

◇この議事速報は、正規の会議録が発行されるまでの間、審議の参考に供するための未定稿版で、一般への公開用ではありません。

◇後刻速記録を調査して処置することとされた発言、理事会で協議することとされた発言等は、原発言のまま掲載しています。

◇今後、訂正、削除が行われる場合がありますので、審議の際の引用に当たっては正規の会議録と受け取られることのないようお願いいたします。

○金子委員長 次に、西岡新君。

○西岡委員 日本維新の会の西岡新でございます。本日は、海洋基本計画などを中心に質問したいと思いますが、それに先立って、先日、政府の再就職等監視委員会から違法認定をされた天下りあつせんについて、国交省のお考えを確認しておきたいと思えます。

この件は、再就職等監視委員会によって、事務次官経験者、当時は審議官であった幹部職員による国交省所管の海技振興センター並びに日本民営鉄道協会への口ききがあつたと初の違法認定がなされ、国交省に通知がされたということでありませぬ。

この件について、以前に国交省による内部調査が行われたとお聞きしておりますが、当時の調査メンバーはどういうメンバー構成で、当時の調査結果はどうだったのかをお聞かせいただければと思えます。

思います。

○久保政府参考人 お答えいたします。

先生御指摘の、当時の調査委員会は、国土交通省の政務三役の責任で調査を行うという方針のもと、当時の副大臣を委員長とし、担当政務官と、また外部からの弁護士さん二名を加えた四名で構成されておりました。

当時の調査委員会は、資料の分析、また関係者からのヒアリングを実施した上で、結論としては、国家公務員法違反の再就職あつせん行為があつたとは認められないとの結論を当時出しております。以上です。

○西岡委員 あつせんは認められなかったという結論であります。これは、今回の再就職等監視委員会の結果とは違いがあると思えます。

身内に甘い調査であつたのではないかと、印象も国民に与えたのではないかと思えますし、そういう点に関しての御見解をお伺いしたいと思います。

○久保政府参考人 各事案の事実関係の認識におきましては、当時の国土交通省の調査委員会も、今般の再就職等監視委員会も大きな違いはなく、国家公務員法、具体的には国家公務員法百六条の二第一項の解釈、適用、いわゆる当てはめに当たりまして判断の違いがあつたものと考えております。

いずれにいたしましても、今般の調査結果につきましては、私も真摯に受けとめて、こうした事態の再発防止に向け、職員、また元職員を初めとする関係者に対しまして、再就職規制、また

今回の事案の内容について周知徹底を図ってまいりたいというふうに考えております。

○西岡委員 解釈の違いだということでありませぬが、三月二十七日付の朝日新聞に掲載された記事に、当事者が、今回の監視委員会の件に関して、「心外な判断だ。私の発言は法律が規制しているケースには当たらない。」というような朝日新聞の取材に答えておりました、この記事が正しいならば、間違つたことをしていないという認識が非常に強いんじゃないかと思えます。

これでは、再就職等監視委員会が天下りあつせんの口ききと認定したものが国交省によって日常化していったのではないかと思われてしまいますが、この点に関してはどう思われますか。

○久保政府参考人 当事者に対しまして、三月二十六日、事務方より調査結果を伝えた上で、今般は元職員としての再就職規制を遵守するように注意を促したところであります。

○西岡委員 大臣にお尋ねしたいと思います。一昨日の予算委員会でも質問がございましたが、この件に関して、委員会からの勧告を受けて太田大臣は、調査結果を真摯に受けとめ、信頼回復に努めるというコメントを出されておられますが、今後の防止策について具体的にどういう対応をするのか、国交省としての取り組みを大臣にお伺いしたいと思います。

○太田国務大臣 三月二十六日に監視委員会から調査結果が通知をされまして、そこでは、特に指摘をされているのは、この制度ということについて周知徹底するようということが一番の、監視

委員会からの私たちに対しての通知でございました。

私は、この問題は、二度とこうしたことのないようにということで真摯に受けとめて、監視委員会が指摘するように、しっかりと徹底する。徹底するということはどういうことかとすると、徹底するということなのですが、私が思うには、一番大事なのは意識改革です。こういうことはいけないんだということを、いろいろな仕組みをつくるということとは当然大事だと思います。けれども、意識を変える、これは相当の力が要ります。

