

【海 事 局】

1. 日本人船員の確保・育成について

船員は、日常生活に必要な物資や旅客の輸送、食用水産物の安定的な供給などを通じ、国民生活の安定や経済の維持・発展に寄与しておりますが、船員不足が深刻な状況となっております。外航海運では、平成 19 年の交通政策審議会答申の試算を踏まえ、国は、平成 20 年度から外航日本人船員を 10 年間で 1.5 倍にするとの目標を掲げ、取り組みを進めてきましたが、いまだ目標達成に程遠い状況にあります。また、国内海運では、高齢化の進行とともに、船員の有効求人倍率が全国で 2 倍を超えております。水産業でも、漁船員の高齢化や後継者不足が顕著となっており、特に船舶職員の不足が深刻な問題となっております。こうした船員を取り巻く状況を踏まえ、「海洋基本計画」や「水産基本計画」などに明記された船員の確保・育成の具現化に向け、諸政策を早急に講じていただきたい。

【回答】

わが国の経済、国民生活に大きな役割を果たす海運の安定的な活動を確保する上で、船員の確保・育成は大変重要と考えている。

内航船員については、若年船員の計画的な雇用、育成に対する支援や、一般教育機関出身者の内航船員への就業促進などに引き続き予算確保に努めてまいりたい。

また、外航船員についても、トン数標準税制を活用した事業者による計画的な外航日本人船員確保、中小船社への若年者の就業支援といった政策を実施しているところで、引き続き予算確保等に努めてまいりたい。

さらに、海フェスタの開催、帆船等練習船の一般公開、体験乗船の実施など、広く国民に対し海への理解と関心を喚起する PR に努めるとともに、次世代を担う小中学生を対象に海事産業に関する教育を推進する取り組みを進めていくことで船員志望者の裾野の拡大を図ってまいりたい。

2. 海技教育機構における乗船実習中の食料金自己負担化の見直しについて

近年、海技教育機構の運営費交付金が削減され続ける中、財務省の平成 29 年度予算執行調査では、さらなる受益者負担の拡大が指摘されました。このような中、練習船での乗船実習中の食料金相当額の自己負担化案は、国がこれまで掲げてきた「後継者の確保・育成」に大きく逆行するものであり、将来に亘り、乗船実習中の食料金は海技教育機構の負担としていただきたい。

【回答】

食料費の徴収については、船員養成の改革に関する検討会において、様々な問

題点の指摘があり、当検討会において食料費を実習生から徴収することについては問題点が多いという認識が醸成されたところ、第1次中間取りまとめが行われた。同検討会の議論を踏まえると、大きな環境の変化がない限り、関係者の理解が得られないのではないかと認識している。

3. 船員養成教育機関の維持・定員拡大について

近年、船員養成教育機関への入学倍率や海上産業の求人倍率が高水準にあり、船員を志す若者が船員職業に就いているものの、後継者不足を解消するには至っておりません。将来の海運・水産産業を担う後継者の確保・育成を推進するには、その核となる船員養成教育機関の拡充が必要不可欠です。「内航未来創造プラン」（平成28年6月）においては、船員の安定的・効果的な確保・育成のため、海技教育機構の養成定員について、500人規模の養成を目指して段階的な拡大が示されました。同プランに明記された養成定員の拡大を確実に図るべく、練習船や学校施設の拡充、教員の確保など、具体的な施策を講じるための予算の確保を図っていただきたい。

【回答】

海技教育機構の養成定員については、学校施設や練習船による収容人数等の職員側の制約要因のもとでどういった工夫ができるか、業界関係者の意見を聞きながら、教育内容の高度化や安定的・効率的な運営の観点も含め、検討することが必要と考えている。

昨年10月に設置した「船員養成の改革に関する検討会」においても、海技教育機構の4級海技士の養成定員については、学校の体制の議論や内航船員の需給状況を見ながら段階的に判断し、実施していくことが適当という第1次中間取りまとめが行われた。

4. 外航海運・船員政策について

平成30年度において、新たに外航日本船舶数を平成30年度から5年間で1.2倍、ならびに外航日本人船員数を10年間で1.5倍に増加させることを目標に「日本船舶及び船員の確保に関する基本方針」の変更等が決定された。また、これまでの「日本船舶及び船員の確保に関する基本方針」では、外航日本人船員を平成20年から10年間で1.5倍という目標を掲げていることを踏まえ、官労使の関係者において、日本人船員確保・育成の各種取り組みや制度等に関し、日本人船員の量的確保の観点からその検証を行い、それらの対応策・改善策について検討すべく、平成26年度に「外航日本人船員の量的観点からの確保・育成に関する検討会」の設置により議論がなされてきた。

その後、平成30年5月から官労使による新たな「外航日本人船員の量的観点から

の確保・育成に関する検討会」が設置された。本検討会はこれまで3回開催されてきたが、未だ国土交通省からは新たな施策や既存の施策に対する予算の拡充など、具体的な提案がなされていない。国が定めた外航日本人船員の確保・育成の数値目標実現に向け、予算的措置も含め実効性のある施策を講じられたい。

