

### 交通政策審議会第30回海事分科会

(飯田課長補佐) 定刻より少し早い時間でございますけれども、遅れるとの連絡をいただいた方以外の皆様におかれましては御出席でございますので、ただいまから第30回海事分科会を開催させていただきます。委員の皆様におかれましては、御多用の中、御出席たまわりまして、ありがとうございます。

私、事務局を務めさせていただきます、海事局総務課企画室の飯田でございます。どうぞよろしくお願いいたします。当分の間、議事を進行させていただきます。恐縮ですが、座って発言させていただきます。

本日は、篠原委員におかれましては遅れての御出席の御予定でございますけれども、委員9名中7名の御出席となりますので、交通政策審議会令第8条第1項による定足数を満たしておりますことを、まずは御報告申し上げます。

また当分科会につきましては、情報公開の観点から、会議自体を公開するとともに、議事録等を国土交通省のホームページに掲載することとしております。また携帯電話をお持ちの方はマナーモードへの切り替えをお願いいたします。それでは開会に先立ちまして、森重海事局長より御挨拶申し上げます。

(森重海事局長) おはようございます。海事局長の森重でございます。本日はお忙しい中お集まりいただきまして、誠にありがとうございます。海事行政の関係、幅広い分野で委員の皆様方には日頃からいろんな形での御指導、アドバイス、御理解、御協力をたまわっておりますことを、この場を借りまして御礼申し上げたいと思います。ありがとうございます。

今日の分科会といたしましては、この1年間の流れを踏まえていただきながら、また御報告をさせていただいて、貴重な御意見をたまわりたいと思っております。現内閣の目標でもあります経済の再生、これが一つ大きな課題としてございます。

そして、それを力強く進めていくということと関連もございまして、地方の創生、これも大きなテーマでございます。加えまして、危機管理という大きなテーマがございまして。これもまた海事の分野でも、いろんな意味で手を付けなければならないことだと思っております。

内閣の課題の3点という意味で申しますと、この1年間で大きな変化があったと思えます。アベノミクス効果による円高の是正でありますとか、今はちょうど春闘の関係でございますけれども、経済の活動、賃金も含めて、いろんなファクターが変わってきているという面。さらに加えて、人の問題。二番目は、各分野で人材の確保、人材不足が課題になってきております。これは海事の分野も例外ではなく、各フィールドで大きな課題になってきており、取り組みを進めているところであります。

一方、世界で言いますと、成長を取り込むという観点で、各業界、産業界も力入れてきておりまして、私どもも造船、海運、思い切った進出で取り組む動きが加わってございまして、その支援をするために、昨年10月に支援機構を設立したところでございます。官民、産官学、わが国をあげて、成長に取り組むという流れもこの1年にございました。

それから3点目、地方の創生ということで関連ございますが、交通政策基本法に基づき、交通政策基本計画が策定されました。幅広い計画になっておりますけど、とりわけ地域の足、暮らしの足を中心とした離島航路など、地方に関わる交通の役割、課題がしっかり位置付けられており、取り組んで参りたいと思いますし、交通政策基本計画は地域交通だけではなく、幅広く外航海運でありますとか、幅広く各分野を取り込んでおりますので、こういった要素もこの1年間で大きく進展したのではないかと思います。

いずれにしても海事は、わが国にとって大変重要な分野でございますので、今日の会議も含めまして、今後も御指導頂戴いただければとお願いをもちまして、御挨拶とさせていただきます。また、国会の関係で、途中で中座させていただきますが、その失礼を御理解いただきたいと思います。よろしくお願いたします。

(飯田課長補佐) 続きまして、本日御出席の委員の皆様を、御紹介させていただきます。資料1に委員名簿がございまして、この順番で御紹介させていただきます。

情報・システム研究機構国立情報学研究所名誉教授の浅野委員でございます。

(浅野委員) 浅野でございます。

(飯田課長補佐) 東京大学大学院新領域創成科学研究科教授の鎌田委員でございます。

(鎌田委員) 鎌田でございます。

(飯田課長補佐) 早稲田大学法学学術院教授の河野委員でございます。

(河野委員) 河野でございます。

(飯田課長補佐) 全日本交通運輸産業労働組合協議会議長の住野委員でございます。

(住野委員) 住野でございます。よろしくお願いたします。

(飯田課長補佐) 東京女子大学現代教養学部国際社会学科教授の竹内委員でございます。

(竹内委員) 竹内でございます。よろしくお願いたします。

(飯田課長補佐) 明治大学法科大学院法務研究科教授の野川委員でございます。

(野川委員) 野川でございます。よろしくお願いたします。

(飯田課長補佐) なお、本日、秋池委員、木場委員におかれましては、所用のため御欠席でございます。また篠原委員におかれましては、遅れての御予定でございます。

続きまして、事務局であります国交省の出席者を御紹介申し上げます。先ほど御挨拶申し上げます局長の森重でございます。

次長の櫻井でございます。

(櫻井次長) よろしくお願いたします。

(飯田課長補佐) なお、その他の出席者につきましては、時間の関係上、配布の配席図

と、資料1の2枚目の、国交省海事局・海上保安庁出席一覧をもって紹介に替えさせていただきます。

それでは、次に資料の確認をさせていただきます。まず配席図がございまして、そのあとに次第、資料1が委員名簿でございます。

続きまして、資料2「日本船舶及び船員の確保計画の実施状況報告」がございます。

次に、資料3「独立行政法人関連一括法について」がホッチキス留めでございます。

次に、資料4「海の日」行事について」がございます。

次に、資料5-1「船員部会の現況について」がございます。

次に、資料5-2「船舶交通安全部会の現況について」がホッチキス留め、最後はA3の折り込みになっております。

次に、資料5-3「各部会の現況について」がホッチキス留めでございます。こちらも2枚目はA3の縦長資料となっております。

次に、資料6-1「海外交通・年開発事業支援機構について」がございます。

最後に、資料6-2「交通政策基本計画について」がホッチキス留めでございます。以上、過不足ございませんでしょうか。

それでは、次に、議題1の分科会長の互選でございます。交通政策審議会令第6条第3項の規定によりまして、分科会長は委員の互選により選任することとなっております。どなたか御推薦をいただければと思いますが、いかがでしょうか。

