

第22回 交通政策審議会海事分科会

平成24年3月27日

【藤原企画室長】 それでは、渡辺委員はまだお見えになっていないようですが、もう出られておりますので、間もなくご到着されるということで、ただいまから交通政策審議会第22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、ご多用の中、ご出席を賜りましてまことに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長の藤原でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

本日、渡辺委員はまだお見えになっておりませんが、委員8名中5名のご出席をいただく予定でございますので、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、まずご報告申し上げます。

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。どうぞよろしくお願いいたします。また、携帯電話等をお持ちの方はマナーモードへの切りかえをお願いいたします。

それでは、開会に先立ちまして、森海事局長よりごあいさつを申し上げます。

【森局長】 おはようございます。海事局長の森でございます。

落合先生はじめ、委員の皆様方には、年度末の大変お忙しい中お集まりいただきまして、まことにありがとうございます。

さて、東日本大震災から1年が経過いたしましたけれども、海運・造船業界の方の中にも多くの被災者が出ました。また、事業についても大きな影響が出た事業者がたくさんございました。改めてこの場で皆様にお見舞いを申し上げるとともに、1日も早い復興・復旧を心からお祈りしたいと思います。

今回の震災では原発事故がございまして、その影響で外国の船社が日本への寄港を一部忌避する中で、日本の海運につきましては、フェリーによる自衛隊員等の輸送、あるいは燃料油等の緊急物資の輸送、そういった形で大きな貢献をしたわけでございます。私どもも改めて我が国の海事産業の重要性を認識したところでございまして、今後、海事分科会の皆様の貴重なご意見もいただきながら、必要な施策について全力を挙げていきたいと考

えております。

さて、本日の分科会でございますけれども、平成20年の交通政策審議会の答申、日本船舶及び船員の確保に関する基本方針、本分科会に報告をすることとされております日本船舶及び船員の確保に関する施策の実施状況について、ご報告をしたいと思っております。また、せっかく委員の先生にお集まりいただいておりますので、議題2以降では、私どもの主要施策のご紹介をさせていただきたいと思っております。

簡単に私からご説明をさせていただきますと、議題2でございますけれども、これは現在通常国会に提出しております、我が国の海事産業の一層の強化のための三位一体——と私は申しておりますけれども——の法案ということで、それぞれ海運、造船、船員の国際競争力強化のための法案を提出中でございます。

最初に海上運送法の一部改正がございますけれども、これは日本の商船隊強化のためのトン数標準税制の拡充に向けた改正でございます。2番目の海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律は、日本の造船業、海運業の競争強化のためのCO₂排出規制を盛り込むものでございます。3番目は、船員の労働条件向上のための改正でございます。

議題3でございますけれども、これは昨年5月から、船員の確保・育成に関する検討会を計13回にわたって審議を重ねてまいりましたけれども、3月中旬にようやく検討会の報告として取りまとめができましたので、今回ご報告を差し上げたいと思っております。特に今回はすべてのステークホルダーに集まらせていただきまして、教育機関のカリキュラム、社船実習の拡大等、非常に実りの多い提言をいただいております。

議題4は、国土交通省海洋政策懇談会の取りまとめということでございます。ご存じのとおり、海洋基本法に基づく海洋基本計画が平成20年3月に策定されましたけれども、5年をめぐりに見直すこととされておまして、現在、ちょうど見直しの時期を迎えておる最中でございます。この見直しに向けて国土交通省では、昨年12月に海洋政策懇談会を設置しまして、国土交通省が取り組むべき課題及び政策について、有識者の方から、5年から10年先を念頭に置いた中期的な海洋政策の方向性についてご議論をいただきまして、今月21日に懇談会としての提言が取りまとめられました。これについてご紹介をいたしたいと思っております。

お時間の許す限り、忌憚のないご意見を賜れば幸いです。よろしく願いいたします。

【藤原企画室長】　続きまして、本日ご出席の委員の方々をご紹介させていただきます。

なお、マスコミの方々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。

委員名簿の順に紹介させていただきます。お手元に配席図と資料1の委員名簿をお配りしているかと思しますので、ご参照いただければと思います。

【藤原企画室長】 ポストンコンサルティンググループ、パートナー&マネージングディレクターの秋池委員でございます。

【秋池委員】 秋池でございます。よろしくお願いいたします。

【藤原企画室長】 海事分科会長の中央大学法科大学院教授の落合委員でございます。

【落合委員】 落合でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

【藤原企画室長】 東京大学高齢社会総合研究機構長の鎌田委員でございます。

【鎌田委員】 鎌田でございます。よろしくお願いいたします。

【藤原企画室長】 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。よろしくお願いいたします。

【藤原企画室長】 連合中央執行委員、全日本交通運輸産業労働組合協議会議長の渡辺委員でございます。

【渡辺委員】 渡辺です。よろしくお願いいたします。

【藤原企画室長】 なお、本日、浅野委員、木場委員、林田委員におかれましては所用のためご欠席でございます。

続きまして、事務局であります国土交通省からの出席者をご紹介します。森局長には今ごあいさつをいただきましたので、次長の森重以下をご紹介します。

次長の森重でございます。

【森繁次長】 森重でございます。よろしくお願いいたします。

【藤原企画室長】 参事官の若林でございます。

【若林参事官】 若林でございます。よろしくお願いいたします。

【藤原企画室長】 総務課長の蝦名でございます。

【蝦名総務課長】 蝦名でございます。よろしくお願いいたします。

【藤原企画室長】 安全・環境政策課長の加藤でございます。

【加藤安全・環境政策課長】 加藤でございます。

【藤原企画室長】 海事人材政策課長の河村でございます。

【河村海事人材政策課長】 河村でございます。

【藤原企画室長】 外航課長の平田でございます。

【平田外航課長】 平田でございます。

【藤原企画室長】 内航課長の瓦林でございます。席を外しております。

それから、運航労務課長の山本でございます。

【山本運航労務課長】 山本でございます。よろしくお願いいたします。

【藤原企画室長】 安全基準課長の平原でございます。

【平原安全基準課長】 平原です。よろしくお願いいたします。

【藤原企画室長】 総務課技術企画官の吉田でございます。

【吉田技術企画官】 吉田でございます。よろしくお願いいたします。

【藤原企画室長】 本日の出席者につきましては以上でございます。

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1枚ございます。

次にクリップでとめております資料ですが、最初に議事次第がございます。

資料1として、海事分科会の委員名簿でございます。その後に国土交通省の出席者名簿をつけております。

資料2として、議題1の「外航日本船舶及び船員の確保計画の状況報告」をつけております。かがみの次に横長のポンチ絵が5枚ぐらいついていていると思います。

資料3として、議題2の「海事産業の競争力強化3法案の概要」ですが、かがみの次に縦横混在していますが、ポンチ絵が7枚ついております。

資料4として、議題3の「船員（海技者）の確保・育成に関する検討会の取りまとめ」ですが、9枚ほどの検討会報告がついてございます。

資料5として、議題4の「海洋政策懇談会の取りまとめ」ですが、かがみの次に懇談会の設置趣旨、委員名簿、開催状況等が1枚ついております。その後、11ページの報告書、それからポンチ絵等がついているところでございます。

以上でございますが、不足等はございませんでしょうか。よろしいでしょうか。

それでは、早速、議事に入りたいと思います。落合分科会長、司会進行をお願いいたします。

【落合分科会長】 それでは、議事次第に入りたいと思います。まず最初の議題1であります、「日本船舶及び船員の確保計画の実施状況報告」というものであります。これに

つきましては、それぞれ担当課からご報告をお願いしたいと思います。

では、よろしくお願いいたします。

【平田外航課長】 外航課長の平田でございます。私からは「外航日本船舶・日本人船員の確保状況」について、お手元の資料2に基づいてご説明いたします。

まず、表紙を含めまして2ページをごらんいただきたいと思います。確保状況をご説明する前に、現行のトン数標準税制の概要についてご説明いたします。

目的といたしまして、世界単一市場で国際競争が激化する中で、日本船舶・日本人船員の計画的増加を図るため、世界標準とも言うべきトン数標準税制が、日本では2008年から法律改正で導入されております。ここでごらんいただいているとおり、現在20カ国で導入されておりまして、日本の後も2010年キプロス、去年は台湾で導入されたところでございます。

