

交通政策審議会 第29回海事分科会

平成26年3月12日

【飯田課長補佐】 それでは、定刻より少し早うございますけれども、委員の皆様がおそろいになりましたので、ただいまから第29回海事分科会を開催させていただきます。

委員の皆様におかれましては、ご多用中のところ、ご出席賜りまして、ありがとうございます。私は、事務局を務めさせていただきます海事局総務課企画室の飯田と申します。どうぞよろしくお願いいたします。座って失礼させていただきます。

本日は、委員9名中、6名のご出席をいただいておりますので、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とを、まずご報告申し上げます。

また、当分科会につきましては、情報公開の観点から、会議自体を公開するとともに、議事録等を国交省のホームページに掲載することとしております。どうぞよろしくお願いいたします。

また、携帯電話をお持ちの方はマナーモードへの切りかえをお願いいたします。

それでは、開会に先立ちまして、森重海事局長よりご挨拶を申し上げます。

【森重海事局長】 海事局長の森重でございます。昨年8月に就任いたしました。

本日は、委員の皆様方には年度末の大変ご多用の中、お集まりいただきまして、ありがとうございます。また、常日ごろより、交通政策審議会の場のみならず、幅広く海事関係の分野におきましてご理解とご支援を賜っておりますことをこの場をかりまして御礼申し上げます。

この海事分科会は、昨年の3月に開催されて以来1年ぶりということでございますけれども、やはり1年の中で海に関係します分野においても大きな環境変化、全体の流れとの関係において環境変化がございました。3つあるのではないかと考えております。

1つは、海洋基本計画が5年ぶりに改定されたと。昨年の4月でございます。新しい海洋基本計画がスタートいたしまして、海洋資源開発であるとか、海洋再生エネルギーの問題であるとか、新しい分野への海事分野、海洋の関連産業分野の展開でありますとか、そうしたフロンティアへの取り組みの強化が強調される状況になってきております。その辺も含めまして、全体として海洋分野にしっかり取り組んでいくという方向性が示されたものだと思っております。

2番目が、交通政策基本法の成立と、それへの対応でございます。昨年12月に交通政策基本法が成立いたしましたして、ことしになりまして、その法律に基づきまして、交通政策基本計画を作成するというプロセスに入りました。いわば幅広い交通の中で、各分野、政策を新しく磨いていく、そして新しい状況に応じて打ち出していくという流れになったわけでございますけれども、海事分野におきまして、いわゆる海運、それから造船・船用工業、製造業でございますね、それから人材という意味での船員、この3分野におきましても、大変幅広うございますけれども、歴史の長いこの行政を交通政策基本計画の策定というプロセスを通じましてしっかりと対応していく、見直しをしていくという必要があると考えております。

それから3点目が、自公政権に交代いたしましたして、昨年は初めての実質的な全プロセスの予算の編成ということが行われまして、現在国会で予算が審議されておるわけでございますけれども、その過程の中で、いわゆる内閣としての政策形成の流れ、経済財政諮問会議におきます成長戦略でありますとか骨太の方針と、そういうメカニズムの中で内閣の政策形成がされていく、こういう仕組みが動き出したと。

大きく言いまして、そういう3つの変化があるのかなと思っております。そして、もとより、経済社会の大きな変化、海を取り巻く大きな変化を受けまして、こういう3つの変化の中で、流れを受けて、私どもも海事行政をしっかりと取り組みを強化していきたいと思っております。

今後といたしまして、実は2つ考えておりまして、1つは、いわゆる海事政策の棚卸し、総点検をいたしまして、新しい時代に合った新展開に向けて、磨きをかけるものは磨きをかけ、そして新しく対応するものはしていくと。そういう棚卸しと新展開の検討をやりたい。これが1点。あともう一つは、個別の政策課題、とりわけ、成長戦略の課題に対する取り組みも、縦糸と横糸といいたしましうか、それも対応していきたいと。実は両者は相まって前に進んでいくというふうに思っておるわけでございますけれども、海事分科会の皆様へのお願いといたしましては、この政策の棚卸し、見直し、そして新展開と、こういう基本的な海事政策についての取り組みをご審議いただければと思っております。

ご承知のように、こういう海事の基本政策そのものを議論する場は今まで交通政策審議会海事分科会の中にございませんでした。それで今回、新たに基本政策部会を設けることを提案させていただきまして、その場を通じて、また、分科会全体としても大所高所の観点から、また、さまざまな視点でご指摘をいただきまして、私どもも取り組んでいければ

と思っておりますので、本日の議題でございます基本政策部会の設置のご承認をいただければ、引き続き推進をお願いできればと思っておる次第でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

【飯田課長補佐】 マスコミの方々のカメラ撮りはここまでとなりますので、以後の撮影はご遠慮いただきますようお願いいたします。

それでは、次に、お手元の資料の確認をさせていただきます。配席図がございまして、あと、本日の資料をクリップどめしております。最初に議事次第がございまして、その後、資料1といたしまして、分科会の委員名簿、次に国交省の海事局出席者の1枚がございまして、次に、資料2といたしまして、日本船舶・船員確保計画の実施状況についてということで、ホチキスどめの資料で5ページまでございます。次に、資料3といたしまして、独立行政法人改革についてということで、6ページまである資料でございます。次に、縦長で、資料4でございますけれども、横浜川崎区の強制水先の資料でございます。5ページまでございます。次に、また横長になりますけれども、基本政策部会（仮称）の設置についてということで、3ページまである資料でございます。あと、参考資料1といたしまして、海事分野を取り巻く現状というもの、最後に、参考資料2といたしまして、白い表紙の冊子でございますけれども、予算概要というのをつけさせていただいております。もし過不足があればお知らせ願います。よろしいでしょうか。

本日ご出席の委員の皆様及び国交省側の出席者についてですが、時間の関係上、配付の配席図、資料1の委員名簿、国交省海事局出席者一覧をもって紹介にかえさせていただきます。

なお、本日、秋池委員、友野委員、藤井委員におかれましては、所用のためご欠席でございます。

本日の議題でございますけれども、毎年、海事分科会で議題としております、日本船舶及び船員の確保計画の実施状況報告に加えまして、本年の海事局関係の大きな動きでございます独立行政法人改革、水先の緩和の検討、そして一番最後に基本政策部会の設置というのを予定しております。

なお、当日のご連絡で恐縮ですけれども、都合によりまして、議題3、横浜川崎区の強制水先の緩和の検討についてを最初の議題とさせていただければと存じます。

それでは、これから議事に入りたいと思います。落合分科会会長、司会進行をよろしくお願いいたします。

【落合分科会長】 それでは、まず議題3のほうから先にということでございますので、横浜川崎区の強制水先の緩和の検討について、事務局より説明をお願いいたします。

【吉永海技課長】 海技課長の吉永でございます。この機に、水先制度に関連しましてご説明事項がございまして、本日お時間を頂戴しました。一方で、私自身に1時半から急用がございまして、最初の議題として説明させていただくことになりました。ご容赦いただきたいと思っております。

資料の4番をお出してください。資料に沿いまして、ご説明したいと思っております。横浜川崎区の強制水先の緩和を検討するために、海事局に検討会を設置いたしましたので、その内容につきましてご説明したいと思っております。

