

交通政策審議会海事分科会
第8回国際海上輸送部会・第8回ヒューマンインフラ部会
合同会議

平成19年12月20日

【事務局】 それでは、定刻となりましたので、ただいまから交通政策審議会海事分科会第8回国際海上輸送部会・第8回ヒューマンインフラ部会合同会議を開催させていただきます。

委員及び臨時委員の皆様には、ご多用の中、本合同会議に出席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外航課の中村と申します。どうぞよろしく願いいたします。

まず、本会議の定足数につきましてご報告申し上げます。国際海上輸送部会は、委員及び臨時委員総員17名中14名のご出席、ヒューマンインフラ部会は、委員及び臨時委員総員15名中13名のご出席でございますので、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ご報告申し上げます。

また、本合同会議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ので、どうぞよろしく願いいたします。

なお、本日もご出席されている委員及び臨時委員の皆様のご紹介につきましては、席上に配付しております座席表をもってご紹介にかえさせていただきますたく存じます。

欠席者につきましては、国際海上輸送部会は和田委員、佐々木臨時委員及び田崎臨時委員が、ヒューマンインフラ部会は上野臨時委員及び松尾臨時委員が、所用のためご欠席でございます。

また、本日はご欠席されております臨時委員にかわりまして、意見交換のためご出席いただいている方がいらっしゃいますのでご紹介いたします。ヒューマンインフラ部会のほうで、日本内航海運組合総連合会の山上会長代行です。

なお、本日、局長は予算内示の関係で、ただいま省を離れられない状況でございますので、途中からの出席とさせていただきますことを、まずもっておわび申し上げます。

また、本日は冬柴大臣が公務の合間を縫って会議に出席される予定となっておりますの

で、あらかじめお知らせいたします。

本日の出席者については以上でございます。

続きまして、マイクの使い方をご説明させていただきます。マイクは基本的に2人で1つ共用していただきます。ご発言の際には、お手元のマイクの真ん中の手前の大きなボタンを押して、オンにしてからご発言ください。また、ご発言が終わられましたら再度ボタンを押して、オフにしてくださいますようお願い申し上げます。

次に、配付資料の確認をさせていただきます。お手元にクリップどめをしたものを配付させていただいておりますが、まず1枚目に合同会議の座席表をおつけしております。2枚目に合同会議の議事次第、それから配付資料一覧、それから資料1といたしまして、国際海上輸送部会委員名簿、それから資料2といたしまして、ヒューマンインフラ部会委員名簿、それから資料3といたしまして、第8回国際海上輸送部会説明資料、カラーのA4の横のものでございます。それから資料4-1といたしまして、「安定的な国際海上輸送の確保のための海事政策のあり方について」(答申案)をおつけしております。それから資料4-2といたしまして、表題は資料4-1と同じでございますが、中身を修正点がわかるようにしたものをおつけしております。それから資料5といたしまして、第8回ヒューマンインフラ部会説明資料、それから資料6-1といたしまして、「海事分野における人材の確保・育成のための海事政策のあり方について」、それから資料6-2といたしまして、先ほどの資料6-1と内容は同じでございますが、修正点がわかるように見え消しでお示ししたものをおつけしております。番号をとっておりますのは以上でございますけれども、それ以外に席上に配付させていただいておりますもので、ホチキスどめをした、「外航海運におけるみなし利益課税(トン数標準税制)の創設」という題の2枚物をおつけしております。それから1枚物でカラーのものでございますけれども、「安定的で効率的な海上輸送の確保等」ということで、予算関係の資料をおつけしてございます。

本日の資料は以上でございます。不備等ございましたら、事務局のほうまでお申し出願います。よろしいでしょうか。

なお、本日は国際海上輸送部会とヒューマンインフラ部会の合同会議でございます。議事の進め方といたしましては、まず国際海上輸送部会の議題を審議し、その後で引き続いてヒューマンインフラ部会の議題を審議したいと考えております。

それではまず、国際海上輸送部会の杉山武彦部会長に議事の進行をお願いしたいと存じます。よろしく願いいたします。

【国際海上輸送部会長】 杉山でございます。本日もどうぞよろしくお願い申し上げます。

それでは議事次第に沿いまして、まず議題1と2、国際海上輸送部会の議事を進めさせていただきます。議題1は第7回国際海上輸送部会の委員の意見のまとめ等について、議題2は「安定的な国際海上輸送の確保のための海事政策のあり方について」（答申案）がありますが、これらは双方関連しておりますので、事務局からまとめてご説明をいただいて、その後、あわせてご議論をいただきたいと思います。それでは事務局にご説明をお願い申し上げます。

【外航課長】 ありがとうございます。外航課長の岡西でございます。それでは、先ほど部会長からご説明がありましたとおり、議題1と2を一緒に並行してご説明させていただきたいと思っております。資料3と資料4-2をごらんいただきたいと思います。資料3のほうが、前回、第7回の会議での先生方のご意見をまとめさせていただいたものでございます。そしてそれを資料4-2で反映させておりますので、どのようにご議論いただいたか、またそれがどのように答申に反映されたかというのを、あわせてご説明させていただきたいと思っております。

資料3をまず1ページめくっていただきまして、最初の1ページ目のご議論は、第6回の部会での先生のご発言に対する補足の説明ということでございます。大変重要なことでもございますので、補足の説明ではございますけれども、ここに改めて書かせていただいております。いわゆる破滅的競争に関するご意見でございましたが、破滅的競争になってもいいような業界というものは、すべてが倒産しても政策的に介入する必要がないということだろうが、海運というものがほんとうに全部破滅的な競争の結果なくなってしまって、外国籍や外国の海運会社しかいなくなったようなとき、ほんとうに日本の国としていいんだろうかという点です。特にアメリカなどは、国防省のような戦略的な行動がしっかりとられているけれども、日本ではそういうところがないので、この部会、または国土交通省でしっかり議論すべきではないかというご意見をいただいております。

続きまして、ページをめくっていただきまして2ページ目、ここからが答申に対していただいたご意見でございます。まず、安定的な国際海上輸送の確保のための海事政策のあり方ということで、中間とりまとめで出てきた部分について、もう一度いろいろご議論いただいて、ご意見をいただいております。資料4-2の、答申の修正が入ったものの4ページの下段の部分でございます。ここにおきましては、トン数標準税制の導入において大

事なのは、日本籍船・日本人船員を増やすことだということが議論されているわけですが、ここの法的位置づけという意味では、船舶法の記述が大変重要ではないかというご指摘がありましたので、その部分を導入させていただいております。

続きまして、5ページから6ページにかけての、それも下段でございますが、日本籍船・日本人船員の法的な位置づけというところで、事務局のほうでは「外交保護権」という言葉を使っておったんですけれども、その「外交保護権」というのは国際法上、非常に限定的なことなので、やはりもっとやわらかい「保護」という言い方が適切ではないかということでございます。

あと、同様に次のページでございますけれども、管轄権が及ぶものというのは厳密に言いますと、やはり日本籍船に限られてしまいますので、ここで日本人船員に管轄権という言葉を使っておりましたので、ここをわかりやすくするよというご指摘がございまして、「日本人船員については、我が国の邦人保護の権限が及ぶ」という言い方に変えさせていただいているというところでございます。

ページをめくっていただきまして、3ページ目のご意見でございます。ここも引き続きまして、いわゆる国連海洋法条約における旗国の義務のところでございますが、すべて旗国が義務を負うという書き方になっていたわけでございますけれども、PSCなどで沿岸国とか寄港国にも一定の管轄権の行使を認めておりますので、ここでは「原則として旗国の義務」という表現にさせていただいたというものでございます。

続きまして、答申案の8ページ目でございますが、それも下段の部分でございます。「国際船舶制度」という言葉が日本にあるわけでございますが、これは諸外国の中でも「国際船舶制度」という言葉を使っていたので、用語の統一を図るということで、「第二船籍制度」という表現に変えさせていただいております。

続きまして、答申案の12ページ目、中段あたりでございます。ここは、トン税というものが世界的に認められる国際的な唯一のルールであると、OECDの自由化規約などを引用して書いてある部分でございますけれども、唯一の手段ということになりますと、船員等を増加する、ほかの税制等の取り組みもあるのではないかというご指摘がございましたので、「計画的増加を図る上で、国際的ルールを満たす唯一の政策手段であり、日本人船員の計画的増加に大きく寄与する手段」という表現に変えることによって、論理的にも整合性をとったものでございます。

