

衆議院 運輸委員會 議 録 第 九 号

平成十一年五月二十六日(水曜日)

午後五時十五分開議

出席委員

委員長 石破 茂君

理事 衛藤 晟一君 理事 久野統一郎君

理事 実川 幸夫君 理事 武部 勤君

理事 玉置 一弥君 理事 細川 律夫君

理事 赤羽 一嘉君 理事 江崎 鐵磨君

理事 龜井 善之君 理事 岸田 文雄君

理事 菅 義偉君 理事 田中 昭一君

理事 橋 康太郎君 理事 官腰 光寛君

理事 宮島 大興君 理事 森田 一君

理事 吉田六左門君 理事 米田 建三君

理事 渡辺 具能君 理事 赤松 広隆君

理事 今田 保典君 理事 佐藤 敬夫君

理事 高木 義明君 理事 永井 英慈君

理事 倉田 栄喜君 理事 岩浅 嘉仁君

理事 寺前 巖君 理事 平賀 高成君

出席國務大臣 運輸 大臣 川崎 二郎君

出席政府委員 運輸省運輸政策 局長 羽生 次郎君

運輸省海上交通 局長 官崎 達彦君

運輸省海上技術 安全局長 谷野龍一郎君

運輸省港湾局長 川崎 康宏君

委員外の出席者 運輸委員會専門 員 長尾 正和君

委員の異動 五月二十六日 辭任 補欠選任

小里 貞利君 岸田 文雄君

望月 義夫君 官腰 光寛君
同日 辭任 補欠選任
岸田 文雄君 小里 貞利君
官腰 光寛君 望月 義夫君

本日の會議に付した案件
船舶法の一部を改正する法律案(内閣提出第六二号)(參議院送付)

○石破委員長 これより會議を開きます。
内閣提出、參議院送付、船舶法の一部を改正する法律案を議題といたします。

これより質疑に入ります。
質疑の申し出がありますので、順次これを許します。玉置一弥君。

○玉置委員 大変御苦勞までございます。朝からの引き続きでございますので、よろしくお願ひします。

本日の審議案件でございます船舶法の一部を改正する法律案、この法律は、大変古い法律を改正しようということでございます。調べてみますと、明治三十二年に船舶法が制定をされた、以来、取締役の全員が日本の国民であるということ、所有する船舶を日本国籍としている、こういうことでございますが、私どものずっと今まで海運の日本というイメージとか、それから、日本は貿易国だということ、日本の船だけでは当然貿易の量を扱うことは非常に難しいだろうということもある、もう既に外国の船がかなり入っております。

かなりというか外国の方が多いいわけでありまして、日本国籍の船がだんだん減ってきている中で、なぜ今ごろというふうな、むしろ遅きに失しているような感じを受けたわけでありまして。

今回の、日本国籍の、いわゆる日本の船舶として位置づけられる船が、なぜ今ごろになって外国の方に一部取締役としての開放をされるようになったか、まずその一番の原因をお聞きしたいと思います。

○谷野政府委員 お答え申し上げます。
先生御指摘のとおり、現行の船舶法は明治三十二年という大変古い制度でございます。これも御承知かと思いますが、当時のドイツを参考にさせていただきまして、その当時の政策上の必要性を配慮しながら制定をさせていただいたところでございます。

現在まで長年にわたりそのまゝの状態にしておいたのはなぜかという点でございますが、船舶法は、御承知のように、国籍要件を定めるといふ大変重要な制度でございます。したがって、基本的には、社会経済的な情勢に特段の変化のない限りは、重要な国籍要件の変更をすることについては慎重であるべきであるという判断から現在まで立ち至つたわけでございます。

ただ、ここ数年、外航船舶をめぐる国際競争が激化してきております。また、直接的なニーズとして、船主協会さん等からも国籍要件の緩和についての要望が出されてまいりましたので、今般、改正を御提案申し上げ、お願ひをしようとした次第でございます。

○玉置委員 海運の量としては、相当前からかなりの量を日本が貿易という形で輸出入で使用しているわけでありまして。そういう状況からいって、やはり日本船舶の船が減り始めた一九八〇年ぐらいですか約二十年ぐらい前、あるいはブラザ合意以降、八五年以降ですか、この辺が一つの転機だつたと思うんですね。そのころになぜ今の国籍条項を緩和するようないことが行われなかったのか。

か。それ以降日本国籍の船がどんどん減っていくんですけれども、それに対していろいろな手が打たれてきたと思いますが、政策上、運輸省として一つの方針がなぜ今ごろになって出てきたのか、それをお聞きしたいと思います。

それから、日本国籍の船が減ってくるということに対してどういふことをやられてきたのか、その辺もちょっとお伺いしたいと思ひます。

まず、全体の方針として、大臣の方で、なぜ昔やなくて今ごろなのか。状況は何も決して、グローバル化というのは海運に関しては昔からあつたわけですし、今さらながらというのがあるんですね。そして、会社の乗取りとか交流というのはもつと前からあるわけですね。その辺を考えると、今さらながらというのがある。

それから、昨年ですか一昨年ですか、商船三井の方で外国人を取締役待遇ということと受け入れられていますよね。そういうことはもう事例としてあるわけですね。そういうことを考えると、この必要性というののもつと前からあつたんじゃないかというふうにも思ふんですが、一つの方針を出されて、これから日本の船並びに外航海運の企業、この辺については国外に開放するのかどうか、その辺も含めてお伺いしたいと思ひます。

○川崎國務大臣 一カ月ほど前でしょうか、私のところへ日産の社長さんとルノーの会長さんが見えになりました。ああ、こういう時代になったのかと改めて私も認識をさせていただいたところでございます。

御指摘のように、支障がないんだから前から直しておいたらよかつたじゃないか、これも言われるとおりでらうと思ひます。ただ、一方で、我々、このような法律を扱っている中で現実のニーズというものが出てくる、これも一つの動きだろうと思つております。

そういった意味では、国際化の動きが早くなつてきておる、また、通信とかそういう社会でも、規制緩和が続いて外国人取締役というのが入ってくる時代になってきた、自分たちの業界を振り返つてみたときに、昔からこういう法律はあつたけれども、企業の皆さん方もどう考えているか、こういういろいろな議論の中で、そろそろ変えるべきではなからうかということでも今回お出しをさせていたいただいたのが本音だろうと思ひます。企業にニーズがなければ出してあつたかどうかというのはまた一つの議論であらうと思ひますけれども、全体的な国の動き、そして、現実に企業としてそういう動きがある、こういうことで御理解を賜りたいと思ひます。

○玉置委員 外国の船会社を見て、結構船籍が自国を離れて違う国に行つてゐるという傾向がずつとあるわけですね。しかし、実際には、用船としては自国のために使つてゐるということが非常に多いわけでありませう。

そういうことで考えていきますと、実質的な支配は日本の船会社がやつてゐるのかな、そういうふうにも考えるわけですが、しかし、今回のことはそれとはまた違つた傾向なんですね。要するに外国のいわゆる資本参加を受け入れる、こういうことであります。取締役の権限という意味では、代表権を一応持たさないということになつておりますが、しかし、代表権を持たないからといって、日本の企業の独自性というものがどこまで守れるかということで考えていきますと、甚だ疑問に感じるところがあります。

そこで、今回いただいた資料の中にも、例えば電波法とか航空法とかいろいろな法律がございまして、その航空法の中には、議決権の三分の一以上を外国人が占めないことというふうにはつきりと明示をされております。それから貨物運送取扱事業法、これも議決権の三分の一以上を外国人が占めないこと、電波法も同じでございまして、議決権の三分の一以上を外国人が占めないこと、こういうことになつてゐる。わざわざこういうふう

に規定をされるということで、逆に言えばその必要性があるんじゃないか。

外国の方で見てみますと、国籍要件という中で、アメリカの方は社長及び取締役会会長が米国籍であることというだけで、あとは、定数二分の一以上がアメリカ人であること、こういうことです。ドイツも同じく過半数ということですが、イギリスの方にありますと、株式の過半数を英国籍者が所有していることというふうな、これもやはり限定をされておることとございまして、ところが、日本の場合は、今までも株式については制限がなかった。そして、今回は取締役まで一応受け入れるということになつております。

今までの日本国籍としてのいわゆる独自性といひますか、従来からのスタンスを守り切れるかどうか大変危惧するところでありまして、その辺について、ほかの法律では明記されている、それぞれ研究されたと思うんですが、今回は船舶についてなぜ議決権について明記されていないのか、その辺をお聞きしたいと思ひます。

○谷野政府委員 お答えを申し上げます。

まず最初に、船舶法でなぜ議決権について、つまり資本規制をしていないのかということについてお答えをさせていただきます。

先ほどちょっと御説明申し上げましたように、船舶法というのは、制定当時のドイツにおける船舶の国籍要件というのを参考として、日本法人のうち役員全員が日本国民であるものが所有する船舶に限つて日本国籍を与えることとした、こういうふうな申し上げでしたが、資本規制につきま

しては、当時の日本国内には十分な資本の蓄積がございまして、外国資本の導入なくしては我が国海運業の発展は困難であらうという判断から資本規制を当初から行わないこととしておりまして、それ以来一貫して資本規制を行つていないというのが現状でございまして。