制度でございますけれども、外航船舶運航事業者はいわゆるオペレーター、日本郵船とか商船三井といった会社が、「日本船舶・船員確保計画」を作成いたしまして、大臣の認定を受けた場合に、日本船舶に係る利益について、通常法人税にかえてみなし利益課税を選択できる制度でございます。これは現在、日本船舶について適用がある制度でございます。基本方針を策定いたしまして、課税の特例が認められるわけでございますけれども、この右下のグラフでごらんいただくとおり、昭和40年代後半をピークといたしまして、日本人船員、日本船舶が減少を続けていたところでございます。こういった状況に対応すべく導入されたわけでございます。

導入後の確保状況については後ほどご説明いたしますが、1ページめくっていただきまして、計画の認定に際しての方針、認定の基準をご説明いたします。まず、日本船舶の確保・船員の育成及び確保に関する基本方針、これは大臣告示でございますけれども、隻数については平成20年度からの5年間で2倍、外航日本人船員の人数は10年間で1.5倍という目標を掲げております。

これに基づきまして、認定の具体的な基準としましては計画期間が5年でございますけれども、日本船舶の隻数を2倍以上に増加させる計画、船員については保有1隻について1名以上、毎年度養成する計画であること。船員の数については減少しない計画であること。船舶1隻当たり外航日本人船員4人配乗できる人数を常時確保する計画であること。こういった認定基準のもとに、認定をしているところでございます。

計画遂行の担保措置といたしましては、正当な理由なく計画目標を達成しない場合には

勧告、それで従わない場合には認定を取り消しまして、その場合には減税額相当分の取り戻しが行われる。具体的には益金に算入し直されまして課税がされるということでございます。

なお、海上運送法の改正時に、国会で附帯決議をいただいております、トン数標準税制以外の税制について、船舶の特別償却制度、固定資産税、登録免許税等の充実について、総合的な視点、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、という附帯決議をいただいているところでございます。

制度の概要については以上でございますが、2枚戻っていただきまして、この法律に基づきます外航日本船舶・日本人船員の確保状況についてご説明いたします。

まず、現在認定を受けている会社は10社でございます。細かくなりますが、21年3月に10社、22年2月に1社、合計で11社認定されたところでありますけれども、その後合併がありまして、現在は10社ということでございます。これはここに書いてありますように、新和海運と日鉄海運が合併いたしまして、NSユナイテッド海運になったところでございます。

確保計画の実施状況でございますけれども、まず、下の表の計画開始時の数字を見ていただきたいと思っております。日本船舶につきましては76.4隻、これを一番右の欄でございますが、第5期計画では161.8隻まで伸ばすといった計画でございます。第2期が終了した23年3月の数字は、この第2期実績に書いてございますけれども、118.9隻ということで、計画どおり進捗しているところでございます。

それから、外航日本人船員の訓練計画・実績でございます。まず、第5期の計画で目標として163人の訓練の計画、うち社船実習の訓練人数が59人でございますけれども、第2期の実績としてそれぞれ120人、56人ということでございます。

次に、船員の確保の実績でございますが、計画開始時1,072人を第5期（25年度）には1,159人という計画でございますけれども、第2期の終了時点で1,113人ということで41人増、こちらも計画のとおり進捗しているということでございます。

外航日本船舶と日本人船員の確保状況については、以上でございます。

【河村海事人材政策課長】 引き続きまして、内航船員の確保状況について、同じく資料2の4ページ、5ページでご説明させていただきたいと思っております。

内航についても外航と同様、平成20年の海上運送法改正によりまして、船舶・船員確保計画の認定を受けることができる制度となっております。制度について、5ページのほ

うを先にごらんいただきたいと思います。外航は船舶と船員が目標となっておりますが、内航については船員のみが目標でございます。かつ、外航のように絶対数を増やしていくということではなく、現在、内航については、船員需給が均衡しているわけでありませぬけれども、右下のグラフにもありますとおり、非常に高齢化が進んでいるものですから、5年後、10年後に船員不足が生じることのないよう、計画的な育成確保を図っていくということが目標でございます。

この目標に向けて、船舶・船員確保計画を内航海運事業者が作成し、これを国土交通大臣が認定するのは外航と同様であります。主な認定要件としては、船員としての経験がない者、あるいは、ちょっと言葉が落丁しておりますが、船員教育機関を卒業した者以外の者等について、採用訓練を行う計画であることを求めるとともに、この訓練については、採用する者に応じて資格取得の訓練、あるいはOJTのような訓練、その他必要な訓練を計画的に実施するものであることを求めています。かつ、こうして認定を受けた事業者については、下のほうにありますけれども、訓練にかかる費用、あるいは試行雇用、トリアル雇用に関する助成金を支給することで支援することとしております。

実績のほうに戻ります。4ページにお戻りいただきまして、こうした認定状況でありますけれども、これにつきましては平成20年度、制度が発足した年に113社を認定していこう。23年4月までに延べ238社を認定しております。このうち貨物が191社、旅客が47社ということでございます。

この結果、上の表の一番下の欄、「各期4月1日現在の認定事業者数」というところにあるとおりでございます。内航の場合は、それぞれの事業者ごとに3年ないし5年の計画を立てていただきまして認定を行っておりますので、22年度までは各年の認定件数をそのまま積み上げていったものが4月1日現在の認定事業者数になっております。23年度からは、最初に3年で認定を受けた事業者さんの期限が到来しておりますので、そのまま続けなかった方、再度認定を行った方、新規認定を行った方の加減がありまして、23年度現在では171社ということで制度が定着してきております。

下のほうが、この計画に基づきます実際の採用訓練の状況の実績でございます。合計の欄にありますように、平成20年度が単年度で371人の方の採用訓練が行われている。その後、367、312と推移し、今のところ3年間で合計1,050人ということでございます。いろいろ景況の変動等もありまして、右肩上がりとはなっておりませんが、この制度によって一定の船員の教育や確保、訓練について貢献ができているものと考えており

ます。

私どもからのご説明は以上でございます。

【落合分科会長】 ありがとうございます。

それでは、ただいまのご報告につきまして自由にご質問、ご意見をお願いしたいと思いますが、いかがでしょうか。どの点からも結構だと思いますけれども……。

【鎌田委員】 よろしいですか。

【落合分科会長】 どうぞ。

【鎌田委員】 2点ご質問したいんですけれども、1点目は前半の外航で、国会で附帯決議ということで赤字で書かれているところに対しては、その後の取り組みはどのようなかなというところ。それから2点目は、内航の年齢構成の図がありますけれども、50歳以上の割合でも50ちょっとの人が多いのであればそんなに心配はないですが、その辺の上のほうの分布がどうなっているのかなというあたりを教えてください。お願いします。

【平田外航課長】 それでは、まず外航の税制関連についてお答えいたします。

船舶の特別償却制度につきましては、昨年度、2年間の延長が認められたところでございます。固定資産税、登録免許税については、今年度延長が認められたところでございます。細かい話をしますと、特別償却制度につきましては、償却率について2%切り下げられる。それから、固定資産税につきましては一定の整理を行いまして、深掘りをするところと軽減率が引き上げられるところがございます。登録免許税についてはほぼ単純延長という結果でございます。

【鎌田委員】 ありがとうございます。

【河村海事人材政策課長】 内航についてでございますけれども、51%の内訳ですが、これはその上、55歳以上が35%、60歳以上にしても14%でありますので、結構60歳以上の方が多いということで、このまま推移すると状況が危惧されるということでございます。

