

## 交通政策審議会海事分科会第5回基本政策部会

平成27年1月29日

(事務局(飯田)) それでは、ほぼ定刻となりましたので、ただ今から海事分科会第5回基本政策部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、ご多用の中、ご出席賜りまして、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と申します。どうぞよろしくお願いたします。座って失礼させて進行を務めさせていただきます。

本日は、委員5名中4名、臨時委員9名中7名のご出席をいただいておりますので、交通政策審議会令第8条第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。本日は、竹内委員、若林臨時委員、宮崎臨時委員が所用のためご欠席でございます。

当部会につきましては、情報公開の観点から、会議自体を公開するとともに、議事録等を国交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、次にお手元の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、その下にクリップ留めで資料がございまして、最初に議事次第がございまして、その次に委員名簿、裏に国交省の出席者名簿が両面刷りで印刷されております。次に、資料1といたしまして、基本政策部会における検討の進め方。資料2が安全確保対策ということで、ホチキス留めの資料がございまして、委員の皆様には、ご参考として、前回の第4回基本政策部会資料も併せてご用意しております。次に、資料3といたしまして、我が国産業を支える安定的・効率的な物流(外航海運)の資料。これは、31ページまである資料がございまして、資料4といたしまして、これまでの部会で扱った議題関係の取組状況という資料がございまして、委員の皆様には、参考資料といたしまして、平成21年度海事局関係予算概要をお配りしております。以上でございますが、不足等ございませんでしょうか。

なお、マスコミの皆様のカメラ撮りはここまでとなりますので、以後の撮影はご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います。落合部会長、司会進行をよろしくお願いたします。

(落合部会長) それでは、お手元にごございます議事次第に従って進めたいと思います。まず議題1の検討の進め方ですが、担当課の方からご説明をお願いいたします。

(日野企画室長) それでは、資料1をご覧ください。検討の進め方でございますけれども、本日が第5回で、これまで4回の審議をいただきまして、通常の審議のスタイルとしては、個々のテーマを設定いたしまして、1テーマ2回ご議論いただくということになっ

ております。

今後のスケジュールでございますけれども、従前、年度内に取りまとめということでご説明してまいりましたが、何分、海事局のすべてのテーマをやっており、年度内に終わらないのではないかとということで、スケジュールを組み直しております。本日が第5回で、船舶の安全のその2、それから外航海運のその1をやりまして、3月に外航海運のその2、それから内航のその1と観光のその1。4月に第7回、内航海運のその2、観光のその2と。それから、環境負荷とITにつきましては、ボリュームもそれほど多くないということで、1回でご議論いただきまして、最終的に5月に第8回を開催して取りまとめということを考えております。年度をまたぎますけれども、ご容赦いただければと思います。以上でございます。

(落合部会長) それでは、ただ今の説明につきまして、ご質問、ご意見ございますでしょうか。

それでは、続きまして、議題2の船舶の航行安全確保対策の方へ移りたいと思います。これは昨年の10月の第4回の部会におきまして、既に現状と取組について説明を受けていたところですが、今回は2回目ということになります。したがって、2回目ですので、議論の基本的な方向をまとめるということになります。

それでは、担当課の方から説明をお願いいたします。

(加藤安全政策課長) 安全政策課の加藤でございます。前回に引き続きまして、船舶の航行安全確保対策についてご議論をお願いします。資料2でございますが、前回、いくつかご質問をいただいておりますので、まず、そのご質問にお答えさせていただこうと思っております。

最初のご質問ですが、2ページにございます118番についてでございます。この部分は海上保安庁からお答えいただきます。よろしく申し上げます。

(野澤企画課長) 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。前回はきちんとした説明ができず、大変失礼いたしました。118番の運用状況につきまして、ご説明させていただきます。

資料3ページ目でございます。118番につきましては、平成12年から導入されておりました、緊急通報用電話番号としては最も新しく導入された番号であるということでございまして、委員からご指摘のありましたとおり、実は間違い電話がたくさん多いという状況でございます。

資料の一番上の欄のところに数字を入れておきまして、平成25年の状況でございますけれども、当庁にありましたのは63万5000件程度、電話がかかってくるところでございますが、そのうちの63万回が間違い電話というような状況でございました。率にして99%と。これは、運用を始めました平成12年からそれほど変わっていないような状況でございます。

こういったものが多いのかというところが※で書いておきまして、単純な間違いであっ

たりとか、よくあるのは、携帯電話をバッグに入れていて、たまたま鳴ってしまったということが間違いとしては非常に多く、あとはいたずらとか無言とか、かけてきてすぐ切ってしまうと。こういったような事例がございます。

それで、当庁における取組状況でございますけれども、この一番下のところの周知活動に関する取組の欄で、緑のところでございます。先日、1月18日を迎えたんですけれども、この日を118番の日という形で定めまして、何種類かテレビ局にも取り上げていただいで、間違いがないよというよなことを呼びかけていただいたりとか、当庁の音楽隊においてコンサートをこの日にやって、コンサートの聴衆の方々に118の番号について呼びかけているということでございます。

具体的には、この右上の方に、「海のもしもは118番と。」このよなリーフレットがありまして、こういったものもその場でお配りをして、118番の周知活動の方に努めていると。これは別に1月18日だけではなくて、いろいろな周知活動をする際には、118番のことを周知するよにしておりまして、例えばライフジャケットの常時着用とか、防水、特に海の場合ですと、携帯電話を持っていたても、海に投げ出された場合については、それがもう使えなくなってしまうものですから、防水パック入りの携帯電話を付けていただきたいよなこともお願いするとか、併せて、海のもしもは118番と。こういったものを、自己救命策の3つの基本と赤字で書かせていただいておりますけれども、そういった形で呼びかけているよなことでございます。

真ん中の欄に、救助事例という形で、うまくいった事例を挙げさせていただいているところなんですけれども、こういう携帯とかの電話番号、GPSとか、いろいろな手段も使いまして、かけてきた電話番号が逆に分かるよなところがありますものから、118番で電話があったところについては、通信会社さんの方にご協力していただいで、場所を特定して、その場のところに船で急行して、救助することができたよな事例がけっこう多いよな状況でございます。以上でございます。

(加藤安全政策課長) 時間の都合上、説明を続けさせていただきます。次に、4ページをご覧ください。過労やストレスによる事故の対策が示されていないのではないかとよご指摘ございました。

5ページをご覧ください。海難審判録等を調べさせていただいたところ、疲労が蓄積し居眠りに陥った、もしくは睡眠不足で居眠りに陥ったという例がいくつか散見されました。これに対して、過労に関係する、船員の労働に関する規則については、5ページの中ほどに記載しているよに、こういう労働関係の規則がございます。それから、その労働規則をちゃんと守っているかどうかを確認するため、地方運輸局に運航労務監理官という職員が配置されておりまして、一番下の枠の中に記載しているよに、年に6000隻ほど立入検査をさせていただいております。過労につながるのではないかとよ規則違反は年に数件散見されるところでございますけれども、過労が特に問題だというほどの数ではないかなと思います。それから、労働時間はどうなっているかとよことで、右側の船員労働

統計を見ますと、月間の総労働時間で見ると、ほぼ横ばいに推移しています。

それから、6ページをご覧ください。過労がイコール居眠りということではないとは思いますが、居眠りによる船舶事故の状況を見てみますと、事故件数については徐々に下がっていると思われます。事故の大半は漁船で起きておりまして、なぜ下がっているのかというのを識者にお聞きしたところ、昔のオートパイロットはヘディングコントロールといって、針路を一定に保つだけのものでしたが、最近はトラックコントロールといって、設定した航路を自動的に航行するようになったため、知らない間に乗り揚げってしまったという事故が回避できるような格好になり、おそらくそれが徐々に効き始めているのではないかなというお話がございました。

次の7ページをご覧ください。これまでに、居眠り防止装置というものを船舶に順次付けるように、規則で徐々に強制化しております。この装置は、人の動きがしばらくないとビビビッと音が鳴るような装置でございます。

引き続きまして、今後の方向性についてご議論いただければと思います。お手元にある前回の資料4-1というものをご覧ください。前は、規則の成り立ち、そのチェック体制、それから関係機関の連携を説明させていただきました。それから8ページには、長期的な事故の推移が書いてありまして、死亡者はずいぶん減ってきていますが、事故件数はなかなか減っていかないという状況でございます。

9ページをご覧ください。黄色の点線が第9次の交通安全基本計画の目標でございます。このままでいくと、事故件数の低減目標が未達成になるのではないかと考えておりまして、ここに注力していこうと思うわけでございます。

11ページをご覧ください。件数ベースで見ると事故の大半はプレジャーボートと漁船で起きているということでございますので、主にここに注力できればと思います。

本日の資料に戻らせていただきまして、資料2の9ページをご覧ください。それぞれ事故の原因については、商船、漁船、プレジャーボートと特徴がありますが、一貫して言うことは、やはりヒューマンエラーの防止による事故の減少が重要ではないかということです。技術の活用、それから自主的な安全対策を促す仕組みができないかということ、それから意識を向上していただくということが必要と考えております。

