

交通政策審議会 第17回海事分科会

平成20年7月17日

【事務局】 それでは、定刻にあと一、二分ございますけれども、委員の皆様、全員おそろいになりましたので、ただいまから交通政策審議会第17回海事分科会を開催させていただきます。

委員及び臨時委員の皆様には、本日も多用の中、本分科会にご出席賜りまして、まことにありがとうございます。私、事務局を務めさせていただきます、海事局外航課課長補佐の轟木でございます。海事分科会長の馬場委員におかれましては、6月末日をもちまして交通政策審議会委員を退任されましたので、海事分科会長が互選により選任されるまでの間、私のほうで議事を進めさせていただきます。

本日、委員及び臨時委員総員20名中15名のご出席となりますので、交通政策審議会令第8条第1項による定足数を満たしております。このことをご報告申し上げます。

また、本分科会は、情報公開の観点から、会議自体を公開するとともに、議事録等を国土交通省のホームページに掲載することとしておりますので、どうぞよろしく願いいたします。

なお、本日も出席されている委員及び臨時委員の皆様のご紹介につきましては、席上に配付しております座席表をもって、これにかえさせていただきます。

宮下委員、宗岡委員、荒木臨時委員、來生臨時委員及び田崎臨時委員におかれましては、本日も、所用のためご欠席というご連絡をいただいております。

続きまして、事務局のほうにおきまして7月4日付で人事異動がございましたので、ご紹介をさせていただきます。

海事局長の伊藤でございます。

大臣官房審議官、又野でございます。

本日の出席者につきましては以上でございますが、議事に先立ちまして、海事局長の伊藤より一言ご挨拶を申し上げます。

【海事局長】 本日は、委員の皆様には大変お忙しい中ご参集いただきまして、大変ありがとうございます。今、事務局のほうからご紹介ありました、7月4日から海事局長になりました伊藤でございます。どうぞよろしくお願い申し上げます。

実は、この海事分科会には以前にも座っておりまして、また出戻ってきたわけですが、その間に、皆様ご存じのとおり、海上運送法、船員法の一部を改正する法律が前通常国会を無事通過いたしました。これは、与党はもちろんでございますけれども、最大野党である民主党の皆様からもご賛同をいただいて、成立をした次第でございます。

実は、もう1点ご報告申し上げますのは、この法律の施行は本日からございまして、おかげさまで本日をもちましてこの改正法が実施に移されることになりました。これまでの間に、この海事分科会、あるいはこの下に設けられました国際海上輸送部会、あるいはヒューマンインフラ部会でほんとうに数を重ねて委員の皆様からいろんなご意見を伺い、中間答申という形でそれをいただきまして、それをもとにして法律の改正をいたしました。その間の関係の委員の皆様には、心から感謝を申し上げます。

この法律が施行されまして、まず私どもとしては、我が国の経済社会活動を支えます大変重要な役割を果たしております日本海運の足腰をしっかりつけるための税制、具体的にはトン数標準税制でございますけれども、これが導入されることとなりました。また、もう一方の大変重要な部分でございます日本国籍船の増加、あるいは船員の育成という、これは私どもも非常に大事な政策課題だというふうに認識しておりますが、こういった点につきましても基本的な考え方が法律に盛り込まれまして、これによりまして我が国海運業界がこれからますます国際競争力を強くして日本の経済を引っ張っていただけていくものだと、実は確信をしております。

もう1点、この法律改正で私どもにとって大変ありがたかったことは、こういった議論が、もちろん国会の先生方も含めまして、我が国の、我々のような専門家以外の方々にも海運の重要性がこういった機会に再認識をされたということは、大変ありがたいことだというふうに思っております。

本日施行に移されまして、これから具体的な手続が必要になるわけございまして、その最初の手続といたしまして、まず国の基本方針というのを定めるという必要がございます。これが本日の分科会でご議論をいただきます第1点目でございます。この基本方針、事務方が関係の皆様のご意見を伺いながら原案としてつくらせていただいておりますが、日本船舶及び船員の確保の目標であるとか、あるいは業界の皆様がつくられる日本船舶・船員確保計画の認定に関する基本的な事項を定める内容になってございまして、今回の法律改正の制度を運用する上で大変重要な役割を担うものでございます。ぜひ分科会の委員の皆様におかれましては、熱心なご審議をお願い申し上げます。

また、もう1点でございます。これも法律の改正に伴うものでございますが、通常国会で国土交通省設置法が改正をされまして、船員中央労働委員会というのが廃止されることになりました。これは9月末をもって廃止されることになっております。そういった中で、これまで船員中央労働委員会が行ってございました、船員の皆様に関するさまざまな調査であるとか、審議であるとか、こういったものが交通政策審議会に移管をされることになっております。したがって、この交通政策審議会海事分科会の中に具体的な調査審議を行う場を設けさせていただきたいというふうに考えております。したがって、この分科会の下に船員部会という組織を設置していただくことについてのご審議をいただく予定でございます。何とぞよろしくごお願い申し上げます。

私からのごあいさつは、以上でございます。よろしくどうぞお願いします。

【事務局】 続きまして、ご発言の際のマイクの使い方をご説明させていただきます。ご発言の際には、お手元のトークというボタンを押してから、ご発言をいただくようお願いいたします。再度トークというボタンを押しますとオフになりますので、ご発言が終わりましたらオフにさせていただくように、ごお願い申し上げます。

次に、配付資料の確認をさせていただきます。お手元、座席表、議事次第に引き続きまして、配付資料一覧ということで、資料1、2、3。資料1は、1枚の名簿でございます。資料2は、国土交通大臣の判このついているものから、別紙とつながっております。資料3は、表紙に「船員部会の設置について」と大きく書いてあるものでございまして、その後ろにご参考といたしまして基本方針関係の参照条文をおつけしております。不足等がございましたら、事務局までお知らせください。

それでは、議事次第に従いまして、議事を進めさせていただきます。

まず、議題1の交通政策審議会海事分科会長の互選についてでございますが、交通政策審議会令第6条第3項によりまして、委員の皆様の中から海事分科会長を互選していただくことになっております。どなたかご推薦をお願いいたします。

【委員】 公務、大変ご多忙のところと存じますが、海事行政に精通され、学識経験者として公平な視点から海事分科会の審議事項を取りまとめるには最適な、杉山武彦委員にお願いしたいというふうに、推薦申し上げます。

