

第百六十九回国会 衆議院 国土交通委員会 議 録 第 十 七 号

平成二十年五月二十一日(水曜日)

午前九時四十分開議

出席委員

委員長 竹本 直一君

理事 河本 三郎君

理事 西銘恒三郎君

理事 山本 公一君

理事 後藤 齋君

理事 赤池 誠章君

理事 越智 隆雄君

理事 岡部 英明君

理事 金子善次郎君

理事 北村 茂男君

理事 島村 宜伸君

理事 杉田 元司君

理事 蘭浦健太郎君

理事 谷 公一君

理事 長崎幸太郎君

理事 葉梨 康弘君

理事 原田 憲治君

理事 松本 文明君

理事 若宮 健嗣君

理事 逢坂 誠二君

理事 古賀 一成君

理事 高木 義明君

理事 三日月大造君

理事 森本 哲生君

理事 赤羽 一嘉君

理事 穀田 恵二君

国土交通大臣

国土交通副大臣

国土交通大臣政務官

国土交通大臣政務官

国土交通大臣政務官

西村 康稔君

望月 義夫君

川内 博史君

高木 陽介君

遠藤 宣彦君

大塚 高司君

鍵田忠兵衛君

龜岡 偉民君

佐田玄一郎君

菅原 一秀君

鈴木 淳司君

高鳥 修一君

徳田 毅君

長島 忠美君

林 幹雄君

牧原 秀樹君

盛山 正仁君

石川 知裕君

小宮山泰子君

田名部匡代君

長安 豊君

三谷 光男君

鷺尾英一郎君

江田 康幸君

糸川 正晃君

冬柴 鐵三君

松島みどり君

金子善次郎君

谷 公一君

政府参考人
(内閣官房総合海洋政策本部事務局局長)

大庭 靖雄君

政府参考人
(総務省自治行政局選挙部 部長)

久元 喜造君

政府参考人
(総務省総合通信基盤局電 波部長)

田中 栄一君

政府参考人
(文部科学省大臣官房審議 官)

布村 幸彦君

政府参考人
(文部科学省大臣官房審議 官)

土屋 定之君

政府参考人
(農林水産省大臣官房審議 官)

佐々木昭博君

政府参考人
(国土交通省道路局長)

宮田 年耕君

政府参考人
(国土交通省海事局長)

春成 誠君

政府参考人
(国土交通省政策統括官)

伊藤 茂君

国土交通委員会専門員

亀井 爲幸君

委員の異動

五月二十一日

辞任

小里 泰弘君

越智 隆雄君

盛山 正仁君

牧原 秀樹君

逢坂 誠二君

高木 義明君

小宮山泰子君

田名部匡代君

森本 哲生君

三谷 光男君

漆原 良夫君

江田 康幸君

糸川 正晃君

亀井 静香君

同日

辞任

田名部匡代君

小宮山泰子君

高木 義明君

逢坂 誠二君

森本 哲生君

江田 康幸君

漆原 良夫君

糸川 正晃君

亀井 静香君

同日

辞任

高鳥 修一君

補欠選任

蘭浦健太郎君

補欠選任

小里 泰弘君

蘭浦健太郎君

同日

辞任

蘭浦健太郎君

補欠選任

小里 泰弘君

蘭浦健太郎君

同日

辞任

高鳥 修一君

蘭浦健太郎君

補欠選任

小里 泰弘君

蘭浦健太郎君

同日

辞任

高鳥 修一君

盛山 正仁君

同日

辞任

越智 隆雄君

秀樹君

盛山 正仁君

説明を聴取したいと存じますが、御異議ござい
ませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○竹本委員長 御異議なしと認めます。よって、
そのように決しました。

○竹本委員長 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。盛山正仁君。

○盛山委員 おはようございます。自由民主党の
盛山正仁でございます。

海上運送法及び船員法の一部を改正する法律案
についてこれから質問をさせていただきます。

私は昭和五十二年に運輸省に入ったのでござい
ますが、まず最初の配属先が海運局でございま
し、それから長く、海運、造船というの、もう
ずっとずっと不況対策、その一本だったような感
じがいたします。利子補給法の復活ですとかタン
カー備蓄ですとか、あるいは造船の船台、これの
スクラップ、こういった問題、あるいはOECD
での造船協定、あるいは当時、国連UNCTAD
と言いましたけれども、そういうところでの便宜
置籍船の扱い、こういったことで、ずっと不況対
策、こういったのを長らくやってきたように思いま
すが、今期の決算を見ても、海運、造船と
もに空前の好況でございまして、よくこまで来
たなというか、初めて好景気、好況の事業分野に
なったんだと隔世の感がいたします。

しかしながら、海運、造船、あるいは船員もそ
うでございますけれども、海を取り巻く環境とい
うのは相当変わってきたなというふうに思いま
す。

例えば、私の地元神戸でいいますと、昭和四十
年代後半は神戸港は世界第二の港、コンテナ扱い
高世界第二ということでございましたが、もうそ

本日の会議に付した案件

政府参考人出頭要求に関する件

海上運送法及び船員法の一部を改正する法律案
(内閣提出第三四号)

○竹本委員長 これより会議を開きます。

内閣提出、海上運送法及び船員法の一部を改正
する法律案を議題といたします。

この際、お諮りいたします。

本案審査のため、本日、政府参考人として国土
交通省道路局長宮田年耕君、海事局長春成誠君、
政策統括官伊藤茂君、内閣官房総合海洋政策本部
事務局長大庭靖雄君、総務省自治行政局選挙部長
久元喜造君、総務省総合通信基盤局電波部長田中
栄一君、文部科学省大臣官房審議官布村幸彦君、
文部科学省大臣官房審議官土屋定之君及び農林水
産省大臣官房審議官佐々木昭博君の出席を求め、

れが今や惨たんたる状況でございます。世界三十位にも入れない、そんな状況でございます。

また、船社の状況を見ましても、当時は中核六社、そんなことを言っていた時代でございますが、今はすっかりさま変わりしました。また、海外に目を向けましても、アメリカの資本の船会社が今は姿を消している。そんな大変競争が厳しい、そういう世界かなと思います。

と申しますのも、やはり船というのは、日本の近海だけではなくて世界じゅうどこにでも走っている、つまり、世界の船会社が世界じゅうで競争する、単一マーケットで競争するというところで、本当に厳しい、熾烈な競争条件下に置かれている、そういうことによるのかなと思います。

もちろん、船の関係者の方々もこれまで血のにじむような努力をしてこられたと思います。コンテナ航路の集約化ですとかコンテナ船の大型化、あるいは航路の拠点の例えば日本から海外への移動ですとか、いろいろな形でこれまで努力をしてきたとは思いますが、四面を海に囲まれた我が国にとりまして、外航海運というのはもう本当になくてはならない、海運がなければ日本に入る食料、エネルギー、その他資源は何も入ってこない、そういう本当に大事な外航海運であると思います。

大分さま変わりをしたこの外航海運の現状について、まず役所の方から、国土交通省の方から、この現状についてどのように見ておられるのか、お尋ねしたいと思います。

○春成政府参考人 お答え申し上げます。

外航海運の現状でございますけれども、委員御指摘のように、いわば世界単一市場の中でお互いに厳しい競争を展開しておると認識しております。現状は、幸いにも、中国特需といえますが、中国及びアジアの景気が好況でございますので、その関係を主として受けまして、海上荷動き量は非常に多うございます。よって、我が国の外航海運企業につきましても大変な好況を博しているという事は事実でございます。

しかしながら、その実態を諸外国との、とりわけ欧州諸国の企業との比較をいたしますと、その競争力には大きな格差がございます。諸外国の場合、今回私もお願いしておりますけれども、トン数標準税制をかつて導入しておりますので、企業体力においては、非常に多くの現金収入をキャッシュフローとして手元に持つております。それに対して我が国は、それが導入されております。通常の法人税でございますので、その格差が大きくなってきておると認識しております。具体的には、欧州企業は、その豊富な資金を元手にしまして多くの吸収合併を続けておりまして、例えばコンテナの世界におきまして世界最大のコンテナ船社になり、例えば世界の二割を保有するとか、あるいは、そういった競争力の差が、国際競争力において、例えばLNG船の契約において我が国の企業が諸外国の企業に対して敗退しているという事例も出ておりまして、そういう意味において、中長期的に見た場合、この税制の差による体力格差、競争力の劣化というのは極めて大きなものがあるか、そういう認識をしております。

○盛山委員 局長、御答弁ありがとうございます。

今局長のお話にもありましたが、世界の海運の勢力分布というのは相当変わったと思うんですね。今局長のお話にもありましたように、デンマークの船社というのは昔はそんなに力が強くなかったと思うんです。私、大分以前、OECDのマリタイム・トランスポート・デベロップメント、海運課といったところに勤務したことがあったんですけれども、当時はデンマークの代表が来て、それほど発言力はないと思っていました。イギリス、フランス、ドイツ、アメリカも当時はまだ力を持っておりましたが、そういうような国が発言力を持っていたりいろいろな議論をリードしていた、そんな記憶があるわけでございます。今お話がありましたように、日本と同じぐらい、あるいは日本以上に高い賃金水準のそういう

ヨーロッパの先進国は我が国とそれほど条件が変わらないと思うわけですが、それでも国によつては船腹量をふやしている、あるいは海運会社の勢力を拡大している。例えばイギリスやドイツといったところでも、自国船籍を確保するためにいろいろな努力をしておられる。高い船員コストにも負けずに自国船籍を確保されている。あるいはノルウェーという国にあつては、大変小さい国でありますけれども、バイキング以来の伝統があるからかもしれません、海運省という役所まで設けて海運に大変力を入れておられます。

例えばヨーロッパを中心に、これまで頑張っている国がどのような努力をして海運会社が競争力を維持できるようにしているのか、また日本としてどういふ点を見習わなければならないと考えているのかをお尋ねしたいと思います。

○春成政府参考人 お答え申し上げます。

ヨーロッパの主要先進海運国がなぜこのように競争力を維持し、自国船籍あるいは自国船員を維持できているかという理由でありますけれども、これはひとえに我が国との基礎的な条件の違い、我が国の場合、円高の進行が、いわゆるスミソニアン合意あるいはブラザリア合意後の円高、これはドルに対する円高でございますけれども、これが三百六十円時代が今百十円とか百二十円といった時代に変わつてほぼ三倍になつておるわけでございます。一方、諸外国において、欧州諸国でいわゆる為替がそこまで切り上がっていない。その結果、外航海運の場合、収入がほとんどドルでございますので、そのドルをコスト化するときに、通貨が高いとその分、結局、自分のところで持つ船員あるいは船舶についてのコストが高くなつてくる。そういう意味で競争力の差が生じているのの一つ。

もう一つは、諸外国の努力でありますけれども、何はともあれ、一九九〇年代半ばから諸外国においてトン数標準税制をどんどん採用したことによる格差がございます。さらにもう一つ申しますと、トン数標準税制以

外にも、海運を支援する諸般の税制、例えば船員税制ですとか、それ以外にも、船舶を建造するための支援税制等、多々用意しているといったこと。あえて申し上げれば、そういった諸国において、海運企業を自国の基幹たる産業として維持しているという意思が現実の政策として強くあらわれていたのかなという気がしております。

○盛山委員 ありがとうございます。

今局長のお話に、そういう西欧主要先進国は海運あるいは船員、こういったものを維持しようという強い意思があつた、こういうようなお話、御答弁だったかと思ひます。

昨年、我々、海洋基本法を議員立法でつくりましたが、我が国の経済、国民生活の維持発展には安定的な国際海上輸送の確保を欠くことはできません。そのような観点から、国土交通省として、必要な日本の船、日本の旗を立てている日本籍船、そしてまた日本の船に乗る日本人船員について、どれぐらいの日本籍船あるいは日本人船員がいれば我が国の経済的な安全保障の観点から十分であると考へているのか、伺いたいと思ひます。

○春成政府参考人 ただいま、日本籍船あるいは日本人船員の必要規模についてのお尋ねでありますけれども、私ども、本件、トン数標準税制を導入するに当たりまして、国土交通大臣の諮問機関であります交通政策審議会においてほぼ一年間御議論いただいております。その中で、果たして我が国の経済安全保障を確保する上でどのぐらいの規模の船舶あるいは船員が必要であるのかという試算をいただいております。

この御答申は昨年十二月にいたしておりますけれども、その中で、一定規模の国民生活ないし経済活動水準を維持するべき輸入貨物量をすべて日本籍船で輸送し、かつ、その日本籍船をすべて我が国国民で賄う、日本人船員で配乗して輸送するということを前提として試算いただきました。最低限必要な日本籍船は約四百五十隻である、かつ、これらの日本籍船を運航するのに必要な日本

人船員は約五千五百人となるという答申をいただいております。

これは非常に極限の状態ではありますけれども、これを指して我々は努力すべきだろうと思っておりますが、直ちにこれに到達することは極めて困難でございます。私ども、トン数標準税制を導入していただきまして、それを使いまして、日本籍船、日本船舶、日本人船員を確保するための制度設計をしていくわけでございますけれども、今のその目標はともかく、当面こういったことを目標にするかといえますと、昨年暮れに、外航海運の事業者の団体であります日本船主協会においては、トン数税制を導入していただいた場合には、現在の日本籍船、九十五隻でございますが、これを五年で二倍に、あるいは日本人船員については現在二千六百人を十年で一・五倍にする、そういう努力目標を掲げているということも言っておりますので、当面こういったことを目標に制度設計なりを考えていきたいと思っております。

○盛山委員

ありがとうございます。今局長の御答弁で、努力目標というんでしょうか、四百五十隻というふうなお話もございましたが、たしか私が承知している数では、今、日本籍船はもう百隻を割っております。私が役所に入つたころはたしか千六百隻ぐらいあったかと思ひます。もう本場に惨たんたる状況であるかと思ひます。そういった中、船会社に対するトンネージタックス、そしてまた船員税制対策、そういったことを、主要な先進国と同じような競争条件を整えるために法制度の改正をするというのが今回の海上運送法と船員法の改正の基本かと思ひます。

そういった観点から谷政務官にお尋ねをしたいわけですが、日本籍船として日本人船員の確保というのは本場に大事な課題でございます。まずは船がなければ何ともなりません。そしてまた船があるだけではやはり何ともなりません。その船を動かす日本人船員が必要でございます。

す。先ほど局長から御答弁いただきましたけれども、この法律で日本籍船と日本人船員をしつかりと確保できる、このスキームでしつかりとした成果が期待できるんだということであるかどうか、政務官から御答弁をお願いしたいと思います。

○谷大臣政務官 今提案させていただいております法案では、船舶運航事業者などは、国土交通大臣が定める基本方針に従いまして日本船舶・船員確保計画を作成して、大臣の認定を受けた場合、トン数標準税制などの支援措置の適用を受けることができる、こういう仕組みを設ける。

そして、その実効性を担保するため、認定を受けた事業者が正当な理由なく日本籍船あるいは日本人船員の確保を行っていない場合、当該認定事業者に対して勧告を行う。また、勧告に従って必要な措置を講じない場合は認定を取り消す、こういう仕組みも設けているところでございます。

特に、トン数標準税制は税制の大きな改革でございますので、認定取り消しを受けた場合、トン数標準税制によって減税を受けた相当額を後で返していただく、そういうこともしております。

したがって、盛山委員御指摘の経済安全保障上の課題に対応するため、法律に基づく支援措置、そしてその計画の適正な実施を担保する措置とあわせて講じることによって、日本船舶また日本人船員の、計画に沿った取り組みというのが着実に実施できる、そういうふうになっているところでございます。

