

交通政策審議会 海事分科会（第11回）

平成18年7月28日（金）

【総務課長】 皆さん、おはようございます。定刻になりましたので、ただいまから交通政策審議会第11回海事分科会を開会させていただきます。本日は、皆様には大変お忙しい中、この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。私は、事務局を務めさせていただきます海事局総務課長の室谷でございます。分科会長選任までの間、議事の進行を務めさせていただきますと思いますので、よろしくお願いいたします。

まず最初に、委員のご紹介をさせていただきます。皆様のお手元の資料、配席図があるかと思いますが、配席図と、その後の出席者名簿をご参照いただければと思います。

まず、委員の方のご紹介をさせていただきます。圓川委員でございます。

【委員】 圓川でございます。よろしくお願いいたします。

【総務課長】 杉山委員でございます。

【委員】 よろしくお申し上げます。

【総務課長】 馬田委員でございます。

【委員】 よろしくお申し上げます。

【総務課長】 山村委員でございます。

【委員】 よろしくお申し上げます。

【総務課長】 なお、馬田委員におかれましては、三村委員にかわりましてご就任をいただいておりますことをご紹介させていただきます。どうぞよろしくお願いいたします。

本日は委員総数5名中4名の方のご出席をいただいておりますので、交通政策審議会令第8条による定足数を満たしておりますことをまずもってご報告申し上げたいと思います。本日は松田委員がご欠席ということでございます。

また、本日は、交通政策審議会海事分科会運営規則第6条の規定によりまして、委員以外でご意見、ご説明をいただく方といたしまして、社団法人日本船主協会から鈴木会長の代理として中本理事長、全日本海員組合から井出本組合長にご出席をいただいております。

続きまして、国土交通省側の職員をご紹介します。富士原海事局長でございます。

【海事局長】 富士原でございます。

【総務課長】 春成海事局次長でございます。

【海事局次長】 春成でございます。

【総務課長】 大野大臣官房審議官でございます。

【審議官】 よろしく申し上げます。

【総務課長】 伊藤大臣官房技術審議官でございます。

【技術審議官】 よろしく申し上げます。

【総務課長】 長谷部大臣官房参事官でございます。

【参事官】 長谷部でございます。よろしく申し上げます。

【総務課長】 永松外航課長でございます。

【外航課長】 永松でございます。

【総務課長】 大塚内航課長でございます。

【内航課長】 大塚でございます。

【総務課長】 持永運航労務課長でございます。

【運航労務課長】 よろしく申し上げます。

【総務課長】 澤山検査測度課長でございます。

【検査測度課長】 澤山です。

【総務課長】 村上船員政策課長でございます。

【船員政策課長】 よろしく申し上げます。

【総務課長】 羽尾海技資格課長でございます。

【海技資格課長】 羽尾です。よろしく申し上げます。

【総務課長】 それでは、議事に先立ちまして、海事局長からごあいさつを申し上げます。

【海事局長】 国土交通省海事局長の富士原でございます。おはようございます。きょうは、第11回の海事分科会になるわけでございますが、その開催に当たりまして、一言ごあいさつを申し上げます。

まず、委員の皆様方、それから、本日ご出席をいただいております日本船主協会の中本理事長、全日本海員組合の井出本組合長におかれましては、大変お忙しい中、本分科会にご出席をいただきまして、誠にありがとうございます。皆様方には日ごろから海事行政に大変なご理解、ご支援を賜っておりますことにつきまして、この場をお借りして、厚く御礼を申し上げます。

さて、近年の我が国の海運を取り巻く状況、これは外航海運、内航海運、あるいは船員

政策等さまざまございますが、いずれも大きく変化をしてきております。行政といたしましても、これらにつきまして、効果的な施策を講じることができるよう、それぞれにつきまして各種の検討会、あるいは懇談会を通じて、ご議論をいただいております。本日は、このような事項につきまして、それらの議論の状況につきまして報告をさせていただきます、皆様方のご意見を賜りたいという趣旨でございます。

また、本審議会で昨年の11月に答申をいただきました水先制度改革につきまして、その後の法制度化等、進捗がございますので、それについても、あわせてこの機会にご説明をさせていただきたいと考えております。

本日はよろしく願いいたします。

**【総務課長】** ありがとうございます。

それでは、お手元の資料の確認をさせていただきたいと思っております。議事次第のほか、配付資料一覧の資料がついているかと思っております。説明資料、その後に参考資料が1番から8番までお手元に配付されていることと存じますが、特に不足等はございませんでしょうか。

それから、当分科会につきましては、情報公開の観点から会議全体を報道関係の方に公開をいたしますとともに、議事録につきましては国土交通省のホームページに掲載することといたしておりますので、その旨ご了承のほどよろしくお願いをいたしたいと思っております。

それでは、議事次第に従いまして、議事を進めさせていただきます。

まず初めに、三村前分科会長がこの7月に交通政策審議会委員をご退任されました。そのことに伴いまして、委員の皆様方から新しく分科会長の互選をしていただくということでもあります。どなたかご推薦をお願いしたいと思っておりますが、いかがでしょうか。

杉山委員、お願いいたします。

**【委員】** 僭越ですが提案させていただきたいと存じます。まことにご多忙のところ、恐縮とは存じますが、海運、造船をはじめといたしまして、海事全般につきまして造詣が深く、また、鉄鋼連盟の会長として幅広くご活躍をされております馬田委員に分科会長をお願いするのが最も好ましいと考えますが、いかがでございましょうか。

**【総務課長】** ありがとうございます。

ただいま杉山委員から新しい分科会長には馬田委員をとというご提案をいただきました。馬田委員に分科会長をお願いすることはいかがでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

**【総務課長】** ありがとうございます。皆様から異議なしということをいただきました

ので、馬田委員に海事分科会の分科会長をお願い申し上げたいと思います。

それでは、馬田分科会長にごあいさつをいただいた後で、その後の議事進行につきましては、分科会長をお願いをしたいと思います。馬田分科会長、よろしく願いいたします。

【分科会長】 ただいま海事分科会会長にご推挙いただきました馬田でございます。昨今の海事分野を取り巻くさまざまな環境の変化を考えますと、この分野に求められております役割がますます大きなものになっていくということで、この責任の重さを痛感する次第でございますが、委員の皆様のご協力をいただきながら、海事分科会がその役割を十分に発揮することができるよう努めてまいりたいと存じますので、何とぞよろしくお願い申し上げます。

それでは、議事次第に沿って議事を進めさせていただきます。初めに交通政策審議会令第6条第5項に基づきまして、私から分科会長の代理を指名させていただきたいと思いません。

分科会長代理を引き続き杉山委員をお願いしたいと思います。よろしゅうございませうでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

【委員】 微力ながら務めさせていただきます。

【分科会長】 続きまして、議事次第2(2)最近の海事行政をめぐる動きについてに移らせていただきます。

まず、全体像について、事務局より説明をお願いいたします。

【総務課長】 それでは、交通政策審議会第11回海事分科会説明資料という資料をごらんいただきたいと思いません。1ページ、表紙をめくっていただきまして、今後の海事行政の目指すべき方向性ということで資料を用意させていただいておりますが、これに沿って説明をさせていただきます。

先ほど局長からもごあいさつ申し上げましたとおり、我が国海運をめぐる経済社会状況というのは、大きく変化をしてきております。左のほうからざっとごらんいただきますと、中国の経済成長等を背景といたしまして、海上の荷動量というのが世界的に拡大を見ている。その中で、アジア発着航路、アジア発北米、あるいはアジア発欧州、アジア域内といったところの取扱量というのが全体の半分を占めている、あるいは、アジアの域内の港湾のウェイトが非常に高まっているといった世界の物量地図も大きく変わってきているということでもあります。

一方で、それを支えている我が国の商船隊でありますけれども、例えば構成を見てみますと、日本籍船というのが非常に少なくなっている、あるいは、それに伴って日本人船員というのも大きく減ってきているといったような変化がございます。

また、国内に目を転じたときに、国内の物流の4割は船が担当しているわけでありますけれども、効率的な海上輸送システムの構築に対するニーズが高まっている、あるいは、環境負荷の軽減という観点からモーダルシフトを進めていかなければいけないということの中で、その担い手である内航海運、内航船舶というのがいわゆる少子高齢化、これはなかなか新しい船が出てこない、一方でどんどん古くなっていくと、こういう状況を少子高齢化というふうに言うておりますが、そういう状況になっている。

経営面に着目をいたしますと、旅客船事業あるいは離島航路事業、いずれも経営状況が非常に悪くなっている。これは、道路整備が進捗をしてくれている、あるいは、過疎化の一層の進展等々が背景として考えられるわけですが、さらに、最近の油高というのが経営の悪化に拍車をかけているという状況にあると考えております。

3つ目の項目になりますが、安全、環境、テロあるいはセキュリティーといった保安への要請というのは、引き続き高まっておりますし、また、それらに対応するに、国際的な取り組みというのが求められているということであろうと考えております。

一番右側の項目になりますが、国土交通省の中にあっては、珍しく海事局というのは製造業を所管しております。造船業あるいは造船関連工業ということでもありますけれども、後で見ていただきますが、韓国、あるいは最近では中国の猛追を受けております。それに対して、競争力のある産業として育成をしていかなければいけない。また、そのためには、研究開発基盤の強化、あるいは生産技術の高度化といったことへの要請が高まっている等々であります。

