

交通政策審議会海事分科会第1回基本政策部会

平成26年4月23日

【飯田課長補佐】 それでは定刻となりましたので、ただいまから海事分科会第1回基本政策部会を開催いたします。委員の皆様におかれましては、ご多用のところ、ご出席賜りましてありがとうございます。私、事務局を務めさせていただきます、海事局総務課企画室の飯田と申します。どうぞよろしくお願ひいたします。当分の間、議事の進行を務めさせていただきます。恐縮ですが、座って失礼します。

本日は委員5名中3名、臨時委員9名全員のご出席をいただいておりますので、交通政策審議会第8条第1項による定足数を満たしておりますことをまずはご報告申し上げます。

また当部会につきましては、情報公開の観点から会議自体を公開するとともに、議事録等を国交省のホームページに掲載することとしております。どうぞよろしくお願ひいたします。また携帯電話等をお持ちの方は、マナーモードへの切り替えをお願ひいたします。

本来であれば、開会にあたりまして、森重海事局長よりご挨拶申し上げますところがございますけれども、国会への出席のために遅れての参加となります。そのため後ほどご挨拶申し上げますことといたします。

それでは次に、お手元の資料の確認をさせていただきます。まず配席図がございまして、その後クリップ止めしてございます資料でございますけれども、最初に議事次第がございまして、その後委員名簿、国交省の出席者名簿をつけております。

その次に、資料1といたしまして、「基本政策部会について」ということで、間にA3の資料もまじえて、3ページまである資料でございます。

その次に、資料2の1といたしまして、「海事分野を取り巻く社会・経済状況」ということで、8ページまである資料がございまして、

次に、資料2の2といたしまして、「各分野の現況および取り組み」ということで、ページでは24ページまである資料がございまして、

最後に、資料3といたしまして、「使いやすい地域公共交通の実現に向けて」ということで、横長の資料で、17ページまである資料でございます。以上でございますが、不足等ございませんでしょうか。

本日は初めての基本政策部会となりますので、委員の皆様のご紹介をしたいと存じます。委員名簿の順でご紹介させていただきます。

情報・システム研究機構の浅野様におかれましては、本日はご欠席となっております。

次に、中央大学、落合様でございます。

【落合委員】 落合です。どうぞよろしくお願ひいたします。

【飯田課長補佐】 早稲田大学、河野様でございます。

【河野委員】 河野でございます。よろしくお願いいたします。

【飯田課長補佐】 政治学者、ジャーナリスト、篠原様でございます。

【篠原委員】 篠原です。どうぞよろしくお願いいたします。

【飯田課長補佐】 東京女子大学、竹内様はご欠席となっております。次に臨時委員でございます。大阪府立大学、池田様でございます。

【池田委員】 池田でございます。よろしくお願いいたします。

【飯田課長補佐】 東京大学、大橋様でございます。

【大橋委員】 大橋でございます。よろしくお願いいたします。

【飯田課長補佐】 三菱商事、鈴木様でございます。

【鈴木委員】 鈴木です。よろしくお願いいたします。

【飯田課長補佐】 トラベルジャーナリスト、関川様でございます。

【関川委員】 関川と申します。よろしくお願いいたします。

【飯田課長補佐】 東京大学、多部田様でございます。

【多部田委員】 多部田です。よろしくお願いいたします。

【飯田課長補佐】 日本経済研究所、鍋山様でございます。

【鍋山委員】 鍋山です。どうぞよろしくお願いいたします。

【飯田課長補佐】 明治大学、野川様でございます。

【野川委員】 野川でございます。よろしくお願いいたします。

【飯田課長補佐】 海上技術安全研究所、宮崎様でございます。

【宮崎委員】 宮崎です。よろしくお願いいたします。

【飯田課長補佐】 駒澤大学、若林様でございます。

【若林委員】 若林でございます。よろしくお願いいたします。

【飯田課長補佐】 次に、議題1の部会長の選任でございますけれども、交通政策審議会令第7条第3項の規定により、部会長は委員の互選により選任することとなっております。どなたかご推薦をいただければと思いますが、いかがでしょうか。河野先生。

【河野委員】 それでは落合委員をご推薦申し上げたいと思います。海事分科会の分科会長のほか、船員部会、船舶交通安全部会の部会長をされるなど、海事分野全般にわたって極めて高い見識をお持ちでいらっしゃるため、海事行政の総点検を行う基本政策部会の部会長として、最も適任の方と考えますので、よろしくお願いいたします。

【飯田課長補佐】 ただいま河野委員より、落合委員を部会長にというご推挙をいただきましたが、皆様いかがでございましょうか。

【委員一同】 異議なし。

【飯田課長補佐】 ありがとうございます。ただいま異議なしとのご発言をいただきましたので、落合委員に部会長をお願い申し上げます。それでは初めに、落合部会長からご挨拶を頂戴したいと存じます。

【落合委員】 委員の皆様方から推挙を受けまして、部会長を務めさせていただきます落合でございます。どうぞよろしくお願いたします。海事分科会におきましては、2つの部会があったのですが、考えてみれば、海事交通の基本政策を議論する場というものがないかというの、ある意味では不思議なように思えます。しかしながらこのたび、交通基本計画を策定する中で、海事基本政策につきまして、改めて広い角度からご議論いただく場が設定されることになりました。そこで是非とも素晴らしい政策を達成しようという趣旨で、この部会が置かれましたので、ぜひ積極的にご協力のほど、お願いたします。

【飯田課長補佐】 ありがとうございます。なお、マスコミの方々のカメラ撮りはここまでとなりますので、以後の撮影につきましては、ご遠慮いただきますようお願い申し上げます。それでは議事に入りたいと思います。落合部会長、司会進行をお願いいたします。

【落合委員】 それではお手元にあります議事次第の中の議題の(2)というところで、「部会の設置目的・スケジュール等」という点につきまして、ご審議お願したいと思いますが、最初に担当課のほうからこの説明をお願したいと思います。

【長崎企画室長】 企画室長の長崎でございます。このたび基本政策部会を設置させていただきますして、審議が開始されます。これから向こう1年間審議をさせていただければと思いますので、何卒ご協力のほう、よろしくお願いたします。

まず私のほうから、議題2にございますように、部会の設置目的およびスケジュールにつきましてご説明申し上げます。資料1をご覧になっていただければと思います。

表紙をめくっていただきまして、まず1ページ目、「部会の設置目的および検討事項」という形で整理をさせていただいております。先ほど落合部会長からお話ございましたように、海事分科会におきましては、船員部会と船舶交通安全部会、この2つの部会がございましたが、それぞれ専門的な見地から、調査、検討、審議を行われているものでございまして、海事行政全般にわたる政策議論というのは、行われていなかったという現状にございました。

こういった中で、われわれ役人といたしましても、外の方からご意見をいただきながら、やはり社会情勢が変化しておりますので、海事産業、つまり海運、船舶、船員、こういった状況を踏まえた今後のあり方を棚卸しというふうに言っておりますが、ぜひやりたいということで、3月12日に親委員会である海事分科会におきまして、基本政策部会の設置が承認されたところでございます。

下のほうに書いてございますけれども、青の部分でございまして、3月12日に設置承認されて、今後の議論の内容といたしましては、海事行政の棚卸しおよび新展開の検討という形で、網羅的にやっていきたいと思っております。

1枚めくっていただきまして、どういったことをやっていくのかということでございます。われわれ海事局なりに世の中の変化が今どういうふうになっているのか、そういった中で、われわれどういった視点を持って行政を考えていくべきなのか。行政の方向性として、どういう問題意識を持っているのかということを整理させていただいた1枚紙でござ

います。左側に、「経済社会の情勢の変化」ということで、制約要因および成長可能性を書いてございますが、制約要因につきましては、例えば需要減少でございます。人口が減っているであるとか、経済状況を見ましても成長率が鈍化している、また国の財政も厳しい中で、国の支援だけに頼って政策を進めていくというのはなかなか難しい状況であると。

一方で、産業界を見た時の競争激化ということで、これまでは先進国として、日本は技術があるのだと、ものづくりをすれば売れるのだということでやってまいりましたけれども、必ずしも現状の中では、そういった状況になく、外国企業との競争環境でも非常に厳しくなっております。

またコストの面におきましても、例えば環境問題というのがクローズアップされ、そういったものへの対応、エネルギー問題、安全問題等々ございます。そういったことを考えれば、産業を推進する上で考えていかなければいけないことがますます増加するということで、制約要因を認識しております。

一方で、こういったマイナス要因だけではなくて、プラスの面を考えた場合に、成長可能性と書かせていただいておりますけれども、まず分野につきましては海事分野、先ほど申し上げましたように、海運、造船、船員、こういったことを対応としておるわけでございますが、そういった関連におきましても、例えば海洋資源開発でございます。これまで石油等々、資源というのは陸地で産出されておりましたけれども、そういった部分がだんだん枯渇する中で、海洋資源を開発していくと、こういう動きが出ておりました、こういった部分をわれわれのノウハウ技術を使って貢献できるのではないかと、こんな期待を持っております。

さらに海洋再生エネルギー、これもエネルギー需給がかなり厳しくなっていく中で、広大な海域を使ったエネルギーというのもございます。また陸上の資源でも資源輸送がございしますが、いかに効率的にやっていくか。

あと技術につきましても、環境であるとか、ITであるとか、こういったところも使える部分があるのではないかと思います。

あと需要創出という意味で言えば、国土交通省では1,000万人を目指して、「ビジットジャパン」だと、こういうことで観光立国を推進することをやっておりましたけれども、おかげさまで、昨年1,036万人達成しまして、一定の目標を達成しておりますが、観光の部分についても、海洋で需要をどう伸ばしていくかということもぜひぜひ考えたいと思っております。

一方、成長市場に書いてございますが、地理的な概念で考えた場合も、これまではアメリカであるとか、先進国に対応して、経済を、もの売っていくことをしておりましたが、途上国が発展する中で、ASEANやブラジルのマーケットを伸ばしていくであるとか、北米との関係におきましても、これまでは製品の輸出入と、農産物という観点ございましたが、今後シェールガスの輸出が始まる中で、資源という観点でも北米と物事を考えていくと、こんな状況になっております。さらに資源につきましては、ロシアであるとか、豪州から

も動きがございます。

国ではございませんが、よく新聞にも載っておると思うのですけれども、E E Z、いわゆる経済排他的水域でございますが、こういった部分が開発がだんだん進んでいく中で、われわれ、国土の1.2倍の面積を有するというので、こういったポテンシャルをどう生かしていくかと、伸びしろがあると思っております。

こういった問題意識、制約要因および成長要因を考えて、かつ視点として産業競争力であるとか、地域の活性化・暮らし、人材、科学技術、国際貢献にフィルターをあてて、海事行政をどういうふうに伸ばしていくのか、考えていくのかというのは右の部分でございますが、例えば使いやすい地域公共交通の実現ということで、過疎交通の問題であるとか、バリアフリーの問題であるとか、高齢化が進む中で、考えていかなければいけない。

物流につきましても、やはり産業の前提となりますので、そういった部分、外航、内航についても考えていかなければいけない。

ものづくりにつきましても、やはり我が国、ものづくり、自動車のみならず、造船でもわれわれ、産業として興してやってきたわけですので、そういった部分について、競争力をどう向上させ、発展させていくのかを考えなければいけない。