先ほど海事局長が御答弁させていただきましたように、業界の方も、今後五年間で日本籍船を二倍程度、また日本人船員を今後十年間で一・五倍ということを目標に頑張るといふことを表明しておりますし、我々も、それを一つの目安として、今後全力で取り組んでまいりたいと考えているところでございます。

○盛山委員

ありがとうございます。たまたま今は海運業界が好況ではありますし、マーケット次第でございますので、今期どう

いうふうになつていくか先が見えない、そういう大変厳しい業界であろうかと思ひます。せめて諸外国と同じような条件を整えて、先ほど政務官あるいは局長の御答弁にもありましたように、政府の意思として、海運業界をどのように育てていく、あるいはどのような形で我が国の物流、経済安全保障の観点から海運を育てていくのか、そういう面を忘れて今後とも取り組んでいきたい、いただきたい、そんなふうに思う次第でございます。

改正によりまして、例えば内航海運事業者が船員の確保計画の認定を受けた場合には、予算措置をもちまして、例えば新しく入ってくる方への資格取得を支援するための予算措置ですとかキャリアアップを図るための支援措置、あるいは、特に内航の場合、中小零細事業者が多いものですから、そういう方々がグループ化を通じて共同して船員を確保、育成するような場合に支援するといったことを通じて、この育成を御支援申し上げたいと思っております。

続きまして、船員に関しましてちよつとお尋ねをしたいと思ひます。

あわせて、今回船員法を改正しておりますけれども、いわゆる船員に関する残業時間の規制ですとかあるいは休息の確保といったことで労働環境の整備を図る、そういう形で総合的に対策を講じていきたいと思っております。

先ほど触れましたけれども、海運、物を運ぶというためにはまず船がなくてはならないわけですが、船だけでは動きません。それを動かす船員が必要なんです。ございますけれども、なかなか船員を取り巻く環境というのは厳しいと思ひます。外航に従事する船員さん、あるいは内航に従事する船員さん、ともに本場に大幅に減つてきております。また、著しい高齢化が進んでおります。やはり若人にとつて、船に乗りた、あるいはこの業界に入りた、そういうふうにならなければならぬ魅力のある業界、魅力のある職場でなければならぬと思ひます。

○盛山委員 今局長から労働環境の改善に向けてという言葉がありました。私、前に内航の船に乗り組ませていただいたことがありますが、外航船員に比べて内航の船員さんの労働環境はもう本場に厳しい、劣悪と言つていいぐらいだと思ひます。しかしながら、日本は海に囲まれているというところもありまして、内航海運がなければ日本の物流サービスというのは成り立たないと思ひます。トラックと鉄道貨物だけでは無理でございます。

また、例えば私の選挙区にあります神戸商船大学は神戸大学に吸収される形で統合されるといったようなことで、商船大学あるいは船員を養成する教育機関についてもだんだん厳しい環境になつてくる、こういうことでございますので、船員の職場の魅力の向上、あるいは若人にとつて船に乗りた、あるいはこの業界に入りた、そういうふうな取り組みに力を入れるのか、お伺いしたいと思ひます。

そうすると、トラックの運転手さん以上に大変厳しい内航の船員さん、例えば電話をしたいと思つても携帯が通じない、海の上を走っている、あるいはちよつと休みた、と思つてもドライブレインもない、そして食事をしようにもお弁当屋さんがない、その辺にない、そういうことで、カップヌードルや何やを二、三人の船員さんが交代ですすつて、そして荷物をおろして、トンボ返りやまた次の港へ行く、そういうような環境で、どうやって内航の船員さんの職場環境を改善していくのか。また、トラックやほかの労働者の方に比べて、内航の船員さんになるには養成に大変時間がかかります。こういったことも含めて、内航船員対策に今後どうやって取り組んでいけるのか、お考えを伺

○春成政府参考人 船員の職業としての魅力向上でございますけれども、確かに若い方々がこの業界に、船員という職業に魅力を持って入つてきていただけてキャリアアップしていただくことは極めて重要なことだと思っております。

そういう意味で、私ども、今回の海上運送法の

いたいと思います。

○春成政府参考人 内航船員対策についてでございますが、先ほど一部申し上げたわけでございませうけれども、理念としては、内航船員に関して、船員を集めて育ててキャリアアップして、さらに将来的に陸上への転身も図れるような、そういう制度設計を基本的にやっていきたいというふうに考えてございます。

具体的には、先ほど一部、共同グループ化を通じて船員の育成等への支援も申し上げましたけれども、総じて申し上げますと、従来は離職者対策ばかりやっておりました。船員をやめて陸上に上がる方といったものを対策しておりましたが、これを発想を転換いたしまして、船員を育成するというところに重点を置いて、従来の予算を今年度ほぼ二倍いただきましたので、そういう形で取り組んでいきたいと思っております。

○盛山委員 ありがとうございます。

ぜひ、外航だけでなく内航についても、海運、船員にとって魅力のある職場であるように、今後とも力を入れてやっていただきたいと思っております。それでは、モーダルシフトについてちょっと伺いたいと思います。

以前から、運輸省、国土交通省は、省エネルギーという観点を中心だっただけと思いましたが、トラックから鉄道貨物へ、そして内航海運へといったモーダルシフトを進めておられました。特にまた最近では、地球温暖化という観点から、温室効果ガスを削減するという点でも、内航海運へのモーダルシフト化は大変重要であるかと思っております。

今後、外航海運に対する、今まで対象の外であった温室効果ガスの排出についての取り組み、そういったことも出てこようかと思っておりますが、これまでかけ声はかけていて旗は振っていても、現実にはなかなかモーダルシフトはそれほど進んでいないかと思っております。

今のこの環境下で、特にことし、北海道洞爺湖でサミットを日本が開催し、そしてその中で一番大きなテーマは地球温暖化を中心とする環境問題である、こういうタイミングの中で、モーダルシフトについて、特に内航についてのモーダルシフトについて、どのように力を入れてやっていくのか、伺いたいと思います。

○春成政府参考人 内航についてのいわゆるモーダルシフトの推進策でございますけれども、御指摘のとおり、なかなか厳しい点がかつてあったわけでございますが、私どもとしては、具体的に申しますと、私どもと関係業界から成ります海上輸送モーダルシフト推進検討会というものを設置いたしました。いわゆる物流業者だけでなく、メーカーなど本当の荷主さんに対しては、海上輸送の特性ですとか省エネルギーといった効果をPR、あるいは現実にはどこにどういうフェリーが走っている航路があるのかとわかつておられない方も多いものですから、そういう微細にわたる情報を荷主さんに提供するという作業と一緒にやってきております。

そういったこともあわせて、さらに本年三月から、いわゆるモーダルシフトに熱心な荷主さん、特に内航を御利用なさる熱心な荷主さんに対しては、いわゆるエコシッピングマークといったものを導入して、さらに荷主さんの啓発といえますが、モーダルシフトを推進するといった具体的な取り組みを今始めているところでございます。

○盛山委員 ありがとうございます。

今局長がおっしゃられた荷主さんに何うというのは大変大事な観点だろうと思っております。これまでもやってこられたものではあるでしょうけれども、どうもこれまでの役所の行政というのは縦割りの事業者行政、モードごとの事業者行政が中心だったんじゃないかと思っております。

海運だけではないかと思うんですけれども、荷主にとつて何が大事かという、主要たる区間の海運のサービスであり価格であり、これが大事なんだろうとは思いますが、荷主の目から見ると、OD、つまり荷物の発地から着地、ここへ至るまでの価格であり、またそのサービスの水準、こういうことであらうと思っております。そうしますと、主

要な部分は海運かもしれませんが、その前後にトラックですとか港湾運送ですとか、いろいろなほかのサービスも含めて、そしてトータルとして物流サービスはいいか悪いのか、そういうことであるかと思っております。

最後に、きょうは海上運送法、海にふさわしいブルーのきれいなお召し物の松島副大臣にお伺いしたいと思うわけなんですけれども、今回、海上運送法の法律で、海運あるいは船員の部分に着目して一歩、二歩進めていけるといふことはもちろん大変ありがたいと感謝している次第でございますけれども、やはりもっと大事なことは、トータルとしての物流サービスがどうあるべきであるか、あるいは、先ほどから出てまいりましたけれども、産業対策として日本の海運をどういふふうにしていくのか、海運を含めての国際競争力をどういふふう強化していくのか。

サービスは質と量両方あると思っております。価格の面も大事でございますし、また、サービスの水準というのでございますか、どういふサービスをできているのか、そういったことも大事でございます。そういうユーザーの目立った視点で対応していくということが必要であると考えているわけでございますが、松島副大臣のお考えを伺いたいと思っております。

○竹本委員長 松島副大臣、簡潔にお願いします。

○松島副大臣 おっしゃるとおり、港に着きました後の効率化というのが非常に大事だと思っております。

そのために、スーパー中核港湾プロジェクトを推進しまして、今ですとパースごとに、各社ごとにパースが決まっています、港の業者さんもついているという形を改めて、民間ターミナル運営会社が効率的な運営を行う。それによりまして、港湾のコストを平成二十二年度までに三割低減、これは基準年が平成十四年度ですけれども、三割低減するということ。そしてまた、これは我が省だけではございませ

んけれども、いわゆる次世代シングルウィンドーシステム、申請窓口の一本化を、入港の手続と税関、通関、それから動植物の検疫や貿易の管理、こういったことも申請窓口を一本化することによってスムーズにいくようにする。貨物の待機時間が、平成十四年は三、四日かかっていたのですが、十八年には二・一日になって、それを目標年の二十二年度には滞留時間が一日で済むように、そういうことによつて国際競争力の強化を図ってまいりたいと思っております。

港を出た後ですけれども、高速道路へのアクセスの整備、これが、高速道路のインターチェンジから十分以内にアクセスできるかどうか。アクセスできる港は、日本の場合はまだ六九％です。アメリカは九六％が高速道路のインターチェンジから十分でアクセスできる。ヨーロッパは八二％です。日本の六九％を極力高めていくということに努力をしてまいりたいと思っております。

さらに、国際標準コンテナ車、この重い、そして大きな国際標準コンテナ車が通行できるように、道路の中には狭かったり、あるいは橋が耐荷重量が不足でそういう大きな国際コンテナ車が通れなかったりするので、これもしっかりとさせていくということをして、しっかりと……

○竹本委員長 時間が終了しておりますので、簡潔にお願いします。

○松島副大臣 そういふわけでございます。

○盛山委員 委員長、ありがとうございます。この国会では関税法、NACCS法の改正も成立いたしましたし、そういうものも含めまして、ぜひ今後とも、前向きにしっかりと取り組んでいただきたいと思います。

ありがとうございます。

○竹本委員長 次に、高木陽介君。

○高木(陽)委員 公明党の高木陽介でございます。

きょうは、海上運送法及び船員法の一部改正案ということで審議をさせていただきますので、よ

ろしく願ひいたします。

まず、我が国は島国でありまして、海運立国といふか、海運がなければ成り立たないという状況であります。その中で、特に貿易という形で日本はこれまで生き抜いてきましたし、これからも乗り越えていかなければいけない時代状況だと思ふんですが、そのうちの貿易量の九九・七％というのはこの外航海運が占めている。

昨日も、羽田の国際便の拡大みたいな話が大臣の方からお話がありまして、航空の方でも、さまざまな形でオープンスカイという流れがあるんですけれども、物を運ぶということは、やはり海運を除いて語ることができないと思ふんですね。

そういうような状況の中にあつて、先ほどの質疑でも出てまいりましたけれども、競争が激化している中で、なかなか厳しい状況であると。この状況について、この現状をまず国交省としてどのように認識しているのか、この点をまず最初にお伺いしたいと思います。

○春成政府参考人 お答え申し上げます。

我が国外航海運事業者がこの経済の競争環境でどのような行動をしているかといった点でございますけれども、委員御指摘のとおり、大変厳しい国際競争の現場にございまして、外航海運市場というものが、そもそも同じ土俵の上に立つて常に行動する、いわば同一の、単一の市場にあるというところがまず一点でございます。

それからもう一つは、お互いの競争条件の差が直ちに競争力にあらわれてくるといった非常に敏感な市場でもございます。そういう意味で、現在私ども、今回、トン数標準税制を導入しようとしておりますけれども、既にこれを九〇年代の半ばに導入いたしました主としてE.U.先進国諸国の海運企業というのは、膨大な内部留保を使ひまして圧倒的な力の差を持つてきているというのが現状かと思つております。

具体的に申しますと、コンテナ船市場におきましては、いわゆるデンマークの船会社というのは世界のほぼ二割弱を扱っている、あるいは上位三

社では三五％を占有しているといったような力の差がございますし、それから、いわゆる国際競争入札の現場において、日本企業が敗退する事例が多々出てきているということで、いわば競争力において非常に大きな差が出ているという認識をしております。

〔委員長退席、西村(康)委員長代理着席〕

○高木(陽)委員 今、世界単一市場における国際競争の激化で、デンマークの船会社は市場の二割を占めているという、まさにメガ企業というような状況になつていますが、世界が一つの市場でありながら、その運用、運営というのはそれぞれの国内法に基づいてやっていると、なかなかここが厳しいところ。

国内だけの企業、国内だけのやりとり、取引というところであれば国内法でしつかりとやつていけばいいわけですが、競争している相手が海外であるのに日本の法律で縛つていて、ここがなかなか厳しい状況であるということで、今般、トン数標準税制を導入していこうという流れになつたと思ふんですが、もう一度、その導入の目的について具体的に伺ひたいと思ふんです。

○春成政府参考人 トン数標準税制導入の目的でございますけれども、委員御指摘のとおり、貿易立国である我が国の構造において、外航海運企業が果たす役割というのは極めて大きなものがあるわけでありまして、我が国の経済あるいは国民生活のライフラインといった位置づけがあるうかと思つております。

その我が国外航海運でございすけれども、先ほど申しました世界単一市場の競争の中で、輸送の中核となるべき日本籍船あるいは日本人船員というものが激減してございまして、具体的に申しますと、船舶に関しましては、最も多かった昭和四十七年の千五百八十隻の日本籍船が現在は九十五隻、それから日本人船員は五万七千人、これは昭和四十九年でございすけれども、これが約二千六百人へと極端に減少しているといったことございす。

これはひとえに競争条件の差ということが大きな問題となつておりますので、私どもとすれば、現在、世界のほぼ六割の国がトン数標準税制を導入している、いわば世界標準となつておりますので、これに劣つたというところを、競争条件の均衡をまず図ります。その均衡を図ることによつて、いささかなりとも余力が出てまいりますので、その余力を使つて、今の安定輸送の核となる日本籍船、日本人船員が激減してございすので、これを回復するための努力をしていこうというのが今回のトン数標準税制の導入の目的でございます。

○高木(陽)委員 今、局長の方から、日本の船舶が、昭和四十七年ピーク時千五百八十隻が現在九十五隻まで減つてしまつた、日本人の船員というのが、四十九年のときが五万七千人が今二千六百人になつてしまつたという指摘がありました。

これは競争条件の差という言い方をしましたけれども、そもそもその競争条件の差だけであつたのか、それともその競争条件の差に加えて、船員が減少してきた原因というのをどのように分析しているのでしょうか。

