

【海事局】

1. 船員税制の確立について

外航海運産業ならびに遠洋水産業における諸外国とのイコール・フットィングを求め、船員の確保・育成を促進し、海洋基本法の目的を実現するための具体策の一つとして、また、海洋・島嶼国家である我が国の経済安全保障・食糧安全保障に果たす船員に対する政策減税として、「船員税制」の確立を図られたい。

(回答)

船員の個人住民税については、平成 24 年度税制改正要望において、いわゆる不均一課税については、地方税法に則って各自治体の判断で可能であることが確認された。また、総務省から自治体にその旨周知がなされたと同っている。これを受け、全日本海員組合が自治体に対し個人住民税の減免に関する申し入れ等の活動を実施していると伺っており、また、一部の自治体が個人住民税の軽減を検討する旨表明したと承知している。国としては、まずは自治体が軽減措置を講ずることが重要と考えており、こうした動きを注視して参りたい。

2. 外航海運・船員政策について

(1) 日本人船員の確保・育成に向けた官公労使の取り組みとして、平成 23 年 5 月に国土交通省内に立ち上げられた「日本人船員（海技者）確保・育成に関する検討会」でとりまとめられた内容について、フォローアップのための予算を確保し、フォローアップの一環として、外航日本人船員の総数と増加数の定期的な確認・モニタリングを含めた、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るための予算措置を図られたい。

(回答)

外航日本人船員の確保については、我が国の国民生活及び経済活動を支えるために、安定的な国際海上輸送の確保の観点から、「日本船舶及び船員の確保に関する基本方針」において、平成 20 年から 10 年間で 1.5 倍という当面の目標を掲げている。また、この目標については、業界の総意として努力する旨表明いただいている。外航日本人船員数のフォローアップの仕方については、昨年来、積極的に関係者に働きかけをしているところである。国土交通省としても、引き続き、関係者と相談のうえ、検討して参りたい。

(2) 日本船舶・日本船員を増大させるため、外航日本人船員確保・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るための予算措置を図られたい。

(回答)

「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、その実効を図るため、関係者と連携し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参りたい。また、我が国の経済、国民生活に大きな役割を果たす外航海運について、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・育成に努めているところである。

今後とも、安定的な国際海上輸送の確保を図るために必要な日本人船員の確保・育成に努めて参りたい。

- (3) ソマリア沖海賊対策について、海賊略奪行為が、広域化・凶悪化する同海域の安全確保対策として、護衛艦・哨戒機の派遣に次ぐさらなる対策の実現に向けた予算措置を図られたい。

(回答)

ソマリア沖海賊の安全確保対策については、海賊対処法に基づく護衛活動を引き続き確実に実施していく。護衛対象船舶に対する襲撃は一件もなく、護衛活動は有効に機能していると認識している。また、ソマリア周辺沿岸国の法執行能力の向上が重要であることから、当該沿岸国の海上保安機関の法執行能力向上支援を実施するとともに、IMOを通じた国際的連携協力への貢献も行うなど、関係省庁との調整を踏まえ、今後とも船舶航行の安全に万全を期したい。

なお、国土交通省は、残念ながら前通常国会で廃案となった船舶警備特措法案について、来る臨時国会に再提出し、一日も早い成立をめざしたいと考えているので、ご協力をお願いしたい。

3. 内航・旅客船における産業・船員政策について

- (1) 環境対策としてのモーダルシフトを促進し、安定的な国内海上輸送を確保するため、国内海運の経営安定化、船員計画雇用促進等事業、燃油価格の適正化・安定化対策の継続・拡充に加え、船員に係る緊急雇用対策の継続・強化のための予算措置を図られたい。

(回答)

内航海運業は、貨物輸送量の約4割、産業基礎物質の約8割を輸送するなど、社会インフラとして必要不可欠であるが、近年輸送量が低迷している。このため、国内海運の経営安定化、燃油価格の適正化・安定化対策については、一層の省エネによるコスト縮減などを通じた競争力の強化を図っていくことが重要であり、モーダ

ルシフトを促進する「物流事業者、荷主の連携によるモーダルシフト促進事業」や省エネ船舶に対する「船舶共有建造制度」を通じた優遇対策のほか、「エネルギー使用合理化事業者支援事業」を活用する際の助言等により、引き続き支援して参りたい。

また、燃料油価格の高止まりや景気低迷等により懸念される国内海運の資金繰り対策として、これまで金融機関からの融資時の保証額が拡大される中小企業信用保険法に基づくセーフティネット保証制度の適用業種となっているところである。

