

交通政策審議会 第31回海事分科会

平成28年1月27日

【木村課長補佐】 それでは、定刻となりましたので、交通政策審議会第31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、ご多用中の中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総務課企画室の木村でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

当分の間、議事の進行を務めさせていただきたいと思っております。恐縮ですが、座って進めさせていただきます。

本日は、委員9名中、遅れてご出席となります篠原委員を含め6名のご出席予定となりますので、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とを、まずは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。

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、海事局長の坂下よりご挨拶を申し上げます。

【坂下海事局長】 海事局長の坂下でございます。先生方には、お忙しい中、本日も集まりいただきましてありがとうございます。また、日ごろから海事行政に対しまして、ご理解とご支援をいただいておりますことを、改めてこの場をおかりして御礼申し上げます。

さて、海事産業の状況でございますけれども、後ほど詳しくご説明を申し上げますが、まず、造船については、昨年非常にたくさんの受注を世界からいただいております、昨年の数値はこれから出てくるのですけれども、1月－9月期では中国を抜いて受注量は世界2位、韓国、日本、中国という形になったという状況でございます。

建造の製造量自身は、韓国、中国が世界の35%ぐらい、日本が20%から30%の間ぐらいという環境でございます。マーケットは決してよろしくないのですが、日本の性能、品質の高い船に改めて評価が集まってきているという状況ではないかと見ているところでございます。

建造量自身も、リーマンショック後、船が余っており、減ってきたのですけれども、一

昨年を底にして、昨年は増加に転じているのではないかと我々は見えておまして、これから数字が出てまいりますけれども、そういう意味で上向きの潮目に乗っているという状況になっておるのではないかと考えております。

また、今年の春、パナマ運河が拡張されますけれども、こういったものに対して大型のコンテナ船でございますとか、あるいは新型シェールガスの輸入も期待をされておりますけれども、こういったものに対応したLNG船の竣工等、着々と次の時代に向けて手を打ってきたものが実際の船となって、世界のマーケットに出ていくような状況にもなってございます。

政府全体として強い経済を目指していくということで、新しい三本の矢も公表されております。そういう意味で、世界の成長を国際マーケットの中でつかみとって日本経済の、強い経済の実現に貢献していくという意味においても、あるいは、その多くが地方圏に造船立地しておりますので、今、強く叫ばれている地方創生への大きな貢献という意味でも、この流れをきちんとつかんで将来に向けてしっかりとした歩みに向けていくということが重要かと思っております。また、この造船業が、これからさらに日本に貢献していく上でどういう対応をすべきなのかということについて、新たな部会の立ち上げをご議論いただきたいと思っております。

また、外航海運でございまして、今、世界的に船が余っておる状態になっておまして、ドライバルクについては昨年2月に史上最低のマーケットを記録して以降も低迷状態が続いているという状況でございます。

タンカー部門を除いては非常に厳しいという環境にあるわけですが、そうした中、船体を縮小して、マーケットに対応した経営環境を整えるということで各社の対応も進めてきていただいております。また、為替はアベノミクスによって円高の是正をしていただいておりますし、燃料も安くなっておるといふところもありまして、邦船大手3社は経営としては黒字を維持しているということで、環境は悪いのですけれども検討しているという状況でございます。

内航海運については、船舶と船員の高齢化、再生産ができる持続可能な産業への転換というのが大きな課題になっておるわけでございますけれども、そういった中でも、今の省エネ型の大型フェリーの代替というものも経産省と連携をした取り組みの中で、昨年は次々と新しい船が竣工もしておまして、インバウンド2,000万人時代を迎える中で、そういった需要にもこれから取り組んでいこうという新しい動きも出てきておるという状

況でもございます。

これまで同様、あるいはこれまで以上に、我が国の置かれた状況あるいは産業がそれぞれ抱えている課題をしっかりと見据えて、海事行政をしっかりと進めていきたいと考えております。

こういった行政を進める上でも、国民の皆さんの海への理解が不可欠でございます。昨年は、海の日祝日の祝日化20周年ということで、政府、産業界挙げて国民の皆さんの海への理解をさらに深めていただく取り組みを盛大に展開して、大きな効果があったところです。この流れを、今年も引き続き産業界の皆さんとも力を合わせて継続していこうと考えております。そういう意味で、海のPRも新たなステージに入ったと思いますので、引き続き力を入れていきたいと思っております。

最後になりますけれども、種々我々あるいは産業界が抱えている課題について、今日もご報告あるいはご審議いただくことになりますけれども、先生方におかれましては、ぜひ忌憚のないご意見を、大所高所から我々に向けていただければと思いますので、よろしくお願いをいたします。ありがとうございました。

【木村課長補佐】 次に、本日、ご出席の委員の方々をご紹介します。

お手元の資料1の委員名簿の順にご紹介をさせていただきます。ご参照いただければと思います。

情報・システム研究機構国立情報学研究所名誉教授の浅野委員でございます。

【浅野委員】 浅野でございます。よろしくお願いいたします。

【木村課長補佐】 早稲田大学法学学術院教授の河野委員でございます。

【河野分科会長】 河野でございます。よろしくお願いいたします。

【木村課長補佐】 キャスター、千葉大学客員教授の木場委員でございます。

【木場委員】 木場でございます。よろしくお願いいたします。

【木村課長補佐】 全日本交通運輸産業労働組合協議会議長の住野委員でございます。

【住野委員】 住野でございます。どうぞよろしくお願い申し上げます。

【木村課長補佐】 明治大学法科大学院法務研究科教授の野川委員でございます。

【野川委員】 野川でございます。よろしくお願いいたします。

【木村課長補佐】 また、篠原委員におかれましては、おくれたのご出席となります。なお、秋池委員、鎌田委員、竹内委員におかれましては、本日は所用のためご欠席でございます。

なお、国土交通省からの出席者につきましては、時間の関係上、配付の配席図、資料1の委員名簿の裏側にごさいます出席者一覧をもって紹介にかえさせていただきます。

次に、お手元の資料の確認をさせていただきます。まず初めに、配席図が1枚ございす。

次に、クリップでとめております資料でございますが、最初に議事次第が1枚ございす。

資料1としまして、海事分科会の名簿がございます。裏側に国土交通省の出席者の名簿をつけております。

それから、資料2-1としまして、「海事産業の生産性革命について」でございますが、鑑の紙の次に8枚ございす。

資料2-2として、「「海事イノベーション部会」の設置について」ですが、資料が2枚と諮問文書の写しがございす。また、席につかれています皆様には、その後ろ側に参考資料をご用意させていただいております。

続きまして、資料3につきまして、「平成26年度日本船舶・船員確保計画の実施状況について」でございますが、鑑の次に資料が5枚ございす。

次に、資料4-1として、「船員部会の主な議題について」でございますが、縦長の資料が1枚ございす。

資料4-2として、「船舶交通安全部会の現況について」でございますが、鑑の次に資料が2枚ございす。

次に、資料4-3の「基本政策部会における検討の進め方」ですが、右下に数字のない紙が2枚、次に①から⑱までの数字のある資料が21枚ございす。その後ろ側に、参考資料としまして、基本政策部会の取りまとめの概要と本文がございます。

以上でございますが、不足等ございませんでしょうか。

なお、マスコミの皆様におかれましては、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、議事に入りたいと思います。河野分科会長、司会進行をよろしく願いいたします。

【河野分科会長】 はい、ありがとうございます。

それでは、議第1の「海事イノベーション部会（仮称）の設置について」につきまして、まず担当課からご説明をお願いいたしたいと思ひます。よろしく願いいたします。

【大坪船舶産業課長】 船舶産業課長の大坪でございます。よろしくお願いいたします。着席して説明させていただきます。

資料といたしまして、資料２－２というA4の縦紙がありますが、これをガイドとして用いながら、資料２－１を参照して説明したいと思います。なお、参考資料ということで68ページあるものをつけておりますけれども、こちらは逐一説明することはいたしません。ご質問があった際はこちらを参照してご回答したいと思います。

資料２－２の「1. 背景」ということで、日本の造船業の状況、かつてシェア1位であったこと、現在のシェアが約2割で直近では受注が回復していること等が述べてあります。これについて、資料２－１で補足したいと思います。２－１の表紙をめくっていただきまして、まず1ページ「日本造船業の概況」に入ります。

日本造船業は、国内に生産拠点を維持しています。左に円グラフがありますが、国内生産比率は国内85%、海外15%ということになっています。海外で生産しているというのが、川崎重工が中国で工場を持っていたり、常石造船がフィリピンで工場を持っていたりしているので、その分が15%あるということですが、ほかの自動車や電機関係と比べて、非常に高い国内生産比率になっています。

国内でも、大都市圏ではなく地方圏に存在するというのが大きな特徴でありまして、各地域を個別に見てみますと、特に西日本ですけれども、製造業における造船業のシェアは非常に高い市町村が多くなっています。

このように地域の経済と雇用を日本造船業は支えています。従業員数としては船用工業、造船に部品を提供する船用工業と合わせますと12.5万人おまして、売り上げが3.2兆円、国産化比率約9割と書いてあります。

