

交通政策審議会 第32回海事分科会

平成28年9月30日

【石井課長補佐】 それでは、ただいまから第32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、ご多用の中ご出席賜りましてまことにありがとうございます。

事務局を務めさせていただきます海事局総務課企画室課長補佐の石井と申します。どうぞよろしくお願いいたします。

議事に入るまでの間、進行を務めさせていただきたいと思います。恐縮ですが、座って発言させていただきます。

本日は、現在、委員9名中5名のご出席を賜っておりますので、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、まずはご報告申し上げます。なお、出席予定の秋池委員におかれましては、もう中にはいらっしゃるということで、今、もうすぐご到着の予定でございます。また、木場委員におかれましては、本日15時過ぎにご早退される予定ということでございます。鎌田委員、住野委員、野川委員におかれましては、本日所用のためご欠席でございます。

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。どうぞよろしくお願いいたします。

お手数ですが、携帯電話等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、海事局長の羽尾よりご挨拶を申し上げます。

【羽尾海事局長】 本日はお越しいただいてありがとうございます。日ごろから海事行政にご理解、ご支援賜りまして、まことにありがとうございます。

簡単に、近年の海事産業等の状況についてご報告いたしますと、まず、外航海運に関しましては、世界の海上荷動量は年々増加しております。我が国の外航荷動量も年々増加しております。しかしながら、目下、世界の海運市況というのは、歴史的な不況に見舞われております。8月末には韓国最大の海運会社たる韓進海運が経営破綻するという状況に至っております。また、内航海運につきましては、事業者数、船舶隻数というのは減少の一

途をたどっておりますが、輸送トンキロは横ばいという状況でございます。しかしながら、主な荷主であります製鉄会社、あるいは石油元売り会社などは経営統合し、大きな規模になっており、荷主の発言力が一層増していく中で、内航海運自体の経営の観点からも、あるいは流通の観点からも、さらなる効率化が求められております。

また、造船業につきましては、長らく日本は世界の造船のシェア50%を維持しておりましたが、2000年以降、韓国、そして中国の台頭が進み、一時はシェアを20%以下まで落としました。しかし、直近では、中国経済の停滞、あるいは円安の進行、さらに日本の造船技術の研さんなどによりまして、再びシェアを回復しつつあります。2009年に世界3位になっているのですが、最新のデータによりまして、昨年2015年は受注量で韓国を抜いて世界第2位に浮上しております。

安全の確保に関しましては、昨年の旅客フェリーの火災事故を受けまして、対策を講じているところでございますが、昨日、運輸安全委員会から、事故等調査の経過報告が公表されました。今後も引き続き、海事運輸における安全防災対策に万全を期す所存でございます。

このように、海事局においては、昨今の海事をめぐる内外の大きな状況変化も踏まえながら、安定的な国際輸送、国内輸送の確保、我が国海事産業の発展を通じて、地域経済への貢献を図るというために、海運業、造船業、あるいは船員の方々の行政、各分野における諸課題について検討を進めてまいっております。特に、近年のように経済・社会情勢が目まぐるしく変化し、従来からの延長線上での発想、手法だけでは適切な対応が困難となっております。こういう状況下で、海事行政についても、今までにない、前例にとらわれない政策をスピード感をもって展開していくことが必要であると実感しております。

このため、海事局では、これまでも、主要な課題、重要な諸課題につきまして、集中的・専門的にテーマ別の審議を進めてきたところでございますが、ちょうど今般、これらの審議は一定の節目を迎えた、あるいは諸部会での議論も一定のまとめが行われた、こういったことも踏まえながら、加えて、今、大臣の下、省全体で生産性革命ということで銘打って進めております。こういった中で、海事局も海事生産性革命、i-Shippingと称しまして、生産性を向上させて、継続的な経済成長、あるいは地方の活性化に貢献しようというところでございますので、本日はそのような状況、さらには、来年度の予算要求、税制改正要望を先月末に提出しましたので、そういったこともお示しさせていただいて、一括して、この海事分科会の先生の皆様にご報告をし、そして委員の皆様から、幅広い視点からご意

見を頂戴するというところで開催をさせていただいたところでございます。

なお、1つ付言いたしますと、我が国は四面を海に囲まれているにもかかわらず、あるいは海事産業が大きな生活、あるいは経済に大きな役割を果たしているにもかかわらず、B2Bの世界であるということもありまして、なかなか目に見えてイメージしづらいと、こういうこともございます。国民の理解が必ずしも十分ではありません。

また、後ほど話が出ますが、船員の確保、あるいは造船を含めた海事従事者の確保・養成というのも大きな課題でございます。こういった面からも、海に親しんでもらう、あるいは海のことを理解してもらう、こういうことも大事でございます。本審議会の場で議論させていただくこと、あるいは海の日の特例行事、これも後ほどご紹介いたしますが、こういった活動を通じまして、産業の状況、あるいは行政の施策について国民に理解をいただくというための取り組みも重要でございます。今日の会議も公開でさせていただいておりますが、こういったことも通じまして、そういった面からの取り組みも続けていきたいと思っております。その意味で、時間が限られており、恐縮でございますが、ぜひ実りのあるご議論をいただきまして、海事行政のご参考にさせていただくように、よろしくお願いを申し上げます。

【石井課長補佐】 次に、本日出席の委員の方々につきましては、時間の関係上、お手元にお配りしております配席図と資料1の委員名簿をもってご紹介にかえさせていただきます。また、国土交通省からの出席者につきましては、配席図、資料1の国土交通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。

それでは、次にお手元の資料の確認でございますが、クリップでとめております資料につきまして、資料1として、海事分科会の委員名簿。資料2として「海事産業の生産性革命について」、これに参考資料が1と参考2が2つついてございます。また、資料3「内航海運の活性化について」、資料4「海に対する国民の理解と関心の醸成について」。資料5につきましては、枝番が1から4までございまして、資料5-1、平成29年度予算要求資料、資料5-2「平成29年度海事局関係税制改正要望」、資料5-3「日米海事協議について」、資料5-4「フェリー「さんふらわあだいせつ」火災事故を受けた海事局の対応について」の3つをつけてございます。なお、資料5-4につきましては、本日資料の配布のみとさせていただきます。

以上でございます。

なお、マスコミの方々のカメラ撮りはここまででございますので、以降の撮影はご遠慮

いただきたくお願いします。

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、議事を進行させていただきます。まず、本日は、今、資料のご説明にございましたように、たくさんの資料をいただいております。そこで、本日の進め方についてでございますけれども、冒頭、議題1から議題4までについて、国交省の海事局担当課からそれぞれご説明をお願いいたします。その後、担当課からのご説明がひととおり終わりましたら、質疑応答及び自由討議をお願いしたいと思います。このようにすすめさせていただきますので、委員の先生方のご協力をよろしく願いいたします。

それでは、議題1の「海事産業の生産性革命（i-Shipping）について」につきまして、担当課からご説明をお願いいたします。

【宮武船舶産業課長】 船舶産業課長の宮武でございます。資料2に基づきまして、海事産業の生産性革命（i-Shipping）についてご説明させていただきます。

まず1ページは、国土交通省生産性革命プロジェクトです。国土交通省では大臣主導により、13の生産性革命プロジェクトを選定しています。リストの08が海事生産性革命i-Shippingです。これについて、後ほど具体的な内容をご説明していきたいと思っております。

1月の海事分科会におきまして、海事産業の生産性向上に係る諮問についてご報告させていただき、海事イノベーション部会を海事分科会に設けていただきました。海事イノベーション部会では、河野先生を部会長として審議がなされ、6月に答申をいただきました。

2ページは1月の海事分科会で諮問をさせていただいた背景です。日本は長い間建造量シェア1位を誇っておりましたが、近年、韓国・中国に抜かれ3位という状況です。最近では、荷動量に対して船腹量が過剰な状態であり、その結果として、運賃、新造船価が低迷している状況にあります。中長期的には、船腹過剰が解消して新造船需要が回復した際に、日本がどのように競争力を向上させていくのかという議論になります。現状の日本の強みは、中国・韓国に対する高い生産効率と、省エネ性能等の優位性があることですが、コスト優位性は不十分であり、省エネ性能は模倣されてしまうという弱みがあります。

外部環境の変化としては、IoTあるいはビッグデータ等による変革が進んでいますので、この外部環境の変化を造船業に取り込んでいく必要があるという状況です。これらを

踏まえまして、1月に諮問をさせていただき、海事分科会の下に海事イノベーション部会を設置していただき、審議をしていただきました。

3ページはその経緯です。1月の分科会の後、2月、3月、4月と部会を開催し、2月中旬から3月の初旬にかけては、事務局のほうで業界ヒアリングを実施しました。それをもとに答申骨子から答申案へとつなげていき、6月3日に浅野会長から大臣に答申をいただいたところです。

4ページは答申の全体像です。大きく分けて、一般商船分野、海洋開発分野、人材育成という3つに分けて整理しています。まず一般商船分野につきまして、ご説明申し上げます。一般商船分野は【開発・設計】、【建造】、【運航】の3つに分かれておりますが、船を開発・設計する段階から、実際に船を運航する段階まで、全てのフェーズにおいて効率を上げていくということを、今回の答申の内容としています。開発・設計の段階では、船の開発期間を短縮させることを目標として掲げております。次に建造の段階では、現場の生産性、すなわち1人当たりの建造量を2014年に比べて50%増やすことを目標にしています。運航につきましては、船舶の燃料の無駄遣いを撲滅し、船が故障した場合に発生する不稼働をゼロにすることを目標にしています。最終的にはこれらを達成することによって、2025年には、建造量ベースのシェアを3割にすることを目標として立てております。

現在建造量ベースでは20%ぐらいのシェアになっています。去年は、受注ベースで3割のシェアを獲得しておりますが、これがずっと続く状況かどうかはまだ見えておりません。建造量ベースでは20%になっていますので、3割まで引き上げることを目指していきます。その結果として、売上高年6兆円、雇用も1万人増を期待できると考えております。10年分の経済波及効果としては、45兆円に及ぶということで、政権目標のGDP600兆円にどの程度貢献できるかということ、資料として出しております。

以上が一般商船分野の答申の内容です。

次に、海洋開発分野ですが、一般商船をベースロードとして、困難な海洋開発分野に進出していくことを目指しております。現在の日本のシェアは微小ですが、2025年には大規模プロジェクトを受注するなどによって、海事産業の大きな柱として育てていくことを考えております。