技術の活用についての例を1件申しますと、10ページでございますが、これはAISの普及対策でございます。NIKKETIGERと堀栄丸が平成24年9月にぶつかりまして、13名が死傷するという痛ましい事故がございました。その後、海上保安庁、水産庁、総務省等、当方で会議を設置させていただき、どうやったらAISを普及できるかということで、漁船保険料の助成や利子の助成、それから無線の免許等の手続きの簡易化、こういうことを進めております。今、600隻ほどの漁船が新たにAISの助成を申し込んできたということで、それなりに成功している事例かなと思います。

それから、11ページをご覧ください。自主的な安全対策ということで、発航前点検や機関の整備が実は非常に重要でございますので、発航前点検リストやトラブルシュートマ

マニュアルを容易に入手できるような対策を講じていくべきと思っております。後で出てまいります、スマートフォンの活用が非常に有効ではないかと考え始めております。

12ページをご覧ください。これは船全体に言えることです。ソフトの規制、ハードの規制、それから運輸安全マネジメントの実施などを順次推進してきましたが、やはりヒューマンエラーの事故というのはなかなか減っていきません。例で言いますと、ケミカルタンカーのガス中毒の防止のための立入指導を既にやらせていただいておりますが、今後、このような、実際に現場に赴いて訪船指導をするということを強化していきたいと思っております。

最後に13ページでございます。まとめますと、技術の活用については、スマートフォンを活用した利便性の向上、それから、これとリンクして、トラブルシューティングマニュアルの普及などもやっていければと思っております。それから、AISの普及、新技術の普及、こういうもののインセンティブスキームみたいなものも作っていくことができればよいと思います。それから、自主的な安全対策の促進として、何らかのインセンティブを与えられるようなスキームを検討してまいりたいと思っております。それから、重要な、情報提供でございます。大きな船については業界団体等ありますので、国から容易に接触できるのですが、プレジャーボートについてはなかなか国との接点がなく、なかなか顔が見えないということなので、できるだけ情報ルートを確立していきたいと思っております。情報を関係機関でバラバラに流すのではなく、一元化して流していけるようにしたいと思っております。それから、重要なのは、免許保有者の資質の向上ということで、免許の更新時の講習の内容を充実していきたいと思っております。

最後に参考資料で付けましたのは、情報の流し方のイメージでございます。ご説明は以上でございます。

(落合部会長) ありがとうございます。それでは、ただ今の説明につきまして、ご意見、ご質問等ありましたら、お願いしたいと思っておりますが、いかがでしょうか。

(篠原委員) よろしいですか。

(落合部会長) どうぞ。

(篠原委員) ご説明ありがとうございます。最初の118番については、私が提起したのですが、110番とか119番に比べて、間違い、いたずらが99%というのは異常な数字ですね。これ、何が原因なのですか。そこがよく分からない。110番や119番の間違いだとか、そういうものとの比較とか統計ありますか。

(野澤企画課長) その辺も比較しています。数的に言うと、当庁の場合、率は確かに高いのですけれども、他の機関もだいたい60万件ほど間違い電話がかかってくる。

(篠原委員) いや、私が言っているのは率です。

(野澤企画課長) 率ではなく、潜在的に、そういう間違い電話をかけるような人たちというのはほぼ同じぐらいの数字だったと理解しています。

(篠原委員) いや、そういうことではなくて、99%というのは、要するに1%しか

やんとした通報でないということで、異常な数字です。110番や119番ではそんなことないはずですよ。率を私は聞いているのです。99%というのは、ほとんどの電話が要らない電話だってことですよね。それでいちいち対応しているというコストも大変なものだろうと思います。

(野澤企画課長) その点につきましては、確かに率の問題もあるんですけども、我々としても、悪質なものについては、例えば警察に通報するようにしたりとか、そういったようなことは、対策は講じていると。

(篠原委員) いやいや、僕が言っているのは、99%という数字が、これはあまりにも異常じゃないですかと。これは、ほかの110番や119番と比べて何でこんなに高いのかというのを僕は知りたい。99%が正しくて、1%間違いというなら分かるけど。

(野澤企画課長) そこは詳しく、我々も、どういう理由なのか考えておまして一因として、一番最近導入された緊急通報電話番号ということもありまして、そういう意味では、まだまだ普及というものが進んでないのかなというふうにも思っております、それで、例えば、平成22年からですので、ここ5～6年ぐらいなんですけれども、1月18日の日を118番の日というような形にして、集中的に周知活動を取り組んでいると。

(篠原委員) 知られてない割には、こういういたずらや間違いが118に集中してかかっているというのは、一つその説明では合点いかないのと、それから、これ、平成25年の統計ですよ。

(野澤企画課長) はい。

(篠原委員) 25年から比べると、去年あたりで、こういう間違いは減っているのですか。まだ統計はないのでしょうか。

(野澤企画課長) たぶんそんなには、率は変わってないというふうに思われます。

(篠原委員) 僕はよく分からない。何か分かる方、いらっしゃいますか。今の海保の方の説明ではとても分からない。

(森重海事局長) 私も若い頃に海上保安官をやっていたことがありまして、航行の安全、衝突の防止などに取り組んでいたことを思い出しながら、今日、ご説明を聞いておりました。118番は最近出てきた話なので、委員がおっしゃるように、効果的にやっていく必要があるかと思えます。

たぶん、まだ海上保安庁としても、その辺の分析が十分かどうかという課題もあるかと思えます。海上保安庁のシステムというのは国のシステムですから、そのリソースをしっかり活用しなければならず、あまり間違いなどに取られるというのは決して良いことではないので、正しいものをきちんと的確に取らなければならないということです。

ですから、さっき物理的なタッチで起こるものもあるという説明もありましたけども、これから事故件数を2,000から減らしていく中で、逆にレスキュー率も上げなければならないわけですから、現場でその辺の分析もしてみたいという感じがいたします。私自身は、警察との比率というのは分かりませんが、大事なご指摘だと思いますので、これか

ら事故を減らしていくために、特にプレジャーボートの関係の事故が多いと思われるので、その辺のところも分析して、捉えていったらいいのではと思います。

(篠原委員) 今、大橋委員から、118と119で押し間違いをしているのがけっこうあるのではないかとの指摘もありました。何回も言いますが、99%が不要な電話だというのは異常な数字ですよ、どっちにしても。何でこうなるのかという原因をもう少しきちんと把握して、それからテレビ局などをお願いしてなどとおっしゃっていましたが、それなら去年とおととしとその前と、そういう件数が減っているのかどうなのか、トレンドをしっかりと出してもらって、あとは、先ほど海保の方の説明を聞いていると、「しょうがないんです」みたいな雰囲気が感じられる。それはおかしいと思います。

(落合部会長) どうぞ。

(池田臨時委員) 私も専門家じゃないので、よく分からないのですが、私は逆に、パーセントではなくて、先ほどご説明のあった60万件という数字が大事なんじゃないかと思えます。3桁で通じる緊急電話に間違える人が60万人ぐらいいると。それに対して、自動車の場合には事故件数が多いので、それに比べるとパーセンテージが非常に高く見えているということではないかなと理解しました。

(落合部会長) いずれにしましても、今後の基本的な方向を考えるに当たって重要なツールの一つであることは間違いないので、他方、その重要なツールというものが、間違い電話が非常に多いという点は、これは一つ問題であることは確かなので、その辺の原因を究明して、間違い電話あるいはいたずら電話というものを極力少なくするという対策を取ることが必要であると思えます。

118番電話そのものは、確かにいたずら、濫用は認められるわけですが、有効に作用しているものであることは間違いないということで、これも基本的な方向を考えるに当たって重要なツールとして、やはり考えていかなきゃいけない。それよりパフォーマンスの良いものにするという努力を今後も続けるというような形で、118につきましては、ぜひ対応していただきたいと思えます。

そうしますと、それ以外の論点につきまして。はい、野川委員。

(野川臨時委員) 2番目の過労やストレスによる事故の対策に関しては、私が申し上げたことについてお答えいただいた内容でございますので、一言コメントさせていただきますが、本日も説明いただきました内容につきましては、特に異存はございません。ありがとうございました。

ただ、事故に対するヒューマンファクターの寄与の測定及び評価というのは、設備や施設の欠陥の事故に対する寄与の測定評価に比べますと、かなり難しい点があるだろうというように思います。したがって、その出てきた結果について、どう認識し、評価するかということについても、ぶれが出てくる可能性が大きいということを踏まえて、今後、一層慎重な対応をお願いしたいというふうに思います。以上です。

(落合部会長) ありがとうございました。それでは、特に、今日の資料の一番終わりの

方にあります13ページに、今後の基本的な方向性、この3本立てで対応していこうというような考え方が示されておりますので、この方向性につきまして、もし何か委員の中からお意見がございましたら、ぜひ出していただきたいと思いますが、いかがでしょうか。

(多田臨時委員) 全体的なことというよりは、そこにも書いていますけども、漁船等へのAISというIT技術の普及に関してですが、事故の状況を見ると、安全面の対策としても非常に有効性が期待できると思うのですが、もうちょっと広い観点から見ると、彼ら、漁船とかプレジャーボート、割と環境とか、海の生き物とか、そういうところと非常に近いところで活動されているので、環境のモニタリングとか、漁業の管理みたいなどころからも、こういう技術を普及させていくということは非常に有効だと思いますので、関連省庁とも協力して、こういうのはどんどん進めていただくと非常にほかの面の効果も期待できると思います。コメントで。