(鎌田委員) はい。東大の鎌田でございます。分科会長にはぜひ、河野先生にお願いしたいと思っております。河野先生はこの分野非常にお詳しく、それから関連する会議にも全部お出になっているということで、最も適任と考えますので、よろしく願いいたします。

(飯田課長補佐) ありがとうございます。ただいま、鎌田委員の方から、河野委員を分科会長にという御推挙をいただきましたが、皆様いかがでしょうか。

(「異議なし」の声)。

(飯田課長補佐) ありがとうございます。ただいま異議なしという御発言をいただきましたので、河野委員に分科会長をお願い申し上げます。それでは始めに河野分科会長から御挨拶を頂戴したいと存じます。

(河野分科会長) ただいま、本分科会の会長に御選任いただきました、河野でございます。私自身は微力ではございますけれども、委員、また事務局の皆様の皆様のお力添えをいただきながら、分科会長を務めて参りたいと思っております。皆様、御協力をたまわりますよう、よろしく願い申し上げます。

(飯田課長補佐) ありがとうございます。なお、マスコミの皆様のカメラ撮りはここまですととなりますので、以後の撮影を御遠慮いただきますようお願いいたします。

それでは議事に入りたいと思っております。河野分科会長、司会進行をお願いいたします。

(河野分科会長) ありがとうございます。それでは議題2といたしまして、「平成25年度日本船舶及び船員の確保計画の実施状況報告」について、担当課から報告をお願いしたいと思います。

(日原外航課長) ありがとうございます。外航課の日原と申します。よろしく申し上げます。資料2のですね、平成25年度日本船舶・船員確保計画の実施状況につきまして、御説明申し上げたいと思います。

1枚めくっていただきまして、外航海運の現状でございます。これは誠に釈迦に説法でございますけれども、四面を海に囲まれた我が国にとりまして、外航海運が貿易量のほぼすべてを輸送するということが、我が国の経済あるいは国民生活にとって極めて重要だと考えております。

一方で、我が国の管轄権、保護の対象であります、日本船舶及び日本船員の現状と申しますのは、ずっと長期に減少傾向にございまして、経済安全保障の観点から、一定規模確保することが重要な課題となっております。後ほど直ぐにご説明いたしますけれども、日本船舶船員確保計画、それからトン数標準税制等によりまして、平成19年以降、日本船舶につきましては上昇に転じているという状況にございます。

2枚目の日本船舶船員確保のための取り組みでございまして、まずは日本船舶船員を確保するために、右上の方でございまして、計画の認定制度がございまして、日本船舶の確保及び船員の育成確保に関するその基本方針を国交省が定め、事業者の方々からその基本方針に沿って計画を提出いただいて、国土交通大臣が、その認定をすることになってございます。

認定を受けた場合には、左の方でございまして、トン数標準税制が適用できることになってございます。これはみなし利益を選択するものでございまして、利益の多いときも利益の少ないときも、ポンチ絵になってございまして、みなし利益の水準に利益を固定して、利益が多くても少なくても、納税額を一定にすることによりまして、船舶投資、高額なものでございまして、一隻あたり数十億から数百億ということですが、みなし利益に固定することによりまして、船舶投資を安定的に計画的に行っていただきたいという制度でございまして、平成21年度から具体的に開始をしておりますけれども、平成25年度になりまして、日本船舶の増加のペースアップを図る必要があるということで、さらに準日本船舶という制度を設定いたしました。

右下の方でございまして、準日本船舶は我が国の運航業者の方々で、海外子会社を持っている方が、海外子会社との間で万一のときに発せられます、航海命令を発せられた場合に、迅速に日本船舶に転換することを条件に、トン数標準税制の適用を認める制度でございまして。

3枚目を御覧ください。外航の日本船舶と日本船員の確保状況でございまして、先ほどの船舶・船員確保計画に基づきまして、計画的に日本船舶と日本船員の増加というのを図

っているわけでございます。日本船舶、それから日本船員におきまして、計画時の平成20年において、77隻、1072人だったものが、直近の報告対象であります、平成25年度末、具体的には平成26年3月末ですけれども、その時点で167隻、それから1134人ということになっております。計画の開始時から比べますと、それぞれ89隻、それから62人という増加になっているという状況です。

認定対象の事業者につきましては、追加の認定、企業の合併、破産に伴う、会社更生法の適用に伴いまして、認定取消等がございましたけれども、現在9社ということになっております。

(高田船員政策課長) それでは内航海運について御説明いたします。4ページを御覧ください。内航海運は国内貨物輸送の約4割、産業基礎物資の約8割の輸送を担い、極めて重要な輸送機関となっているところです。

それを支える内航船員は、真ん中の円グラフにありますように、50歳以上の割合が約50%と高齢化が進んでいることから、若年船員の確保・育成が大変重要な課題となっております。

このため、関係者一体となって、一人でも多くの若年船員を確保するため、さまざまな取り組みを行っているところですが、その国の施策の大きな柱の一つとして、計画的に新人船員を雇用する事業者に対する、助成金の支給を行っているところです。

その概要が下のところに書いてありますけれども、海上運送法に基づき、日本船舶・船員確保計画を作成し、認定を受けた内航海運事業者がその計画に従って、船員を計画的に雇用する場合に、最大6カ月間助成金を支給するというものです。

次のページが、内航の日本船舶・船員確保計画の認定事業者数と、その採用状況です。平成26年4月1日時点で、177社が計画の認定を受けています。認定を受けた計画に基づいて採用された新人船員の採用状況が、下の表のとおりでして、平成25年度は上の欄、船員教育機関卒業生、つまり商船系大学、商船高専、海技教育機構に属する海技学校等の卒業生が252人、それ以外の方が245人、それぞれ計画に基づき採用されているところです。

内航船員の確保・育成につきましては、この助成金の支給以外にも、船員の専門教育機関を卒業していない方々の就業促進など、さまざまな施策を関係者一体となって進めているところでした、引き続き一人でも多くの内航船員の確保・育成に努めて参りたいと考えております。以上でございます。

