

海事分科会

分科会長：馬田一（(社)日本鉄鋼連盟会長）

国際海上輸送部会

部会長：杉山武彦
（一橋大学学長）

安定的な国際海上輸送の確保のための海事政策のあり方

<審議事項(6月まで)>

- 安定的な国際海上輸送の確保のために我が国において講ずべき施策
 - ①トン数標準税制の導入
 - ②日本籍船・日本人船員の確保等のための法整備 等

6月 海事分科会中間とりまとめ

<審議事項(10月以降)>

- 競争環境の整備
 - ①独禁法適用除外制度のあり方についての今後の検討の視点
 - ②自由かつ公正な国際海運市場の形成を目指した国際交渉の今後の進め方
- 地球規模での安全・環境問題への取り組み
 - ①マラッカ・シンガポール海峡等の安全対策
 - ②船舶に係る安全・地球環境問題への取り組み

ヒューマンインフラ部会

部会長：杉山雅洋
（早稲田大学商学大学院教授）

海事分野における人材の確保・育成のための海事政策のあり方

<審議事項(6月まで)>

- 船員(海技者)の確保・育成についての基本的視点
- 4つの柱(船員を①集め、②育て、③キャリアアップを図り、④陸上海技者への転身を支援する)に沿った取り組み
- 海事地域の振興 等

6月 海事分科会中間とりまとめ

<審議事項(10月以降)>

- 海事分野における人材の確保・育成等に関する具体的方策のあり方
 - ① 船舶管理・監督者(SI)民間資格制度の創設
 - ② 効果的な海事広報の推進方策 等

安定的な国際海上輸送の確保のために我が国において講ずべき施策

(1) トン数標準税制の導入

本邦外航海運事業者の国際的な競争条件の均衡化を図ることに加え、**日本籍船・日本人船員の計画的増加**を図る観点から、**トン数標準税制の導入**について早急に検討することが必要。

(2) 日本籍船及び日本人船員の確保等のための法整備

- ① **国土交通大臣による**日本籍船・日本人船員の確保に係る目標等を定めた**基本方針の策定**。
- ② **外航海運事業者による**計画的増加策等を内容とする**計画の作成**、国土交通大臣の**認定の申請**。
- ③ **国土交通大臣の認定**を受けた場合における、

- ・ 課税の特例（トン数標準税制）の適用、
- ・ 適切な計画遂行の担保措置（勧告、認定取消等）、
- ・ 日本籍船に対する譲渡規制、
- ・ 航海命令の適用 等

(3) その他（金融上の措置等）

競争環境の整備

(1) 独占禁止法適用除外制度のあり方についての今後の検討の視点

安定的な国際海上輸送の確保の観点から以下の視点を考慮し、専門的な検討が必要。

- ① EU競争法の具体的な運用方針、米国・中国の適用除外制度への対応等諸外国の動向。
- ② 欧州船社の巨大化や寡占化の進展等今後の市場の変化と邦船社に与える影響並びにEU競争当局・我が国独禁当局の企業集約化に対する対応。
- ③ 船社間協定による運賃やサービスを安定させる効果。
- ④ 我が国の貿易特性を踏まえ、海運において適用除外制度が撤廃された場合の我が国経済に与える影響。

(2) 自由かつ公正な国際海運市場の形成を目指した国際交渉の今後の進め方

- ① WTOドーハラウンドにおいて、ECと連携し海運交渉の妥結を目指す。
- ② 海上輸送量の大きな伸びが予想されるアジアを中心に、経済連携協定（EPA）での協議を進め、外資規制や貨物留保などの障壁を取り除く。

地球規模での安全・環境問題への取り組み

(1) マラッカ・シンガポール海峡等の安全対策

- ① 重要な海上輸送路の マ・シ海峡 の航行安全対策について、新たに構築された 国際的な枠組み の下で、我が国が引き続き イニシアティブ をとって、マ・シ海峡 沿岸国を支援。
- ② 海賊行為が頻発するマ・シ海峡やソマリア沖等海上輸送に重要な海域の安全対策の推進。