(落合部会長) ありがとうございます。ほかにもございますでしょうか。よろしいでしょうか。

それでは、次の議題3へ移らせていただきまして、我が国産業を支える安定的・効率的な物流(外航海運)。外航海運につきましてのテーマということでありまして、これも2回に分けて検討を行う予定であり、今回はその第1回目ということになります。それでは、これにつきましても担当課の方から説明をお願いいたします。

(日原外航課長) ありがとうございます。外航課長をしております日原と申します。よろしく申し上げます。物流の第1回目ということで、外航海運についてご説明を、資料3を使いまして、差し上げます。

3枚目に書いておりますように、我々、我が国商船隊の安定的な輸送サービスの確保というのを目指して、施策を進めております。

その次の、外航海運の重要性のスライドですけれども、これもご案内の方は大変多いかと思いますが、原油とか石炭、エネルギー物質、それから鉄鉱石などの産業基礎物資など、ほぼすべて外航海運で輸入させていただいております。

こういった重要な外航海運を支えますものとしたしましては、2枚目のスライドですが、海事クラスターということで、外航海運の運行事業者様であるオペレーター、それから船を所有しております船主さんとオーナーさんを中心とする海運事業者の方、それから、そこから船を発注させていただく先である造船・船用工業の方々、それから船に乗っていただく船員の方々、こういった関連業界の核になるところを中心に、その周辺に金融機関、倉庫、商社等々、関連企業を広く支えていただいていると考えてございまして、我々、これを広く海事クラスターと呼んでおります。

3枚目ですけれども、日本商船隊の現状、世界における現状でございます。これも釈迦に説法ですけれども、世界の海上荷動きというのはだいたい年4%ぐらい拡大しているところですが、我が国商船隊、我が国の運航する船のシェアにつきましては、15%ぐらいだったものが10%くらいまで落ちてきているとか、それから、特に数年前の東日



本大震災、原発事故を契機としまして、外国商船の方が日本への寄港を取りやめるといようなこともありましたので、日本商船隊というのも改めて重要性を考えているところとして、長くさかのぼりますと、たくさんあった日本籍船につきましても、平成19年に92隻まで減ってきているといような状況がございます。

といった状況ですが、4枚目の世界全体で見ますと、内航と外航を合わせまして、船の所有という観点から見ますと、日本は世界でだいたい2番目くらい、ギリシャに次いで2番目くらいになっています。よく取り上げられます定期のコンテナ船の船舶に関しますシェアで考えますと、日本の外航海運事業者につきましては、だいたい10位とか12位とかいったところにランクされております。

5枚目。コンテナだけでなく、タンカーとかばら積み船といったような、ほかの船種全部、海運事業者のトータルとしてのプレゼンスはどうかということになりますと、左の方に書いてございますとおり、商船三井、日本郵船といったところが世界で1番、2番になるのではないかとこのように考えております。

それから、世界の海運事業者の競争の状況ですけども、単独ではなくて、アライアンスということで、協定を組んで競争するといような状況になっておりまして、世界で、だいたい、4つほどのアライアンスで今後も競争が進んでいくのかなといふように考えております。

こういったところで、6枚目は、我が国の外航海運事業者が運航する船の構成です。海運事業者自身が所有する、又は自分の子会社が所有するものがだいたい3分の1くらい、日本の今治等の地方の船主さん、オーナーさんが所有するものを借りてくるといようなものがだいたい3割、残りが外国からの用船といことで、日本籍船は5%から6%程度で、大部分が外国籍の船になっています。

7ページですけれども、こういった我が国の商船隊につきまして、非常に重要だといこともあり、支援を継続してきております。大きく分けまして、船舶を運航するオペレーター、船社と申しておりますけれども、船社さんに対しましては、トン数標準税制といことで支援をしておりますし、船舶所有者さん、オーナーさん、船主さんと申しておりますけれども、こういった方々に対しましては、初期負担の軽減等々を置きまして、各種の税制を用意してございます。詳細は割愛させていただきますが、国際的にはまだまだ外国に比べて見劣りするといことになっております。

そういった中で、8枚目ですが、特にオーナーに関する税制につきまして、昨年の税制改正の取りまとめにおきまして、船舶のオーナーに対する船舶特償、固定資産税の特例との延長が認められたところですけども、ここで我々としてアピールいたしましたのは、真ん中辺にちょっと箱が書いてありますが、船舶のオーナーが船を発注し、それを船舶のオペレーターに貸し出し、その発注は、当然、地方の造船所に9割は行くと。地方の銀行からの融資によって成り立っていると。この海事クラスターといのが非常に重要でありまして、地方の経済・雇用を支える重要な柱であるとともに、外航の基礎物資等の輸送に役

立っているということをアピールさせていただいております。

9枚目をご覧ください。日本籍船も重要だということとして、震災、原発対応等、力を入れてるところですが、さかのぼりますと、平成8年に国際船舶制度を導入しまして、固定資産税とか登録免許税の特例なんかを通じまして、船舶を増やすということを始めますが、平成20年以降、日本船舶・船員確保計画というものを作ることにして、トン数標準税制ということで、オペレーターに対する税制支援を行ってきております。それと併せまして、規制緩和もして、日本籍船を所有する際のコストを改善するということをしていただいております。

10ページ、11ページが、オペレーターに対する税制支援としてのトン数標準税制の概要です。そもそも、安定的な国際海上輸送を維持するために、日本国籍の船舶、日本人船員というのは非常に重要だということ、経済安全保障、それから国際競争力を強化するために、一定の期間に船舶の数を2倍にするといった目標を立て、東日本大震災後は、さらにそれを3.2倍にするというような高い目標を立てて、外国籍船でも簡易に日本籍船に転換するような準日本船舶制度というのを設けて、日本籍船の増加を図っているところです。

トン数標準税制は、11ページのポンチ絵にございますとおり、日本籍船に関しまして、利益を固定しまして、黒字が多い年でもみなし利益の水準だけを税として払えばよいということで、納税額を平準化いたしまして、船舶投資を安定的・計画的に行っていただきたいと考えているところですが、その次に書いていますとおり、国際的に比較しますと、まだまだという状況かと考えております。

12ページ目は、規制緩和でございまして、手続き等々の負担を軽減する措置というのを地道に検討させて、実行させていただいているところです。

13枚目のスライドですが、こういった施策によりまして、日本の海運事業者にこういった計画を作っていただきまして、25年3月の段階で143隻というところまで来ておりました。これを昨年3月くらいに海事分科会でもご報告しているところですが、最近、直近の数字ですと、25年央と書いていますが、25年6月の段階で159隻まで来ているということで、92隻まで減ってしまったものが159隻まで戻ってきているという状況になっています。

続きまして、次のページから、基幹輸送ルートにおける取組をご紹介します。

14枚目をご覧ください。世界的に船舶航行が非常に輻湊して、集中しているところというのが注目されてございまして、ホルムズ海峡等々ですが、以下ではパナマ運河とマラッカ・シンガポール、それからアデン湾の海峡、それから若干、北極海のことを触れさせていただきたいと思っております。

15ページ、16ページをご覧ください。新たなエネルギー輸送ルート、それから北米からのシェールガス輸出ということで、実はパナマ運河のことを申しております、北米の東海岸からいくつかのプロジェクトが、シェールガスの輸出プロジェクトがござい

が、そのシェールガスをLNGという形で船に載せて日本に運んでくるということが2017年前後から行われることになっております。従前、アメリカはLNGの輸入国でしたので、アメリカの方からエネルギーの輸送ルートができるというのは画期的なことだと考えておまして、これを円滑に進めるためにはパナマ運河が非常に重要だと考えているところです。

17ページ、18ページをご覧ください。邦船3社の事業計画と書いておりますけども、LNGを今後5年間程度、集中的に投資していこうということになっております。だいたい倍増するとか、意欲的な会社も複数ございまして、だいたい1兆円を超えるような投資を考えているということになっております。

それから、肝心のパナマ運河ですけれども、18ページに書いてございまして、大西洋と太平洋を結ぶパナマ地峡と言われるところを南北に通っている運河です。

19ページ、20ページをご覧ください。このパナマ運河につきましては、そもそも通航量がいっぱいになりそうだとということで、拡張工事をしてしています。2007年以降、拡張工事をしていて、拡張後の船型に従って、大型化した船が通れるということになっていますが、2014年に完成予定だったのが2016年の第1四半期まで工事が遅れているとか、工事の進捗については気になるところがございまして。

それから、20ページのところに書いてございまして、パナマ運河の通航料につきましても、スエズ運河と比較しまして、2005年以降、非常に値上げが来ておりますので、拡張の前後を問わず、通航料についても非常に注目していく必要があるというふうに考えております。

21ページをご覧ください。こういった課題に対応するために、昨年11月に、パナマの運河庁、あるいは海事庁の幹部を招いて、政府同士で直接対話をするということを始めしております。ここでは、拡張工事の進捗状況とか利用条件につきまして、直接対話をして、確認をしながら進めていくということを考えております。