【事務局】 ただいま杉山武彦委員に海事分科会長をとのご推薦がございましたが、ほかにご推薦はございますでしょうか。

【委員】 杉山先生で異議ありません。

【事務局】 ほかにご推薦がないようでございますれば、杉山武彦委員に海事分科会長をお願いするということでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

【事務局】 ありがとうございます。皆様、ご異議ないようでございますので、杉山武彦委員に海事分科会長をお願いすることといたしたいと思えます。

杉山武彦先生、海事分科会長席、お隣ですけれども、そちらのほうへ移動をよろしくお願ひいたします。

(杉山武彦委員、海事分科会長席へ移動)

【事務局】 それでは、この後の議事の進行につきましては、杉山武彦海事分科会長にお願いしたいと存じ上げます。どうぞよろしくお願ひいたします。

【分科会長】 杉山でございます。今、ご推挙とご承認をいただきましたので、大変力不足でございますけれども、精いっぱい努めさせていただきたいと思えます。どうぞよろしく、お力添えをちょうだいしたいと思えます。

それでは、議事次第に沿って議事を進めさせていただきたいと思えます。

議題1が終わりましたので、議題2の日本船舶及び船員の確保に関する基本方針について、事務局からご説明をちょうだいしたいと思えます。よろしくお願ひいたします。

【外航課長】 議長、どうもありがとうございます。

それでは、私のほうから、議題2の日本船舶及び船員の確保に関する基本方針について、ご説明させていただきます。

まず、参考でお配りさせていただきました参照条文をごらんいただければと思えます。この基本方針は、法律に基づくものでございまして、その法律でどのように書かれているかというものが、そこがございます第34条でございます。1項にございますように、国土交通大臣は、安定的な海上輸送の確保を図るため、日本船舶、それからそれに乗り組む船員の育成及び確保に関する施策の基本的方針を定めると、このように書いてございます。こういう法律の規定に基づきまして、今回ご審議いただきたいと思っております。基本方針に定める事項も、2項の1号から5号まで、このように法律のほうで決められておりますので、今日ご審議いただく内容もこの項目に沿って書かさせていただいております。3項では、この方針の考慮すべき事項としまして、船舶運航事業者の競争力の確保を考慮して定めるようにというふうに書いてございます。また、4項では、国土交通大臣は、情勢の推移により必要が生じたときは基本方針を変更するものとするということで、今現在の

状況に応じてこの基本方針が定められるということをご理解いただいた上で、ご審議いただきたいと思っております。また、5項では、今回のように基本方針を定め、またはこれを変更しようとするときは交通政策審議会の意見を聞くということで、この交通政策審議会でご意見を聞いて初めて定めることができるというものになっているものでございます。こういう法律をもとにしまして、今回、基本方針をご審議いただくということでございます。

それでは、資料2のほうでございます。1枚めくっていただきますと、日本船舶及び船員の確保に関する基本方針について（案）というものでございます。これ自身をご審議いただいて、ご承認いただくこととなりますので、若干読み上げるような形になる部分もございますけれども、この資料に沿ってご説明させていただきます。

柱書きは、目的が書いてございます。先ほどご説明した法律に基づいて、この方針を定めるということでございます。

1としまして、日本船舶及び船員の確保の意義及び目標でございます。まず（1）としまして、意義でございます。①としまして外航、それから②としまして内航と、こういう構成になってございます。

外航につきましての意義でございますが、先ほど局長の伊藤のほうからご説明ありましたように、交通政策審議会のほうでいろいろご議論いただいた内容をここで要約させていただくような形になってございます。国民生活を支えるインフラとして外航海運は大変重要で、国民生活の維持向上を図る上で不可欠だと。この輸送基盤である外航日本船舶及び日本人船員は、我が国の管轄権・保護の対象であり、経済安全保障の観点から平時より一定規模確保することが必要であると、このようにうたっております。しかしながらとしまして、現在、平成18年ベースで日本籍船は95隻、それから日本人船員は2,600人と極端に減少しているのが、極めて憂慮すべき事態であるというふうにうたっております。このため、国際競争条件の均衡化に加えて、外航海運事業者の自発的な取り組みを促して、日本船舶及び日本人船員を増やしていくということが、安定的な国際海上輸送の確保に大変意義があるということを書いてございます。

続きまして、②内航でございます。これも、構成は似てございます。内航海運の重要性ということで、貨物輸送に占める割合、それから旅客輸送で1億人が利用しているということを書かせていただいております。また、現在話題にもなっております温暖化ガス（CO₂）の排出を含め、環境にやさしい物流を目指す観点から、海上へのモーダルシフトの

担い手として極めて高い公共性を有しているということを書いております。しかしながらということで、内航船員につきましては、需給はおおむね均衡しております。しかしながら、2ページ目でございますけれども、ある地域においては船員不足の状況が顕在化していたり、また、45歳以上の方が64%に上る等、高齢化が大変問題となっており、将来、船員不足の問題が出てくるだろうということで、船員不足にならないようにきっちり船員を育成していく必要があるということを書いております。

意義に続きまして、(2)は目標でございます。①としまして、外航海運の目標ということで、昨年ご審議いただきまして、一定規模の経済活動や国民の生活水準を維持するために必要な規模ということで、日本籍船は450隻、外航日本人船員は5,500人が必要だということをご審議をいただいております。しかしながら、それを今すぐやることは難しいということで、今回、政府のほうでまとめさせていただく方針といたしましては、5年間で日本籍船を2倍、外航日本人船員の人数を10年で1.5倍に増加させるという目標をうたっております。

続きまして、内航、国内海上輸送のほうでございますけれども、こちらのほうでも、昨年のご審議の中で、5年後で約1,900人、10年後には4,500人程度の船員不足が生じるという可能性があるもので、こういうことが起こらないように今から育成を図るべきだということをご審議いただいておりますので、まさにこれが起こらないようにするという目標にするということでございます。