(河野分科会長) ありがとうございます。それでは、ただいまの御報告につきまして、御質問、御意見がございましたらお願いいたします。いかがでしょうか。

(浅野委員) はい。

(河野分科会長) 浅野委員、よろしくお願いたします。

(浅野委員) 平成25年度に外航日本人船員が若干減ったというのは、これは三光汽船

が取り消しになったということが原因になっているのでしょうか。教えてください。よろしくをお願いします。

(高田船員政策課長) そこは、それが大きな原因ということになります。

(浅野委員) ありがとうございます。

(河野分科会長) ほかにいかがでございましょうか。よろしいでしょうか。

それでは、他に御意見がないようですので、次に議題3の「独立行政法人関連一括法について」に移らせていただきたいと思います。それでは担当課より、御報告をお願いいたします。

(吉永海技課長) 海技課長の吉永でございます。担当課、複数に分かれますけれども、代表して私の方から御説明申し上げたいと思います。

資料の3をご覧ください。海事局に関係します独立行政法人の組織改革について、御説明申し上げたいと思います。そこで言います独立行政法人とは、具体的に法人名で申し上げますと、海上技術安全研究所と船員の関係の海技教育機構と航海訓練所でございます。先に行政改革の目的を申し上げますと、2つございまして、本来目的たる政策を実施する機能の強化、もう1つが組織自体の合理化でございます。

組織改革として、それぞれがよって立つ根拠法の改正を考えておりまして、資料の1ページ目に、一番上に、横に長く青字で法律案の名称を記載してございますけれども、そのための法案を、本国会に提出をしたところでございまして、本国会で審議をいただく予定にしております。この法律名自体が海事関係となっておりませんのは、海事局以外の局の所管の事項も入っておるために、国交省関係の独法の改革を進めるための国交省関係整備法というふうになってございます。

背景を御説明いたします。背景としましては、1ページ目の横長の青い四角でございますけれども、一昨年12月に、独法改革のための基本的な方針が閣議決定されてございます。その中で海上技術安全研究所、港湾空港技術研究所、そして電子航法研究所、これを統合すべしという閣議決定がなされております。また海技教育機構と航海訓練所を統合すべしという内容も盛り込まれております。

この法案は、この2つの内容を含むものでございまして、統合時期につきましては、平成28年4月に統合、1年後の4月でございます。これも昨年夏の政府行政改革推進本部で決定されてございます。

具体的に研究所の内容から申し上げますと、1枚めくっていただきまして、2ページ目、御覧いただきたいと思います。そもそも3つの研究所、かいつまんで御説明いたしますと、一番左の海上技術安全研究所でございます。こちらは海上交通の安全ですとか、効率性向上のための技術、また海洋環境保全のための技術ですとか、あるいは海洋資源や海洋空間の有効利用のための技術に関する研究を行っております。

また真ん中でございますけれども、港湾空港技術研究所でございますが、こちらは港湾

及び空港の整備に関する調査研究を、国際競争力強化の観点ですとか、あるいは安全や海洋関係の観点から行っている研究所でございます。

また一番右でございますけれども、電子航法研究所でございます。こちらは航空管制、航空通信などの航空交通システムの高度化ですとか、あるいは競争力強化ですとか、安全などの観点から調査研究を行っている法人でございます。

この3つの法人を、研究所を統合するというところでございますけれども、1ページ目の一番下の改正の概要に戻っていただきますと、この3つの研究所、統合後の名称としまして、海上・港湾・航空技術研究所ということで、海上・港湾・航空に関する技術の研究開発などを一体的に実施することによりまして、統合効果を出すことを狙うものでございます。

統合のイメージでございますけれども、独法で言います管理部門、本部でございますけれども、本部を統合するというところによる合理化がございます。一方で研究施設、研究の陣容はそれぞれ生かしたまま、つまり海上技術安全研究所は三鷹でございます。また港湾空港技術研究所は横須賀でございます。電子航法研究所は調布でございます。研究の施設、研究の陣容につきましては、それぞれ生かしたまま、研究内容においてシナジー効果を狙うということでございます。

例えば海洋開発にあたりまして、海上技術安全研究所、港湾空港技術研究所の研究内容として統合効果を出すといったことが、例えばとして想定されます。

続きまして、2つ目の統合でございます。3ページ目を御覧いただきたいと思っております。3ページ目では、海技教育機構と航海訓練所の統合につきまして、御説明申し上げたいと思っております。

そもそも船員となるためには、海技士免状、国家資格を取得する必要があるがございます。取得にあたりましては、学科、理論の習得でございます。また乗船実習が必要でございますけれども、これらにつきまして、独立行政法人が役割分担の上で連携をして、実施しているところでございます。

この3ページ目の中段の左に黄色い四角を赤で囲って、28年4月に統合と書いてございますけれども、今回統合しますのは、国交省所管の海技教育機構という8校、これは主に学科の内容としましては、内航船員になるための学科を教えている独法でございます。

具体的には日本地図がございまして、その下の日本地図で、丸印でいろんな色でマークがついておりますけれども、海技教育機構の8校と言いますのは、この黄色印、これは海上技術学校、4校ございますけれども、高校相当の学校でございます。また赤い丸が3つございますけれども、これは短大相当の学校でございます。そして緑色が海技大学校でございますけれども、この8校が海技教育機構でございます。

また、その右側に、海技教育機構8校の右側に、文科省所管の商船大、商船高専、それぞれ2校、5校とございますけれども、こちらは主に外航船員要請のために必要な学科を

教えてください。

以上の学科を教える学校、15校、この学生を、その下に航海訓練所と書いてございますが、15校の学生を一元的に受け入れまして、航海訓練所という独法が乗船訓練を実施していると。乗船実習を行っているということでございます。

実習を行うにあたりましては、右下に5隻の船がございますけれども、この5隻の船を活用して、実習しているところでございます。今回の海技教育機構と航海訓練所の統合におきましては、イメージとしましては、先ほど申し上げました本部でございますけれども、本部について、海技教育機構が今、清水にございまして、航海訓練所が横浜にございますけれども、この本部機能を統合するというところで合理化効果を出すとともに、シナジー効果としましては、学科と乗船実習の、内航船員の部分では一貫教育ということができると思いますし、教育資源としまして、教員も含めて、施設などの相互活用によりまして、さらに効率的、効果的な海技教育を実施したいというふうに思っております。

