

交通政策審議会海事分科会（第34回）

平成30年1月23日

【小野総務課企画室長】 それでは、定刻となりましたので、ただいまから第34回海事分科会を開催させていただきます。本日、皆様におかれましては、ご多用の中、またお足元の大変悪い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長の小野でございます。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ます。

まず、本日は議事に関係のある臨時委員として、お二方ご出席いただいておりますので、ご紹介させていただきます。日本船主協会副会長の磯田臨時委員でございます。

【磯田臨時委員】 磯田でございます。よろしくお願いいたします。

【小野総務課企画室長】 全日本海員組合組合長の森田臨時委員でございます。

【森田臨時委員】 森田でございます。よろしくお願いいたします。

【小野総務課企画室長】 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の名簿をもってご紹介にかえさせていただきます。

なお、野川委員におかれましては、所用のため遅れて来るということでございます。本日の分科会、今、野川先生が遅れておりますが、委員及び臨時委員10名中6名の出席ですので、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いることをご報告申し上げます。

なお、野川委員が万が一到着されなかった場合は、定足数を満たさないこととなりますので、その場合にあっては、本会議は意見交換会ということにさせていただきたいと思っておりますので、あらかじめご了承願います。

また、大変恐縮ですが、海事局長の蒲生におきましては、所用のため途中からの参加とさせていただきます。

当分科会にあっては、情報公開の観点から、会議自体を公開としております。資料及び議事録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。

それでは、資料の確認に移りたいと思います。お手元の資料を確認させていただきます。まず、配席図が1枚ございます。次にクリップ止めの資料としまして、最初に議事次第、

その後議事次第に記載のある配付資料1から4、参考資料1、2をそれぞれ付しております。資料2につきましては報告事項、議題1の関係でございます。資料3-1、3-2、3-3につきましては議題2の関係の資料でございます。資料4につきましては、議題3、各部会の現況についての報告資料となっております。

それぞれ不足や落丁等ございましたら、お申し出いただければと思います。

報道関係者の方々のカメラ撮りはここで一旦終了とさせていただきます。また、別途、再度こちらからご連絡いただくまでは、カメラ撮りにつきましてはご遠慮いただきますようお願い申し上げます。

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。それでは、議事を進行させていただきます。

まず、本日の議事の進め方について、議題1と2をまとめて事務局からご説明いただき、続いて質疑応答とさせていただきます。その後、議題3について事務局からご説明をいただき、続いて質疑応答をお願いしたいと思っております。

それでは、議題1の平成28年度「日本船舶及び船員の確保計画」の実施状況について、事務局から説明をお願いいたします。

【山田外航課長】 国土交通省海事局外航課長の山田でございます。まず議題1、資料2からご説明させていただきます。

資料2の1枚表紙をおめくりください。まず1枚目、トン数税制の概要でございます。これから報告いたします28年度日本船舶・船員確保計画の実施状況というのは、トン数標準税制の仕組みの中にありまして、右上にございますとおり、トン数標準税制につきましては、まず日本船舶・船員の育成及び確保に関する基本方針がございまして、これに基づく基準を活用して、日本船舶・船員の確保計画の作成を運航事業者等にいただき、国土交通大臣が認定するという仕組みとなっております。

今回、新しい海上運送法の改正によりまして、右下にございますとおり、準日本船舶の範囲が拡大いたしますが、これにつきましては後ほどご説明させていただきます。

1枚おめくりください。関係条文でございます。海上運送法、海上運送法施行規則によりまして、トン数標準税制と対象事業者の確保状況の公表はそれぞれ根拠があるわけですが、一番下、下線部をご覧くださいと、毎年度、施策の実施状況について交通政策審議会海事分科会に報告することとなっております。これに基づきまして、毎年度、

実施状況を報告させていただいているわけでございます。

1枚おめくりください。3ページでございます。外航船と内航船にそれぞれ分かれておりますので、外航日本船舶及び日本人船員の確保状況についてまずご報告いたします。28年度末、平成29年3月時点における認定事業者は7社でございます、下にございますような、若干事業者の合併、認定取り消し等の変遷を経ております。船舶・船員確保計画の実績でございますが、最初、計画の開始段階では船舶が77.4隻、日本人船員が1,072人、これは認定事業者の分でございますが、こういう状況でございました。

この後、船舶、船員それぞれ変遷がありまして、直近の平成28年度末の実績が現行計画の第3期実績と書いてあるところでございまして、外航日本船舶につきましては216.2隻、外航日本人船員については1,162人となっております。当初からの増減につきましては、外航日本船舶が138.8隻の増加ということで、ほぼ計画どおりに進んでおりますが、外航日本人船員につきましては90人増加しておりますが、残念ながら目標値を若干下回っているという状況でございます。

1枚めくっていただきまして、内航につきましても説明は私から続けさせていただきます。

内航につきましても、平成20年海上運送法の改正によりまして、船員計画雇用促進等事業を創設し、日本船舶・船員確保計画を事業者が作成し、大臣の認定を受けるという仕組みにしております。左下にございますような船員計画雇用促進等事業が国土交通省の補助事業としてございます。国土交通省の施策と内航の方々の努力と相ましまして、事業効果といたしましては、船員数及び若年船員の割合等々につきましても、底は打っている、最悪期は脱しているという状況でございます。

1枚おめくりいただきまして、内航船員の確保状況でございます。船舶・船員確保計画の認定事業者数の推移でございますが、当初の平成20年度の113社から、平成29年度につきましては226社と倍増しております。船舶・船員確保計画に基づく未経験者の採用状況でございますが、当初の平成20年度から28年度までで、教育機関卒業生が2,009人、卒業生以外が2,195人、合計4,204人の採用状況となっております、単年の採用数も平成20年度から28年度までの間にほぼ倍に増えているところでございます。

非常に手短で恐縮でございますが、実施状況につきまし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した。

それでは、引き続き議題2の日本船舶及び船員の確保に関する基本方針変更案につきまして、事務局よりご説明をお願いいたします。

【山田外航課長】 それでは、引き続きまして、資料3-1からと3-3を使いまして、議題2、日本船舶及び船員の確保に関する基本方針の変更等につきましてご説明させていただきます。資料3-1が本体資料でございます、こちらを中心にご説明をさせていただき、あわせて資料3-3の参考資料を適宜ご参照いただこうと思っております。時間の関係上、資料3-2の変更案そのものにつきましては、要点、変更部分につきまして簡潔にご説明させていただければと考えております。

それでは、資料3-1の表紙をまずおめくりください。1ページでございます。こちらは基本方針の項目を示したもので、変更部分の骨格として告示にあらわれるものを赤字で示しております。これ以外にも変更点はございますが、まずこちらを使ってご説明をさせていただきます。

最初に左上、こちらは日本船舶及び船員の確保の目標でございます。平成30年度からの新トン数標準税制に関しまして、今般改めて目標値を置く必要がございますが、船舶は今後の5年間で1.2倍、船員は10年間で1.5倍という数字を考えております。こちらにつきましては、後ほど詳細をご説明をさせていただきます。

右上の計画的な確保に関する基準の赤字、こちらも5年間で1.2倍ということで同じものでございます。

続きまして左下でございますが、準日本船舶について、先ほど若干ご紹介いたしましたとおり、範囲の拡大をいたしまして、オーナーの子会社、海外籍船に拡大いたしました。これに関しまして、前の計画期間で活用可能な準日本船舶、これは日本籍船1隻に対して準日本船舶3隻でございますが、準日本船舶の枠に使い残しがあった場合に、今後の計画期間に繰り越して使えるという規定であります。こちらも改めて詳細をご説明させていただきます。

最後に右下でございます。日本船舶及び船員確保計画に基づく船舶・船員の確保が不十分と見られる場合に、まず国土交通大臣の計画どおり行うように措置の勧告を行い、さらに不十分な場合には計画認定取り消しを行うという仕組みがございますが、非常に端的に申し上げますと、歴史的な海運不況と言われる状況が発生している場合に勧告を行わない正当な事由に該当するということに定めるものでございます。こちら後ほど詳しくご説明させていただきます。

ここでお手数ですが、資料3-3、参考資料をご覧いただければと思います。以降、現在に至るまでの外航海運の状況を改めて少しおさらいのご説明させていただければと存じます。

1枚おめくりいただき、1ページは皆様ご案内のように、日本商船隊が輸送する輸出入貨物の割合、積み取り比率ですが、重量ベースで輸入の7割弱、輸出の4割弱が運ばれており、本邦事業者が我が国経済社会に不可欠な物流基盤を提供している、このように申し上げることができるかと存じます。

1枚おめくりいただきまして、2ページにまいります。先ほど申し上げました日本商船隊、こちらは日本籍船と外国籍船があるわけですが、そのうち日本籍船、日本船舶につきましては、平成19年の92隻まで減少した後に、トン数標準税制の導入効果などなどによりまして増加に転じており、平成28年では219隻、認定事業者外も含めた数字ですが、ここまで回復しております。ただし、現状、日本籍船は、このとおり全商船隊の1割弱でございまして、大半は外国籍船でございまして、両者を合わせたのが全商船隊でございまして、平成24年の2,848隻をピークに減少しておりまして、一昨年時点では2,411、400隻超の減少となっております。

1枚おめくりいただきまして、3ページに移ります。こちらは2002年以降の主要な外航海運の運賃指標でございまして、左上のばら積みのグラフは、リーマンショックの前から非常に落ちているわけですが、直後の最低値と比べても過去最低は一昨年時点の半分以下、コンテナ船につきましても過去最低は一昨年時点の半分、ないし航路によっては3分の1という数字になっております。タンカー運賃につきましても、ピーク時と最低値が若干ずれておりますけれども、いずれにしても高い数字ではない状況が続いていることがご覧いただけるかと存じます。

1枚おめくりいただきまして、4ページです。こうした運賃状況の低迷等々を受けまして、本邦の外航海運事業者、主要なオペレーターの経営は、直近非常に厳しくなっております。こちらのグラフは大手3社の25年3月期以降の決算ですが、各社売り上げと利益が低下して、直近の決算で多額の特別損失を計上しているという状況でございまして。また、報道でのご案内のとおり、コンテナ事業を統合という大きな事業再編にも踏み切っております。

こうした状況を念頭に置いていただいた上で、本体資料に戻っていただき、また資料3-1の2ページをご覧いただければと存じます。

資料3-1の2ページでございます。日本船舶及び船員の確保の目標でございますが、先ほど申し上げましたとおり、平成30年度からの新しい計画期間における日本船舶及び船員の目標を設定する必要がございます。これにつきまして、船舶については5年で1.2倍、船員については10年で1.5倍としたいと考えております。

