

交通政策審議会海事分科会（第33回）

平成29年2月21日

【石井課長補佐】 それでは、ただいまから第33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。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っております。恐縮ですが、座って発言させていただきます。

本日は、委員9名中8名のご出席となりますので、交通政策審議会令第8条第1項による定足数を満たしておりますことをまずご報告いたします。

また、当分科会は、情報公開の観点から、会議自体を公開とし、資料及び議事録を国土交通省のホームページに掲載しております。

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】 皆様、こんにちは。大変お忙しいところ今日はお集まりいただき、ご出席いただき、ありがとうございます。また、日ごろから海事行政、国土交通行政にご理解、ご指導いただきまして、まことにありがとうございます。

冒頭のご挨拶で、最近の海事をめぐる状況について、簡単に触れさせていただきます。外航海運について見ますと、いわゆる歴史的な海運不況に見舞われております。先が見通せない状況が続いておりますが、そういう中で、昨年10月には、海運大手3社が、つまり日本郵船、商船三井、川崎汽船さんが定期コンテナ船事業を今年7月に統合した会社を発足させ、来年4月から統合した会社で事業を行うことを発表され、非常に厳しい状況が続いております。

また、内航海運でも、産業基礎物資の輸送量、これは引き続き減少傾向にございます。ご存じの船員の高齢化あるいは船舶の高齢化といった課題に直面しております。造船業も、海運不況の余波が来ておりまして、受注が大幅に減少している状況にあります。

建造能力の過剰が解消されない中での船価の下げ圧力もあるようです。

本日は、各種の資料をご用意しておりますので、私の説明は簡単にいたしますが、今、私どもが特に力を入れているところについて簡単にご紹介させていただきます。

まず一つは、安定的な海上輸送の確保という観点で、特にトン数標準税制を活用しながら、我が国の経済安全保障を確保していく取り組みをしております。昨年末の税制改正大綱で、このトン数標準税制の拡充、延長が認められましたが、その前提としての海上運送法の改正が必要になっております。これをこの国会に提出いたすべく、2月3日に閣議決定し、国会に提出したところでございます。この法案の成立に万全を期していきたいと思っておりますが、今日は、現行のトン数標準税制の適用を受ける前提となります日本船舶・船員確保計画の27年度の実施状況のご報告をさせていただきたいと思っております。

また、海事にとって非常に大事な人材の確保、育成につきまして、造船、海洋産業あるいは船員、このいずれの分野につきましても、この点の重要性を認識して取り組んでいくということでもあります。そういう認識はしながらも、29年度予算につきましては、特に船員の確保、育成については、とても厳しい状況となっております。助成金の効果的な執行によって対処しつつ、30年度予算においては、しっかりと準備をして対応していきたいと考えております。

また、大臣が国交省所管の全産業につきまして、生産性の向上ということで、生産性革命という名前で取り組んでおります。去年がその生産性革命元年の年、今年が生産性革命前進の年と申しておりますが、この海事分科会でも既にご審議いただきましたi-Shippingに加えまして、昨年11月にはj-Oceanという名前の海洋開発市場の成長を我が国の海事産業も取り込んでいこうという活動、プロジェクトを始めております。これによって、強い産業、高い成長、そして豊かな地方を目指しつつ、海事生産性革命をさらに実のあるものにしていきたいと思っております。

なお、先ほど申しました海上運送法の改正、これはトン数標準税制のための改正でございますが、あわせて、先進的な技術を活用して、海運のみならず、造船の競争力、生産性の向上につなげていこうという内容もこの法律改正に入れております。後でその点もご説明させていただきたいと思っております。

また、内航につきましては、内航海運ビジョンというものを今年の6月を目途に、竹内先生のご指導のもと進めております。これも、いろんな観点で議論をし、そして、船舶の高齢化、船員の高齢化の解消を目指しながら取り組んでいき、内航の安定輸送と生産性

の向上を果たしていきたいと思っております。

最後に、安全でクリーンな環境の保全に資する海の確保であります。今年9月にはバラスト水管理条約というのが発効いたします。また、2020年にはSOx規制が実施されるというのも決まっております。ただ、このSOx規制につきましては、事業者の方々が、例えば低硫黄の燃料油に切りかえないといけない、あるいは、排気ガスの洗浄装置をつけなければいけない、このような取り組みが必要になります。もちろんLNG燃料船にすれば、一番、抜本改善になりますが、この対応は多大な負担あるいは影響を被られる事業者からも、さまざまな要望をいただいているところでございます。

まずは、事業者の方と情報交換が大事だと思っており、来週にも関係業界との意見交換の場を設け、さらには、石油業界などの供給側との意見交換の場も3月には立ち上げていきたいと考えております。

いずれにしても、本日はまず、これら施策の中心となります諸事項を私どもから資料に沿ってご説明させていただいた上で、日本船舶・船員確保計画の実施状況のご審議とともに、先ほど各種申し上げました点を踏まえた海事行政のあり方について、ぜひ、忌憚のないご意見、ご指導を賜ればと思っております。どうぞよろしく願いいたします。

【石井課長補佐】 次に、本日ご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、海上保安庁からの出席者につきましても、配席図と資料1の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をさせていただきます。まず、配席図が1枚あります。次に、クリップ留めの資料として、最初に議事次第があり、その後に縦、横版の資料があり、それぞれ右上に資料番号を付しております。資料番号を申し上げますと、資料1、2、3、資料4-1と4-2、また、資料5-1から5-8までとなります。資料5-5から5-7までは、時間の関係上、配付のみとさせていただきます。

資料5-8「海技教育機構監修の練習船カレー」についてこの場をお借りして紹介させていただきます。このカレーは、練習帆船日本丸、海王丸の味を忠実に再現したものです。乗船訓練初日の食事をカレーライスで迎え、数ヶ月間にも及ぶ大海原での厳しい訓練に備えます。また、訓練中も香辛料の香りが食欲を誘う練習船のカレーは、船酔い等で食欲・体力が落ちた時にも、実習生の力の源となって訓練の支えとなる人気のメニューです。商品パッケージには、練習船の写真を用い、海技教育機構の事業概要やホームページのQRコ

ードを掲載するなど、海技教育機構の学校や練習船を広く一般の方にも興味を持って頂くよう工夫されております。このカレーの売り上げの一部は、海技教育機構に還元され船員教育訓練の充実が図られることとなっております。本日は、委員の先生方に、ご試食用としてこのカレーを用意させて頂きましたので、是非ともご試食頂ければ幸甚に存じます。

以上ですが、不足や落丁等ございましたら、お申し出ください。

なお、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、議事に入りたいと存じます。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】** ありがとうございます。河野でございます。議事を進行させていただきますので、皆様方、よろしくお願いいたします。

まず、本日の議事の進め方ですが、冒頭、議題1から議題4までについて、海事局担当課からそれぞれご説明をお願いいたします。担当課からのご説明が終わりましたら、質疑応答及び自由討議を先生方をお願いしたいと思います。

それでは、まず、議題1の平成27年度日本船舶及び船員の確保計画の実施状況につきまして、担当課からご説明をお願いいたします。

**【磯野外航課長】** 先生方には日ごろからお世話になっております。外航課長の磯野でございます。

それでは、私のほうから、資料2、平成27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させていただきます。

内容は、外航と内航に分かれており、私のほうからは外航につきましてご説明をさせていただきます、引き続き船員政策課長のほうから内航についてご紹介をさせていただきます。

前後いたしますが、資料の2ページ目をごらんください。そもそも、このご報告の位置づけでございますが、海上運送法第45条の2に、毎年度、日本船舶及び準日本船舶の確保について、省令で定める事項を公表するとの規定がございます。それを受けた省令が下書いてございますけれども、それぞれ公表する事項は、日本船舶及び準日本船舶のそれぞれの隻数とすると規定されております。それから、海上運送法に基づきます基本方針には、下線を引いておりますが、毎年度、施策の実施状況につきまして、交通政策審議会海事分科会にご報告させていただくことになっておりますので、こういった規定に基づいて、本日のご報告をさせていただくということでございます。

1 ページ目に戻りまして、外航についてですが、日本船舶・船員確保計画と申しますのは、トン数標準税制という税制特例措置とセットになっております。左側にありますが、船舶運航事業者が計画を作成して、国土交通大臣の認定を受けた場合には、ここでは日本船舶等に係る利益と書いておりますが、これは会社全体の利益を船舶ごとに分解するという意味でございます。これについて、みなし利益課税の選択が可能という制度でございます。

下に模式的に書いてございます。船舶ごとに計算した利益ですが、通常は法人税というのは利益の多寡で納税額が変動するということとなりますが、トン数標準税制の場合には、輸送キャパシティの指標であります準トン数に基づいて、みなし利益というものを機械的に一律に計算いたします。それを上回った部分については、通常は所得ですから課税の対象になりますが、トン数標準税制を適用すれば、その部分については、その課税がなされない、損金扱いがなされるということになりますので、その分、税額が軽減されるという効果がございます。

特に外航船舶運航事業者が運航する船舶のうち、大型船につきましては、例えば鉄鋼メーカーなどで石炭輸送契約などを長期で結んでいますので、運賃の額が景気に左右されない、おおむね予測可能ということになりますので、そういった船舶から生じる所得につきましては、あらかじめ、どのぐらいが内部留保になるかという計算が立つわけです。そういったことで、船舶投資を安定的、計画的に行うことが可能になるということでございます。

この制度は平成21年度からスタートし、平成25年度に日本船舶、これは日本国に登録している船ということになりますが、これに加え準日本船舶というものを対象にしております。この準日本船舶とは何かというと、これは、平時は外国に登録している船ですが、右側の下にボックスに書いてございます、認定要件の1ポツを読んでもらいますと、外航船社と海外子会社の間において、3行目に飛びますが、船舶を譲渡することを内容とする契約を締結していただく。それから、下にありますが、船舶には、登録する前には測度、船の大きさを、測るというプロセスが必要になりますが、この測度という手続をあらかじめ済ませておく。これによって、非常時に日本籍の転籍を迅速化するような仕立てになっている船、これが準日本船舶でございます。これを平成25年度から追加して、非常時における輸送体制の確立を図っているところでございます。後ほどご説明がありますが、現在、国会に提出中の海上運送法の改正案におきまして、この準日本船舶の拡充も図ること

