

平成22年9月24日

於：国土交通省中央合同庁舎3号館11階特別会議室

交通政策審議会海事分科会

第17回船員部会

議事録

目 次

1. 開 会	1
2. 議 事	
議題 1. 船員に関する特定最低賃金の改正について	2
議題 2. 平成 23 年度海事関係予算（重要事項） 概算要求等について	3
議題 3. 「新成長戦略実現に向けた 3 段構えの経済対策」における 国土交通省の関連施策について	16
議題 4. 船員需給総合調査結果について	16
議題 5. 無料の船員職業紹介事業の許可について（非公表）	
議題 6. 船員派遣事業の許可について（非公表）	
3. 閉 会	19

【 出席者 】

（委員及び臨時委員）

公益代表 小杉委員、竹内委員、三好委員、井山委員、田付委員、田原委員、野川委員

労働者代表 高橋委員、田中委員、中澤委員

使用者代表 阿部委員、小坂委員、林委員、三木委員

（事務局）

国土交通省 井手海事局長、後藤審議官

総務課 原田企画官、堀内財務企画室長

海事人材政策課 石澤海事人材政策課長、久米雇用対策室長、川上企画調整官

運航労務課 山本運航労務課長

海技課 尾形海技課長

開 会

【川上企画調整官】

それでは、定刻になりましたので、ただいまから交通政策審議会海事分科会第17回船員部会を開催させていただきます。

事務局の海事局海事人材政策課の企画調整官の川上でございます。どうぞよろしく願います。

本日は、委員及び臨時委員総員17名中14名のご出席になりますので、交通政策審議会令第8条第1項及び船員部会運営規則第10条の規定による定足数を満たしておりますことをご報告申し上げます。

まず、最初に海事局に人事異動がございましたので、ご紹介させていただきます。

井手海事局長でございます。

【井出海事局長】

8月10日の人事異動で海事局長に着任いたしました井手と申します。どうかよろしく願います。

【川上企画調整官】

続きまして、後藤審議官でございます。

【後藤審議官】

同じく8月10日付で、審議官で参りました後藤靖子でございます。どうぞよろしく願います。

【川上企画調整官】

また、山本運航労務課長も8月10日付で就任しておりますが、若干遅れておりますので、ご紹介を省略させていただきます。

続きまして、配布資料の確認をさせていただきます。

まず、最初に議題のペーパーがございまして、1枚飛ばしまして、資料1「交通政策審議会への諮問について」がございまして、その後に資料1-1が続いております。資料1-1が裏表で2枚ございまして、次に資料2-1番、「平成23年度海事局関係予算概算要求概要」がございまして、続きまして資料2-2、「平成23年度海事局関係税制改正要望概要」がございまして、1束になってございまして、次に1束のところを飛ばしまして、資料3の1枚紙、「経済対策（平成22年9月10日）〈国土交通省関連施策〉」がございまして、その次に資料4「平成21年度船員需給総合調査報告書の概要」が横で1つのホッチキスでとま

っております。続きまして資料5「交通政策審議会への諮問について」が2枚ございます。資料5-1、横紙で「無料の船員職業紹介事業の許可について」がございまして、その後参考資料1番2番、縦紙で絵になっているものがございます。その次に資料6「交通政策審議会への諮問について」が2枚ございます。その後資料6-1「船員派遣事業の許可について」。横紙でホッチキス留めになっております。皆様、資料のほう、よろしゅうございますか。

それでは議事に入りたいと思いますので、小杉部会長、司会進行をよろしく願いいたします。

議題1. 船員に関する特定最低賃金の改正について

【小杉部会長】

それでは早速議事を進めていきたいと思っております。まず、議題1の船員に関する特定最低賃金の改正について事務局からご説明をお願いいたします。

【石澤海事人材政策課長】

海事人材政策課長の石澤でございます。資料1をご覧ください。

船員の最低賃金につきましては現在、内航鋼船、旅客船、漁業2業種と合わせて4業種について設定されておりますけれども、今年度につきましては、賃金の改定状況などを踏まえまして、現行の4業種のうち、漁業の遠洋まぐろ、それから大型いか釣りの最低賃金の改正についてお諮りをした次第でございます。なお、設定されております業種の概要、諮問対象業種の現在の公示内容につきましては、添付しております資料のとおりでございます。何とぞよろしくご審議の上、11月開催の本部会でご議決を賜りますよう、よろしくお願い申し上げます。以上でございます。

【小杉部会長】

ありがとうございました。例年のことではございますが、本件につきまして、ご質問等ございましたらば、よろしくお願い申し上げます。

よろしいでしょうか。特になければ、漁業遠洋まぐろ最低賃金及び漁業大型いか釣り最低賃金の改正に関する審議については、船員部会運営規則第12条第1項の規定におきまして、船員部会に最低賃金法第37条第2項の規定に基づき、最低賃金の決定または改正の決定の審議に必要な数の最低賃金専門部会を置くこととされておりますので、漁業遠洋まぐろ最低賃金専門部会及び漁業大型いか釣り最低賃金専門部会を設置して審議を行うことと