昨今の急激な円安に伴い燃料油価格が高騰しているところ、国内海運事業者は中小の事業者が多く運賃交渉力が弱いことから、国内海運業に係る燃料費の運賃転嫁に向けた適正取引推進の必要性について荷主企業の理解を得ることが必要不可欠であると考えている。このため、国土交通省・経済産業省から、日本経済団体連合会及び日本商工会議所に対し、トラック運送業や国内海運業における燃料サーチャージの導入促進など適正取引の推進に向けた協力要請を行い、地方運輸局及び経済産業局においても、地方経済団体等に対する要請を行うなどの取組を行っている。

更に、船舶管理会社の活用を通じた内航海運業者の経営基盤の強化等を図るため、昨年7月に船舶管理会社活用に資するガイドラインを策定・公表し、内航海運分野における船舶管理業務に係る望ましいサービスの基準を具体的・体系的に示したことにつづき、本年2月には、地方運輸局等において事業者の個々のニーズに合わせた相談が受け付けられるよう「内航船舶管理会社活用相談窓口」を設置し、また、本年4月にはガイドラインに基づき体制等を整えた船舶管理会社に対してガイドラインへの適合性を評価するための手法を導入したところである。引き続き、内航海運業の経営基盤強化・競争力向上に資する施策の実現に努めて参りたい。

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、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参りたい。

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離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参りたい。

- (2) 地域活性化実現のため、交通基本法の制定を視野に入れつつ、離島航路補助制度の抜本的改善を含む海上インフラストラクチャーの整備・拡充を図り、持続的なフェリー・旅客船・内航海運を確立するため、必要とする予算措置を講じられたい。

(回答)

離島航路は、海に囲まれた離島住民の唯一の交通手段であるが、人口減少、高齢化等による輸送人員の減少により、欠損が年々増大し厳しい経営状況にある。

離島航路に対する支援については、唯一かつ赤字が見込まれる航路に対して、離島の住民の生活に必要な交通を確保し、島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、運営費補助を行うとともに、運賃割引への助成や離島航路の構造改革促進に資する公設民営化等のための船舶建造費等への補助（建造費の3割補助等）を実施しており、このため平成25年度には全体予算額約333億円のうち離島航路支援に約69億円を確保したところである。平成26年度予算要求においても所要額の確保に努めて参りたい。

また、フェリー・旅客船、内航海運については、一層の省エネによるコスト縮減等を通じた競争力の強化を図っていくことが重要であり、モーダルシフトを促進する「物流事業者、荷主の連携によるモーダルシフト促進事業」や省エネ船舶に対する「船舶共有建造制度」を通じた優遇対策の他、「エネルギー使用合理化事業者支援事業」を活用する際の助言等により、引き続き、支援して参りたい。

- (3) 高速道路等の料金無料化社会実験をはじめとする架橋・高速道路の大幅値下げ、無料化に伴う経営悪化や雇用不安などの影響を受けたフェリー・旅客船に対し、公平・公正の観点から損失補てんを含め、日本列島災害時における災害対策としたフェリー・旅客船の維持・存続に向け、国費投入による支援策発動に必要とする予算措置を講じられたい。

(回答)

我が国のフェリー・旅客船は、地域の人流や全国的な物流ネットワークにおいて重要な役割を担っているが、近年、長引く景気低迷に伴う輸送需要の減少や燃油価格の高止まり、さらには、精査が必要なものの、休日千円といった高速道路料金によると見られる影響もあって、厳しい経営状況が続いている。このため、一層の省エネによるコスト縮減等を通じて、輸送モードとしての競争力向上や体質強化を図っていくことが喫緊の課題となっている。

このような認識に基づき、国土交通省では、予算及び税制を通じて事業者の取組みに対する支援を行っているほか、地方運輸局等においては、事業者、地方自治体等の関係者とともに航路の持続的な維持方策の検討や利用促進に向けた取組みを進めているところである。今後とも、これらの措置を十分に活用しながら、事業者による自助努力を前提とした上で、地域にも航路を支える取組みをお願いし、これと十分に連携しつつ、国として適時適切な支援に努めて参りたいと考えている。

また、大規模災害時における船舶の果たすべき役割を明確にするとともに、大規模災害時における船舶の活用のあり方を政府や自治体の災害対応に組み入れていく等の取り組みを進め、船舶の重要性を確保することで、航路の維持・活性化のために取り組むことが重要である。このため、「大規模災害時における船舶の円滑な活用の推進」を実施すべく、平成25年度に引き続き、平成26年度の予算要求に盛り込んだところである。

