

交通政策審議会海事分科会第14回基本政策部会 議事録

日時：令和2年2月21日（金） 13：00～15：00

場所：中央合同庁舎3号館11階特別会議室

【事務局（渡部）】

お待たせいたしました。時間となりましたので、ただいまより第14回基本政策部会のほうを開催したいと思います。

私は、事務局を務めさせていただいております、国土交通省海事局内航課の渡部と申します。どうぞよろしく願いいたします。

本日の部会も、公開にて行いますので、どうぞよろしく願いいたします。

初めに、本日のご出席者の紹介でございますが、今回も配席表の配付をもって紹介にかえさせていただきたいと思っております。

なお、前回の部会でもご紹介させていただきましたが、改めて、新たに委員に就任された方をご紹介したいと思います。

一般社団法人日本経済団体連合会産業政策本部長の堀内様でございます。

【堀内臨時委員】

よろしく願いいたします。

【事務局（渡部）】

また、本日、東京大学公共政策大学院の大橋委員、横浜国立大学大学院の笹岡委員、日本商工会議所の鶴殿委員、全国内航タンカー海運組合の筒井委員の4名のご欠席のご連絡をいただいております。

なお、本日、河野部会長は少し遅れているということなので、先に進めさせていただきたいと思っております。

以上、今現在において委員3名、臨時委員10名、計13名のご出席をいただいておりますので、交通政策審議会令第8条第1項による定足数を満たしていることをご報告申し上げます。

続きまして、本日の資料についてご説明いたします。本日は、紙でお配りしておりますので、お手元の資料のご確認をお願いいたします。本日お配りしている資料でございますが、1つ目、議事次第、2つ目、配席図、それから資料1、前回の議論のまとめ、資料2、内航海運における船腹需給対策、資料3、暫定措置事業後の内航海運業界のあり方、最後に資料4、今回の意見交換のテーマ、以上の6点でございます。もし、不足等がございましたら、近くの事務局の者にお申しつけいただければと思います。よろしいでしょうか。

それでは、早速議事に入らせていただきます。

報道関係者の皆様のカメラ撮りはここまでとさせていただきますので、以後の撮影はご遠慮いただきますよう、よろしく願いいたします。

本来ですと、ここからの議事進行を河野部会長にお願いするところでございますが、まだご到着なされていないということなので、引き続き、事務局のほうで進行させていただければと思います。

まず初めに、議題1、前回の基本政策部会での議論に入ります。

初めに、資料1に基づいて、事務局よりご説明させていただきたいと思っております。

【秋田内航課長】

それでは、資料1のご説明をさせていただければと思います。

ページをめくりまして1ページでございます。前回、取引関係の改善ということでテーマにしてご議論をいただいたということでございます。1ページ目の荷主・オペレーターの関与のあり方という点につきましては、まず、上のほうからでございますけれども、民

間民間の話ではございますが、オペレーターは、オーナーの労務管理に重要な役割を果たしているため、一定の方向性を示すことは重要ではないかといったようなご意見。それから、オペレーターとオーナーのほうで労働時間を共有して、荷主の協力も法令上担保するという方向性はよいのではないかといったようなご意見。それから、契約上、解釈でできるようなことも、あらかじめ明確にルール化しておくようなことには意義があるのではないかといったようなご意見。それから、船員の人数とか労働時間が見える化されているということは望ましいことで、それは船舶の安全運航にも寄与するのではないかといったようなご意見をいただいたということでございます。

オペレーターさんからは、全てオペレーターでコントロールできているわけではないんですよといったようなご意見。一方で、オーナーさんからは、運航については、オーナーではほとんど決めるところがないんですよといったようなご意見。また、船員サイドの方からは、オペレーターから荷主に説明してもらわないと、働き方改革につながらないんじゃないかといったようなご意見も賜ったところでございます。

一定の方向性をいただいたと思っておりますけれども、検討は事務局のほうで引き続きさせていただければと、このように思っているところでございます。

ページをめくりまして2ページ目、2の契約のあり方については、業界向けのガイドラインを作成して、適正な取引を担保するというところもあるんじゃないかといったようなご意見。それから、書面契約、一定の事項について契約上明確にするということを担保する仕組みという方向性については、賛成だといったようなご意見もいただいているということでございます。

こちらについても、一定の方向性をいただいたと思っておりますが、検討は事務局のほうで進めてまいりたいと、このように思っております。

3番、その他につきましては、生産性向上を考える上でも、今後の他のモードとの競争環境の変化について考えておく必要があるのではないかといったようなご意見。逆に、生産性向上を図るためにも、適正な運賃・用船料というものを確保できるような仕組みが必要ではないかといったようなご意見もいただいているところでございます。

こちらについては、また検討を事務局で進めさせていただきまして、今後の基本政策部会のほうでご提示をさせていただければと、このように考えているところでございます。

私からは以上でございます。

【事務局（渡部）】

ただいまの説明に関しまして、ご意見は最後の意見交換のほうでお伺いしたいと思っておりますので、資料等、先ほどの説明について何かご質問のある方がいらっしゃれば挙手をお願いいたします。

よろしいでしょうか。

では、続きまして、議題2の内航海運における船腹需給対策に入りたいと思います。

まず、資料の説明を事務局のほうからさせていただきたいと思っております。引き続き、よろしく申し上げます。

【秋田内航課長】

それでは、引き続きまして、資料2をご説明させていただければと思っております。ちょっと資料が多いのでございますが、できるだけ簡潔にと思っております。内航海運における船腹需給対策という見出しでございます。

ページをめくって2ページ目でございます。最初に、これまでやってきたことの説明をさせていただきまして、後半のほうでは、今後の内航海運における需給の見通しみたいなものをご説明させていただくという2本立てにしているということでございます。

2ページ目は、ちょっと昔の話でございますが、船腹調整に至った経緯を説明させていただきます。戦後の内航海運、主な貨物は石炭ということでございましたが、そのエネルギー構造が石油に変わる中で、石油は、貨物船というよりはタンカーで運ぶんだということで、当時の貨物船が船腹過剰になって過当競争になったんだということで、この昭和41年からスクラップ・アンド・ビルド方式の船腹調整が始まったと、このように理解しております。

船舶の建造に当たりましては、既存船のスクラップが必要になったということで、総連さんのほうで台帳管理をいただいているということでございます。

一番下のところでございますが、新船の建造に当たってはスクラップが必要なんだということで、既存船をスクラップして新船を建造するという資格が、一種「引当資格」と呼ばれて営業権のような価値を持つようになったということで、相対で売買をされたりとか、融資の担保にも使われるようになっていたというのが、この船腹調整制度の概要ということに示させていただいているということでございます。

ページをめくって3ページでございますが、これで30年ほどやらせていただいていたのですが、平成に入りまして規制緩和というものに取り組む中で、船腹調整についても、メリットもある一方で、意欲的な事業者による事業規模の拡大とか新規参入が制限されているといったような弊害の部分はあるのではないかとといったようなご指摘もいただいたということで、これは解消すべきではというようなご意見もいただいて、下のほうでございますが、平成10年3月の閣議決定の中で、この暫定措置事業というものを導入することで、現在行っている船腹調整事業については解消するんだということが決定されたということでございます。

ページをめくって4ページでございますが、これを受けまして、船腹調整事業にかわるものとして暫定措置事業というものをスタートさせているということでございます。

先ほどご説明させていただきましたが、「引当資格」と呼ばれていたものが、売買あるいは融資の担保になっていたというようなこともあるものですから、これを直ちに調整事業をやめるということになると、その価値のあった引当資格の価値がなくなってしまうということで、当時これをお持ちだった方の経済状況等が相当混乱するんだろうというようなことで、これを防止するための、この影響を最小限に抑えるためのソフトランディング策として、この暫定措置事業が始まったということでございます。

下のほうにスキームが書いてあるのでございますが、従来、台帳は総連さんで管理されていたのですが、お金のやりとりは相対でみたいな部分があったかと思いますが、このお金のやりとりも総連さんに入っていたということで、①のところ、新しく船をつくる方から納付金というものをいただいて、今度、船を解撤される方に交付金というものを支払うというようなスキームになっているということで、この納付と交付の間にはタイムラグもあるのだろうということで、足らず前が生じた場合には、この独立行政法人なんかの信用力も使いながら借入れをするというような形になっているということと、この収支が相償った段階で事業は終了するんだというような仕組みになっているということでございます。

