

【海 事 局】

1. 日本人船員の確保・育成について

船員は、海上物資輸送・旅客輸送や水産資源の安定的な供給などを通じ、わが国経済の維持・発展や国民生活の安定に寄与している、その減少傾向には歯止めがかからず、高齢化とともに後継者不足も深刻な課題となっている。

日本人船員を計画的に増加させるべく、海洋基本計画や本年6月に取りまとめられた内航未来創造プランなどに明記されている船員後継者の確保・育成に向けた具体的な施策の実施とともに、その予算についてもしっかりと確保していただきたい。さらに、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海事広報や海事思想の普及を図っていただきたい。

【回答】（海事局船員政策課）

日本人船員の確保・育成について、ご要望いただいておりますので、それに対しましてご回答させていただきたいと思っております。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運行を確保する上では、船員の確保は大変重要と考えております。外航船員につきましては、日本船舶船員確保計画の確実な実施、税制の活用、外航日本人確保・育成、キャリア形成の支援など日本人船員確保に取り組みます。また、海洋基本方針におきまして、外航日本人船員を平成30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まして、本年5月11日に設置しました有識者と官労使の関係者からなる外航日本人船員の確保・育成に関する検討会におきまして、外航日本人船員の量的確保に向けたさらなる取り組みについて検討してまいりたいと思っております。

また、内航船員につきましては、船員の安定的トータルの確保・育成のために、若年船員を計画的に確保・育成を行う事業者に対する支援、また、船員の専門教育機関を卒業していない方への内航船員の導入促進などを行ってまいりたいと考えております。海フェスタの開催であったり、帆船等の一般公開など、広く国民の方々に対して、国民への理解と関心を喚起するための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強化することで、船員志望者の拡大を図ってまいりたいと思っております。

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・育成を推進する上で、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。

平成 29 年 6 月にとりまとめられた「内航未来創造プラン」では、現在 390 名となっている海技教育機構の養成定員を 500 名規模に段階的に拡大するとの目標が明記された。一方、財務省による平成 29 年度予算執行調査では、小樽海上技術学校の廃止の検討が指摘されている。北海道で唯一の船員養成教育機関であり、道内の重要な船員供給ソースと位置づけられている小樽海上技術学校の廃止は、国土交通省が目指す海技教育機構の養成定員増など、船員の確保・育成に向けた施策に逆行するものである。

海上技術学校・短期大学校への入学希望者や求人数が一定の高水準を維持している近年の状況を踏まえ、海技教育機構の養成定員の拡大に向けた具体的施策と、それに伴う受け入れ体制の整備に必要な予算の確保を図っていただきたい。

**【回答】**

海技教育機構については、海運業界のニーズ等に対応した新たな教育の実施や教育の高度化に取り組んでいるところでございます。

特に、学校の入学定員につきましては、現在のリソースを最大限活用するとともに、さらなる入学定員の拡大につきましては、受け入れ側の制約要因のもとで、こういった工夫ができるか。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、効率的な運営の観点のもと、海技教育機構とともに検討してまいりたいと思っております。

また、小樽海上技術学校についての検討状況でございますが、海技教育機構では、これまで計画的に耐震工事を進めてきておりますが、小樽海上技術学校の建物については、耐震改修が極めて困難な状況でございます。このため、海事局におきましては、機構を監督する立場から、機構とともに教育体制全体の議論を進める中で小樽海上技術学校のあり方も含めて検討を進めているところでございます。海事局といたしましては、地元からの存続要望を踏まえまして、地元自治体や関係者の意見を伺いながら、適切に対応してまいりたいと思っております。

**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。今後においては、新たな「日本船舶及び船員の確保に関する基本方針」の目標を実現すべく、更なる外航日本人船員の量的確保に向け議論する必要があることから、新たな検討会などの設置や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】（海事局船員政策）**

外航日本人船員の量的確保につきましては、日本船舶及び船員の確保に関する基本方針において、外航日本人船員の平成 30 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、有識者及び官労使の関係者において、外航日本人船員の量的確保に向けた観点からの確保・育成に関する検討会を本年 5 月 11 日に設置したところであり、外航日本人船員の量的確保に向けたさらなる取り組みについて、検討してまいります。