4. 海上ブロードバンド等を活用した海上デジタルディバイドの解消について

洋上における社会・家族・友人とのコミュニケーションの円滑化、安全運航に不可欠な気象・海象情報や船内医療体制の強化等を図るため、海上ブロードバンドの実用化等により洋上情報通信環境を抜本的に改善し、船員のデジタルディバイドを解消するための予算措置を講じられたい。

また、津波等の緊急災害時などの情報源である沿岸海域におけるテレビ・携帯電話の不感地帯を解消するための予算措置を講じられたい。

(回答)

船員に係るデジタルディバイド問題については、全日本海員組合が、所管庁である総務省に要望を行っている旨仄聞している。国土交通省は所管庁ではないため、デジタルディバイドの解消に向けた具体的な施策を講ずることはできないが、海上における通信網の整備は、船員の生活環境を向上させる重要な要素であることは認識している。

5. 船員関係法令の遵守について

船員法、船舶職員法および船員職業安定法等の船員関係法令を遵守させるため、外国船舶監督官ならびに運航労務管理官の増員を含め、実効ある監査体制を確保するとともに、ILO 海上労働条約の批准に向け、外国船舶への監督体制を拡充するなど、強力な指導・監督を図るための予算措置を講じられたい。

(回答)

ご指摘のとおり、地方運輸局に配置する外国船舶監督官及び運航労務監理官が担う業務は、我が国周辺海域における船舶の安全運航の維持を図るため、重要かつ不可欠なものであり、これまでも必要な要員及び予算の確保を図ってきたところである。IMO 関連条約に係る新たな規制に対応するため外国船舶監督体制の強化が必要なこと、及び、今般のILO 海上労働条約の批准に伴う船員法改正において、新たな業務として船員の労働条件に関する外国船舶監督や旗国検査が生じることから、来年度に向けても、引き続き外国船舶監督官及び運航労務監理官の増員に努めているところである。

今後とも、条約及び国内法の適正な実施を確保するため、外国船舶監督官や運航労務監理官を始めとする現場執行体制の強化に努めて参りたい。

6. 国際条約への対応について

ILO 海上労働条約、ILO 第 185 号条約（船員身分証明書条約）、ILO 第 188 号条約（漁業労働条約）の早期批准、発効に必要とされる予算措置を講じられたい。

(回答)

ILO 海上労働条約については、条約の批准に関する閣議決定を経て、本年 8 月

5日に批准した。また、本条約は、本年8月20日に先行して批准した30ヶ国で発効しており、来年8月5日の我が国での発効までの間、条約の基準に相当する証書を我が国船舶に発給するなどの対応を行っているところである。なお、本条約の発効に伴う旗国船舶及び外国船舶の監督業務が円滑実施できるよう、平成26年度概算要求においても努力していくこととしている。

ILO185号条約については、船員の出入国を容易にするための条項が盛り込まれており、本条約と我が国の出国管理政策との整合性の観点から課題があるため、引き続き検討していく必要があると考えている。

ILO188号条約についても、引き続き批准動向等今後状況を見守りつつ水産庁をはじめ関係機関と連携を図り、対応して参りたい。

7. バラスト水処理装置の開発について

外航船のバラスト水の排出により、各海域の生態系に大きな影響が出ていることから、浄化装置の取り付けが義務化されることは理解するが、現状において、設置のための費用が1隻あたり1億円超と莫大であるため、より安価で効率的なバラスト水処理装置の開発に向けて、助成を含めて予算措置されたい。

(回答)

バラスト水による環境問題への対応は、従前より規制の目的や海運業界、船舶業界などに与える影響を総合的に考慮しつつ、IMOにおける検討に積極的に参画するとともに、バラスト水管理条約の発効に備え環境整備を進めてきたところである。

国土交通省は、平成20年1月よりバラスト水処理装置の承認を開始している。日本籍船に設置可能なものとしてこれまでに国土交通省が承認したものは8件のぼり、世界においても36件に達していることから、各メーカーによる開発が相当程度進んでいるものと認識しており、バラスト水処理装置の開発に係る補助金などの予算措置は難しい状況である。

なお、国土交通省は、平成26年度の税制改正事項として、バラスト水処理装置の早期の搭載を誘導することを目的として、「バラスト水処理装置に係る設備投資の促進のための特例措置の創設」を要望することとしている。本措置では、外航船舶へのバラスト水処理装置を設置する海運事業者に対する法人税の特例措置を講ずることを検討しており、本要望が認められるよう、財務省との協議を継続して参りたい。