それで、今回の改正に際しまして新たに資本規制を課すことに関しまして検討いたしましたのが、

三つほど事情がございまして。一つは、海運事業分野に対してはこれまで外為法に基づく外資規制を行つてきておりましたけれども、規制を漸次緩和してきてまいりましたところでございまして、規制を新たに導入するということは、これまでの施策とか、政府全体としての外国人投資の促進の方針と少し方向が異なるのではないかと一点が一点。

それから、現在、日本船舶を所有しております会社には外資比率の高いものが既に存在をいたしております。現時点において資本規制を新たに導入した場合、これらの会社が日本船舶を所有することができなくなつてしまふという事象が起こつてしまふということが第二点。

さらに、ほとんどの海運先進国においては資本規制を行つていないということ。これは、先ほど先生からちょっと御指摘がございましたが、先生御指摘のとおり、イギリスだけは株式の過半数を英国籍者が所有しているということとでやや緩やかな資本規制はいたしておりますが、その他、アメリカ、ドイツ、フランスについては資本規制をしていない、こういう事情から、今回の改正に際して、新たに資本規制を行わないこととしたというのが船舶法の事情でございまして。

それから、第二点目の御質問でございまして他の国内法、例えば航空法でございましてか貨物運送取扱事業法について資本規制をいたしておりますが、その理由について簡略にお答えさせていただきます。まず航空におきましては、各国の領空主権に基づきまして航空自主権が確立されておりました。航空運送事業は自国民に留保され、相手国地点への乗り入れについても二国間航空協定に基づく航空権益の交換により認められておると何つております。

このため、各国間の二国間航空協定においては、交換された航空権益を行使する航空企業につきましまして、当該国民による実質的所有及び実効的支配が確保されなければならないことを規定しております。当該規定に基づいて、各国におい

ては、自国航空会社の自国民による実質的所有及び実効的支配を担保するため、外国人等がその議決権に占める割合が一定割合以下であることを航空機の登録の要件とし、あわせて定期航空運送事業の免許の要件としているのが実態でござい

ます。貨物運送取扱事業法につきましてもほぼ同様の考え方、同様の規制をいたしてゐると聞いております。

船舶法との違いでありますけれども、考えますところ、航空と船舶、これは実質的支配の程度において、それぞれ国際的な航空業界あるいは国際的な海運業界の常識的な対応、具体的に言いますと、例えば航空については、今申し上げましたように、二国間協定等かなり航空権益について縛りがかつてあります。他方、海運業界については、海運自由の原則をベースにして海運事業が営まれてゐるという実態に照らし合わせ、つまるところ、支配権の強さについてその程度の差があつてもいいのかな、こういうことだと思ひます。

○玉置委員 もう一回、全体の輸送量の中の日本国籍の船舶の比率を確認したいんです。

輸送量そのものは大体微増というふうな形で毎年ふえてきてゐるということとございまして、輸出に關する中で日本国籍の使用されてゐる比率、そして、輸入に關する使用されてゐる比率というものが大分減つてゐるという話を聞いてゐるんですけれども、もし把握されていれば、大体どういう比率で、総需要の中の何%ぐらいだというのがわかれば、お教えをいただきたいと思ひます。

○宮崎(連)政府委員 まず、日本の船会社の、いわばどの程度輸出で外国船と競争しながら積み取つてゐるかという比率でございまして、外国からの用船、借りた船も含めまして日本商船隊と我々通称呼んでおります。それで見ますと、平成元年と比べますと、輸出に關しまして平成元年四六・八%の積み取り比率が平成九年で三九・四%、輸入に關しまして平成元年六七・三%が平成九年には七〇・二%。御指摘を受けました、そ

のうち日本籍船の積み取り比率でございまして、輸出に關しまして平成元年八・四％でありましたものが平成元年一・九％、それから、輸入に關しまして平成元年三・七％が平成元年一六・六％という数字になっております。

○玉置委員 日本籍船が半減しているというような先ほどの話ですね、半減しているというのにはビークに比較しますと、片方では全重量がふえてきているということで、輸送の安全保障という面から見て、どのぐらいの比率が日本でコントロールできれば、いわゆる有事のときの体制としてそこそこカバーできるのか、あるいは周辺有事でも結構ですが。

参考に、もしそういう論議をされていけば、全体の需要の中のどのぐらいで、例えばライフラインというか、あるいはそういうところを含めてみて、一つの構想があるのかないのか、それから、どういう比率で、何％ぐらい、何隻ぐらいを一つの目標にしてそれを確保しようとしているのか、していないのかということをお聞きしたいと思ひます。

○川崎國務大臣 詳細な数字は局長の方から答弁させていただきたいと思ひますけれども、実は、まず第一に、アメリカの場合は、今玉置委員が言われましたように、有事等の場合は国において使用する、こういう基本的な考え方があるように思ひます。我が国の場合は、先日ガイドラインの審議が終りましたように、基本的には民間の意思というものが一番基本である、それから、危険なところには、不測の事態が起きるところには行かせない、こういう前提がございまして、日本の安全とか防衛、そういう側面から我が国の商船隊の中で特に日本籍船というものを確保する、こういう観点は持っております。

ただ、我が国が持っておりますのは、何といたしても、日本が積み重ねてきた海運技術というものをやはり伝えていかなければならない、そして、優秀な船員というものを伝えていかなければならない、それが最終的には我が国の海運力の保持、

そして将来の発展につながる、こういう思いからいろいろな施策をとらせていただいておりますところでございます。

一方、商船隊、各会社からしますと、コストダウンという要求が極めて厳しいことも事実でございます。ある意味では、製造業からすれば、何％は国内でつくるんだ、そして、あと何％をヨーロッパ、アメリカ、またアジア等をつくるのか、こういう議論と同じ議論になろうかと思ひますけれども、まだ、正直言つて、確たるものは持っていない。現状を何とか維持しながら、同時に、便宜置籍船にこれ以上偏することは何とか避けたいというところで努力をしているところでございます。数字的なものがありましたら、局長の方から答弁させます。

○宮崎(達)政府委員 どの程度の信頼できる、日本国家として頼れる船舶なり船員があればいいのかという御質問でございます。我々そういうこととの模索を長年続けておるわけでございます。ただ、一律的にどの程度というのはいかなかなか難しゅうございます。と申しますのは、どういう非常事態と申しましょうか、想定するか。ペルシヤ湾で何か起こったときであるとか、穀物が異常気象によつてどうなつたときとか、どこかで戦争が起つたときとか、いろいろなパターンがございまして、一律的に議論するのは難しゅうございます。

平成八年、七年か八年ごろに、運輸大臣の諮問機関といたしまして海運造船合理化審議会というものがございますが、その中の審議の過程で勉強したことがございまして、その想定といたしましては、何か事があつたときに、今と同じ生活水準を国民の方に享受していただくということと、なかなか難しゅうございますが、仮に、生活保護の水準と同じような生活レベルに国民がみんなダウンして耐え忍ぶというような想定をいたして、いわば産業連関表を回しながらどういう物資が必要かということと、あと平均的な輸送距離でありますとか平均的な船型、タンカーとコンテナ船と

いうのでは全然違いますので、そういったことも勘案しながら、非常に大ざっぱではございますけれども、想定によつて違ひますけれども、三百隻程度、信頼できる、いざというときに役に立つ船舶なり動かせる船員がおればいいのかなという一つの試算でございます。

したがしまして、政府の方針として、今運輸省の方針として持つておるということになりますと、なかなか難しい問題が多々ございまして、そういうこととでございます。

では、それが日本籍船であるべきなのか、それとも資本関係を支配しておるいわゆる便宜置籍船でどの程度持つのかというバランスの問題もございまして。例えば、日本籍船が日の丸を立てているというところで逆に攻撃されちゃうとか、意地悪をされてしまうとかいう話もございまして。逆に外国籍の旗を立てていた方がいいのかもしれないというふうないろいろな考慮もございまして、いずれにおきまして、日本籍船かどうかということとはございまして、三百隻程度という一つの試算がございまして。

(委員長退席、久野委員長代理着席)

○玉置委員 日本籍船が一九八〇年には、これは全部含めてですか、一万隻ぐらゐあつたということとんですが、九六年では大分減つてきています。これはトン数、隻数ですか、九千三百九十、これは漁船も含めてだと思ひますね。外航でいくと、四千がたしか二千ぐらゐになつていふところなんです。

ということと、どういう努力をされて、日本籍船というのは、確かに通常考えれば、日本の海運事業ということで経済活動をされながら、最後に日本に利益が結びつくということが一番いいと思ひますが、それがだんだん用船という形で外国のチャーターをしてそれを使うということになつていまして、その辺で、一つの方向として、まず日本籍船が減つていふのかどうかということですね。これについて運輸省はどういうふうにお考えになつていふのか。

それから、例えば二分の一になつてしまつたということとありますが、これに對してどういふことをされてきたか、また、今後どうされるつもりかということをお聞きしたいと思ひます。

○宮崎(達)政府委員 まず数字の件でございますが、船舶の隻数の数字のとおり方がいろいろ異なりまして、私も有しておりますのは、一九八五年時点で、いわゆる外航に使われます日本籍船というのは千隻強ございました。一九九八年におきまして百七十隻弱という状態になつております。いずれにしても、プラザ合意以降円高傾向もあり、国際競争の激化ということもあり、日本籍船が相当減つてきておるわけでございます。

我々、手をこまねいてきたということではございませんが、従来から、戦後の経済復興にも日本海運が重要であるということで、一つは船舶の特別償却制度による再投資資金の留保税制、それから開発銀行により長期低利融資などを継続的に続けてまいりました。また利子補給という制度、かつては補助金制度もございました、今現在はどうもありませんけれども、それでもなお日本籍船が減少し続ける。我々、やはり減少し過ぎではないかと。

