

第百九十三回国会 国土交通委員会 議院 議 録 第 五 号

平成二十九年三月三十一日(金曜日)

午前九時八分開議

出席委員

委員長 西銘恒三郎君

理事 今枝宗一郎君 理事 岩田 和親君

理事 中根 一幸君 理事 西村 明宏君

理事 宮内 秀樹君 理事 津村 啓介君

理事 本村賢太郎君 理事 佐藤 英道君

理事 秋本 真利君 理事 池田 道孝君

理事 大塚 高司君 理事 大西 英男君

理事 加藤 鮎子君 理事 金子万寿夫君

理事 金子 恭之君 理事 神谷 昇君

理事 木内 均君 理事 工藤 彰三君

理事 小島 敏文君 理事 佐々木 紀君

理事 佐田玄一郎君 理事 鈴木 憲和君

理事 田所 嘉徳君 理事 津島 淳君

理事 中谷 真一君 理事 中村 裕之君

理事 根本 幸典君 理事 橋本 英教君

理事 藤井比早之君 理事 古川 康君

理事 堀井 学君 理事 前田 一男君

理事 務台 俊介君 理事 望月 義夫君

理事 黒岩 宇洋君 理事 小宮山泰子君

理事 玉木雄一郎君 理事 松原 仁君

理事 水戸 将史君 理事 村岡 敏英君

理事 横山 博幸君 理事 伊佐 進一君

理事 北側 一雄君 理事 中川 康洋君

理事 清水 忠史君 理事 本村 伸子君

理事 椎木 保君 理事 野間 健君

国土交通大臣 石井 啓一君

国土交通副大臣 田中 良生君

国土交通大臣政務官 藤井比早之君

国土交通大臣政務官 大野 泰正君

国土交通大臣政務官 根本 幸典君

政府参考人 (内閣府地方創生推進事務局審議官) 奈良 俊哉君

政府参考人 (総務省大臣官房審議官) 開出 英之君

政府参考人 (財務省大臣官房審議官) 井上 裕之君

政府参考人 (文部科学省大臣官房審議官) 瀧本 寛君

政府参考人 (厚生労働省大臣官房審議官) 橋本 泰宏君

政府参考人 (国土交通省総合政策局長) 藤田 耕三君

政府参考人 (国土交通省土地・建設産業局長) 谷脇 暁君

政府参考人 (国土交通省海事局長) 羽尾 一郎君

政府参考人 (国土交通省港湾局長) 菊地身智雄君

政府参考人 (国土交通省航空局長) 佐藤 善信君

政府参考人 (觀光庁長官) 田村明比古君

国土交通委員会専門員 伊藤 和子君

委員の異動

三月三十一日

辞任

大塚 高司君

小島 敏文君

橋本 英教君

荒井 聰君

同日

辞任

池田 道孝君

佐々木 紀君

務台 俊介君

補欠選任

佐々木 紀君

池田 道孝君

務台 俊介君

玉木雄一郎君

同日

補欠選任

金子万寿夫君

大塚 高司君

橋本 英教君

玉木雄一郎君 荒井 聰君

同日

辞任

金子万寿夫君 小島 敏文君

補欠選任

三月三十日

ライドシェア(白タク)の合法化に反対し、交通の安全・安心を守ることに關する請願(高木義明君紹介)(第六二三号)

は本委員会に付託された。

本日の會議に付した案件

政府参考人出頭要求に關する件

海上運送法及び船員法の一部を改正する法律案

(内閣提出第七号)

○西銘委員長 これより會議を開きます。

内閣提出、海上運送法及び船員法の一部を改正する法律案を議題といたします。

この際、お諮りいたします。

本案審査のため、本日、政府参考人として国土交通省総合政策局長藤田耕三君、土地・建設産業局長谷脇暁君、海事局長羽尾一郎君、港湾局長菊地身智雄君、航空局長佐藤善信君、觀光庁長官田村明比古君、内閣府地方創生推進事務局審議官奈良俊哉君、総務省大臣官房審議官開出英之君、財務省大臣官房審議官井上裕之君、文部科学省大臣官房審議官瀧本寛君及び厚生労働省大臣官房審議官橋本泰宏君の出席を求め、説明を聴取いたしたいと存じますが、御異議ありませんか。

〔異議なしとつぶさるあり〕

○西銘委員長 御異議なしと認めます。よって、そのように決しました。

○西銘委員長 これより質疑に入ります。

質疑の申し出がありますので、順次これを許します。前田一男君。

○前田委員 皆様、おはようございます。自民党の前田一男でございます。

限られた時間でございますが、私が社会人としてスタートしたのは、今から約二十五年前、商社マンがスタートでありました。当時はバブル経済の最後の段階でありまして、日本は、経済は一流、そして政治は三流、先生方、済みません、そんなふう言われていた時代でもありました。

しかし、実際に商社マンになって日本の経済の状況を見てみると、一流と言われる経済の枠組み、そしてルール、そういったものをつくっているのは実は政治であるということに気がついたわけでありました。したがって、雑誌のタイムなどでは、先ほど申し上げたような、日本は政治は三流だけれども経済は一流だから大丈夫だ。そんなことにつつつを抜かしていたら将来大変なことになる、そのように感じたところでございます。

時は流れて二十五年、今、政治家としてこの場に立たせていただいている、やはり、日本企業が世界で戦っていく上で、それを後押しして、そして鼓舞するような、そのような日本の政治家でなければならぬ、日本の政治でなければならぬという思いを持って、きょうの質問に当たらせていただきます。

海上運送法及び船員法の一部を改正する法律案について、私からは、特にトン数標準税制の適用対象の拡充について質問をさせていただきたいと思っております。

外航海運は、世界単一市場の中で熾烈な国際競争を展開しています。その中で、税制においても国際的な競争の環境にあるということが言えます。欧州は今から二十年前からこのトン数標準税

えになるか、お聞かせいただきたいと思ひます。
○石井国務大臣 今委員御指摘のとおり、我が国の外航海運企業は、世界単一市場において厳しい競争下にある中、近年は、中国経済の減速や船腹過剰等による歴史的な海運市況の低迷により、厳しい経営環境にございます。また、これに対処すべく、邦船三社には、本年七月にコンテナ事業に係る合弁会社を設立し、規模の経済を追求する動きも出ております。

このような中、トン数税制のさらなる国際標準化、対象船舶をもっと拡充してはどうかという要望があることは承知してございます。

一方で、一般の海上運送法の改正は、我が国周辺海域における情勢の変化等に対応し、経済安全保障の早期確立を図るため、準日本船舶の対象を拡大するものでございます。これにつきまして、業界団体としては、その要望に沿ったものと評価をいただいております。

事業者の安定的かつ計画的な船舶投資の確保の観点からトン数標準税制を拡充すべきとの御指摘につきましては、経済安全保障の確立を初めとするさまざまな観点から総合的に検討していくべきものと考えますが、まずは、一般のトン数標準税制の拡充によります日本船舶等の確保の状況等の効果を検証したいと考えておるところでございます。

○前田委員 今回の改正の後の推移を見ながら、ぜひ、日本の政治は世界で戦う日本の企業を後押ししていく、そのような政治であることを心から期待し、そしてみずからもそのような役割を果たしていくことを誓いながら、きょうの質問を終わりたいと思ひます。

どうもありがとうございました。
○西銘委員長 次に、中川康洋君。
○中川(康)委員 おはようございます。公明党の中川康洋でございます。
きょうは、海上運送法及び船員法の一部を改正する法律案ということで、どうぞよろしくお願いを申し上げます。

法案審議ということもありまして、質問の内容が重なるところもありますが、私も私の立場で質問をさせていただきたいということで、重なるところがありましたらお許しを賜ればというふうに思っております。

私も、主に、トン数標準税制の部分と、さらには船員の確保、これを今回の法案に関連しながらお伺いしたいというふうに思ひます。

一点目に、このトン数標準税制の拡充に対する海運事業者の評価、さらには、先ほども一部答弁がございましたが、さらなる拡充に向けた国交省の決意についてお伺いをさせていただきます。

今回の改正は、近年、我が国の外航海船運航事業者が厳しい国際競争にさらされる中、今、前田先生からも御指摘のとおりでございます。経済安全保障の確立及び国際競争力の強化に必要な日本船舶等の確保を目的に、トン数税制の対象として、これまでの、日本船舶と、準日本船舶の対象として国内オペレーターの海外子会社の保有船のみだったものから、新たに国内オペレーターの海外子会社保有船までを準日本船舶の対象として拡充するものでございます。

このトン数標準税制の対象範囲の拡充は、今回の法改正を前提に、平成二十九年年度の税制改正大綱でも認められたのと同時に、日本船主協会など海運事業者からも、今後の外航海運の国際競争力の維持並びに我が国の安定的な国際海上輸送の確保を目的に強い要望が出されたところでございまして、今回の改正についてこれら海運事業者からどのような評価が示されているのか、冒頭お答えをいただきたいというふうに思ひます。

また、加えて、今回の改正は、平成二十年及び平成二十五年施行の改正内容から見ると一定程度前進したとは言えるものの、諸外国、例えばオランダやノルウェー、さらにはイギリスや韓国などのトン数標準税制の中身と比べると、やはりまだまだ劣っていると云わざるを得ないところがございます。

考え方の観点が違う、こういっただころもあるわけでございますが、私は、今回の改正については、これは当然、一定程度評価をするものでございますが、やはり私も、将来的には、我が国のこの制度についても、諸外国の制度と同様、例えば全ての運輸船を対象とするなど、さらなる拡充を検討することが必要ではないかというふうに考え、お伺いいたしますが、その部分についての大臣の御決意、私の方からも改めてお聞かせを願ひたいと思ひます。

○石井国務大臣 一般のトン数標準税制の拡充につきましては、海運事業者からは、要望がほぼ全てで反映されたといった評価をいただいているところでございます。その上で、今後、トン数税制のさらなる国際標準化を図るべきとの要望があることも承知してございます。

我が国外航海運企業は、世界単一市場において厳しい競争下にある中、近年は、中国経済の減速や船腹過剰等による歴史的な海運市況の低迷により、厳しい経営環境にございます。一方で、一般の海上運送法の改正は、我が国周辺海域における情勢の変化等に対応し、経済安全保障の早期確立を図るため、準日本船舶の対象を拡大するものでございます。

事業者の安定的かつ計画的な船舶投資の確保の観点からトン数標準税制を拡充すべきとの御指摘につきましては、経済安全保障の確立を初めとするさまざまな観点から総合的に検討していくべきものと考えておりますが、まずは、一般のトン数標準税制の拡充による日本船舶等の確保の状況等の効果を検証したいと考えております。

○中川(康)委員 ありがとうございます。
今、前田先生と同じような質問をさせていただきまして、総合的な検討というところは私も一定程度理解をするところでございます。やはり、経済安全保障の観点から、日本はこの税制の導入、拡充に進んできた。そういった意味においては、考え方、視点が海外と一部違うところもございまして、しかし、海運事業者等からの御意見を伺うと、やはり今回の拡充については非常に評価

をいただいているところでございますが、将来的には、諸外国とのイコールフットイングに向けた環境整備、こままでやはりぜひともお願いしたいという、こういった声も聞かれています。時間もかかるところはあるにしても、総合的な検討を国交省として図っていただくこと、このことを改めて私の方からもお願いさせていただきますというふうに思うわけでございます。

次に、今回の法律改正に関連して、船員の確保さらには育成策について、関連的に三点ほどお伺いをさせていただきますというふうに思っております。

今回の法律の改正案は、近年の海上運送事業を取り巻く社会経済情勢の変化に対応するために、例えば今のトン数税制の拡充など、さらには柔軟なさまざまな対応、こういった所要の措置を講じていただいているものでございます。

我が国の将来的な海運産業の維持、安定のためには、私は、今回の諸施策も必要だということふうにも思ひますし、それとともに、やはり、それら船舶で従事する船員の確保、これも同時に急務の課題であるというふうに考える一人でございます。

ここでは、船員の後継者の維持、確保、育成について、何点か具体的にお伺いをさせていただきますというふうに思ひます。

一点目が、船員養成機関の定員拡大についてお聞かせを願ひます。
この拡大については、将来の海運産業を担う後継者の確保さらには育成を図る上で、船員養成機関はその核となるものでございまして、例えば、国交省所管の海上技術学校さらには短期大学への入学希望者や求人数は、近年、増加傾向にございます。また、文科省所管の商船系大学においても入学倍率は高水準が続いておりますし、また、商船系の高専、私どもの地元にも鳥羽商船がございまして、その求人数もふえている状況でございます。

こうした状況を踏まえて、私は、これら船員養成の教育機関の定員拡大の取り組みが非常に大事

になつてくるというふうにも思っておりますし、また、この教育機関の施設とか、例えば訓練船の維持さらには更新等、こういったハード整備、また、こういった機関における教員の確保、教員の高齢化等も進んでおるといふに聞いておりますので、こういった部分において、さまざまな強化、また教員の確保等は適時適切に推進をしていくこと、こういったことがやはり必要であるといふふうにも思っておりますが、その点につきまして国交省のお考えをお伺いしたいと思います。

○羽尾政府参考人 お答えいたします。

御指摘の独立行政法人海技教育機構、この近年の応募倍率は二倍を超えております。また、船会社の採用意欲も高まっております。このことにつきまして、船員のニーズを満たしていくべく、入学定員を、二〇二三年、平成二十五年度は三百五十名でございますが、これを段階的に増員させまして、二〇一六年、平成二十八年年度の入学定員につきましては、これまでの最高規模でございます。三百九十名というふうにしていただいております。

海技教育機構の入学定員につきましては、学生の応募状況、あるいは船会社による採用の状況、そして教室や寮などの学校施設、それに練習船の収容の人員数、さらには教員の数、こういったものを踏まえて設定いたしておりますのでございます。この入学定員のさらなる増員につきましては、関係者からそれを求められていることは十分承知いたしておりますが、このような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のか、産業界など関係者の意見も聞きながら、教育内容の高度化、そして安定的、効率的な運営の確保、御指摘のような練習船、さらには教育施設、教員といったものの充実、そういったことも含めながら今後検討してまいりたいと考えております。