22ページをご覧ください。これは北極海のことです、1枚だけですが、北極海も夏の期間、氷が溶け一定の期間、通航が可能になるということで、注目を集めているものですが、昨年の7月に商船三井の方から、北極海に面したLNGの基地から通年で欧州と、それから夏の間はアジアの方に輸送するプロジェクトに参画するということが発表されておまして、北極海の航路につきましても、商業的な通航が実際に始まっているということです。

23枚目をご覧ください。次にマラッカ・シンガポール海峡のご説明を申し上げます。マラッカ・シンガポール海峡につきましては、年間12万隻が通るとということで、世界で、こういった要衝におきまして、最も通航量が多いと考えております。我が国の輸入原油の8割が通航することで、我が国にとって非常に重要ですし、利用隻数でも我が国が1番ということで、1960年代以降、いろいろな形で、航行の安全のために支援をしてきたところです。2007年以降は、沿岸国と利用国が共にマ・シ海峡の航行安全等のために協

力するメカニズムを作って、日本の支援でこういったことをさせていただいています。

具体のマ・シの航行安全対策ですが、24ページをご覧ください。実際、灯標等を、こういった形で、劣化したり、破損したりということが頻繁に起こるので、重要なところを決めまして、些少ですが、国費を使いまして、事前調査あるいは管理・運用する人材育成といったところを御支援させていただいているところです。来年度の予算で確保している額をここに記述させていただいております。

25ページ、26ページをご覧ください。こういった非常に重要なところでございますけれども、非常に潮の流れも激しいということで、海底を中心に、非常に変化が激しいということで、海底の状況を正確に知ることが非常に重要であるという利用者からのご指摘を受けています。水路測量ですけれども、1998年ぐらいまでに水路測量をし、海図を作っているところですが、既に16年くらいたっておりまして、大幅に地形が変わっているということが予想されるので、日本の方から提案をいたしまして、マラッカ・シンガポール海峡につきまして、水路再測量をしようということで、2015年から18年にかけて、従来の、シングルビームと申します旧来型の古いものではなくて、マルチビームということで、3次元の正確な海底の図面を作れるように調査をするということを始めようということを決めています。

そのために、26枚目でございますけれども、沿岸3カ国、シンガポール、マレーシア、インドネシアの代表者を日本に招きまして、沿岸3カ国プラス日本ということで、ハイレベル会合というのを実施いたしまして、水路測量、それから、従来からやっております航路標識等につきまます支援につきまして、今後の協力も確認しているところです。

27、28ページをご覧ください。海賊対策ということですが、27ページの右の上の方に書いておりますが、ソマリア、アフリカの角がございまして、その上がアデン湾ということで、要衝というふうに考えておりますが、特に2008年から2012年くらいに急激に海賊が増えました。ソマリアの国が崩壊しているということがございまして、ソマリア海賊が増えたことがありましたので、海上保安庁と海上自衛隊の方で、こういった地域に護衛艦、それから海上保安官も派遣しまして、護衛をしていただくということ。

それから、28枚目に書いてございますが、民間の船舶に武装警備員というものを乗せるという特別の措置を規定する法律を2年前、25年11月30日に施行しまして、実際に運用を開始しております。こういった措置もございまして、27ページの上の方に書いておりますが、ソマリアの海賊につきましては減少しているという状況になっております。

29枚目をご覧ください。東南アジア、ギニア湾ですが、世界全体の海賊は、グラフの赤いところがソマリア海賊ですが、これがずっと減少してきていることは見ていただけたと思いますが、逆に、黄色になっております東南アジア、それからギニア湾といった西アフリカのところ、この青いところがあまり減っていないというか、あるいは増えているというような状況が見て取れるかと思っておりますので、ソマリアの赤いところにつきましては一

定の効果が挙がっていると考えておりますが、東南アジア、特に先ほど申しましたマラッカ・シンガポール海峡を含む近辺のところ、それから西アフリカのところで新たな脅威というのがあるのかなと考えておまして、こういったところも事情をよく分析いたしまして、対応を考えていきたいと考えております。

大変駆け足で恐縮でございますが、30枚目をご覧ください。ご議論いただきたいポイントということで、我が国商船隊の安定的な輸送サービスを確保するためにどうしたらいいかということです。我々、非常に重要な機能を担っている外航海運でありますし、経済全体、それから地方経済、雇用といったところでの貢献ができておると考えておりますが、やはり外航海運の必要性とか支援の必要性に対して、関係者の皆様以外の一般の方々のご理解というのがなかなか得られていないのかなと考えておまして、こういったことも進めていかなきゃいけないと考えております。それから、従来からございます各種の税制支援あるいは規制緩和といった措置につきまして、今後、安定的な輸送サービスを確保するために、今の状況に合った新たな方向性というのは何かというのを考えていきたいと考えております。

それから、日本籍船を増加することが重要だと思っておまして、ご案内申しましたとおり、159隻まで隻数も戻ってきており、一定の効果があるわけですが、まだまだ十分ではないと考えておまして、今後、これをどう進めていったらいいかというのを考えていきたいと思っております。地道ですが、規制緩和につきましても、どのようなことが可能かという視点を議論していきたいと思っております。

それから、基幹輸送ルートにおける安全対策につきまして、非常に重要な航路でございますが、なかなか企業の方々だけだと、国が運営する運河とか、国が運営する仕組みに対する対話というのが難しいところもあると聞いておりますので、今後、政策対話等を有効に使うために、どのようなことをやっていったらいいかというのをきめ細やかに考えていきたいと考えております。それから、マラッカ・シンガポール海峡につきましては、我が国も第一の利用者でございますけれども、ほかにも大変主要な利用者の方々もいらっしゃいますので、そういった方々からのご負担というのを求めることも一つの策かと思っております。それから、ソマリア海賊への教訓も踏まえて、新たな問題となってきました東南アジア、西アフリカ地域について、どのように対応していったらいいか考えていきたいと思っております。

最後、31ページは、これは来月の初めに決定すると伺っております、交通政策基本計画の中でも、成長あるいは国際ネットワークの構築といったところで、今申し上げましたような課題を挙げさせていただきました。ご参考でございます。大変早口で恐縮です。申し訳ございません。よろしく申し上げます。

(落合部会長) ただ今、現状と、それに対しての取組、それから、この部会で議論すべき課題ということについてご説明がありましたが、どの点でも結構だと思っておりますので、いかがでしょうか、ご意見、ご質問等ございましたら。どうぞ、浅野委員。

(浅野委員) 議論のポイントの1番目と2番目なのですが、トン数税制の今後の展開ということに関わる場所だと思います。前にトン数税制の議論を行った時に、委員からの発言の中に、荷主の選択に関する議論がありました。現在、船会社の立場からのトン数税制が議論されて、それが実施されているわけですが、荷主の発言からも、日本船籍を使った荷物の移動というのは信頼が置けるといふもの、評価があったわけですね。ところが、コストの話になってくると、そのコストの評価に見合うだけのインセンティブがあるのだろうかという話で、荷が日本船籍の方に行かないという現実がある。これが、日本船籍が増えない理由になっているのだと思うのです。だから、何らかの意味で、経済活性あるいは経済安定の意味から、日本船籍を利用するメリットというものをもう1度議論して、日本船籍を使うことを増やすような税制を考えて、それが荷主のインセンティブになるようなことを考えるのが一つじゃないかと思ふます。

当時、とにかくトン数税制を導入することが先決だったので、まだそこまで議論が十分なされているとは思わないので、もう1度、考慮された方がいいのではないかと思ふわけですね。一方では、トン数税制の範囲を拡大するという話もあると思ふので、それと両方の話で挑んでいくと、新たな展開が起こるのかどうかということになってくるのだと思ふので、もう1度ご検討願いたいと思ふます。

(落合部会長) ありがとうございます。ほかにございますでしょうか。どうぞ。

(大橋臨時委員) ご説明ありがとうございます。この課題は、それぞれ重要な課題だと思いますけど、この背景にある問題意識というのがどういうところにあるのかというのを確認させていただきたいのですけれど、とりあえず、いただいた資料だと、3ページ目に現状を示していただいている、そこでは、日本の商船隊の輸送トン数におけるシェアというのはかなり落ちていて、ここの辺りのテコ入れが必要じゃないかという問題意識を1つ、問いを投げかけていただいたと思ふます。この商船隊の内訳で見ると、日本船籍も外国船籍も両方入っているということなので、必ずしも日本船籍だけの話をされているわけじゃないと理解しています。

他方で、日本船籍は確かに、その隣を見ると、激減しているのだけれども、これの問題が具体的にどういうところにあるのかというご説明があんまりなかったかなと思ふて、もちろん日本船籍が増えた方が良さそうな気がするのですが、もう少し具体的に、どういうところに問題があるのかという点のご説明いただくと、もう少し論点がはっきりするかなと。

(落合部会長) まさにおっしゃるとおりのご指摘であろうと思ふますので、担当課の方はいかがですか。

(日原外航課長) ありがとうございます。だいぶ端折ってしましまして、説明がクリアでなくて、大変恐縮です。例えば、10枚目で、日本船舶・船員確保計画とトン数標準税制の導入・拡充といったスライドがございます。ここで、どういったことが必要かということでございます。