人材育成についてですが、造船現場の年齢構成はこの10年で大分若返っており、効率的に人材を育成していく観点から、地域での共同技能研修を増やすことや、大学の造船系

学科からの採用を増やすということを考えております。具体的な政策につきましては、この後ご説明申し上げます。

以上が全体の概要です。

5 ページは、一般商船分野で具体的にどういう施策を打つべきか答申いただいた内容です。開発・設計段階では、試験水槽を使った水槽試験に時間がかかるため、数値シミュレーションを活用した設計期間の短縮、水槽試験の共同利用・新設により、より効率的な開発・設計の環境整備を図っていく必要があるという答申をいただいています。

建造の段階は、コストと品質の競争力と書いてありますとおり、まさにコストに直接的に影響するところであり、工場全体の見える化システムの開発など、ビッグデータやIoTを活用した生産効率の向上を答申いただいております。造船の現場には、自動車と桁違いの部品点数がありますので、これらが効率的に動いているのか、また人そのものも工場内では千名単位で動いておりますので、見える形にして建造を最適化していくことで、さらに生産性を上げるという方策です。その下に書いていますのは、中小企業向けの投資促進のための税の軽減をすべきであるということです。

運航においても、IoT、ビッグデータを活用して、例えば、エンジン等の機器類が壊れる前に予防保全を図るべき、そしてこのような技術の研究開発支援を行っていくとされています。また陸と船が連携した運航、すなわち陸側で船舶の運航を支えるということも最近の情報技術で可能であることから、これを進めるべく認証制度を創設するところまでつなげていきたいと思っております。

6 ページは海洋開発分野です。一般商船との違いを書いています、海洋開発分野はハイリスク・ハイリターンであるため一時期日本の事業者が失敗したこともあります。日本の弱い点をもう一度踏まえると、やはり技能者・技術者の層が薄いということがあります。そこで一般商船のシェアを拡大する中で、技術者・技能者の層を厚くし、新たにチャレンジする基盤としていくことを考えております。

人材の関係は7 ページにあります、小・中学校レベルでどういうことができるのか、企業就職後にどういうことができるのか、やるべきなのかということを整理しています。この中の高校レベルのところにあります、最近では工業高校に造船科ができるケースが幾つか出ております。今年は今治工業高校、来年は香川でもできるという話があります。そのため新しい教材を作成し、これを使っていただくべきではないかというご指摘をいただいておりますので、予算を措置して、お手伝いさせていただこうと考えております。

また企業ベースで地域共同研修拠点構築（今治地区）と書いてありますとおり、地方創生加速化交付金を平成27年度の補正予算で獲得しており、地域で共同研修ができる拠点の強化を図っております。既にあるものを強化していくことで、企業における教育を達成できるのではないかと考えております。

これらを踏まえて、現在の進捗を簡単にご説明いたします。海事産業の生産性革命の進捗状況という資料をごらんください。プロジェクトの概要はご説明したとおりですが、進捗状況としては、審議会の答申を6月にいただいた後に、運航に関する技術開発支援については対象を決定し、またIoTデータ形式の国際規格を提案しております。さらに、中小企業の生産設備投資促進のための中小企業等経営強化法に基づく指針を策定しまして、既に6事業者の投資計画を認定しています。民間ベースでは、今治造船において大型試験水槽の整備を投資決定されています。また経済対策として補正予算の中に2.3億円ほど、i-Shipping推進のための予算を計上させていただいております。

今後に向けては、平成29年度予算要求の中で16億円、海事局全体の行政経費の3分の1に相当する額をi-Shipping推進のための予算として計上させていただいており、合わせて何らかの制度的な枠組みを検討していくことも、方針として持っております。9ページは、これらを具体的に書き起こしたものですので、また今後の議論の中で随時引用していきたいと思っております。

このように、現在、答申を受けて必要な措置を海事局としても講じているところで、ご審議のほどお願いいたします。以上です。

【河野分科会長】 ありがとうございます。続きまして、議題2の「内航海運の活性化について」、担当課からご説明をお願いいたします。

【池光内航課長】 海事局の内航課長の池光でございます。資料3を使いましてご説明をさせていただきます。内航海運の活性化についてです。

1ページ目をおめくりください。内航海運と言いましても、なかなか、どういう人たちなのだというのが、一般にイメージしにくいかと思います。一言で言いますと、国内の貨物輸送を船でやっているという方々でありまして、内航海運業という業がございます。どういうものを貨物として運んでいるのかと言いますと、こちらにございますように、産業基礎物資と言われる鉄鋼、石油、セメント、石油化学製品、こういったものが多くございます。輸送品目別のシェアで見ましても、下の円グラフにあるような形です。大体、これらの輸送については、トンキロベースで全体の8割は内航海運が運んでいます。物流全体

で言いますと、トラックが一番多いわけですが、シェアとしては44%はこの内航海運が行っています。我々は、なかなか目に触れる機会はありませんが、我々の生活、経済活動というのは、実はこういう形で海の輸送で随分担っている部分が多いということです。

2ページでございます。船ですので、当然、トラックと比較ということで言いますと、輸送効率がよく、大きな物、重い物を一度に運べるという利点がございます。あと、CO₂の面でも、非常に環境にとって優しい機関であるということです。今年の5月でございますが、パリ協定を受けまして、政府として地球温暖化対策計画を閣議決定をしています。こちらの中で、内航海運についても、2030年度までに157万トンという量のCO₂を減らす目標が立てられています。これは、2013年との比較で言いますと、大体15%を減らしていくということになります。今でもトラックに比べてかなり省CO₂ではありますが、さらにそれを進めていかねばならないということです。

次に、3ページをお開きいただきたいと思います。これも、実はなかなか目に見えてこない役割なのですが、最近、東日本大震災、それから熊本地震と、大変災害が多くございます。また、災害だけにかかわらず、北朝鮮のミサイル発射等、有事にかかわる問題も多くございます。そういったときに、自衛隊、警察、消防、あるいは大規模なインフラを抱える電力、ガスなどの復旧作業を行うときに、例えば東北で起こったから東北の人たちだけがやっているわけではなく、全国から人員を送らなければいけない、あるいは物資を送らないといけない、部隊を送らないといけないというときは、やはり、道路・鉄道は寸断されていることが多くございますので、船を使っているというわけです。東日本のときも、海で、タンカーでかなり燃料を運んでいます。熊本地震のときも、物資輸送、あるいは広域応援部隊の輸送もやっています。テレビを見ると、大体、自衛隊が炊き出ししているところからしか映りませんが、あれは大体、そもそも内航船とかフェリーに乗って現地に入っているということでもありますので、そういったところもこの機会にご紹介させていただきたいと思います。

そもそもこういう業界の実態ですが、4ページでございます。荷主が、鉄、石油、セメント、こういったところが多いわけですし、そうしますと、鉄鋼なども今やほとんど大手2社、神戸製鋼もございますから3社というわけですが、非常に集約されてきています。石油元売りにしても3社、あるいは今度、場合によっては2社になるかもしれないということで、荷主のほうのものがものすごく経営統合が進んでいます。経営統合が進むだけで

はなく、輸送についても効率化をしていきます。例えば、今まで別会社だったのが1つの会社になるわけですので、共同で石油の精製所とか、あるいは備蓄基地を使うこととなりますと、2隻でそれぞれ別会社がやっていたものが、もっと大きな船1隻で運ぶとこととなり、どんどん効率化が進んでいきます。

ただ、もともと内航海運の商売自体が、そういう大手の荷主、産業基礎物資を相手にしておりますので、それにきちんと対応できる、しっかりと輸送を安定的に担える、そういう体制に、あるいは業界体質にしていく必要があるということは、大きな課題だろうと思います。

ただ、これは昔からそうですけれども、この船を持っている事業者の規模というのは、ほとんど中小企業です。オーナーというのが、船を持っておられる方なのですが、中小企業で、かつ保有隻数もかなり小規模であるというのが経営の実態です。

次に、5ページでございます。5ページの問題は、これは構造的な内航海運の抱える課題でございます。使用している船舶、それから船員が、内航海運のサービスの基本的な生産手段ですが、ともに高齢化、老齢化が進んでおります。まず、左側の船舶ですが、70%以上が平均船齢14年以上の船です。耐用年数を越えた船が7割を占めると。それから、右側の船員ですけれども、船員も高齢化しております。全体の5割が50歳以上になってきているということで、当然、安全運航、それから輸送の効率化と、こういったことについては、非常に大きな課題を抱えているところです。

こういった状況、構造的な課題がございますので、先ほど冒頭、局長からも申し上げましたように、国土交通省として、内航海運業の今後の政策の方向性ということでは、6ページにありますように、生産性を上げていく。これが大変重要だと思っております。そのために今、いろいろな方々にお集まりいただいて検討会で議論をさせていただいております。

7ページに目を通していただきたいのですが、内航海運といいますものは、これは他の国も同じですが、基本的には、国内の海上輸送はその国の船舶でやると、こういうルールがございます。そのために、時に船腹が過剰になるという傾向がございました。特に、戦後すぐのときには、非常に老齢船が多くございまして、船腹過剰状態であったということで、需給調整規制を実施しておりました。昭和41年からですが、船腹過剰対策として、スクラップ・アンド・ビルドということで、船腹調整事業と言っております。いわゆる新しい船を1隻つくる際には、それと同じだけのトン数、あるいは供給過剰な場合にはそれ

よりも多いトン数の船を、海外に売船するなり、潰した上で、新しい船をつくると、こう
いうことで、スクラップ・アンド・ビルドの政策を行っておりました。

これをどんどん自由化していこうということで、平成10年に、この船腹調整事業もや
めたわけですが、それまで船腹調整事業を長年やっていたものですから、新しく船をつく
るときに古い船を引き当てないといけない。いわゆる既存船の引当権みたいなものが担保
価値を持っていたということで、それを解消する必要があるということで、今、内航海運
暫定措置事業というのをやって、本格的な自由化に向けての環境整備をやってございます。
ただ、この暫定措置事業も、今、順調に進展してございまして、平成36年度、これは一
応今のめどであります。収支が相償って事業が終了する見込みとなっております。

こういった、業界としての自由化もにらみつつ、これから本格的な活性化に向けて検討
していくという段階です。

8ページからですが、内航海運の、今まで申し上げた課題についてご議論いただくため
に、関係方面の方にお集まりいただきまして、4月から会議を開かせていただいております。
今日ご出席の竹内先生に座長になっていただき、議論させていただいているわけで
して、この7月に中間とりまとめというのを発表させていただきました。中身は9ページと
10ページをご覧いただきたいと思います。