2でございます。これは政府の実施すべき措置の基本的方針というものでございます。これにつきましては、(1)から(6)まででございます。まず(1)といたしまして、認定制度の適切な実施というものでございます。今回の法律の改正を受けて、船舶運航事業者が日本船舶・船員確保計画を作成して国土交通大臣の認定を申請しまして、その認定を受けますと、トン税の適用を受けたり、予算措置を受けるということになってございます。先ほど申し上げた目標や意義を受けた計画を書いておりますので、それを適切に実施していただくということが、政府としてやるべきことでございます。そのため、しっかり認定計画を審査して、実施状況についての確に把握して、必要な措置を講じていない場合は勧告や認定の取り消しを行うことなどを、政府のやるべきこととして書いてございます。

ページをめくりまして、3ページ目の(2)でございます。トン数標準税制の導入というものでございます。これにつきましても法律の中で租特法の改正ということで今回施行

に至ったわけでございますけれども、これを世界標準とも言うべきトン数標準税制を導入することによって安定的な国際海上輸送の確保を図るということ。それから、トン数標準税制の適用対象を外航日本船舶ということで日本籍船に限るということにして、日本籍船の増加のインセンティブを高めるということをするるとともに、申請期間を平成22年1月31日までに限定することで計画の早期着手を促進するということをやっております。

(3) としまして、内航の予算措置の導入でございます。政府としましては、内航船員について、集め、育て、キャリアアップを図り、陸上海技者への転身を支援するという、そのために予算措置を講じるべきだということをやっております。具体的にはということで、①から③まででございます。まず、グループ化。零細、中小が多い内航業界がグループ化をして、船員を育成・確保していく。それから、資格取得について政府で支援する。それから、新しいリソースといいますか、供給源であります、退職自衛官、女性などからの確保を進めるということをや政府として予算措置をやる中で進めていくべきだということを書いてございます。

(4) 非常時における輸送体制の確保。これも、海上運送法の中で書かさせていただきました航海命令の規定の運用でございます。そこでございますように、国内で事故、災害等が発生した際、それから、海外で災害、治安悪化等が発生した場合、このような2つの場合などを例示させていただいて非常時というふうに定義させていただいて、その場合の安定的な海上輸送の確保ということを書いてございます。このような非常事態が発生した場合に、自発的に航海を行う人がいない場合、または著しく不足する場合に、船舶運航事業者に対し航海命令を行うというふうに書いてございます。その場合、トン数標準税制の適用を受けている対外船舶運航事業者を優先的に適用するということが書かれてございます。さらに、念のためでございますけれども、有事法制、周辺事態法制、それぞれ別途ございます。したがって、海上運送法による航海命令というのは、有事や周辺事態法に基づく措置ではなくて、あくまでも非常時の体制であるということが書かれてございます。もちろんその場合には船舶及び船員の安全の確保に配慮するということも、あわせて書いてございます。

(5) でございます。多様な養成課程による船員の育成及び確保ということで、政府としましては、これからどんどん船員をつくる上で船員の海技資格取得を柔軟に認めていく。一般大学から自社船への養成、それから、より簡易な資格制度の導入など、積極的に資格制度を広げていくということをや政府としてやるべきだということを書いてございます。

ページをめくっていただきまして、4ページ、(6) その他でございます。これにつきましては、今後、いろんなことが起こってきます。そういう場合、諸外国の動向を踏まえて、さらなる制度改善をしっかりとやっていくべきだということを書いてございます。

以上が、政府が講ずべき措置でございます。

続きまして、3の事業者が講ずべき措置。(1) としまして外航海運事業者、(2) として内航海運事業者と書いてございます。外航海運事業者の講ずべき措置としましては、これまでの意義とか目標と鏡のようになってございますので、中段あたりでございます「外航海運業界は、業界の総意として、外航日本船舶を今後5年間で2倍程度となるよう全力で対応するとともに、外航日本人船員を今後10年間で1.5倍という目標を掲げ、全力で努力する旨を表明しており、その実現に向けた取り組みが期待される」ということでございます。そして、具体的な計画を作成し、さらに、船員の積極採用、自社船を使った実習の推進など、船員の育成・確保のための体制整備を行う必要があるとうたってございます。

(2) として、内航海運事業者が講ずべき措置でございます。これも政府が講ずべき措置と鏡のようになってございまして、経験豊富な即戦力の船員の参入というのは今後は大変難しいだろうということで、船員未経験者の採用を促進するということを書いてございます。そのための、グループ化、資格取得、それから新規供給源からの育成・確保をやるべきだということをうたわさせていただいているということでございます。

次に、4の計画の認定に関する基本的な事項でございます。これは、トン税と、トン税以外の内航の部分に分かれてございます。(1) としまして、トン税の場合は外航船舶運航事業者で、(2) として、それ以外という形で書かさせていただいております。それ以外のものについては、内航を含む船舶運航事業者等であると。あと、計画期間ですが、トン税につきましては5年、それ以外につきましては3年から5年と。申請時期につきましては、トン税の適用については2カ月前、それ以外については1カ月前、船員職業安定法の特例の適用を受ける場合は4カ月前ということをご決めさせていただいております。

(2) としまして、計画の認定基準に関する基本的な事項でございます。①としまして基本方針への適合性(第1号基準)でございます。この計画の認定の基準につきましては、先ほどの参照条文の第35条の第3項をちょっとごらんいただければと思います。どういふ場合に認定するのかということで、参照条文の2ページ目でございますが、1号から5号まで列挙されてございます。基本的にはこの1号の部分につきましては基本方針に適合するものということで、ここでご審議いただいた基本方針とそれに合う適合基準をここで

書くことになってございます。

(1) としましては、トン数標準税制を受ける場合の1)、外航日本船舶の計画的な確保に関する基準ということで、5年間の計画期間内に2倍以上に増加させるということを認定基準にしてございます。それから、外航日本人船員の計画的な育成の部分につきましては、3級海技士免許の取得に必要な乗船履歴を取得するための養成を申請者みずから行う計画であり、そして、その場合の養成人数につきましては、外航日本船舶の隻数に応じた人数を計画的に養成するということとございます。具体的な数字は書いてございませんが、日本籍船1隻当たり毎年1人の養成を図るという計画であることが認定基準になります。これにつきましては、認定基準のほうはここでご披露しておりませんが、この基本方針に基づいて役所のほうで認定基準を別途定めて、それを公表するという手続になってございます。それから、ハとしまして日本籍船の隻数に応じた人数を確保するというところで、これにつきましては、1隻当たり4人ということが認定基準になります。ニとしまして、船員が減少しない計画であること、ホとして、採用増のための具体的な措置を行う計画がしっかりあるということを確認させていただいた上で認定するということになってございます。