○中川(康)委員 ありがとうございます。今、順次定員をふやしていただいておりますという

話がございました。しかし、今、募集定員の二倍を超えておるといふ状況がございまして、やはりそういった分野で従事したいという方の要望というのは確実にふえておるわけでございます。また、関係機関からは、今、三百九十名までふやしていただいたわけですけれども、やはり最終的には五百名という定員まで伸ばしていただきたい、こういった声もあるわけでございます。

きょうは文科省の方はあえてお伺いをしなかつたわけですが、あわせて、こういった要望にどう応えていくのか、そしてこれによって日本人の船員をどう確保していくのかということ、やはり若い方をどう育てていくのか、また確保していくのか、この視点は大事だと思っておりますので、その部分について引き続きの御要望を申し上げます。

続きまして、ちよつと一点、視点を改めて、今度は、小学校や中学校、初等中等教育機関における海に親しむ活動の推進についてお伺いをしたいと思います。

海運産業における後継者不足を解消するためには、次世代の担い手となる船員志望者の裾野を広げること、これが中長期的な教育の視点から重要であるというふうに私は思っています。

具体的には、初等中等教育の教科や体験活動の段階において、例えば、教科書の海、船、船員などに関する記載内容の充実を図ることや、さらには、海に親しむ体験活動の機会を児童や生徒に提供することなどにより、次世代を担う子供たちの海とか船に対する関心を高め、船員職業の認知度をこれまで以上に高めていくこと、この部分が必要であるというふうに思いますが、この点についての文科省の御見解をお伺いしたいと思います。

○瀧本政府参考人 お答え申し上げます。学校におきます海洋教育については、海洋基本法も踏まえ、現行学習指導要領の小中学校の社会科及び中学校理科におきましてその充実を図っており、教科書においては、例えば、小中学校の社会科において、我が国の海洋国家としての特徴

や、水産業に携わる方々の取り組みなどの記述がなされているところであります。また、本日公示されました新しい学習指導要領では、例えば、小学校社会科では、海洋に囲まれた、多数の島から成る国土の構成や、貿易や運輸に関する内容の充実をしております。中学校社会科においては、交通、通信における海上輸送などの物流に関する内容の充実をしております。こうした学習指導要領におきます海洋に関する内容の充実を踏まえ、教科書の記述も充実されるものと考えております。

あともう一点、海に親しむ体験活動についても児童生徒の社会性あるいは豊かな人間性を育むために、発達段階に応じて自然体験活動等のさまざまな体験活動を行うことは重要であると考えております。

文科科学省では、学校が行います宿泊体験活動に対し財政的な支援を行っており、平成二十九年予算においては、学校等における宿泊体験活動の推進のために約一億円を計上しております。加えて、関係省庁と連携した支援なども通じまして、学校教育における宿泊体験活動の取り組みをさらに推進してまいりたいと考えてございます。

以上です。

○中川(康)委員 ありがとうございます。教育機関における中長期的な視点になるんですが、やはり、海に親しむ、さらには船とか船員、こういった部分の教科、また、そういったところで改めてのお願いをさせていただいたところでございます。

残った時間、一点、総務省にお伺いをしたいと思います。最後に、船員の地方住民税の減免措置について、ちよつと関連してお伺いをします。

そもそも船員というのは、特に外航船員は、離家庭性、家庭から離れたりと、離社会性、社会から離れたりと、特別な労働環境にございます。このことが、結果的に船員の後継者不足の一

因にもなっているというふうに言われております。

この点に関し、国交省は、平成二十二年に日本人船員に係る税制に関する検討会を設置いただきまして、外航日本人船員の維持拡大、さらには若年船員の確保を図るためのインセンティブとして、外航日本人船員の所得税、さらには住民税の軽減措置について検討を行っていただいております。

この検討会の取りまとめ結果として、所得税減税はちよつと難しいという結果だったわけですが、住民税の減税については、乗船中、長期間住民サービスが受けられない、こういった部分に着目すれば実現可能性が高いとの結論から、平成二十四年度には、総務省から具体的にその旨が通知をされたところでございます。

現在、この住民税の減税については、私の地元三重県四日市市、さらには同じく鳥羽市が実施をしておりますが、私は、この外航船員の労働環境の実態、さらには我が国の船員のさらなる確保の必要性からも、このような減免制度について、各自自治体においては柔軟に対応できる旨をいまい一度周知を行っていただく、こういったことが肝要であるというふうに思っておりますが、総務省の御見解を最後に確認させていただきます。

○開出政府参考人 お答えいたします。個人住民税につきましては、地域社会の費用負担を住民が広く分かち合う、地域社会の会費的な性格を有する税であり、一月一日時点で地方団体に住所を有する者に対し、当該団体が課税するものでございます。

長期の出張などで住所地在る期間が短い方などにも、当該団体に住所を有し、一定の所得がある方に納税していただく仕組みとなっております。船員につきましては、住所地団体から、家族も含めさまざまな行政サービスを受けていることを踏まえて判断されるべきものと考えております。

一方で、個人住民税におきましては、地方団体

の条例の定めるところによりまして、地方税法の規定に基づく減免を行うことが可能とされてお
り、お話にありましたように、長期外航勤務に従
事する船員等に対し、減免を行っている団体もご
ざいます。総務省といたしましては、減免等に關
する解釈につきまして、既に地方団体にお示しし
てるところでございます。

具体的にどのように減免を行うかにつきまして
は、個別納税者の事情等を考慮して、各地方団体
において主體的に判断していただくべき事項であ
りますが、地方団体からの相談等に対して、今後
とも適切に対処してまいりたいと考えておりま
す。

○中川(康)委員 時間が参りましたので、以上で
質問を終わります。大変にありがとうございました。

○西銘委員長 次に、本村賢太郎君。

○本村(賢)委員 民進党の本村賢太郎です。どう
ぞよろしく願ひいたします。

まず、株式会社「てるみくらぶ」が、三月二十七
日に、負債総額百五十一億円を抱え、東京地裁か
ら破産開始決定を受けました。旅行会社の倒産と
しては戦後四番目の規模で、リーマン・ショック
後では最大規模となるということであります。

三月二十六日時点で、約二千五百人が三十八の
国や地域に同社を利用して渡航している状態であ
りますし、三月二十七日時点で、予約の入ってい
る人数は八万人から九万人、取扱額は約百億円と
いうお話がございます。こうした被害者について
どのような対応を行っているのか、まずお伺い
いたします。

○田村政府参考人 お答え申し上げます。

今回の事案を受けまして、観光庁におきまして
は、現在海外旅行されている方が円滑に帰国でき
るよう、関係者と連携し、必要な対応を行って
いるところでございます。

そのため、当該旅行会社を利用した旅行者が渡
航している国・地域の公館に対しまして、邦人旅
行者より支援要請があった場合に、日本からの送

金方法を御案内する等、必要な支援を行うよう外
務省に依頼し、二十五日夜までに連絡が行われた
ところでございます。

加えて、宿泊施設に泊まらない場合等に、在外
公館で対処方法を相談できることを旅行者各位に
連絡するよう、観光庁より当該旅行会社に対しま
して強く働きかけておりまして、旅行会社は渡航
している旅行者にその旨連絡していると報告を受
けているところでございます。

また、当該旅行会社を利用して旅行されている
お客様につきましては、全員に航空券が発券され
ており、運送契約が成立し、運送義務が発生しま
すので、改めて、国土交通省より航空会社に対し
まして、お客様が円滑に帰国できるよう、二十七
日にその旨を周知いたしました。

これから旅行に行かれる方で既に入金済みの方
を含めまして、破綻で実現しなかった海外渡航代
金等の返還につきましては、旅行業務に關して取
引をした旅行者がその取引によつて生じた債権に
ついて、日本旅行業協会が国に供託した弁済業務
保証金から一定の範囲で旅行者に弁済する制度、
それから、破産管財人による債権確定が行われ、
確定した債権額に応じて会社財産の処分代金によ
る配当、これらによる方法で、弁済される具体的
な額が確定し、旅行者に返金されることとなりま
す。

今後とも、関係者と連携を図り、お客様への対
応に万全を尽くしてまいります。

○本村(賢)委員 私の友人も、子供の成長に伴っ
て御家族で海外旅行に行くということ、この
「てるみくらぶ」を利用していただくことで、
今局長からも日本旅行業協会の補償があるという
話であります、一億二千万円を限度に補償され
るといふことでありまして、今回、負債が百億円
ですから、戻る金額は約一%と、夢を持って渡航
しようとした皆さんに対して本当に残念な結果が
今起こっておりますので、鋭意対応していただき
たいと思います。

次に、旅行業の観光庁長官登録が五年に一度の

更新で、「てるみくらぶ」は三年前に更新をされて
いるというふうな何つていっているわけですが、
既に三年前から粉飾決算を行っていたという報道
もあります。三年前といえは、この登録更新がさ
れたころでありまして、このことを見抜くことが
できなかったのか、お伺いしたいと思います。

○田村政府参考人 観光庁におきましては、旅行
業の更新登録のために、五年に一度、基準資産、
それから取扱管理者の選任状況、営業保証金の供
託額または弁済業務保証金分担金の納付額の確認
を行うこととなっております。

前回の更新登録は平成二十六年一月でございま
して、その際には、平成二十四年十月から平成二
十五年九月の決算状況等、旅行業法で定める事項
の確認を行いましたけれども、要件的な瑕疵があ
ったことは確認されておられません。

しかしながら、御指摘のような報道があること
も踏まえまして、更新登録申請時の書類の真正性
等、事実関係を調べてまいりたいと考えておりま
す。

○本村(賢)委員 破産手続申し立て書によれば、
「てるみくらぶ」は平成二十六年九期には既に大
幅な赤字だったと見られておりまして、航空券の
仕入れや営業経費を少なく計上し、決算上は赤字
を装っていたり、報道によれば、融資を受ける銀
行や官公庁など、提出先にも複数の決算書を作成
したという報道があります。非常に許せないよう
な話であります。また、東京商工リサーチでは、
二年前から業績を公表しなくなっており、経営的
に厳しくなっていたんじゃないかなというものが推
測されるわけでありまして、こうした粉飾決算を
行っていたことは非常に許せない話でありますの
で、この点も、引き続き対応を私どもも見てまい
りたいと思います。

次に、この問題の最後になりますが、石井大臣
に御質問させていただきます。

三年前に財政状況の悪化が見抜けていれば、被
害がより少なく済んだのではないかと考えられま
すけれども、今後、同様のことが起こらないよう

に再発防止を講じるべきではないかと考えま
す、大臣のお考えをお伺いいたします。

○石井国務大臣 旅行業法第十条に基づきま
して、旅行者に対し、営業保証金の規模が適切か
どうかを確認するため、事業年度が終了した際に
取引額の報告を受けることとなっております。
毎年ですが、取引額の報告を受ける。

また、旅行業法第六条の三に基づき、五年に一
度の旅行業の更新登録の際に、基準資産、取扱管
理者の選任状況、弁済業務保証金分担金の納付額
等の確認を行っているところでございますが、今
後、今回の事案も踏まえつつ、再発防止策につ
いてどのような対策が必要か、検討してまいりたい
と考えております。

○本村(賢)委員 現在、更新の際には、法人税の
確定申告書の写しが必要とされているわけであ
りますが、赤字になっていれば納税はしないわけ
でありまして、今後、納税情報を財務省が地方自治
体と共有していくことも考えていただきたいと思
います。

次の質問は、海上運送法及び船員法の一部改正
案について、船舶、そして造船、船員、三部門に
ついて質問してまいりたいと思ひます。

まず、日本船舶等の確保について、石井大臣に
御質問させていただきます。

先ほども与党の皆さんからも御質問が出てい
ますが、トン数標準税制について、諸外国にお
いては外国船主の保有船まで対象とすることが多い
と聞いております。国際競争力の確保は海運に
とって必要不可欠でありまして、このトン数標準
税制のさらなる拡大を求める声が上がっておりま
すが、対象拡大についてどのように考えていらっ
しゃるのか、お伺いいたします。

○石井国務大臣 欧州諸国等においてはトン数標
準税制が全運航船舶に適用されていることから、
トン数税制のさらなる国際標準化を図るべきこと
の要望があることは承知をしております。

我が国が海外航海運企業は、世界単一市場にお
いて激しい競争下にある中、近年は、中国経済の減速

や船腹過剰等による歴史的な海運市況の低迷により、厳しい経営環境にございます。

一方で、一般の海上運送法の改正は、我が国周辺海域における情勢の変化等に対応し、経済安全保障の早期確立を図るため、準日本船舶の対象を拡大するものでございます。これについては、業界団体からは、その要望に沿ったものと評価をいただいているところでございます。

事業者の安定的かつ計画的な船舶投資の確保の観点からトン数標準税制を拡充すべきとの御指摘につきましては、経済安全保障の確立を初めとするさまざまな観点から総合的に検討していくべきものと考えますが、まずは、一般のトン数標準税制の拡充による日本船舶等の確保等の状況の効果を検証したいと考えております。

○本村(賢)委員 海運業は世界を相手にしており、国際競争力の確保が非常に重要な点は大臣も御承知のとおりだと思います。外国船主の保有船は今回の改正でも対象外とされておりありますが、ヨーロッパなどでは対象となっており、今後は、やはり世界競争力に負けない日本の方向性を示すためにも、トン数標準税制に関してはもう一歩改善が必要だと考えておりますので、引き続き、この問題にも取り組みを進めてまいりたいと思っております。

次は、造船について伺いたします。
一九五六年以降二〇〇一年まで日本の建造量は世界一位であったわけですが、シェアは最大で五〇%をそのとき超えていました。現在は、中国、韓国の台頭で世界三位、シェアは約二〇%と、造船の方向性も厳しい状況下でございます。しかしながら、過去八十五年間で造船業界は約六十倍に成長している産業でもあるということは見逃せないわけでありまして、造船日本を取り戻していくためには、二〇二五年に三〇%を目指すというKPIでは弱気のように思えるわけですが、どのような基準でKPIを設定したのか、また、最終的な目標はどのように考えているのか、お伺いいたします。