私は、このところを真摯に受けとめるということは、省の職員、それからOBに対して意識改革、意識変化をもたらすようにということで、何回もこれから指摘をしたり、引き締めていきたいというふうに思っています。

○西岡委員 ぜひ、意識改革の上、制度の周知徹底をしていただきたいと思えます。

有為な人材の活用は当然あるかと思えます。公務員の早期退職慣行等の問題もあろうかと思えますが、今回は、特に国交省のような営利企業等を所管する官庁では、天下りに対する国民の厳しい目を考慮すると、ルールを守る姿勢がやはり大事だと思っております。今後、同様のケースが発生しないように、再発防止に取り組んでいただきたいと思えます。

次に、海洋基本計画について質問をしたいと思えます。

我が国は六千余りの島々で構成されており、これまで狭隘な国土が常に強調されてきました。確

かに、日本の国土の面積は世界で六十位ぐらいであります。しかし、排他的経済水域、いわゆるEEZでは国土面積の十二倍となって、実に世界第六位であります。まさに堂々たる海洋国家であると言えることでもあります。

この点、海洋基本計画は今後非常に重要なものとなってきますが、まず、平成二十年三月に閣議決定された現在の海洋基本計画が、この五年間でどんな成果が上がっているか、お聞かせいただければと思います。

○長田政府参考人 先生御指摘の海洋基本計画でございます。

これは、海洋基本法に基づきまして、五年前の平成二十年三月に閣議決定をされまして、この五年間における我が国の海洋政策の方向性について定められたものでございます。

この五年間の進捗状況でございますが、海洋基本計画に基づきまして、国土交通省及び経済産業省など関係省庁が積極的に取り組まれた結果、多くの成果が出てきております。

例えば、海洋資源の開発、利用の推進に関する事項といたしましては、海洋エネルギー、鉱物資源の開発計画の了承、あるいは海洋再生エネルギーに関する今後の取り組み方針の決定、また、今先生御指摘のEEZにつきましては、大陸棚の延長の申請を平成二十年十月にいたしまして、昨年四月には勧告が国連の限界委員会から出されております。また、EEZの外縁の基礎となる低潮線の保全を目的とした低潮線保全法の成立などがございます。また、我が国の海運の安全の確保とい

うことで、海賊対処法の成立あるいは海洋管理のための離島の保全・管理に関する基本方針、こういったものを制定しております。我が国の海洋立国の推進に向けて多くの成果が上がっているというふうに認識をしております。

○西岡委員 徐々に海洋に関する環境整備ができているということでもあります。

しかしながら、近年では、領土問題を初め、海洋権益を主張する隣国との緊張関係も高まっております。我が海域においても、中国公船の動きが活発化している状況でもあります。しかも、中国政府は、国家海洋局に主権維持活動を一元化して海洋強国化を推進するなど、今後の我が国の安全保障問題はもちろん、資源問題にも深くかかわってきています。

また一方で、災害においても海の重要性は高まっております。先日、政府の中央防災会議作業部会がまとめた南海トラフ地震における被害予測の全体像では、マグニチュード九クラスの巨大地震が起きた場合には、その被害額は約二百二十兆に上るという試算も公表されました。

もし地震が発生すれば、陸路は寸断されるおそれもあります。その場合に、救援物資等は海上輸送を頼らざるを得なくなる場合も考えられます。そういった観点も織り込んで、新たな発展の可能性を求めて海洋政策に積極的に取り組むべきだと思いますが、今度の、予定されている新たな海洋基本計画の策定のスケジュール、そしてその基本計画のポイントについてお伺いできればと思います。

○長田政府参考人 海洋基本計画でございますが、今先生御指摘のように、五年前に現在の海洋基本計画がつけられました、海洋基本計画はおおむね五年ごとに見直すということになっております。

このために、昨年の五月には、海洋政策本部長である総理が任命をされました十名の参与、これは東大の小宮山先生初め有識者でございますが、ここにおきまして昨年来議論を進めております。また、超党派の先生方で構成される海洋基本法研究会あるいは海事振興連盟からも御提言をいただいております。

現在、政府部内で最終的な調整を進めておりまして、今週の月曜日からはパブリックコメントを実施しております、できるだけ早く閣議決定をいたしたいというのが考え方でございます。

