

【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・発展に寄与しているが、船員不足が深刻な状況となっている。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たが、いまだ目標達成に程遠い状況にある。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 倍を超えている。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いる。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られたい。

【回答】

我が国経済、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。

まず、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の取り組みを引き続き実施するとともに、今年度からは就職氷河期世代の者も対象とした内航船員への就業促進にも取り組むこととしている。また、外航船員についても、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引き続き実施してまいりたい。

さらに、帆船等練習船の一般公開、体験乗船の実施などのイベントの開催、SNS による積極的な情報発信等、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. 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いない。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ある。「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られたい。また、文部科学省所管の商船系大学、商船系高専をはじめとする船員養成教育機関についても、入学定員の拡大に向け尽力されたい。

【回答】

海技教育機構の養成定員については、学校施設や練習船の収容人数等の受け入れ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を含め、検討することが必要と考えている。「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」という中間取りまとめが行われたところである。

なお、(海技教育機構の)小樽海上技術学校については、来年度より短大として存続することとなり、入学定員30人を40人とすることによって養成規模の拡大を図る予定である。引き続き養成定員については、中間取りまとめを踏まえた対応を検討してまいりたい。

3. 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策につきましては、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ところであり、引き続き日本人船員の確保・育成に取り組んでまいりたい。

また、今後開催される国際海上輸送部会及び海事イノベーション部会の合同会議では、外航船員によって支えられる外航海運業のあり方等について議論が行われる予定であり、同会議の議論の結果を踏まえて今後も必要な取り組みを行ってまいりたい。

4. 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、税制上の支援措置、船舶共有建造制度による支援措置や予算上の支援措置を講じてきているところである。

さらに、2017年6月に策定した「内航未来創造プラン」に基づき、①革新的な取り組みを行うことなどにより最も貢献度が高かったと認められる事業者に対する新たな表彰制度である「海運モーダルシフト大賞」の創設や、②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といった取り組みを行ってきており、これらの措置を通じてモーダルシフトのさらなる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、今年度は就職氷河期世代の者も対象とし、引き続き実施してまいりたい。また、船員の確保に向けて、現在、交通政策審議会海事分科会船員部会において、「船員の働き方改革」の議論を進めているところである。

船舶料理士資格の取得を促進についても、「船舶料理士資格の効率的な取得に

関する検討会」を開催し、船舶料理士の確保・育成等について検討を行い、昨年7月に今後の方向性をとりまとめ、陸上の調理師資格を受有する若年者の誘致を促進するため、船舶料理士資格の年齢要件を20歳から18歳に引き下げる制度改正を昨年11月に行った。今後も、検討会のとりまとめ結果を踏まえた具体的取組を進めてまいりたい。船員に係る再就職支援についても、必要な場合に適切に対応できるよう、経済・雇用情勢等を注視してまいりたい。

内航海運、フェリー・旅客船の運航事業において、燃料費は事業全体のコストのうち大きな割合を占めるものである。このため、国としては、燃料油に係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ところである。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、2020年度から3年間の延長が認められたところである。

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年間の延長が認められている。

今後とも燃料油価格の動向には留意し、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と考えている。

- (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】（海事局外航課）

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等の点から、自国内の物資又は旅客の輸送は原則として自国籍に限ることが国際的な慣行となっている。

カボタージュ制度は、我が国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、国の安全保障等の観点からも重要であり、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】（海事局外航課）

離島住民にとって、航路は生活や産業などを支える交通手段であり、航路の確保維持は極めて重要であると認識している。一方、離島航路においては、人口減少、高齢化等により輸送人員が減少するなど、厳しい経営状況にある。このため、国土交通省では、離島航路の確保・維持を図るため、地域公共交通確保維持改善事業により、運営費への補助、島民向け運賃割引への補助や船舶の建造への補助などを講じているところである。

引き続き、これらの施策を通じて、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】（海事局外航課）

フェリー・旅客船の維持・存続については、まずは地域活性化の一環として、地元自治体、交通事業者、地域住民等の関係者が航路の役割について議論し、利用促進をはじめとする航路の存続等について合意形成を図ることが重要と考える。このような認識に基づき、国土交通省としては、予算、税制及び船舶共有建造制度の支援をフェリー・旅客船の整備・運航に対して行っているところである。

さらに、訪日外国人旅行者受入環境整備に係る支援措置等を通じてフェリー・旅客船の活性化に向けた取り組みを進めている。

引き続き、フェリー・旅客船の活性化に向けて取り組んでまいりたい。

- (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たい。

【回答】

平成 21 年 4 月に当省設置の検討委員会において取りまとめられた報告及び本年 3 月の運輸安全委員会の勧告を踏まえ、現在、水中翼型高速船を運航する旅客

船事業者において、ハザードマップや目撃情報に基づく減速航行や航路の変更、シートベルト着用の徹底、高齢者に対する座席誘導等の安全対策の徹底について取り組んでいただいている。