先ほど大臣が答弁いたしましたように、将来の日本の安全ということを考えますと、一定のコアになるような日本籍船及び船員のノウハウというものがある必要ではないかというふうにお考へております。そこで、国会の諸先生方にも御支援願ひまして、平成八年に国際船舶制度というものが必要であらうということで、そういう制度を創設させていただきまして。

具体的には、登録免許税なり固定資産税、従来も外航船舶はそれなりに優遇はされておりましたけれども、さらに一定の船舶については軽減するといったような措置、それから、船員についての、若年船員を早期に養成しようというふうな助成プロジェクトというふうなことで図つてまいりました。さらに、船員コストが非常に大きなコス

ト競争力の問題であるということで、日本籍船について、船長と機関長二名が日本人船員でありましたら、もちろん一定の要件がございますが、外国籍の船員を乗せてもいいような制度改正を国会でしていただきまして、この五月に法律上発足いたしましたというところでございまして、今後、そういったことで海運会社に活用していただきまして、日本籍船をふやしていただくといいことを期待しております。

○玉置委員 今の、努力をされているのは漏れ伝え聞いているのですけれども、それでもどんどん減っていくことですね。最後はどこまでいくのかというのがちょっと心配なのです。

それともう一つは、今もお話がございましたように、船長さんとか機関長さんあるいは航海士など、はたと行つてすつとなれるものではないのですね。だから、例えば、将来性がある産業といえますが職場という面を考えてみて、将来性がなければ今から速成でいろいろ訓練しても人が集まらないということもあるかと思ひますし、やはりそれなりに将来の生活ビジョンが描けるというような形になつていなければいけないと思うのですね。ところが、これだけ先細りになってくると、その面で非常に不安感があるのではないかと、こういうふうな思ふわけでありまして、どこまでいくかというのをどういうふうに予測されているのか。あるいは、例えば船舶とか必要人員とかというような形で、一つの歯どめで最低これだけは守ろうというのがあるのかどうか、その辺をちょっとお聞きしたいと思ふのです。

○宮崎(達)政府委員 何れあれば日本の安全にとつて大丈夫なのかという先生の先ほどの御質問と共通でございすけれども、我々もそういう数字を明確に持ち合わせておりません。

ただ、このまま放置すれば、さらに日本船舶、日本人船員というのは減っていくかざるを得ないだろうということは問題だなというふうな思ひしております。何とか歯どめをかけたというふうな思ひしております。今我々として一番大きな期待

を寄せている制度は、先ほど御説明いたしました、外国籍の船員さんも一定の要件で日本船に乗れるという制度が活用されるというたようなことによつて歯どめをかけられるのか、またかけねばならないというふうな考へております。

○玉置委員 ある程度外国人を使わざるを得ないというような形になつてきているわけでありま

実はこの間、賃金コスト比較みたいなのがありまして、ちょっと見させていたいただいたのです。産業別で見ると、いわゆる高級船員の方はかなりの給料をいただいているわけですが、外国との比較でやりますと、比較的多いフリービンの船員の方との比較でいきますと、賃金格差というのは三倍ぐらいの開きがあるというような感じで数字が出ているのです。船長さんになると、大体三倍というような開きだ。これは、実際の産業間でいくと、もつと格差があるわけですが、日本でも横並びでいくと、日本の賃金比較でいくと若干高目という数字にはなつていすけれども、しかし、それでも後を継ぐ人がいないという職場だというところで考へていきますと、将来もつと条件が悪くなるだろう。

そして、先ほどの船員コスト、年間のいわゆる船費といひますかの比較で、組み合わせによつて、東南アジアの船員さんが入りますと、かなり値段が下がるといふような状況なのです。どうしてもコストを引き下げて、いわゆるフレートを安くする、運賃を安くするというのを努力されていると思ひますが、近代化船を使用しても、まだ外国人を乗せた方が安いというやうな結果が出てくるみたいなのです。一応参考資料に、これは大分古い資料ですけれども、平成八年にいただいてる資料で見ると、かなり人を減らして、近代化船で本来二十四名ぐらいのところを十三名ぐらいにしてしまうと、かなりいふやうな計算の結果が出てくるんです。そういうふうな考へていきますと、やはり、日本と諸外国との賃金

格差そのものが将来ある程度拮抗してこない、と、外国籍に移行する、この形態がずっと継続していくであろうというところでありまして、何らかの形は、補てんをする、コスト差を穴埋めするということもこれから必要かというふうな思ひんです。

先ほどは、こうやりましたという話がいろいろありましたが、一つは国際船舶制度という制度で、外国との船費の比較をやりますが、その差について国がどういう形で保護していくか、この中では、やはり一番大きいのは、例えば登録免許税といひますと、これが、大体主な数字でいいますと、一隻当たり、三千トン級ぐらいだつたと思ひますが、日本は千二百トンぐらいの登録免許税がかかるということでありまして、パナマとかほかの国に行きますと、二十五万から三十万ぐらゐかという、そのぐらゐの開きがあるということでもございまして、それで、まず敬慮されるんだ、こういう話があるんです。これに對してどう考へておられるのか、これをまずお聞きしたいと思ひます。

○宮崎(達)政府委員 国際船舶制度をお認めいただきますとしてスタートさせたのは、まさに登録免許税、それから船舶にかかります固定資産税の軽減措置でございす。

今御指摘のお話でございすますが、何万ドルといふ数字を持つておりますが、通常の、我々の手元にありますのは、四万八千トンのコンテナ船、船舶六十億円というのを想定いたしましたところ、登録免許税では約二十九万ドルでございす。便宜置籍船は〇・六万ドル、パナマといひます。これにつきまして、国際船舶制度による軽減措置によりまして、日本籍船は七万ドル強という程度まで、これでもパナマの免許税よりは十倍ぐらゐ高いわけでございます。

ただ、いわばパナマナリベリアというやうな国は、まさにそういつたところを安くしながら、

登録免許税なり固定資産税の安いところで世界各国から船を集めて外貨を稼ぐというやうな国でございまして、これと同一レベルまでやるんだということにつきましては、日本国の中での税制体系といふものもございすので、なかなか難しいかと思ひますが、今後、さらに軽減の可能性を求めて我々努力したいと思つておりますけれども、現在のところ、こういう制度になつております。

○玉置委員 もう大変な差でございまして、他産業から比べてみていふのはあるんですけれども、こんなに高いものはなかなかないわけですが、むしろ特異な部分で、要するに、取得の資産に対する対価という形ではなくて、例えば何トン級一船当たり幾らというやうな形で決めていかなないと、対応できないんじゃないかと思ひます。ですから、単なる船舶に對して幾らということではなくて、ランク分けして、A、B、C、D、五段階とかというやうな決め方でやつた方がいいんじゃないか、こういうふうな思ひんですが、その辺はいかがですか。

○宮崎(達)政府委員 いずれにいたしましても、我々、相当の軽減措置を税制当局と從來、国際船舶制度の確立の中で目指してきておりまして、仕組は違ふこと、それはそれでまた先生の御指摘を受けて勉強はさせていただきますけれども、全便置籍船並みに、全くと申しますか、まで下げてしまふとかいふのは、やはり、日本の税制の中でのごときでございすので、なかなか困難ではないかなというふうな思ひしております。

○玉置委員 先ほど、船員さんの割合においてコスト比較といひますのは一応あるんですけれども、実際にブライスリーダーとして日本籍の船が活躍していればいいんですが、実際はそうじゃないと思ひますね。実際には、もう相手に追いつくのが四苦八苦だといふふうな思ひますが、運賃の価格として、日本の船がどういう位置づけにあるかといふのを把握されていすでしょうか。

○宮崎(達)政府委員 ちょっと御趣旨を取り違えているかも知れませんが、日本籍船での運賃、

船会社という企業対荷主という形で運賃が決まっていますので、船会社の方は、これは日本籍船だから何か高い運賃を請求するというものではなくて、やはり、企業全体、もちろんそれなりの全体のコスト、便宜置籍船も含めて、それで値段交渉をするということが基本であらうかと思えます。

ただ、資源船などにつきましては、荷主さんの御要望があれば日本籍船で、特にLNG船といったような非常に高度な技術を要する、マイナス百六十二度運ばなくてはならないというような船につきましては、日本籍船で日本人船員さんがたくさん、管理してくれるために安全運航に万全を期したような形でという荷主さんの御要望にに応じて日本籍船を特に使うといったような場合には、それなりのコスト負担分を運賃としていただくというようなことはあると聞いております。

○玉置委員 すべて日本が優位かどうかということから始まるわけですから、日本が、やはり自分のところでも持っている船があるから、外国の要請に対してもある程度影響力を持てるということもあるかと思うんですね。

逆に言えば、日本の船が高いから外国にシフトしていったということも考えられるということですが、そういうのはどうかな、そういう意味でお聞きしたわけで、荷主からいいますと、何を使ってもいいから、これはもう船会社との契約なんですね、どこを使おうとそれはいい。要するに、CIF価格かFOBかどっちかで契約したときに、フレートが幾らかというの大体おのずから出てくるわけですから、その辺は外国を使おうとどこを使おうといふんですけれども、しかし、日本が後追いで価格設定をして、いつも、要するに赤字部分を無理して何度かどこかへ積み残して最後にパンクするということがあるのかどうか、そういう心配もあるわけですね。