(2) 船舶に係る安全・地球環境問題への取り組み

安全・環境に係る 国際的な問題解決への貢献 と 我が国海事産業の優位性の確保 を戦略的に図るため、世界有数の海運・造船国として 蓄積された技術力 を活かし、合理的な国際基準の策定 と 技術開発を一体的 に推進。

- ① 国際海運の地球温暖化対策、② 船舶からの排ガス（NO_x）規制対策 等

基本的視点

(1) 外航船員

外航船員は、厳しい国際競争の中、30年間で約5万7千人から約2,600人へと極端に減少。非常時も想定し、日本人船員の確保・育成が喫緊の国家的課題。

(2) 内航船員

国内貨物輸送の約4割を担う内航海運や国内航空を上回る年間延べ1億人が利用する国内海上旅客輸送にとって、内航船員は不可欠の存在であるが、高齢化が著しく（45歳以上が64%）、5年後に約1,900人、10年後には約4,500人程度の船員不足が生じるおそれ。

基本的考え方

「海洋国家」である我が国にとって海運は国民生活・経済を支える不可欠の存在であり、海運を支える人的基盤（ヒューマンインフラ）である船員（海技者）の確保・育成は極めて重要な課題。

（※海技者：船員としての知識・経験を有し、それを活かして海事関連業務に従事する者）

・船員の確保・育成については、次の4つの施策を柱として推進することが適切。

船員を①集め、②育て、③キャリアアップを図り、④陸上海技者への転身を支援する

今後の施策の方向性

(1) 船員を集める

① 海の魅力のPR

海洋基本法の施行を踏まえ、青少年等に**海の魅力や海の職場の重要性をPR**するため、感動とロマンを与える観点から海事広報を推進。その象徴として、航海訓練所の練習帆船「日本丸」・「海王丸」を青少年の体験航海や市民クルーズに有効活用。

② 船員の職業としての魅力の向上

内航海運事業者等の**グループ化を活用**した船員の**計画的な募集・採用・育成**

③ 海上経験を有する者の有効活用等

退職海上自衛官等海上経験を有する者や、女子船員等の有効活用

(2) 船員を育てる

海運業界が求める人材の養成のための船員教育システムの改革

(3) 船員のキャリアアップを図る

上級資格の早期取得、船長・機関長への早期昇進や船員の**キャリアアップ**を促進

(4) 陸上海技者への転身を支援する（※陸上海技者：船舶に乗り組まない海技者）

船舶管理・監督者（SI）等、陸上海技者の行う業務に関する新たな民間資格制度の創設

海事地域の振興

- 我が国の海事産業は水運の発達度や産業の立地経緯から**特定の地域（海事地域）に集積**。

海事地域の市町村を中心に関係者が連携して「**海のまちづくり**」を推進し、**海事産業・文化の活性化、海への関心の醸成**を通じた**海事関係の人材確保**や**特色ある海事地域の形成**を図ることが必要

施策推進のための体制・制度等の整備

(1) 船員の確保・育成のための助成スキームの構築

- ・ 船員に関する予算制度の軸足を従来型の **離職者対策** から、次世代を担う **船員の確保・育成に大転換**。

その際、① **内航業界のグループ化** を通じた効率的・近代的経営の推進、② 退職自衛官、女子船員等 **新たな供給源からの船員確保・育成** 等に計画的に取り組む事業者に対してインセンティブを付与すべき。