今回の見直しのポイントといたしましては、先生御指摘のとおり、東日本大震災の結果、いわゆるエネルギー政策の全般的な見直し、さらには海洋資源、海洋再生エネルギーに対する期待の高まり、さらには、日本をめぐる海洋権益をめぐる争いが極めて緊迫化しているということの中で、海洋権益を保全するための海洋安全保障についてのあり方、こういった点が今回の見直しの大きなポイントであるというふうに認識をしております。

○西岡委員 エネルギー政策の全般的な見直しということもありますが、東日本大震災による福島原発事故によって、これまでの原子力政策というのは見直しを必要に迫られております。また、現在のように、石油や天然ガスを大量に海外から購入し続けるということも、エネルギー政策の安

全保障上の問題からも長く続けるべきではないと思っております。

さきの大戦においても、我が国の開戦の動機も石油問題でありました。よく日本は、資源のない国で、資源を世界から買って、得意な物づくりで経済大国になった国家だと言われております。しかしながら、今やもう、日本近海にはメタンハイドレートに代表される多くのエネルギー、鉱物資源、先ほど御指摘もありましたが、その存在が確認されつつあります。まさに将来の資源大国への道が開かれる可能性も出てきております。

また、メタンハイドレートは北海道から沖縄まで広く分布しており、その埋蔵量の調査は今年度から三年かけて実施するというところであります。完全に把握できていないということではありますが、一説によると十兆立方メートルもの埋蔵量があるのではないかと。これは、日本の天然ガス使用量に換算して約百年分という驚異的な数字であります。

しかしながら、今の開発技術のままではやはり生産コストがかなりかかってくるということでありまして、シェールガスのコストに比べると、五十倍を超えるとの見方もあって、まだまだ技術革新が必要だということであります。

我が国の海域に膨大に存在する海洋エネルギー、そして鉱物資源の開発促進を何より急ぐべきだと思っておりますが、この点、どういう取り組みを行われておられますか。

○長田政府参考人 先生御指摘のとおり、東日本大震災の結果、多くの原子力発電所が停止をして

おりまして、そのために、火力発電所のための石油、天然ガスの輸入というものが増大をしております。こうしたことから、我が国においては、エネルギーの安定的な確保というのが極めて重要な現在の課題というふうに認識をしております。

こういの中で、先生今御指摘のように、我が国の周辺海域におきましては、石油、天然ガスに加えて、先般、メタンハイドレート、これは愛知県沖での海洋からの産出試験の成功がありました。また、伊豆沖、あるいは沖縄海域におきましては海底熱水鉱床、それから南鳥島におきましては、いわゆるレアアースを含む海底堆積物というのが発見をされてきております。

これらをいかに実用化し、商業化していくかということが今後の研究課題でございます、そのための調査研究を進めてまいりたいというふうに思っております。

また、エネルギー資源という意味では、ブラジル、オーストラリア、アフリカ等で、新たな海底油田あるいはガス田というのが発見をされております。こういった世界の海洋資源開発市場というのは急成長しております、我が国の安定的なエネルギー供給の観点からは、これら資源開発への関与が見込まれておりますが、その際、あわせて、これらの資源の生産、貯蔵、輸送など、関連する新たな海洋産業の成長も期待をされております。

今回の基本計画におきましては、こういった点を踏まえまして、官民を挙げて、資源開発、整備あるいは海洋産業の創出に取り組んでまいりたいと考えております。

○西岡委員 今や、それこそ海洋からの資源産出量は世界でも三割から四割ということでありすが、先ほどもお話がございましたが、ブラジル沖で膨大な量の石油、天然ガス等が埋蔵されている、それに我が国が参入しようとしているということでありすが、私は大変いいことだと思いますし、ぜひ成長力強化ということでも取り組んでいただきたいと思いますが、この点に関して、具体的な取り組みをもう少し詳しく教えていただければと思います。

○赤澤大臣政務官 世界的なエネルギー需要の増大に伴い、海洋からの石油、天然ガスの産出量が年々増加をしている、御指摘のとおりでありますし、その開発に用いられる海洋資源開発関連の船舶の需要は、委員御指摘のブラジルなどを中心に大幅に増加をして、二〇二〇年には二〇一〇年の三倍近くに達するといったような試算もございません。

今後、増大する世界の海洋開発の需要を取り込んでいく、そして委員御指摘のとおり、資源大国への道を探るといったことで、官民一体となって、海外の海洋開発プロジェクトに日本企業が参画するための政策支援、さらには環境整備といったことに取り組んでまいる所存でございます。さらに具体的に申し上げれば、民間企業の技術開発に対する支援、それから安全面に関する調査研究などの取り組みを進めてまいります。