だから、ブライスリーダーになっていけば大体安定はするんですが、そうでないときに日本海運がどこまでもつかという心配をしまして、ちょっと

とお聞きしたということなんです。そういう観点で、もう一回どうですか。

○宮崎(達)政府委員 御趣旨を若干取り違えまして、失礼いたしました。

海運企業という目ではとらえますと、先ほど来話が出ておりますように、日本籍船も一部持っておりますが、便宜置籍船という形の競争力のあるものも日本海運企業も相当程度有しております。

外国のヨーロッパやアメリカの船会社、海運会社も同様でございます。その中で、日本海運企業としては、非常に強いパワーと申しますか、影響力のある地位を現在占めておるということでございます。まさに、そうしないと、荷物は獲得できませんし、日本籍船、今あるものについて、それが赤字になっていくかどうかは別にいたしまして、それを賄って、企業として成り立っていくということができておられません。日本の海運企業そのものは、便宜置籍船などの活用によりまして、国際競争力の強い企業体力を現在のところ持っております。ということと言えます。

○玉置委員 今の外航の話ですけれども、内航海運の方で、船舶法第三条ということで、内航輸送について、日本船舶に限定をするという法律がありますということになっておるのですが、これは国際的な慣行という形でもあるわけですね。ところが、EU圏内の方を見ますと、EUの大きな枠ができましたということで、EUの中では相互乗り入れみたいな形で、要するに、EUの圏内であればいいというように、若干この方向が崩れつつあるということでございます。そうなるかと、将来、我が国の方も方向転換のようなことがあるのかどうかという心配も出てくる。

それからもう一つは、例えば基隆とか高雄あるいは香港、釜山、そういうふうなところがハブ港湾という形でかなり大きくなって、そこで積み荷を小さい船に載せかえて、日本のいろいろな港を目指して、分かれながらやってくる。これは、日本の港湾の使用料が高いということと、大きな船

で行って時間をかけると経済的に大変だから、安いところで処理をして、後はおろして、違うものを積んでずっと立ち去るというふうな、できるだけ経費節減のための手段という形で、こういうことがやはり内航にかなり影響を及ぼしているわけですね。

そういう方向を見っていきますと、外航は日本国籍がだんだん離れていって船が減ってきておりますけれども、内航海運の方は将来またそういう影響を受けるのじゃないかという心配をされていることが大分出てきているので、その方向についてまずお伺いをしたいと思います。

○川崎國務大臣 まず、先ほど局長から答弁をさせていただきましたけれども、日本の海運業は世界の中で懸命な努力をして、まだまだ高い地位にある、こういう認識でいいのじゃないかと思っております。特にこの決算は円高の影響もありまして、多分三社とも割合いい決算が出てくるのではなかろうかという期待をいたしております。

一方で、そうすると、企業の社会的責任という問題が当然出てくるだろう。何でも国が面倒を見てくれてやっていく、国家の発展のために国が展ずるということではないだろう。個人個人の努力、また企業の社会的責任を果たしていく、その中でどうしていくか。

アメリカのように、どんどん海外へ工場が出てしまふ、こういう議論の中で、確かに家電業界はなくなりましたけれども、大変競争力のある自動車業界はつくり上げた。これは事実だろうし、航空業界ということになると、まさに日本は手も出ないということになる。

そういう意味では、国の方も十分考えていかねければならない。しかし、企業も日本国家というところを、もちろんワールドエンタープライズになられておるのだらうと思えますけれども、やはり出どころである日本というもののうちにおいて、企業の社会的責任、雇用の問題、そして技術力を国家の中で維持していくという問題で、私も

どこまで支援をさせていただきなからやっていたらいいか。海運業全体もお考えいただきますし、円高じゃございませぬ、円安効果でございませぬ。失礼いたしました。円安効果で利益が出るだろうということ、いずれにせよ、どういうバランスで私どもはやっていくか。

先ほど玉置委員から御指摘いただいたように、まだまだこのまま数が減っていくということになるならば、踏み込んで我々ももう少し議論をしていかなければならないなど。今その時点だという形で玉置委員はお考えであらうと思いますが、私どもはもう少し勉強させていただきたい、こういうふうな考えでおります。

それから、国内運送の問題でございまして、航空業界をとると、ある意味ではこれが担保になっているんだらうと、JAL、ANAにいたしまして、国際線においては大変な競争競争になってきている。しかしながら、国内、確かにエア・ドゥ、スカイマークが入ってきて安くなってきていることは事実でありますけれども、国内はやはり日本の航空会社できちっとやるよと。これは、アメリカもそうしておりますので、我々もそうです。

それで、内航海運においても、ある意味ではそういう形で、我が国の国内というものは当然国内の業者がやっていく。それが、ある意味では海運業全体の一つの担保になっておったんだらうと思えますけれども、ヨーロッパ全体の流れが出てきて今後どうなるんだという御質問であります。これはまだ私ども、しつかりとした把握をしておりません。言いがたいと思いますが、先ほどちょっとアメリカのことに触れましたけれども、アメリカがとられておる施策、実は外航海運にも、先ほど言った理屈で、防衛上の理屈で、かなりの援助をしておるが実態でございませぬ。そういう意味では、やはりどこの国も、我が国の海運というものはしっかりと守りたい。ましてや内航というものは、まだまだ我々がとっておる施策というものは御理解をいただけるもの、こういうふう

に今は思っているところがございます。

今後変化しないかと言ったら、断じて変化しませんとは申し上げられませんが、今日はアメリカ等の動向を見ながら、私も、そのような思いをいたしているところでございます。

○玉置委員 いわゆるカボタージュというものですけれども、この辺は今回の法律改正の中で、例えば外航専用の企業と内航というのありまして、その内航の方の企業に議決権の規定がないときに、要するに取引上とか、いろいろな、株で支配するとかいう形で、外国が参入してくる影響が出るんじゃないか、そういう心配もしているわけですね。

大手の場合には株数が多いというのもありまして、すけれども、そうでない中小で、株式を取得されて影響力を出されたというふうな形でどんどん入り込まれてくると、内航から崩れてくるのではないかと心配がありまして、要するに経営権を現実的に外国がいつの間にか持っている、そういう可能性もあるのではないかと。

それを条件に、逆に言えば、内航の規制を緩めるとかいう可能性だってあるというふうに、今、例えば外国から配船してくるわけですね、小さい船でも内航と同じようなことをやっている。それを大っぴらにしようというふうな形に出ていくんじゃないかというふうなこともちょっと心配しております。そういう方向が今回の法改正の中で、中に今度人がいるわけですから、より動きやすくなっているという状況になりますので、ちょっと心配しているというところでございまして、もう一回確認をして、ちょっと早いですが、早く終わるのは珍しいのですが、終わりたいと思います。

○川崎國務大臣 内航につきましては、内航で働く船員の問題も含めまして、私も、今の基本的な原則というものは貫いていきたいと思っております。確かに、資本全体については規制をいたしておりますけれども、基本的に働く人たちというものは日本人がやるという原則を貫いていきたいというふうに思っております。

○玉置委員 終わります。ありがとうございました。

○久野委員長代理 次に、倉田栄喜君。

○倉田委員 今回の改正は、いわゆる国際競争の激化、こういう視点ももたらえてのことだと思えます。

まず最初に、外航海運における国際競争力、これは、我が国の状況は、国際競争力の視点を考えた場合に、現状どのようなものか。簡潔で結構でございますので、御説明をいただきます。

○宮崎(連)政府委員 競争力、輸送コストということで端的に言えるかと思いますが、その内訳をいたしまして、燃料費など、いずれの国の船舶にかかわりませう同じ額が必要となるという運賃の面と、租税、船員費といったそれぞれの国によって異なる費用といったものに大別される、いわゆる船費ということに大別されるかと思えます。

その中で、船費に大きな影響を与える船員費について、人件費の低廉な東南アジア船員全員を乗せることのできるパナマ、パナマ等のいわゆる便宜置籍国の船舶、それから、日本人全員配乗を前提といたします日本籍船、こういったものを比較いたしますと、日本籍船の場合、人件費コストもございまして、最大限省力化するという前提で計算したとしても、そのコスト差は約三倍ぐらいになってしまふという問題がございまして、また、先ほど来御指摘もございましたが、税制につきましても、便宜置籍国は有利な制度を持っております。

我が国外航海運企業が日本船を使って国際競争力を維持していくためには、外国人船員の適切な活用とか船員費の削減、租税負担の軽減といったような、輸送コストを可能な限り国際水準に近づけていく必要があるというふうに考えております。

○倉田委員 先ほど来のお答えの中にもありましたけれども、我が国の海運事業が総体としてまだ維持はされている、こういう答えもありました。

しかし、一方で、今の競争力の問題も見られる中で、国際競争力の激化という中で、我が国の外航海運、それは、仕事量がどれだけ減っているかという問題、どれだけあるかという問題とともに、いわゆる海運事業のシェアの伸びに対して、我が国がほかの国々に対して追いついていないのかどうか、シェアの伸びという観点からすれば落ちていくのではないのか。こういう視点もあるのだと思うのです。

大臣は、競争力向上、この視点からとらえたときに、今、少し局長の方からお答えをいただいたわけでありまして、大臣自身は具体的な方策あるいは具体的な方向をどのようにお考えになっておられるのか、お聞きをしたいと思います。