こういった物流およびものづくりを支える人材についても考えていかなければならないということで、巷間よく新聞でも建設労働者の問題というのは書かれておりますけれども、人口減少および高齢者、若者不足が進行していく中で、われわれ、産業として育てていくためには、人材という問題を避けては通れないという状況でございまして、これをいかに確保・育成していくかということも考えなければいけない。

さらに今後の発展の伸びしろでございますが、グローバルな経済需要の取り込みということで、先ほど申し上げた海洋資源の話であるとかもございまして、観光の話もございまして。

制約要因の対応のほうも、これもマイナスにとらえるわけだけではなくて、プラスにとらえて、環境であれば、新たなわれわれの持っている技術をどう生かして、産業化につなげていくのかであるとか、安全につきましても、単に基準が上がって、それに対応しなければいけないという観点だけではなくて、こういった技術を使って、枠組み、国際的な枠組みを作って、それをわれわれ、産業の種にしていくという観点も必要ではないか。

あと安心の問題も重要でございまして、東日本の大震災で、安全の問題のみならず、安心ということがクローズアップされておりますけれども、海の観点からも、こういったことを考えなければいけないと思っております。

最後にIT技術で書いておまして、いろいろなビッグデータ等々、いろいろな技術がまだポテンシャルありますが、それをどう生かしていくのかを考えなければいけないと考えております。

以上、問題意識を海事局的に考えながら、先ほど来、棚卸しというふうに申し上げておりますけれども、海事行政全般について、皆様方にご議論およびご見識を披露していただ

きまして、われわれの進むべき方向というのを見定めていきたいと思っております。

次のページをめくっていただきまして、「検討の進め方」でございます。いま申し上げましたように、海事局における行政の範囲およびわれわれの問題意識はかなり広いという状況でございますが、議論をするにあたっては、赤で書いてございますけれども、毎回テーマを設定し、その上で、いま何をやっているのを整理させていただき、それがうまくいっている、っていないという、有効性の検証。そういった中で、今後何をすべきなのかということを課題設定して、具体的な施策につなげていくと。これを「棚卸し・新展開」と申し上げておりますが、こういったことをやりたいと思っております、当面の予定でございますが、下のほうに書いてございます。

ブルーのところは私のほうから説明いたします、基本政策部会における検討の進め方、後ほどわれわれが何をやっているのかということの説明させていただきますが、早速本題のほうにも移らせていただきます。ピンクで書いてございます、まず1つ目のテーマであります、地域公共交通につきまして、われわれの既存施策の整理であるとか、問題点を今日ご説明させていただいて、一定の議論をさせていただければと思います。

その上で、この審議会におきましては、業界団体であるとか、労働者側の代表は入れておりませんので、これにつきましては、5月に個別にヒアリングということで、問題意識を聴取したいと思っております。

本日举行います地域交通の議論、およびヒアリングをもとにして、6月の第2回の委員会におきまして、使いやすい公共交通につきまして、一定の方向づけを我々として、案を提示をさせていただきたいと。その上で、そういった方向づけが、世の中の常識観、および先生方のご見識から見て、まっとうなものであるかどうか、こうすべきかどうか、ということにつきまして、ご意見賜ればと思います。

引き続きまして、次のテーマ、オレンジでございますけれども、人材につきまして、議論を移らせていただいて、人材につきまして、例えば内航の問題、外航の問題、船舶の問題、最近海がだんだん国民の目から遠くなっておりまして、そういった意味で、国民と海というテーマでも物事を考えていきたいと思っております。

そういったことを議論して、また引き続き、ヒアリングで一定の方向づけという形で、各テーマ、2回ずつ分けて、重なるような形で、順次やっていくと。これを約1年かけて、年度末で一定の海事行政全体のとりまとめをしたいと思っておりますので、ご協力のほう、よろしく願いできればと思います。以上でございます。

【落合委員】 ありがとうございます。それではただいまの説明につきまして、ご質問、あるいはご意見等をお願いしたいと思います。どの点からでも結構でございますので、どうかよろしく願いいたします。いかがでしょうか。例えば、冒頭の「社会経済情勢の変化と海事行政における対応の方向性」につきまして、プラス、マイナス、いろいろな要素挙げられて、視点がいくつか挙げられておりますが、別の視点が必要じゃないかとか、そのようなご意見、もしありましたら是非出していただきたいと思います。それからプラ

ス、マイナスの要素につきましても、こういう要素も非常に重要ではないかとか、あるいはここに挙がってる要素はそれほどたいしたことないとか、自由にご意見を出していただきたいと思いますが、いかがでしょうか。それでは、口火を切る意味で、河野先生、いかがですか。

【河野委員】 それでは。いきなりですので、ちょっと驚いているのですが。基本政策部会はとても大事で、今回こういう部会を設けていただいたことに心から御礼申し上げたいと思います。私が御礼申し上げるのもおかしいとは思いますが、総合海事政策本部の参与をさせていただいております、海事産業というものが、ものを輸送するだけではなく、いろいろな裾野の広い日本の産業を支える、そして日本の資源の開発を支える大切な産業であることがよくわかりました。また、もう1点、離島の多い日本にとりまして、これらの離島を支えていく内航の重要性がより強く認識されるべきですし、内航が抱えている問題を何らかの政策によって支えていかなければならないと考えます。こうしていろいろなテーマをたくさん挙げていただいて、検討していただくというのは大変意義があることだと思いますので、よろしく願いいたします。意見ではないのですが。

【落合委員】 ありがとうございます。ほかにもし、特段のご意見がないようですので、担当部局のほうから説明ありましたようなもので、基本的に進めてよろしいでしょうか。それでは特に異論はないようでありますので、この議題1に関しましては、資料1にあるような形で進めるということにさせていただきます。

そういたしますと、次の議題であります、「海事分野を取り巻く状況とこれまでの取り組み」というものでありますが、これにつきましても、最初に担当課のほうから説明をお願いいたします。

【長崎企画室長】 説明申し上げます。資料2の1、および2の2をご覧くださいければと思います。全体の立てつけでございますが、資料2の1につきましては、社会経済情勢の変化をわれわれ、どういうふうに認識しているのかということで、先ほどのA3で説明させていただきましたけれども、そちらのほうをより具体的に説明したものでございます。

一方、資料2の2でございますが、こちらのほうは、先生方の中には、必ずしも海事行政におきまして、われわれとお付き合いがあり、ご説明を申し上げてない先生もおられますので、海事局は今どういったことに課題認識を持っていて、何をしている局なのかをまず議論する前提として、ご説明させていただければと思ひまして、用意をさせていただきました。

まず資料2の1をご覧くださいにいただければと思います。表紙1枚めくっていただきまして、先ほど来、社会情勢のマイナス要因とプラス要因をご説明申し上げておりますが、これもかなりもう言い尽くされていることでございますので、詳細につきましては割愛させていただきますが、例えば人口構成で言いますと、少子高齢化が進んでいます。今後減少して、2100年には5,000万人に達すると、こんな状況でございます。

1枚めくっていただきまして、高齢化につきましても、人口減少に伴いまして、率が上

がってくるわけですが、これまで高齢化につきましては、地域、地方の問題を認識されるむきが多いわけですが、例えば高齢者人口を2010年を100として、今後どう増加するかと、こう考えた場合に、当然のことながら、東京の部分がどんどん、高齢人口が伸びてくると。

高齢化率も、これは実は都会の問題でもございまして、現在2010年でございまして、地方圏がだいたい高齢化率25%で、東京圏につきましては20%ちょっとという状況になってございまして、今後40年間で見た場合に、東京の高齢化率はどんどん上がってまいります、地方部とたいして変わらないという状況になってくるということで、高齢化問題というのは、必ずしも地域だけの問題ではないということでございます。

一方、その人口密度、地域の維持という観点で見た場合どうなのかが3ページでございますけれども、日本地図に、左側のブルーでございますけれども、このブルーの地域が今後40年で人口がどうなるかということで、1キロメッシュで物事をとらえた場合に、このブルーのところは半分以上、今後人口が減るといふ地域でございまして、右側見ていただきますと、右の上でございまして、50%以上減少するのが我が国の国土の44%で、無人化するの約2割という状況になっていまして、ますますこれから地域の維持という点で、厳しい状況になってくるということでございます。

次でございますが、こういった中で、財政でございますが、これも巷間言われておりますけれども、財政支出のほうはこの赤でございますが、どんどん予算のほうは伸びておりますが、ブルーの折れ線グラフ、一般会計税収のほうはどんどん落ち込んでいることで、このたらずまいのところを公債で発行しており、若干改善はしておりますが、2021年から24年までは、一般税収よりも国債のほうが多く、厳しい財政状況にありまして、財政支援で物事を解決するのは厳しい状況ということでございます。

一方、世の中、プラス要因に目を向けてみればどうなのかでございまして、5ページでございますが、経済規模を仮に人口で測るとするならば、左でございますが、我が国は人口減っていきますが、世界全体で見れば、ますます伸びていくという状況。各国別に見た場合もでございますけれども、例えば緑のインドであるとか、点々で書いてありますアメリカ、インドネシア、こういったところはますます人口も伸びていくという中で、経済発展およびそのマーケットの拡大というのが進むわけでございます。

そういった中で、人口規模だけではなくて、経済で見た場合が6ページでございますけれども、当然人口も増え、経済発展をすれば、GDPが伸びていくわけですが、今どういう状況になっているかというのが左側で、アジア諸国との比較でございますが、ブルーが日本、赤が中国ということで、中国との関係におきましては、すでに2010年に追い抜かされ、GDPが世界で2位と言われていたのが、3位になっておりますが、差がどんどん加速度的に広がってございます。

一方、1人当たりのGDPで見ましても、こちらの右側でございますけれども、我が国はアジアと比べた場合、一番でございましたけれども、すでにシンガポールには抜かれて

いる状況でございます、今後他国の経済発展が進んでくれば、だんだんその差が縮まっていく状況でございます。

そうした中で、我が国と各国との経済的な関わりがどうなのかでございます、7ページでございますけれども、左上の貿易相手国でご覧になっていただければと思います。かつては緑のアメリカとの関係が、経済関係でも一番緊密でございましたけれども、2002年に逆転をしております、今となつては中国、これは本土と香港と台湾を足上げた数でございますが、貿易相手国とすれば、4割が中国との関係でございます、ASEANとの関係が約4分の1弱という形で、相対的にアジアとの結びつきは、当然我が国として広がってきておまして、市場マーケットをどういうふうに獲得していくかというような問題がございます。

一方、生産業、製造業で見た場合、当然のことながら、現地生産も広がっております。

一方、人流で見た場合に、我が国と諸外国との交流人口を観光で仮に見たとするならば、どういうふうな変化かということでございますが、2003年と2013年のこの10年間で見た場合に、ますますアジアとの関係が広がっておりまして、2003年に66%、約3分の2がアジアでございましたけれども、今は4分の3を超える状況という形になってございます。

視点を変えまして、エネルギーの問題でございます。エネルギーの問題もかなり言われてきてございますが、事実関係としてどういう状況にあるかということでございます。左側に電気事業者の火力・原子力発電の推移を示させていただいておりますが、もうこれも先の方、ご案内のとおり、東日本大震災を契機にしまして、原発が稼働停止という中で、電力構成が大幅に変わっておりまして、この緑の原発が割合としてほとんどなくなる中で、黄色のLNGの火力発電の比率が約半分ということで、急速に上がっている状況でございます。

