

【海 事 局】

1. 日本人船員の確保・育成について

海洋立国であるわが国において船員は、国民生活の安定や経済の維持・発展に大きく寄与している。しかしながら、海運・水産産業に従事する船員数の減少には歯止めがかからないばかりか、高齢化とともに、後継者不足が深刻な課題となっている。同産業を支える上で後継者の確保・育成は最重要課題であり、日本人船員の計画的増加に向けて、実効性のある量的確保策を国策として講じるとともに、次世代を担う船員志望者の裾野拡大に向け、若者が船員職業に関心を持つような施策を図られたい。

【回答】 船員政策課、海技・振興課

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。

外航船員については、日本船舶・船員確保計画の着実な実施、トン数標準税制の活用、外航日本人船員確保・育成スキームによるキャリア形成の支援による日本人船員の確保に引き続き取り組んでまいりたい。

また、官・労・使の関係者からなる検討会におきまして、官・労・使が行う各種取り組みの検証等を行ってまいりたい。

内航船員については高齢化が著しいことから、若年船員の確保・育成が急務であるため、船員を計画的に雇用する事業者への支援、船員の専門教育機関を卒業していない者の内航船員への就業促進などを行ってまいりたい。

海フェスタの開催、帆船等練習船の一般公開、体験乗船などの実施により、広く国民に対し海への関心と理解を喚起するPRに努めているとともに、次世代である小中学生を対象にして、海事産業に関する教育を推進する取り組みを強化していくことにより、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

将来の海運・水産産業を担う後継者の確保・育成のために船員養成教育機関はその核となる非常に重要な機関である。近年では入学希望者や求人数が増加傾向にあり、商船系大学においても入学倍率は高水準が続いている。こうした状況を踏まえ、船員後継者を確保・育成するためにも、船員養成教育機関の維持や定員拡大に取り組まれたい。

【回答】海技・振興課

わが国経済、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・育成は大変重要である。今後、順次、高齢船員の退職が見込まれること、また近年、海技教育機構の入学希望者数や求人数が増加しておりますことから、新人船員をふやす取り組みを進めていくことが重要と考えている。

海技教育機構の入学定員は平成 28 年度でこれまでの最高 390 名でした。さらなる増員については、受入れ側の制約要因のもとで、こういった工夫ができるか、産業界など関係者の意見を聞きながら、教育内容の高度化や安定的・効率的な運用の観点も含めて検討してまいりたい。

3. 外航海運・船員政策について

- (1) 官公労使の関係者間において、日本人船員確保・育成の各種取り組みや制度等について、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・改善策についても検討することを目的に設定された「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」の内容を踏まえ、外航日本人船員の「量的確保策」の確立に向けた対策を講じられたい。

【回答】船員政策課

外航日本人船員の量的確保策については、「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」において、引き続き現行の取り組みの検証等を行ってまいりたい。

- (2) 日本人船員を増加させるため、外航日本人船員（海技者）確保・育成スキームに関する予算を確保するとともに、外航船社における日本人船員の採用拡大等、船員政策確立に向けた対策を講じられたい。

【回答】船員政策課

外航日本人船員確保・育成スキームは、外航海運事業者による日本人船員の採用、社内育成を補完するものとして、官・労・使一体となって運営しているところであり、その実行を図るため、関係者と連携して必要に応じて必要な見直しを行うとともに、引き続き予算の確保に努めてまいりたい。

また、わが国経済・国民生活に大きな役割を果たしている外航海運について、その安定的な活動を支える上で、日本人船員の確保育成を図ることは大変重要な課題であると認識しており、平成 20 年度より日本船舶・船員確保計画の認定制度を実施し、日本人船員の確保・育成に努めている。今後とも安定的な国際海上輸送の確保を図るため、必要な日本人船員の確保・育成に努めてまいりたい。

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のもと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、養成機関が絶たれた司厨部の確保のため陸上の調理師資格者の誘致対策、及び船員に係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・安定化対策を図られたい。