○羽尾政府参考人 お答えいたします。

世界経済の見通しに基づきまして、二〇二五年の新造船の需要量七千五百万総トンと見込まれる中で、過去の我が国の建造量が最大でございました二〇一〇年の二千万総トンをベースとしまして、二〇二五年までに生産性を一〇%程度向上させれば、二千二百五十万総トンの供給能力を持つことができますので、建造シェア三〇%の目標を設定したものでございます。

これから先の目標につきましては、まずは二〇二五年の目標達成を行うことに全力を挙げまして、その成果を検証しながら検討してまいりたいと考えております。

○本村(賢)委員 二〇二五年の三〇%を目標にされているということですが、最終的な目標はまだ定めていないということでしょうか。

○羽尾政府参考人 お答えいたします。
二〇二五年の目標を三〇%、こういう形で設定いたしております。その後の二〇二五年から先の目標につきましては、委員御指摘のとおり、まず二〇二五年の目標を達成することに全力を挙げまして、その成果を検証しながら検討していきたくと考えております。

○本村(賢)委員 二〇二五年三〇%、ちょっと弱気のような感じもしますので、ぜひ造船日本を復活させるための大きな目標を持っていただければと思います。
また、予算案に関しまして、造船に対する予算が非常に少なく感じておりますので、この点も今後また追いかけてまいりたいと思っております。

次の質問に入ります。
平成六年には六校あった高校の造船科が、平成二十八年では三校まで減少しております。今年度は愛媛県の今治、来年度は香川県の多度津町に造船科を設置をされ、岡山県の玉野でも新たな動きが出てくるわけでありまして、地域経済や地域雇用に大きな貢献をしている造船業でありまして、若い人に来てほしいという現場からの声が上がって

ており、日本造船工業会も若者向けのパンフレットを制作するなどの取り組みを進めているわけがあります。

造船業においても若手の人材確保が課題となっております。政府としても後押しする必要があると思いますが、どのような取り組みを行っているのか、お伺いいたします。

○羽尾政府参考人 お答えいたします。
委員御指摘のとおり、造船業におきましても、若手の人材確保は重要な課題だと認識しております。

御指摘のとおり、工業高校におきます造船コース、これも、実は、御指摘の六校のうち少し前、かつては二十校近くが造船コースを持っておりましたが、三校にまで減少し、今お話をいたしました愛媛県の今治工業高校が平成二十八年度、二〇一六年度ですね、そして本年、二〇一七年度には香川県の多度津高校、こういったところで造船コースの創設という形になっております。

さらに、こういう若手人材のためには、全国六カ所に、官民で協力しまして造船技能開発センターというものを設立し、造船技能者の育成を行う拠点として重要な役割を果たしております。国土交通省におきましても、このセンターの資機材の整備などに支援をしてきたところでございます。

こういった動きを後押ししていこうということ、具体的には、産学官が連携いたしまして、新たな造船工学の教材の作成、地域で協力しましたインターンシップの推進によります造船業界と教育機関のネットワークの構築、さらに造船教員養成プログラムの作成、こういった取り組みをいたしまして、若手造船人材の確保に努めてまいりたいと思っております。

○本村(賢)委員 十年ほど前に官民協力して各地に設置された造船技能開発センターは、熟練の技能伝承と新人教育に貢献をされ、現在も機能していることは承知をしているわけでありまして、この造船技能開発センターの対応もそうであります

が、こうした造船科の動きに関しても、国交省として、文科省とともに取り組みを今後進めて、若い皆さんが造船に関心を持っていただき、やはり、物づくり立国日本、海運業大国日本としても、若い皆さんが目標を持てるような御支援をお願いしてまいりたいと思っております。

次に、石井大臣に御質問させていただきます。
我が国の造船業は、多くが国内、特に地方圏に生産拠点を持つ、地域経済や雇用を支えているという点で非常に大事な問題でございます。国内生産比率が八五%、地方生産比率が九三%、部品国内調達率が九一%。ちなみに、自動車の国内生産比率が三七%に對して、造船業の国内生産比率は非常に高いわけでありまして。

造船業は、地方創生、物づくり産業の振興のためにも重要な役割を果たしていると考えておりますが、石井大臣のお考えをお伺いいたします。

○石井国務大臣 我が国の造船業は、国内各地に生産拠点を展開しております。また、国内での部品調達率は九割以上でございます。また、裾野の広い部品を製造する船用工業と合わせますと、売り上げは約三・四兆円、雇用者数は約十二万五千人に達します。地方の経済と雇用を支えている重要な産業と認識をしております。

さらに、我が国造船業は、他国と比べ燃費では約二割性能がよい船舶を建造するとともに、現場を支えるすぐれた技能工にも支えられまして、韓国に比べ約一・二倍、中国に比べ約六倍の高い生産性を誇るなど、世界でトップレベルの物づくりの技術を有していると考えております。

このように、我が国造船業は、日本の物づくり産業の振興にも重要な役割を果たしていると考えております。

○本村(賢)委員 一九五六年以降二〇〇一年まで日本の建造量は世界一位であったわけでありまして、今は中国、韓国にここが追い抜かれております。石井大臣からの答弁でも、日本の技術が非常にすぐれているというお話がございましたので、

過去八十五年間で造船業界は約六十倍に成長して
おることからも、ぜひ、私は、やはりもう一度、
二〇〇一年の世界一位を目指していくべきじゃな
いかなというふうにも思っております。

また、造船業で得た専門技術は他産業でも生か
していただけるんじゃないかなと思っておりますの
で、物づくりという視点から、また地方創生とい
う視点からも、御支援を引き続きお願いしていま
いたいと思っております。

次は、日本人の船員の確保について伺いた
します。

国土交通大臣が定めた基本方針や海洋基本計画
には、外航日本人船員の人数を平成二十年度か
ら十年間で一・五倍に増加させるとの目標が明記
をされておりますが、取り組みの進捗と状況に対
する認識をお伺いいたします。

○羽尾政府参考人 お答えいたします。

外航の日本人船員につきましては、一九八五年
のブラザ合意以降の円高の進展によりまして、外
国人船員とのコスト格差の拡大から、一九八五
年、昭和六十一年の三万十三人から、二〇〇八年に
は二千三百十五人まで減少いたしました。

このため、日本船舶及び船員の確保に関する基
本方針を策定いたし、日本船舶・船員確保計画の
導入によりまして外航日本人船員を確保すること
とし、この結果、二〇一五年には二千二百二十七
人と若干の増加を果たしております。

この数値は、十年間で一・五倍とする目標には
まだ至っていないものですが、これは、日本人船
員の割高なコスト、あるいは近年の海運不況下にお
ける厳しい経営状況、こういったものにも影響
されていると認識いたしております。

○本村(賢)委員 次に、交通政策審議会の海事分
科会の国際海上輸送部会において、最低限必要な
日本人船員数は五千五百人という目標が示されて
います。これを達成するための実効性ある具体的
な施策についてどのように考えていらっしゃるの
か、お伺いいたします。

○羽尾政府参考人 お答えいたします。

委員御指摘の、外航日本人船員を約五千五百人
とするという点につきましては、二〇〇七年、平
成十九年の交通政策審議会答申に記載されている
とおりでございまして、これは重要な試算である
と認識いたしております。

国土交通省といたしましては、当該試算を努力
目標としつつ、外航日本人船員数を一・五倍とす
るという当面の目標を目指して、関係者とともに
取り組んでおります。

具体的には、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
(海技者)確保・育成スキームといったことによる
キャリア形成の支援、こういった施策を講じてい
るところでございまして。

○本村(賢)委員 今回の改正には、今お話があっ
たように、日本船隻数四百五十隻を目指す取り組
みが盛り込まれているわけですが、日本人
船員をふやす取り組みが盛り込まれていません。
これについてはいかがでしょうか。

○羽尾政府参考人 お答えいたします。

海上運送法に基づきます日本船舶・船員確保計
画に基づいて、経済安全保障の観点から日本船舶
そして日本人船員の確保に努めております。

そして、この計画の中身としまして、日本船舶
及び準日本船舶の隻数をこの計画期間にどのよう
にふやすのかという点とともに、日本人の船員を
どのようにふやすのかという点もあわせて提示
し、それを海運事業者の方、認定事業者の方に
守っていただく、こういうシステムで進めている
ところでございます。

○本村(賢)委員 これは指摘しておきますが、今
回の改正法で、日本船隻数四百五十隻を目指すとい
う目標がありますが、日本人船員をふやすとい
う取り組みの目標がありません。この点が本法案
にないことは非常に残念だと思っております。ぜひと
も、五千五百人という目標があるわけですから、こ
こに向けても果敢にチャレンジしていただきたい
と思っております。

次に、船員を目指す人をふやすためには、海に

触れる機会をふやして、海に関する理解を深めて
いくことが重要だと考えておりますが、昨今では、
学校において臨海学校が廃止されることも多く聞
いております。

政府としても海洋教育、海事思想の普及に積極
的に取り組むべきと考えますが、文科省、国交省
の見解を伺います。

○龍本政府参考人 お答えいたします。
学校における海洋に関する教育については、海
洋基本法等も踏まえ、現行学習指導要領に基づ
き、例えば、小学校の社会科で、水産業に従事し
ている人々の工夫や努力、生産地と消費地を結ぶ
運輸の働きなどについて調べ学習を行うなどの指
導が行われているところであります。

また、本日公示されました新しい学習指導要領
では、例えば、中学校の社会科、交通・通信の学
習における物流に関し、海上輸送などを新たに明
記し、日本各地や、日本と世界との結びつきの特
色を理解するなどの内容の充実を図ったところで
ございます。

また、海に親しむ体験活動につきましても、児
童生徒の社会性や豊かな人間性を育むために、発
達段階に応じて自然体験活動等のさまざまな体験
活動を行うことは重要であると考えております。
文科省では、学校が行う宿泊体験活動に対し財
政的な支援を行うとともに、関係省庁と連携した
支援なども通じまして、学校における宿泊体験活
動の取り組みを推進しております。

文科省では、児童生徒が海に親しみ、海に対す
る理解をより深めることができるよう、関係省庁
等とも連携しつつ、海洋に関する教育の充実に引
き続き努めてまいります。

以上です。
○羽尾政府参考人 お答えいたします。
国土交通省といたしましては、海洋に関する国
民の理解と関心を喚起するためには、海に触れる
機会の拡充が重要であると認識いたしております。

このため、国民の祝日でございます海の日を含

む毎年七月一日から七月三十一日までの一カ月間
を海の月間といたしまして、海の魅力やすばらし
さを伝えることに取り組んでおります。具体的には、
中心イベントとしております海フェスタを初
め、全国各地で海や海事産業に親しむためのレク
リエーション、あるいはフェリーや貨物船などへ
の体験乗船、さらには造船所等の施設見学会、こ
ういったさまざまなイベントを実施していること
でございまして。

今後とも、海事産業界及び諸団体、さらには幅
広い国民各層と連携し、海に触れる機会の拡大に
努めてまいりますと考えております。

○本村(賢)委員 中部学院大学の柴崎直人准教授
によりまして、臨海学校は活動内容の見本市とも
いうべき多様な活動内容と可能性を持っていると
いう御指摘もございまして。日本生産性本部のレ
ジャー白書によりまして、二〇一四年の海水浴客
はピーク時の四分の一まで減少という話もござい
まして、若者の海水浴離れというものも指摘をさ
れているわけでありまして。

臨海学校は活動内容の見本市ともいうような御
指摘のとおり、今後、ぜひ、文科省と国交省が連
携して海洋教育や海洋思想の普及に積極的に取り
組んでいただき、特に船員を目指す若い人たち
に、海に対する魅力あふれるような御支援をお願
いしてまいりたいと思っております。

次に、日本人船員を確保することの重要性につ
いて、石井大臣の御見解をお伺いいたします。

○石井国務大臣 四面を海に囲まれた我が国にお
きまして、外航海運は輸出入貨物の九九・六%、
内航海運は国内貨物の約四割、産業基礎物資の約
八割の輸送を担っております。
こうした我が国の経済、国民生活に大きな役割
を果たす海運の安定輸送は、高度な船舶運航技術
を持つ船員に支えられております。また、我が国
の経済安全保障の確立の観点からも、一定数の日
本人船員を確保していくことは極めて重要と考え
ているところでございます。

○本村(賢)委員 国土交通省所管の独立行政法人

○石井國務大臣 今後、世界経済の成長と老朽船の解体に伴い、現在の船価低迷の原因となっており、船腹過剰が解消されれば、近年の低水準の船価とリーマン・ショック前のピーク時の船価との差の半分程度まで回復するという見通しを立てておりまして、この試算は交通政策審議会海事分科会海事イノベーション部会におきましても検討されたものでございます。

○津村委員 続けて、今回は先進船舶という概念が盛んに言われております。先ほどの一ページ目の数字でいきますと、私が先ほど一行飛ばしてくださいと言いました先進船舶の導入隻数が、二〇一七年はゼロ隻であるにもかかわらず、二〇二五年には二百五十隻もこの先進船舶というものが導入されると高い目標が掲げられております。先進船舶とは何ぞやということですが、

国交省さんとしては二つのカテゴリーを想定されている。一つは、燃費にすぐれた環境に優しいLNG燃料船。これは、今タグボートが一隻あるだけですけれども、これを十年間で七十二隻つくろう。そして、もう一つのカテゴリーは、ブロードバンド通信を活用した船舶。先ほど羽尾局長がIOTを活用してというようなこともおっしゃっていましたが、これを二百隻ということのよう

す。私は、国会の質問で、こういう委員会の質問の意義というのは幾つかの種類があると思っております。昨今では、森友問題のようないわゆる疑惑追及型の質問。あるいは、先般、私は北極海航路を展望した国策の転換ということを申し上げました、そういう提案型の国会質問。きょうは、安倍政権の一つの大きなすべらしい点として、KPIというものを盛んに掲げていらつしやるのは、これは政策を事後的に検証することができませんので、私は高く評価させていただいております。このKPIの議論はしっかりとしたいなと。