#### 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】（海事局内航課）**

平成 27 年 2 月 13 日に閣議決定しました交通政策基本計画におきまして、平成 32 年度までに海運を利用した貨物輸送量を平成 24 年度比で 10%増の 367 億トンキロとすることとしております。これにより、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ございます。モーダルシフトを図るため、国土交通省においては、各種の税制上の支援措置や船舶共有建造制度による支援措置、予算上の支援措置を講じてきているところでございます。

さらに、昨年度 9 月に策定しました内航未来創造プランに基づきまして、一つ目として、海運へのモーダルシフト推進のための連携強化を図るため、新たな枠組である海運モーダルシフト推進協議会の開催、二つ目としまして、フェリー、ローロー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にも取り組んでおり、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ます。

続きまして、支援計画雇用促進事業について、ご回答させていただきます。事業

につきましては、船員の確保・育成を着実に推進するために、引き続き、実施してまいりたいと思っております。また、内航船員確保に関しましては、協議会等におきまして、今後も関係者の連携を強化してまいりたいと思います。

また、船舶料理士の不足を解消するために、船舶料理士資格の効率的な取得に関して、検討会を開催しまして、必要な教育内容のあり方など、資格取得が可能となる方法を検討することとしております。

さらには、船員に関する緊急雇用対策につきましては、経済情勢の悪化等により、影響が懸念される場合には、速やかに情報等を関係機関から入手しまして、給付金の支給に必要な予算の確保に努めてまいりたいと思います。

#### 【回答】

地球温暖化対策税の還付措置の政策、軽油取引税の免税措置の恒久化等について回答させていただきます。内航海運フェリー、旅客船の運航利用において、燃料費は事業全体のコストの大きな割合を占めております。また、国としては、燃料油にかか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す。地球温暖化対策税の還付措置につきましては、平成 24 年の創設以来、制度を維持し、<sup>（注）</sup> 29 年度から 3 年間の延長が認められています。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、平成 30 年度から 3 年間の延長も認められているところでございます。

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、対応を検討して参りたいと考えております。

- (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】（海事局内航課）

内航旅客船における海運の維持についてですが、主要海運機構においても、自国海運業、自国船員の維持、国内安定性の確保の観点から、自国内の物資または旅客の輸送は、原則として自国籍に限ることが、国際的な慣行となっております。カボタージュ制度は、わ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、自国制度の雇用、国の安全確保の観点からも重要であり、今後も堅持していく所存であります。

(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】**（内航課で離島航路担当）

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り、離島の確保、維持は極めて重要と認識しております。

一方、離島航路におきましては、人口の減少、あるいは高齢化等々による輸送人員の減少、それから昨今の燃料油の上昇でございます。こういった事情によって厳しい経営状況もございます。私ども海事局ではこのような状況を踏まえまして、離島の住民の方々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に、ちょっと長ったらしいのですが、地域公共交通確保維持改善事業、これによりまして、離島航路に対する運営費の補助、などを行うとともに、島民の方々への運賃割引、船舶建造、これは代替建造でございます。そういったものへの補助などを実施しているところでございます。

海事局といたしましては、引き続きこれらの施策により、離島航路の位置、確保を図ってまいり所存でございます。

(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、度重なる道路偏重政策の影響を強く受け、不公正な競争を強いられてきた。国は平成 26 年 4 月に全国共通料金制を導入したことで、架橋通行料金の大幅な値下げや、大口・多頻度割引などが実施され、多くの事業者の経営状況は逼迫している。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】**（内航課）

地域の住民の移動を担う交通インフラであるフェリー、旅客船事業に対しては、鉄道運輸機構の船舶共有建造制度、船舶の買い換え特例特別償却等の税制特例、それらの船舶建造にかかる支援措置や、軽油引取税の課税免除などの燃料税にかかる支援措置を通じて、事業経営の支援を行っているところです。