この国産化比率というのは、先ほどの国内生産比率とは別のもので、生産面でのローカルコンテンツ率を示してございまして、日本で造船を、最終製品をつくるのですが、その中間材の国産化率がどれぐらいかということで、ほとんど日本の船用製品9割ぐらいは日本のものを使っています。91%使っているのですが、一部鋼材、鉄鋼で韓国のミルメーカーから入れているものがあるので、9割ぐらいは国産の部品を使っています。これは、例えばMRJが、コストベースで言えば部品のうち7割が外国製というものに比べれば、非常に対比をなしていると思います。

造船は輸出比率90%ということで、ほとんど輸出しておりまして、1つのグローバルな単一マーケットで中国、韓国と競争をしています。近年のシェアは世界3位、約2割で

推移しています。造船というと、イメージとしてはもう既に衰退しているとか、構造調整を経ているというイメージが一般にあるのですが、真ん中のグラフを見ていただきますと、「世界の海上荷動き量」が造船の需要を示しているわけですが、これは一貫して年率4%ぐらいで伸びていますので、荷動き量が増え続ける限り、新造船の需要が長期的には増えていく。需要のパイ自体は増えていくということになります。パイは増えるのですが、そうした中、日中韓で熾烈な競争をしているということです。

先ほど話がありましたように、直近では2015年1月－9月だけをとってみれば29%の受注シェアをとることができて、造船各社は増産体制に入っています。例えば今治造船では超大型コンテナ船を連続受注して、新しいドックを400億円かけて建設中であります。

右の棒グラフがあります。これもなかなか一般には知られていないことですが、造船の現場で働く技能者の年齢構成は、かつては典型的なワイングラスといわれるもので、団塊の世代が非常に多かったわけですが、現在では団塊の世代がかなり退職しまして、20代、30代が増えています。20代以下が36%ということで、これも建設業等と比べると非常に対比をなして、若者がいる程度は確保できているということが言えます。

資料2-1を1枚めくっていただきますと、「世界の造船業の概況」ということで、造船業の来し方行く末を示しています。この棒グラフは世界の建造量、実際につくった量を示しておりまして、青い折れ線グラフが、先ほど言いましたように増え続けている海上荷動き量を示しています。この青い折れ線と、それからこの棒グラフの傾き、伸びがほぼ同じであれば問題は起こらないわけですが、実際には2008年以降、この棒グラフが非常に急激に伸びて、海上荷動き量の伸びの傾きを上回っているのです。現在は、赤い点線で囲っていますけれども、作り過ぎてしまったおかげで調整期間ということになりまして、中国を中心に受注が減少している局面にあります。

右の上のグラフにありますように、日本の受注は最近増えています。ただ、この受注と実際の建造量とでは時間差が3年から4年ありますので、最近の日本の受注量増加が、この棒グラフの建造量にあらわれてくるのは3年から4年の時間差の後、2016年以降ということになりますし、中国が受注を減らしているのがあらわれてくるのももう少し時間がたってからということになります。

下のほうに、「日本、中国、韓国造船所のこれまでの流れ」とありますが、日本は195

6年に世界ナンバーワンになって、70年代から80年代は5割近いシェアを持っていました。オイルショック以降、造船所を新たにつくるということはせずに、各造船所の生産性を向上させて建造能力に見合った受注と建造を行ってきました。2000年代に入って経営統合も進んできました。直近の動向としては、円高是正もありまして受注が拡大しています。

韓国は、日本よりも歴史が、新しい造船所をつくった時期が大分後でありまして、80年代から非常に台頭しました。90年代後半にはアジア通貨危機の影響で、複数の造船所が経営危機に陥りましたが、政府及びその他の大手造船の支援によって潰れることなく、建造能力が温存されています。現在の動向としては、一時期、海洋資源開発分野の特殊な船舶附帯施設の比重を高めていましたけれども、最近の原油価格低迷により、海洋資源開発マーケットは非常に冷え込んでいて、なかなかこちらの分野でうまくいかないのが、タンカーなどの一般商船にまた戻ってくるという動きを示しています。

中国は、韓国よりもさらに歴史が新しく、2000年代から多数の新規の民营造船所が出てきて、建造能力が大幅に拡大しました。バルカーと呼ばれるばら積み船、鉄鉱石や穀物を運ぶ船ですが、これを中心に受注が拡大しましたが、リーマンショックの後に受注が減って、中小の民間造船所が非常に苦労しています。

中国政府は、国営海運会社からの発注を国営の造船所に集中させまして、さらに代替建造に対して補助、これは船主、オーナーに対する補助ですけれども、間接的に国营造船所を支援しています。現在の状況は、バルカーの市況が悪化して、民営はますます苦労して受注が枯渇していますけれども、中国政府はこの代替建造の補助の延長を図って、生き残りを図っているところです。

1枚めくっていただきますと、「これまでの取組と日本造船所の製品ラインナップ」ですが、日本造船業は一言で言えば、大きなものから小さなものまで、ありとあらゆる船の種類をつくっています。これまでの取り組みとしては、企業が統合しまして、1つの企業の規模は大きくなってきました。今は、今治造船が一番大きな造船企業で、JMUと書いてありますジャパン・マリン・ユナイテッド、かつての大手で言えばNKK（日本鋼管）や日立造船やIHI等の造船部門が合併してできた会社ですが、これが2番目ということになっています。

外国人就労者の受け入れ、「特定活動」といわれる時限措置が建設業と造船業に認められて、去年4月から受け入れを開始しています。

省エネ性能については、基本政策部会等でも話してきましたが、国際的な規制、CO₂の排出規制とリンクした省エネ技術の開発をやってきまして、今までのところ世界でもトップの性能を維持しています。

また、シェールガスがアメリカからパナマ運河を通って輸入されることとなりますが、それに対応した新形式のLNG船の開発、普及促進もやってきました。

海洋資源開発の分野では大水深用の掘削船等の技術開発を支援してきましたし、ファイナンスの面では、JBICへの融資がかつては途上国に限られていたのですが、先進国向けに拡大しまして、これによって先進国が発注する非常に高い船、値段の高い探査船すとか、掘削船の受注につなげることができています。

人材の面では、日本で6カ所に造船技能開発センターとを設置しまして、そこで中核となる造船所とその周りの中小造船所が集まって、新人の研修、それからある程度ベテランになった方、経験を積んだ方の専門技能研修を行っています。海上技術安全研究所も社会人教育を行っています。

このような取り組みを行ってきた結果、資料2-2の「1. 背景」に戻りますけれども、日本の造船各社は設備投資と増産に転じておりまして、製品の魅力の向上、生産性向上、人材育成をしっかりとやれば「造船ニッポン」も復活可能と考えています。

近年、情報技術が発展しまして、IoT/ビッグデータ時代を迎えておりますので、海事産業においてもこれらの活用により、効率化、高度化をもたらすことができると考えられます。

資料2-2の「2. 復活のために解決すべき課題」、これは先ほどの「これまでの取り組みの成果と「強み」と裏腹ではあるのですが、省エネ技術開発が確かにうまくいって、トップを走っていますけれども、省エネ技術はいずれ韓国、中国に追随されることが見込まれますので、次の差別化の軸が必要です。

ただ、海洋開発分野では技術開発を行ってきてはいますけれども、やはり日本は後発組であることは間違いなく、リスク軽減などの参入支援が必要です。

現場技能者は若返りに成功しましたが、今後さらなる少子化の中で、中長期的な人材育成と現場の生産性向上が必要になります。外国人を入れる「特定活動」については時限措置、本年4月以降826人とありますが、毎月100人ぐらいずつ増えていまして、1月8日時点では934人になっていますが、これもオリンピックまでの時限措置になっていますので、外国人ばかりに頼るわけにもいかないという状況にあります。

また、現場とは離れますが、大学の造船学科が減っておりまして、設計技術者が不足しています。

このような課題がある中で、2-2を1枚めくっていただきますと、「3. 課題解決に向けた施策(案)」を並べています。4つの柱を考えています。「製品・サービスの力」「拓く力」「造る力」「人の力」です。

まず、「製品・サービスの力」ですが、資料2-1の4ページ見ていただければと思います。IoT/ビッグデータを活用したi-Shippingと呼んでいますけれども、そのイメージを示しています。今まで日本の造船業は船という製品そのものの魅力、省エネ性能といったもので売ってきたのですけれども、製品そのものに加えて、設計・建造のみならず、運航・メンテナンスまでライフサイクルで見たときの競争優位、これはコストであり、安全性であり、信頼性、船員にとっての快適性もあるのですが、これを確保しようという試みです。

4ページにありますように、今はブロードバンドが海上でも使えるようになって、陸海通信が非常に高速化しています。機関のモニタリングとかを行うことによって、造船所は高度に安全かつ合理的な設計ができますし、高度な運航支援によって安全性を増し、快適性を増し、燃料消費量を下げるといったことが可能になります。

次の柱の「拓く力」ですけれども、1枚めくっていただいて5ページを見ていただけますでしょうか。「拓く力」は海洋資源開発の分野になるので、現在の油の値段からすると非常にマーケットとしては厳しい状況にあります。ただ、その中で、この海洋資源分野というのは、長期的に見れば発展、伸びていくことは間違いないので、ここで今、日本が立ち後れているところに参入していくためには、ファイナンス面での支援が必要です。