としております。

次に3ページ目をご覧くださいと、これは外航海運の日本船舶・船員確保計画の実施状況でございますが、対象となっている事業者は現在8社ございます。日本郵船、商船三井、川崎汽船、プラス、いわゆる準大手の5社が対象の事業者になっております。

その下に認定事業者の変遷とありますが、制度がスタートしましたのが平成21年度からですが、当初10社、その後、1社加わって11になり、その会社の合併、認定取り消された会社もあり、それから、新たに認定された会社もあり、そして、最初の5年で撤退された会社もあり、平成26年度には会社の合併があつて、現在は8社ということになってございます。

それから、下段の表をご覧くださいと、一番上の横欄が外航の日本船舶、これは日本に登録されている船ということでございますが、計画の第1期のスタートは21年度で、比較は20年度の数字になっております。20年度、期首が77.4隻でございますが、足元で申しますと、現在、平成27年度で、日本船舶は201.1隻になっております。小数点になっていますのは、船舶のうち共有になっているものがありまして、共有持ち分を表示してございます。当初比で、プラスの123.7隻でございます。

1つ下に準日本船舶の数が書いてございますが、こちらのほうは、制度が25年からスタートしており、現在、55隻でございます。あわせて、平成27年度末で256隻でございます。今後、28年度、29年度まで制度が継続しますが、これによりまして、29年度までで三百数十隻のところまでは持っていきたいというふうに考えております。

それから、下から3つ目のところに外航日本人船員の数字が書いてございますが、微増という状況です。当初は、1,072人でスタートいたしまして、微増をしていき、25年に、24年の1,194人から1,134に減っておりますが、これは上の認定事業者の変遷をご覧くださいと、25年の4月に三光汽船という船会社が計画を達成できずに認定を取り消しされております。三光汽船が約50人の船員を抱えておりましたから、これが大きく作用しているものと考えております。

それから、同じく26年がほぼ横ばいの1,132人となっており、これは変遷のところの下から2つをまとめてご覧くださいと、26年3月に旭タンカーという会社が撤退いたしまして、ここは計画達成したが1期でもうやめますというところがありまして、ここでマイナス56人になりました。それから、一番下に合併がありまして、合併のうち、認定事業者というのはその片一方だけだったものですから、具体的に申しますと、JX日

鉦日石タンカーというのが新たに合併によって認定事業者になったということでございまして、これがプラス41人でございまして、合計するとマイナス15人で、こういったファクターがあって、ここは微減になっているということでございます。

一貫して、こういったファクターを除きますと、そんなに加速度的ということではないですが、当初比で27年度は1,146人、74人増ということになっているわけでございます。

以上が外航部分のご報告でございます。

【高杉船員政策課長】 続きまして、船員政策課長の高杉でございます。内航船員の関係についてご報告させていただきたいと存じます。

1枚おめくりいただきまして、4ページをごらんください。4ページの左上の箱、背景というところを書いてございますが、内航船員、冒頭の局長のご挨拶でもありましたが、非常に高齢化ということが言われておりまして、この平成19年度時点で50歳以上の割合が51.6%と過半数を超えているといった状況でございました。これを踏まえまして、平成20年度から、右側の箱の赤字で書いてございますけれども、船員計画雇用促進等事業というものを創設して、船員を計画的に試行雇用されるといったような場合に、国として助成金を出すといったことを始めさせていただいたところでございます。

1枚おめくりいただきまして、5ページをごらんいただけますでしょうか。この計画雇用の助成事業を受けた事業者の数及び船員として未経験者、いわゆる新卒の方などを中心といたしまして、船員になろうとする方を採用した数を平成20年度から書かせていただいております。

特に船員の雇用者数のところは、20年度、113社だったところでございますけれども、近年、170から180ぐらいで、ずっと横ばいだったところでございますが、28年度は228社という形で、非常に多くの事業者にもご利用いただいている制度だと思っております。

また、実際に船員として雇用された新規採用者の数が下段でございますが、一番、人数として少ないところは、平成23年度、真ん中あたりですが、合わせて297名の方に対して助成金を支給したわけでございます。直近のデータ、平成27年度ですが、合わせて639人、約倍以上という形で、事業者の皆様方も大変ご尽力いただいて、積極的にこういった助成事業も活用しながら、採用活動に努めていただいているというふうに思っております。

1枚、もとに戻っていただきまして、4ページをごらんいただけますでしょうか。4ページの、今度は右下の箱、事業効果という棒グラフや折れ線グラフがあるところをごらんください。棒グラフが内航船員全体の数、折れ線グラフの赤いほうが35歳未満。35歳未満というのは、この助成事業の交付対象が35歳未満の方としておりますので、35歳未満という方とっております。ブルーの折れ線グラフが50歳以上という形になってございます。

内航船員は現在、平成27年の数字で申しますと、棒グラフでございますけれども、2万7,000人余りの方々が内航船員として働いておられます。その中の50歳以上の割合は、平成19年、51.6%から、直近の27年では48.9%、わずかではございますけれども、改善傾向だと思っております。

一方で、若年船員、35歳未満というところで申しますと、22.9%という形まで上がってきており、何とか、こういったところで一定の効果が上がってきているものと思っております。

しかしながら、約半数が50歳以上であるという現状は変わっていないわけでございます。こういったものに対して、引き続きしっかり、いろんな面での取り組みをやっていきたいと思っております。

実際、その予算につきましても、冒頭、局長のご挨拶でありましたが、非常に財政当局からも厳しいご指摘をいただいたところでございまして、端的に申し上げますと、陸上のいろんな分野で人手不足というものがある中で、船員というものに対して、かなり手厚いのではないかとこの財政当局のお考えもあったところでございます。

一方で、我々としては、こういった半数ぐらいの方々が50歳以上というところで、しっかり一定の支援をしていく必要があると思っておりますが、冒頭少し申し上げました、5ページのところで、平成27年度、合わせて639の方が助成の対象になっていると申し上げたところでございますが、実際、この27年度でいろんな海上技術学校ですとか、あるいは商船高専ですとか水産高校、いろいろな学校を卒業されて、内航船員に就職された方が、実は780名いらっしゃいます。つまり、まだ助成金をいただけていない事業者、あるいは、個人の方もいらっしゃるわけで、こういったところは、実質的にはかなり規模の小さい事業者で、なかなか毎年毎年採用できないといったような方々に支援の手が届いていないといった実態もあったところでございます。

そういったところもありまして、この4ページの左側のところでございますが、特に②

と書かせていただいております事業者連携・雇用促進助成金、平成29年度新設というふう  
に書かせていただいておりますが、規模の小さい事業者が、例えば3年に一遍、5年に  
一遍なら新規採用ができるといったような方々が数社集まって、計画的に毎年採用できる  
ような場合も、新たに支援対象としてはどうかといったようなことも念頭に置いて、②の  
制度を新設させていただいたところで、①の既存の部分と合わせながら、最大72万円と  
いう形で、なるべく、そういった支援を望まれる方々に支援できるよう、一部、制度も見  
直しさせていただいているところでございます。

いずれにいたしましても、特に現在、内航の事業者の皆様方が真剣に取り組んでいただ  
いている船員の確保でございますので、私ども国としても、助成金に限らず、いろいろな  
面で支援していきたいと思っております。

私から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。続きまして、議題2の海上運送法及び船  
員法の一部を改正する法律案について、担当課からご説明をお願いいたします。

**【柏木総務課長】** 資料3をごらんいただきたいと思っております。担当課が多岐にわたって  
おりますので、総務課長の柏木より一括して説明をさせていただきます。

先ほど局長の挨拶の中でも申し上げましたが、閣議決定をし、国会に提出したこの法律  
の内容でございますが、大きく分けて3つのポイントがございます。それをこの資料3の  
中では、色で分けております。

まず、1つ目のポイントが経済安全保障の確立、先ほども説明が出ておりましたが、準  
日本船舶を拡大するための法律改正でございますが、これはピンク色で塗っております。  
この背景、必要性というところ、それから法案の概要、それぞれピンク色で塗ってありま  
すが、我が国の船舶運航事業者が非常に厳しい競争にさらされており、その中で、経済安  
全保障の確立を図っていくために、日本船舶に加えて準日本船舶という制度が既にござい  
ますが、その範囲の拡大を行うというものでございます。

下のほうの法案の概要のところをごらんいただきますと、四角い箱になっている絵がご  
ざいます。日本船舶に加えまして、現在、外航船舶運航事業者の海外子会社が保有してい  
る船というものが準日本籍船になっておりますが、これが日本の船主、船会社、オペレー  
ターとは別の船主が持っている会社の海外子会社が持っている船というものに拡充したい  
ということでございまして、少し複雑ですので、A3の資料をごらんいただければと思い  
ます。

A3の資料でも同じくピンク色で塗っている部分が経済安全保障の確立の部分でございます。A3資料の右上に準日本船舶の拡充という箱がございます。ここに船が描いてある絵ですが、下のほうの絵が現在の準日本船舶の認定スキームでございます。すなわち、その対象になりますのは、船会社、オペレーターが海外の子会社に持たせている船でございます。これがいざというとき、経済安全保障の確立が問われる場面ではありますが、いろいろな状況で、国の命令で、航海命令というものが出て、国のいろいろな必要に応じた輸送をしていただくという制度がございます。これが発動されたときに、このオペレーターに戻していただいて、日本船舶にさせていただくということを前提にしているものでございます。いざというときに日本船舶になるということで、これは準日本船舶というふうに位置づけるといふものでございます。

これを今回、さらに拡充するわけですが、その拡充をするものが上のほうの絵で描いてあるものでございます。オペレーター、船会社とは別のオーナーが持っておられて、そこから貸し渡しを受けて、オペレーターが運航している船が現在たくさんございます。そのオーナーが海外の子会社に持たせている船、これは日本籍船ではないわけですが、これもいざというときに、オーナーに戻していただき、いざというときに日本籍船にするということを前提に、準日本船舶に認定をしていこうということでございます。