(2) 船員の確保・育成を効果的に進めるための制度の整備

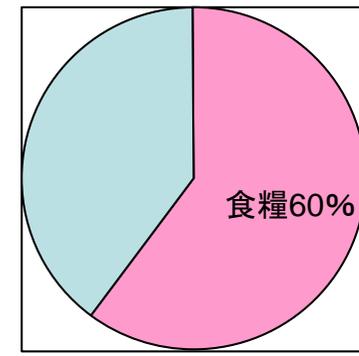
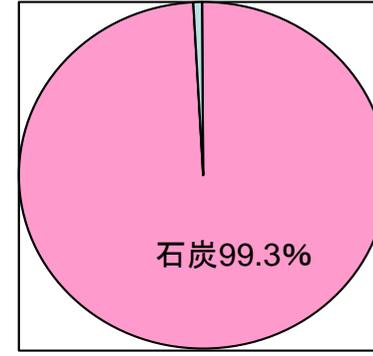
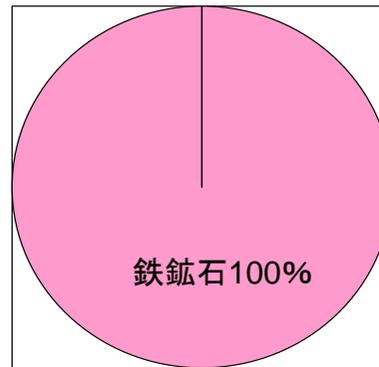
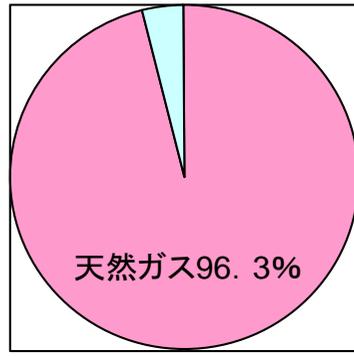
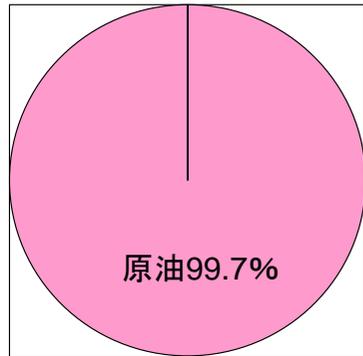
- ・ 船員の確保・育成を効果的に進めるため、
 - ① **船員派遣事業の許可制度に関する手続の合理化** 等の船員関係規制の見直し
 - ② 国土交通大臣が策定した **基本方針** に即して、事業者が **船員の計画的な確保・育成に関する計画** を作成し、**同大臣の認定** を受けた場合に **助成や手続の合理化** 等を行うシステムの創設
 - ③ ILO 海事労働条約に盛り込まれた内容のうち **船員の労働環境の改善** に資する事項の先行的な国内法化等の制度の整備を進めるべき。

(3) 海の魅力のPRに関する推進体制の構築

- ・ 海洋基本法の施行を受け、**海事広報体制の抜本的充実** を図るべき。このため、**海事関係者が連携し中央・地方の各層** において海事広報活動に **戦略的** に取り組むべき。
- ・ 海の日、海の月間等における政府関係行事の強化のため、**新たな表彰制度の創設** 等に取り組むべき。