既に一昨年設立されましたJOIN（株式会社海外交通・都市開発事業支援機構）ですが、出資の対象としては一般商船に加えて、FSO、FPSO、FSRUといった海洋構造物の運営・維持管理事業も対象ですし、造船所そのものも出資の対象になっています。造船業としては、これを使って日本建造の誘導ですとか、造船所が海外に進出する際にそれを助けるといったことが可能になります。

1枚めくっていただきまして6ページ。3番目の柱「造る力」であります。Information Communication Technologyを活用した生産現場改革ということで、今は図面も3次元のデジタル図面になりつつありまして、その中で3次元、Computer-aided Designとリンクした加工の自動化ですとか、拡張現実技術によって現場作業を支援することによって、まだま

だ現場の生産性は大幅に上がる余地があります。これを推進したいと考えています。

1枚めくっていただきますと、4番目の柱「人の力」というところであります。既に取り組んでいる人材育成事業、たくさんあるのですが、まず小・中学校のときには船とか海、ものづくりへの興味・関心を高める。高校では同じように関心を高めて、高校から現場人材として就職される方もいますし、大学・大学院において専門工学知識を習得される方もいます。これらが企業に入ったときに、技能者、技術者の育成、それから国際人材の育成、大学・大学院では産学の連携強化といったことを積み重ねていく必要があると考えています。

資料2-2に戻りますが、「3. 課題解決に向けた施策」を実施していくことによりまして、「4. 想定される効果」を考えています。これは、今後海事イノベーション部会で検討することになりますが、約30%のシェアこれは短期的には受注のシェアが29%になっていますけれども、それを中長期的に維持できるようにしたいということでありまして。この30%というシェアが現実的か否かというところは、また部会でしっかりと議論したいと思っています。これを達成しますと建造量は1.5倍強になりますし、地方の造船産業の雇用が1万人増加するということになります。

また、造船だけでなく海運の効率化や環境負荷低減・安全性の向上、船員労働環境の向上が達成できますので、我が国海事産業全体の成長にも寄与することができます。

もう一度、この横長の紙の8ページを見ていただきたいのですが、「日本造船産業の国際競争ポジション」という絵があります。横軸が日本企業の世界シェアを示しておりまして、縦軸は世界市場全体の規模を示しています。丸の大きさ、各産業、自動車、ガソリン車や、医療用医薬品等ありますが、丸はこの日本企業の売上高を示しています。

今現在、日本の造船業はシェアが20%で、日本の造船、世界全体の市場規模が1兆1千億円ぐらいなので、この緑色の丸のところにあるのですが、想定される効果が達成されればシェアが30%ぐらいになって、将来の丸の位置が30%よりちょっと左側にありますけれども、実際はもう少し右側ですが、シェアが増えて、なおかつ世界の市場規模も少しですが増えます。

ほかの日本の産業と比べれば、結構なプレゼンスを持っている。この産業をぜひ伸ばして、地方創生と輸出拡大に貢献させたいと思っています。

最後に、A4縦のほうに戻りまして、「5. 進め方」ですけれども、この海事分科会の中に海事イノベーション部会を設置して検討しまして、非常に拙速なスケジュールではある

のですが、2月、3月、4月と部会を3回開催いたしまして施策とロードマップを取りまとめまして、6月ごろ、成長戦略や29年度予算といったようなところに反映させていければと思っています。

以上、海事イノベーション部会についての説明でした。ありがとうございました。

【河野分科会長】 ありがとうございました。

それでは、ただいまのご説明につきまして、ご質問、あるいはご意見などございましたら、どの点からでも結構でございますのでよろしく願いいたします。

資料がかなり多いですし、また、いろいろな点についてご説明をいただきましたので、すぐにご質問、ご意見ということでもないのかもしれませんが。特にご質問、ご意見等がないようでしたら、こういった多岐にわたる分野につきまして、ぜひ検討を進めたいということで海事イノベーション部会の設置を皆様方からご了承いただきたいと思います。また、海事イノベーションの過程でご意見などをいただけることもあるかと思っておりますので、もしお差し支えなければ、この部会の設置をお許しいただきたいと思いますが、いかがでございましょうか。

(「はい」という声あり)

【河野分科会長】 よろしいでしょうか。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。

続きまして、議題2といたしまして、「平成26年度日本船舶及び船員の確保計画の実施状況報告」につきまして、担当課からご報告をお願いしたいと思います。よろしく願いいたします。

【磯野外航課長】 外航課長の磯野でございます。それでは、資料3につきましてご説明をさせていただきます。1ページ進んで、2ページ目をごらんいただきますと、海上運送法、それから施行規則の抜粋がございますけれども、国交省のほうから日本船舶と準日本船舶の隻数につきまして報告をするということになっていまして、それから、日本船舶及び船員の確保に関する基本方針におきましても、毎年度、施策の実施状況につきまして本分科会の報告をするということになっておりまして、それに基づき、ご報告させていただくものでございます。

1ページ目に戻っていただきますと、「トン数標準税制」という税制が平成21年度から適用になっておりますけれども、これにつきましては左側の図を見ていただきますと、「日本船舶・船員確保計画」を策定して認定を受けた場合に、日本船舶等に係る利益、これは

案分した利益ということなのですが、みなし利益課税が選択可能になるという税制でございます。

その下にございますとおり、法人税は通常利益の多寡によって納税額が変わってくるわけですが、この税制を適用しますと、船のトン数に応じて一定のみなし利益が設定されて、そのみなし利益に基づいて課税がされる。それによりまして、船舶運航事業者にとりましては内部留保をあらかじめ予見することが可能になりますので、安定的に船舶投資を行うことができるという税制でございます。

これにつきましては、白丸の2つ目に書いてございますけれども、平成25年に制度を改正して拡充しておりまして、日本に登録している船に加えまして、準日本船舶も対象に追加しているものでございます。

準日本船舶とは何かというのが右側下段に書いてございますけれども、準日本船舶というのは端的に申しますと、パナマに登録している外国籍船であるのですが、認定要件の1にありますとおり、国土交通省から航海命令、緊急時に船舶運航会社のほうに、公共のために航海に従事されたしという命令が出た場合、海外のパナマの子会社から船を本社のほうに譲渡する契約をあらかじめ結んでおく。

それからもう一つが、トン数の測度を認定のときにあらかじめ行っていきまして、船舶を日本籍に登録する際に、測度をするのが要件になっていますので、これをあらかじめしておくことによって、迅速に日本籍に変更するような算段をしておくという制度でございます。こういう外国船を準日本船舶と呼んでいますが、それらについて、トン数標準税制を適用しているということでございます。

その実施状況でございますけれども、3ページ目をお開きください。

平成27年3月時点におけます船舶運航事業者のうち、認定事業者は上にお示ししている8社でございます。それから、下段に表がございまして、日本船舶・船員の確保の状況でございますが、左側のほうに計画開始時とありますように、これは平成20年7月時点の数字でございまして、日本船舶は77.4隻、船員が1,072人となっています。ちなみに、船舶の数が小数になっているのは、共有持ち分がありますので小数点が出てきております。

こちらの26年度現在の直近の足元の数字でございますが、外航日本船舶は181.6隻、当初より104.2隻の増加でございます。外国籍であります準日本船舶が40隻で合計221.5隻。

それから、日本人船員でございますけれども、当初と比べて60人の増となっておりますが、途中で平成25年に三光汽船の認定取り消しですとか、一部事業者の新規計画への不参加や経営の合理化があったということで、ちょっと伸び悩んだ時期があるのですが、引き続き船社の努力で増加しているという状況でございます。以上です。

【高田船員政策課長】 続きまして4ページをご覧ください。内航船員の確保のための取り組みと計画の状況について、船員政策課よりご説明いたします。

内航船員につきましては、4ページ右下のグラフをごらんいただければと思いますけれども、このグラフは赤い傍線のところが50歳以上の内航船員の割合を示しております、真ん中あたり平成21年ですと51.3%、約半数以上が50歳以上であり、こういった方々が今後退職するときに船員不足になってしまうのではないかとということで、こういったことを防ぐために、計画的に若年船員の確保に努めることを目標とすることが基本方針に定められているところでございます。

そうしたことを受けまして、内航各社の皆様には船員確保計画をご提出いただき認定をさせていただくということになっております。5ページがその計画の状況で、上の表が計画の認定を受けた会社の推移の数でございます。平成26年度177社でございましたが、平成27年度は20社増えまして197社の会社の皆様が認定を受けています。

認定を受け、計画の認定を受けたその計画に基づきまして、採用の状況がどうなっているかが下の表で、平成26年度におきましては、船員教育機関を卒業した方、船員教育機関卒業生以外の方、合わせて562人の方が採用されているという状況です。

1ページ戻っていただきまして、4ページの左下でございますけれども、認定を受けた計画に基づいて新人船員を採用していただいた会社には、船員計画雇用促進等事業ということで船員計画雇用促進助成金をお支払いし、その支援を国からさせていただいているところでございますけれども、この助成金につきましては、来年度、平成28年度予算案におきましては見直しを行っております。