○川崎國務大臣 先ほど答弁させていただきましたけれども、海運業として今世界に伍して頑張っておるということは間違いないと思えます。

ただ、条件が、数字的なものを見ておられますと変わってまいりますのは、ヨーロッパ、アメリカ、日本の荷物はふえていない。ふえていくのは、やはりアジアを中心とした荷物はどんどんふえていっている。したがって、アジアの荷物がふえていくというのを背景にしながら、立派な港が整備され、そして、他国のシェアという意味では追い上げが大幅に下がってきている。ある意味では我が国のシェアは下がってきている。基本的にはこういう認識でいいのだからと思えます。

その中において、私もはどうしていいかというものが次の課題になるわけでありまして、便宜置籍船で、税金も安い、人件費も安い、そういうものをなるべく使いたがっていった方が、コストとしては安くなつて競争力が強くなる。しかし、それを短期的な目で、そればかり詰めていけば、先ほど申し上げましたけれども、我が国の

海運業としての全体の力、信用、そして、やはり何としても人材面というものが欠けることになってしまふ。したがって、そこで今まで、特別償却制度や長期の低利融資、そこへ加えて国際船舶制度、こういうものを入れながら、いろいろな形でやりながら我々も動いてまいりました。

そこで、問題は、便宜置籍船にある程度動いていくのは仕方ないけれども、日本籍船というものをどうお互いに確保していくかねという理解の問題なんだらうと思えます。ある意味では、少し高いけれども使ってくれというのを、我々も言っていかなければならない。では、使う以上は我々も少し援助しよう。この、お互い企業と我々の信頼関係の中で手を打っていくことにつながるのではないかなと思っております。

先ほど他の委員からも御質問がありましたように、いろいろな意味で我々、勉強しながら、新しく入った制度の成果というのを見ながら考えていきたい、このように思っております。

○倉田委員 便宜置籍船のお話が今ありました。これは、要するに、登録免許料であるとか固定資産税、それが我が国と違う安いところに求められていく、そういう視点だと思っております。ただ、そういう登録免許料とか固定資産税とかそういうことのみならず、我が国の、例えば港湾行政という部分についても問題意識、問題点はないのかどうか、そういうことを考えるわけですね。

これも競争力の観点からお尋ねをさせていただくわけでありまして、最近アジア地域の各船舶のいこうとで少し絞って、最近アジア地域の各船舶のいこうのシェアの向上が目覚ましいというのを聞くものですから、お尋ねをしたいわけでありまして、アジア地域における特に雑貨輸出、その取扱量は近時どのように変化をしているのか。アジア各国のシェア、その伸び率、それと我が国を比べたらどうなんだという点については、当局は数字をお持ちでしょうか。

〔久野委員長代理退席、委員長着席〕

○川崎政府委員 アジア地域の中での雑貨の取り扱いということでございますので、コンテナに運ばれるコンテナ貨物量ということでお答えをさせていただきますか。

コンテナ貨物の取扱量の十年間の変化を申し上げますと、一九八七年に、二十フィートのコンテナで換算をいたしまして、アジア地域では二千八百八十八万個であったものが、一九九七年には六千九百五十万個に増加しております。伸び率で申し上げますと、約三・二倍になっているということでございます。

これを各国別に見ますと、伸び率が一番高いのは中国でございます。約十四・二倍ぐらいに増加をしております。以下、マレーシアが六・一倍、シンガポールが五・四倍ということで、日本、台湾というのは大体一・八倍ぐらいということでございます。伸び率で申し上げますと、相対的には低くなっているということでございます。

また、我が国がアジアの中で占めるシェアでございますけれども、一九八七年には全体の中で二八・四％を占めておりましたものが、一九九七年には、アジア諸国の台頭によりまして、一五・八％に低下しているというふうな現状でございます。

○倉田委員 今お答えいただいた問題意識と同じなのかどうか、お答えを聞く限りにおいてはちよつと私は理解できなかったのです。

「怒れ！日本人」という本がある。それは御存じだと思ふのですけれども、その本で、一九九四年で見ると、こういう指摘が書いてあります。全世界のコンテナ取扱量の伸びは、一九九四年です、これは、どういう数字でどういう比較なのかちよつとわからないので、私も正確には申し上げられないと思ふのですけれども、前年比一一・一％であるのに対して、日本の伸び率は二〇・六％、香港を含む極東、これは日本を除いた場合は二一・六・三％である。こういう記述があつて、

これを読んだときには、やはり国際競争の中で我が国の伸び率といったときに、極東アジアで考えたときに、これは大変な状況にあるのだ、こういうふうな思つたわけです。

今、局長がお答えいただいた話と、一九九四年、私がこの本を引きながら申し上げた、これが事実かどうかはちよつと確認はしていませんけれども、数字とは、これは同じ認識をしておられるのですか。

○川崎政府委員 今、私の方でお答えをいたしましたのは、十年間の伸びが一・八倍ということでございますので、年率に直しますと、ちよつと乗数の計算になりますからつきりとは申し上げられませんが、大体、六、七％ぐらいの伸びではないかと思つております。

先生御指摘の、一九九四年について、一〇％とかそれ以上の伸びというのは、そのときの伸び率であつたのだらうと思ひます。ですから、年率のときに、それぞれの年によつて、先ほど、十四倍になつてゐる中国の伸び率と日本の伸び率というのは、今御指摘になつたような数字、確認はしてありませんけれども、多分、年率に直せばそれぐらいの伸び率の差が出てくるんだらうというふうな思ひます。

○倉田委員 つまり、先ほどいふゆる運送費ということでは人件費のお話がありましたけれども、内航海運運賃というのが高く、これも先ほど指摘があつたところでありまして、欧米からの貨物というのが釜山とか香港、シンガポールを経由して、そこで、大型コンテナというか、一応そこに行つて、そこを拠点港として、さらに小型に分けられて我が国に入つてくる、そういう指摘があるわけですね。つまり、我が国の拠点港として、神戸や横浜という日本の拠点港が敬遠されているのではないのか、こういう指摘なわけですね。でも、運輸省としては、どうもそういう傾向があるねと、我が国の拠点港が敬遠されているのではないのか、こういう問題意識はお持ちなんではないか。あるいは、そういう事実関係というのはどう

いうふうにとらえられているのですか。

○川崎政府委員 今、世界の輸送の形態と申しますか、その技術革新のようなのものが非常に速く進んでおりまして、十年ごとに船が一回りずつ大きくなつてゐるというふうな状況でございます。現在、世界のメーン航路に投入されております船は、六千個とかそれ以上を積みよる大型の船でございます。十年前につくられた、パナマ運河を通れる限界の大きな船をまた一回り大きくなつてゐるような船がございます。

そういったものが着岸できる施設がアジアの各港の中でどれぐらいあるかということでも申し上げますと、残念ながら、今、日本には四パーセント、残念ながら、今、日本には四パーセント、しょうか、ぐらゐりしかないわけでございます。そういう意味での相対的な国際競争力の問題というものはあるというふうな認識をしております。

○倉田委員 パース、起重機というの、移動の起重機とか、そういう問題の答えだつたのかと思ひますけれども、この整備の問題がどれくらいあるのか。これはおくらてないのではありませんか。この指摘もあつたりするわけでありまして、けれども、要するに、我が国の港湾行政の視点の問題にもなるのではないのか、こう思ふのです。

要するに、横浜であり、神戸であり、いわゆるハブ港としての機能をこれからの二十一世紀の日本行政にどう維持していくのか、ハブ港としてそこを重点的に整備していく方向であるのかどうか、あるいは、やはりそれは、人件費とかほかのいろいろな問題から考えて、アジアの、先ほど申し上げました釜山とかシンガポール、そういうところにはかなわぬ話なのかどうか、そこに対策があるのかどうか、こういう問題意識でお伺いさせていただきます。これは、基本的にはやはり運賃の問題もあるのだと思ふのです。港に運賃の諸料金が低い。それは、いろいろ今までの問題が残つてゐるのだらうと思ひます。大臣、ちよつと私が事前に申し上げましたところと少しずれるかもしれませんが、大臣御

自身は、港灣におけるハブ港、これをどういうふうな整備していかうとお考えになつておられるのか。そしてそのためには、いわゆる料金が低いというふうな、それは人件費だけの問題とか登録免許料、固定資産税の問題のみならず、一般的に高いと言われていることに対して、どうお考えになつておられるのか。これをクリアしないと、いわゆるハブ港として、欧米からの貨物が一回釜山とかシンガポール、香港、そういうところを経由して日本にやつてくる、そうではなくて、直接日本にやつてくるようなあり方、そういうものを模索されておられるのかどうか、その点は大臣はどのようにお考えですか。

○川崎国務大臣 最初に、先ほどアジアの話が出てまいりましたが、大体おわかりいただいたと思ひますけれども、主要三十国で見た伸び率の高い国、これは、全世界で一九八七年から一九九七年、コンテナが約二・四倍の量になつてゐるわけですから、その中で、伸び率の高い国、世界で一番高いのは中国十四・二倍、マレーシア六・一倍、それからメキシコが六・一倍、逆に低いのは、サウジアラビアが一・六倍、フランスが一・五倍、日本が一・八倍、こういう数字になつております。