日本籍船につきましては、当然、日本の法令が適用されることとなりますし、最終的には、非常事態につきましては、航海命令とかいった最後の手段も用意されていて、日本籍船であれば航海命令の対象になり得るということです。

一番端的なところで申しますと、平成25年でトン数標準税制の拡充というのがございますが、東日本大震災、それから原発事故を受けまして、外国の船社の中には、日本寄港をやめたところがございます。例えば、横浜まで来るべきところを神戸にしか来ないとか、あるいは、そもそも来るのをやめてしまう、あの場合は2～3カ月で済んだわけでございますけども、今後もこういったこともあり得るということも想定しています。それから一部の外国政府では、原発からの一定の距離のところ近づくなというような勧告を出した国もございます。そういった一番極端なところで、非常事態のときに、やはり最後、支えていただけるものとしては、日本籍船と日本人船員というのが核になるというのがございます。

これは平成25年以降、出てきた問題ではありませんで、実は平成20年に導入する以前から、最終的にこういったところを確保していくことが必要だろうということで始めたところなんです。もちろん、最初、ご指摘いただいておりますとおり、3ページのところに、日本籍船が激減していること自体が問題ではあったわけですが、これはこれで、円高とか、日本の雇用水準、賃金水準が高騰したことで、国際的な競争力がなくなった中でも、やはり一定の日本商船隊が輸送サービスというのを確保するためにやむを得ないところもあったかとは思っております。今後、安定的にやっていくときに、必ず日本商船隊がなくても大丈夫だということまでは行ってないと考えておまして、非常に重要なエネルギー資源、それから食料、飼料といった産業基礎物資なんかを運ぶところに、一定数の日本籍船あるいは日本人の関与というのが必要だということが議論になっており、平成19年の交通政策審議会におきまして、また10ページに戻りますが、トン数標準税制の導入のところで、安定的な国際海上輸送を確保するためにはどの程度の日本籍船が必要かということで、450隻程度が目標として定められているところでして、我々は当面、これを目標に増やしていこうとやっているところでして、それに向けて国際競争力を強化する中で、日本籍船、それから日本人船員でも競争に耐えて、重要な外航サービスを担っていただけるようにしていただきたいということを進めております。これからになりますけども、東日本大震災等につきまして、さらにはっきりしたものですので、それを強化してきているところなんです。

(落合部会長) 大橋委員、いかがですか。今の回答でよろしいですか。

(大橋臨時委員) はい。ありがとうございます。

(落合部会長) どうぞ。

(鈴木臨時委員) 今の点について1点、質問させていただきたいと思うのですけれども、日本籍船については、特に増やしたい、例えば船種、エネルギー関係であるとか、そういう日本の安全保障につながるような船種であるとか、そういうところの内訳であったり、

政策であったりというところはございますでしょうか。

(日原外航課長) ありがとうございます。具体的に船種を決めているというところまでは行っておりませんが、その当時、平成19年に決めた当時、どういった輸送状況であったかというのをご議論いただいて、基本的にそれが、非常事態で何割か経済活動が縮小したとしても耐えられるということで、現在の立て方としましては、平成19年当時の船種の状況なんかを若干縮小したような形で、150隻程度を維持するということが前提になっていると考えております。これは、エネルギーと食料だけを運ぶというものでありませんので、そのほかの産業活動につきましても、非常時としての一定の活動を保障することが、当方としては、必要だろうと考えて、絞り込むというよりは、そのときに縮小したとしてもその当時の経済活動、国民生活が一定程度維持できるということを目指していたと考えております。

(落合部会長) 鈴木委員、よろしいですか。

(鈴木臨時委員) それでは実際に増えているのも、何か特定の船種が増えているというよりは、それぞれのところで日本籍船を選択されていると。そういう理解でよろしいでしょうか。

(日原外航課長) ありがとうございます。目標としては、何か特定のものに偏っているということはありません。ただ、実態はいろいろ様々でございまして、市況もございまして、市況の良い船種につきましては投資が進むとか、そういった若干の変動みたいなことはあります。

(鈴木臨時委員) ありがとうございます。

(落合部会長) どうぞ。

(河野委員) 30ページの1ポツの、我が国商船隊の安定的な輸送サービスの確保、競争力の強化というところですが、2つの側面があるような気がします。1つは、日本関係の荷物を運ぶときにどれだけ安定的に日本に輸送してもらえるかという安定性の確保が必要ということだろうと思います。もう1つの側面は、日本発あるいは日本発着の貨物というのが、今後おそらくそれほど飛躍的に伸びることが予測できない反面、むしろ三国間の日本とは関わりのないところで動く荷物の量が増えることが予測されるのだとしたら、そういう三国間の輸送において、日本の商船隊がどれだけの競争力を持つのかということも考えてもよいのではないかと思います。

この2つの側面について、取るべき施策はおそらく全然違って、日本の政府として、どこにどういう施策を取るのかということをご検討いただくことが必要ではないかと考えます。さらに生意気なことを申し上げますと、日本の商船隊の国際競争力の確保のためには、むしろこれから先は三国間輸送にどれだけ食い込んでもらえるかというところがかなり大きなポイントになるのではないかと思いますので、この点について、施策をどのようにお考えかについて質問させていただきたいと思っております。

(日原外航課長) ありがとうございます。そこはまさに大橋先生からもご指摘ありまし



たとおり、輸送シェアという面では必ずしも日本に発着する貨物の量だけではありません。第三国のシェアももちろん入っているわけでございまして、従来から、その辺はあまり突き詰めて、どっちにするかということ、突き詰めて考えてきてなかったというのが実情かと思いますが、日本籍船の議論につきましては、ここに書いてありますとおり、日本に対する経済安全保障という捉え方もございますので、今議論しております2つの点、日本発着ということと第三国という面と言いますと、日本発着というところが非常に重要だということ、力点を置いてできているのがトン数標準税制の方に近いのかなと担当としては思っておりますけれども、そこは今後も三国間輸送がどのくらい伸びていくか、それから我が国の輸送需要というのがどうなっていくかということと併せまして、引き続き議論していかなければいけないと考えております。まだ回答がない状況ですけれども、現在、このような状況になっているということをご説明させていただきます。

(落合部会長) ほかに。どうぞ。

(池田臨時委員) 私も、今のご指摘、非常に重要で、今から三国間輸送に特化しないと日本の海運の競争力が付かないと思っています。そうすると、いわゆる船舶量だけの比較ではなくて、船会社の利益率とか、どういうセグメントでどうやって利益を挙げて、国際的な競争力を付けているのかということが大事になります。日本の船会社には、強みもたくさんあると思うのですが、弱いところはどこかということで、その弱いところをどうやって世界の船会社と対等なレベルで戦える環境を作ってあげるかということが大事になってくるのではと思います。

(落合部会長) ありがとうございます。ほかに。どうぞ。

(鍋山臨時委員) 2点あります。1点は、北極海航路の発展可能性についてです。ロシアルートは、東南・南アジアルートに比べて、エネルギー・食品～工業製品の貿易財(品目)の多様性がありません。日本から目的地までの往路ばかりでなく、復路において、空(カラ)で運ぶことが増えると、採算上、厳しくなります。特定の船種において、採算に乗るとは思いますが。また、この航路は氷を砕く砕氷船が必要になります。砕氷船は、安全上、通常、2隻必要である、と聞いています。その用船料の価格が適正であれば良いのですが、このボトルネックは気になります。少し具体的な記述があった方が良いでしょう。

もう1点は、海賊対策です。最新の技術に、無人機(ドローン)があります。無人機のリスクとして、軍用への転用が取り沙汰されています。陸上ばかりでなく海上でも、この影響と対策について、何らかの示唆が必要なのではないでしょうか。

(落合部会長) ありがとうございます。ほかにございますでしょうか。どうぞ。

(河野委員) 海賊の点で伺わせていただきたいのですが、先ほどのご説明で、ソマリア沖の海賊が減っていて、むしろ東南アジアと西アフリカの事案が増えているという点についてです。東南アジアは、ここに書いておられるような小規模な、油の抜き取りのようなタイプの海賊に、どのように対応すれば効果的なのか。例えば、ソマリアで対応してきたこととは全くたぶん違うやり方があると思いますし、今まで東南アジアに関しては、むしろ

ろ沿岸各国の能力向上のようなところに日本政府は尽力してきたかと思うのですが、それをもっと推し進めるのか、それともそれ以外にさらに新しい施策が必要とお考えなのかを質問させていただきたいと思います。また、西アフリカについてはどういうふうにお考えなのかを教えてください。

(日原外航課長) ありがとうございます。ご指摘のとおり、ソマリアは、インド洋とかアラビア海とか、非常に広域なところでございまして、相当程度が公海上の事案でございまして、まさに海賊ということでございますけれども、ご指摘いただいております西アフリカとか、あるいは東南アジアにつきましては、これは領海内というところも相当程度になってございまして、いわゆるソマリアで想定されるような海賊事案というものではなくて、領海内の武装強盗的な事案が中心になっているということでございまして、中心になるのは沿岸国の法執行期間を通じた対策というのが非常に重要かというふうに考えてございまして、所管ではございませんけれども、海上保安庁の方からも、キャパシティビルディングとか、船艇の提供というようなこともさせていただけるかというふうに考えておりますので、そういった海賊あるいは事案の特性に応じて、効果的なものというのを探っていく必要があるだろうというふうに思っております。