○春成政府参考人 日本籍船、日本人船員の減少の原因でございますけれども、先ほど競争条件の差ということで一括して申し上げたわけでございますけれども、その主な原因を分析いたしますと、やはり昭和四十六年のニクソン・ショックを契機とした変動為替相場制への移行あるいは昭和六十年九月のプラザ合意以降の急激な円高ということによりまして、外航海運の場合の収入はほぼドル建てになつてございまして、コストである方は日本の船あるいは日本人船員を使ひますと円でのコストが、当時の三百六十円から現在の百十円ぐらゐという一ドル当たりの価格を考えますと、ほぼ三倍になつてしまつてございす。したがって、我が国企業が世界の単一市場で戦う上で、そういった膨大なコストを抱え込むことができなくなつたわけでありす。

したがつて、企業として存続を図るためには、そういうコストを円ではなく外資、すなわち外国の船あるいは外国人船員を使うという形で生き延びざるを得なかつた、その結果、日本籍船と日本人船員が今日のように激減してしまつた、これが現在の状況でございます。

○高木(陽)委員 ただいまのお話によりまして、八五年のプラザ合意、いわゆる為替が大きく変わら始めた、こういう流れの中でコスト高になつていく。プラザ合意というのは八五年ですね。そうしますともう二十三年前。

ちよつと気になるのが、そういう状況になつて徐々に影響が出てきている、その間、なぜそういう分析をしていながら手が打てなかつたのかというところがちよつと気になるんですね。もつと早く手を打つておくべきだったんじゃないのか。今になつて、少なかつたので大変ですと。去年もそうでした、十年前もそうだったと思ふんですよ。そこら辺の手の打ち方というのがやはりちよつと遅かつたということ、これはちよつと問題なんじゃないかなというふうには指摘させていただきます。

その上で、その日本籍船及び日本人船員が激減した流れの中で、今回導入するといふトン数標準税制、これがどこまで効果を発揮するのか。また、もう一つ、日本籍船また船員確保の計画が着実に実施されるかどうか、どのような措置がとられるのか。結局、先ほどの話なんですけれども、日本籍船また日本人船員が減少してきて、それを歯止めをかけなければいけないわけですから、そこら辺のところの担保、どういふ形なのか伺ひたいと思ひます。

○春成政府参考人 トン数標準税制導入の効果、あるいは実際に日本籍船、日本人船員を確保するための効果といったことのお尋ねでございますけれども、本法律案におきましては、国土交通大臣が定める基本方針におきまして、日本籍船の確保及び日本人船員の育成、確保に関する目標等を記載することとしております。

国土交通大臣は、基本方針を定めるときは、手続的には交通政策審議会の御意見を聞きまされども、この基本方針によりまして、各船会社の方で、外航船社の方で具体的な船舶・船員確保計画というものを提出していただきます。それを国土交通大臣が認定いたしますと、その認定した事業者に対してこのトン数標準税制が適用されることとなります。そのトン数標準税制、御案内のとおり、これは一定の減税効果を持ちますので、その余力をもちまして、今申しました認定計画に沿って具体的に船舶、船員の増加を図っていただく、こういうことでこの制度を設計しております。

当然でございますけれども、この船舶・船員確保計画の進捗状況については、私ども国土交通省としてフォローさせていただきまして、正当な理由がなくこれを実施していない場合には勧告、あるいは勧告にも従わないといった場合には取り消すということを考えておりますけれども、その際は、取り消された場合には、トン数税制の効果を失うという形で従来の法人税額を払っていただく、こういういわばペナルティーという制度も入れます。実質的な認定計画の実効を担保しているわけでございます。

なお、それでは現在の外航海運業界がこのトン数標準税制をどう受けとめておるかということでございますけれども、昨年暮れに、外航海運業界の集まりであります日本船主協会のところから表明がされておりました、もしトン数税制を導入いただけるならば、五年で現在の日本籍船を二倍にする、あるいは、人についてはもう少し時間がかかります、十年で現在の日本人船員の数を一・五倍とすることを努力目標としたいという表明も出ておりますので、こういった自主的な御意向も踏まえて、我々の制度設計も踏まえて、着実に増加を図っていただけるものというふうに考えております。

○高木(陽)委員 ある意味でいうと、インセンティブを働かせるということですね。しっかりと

船員を確保していく、そういう流れをつくったところは、このトン数標準税制を使わせていただく。どうしても、税制改正の議論をしていくときに、財務当局の方はお金が入ってくる話しか考えませんから、そうなりますと、減税をするとか、または海外との標準の規格であるこのトン数標準税制について、なかなか大変だということでも重い腰を上げなかったが、ようやくこまで来しました。

ただし、これも今局長の御指摘があったように、そういう船員確保計画をしっかりしたところが適用されるということで、まさにこれをうまく生かして、先ほどから議論してあります日本籍船及び日本人船員、これをどうやっていくか、これをしっかりと、海事局、国土交通省も挙げてバックアップ体制をしいていただきたいと思っております。その一方で、外航の方は外航の方で今お話がありました、内航の方もまたまた厳しい状況になっている。国内の貨物輸送の四割、産業基礎物資の八割が内航海運で運送されている。

今、ことは洞爺湖サミットで温暖化防止の議論というのが世界的、国際的になされる状況下の中であって、日本のCO₂削減というのは、本当に技術としてはすばらしいです、でもまだ目標値までは厳しい状況になっている。そういった意味での海運の役割というのは本当に大きいと思うんですね。

その上で、この内航海運の問題として、これもまた人数不足の懸念があるというふうに言われておりますけれども、この状況及びその理由についてお聞かせ願いたいと思います。

○春成政府参考人 内航船員についての人手不足の懸念についての理由でございますけれども、現在でも内航船員というのは、外航船員に比べますと、人数的にはまだ三万人ほどございますが、現実には有効求人倍率が一倍を超えているといった地域も多くて、人手不足の懸念が現実が生じております。十年もしますと二割ほど足りなくなるといって審議会における試算もございします。

こうなってきた理由ということでございますけれども、かつては、実は、外航船員あるいは外航海運事業あるいは漁業といったものがいわば長期低落でございました。外航は特に不況でございましたし、漁業もいわゆる国際協定などによりまして操業範囲が縮小する、船団の縮小ということが余儀なくされた事態がございましたので、それから大量に、いわば即戦力である、もう既に船員としての資格、能力を持った方が内航に入ってくるという事態が現にこれまでであったわけでございます。

ところが、それも払底しまして、現実には、たと現在を見ますと、非常に高齢化した人員構造といえます、人間の構造になってきております。特に四十五歳以上の船員が内航の場合は六四％というところになっておまして、非常に大変な状況になっているという状態が現在の状態でございします。

○高木(陽)委員 外航から内航に移って即戦力とする、ところがその外航自体が厳しい状況になっているということ、なかなか供給源がなくなっている。高齢化率も、四十五歳以上が六四％ということなんです、このままだと内航海運の方も先細りになってしまう。

それだけニーズがありながらも、それをしっかりと運用していく人がいないという大変な状況になると思われるので、この不足について、今後どのような対策を講じようとしているのか、お聞かせ願いたいと思います。

○春成政府参考人 内航船員の確保、育成策でございます。確かに、現在の若い人たちが内航に希望を持って就職していただけないというところは事実でございますので、やはり、内航に入って、将来があるような、ライフサイクルとして夢があるようなものにしていかないと夢がないという、やや抽象的な言い方でございますけれども、船員を集めて育ててキャリアアップを図って、将来的には陸上への転身も図れる、そういうシステムをつくっていかないとかならぬというふうに思っているわけでございます。

そういう意味で、具体的には、内航というのは零細事業者が多くて、一社一社ではなかなか人手を育てることができませんので、内航海運事業者のグループ化を通じて、一括して船員を共同で訓練していくといったことへの支援ですとか、あるいは船員志望者のすそ野拡大を図るために資格取得についての御支援をする。例えば危険物取扱者というような資格を取るときに資格取得のための訓練費を御支援するとか、あるいは、新たな供給源としていつも話題になりますのは、海上自衛隊を退職する自衛官の方がおられます。あるいは女子船員の方からの採用もございします。そういったところから訓練をするための費用の支援といったことを、我々として、ことし非常に多くの予算をいただいておりますので、そういったことを今後支援申し上げたいと思っております。

そのための制度設計もこの法案の中に入っております。いまして、船員の確保、育成計画を立てる、そういった内航事業者に対して予算上の補助あるいは支援をさせていただきたいというふうに思っております。

○高木(陽)委員 この委員会で質問するときに広報のことを私はいつも取り上げるんですけど、特に人材確保をしていくということ、やはり人が応募をしなきゃいけないわけですね。そのときに実情を知らないわけですね。実態を知らないで、やりたいなんて思わないわけですから。

その中で、どうしても、特に物流の部分で考えますと、陸上の物流、例えばトラックとか鉄道というのはいつも見るわけですね。特にトラックなんというのは日常的に見ている。コンビニに行くといつもとまっています。こういうような状況の中で、これはしんどいかどうかというのはまた別問題なんですけれども、そういう認識がある意味で若い人は子供のころから刷り込まれていくわけですね。

ところが、海というのはなかなか、海に面したところ、また港があるところで過ごした方は、な

るほど海というのはこういうものだな、船というものはこういうものだな、また船員というのはこういうものだなという認識を植えつけられて、ところが、その人たちというのはごくわずかなんですね。

そうやってきますと、いろいろシステムをつくるのはいいんですけども、その前段の部分、ここをしっかりとやっておかないと、幾らいいシステムをつくったとしてもなかなか人が集まってこない。そういった意味では、広報活動の部分というのは本当に重要な。

ただ、これも、役所がいつも広報をやるとよくわからぬと。役所言葉を使って、何か役所の人間だけ、官僚の皆さんだけが理解できるような言葉遣いを使いながら、それが一般の人は全くと言っていいほど関心を持ってなくなる、こういうのもあるんですけども、こういったことも含めて、海事業全般でも結構なんです、人材確保、育成対策の重要性、その中の具体的な取り組みということとどうも関係が深いと思います。

○春成政府参考人 海事業における人材の育成、確保という点でございます。

委員御指摘のように、なかなか海の現場、職業の現場というのは一般の方に見えにくいということもありまして、そういったところを何とかしたいというふうに常日ごろ考えているわけでございます。

具体的な取り組みとしては、昨年の秋以降、関係の団体、海関係のいろいろな多くの団体がございまして、そこそ一緒にしまして、海事業の次世代人材育成推進会議というものを設置しまして、いわばリクルートに絞りました広報活動を積極的にやっていたということと、いろいろな団体が分かれてそれぞれにやっても効果率が悪い、一緒に集まると非効率なところを排除できますし、より効果的なPRもできるということと、それを現在進めております。

具体的には、海体験三十万人の計画とかいうことも、例えば子供さんを造船所の進水式に連れて

いくとか、そういったことも現にやっております。

それから、広報関係、特にインプリントという言葉を使われたわけでございますが、特に青少年に対して早い段階でよくわかりやすい広報をした方がいいということでありまして、私も、インターネットのサイトに海の仕事ドットコムというものをつくって、絵解きというように形になつておりますので、小さなお子さん、ある程度の理解力があるお子さんであれば、クリックしていただければ、その仕事、例えば造船所の仕事はどんなことであるかとか、航海士さん、船長さんは何をやっているか、また、それになるためにはどうしたらいいのかということがわかるようなサイトを設けたりしております。

それから、ことし、海洋基本法施行後、初めての海の日が参りますけれども、内閣総理大臣の方で表彰していただく海洋立国推進功労賞というものも設けていただいて、いわば国民的な広がりの中でこれをブレイクアップするということも考えてございます。

さらに、日本の場合、主として西の方に、いわゆる船どころといいますが、海の仕事が集積した地域が幾つかございます。こういったところで海のまちづくりを推進している事業がございまして、これは役人である我々ではなくて、自治体が主体となつて、学校の先生方に積極的に現場をやらせていただくあるいは勉強していただくような、そういうプログラムがございまして。

そういうこともしていくというようなことで、総体的に広報活動というものを少し視点を変えてやっていきたいと思います。

○高木委員 いろいろと努力されているように思いますが、それはそれでしっかりとやっていただきたいな。

ただ、時代をつくっていく、トレンドをつくるというのが一つ大切で、これはどういうことかという、海上保安庁はなかなか人が少ない中で大変な中、「海猿」というドラマ、そして映画があっ

た。これで一気に爆発するわけですね。そうすると、希望者がふえるんです。テレビの影響力はやはり大きいんだと。例えば航空機の整備士のドラマがありました。そうすると、女性の整備士がふえるわけですね。

これは国土交通省がドラマをつくるわけにはいかないんですけども、何かそういうような角度というのを、せっかくなのでいろいろなそれの人たちが集まってやろうというんだつたら、ちよつとそこら辺の知恵を絞らなければならないのも一つの手かなというふうにも思います。知らないです。そうやって集まっても、関係者が集まっただけではやはり関係者しか知らないわけで、全く海を見ず知らずの人たち、こういう人たちがなるほどと思うことが大切なと思います。

時間も限られておりますので、船員法の改正ですけれども、今回、この船員法を改正する目的、概要、簡単にいいです、ぱつと言っていただければと思います。

○春成政府参考人 今般の船員法改正の目的及び概要についてでありますけれども、やはり船員の職業としての魅力を高めるといふ観点で、陸上労働者と比較しまして時間外労働が約三倍といったような厳しい労働環境をよりよくしていくことが大事だろうというふうに考えまして、こういった状況に對しまして、従来より、一日及び一週間当たりの労働時間の限度の設定などをしておりますけれども、さらにこれを、例えば労使協定による時間外労働というのでできるわけですが、その場合の基準を設定する、あるいは休息時間について、あるいは健康に関する程度の規制を加えるといったことで、より労働環境の改善を図っていくということが今回の内容でございます。

これらの内容につきましては、基本的には労使の合意に基づいて制度設計が行われているものでございます。

○高木委員 海の世界というのはある意味では特別な世界ということで、これまで、労働のあ

り方また質は大分陸上と比べると違っていた。そういった部分で、今回の船員法改正で労働環境をさらに改善していく、これはこれでいいと思うんですけども、さつきから言っている、人員をふやしていくためにはやはり魅力がないとだめなわけですね。

今回の法改正で、すごくいいな、魅力が出てきたな、こういうふうになるかどうか、こころ辺が十分かどうかということも含めて、最後に質問したいと思ひます。

○春成政府参考人 今回の法改正が十分かどうかというお尋ねだと思ひますけれども、今回の法改正によりまして、船員労働の環境の改善ということとを主眼として行つてきております。

いずれにしても、これは労使の合意に基づくものでありまして、これで終わったというふうには当然考えておりませんで、今後は船員の職業としての魅力向上のためにいろいろな手だてがあらうかと思ひます。これについては、一步一步という印象はおありかもしれませんが、関係労使の合意も踏まえてさらに改善していきたいというふうに当然考えてございます。

○高木委員 そうですね、法律を改正すればそれですべてが終わりということではなくて、法改正だけではなくて、本場に一つ一つの事象、これをしっかりと見きわめながらやっていく、まさに日本の海運をしつかりと支えていくだけではなくて、やはりこれは大きな意味で、先ほど申し上げました温暖化防止、CO₂削減の流れの中の船の役割というのは本当に重要である。これも多分、多くの人は知らないと思うんですね。

日常的に私たちが物を買う、食べるまたは使う、そういったときに、それが海外から来ているものが大半なわけですね。それは全部海運で来ている。最終的にはコンビニとか何かでトラックで運んできて、陸上輸送がやっているんだという認識の方が大半なので、そういった部分も含めて、今回の法改正を通じてながら、これでよしとするのではなくて努力を重ねていただきたいということ