そういう意味では、基本的には、その国の力というものがついてくる、またその国の輸出力、輸入力があつてくる、それによつてコンテナというものがあつてくる、したがつて、我が国の力が弱くなつたから我が国のコンテナが少なくなつたんだ、一・八倍しか伸びがないんだというよりは、アジアの国の力が非常についてきてゐる、これは実態として事実だらう。当然、荷があるから、直接外国からそこに入られる。先ほど申し上げたように、少なくともアメリカとかヨーロッパから出る荷は少ないわけですから、ヨーロッパ、アメリカの倍率は高くなつていません。アジアから出るものが相当あつてゐるということが現実の数字なんだらうと思ふのです。

もう一つの考え方として、日本のコンテナターミナルが高いからアジア諸国へ逃げてしまふので

はなからうか。これは当然、先ほどの人件費と同じように、港湾の整備といつても、同じようなものがついておきます。公共事業としてすべてのことがやってあれば、当然これは、使う方はただでございまして、競争力として、アジアの国と変わらない競争力がある、また、それだけ大きなものをつくれればアジアと変わらぬという話になるのですけれども、今日までは、基本的には利用者の負担でコンテナターミナルというものはつくられてきた。したがって、高いということも事実だろう。

その中で、今、公共事業でその部分まで入り込んで、まさに今まで利用者負担だった部分まで少し公共事業で入り込んでやっていかなければならぬという思いを持っておられることは事実でございまして、そういった意味では、確かに我が国の港湾の利用料、現実の利用料というものは高いものがあるという御指摘は一つの事実だろうと思っております。

それではどうするんだという中で、今、中核、中核港湾十九港の事業費が二千四百九十一億円、全国に占めるシェアが三九%でございまして。かつて委員と公共事業全体のことでもいろいろお話ししたことがあると思ひますけれども、三大都市圏約六割、四割地方という話をしたと思ひますが、今度は、逆に言えば、港湾の場合は、中核港湾、中核港湾に四割の集中投資を今させていたでございまして。この数字についていろいろ議論があるのだから、これを五割、六割に上げろという議論もあるかもしれないし、行き過ぎだという議論もあるかもしれないけれども、今、私どもの方針として、四割という数字を出させていただいております。

○倉田委員 中央と地方の公共投資の割合のあり方というのは、この間大臣と議論をさせていただきまして。私自身はその基本的な考え方には変わりありません。

一方で、港湾行政における、いわゆるハブ港と、その機能の重視、やはりこのことこ

こは育てていくんだということを考えるとすれば、そこは、今大臣はいわゆる利用者負担ということでやってきたんだと。これ以上ほかのシンガポールなりマレーシアなり中国なり、競争力を高めるためには、その利用者負担ということのみならず、公共工事という観点で、いわゆる税金で使わなければいけない面があるのではないのかなというその前段でのお話がありました。

この点は大きい議論があるかと思ひますけれども、しかし、我が国の港湾使用料の高い一つの原因は、いわゆる財投と言われるいわば借金、それで公共工事ややっていく、そして、その金利も返していかなければならない、そこにも一つ原因があるのではないかなという指摘もあるわけですね。

つまり、現在の財投方式で、公共工事といつても、いわゆる港湾の施設整備を続けていく限りにおいては結局安くないんじゃないかと。簡単に言えば、それは、金利のかららない金でいうか返さなくてもいい金で、もし国際競争力という観点から考えるならば、つくった方がいんじゃないの、こういう方向を向いての指摘なんだろうと思うんですけれども、大臣は、こういう議論をどうお考えになりますか。

○川崎国務大臣 同じことを話し合っているなと思ひます。港湾の基本的なものは公共事業でやっています、コンテナターミナル等の利用者負担の部分がございまして。これは飛行場なんかでも同じような話で、滑走路というものは基本的に公共事業でやらせていただいている、しかしながら、ターミナル等は利用者負担ということとやらせていただいている、こういうものはありますね。

その中で、埠頭公社等が財投を借りてやっているから金利が高いんじゃないかという御指摘、だから、そこを民間調達に変えろというのは一つの議論だろうと思ひます。それからもう一つは、先ほど言いましたように、公社等にやらせないで、我々が公共事業で、真水でどこまで工事を進めて

やれるのかという議論で、そういう意味では、全体の予算として中核港湾にどのぐらいの金を使うんだ、こういう議論にやはりならざるを得ないんだらうと思っております。

○倉田委員 ですから、そこところの議論は、我が国全体の港湾の整備の問題とともに、いわゆるハブ、拠点的な港湾というのをどう整備するか、そして、一番最初の問題にある国際競争力の激化という中で、我が国の港湾事業というのをどう維持するか。

これは、基本的な姿勢がまずあるんだと思ひますね。どこかに基本的な方向を打ち出すことになればそれは大変な議論が起るかもしれないけれども、しかし、やはりここは、あいまにしながらも、なかなか進めないとこがあるのかなと私自身は思っております。大きな議論が必要だと思ひますけれども、このままいつてしまおうと、いわゆる我が国のハブ港としての機能というの、ほとんどなくなってしまうのではないのかなというおそれも抱いております。ですから、ここは、きょうはこういう問題意識だけを大臣に私は出させていただきますので、これは当委員会でもさまざまなところで大いに議論をしていただきたい、こう思っております。

同時に、我が国のいわゆる運送が高いのは、そういう基本的な問題と、ほかにもいろいろな問題があるんだらう、こう思ひますし、伸び率の比較は国力の伸びの比較の問題だということもあるんだらうと思ひますけれども、それだけではなくて、やはり我が国の港湾行政の中で抜本的に改善をしなければならぬ点もいっぱいあるんだらうという気がいたしております。

例えば、前の同僚議員の御答弁の中で輸出入と輸出入の扱いという問題があつて、輸出よりも輸入量があつて、こういう指摘、たしか数字を挙げてのお答えだったと思ひます。例えば、輸出コンテナと輸入コンテナでは港に滞留する時間が基本的に異なるわけですね。そうすると、ハブ港も含めて、我が国のハブ港なんですよ、これ

も、基本的には、我が国の港というのは輸入コンテナの増加に対応していないのではないのか、こういう指摘があるわけでありましてけれども、この点はどういうふうな問題把握をされておられますか。

○川崎政府委員 先生御指摘のとおり、輸入コンテナについては、輸出コンテナに比べてかなり長時間滞頭地区に滞留するというところで、ヤードが大変広く必要になってまいりました。従来のヤードというのは、奥行きが三百五十メートルぐらいのものを標準としておりましたわけですが、一番大型バースについては五百メートル程度の奥行きがあるようなバースを現在は建設中でございます。そういった形で、コンテナが滞留いたしたとしても十分対応できるようなヤードを用意するということが一つでございまして。

それから、輸入の貨物につきましては、その港頭地区の中で開梱をいたしまして、簡単な流通加工でありますとか、あるいは荷さばき地を特定してまた分包をするというふうなことの作業にも必要になりますし、また、輸入品の販売促進を兼ねるような、いわゆるF.A.Z.の施設でございましてけれども、そういったものの施設も必要になってまいりますので、そういったものにも対応できる施設をあわせて整備させていただいておまして、国際競争力という意味で、日本の港の施設も、私どもは、決して劣らないような形で整備させていただきたいというふうに思っております。

○倉田委員 私、この問題、全体的な一つの視点だと思ひますけれども、あえてお尋ねをさせていただいたのは、阪神・淡路大震災で神戸が非常に大きな被害を受けた。この復興というのか復興というのかよくわからないんですけれども、この復興の際に、今後二十一世紀、我が国の状況を考えたときに、輸入コンテナの増加、増大、ここを視点に据えながら復興計画というのがなされたのかどうか、この議論があつたときに、どうも、輸入コンテナの増加という視点から復興計画がなされたのではないのか、こういう指摘

がありますけれども、この点、いかがですか。
○川崎政府委員 神戸はやはり日本を代表する港でございまして、それにふさわしい復興ということで復興をさせていただいたつもりでござい

それから、新しいパスにつきまして、先ほど申し上げました、輸入対応にも十分可能な水深十五メートル、奥行き五百メートルのパスにつきましても、昨年の十月時点で四パスが供用できるといふ状況になってございまして、御説明申し上げましたFAG施設につきましても、ことしの三月に国際流通センターが開設されております。そういった意味でも、十分対応できるような視点をもちまして復興をさせていただいたというふう

に思っております。
○倉田委員 我が国のハブ港、これは空の方も同じでありますけれども、これをきちんとするといふことであれば基本的な考え方も明確にならなければいけないし、そのためには、相当やるべきことはやらなければならぬ。

同時に、今までの港湾行政のあり方、今回、我々、運輸委員会の中で、需給調整規制の撤廃なんて非常に大胆な改革を議論させていただいておるわけでありまして、その視点から見ても、やはり相当改革をなされなければならないところがあるのではないのか、こう思いますので、その点の御指摘はさせていただきたい、こう思います。

次に、今回の法改正も一つの規制の撤廃でありますけれども、何回も大臣と議論をさせていただいておられますが、規制緩和という方向の中で安全という面は大丈夫なのという議論であります。

私が持っている資料は、外航船と言うんですか、外国船舶のいわゆる安全面における実態というところで、これは、社団法人日本船長協会の会長の方が、「海運」という資料だと思えますけれども、そこに書かれていることであります。これはパイロットの方々にいろいろ調査を依頼されて、いわゆる外航船の実態というのをアンケートを

とつてみて、非常に心もとないな、危ないなという指摘がされているわけでありまして。

例えば、外航船舶のいわゆる装置とか器具、そういう安全性というものは、我が国の港湾の中に入ってきたときに、この船はきちんとした安全性を担保されている船なのかどうかということ、は、どういふふうにして担保をされているんでしょうか。