したいと思いますが、よろしいでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

【小杉部会長】

ありがとうございました。専門部会のメンバーにつきましては、船員部会運営規則第12条第5項の規定により、船員部会長が指名することとなっておりますので、具体的な人選につきましては、私が事務局と相談しながら進めていきたいと思っております。私にご一任いただくことでよろしゅうございましょうか。

(「異議なし」の声あり)

【小杉部会長】

ありがとうございました。それでは後日必要な手続を経た上で、私から指名をさせていただきますので、よろしく願いをいたします。

議題2. 平成23年度海事関係予算（重要事項）概算要求等について

【小杉部会長】

それでは次の議題に移りたいと思っております。議題2の平成23年度海事関係予算（重要事項）概算要求等について事務局から報告をお願いいたします。

【原田総務課企画官】

海事局総務課の原田と申します。私から資料2-1の「海事局関係予算概算要求概要」という形でご説明申し上げたいと思っております。

まず資料の1ページをごらんいただきたいと思っております。「I. 海事局予算概算要求の概要」ということをございまして、来年度予算要求につきましては、総額151.8億円。前年度比5.1%の増額という形で要求を考えております。その中で海事局の行政経費は30億弱、独立行政法人の経費が122.1億円という形で、独立行政法人の経費が大部分を占めているということをございます。そのうち、元気な日本復活特別枠ということで、航海訓練所の大成丸の代替建造について、9億円の要求を考えております。

その下の主な予算項目を見ていただきますと、大きく5つの柱がございます。

1つ目は、内航海運・フェリーの競争力強化で、厳しい状況が続く内航海運・フェリーについて、さまざまなハード整備事業等含めまして支援を行っていききたいというものでございます。

次の海洋環境イニシアティブ。これは継続事業でございます。革新的な船舶、CO₂の削減を目指した省エネルギー技術の研究開発、NO_x対策、NO_xの削減を含めた研究、シップリサイクル、さらには新しい研究開発でございます浮体式洋上風力発電施設の研究についても新規の予算を積んでいるところでございます。

3つ目が船員教育・雇用促進対策でございます。95.8億円とありますのは、独法の航海訓練所と海技教育機構の交付金の額等が入っております。まず船員教育機関の教育体制を整備する形で、先ほど申し上げました練習船の整備特別枠も含めた増額を予定しております。それ以外に後ほど細かくご説明しますが、雇用促進対策事業費、職業転換等給付金等とも、引き続きしっかりやっていきたいというものでございます。

4つ目の柱が海運の安全確保対策ということで、船舶検査、ポートステートコントロール、さまざまな現場の執行体制についても引き続き予算を措置しております。

最後の離島航路の維持・構造改革でございますが、今年度まで離島航路事業として47.7億円が海事局予算として措置されておりましたけれども、来年度は総合政策局で要求する地域公共交通確保維持改善事業、交通基本法との関連の予算でございますが、その内数として離島航路をしっかり支援していく形で考えております。

船員関係について、各論でご説明申し上げたいと思います。ページ数で、9ページをごらんいただきたいと思います。3ポツの船員教育・雇用促進対策でございます。まず9ページは航海訓練所の内航用練習船の整備という形で、特別枠で9億円の予定でございます。真ん中のほうに絵がかいてありますけれども、現在航海訓練所5隻の船舶で訓練を行っております。そのうちの1隻が大成丸でございますが、船齢が30年を超えまして、早急な代替が求められているということでございます。一番下に図がございますけれども、現行の大成丸よりはコンパクトで内航に特化した形で、エンジンもタービン船ではなくて、ディーゼルという燃費のいい船の代替建造を進めてまいりたいということでございます。

続きまして10ページでございます。船員の雇用促進対策事業費は、前年度9,700万円でございますが、これを1億2,000万円という形での増額要求を行ってまいりたいと思います。特に真ん中にごございます船員計画雇用促進等事業は、海上運送法に基づいて各事業者に計画的な船員の確保の計画を出していただきまして、それを認定した場合に、さ

さまざまな助成金を与えるというスキームでございます。これも来年度以降しっかりやっていきたいと考えております。

11ページは船員の離職者の職業転換等給付金でございます。これは昨年度の補正から始まりまして、船特法等に基づきまして、厳しい経済不況の影響で離職した船員に対して、再就職の支援を行うものでございます。今年度も3億円積んでおりました。引き続き厳しい状況には変わりございませんけれども、幸い想定していたほどの離職者が出なかったということでございます。来年度はある程度、現実的な現状を踏まえて8,000万円という形で全額の要求を考えております。

最後12ページのアジア地域における船員養成の支援でございます。特に外航の船員をターゲットにしております。日本外航が大きくアジア船員に依存している状況を踏まえまして、特にフィリピンの船員を、これまでは船員そのものを日本に招聘してさまざまな訓練を行っておったわけですが、今年度からさらに新事業として、フィリピンの教官を日本に呼んできて、教官を訓練してまた現地に戻って生徒を教えていただくという形で、教官の受け入れに軸足をシフトしながら、引き続き支援を行っていききたいと考えております。