このようにして、準日本籍船の数を増やしていきたいということでございます。合わせて450隻、日本船舶、準日本船舶合わせて450隻を目指して、取り組みを加速させていきたいということでございます。

2つ目のポイントが、この資料中、青で塗っているところで、海事生産性革命の推進、i-Shippingの推進と書いているものでございます。これも冒頭、局長の挨拶の中にも出てきておりますが、我が国の海事産業を元気にする、造船と海運、その両方を元気にしていく、活性化する、国際競争力の強化を図っていくために、新しい制度的な枠組みを設けたいというものでございます。

その内容は、先進船舶という概念を設けまして、研究開発、あるいは製造、導入、普及を応援していくというもので、資料3、A4資料の海事生産性革命の推進の右に書いているものでございます。

1つが、環境に優しい船ということで、天然ガス燃料船というものがございます。これを念頭に置いており、その普及を促進していきたいということでございます。

もう一つが、その右側に書いてございますが、ブロードバンド通信を活用した船舶の運

航ができるような船舶ということでもあります。これは、船舶にいろいろなセンサーを積みまして、時々刻々、いろいろなデータを地上に送ります。地上からいろいろな指示、支援をして船舶を運航していくというものでございます。これにより、最適な、合理的な航路選定していく、それによって、燃料も節約できますし、安全で効率的な運航ができるということでございます。

それから、もう一つが、時々刻々、船舶のいろんな振動とか周りの水の流れとか、そういうデータをとることによりまして、メンテナンスを早目にやっつけていけるということでございます。効率的なメンテナンスを実施するということを想定しているということでございます。

このようなものを、まだ技術開発中でありますので、研究開発を促進し、将来的にはその導入の促進も図っていきたいということでございます。これが2つ目のものでございまして、それによって、A3資料の青色部分ですが、左のほうに海事生産性革命というところに棒グラフが書いてあるところがございます。これは造船の世界シェアを1つのターゲットにしており、現在、世界で20%というのが日本の造船業の建造シェアでございますが、これを30%に上げていきたいということでございます。売り上げも大いに増やしたいということございまして、韓国、中国とは違う、日本の強みをこの先進船舶を導入していく制度を通じて強化していきたい、伸ばしていきたい、より技術的に高い、環境に優しい船舶をつくれる日本の海事産業、この強みを生かしていきたいということでございます。

最後に、3つ目のポイントでございますが、緑に塗っておりますA4資料をごらんいただきますと、国際条約の確実な履行とあります。これは船員法の改正です。A3資料をごらんいただきますと、右下に、船員の資格の創設等と書いてございます。今回はその2つの条約の国内法制化が必要になっております。

1つが、STCW条約と書いてございますが、船舶の安全の観点で、船員にいろいろな要件を定めている条約でございます。今回、天然ガス燃料船に乗り組む船員、北極海あるいは南極海を航行する船に乗り組む船員の資格を条約どおり設けていくということでございます。その天然ガス燃料船であれば、その船に乗り組む場合に必要な知識を習得するというのを義務づけるというものでございます。

それから、もう一つがその右側、MLC条約の概要と書いてございますが、船員の労働条件を確保していくという観点で、国際的に条約でこれを規定しているというものでござ

います。海上労働証書という証書が船に積まれております。これは、それぞれの国が自国の船舶を検査いたしまして、そこで働いている船員の労働条件が国際基準に合致していることを証明する書類であります。その検査項目が追加をされましたので、それを追加する。それから、有効期間が5年が、5カ月延長される、一定の要件のもとに延長されるということになっておりますので、それを追加する。そういう条約の関連の国内法制化が盛り込まれております。

以上、法案の概要についてご説明させていただきました。

【河野分科会長】 ありがとうございます。続きまして、議題3に移ります。船員部会と船舶交通安全部会の現況につきまして、船員部会、船舶交通安全部会の順番で、担当事務局からご説明をお願いいたします。

【高杉船員政策課長】 船員部会につきまして、ご説明させていただきます。お手元の資料の4-1という1枚紙をごらんいただきたいと思います。

船員部会は、本日まで出席いただいております野川先生に部会長をお務めいただいている部会でございます。平成28年度は、原則として月1回、開催しており、4月から1月まで10回開催し、本日プレス発表させていただいたと思いますが、今週の金曜日に2月の部会開催を決定させていただいているところでございます。

資料で、1と2に大きく分けさせていただいておりますが、1. 審議事項（法令に基づき審議する事項）につきましては、国土交通大臣から審議会へ諮問をさせていただきまして、審議会でご議論していただき、ご答申をいただくといったことについて、今年度、ご答申いただいたものを書かせていただいたものでございます。

(1)の船員の最低賃金額の見直しについてでございますが、これは最低賃金法に基づいて、交通政策審議会の船員部会にご審議いただいている事項でございます。全国内航鋼船運航業、海上旅客運送業というものにつきまして、いずれも昨年7月13日に諮問をし、いずれも、それぞれ専門部会を設置いただいて、各専門部会とも2回ずつご審議をいただいております。あわせて、9月23日の船員部会で、専門部会からのご報告をさせていただき、答申案を議決いただいたといったようなことを今年度はやらせていただいております。

ちなみに、基本的にいろいろな職員、部員等々、職種は分かれています。最低賃金として1,000円アップするといったような内容を中心とするご答申をいただいたところでございます。

(2) 事業の許可については、船員職業安定法に基づきまして、船員派遣事業者及び無料の職業紹介事業者といたしまして、国土交通大臣が許可をする場合に、それぞれ個別の事案について、ご審議をいただくといったことが法律上、定められております。これに基づきまして、今年度、船員派遣事業につきましましては、11事業者、無料の職業紹介事業につきましましては10事業者、いずれもご審議いただいた上、許可をさせていただいているところでございます。

(3) 法令改正でございます。これにつきましては、今、総務課長のほうからご説明させていただきますましたが、船員法の部分につきまして、この船員部会でご審議いただいております。昨年11月に諮問をさせていただき、12月に審議の上、ご答申をいただいたところでございます。

また、②と③につきましては、いずれも一括で10月に諮問をさせていただき、11月にご答申をいただいた事項でございますが、これは男女雇用機会均等法、育児・介護休業法等、昨年の通常国会等々でご審議された法案で、これに基づいて、例えば育児、介護休業期間が少し延びるといったような部分や、あるいは、いわゆる育ハラ、マタハラ、そういう事業主として守るべき事項などについて指針を制定し、あわせて省令の制定をするといったような内容でございます。

いずれも、この(1)から(3)につきましては、そういった形で、諮問、答申といったようなものをいただいたものでございます。

次に、下のほうでございますが、2. 報告事項ということについてでございます。これについては、それぞれの月で開催いたしました船員部会で、事務局のほうからご報告いただき、ご議論をいただいたような内容となっております。

(1) 平成29年度の海事関係予算等につきましては、9月の船員部会で概算要求をさせていただきますました予算等々についてご報告をし、ご審議をいただいております。あわせて、税制改正についても同様の形でやらせていただき、9月は概算要求等の内容、年があけて1月は政府予算案、あるいは税制改正大綱の案といったようなものをご報告させていただいたところでございます。

(2) の船員教育機関の卒業生の求人、就職状況等につきましては、例えば商船系の大学や商船系の高等専門学校、あるいは海技教育機構の短大や学校などの学生の進路状況、外航、内航、こういった形でご就職いただいているといった状況を昨年5月の部会にご報告をし、ご審議をいただいたところでございます。

(3) 船員法施行規則の一部改正省令につきましては、これはいわゆるジカ熱などの伝染病について、厚生労働省で審議追加がされたことなどを踏まえまして、船員法の健康検査に不合格となる事項として追加するといったような省令改正を昨年の4月にご報告させていただき、ご審議をいただいたところです。

(4) は、上段の1. の(2) で少しご報告させていただいたところでございますが、こういった船員派遣事業などにつきましては、年2回、フォローアップ会議といったようなものを開催させていただき、その状況を船員部会にご報告するといったことをやらせていただいております。ここに書かせていただきましたのは、昨年の8月にフォローアップ会議、これは通算で第23回目になるフォローアップ会議でございますが、これを開催した上で、昨年の1月から6月の上半期の状況等々を9月の船員部会にご報告をさせていただいております。

最後に、(5) でございますが、船員労働安全衛生月間というものは、毎年度9月に、この月間に指定いたしまして、船員災害の防止のいろいろな大会や講習会、あるいは訪船指導等の状況を集中的に9月に開催させていただいております。こういった状況を10月の船員部会でご報告をし、ご審議をいただいたところでございます。

概要は以上でございます。

【君塚企画課長】 続きます、船舶交通安全部会の現況についてご説明いたします。私は、海上保安庁交通部企画課長の君塚と申します。よろしくお願いいたします。

まず、資料1ページ目でございますが、船舶交通安全部会は、海事分科会と同様に、河野教授に部会長になっていただいておりますが、平成25年4月に海事分科会に諮問いたしまして、同年10月に答申をいただいた第3次交通ビジョン、これは平成25年度から30年度を対象にしていますが、その実施状況の確認及び施策の進め方を検討し、さらに、長期的な船舶交通安全施策のあり方を議論する目的で、平成25年10月に設置されたものでございます。

この第3次交通ビジョンにつきましては、東京湾、伊勢湾、大阪湾等のふくそう海域における衝突・乗揚事故の低発生水準の維持、あるいは、港内等における衝突・乗揚事故の減少、船舶事故の7割を占める小型船舶の事故の減少というものが計画目標とされております。長期的には、2020年代中に、当時でいえば船舶事故隻数が年間平均約2,500隻でしたが、これを半減させるという目標が設定され、その目標達成のために講ずべき施策が示されているところでございます。

この船舶交通安全部会での審議の過程におきまして、航路標識の適切な整備、管理、その他の制度の検討を行うために、平成27年8月に航路標識・情報提供等小委員会が設置されたところでございます。

審議状況でございますが、船舶交通安全部会につきましては、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、年1回、毎年2月に審議いただいているところでございます。本年度は明日22日にご審議をいただくことになっております。同時に、平成28年の海難の発生状況、また、航路標識・情報提供等小委員会の審議結果を報告させていただきますことになっております。