これはさきの基本政策部会のとりのりまとめでも、支給対象の重点化を図るなど制度の見直しを行うことが望まれるという取りまとめをいただいたところでございまして、それに基づきまして、平成28年度予算案におきましては、それまでは船員教育機関の卒業生は最大24万円、その他は36万円ということになっておりましたが、船員教育機関以外の方の就業を促進するため、船員教育機関以外の方につきましては、額を48万円までといたしまして支援を強化する。一方で、限られた予算の中で効果的に行うために、支給対象を

運航要員に限定するなどの見直しを行っているところでございます。

以上でございます。

【河野分科会長】 ありがとうございます。それでは、ただいまのご報告につきましてご質問、あるいはご意見などございましたらお願いいたしたいと思います。いかがでございますでしょうか。

それでは、住野委員、よろしく願いいたします。

【住野委員】 ありがとうございます。

問題は、船員確保に向けてのいろいろな検討会ができておりますけれども、一昨年のもう1年が経過すると思いますが、2014年12月に設置された量的緩和に対する船員確保の検討会というのができたのですが、1年たってみて、検討会の中でどういった議論が行われて、これに結びついたのがちょっとわからないので、検討会が1年たって、どういう効果なり、状況になっているのかだけ教えていただければありがたいと思います。以上です。

【高田船員政策課長】 お答えいたします。

今、ご指摘のありました検討会といいますのは、一昨年の12月に官労使で、外航船員の量的確保の観点から船員確保をどのように行っていくかという検討の場を設置したというものでございます。これまでに数回開催をさせていただきまして、官労使それぞれの取り組みについて意見交換などを行いまして検討を行っております。

そういった中で、例えば現在、外航船員の採用の促進を図るための、いわゆるAスキームと呼んでおりますけれども、そういう取り組みの現状についてご報告をさせていただき、そういったところの確認をするといった議論を行っております。今後も引き続き官労使で検討を行い、現在の取り組みをいかにすれば、どのように効果的に行っていくことができるかというような検討を引き続きやっていきたいというふうに考えております。

【河野分科会長】 住野委員、よろしいでしょうか。それでは、浅野委員よろしく願いいたします。

【浅野委員】 このトン数標準税制のみなし利益課税の話ですけれども、これが適用開始になる前に、船主、荷主、船員の団体の方々が集まっていろいろな議論が行われて、当時の日本の海運を取り巻く話題がみんなそこに集まってきて、その結果、税制についてはトン数標準税制になるし、船員確保計画が始まったときがその議論の後ではなかったかと思うのですが、そういうまとまった議論が再度起こる可能性があるのかということ

が1点です。

その質問の背景は、このトン数標準税制（平成21年度適用開始）という税制改正の話が永久であったのか、あるいは、29年あたりまでの時限の話であり、再度議論を要するようになっているのかについて確認したいということです。

【磯野外航課長】 トン数標準税制についてのお尋ねでございますけれども、ご案内のとおり、トン数標準税制は平成20年度に創設されておりますが、実はその2年前から幅広い議論がありまして、国会議員の先生あるいは交通政策審議会でも議論をいただいております。

現行のトン数標準税制につきましては平成29年度末、ですから平成30年3月末までということになっておりますけれども、あと2年ちょっとで期限ということになりますので、また、それまでの間に、今後どうするかという議論が盛り上がってくると思いますし、現に、海事振興連盟という議員団体もございますし、それから日本船主協会でもいろいろな勉強をされていますので、そういったことから推察しますと、これからいろいろな議論が沸き起こってくるのだらうと私は予測しております。

それから、繰り返しになりますけれども、トン数標準税制は5年の時限措置ということで、租税特別措置法という特別法に規定されています。ですから、永久化ということであれば、もちろん船主協会の立場からしますと、これは恒久化というものがあるわけですが、現行は時限立法になっておりますので、私、先ほどご説明をし忘れたのですが、今、足元が181.6隻という話をしましたけれども、計画では適用期限末の29年度末に、今の181.6隻を3ページの資料の下にありますけれども、248.2隻まで持つていくというようなことになっていまして、最終的な目標は、国の目標ですけれども450隻というものがありまして、担当省庁の立場からしますと、その目的が達成され維持していく上で、この税制は不可欠だと思っておりますので、そういった観点から制度を延長していくのかとか、取り扱いについてはそういった観点から議論があるものというふうに理解をしています。

【河野分科会長】 浅野委員、よろしいでしょうか。ほかにいかがでございますでしょうか。それでは木場委員。

【木場委員】 ご説明ありがとうございました。1点お伺いしたいのが、5ページの採用状況なのですが、特に一番下の「<うち女性>」というところに関しまして、ここ2年ぐらいはかなり多くて30人台になっておりますし、パーセンテージでいっても全体を占

める割合が6から七、八%まで増えていると思うのですが、最初のご説明のイノベーションの「人の力」でも、やはり女性活躍促進によって海洋人材の確保をしたいというのがある、ここもリンクしてくると思います。女性が徐々に増えていって、例えば、今後1割ぐらいは確保したいという見通しを持たれているのか。

それから、同じ船員同士、女性がこの仕事をするに当たって配慮しなければいけないところがあったりして、そこを少し改善すればもっと増えるのではないかとか、そういうお知恵も含めて状況を教えていただけますでしょうか。

【河野分科会長】 いかがでしょうか。船員政策課長、よろしくお願いいたします。

【高田船員政策課長】 お答えいたします。女性の活躍ということに関しましては政府を挙げて取り組んでいるところでございまして、船員の分野におきましても、なるべく女性に活躍いただきたいというふうに考えております。

ただ、やはりいろいろと制約がございまして、特に船員の世界ですと、貨物船は非常に乗船期間が長いといった問題がありまして、一般的に3カ月乗船を続けるという状況がございまして、そうしますと、その間家に帰れないということがございまして、どうしても結婚や出産に伴ってやめてしまう方が多いという現状がございまして。

この36人の方には旅客船のサービス要員の方もいらっしゃる、そういったところで女性に活躍いただいているところもございまして、いわゆる運航要員の船員の方につきましてはそういう問題もあるということで、なかなか一気に増やしていくというのは難しい状況にございまして。

この問題につきましては、基本政策部会におきまして篠原先生からもご指摘をいただいたところでございましたが、先ほどご説明をいたしました4ページの船員計画雇用促進等事業という助成金でございまして、これにつきましては、船員教育機関の卒業生の方ですと12万円、その他の方ですと最大48万円というところを、女性につきましては船員教育機関の方でも最大48万円ということで、なるべく女性の採用を促すといったようなことを我々もしております、引き続きそういった取り組みを続けていきたいと考えております。

【坂下海事局長】 若干補足的にご説明申し上げます。今、船員政策課長からご説明があったように、比較的女性でも働きやすい環境にある船から、今、女性の船員さんが入ってきているような状況にあると思います。

他方、3カ月乗って1カ月お休みがあるというような形で船の運航が行われているので

すけれども、これは女性に限らず、世代もかわってくるということからすると、船員さんの中にはもう少しインターバルを短くできないだろうかというような要望もあるのではないかとこの声も上がってきておまして、個々の企業を運営されている方は、その辺のところ、これからどう対応していこうかということのをいろいろ考えておられる事業者の方も出てきているようです。

他方、船員さんが頻度多く行ったり来たりしますと、例えば降りた港から家までの交通費を一体どういう構造で負担していくのかとか、そういうところの課題も一方にあるとお聞きもしておまして、将来の内航海運がこれからどうしていくのだろうかという議論を海事局でやることにしているのですけれども、その中で、今、内航は特に船員さん、改善はしてきておりますけれども、まだなお高齢化の率は高い。

そういう中で将来、若い人たちにも来てもらえる企業であり、業種でなければならないというところもありますので、女性を含めて若い人たちにやりがいのある職場として来ていただけるような構造にしていくために、どういうことをしていく必要があるのかというのは、そういう場でも検討していきたいと思っております。

【木場委員】 はい、どうもありがとうございました。

【河野分科会長】 ありがとうございます。それでは、篠原委員よろしくお願ひします。

【篠原委員】 今の関連ですけれども、男性の場合は既婚者、あるいはまだ独身の人も両方いると思うのだけど、女性の場合はなかなか既婚者が難しいという環境じゃないでしょうか。今どういう割合になっているのか、その辺がわかればということが1つ。

それから、これは直接これに関係しませんけれども、7月に参院選挙をやって洋上投票という問題があつて、民主党あたりは、もっと洋上投票が簡単にできるようにしてくれという法案の改正案をこれから出すのか、出したのか。その辺の状況がどうなっているのか、その2点。

【河野分科会長】 それでは、お答えお願いしてよろしいでしょうか。

【高田船員政策課長】 すみません。女性船員の割合について、今手元に資料がありませんが、非常に少ないというのは確かです。

【篠原委員】 既婚者は少ないでしょう。

【高田船員政策課長】 そうですね。結婚されても続けるという方は非常に少ないです。

【篠原委員】 長いから、なかなか家庭をあけるのは、ワーク・ライフ・バランスが難

しいのではないですか。

【坂下海事局長】 例えば航路の短いフェリーであるとか、毎日家に帰れる環境にある航路の船というのがありますので、おそらく女性の方が入ってきやすいところというのは、そういうところだと思います。