【鎌田委員】 ありがとうございます。

【落合分科会長】 ほかにございませんでしょうか。

【竹内委員】 よろしいでしょうか。

【落合分科会長】 どうぞ。

【竹内委員】 1点だけ。4ページの内航のところ、認定状況を見て、20年、21年と見ると、22年度は極端に数が少なくなっていると。先ほど3年でというお話もあった

ので、それにかかわることなのかなと思うんですけども、もう一度細かい理由と、要するにそれがあって、いつも3年おきに数がどんどん減るのかどうかという、そのあたりを詳細にお伺いできればと思うのですが、お願いします。

【河村海事人材政策課長】 お答えします。

今、お話があったとおり、3年ないし5年ということで2位になっておるのですが、そういう形で申請をいただくことになっておりますので、この制度を利用される方がやはり当初から利用したいということで、20年度に集中したということ。それから、少し手続が間に合わなかった方が21年度に出てきたということですが、22年度は制度発足3年目でありましたので、そういう計画的にやっていた方はもう既に申請された方が多かったので、これぐらいだったということです。23年度から最初の年の期限切れがあったので、これの再認定などがございまして、また数が増えているということで、実態につきましては下の4月1日現在の認定事業者の推移を見ていただくと、大体安定してこれぐらいで推移していくのかなと思っております。

【落合分科会長】 ほかにございますでしょうか。はい、どうぞ。

【秋池委員】 外航と内航でいずれも人材に苦慮しておられるということだと思っておりますが、これはこの2つの間で人材の取り合いのようなことになるのでしょうか。それとも、それぞれはまた別のことなのでしょうか。というのは、バランスをとらないと、結局、同じプールを取り合っているだけで大きくなっていかないのではないかという気もいたしますが、いかがでございましょうか。

【河村海事人材政策課長】 基本的には、本来的には内航と外航は必要な資格などが違いますので、それぞれ別ということになります。ただ一方で、そのときの需給によって、事実上は例えば外航の資格のほうであれば内航を兼ねることが出来ますので、内航の中でも大型のほうにというような流れはありますけれども、あまり内航と外航の間で深刻な取り合いというような状況に至ってはいないかと思えます。

【落合分科会長】 ほかにございますでしょうか。

どうぞ。

【渡辺委員】 すみません、渡辺です。

内航、外航にかかわらず、日本人船員を増やしていくというのは非常に大切だなと認識しておりますけれども、入り口のご議論はされているのですが、いわゆる他産業で言うところの中途退職者みたいな形ですね。確保して、最後までそのお仕事につかれる場合もあ

りますし、途中でほかに移られる方、つまり定着率がどの程度なのかということと、それが他産業と比較してどういう位置にあるのかというのが、もしわかれば教えていただきたいと思います。

それともう1点は、一応確認なのですが、1ページの外航の部分で、76.4隻というので小数点が出ることについて、全員が全員専門家ではありませんのでちょっと教えていただければと思います。

以上です。

【河村海事人材政策課長】 それでは、最初の何といいますか、定着率のようなお話かと思えます。特に内航ですけれども、確かに定着率について——これは実は内航もいろいろ船の大きさとか、船の種類によってさまざまなのですが——労働条件が厳しい、例えば化学薬品を運ぶような船をはじめとして、若い方が入ってきても定着していかないというようなことは業界の悩みとしてありまして、定性的にはそういうことが言われております。

それから、データの上で、例えば離職率のようなものでということと言いますと、他産業との比較というのが実はデータとしてなかなかそろっておりませんで、一概には言えないのですが、これも少し推測を交えて言いますと、このような離職率は、船員の場合是一定の技能・資格を要するようなものでありますので、あまり流動性が高いような職種ではないとは言われております。3次産業はサービス業ですから非常に出入りも激しい業界ということで確保が大変なのですが、それに比べると比較的離職率は低いとは言われております。

しかし、私どもでやっております認定事業者のほうを少し追跡調査したことがあるのですが、初年度に行われたものについて、大体1年後の定着率を見ても2割ぐらいは退職されたような方がいるというようなことも出ております。まだ1回目のデータが出たところまでですので、景況等もありますので今後この傾向がどうかはわかりませんが、それなりの退職者が出ておりますし、それがために新たな雇用に踏み切れないと躊躇するような実態がございます。そういうこともあることから、こういうトライアルの雇用についての助成制度などを設けて対応しているということがございます。

【平田外航課長】 外航船舶の隻数について、小数点の扱いでございますけれども、これは共有で所有している船の場合、共有持ち分に応じて小数点以下の数字が発生いたします。それで課税の際には、基本的にはトン数に比例しまして収益、収入、費用を按分していくわけですけれども、こういった小数点以下についても、そういった比例の算式に適用

するというございます。

【落合分科会長】 各委員からのご発言をいただきましたが、特にさらにご発言はございますでしょうか。

はい、どうぞ。

【竹内委員】 あと1点すみません、恐れ入ります。

トン数標準税制でいま一つよくわかっていないところがありまして、2ページで導入が20カ国あるということで、日本は日本船籍の船に関して、利益についてやるということだと思わすけれども、ちょっと疑問に思ったのは、例えば便宜置籍が多そうなところというキプロスなんかそうかなと思わすのですが、キプロスはキプロス船籍において、例えばトン数標準税制をしているとするならば、特に日本の船は別に日本船籍にする必要はないんじゃないかという気もするわけす。私はわかんないところがあるわすけれども、そういう危惧はないのでしょうか。

【平田外航課長】 海運の分野につきましては、すべて船籍、例えば日本の海運会社がキプロス船籍の船を運航していても、本社地である日本で課税されることになっておりまして、これは運航事業者がどこかということで法人税を課税される場所が決まてきます。したがって、キプロスがトン数標準税制を導入するという際には、あまりないかもしれませんが、対象はキプロスの船舶運航事業者ということになるわけすけれども、日本の場合には日本の船会社が運航する船は、どこの国籍の船であつても日本の法人税が適用される。それが今は日本国籍の船にしかトン数標準税制が適用されていないわけございますけれども、この次にご説明します海上運送法の今回の改正、その後の税制関連の法律改正に基づきまして、一定の外国籍船までトン数標準税制の適用を拡大しようということを考えているわけございます。

【竹内委員】 わかりました。ありがとうございます。

【落合分科会長】 ほかにございますでしょうか。

それでは、特にないようすので、活発なご議論をいただきましてありがとうございます。次の議題2のほうへ移りたいと思わすますが、「海事産業の競争力強化3法案の概要」というものでありまして、これも事務局からご報告をお願いします。

まず、外航課長のほうから……。

【平田外航課長】 続きまして、海上運送法の改正についてご説明いたします。

背景のところございますけれども、昨年の東日本大震災、原発事故を契機としまして、

日本商船隊による安定輸送・経済安全保障の確立の重要性がより明確に認識されたということでございます。原発事故に基づく風評被害によりまして、外国の船会社が、福島の近辺だけではなくて、東京湾にも寄港するのが嫌だということで忌避したり、あるいは外国政府が一定海域の航行を回避するように勧告するといったことがございました。

そういった中で日本商船隊、これは日本籍船だけではなくて、便宜置籍船で日本の船会社が運航するものも含まれるわけでございますけれども、そういった日本商船隊については予定どおりの運航を継続したということで、その重要性が明確になったということではないかと思えます。

こういった中で、日本船舶の増加ペースアップ、現行の計画は5年間で2倍という計画でありますけれども、その増加のペースアップを図るとともに、日本船舶だけではなかなか数の確保がすぐに図られるわけではありませんので、その日本船舶を補完するものとして一定の外国船舶について確保する。これでもって早期に安定輸送と経済安全保障を確立するということを目指しているわけでございます。これは税制関連の改正ということで、トン数標準税制の拡充とセットで考えておりますけれども、この点につきましては1ページめくっていただきたいと思えます。