次に、審議状況の2番目の航路標識・情報提供等小委員会でございますが、航路標識の適切な整備、管理、その他の制度をご審議いただくために、平成27年10月から平成28年12月まで6回開催いたしまして、こちらで航路標識の設置基準あるいは性能基準、また、許可制から届出制とする航路標識の範囲等の付託事項についての結論をいただいているところでございます。

次のページをごらんいただければと思います。平成27年5月に船舶交通安全部会に諮問いたしまして、昨年1月に答申いただいた、「船舶交通の安全・安心をめざした第3次交通ビジョンの実施のための制度のあり方について」を受けました海上保安庁の取り組みを記載させていただいております。この答申におきましては、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、また、船舶交通の現状を踏まえた港内の安全対策を内容とした新たな制度のあり方が示されたところでございます。

これを踏まえ、法案策定作業を進めまして、海上交通安全法等の一部を改正する法律案を国会に提出いたしまして、昨年5月に成立し、公布されたところでございます。また、この「等」というのは、港則法と航路標識法のこと、3つの法律の改正をさせていただいたところでございます。

この法律につきましては、下にございますとおり、段階的に施行されることになってございまして、順番に見ていただきますと、昨年11月に既に施行されているのが、港則法における雑種船に係る改正でございます。これは範囲の明確化を図るという観点から、雑種船の名称を汽艇等に変更いたしまして、その汽艇の対象範囲を総トン数20トン未満の汽船に変更したところでございます。

次に、真ん中でございますが、本年4月には航路標識法の抜本改正が施行されることになっております。これは、海上保安庁以外の者による航路標識の設置を促進いたしまして、

管理の適正化を図る観点から、許可基準を明確化し、さらに、新たに届出制度を創設する等の改正でございます。また、先ほど申し上げました小委員会での審議を踏まえまして、所要の省令を改正し、また、告示やガイドラインを制定いたしまして、航路標識法改正と同時に、本年4月に施行ということになってございます。

また、一番右でございますけれども、来年1月中に海上交通安全法等の改正を施行する予定でございます。これは東京湾内における海上交通センターと4つの港内交通管制室を統合いたしまして、現在三管本部のある横浜第二合同庁舎に新たな海上交通センターを設置するということになっております。これによりまして、一元的な海上交通管制を構築いたします。

これによりまして、災害発生時におきましては、船舶を迅速に避難させるための移動命令であるとか、あるいは、船舶による情報聴取義務海域の拡大等によりまして、海上交通機能の維持を図り、また、ダメージを最小化するというところでございます。あわせて、平時におきましては、海上交通安全法と港則法の事前通報を一本化するとか、あるいは、航路への入航時刻の指示などにより、安全かつ効率的な船舶運航を実現いたしまして、国際競争力の向上を図ることができるということになっております。

このように、船舶交通安全部会の審議をいただきました内容を踏まえて、海上保安庁においては、鋭意、政策を実施しているという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。最後に、議題4「その他」といたしまして、平成29年度予算概算要求及び税制改正要望結果、海事産業の生産性革命、硫黄酸化物(SO<sub>x</sub>)規制などの環境規制対応につきまして、担当課から説明をお願いいたします。

**【柏木総務課長】** では、最初に平成29年度予算の概要につきまして、その後に税制改正要望の結果につきまして、簡単にご説明させていただきます。

資料5-1が予算関係でございます。既に内容については、前回の分科会において、時間をかけましてご説明をさせていただいたものでございますが、それが財政当局の審査を経て、どうなったかという最後の結果でございます。

1ページをごらんいただきたいと思います。柱としまして、「海事生産性革命」、「人材の確保・育成」、「海事分野の安全・安心、防災対策」、「海事振興」を立てまして、これらに財源を集中させていくことについて、財政当局と協議をさせていただきました。

その結果でございますが、海事生産性革命が大幅に増額されるということになっており

ます。前年度予算が5億7,400万でございましたが、これが8億4,100万円ということで、大幅にアップをしております。内容がかなり濃いものになってきているということでございます。その他の分野については、非常に財政が厳しいこともございまして、効率化をしながら予算を練り上げたということでございます。

それから、独立行政法人として海技教育機構がございまして、この経費としまして約74億円。海事局全体の予算が、約100億円ございまして、その中の約74億円がこの海技教育機構の経費に充てられているという状況でございます。

続きまして、税制改正要望の結果をご報告させていただきます。資料5-2でございます。5つの税制改正要望のお願いをしましてまいりました。これが全て認められたということでございます。先ほど法案の関係でも触れました「トン数標準税制の拡充、延長」を含めまして、5本全て認められたということでございます。

簡単ではございますが、以上でございます。

【田淵海洋・環境政策課長】 続きまして、資料5-3の説明をいたします。海洋・環境政策課長の田淵でございます。

資料5-3、海事生産性革命について、1ページ目になります。前回の分科会では、このページの左側、i-Shippingのご説明をいたしました。今回は、冒頭、局長からお話をいたしました、昨年11月に海事生産性革命に海洋開発分野、「j-Ocean」というものをラインナップとしてそろえました。このj-Ocean、海洋開発分野への進出を図っていこうというものです。海洋開発の分野では、多くの船舶が用いられるということで、造船業等と非常に相乗効果があり、ともに発展をしていくことを考えていきたいというところのものです。

2ページは先ほど総務課長から、海上運送法等の改正の中で説明をした部分ですので、割愛をさせていただきます。

3ページ目、これはi-Shippingの関係で、前回説明をさせていただいたところから、今回は追加の情報として政府予算案で認められた関係のところについて、補足をいたします。i-Shippingは、開発、設計、建造、さらに運航と、それぞれについて生産性を上げていく取り組みです。

一番左側、開発、設計という分野での取り組みにつきましての予算は、29年度予算として1.2億円で、今年度と同じような額になっております。

それから、造船所の見える化を図って、生産性を上げていくという取り組みでございます。29年度予算は3.6億円、i-Shippingの中で特に力を入れていくところで、大きく予

算を増やしております。一生懸命、取り組んでまいりたいと思っております。

それから、一番右側、オペレーション関係、冒頭の法案の説明の中で、先進船舶として説明をしているところですが、その関連になります予算額として、29年度は1.3億円ということで、少し増額されております。また、今後、研究開発が進捗していきますので、さらなる増額を図ることを考えております。

4ページでございます。今回、海事生産性革命に追加をいたしました海洋開発関係でございます。「j-Ocean」という名前をつけさせていただいております。

左下のところに、このj-Oceanの「j」に、私ども、3つの気持ちを込めております。1つはJapanということで、日本の企業が海洋で稼ぐということ、日本の海洋開発、資源開発、そういったものに貢献をしていく。それから、2つ目はJointということで、日本の海運企業、造船業、エンジニアリング企業が一致団結して取り組む。さらに、関係省庁も含めて取り組んでいくということです。3点目、J-Curve、これは右下のほうに図が書いてありますが、今、海洋開発の市場が、原油安で低迷しております。それから、日本の造船業等においては、まだまだ市場獲得について十分に果たせていないところですが、これはいずれ、海洋開発自体の市場は伸びていくというように考えております。今はJ-Curveの底で非常に厳しいタイミングにありますが、右肩上がりになってくるタイミングでは、しっかりと市場をつかんで、市場の獲得を目指していきます。そのために、現在、力を培うということを考えております。

5ページ、具体的な内容でございます。上のほうに基本的な考え方を述べさせていただいております。海洋開発の市場について、中長期的に拡大するという。それから、我が国の造船業にとっては、再チャレンジをする市場であるということ。ただし、現状、産業としては育っていないというのは、これは認識をしなければいけないと考えております。

具体的な取り組みとしては、まずは技術者の育成、ここに支援をしていく。それから、海洋開発に必要な技術の開発にも取り組む。さらに、次世代の事業進出に当たっては、ファイナンス、これについてもいろいろな手を尽くすということで、我が国の海事産業の力を結集して、海洋開発に取り入れていくことを考えております。

現状と課題というところについては、左の大きな枠ですが、そこの中の絵に書いております。いろいろな船が用いられております。海洋開発では、いろいろな特殊な船が用いられるということで、非常に設計や技術力が求められます。我が国の造船業でも力を発揮できると考えております。

どのように取り組んでいくかということについては、右側の枠のところでございます。現状は、2010年代の海洋開発の市場規模、売り上げ見込みとして3.5兆円と考えております。まず、人材育成、これに本格的に取り組む。それから、企業間の連携を促進する。まず、このようなところから取り組みを始めまして、2020年代、このころには売り上げの目標として4.6兆円というところまで目指していきたいと考えております。

この縦の短期的、中長期的な取り組みということについて、6ページに、より分解したロードマップとして、左から右という形で考えております。現状でいえば、基盤整備、海運における取り組み、造船、船用における取り組みというように、それぞれ分けて海洋人材の育成でどうしていくか、それから、海運の欄でいきますと、ファイナンス、オペレーション・アンド・メンテナンスの事業に進出していくなど、そういった目標を個別に挙げております。こういった目標を立てまして、実際に取り組みます。それから、業界の方々からのフィードバックも得ながら取り組んでいきたいと思っております。

この中で、特に人材育成につきましては、造船業と共通的、共同的に行うのが一番よいと考えております。7ページでございます。この海事生産性革命全体として、造船業、海洋産業においての人材確保、育成の取り組みの考え方、それから進捗を書かせていただいております。左から、小中学校、高校、大学、さらに企業で対応してまいります。

まず、小中学校については、造船業、海運業といった海にかかわる産業を知っていただく取り組みが大事だと考えております。造船所の見学会等でございます。

それから、高校、大学では、インターンシップですとか、例えば今治工業にありますような、造船に関するコースの設置、さらに、大学におきましては、複数の企業における寄附講座ということで、実際に大学で学ぶ方々に、より専門的な形で海事産業の世界を実地で見ていただく機会を用意したいと思っております。

さらに企業の観点では、若手向けの研修など、1社1社で行うのは困難なこともありますので、地域の共同の研修拠点も整備していきたいと思っております。

さらに、海洋開発につきましては、これに特化した人材の育成ということが必要となります。一番右下にまとめて書かせていただいております。海洋開発全般にわたるカリキュラム、これをしっかりと我々のほうで用意して、大学等で使っていただきながら、内容を充実させていく。それから、国内に海洋開発のフィールドがないので、それを補うためにシミュレーターを用意いたしまして、使っていただく。さらに、海外の企業へのインターンの派遣についても、民間団体のご協力も得ながら力を入れていこうということで、既に