予算の関係は以上でございます。

【堀内総務課財務企画室長】

続きまして税制の説明させていただきます。総務課の堀内でございます。資料2-2をごらんいただきたいと思っております。1枚おめくりいただきますと、23年度の税制改正要望事項の総括になっております。大きく分けまして成長戦略促進税制、地球温暖化対策・環境関連税制、安全・安心・セーフティネット関連税制の3点でございます。

大きく申しますと、成長戦略促進税制というのは、特に外航海運におきまして、国際競争力をきちんとつけていくことで、日本の外航海運・造船をきちんと支えていこうという税制でございます。それに加えて経済安全保障、非常時のために日本籍船を一定程度確保していくことを支援していく税制でございます。

2点目は環境負荷の小さい内航船ですけれども、老朽化が進んでいることもありまして、新規の船を入れて、さらにスーパーエコシップのようないい船を入れて、環境によい内航海運をさらによくしていこうという措置でございます。

3点目は安全・安心ということで、離島の航路の船舶に係る特例措置をさらに拡充していただくという税制でございます。

1 ページおめくりいただきますと、1 ページ目は成長戦略の第1段でございますトン数標準税制という法人税。外航海運会社の持っている船舶のトン数に応じてみなし利益を出し、みなし利益に基づいて納税額を出すというトン数標準税制は、平成20年度税制改正で認められております。ただ、国際標準になってきておりまして、欧米各国ではかなり自国籍船以外も含めて認められているわけではあります。しかし、日本の場合は日本籍船のみということで、全体の外航海運会社の船体の4%しか対象になっておりません。これを国際標準に合わせていこうという観点、それから日本籍船もあわせてふやしていこうということもありまして、今回日本籍船の3倍の範囲までの外国籍船にも拡充する税制改正を目指していただいております。これによって、外航海運企業が一般の法人税のかわりに、トン数標準税制を使うことによってより内部留保を手厚くして、今非常に熾烈になってきている外航の世界の中で競争できる環境に持っていきたいと考えております。

続きまして2ページ目でございます。特償、固定資産税非課税措置であります。特別償却制度につきましても、欧州各国では日本以上に償却をすることができる仕組みがございます。新しい船をつくる時に、ファイナンスがしやすくなるように内部留保を高くして新しい船をつくれる仕組みを、特に日本籍船にメリハリをつけて経済安全保障に絡めまして、税制の維持・拡充をさせていただきたいという話が上のほうの話でございます。下のほうの固定資産税の非課税措置は、欧米ではほとんどの国で非課税になっているわけでございます。船舶とか航空機とか移動性、可動性償却資産には固定資産税がかからないというのが世界標準であります。日本の場合はわずかではありますけれどもかかっております。国際船舶の場合15分の1が大半でありますけれども、これを非課税にさせていただきたいという要望を提出しております。

続きまして3ページ目でございます。登録免許税と、96%日本籍船以外を使って、日本の商船隊が経営をしておるわけでありまして、日本籍船にフラッグ・バックをしてもらいたいということで、いろいろな規制緩和と税制と相まって、フラッグ・バックを促進していきたいということでもあります。しかし、フラッグ・バックをするときにも登録免許税がかかってしまいますので、こうしたものも軽減していこうという措置でございます。

続きまして4ページ目でございますが、特定の事業用資産の買いかえなどの場合の課税の特例措置。これも先ほどの特償と近い制度でありますけれども、買いかえときの圧縮記帳はできるということです。特に船価が高くなっているとき、鉄鋼価格も上がっておりますけれども、高いときに船を売るとたくさん利益が出てしまい、それを全部法人税で持

っていかれると、そのときに買いかえが非常に難しくなります。買うときの船価も高いわけでありますので、そのときに内部留保をつくれるための措置でございます。これも拡充をお願いしております。

5 ページ目の内航フィーダー船に係る特例措置の創設でございます。今韓国は釜山をハブにしていこうということで、自分の外航船を使って、日本からもフィーダー船で荷物を集めて、どんどん釜山のほうに集積が進んでおります。我が国も京浜、阪神を中心に今それを自国に取り戻していこうという動きを進めております。その戦略の一環といたしまして、内航フィーダー、これは外航の韓国の船は石油石炭税などかかっていないわけでありますけれども、内航であるとかかかってしまうということもございます。イコールフットイングの観点からそういった税をなくして、きちんと競争できる環境にしていきたいと思います。

6 ページ目の地球温暖化対策であります。内航の環境低負荷船の普及促進ということで、スーパーエコシップでありますとか16%CO₂排出削減船といった船を建造される船主の方々が、環境トップランナーということでファイナンスをしやすくするための特価制度でございます。特価と買いかえの二つ、特価は2年に1回、買いかえは5年に1回の延長でございますので、10年に1回両方時期が切れることとなります。今年はそういう時期でございますので、継続を要望してまいる次第でございます。

続きまして8 ページ目の安全・安心・セーフティネット関連税制でございます。これは離島の航路については、航路の老朽船化率も非常に高くなってきておりますし、だんだん収支も厳しくなっている中で、固定資産税がかけられている。先ほども申したとおり、船舶には固定資産税がかからないのが通常でございますし、国際標準に合わせることで、こういった離島航路がきちんと維持されていくと。今交通基本法というのが次期通常国会に提出される方向で検討されておりますが、そういった移動権の観点からもそういった公租公課が少ない状況に持っていきたいということで、非課税の要望をしております。