考え方についてご説明しますと、まず船員につきましては、議題1でご説明いたしましたとおり、認定事業者において過去9年で日本人船員は100人前後の増加、非認定事業者を含む定員数はこちらの下グラフの右側でございますとおり、100人前後の微減ということで、目標には届いていない状況でございます。他方で、後ほど詳しくご説明いたしますが、海技免状をお持ちの陸上海技士と船員の合計につきましては、9年間で着実に増加しており、広義の船員と言うべき人材のプールについては、充実が進んでいるのではないかと考えております。

こうした取り組みに加えまして、また後ほどご説明いたします追加方策についても、今後、実施・検討を進めまして、次の計画期間において一定の成果を上げてくると期待しております。あわせて、先ほどご説明いたしましたとおり、この9年間の本邦外航事業者を取り巻く状況はまことに厳しいものがあり、船舶や船員についても縮減を余儀なくされてきたという状況があるわけですが、今後、海運不況が仮に底を打って回復に向かえば、こういった目標達成について追い風になるのではないかと期待しているところでございます。

こういった考え方に基きまして、改めて前回の値である10年間で1.5倍、この数値に再度取り組みたいと考えております。今回、改めてなぜ1.5倍かを計算し直すということではなく、再度この1.5倍に取り組むことにしたいと思っております。他方で船舶は、認定事業者につきまして、9年間で3.2倍という目標値を、全体の商船隊がやや縮小している中で、どうにかほぼ達成しているという状況にありますので、今般、新しい目標値を定める必要がございます。その大ざっぱな考え方でございますが、1枚おめくりいただいた3ページにお示しさせていただいております。

3ページ、日本船舶の増加目標の考え方でございますが、まずグラフの緑のラインが旧計画、最初の期間に対応した目標値ということで、5年間で倍増、毎年2割ずつ日本船舶増ということで置いておりました。次に、青のラインが現行計画、今年度末までの目標値でございまして、24年度までの商船隊の拡大傾向、準日本船舶の導入による効果拡大といったものを考慮いたしまして、5年間で20年比さらに1.4倍積みまして、3.2倍と

いうように少し加速した目標を置いております。他方で、直近5年間で日本商船隊の隻数は先ほどのグラフのように2割減少しており、今年度末の想定が当初想定よりかなり下がっているということがございます。本来ですと、この青の線をそのまま持っていてもいいわけですが、そういった母数の商船隊が減っていることに鑑みまして、その縮減部分を引き下げて、当初から来ると3.8倍、平成30年3月比で言うと1.2倍、このような数値を目標値に置きたいと考えております。

この目標に従ったときの日本船舶等の隻数でございますが、恐縮ですが資料3-3の7ページをご覧くださいければと思います。この隻数自体は非認定事業者の方を含むわけですが、日本船舶は平成28年時点で219隻、29年は速報値で申し上げますと241隻と見込んでおりますが、平成34年、5年後の値はこの1.2倍の289隻を計画として見込んでおります。準日本船舶につきましては、これは計画ではございませんし、義務づけもございませんので、予測見込み値でございますが、平成34年については今のところ126隻程度ではないかと想定しております。

これに加えて、現行計画期間の追加認定事業者、1年遅れて計画が終わる方や、今後の新規申請事業者の方もいらっしゃるすると、最大で平成36年ごろまで、今度の新しい計画期間となる可能性があります。この傾向が継続すれば、平成36年ごろには目標にかなり近い数字になると考えております。

これに関しまして、参考資料を2枚戻っていただきまして5ページです。今の資料をご覧くださいければと思っております。5ページ、海上運送法の一部改正による準日本船舶の拡充等がございますが、昨年、海上運送法等を改正することによって、今般の税制の対象が、準日本船舶は本邦のオーナーの海外子会社に拡大したものでございます。こちらは実質オーナーがオペレーターだけではなく、日本の法人のオーナーである場合につきましても、非常時に日本船舶に戻していただいて、航海命令の対象にできる可能性が、オーナーに日本の法律を適用する余地もございますので、あるということでも今般対象を拡大するというものでございます。

こちらの船舶につきましても、対象としたものは従来からのオペレーター子会社の保有船舶と同じ準日本船舶という整理でございますので、適用されるみなし税率や、認定要件につきましては、同じ準日本船舶ということで同一といたしますが、必要な契約その他手続につきましては、1枚おめくりいただきまして、参考資料3-3の6ページをご覧くださいければと思います。

従来のオペレーター子会社につきましては、フラッグバック先がオペレーター自身でございますので、契約を以て自社で申請すれば足りるものですが、今回、フラッグバックをしていただいたとしても、オーナーさんの船でございますので、オペレーターの手元にはないものですから、フラッグバック契約に加えて、航海命令が出て、日本籍に戻したときに、オペレーターに譲渡または貸し渡しをするということで、きちんと運航してもらえという契約も必要でございます。あわせてこのような契約を出していただくので、オーナーとオペレーターの共同申請を考えております。ちなみにこちらの認定要件は海事局長通達でございますので、直接今回ご審議いただく基本方針ではございません。

以上のような状況をご覧いただきまして、たびたび資料が行き来して大変恐縮でございますが、資料3-1に改めて戻っていただきまして、4ページをご覧いただければと思います。

こちらが準日本船舶に対する課税特例の適用の考え方で、先ほど若干申し上げたところですが、準日本船舶につきましては、今の制度でもあって、今回拡充されるということで継続するわけでございますが、足元の準日本船舶の活用状況は、日本船舶の1隻増加の3倍という上限値から少し余裕がございます。ただ今回、準日本船舶の対象をさらに拡充いたしますので、事業者のご意向や市況などによっては、準日本船舶の需要が非常に増える可能性があるということで、全体の隻数を増やすことも考えたわけですが、使い残しの枠があるのでこちらを活用いただくということで、準日本船舶の認定対象の余地を広げるものでございます。こちらにつきましては、適用方針の変更でございますので、今回ご審議いただく基本方針改正の一部として取り込んでおります。

次に1枚おめくりいただきまして、5ページをご覧ください。先ほどご説明しましたとおり、日本船舶・船員の確保が不十分な場合でありましても、正当な理由がある場合は勧告や認定の取り消しに至らないようにされているわけでございますが、この正当な理由として、言ってみれば外航海運全体が極めて厳しい状況で、事業者が最大限努力していただいているがどうにもならないという状況を、端的に申し上げますと「歴史的な海運不況」と明文化しようということで考えております。これは税制対象の認定、税制の取り扱いに係る抜本的な方針の変更でございますので、今般ご審議いただく対象に加えているということでございます。

具体的な要件は下の①から③のところを考えておりまして、まず市場全体の状況を端的にあらわしている運賃の条件がございます。ポイントは過去数年著しく低位、一定期間継

統と、若干抽象的でございますが、これはそのときの市場の競争状況や、事業者の全体的な体力、ないしは技術や雇用情勢等によりまして、同じ運賃水準でも高い低いという評価が異なり得る可能性がありますので、あえて数値化するというのではなく、まさに個別具体の状況を見極めて判断しようということで、このように置いております。

次に、②の運航隻数の要件でございますが、これは現状の船舶・船員の状況、歴史的な海運不況の適用に際して判断する前提ということでございまして、事業者の運航総隻数が大幅に減少するという場合に、船舶やそれに乗っていただく船員の総数を順調に伸ばすことはなかなか難しいことがございますので、正当な理由の一因を構成することで考慮すべきと整理したいと考えております。こちらもその時々々の海運情勢や事業者の方が過去どのように船舶の増減をさせてきたかという履歴によって評価が異なり得ますので、「相当程度」という若干抽象的な基準にとどめているところでございます。

最後に、日本船舶の割合の要件でございますが、これはある程度認定事業者の運航総隻数が減るにしても、そのあたり日本船舶を狙い撃ちのように削減すると、全体に占める割合がさらに落ちているときは、単なる海運不況ではなくて、当該事業者が日本船舶確保の努力に手を抜いている可能性が高いので、そういったときに正当と言う必要があるのかということがありまして、置いているということでございます。

次に、1枚おめくりいただきまして、6ページをご覧ください。こちらは参考、基準に係る主要な変更事項についてと書いてございますが、船舶・船員及び確保に関する認定基準として、海事局長通達で規定している事項でございますので、必ずしもこれは基本方針の中身ではございませんが、基本方針を検討する内容に密接に関連しているということで、あわせてここで概要の変更点をご説明したいと考えております。

なお、こちらにつきましては事前に関係者の方のご意見をお伺いしてきたところですが、下の船員の確保に関する部分を中心にさまざまなご意見、ご指摘を承っているところでございますので、実際に基準として動かす前に議論して解決すべき論点が多いということは現時点でも重々承知しております。したがって、この基準につきましても、本日この場を含めまして、引き続き関係者の方々のご意見をよく承った上で、時間をかけて調整をし、皆様のご理解を得てまいりたいと考えているところでございます。

その上で、まず船舶の確保につきましてですが、こちらは目標値の1.2倍ということで、内容は先ほどご説明したとおりでございます。

次に、船舶の船員及び確保関係ですが、育成・養成の関係では、非常に単純化して申し

上げますと、毎年認定事業者が準日本船舶と日本船舶の合計隻数相当の外航船舶資格である3級海技士を養成する。合計20隻を持っていれば、毎年10人養成するというようにされております。しかしながら、これら船舶が年々増加してまいりまして、養成の必要人数がだんだん増えてきている。今後、教育機関の3級海技士の養成能力を若干超える可能性が出てくるということでございます。ただ、その場合に、外航船舶の乗務は一部を除いて4級についてもできるということでございますので、今般、4級海技士の部分についても養成の対象に含め、それぞれ人数を確保することにしたいと考えております。

もう一つは下の確保の関係で、準日本船舶につきましては、1隻当たり2名の日本人海技士を確保ということで、これは今回、準日本船舶の範囲の拡大を行うわけですが、変更についてはございません。他方で、日本船舶につきましては、1隻当たり日本人船員4人確保という原則は維持いたしますが、後ほどご説明いたしますとおり、陸上海技士のストックが増えていて、船員の母体となるプールが充実しているとか、勤務において船員の方と陸上海技士の方の連続性や一体性が向上しているとか、事業活動における陸上海技士の方の意義が増大しているということを勘案いたしまして、船員確保において、あくまで補完的ではありますが、日本人海技士の参入を認めることを検討しております。

ただし、こちらにつきましては先ほど申し上げましたとおり、この認定基準につきましては、本日この場を含めまして、引き続き関係者の方々のご意見をよく承った上で、時間をかけて十分調整を続けてまいりたいと考えているところでございます。