を申し上げまして、質問を終わりたいと思います。

ありがとうございます。

○西村(康)委員長代理 次に、高木義明君。

○高木(義)委員 民主党の高木義明でございます。

きょうは、海上運送法並びに船員法の改正案につきまして質問をしたいと思います。

その質問に入る冒頭に、どうしてもこの際冬寒国土交通大臣にお聞きをしておきたいことがございます。

それは、言うまでもなく道路特定財源の問題でございまして、この特定財源を十年間維持するという改正道路整備財源特例法が、去る五月十三日に本院の本院におきまして、与党の、三分の二以上の賛成で再可決をされました。今なお、閣議決定は二〇〇九年度から一般財源化をするという方針でございしますが、再可決をした法案はそうなっていない、明らかに矛盾がある、国民はそういう問題を大いに認識しております。

私は、やはり堂々と法案を修正すべきではなかったか、このように思うのでございますが、この点についていかがお考えなのか。

○冬柴国務大臣 一般財源化につきましては、総理を初めとして明瞭に申し上げているわけでございまして、これは政府・与党の決定、それから閣議決定ということまでしているわけでございします。民主党も、一般財源化せよというところについては共通しているわけですが、根本的に違ふのは、二十年度はどうするんだというその一点でございます。

二十年度につきましては、予算においても、予算関連の財源を決める法律、こういうものが通らないために地方は大混乱をしております。たつた今までも地方六団体の代表と官邸でお話をしてきたわけですが、これが可決をされなかったというところで地方は大混乱していた。しかし、十三日にこれが通って、これが執行されることによって、二十年度はこれで安定して、一日も早く

正常に戻るようにはしてもらいたいという趣旨の発言がございました。そこが違うんです。

したがって、我々はあの法律を再可決して成立させましたけれども、二十年度はこれで特定財源としてやらせていただく、しかしながら、二十一年度、来年度からは民主党がおっしゃっているのとおり一般財源化しようじゃないか、こういうことでございまして、では法律改正したらどうか、その法律改正手続について今から詰めていこうということ、関係閣僚会議の第一回が持たれました。これから、秋と申しますか、前倒しでもっと早くやるべきではないかと、税制改正に向けて話し合う、そしてこの結論としてその法律の改正をとり行うということでございます。二十一年度以降は民主党がおっしゃっているのと同じ一般財源化しよう、こういうことでございします。

○高木(義)委員 一般財源化の手順についてですけれども、二〇〇九年度予算からそれが本当に反映されるのか。当面、夏の概算要求というものが目の前に迫ってまいります。そういう中で、これは具体化されるんでしょうか。その点、どうでしょうか。

○冬柴国務大臣 それを射程に入れないながら関係閣僚会議も開かれていまして、税制の抜本改革というものを待たずにいろいろな手順が、進むは進みます。骨太政策というのにもその間には出てまいりますから、その中にも総理は盛り込もうということをおっしゃっているわけでございますので、これをほごにするというふうなことはあり得ないと私は思っております。

○高木(義)委員 国民の多くは、これから一体どうなっていくのかという展開に注目をしておられるわけですが、骨太にされるのではないかと懸念もあることは事実なんです。こういうことにはならないという、そういう意味の決意をいま一度お伺いしておきたいと思ひます。

○冬柴国務大臣 私は昨日も、高木委員も御出席でございしましたけれども、砂防会館におきまして、道全協、いわゆる道路整備を求める地方団体

の協議会が盛大に開かれました。そこで地方の悲願として道路はきちつと整備してくれといううなことが決議をされ、そして各所にそれは決議として持って回られたというふうに認識をいたしております。

しかしながら、特定財源であれ一般財源であれ、真に必要な道路を整備しなければならぬという点も、これは民主党さんと与党である我々といささかの違いもないというふうに思っております。したがって、そういうものが一般財源化されましても、そういう真に必要な道路の整備に必要とされる財源については一般財源の中から、厳しく査定されましても配分を受け、そういうことが必要であると思ひます。

それ以外に、骨太にするというふうな話がありますけれども、制度上とかそういうことは、国民注視の中で行われます法改正を射程に入れば、それは私はあり得ないし、そういうことをすれば、これは福田内閣に対する国民の信頼というのは一挙に地に落ちてしまふ、私はそのように思ひます。

したがって、そういうことはあり得ないし、私も内閣の一員として、閣議決定された趣旨については、その精神、言外の精神も含めてこれが遵守されるように努力をするというふうに決意をいたしております。

○高木(義)委員 きょうはこの問題でさらに議論をいたしませんか、閣議決定と法律案の内容が全く異なるという、まさに国会のこれからの将来に対しても悪例を残した、私はこのように思っております。この次にそういうことがないように、要請をしておきたいと思ひます。

なお、先ほどある会合に私も出席をしたかのような答弁がございましたが、それは何かの間違いではないでしょうか。その辺については訂正をしていただきたいと思います。

○冬柴国務大臣 (西村(康)委員長代理退席、委員長着席) まことに失礼いたしました。訂

正いたします。違ふ会合と勘違いしました。ごめんなさい。

○高木(義)委員 では、法律案に入つてまいりますが、我が国においても、国連海洋法条約が平成六年、一九九四年に発効されて、まさに海洋における各国の役割、そしてまたその重要性が大きく内外の課題になったわけでございました。それを受けて、念願の海洋基本法というのが昨年の七月二十日に施行をされました。この海洋基本法のもとに、これまた本年の三月十八日には海洋基本計画が閣議決定をされました。

これは、何といひましても海洋と人類の共生がまず一つ、それから、我が国の経済社会の発展と国民生活の安定というのがそのねらいでございます。その中に、海上輸送の確保、これは海洋基本法を受けまして、この計画では主に三つの点について明示をされております。一つは外航海運業における国際競争力をつけること、二つ目には日本籍船及び日本人船員の確保をすること、三つ目には船員等の育成、確保をしなければならぬ、こういうことが明確に表示をされております。

外航海運業における国際競争力というのは、いろいろ課題はありますが、特に今回、トン数標準税制の創設をする、また、日本籍船及び日本人船員の確保については目標を立てられている。平成二十年度から五年間で二倍、約百九十隻にふやす、また、船員については十年間で一・五倍、約三千九百人にふやす、こういう明確な目標も掲げております。また、船員の育成、確保については、また後ほど述べますけれども、青少年への興味喚起、船員の労働環境の向上、また、いわゆる船員教育システムあるいは資格制度の整備、こういうものが当面の喫緊の課題である、こういうことが言われております。

私も全くそのとおりだと思っております。それを受けて、今回、基本的な施策として、一つは海上運送法の改正、二つ目は船員法の改正、こういうことになったと思っております。私は、この

ことは評価をしたいと思ひます。そういう意味で、この法律が実効を伴つて、これから将来にわたつて我が国の海運が国の内外ともに飛躍する第一歩にしなければならぬ、また、その大きな法律が今回議論されておると私は思つております。

そこで、海洋国家、海洋国家と言われておりますが、海洋国家というのはいくつを指すのでございましょうか。もつと専門的に言つて、よく海運関連の資料の中には、これは国土交通省の方もよく使いますけれども、日本商船隊という呼称があります。これは、先ほどの委員の質問の中にありましたけれども、わかる人はわかる。しかし、やはり、国民とともに、海運の必要性なり意義なりを統一する必要があります。そういう意味で、まずは海洋国家とは一体何たるものか、あるいは、日本商船隊というのはいかなるものか、あるいは、日本商船隊といふことについてお尋ねをしておきたいと思ひます。

○冬柴国務大臣 日本は、陸地面積は三十七万七千平方キロ、世界で六十番目、まさに小さな島国です。しかしながら、その周囲には六千八百四十七という離島を領有いたしております。したがって、各離島を中心にして排他的経済水域あるいは領海といふものを広げますと、実に陸地面積の約十二倍にも相当するような四百四十七万平方キロメートルという広大な海域を領有することになります。これは世界で六番目に広い海域となります。

そういうことで、日本は四面環海の国でございまして、生きていくためには海を越えて物人も交流をしなければならぬわけでございまして、したがって、日本の貿易量の九九・七％は外航海運が運んでくださっているわけなんです。したがって、日本の食料自給率は三九％と今言われておりますけれども、その六一％に相当する食料は海を越えて外航海運によって運ばれてきているものが大多数だといふことが言えると思ひます。

そういう姿を見て、商船隊といふようなことが象徴的に言われるんじゃないかと思ひます。

私は、そのようなことを考えますと、まさに国民の生命線を支えているのが外航海運であり、また、内航海運も、内地の貨物の四〇％、特に基礎物資といふようなものの八〇％までは内航海運が運んでくれているわけなんです。したがって、我々は、海運、まさに海洋国家だと思ひます。また、離島もありますので、飛行機を大きく超えるような、一億人の人を旅客船が運んでくださっているわけでございますから、まさに国民生活の足であり、そして生命そのものだと言つても過言ではないと思ひます。

したがって、このような海運国家の外航海運をまた内航海運といふものを国家として心配のないようにきちつちと守つていかなければならぬ、これはもう当然のことです。それが急激な円高その他で国際競争力を喪失してから、本當に、先ほどおっしゃいましたように、日本籍船といふものは激減をいたしました、日本人船員も、外航につきましてもいつとぎの五割ぐらゐまで激減してしまつていゝわけなんです。これは、国の安全保障あるいは国民の生命を守る上においても大変危険なことだと私は思ひます。

そういうことから今回の法律の提案に至つていゝわけでございますが、あといろいろとお尋ねがありましようから詳しくは申しませんが、私のいゝゆる海洋国家といふものについての認識はそういうことでございまして、

したがって、海洋基本法に基づきまして、具体的には、海洋環境と調和した海洋における持続可能な開発の実現とか、我が国の産業や国民生活を支えている貿易活動の維持及びこれらを支える海上輸送の確保とか、あるいは、国際海洋秩序の構築等、全人類的な諸課題に対する先進国としての貢献といふようなことが海洋基本法が定める目的を達成するための具体的施策だといふふうにとらえていゝわけでございます。新たな海洋立国といふことの実現を目指して、基本計画にそ

いふことを明記いたした趣旨でございまして、

○高木(義)委員 あと、日本商船隊の件については、どうかひとつ海事局長に。

○春成政府参考人 お答え申し上げます。日本商船隊の定義でございまして、これは、日本の海運会社が外航において使用している船舶の総体を日本商船隊と呼んでおりました。これらが我が国の貿易物資の輸送を行つていゝといふわけでございます。

その日本商船隊の構成は、基本的におおむね三種類ございまして、いわゆる日本籍船といふものでございまして、これは現在九十五隻と非常に少なくなつていゝわけでございますが、今の日本商船隊全体としては大体二千隻強でございます。残りのうち、おおむね二種類ございまして、

一つは、日本の海運会社が外国の方に、例えばパナマ、リベリアといったところに子会社を持ちまして、そこに籍を置きまして、その籍を置いた船を日本の海運会社がチャーターしまして使用する、これを仕組み船と称しております。実質支配外国船でございまして、日本の海運会社が実質支配してゐるという意味での外国船でございまして、

それから最後に、いわゆる純粋の外国用船といふものでございまして、これは、そのときそのときの市場において外国の船主から日本の船会社がチャーターしたもので、この三種類をもつて日本商船隊といふふうに称してございまして、

○高木(義)委員 ただいまのお答えにもありましたように、日本商船隊といふものは約二千隻ある、その中で我が国の日本籍船は九十五隻だといふ状況でございまして、

これを見ても、今国会で大きな論戦になりましたがガソリン等につきましても、すべて運んでおるのは船舶である、あるいは、日本においての世界に冠たる自動車、家庭電化製品、こういった輸出をするもの、これもやはり船という輸送手段で運ばれておる、そのことが我が国の経済社会の大きな発展につながつておるといふことすらなかなか国民は知つてくれない、こういう思いが当事者に

はあるのではないかと思つております。

既にお話があつておりますように、石炭や原油、天然ガス、鉄鉱石、羊毛、綿花、大豆、小麦、塩、こういった原材料、食料品、そしてある意味では木材もそのうちに入るかも知れません。それら、まさに国民生活の衣食住にかかわるもののほとんどが船で日本に来ておる、そして日本でつくつた世界に冠たる製造物が各国に輸出されておる、そういうことを私たちがいま一度国民とともに思い起こすならば、今回の海上運送法、船員法の議論は大事になつてくるんだらうと思ひます。

私なりに海洋国家の要件をまとめてみると、まず三つあると思ひます。一つは海上交通、これは船舶輸送と言つてもいいでしょうが、海上交通が国にとつて死活的な役割を持つことが一つ。それから、海あるいは船といふものに關する科学的知見あるいは技術の集積がある。三つ目には持続的な担い手が存在する。これが海洋国家としての重要な要件だらうと思ひます。この点は私の認識に間違いがあるかどうか、この点はどうでしょう。

○冬柴国務大臣 間違いはないですよ。そのとおりですよ。私もそのとおりと思ひます。

○高木(義)委員 ありがとうございます。しかし、そういう中で、これまでの海運関係者、これは国際船舶、内航海運もそうです、あるいはまた漁船もそうでしょう、海で仕事を関係各位については、日々の経営努力、そしてまた大変なお仕事があつたらうと思ひます。そしてまた思つておられますが、その三つの海洋国家としての要件の一つ、担い手の存在を見てみると、今これをほうっておくと日本人の船員は絶滅するんじゃないか、こういうことすら言われております。まさにそれが危機的な状況である、だから何をすべきかといふ話で今回の法律が出てきたと思ひます。

そういう意味で、いろいろな手を打つてきたんです。しかし、それでも減少の傾向にある、日

本籍船の減少と日本人船員の減少はとまらない。その原因について、改めて、やはりそこに一体何があるのかというものをきつちり検証することも大事だろうと思いますが、その点についてどう考えておるのか。

○冬楽国務大臣 特に外航海運というのは、七つの海と言われますけれども、それを一つの市場として、そして海運国家というところが激しく経済競争をやっているわけですね。その中で日本は、一ドル三百六十円という固定相場制で戦いをしてきて、そして、海洋国家ですから、船も千五百八十隻、これは昭和四十七年だと思えますけれども、それほど持つことができませんでした。

また、昭和四十九年には、外航海運に従事する日本人船員は五万七千人という大変なところで、まさにその点でも海運も十分にやったわけですが、これも、ニクソン・ショック、スミソニアン合意というところで、固定相場制が崩れて変動相場制に入ってしまったね。今まで一ドル三百六十円していたものが、一遍に二百七十円ぐらいまで円が上がりました。これは、競争していた尺度がばつと変わって日本に不利になっちゃったわけですから、大変そこで日本の競争力というものが、コスト競争力と申してもいいと思うんですけれども、それが弱ってしまった、力をそがれた。

そして、第一次、第二次オイルショックというものが昭和五十年代に参りました。そして、最後にプラザ合意です。これは六十年代初めですけれども、全くフリーになったわけですから、瞬間風速ですけれども一ドル七十九円まで上がったことがあります。

こうなりますと、海を一つの市場として争っているときに、日本だけその尺度が変わってくるわけですから、これは国際競争力を急激に失ってしまったって、日本籍船というものを売り飛ばして、先ほど言われたように、外国船籍に移したり、あるいは外国人を雇用することにより日本人の船員というものが急激に失われるというような事態、そういうことが続いていたわけでありまして。

途中で若干手は打ちましたけれども、その大きな流れを変えることができません、千五百八十隻あったものが現在ではわずか九十五隻、これは平成十八年ですけれども、そこまで激減をしてしまっております。そういうことではないのかというの、私は本場に、大臣になる前の幹事長時代から、これは何とかしなければ大変だという思いを強く持っていたテーマでございました。