特に事案のパターンみたいなものもあるようでございまして、東南アジアですと、最近は特に油の抜き取り事案ということで、シンガポールあたりから出て、外洋に出ていくような船が狙われやすいとかいうパターンもございまして、そういったものを周知するとか、そういったことも含めて対応していきたいと思っておりますが、引き続き関係省庁と併せまして、検討していきたいというふうに考えてございます。

(落合部会長) ほかにございますでしょうか。どうぞ。

(浅野委員) 先ほど大橋先生からの質問でよく分かったのですが、この議論のポイントというのが、1番目は日本船籍の問題ですね。2番目は、日本商船隊の問題ですね。船会社がこれから国際競争力をどうやって高めていくのかという問題ですね。3番目は、日本の海運としての地位を高めるために、港湾も含めて、どういう方策があるのかという議論。その3つは独立した問題だから、これらは分けて考えなければ、議論できなくなっちゃいますよね。ですから、それを分けて、資料をもう1回ご検討願いたいというのが1点です。

それから交通政策基本計画のとりまとめで、今の地方創生とか、経済振興の観点から視点を見直しているわけです。だから、国土交通省の各局の個別施策の説明だけでなく、今の政権与党の考え方に照らして、また編集し直しているわけです。ですから、今の考え方が、そういうふうな、現時点の政策にどういう関わりを持っているのかということ、あらためて言葉を持たなければ、国的な議論にならないと思いますので、それもお願いしたいと思いますので、大変でしょうけど、よろしく願います。

(落合部会長) ありがとうございます。ほかにございますでしょうか。

(大橋臨時委員) 先ほどのご説明を受けて、また、浅野先生から、資料をもう1回見直

してほしいというご指摘もございましたので、それについて2点だけ申し上げますと、まず1点、検討するに当たって知りたいと思う内容として、日本商船隊にとってだと思えますけれど、日本船籍を持つことのコストと外国船籍を持つことのコストというのはどういうふうになっていて、その要因分解ってどうなっているのかということが分かると、どこが一体問題なのか、これまで減ってきた推移を見せていただいたのですけれど、そういうふうなもの原因がもっとはつきりするのではと思いましたがというのが1点。あと2点目として、日本商船隊の競争力の分析というのは必要なのかなと。それは荷主が選んでいると思うので、基本的に荷主の目から見てどれだけ魅力的かということにかかって、それが日本に所在している人なのか、海外に所在している人なのかも異なると思えますけれど、ちょっとそういう需要側の視点から、日本商船隊の良い面もあると思えますし、問題点がどこにあつて、そうした中で何を片付けていけばいいのかというところが見えると、議論の精度も上がるのかなというふうに思いましたというのが2点目。

3点目、論点として挙げていただいた点で議論してない点として、30ページ目の3ページのところの2点目に、マラッカ・シンガポール海峡における対策の費用負担についてというのがございますが、これは、ちょっと議論は必要だと思いますけれど、我が国の海運業界以外からの支援が必要なんじゃないかというふうに思えますし、費用負担を求めてもいいかと思えます。とりわけエネルギーの観点で言っても、極めて重要な航路であつて、これが途絶えた途端に大変なことになります、そういうふうになると、ある意味、海運業界だけに任される話ではないかなと思います。

(落合部会長) ありがとうございます。

(池田臨時委員) ちょっと細かいことですが、31ページの真ん中のコラムのBのところの③のところ、クルーズの話が取り上げられているのですが、これを読ませていただくと、ちょっとよく分からないなと思いました。日本のクルーズというのは非常に規模も小さくて、高級志向で、どちらかというとお金持ちのニッチマーケットを狙ったもので、この20年以上成長をしておらず、20万人ぐらいしか乗っていなかったのですが、今、ようやく海外籍のクルーズ客船が日本にやってくる、かなり伸び始めているということなのです。私もそういう誘致を一生懸命やってきたので、うれしいことはうれしいのですが、そのままでもいいのかなって思います。日本の海運の中でも積極的にそういう新しいビジネスを狙っていただきたいと思っています。いわゆる普通の方が気軽に乗れるような、グローバルスタンダードなクルーズをやる企業が出てきてくれるような対策を取る必要があるのではと思っています。

それで、その典型的な事例としては、アメリカのクルーズ会社が東アジア進出にあたってみんな中国に出て行って、この6年ぐらいで中国のクルーズ人口はなんと100万を超え、中国籍のクルーズ客船がもう4隻も出てきているという状況です。それに比べると、日本の場合は、ずっと従来どおり的高级クルーズしかないという状況になっています。この③の文章を読ませていただくと、一体クルーズをどう振興していきたいのかということ

が、必ずしも明確ではありません。単に海外籍のクルーズ客船を誘致するというふうにも読めるような文章になっているので、その辺りを分けていただいて、海外籍のクルーズを呼ぶのはたぶん観光政策として、また日本の港湾の政策としては重要かもしれませんが、ここでの議論としては、やはり日本の中で、こういう新しい産業、世界でも7兆円産業になっていますので、その一画を狙っていくような、積極的な方策を何か盛り込んでいったらいいと思いました。

(落合部会長) ただ今のご発言について、何か担当課の方はございますか。

(日原外航課長) ありがとうございます。ご指摘、非常にごもつともだと考えております。特に、31ページ目の交通政策基本計画につきましては、ほかの部局と一緒にやっているところもございますけども、海事局の部分だけ抜き出しております、特にクルーズのところにつきましては、次回、また改めてご説明する機会があると伺っておりますので、ご指摘のところを参考にさせていただきながら、対応させていただけるような資料にしたいと思っております。

(落合部会長) ほかにございますでしょうか。私の方から、官民の役割分担ってどうなるのかなということに関連してお尋ねしたいのですけれども、外航海運は本来、自由な企業として、自己責任でこのビジネスを行うというのが前提の企業だと。そういう企業に対して何らかの支援をしていくというのは、確かに非常時ということを考えると、それなりの合理性というものが裏付けられるかもしれないのだけど、平時の場合もなお、いろいろ官の方で、民間企業である外航海運を援助していく、あるいは支援していくというのは、その辺の理論的な整合性というものは、どういう整合性の上に、この議論のポイントという課題に挙がっているところも、その辺の、ある意味で前提になるところが明確な形になってないと、ややぼやけてしまうような感じもいたしまして、その辺のところはどう考えていいのかなという辺りもぜひ次回においては見解を打ち出すような形でお願ひしたいと思います。

そういう意味で、外航海運は昔から非常に、独立性といいますか、自立性というものを、航空業界とは違って、そういった業界だったわけなので、その辺のところを、ただ支援するということになると、陸上のバス会社、あるいは陸上の交通機関、鉄道も含めて、これとの関係はどうなるのだと。それを突き詰めていくと、なぜ外航海運に関してこれだけ税制上の優遇措置等を与えなきゃいけないのだという議論に結局、結びつく可能性があって、それに対して、非常時はいいのですけど、平常時でもなお必要ですという論理というのはかなり難しい面もあるのではないかなと考えていまして、その辺のところもぜひお願ひしたいと思います。

ほかに、この外航海運に関して何かご質問、ご意見ございますでしょうか。よろしいでしょうか。

そういたしますと、今回の議題の最後になりますけれども、これまでの部会で扱った議題関係の取組状況に移りたいと思います。第1回から第4回までの部会において、今後の方

向性を示した議題における取組状況の資料というものが資料4で出されているわけですが、この資料につきまして、それぞれの担当課の方からご説明をお願いしたいと思います。それでは順次、お願いいたします。

(新垣内航課長) それでは、資料4の、使いやすい地域公共交通の実現に向けた取組状況ということで、こちらは第2回の議論でご議論いただいたものを中心にご報告します。内航課長の新垣でございます。

お手元の資料、1ページから3ページまでをまず私の方でご説明いたします。1ページ、ご覧いただきたいのですが、使いやすい地域公共交通の実現ということで、現在、総合政策局の交通政策部で、交通政策基本計画の策定が進められているところです。間もなく閣議決定に向けてということでございますが、公共交通ということですので、ご議論いただいた内容を基本計画の中に盛り込んでおりまして、本日、3つご紹介したいと思います。

①②③ということで、バスフロート船、2番目がデマンド運航、3番目が面的な不定期航路事業ということで、現在、その計画案の中では、下の方に赤字で表示しておりますけれども、海陸連結型バス交通システム(バスフロート船)の開発と。それから、旅客船におけるデマンド交通の効果的な活用ということが盛り込まれる予定でございます。それから、基本的方針Bという項目のところには、水上バスをはじめとした観光用の河川舟運など、交通そのものを観光資源とする取組の促進方策を検討すると。