なお、以上申し上げたところで、船員の育成・確保につきまして、船員政策課長から参考資料に基づき、補足のご説明をさせていただきます。

【増田船員政策課長】 では、参考資料の8ページでございます。まず外航日本人船員、外航船社13社の入退職者数の推移でございます。この数字は、トン数標準税制の適用を受ける7社以外の事業者も含めた13社についての数字でございます。平成20年を起点といたしまして、入職者数につきましては平成12年から19年平均63人でしたが、平成20年から28年で平均108人ということで、入職者数の合計は973人、これに対しまして退職者数が526人でございますので、入職者から退職者数を減じた人数としては447人で、入職者がかなり増加してきているという現状でございます。

9ページにまいります。具体的には、外航船員の新規就業者数の推移でございます。先ほどの13社以外も含めた外航船員の新規就業者数でございますが、これも平成20年から大体158、161という形でかなり増加してきておりまして、毎年平均で142人の

方が就業されました。これは1つ、一般大卒の新3級制度や、外航日本人船員確保・育成スキームの就業者数も増加している傾向にございますので、こういった仕組みも一定程度重要な役割を果たしていると考えられます。

次に10ページにまいります。外航日本人船員のキャリアパスでございます。これは外航船社からもヒアリングしましてまとめたものでございますが、各船社におきましては独自の育成システムに基づきまして、現在、運航要員としてのキャリアアップ、運航船舶のマネジメント、営業支援、海技者の教育者の育成という形で、日本人船員を養成しているという現状でございます。外航日本人船員は単なる運航要員ではなくして、船社における運航管理業務全般への対応、営業支援要員としての役割が期待されているということでございます。入社した後、海上と陸上を交互に経験して、40歳後半になりますと陸上勤務に移るという形で現在のところキャリアパスが組まれているということでございます。

11ページにまいります。11ページからは今回の新しい基本方針の検討に対しまして、船員の育成・確保のための取り組みについて検討を行ったものでございます。多様な養成課程等における船員の育成ということで、現在、外航日本人船員につきましては、商船大学、商船高専、新3級の仕組み以外にも、一般大卒者の方であっても、外航日本人船員になるということで考えますと、大体2年海技短大に行き、それから2年海大に行くという形でのスキームがございます。こちら1つ仕組みとしてはあるわけですが、実際に海技短大にも毎年20名程度の一般大卒者が入学していらっしゃる状況にございます。これから船員となるための裾野を広げる、多様な就業ルートを確保して、多様な人材を確保していくという観点から、既存の課程のほかに一般大卒者向けの3級課程の設置について、関係者のニーズも確認しながら検討してまいりたいと考えております。

12ページでございます。平成19年度から実施しております外航日本人船員（海技者）確保・育成スキームでございます。こちらは中小外航船社の即戦力ニーズに応じて、若年者のキャリア形成を支援するというところで、国交省、全日本海員組合、日本船主協会、国際船員労務協会が協力いたしまして実施しているスキームでございます。

訓練期間としましては、座学研修を3カ月、乗船研修を大体9カ月実施して、最後、訓練終了後の就職を目指すものでございますが、前年の就職活動期に合同面談を行いまして、中小船社と若年者とのマッチングを促進してからこの訓練を行うというスキームになってございます。このスキームにつきましても、船社の方々から、スキームの経験者等のいろいろなアンケート調査も実施いたしまして、船社のニーズを踏まえまして、カリキュラム

の見直しなどを行うことを検討しております。

13ページでございます。高い技能を有する外航日本人船員を養成するための教育内容の改善でございます。外航日本人船員は運航要員としてのみならず、船社における運航管理業務全般、それから営業支援要員としての役割も期待されているということでございますので、業界からも高い技能を有する人材の輩出が求められているところでございます。求められる外航日本人船員像といたしまして、広い視野を持って高い基礎学力、旺盛な探究心・積極性・提案力、優秀な海技者になるための強い意志、新たな海洋事業分野を担う能力などを持った人材が求められるということでございますので、人材を養成するための施策といたしまして、関係者のニーズも踏まえながら、教育内容の改善等を今後検討していきたいと考えております。

船員の関係は以上でございます。

【山田外航課長】 それでは、外航課長に戻ります。最後に残された資料のご説明、資料3-2の今回改正の該当部分を、簡単に紹介を含めてご説明させていただきます。

まず、資料3-1で7ページのご説明が残っていたかと思っておりますので、ご覧いただければと存じます。ご参考といたしまして、一昨年12月に閣議決定いたしました平成29年度の税制改正大綱をお示ししております。こちらにつきましては準日本船舶のオーナー子会社船への拡大と、2つ目、歴史的海運不況の追加、3つ目で船舶の確保目標を5年で1.2倍以上にすること、この3点を定めてございます。

1点目につきましては、海上運送法の改正ということで、政府が措置すべきこととして既に実施しております。2点目及び3点目につきましては、基本方針改正で具体的な内容とあわせまして措置する必要があるということで、今回、分科会でご審議いただきたく先ほどご説明したような内容を提案させていただいているということでございます。また、今回の基本方針の改正につきましては、内航部分についても主要な改正を行うこととしております。先ほどご覧いただきました資料3-3の14ページ以下をご覧いただければと存じます。以下の内容につきましては、後ほどご議論いただく際に必要に応じ、内航課長等からご説明・ご回答させていただきますが、ひとまずご紹介は小職でいたしたいと存じます。

なお、まず14ページは外航旅客に係る事業の現状ですが、輸送人員は長期低下傾向にあるということで、船舶の高齢化が進行しているということですが、依然として地域の生活・経済インフラとして不可欠であります。また、インバウンド、観光振興の観点

から取り組むことが重要であるというように考えているところでございます。

次に1枚おめくりください。15ページは内航海運業、貨物に係る現状でございます。こちら国内貨物輸送の半分を担って、我が国の生活や経済を支える基幹的輸送インフラですが、船舶と船員の2つの高齢化が進行しております。また、荷主、オペレーター、オーナーの三層構造のもとで、中小企業者の基盤が非常に脆弱であるという状況でございます。

そこで1枚おめくりいただいて16ページです。このような現状に対応して、海事局が関係者にご協力をいただいてまとめた、内航未来創造プランの概要でございます。まずは将来像として、安定的輸送の確保、生産性向上を二本柱として掲げまして、こちらを目指す将来像に入れているということでございます。

次に1枚おめくりいただきます。17ページは、このような将来像を実現するための具体的な取り組み、施策でございます。1つ目がまず内航海運事業者の事業基盤の強化、2つ目が先進的な船舶等の開発・普及、3つ目が船員の安定的・効果的な確保・育成でございます。加えて、4にありますその他の課題への対応も進めてまいります。

以上が資料3-3です。

それでは、最後になりましたが、資料3-2をご覧くださいと思います。交通政策審議会への諮問文と、基本方針の変更後の案をつけてございます。以下、時間の関係もございまして、改正点の要点のみ簡単にご紹介申し上げます。

まず諮問文と別紙の1ページをおめくりいただきまして、下のページ番号2ページをご覧くださいと思います。②内航船員の育成及び確保の意義から始まるところでございますが、先ほどご説明いたしました内航輸送の課題の方向性に即した形で大きく加筆しております。また、その下、(2)の①において、外航日本船舶の隻数と日本人船員数の目標を5年間で1.2倍、10年間で1.5倍というように置いております。

2枚おめくりいただいて、4ページでございます。先ほどご説明しました次の計画期間における準日本船舶の未使用部分の繰り越しに係る規定です。これは中央のただし書きで始まる段落を中心に加筆している内容でございます。先ほど申し上げたとおりです。

1枚おめくりいただいて、5ページですが、内航船員の教育に関して、生産性向上の取り組みや海事思想の普及、グループ化等を期待しているほか、(5)におきまして、これは各種事態の記述を、内容ではなくて規定上の整理をしております。

また、1枚おめくりいただいて6ページですが、まず(6)の上、外航日本人船員に係

る確保・育成スキーム、カリキュラムの見直し、教育内容の改善、日本人海技士の実態把握等を期待しているほか、3の(1)のところで、外航海運事業者が講ずべき措置について、船舶・船員の確保に関する業界の取り組みを更新しているということでございます。

以下4枚、3ページ分飛ばして10ページまでおめくりいただいてよろしいでしょうか。(4)は申請のところの規定を整備してございますのと、(5)から11ページの冒頭にかかけまして、先ほどご説明した歴史的な海運不況の取り扱いに関する規定を新設してございます。内容は先ほど申し上げたとおりです。

以上、大変駆け足で恐縮ですが、議題2に係る資料のご説明を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。

それでは、質疑応答に移らせていただきます。ただいまご説明のありました議題1、2につきまして、ご質問、ご意見等がございましたら、ご発言をよろしくお願いいたします。いかがでしょうか。

それでは、森田臨時委員、お願いいたします。

【森田臨時委員】 全日本海員組合の森田でございます。本日はこういう形で参加させていただきまして、ありがとうございます。

私ども全日本海員組合といたしましては、我が国の外航海運税制につきまして、他の海運先進国と比べていまだ劣後にあると認識しております。さまざまな税制におきまして海外とのイコールフィッティングが図れるよう、さらなる取り組みを進めていただきたいと思いますと考えております。そういった観点から申し上げますと、今回のトン数標準税制の拡充につきまして、これは全く賛成するところでございます。それを踏まえまして、質問させていただきたいと思っております。

まずこれまでの取り組みで、日本船舶については目標を充足しているかどうかという見方は別にして、それなりに増えているということですが、外航日本人船員につきましては、トン数標準税制対象船社でも数十名しか増えていないといった中で、船員数の増加については1.5倍という目標からかなりかけ離れておりますが、これは何ゆえだと国交省で分析をされていますでしょうか。

【河野分科会長】 事務局より回答をお願いいたします。

【増田船員政策課長】 ご意見ありがとうございます。船員の目標でございますが、10年間で1.5倍ということで、関係者と取り組みを進めてきたところでございますが、先ほどのご説明の中でお話がありましたが、1つ、海運不況の影響ということが一番大き

かったのではないかと考えられます。そういった取り組みに合わせて、これまでもいろいろな取り組みを進めてきておりますが、そういった足りない部分の施策も含めて、これから新しい今度の基本方針につきましても、いろいろな施策を関係者の方々からもご意見をいただいで、量的確保に努めていきたいと考えております。