同じように、船員さんも、本場に船会社自身がそういうふうな競争力を失ってきた中で、船員さんの待遇その他も、厳しい条件下で、ほかに比べて大変劣悪な条件になってしまったと私は思います。

したがって、今回の法律によって、トン数標準税制等で、これはもう海運国家がひとしくとっている制度でございますから、むしろ競争力をイープンにするという趣旨でこうしますけれども、それによって得られる力に基づいて船もふやし、そして日本人船員の数もふやしていただくというところにぜひつなげていきたいというふうに思っております。

○高木義委員 そこで、やはりこの際、日本籍船あるいは日本人船員の意義についてきちつと押さえておく必要があると思っております。

経済原理でいくと、安い船で、また安い人件費でやればそれだけ利潤は上がるわけですから、そういう効率を追求してもおかしくはない。しかし、これで本場にいいのかということが私たちの大きなテーマになっております。

今ペルシャ湾から我が国に運ばれてくる原油、その原油の輸送に従事する約九五%の人が日本に非居住の外国人、あるいはその多くの船舶が外国籍船だ。非常時の事態、これから後でまた非常時の事態についてお尋ねしますが、非常時の事態に一体これで我が国はいいのかということから、私たちはそうではいけないだろうと。また、将来的にも、私は先ほど海洋国家の要件について述べましたけれども、そういうことから考えても、ぜひこの点の意義を国としてどう考えているか、こ

れを御説明いただきたいと思います。

○春成政府参考人 日本籍船及び日本人船員の意義という点でございますけれども、私ども、この日本籍船、日本人船員というものが我が国の安定輸送の中核であるというふうに考えておるわけでございます。これは、本件を御議論いただきまして交通政策審議会においてもそうした議論が行われておりますけれども、細かく申し上げますと、日本籍船におきまして、あるいは日本人船員に對しましては、我が国政府がこれを保護すべき責務を持つておりますし、またこちらに對して一定のお願いもできるといふ関係になってございます。

とりわけ、日本籍船については、これを運航する者につきましては日本人の意思が反映されるような仕組みになってございますので、そういった期待や可能性もございまして。

それから、そういった意思を具体的に体现できる高度な技術力を持った者が日本人船員だという理解を私どももしております。現実には、日本人船員配乗船と、いわゆる外国人船員配乗船とは事故の発生率が違うという統計もございまして。そうした意味で、私どもとしては日本籍船、日本人船員が我が国の安定輸送の中核たる存在だというふうに理解しておるわけでございます。

○高木義委員 そこで、順次お尋ねしてまいります。

国土交通大臣が策定することになっております、日本船舶の確保並びに船員の育成及び確保に関する基本方針、これについては何が盛り込まれていくのであろうか。また、日本籍船の隻数、日本人船員を何人と想定しておられるのか。交通政策審議会でもいろいろな議論がされたということと聞いておりますが、その基本方針の策定内容とスケジュールについてお尋ねしておきたいと思っております。

○春成政府参考人 ただいま、基本方針とその内容及びそのスケジュールについてお尋ねがありまして。この基本方針、これは国土交通大臣が定めるも

のでございますけれども、手続としましては、本法案の成立後、交通政策審議会の御意見を聞いて定めるといふふうになってございます。

具体的に何を盛り込むかということでございますけれども、法律にも書いてありますように、日本籍船、船員の確保の意義及び目標に関する事項、それから、その確保のために政府が実施すべき施策に関する基本的な方針、それから船舶運航事業者等が講ずべき措置に関する基本的な事項、あるいは、今回の核になります基本方針に沿って各船舶運航事業者が定めます認定、船舶・船員確保計画に関する基本的な事項でございます。

今委員御指摘の、実際の日本籍船あるいは日本人船員の目標値でございますけれども、これを御議論いただきました交通政策審議会にはいろいろの程度の隻数あるいは日本人船員が必要であるかについては一定の試算値をいただいております。その審議会の答申によりまして日本籍船が四百五十隻、日本人船員が五千五百人という数字もいただいておりますが、現実の私どもの現在の日本籍船九十五隻、日本人船員二千六百人というところからスタートいたしますと、およそ短期間で達成できるものではございません。

そこで、私どもとしましては、現時点で確定的に申し上げるわけにはなかなかないとは思いますが、現に、トン数標準税制を導入いたしましたら、外航海運業界の総意として、日本籍船については、現在の九十五隻をおおむね五年で二倍程度に、それから日本人船員については、人の確保には少し時間がかかりますけれども、十年で一・五倍程度を努力目標としたいというふうなこともおっしゃっておりますし、私ども、そのベースを受けて、海洋基本計画の中にも、今申し上げたような日本籍船が二倍、日本人船員一・五倍という数字を書き込んでございまして、それを、各船会社にそうした措置を促すといったことをうたわせたいただいておりますので、そういったことを一つの目安として、審議会の御意見も聞

きながら、先ほどの日本籍船の目標値、あるいは日本人船員の目標値として書き込みたいと思っております。

○高木(義)委員 船舶運航事業者等が策定する日本船舶・船員確保計画の認定基準については、私は柔軟性が必要であろうと思っております。また、船舶運航事業者等が申請し、認定を受けるには、日本人船員が養成され、確保できるという前提が必要となっておりますが、それに見合う日本人船員の養成と確保の見通しはあるのだろうか、こういう疑問もまたございます。

また、計画期間は、国土交通省令で定める期間となっておりますが、何年程度を想定されておられるのでしょうか。あわせて、対外船舶運航事業者で、計画期間における日本船舶の隻数の増加の割合について、当該割合が国土交通省令で定める割合以上のものであるとされておりますが、その割合についても、どのように考えておられるのかお聞きをしておきたいと思っております。

○春成政府参考人 船舶・船員確保計画の認定基準でございますけれども、認定基準でございますので、それはやはり一定の数値的な基準というのには必要であるかと思っておりますが、実際の運用について、一応それなりに運用できるような形での数値というものを考えたいと思っております、そういう意味では柔軟に対応したいと思っております。

そこで、今委員御質問の、そもそも計画期間がどのくらいのものをお考えなのかという点でございますが、私ども、外航海運の計画期間につきましては、現時点では、先ほど関係業界といえますが、外航船主の集まりであります日本船主協会の見解を御紹介いたしましたけれども、五年で日本籍船を二倍といったことも言っておりますので、おおむね五年程度ということが一つの目安になるのではないかと思っております。

それから、先ほどの一定の船舶増加割合という、省令で定めるとなっておりますけれども、これも、これを現実に入れられるかという観点

から定めていかなきゃなりませんので、そういう意味では、先ほどの日本船主協会の方で表明されました五年で二倍というのは、日本籍船について二倍というものの、あるいは十年で一・五倍という日本人船員に関する数値目標といったものを目安に考えていきたいと思っております。

それから、果たしてそのような船員を確保できるのかというお尋ねでございますけれども、委員御案内のとおり、いわゆる、外航船員の卵になれるような、いわゆる学校を出た方という数は、現状においてはおおむね年間三百六十人から七十人という数の卒業生がおりますので、そういう意味では、現在二千六百人と申しましたけれども、それなりの母体としての数はあるのかなというふうに思っております。むしろ、母体としての数は外航についてはいまいますけれども、コストが高いので外航船会社の方が採用しなかったというのが実際の理由でございまして、そこをトン数標準税制で何とか救済して、余裕を持って船員を採用できるようにしたいというのが私どもの考え方でございます。

○高木(義)委員 このトン数標準税制を申請できる船舶事業者の範囲についてですが、日本籍船に限っております。これを、いわゆる日本商船隊のすべてを対象とすべきじゃないか、このようなことも考えるんですけれども、限定した理由についてお尋ねをしたいと思っております。

○春成政府参考人 先ほど大臣からも御答弁申し上げましたように、国際競争市場の中で、我が国商船隊の中では日本籍船及び日本人船員が激減しているということをお願いしてございまして、私ども、やはりこの日本籍船とその担い手である日本人船員が安定輸送の中核であるという認識を持って、この部分を平常時において確保していきまさんと非常時にも対応できません。そういう意味で、この税制につきましましては、競争力の確保とあわせて、日本籍船、日本人船員の確保、育成を図るという政策目的のために導入したいと思っておりますので、いわゆる外国籍船すべ

てを対象にするということは考えていないわけでございます。

○高木(義)委員 次に、法第二十六条についてですが、これは航海命令であります。この航海命令の範囲を、今回、国内海上輸送から国際海上輸送へ適用拡大を、その意味合いは何でしょうか。そして、国土交通大臣は、航海が災害の救助その他公共の安全の維持のため、航海命令を出すとなっておりますが、非常時の対応というのはいかなるケースを考慮しているのか。まさにこの航海命令は具体的にどのようなケースのときに出てくるのか、この点についてはいかがでしょうか。

○春成政府参考人 航海命令の拡大でございしますけれども、現在、委員御指摘のとおり、いわゆる大規模な災害その他公共の安全の問題があるときに、他にこれを輸送できるものがないといったような場合に、国土交通大臣の命令をもって航海命令を発するわけでございしますけれども、これは、現在は内航海運について既にこの制度がございします。これを今回国際の方に拡大するというところでございしますけれども、これは、現在の国際情勢というものを考えた場合に、今後そういった事態が想定されるということをもって今回拡大したというのが一点でございします。

より具体的に申しますと、外国で災害が起きる、あるいは治安悪化等が発生した際に、安全な地域に邦人を退避させるということも考えられるわけでございします。具体的には、一九九八年にインドネシア危機というのがございまして、そのときに、航空機による退避が困難になった場合に備えて、日本船主協会、先ほど申しました主として外航船主の集まりである団体でありますけれども、この日本船主協会に要請して、日本郵船等の貨物船をシンガポール沖に待機させたという事例が実際にございました。こういったケース。

あるいは、外国で戦争、災害等が発生して、例えばマラッカ・シンガポール海峡、あるいはスエズ運河等が通航不能になって、貿易物資の輸送が

とまるといふ事態も十分考えられるわけでございます。そういったときに、貿易物資の輸送、食料の輸送ですとかあるいは医薬品の輸送といったこともあろうかと思っております、そういったことをお願いする場合。

それから、国内で事故、災害が発生したときに、海外から緊急物資を持ってくるという事態も考えられるわけでございます。これは国内輸送ではございしませんので、現在内航にあるそういった措置を海外の国際的な措置に拡大するということを今回考えているわけでございします。

なお、三番目に申しました国内の事例としては、阪神・淡路大震災の際に、邦船三社、日本の外航定期三社が、海外の方々からの援助物資を無償で輸送するという表明をして待機をしておりましたが実際に使われなかった、そういった事態もございします。

なお、この海上運送法によります航海命令というの、国民保護法ですとか周辺事態法といういわゆる有事法制がございしますけれども、そういう有事というものは対象としてはしておりません。本件は、あくまでも海上運送法の中で発動する、この法律上の文言にありますように、災害の発生その他公共の安全の問題があるときということを対象にしておりまして、いわゆる有事というのは対象にしていないわけでございします。

本件につきましては、本件を御議論いただきまして交通政策審議会の中でも、この航海命令については有事は対象としないというふうに明言されているところでございします。

○高木(義)委員 私は、去る五月十五日、横須賀の先の観音崎で行われました戦没・殉職船員の慰霊式に行つてまいりました。さきの大戦で船舶七千二百四十隻、船員六万余の方々がとうとう命を失われた。私たちは、そのことについて思いをいたして、これから我が国の海運業がさらに飛躍、発展するために何としても平和の海を守ることが大事であらう、戦争は絶対やってはいけない、そういう中で使命感に燃えておる外航海運、内航海

運あるいは漁船、そういった方々の安定、安心を確保していく、このことが大事だろうと思っておりますので、このことについてはひとつ申し添えておきたいと思ひます。

時間も限られておりますので、以下申し上げますが、ILO海事条約への対応についてです。

このILO海事条約は、採択されておりますが未発効でございます。日本は早期に批准をして、この条約発効へ国際的役割を果たすべきだ。この条約の内容は、やはり船員労働についての環境整備等々重要なテーマがたくさんございます。これの取り組みについてお尋ねをしておきたいと思ひます。

○春成政府参考人 ILO海事労働条約でございますけれども、これは平成十八年二月に採択されておりました、国際的な海事労働に関するグローバルスタンダードを定めた条約でございます。

今回の船員法の改正の中にも、この船員の労働環境の改善に係る事項が幾つか入っておりますが、これらはいずれもほぼILO海事労働条約を国内法化したというものでございます。しかしながら、これは平成十八年二月に採択された海事労働条約に盛り込まれた事項のすべてではございませんで、そのうち、労働条件の明確化でありますとか休息の確保あるいは健康に関することといった一部のものです。

では、なぜすべて早く国内法化し、あるいは批准を進めないのであるかということでございますけれども、実は、残された検討事項がございます。例えば国際的な調整を要するものがございます。

具体的に言いますと、労働条件に関しても、いろいろな条件はその旗の国、国籍国が規制をかけて監督していくというのが普通でございますが、船の世界では、安全基準に関しては、それぞれの船が寄港した国、これをポर्टステートコントロールと呼んでおりますけれども、寄港した国においてそうした安全基準を監督、規制するという制度があります。

このポर्टステートコントロール、例えば労働

条件が守られているかどうかについても寄港国が見るべきであるという項目がこのILO労働条約に盛り込まれておりますけれども、これはやはり国際的な枠組みが必要となりますので、そういった調整を踏まえて国内法化を進めていきたいと思っております。

そういった残された事項はございますけれども、今回、労使合意を見て盛り込めるものについては船員法に取り込んだということでございます。

○高木(義)委員 いろいろまだ聞きたい問題はありますけれども、船員のなり手がいないという状況を何とか、腰を据えて、官民挙げて解決を図るという意味では、我々も努力しなきゃならぬ課題でございます。

四月の二十七日に、ちょうど地元長崎港において帆船まつりというのがございました。帆船六隻が来ていただきましたが、その中に航海訓練所の海王丸、日本丸も来ていただきました。私も船内を見学いたしました。若い訓練生たちが親元を離れ、みずからの地域を離れてずっと集団生活をされておることについて、本当に大変だな、しかし頑張つてほしい、こういう気持ちでいっぱいになりました。

聞くとところによりますと、欧米諸国においてはトレーニングシップというのは、もうそんなのは民間に任せろ、そういう流れもあるやに聞きますけれども、やはり民間ではできない、特にこういう帆船が全国各地を回つて多くの国民に接する、特にあすを担う子供たちにある意味では感動を与えること、これも大事じゃないでしょうか。そういう意味で、ぜひこのことについてはこれからも見守つていただきたいと思います。激励していただきたいと思います。

また、昨今の燃料油の高騰において、燃料油の節約から航海をやめておけとか、あるいは訓練を遠慮しておけ、よもやこんなことがないように、ひとつ格段の配慮をなくてはならないのではないかと思っております。

また、船員の皆さん方の環境整備の問題として、いわゆる洋上における船員の投票制度、これは一定の前進が見られておりますけれども、まだまだ、日本国民でありながら公民権が行使できないという実態がございます。使い勝手のいいものにしなきゃなりません。これも大事な課題です。

それから、これも重要な問題ですが、携帯電話。内航の皆さん方や旅客船など、アンテナが陸には向いておるけれども海には向いていない。やはり海上においても携帯電話が通じるように、そういうこともやはり船員に対して魅力を持たせるという大事なことでないかと思っております。

いわゆる海上ブロードバンドの実現という意味で、ぜひこれについても取り組みを、時間があれば御答弁をいただきたいと思っております。

最後にいたしましたけれども、物の本によりますと、特に明治時代、坂本竜馬は次のようなことを言っています。一国の近代化はその端緒における強大な海運業の発展と相表裏する。