1ページの前に、そもそも水先制度の概要につきまして、2ページをごらんください。説明させていただきます。水先とは、船舶のふくそう水域など全国35区を指定してございます。同じページの下半分をごらんいただきたいと思っておりますけれども、「●」と「□」で囲んだところ、それぞれ港と水域でございまして、35区指定してございます。この全国35区、水先区におきまして、入出航などの際に、免許を受けました水先人が船舶に乗り込みまして、目的地に導くこととしております。世界各国で実施している制度でございまして、その目的自体は、水域事情に通じました水先人が誘導することによりまして、船舶交通の安全確保、あるいは船舶の運航能率の増進を図ることにございます。また、他の船舶を含む水域全体の安全、港湾機能の発揮ですとか、衝突や座礁による油流出を回避するという意味では、海洋環境の保全等にも寄与するところでございまして、経済活動、国民生活を支えます海運の現場を担う重要な役割を果たしているというふうに言えると思っております。

その中で、強制水先制度でございまして、全国で特に交通の難所とされる水域10カ所では、下半分の地図でいいますと赤字でくくった水域でございまして、水先人の乗船を義務づけることとしております。

また、制度概要としましては、水先人の数でございまして、現時点で全国で700人弱おります。

また、実績でございまして、約17万2,000隻(平成24年度)でございまして、この数字は任意に水先を利用する場合を含んだ数字でございまして。

ご説明を申し上げたい横浜川崎区ですけれども、5ページ目をごらんいただきますと、位置関係でございまして、横浜川崎区という強制水先区自体は、5ページの赤っぽいカバ

一をかけたところでございます。港との位置関係で申しますと、青線で書いたところがそれぞれその内側が横浜港、そして川崎港のいわゆる港湾区域でございます。赤でカバーをしたところ、吹き出しで「3,000GT強制水先」と書いてございますけれども、こちらに入る、あるいはこちらから出るという場合には、水先人の乗船が義務づけられているということでございます。

1ページ戻っていただきまして、4ページをごらんいただきますと、我が国全体の状況でございますけれども、左側に強制水先区、右側に各強制水先区がどれぐらいの大きさの船以上に水先人の乗船を義務づけしているか、これは対象船舶の大きさ別にカテゴリー分けしたものでございます。ご説明申し上げたい横浜川崎区、上から2段目でございますけれども、強制水先の対象船舶としましては、3,000総トン以上につきまして強制水先としているということでございます。3,000総トンといたしますと、主として外航船が対象となるというふうに言えると思います。括弧書きで書いてございますのは、内航危険物積載船、外航危険物積載船とありますけれども、危険物とは、高压ガスですとか、引火性液体類でございます。5ページでいいますと、黄色でマーキングしたところに「危険物船岸壁」という表示をしておりますけれども、こういったところに入りをする船を危険物船というふうに言っております。

1枚目に戻っていただきますと、この横浜川崎区の強制水先でございますが、経緯がございまして、もともとその強制水先の対象を平成11年に300総トン以上から3,000総トン以上に緩和した経緯がございます。その後、約15年が経過いたしました。この間、同水域につきましては、入港隻数も相当程度減少しております、2割から3割減少してございます。船舶の混雑状況は緩和している可能性がございます。また、国際コンテナ戦略港湾として位置づけられまして、港湾整備に一定の進展があることなど、その環境が変化してございます。このために、同水域の強制水先につきまして、操船安全面からの客観的・定量的な分析など安全性の検証を行った上で、その対象船舶のあり方を総合的に検討することとしております。

海事局に検討会を立ち上げまして、学識経験者、関係の港湾管理者、水先人、船社、関係団体、関係省庁、港湾局、海上保安庁でございますけれども、によります検討会を立ち上げまして、座長は落合先生に務めていただいております。

スケジュールでございますけれども、先月26日に第1回を開催しました。年内にこの検討会としての結論を取りまとめる予定にしてございます。

以上、駆け足でございますけれども、私からの説明とさせていただきます。

【落合分科会長】 ありがとうございます。

それでは、ただいまの説明につきましてご質問、あるいはご意見ございますでしょうか。よろしいでしょうか。どうぞ。

【木場委員】 木場でございます。よろしくお願いたします。年に1度の会なので、2度ほど欠席して初めての出席でいろいろとわからないところがあると思いますが、よろしくお願いたします。

水先制度の概要というところで、まず目的のところ、免許を受けた水先人が船舶に乗り込んで目的地まで導くと。この説明は、船に近寄って行って、乗って導くんですね。その下の強制水先制度との違いの部分で、これは航行中、常に乗船を義務づけているということですか。その違いがよくわからなかったのですが。

【吉永海技課長】 強制水先区に指定されたエリアですと、その強制水先区の中における航行中、水先人を乗船させ、水先人に誘導してもらうということが義務づけされるということでございます。強制水先区以外でございますと、水先人を乗せてもいいし、乗せなくてもいいということでございます。

【木場委員】 乗せなくてもいいということですか。

【吉永海技課長】 はい。

【木場委員】 ありがとうございます。

もう1点だけ。1ページの検討会の目的のところ、今検討していらっしゃる内容のバックグラウンドとして、横浜川崎区の船舶量というか、入港隻数が相当程度減少し、これは先ほど二、三割の減少という説明があったのですが、これはどうしてこんなに減っているかということも教えて頂けますか。

【吉永海技課長】 物流量自体は実は総トン数という指標で測っておりますけれども、隻数が減っている一方で、総トン数は横ばいか、あるいはむしろ上がっております、つまり、船舶が大型化をしております。したがって、水先の検討の際にも、隻数自体は減少しているのですけれども、船が大きくなりますと、操船も難易度が高まりますので、その見合いをどのように評価するかということでございます。

【木場委員】 混雑ぐあいは減っているという意味ですね。隻数で言うと。

【吉永海技課長】 そうですね。隻数で言いますと。

【木場委員】 全体の物流の量は同じ、もしくは増えているという。

【吉永海技課長】　そうですね。川崎が若干、総トン数という荷動きの量でいくと、ちょっと下がっているんですけども、横浜港はむしろ上がっております。

【木場委員】　そうすると、大型化しているという意味ですね。

【吉永海技課長】　ということかと思われませう。

【木場委員】　ありがとうございました。

【落合分科会長】　ほかにごございますでしょうか。どうぞ。

【鎌田委員】　私も1点、ちょっと。検討会の目的の論点というか、主たるところは、結局緩和をしたいというところなんではないでしょうか。

【吉永海技課長】　緩和につきまして、こうした状況の変化を踏まえまして、緩和相当かどうかということをごまに検討しているということでございます。

【鎌田委員】　それが15年経過したのがポイントなのか、それから数がどうなのか、その辺の、今やるという理由はどこにあるのでしょうか。

【吉永海技課長】　実は15年といひますのは平成11年から15年でございますけれども、平成11年に緩和した後、その5年後の平成16年に再検討をいたしました。同じこの横浜川崎区につきまして、緩和が相当かどうかと検討したんですけども、その際には、緩和できる状況にないという結論になりまして、緩和が見送られたということでございます。このたび、横浜市さんのほうから、緩和に向けた検討ということでご要望もいただきましたし、また、海事局としまして、こうした諸情勢の変化に鑑みまして、検証するのに適当なタイミングだということで検討会を立ち上げたところでございます。

