

◇この議事速報（未定稿）は、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。

○富樫委員長 次に、白石洋一君。

○白石委員 立憲民主党の白石洋一です。

金子大臣、よろしく願います。

まず、造船業について伺います。

新政権になって、造船業は危機管理投資の十七
分野の一つとして挙げられて、巷間、国としても
資金を出すということが伝えられています。私は
それを肯定的に見ておりますが、やはり効果的に
公的資金を使っていたきたいという観点からの
質問です。

まず、いろいろな産業が日本にありますけれど
も、その中で十七、さらに造船業、これから大規
模に資金を出す。なぜ造船業は大事なんでしょう
か。願います。

○金子国務大臣 白石委員にお答えいたします。

四面を海に囲まれた我が国においては、貿易量
の約九九%以上を担う海上輸送は、国民生活や経
済活動を支える重要な役割を担っております。

我が国の造船業は、このような海上輸送に不可
欠である船舶を安定的に供給することにより、そ

の土台を支えております。

近年、我が国造船業の建造量は、二〇一九年か
ら二〇二四年にかけて千六百万総トンから九百万
総トンに落ち込むなど減少傾向にあり、国内の建
造需要を十分に受け止めることができず、船舶の
建造を海外の造船業に頼らざるを得ない状況とな
っております。

こうした状況が続いた場合、近い将来、国内の
サプライチェーンを維持することができず、造船
業の存続が困難になり、エネルギーや食料等の物
資を海外に頼り、日本にとってその輸送に欠かす
ことができないタンカーやばら積み船などの船舶
の建造を外国へ依存せざるを得なくなるおそれが
ございます。

このような事態は、国民生活や経済活動に甚大
な影響を及ぼすおそれがあることから、海上輸送
を担う船舶を供給する造船業は、経済安全保障を
確保、強化する観点から重要な産業でございます。
また、我が国造船業は、我が国の海上警備や防
衛を担う船舶を建造していることから、安全保障
の観点からも必要な産業でございます。

○白石委員 ありがとうございます。

ロジカルに一つ一つ確認したいんですけども、
日本は外国から、九九%、物資を輸入するという
ことで、それは船舶によって輸入されている。そ
れは日本の商船隊で担うべきであるということが
まず一つです。外国の商船隊ではなくて日本
の商船隊、日本の船主であったりあるいは実質支
配が日本の船主であるところで運航を担ってほし
いということが一つ。

それらが使う船が外国に依存していたら、もし
万が一のことがあったら、船が日本商船隊に供給
されなくなる、そういうおそれがあるから、一定
程度は、日本の造船会社によって供給された船で、
日本商船隊はその船を使う、外航で、そして商船、
貨物について、それらが押さえられていなければ
ならない、こういう理解でよろしいでしょうか。

○金子国務大臣 白石委員のおっしゃるとおりで
ございます。

○白石委員 それで、どの程度、日本の造船業は
シェアがないといけないのか。今、一三%という
ことなんですけれども、三位ではあるんですけれ
ども、一三%。国は百七十か国・地域がある中で、
上位であることは間違いない。どの程度のシェア
がなければ、日本の商船隊というのは、造船業に
ついて経済安全保障上、危機ラインというふうに見
ていらつしやるんでしょうか。

○金子国務大臣 具体的な目標値につきましては、
今後、関係省庁等とともに検討を進めてまいりた
いと思っております。

○白石委員 やはり目標がないと、それもいつま
でにということがないと、物事というのはプロジ
ェクトとしてぐちゃぐちゃになるということはあ
るので、まず目標がないといけない。その目標と
いうのは、先ほどおっしゃった経済安全保障上ど
れぐらい必要なのかというところから導き出され
るはずだと思いますので、願います。

そして、今の一三%を二割に戻すなり、あつた
としましょう、それをいつまでに。

それで、なぜ日本は戦後からずっとシェアを落

としてきたのか。特に、九〇年代そして二〇〇〇年代初めのときに韓国、中国にシェアを譲らざるを得なかったのか、ここに鍵があると思うんですね。その分析はどう見ていらっしゃると思いますでしょうか。