【回答】

外航日本人船員の量的確保については、トン数標準税制を選択した事業者による計画的な外航日本人船員の確保や、中小船社への若年者の就業支援といった施策を実施している。引き続き予算の確保に努めてまいりたい。

5. 内航・旅客船における海運・船員政策について

- (1) 交通政策基本法の理念に基づいてモーダルシフトを促進するとともに、安定的な国内海上輸送を確保するため、船員計画雇用促進等事業の継続・拡充、船員確保に関する協議会の設置、清水海上技術短期大学校の司厨・事務科の廃止に伴う船舶料理士不足を解消するための陸上の調理師資格者の誘致対策、及び船員にかかる緊急雇用対策の継続・拡充を図られたい。また、地球温暖化対策税の還付措置の継続、軽油引取税の免税措置の恒久化など燃油価格の適正化・安定化に向けた対策を講じられたい。

【回答】

2015年2月13日に閣議決定した交通政策基本計画においては、2020年度までに海運を利用した貨物輸送量を2012年度比で10%増の367億トンキロとすることとしており、海運へのモーダルシフトのさらなる推進を進めていく必要がある。

モーダルシフトの推進を図るため、国土交通省においては各種の税制上の支援措置や船舶共有建造制度による措置、予算上の支援措置を講じてきている。さらに、一昨年6月に策定した内航未来創造プランに基づき、海運モーダルシフト推進のための連携強化を図るための新たな枠組みである「海運モーダルシフト推進協議会」の開催、フェリー・RORO船等のモーダルシフトに資する船舶の利用情報の一括検索システムの構築へも取り組んでおり、それらの措置を通じて、さらなるモーダルシフトの推進に取り組んでまいりたい。

船員計画雇用促進等事業については、船員の確保・育成を着実に推進するため、引き続き必要な予算の確保に努めてまいりたい。

船舶料理師不足を解消するため船舶料理師資格の効率的な取得に関する検討会を開催しており、必要な調理師業務経験等の資格要件の見直しや若者への働きかけ、船員職業安定窓口や船員求人情報ネット等の多様な採用ルート等の活用による船舶料理師の確保育成や定着のための取り組みについて引き続き検討して

まいりたい。

船員に係る再就職支援でございますが、経済情勢の悪化等の影響により辞職を余儀なくされた船員が発生する場合には、速やかに減船情報等を関係機関から入手し給付金に必要な予算の確保に努めてまいりたい。

地球温暖化対策税の還付措置の継続、軽油引取税減税措置の恒久措置等について、内航海運・フェリー・旅客船の運航事業においては、燃料費は事業全体のコストに大きな割合を占めるもので、このため、国としては、燃料油にかかる税負担を軽減するため、地球温暖化対策税の還付措置、軽油引取税の課税免除措置を行っている。

地球温暖化対策税の還付措置については、2012年の創設以来、制度を維持し、2017年度から3年間の延長が認められている。また、軽油引取税については、1956年の創設以来、制度を維持しており2018年度から3年間の延長も認められた。今後とも、燃料油価格の動向に留意し、事業者等の意見も踏まえつつ、対応を検討してまいりたい。

- (2) 自国内での貨物・旅客の輸送を自国籍船に限定するカボタージュ規制の緩和は、内航海運やフェリー・旅客船事業者の存続問題、ひいては、日本人船員の雇用問題に発展します。また、瀬戸内海をはじめとする複雑な海域が多数存在しているわが国において、海域特性や海上交通ルールに不案内な外国籍船の増加は、沿岸航行における安全上の問題も惹起しかねない。安全かつ安定的な国内海上輸送体制を確保するため、現行のカボタージュ規制を堅持していただきたい。

【回答】

主要海運国においても、自国海運業、自国船員の維持、国内安定輸送の確保の観点から、自国内の物資、または旅客の輸送は原則として自国籍船に限ることは国際的な慣行となっている。カボタージュ制度はわが国の内航海運の存立基盤であると同時に、生活物資の安定輸送、自国船員の雇用、国の安全保障の観点からも重要ですので、今後も堅持していく所存である。

- (3) 地域公共交通確保維持改善事業の推進により、自治体による代替船建造への支援が行われている地域もあるが、一方で他の輸送モードとの競合から運賃の割引などにより経営を圧迫している実態がある。離島航路は離島住民の日常生活や地域経済を支える重要な交通手段であるとともに、支援物資の輸送など、大規模自然災害時においても非常に重要な役割を果たす公共交通機関であることから、離島航路事業に従事する船員・従業員の生活も守られるべきである。事業者に対する十分な補助を行うとともに、公正競争の確保など、離島航路維持に効果のある