【鎌田委員】　わかりました。ありがとうございます。

【落合分科会長】　ほかにごございますでしょうか。よろしいでしょうか。

それでは、次に進ませていただきまして、議題1になりますが、平成24年度日本船舶・船員の確保計画の実施状況についてというものですけれども、これも担当課のほうからご説明をお願いいたします。

【日原外航課長】　外航課長の日原でございます。大変お世話になっております。資料2に基づきまして、平成24年度日本船舶・船員確保計画の実施状況につきましてご説明を申し上げます。

1枚めくっていただきまして、1ページ目でございますけれども、まず外航海運の現状ということでございます。先生方におきましてはもう既にご案内ということで釈迦に説法なところでございますけれども、外航海運につきましては、四面を海に囲まれました我が

国につきまして、輸入物資、基礎エネルギー物資、それから食料関係物資と申しますところのほとんどを外航海運に頼っているという状況でございます。したがって、我が国経済、国民生活を支える上で非常に大きな役割を担っているというふうに考えてございまして、この安定的な海上輸送の確保ということは、我が国の発展、成長にとって極めて重要な課題であると認識してございます。

下のほうに参りまして、重要な輸送基盤でございますものですから、日本船舶と日本人船員は我が国の管轄権・保護の対象でございます。したがって、経済安全保障の観点から、平時より一定規模を確保するということが必要不可欠というふうに考えてございまして。他方、過去をさかのぼりますと、中段のグラフのところでございますように、昭和47年、あるいは昭和49年程度から考えますと、日本船舶、日本人船員の数というのはずっと減少傾向にございました。日本船舶につきましては、1,500隻くらいあったものが、平成19年の段階で92隻ということでございますし、船員につきましても、5万6,000人を超えていたものが2,100人程度ということになってございました。すぐにご説明申し上げますとおり、平成20年以降新たな政策を導入するということをして、日本船舶、日本人船員の確保というものに努めているところでございます。

具体的な案につきましてご説明させていただきたいと思っております。2ページ目をおめくりいただきたいと思っておりますが、そのための取り組みということでございます。

まず右上のほうにございますが、日本船舶・船員を確保するために、計画の認定制度というのを導入いたしました。海上運送法を改正するという事で、委員会のほうにもお諮りした上で、国土交通省が定める船舶・船員の確保に関する基本方針を定めまして、日本郵船とかそういった船社の皆様方のほうで日本船舶と日本人船員の確保計画を作成していただき、この基本方針等に定めます基準に合致しているという場合に限りましては、日本船舶・船員確保計画というのを国土交通大臣が認定するという制度をとらせていただいております。

この認定の効果でございますけれども、左側のほうに移っていただきまして、この認定を受けた場合につきましては、対象となる日本船舶につきまして、みなし利益課税ということが可能になるということで、トン数標準税制というのを導入してございます。トン数標準税制の簡単なポンチ絵が下に出てございますけれども、毎年毎年の海運事業者の船舶に係ります損益につきましては、当然、上下がございまして、トン数標準税制につきましては、この上下に振れます利益につきまして、計画期間内はみなし利益ということで利益の

水準を固定してしまうということにいたします。したがって、みなし利益よりも利益がたくさん出る年につきましては、その部分、みなし利益を超える部分につきましては節税ができるということでございますけれども、逆のときには余計な負担があるということでございます。この制度につきましては、真ん中のほうの赤い字の辺でございますけれども、船舶につきましては1隻当たり数十億から数百億という非常に高価なものでございますので、投資に関しては非常に変動する利益のもとで計画的に進めることが難しいというような実態があったというふうに向っておりますので、こういったみなし利益を導入して、税負担につきましては見通しがつきやすいような体制をとることによりまして、高額な船舶投資につきましても安定的に計画的に行っていくことを目指しているものでございまして、こうした制度を通じまして、日本籍船を増やすと。この計画につきましては、そもそも日本船舶・船員を増やすための計画でございますので、この計画に合致しているものにつきまして、こういったみなし利益の制度を導入するというところでございます。

これは平成20年から導入を決定したということでございますけれども、平成25年に なりまして、さらにその対策を強化しようということで、準日本船舶制度というのも設けてございます。右の下のほうでございますけれども、従前の日本船舶・船員確保計画は日本籍船に関する計画であったわけでございますけれども、日本籍船でない、外国籍船につきましても、そこに認定要件と書いてございますけれども、一定の要件を満たします外国籍船につきましては迅速に日本籍船に転換することができるだろうということを確認させていただきまして、確認させていただきましては、トン数標準税制と同じように、みなし利益ということを適用しようということで制度を拡充してございます。

具体的な要件でございますけれども、日本の船社が海外の子会社をつくり、その子会社が持っている外国籍船を日本本社の方に戻して運用するといったようなものを要件としてございますし、非常に重大な地震とか災害とかということが起こった場合に、外航輸送が必要だという場合には、航海命令というのが海上運送法上ございまして、必要な運送を行っていただくことができる体制になってございますので、外国籍船につきましても迅速に日本籍船に転換していただくことによりまして、この航海命令等によります措置ができやすい体制をとっていただくということを条件と考えてございまして、あらかじめ船舶のトン数などにつきましても事前にトン数をはかっておいて、数カ月もかからずに迅速に日本籍船に転換するというふうな制度をとってございまして、こういった準日本船舶につま

してもトン数標準税制を加えるということによりまして、日本籍船増加のペースアップを図らせていただきまして、日本籍船を補完し、準日本船舶と相まって、我が国における安定輸送、それから経済安全保障の確立を促進していこうという制度でございます。

もう1枚おめくりいただきまして、3枚目でございます。では、この計画がどうなっているかという現状のご報告でございます。日本船舶・船員確保計画につきましては、平成20年に導入を決定し、平成21年3月に10社、それからその後も1社を認定して、そこに掲載してございますような運航事業者の方に計画をつくっていただき、認定したということでございます。合併とか商号の変更とかそういったことがございましたけれども、三光汽船につきましては実は平成25年4月に経営破綻ということになってございまして、計画を取り消してございますけれども、現在ここに書いているような事業者さんが計画を維持しているところでございます。

真ん中の表でございますけれども、第4期（平成25年3月現在）の状況をご報告いたしますと、表の中の第4期実績（平成24年度）というところでございますけれども、計画開始当時77.4隻だったものが143隻、65.6隻増えているという状況になってございます。それから、外航船員につきましても、計画開始時には1,072人だったものが1,194人ということで、122人増えているということになってございます。日本船舶につきまして小数点以下が出ておりますけれども、これは共有船につきまして共有部分を計上しているということになりますので、端数が出ているというふうにご理解いただければと考えてございます。

私のほうからは以上でございます。

【多門船員政策課長】 引き続きまして、船員政策課の多門でございます。先ほど説明があった外航に引き続き、内航船員の分野に関して、確保計画に基づく取り組み状況について説明を申し上げます。