②の交付金の対象船舶というものは、この暫定措置事業の開始当初に引当資格というものを有していた船舶に限ったということでございますので、あれから時間もたって、平成27年度をもってその交付というものは終えているということで、現在は、この総連さんのほうで事業を行ったときにした借入金を、納付金を使って返済しているということでございまして、その借入れの返済が終われば、⑤に書いてございます、その事業は終了という形になるということにスキーム上はなっているということでございます。

5ページ目は、イメージということで、その納付金というものが今どれぐらいになっているのかということをご参考ということで示させていただいております。船種が多い部分ということで、499の総トン数のところを選んでおりますが、貨物船だったら5,000万円弱、油送船であれば3,000万円弱を、それぞれ総連さんにその納付金として今は納めていただいているというようなやり方になっているということでございます。

ページをめくりまして6ページ目でございますが、その事業をするに当たって足らず前が出た場合はお金を借りるということで、その総連さんのところでの借入金の残高がどう推移だったかというものを示させていただいております。一時期は800億を超えるというようなところまでの借入れがあったのでございますが、順々に額が減ってきてまして、今年度の終わりの段階では40億ぐらいになるのではないかとというような見込みという状況になっているということでございます。

ページをめくらせていただきまして、ちょっとグラフが多くて恐縮でございますが、7

ページから10ページは、その調整事業、あるいは暫定措置事業を行っていた間に、輸送量、船腹量、運賃、用船料といったものがどんな感じであったかという推移を書かせていただいているというものでございます。できるだけ整理をさせていただいているのでございますけれども、期間が長かったということもありましてデータが完全にそろっていないということもございます。個別の細かい数字を追うというよりは、ちょっとトレンドを見ていただくというような形で見ていただければありがたいなと思っております。

7ページ目でございますが、まず、貨物船のほうの船腹量、輸送量、運賃の水準の推移というものをお示しさせていただいているというものでございます。この青の折れ線が適正船腹量といったもので、当時は国土交通省のほうで定めていたというものでございます。これを内航海運業法に基づいて定めていたということでございます。

それと、この青の棒グラフのほう、これが当時の現有船腹量ということでございまして、この折れ線よりも棒線が超えると、この部分が、端的に言うと船腹過剰だというものでございますが、ずっと順を追って見ていただくと、この過剰な部分が増えたり減ったりというような感じになっているのを見てとれるのではないかなというふうに思います。この繰り返しの中で船腹調整事業というのをいながら需給の引き締めを行っていたんだと、このように考えているところでございます。

このバブル期は、ちょうど船腹の需給の引き締めをした後に実は到来しているということで、この緑の線でございますが、貨物の輸送量のほうは増えたということで、当時は外航船を臨時に内航船に活用するといったようなこともやらせていただきながら、あわせて景気がよかったということで、船舶をつくりたいというような動きも旺盛になったということでございます。ただ、構造的な問題ではございますが、船が実際にでき上がるまでに時間がかかるということなものですから、実際にちょっと船腹量が増えたのは、バブルが終わって輸送量が少し落ち込んできたころになってでき上がってきたということで、この辺、船腹量が増えたのが、貨物量がちょっと落ちてきちゃった時期に重なっているというふうなところになっているということでございます。

こういったタイムラグはちょっと後々見ていただければと思うのですが、グラフを見させていただくと、昭和45年、昭和50年、昭和57年なんかにも景気変動に応じて周期的に起きているのかなと、このように見てとれるということでございます。

平成10年の後に暫定措置を始めたのでございますが、当初は、先ほど申した交付金の交付というようなことも使いまして老齢船の解撤が進んだということでございますが、近年のほうを見ていただくと、8月の会でご説明させていただいておりますが、モーダルシフトなんかの追い風も受けておまして、RORO船等大型船が増えてきているということで、船腹量のほうは増加傾向にあるというのが見てとれるかと思えます。

運賃につきましては、オレンジとピンクと2種類、データをちょっとご用意させていただいたところでございますが、バブルの時期ぐらいまではおおむね上昇傾向かなというふうに見てとっているところでございますけれども、バブルの後はずっと運賃の水準が下がってきたということで、平成16年ぐらいからは上向いたのでございますが、リーマンでちょっと下がり、あとは横ばいといったような感じかなというふうに思っているところでございます。

ページをめくって8ページ目は、運賃と用船料ということで、ピンクが先ほどお見せした運賃、日銀さんのデータでございますが、これは変えずに、青で用船料のほうをプロットさせていただいております。運賃と用船料の関係に大きな乖離はないんだろうと、こんなふうに見ているところでございます。

駆け足で恐縮でございますが、9ページに行くと、同じような話を今度は単価、油送船のほうでもさせていただいているということでございます。先ほど申したように石炭から石油へのエネルギー構造の変化ということも受けて、輸送量も増えて、船腹量もぐっと増やしてきたというところが見てとれるかと思えます。オイルショックで船腹過剰になっているということでございますが、昭和の終わりぐらいにはそれも解消してということなんだろうと思っております。

その後、バブルが終わって、石油の元売りさんなんかも大分、物流の合理化をされてい

るところもあるんだろうとっておりますが、こういうのも踏まえて少し船腹過剰になってきているということかと思っております。

2つを比べると、貨物船よりは油送船のほうがそれぞれの関係に相関が深いなど、こんなふうにも見ているところでございます。

バブルがはじけてからは船腹量が落ちてきたのでございますが、暫定事業が始まって、さらに1回船腹量は減ったというのが見てとれるかと思っておりますが、ずっとめくっていただいて、東日本大震災の後なんかは、火力発電の需要が増えたということで原油の輸送需要が増えたということもございまして、船腹量が1回ちょっと増えたということで今に至っているというのが見てとれるかと思っております。

運賃についても2種類載せさせていただいております。平成の1桁ぐらいまでは、総じて言うと、上昇していたんだろうというふうに見ているのでございますが、この特石法という荷主さんサイドの規制の緩和ということで、ガソリン等の輸入の自由化が図られたということ、それから、平成10年でございますが、手前どもの海上運送法に基づく協定運賃も廃止させていただいたなんていうことも踏まえまして、その後、ちょっと1回運賃がぐっと下がって、その後は横ばいになっているということで、これは前回、総連さんからも説明があったところだと思っております。

10ページ目は同様、運賃と用船料の関係をプロットしたものということでございます。ちょっと古いデータがなくて、用船料が新しいものだけで恐縮でございますが、貨物船と同様、大きな乖離はないのだろうと、こんなふうにも思っているところでございます。

ページをめくらせていただきまして、今度12ページということで、駆け足でご説明させていただいたのですが、以上を見て、暫定措置事業の評価というものを1回、こちらの側からご説明させていただければと思っております。

下のほうでございますが、まず、当初説明させていただいた暫定措置事業というものは、船腹調整事業を解消したということで、無価値化する引当資格の混乱を防ぐためだということで始めておりますので、この交付金の交付が平成27年度をもって終わっているということ、引当資格を有していた船舶もなくなっているというようなことでございますので、そもそもソフトランディング策としての目的というものは達成できているのだろうと、このように考えているということでございます。

せっかくの機会でございますので、このほかの評価というものも追記させていただいております。後ほどデータなんかも見比べながら見ていただければというところはあるのでございますが、まず、船腹量の引き締めには、特にこの事業の開始の当初においては、船舶の解撤が進んで船腹量が減少したということは見てとれるのだろうと思っております。

またもう一つ、後ほどもご説明しますが、この暫定措置事業を始めた後の新規の建造の船につきましては、引当資格もございませぬし、その交付金の対象ともしなかったということもございまして、いわゆる実需のない船舶建造というものが抑制できているのだろうと、こんなふうにも考えているところでございます。

もう一つ、船舶の大型化、近代化ということにつきましては、スクラップが不要で納付金だけで建造ができているんだというようなこと、さらに、トレンドといたしまして、納付金というものは単価を下げているというようなこともございまして、建造の自由度が高まってということで船舶の大型化は進んできているんだというふうにも考えております。