ただ、今回かなり大きな数字が飛び交っていますので、二〇二五年になってみないと検証は最終的にはできないわけですが、二〇二五年の国会での質疑のために、私としては、今、詰めた数字の議論をここで議事録に残したいと思っております。

そうした観点で、三ページ目の数字は、これは実は、この質問の前に、先週、先々週、森友問題で大分おられましたから、大分前ですけれども、国交省の方に膝詰めで伺った数字を起したものです。ですので、私はここで議事録に残すためにこの数字を今から紹介するわけですが、その後で、大臣にこれで正しいですかということをお願いいたしますので、大臣にオーソライズしていただきたいということなんです。

数字の方を少し御紹介いたしますと、先進船舶を二百五十隻、これから十年、残り八年です。ね、残り八年間でつくるためにはどういう前提を置くのか。

一つ目に書いておきますのは、日本の商船隊というのは、約二千五百隻、二千五百六十一隻あるわけですが、このうち約半数が、日本の船社の意向によって更新されたりという船にするかということが決められる。これが業界の相場観だそうなんです。この想定と、さらには、これらの日本籍船の平均更新年齢、何年間使うかということですね、これは平均が十七年だそうなんです。これを考えますと、毎年八十隻程度の新造船について日本船社の意向でどういうタイプか決められる、八十隻毎年更新されるといのが一つ目的、これは想定というよりは現実の状況だそうなんです。

二つ目、LNG燃料船の導入目標。今現在、ゼロ隻であります。これを、早速、本年度から二〇二五年度までの九年度に更新される船舶の一〇％はLNG燃料船になるという設定であります。私は、これが妥当なのかということの後で伺います。毎年八十隻更新されるうちの一〇％掛ける九年度です。計算すると、これは七十二隻、二〇二五年の段階でLNG燃料船が日本に存在することになります。

そして三つ目、先ほど御紹介された、IOT、

ブロードバンド通信等を活用した先進船舶の導入目標は、これはまだ研究開発段階ということ、二〇二〇年度までは研究開発の期間とし、これはびっくりするんですけども、そこからの五年間は、突如として新造船の五〇％がこれを活用するという設定になっているわけなんです。毎年八十隻建造されて、そのうちの半分、四十隻掛ける五年間です。二〇二五年まで、

これが国交省さんの先進船舶に関するKPIの算定根拠ということで御説明をいただいたと私は理解しておりますが、これで正しいでしょうか。

○石井國務大臣 委員の説明のとおりでございます。津村委員 それでは伺いますが、LNG燃料船を毎年一〇％、そしてブロードバンド通信を活用した船舶が毎年五〇％導入されるというのは、業界の常識からして常識的な数字でしょうか。

○石井國務大臣 二〇一三年に、これは民間の方の調査でございますが、天然ガス燃料船の竣工隻数を予測した調査がございます。これを踏まえて分析をした結果、二〇一七年から二〇二五年の間に建造される船舶の一〇％が天然ガス燃料船になるとの結果が出たことを踏まえ、目標を設定しているところでございます。

さらに、IOT活用船については、産業界では以前から高い関心が寄せられておりましたが、通信環境が制約となって実現に至らなかったものと考えております。また、ITを活用した技術は、これまでの実例、例えばスマホの普及等々を踏まえれば、その普及は急速に進むと考えておまして、IOT活用船が実用化されれば、普及は相当のスピードで進むものと考えられます。

鍵でございますが、我が国企業におけるデータの収集、活用率が約五割でございますので、それと同程度の普及を見込んだところでございます。

これらを踏まえ、研究開発が終了する二〇二一年以降に更新される船舶の半数がIOT活用船に切りかわることを目標として設定したところでございます。

○津村委員 そうであってほしいと私も願います。二〇二五年の衆議院国土交通委員会の諸先生がこの数字を改めて検証いただくことを希望いたします。

次に、トン数標準税制について伺いたいと思います。理念的なことはわかるんですけども、業界にとつて一体どのぐらいのメリットのある措置なのかということを数字的に伺いたいと思います。今回のトン数標準税制の拡大による減税額は、前回、前回の改正時と比べてどの程度の減税規模になるのでしょうか。

○石井國務大臣 国土交通省におきましては、一般のトン数標準税制の拡充による減税額は、要望時点におきまして、平年ベースで約十三億円としております。

他方、平成二十一年度の制度創設時及び前回、平成二十五年年度の拡充分の減税額は、それぞれ、要望時点におきまして、平年ベースで約六十六億円及び約九億円と見込んでおりました。

今般の拡充は、少なくとも前回の拡充並みの規模を有しているものと考えております。

○津村委員 先ほど、前田委員からですが、トン数標準税制についてさらに拡大していくということも考えるべきではないかと、本村さんからもそういう話があったかと思っております。

日本の独特の租税文化といいますが、税制のあり方というものもこれある一方で、ほかの業界との横並びという部分もあるので、この海運業界だけ違う税制にできないという事情も一方にあり、さばりながら、極めて激しい国際競争の中、海運市況の変動も他の業界に比べて極めて大

きいという中で、日本の商船隊を支えていかなければいけない。この二つの事情の兼ね合いの中で、経済安全保障という、わかるんですけれども、しかし、ここだけを切り出して、こういう構成でどこまでもつのかなという哲学のもと、今回、トン数標準税制が一定の拡大を見ているわけですが、より本質的な問題としては、この経済安全保障、いわゆる東日本大震災のときにペリア船籍の船が、被災地から五百キロでしたか、以内には行くべきでないというようなことがあって、これが非常にリスクとして認識されたということだと思っております。

仮に、本気で日本船舶を増加させていくということを考えておれば、減税規模十三億、九億という話では多分なくて、より本質的な、なぜ日本の商船隊がパナマ船籍であるとかペリア船籍だとかそういうものを選ぶのか、なぜ日本船籍のままにしないのかということの本質的な部分に踏み込んでいかなければいけないのかなというふうに思っています。

皆さんにお配りした資料の五ページ目、ちよつと四ページは制度の概要ですので飛ばさせていただきます、五ページ目は、この規模感ですね、どのぐらい船の数があるのかという数字です。

六ページ目に行きますと、「各国の外航海運における税制比較」ということで、一番右のトン数標準税制が我が国はある時期までなかったわけですが、これを導入したということで国際標準に並べているわけですね。

この左側の二つ、「登録免許税又は登録料」というところが、多くの国がゼロ、〇・一のところを、日本は一〇〇。これは比率で言っているわけですが、つまり、約千倍の登録免許税。そして、固定資産税についても、ほかの国では非課税のところが多いにもかかわらず、日本だけは課税している。こういったことが一つの背景にあるのではないとも言われています。

七億ですので、日本の商船隊の売り上げ規模からすると、いずれも軽微な影響にとどまると言うこともできます。

では、一体何でこの便宜置籍国というものが存在しているのかということとをさらに伺っていき、外航海運企業にとつては、一つは、財務上の事情。企業価値やその格付を維持していくためにはバランスシートを整えていく必要がある中で、外国船籍を借り受ける形にした方が資産を圧縮できるといふ会計上の、これは見せかけといえは見せかけだと思いますが、事情が一つ。

そして、もう一つは、パナマやペリアなどの便宜置籍国では、世界各地に二十四時間英語で対応できるような窓口を設置している。伺ってびっくりしたんですけども、例えば、愛媛県の今治市にもパナマやペリアの出張所のようなものがある、すぐに対応ができるということも含め、行政手続の負担軽減ということを彼らはある種のビジネスとしてやっている。そこはさすがに日本の公務員の体制ではかなわないというふうなことも伺いましたが、私は、それは大変残念なこと、日本も二十四時間体制、あるいは英語も使えないんだと思うんですね。

問としては二つ差し上げているものを、まとめて伺おうとしているんですけども、最終的な目標としての日本船舶の増加を図るためには、保有税のほかに、こうした外航船社の財務上の制約とか、あるいは行政手続の負担の問題等をクリアしていくということも一つの道で、国交省がある時期から唱え出した経済安全保障ということを本気で求めるのならば、こういったことにも正面から取り組むべきではないか、行政手続の負担軽減も図るべきではないかという考えについて、大臣はどうお考えになるか、お聞かせください。

○石井国務大臣 今委員が御指摘いただいたとおり、我が国の外航船の会社は、企業価値の維持向上のため、総資産利益率等の水準を維持する必要があります、バランスシートに計上される資産である実質自社保有船については、その運航船舶中の割合をおおむね一定水準にとどめているということが一つございます。

また、パナマやペリアなどのいわゆる便宜置籍国では、登録船舶の増加を図るため、保有税の扱いのほかに、船舶に係る行政手続について世界各地に二十四時間対応可能な窓口を設置するなど、行政上の手続負担を軽減するための取り組みを積極的に実施してございます。

日本船舶の着実な増加を図るためには、こういった行政手続の負担軽減も重要であると認識をしております。

これまで、例えばポートステートコントロールを受けた際に、日本政府の確認を求められる場合に備え、休日、夜間の緊急対応窓口を設置すること、これは二〇一三年八月から開始してございまして、また、最少安全配員証書を海外において交付ができるようにした、これは二〇一三年七月から開始しております。

こういった措置を講じておりますが、今後とも、日本船舶の保有に係る行政手続の負担軽減を検討してまいりたいと考えております。

○津村委員 時間が押してまいりましたので最後の質問にしたいというふうには思いますが、私が冒頭に三つ聞きますという三つ目、船員の話であります。

皆さんにお配りした資料をもう一枚めくっていただきますと七ページ目に行きますと、日本人の船員さん、長期間の船乗りさんの数はどう推移しているかと申しますと、一九七四年、昭和四十九年においては五万六千八百三十三人いらっしゃったのが、今は二千二百人程度ということで、取り扱っている貨物の量はふえることはあっても減っているわけではありませぬから、外国人の船員さんに大きく依存しているということでありまして、これを十年間で一・五倍ということの数字の妥当性については、先ほど本村さんが伺ったところでありまして、残念ながら、足元はなかなか伸びていないので、先ほど議論になりました船員教育の部分で工夫が必要なんだろうというところであります。

私は、北極海航路の話最後にさせていたかどうかと思つておられますけれども、今回の船員法の改正において、北極海及び南極海を航行する船舶に乗り組む船員さんの資格創設というのは一つの前進だというふうな注目をしているわけでありまして。

ただ、八ページ目にもその内容を書いておられますが、今まで北極海航路への取り組みが率直なところおられております日本において、こういう船員さんの資格を創設しても、実効的にこれを教育できるのかということについて、現在の準備状況をお尋ねします。

○石井国務大臣 今般の改正におきましては、船員の訓練や資格等について定めまして千九百七十八年の船員の訓練及び資格証明並びに当直の基準に関する国際条約、STCW条約の改正に対応するため、液化天然ガス燃料船、及び、極水域、これは北極水域及び南極水域でございますが、これを航行する船舶に乗り組む船員の資格を新設いたします。

資格の取得に当たっては、この条約上、船長を初めとした一部の船員は、液化天然ガス燃料船については液化天然ガス燃料の特性に関する知識等を、極水域航行船舶については氷海における操船技術等を取得するための訓練課程を修了することが必要となります。

これらの訓練につきましては、独立行政法人海技教育機構におきまして、この改正法の施行に合わせて、液化天然ガス燃料船は十ないし二十時間程度、極水域航行船舶は三十時間程度の座学と実習による講習を設置する方向で、所要の検討、準備を進めておるところでございます。

○津村委員 最後の二分間、国土交通委員の皆さんにお話をしたいというふうには思っています。

九ページ目をごらんください。これは、前回の一般質疑の際に皆さんにお配りした資料の冒頭に掲げたものと全く同じものであります。北極海航路というのは、簡単に申し上げれば、

静岡の方の例ですけれども、元請から、今までの労務費、労務単価に法定福利費が含まれている、これからは労務費と法定福利費は別項目で記載して見積もりを出すよう指示をされたという話がございます。つまり、法定福利費はこれまでの下請代金に含まれていたから、法定福利費を別途積み増して支払うことはしない、見積もりだけ別項目で書いて請求するというやり方です。三重県の方からは、元請企業から法定福利費の支払いはできないと言われ、自腹で持ち出す状況になっているという訴えも届いております。

法定福利費として別枠で支払われるべき費用が、労務費や工事費と込み込みで支払われる、あるいは払われない。つまりは、法定福利費以外の労務費、工事費が減額されたのと同じことになるわけでございます。こういうことは、建設業法の十九条の三にあります「通常必要と認められる原価に満たない金額を請負代金の額とする請負契約を締結してはならない」という条文に抵触するというふうに思います。

こういう場合、元請や発注者までの調査も含め、重層的な下請構造のもとで実際に働いている事業者の方々や働く人たちに法定福利費と工事費、労務費がしっかりと支払われるように指導するべきだというふうに思いますけれども、大臣、答弁をお願いしたいと思います。

○石井国務大臣 下請負人の見積書に法定福利費相当額が明示され、または含まれているにもかかわらず、元請負人が一方的にこれを削減するなど、実質的に法定福利費相当額を賄うことができず、当該元請、下請間の取引依存度等によりましては、建設業法第十九条の三の不当に低い請負代金の禁止に違反するおそれがございます。このことは、社会保険の加入に関する下請指導ガイドラインなどにも記載をされており、周知を図っているところであります。

法定福利費の支払い状況につきましては、毎年実態調査を行っておりますが、こうした機会を通

じて実態を把握しながら、適切な取引が行われるよう、必要な指導を含めて取り組んでまいりたいと存じます。

○本村(伸)委員 法定福利費、工事費、労務費の適正な支払い、発注者、元請を先頭にしっかりと支払っていただくということがされるように、一層指導監督の強化をお願いしたいということで、次に、法案に移りたいというふうに思います。

今回、法案の改定ですけれども、準日本船舶の認定対象に日本の船主の海外子会社保有船を追加するということもですけれども、準日本船舶に認定される船舶数がふえれば、航海命令の適用の対象となる船がふえることになるというふうに思います。