海外への学生インターンの派遣は着手しております。優秀な学生に参加をいただいていると考えております。

引き続きまして、資料5-4に移らせていただきます。こちらは生産性向上とは別のものがございます。船舶に関係いたします環境規制の最近の動き、トピックでございます。

まず、1ページ目でございます。冒頭、局長のご挨拶の中にもございましたSO<sub>x</sub>、PMに対する規制というものです。規制自体は、IMO、国際海事機関というところでの条約改正という手続きで、世界的な規制が定まってきております。

この中で、特にトピックは、右上の図、年表にありますMARPOL条約で、一般海域で3.5%、C重油という欄があります。これがSO<sub>x</sub>の規制です。船舶の燃料である重油の中には硫黄分が入っており、これをエンジンで燃やしますと、排気ガスにSO<sub>x</sub>が戻ります。あわせて、PM、粒子状物質、これも出てくることで、重油の中の硫黄分を削減することにより、人への健康被害等を抑えていくものです。この硫黄分を段階的に下げている中で、0.5%以下の硫黄分にするということについて、この時期を昨年10月のIMOの委員会で、2020年といたしました。これがトピックになります。

その規制強化の実施、2020年の硫黄分0.5%のキャッピングということに対して、どのように対応していくかということが2ページでございます。

まず、現状の硫黄分の高い重油は、そのままでは使えなくなります。このため、手段として3つあります。1つは、硫黄分が少ない燃料油、0.5%以下の燃料油に切りかえて使う。2つ目は、硫黄分の高いままの燃料を使っても、排気ガスを洗浄する、そういう装置をつけることで、排気ガスからのSO<sub>x</sub>を落とす。さらに、3つ目の手段として、LNG燃料のような環境に優しい燃料、総合的に優しい燃料に切りかえていく、この3つの手段が考えられます。

1つ目の燃料油を低硫黄燃料油にしていくことにつきましては、現在、問題点として、資料にありますように、価格がどうなるのかということがわからない。さらに、品質の規格を定める必要がある。これはエンジンがきちんと動くように、故障なく動くようにということです。それから、真ん中に手段2としてスクラバーがございます。排気ガス洗浄装置でございます。これについて、今のところ、費用が高い、それから、大きな装置になるということで、スペースの問題が出てくる。それから、一番右側のLNG、そういった代替燃料にかえていくことについて見ると、LNGという新しい燃料に対応する船は、船価が少し高くなる。それから、LNGの燃料を供給する陸上側の設備がまだ整っていない。

それぞれに問題を抱えております。

これに関しましては、海運団体の皆様から要望を受けております。こういった問題点に対する懸念事項があるということで、それに対応することを考えていきたいと思っております。具体的には、こういった燃料の需給の間での情報の橋渡し等をまずは円滑にやっていくということで、資料下の赤い枠の矢印のところがございます。石油業界等を含めたオールジャパンの協議体、それと、私どもと海運業界との協議体、こういったものを丁寧に開催していき、対応方策、関係者の取り組みを確立していくということを考えております。

次に、3ページです。これは排気ガス関連ですが、温室効果ガスの排出削減対策、これをどのように取り組んでいるのかということでございます。海運の中の国際海運についてのものです。

左側の赤い枠に概況を書いてございます。周りの状況です。京都議定書がございしますが、国際海運がどういう位置づけにあるかということです。単純に、京都議定書の枠組みの中でやるのかどうかということですが、これは、国際海運については、国際海事機関で扱うことになっております。また、そのUNトリプルシーの会議の中で、別途、気候変動資金というものの創設が検討されております。

このようなことに対応いたしまして、IMOでどのような議論がされてきて、また、これからされるのかというのが真ん中の欄に書いております。

上から順に議題とともに書いてございます。一番上がMARPOL条約、海洋汚染防止条約というものですが、この改正を行いまして、2013年以降、技術的手法、運航的手法のパッケージ規定が始まっております。技術的手法といいますのは、CO2の排出基準性能を義務づけて、これを段階的に強化していく。それから、運航的手法といいますのは、各船について運航計画を定めていく。さらに、燃料消費実績報告制度等、今後強化していくことを段階的に書いております。

最後、4ページの船舶バラスト水規制管理条約です。本年の9月8日に発効する条約です。貨物の積み下ろしに関連して、バラスト水の出し入れをすることで、いろいろな生物が越境移動をしますのを、バラスト水の中で、そういった微生物、細菌等を死滅させるための装置をつける規定でございます。これについて、今年の9月に発効いたしますので、それに向けての対応、それから事業者への準備ということについての情報提供ということを行っております。

以上です。

【河野分科会長】 ありがとうございます。以上でご説明が終わりましたので、これから質疑応答と自由討議に移らせていただきたいと思います。

進め方でございますが、本日は議題1から4まで、全てについてまとめてご説明をいただきました。また、相互に関連する事項もあると思います。したがって、質疑応答と自由討議は、特にこの議題ということ限定せずに、皆様方からご意見あるいはご質問を頂戴したいと思います。どなたからでも結構ですので、よろしくお願いいたします。

それでは、篠原委員。

【篠原委員】 ご説明ありがとうございました。最初に海技教育機構の練習船カレーについて、これは横須賀海軍カレーとは違うものでしょうか。

【橋本海技・振興課長】 海技・振興課長の橋本と申します。こちらについては、海王丸、日本丸のカレーのレシピをもとに作成したものでございます。味は違うと思います。海軍カレーもいろいろな種類があります。練習船カレーは、船員を育てるための学校の練習生のカレーでございます。

【篠原委員】 わかりました。それと、予算や生産性革命にも出てきますが、海洋教育についてです。今年から、予算では、ニッポン学びの海プラットフォームをつくって取り組んでいこうということで、これは大変良い取り組みだと思います。この取り組みの予算は平成30年度以降も継続していく必要があると思います。特に次期学習指導要領では、海洋教育が相当はつきりと盛り込まれています。これを上手に活用しながら、テコにしながら、海洋教育の推進も大いに図っていただきたいと思います。

特に小中学生の子供たちに現場を見せるということが、海に対する、海洋に対する親和性、親和力を持たせる上で一番の方法だと思いますので、机上の勉強以上に、できるだけ現場で学びの場をつくるのが重要です。地域や日本財団などと一緒になって取り組むことも良いですが、次期学習指導要領には、おそらく海洋教育が他よりも突出して入ってくると思うので、大いに活用して、学校の段階でまずどのようなことができるのか、どのような形で現場に子供たちを連れて行き、なじませていくのかを平成29年度だけではなく平成30年度以降も継続して取り組んで頂きたいと思います。次期学習指導要領は2020年度から始まるわけですので、これに向けての流れをつくっていただきたいと思います。

【河野分科会長】 ありがとうございます。海事局よりお答えがありましたらお願いいたします。海技・振興課長、お願いいたします。

【橋本海技・振興課長】 ご意見を頂きありがとうございます。次期学習指導要領には、

海洋教育関係がたくさん盛り込まれまして、私どもとしても、今後、文部科学省とも協力させていただきながら、各自治体レベル、各小中学校レベルでどのように落とし込んでいくか、前向きに検討していきたいと思っております。実地見学等についても、できるだけ取り入れられるように工夫していきたいと考えております。

【篠原委員】 ぜひ、お願いします。中教審の場でも、何で海洋教育を特に取り上げるのかという議論もありました。そのような中で海洋教育関係が盛り込まれておりますので、ぜひ活用していただきたいと思えます。

【羽尾海事局長】 ニッポン学びの海プラットフォームの予算を要求して、来年度、認めて頂きました。予算額としては、まだわずかではあります。去年の海の日の総理メッセージで、2025年に全市町村で海洋教育を実現するようご指示をいただいております。その実現のためのまず第一歩として、いろいろなプログラムを組みながら実施していきたいと思っております。次期学習指導要領にも入れていただき、教科書にも書いていただき、現場でも教育をしていただくことに向けて、また関係者にも働きかけていきたいと思っております。

【篠原委員】 もう一点、副教材のようなものをつくる考えはありますか。

【橋本海技・振興課長】 副教材についても検討していきたいと思っております。

【篠原委員】 港湾局は早速作成して、各学校への配付を始めています。

【羽尾海事局長】 副教材もとても大事なことで、日本海事広報協会と各運輸局が協力しながら取り組んでおり、現在は下関や呉など私の記憶では全国3市において、立派な教材をつくっております。現在、それを全国の運輸局にも、私のほうから働きかけております。この教材を学校の先生に使ってもらいながら教育するというのが大事だと思っております。引き続き、それを拡充していくべく、頑張ってまいりた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。ほかにもございますか。住野委員お願いします。

【住野委員】 全般的な議論として、2点ご質問します。

1つ目は、モーダルシフトに関する調査についての予算が確保されておりますが、地域全体の交通ネットワーク、人流、物流という視点が大きくクローズアップされている中で、海事のモーダルシフトに対する具体的なものがあまりないという印象があります。

もう一つは、生産性革命の中で、クルーズ船の問題などいろいろな議論をしましたが、観光推進に当たっての海事の考え方があまり見えてきませんでした。人材確保と安全・環

境という点はわかりますが、この海事分科会は、年に1回か2回だったと記憶しており、あまり全体像が見えてこない印象があります。ネットワークについても、離島航路の確保は太字で書かれていますが、本来はもっと海事、内航間をほんとうの意味で拡大するのであれば、こういった移動、人流、物流、それから観光というところに、もっと積極的に海事が入っていてもよいのではないかと思います。その辺りが見えてこないのです、これからやられるのか、もう具体的な案は出ているのかということも含めて教えていただきたいと思います。