10 ページ目は移動性償却資産全体に対して固定資産税は国際的にはかからないということ踏まえて、このあり方をもう少し見直してほしいといった検討事項要望でございます。

以上、海事局関係の税制改正要望の概要でございました。

【小杉部会長】

ありがとうございました。予算概算要求及び税制改正要望について、それぞれ概要をご

説明いただいたわけですが、なかなか重要な問題も多々含んでいると思います。ご質問、ご意見等ございましたら、よろしく願いいたします。ございませんでしょうか。林委員どうぞ。

【林臨時委員】

外航海運としましては、税制面で海事局には大変お世話になります。どうぞよろしくお願いしたいと思います。

今日一点質問があります。予算概算要求の中で、12ページのアジア地域における船員養成の支援ですけれども、ここに現状の説明の2つ目、アジアの船員教育の現状のところ、船員供給のボトルネックということで、「貧弱な船員教育機関」という書き方がしてあるんです。しかし、特に外航海運業は外国人の船員に頼るところが大きいものですから、主要な船員供給国であるフィリピンであるとか、インドあるいは東欧の拠点に外航海運各社がそれぞれ相当のトレーニングセンターや学校をつくったりしながらやっております。我々の外航海運から見る「貧弱な船員教育機関」というのは、全然そういうふうには思っておりません。日本よりも増して、いろいろ資本投下もしておりますし、船員の教育に力を入れておまして、非常に立派な教育機関をつくり上げてきているんじゃないかと自負しております。特に組合と国船協の共催でつくっておりますMAAPという大学につきましても、日本の外航船員のための教育施設等は非常に立派なものです。ですからこういう実態を、何かこういう貧弱という言葉でミスリードするんじゃないかなと感じております。以上です。

【小杉部会長】

ご意見ありがとうございます。何か今のご意見について、当局よりございますか。

【原田総務課企画官】

すみません。ご指摘いただいた我が国のさまざまな立派なトレーニングセンターのことは、我々も承知しております。すみません。要は普通に我々日本が協力しなければ、なかなかアジア全般として一般的に立派な教育機関ができないという趣旨で書いたものでございます。当然下の吹き出しにもありますように、我が国としても積極的に関与することが急務という形で、トレーニングセンターなども含めてアジアの教育機関の底上げをしようということでございます。決してトレーニングセンター含めて貧弱という表現をしているわけではないことはご承知いただきたいと思っております。今後、表現については適正化を進めていきたいと思っております。

【小杉部会長】

表現については今後注意をするということですが、林委員、よろしゅうございますか。

【林臨時委員】

はい。

【小杉部会長】

はい。田中委員どうぞ。

【田中臨時委員】

盛りだくさんの報告だったので、私からも項目は質問なり意見が多いのですが、何点かお話しさせていただきます。

今、林委員から話がありました国際協力に関することについては意見を一点述べたいと思います。今般、教育機関、教官の教育とか支援も検討するというところでございます。それは大賛成でございます。特に日本においては、航海訓練所における訓練、教育というのは歴史的にも伝統的にもレベル的にも高いものがあると思います。確かに一部の教育機関にはハードとか、欧州・日本からの出資によって、ひょっとすると日本の船員教育機関よりもいい設備を持っている学校も中にはございます。けれども、すべての教育機関がそういうふうになっているかというところ決してそうではありませんし、そこで教育をする教官の質も均一的ではないと承知しております。そういった意味での国としての協力ということは大変意味がある、効果が期待できるだろうと意見を申し上げております。

もう一点意見ですが、内航の練習船の予算で、大成丸の代替の練習船が3,000トンというのは大体内航船でいうところの1,000トンクラスに相当する。日本の内航の各主要港への出入港や内航船員の養成のための練習船ということで、ぜひとも前向きに進めていっていただきたいと思います。実地というか練習船教育がこれまで果たしてきた役割を踏まえていただいて、内航の世界での教育のあり方や練習船教育がいかに重要かということも我々は認識しております。ぜひともこれは実現をさせていただきたいと意見を申し上げます。

もう一点、意見です。予算の要求の中で、離島航路の部分、今回は資料では予算概算要求概要の1ページの下のほうにございます離島航路維持・構造改革、フェリー等による地域交通の活性化ということで453億と挙げられております。けれども、離島航路補助とか従来のものから予算の考え方、立て方そのものの変化していると認識します。今、

説明のありました考え方に対しては、異論はないのですが、予算の立て方そのものが変化をしてきている中で、きっちりと実効性のある予算を確保し、予算の立て方の変化による急激な変化とか、それぞれの事業者なり産業がダメージを受けないように、しっかり配慮していただきたいと思います。

なぜ、それを申しますかといいますと、この予算の立て方というのは地域にゆだねるところが大きいと理解しております。地域交通の活性化ということですがけれども、その中でフェリーや旅客船がどういうふうに位置づけられるのかは見えない部分もありますので、その辺はしっかり対応をお願いしたいと思います。特定の交通機関だけに偏った政策にならないような配慮を、しっかりとさせていただきたいという意見を申し上げます。