お手持ちの資料をおめくりいただいて、4ページをごらんください。我が国の内航船員数につきましては、戦後、モータリゼーションの進展等により、長期的に減少傾向が続いてまいりました。ただ、近年では、一時3万人規模で安定推移をいたしまして、その後再び船舶の大型化、あるいはリーマン・ショックの経済情勢の影響等により、漸減の傾向となってきました。直近では、グラフにもございますように、旅客・貨物両船種を合わせまして、おおむね2万7,000人規模となっております。

こうした中で、内航船員政策の喫緊の課題につきましては、著しく進んだ高齢化への

対応というのが焦点になっております。円グラフのほうにもございますとおり、半数を占める50歳以上の高年齢層が今後15年から20年くらいのうちに大量退職を迎える見通しになっております。この中で、いかに若年層を十分に確保し、この年齢構成の歪みを正すべく円滑な入職を図っていくか、そういったことが大きな課題となっております。私ども国土交通省におきましては、日本船舶・船員確保計画の認定制度を内航にも積極的に活用するという事で、特に中小零細事業者において新規入職船員の計画的な雇用を促すということをやっておるところでございます。この取り組みに関しては、助成金を最大6カ月36万円、あるいは資格取得を選ばれた場合は15万円支給するという事で運用してきておりますが、この4月以降、新年度におきましては、これをさらに重点的な若年層への雇用促進を図っていくということで、計画期間、これまで3年から5年の間で選ぶ形になっておりましたが、これを一律5年に延長、強化するとともに、トライアル雇用の助成対象につきましては30歳未満の若年層に限定し、より年齢層の歪みを正していくというところを加速化していきたいと考えております。

既に対策を開始した平成20年以降、右上の表のほうにもございますが、高年齢船員の占める割合が徐々に低下してきておまして、最も高かった平成19年と比較いたしますと、1.2ポイントの改善となっております。ただ、こういった補助制度の見直しをきっかけに、一層の取り組みの加速を図ってまいりたいと考えております。

なお、1ページおめくりいただいて、資料5ページのほうには、この認定制度に基づきまして計画に取り組んでいただいている事業者、船員採用の実績をお示しいたしました。平成25年度初におきましては180社の計画が認定されております。また、24年度、通年では425名の採用が行われております。これまで平成20年の制度開始以降、延べ1,777名の方々に、この制度を利用し、内航のほうに入職をいただいているという状況でございます。

私のほうからは以上でございます。

【落合分科会長】 ありがとうございます。

それでは、ご質問、ご意見ございますでしょうか。どの点からでも結構だと思いますが、いかがでしょうか。よろしいでしょうか。

それでは、次に進めることにいたしまして、議題2、独立行政法人改革についてというものでありますけれども、この点につきましても事務局のほうから説明をお願いします。

【長崎企画室長】 総務課企画室長の長崎でございます。よろしくお願いたします。

私のほうから、独立行政法人改革の結果につきましてご報告申し上げたいと思います。

表紙をごらんになっていただきますれば、下に1、2、3、4と、ポイントを目次的に書かせていただいておりますが、今回、自民党政権、公明党政権にかわりまして、新たな体制として、独立行政法人の今後のあり方について、約1年弱をかけて見直し検討がなされまして、その結論が今年の12月24日に閣議決定されております。

全体の構成でございますが、ここに書いています1から4に分かれておりまして、法人全体としての制度論としての見直しが1つ。法人を事業と事業の特性に応じてどういったガバナンスの高度化等の制度を見直していくのかという見直しが2つ目。3つ目でございますが、こういった1、2の全般にわたる方針を示した後で、個々の具体的な法人についていかにすべきかということを書いてございます。最後に、スケジュールということになっております。

1枚めくっていただきまして、先ほど私が申し上げた順序に沿いまして申し上げたいと思います。

独立法人全体の見直しの関係でございますが、3点ございます。

1つ目は、法人の裁量、国の関与の度合い等に応じた法人の分類となっておりますが、下の表のところ、現行及び、右側に基本的な方針（閣議決定）と書かせていただいております。現行の独立行政法人の規制及び監督のあり方は2つに分類されております。1つは、役職員が国家公務員の身分を付与された形のいわゆる公務員型という法人、2つ目に、これは現業を中心としますが、そういった国家公務員以外の資格で、非公務員型と言っておりますが、この法人、この2つに分類されておりまして、それぞれ監督の度合いに違いがあったということでございます。今後の新たな方針のほうは、こういった公務員か非公務員かということではなくて、事業の内容に応じて監督の仕方を考えようということで、3つに分類されておりまして、1つは中期目標管理型の法人ということで、一定の期間、3年から5年の計画期間の中に業績目標を設定しまして、それに基づいてやっていく法人。2つ目でございますが、これは研究開発型ということで、後ほど海事局関係もございしますが、いわゆる研究業務をやっている法人、こういったことについては違った法人の監督のあり方として考えていこうというもの。3つ目でございますが、単年度管理型ということで、こちらのほうは具体的に言えば印刷局であるとか造幣局といった、かつ、現業の中でもまさに現場の法人でございますが、こういったものにつきましては複数年の計画ではなくて、単年度で業務執行をやっていただくと。こちらにつきましては、先ほど申し上げま

したように、金銭、お金の印刷、造幣をやっている関係で、国家公務員資格を付与した上で守秘義務であるとか職員に対する監督も厳しくしていると、こんな状況であります。こういった形に直すというものでございます。

2つ目でございますが、先ほど申し上げました目標管理をどうするかということでございまして、現在は、括弧書きのところ、赤の後ろに書いてございますが、外部の有識者からなる評価委員会が法人の業績評価をしておりました。しかしながら、当時の目的としては、客観的に外部の目から見て、その法人の運営のあり方が適正かということを目的にしておりましたが、やや責任関係が不明確になってきているのではないかとということで、今後につきましては、赤字で書いてございますように、大臣みずからが業績評価ということで、所管の省庁が直接責任感を持ってその法人を監督するというように修正すると。その上で主務大臣による評価を外部の方からご審査いただくということで、一時的な責任は、外部の評価委員会ではなくて、主務大臣にあるんだということを方針として変えるというものでございます。

3つ目でございますが、業務運営を改善する仕組みの導入ということで、これまでの役員であるとか監事でありますとか、こういったところにつきまして責任関係が不明確でないか、もしくは監事そのものも人数的なもの、体制的なものがある、なかなか監督し切れていないのではないかと、さらに言うと、天下りといいますか、再就職の問題もございしますので、そういったところを全般的に見直すということで、役員については責任の明確化、つまり、役員の中で何の担当なのかということをはっきりするであるとか、監事についてもちゃんと専門的な資格を持った適正人数でやっていく、再就職についても一定の規制をかけていくということで、ガバナンスを強化していくというものでございます。

こういったものが全般でございまして、次に、2点目でございますが、法人の事務・事業の特性に応じたガバナンスの高度化というものがございまして、こちらにつきましては、海事局関係は2つ該当がございまして、1つは金融業務型の法人、2つ目でございますが、人材育成型の業務の法人に関するものがございまして、

金融業務につきましては、括弧書きにございますが、当局におきましては鉄道建設・運輸施設整備支援機構というものを持ってございまして、船舶の共有建造業務を主にやっております。こういったものを行っている法人でございまして、今後の見直し方針としましては、赤で書いてございますが、金融業務でございまして、そのリスクを適切に管理するための内部規程を整備しなさい、ちゃんと委員会も入れなさい、そういった運営が外部の