それに伴いまして、下でございますが、ブルーが石油、赤がLNGでございますが、いずれも燃料調達の輸入額が上がっていくと。それに伴いまして、右側でございますが、経常収支、貿易収支の推移でございます。貿易収支、赤の折れ線グラフでございますが、すでに震災後、主に資源輸入の拡大が原因だと言われておりますけれども、貿易収支は赤字に転落しております、一方、資本取引も含めた経常収支につきましては、何とか黒字を保ったわけでございますけれども、今後この状況も危ういと言われておまして、我が国の存立基盤というのは、大きく揺らいでくると、こんな状況にあるということで、輸送面からこの物事をどう考えていくのか、どう貢献していくのかということも考えないといけないという視点でございます。

一方、そういった時代認識を持ちつつ、海事局がどんな仕事をやっているのか、どんな問題意識を持っているのかが資料2の2でございます。時間の兼ね合いもありますので、かなり端折った説明になることはお許しいただければと思いますが、2枚めくっていただきまして、「海事産業の構造および規模」という形で整理させていただいておりますが、全

体、海事局のフィールドとして、どんなものなのかを整理させていただいておきまして、箱が大きく3つ、三角に並べさせていただいておりますけれども、真ん中に海運、左側に造船・船用、右に船員と整理させていただいておりますが、それぞれ産業を抱えておきまして、一定規模の従業員であるとか、生産規模を持っているということで、例えば海運業、これは内航と外航に分かれますけれども、トータルで言えば、約9.1万人の従業員を抱え、産業規模としては5兆円強と。

造船につきましても、それぞれ8万人、船用で4.8万人を抱えて、産業規模として、3兆円と。

船員につきましても、これは産業規模ではございませんが、内航併せて約3万人の日本人の船員、および外航につきましても、外国人船員を活用しておりますので、5.6万人という形で携わっております、そういった養成作業、養成業務もしているという状況でございます。

各分野、縦割りチックに説明させていただきますが、全体俯瞰させていただいて、各分野どんなことをやっているのか、どういう課題認識なのかが2ページ以降でございます。

まず海運の外航でございます。外航につきましても、1ページ目で現状課題の文章書いてございますように、我が国の貿易の大宗を占めているわけでございますが、世界の貿易量、左のグラフでございます。どんどん増えておりますが、日本の商船隊のシェアというのは落ちてきている。その中でも特に真ん中のグラフでございますが、我が国商船隊、いわゆる日本郵船さんであるとか、MOさんであるとか、川崎汽船さんが有名どころでございますけれども、船舶構成がどうなっているのかということで、よく学校の社会でも習っておりましたけれども、黄色の部分は日本籍船、緑が外国籍船で、外国籍船化がどんどん進んでおきまして、日本籍船は、ほぼ絶滅危惧種になりかけておりましたけれども、これをいま政策的にいろいろ支援しておきまして、一番少ない時で、平成19年の92隻でございますが、150隻まで何とか増やしてきている状況でございます。

そういった中で、何をしてきたのかということでございまして、1枚めくっていただきまして、3ページでございますが、主に2つのアプローチでございますけれども、1つはトン数標準税制に代表されますように、税制面で諸外国との競争関係を改善することをおきます。

2つ目は、これは日本籍船の確保とは直接関係しませんが、やはり外航というのは、日本との物資の安定輸送でございますので、海賊対策、中東のエリアで頻発しているわけでございますが、こういったこともやっております。

次に内航でございます。4ページでございますけれども、内航におきましても、どういう状況にあるかということで、グラフの順序が逆転しておきまして、恐縮でございますが、右の下の部分、輸送においてどういう位置づけなのかということで、全体で見ますれば、トラック約半分、内航が約4割を担っておりますが、特に内航の特色としては、石油であるとか、鉄鋼であるとか、こういった部分につきましても、内航が主に担っているという状

況でございますが、業界構造といたしまして、右上の三角でございますが、この7割が一杯船主と書いています。

要は、お父さんが船長、お母さんが機関長というのは極端な例でございますが、1事業者1船という形で持っておられる、いわゆる中小零細事業者が7割を占めておりまして、業界構造として、非常に元請けに依存する体制になってございます。

一方で、そういった脆弱な体制の中で、船齢構成がどうなっているのかが左でございますが、老齢船が進行しておりまして、一番上のオレンジの部分ですが、高齢船の割合がますます増えてきている状況で、安全面、効率性、環境への対応におきましても、いろいろな問題があるという状況でございます。

そういった中で、内航海運においてどんな取り組みをしているのかということで、1つは先ほど申し上げた、中小零細事業が多いという構造を踏まえまして、船舶管理会社を活用したグループ化の問題であるとか、老齢船の対応に関しましては、船舶の共有制度など、リスクの分担をし直して、新しい船にどんどん変えていただく。

内航の暫定措置事業でございますが、船を潰された方、集約された方に対してはお金を交付し、作られる方にはお金を徴収するということで、全体としての総量を減らしつつ、環境に優しい効率的な船を増やしていく施策もやっております。

6ページでございますが、国内旅客船事業、いわゆるお客様を運ぶ海運事業でございます。これにつきましては、いろいろなパターンがあるわけでございますが、ここで紹介しておりますのは2つでございます。

1つはフェリーに代表されるような長距離輸送、右側に離島と書いてございますが、地域輸送、このあたりが大どころでございますが、まずフェリー・旅客船に関してみますれば、左のグラフでございます。

高速道路の引き上げであるとか、あと燃料費が上がっていく中で、経営環境も厳しく、かつ輸送量も減少していると。ただ一方、トラックにつきましても同様の状況で、ドライバー不足もございますので、最近若干盛り返している、こんな状況でございます。

一方、離島航路でございますが、右のグラフでございますが、こちらにつきましては、先ほど来、人口減、高齢化と申し上げておりますが、こういった全体としての人口減のみならず、その地域そのものの存立が厳しくなっていく中で、離島航路につきましては、輸送実績が緑でございますが、減少しつつ、欠損額がどんどん上がっていくという問題意識がございまして、今後これをどうするかということでございますが、これにつきましては、主な施策、赤の矢印書いてございますが、後ほどの議論で、地域公共交通をどう考えるかということでございますので、施策につきましては割愛させていただきます。

次に造船でございます。造船につきましては7ページにございますが、左側のグラフで、世界の建造量がどうなっているかということで、一番上の棒グラフでございますが、2008年まで急速に建造量というのが伸びていっております。そういった中で、日本は紺色でございますけれども、若干伸びている。

一方、黄色の韓国であるとか、中国はますます伸びてきているということで、いま全体のつかみの数字、全体のシェアで言いますと、中国がだいたい4割弱、韓国が3割強、日本が2割と、こういうシェア配分になっているということで、かつては造船大国と言われておりましたけれども、シェアという意味では、当時の状況とは変わってきているということでございます。

個々の事業者を見ればどうなるかということでございますが、8ページでございます。今後の課題と取り組み、問題認識でございますが、こういったトータルのシェアが落ちていく中で、われわれ、その造船業をどうしていくのかということでございまして、右上のグラフをご覧になっていただきますれば、赤が中国企業、黄色が韓国企業でございまして、大手企業は韓国および中国がメインになっておりまして、一番大きい日本の建造量で言いますと、今治造船という状況になっております。

われわれ問題意識としては、やはり各社の規模が他国と比べて小さいということで、企業連携であるとか、統合を進める中で、営業であるとか、開発といった部分の競争力を高めていかなければいけないと問題意識を持っております。

さらに規模だけではなくて、技術でございまして、9ページでございますが、やはり新市場、新分野に取り組まなければいけないということで紹介させていただいておりますが、海洋資源の問題であるとか、LNG、クルーズ船といった新たな新分野であるとか、新たな技術であるとか、ものづくり、細やかな対応ができるようなマーケットを開拓、展開していかなければいけないという問題意識、さらには発展途上国の内航の問題につきましても手を差し伸べることによって、産業として、われわれとっていかなければならない、こんな問題意識がございます。

次に10ページでございますが、先ほど申し上げたのは、大きな造船会社の問題でございますが、海運における内航と同じく、造船におきましても、大手の大きな船を建造するところと、中小の小さな船、漁船であるとか、内航船を建造する産業がございまして、これはどうなっているのかということでございます。

こちらのほうにつきましては、先ほどの大きな船と違いまして、建造隻数、需要というのは、左下でございますように、どんどん減ってきているという状況でございまして、右でございますが、建造実績をご覧になっていただければ、事業者が79の中、13年は0隻の事業者が37ということで、建造で産業が立ち入っているという状況ではなく、修繕も含めたトータルで産業をいま維持しているという状況でございます。

然らば、そういった中でどうしていくのかというのが11ページでございまして、高度化の問題であるとか、震災で復興した産業におきましては、救いの手を差し伸べるであるとか、またまた技術でございまして、どんどん新しい技術を取り入れる支援もやっていかなければいけないということで取り組んでいるということでございます。

12ページにつきまして、大手に戻っていきますけれども、造船の新たな取り組みとして、先ほど海洋資源と申し上げましたが、今どういうふうな状況になっているかというこ

とでございます、左下のグラフをご覧になっていただきますと、海洋構造物のマーケットの将来見通しがどうなっているのかということで、ブルーのところは一般商船でございますが、これに対して、海洋構造物、こういう海洋資源開発系でございますが、この需要はますます伸びていきまして、将来的に2020年には、一般商船の需要規模を超えるというふうに、われわれは見ております。

そういった中で、この海洋構造物のシェアが今どうなっているのかと見れば、この手持ち工事量シェアでございますが、韓国は3割5分、中国は2割弱ということになっておりまして、日本は1%しか持っていないという状況でございます。

一方で、資源開発を見れば、右側でございますが、今後ますます海底油田をはじめとする海洋資源系の需要が伸びてくるという状況になります。

然らば、これをやはり伸ばしていかなければいけないということで13ページでございます。課題および取り組みで、この海洋産業に関しましては、いろいろ問題がございます、河野先生には非常にお世話になっておりますが、やはりその市場参入におきましては、単に技術をもっているだけではなくて、実績に裏打ちされた信頼性、これがまさに重要でございます、国内には海洋プロジェクトがいま現時点にはないものですから、海外で取って行って、実績を積まなければいけないという状況でございます。

しかし、メジャーが支配しているところには、なかなか入れない状況でございますので、われわれ、海洋開発の盛んな海外にしましても、メジャーに支配されていないブラジル等々新市場に食い込んでいくと。そういったものに食い込む中で、将来的な我が国の経済的排他水域で実質輸出資源というのを開発していきたいと、こういう問題意識の中で施策を進めているという状況でございます。

次に環境問題でございますが、環境問題の中でございますのは海洋再生エネルギーで、陸上での風車など、いろいろございますけれども、そういった中で、海洋というのは面積も広いため、風力だけではなくて、火力、潮力等々の再生エネルギーのポテンシャルを持っているということで、こういった部分についても力を注いでいきたいと思っております。