項目は多いのですが、そのほか、今年の予算要求の中に船員の所得税の減税措置が盛り込まれていないことは、遺憾であると意見として申し上げます。当然、日本籍船の維持・拡充、日本人船員の確保・育成策というのは国の政策としてこれまで議論されてきていました。トン数標準税制の導入時に船舶税制だけではなくて、船員の税制についても議論を十分にしてきた流れの中の政策で現在あると考えております。そういう意味では船員の税制、具体的には所得税減税等、従来要求をしたものについて、実現化に向けてぜひ努力をお願いしたい。予算要求に今回は入っておりませんが、これについては要求を実現に向けた対応をお願いしたいと思います。

それに関連はするんですけども、税制改正要望の中の1ページ目のトン数標準税制の拡充提案ですが、この中で日本籍船に限って取り組んできているトン数標準税制を、外国籍船にも拡大をすることが盛り込まれております。けれども、もともと議論されてきた日本国として日本籍船の維持・拡充、海運産業の維持・拡充、それに伴って日本人船員の確保・育成の議論から、私は政策的に逆行しているんじゃないかなと。こういう政策が果たして日本籍船の拡充につながる方向性になるのかなと思います。日本人船員の問題が税制に関していえば船舶税制だけで、船員税制について実現をしていない状況の中で、日本籍船が必ずしも増加しないような方向でのトン数標準税制の緩和というか、今回の措置については理解に苦しむ部分があります。その辺については詳しく説明を、考え方についてお聞きをしたいと思います。以上でございます。

【小杉部会長】

田中委員、ありがとうございました。私がお聞きする限り5つの点を言われました。最初が国際協力、2番目が内航練習船の問題、3つ目が離島航路の補助の問題、4つ目が船

員所得税減税に関する問題、5つ目にトン数標準税制の外国船への適用の問題。特に最後の2つがある意味では批判的なご意見だったように思いますので、当局のほうからお答えをお願いしたいと思います。

【原田総務課企画官】

予算の関係で3つご意見をいただきました。

初めの国際協力についてのご意見をいただきまして、しっかり要求していきたいと思えます。

2つ目の内航船大成丸でございますが、これも我々大変重要な課題だと認識しております、そういう意味での特別枠という形で、局としても高い位置の順位でしっかりと要求してまいりたいと考えております。

3つ目の離島航路の関係でございます。これは委員のご指摘は我々もまさに思っているところでございます。今回地域公共交通という形でさまざまな交通を地域が一元的に考えるというたてつけになりますけれども、その中で生活の足である離島というのは特に重要なものだと思っています。そういう予算がしっかり全体の予算の中でも執行できる、確保できる仕組みを引き続き省内、さらには財務省とも調整をしていきたいと思っております。

【尾形海技課長】

すみません、一点補足させていただいてよろしいでしょうか。

【小杉部会長】

どうぞ。

【尾形海技課長】

今、原田企画官から説明があった内航用練習船ですが、これは特別枠の要求になっております。財政当局とのやりとりの中で言われておりますのは、枠を何倍も超える要求があるということで、厳しいコンテストになると。これはご案内のとおりかと思いますが、パブリックコメントを経て政策コンテストをやる流れになっていくと思っております。そういうわけで、国民の皆様方のご意見も踏まえて政策コンテストという厳しい関門をくぐってやっていくということでもあります。原田も申しましたように、我々としても一生懸命取り組んでまいりますが、今日いただいたようなご意見が世の中に上がってくることも重要ではなからうかと思っております。

【石澤海事人材政策課長】

船員の所得税の関係でございます。昨年の外航船員の所得税と住民税につきまして、2

分の1の軽減措置を要求したところでございますけれども、税務当局といろいろ折衝しました結果、特定の職種のみを優遇することはできないなどの理由で認められなかったところでございます。その後、全日本海員組合さんのほうでも、諸外国の類似税制の調査を進めてきておられると承知しております。ただ、我が国の税体系へいかに導入するかという点については、いくつかの課題が残っておると認識しております。私どもといたしましては、24年度の要求を目指して、今年の10月を目途に全日本海員組合さんですとか、外航海運業界、税の専門家の方にも参画していただいた形の検討会を設置して、具体的な検討を開始したいと考えております。以上でございます。

【小杉部会長】

田中委員、何か更にございますか。

【堀内総務課財務企画室長】

すみません。まだお答えしていなかったトン数標準税制の件でございます。今回、要望としては外国籍船に拡充ということでございます。ご指摘のとおり、今回の話は世界の標準に合わせていくということで、前回のトン数税制を入れた折には、確かに日本籍船確保と日本人船員確保ということで、そういった縛りを設けて日本籍船を広げていこうという趣旨でございました。今回につきましては、国際競争力の強化という観点からよりFOC、便宜置籍船にも広げていこうということがございます。ただ、日本籍船1隻ふやせばFOC3隻にも特典を与えるということでございますので、日本籍船をふやしていくインセンティブになると考えております。また管理者の養成とか雇用とかにもプラスになるように、何らかの制度設計はできないかというような検討はしておりますので、それについては改めてご相談させていただきたいと思っております。