航海命令が実際に発令される場面として具体的にどのような状況を想定しているかということですが、海運法第二十六条第一項のところに、「航海が災害の救助その他公共の安全の維持のため必要」とございます。

これは具体的にはどういうことか、とりわけ、「その他公共の安全の維持のため必要」とは具体的にどのようなことを想定しているかということなんですけれども、国交省は、有事ではないんだ、非常時に航海命令を出すんだと言っておられます。そして、テロや政変等で治安が悪化したとき、海外の邦人等の輸送なども含まれるということも答弁などで言われておりますけれども、そういうことでよろしいでしょうか。

○羽尾政府参考人 お答えいたします。

海上運送法第二十六条第一項の規定におきまして、「災害の救助その他公共の安全の維持のため必要であり、かつ、自発的に当該航海を行う者がない場合又は著しく不足する場合」におきまして航海命令を発することができるとされております。

具体的には、この「災害の救助その他公共の安全の維持のため必要」である場合は、例えば、第一の事例といたしまして、国内において自然災害、事故等が発生した際、外国から緊急物資を運

送する場合、第二の事例といたしまして、外国で災害、紛争等が発生した際に、マラッカ・シンガポール海峡等が通行不能となり、貿易物資の輸送に支障が生じる場合、第三の事例といたしまして、外国において災害、治安悪化等が発生した際に、安全な地域に邦人を避難させる場合などを想定いたしております。

○本村(伸)委員 改めて確認をさせていただきたいんですが、航海命令が出されたとき、船員の皆さんが乗船をする際に、航海命令での航海であることを明示されるのかという点、そしてまた、船員の皆さんは、航海命令に従うことを拒否できるかという点、確認をしたいと思います。

○羽尾政府参考人 お答えいたします。

乗り組み船員の方が航海命令による航海であることを知らされずに航海に従事することのないよう、船員法第三十二条第二項の規定に基づきまして、船員の雇用主たる船舶所有者に対しまして、乗船前の雇入れ契約締結に際し、当該契約に係る航海が航海命令によるものであるときは、その旨を書面を交付して説明することを義務づけたいと考えております。

また、海上運送法の航海命令に係ります船舶への乗り組みを船員が拒否したとしても、船員に対して乗り組みを強制することや、乗り組みを拒否した船員に対する罰則はございません。

○本村(伸)委員 そのことは確認したいと思えます。

大臣にお伺いをしたいんですが、例えば、南スーダンのように内戦状態で、政府軍、反政府軍、その他の組織も出てきて、戦車や迫撃砲なども出て激しい戦闘が行われていたり、あるいは大量虐殺という危険を国連が指摘しているような事態の場合は、テロ、政変等で治安悪化という非常時に入るんでしょうか。

○石井国務大臣 南スーダンの状況は、私は詳細に承知しておりません。

○本村(伸)委員 南スーダンのようなケースがあった場合でございます。

○石井国務大臣 南スーダンのようなケースを私はよく承知しておりません。

○本村(伸)委員 南スーダンのようなケースを把握しておらず、新たな任務を付与する閣議決定を行ったのでしょうか。

○石井国務大臣 南スーダンは、自衛隊のPKOのことでおっしゃっていると思いますけれども、私は所管ではございませんので、その状況については答弁は差し控えたいと思います。

○本村(伸)委員 南スーダンのようなケースも非常時に入る可能性があるということだというふうに出すという判断を下す場合、どのように情報が集められる仕組みがあるのか、徹底した情報公開がなされるのか、恣意的な解釈を排除する仕組みや濫用を防ぐ仕組みがどのようにあるのか、お示しをいただきたいと思えます。

○石井国務大臣 実際に航海命令の発令につながるような事態が生じた際には、政府内において情報収集体制が設けられる可能性が高く、これらを通じ、必要な情報を収集することになると考えられます。また、収集された情報の公開については、その内容に応じて適切に判断されるものと考えられます。

いずれにいたしましても、航海命令につきましては、先ほど御説明申し上げたとおり、海上運送法第二十六条第一項の規定に従いまして、「災害の救助その他公共の安全の維持のため必要であり、かつ、自発的に当該航海を行う者がない場合又は著しく不足する場合に限り、」発令されることとなるわけでございます。

○本村(伸)委員 有事が非常時かということを考えてみますと、南スーダンPKOの日報問題で明らかになりましたことは、一点目ですけれども、駆けつけ警護や宿営地共同防護など、新たな任務を付与する閣議決定や防衛大臣の命令が下されたときに、国民の皆さんや住民の皆さんには情報が隠され、その隠された状況のもとで政府が判断を下したという問題がございました。

二点目ですけれども、南スーダンPKOの日報の問題では、戦闘と書かれているのに、政府は、戦闘ではなく衝突だと。私たちが、内戦状態であり、そういうところに自衛隊を派遣するのは憲法違反であり、PKO参加五原則にも違反しているというふうな指摘をされると、国家または国家に準ずる組織同士の武力衝突、いわゆる法的な意味での戦闘行為に当たるものではないと言わなければなりません。

こういう状況があるからこそ、やはり航海命令を出すときも心配になるわけでございます。

そもそもこれまで航海命令を出した事例があるのかということ、実際には出してはいないけれども、出そうとしていた事例があったのかということ、過去には、外航まで航海命令の対象を拡大する際に、インドネシア危機のことも答弁をされておりましたけれども、具体的にお示しをいただきたいと思っております。

○羽尾政府参考人 お答えいたします。

海上運送法第二十六条第一項の規定に基づきます航海命令は、国際輸送、国内輸送、このいずれにつきましても、これまで発令実績はございません。

また、御指摘の、一九九八年、平成十年のインドネシア危機のお話かと思いますが、その際に、当時の運輸省から日本船主協会への要請を踏まえまして、在留邦人の緊急輸送のため、我が国船会社の貨物船をシンガポールで待機させたことはございますが、これは、自主的な協力により行われたものであります。

○本村(伸)委員 そういいうインドネシア危機の際のことも踏まえて外航まで航海命令を拡大したというふうな御答弁でしたので、そういうことも踏まえてだということに思います。

千年に一度と言われるあの東日本大震災、そして福島第一原発の事故があった際も、航海命令を出さずに、業界の皆さんが自主的にガソリンや飼料あるいは生活物資を運んだわけでございます。航海命令というのは、国家が強制するものです。

から、大変重いわけでございます。航海命令というのは、発動される非常時というのに、先ほど来議論をしてきましたテロ、政変等の治安悪化を含むとしておりまして、世界じゅうの紛争地域を対象となり得るわけでございます。輸送時には船員の方々も含め危険にさらされるという可能性は、やはり否定できないわけでございます。

○西銘委員長 次に、清水忠史君。

○清水委員 日本共産党の清水忠史です。

法案に入る前に、三月二十九日の本委員会での私の質問に対する答弁について、佐藤航空局長に確認をさせていただきたいと思っております。

森友学園の国有地問題、八億二千万円のごみ撤去費用の見積もりは空港部の補償課長が決裁をした、空港部長や大阪航空局長に報告の上、昨年四月十四日に近畿財務局に提出をしたというふうな答えられました。

私は、三月七日に大阪の合同庁舎を訪ねまして、近畿財務局の方や大阪航空局の方から聞き取りをさせていただきまして、その際、当該の空港部長からもお話を聞かせていただきました。

四月十四日以前にこの八億二千万円の値引きの報告を受けていましたか、こう聞きましたら、知りませんでしたというふうな私に言明されたんですね。さらに、いつ知ったんですかというふうな私に聞きますと、実はこれは新聞報道されてから知りましたというふうな私に述べていただきました。

資料一にありますが、前回の議事録を見ますと、佐藤局長は、着任以降については、担当者から報告を受けたというふうな聞いております。やはりこのように述べられているんですけれども、ということは、佐藤航空局長の答弁の方が正

しいんですか。

○佐藤政府参考人 お答え申し上げます。ちよつと、時系列で整理をしてお答えをさせていただきますと存じます。

まず、三月三日の日に、本委員会におきまして委員の御質問がございまして、私、確認をさせていただきたいというふうな答弁をさせていただきました。その後、三月七日に、今委員の御発言の中にございまして、共産党の御視察をされたということでございます。私どももいたしました。三月九日の日に大阪航空局の空港部長のヒアリングを行っております。その結果を、先日、三月二十九日の衆議院の国交委で答弁させていただきました。

それで、三月二十九日に今委員御指摘のようなりやりとをさせていただきまして、実は、再度、同日、三月二十九日に、本省の航空局の総務課長から大阪航空局の空港部長に確認をさせていただきまして。

その結果でございますけれども、大阪航空局の空港部長のヒアリングの結果ですが、近畿財務局から見積もりの依頼を受けたこと、及び、見積もりの方法や額について空港部の補償課長から報告を受けたということでございます。

○清水委員 先日の答弁でも佐藤さんは、四月一日に着任をしたというふうな言われました、この空港部長が、退職されているか異動されているかわかりませんが、前任者にそのことも私は確認しているんです。

四月一日からあなたは着任したんですか、こう聞きますと、土日を含みましたのでそうじゃございません、こうおっしゃいましたので、では、三日ですか、二日ですかと聞きましたら、いや、もうちよつと後ろです、六日から七日ぐらいやったのと違いますが、こんな詳細なやりとりをされているんですよ、私、この土地の値引きの問題を御存じでしたかと言つと、知りませんでしたと私に言明していただいたんです。航空局長も知っていますか、いや、私と私が聞きまして、いや、そ

れも知らなかったと思っておりますよ、本省も知らなかったわけですから。

これはやはり、隠密に八億二千万円の値引きが行われていたとしたら、私は問題だと思わなければならない。それで、空港部長が知らなかったというのであれば、それはそれでいいんですが、報告を受けていて知っていたというふうな、私の聞き取りと違うことを再度おっしゃるので、これはどちらが正しいのかということを確認するためには、御本人にここに来て話をしてもらわなければならないと思っております。

○西銘委員長 理事會にて協議いたします。

○清水委員 次に、ごみ撤去費用の積算について伺うんですが、これも、三月二十七日の参議院の予算委員会で、我が党の辰巳孝太郎議員の質問に対し、九・九メートルの根拠について答えられましたので、それを資料の二枚目に、傍線を引いてお持ちさせていただきました。

これは、国民皆さんの、本当に九・九メートルのところにごみが埋まっていたのかどうかという疑問に対して、その根拠を述べられたところなんですけれども、ここに、「第二に」というところに、「そもそも九・九メートルという深い箇所から実際にごみ等が出てくる様子を職員が直接確認することは困難でありますけれども、」こう書いてあるんですね。

何が困難の理由ですか。直接確認する手だてはなかったんでしょうか。何が困難の理由ですか。

○佐藤政府参考人 お答え申し上げます。本件土地で行われておりました工事なんですけれども、穴をあけて、その後、コンクリートというか、固めるものをそこに流し込んで地盤を改良するという工事でございますので……(石井国務大臣「いや、違う」と呼ぶ)済みません。(清水委員「ちよつと、とめて、答弁を整理してもらえますか」と呼ぶ)

○西銘委員長 ちよつととめてください。

〔速記中止〕

○西銘委員長 速記を起こしてください。

石井国土交通大臣。

○石井国土交通大臣 ちよつと私の方から補足して説明しますけれども、くい工事という、いろいろな種類があります。一般的には、いわゆる鋼製ぐいぐいでコンクリートぐいを打ち込むくい工事がありますし、あるいは、穴を掘ってそこにコンクリートを入れたりするいわゆる現場打ちのくいというのがあります。今回の場合は、そういうものと違う特殊な工法でございます。プロペラのついた、羽根のついたものを土の中に貫入して、土をやらわらかくしていく、と同時に、そこにセメントモルタルを注入するという工法なものですから、掘っている最中、地表面から見られないんですね、掘っているところが、穴をあけたり何とかしたりしているということではないものですから、掘っている最中、その途中がなかなか確認しにくいということで、九・九メートルの、その掘っているところの底では、工事写真でも、現場で工事中のときを見たとしても、そこはなかなか確認をしないということも申し上げているところでです。

○清水委員 石井大臣でも佐藤航空局長でもどちらでもいいんですけど、答えていただきたいのは、その工法は、確かに現認しにくい工法だったのかもしれませんが、値引きの根拠を積算するわけですから、どれぐらい地中深く埋設物が埋まっているのかどうかということは、これは航空局がしっかりと、工事の工法とは別途やるべきだったというふうに思うんですが、なぜそれをやらなかったんですか。

○藤井大臣政務官 お答えいたします。

くい掘削箇所の深さにつきましてのお問い合わせだと思えますけれども、平成二十八年三月十一日に、学校法人森友学園からの、地下埋設物が発見されたとの連絡を受け、まず、平成二十八年三

月十四日に、大阪航空局の職員二名が近畿財務局職員とともに現地に赴いております。

この場におきまして、工事関係者からヒアリングを行い、九・九メートルのくい掘削工事の過程において廃材等が発見されたとの報告を受けまして、職員は、廃材等を多量に含む土が広範な範囲に積み上がっていることを確認しております。

また、そもそも、九・九メートルという深い箇所から実際にごみ等が出てくる様子、これは、先ほど大臣が答弁したとおり、工法で、別に井戸を掘るような穴を掘って下が見えるわけじゃないので、そういう形でございますけれども、掘削機の先端部に絡みつくほどの廃材等が発生しているということなどにつきまして、写真で確認するなど、できる限りのチェックを行っております形でございます。

そもそも本件土地の北側や西側につきまして、昭和四十年代初頭まで池や沼でございまして、その後、昭和四十二年から四十三年にかけて埋め立てがなされ、急速に宅地化が進んだことが確認されているほか、当時は、大幅に規制が強化された昭和四十五年の廃棄物処理法の施行前で、廃材等の不法投棄などにより、宅地化の過程あるいはそれ以前から、地下の深い層から浅い層にかけて、廃材等を含む相当量のごみが蓄積することとなったというふうに考えられております。

以上のことから、地下埋設物の撤去、処分費用の見積りに当たり、くい掘削箇所につきまして、地下九・九メートルの深さまで廃材等が存在すると設定して見積もりを行うことが合理的であると判断したものでございます。