【落合委員】 申し訳ありませんが、ちょっと中断させていただいて、国会の関係で海事局長は退席しなければならないという事情もございますので、海事局長にご挨拶のほうをお願いしたいと思います。

【森重海事局長】 海事局長の森重でございます。委員の皆様方には、本日、ゴールデンウイーク前のお忙しい中、お集まりいただきまして、またこの度は海事分科会基本政策部会の委員をお引き受けいただき、ご審議いただくということで、誠にありがとうございます。御礼申し上げます。

また、委員の皆様方には、それぞれの分野で海事関係、海洋関係、応援をいただいております、そのご理解とご協力に重ねて、この場を借りまして、御礼申し上げます。

一言御礼と併せまして、ご解説申し上げます。既にご承知のとおり、海事局、

海事という言葉は海運、造船、それから船員の3分野において、大変幅広い分野をカバーしてありまして、実は私が旧運輸省に入りました時には、海事4局プラス海上保安庁ということで、海はしっかりと大きい海でございますけれども、大きく見ているのだと。かつて海運局、船舶局、そして船員局、そして港湾局、そして海上保安庁と、こういうカバレッジの中で、海事関係3分野を統合いたしまして、いま一緒に前に進めておると、そういう経緯があるわけでございます。

ご承知のように、海を巡って、今グローバルにいろいろな動きが出てきていると思います。特に経済資源もそうですし、国際経済の発展に伴って、いろいろな輸送サービス、これがひたすら世界の経済の伸びと合わせて伸びている。それに伴って、日本の国内における海運、造船、そして人材の供給ということで、幅広く変化の時代を迎えていると思っています。

そういう中で、海事政策も大変長い歴史があるわけですがけれども、逆に歴史が長いゆえに、これだけ広い変化に対してどう対応しているのかというような問題意識を持っておりまして、それがこのたび海事政策行政の総点検という観点で、全体をレビューしていただいて、ご指摘、ご議論いただきたいとお願いさせていただいたということでございます。

日本社会が抱えるいろいろな制約要因、課題、これを乗り越えながら、海という分野で日本の地位も含めた経済社会を前に進めていくという観点で、どういう対応をしていったらいいかと、こういう視点も大事ではないかと思っておりますので、ご関連なご議論をぜひ頂戴いたしたいと思っております。

約1年かけて議論をお願いしたいと思いますが、交通政策基本法が成立いたしまして、今年が交通政策基本計画をまとめる年でもございますので、年度の途中にその成果を反映していくということで、いろいろ多面的にご議論いただければと思っております。委員の皆様方へは、私どもの思いを申し上げましたけれども、1つよろしくお願いいたします。ありがとうございます。

【落合委員】 局長、どうもありがとうございました。それでは、長崎室長、説明を続けてください。

【長崎企画室長】 次15ページでございますが、「新たなエネルギー輸送ルートの海上輸送体制の確立」について書かせていただいておりますが、先程のエネルギー輸送の構造が、全体に変わりつつあるという状況の中で、我が国として多面的にその資源を調達するという動きがございます。具体的には、新聞等々でも書かれておりますけれども、北米から、アメリカを中心とするシェールガス、北極におけるロシアの開発、今後の水素社会、燃料電池でございますけれども、そういったことを見据えた水素輸送というのが東西南北から日本に流れてくるという状況にございまして、ここに対して、海運、船舶の観点からわれわれ、新たなマーケットとして物事を考えていかなければいけない状況にございます。

一方、今まで産業論を申し上げてきましたけれども、船員、人材につきまして16ページでございますが、いま現在どういう状況にあるかを外角的にさせていただいております

が、内航、外航に分けさせていただいております。

内航につきましては、減少はしているものの、平成15年から平成24年で見れば、3万人から2万7,000人に若干減少しており、一定数の船員というのは確保できている状況でございますが、問題意識としては右でございます。年齢構成でございますが、50歳以上が半分以上を占めるという状況ございまして、船員の仕事はとてきつく、頑張っていて、頑張っていて、高齢になっても働いていただいても、いつこれがパタッと減少しかねないと。そういった中で、船員の担い手が激減するという状況は避けねばいけないと、こういう問題意識でございます。

一方、外航でございますが、減少幅はそうでもないのですが、ここでの問題は2つございまして、1つはこの規模でございます。現在、平成24年で2,200人の日本人船員しかいないという状況でございますので、やはり貿易立国の日本を担う海運、これを支える人材というのをどう確保していくのかを船員の育成および海運事業者における採用、この両面から見ていかなければいけないことが1つ。

2つ目でございますが、そういった中で、現実として、船員の国籍別の状況でございますが、右のグラフでございますように、アジアの船員が95.6%に上る現実でございますので、日本人の船員を確保するというのは当然のことながら、今ある船員の方々の確保、質の向上というのも図っていかなければいけない状況でございます。

然らば、こういった取り組みをしているのが17ページございまして、若手にできるだけ船員になっていただくために、海の魅力をPRしたりであるとか、就職機会を拡大するためのいろいろなセミナー、支援策、補助金等々であるとか、右側でございますが、こういう社船実習および乗船機会、乗船実習を支援したりであるとか、あとキャリアアップですね、海技資格の取得の容易化を図ることによって、船員への道というのを広げていくと、こんな取り組みをしておりますし、優秀なアジアの船員というのを確保するための取り組みをしております。

人材につきましては、船員のみならず、造船につきましても重要でございまして、18ページございましたけれども、造船業というのは匠の技がやはり製造業でございますのは必要でございますので、すぐ採用してものになるというわけではございません。したがって、こういったことを見据えて、技能をどう伝承および維持していくのかという観点から、技能開発センターであるとか、社会人の教育センター、こういったことで技能習得心を図っていくとともに、やはりこれも船員と同じでございますけれども、ものづくりの素晴らしさをどう理解していただくかということで、進水式であるとか、そういった機会をとらまえて、子どもたちに見ていただく、こういった機会も増やしております。

19ページ以降、これは産業論ではなくて、各個別の社会的な要請に対する対応でございますが、1つは環境問題でございまして、これは温室効果ガスであるとか、その他の問題もございまして、船につきましては、環境に優しいと言いましても、やはり温室効果ガスの削減は課題でございまして、そういったことを技術的手法であるとか、経済的手法を

用いてやっているのが左側。あと右側でございますが、環境問題につきましては、大気だけではなく、水の問題もございまして、いわゆるバラスト水と言っておりますが、船におもとして載せる水がございまして、その水を積み荷地で下ろして、揚げ地で下ろす時にどうなるかということで、生物が一緒に入り込んで、例えばアメリカから日本、日本からアメリカといった時に、日本の生物がアメリカに、その逆も然りということで、生態系が破壊されていることにどう取り組むかという問題もございます。

そういった中で、特に大気の問題でございまして、こういった取り組みをしているのかということで、20ページでございますけれども、様々やっております、1つは上に掲げております、新たな技術開発ということで、燃料電池システムであるとか、プロペラであるとか、様々な技術、部品を使った環境対策。下でございますが、船舶そのものでございますけれども、これまで重油を中心とした機関で回しておりましたけれども、例えば天然ガスを使って運ぶ船と、こういうのを開発すれば、より環境に優しくなるのではないかとということで、技術開発をしたりもしております。

次に安全でございます。安全につきましては、様々な観点でございますけれども、今回ご紹介させていただくのは、安全と申しましても、安心の部類に属する部分でございますが、災害対策でございます、東日本で様々な問題が顕在化したわけでございます、海事局におきましては、主に3つの観点から取り組んでいるということで、1つは左側で津波救命艇と書いておりますが、津波で人が流されないということで、救命艇を各地に置きまして、ここに入れば、津波が起こっても船が流されても生き残れるといった取り組み。

真ん中でございますが、避難体制でございます。避難体制が、例えば写真にございますように、船が津波で流されて、ひっくり返ったり、陸地に上がったりしたりするであるとか、またまた乗客であるとか、人も流されると、こういう状況の中で、マニュアルおよびその体制を整備することによって、仮に災害が起こったとしても、被害を最小化するという取り組みを取り組まなければいけない。

3つ目でございますが、この右側でございますが、船舶の有効活用ということで、緊急避難物資であるとか、自衛隊の要員の運搬に船舶、フェリー、大活躍しましたけれども、これをいかに効率かつ迅速に対応していくかということも考えなければいけないということでございます。

22ページでございますが、観光でございます。先ほど来、需要拡大、観光というふうには説明してまいりましたけれども、おかげさまで1,000万人の目標は13年、達成しましたが、今後新たに2,000万人の高みを目指すということで取り組んでございます。

そういった中で何をやるのかというのが23ページでございますが、われわれ海洋観光と申しておりますが、観点としては3つ。クルーズ船であるとか、屋形船、幅広い船を使って、船旅というのをどう再発見し、乗っていただくか。

2つ目に、離島であるとか、海岸のそういった観光資源をどう生かして、海からどうやっておもてなしをするか。

3つ目でございますが、これはマリンレジャーの世界でございます、ニューサービスをどう作っていくか。こういった観点から観光を取り組みたいと思っております。

具体的に下のほうに事例紹介させていただいておりますが、船旅の再発見という意味で、施策を紹介させていただいております。例えばクルーズでございます。世界的な需要はどんどん伸びておりますが、我が国のクルーズ人口というのは、なかなか20万人を突破できない規模でございます、これをどう広げていくかと、こういう問題意識。

定期船につきましては、例えばインバウンドで考えた場合、日韓定期航路というのは、例えばジェットフォイルであるとか、関釜フェリーがございます。だいたい100万人弱の規模を持っておりまして、日韓の観光客の約2割を占めているという状況でございます、この100万人弱の規模というのはどうイメージすればいいかということで、航空で言えば、だいたい中部国際空港から我が国に来ていただく、そういった人数規模でございます、これを振興するというのは、一定規模の貢献できるのではないかと、こんな問題意識でございます。

右側でございますが、オリンピック、パラリンピックを控えて、水のまち東京ということで、屋形船であるとか、また右側、安宅丸という船ですけれども、日本の文化を紹介するような取り組みをしておりますので、こういったことを活性化できないかということで取り組もうという問題意識を持ってございます。

最後でございますが、国際関係でございます。国際関係につきましては、海の世界はIMO、国際海事機関というのがございまして、海の世界共通ルールを策定するということをやっております。我が国としましては、やはり海運・造船国として、これまでも議論を主導してございましたけれども、技術で勝つだけではなくて、国際基準をわれわれが獲得することによって、どんどん産業としての基盤を作っていきたいと、こう問題意識を持っておりまして、真ん中のところでございますが、各種提案につきましても、世界に先駆け、かつその規模的にも質的にも一番、トップクラスの提案をさせて、主導しております。

一方、人材的にも、右でございますけれども、日本人初の事務局長を輩出し、今は関水氏でございますが、国際機関の事務局長として活躍いただいております、こういった中で、我が国の国際発言力、プレゼンスを高めていきたいと思っております。

ちょっと駆け足かつ長時間でございましたけれども、海事局はこんなことを問題意識としてやっているということをご紹介させていただきました。以上でございます。

【落合委員】 ありがとうございます。それでは今後のこの部会で議論をする場合の前提としての事実・情報の提供があったものと理解できますが、いったいどういう問題意識のもとで具体的にいかなる政策がとられてきたかにつきまして、説明があったわけですが、何かご意見、ご質問等がございましたらいかがでしょうか。はい、どうぞ。