【小杉部会長】

ありがとうございました。田中委員どうぞ。

【田中臨時委員】

まず、船員税制に関しては力強いお話を今いただきました。諸外国でも既に導入しておりますので、ぜひ検討会で検討して24年度には要求、実現を目指していただきたいと申し上げます。

それから、トン数標準税制のお話ですけれども、私が申し上げたいのは、今まで議論してきたことと矛盾をしませんかということを知っているわけです。すべて今までの議論というのは、日本籍船、日本人船員をどうするんだということで、国際競争力という議論で

は日本籍船の国際競争力が欧州と比べてどうなんだということが議論されてきたわけです。そちらの議論をするのであれば、日本の海運事業者が日本籍船を維持するに当たって、イコールフットィングとか対等な競争力を維持できるような形をとってほしいということは常々要求がありましたし、その中で日本人船員の育成・確保ということが盛り込まれているという前提で、私たちも意見を申し上げてきたわけですが、ここで唐突にFOCも含めて諸外国並みという話に非常に違和感があります。

ですから、今の説明では納得できないことを申し上げた上で、そうおっしゃるのであれば今回の措置で、日本籍船がどれだけふえるという認識に立たれているのか。日本籍船の数に対して3倍という数字が今出てきましたけれども、どういう議論をしてどういう目算でこの3倍という数字を立てられたのか。この説明をお願いしたいと思います。

【小杉部会長】

はい、どうぞ。

【堀内総務課財務企画室長】

ご説明した資料2-2の1ページ目に記述をさせていただいておりますけれども、左上の目的というところに、「必要な規模の日本籍船450隻の早期確保を図る」と書いてございます。前回のトン数税制導入時には450隻とは長期的目標でございましたので、5カ年で200隻を目標にさせていただいたわけでありまして、前倒しして早く達成しようということで追加的な措置と位置づけさせていただいております。

それから1対3のルールでございますが、イギリス、オランダ、ドイツなど諸外国においても1対3ルールというのが導入されております。各国自国籍への誘導を考え、もちろん自国籍だけではコストの問題もあって、なかなか難しいこともありますので、FOCを一定程度認めて誘導効果を図っていると聞いております。

【小杉部会長】

いかがですか。田中委員。

【田中臨時委員】

今の説明に納得をするわけにはいきませんが、450隻にふえるという目算を立てて、3倍という数字を立てられたということはわかりました。けれども、実際にはそういう方向にほんとうに流れていくのか、きっちりと検証というか見させていただかないと。こういうやり方は我々としてはどうなのかなと疑問があることは申し上げたいと思います。

そもそもの話をすれば、日本籍船を船社が維持するに当たってのデメリットをできるだ

けなくしていくと。日本籍船を維持することの競争力強化を主眼に政策を立てるべきである。我々が言う立場ではないですけれども、そういう意味で提案がくるんだったらいいんですが、FOCもひっくるめて減税していく話は、話の筋としては間違っていると私は思います。極めて慎重にこのことは取り扱いをしていただきたいことを要請しておきます。以上です。

【小杉部会長】

ありがとうございました。なかなか難しい問題を含んでいると思いますし、この場で議論をして結論が出るとも思いません。引き続きご検討をいただき、必要なお説明を組合にも当局からしていただきたいと思います。この議論はこの程度にして、ほかに何かございますでしょうか。三木委員どうぞ。

【三木臨時委員】

内航の練習船につきまして、ほんとうにありがとうございますというお礼を申し上げます。この件につきましては、内航総連合会から何年も前からお願いしてまいりました。この内航船、ご存じのとおりパイロットも乗らず、タグボートも使わずに日本の基礎産業を支えてきたわけでありますが、こういう船員を育てるための適切な練習船が今までなかったわけであります。我々総連合会として、随分前からぜひ欲しいということで、いろいろな場をとらえてお願いしてまいりました。やっと国の予算の中に要求していただけたということで、とにかくお礼を申し上げます。ほんとうにありがとうございます。以上でございます。

【小杉部会長】

ありがとうございました。ほかにございませんでしょうか。はい、阿部委員どうぞ。

【阿部臨時委員】

2点ほどお伺いしたいんですけれども、税制のほうの5ページに、内航フィーダーの石油石炭税・固定資産税の軽減ということがあるんですけれども、ここで言われているフィーダー船という表現ですが、この中に内航フェリーが含まれているのか、含まれていないのか。もしも含まれていないとしたら、なぜでしょうかということが1つ。

もう一つは、離島航路のほうで、国民の移動権の確保ということで、離島航路だけが固定資産税の減免を取り上げられております。けれども、我々内航フェリーも当然移動権にかかわってきていると思うんですが、内航フェリーに対してはこの辺はどういうふうにお考えなのでしょうか。2つお聞きしたいんですが。