**【河野分科会長】** ありがとうございます。それでは、内航課長。

**【池光内航課長】** 内航課長の池光です。観光に関しては、最近、観光庁の予算がかなりメニューも増えて、増額されており、今年度、28年度からも、例えばホームページを多言語化するとか、案内板を外国人向けにつけるとか、フェリーのいわゆる個室を増やすとか、このようなことに補助金が出せるようになり、実際、国内の海運会社も活用しております。そういう意味では、観光庁の予算を使いながら観光を振興するというハード面の整備は行っております。

それから、いろいろな制度も含めたところで、要は観光利用、外国人も含めて促進するというので、現在、旅客船、フェリーの会社からもいろいろな話を聞いて、意見交換をしており、いずれ打ち出していきたいと思っております。

本日の予算概要資料は海事局予算だけになっておりますので、そういう意味で、ご質問の点が入っていないという印象があるのかもしれませんが。

モーダルシフトも、今回、29年度で一括情報システムというものを行いますが、物流関係では、新しく、この間、物効法の改正をして、モーダルシフトの関係もきちんと認定をし、補助金が出るスキームができました。実際、内航事業者も使っておりますので、徐々に政策メニューは増えてきており、ご指摘のように、これからもモーダルシフトは、2020年、367億トンキロに増やす必要がありますので、さらに力を入れて取り組んでいこうと思っております。

**【河野分科会長】** ありがとうございます。ほかにございますか。それでは、浅野委員をお願いします。

**【浅野委員】** 1点質問と1点意見があります。

まず、質問です。日本船舶、準日本船舶についての税制改正が認められたことは大変良いことだと思います。その上で、日本船舶、準日本船舶は、日本での建造比率を教えてください。

きたいと思います。

【磯野外航課長】 ラフな数字ですが、約9割が日本の造船所で建造されております。

【浅野委員】 安心しました。船主に対する税制優遇が結果的には造船業者に対しても、振興の方向に向かいやすくなっているということで、二重、三重に効果のある政策だと思います。今後も上手に運用して頂きたいと思います。

次に、意見です。審議会の決裁の関係で内航船員の派遣事業の件で多くの話を聞いております。最近、小さな派遣会社を別途つくって、そこから船員を派遣するという方向に向かいつつあります。その理由は何かという、船を持っている会社は、当然、船を建造・購入するために債務が増えており、債務の大きい企業は派遣業にはなり得ないという、何らかの制度的な決まりがあって、そのために別途、会社をつくって、そこから派遣する。しかし、実態は、もともとの大きな会社のほうで人材養成を行っているわけで、実態があまり合ってこなくなってきたという感じがします。

そもそも、篠原先生もおっしゃったように、現場で教育するということは重要ですので、そのためには、その事業継続性のリスクを抱えている企業だと困ると思います。しかし、ある程度の負債を抱えることは、この業界では仕方のないことなので、その負債の制約条項は少し見直しされて、最も妥当な場所で派遣の事前教育ができ、その後、船員派遣ができるような方向に持っていかれたほうがよいと思います。このようなことをお考え願いたいと思います。よろしく申し上げます。

【河野分科会長】 それでは、船員政策課長申し上げます。

【高杉船員政策課長】 貴重なご意見を頂き、ありがとうございます。竹内先生に座長をお願いしております内航ビジョンの検討会の中間取りまとめでも、事業者の皆様からそういったご意見が出ております。船員派遣につきましては、浅野先生がご指摘のとおり、事業継続性、それがあつる種の労働搾取になつてはいけないといったような観点から、一定の財産要件はありますが、ご指摘のとおり、船をリプレイスした、代替建造したということで、赤字要件というものに抵触するといふのはいかなものかといったような観点です。私どもも、その問題意識を持って検討をさせていただいております。関係者との調整など、いろいろあるところもございまして、今後、しっかりと議論をしながら、まさに法の目的とするところと船員派遣という制度を使いながら、より充実した教育と、立派な一人前の船員になっていくといふことのバランスについて、我々もしっかり考えていきたいと思つております。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。ほかにございますか。それでは、秋池委員お願い致します。

【秋池委員】 いつも資料を拝見しますと、とてもわかりやすく、専門性の高いお話でありながら、伝える工夫がなされていると感心をいたします。

今日のご説明を伺いますと、いろいろなことが着々と進んで見えます。人材育成については、中長期にわたり悩みが続くことであると思いますが、そういったことの進捗等も見え、また、生産性の話は去年、あるいは一昨年頃から出てきたこと、そして環境については、新しく出てきたものもあり、いずれも手を打っているというお話ですが、ここで質問がございます。今後のテーマであり、当然、引き続き取り組むテーマ、環境や人材などがあると思いますが、今後、新たなテーマが出て来得るのか、あるいは、今挙げられているテーマが今後も続いていくことになるのかを教えていただければと思います。

それから、もう一つは、最初に局長のお話で、歴史的な海運の不況ということがございました。民が考えて取り組むことだと思いますが、今回のこの不況は、波の中の1つで、くぼみに入っている状況であるのか、あるいは、圧倒的に需要が減少していることによって長く続く不況なのか、そのあたりを教えていただければと思います。

【河野分科会長】 それでは、お答えをお願いします。局長お願いします。

【羽尾海事局長】 ご指摘ありがとうございます。この海事行政では、安全で安定的な輸送を行うということが国民の経済あるいは成長を支えるベースだと思っております。外航海運も99.6%は外航の船に頼っております。内航事業においても、国内全体の45%、トラックが5割で鉄道が5%、そして、残り45%は内航海運となっており、セメントや鉄などの基幹物資輸送の8割を担っております。さらには、離島住民の足の確保、こういった意味での生活路線の維持、こういった面でも安定的に、そして、それを安全に行うことが、未来永劫、変わらずに取り組んでいく必要があると思っております。

そして、それらを支える船、海運が元気であることが、造船がまた元気になる。そして、我が国の海運業者の多くが日本の造船所に発注いたします。さらに、我が国の造船業者は、基本的に国内で生産をいたしております。さらに、それが東京、大阪以外の地方部で、瀬戸内海あるいは九州などを中心にされておりますので、その意味で、海運が元気になれば造船が元気になり、そして地方が元気になる、このような構造でありますので、社会構造の中で、そこを活気づけていくことが基本であり、大事だと思っております。そのプロセスの中で、環境問題、環境にも優しい運営、それを安定的な事業でできること、継続性に

支障を起こさないようにということが基本になってくると思っております。

ただ、ご指摘のように、では、新しい分野、あるいは手つかずの分野というのはどういうところか。まず一つは、世界の中での、例えば海洋開発市場、これは現在40兆円の市場だと見られておりますが、我が国はわずか1%弱の市場占有率であります。そこに経済的な成長の余地もあると思っております。

くわえて、人材の確保・育成という面につながってもまいります。その観点での、いわゆる教育も含めまして、もっと海に親んでもらうということが大事だと思っております。就職先としての海あるいは海事産業というところも視野に入れながら、まずは、もっと海に親んでもらうということが大事だと思っております。現在、海水浴に行く方もどんどん減っており、海洋レジャーにいそしむ方も減っております。こういう中で、もう一度、そこを挽回していかないといけないと思っております。そのためにも、海の日などのイベントも活用しながら取り組んでいくことが大事なことだと思っております。

そのプロセスを経ながら、例えば船に乗るといっても、船酔いをするかもしれない、危険じゃないか、そういう意識もあって、ごくごく限られた方のリピーター、あるいは離島などで使わざるを得ない人が中心になっておりますので、もっと国民の方に船を利用して、観光、レジャー、余暇を過ごしていただくことが大事だと思っております。

先ほどもお話がありましたように、クルーズにつきましても、日本に訪問される方、今は2,000万人を超えておりますが、実際に、日本に来て船を使っている方というのは極めて限られております。外航クルーズで、港までは来ていただいても、その後に市内観光をし、またクルーズ船に乗っていかれる。こういう中を、例えば国内の移動の際に、個人の方もそうですし、バス旅行の外国人の方も、もっと船を利用し、フェリーを利用し、そういったことの振興が大事だと思います。その辺りをこれから進めていく必要がある分野ではないかと思っております。

海運不況に関するご質問についての回答は外航課長からお願いします。

**【磯野外航課長】** 現行の海運不況ですが、これまで海運業界は不況を繰り返し、くぐり抜けてきましたが、今回の不況の特色は、なかなかこれは定見はないのですが、大きく3つあると思います。

1つ目は、2008年のリーマンショックまで、中国の高度成長を前提に、世界の投資マネーが造船市場に流れ込みますが、造船では、契約してから船が出るまで二、三年かかるという状況で、リーマンショックの後、すぐに船の動きがとまることはなく、依然、ハ

イペースで市場に船が投入されてきたというのが背景にあります。

その後、最近、顕著なのは、スロートレードと申しまして、GDPの伸び率よりも、実際の荷動きが、伸び率が低いといったことが出てまいりまして、これはいろいろな分析がありますが、海上運賃が下がり過ぎてしまったので、これ以上、いわゆる水平展開をするインセンティブが働かない状況になっているということがあると思います。

2つ目が、実際に運賃指標をとってみますと、昨年2月にばら積み船の運賃指標が過去最低を記録するといったこともあり、運賃面でも、過去最低ということが、コンテナ運賃あるいはばら積み運賃でも見られるようになってきました。

3つ目は、世界の大手海運会社が全て赤字であるということです。ノルウェーのマースク海運という会社があり、ここが一番、コスト競争力があって、海運は非常に薄利多売で、日本の船会社は大体、純利益率は1%から2%ぐらいで勝負しておりますが、マースクは7%ぐらい出しております。ユニットコストが低いということです。この会社が2016年に赤字になる、このような状況になっておりますので、これまで経験しなかった海運不況であると思っております。

**【河野分科会長】** ありがとうございます。ほかにございますか。それでは、鎌田委員お願い致します。

**【鎌田委員】** 鎌田でございます。3つほどお話しさせていただきます。まず、海事生産性革命は、当然、生産性は日本の高齢化あるいは人口減少の中で、生産年齢という15歳から64歳の人口が相当減ってきている。今後もどんどん減っていく中で、ある経済規模を確保するためには、当然、生産性を上げるということで、結果として、そこを目指すというのはよくわかりますが、その手段として、どのようなアプローチでというところがあまり見えないまま、バラ色のところだけが見えているような感じがしております。

