



平成20年7月1日

国土交通省海事局

交通政策審議会海事分科会関係者等との懇談会 議事概要

1. 日時

平成20年6月23日（月）10:00～12:00

2. 場所

国土交通省 11階特別会議室

3. 出席者（敬称略、50音順）

秋山昌廣、浅野正一郎、今津隼馬、上野 孝、大内博文、河野真理子、杉山雅洋、藤澤洋二、前川弘幸、松尾正洋、松田英三、村木三郎、森本靖之

<国土交通省>

春成誠海事局長ほか

4. 主な議題

議題1. 今後の進め方について

議題2. 海上運送法及び船員法の一部改正について

議題3. 日本船舶及び船員の確保に関する基本方針（案）について

5. 議事概要

- 事務局から、上記議題についての説明がなされた。

議題3についての関係者等からの主な意見及び質問等は次のとおり。

- トン数標準税制の適用を受ける事業者は、認定基準に基づいた日本船舶及び船員の確保のための必要な措置をしっかりと講じて欲しい。航海命令の国際輸送への拡大についても、非常時も含めた対応の必要性がトン数標準税制を導入する原動力になっているため、やむを得ないだろう。
- 日本船舶・船員確保計画について、個別企業毎に行うのか、企業グループ毎に行うのか。
- 国会において附帯決議されたように、国際的な競争条件の均衡化のため更なる制度改善に努めること、日本船舶・船員確保計画の認定申請について、申請者の過度の負担とならないように努めること等これらの方針に沿い適切に対応していただけるものと期待している。
- 国際競争条件の均衡化を図ることにより、日本船舶及び日本人海技者を増加させ、安定的な国際海上輸送の確保を図るという我が国にとって極めて重要な課題に関して、国会と政府からの海運業界への期待のメッセージに対して、業界として全力で応えて参りたい。
- 日本船舶の増加を5年間で2倍とすることについては、各社の経営の判断によるが、昨今の外航海運を取り巻く状況を鑑みるに、今後、外国人船舶職員の承認試験の簡素化等の問題や船舶の設備要件について更に改善がなされれば、自ずと増加し、5年間で2倍ということは達成可能と考える。
- 日本人船員については、採用等を増加して対応していこうと考えている。そのためには、外航船の運航に堪え得る優秀な学生が1人でも多く応募してもらえるように、トン数標準税制適用の要

件の1つである訓練をしっかりと行って参りたい。これらに資するため、業界として、7月に人材確保タスクフォースの設置を行う。

- 日本人船員の問題を議論する場合には、内航船員を中心的な課題として取り上げていただきたい。外航日本人船員が減少してきたのは、外航各社の経営の意思によりこのような現状になっているが、内航船員不足問題は、内航業者では、コントロールできない様々な環境要因によってこのような現状に至っている。内航業界は、中小・零細業者が多いということがあり、行政サイドの更なる積極的な関与をいただかないと解決ができないので、お願いをしたい。
- 外航海運については、日本船舶及び日本人船員の増について、具体的なイメージがあるが、内航海運については、業界において具体的なものを示さないのも良くないが、行政サイドにおいても外航海運同様に、具体的な将来像について、業界と議論をしていただける機会を設けて頂きたい。
- トン数標準税制は、外航海運に限られた優遇税制で、限られた船員志望者の中で、船員を増やしていこうとすると、内航船員志望者が少なくなってくるのではないかと懸念している。トン数標準税制の創設に伴い、船舶の特別償却制度が廃止になるようなことには、内航業界としては承服しかねるので、国土交通省としてご助力を願いたい。
- 過去に、我が国の主要港に入港する外航船の船長に対して、我が国の港湾及び航路について、どのような評価をしているのかについてアンケート調査を行った結果、我が国の航路整備、港湾整備、情報提供、パイロットシステムも良いとの評価である。一方で、ほとんどの船長から、小型船と漁船の航行のマナー、交通ルールを遵守するように指導して欲しいとの指摘を受けた。また、地方の内航の一杯船主の方々と会合で、499G/Tクラスの船で、乗組員が4名、あるいは3名で運航していると聞いた。内航のため、港と港との航海時間が短く、港に着いたらすぐに荷役作業と、これが連続に行われるため、出港すれば、オートパイロットにして、身体を休めざるを得ない状況にある。このような実態

では、若い人は寄りつかない。外航については数十億の減税策が講じられるが、内航については、1.6億円程度の予算支援措置で抜本的な改革ができるのかと感じている。

- 我が国のトン数標準税制は日本船舶のみ対象であるが、外国はどのようなになっているのか。
- 減税額が80億と言われているが、日本船舶を増やし、日本人船員を教育し増やしていくということにはコストがかかるが、トン数標準税制の導入によって、見なし利益を上回る利益部分について、かなりある、あるいは将来的にも見込めると考えて良いのか。
- 基本方針及び日本船舶・船員確保計画の中に、国際競争力の維持あるいは確保という項目がなくても良いのか。つまり、目標に向かって、日本船舶が増えていく、日本人船員が増えていく、他方で、日本の船会社は非常に弱っていくということで、国際競争力で負けていくということになってしまったら、目的が達成できないことになるのではないのか。日本船舶の条件を、見直しまたは緩和する考えはあるのか。
- トン数標準税制は、10年の制度だが、教育界はこの短期間でどう対応したら良いのか。今までは乗船実習科が乗船訓練を行っていたが、今後の大学との関係はどうなるのか。
- 日本人船員を確保・育成していくことの問題に取り組んで行くには、省庁間の枠を超えて、学校制度のあり方を検討していく必要がある。
- オペレーターは、トン数標準税制の大きなメリットを享受することは間違いないであろう。一方、オーナーや船舶貸渡事業者は、自分の船でありながら、この税制のメリットを享受できない環境にあるので、オーナーも、オペレーターとの大きな関わりの中で、税制のメリットを享受できるように考えて頂きたい。
- 国会の附帯決議において、船舶の特別償却制度、固定資産税、

登録免許税等トン数標準税制以外の税制あるいは船員雇用に係る支援措置の充実等と明確にされている。これから日本船舶を増やしていくということであるが、船員についてみると、国際的に不足している状況にあることから、どのように船員を確保していくかということは国際的な課題である。このような中、如何に優秀な日本人船員を核として、日本商船隊を確保していくかは、非常に大きな課題である。若い人が如何に海に目を向けてくれるかを考えるに、優遇的な政策が必要であろうし、学校の整備も必要であろう。従って、附帯決議にもあるように、また、大臣も様々な場で、外国において船員の優遇税制等があるという実態から、様々な問題に様々な角度から取り組んでいく必要があると述べられているので、政府が実施すべき施策に関する基本方針にも明らかにして欲しい。

- 航海命令について、対象船舶をどの時点を出すのか、日本船舶に限定するのか、トン数標準税制を享受している船舶に限定するのか、便宜置籍船も含めて対象にしていくのか、教えて欲しい。

問い合わせ先：

国土交通省 （代表）03-5253-8111

海事局外航課 前田（内線 43-323、直通 03-5253-8618）