(2)、これはトン数税以外ということで、内航の船員の計画のこととございます。これにつきましては、船員を計画的に採用し、訓練し、キャリアアップを図る計画ということが確認できたら、計画を認定し、予算措置を講じるというものでございます。

1) としまして、今申し上げました計画的に船員のキャリアアップを図る計画であるということの総論的な部分でございますけれども、こういうことがしっかりできているということを確認します。

そして、2) としまして、次のいずれかに該当する計画であることということで、イとして、グループ化を通じて計画的に採用し、採用後に訓練を計画的に実施する。それから、資格取得促進に関する事業ということで、これも、計画的に採用して、資格取得のための訓練を計画的に実施するという計画を出していただく。ハとしましては、これは新規供給源から船員を計画的に採用する計画であること。新規供給源としましては、退職自衛官であったり女性という者を念頭に置いているというものでございます。ニとしましては、船員教育機関を卒業した者のうち、船員として経験のない者を計画的に採用する計画になっているかということを確認させていただいて、このイ、ロ、ハ、ニのいずれかに該当するものであれば、計画を認定するという基準になっているというものでございます。

②でございます。これは、先ほど参照条文で見てくださいました中にも書いてございます、確実かつ効果的な実施ができるかどうかというものを判断しなさいということですが、これにつきましては、資金の額、調達方法、それから計画の実施体制等がしっかりできているかどうかを判断して認定しなさいということでございます。

③計画期間、④船員職業安定法の特例、⑤トン数標準税制の適用につきまして、計画期間につきましては、先ほど書いてありますので、(1)②に同じと。④、⑤につきましては、法律そのものにしっかり認定基準が書いてございますので、それをそのまま引用しているというものでございます。

7ページ目、⑥その他としまして、先ほど申し上げましたが、さらなる詳細については認定基準を別に定めるということを書かさせていただいております。

続きまして、(3)計画の記載事項につきましては、これも法律のほうに書いてございます。このとおりということでございます。

(4)計画の再認定。これが大変重要でございます。今回、5年間ということでトン税の部分認めることになってございますけれども、計画認定の最終年度であって、計画期間の終了2カ月前までにその認定の申請を行えば、再認定を行うことができるということになってございます。その際、国土交通大臣は、認定計画に従ってしっかり、船舶の増加、それから船員の育成・確保ができているかを評価した上で再認定を行うということが書いてございます。

(5)計画の勧告及び取消しに関する基本的事項ということでございます。これにつきましても、参照条文をごらんいただきますと、法律の第39条の2ということで、勧告及び取消しができると、こう書いてございます。そのとき、その基本的な事項でございますけれども、認定計画がちゃんと行われていない場合、または行わないおそれがあると認められるときは、大臣はまず必要な措置を勧告することができると書いてございます。「さらに」としまして、その勧告に従い必要措置をとらなかった場合、認定を取り消すということを書いております。その認定を取り消された場合については、租特法に基づいて、これまで減税してきた部分について取り戻しが行われるというものでございます。

5. 関係者の協力。これも法律のほうで関係者と協力していくようにということを書いております。それについてでございますが、基本的には、どんどん高齢化が進んだり、船員不足が発生するというのを踏まえて、円滑に海技の伝承を行って世代交代を進める必要があるということを書いております。このための措置として、広報活動をしっかり

りやる。それから、関係者間で連携強化を図るということをうたってございます。例示としまして、「海事産業の次世代人材育成推進会議」を活用し、官民一体となった海事広報活動に戦略的に取り組むこと。それから、今年行われます「海洋立国推進功労者表彰」などを活用し、国民の海への関心を高めること。さらに、海事産業が集積する地域において「海のまちづくり」を推進することなどが、関係者の協力事項として書かれてございます。

最後、8ページ、6. でございます。これにつきましては、今後の日本船舶・船員の確保に関する施策の評価の実施でございます。これまで申し上げてきた基本方針に沿って政府がしっかり2. の施策をやるわけでございますけれども、今後も諸外国の動向等を踏まえ、我が国における施策の充実・強化の是非を不断に検討する必要があるということを書いてございます。このため、毎年度、この審議会において施策の実施状況を報告させていただいて、日本船舶及び船員の確保の施策の効果について適当な時期において評価をしていただき、必要があると認めるときは新たな枠組みについて検討を加え、必要な措置を講じるものとするということで、今後のこの分科会でのご審議をいただいた上での新しい措置についての規定を書かさせていただいております。

以上、基本方針の説明でございました。

つけ加えまして、この基本方針につきましては、14日、今週の月曜日を締め切り日として、パブリックコメントを行いました。3名の方より大きく分けて5つ程度のコメントがございましたけれども、いずれも、基本方針の修正・変更を求めるもの、または影響を与えるような内容ではなかったものでございます。すべて内航海運に関するコメントでございまして、そのほとんどが、中小・零細企業にとっては船員の育成が大変難しい、さらなる施策をお願いしたいというようなコメントでございました。これは、本日はご紹介程度にとどめさせていただいて、後ほど公開という手続をとらせていただきたいと思いますっております。

ありがとうございました。

【分科会長】 どうもありがとうございました。

それでは、ただいま説明をいただきました内容につきまして、ご質問、ご意見も含めて、ご議論をいただければと思います。挙手をしていただいて、ご発言をお願いできればと思いますので、よろしく願いをいたします。

【委員】 ただいま基本方針に対していろいろご説明いただきました。前回、懇談会の際にもここの説明を受けまして、我々の意見等々を述べた経緯がございます。

そこで、質問でございます。まず4ページの(6)その他、これは前回も私のほうが、いわゆる国会における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の内容を、やはりその趣旨をここに盛り込むほうがよろしいのではないのかというような質問をして、海事局長のほうから一定の答弁をいただいたところでございます。と申しますのは、ここに明記しているのは、その他に書かれている前段のほうは、附帯決議の第1項の内容そのものです。しかし、その後にある、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、さらなる制度改善に努めることという、この国会決議の文言が全部削除されているわけですね。したがって、ここで言われているのは、「今後も諸外国の動向等を踏まえ、更なる制度改善について検討する」というふうに限定的に整理されているわけですが、前回も申しましたように、国会決議の附帯事項もあるわけでございますので、これらもあわせて、さらに諸外国の動向等も踏まえ、さらなる制度改善について検討するというほうがよろしいのではないかということでも再三申し上げてきた経緯がございます。文言で入れてないにしましても、そこら辺に対する考え方をご披露していただけるとありがたいなと思っております。