専門家でちゃんと職員研修をして、ちゃんと金融業務ができる体制というのを強化してくださいということでございます。3つ目でございますけれども、本質論でございますが、例えば鉄道建設・運輸施設整備支援機構でございますと、大きく分けて、業務としては新幹線の建設であるとか私鉄の建設であるとか地下鉄、そういった部分の鉄道部分と、あと、先ほど申し上げた船舶の共有と、こういう2つに分かれております。こういった部分につきまして、きちんと事業別の収支状況を情報開示するという事で、全て法人一括ではなくて、セグメントに分けて、それぞれの分野の収支状況がちゃんとわかるようにしてくださいということ。さらに、金融業務につきましては、やはり高い公共性があるということで、役職員の守秘義務規定といったものをちゃんと設けて、外部に情報が出ないと、こういうことをちゃんと担保してくださいということをご指摘いただいているということでございます。

2つ目、人材育成でございますが、航海訓練所、海技教育機構が海事局では該当いたします。これにつきましては、下に書いてございますように、特定の職種に結びついた専門性の高い教育を実施するという事でございますので、我々として、当該職業の中核的人材を育成する強化、そういった事務をやっていくものでございます。具体的な事業でございますけれども、1つは、裨益する業界のほうから適正な負担を求めるということで、自己収入の拡大であるとか教育内容の高度化に向けた適切な措置を講じてくださいと。2つ目でございますが、特定の職種に基づいた専門性の高い教育をするわけでございますが、そういった部分につきまして、例えば専門の資格、免許の合格率であるとかそういった具体的な成果、こういったものを具体的・定量的な数値として目標設定をしてくださいということ。3つ目でございますが、特定の職業に結びついた専門性があるがゆえに、ともすれば外の目から見えにくいということで、事業者との意見交換の場を設けて、きっちりと法人の業績評価書を作成して、他人の意見を聞くということをちゃんとやってくださいと。次でございますが、大学その他ということで、これ自身は我々直接関係しませんけれども、やはり類似する事業の成果や普及状況を検証して、必要な事業規模、内容の見直しを図っていきなさいと。こんな指摘を受けておまして、具体化していかなければならないというようになってございます。

最後でございますが、こういった全般的な指摘があるわけでございますが、個々の法人について、じゃあ、どうすればいいのかということございまして、3つございます。

1つ目でございますが、3ページでございます。航海訓練所、海技教育機構がございま

すけれども、この法人につきまして、今回の見直しにおきましては、統合して中間目標管理型の法人とするというふうに決定されております。さらに、その統合法人につきましては、今後の船員養成の核となりますので、業界との連携・強化を図るとともに、自己収入の拡大であるとか教育内容の高度化、こういったことについて適切な措置を講ずると。3つ目でございますが、受益者負担の部分でございますが、これにつきましては教育に関する直接経費だけではなくて、組織の人件費も含む全費用という観点から、引き続き段階的に拡大を図っていただきますと決定されております。

次でございますが、4ページでございます。研究教育機関でございますが、海事局におきましては海上技術安全研究所というものを所管しております、これに関するものでございます。今回は港湾局及び航空局が所管する港湾空港技術研究所、さらに航空局が所管する電子航法研究所というようなものがございますが、この3法人を統合して、研究開発型の法人とするということ。2つ目でございますけれども、それぞれ研究所につきましては歴史経緯等々ございますので、こういった研究所の業務上の特性・プレゼンスが統合によって損なわれないように、各研究所の名称は継続的に使用できるようにしなさい、さらに組織が大きくなるものですから、事故であるとか災害に対する対応というのがおくれやしないかという懸念のもとで、そういったものに対して迅速な対応、意思決定ができるように確保してくださいという決定でございます。

最後でございますが、先ほど来申し上げました金融業務をやっております鉄道建設・運輸施設整備支援機構の関係でございます。こちらにつきましては、法人そのものの統合であるとか合併であるとか、そういったことは限定されておりましたが、法人の業務のあり方として2つ指摘を受けておまして、1つは、中ボツの2つ目でございますけれども、「国の財政支出や財政融資を用いて、多額の契約を行い、公共事業を実施していることから」ということで、これはご迷惑をおかけしております、鉄道の、新幹線の官製談合のことが念頭に入っておりますけれども、こういったことによって法人に対する信頼性が損なわれないよう法令遵守及び契約の適正性を確保するための体制強化を図ってくださいという指摘。2つ目でございますが、これはまさに海事局でございますが、船舶関係業務の共有建造でございますが、多額の繰越欠損金を、これまでの計上、抱えております。そういった状況の中で、この繰越欠損金を削減するための計画をつくって、その解消に向けた着実な縮減を図ると。さらに、当然のことながら、健全な経営を確保するということで、内部ガバナンスということでございます。

繰越欠損金につきましては、下の赤の棒グラフをごらんになっていただければと思います。平成16年ピークで約620億の繰越欠損金を抱えておりまして、それ以来、経営改革、努力してまいりました。平成20年から21年におきましては、これはリーマン・ショックの関係でございますが、一時、繰越欠損金が増加しましたけれども、それ以外の年につきましては何とか経営改革をし、かつ収益性等重視をしまして、毎年収益を繰越欠損金の削減に充てております。そういった関係で、例えば平成24年度におきますれば17億円の当期利益を上げておりますけれども、これを用いまして、23年度から24年度の繰越欠損金も520億から503億という形で削減をしているということで努力をしておりますけれども、これを引き続き、続けていくということでございます。

最後、スケジュールでございますけれども、法改正を伴わない制度全般の見直しにつきましては速やかに実施するというところでございますが、法改正を伴うものにつきましては平成27年4月からの早期の改革実施を目指すということになってございます。さらに、法人の統廃合でございますけれども、こちらにつきましても平成27年4月以降、可能な限り早期ということになっておりまして、その具体的な時期につきましては各省庁で検討することとなっております。その上で、本年の夏をめどに決定するということになっておりまして、いずれにしろ、こういったスケジュールの中で、我々、見直していくということでございます。

説明は以上でございます。

【落合分科会長】 ありがとうございます。

それでは、ご質問、ご意見、お願いしたいと思いますが、どうぞ。

【竹内委員】 すみません、1点お伺いしたいと思います。文章の意味がいまひとつよくわからないので、教えていただきたいという質問です。3ページのところの3-1ですね。四角で囲まれている上のところの3番目なんですが、「海運業界を始めとする」という文章があって、この文章がちょっとよくわからないんですね。私が多分わからないのは、「その対象は」の「その」が何を指すのかがわからないと思うんです。関係者の対象か、受益者の対象か、よくわからない。これ、どういう意味なんでしょう。「その」は何を指すか、教えていただきたいんですけど。

【長崎企画室長】 「その対象」のところは受益者負担のことを指しておりまして、受益者負担として求める対象としては、教育直接経費だけではなくて、人件費を含む全費用という形でとらえております。

【竹内委員】 受益者負担の対象ですか。

【長崎企画室長】 そうです。もっと言いますと、「その」がちょっと不明確なんですけれども、費用的な……。

【竹内委員】 例えば受益の対象とすると、でも、経費は受益の対象じゃないし、受益者負担の対象って、よくわからなくて、何となく気持ち悪かったので、はっきりさせたいということでお尋ねしました。何となくわかりました。