油や鉄鉱石を運んでいるような船、鋼材を運んでいるような船は、先程言ったような3カ月乗りっぱなしで1カ月休みとなると、やはり女性の方、特にお子さんを育てられるとかを考えると、仕事と生活のバランスを保つというのは非常に難しいところもありますので、結果として、働きやすい環境がある船で、しかも、毎日家に帰れるといったようなところからどんどん拡大をしていくのではないかと思います。

【篠原委員】 だから、ワーク・ライフ・バランスとはいっても、航路とか分野によって、なかなかうまくいくところといかないところというのが、どうしてもそれは濃淡が出てくると。それはしょうがないと思うのですが、何かやっぱり全体のパイを広げていくということで、どういうふうに工夫したらいいかというのを一方で考える必要があると思います。

【坂下海事局長】 ありがとうございます。

【篠原委員】 もう一つの洋上投票の話は。

【高田船員政策課長】 洋上投票につきましては、今でも洋上投票というのは一部できると、これを広げるべきではないかというご議論があり、議員立法が出されるという動きがあるという報道は我々も承知しておりますが、まだ法案が出されるといった段階までは行っていないと認識しております。

【篠原委員】 洋上投票の要望は強いですか。

【高田船員政策課長】 船員の労働組合からはそういった要望は出されているところでございます。

【篠原委員】 はい、わかりました。

【河野分科会長】 ほかにいかがでございましょう。

【住野委員】 もう1点よろしいですか。

【河野分科会長】 どうぞ、住野委員。

【住野委員】 今と少し、投票の今後の課題とかかわるのですが、今、デジタルデバイドというところで大きな問題があって、今、衛星通信が非常に発達をして、この間ロケットも打ち上げましたけれども、今後、こういった課題が職場環境の整備では、3カ月出て

いくときに、それが一番若い人たちには希望が多くて、通信ができない、アプリができないというのが。

そここのところが現状随分回復されてきたのではないかなと思いますけれども、今後、通信をどう広げていかれる計画があるのかというところがもう少しわかればお聞きをしたいなと思います。よろしくをお願いします。

【坂下海事局長】 今、お話にございましたように、海上でブロードバンドが使える衛星が次々と上がり、通信速度もどんどん速くなっている。従来、非常に利用者が少ないところからスタートしましたので、料金が非常に高いということが利用のネックになっていたのですが、これも利用が増えてきて、今は月額定額で常時接続ができるようなサービスも出てきております。まだ、値段は、陸上で我々が生活に使っているような値段のレベルには来ておりませんが、一月35万円とか、そのようなレベルまで来ているというところではあります。

したがって、既に外航海運の世界では、そういうものを使うというのが常識になりつつあるのではないかと見ております。一方、内航のほうは事業の収益性、なかなか船のリブレース、あるいは船員さんの若返りというところの再生産にお金が回っていかないという状況ですので、ブロードバンドをいきなり入れてやれるという体力をお持ちの事業者は非常に限られているのが現実ではないかと思っております。

他方、もう手の届くところに来ていますから、やはり事業の収益性を高める業界全体の改善を図って、ぜひそこは導入をしていかないといけないと思っております。

【河野分科会長】 ありがとうございます。ほかに何かご質問、ご意見がありますでしょうか。この点についてですが、船員さんの数を増やすのに、勤務体系をどうするかというのは、実はおそらく男女問わずの問題のようです。また、インターネットや通信の不便さということも男女を問わず言われているところだろうと思っておりますので、引き続き努力をお願いできればと思います。

【坂下海事局長】 冒頭、大坪課長からもご説明申し上げましたように、こういうツールが入ることで、従来港を出たら、あとは全て船長さん、船員さんに任せて船の運航をしていただくという時代から、海上の船舶と陸側の会社が一体となって効率的な船の運航を目指す、あるいは信頼性の高いサービスを実現するというステージに入ってきております。

そういう意味で、そういうツールを入れて事業の効率性を高めて、もちろん船員さんの環境、若い人たちに来てもらう上でどういう環境が提供できるのかという視点でも非常に

重要なのですけれども、一方で、ビジネスの中で、そのツールを使って、どのようにコストを合理化して効率を上げていけるかというところで、ゲインも得て、そのコストをちゃんと見て、船員さんも結果として陸上の家族と毎日映像でお話ができたりすることが両立していく構造を目指していくべきではないかと思っておりますので、そういう議論は、これからきちんと業界の皆さんとも進めていきたいと思えます。

【河野分科会長】 ほかにいかがでございましょうか。

【佐々木審議官】 すみません。1点補足させていただきます。船員担当審議官の佐々木でございます。

船員不足は、オールジャパンで見たときに、全体が人手不足でございます。したがって、船員だけの世界ではありません。トラックなんかもそうです。

それで、今1つ考えているのは、今度、国土交通省で物流効率化法という法案を出させていただいております。これについては標準的内航船の路線であれば、1隻でトラック百五、六十台運べるというものでございます。10人の運航要員で運べます。そういったものの推進をしていく必要がある。

船員についてはいろいろな方がいらっしゃいます。外航については、外航の幹部とも話したのですが、女性の場合だとウォッチをさせるというのは、2人のウォッチでやはり女性では無理だろうというお話もございました。篠原先生のおっしゃるとおり、進みやすい分野、進みにくい分野がありますので、進めやすい分野でできるだけ進めていく。それが1つだと思っております。

それと、最近新しい動きで地方再興というお話がございまして、熊本県の市長さんは「船員の町にしたい」と言っておられます。それで、住んでもらったらいろいろな家賃補助、移住の支援ですとか、さまざまな施策を地方再興で打ち出そうとしておられます。海事局としても、全面的にサポートしてぜひそういった動きを強めていきたいと思えます。

オールジャパンの流れの中でも船員確保に努めてまいりたいと思えますので、引き続きご指導お願いいたします。ありがとうございます。

【篠原委員】 一言いいですか。トラックなんかは、トラガールという言葉が最近はやっているけれども、船員では何かないのですか、あるのですか。無いなら何かつくったらどうでしょうか。

【佐々木審議官】 関東運輸局でも、女性の船員を集めて座談会をして、アイデアを募集していますし、イメージアップの努力をしております。なかなかまだ皆さんに届いてい

ない。やはりトラックと船員だと規模が違いますので、発信力も正直、若干差があるのですが、全体海事局、海の日ということで7月20日を中心に、今努力している一環の大きな柱に位置づけて努力してまいりたいと思います。

【河野分科会長】 最近、海関係の雑誌では、女性の船員さんのインタビュー記事など、たくさんの特集記事を載せておられたりして、関係者の方々はそういう記事をごらんになる機会も多いのではないかと思います。他方、なかなかそれが一般の社会の方々にそういう記事が目につくかということ、そうでもないのかもしれませんが。適宜工夫をしていただいて、政策をとっていただければと思います。よろしく願いいたします。

それでは、議題2はこのあたりで終了ということにさせていただきます、続きまして議題3に移らせていただきたいと思います。

各部会の現状につきまして、船員部会、船舶交通安全部会、基本政策部会の順にご説明をいただきたいと思います。それでは、船員部会の担当事務局より説明をお願いいたします。

【高田船員政策課長】 それでは、ご説明いたします。資料4-1をご覧ください。

船員部会につきましては、平成27年度はこれまで9回開催させていただいております。審議事項といたしましては、「船員の最低賃金額の見直しについて」といったところを審議いただいているところでございます。その1つといたしましては、「漁業に関する特定最低賃金の拡大について審議」をいただいているところでございまして、漁業につきましては現在「遠洋まぐろ」が最低賃金設定業種となっているところでございますが、これを「かつお・まぐろ」という近海を含んだ業種に拡大する方向で現在見直しを行って、審議をいただいているところでございます。

また、全国内航鋼船運航業（内航貨物）、それから海上旅客運送業（旅客）につきまして、最低賃金の見直しをご審議いただき、それぞれ基本的に1,800円ほどのアップをする最低賃金を新たにご答申いただいているところでございます。

それから、船員派遣事業者、それから無料職業紹介事業者というものが適正かどうかをご審議いただきまして、これまでに船員派遣事業につきましては11事業者、無料職業紹介事業につきましては5事業者の許可につきまして、適正であるとのご答申をいただいているところでございます。

その他、報告事項といたしまして、下記に書いてございますような重要事項につきまして事務局よりご説明をさせていただきます、ご審議をいただいているというところでござい

す。以上でございます。

【河野分科会長】 ありがとうございます。それでは、ただいまの船員部会につきましてのご説明につきまして、ご質問、あるいはご意見などございましたらお願い致したいと思います。

よろしゅうございますでしょうか。それでは、次に船舶交通安全部会の事務局よりご説明をお願いいたします。

【服部企画課長】 海上保安庁交通部企画課長の服部でございます。私からは資料4-2を用いまして、船舶交通安全部会の現況につきましてご説明をさせていただきます。表紙をおめくりいただきまして、1ページをご覧ください。