【回答】 船員政策課、内航課

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、必要な見直しを行うとともに、引き続き必要な予算の確保に努めてまいりたい。このほか、内航船員の確保に関しては、引き続き関係者間で連携して参画してまいりたい。船員に係る緊急雇用対策については、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、給付金の支給に必要な予算の確保に努めてまいりたい。

調理師資格者の誘致については、船舶料理士取得に必要な船内調理経験の期間要件の緩和等を行っており、今後とも円滑な確保に努めてまいりたい。

内航海運・フェリー・旅客船の運航事業においては、燃料費は事業全体のコストに大きなウェートを占めている。このため、国としては、燃料高騰時においては、唯一赤字航路に対する補助の増額を行うなど、支援を行ってきたところである。

さらに、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。地球温暖化対策税の還付措置については、平成 24 年の創設以来、制度を維持し、平成 29 年度から 3 年間の延長が認められた。また、軽油引取税については、昭和 31 年の創設以来、制度を維持しており、今般、平成 30 年 9 月まで延長を行うこととしている。今後とも、燃料油価格の動向に留意し、事業者等の意見を踏まえつつ、対応を検討してまいりたい。

- (2) 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、わが国の船員の雇用問題に発展するとともに、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あっては、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。わが国における安全かつ安定的な海上輸送体制を確保するためにも、引き続き現行のカボタージュ規制を堅持されたい。

【回答】 外航課、内航課、船員政策課

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船に限るということが国際的な慣行となっており、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あり、今後も堅持する。

- (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。生活物資の輸送や住民の移動手段として、さらに大規模自然災害時における支援物資輸送などの輸送に対する有効性など、非常に重要な役割を果たす公共交通機関として欠くことのできない離島航路事業において、そこで従事する船員・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】 内航課

離島航路は、海に囲まれた離島に暮らす住民の方々にとって必要不可欠な交通手段であるが、人口減少、高齢化等による輸送人員が減少により、特に補助対象航路においては、欠損が年々増大する傾向にあり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、住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を実施している。

海事局としては、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) 新たな高速道路料金に関する基本方針においては、フェリー・旅客船に対する一定の配慮はうかがえるものの、架橋通行料金は大幅値下げとなり、大口・多頻度割引きなどが継続された。国が推し進める道路偏重政策の影響を受け、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可能な支援策また、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】 内航課

わが国のフェリー・旅客船事業については、人口構造の変化や架橋の整備等に伴う輸送需要の減少により、大変厳しい経営環境にあるものと認識している。このような状況の中、フェリー・旅客船事業に対しては（独）鉄道建設・運輸施設運輸支

援機構の船舶共有建造制度による船舶の建造支援、船舶の買換特例、特別償却制度等の税制特例といった船舶建造に係る支援措置、また軽油引取税の課税免除、地球温暖化対策税の還付措置等の燃料油負担に係る支援措置等を通じて事業経営の支援を行っている。

加えて、フェリー・旅客船航路の利用促進する観点から、観光振興の取り組みの一環として、訪日外国人旅行者の受入れ環境整備を図るための多言語環境に要する費用補助、フェリーの個室寝台化等の補助による支援を行っている。今後とも、これらの措置を十分に活用しながら、事業者の自助努力を前提とした上で、地方自治体なども十分に連携しつつ、フェリー・旅客船事業の維持・存続、さらには船旅の活性化に向けた取り組みを進めてまいりたい。

- (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、有効な機器の開発などに取り組まれない。

【回答】安全政策課

平成21年4月に国土交通省が設置した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最終取りまとめが報告された。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ていただいている。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の徹底、衝突回避操船方法の検討等の安全対策の決定を各事業者に取り組んでいただいているところである。

一方、機器の開発状況ですが、鯨類が忌避する音声を発する製品、アンダーウォータースピーカーについては、既に実用化されているものがあるが、より効果的な音源について検証が進められており、試験的な使用が行われている。先だっても、機器の製造業者と意見交換したところですが、国土交通省としては、引き続き、その有効性の確認に努めてまいりたい。