【森重海事局長】 よろしいですか。

【落合分科会長】 はい、どうぞ。

【森重海事局長】 いろんな独立行政法人、特に教育関係もそうなんですけれども、学生さんからの授業料であるとか、あるいは企業からの寄附とかをいただきながら、関係者の経費負担を、いわゆる国費から来る交付金だけじゃなくて、広げていくんですが、その充てる考え方が、いわゆる船の運航費であるとか教材だとか物理的な直接の施設に充てるということで企業からもお金なんかいただいているわけですけれども、海運業界が受益者になるという、卒業生が行くという意味での受益者として抛出いただいているわけですが、それを、教育機関でありますから、教育の大多数はやっぱり人件費になるわけでございますので、直接のいろんな物件費だけじゃなくて、それ以外も考え方としては広げていってほしいと、こういう趣旨なんです。

【落合分科会長】 よろしいでしょうか。

【竹内委員】 はい。

【落合分科会長】 ほかにございますでしょうか。どうぞ。

【森重海事局長】 せっかくの機会ですから、今の船員関係の教育機関の統廃合で1つ補足させていただきたいと思います。

もうご承知の委員の方もいらっしゃると思いますが、船員の養成は2段階でできておりまして、まず学校に入って座学、勉強をします。試験を受けると。航海と色々な機械の。それと、それをやった後で実際に船に乗るという乗船実習と、この2段階になっているわけですが、3ページの右下にありますように、その担う主体が分かれています。まず学校に入って教室で勉強する、あるいは実習で勉強する。これが、海技教育機構、それから商船系高等専門学校、いわゆる商船高専、それから商船系大学、昔の商船大学ですね。東京商船大学、神戸商船大学、今それぞれ統合しておりますが、事実上2校あるわけです。その座学が3つに分かれていて、いずれの学校を出たとしても、在学中、あるいは卒業間

際に行く、いわゆる船に乗るという訓練は、航海訓練所という国土交通省の独立行政法人が一括して、この上の5隻持っているものですから、いずれの学校からも生徒さんを受け入れて、トレーニングをします。こういう共通一括方式をとっております。

それで、なぜ座学、いわゆる学校式のものが3つのグループに分かれているかといいますと、歴史的な経緯もあって、要は主として外航海運の船乗りの方の養成を、商船系大学、あるいは商船高専と、これが歴史的に担ってきた経緯があるんです。それで、海技教育機構8校でございますが、これは国交省、旧運輸省の座学機関なんです、それは内航海運の方の船員を担ってきたと。こういうフィールドがちょっと違うということで、座学の学校が分かれておるんです。現在、先ほど説明がありましたように、日本人船員ではもう人数的に圧倒的に内航海運の船、国内航路に乗っているものから、外国貿易を担うものの日本人船員は非常に少ないので、真ん中の商船高専の卒業生は事実上、内航船員が増えておりますけれども、そういう色分けがあって、そして、商船大学系と商船高専系は文科省さんが学校教育の一環として所管しておられて、海技教育機構8校、左の地図で言いますと、赤で囲ってあります、一番大きいのは海上技術短期大学校、赤丸の宮古、清水、波方であるとか、あるいは黄色の海上技術学校、小樽、館山、唐津、口之津とか、あと、ちょっと再教育的な海技大学校とかございますけれども、そういったところは旧運輸省が見ていて、主として内航をやってきたと。これで国交省所管は座学の、主として内航の海技教育機構と、あとはもう全て一括してやる航海訓練所、これを持っているということでございます。

今回、行政改革の一環として統合して、より効率を上げながら、より高い質の教育を目指すという流れで統合いたしますのは、この2つの国交省所管の独立行政法人を統合することになったわけございまして、これで内航船員の養成に関しましては一貫教育が実現するという効果も出てきますので、次の世代を担う若手の優秀な船員をどういうふうに養成していくかということはこの統合に合わせて考えていきたいというふうに考えているところでございます。商船大学系、商船高専系はちょっと文科省との関係もありますし、将来的にどうするかという話がありますが、まずは内航の関係の一貫化と国交省関係のものを統合するということを始めるということでございます。

ちょっと背景も含めて補足させていただきました。

【落合分科会長】 ありがとうございます。

ほかにこの議題につきまして、ご質問、ご意見。どうぞ。

【浅野委員】 研究開発型の法人のことについて伺いたいんですけど、海上系も電子系も、本来の研究開発という意味に加えて、政策のために必要な研究が政府から委託されて、それを実施するという面があるわけですね。そういう面に関して、昨今の事情からいくと、ほかの機関と対等な競争で入札して、その結果、独立行政法人に行くならば行ってもいいという契約の仕方の問題が厳しいわけですね。今度この法人の改正があつて、3つの分類になった研究開発型法人というのは、政策の遂行に必要な研究委託というのが今よりもやりやすくなるのでしょうか。それとも、その点は変わらないのでしょうか。

【坂下技術審議官】 技術審議官の坂下と申します。ご説明させていただきます。

結論から言いますと、従来と余り変わらないだろうと思っております。いわゆる昔の国の研究機関であったころというのは、非常にその辺は直接競争入札とかそういうことにかかわらず委託できていたような時期がございましたけれども、昨今は、独立行政法人といえども、国が実施する事業については何をやるのかというのを公示させていただいて、広く提案をいただいて、その中から最もいい内容で値段の安いところをお願いをするという仕組みになっているので、そこは直接リンクをして見直しが行われるということには残念ながらならないと思います。

【落合分科会長】 よろしいでしょうか。

【浅野委員】 はい。

【落合分科会長】 ほかに。どうぞ。

【木場委員】 ご説明ありがとうございます。3ページの右下の、先ほど局長さんがご説明いただいた枠についてですが、上に座学があつて、その後、航海訓練所に行くということですが、これは在学中に義務づけられているプログラムで、これが終わらないと卒業ができないというようなものなののでしょうか。また、訓練所で実践の期間を教えてくださいたいのですが。

【多門船員政策課長】 よろしいですか。担当の課長からではないので申しわけありませんが、基本的には航海訓練所で行うものは乗船実習と言われるものでございまして、一定期間、海技免状ですね。車の運転で言う免許のようなものを取得する際に、海上での実際の乗船履歴というのを私ども求めておりまして、それを取るために、専門の練習船とかそういうものを自ら設けてやるというのはかなり多額の費用と大きな手間が必要ですので、そこを効率的に航海訓練所でまとめてやっているという状況でございます。ですから、必ずしもここでやらなくても、例えば船社さんなりが、我々は社船と呼んでいますが、そう

いうところでやったものを充てるとか、そういうことも可能でありまして、実際外国なんかではそういう会社さんもいらっしゃいます。ただ、ここで言う学生、生徒さんに関しては、ある一定の期間にある程度まとまって教育を受けられて、卒業までの間に実際に船に乗る1年とか、決まった期間船に乗られて履歴を積まれるということなので、訓練所と一体的にカリキュラムがつけられているというような現状でございます。