【森田臨時委員】 よろしいでしょうか。

【河野分科会長】 それでは、森田臨時委員、お願いいたします。

【森田臨時委員】 量的確保という観点は重要だと思いますが、船についてはトン数標準税制対象船社と、日本籍船のブローカーが今はリンクというか、ほぼイコールです。一方、船員については、トン数標準税制の対象会社でも90名程度しか増えておりません。1.5倍に増やすというのは並大抵の政策なり、取り組みがないと増えないと思いますが、それは海運業の不況などということで消化できるような話ではないと思います。そもそも1.5倍という目標自体が業界なり、各社、あるいは国の取り組みを含めて、よほどの覚悟がないと難しいと思います。引き続き1.5倍という数字を目標として掲げられているわけですが、なぜ目標を過大に置くのかということについてを教えていただきたいと思います。

【河野分科会長】 事務局、いかがでございましょうか。

【馬場崎審議官】 ただいま森田臨時委員からご意見をいただいで、大変厳しいご指摘だと思っております。これはもともと10年前に目標を立てたときに、主に我が国の経済安全保障の観点から、日本籍船の数、それを動かす日本人船員の数を整理して数字を出したというものでございます。当時の考え方として、このくらいの間隔がないといざというときにやっていけないという考え方が全てのスタートになっているというのが、今までの経緯だと承知しております。そういう意味で言いますと、確かにおっしゃるとおり、船員の数、日本人船員数は残念ながら増えておりません。その間我々としてもいろいろなことをやってきたつもりではありますが、残念ながらそこには至っていないというのが事実だろうと思います。

他方、先ほど申し上げたとおり、もともとの考え方からすると、今回この目標を下げるという議論もありましたが、我々としては、もともとそういう整理をしてきた経緯からすると、向こう10年、もう一度業界の皆様方のご理解も入れつつ対応していくということがそもそも論として必要ではないか。若干感情的なご説明で大変申しわけないのですが、10年という長期の目標を立ててしっかり取り組んでいくことを、もちろん我々はそのつもりではありますが、業界関係者の皆様のご理解もいただきましてやっていきたいという

ことで、目標を立てさせていただいているということでございます。

【河野分科会長】 森田臨時委員、いかがでございますか。

【森田臨時委員】 今後10年間で1,000人以上増やすわけですね。それは実現可能性としては、これまでの状況を踏まえると相当難しいと言わざるを得ないでしょうけれども、1.5倍という数字を置くとして、国交省にも相当な取り組みをしていただかなければなりません。外航日本人船員の量的観点からの確保・育成の検討会等もやっていただいているのですが、よほど政策的な取り組みをしていただかないと、これは業界に任せたとしても、トン数標準税制対象会社については一定の努力はするでしょうが、それ以外の会社については、どういう理由で増やすかが明確でないところもでございます。各社の事情によることもあるでしょうから、よほど国として一定の政策をつくっていただかないと、目標は掲げるけれども、おそらく10年後には同じ結果になりかねないことが懸念されます。何度も申し上げますが、トン数標準税制をはじめとした海運税制については、我々としては海洋先進国との間でイコールフィッティングを目指していただきたいというのは当然ですが、そういった意味では、目標と実現可能性に相当開きがあるので、その部分をどのように埋めるかについても、国交省にしっかり考えていただきたいということは申し上げておきたいと思えます。

【河野分科会長】 ただいまのご発言はご意見として承りたいと思えますがよろしいでしょうか。

【森田臨時委員】 意見といいますか、これから具体的に何か新しい施策を含めて考えていただきたいと思えますし、それについての考え方も伺っておきたいと思えます。

【河野分科会長】 それでは、事務局、いかがでしょうか。

【馬場崎審議官】 もちろん形式的という言い方がよいかわかりませんが、新しく今からこの基本方針に入れて目標を定めるということでご審議いただいていることがございますので、この場の皆様方のご理解が得られればということではありますが、その大前提として、確かに今森田臨時委員がおっしゃったように、かなり相当な取り組みをしていく、それは多分、業界の皆様の相当なご理解も得ながらやっていかなければいけない、取り組んでいかなければいけないという内容でございますので、我々としては、先ほど申し上げたとおり、そもそも論としてそういう数字の整理を一旦させていただいているところです。もちろんあれから10年たっておりますので、その状況を踏まえて再整理するという考え方はあるかと思えますが、そういうことを含めて、今回、この基本方針をまた再度定め

ることに当たって、皆様方のご意見をいただきながら、一方で、我々としては、これまでなかなか十分成果が出せていなかった部分について、これで諦めるのもいかがなものかという気もいたしますので、しっかり取り組んでいきたいと思っております。

【河野分科会長】 森田臨時委員、よろしいでしょうか。

【森田臨時委員】 はい。それについてはこれから我々も含めていろいろな議論をしていけばいいと思いますが、より具体的な政策を早急につくっていただきたいということはお願いしておきたいと思えます。

もう1点、資料3-1の基本方針の変更等について、6ページの最後、外航日本人船員の確保について、「1隻当たり4人配乗できる人数を常に確保すること」という後に、ただし書きを入れるというお話でございますが、先ほど外航課長のお話によりますと、引き続き関係者間で十分に調整させていただけるということでございますので、この場でこのことについてあまり触れる気はございません。1点だけ申し上げておきたいのは、先ほどの外航日本人船員というのはおそらく海上職の話でしょうから、それを1.5倍にすることと、あわせて日本人船員の4名配乗の枠を一定の条件を付しているとはいえ緩和して、ただし書き以降にあるように、海技者の算入を認めるということになると、外航日本人船員が本当に増加するののかという心配をさせていただきます。十分に我々の意見、あるいは関係者間で調整していただけるということですので、時期も含めて、今後いろいろ話をさせていただきたいと思えますが、この取り組みに当たっては、よほど慎重にさせていただきたいということをあらかじめ申し上げておきたいと思えます。

【河野分科会長】 事務局、いかがでしょうか。

【馬場崎審議官】 ただいまの森田臨時委員からのご意見、私どもも先ほどの外航課長からのご説明にもありましたように、既にさまざまなご意見もいただいているところでございます。大変大事な点だと思っておりますので、十分慎重に検討を進めてまいりたいと思っておりますので、またご協力をよろしくお願いいたします。

【河野分科会長】 森田臨時委員、よろしいでしょうか。

【森田臨時委員】 大丈夫です。

【河野分科会長】 それでは、ほかにご意見、あるいはご質問はございませんでしょうか。篠原委員、お願いいたします。

【篠原委員】 1つは、森田臨時委員にお伺いしたいのですが、現在、全日本海員組合に加入されている組合員は何人ぐらいおられて、ここ10年くらいの人数の推移を教えて

いただけますか。

【河野分科会長】 森田臨時委員、お願いいたします。

【森田臨時委員】 それは外航に限ってということですか。

【篠原委員】 いいえ、全日本海員組合に加入している組合員すべてについて教えていただけますか。

【森田臨時委員】 組合員の数は外航、内航、沿海、港湾、水産とございますが、漸減しており、まだ下げどまっておりません。現在は約2万5,000人というところです。

【篠原委員】 最盛期、ピーク時は何人おられましたか。

【森田臨時委員】 昭和47年時点で、組合員として約16万人が加入していました。

【篠原委員】 わかりました。このような状況を考えますと、船員の数を増やしていくことは当然であり、必要なことですが、若い人と女性にどのようにしてこの職についてもらうかということが1つのポイントだと思っております。以前より若干増えているのかもしれませんが、なぜ若い人たちが船員として就職しないのか、どうして女性の割合が高くないのか、対策をいろいろ行うということが資料に書いてありますが、その原因をどのように分析していますか。

【河野分科会長】 事務局、よろしくお願いいたします。

【増田船員政策課長】 ご意見ありがとうございます。若手船員の定着、それから女性船員の活躍促進という点につきましては、昨年6月に定められました内航未来創造プランの中でも中心の議題になったものでございます。まず女性船員の活躍に関しましては、現状は女性の活躍がまだ十分ではないということでございますので、私どもでも、河野分科会長に座長をお務めいただいておりますが、女性を委員にしました検討会を開催いたしまして、現在の働き方の状況とか、そういうアンケート調査も実施しまして、問題を現在検討しているところで、それに対しての課題を検討しているところでございます。年度内に取りまとめを行いまして、今後、業界の意識改革や、女性の活躍の事例集なども発行して取り組みを進めていきたいと思っております。

それからもう一つ、若手の活躍という点で、船内の労働環境の改善が必要ではないかということが、内航未来創造プランの中でも議論になったわけでございます。船内供食体制の改善が1つございましたが、それ以外にも労働時間の適正な管理、それから荷役作業の負担軽減などを、まず現在実態調査を行いまして、船員の現状について分析しております。各船社でいろいろな取り組みも始まっておりますので、こういった取り組みもホームページ

ジで紹介し、自動化、省力化の事例も収集しまして、何とか船内環境を改善して、なるべく若い方に定着していただく取り組みを進めていきたいということで検討を進めているところでございます。

【河野分科会長】 篠原委員、いかがでしょうか。

【篠原委員】 まず女性について、現在、河野分科会長のもとで調査、検討を行っているということですが、何か傾向は出ていますか。例えば家庭を持っている女性は、長期間自宅を空けることのハンディもいろいろあるのではないかと感じるのですが、そういう話は出ていないでしょうか。また、若い人をいろいろと紹介することは良いと思いますが、この職が魅力的だと思わせることができないと、なかなか成果が出ないと思いますが、いかがでしょうか。

【増田船員政策課長】 まず若手の件に関しましては、人数も増えてきておりまして、全国の産業と比べても若い方の比率が非常に高くなってきております。そういう意味では、これまでの取り組みに一定の成果が出てきていると思います。一番ネックになりますのは、一回就職していただいた方がなかなか定着しにくいという状況もございますので、そういう意味でも船内の環境、労働環境の改善を図っていくということで、何とか若い方々に、就職者数は毎年どんどん増えておりますので、そういう方々にぜひ定着していただくという取り組みを進めたいと思っております。

女性に関しては、一度結婚されて、その後なかなか戻りにくいという現状がありますとか、それから雇う側の事情として、女性に対してどういう形で接していいのかとか、例えばパワハラとかセクハラみたいな問題につながるんじゃないかということで、そういう意味では一定程度、現在のところ事業者の側で少し消極的な部分もございますので、そのあたりはむしろこの検討会のご意見をいただいて、今、女性の方がこういう意識でいらっしゃるということもしっかりご説明して、業界の改革に取り組んでいただきたいということで進めていきたいと思っております。