今後ともこれらの措置を十分に活用しながら、事業者の方々の自助努力を前提

とした上で、地方自治体などとも十分に連携しつつ、フェリー旅客船事業の維持、存続、さらには訪日外国陣旅行者受け入れ環境緊急整備対策事業の支援などを通じて、旅客船授業の活性化に向けて取り組みを進めていく方針でございます。

- (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ない。

**【回答】**（安全政策課）

平成 21 年 4 月に、当省設置の検討委員会において、最終取りまとめが報告されてきて、各超高速船事業者において、それに沿った対策を講じていただいているところでございます。具体的には、目撃情報に基づくハザードマップの作成、減速航行など、安全対策の徹底を各事業者に取り組んでいただいているところでございます。

各事業者さんにおいては、機器のさらなる改良をお願いしているところでございます。今、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でございしますが、ジェットホイルの 13 隻につきまして、実用化されております。これらにつきまして、より効果的な音源や機器の設置方法等について、開発をお願いしているところでございます。

当省といたしましては、定期的に機器の製造業者と意見交換をしております、引き続き、その有効性の確認に努めてまいりたいと考えております。

## 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、安全運航に欠かせない気象・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である。

近年の通信技術の進展により、各船でインターネット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いない。また、日本沿岸航行時の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も依然として存在している。

後継者不足が深刻な課題となっている海運・水産産業に若い世代を呼び込むべく、インターネットを安価に不自由なく利用できる環境を整備することはもとより、海難事故の通報や防止、海上交通の安全確保の情報を受けるためにも、携帯電話の電波の不感地帯解消が必要であることから、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、通信環境の整備などに取り組んでいるものと承知しております。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、水産省の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、具体的な方策を検討し、衛星通信サービスのさらなる高度化、普及に向けた周知の方法、事業者のニーズの把握、掘り起こし、事業者への情報提供についての最終報告を取りまとめたところです。国土交通省としても、引き続き関係省庁と連携し、衛星通信サービスにかかる事業者向けの説明会の開催や、事業者や乗組員の利用状況、要望等を通信事業者に伝達することなど通じ、ニーズに対応したサービスがより低価格で提供されるよう、海上における高速通信の普及に向け対応してまいります。

**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、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、わが国においても、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ため、同様の制度導入が必要不可欠である。

行政サービスの受益が一定程度制限される船員に対し住民税の減免が三重県四日市市と鳥羽市で実施されているが、住民税を減免する自治体の拡大に向けさらなる支援を図っていただきたい。

また、関係行政機関と連携を図り、国策としての船員の政策減税（所得税減免）の導入に向けた取り組みを講じていただきたい。

**【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。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軽減措置を導入したと承知しております。

こうした経緯を踏まえ、引き続き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を周知してまいりたいと考えております。

**7. 海難事故の撲滅と防止に向けた取り組みについて**

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が、近年、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。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、AISやVHFの情報などを有効活用した見張りの徹底、着用が義務化された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。

#### 【回答】

船員の定員規制や船舶職員の海上基準につきましては、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ます。また、水先につきましては、船舶交通の安全確保や、運航能率の向上などに寄与する重要な制度であり、今後もその的確な運用をはかってまいりたいと考えております。

船員につきましては、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及び実施計画においても、海中転落、海難による死亡災害防止対策の一環として、作業用救命衣の着用について、全国での安全講習会の開催や、邦船指導による周知徹底を図っており、今後とも他の機関と連携いたしまして、着用推進に向けた周知啓発活動を実施してまいりたいと考えております。

(海上保安庁 航行安全課)

AISやVHFを活用した適切な見張りについてですけれども、海上保安庁では、海難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促進に取り組んでいるところでありまして、引き続き海難防止思想の普及に取り組んでまいりたいと思います。

安易な海上交通法規の規制緩和については、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と思います。

#### 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対処行動については、昨年末に従来の護衛艦2隻体制から1隻体制へと変更された。その一方で、本年に入り同海域での事案が複数件発生していることから、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、護衛艦を従来の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（R e C A A P）の強化を図っていただきたい。