また、あの有名な前島密は、現状のままで我が国の海運業はやがて欧米列強の商船に圧倒されることになりましよう、そうなるのは手足をもちたと同じ、国家経営に多大の損失をこうむることになります。そうならないためには、政府は大方において外国との競争に打ちかつ算段をせねばなりません。こういうことも目にとまります。

それから岩崎弥太郎は、我が国の政治家、学者、論客は海軍の必要性を説き国防の強化にはなかなか熱心であるが、商船の重要性を認識する者が少ない、我が国のごとき四面環海の島国がこれを閉却するのは実に不思議である。こういうことで、みずからが海運業の創始者となつたのでございます。

成、確保、そして日の丸を掲げた日本の船舶が七つの海で大きく世界に貢献する、このことを私は特に訴えて、質問を終わりたいと思ひます。

以上です。

○竹本委員長 次に、三日月大造君。

○三日月委員 民主党の三日月大造です。高木義明議員、先輩の大変大所高所にわたります大きな議論の後、私の立場からも数点、今回の海上運送法、船員法改正法案について確認をさせていただきます。

まず冒頭、私の立場からも、故郷を離れて、また洋上で我が国のために必要な人、物を運ぶために御尽力いただいております内外の海運業界で働く皆様に敬意と感謝を申し上げます。

まず初めに、ちよつと緊急の通告で恐縮だったんですけれども、三月発生の、明石海峡で起きた貨物船舶衝突沈没事故に際しまして、今なお油が漏れ出す沈没船が海の中にあつて、漁業被害が深刻だと。先般も、大変多くの方々が浜辺に集わられて、その対策の必要性について訴えられたところでもあります。

二つお伺ひいたします。短くで結構なんですけれども、ふくそうする海域における海上交通安全法というのがあります。が、環境、漁業被害の対策の必要性について、もちろん今起こつてくる被害に対して引き揚げですとか漁業被害支援ですとか、そういうことの必要性も含めてどうお考えになつておられるのかということとが一つ、こういう海域で自動操舵をされていたということが報じられておりますが、この狭い海域での航行安全対策、再発防止対策の必要性を私は強く認識いたしますが、政府部内における検討の必要性についてどのように認識をお持ちでしょうか。

○冬柴国務大臣 私もその衝突海域に参りまして、油が海上に浮遊してくる状況も見せていただきましたし、ドクター海洋という油回収船がそこでそれを回収し、そしてまた、散水をして油の粒子を小さくするための作業に一生懸命従事してい

た。海上保安の船も出て、そして火災のときにするような放水を幅広いところにやっておりました。何で放水するんだと言ったら、油の粒子を細かく砕いて、そして蒸発を促すとともに、プランクトンがこれを食べるらしいんですね、食べやすいようにする。そういう作業を一生懸命やっているところを見せていただきました。

しかしながら、沿岸でやっているノリは全滅、そして、ちょうどイカナゴ漁の最盛期に入ろうとしていたときですけれども、風評被害と申しますか、油の海でとれたイカナゴというような印象が、味では余り関係ないみたいですが、これは商品はならないということで自主的に出漁を取りやめていられるという大変大きな被害が発生してしまいました。

それから、ここは明石海峡、名立たるところでございまして、時速六ノットというような、ちょっとはつきりしないんですけども、とにかく速い潮流で潜水がなかなかできないんですね。それで、八十三メートル下に沈んでいる姿がわかったんです。生存者がいるかどうかということ、我々の方、海上保安では手に負えませんので、海上自衛隊にお願いをしまして、そして特殊な機材で下を見ていただきました。そうしますと、八十三メートル下に横たわって沈没をしているという状況がわかりました。

これを今後どういうふうに掲げるかという問題でございまして、これは原因者がそれを処理するという原則があります。原因者はだれだといえ、その持ち主でございまして、また、不法行為ですね、過失によつてそれを沈めてしまったという船、こういう人たちが原因者でございまして。原因者も非常に損害額が巨額になりますので、保険で賄うということになっていますが、この保険の金額が約七億五千万円がアップ、上限なんです。しかし、これを引き上げるという費用はとも、それではできそうもありません。本当にちよつと隘路に入った状態でございます。

では、だれがこの損害はあはれるのかといえ

ば、現在は漁業共済ということで、天災とか、そういう人災も含むんでしようけれども、それで漁業者が受けた損害については、共済保険を漁業者が平素掛けておればそこから、上限もあるんでしようけれども、保険によつて補償されるということですが、ほとんど入っていないんです。農業共済とは違って漁業共済の場合はほとんど入っていないのが現実だと思います。そういうことから、これは大変大きな損害が出ているにかかわらず、これを補償する措置が用意されていない。それは民事訴訟で訴えるのは結構ですけれども、相手に賠償能力がなければ、これは破産するとかそうすればまた取れないわけです。大変隘路に入っているというふうに思います。

そういう状態でございまして。
○三月委員 隘路に入っている状態を承知の上で、ぜひ事の解決に向けた対策の必要性について私は提案をさせていただいてるところでありますので、緊急対策とあわせて、再発防止対策も含めて、政府部内での緊急の検討を要請しておきたいというふうに思っています。

法案の問題について、いろいろと同僚議員からもありましたけれども、まず一つ目です。内航、外航とも、これまでの海運政策をどのように評価されておりますか。

外航海運業界では、これまで既に減り始めている日本籍船そして船員を何とか確保していこう、競争力を高めていこうということで、平成八年ですが、国際船舶制度というのが導入されました。しかし、お手元に配らせていただいた資料を見ると、二ページのところの下にちよつと張りつけておるんですが、「国際船舶・第二船舶制度の導入時期」というのを見ると、主要国に比べて、やはり日本は遅い。

今回、トン数標準税制を含めた海運業界の活性化のための提案がされておりますけれども、これも平成八年にオランダで導入されて以降、十二年たつてようやく日本で導入が今検討されている。

導入は税制改正で行われましたけれども、並行する枠組みが今検討されているということについて、やはりかなり、先ほど来、国際競争の中でやっているんだ、ダイレクトにその影響を受けるんだと言ふ割には、日本、おくれたきたな。

内航の船員確保対策についても、これは平成十六年ですか、海上運送事業の活性化のための船員法等の一部を改正する法律案等も行つて、議論も、対策もつてきましたが、高齢化がかなり深刻なスピードで進んでいるという状況がありますけれども、この点、どのように反省と評価をなさつておりますか。

○春成政府参考人 これまでの外航、内航海運政策についての評価ということでございましてけれども、外航につきましても、プラザ合意後のいわゆる急激な円高ということによりまして、日本籍船、日本人船員というのがどんどん減つてきたわけでございます。

これについては、委員も御指摘のとおり、平成八年から国際船舶制度というものを導入いたしました。一定の税制上の支援もいたしておりますし、さらには、コストをいかに削減するかということ、この過程、五十年代を通じて、あるいは六十年代を通じて、機関部の省力化、機関部について人を張りつけなくていいような、我々近代化船と呼んでおりますけれども、そういうもの、それから混乗船と呼んでおりますが、外国人と日本人と一緒に船に乗り組みまして船を動かす、そういう仕組みといったものもほとんどやってきたわけでございますけれども、いかにせん、やはり円高のスピードと世界のいわゆる税制の動きとの差がございまして、現時点において、これは下げどまったというところは言いたいと思つております。

もちろん我々がやったことが効果がなかったというところはなく、一定の歯どめ効果はあったと思うんですが、長期的な傾向というものをとめることができなかったというふうに思つております。

それから、内航につきましても現在の人手不足あるいは将来的な高齢化の問題につきましても、要は、これまでのところ、いわゆる漁業の世界あるいは外航海運の世界から即戦力である方が入ってくるというところに、ある意味で満足していたという部分があつたらうかと思ひます。そこは、現実にはもう既にそういう財源といひますか、そちらからの供給源は払底しておりますので、極めてそれが大きな問題として顕在化してきたというのが現実の姿でございます。

○三月委員 局長も大臣も、先ほど来、円高だ円高だと言われているんですが、円高なんというのはプラザ合意の一九八五年からずっと進んできているわけなんです。通貨レートのことを理由にされるんだつたら、各国ともいろいろな為替の変動があるわけで、その中で競争条件に打ちかつて、いろいろな戦略をとられているわけなんです。

私が問いたいののは、先ほど局長がいみじくも、世界単一市場で敏感な市況だとかこの業界のことを評しておつしやいましたが、その割には、いろいろな施策が遅いんじゃないかということなんです。この国のとる施策が、国際船舶制度についても、円高だ円高だと言っただけではなくて、その点についての振り返りがないと、これから先のいろいろな競争にも打ちかつていけないんじゃないかと思うんです。

その点、過去のことは余り言いませんが、ぜひ肝に銘じた対策をとっていただきたいということ、私は要請しておきたいと思ひます。

次に、この法改正で、国として目指す姿はどこにあるんですか。日本籍船を四百五十隻、日本人船員を五千五百人という、最低限のものを運び入れるためにはという数字も私は一部承知をしておりますが、将来として、日本で必要なものだけを最低限運んでくるという外航にするのか、それとも四面環海だから、世界をまたにかけて、他国と他国との間のものも運ぶ外航海運業界に育て上げ

ようとしているのか、この国が目指す外航海運のあり方についてどのようにお考えでしょう。

○春成政府参考人 私ども、今回の法律によりまして、トン数標準税制を導入したいというふうな考えでおるわけでございますけれども、これによつて目指す姿というのは、やはり競争条件の、諸外国と我が国との間の均衡化を図ることと。それからもう一つは、私どもの目指す、いわゆる安定輸送というものの中核であるべき日本籍船、日本人船員というものをふやしたいということ。この二つの目標をねらっているわけでございます。

結果的に、我が国の外航海運が果たすべき、国民生活あるいは我が国の経済社会に対するライフラインとしての機能を果たすということが私どもの究極の目標でございます。その際の数値目標として取り上げた部分については、先ほどおっしゃったように、審議会の中で、四百五十隻、五千五百人という数字もございまして、当面の目標として、外航の船主協会の中では、五年で日本籍船については二倍、あるいは十年で日本人船員については一・五倍を目標とするという数字があることは事実でございます。

ただ、やや抽象的で申しわけございませんが、それは安定輸送というものが究極の目標であるというふうな御理解いただけたらと思います。

○三月委員 やはりこの質問は局長に聞いたらあきません。大臣、ぜひお答えください。

○冬柴国務大臣 直接に七つの海を我が国の日の丸をつけた船が内外を問わない貨物を運ぶ、まさに海運国家としてこれは理想ですけれども、現在、そうはいうけれども、たった九十五隻しかない。いつときは千五百八十隻もあつた船が九十五隻に減つてしまつてゐる。これは客観事実でございます。

したがしまして、余り背伸びをしてもできませんけれども、今回、トン数標準税制、本当に遅まきでございます。ギリシャでは一九三九年にこれはもう導入いたしておりますし、一九〇〇年代に

ほとんどの海運国家がトン数標準税制を入れております。日本がこゝまで、二〇〇〇年も、十年近くまで来て、こういうものを今導入するというのは、おしかりをいただくならば、本当に遅いじゃないかと言われてやむを得ないと私は思います。しかしながら、今まだ遅くはありません。今、これを導入することによつて、少なくとも九九・七％の、日本に運び込まれる、あるいは日本から出て行く貿易量の九九・七％を運んでくたさつてゐる外航海運事業者が十分に、他の競争している外国の船とイーブンに戦うことができるような条件を整えるというのはいささかの話だと私は思つております。

運まきながら、今回、そういうものを目指し、そういうふうなことに、私どもも、船会社に対しても、こういう場合には荷物を運んでくださいますよ、お願いしますよということも申し上げられるんじゃないかと思ひます。別に条件じやありません。条件じやないけれども、今までのようにおくれたところであるというのとはお願いできなかつたと思ひます。

○三月委員 これまではおくれでいたけれども、気づき、遅きに失しない範囲で今からやろうとしてゐる、しかも平成十九年に海洋基本法もできたので、これから四面環海の日本が、海という資源を武器に発展していくんだというこの決意を示す意味においては、一つのターニングポイントになると思ふんです。

その面で、国内で必要なものだけではなくて、世界で必要なものを、日本が培つてきた技術、経験を生かしながら運べる国にするんだという夢と理想を大臣みずから語つていかれるのもいいと私は思ふんです。これは、ぜひそういうことを語りながらこの業界を引っ張つていくぐらいの気が概がないと、これまでのおくれを取り戻せないというふうな思ひます。

その意味で、今回インセンティブとして導入されたトン数標準税制、これが果たして、目指す日本船舶であるとか船員確保に資するかどうか

ということについてお伺いしたいと思ふんですけれども、これは赤字でも、みなし利益に基づく税を納めるリスクとかコストも発生してきます。さらには、この業界、二〇一〇年問題といつて、好調な市況に対応するために投資をどんどんしてこられて、それが、例えば北京オリンピック、上海万博や何か一段落して、過剰になるんじゃないかという、そのことも懸念されている状況下でどうなのか。

また、トン数標準税制を入れてもらうための計画、五年間認定されたからやつたけれども、やはり人材確保に伴うリスクとかコストに対応できなかったということ等々あると思ふんですけれども、この点をどのように担保していかれるおつもりなのか。

しかし、これが逆に、余り厳密にぎりぎりやり過ぎると、これは各社の経営上の判断、問題でもありますが、これは各社の経営上の判断、問題でもありません。かえつて競争力を阻害することにもなりかねないという懸念もある中で、どのようにバランスを保つてやつていかれるおつもりか、お聞かせいただきたいと思います。

○春成政府参考人 トン数標準税制の適用とその制度設計でございますけれども、この制度設計については、各船会社の方から船舶・船員確保計画というのを提出していただいて、それを大臣が認定する。それに対してトン数標準税制の効果を与えらる。それで、おおむねの期間、現在、先ほど御答弁申し上げましたように、大体おおむね五年間ぐらいを目安として考えておりますけれども、その間、これをきちんとして履行されない場合においては、国土交通大臣による勧告、あるいは認定計画の取り消し。取り消された場合には、簡単に言えば通常の法人税に戻るといふことでございます。

そういう形をとつてございます。現在の市況がどのくらい続くか、極めてこれは難しい御質問であります。二〇一〇年問題、私どもも承知はしておりますけれども、このトン数標準税制のいわゆるみなし利益の水準は、現在これを導入している諸外国の水準に合せてございませ

すので、少なくとも、その水準であれば、当分の間ある程度の減税効果が出ることは推定されるわけでございます。そういう意味で、この計画の期間において一定の効果があるかというふうな思つてゐるところでございます。

○三月委員 一定の効果があるものと思つてゐるところでございます。計画どおりにやらなければ取り戻すというお話がありましたけれども、そんな財務省みたいな答弁じゃなくて、海上運送を旗振り、応援する立場の国交省として、かえつて競争力を阻害することにならないようにするための措置をどのように講じていくのかというところについての見解を聞きたかつたんです。

後で結構ですので、ちよつと、次の質問とあわせてお答えをいただければと思ふんです。

三ページに各国の租税制度の比較ということ、主要国の今回導入されましたトン数標準税制、まだ日本は斜線ですけれども、固定資産税、登免税、そして減価償却の特例償却、法人税、また船員の所得税等の支援措置がどうなつてゐるのかということについて、これは国交省からいただいた比較表を入れてあるんですけれども、トン数標準税制も遅かつただけではなくて、その他の船を持つてゐることにかかるコストですとか、船員を雇うことに対するコストですとか、償却していくことに認められる特例ですとか、こういったものが薄くて、時にはなかつたりして、まだまだ海運業界を、必要なものを日本に運び入れてくるんだ、大切なライフラインだと言ふ割には、これから国際競争条件の均衡化を図るんだと言ふ割には、甚だお寒い状況ではないかと思ふんです。