また統合によりまして発信力を強化することができると思いますので、学生募集ですとか、広報においても統合効果を出してまいりたいと思います。

以上でございます。

(河野分科会長) ありがとうございます。それでは、ただいまの報告につきまして、御質問あるいは御意見などございましたら、お願いいたします。いかがでしょうか。それでは鎌田委員。

(鎌田委員) 研究所の統合ですけれども、3つが一緒になるということですが、この資料を拝見すると、それぞれやっていたことを、そのまま続けると読めるのですが、何か統合することによって、一体的にということで、お互いの連携とか、具体的なアイテムなんかがあれば、御紹介いただければと思います。

(河野分科会長) それでは事務局、よろしく願いいたします。

(池田海洋・環境政策課課長補佐) 先ほど海洋開発のところでは話がありましたけれども、海洋開発につきまして、具体例を挙げますと、海上技術安全研究所の方は自律型無人探査機(AUV)を用いた海洋探査技術等の研究開発をされており、港湾空港技術研究所の方は遠隔離島の整備技術を用いた海洋資源探査活動の拠点整備等の調査をされており、このような分野での連携が考えられます。

(河野分科会長) 鎌田委員、今の御説明でよろしいでしょうか。

ほかに何か御質問、御意見ございますでしょうか。

特にならなければ、次の議題に移りたいと思います。続きまして議題4の「海の日の行事」に移ります。それでは担当課から御説明をお願いいたします。

(河村総務課長) 総務課長の河村でございます。資料4に基づきまして、海の日行事について、今年の7月の海の日の関係の動き、行事について御報告いたします。

国民の祝日としての海の日、これは法律によりますと、海の恩恵に感謝し、海洋国であ



る日本の繁栄を願うことになっております。平成8年に、祝日としての海の日が制定されておりますので、今年で20回目の海の日を迎えるという節目の年になります。毎年7月の第3月曜日が海の日になっております。

これまで、毎年の海の日につきましては、内閣総理大臣から海の日に際してのメッセージを、国民向けのメッセージを発出しております。また、海洋立国推進功労者表彰、これは海洋について顕著な業績を挙げられた方を表彰する制度でございます。それから海フェスタ、これは毎年、主要な港湾都市を回って、海の日に際してさまざまなイベントなどを、回り持ちで行っている一大行事であります。このようなことを実施してきているところがありますが、加えて、今年は20回目を節目ということで、国民の海洋についての理解と関心をいっそう高めることを目的として、またもう1つは、国民の祝日、海の日を設けている海洋国家日本の貢献に対する国際社会の認識を高めていただくということから、特別に広く民間の参画を得て行事を行うほか、国際海事機関、IMOの世界海の日パラレルイベントというものを、今年は日本で開催することになっております。こういったものを合わせて、海の日を盛り上げを図っていくということでございます。

進めるに際しましては、右下のところに総理の写真が出ておりますけれども、当然、海の関係は、国土交通省も従来から力を入れてやっておりますけれども、国土交通省だけではありません。政府、関係省庁、関係分野も多くございますし、総合海洋政策本部で政府全体を取りまとめて、推進していくという体制を作っております。

昨年12月に総合海洋政策本部において、総理をヘッドに各省庁、大臣が参加する会議がございましたけれども、こちらでも総理の方から、平成27年の海の日について、関係省庁で連携して取り組むよう、指示を受けたところでございます。

こうした中で行われる今年の海の日、左側の主要行事と全国行事のところでありまして、従来からやっております総理大臣メッセージや総理大臣表彰に加えて、世界海の日パラレルイベント。IMOが世界海の日というのを、1978年以来、毎年やっております。これは9月の最終週に、IMOの本部がありますロンドンを中心に祝賀行事をやっております。

毎年テーマが設定されておまして、今年は、そこにもありますけど、「Maritime Education and Training」というテーマになっているのですが、元々は9月にロンドンで行う世界海の日ですが、2005年からは、これを加盟各国間で周知していくための公認周知行事として、パラレルイベントというのを、毎年、加盟国において持ち回りでやっております。

これが、今年は日本で開催することになっておまして、日本は、海の日スケジュールに合わせて、7月の20日から21日にかけて行うことにしております。

内容については加盟国より式典、今年の「Maritime Education and Training」をテーマにした国際シンポジウムを首都圏で開催するという方

向で進めております。

それから、広く国民の皆さんにも、今回の20回目の海の日の趣旨を御理解いただくとともに、御参加いただくということで、民間関連イベントというのを予定しております。国民が広く海に関心を持つと。こういうテーマで、各種のシンポジウム、文化・観光・海洋教育体験事業を同時多発的に、海の日の前後の期間に開催するというのを、今進めておまして、これは役所だけではなくて、自治体、関係業界、その他関係者の皆さんと広く盛り上げていこうと、今検討を進めているということでございます。

それから、下の全国行事というところにありますけれども、海フェスタでありますとか、従来からやっているような、それぞれの地域や団体でのイベントは連携を取りながら、しっかりと進めていくと。こういうことで、今年の海の日を取り組んでまいりたいと考えているところでございます。説明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、ただいまの御報告につきまして、御質問、御意見等ございましたら、お願いいたします。竹内委員、どうぞ。

(竹内委員) 竹内でございます。御説明、ありがとうございます。

前回、私も記憶があって、海の日に関する御報告を頂戴したときに発言した記憶があるのですが、そのときにこれと、鉄道の日を比べたと思います。鉄道の日というのは、別に休日にはなっていないけれども、結構伝統もある日で、割と知名度が高いですね。一方、海の日は単なるお休みみたいに思われてしまっているのではないかと心配しています。

鉄道の日の場合には、鉄道という、線路と駅と車両が、全部一体化しています。しかし、海の日というと、対象が海だけになっているようです。でも実際には、海というのは港と船がないと、うまく立ち行かないという状況になっている。

そこで御質問なのですが、今年も含めて、最近、海と言いながら、港とか、それから船とか、そういうところに注目をしたようなイベント、行事はおやりになっていらっしゃるかどうか。その点をお尋ねしたいと思います。