対策を適正に講じられたい。

【回答】

離島航路は、海に囲まれた離島に暮らす住民にとって必要不可欠な交通手段であり、航路の確保維持は極めて重要と認識している。一方、離島航路においては人口減少や高齢化等によりまして、輸送人員の減少、燃料油の上昇などにより大変厳しい経営状況にある。

このような状況を踏まえ、離島の住民の生活に必要な交通を確保し、島民生活の利便性の向上を図るため、地域公共交通確保・維持改善事業により、離島航路に対する運営費補助を行うとともに、運賃割引や船舶建造への補助などを実施している。

海事局といたしましては、引き続きこれらの施策により、離島航路の確保維持を図ってまいりたい。

- (4) 高速道路や架橋と競合するフェリー・旅客船事業者は、これまで国が押し進めてきた、道路偏重政策の影響を強く受け、事業者の経営状況は逼迫し、事業者の自助努力の範疇を超え、非常に厳しい状況となっている。フェリー・旅客船事業者が架橋と共存しうる支援策を講じるとともに、公正競争条件担保の観点から適切な代償的支援措置を講じられたい。

【回答】

地域の人流・物流を担う交通インフラであるフェリー・旅客船事業に対しては、鉄道運輸機構の船舶共有建造制度、船舶買換特例、特別償却等の税制特例などの船舶建造に係る支援や軽油引取税の課税免除等の燃料費等に係る支援措置を通じて事業経営への支援を行っている。今後ともこれらの措置を十分に活用しながら、事業者の自主努力を前提とした上で、自治体などとも十分に連携しつつ、フェリー・旅客船事業の維持・存続、さらには訪日外国人旅行者の受入環境整備緊急対策事業の支援措置などを通じて、旅客船事業の活性化に向けた取り組みを進めていく。

- (5) 超高速船と鯨類などとの衝突問題に関して、鯨類が事前に回避する有効な機器の開発が求められていることから、技術開発による衝突事故の防止に取り組まれない。

【回答】

平成 21 年 4 月に超高速船に関する安全対策検討委員会において、超高速船と鯨類との衝突回避及び衝突時の被害低減を対策の柱とする報告書を取りまとめ

ている。

現在、各超高速船事業者においてこれに沿った対策を講じられている。具体的には鯨類等の目撃情報に基づくハザードマップの作成、減速航行、シートベルトの着用決定、衝突回避操船方法の検討等の安全対策に各事業者が取り組んでいる。

機器の開発状況ですが、鯨類が嫌う音声を発する製品については、既に実用化されているが、現在も、より効果的な音源について、機器の設置についても検証が進められている。今年3月9日に佐渡汽船の超高速船が海洋生物とみられる物体と衝突するという事故が起きたが、これについては、運輸安全委員会で原因分析をしているところで、その原因次第で再発防止策の検討を行うということになる。

6. 情報通信インフラの整備について

地域社会や家族と遠く離れた海上という特殊な環境下で就労する船員にとって、安全運航に不可欠な気象・海象情報の取得や緊急時の無線医療体制の維持、家族とのコミュニケーションや陸上社会とのつながりなどの観点から、海上での情報通信インフラの整備が必要不可欠です。近年、Ka帯を用いた新たな海上におけるインターネットサービスが開始されましたが、船員がこれを安価に利用できる環境には至っておりません。海上における船員の環境整備に向けた大容量高速インターネット通信設備の設置促進とともに、料金の低廉化に向け支援いただきたい。また、日本沿岸航行時に依然として存在する携帯電話や地上デジタルテレビ放送といった電波の不感地帯の解消を図るべく、船陸間通信を充実していただきたい。

【回答】

情報通信インフラの整備については、現在、総務省において、船員間通信環境の整備などに取り組んでいるものと承知している。また、海上における高速通信の普及に関しては、総務省、国土交通省、水産庁の3省庁による「海上ブロードバンド対応関係省庁連絡会議」において、船員、乗客がスマートフォンを陸上と同じように利用できる環境を目標として、普及に向けた課題の整備や具体的方策を検討し、船員通信サービスのさらなる高度化、普及に向けた周知の方法、利用者のニーズの把握・掘り起こし、事業者への情報提供について昨年3月に最終報告を取りまとめた。国土交通省としても引き続き関係省庁と連携し、海上における高速通信の普及に向け、対応してまいりたい。

7. 船員税制確立への取り組みについて

船員は社会や家族と遠く離れ、海上という特殊な環境下で就労しており、このこ

とが後継者不足の一因にもなっています。多くの海運先進国では、自国船員の確保に向けた政策として税制上の措置が導入されており、わが国でも、船員職業の重要性に関する認識度や船員ステータスの向上、後継者の確保を図るべく制度の導入が不可欠です。現在、三重県四日市市と鳥羽市で実施されている、行政サービスの受益が一定程度制限される船員に対する住民税減免措置の拡大に向け支援いただきたい。また、関係行政機関と連携を図り、国策としての船員に対する政策減税（所得税減免）の導入に向けて取り組んでいただきたい。