そういった我が国海運をめぐる経済社会状況の変化に対して、海事行政のミッションは何なのだろうかということですが、やはり、我々のミッションというのは、安全で円滑な、そして、さらに言えば環境にやさしい人と物の輸送の確保であろうと考えております。そのミッションに照らして、浮かび上がってくる課題として、次の項目の中に幾つか整理をさせていただきます。必ずしも上の変化と対応しているものばかりではありませんが、例えば我が国商船隊によるエネルギー資源をはじめとする安定輸送の確保ということ、あるいは、海上交通のヒューマンインフラとしての船員教育の効果的なあり方、あるいは、配乗要件、日本人船員の確保・育成方策といったこと。また、環境にもやさしい、しかも運航効率に

も優れた次世代型の内航船というのを開発してきているところではありますが、そういった船を中心にして、内航船舶の代替建造の促進というのを図っていかねばならない。また、旅客航路事業の活性化ということで、例えば離島航路と観光施策とのタイアップというのはいかないだろうか。地域事業者との連携というのが求められているということでもあります。

安全面、環境面からもたくさんの課題が浮かび上がってきていると考えます。規制緩和が進む中で、社会的な規制である安全規制については、引き続き事後的なチェック体制を強化していくということで取り組んできているところではありますが、海事型の事後チェック体制として運航管理制度というのを外航船、内航船すべてに導入しております。現場レベルでの安全管理というのをきっちり担保していこうということでもあります。それに加えて、最近ヒューマンエラーに起因すると思われる事故というのが多発しております。海上分野においてもしかりであります。したがって、現場レベルでの安全管理ということに加えて、経営トップにも安全面にコミットメントをしていただく必要があるのではないだろうか。あるいは、PDCAサイクルに乗った自律的な安全確保の仕組みというのを社内的にビルトインしていくといったことが求められているということで、今年から運輸安全マネジメントというのが導入をされております。シップリサイクルの問題、あるいは水先制度の抜本的な改革、これについては後ほどご報告をさせていただきますが、人材の育成、あるいは技術の向上といった課題が山積しているということもございます。

一番右側の項目ではありますが、国際的な取り組み、国際的な連携によるサブスタンダード船の排除ということ、それでもって、安全性あるいは環境面、保安面への取り組みを実施また強化をしていくということではありますが、その一環としてのPSC、ポートステートコントロールというものの効果的な運用、高度化ということが求められています。また、IMOの加盟国監査というのがこの秋から実施されることになっております。それから、ILOの海事労働条約の国内法化に向けた検討といった課題が出てきております。

こういった課題につきましては、黄色で囲っているさまざまな検討会、懇談会を通じまして、これまでご議論をいただいてまいりました。後ほどここに記載をさせていただいた検討会、懇談会の報告につきましては、その概要、そしてまた、それを踏まえて今後どう対応していくのかということにつきましては、個別にご報告を申し上げたいと思います。

2ページは、先ほど申し上げました経済社会状況の変化というのを幾つか数字でお示しをしたものでございます。2ページの左の上の棒グラフは、世界の荷動量が急速に拡大を

しているということをごらんいただければと思います。その下の、我が国商船隊の構成の変化というところを見ていただきますと、我が国商船隊ということでは、このところ約2,000隻規模で推移をしております。ただ、その中で純粋の日本籍船というのは、17年度で見ていただきますと、わずか95隻という状況でございます。その右側であります、日本人の外航船員の推移ということで、昭和49年の5万6,800余人をピークに、平成17年では3,000人を切る状況になっているということでございます。

3ページをごらんいただきたいと思います。内航海運の現状につきまして、幾つか資料を用意させていただきました。右の上のところ、船齢構成の推移ということであります。平成16年のところを見ていただきますと、船の法定の耐用年数は14年と言われております。それとの関係で、今の船齢構成を見ていきますと、16年時点で半分以上が14年を超えている状況でございます。このまま推移すればということですが、平成20年には耐用年数を超えた高齢化船というのが全体の4分の3を占めるということであります。運航効率の面においても、環境性能においても劣る船が増えてくるということだと思います。

左の下のほうには、油代の推移ということで、ここ1年で見ても約1.5倍に大きくはね上がっているということがごらんいただけるかと思います。

4ページをごらんください。造船業の現状についてお示しをしております。左の上のグラフは、世界の新造船の建造量の推移ということで、世界的な荷動量の拡大を受けて、造船建造量も量的な拡大を見ております。大体3分の1が日本、3分の1が韓国というシェアになっているということですが、ただ、直近、例えば17年をごらんいただきますと、韓国のシェアが日本に逼迫しているということがごらんいただければと思います。また、緑でお示しをした中国のシェアが急速に高まっているということでございます。右下のグラフは、造船技能者の年齢構成ということで、大手、中手問わず50歳以上の熟年技能者が半分以上を占めているということでもあります。伝統造船技能の継承も大きな課題だということの背景だと思います。

以上、海運を取り巻く経済情勢の変化、そこから行政の目指すべき方向性、課題ということで、若干の資料を交えてご説明をさせていただきました。

以上でございます。

【分科会長】 ありがとうございます。

続きまして、5ページの新外航海運政策について、事務局よりご説明をお願いいたします。

【参事官】 新外航海運政策を担当させていただいております参事官の長谷部でございます。

新外航海運政策につきましては、本年の3月から4回にわたりまして、杉山先生に座長になっていただき、その他各分野の学識経験者を中心に、また、本日ご参加の全日海の井出本組合長、また、船主協会からは鈴木会長にご参加いただきまして、毎月4回にわたりご審議をいただき、この6月に今後の外航海運政策ということでお取りまとめをいただいたわけでございます。

基本的な考え方といたしましては、お手元の資料でございますように、基本的に海運企業への国の介入はミニマムにして、競争を通じて良好な輸送サービスを実現していくという考え方、また、フェアで安定的な市場環境の確保、さらに安全・環境・保安対策の充実と、こういう3つの基本的な考え方をもとに、具体的な施策についてさらにご提言をいただいているわけでございます。

具体的な施策といたしましては、3本柱から成っております、お手元の資料でございますように、我が国商船隊による安定輸送の確保、外航海運発展のための環境整備、安全・環境・保安対策の推進、この3本柱となっております。

我が国商船隊による安定輸送の確保につきましては、やはり、ご案内のとおり、四面を海に囲まれ、資源の少ない我が国といたしましては、輸出入ともいわゆる海運に大きく依存しているわけございまして、また、昨今我が国の企業が海外進出に伴って、我が国関係の航路ばかりではなく、3国間航路も含めた国際海上輸送ネットワークの確保が大切であるという認識のもとに、そういった外航海運につきましては、やはり、最も信頼できるのは日本籍船であろうということをもとに、日本籍船を増やしていく対策ということについて、幾つか具体的にご提案をいただいたわけでございます。

第1点は、後ほどまた詳しくご説明させていただきますが、労使の合意に基づきまして、日本人海技者の確保・育成を図るということをお大前提に、船長、機関長を日本人とする配乗要件を撤廃していく、そういう合意に基づきまして、船員コストの低減化を図ってまいるとするのが第1点でございます。

第2点は、国際的な税制の比較をいたしますと、10年前ぐらいから欧州諸国を中心としまして、昨今ではアメリカ、韓国でも導入されましたトン数標準税制を我が国においても導入することによりまして、海運企業の税負担を軽減し、もって国際競争力の向上を図りたいというものでございます。

第3の具体的な施策といたしましては、これも既にドイツ、オランダ、イギリス等において導入されております船舶の登録制度と国旗の掲揚制度を分離することによりまして、いわゆる我が国商船隊の大勢を占めます便宜置籍船につきましても、我が国の国旗を掲げることによりまして、我が国の日本籍船を飛躍的に増大していく制度の検討を行う必要があるということでございます。

以上が具体的に我が国商船隊の安定輸送の確保を図ってまいる手段としてご提言をいただいたわけですが、先ほども触れさせていただきましたように、単に船舶、日本籍船の増加を図るだけではなく、その裏腹となります日本人船員の確保・育成についても、労使の取り組みに対しまして、国としても必要な支援措置を講じていきたいということでございます。

次に、外航海運発展のための環境整備のための施策でございますが、ご案内のとおり、歴史的には外航海運サービスの提供及び合理化、効率化は、自主的な船社間協定を基礎として行われてきたわけございまして、我が国は継続して独占禁止法の適用除外ということを認めながら、こういった船社間の自主的協定を承認してきたわけでございます。

その背景といたしましては、我が国におきましては、船社と荷主との間の自主的な協議が非常にうまく機能しているということございまして、今後とも荷主の利益を不当に害することのないように、この独占禁止法の適用除外制度の適切な運用を図ってまいりたいということでございます。

第2に、残念ながら、最近頓挫いたしましたWTOの交渉でございますが、海運サービスにつきましても、WTOのサービス貿易の中では唯一交渉が妥結されていない分野でございます。当然WTOの交渉全体の今後の推移にもかかわってくるわけですが、引き続き海運サービスの交渉におきまして、我が国が中心的な役割を果たして、世界的にも海運の自由化を進めてまいるということでございます。