(河野分科会長) それでは事務局、いかがでしょうか。

(河村総務課長) 各地でいろいろやっているのですが、それがなかなか力になっていないというところはございます。確かに最近、ずっと水際が都市から遠ざかっていくようなところもありますし、いろいろ条約の関係などで、なかなか一般の方が立ち入れないような、海に触れる機会、海路に触れる機会もだんだん少なくなっているということから、毎年イベントでも、例えば体験乗船にとか、港をちょっと見てみる見学会でありますとか、そういうようなことを、それぞれの地域ではやっていただいております。

ただ、散発的にいろいろやっているようなことが、参加する側からすると、どこで、どのようにやっているのか分からないというところが、我々の問題意識として持っております。今年民間関連イベントということで、いろいろ充実させてやっていきたいと思っておりますし、もう少し参加する方が目に見えるような形でさまざまにやっていきたいと思っ

おります。

(河野分科会長) ほかに御意見、御質問いかがでしょう。鎌田委員、どうぞ。

(鎌田委員) 竹内先生が鉄道の話をしたので、私はバスのお話をしたいと思いますが、バスの日も、最近では各県のバス協会が非常に力を入れて、ものすごくファミリーとかお子さん連れの人が集まるようなイベントに育ってきていて、海の月間ということで、全国各地で1カ月間、いろんなイベントをやるということなのですけども、可能であれば、9月にバスの関係がいろいろやられるので、そういうものを見て参考にしながら、ぜひ来年に新しい展開がなされるといいかと思っておりますので、ぜひよろしくお願いいたします。

(河野分科会長) よろしいでしょうか。事務局側、何かございますでしょうか。

(河村総務課長) 今、お話がありましたように、鉄道の日、バスの日、空の日、それぞれやっております、海の日でも海路や船などの交通の関係は、お子さん方も含めて取っ掛かりはいろいろあると思いますので、他のモードの取り組みを参考に、頑張っていきたいと思っております。なかなかほかのモードと違って、旅客、物流の世界が中心になりますので、なかなか浸透させるのに、いろいろ腐心しているところではあるのですが、いろいろ勉強して進めていきたいと思っております。

(河野分科会長) ほかにいかがでしょうか。それでは、この点は種々御検討いただきたいと思っております。よろしくお願いいたします。

続きまして議題の5に移らせていただきたいと思っております。「各部会の現況」につきまして、各部会の担当事務局より、説明をお願いいたします。

(高田船員政策課長) それでは、船員部会の現況についてご説明したいと思います。資料5-1をご覧くださいと思います。船員部会は船員中央労働委員会の廃止により当該委員会が担っていた調査審議機能を引き継ぐとともに、船員政策全般に関する調査審議を行う機関として設置されております。平成26年度におきましてはこれまで10回開催されており、今週の27日にも開催が予定されております。

今年度、御審議いただいた事項の概要を御説明いたします。まず①のところですが、法令等の改正についてです。イタリアでの旅客船の事故を受けた条約改正に伴い、国際旅客船の旅客の避難のための操練について、それまで乗船後24時間以内に行うこととされていたものを、乗船前あるいは乗船後速やかに行うこととする船員法施行規則等の改正を行うことなどにつき諮問をし、答申をいただきました。

それから②、船員の最低賃金額の見直しについてご審議をいただきました。船員の最低賃金につきましては、そこにごございます4業種について、国土交通大臣が定めることとなっており、今年度は昨年度に引き続き4業種とも引き上げを行うことが適当である旨の答申をいただきました。その他③、許可申請のあった船員派遣事業者、無料船員職業紹介事業者として適正かどうかを審議いただくとともに、④来年度の関係者による船員災害を防止するための方針となる船員災害防止計画について諮問し、いずれも適当である旨の答申

をいただきました。

その他船員政策にかかる重要事項として、船員関係の予算あるいは船員教育機関の卒業者の就職状況等について御報告をし、御審議をいただきました。

以上でございます。

(野澤交通部企画課長) 資料5-2に基づきまして、船舶交通安全部会の現況をご説明させていただきたいと思っております。私、海上保安庁交通部企画課長をしております野澤と申します。委員の皆様におかれましては、平素より大変お世話になっております。

表紙をめくっていただきまして、2ページ目でございますけれども、平成25年の10月に、こちら、第28回の海事分科会におきまして、船舶交通の安全安心を目指した取り組みについて答申をいただきました。こちらの答申を我々は第3次交通ビジョンと称しております。資料につきましては、一番最後のA3の大きな資料が、第3次交通ビジョンを示したパンフレットになります。

簡単に、第3次交通ビジョンをご説明をさせていただきますと、概ね5年間における船舶交通安全政策の方向性と具体的な施策につきまして、答申をいただいたものでございます。こちらの資料の一番後ろのページのところの、大きく3つほど箱がございますが、真ん中の箱のところ、長期的な目標と書いておまして、棒グラフがあるものがあるかと思っておりますけど、今回の答申の大きな特徴としましては、長期的な目標があります。具体的には、一番最後の第5次交通ビジョンと書いてあるところでございますけれども、2020年代中に現在の船舶事故の総数が、2008年からというところの棒グラフでございませうけれども、年間2400隻あったところでございませうが、船舶事故を半分にすることとございませう。要は15年ほど先を見通してこれを半減させていくという目標を頂戴いたしました。

これはあえて高い目標を打ち出すことによりまして、まさしく関係者の取り組みを促す効果を狙ったものだというふうに、われわれ受け止めているところでございまして、この真ん中のところの括弧で書いてありますとおり、様々な取り組みを関係機関と連携して、総合的に実施するということです。具体的には、この長期的な目標を達成していくためには、当庁は交通ルール等を持っているところでございませうけれども、その他、国土交通省で所管されております船員の資格制度のソフト面とか船舶の構造面でのハードの規制、この三位一体で取り組んでいく必要があると認識しているところでございませう。

また資料の2ページ目に戻っていただきまして、第3次交通ビジョンにつきまして、平成26年2月と今年2月の2回、このビジョンを具体的に当庁においてどういうふう to 実施していくのかという、重点実施計画というものを作りましてフォローアップしていただいたところでございませう。また今年の夏におきましては、後ほど簡単な資料でご説明をさせていただきたいと思っておりますけども、一番力を入れております東京湾の海上交通管制の一元化につきまして、現地を視察していただいたというところでございませう。