【回答】

船員の個人住民税減免については、平成 24 年度税制改正において、いわゆる不均一課税に当たることから、地方税法上、各自治体の判断で可能であることが確認され、総務省から自治体にその旨、周知がなされました。

これまでに複数の自治体が長期間船舶に乗船する船員に対する個人住民税の軽減措置を導入したと承知している。こうした経緯を踏まえ、出先機関である地方運輸局と連携し、自治体に対し、先行導入事例や船員の重要性を周知してまいりたい。

8. 海難事故の撲滅と安全対策について

わが国では船舶輻輳海域や航行の難所が多く、海上交通法規や航路管制、大型外国船舶や危険物積載船舶への水先人の強制乗船など、事故防止のための対策が講じられています。しかしながら、海上交通法規などに不案内な外国船舶による海難事故が依然として後を絶たない状況にあります。海難事故は、船舶・積荷の損傷や大規模な海洋環境破壊をもたらすのみならず、尊い人命にも危険を及ぼしかねません。航海における安全を確保する観点から、安易な海上交通法規や乗組員定員数の変更などの規制緩和を抑制するとともに、水先人やタグボートの利用促進、航海中のAISやVHFの情報などを有効活用した見張りの徹底、ライフジャケットの完全着用、海難事故防止などに関する知識を有する安全推進員の養成など、海難事故撲滅に向けた啓蒙活動を強化していただきたい。また、航空機やドローンを活用し、海中転落者を早期に発見し救助するための体制を構築していただきたい。

【回答】

船員の定員規制及び船舶職員の海上基準は、ともに船舶の航行の安全を図ることを目的としており、今後もその的確な運用を図ってまいりたい。また水先については、船舶の交通の安全確保や運航能率の向上等に寄与する重要な制度であるので、今後もその的確な運用を図ってまいりたい。

ライフジャケット着用徹底を図る啓発活動関係について、船員については、船

員労働安全性規則において、作業用救命衣の着用義務が定められている。船員災害防止活動の促進に関する法律に基づく船員災害防止基本計画においても、海中転落、海難による死亡災害防止対策の一環として作業用救命衣の着用について全国での安全交通集会の開催や訪船指導による周知徹底を図っており、今後とも他機関と連携して、着用推進に向けた周知啓発活動を実施してまいりたい。

A I SやVHFの情報を活用した適切な見張りについて、海上保安庁では、海難事故防止のための取り組みの一環として実施している「海の事故ゼロキャンペーン」等の機会を通じて、見張りの徹底やA I SやVHFを活用した船舶間のコミュニケーションの促進に取り組んでいる。引き続き、海難防止指導の普及に取り組んでまいりたい。

安易な海上交通法規の規制緩和の抑制については、海上保安庁では、今後とも海上交通に関する法令を適切に運用してまいりたい。

海中転落者を早期に発見・救助するための体制について、海上保安庁では平素から海難に備えまして全国の海上保安部署等において海難救助体制を確保しているところであり、海難が発生した場合には、巡視船艇、航空機を発動させ応急時の捜索救助に当たらせていただいている。また、日進月歩で進化するドローン等の新技術を注視しつつ、その有効性について検討していく。

9. 海賊略奪行為の根絶と船舶・船員の安全の確保について

ソマリア沖・アデン湾における海賊等事案総数は海賊対処行動により、減少しているものの、依然として予断を許さない状況が続いていることから、引き続き船員と船舶の安全を確保すべく、海賊等事案の防止・根絶に向けて、その発生状況を踏まえ、護衛艦を2隻体制に拡充するなど、海賊対策の一層の促進と国連関係機関への働きかけを関係行政機関と連携のもと図っていただきたい。また、東南アジア海域やインド洋沿岸域での海賊対策について、アジア海賊対策地域協力協定(ReCAAP)の強化を図っていただきたい。

【回答】

ソマリア沖アデン湾、東南アジア及び西アフリカにおいて、引き続き海賊等の脅威が存在すると認識している。このため、ソマリア沖アデン湾に海上保安官が同乗する護衛艦等を派遣し、国際社会と連携しながら海賊対処行動を実施しているほか、日本船舶警備特措法の適切な運用、東南アジア諸国及びソマリア周辺海域沿岸国などに対する能力向上支援、R e C A A P（アジア海賊対策地域協力協定）などを通じた情報共有、協力体制の構築等、各種対策を講じている。

今後ともこのような取り組みを通じた関係機関及び関係国との連携強化等により、海賊問題に取り組んでまいりたい。

10. 女性船員の増加に向けた取り組み

毎年、船員養成教育機関には船員を志す一定数の女性が入学しています。今後、女性船員をさらに増加していくには、採用の促進とともに船員志望者を増加させるための取り組みが不可欠であり、事業者の積極的な女性船員の雇用を促進するための施策や、船員を職業として選択してもらうための取り組み、女性船員が働き続けられる環境の整備などを推進していただきたい。