船舶交通安全部会は、平成25年に海事分科会に諮問をしてご審議いただき、同年10月に答申をいただきました第3次交通ビジョンの実施状況の確認、次年度の施策の進め方などを議論する目的で設置されたものでございます。

ここで第3次交通ビジョンにつきまして簡単にご説明をさせていただきますと、計画目標といたしましては、いわゆるふくそう海域とされる東京湾ですとか、伊勢湾、瀬戸内海といったような船舶交通がふくそうしている海域における衝突、あるいは乗り上げの事故が低発生水準になっておりますけれども、これを維持するとともに、港の中における衝突、乗り上げ事故を減少させ、船舶事故の7割を占める小型船舶における事故の減少を計画目標としております。

そして、長期的な目標といたしましては、第3次交通ビジョンを立てたときに、当時平均して年間約2,500隻程度の発生がございました船舶事故の大幅な削減ということで、長期的には2020年代中に現在の船舶事故隻数2,500隻を半減させるという目標を立てて取り組んでおります。

このためのいろいろな安全のための施策というものを7つほど課題として整理したものが、第3次交通ビジョンでございます。

この第3次交通ビジョンに関しまして、船舶交通安全部会では平成27年度に次のような審議を行いました。2ページをごらんいただければと思います。

2項目ございます。1つは、第3次交通ビジョンの進捗状況と次年度の実施計画につきまして、毎年2月にこれまでも審議しております。27年度は、28年2月に開催してご審議をいただく予定でございます。これは当該年度の重点実施計画についての進捗状況と次年度の重点施策実施計画に関するご審議をいただく予定になっております。

また、今年度におきましては、第3次交通ビジョンの中で特に一元的な海上交通管制の構築を中心として施策を実施するための制度のあり方について5月に諮問をさせていただきまして、5月、7月と先ほど述べた一元的な海上交通管制の構築、あるいは航路標識を活用した安全対策の強化などについてご審議をいただき、8月に今後の検討の方向性について中間取りまとめをいただくとともに、航路標識の適切な整備・管理等その他の制度の検討を行うための小委員会を設けることについてご審議をいただきました。

小委員会につきましては、その後10月、12月とご審議をいただき、その後も継続して開催して、ご審議を重ねるということになりました。

そして、中間取りまとめで得られました検討の方向性に沿って検討を重ねた結果、答申案という形で本年1月25日に再度お諮りをして、部会としてのご了承をいただきました。間もなくこの答申が出される予定ということになっております。

船舶交通安全部会の現況につきましては以上でございます。

【河野分科会長】 はい、ありがとうございます。それでは、ただいまのご報告につきましてご質問あるいはご意見などございましたら、よろしくお願ひしたいと思います。

よろしいでしょうか。特にないようでしたら、最後の基本政策部会につきまして事務局よりご説明をお願いしたいと思います。

【日野企画室長】 それでは、資料4-3をご覧くださいければと思います。基本政策部会でございますけれども、海事行政全般について議論をするということで一昨年3月、この海事分科会で設置の承認をいただきまして、その翌月の4月に第1回を開催しまして昨年6月まで8回にわたって議論を進めてまいりました。

第8回の後、各委員からのご意見を踏まえて、7月に取りまとめをいたしまして、同日公表をさせていただきます。

次のページでございますけれども、左側の「目指すべき5つの方向と必要な取組」が取りまとめの大体の概要でございます。これは海事行政の目指すべき方向を5つに整理いたしております。IからVまででございます。目指すべき5つの方向の下に、9つの政策①から⑨までの政策がぶら下がっております。海事行政の全てがこの5つの方向と9つの政策に整理体系化されているという取りまとめの概要でございます。

それから、右側の箱「主な対応状況」でございますけれども、これは5つの方向と9つの政策について具体的な政策がどういった状況になっているのかにつきまして、来年度の予算を中心といたしまして主なものを記載したものでございます。

時間の関係もございますので、全部を説明できませんが、取りまとめの中で具体的なものについて今後検討するといった趣旨が書いてあるものにつきまして、③「内航海運の活性化に向けた方向性の検討」と⑦「“船旅”の展開」、それから⑩「水先人の人材確保・育成等に関する検討会」での検討」につきまして、少し特出しをして、担当課からご説明をさせていただきます。

【新垣内航課長】 内航課長の新垣でございます。では、お手元の資料③のページをお開きいただきたいと思います。まず、内航海運の活性化の関係です。

この基本政策部会の中では左側の上のほうに、少し黄色く塗っていますが、船員、船舶の2つの高齢化の対策とか、「経営基盤の強化」ということに関して今後検討していくということでご提言いただいているところでございます。

これを進めるに当たりまして、当課、私のところの事業監督という立場だけではやはり幅が狭いということもございます。船員の関係だとか、船舶の構造や技術開発の関係、安全規制もろもろの対策も含めて総合的に、内航海運を良質な輸送サービスを提供できる持続的な産業としてやっていく。こういう体質にどうやっていくかということのを改めて議論を深めてまいりたいということで取り組みを進めているところでございます。

具体的には、③のページの下、検討プロセスというところに記載していますが、4月ごろには関係者一同に会して論点を深めていくということをやってまいりたいと思っておりますが、それに向けまして今、個別に内航海運事業者、荷主の事業者、シンクタンクだとか金融機関と、まだ全て終わっているわけではございませんけれども、今個別の意見交換をさせていただいております。それぞれの立場でどのような課題を持っているのか。ないしは、今後どう見通しているのかということのヒアリングをしております。

この論点を整理したものを踏まえて、関係者で認識を共有しつつ、議論を踏まえて、今後打っていくべき施策をやってまいりたい。その後、右側の赤字ですけれども、暫定措置事業が終息の道筋がついたということで、今後、内航海運業界どうなっていくのだろうかというような、ある意味懸念に近いような声も耳にしておりますので、今後の内航海運事業というのはこういう世界でやっていくのだというようなビジョンまでまとめてまいりたいと考えております。

この議論の中では、先ほど船員のところで、皆様からご指摘などもありました就業のあり方などは、私の思いとしてはチャレンジする部分になるのですが、今までやっていたようなビジネスモデルというか、事業のやり方のままで本当にいいのかとか、荷主も含めた

商慣習にまでかかわるわけですが、そういうものも思い切って見直したほうがいいのではないかというような問題意識も持っておりまして、できるだけ幅広くできることをやってまいりたいと考えているところでございます。

続きまして、船旅の関係は資料の⑦でございます。4枚ほどめくった後でございますが、よろしいでしょうか。

「“船旅”の展開」に関しては、この基本政策部会では2つ目の箱にまとめてありますけれども、問題意識としましては、あまり知られていないというところでございます。実は、瀬戸内海などを中心に長距離フェリーが夜間走ったり、昼間のクルーズだとか、花火のクルーズだとか、多島美を楽しむサンセットクルーズといろいろなことがなされているということがあるわけですが、なかなか例えば東京から見ると、どういう船旅があるのだろうというのがあまり知られていないということもあり、それがさらなる商品の充実につながっていかないということになっているのではないかという問題意識から、基本政策部会の取りまとめにおいては、船旅活性化協議会を立ち上げて、船旅としての旅行商品やサービスの充実を加速するということと、情報発信力を高めるという取り組みを進めていこうということがご提言いただいたわけでございます。

これに向けましては、船旅活性化協議会というものを11月5日に立ち上げをいたしました。これで具体的な旅行商品を1つ1つピックアップして、磨き上げをしていくのとともに、それを大都市圏の利用客の方に情報発信力を高めていく。これは抽象論というよりも1つ1つの具体的な事業にすることでやってみようということを進めております。

最終的には、旅行商品という意味でいくと、個別の民間事業者の取り組みとなるわけですが、そうはいいましても、実はあまり船を運航するということのほうに事業経営の重きがあるような傾向もございまして、いかにお客さんにわかりやすく、いいものにしていくかということへの方向づけを役所も間に入りまして、今具体的な話を進めていこうとしております。

7ページの下に3つほど記載しておりますが、島をめぐる旅だとか、東京と大阪にとりあえず焦点を絞って町の中での舟運とか、それから、本格的な船旅に近づくように大型のフェリーで日本一周できるんだというようなことも旅行商品として、皆さんに浸透するような取り組みを深めていこうということで続けているところでございます。

あわせて、左側に書いてあります活性化協議会は、日本人も身近にという観点で取り組んでいるわけですが、おかげさまで外国人の旅行客が2015年、昨年にな

りますが、2,000万人に若干届かない1,974万人ということでございまして、また新しい取り組みを進めていこうということでございます。

それに向けて、船の部分でも外国人のお客さんをしっかり取り込んで、日本の隅々、特に島まで行っていただくにはどうしたらいいかということに本腰を入れていこうということで、右側でございまして、訪日外国人客の取り込みということで、多言語表示だとか、船内、ターミナルでの受け入れ環境の整備といったことも、1事業者だけの取り組みではなくて、やはりお客様は面的に移動されますので、連携を広げて取り組んでいく必要があるなということを考えております。