○西岡委員 四方を海に囲まれた、主要な物資の輸出入を海上輸送に依存している我が国にとって、先ほどおっしゃいました造船業や海運業に代

表される海洋産業は、やはり今後も重要な産業の一つであり続けなければいけないと思っております。

私の地元の愛媛県でも、外航海運業は約八百隻所有しておりまして、これは我が国の外航船の約三分の一を占めているということでありすが、本県に愛媛県の基幹産業として取り組んでおりますし、また、日本を代表する海事都市でもあります。今治市は、内航海運者数や造船事業者数など、まさに海事関連企業の集積地でもあります。バリシツプと題した海洋博のイベントも隔年で行っております、ことしはちょうど、来月開催するような予定であります。

こういう海洋産業の新たな成長の可能性として、先ほど政務官からお話いただきました海洋資源開発船舶。これは、七年後には三倍近くの十兆円産業になるというような試算も出ておりますが、現在のところ、国際競争力の観点においては、韓国や中国に海洋構造物の手持ち工事量というのは非常におくれをとっているというような状況であります。やはり、この分野に今積極的に取り組まなければ、将来の我が国の E E Z の開発、これを自前の技術でやることすら難しくなるような現状も考えられる次第であります。

この点についてどう考えられるか、お聞かせいただければと思います。

○赤澤大臣政務官 委員御指摘のとおり、我が国の造船技術というのは世界に誇るものでありまして、これまで、造船の技術を持ち、造船産業を国内に抱え、加えて国際会議などでも安全基準あ

るいは環境基準などを率先して高い水準に高めることで、我が国の産業の競争力というのを保ってきております。

そういう観点からいうと、我が国の大事な産業でありますこの造船関係の技術をさらに発展させて、浮体式の液化天然ガス生産貯蔵積み出し設備 F L N G とか、これが委員の念頭にあると思いがすが、こういったものの安全基準の策定などでもしっかりと世界をリードするような取り組みを行うことで、今後とも、産業の発展、そして国際的な安全環境基準の設定、さらに、それに基づいて我が国の産業が一定のシェアを占めていくということ、いい循環をつくって、しっかりと国富の創造にもつなげていきたいというふうに考えております。

○西岡委員 ぜひ、国際競争で負けない産業の育成をお願いしたいと思います。

また、この分野に関しては、海洋再生可能エネルギーの分野でも、洋上風力発電というものも注目されております。この洋上風車は将来的にも需要が上がるの見込まれておりますが、洋上風力分野での取り組み状況はどうか。もし具体的な目標数値もございましたら、お教えいただければと思います。

○長田政府参考人 現下の厳しいエネルギー情勢を考慮の中で、洋上風力発電を初めとする海洋再生エネルギーの活用というのはやはり極めて重要な状況だというふうに思っております。

現在、我が国の洋上風力発電は世界の 1% 程度しか占めておりませんが、現在、鹿島港を初めて

する港湾区域や漁業との調整を進めながら、今後、大幅に洋上風力発電を進めてまいりたいというふうに考えております。例えば、洋上風力発電、一基二メガワットで、大体二千世帯の電力をカバーできるということでございますし、また、福島あるいは長崎等におきましては浮体式の洋上風力発電ということもやっております。こういった技術が非常に、関連産業を含めて、我が国の成長産業のもとになるというふうに考えておりました。私も、今回の海洋基本計画の中でも大きな点だということふうに認識をしております。

○西岡委員 ありがとうございます。

海洋産業の発展のためには、それを支える人の問題も重要であります。私の選挙区にも上島町というところがございます。国立弓削商船高等専門学校があります。一時これは定員割れを起していたものが、最近では志願者数もふえているというふうな状況であります。しかしながら、船員を取り巻く環境は非常に厳しいものがあるということでありまして、船員の不足、高齢化、その上労働条件や環境が悪いということでもあります。

例えば内航船員では、一昨年の十月の時点で、五十歳以上の割合が半分となっておりまして、しかも船員数が、二年後には八百人から約二千二百人、七年後には二千百人から五千百人不足するという試算が出されております。また、外航船員では、昭和四十九年に五万七千人ほどいたものが、平成二十二年には約二千三百人というふうに大幅に減少しておる次第であります。