【回答】

国土交通省は、女性船員の活躍促進に向け平成 29 年 6 月に委員 8 人全てが女性により構成される「女性船員の活躍促進に向けた女性の視点による検討会」を設置し、昨年 4 月に「女性船員の活躍促進に向けた女性の視点による提案」を取りまとめた。

本取りまとめを踏まえ、国と海運事業者等の関係者が連携し、事業者及び船員を志望する女子学生等に対し、「海事産業における女性活躍推進の取り組み事例集」の作成等、女性船員の活躍促進に関する情報の発信や、女性船員が働き続けられる環境の構築等に取り組んでまいりたい。

11. 海に親しむ活動の推進について

次世代の産業の担い手となる船員志望者の裾野拡大に向け、中長期的な視点からの取り組みが不可欠です。初等・中等教育の段階において、海に親しむ体験活動などを一層充実させることを通じ、次世代を担う子どもたちに海や船の魅力を伝え、船員職業の認知度の向上につながる取り組みを推進していただきたい。

【回答】

海洋国家であるわが国にとって海事産業は経済と国民生活に大きな役割を果たすものであり、次世代を担う子供たちが海事産業に対する理解を深め、職業観の醸成を図っていく取り組みが重要であると認識している。

このため、国民の祝日である「海の日」や「海の月間」等の機会を通じて海フェスタの開催、練習船の一般公開、体験乗船の実施などを行うとともに、日本海事広報協会を初めとした関係団体の皆様と連携しまして、海への理解と関心を喚起するための事業を全国的に展開している。

さらに、子供たちが将来の進路として海事産業、船員への進路を選択肢としてもらえるよう、次世代を担う小中学生を対象に海事産業に関する教育を推進する取

り組みを関係省庁や関係団体の皆様と連携を図りながら取り組んでまいりたい。

12. 「海の日」の7月20日固定化

平成7年に「海の恩恵に感謝し、海洋国家日本の繁栄を願う」との趣旨で祝日化された「海の日」は、平成15年、いわゆるハッピーマンデー制度により、7月20日から第3月曜日へと変更され、本来の制定趣旨が薄れつつあります。「海の日」を本来の7月20日へと戻すことは、国民の海への憧れや関心の高揚を図り、船員後継者の確保、さらには海事産業の発展にもつながるものであり、海洋立国日本として、「海の日」固定化に向けた取り組みを一層推進していただきたい。

【回答】

海の日固定化につきましては、国民的なコンセンサスが最も重要であり、これまでの経緯を含め、幅広い議論がされると考えている。国土交通省としては、海の日に関する様々な企画を通じて、国民に海への理解・関心を深めていただけるよう努めてまいりたい。

【質疑・応答】

【質問】1番の子どもたちのほうに海に慣れ親しむ教育的なことを先ほど言われていたかと思いますが、その辺は文科省も含めた中で、今までとこれからでどう違いが出てくるか教えてください。

【回答】

今、文科省と協力しまして、小学生、中学生の学習指導要領、海洋の関係を載せておりまして、今後とも先生たちが子どもたちに教えるための教材とかをつくって、子どもたちにより理解してもらおうような取り組みを推進していきたいと考えています。

【質問】湾岸地域ですと割とあれですが、文科省がやるということになると、山間部や内陸部の人たちのことがありますよね。その辺だといろいろな温度差があると思うし、将来的に海の産業に慣れ親しむ人は、山の人にはダメという意味ではないので、一律ではなくて若干工夫が必要だと思いますが、いかがでしょうか。

【回答】

海なし県というところもあります、私も海なし県ですが、そこは文科省と協力しまして、取り組みを進めていきたいと考えています。

【質問】 5番の(1)についてお尋ねします。国の予算を講じていくという方向性があったかと思いますが、船舶料理師不足を解消することについては、いろいろなところでお話しされると思いますが、実際に船員計画雇用促進等事業の計画雇用の制限制度については、28年度から事務部と司厨部の計画雇用については助成金が除外されたという経緯ですが、30年においても予算が削られており、今後、どうしていくお考えがあるかお聞きします。

【回答】

船舶料理士について、前年度、予算も減額となって事業者に対して十分な額が行き渡っていないのかという件についてのご質問ということによろしいでしょうか。助成金につきましては、30年度は事業者からの助成金の支給に関しては申請者全員に満額支給することができております。

【質問】 事務部と司厨部の助成は。

【回答】

まず司厨部につきましては、司厨部の船舶料理士を確保することは重要とは考えておりますけれども、船舶料理師不足解消につきましては、ただいま「料理士資格の効率的な取得に関する検討会」を開催しております。こちらで必要な資格要件の見直しや、若者が船舶料理師となるべく様々な取り組みを検討していきたいということで確保に努めてまいります。

【質問】 資格要件の改正で資格を簡単に取れるようにしていくとか、陸上調理師も焼き直していくという考え方があろうかと思いますが。実際に司厨部の船員として雇っていこうとしたときに、ほかのデッキメイト、エンジンメイトとは別に、船員としての助成は考えていないのか。また、なぜ28年に抜いたかということをお聞きします。