○金子国務大臣 私が小学校とか中学校の頃は、圧倒的に日本が造船業は世界を圧倒していたというふうに記憶をしております。その後、やはり中国、韓国という両国が国策として、中国については様々な支援をしてきている、韓国においてもそうだったと思います。

日本においても支援はしてきているわけですが、いまでも、それと、圧倒的な、技術的には今でも世界の最先端の一つであるというふうには認識しているわけですが、技術的なものも含めて総合的に、戦略的に、この造船業を国が、今の経済安全保障という観点からもしっかり後支えをしていかなければいけないということで、これからしっかりと、高市内閣においても、重点項目の中で取り組んでまいりたいと思っております。

○白石委員 国が支援している、そして日本はそうではなかった、その表、裏ですね。ということでは、どんな支援が利いてそこまで韓国、中国が伸びてきたのか、そういったところを是非研究、分析していただきたい。

中国は国営企業だからと。でも、たくさん産業がある中で造船業が伸びているわけですね。そこに何かあるはずなので、国営なのとか、韓国は破綻してもそこにお金を出した、それだけじゃないと思うんですね。もっと分析して、何が足ら

2. 米国の造船業への投資について～日米造船協力覚書をふまえて

なかったから、そして彼らには何があったからこういう状況になっていて、今、目標を達成するためには何が必要で、それは必ずしも国がやる必要がないのかもしれない、国がやらないといけないかもしれない。その役割分担から、国の役割と、そして必要な資金量というのが導き出されてくるんだと思います。ここを是非しっかりと見ていただきたいなと思います。大臣、それではお願いします。

○金子国務大臣 おっしゃるとおりだと思います。現状をしっかりと検証した上で、何をすべきかということをやまず導き出して、先ほどお話がありました目標値等々も含めて、真剣に努力をしていきたいと思えます。

私自身も、今週末には御地元の今治造船にお邪魔いたしましたし、しっかりと現場を見て、また、今治造船所の皆さん方から、どうすれば中国や韓国に対抗して造船業が伸びていくのか、そういったものをしっかりと聞き取ってきたいと思っております。

○白石委員 お願いします。

そして、次の質問は、日米造船協力覚書なんですけれども、大臣、先月二十八日に、ラトニック商務長官とこの覚書に調印されました。

この覚書の内容は非常に抽象的な文言が並んでいるんですけれども、でも、アメリカが造船業に着目し、危機感を感じ、そして、日本から支援、サポートが必要だ、こういうふうに見えていることは分かります。

確認ですけれども、今のアメリカの造船業の世

界シェア、日本は一三%ということでした、アメリカはどれぐらいなんでしょうか。

○金子国務大臣 現在、アメリカにおいては造船はほとんど行われておらず、世界での建造シェアはおおむね一%未満と限定的であると承知をしております。

○白石委員 世界の超大国が一%未満の造船シェアということは驚くべきことでありますけれども、アメリカでも造船業をいけば規制で保護されていて、JOBSアクトということで、これは、内航船は全てアメリカ製でなければならないというところで、日本にもない更に踏み込んだ規制なんですけれども、それでもそこまでになっているということですね。

では、非常に日本と比べても競争力はシェアから見ると劣っている、そういったところにこれから具体的にどういうことをしようとしているのか、今の取組の状況を教えてください。

○金子国務大臣 御案内のとおり、ラトニック商務長官がお見えになって、覚書に署名をさせていただきました。

造船というのは、戦略的投資に関する日米間の覚書において、経済、国家安全保障上の利益を促進する分野の一つとして取り上げられるなど、日米両国の関心の高い分野であると思えます。

先月のトランプ大統領来日時に、日米の両首脳間において、造船については、今後取組を一層強化していく経済安全保障の分野の一つとして取り上げられ、その一環として、先ほど申し上げましたように、新たな日米の協力分野をつくり出すべ