こういうことを踏まえて、実現しようとしておりますのが、次の2ページ目からでございますが、まずバスフロート船でございます。これは、バス等でございますが、バスに乗ったまま乗船し、それから車両から降りることなく目的地まで移動することを可能とするということでございまして、真ん中にあります写真、平成26年秋の実験風景というところをご覧いただければと思いますが、この実験した際の乗り方としては、バスの乗客はバスの車両に座ったままでございまして、対岸、陸に接岸しますと、その車両に乗ったままバスが動き出すということで、バスの車両の乗り降りが要らない形で移動ができるということを実現しようというものでございます。こうなりますと、高齢化の進展への対応など、特に乗り継ぎの不便、これの解消につながるということで進めているところでございまして、現在の取組状況ということで、今年度までかけて実証実験をしております、快適性だとか安全性というものの確認をまいりました。

それを受けて、今、海事局で何をしようかということでございますが、安全管理規程というものがございます。これは旅客船事業を実施する際に安全を担保するために策定してもらった規程を各社に定めてもらうのですが、それを定める指針を国土交通省の方で提示しております。このバスフロートに関するところでは、現行の指針のところに書きましたが、現在は旅客が離岸後着岸するまでの間は車両内にとどまることは原則禁止ですと書いてありますので、現在、原則、車両から降りて船の客室に移動してもらうことになるのですが、これを改訂することで、平水区域を超えないといったような、安全が確保されると判断される場合ですけれども、この場合には自動車内にとどまることを認めるということで、基

本指針を改訂して広げていきたいということでございます。実用化のところは下に記載のとおりですけれども、現在、平水区域内で約200隻ほどカーフェリーがございまして、この相当数がバスフロート船として運航可能になるのではということで、進めてまいりたいと考えているものでございます。

続いて、3ページ目でございますが、今度はデマンド運航等に転換する航路の支援ということで、現在、離島航路の補助として、定期航路の補助をしているわけでございますが、こちらが来年度の政府予算案で、新しい事項として、デマンド運航が認められるということになっているわけでございます。

資料の左側のところですが、現在は一定の航路においてダイヤに基づく運航、いわゆる一般旅客定期航路、これだけが対象ですけれども、今回、デマンド運航、海上タクシーという形になろうかと思いますが、これも補助の対象化にしていこうということでございます。これは、きめ細かな対応ができるということと、それから、より効率的な運航と、この2つを同時に実現させていこうという観点でございます。具体的に今、検討している例は、右側に紹介しておりますが、これも第2回の基本政策部会でご紹介した検討事例の中から、現在、検討が進んでいるというところですが、長崎県の五島市でございます。ここの航路として、浦～前島間、それから富江～黒島間で、これは五島市の陸上交通も併せてでございますが、市内全域で交通モード全般を見直す中で、現在、定期運航している航路について、デマンド化ということも一つの選択肢として、住民の皆さんといろいろ議論が交わされているというところでございます。

続きまして、4ページでございます。面的な不定期航路事業の手続きの弾力化ということで、現行の手続きと今後の手続きと、絵にしておりますが、活用例を念頭にご覧いただきたいと思っております。例えば桜のシーズン、川の堤防の辺りですと、見所のあるところがありますので、こういうところに行きたいということに関して、これは不定期航路の届出ということなのですが、現行は航路を事前に特定して届出をしなければならないと。届出した航路を運航するということになりますので、時期がずれるとか、もうちょっと行きたいといったときには、届出をしていない運航はできないということになって、これは融通がよろしくないということでございますので、区域を指定しまして、面的に届出をするということで、この指定した区域の中であれば複数の地点間の寄港だとか、それから航路も柔軟に組み合わせるといって、臨機応変な運航ができるようにしていこうと。こういう手続きの弾力化をしてまいりたいと考えているところでございます。私からは以上でございます。

(高田船員政策課長) 続きまして、船員の確保・育成に関する取組状況につきましてご説明させていただきます。船員政策課長でございます。

5ページをご覧ください。第3回基本政策部会でご議論いただきました今後の方向性というところでございますけれども、この中で内航船員の確保・育成策につきましてご議論いただきました。内航業界におきましては、担い手である内航船員の高齢化が著しく、特

に中小規模事業者に向けた新しい人材供給システムの確立が必要であるということで、比較的小型の貨物船等に必要な資格である6級海技士の短期養成制度の拡充支援ということを示させていただきました。

これにつきましては、真ん中のところ、左の四角でございますが、現在の就業ルートとしましては、専門の教育機関を出て3年以上の教育を経た上で4級という資格を得るというコースが一般的でございますけれども、時間もかかるということと、そういった育成には一定のキャパシティもあるということで、就業ルートの拡大も図る必要があるということで、新しい人材供給システムとしまして、民間6級海技士短期養成コースという、右の四角でございますが、10.5カ月で6級海技士が取れるコースというものがございます。

これにつきまして確立を図るということで、現在の取組状況、下のところでございますが、既存の6級海技士の航海の要員を育てるコースが今まであったわけでございますが、これに加えて、昨年10月に6級海技士（機関）の短期養成制度を新設し、来年度、27年度からそういった養成も実際に始められていく予定ということになっております。また、平成27年度予算におきまして、制度の安定・拡大に必要な支援等を措置するということで、具体的には、この10.5カ月の新6級の養成コースの中には、座学2.5カ月に加えて社船実習2カ月というものが必要になってくるわけでございますが、この社船実習をご提供いただく船社の皆様方に一定の支援をさせていただくということが政府予算案に盛り込まれているという状況でございます。以上でございます。

（大坪船舶産業課長） では、続きまして、造船業における人材の確保・育成に係る取組状況をご説明します。ページは、6ページ、7ページになります。船舶産業課の大坪です。

この造船業における人材については、第3回の委員会で説明させていただきました。造船業はほとんどが国内生産で、なおかつ地方圏に立地しておりまして、ほとんどが輸出であります。アベノミクス効果で円高が是正されて、需要が急激に回復しました。このように、我が国の輸出を支えているとともに、地域経済に大きく貢献しておりますので、昨年、閣議決定されました「日本再興戦略」改訂2014において、国内での人材確保に最大限努めることと、即戦力になり得る外国人材の活用促進を図ることが盛り込まれました。

短期的な方、即戦力となる外国人については、7ページの方に書かれているのですが、この7ページの左側に赤い文字で、特定活動というのが書いてあります。これは、今までありました技能実習制度が最大3年ですけれども、それを終えた方に、2年ないし3年の日本での活動を認めるというもので、このことが昨年6月に決定したわけです。現在、特定活動で大勢の外国人が造船業に入ってくることになりますから、特別な管理体制を敷こうということで、その制度づくりを昨年からやってきました。

それが、右側に書いてあるスキーム図になっています。国土交通省として受入企業をしっかり監督することになります。現在、海事局では受入企業からの外国人受入計画を認定する作業を行っています。2月1日からは地方の入管局において在留資格に関する申請を受け付けますし、4月1日から実際の日本への入国が可能になります。その体制を整えた

ところ です。

もっと長期的な話になりますが、日本人の育成というのが6ページになります。日本人の育成については、造船業・海洋産業における人材確保・育成方策に関する検討会というのを昨年の8月から立ち上げまして、検討を行ってきています。その中で、27年度予算に反映させたものというのが6ページに書いてあることでありまして、地域の造船業及び関連産業と大学・高校等が連携して、オン・ザ・ジョブ・トレーニングや共同研修、大学の特別講座を開設するなど、地域に根差す人材を発掘するという実証事業を27年度予算において実施することにしています。これは、地域ごとのコンソーシアムを公募しまして、その中から選定を行うこととなります。

ここに書いてあるのは、人材検討会の中で議論した中で、27年度予算要求に間に合ったものを書いておりますが、人材検討会自体はまだ活動を継続しておりまして、もう少し長期的に取り組むべきこと、例えば共同研修、新たな技術を使った効率的な育成方策や人材の多様化など検討してまいります。おそらく今まで、女性の活用、それから工業高校の出身ではない方を採用して、パートの方も活用するといったことがあるかと思われるのですが、そういう人材の多様化も踏まえて、生産や設計をいかに効率化するかといったことも検討していきたいと思っております。以上です。

(千葉海事振興企画室長) 海事振興企画室の千葉と申します。第20回の海の日行事についてご説明を申し上げます。海の恩恵に感謝し、海洋国である日本の繁栄を願う日である海の日は今年で20回目を迎えます。折しも、今年は第3週の月曜日が本来の海の日であります7月20日となります。これまでは、内閣総理大臣メッセージの発出、海洋立国推進功労者の表彰、あるいは海フェスタ等の行事を実施してきたところでございますが、昨年末に開催されました第12回総合海洋政策本部会合におきまして、内閣総理大臣より、「来年、すなわち今年海の日が制定されて20年目の節目の年となることから、国民の海洋についての理解と関心が一層深まるよう、関係省庁で連携し、取り組んでいただきたいと思います。」というご指示をいただいたところでございます。この総理のご指示を踏まえまして、従来のイベントに加えまして、IMO世界海の日パラレルイベントを我が国で開催するなど、海の日の一連行事を各省庁連携で進めるべく、総合海洋政策本部を中心に現在、検討を進めているところでございます。