一方でというようなところでございますが、近代化につきましては、老齢船を解撤して新しい船をつくる中で環境負荷低減の船舶なんかを入れていきたいということでございませぬけれども、それについては、十分には老齢船の解撤ができなかったのかなと、こんなふうにも思っているところです。なので、後ほどちょっとご説明しますが、老齢船、船舶の高齢化というものは実は進んでしまっているというような状況でございます。

それから、最後に、交付金というものが実は貴重な転廃業の資金になって、内航海運の市場から、残念ではございますが、撤退を考慮しておられた事業者さんにとっては貴重な資金になったのだろうということもございまして、後ほど、大分その事業者さんが減ったと

というようなデータもお見せさせていただきますが、活用されたのだろうと、こんなふうにも考えているところでございます。

ページをめくって13ページ目は、船舶の大型化が進んでいるというデータ。

14ページ目は、オレンジのところでございますが、俗に言う老齢船のほうの船舶のシェアが増えているというようなもの。これについては、過去の部会の資料でございますが、ご参考までにつけさせていただいたということでございます。

大変駆け足で恐縮でございますが、これまでが過去の施策の振り返りということでございまして、今後の需給に関するデータというものを少しお示しさせていただきますが、今日、後ほどではございますが、暫定というものの終わりがある程度見えている中で、今後どういう施策が必要なんだというようなことについても議論を賜りたいと思っておりますが、その参考になる資料になればと考えているところでございます。

ページを進めまして16ページということで、需給の見通しということでございます。これまでも荷主さんの業界団体の見通しというものは資料で出させていただいたこともあるのでございますが、1回ここでちょっと日本海事センターさんなんかにもご協力を賜って、将来予測というものをさせていただいたということでございます。

結論においては、あまり見通しと変わっていないということでございますが、人口減少なんかもあるので、キロベースでの輸送数量というのは減るんだろうということでございますが、生産拠点の統廃合なんかをすると輸送距離は増加する場合もあるんだろうということで、赤の鉄と黒のセメントについては、トンキロベースでは横ばい、あるいはやや減少といったようなデータをいただいているということです。石油につきましては、環境対策の進展ということで、他よりも減少が見込まれているというようなデータをいただいているということでございます。

ページをめくりまして、荷主さんサイドの動向というものは今ご説明したのですが、こちらサイドの供給側は今どんな状況になっていますかというものをご説明させていただければと思っております。船と船員と事業者というふうに分けておまして、最初は船ということでございますが、17ページ目は、内航船の新造隻数の推移ということでございます。平成の1桁のほうは200隻といったような形で毎年、新造船が出てきていたということでございますが、最近では、ここ、100を超えることがなかなかないというような状況で推移しているというのが見てとれるのではないかと考えております。

それから、ページをめくって18ページ目は、内航船をつくっていただいている造船所のほうの建造状況ということでございまして、内航総連さんにもちょっとご協力を賜って、過去10年間で内航船の建造実績のある造船所というのは92社ほどあるということなのでございますが、その中で毎年1隻以上つくっている造船所というものは36社になるということでございます。仮定を置いているのでございますが、こういった造船所がこれまでと同じようなペースで建造するとした場合には、大体その建造の隻数というのは100隻弱ぐらいになるというような試算をしたということでございます。

過去、大体100隻行かないぐらいで新造の件数もなっているということで、造船所さんのほうもそれなりに身の丈を合わせてきているのかなと、こんなふうに理解しているということで、もちろんその需要に応じてある程度は変動するのだろうとは思っておりますが、近年の状況はこんな感じの推移だとご説明させていただいたところでございます。

ページをめくって19ページは、今度、運航に必要な船員さんの状況はどうなんでしょうかということでございます。ちょっと4年ほど前になりますが、調査をさせていただいたときに、船舶建造を行う際の課題として、これは事業者さんでございますが、船員確保が困難だということを挙げておられる方が4割弱ということで一番多くなっているということでございます。

それからもう一つ、右下は、今の船員さんの有効求人倍率ということでございますが、昔は1倍を切っていた時代もあるのでございますが、最近では2.5倍というようなことで、船員の確保もなかなか大変な状況ということで、船を増やしたいと思っても、すぐに船員が見つかるというような状況ではないということをご説明させていただきます。

それから、20ページから22ページは、事業者さんに関するものということでござい

ます。20ページは、特にオーナーさんが船を処分し、船をつくる際のファイナンスがどうだったかというものに資する資料ということで、1枚作成させていただいております。

オーナーさんの場合は、まず、船を潰して船をつくるという場合に、昔は引当資格の売買による収入と、それからもう一つは、特に海外に売船した場合には海外売船の収入というもので、2つの収入のポケットを持っておられたということがまず、あります。

海外売船のデータがちょっと古いのがなくて大変恐縮で、破線みたいな形で、これにオンされていますというような説明になっていて恐縮なのでございますけれども、この棒線のところは、オレンジが貨物船、ライトブルーというのでしょうか、水色が油送船の当時の引当資格の売買のときの価格がこれぐらいになったというものを示しているということでございまして、何が言いたいのかというと、右側の今と比べますと、処分時の引当資格等の収入というものは今より多かったということ、それでバブルの時期は、見ていただくとかなり大きな額になっていたということでございます。

こうした時代は、実際に貨物を運送するというよりも、将来の引当価格が値上がりするんだろうということを見越して船舶建造をされていた方もいたんだというふうに伺っておりますけれども、現在は、こういう引当資格、それから交付金というものもなくなっているということで、海外売船のほうに収入減というものが限られてきているんだというふうに考えておまして、こういう実需をあまり伴わない建造というもので船腹過剰というものが今後起きるリスクというのは、以前に比べると下がっているのだろうなど、こんなふうに思っているところでございます。

それから、21ページは、内航海運事業者の推移というものをちょっと示させていただいております。平成17年に内航海運業法を改正して、参入規制のほうは緩和させていただいております。許可制から登録制にというようなことをさせていただいたということで緩和したのでございますが、緩和当初は100を超えるような事業者さんで新規に参入をいただいたということでございますが、ちょっとその後は数が減ってということで、最近では50ぐらいで落ちついてしまっているなというところで、事業者数全体としては平成の間に半分になってしまっているというような状況ということでございまして、陸のタクシーとかトラックと比べるとその参入が多い業界ではないんだなと、こんなことは見てとれるかなというふうに思っているということでございます。

それから、22ページは、ちょっと船舶建造に関する今の荷主さん、オペレーターさんのお考えというものをちょっとヒアリングさせていただいておりますので、あわせてご紹介ということでございます。

最初の3つは、船は必要があればつくりますよということで、暫定があるからとかないからでつくるとかつくらないを決めているのではありませんというようなご意見でございます。

それから、4つ目は、低金利時代ではございますけれども、融資に当たっては、オペからの傭船保証、あるいは荷主さんからの積荷保証があることが融資の条件になるのが一般的になっていますよということで、なかなか実需がないと融資というものが得られないようになっていきますよといったようなご意見。

最後は、これが一番でございますけれども、納付金よりは安全第一で船をつくっていますというようなご意見をいただいているということでございます。

以上、供給サイドということで、船舶、船員、それから内航海運事業者に関するデータをお示しさせていただいて、昔と比べますと、実需を伴わない供給量過剰というものがなかなか起こりやすい環境ではないのだろうなど、こんなことをご説明させていただいたということでございます。

最後が、その他ということで、急激な景気変動が起きたとき、どうだったかというものもちょっとデータとしてお示しさせていただければと思っております。過去のリーマンショックのとき、どうだったかということでございます。

左側の図を見ていただきまして、リーマンショックのときに、この緑の線でございますが、貨物量がこれだけ減りましたと、急に減ったということで、そのときにオレンジがスポットの運賃、ピンクは、先ほどからお示している日銀さんの元請運賃の推移というこ

とでございますが、これに連なる形で大変に下がった、運賃水準がすごく下がったということでございます。

この際、どうしたかということ、内航総連さんのほうで、右側でございますが、新たに借り入れをしていただいて、一度交付金の交付対象から外した、船齢が16年を超える古い船舶についても、期限を切ってではございますが、交付金を交付するというような形で、老齢船処理事業と書いてございますが、こういうのもちょっとやっていただいて船腹量の引き締めをしていただいたというようなところでございます。