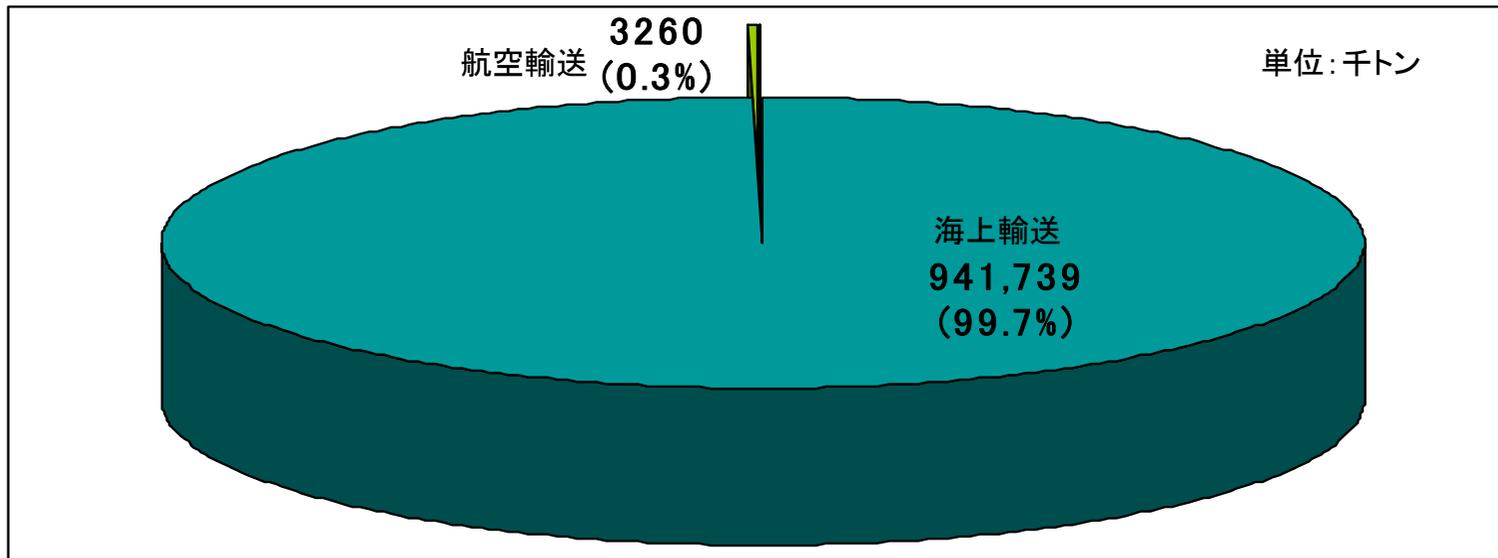
外航海運の重要性

我が国主要品目輸入依存度（2004年）



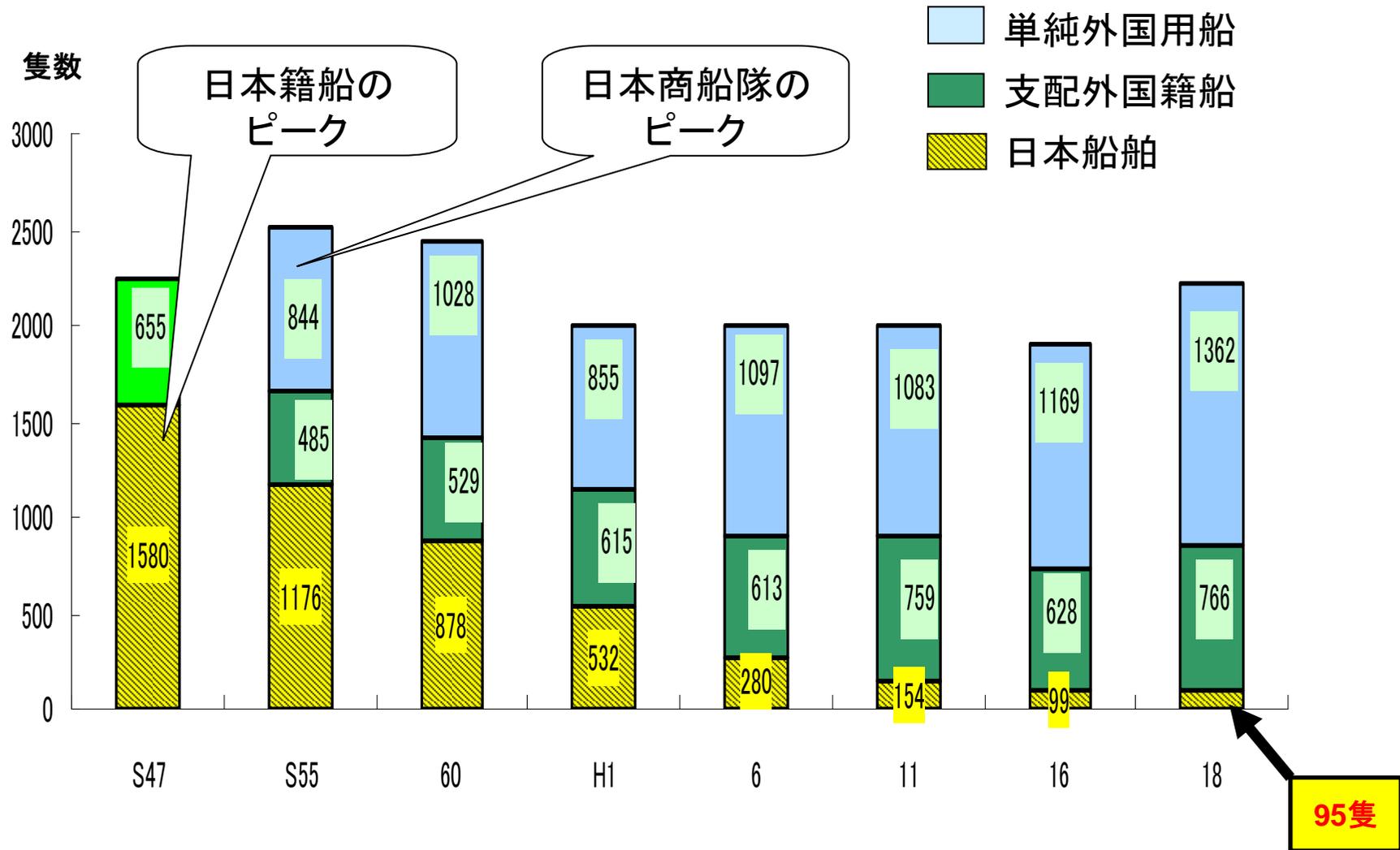
出典：(財)矢野恒太記念会「日本のすがた2006」に基づき海事局作成

国際貨物輸送における海上輸送と航空輸送の分担率



出典：(社)日本物流団体連合会「数字でみる物流2006」に基づき海事局作成。2004年の数値。

日本船舶の減少