さらに、世界的には企業の支配権をめぐる合併・買収が非常に激しくなっておりますが、先ほどご説明申し上げましたように、我が国の海運というのは非常に重要かつ安定的に確保していかななくてはならないという観点から、こういった敵対的買収につきましても、種々の対策を検討していく必要があるということについて、ご提言をいただいております。

また、世界の海運の中でも、ご案内のとおり、昨今日本企業の生産拠点がアジアを中心とした海外に移転しておりますことから、また、アジア地域の急速な経済の発展というよ

うな状態も踏まえまして、今後ともアジア地域とアジア地域の諸国との連携を強化いたしまして、この分野における海上運送の安定的な円滑化を図っていく必要があるということについて、ご提言をいただいております。

最後に、3番目の柱でございますが、安全・環境・保安対策の推進ということでございまして、第1に、安全・環境・保安対策に関する国際条約でございます SOLAS、STCW、MARPOL 等の条約に即して対策を着実に推進していくということでございます。

また、船舶の安全マネジメントにつきましては、昨今運航管理を船舶管理会社へアウトソーシングする動きが進んでまいっておりますが、これにつきましては、経営トップの関与と責任のもとに、運航船体全体での安全マネジメント体制の一層の推進ということが必要であるというふうにご提言いただいております。

また、ILO関係では、ご案内のとおり、本年2月にILO統合条約が採択されておりますが、これについて、我が国は非常に重要な中心的な役割を果たしたものですから、今後とも早期発効、早期批准に向けた取り組みの推進が必要であるというふうにご提言いただいております。

また、船舶の安全運航の確保という観点から、旗国の責任に加えまして、いわゆる寄港国による監督、ポートステートコントロールが大切であることは言うまでもございせんが、今後ともポートステートコントロールの効果的な実施を図っていく必要があるというご提言をいただいております。

また、例えば輸入原油につきましては、約9割の船舶が通行するマラッカ・シンガポール海峡の安全、セキュリティー面での体制の確保向上というのは、ご案内のとおり、我が国にとって極めて重要な課題になっておりますが、引き続き航行安全、環境保全、海上セキュリティー対策について積極的に我が国が貢献し、この地域の現状を向上させる必要があるというご提言をいただいております。

同様の趣旨から、マラッカ・シンガポール海峡対策のみならず、一般的に海賊対策、あるいはテロ対策についても、引き続き官民連携のもと、着実に対策をとるべきであるというふうなご提言をいただいております。

以上でございます。

**【分科会長】** ありがとうございます。

続きまして、6ページの船・機長配乗要件の撤廃及び日本人船員の確保・育成について、

事務局よりご説明お願いいたします。

【船員政策課長】 それでは、6ページに従いましてご説明申し上げます。

先ほどご説明ございましたように、外航の我が国の日本人船員の数といたしますのは、昭和49年のピークに比して20分の1に減少してきている。なおこの傾向がとまらないでいるという状況でございまして、船舶の安全運航に関する技術であります海技の伝承、それから、そういったことを基礎に、我が国の経済を支えております海運企業、それから海事の関係の関連産業というものにつきまして、非常に今後の成り行きが危惧されているという状況がございます。

この日本人の船員が減少してきているという背景には、もちろん厳しい外航海運をめぐる国際競争のコスト削減という背景があるわけでございます。その制度的な裏打ちとしましては、6ページの左上に書いておりますように、STCW条約という船員の訓練と資格証明と当直基準に関する国際条約がございまして、これの改正に伴う船員の一定の資格の担保ということを背景にした流動化がございまして、原則といたしまして、各国は自国の船には自国の資格、海技資格を持った有資格者、これは船舶職員とっておりますけれども、これを配乗させるというのが国際的な原則であります。我が国も同様でございまして、日本籍船には原則として日本の海技資格を持った職員に乗ってもらうということでもありますけれども、そういった激しい国際競争を背景にした流動化が進んでおりまして、安全の一定の担保も図らないといけないということもございまして、このSTCW条約が改正されて、各締約国が発給した適合する資格証明、各国の資格を承認して、そういう承認を受けた船員については、日本籍船であってもマルシップ方式という外国に裸傭船で出して、外国で配乗するような船につきましては、乗り組むことを可能とするという制度改正が行われております。

これが実質的に動き出したのが平成11年でございまして、その際に、就業範囲の指定につきましては、資格が船長、機関長、航海士、機関士といった資格がございましてけれども、船長と機関長については留保する、その外国人の就業範囲としては指定しないと。これは我が国の船舶運航の安全の確保ということと、それから、日本人の船員の職域の確保というような意味合いもございまして、そういう取り扱いをやってきておった。ただ、この乗り組むべき船でございまして国際船舶についても、それから日本人の船員についても、軌を一にして減少の傾向がとまらないでいるというのが現状でございます。

これを打開するために、昨年来、労使、海員組合と船主協会のほうで、それぞれ日本籍

船も増加、それから日本人船員も増やしていこうという方向を持って協議をしてこられました。この右上にございますように、昨年の6月に、今後新規に登録される日本籍の外航船舶について、船長、機関長の配乗要件を撤廃するという合意をもとに、国土交通省に申し入れをしようということと、これと1対として、外航の日本人船員、海技者と広く言っておりますけれども、確保・育成のため、実効のある新たな制度づくりをやろうと、今後やっていきたいと思いますということで合意されて、翌7月に私どもに申し入れがあったということでございます。

これは、海員組合と船主協会のご同意をいただきまして、参考資料3につけておりますので、またごらんいただければと思います。

これを受けまして、国土交通省といたしましても、船・機長配乗要件の見直しにつきまして、法律上問題があるかどうかということを中心に検討してまいりまして、本年4月に結果を得ております。これも参考資料3の束につけておりますので、後ほどごらんください。

結論といたしましては、船・機長の配乗要件を制度上撤廃することについては、基本的には法令上の観点、及び、これまで配乗要件を設けていたこととの関係から見た問題点はないということで結論が出たところでございます。

その場合に、今後その措置を具体的に実施に移すに当たりましては、日本籍外航船の維持拡大、これがそもそもの発端でございますし、外航日本人船員の確保・育成策に関する労使の検討状況を勘案しつつ、さらにいろいろ実務上の問題もございまして、これらの問題の整理と並行して、関係者間で十分な合意が得られることが必要ということで、その後、下でございますとおり、並行して日本人船員の確保・育成策というものが検討されておるわけでございますが、この動きを見ながら、来年度以降、新規の外航日本籍船の建造、登録、これが船主協会を中心にかなりの数、計画しておられます。これに間に合うように関係通達の改正、承認試験の準備、船長・機関長用の試験というのがまた必要でございますので、行うというようなことを中心に、作業に着手しております。

それから、あわせて並行的に、右にありますような船員の確保・育成策につきましても、その後引き続き労使で協議された結果、5月から6月にかけて合意、基本的な枠組みの合意がなされて、私どもにまた申し入れがあった。それを受けて、私ども参画して、来年度予算要求も含めて、制度的な問題も含めて、現在検討中、協議中というところでございます。

具体的な内容はまだちょっと固まり切れておらず、この場でご紹介する状況ではございませんが、基本的には船の数と関係づけるということではなくて、一定の量の船員を一定期間、実際の船で船舶職員としての仕事をやってもらいながら、育成していくというような、実地に即したような内容を検討中でございます。

以上でございます。

**【分科会長】** ありがとうございます。

続きまして、7ページの内航船舶代替建造促進策について、事務局より説明をお願いいたします。

**【内航課長】** それでは、ご説明させていただきます。私どもの組織、内航課でございますが、この7月1日の組織改正で国内海運、旅客関係、貨物関係全般を担当させていただきます。よろしく願い申し上げます。

まず、内航船舶の代替建造アクションプラン、7ページでございますが、左のほうを見ていただきますと、問題意識が掲げてございます。これは、内航海運を取り巻く現状の中で、まず代替建造が進んでいない。先ほど少子高齢化とご説明をさせていただきましたが、その数字を出させていただきます。10年前の平成5年度ですが、ピークのころの新規建造数300隻を超える隻数を建造していた。平成16年度、これがボトムでございますが、46隻という形で、かなりの減少、けたを超える減少になってしまった。

そして、老朽船の比率でございますが、これも75%、今の16年度のボトムの建造量がこのまま続くと、平成20年度にはいわゆる法定耐用年数を超えた老朽船が75%にもなってしまいます。実は、先ほどボトムと申し上げましたが、平成17年度、多少16年度より改善しております。ただ、その予測をしましても、この75%という数字が一、二ポイント上昇する程度というところでございます。

その建造される内航船舶の減少に伴って、それを建造する造船所の数、これが減少している。平成5年度に93社であったものが、16年度で24社。この問題は、この方々が廃業されたわけではない。好調な外航船舶の建造の、いわゆるブロックで建造いたしますので、そのブロックを下請として建造されているケースがほとんどであるということなんです。一度そのような形でブロックの建造に流れると、鋼材の買いつけでありますとか、技術力の面で、また内航船を建造される力を有するところへ戻ってくるのが難しいのではないかとご指摘もございました。