足元でいうと、私の大学では、造船技術教育の学科はなくなり、ほとんど維持されていないような状況で、どうやって人材を生み出すのかというのが非常に疑問のところ。海上技術安全研究所やメーカーの研究所などを見ても、だんだん研究者の高齢化が進んでいく中で、若い人があまり入っていかないというのが現状です。

そのような中で、魅力的な職場を用意して人を引きつけるというのは当然必要ですが、それは造船業だけではなく、いろいろな業界がみなそうやって頑張ろうとしており、例えば自動車では、今は自動運転がわりと華やかですが、自動運転の分野でもソフトウェア人材が足りないということで、この間も国交省と経産省の会議で、その話題で議論をしまし

たが、限られたパイを奪い合う中で、どこに海事産業の魅力をもっと見出すかというところが前面に見えないと、どんどん小さなパイをほかに奪われ、残ったものしかなくなるのではないかというところが少し心配です。

自動車では、特に、例えばAI、人工知能の人材は日本にもあまりいないとなると、海外に求め、大学卒程度でも年俸2,000万円ぐらいのお金を出さないと、人材確保ができないというような時代になっている中で、どうやって魅力を上げて、競争力を上げていくのかということはもっとよく考えないと空振りに終わってしまうのではないかと恐れているところです。

ぜひその辺りを、もう少し足元をどうやって固めていくかというところをしっかりと議論をして進めていただきたいのが1点目です。

2点目は、先ほど住野委員の話や局長の話にもございましたが、離島航路を考えると、鉄道やバスでのバリアフリーは予定どおり進捗しております。一方、旅客船のバリアフリーはあまり進んでおりません。離島航路でも、観光の関係、地方創生、1億総活躍など、いろいろなかけ声で、予算がつくような形になっているので、もう少し海事局から出たって、地方自治体や海運会社などが一緒になって人を引きつけるような、そういうことをどんどんやって、もう少し盛り上げていただきたいと思います。現在、まさにバリアフリーの基準の見直しを行っておりますが、これ以上厳しくすると、ますます進まなくなるので、どうしたらよいのかと思っております。

3点目は、先ほど船舶交通安全部会の現況についてご報告がありましたが、会議が明日ということで、中身の話がなかったので、海難の状況ぐらいは少しお話ししたいと思いました。よろしく願いいたします。

**【河野分科会長】** それでは、3つのご質問につきまして、お答えをお願いします。

**【宮武船舶産業課長】** 最初のご指摘については、学生、若い人にとって造船業をいかに魅力あるものにするのかという観点のご質問だと理解いたしました。造船関係を担当しております船舶産業課長でございます。

先生ご指摘のとおり、若い人にとっての魅力というところですが、技術的な取り組みかどうか、賃金がどうかといった観点で学生の見目が変わってくるだろうということは、造船の経営者の方々とお話ししていても出てくる話でございます。それぞれに考えておられますが、なかなか難しいというのが今の状況でございます。

一方で、現場の技能者というのは、実は、わりあい戻ってきているという実感がありま

す。周りに頼らずに、自分で手に職をつけるということが楽しいという若い人たちが出てきております。そういう意味で、技能者という観点では、見通しは出てきていると思っておりますが、設計や技術開発をやられる方々については、これから取り組みが必要だという点は我々も理解しておりますので、そこは先生ご指摘のとおり、足元を見据えて、特に造船の各企業が大学とどのように連携して、魅力あるものに仕上げていくのか、行政も協力していきたいと思っております。

具体的には、先ほど簡単にご説明しましたとおり、寄附講座を設けたりといった取り組みはしておりますし、造船関係では、今は8大学、講座については東大にも残っておりますし、学科という点でも、幾つかまだ残っている大学もございますので、そういったところとの協力を深めていきたいと思っておりますので、引き続きご指導いただければと思っております。よろしくお願いいたします。

**【鎌田委員】** 1点よろしいですか。今ご説明いただいた中で、技能者の確保がある程度できているとおっしゃいましたが、技能者がどれだけ将来的に残る必要があるのか、ロボットとかAIにどこまで置きかえられるのか、もう少しそういったところを深く追いかけていかないと、直近のところで少し安心してしまうのではなく、長期レンジでいろいろなことを考えていただきたいと思いました。

**【宮武船舶産業課長】** ありがとうございます。ご指摘のとおり、今は直近のことに手をつけているという状況だと、我々も理解しております。例えば、先ほど話のありましたi-Shippingの造船現場の技術開発の支援については、見える化、あるいは、人の手間に、どれぐらい無駄があるのかという分析をし、またどれぐらい現場を効率化できるのかという定量的効果の検証が可能な技術開発が始まったところでございます。現場でどれぐらいの人が必要で、そのためにどれぐらい育成していくのかということは、これからデータが得られてくるのではないかとと思っておりますので、先生のご指摘を踏まえて、これから取り組みを深めていきたいと思っております。ありがとうございます。

**【池光内航課長】** 離島航路のバリアフリーについて、離島を含めて、旅客船の定期航路については、バリアフリー化の目標があり、2020年に50%、席数ベースで定期航路に入っている船の半分、これをバリアフリー基準に適合させるという目標があります。一番新しい実績で、今現在は36%ということですので、まだ十数%、向上させないといけないという状況です。

国もバリアフリーのためにいろいろな補助制度を用意して、支援をしております。ご指

摘の離島の場合は、経営状況が非常に厳しいということがあり、リプレイスをするにも、なかなか自力でできない。リプレイスをするとなると、バリアフリー基準に適合させないといけないので、余計にコストもかかる。こういうことで、なかなか苦労しているのが実情です。

離島航路は、赤字でやっているところについては、国が運航費や船舶の建造については一部支援、こういう制度もあるので、そういうのも使いながら、着実に進めていきたいと思っております。以上です。

**【君塚企画課長】** 海上保安庁交通部の君塚でございます。大変失礼いたしました。明日が船舶交通安全部会ということで、報告の中身を説明しておりませんでした。ご指摘の船舶事故の状況を簡単にご説明させていただきます。船舶事故は、全体といたしまして、平成28年の船舶事故隻数は2,014隻ということで、前年と比較して123隻、約5.8%減少しているという状況でございます。これは第2次交通ビジョンの期間の平均2,431隻と比べて、414隻、17.0%減少しているという状況でございます。

また、第3次交通ビジョンの計画目標に係る船舶事故状況をご報告させていただきますと、まず、平成28年のふくそう海域におけるAIS搭載船舶通航隻数100万隻当たりの衝突・乗揚事故発生は、76隻ということで、前年比3隻増ですが、目標とする76隻以下というものを維持しているという状況になってございます。

また、港内等における衝突・乗揚事故発生につきましても、第2次交通ビジョン期間の平均約30隻に対して、平成28年が19隻であり、これは前年比4隻減となっておりますが、半減という目標がございますので、これにはまだ、さらなる減少の努力が必要だという状況になってございます。

また、小型船舶における事故発生について、3割減少という目標を掲げております。これは第2次交通ビジョンの期間の平均が1,343隻に対しまして、平成28年の事故隻数が1,071隻という状況です。これは、前年比でいいますと117隻減っておりますが、3割減少という目標の達成には、さらに努力が必要という状況になってございます。簡単でございますが、以上です。

**【河野分科会長】** ありがとうございます。ほかにもございますか。それでは、野川委員をお願いします。

**【野川委員】** 2点ほどあります。私の発言は質問というよりは意見が大部分ですので、もしコメントがあれば、後ほどお願いします。

1つは、外航船員の数についてです。最初にご説明いただきましたように、トン数標準税制が導入されており、これを導入するときの省内の研究会の座長を私が勤めましたので、若干の責任を感じております。トン数標準税制を導入するとき、パッケージとされていたのが、日本籍船と日本人船員の増加ということでございまして、日本籍船450隻、日本人船員5,500人という、当時の一定の目標があったわけでございます。

したがって、特に船員につきましては、海事産業の人材確保という極めて一般的な問題のほかに、この外航船員の増加というものには、トン数標準税制を導入したときの政策的な課題として取り組まれるという位置づけであったわけです。ところが、この日本籍船の増加も必ずしも順調と言えるわけではありませんが、とりわけ日本人船員の数の増加につきましては、非常に憂慮すべき状態にあると言わざるを得ません。

これは、1つには、特に外航は時の世界的な経済市況に左右される業界でありますので、その問題が大きいとは思いますが、それとは別に、潜在的な供給源として、外航船員が常に安定的に供給され、また、日本籍船に乗り組んでいる状態をつくるための、単なる一般的な海事産業の人材確保ということとは別の何らかのスキームが必要なのではないかというように思っております。既にトン数標準税制が導入されてから大分たちますので、この状態というのは、少し突破すべき何らかの対応が必要になってくるのではないかと思います。

2点目は、私は船員部会に所属しており、今取り組んでいる課題でもあり、また、皆さんに知っておいていただいて、海事局あるいは国交省、あるいはもっと大きなレベルで考えていただきたいことです。それは船員の最低賃金のことでございます。現在、先ほどの資料4-1で、船員部会に対応しているさまざまな項目をご紹介いただきましたが、その最初に最低賃金のことがございます。これはご案内の方も多いかと存じますが、船員は非常に独特な職業で、陸上ですと、働いて給料を得ていれば、民間の方であれば、ほぼ誰にでも必ず最低賃金が適用されている。つまり、最低賃金法が適用される労働者には必ず最低賃金があるということです。したがって、例えばアルバイトで働いている学生であっても、自分の最低賃金は幾らかと、調べれば必ず存在するわけです。

ところが、実は船員の中には、最低賃金法が適用されているのに、最低賃金が存在しない、そういう人が1万数千人いるわけです。これはどうしてか。これは説明すると長くなりますが、簡単に言うと、一般的に最低賃金は、地域別最低賃金と特定最低賃金という2種類になっております。陸上の一般の労働者は、まず、基本的に地域別最低賃金が適用さ

れる。東京で働いている、神奈川で働いている、大阪で働いているとなれば、業種を問わず、まず最低賃金額がそれによって決まる。しかし、あわせて、特定の業種については、特定最低賃金という賃金が定められ、それが優先的に適用されることになっておりますが、実は、船員には地域別最低賃金がありません。したがって、特定最低賃金しかありませんので、業種別に決めなければいけないわけです。