右下の工程表でございますが、昨年12月の税制改正の閣議決定でございます。これによりまして、平成24年の通常国会におきまして海上運送法の改正を行います。改正の内容としましては、後ほどご説明いたします準日本船舶というものについての認定制度を設けまして、その認定制度に基づいて事業者の申請等が行われる。これが平成24年の話でありまして、平成25年に入りまして、平成25年の通常国会で関連の租税特別措置法の改正を行い、しかる後に25年の4月から申請を受けて、認定した準日本船舶にトン数標準税制の拡充を適用する。これによって日本船舶の増加のペースアップが図られる、こういった工程表になっているところでございます。

1枚戻っていただきまして、下半分の概要のところでございますけれども、準日本船舶の認定制度でどういったものを認定するかということが、今回の海上運送法で規定されているわけでございます。準日本船舶としましては、外航船社が運航する外国船舶でありまして、その海外子会社が所有するもののうち一定の要件を満たすものを認定する、となっております。これは例えば日本郵船が、パナマに船を所有するための子会社を設置しているわけでありまして、そういった海外の子会社が所有する船舶ということでございます。

認定要件ですけれども、外航船社と海外子会社との間で航海命令が発せられた場合に、海外子会社が船舶を譲渡することを内容とする契約を締結しており、これが確実に履行可能であると認められること。その他、船舶の大きさとか、どういった期間の定期検査を受けているかといった要件を満たしていることを条件としまして、船舶の認定を行うということでございます。

その認定の効果としましては、船舶法及び船舶のトン数の測度に関する法律の特例というものを定めておりまして、トン数の測度については認定時にあらかじめ行うこととしまして、外航船社が海外から譲り受ける場合、これは災害時等に航海命令が発せられる場合でありますけれども、そういった航海命令が発せられて譲り受ける場合については、船舶法及び船舶のトン数の測度に関する法律に基づくトン数の測度は行ったものとみなすということでございます。平時の認定の際にトン数の測度を行っておけば、航海命令が発せられたときにはその手間を短縮することができるということでありまして、これによって日本船舶に国籍を変更する手続が迅速化されるといった内容でございます。この準日本船舶の認定と、それに関連する測度の特例が今回の海上運送法の改正の内容でございます。

海上運送法については、以上でございます。

【平原安全基準課長】 安全基準課長です。

引き続きまして、海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律等の一部を改正する法律案について、概要をご説明させていただきます。資料は4ページ、5ページを使いたいと思います。

今回の改正は、船舶からの排出ガスに係る規制を規定しております海洋汚染防止条約、マルポール条約と呼んでおりますが、この附属書VIの改正に伴うものでして、国際海運からの二酸化炭素排出量の削減を目的としております。

背景を簡単にご説明します。1枚めくっていただきまして、5ページをごらんください。国際海運からの二酸化炭素排出量は、新興経済国等の経済成長に伴う海上貿易量の増大によって、飛躍的に増大しておりまして、IMOの試算では1990年に4.7億トンであったものが、2007年は8.7億トンまで増大しております。この量は世界全体で約3%、ドイツ1国分に相当する量でございます。一方、国際海運からの二酸化炭素排出は、いずれかの国に帰属させることができないということから、京都議定書に基づく国別割り当ての適用対象外になっておりまして、IMOを通じて追求するということになってございます。このため、IMOにおいてはその削減策を検討してきたわけですが、昨年7月、我が

国の主導によって、船舶からの二酸化炭素排出に係る統一的な基準が合意され、マルポール条約附属書VIの改正が採択されたということでございます。

今、申し上げましたように今回の改正、基準案は日本主導、メイド・イン・ジャパンの国際統一基準ですけれども、我が国の海運、造船業が得意とする省エネ技術力を発揮できる環境が世界的に整い、国際競争力の向上に大きな効果が期待できると考えてございます。

条約の具体的な中身をご説明したいと思います。1枚返っていただいて、4ページをごらんください。ここの真ん中にあります青色で示したところが、今回の改正の具体的な中身です。3点ございます。まず1点目は、新造船に対する二酸化炭素排出量に係る基準の導入ということで、一番上の項目ですが、これは新造船に対して1トンの貨物を1マイル輸送する際の二酸化炭素排出量を算定すること。そして、その値が基準に満足することを要求してございます。

その基準ですけれども、右のほうを見ていただきますと、矢印で示しておりますが、2013年に規制を開始する。これは現在の船舶の平均的な排出量を基準としてございます。そういうことで、2013年には現在の船の平均的な値以下にしなければならないということになります。その後段階的に削減率を上げていって、2025年には30%の削減を求めるという内容になってございます。

2つ目は新造船、現存船に対して、二酸化炭素削減のための手引書の作成を求めるというものでございます。先ほど申し上げました二酸化炭素排出量に係る基準というのは、設計段階からの十分な検討がございまして、新造船にしか適用できないということがございます。そういうこともあって、現存船に対しての対策というのが2番目です。もちろん新造船に対してもできますが、現存船に対しても二酸化炭素削減のための航行上の措置、例えば原則航行による効率改善であるとか、船体、プロペラ等の船上による摩擦抵抗の低減といった措置を船舶ごとに定めた手引書を作成することを義務づけまして、二酸化炭素削減に取り組んでいただくということになってございます。

それから3点目は、今、申し上げました二酸化炭素放出規制を担保する仕組みの導入です。IMOの条約というのは、その規制を確実に実施するために2つの仕組みを有してございます。1つは、自国籍船が条約の要件に合っているかどうかということを確認する検査です。それから、もう一つが自国に入港した外国船が国際条約の要件に適合しているかどうかを確認する検査、ポートステートコントロールと呼んでございますが、この2つの仕組みを有しております。今、ご説明いたしました今回の二酸化炭素放出規制につきまし

ても、この2つの仕組みを導入するというにさせていただきます。

以上、今、申し上げました条約改正はマルポール条約の規定によって、平成25年1月1日に発効することになっております。したがって、その日までに今回の法律改正が間に合わない場合、我が国が主導してきた条約が実施できないという事態や、また、外国において、我が国の船舶がポートステートコントロールによって航行停止処分を受けるおそれがあるといったことが懸念されますので、今次国会に提出したところでございます。

今、申し上げましたのが、条約改正に伴う改正ですけれども、そのほかにも2点ほど改正を行っておりまして、その他の欄に書いてございますが、船舶所有者の利便性の向上のために、関係法律に基づく証書の有効期間を一定期間延長可能にするという改正、それから、この法律の中で、独立行政法人海上災害防止センターというのを規定しておりますけれども、平成22年12月の閣議決定を踏まえて、民間法人化するという措置を講じてございます。これは海上保安庁の所掌の部分でございます。

以上、海防法等の一部改正のご説明を終了させていただきます。

【山本運輸労務課長】 それでは、最後6ページの船員法改正についてご説明させていただきます。ILOで2006年に採択された海上の労働に関する条約の批准に伴い、国内法として船員の労働基準を定める船員法について改善を行うということでございます。

先ほどの海防法の改正でマルポール条約の話が出てまいりましたが、1枚おめくりいただきまして、最後の7ページをごらんください。海事関係の各種制度は、船舶は世界じゅう動き回ることもあって国際条約に準拠しているものが多いのですが、出てきましたIMOの国際海事機関のほうで、船舶のハード面の安全性等について定めるSOLAS条約とか、あるいは今の汚染関係について定めるMARPOL、同じくIMOですが、船員の資格とか訓練、教育内容について定めるSTCWというような条約がございます。船員さんの労働条件に関しては、このIMOではなくてILOの国際労働機関のほうで各種条約等がつくられてまいりました。