そういった中で、私どもの認識は、現在の内航海運業界がこのままでは持続的な再生産

が難しくなるのではないか、要するにマーケットとして機能しなくなるのではないかというのが問題意識でございました。特に代替建造停滞に伴って生じる問題として2つ、安定輸送が困難になってしまうというのが1点。私どものミッション、安全・効率的な輸送の確保に問題が生じるのではないか。そして、申しあげました造船所、地域においては有力な地場産業でございますが、それによる連鎖的な衰退、これが懸念されるというところでもございました。そして、そのためには、内航船舶の代替建造、物流効率化、環境等の社会的要請に応えるためにそういった代替建造を進める必要がある、これが問題意識でございました。

そして、昨年の夏以来、有識者の方々にお集まりいただきまして、検討を進めていただきまして、12月に取りまとめ、そして、3月に最終的にアクションプランとして出させていただいたものが右側のものでございます。

大きく分けて4つの分野に分けておりますが、順次簡単にご説明させていただきますけれども、まず、産業物資キャリア、産業物資の、国内輸送のうちの8割を内航海運が占めるということで、そもそも国内海運輸送の中でも産業物資というものは非常に大きなシェアを占めております。その中で幾つか挙げておりますが、まず小さな箱で言うと3つございます。

その一番上の箱、まず、これは企業の観点から、ビジネスモデルと書いておりますが、中小のオーナーの方が実際に船を持ち、運航しておられるというケースがほとんどでございます。そういった方々をどういった形で、信用力を補完する形でグループ化し、そして船舶の建造、安定的、安全な輸送というものに結びつけていくか。今まで合併という形で協業化というものを進めてまいりましたが、現在、船舶管理会社というものがだんだん出てきております。それから、昨年4月の法律改正で、船員の派遣事業というものが認められるようになりました。そういった船員の派遣、マンニング会社というものを通じて、緩やかな企業連合。オーナーの方、やはり、私どもの、自分の会社であると、そういった一国一城のあるじであるという気持ちをお持ちの方が非常に多い中で、そういった方々の緩やかな企業連合をつくって、新しいビジネスモデル、そして信用力の補完、船舶の建造ということに結びつけていけないか。安定的な、安全な輸送に結びつけていけないか。そういった問題意識で今議論を進めさせていただいております。

それから、コスト、これにつきましては、今まで高い安いという、ややもすると感情的な議論がございました。そうであれば、標準的な内航船舶、この安全な運航を確保するた

めには、どの程度のコストがかかるのか、人件費は幾らなのか、油代は幾らなのか、船舶の償却は幾らなのか、そういったもののコストをきちんとチェックしていく、それを実際に我々がモニタリングしていく、そういったことを今進めております。

そして、また、先ほどマーケットとしてということを申し上げましたが、荷主さんからかなり直列的な、あまり荷主間を移動するような流動性のない運航形態をとっていますので、そうであれば、荷主サイドなり運航サイドなり、関係者の方々が一堂に会して、同じ問題意識、どのように日本国内の物流、国内の海運というものをよくして、まさに関係者の方それぞれがメリットを受けるような共通の議論の場というものを設けていったらどうだろうかということをご提案し、既にそれについて着手いただいているところでございます。

それから、2番目の箱、これは技術面でございます。船舶の建造を進める際に、今まで、先ほど一国一城のあるじであるという問題点を申し上げましたが、同じ大きさの船舶につきましても、微妙な違いを設けている。その違いによって、設計費がかさんでしまう、建造費もかさんでしまうという問題がございました。そうであれば、1つの物資について標準的な船舶、例えばタンカーですと2,000キロリッターというものが国内の物流の輸送単位である。その2,000キロリッターを運ぶ標準的な船の大きさというのは749トンというものがございます。そういったものについて、標準的な船舶の設計ができないか。次に499グロトン、グロトンというのは総トンでございますが、その鋼材運搬船、その鋼材の国内で運搬する内航船舶の標準的な大きさというものは、一番隻数の多いものがこの499トンである。そうであれば、この一番需要の多い船舶について、モデル船型を開発して単価の下げというものに結びつけられないか、そういった問題意識。既に2,000キロリッターの749トン、それをダブルハルということで、環境にやさしい、万が一事故が起きた場合にも油が流出しないようなダブルハルの船型というものを開発いたしました。499トンのものについても現在検討中でございます。

また、先ほど申しあげました中小の造船所、なかなか技術力が不足している中で、コンサルティングみたいなものを考えられないかというのが2つ目の箱。3つ目の箱は、船員関係でございますが、代替建造促進というものを考えていく際に、実は船員不足というのも非常に大きな問題である。そういった中で、現在職員資格を持たない部員の方を一番初級である6級という船員の資格にどのように格上げしていくか、どのように資格を取っていただくか。そもそも新人の方が6級という初任の船員の資格をどのようにきちんと安全

性を担保した上で容易に取っていただくか、そういったものを検討いただいているところでございます。また、就職の際のマッチング、雇用したい方、雇用に申し込みたい方のお見合いの場を設けるようなこともさせていただいております。

右側の箱3つでございますが、内航ユニットロード、新技術の開発、暫定措置事業であります。内航ユニットロード、これはコンテナ船、RORO船、フェリーという、いわゆるパッケージにした貨物、コンテナに乗った貨物、シャーシの貨物、こういった産業物資とある程度違いました一般的な貨物、こういったものを運ぶ特に大型船について、両端の港湾整備とともに、真ん中の海運、船舶の整備を進めていこうという取り組みでございます。

それから、3番目の箱、新技術の開発でございますが、これは例えば1つ目の新技術の実用化支援、現在取り組んでおりますのは、エンジンを陸上で監視する。インターネットも使いまして、現在は機関員の方が船内で監視をする、それを船用メーカーなりの技術支援ももらいまして、陸上で複数の船舶を監視する、そういうことで、船内の作業の軽減ができないか、そういうことに取り組んでおります。

また、スーパーエコシップ、これは電気推進船でございますが、電気推進化をすることによって、運航効率の向上というものを図っていく、そういったものでございます。そういった新技術の開発にあわせて、船内作業が軽減されるということは我々予測できましたので、そういった省力化にあわせて、配乗の見直しというものも安全を担保する中で進めていけないかということに取り組んでいる次第でございます。こういったことを進めていこうと。

最後、暫定措置事業、これについて、あり方を検討していこうと、この4つの大きな箱についてご検討いただいたわけでございます。

その方向性が、今取り組んでいる方向性、一部ご説明いたしました、8ページにさつとまとめております。今の、特に3つの箱についてご説明をいたしますが、効率的な船舶運航を可能にする代替建造促進ということで、今申し上げましたスーパーエコシップ、省エネ船、運航効率を向上させる運航形態の採用、こういった方向に向けて、エネルギー特会、エネルギーのお金を入れてみたり、また、鉄道・運輸機構の助成制度、これは18年度に新技術の実用化支援をさせていただくことにいたしました。スーパーエコシップのものについても、現在その普及に努めております。こういった技術支援やコンサルティングの強化に努めていく。それから、先ほど既に触れました新しい技術開発を通じました建造

の低コスト化、これをねらっていくためのモデル船型の開発、これを現在進めている。749のタンカーについては、既に開発を終えました。また、鋼材船については、現在検討を進めているところ。

それから、内航海運業の体質強化につきましては、暫定措置事業につきましては、この暫定措置事業、今年度中には取りまとめる予定。この暫定措置事業につきましては、実は建造する際に納付金を払うという制度が残っておりますので、その納付金を払うという制度が参入の障壁になっているのではないかというご指摘がございます。そういった中で、なるべく早くその暫定措置事業というものを解消していくために、どのように取り組んでいくのかという問題点でございます。

内航海運のビジネスモデル、先ほどの中小のオーナーの方をどうやって強化していくか。これも年内に取りまとめる予定。

それから、船員教育のあり方、既に7月に中間整理をいただきましたが、年度内にお取りまとめいただく予定ということで今議論を進めていただいております。

それから、最後の箱でございますが、近代化に向けた環境の整備、先ほど申し上げましたユニットロード、船舶の整備、特にRORO船みたいな大型の船舶と両端の港湾の整備、これを現在進めておりますし、ブロードバンドの検討も年度内に取りまとめる予定。それから、新技術に対応した乗り組み制度につきましても、実証実験をして、安全性を確保して、順次関係者の方と手順を踏んでご議論を進めていく、そのような方向で進めております。

以上でございます。

**【分科会長】** ありがとうございます。

続きまして、9ページの旅客船航路の活性化に向けた事業展開について、事務局より説明をお願いいたします。

**【内航課長】** 続きまして、ご説明させていただきます。

旅客船航路でございますが、これも最初の箱、目的のところに問題意識を掲げさせていただいております。実は、先ほど冒頭に総務課長からもお話しさせていただきましたが、旅客船航路、乗船される利用客の方が減っております。特にこの10年間で、旅客船航路全体で言いますと、10年前は1億5,000万人の方が年間利用されておりました。それ以降、時系列で申しますと、明石海峡大橋が開通し、しまなみ海道ができ、そして、人口の減少等もあり、そういった中で、現在1億人の利用ということになっております。