【鍋山委員】 資料2の1というのは、これは社会と経済のトレンドを、今の前提で、今からいろいろ変わっていきますけれども、それはわからないので、今の前提で計算して、例えば1ページとか、人口構成いろいろ書いてあります。これは確かに、例えばここに書

いていませんけれども、2050年に一番年齢で多いのは80歳。80歳の人が人口で一番多いと思うんですね。そんなことを言いだしたらきりが無いのですが、実はそうでもなくて、健康年齢という概念は入れたほうが良いと。あまりにも暗すぎるんですね。

数字で計算するとそうなんだけれども、これは歩くスピードで健康年齢って皆さん、年齢から11歳引いたほうが良いということですね。50歳代でも40歳ぐらいの健康年齢持っているので、少しそういう、質的には、いやそれは8割方は悲惨です、これは。地方も含めて、過疎が進んだりしますけれども、ただ元気な高齢者ですね。そういう人たちに活躍の場を与えとか、それは労働政策の話になりますけれども、そういったところが、危機感を持つというのは大事なのですが、これで落ち込んでしまってはしようもなく、質的に言えばまだ大事で、一番経済で必要な指標って生産性です。

1人当たりの労働生産性って、稼ぐ力ということで言うと、結構年配の人でも元気で若いです。そういう活力をどう使うかということもあるので、少しそのあたりをちょっと滲ませていただければと思います。

【落合委員】 ありがとうございます。非常に重要な視点だと思いますので、今のご意見反映するような形で対応するというにしたいと思います。ほかにご意見、ご質問等ございますでしょうか。じゃあどうぞ。

【篠原委員】 まったく素人なので、素人的な質問をさせていただきます。やっぱりいま海事の問題を考えた時に、韓国のフェリーの転覆事故というのがどうしても頭に浮かびますので、日本の今の海事の中でああいう事故、何年前ですかありましたよね。転覆して、8人か7人助かりましたよね。1人も死者が出なかった。

【加藤安全政策課長】 2009年です。

【篠原委員】 2009年ですか。韓国のメディアでそれと比較して、取り上げられているようですけれども、日韓の、ハード面、ソフト面の違いですね。日本の場合はそういう点ではこういう事故は起きにくいのだというようなどころがあると思うんです。それからもう1点は、とは言っても、あの事故を見ていて、やっぱり他山の石とすべき点がどういふ点もあるのかなど。そういうこの2つの角度から今回の事故に絡めた状況説明をお聞きすると、ありがたいと、こう思います。

【落合委員】 ありがとうございます。何か事務局のほうからございますか、ポイントにつきまして。

【長崎企画室長】 篠原委員、ありがとうございます。先ほどの議論の議題の1のところ整理させていただきます。確におっしゃるように、安全のところをちょっと全体としての位置づけとして、入れてはいるのですけれども、具体的に言いますと、まず戻ってきます、資料1の2ページのこのA3の紙でございます。その中でわれわれの方向性のこの下から2つ目のところで、「安全・安心の確保」というのがございます。

そこで安全基準の整備であるとか、検査体制みたいなことは書いてございますけれども、全体としてどういふふうに安全問題を位置づけるかということにつきましては、やはり先

生おっしゃるように、かなり社会的なもの、ニーズって言いますか、問題意識が高まっていく中で、ちょっと考えないといけない視点なのかなと思ったりしますので、ゆくゆくこのテーマにつきましてもご議論させていただきますけれども、そういったことを加味しながら、ご議論できるようにしたいと思います。

【篠原委員】 いや、あの事故の関連でお聞きしているんです。

【櫻井次長】 安全政策課長から具体的に。

【篠原委員】 あの事故というのは、単に安全的な問題だけじゃなくて、いろいろな構造的な問題あると思うんですよ。だから僕が言っているのは、この海事の問題をこれから検討する中で、例えば船員の質の問題だとか、そういうものもあるし、検討項目へ落とし込めていける課題はいろいろあるんじゃないかなと。単なる、ソフト面の安全の問題だけではないような気がする。

【加藤安全政策課長】 安全政策課長でございます。2009年の事故の原因は「追い波」ということで違っていたわけですがけれども、幸運なことに全員無事に避難し、救助できたわけですがけれども、同種の事故があるかどうかを国内のカーフェリーを対象にチェックいたしました。結果は、この10年間でやっぱり20件に及ぶ同じような傾斜事故があったことが改めて判明し、これを踏まえて、新たに安全基準を見直しさせていただきました。

今回も韓国の事故原因がどの段階で出てくるか、はっきりしていませんが、結果を真摯に受け止めて、当然他山の石として、フィードバックが必要なものには対応していきたいと思っておりますし、今日は関係の資料等をご用意していませんけれども、今後、ご説明できるかと思っておりますので、よろしくお願いいたします。

【落合委員】 それでは、池田委員。

【池田委員】 今回の事故も追い波の問題はあるのではないかなという感じが私はしています。というのは、フィンスタビライザー出ていたんですよね、完全に、転覆した時に。ということは、ある程度の波があつて、多少波による復原性の減少というのはあつたのかなと、これは蛇足ですがけれども。

私のほうの質問は、造船分野の現状、7ページのところから、質問と意見なんですけれども、例えば7ページの左のグラフで、2013年のところの新造船の建造量、中国、韓国、日本となっていて、欧州が2%というふうに書いていますけれども、これは、トン数での比較でして、いま日本と欧州では、造船の売り上げはほとんど同じだという現状があります。

すなわち1トン当たり、約10倍の値段の船を欧州は作っているというところもあつて、私、全面的にそちらがいいとは思ってないのですが、造船業って今からどうあるべきなのかと、欧州の造船業、アメリカは軍艦型ばかりになってしまいましたけれども、そのあたりも懸案して、ぜひ国としてこういう造船業を作っていこうという方針を民間の方々にも示していただきたいと思っております。8ページの中で、やはりあまりにも日本の造船業が規模が小さすぎる。今治造船だけは結構上のほうにいますが、これでもや

やはり韓国の造船業が買う鉄の値段に比べると、まだ高い値段で買わされているというようなどころがありまして、やはり競争力を付けるためには、規模を大きくしなくてはいけないのだろうと思っております。

それから10ページ目の中小造船分野の現状ですけれども、中小造船業は、ほとんどが日本の内航船にしか目を向けてない。欧米、欧州、それからオーストラリアなんかの小型造船業界というのは、世界中に船を売り始めています。ところが日本の中小造船業はみな規模が小さくて、とてもそんな販売網もなければ、英語でしゃべれる技術者もいないので、国内だけのものを作っているのですが、国内のものだけ作っているのだったら、多分ジリ貧のままいくのではないかなと思うので、ぜひ国際展開、中小造船の国際展開というのもお考えいただけたらと思います。

先日ベトナムの造船所行きましたら、ベトナムの造船所では、オランダの造船技術者が来て、その図面でかなり高性能な船をベトナムで作るといようなことも始まっておりますので、そういうような展開も含めて、ぜひお考えいただけたらと思います。以上です。

【落合委員】 ありがとうございます。今の件について、はい、どうぞ。

【大坪船舶産業課長】 船舶産業課長です。ご指摘の点は、よくいつも問題になるのですが、このシェアとかを表すのにこれ総トン数という、いわゆる船の容積という、大きさだけで比較しているグラフなものですから、どうしても中国等が大きめに出て、ヨーロッパは小さめに出る。ヨーロッパはややこしい船を中心に造っているものですから、客船等のややこしい船を造ると、どうしてもどんがらの大きさとしては小さくなるけれども、池田委員が言われるように、売り上げ、お金の面では結構大きくなるということで、どれをもって比較するのかというのが難しく、ただ金額でやったほうが、どうしても恣意的な要素、どこまでを比較対象にするかというところで、とりあえず総トン数で比較しています。

ただそのような各国の違いが表れないという欠陥があるので、その点についても次回以降、ちょっと分析して、お示ししたいと思っています。

8ページのグラフも、CSSC、この中国ですが、これは個々の造船所ではなくて、国営の造船所のグループです。造船所自体は複数ありまして、グループとしてまとめているので、1つでまとめると、圧倒的に大きくなります。

またこれも総トン数というどんがら、大きさで比較していますから、三菱重工のように、クルーズ客船とか、3次元探査船しか造ってないところは圧倒的に小さくなって、ランキング外になってしまうんですけれども、そういうところも表れないところはあります。

ただ日本の造船というのは、シェアとしては、総トン数のシェアとしては下がってきてはいますけれども、為替がこのように円安にふれると、一気に輸出が増えるという特性もありまして、ほかの産業、為替が円安になってもまったく輸出が増えなくて、いま問題に、どうしたことかと言われているわけですが、ほかの産業は日本製造メーカーであっても、海外製作としている。あるいは情報端末機器のように、まったく日本メーカー全滅というような産業に比べれば、為替に敏感に反応するということは、そこそこいい線で競っている

るということだと。ちょっと円安にふれると、一気に勝てるというような産業で、競争力はそれなりにあると思っています。ですからそれを生かすための政策をわれわれも考えてやっているということです。

最後に、中小造船の話、10ページにありますけれども、確かに国内を向いているところが多いのですけれども、近海船、アジア向けの輸出船を増やそうとしているところがありまして、まさに先ほど説明がありましたように、ASEANの成長を取り込むというほうを我々も政策として打ち出しています。ですからインドネシア等の内航船はこれから必ず成長しますし、そちらのほうにちょっとずつ打って出していこうという施策は考えているところです。こういうところも含めて、次回以降、ご説明できればと思っております。以上です。

【落合委員】 大橋臨時委員、どうぞ。

【大橋委員】 今日途中で退席しなければならないので、早めにちょっとコメントだけさせていただきますと思うんですけれども、私自身、この部会の中で関心のある視点の1つとしては、産業競争力の向上という観点があります。今ご説明いただいた中ですと、海運と造船、造船の中でも通常のわれわれが知っている船を作るものと、あと海洋資源の開発とかそれに関連する部分と、そういうふうな立てつけになっているのかなと思っています。

また企業規模で大規模と中小の話も施策紹介の中でバランスよく見せていただいたのですが、今後のことを考えてみると、先ほどもちょっとお話あったと思うのですが、どうしていくのかというと、すべてをバランスよくやっていくというのは多分あり得ないだろうなというふうに、私個人は思っていて、こうした部会の中でどういうふうなメリハリをつけていくのかということをご議論させていただければと思います。

いま見せていただいたのは、基本的に量がどう増えていくかという話ですけれども、付加価値がどうだとか、市場の構造どうだとか、もう少し踏み込んだ多角的な視点での勉強もしてかないと、今のデータだけだとよくわからないなというところもあるかと思っています。

今回の部会、私が思っているのは、先ほどの機会にはコメントはしなかったのですけれども、資料1で見せていただいた対応の方向性という曼荼羅みたいな図がありましたが、これをどうきれいに整理していいのかという話なのかなと。

今はいろいろなことがベタベタと貼ってあって、必ずしもきれいにオーガナイズされてないかと思っています。最終的に取りまとめの段階で、もう1回この図が出てきた時に、もう少し整理された形で、それでどういうふうなメリハリでやっていくのかということがこの最終的な出口、部会の出口の1つなのかなというふうに思って、今後参加させていただくのを楽しみにしています。今回中座させていただく形になって、まことに申し訳ございません。