【河野分科会長】 篠原委員、いかがでしょうか。

【篠原委員】 もう1点だけ、よろしいでしょうか。生産年齢人口はこれからどんどん減るわけですが、各業界みな同じような問題を抱えていると思います。高齢化していく中で、若い人をどうやってそれぞれの分野の職に引きつけていくかということは、ある面では人材の取り合いになりますし、これからもっと激しくなるのではないかと思います。その中で、この職の魅力はこうだということをしっかり若い人たちにアピールすることが大

事だと思えます。そのための最大の肝は教育だと思えます。私も関与した今回の学習指導要領の改訂版に盛り込ませていただいておりますが、海洋教育を小・中学校のころからしっかりカリキュラムとして入れていただき、急がば回れで、当面、短期的に行うべき問題と中長期的に行うべきものを分けて、船員の確保について流れをつくっていくということを行うべきではないかと思えます。特に教育では、様々な教材などもこれからさらに充実させていかなければならないと思えますので、このようなものを用意されて、各学校で使ってもらうなど、もっと工夫があってもよいのではないかと思えます。

これは私の意見でございます。

【河野分科会長】 ありがとうございます。ほかはいかがでしょう。

【河野分科会長】 森田委員、お願いいたします。

【森田臨時委員】 篠原先生がおっしゃるように、少子高齢化が進み、いろいろな産業で人材の取り合いになっていく中で、子供のころから海に親しんで、海を職にしていこうという子供たちを増やすことは非常に重要なことだと思えます。一方、増やす努力をした結果、いざ海に行こうと思ったところで、採用していただかないと。船員養成教育機関に進学し、卒業しても、いざ卒業の段階になるとどこも採用するところがない、あるいは採用に制限があるということではいけないわけです。目標としては1.5倍にするということですから、より具体的に、目指した方々を吸収できるような取り組みが必要だと思えます。

さらに申し上げれば、国として一体何人が必要なのかという議論については、今は450隻、5,500人ということでしょうが、今のお話ですと1.5倍ということは、具体的には三千何百人程度にしかならないということですから、どの数字が国としてきちんと確保すべき人数なのかというところは、実現可能性も含めて、あるいは実態も含めてよく見直した上で、関係者がしっかり取り組めるような議論を再度する必要があるのではないかと思えますので、そのことも申し上げておきたいと思えます。

【河野分科会長】 事務局、いかがでしょうか。蒲生局長、お願いいたします。

【蒲生海事局長】 今、篠原先生、森田組合長からお話しいただいた件は、我々も局内で、少子高齢化が進む中、海の世界での労働力を陸と取り合いながらどれだけ進めていけるのかということについて、非常に危機感を持って検討を行っております。船の世界は特殊な労働環境であることと、生活環境、ブロードバンドなどがいないためにLINEができないといった小さいことであっても、若い方にとっては非常に大きなファクターになっていることも含めて、大きなことから小さい、細かいところも含めて、全体としての労働環

境を含めた向上ということ、また、森田組合長がおっしゃったような、入口だけではなく出口も含めた全体の中で、船員の地位、さらに船員の数といった全体の議論だと思っております。私も10年前にトン数税制を担当した際に、450隻、5,500人という議論をさせていただきました。その後の日本の大きな経済的なフレーム、人口フレームも大きく変わっているという意味では、今、森田組合長がおっしゃったような、よりフィージビリティがあるようなものを考えるのも1つの方向性としてはあるのかなと思っておりますので、そういった方向性をしっかり念頭に置きながら、海事行政を進めておくことは、我々部内の課長にも共有しております。

今後とも機会をとらえて、しっかりとご議論させていただきたいと思っております。

【河野分科会長】 ほかにご意見、あるいはご質問はございませんでしょうか。

私からも一言申し上げます。先ほどの女性船員の問題についてお話に出ました、女性船員の活用の検討会に出席して痛感しておりますのは、女性船員を増やす、あるいは活用して、活躍していただくという問題は、実は、男女を問わず、いかにして船員さんの労働環境をよくするかということにつながる議論であろうと感じております。ただし、女性に関して、1つ男性とは違う大きな点は、特に結婚とお子さんができたときにどうするかという問題のようです。この点に関しましては、おそらく若干女性特有の問題なのかなと、各委員からご意見を伺いながら感じております。

会議に出席しておられる船員の方々、あるいは海技士の方々は皆さん大変に志の高い、立派な方々です。そのご意見を伺っておりますと、海上勤務と陸上勤務をいかにうまくリンクさせて、海技士としての免状を失効させないで、時が来て海上勤務に戻れる日が来たときに、きちんと円滑に海上勤務に戻れるような環境をつくるということがとても大事なのではないかと思います。その意味で、海技士として陸上勤務をしていることと、船員として海上勤務をしていることのリンクをうまく行うことが大事ではないかと感じている次第です。ただ、海上勤務と陸上勤務の円滑なリンクというのは、実は男女問わない問題だと感じております。この点を考慮していただくことは、海上勤務をされる方全体の人数を増やすという目的から考えて大事なのではないかと、今年度の検討会に出席させていただいての私の印象でございますので、意見として述べさせていただきます。

ほかに何かございますでしょうか。鎌田委員、お願いいたします。

【鎌田委員】 今、議論になった女性、若手も含む雇用の確保は非常に大事な話だと思っております。いろいろな対策をとるときに、海事局内で、海事局マターだけで考えるの

ではなく、先ほど話題になりましたように、他の業界との取り合いになりますので、他の業界でどのような対策を行っているのか、その点の比較において、魅力あるものをどうやってつくり上げていくのかという視点も含めてご検討いただきたいと思います。私がかかわっている陸上交通でも、トラックもバスもタクシーもドライバー不足が非常に顕著で、自動車局でもいろいろな対策を行おうとしているところです。

ただ、心配なのは、いずれ自動運転になったら要らなくなるのではという風潮があり、現場の人事採用担当と話をしていると、勧誘をしても、いずれ職がなくなるんだと受けとめられがちだということです。船でもこれから自動航行の話も進んでいくと思いますが、その辺のスケジュール感として、どのタイミングに、どのように変わっていくことが見込まれるのかというところを正確につかんだ上で、勧誘を進める必要があるのではないかと思っているところです。

ぜひ頑張ってくださいと思います。

【河野分科会長】 事務局、いかがでしょうか。

【増田船員政策課長】 ありがとうございます。働き方改革という点もありますので、厚生労働省も取り組んでおりますが、特に運輸業というのは労働環境が非常に厳しいということで、トラック、バス、タクシーなんかではほかの分野にも先駆けて先進的な取り組みを進めていると聞いておまして、私どももいろいろな施策を参考にさせていただいております。特に自動車局とはよくやりとりをさせていただいております。今後もいろいろな取り組みについて、関係者の方々からも広くご意見をいただいて、労働環境の改善等に努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。ほかにいかがでしょうか。

篠原委員、お願いいたします。

【篠原委員】 先程から女性船員の問題が話題になっていますが、いろいろな労働環境の整備が一番のポイントだと思います。例えば国際線に勤務しているCAの人たちで結婚されている方は結構いらっしゃいます。子供を親御さんに預けるなどいろいろ苦勞されているようですが、CAは志望者が非常に多いです。船の場合はCAと違い、自宅を空けることが長期間になるという特殊性があると思います。CAなどと比較し、待遇の問題も含めて、魅力ある職場としてどのようにつくっていくかということに尽きるのではないかと感じますが、いかがでしょうか。

【河野分科会長】 事務局、いかがでしょうか。

【蒲生海事局長】 今、篠原委員がおっしゃたように、陸運においてはそういった形で女性が活躍するような場が以前からあって、それに応じて労働環境に関しましても、職場全体の環境にしても改善してきたという経緯があるかと思います。船に関しましては、ある意味特殊だということがありまして、そのような前例というか、モデルになるようなケースがなかなか普及してきませんでした。労働環境の改善などにもすぐつながってこなかったという経緯があるかと思いますが、いろいろな業者の方、海運事業者の方々と話してみると、今は本当に人が足りないということで、我々から水を向ける前からもう女性に活躍してもらわないと、とおっしゃいます。そういう意味では意欲というか、目つきが変わってきたということもあって、おくれさせながら、陸のケースもしっかり勉強させていただいて、労働力の確保、女性の活躍につなげていこうということで、今、部内でも議論させていただいております。

【篠原委員】 トラガールなど、いろいろ取り組んでいるようですが、船では何かないのでですか。

【蒲生海事局長】 造船関係でも女性の活躍の場を広げようとしております。

【宮武技術審議官】 「フネージョ」と言います。

【増田船員政策課長】 その件に関しては、造船と海運、船員も含めて、まさにフネージョということでこれから周知を行おうとしているところでございます。今まさに検討しておるところございまして、海事産業における女性活躍推進の取り組みの事例集という形で発行を考えております。

【篠原委員】 業界として、ポスターを作成したり、CMを打つなど、大々的にやれないでしょうか。

【増田船員政策課長】 検討していきたいと思っております。

【篠原委員】 資金も必要になるかと思いますが、トラック業界に聞くと、トラガールというイメージでたくさん人材が来るようになったと聞きました。良いネーミングを考える必要があるかと思っております。

【蒲生海事局長】 ネーミングも含めて、さらには媒体も含めて考えていきたいと思っております。海事思想の普及に関しましては、いろいろ努力しておりますが、C to Seaプロジェクトのような形で、名前も凝った形で、子供たち、若い人が海に行くような取り組みを始めていますので、この労働力確保という観点からも、そういったことも参考にして工夫が必要かと思っております。フネージョに関しましては、もう一度持ち帰って議論します。

【河野分科会長】 ほかにいかがでございましょうか。よろしゅうございますか。

それでは、そろそろここで議題1と2についての議論は締めくくりたいと思います。本議題である、日本船舶及び船員の確保に関する基本方針変更案につきましては、本日のご議論も踏まえた上で、次回、2月5日の海事分科会におきまして、引き続き審議してまいりますので、何とぞご協力を賜りますようよろしくお願い申し上げます。

次に、議題3の各部会の現況につきまして、船員部会、船舶交通安全部会、海事イノベーション部会の順番で事務局よりご説明をお願いいたします。

【増田船員政策課長】 船員部会につきましてご報告をさせていただきます。表紙をおめくりいただきまして、船員部会は原則として月1回開催させていただいているところでございます。

資料の1ポツ、審議事項でございまして。これは法令に基づき審議する事項でございまして。国土交通大臣から諮問させていただき、ご答申いただいているものを記載してございます。まず1番に船員関係法令の改正でございまして。これは昨年の通常国会で成立いたしました海上運送法及び船員法の一部を改正する法律に伴う施行規則の改正が①番でございまして。それから、②、③番につきましては、厚生労働省で出しております。私どももあわせて、子の育児休業期間の再延長などに関連する規則等の改正について、諮問・答申をいただいているところでございます。