【小杉部会長】

2点についてございますか。どうぞ堀内さん。

【堀内総務課財務企画室長】

内航フィーダーにつきましては、私どももそういう形でコンテナ船以外のものが入らないかどうか、いろいろ検討し、税担当とも事前のすり合わせをやってみたわけでありませう。しかし、石油石炭税をまけるといったときに、ほんとうに外貨のコンテナを使うのに使われた船舶であるということを確認するためには、基本的には専用船でないと難しいと。もちろん認められる方向かどうかは別の問題ですけれども、前提条件として船が専用に使われるということが大前提だということでございます。なかなか切り分けが難しいもの、その確認行為が行政的に難しいものについては対象とするのは極めて難しいという話から、限定をかけざるを得なかったという事情がございます。

離島の話につきましては、今回交通基本法の対象としても、移動権の確保という観点から、離島住民の交通手段である離島航路事業用の船舶が対象となってくることもございます。広い意味で言うと地域の足の確保というのは、離島に限らずフェリーなど対象になってくると考えておりますけれども、今回限定的に制度を設計するに当たって、離島住民の足であることを前提にさせていただいたということでございます。説明として十分でないかもしれません。以上です。

【阿部臨時委員】

ちょっとわからないのは、内航フェリーも生活航路ですよ。離島だけが生活航路であると、私は思わないですよ。どうも歴史的に生活航路イコール離島航路と決めつけがされているように思うんです。内航フェリーの場合はほとんど日々運んでいるのは、日常一次産品をはじめ日常の生活物資を運んでいることが主なわけですから、そこですべてのことで線引きをしてしまうと、同じ内航船においても公平感がなくなるイメージを私は持って仕方がないんですけれども。なかなかここですべての回答をいただくわけにはいかないと思いますけれども、ぜひそういうふうにお考えいただきたい。当然住民の移動権というものも絡んでくるでしょうし、先ほどの税金の減免については専用ということではないけれども、それなりに移動していくことは事実ですから、その辺も少し今後のテーマとしてもお考えいただきたいと思ひます。すみません。

【小杉部会長】

阿部委員、ありがとうございました。内航フェリーの移動権、生活航路という問題から、

離島だけでなくもっと広く検討すべきであるという貴重なご意見だと思います。今後そういうご意見も考慮に入れて検討していただくことにさせていただきたいと思います。ほかに何かご意見ございますでしょうか。

ございませんようでしたら、次の議題、議題3の新成長戦略実現に向けた3段階の経済政策における国土交通省の関連施策について、事務局から報告をお願いいたします。

3. 「新成長戦略に向けた3段階の経済対策」における国土交通省の関連施策について

【川上企画調整官】

海事人材政策課の川上でございます。資料3の1枚になっております「経済対策国土交通省関連施策」というペーパーをご覧ください。

円高対策であるとか、あるいは若年者の雇用対策を推進する新成長戦略を実現させるため、今年9月10日に経済対策を閣議決定がなされました。内容は雇用の基盤づくり、投資の基盤づくり、消費の基盤づくり、耐震化・ゲリラ豪雨対策、規制改革となっております。今回海事局で関連しますのが、雇用の基盤づくりというところに盛り込まれております海運業における雇用創造・人材育成の推進というところでございます。特に雇用創造・基盤づくりというのは、若年者の雇用確保が重要だということでありまして、船員についても同じでございますので、今回の緊急経済対策に若年船員雇用対策を盛り込むことといたしました。

具体的には、23年度予算でも増額要求をしておりますが、計画促進等事業を活用いたしまして、若年船員の追加の雇用をお願いすることにしております。額といたしましては、本日閣議決定されましたが、予備費を使うことといたしております。約900万円、約0.1億円となっております。既に内航総連さんとか旅客船協会さん等にはご説明を済ませておるところでございますが、事業者への周知徹底等より追加の雇用を積極的に働きかけていくこととしております。以上でございます。

【小杉部会長】

ありがとうございました。この件について何かご質問等ございますか。特にないようですので、それでは次の議題に移りたいと思います。

議題4の船員需給総合調査結果について、事務局からご報告をお願いいたします。

4. 船員需給総合調査結果について

【久米雇用対策室長】

雇用対策室の久米でございます。まず説明に先立って、実は各委員に事前に郵送しました報告書の概要ですが、その時点の速報版であり、その後最終チェックを行いましたところ、集計対象に一部漏れがあることが発見されました。本日、机上にお配りしている報告書の概要が、修正したものでございますので、よろしくお願いたします。

それでは説明させていただきます。本調査は海上労働における船員の需給状況を把握することにより、船員職業安定対策等の船員行政に資することを目的に、毎年10月1日現在で実施しているものです。調査内容は、外航、内航、旅客船、漁業の各部門別船員数、採用状況、退職状況、年齢構成を労務団体別及び漁業別に調べたものです。なお、本調査の概要の数値は報告された調査票に基づき集計したものでございます。回収率は95.2%でした。したがって各労務団体に加盟している事業者と報告書の調査対象数に差異がありますことをご承知ください。

それでは具体的な説明に入ります。まず1ページをご覧ください。これは船員需給総合調査により集計した船舶所有者の数、所有する船舶数の推移を各労務団体別に示したものです。ご覧のとおり、平成21年10月1日現在で報告があった船舶所有者数は257事業者、船舶数は872隻で、前年に比べ船舶所有者については32事業者減、率にして約11%の減少。船舶数については10隻減、約1%の減少となっております。