同じ12ページの下段の部分でございます。これもトン数税制の部分でございますけれ

ども、トン数税制については、もうかっているときは減税になりますけれども、もうかっていないときについても税収が入るということで、国の側からすると安定収入があるのではないかという点、そこもやっぱり重要なので、しっかり書き込むようにというご指摘がございまして、「安定収入であるとはいえ」というものをつけ加えさせていただいております。

続きまして、4ページ目のご意見、ここから独禁法に関する競争環境の部分になります。大変活発なご議論をいただきましてありがとうございます。ここでまずは、答申案の18ページ、19ページのところでございます。外航海運の特性と独禁法適用除外制度の意義という形で、2つをまとめて整理しておったんでございますが、ご指摘の中で、①の熾烈な競争がいきなり運航頻度の低下をもたらすと書きながら、②のところで船腹過剰をもたらすと。船腹過剰なのに運航頻度が低下するというのは、一遍に読んでしまいますとわかりにくい、時間的な系列がしっかりあるはずだと。すなわち、破滅的競争が起こって、乱高下の末運賃の低下が起こり、その後寡占が起こり、寡占の結果、運賃の上昇を招くということで、時間軸に沿ってしっかり現象があらわれるはずなので、そこをしっかりと書くようにというご指摘がございました。

また同様に次のご指摘も、破滅的競争というところを熾烈な国際競争の結果として書いてあったんですけれども、やはり破滅的競争というのは費用構造の問題、いわゆる限界費用に価格がはりつくような投資が大きい場合に起こるので、競争が起こっているからすぐ破滅的競争というのは短絡的ではないかというご指摘がありまして、その辺を整理させていただいたのが18ページ、19ページの部分でございます。事前に先生方にお送りさせて頂いておりますので、詳しいご説明は割愛させていただきます。

次のご意見、答申案の20ページ、21ページの部分でございます。ここは、マーケットごとのコンテナシェアと各国の競争法の動きをまとめたところでございますけれども、それぞれ日本発着のコンテナシェアだけを書いておったんですけれども、これだとボリューム感が出ないというご指摘がございまして、それぞれにコンテナの荷動きのトン数を掲載させていただいておるということでございます。

引き続きまして、5ページ目のご意見でございます。答申案でまいりますと21ページの下段のところの、今後の検討の視点というところでございます。この検討の視点のところ、それぞれ個別の議論があったが、大きな意味でどういう方向性を持って海事局として、または国土交通省としてこれを議論していくのかをしっかりと書くべきだというご意

見がございまして、安定的な国際海上輸送の確保の観点から議論していくんだ、安定的な国際海上輸送の確保というのが我々にとって一番大事なことなんだというのをしっかり書いた上で、競争環境の話をすべきだというご指摘で、それを入れさせていただいております。

続きまして、答申案の22ページのところでございます。これは前回の議論で欧州の域外適用のことを、私ども事務局のほうからご説明させていただいたわけですが、委員の方から後ほど文書でご意見をいただきまして、そこにございますように、競争法が域外に適用される場合、欧州委員会はどのような指針に基づいて外航海運に同法を適用していくのかというのを確認しないと、どんどん域外の行為に対して欧州委員会が手を出してくる可能性があるのではないかと。その場合は、海運会社の企業活動が大変萎縮してしまうということなので、しっかりその辺を欧州委員会とも議論してやっていくべきだという観点を加えるというご指摘がございました。22ページの下段のほうに、その辺を踏まえて表現を変更させていただいております。

同様に、5ページ目の下の3つ目の矢印のところのご意見でございますが、ここでも、EUについてはトップ3社で市場占有率が35%、マースクライン1社で17%という大きな支配力を持っている。そうしますと、彼らマースクはだれとも相談しないで、みずから市場に対してのコントロール、調整機能を発揮できるのではないかと。そういう意味では邦船社、大体3%ぐらいのシェアを持っておりますけれども、これらが対抗するには、やはりアライアンスを組んでやる必要がある。そのアライアンスについても独禁法上、制限がかかるという動きになってしまうと、これはほんとうに勝負できなくなってしまうというご意見をいただきました。そういう意味で、22ページ下段の部分の表現を、そこにありますように変更させていただいております。

続きまして、6ページ目のご意見でございます。ここも先ほどいただいたご意見の中を修正したものに対して、事務局のほうで、情報共有などを行って、アライアンスの中でそういう巨大企業と対抗していくということが必要ではないかということを書かせていただいたんですが、委員の方から、アライアンスはあくまでも技術的な調整行為であって、マーケットの情報を共有をする、運賃をコントロールするとかいう意識がない、それを書くとも誤解されてしまうのではないかとご指摘がございまして、削らせていただいたというものでございます。

同じく6ページ目の下段のご指摘でございますが、同盟については、我が国邦船社の複

数社体制の根幹になっているのかどうかということ、しっかり見きわめる必要があるのではないかと。そして我が国邦船社3社、今定航3社と言われておりますけれども、これが2社になり、1社になるということ、いわゆる日本の公正取引委員会が認めるということなのかどうか、そういうことも踏まえて、しっかり今後の同盟のあり方を議論すべきではないかというご意見でございました。

また同様に、欧州の競争当局が域外適用してくるようになり、日本の船社がなくなって、マースクとか欧州の企業がどんどんM&Aを繰り返して日本の市場を独占し、日本の荷主の利益を損ねるとした場合、そういう合併に対して日本の独禁当局が手をしっかり出して、彼らの合併をとめるようなことができるのかということもしっかり見きわめた上で、ここは議論すべきではないかというご指摘でございました。この点につきましては、23ページのほうに問題意識を書かせていただいております。

続きまして、資料3の7ページ目のご意見でございます。ここは大変根源的なご意見をいただいております。独禁法の中の価格安定化をとるという行為自体が独禁法違反であるというのは、新しい議論の中ではちょっと一面的ではないかというご意見でございます。乱高下に対して船社の人たちがそれを安定化させようという行為は合理的であり、かつその行為自体が社会経済的にはメリットがあるのではないかと、そういう意味では、禁止するのではなく、競争法違反でもないという広げた解釈もあり得るのではないかとご指摘をいただいております。これが23ページの中段の部分で、今のようなご指摘があるということも考慮する必要があるという表現で、この辺を加えさせていただきます。

続きまして、7ページ目のご意見でございますが、ここからはWTOとEPAの関係のご議論の部分でございます。答申案でまいりますと24ページ、大変真っ赤になっておりますけれども、ここの部分でございます。ここは従来、自由化と国際的規律を持って自由化を進めるみたいな書き方になっておりました、ちょっと相反する概念、規律と自由化というのが一緒になったようになっていましたので、ここの規律という表現を取らせていただけて整理したということで、真っ赤になっておりますが、中身はほとんど同じ方向性を持っておりました、自由かつ公正な海運市場の必要性というものを整理して書かせていただいたところでございます。

それからもう一つ、これはEPAのご意見でございましたが、EPAとかFTAというものは、個々の国家間の関係の特殊性を踏まえてしっかりやるべき話だということが抜けているのではないかとご指摘でございましたので、この点を加えさせていただきます。

あと、EPAとWTO、GATSの規定の関係、特に最恵国待遇の関係についてもわかりやすくして、25ページを修正したというものでございます。

続きまして、8ページのご意見でございます。ここにつきましては、第3章の安全・環境問題ということで、マラッカ・シンガポール海峡の部分のご指摘ございました。答申案でいきますと、28ページから29ページの部分でございます。28ページの下段の部分からでございますけれども、マ・シ海峡の協力メカニズムというものは、民間を含めた枠組みということが大変画期的なはずである、かつそれを船主協会さん、日本財団、石連さんのご好意により、ずっと40年間続けてきたという部分があるので、そこをしっかりと書くべきではないかということでご意見をいただきまして、民間を含めたという形の表現に直させていただいております。

それから続きまして、官民一体となって今後もどんどんそういう大きないろいろな国、または民間の方々から支援をいただくという部分でございますけれども、ちょっとエネルギー業界に限ったような書き方になっておりましたので、より広くそういうのはとるべきではないかというご意見でございましたので、それを反映させていただいております。

それからCSR、いわゆる社会貢献でございますけれども、「促す」というところまで強く言うのは言い過ぎではないかというご意見がございまして、CSRの観点からも期待されるという表現に、やわらかくさせていただいております。

続きまして、マ・シ海峡の関係でございますが、海賊問題の事案ということで、答申案の30ページに、ずっと最近ソマリアの話が大変注目されておったものですから、事務局のほうはソマリアに集中して書いたわけでございますが、委員の方々から、マ・シ海峡が一番多いはずだからということで、マ・シの話をしっかり入れさせていただいております。