鯨類との衝突を事前に回避する有効な機器の開発について、鯨類の嫌がる音声を発する製品（アンダーウォータースピーカー）が既に実用化されているが、より効果的な音源等について検証が進められているなど、さらなる性能向上に向けた技術開発が進められている。

また、アクティブソナーについては、船体動揺が大きくなると障害物の探知性能が低下する等の課題があり、本格的な実用化には至っていない状況ですが、国土交通省では、令和2年度予算に、高速船の安全対策に要する費用を計上し、ソナーを活用した障害物との衝突回避策の検証等を通じ、さらなる安全性向上の取り組みを図ることとしている。

国土交通省としては、このような取り組みに関し、関係事業者とも意見交換を行うこと等を通じ、引き続き高速船の安全性向上を図ってまいりたい。

5. 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ある。近年、K a 帯等を用いた新たな海上における衛星通信サービス（インターネット等を含む）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いない。海上における船員の情報通信インフラの整備に向けた海上ブロードバンドなど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、船陸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理や具体的方策を検討し、①衛星通信サービスのさらなる高度化、②普及に向けた周知の方法、③利用者のニーズの把握・掘り起こし、④事業者への

情報提供、について、平成 30 年 3 月に最終報告をとりまとめたところである。

さらに、昨年 8 月には、海上ブロードバンドの普及に向け、海運事業者に対し、通信事業者のサービスに関する説明会を 3 省庁合同で開催している。

現在も、総務省等の関係省庁等とは、定期的な連絡調整を行っているところであり、通信事業者や内航海運業者からのヒアリング等を実施するなど、総務省との問題意識の共有などを進めており、引き続き関係省庁と連携して、対応してまいりたい。

6. 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る。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ある。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。その後、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ことを受けて、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の周知に取り組んでいるところである。

今年度より新たな自治体において船員に対する個人住民税の軽減措置を導入されたと承知しており、引き続き、自治体への周知に取り組んで参りたいと考えている。

7. 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る。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る。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ない。ついて

は、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配乗基準は、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。

水先については、船舶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り、今後もその的確な運用を図ってまいりたい。

船員の作業用救命衣の着用については、船員労働安全衛生規則（省令）により既に義務付けているところであり、現在は、作業用救命衣の着用義務の徹底に向けて全国での安全講習会の開催や訪船指導等を通じた啓発活動を行っているところである。今後とも他機関と連携して、着用徹底に向けた周知啓発活動を実施してまいりたい。

海上保安庁では、海難事故防止のための取り組みの一つ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、見張りの徹底及びAISやVHF等を活用した船舶間コミュニケーションの促進に取り組んでいるところであり、関係機関等と緊密に連携しつつ、引き続き海難防止思想の普及に取り組んでまいりたい。

海上保安庁では、今後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即応態勢を維持するなど、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、巡視船艇及び航空機を発動させ、要救助者の捜索救助に当たらせているところである。

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所存である。

8. 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、国際社会とも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の沿岸国に対する能力向上支援、ReCAAP・ISC 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ところである。

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。

9. 女性船員の増加に向けた取り組み

船員養成教育機関には、毎年、船員を志す一定数の女性が入学しているが、今後、陸上の他産業と比べ、海運・水産業では女性船員の就業が進んでいるとは言えない状況にある。国土交通省海事局では、平成 30 年 4 月に「女性船員の活躍推進に向けた女性の視点による検討会」の中で、雇用促進のための情報の発信や働き続けられる環境の構築など、女性船員の活躍推進に向けた提言がとりまとめられており、この具体化に向けた取り組みを推進されたい。

【回答】

海事局では、平成 30 年 4 月にとりまとめられた「女性船員の活躍促進に向けた女性の視点による提案」を踏まえた具体的取組として、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組事例集の作成等、女性船員の活躍促進に関する情報の発信に取り組んでいる。また、女性にかかわらず多様な人材の船員としての活躍推進に向けて、現在、交通政策審議会海事分科会船員部会において、「船員の働き方改革」について、公労使の委員に参画していただき、議論を進めていただいているところである。

「船員の働き方改革」については、本年夏ごろまでの方向性取りまとめを目指しており、引き続き、委員の方々に協力いただき、議論を進めてまいりたいと考えている。

10. 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ある。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されたい。

【回答】

海洋国家である我が国にとって、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、練習船の一般公開、体験乗船の実施及びSNSによる積極的な情報発信等を行うとともに、日本海事広報協会をはじめ関係団体の皆様と連携し、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ところである。

さらに、子どもたちが、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。

11. 「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る。「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」の固定化については、国民的なコンセンサスが最も重要であり、これまでの経緯も含め幅広い議論がなされると考えている。

国土交通省としましては、「海の日」に関する様々な施策を通じて、国民に海への理解・関心を深めて頂けるよう、努めて参りたいと考えている。