【落合委員】 ありがとうございます。ほかにございますか。

【河野委員】 今の大橋委員と同じようなコメントですが、先ほどお話に出まして造船につきましては、船舶を作ることに加えて、海洋開発に特殊に必要な船舶や設備のようなも

のを作るようなで、従来の船舶の建造とは異なるものの、造船業が主要な役割を果たし得るような分野が生まれてきていると理解しているところです。問題はこれらの2つの分野のどの部分に、どのように日本の造船業が参入できるのかということであること、私は勉強不足でこの点について具体的にはわかりかねます。でも、おそらく今大橋委員もおっしゃったように、全体的に強化するというよりも、日本の造船業のどこに競争力が見込め、どういうふうに政策をとれば、造船業全体の底上げにつながるような競争力がつけられるのかというところを具体的に検討していただくほうが良いのではないかと思います。おそらく日本の技術で競争力がある、あるいはそれが期待される部分があり、政策的にそれらを支援できるのではないかと思います一方で、特に海洋開発の分野では、今さらそれに追いつくのが難しく、また、努力する必要があるのかも疑問である分野もあると思います。そういうあたりを具体的に検討していただくとありがたいのかなというふうに思います。

【落合委員】 は、どうぞ。

【櫻井次長】 どうも指摘ありがとうございました。先ほどの曼荼羅というお話ありましたが、方向性（案）とあえてつけさせていただいております。今回、その紙を出させていただいた趣旨は、冒頭から申し上げましているように、私どもの行政の総点検といったようなところがございましたので、非常に役人チックでございますけれども、われわれがやっているものをとにかく網羅的に。

ただ、いろいろな意味での政策の資源を投入すると考えた時に、やはりメリハリをつけていかなきゃならないということもございますので、今ここだけの、ある意味で縦割りのメニューの中から、いろいろな横軸で共通に出させていただいたもの、それがまさに海事行政の今後目指していく集中的な戦略目標になっていくと思っておりますので、最終的にはそういう形でまとめさせていただきたいと思っておりますけれども、今日は最初の部会ということでございますので、あのような資料を出させていただきました。そのような、いろいろな大所高所からのご意見をぜひ私どもも拝聴させていただいて、戦略的な非常に効果的な施策に結び付けていきたいと思っておりますので、よろしく願い申し上げます。

【落合委員】 はい、そうしましたら、もし特にご意見がなければ、はい、野川委員、どうぞ。

【野川委員】 この部会はあくまでも国土交通省の海事局の管轄下にある政策について検討するということだとは思いますが、海事に関する限り、船舶についても、また船員についても、隣接分野、特に漁業関係との隣接が、非常に大きいわけですね。例えば船員の組合は、漁船員であっても、内航船の組合員であっても、同じように活躍しておりますし、交渉もしておりますし、漁船という船舶も海事局の管轄の範囲には入るわけですね。

実際海洋産業という点からも、漁場の開発もそうですし、どうしてもこの国土交通省の海事局のやっておられる政策と関連せざるを得ない部分がある。

しかし今回については、行政としての海事局の管轄の範囲以内ということで、こういう枠組みをとっておられるということとはわかりますが、しかし現実にはいま申し上げたよう

に、隣接分野がいっぱいあって、関連し、クロスオーバーするわけですね。

そうすると、そうした関連する隣接の分野との関係をこれらの政策の中で、どのように位置づけられているのかということについて、ちょっとおうかがいしたいと思います。

【櫻井次長】 まさにこれからいろいろな議論をしていく時に、私どもの資料を用意いたしますので、その時に先生からご指摘のようなのを踏まえた上で、資料作成をし、十分議論するというふうに思っております。

【落合委員】 海事局が管轄している政策マターが、ここでの主たる議論の対象になるのは間違いありませんが、その政策を効果的に実行するためには、ほかの省庁の管轄にある事柄についても、協力がなければうまくいかないという場合には、他の官庁の協力を得なければならない。

そうだとすると、この部会のメインの問題は海事局の管轄内のことですが、海事局が管轄する政策をよりよく実現するためには、ほかの省庁の協力というものが是非ともなければならぬのであれば、そういう協力も重要となりますから、それも本部会の提言の中に盛り込んでいかねばならないと思います。

その意味で、両面から見ていかなきゃいけないというのもいまのご指摘は、まさにそのとおりだと思います。つまり海事局マターのみにとどまらず、ほかにも目配りしなきゃいけないところについては、それについても何らかの意見を表明していく必要があると考えます。

ほかにももしご意見等がなければ、もう1つテーマが残っています関係で、よろしければ、その次の議事の4というところに移らせていただきます。

「使いやすい地域公共交通の実現に向けて」、これは今までの話とは違って、かなり具体的な政策に関連するものだという事で、各論に通じる問題ということですので、この点について本日はご議論をいただくということですが、まずその議論のお願いする前に、この資料につきまして、やはり担当課から説明をお願いいたします。

【大石内航課長】 内航課長の大石と申します。よろしく申し上げます。座って説明させていただきます。お手元の資料の3でございます。一度説明を普通に行ってみたら、40分かかりましたので、それだと終わってしまいますので、かなり端折ってご説明させていただきたいと思いますが、目次見ていただきますと、まず概要で全体の事業の状況、また行政のスタンスをご説明させていただいた後に、3つほどポイントがあるかと思っております。

2の輸送サービスの安定的提供、それから3の利便性の向上、そして5のバリアフリーであります。しっかりと輸送サービスを提供すること、そしてそれが利便性のよいものであること、さらには高齢者等にも配慮させていただく、このあたりを3つの柱としながら、最近の動きも合わせてご説明させていただきたいと思っております。

次のページが1ページ目でございます。いろいろな旅客船の種類をご紹介させていただきました。大きい船も小さい船も早い船も遅い船もありますということですので、一

番下の2つ、左側は長距離フェリーとなっております。300キロ以上のものでございますが、これはどちらかと言いますと、物流の基幹的な役割を果たしている分野でございます。今日の地域公共交通ということでは若干違うのかなと。

同様に遊覧船も同じところに帰ってくる、風景を見るというようなことでございますので、念頭に置くのは、上の4つのような、島と結ぶとか、そういったような船になってよいかと思います。

そういったことを念頭に置きまして、次のページをご覧くださいますと、一般旅客定期航路事業という言葉が目に入っております。これは旅客船を使い、ダイヤを設定し、一定の航路でお客様を運ぶというサービスでございます。まさに公共交通と言うにふさわしいものかと思いますが、全国に551ございます。

この中で離島と本土の間、あるいは離島相互間を結んでいる離島航路と言われるものが297ございまして、その中でも特にこれがなくなってしまうたら、島から出れませんかといったような赤字の航路、これが国庫も含めた補助をしております補助航路、全国で120航路ございます。

下のほうに輸送実績と航路の損益がございます。青が人の輸送、赤が車の輸送ですが、両方とも減少傾向、見て取れるかと思えます。他方で、経常損益、緑の折れ線ですけれども、平成20年、リーマンショックでガクッと落ちました。この後、燃料油の価格が落ち、経営の合理化がかなり進みましたので、平成22年にかけてはリカバリーをいたしましたけれども、その後再び原油高、その他の状況がありまして、再び経常損益もマイナスのほうへ落ち込んでいる状況でございます。

そのような中で、右側の行政に求められる視点、先ほど申し上げました3点でございます。輸送サービスの安定的な提供と申しますと、やはり離島航路の確保・維持ということがございますし、それ以外の旅客船サービスについてもしっかりと経営の基盤を強化していくと。利便性の向上については、1つ目が、海上運送サービス自体の利便性を高める。それから2番目が陸上との連携ということでまとめております。それから3番目がバリアフリーでございます。

次のページ、こういった行政を進めるにあたっての国の基本的な考え方ですが、一番上、平成12年に海上運送法という、この海上の運送に関わる基本的な法律を改正しました。それまでの需給調整規制という考え方から、市場原理に基づく創意工夫によって、よりよいサービスをより安くという方向に大きく舵を切っております。

需給調整規制を廃止する時には、市場原理の導入の結果、例えば安全とか、例えば生活航路の確保とか、そういった公益が阻害されることがないように、必要最小限度の規制は残すという考え方で制度設計をしております。一番下の曲がった矢印、「ただし」と書いてあるところですが、(2)のところ、離島などの生活を営むために船舶輸送が必要な場合には、国土交通大臣が関係都道府県の意見を聞いた上で、同意をいただいた上で、指定区間というものを指定しております。ここに参入する事業者の方は、例えばお昼時のお客

さんが多い時だけを運ぶといったような参入の仕方ではできませんで、サービスを、生活を営む者に必要なサービスをきちっと提供した上で、競争していただくという制度になっております。

上のほうの四角2番目に戻っていただきますと、こういった法制度の中で、国と地方の役割分担についても一定の考え方を整理しております。国はナショナルミニマムとしての公共交通サービスを確保する。また地方公共団体は地域の公共交通サービス、あるいは地域振興という観点からそれぞれ責任を有するということになっておりまして、この考え方に基づきまして、今から説明させていただきますような生活航路の維持についても行政を進めております。

以上が概論でございますが、次からは輸送サービスの確保ということで、まず離島航路につきましても説明させていただきます。

先ほど申し上げましたとおり、297の離島航路、生活の足であり、必要輸送に使用する交通手段であります。左のベン図の下のところに、航路、事業者、そして収支につきまして、直近の数字と10年前とを比較した表を入れておりますけれども、それぞれ減少傾向、航路につきましても、事業者につきましても、減少傾向が見てとれるわけでありまして、収支につきましても、営業収支の部分はかなり減ってきているというわけでございます。

補助航路に限ったグラフを右側につけておりますが、これは冒頭でもご説明ありましたので、割愛させていただきます。

次の航路でございますけれども、様々な航路が全国にございます。東京都の場合ですと、八丈島で300キロ、毎日1便となっておりますし、右側の鳥羽ですと、1日49便とかなり忙しく動いているというようなことでございます。

他方で、鹿児島に行きますと、153キロで、週3便。毎日本土とつながることができないような状況の中で航路を運営しているものがございます。

こういったことから、国としても地方と連携をしながら、離島航路をしっかり支えていくという補助制度を作っておりますが、6ページのところにその変遷をまとめております。

クロノロジーになっておりますので、若干見にくいところもございますが、3つほどの切り口があるかと思っております。昭和27年に離島航路整備法という法律ができました、制度的な補助が始まったわけでございますが、まず1つ目の切り口として、何を補助するかということでありまして、これだけの赤字になりましたということで、それをそのまま補助するかどうかということですが、昭和27年の3番目のところを見ていただきますと、「実績欠損額に比例して」書いてあります。これはそのまま欠損そのものを対象としたわけでありまして、昭和41年になりますと、2行目のところ、欠損額と効率的な航路運営を行った時の欠損額を比較しながら検討する。つまり、その航路における過去の実績と比較しながら、もう少しきちっとできるんじゃないかといったようなことも議論しながら、進めていくという補助制度に変わっております。それが平成6年になりますと、その