あとは海賊の定義としまして、公海上または国際海峡で起こる海賊と、領海で起こる武装強盗というものがわかりにくくなっていましたので、これをすべて「海賊等」ということで、「海賊」という言葉を単独で使わないように、これはこの答申全体に整理させていただいているというものでございます。

あと、9ページ目のご意見、最後でございますけれども、前回、中間とりまとめの「おわりに」というところで、船員税制その他諸施策への取り組みというのが書いてあったのに、全体として抜けているのではないかというご指摘がございました。これにつきましては、戻っていただきまして答申案の16ページの一番最後に、その他ということで、船員税制も含めた形をしっかり1つ、項を立てて追加させていただいたというものでござい

す。

ちょっと長くなりましたが、以上、前回のご議論と今回の答申案の反映部分のご説明でございました。

【国際海上輸送部会長】 どうもありがとうございました。それではただいまご説明いただきました内容に関して、ご質問、ご意見も含めて、国際海上輸送部会の答申案である安定的な国際海上輸送の確保のための海事政策のあり方について、幅広くご議論をいただければと考えております。どなたからでも結構でございますので、ご発言をお願い申し上げます。いかがでございましょうか。

どうぞ。

【委員】 前回補足説明をいたしました上に、屋上屋を重ねるようなんですけど、若干つけ加えさせていただきたい点が1点ございます。ただこの話は、かなりこういう議事録に載せるような話ではないかもしれないので、場合によっては削除していただいてもいいんですが、ここに書いてありますように、限界費用が非常に低い産業における破滅的競争というのが起こった場合に、結果としてその産業が壊滅状態になるという話をいたしましたけど、実はこの中でもう一つ欠けている部分がございます。それは何かというと、このような破滅的競争になりかかると、結局、企業の時価総額といいますか、市場価値は急速に下がってくるわけです。そうすると実はM&Aが起りやすくなるというか、企業をアクワイアする側からすると、非常に簡単にアクワイアできるような状況が出てまいります。私はM&Aには全く反対する立場ではないんですけども、エネルギー問題について考えますと、実は単純な市場原理のM&Aでないものが可能性としては起り得ると、私は思っております。

これはエネルギーのご専門の方がいらっしゃいますから説明するまでもないですが、例えば、ここから先は実名なので、もしかしたら削除で結構ですが、ガスプロムが、もし彼らが持っているキャッシュフローで日本の船舶を買おうとすれば、今だって買えるでしょうし、ましてや市場価値が下がれば、おそらく買うことができるようになります。そうすると、これは私だけじゃなくて一部の方は共有していると思うんですが、ロシアの政策というのは、資本主義とか市場主義というのとは離れて、一種のエネルギー国家政策みたいなのを柱にして動いているわけでございまして、この場合ロシアが、例えば買いやすくなった日本の船舶を購入するということが起こった場合に、実はこれは、もしかしたら大きな国家的な問題になるかもしれないと私は思っているわけです。

ですから、壊滅的競争の次に来るのが何か。どの企業もばたばたつぶれてしまうというイメージよりも、その前段階のプロセスとしてそういうM&Aがありますし、このM&Aが、つまり例えばよくありますように、安く買って高く売る、こういうM&Aならばある意味で害は少ないわけですが、国家戦略で日本の船を保有して買ってしまふなんていうことが起こった場合は、これは別に高くなったから売るということをしないわけですから、そこまでかなり2000年以降は事態は深刻だと考えて、私は対策を講じるべきだと思います。

独禁法というのは基本的には平和時の、つまり無国籍の話なんです。どこの国が何を買おうとどうでもいいという話をしているわけでありまして、独禁法にはどこにも、どこの国の何という企業と書いていないで、ただ「企業が」と、主体はいつも国籍なしの企業なんです。おそらく問題はそうでないと思っております。ただ、ちょっとここは表現が問題だと思いますので、別に報告書に入れていただきたいと思いませんけれども、私が発言した趣旨はそういうこともあるということです。

【国際海上輸送部会長】 どうもありがとうございました。確かに今ご指摘のあったような点というのは、この議論の中でそういうシナリオを考えるということは特にしていませんでしたので、今後のフォローアップ、あるいは我々関係者の議論の中で、またよく頭に置いていくことが必要かと思えます。

どうぞ。

【海事局次長】 ご指摘ありがとうございました。説明が前後いたしますが、トン数標準税制の導入、これは与党の税制改正大綱のほうで認められたわけですが、このトン数標準税制導入をめぐる議論におきましても、やはり諸外国並みの競争条件というものをきちっと確保していくことによりまして、初めて日本の船社の国際競争力が保たれるんであると。例えばこういったものを日本だけ導入を見送った場合に、これは例えば株価が下がるということを含めまして、企業価値が低くなったときに、M&Aをされて切り売りをされるといった事態も想定されるんだと。

私どもも、この中間とりまとめまでのご意見を踏まえまして、このトン数標準税制の導入に動くに当たりまして、今、南部先生がおっしゃられましたような観点も意識しております。あまりどぎつい表現はこういうところには使えませんが、今のご発言も議事録に残させていただきまして、独禁法問題はさらに専門的な検討を加えることになっているわけですが、その際に十分留意してまいりたい、こう思う次第であります。

【国際海上輸送部会長】 ありがとうございます。ぜひよろしくお願ひ申し上げます。それではほかにどうぞご発言がございましたら、お願ひ申し上げたいと思います。いかがでしょうか。

どうぞ、渡委員。

【委員】 石油連盟の渡でございます。マ・シ海峡の安全確保の取り組みにつきまして、お礼も含めまして一言お話しさせていただきたいと思います。

答申案でも言及されておりますように、マ・シ海峡はエネルギーの安全保障上極めて重要な海域であり船舶交通が輻輳する世界有数の国際海峡であるにもかかわらず、非常に狭く、浅瀬、沈船が点在し、航行が極めて困難な状況にあります。また通航量は今後も増加する見込みであり、2004年の大型タンカーの通航隻数は年間4,200隻でありましたが、2030年には約2倍の8,300隻に増加するという試算もあります。

そうしたことから、マ・シ海峡の航行安全対策の強化が今後ますます重要になってくるわけですが、これまで海峡利用国として、唯一我が国のみが、マラッカ海峡協議会を中心に、これは石油業界も参加しておりますけれども、長年にわたり航路標識整備等の支援を実施してまいりました。

私ども石油業界は、近年のマ・シ海峡の航行実態を踏まえまして、国際的な費用負担の公平性の観点から、韓国、中国等、他の利用国に対しましても応分の負担を求めるべきと主張してまいりましたし、私自身も、中国で開催されたエネルギーセミナー等の場において、そうした主張をしてまいりました。政府におかれましても、国際会議を通じて、新たな国際協力の枠組みの必要性を訴えていただいております。

その結果、本年9月に開催されたIMOのシンガポール会議におきまして、沿岸国と利用国の協力の枠組みを具体化した協力メカニズムが創設され、幅広い利用国の参画により、マ・シ海峡の安全対策が推進されることになりました。国交省はじめ、ご尽力いただきました関係者の皆様方に、この場をお借りいたしましてお礼申し上げたいと思います。

また、国内における費用負担につきましても、国交省のご尽力により、今後は政府も積極的に支援に参加していただくこととなり、こちらも期待しておりますし、感謝申し上げます。

最後になりますが、これまで民間の支援者としては、船主協会等に加えまして、荷主の中では石油業界のみが支援してまいりましたけれども、荷主としてマ・シ海峡を航行している他の業界の皆様にも、平等にご支援いただく方向でご検討が進められ始めたと聞いて

おりまして、こちらも厚く御礼申し上げたいと思います。

マ・シ海峡の航行安全の強化につきましては、政府とマ・シ海峡を利用する民間企業が一体となった推進体制を構築すべく、ぜひ今後とも関係者の皆様のご協力、ご尽力の程、よろしくお願い申し上げます。

【国際海上輸送部会長】 どうもご発言、大変ありがとうございました。ほかにございますでしょうか。

それでは今までずっと議論を重ねてまいりましたので、大体ご意見、ご質問等は出尽くしたと考えさせていただきまして、委員並びに臨時委員の皆様方に、ここでお諮り申し上げたいと思います。

本日、こうしてここまで確認をしてまいりました「安定的な国際海上輸送の確保のための海事政策のあり方について」（答申案）、これをきょうの案をもちまして、これまでのところ、特に修正等のご意見は出なかったと認識いたしますので、国際海上輸送部会の答申とさせていただいて、海事分科会長にご報告したいと考えますけれども、それでご異議はございますでしょうか。よろしゅうございますでしょうか。