先ほどから実需を伴わない船舶建造とか、新規参加者がいっぱい入ってくるのでというようなことによる船腹過剰のリスクというものは昔と比べると低下しているのだろうと、こんなふうにいるところでございますけれども、今後も急激な景気変動というのが発生するリスクというものはあるだろうと思っておりまして、この内航海運業法の特性も踏まえて、セーフティーネットというのはどうあるべきなのかなという点も必要なんじゃないかと、このように考えているということで、長くなって恐縮でございましたが、私からの説明は以上とさせていただきます。

【事務局（渡部）】

ありがとうございます。

議題2につきましても、ご意見は最後の意見交換のときにお伺いしたいと思いますので、この場ではご質問を承りたいと思います。どなたかご質問ある方はいらっしゃいますでしょうか。

よろしいでしょうか。

それでは、続いて議題3に移りたいと思います。なお、議題3からは河野部会長に進行をお願いしたいと思います。よろしく願いいたします。

【河野部会長】

河野でございます。部会長が遅刻いたしました大変失礼いたしました。お許しいただきたく存じます。

議題3では、内航海運業界から、今回の部会のテーマであります船腹需給対策につきまして、業界を代表して、内航総連会長の栗林委員よりご説明をお願いしたいと思います。

それでは、栗林委員、よろしく願いいたします。

【栗林臨時委員】

それでは、ご説明いたします。資料3をご覧ください。この資料3で、1枚めくっていただきまして、今の国交省のご説明と重複するところが多々あるのですが、今、続いております暫定措置事業について業界からの見方、それから間もなく終わるであろう暫定措置事業と、それが終わった後、業界がどうあるべきかというお話、それから現在、暫定措置事業の法的根拠として内航海運組合法というのがあるのですが、それについてのお話を少しさせていただければと思っております。

今、きちんと暫定措置事業の前の船腹調整事業のところから国交省の方からご説明いただきましたので、皆様、大筋はおわかりいただけたと思うのですが、暫定措置事業というのは、船腹調整事業の解消に伴いまして、その引当資格の経済的混乱というのがあるだろうということで業界が大変困りまして、それで国にお願いしてつくっていただいた制度でございまして。結果として非常にうまく機能いたしました、経済的混乱の抑止ということに成功いたしました。

そのほか、船腹需給の引き締め効果、保有船腹の解撤や代替建造を促し、内航海運の構造改革を促進する効果、それから、新しい船ができますので、環境性能の高い船舶の建造を進めるというインセンティブ効果など、大きな役割を果たしてまいりました。

この間、先ほどのご説明にもありましたが、解撤交付金対象船舶が既に平成27年で対象から全て解撤し終わっておりまして、1,746隻、約1,300億円の解撤交付金を支給しているということでございます。そういった形で、当初の目的であります解撤交付金を対象船舶に支給するという事業につきましては、平成27年で無事、その制度の役割を終えているということでございます。

ただ、建造納付金をいただいて、その解撤交付金に充てていくということなのですが、

やはり経済変動がいろいろありまして、若干、建造納付金の集まりが悪かったり、結果、まだ借入金が残っているということで、本来ならばとっくに終了していなければならない建付けになっていたのが、まだ終了してなくて、現在、借入金だけ残っていて、皆様から建造納付金をいただいて借入金を肅々と返しているという状況になっております。

建造納付金も、既に今年1月末現在で1,900隻から1,470億円ぐらいいただいております。建造納付金のほうが多いんですが、その間、事務費ですとか、金利ですとか、いろいろなものがかかっておりまして、まだ数十億円の借り入れが残っているという状況になっております。

ただ、先ほどのご説明にもありましたように、平成16年に最大ピーク、借り入れのピークがありまして、年度末の借入残高850億ということなのですが、期中で瞬間最大風速1,000億を超えたことがありまして、とても全部返すのは我々が生きている間は無理なのではないかというような話もあったわけですが、その後、肅々と返して、今現在ここに至っているということでございます。こういうような状況から、当初の予定どおり、この事業は本来の予定どおり、収支相償ったときに終了してもいいのではないかと考えております。

また、内航海運総連合会というのは、船腹調整時代から調整事業、それから暫定措置事業を行うための組織という性質があって運営されてきているわけですが、もしその事業が終わった後はどうなるんだということですが、我々といたしましては、海上貨物輸送の物流業界団体として、業界をめぐる諸問題に取り組むことによって、我が国の経済の発展に貢献していきたいと考えております。

では、具体的にどうやって、暫定措置事業終了後に何をどうするんだということなのですが、まだ非常に漠然としたお話で申しわけないんですが、我々としては、暫定終了後、4つありまして、まずは、安定輸送を確保して、荷主への責任輸送を果たすということでございます。

これは既に今現在、それぞれのオペレーターが各荷主さんとそれぞれやっつけやっつけやることでありますが、いろいろな荷物があって、いろいろな船種があって、それぞれ責任輸送を果たされているわけですが、それをトータルとして業界として日本の海上輸送を安定的に確保すると。そのために、やはり必要なのは船員問題でありますので、船員対策を行うことが必要なのかなというふうに考えております。

それから、生産性の向上というのが次に出てきておりますが、生産性の向上を行い、物流業者として成長戦略を描くことが大切なのではないかと考えております。そのためには、大型化・共同輸送などについて、荷主さんを含め、皆様と話し合い、物流システムの改良・改善を図ることが必要なのではないかと考えております。

それから、次、めくっていただきまして、③でございますが、やはり今後、業界団体といたしましては、安全、環境、コンプライアンス、労務といったものがどんな事業でも非常に重要になってまいりますので、さらにこれを徹底して内航海運においてもみんなに知らしめていく必要があるのかなというふうに思っております。

そのためには、安全、環境、適正な労務管理などに関する最新の状況を踏まえて、各種研修会の実施や啓蒙活動の推進を通じてコンプライアンスの強化を各事業者に広めていきたいなというふうに思っております。

それから、最後になりますが、安定輸送の確保、生産性の向上、それからコンプライアンスの維持を図るには、取引環境の改善が必要ということでございまして、暫定があってもなくても、荷主・オペ・オーナーの縦関係というのはあまり変わりようがないかもしれませんが、やはりこの関係を皆さんと話し合いながら、適正なコスト負担をお願いして、取引環境の改善、契約関係も含めて必要なのかなというふうに考えております。

それから、暫定が終わると、船腹調整等や暫定とあわせて50年近く続いた調整事業が一区切りということになるわけですが、その中で、そういう状況にありまして、やはりもともになる、ベースになる内航海運組合法は必要だと考えております。

5ページをご覧ください。我が国は、やはり周囲を海に囲まれるという地理的な特性から、内航海運は社会的インフラとして重要な機能を持っております。

しかし、内航海運業界の特性といたしまして、1つには、設備投資が非常に高額であるということで、同じ物流業界のトラックなどに比べても、中小企業であるオーナーの設備投資の負担が非常に大きいという点が挙げられます。

また、内航海運は装置産業でありまして、また、船舶の建造にも非常に時間がかかりますから、発注してから船ができてくるまでにいろいろな変動もあるかもしれません。また、長期間効率的に稼働させる必要がありますので、長期間、船の寿命の間にいろいろな経済変動があるということで、ゆっくりと変動してくれればいいんですが、急激な変動がある場合はなかなか抜け切れない、脆弱な特性を有するという点でございます。

このため、大きな経済変動に見舞われると機動的に対応することができず、船腹過剰に陥りやすく、マーケットが混乱し、輸送責任が果たせなくなるということは過去にもあったということでございます。

また、結局、何でそういうことになるかということ、内航海運というのは、お客様が国内物流でさらに海上輸送を行える荷主さんだということで、非常に限定的なマーケットに限られているということもございまして、そういった限られたマーケットの中で商売をしているときに、大きな経済変動があったときに変化への対応が厳しいという現状があるということです。ほかにお客さんを求めて大きく業態を変えようとか、そういうこともなかなかできにくい業界であるということをご理解いただければと思っております。

以上のようなことで、内航海運はほかの産業に見られない特殊な事情を抱えている業界であり、緊急事態が発生したときの制度上のセーフティーネットとしては、内航海運組合法は必要なのではないかというふうに今、考えている次第でございます。