1枚めくっていただきまして、それで最近の事故の状況でございますけれども、3ページ目でございます。昨年事故の状況でございますが、この下の棒グラフの一番右の赤のところでございます、2158隻ということでございまして、昨年と一昨年と比較しまして148隻減少ということでございます。ところが先ほど申し上げましたとおり、長期的には半減を目指していくという点では、まだまだ不十分な点がございまして、特に平成26年につきましては、西日本が8月豪雨などということで大変な雨が多かったという季節的な要因もあるのかなというところもございまして、引き続き関係省庁と連携しました着実な対策の検討及び実施が必要だと認識しているところでございます。

続きまして4ページ目でございます。こちらの資料は、三大湾における一元的な海上交通管制の構築ということで、第3次交通ビジョンに掲げられている項目でございますけれども、この中で、下のところに書いてあります、今、東京湾で、それぞれの港ごと、東京湾、千葉港等々4つの港ごとに港内の管制室が設けられ、一方で、一番下のところでございますけれども、観音崎のところに、浦賀水道等の管制を行っております東京湾海上交通センターがございまして、港内管制をするとすると、航路管制をすると分かれていたところでございますけれども、これを一つに統合していくという取り組みをしております。

その目的は、左側のところの箱に書いてありますとおり、東日本大震災のとき、東京湾にたくさん船が入り込んできたというようなことがありますので、それを一元的にコントロールするような司令塔みたいなものを置くというのが1点と、あと平時におきましては、一体的に見ることによって、航路の管制と港内の管制とを一体的に見ることによって、海上における交通をスムーズにしていくという点でございます。この点につきまして、海事局で進めております、水先の規制緩和に合わせまして、平成27年に横浜港の管制を先行的に行うということでございます。右側のところ、これを行うことにあたりましては、各地のレーダー施設等を充実強化しなければいけないというところがありますので、そういったハード整備を合わせつつ、当庁の職員が管制を行っていくというようなことを計画として進めているところでございます。以上でございます。

(日野企画室長) それでは資料5-3をご覧ください。基本政策部会の現況についてご報告をさせていただきます。

基本政策部会は、昨年4月に設置されております。設置の趣旨といたしましては、社会経済情勢がいろいろと変化しておりますので、そのような変化を踏まえて、海事行政全般について、有効性を検証し、取り組むべき課題を設定して、必要があれば具体的施策につなげていくという検討をしております。検討にあたっては毎回テーマを設定しております。具体的には10個ほどテーマを設定しております、議論をしております。現在まで6回議論を重ねておまして、今後の予定ですけれども、第7回を4月、第8回を5月に行つて、最終的な取りまとめを予定しております。

次のページが検討の進め方、流れでございますけれども、社会経済情勢の変化として、

左側に書いてあるように、人口の減少により需要も減っており、国際競争が激化しております。一方で成長する分野、成長する市場というのがあり、検討の視点としては産業競争力の向上、地域活性化・くらしなどの検討の視点を踏まえまして、海事行政の方向性として、右側に書いてあるようなものがあり得るのではないかと。例えば、地域公共交通では、生活航路の維持・確保は大前提でありますけれども、それに加えて、利便性の向上ですとか、国と地域の役割分担はどんなものがありうるか、それからバリアフリーのいっそうの促進があるのではないかと、こういった形で検討を進めているところでございます。以上でございます。

(河野分科会長) ありがとうございます。それでは、ただいまの御報告につきまして御質問、御意見等ございましたらお願いいたします。

(鎌田委員) 事故防止の関心に非常に興味を持っておりまして、先ほど保安庁さんからの船舶交通安全部会のお話もいただきましたし、船員部会では、船員の事故での怪我などの話を伺いまして、やっぱり減らすためには掛け声だけじゃなかなか減らないし、いろんな施策を打ったものの、どれぐらい効いたのかという効果が出せるようにしないと、やりっ放しになってしまう可能性がある。そういう意味で、事故だけではなくて、ヒヤリハットみたいなところも含めて、うまくデータが集まるような仕組みが欲しいのかなというふうに思っています。

先日、船員部会でお話を伺うと、怪我の件数は1年間まとめてでしかデータが入ってこない。これじゃあもう起きたときの状況がほとんど記憶になくて、件数だけしか上がってこないというところかなと思っていますので、うまくデータが上がるような仕組みとか、それからPDCAを回すときにチェックのCのときにどういうデータがあれば、その評価ができるような、そのためには、実際にD o、実行するときに、どういうデータが同時に集まるような仕組みにしておくとか、そういう観点でご検討いただいて、うまくPDCAが回って、目標の半減というのが達成できるというかなと思っていますので、よろしくをお願いします。

それからもう一つ、基本政策部会の関係、私特に地域交通のところ、今、自動車局のバスなんかも住野委員と一緒にいろんな議論をしているところですが、国であげて地方創生をキーワードでいろいろやっていく中で、やっぱり移動というのが非常に重要で、船舶でも旅客船、特に離島航路をどうやっていこう、維持するだけではなくて、うまく活用して、その地域の活性化につなげていくという辺りで、いろいろ御検討いただきたいな。ここは項目だけで維持確保とか利便性向上とかバリアフリーとか、よく言われる項目が書いてあるだけですけれども、もっともっといろんなアイデアはあるかと思っておりますので、ぜひこの辺を深掘りして、いいアイデアを出して、どこか地域が手を挙げたら実証実験をやるとか、そういうところで地域活性化、地域創生というところにつなげていってほしいなと思いました。以上2件コメントです。

(河野分科会長) 鎌田委員、御意見ありがとうございました。今の点につきまして、担当者の側から何かございますでしょうか。

(野澤交通部企画課長) 鎌田先生、貴重な御意見、ありがとうございます。当庁におきましても事故が起きるといことは、毎日、日々、データとしては上がってきておまして、大きく一つ一つの事故につきましてミクロ的に分析するというようなことにつきましては、その都度やっているところと、マクロ的に、例えばその管区とかその海域とか、そういったところで、今どういった点で事故が起きているのかっていうのは、やっぱり一月ごとに保安部隊員というか、一番最初の、担当する最小のわれわれ担当する海域の部分があるのですけれども、そこでも毎月毎月のトータルの数字を見て、今回はどの海域が増えているとか、どういった船留めが増えているのかっていう、そういうのをみんなで考えながら、事故防止をしていくというようなことを今取り組んでおまして。