**【回答】** 海事局外航課

海賊略奪行為の根絶と船舶・船員の安全の確保について、お答させていただきます。ソマリア沖・アデン湾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ことは認識しております。このため、ソマリア沖アデン湾に海上保安官が常駐する護衛艦などを派遣し、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、R e C A A P、I S Cを通じた情報共有、協力体制の構築など、各種対策を講じているところです。

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ます。

**9. 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していただきたい。

**【回答】**

海洋国家であるわが国にとりまして、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、次世代を担う子どもたちが、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おります。

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、海フェスタの開催、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す。

さらに、子どもたちは、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ます。

**10. 「海の日」の7月20日固定化**

1995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、2001年の祝日法改正により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ります。

「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】**

海の日固定化につきましては、国民的なコンセンサスが最も重要でありまして、これまでの経緯も含め、幅広い議論がなされることを考えております。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、国民の皆様が海への理解、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おります。

**【質疑・応答】**

**【質問】**海技教育機構なんですが、定員500名目指すというような話の中で、教育内容の向上、安定化、効率的な運営の観点について、検討していくといったようなご回答をここ3年ぐらい続けていただいているのですが、いつまで検討していただいているのか。いつ、取りまとめを行うのかと。ハード面、ソフトの問題、いろいろあると思います。容量の問題もあると思いますが、こういった教育機構機関、どういふふうに導入していくのか。もっと具体的な案を考えていただきたい。来年の回答が違った角度での回答をお願いしておきたいということで、これは要望です。

2点目ですが、内航・旅客船における海運・船員政策、船員計画雇用促進等の政策といったところのお話でございしますが、船員の確保・育成を着実に邁進するために必要な見直しを行っていただけるということで、回答が何年間か続いているわけですが、これまでに見直しをどういふふうにしてきて、今後どういふふうに見直ししていくのか、というような考え方があったら、見直しを検討しているということなので、ご回答願えればありがたいと思います。

高速道路の問題ですが、国が行っている還付金や課税免除などについて否定はしておりません。ただ、話をすり替えてもらっては困るのですが、高速道路、架橋などに対する直接的な支援を我々にも行ってもらいたいという要望をここ数年出ておりますが、実際の直接的な支援をどういふふうと考えていくのかということについて、お考えがあれば、ご回答を願いたいと思います。くわえて、鯨類の話については、第二音源の調査が各社で行われて、もはや1年を過ぎようとしております。その第二音源の効果的なものはいかがだったのかというのを取りまとめておられましたら、ぜひとも披瀝をお願いしたいと思います。

**【回答】**

船員計画雇用促進につきましては、これまでも利用される方々の意見を聞きながら、見直しを行ってきているところをごさいまして、今後も引き続き、ご意見を聞きながら、見直しを図っていきたいと考えております。

フェリー旅客船への直接的な支援というお話をいただいたと思うのですが、国交省の予算の限られた部分において、またナショナルミニマムというような観点において、直接的な支援というところにおいては、まだ届かないところではございますが、船舶の買換特例ですとか、特別償却のような船舶の取得にかかる税制特例、もしくは燃料費の負担を軽減させる軽油引取税の課税免除ですとか、地球温暖化対策税の免除、このような措置自体は、恒久的なものではなくて、常に2、3年おきに査定当局に対してわれわれはお願いして、更新してもらっているものでございます。

**【要望】**既に、架橋との並行航路というのは数多くありません。そういった意味で、架橋との並行航路をどのように残していくのか。一方には、株主としての船の扱い方もあろうし、一方には、当初約束した高速料金、架橋料金も実施しないで、割引等をやっていた時代があるのも事実です。私も、十分理解をしているつもりです。そういった意味でいけば、数少ない並行航路、ここらについて、残す気がないのか、あるのかも含めて判断していただきたい。還付していただいたのは、十分ありがたい。すべてのき旅客航路にかかわる問題なので、非常にありがたい話でございますが、それ以上に並行航路というものは、厳しい状況を踏まえて、われわれも数年同じ要望を出しております。それらについて、直接、間接でもよろしいので、ぜひともお願いしたいというのが希望でございます。