以上、業界からのご説明でございます。

【河野部会長】

ありがとうございました。

それでは、ただいまのご説明につきまして、他の内航海運組合の委員の方もおられますので、もし補足、あるいは何かご意見がございましたらお願いしたいと思っておりますが、いかがでございでしょうか。ほかの委員の方々、何かありますでしょうか。

中島委員、よろしくお願いたします。

【中島臨時委員】

大型船組合の中島です。

最近では、やはり環境問題が大きく世間では話題になるようになっていまして、ESG投資とか、なかなか個々の企業だけでは対応できないような問題とか、各企業が環境に配慮する経営ということで、なかなか企業規模の小さい会社の集まりの内航総連としては、そういうものを取りまとめるやはり会というのが是非いてほしいと。

今年1月から始まったSOx規制なんかも、サルファー分を減少させるという大きな課題がありまして、これなども国土交通省様のご指導もあったんですが、内航のほうの取りまとめは内航総連で実施したもので、幸いにこの1月、燃料の転換はうまくいきましたので、やはりこういう国単位での何か対応ということがこれからもあるのかなと思っておりますので、こういう内航総連のような高所大所に対応できる組織というのは必要かなと考えております。

【河野部会長】

ありがとうございました。

ほかはいかがでございでしょうか。

それでは、藏本委員、よろしくお願いたします。

【藏本臨時委員】

全海運の藏本です。

栗林会長の説明を少し補足というか、安定輸送の確保と維持のために船員の確保、育成が重要なんだというところを取り上げて、今、内航総連の中で、船員対策事業をどうしていくかという検討を今後していくのですが、船種によってそれぞれの課題が異なっているわけですね。大型船は大型船の課題があるし、小型船は小型船の課題があるとしたときに、組織としてそれぞれ要求する資格、3級、4級、小型船の場合は入り口の6級あたりに対

してどのような支援をしていくかということも踏まえながら、今、検討が図られていると。

私が直接関与している小型船の問題、6級に関して少し現状を報告させていただきたいなと思っております。この6級海技士というのは、民間で始めたのが平成21年から、6級海技士養成課程の第一種認定制度というのが認められてスタートして10年が経過しております。令和2年度1月末現在の累計の入講者数は649名。特に平成25年9月に海洋共育センターが設立されて、その後、5年間にこの人数の約8割を占めていると。

21年から開講している尾道と平成29年から開講した九州の両海技学院における社船実習の登録船隻数は437隻、社船指導員の数は1,022名となり、特にここ3年間の受講生を見れば100名、108名、そして今年度は138名と増加傾向にあります。

また、この制度は、陸上の転職者や失業者を対象とした、厚生労働省の職業訓練を活用した、山出しの者を船員として教育し、資格を与えるスキームで、2.5カ月の座学と2カ月の社船実習がセットになっているスキームでございます。特に2カ月の社船実習に意味があって、職場となる商船を実習船とすることで、学生と就職後のミスマッチをなくす点でとても有効で、直近の調査では卒業後3年を経過した者の定着率は85%を超えている状況でございます。

ただ、乗船指導員は商船の船員が兼務していること、また、受講生1人に対して1隻というマンツーマンで手厚い指導ができる反面、社船実習には受講生の数だけの実習船を確保しなければならないという問題がございます。

また、指導者の経験や能力によって受講生の技能の習得に差が出ることなど課題もございますが、現在では、海技教育機構の練習船をお借りして前期1カ月を集合基礎訓練、そして後期1カ月を社船での実務訓練ということで、技能習得の均一化を図っている状況でございます。

しかし、海技教育機構の集合基礎訓練には、余席の問題等で受講生が全員乗船できず、また、その時期や回数においても制限されるなどの課題が積み残されたままとなっております。

さらには、第一種認定を受けた民間養成施設が複数出たことによる課題も新たに発生しました。例えば、教材がそれぞれの学院によって異なっていることや、養成施設で登録した実習船や指導員を共有できない等、これらの問題の解決に向けて取り組んでいるところでございます。

以上、民間で行っている6級海技士養成の現状を説明させていただきましたが、今後ますますその需要や期待が高まるにつれて、課題解決に向けたスピードを上げて対応する必要があります。あわせて、一部の事業者とか団体でのボランティア活動ではなくて、業界を挙げて組織的な支援が必要になってまいりました。また同時に、官民連携の強化と集合基礎訓練における課題につきましても引き続き、国の検討をお願いするところでございます。

以上です。

【河野部会長】

ありがとうございました。

ほかにいかがでございましょうか。

それでは、瀬野委員、よろしくお願いいたします。

【瀬野臨時委員】

船主組合の瀬野です。よろしくお願いいたします。

今、藏本さんからの件もありましたが、私は小型船を中心にした話をしたいと思えます。小型船の乗組員構成は、一応定員ぎりぎり、法定定員ぎりぎり、運航して、当直に対して一人なんですよ。一人当直で24時間当直しているので、全く新人の養成ができない。例えば海事局、国なりが、キャプテン、機関長まで養成してくれるんだったらそれでもいいんですが、熟練のキャプテン、機関長になるためには数年かかるわけなんですよ。だから、今の小型船の状況ですと、幾ら学校から出ても、オーナー負担というか、改めて出血せんと養成ができないと、そういう苦肉の状態になっているので、これをやっぱイノベーション、法律もいろいろ変えていただいて、あくまでも当直を2名なり、ダブル当

直ができるようにすれば養成もできるわけなんですよね。

ただ、そこを今、国交省さんにも1回お話したことがあるんですが、船型を開発していただいて、いろいろなしがらみをどけていただいて、そういうダブル当直で生産性向上が上がるような船型開発を今後していかないと、我々業界が背負わされると実際にできなくなって、幾ら船員を養成しましょう、養成しましょう、国が養成してくれるんだったらいいんですが、我々がしなくちゃいけないんですよ。そういうところをもっと海事局のほうには考えていただけたらと思います。実態はそういうことです。

【河野部会長】

ありがとうございます。

ほかにはよろしゅうございますか。

大体、内航の方々にはお話しいただいたと思いますので、それでは、栗林委員、それから中島委員、藏本委員、瀬野委員のご説明も含めまして、ただいまの内航海運業界からのご説明、または資料に関しましてご質問のある方は挙手をお願いしたいと思います。

それでは、篠原委員、よろしく願いいたします。

【篠原委員】

ありがとうございます。この暫定措置事業を終わらせるという方向性は、私、これによろしいと思うし、そのためのやっぱりセーフティーネットがきちんと確保されていなければということも理解ができます。

問題は、このテーマだけじゃなくて、国のやるあらゆる施策に通ずるところがあるんですが、セーフティーネットが自己目的化する場合が結構あるんですね。何かのためにセーフティーネットを張っているんだということの趣旨をきちんと踏まえて、今後チェックをしていっていただきたいということが1つです。

それから、今ずっと議論になっていましたが、船員の確保、これは非常に、最もと言ってもいいかもしれません、重要な課題だろうと思います。船員部会で野川さんを中心に議論されていると聞いていますので、ぜひ、その船員部会でしっかりと議論をして、きちんとした対応、クリアな対応を打ち出していきたいと要望しておきます。

以上です。

【河野部会長】

ありがとうございます。ほかにかがでございましょうか。

特にご質問がありませんようでしたら、次の議題4の意見交換に入りたいと思います。

皆様方がお持ちの資料4には、意見交換のテーマというのを一応事務局のほうから準備していただいております。もちろんこの資料4の意見交換のテーマに限定されないと思いますし、先ほどお話がありましたように、内航海運業界の問題はさまざまな側面、それから新しい事象に対応しなければいけないという側面もあるかと存じますので、資料4に限定されないと思います。しかし、せっかくご準備いただきましたので、事務局のほうからこの資料4についてご説明をいただきまして、その上で改めて皆様方からご意見を賜りたいと思いますので、よろしく願いいたします。

【秋田内航課長】

先ほどの篠原委員からいただいたお話に続けていただければと思っておりますが、今、暫定措置事業のほうは終わりが見えているところで、これまでこういう供給サイドの規制というものを長年にわたってさせていただいてきたということでございますが、この暫定が終わった後の行政という意味で、供給量に向けた施策というもので何か取り組みを引き続きすべきだと思うのか、ここまでやってきて、暫定はここで終了するというのも内航総連からもいただいておりますので、一旦は供給に関する規制というものはやめて、進んでいったらどうかというような意見が2つあるかと思っております。これについて、委員の皆様のご意見を賜りたいということと、また、これも篠原委員からもいただいておりますのでございますが、セーフティーネットみたいなところは、いずれにしても考えておかなければいけないだろうと私どもも思っているところでございまして、これについて何かご意見があればいただければと思っておりますのでございます。