く、日米造船協力覚書に署名いたしましたところでございます。

本覚書は、日米両国の造船業が十分な船舶建造能力を確保し発展することが重要であるとの共通認識に基づき、極めて意義深いものと考えております。

具体的な協力内容につきましては、今後、作業部会を通じて米国との議論を深めてまいりますが、米国側のニーズを踏まえ、国内の造船事業者や関係省庁と連携をしつつ、日米両国の造船業の発展に資するように、適切に対応してまいりたいと思っております。

○白石委員 アメリカのニーズから来ているわけですから、ニーズに資するようにということですが、これは、でも、ランプ関税の赤澤大臣がやってきた引下げの交渉の中から出てきた。そして、中でも、日本はアメリカに対して八十兆円の投資をするんだ、こういう文脈の中から出てきたものと理解しております。そう見えております。

しかし、先ほど前段のところ で言った、日本でもやるのがたくさんある中で、アメリカの造船業のサポートをする、そこまでの投資をするということが本場に日本の造船業にとってプラスなのかどうかというところはちゃんと見ておかないといけないと思うんですけれども、その点について、大臣、どう考えていますか。

○金子国務大臣 先ほどおっしゃったことについて、まず、関税交渉との関係につきましては、本覚書は関税に関する日米間の合意には含まれておりませんが、いずれにせよ、日米双方にとりまし

【2】平日朝夕割引の見直し(通勤パス)の状況について～島民割引に近づけるために～

て極めて意義深いものであるとの認識の下で作成したものでございます。

また、日本と、やはりアメリカも今非常に造船業においてはどんどん縮小しているところがございますが、やはり、アメリカにおいては、安全保障の関係もあって、造船業においてもしっかりと知識、知見はあられると思います。そういう意味では、日本の知識と知見とアメリカが協力することによって、アメリカにとっても、そのときお話をしたんですが、日米の船は日米で造るというふうなお話までさせていただいたところでございますので、それぞれの持っているよさを一緒に協力しながらいいものを造っていききたいというふうに思います。

○白石委員 是非、それが日本の造船業者にとつて負担になるというようなことではなくて、本当にウイン・ウインでいくということをお願いしたいと思います。

一方、伝えられているところによると、韓国はアメリカの造船業への投資に積極的だということもあります。その理由もちゃんと分析して、なぜそういうふうになっているのかというところも改めて確認していただきたいと思います。

次の質問に移ります。

平日朝夕割引の見直しというのがされていると思います。

これは、私も何度もここで質問してきて、背景を簡単に申し上げますと、しまなみ海道で、陸地の旧今治市と合併した島の町村がありまして、同じ市なんだけれども、市役所に行くためには通

1.通勤パスの試行状況（社会実験）の状況と、2026年度中の本格展開に向けての見通しは？

行料を払わないといけない。そして、一つ一つの島が五千人程度。ですから、買物もしかり、病院もしかり、そして学校もだんだん統合されてきている。だから、陸地部に依存せざるを得ない。例えばその中で一番遠い大三島、片道千五百円強、これが重荷になっています。

それで、何とか島民割引的な制度がないものかということに着目しているのが、この平日朝夕割引を見直して、そしてこれを通勤パスというものにしていく、これは、私、特筆すべき改正だと思っています。

と申しますのは、今までの割引制度というのは、インターチェンジのところ、料金所のところで仕組みされていたんですけれども、この通勤割引というのは、ETCカードのところに区間を登録して、そのことによって割引がなされるというもので、非常に広がりがある制度だと思うんです。

今社会実験をやっているということで、それを来年度に本格導入するということが伝えられているんですけれども、今の状況はいかがでしょうか。

○金子国務大臣 私も、国土交通委員会が長かったもので、委員から度々このようなお話があったということは承知をしております。

NEXCOが管理する地方部の高速道路では、並行する一般道の混雑緩和を目的に、お話のございました平日の朝六時から九時及び夕方十七時から二十時に高速道路を繰り返し利用する車両を対象に、料金を割引する平日朝夕割引を実施しております。