主には5つの分野に分けまして、施策の中間的な方向性を書かせていただいております。
産業構造の強化ということで、中小企業が多いということで、中小企業の業況の改善とい
うことでありますが、まず実態調査を今現在やってございます。これを受けて、中長期的
なあり方を提言してまいりたいと思っております。

2点目は、先ほど申し上げたように、船員の高齢化ということの中で、安定確保、育成を
していかないとけないということでして、これについても、若年船員をできるだけ確保
する、そしてまたきちんと育成するというところで、例えばセミナーを開催したり、あるい
は必要な予算要求を行ったりということで、平成29年度の要求にも反映させていただ
いております。

3点目は、船舶建造でございます。代替建造を円滑にやっていくということです。ただ、
このときに、当然、省エネを1つ柱に据えて建造していくということですので、省CO2
の船、あるいは設備の導入への支援。それから、税制を使いまして、できるだけ省エネ運
航するような船をつくると、こういった支援をしてまいりたいと思っております。

それから4点目は、業務の効率化でございます。生産性向上ということでございますの

で、できる限り省力化を進めていくと。そのためのいろいろな設備、こういったものの導入の支援、これも予算要求をしてございます。

それから、最後でございますが、新規需要獲得と書いてございますが、いわゆるモーダルシフトという部分について、雑貨貨物については、トラックが大多数を運んでおりますが、できる限り海上で運んで環境対策、あるいは生産性を上げていくということにつなげてまいりたいということで、こういったものに必要な環境整備への予算も要求をしてございます。

こういったことも、今、中間とりまとめを受けて取り組んでいるところでございまして、今後、来年度のできるだけ早い時期までに、内航海運全体の中長期の施策の大きな方向性を、海事局としても整理をして、まとめていくという形で、さらに議論を進めていこうと思っております。以上でございます。

【河野分科会長】 ありがとうございます。続きまして、議題3の「海に対する国民の理解と関心の醸成について」、担当課からご説明をお願いいたします。

【橋本海技・振興課長】 海技・振興課長の橋本と申します。それでは、海に対する国民の理解と関心の醸成について、資料4に基づきご説明させていただきます。

まず、1ページ、おめくりください。私ども海事局は、国土交通省設置法に基づき、海事思想の普及宣伝業務を所管していることから、関係者と連携し、さまざまな海事思想の普及広報業務を行っております。本日は、祝日海の日、本年は7月18日でしたが、その前後に行われた海の日行事について、簡単にご紹介させていただきます。

ご説明の前に、まず、そもそも海の日とはということでございますが、こちらは平成8年に始まった祝日でございます。海の恩恵に感謝するとともに、海洋国日本の繁栄を願う日とされているところでございます。由来につきましては、明治9年に明治天皇が東北巡幸の帰途中、青森から灯台巡視船明治丸に乗船し、函館に渡海された後、7月20日に横浜港に安着されたという故事、これが由来となっております。

それでは、資料に戻りまして、1ページからご説明させていただきますと、この1、2、3、4とございますが、1から3が海と日本プロジェクト関連行事でございます。ここには記載していないのですが、この海と日本プロジェクトというものについてでございますけれども、こちらについては、国交省、総合海洋政策本部、日本財団が主催し、その他、産学官民の協働による、海に関する多様なイベントに取り組んでいこうとする行事でございます。本年は若い世代を中心に、海洋に対する国民の理解と関心を一層深めるために、

全国でさまざまな行事を実施してまいりました。本日はご紹介するのはそのうちの一部、中央行事でございます。

まず、7月18日に、1にございますとおり、総合開会式を開催し、国交大臣や日本財団会長から開会挨拶を行うとともに、次に2.でございますけれども、こちら、海の日記念祭というものを開催しております。この記念祭におきましては、晴海埠頭に練習帆船ですとか、海洋調査船、漁業取締船、外航・内航商船等、7種類9隻の船を集めて一般公開し、延べ1万2,000人の方に乗船いただいております。

また、(2)でございますけれども、海上保安政策課程では、国土交通大臣に対し、アジア各国の海上保安機関幹部候補生が成果を報告しております。

翌日、7月19日には、海の人材育成に関する国際シンポジウム、3のところでございますけれども、こちらを開催しております。詳細は後ほど2ページのほうでご説明します。

4が、海フェスタ東三河でございます。この趣旨については、この紙には記載していませんが、海の恩恵に感謝し、海洋国日本の繁栄を願う日という海の日本来の意義を再認識し、海に親しむ環境づくりを進め、広く国民の海に対する関心を喚起するための行事ということで、全国の海にゆかりのある自治体が、毎年開催しているものでございます。今年は、東三河、豊橋市等が、7月後半に実施されておりました、100万名超の参加者を数えております。また、記念式典には、秋篠宮殿下及び妃殿下にもご臨席いただいております。

続きまして、2ページをごらんください。先ほど、1ページの3.でご説明した、海の人材育成に関する国際シンポジウムのうちの、国土交通省が企画したセッションについてご紹介いたします。こちらのセッションは、上の黄色い囲みでございますけれども、ニッポン学びの海プラットフォーム、こちらについては、後ほどまたご紹介させていただきますけれども、このプラットフォームの構築に当たり、学校教育における海洋教育の充実を図るため、各主体の担うべき役割と今後の連携のあり方、取り組みの方向性について、産学官の代表が議論したものでございます。

プラットフォームが何かにつきましては、3ページをごらんください。こちら、内閣総理大臣メッセージでございますが、毎年、海の日には総理大臣からメッセージをいただいております、こちらは本年7月18日にいただいたものでございます。この文章の一番下から2つ目、下から2番目の段落の1行目の後段からごらんいただきたいのですが、「海洋教育の取り組みを強化していくため、産学官、オールジャパンによる海洋教育推進組織

「ニッポン学びの海プラットフォーム」を立ち上げることにいたします。このプラットフォームを通じて、2025年までに全ての市町村で海洋教育が実践されることを目指します」と、このような形で内閣総理大臣のほうからメッセージが出たということでございまして、このメッセージを受けまして、現在、国土交通省では、関係者とニッポン学びの海プラットフォームの立ち上げに向け、検討を進めているところでございます。

恐縮ですが、2ページに戻っていただければと思います。このセッションでは、東大海洋アライアンスの日置先生をモデレーターとして、文科省、日本船主協会、そして篠原先生にもご参加いただき、次世代を見据えた海洋教育のあり方についてディスカッションをしていただきました。また、この会議の中で、篠原先生からは、主権者教育における海洋教育についてお話しいただいたほか、海事局の永松次長のほうから、プラットフォームの立ち上げについて表明いたしました。

次に、4ページをごらんください。海事レポート2016でございしますが、上の四角囲みにございますように、毎年、海の日に合わせて海事行政への国民の理解と関心を得るため発行しておりまして、本年も7月に発行し、国交省のホームページにもアップさせていただいております。ご参考までに紹介をさせていただきました。

資料4については以上でございます。

【河野分科会長】 ありがとうございます。それでは、最後に議題4の「その他（平成29年度予算概算要求・税制改正要望等）」につきまして、担当課から説明をお願いいたします。

【柏木総務課長】 総務課長の柏木でございます。最初に私のほうから、予算、それから税制、それから日米海事協議について、進めさせていただきます。

まず、資料5-1をご覧くださいと思います。来年度の予算要求の内容を、かいつまんでご紹介をさせていただきます。

1ページをおあげいただきたいと思います。海事局からの予算要求の内容といたしまして、主要なもの5つに整理をしております。1ページの下の方の枠に書いてございます、海事生産性革命、先ほどご紹介をいたしましたものに対応する予算要求が1つの柱でございます。それから、海洋資源の開発の推進、海洋に出ていくというものが1つ。それから、人材の確保・養成、これは1つの基礎になるものでありますけれども、これが1つ。それから、海事分野の安全・安心、防災対策、これは本来、行政が担うべき非常に重要な役割であります。これをきちんとやっつけようということです。それから最後に、海事振興と

言っておりますが、先ほどご紹介をしました、国民に対する海の理解を深めていただくというようなものを中心に要求しております。

中身でございます。3ページ以降をご覧いただきたいと思います。まず3ページでございます。海事生産性革命で、先ほどご紹介をさせていただいたものを予算にしているということでございますが、1つ補足をさせていただきますと、3ページの中ほどのところ、円グラフが描いてございますが、日本の造船は非常に国内生産比率が高いという特色がございます。国内で生産をされる。その中で、特に地方圏、これは93%とございますが、地方生産の比率が高いという特色がございます。これは、ほかの自動車等の産業とは全く違う状況でございます。こういうこともありまして、右のほうに西日本の地図も描いてございますが、造船が地方で非常に有力な産業になっていて、地方の発展を支えているというのが、実態としてございます。

その造船について、生産性の革命を起こして、これは4ページのほうになりますけれども、先ほど見てきました世界での建造シェアをしっかりと増やしていこうということを中心に、発展を図っていききたいということでございます。

予算の中身が5ページ以降でございます。先ほど紹介がございました、船舶の建造の段階、これが5ページ、6ページが運航の段階、7ページがそれに先立つ設計の段階での生産性向上を図る取り組みでございます。5ページのところは造船の製造の現場における生産性を上げるための取り組みを推進していこうというものでございまして、部品が数百、数千もあるという、そういう特殊な現場に対応したものを推進をしていきたいということでございます。

6ページが運航の関係でございますけれども、これは先ほどもご紹介がございましたが、船舶にいろいろなセンサーをつけて、ビッグデータをとっていこうということでありまして、気象・海象のデータ、それがどのように船体に、応力データと言っていますけれども、影響を及ぼしたかというようなものを、時々刻々データをとっていきまして、それを陸上に送信をするというようなことを通じて、生産性向上を図っていこうということでありませう。

7ページが、設計の段階でも生産性を飛躍的に高めていきたいということでございますが、7ページの中ほどに書いてございますけれども、船舶の設計に当たっては、水槽の試験を何回も何回も繰り返し、何十回も繰り返すというようなことを現場で実際にやっております。それで初めて性能が認められるというような国際的なルールになっております。

これを、シミュレーションをもっと国際ルールの中で有効な手段として認められるように、良いシミュレーションの技術を開発をして、いわばお墨つきを国際機関でも得られるようにしていこうというのが、7ページの取り組みでございます。