とは言いつつも、気象的な要因もあるのではないとか、いろいろな要因があるものですから、先生のご指摘にありましたとおり、いろんな当庁の人間が現場に安全指導に行った回数とか、なるべく数値的に拾えるものは、今のうちから多く取っておこうということで、その都度、それから、また5年間の評価にあたりまして、あのときあのデータを取るとけば良かったということにならないように、なるべく気を配りながら、細かなそういったような、当庁の行ったことを数値化できるものは数値化するようなことも、取り組みながら今やっ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。では地域交通の点についてはいかがでしょうか。

(新垣内航課長) 内航課の新垣でございます。地域交通の点、鎌田委員のご指摘はごもつともございまして、住んでいる離島、特に離島航路の住民の皆さんの利便性の向上と、それから、維持活性化をするためには交流人口を増加させると。この2本を進めていくことが重要なと考えております。利便性の向上の関係でも、例えばデマンド交通ということも組み合わせて、離島の住民のお客様のニーズにもっときめ細かく対応できるようにしようというような対応を始めておるところでございます。それからバリアフリーと若干関係してまいります、バスフロート船と称しておりますけれども、いわゆるフェリーの形で、車から降りずに、短い安全な海域であれば、バスに乗ったまま船で移動して、目的地に着いたらそのまま車で移動できると、こういう利便性の向上が図れるところでございます。交流人口の拡大につきましては、観光振興策と連携させていくということが大事かと思っておりますが、この辺のいろんな地域の関係者と連携しながら進めてまいりたいと考えてところでございます。

(河野分科会長) どうもありがとうございました。鎌田先生、よろしいでしょうか。

(鎌田委員) もう1点だけ付け加えると、事故防止というと、事故が起きないようにと、いうところに着目されがちで、それはそれで非常に重要なのですけれども、もう一つ大事な

のは、万が一事故が起きたときに、被害度をどうやって最小化するかという、最近レジリエントってというような言葉も流行っておりますけれども、そういう観点でも、いろんな検討を進めていただければと思います。ぜひよろしく願いいたします。

(河野分科会長) どうもありがとうございました。今の点はよろしいでしょうか。どうもありがとうございました。ほかにご意見ありますでしょうか。住野委員、どうぞ。

(住野委員) 住野でございます。資料5-3の関係なのですが、社会経済情勢の変化というところをとらまえて、いくつかの項目があるのですが、最近、我々がもう少し心配していますのは、特に日本は島国でありますので、当然、諸外国からいろんなものが入ってくるというのは、飛行機であったり、船が一番多いだろーと思っておりますが、とりわけ、一時、安全対策になるのか分かりませんが、テロへの対応というところがあまり見えてないのかなと。いわゆる物流であったり旅客船の保護でありますので、そういった視点が少しとらまえておく必要があるのではないかと思います。昨年、エボラ出血ということで、われわれ働く側にとっても、諸外国から入ってこられるのは、特に飛行機と船というところの、水際対策があまり触れられてないのですが、その点を少しお聞きしたいなと思えます。

(河野分科会長) 住野委員、ありがとうございます。今の点、いかがでしょうか。

(加藤安全政策課長) 安全政策課長の加藤でございます。確かにこの政策というのがこの柱立ての中には入っていないのですが、非常に地道な作業ですから、官邸直轄で、テロですとか、エボラですとか、機能していると考えております。例えば、SOLAS 条約の中でも、テロへの対応ということで、新しい条約の中に項目が入っておりまして、まだ日本ではレベルを上げたことはないのですが、いつでもレベルを上げられるようなセキュリティレベルを設定できる制度は既にございまして、常に私ども、大丈夫かということで、諸外国の状況を考えながら対応しております。

それからエボラ出血に関連いたしましても、常に厚生労働省なり、関連のところと連携して、的確に、この場でどういう対応をしているかというのは、なかなか申し上げにくいのですが、的確に対応させていただいていると考えてございます。よろしく願いいたします。

(河野分科会長) はい、ありがとうございます。住野委員、よろしいでしょうか。ほかに御意見、御質問ございますでしょうか。

それでは続きまして、最後の議題6に移らせていただきます。「海外交通都市開発事業支援機構及び交通政策基本計画」につきまして担当課よりご説明お願いいたしたいと思えます。

(大坪船舶産業課長) 船舶産業課の大坪です。資料6-1でご説明いたします。海外交通都市開発事業支援機構についてですが、下に英語名が書いてありますが、J a p a n O v e r s e a s と書いておりますが、略語JOIN、ジョインと呼んでおります。これは



交通の事業それから都市開発事業に、海外市場に我が国の業者が出ていこうとする場合に、そこに出資と事業参画を行うということで、去年の10月に設立されました。

この機構を設立する法律が去年の通常国会で通っております。出資ということで、要は今までやっていたように、口先でセールスするだけではなくて、真水のお金を入れて、事業の受注につなげるというところがキーポイントだと思っております。左の方に背景とありますけれども、各国のインフラ事業では、ODAの円借款だけというのは少なくなっていて、民間の資金を使う民間活用型が増加しています。特に交通とか都市開発のプロジェクトでは、長期にわたる整備が必要だということと、運営も長期間にわたって行いますので、最初は儲からない、事業が立ち上がらないといったようなリスクがあります。

また現地政府も影響力は与えるし、事業認可権を持っているといった、現地政府の影響力もあります。こういう背景をもとに、日本企業が海外で事業をするのを支援しようということで、真ん中にありますスキームを作ったわけです。事業の主体等になるのが真ん中の下の方にありますけど、現地事業体（対象事業者）というのがあります。通常これはSPCで特別目的会社を現地に作るわけですけども、そこにこの企業連合というのがありますが、これは日本の企業というところですが、そこが出資をする。また民間銀行等とありますが、これはJBICやその他メガバンクを含めて、この事業体に融資をするという典型的なパターンですが、そこにこのJOINからも出資、事業参画をするということで、この日本企業を助けるということがこの目的です。