ちなみに、くい掘削箇所は三百三平米でございまして、本件土地全体八千七百七十平米のうち約三割強にすぎないということも申し上げたいと思っております。

○清水委員 それをわざわざ説明していただかなくていいように、資料でその答弁の箇所をわざわざ持ってきて線を引く張っていますので、与えられた時間は短いので、以後、簡潔にお答えいた

だきたいんです。

では、藤井政務官がせつかく答えられましたので、私、一つ質問させていただきたいんですね。要するに、掘削機の先端部に絡みつくほどの廃材が発生したというふうにおっしゃっておられるんですが、それが、地中三メートル以内であった廃材なのか、それとも、三メートルより深く、実際に九・九メートルで絡みついたものなのか、それはどうやって判断したんですか。

○藤井大臣政務官 お答えいたします。

工事関係者からのヒアリング、くい掘削工事実施中の工事写真、職員による現場確認、本件土地の地歴など、検証可能なあらゆる材料により、できる限りのチェックを行った結果、九・九メートルにごみが存在すると判断したところでございます。

○清水委員 いや、それは結局答えになっていないんですね。全部伝聞なんですよ、これは。伝聞。つまり、ヒアリングしたとか、埋まっているところではなく積み上がっているところを見たとか、写真で確認したとか、自分で撮った写真と違いますよ。全部これは客観的な状況を羅列しているだけで、積算した、知見を持っている、技術を持っていると言いつつ、自分で主体的に調査しているんですよ。これが最大の問題だと私は思うんですよ。

できる限りのチェックをしたと言いつつ、けれども、これは、できる限りのチェックじゃなくて、できるだけのチェックでしょう。チェックというのは、八億二千万円も国民の共有財産を値引きするわけですから、あらゆる手段を使って完璧にチェックするべきだったんじゃないんですか。

航空局長、どうぞ。

○西銘委員長 その前に、石井大臣が手を挙げていますので。

石井国土交通大臣。

○石井国土交通大臣 藤井政務官の答弁をちよつと補足して申し上げます、平成二十二年にごみの埋設の調査をやっているんですね。試掘の調査を、

六十何カ所だったかな、やっております。それをもとに今回の補償範囲を決めておるのですが、そのときに出てこなかった。その調査というのは、二メートル掛ける三メートルの面積で、大体三メートルぐらいまで掘っているんですね。その穴があるわけですけれども、その三メートル掘ったときに出てこなかった試掘の場所のすぐ近くのくから、やはりごみが出ていますね。それは工事写真で確認をしている。それはやはり三メートルから下から出たものと考えざるを得ないということでございます。

○清水委員 石井大臣、補足していただいたんですが、では、そのときに出た、三メートルより深く出たごみは、九・九メートルあたりから出たんですか。

○石井国土交通大臣 これは、今回は瑕疵担保責任を問わないということが大前提になっております。すなわち、買主は、将来、売り主に対して一切責任を問えないということですから、将来的なリスクも含めて試算をするということから、九・九メートルのくいを打った場所については、九・九メートルまで存在し得るということで判断をしたところであります。

○清水委員 それが、業者が十五メートルとか二十メートルとか言えば、それをもとに瑕疵担保責任を逃れるためにごみの積算を設定したということになるので、やはりその説明は苦しいと思うんです。やはり、航空局がみずから目視して、あるいは独自の調査で九・九メートル掘って、そこから出てくるということを調べなかったというのは、これは致命的な失態です。

それで、我が党が調べまして、国立研究開発法人産業技術総合研究所にボーリング調査を依頼したところ、深さ十メートルあたりからごみが出てくる可能性はないと回答されているわけですね。やはりこれは、国有地の値引きがいかにでたらめであったのか、また、先ほどのやりとりをしまして、空港部長の証言一つにしても、国会議員に対しての聞き取りとここでの答弁がこれだけ違

うということですから、余計にやましいことがあ
るのではないかと疑念を抱かざるを得ませ
ん。

引き続き聞いていきたいということを描し
して、法案に入ります。

済みません、ちよつと時間がなくなりましたの
で、石井大臣に一回だけお伺いします。

資料の五を見て下さい。今回の船員の生活を
守る施策について、船員の方々の軽減税制措置が
必要だということで、国交省は、二〇一二年に総
務省に要望を出しました、外航船員に係る住民税
を減免できないかと。これに代えて、総務省から
は自治体に周知がされた。

しかし、現在、総務省さんにも確認したんです
けれども、船員に対する住民税の減税を実施して
いるのは、三重県の四日市市と鳥羽市の二自治体
のみということでありました。地元の議員の方の
熱意が伝わっているのかもわかりませんが、これ
も、個人住民税が均等割されているんでね。こ
れは、本来は、もつともつと多くの自治体で住民
税の減税がされるべきだと思うんです。

二〇〇八年のこの法案の改正当時、本委員会
で我が党の穀田恵二議員が、ドイツなどで導入され
ている船員税制や社会保険制度への助成策など、
政府の責任で直接支援することが重要ではありま
せんかと指摘したときに、当時の冬柴国交大臣
が、そのとおりだと思いますと述べていたのだ
んでね。その後、総務省に対してこのような要
望が出されたんですが、今述べさせていだいた
ように、まだわずかな自治体にとどまっている。

全日本海員組合からも要望があるとおり、自治
体の判断に委ねるだけではなくて、やはり国が、
国交省としてもっと主体性を持って船員税制の拡
大に取り組みべきだということに思っています、
いかがでしょうか。

○石井国務大臣 お答えする前に、先ほど委員か
ら、ボーリングのデータをもつて、三メーター以
下にごみが入らないということをおっしゃいまし
たが、その件については参議院の予算委員会御

党の辰巳議員から指摘がございましたけれども、
それに私は反論しておりますので、参考に申し上
げておきたいと思えます。

それで、今のお問いでありますけれども、国土
交通省では、日本人船員の確保を図るためのイン
センティブとしての所得税や住民税の軽減措置を
検討すべく、二〇一一年度、日本人船員に係る
税制に関する検討会を設置し、検討を行いました
。その結果、国税である所得税については、船
員が乗船中に受けられない国家行政サービスを持
定することが難しい、一方、地方税である住民税
は、乗船中、長期間住民サービスを受けられない
ことに着目すれば、実現可能性が高いとの内容が
取りまとめられました。

このため、二〇一二年度要望におきまして、外
航船員に係る住民税減税を要望した結果、住民税
の減税については各自治体の判断で可能であるこ
とが確認をされ、総務省から自治体にその旨周知
がなされました。これを受けて、二〇一四年度に
三重県四日市市において、二〇一六年度に三重県
鳥羽市において、住民税の減税がなされたものと
承知しております。

国土交通省といたしましては、こうした経緯を
踏まえまして、地方運輸局と連携をし、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。

○清水委員 今の御答弁に対する私の所見を答
える前に、くいの工事について反論されたというこ
とですが、直接調べていない以上、その反論はや
はり説得力を持たないというところは指摘した上
で、ぜひ船員の方々の住民税減税等の拡大に努
めていただきたいと思えますし、法案の中にある
国際条約の完全な履行につきましては、船員の安
全確保のためにももちろん必要ではあるというこ
とを表明いたしました、私の質問を終わります。
ありがとうございました。

○西銘委員長 次に、椎木保君。
○椎木委員 日本維新の会の椎木保です。
海上運送法及び船員法の一部を改正する法律案

第一類第十号 国土交通委員会議録第五号 平成二十九年三月三十一日

に関して質問いたします。

我が国は、有史以来、四面を海に囲まれた中
で、今日まで、多様な文化、芸術を育み、さまざま
な産業を育成、発展させてまいりました。とり
わけ海外との交易、貿易に関しては、海洋国家と
いう地政学的立場から、海上運送が大きなウエー
トを占めてきたことは論をまちません。

平成二十八年度の交通政策白書には、「我が国
においては、貿易の九九％を海上輸送が占め、国
内貨物輸送の約四割を海上輸送に依存しており、
海運は我が国の国民経済を支える基盤となってい
る。」とあります。

海上運送の重要性はこれまでも国会で何度も
議論されておき、必要に応じてその都度法整備が
なされてきたと承知しております。

平成二十五年四月二十六日に閣議決定された海
洋基本計画において、「日本商船隊の国際競争力
の確保及び安定的な国際海上輸送の確保を図るた
め、日本籍船及び日本人船員の計画的増加に取り
組む我が国の外航海運事業者に対し、トン数標準
税制の適用等を実施し、日本船舶と日本船舶を補
完する準日本船舶合わせて四百五十隻体制の早期
確立を図るとともに、日本人外航船員の数を平成
二十年度から十年間で一・五倍に増加させるため
の取組を引き続き促す。」とあり、安定的な海上輸
送体制の確保という観点から、具体的な数値も示
されております。

さらに、平成二十七年二月十三日、交通政策基
本法に基づいて交通政策基本計画が閣議決定され
ましたが、そこには「我が国の安定的な国際海上
輸送を確保するため、日本商船隊の競争基盤強化
のための方策を検討する。」とあり、海事政策に関
する喫緊の課題として、日本商船隊の競争力の強
化が提起されております。

そこで、これまでに政府が取り組んできた海事
政策についてお聞きいたします。
初めに、トン数標準税制の導入に関連して質問
いたします。
我が国の海運大手である日本郵船、商船三井、

川崎汽船の三社が、コンテナ船事業を統合して、
世界的に厳しい市場環境を乗り越えていくと努
力しておりますが、海運業界の現状についてのど
ような認識をお持ちなのでしょう、お尋ねいた
します。

○羽尾政府参考人 お答えいたします。
我が国外航海運企業は、中国経済の減速や船腹
過剰等から運賃水準が歴史的に低迷していること
などから、近年、運航船規模の縮小による用船契
約の解約金により大幅な特別損失を計上するな
ど、大変厳しい経営環境下にあります。

このような中、お話しのとおり、我が国外航船
会社三社は、コンテナ事業を統合した新会社を本
年七月に設立し、来年四月からはサービスを開始
する予定でございます。現下の市況に対応すべ
く、規模の経済を追求していると思われま
す。これらにより、コンテナ事業の一層の効率化と
ともに、我が国海運会社三社の経営基盤の強化が
図られ、利用者ニーズに応じた安定的なサービス
の提供につながるかと期待しております。

○椎木委員 次に、経済安全保障の観点から、日
本船舶、準日本船舶を計画的にふやしていくこと
ということで、平成二十二年にトン数標準税制が導入
されました。海洋基本計画においても、経済安全
保障上から、日本船舶、準日本船舶は四百五十隻
を確保する必要があると指摘されておりますが、
現状はどのようになっているのでしょうか。ま
た、トン数標準税制の導入によって、これまでに
どのような成果、効果があったのでしょうか、お
尋ねいたします。

○羽尾政府参考人 お答えいたします。
トン数標準税制の導入によりまして、認定事業
者にとって、税負担が平準化され、安定的かつ計
画的な船舶投資を行うことが可能となり、経済安
全保障の確立に資する日本船舶及び準日本船舶の
確保が図られます。

これによりまして、日本船舶は、平成二十年六
月末に九十八隻であったものが、平成二十七年六
月末には百九十七隻に増加し、準日本船舶四十一

隻と合わせると合計で二百三十八隻となっており、日本船舶及び準日本船舶の確保はこれまで着実に図られております。

○椎木委員 それでは、今回の法律改正では、トン数標準税制の拡充について、準日本船舶の認定対象として日本の船主の海外子会社保有船を追加することですが、歴史的な海運不況にある中で、なぜ準日本船舶の対象を拡大する必要があるのでしょうか、答弁を求めます。

○石井国務大臣 昨今の我が国周辺海域における情勢変化を踏まえ、経済安全保障の早期確立が急務となっております。しかしながら、委員御指摘のとおり、現下の歴史的な海運市況の低迷によりまして、認定事業者、トン数標準税制の認定を受けた事業者は、総運航隻数を縮小せざるを得ない状況にあります。日本船舶及び現行の準日本船舶のみで経済安全保障の確立に必要な四百五十隻を早期に確保していくことは困難な状況にございます。

このため、日本の船主が海外子会社を通じて實質的に保有する船舶であつて、航海命令発令時の日本籍化が確保されるものを新たに準日本船舶の対象に加えることによりまして、経済安全保障の確立に必要な四百五十隻の早期確保を図る必要があるとでございます。

○椎木委員 詳細な御答弁、ありがとうございます。

次に、今回の法律改正によって、経済安全保障の確立に必要とされる四百五十隻を確保できると考えていらっしゃるのか、そもそも経済安全保障上必要とされる四百五十隻の積算根拠について教えてください。

○羽尾政府参考人 お答えいたします。

経済安全保障上必要とされます四百五十隻の算出根拠につきましては、平成十九年十二月の交通政策審議会答申におきまして、非常時に国民生活、経済活動水準を維持するために必要な約千二百八十隻に、健康で文化的な最低限度の生活水準は通常の生活水準の約三分の一と計算されます。

とから、これに乗じることにより、四百五十隻と試算されたものでございます。

○椎木委員 大変わかりやすい答弁でした。ありがとうございます。

次の質問に移ります。

外航日本人船員に関して質問いたします。

日本の海運会社が運航する船において、船長と機関長等の幹部船員を除けば乗組員は全て外国人であつたというような話を聞きますが、国土交通大臣が定めた基本方針や海洋基本計画に明記されている、外航日本人船員の人数を平成二十年度から十年間で一・五倍に増加させるとの目標について、これまでの取り組み状況並びに現状認識についてお尋ねいたします。

○羽尾政府参考人 お答えいたします。

外航日本人船員につきましては、一九八五年のプラザ合意後の円高の進展による外国人船員とのコスト格差の拡大から、一九八五年の三万三千二人から、二〇〇八年には二千三百十五人、二〇〇九年には二千八百七十七人まで減少いたしました。