（「異議なし」の声あり）

【国際海上輸送部会長】 ありがとうございます。それではそのようにさせていただきたいと存じます。

これまでかなりの時間をかけて、いろいろと議論をしてまいりました。議論の過程で、私は進行役をやっておりましたけれども、いろいろと不手際等があったかと思えます。その点についておわびを申し上げまして、同時にこれまでいろんな貴重な意見を賜りましたことに対して、お力添えに厚く御礼を申し上げます。

それでは以上をもちまして、国際海上輸送部会の議題を終了いたしましたので、一たん事務局に議事の進行をお返し申し上げたいと思います。よろしく願いいたします。

【事務局】 ありがとうございました。

引き続きまして、以降の議事はヒューマンインフラ部会関係の議題に移らせていただきたいと思います。私、事務局を務めさせていただきます海事局船員政策課の長塚と申します。よろしくお願い申し上げます。

それではここからの議事につきまして、ヒューマンインフラ部会の杉山雅洋部会長に議事の進行をお願いいたしたいと存じます。よろしく願いいたします。

【ヒューマンインフラ部会長】 それではただいまから、ヒューマンインフラ部会の部に移らせていただきたいと思います。先ほどの国際海上輸送部会と同様に、本日の議題3と4でございますが、非常に関連性がございます。議題3が第7回ヒューマンインフラ部会の委員の意見のまとめ等について、議題4が「海事分野における人材の確保・育成のための海事政策のあり方について」(答申案)でございますけれども、まとめてご説明いただき、その後、委員の皆様方にご議論をちょうだいしたいと思います。それでは事務局よりご説明のほど、よろしく願い申し上げます。

【船員政策課長】 船員政策課長の永松でございます。資料に基づきましてご説明させていただきます。

まず、第7回ヒューマンインフラ部会におきます委員からの主な意見について、資料5をごらんいただきたいと思います。まず、船員の質の向上に関する表現が若干不明瞭ではないか、答申に盛り込むかどうかは別として、引き続き船員の質の向上の問題について検討する必要があるのではないかというご意見がありました。

それから、例えば船員教育機関の定員の拡大でございますとか、船員志望者の海上就職率向上などの船員教育の強化を図るために、文部科学省も含めまして産学官の連携が必要であると。

また、産学官の連携のうち、特に産と学の連携が弱いので、大学は産業界のニーズにもう少し耳を傾けるべきだ、今後は特に産業界と教育機関の連携を強化すべきというご意見をいただいております。

それから第4章、施策の推進のための体制と制度等の整備に関する章でございますが、この中で記述がございました基本方針に関しまして、外航船員数に関しまして、現実に達成可能な内容にしてほしいというご意見がございました。また、S I、船舶管理・監督者の資格制度の関係につきましても、意見を採用した表現になったというご意見をいただいております。

同じく第4章の関連でございますが、内航海運の関連の記述のところで経営の安定という表現がございましたが、一般にこの表現は収益性ですとか、採算性のイメージが強いので、表現の適正化を図るべきではないかというご指摘がございました。

それから、また同じく第4章の関係でございますが、「船員需給調整システムの円滑化に必要な船員派遣事業の許可制度に関する運用の緩和」という記述が素案の段階でございましたが、中間とりまとめの段階では「船員職業紹介に係る制度の見直しや運用の改善」と

いう表現になっておりまして、これがなぜ表現が変わったのかというご質問があったところであります。

1 ページおめくりいただきまして、2 ページ目でございますが、航海訓練所の帆船実習についてのご質問がございました。

また、船員労働委員会の廃止の問題についてのご意見もいただいたところでございます。

それから3点目でございますが、海のPRの関係の話といたしまして、ドラマ等、海にかかわって生き生きと仕事をしている人たちをもっと知るために、身近に感じるようなPRが必要ではないか、現場で働く方々が集まって、これからの将来像を検討するような場があってもいいのではないかというご意見をいただきました。

また、欧州におきます船員の位置づけについて、社会的基盤と個人の能力が相まって、船長の一般的地位が高いのではないかというご紹介がございました。また、欧州では海事クラスターが隆盛をきわめているということで、多くの船員出身者がそこで働いていて、一般の方に触れる機会が多いということも一因ではないか、そのほかに、エキストラマスターという英連邦における制度につきましてご紹介がございました。

それから今後の話といたしまして、船員のキャリアパスやキャリアアップが、我が国の海事社会の中でどのように位置づけられるかということが重要な課題になってくるだろう、そのために海運、船員に注目させるための情報発信について工夫が必要であるということで、そのために、広告塔として青少年があこがれるようなカリスマ的な存在が必要ではないかというご意見をいただいております。また、現場の生き生きとした、海運界の生きたPR、これを心がけてほしいというご意見をいただいております。

それから、資料に載せてございませんが、その後文書でいただいたご意見の中で、越智委員のほうから、今治市の外航海運協議会における協議の内容として、SIの資格の関係の議論の様子をご報告いただいております。資格制度ができますと、職としてのSIが確立されるというメリットがある。一方で、海運会社にとってコストアップ、あるいは人的、時間的負担の増大になってはいけない、そういった議論がなされているということで、今後具体的な資格制度のあり方を検討していく中で、留意していくべきご報告だと考えております。

以上が、前回の部会における主なご意見のご紹介でございます。

続きまして、答申案についてのご説明を、素案から変わったところを中心にご説明させていただきますと思います。資料6-2が、素案から変わりましたところを赤字で示した

ものでございます。これに基づきまして説明させていただきたいと思えます。

まず資料の1ページ、「はじめに」について、こちらは空欄になっておりましたが、埋めさせていただきます。こちらを読み上げさせていただきたいと思えます。

「四面を海に囲まれた我が国においては、貿易量の99.7%、国内貨物輸送量の38%を海運が担っており、海運は国民生活・経済を支える上で大きな役割を果たしている。

海運は、船舶の運航に従事する船員及び陸上でこれを管理・支援する海技者により支えられており、海運の安定輸送確保の観点からは、人的基盤（ヒューマンインフラ）である船員（海技者）の確保・育成は、『海洋国家』である我が国にとって極めて重要な課題である。

一方、外航日本人船員は、ピーク時の約5万7千人から約2,600人へと20分の1以下に極端に減少している。また、内航船員も約7万5千人から約3万人へと減少しており、高齢化の著しい進展により後継者不足が顕在化しつつあるなど、憂慮すべき事態となっている。

以上のような状況の下、今後の生産労働人口の減少や少子高齢化の進展を踏まえると、育成に長期間を要する専門技術者である船員の確保・育成は、今や喫緊の課題となっている。

このような認識の下、国土交通大臣から、交通政策審議会に対し、平成19年2月、『今後の安定的な海上輸送のあり方について』の諮問がなされたことを受け、同審議会海事分科会にヒューマンインフラ部会を設け、優秀な日本人船員（海技者）の確保・育成策を中心に、海事分野における人材の確保・育成のための海事政策のあり方について8回にわたり調査・審議し、今般、その結果を答申としてとりまとめたものである」。

「はじめに」は以上でございます。

1ページおめくりいただきまして、本文第1章の1の関係でございます。2ページ目の真ん中辺でございます。海技の伝承について記述をしてある部分でございますが、「海のDNA」、これが一たん損なわれるとなかなか回復が難しいというところではありますが、これに海上経験を通じて体得される技能を含むということで、若干文言を足してはいかがかというご意見をいただきまして、修正いたしております。

続きまして、答申案の5ページでございます。第2章の具体的施策のところでございます。船員を集めるということで、海の魅力のPR関係のところの海洋基本法に関する記述でございますが、本年7月20日に公布・施行と素案の段階で書いておりましたが、公布につ

いては4月で、施行が7月20日ということでございましたので、「公布」という文言を削除させていただいております。技術的な修正でございます。

続きまして、6ページをごらんいただきたいと思います。先ほどご紹介いたしました前回の部会における委員のご意見を踏まえまして、具体的施策の例というところに1項目追加いたしております。「海に関わる『人』を身近に感じさせるための海事産業の現場で働く人の情報発信の充実」、これを具体的施策の例として追加しております。

続きまして、しばらく飛びまして9ページでございます。船員を育てるという具体的施策の例といたしまして、○の3つ目で、新3級、新6級という資格制度の記述がございます。これは一般に裸で使ってもわからないであろうということで、注釈をつけるべきというご意見をいただきまして、注釈を下のほうにつけてございます。新3級が、「一般大学等の卒業者が外航船舶の船舶職員に必要な3級海技士資格を取得するコース」、新6級につきましては、「一般高校等の卒業者が内航船舶の当直担当者に必要な6級海技士資格を取得するコース」ということで、注釈を加えさせていただいております。