○谷野政府委員 お答えを申し上げます。

外航船舶の安全性につきましては、国際海事機関、IMOと呼んでおりますが、そこで、技術基準及びその技術基準を確認するための検査制度について条約で規定をいたしております。各国は、その条約を受けて、それぞれその制度を国内法化するといふことにいたしております。したがって、原則的には旗国主義で技術基準を担保し、旗国が検査をしてこれを確認するといふ考え方でございまして。そういった考え方でございまして、我が国の港に入ってきた他の国の外航船舶についてどのようにチェックをしているのかという御趣旨と理解をいたしましてお答えを申し上げます。

旗国主義に基づいておりますので、基本的には旗国がきちん義務を担保しているかどうかを、入港国である日本が日本の港において確認をするという行為を行っております。これはポートステートコントロールと呼んでおりまして、旗国主義を補完する制度として、御説明申し上げました条約で国際的に決められたものでございます。したがって、我が国はその条約の内容に沿って外国船のチェックをしているということでござい

ます。

○倉田委員 このパイロットの方々の調査によると、いわゆる安全性というのについて、五千トン未満の船が特にひどい、特に東南アジアとかロシアとか、そういうところの安全性というのは非常にひどいんじゃないか。我が国の船が売られていて、それが非常に整備不良のまま帰ってくる、こういうこともあるみたいでありますけれども、

ども、今のお答えに、旗国主義、条約の中でしか対応できない問題なのかどうか。

例えば、海図、ISMコードに係る証書の保有状況とか有効なP-I保険の加入の有無などを通報項目としてきちんと入れて事前に通報を受ける、そういう制度を設けることができるのかどうか、条約との関係もあるんだろうと思っておりますけれども。同時に、そういう余りひどい船に対して、どう調べるか問題はありますけれども、いわゆる制裁金、そういうものを課することはできないものかどうか、この点はいかがですか。

○川崎国務大臣 一つは、自由貿易で最も恩恵をこうむっている我が国が海運問題について他国より大差の多い制度を持つことはどうなのか、というのが、一つの議論として当然あると思っております。

それからもう一つ、ポートステートコントロール、最近実はかなりいろいろな事例がございまして。具体的には申し上げませんが、結構、我が国からタイやを運んでいった古い自動車を運んだり、それが大変粗末な船で入ってくるというふうなことがございまして。

それで、我々は、ポートステートコントロールをかけたときには極めて厳しくしております。そして、それを本当は直して出ていくべきなんです、しかしながら経済的な事由で直せない、これは完全にマーク船に入ります。今度我が国に入るときは直していなければもう出ませんよ、一たん港へ入ったら、直さないとまた入ってきたら出ませんよというところまで言わせていただくのが、場合によっては、ちゃんと国へ戻っていくか海上保安庁でも監視しながら、きちつとやらせていただいている。

今言われたように、入ってきたものをチェックして、二度とこういうことをやしませんねということでお帰りのいただく、今度またそのまゝ帰ってきたらそれは厳罰になります、こゝまでは我々がやっておりますけれども、それを事前にやってしまえという御意見だろうと思っておりますけれども、先

ほど申し上げたところから、今我が国がそこまで踏み込むというのは、少し無理ではなからうかという判断をいたしております。

○倉田委員 大臣、最後に一点だけ、いわゆる規制緩和が進む中で、水先案内制度、パイロットの制度ですね、これが今検討されているというふう

に聞いておりますけれども、これはどのように基本的にお考えですか。

○川崎国務大臣 初めに議論がありました、たしか神戸港のときに議論があり、最近横浜の問題で議論がございました。

一つは、やはり安全の問題だろう、したがって、いろいろな方々から、安全というものを犠牲にしてはいかぬぞという御意見がございまして。一方で、港の整備もだんだん進んできている、技術も上がってきている、いつまでも昔のような規制のままには置いておくべきではないんではないか、こういう御議論、これは委員会でも何回も御議論がございましたので、実は、両者の意見に耳を傾けながら、私ども、少しずつ緩める方向になるのかな、このように考えておる。ただし、技術の担保というものはとれていなければならぬ、こういうふう

に思っております。

○倉田委員 終わります。

○石破委員長 次に、平賀高成君。

○平賀委員 日本共産党の平賀高成です。我が国の外航海運の歴史は、国際競争力の強化とコスト削減を目的にして、日本人船員や日本籍船の大幅な減少の歴史でありました。こうした国際競争力の強化やコスト至上主義は、政府の海運政策としても進められてきたわけです。

今度の改正案は、今でも制限がない資本面だけでなく、さらに、経営面でも強化するために、外国人の役員を三分の一まで認めるといふもので、日本船舶の要件を緩和するものであります。この改正によって、我が国の海運企業はより一層のコスト削減を行い、国際競争力を強めるために、外国企業との提携を強めることになるのではありませんか。

○宮崎(達)政府委員 今先生御指摘のように、外航海運をめぐる国際競争は極めて激しいものがございます。その中で、日本の外航海運企業は国際競争に打ち勝ちながら、外航海運事業で日本の船員を雇いながら頑張っているという状況でございます。外国の船会社に負けては、そういうものも危うくなるというふうに考えております。

今回の船舶法の規制緩和につきましては、そういった国際競争が激しくなっておりますということで、国際的に有能な人材、日本人以外に経営管理者を求めるという一つの企業の動きに対応するための規制緩和でございます。こういった中で日本の外航海運企業の国際競争力の基盤が一つ強まるというふうに考えております。

○平賀委員 今回の改正の契機となったのは、商船三井が日系米国人を役員にするために、同日系米国人は、コンテナ定期航路における巨大コンソーシアムを構成しているAPL、アメリカン・プレジデント・ラインズの前会長兼経営最高責任者でありまして、相当な経営手腕を持った人物であると新聞等でも報道されているわけです。

我が国の海運企業もこれまでコスト削減という経営戦略を推し進めてまいりまして、これを政府が支援をしてきました。今回の船舶法の改正による国籍条項の見直しで、我が国の海運企業のコスト削減が新たな段階になろうとしています。

そこで、いわゆる外航客船マルシップについて伺います。この外航客船マルシップというのは、日本の海運会社が所有する日本籍客船を外国の用船主に貸し出して、これを外国の用船主が配乗権をもって外国人船員を配乗させたものを日本の海運会社がチャーターをする、こういう仕組みになっています。

この外航客船マルシップは、現在のところ、対象となっている船舶が何隻あつて、そして、日本人船員数と外国人の船員数がどうなっていて、どのような運航形態をとっているのか、この三点について質問します。

○谷野政府委員 お答えをさせていただきます。

ただいま先生御指摘の外航客船マルシップの実態でございますが、この四月末現在で、トータル七隻ございます。そしてこの七隻に乗り組んでおります船員数は、合計で日本人が約五百名、同じく外国人も約五百名というところでございます。ただ、日本人、外国人のそれぞれの役向きにつきましては、外国人は、直接船舶の運航に携わる要員には採用されておりませんが、ウエートレスその他、船内サービスにかかわる業務を担務いたしているというふうに理解をいたしております。

○平賀委員 それから、運航形態についてお願いします。

○谷野政府委員 運航形態という御趣旨、ちょっと理解できないところがございまして、七隻につきましては、それぞれ、外航旅客船事業と、それから一部内航旅客船事業と両方をやっております。こういうことでよろしゅうございますか。

○平賀委員 それでは、外航と内航の、いわばどのような条件で内航と外航をやるのかという、その辺はどうですか。

○谷野政府委員 内航、外航とも、結果的には同じ条件で運航しております。したがって、外航のときも一部、例えば、日本の外航旅客船ですから、日本の国内の輸送を通じてお客様を拾っていくわけですが、そのときの運航形態も、外国人船員につきましては専らサービス業のみに従事しているということ、運航には従事をいたしておりません。これは外航航路をやっているときも全く同じでございます。運航形態は変えておりません。

○平賀委員 ところで、日本籍船の国内クルーズを含む旅客運送の場合について、これは専門的な技能を持った人以外はずべて日本人船員によつて運航しなければならぬ、こういうふうになっていると思ひますが、これでいいですか。

○谷野政府委員 先生の御理解のとおりだと思ひます。

○平賀委員 ところが、「海外貨渡し方式による混乗客船の事務取扱いについて」という、これは

平成三年の八月一日付で出ているんですが、これを見ますと、この通達によつて、このような外航客船マルシップによる国内クルーズを業務として行うことを認めています。これは、運輸省のみならず、国内旅客船には外国人船員を配乗できないという制度を崩しているんじゃないかと思うんですが、大臣いかがですか。

○川崎国務大臣 委員も御存じだと思いますけれども、平成三年六月に、マルシップ、客船混乗問題検討会ということで、労使が入った場で検討していただいたいて、報告をいただいております。その結果、外航客船マルシップの国内就航については、短期間の内航輸送に従事する場合に限ること、具体的にはどのぐらい乗るかということについては、関係労使の協議を必要とすること等一定の制限のもとに認める、このようにいたしましたところでございます。

○平賀委員 結果として、短期間だといひながら、そういう原則をやはり崩していると思ひますが、ざるを得ないんです。

それで、外航客船マルシップによる国内クルーズを業務として認めるということは、国内旅客輸送の一部に外国人船員が導入されることを運輸省自身も認めていることを示しているものだと私は思ひます。今のところ、外国人船員は、先ほどもお話がありましたように、サービス部門に限るということで配置をされているわけですが、事業者の方は、これを運航部門にまで配置をできるように求めているわけですか。