それからもう一点は、これも内航総連のほうから暫定が終わった後何をするんだという

ことについては、方向性を出させていただいたと思っておりますが、船員の育成につきましては、後の基本政策部会で船員部会での議論の内容というものを説明していただくということにしている、若干、順番が前後して恐縮でございますが、今、船員の育成とコンプライアンスみたいなどの方向性については、内航総連のほうから自分たちはこれからこういうことをしていきたいということのご説明をいただいたということでございますが、これに何かいろいろコメントを賜れたらありがたいなと、この2点でございます。

【河野部会長】

ありがとうございました。

それでは、改めまして、おそらくこの議論には様々な要素があると思います。今、申し上げましたように、これで暫定措置事業、すなわちこれまでの制度が終わるということを受けて、その後どのようにするのかということが一つの要素です。また、現状、内航業界はさまざまな問題点を抱えておられるという要素もあると思います。さらに、先ほど出たような環境対策のように、新しい時代の要請という要因もあると思います。それは全てお金がかかるという共通点を持っていると思うんですね。ですので、今後、これらの様々な要因を踏まえてどういう政策が必要かということにつきまして議論を改めて開かせていただきたいと思います。どなたからでもご意見、あるいは問題提起等お願いできればと思いますが、いかがでございましょうか。

それでは、加藤委員、よろしく願いいたします。

【加藤（一）臨時委員】

私、ほんとうに何回か聞かせていただいている、この資本の調整を政府が行うということが終わるということは、セーフティーネットをつくるということになるんでしょうけれども、今の時代の流れから考えると仕方がないのかなと思っております。しかし、それは、篠原委員もおっしゃいましたが、自己目的化しないということが大事ですから、政府が関与する理由を世間に納得できる形で出す必要があるかと思っております。

世間の目というのは非常に大事なのに、内航の問題というのはB to Bですから、なかなか理解されていない。その中で、また政府が勝手に決めてしまうというのは、世間が納得するような理由が必要です。例えば、23ページの中で、リーマンショックが起こったのですが、貨物輸送量が少し回復してから処理事業が始まってしまう。すなわち、政策には若干のラグができてしまう。情報の不確実さがあるので、常にウオッチをしておく必要があるんですよ、というのが関与の理由の1つです。

それから、中小の場合が多いわけですから、この前から話を聞いていると、情報が非対称なんだと思います。規模の大きい側と小さい側があるんですね。また、下請けのような縦の関係があるということもおっしゃっています。そうすると、内航総連のやる仕事は、そういった情報をできるだけ収集して出すことではないでしょうか。中小企業さんは情報収集力も小さいと思いますし。何かそういう一応根拠を見せ、全部パッケージでやらないと、部分的な対応では世間が納得しない気がします。どうせ新しい政策を実行するなら、みんなに納得してもらい、賛成してもらってやっていただいたほうがいいのです。内航総連さんにはプラットフォームとして、いろいろな方がワンストップで来ていただけるようなものをつくりませんか、言っていただいたら前向きな議論になるかなということをおっしゃっています。

【河野部会長】

ありがとうございました。

今の点、何かお答えとか、ありますでしょうか。

それでは、栗林委員、よろしく願いいたします。

【栗林臨時委員】

確かに、政府が関与しないで、それから、今おっしゃいましたが、末端まで情報が流れるようにすることは非常に重要なことございまして、我々としても、今後、今まで暫定措置事業を国からやらせていただいて、事業をやる当事者としてやる中で、いろいろな情報というかデータが、暫定をやることによって総連合会で取れていたんですが、今後、それが取れなくなってしまうということがあるので、また引き続き、業界全員の皆様

に取れたデータを流して、情報を流していたというところがあったのですが、これからはどういった形でどんなデータをどういうふうに流していくのが業界団体としていいのかなというのを、また改めて考えていかなきゃならないのかなというふうに思っております。

ですから、取るデータも、データの質も内容も全然変わってくるんだと思うんですが、やはり絶えずアップデートのデータを取って皆様にお渡しするというのは、業界団体の役目になってくると思いますので、これからどういう形でやっていけばいいのかを国交省さんのほうに少しご相談させていただきたいなというふうに思っております。

【河野部会長】

ありがとうございます。

ほかにいかがでございましょうか。

それでは、後藤田委員、よろしく願いいたします。

【後藤田臨時委員】

先ほどのリーマンショック以後の措置のタイムラグということなんですが、やっぱり起こってから我々業界の中で何をしなきゃいけないかというのを決めたという経緯があるので、それはしょうがないのかなど。ですから、今後はどういう数値がどうなったというので、事前に何か決めておくということが必要になるんじゃないかと思います。すみません。

【河野部会長】

ありがとうございます。

ほかにいかがでございましょうか。

それでは、瀬野委員、よろしく願いいたします。

【瀬野臨時委員】

同じくセーフティーネットのことですが、一応今まで船腹調整云々あたりで組合法で行ってきたのですが、とにかく長過ぎるんですよ。我々業者負担だけで船腹調整に至っては30年、暫定事業に至っては20年、船の耐用年数が13年とか14年の期間の間に20年もやって、意味ないんですよ。3年とか5年とか、もっと短期間にやるような施策をとれるようなセーフティーネットを考えていただかないと、我々だけにし寄せするようなことで、収支はこのように借り入れして終わるんですが、我々業界の体力増強になっていないんですよ。だから、そういうところをタイムリーにやらないと、やっぱりマーケットですから、あまり意味ないので、法律的にはクリアできるんでしょうが、我々はマーケットができていますから、そういう点を海事局あたりで考えていただきたらと思います。

【河野部会長】

ありがとうございます。

藏本委員、よろしく願いいたします。

【藏本臨時委員】

セーフティーネットについては、私どもの組合からお願いしているところは非常に大きいのですが、全海運は今全国に18地区組合と、あと、3連合に加盟する組合は26、支部が14ということで58組合で構成されています。組合員数が1,569で約2,000隻となっております。加盟する事業者のオペレーター、オーナー、あと、取扱事業者ということで、意見が対立することも非常に大きく、規制緩和による自由化で一番被害を被るのが多分うちの組合の事業者ではなかろうかということで、有事のとき、景気変動に対して需給のバランスが崩れたときのセーフティーネットを求めるということを主張させていただいております。

ただ、有事の判断をする上で、先ほど、栗林会長が言われたように、平時のときのデータ収集をどのように今後していくのか、有効なデータをどのように取っていくのかということが今後検討されるわけですが、暫定がなくなった後の組織率がどうなるかというのは非常に懸念するところなんですね。求心力を失いながら退会していく事業者があったときに、極端な話、組織率が半分の中でデータをとってもあまり意味がないんですね。そうになると、退会していく事業者、非会員さんたちにも、ある程度の縛りを設けた形でいろいろなデータの収集ができるような組織にしていけないと、いろいろな対策、今後やろうとしているような安定輸送であったり、生産性向上であったり、働き方改革であったり、これ

らに対する対策を打っていくためにも、平時のそういうデータ収集というのが絶対必要になるんだろうと。

今、災害時の緊急輸送の協定を各自治体とも結んでいるが、それも形骸化しているような気がしております。必要な船種、隻数、そういうものを求められたときに、誰が中心になって、組織が、こういう船がこういうふうにあるから、すぐそこに緊急輸送をするようにという手配が今できるような体制ではないんですね。そうであれば、データをどうシステム化して、それを必要な要求に対してどうアウトプットしていくかというような組織をつくっていかないと意味がないのではなからうかというふうに思っております。その上では、国のお墨つきも、そういう文書化なりお墨つきなりも今後必要になってくるんじゃないかなという気はしております。

【河野部会長】

ありがとうございました。

私からも伺ってよろしいですか。そうすると、今の会員がこのまま内航総連にとどまっていようと思うようなインセンティブが必要だと思うんですね。事業者にとってのインセンティブが必要であることと同時に、施策をとる側から見れば、国民に対しての説明責任があるのではないのでしょうか。なぜそういう施策が必要かということを社会に説明する責任があると思います。そのあたり、具体的にどういう点を考えればいいとお考えでしょうか。