次に、8ページ以降でございますが、内航海運の世界について、先ほどもご説明がありましたが、これも生産性向上を進めていきたいということでもあります。9ページのところが、海陸の連携と言っておりますが、内航の世界でも、船と陸の連携を、データ通信の技術を使って、しっかりとっていくということでもあります。先ほど、内航海運の活性化に向けた検討会があると言っておりますが、検討されている中の業務、効率化に資するものを、来年度からしっかりと進めていく予算を確保しようというものでございます。

10ページが、モーダルシフトに資するフェリー等の利用促進の仕組みづくりということですが、これは新規需要をしっかりと取り込んでいけるように、どこにどんな船がいるのかという情報を、荷主さん側から見えやすいようにするということが、民間ではなかなか進まないという現状がありますので、これをしっかりとやっていこうというのが10ページでございます。

11ページから、2つ目の項目で、海洋資源開発でございますけれども、これも非常に有望な分野ではありますが、日本は少し出遅れているところでもあります。それに必要な技術力は、基本的に、相当、日本の産業界にあるということでもありますけれども、そういうことをこの分野で伸ばしていくということで、技術開発の支援を行うというのが11ページでございます。

12ページは、海洋の世界でメジャーになっておりますエンジニアリング会社です。ここが仕事を仕切るようになってきているということがございますので、こことしっかりと連携をしていくようにしようというのが12ページ。

それから13ページが、海洋関係の人材の養成もしっかり進めていこうというものであります。海外の大学とも連携をして、インターンシップも進めていきたいというものでございます。日本にはなかなか現場はございませんので、現場経験も積ませしていきたいということでございます。

13ページからが人材の養成ですが、14ページは船員の育成ということで、先ほど、高齢化の話もございましたが、船員の養成について、しっかりと応援をしていくということです。

15ページの上のほうに、女性等の就業の復帰の支援というのもしっかりとやっていこう

ということであります。

それから、15ページの4.のところでございますけれども、国際海運を目指す学生は、当然、経験があまりありません。ところが、船会社のほうは、経験のある者を求めているというミスマッチがあるところを捉えまして、その部分について、官民協力をし、学生さんに実務経験を積ませるというようなブリッジの取り組みをするというのが、15ページのところでございます。

それから、17ページまで飛びますと、ここは造船の関係の人材の育成、先ほども少し話が出てきておりますが、造船、地方での非常に有力な産業でございますので、そこに地域の人材がしっかり入っていくようにしようということです。外国人の受け入れも適正にしていこうということです。

18ページ以降が、安全・安心、防災の分野でございます。18ページのところを、真ん中より少し上のところでございますが、コンテナが崩れている写真がございますけれども、こういう荷崩れが発生するということがございます。年間1万個ぐらいのコンテナが海上に落下しているというような統計もございますけれども、そういうものに対応して、その原因が、コンテナの重量が正確に船会社に伝えられていないということがございますので、それに対応するというので、国際的な枠組みが既にできております。それが、この2016年7月からスタートしているわけですが、数多くの荷主さん、あるいはコンテナの重さをきちんと測定をする業者さん、これは現在、4,000の登録がなされておりますが、この方々に対して、しっかり監査・指導を行っていくためのものがございます。

19ページが、フェリー火災の対応でございます。これは苫小牧沖のフェリーの火災がございましたけれども、このとき、鎮火できなかったという、非常に大変な状態が現場で起きたわけでありまして。その反省を踏まえまして、この対策のところでございますけれども、船員さんの消火能力、実際に火が出たときにきちんと対応できるようにしようではないかということです。それから、消火装置がもっといいものができるのではないかとということです。泡が出ているようなものもございますが、そういったことをやっていると、フェリーの上に置くトラックの間隔も、もっと詰めることが実際できるのではないかとということです。そうすると、生産性向上に役に立つのではないかとというようなものも含めて、19ページの取り組みの予算となっております。

20ページが、安全対策で、小型船について、内航船についてでございますけれども、

スマートフォンのアプリを使っていこうというものであります。

21ページに行きますと、水素関係やいろいろな安全対策の強化について記載をしております。

少し飛びまして、24ページからが、海事振興という5つ目の分野になりますが、先ほどもご紹介をしました、国民に対する海、海事についての理解を深めていくための取り組みということで、ニッポン学びの海プラットフォームと書いておりますけれども、そのような取り組みをやっていこうということです。

予算関係は以上とさせていただきます、駆け足で恐縮ですが、税制関係でございます。資料5-2をごらんください。5項目、税制改正の要望をさせていただきます。5項目がそれぞれ年限を迎えておりまして、延長措置するものでございますが、2ページをごらんいただきますと、トン数の標準税制という、安定的な国際輸送を確保するための税制です。それから、2から5が、いわば船主さんを応援をしつつ、環境に優しい船を増やしていくというような税制でございます。それぞれが年限を迎えつつありますので、それを延長しつつ、また改善するものは改善していこうというものであります。

その中で、3ページにトン数標準税制というものをご紹介しております。これは、既にある制度でありますけれども、海運主要国では一般的になっておりますが、船舶のトン数を基準として、みなし利益で課税をしていこうというものでありますけれども、これの適用範囲をさらに拡大をしていくという取り組みについて、お認めいただくように、今、活動しているというところでございます。

4ページ以下は、その他の船の特別償却でありますとか、買い換えの特例でありますとか、船舶の買換投資を進めて、事業者の基盤を強化していこうというようなものでございます。

5ページは中小企業の関係、6ページは地球温暖化対策税というものがございましてけれども、これについて、現行、内航海運に適用されております特別な措置を、引き続きお願いいたしますというものでございます。

最後に、5-3でございます。国際的な取り組みが、海事行政の中で行われているわけでありましてけれども、その中には、IMOのような国際機関に対する取り組みというものもございます。それから、2国間の取り組みを、日米のほか、多くの国との間で行っております。日米海事協議というのを先日行いましたので、それをご紹介させていただくものが、この資料でございます。

今次協議結果というところがございますが、環境、安全、その他の事項につきまして、米国と協力することによって、国際関係のものを動かしていく、あるいはEU等の動きを牽制したり、動かしていくとございます。

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、質疑応答と自由討議に移らせていただきます。進め方でございますが、まず、本日、たくさんのご報告をいただきましたので、前半30分程度を使いまして、議題1から議題4までの議題ごとに質疑応答と自由討議を行った後、後半、ただしこれらはお互いに、相互に関係するものでもございますので、後半30分程度を使いまして、全体についての質疑応答と、自由討議をお願いしたいと思います。

そこで、まず、議題1の「海事産業の生産性革命（i-Shipping）について」、何かご意見やご質問がございましたらお願いしたいと思います。

【篠原委員】 では、いいですか。

【河野分科会長】 では、篠原先生、よろしく願いいたします。

【篠原委員】 モーダルシフトはどこにありましたか。どこかにありましたよね。これは1ではなかったかな。

【篠原委員】 モーダルシフトは、1に入っていますか。

【宮武船舶産業課長】 資料3の内航海運に入っています。

【篠原委員】 では、これは後にしましょう。

【宮武船舶産業課長】 後でお願いいたします。

【篠原委員】 何か、全部見ていると、1も2も3も一緒に見えるから。

【河野分科会長】 もし、それでしたら、議題1のほうのi-Shippingについてということで、もしご質問等ありましたらと思いますが、ただ、木場先生が3時ぐらいにお帰りになるということなので、何かご発言があれば、今お願いしたいと思います。

【木場委員】 ありがとうございます。では、せっかく出席したので、一言発言させていただきます。

i-Shippingに関しましては、海事イノベーション部会に参加させていただきました際、造船所を見なければということで、ジャパンマリンユナイテッドさんの、三重県津の造船所を視察いたしました。ここで書かれているような、IT的な部分でも、非常に取り組みは進んでおりましたし、また省エネに向けても、船の形状でかなり省エネ、効率化とい

うのは違うのだなということにも感心しました。それから、あちらは大きな水槽を持ってらっしゃいますので、砕氷船のしらせの研究などもろもろ拝見しました。ただ、水槽に関しては、大きな造船所でも持っていないところもあるということで、共同開発の話がかなり載せてありましたけれども、こちらに力を入れていただきたいと思いました。

それから、ここではないかもしれませんが、やはり人材育成、教育が非常に大事だと思っております、中でも、私の立場からいうと、女性の活躍という部分で、造船所も、どんなことが女性にとって課題かということにおきましては、非常にシンプルですけれども、トイレの数が少ないですとか、作業の途中で行きにくいですとか、多分、そういうところを拾っていくと、もっと女性を増やすこともできるでしょうし、また、さっき資料5にありましたけれども、内航船の女性の船員の方、お子さんを産んで一旦休んだ後に戻りにくいというような状況も載っております。そのあたりも、船員の世界に限らず、例えば看護師さんとか女医さんとかも同じようなことを抱えておまして、女性の労働力は、大きな資産ですので、そういった技術を持った人が一旦休んで埋もれてしまうというのは非常に残念なことです。この海事の分野においても、女性が一旦休んでも戻れるという体制、そこに力をもっと入れていただけるとありがたいなという感想を持ちました。

途中で失礼いたしますが、以上、一言だけ発言させていただきます。ご配慮ありがとうございました

【河野分科会長】 それでは、何かご回答がありますでしょうか。

【宮武船舶産業課長】 まず、試験水槽、プールの話がありました。これについて、現在、今治造船で新しく試験水槽をつくる動きが出ておりますが、確かに水槽は各社足りない状況で、どう効率的に各社で融通するのか、また三鷹の海上技術安全研究所をどう効率的に使うのかという観点から、今後、検討していきたいと思っています。

また、女性の現場での活躍については、今回の答申の中にも、女性の働きやすい環境づくりが盛り込まれております。来年度予算の中で、女性の活用についても取り組み、女性が入りやすくなるような意識改革的なものまで、予算で措置できるよう検討しているところです。

【木場委員】 どうもありがとうございます。

【河野分科会長】 それでは、はい。

【高杉船員政策課長】 女性船員の関係でございますけれども、ご指摘ありがとうございます。予算もちょっと要求させていただいているのですが、例えば、内航船員、約2万

7,000人ぐらいいらっしゃるのですけれども、そのうちで女性が560人、率としては2%程度でございます。一方で、例えば船員の教育機関に学んでおられる女性というのは、6%から7%ぐらい、場合によっては1割ぐらいが女性という場合もございます。一方、海技資格を保有した方の中で、期間が切れてしまって、免許が失効しているという方が、実は女性の割合が男性よりも非常に高く、4割近く失効しているというような場合もございます。