JOIN自体は株式会社でありまして、設立時は政府出資54億円民間出資54億円から成り立っていますけれども、毎年毎年、財投において、政府出資の額振りがされます。JOINのその根っこはプロジェクトに出資する根っこは政府そのもの、産業投資から来ておりまして、JOINが審査をしてこの現地事業体に出資をするということになります。

右側の方に主な業務というのがありますが、出資して、それが事業参画ということで、役員・技術者等の派遣、相手国との交渉というのも行います。いわゆる物言わぬ株主ではなくて、事業そのものにも参画していくということで、ほかの政府系金融差機関が持っているような出資機能とは差別化しているということでもあります。このJOINは株式会社ですけども、国土交通大臣による監督がありまして、支援基準を決める、支援決定の認可をするというのは、国土交通大臣がやります。この認可というのは案件1件ごとに、このプロジェクトにこれだけ出資するということを国土交通大臣が認可するということになっております。対象分野は書いてないですが、非常に広くて、都市鉄道から、高速鉄道、船舶、海洋開発、港湾ターミナル、空港ターミナル、都市開発と、非常に広い範囲で、対象になります。海事の分野で言えば、船舶を用いた旅客貨物の運送事業、これが対象になりますし、それから海洋インフラ、海洋開発の分野も対象になりますし、それから海外に造船所を作るといったような場合も対象になります。このように広くこのJOINを活用することが可能で、これによって日本企業の受注機会を拡大したいというふうを考えてお

ります。以上です。

(日野企画室長) 続きまして資料6-2をご覧ください。最後になりますけども、交通政策基本計画について、ご報告をさせていただきます。平成25年に交通政策基本法が成立をしまして、その法律の中で、政府は、交通政策基本計画を作らないといけないと、そう書いてございます。平成26年の4月から交通政策審議会と社会資本整備会審議会で、審議を開始いたしまして、所要の手續を踏まえて、今年2月に答申をいただきまして、2月13日に閣議決定をさせていただきます。

計画期間は今年度から2020年度まで。構成でございますけれども、大きく基本的方針として3つ書いてございまして、ABCということですけども、Aが地域公共交通、Bが国際幹線ネットワーク、Cが安心安全ということでなっております。

この基本的方針のABCそれぞれに目標が4つぶら下がっておりまして、その4つずつぶら下がっている目標に具体的な政策がぶら下がっていると、こういう構成になってございます。

次のページが交通政策基本計画の概要でございますけども、この概要の中の赤い字で書いている部分が海事局関係の施策でございます。簡単に紹介しますと、Aの地域公共交通の中では、今、内航課長の方から紹介ありましたけれども、デマンド交通、公有民営といった対応の交通手段の活用、過疎地、離島の交通ネットワークの確保維持、バスフロート船の開発ですとか、バリアフリーの現行の目標がありますけども、その目標の着実な実現と言ったものが書いてございます。

それからBの国際幹線ネットワークでございますけれども、北米からのシェールガス輸送が近い将来始まるということで、その輸送に対応する技術開発、専用船の建造の推進、あるいは、政府全体で訪日外客2000万ということで取り組んでおりますけども、その海事局の貢献とか寄与の一環として、水上バスを始めとした河川舟運、これは交通というよりは交通そのものを観光資源とする取り組みの促進方策の検討ですとか、わが国の技術ノウハウを活かした交通インフラサービスのグローバル展開ということで、海洋開発市場への進出促進、マ・シ海峡の海上輸送の安全確保の積極的な参画といったことが書いてございます。

それからCの安心・安全につきましては、大規模災害時の避難ですとか、緊急輸送のための船舶の活用、近くに避難する場所がないときの津波、救命艇の普及など。それから人材の確保育成ということで船員の確保とか、労働条件、職場環境の改善ですとか、若年、女性、高齢者の活用、海洋開発人材の育成の方策の検討。それから更なる環境対策ということで、例えば天然ガス燃料船、水素燃料電池船の導入・普及に向けた取り組みが書いてございます。

最後に留意すべき事項として、見える化、フォローアップをする、関係者間の連携・協働。それから技術革新によるイノベーション、2020年の東京オリ・パラ、その後を見

据えた取り組みをするといったことが留意すべきこととして記載されております。以上でございます。

(河野分科会長) ありがとうございます。それではご意見等、ご意見ご質問ございませんでしょうか。それでは私から1つ伺ってよろしいでしょうか。JOINですけれども、設立されて間がないということもあるかとは思いますが、どの程度の、特に海事関係の事業について、どの程度の関心、希望等があるのか、少し聞かせていただければと思います。

(大坪船舶産業課長) まだこのJOINで支援決定を認可したプロジェクトはございません。これは海事分野だけでなく、全分野でまだありません。そのJOINの中で検討している、まだ国交省に持ち込む前に検討している案件はいくつかありまして、海事関係でも何件か持ち込んでいます。ただ、その進み方の具合は大分違いがあります。ただ、なかなか入札が必要なプロジェクトが伸びているとか、そういうこともあって、案件を持ち込んでも、すぐに支援の決定に進むところまで行っていないというものもあります。ですから、分野的には、例えば船舶の運行に関わるものもありますし、普通の船舶という概念からすると違いますけれども、海洋構造物。止まっているものも対象にできることになっているので、そういうものの案件もありますし、さまざまな案件を検討中です。

(河野分科会長) ありがとうございます。ほかにご質問等、いかがでございましょうか。それでは事務局からいただいております議題がすべて終了したということになるかと思えます。最後に事務局の方から連絡事項等ございますでしょうか。

(飯田課長補佐) 本日はお忙しい中、御出席たまわりましてありがとうございます。本日配布させていただきました資料につきましては、そのままお持ち帰りいただいても結構でございますし、机の上に置いていただければ、後ほど私どもの方から郵送させていただきます。事務局の方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。それでは以上をもちまして、交通政策審議会第30回海事分科会を閉会いたします。皆様方から大変いろいろな御意見、充実したご意見をいただきまして、ご審議をいただきましたこと御礼申し上げます。ありがとうございました。