もう1点は、2ページにあります確保の目標のところ、日本船舶約450隻、外航日本人船員約5,500人と、こういう試算の数字が述べられております。私は、今のマーケット、あるいは新造船の発注状況からいきますと、10年以内に日本船舶約450隻、10年か、それ以上かわかりませんが、この450隻という隻数については、かなり実現性のある隻数になっているんじゃないかと思えます。ただ問題は、外航日本人船員約5,500人。これは、一喜一憂になかなか5,500人に増やせる状況にない。これはだれが見てもそういう状況だろうと思えます。したがって、ここに外国人の承認船員等々もあわせた船員政策がどうしても不可欠になってくる現実があるということについて、やはり認識しておかなければいけないのではないかと。いわゆる日本籍船の隻数は、600隻以上発注しているわけですから、半分、日本籍船で建造されても、300隻以上、容易に増える可能性はあると思えます。現在100隻あるわけですから、400隻、450隻に増えていく可能性は十分にあるんだろうというふうに思っております。ただ問題は、そこに乗船する船長・機関長を中心にした船員がなかなか確保できる状況にない。したがって、日本人船員に対するいろんな施策とあわせて、外国人の承認船員をどのように確保していくのか、これについてもやはり考えていく必要があるんだろうと思っております。

したがいまして、これだけ早いペースで隻数が増える環境にあるわけですから、そういう承認船員を含めた日本人船員を中心にした船員確保政策について、相当な政策論を持って、あるいは予算編成をして臨んでいかないと、船員のほうがなかなか追いついてこない状況になっているんだろうというふうに考えております。したがって、承認制度のあり方も、試験制度のあり方、日本人船員の資格要件のあり方、こういったことをあわせていろいろ検討していかないと、実態論についていけない、間に合わない状況が今生まれてきているんだろうと思っております。

後段のほうは意見でございますけれども、前段のほうは、考え方についてひとつよろしくお願ひしたいと思ひます。

以上です。

【分科会長】 ありがとうございます。

それでは……。

【海事局次長】 前段、後段、ともに回答させていただきます。

前段のご意見、前回、懇談会でもいただいているわけでございます。まず、形式的に申しますと、この基本方針自体は、海上運送法及び船員法の一部改正というものの中で、海上運送法の改正をどういうふうに進めていくかという基本方針でございます。したがいまして、国会の附帯決議でございますような税制の問題等々につきましては、やはり厳密に申しますと、この基本方針で書くべきこととは言えないのではないかと。甚だ役所的でございますけれども、そういうふうと考えております。

しかしながら、この海運関係税制の拡充、あるいは延長、こういったものは大変重要な問題だと思っておりますから、これは取り組んでまいりますし、また、船員税制につきましても、これは今後必要に応じて議論をしていかなければならない重要課題であるということは認識しております。そういうことでございますので、形式的で恐縮でございますけれども、8ページにもございますように、とりあえず今、法律ができました。この施策の実施状況につきましては、毎年この分科会に報告をさせていただく。そして、トン数税制とか船員の確保策についての施策の効果について、適当な時期において評価する。必要があると認めるときは——「今般の」と書いてございますが、これは「今後の」の誤植でございます。こちらは直させていただきます。今後の新たな制度的枠組みについて検討を加え、必要な措置を講ずるということでございます。決して私ども忘れず、そういったことの中で、今後、必要性を含めて検討し、あるいは皆様方にもご相談をしていきたいと思

ております。

それから、2つ目の問題でございます。承認船員制度を含めまして、そのあり方を含めまして、外国人承認船員の確保、あるいは外国人船員の確保ということでございます。労使双方からそういった必要性ということにつきましては、公式の場で、あるいは非公式の場で私ども聞いておるところでございます。承認船員制度の見直しを含めまして外国人船員の確保策というものについては近々に、この審議会とはちょっと別でございますけれども、検討会を立ち上げまして、その際には全日海からの委員にも入っていただきまして検討をしていきたいと思っておりますし、予算措置におきましても、そう大規模なものにはなろうとは思いませんけれども、外国人船員の確保策というものを今考えておるところでございます。そうしたことを含めまして今後引き続きご相談をさせていただきたいと思っておりますが、重要課題だと思っておりますので、前向きに取り組んでまいります。

【分科会長】 委員、いかがでしょうか。

【委員】 どうもありがとうございました。

【分科会長】 よろしゅうございますか。

それでは、どうぞほかに。

【委員】 はじめに、先ほどご説明がありましたようにトン数税制に関する法律等が、本日無事施行されましたことにつきましては、海事局のご尽力の賜物と承知しております。改めて感謝申し上げます。また、これからいろいろご意見等あるかと思いますが、本日の分科会におきまして基本方針が取りまとめられることに対しまして、杉山分科会長はじめ各位に厚く御礼申し上げます。

さて、6月23日の懇談会においてご説明申し上げました、船主協会の人材確保タスクフォースにつきましては、予定どおり設立し、現在、日本人海技者を確保するための広報活動や承認試験の簡素化等の改善を求めるための活動などにつきまして検討を開始いたしましたので、この場を借りてご報告申し上げます。先ほど藤澤委員からご発言のありました承認試験の改善につきましては、大野次長より労使双方交えて早急に検討したい旨ご発言ありましたが、私どもとしても、承認試験、外国人船員の確保の問題というのはまさに喫緊の課題だと考えておりますので、これは、海事局の皆様方、それから、場合によっては組合の皆様方のご協力も得て、早急に進めていただきたいと考えておりますので、改めてお願い申し上げます。