それから、12ページをごらんいただきたいと思います。第4章の施策の推進のための体制と制度等の整備ということで、(1)船員の確保・育成のための助成スキームの構築という部分の3行目でございますが、この表現が若干学問的な表現になってございましたので、少しわかりやすい表現にしようということで、「経営基盤の脆弱な中小海運事業者が」という表現に変えさせていただいております。

それから続きまして、13ページでございます。①船員関係規制の見直しというところで、中小海運事業者の経営の安定という表現を使っておりましたが、「中小海運事業者の経営基盤の安定」ということで、ご意見を踏まえまして文言を修正させていただいております。

それから、具体的な規制の見直しの1点目、(ア)でございますが、船員需給調整システムの円滑化に必要な船員派遣事業の許可制度に関する運用の緩和となっておりますが、「手続の合理化」という表現に修正させていただいております。

それから、②でございますが、船員の確保・育成を効果的に進める助成システムの整備となっておりますが、主に助成制度の関係につきましては(1)で触れてございまして、ここで書いてあるシステムというのはどちらかというと制度的なものということで、「助成」という文言を削ってございます。

それから、少しわかりやすく、具体的なイメージがわくように記述をすべきではないか

という観点から、第2パラグラフでございますが、「例えば、内航海運事業者がグループ化を通じて船員の募集・採用・育成等を行いやすくする体制を整備する場合など、国土交通大臣が策定した基本方針に即して、事業者が船員の計画的な確保・育成に関する計画を策定した場合に、同大臣の認定を受けるシステムを形成し」ということで、例示を入れまして、表現をわかりやすくしたということでございます。

また下のほうは、①の修正を踏まえて修正をしているというところでございます。

それから、次の14ページでございます。海の魅力のPRに関する推進体制の構築に関して、海洋基本法の施行を受けた海事広報体制の充実を図る必要があるという部分でございますが、海事広報元年ということで、もう少し表現を強めるべきだというご意見がございまして、「抜本的」という表現を入れさせていただいております。

それから最後でございますが、「おわりに」について、これも前回空欄になっていた部分でございますが、埋めてございますので、読み上げさせていただきたいと思っております。

「おわりに。人材育成は、一朝一夕にはなし得ない。長期的な視野のもと、取り組まねばならない課題である。

海洋国家である我が国が、今後とも海の恵みを享受し、海運の安定性・安全性・信頼性を確保していくためには、優秀な日本人船員（海技者）をはじめとする海事分野の人材が海運を成り立たせる上で必要不可欠な人的基盤（ヒューマンインフラ）であるという認識の下、長期的な観点からその確保・育成に取り組んでいかねばならない。

本年公布・施行された海洋基本法においては、海事産業が我が国の経済社会の健全な発展及び国民生活の安定向上の基盤であることにかんがみ、その健全な発展が図られるべきことが基本理念として謳われ、基本理念の実現を図るため、国、地方公共団体、事業者、国民それぞれの責務の遂行と相互間の連携及び協力を求めており、船員の確保・育成についても効率的かつ安定的な海上輸送の確保を図る上で必要不可欠な国家的課題として位置付けられている。

このような国家的な課題に対応していくためには、産学官を含め広く海事関係者が一致協力して、今回盛り込まれた諸施策を着実に実施することが重要である。

また、システムとして持続可能となるよう施策効果の検証・評価を行い、不断に施策の見直し・改善を図るため、個々の施策を実施するに当たっては、可能な限り、目標を設定し、その達成度を管理することも必要である。

今回の答申は、船員（海技者）の確保・育成の観点から、取るべき施策に関する基本的

な考え方を明らかにするとともに、問題の緊急性を考慮し、早急に取り組むべき具体的な施策についてとりまとめたものであるが、これらが海に関する人材育成に関わる全ての関係者にとってご参考となるとともに、広く国民に対する海への関心を向上させる一助となることを願う次第である。

国土交通省は、本答申の内容を踏まえ、速やかに必要な施策について検討し、早期にその実施に着手するべきである」。

答申案の説明につきましては以上でございます。

【ヒューマンインフラ部会長】 どうもありがとうございました。それでは、ただいまご説明がございました内容に対するご質問、ご意見を含めまして、ヒューマンインフラ部会の答申案でございます、海事分野における人材の確保・育成のための海事政策のあり方について、幅広くご議論をちょうだいできればと思います。どなたからでも結構でございますので、ご発言をお願いできればと思いますが、いかがでしょうか。よろしゅうございますでしょうか。部会で丁々発止のご議論をちょうだいし、また、部会の後お寄せいただいた委員の方々からの修正意見等もここに反映されていると、皆さん方がご理解されているのではないだろうかと思えます。

それではここで、委員、臨時委員の皆様方にお諮り申し上げたいと存じます。

本日出されました「海事分野における人材の確保・育成のための海事政策のあり方について」（答申案）につきまして、本案をヒューマンインフラ部会の答申とさせていただき、海事分科会長にご報告したいと存じますが、ご異議はございませんでしょうか。

（「異議なし」の声あり）

【ヒューマンインフラ部会長】 どうもありがとうございました。それではそのようにさせていただきますと存じます。

ヒューマンインフラ部会は、ことしの2月から本日まで、8回にわたりまして、大変熱心にご議論をちょうだいたしました。私は事あるごとに申し上げていたんですけれども、船員を労働力という範疇だけでとらえるのではなくて、ヒューマンインフラストラクチャー、こういう形でとらえ、そしてその確保・育成をどうしたらよろしいのかという観点から、部会の委員及び臨時委員の皆様方からご意見を出していただき、ご議論を重ねてきたということに対しまして、私は大変ありがたく思っております。

人材の確保はもとより海運会社のマターではございますけれども、それだけにとどまらずに、広く関係者からの協力等が、今後一層必要になってくるのではなかろうかなと思

ます。先ほど答申案の15ページの「おわりに」で読んでいただきました最後の2行、これをぜひ私から再度強調するという形をお願い申し上げたいと存じます。ありがとうございました。

それではヒューマンインフラ部会の議題を終了いたしましたので、事務局に議事の進行をお預けしたいと存じます。

【事務局】 ありがとうございました。

これで予定しておりました合同会議の議題は終了いたしました。

事務局より、2点ご報告がございます。

まず1つは、先週の13日木曜日に出されました、与党の平成20年度税制改正大綱につきまして、ご報告をさせていただきたいと存じます。それではよろしく願いいたします。

【参事官】 海事局で参事官をしております蒲生と申します。よろしく願い申し上げます。

今、司会の方からお話がありましたように、先週の13日に与党の税制改正大綱におきまして、海運業界長年の悲願でございました、いわゆるトン数標準税制の創設が盛り込まれましたので、その概要に関しましてご報告申し上げます。

6月にこの部会で中間とりまとめをいただきまして、それをまず初歩的なバックボーンといたしまして、8月の終わりの概算要求を、財務省の主税局といろいろと折衝してまいりました。大変厳しい折衝になりましたが、中間とりまとめの考え方などを使ってうまく反論いたしまして、何とか税制大綱に盛り込むことができました。その内容に関しまして、簡単にご報告申し上げます。

資料はこちらの縦長の2枚紙でございまして、1枚目は概要のご説明でございます。2枚目に関しましては税制大綱の抜粋をおつけしておりますが、若干技術的な書きぶりになっておりますので、わかりにくいところもございまして、1枚目のほうの資料に従いましてご説明申し上げます。

1、2、3、4、5という形でそれぞれ項目をつけておりますけれども、目的に関しましてはこちらにございますように、外航海運会社と世界の外航海運事業者との国際的な競争条件の均衡化を図るということが、まず第一でございます。それを通じまして体力を強化していただきまして、日本籍船・日本人船員の計画的増加を図るという、2本立ての税制ということで我々も要求してまいりましたし、そういう形で最終的に決着がついたのか

など思っておりますが、当初競争条件の均衡化などに関しましては、財務省との間でも大変いろんな議論がございました。ただ、世界標準税制を導入するという大きな考え方のもとで、それに関しましては何とか説得を続けて、最終的には我々としては、例えば減税効果分についての、いわゆる所得制限をしないという形での決着を見たということもありますので、国際的な競争条件の均衡化と競争力の強化というものにつきましては、一つ認められているのかなど我々は思っておりますし、この2つの観点からの目的ということで、我々はこの税制を導入していきたいと思っております。