それから2番、船員の最低賃金額の見直しでございまして。これにつきましては毎年度、それぞれ船員部会のもとに専門部会といたしまして、全国内航鋼船運航業と海上旅客運送業につきまして、それぞれ最低賃金についてご審議いただいております。今回の審議では、最低賃金額を1,000円アップするという答申をいただいたところでございます。

3番目に船員の派遣事業等の許可でございまして。これは個別の事業の許可についてもご審議いただいておりますが、今回は内航未来創造プランに位置づけられております、船員派遣事業の許可基準の見直しについてもご審議いただいたところでございます。

4番目、船員の災害防止計画の策定についてでございます。これは船員災害防止活動の促進に関する法律に基づきまして、今回、5年間を対象とする第11次船員災害基本計画の諮問・答申をいただきました。

2ページにまいります。報告事項でございまして。これは船員政策に関する重要事項について事務局からご報告し、ご議論をいただいているところでございます。

1番は、平成30年度海事関係予算についてご報告させていただきました。それから、

船員教育機関の卒業者の求人・就職状況について、報告させていただいております。それから、船員の派遣事業等フォローアップ会議におきましては、船員派遣事業者等への立ち入り検査の状況等を報告しております。この結果についてご報告させていただきました。それから、これも毎年度実施しておりますが、船員労働安全衛生月間の実施概要について報告させていただいたところでございます。

船員部会の概要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。次に船舶交通安全部会の現況について、ご説明をお願いいたします。

【君塚海保交通部企画課長】 海上保安庁交通部企画課長の君塚と申します。それでは、私からは船舶交通安全部会の現況をご報告させていただきます。

おめくりいただきまして、2ページをご覧くださいと思います。船舶交通安全部会ですが、平成25年10月2日に設置したものでございます。これは、現行の第3次交通ビジョンの策定のときでございますが、平成25年からおおむね5年間を計画期間とする第3次交通ビジョンの施策の実施状況の確認と、次年度の施策の進め方を検討するための部会です。さらには、その後の第4次交通ビジョン策定に向けた政策のあり方を検討することを目的とした部会でございます。河野教授に部会長になっていただいているところでございます。

これまで第3次交通ビジョンに基づく施策を進めてきたところでございますが、昨今、社会情勢が大きく変化しています。海上における活動の活発化・多様化、これは後ほどご説明いたしますが、さまざまな変化を踏まえまして、昨年10月でございますが、従来からの船舶交通安全施策とあわせまして、より広く海上の安全を確保するための新たな施策を展開する必要があるということで、そちらに書いてございますとおり、船舶交通安全をはじめとする海上安全のさらなる向上のための取り組みについて諮問させていただいたところでございます。部会としては第9回になるわけですが、昨年11月に船舶交通安全部会を開催いたしました。そこでは第3次交通ビジョンの施策の実施状況とともに、第4次交通ビジョンの方向性等についてご審議いただいたところでございます。

また、下に今後の予定でございますが、あと2回、第10回、第11回と部会を開催という流れになるということです。今年は2月1日に第10回、4月ごろに第11回を予定しているということでございます。今年5月ごろということで答申をいただく予定となっております。

次に3ページをご覧くださいと思います。第3次交通ビジョンの目標の達成状況でございます。まず長期目標ということで、これは2020年代中でございますが、その当時の船舶事故隻数が平成20年から24年の年平均が約2,400隻でございましたが、これを半減させることを目指すこととしているわけでございます。これは平成29年、昨年の船舶事故隻数、速報値でございますが1,979隻となっております。このように減少傾向にあるわけでございますが、これは2020年代の目標ということで、最終的には1,200隻ということで、この図に2029年と書いてございますが、今後も目標達成に向けて取り組みを推進する必要がある。これは、4次ビジョンにおいても長期目標については継続することとしているわけでございます。

続きまして、4ページをご覧くださいと思います。4ページ以降は計画目標ということで掲げておりますが、第3次交通ビジョンにおいては、平成30年までに達成すべき目標をおおむね5年間、平成30年の目標ということで設定しているわけでございますが、第4次交通ビジョンについては社会情勢の変化を踏まえ、平成30年度に開始することにしておりますので、ここでは平成29年までの達成状況を記載させていただいております。

まず①番、4ページでございます。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ですが、これは平成22年の港則法及び海上交通安全法の一部を改正する法律の施行以降、衝突・乗揚事故が大幅に減少しているということで、こういう中でAISの搭載船舶の通航隻数100万隻当たり76隻以下を維持することを目標にしているところでございます。平成26年から29年まで、いずれもこの目標を達成している。平成29年は61隻の速報値でございますが、いずれの年も目標を達成しているということで維持しているところでございます。

続きまして、5ページをご覧くださいと思います。これは港内等における衝突・乗揚事故の減少ということで、目標としては「一元的な船舶の動静監視・情報提供体制を整備する港内等において」とございますが、東京湾で管制の一元化を目指しているということで、これを想定した目標として設定しているわけでございますが、この情報提供の対象となる船舶の衝突・乗揚事故を平成20から24年までの年平均に対して半減するというところで、具体的には平成30年の15隻を目標としているところでございます。東京湾の管制一元化は今年の1月31日に運用開始でございますが、その前、昨年までの発生状況のデータを記載させていただいておりますが、平成29年は速報値、東京湾の海難の発生状況は17隻で、目標達成に向けて順調に推移しているということが言えるかと思ってお

ります。

続きまして、6ページをご覧くださいと思います。小型船舶における事故の減少でありますが、小型船舶の事故のうち不可抗力によるものを除く7割の事故について、これを平成20から24年までの年平均1,343隻に対して約3割減少させることを目標としているということでございます。昨年の速報値で、小型船の船舶事故隻数が998隻となっております。これも目標達成に向けて順調に推移している。目標当初は平成30年で940隻ということで3次ビジョンに設定しておりますが、これに向けて順調に推移してきたということが言えるかと思っております。

続きまして、7ページでございます。今、第4次交通ビジョンをご審議いただいていると申しましたが、ここで重点的に取り組むべき事項ということで、今ご審議いただいている内容を記載させていただいております。ご覧いただいておりますとおり、社会情勢の変化に伴う海洋をめぐる状況ということで、真ん中の列をご覧くださいますと、マリニアクティビティーが非常に多様化しているということでございます。それから、大型クルーズ船も政府の観光振興の取り組みと相まって非常に急増していると、今後も目標を掲げて増やすという状況となっております。それから、洋上の風力発電、LNGといった海上活動が多様化、活発化しているというのをまず書かせていただいております。

2番目でございますが、自動運航船の実用化の動きなど、海上交通の生産性向上・効率化という動きがあると思っております。

3つ目には、先ほどもご議論がございましたが、船員不足とか、船舶そのものが高齢化、老朽化している状況の中で、海運・水産環境も変化していることが言えるかと思っております。

4番目には、海上活動情報ニーズの高まりと書いてございますが、IoT、AIといった技術革新、ビッグデータ利用環境の整備などの状況によって、海上活動に対する情報ニーズも高まっていることが言えると思えます。

それから、南海トラフといった大規模自然災害への備えが必要になっているという状況がございます。

こういった状況を踏まえまして、右に書いてございますとおり、多様化・活発化する海上活動、あるいは海上交通の生産性向上・効率化への対応が必要であること。それから、そういった生産性向上・効率化等の動きも踏まえて、あるいは海上活動の多様化・活発化という状況も踏まえて、ここに書いてございます、地域を活かす海上交通安全行政の推進

という観点も必要になるかと思っております。それから、海上活動情報のニーズの高まりを踏まえた情報の統合と活用ということが新たな課題としてあろうかと思っております。

同時に従前からの基本的施策も引き続き重要でございまして、ふくそう海域等においては引き続き事故をなくしていくという不断の取り組みが必要だということでございますし、小型船舶については、事故の隻数としては非常に多いということで、引き続き安全対策を強化していく。また、航路標識も引き続き整備・管理していかなければいけない。また、防災・減災、あるいは戦略的な技術開発、国際連携というような取り組みが必要である。さらにトピックとしては、2020年のオリ・パラに向けた、これは東京湾の臨海部で競技が多数行われることを踏まえた対応が必要だということで、こういった観点からご審議をいただいているということでございます。

こういった施策につきましては、海事局をはじめさまざまな関係機関との連携が不可欠と考えてございますので、引き続き委員のご意見を賜りながら、第4次ビジョンの策定を進めてまいりたいと思っております。

以上でございます。

【河野分科会長】 ありがとうございます。次に海事イノベーション部会の現況について、ご説明をお願いいたします。

【斎藤船舶産業課長】 海事局船舶産業課長の斎藤でございます。委員の皆様にはいつもお世話になっております。ありがとうございます。

では、私からは資料4-3に基づきまして、海事イノベーション部会の現況についてご報告させていただきます。海事イノベーション部会につきましては、平成28年1月の第31回海事分科会におきまして設置いただきました。その後、計3回開催いただきました。部会長につきましては、河野先生にお務めいただいております。28年6月、第3回目の部会でございますが、そちらで答申をおまとめいただきました。海事産業の生産性革命、i-Shippingによる造船の輸出拡大と地方創生のために推進すべき取り組みについてということで、答申をおまとめいただきました。それをもとに、現在国土交通省海事局では、海事生産性革命のプロジェクトを進めております。

その内容につきましては、資料の表紙をおめくりいただきまして、1ページ目におつけしてございます。上でございますが、プロジェクトの概要をご覧くださいますと、1つ目の丸で書いてございますのは造船の分野でございます。造船の輸出拡大・海運の効率化を図り、自動運航船の導入も推進する「i-Shipping」。2つ目でございますが海洋開発分野、

こちらにも生産性向上などによって技術力を向上して、海洋開発市場の獲得や資源確保に貢献する「j-Ocean」、私ども海事局ではこの「i-Shipping」と「j-Ocean」、2つのプロジェクトを両輪といたしまして、これをまとめて海事生産性革命という名前のもとで推進、実施しているところでございます。この海事生産性革命は現在、国土交通省全体で20の生産性革命のプロジェクトを掲げておりますが、そのうちの1つのプロジェクトという形で位置づけております。