【回答】

まず内航船員のうちの事務部ではない他の部の不足の問題が最重要と考えていますので、そちらを優先的にやるということで、料理師のほうはまだ助成金のほうではなくて資格の取得見直し、それから若者を誘致すべく様々な取り組みで対応していきたいと考えております。

【質問】 この制度ができた平成20年のときは事務部も司厨部も助成対象だったのを自衛隊の退職自衛官と女性船員の助成に持っていくがためにやったんじゃないですか。なぜ入れないの、司厨部が足りないのに。

【回答】

その点についてはご要望があったということで持ち帰る、預らせていただきます。

【質問】今のことに関連して。そこには予算の確保というのは非常に大切になってくると思いますが、当然、今の予算の枠でいくと、司厨部に拡大していくということになれば、その分、必要な予算が出てくるわけで、そこはしっかりと予算を獲得していただきたいというのが一つつけ加えさせていただきます。

続けて私のほうでは、2番ですが、検討会の中での中間取りまとめの報告があったんですけども、ただ、自己負担感がある意味、出てきた。これは払拭していかなければいけないというところをもう少し頑張っていたいただきたいということで、私ども、ここは「将来にわたり恒久的に」という意味合いを入れて、趣旨は恒久的に将来にわたり、そういった話が出てこないようにということを入れて話をしているので、そこは十分認識しておいていただきたい。これは意見です。

それから、検討会の中間取りまとめの内容でいけば、3番の船員養成教育機関の維持・定員拡大というところですが、実際に中間取りまとめではそういう話になって、「今後」という話が出てきますが、中間取りまとめ以降、何かそういった養成定員の拡大に向けた動き的なことがあるかどうかをお聞きしたい。

【回答】

現在、海技教育機構のほうでは第1次中間取りまとめを受けまして、養成定員拡大に向けて検討を進めているということは聞いていますが、具体的にいつまでにこれをやっていくという計画的なものは出ていませんが、海技教育機構では現在は少しでも早く中間取りまとめの取りまとめ対応を含めて話が進められるよう検討を進めていると聞いています。海事局としましても、海事教育機構といろいろと相談しながら話を進めていきたいと考えております。

【質問】検討は進めているけれども、実際に何も進んでいないんだというように聞こえるのですが。一つ言っておくと、未来創造プランの中でしっかりと計画を立ててやっているわけで、これはやっぱりスピーディーに対応していかないと船員を目指す若い人たちが船に乗ってこないと先細りになる。海事局さんも、いつまでも60歳以降の船員がどのぐらいの割合を占めるのかということをやとりで認識していると思いますが、現行50歳の方が10年たてば60歳になる。60歳以降の労働力に加わっていかねばいけなくなる状況が想定できるから、早い段階で若い人たちをもっと誘致して呼び込んでいこうという内容なので、対応しなければいけないところはスピード感を持って対応していただきたいということをつけ加えます。

それから、7番の船員税制ですが、住民税減免の部分は非常にわかりました。国土交通省さんとしても住民税減免をとということで、かつて文書なり自治体に通知していただいていることも存じております。その国策としての船員に対する政策減税を求めていますので、ここもしっかり考えていただきたい。諸外国の例を見ても海運先進国といわれるところは船員に対するなにがしかの優遇税制をしながら若い船員をふやしていこうという動きを諸外国ではやっています。ここには書いていませんが、そういう趣旨も十分あるということを確認していただきたい。これは意見で、回答は要らないです。

もう1点は、海に親しむ活動の推進で、学習指導要領の変更に伴って関係者ということで今回の教科書に盛り込まれていくということで3種類の教科書があったと思いますが、具体的に説明していただければなと思います。説明できる範囲で。

【回答】

今回、教科書が改訂されたところですが、小学校の教科書を見ますと、今までに比べて大幅に船の写真や港湾の写真が盛り込まれまして、これから以降、漁船、船舶に関することについての教育が普及していくのではないかと思います。

【要望】 さらに言うのもなんですが、さらにもっともっと、先ほど回答にもありましたが、船員という職業が職業選択肢の一つになるような状況を、幼いころに、教育の仕方の中でそういう形ができれば、さらに浸透していくのかなと思いますので、その辺も今後、いろいろな形で教科書を見直していく項目に入れていただく。物流の一つの中で入れていけるなという形づくりをしていただきたい。

【質問】 5. (4) フェリーのご説明・回答を受けたわけですが、ご回答の中で交通インフラを国としてできることはやっていきますというお話はありましたが、あくまでも自助努力というお話を回答されたと思います。ここで要望しているのは、自助努力でどうにもならなくなった公正競争があるといったことに関して国として関与してもらいたいということを申し入れています。にもかかわらず、それとは違う内容の回答があったと思いました。船をつくるとか、油の軽減措置とかを行っていくと。