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で就労する船員にとって、情報通信インフラの整備は安全運航に必要な情報の取得のみならず、船員の生活環境の改善やメンタルヘルスケア、後継者の確保・育成の面でも重要である。

近年は、通信技術の進展により、船舶においてもインターネットの利用環境の整備が進んでいるものの、大容量高速インターネットを安価に利用できる環境には至っておらず、日本沿岸航行時における携帯電話・地上デジタルテレビ放送の不感地帯も存在することから、船陸間通信を充実させる取り組みを早急に講じられたい。

【回答】 船員政策課

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。国土交通省としても、総務省など関係者との取り組みに協力してまいりたい。

6. 船員税制確立への取り組みについて

船員は「離家庭性」や「離社会性」といった特殊な労働環境の下にあり、後継者不足の一因ともなっている。そして、現在船員に対する住民税の減免措置が2つの自治体で行われています。また、多くの海運先進国において、自国船員の確保に向けた政策として実施されている税制上の措置について、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、ならびに後継者の確保のため、わが国においても、他の海運先進国と同等の制度を導入することが必要不可欠である。住民税の減免を他の自治体に波及させるとともに、国策としての船員の政策減税を実現されたい。

【回答】 船員政策課

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対してその旨、周知がなされた。

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低減措置を導入したものと承知している。こうした経緯を踏まえ、出先機関である地方運輸局等と連携し、自治体に対して先行導入事例や船員の重要性を周知してまいりたい。

7. 海難事故の撲滅と防止に向けた取り組みについて

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。安全の観点から、安易な海上交通法規や乗組員定員数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、AISやVHFの情報を活用した適切な見張り、ライフジャケット着用徹底を図る啓蒙活動を推進していただきたい。

【回答】 海技・振興課、船員政策課、海上保安庁交通部航行安全課

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り、今後もその的確な運用を図ってまいりたい。

船員については、国土交通省令である船員労働安全衛生規則において、作業用救命衣の着用義務が定められており、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、ライフジャケットの着用について全国で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、今後とも三機関と連携して、着用推進に向けた周知啓蒙活動を実施してまいりたい。

AIS等については、海上保安庁においては、海難事故防止のための取り組みの一つとして「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の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、引き続き、海難事故撲滅に取り組んでまいりたい。

海上保安庁においては、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。

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

近年増加傾向にある東南アジア海域における海賊対策の一層の促進、ひいては海賊問題の根絶に向け、R e C A A P（アジア海賊対策地域協力協定）の強化などに取り組むことにより、さらなる船員と船舶の安全確保を図られたい。

また、ソマリア沖・アデン湾、西アフリカにおける海賊行為の防止・根絶に向け、海賊対策の一層の促進と国連関係機関への働きかけとともに、インド洋沿岸国及び関係当事国のコーストガードとの連携による護衛体制の構築により、インド洋沿岸における日本関係船舶の航行安全を確保していただきたい。

【回答】

東南アジアにおいて海賊及び輸送強盗事案が増加傾向にあるほか、ソマリア沖アデン湾及び西アジアにおいても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の沿岸国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）、I S C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. 海に親しむ活動の推進について

海運・水産産業の次世代の担い手となる船員志望者の裾野拡大に向けた、中長期的な視点からの取り組みはその重要性を増している。次世代を担う子どもたちの海や船への関心を高め、船員職業の認知度向上にもつながる施策を講じられたい。

【回答】 海技・振興課海事振興企画室

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。

国民の祝日である「海の日」や「海の月間」などの機会を通じ、「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を行うとともに、日本海事広報協会など関係団体と連携し、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と連携を図りながら強化してまいりたい。