そういったところにターゲットを当てて、会社によっては女性だけのクルーとか、女性の船長さん以下でいろいろな取り組みをやっていただいたりといった会社もございますので、ぜひ、そういった、せっかく資格を持っておられる、あるいは海に、実際に働いていた方々にも復帰していただくようなところで、ちょっとその辺にも焦点を当てて、新規でございますけれども、予算要求をさせていただいております。ぜひ、こういったことも、引き続きしっかりやっていきたいと思っております。

【木場委員】 どうも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、何か。それでは、浅野先生。

【浅野委員】 i-Shipping、発想としては大変よろしいと思うし、好評だと思うのですが、船というのは少数多品種です。飛行機分野において、この運航の自動化は、かなり前から始まって効果を上げているのですけれども、その背景には、やはり機材の少数標準というのがあって、それでMROというのですか、整備の会社も大空港のそばを中心として事業を営んでいる。

この前、造船メーカーの幹部の方と少し意見交換する機会があったのですが、その方々は、自社のことはよく考えておられるのだけれども、国産同士の大造船メーカー間で、このi-Shippingのために次は何をやっていくのか、造船だけではなく運航への拡大を、どういうふうに進めていくのかについてはまだ十分な検討が進んでいないようでした。

ですから、横型のスクラムを、なるべく日本勢力で組めるように、業界をまとめるようなことを早く進められて、実効性が高まる場所については、あまりメーカーごとの差が出ないような、結果的に運航の効率化であるとか、そういうふうな目的に近づけることがしやすいような方策を、ぜひとっていただけるようお願いできればと思います。

以上です。

【河野分科会長】 ありがとうございます。何か、お答えはございますでしょうか。

【大坪技術審議官】 コメントありがとうございます。i-Shipping operationが、資料

の5ページのところに出ていますけれども、これで技術開発の補助をしようとしており、既に今年度のプロジェクトは選定されています。ここでは、産業や業種をまたいで、海運、造船、機械メーカー、機器メーカー等これらが連携してコンソーシアムを組んで、このプロジェクトが進められています。また、こういう情報のやりとりにおいては国際規格化も必要なので、ISOでは日本がリードして、データ通信についての規格化も進めています。

徐々に、このような連携は進んでいるのですが、日本主導で全部国際規格をリードする等の段階にはまだ至ってはいないと思います。

また、横の連携、すなわち造船所間や産業全体を考えた連携というものも、徐々に造船所の経営統合やアライアンスという形で進んできています。それらを通じて、産業全体として国際競争力を生ませるように、我々も支援していきたいと思っています。

以上です。

【河野分科会長】 ありがとうございます。ほかに。それでは、秋池委員。

【秋池委員】 今の件ともかかわるのですけれども、日本の造船業は、かつては、世界で1位であったことを考えますと、このi-Shippingを、ほかの国がやる前にやるべきだと考えます。生産性ともかかわるのですが、生産性高く船をつくる、だから工期が短くなり、収益性が高まっていく。そうすると、船員さんの不足には直接的ではないのですが、船舶をつくる事業にも、それからこの人手不足にも、寄与するということがありますので、そういった視点でこれをやっていったらどうかと思います。その観点での質問ですが、工場に見える化システムというのは、日本の会社がそれを保有しているのでしょうか。それとも海外に頼んでしまっているのでしょうか。せっかくいろいろな技術があるのですから、それを国内で、競争戦略上の優位性として応用できるようにすることで、競争力を高めていく、原価を下げっていくということにつながらないかと思うのですが、いかがでしょうか。

【大坪技術審議官】 ありがとうございます。まさに普通船舶というのは受注産業で、契約してから竣工して引き渡されるまで3年ぐらいかかります。この期間を少しでも短くして、新しい船を開発し、短いスパンで提供することは、戦略目標の1つではあります。もっと抜本的に短くし、車のように注文すればすぐに出てくるようにしたいという意見もありますが、i-Shippingのdesign、及びproductionともに、工期を短くするというのは視野に置いています。designのところ、数値シミュレーションと書いていますが、これは新船型開発のための期間を短くするというものです。productionではコストを下げるといふことに加え、建造期間を短くするという目標もあります。見える化として使われる技術

は、基本的には外国企業に頼らずに日本独自で研究開発を行い、他国と差別化したいと考えております。

また見える化等の生産技術の高度化をやろうと思うと、やはりアライアンスのような横連携が必要です。各事業所で得意な生産ラインにぴったり合った船の種類があるので、横で提携をし、それぞれの事業所に一番合ったものをつくれれば、競争力を増すこととなります。

1カ月ほど前に、三菱重工、今治造船、名村造船、大島造船が、提携の協議を開始すると発表されました。具体的にどのような提携になるかは、まだ検討中とのことですが、この提携により工場間の最適化や設計の共通化、あるいはどこかが設計し、その船舶を最も適切な会社の事業所で建造することで、さらに競争力が増していければと期待しています。

【秋池委員】 ありがとうございます。

【河野分科会長】 ほかに、いかがでしょうか。

それでは、1点、私からも一言だけ。

海洋開発分野についての支援ですけれども、先ほどの、税制のところとも関係はすると思います。現在、石油価格が随分低くなってしまっていて、なかなか世界的に見て、海洋の油田開発の採算をとるのが難しく、海洋の開発に後ろ向きなところが多いだろうと思います。

ただ、だからこそ、今地道に支援をして、この期間に技術を蓄えるというのも、逆に良い期間なのかもしれません。引き続き、日本の企業がこの分野で、将来大きな利潤が見込めるようになったときに、きちんと競争力を持って戦えるように、できる限りで支援を続けていただけると大変ありがたいと思います。また、日本の企業もこうした分野で頑張るような意思を持ち続けていただきたいということを希望したいと思います。

よろしく願いいたします。

【大坪技術審議官】 まさにそのとおりで、6ページに示していますように、今は海洋にとって非常に厳しい時代です。いずれ、油の値段が回復して、海洋への投資の復調ができるだろうと思われます。従って今は我慢のときで、長期的な人材育成や技術開発の支援を続けていき、長い目で、今から種をまいて、覚悟をもって取り組んでいきたいと思っています。

以上です。

【河野分科会長】 議題1につきまして、特にもうご発言がないようでしたら、それで

は次に、議題2の「内航海運の活性化について」、ご意見やご質問がございましたらお願いいたします。篠原先生の先ほどのご質問はこちらだと思います。

【篠原委員】 さっき何を言ったんですって。

【河野分科会長】 モーダルシフト。

【篠原委員】 モーダルシフトでしたね。これを読んで、確かにトラック輸送から海運送というのはわかるのですが。もう1つ、鉄道輸送というのがありますよね。これとの関係はどういうふうに捉えているのか、ちょっと、これを読むと、説明がなくてわかりにくい。

それで、局長がお聞きになっているかどうか知りませんが、貨物新幹線をこれから走らせたかどうかという構想もありますよね。だから、そういうようなことも含め、同じモーダルシフトでも、幾つかの複線があると思うので。ダブルトラックと言いますか。その中で内航の位置づけというのを将来的にどう考えているのか、ちょっとその辺がはっきりしなかった感じがします。

【池光内航課長】 資料3の2ページをご覧ください。こちらの地球温暖化対策計画の、海運グリーン化総合対策というのが真ん中にありまして、この目標があります。内航雑貨貨物輸送トンキロというのが右のほうに書いてございます。

【篠原委員】 ああ、これですか。

【池光内航課長】 はい。この367億トンキロというのが、2020年の目標になっています。これは、今、篠原委員がおっしゃったように、陸上で運んでいたものを、モーダルシフトで、船舶で運ぶということで、船舶での雑貨貨物の輸送を、2020年度で367億トンキロを目指しましょうと。2013年が、今から3年前ですけれども、333億トンキロです。今が大体、330ぐらいなのですけれども、その1割増しぐらいを目指していこうという目標を、今、建てています。

鉄道は、また別途同じように、目標が定められております。鉄道との関係という、少し、運ぶものも重なっているところもありますけれども、輸送特性も少し違うので、一概に、言えないのですけれども、今、船でだけで申し上げると、トラックのドライバーが、人員が非常に不足している。それから、労働時間の8時間という規制を、今、厳格にやっているということがあって、わりとフェリーとか内航船を使って輸送するというニーズが、徐々に増える傾向にあるというふうに聞いています。

そういう意味では、このモーダルシフトという部分については、若干の追い風かなとい

うふうにも思っておりますので、私どもとしては、できるだけこの目標に近づけるように努力をしていくと、こういうことで取り組もうと思っております。

【羽尾海事局長】 少し私のほうから説明させて頂きますと、海事局というよりも、前職が物流審議官で、そのモーダルシフトの促進というのをやっていたので、ちょっと手元にはデータがないのですが、海運と同じように、鉄道も、確か34億トンキロのモーダルシフトを、2020年までにやるのだという目標のもとに取り組んでいます。イメージで言うと、海運の場合は、ここの2ページに、10トントラックで述べ3,700万台に相当というようなことを書いておりますが、鉄道の場合で言えば、確か東京・福岡で、26両編成の貨物列車を、確か1日5便ぐらい増便するぐらいの量を増やさないといけないということで、相当ハードな目標の達成が必要となっております。

今、池光課長から申したように、環境対策はもとより、労働力不足、ドライバー不足の観点から、事業者の方もいろいろな取り組みをして、荷主の方も鉄道にシフトする動きがございます。行きと帰りを別の会社でやったり、あるいはライバルのキリンビールとアサヒビールと一緒に運んだり、そういったこともやっております。それから、1編成でわりと少ない荷主でやっていたのを、多くの荷主で混載という形にして運んだり、こういう形の取り組みもやっております。

ただ、私も今、海運の立場からすると、やはり量的に、今、国内輸送で、トラックがシェアが5割、海運が45%、鉄道が5%ですし、今、船舶の大型化もどんどん進めています。その意味で、物流審議官をやっているときは、鉄道会社に、海運に負けないようにモーダルシフトをやらうと言っていたのですが、今は、海事局に来たので、逆に、海運会社の方には、鉄道には負けないようにモーダルシフトをやらうと言っております。