**【回答】**

アンダーウォータースピーカーについてでございますが、現在、加藤先生、メーカーでいろいろと調査をしておりますが、なかなか効果について検証が難しいものでございまして、鋭意やっておりますが、まだ作成中ということでございます。音源ではないですが、スピーカー自体を横置きか縦置きにするということを今やっております。そうしますと、音源が直接遠くまで飛ぶような形に今なっております。すみません、効果につきましては、やはりこれが効いて事故がないのかというのは、なかなか難しいところかと覆います。ただ、昨年度は事故ゼロだったと聞いております。

**【要望】**私のほうからは、まず、小樽の海上技術学校の廃止ということで、先ほどご回答いただきましたけれども、小樽の海上技術学校の今の状況がどうなのかというところ

ころも、やはりちょっと考えていただきたいと思います。というのが、廃止の話が出て、今年の入学希望者がどうなっているかというところをちょっとご存じかとは思いますが、その辺はしっかりと調査をしていただきたいと思います。というのが、募集人員に対しての定員がいくらで、それとその希望者がどうだったかと。当然廃止というのが全面的に流れて、ここの入学定員の部分がちょっと減っているという話もありますので、これは存続していく段階で、減っているじゃないかというような話が出たときには、そこはしっかりと国交省さんからも、関係省庁に対しては説明をしていただきたいと思います。

ましてや、内航未来創造プランの中では、500名規模にという目標もありますので、決して後退することのないようお願いしたいと思います。

それと、私のほう、あと日本人船員の確保・育成と外航海運の船員政策、この辺の部分でちょっと意見を申し述べたいのですが、今、量的確保の検討会、この話も若干出ておりますけれども、とにかく外航日本人船員を1.5倍にという目標があるわけですから、ここはしっかりと量的確保の中でさらなる取り組み、さらなる取り組みが非常に大切かもしれないですけれども、いかに実効性のある取り組みでなければ、過去10年間、皆さんご承知のとおり、若干微増、もしくは横ばいといった形なわけですから、ここはやっぱりしっかりとその中で実効ある政策をとにかく取りまとめて出していきたいと思っております。

その6.になるのですが、直接的には関係ないかもしれないですけれども、少しお話ししておきますと、船員税制の確立の取り組みということで、先ほど、住民税の減免の部分が回答ありましたが、住民税の減免も確かにわれわれ求めてはおりますけれども、各国世界の海運先進国という国では、多くそれぞれ船員に向けての何かしらの優遇税制的な措置がなされているわけでありまして、こういった角度からも、日本人船員の増加に向けた取り組みの一つのソースになるのではないかと考えられますので、ぜひとも検討していただきたいと思います。

それと、海賊略奪行為、8.になるのですが、今のソマリア・アデイ湾での海賊の事案、昨年と比べてどうだったか。確かに今年に入って増えているのは事実でありまして、とにかく0件に少しでも近づけるような方策をとっていただきたいというのが、この要望の趣旨でございますので、ここを航行する日本商船隊は、そういった経済安全保障の観点から、危険を顧みず航行しているわけですから、やはりそのサポートはしっかりとしていただきたいと思いますので、よろしくお願ひしたいと思ひます。

**【質問】** 船員雇用促進事業等について、回答では、事業者さんの意見を聞いて、今後どうしていくのか、考えていきたいというご回答を受けたわけですが、実際的に、私

も事業者さんの要望を踏まえた上でお聞きするのですが、この予算については、全額を使われておられるのか。それとも足りないのかといったところをまず聞きたいのと、足りないのであれば、どういったふうにしていくのかというところをちょっとお聞きしたいのですが。

**【回答】**

この予算については、全額使っております。

**【質問】** 要望した人の早い順にとっているのか。それとも全体で少ない額をみんなで分け合っているのか。どちらなんですか。

**【回答】**

全体で分け合うのが現状です。

**【要望】** 予算が足りていないというのが実態です。さきほども言った事業者さんの要望という、募集に対して事業者さんがいっぱい手を挙げて、予算があまりにないので、少ない額をみんなで分け合うのが大事じゃないかと思っているのですが、今後、その中で予算を増やしていく形になるのかどうかということを考えていただければと思っていますので、どうぞ、ご検討のほど、よろしく願いいたします。