10. 「海の日」の7月20日固定化

国民の祝日「海の日」は平成8年に実現したが、平成13年に改正された「国民の祝日に関する法律」により7月20日から7月の第3月曜日へと変更され、「海の恩恵に感謝し、海洋国家日本の繁栄を願う」との本来の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、船員の後継者確保、さらには海事産業の発展にもつながることから、海洋国家日本として、「海の日」の固定化に向けた取り組みを一層推進されたい。

【回答】 回答なし

【質疑・応答】

【質問】

1番から9番、10番の海の日固定化についてはお答えが多分違う省庁だったのでお答えいただけなかったと思いますが、海の日固定化は国土交通省としても、特に海事局としても、海事行政を担う中でこの制定の趣旨を生かしていただいて、省庁が関係ないからという縦割りの考え方ではなくて、内閣府が主体的な立場になるのかなとは思いますが、各省庁間で協力していただいて、制定の趣旨を生かす中でご尽力いただきたいと思います。

それから9番まで、一部を除いて、基本にご尽力いただいていることは理解しております。非常に感謝することが多々ございますけれども、冒頭の挨拶で事務局からお話がありましたが、どういう成果が上がってきているのかということをお話ししていただくと、具体的に何が進んで、何が進んでいないかがはっきりするのではないかと思います。

日本人の確保・育成という面では既に平成20年ぐらいから目標を立てていろいろ

活動していただいているのは事実でございます。今回の海上運送法の改正にいたしましても、当然の拡大にということになってきましたというところが、船舶の数等については非常に大きく拡大がなされていますが、それに伴う日本人外航船員の確保も同一の目的の中に入っていたはずですが、そちらの成果はどうなのか。ないしは、日本人外航船員の数自体は現在 10 年前とどうなっているのですか。そういうこともお話しいただきながら、こういう政策を進めていますというお話をさせていただくと、ここに参加していただいている交運労協のメンバーも、我々交運労協が政策要求してきたものが、どういう成果が上がっているのかというのがわかるのではないかと思います。

そういう具体的なものがない中で、これを進めています、進めていますというお話はよく聞くわけですが、どこでどのぐらい成果があったのかという部分が非常に気になるところです。きょう、お答えいただいた方々は、何を言わんとしているかはよく理解していただけるのではないかと思います。そういう意味では、多少なりとも成果をお話しいただければと思いますので、どれという話はいたしません、ご報告いただければありがたいと思います。よろしくお願いします。

【回答】

海の日の話で私のほうから。お見込みのとおり、内閣官房、俗称「海本部」と言っている海洋政策本部が中心になってやっていますが、もちろん海事振興連盟その他の先生方からも、海の日固定化について強いご要請をいただいています。皆さんからもいただいているわけございまして、国民的なコンセンサスをつくっていくのが大事ですが、その中で、いろいろな努力をしていかなければいけないと思っています。これまでの経緯も含めて幅広い議論を喚起しなければいけないと考えています。

国土交通省としても、海の日に関する様々な施策、今度は神戸港 150 周年にも当たりますし、様々なイベントを考えています。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と考えていますし、あらかた外れはなくやっていきたいと思っています。総論的な話になりますが、まず私がそれを申し上げます。当然、内閣官房と強く連携してやっていきたいと思っています。

後段の具体的な施策の効果については、非常にごもつともでありまして、耳が痛い部分もありますが、事実、そういう効果の上に立ってやっていかなければいけないというのは当たり前であります。そういう意味では、複数の課・ラインにまたがっておりますので、それぞれ答えられる人から答えてもらうという形にしたいなと思いますが、私が余り仕切ってもあれですから。

【要望】

今こういうデータが手元にあるということであれば言っていたらいいと思いますし、それこそ僕に遠慮なく言っていただければいいですし、そうでないのであれば、今おっしゃっていただいたように、持ち帰って具体的にこういう状況なんだというのを少し説得力ある形で示してもらった方がいいと思います。

【要望】

それぞれの審議会なんかで資料として白書とかいろいろ出される目標値とか、出るんですが、我々も見ているんだけど、こういう中で話をしないとなかなか理解ができない。どのぐらいの目標設定とか。数字は何を根拠にこの目標が設定されたのかを含めて、わかりやすくあればなということでも私も冒頭の挨拶に言わせていただいたというのがあります。