それから、篠原委員からご指摘の、貨物を走らせる新幹線というのは、おそらく青函トンネルで三線軌条で走らせていることに起因しての指摘なのですが、ご存じのとおり、今年の3月に、青函トンネルを走って、今、貨物列車と併用ですので、貨物列車とすれ違う際に、風圧等のことを考えると、140キロに低速走行で、落として青函トンネル内を走らせております。これを、さらに高速走行できないかということが課題になっておりますし、札幌まで延伸した暁には、一層、便数も増えて、その需要が高まると思います。その意味で、今、例えば、すれ違いの際に、すれ違わないように、一定時間、貨物列車を走らせないようにするだとか、それから、いわゆるご指摘のような貨物新幹線とか、トレイン・オン・トラックみたいな構想とか、確か3つぐらいの構想があって、これを現在、どうい

うのが可能かというのを検討しているのですが、いずれも技術的にも課題があると、こういうふうに聞いております。

あと、最近、台風が多くて、北海道の鉄道が何カ所か寸断されて、北海道内の貨物輸送が困難に瀕しているということで、例えば釧路から、先般も船で運ぶということで、JR貨物自身も、預かっている荷主の分を、海運会社と提携して、釧路から八戸に運んだり、こういった取り組みもやっております。

いずれにしても、モーダルシフトという意味で、トラックからCO₂の少ないものに移すという意味では、鉄道と海運は同じように、モーダルシフトの先として、有望視されていますが、モードの中で、また競争し、切磋琢磨しながら、さらに進めていけばいいなと思っております。

【篠原委員】 コスト比較はどのようなのですかね。路線とか距離によって、いろいろ違うと思うし、運び方によっても違うと思いますけれども、鉄道と船を使う場合のコスト比というのは、どのようなのでしょうか。荷主からすれば、コストというのは非常に大きいですから。

【羽尾海事局長】 おそらく、コスト比較という場合に、預かった荷物の量からすれば、多分、鉄道で、幾ら長くても26両編成で運ぶ量よりは、船のほうが圧倒的に多いです。確か、26両編成で、トラック65台分ぐらいなのです。海運の場合、499トンで運べば、150台ぐらいです。資料に160台と書いております。その意味で、一挙に運べるという要素があります。それから、鉄道の場合は、もう篠原先生ご存じのように、施設の部分を幾らか、JRとの関係で、助ける、安くしてもらいながらやっているとはいえ、一定の負担が必要であります。海運の場合は船舶投資ということの、その部分をどういうふうに賄っていくかという部分と、あと今、人手の確保というのが、これからの苦労になってきますが、そういう意味でのコスト面を考えれば、数字はありませんが、おそらく海運は相当な競争力をもってやっていけるのではないかというふうに見られております。

【河野分科会長】 ありがとうございます。ほかにいかがでございましょうか。はい、浅野先生。

【浅野委員】 内航については、船の大きさのことがあまり載っていないので、そのスケール感がちょっとわからないのですけれども。ここで議論しているのは、大型船が主なののでしょうか。それとも、499トンというところに境があると聞きますけれども、小型船も含めた話なののでしょうか。その辺はどのようなのでしょうか。

質問の趣旨は、もし小型船の問題も多く残されているとするならば、今の、499トンで境目があるということは、税制であるとか、あるいは装備の違うとか、いろいろな意味の境が同時に存在するためだと聞いていますけれども、それを多少、上のほうに持ち上げることによって、効率化が達成できる場合には、そういうことを配慮したり、あるいはそのために必要な装備の支援はするとか、いろいろな政策の動かす余地が出てくると思うのですけれども、そういうふうな、船の大きさに関しては、どういうふうなことがあったでしょうか。

【池光内航課長】 お答えいたします。内航の船舶については、私どもとしては基本的には大型化を進めたいと思っています。今、一番多いのは、貨物船の499トンとか495トンが一番、数としては多いです。ただ、10年ぐらい前は、その下に、さらに199トンなどもありまして、この数が相当ありました。ただ、それらは今はすごく減っていて、そういう意味では、全体的には大型化しています。

ただ、タンカーとか、一部貨物船で、やはり199トンでないと運べない港、あるいは、持っていったところのお客さんのタンクの大きさがそれしかないから、それに合わせた船を使うという、事情もやはりあります。

そうではないところで、輸送を効率化する、あるいは共同で、複数の荷主のものを運ぶと言うときは、できる部分では、どんどん船を大きくして、2回の輸送を1回でというような形で、今やっていますので、全体としては、今後も大型化が進むでしょうし、それを私どもとしても応援をしていきたいと思っています。

おっしゃるとおり、700トンとか500トンというところで、安全規制が変わってくるということもあって、現実問題、499とか699とかという大きさの船が、ある程度、多くなっているということはありません。ただ、それも当然コストなのですが、荷主のほうとしては、全体を見ていますので、そういうのも含めて一番効率的に運べる船型というのを常に考えています。そういう意味では、全体としては大型化しつつあるということでもあります。

もし、それを越えて、必要なものを運ぶのには、本来この大きさにしないといけないのだけれども、規制があるので、わざわざ小さい船にしなければならないなどということがあったら、それは当然、私どもも制度を見直さないといけないので、そこは予断を持たずに、きちんとそういう点も見直しを進めてまいりたいと、こういうふうに思っています。

【河野分科会長】 ありがとうございます。ほかに、よろしいでしょうか。

それでは、続きまして、議題3の「海に対する国民の理解と関心の醸成」につきまして、ご意見やご質問がございましたらお願いいたします。

【篠原委員】 いいですか。

【河野分科会長】 はい。どうぞ。

【篠原委員】 前回のときにも申し上げたかもしれない。この海の日というのは、学校はお休みですよ。そうすると、家庭で、あるいは地域で、子供たちの海洋教育ということを中心的にやってもらうしかありません。とはいえ、なかなか家庭、地域でそういうものを組織化したり、あるいはグループ化したり、イベント化してやるというのは、そう簡単なことではないと思うので、学校との連携がもう少し図れないのかなと、前から思っているんです。学校は基本的に休みですよ。だから、その何日か前か、1週間前でもいいのですが、海の日いろいろな記念行事がありますよね。体験的なものも含めてね。そういうものを、ちょっと事前に学校で子供たちに配ってもらうとか、あるいはホームページで、こういうのが載っていますから、こういうのを見て、お父さんやお母さんと、その日、もし時間の都合がつけば、みんなで行ってみてください、週明け、休み明けにまた感想があったら聞かせてくださいと話してもらう。そういう学校と家庭、地域がコラボするような、何か流れをつくっていくと、もう少し、この海洋教育というものの周知度が、特に教育面で、家庭教育において高まるのではないかなと。

あまりそんなことを言うと、では山の日はどうするのだというような話もいろいろ出てくるし、最近は何か、空の日というものもあるんですって。これは休みではないですよ。

【羽尾海事局長】 休みではないです。

【篠原委員】 海の日、いろいろなイベントがありますよね。学校と家庭で協力しながら海事教育を進める工夫がもう少しあっていいのではないかという気がします。学校で最近、休みの日でも子供たちを連れていったりする学校も増えているそうですね。前よりね。それはそれでいいのだけれども、やはり休みは休みですから。その辺、ひとつ工夫されるといいのかなと、こういう意見でございます。

【河野分科会長】 それでは。

【橋本海技・振興課長】 ご指摘ありがとうございます。まさに、先生のおっしゃるとおりで私どもとしても、いろいろな取り組みを今までしてきたのですが、散発的というか、全国に広がらないような形になっておりましたので、できるだけ全国に広げていこうということで、今回、先ほど申し上げたプラットフォームについても、「2025年までに全て

の学校で海洋教育を行う」ということで進めようとしております。プラットフォームにつきましても、先生のご指摘も踏まえまして進めるように検討していきたいと思っております。ご指摘ありがとうございます。

【篠原委員】 私も学習指導要領の改訂作業にかかわっていますが、あらゆるところから、入れてくれ、入れてくれという話がきています。問題は、学習指導要領に盛り込まれることで、もう大丈夫だということにはならないということです。どんどん仕掛けていかないと。あとはどういう工夫をしてやっていくかということです。そこは知恵の出どころで、知恵をうまく出せれば、教育がぐっと前に進むというぐらいの感じでやっていただきたいと思えます。

【羽尾海事局長】 その意味で、教科書に載せるべく、学習指導要領にまず載せていただくというのは、先生にも、いろいろあるのですが、まずそれをやるのは、その次に、教科書なりに取り上げる。ただ、それだけでも十分ではなくて、授業で取り上げられ、社会科見学で行く、あるいはそのことをお子様にご両親にお話しなさる、そういったことを通じて広げていくということで、今、海への感謝だとか、海の恩恵とか、そういったことを広げていきたいと思っております。それとは別で、今年、篠原先生にも出ていただいた海と日本プロジェクトのシンポジウムの前の日に、ちょうど晴海埠頭で小イベントをやりました。総合開会式も行いましたが、そういうときに親子でご招待をして、数百人に声をかけてお越しいただいたり、こういう形もしましたし、晴海のイベントにも、そういうふう親子で来ていただいたりしています。

あと、各地で、実は660カ所ぐらい、全国でイベントをしました。あるいは造船所にも協力いただいて、造船所を見てもらうとか、そういうこともやりました。そういう場合も、各地各地でご協力いただき、できればそういうところに親子で来ていただくと、こういうことも大事なことだというふうに思っております。

また、海洋少年団というのがありまして、今、どんどん海離れというのもあって、会員が減っております。確か3,000人ぐらいにまで減っております。多い時は3万人くらいおりました。それも、今、1万人を、2020年までに達成するのだという目標で、民間団体も取り組んでいただいております。こういうのも、ボーイスカウトとか、それと一緒に、子供さんがそういうのに入れば、当然、親も関心を持っていただくということもありますので、いろいろな活動を総合しながら、委員のおっしゃるように、親子で、教育の一環として広げていきたいなど、こういうふうに思っております。

【篠原委員】 一言だけよろしいですか。子供は基本的に海は好きですよ。だから、そこをまず踏まえて、例えば子供のころから親しませていくことが大事だと思うんです。特に子供のころの、やはりそういう経験というのは、絶対に生きてくるわけですよ。特に現場ですよ。現場を踏ませること。見せる、あるいは参画させるという、その原体験を持たせると、ずっとそれが生きてくると思うんです。だから、子供のころに、未来への投資だというぐらいの感じで、海事もぜひ取り組んでいただきたい。よろしくお願ひいたします。