そこで、内航海運法が改正されて、船腹調整が廃止をされて、今度は内航海運にも新規の参入が自由になることになるわけですが、そうすると、内航海運に日本籍船でありますマルシップも新規参入が可能になるんじゃないかというふうに心配をするわけなんです、この点はどうなんですか。

○谷野政府委員 お答えをさせていただきます。先生の御趣旨は、先ほど大臣の方から御説明させていただきました。関係者間で混乗問題について検討した会で決められた一つの規律をなし崩しにしていくんではないかという御趣旨かと理解をしております。

大臣の方で御答弁をさせていただきましたとおり、大変重要な問題でありまして、その混乗問題検討会において整理をいただいた枠組みに沿つて、基本的には労使協定に基づいてそれを実行、担保しているというところでございます。したがって、労使の間で現行の枠組みについて、これを変えてほしい、あるいは検討し直してほしいという議論が出たときには、もう一度その平成三年の状況に戻つて検討し直すというのが基本的な対応ではないかと思つております。

したがって、なし崩しに対応するということは、これは我々、直接規制をしているわけではございませんが、ない理解をいたしております。○平賀委員 労使の協定でやられていて、それが言われませんでしたけれども、しかし、実際にそういうふうな状況になつてきますと、日本籍船でありマルシップが内航海運への新規参入が可能になつていくとすれば、内航海運の船員の外国人船員が一気に進むことになると思ひます。

今回の改正で、経営面から、内航海運にも外国人船員が導入されることにならないのかというのを私は危惧するわけなんです。国際的な原則である、自国内の輸送は自国船で輸送するというカボタージュの原則が崩されていくと、突如口になつていくんじゃないのかというのを私は心配するんですが、この点については、大臣どうですか。

○川崎国務大臣 マルシップという点、委員の中に、聞いている中で御存じない方もいらっしゃると思ひますけれども、外航客船で日本の旗を立てて走つておる客船ということで、それが日本の国を回りながらお客さんを拾つて外航へ出ていく、そのときに、国内を回るのが全くだめだ、これが内航の仕事だという理解になるかどうか。そこではいろいろな議論がされた中で、労使間で、ここまではいいだろうということで結論がついたと私は思つてゐる。しかしながら、これをなし崩しには

いたしませんよということは、私も思っておりますし、労働間でもそれは、約束は守られるというふうには思っております。

それから、第二の問題も、先ほどさんざん議論をいたしましたけれども、アメリカ等でも、海運というものに保護政策をしいている。そして、特に内航という問題につきましては、やはり基本的には国内の業者がやっていく、これは航空の分野についても同じでございます。したがって、私も、今回の法改正と今御議論をいただいていることは全く別のものであるというふうに思っております。

それから、第三番目の、内航に外国人船員を導入するという点、内航船への外国人船員の受け入れについては、単純労働者は原則として受け入れないとする政府全体の施策がございます。したがって、それに準じて認めないとする政策をとっております。

今後につきましても、内航日本人船員の雇用に関する影響、船内コミュニケーション等安全確保上の問題、それから他の労働分野への影響というものも考えていきますと、この制度は守られるべきものである、私もこのように思っております。

○平賀委員 この問題でそういう規制緩和がずっとやられていくと、内航海運への参入の問題とかカボタージュそのものが崩れていくんじゃないかというのを私は心配するわけですが、もしそういう心配がないというのなら、歯どめはあるんですか。絶対そういうようなことにはならないと、その点を。

○川崎国務大臣 実は、今回お出ししている法律は、ある意味では、何だ、ずっと変えてなかったのか、運輸省は何をやっておんだという御批判をいただいております。

私も、大臣の立場としてお話をさせていだいた、これが一つの歯どめといえども歯どめだろう、国会で言明をいたしていることでありますから、もう一つは、やはり最終的には国会、国会議

員の方で御判断をいただく問題でありますので、法改正というものは至っていないかなという、こういうふうには思っております。

○平賀委員 そういふふうな議論をずっとしていきますと、海運業界の方としては、これはやはりもつと規制を緩めてほしい、内航海運にももつと参入させてもらいたいという要望があるわけですね。ですから、もしそういうことが実際にやられていくとするんだと、やはり、業界としてもそういうふうな要求が一層大きく出てくると私は思っています。

そこで、九六年の十二月三日付で経済審議会の建議というのが出ています、これは、コスト削減のために内航海運の規制撤廃の検討が必要であるとして、こう述べています。我が国を含め世界の主要国において、他国籍の輸送手段による国内輸送を認めないことが、これはカボタージュと呼ばれる考え方、それが当然とされてきました。が、運輸部門においても相互に外国企業の参入を認める方向に向かうよう世界に働きかけ、内航海運市場の競争を活性化していく、こういうことがこの建議で言われているわけですね。

それで、こういうことになりましたと、これは、政府としてカボタージュを守ることではなくて、相互に外国企業の参入を認める方向に積極的に世界にも働きかけていくという姿勢を明らかにしたもののじゃないんですか。

○宮崎(連)政府委員 産業界、荷主界を中心として、そういった御要望が時に出るというふうなことは我々も承知しております。ただ、先ほど来大臣も御答弁申し上げておりますとおり、一つは、このカボタージュの問題につきましては、国家の安全、国民経済物資の安定輸送といったような観点から、現状の規制を守るといふに我々は考えております。

ただ、あくまで法制度の問題でございまして、未来永劫というのか、ということではございません。最終的には、国会の先生方の御意思によって、経済情勢などに対応しながら、この制度をど

のように扱っていくのかという問題であらうかと思っております。

○平賀委員 やはり今回の法改正というのは、そういういろいろな規制緩和の問題について大きな影響を与えるものだということを私は心配しているわけですね。しかし、そうではない、そういうふうな心配は要らないということでしたので、ぜひ大臣に、最後にそのことを言明していただきたいと思っております。

○川崎国務大臣 きょうは、各委員から御質問いただいた中で、御懸念もいただきました。しかしながら、私も、カボタージュという制度は守っていく、そして、内航海運で働く方々は日本人に働いていただきたい、こういうことでずっと申し上げておきますので、変わりがありません。

○平賀委員 最後になりましたけれども、政府は今までコスト削減とか国際競争力の強化をより一層進める、こういう政策で来たわけですね。そういうことが、コスト至上主義とカボタージュの両立というのは相反するものだ、これを私は言わざるを得ないのです。

我が国の外航海運の政策というのは、コスト削減と国際競争力の強化を図るということで、船社などの集約化、便宜置籍船の一層の推進、海外貸し渡し制度の拡大とか、それから、去年私たちがやりましたけれども、日本人船員は、船長と機関長以外は外国人でもいい、そういうものを日本籍船とするという改定などもやってきたわけですが、こういうことをやった結果が、日本籍船と日本人船員の大規模な後退につながっているわけですね。

ですから、こういうやり方をやはりそのまま続けるということでしたら、日本人の船員の雇用の問題と日本のカボタージュに重大な影響が及ぶのではないかと、これを私は指摘して、質問を終わります。

○石破委員長 これにて本案に対する質疑は終局いたしました。

○石破委員長 これより討論に入ります。討論の申し出がありますので、これを許します。寺前殿君。

○寺前委員 私は、日本共産党を代表して、船舶法の一部改正案に反対の討論を行います。

今日、海運業界は、国際的な集約・グループ化の進展の中で、日本外航海運企業も外国大企業との提携を強めています。また、コスト削減、競争力強化を旗印に外国人船員を導入することが問題となっております。

このとき、今回の法改正は、第一に、日本海運の空洞化を促進させ、日本籍船の減少と日本人船員や海運労働者の雇用を奪うことに拍車をかけることとなります。

日本籍船の日本商船隊全体に占める比率は、十年前には三〇%を占めていたものが、今やわずか八・五%にすぎません。日本人船員も、十年前の約一万八千人から約七千人と一万人も激減しています。しかも、日本の大手海運は、営業拠点、本社機能を現地法人に移管し現地人を採用する等、日本海運の空洞化政策は危機的状況にあると言わねばなりません。

第二に、日本の外航海運の集約・グループ化が繰り返して行われてきました。十二社体制から中核六社に集約され、現在はわずか三社となつていきます。その上、国際的な集約、吸収合併が促進されていくのなら、海運市場での寡占・独占化が一層進むことになり、海運秩序を乱すことは明白であります。加えて、日本籍船の存在すら心配になります。

最後に、今度の改正で取締役に外国人が就任し、これを機に内航海運にまで外国人船員が乗船可能にすることは絶対にあつてはならないことを指摘して、討論を終わります。

○石破委員長 これにて討論は終局いたしました。

○石破委員長 これより採決に入ります。船舶法の一部を改正する法律案について採決い

たします。

本案に賛成の諸君の起立を求めます。

〔賛成者起立〕

○石破委員長 起立多数。よって、本案は原案のとおり可決すべきものと決しました。

お諮りいたします。

ただいま議決いたしました法律案に関する委員会報告書の作成につきましては、委員長に御一任願いたいと存じますが、御異議ありませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○石破委員長 御異議なしと認めます。よって、そのように決しました。

〔報告書は附録に掲載〕

○石破委員長 次回は、来る二十八日金曜日午前九時二十分理事会、午前九時三十分委員会を開会することとし、本日は、これにて散会いたします。

午後七時九分散会