具体的には、真ん中から下に、左に「i-Shipping」の概要、右に「j-Ocean」の概要という形で挙げさせていただいております。両方のプロジェクトともに、造船であれば船舶の開発建造から運航に至る全てのフェーズ、生産性を上げましょうと。「j-Ocean」につきましても海洋開発分野の施設等の設計、建造から操業に至るまで、こちらにも全てのフェーズで生産性を向上していきましょうということでございます。それぞれについてKPIも定めておりまして、一番下をご覧くださいますと、「i-Shipping」につきましても、日本の建造量の世界シェアを15年20%のものを2025年には3割まで上げるというのを目標に掲げてございます。「j-Ocean」、海洋開発分野におきましても、2010年代の売上高見込みが3.5兆円、20年代にはこれを4.6兆円まで増やすというものを目標として掲げてございます。

1枚おめくりいただきますと、2ページ目に「i-Shipping」答申フォローアップについてという一枚紙をおつけしております。今申し上げましたとおり、交通政策審議会の答申を28年6月に頂戴いたしました。既に今年になりますともう30年に入っているということもございまして、現在、海事イノベーション部会では、前回、28年6月の「i-Shipping」答申のフォローアップをいただいております。その概要をまとめましたのが2ページ目でございます。

答申後の現状のところを見ていただきますと、答申後何が起きているのかというのを簡単にまとめさせていただいております。1つ目でございますが、当該答申に基づきまして、私どもでも一定の予算措置を講じたり、人材育成などにも取り組んでおりますが、そういう形で制度の政策も動かしているということでございます。

2つ目でございますが、今申し上げましたとおり28年6月に答申を頂戴してから、その後、特に造船マーケットとか、各国の動向に変化が生じております。造船マーケットも、例えば新造船受注量が2015年、16年とかなり下がっているという状況もございました。後ほどまたご説明させていただきますが、日本の造船業の対抗馬である中国、韓国で

は公的助成がされていて、それを背景に安値受注をしているという状況で、日本の造船業はかなり厳しい状況にあります。そのようなマーケットの変化もあるということでもあります。

3つ目を見ていただきますと、答申では自動運航船については一切言及していないということが書いてございます。「i-Shipping」の答申を28年6月に頂戴いたしましたが、当時は自動運航船の話については特段の言及はされていません。一方で後ほどご説明させていただきますが、現在、世界的には自動運航船のプロジェクトが他国や、日本の海運造船会社の皆さんでも実施されているという状況で、技術開発の分野でも進んでいるという状況でございます。

最後でございますが、海洋基本法に基づく海洋基本計画の次期の計画が策定作業中でありまして、この時期の海洋基本計画が本年の3月から4月に策定される予定でありまして、海洋開発分野でも新たな動きがあるということもございます。

縷々申し上げましたような答申を28年6月に頂戴して以降の変化を踏まえまして、海事イノベーション分科会では、28年6月の答申を全般的にレビューいただき、短期的に取り組むべき課題の洗い出しを現在いただいております。具体的にどうしているのかというのを下にフォローアップの進め方概要ということでまとめさせていただきます。

検討テーマ、左側を見ていただきますと、大きく分けると3本柱になってございます。先ほどご紹介しました海事生産性革命の2つの大きな柱でございます「i-Shipping」と「j-Ocean」、それぞれにつきまして個別の施策の実施状況をご議論いただくとともに、課題の洗い出し、さらには対策の方向性について、現在ご議論をいただいております。それが1ポツと2ポツでございます。例えば1ポツの「i-Shipping」、これは一般商船部門でございますけれども、先ほど私が申し上げました政府の予算措置の実施状況についてご検討、ご議論いただいたりしてございます。

2つ目のひし形は人材と書いてございますが、造船所で働いておられる日本人の人材、先ほど女性活用の話もございましたが、そういう話もご議論いただいております。ほかにも外国人材の活用についてもご議論いただいております。それとその後、国際対応を書いてございますが、先ほど申し上げましたとおり、日本の対抗馬である中国、韓国への対応をどう考えていくのかという点についてもご議論いただいております。それと、造船業の受注力強化、造船業は当然受注しないと始まらない産業でございます。最近、受注・発

注の形態が世界的にだんだん変わってきております。具体的には、昔は2隻、3隻ぐらいの発注だったものが、例えば大型のコンテナ船を中心に10隻や11隻という世界的に大型のロッド発注がされるような状況になってございます。そういうものを日本としてとっていくにはどうすればいいのかということについて、ご議論をいただいております。

2ポツ「j-Ocean」、海洋開発でございますが、ここに3つ挙げさせていただいております。ご議論いただいているのは1つ目、浮体技術等を活用した新たな市場分野の開拓、2つ目でございますが人材育成、海洋開発分野でも人材育成が大事だと我々は認識しております、そこについてもご議論いただいております。

それと3つ目でございますが、製品パッケージ化の推進、これは海洋開発のプラントはかなり大がかりなものになります。大がかりなプラントをそれぞれシステムや、モジュールごとにパッケージ化して、それをアセンブリーして、最終的にプラントになるわけですが、それぞれパッケージ、モジュールやシステムの単位で競争力を持つということも日本の海洋開発を推進していくためには重要ではないかと思っております、そこについてもご議論をいただこうと思っております。さらにはナショナルプロジェクト、日本はEEZを含めると世界6位でございますので、ナショナルプロジェクトについても推進していくべきだと思っております、ご議論をいただいております。

最後に3ポツ、自動運航船でございます。こちらにつきましては1枚おめくりいただきますと、自動運航船に係る課題、背景、効果ということで、3ページ目におつけしております。先ほど申し上げましたとおり、28年6月の答申では、自動運航船についてはご議論いただいております。先ほど申し上げましたとおり、欧米を中心に外国では自動運航船の研究開発、技術開発が進んでおります。一方で、日本国内でも海運会社、造船会社でも進められております。さらに周辺状況としても、このページの一番下、緑のところを見ていただきますと、通信・技術環境が進展しております。海上でもブロードバンドが使えるようになってきているという状況でございます。

国内外で研究開発、技術開発が進んでおりまして、青いところの下に、「これからの海運・造船・船用工業の競争力を左右」と書いてございますが、今後の新たなフロンティアとして自動運航船が大きな重要な分野だと私どもは思っております、自動運航船について日本としても積極的に取り組むべきだと考えております。具体的には赤いところを見ていただきますと、先端的な技術開発・実証を促進するとともに、国際基準・規格策定の主導、これは主にIMOでも自動運航船の研究開発を進めていくためにはどうすればいいのかと

いう議論も進んでおりますので、IMOの交渉についても日本が主導していくべきだと考えてございます。この技術開発を進めるとともにIMOでの国際交渉を主導的に進めるとい、この2つを車の両輪として、2025年に自動運航船の実用化を目指すという方向で私どもは考えてございます。

効果につきましては、下の赤いところでございますが、3点書かせていただいております。今回、海事イノベーションの中で自動運航船について何をやるのかということにつきましては、1枚お戻りいただきまして、2ページ目、左側の3ポツで書いてございます。一番大きい話といたしましては、最初のひし形で書いてございますが、ロードマップの作成を大きな柱でご議論いただければと思っております。申し上げましたとおり、2025年に自動運航船の実用化を目指しますが、その25年に至るまでの具体的なロードマップをこの海事イノベーション部会でご議論いただきたいと思っております。内容としては、技術開発をどういうものに取り組んでいくべきなのかや、条約体系、国内の法制についてどういうスケジュールで考えていくべきなのかをイノベーション部会の中でご議論いただいて、成果物としておまとめいただけないかと思っております。

スケジュールにつきましては、右側に書いてございます。昨年末、29年12月末に第4回海事イノベーション部会を開催いただきまして、今申し上げたような検討テーマとか現状についてご議論を開始いただきました。最終的には30年、本年の5月末に海事イノベーション部会の報告書、意見書のような形で短期的な課題とか対策についておまとめいただきたいと思っております。その前、1つ上でございますが、3月下旬のイノベーション部会では中間取りまとめをいただくという予定で考えてございます。その前には、2月末に意見書を中間取りまとめのスケルトンの提示をさせていただきたいと思っております。現在、関係者のヒアリングをさせていただいているというような状況であります。

海事イノベーション部会の現況については、以上でございます。

【河野分科会長】 ありがとうございました。

それでは、3つの部会のご報告、ご説明につきまして、何かご意見、ご質問等がございましたらよろしくお願ひしたいと存じます。

【森田臨時委員】 よろしいでしょうか。

【河野分科会長】 森田臨時委員、どうぞ、よろしくお願ひいたします。

【森田臨時委員】 最後に説明があった海事イノベーション部会の最後のページで、自動運航船に係る課題等のご説明がございまして、その最後の効果のところ、「船員労働環

境改善・職場の魅力向上」とあるのですが、自動運航船というのは無人を想定したものだ
という理解でよろしいでしょうか。それとも、そうではなくて少人数で運航するものなの
でしょうか。そうであるならば、11名で運航していたパイオニアシップ（P船）、あるい
は18名のA船、16名のB船、14名のC船など、外航船の乗組員の少数化を進めるプ
ロジェクトがかつて存在しましたが、同様の取り組みを検討しているという理解でよろし
いでしょうか。自動運航船と船員労働環境改善と職場の魅力向上の関係性について、ご説
明をいただければと思います。

【河野分科会長】 事務局、お願いいたします。

【宮武技術審議官】 技術審議官の宮武でございます。ご質問にお答えいたします。

まず、船員をゼロにすることは多分無理だと考えておりまして、それは想定しておりま
せん。労働環境改善とは一体何なのかというところではありますが、例えば船員がなされる
判断を支援するような情報が、陸上から支援して情報が届くような、あるいは離着船の際
に船員の作業負担を減らせるような機器など、そういう意味で船員の支援ができるのでは
ないかという観点で、IT、あるいはIoT、AIを使った技術からひねり出せないかとい
うことを検討したいというのが、自動運航船のシステムです。ただ、ヨーロッパには、
例えばロールスロイスが無人化でゼロだというような話が出ておりまして、それは宣伝と
言ったら語弊がありますが、わかりやすいようなアピールをしているものですから、それ
が非常に誤解を与えているのではないかと考えております。

具体的には、我々海外の調査をいたしますと、ヨーロッパでも地道に技術開発すること
が手段でありまして、例えばノルウェーのフィヨルドのごく限られた海域をほかの日本の
沿岸域みたいなふくそう海域でないところで、自動でやってみようか、船員なしでやっ
てみようかというような話は聞いておりますが、いろいろな日本の沿岸域で小型船がたくさ
んいて、プレジャーボートがいて、漁船がいて、それがどちらに進むのかわからないよう
な、情報を得られない状況で、船員なしでこういったことが安全確保できると思ってお
りません。そういう意味でいきますと、船員がそういういろいろな情報を目で見て、耳で
感知しているものがデータとして提供できて、それが基本的に船員の負担軽減につながり、
先ほどの話ではありませんが、職場の魅力関係につながればそれはベストかなと思ってい
ます。