【羽尾海事局長】 わかりました。1つ補足ですが、その意味で、子供に来てもらう。例えば、埠頭にある船を見に来てもらうというときにも、やはり親も関心あるようにしようということ、つい先日も、例えばJMUで海技教育機構と組んで、造船所に帆船を持ってきたということで、そこに多くの方、参加していただくとか、そういうこともしていますので、こういったことも含めて、委員ご指摘のように、子供さん、将来の海事産業を担う可能性のある方もきちんと対象に、念頭に置きながら、いろいろな取り組みをやっていきたいと、今、思っております。

【篠原委員】 1カ所だけのプロジェクトとかイベントだけではなくて、できるだけ分散してやってほしい。大・中・小のイベントでいいと思うのですけれども、やはり、地域で行きやすい環境もつくってあげたほうが。晴海でこういうのをやりますよ、みんな晴海に来てくださいといわれても、なかなか行けない人もいると思うので。その辺の工夫もぜひやっていたきたい。

【羽尾海事局長】 はい。

【篠原委員】 よろしくお願ひします。

【河野分科会長】 ほかに。はい、竹内委員。

【竹内委員】 竹内でございます。ご説明ありがとうございました。漠然とした質問になるかもしれないので恐縮なのですが、海の日につきまして、以前も申し上げたような気がするのですが、海の日に取り扱うものとしてはとにかく範囲が広くて、その中には当然、海事産業での船舶の運航、それから造船の話があると思えば、安全保障の話もあるし、それからあとは、海洋生物といった生物学的な話とか、あるいは海の文化とか、さまざまものが関連してきます。おそらく、この審議会でも特に一番注目しているのは、いわゆる海事産業を知ってもらうということが一番大きいことだと思うのですけれども、この海の日全体の中で、そういう海事産業にかかわるものがどれだけの位置を占めているのかという

ますか、どれだけ力が入っているのかという、そのあたりのところをご説明いただければありがたいのですけれども、いかがでしょうか。

【橋本海技・振興課長】 資料4の1ページをごらんいただきたいのですが。まず、例えば海と日本プロジェクトというのは、海事産業だけではなくて、いわゆる海洋、例えば海洋生物ですとか、そういったものも関係がございますけれども、この、下のほうに書いてございます海の月間というのは、基本的には海事産業ベースのものでございまして、先ほど局長のほうからもご説明しましたけれども、全国ベースで、この月間だけで660以上行っておりますし、これ以外の月間につきましても、各船社さんですとか、労働組合とか、そういったところも常に行事を行っております。そういった意味では、海事産業関係の行事というのは、非常に多く行われております。ただ、もちろんそれだけではなくて、やはり一般の、特にお子さんを含めて、海事関係以外の生物ですとか、あるいはレジャーとか、そういったところにも興味を持っていただくこと自体が、海への関心につながるということでは、両方とも大事と思っております。

以上でございます。

【河野分科会長】 ありがとうございます。ほかにいかがでございましょうか。よろしいでしょうか。

それでは、次に、議題4の「その他」の平成29年度予算概算要求・税制改正要望等につきまして、ご意見やご質問がございましたらお願いいたしますと思います。浅野委員。

【浅野委員】 一番最初のトン数標準税制の話なのですけれども、この平成25年4月の閣議決定というのが、今度の延長並びに拡充のときに、生きていいのですか。それとも、これはもう、こういうものがあつたということだけであつて、残るのは下の大きな囲みだけが残すということで、具体的に言うと、船員の計画に関しては忘れてしまうということでもいいのですか。

気にしているのは、外航海運事業者の日本船籍というのが、準日本船も含めて増やすという方向については、これは計画を持てばできそうな感じはするのですけれども、一方、船員については、減っているのではないかと思うのですよね。増やすという計画であっても、実際的には減っているのではないかと思っているわけです。

この、閣議決定の前の議論というのは、税制優遇の見返りとして、船員を養成すると。その意味合いというのは、有事の場合の物資の最低限の輸送であるとか、日本人の海外からの移動であるとかというものが、日本船によってなされるために必要な施策とされたと

記憶しています。その施策に賛同するというを条件として、トン数税制の導入があったわけですね。

今度、その一方の話を忘れてしまえば、単純になるのだし、最近の造船不況の対策という意味合いが中心になったものになってくると思うのですけれども、これを覚えている方がおられることを気にしているわけですから、この辺はどうなっているのでしょうか。

【羽尾海事局長】 まず、では担当課長から。

【磯野外航課長】 今のご質問ですけれども、海洋基本計画でございますが、平成25年4月に閣議決定されております。資料の5-2の3ページ真ん中上部の、右側の点線の枠囲みにありますとおり、日本船舶、日本人船員の計画的増加に取り組む事業者に対して、トン数標準税制を適用して、日本船舶と日本船舶を補完する準日本船舶を合わせて450隻体制の早期確立を図ると、記載されているわけですが、まさに、今年度要求をいたします準日本船舶の拡充部分というものは、この450隻について、最終的には日本船舶だけで450隻を達成するというのが、我々の最終的な目標であるのですけれども、なかなか船会社の経営環境が厳しくて、船をたくさん増やせないような状況下で、なるべく早く、日本船舶だけではなくて、準日本船舶を合わせて450隻体制をつくるという思想のもとに、今回、準日本船舶の概念を拡張するものでもありまして、まさに、平成25年4月の閣議決定の趣旨を生かして、今回の要求を行っている、このように理解しております。

船員の話も、補足がありましたら船員政策課長のほうからしていただきたいのですけれども、船員につきましては、正直横ばいという状況です。一方で、トン数標準税制の適用を受ける事業者には、船1隻当たり毎年1人の養成をしていただくということは、これはやっているのですけれども、実際に、船員を外航船に配乗できるかどうかというのは、これは競争環境が非常に激しいと、なかなか日本人船員を配乗するというのは、環境として難しいということがありますので、ちょっとこちらのほうは時間がかかっているということとであります。

しかしながら、立法の趣旨、制度の趣旨は、経済安全保障の確保のために必要な日本船舶と、それから日本人船員を長期的に増やしていくというところには、いささかの変更もありません。すぐに結果が出ているということではありませんけれども、そのようなスタンスで取り組んでいるわけでございます。

【浅野委員】 それで、毎年3月ぐらいに、このトン数標準税制の現状の確認というか、

状況の報告は、ずっと海事分科会であったと思うのですけれども、今後とも続くのですか。

【磯野外航課長】 これは、海上運送法で、交通政策審議会にご報告させていただくということになっていますので、毎年度ご報告をさせていただくことになります。

【河野分科会長】 船員政策課長、何か。

【高杉船員政策課長】 先生ご指摘のとおり、また、外航課長からお話のありましたとおり、日本人船員をきちんと確保し、また増やしていくというような方針に、大きな違いがあるわけでは全くございません。一方で、実際に外航の日本人船員数、約2,200人から300人の間で、ほぼ横ばいという形でいっているところでございます。一方で、その中の、トン数標準税制の適用を受ける事業者の方々の中での数字でいくと、若干ではございますが微増という形になっているというのが現状でございます。

実際のところ、非常に各社、船員を、どういった形で工夫して採用していくのかというようなことは、いろいろ考えておられるようでございますし、先ほど予算のほうでもご説明させていただきましたけれども、トン数標準税制の適用を受けないような中小の外航船社の方々に対して、特に即戦力の外航日本人船員が欲しいといったような要請も非常に強いものですから、そういった面では、予算措置をもって、日本人船員の即戦力化といったようなことで支援をさせていただいたり、あるいは、船員の多様化、供給源の多様化ということと言えますと、船員教育機関を出ていないけれども、いわゆる一般の大学を出たけれども、船員になってみたいといったような方々に対して、海技教育機構のほうで専門教育をやっていくとか、そういったさまざまな支援策は、私どもも講じておりますし、そういった方向で引き続き努力していくということには、いささかも変わりはないというところでございます。

【河野分科会長】 局長、何かおありでしょうか。

【羽尾海事局長】 ありません。

【河野分科会長】 ほかにいかがでしょうか。

今の点について、ちょっと、私のほうから一言申し上げさせていただきたいと思います。

トン数標準税制を入れたときの当初の基本的な考え方は今のとおりで、海上運送の安全保障上の視点ということだったと理解しています。そして、日本籍船を増やすこと、あるいは準日本籍船を含めて、日本関係船を増やすことが大事であることと、日本人船員を増やすことが大事であることが日本にとって非常に重要なことであることは、ほんとうにそのとおりでございます。この目的が重要であることを十分に認識した上での発言とご理解

ください。一昨年、欧州諸国のヒアリングに行かせていただきました。欧州諸国の主要な海運国は、当然のことながらトン数標準税制を入れているわけですが、彼らあるいは彼女らと話しておりますと、トン数標準税制を入れることの目的は今日、もはや安全保障の問題とは切り離されているというふうに、欧州側から指摘を受けました。日本は今もそれを目的にしているのかと、逆に問われたぐらいでございました。欧州諸国にとりましては、今日、船舶関係の税制というのは、海運業の全体的な競争力を維持するため、あるいは強化するための制度として考えているとことが、どこの国に行きましても基本的な認識のように感じられました。

もちろん、欧州の場合は、陸続きでございますので、陸上運送も可能な中での海運業の振興ということです。日本は、そうした陸上運送が不可能な国です。そういう事情の国の海運業の振興については、目的や需要が違うことを十分に認識いたしております。とはいえ、欧州諸国の思想自体が変わりつつあるということは、やはり認識しなければならないのではないかと考えます。

トン数標準税制だけでなく、欧州諸国の海運政策を見ていますと、非常に転換が早いという印象を受けます。これは私自身が何年かおきにヒアリングに行かせていただいたの感想です。日本が大きな外航海運の船会社がきちんと残っている国であることはとても重要なことだと思います。ですの非常に早い転換をしている各国の海運政策に、それなりに対応していく政策が求められるのではないかと思います。私は決して安全政策、安全保障と外航海運の関係が、日本にとって意味がないということは、全く申し上げるつもりはなく、その重要性を十分に認識しておりますが、欧州諸国の政策転換というのは、一応、視野に入れた上で政策をお考えいただけると、大変よいのではないかと思います。