2番目でございますが、制度の概要でございます。これは単なる減税効果を発生させるだけではなくて、それを通じまして日本籍船・日本人船員を増加させていく仕組みということで、中間とりまとめでもその考え方をいただいておりますので、それに従いました制度設計を今考えております。ここにございますように、我々の、今、次期通常国会に予定しております、海上運送法の一部改正法によります、いわゆる日本籍船・日本人船員の増加に関しましての計画、これを外航海運事業者の方につくっていただきます。それを大臣が認定いたしまして、認定を受けた場合には、日本籍船に係る部分につきましては、通常法人税のかわりにみなし利益課税を選択できるという、選択制の税制になります。同時に地方税に関しましても、法人税の考え方を引っ張っている部分もございますので、法人住民税、法人事業税についても同じように、みなし利益の考え方で税が適用になるということになっております。

次は3番目でございますが、課税の計算方法でございます。ここにございますように、これは世界的な考え方を踏襲しております、まず船舶の純トン数にみなし利益を掛けまして、運航日数に法人税率、日本ですと30%を掛けることになっております。問題はみなし利益の水準でございますが、これに関しましては右のほうに100純トン当たりのみなし利益ということで、1,000トンから1万トン、2万5,000トン、2万5,000トン超ということで、4つの部分に関しまして、それぞれ120円、90円、60円、30円という形でセットしております。この区分分けの考え方とみなし利益の水準でございますが、それも基本的には世界の考え方、世界並みということで、国際的な水準を踏まえて設定させていただいております。これに関しましては、世界的なレベルと見ても大きな遜色はない形にさせていただいております。そういう意味で競争条件の均衡化という部分が、このみなし利益の水準というところにあらわれていると我々は理解しておりますし、これに関しましては最後まで主税局といろんな議論がございましたが、最終的にはいろん

な方々のご支援などもございまして、この国際水準ということで決着をつけております。

4番目でございますが、適用期間等でございます。まず、申請期間でございますが、海上運送法の一部改正法が施行された日から平成22年3月31日までということで、いわゆるセンター期間、窓をあけておくと言いますが、そういう期間を設定しております。これに関しましてはどうかと申しますと、ずっと窓をあけておく、早く日本籍船・日本人船員を増やそうというインセンティブが働かないのではないかとということで、実は世界的にもこういう形でトン税については、センター期間というのを設けている例が大部分でございます。日本もそれを踏襲するということと、早く手を挙げれば、それだけ早く日本籍船・日本人船員の増加につながるインセンティブという意味でも、このような形での申請期間を設定しております。

2番目でございますが、適用期間でございます。これに関しましては、海上運送法におきます計画の認定、我々のほうで認定した日以後に開始する事業年度から、5年間とさせていただきます。さらに、実際のその計画の実施状況を我々のほうでチェックしまして、それを評価して、ちゃんとやっているということであれば、さらに5年間の認定の更新、再認定を認めるということで、計10年の事業年度という形にさせていただきます。恒久化というお話もあったんですが、政策税制という性格もございまして、その政策目的の達成に資する年限ということで、短過ぎてはいけませんけれども、やはり10年ぐらいが適当ではないかとということで、10年間の税制ということで当初は発足いたします。その後に関しましては、実施状況などを見ながら再度対応検討ということになるのかなと思っておりますが、今のところはこの5年間プラス5年間という制度として発足するという形になっております。

5番目でございますが、これも主税局といろいろ議論になったところなんですが、適切な計画遂行の担保ということで、それをどう担保していくかということだったんですが、実は認定事業者が実際にどのような形で船とか人を増やしていくのか、どちらがチェックするのかということに関しまして、いろんな議論がございました。我々のほうで海上運送法でしっかり実績を見ていくということで、いろいろと我々のほうで説明を尽くしまして、税の世界ではなく、基本的には海上運送法の仕組みの中で実績をチェックし、それによってしっかり計画を担保していこうと。

ただし、我々のほうの認定計画がしっかりやられていない、実績が上がっていないという場合には、やはり取り消さざるを得ません。取り消した場合には、いわゆる減税効果分、

減税相当分に関しましては、減税が始まった、このトン税の適用が始まった年にさかのぼりまして取り戻しという形を、今予定しております。ただ実際、これは大変厳しいんじゃないかという声も一方ではありますが、我々は取り消す前に実施状況をちゃんと見まして、勧告を行います。勧告を行いまして、しっかりやっってくださいという形でお願いした上で、さらに翌年度もそのような実績が上がらないという場合には、いたし方なく取り戻しという形に、手続をちゃんと踏もうと思っております。

そういう意味で減税相当分の取り戻しということになりますが、一方ではそういった、ある意味担保があつてこそ、計画がしっかり実行してもらえないかということで、減税ということと計画を進めていくということの一つのセットという形で、このような取り戻しの担保措置を予定しております。それを表現いたしましたのがこちらの大綱でございますが、これに関しましては今ご説明したものが書いてあるということでございますので、説明を省略させていただきます。

なお、この税制改正の決着をもちまして、我々は今、海上運送法の改正も含めた制度設計を行わせていただいております。これはかなりやはり技術的に今まで日本になかった税制のものでございますので、今いろんな形で主税局とか船協の協力なども得ながら、具体的な作業をしておりますが、一方では大変法律の作業などもございまして、てんやわんやということでございますけれども、引き続き全力を上げて、制度の設計と法律の立案と国会提出、さらには国会における信任を経まして、しっかりとした形でその制度を実行に移していきたいと思っております。

繰り返しになりますが、この部会におきます議論が、我々が主税局と議論していく上で、のほんとうに支えになったというか、大変助かりました。改めて御礼申し上げます。引き続きまたご指導いただければと思っております。

以上でございます。

【事務局】 ありがとうございます。

続きまして、2つ目のご報告でございますが、平成20年度予算案、政府原案のうち、船員の確保・育成対策関連予算についてご報告をさせていただきたいと存じます。それではよろしくお願いたします。

【船員政策課長】 それでは、船員の確保・育成関係の予算につきましてご説明をさせていただきますと思います。

安定的で効率的な海上輸送の確保等という項目のもとで、船員確保・育成等総合対策事

業という予算を、来年度の重点施策推進要望の一つとして要望いたしました。6月にいただきました中間とりまとめの考え方も踏まえまして、大きくこれまでの船員関係の予算の考え方も変えて、大幅に額も増加して要求したものでございます。第6回のヒューマンインフラ部会におきまして、概算要求時の内容につきましてご説明させていただきましたので、その結果のご報告ということになろうかと思っております。

資料で船員を取り巻く状況についてでございますが、これはもう改めて申すまでもないことではございますが、外航日本人船員については極端に減少、内航船員につきましては高齢化が著しく進展しており、将来的に船員不足が生じる恐れがあると。

こういう状況を踏まえて、予算制度の基本的考え方につきまして、軸足を従来型の離職者対策から、次世代を担う船員の確保・育成に大転換するというところで、大きく内容を変えて、さらに中身も拡充して要求したものでございます。特に中小・零細事業者が大多数を占める内航海運事業者、それから中小外航海運事業者に対する船員確保・育成策に重点化をしております。

具体的な事業の内容でございますが、先ほど蒲生参事官の説明にもございましたように、海上運送法を改正いたしまして、国土交通大臣が基本方針を定め、それに基づいて計画の認定をするスキームを創設しようとしております。その中で、トン数標準税制とは内容が異なりますが、船員の確保・育成に関します計画につきましても認定の仕組みを入れると。これを通じまして、船員を集め、育て、キャリアアップを図り、陸上海技者への転身を図るための措置を支援していこう、また海事地域の振興を図るということでございます。

船員計画雇用促進等事業、これがいわゆる助成金の部分でございますが、従来の助成事業を大幅に拡充・強化したものでございます。海上運送法による計画認定を要件に以下の事業を推進となっておりますが、船員の計画的採用・育成の促進、それから新たな船員供給源、退職自衛官でありますとか女子船員等、こういったところからの船員確保・育成の推進・資格取得の支援、また、船舶管理会社等によるグループ化を活用した船員の計画的な確保・育成の推進、こういったものを計画の認定を通じて支援していこうというのが中心でございます。

それから、下のほうにございます海事地域の振興ということで、海事地域人材確保連携事業とございますが、海事地域における海事関係の人材確保・育成に資する取り組みを、国も一緒になって参画させていただきまして、支援をしていこうというものでございます。

予算の額でございますけれども、前年度8,100万円という額でございましたが、きょ

う内示をいただいた額としましては、約2倍の1億6,100万円ということで、大幅な予算の増額ができたところでございます。これも中間とりまとめをおまとめいただいた委員の皆様のおかげであり、この場をおかりしまして感謝を申し上げる次第でございます。