それと、この要請の中身が、私もまだ2年ぐらいにしかないんだけど、数年同じように出されていて、同じような回答がなされていることを踏まえると、その辺を少し突っ込んで議論していったほうがわかりやすくお互いのためになるのではないかと思いますので、なかなか急に資料をといてもあれなんで、後日でも可能であれば出していただければと思います。

【質問】

内容的にはかなり同様の問題が記載されておりまして、どう進展したのかという趣旨でお伺いしました。そのような中で新たなお話として、船員税制の関係ですが、海事局長からも、たしかお話があったかと思いますが、地方運輸局の局長に対して、こういうことが起こっている、やっていると。それを各自治体にもお話しして協力を求めるという話で、大分前にもお話があったと思います。ただ、今のお話ですと、これからやっていくようなお話もちょっとお答えされていたので、どういうぐあいで進展されているというようなことも、もし、おわかりでしたらお話ししていただきたい。というのは、これは多分お答えとしては初めて出てきた答えだと理解します。

それから情報インフラの関係ですと、総務省の情報をどう捉えてられるのか。その辺の概念を教えてください。例えばインマルサットであれば、Global Xがもう3台上がっていて、世界レベルで上げている。数カ月後には4号機が上がり、情報もとれてきている。その中で、国土交通省さんとしてはこの情報通信インフラという面で、どう捉えられているのか、どういう情報をつかんでられるのか。その面のお話もしていただけると非常にわかりやすいかなと思いますので、もしおわかりでしたらお願いします。

それから最後に1点だけ。こういう形で今、進めてきていますが、先ほど事務局が言ったように、個別にお答えをと言われますと皆さんが周知できずにわからない状況にある。こういう場をせっかく設けていただいているわけですから、ここに出席した方々が共通の理解ができるような形で説明・回答をいただけるように次回からはお願いしたいということ。これはぜひお願いします。

【回答】

まず2点ほど、船員税制の問題と新しい通信インフラの話ですが、通信インフラは、漁船員の方も漁業者のご要望があって、水産庁と当方と総務省で、定期的に総務省さんのほうから、今こういう形で動いているとか、共有というか、そういうものを図っていきましょうという形で年度末に1回、会合を持っております。その中で新しい通信バンド帯の起用に向けての準備を進めていきますというお話がありました。現状では、インフラ整備につきましては、その程度の情報になります。引き続き、そこについては確認してまいりたいと考えています。

それから船員税制の周知の件でございますが、昨年いろいろとお話しさせていただいて、運輸局に対して海事局長からご協力をとという形で連絡したのはそのとおりです。その後、こちらの連絡も悪かったのかもしれませんが、なかなか効果が上がっていないということがありまして、それを年度末に確認しました。それでつい先月ですか、具体的な各地方運輸局に対して、具体的に本年度中にどこの市町村に対してアプローチしていくかという計画を立てなさいと。計画を立てて、それを報告しろというのを今、投げているところです。その計画に基づいて今年度中にきちんと、いろいろ周知してくださいということをやっていますので、その話がある程度また見えたら、お知らせ等をさせていただければなと思います。

【要望】

ぜひ積極的に動いていただいて、組合も各市町村に対して改めて要請していきたいと思いますので、その辺が同期しますと、より効果的だと思いますし、こういうことが実現していくことが、市町村なら市町村に訴えて、船員が重要視されている貴重な存在である、日本国にとって船員が必要な人材なんだと、一般の方々に、より周知することになるとと思いますので、ぜひよろしくお願いします。

これは総合政策局だと思いますが、4.(3)ですが、地域公共交通確保維持改善事業の関連ですが、平成19年に地域公共交通活性化及び再生法の法律ができて、各地方でそれぞれ地域公共交通網形成計画がつくられている。昨年バタバタといろいろなところでできた。数字までは覚えていませんが、その中で幾つかの事例を見ているんですが、離島航路があるところに、その形成計画の中に反映されていないというか、私も離島の出身ですが、計画の中にされていないというところがありまして、