これは、外航船員の多くを外国人船員に依存し

ている現状もあり、しかも世界的な船員不足により、フィリピン人を初めとするアジア人の船員の囲い込みということも激しくなっておりますと聞いております。我が国の外航商船船員の国籍別の状況では、日本人船員は昨年の時点でもう二・一％にしかすぎないというふうにお聞きしております。

国交省も、この点を憂慮して検討会を立ち上げたというふうにお聞きしております。この検討会の報告が昨年三月に出されたということですが、船員の確保、育成の方向性について、どういった成果が今上がっているのかをお聞かせいただければと思います。

○森政府参考人 委員御指摘の、船員の確保・育成に関する検討会でございますけれども、多くの海事関係者、それから船員の教育訓練機関、あるいは有識者の方にも御参加をいただきまして、海運業界のニーズに応える船員の効率的、効果的な養成について検討を行ったものでございまして、昨年の三月に報告書を取りまとめしております。

この報告書の中では、海事関係者が一丸となつて優秀な船員志望者の確保に取り組むこと、また、海運業界のニーズに応じ教育訓練システムを逐次見直すこと等の基本的な考え方に基つき、幾多の提言がなされております。

これまでの具体的な成果の一例を挙げさせていただきますけれども、例えば内航海運業界におきまして船員志望者向けの奨学金制度の大幅な拡充が進められているほか、新たな船員の供給先からの人材確保に向けまして、水産系の高校の卒業者に係る資格制度の改善を行う等の取り組みを行っ

てまいりました。

国土交通省としましては、引き続き、船員の安定した確保、育成に向け、報告書の提言の実現に取り組んでまいりたいと思っております。

○西岡委員 時間もありませんので、質問を飛ばして、次の質問をさせていただきます。質問を飛ばして、海洋基本計画は今後の我が国の発展にとつて非常に重要な計画でありますので、ぜひ、太田大臣のリーダーシップで着実に前に進めていただきませうようお願い申し上げます。

次に、ボーイング 787 について質問をさせていただきます。

私は地元との行き来に飛行機を使っておりますが、私の利用しております松山空港にはボーイング 787 が寂しそうに駐機しておる状態であります。私も何度かこの飛行機には搭乗させていただきましたが、非常に快適で、乗り心地もいい機体だっただけに、今回の事案については非常に残念であります。

現在も二十四機の 787 が一月十六日から運航を停止しているということですが、既にもう二カ月以上、時間も経過をしております。その原因究明に時間がかかっているのではないかと感じております。現在どのような状況なのかということと、また、就航路線等の便数確保に支障が出てきている状況もある中で、航空会社への負担軽減のためにどのような対策がとられているか。そして、運航再開のめどが立っているのかをお聞きしたいと思います。

○坂井大臣政務官 お答えを申し上げます。

国土交通省は、米国の国家運輸安全委員会、NTSB及び米国連邦航空局、FAAと緊密に連携をしながら、今回のバッテリー損傷事案の原因の究明と、それから再発防止策という検討を進めているところでございます。

今の検討状況でございますけれども、FAAがボーイング社による是正措置案、こうやったらいいんじゃないかという是正措置案を、これが安全だということを証明する証明計画というものを今出しておりますが、それをFAAが承認をいたしました。これが米国時間の三月十二日というところでございまして、今、この計画に従って、ボーイング社が是正措置案の安全性を立証するための試験や解析等を進めているところでございます。

国土交通省も、職員を派遣するなどいたしまして、FAAと緊密に連携をして、これらの試験や解析等が適切に行われていることを確認し、また、今後その内容、これがいいかどうかということをしつかりと審査いたしてまいります。

したがって、今はまだ、この点に関して申し上げますれば、安全性を証明する努力をしている最中、こういうことでございまして、残念ながら、運転再開の見通しについて現時点でコメントできる段階にはありませんが、委員が御指摘のように、この航空会社のさまざまな今の状況に鑑みての対応策、それから安全かつ早期の運転再開に向けて、全力で取り組んでまいります。

○西岡委員　ありがとうございます。

日本だけではなくアメリカの関係当局もかかわってきている問題なので、調査結果が、なかなか

進まないというのもわかりますが、今回の問題になった機体は三五%が日本製でありまして、日本の技術力に対する信頼性がやはり問われている問題であろうかと思っておりますので、この点、十分な配慮をいただきますようお願い申し上げます。私の質問とさせていただきます。

ありがとうございます。