具体的には、左の方の中ほどの表になりますが、中央行事で、従来の内閣総理大臣メッセージの発出、功労者の表彰に加えまして、赤枠で囲んでおりますのが特別行事でございますが、式典、国際シンポジウム等をメインとする世界海の日パラレルイベント、右の四角ですが、国民が広く海に関心を持つように、シンポジウムあるいは海洋教育、体験事業を内容とする民間関連イベントを実施するとともに、全国行事といたしましては、今年は「つなぐ ひろがる 有明の海」をテーマに、熊本におきまして海フェスタくまもとを皇室ご列席の下に7月18日から8月2日まで、熊本市ほか6市1町で開催する予定になってございます。そのほかの地域におきましても、7月の海の月間におきまして、海の日



趣旨徹底や健全な海事思想の普及を目的としまして、各種のイベントを行うこととしております。これまでにいただきましたご意見を踏まえまして、海事広報や体験乗船等の行事に積極的に取り組んでいくこととしておりますので、ご報告申し上げます。以上でございます。

(前田海洋・環境政策課課長補佐) 続きまして、9ページをご覧ください。海事分野における新産業創出に係る取組状況を、海洋・環境政策課よりご説明させていただきます。

昨年10月にご審議いただきました施策の方向性に従って取り組んでいるところでございますが、本日、新たな動きを1点、ご報告させていただきます。右肩に、平成27年度新規1.5億円と記載されてございますように、政府予算案に取り込まれまして、来年度から本件取組を実施することとなりました。

内容につきましては、上の緑色のところの課題のところを書いてございますように、現在、実践的技術やノウハウを持った技術者が圧倒的に不足しているという状況、それから専門カリキュラムや教材が国内にない、さらにはオペレーションを体験するような現場不足しているということが課題にございまして、それに対応すべく、この事業の中で専門カリキュラム・教材を開発すること、それから現場がないことを補うべくシュミレーションプログラムの開発、さらには海外大学等との連携体制、これはインターンシップや留学ということを想定したような制度の構築に向けた調査を行うということを内容にしております。

この取組は、基盤整備あるいは環境整備のための施策でございまして、この成果は実際に産学で活用していただく必要がございますので、特に専門カリキュラムや教材の開発に際しましては、産学の連携につながるようなことになるように取り組んでいくと。そういう準備をしているところでございます。以上でございます。

(落合部会長) ありがとうございます。まだ時間的に余裕がありますので、ただ今の、これまでの部会で扱った議題関係の取組状況につきまして報告について、何かご質問があれば。

(篠原委員) いいですか。

(落合部会長) どうぞ。

(篠原委員) この海の日のことについて、2点だけ。1つは、たまたま今年は7月20日になったと。本来の7月20日に今年は戻ったというか、ハッピーマンデーの中でもこうなったと。たまたまですよね。自民党の中には、もう7月20日を固定しろという、そういう動きも出ているけど、まだそれは実現していませんよね。

それが1点と、もう1点は海洋教育です。これは文科省あたりとも連携していく必要があるのですが、学校で何かをやると言っても7月20日にできないわけですよね。学校は休みですから、海洋教育をその日に合わせて、何か子供たちにするとすると、地域や家庭や個人でやるしかないということになりますよね、その日に合わせてということになれば。私は、前からこういうのに疑問を持っています。学校教育の中で、何か学校単位でやれる

ようなシステムを、休みならば、その前後で、各学校にお願いをして、文科省あたりと連携してやっていかないと、地域や家庭だけということになると、子供たちはあまり、それぞれ別個の行動になって、うまく馴染んでいくのかなということを前から感じていて、例えば防災の日なんていうのは休みじゃありませんよね。だから、学校でけっこうやるじゃないですか。何かそういうシステムを考えないと、休みにするのはいいのですが、休みは学校も休みですから、それを海洋教育がどう結びつくかということもちょっと今後、工夫する必要があるのかなと。これは私の意見でございます。

(落合部会長) 担当の方で何かございますか。

(河村総務課長) まず、海の日固定化については、おっしゃるとおりでありまして、いろいろ従前から、業界、それから与党、野党を通じて、海の日趣旨をもう少し広めるために固定化という動きがありまして、一方で、やはりハッピーマンデーの趣旨でもありますけれども、観光を増やしていくという、こういう観点から、やはり今のままの方がいいのではないかと。両方の意見が拮抗しているところと承知しておりますので、まだ具体的な動き、我々に対してどうこうという方向が示されているわけではございません。それが1点目でございます。

それから、2点目は、海の日が祝日、休日であるがために、これも功罪がございまして、特に休日であるということで、地域活動、家庭では非常に活用しやすい一方で、学校行事には位置付けづらいと。こういうことがある、両面があると私どもも思っております。これは、これから海の日をどのようにしていくか。幸い、今年、海の日行事のご説明の中でも、各省庁で連携して、政府全体としてやっていこうと。こういう話にもなっておりますので、文部科学省なども含めまして、少しいろいろ考えていきたいと思っております。

(篠原委員) 例えば、その前後の1週間ぐらいを何とかウィークにして、その中で、地域や家庭は休みを使えばいいと思うのですが、学校は、その中で何か1つ考えてもらうとか、何かそういう少し面的な広がりを作ってもいいのかなという感じがします。

(落合部会長) ほかにご質問ございますでしょうか。はい。

(池田臨時委員) 6ページの造船業の人材育成の件で、私も造船教育をやっている関係で、たいへん頼もしく思っております。こういう形のいろんなシステムを作っていたかと思っております。

1つは質問で、事業内容の中の「大学・高校等が連携し」という、高校はたぶん造船業などのある地元の高校というイメージなのでしょうけど、ここで記されている大学は、地方の大学の話なのか、今でも8大学が造船教育をやっていますけど、その大学を示しているのか、ちょっとそこが分かりづらいので、教えていただきたいと思っております。実際、私も学生をたくさん教育しても、やはり就職では地方に行ってくれないのが現状です。例えば、私のところは大阪で、学生は大阪出身、近畿出身者が多いので、九州の造船所に行くかとなると、なかなか行かない。とって、九州からそれだけの学生が来ているかというと、ほとんど来てないということもあってたいへん苦慮しています。一番効果的なのは、

地方が奨学金を作っていたら、都会の造船系の大学に行ったときに奨学金がもらえるようなシステムを作っていたら、かなりの確率で地元に戻る学生が出てくるのではないかなと思います。

一時、各民間会社が個別に奨学金制度をやっていたことはあるのですが、それをもうちょっと組織だって、海事都市やなんかのところは、そういう形で、高校生の段階から、そういう造船技術者に夢を持った学生を探し出して、適切な教育機関に送り込んで、戻ってもらうというようなシステムを作ると、かなり効率的なんじゃないかと、私の長年の経験から言うと、思いました。

(大坪船舶産業課長) ありがとうございます。特に大学は、どこを限定しているということはないのですけれども、その地域で、例えば今治地区なら今治地区で、どこの大学と連携するか。既にもう例えば寄附講座を持っていらっしゃるような大学等あるので、そういうところと連携するなり、やっていただければいいと思います。それは、地域独自の取組で、この地域はこういうやり方でやりますということで応募していただければ、それでいいと思っています。

それから、2番目のコメントについては、言ってみれば紐付き奨学金的なものだと思うのですが、その有効性というか、必要性というのは以前からいろいろところで指摘されていて、造船に限らず、いろんな分野で、そういうことができないかという声は上がっていて、一部医療分野で行っているところは国レベルでもかつて行ったことがあるらしいのですけれども、現在は行われてないと思います。地方自治体等で、造船分野で戻ってきた方に何らかのインセンティブとして、奨学金をというのは、可能性としては考えられると思うのですが、まだ具体化してなくて、そういうことができるのかどうかも含めて、率直に議論していきたいと思っています。

(池田臨時委員) 具体的には、富山県が、各大学に、富山県に戻ってきてくれる人もしくは富山県出身者の大学生に対して奨学金を募集したりしていますので、たぶん比較的簡単にいけるのではと思ったのですが。

(大坪船舶産業課長) 今後、人材検討会の方で検討していきたいと思っています。ありがとうございます。

(落合部会長) ほかにご質問ございませうか。それでは、本日の議論はここまでということにいたしまして、次回でありますけれども、本日議論いたしました、我が国産業を支える安定的・効率的な物流、すなわち外航海運ですけれども、これにつきまして、今後の施策の方向性を取りまとめるということでもありますので、委員におかれては、その点についてご承知おきを願いたいというふうに思います。

それから、新たな議題といたしまして、我が国産業を支える安定的・効率的な物流、こちらの方は、今度は内航海運の方であります。それと、観光立国の推進というテーマが取り上げられておりますので、事務局の方においても準備のほどをお願いしたいと思います。

それでは、事務局の方から連絡事項等ございますか。

(事務局(飯田)) 本日は、活発なご議論をいただきまして、ありがとうございました。次回の第6回基本政策部会につきましては、3月中の開催を予定しております。開催案内につきましては、別途ご連絡いたします。

最後に、本日の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が、机の上に置いていただければ、当方からお送りさせていただきます。事務局からは以上でございます。

(落合部会長) 本日、お忙しいところ、本当にありがとうございました。