それから、モーダルシフトの担い手、実は旅客フェリーというものは、乗客の運送の担い手でもあったわけですが、これもこの10年間で100万人ほど減っております。一方で、シャーシや車の輸送という意味で、旅客フェリーというのは引き続きかなりの上昇をしているわけですが、一方で旅客輸送という面ではかなりの衰退を示している。

さらに、2行目でございますが、燃料が非常に上がっている。この2年間で6割程度は上がっている。そういった中で、長距離フェリーが相次いで休止をしている、離島航路も採算悪化をしている。

そういった中で、私どもとして、旅客船航路事業、こういったものについて、もう1回取り組むことができるのではないかと。すなわち、船旅の魅力、また、離島としてデスティネーション、行き先、到着地の魅力、そういったことを通じた船旅の魅力というものにもう1回再生のための取り組みができないかということで、今年の3月から議論を進めていただき、この6月に中間取りまとめが行われたところでございます。

検討体制は、立教大学の安島先生に委員長をお引き受けいただきまして、学識経験者、地域おこしの関係者、そして広報関係者、これはいわゆる一般的な広報、旅行メディアの方、それから、旅行・観光の関係者、当然の旅客船の事業者、私ども、こういった関係者が皆さん入りまして、積極的にご議論をいただきました。

そういった中で、中間取りまとめの概要でございますが、大きく2点、旅客船事業者だけでなく、旅行事業者、その他の交通事業者、地域との多様な主体との連携の強化が要るのではないかと。ふだん着の船旅の魅力について、もっと露出をしていこうと、もっと広報していこうと、そういった大きな2点でございました。さらに敷衍して申し上げますと、航路だけの販売ではなくて、面的な地域、そしてまた施設、先ほど申しました行きは船、帰りは飛行機、行きは船、帰りは鉄道、帰りは車、そういった複数の交通機関との連携が要るのではないかと。

船旅独自の魅力で言いますと、船旅といいますと、私もそうでございますが、こういった大広間にごろっと横になるというイメージがかなりの方、それは旅行代理店の方、売るほうの方もそうである。一般の方もそういう印象をお持ちである。そうではなくて、実は個室、その個室も、豪華な個室から簡易な個室までございます。簡易な個室を整備して船というのは実際に利用客が増えている、そういった実例もございますので、そもそも施設を整備して船旅の魅力というものもできるのではないかと。

それから、特にフェリーですが、運賃が非常に難しい。4メートルの車と5メートルの

車と6メートルの車、それぞれ運賃が違う。電卓を持たないと運賃計算ができない。それは利用する方も面倒であるし、代理店の方も売れない。そうすると、どうしてもほかのほうに誘導してしまう、そういった問題。

それから、情報発信として、やっぱり、一般的な広報、一般的な雑誌への露出、発信が足りないのではないか。

先ほどのポイントで申しあげました連携。他の交通機関との連携をするということが必要ですが、一方で最後の航路事業として、やはり離島があり、フェリーの中でもトラック、物資の輸送に重点的なもの、または瀬戸内海を中心に旅客輸送にかなり重点的にエネルギーを割いているもの、そういった航路事情、経営基盤の違いというものがいろいろございますので、画一的な対策というのはできない。要するに意欲のある方が重要であるけれども、広報みたいなものは画一的にできるが、ビジネスモデルというものはそれぞれの方が工夫をする必要があるだろう、そういったご指摘でございました。

そういった中で、今後の取り組みでございしますが、船旅の魅力向上、離島の観光振興、こういった問題について、関係者が連携して取り組んでいこう。特に離島の問題につきましては、人口の減少等ございます。私ども航路補助制度というものを持っておりますが、予算にも制約がございます。そういった中で、観光振興という形で離島航路を支えられる地域については、観光振興で取り組んでいこう。すべての離島の航路がそういった形で取り組めるわけではないんですが、観光振興で支えられるところは頑張っていこう、そういったことで取り組んでいく。

3点挙げております。先ほどご説明した点とやや重複しておりますが、地域振興、船旅の魅力向上、フェリー、離島航路を通じましたそういった地域振興につきまして、関係者で調整を進めていこう。旅行・観光関係者、私ども省内にも観光関係部局がございます。そういった旅客船業界だけではなくて、私ども国内海運担当部局だけではなくて、広く関係者と調整を進めていこう。それから、離島については経営環境悪化という問題がございますので、そこの経営改善というものも、地域の人たちと一緒に考えていこう。情報発信の強化や、そういった関係者との一致協力をして、連携をして、プロジェクトを展開していこう。

具体的な方策としましては、船旅の魅力向上、これは一応来年の夏というものをターゲットに進めていく。それから、離島観光のプラン、これは私ども予算の制度がどうしても12月、来年の4月という区切りがございますので、そういった節目、節目というものを

狙って考えていこう。それから、観光関連施策、各地のプロジェクトを支援、これは予算関係のものでありますと、やっぱり来年の19年度の事業となってきますので、そういった事業採択を目指して取り組んでいこうということで、関係者で、また省内関係部局、言ってみれば省を挙げてこういった問題に取り組んでいこうということで進めているところでございます。

以上でございます。

【分科会長】 続きますので、10ページの水先制度の抜本改革について、事務局より説明をお願いいたします。

【海技資格課長】 それでは、水先制度の抜本改革の進捗状況について、ご説明をさせていただきます。10ページの資料にございますように、昨年7月にこの審議会に抜本改革のあり方について諮問させていただきまして、審議をいただきました。杉山委員のもと、水先制度部会を設けていただきまして、審議を行っていただきまして、11月に答申をいただいたところでございます。その節は大変お世話になりまして、ありがとうございました。

その答申の概要につきましては、その次のページに簡単につけてございます。時間の関係もございまして、詳細にはご説明いたしません、この資料は、下から問題点、具体的施策、そして、その施策による目的と効果という形で答申を簡単にまとめたものでございます。

最大の問題は、左側の下にございますように、水先人の確保をどのようにするかということでございます。山村委員からも格好いい職業だと、こういう言葉から、この審議はスタートしたんですが、実はなかなか日本人船長が減っている中でなり手がいないということで、これを打開するために、左の緑のところでございますように、免許要件を、資格要件を緩和しようと。船長経験がなくてもなれるようにしようと、こういう改正をしようと。一方で、安全レベルの低下を来さないように、左の緑の一番上にございます養成教育を充実・強化して、安全レベルの確保を図ろうと、こういうことで、水先人の養成確保をしようというのが1つの柱でございました。

一方で、業務のあり方につきまして、ユーザーなどからもいろんな効率化に向けた指摘もございましたので、右のほうにございます3つの四角で緑でございますが、効率化を図る、あるいは業務の適確化を図るということで、例えばベイ水先区、ハーバー水先区とございます。これは東京湾内で言えば、航路の部分と港内の部分と別れております。こうい

った水先区を統合して、1人の水先人で通しで業務をできるようにして、効率化を図ろうといったこと。あるいは、水先人会を法人化して、透明な業務運営をさせよう、あるいは連合会を設けて、業務品質を確保していこう、こういった施策。そして、それらの効率化を料金にも的確に反映させるべく、料金制度を、省令で定める料金制度を改めて、上限のみを認可する制度に移行させようと、こういった形の施策を講じて、業務運営の効率化、適確化を図ろうというのが柱。そして、最後に、一番大事な制度の目的でございます船舶交通の安全の確保ということを確実に確保する施策をあわせ講じる。強制水先の臨時的な適用の制度を設けたり、あるいは更新制度の見直しを図る、こういったものでございました。

これらにつきまして、各委員からも、例えば要件の緩和に関しましては、養成制度の充実が非常に大事だと。圓川先生からもこういった指摘をいただいたところでございますし、全日本海員組合のほうからは、安全の確保の重要性といったものを数次にわたりご指摘いただいたところでございます。

こういったものを反映した答申でございまして、最後の11月の答申の際には、ユーザー側の代表であります船主協会の鈴木会長のほうからも、大変立派な仏ができた、こういう評価をいただき、一方で魂を入れることが大事なので、船主協会としてもユーザーとしてのみならず、海事産業の一員として協力して、立派な魂を入れていこうという意思表示をいただきました。さらに、水先人会の会長のほうからも、水先の業務の特殊性といったものを踏まえた答申だと。具体化に向けて最大限努力していく、こういったお言葉をいただいて、杉山部会長に締めていただいた、こういった経緯でございました。

10ページに戻っていただきまして、私どもこの答申を踏まえまして、ほぼすべての項目を網羅した法律案を本年2月に提出いたしました。国会での審議を経て、5月に成立・公布をしたところでございます。法律上、来年の4月からこの制度改正を実施するというふうになってございます。

今後の大きな作業として、今取り組んでいる状況でございまして、この下に記述してございます。1つが、ベイの水先区とハーバーの水先区の統合、これは政令で措置することになってございます。先ほど11ページで示したものの大半は法律で既に措置してございます。料金規制の緩和などすべて措置してございますが、このベイ水先区とハーバー水先区につきましては、政令で措置するということで、現在その作業をいたしておりまして、この夏にでも政令を公布できないかということで、今作業しているところでございます。