これまでいろいろな分野ごとに、古いもの、新しいものが幾つもあったのですが、それを1本の商船関係のグローバル・スタンダードの条約として統合しようという動きが出てまいりまして、2006年の2月に新しい海上の労働に関する条約が採択されたということで、今、各国の批准が進んでおるわけですが、日本としてもこの条約を批准するというのに合わせて、その国内法化措置としての船員法の改正を行うというものでございます。

6ページにお戻りいただきまして、内容といたしましては、既に旧条約の時代で条約の

批准等に伴って、船員法で取り入れていた事項は数多くあるので、今回一本化した海上労働条約が採択された際に、まだ担保できていない部分について追加的な改正を行うというようにになりますが、具体的には、「改正船員法の概要」というところを書いてごさいますような内容です。まず、船員の労働条件に関しては、主要な部分はかなり数多く取り入れておったのですが、いろいろ手続面の制度的な部分で新規に改正を行うということで、例えば船員さんの雇い入れ契約の締結に先立っては、船舶所有者は書面によってその労働条件を説明しなければいけない。不動産取引の契約に先立って、必ず書面で契約内容の説明を受けることになっていますが、これを思い出していただければ理解はしやすいかと思えます。

それから、契約が成立したときにはきちんと書面にして船員さんに交付するとともに、使用者の側でもその写しを船内に備置しておかなければいけないというような義務づけとか、船内で、船員さんの労働条件に関する苦情を処理する手続を整備しろとか、あるいは苦情を申し立てた方に対する不利益な取り扱いをしてはならないといったような事項とか、あるいは細かな点では、船員さんの居住設備ということで、居室の高さとかベッドの幅等々の設備面での制度改正も予定しておるところでございます。

今回の新条約の大きなポイントが、先ほどのマルポール条約の話の中でも出てまいりましたが、旗国がその船舶の安全性等について担保する。それから各国の当局が、自国の港に入ってきた外国籍船に対してポートステートコントロールということで条約担保をチェックするという相互監視システムが、IMOの関連条約のほうでは既に導入されておるのですが、そのシステムを船員の労働条件、新しいILOの新条約のほうでも導入したというのが大きなポイントになっておりまして、それに対応して旗国による検査、外国籍船に対する寄港国検査という検査制度を船員法上も設けることとしております。

それから、この条約は新しい条約になりますので、一定の発効要件というのを満たして初めて発効することになっておりまして、一番下にございますように、33%以上の商船船腹量を有する30カ国以上の批准後1年で発効するというので、船腹量については既に55%ということで充足しておりますが、国数の要件は現在21カ国が批准済み、プラス4カ国が国内の手続を経てILOの手続中ということで、計25カ国がILOに寄託をしているということで、本年の早い段階にも30カ国に到達することが見込まれています。

要件を満たしたならば1年後に発効するというので、先ほどの海洋汚染防止法同様、条約を発効しますと寄港国検査というのが各国で始まりますので、それに向けて我が国の

外航船に対して旗国検査を実施して、証書を発給してあげなければいけないということで、条約発効に間に合うよう、国内法を整備して準備をしていこうという内容のものでございます。

なお、条約の批准自身については同じ今通常国会において、外務省から承認のための手続を提出しているところでございます。

最後に、このILO条約の国内法化につきましては、ILOの会議自身が三者構成ということで、加盟国、官、労、使、それぞれの代表が三者参加をして議論した結果、採択されているものなのですが、国内的にも採択以降、関係の労使の方々に集まっていただきまして、どう国内法に取りまとめていくかというのを検討いただいた結果を踏まえ、船員法改正案をつくっておりますし、落合分科会長に部会長にご就任いただいております海事分科会船員部会のほうでも、昨年の秋以降、船員法改正の中身について、学識経験者の方、あるいは関係の労使委員の方々のご審議をいただきまして、1月にご了承いただいた上、今、国会に提出しているという状況になります。

以上でございます。

【蝦名総務課長】 すみません、1枚目だけちょっと簡単に申し上げます。

以上のような3法案を1つのコンセプトとして、我々の考え方としてまとめたものがそれでございます。法案の中身はもうご説明いたしませんけれども、海上運送法はいわば経済安全保障の確保、外航海運の競争力強化、それから、海洋汚染防止法はいわば造船業の——ああいった省エネ技術を実現できる造船所というのは、やはり日本のような造船所に先行者利益がありますので——そういう意味での国際競争力が強化されるということで、造船業の振興、今の船員の労働条件の改善による船員の着実な確保、こういった海運・造船・船員の海事産業、海事クラスターの全体的な強化をつなげるための三位一体の法律であるということで、私どものコンセプトとして打ち出しているということでございます。

以上でございます。

【落合分科会長】 ありがとうございます。

それでは、ただいまのご報告につきまして、ご意見、ご質問を自由に、どの点からでも結構ですのでお願いしたいと思いますが、いかがでしょうか。

【渡辺委員】 よろしいですか。

【落合分科会長】 どうぞ。

【渡辺委員】 渡辺です。

ちょっと確認ですけれども、この3法案は非常に前向きでいい法案ではないかなと認識しているのですが、基本的には商船にかかわる法律だと思いますので、例えば軍事を目的とした船などにこのポートステートコントロールはできないと思うのですが、法律ですから、区分け上の明確な境みたいなものはあるんでしょうかというのをお聞かせいただければと思います。

以上です。

【平原安全基準課長】 海洋汚染防止法の例でご説明させていただきますが、マルポール条約、SOLAS条約も同じですけれども、条約上軍艦とか、軍艦に準ずるような補助艦、それから公的に使用する船舶というのは適用除外になっておりまして、そういう意味ではこの条約の適用を受けていないわけですから、ポートステートコントロールといったものはかかわってこないということになります。

【渡辺委員】 ありがとうございます。

【山本運航労務課長】 その点はILOの条約も同じでございます。

【落合分科会長】 ほかの点でございますでしょうか。

どうぞ。

【竹内委員】 細かい点で恐縮ですが、2点ばかりございます。

海上運送法に関するところで、対象が「海外子会社が所有するもののうち」という言葉がありますけれども、この場合の「子会社」は、いわゆる100%完全な子会社なのかとか、あるいは持ち株の比率で何か違うのかどうか、どこまでを対象とするかという点を1点お伺いしたいのがあります。

もうあと1点は、海洋汚染等、マルポール条約のお話で、これは国際的な条約ですけれども、法律の改正なら国内の船舶にも適用されて、内航船もこれの規制を受けるのかどうかということです。もしこれを受けないとすると、例えば将来海外に売船するときいろいろ困難が出てくるのではないかと、それを私はちょっと心配するものですから、そのあたり内航船の適用がちゃんとあるのかどうかという、すみませんが、その2点をお伺いしたいと思います。

【平田外航課長】 まず、海上運送法の海外子会社の定義でございますけれども、これは100%子会社に限らず、商法上の支配権を有する子会社を含めて考えております。

【平原安全基準課長】 内航船にかかるかどうかという点についてご説明させていただきます。

先ほど5ページでご説明いたしましたが、CO₂については、内航船については京都議定書の国別の割り当ての中に入ってございまして、今回の条約はそれ以外の船舶、外航船に対する規定でございまして、そういう意味では内航船にはかかっていないということです。この条約がかかってきますので、おそらく内航船を外航船に使うことはできない。今後、日本の内航船を国際航海で使うということは、その条約を満足していないと使えませんので、そういう意味では船によるかもしれませんが、基本的には国際航海には使えないということになります。ただ、海外に行っても、その中の内航で使うということは当然その国の割り当ての中で使うわけですから、問題なく使用できると考えます。

【落合分科会長】 ほかにございますでしょうか。

どうぞ。

【鎌田委員】 今の新造船の二酸化炭素排出量にかかわる基準ですけれども、2013年規制開始のところで、現状の平均的な排出量という、現状というのは現状の新造船という意味ですか、それともマーケットにある船の平均なのでしょうか。