以上です。

【事務局】 ありがとうございます。本日は冬柴大臣が本会議に出席の予定でございますが、まだ公務の都合で到着しておりませんので、大臣到着までの間、国際海上輸送部会の杉山武彦部会長の司会で、海事問題全般にわたって忌憚のない意見交換を行いたいと存じます。

それでは国際海上輸送部会の杉山武彦部会長、よろしくお願いたします。

【国際海上輸送部会長】 今、ご説明がありましたように、うまいぐあいにタイミングが合えば一番よろしかったんですけども、大臣は今ご多忙ですから、いろいろと時間がまだかかるかもしれません。

【海事局次長】 3時半到着予定でございます。

【国際海上輸送部会長】 3時半ですか。そうすると15分強の時間が残されております。私、ご指名をいただきましたので、進行役を務めさせていただきますが、直接の今回のこの諮問内容ということには必ずしも拘束されずに、この機会ですので、ご出席の委員、あるいは臨時委員の皆様方で、海事問題全般にわたって、どういう観点からでも忌憚のない、あるいは全くフリーなご意見、あるいは海事行政当局に対するご質問等も含めて、少し意見交換を行いたいと思います。どなたでももちろん結構であります。よろしかったら。

じゃ、前川臨時委員、どうぞよろしくお願いたします。

【委員】 すいません、お礼を言うタイミングをちょっと失いました。ちょうどいい機会だと思しますので。ほんとうに両杉山先生、国際海上輸送部会及びヒューマンインフラ部会、それぞれいろんな議論をしていただいて、答申をまとめていただきまして、その業界の一番関係ある者として、改めてお礼を申し上げたいと思います。

また、海事局の皆さん方には、夜遅くまで連日様々な折衝を行っていただきました。先ほどご紹介がありましたように、国際海上輸送部会で6月の中間答申が出た後、それをベースに様々な折衝をしていただき、また国会の先生方のお力も得て、先週、与党の税制大綱でトン数標準税制の導入の道筋がつけられました。もちろんこれが法律になるまで、まだ一山二山あるかと思いますが、とりあえず大きな一歩を踏み出したということでありませぬ。

この部会の議論を通じて、私どもの協会でも学ぶべきことが多かったと思います。特に独禁法をめぐる議論等は、我々もほんとうに目の前にある問題として、改めて勉強し直したような次第でございます。

今回のいろんな流れについて貴重なご意見をいただき、まとめていただいたことについて、心よりお礼申し上げます。どうもありがとうございました。

【国際海上輸送部会長】 ありがとうございました。

それではまず松田委員、お先にどうぞ。

【国際海上輸送部会長代理】 このトン数標準税制の資料の2枚目、上から3行目、「非常時における国際海上輸送に係る航海命令等の制度化に併せて」という表現があって、これをやるというのがこれを導入する条件になっていると解釈できるんですけども、この部分についてどういうものであるのかということ、ちょっとご説明いただけますか。

【海事局次長】 これは中間とりまとめでもいただきましたけれども、有事ではない、非常時だという前提のもとに、今、国内船舶、国内海運のみを対象としております航海命令というものにつきまして、海上運送法を改正しまして、制度化していきたいと考えております。あわせて、若干テクニカルな問題でございますけれども、これは部会の議論ではなかったんですが、やはり船員さんの保護等を含めまして、航海命令に従事しているということの証明書を発給したり、そういったことを通じまして、航海命令に従事している船舶が外地において、外国政府とか、あるいは日本政府の在外公館といったところの協力を受けやすくなる、こんな形のものを制度化したいと思っております。

詳細につきましては、まだ法制局と詰めておる状況でございますので、こういった公式の場で案文をお示しする段階ではないんでございますが、今申し上げました若干の手続的な問題を除きまして、まさに中間とりまとめでご議論いただいたとおりの方向で制度化をしたい、こう考えております。

【国際海上輸送部会長代理】 それでこの海上運送法、これは予算関連になるんですか。

【海事局次長】 はい、予算関連法案でございます。若干中身を説明いたしますと、今ご説明した中で、税制というのは予算とは関係ありませんのでそれは別なんです、船員関係の予算措置というものが、海上運送法の改正法に基づきます、国土交通大臣が認定する、この認定を受けたものを対象として助成措置を講ずる、こういったことになっておりますので、法律が通りませんと、予算だけ通っても、その部分の執行のしようがないわけでございます。そういった意味で、予算関連法案ということで整理し、お願いしております。

す。

【国際海上輸送部会長代理】 それで例年ですと、これで大体万々歳なわけなんですけど、この税制改正のほうはどうなるかわかりませんね。民主党は一応このトン数標準税制自体には賛成しているようですけれども、あそこの方針として、道路特定財源から見て、最後まで徹底的に租税特別措置法改正案に反対する可能性があるわけです。そうすると、トン数標準税制は直ちには実現できないということになるわけなんですけど、そういう場合においてもこの海上運送法の改正作業は粛々と進めるということになるんですか。

【海事局次長】 非常にお答えしにくいご質問でございますけれども、今民主党のほうも、既に一部の新聞では、トン数標準税制は丸だよという記事もあるわけでございますけれども、まだ大綱の審議中でございますので、年内を目途に大綱を出される、こういう情勢のようでございます。非常に国会情勢等、厳しいことは十分に承知しておりますが、ともかくここまで来たものをうまく生かさなければいけませんので、臨機応変に最大限に通る確率を高めるように努力をしてみたいとしか、今はもう言いようがないところでございますので、よろしく願いいたします。

【国際海上輸送部会長代理】 わかりました。

【国際海上輸送部会長】 では赤塚委員、よろしく願いします。

【委員】 神戸大学の赤塚でございます。本日、最終答申案が無事採択されまして、まことにうれしく思っております。今後はこの2つの答申に沿って、着々と必要な施策を講ぜられることを強く希望いたします。この最終答申に関連しまして、船員教育機関に係る者として、一言述べさせていただきます。

日本人船員の確保につきましては、トン数標準税制導入を骨子として、国土交通大臣による基本方針の策定をベースに、幾つかの法律等の担保措置を書き込むなど、極めて具体的かつ明確で、大変心強く思っております。これらは主として採用に関する観点からの施策ですが、日本人船員の教育訓練、すなわち船員の養成という面にも配慮が必要なことは申し上げるまでもございません。

日本人船員を現在の約2,600人から5,500人まで育成・確保するためには、おそらく現在の倍近い卒業生を海運界に送り込む必要があるのではないかと思います。入学生志望者については、今回の4つの柱の1つである、船員を集めるプロジェクトによる具体的な施策が実を結ぶことに、大いに期待しているわけでございますが、船員の養成に直接かかわる教育現場に問題がないわけではございません。

ご存じのように、医師や教員とともに、船舶職員養成系の大学定員は長い間抑制されてきました。また、長期の海運不況による船社の日本人船員採用数の減少もあり、船員教育機関における「海のDNA」が傷ついていると言わねばなりません。具体的な例としては、豊富な海上経験を持った教官、教員が少なくなりつつあるのです。このため、特に実技面の教育訓練の質を将来にわたって維持することが、困難になりつつあるのではないかと危惧しております。

日本における船員教育は、現在も世界のトップレベルにあることは疑いありませんが、それでもなお、船員教育の国際条約である、船員の訓練及び資格証明並びに当直の基準に関する国際条約に言う資質基準、これは船員教育の品質保証のことですが、これを厳密に適用すると、問題がないわけではないと思われまます。海技の実技やシーマンシップなど、訓練の面は今後も航海訓練所がしっかり担当され、また船員教育に伴う問題点につきましては、さきの船員教育のあり方に関する検討会での審議内容に基づいた施策がとり行われるものと承知しておりますが、日本人船員5,500人を確保・育成という重大な目標を掲げたこの機会に、ぜひ我が国の船員教育の質、レベル、養成方法のあり方について引き続きモニターし、レビューするような機会を設けることをご検討いただくよう、衷心から望んでおります。

以上でございます。ありがとうございました。

【国際海上輸送部会長】 どうもありがとうございました。ほかにご発言ございませんでしょうか。

それでは。

【委員】 日本政策投資銀行の荒木でございます。私は前任の山口の後を受けまして、後半だけ出席させていただきました。足元の海運業界の活況はともかくとして、抱える構造的な課題、あるいは長期的な課題について克明に整理をしていただきまして、かかわる者として非常にいい勉強をさせていただきましたことを、まず御礼申し上げたいと思えます。