現在、外航、内航、旅客船、漁船のうち、内航と旅客船については大きくて最低賃金が決めてられておりますが、まず外航にはない。外航船員には最低賃金が存在しない。ただ、外航船員の場合には、最低賃金が具体的に問題になるという局面があまり考えられませんので、問題にはなっておりません。しかし、原則としては、これも1つの問題ではあります。

問題は漁船員です。先ほど申し上げた1万数千人、これはほとんど漁船員でございますが、漁船の場合には、例えばイカを釣る、マグロを釣るといふ、その業種によって、それから、巻き網である、あるいは底引き網であるという漁法によって、細かく業種が分かれておきまして、それぞれごとに最低賃金を決めなければいけない。そうすると、膨大な数の業種が、実は漁船員全体の中にはありまして、追いついていけないという状況です。

しかし、これは非常に憂慮すべき事態で、最低賃金法は適用されているわけですから、それなのに最低賃金が存在しないというのは、問題にしようと思えば、非常に大きな問題です。これは非常に規模が小さいために、あるいは、具体的に問題として声が上がっていないために看過されている向きがありますが、これを何とかしなければいけない。ただ、もちろん船員政策課はじめ、当局には非常に対応を頑張らせていただいております。これは最低賃金法という法律の適用の仕方自体の問題も存在しますので、私が先ほど問題を共有していただきたいと言ったのは、ここにおられる皆さんに、その問題の深刻さというのを共有していただいて、少なくとも、最低賃金法が適用されていないならともかく、適用されているのに自分の最低賃金がないという状態、そういう労働者がいなくなるように、心がけていただきたいと思います。特に漁船員です。

この点、一言付け加えますと、この問題は、実はあるメディアが取り上げて、ニュース番組で、ある著名な会社法学者がそこに出てきて、ある漁船の業種に最低賃金を導入するというのならば、まず、その収益を上げる必要があると、一定程度、収益を上げれば最低賃金が導入できると、言っておりました。ここではっきり申し上げておくと、全くの間違いです。最低賃金というのは、経済的に決まるものではなくて、規範です。例えば、今の論

法でいいますと、ある業種が極めて収益が悪くなった。この辺で最低賃金をやめようと、こういうことが許されるということです。収益が上がれば最低賃金が導入できるということは、あり得ないことです。

規範だということは、例えば、この組織、この会社は非常にみんな穏やかな人間であるから、ハラスメントはないだろうし、ハラスメントをみんなで守っていただこう。しかし、この会社はみんなが乱暴な社員ばかりで、まだハラスメントはいけないなんていうルールを設けるには尚早であるから、それは今のところ、やめておこうというようなことにはならないわけです。

窃盗とかほかの犯罪でも同じで、最低賃金法違反は犯罪でございますので、そういうことを考えましても、この点、皆さんに問題を共有していただいて、最低賃金額がないような、特に船員関係の労働者がいなくなるようにご尽力を賜ればと思います。

【河野分科会長】 それでは、船員政策課長、お願いします。

【高杉船員政策課長】 野川先生には、いつも船員部会でご指導いただいております、ありがとうございます。

私どもの力不足のところが多々ありますが、後者の最低賃金の部分につきましては、まさに野川先生のご指導のもとに、業種において、現在、具体的には遠洋マグロ漁業という形で最低賃金が適用されていた部分を、カツオ、マグロ漁業という形で、拡大する形で議論していくといったようなことを船員部会でご議論いただいております。それを踏まえて、平成27年11月頃から、労使間で、私どもが間に立って、労使の調整をやりながら、ミーティングをこれまで、7回ほどやらせていただいております、なかなか労使の差が埋まらない部分があるというのも、残念ながら実態としてあります。

ただ、野川先生のご指摘のとおり、我々行政としても問題意識を持って、労使に働きかけ、使用者側も地域それぞれの、例えば漁協単位でいろいろな課題があるようでございますが、そういったところの調整はしていただいているところでございますが、まさに野川先生がおっしゃっていただいたような、理念としてきちんとやっていかないといけない部分は、今後も引き続き、船員部会でのご指導もいただきながら、我々もできる限りの尽力をしていきたいと思っております。

また、外航船員の部分につきましては、これも船員部会で、特に平成19年の、まさにこの交通政策審議会の答申で、450隻、日本人船員5,500人といったことをおまとめいただいたところでございます。船員部会でも、特に労働側の委員からいろいろな指摘

をいただいているところでございます。

必ずしも答えになっているわけではございませんが、例えば今日お配りした資料の中の資料5-1の予算関係資料で、13ページの3番目のポツとして、外航基幹職員養成事業といったものに取り組みさせていただいております。冒頭、トン数標準税制の関係では、例えば大手あるいは準大手というところではトン数標準税制を適用しながら、そういった支援をさせていただいているわけですが、ここでは、特にそういうところではなくて、外航の中小船社の方々が、学生を何とか育てていきたい、採用したいといったようなときに、いろいろな機関と協力をしながら、例えば海技教育機構での座学を行い、乗船実習などを行っていく中で、よりグレードアップして、船社の望む学生を供給していくといった事業もやらせていただいております。これについては、29年度予算では、訓練生の定員を約1.5倍に拡大、16人から24人という形ですが、人数的にはそれほど劇的に増えているわけではありませんが、こういう労使の取り組みもあわせてやりながら、いろいろな面で外航日本人船員の増加には引き続き取り組んでいきたいと思っております。

ただ、先生がおっしゃっていただいた部分については、まさにおっしゃっておられたとおりの部分がたくさんあると思いますので、重く受けとめて、いろいろな面でさらに深めていきた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。ほかにございますか。

私から1点だけお願いしたいと思っております。海事産業、造船業と海洋産業について、大きな取り組みが策定され、進展があることは、とても喜ばしいことだと思います。海洋産業を本当に振興し、実施する場合、研究者や技術者に加えて、特殊な船舶を運航できる技能をもった船員の養成が確実に必要性になると思います。

そのときに、通常の船員教育に加えて、そうした特殊な船舶を運航できる技能をもった日本人船員の確保がとても重要になる日が来ますので、この点も、人材確保の視野の中に含めていただけると大変ありがたいと思っております。

それでは、本日は委員の皆様方からさまざまな視野でご自由にご議論をいただきました。予定の時間になりましたので、このあたりで質疑応答を締めくくりたいと思っております。

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か。

【羽尾海事局長】 ありがとうございます。さまざまなご指摘を賜りまして、ありがとうございます。

総括的なお話の前に、冒頭、篠原先生からご発言のありました副教材について、下関市、

呉市、倉敷市の3市は、例えば下関は、子供用の教材、海運と船と港の役割というもので、それぞれの役割は何か、鉄鉱石は何で運ぶのかなど、このようなところから始まっております。教師にはこのようなところを教えてくださいという指導用テキストも作成しております。さらに、子供には、習熟を図るためにクイズ方式のテキストも作成しております。非常によいものですので、広げていこうと思います。

【篠原委員】 それは全部の学校に配っているのですか。

【羽尾海事局長】 下関では、これを市内の学校で配っておりましたが、私の聞いているところでは、予算不足で、以前は配って家に持ち帰っていたのですが、今は配って、使い終わったら回収し、また別のところで使うという状況です。

【篠原委員】 家庭に持ち帰るとよいですね。

【羽尾海事局長】 そこまでできればよいのですが、予算上の制約から、その場で使って、また回収して、別の学校で使うという状況の中で工夫してやりくりしているようです。

【篠原委員】 座学で勉強させることと同時に、それをもとに、現場に連れて行き、子供のころから親しみを持たせることが重要です。このような経験から、先ほど来の船員不足の問題でも、船員という職業もいいなと思う人が出てくると思います。子供のころになじませていくことは重要です。私は、主権者教育でもよく言っておりますが、選挙教育がなぜ大事かという、投票所に子供のころから連れて行く、そうすれば18歳になった時に自然に投票に行くようになるだけではなく、自分も将来政治家になってみようかと思う人間も出てくるかもしれません。良質な政治家が今より出てくるのではと期待しております。

【羽尾海事局長】 例えば下関には造船所があります。船の進水式、大きな船が進水するところを社会見学で見に行く。あの巨大な構造物が動くんだというのを見たり、そのようなことを全国で拡充できればと思っております。

また、今日の議論で、技能者、技術者あるいは船員の不足ということで、鎌田先生から示唆に富むご指摘をいただきました。特に将来的な需要がどうなるのか、そのような長期のレンジで技能者、技術者あるいは船員をどのように見ていくのかという観点、私どももよく考え、そして、人手不足といっても他産業もみなそうでしょうということからは既に各方面から言われております。その中で、海事の特殊性も踏まえながら、どのように人材を確保していくべきか、あるいは教育、親しんでいただくという観点で取り組んでいく必要があると思っております。そういう点もよく議論を深めていきたいと感じたところです。

また、そのプロセスで、まさに自動運転など陸上で行っている新しい技術を取り入れたもの、あるいは、AIを取り入れたもの、人工衛星、IoTを取り入れたもの、こういった観点で、どのように産業を活性化していくのか、もう少し勉強を深めたいと思います。

最後に、新しい視点、先ほど旅客船の話でバリアフリーのご指摘をいただきました。そういった点も含めたクルーズの活用、あるいは観光ルートとして、もう少し日本人全体が船を使って観光をする、海から見た日本遺産、海から見た世界遺産、そういった点もあります。海の駅もありますが、ほとんど知られてはいません。帆船は、イベントで出向くと、各地でとても人気があります。小学生たちもたくさん見に来ます。こういったところを上手に活用する方策も、よくこれから勉強していきたいと思いました。

いろいろなご指摘をいただき、どうもありがとうございました。

**【河野分科会長】** それでは、閉会に移りたいと思います。最後に事務局からの連絡事項はございますか。

**【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。

本日配付いたしました資料は、そのままお持ち帰りいただいても結構ですし、机に置いていただければ、後ほど私どものほうから郵送させていただきます。

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33回海事分科会を閉会いたしたいと思います。本日はお忙しい中、どうもありがとうございました。

— 了 —