【平原安全基準課長】 マーケットにある船舶です。厳密に言いますと、この基準を設けるために調べたのは1990年から2008年までに建造された船です。検討ですので少し前になりますが、その10年間の船舶のデータに基づいて平均値を定めたということです。

【鎌田委員】 そうすると、最近の技術の船は、そういった平均に比べれば10%ぐらいよくなってしまっているから、2015年は楽々達成なんじゃないですか。そういうわけでもないんですかね。

【平原安全基準課長】 例えば日本の船で調べたところでは、現状つくっている船も含めてですけれども、8割ぐらいは満足しています。あと2割ぐらいはもう少し努力しないと、2013年の平均的なところですが、そういう状況ですので、それで簡単かどうか、もう何もしなくてもいいという状況ではないと考えています。

【鎌田委員】 あと、逆にその先の2025年30%というのはとてつもなく高いターゲットで、ほんとうに技術的な手ごたえがあるのかなというのを心配するところなんですけれども、その辺の議論は十分あるのでしょうか。

【平原安全基準課長】 この30%を決めるときには、技術革新の程度であるとか、省エネ機器の開発の見通しであるとか、そういったものを議論し、現在の技術でその時期には達成可能というふうに国際的に評価した上で決めておりますので、簡単ではないと思

ますけれども、達成可能な数字だと考えています。基準については、できればもっと厳しくするという方向だと思いますが、引き続きレビューすることになっておりまして、今後の技術開発の動向等を踏まえながら、レビューしていくことになってございます。

【鎌田委員】 ありがとうございます。

【落合分科会長】 ほかにございますでしょうか。

ないようですので、次の議題（3）に移らせていただきます。「船員（海技者）の確保・育成に関する検討会の取りまとめ」というものにつきまして、まず、担当課からご報告をお願いいたします。

【河村海事人材政策課長】 再び人材政策課長の河村でございます。資料4に基づきご説明をさせていただきます。

船員の確保・育成に関する検討会ということですが、主に船員についての教育訓練システムの見直しについてご議論をいただいたということでございます。先ほど局長からもありましたが、昨年5月18日に第1回開催以降、延べ13回の部会、検討会を開きまして、最終3月19日に検討会を開きまして、これを踏まえて日付としては本日付で取りまとめをし、本部について本日の午後公表する予定でございます。ここではその概要をご説明するものであります。

資料1ページをお開きいただきたいと思いますのですが、こちらに外航、内航、船員の現状について、これは議題1でも触れたとおりでありまして、ポイントを申し上げれば、外航については中段にありますように日本人船員の確保、これ自体が課題になっている。内航については、中・長期的な船員不足の対応が課題となっている。このために、その下にありますように、それぞれの業界で船員を増やす、確保するための取り組みをしていただいております。これについてトン税、あるいは雇用についての助成金などを支給して、国も支援しているところでございます。いずれにせよこれが現実にできるためには、それぞれの業界が求める資質を持った優秀な船員というものが十分供給されていく必要があるということから、今回、船員の養成システムの見直しをご議論いただいたということでございます。

2枚目には、前提としての現在の船員の養成システムに触れております。我が国の船員の養成システムは、左にあります座学機関と右側にある乗船実習と、大きくこの2つに分かれております。座学は主に外航船員を育成する商船系の大学、商船高専と、主に内航を育成いたします海技教育機構がございまして、いずれにいたしましてもこういったところ

で座学をした学生・生徒さんにつきましては、一括して右側の乗船実習は航海訓練所のほうで受託の形で行うことになっております。こうした形で座学と乗船実習両方をおさめて、船員を養成していくということになってございます。

それを前提といたしまして、3ページが今回のシステムの見直しについてのその前提となる状況の変化でございます。

1つは教育内容、業界が求めるニーズの変化でございますが、外航でありますと混乗を前提とした英語力、コミュニケーション能力の重視、内航では、少人数化に伴う即戦力の重視があります。乗船実習については、海運事業者が自社船を活用した乗船実習の役割が増大しているということでございます。伝統的には、今、前のページでご紹介しましたような船員教育機関が供給源となってきたわけですが、これ以外の新たな供給源へのニーズが高まっていますということ。それとすべての前提でありますけれども、独立行政法人改革の動きへの対応も必要となるということから、下にありますような必要な方策を取りまとめいただいたものです。

以下では、この2ポツの下線をつけてあります3項目について、次のページ以下でご説明いたします。

4ページ、その施策の1点目、「効率的・効果的な教育・訓練の実施」。教育訓練の内容にかかわる見直しでございます。効率的・効果的とありますが、効率的ということと言いますと、左側、外航のほうに書いてありますけれども、現在航海訓練所で行っている乗船実習について、これはすべからく商船大学、高専の学生、その課程にある学生すべてを対象にしておりますので、結果的に船員を志望しない学生に対しても訓練所において実習を実施することになっています。

これについて、教育機関の側からすれば、それは教育効果ということを見ると、必ずしも就職先がそういった海運会社でなくても、一定の効果があるのであるからということでこれまでしてきたわけでありましてけれども、いろいろリソースの制約も踏まえると効率化も考えなければいけないということで、この取りまとめの中では、今後は真に船員を志望する者に対してのみ、訓練所で乗船実習を実施する方向に持っていかうということになっております。

この検討会では、文部科学省、あるいは大学関係者も入っていただいた上で合意しておりますが、そのために大学・高専のカリキュラムを抜本的に見直し、本人の意思を尊重できるようなスキームに変更していくということになっております。

それから、効果的なほうで一例を挙げますと、右側の内航でありますけれども、先ほどのような少人数化に伴いまして、卒業して直ちに実戦で使える、即戦力となる船員に対する業界からの強いニーズがあるということでございます。このために即戦力を備えた新人船員の養成として、内航用練習船の導入、座学と乗船実習を一体化させた教育・訓練を実施することになっております。これまで実は内航、外航は、乗船実習につきましては共通の船ということで、大は小を兼ねるではないですけれども、どちらかといいますと外航に使うような大型の船の内航もやっていたのでありますが、それを内航用の実態に即した少し小型の船で実践的な実習を行おうということでございます。

5 ページ、ポイントの2点目、「社船実習の拡大」ということでございます。もともと現在の乗船実習につきましては、先ほどもご説明いたしましたとおり、航海訓練所が一手に引き受けてきたところでありまして、現在、外航の分野だけではありますが、平成17年以降、外航海運事業者の一部が訓練所練習船に加えて、期間の一部でありますけれども、自社が実際に運航している船、自社船を活用した乗船実習を実施しております。これについて、実戦的な乗船実習になるということで成果を上げております。

また、これは国の観点からしましても、国も限りあるリソースのもとで船社のそういった形での実習が進むことは、養成の効率化、受益者負担の拡大にもなるということで、これについてはそういう効果もあることから、この社船実習のさらなる拡大を進めていこうということになっております。

そのために、中段にありますように、国としては乗船実習をさらに進めるための環境整備、例えば社船実習についてはさまざまな要件を課して、要件を満たすものを社船実習として認めるということにしておりますが、その緩和をするようなこともあります。それから、内航海運事業者におかれましても、現在外航だけでやっている社船実習を新たに内航の分野でも行うということで合意したところでございます。

6 ページがポイントの3点目で、「多様で優秀な船員の確保」でございます。先ほどの商船大、商船高専、海技教育校、伝統的には海技教育機関以外からの人材を確保しようという動きがございます。1つは多様な人材を確保していこうということ、それから景況の変動によって人数を確保するという観点からも、現在の枠にとらわれない供給源からの人材確保の動きが出ております。

このため、左側の外航につきましては、今、一般大学、通常の4年制大学の卒業生が船員となるためのルートができておりますけれども、これを拡充する、そのための規制緩和

を実施するというところでありますとか、あるいは右側、内航がターゲットにしておりますのは、水産系高校というのは全国に50程度ありますので、この卒業生をターゲットとして、その活用のために資格制度、あるいは資格に要する履歴期間の短縮というような措置を講じていくことが合意されたということでございます。