【木場委員】 実践の訓練も終えて、初めて一人前の船員という形になるのですか。全て終えて。

【多門船員政策課長】 その時点では、海技資格で申しますと、筆記試験免除という形になりますので、その後、口頭試問の面接試験と身体検査を行いまして、正式な免状になるということになります。ただ、多くの会社はそれをもって、海技者、船員の卵ということで採用しますので、そうなる前提だという考え方です。

【木場委員】 ありがとうございます。ちょっと先ほどの資料との関連でもう1問だけ。先ほどの船員確保のところ、50歳以上のちょっと年配の方が増えて、もう少し若い人を入れて、バランスを保ちたいというお話があったのですが、実際のところ、船員になりたいという方は減少傾向なのでしょうか。

【多門船員政策課長】 さまざまな見方があるんですが、内航の場合、我々先ほど内航船員の主な養成機関である海技教育機構の2つの学校、海上技術短大、海上技術学校の倍率を見ますと、おおむね3倍を超えて、学校によっては4倍近くになっているところもあって、手応えはあるところでございます。他方、実際に船員になられたり、採用されたりした後に、ちょっと陸と勝手が違うとか、我々はデジタルデバインドというふうに呼んでいるんですが、海上だとなかなかメールとかお友達あるいは家族との連絡がとりづらい生活環境が違うということで離職される方もかなりいらっしゃるという話を聞いていまして、そういう意味で意欲ある人たちをしっかりと定着する、期待を裏切らないようにそこでしっかりと働いていただく、それが我々、課題だというふうに思っております。

【木場委員】 ありがとうございます。

【森重海事局長】 補足させていただいてよろしいでしょうか。

【落合分科会長】 はい。どうぞ。

【森重海事局長】 今、課長が説明しましたが、いわゆる就職先としての船員、仕事として見た場合に、卒業生の方とか若い人がどれだけになるかということなんですが、結構長い間、なかなか来てもらえない。さっきの座学の、まず入る学校ですけれども、定員

ぎりぎりだとかそういう時代が続きました。ほかの若者に人気な職場というのがどんどん増えていくわけで。しかしながら、これはさっきの高齢化じゃありませんけれども、きちっと人材をつないでいかないと、国内での物資の輸送だとか貿易なんかに関係しますから、何とか魅力ある職場にするようにしながら、また、リクルートも、こういういいのがありますよと結構取り組んできまして、いろんな効果も相まって、ここ数年、入学定員に対して、入学したい、勉強したい、なりたいというのが今3倍ぐらいまで来ているんです。やっところ三、四年ぐらいの傾向です。

これはいろいろ聞いてみますと、世の中がいろいろ変化してきて、いろいろいいと思っで行ったんだけど、意外と陸の職場というのは厳しくて、なかなかつらいとかいうふうな話があるとか、あるいは親御さんが、あまり大都会に出すんじゃなくて、内航船員だったら、いなくなりますけれども、比較的近いところにいてくれるとか、あるいは3カ月乗って1カ月丸々休めるんですね。海外旅行に行けるよとか、3カ月乗るけど、1カ月丸々休みをもらえるというのを考えてみたら、陸の職場と比べたらどうだろうとか、あるいは賃金だけ考えれば、陸のいわゆる製造業の現場よりか手当もいいとか。それでもなかなか来なかったわけですが。あと、学校の先生方と我々が中学校、あるいは高等学校に足を運んで、綿密なリクルートですね。これは結構効くんですけれども、それをずっと数年にわたってやってきまして、こういうふうになっていたのが2倍3倍に、今ここまで来ていますから、やっところ少し若い人が戻ってきたというふうな感じなものですから、これを何とか伸ばして行って、人材不足じゃないようにつなげて行って、高齢化の解消につなげたいと、そんな感じで思っております。

【木場委員】 余談ですけども、伺ったところによると、船の中の世界というのは上下関係がとても厳しいので、今の若い人にはそれも難しい要因なのかなという印象もあるのですが。

【森重海事局長】 どうなのでしょう。人数が少ない分だけ、人間関係って、例えば内航船だと、大きさにもよりますが、全体で5名とか10名とかそんなものですから、そういう意味での組み合わせでの難しさということはあるかもしれませんが、結構今はそれぞれ、若者が少なくなったせいとか、大事に育てていこうという雰囲気があるので、改善されてきているところがあるんじゃないでしょうか。

【木場委員】 ありがとうございます。

【落合分科会長】 ほかにございませんか。どうぞ。

【河野委員】 4ページの研究開発型の法人ですけれども、これを拝見しますと、統合はするけれども、各研究所は相変わらず名称はそのまま使うという書き方になっています。そうだとすると、この統合というのは、1ページに書いておられるような運営上の効率化ということだけであって、実際にやっておられる研究の内容に関してはそのまま尊重するというふうに理解してよろしいのでしょうか。

【森重海事局長】 基本的な考え方として、そういうことでいいと思うんです。ちょっと補足しますと、何か名称を継続的に使用するって非常に消極的な感じがしますが、実はこれはすごく意味があって、ご承知のように、海技研はもう世界のルールメイキング、技術スタンダードでも、非常にもう海技研ということ自体が、日本の海技研というのもブランドを持っていますし、日本の港湾技研もそうですし、電子航法研もありますが、それぞれがもうブランドを持っているものですから、それはしっかり生かして、共通組織的なあれは出していくということで、むしろ今持っている高いプレゼンスを損なうことがないようにという観点なんです。

そうですね。

【坂下技術審議官】 はい。もちろん、統合しますので、組織名として、統合した組織の名前というのは新しい名前がつくのですけれども、研究所自身はそれぞれ離れたところにもあって、今申し上げたように、世界的に名ももう通っているので、わざわざそこを変えることはなかりと、そういうお話でまとまったということです。

【河野委員】 もう一つは、研究の中身ですけれども、それぞれ、これまでのいろんな経緯もあり、各技術それぞれに専門があることは当然だと思いますが、重なるところないのでしょうか。重なるところの情報交換などは統合したらより円滑になるとか、そういうことはあり得るのでしょうか。

【坂下技術審議官】 もちろんそれはあると思います。ただ、この統合の議論をさせていただいた中で、独立行政法人というのは制度ができて、平成13年にできましたので、もう10年以上たっておりまして、ご案内のとおり、運営費交付金という、国から研究所の運営のために拠出するお金というのは年々蛇口を絞っていくような仕組みになっておりまして、そういう意味で、重複するような研究分野についてはなるべくほかに、例えばもっと一流のところがあればもうその成果を活用するようにしようというふうにどんどん研究所というのは変わってきておりまして、そういう意味で、まさにコア、自分のところのコアは何であるかということを集約させて、そこを研ぎ澄ますということによって今日

の姿になってきていると。ですから、それぞれが持っているエッジというか、コンペティブネスというか、コンピテンスというか、それを軸にきちんと行政、あるいは国際社会の中で価値を発揮していってもらおうと。もちろん、この3研究所をコラボレーションできる部分はその力を集めて、より強い力を発揮すればいいじゃないかと、そんな感じになっているかと思えます。