【藏本臨時委員】

この問題についても、ほかの4組合の会長、内航総連の栗林会長ともお話をさせていただいたときに、そんなものはもう必要ないというふうに言われて、今、座長が言われたような疑問を投げかけられて、その回答に苦しんでいるところなんです。魅力ある組織、自分たちが加入したい組織づくりというのは当然大きなテーマにはなるんですが、それが今のところはまだ見えないんですね。いろいろ議論をして検討した結果、先ほど栗林会長がプレゼンされたような大きなテーマで、さらにそれを絞り込んで魅力あるものにまだなっていないというのが現状だと思います。

【河野部会長】

何度もすみません。多分、さっきのお話にもあったように、比較的大きいところから非常に小さいところまでいろいろなタイプの事業者がおり、しかも船種も船のサイズもいろいろなタイプのものがあって、そういう事業者さん全部をある程度把握しないと、さっきおっしゃったようなデータの収集とかいう面で十分ではないと思うんですね。そうすると、1つのインセンティブではすごく難しいんですね。いろいろなタイプのインセンティブを用意しないと難しいというふうに考えてよろしいのでしょうか。

栗林委員、よろしくお願いたします。

【栗林臨時委員】

ですから、取るデータの種類は変わるだろうということになると思うんですね。結局、今までは需給調整ですから、どんな船が何隻つくったとか、今どこにどんな船が何隻あるという船のデータを絶対的にとって、それで需給調整の対象にしていたんですが、それは一気に変わるわけです。今度は、物流団体としてのデータで一体何が重要なのかということになってきて、それはもちろん船が何隻あるとか、どんな船が日本に何隻あるかというデータも重要は重要なんですが、それが今までみたいにリアルタイムに必要なのかどうかと。それよりももっと必要なものは、やはり荷物の動きですとか、輸送実績とか、そういうほうに僕はなっていくのではないかなと、結局、荷物ありきですから、荷物の動きですね。ですから、ほかの物流業界団体が出しているように、扱いトン数ですとか、そういったもののほうが多分重要性が増してきて、輸送実績とかそういうものを見ながら皆さんが判断されて、この荷物が増えているとか、この輸送が減っているとか、それで設備投資の参考にされたりとか、何かそういうようなちょっとやり方は変わってくるんだと思うんですね。

ですから、そのデータをどう取るか、どんなデータが必要になってくると、何をどう取るかということが、頭の切りかえですね。何しろ需給調整を50年やっていますから、

我々も生まれたときからずっとその中で育ってきているんですが、実際は海運業ってそうではない世界があって、ようやくそこにたどり着いたわけですから、本来の海運業として必要なデータって何なのかというところからもう1回洗っていかないと、いつまでたっても、今まで取っていたデータをずっと取り続けるというところでやると、ちょっと固まってしまうかなという感じがするんです。

【河野部会長】

すみません、ほかに何か、今の点はよろしゅうございますか。

それでは、有識者の先生方、何かございますでしょうか、ご質問、あるいはご意見。

それでは、首藤委員、よろしく願いいたします。

【首藤臨時委員】

ちょっと違う観点からなんですけど、先ほど内航海運の今後の取り組みの話、特に人材の養成、育成をされているという話、大変興味深く聞かせていただきました。

私の専門の立場から申し上げますと、養成されて船に乗る人をつくっていくということも当然大事なんですけど、同時に、船に乗り始めた後、多分技能習得ですとか育成というのはずっと続いていくものだと思います。それをやはり技能の向上をきちんと図っていったり、それを評価していくような仕組み、経済学的にいうと「キャリア」というふうに通常呼びますが、そういったものを整備していくというのが、特に中小のオーナーさんが多いと結構難しいところがあるわけですが、キャリアコースやキャリアケースをつくって、それを見えるような形にしていく。しかも、それを業界全体として企業横断的にそれを図るような仕組みですとか、さらに評価というところで、それは賃金の向上なんかにつながるようなお良いと思うんですが、そういうことができると、多分若い労働者層というのが、目先の賃金で幾らもらえるから就職したいという希望もあるとともに、自分の将来がどうなるのかというのが、多分すごく大事だと思うので、その職場の魅力ですとか、特に若者の定着ですとか、そういったものに寄与するのではないかというふうに考えます。

特に、職業について後に技能を習得していくのは、もちろんOJTで仕事をしながらやっていくという部分と、多分OFFJT的な、仕事からちょっと離れて研修的にやっていくようなものも必要になると思うんですが、それが企業ごととか各船のオーナーさんごとにやるというのは多分すごく難しいので、そういったものは業界団体が引き受けながら技能の育成を同時にしていくというような役割は、船員に限らない話だと思いますが、さまざまな業界団体で類似の取り組みをしているところもありますし、そういったことをやられるとなお良いかなというふうに感じた次第です。ちょっと感想までです。

【河野部会長】

今の点、いかがでしょうか。

藏本委員、よろしく願いいたします。

【藏本臨時委員】

ありがとうございました。大変共感いたします。

海洋共育センターをつくったときに、入り口の6級海技士の問題とあわせて、生涯のキャリアアップの見える化というところにスポットを当てながら考えているんですね。我々内航の世界って、資格である程度職務が決められたり、実際の現場でその人をどう評価して上に上げていく、部員が職員になっていく、職員も船長、機関長になっていくというような形をとっているんだけど、実際にはそれが明確に見える化されていないんですね。現場にいる上司がある程度判断しながらでしかキャリアアップをさせていないというところがあるので、陸上のようにもっともっとキャリアアップしていく過程に見える化していく、さらに船長から、今度、陸上の管理者になっていく。最終的には、6級海技士なんかは、5級免状を持っていると、ある程度指導員を研修する講師ができたりするんですね。そういう形も、定年退職後に地元でそういう講師になったりということに見える化してあげることで、その人の将来が見えるというような形も本来つくっていかねばいけないのですが、なかなか1団体ではそれができずに、業界としてそういう形を今後つくっていきたいというのが個人的な理想ではあります。ありがとうございました。

【河野部会長】

ありがとうございました。

今の点、ほかに何か補足とか、ございますでしょうか。よろしゅうございますか。

首藤委員、今の点、よろしゅうございますか。

【首藤臨時委員】

大丈夫です。

【河野部会長】

ほかに何かございますでしょうか。

それでは、野川委員、よろしくお願いいたします。

【野川委員】

先ほどから課題の一つに船員養成について大変大きな懸念も、あるいは希望も出されておりますが、私は、船員部会の部会長としてこの問題について担当しておりますので一言申し上げますが、現在、船員養成改革検討委員会が始動しております、その中で内航、外航にそれぞれにまた分けて、優秀な船員の安定的な確保に向けてのさまざまな施策について検討しているところでございます。

この場では、それらについて詳しく紹介することではなくて、私の考え方をちょっと申し上げておきますが、先ほど、今いなくなってしまいました加藤委員がおっしゃっていましたが、やはりこの船員養成につきましても、政策として担当すべきことと当事者として行うべきこととが有機的にコラボして、おそらく有益な結果が出るだろうというふうに思います。

現在、日本は労働力不足がこれからますます深刻になりまして、とりわけ若い労働力はもう減ることが確実に決まっていると、そういう状況です。したがって、外国人労働者を激増させるということがない限り、若い労働者が日本の中であちらこちらに元気で働いている姿がなかなか見通しにくい。となると、どこも人手不足ですから取り合いになるわけですね。そうなりますと、どれくらい魅力のある業界で、若者にとって、ここで働きたいというビジョンを示すことができるかということになってまいります。

その点では、政策ができることはやはり環境整備ですね。労働市場が円滑にマッチングをしていくための支障となっているようなものがあれば、それを除き、あるいは、より有効にマッチングが進んでいくように環境整備していくということが政策の役割であり、需要と供給そのものに介入するということは、政策にはやはり期待されていないだろうというふうに思います。そうすると、どのような環境整備を行えば、どのように業界団体が船員の確保に向けてより有効な対策を打ち出していけるのかということのをうまく組み合わせていくということが必要になります。