このため、日本船舶及び船員の確保に関する基本方針を策定し、日本船舶・船員確保計画の導入によりまして、外航日本人船員を確保することとし、この結果、二〇〇八年の二千三百十五人から二〇〇九年の二千八百七十七人と一旦減少しましたが、その後、二〇一五年の二千二百三十七人と、若干の増加を見ております。特に、トン数税制の適用事業者については、二〇〇八年の千七十二人から二〇一五年の千四百四十六人と増加したところでございます。

一方、日本人船員のコストが割高であることなどに加えて、近年の歴史的な海運不況下におきまして厳しい国際競争にさらされております外航海運事業者の経営状況も相まちなして、十年間で一・五倍とする目標にはいまだ至っていないところでございます。

この目標につきましては、外航海運業界も、当面目指すべき目標として表明し、その実現に向けて努力しておりますことから、日本船舶・船員確保

計画やトン数標準税制の活用などによりまして、引き続き、この目標を実現することを目指して取り組んでまいりたいと思っております。

○椎木委員 今の答弁にありましたように、しっかりとこの目標に向かって努力していただきたいと思ひます。

次の質問に移ります。

交通政策審議会海事分科会国際海上輸送部会において試算された、最低限必要な日本人船員数五千五百人という目標を達成するために、今後どのような施策をとろうと考えているのでしょうか、答弁を求めます。

○羽尾政府参考人 お答えいたします。

外航日本人船員を約五千五百人とするというところにつきましては、二〇〇七年の交通政策審議会答申に記載されておりますことから、重要な試算であると認識いたしております。

国土交通省といたしましては、この試算を努力目標としつつ、外航日本人船員数を一・五倍とする当面の目標を目指して、関係者とともに取り組んでいるところでございます。

具体的には、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（海技者）確保・育成スキームによりましてキャリア形成の支援といった施策を講じているところでございます。

○椎木委員 次に、先進船舶導入等の促進に関連してお尋ねいたします。

国際海事機関は、二〇二〇年より、一般海域における硫黄酸化物の排出規制を強化するとしております。我が国としても、これに対応するため、先進船舶の導入が急がれますが、当面は、燃料にLNGを使用することが考えられます。

それに伴う燃料供給インフラの整備についてどのように考えているのでしょうか、お聞きいたします。

○菊地政府参考人 お答えいたします。

国際海事機関による二〇二〇年からの船舶の排出ガス規制の強化を背景にLNG燃料船の増加が

見込まれている中、LNG燃料の供給拠点を形成することが重要であると考えております。

我が国は、世界最大のLNG輸入国であり、各地にLNG基地が立地していることに加え、地理的にも、太平洋を横断する船舶の最初もしくは最後の燃料供給拠点となる場所に位置しているなど、LNG燃料供給拠点として大きなポテンシャルを有しております。

そこで、我が国がアジアで先駆けてLNGのパンカリング拠点を形成するため、昨年、横浜港をモデルケースとした整備方策を取りまとめたところでございます。

また、拠点形成に当たりましては、世界最大の重油パンカリング港であるシンガポール港と連携してイニシアチブをとることが重要であることから、昨年七月に、石井国土交通大臣が参加のもと、シンガポールにおきましてLNGパンカリングセミナーを開催したほか、同年十月には、我が国を含む七カ国八者の港湾当局によりまして、LNGパンカリング推進に関する覚書を署名し、国際的な連携を加速しているところでございます。

国土交通省といたしましては、シンガポール港と連携しつつ、LNG燃料供給拠点の形成を進めてまいりたいと考えております。

○椎木委員 今の答弁にありましたように、しっかりと進めていただきたいと思います。

次に、先ほど外航日本人船員についてお聞きしましたが、内航船員等も含めた日本人船員の確保についてお尋ねいたします。

海洋立国である我が国にあつて、安定的な海上運送を確保するためには、日本人船員の果たすべき役割は大変重要であると考えますが、日本人船員の現状はどのようになっているのでしょうか、お尋ねいたします。

○羽尾政府参考人 お答えいたします。

我が国の船員数は、ピーク時の一九七四年には約二十七万八千人となつて以降、減少傾向にあり、二〇一五年の船員数は約六万四千人となっております。

先ほど、外航日本人船員の状況についてはお話しさせていただきましたが、内航の日本人船員につきましては、ピーク時の一九七四年では七万一千人だったものが、二〇一五年には約二万七千人にまで減少いたしております。

○椎木委員 これは、今後、対策等々は何か検討されていることはあるのでしょうか。

○羽尾政府参考人 お答えいたします。

内航海運につきましては、先ほどの船員数の減少とともに、特に、いわゆる船員の高齢化ということが大きな課題となっております。これまで、外航海運など他分野から船員が供給されてきたことなどを背景として船員の高齢化が進展し、例えば、平成二十七年十月時点で五十歳以上について見ますと、四八・九%が相当する、こういう形になっております。

このため、私どもとしては、政策として、若年の船員の確保を図るということで、さまざま施策を講じているところでございます。

○椎木委員 ありがとうございます。

次に、独立行政法人海技教育機構は、我が国の船員養成にどのような役割を果たしているのでしょうか。また、独立行政法人海技教育機構は、平成二十八年四月に独立行政法人航海訓練所と統合して国内最大の船員養成機関となりましたが、統合したことによる効果はどうだったのでしょうか、お聞きいたします。

○羽尾政府参考人 お答えいたします。

まず、独立行政法人海技教育機構は、全国に配置いたしました学校八校で座学を実施し、あわせて、帆船一隻を含む大型練習船五隻により、文部科学省所管の商船系大学、高等専門学校等の学生も含めまして航海訓練を実施することにより、外航、内航海運業界に優秀な新人船員を安定的に供給する役割を果たしてまいりました。

さらに、船員に対しますスキルアップのための再教育や、電子海図情報表示装置などの新たな技術に対応した実務教育を行うとともに、水先人の養成を実施することにより、我が国の安定的な海

上輸送の確保に寄与してまいりました。

二点目の統合に關してでございますが、統合を昨年四月に行いました。この統合によりまして、船員の養成を行うために必要な学科教育と実習訓練を一体的に行う我が国最大の船員養成機関が誕生し、船員養成機関として一層ふさわしい業務の質と効率性の向上を図ることが可能となりました。

具体的な統合効果といたしましては、三つ挙げさせていただきます。

まず第一に、教育内容の高度化でございます。学科と実習を通じまして一貫したカリキュラムを策定し、教員や設備等のリソースを相互に補充させて、教育内容の充実、高度化を図っております。

二番目に、広報など発信力の強化でございます。

先ほど申した帆船二隻を含む五隻の大型練習船を擁する、こういう魅力を増した学校であること、最大限に活用しまして、学校等において開きますオープンキャンパスに合わせまして練習船を公開するなど、学生募集を強化いたしております。

第三には、柔軟な組織運営でございます。組織の統合に合わせまして重点的、弾力的な予算配分を行い、例えば、学校施設、練習船の保守整備を一元管理し、教育環境をより計画的、効率的に推進しているところでございます。

○椎木委員 きょうはもう一点質問を用意していただんだけれども、海事局長の方から、先ほどの答弁で、船員不足と高齢化が最大の問題であるというように、原因といえますか、答弁をいただきましたので、最後の質問は割愛させていただきます。

きょう、大臣の方からは一問御答弁いただきました。その他、海事局長、港務局長、政府参考人より御答弁いただきましたけれども、我が党はこの法案に賛成です。きょうは、その賛成に当たって、詳細について何点かお聞きしたいと思っております。大塚下、明確な御答弁

をいただけたと思います。しっかりとこの法案について取り組んでいきたいと思っておりますので、引き続きよろしく御願い申し上げます。

以上で終わります。

○西銘委員 次に、松原仁君。

○松原委員 トン数標準税制が、今、世界の、特に海洋国家においても大きな中心になってきているわけでありまして、ブラザ合意後において、日本籍船は千五百隻余から九十隻余に減ったということでありまして、これに伴って、船員数も三万人余から二千人余に減少した。このことがどういふふうな国家的なデメリットになっているのか、まず、大所高所から石井大臣の御認識をお伺いいたします。

○石井国務大臣 四面を海に囲まれた我が国にとりまして、貿易量の九九・六%を担う外航海運は、我が国経済、国民生活を支える基盤として極めて重要であり、我が国における安定的な国際海上輸送の確保を図る上で、日本船舶、日本人船員はその中核となるべき存在であります。

さらに、日本船舶、日本人船員は、我が国の管轄権が排他的に及ぶため、経済安全保障の観点から通常時より一定規模を確保することが必要であるほか、海上輸送の安全性の確保や、操船技術等の海技の世代間の安定的伝承等の観点からも重要な意義がございます。

このため、ブラザ合意後の日本船舶、日本人船員の減少により、経済安全保障の確保等に懸念を抱かせる面もあつたと考えておりまして、日本船舶、日本人船員を再び増加させることは極めて重要な国家的課題であると考えております。

○松原委員 それは当然そうなんです、今私がお伺いしたかったことは、このことが、日本の経済安全保障とかそういう議論は当然ながら、海運産業、海運の世界におけるソフトパワー、ハードパワー、こういったことに結果として大きなマイナスになっているのではないかと、いふふうに私は思っております。

もいらいますが、このことによつて、ブラザ合意以降、日本だけではない、ドイツやイギリス、またノルウェー等においても非常に船舶数が減ったといふふう言われております。

きのうレクで話をしたんですが、なかなか数字的なものはまだ取りそつていないというのには承知をしておりますが、いわゆるブラザ合意以降の日本籍船の激減の産業構造的なもの、造船関係における仕事量とか、そういった観点から大きな国家的なマイナスがあつたか否かについて、海事局長、御答弁をお願いします。

○羽尾政府参考人 お答えいたします。

御指摘のブラザ合意以降の円高等の進展により、我が国の海運企業は大変厳しい経営状況に置かれておりました。その中で、先ほど大臣からお話ございましたように、我が国の貿易量の九九%を支える、こういうことでございますので、世界の各国との厳しい競争をしながら事業を進めていかなければいけない、こういうことでありまして、その中で、経済安全保障にも重要な日本船舶あるいは日本人船員の確保に懸念が生じるような事態になってきたのは事実であります。

このこと自体も一つの課題でございますが、さらに、日本の海運企業が厳しい状況に置かれたままであったことが、例えば、日本の海運企業は、造船を発注するのは基本的に我が国内の造船会社に発注いたしております。我が国内の造船会社は、各地各地に基盤を持っております。その意味で、我が国海運企業が非常に厳しい状況にあり、船舶の新造などを抑えたということは、各地の造船企業にとつても影響を与え、そのことは、ひいては我が国全体の地域経済あるいは雇用にも影響を与えてきたものだといふふうに考えております。

○松原委員 このトン税、トン数標準税制は、今やもうグローバルスタンダードになった。一九九六年にこれを採用した国家が幾つかあるわけですが、これは、今、どのような経緯で世界標準になったのか、それに関してどのような認識を

お持ちか、お伺いします。

○羽尾政府参考人 お答えいたします。

トン数標準税制は、最初、一九九六年にオランダ及びノルウェーで導入され、翌一九九七年にEUにおきまして登録船舶の便宜置籍国への流出の防止を目的といたしました海運への国家支援に關するガイドラインが定められたことを皮切りに、欧州の主要海運国において相次いで導入されました。

その後、我が国や米国、韓国、台湾などの欧州以外の海運国等におきましても同制度の導入が進んでおり、トン数標準税制は国際海運において世界標準の制度となつていくと認識いたしております。

○松原委員 これは、トン数標準税制という税制も含めて、一度その国から他に流出したいわゆる便宜置籍船を何で戻そうとするのか、これをやはり分析しなきゃいかぬと思うんですね。その問題意識をどのように捉えるかというのが日本の海運の大きな、重要な要素になつていっていると思ひます。

○松原委員 これは、トン数標準税制という税制も含めて、一度その国から他に流出したいわゆる便宜置籍船を何で戻そうとするのか、これをやはり分析しなきゃいかぬと思うんですね。その問題意識をどのように捉えるかというのが日本の海運の大きな、重要な要素になつていっていると思ひます。

○羽尾政府参考人 お答えいたします。

まず、御指摘のとおり、自国籍船が便宜置籍船として海外に流出いたしますと、このことは、まさに今回の法律の背景にございます経済安全保障の確保という点にも支障がございます。

さらに、ヨーロッパ、EUなどが、いわゆるトン数標準税制を入れて海外への流出を防止しようとしたという背景は、まさに、海運及びそれを支える造船、船用工業、そういったものが、海運を中心とするサービスをする基盤となる船舶が外に流出する、このことが欧州各国においての経済を弱めることになる、こういったことも勘案して導入されたというふうにお承知しております。

○松原委員 石井大臣、これは重要なことだと思

うんですよ。冒頭の質問で、ちょっとそこも御答弁で触れていただけだと思つたんですが、要するに、経済安全保障という観点は当然であります。しかし、海外の、ヨーロッパの国々が、日本の十年前からこういった便宜置籍船を減らす、戻すというのは、それだけではなくて、税的なメリット云々だけではなく、海外にその船の本籍が行くことによつて、海外にそれが行くことによつて、さまざまな関連するものが失われてしまふ、そのことのデメリットを感じているがゆえに、それぞれの国がこのトン数税制を採用し、国際標準になつたということが極めて重要なわけでありま

す。ちよつと海事局長にお伺いしますが、なぜ日本は、先ほど大臣がおっしゃつた、海洋国家であるにもかかわらず、今や世界標準、グローバルスタンダードになつたこのトン税を入れるのがヨーロッパの最先端の国より十年もおくれたのか、この理由をどう分析していますか。

○羽尾政府参考人 お答えいたします。我が国のトン数標準税制の導入が、最初に導入されましたオランダ及びノルウェー、九六年からおくれること約十年であつたのは事実でございます。

これにつきましては、我が国の海運企業は、その導入までの間に、実は、平成のバブルだとかそういうこともあり、経営が順調であつた。そういうことも影響し、そして、諸外国の導入状況をしながら進めている、こういうこと。その後、経営状況も勘案しつつ、船会社の方から、海外との国際競争状況がさらに厳しくなつているので、競争条件を同等、均等になるように、こういう要望が出てきて、それらを勘案し、議論して導入された、こういうふうにお承知しております。