【落合分科会長】 よろしいですか。

ほかにございますか。どうぞ。

【鎌田委員】 関連して、質問というよりはコメントなんですけれども、何となくやっぱり独立行政法人の数を減らすという目的だけで動いているような印象なんですよ。教育面を何かやるんだったら、ほんとうは高専とか旧商船大を含めて望ましい姿を目指すような議論が欲しいなというような印象ですし、それから、研究所の話で言うと、今言われたようなプレゼンスのことをやったら、別に3つ独立であったっていいはずで、合わせてもそんなに効率化ができないんじゃないかと。まあ、理事長は1人になるので、2人分は人件費が浮くのかもしれませんが、それぐらいの話なので、どうするのが一番活性化が進んでいいのかというのではなく、数を減らせということで行っちゃっているような気がして、非常に私は残念な感じがします。

そういう意味からすると、最後の鉄道運輸機構は、鉄道と船と全然別のことをやって、あれは逆に分けたほうがほんとうはすっきりするんじゃないかというようなのはそのまま手つかずなので、そういう意味でちょっと、うーんと唸る感じです。単なるコメントです。

【落合分科会長】 ありがとうございます。

ほかにございますでしょうか。よろしいでしょうか。

それでは、議題4に移りたいと思います。これが本日の最後の議題ということですが、基本政策部会（仮称）の設置について。これにつきましても担当課のほうから説明をお願いいたします。

【長崎企画室長】 引き続き、企画室長の長崎でございます。資料5をごらんになっていただければと思います。

表紙1枚めくっていただきまして、今回の分科会でご承認をぜひいただければと思っておりますが、表題に書いてございますように、基本政策部会、現時点においては仮称でございますが、設置につきまして、ぜひぜひご承認をいただきたいと思っております。

目的、審議事項でございますけれども、冒頭、局長の森重のほうからも考え方の一部が

出ていたかと思えますけれども、やはり経済社会が変化している、そういった中で海事産業につきましても大きく状況が変わっております。この1年で見ましても、海洋基本計画の改定であるとか、交通基本法の制定であるとか、いろいろな大きな動きがございます。また、予算面につきましても、そういった仕組みでございますけれども、先ほど成長戦略というふうに申しましたけれども、今回の安倍政権であればまさに成長戦略に対して、こういった各分野の貢献ができるのかということとはまさにこれからの予算であるとか税制であるとか制度、そういった政策ツールの部分に大きく影響するということになってきております。

こういった中で、我々自身、今、審議会のあり方を考えた場合に、どうなっているのかということでございますが、2ポツ目の組織図のところをごらんになっていただければと思います。交通政策審議会のもとに海事分科会というのがございますが、その下の部会でございます。部会におきましては現在、船員部会と船舶交通安全部会という2つがございますが、例えば、船員部会でございますれば船員に関する調査・審議の部分、船舶交通安全部会につきましては、これは海上保安庁が主としてやっておりますが、航行安全に関する部分でございます、政策全般を議論・検討する形には少なくとも部会の所掌範囲としてはなっていない状況でございます、やはり我々こういった状況の変化の中で政策議論をしてみたいと。局長の言葉をかりますれば、ここの上のところの目的に書いてございます、海事行政を一度棚卸しをした上で、今後の展開、新展開、こういったことを検討していきたいと思っております。

また一方、2ページ目でございますけれども、先ほど来申し上げました直近に対応しないといけない課題としまして、交通政策基本法というのが昨年の12月4日に公布・施行されております。この中で定められている事項として一番大きなところでございますが、左側に理念等々ございますが、右側の赤のところでございます。この交通政策基本計画を閣議決定・実行するということがございます。この中で、国の施策として、下に書いてございますような「豊かな国民生活の実現」から一番下のところの「適切な役割分担と連携」に至るまで、各いろいろなテーマにわたりまして、各モード、海事のみならず、バスであるとか鉄道であるとか航空であるとか、そういった交通全般について考えていかなければいけないという状況でございます。

現在、交通政策基本計画につきましては別途、分科会及び計画部会におきまして検討される予定やに聞いておりますけれども、一方でやっぱり、海におきましても、先ほど申し

上げた棚卸し、新展開というのをぜひぜひやっていきたいという思いがございまして、今回、基本政策部会につきまして、1 ページ目の灰色のところでございますけれども、ご承認をいただければと思っております。

全体の今後の進め方及び委員構成でございますけれども、これはご承認いただいた後に具体的に検討してまいりますけれども、委員構成につきましては、政令上、部会に属する委員及び臨時委員、専門委員は、分科会長が指名していただくということになっております。我々といたしましては、今後の検討課題として、機動的な運営と、さらに言いますと、やはり海事関係者ですね。事業者さんであるとか労働者の方々とは日々接点がありまして、いろいろとすり合わせながら行政をやっておりますが、ここでのポイントはやはり、第三者的な目から見て、我々、海事行政が世の中のニーズ及び変化に対応しているものなのかということをチェックをし、かつ、議論をさせていただきたいと、ぜひぜひ思っております。そういう観点から委員の選任をお願いしたいと思っております。

今後の具体的なスケジュールでございますが、下のところに書いてございます。青のところ、3月12日分科会で部会設置と書かせていただいておりますが、仮にご承認いただければ、4月以降、早速始めたいと思っております。当面の課題といたしましては、夏ごろに一定の取りまとめをされると聞いております交通政策基本計画への対応につきまして考えていきたいと思っておりますが、そういったことだけではなくて、我々としましては、先ほど来申し上げております新展開を考えていきたいと思っておりますので、夏以降も引き続き検討し、約1年、年度内をかけて、海事行政について深掘り議論をしたいと思っております。

残念ながら、きょうの海事分科会におきましても、水先であるとか独立行政法人であるとか船舶・船員確保計画、こういったものは報告でございまして、どうしても一方通行な点がございまして。むしろ我々、この基本政策部会がお認めいただけましたら、問題意識をいろいろ提示させていただきながら、委員の方々にも、そういったことではないんじゃないか、こういうことをすべきじゃないかといったご意見をいただいて、その中で具体策というのを検討したいと思っておりますので、よろしくご検討及びご了承いただければと思っております。

以上です。

【落合分科会長】 ありがとうございます。

それでは、ただいまの設置の趣旨、目的、構成等についての説明につきまして、ご意見、

ご質問ございますでしょうか。よろしいでしょうか。

特にご意見がないようですので、それでは、本件につきまして、この分科会として承認をとということになりますが、基本政策部会（仮称）を設置いたしまして、海事行政の課題と今後の方向性につき議論を進めるということで委員の皆様方のご了承を得たということにしてよろしゅうございますか。

（「異議なし」の声あり）

【落合分科会長】 それでは、そのようにさせていただきます。

そういたしますと、予定された議題は全て終了ということになりますので、最後に事務局のほうから連絡事項等ございますか。

【飯田課長補佐】 1点補足でございますけれども、今ご承認いただきました基本政策部会につきましては、先ほどご説明させていただきましたとおり、4月中の開催を予定しております。委員の委嘱、具体的日程につきましては、別途ご連絡させていただきます。

また1点、事務的な連絡でございますけれども、本日の資料につきましてはそのままお持ち帰りいただいても結構でございますし、机の上に置いておいていただければ後ほど当方から郵送させていただきます。

事務局のほうからは以上でございます。

【落合分科会長】 そうしますと、これで第29回海事分科会が終了ということになります。お忙しい中、ご出席いただきまして、ありがとうございました。

— 了 —