最後に我々民間としても可能な限り国際競争力の確保に努め、安定的な海上輸送の確保

という使命を遂行してまいりたいと考えておりますので、今後ともよろしくお願ひしたいと存じます。どうもありがとうございました。

【分科会長】 どうもありがとうございました。今後に向けてのお考えの表明もいただきまして、大変ありがとうございます。

ほかにいかがでございましょうか。どうぞ、上野委員。

【委員】 前回の懇談会のときにも申し上げさせていただきましたことでございますけれども、内航と外航の船員問題という一つの枠組みの中でとらえられてこのようなご方針を出されているわけでございますが、私ども内航の立場から申しますと、内航の船員問題と外航の船員問題というのは非常に違った側面があるということで、これは皆様よくご認識いただいているところであると思っておりますけれども、特に私どもから申し上げさせていただきたいのは、今、ナショナルセキュリティーの観点からカボタージュ制度というものがとられておまして、内航の場合には日本人船員のみでの運航であると。日本人船員がいなければ船が動かないということがあるわけでございます。それに対して外航の場合には、たとえ日本人船員がいなくても運航できるということでございますので、内航船員がいなくなってしまうということは、すなわち業界の存立にかかわる問題になるということでございまして、ここがやはり根本的に外航船員問題と内航船員問題とが違うところであるというふうに、私どもは考えております。

また、内航海運の船主というのは中小・零細企業が圧倒的な多数を占めているということで、船員問題につきましても外航船のように自前の対応というものができないということでございます。これはいろいろ議論があることではあると思っておりますけれども、私も、トン数税制がこのようにできたということは、国際的な標準から見て正しいことであると思っておりますし、また、これが外航船員の確保のために非常に大きな前提条件となるということは理解をいたしておりますけれども、内航においてもやはり、これに匹敵するような、もしくはそれ以上の原動力となるような、何か制度、予算措置というものを今後ぜひお考えいただく必要があるのではないかと。外航船員は現状2,600人おられて、それを1.5倍にすると。また、そういうような数字の単位であるわけでございますけれども、内航船員の場合には3万の船員が今いるわけでございますから、予算措置においてもさらなるこれからのご支援をお願いしたいというふうに思っているところでございます。どうぞよろしくお願ひいたします。

【分科会長】 ありがとうございました。

次長。

【海事局次長】 ありがとうございます。内・外航、当然ながら全く状況が違うわけでごさいます、内航につきましても、今回、予算措置の充実を図りまして法律改正による支援制度というものはとらせていただいたわけでごさいます、上野会長おっしゃるとおり、やはり予算額が少な過ぎるのではないかと。なかなか厳しい財政事情等々ございまして、精いっぱいやらせていただいているわけではございすけれども、ご指摘ごもっともだろうと思っております。

ただ、ここから制度がスタートするわけでごさいますので、業界の皆様ともよくご相談をさせていただきながら、これを有効に使ってまいりたいと思っております。それから、漫然とそれに流れるのではなく、これで十分なのかと。あるいは、これでは足りないのかと。あるいは、今回、グループ化等々幾つかの切り口から我々もご提案しているわけでごさいますけれども、これでどこまでカバーできるのかと。足りない部分があるのではないかと。こういったことについては時を置かずさらに検討し、必要があれば対策を講じていくということは、重要だと思っております。

また、あわせまして、その教育のあり方そのものでありますとか、あるいは、例えば陸上にフリーターとおっしゃられる方がたくさんいるわけでごさいます、こういった方に、例えばハローワーク等ともタイアップしまして、どうやって声をかけていくか。あるいは、既に始めているわけでごさいますけれども、海上自衛隊の関係者への働きかけであるとか、こういったものとあわせまして、どのような効果が上がっているかということ、我々も精いっぱいやりながら見ていきたいと思っております。また、その上で今後の施策についてどうあるべきかということについては、よくご相談させていただきながら進めていきたいと思っておりますので、よろしくお願ひしたいと、こういうことでごさいます。

【分科会長】 大変ありがとうございました。

ほかにいかがでございましょうか。特段よろしゅうございすか。

そういたしますと、今回の新たな制度的な枠組みについてのコメント、それから、それに加えて、いろいろなご指摘、ご要望も含めてご意見を伺いましたけれども、最初の藤澤委員のご質問も含めて、特に修正等を求めるということではなかったように思いますので、ここでお諮りを申し上げたいと思います。

委員、臨時委員の皆様方にお諮りをいたしますが、本日出されました「日本船舶及び船員の確保に関する基本方針について」につきましては、先ほどご説明のありました案を

交通政策審議会の答申とさせていただいて、交通政策審議会の会長にご報告をしたいというふうに考えますが、ご異議はございますでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

【分科会長】 大変ありがとうございます。それでは、そのようにさせていただきたいと思えます。

それでは、続きまして、議題3番目、船員部会の設置について。これも事務局からご説明をちょうだいしたいと思います。

【海事人材政策課長】 それでは、お手元の資料3に基づきまして、私のほうからご説明をさせていただきます。

最初に、1ページをお開きいただきたいと思います。国土交通省の設置法の一部を改正する法律というのがございます。船員労働委員会の関係部分はその絵の一番下のところがございますけれども、船員労働委員会で扱っている処理件数が減少している、あるいは行政のさらなる効率化といったような観点から、船員中央労働委員会を廃止いたしまして、その船員中央労働委員会が、あるいは船員地方労働委員会が担っております紛争処理機能の部分、特に集団的な紛争処理の部分、そこにつきましては、中央労働委員会、あるいは都道府県の労働委員会に移管をし、さらに、個別的な紛争処理につきましては地方運輸局のあっせん員等によって調停をし、さらに、調査審議事務につきましてはこの交通政策審議会並びに地方では地方交通審議会で審議をしていくという形にさせていただくということでございます。

1ページめくっていただきますと、今申し上げましたような考え方が述べてございます。特に船員労働委員会が担っていた機能の重要性というのは変わりませんので、引き続きこの機能を担っていきたいということでございます。

そこで、3ページ目をお開きいただきたいと思います。ここは今回お諮りをしたい部分でございますけれども、以上のような船員労働委員会が担っておりました調査審議的な機能の部分、ここにつきましては、当海事分科会の下に船員部会というものを設置させていただいて、ここで審議をしていただくという形にさせていただきたいと思っております。交通政策審議会令に基づきますと分科会の下には部会を設置することができることになっておりまして、この分科会のご承認をいただければ、この部会のもとで、2の(2)のところがございますが、1つは船員政策そのものについての重要な事項についてのご審議をいただくということとともに、船員労働委員会でこれまで扱ってまいりました船員法とか

船員職業安定法などの船員関係法令に基づきます調査審議事項というのがございまして、これをご審議いただく、両方の機能を持った場として設置をさせていただきたいというものでございます。