2つ目の黒ポチから4つ目の黒ポチは、いわゆる水先の養成の充実のための諸制度でございます。水先養成を実施する養成施設、あるいは更新講習を実施する施設、こういったものの登録要件を定める省令の改正、あるいは、水先人となろうとする人を実際に募集をうまくしていかないといけないと。水先人の業務の紹介などを含め、行っていかないといけない、こういったことを精力的に行う予定でございます。

さらに、水先人会の法人化、あるいは水先人会連合会の設立と、こういった作業もございまして、これも現在、パイロット協会のご協力を得ながら、円滑に進むように準備をしているところでございます。

いずれにしましても、来年4月に円滑に実施できるように努めてまいりますので、引き続きよろしくお願いいたします。

以上でございます。

**【分科会長】** ありがとうございます。

続きまして、12ページのILO海事労働条約への対応について、事務局より説明をお願いいたします。

**【運航労務課長】** それでは、資料に基づきまして、ご説明申し上げます。

ILOにおきましては、1920年以降、数々の海事労働関係の条約、勧告等を策定してきたところでございますが、昨今、内容的に古いものが多々出てきているでありますとか、内容的に重複するものが多い、それから、批准状況も必ずしもよくないということなどなど、問題点が多々指摘されまして、2001年から多数あります海事労働関係の条約について、統合して中身を見直そうではないかという動きが起き、その後、議論がなされた後に、本年の2月にILOの海事総会におきまして、過去ございました条約を束ねる新しい海事労働条約というものが採択されたところでございます。

これは、まさに今まで必ずしも十分批准、実施されてこなかったものを統合することによって、世界各国で、まさにグローバルスタンダードとして実施、遵守していただけるようなものとして確立を目指しておるところでございまして、我が国としても海運先進国として、これを早期に実施していくように努めなければいけないと思っております。

ポイントとして4点、箱がございまして、簡単にご説明申し上げます。

まず、1点目は、船員の労働環境向上ということで、世界各国で働く船員さん、一定以上のレベルの労働環境を確保できるように、スタンダードをつくっていくということでございます。

それから、その右側の海運における適切な競争条件、これにつきましては、劣悪な労働環境で安い運賃で稼ぐといったような国がないように、労働条件を合わせることによって、適切な競争環境をつくっていかうということでございます。

それから、左下の箱でございますが、旗国検査とPSCと書いてございますけれども、条約で決められた労働条件等々の遵守を担保するというで、日本でございますら、日本籍船に対しては日本国政府が旗国検査をやって、ちゃんとその基準を守っているかどうかを確認する。あと、PSCでございますが、日本であれば、例えばどこからでもいいんですが、外国船が日本に立ち寄ったときに、日本の港で日本国政府が外国船に対して、そういう条約に基づく基準を守っているかについて確認をさせていただくという制度でございますけれども、そういう制度を担保として導入する。

それから、右下の箱になりますけれども、さらには条約に入らず、一種サボっている国が得をするといった事態がないようにということで、条約を締結していない国の船に関しても、先ほど申し上げたようなPSC、つまり、日本に立ち寄ったときに、その国の船に対して条約の遵守状況を確認するといった措置を講じることで、一種の抜け駆けを許さないようにするといった措置を講じることがポイントとなっております。

そのような内容につきまして、今後の対応ということで、一番下に書いてございますけれども、条約につきましては、採択されたばかりということもあり、これから世界各国で順次準備が進み、批准が進んでいくことでございますけれども、世界の船腹量33%、30カ国以上の批准という要件がございますので、こちら辺の進捗を見ながら、我が国も準備を進めていかなければいけないと思っております。当面は、今年の秋から関係者の方々にお集まりいただいて、どのような内容で国内法化として取り込んでいけるかということを調整、それから検討させていただきたいと考えております。

以上でございます。

**【分科会長】** ありがとうございます。

続きまして、モーターボート競走事業の活性化方策について、事務局より説明をお願いいたします。

**【総務課長】** 唐突な感もいたしますが、モーターボート競走事業の活性化方策につきまして、ご説明をさせていただきます。

モーターボート競走、いわゆる競艇であります、これは、実は私ども海事局が所管をしておるということでもあります。例えば競馬、あるいは競輪と並んで、公営ギャンブルと

言われているものでありますが、今では健全な娯楽として広く国民に親しまれているということでもあります。また、その売上金につきましては、さまざまな公益事業の振興であるとか、あるいは地方自治体の財政への貢献ということで、社会的な意義を持っている事業だと考えております。

ただ、そのモーターボート競走事業であります、昨今の社会環境の変化の中で、売上げが大きく落ち込んできている。平成3年度をピークにして、逐年売上げが減少しておりまして、現在ではピーク時の半分以上という状況でございます。その結果、競走の主催者である施行者自治体の約3分の1が赤字になっているということで、モーターボート競走の社会的な目的である地方財政への貢献ということが担保できなくなっているという現状にあるわけでございます。

そういう中で、自律的かつ持続可能な競走事業である必要があるのではないだろうかという問題意識のもとに、モーターボート競走事業活性化検討委員会、杉山委員に座長になっていただきまして、これまで議論をいただき、お取りまとめをいただいたものでございます。

検討の視点は、このピンクの箱の中にあります3つございます。1つは、効率的な運営ということが求められているのではないだろうか。売上げが落ちているのであれば、落ちた売上げに見合っただけで益が出せるようなそういう体質にしていかなければいけないということで、硬直化しているコスト構造にメスを入れるということも必要でしょう。また、より収益事業にふさわしいような組織のあり方、運営のあり方、あるいは手法ということの導入。例えば企業会計方式の導入であるとか、あるいは民間へのアウトソーシングができるような体制にしていかなければいけないといったことでもあります。

視点の2は、コストカットはもちろん前提ではありますけれども、コストカットだけだとあんまり元気が出ないということで、全体のパイを増やしていく努力をしていこうじゃないかという観点から、3つの提案をいただいたものであります。1つは商品であるレースの魅力向上、商品力を強化していくという観点、2つ目は、それをいかに売っていくかという広域発売体制の強化ということ。例えば最近のITを活用して、携帯あるいはパソコンでレースを見ながら投票ができるといったような発売チャンネルの開拓ということもあるのではないだろうかといったことでもあります。3つ目が広報戦略ということでもあります。

視点の3としては、そういったことを進めていくに当たって、効果的な実施体制という

のを考えていかなければいけないという観点から、幾つかご指摘をいただきました。まずは、今赤字で困っている施行者に対するピンポイントの対策をどうするかということ、それから、やはり、業界全体として業界の発展を考えていくための体制はいかにあるべきか、また、そのときの資金的な手だてをどう講じていくかということで、売上金の配分のあり方についても検討すべしということでご指摘をいただいたものでございます。

今後の取り組みでございしますが、関係者は多岐にわたっております。しかも、利害関係も輻輳しているということでありまして、まずは、この委員会の報告でご指摘をいただいたことにつきまして、関係者で徹底的に協議をしてもらいたいということをお願いしております。それを踏まえて、モーターボート競走法の改正法案を次の国会に提出できればと考えております。その目指すところは、この一番右側の箱に書いてございますが、将来にわたってモーターボート競走事業が自律的に発展をし、幅広い公益目的が実現できるようにということで考えております。

以上でございます。

**【分科会長】** ありがとうございます。

これで資料の説明はすべて終わったわけでございます。議事次第2（3）の意見交換に移らせていただきたいと思います。今のいろいろなご説明に対しまして、ご意見、ご質問ございましたら、お願いいたします。

どうぞ。

**【全日海】** 議事の進め方につきまして、会長にご配慮いただきたいと思います。先生方のご意見が終わって最後で結構でございますので、若干所信と、さらには当局へのご要請もありますので、最後にご発言の時間をいただきたいと思います。

**【分科会長】** 何かご発言ございませんでしょうか。

そういたしましたら、井出本さん、ご発言を今、どうぞ。

**【全日海】** 先ほど事務局のほうからご説明いただきました最後のモーターボート関係を除きまして、ほかの諸問題につきましては、別途の検討会あるいは懇談会等に参加をさせていただいております。その中で、特に外航関係の問題につきまして、私、全日本海員組合というよりも、海上で働く船員並びに海技者の代表という立場で、若干意見並びに当局へのご要請を申し上げたい、このように思いますので、ひとつよろしく願いいたしたいと思っております。

まず、日本人船員、海技者確保・育成についてでございます。新外航海運政策検討会で

まとめられました報告書では、改めて日本人船員の確保・育成につきまして、我が国の海技のノウハウの維持、海技の伝承のため、日本人船員の確保・育成が重要であり、このための施策を検討する必要があると記述しておりまして、評価をいたしたいと考えておりません。

海国日本にとりまして、国民生活、経済と深くかかわる日本人船員の社会的役割の重要性は、改めて言うまでもなく、国際船舶制度の導入を決めた平成8年、第136回国会における附帯決議、外国人承認船員の導入を決めた平成10年の第142回国会の附帯決議にも端的に示されているように、当時から強い危機感を持って、日本人船員の減少に歯止めをかけるための実効ある船員政策の策定と実行は、国民の総意として要請されてきたところでございます。