7ページ以降は開催経緯などが書いてありますが、説明は省略いたします。

以上です。

【落合分科会長】 ありがとうございます。

それでは、ご質問、ご意見をお願いしたいと思いますが、いかがでしょうか。よろしいでしょうか。

それでは、特にご質問、ご意見がございませんので、次の議題4のほうへ移らせていただきます。議題4は、「国土交通省海洋政策懇談会の取りまとめ」というものでありますが、これも担当課からご報告をお願いいたします。

【藤原企画室長】 それでは、議題4の海洋政策懇談会の内容について、私から説明させていただきます。

資料を1枚おめくりいただきまして、設置趣旨という1枚紙をごらんいただきたいと思います。そこの背景のところは2つ掲げてございますが、1つが野田総理の所信表明におきまして、「海洋資源の宝庫と言われる周辺海域の開発など、新しい日本のフロンティアを開拓するための方策を検討する」というふうにされておまして、政府として海洋政策をフロンティアということで位置づけて、海洋政策を推進することが求められているという状況でございます。それからもう一つ、海洋基本法に基づく海洋基本計画というものが平成20年3月に策定されておまして、来年の3月で5年となっております。それを目途に見直すことになっております。

2番目の問題意識の2つ目のポツの一番最後のところがございますように、こういった海洋計画の見直しという節目を迎えつつある中で、国交省の海洋政策の取り組みを再度確認・検証して、今後の施策展開につなげていく必要があるということでございます。

具体的な対応といたしまして、国交省が取り組むべき課題及び施策について、有識者の方々により広くご議論いただく場としてこのような懇談会を設置いたしまして、中・長期的な海洋政策の方向性を検討することにしたものでございます。この検討成果につきましては、海洋基本計画など、今後改定される政府全体の計画等にも適切に反映していくというものでございます。

次の紙は委員の名簿をつけております。それから1枚おめくりいただきまして、海洋政策懇談会の開催状況ですが、昨年の12月以降5回ほどの議論を経まして、3月21日に報告書の取りまとめをしております。具体的な報告内容につきましては、その次の報告書をごらんいただきたいのですが、一番最初の目次のところで構成がわかるようになっております。1として、海洋政策を進める際の基本的な視点を挙げておりまして、その後三つの基本的な方向性を挙げております。1つが、海洋の活動を促進するための基本的施策の強化、2つ目がフロンティアへの挑戦、3つ目が経済発展・生活安定の基盤の強化というものでございます。そして3番目として、具体的な施策の推進というようなことを挙げております。

内容につきましてでございますが、本文の2ページでございます。まず1ポツとして、「海洋政策を進める際の基本的な視点」ということを挙げております。上から4つ目の段落ぐらいからごらんいただければと思うのですが、基本的な視点として、我が国の管轄区域は、国土の約1.2倍の面積をもつ世界第6位の広大なものであるとしておりまして、そういったこの空間が1994年に発効した国連海洋法条約によって得られている、比較的新しい空間であるというふうにしております。

こうした中で、最近では洋上風力発電などの再生可能エネルギー源としても注目されていますが、こうした広大な管轄区域が資源の少ない島国にあって、創意工夫や勤勉さで経済を支えてきた我が国国民にとって、未発見の新しい価値を視野に含めて、その可能性をあらゆる角度から十分に開拓すべき貴重なフロンティアであるというふうにしております。

視点といたしましては、その下のところでございますように、我が国の経済発展と国民生活の安定を引き続き確保しつつ、広大なフロンティアである海洋に挑戦するとともに、これらを促進するための基本的施策を強化することによって、「新たな海洋立国」を現実のものとするのが、今、求められているということでございます。

このような基本的な視点の認識を踏まえまして、3ページに3つの方向性、先ほど申し上げた「海洋の活動を促進するための基本的施策の強化」、「フロンティアへの挑戦」、「経済発展・生活安定の基盤の強化」といった方向性を掲げてございます。

3ページ以降に、まず1点目の「海洋の活動を促進するための基本的施策の強化」の内容について触れております。幾つかの項目に分けて4ページから5ページにかけて記述しておりますが、1つは海洋調査の推進ということでございまして、海洋調査を戦略的、かつ継続的に実施していくこと。具体的な内容といたしましては、十分な精度による海底地

形の調査であるとか、あるいは資源開発の拠点となり得る遠隔離島等における海象観測を継続的に実施していくという必要性を記載しております。

それから、海洋情報の一元化ということにつきましては、海底地形、海流、水温等の各種海洋情報を適切に提供するということが必要ですし、それに加えて、海域ごとの特性など、海域の利用調整や保全に関する各種海洋情報を適切に提供する、こういった視点を掲げてございます。

3番目として、管轄海域の確保ということを挙げております。具体的な内容といたしまして、1つはこういった基礎となる低潮線保全、もう一つは国境周辺に位置する離島につきましても排他的経済水域の外縁を根拠づけるとともに、排他的経済水域等の保全・管理・開発等の拠点として重要であると位置づけておりまして、こうした遠隔離島において、港湾施設の適切な整備・管理を行う必要がある。さらには、関係省庁との連携のもと、離島を拠点とした技術開発・資源開発等の活動の促進を図っていく必要がある、このような方向性を記載しております。

それから、4点目として、海上保安業務の執行体制の強化ということで、これは昨今の周辺海域における情勢の変化にかんがみまして、海上警察権の強化、海上保安庁の保安業務の執行体制の整備を推進するということが記載されております。

(1)の最後、海洋の開発・利用・保全のための管理のあり方については、海域管理ということで比較的新しい分野のことでございますが、こうした海上フロンティアへの挑戦が進んでいく中で、多様な活動や政策に関する調整を図る必要性が高まっておりまして、海域の管理の具体的なあり方を検討する必要があるとしております。具体的な海域管理の方向性につきましては、既存の活動との協調的な利用調整のあり方などを考慮しながら、利用ニーズの高い沿岸域における先行的な取り組みを実施して、これを通じた利用調整等に係る具体的な知見の蓄積を進める。沿岸域の管理、先行的な取り組みといったような方向性を打ち出しております。

以上が1つ目の柱でございます。

(2)「フロンティアへの挑戦」以降に、省の報告書の中でも海事分野の話が多く記載されております。黄色く着色させていただいているのがその部分でございますが、順次ご説明していきたいと思っております。

(2)は「フロンティアへの挑戦」ということで、新しい価値を見つけ出すということとして、国土交通省として推進すべき具体的な施策の事例ということで挙げておりますが、

1 点目が海洋再生エネルギーの開発ということで、大震災や原発事故の関係でエネルギー政策の見直しが迫られている中で、海洋再生エネルギーは非常に期待が高まっております、具体的な取り組みとしては、一番下のところにございますように、洋上沖合における風力発電、特に浮体式の洋上風力発電の普及を促進するための環境整備であるとか、これに伴った我が国の関連産業の国際競争力の強化を図る必要があるということも挙げております。

2 番目として、海事産業における世界をリードする最先端の技術開発ということで、世界有数の海運・造船国である我が国の産学官に蓄積された技術を活用して、環境分野等における世界をリードする最先端の技術開発や、実用化・普及促進とあわせて、国際的な省エネ規制を主導することによって、地球温暖化対策に貢献するとともに、我が国の海事産業の国際競争力の向上を図ることを挙げてございます。

それから、3 番目のところですが、海洋資源開発等に向けた海事産業等の戦略的展開ということで、オープンなグローバル市場の中で厳しい競争を行っている海運であるとか、造船の分野の国際競争力の強化のために、新興国などの市場や海洋開発分野等の新分野への事業展開に全力で取り組む必要があるということも挙げております。特に海洋開発分野におきましては、一部の技術については高い技術力を保持しておりますが、具体的な海洋開発事業への参画実績は近年低調となっておりますので、我が国の管轄区域に眠ります海洋資源の開発を視野に、海事産業の戦略的展開を支援する仕組みを検討する必要があるということも記載しております。