この点、トン数標準税制以外の支援策も含めて、どのような戦略を描いていらっしゃるのか、必要性についてお考えになつていらっしゃるのか。まずはトン数標準税制からなんという答弁はもう結構ですので、それ以降のお考えについてお聞かせいただければと思ひます。

○春成政府参考人 先ほどの競争力低下の御懸念

第一類第十号 国土交通委員会議録第十七号

○三日月委員 何だ、さつきまでは運べ運べ、底

O_2 排出量が少ないという評価をすることはでき

ております。

一五

○三日委員 終わります。

○竹本委員長 次に、後藤斎君。

○後藤(斎)委員 民主党の後藤斎でございます。大臣、私も実は海がない地域に生まれ育ちましたので、なかなか船というものに関心がない部分もあったのですが、やはり資源、エネルギーのほば一〇〇％、食料もかなりの部分を海上輸送、特に国際輸送に頼っているというところでいろいろな意味で関心は当然持っておったのですが、今回、この法案改正に当たっていろいろな制度も勉強させていただいて、今まで同僚議員からいろいろなお話がありましたように、ある意味では遅きに失したのかなという感じもありますので、その点から話を始めたいと思います。

国際船舶制度というのが平成八年から、これにはトン数税制の話はありませんでしたけれども、今回の法改正の趣旨と同様の部分で、日本籍船の減少に歯止めをかけるため、日本籍船のうち国際海上輸送確保の上で重要な船舶を国際船舶として云々ということで、いろいろな税制上の優遇も与えながら対応して、十二年がたちました。

先ほどもお話がありましたように、昨年の四月二十七日、海洋基本法が成立をし、その中でも今回の法改正につながる、海洋に関する国の基本施策という部分での四番目に海上輸送の確保、並びに安全の確保というのが五番目にありまして、八番目に海洋産業の振興というのが踏まえながら、基本法の二十条で海上輸送の確保、二十四条では海洋産業の振興及び国際競争力の強化というこの部分は踏まえて、今回の法改正に至ったというふうに認識をしております。

一点ちよつと私気になるのは、当然、この海上輸送というものの基本には二つあると思うのです。一つは、我が国でやはりきつとした船をつくる力があるかどうか。これは現状ではあります。そして、先ほど来お話がありますように、そこで働いていただける船員の方の確保、人材の確保。この二つが基本的な前提となつてこの海上輸送の確保というものが成立するというふうに、

私はいろいろな部分を考えながら思いました。と申しますのは、今、造船業も、海洋国という中でまだまだ国際競争力があります。ただし、昨

年の「資源」という、経済産業省が海洋探査の部分で資源探査をするために購入したのは、ノルウェーで以前使われておったものを、一九九九年ですから十年前の中古を買って、それを少し手直しをして、ことしの二月から使い始めているというお話も聞いて、その購入コストが二百三十二億ほどかかった。これも国土交通省の皆さんとお話をしておいたら、本当はつくる技術はあるんだと、ただ、今、世界全体の造船業も含めて非常に物理的に難しく、大体三年から四年くらい、オーダーを出してから完成するまでかかるので、もう待つていられない。

でも、海洋基本法を検討する際にもそうだったのですが、やはり海洋基本政策の中にも、これからの海洋調査の推進であるとか研究開発の推進であるとかいろいろな、先ほどから大臣が何度もおっしゃっていますように、この三十八万平方キロの土地の部分だけではなくて、周りの海の部分をどう生かすかということが、これから我が国が本当に人口減少、少子高齢化の中で競争力を持つて対応するかということに当然かかっていると思

うのは、大臣と私、全く同じなんです。ただ、先ほどあつた二つの人材は、では、これで少しづつでも日本人の船員の方がふえていく。でも、実際物をつくる、造船をする力がなくなつてしまつたら、これも同じように国土交通白書によると半分以上の方が五十歳以上の方で、技術者の高齢化が非常に進んでいる。でもこれは今に始まつたことではないわけですね。

ですから、私は、この法律改正も含めてそんなんですが、やはり造船、要するに船をつくる力というものを維持することも含めて基本的に考えていかないと、もちろん海上運送業ということで造船や船舶の部分とは違ふかもしれないけれども、それをトータルにパッケージとして考えなければ、本当の意味での海洋基本法の基本的な精神

に基づくものに、大臣はその担当大臣をされていきますけれども、私はなつていかなと思うんですね。質問通告をしていなくて恐縮ですが、その点も含めて、大臣の御見解をちよつと冒頭伺ひしたいと思ひます。

○冬柴国務大臣 海上保安も私の方の外局でございます。今、海上保安には三百五十五隻の巡視船艇がありますけれども、その四〇％がもう耐用年数が切れたような、旧式化、老朽化しておりまして、これの代替整備というのが物すごく急がれているわけです。今後代替する巡視船というものは、この広い海域を守っていくための次期船艇ですけれども、非常に高度な装備を備えないと使

物になりません。そういうことから、今はスクリーパーやないんです。水を吸い込んでそれをジェット噴流のようになつて後から吐き出すという形で推進するんですね。相当なスピードが出ます。それに耐えるためには、船の骨格その他の骨格もきつちりしたものでなくてはなりませんし、それから計器もほとんどがデジタル化されていますよ、そして画面化されていますよ。そして、夜間も全部見えるようないわゆる赤外線装置を備えています。

こういうものを日本の造船はもう十二分につくる能力を今持っています。私は今度また、これはできましたので沖繩まで行きますけれども、「はてるま」という千トン級の巡視船が就役しまして、これももちろん日本の造船会社でつくつたものの、立派な船です。

私は、今、後藤委員が心配されるような、日本の造船業界が能力を失いつつあるという傾向ではない。ただ、今のように造船が好況であればどんな力もつけていただけだと思うんですけども、不況になるとこれはそうではないかもわかりません。

また、韓国とか中国が非常に迫り上げていますけれども、しかし、造船の技術とかそういうものについては、今、日本はまだ世界一でございます。

す。そういう自負心と、これを追いついて、韓国がすぐ後ろまで来ていますから、そういうところと競争しながら、また、日本らしい高度な技術をそこに駆使した、安全で立派な船をつくつていく技術は残していかなきゃならない、このように思っているところでございます。

○後藤(斎)委員 やはり今のこの海運業界の好況というのは、先ほど来の、要するに輸送量が、需要がふえている。造船をして新しい部分をやって、需給の部分では需要がやはりまだまだ多いのでまだ右肩上がりだということで、これはあと、二〇一〇年なのか一年なのかは別としても、これも今まで、それであればなぜ日本籍船が減り日本人船員の方が減つたかということを考えれば、そこは企業の経営者の皆さん方も含めて、やはり合理化ということでできるだけコストが安い部分を、人的にも、要するに登録料みたいなものも含めて下げていこうという努力を当然なさつてきたわけですね。

ただ、それがあつた意味では限界だということが、大臣もお考えになられたし、国交省の皆さんも業界の皆さんも全体がそういう意思になつたから今回の法改正がようやく実現できたんじゃないんですか。

ですから、これからどうかという場合、私は先ほど言つたのは、確かに今は造船業も力があります。ただ、人的な部分で技術の継承というのをどうするかというのは、これはそれぞれのまた企業体で検討していただいていると思うんですが、それを、大臣が先ほどちよつとお答えいただいたように、国際海運におけるCO₂削減の対策みたいな形で、海洋環境イニシアチブということで、本年度からCO₂三〇％削減ができるような高効率船舶の建造技術を開発する。ただ、お話を聞くと、予算が四億円で、産官学の連携みたいなものの人材確保、育成というのはい千五万くらいしか使っていない。これで本当にいいのかなというのが私の実感なんです。この技術というのは、まさにこれから、タン

カーにしても輸送船にしても、当然、そこでは石油を使つて走らせなきゃいけないわけですから、その裏返しでCO₂が減るかどうかというのは、要するに燃費がよくなるということだと思ふんです。ですから、そういうことも含めたものが、石油価格はこれからも高騰していくであろうという前提で、もう百三十ドル目前だという部分で、やはり高コストという部分では、これは当然、車であればハイブリッドカーなどというのはもう十年も二十年も前から、そしてもう実用化をされているわけですね。ですから、まだまだ遅い。

ですから、先ほど三日月議員もお話をされたように、やはり先取りをするというような施策が必要で、いつも私お話ししているんですが、国交省の旧運輸省の部分は、先取りをするのじゃなくて規制を今までかけてきた、それで甘んじていたというのはまだまだ体質としてあるのじゃないかということはぜひ大臣のリーダーシップで解除していただきたいと思ふんです。

時間が何か急にほとんどなくなってきたんですが、法の二十六条の航海命令の話をちよつと確認していききたいと思ふんです。

先ほど局長の答弁で、非常時というのは要するに武力事態であるとか緊急事態のものは入らないというお話で、ただ、この法律を見ると、大臣が航海命令を出せるというものは入らないというふうな規定はないわけですね。

一方で、国民保護法の七十一、七十三、七十九条の緊急物資の輸送という部分で、指定行政機関の長もしくは都道府県知事とか、要するに長が指定業者に指定をすれば、緊急物資を、先ほど局長が答えられた非常時じゃない、武力事態という場合でもできるという規定がこちらの国民保護法の方にあるわけですね。

ですから、その部分では、やはり私は、この法律では確かに局長が先ほど答弁した部分かもしれないませんが、他の法令との関係、そして先ほど局長がお話をされたあのインドネシアの以前の事態、

それで、イエメン、ソマリア沖のタンカーがテロに襲われたときからちょうど一カ月なんですね。

捜査はいろいろ事情聴取とかしているらしいのですが、テロとかそういう、例えば本当に武力事態に巻き込まれたというときにも出ずのか出さなにかというものは、今大臣言えなくても結構だけれども、やはりきちつとした検討を、ほかの法体系等も含めてこの航海命令がどうあるべきかというものをきちつと精査し、あわせて、そのときの損失補償もするという規定がこの法律の中にも入っていますが、やはりガイドラインをきちつと明定をしながら、船主協会の方々にもお願いをする。

それで、先ほどの国際船舶制度というのは、依然まだ、今継続しているわけですね。国際船舶制度は継続しているわけですね。

ですから、それと今回の関係も含めて、先ほど三日月委員もお話しされたように、これからもつと本間に国際競争力を国際運送業の中で高めるということであれば、いろいろな各国の制度やほかの法令も含めて、国内である制度も含めて、トータルでやはり先取りをした形で競争力強化ということにならなければならない、むしろ横ばいしないし、これから努力をすれば安くなっていく。

原油価格も穀物価格も上がっている、それを、例えばのみ込めるような部分で、国内の消費者、食料品価格や石油価格に影響を与えないようなことも、やはりもつと努力をしていけば、十分ではありませんけれども、それが結局、国民、一般の方にわかる。海上運送という業というのは大切だ、それを支える人材も造船も大切だということ、やはり国民の皆さん方に理解をしてもらうというところが私は大切だと思ふんです。

先ほどの二十六条の航海命令もあわせて、簡潔で結構ですから、お答えをちょうだいしたいと思います。

○冬柴国務大臣 これは民間の外航海運事業者にお願いする話ですから、そこが十分理解し、納得していただく、そういうことがまず大前提です。その前に国民に広く御理解を賜うということが、今委員がおっしゃったように、最も基礎的な大事な要件だと思います。

したがって、今回の法律では、いわゆる国民保護法のような、いわば有事法制のようなどころのものに踏み込んだものでは決してありません、この法律自体、二十六条の要件を見ていただいたらわかりますけれども、限定的に命令を、お願いするところの要件はきちつと書かれてあります。

したがって、それは国民保護法制は保護法制で、先ほど委員もおっしゃいましたように、都道府県知事なりそういうところが、その法律に基づく手続を踏んでどのようにされるかという問題でありまして、この法律ではその部分については触れていない。ここは私が、国土交通大臣がそういう事態に航海命令を出すことはあり得ないということだけは申し上げたいと思ふんです。

しかしながら、今委員がおっしゃったように、いろいろな法律あるいは外国の比較法等を検討し、そして、そういうものの整理をきちつとしておくということとは大事な視点だと思います。

○後藤(憲)委員 時間が急に参りましたので、これで質問を終わります。ありがとうございます。

○竹本委員長 次に、穀田恵二君。

○穀田委員 今、「蟹工船」という戦前の小説が多くの若者に読まれ、脚光を浴びています。戦前の日本共産党に入党し、二十九歳の若さで特高に逮捕、虐殺された、プロレタリア文学を代表する作家、小林多喜二が書いた作品です。オホーツク海で操業する蟹工船で、リンチなど過酷な労働を強いられ労働者たちが団結し、闘争に立ち上がる姿をリアルに描いているものです。

こういう小説が若者の共感を呼んでいます。新聞によりますと、「現代の「ワーキングプア」にも

重なる過酷な労働環境」という意見や、「私たちの兄弟が、ここにいます」、さらには「蟹工船」を読め。それは現代だ」などと、現在の労働状況と重ねる声が多く、朝日、読売、毎日、産経、日経と、すべての新聞がこの問題を取り上げて報道しているほどであります。

大臣は、率直に言つて、読んだことがあると思ふんですけれども、戦前の小説が現代だと若者が共感し、脚光を浴びていることを御存じだろうか、そして、今なぜ若者がこういつた問題に共感すると思うのか、聞きたいと思ふんです。

○冬柴国務大臣 私が購読しているのは読売新聞でございまして、たしか読売ではなかったかな、そうですね。「蟹工船」悲しき再脚光」というところまで心打たれたのは、「私の兄弟たちがここにいてはならないかと錯覚するほどに親しみ深い」という、読者の感想がその中に書かれているところには心を打たれました。

これは、特に、いつもワーキングプアという言葉で共産党がおっしゃつておられる、最近の若い人たちの低所得、そして結婚もできない、こういうものについて、そういう境遇にある人たちが、あるいはそういうものに問題意識を持つている人がもう一度読んでみようという小説だろう、私はそう思います。

私は、このワーキングプアというような言葉が徘徊するような世の中は一日も早く何とかしなきゃならない、このように思ふことは穀田さんと一緒だと思つております。

○穀田委員 なぜこの「蟹工船」の話をしたか。これは、船乗りと事業者である資本家の関係が極めてわかりやすいからなんです。仲介業者にあつせんされた農民や炭鉱労働者、学生らが、これをちよつと持つてきたんですけれども、最初の出だしは、「おい、地獄さ行ぐんだで！」行くというところを、方言でしようから、えぐんだで、こういうわけですね。過酷なそういう労働を強いられる背景には、国策の名で海軍の保護を受け、暴利をむさぼる大手資本の横暴があつたことも描かれ

ています。

今回の法案のテーマである、日本籍船と日本人船員が激減していった背景、要因について、大手資本家である海運会社と政府がどのような役割を果たしてきたのか、検証する必要があると私は考えたからであります。

そこで、先ほど来議論になってきましたけれども、日本籍船とそれから日本人船員が激減したのはなぜか、原因はどこにあると認識しているかというところでいいますと、先ほど来、簡単に言うと、一九八五年のプラザ合意を契機とした急速な円高などの進展によりコスト競争力が失われたことだというのが、その前が長いさかい、縮めて言うとか大体そういうことですね。私は、果たしてそうだろうかと思うんですね。