しかしながら、この間、何ら有効な手当では講じられず、日本籍外航船舶の減少に伴いまして、日本人船員も減少の一途をたどり、今や10年前と比較してもほぼ半減をいたしております。陸上で勤務する日本人船員、海技者を含めても3,000人を割り込む状況になっており、そのまま推移すれば、5年後には2,000人規模まで縮小する可能性も指摘されているところでございます。

こうした人材の著しい減少によって、これまで海運会社から経験のある船員、海技者の供給によって必要な人材確保を賄ってきた海事クラスターを構成する海事関連産業、団体等における人材枯渇の危機もいよいよ現実のものとなっております。このまま推移すれば、我が国海事社会全体としての総合力におきまして、国際海運界における地盤の低下、競争力の低下は避けられない状況にあると言わざるを得ません。

こうした危機的状況を打開する方策の一助として、日本船主協会と私ども組合は協議し、昨年6月13日に日本籍外航船の拡大、日本人船員・海技者の確保・育成等に関し基本合意を行い、この間新たな日本人船員確保・育成策を検討し、先般ご説明のありましたその結果をもって、6月12日に国土交通大臣あてに施策骨子の完成と実施に向け必要な指導や支援等を申し入れを行いました。

この件につきましては、報告書の日本人船員の確保・育成について、後段に国としても必要な新措置を構すべきと記述されており、既に官労使3者による検討が始まっているところですが、ぜひともこの新たな取り組みの成功に向けて、最大限の指導、支援をお願いする次第でございます。

しかしながら、誤解がないようお願いしたいのは、今回労使が提起した新たな育成シ

システムは、大臣申し入れの際にも申し上げたとおり、日本人船員確保・育成は各社雇用の拡大による人材確保・育成を基本とし、これを補完するものという位置づけであります。したがって、船員政策のかなめとして我が国がなすべき日本人船員の確保・育成策は、各社の雇用拡大に結びつく雇用環境の整備、船員労働の魅力創造など、大局的な観点に立った政策展開であり、こうした基本政策を強く期待しているところでございます。

先進海運国では、船員に対する税制上の特例措置や社会保険料の減免措置など、また、トン数標準税制など海運税制の特例措置とあわせ、雇用環境を整備し、自国船員の確保と育成に強力なリーダーシップを発揮しているところでございます。前段でも述べましたが、新外航海運政策検討会報告書に記載する日本人船員の確保・育成が重要であり、このための施策を検討する必要があるというくだりの真意は、こうした大局的観点に立った政策展開の必要性を指摘したものと理解するところでございます。さきに紹介いたしました国会附帯決議の趣旨にもつながることだと考えております。

次に、国際船舶について申し上げたいと思います。日本籍外航船のフラッグング・アウトの防止を主たる目的に、国際船舶制度がスタートして10年が経過しましたが、現在、日本籍外航船は91隻まで縮小と、ほとんど見るべき結果が出せなかったことは報告書のとおりでございます。

一方、報告書では、日本籍外航船は、安定輸送の最適な基礎的輸送手段と位置づけているように、その意義と役割はいささかも色あせておらず、国際船舶の維持・拡大を真剣かつ積極的に誘導する海運政策の具体化が待たれるところでございます。

これに関連し、日本実質支配のFOC船に我が国の管轄権を及ぼす制度の導入が検討される件について、組合も強い関心を持っております。対象となるFOC船には約800人近い日本人船員が乗船しており、何よりも職場の安全確保の観点から、これら船舶に日本の管轄権が及ぶことは歓迎するものでございます。

しかしながら、この措置により、前段申し上げました国際船舶の維持・拡大に新たな障害となることがあってはならないと考えております。また、国際海運界において、文字どおりジャパンフラッグシップとして認知されるレベルがどのように保障されるのか、慎重に見きわめる必要があります。今後の検討がどのようなステージで行われるのか、私どもとしても必要な注文をつけていく所存でございます。

次に、トン数標準税制についてでございます。報告書では、トン数標準税制導入の検討にも言及をいたしております。私ども労働側がこの税制の導入についても強い関心を持ち、

また船主協会の要望書を積極的に支援しておるのは、既に実施している先進海運国では必ず自国船員確保・育成と一対で取り組まれているからでございます。先般まとめられた自由民主党政務調査会の海運造船対策特別委員会による外航海運税制についての中間取りまとめにおいて、トン数標準税制の導入に積極的な提言を行ったところですが、あわせて、日本人船員の確保・育成についても、実効性ある取り組みを早急に確立すべきであると述べており、この認識を100%支持するものでございます。

報告書では、トン数標準税制の導入は、広く国民の理解を得ることが必要であると記述しておりますが、我が国安定輸送の基幹をなす自国船員の確保・育成策と一対を構成することで、国民的理解が得られると確信をいたしております。

次に、船・機長配乗要件の撤廃についてでございます。まず、去る4月14日に取りまとめられました先ほど報告をいただきました検討会の報告書を了とするものでございます。報告書記載のように、これまで日本人船員の確保・育成と日本籍外航船の維持・拡大は密接に関連づけられてきました。すなわち、我が国の船員確保・育成は、日本籍外航船舶のフラッグング・アウト防止、日本籍外航船舶の維持拡大を実現することで、人材の確保・育成もできるという手法で一貫していました。その背景には、船と人を結びつける日本籍船舶には日本人船員の配乗義務が存在していたからでございます。

組合が船主協会の提案を受け、こうした伝統的な手法の転換を受け入れた最大の理由は、このまま無策のまま推移すれば、船員教育機関による船員労働力の供給力をも根底から冷えさせ、回復不可能になるのではないかとの強い危機感があったことでございます。そして、何よりも新規採用がこの10年間、毎年70人前後のレベルにとどまっている現状を打開する必要を痛感したことでございます。

配乗要件見直しに関する検討会において、関係者は配乗要件撤廃の持つ重みをしっかりと受けとめるべきだと、座長の野川さんは言うております。再三指摘されました。まさにそのとおりであると考えております。組合としてなすべきことは、船主協会とともに責任を持ってしっかり進めていく所存であります。さきに述べさせていただきましたように、我が国としての主体的な人材確保・育成を中心とした具体的な政策がまだよく見えない点は残念なことでございます。日本籍船舶に日本人船員の配乗を義務づける仕組みを抜本的に転換する政策判断にふさわしい新たな船員政策の策定と実現は、第一義的關係者たる我が国政府の責任であり、ぜひとも強く要望する次第でございます。

今回の船・機長配乗要件撤廃の対象となるべき船舶に関し、労働政策上の観点から、今

後新規に登録される日本籍外航船舶からの適用条件に要請を行っておりますが、行政当局は船舶職員法の立場から、既存船と新規登録船で適用を区分することは制度的に困難という立場を表明されております。本件は、昨年4月の大臣申し入れ書にも明らかなように、労使共同の要請となっており、配乗要件撤廃の重要な要件の1つでございます。

外国人承認船員配乗対象船に関する通達では、労働政策上限定的な扱いとしていることは既承のとおりでございます。いろいろ方法はあると思いますので、同様の観点に立って、引き続きご検討いただきまして、適切な措置をお願いいたしたいと、このように思っております。

会長、申しわけございませんが、数点につきましては、海事局長のご答弁をいただければ非常に幸いだと、このように思っております。

委員の先生方には非常に長い時間どうもありがとうございました。

**【分科会長】** どうぞ。

**【海事局長】** ありがとうございます。

今、非常に包括的なコメントがございました。全体、明示的にご質問があったのは、最後のポイントかなと思いますが、総括的に私どもの今の考え方についてご説明申し上げたいと思います。

まず、船員問題でございますが、船員問題一般のお話として、我が国の船員状況というのは非常に厳しい状況にあるというのは、私どもも認識を共有しておるところでございます。これをどうしていくかということで、今回の新外航海運政策の検討会、それから労使の申し入れ等さまざまな局面で、私どもも基本的には問題を共有しているということで、いろいろ検討をさせていただいて今日に至っておるということでもあります。

私ども政府として、日本人船員というのは日本経済を支える骨格であるということについては、明確に認識をしておるつもりでございますし、これからも引き続き、一般論になりますが、日本人船員の確保・育成に向けて最大限の努力をしていく所存であるということをもまず申し上げたいと思います。

それから、外航海運政策について幾つかコメントがございました。外航海運政策、今回税制等、いろいろな問題がございまして、来年度税制改正要望を含めて、今内部で、まさにそれをどうやって形にしていくかという検討をしているところでございます。まだ、この場でこういう形でということを確認に申し上げられる、ご説明できる段階にないというのは非常に残念でございますが、ご説明申し上げました新外航海運政策で挙げられており

ます幾つかの問題、例えばトン数税制の問題でありますとか、それから、便宜置籍船に対する我が国管轄権を及ぼす制度等について、井出本組合長のほうからお話しございましたので、簡単に状況をご説明申し上げたいと思いますが、便宜置籍船に対する管轄権を及ぼす制度につきましては、これは実は相手国の問題がございまして、相手国と日本の基本的なこの問題についての合意がなければ、話を進められないということがございます。近々最大の日本の便宜置籍国でありますパナマに対しまして、私どもの職員を派遣することにしておりますが、これは、それらの国際交渉の状況も踏まえながら、これからの進め方を検討していかなければいけないという状況にあるということをまずご説明申し上げます。