所管は総合政策局でしょうけれども、これも踏まえて海事局からご指導といたしますか。それで、総合政策局に言いますと、地域公共交通形網成計画は地方自治体が主になってやるとお聞きしています。ただ、地方行政の中に交通に精通した方が非常に少ないという問題がありまして、中身を見ますとコンサル任せだったり、実態がわからなかったり、その協議会の中には当然、我々交運労協の仲間が入っているところもありますが、そうでないところもありまして、実体的にそうになっていないということも聞いています。

その中では、ここで言われているのは、事業をきちんと守っていくことが交通政策基本法である住民、離島の方の交通の足を守ることにつながってくると思うので、その辺も含めて海事局からもぜひその辺をご指摘願えればなというのがまず1点です。

次の高速道路料金に関する問題です。確かに高速道路とか橋については、所管は道路局であると思います。実は昨日、道路局でもこの話をしてきました。例えば本四の問題につきましても、特措法がありまして、その精神はしっかりと反映しながら今後も進めていくということですので、フェリーにかかわらず、港で働いてきた方の雇用不安がかかわってくる。きのう道路局では残念ながらお答えしていただけませんでした。その当時の雇用の受け皿なのか、全体的に四国でかかわっている経済で、将来いいとは言いませんが、そこを踏まえて今の経済状況の中でどう捉えているのかということも踏まえて、海事局としてフェリーなどを所管するところですので、道路局の所管でありましょうけれども、その辺の実態をぜひ道路局と連携しながら伝えていただければなと。これは要望でございます。よろしく申し上げます。

【回答】

最初にご指摘いただきました地域公共交通網の話ですね。これは総政局の担当ともきちんと連携をとって、離島航路がないがしろになることがないように対応していきたいと思っております。

【回答】

高速道路料金のほうは、道路局とも連携をとって連絡を密にして一定の対応をしてまいりたいと考えています。よろしく申し上げます。

【回答】

地域公共交通確保維持改善計画ですが、私も去年の6月までちょうど2年間、東北で勤務して、必ずしも東北が数多いわけではないのですが、それなりの数が計画されていました。私も計画を結構拝見しましたし、その中に離島を抱えているとこ

ろは東北でももちろんありまして、地方公共団体との連携は不可欠であります。

おっしゃられるように、地域公共団体のご担当の方は必ずしも公共交通にずっと携われたとか、たけた方では必ずしもなかったりします。人事異動もありまして、まあ、たけた方もいらっしゃいますが、その中で、運輸局はできるだけ計画をつくる段階で、地方公共団体のご担当の方と連携を密にしていきたいと思いますということを本省からの指導をもとにやっています。さらにいろいろな階層、課長は課長レベルで、部長は部長レベルで、交通政策部長会議だったかな、さらに運輸局長は首長さんなりと。首長さんといっても、知事さんとか副知事さんというだけでなく、もっと基礎自治体のいろいろなところと、少なくとも東北で私が局長の横で見っていた、私自身もそうですが、見ていた範囲内では、いろいろとやりとりしていました。今もやっていると思います。

そういう形で、かつ事業者のトップの方、地元のバス会社とか鉄道会社とか。どのぐらい会ってどのぐらい意見交換したのかというのを本省から求められて出しているんですね。今そういうのが回って来ていますが、そういうことを綿密にやっていく必要があると思います。

最初に法律ができて、制度ができて、計画をつくって、最初だけ勢いよくやって、あとは萎んでいくというのではなくて、継続的にやっていくことで初めて地方の運輸局が、整備局はもちろん、運輸局が地域に根差した組織になっていくのかなと思いますから、引き続き運輸局、私も本省に参りましたけれども、運輸局のそういう動きを見ていきたいと思ひますし、そういう切り口でお願いしていきたいと思ひています。