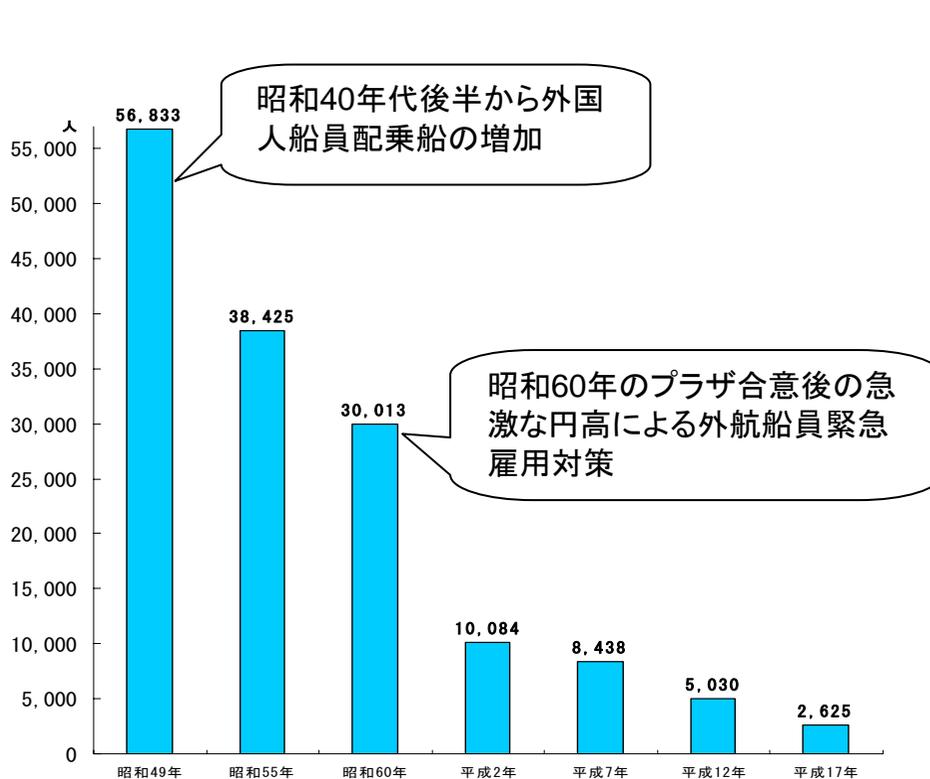
出典: 海事局調べ。

日本人船員の確保・育成についての基本的視点

外航船員

プラザ合意後の急速な円高等によるコスト競争力の喪失から、外国人船員への置き換えが進み、30年間でピーク時の約5万7千人から約2,600人へと減少。

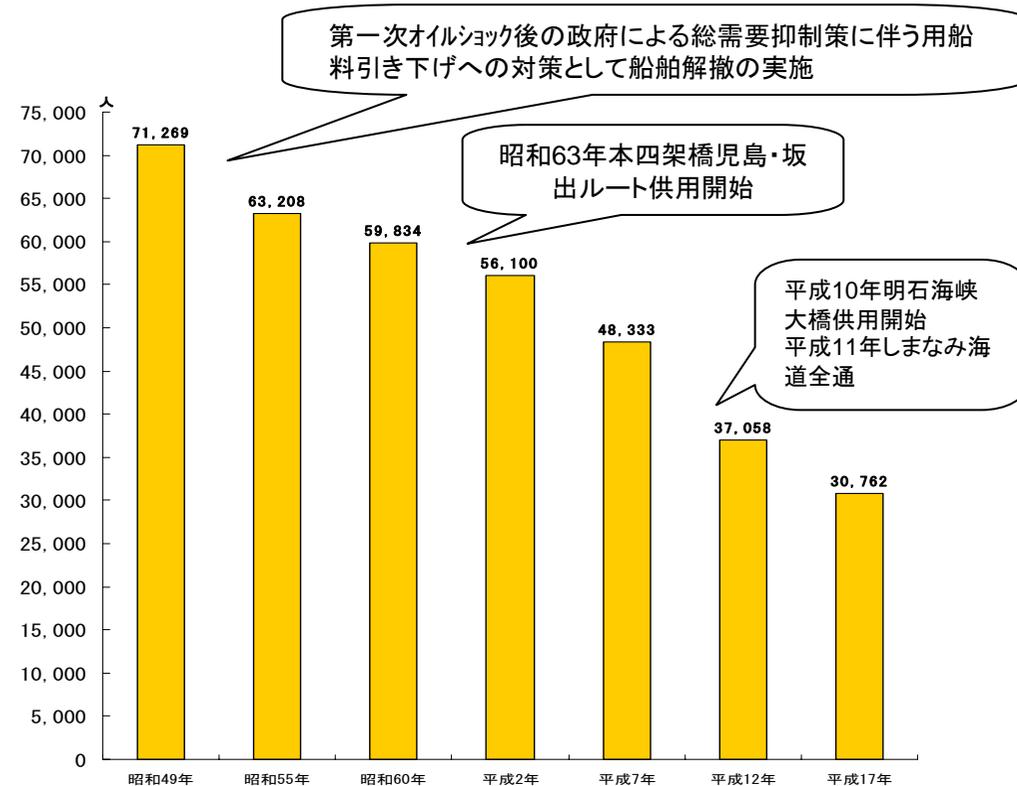
日本海運のために核となるべき存在であり、非常時をも想定して平時から一定程度（約5,500人）の日本人船員を確保・育成しておくことが喫緊の国家的課題。



内航船員

国内貨物輸送の約4割を担う内航海運や国内航空を上回る年間延べ1億人が利用する旅客航路にとって、その人的基盤である内航船員は不可欠の存在。

現在雇用の需給はほぼ均衡しているが、高齢化が著しく（45歳以上が64%）、5年後に約1,900人、10年後には約4,500人程度の船員不足が生じるおそれ。



※船員数は乗組員数と予備員数を合計したものであり、わが国の船舶所有者に雇用されている船員である。

出典:「船員統計」に基づき海事局作成