それから、トン数標準税制でございますが、これについては、基本的には来年度税制改正要望に私どもとして載せたいということで、現在作業をしております。一般の企業に対する法人課税を外形標準課税に転換するという非常に大きな税制改正でございまして、これについて一本道で行けるような状況、特に最近消費税の増税も含めた非常に厳しい財政状況の中で、結果的に大幅な減税になるこのような新たな税制を導入するという点については、非常に厳しい道のりも想定されるということでございますが、私どもとしては、外航政策を推進する立場から、広くまずは議論できる状況にしたいと考えているところでございます。

具体的な制度設計は、今まさにやっているところでございまして、これについては、また後ほど皆様方にご披露する機会もあろうかと思っております。

それから、最後の点でございます。船・機長の配乗要件の撤廃に関しましては、井出本組合長がお話しになりましたように、私どもに労使の合意に基づきます申し入れがございまして、これを私どもの制度の中でどういうふうに組み込んでいくかという検討をまさに今させていただいております。

ポイントは2つあるかなと思っております、まず1つ、最大のポイントは、いかにこれを実行していくのか、あるいは担保するのかという問題意識だろうと私ども思っております。それで、基本的には、労使の合意に基づいてこのお話は出てきたお話でございますし、それから、現在国際船舶が事実上雇用の当事者であります船主協会の加盟船主者が事実上深くかかわった船であるということを考えますと、関係当事者で適切に対応していただければ担保されるというふうには思いますけれども、私どもとしては、実際に制度を運用するときには、文書化するものもありますし、運用の世界でやるものもある。事実上政府としてどうやって責任を持つかという、あるいは、事実上制度がうまく転がるようにす

るかというところについては、私ども、井出本組合長がおっしゃったように、いろんな方法があるかなと考えておりました、その辺については、これから制度を具体化、あるいは文書化していく中で、労使の合意が実効性があるように私どもとしては十分配慮していきたいと思っておるということでございます。

以上です。

【分科会長】 どうもありがとうございました。

ほかにご意見、ご発言等はございませんでしょうか。どうぞ。

【委員】 皆さん、きちんとした意見が出たのでいいかなと思ひながら、うまく言葉になるか難しいんですが、海事のほうにかかわり合って、非常に楽しい経験をいろいろさせていただいたので、その感謝の気持ちをとったんですけれども、水先制度のほうで、水先案内人の方に同行させていただきまして、昨年もとっても楽しかったんですよ。格好いいというふうには先ほどもお伝え願ったんですけれども、それだけではなくて、やはり、大きな船の上に乗せていただいて、夜だったんですけれども、非常に外国の船長さんと日本人の水先人の方のやりとりとか、あと船員さんのこととか、日本の港を旅するというのはいかぬことかなと思ひましたんですけれども、全く違う視点で海というものをとらえることができ、とてもよかったなと思ひました。

でも、とても大変なお仕事で、想像した以上にすごい任務なんだなということがわかって、もっともっとこれがほんとうに一般の方が知るところになったらいいなとさらに思ひましたんですけれども。私は見ていないんですけれども、先日友達から、女性の方から電話がかかってきて、北海道の水先の方のテレビがあったらしくて、その女性もすごく感動していたんですよ。やっぱり、全然知らないことだったので驚いたなんていうことを聞いたんですけれども、どんな番組だったのか、ちょっとわからないんですけれども、ほんとうにもっと何かアピールする方法があれば、すばらしいなと思ひました。制度的には変わっていくということなので、大きな海の問題ですから、すごくたくさんいろんな角度から検討することがあって大変だな、ご苦労さまという感じもあるんですけれども。

私は、ずっと今日も聞いていて、自分が生まれたところが東京なんですけれども、初めての記憶が船の上だったですよ。で、ここにいるのかななんていう記憶がしたんですが、玄界灘の上の船の上というのが自分の記憶にあって、ずっと長崎県の対馬に5年ほどおりましたので、それから始まって、ずっとツーリングをしたり、旅をしたり、ラリーをするにおいても、全部船というのはとても密接な関係にあったので、知らないうちに随分見て

いるんだなと、聞いている言葉が随分入ってきて、そのたびにいろんなシーンが出てきたんですけれども、もしかしたら、ほんとうにもっともっと何十年も前の方が日本の海は活発に動いていたのかなと思ったりもします。

そして、船員さんを確保しなければという、非常に減っているという話なんですけれども、私は何だろうなと思いつつながら、経済的なことは実は全くわかりませんが、自分の中での海ということを考えてもそうですし、一般的に海の日もありましたから、いろんなイベントもあったかと思うんですけれども、ほんとうに日本人の方の海への感謝というのが消えているんじゃないかなという気がするんですね、どうしても。どの世界でも、モータースポーツでも何でもそうですけれども、底辺が広がっていないと、どんどん上がっていかない、レーサーのすばらしい人が出ていかないというのと同じで、「今、本当に皆さん、海と遊んでいますか」という気がどうしてもするんですね。いい海で、いい遊び方をしなければ、そこから海の先の夢というか、違う国に行きたいとか、そういうことが出てこなくて、結局船員さんの確保につながっていかないんじゃないかなと。

本当に別問題かもしれませんが、私は少なくともそういうふうな遠くの世界に行きたいということが随分あって、そういう魅力的な何かがあったので、旅をしたり、それが仕事になったりということにつながったんですけれども、海運事業というとても大きな中で、ほんとうはこのミッションのところにそういう夢というようなことが、お金のことでなくて、人間の心が冒険をするという夢があってもいいんじゃないかなという気がしたんですね。

水先制度のところ、魂を入れていこうという言葉が先ほどあったんですけれども、すごくいい言葉だなと思いつつ、何かそっちの方向に向かってすべてが1つ1つ動いていくととてもいいんじゃないかなと思いつつ。モーターボートにしても、多分その先に夢があると、もうかるということにつながっていくような気がします。全然関係ないんですけど、私もいろいろ競馬とか競艇とか、ゲストで呼ばれて行ったんですが、そのたびに、じゃ、やってみようなんていって、モーターボートだけは1万円が70万円になったことがあって、すべてラリーに消えましたけれども、非常にいい思いをさせていただいて。そちらのほうにはつながらなかったかもしれないけど、とてもいいものを見せていただいたりしまして。ちょっと余談になりましたけれども。

でも、夢のあるというような、海の日にもっと感謝の気持ちを込められるようなことを、あるいは、毎日毎日、日々海に感謝ということがつながっていくのかなと思いつつ。

もう1個だけいいでしょうか。私は、自分が海がかかわるのは、シーカヤックだけなんですけれども、カヤックをしたり、海で遊ぶときは、必ず近くの神社とかに行くんですね。船神社というのがどこにでもあるんですけれども、そういう気持ちというのが、さっき感謝と言ったのはそういうことも含めてなんですけれども、大きな大きなタンカーでももちろんそういうことをなさっていると思うんですけれども、ほんとうに海で私たち生かされているということをもっと確認したほうがいいのかなんていう気がいたしました。

うまく言えたかどうかあれなんですけれども、何となく伝わっていたらうれしいなと思います。ありがとうございました。

【分科会長】 どうもありがとうございました。

ほかにご意見、ご発言等ございませんでしょうか。どうぞ。

【全日海】 また、私が余談なことを言ったら、私の後ろに控えている、チェックしている者がおるんですが、怒られるんですが、これは冗談ですけど、非常に山村先生にいいご意見をいただきまして、私たちも同様に考えておるわけでございまして、それは私たちの関係者の力も足りないということで、半分は反省しながら、半分は、やはり地政学的に今日本がどういう位置づけにあるのかとか、それをもっと国民に知ってもらうということは非常に大切であるというのは共通認識でございまして、いろんな場を通じて頑張りたいなど、このように思っております。

そういう意味では、海の日が祝日になるまでに約40年ぐらい運動がかかっているわけでございますが、あわせて、私どもは、これを言ったら海事局長に、そんなことを言わなくてと怒られるかわかりませんが、やっぱり、これだけ島国にあって海運は大切だ、海洋輸送は大切だということから、国としても基本的な法律で基本法をつくるべきだということを、これから私どもは国会の先生方、超党派の先生、さらに広く関係者に呼びかけながらやっていきたいと思っておりますので、山村先生だけではなく、会長をはじめ、きょうご臨席の皆さん方にも広くご支援をいただけたらと、このように思っております。

最後に余談でございますが、水先制度の問題では、先ほど説明した羽尾さんが剛腕をもって、彼の思うように持っていったと私は認識して、結果は非常によろしい内容でございますが、その羽尾さんがかかわる言うなれば1つの船・機長の配乗要件について、新造船から対象にするという私たちの要求ができないはずはないというのが私の心からの1つの気持ちだったわけでございますが、先ほど海事局長のほうからご答弁いただきましたので、

これから関係者と詰めながら、ほんとうにそれが担保できるように、私ども精いっぱい頑張っていきたいと思っています。

会長、どうもありがとうございました。

【分科会長】 それでは、本日の会議を終了したいと思いますけれども、最後に事務局から何かございますでしょうか。よろしいですか。

それでは、本日は大変ご多忙のところ、委員の皆様にはご出席いただきまして、まことにありがとうございました。これにて閉会とさせていただきます。

— 了 —