それと14ページに金融上の措置ということで、私どもの組織についても言及をいただいておりますが、これまで組織をさかのぼりますと、終戦直後の資金の傾斜配分の時代から、海運業とのかかわりを非常に長く持ってまいりました。この間のご関係の皆様とのネットワークとか、私どもは中に知見等も蓄積してきておりまして、来年の10月以降、民営化への道を歩みますが、そういった経営資源を最大限活用して、これからも有効なご支

援ができる体制を何とか整えたいと願っているところでもございますし、この点は国交省様をはじめ、ご関係の皆様との今後のご協議も含めて、何とかうまい形を持続できるように努力もいたしたいと思っております。

どうもありがとうございました。また今後ともよろしくお願い申し上げます。

【国際海上輸送部会長】 どうもありがとうございました。

それでは南部委員、お願いします。

【委員】 このヒューマンインフラのお話で、船員育成の方向に着実に進み出すというお話で、私も大変いいことだと思うんですが、ただ、私は現場で学生を教えている立場で1つだけ、これはもしかすると見間違いなのかもしれませんけれども、発言させていただきたいと思います。

私は経済学部の中でも経済学科というほうで教えているんですが、今、経済学部の中の経営学科と経済学科の大きな違いというのは、経営学科のほうにはいわゆる資格を取得する機会が多い。例えば公認会計士とか税理士とか、そのような資格取得の機会があるものですから、学生にインセンティブを与えやすいんですけども、経済学科のほうは残念ながら、そのような資格取得に直結するものがないわけです。そこでインセンティブを与えるのにいろいろ苦労しているわけです。

私はきょう拝見しまして、海員が増えるような形での制度をつくるということは大変いいと思うんですが、一つ心配するのは、船員、若い学生さんを集めるときに、学生さんがおびえちゃうような試験というんですか、プロセスがあると、私は若い人は集まらないよと申し上げたいと思うんです。

これは突然思い出したことなんですけど、この間文化勲章を受けられました東大の三ヶ月先生のお話なんですけど、三ヶ月先生は海が大好きで、車の免許証みたいなものなんですけど、よく知りませんが、船の運転をできる資格を取られたそうです。その資格を取得するときに、受験した人たちが一番困ったのは何かというと、号令をかけるということが必要なんだそうでありまして、20人か30人いた若い人たち、三ヶ月先生以外は全員、号令をかけにくくて困ったと。三ヶ月先生は戦争経験があるので、実は号令をかけるのはなれていたから大きい声を出せたけど、ほかの若い人はだれも声が出せないで大変困ったという話を聞きました。

私はそこで聞いて思ったことは、つまり資格試験を受けて資格を取得するのはいいんですけど、この試験に一種の軍隊みたいなプロセスがあって、それをやらせるよなんていうこ

とが余りにも強く出ると、若い人は試験を受けないんじゃないかと思うんです。特に文科系の人なんかは、私はこういうところに入っていただいたほうがいいと思うんですが、最初のイメージで若い人をスケアすることにならないような、とって、それが絶対必要だということはあるとは思いますが、何かその工夫をしないと、私はインセンティブを与える、その前の資格のところの問題が起ころはしないかと、ちょっと余計なことかもしれませんが懸念しております。

【海事局次長】 今、南部先生がおっしゃられましたのは、プロの船員養成というよりは、小型船舶操縦士という別の制度でございますが、それを含めまして反省すべきところは反省しまして、そういったことがないように、プロのほうの養成も含めて考えていきたいと思っております。よろしく願いいたします。

【国際海上輸送部会長】 現代の学生の気質から考えて大変重要な点だと思いますので、ひとつよろしく願い申し上げます。

それではただいま大臣がご到着になりましたので、これまでの意見交換はここまでとして、終了させていただきます。いろいろ貴重なご意見、ご指摘、大変ありがとうございます。

それでは運営を、また事務局のほうにお戻し申し上げます。よろしく願いいたします。

【事務局】 ありがとうございます。

それでは大臣が到着されましたので、先ほど両部会におきまして議決されました答申を、両部会長からそれぞれ大臣に手渡していただきたいと存じます。

なお、写真撮影をされる方は、大臣席の反対側の適当な場所に移動していただいて、撮影をお願いいたします。

それでは、まず国際海上輸送部会におきまして議決されました、「安定的な国際海上輸送の確保のための海事政策のあり方について」の答申を、杉山武彦国際海上輸送部会長より大臣にお渡しいただきます。

(答申手交)

【事務局】 どうもありがとうございました。

引き続きまして、ヒューマンインフラ部会におきまして議決されました、「海事分野における人材の確保・育成のための海事政策のあり方について」の答申を、杉山武彦国際海上輸送部会長より大臣にお渡しいただきます。

(答申手交)

【事務局】 どうもありがとうございました。

ここで大臣より、委員の皆様方へ御礼のごあいさつを述べさせていただきたいと存じます。

【国土交通大臣】 皆さん、こんにちは。今年の2月16日と記憶いたしますが、場所も同じこの部屋で、交通政策審議会海事分科会の席上、今後の安定的な海上輸送のあり方についてご意見を頂戴したいということで、諮問をさせていただきました。これを受けまして海事分科会におきましては、ただいま両杉山先生から頂きましたけれども、2つの部会を設けていただきました。1つは国際海上輸送部会、1つはヒューマンインフラ部会を設けていただいたようでございまして、それぞれの部会におきましては、伺うところによれば8回も会合を重ねていただきまして、立派なご意見を頂戴したということでございませ

す。四面環海の我が国におきましては、国際的な貨物の輸送、これは外航海運が担っているわけですが、それは99.7%にも及んでいるわけですが、また内航につきましても、内航海運が運んでいただいている我々の生活必需品は、37.1%という高率でございまして、我が国の食糧自給率は40%でございまして、60%の食糧は外国から買って、そして外航海運によって運んでいただいている。エネルギーも、それから原材料もみんなそうでございまして、でき上がった自動車等の製品も、すべてこれは外航海運によって運んでいただいているわけですが、まさにこの海上輸送というのがどうあるかということは、我が国の経済そのものでございまして、また我々国民1人1人の生活を支えていただいている、そのような関係にあると思っております。

そこで、うれしいニュースが2つありますが、1つはこの12月13日に与党の税制改正大綱の中で、長年外航海運にとっては悲願でありました、トン数標準税制という、いわゆる外形標準課税でございまして、これを平成20年度から取り入れようということを明記していただくことになりました。これはこの国際海上輸送部会で審議をいただいて、6月に中間とりまとめをいただきました。

海というのは7つの海とは言いますが、1つの市場を形成している、この外航を競っているわけですが、国によって税制とか、そういうハンデキャップがついてしまうわけです。従って、先進的な海洋国家ではすべて導入していただける、このトン数標準税制というものを日本でも取り入れなければ、競争条件が平準化されないという意見が大変長くあったわけですが、これは、この中間とりまとめの中でそのような説得

力のある意見の開陳をいただきましたものを、我々は概算要求、あるいは与党の税制改正要綱を審議する場に提出いたしまして、それを申し述べたわけございまして、大変説得力があったから、今年採用していただいたわけございまして、そういう意味では、この部会の先生方に対して心から敬意と感謝を申し上げたい。これが1つ目でございます。

2つ目は、日本籍船というものが大変減っているわけですが、ピークでは5万7,000人もいられた外航海運の日本人船員さんが、今2,600人を切っています。2,500人台です。これは先ほど申しましたように、食糧もエネルギーも物資も外国から運んでいただかなければ我々の生活が成り立たないのに、それでは安全保障上も大変なことだということで、何とか日本人船員を確保し、また養成しなければならない、そういうニーズがあるということから、先ほどのヒューマンインフラ部会においては、そのようなことを非常に述べていただきました。

そういうものを財政当局に提案いたしまして、今日、只今、そういう目的のために1億7,000万円もの予算を認めていただきました。これは去年が8,000万円ございましてから、倍額以上でございます。これにつきましても、部会の先生方のご労苦に対して心から敬意を表し、また感謝を申し上げるところでございます。本当にありがとうございました。

今、両部会長様から答申を頂戴いたしましたので、我々はこれを読ませていただきました。今後の安定した海上輸送のあり方ということについて十分勉強させていただきまして、国土交通行政、なかんずく海事行政の中で十分に生かさせていただきたい。そしてまた法改正すべきものにつきましては、また先生方のご指導も頂戴しながら、早急にそこに盛り込まれたものの実現に向かって頑張ることを申し上げまして、私の御礼の挨拶とさせていただきます。先生方、本当にありがとうございました。

(拍手)

【事務局】 どうもありがとうございました。大臣におかれましては、公務の都合がございませう関係で、これで退席させていただきます。本日はどうもありがとうございました。

— 了 —