航路だけでなく、全国の標準的な航路経営をもとにした補助額の交付ということに変わってきております。これが第1の切り口です。

第2に、国と地方との関係ということがいろいろなところに表れてきているかと思えます。昭和27年に始まりまして、41年から47年までのところというのは、国と地方が独立したような立てつけになっておりましたけれども、昭和48年に、全体をしっかりと調和したものにすべきだということで、関係者が集まりまして、ここからは知事の推薦書をもらわないと、航路の補助金の申請ができないという形で、実質的な協調を図ることになっております。これが平成23年になりますと、3行目のあたりですけれども、地方自治体等地域関係者で組織される協議体で事業計画をきちっとやるということになっておりまして、地方との協調が組織的なものに進化しているところが見てとれるかと思えます。

3番目、最後の切り口であります。昭和27年のところを見ていただきますと、2番目のところに、事後欠損と書いてあります。これは欠損がいくらになったかということを見届けてから、いくら補助金にしますというやり方だったわけですが、平成23年から導入しております、現在の制度では、事前内定方式、つまり年度が始まる前に、運航する前に、このぐらいの見込みになろうということを想定した上で、内定するという制度に変わっております。これは離島航路事業者の経営努力によるインセンティブといった面でメリットがあるわけがございます。

以上のような変遷を経た現在の制度が次のページ、7ページでございまして、総額は、陸上等も含め306億円と書いてありますが、海のところを切り出しますと、実績で真ん中の棒グラフ、25年度で、64億7,900万円といったところになっております。

支援のメニューは、大きく3つございます。棒グラフの左に赤い字で書いておりますけれども、離島航路運営費等補助金、これがいわゆる欠損補助であります。それからこの3番目の離島航路構造改革補助金と、難しい名前になっておりますが、要は船を作る時の支援であります。また真ん中に小さく書いてありますけれども、離島住民の運賃補助については別枠で支援をするようなことになっております。

このあたりの具体的な制度が次のページに詳しく書いておりますが、左側がこの欠損補助に関わるもので、全体はすでにご説明したとおりですけれども、その下半分に、離島住民についての割引の補助を書いております。離島側からの要望が大変強い分野でございまして、こういった制度を入れておりますが、離島の運賃をその周辺のバスの運賃を下限として、地元で決めた協議会決定運賃まで下げる時に、そのももとの運賃との差額の2分の1を国が、残りの2分の1を地元が支援する制度です。

また右側のほうが船舶の建造に関することですが、公設民営化、つまり自治体が船を買い上げると、あるいは効率化船舶、省エネの性能の高いものを使うといった形で、欠損の補助が少なくなるような工夫をして、船舶の建造をする際に、国もそれぞれ3割、1割の割合で補助する制度になっております。このような形で航路欠損補助全体の予算額を抑えていこうという取り組みでございまして。

次のページに、こういった施策を進めていく際の地域の関わり方ということで、地域協議会について、説明しております。先ほど歴史のご説明の中で、協議会というものができたと申しあげましたけれども、具体的には右のかた、上のところに書いております赤字のメンバー、国も入っておりますけれども、都道府県、市町村、事業者に加えて、財務の専門家といった有識者の方々、そして利用者代表といった方々が入って、そのすぐ下に書いてあるような「生活交通ネットワーク計画」を作り、こういったサービスが必要なのか、今後こういった改定をしていくのかといったこともパッケージにして決定したことを前提に、補助金申請をするという制度になっております。

こういった形で、地域が主導して、しっかりと住民の日常のサービス、それから効率的な運営というものを両立できるような工夫をしているということでございます。

以上が補助航路、離島航路ですけれども、次のページにございますように、離島航路以外も含めまして、昨今では燃料油の価格の高止まりといった厳しい状況の中で、旅客船事業を運営しておりますので、下のほうにあるような、船舶共有建造制度、これは乗り出しの時に船舶費用を独立行政法人と事業者で分担しながら、のちほど利用料の形で返していくようなファイナンスでございますけれども、そういった制度の活用、その中には省エネ性能の高い船についての優遇的な条件を設定するといったこともやっております。またこのほかの税制の優遇なども含めて、旅客船事業の基盤強化に取り組んでおります。

視点の2番目ということで、利便性の向上のほうに移りたいと思いますが、11ページに載せておりますのは、運輸局を通じて、離島航路の利用者の皆様の声をもとに整理をしたものです。利便性の向上には、①海運自体の利便性の向上と、②陸上との連携を挙げておりますが、まず①のほうでは、船舶自体の使いやすさ、減揺装置を備えた新船についても、既存の各地との代替建造の支援策で推進しております。

またソフト面での運航サービスの向上についても、例えばインターネットで予約をして、ICカードで入るとか、その他の割引キャンペーン等をやる時には、いろいろな事務的な費用の支援も含めまして、後押しをする制度を運用しております。

また運行情報の提供ですとか、運航ダイヤ、ルートの改善といったところにつきましても、事業者や地元の努力を主体にしながら、国も一緒に考えていくという姿勢で対応しております。

陸上との連携ですけれども、2つマルがありまして、そもそもダイヤ、あるいはアクセス自体を改善して、実体的に変えていくという側面と、例えば旅客船ターミナルのところにバスのダイヤがあるといったような、初歩的とも思えるようなことではございますけれども、そういった地道な取り組みを積み重ねるということで、これらにつきましても、共同推進事業費補助金という言葉が書いてありますが、事務的な経費を支援するような形で後押しをしております。

その中で、現在国会に提出している法案がございます。12ページであります。ポイントとなりますのは、一番真ん中のところに自治体と書いてあり、緑の色がつけてありま

すけれども、自治体を中心となって、まちづくりと一体となったマスタープランをしっかりと作る。その中で、各モードを目くばせした地域の公共交通の再編事業を実施していくと、そういった条件を整備していくということが、この法律の眼目です。そのために左にありますように、国も計画の作成を促進するような予算措置であったり、あるいは手続きの簡素化といった措置をとっております。

海上交通の視点から申しますと、陸上と一体となって、よりよいサービスを目指していくという意味で、この自治体中心となった取り組みを進めていくには、非常に有効な制度であろうと思っております。

実は今年の4月から新しいサービスが鹿児島県のほうで始まっております。次のページですけれども、鹿児島県の西側にあります甕島と鹿児島県の本土を結ぶものですが、左の図が昔、右の図が4月以降ということですが、右のほうの図に吹き出しが5つほど書いてあります。若干細かくなりますが、ご説明させていただきますと、新船の投入と一番上に書いてありますが、先ほどご説明した3割補助による公設民営化によって、事業者を支援しております。

さらにこの取り組み、新幹線の開通と調和しながら進めておりまして、今までは串木野のほうに来ていた船を上川の川内港に寄せまして、この新幹線の駅とシャトルバスを通す。さらには島側の寄港地も比べていただきますと、かなり簡素化しております。その代わりに陸上の島内コミュニティバスを走らせると、こういったようなパッケージで施策を進めているという取り組みです。これまで、左下のよう、旅客輸送人員が右下がりになってきたわけですが、この取り組みでこの活性化を取り戻そうということで、次のページにありますような写真、いくつかありますけれども、今後の活躍が期待されるわけがあります。こういった総合的な取り組みを今後国交省としても応援していくべきではないかというのが問題意識でございます。

3番目の視点、バリアフリーの推進でございますが、法律に基づき施策を進めておりまして、現在平成32年までの目標というものを定めております。旅客船ターミナルについては、1日3,000人以上利用している場所においては、このターミナルをしっかりとバリアフリー化するということが目標。

船舶につきましては、同じく32年までに、一般旅客定期航路事業に投入されています旅客船の50%をバリアフリー化するという目標になっております。

これに向けて、この下のほうの半分にありますような補助制度もあるわけですが、補助率3分の1といったことになっております。

現状からこの目標が達成できそうかということ展望してまいりますと、旅客船ターミナルについては、おそらくできそうだという見込みが立っております。他方で、船舶のほうにつきましては、なかなかいったん建造したものを後から改修するというものは、コスト的に難しい面がございます。代替建造の時期に合わせたバリアフリー化ということに頼らざるを得ないのが現状になっております。このあたりを平成32年、西暦に直すと、2

020年でございます、パラリンピックが我が国で開催される年であります。どのように進めていくかというのが大きな課題になってまいります。

最後の16ページですけれども、これは最近の動きということで、地域の活性化であるまちづくりと連携した海上分野での取り組みということで、ご紹介をさせていただくものでございます。

今年の2月に、「水のまち東京における舟運活性化に関する関係者連絡会」ということで、真ん中に構成メンバーとありますけれども、船舶運航事業者、旅行者、事業者団体、加えて行政機関を地元の東京都、それから関係部局ですけれども、この河川の管理ですとか、港湾の建設、それから私ども事業所管といったところが集いまして、今後、2020年を契機ということで、新たな交通サービスという意味でも、観光面におきましても、こういった課題を掘り下げながら進めていくべきなのかということにつきまして、取り組みを進めてまいりたいということで、始めております。

以上、資料、駆け足でございますが、ご説明申し上げました。最後のページで、これはまったくご参考でございますけれども、私どもの問題意識を若干まとめてみました。1番のところでは、この生活航路、地域公共交通の問題を議論するにあたっては、やはり生活航路をしっかりと確保していくと、この財政制度の中でのというのが一番大きな課題になるのかなというふうに思っております。

その際には、2ポツでありますけれども、例えば地域の特性に分けてみると、3つ黒いマルがございますけれども、観光資源などの活性化をしていく潜在需要が見込まれる地域におきましては、例えば瀬戸内のような様々な取り組みをどのように活性化していけるのかという方向性がございますし、そうでない地域であっても、一定の公共交通の利用が見込まれるのであれば、様々な改善、あるいは割引といったものを自治体と連携しながら進めていくといった方向性があるのかなと。

そして、そうは言っても人口は減るばかりだし、なかなか1便当たり乗ってる人数ももう数えるほどですよといった時に、こういった方向性が考えられるのか。例えば陸上のほうでありますと、定期バスがもうもたないということになりますと、デマンドに応じたタクシーを運行していくというような取り組みをやっているようでございますが、海上においてはこういったことになるのかということでございます。

最後に、住民の皆様のためのサービスを維持しつつ、効率性と言いますか、欠損を抑制すると言いますか、そういったものを両立させていくにあたって、やはり地域が主体になる、実態を踏まえながらということが基本になってくるかと思いますが、そのための仕掛けとして、ご説明をさせていただきましたけれども、今後の方向性としてどのようなものがあり得るのであるでしょうか。まったくの参考でございますが、事務局として整理させていただいたところが以上でございます。

【落合委員】 ありがとうございます。それではただいまのご説明につきまして、ご質問、ご意見、ございますのでしょうか。どうぞ池田委員。

【池田委員】 11ページのところの地域公共交通の利便性の向上について、①の運航サービスの向上というところで、もう1つ、高速化と言いますか、やっぱりスピードが速くて、例えば陸上側の病院に行っても、1日で帰ってこられるとか、何かそういうスピード性というのがどうしても離島航路の場合には求められるのではないかと思います。同時に、もう1つは、欠航しないということですよね。このためにはどんな船であるべきかというのをぜひ考えるべきだと思っております。