この割引では、多様な働き方に対応できないこ

2.大三島、伯方島、大島の住民について、ETCを、居住地ICから陸地部最短のIC（今治北IC）区間登録して通行料金を割引することを想定して、割引1割あたり財源がいくらになるか試算を頂きたい

とや朝夕時間帯に高速道路の混雑を悪化させるといった課題があったことから、有識者の意見も踏まえ、NEXCOにおいて、利用者が事前登録した区間において、利用する時間帯や曜日を限定せず通行料金を最大五割引きとする通勤パスを全国六か所で試行しているところでございます。

国土交通省としては、NEXCOと連携をしまして、今後、平日朝夕割引に代えて、通勤パスを二〇二六年度中に本格展開することを目指しておりますが、現在、有識者の意見も伺いながら効果分析を行っているところであり、その結果を踏まえながら、丁寧に検討していく必要があると考えております。

○白石委員 丁寧に議論をする中で、ちょっとこれは言いっ放しのお願いになるんですけども、大三島、伯方島、大島の住民がETCをその居住地のインターチェンジから陸地部最短のインターチェンジ、これは今治北インターチェンジになるんですけども、区間登録をして、そして割引するということを想定したら、割引一割当たり幾ら必要なのか。これが負担の金額がないと、本四さんも、あるいは求められた地元についても判断できないと思いますので、是非、これを計算して、公表するなり、次の質問までに計算していただきたいと思います。今、もう計算されたものがありますか。

○金子国務大臣 委員御指摘の試算につきまして、現時点では試算していないためお示しすることができませんが、まずは、どのような試算が可能であるかも含め、本四高速に相談しつつ、検討

【3】四国新幹線について 1.整備計画格上げに向けた法定調査、または幹線鉄道のネットワークに関する調査で、四国新幹線のルートや駅など具体化する調査をするべきと考えるが如何？

したいと考えております。

○白石委員 次は、四国新幹線です。今工事をやっている三ルートについてもそれぞれ課題がありますよね。完成するとなるともうかなり先ということで、基本計画路線でまだ整備計画に載っていない、整備路線になっていないところというのは、大臣、もう待ってられないという気持ちなんです。

については、法定調査をやる、これはその着工が前提になるということになると、じゃ、どこをやるという、非常に微妙な、機微に触れるところになるんですけども、法定調査と言わないにしても、今のネットワーク調査でいいので、それで、四国新幹線、もうそれだけ言うのとまたハレーションが起きます。ですから、東九州とか山陰とか、あるいは東北の日本海側、残っている基本計画で整備新幹線になっていないものについて、ルートとかあるいは費用とか、そのメリット、デメリットを詳細に調査していただきたいんですけども、いかがでしょうか。

○金子国務大臣 これまで、それぞれの地域の皆さん方の御要望もあるわけですが、新幹線ネットワークの整備を進めてきましたが、今後の新幹線整備につきましては、まずは、北海道、北陸、西九州の各整備計画路線の確実な整備にめどを立てることが最優先の課題となっております。

他方、基本計画路線については、全国から御要望いただいているほか、各地域において様々な検討が行われており、委員御地元の四国における新幹線に関しても、熱心な議論が行われていると承

2.次の整備新幹線工事は、現行3ルート工事と並行して行うよう新幹線予算を拡充するべき

知をしております。

国土交通省としては、こうした基本計画路線を含む幹線鉄道ネットワークについて様々な調査を行っているところですが、地域の実情を踏まえ、高機能化に関する調査や方向性も含めた検討など、更なる取組を進めてまいります。

○富樫委員長 白石洋一君、約束の時間が来ていますので、まとめてください。

○白石委員 終わりでですか。分かりました。じゃ、それを具体的なルートと、そして……（発言する者あり）

○富樫委員長 まとめてくださいと言ったんです。

○白石委員 分かりました。具体的なルートを想定したネットワーク調査、そして、これを実行するためには今の年間八百億の予算では到底足りませんので、その増額をお願いして、私の質問を終えます。ありがとうございます。