先ほどもありましたように、円高や、それだけが原因だったら、それは為替の変動の中において、さまざまな各国だつてそういうことに見舞われることがあり得る。問題は、籍船も船員とも減少傾向は九〇年代以降も続いているんですね。したがって、政府は、それに対してどういう対策をとってきたのかということが問われているんじゃないでしょうか。そこを言っていただけですか、大臣。

○春成政府参考人 九〇年代において、政府において、日本籍船、日本人船員の減少についてどのような手を打ってきたのかというお尋ねでございますけれども、私もがやりました制度の一つが国際船舶制度でございます。これは、いわゆる日本籍船のうち液化天然ガスの運搬船といった特に重要なものについて、登録免許税あるいは固定資産税の軽減措置を図るという形で、いわばそうした重要な日本籍船を確保していくという施策をとったわけでございます。

さらには、同じく九〇年代の中では、先ほど申し上げたかもしれませんが、いわゆる機関部についての省力化を図るといった近代化船への取り組み、あるいは、同じ職場に外国の方と日本人とが混乗する形をとった混乗船といった形での

コスト削減策、それもあわせてとってきたということでございますが、特に、今申し上げた国際船舶制度、これは日本籍船の減少について一定の歯止めはかかったものの、依然としてその後も減少が続いてきたということは事実でございます。

そういった背景には、やはり世界単一市場という中で、日本の外航海運企業も生き残りのための努力をしてきた、必死の努力をした結果という部分もあるかと思っております。

○穀田委員 いただいた資料を見ましても、一九八五年、日本籍船は千二十八隻あったわけですね。それ以後ずっと減っているんですね。船員だつて、当時三万人いたわけですよ。そして、今や二千六百五十人ですから。しかも、それらの政策をやったからといって、歯止めはかからなかった。

しかも、今お話があったように、コスト競争力を強化するために、結局のところ、大手海運会社などはコストの安い便宜置籍船をふやすなど、日本籍船の海外流出を進行させたんですよ。そして、日本人船員を確かに、今答弁では混乗化と言っているけれども、結局、日本人船員を賃金の安い外国人船員に切りかえていった。だから、まさにそこに原因と責任があることは明確じゃないかと思うんです、私は。

つまり、結局のところ、競争力をそこで強めて乗り越えるということが中心で、日本籍船が減ることだとか、日本人の船員が減ることなどは、簡単に言うか意識してなかったというのが、このプラザ合意以後の実態であるということの証明なんです、この事実は。政府は、今答弁であつたように、日本商船隊のコスト競争力を向上させるため規制緩和とかの支援をしてきたけれども、結局、日本籍船や日本人船員をふやすための対策は具体的に何とてこなかったということなんです。

今度出てきているトン数標準税制というのは、国際競争力の均衡化というけれども、要するに、船、船員をふやすために減税措置を講じようという

ことで、今もうかっている大企業に対しては優遇税制を図るということなんです。これまでコスト競争力強化のためと称して事業者をさんざん支援し、事実上、日本籍船や船員を減らしたことに対して応援してきたわけで、今度は、そのことを反省し、原因や責任を明確にするということから始まるならわかるんだが、とにかくふやせば減税で支援するということは手前勝手過ぎやしないかと私は考えています。

確かに、国際的には共通の手法で、選択肢としてはあり得ることもかもしれない。しかし、この間の極端な船と船員の減をもたらしたことの総括抜きに、つまり、企業の社会的責任は果たせるのかということと厳しく問わなければならないのと同じかと思ひます。しかも、最近、大手三社は空前の大幅な上げをして、減税しなくなったって日本籍船それから日本人船員をふやすことで社会的責任が果たせると私は考えます。したがって、まず海運事業者の姿勢こそ正すべきではないのか。この点は大臣いかがですか。

○冬柴国務大臣 私は、プラザ合意の前のスミソニアンまでさかのぼるんですけれども、これはやはり三百六十円が二百七十円になり、七十九円になれば、どんな競争をしたって、それが共通の海という、七つの海が一つの市場であれば、これは本当に手も足ももがれたという形になると思ひます。

中核六社と言われた海運事業者も、その後、三社にまで統合されざるを得なかったというの、そういう物すごく苦しい中からやっているわけでありまして、外国人船員を好んで雇っているわけではないと思ひます。しかしながら、人件費を比べたら、もうとてもじゃないけれどもその中ではやっつけいけないところから、外国人の船員あるいは外国籍船、固定資産税がかからない、そういうようなことでこまめに来たんだろうと思ひます。

私は、その結果が、非常に日本は危ういという感じがしたわけです。そういうことから、私は就

任したすぐから、何としてもトン数標準税制をこの国は入れなければならぬということを強く持ったわけで、それは競争においてイーブン、ほかの海運国家と同じ条件にしてあげないと競争できない、そういうところから今回のものでありまして、確かにこれを導入するのがおくれたことについてはおわびしなきゃならないと思ひます。しかしながら、遅まきながらも、今後、これで頑張っていくということでございますので、御理解をいただきたいというふうに思ひます。

○穀田委員 余り理解できぬと。

要するに、プラザ合意が関連していたということはお認めになるということになつちゃうんですね、そうすると。私どもはおかしいと一貫して言ってきたわけですから、今ごろになつて言つてもう困るわけだけども。

人件費の問題も出ました。では、船員の労働環境の改善について聞きたいと思ひます。日本人船員をふやすには、まずやはり私は海運会社のコスト削減競争というものと、リストラをやめさせることは大事じゃないかと思ひます。そこで、労働条件、環境の改善が必要です。その中で、私、二つ挙げたいと思ひます。

そうだったら、〇四年に船員法改定によつて解雇された船員派遣事業をやめることが先決だ。それから二つ目に、船員を組織する全日本海員組合などが求めておられます、ドイツなどで導入されている船員税制や社会保険制度への助成策など、政府がこういうところに直接支援する取り組みこそ重要だと思ひますが、簡潔にお答えください。

○冬柴国務大臣 簡潔に申し上げれば、私はそのとおりだと思ひます。

○穀田委員 そのとおりだということは、すぐやっていたらというための努力を開始してもらつて、すぐは無理ですから、それは、もちろん。けれども、我々が提起している方向性については当然だということだと思ひます。最後に、航海命令について聞きたいと思ひます。

国際海上輸送もその対象とする理由は何か。それとあわせて、トン数標準税制を創設することと関係があるのかということ、この二つだけ。

○冬柴国務大臣 後者のことを言えば、関係はありません。同じ法律ですけれども、思想としては別でございます。

それから、今まで内航海運だけであつたものを外航まで広げたのは何かというのは、九九・七％の日本の貨物というものが外航海運によつて運ばれている。こういうものが、日本で大震災、あるいは外国で大震災、あるいは津波、あるいはサイクロン、こういうようなものが起こつたときに円滑に運ばないというときに、やはり日本籍船であり、日本人船員がこれをやっていただくということとを、外航海運にこそ求めなければ日本人の生活は維持できなくなると思ひますので、そういう趣旨でございます。

○穀田委員 この法律の一つの前提となつた考え方の中で、交通政策審議会海事分科会の答申があります。その中には、やはりこの問題について、政府の管轄権の確立、そして非常時でも安定的な輸送の確保。したがって、同時に、考え方として、要するにそういうための社会的貢献をしてもらうから減税だ、こう言っているんです。だから、全く関連がないということはないんですよ。その二つがセットだということが、この「安定的な国際海上輸送の確保のための海事政策のあり方について」という答申の中にまさにその哲学があらわれているのを見なければなりません。

ですから、外航の航海命令というのは、いわばトン数標準税制創設の前提だ、一定の話し合い、そういうことなんだということがこの考え方なんです。いいか悪いかは別として、航海命令の発動をする場合には、確かに、答弁でもありましたし、一連の考え方であるように、有事を想定したものは含まれないとされています。でも、法律や解説の内容を見ますと、有事以外の非常時が想定されている。その非常時には、テロ、政変等の治安悪化も含まれています。したがって、海外で紛

争が起つていいる地域も対象になり得るわけだから、幾ら安全を確保するといつても、危険にさらされることもあり得るわけです。

それで、航海命令は船舶運航事業者への命令ですが、船舶を運航するのは船員であり労働者です。船員労働者が嫌だと言つても、会社が職務命令を下せば、その意思に反して海外の危険地域へ運航、派遣を強制されることになりま。

となりま。私は、トン数標準税制ということとあわせてやるということになりますと、そのことを条件にして船員労働者を危険にさらすことになりかねないんじゃないかという点を危惧するわけ。その点は大臣いかがですか。

○冬柴国務大臣 私の思想としては、別問題である。私は、トン数標準税制は、国際競争にさらされている中で、海運業者がイーブンの立場で競争していただくということからこれを決断しているわけでありまして、それを入れたからこれをやれとか、あるいは船員を危険にさらしてもいいとか、そういう趣旨は全くありません。

しかしながら、穀田さん、日本国民が食べ物を買つたときにだれかが運ばなきゃならないんですよ。外国がそれを受けてくれないとき、だれが運ぶのか。そういう極限状態を考えれば、本当に、今回の四川省の大震災でも、国際緊急援助隊がみずからの命を、難しい中でも行つてくれていますよ。私は、そういうふうな、だれかがやらなきゃならない、それは船で運ばなきゃならないわけですから、船に従事する海の男がやつていただきたい、こういう思いですよ。私は、それは協力いただけると思ひます。そのように思ひます。

○穀田委員 大臣の哲学は違ふと言つていたとしても、法律のつくる過程がそうなんだということ私には言つていられるんですよ。

もともと、民間海運会社が国家に強制徴用された軍人よりも船員の方が高い死亡率だった戦前の歴史を考えれば、私は、国家が強制をする航海命令は避けるべきものだ。しかも、今大臣は答弁したけれども、だれかが

運ばなくちゃならぬ、そういう問題について言うならば、それは命令ではなく自発的、自主的に、何度もやつた例はあるんですよ。湾岸戦争のときだつて運んでいられるわけですよ。そういう例は承知しているし、そういうことについて殊さら、現在航海命令の規定のある国内輸送だつて一度も発令したことはないんですよ。そういう問題と、今までの歴史的事実と経過、そういうことを考えたら、事業者の優遇税制と引きかえに導入するといふ安易なものであつてはならぬということを私は言いたいわけでありま。

時間ですので、終わります。

○竹本委員長 これにて本案に対する質疑は終局いたしました。

○竹本委員長 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。穀田恵二君。

○穀田委員 外航海運船運航における近年の日本籍船、日本人船員の激減は深刻であり、政府として日本籍船、日本人船員をふやす対策を講じることが当然です。

しかし、そのためには、日本籍船や日本人船員がこゝまで激減するに至つた原因と責任を明確にする必要があります。

この間、日本の海運事業者は、海運事業のコスト削減競争の激化を口実にして、税金の安い外国に所有船の国籍を置く便宜置籍船化を進め、低賃金の外国人船員の雇用を進めてきました。目先の利益追求に走り、社会的責任を放棄して日本籍船や日本人船員のリストラを推し進めたことが今日の深刻な事態を招いたのであり、大手海運事業者の責任は重大です。

同時に、国際競争力強化の名で、海運事業の規制緩和を促進し、大手事業者を優遇してきた政府の責任も免れません。こうした海運行政のあり方を根本から見直すことが求められているのであります。

次に、国際海上輸送に導入する航海命令は、非

常時に船と船員を国家が強制的に提供させる命令です。

航海命令が発動される非常時には、テロ、政変等の治安悪化を含むとしており、世界じゅうの紛争地域が対象となり得るのであります。輸送時に危険にさらされる可能性は否定できません。船舶運航事業者への命令は、実際には、運航に従事する船員労働者がその意思に反して海外の危険地域への派遣を強制されることになるものであります。

戦前、民間海運会社が国家に強制徴用され、軍人よりも船員の方が高い死亡率だつたという歴史があります。また戦後も、イラン・イラク戦争や湾岸戦争などの最中に民間タンカーが被弾した痛ましい事件を想起すべきであります。

しかも、今回の航海命令が、防衛力強化と並ぶ国家安全保障の観点からの非常時の船舶確保策とされていることも看過できません。既にこの間、周辺事態法、国民保護法によつて、いわゆる有事における民間船舶の国家動員体制がつくられてきました。今回の航海命令規定は、国家による民間船舶の強制動員を世界じゅうの非常時の事態に広げるものであり、到底認めることはできません。以上、指摘して、反対討論を終わります。

○竹本委員長 これにて討論は終局いたしました。

○竹本委員長 これより採決に入ります。

海上運送法及び船員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〕

○竹本委員長 起立多数。よつて、本案は原案のとおり可決すべきものと決しました。

○竹本委員長 ただいま議決いたしました法律案に対し、望月義夫君外三名から、自由民主党、民主党・無所属クラブ、公明党及び国民新党・そうぞう・無所属の会の四会派共同提案による附帯決

議を付すべしとの動議が提出されております。

提出者より趣旨の説明を求めます。後藤斎君。

○後藤(斎)委員 ただいま議題となりました附帯決議案につきまして、提出者を代表して、その趣旨を御説明申し上げます。

なお、お手元に配付してありますので、案文の朗読をもって趣旨の説明にかえることといたします。

海上運送法及び船員法の一部を改正する法律案に対する附帯決議(案)

政府は、本法の施行に当たっては、次の諸点に留意し、その運用について遺憾なきを期すべきである。

一 安定的な海上輸送を確保する上で日本船舶の確保並びに日本人船員の育成及び確保が重要であることにかんがみ、日本船舶・船員確保計画の認定状況やトン数標準税制の適用状況を継続的に把握し、その効果を検証すること。また、法改正の目的が達成されるよう、船舶の特別償却制度、固定資産税、登録免許税等トン数標準税制以外の税制及び船員雇用に係る支援措置の充実等により、国際的な競争条件の均衡化のため更なる制度改善に努めること。

二 国際競争力強化の観点から、日本船舶・船員確保計画への積極的な取組を促すため、同計画の認定申請に際しては、申請者の過度な負担とならないよう手続の簡素化に努め、認定に当たっては、効率的に事務処理を行い、迅速な手続を行うこと。

三 海洋基本法に示された海洋に関する国民の理解の増進と人材育成を図るため、国家的取組として総合海洋政策本部のリーダーシップの下、海事広報活動の抜本的見直しを図り、青少年の海に関わる仕事への憧れを喚起するべく、海の魅力や海の職場、船員労働の重要性について学校教育と連携した海事教育の推進に積極的に努めること。

以上であります。

委員各位の御賛同をよろしくお願いいたします。

○竹本委員長 これにて趣旨の説明は終わりました。

採決いたします。

本動議に賛成の諸君の起立を求めます。

(賛成者起立)

○竹本委員長 起立多数。よって、本動議のとおり附帯決議を付することに決しました。

この際、国土交通大臣から発言を求められておりますので、これを許します。国土交通大臣冬柴鐵三君。

○冬柴国務大臣 海上運送法及び船員法の一部を改正する法律案につきましては、本委員会におかれまして熱心な御討議をいただき、ただいま可決されましたことに深く感謝を申し上げます。

今後、審議中における委員各位の御高見や、ただいまの附帯決議において提起されました事項の趣旨を十分に尊重してまいり所存でございます。

ここに、委員長を初め理事の皆様方、また委員の皆様方の御指導、御協力に対し、深く感謝の意を表します。

大変ありがとうございました。(拍手)

○竹本委員長 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、御異議ございませんか。

(「異議なし」と呼ぶ者あり)

○竹本委員長 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)

○竹本委員長 次回は、来る二十三日金曜日、午前八時五十分理事会、午前九時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。

午後零時十一分散会