あくまでも我々の要望というのは公正競争、具体的によくわからないような顔をされている人が多いですが、NEXCO西日本、誰が株主やねんという話ですね。実際にETC割引とか早朝割引とかいろいろな割引をしていますが、一体、どの財源で行っているんですか。高速道路株式会社のほうで実際に予算を組んでやっているのか。自分のところの売上げでやっているのかということではない。あくまでも国の予算、いわば税金を使われて割引制度がなされている現状です。

乗組員は、自分の税金を払いながら自分で首を絞めているという状況も、考え方によっては成り立つ。そういう不公正競争の是正をお願いしている。また高速道路

ばかり予算を持っていくなどという言い方はしません。でも道や足に対して予算を組むのであれば、同等の予算を船のほうにも組んでくれというのが趣旨ですので、その辺は十分考えてもらって施策を立ててもらいたい。確かに船をつくるとか油というので協力を得ているのは事実ですが、抜本的な問題が割引の問題なので、このところを十分理解してもらいたい。これが1点です。

それと、(5) 第2音源、鯨が嫌がる音を検討しているということですが、検証を何年やっているんだということになってくると思います。第2音源の検証が始まって2年がたっていると思います。第1音源の検証も最終取りまとめと書いてあるが、どうかわからないし、これに果たして国が関与しているのかというと、あくまで事業者が検証しているだけであって、その内容を国が聞いているだけであくまでも国は関与していないという状況だと思います。我々は、国が関与して、事故のないような機器の開発に予算的措置を講じてもらいたいのが我々の要望ですので、そこを十分認識していただきたい。いつまでに検証をどうするのか、わかればお答えいただきたい。

【回答】

音源のほうですが、実は、相当長くやっておるのですが、今もメーカーさんと鯨類の研究者が主体となって、音と取りつけ方法の検討はいまだに行われています。これは我々が聞いている話では、難しいというか、難しいというのは効果がどのようにあるのかというのは、実際の海域で鯨に対してどういう効果があるのかというのは、データの積み上げも難しい面があると聞いています。ということで、現状でもメーカー主体で機器の改善を進めているということがございます。

これに対して、国ですが、今回、事故というものが起こりましたが、対策、また原因、あとケガをされた人もたくさんいて、どういうふうにケガをされたのかをまだ調査中ということ。その中で、まずぶつからないという対応もあるかと思いますが、あとはぶつかってしまった後の緩衝というか、被害を軽減するという両側面の対応があるかと思っています。それにつきましては、事故の調査等も踏まえて検討はしていきたいと思っています。

【質問】 結局、音源とか機器の開発には国交省は直接関与していないということですか。

【回答】

検討会の中で実際にこういうものが効果があるろうということで、我々としては、メーカーと事業者を含めてこういう対策が必要だということで検討の場を設けさせていただいたりしています。我々も検討会のフォローということで、今の状況は聞かせていただいているということにとどまっています。

【質問】 検討会というのは実施されていますか。

【回答】

過去です。

【質問】 余りやられていないよね。それともう1点。ぶつかったときの話が出たので。平成21年の超高速船の最終取りまとめを行って、シートベルト義務化、法制化というお話が出ていますね。それを守っていない人がたくさんいるということですね。

【回答】

ただ、飛行機も同じですが、常時ずっと着用しているというのはなかなか難しい面があって、実際にはシートベルトをこういった高速船には取りつける、一定の基準を満たすシートベルトを取りつけるということと、あとは事業者の方が自社の安全のマニュアルの中で実際に着用してくださいとは言っていますが、実際にいえていなくて、着用をするようにということで事業者には努力していただいています。

【質問】 当時の最終取りまとめで設置は義務づけしたけど、着用の義務づけはしていますか。

【回答】

着用に関しては、常時着用というのはなかなか難しいところがあるかと思います。

【質問】 ちょっといいですか。事故から大分たつけど、ケガした人の状況は完全に把握できていないんですか。

【回答】

事故の原因調査というのは、今、運輸安全委員会が事故の原因分析に関して行っています。それで事故の原因を科学的に究明して、報告書をまとめて、それに対してどういう対策がとれるかということを我々は技術の面とかそういう面で考えるということになっておりまして、今現状は運輸安全委員会が調査中です。

【質問】 ケガの人の状況は。

【回答】

ケガの人の状況は、我々が聞き及んでいるのは報道とか監査の中で把握していく上で80名ぐらいの方がケガされたのは把握していますし、腰の骨とかはわかっていますが、なぜそういうことが起きたのかに関しましては、運輸安全委員会の報告書を待つということなのかと思います。