ちょっと前後しますが、4ページを見ていただきたいと思いますけれども、その審議事項ということで、船員労働委員会で船員法とか船員職業安定法といった法律に基づきまして、個別にご審議をいただく事項というのが決められております。こういう内容について、例えば、船員法であれば就業規則の変更命令に当たっての決議をする場合でありますとか、船員職業安定法であれば船員の派遣事業の許可をする場合にご審議をいただくといったようなものが決められておまして、こういった個別の法令に基づく事項をご審議いただくとともに、一番上にありますけれども、船員政策に関してのいろいろな重要事項についてご審議をいただく、こういう機能を担っていただくということでございます。

3ページ目に戻っていただきますと、以上のような大きな2つの事項についてご審議をいただくということで船員部会というものを設置させていただきたいと思っております。交通政策審議会令に基づきまして部会を設置しました場合、(3)にございますように、部会での議決が分科会での議決となります。体制につきましては、分科会長にご指名をいただくような形でございますので、今後の調整ということになります。10月に船員労働委員会が廃止されて機能が移管されるということになりますので、10月以降この部会を開催していくという形にさせていただければと思います。

本日お諮り申し上げたいのは、この部会の設置ということに関してでございます。よろしくお願ひ申し上げます。

【分科会長】 どうもありがとうございました。

それでは、ただいまご説明いただきました船員部会設置についてのご提案の内容につきまして、ご質問、ご意見も含めて、ご議論をいただければと思います。どうぞまた、よろしくお願ひを申し上げます。

どうぞ、藤澤委員。

【委員】 ありがとうございます。今日の議題はこの船員部会を設置することについての審議事項だということでございますけれども、船員労働委員会を廃止して中央労働委員会に統合していくという、こういうのは、最終的な審議はどこの場でやるんですかね。これも含めて、今日やる話ですか。違いますよね。

【海事局次長】 申しわけございませんが、船員労働委員会の廃止自体は、まさに法律

事項でございますので、先日終わりました通常国会で審議をされ、決定されたということだと思っております。そういう中で、船中労が今果たしている機能のうち、調査審議機能につきまして後退させることなくきちっと進めていく必要があるということで、従来からこれは藤澤委員ともお話をさせていただいているところございまして、船員部会の設置というものを本日ご決定いただきたいと、ここに限ったことございまして、あとは背景説明だというふうにご理解いただければと思います。

【委員】 それでは、その背景説明も含めまして若干お伺いしたいと思います。

船員労働の問題は、船員法と労働基準法という全く違う環境の法律の中で、労働問題、紛争問題、調停問題、いろんなものが出てきているのが現実です。これを、陸上の労働基準法をベースにした中央労働委員会を中心にしているような問題を全部処理していくと、こういう流れになってきたわけでございます。そうしますと、船員法特有から生じるいろいろな問題について反映させるためには、我々はやはり委員の構成が非常に重要になってくるわけです。

そこで、1点お伺いいたします。紛争調整機能における中央労働委員会の委員として船員側の代表が、人数で結構なんですけど、何名入る予定になっているのか。あるいは、交通政策審議会の船員部会がきょう承認されましたら、ここに書いているのは代表5名というふうになっております。それで、各都道府県における労働委員会はどのような委員構成になっていくのか。さらには、各地方運輸局というのはたしか11カ所あると思うんですけれど、その地方交通審議会のほうの委員構成はどうなるのか。船員の代表が入る余地があるのか、ないのか。その辺について、背景として説明していただけるとありがたいなと思います。

以上です。

【分科会長】 よろしく申し上げます。

【海事局次長】 まず、ご指摘のとおりでございまして、陸上・海上というのは法制自体も相当に違っております。そういう中で、1ページの下のほうにもございますように、今回、集团的紛争調整事務のみは労働委員会の側に移管することといたしましたが、個別の紛争調整事務、そして調査審議事務というものにつきましては、国土交通省で引き続き責任を持って実施する体制を整えるというのが前提でございます。ただ、その中で集团的紛争調整事務が移管されます都道府県労働委員会につきましては、これはすべての集团的な労使紛争を扱うわけございまして、今までは船員の代表というのは入っていないわけ

でございます。そういった中、非常に特殊な分野でありますので、船員問題の関係者、これが入れるようにご配慮いただきたいということにつきまして、特に、現在、船員地方労働委員会が設置されております全国11カ所、これの都道府県を中心に、私ども働きかけているところでございます。ただ、申しわけございませんが、何人入るということを今の段階で具体的にお答えできるところにはなっておりません。

次に、この交通政策審議会の船員部会のように政令で定める審議会、つまり地方交通審議会については、してもらえるのかと、こういうご質問のように思っておりますけれども、全運輸局——これは運輸監理部や沖縄の総合事務局も含みます。ここに地方交通審議会というものがございます。そこにそれぞれ船員部会というのを設置したいというふうに考えております。人数でございますけれども、私ども、原則としまして労使同数ということで、労働側3名、使用者側3名、そして公益委員については3プラスアルファという形で、これは地方交通審議会が独立しておられますので、そちらの審議会のほうにご相談いただきたいということで、ただいま地方運輸局のほうに指示をしているところでございます。まだ決まってはおりませんが、労使同数で審議会にそういった部会が設置されることは間違いないというふうに考えています。

これでお答えになっていると思いますが、いかがでございましょうか。

【委員】 どうもありがとうございました。

【分科会長】 よろしゅうございますか。ありがとうございます。

それでは。

【委員】 陸と海は違うというお話なんですけれども、私は、どう違うかというのはちょっと得心がいなくて、全く同じにしてもいいんじゃないかというぐらいに思っているんです。労働関係法規というのはできるだけ一般の労働法規で全部こなすべきであって、業種ごとに特別な規定を設けるのはいかなものかなというのが基本的な考えなんです。それで、今お話にありましたように、海と陸は違うんだというのでしたら、私が得心いくように、このように違うから分かれていて当然だというご説明をしていただきたいんですけれども。

【海事局次長】 おそらくこの場でご得心がいくような説明はできないような気がいたしますので、足りない場合には後日またご説明をいたしたいと思っておりますけれども、海上労働というのは非常に隔絶されている場にあるというようなこともございますし、それから、例えば船員というのは、資格一つとりましても、安全運航の面で陸上とは違って特別な船