【磯野外航課長】 ご指摘どうもありがとうございました。先生ご指摘のとおり、ヨーロッパのトン数標準税制というのは、これはEU主導で始まっておりまして、EUのガイドラインというのがございます。政策目的がフラッグアウトの防止、すなわち、ヨーロッパに登録されている船が減って、例えばリベリアに登録されている船は増える。そうすると、関連産業の仕事がなくなっていくと、こういう危機意識のもとに、フラッグアウト国との条件の均衡化、こういうことを目的にガイドラインが作成され、それに従って加盟国がトン数標準税制の措置を講じていると、こういうことでもあります。当然ながら、ヨーロッパはそういう目的ですから、経済的な格差も是正のためということで、ヨーロッパの船会社が運航している船全てのものが国籍とか保有形態にかかわらず対象になっているとい

うことがございます。

日本も、当初これを指向して、制度の構築を模索したのですけれども、紆余曲折がありまして、やはり日本の税制の特例措置というのは、何らかの公共的な機能がないといかんというのが、税務当局のかたい壁でございまして、それに従って制度をつくったということがございます。

しかしながら、経済安全保障という政策理念に立脚しておりますけれども、今年やろうとしていることは、やはり適用外の船舶にも適用を拡大すると。理念は違うのですけれども、税効果としてはヨーロッパに近づいていくというところでございます。

【河野分科会長】 多分、国によって、それからEUとの政策の目的が違うとはいえ、結局、競争するときは、イコールフットイングと呼ばれるものになってしまわざると得ないので、それでちょっと一言申し上げさせていただきました。ありがとうございました。

ほかにいかがでしょうか。

【竹内委員】 全体的でいいですか。

【河野分科会長】 はい。結構です。

【竹内委員】 全体にわたって、どこにも属さないことなのですけれども、私がたまたま観光分科会に所属しているからということで気になったのかもしれませんが、最近のインバウンドのお客さんのことを考えると、客船の話が最近よくクローズアップされてきています。この話は、法務省やら外務省やら観光庁など、いろいろな官庁の所管が入って難しいところではあるのですけれども、国土交通省あるいは海事局が、大型客船、クルーズ船あるいはフェリーとか、国内もそうですけれども、海外からいらっしゃる旅行客に対して何ができるのかを考える必要があると思います。ですから、この件について本格的に議論をすることが必要だと思うのです。こうした旅客輸送に関する船舶運航に関してはどのようなお考えをお持ちなのかお伺いできればありがたいです。

【磯野外航課長】 これは外航課、内航課それぞれの要素があると思うのですけれども、私のほうから先にお答えいたします。

外航海運の関係でございすけれども、我々のほうは、実は、日ASEANで、交通大臣会合というのをやっております、その中で、日ASEANの交流促進のツールとして、クルーズを戦略の中で位置づけております。この戦略に従って、昨年度は、例えばASEANの方が日本に来ていただくときに、どんなようなところをモデルルートとして回っていただいたほうがいいのかというのを広く知らしめる観点で、モデルルートというのを作

成して、今年以降、4年計画で、このモデルルートを知りつつ、日本の観光資源も売り込んでいって、それでASEANの方から日本に来ていただいて、日本発着のクルーズで、日本の魅力を楽しんでいただくと、このような取り組みを足かけ5年がかりで現在やっているところでございます。

【池光内航課長】 内航の関係です。内航の場合だと、旅客船でフェリーというのがあります。大型のフェリーが大体、北海道から東京、それから日本海、あと瀬戸内を通過して九州のほうに行っています。実は、フェリーの場合は、旅客も5、600名載せるのですが、トラックとか乗用車なども一緒に合わせて積んでいきます。航路によって大分事情が違ってまして、瀬戸内は除きますが、それ以外の、北海道と東京のほうを結ぶものとか、それから、九州のほうに東京から行っているものというのは、ほとんどが貨物です。売り上げも大体、90%ぐらいはそちらによっているということなので、事業者にしてみると、トラック輸送について注力すると、こんな感じであります。

ただ、瀬戸内航路をやっているようなフェリー会社のほうは、旅客もある程度シェアがありますので、最近はその瀬戸内海のほうで、国際芸術祭などあって、外国人の方も結構訪れているということもありまして、インバウンド客に対する感度も高くなってきています。

観光庁のほうの予算も、今年随分増えたということもあって、フェリーのほうも、今までフェリーの客室については、個室が少なかったのですけれども、観光庁の予算を使って個室を増やすという改造を、今年やる会社もあります。彼らの気運も、会社によって少し差はありますが、徐々にインバウンドに取り組んでというふうになりつつありますので、もちろん、日本に来るお客さんというのは外航に乗ってくるわけですが、そういう方にも、日本の瀬戸内海だけではなく、島、あるいは各地域を見ていただくという観点からも、旅客船、フェリーというものに誘導していければと思っています。

具体的には、まだ、今、考えている素案はないのですが、これからよくその辺りの観点も踏まえて検討していきたいと思っております。

ありがとうございます。

【羽尾海事局長】 ちょっと補足しますと、おそらく観光分科会に所属されている竹内先生からすると、今、船にかかわるインバウンドへの対応というのは、港湾におけるクルーズ船受け入れ施設の整備というほうがよく出ていて、おそらく、船舶の面、船の面、あるいは海運としての旅客輸送という面は、おそらく存在感が少なく、それは、私どもの

この中のメンバーでも、これは1つの課題だと思っております。その意味で、もう少し発信をきちんとして、政策として発信をしていかないと、先ほど申した外航課長や内航課長が努力している部分がうまく伝わっていないというふうには認識しております。

ただ、船会社などに、旅客船会社などに聞いてみると、やはり昨今、フェリーに乗る外国人の方も増えてきているということで、例えば外国語表示とか、そういったことも、他の陸上分野に比べては遅いことではありますが、今、徐々に取り組んでいるという状況であります。

それから今、ホテルの状況が逼迫しているということもあって、フェリーとかに聞くと、ホテルがわりで乗られる方、つまり、運賃とホテル分がフェリーで十数時間かかっても、それでカバーできるということで乗られる方もいるとか。あるいは、瀬戸内海であれば、今、国際芸術祭をやっているとなると、なぜかフランスの方は、あの芸術祭が好きだそうで、あるいは台湾の方が大勢押し寄せているというようなこともあり、せつかくそういう需要とかニーズもあるので、私ども、政策として、もう少しきちんとして発信をしていかないといけないなという認識は持っていますので、ご指摘も踏まえて、さらに勉強していきたいと思っております。

【篠原委員】 ちょっといいですか。今の件で。福岡とか、佐賀とか、中国などからたくさん来ていますよね。聞けば、大型バスが横づけになって、福岡の天神に買い物ツアーとか、そういうのが多いようです。それで、今、局長がおっしゃったように、寝泊まりも朝食も夕食も船でできます。昼食、ランチだけがないんです。ランチを狙って業界が今、ものすごくいろいろ仕掛けていますよ。バスで、自分のところの店に行ってもらうとか、あるいはカラオケをやってもらうとか、多様化しているのですよね、外国人客の志向は。それに対して、うまくこちらも考えていかないと。その瀬戸内海の島々をゆっくり回ってくれる人もいるかもしれないけれども、もう買い物しか目がない人もいっぱいいるわけです。人数的にはそっちのほうが多いのではないですか。クルーズというものの位置づけをする場合、そこをおさえておく必要がある。買い物客であろうと、展示物を見て回る人であろうと同じ観光客です。ぜひ、そこはめり張りをつけながら対応していただきたい。

【羽尾海事局長】 そうですね。中国、台湾の方も、4割がバスでツアーされるという方も多いため、その意味で、その方々にもフェリーに乗っていただく。これはまた、経営にもプラスになります。

例えば、すぐ、フェリーで行けば30分で行ける対岸なのですけれども、たまたま構造

上、陸路を回っていくと1時間半以上かかるとか、そういうところもありますので、まさに、船としての力を発揮できる分で、丸ごと乗っていけばいいので、そういったところなど、いろいろ事業者と組みながら、そういういろいろな対応、いろいろな需要に対応できるようにしたいと思います。ただ、まずはとれるところをとっていくと、こういうことで、政策としても応援していきたいと思っております。

【河野分科会長】 いろいろご意見、充実した議論をいただきまして、まことにありがとうございました。実は、この会議、4時までということでございますので、このあたりで質疑応答を打ち切らせていただきたいと思います。

本日はほんとうにたくさんのさまざまな視野からご議論いただきまして、まことにありがとうございました。最後に、本日の議論を振り返りまして、局長から何かございますでしょうか。

【羽尾海事局長】 ありがとうございます。簡潔にお答えします。

今日はいろいろな観点から、新しい指摘も含めて、いただきました。ありがとうございます。私どももご指摘の部分を踏まえながら、さらに行政を進めていきたいと思っておりますし、また、先生の皆さんには、お時間をとりますが、またご報告したり、そういう場をつくらせていただいたり、個別にもご相談させていただきたいと思っております。

特に、河野先生のほうからありましたトン数標準税制の観点については、浅野先生がおっしゃったように、平成20年の審議会において、経済安全保障の観点でスタートしたものでございます。今度も拡充・延長いたしますが、この拡充・延長すら、税務当局には非常に厳しい交渉をしております。したがって、まずはそういう観点で税務当局と対応していくのですが、もちろんそのプロセスで、欧州と税制が違うことによって、日本の外航海運が、いわゆる競争条件が違う。その中で対応していかないといけない。特に、世界的な海運不況の中で、今や韓国も、冒頭申しましたように、経営破綻になったり、あるいはマースクすら赤字になっていると、こういう状況の中で、全然違う条件で競争するのはいかなものかという声も、船主協会からも、あるいは船会社からもよく聞いておりますので、そういった観点もよく認識しながら、しかしまずは今回の拡充・延長というのをとって、そのことが少しでもイコールフットィング論にも合致していくということでありまして。ただ、政策としては、まず450隻、あるいは5,500人という平成20年のところもまだ行っていませんので、まずはそれを実現できるように頑張っていきたいと思っております。

いずれにしても、今日ご指摘の点はよく踏まえて、これからも行政を進めていきたいと

思いますので、よろしく申し上げます。本日はありがとうございました。

【河野分科会長】 それでは、最後に事務局から連絡事項はございますでしょうか。

【石井課長補佐】 本日はお忙しい中、ご出席賜りましてまことにありがとうございました。本日配布させていただきました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が、机に置いていただければ、後ほど当方より郵送させていただきますと思います。

事務局からは以上です。

【河野分科会長】 それでは、以上をもちまして、交通政策審議会第32回海事分科会を閉会いたします。本日はお忙しい中ありがとうございました。

— 了 —