次に2ページをご覧ください。これは船員数の推移を示したものです。まず2ページ上段ですが、労務団体等に加盟する船員数の推移について業種別に示したものです。各部門の労務団体等については注に書いてあるとおりです。労務団体全体の船員数は13,879人で、前年から2,534人約15%の減となっております。海運業においては634人、率にして約7%の減少、漁業では1,900人、率にして約26%の減少でした。漁業については平成21年3月にICCAT（大西洋まぐろ類保存国際委員会）の国際協定に基づく遠洋・近海かつおまぐろ漁業の減船が2回に分けて行われており、その影響が見られます。

次に同ページ下段をご覧ください。これは我が国全体の船員数の推移を示したものです。ご覧のとおり毎年減少しており、平成21年では80,137人と前年に比べると2,816人、約3%の減少となっております。

次に船員の採用状況と退職状況についてですが、採用者数と採用者が船員の経験者か未経験者かの別を3ページに、採用者の採用経路、職歴について各部門の合計を4ページに、各部門別を5ページから10ページに、また退職者数を11ページと12ページに示して

います。

まず3ページの採用者数について、調査期間中の平成20年10月1日から平成21年9月30日までに各労務団体等に加盟する船舶所有者に採用された人は1,444人で、前年に比べ373人、約21%減少しました。部門別では、外航が31人増加したのに対して、内航179人、旅客船70人、漁業155人の減少となっています。

4ページの新規学卒者の採用数を見ますと、合計372人で、採用者全体に占める割合は約26%と昨年に比べて5ポイント上昇しました。卒業してから就職まで間のあるその他と合わせると、船員未経験者にあつては平成16年を底に採用がおおむね増加傾向にあります。これは船員の高齢化に伴う継続者確保が背景にあると考えられます。

次に、退職状況について11ページと12ページをご覧ください。退職者は全体で1,789人、昨年に比べ692人、約28%減少。退職理由で最も多いのは「自己都合・その他」によるもので、全体で1,389人、退職者全体の約78%を占めています。

最後に船員の年齢構成について部門別は13ページ、全体の合計は14ページをご覧ください。船員の年齢構成はこれらの表のとおりですが、45歳を境に過去3年分を比較したものを15ページに掲載しています。各部門別にみると、45歳以上が占める割合は外航で前年度より3ポイント低下。内航、旅客船は前年とほぼ変わらず、漁業は前年より微増となっています。合計では45歳以上が占める割合は前年より1ポイント増加となっています。

以上が平成21年度船員需給総合調査の概要です。海運業に従事する船員の雇用情勢については、平成16年を底にして新規学卒者の採用が増加し、45歳以上の船員の占める割合が内航、旅客船においてほぼ一定、外航においては減少しており、団塊の世代の退職に伴い世代交代が少しずつ進行していることが見てとれると考えています。海運業は20年秋に米国を発端に始まった世界同時不況の直撃を受けたことから、今回の調査においては、これまでの新規船員の採用拡大の流れに何らかの影響が出るものではと考えておりました。しかし、採用者数及び退職者数がともに減少しており、採用は控えられたものの、不況の影響は考えていたより少なく、関係者の皆さまの取り組み、努力により雇用の維持が図られたものと考えています。さらに外航海運においては、新規学卒者の採用がふえており、安定的な国際海上運送の確保のため、着実な日本人船員の確保を図っていること、また高齢化の著しい内航海運においては、船員経験者の採用の減少に比べ、新規学卒者の採用の減少幅が少ないことから、継続者の確保・育成を図っていることがうかがえます。

船舶の安全運航に欠かせない優秀な船員の確保へ向け、国土交通省としても関係者の意見等を聞きながら、引き続き所要の措置を講じていく必要があると考えています。

なお、今回の調査結果の詳細については、本概要を含め、インターネットで公表するほか、調査報告書として取りまとめ、関係者に送付する予定でございます。以上でございます。

【小杉部会長】 詳細なご説明、ありがとうございました。いろいろな情報が含まれている統計の資料だと考えますので、皆さんでよく検討していただきたいと思います。今日はいろいろ議題も多く、議論も活発で、時間が押しておりますので、質疑を省略させていただいて次の議題に移らせていただきたいと思います。

議題5、無料の船員職業紹介事業の許可について及び議題6、船員派遣事業の許可についてでございます。本件については個別事業者の許可に関する事項ということで、船員部会運営規則第11条ただし書きの規定に基づいて、審議を非公開とさせていただきます。マスコミ関係の方をはじめ、関係者以外の方は退席をお願いいたします。

(関係者以外退席)

【小杉部会長】

どうもありがとうございました。これで本日の議事は終了いたしました。事務局から何かございますでしょうか。

【川上企画調整官】

次回の部会の日程でございますが、次回は10月22日金曜日、午後2時からを予定いたしておりますので、よろしくをお願いいたします。事務局からは以上でございます。

【小杉部会長】

それでは以上をもちまして、交通政策審議会海事分科会第17回船員部会を閉会いたします。今日は盛りだくさんの議事で、議論も活発にいただき、議事の進行にご協力いただきまして、どうもありがとうございました。

— 了 —