それと一番最後の17ページのところで、議論のポイントというのを書いていただいて、そこの中の観光資源は、見込める地域はという議論でしたけれども、逆に観光資源を作っていこうとか、それを作るためにはどういう船がいるのか。それから離島の産業、多分水産業がメインになると思います。その産業を活性化するためには、どんな輸送機関が必要なのか。そんな視点がどうしても必要ではないかと思っております。何かニーズがあればという話ではなくて、ニーズを作るための船、もしくは、離島航路は海上の道路みたいなものだと思いますので、そこには高速道路を引くべきなのか、一般道路でいいのか。そういうような視点でぜひ計画立てていただきたいなと思っております。

【落合委員】 ありがとうございます。ほかにございますでしょうか。先ほど人口減少ということが非常に顕著となっている日本の現状につき言及がありました。そうなりますと、現在離島に住んでおられる方々の人数も当然減少することになります。そのような事態となりました場合、この生活航路確保といった場合に、いったいどのくらいの需要、島の住んでおられる方々の需要というものがどのくらいの水準であれば、国費を投入してまでも確保しなければならないのかとの問題が生じると思うのです。国費を使っても確保しなければいけない水準をどう考えるか、その境界をどの辺に置くのかという問題が、問われることになってまいりましょう。その辺のところは現状ではどのような認識になっているのでしょうか。

【大石内航課長】 現在の離島航路補助制度におきましては、離島と本土を結ぶ、あるいは離島離島部を含めまして、その航路がなければ、移動ができなくなってしまうという航路につきましては、旅客定期航路、一般旅客定期航路事業に対しては補助をするという考え方で、何人乗っているかどうかということはまったく入っておりません。

そこはこの交通政策の範疇をかなり超えた部分ですね。地域のあり方、国土をどうやって維持していくのかといった、様々な視点から考えられなければいけないものということでもありましょうし、様々な予算に関連して、国会議員の先生方からご指導いただいている中でも、やはりそれはしきりをするというような発想は議論がいるところではあるのかなという気がします。

【落合委員】 非常に難しいポイントだと思います。確かに財政の健全化の要請から、国の国費支出能力も減少しつつある、減少させなければならないとの問題がある。そうしますと、限りある国費をどの分野にどのくらい配分するかが問題となりますが、離島航路の位置づけはどうすべきかが重要となる。いつまでもこの肝心のポイントを議論しないまま

に曖昧にするのはなかなか難しくなるような事態が予想される気がいたしましたので、質問したのですがそれでは、ほかにどの点でも結構でございますが、はい、お願いします。どうぞ。

【宮崎委員】 はい、私、ここ何年か離島航路のほう、仕事上、離島航路のほう、北から南までいろいろ船に乗る機会を持っております。その中でいくつか現状として、ここでご報告したいことがあります。

まずやはり1つは、景気が悪いということがあって、古い船をそのまま何とか保持しながら使っているという現状があります。そういったことが続いているので、先ほど途中でご紹介のありましたようなバリアフリーが進んでいないというようなこととかもそういった、やはりどうしても改造はお金がかかりますので、新造船の時にバリアフリー化を図るということで、ほかの公共交通機関に比べて、バリアフリーの達成が遅れているというのがあります。

あとは、では新しい船を作りたいとなった時に、それまで建造を行っていた造船所が廃業してしまっているというところがあります。そういった地方の離島航路の事業者さんからは、新しく作りたいんだけど、どういった造船所があるかというようなことを反対に聞かれるようなところとかがあるので、そういったことがちょっと情報として届いていないのかなというところがあります。

あとはこの資料の中にもありましたが、第3セクターであるとか、公営というところが増えてきますと、そういったところでは、船に詳しくない地方自治体の方が責任者となって、船を建造するというところがありまして、造船所の方とうまく話とかができず、なかなかよい船を新しく作るというところに至っていないところとかもございます。

一番やはり大事なのは、よい船を離島航路に走らせるというところが、やはりそれはすごく大事なことだと思っています。そういうふうにごく格好いい船が走れば、先ほどの観光資源というのとも関連しまして、やはりこの船に乗ってみようということで、わざわざ行くということも、ある年齢層の方には考えられますので、そういったことで、いろいろリンクするかなというふうに思います。

あと池田先生のほうからもありましたとおり、燃費等を改善するために、小型化ということとかが考えられますが、その際にはやはり就航率を落とさない、冬場でも波に負けず、走らせられるような、そういった船型の船の開発が必要かと思います。

実際に五島のほうでは、それまで40トンぐらいの船が走っていたのですが、検査費用等も安くなるということで、19トンの船に変えた時に、船型がよかったので、冬の就航率も下がらず、かえって就航率が上がったということも聞いていますので、そういったところが発信できれば良いかと思います。ちょっと雑駁ですが以上です。

【落合委員】 ありがとうございます。ほかにもございますでしょうか。

【鍋山委員】 すいません。

【落合委員】 はい、どうぞ、お願いします。

【鍋山委員】 17ページの黒マルの一番上のところで、今日の皆さんの議論を踏まえて、やはり安全安心が大事だということは踏まえながら、ただ成長ということを考えて時に、この交流人口という定義ですけれども、瀬戸内国際芸術祭みたいな、やっぱり国の外から人を持ってくるというですね、そうでないと、国内でのパイの取り合いになってしまうのです。

あるいはそうでなければ、例えば付加価値の高い単価を払ってもらわないと、国全体としての需要が高まらないので、そのあたりを相乗効果とか、まさに交流ということと言うと、アジアとか、欧米とか、海外の人たちが来るような、そういう交流人口という定義なのかどうかという、このあたりは、そのあたり、議論はどうなっているのでしょうか。

【大石内航課長】 ここでは交流人口と言った時に、特にインバウンドに限った意識ではございませんで、最近で言えば、海洋政策の高まりですとか、その中で海洋観光といったようなことも出てきておりますけれども、そもそも冒頭の事務局からの説明にもありましたように、海から離れていくといったようなことも指摘をされております。そういった意味で、海に戻ってきていただくというような視点も含めて、国内の皆様が島を訪れるとか、海に行ってくださいのもも含めて考えていきたいというふうに考えております。

【落合委員】 よろしいでしょうか。ほかにございますでしょうか。どうぞ、野川委員。

【野川委員】 17ページの3番の、地域が主体となって公共交通をうんぬんというところですが、この地域が主体となるというのは、非常に多様な政策分野において、頻繁に使われる言葉ですね。実際に地域が主体になるという時に、自治体が置かれている立場を考えますと、ファンドの面でも、それからハードの面でも、それからソフトの面でも非常に限りがあると思うんですね。そこでまず1つは、自治体、例えばこの離島航路の件についてもそうですけれども、具体的に課題となっている政策について、自治体がどれくらいのファンドやハードやソフトについて対応できるか、いわば力があるのかということイメージできるような資料があると、自治体について検討しやすい。

それから地域といった場合には、もちろん行政だけが地域ではございませんので、住民のどのような参加が可能なのか。例えば、住民と言ってもいろいろございますけれども、この中に協議会方式で運賃について検討するという、ございましたですね。

ああいった形の、いわば応用分野というのがどんなふうにあるのかといったことについての細かな、いわば検討材料があると、より突っ込んだ話ができるのではないかと、うふうに思いますので、ちょっと検討していただければというふうに思います。

【落合委員】 ありがとうございます。事務局の方でも検討をお願いします。ほかにございますでしょうか。だんだん予定していた時間も終わりに近づいておるわけですけれども、先ほど資料1での3ページの今後の検討の進め方のスケジュールの中にありますように、この「使いやすい地域公共交通の実現に向けて」という問題は、もう1回議論をする機会があるということです。さらにこのテーマに関連する関係者のヒアリングも行われる。そしてそのヒアリングの結果も、フィードバックされるということでございます。それで

は、第2回の議論の際に、すなわち、次回におきまして、このテーマに関しては、方向性を出せるような形でまとめられればと思います。

そういたしますと、議題の5ですが、これは事務局のほうでは特に予定したものはないのですか。

それでは特に予定したものはないということですので、本日の予定しました議事につきましては、すべて終了となりますが、特に何か、この際、ご意見ということがありましたら、うかがいたいと、はい、どうぞ。

【鈴木委員】 三菱商事の鈴木と申します。本日ちょっと発言がなかったものですから、せっかくの機会なので、一言コメントさせていただきたいと思います。今回の一番最初に書いていただきました全体の曼荼羅の世界に関して、最近この海事関係で、ちょっと気になっている事象というのがいくつかありまして、ぜひこの辺も頭の隅に入れておいていただければと思いますのが、1つには、金融市場の動きと言いますか、世界的な金余りの中で、金融投資家が船舶に対する投資に相当関心を持っているという状況がございます。

一方で、LNG船であるとか、FPSOのような海洋開発の特殊船が成長分野ということでありましたけれども、そういうところの成長資金への金融マーケットの活用とか、そういうところはどうかということが1つ関心事であります。

それからもう1つは、自動車専用船のカルテルの話がありましたけれども、やはり独禁法の流れ、厳格化の中でこの海事関係はどういうふうになっていくのかということ。

それから直近の例で言いますと、中国で商船三井さんの船が差し押さえられたという事象がありますけれども、やはり近隣諸国との関係というのもなかなか複雑化しているところでもありますので、こういう視点というのも全体像の中で考えていかなければならない最近の要素かなというところで、コメントだけさせていただきます。ありがとうございます。

【落合委員】 ありがとうございます。それでは事務局のほうからの連絡、そうですね、はい、どうぞ、関川委員、どうぞ。

【関川委員】 関川と申します。私は旅行会社で旅行雑誌の編集長を12年担当しております、観光、旅行の部分、あるいはユーザーに近い立場からしか発言ができませんが、1つ言えることは、日本は海に囲まれているということです。流氷から珊瑚礁まで、自然にとっても恵まれていて、だからこそ、自然災害も多いわけなんです。最近気になっていることは、韓国の沈没船事故のことです。まだ原因もはっきりしていないから、迂闊に皆さん発言できないと思いますが、残念なことは、ようやくクルーズが話題になってきたのに、知人たちが、「やっぱり船は怖いわね」と言っていることです。こういうことに対して、日本の広報としてどういうふう発信していくかというのは1つの課題だと思うんですね。

単に船は安全ですよということだけではなくて、観光でも海から行ったらいいよとか、クルーズの魅力を含めた、そういう広報活動が大事だと思います。同じ観光でも、海から眺めるというのは、眺めも違いますし、また再発見にもなります。私は国内外のクルーズ

船に結構、乗っているほうだと思いますので、このことが、今回少しでも皆さんのお役に立てればなという気持ちです。どうぞよろしく願いいたします。

【落合委員】 ありがとうございます。それでは事務局のほうから連絡事項があれば。

【飯田課長補佐】 はい、本日は活発なご議論をいただきまして、どうもありがとうございました。第2回の基本政策部会につきましては、資料1にも記載しておりましたとおり、6月中の開催を予定しておりますので、その開催案内につきましては、別途ご連絡させていただきます。本日配布させていただきました資料につきましては、そのままお持ち帰りいただいても結構でございますし、机の上に置いていただければ、後ほどこちらのほうから郵送させていただきます。事務局のほうからは以上でございます。

【落合委員】 それでは以上をもちまして、基本政策部会第1回の会合を終了ということにさせていただきます。お忙しいところ、本当にありがとうございました。

[了]