この点につきましては、皆様のご意見を踏まえながら進めてまいりたいと思ってお
りますので、よろしくお願ひしたいと思ひます。

【河野分科会長】 森田臨時委員、よろしいでしょうか。

【森田臨時委員】 この海事イノベーション部会における自動運航船の取り組みについては、無人化を目指すものではないという理解でよろしいですか。

【宮武技術審議官】 今のところは目指しておりません。将来的に、例えば50年後にどうかと言われれば、これはまた別の話なのですが、ここからは私的な感覚になりますが、多分、日本のふくそう海域においては無人化というのは無理だと思います。もちろんほかの船がなければ太平洋上などになるとまた別の議論があるかもしれませんが、日本の近海においてはなかなか難しいところだと思います。

【森田臨時委員】 わかりました。

【河野分科会長】 ほかに何かご意見、ご質問はございませんでしょうか。

鎌田委員、お願いいたします。

【鎌田委員】 船舶交通安全部会のご説明の中で、事故の隻数が順調に減っているというのは非常に喜ばしいと思いますが、対策の何が効いて、どのように減ったのか、細かい分析はどこまでなされているのでしょうか。

【河野分科会長】 事務局、お願いいたします。

【君塚海保交通部企画課長】 ご指摘ありがとうございます。まさに減っているという状況については、特に数としては全体の船舶事故の約8割を小型船舶が占めているということで、数を減らすという部分においては、小型船舶の事故削減という取り組みが挙げられるかと思いますが、対策といたしましては、海上保安庁本庁または管区本部、あるいはさらに現場の部署において、体制強化を図っていくという状況でございます。1つは、大きな組織的な流れとしては、平成28年度に、海上保安庁と管区において4課体制、特に小型船対策を強化するために安全対策課を設置いたしました。また、あわせて海の安全推進本部を設置して、特に沿岸域の事故削減の取り組み体制を強化したところでございまして、特に安全対策課において、海難の調査ということから、また対策、あるいは情報発信を体系的にマネジメントする体制が整ったということで、この結果、海難防止に功を奏しているというぐあいに考えてございます。

それから、さらには専門的な知見を有する各分野のエキスパートを海の安全推進アドバイザーとして委嘱することで、海上保安官の安全指導能力も向上したのかなというような取り組みがありました。また、これは海事局さんとの連携の中で、平成28年度に小型船舶の遵守事項、制度の改正を踏まえまして、安全指導を強化したということが1つありま

す。それから、情報提供の側面においては、かつてはM I C Sと呼んでおりましたが、海の安全情報という提供の手段として、スマホの専用ページを開設するという事で、より裾野が広がったのかなというところでございます。

また、簡易A I Sについても実際に平成26年、この3次ビジョン初期の26年の時期から比べても、2,000隻を超えているというような形で、数で7倍ぐらい増えているという状況もございますので、そういったことも事故削減につながっているのかなということでございます。また、当然、小型船舶の事故削減のみならず、ふくそう海域の安全対策、レーダーの整備、潮流の情報提供の高度化とか、そういった大型船の事故もゼロにしていくという取り組みも相まって、全体としては数の削減につながったのではないかと分析しているところでございます。

【河野分科会長】 ありがとうございます。鎌田委員、いかがでしょうか。

【鎌田委員】 いろいろ対策を打っておられるのはもちろんわかっているのですが、どの対策がどの事故類型にどう効いたのか、そういったところをもう少し細かく分析していくと、削減目標が長期レンジで半減というよりは、削減目標をもう少し積み増せるのではないかと思います、そういったところもぜひご検討をお願いいたします。

【河野分科会長】 事務局、いかがでしょうか。

【君塚海保交通部企画課長】 ありがとうございます。まさに4次交通ビジョンにおいては、そういった類型ごと、一律な対策だけではなく、小型船、大型船、船種に応じた対策という形できめ細かい、その施策効果もより分析度を深めながら高めていくことを、3次ビジョンの評価とともに取り組んでまいりたいと思っています。

【河野分科会長】 ありがとうございます。ほかにいかがでしょうか。

野川委員におかれましては、議題1、2、あるいは3につきまして、事前に海事局からご説明があったと伺っておりますので、何かご意見、ご質問等ございましたら、いかがでございましょうか。

【野川委員】 いえ、むしろ船員部会の業務等について、何かあって私が答えるようなことがなければ、私からは特にございません。

【河野分科会長】 ありがとうございます。

本日は、さまざまなご意見を皆様から承りまして、さまざまな視点でご議論いただきました。海事局から総括的に、次の2月5日の分科会に向けて何かございましたらお願いいたします。

【山田外航課長】 海事局外航課長でございます。

次回2月5日の海事分科会では、議題2の基本方針の改正について改めてご議論いただきますので、私から僭越ではございますが、総括的に申し上げさせていただきます。

議題1のところでも28年度実績、これまでの分も含めまして、船については増えているが、船員については横ばい。認定事業者はやや微増、全体は微減というお話をいただきました。議題2で、今回の基本方針の変更というところで、内航についても若干書きぶりを変更いたしました。基本的に外航について次の目標期間、船舶5年で1.2倍、船員10年で1.5倍というものについてご説明するとともに、歴史的な海運不況について、所要の規定を追加すること。あとは準日本船舶について所要の持ち越しの規定を追加すること。これを申し上げました。あとは参考でございますが、重要な中身として、認定の基準につきまして船舶・船員の増加をご紹介したところであり、その際、関係者からもいろいろご指摘、ご意見を事前にもいただいておりますので、しっかりご意見を伺った上で十分に時間をかけて調整させていただきたいと申し上げたところでございます。

この点につきまして、ご意見として、特に森田臨時委員から、これまで増えなかったところに本当に船員が増えるのかどうか、目標として果たして5,500なり、1.5倍というのがどちらをどのように達成していくのか。また、今回、日本船舶1隻に対して日本人船員4人というものについて、ただし書きで海技士が参入することも検討ということでご披露したわけですが、そういうことをやって本当に船員が増えるのかということについて、よく検討と調整を進めていくべきであるというお話を承っております。

また、河野分科会長、篠原委員、鎌田委員から、特に若年労働力、女性労働力をどのように船員に活用していくのかということについて、いろいろな取り組みについてもまだ不十分な点があるのではないかと。他モードを参考に取るべきではないかと、また少子高齢化ということで、全体が労働力の取り合いになるので、そのあたりを官民、関係者でしっかり議論して、策を打っていくべきではないかというようなご意見を頂戴したと承っております。

特に議題2につきましては、これから2月5日の海事分科会に向けて、こちらで十分必要な検討をさせていただくとともに、関係者のご意見、委員のご意見を十分承りまして、しっかり時間をかけて不十分な点がなるべく減っていくように調整していきたいと考えております。

議題3につきましては、今ございましたとおり各部会についてご報告をいただき、将来

像や、そういった打つべき方向性についてご指摘をいただいたところであると承っております。

2月5日の海事分科会に向けまして、また事前に先生方のご意見を伺うとともに、なるべくご指摘を反映させて、関係者、委員の方々のご理解が最大公約数としてとれるように調整を続けていきたいと考えております。

事務局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。それでは、次回の2月5日の海事分科会に向けて、引き続き事務局において整理をお願いいたします。

それでは、以上をもちまして、本日の議事は終了となります。進行を事務局にお返しいたします。

【小野総務課企画室長】 ありがとうございます。

それでは、最後に海事局長より一言ご挨拶を申し上げます。挨拶につきましては、報道関係者の方々のカメラ撮りをしていただいて構いません。

【蒲生海事局長】 海事局長の蒲生でございます。所用にておくれたの出席となりました。大変申しわけございません。

本日は足元の悪い中、海事分科会にご出席を賜りまして、まことにありがとうございます。委員の皆様のご知見によりまして、さまざまな角度から活発なご議論を頂戴いたしまして、重ねて御礼を申し上げます。

昨年2月来、約1年ぶりの海事分科会の開催となります。この間、新たなトン数標準税制の枠組みを定めるとともに、先進船舶の導入促進によりまして、海事生産性革命の推進を図り、海上運送法の改正案、内航海運の将来像を示しました内航未来創造プランの策定など、政策的に大きな前進があったものと思っております。本日はこれらの状況も踏まえた上で、昨今の海運、船員、造船等の海事関係の政策課題に対応する上で、特に重要な課題につきましてご議論いただきました。その中でも、この4月からスタートする新たなトン数標準税制の円滑な実施に向けました日本船舶及び船員の確保に関する基本方針の変更に関しましては、我が国の安定的な海上輸送の確保を図る観点等から、さまざまな見地より非常にご熱心なご議論を頂戴いたしました。

次回、2月5日の分科会に向け、事務局におきまして論点の整理を行い、必要な調整も行った上でしっかりと対応させていただきますので、よろしくお願い申し上げます。

なお、本年は海洋国家・日本の方向性を定めました海洋基本法施行から10年を経過し、

海洋政策にとりまして大きな節目の年になります。国民生活と我が国経済を支える上で極めて大きな役割を担っております海事関係政策課題につきまして、海事局一丸となって引き続き取り組んで参る所存でございます。次回の分科会で引き続きご議論をいただきたく、日本船舶及び船員の確保に関する基本方針の変更を受けまして、委員の皆様におかれましては、引き続きご指導のほどよろしくお願い申し上げます。

本日は誠にありがとうございました。

【小野総務課企画室長】 それでは、事務連絡を数点させていただきます。本日の会の取り扱いでございますが、委員及び臨時委員10名中6名の方に出席いただきました。このため、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ので、本会議は海事分科会として取り扱わせていただきたいと思います。

本日の議事内容につきましては、皆様にご確認していただくため、後日ご連絡申し上げますので、その際はよろしくお願いいたします。

次回の第35回海事分科会でございますが、お手元に案内がございますが、2月5日10時30分から12時までとなっております。場所につきましては、中央合同庁舎4号館の12階、共用会議室となっておりますので、お間違いのないように確認していただきたいと思っております。お手元の案内資料の裏側に地図がありますが、これは広域図となっております、ちょうどこの3号館と国会との間の道路を南に下って行っていただいたところの財務省の裏側、隣側になりますが、こちらが4号館となっております。下の拡大図はピンク色の部分、ちょうど中央に合同庁舎第4号館がございますので、ご確認をよろしくお願いいたします。

それでは、以上をもちまして、交通政策審議会第34回海事分科会を終了いたします。委員の皆様におかれましては、ご多忙中のところ誠にありがとうございました。

— 了 —