【質問】 2 ページ目の 4 番目、外航海運・船員政策についてのところで、回答については、トン数標準税制認定事業者、また就業支援等における予算の確保というように回答がありましたが、これらの附属の政策についてきちんとした予算を獲得していただくのはありがたいことだと思いますが、しかしながら、ここで言っているのは国が定めた外航日本人船員の確保育成計画における数値目標の実現に向けてどのように取り組んでいくのか、それを予算確保にいかに関結びつけていくのかということで、それらを議論する場として外航日本人船員の量的確保に関する検討会が設置されている。3 回目以降、昨年 4 月以降、一切開催されていないという状況があったことから、海事分科会船員政策審議会船員部会のほうで、ことしに入ってから 1 月、3 月と都度、開催に関しての要請を行ってきていますが、事務局の方にお尋ねしますが、その調整を含めて次回の開催はいつごろを予定しているのか。また、どのような調整を図っていくのかについて、お考え方についてお聞かせいただければと思います。

【回答】

昨年の量的検討会につきましては、昨年の検討会におきまして考えられるだけの施策はお示しいただいてご検討いただいたかと思いますが、現状において、検討会をこのまま引き続き開催しても、なかなか具体的な施策を練り出すのが難しい、困難な状況にありまして、現時点においては昨年の検討会においてお示しした施策をまずは具体的に取り組みを進めておくことが必要と考えております。

例えば、現在は外航船社等へのヒアリングなどを実施して、そこで得られたご意見等を踏まえながら外航機関職員養成事業のカリキュラムの見直しなども議論を進めておりますが、量的検討会の開催をどうするかという点については、今、この場で明確にお答えできないので、一旦、ご要望として受けとめさせていただきます。

【要望】 その辺は船員部会の議論、またそのときの部会長からの要請、そのテーブルの時点における事務局サイドへの要望ということで一度整理されているはずだと認識しておりますので、当然ながら、それに向けた議論の場の再開に向けた取り組みは必要だと関係者を含めて認識していると私は思っています。

また一方、3 回目までの議論等について、本来は船員部会に報告する義務があるにもかかわらず、それすらできていない状況にあると私は認識しておりますので、そういうことも含めて、きょう出した要望・意見については十分認識していただいた上で、今後、具体的な対応につながるよう検討いただければと思いますので、よろしくお願いします。

【質問】 6番の情報通信インフラのことですが、これは結局、問題は衛星とかではなくて、普通に我々が使っている電波の範囲の中で、より沿岸地区に飛ぶような仕組みをつくるということですか、どういうことですか。衛星ではないんでしょう。

【回答】

どの通信の話かということによって違いますが、特に衛星通信であれば当然衛星を介すんですが、例えば、地デジとかスマホというのは地上に基地局がありますので、地上からという問題になります。先ほど申し上げたように、具体的な施策は所管庁が総務省ですので、余り技術的な話は私も知見がないのですが、そのようなご要望があること自体は、当然、当方も認識していますので、かなり従前から総務省と話はしていますが、技術的な問題、制度的な問題もあるようですので、その辺は所管庁ではないので、当方から説明することは適切ではないかと思っておりますので、差し控えますが、実施に当たってはなかなかハードルもあるんだということは聞いています。

【質問】 一般的なことしか私も申し上げられないのですが、総務省の所管だし、民間の設備を拡大するか、高度化するかということですね、きっと。つまり、依頼するか、一定程度の要請をするかということになると思いますが、冒頭にもあったように、若い人たちが海洋関係の仕事から離れていることを考えると、国土交通省さんとしても、担当部局から、積極的に総務省及び総務省を通じてというか、民間への働きかけをぜひお願いしたいなと思っております。

【回答】

ご意見として賜ります。

【質問】 今のことに、僕もいいですか。国土交通省にお願いしたいのは、排他的経済水域とは言いません。とはいえ、領海・領海というからには、領海ぐらいはテレビが映ったり、携帯電話の電波が届くようにしてほしいというのが我々の乗組員の願いなんですよ。そんなことも届かない。海岸線を見てもらったらわかりますが、全てのアンテナは陸に向けて立っています。海に向けては一切立っていない。だから海に出てしまうとすぐにも電波は通じないというのが実態なんです。総務省の管轄だとは言われると思いますが、国として、領海といわれる以上、領海の範囲は狭いんですが、領海ぐらいは電波が届くようにしてもらいたいというのが切なる願いですので、よろしくお願いします。

一つ質問があります。きょうお聞きしたいのは本州四国連絡株式会社の株主についてお尋ねしたいのですが、19 縣市以外の株主は今、どこでしょう。

【回答】

本四公団の関係は海事局ではないと思いますが。

【質問】 NEXCO西日本・東日本というのは、100%、株主は財務大臣だったと思います。本州四国連絡高速道路株式会社の株主は今、誰なのか。大阪府含めて19の県と市が当時40%近く持っていたのは知っていますが、それ以外の株主は財務大臣、財務省でいいの。

【回答】

海事局ではわかりかねますので、別途、道路局にお尋ねをお願いします。

【質問】 国土交通省ではないの。

【回答】

国土交通省ではありますが、我々きょうは海事局ですので。

【質問】 株主は国土交通省ではないということね。

【回答】

国土交通省かどうかも含めて担当部局でお願いします。恐らく道路局かと思います。