それから、特に都会の舟運でございましてけれども、海上運送法の体系というものが、定期運送を軸に、生活の交通機関、足としてしっかり守っていこうという観点が強うございます。それがゆえに、観光客のような一時的に集中するお客さんだとか、それから、時によって変動が激しいという需要に応えるような柔軟な運航をどうしたらいいかという部分については、対応がまだまだ足りないなということを考えておまして、ここに記載してありますようなトライアル運航をすとか、需要の変動に合わせたダイヤの変更の手続を弾力化するということで、観光客の需要にも応じた船による輸送サービスがきちっと提供できるような取り組みを進めてまいりたいというようなことを考えているところでございます。以上でございます。

【高杉海技課長】　　続きまして、水先人の関係について、私のほうからご説明させていただきたいと思っております。海技課長の高杉でございます。よろしくお願いたします。同じ資料の右下⑩となっている資料をお開きください。⑩でございます。

⑩「水先人の確保・育成等に関する検討状況」でございまして、このページの右下に日本地図がございまして。平成26年度末現在、日本全体では690人の水先人の方が、全国35の水先区で日々業務を営んでおります。日本地図で地名と横に括弧書きで数字が書いてございまして、これがそれぞれの水先区と、その水先区で就業しております水先人の数になってございます。

例えば、北海道「釧路(2)」となつてございまして、これは釧路の水先区で2人いらっしゃる。あるいは東京湾、これは日本最大の水先区になりますけれども、東京湾では179人の水先人の方々が就業しておられるといったような状況でございまして。

この中で、赤で書かせていただいておりますところが2人ないし3人という便宜的に中小の水先区と称しておりますけれども、それぞれの水先区で人が2人ないし3人しかいな

いという水先区が、全体35区の中で19区あるというのが現状でございます。

この同じ左側の棒グラフをごらんいただきますと、690人の水先人の年齢構成が書かれていますけれども、全体で右側赤枠で囲っておりますとおり、64歳以上の方々が約400人ということで、非常にそういう意味では年齢構成の高い方々、平均年齢61.5歳ということでございますけれども、そういった方々で水先業務を担っていただいているというのが現状でございます。

こういった状況で「1. 背景」でございますけれども、これまで水先人の方々は主要な供給源として日本人船長を経験された方々が水先人になっていただくということが非常に多かったわけですが、そういった日本人船長が減少してきていること、また、下の棒グラフをごらんいただきましたとおり、今後、例えば10年ぐらいで大量の水先人の廃業、あるいは後継者不足が予想されてくること。

また、日本地図にもございますとおり、特に2人ないし3人といった中小の水先区、あるいは内海水先区というのは瀬戸内海全域をカバーしております水先区でございますが、ここは非常に広大な領域をカバーしているようなところで、人数も多いのですが、内海水先区でも水先人の応募者の不足等々の課題があるといったようなところがございまして、昨年4月でございますけれども、学識経験者や業界団体、船主団体、関係団体等の皆様方で、東京大学の落合名誉教授を座長といたしまして検討会といったようなものを構成して議論させていただいているところでございます。

特に、この水先制度というものは、船舶交通の安全を確保する上で国際的にも認められている制度でございます。この水先人の安定的な確保・育成は非常に重要な課題であると思っておりますし、現在まで、直近では今年の1月に開催しましたけれども、皆様方からヒアリングや課題の整理等々の検討を鋭意進めさせていただいているところでございます。

ちなみに、この棒グラフの左でございますけれども、基本的には青い棒グラフが中心なのですが、一番左だけ黄色や緑の棒グラフが書いてございますが、これは現在、平成19年の水先法の改正によりまして、水先人につきましても1級から3級という形で、従来日本人船長の方々の経験のみではなくて、例えば船員教育機関、商船系などの大学をご卒業されて、一定の修業を積み、船長経験なく水先人になれる。それが3級水先人という制度なのですけれども、そういう制度もつくって、徐々に若手の育成もやってきているところでございます。

そういったところで、一番左のところに、例えばグリーンの棒グラフの色がついておりますが、57人の3級水先人の方々も既に就業していただいて、業務についていただいているような状況でございます。

ちなみに、先ほど女性の話があったかと思えますけれども、水先人690人の中で正確に何人というのは今、手元にはないのですが、平成23年に初めて女性水先人が誕生しまして、大体今10人弱ご活躍されておられると承知しております。

昨年、この検討会などを開催する中で、私どももいろいろこれから3級水先人になるため養成課程を受けておられる方のお話も聞かせていただいたのですが、十数名いらっしゃったうち、たしか2人女性の方がいらっしゃいまして、言ってみれば陸上勤務と似たような、日帰りで業務ができる。船の操船がしたいというようなご希望もあって、ご本人は水先人の道を選んだといったような方もお話を聞かせていただきましたし、いずれにいたしましても、私どもとしては、こういった検討会のご議論を踏まえて、水先人の確保・育成に引き続き取り組んでいきたいと考えているところでございます。以上でございます。

【河野分科会長】 ありがとうございます。それでは、ただいまのご報告につきましてご意見やご質問を賜りたいと思います。どの点からでも結構ですので、よろしく願いいたします。篠原委員、お願いします。

【篠原委員】 クルーズ、船旅ですね。これは大変重要な分野だと思います。ぜひ、これはお願いですけれども、官公庁を中心に周遊ルートを形成する作業をやっています。そこよく連携をして、クルーズだけで売りに出すということもあるかもしれないけれども、やはりトータルで外国人、特にゴールデンルート以外のところへ誘導していくという流れが、今非常に強くいろいろな形で検討されていますので、面の広がりをつくっていただきたいということです。要望でございます。

【河野分科会長】 ほかに何かありますでしょうか。

【野川委員】 最後にご説明いただいた水先人の確保・育成の件ですが、棒グラフの一番左側でございます船長経験者ではないルートからの水先人の供給の件、これ、何年前になりますか、この制度が始まって、各船員教育機関にそのコースが設けられ、実際にそこで学ぶ方たちが勉強されている状況を視察したことがあるのですが、いろいろと不安な点があるときはおありになるようで、いろいろな意見をお聞きしました。

そのときは、かなりの人数の方が学んでおられたと思います。それから既に七、八年、もうちょっとたつでしょうか。その経過の結果としては、この57人というのは意外に少

ないような気がします。そのときにはいろいろな課題があって、一々は申し上げませんけれども、現在、このコースは水先人の安定供給には大変有益な制度だと思っておりますので、どんな課題が具体的にあつて、それにどのような対応をなされているかについて、もう少しお伺いできればと思います。

【河野分科会長】 いかがでしょうか。

【高杉海技課長】 ありがとうございます。先生ご指摘のとおり、平成20年から3級水先人1期生と称しておりますけれども、平成20年から3級水先人を養成してまいりまして、当初かなり応募もたくさんあつて、20人近い方々が就業されたようなところもございました。

一方で、最近の中では、非常に安定的に確保していくというところで、大体10名いくかどうかというところですが、ある意味で非常に制度が定着してきて、安定してきているというところはあるのではないかと考えております。特に最初のころでは、職業について、その後のライフプランですとか、キャリアアップのプロセスが見えないといったようなお話もあつたのですけれども、それぞれの水先人会でいろんな研修をやっていただいたり、あるいは芦屋の海技大学校で水先人の教育センターを最終的には1つに集約して、そこでさまざまなシミュレーション施設などを活用したりしながら、いろいろな研修をやっていくといったようなこともやっております。

実際のところ、3級水先人からさらにキャリアアップをして、2級水先人という形で就業していただくという方々も出てまいりましたので、実際にこれから3級水先人になろうという方々の話を聞いたときにも、いわゆる学校での情報ですとか、先輩からのお話とかというところが、1つのいろいろな面で後押ししてくれているといったところもかなり明確になってきていますので、例えば水先人会などと一緒に船員教育機関などへPRに努めて、そういった活動はやらせていただいているところでございます。

【佐々木審議官】 補足させていただきますと、57人というのは現在3級の方です。それで、2級の方15人も新制度の方ですから、新制度の方は不足と72人ということになります。

先生のときに立ち上げていただいて、その後、今、水先人連合会でもいろいろその後の見直しを行いました。1つは、日本の外航船者も一番採用は少なかった時点が、今、回復しております。3級については、当初立ち上げたときには毎年25人ずつ募集していたのですけれども、今は10人に減らしております。そのかわり最初から2級水先人という

募集も始めました。ということで、全体の募集枠を制度立ち上げより減らしているのに、野川先生のイメージよりもまだ少ないということだと思います。

今、現場で非常に求められているのは1級でございますので、水先人会連合会と海事局が連携して、もうすぐに1級になれる方、2年以上の船長経験者という方のリクルートを強化することによって総合的に対応する。

あるいは、水先区によって状況がかなり違います。例えば東京湾、大阪湾、伊勢湾のような大水先区については募集をすれば大体埋まるという状況です。中小水先区についてはなかなかそうでもないの、隣同士での応援ですとか、いろいろな方法を通じて、あと10年程度が非常に厳しいという予測が出ていますので、乗り切っていけるように今、関係者で努力をしております。