この点で、実は船員の世界というのは、資格が必要だということもあって、どうしても確かに行政が本来的に介入しなければいけないところはある。その例として、JMET Sをはじめとして非常に手厚い船員教育、育成の場が公的なものとしてあるわけですね。これらについて、例えばほかの業界から見ると、ちょっとどうしてこういうようなものが、これほど手厚い養成のシステムが必要なのかということを指摘される向きもあるわけです。そういうときに、先ほどもちょっと加藤委員もおっしゃいましたが、やはりきちんとした説明をしなければいけない。つまり、船の世界は特別なんだから、特別に政策が手厚く、今後も船員養成のためにお金とエネルギーを出すべきだということだけでは当然説明がつかないので、その点でまさに第三者、社会が納得のいくような説明をしながら、今ある船員養成の公的な機能、そして、それを踏まえた民間の業界団体の努力というものが的確に進められていく必要があるというふうに思います。

この辺を少し整理しながら、今後、船員養成改革検討会でも政策としてできることをできる限り積極的に解明して行って、また、業界の方たちがこれに対応して船員の確保、育成のための当事者としての対応をしやすくなるようにしていきたいというふうに思っておりますので、皆さんの協力をよろしくお願いしたいと存じます。

【河野部会長】

野川委員、ありがとうございました。

今の点、何かお答え、ありますでしょうか。

それでは、栗林委員、よろしく願いいたします。

【栗林臨時委員】

我々は、そういう意味では海は特別だという考えを持ち過ぎているのかもしれませんが。特に労働問題については、非常に置かれている環境は厳しいわけですが、海が特別と思わず、政策的に環境整備をさらに進めていただいて、もっと魅力ある職場にしないと大変なのかなということは非常に認識しておりますので、魅力ある職場を目指して進めていきたいなと思っております。

【河野部会長】

ありがとうございました。

ほかにお答え、あるいは何かございますでしょうか。よろしゅうございますか。

二村委員、よろしく願いいたします。

【二村委員】

私もあまり感興の域を出ないのですが、おそらく加藤先生とも重なる部分もあるかなと思うのですが、日本の一般の方にとって内航というのがどういうふうに映っているかという話だと思います。実際に貨物輸送のシェアを見れば、内航海運の重要性というのは大きいわけですが、それがあまり一般には見えていないというところもあるのではないかと考えるわけです。

そのような中で、要は内航の組合というものが存在することによって、まず対外的にはこの輸送モードが果たしている役割の大きさというものをアピールする。そして、それによって社会に重要性というものが浸透していきますと、例えば先ほど環境の話が出ましたが、環境面で何らかの対応をすれば、どこかでコストアップがあって、おそらく消費者末端に費用負担を求めなければいけないような状況に最終的にはなってくると思うのですが、その重要性が理解されていけば、その費用負担も、仕方がないものとして、まあ、受け入れられるであろうと。まずは一般に向けてのアピールが必要ではないかなと思います。

また、さまざまな立場の方がいらっしゃるというのは、会議に出していただいて非常によくわかったところであるのですが、やはりどの部分が抜けたとしても内航の輸送というのは成立しないわけです。ですから、まずは、この組織を議論の場にさせていただいて、さまざまな意見がありながらも、きちんと内航の輸送というものを維持していく必要があるわけで、安定的に維持していけるような組織であるための議論の場にさせていただきたいかなというふうに思う次第です。

その中であって、国の立場というのは、主導するということではなくて、やはりバックアップなのかなと。例えば、ちょっとトラブルになってしまったときにちょっと間に入るとか、その程度であって、やはりそれぞれの組織の方々の議論によって内航海運の将来が決まっていくのではないかなと思った次第です。

以上です。

【河野部会長】

ありがとうございました。

今の点について、栗林委員、よろしく願いいたします。

【栗林臨時委員】

ありがとうございます。確かに、いろいろな意味でPRが足りないというか、世の中に知られていないというのは昔からよく言われていることでもございまして、これだけの物量をこなしているにもかかわらず、何でなんだろうかという話にもなるわけですが、確かに、トンキロベースでいくと日本の物量の4割近くを運んでいるということになるわけですが、あくまでトンキロの話でもございまして、実際に運んでいるトン数ベースであったりとか、あるいは業界規模でいくとトラックなんかの比較にならなかつたり、あと、それから、ほとんど全部全てがB to Bの世界だったりすることで、どうしても荷主さんのご理解さえ得られれば何とかかなってしまうという形で今まで来ておりましたので、一般に対するアピールが少ない。

それから、業界規模も1兆円も行かないような小さな業界でございまして、なかなか広報に回るお金もなかったということで、その辺は反省というわけではないのですが、そ

ういう歴史だったのかなというふうに思っております。

今後、まず、暫定が終わった後、それほど大きく業界的に変わるということはないと思うのですが、どこからどうやってお金を集めてくれば、それまた大きな議論になりますが、ぜひそういう広報活動から始まって、皆様に内航のことをよく知っていただいて、そこから全て始まるのかなというふうに思った次第でございます。

【河野部会長】

ありがとうございました。

二村委員、よろしゅうございますか。

【二村委員】

はい、結構でございます。

【河野部会長】

ほかに何かコメント、あるいはご意見等ございますでしょうか。

新しい時代に適切に対応できるような新しい施策によって経営を安定化させ、そして業界として時代のニーズに応えるかと考えなければならぬと思いますし、そういう新しい時代の内航海運の業界をどのような政策によって支えるのかということが、検討課題になるのではないかなと感じます。そのためには、逆に、支援を受ける側の説明責任も認識しなければならぬと思います。さらに、これだけ大事な役割を担っておられるのだから、その点を社会に知らしめる努力も大事ですから、いろいろPRの方法を検討することも必要なのかもしれないですね。

ほかに特に何かご意見、あるいはコメント等ございましたら伺いたいと思いますが、いかがでございますでしょうか。よろしゅうございますか。

ほかに特にないようでございましたら、以上で本日の議事4つを終わらせていただきたいと思います。

本日は、さまざまご意見、それからご説明をいただきましてまことにありがとうございました。私、部会長が遅れてまいりましたことを改めて重ねてお詫び申し上げます。事務局から何かございますでしょうか。

【秋田内航課長】

こういう折に会議にご参加いただきましてありがとうございます。それから、あの例の対応でうちの幹部のほうも出入りしている点をお詫びさせていただければなと思ってます。

私から、今日のコメントをいただきまして、資料2の24ページに船腹調整及び暫定措置事業の根拠条文というものを参考で載せさせていただいておりますが、読んでいただきますと、どちらかという和有事に使う規定で、それが何か平時の規定として使ってきたのかなというようなところも少し思っております。瀬野さんからもお話をいただいておりますが、そういうのもよく踏まえながらこれからは考えていかなければならないのかなと、こんなふうに思っているところです。

それから、組合の件につきましては、法的な性格は組合ということで、私からあまり言うまでもないのですが、加入と脱退の自由があるというのが民法でもともと定められている中での組合ということではありますが、その中でどうやって組合の魅力を出していくのか、情報というのもどうやってとっていかうのかというのは、実はばらばらではなくて重なっている部分はあるのではないかなと思っております。それでも組合という形でとり切れない部分というものは、我々行政のほうでもどういうふうにそれを拾っていけるのかということも含めて、必要な情報のとり方というのはやらせていただければと思っております。

また、船が見えないみたいなところは、災害時なんかは特にフェリーなんかにはいろいろ活躍いただいているところがございます。少しずつではございますが、理解もいただいている部分ではないかなと思っております。長距離トラックも大分厳しいという中での受け皿としての内航海運に期待されているというような部分も、8月の部会でトラック業界からご説明いただいているところがございますので、そんなところも絡めながらアピールもできたらなと、こんなふうに考えているところでございます。今日

はありがとうございます。

【事務局（渡部）】

私のほうからは事務連絡でございます。

次回の部会の日程でございますが、3月27日、金曜日、午前10時より、今回と同じまたこの会議室で開催を予定しておりますので、ご出席のほどよろしくお願いいたします。

私からは以上でございます。

【河野部会長】

ありがとうございました。

それでは、以上をもちまして、本日の基本政策部会を終了させていただきます。皆様、本日はお忙しい中、ありがとうございました。

— 了 —