そのほか、北極海航路につきましても次のところで掲げてございますが、最近の地球温暖化の影響を踏まえまして、また、最近のロシア、韓国等の状況も踏まえまして、民間事業者の意向を踏まえながら北極海航路の利用に向けた検討を行う必要があるということも挙げております。

一番最後には、新しいニュービジネスの可能性の追求ということで、海洋プロジェクト、大きな話としてニューツーリズムの創出であるとか、港湾でのPPPの活用、利用空間の高度化、そういうことに合わせまして海事の分野におきましても、造船、海運事業者、民間事業者の参画支援、それから海洋調査の部分につきましても、海外展開などの可能性を追求して、産業界のフロンティアへの挑戦やビジネスチャンスの拡大を促進する必要があるというふうにしております。

以上が、(2)でございます。

(3)の柱は「経済発展・生活安定の基盤の強化」ということで、これは継続的に国交省として取り組むべき政策を挙げてございます。8ページ以降に記述させていただいております。1つは離島の振興ということ。海事局の関係では離島航路の維持・確保といったことについて、着実に支援を実施する必要があるということ。

それから、2番目の海上輸送の確保につきましては、港湾の整備、外航港湾の安定輸送、安全性の確保に向けた取り組みを戦略的に展開する必要があること。もう一つ、外航、内航を通じた我が国の海運の機能として経済の安全保障、我が国商船隊や日本人船員の確保の必要性も含めて、今回の震災でも国民各層に幅広く認識されたところでございます。こういった安定的な海上輸送の確保のための取り組みを図る必要があるということに記載させていただいております。

そのほか、海洋由来の自然災害への対応、海洋環境の保全、海洋観光の振興などについても記載させていただいておりますが、細かい説明については省略させていただきたいと思っております。

10ページに、「具体的な施策の推進」というようなことで、別紙になってございますが、こういった方向性に基づく今の取り組みや今後の取り組みについて、政策をまとめた資料をおつけしております。「おわりに」にございますように、この報告書を踏まえて、国交省として担うべき政策について積極的に貢献していかなければいけないということでございます。後ろのほうにポンチ絵等の簡単な資料もつけさせていただいておりますが、後でお時間があるときにお目通しいただければと思います。

簡単ですが、以上でございます。

【落合分科会長】 ありがとうございます。

それでは、ご質問、ご意見があればお願いしたいと思います。いかがでしょうか。よろしいでしょうか。

どうぞ。

【竹内委員】 私は、この懇談会の内容をあまりよく理解していないので、今、お話しただいてよくわかったところなんですけれども、ここでよく出てくる海洋資源という言葉、それに類するような言葉があったときに、海底にあるハイドロメタン何ちゃらというものとか、あるいは鉱物資源というようなイメージがあるのですが、もちろん海底ではなくて海中の資源、要するに漁業、魚とか、あるいは深層水とかあるのかな。わかりませんが、何かそういう海中の資源についてももちろん資源だと思うんですけども、こ

れに関する議論はこの会議ではどのぐらい取り扱われたのでしょうかというご質問です。

【藤原企画室長】 今の議論の中で言うと、海洋調査とかいった中で、ここの4ページで海洋調査を推進していくというようなことで、海底地形の調査を実施するであるとか、後は情報の一元化ということでも、地形とか、海流、水温等の情報を収集する、調査するというところから始まっているのですが、当然、そのように取れた情報の中にはそういう資源的なことも含まれておりまして、それを活用して新しいビジネスにつなげていけないかと。まだそんなに具体的な取り組みが進んでいる状況ではないのですが、調査なり情報を一元化していくことによって、今、竹内委員のご指摘があったような資源として利用していったり、ビジネスにつなげていくといった方向性を、この懇談会の中でも少し議論させていただいたのかなと理解しております。

【渡辺委員】 よろしいですか。

【落合分科会長】 どうぞ。

【渡辺委員】 渡辺です。

いろいろご検討された内容はすごくいい内容だなと改めて思うんですけども、報告にもありますように、日本には6,000余りの島が存在していて、排他的地域も入れれば世界第6位ということなのですが、いろいろなニューフロンティアとか、いろいろなニュービジネスに向けて何かモデルになるような、国とか海洋国家というのは世界にあるのでしょうか。もしそのへんあればお聞かせいただければと思います。

以上です。

【藤原企画室長】 今のご質問のお答えになっているかということはあるのですが、この検討を進める際に、具体的な海域管理とか、そういった取り組みをしているところ、あとは利用調整とかいった取り組みをしている国の事例ということで、これは総合政策局のほうですが、英国、米国でそういった海域管理の利用調整に向けた法制をつくっている事例を調査しておりました。

特に英国では最近、利用の調整に向けてそういった多様な活動を調整するような法律ができたということになっておりまして、そういった国の事例も参考にしながら、我が国もいろいろな取り組みを推進しなければいけないと考えております。

【渡辺委員】 ありがとうございます。

【落合分科会長】 どうぞ。

【鎌田委員】 非常にいいことがたくさん書いてあるんですけども、実際に実行しよ

うとする相当な予算がないとできないなとか、実際のプレーヤーとなると産業界に期待したいところなのですが、造船会社の研究所も大分弱体化しているところもあって、会計の話が書いてあったりしたんですけれども、産業界から見て、産業界OBの方も企業OBの方もメンバーにいらっしゃいますが、何かそういう議論はあったのですか。自動車の世界で言うと、もう非常にグローバル化して、R&Dも外に出すということで、あまり日の丸企業という意識がなくなってきているところが多い中で、産業界はちゃんとついてきてくれるのかなというところがちょっと心配なんですけれども。

【藤原企画室長】 鎌田委員がおっしゃったのは、特に造船とかいったところがどうかというお話だったんですけれども、今、海事分野の中でこういった海洋基本計画の見直しに向けて、産学官含めて、いろいろな勉強会であるとかいった動きが出てきておりますが、産業界全般のニーズとして、最近の資源高によって自分たちの製造業のビジネスモデルが崩れているのではないかという、要するに安い資源を輸入して、それに付加価値をつけて売っていくというところが、資源価格が高騰して非常に厳しくなっていると。そういった中で資源を手に入れるという中で、海洋開発に非常に力を入れてやってほしいという熱い期待がございます。

それから、同じ産業という中で言うと、そういった基本的な技術について日本は一定の産業群が有するんだけど、それをエンジニアリングするような機能が欠けている。そこを国と一体となって後押ししてほしいみたいな話がございます。我々もそういった問題意識を踏まえて、造船業とか、そういった関係のところにはヒアリングをしております、なかなかリスクが大きくて進出がしづらいというような部分もあるのですが、逆に言うと、ここの報告書にもあるんですけれども、最近、非常に参入が低調になっていて何とかしなければいけないというようなところもございます。そこについて、これから関係する造船であるとか、関係の皆様ともご議論させていただきながら、何かブレークスルーしていけないかと。この報告書もそういった意気込みが書かれているものと認識しております。

【落合分科会長】 ほかにございますでしょうか。

それでは、特にないようですので、議題4につきましても終了ということにいたしますと、これで用意しました議題はすべて終わったこととなります。

最後に、事務局から連絡事項等ございましたら、お願いしたいと思います。

【藤原企画室長】 本日はお忙しい中ご出席を賜りまして、まことに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が、机の上に置いておいていただければ、私どものほうから郵送させていただきますと思います。

事務局からは以上でございます。

【落合分科会長】 そういたしますと第22回海事分科会、これですべて予定された議事終了ということですので、大変お忙しい中ご出席いただきまして、まことにありがとうございました。これで終わりということにしたいと思います。

どうもありがとうございました。

— 了 —