員だけの資格が定められている。しかも、それは国際条約に基準があるという性格があるかと思っています。そういう意味から申しまして、現在の労働関係法規というの、ILOにたくさん条約がございまして、それに基づいて定められておるんですが、今ちょっと個別に私もべらべらしゃべる能力はございませんけれども、それはかなり内容も違っているところがございます。

例えば、そういうことを安寧して、ほんの一例でございますが、今、労働者派遣の問題が大変大きな問題になりまして、日雇い派遣等はこれから禁止しようではないかというようなことが陸上については今話題になっておりますけれども、船員の労働者派遣については、初めから日雇い派遣のようなものは認めないと、例えばこういうような状況になっています。また、そういったさまざまございますILO条約を統合する形で、ILOの海事労働条約というのを、私どもも近々これを批准しなければいけないんですが、この中身もかなり陸と海で違ってきているところがあるというようなことでございます。しかしながら、もう船員労働委員会も中央労委と一緒にすればいいではないかという、これは与党のほうからのご指摘を踏まえた措置でもございます。私ども、そういう違いは違いとして、だから国土交通省で全部やらなければいけないんだということではなくて、合理的にできることはしながらも、船員の権利とか、船員の労働条件とか、こういったものを守れる体制もつくっていかねばならないと思っております。

具体的な資料をちょっと整理させていただきまして一度ご説明させていただければと思いますが、きょうはこの程度しか、私、答弁能力ございません。申しわけございません。

【委員】 外国もそうなんですか。

【海事局次長】 一般的にそういうふう考えております。

【分科会長】 よろしゅうございましょうか。

ほかにかがでございませうか。特段のご意見はないということによろしゅうございませうか。

そういたしますと、船員部会の設置についての背景、あるいはその背景にさらに関連した考え方について今ご議論いただきましたけれども、これはまたいずれ議論をするような機会もあるのかもしれない。

それでは、ここで事務局からご提案のありました船員部会の設置について改めてお諮りをいたします。ご異議はございませんでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

【分科会長】 ありがとうございます。

それでは、船員部会の設置につきましては、皆様方のご承認をいただいたということで取り扱いをさせていただきたいと思えます。

これで本日予定しておりました議事はすべて終了いたしました。事務局のほうから何かございましたら、お願い申し上げます。

【海事局長】 私のほうから、御礼も兼ねましてお話をさせていただきます。

議題は2つございまして、1つは基本計画のご審議と、それから部会の設置のご承認ということでございました。こういった機会に各委員から関連のご意見をいろいろいただいたわけでございます。特に、今回の法律改正を2年前から多少眺めさせていただいていた立場でございまして、そういった意味からすると、非常に海運界の中で大きな制度変更があったという理解でおります。もう1点は、船員の問題についてもこれだけ集中的に議論をされて、社会的にもその問題が認知をされ、また、その予算、あるいは予算を活用する補助制度ということの充実・強化が図られたということでは、私どもは、100点満点とはいかずとも、ある程度の成果が実はあったというふうには考えております。

ただ一方で、さまざまな委員からご指摘がございましたとおり、海運の業界は変化が激しい。原油の問題もそうですし、変化が激しい中で、では、今の新しい制度が、これから始まる制度が果たして十分なのかと、こういうご意見だったというふうに受けとめている次第でございます。これについては、まさにおっしゃるとおりでございまして、これから、これをきっかけにして、この制度ももちろん維持しながら、まだやるべきことがあるという点については、私ども事務局も十分にそこは認識をしておるわけでございます。ただ一方で、さらに財政当局から新たな財源とか、新たな制度を国会の皆様にご理解をいただくということをこれから目指そうとすれば、今の制度が着実に成果を上げているということを含めて説明責任を果たさなければいけないのかなというふうにご考えておきまして、そういう意味では、これは始まりであると、それから、これからの成果のしっかり各方面から見られているということで、我々、業界の皆様と力を合わせて今回の新しい仕組みをしっかり育てていく必要があるなということをご大変痛感いたしました次第でございます。

また、いずれにしましても、今回ご承認をいただきました基本方針でございまして、一定の手続を経て答申をいただくことになると思えますが、ご審議、大変ありがたく思っております。分科会長である杉山武彦先生及び委員・臨時委員の皆様に対しては、厚く御礼を申し上げたいというふうにご考えております。

それから、部会の問題でございます。過去の経緯も含めて、ご説明を申し上げたわけでございます。もう既に次長のほうからお話をしましたので概略はご理解いただいているのかもしれませんが、海事の世界というのは実は歴史的に非常に古いわけでございます、世界の中でも、あるいは我が国の中でも、海上輸送というのが多分、輸送の中では一番歴史的に古いということもあるし、その中でいわゆる職場環境の特殊性というのがあって、国際社会の中でもIMOであるとかILOであるとかという中で海事分野については特殊な分野ということで若干そういう物事の決め方とか中身が変わっているということがございますが、さはさりとしてこれからそのまま維持されるのかということは私どももはっきり言ってよくわからない部分ございますが、ただ、ご理解だけはいただきつつ、労働環境、あるいは労使の問題をお互いに協力しながら、問題があれば解決をしていくということでございまして、国土交通省としても、そこについてはしっかりと国土交通の立場でご支援とかご意見を申し上げ、また、しっかりと関係省庁とも連携を組みながらやっていきたいというふうに考えているわけでございます。

船員部会の設置につきましても、この場でご承認をいただきまして、大変ありがとうございます。これからもぜひ、今日出ましたようなご議論を当然関係者の皆様から引き続きいただかなければいけないというふうに考えておりますので、これからも皆様のこういった活発なご議論、ご指導をお願い申し上げまして、私の御礼を兼ねました挨拶にさせていただきますと思います。

どうもありがとうございました。

【事務局】 事務局のほうからお知らせがございまして。本日、入館の際に黄色の入館整理票を受け取られた皆様におかれましては、入館されたゲートの警備員の方に返却していただきまして、入館時と同様にフリーゲートを通っていただければというふうに思いますので、どうぞよろしく願いいたします。

事務局からは、以上でございます。

【分科会長】 どうもありがとうございました。

それでは、以上をもちまして交通政策審議会の第17回海事分科会を終了させていただきます。お忙しい中、委員、臨時委員の皆様方、ご出席をいただきまして、大変ありがとうございました。

— 了 —