【野川委員】 この水先人の世界というのは、以前は船長経験者の、いわば非常に内輪の世界でして、新しいシステムの導入とその展開は必ずしもいつでもスムーズではなかったというように思いますので、昔から水先人として活躍しておられる方々のイメージと、新参の方たちとでは、若干違うところもあると思いますので、そういった面での協力を確保しながら、ぜひ今後とも順調に、安定的な水先人供給の政策を進めていただきたいというふうに思います。ありがとうございます。

【河野分科会長】 ありがとうございます。ほかにいかがでしょうか。

今の件ですが、3級の水先人になられた若い方が、そのまま順調に2級、1級と上がって、優秀な水先人に育っていかれるように、ぜひご配慮をお願いしたいと思います。

ほかにご意見、あるいはご質問等ありますでしょうか。

それでは、新垣課長お願いします。

【新垣内航課長】 すみません。先ほど篠原委員から、観光庁、広域周遊ルートとの連携をしっかりとってございますので、これはまさにしっかりやっておりますということで補足的なコメントを2つばかりさせていただきます。

まず、1つは今日、私が先ほどご説明した資料はペーパー1枚でしたので具体的には書きませんでしたが、参考で配付されておりました基本政策部会取りまとめ本文18ページのところに、広域周遊ルートとしっかり連携してやるようにということは記載をされておりました、これは受けとめて今検討を進めております。18ページの(ii)のところでございますけれども、そこに瀬戸内のルートだとか「昇龍道」に含まれる鳥羽～伊良湖ルートだとか、いろいろ例示をしてやってまいりつもりでおります。

具体的にやっていることを2点目に申し上げますけれども、先ほど7ページでご紹介しましたフェリーを乗り継いで日本一周というものも、船だけでいくのはさすがに飽きるものですから、例えば外国から来たお客さんは新幹線にも乗ってみたいということもありまして、例えば夜は船で宿泊を伴って移動し、また帰り道は新幹線で戻ってくるとか、ほかの輸送機関と連携して広域を回ろうということ、例えば瀬戸内だとか、北海道に向けてだとか、今、具体的な議論をやっているところでございます。まだ、きちっとでき上がりましたということでご紹介できるところまでは至っていないのですけれども、しっかりやっておりますので、その辺は進めております。

【篠原委員】 空路ね。1ついいですか。四国のしまなみ海道だったか。

【新垣内航課長】 瀬戸内クルーズ。

【篠原委員】 周遊ルートで。

【新垣内航課長】 瀬戸内の。

【篠原委員】 あれはしまなみ海道ではなく何ていう名前だったか。あれなんか、まさしくそうですよね。

【新垣内航課長】 いや、しまなみではなくて、瀬戸内海は、まさに瀬戸内周遊ルートだったと思うのですけど。

【篠原委員】 いや、しまなみというのがあったような気がする。それに、また大分、阿蘇を加えて、こっちは「やまなみ」でね、「しまなみ」と「やまなみ」をくっつけた周遊ルートをつくらうという話も今あるのですよ。だから、そういうものを非常に面的に広がってきますから、ぜひこちらのほうもそれに沿った体制をつくってほしいと思います。よろしくをお願いします。

【坂下海事局長】 ご指摘いただいたように進めてまいります。今、非常にインバウンドのお客さんも増え、旅行の仕方も多様化しておりまして、特に九州地区だと香港、シンガポール、外国からお出でになる方が、従来はツアーで来られて回っておられた方が、レンタカーで自分たちの好みに合わせて地域をめぐるような動きも出てきていまして、その動きに対応して、フェリーで行くと楽しいところというのもあるので、予約のホームページも多言語化で、外国からも予約ができるとか、船内のWi-Fi環境を整えるとか、いろいろな取り組みが今広がっておりますので、大きな周遊ルート、大きな枠組みから、今のような個人の嗜好の変化に合わせた対応へもしっかりやっというとか、あるいはそういうことを考えると、カーナビでルートを選択したときに、フェリーの航路がルートとし

て出てこない話もあって、そんな取り組みも強化したいというようなお話もありますので、しっかりといろいろなニーズを拾い上げて、大きな流れにつなげていくような取り組みをしっかりとやっていきたいと思っております。

【篠原委員】 どうしてもクルーズ、船旅というと、ツアー的なイメージが強いのですが、これからは個人客、あるいはリピーターが増えて、そうやってほんとうの観光立国になっていくと思うので、私は去年の人数の内訳を見て、一番「えっ」と思ったのは、アメリカ人がやっと100万人を超えたということ。米国人の訪日客が。これから欧米増えると思うのですよ。そういう人たちは個人客で、目が肥えていますから、ぜひそういうのにも対応できるように、今、局長が言われたようなことをしっかりと。こちらレベルアップしてほしいなと思います。よろしくをお願いします。

【河野分科会長】 ほかに、木場委員何かありますか。

【木場委員】 ありがとうございます。今のというよりは全体のことなのですが、先ほどイノベーション部会のところで発言しようかと迷ったのですが、感想めいているので最後にと思いました。

資料2-1の7ページ「人の力」のところなのですが、このような会議に出ますと、初めて知ることにも私にはたくさんありまして、これが一般の方に知られていないというのが、非常にいつも残念だなと思う次第でございます。

小・中学生のところに当たりますけれども、昨年、私、三菱重工の坂出造船所のLNG船を見にいってまいりまして、モス型の球体をつくっている方々の技術力の高さ、アルミ合金を平らなところからたたいて、たたいて球まで持っていく技術に感心いたしました。それから若い人材確かにたくさんいらっしゃいました。おっしゃるとおり。その方々も、入社した後に免許を取るために国家試験を受けたとか、非常にモチベーション高く、仕事に向かっている姿を頼もしく拝見しました。

こういったことが、広く皆様にも知られることが大事ですし、また、人材育成という面では物流の99%以上が船ということでございますので、これが滞ったら大変なことになるというようなことも含めて、国民の皆さんがこういうことに理解を示せば、造船・海洋人材の方々も、モチベーションが上がって、誇りが持てるという好循環も生まれると思いますので、ぜひ新設の海事イノベーション部会の中にも広報的視点も入れていただくと大変ありがたいと思っております。

それから、少し話がずれるかもしれませんが、港湾局の会議で去年、「海の日」は

あるけれども「港の日」というのがない。港は日本中に1,000以上あるけれども、どうも近くにあっても皆さんにとって身近じゃないということで、ここでやはりそういったことも含めて、よりご興味を持っていただける環境をつくるというところも力を入れていただければと存じます。以上です。

【坂下海事局長】 ありがとうございます。冒頭お話ししましたけれども、昨年、「海の日」祝日化20周年ということで、従来にないいろいろな取り組みをやりまして、やはりその結果として、産業界も含めて、こういう取り組みはこれからもやっていこうという流れの中に、実物を見てもらうということがございます。

去年は海の日に、なかなか先生がおっしゃたように、ふだん我々がいるところと遠く離れたところに着いて貨物の積み下ろしをしているものですから、去年は例えば横浜の大棧橋に自動車を運搬している最新鋭の船を持ってきて、一般の方にご覧いただくということで、客船の隣にいたのですけれども、お客さんはむしろ、あまり見たことのない自動車運搬船にたくさん行かれたとか、そういうこともありまして、今年も昨年以上にこのところには力を入れようということで、7月、8月に限らず、例えば来月も横浜の大棧橋で、川崎汽船が間もなく竣工する最新鋭の自動車運搬船、新しい技術を入れたものを見ていただくような一般公開をやろうという動きも続いております。

それから、広報に力を入れるべきだ、一般の方々に知ってもらうべきだということで、実は今、産業界の皆さんとともに、教育指導要領の見直しを文科省でしていただいていますけれども、ここの中で、海にかかわる教育をもう少し盛り込んでもらおうという働きかけもさせていただいて、一緒に取り組もうとしております。

また、そういう意味で各業界も、マスコミへの露出を含めて意識をするようになってきておりますので、先週の土曜日でしたでしょうか、造船所を外国の人が来て、自分の国の造船業と比べてどうだというような番組で、産業を紹介するといった取り組みが徐々に広まってきているので、ぜひこの流れを、先生ご指摘のように、もっともっと一般の人にわかってもらえる取り組みを積極的にやっていこうと思っておりますので、今後ともよろしくお願いします。

【河野分科会長】 特に、全体を通して、ほかにご発言あるいはご質問等ありますでしょうか。

それでは、これで予定されておりました議事が全て終了したと思いますので、閉会のほうに移りたいと思います。最後に、事務局から連絡事項等ございますでしょうか。

【木村課長補佐】 委員の皆様方におかれましては、本日、お忙しい中ご出席賜りまして、まことにありがとうございました。

連絡事項として1点ございます。本日配付させていただきました資料につきましては、机の上に置いていただければ、後ほど事務局から送付をさせていただきますので、よろしくをお願いいたします。以上でございます。

【河野分科会長】 はい、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、交通政策審議会第31回海事分科会を閉会いたしたいと思っております。本日は、お忙しい中大変充実したご審議をいただきまして、まことにありがとうございました。