○松原委員 これは極めて重要なことであり、何が重要かという、日本は海洋国家であり、日本が最先端を行つてグローバルスタンダードをつくるべき国家であるにもかかわらず、このトン税に關しては、日本は先端を行くことなく十

年おくれたということがあります。

その中身はまた後で財務省にも聞くわけでありませんが、さらに、経済安全保障ということに限りなく絞つていられるわけであり、グローバルスタンダードを日本が作り上げ、日本が海洋国家であるというこの原点を強く認識するならば、やはり、こういったものに関して、もつと早くそういうアイデアを日本が出すくらい、もしくは最先端の方でやるべきであつて、十年間おくれたことによる日本の海運におけるダメージといひますか、そういったものは実はあるんだろうと私は認識しております。

大臣にお伺いしますが、自国籍船が便宜置籍船として海外に流出することを防止することは重要であると考へますが、御見解をお伺いいたします。石井大臣。

○石井国務大臣 今委員が御披露いただいたような経済安全保障上の観点等々から、御指摘のとおり、我が国の外航海運企業の運航する船舶が過度に外国籍船となることはやはり問題であるといふふうに考へております。

○松原委員 当然のことではありますが、今申し上げているのは、海運に關係するさまざまな部分があり、これを我々は認識する必要があるのではないかと、このことを重ねて申し上げたいわけでありま

す。ちよつと視点をより金銭的な部分に変へますと、諸外国では固定資産税や登録免許税がかららないということもあります。こうした保有コストについても国際標準まで下げるべきだと考へますが、御見解をお伺いします。

○羽尾政府参考人 お答えいたします。パナマ、リベリア等、諸外国の外航船舶の登録免許税、固定資産税等は、非課税あるいは手数料並みというのが主流となつてございます。

これを踏まへまして、我が国におきましても、国際船舶につきましては、登録免許税を千分の四から千分の三・五に、固定資産税の課税標準を六分の一から十八分の一に、それぞれ軽減する措置

を講じているところでございます。

○松原委員 今海事局長が言つたその数値で、他の国に比べてイコールフットイングしていきま

す。○羽尾政府参考人 比較する国がそれぞれでございますが、先ほど申しましたパナマ、リベリア等の国で、登録免許税あるいは固定資産税を非課税、そもそも課していない、こういう国もありません。私どもも軽減措置を講じていただいておりますが、それと比べれば若干高目になつてい

る事実でございます。○松原委員 きょうは財務省の方にも来ていただいているわけであり、最後は財務省がどういふ判断をするかというのが極めて重要なわけでありま

す。ちよつと財務省に幾つかお伺いしたいわけであり、財務省としては二つの尺度があると思つております。国内的な他の企業との關係におけるイコールフットイング、これは当然重要であります。しかし、国際社会においてその部分の他の企業とのイコールフットイング、これも重要だと思ひます。これについての認識をまずお伺い

したい。○井上政府参考人 お答え申し上げます。先生御指摘のとおり、国内におけるイコールフットイング、これも非常に大事でございます。同時に、国際的な観点も含めて、さまざまな観点から税制を構築することも大事であります。

さはさりながら、一方で、各国の税制と申しま

すのは、各国それぞれの置かれた経済情勢であり、また、ないしは各国の税制全体の中でもそれぞれ判断される面もござい

ますので、そうした点も踏まえて勘案していくことが必要だろうと思ひます。○松原委員 井上さん、日本の場合は、一國で経済を運営することが出来る他の大國と違つて、貿易立國なんですね。国際社会の中において我々は生存を確保しているわけ

ようなところ、資源がたくさんあるところ、こういうところだったら、国内税制のイコールフットディングを優先することもあるいは一つの考え方かもしれません。

しかし、私は、海外とのさまざまなやりとりで国を繁栄させる日本は、国内的な税制のイコールフットディングよりも、国際的な税制のイコールフットディングが大事だというふうに思っております。

その点からいくと、先ほど海事局長が言った点の、いわゆる登録免許税等々の部分においてパナマ等に比べて高い、このことについては、井上さん、どういふふうにご考えていますか。

○井上政府参考人 お答えさせていただきます。繰り返しになりますけれども、各国の税制は、それぞれ各国の事情それから税制全体の中で判断する面もあると思います。

そういつた中で、御指摘になった税制でありまして、とか、ないしは、きょう御議論になっておりますトーン数税制もそうでございますけれども、いわゆる租税特別措置として、特定の政策目的を実現するために、いわば期限を原則として区切って例外的に措置するという世界の中で、今は、まさに海上運送法に規定します、我が国の安定的な海上輸送を確保するという観点で、日本船籍ないしは準日本船籍をふやしていくということに対して、我々としては税制でしっかりと措置をさせていただいているということでございます。

○松原委員 海事局長、ちょっとお伺いしたいんですが、航海命令という項目がなければ、このトーン税を選択するために戻ってくる船は、準日本国籍も含めて、これはより緩やかになるというのは当然だと思いますが、御認識をお伺いしたい。

○羽尾政府参考人 お答えいたします。日本船舶の重要性につきましては、冒頭、大臣の方からも答弁させていただきましたように、安定的な国際海上輸送を確保するという観点、及び、海上輸送の安全性の確保、あるいは海技の世代的な安定的伝承等、日本船舶及び日本船員を

わけて見て重要な意義がある、こういうことではないかと。松原委員 経済安全保障は理解しています。四百五十隻というのも理解しています。経済安全保障だけがメインなのか、日本の海事の繁栄というものを同時に考えているのか、どっちですか。

○羽尾政府参考人 お答えいたします。私どもは、海事業業、海運業、造船業、この重要性に鑑み、海事業業の振興に努めております。今御指摘の本案の税制につきましては、御説明申し上げておりますとおり、日本船舶及び準日本船舶を増加させていき、経済安全保障を確保する、こういう目的で設定されたものでござい

ます。松原委員 海事局長もなかなか熱い思いが言葉の裏にあると私は思っておりますが、お立場もあるんで、そこが一つのきょうの御答弁かなと認識をしております。

問題はこの分野だけではないと思うんですが、財務省にお伺いします。データはぜひ見てほしいんですが、他の諸国がこういつたトーン税をやっている、そういつた国が、トーン税とその他の法人の法人税の平仄の中で、やはり国内的には十分フェアかどうかという議論はあると思うんですが、その辺は研究したことはありますか。

○井上政府参考人 お答え申し上げます。各国それぞれの税制の中の話でございますけれども、詳細については検討したことはござい

ません。松原委員 ぜひ検討してもらいたい。要するに、これは、損して得とれではないですが、繁栄することによって税金が非常に上がるだろうし、国家も繁栄する。これは一つの鉄則ですから、やはりこういう部分を財務省にはぜひ御検討いただきたいと思っております。

先ほど言ったように、日本は大きな大国のように一國で経済を回せない。それは、原材料がやたらとあるわけでもない。つまり、国際社会とどう

いふふうなイコールフットディングでやっていくかが問われる。だから、国際社会との競争において、それは財務省だけの問題じゃないんですよ、海外から日本に人が来る場合の受け入れを含めて、さまざまな議論がある。こういつたことで、そういうものに関して世界で最も競争力がある国家にする努力をしなきゃいかぬ。

こういう登録免許税等に関して、パナマとかさういつたところは非課税である。我々も非課税であるというぐらゐの、まあ、それほど大胆でもないんですよ。財務省的には、いや、それは清水の舞台から落ちるぐらゐ大胆だと言いかもしれないけれども、それぐらゐのことを、少なくともイコールフットディングは、国内産業のイコールフットディングは大事だけれども、国際間のイコールフットディングを重要視しないと私はこの国はもたないというふうにご考えていますので、ぜひそこは御検討いただきたいというふうにご思っております。

次に、IMOの議論に進みます。海洋国家日本として、海事分野でグローバルスタンダードをつくらなければならないのは重要なことだ。これは極めて重要で、いわゆるグローバルスタンダードを、自国に有利にして、世界的にもウイン・ウインの形でつくる。エゴイストじゃないので、自国に有利だけではない。それが、トーン税みたいなものを、先ほど言ったように、日本が、財務省の御理解や、むしろ財務省からの御提言が先にあつてトーン税が進むぐらゐであつた方が、私はグローバルスタンダードとしての日本の立ち位置になつたと思うんです。

海事局長、ちょっとこれは通告していませんが、日本発の海事関係のグローバルスタンダードというのは何かありますか。海事関係のトーン税みたいなグローバルスタンダード。何か思いつくものがあつたら言ってください。

○羽尾政府参考人 お答えいたします。全てを網羅して調べたわけではございませんが、我が国の海運業あるいは造船業は、世界の中

での技術力も極めてすぐれている、こういうことでございます。例えば、先進的な船舶、例えば省エネの技術を持つている船舶、あるいは壊れにくい船舶、こういった意味では、我が国の造船業の持っている技術というのが世界の中でリードしている、グローバルスタンダードとなつて各国が模倣している、こういうものだと思います。

松原委員 時間配分がちょっとますますなつてきたので。これは、日本発のグローバルスタンダードというのはそういう意味じゃないんですよ。技術が優秀だなんて、それはわかっているんですよ。一つのグローバルスタンダードの、日本の海運がつくつて世界の海運のグローバルスタンダードになつたものは幾つあるか。それをやはり幾つかつからないといかぬと思っております。

ちょっと時間がなくなつてきたので、あとは簡単に質問して、御答弁いただきたい。離島における交流を活性化させる観点から、三宅島―新島―調布間の航空航路の開設により、離島間交流の促進を図ることが必要と考えるが、国土交通省の見解いかん。

○佐藤政府参考人 お答え申し上げます。国土交通省といたしましては、地方航空ネットワークの維持、充実に、離島間の交流促進を図ることは重要であると考えており、離島航空路線に係る運航費補助や航空機購入費の支援を行っているところでございます。

一方で、航空路線の開設は航空会社の判断により行われるものでありますので、航空路線の開設には、航空会社と地元自治体との連携が重要になつてまいります。

国土交通省といたしまして、今後とも、地域の御意見を踏まえながら、先ほど申し上げました支援措置を活用するなどして、地方航空ネットワークの維持、充実に向けた取り組みを進めてまいります。

松原委員 伊豆諸島の航路の現状についてお伺

いたします。

○羽尾政府参考人 お答えいたします。

東京と伊豆諸島の間を結ぶ定期航路につきましては、現在、三つの事業者が四航路の運航を行っております。具体的には、東京―八丈島航路、八丈島―青ヶ島航路、東京―大島―神津島航路、式根島―新島航路となっております。

これらの航路では、貨客船、ジェットフォイルなどにより、週四便から一日三便程度の運航が行われており、移動手段、生活物資の輸送手段として住民生活を支えるとともに、観光客の輸送手段としても地域経済を支えているところでございます。

○松原委員 二〇二〇年の東京オリンピック・パラリンピック大会の開催に向け、伊豆諸島の活性化を図る必要がありますが、同時に、これは二つのルートが別なんですよ、局長は御案内のように。したがって、ここをくつつけた方がいいんじゃないかという議論は現地においてもありません。

このことについての検討といえますか、御認識というか、あれば伺いたい。

○羽尾政府参考人 お答えをさせていただきます。

御指摘のように、東京と伊豆諸島を結ぶ航路は、大きく南北の二本、一つは、東京から三宅島、八丈島、御蔵島、青ヶ島を結ぶ南側の航路と、東京から大島、利島、新島、式根島、神津島を結ぶ北側の航路、この二つに分かれております。

これらの航路の間を結ぶ航路は現在存在しておらず、一般的には、伊豆諸島の南北を結ぶような航路が運航されれば、離島間の人的交流の活性化に資するものと考えます。

航路の開設に当たりましては、臨時的な航路での運航につきましては、海上運送上、事前に届け出を行えば実施することが可能となっております。

ただし、実際に新たな航路での運航を行うに当

たりましては、事業者の方々におきまして、具体的にどのような需要があるか、あるいは船舶を使用する上で既存航路のダイヤとの調整が可能かどうか等の点について、実情に即した検討を行うことが必要だと思っております。

このため、臨時航路の開設につきましては、第一義的には、地元のニーズ等も踏まえた上でのような対応を行うか、事業者において経営判断をしていただくべき事柄であると考えております。

○松原委員 海事局としても、このことに関して、前向きに進めるためのさまざまな検討はぜひしていただきたいと思えます。局長、答弁。

○羽尾政府参考人 一部繰り返しでございますが、現在、南北二つの航路ができておりまして、その南北をそれぞれ結ぶ航路というのが存在しない。かつて一度臨時的にやってみて、なかなか経営が大変だった、こういうことがございます。

したがって、これらについては、地元のニーズあるいは観光需要の喚起等々によって人的交流の活性化に資するような形で、まず、地元の方々あるいは事業者の方々の主体的な活動そして経営判断がされていき、そういう状況の中で、私どもも、路線ごとにおきまして、離島航路の補助など、使えるところがあれば支援していきたい、こんなふうなことで考えております。

○松原委員 内閣官房のまち・ひと・しごと創生本部事務局にお伺いしますが、地方創生の立場から、人口減少の対策が必要であり、離島において安心して出産できる環境を整備することは、地方創生の肝であると考えております。

このようなことに関してどのように地方創生担当部局として考えているか、お伺いいたします。

○奈良政府参考人 お答えいたします。

地方創生は、少子高齢化に歯止めをかけ、地域の人口減少と地域経済の縮小を克服し、将来にわたって成長力を確保することを目的としており、地域の実情に即し、結婚、妊娠、出産、子育てをしやすい地域づくりに向けた取り組みを推進することは、地方創生にとって重要な課題である、こ

のように考えてございます。

このため、地方創生の一環として、安心して産み、育て、暮らすことができる地域を維持、創造するために必要な環境づくりに取り組みむ地方公共団体に対し、国として、情報、人材、財政、三つの側面から総合的に支援してまいりたい、このように考えてございます。

○松原委員 離島において安心して出産できる環境を整備する観点からいえば、診療所、助産婦の経費を支援することが重要であると考えているが、国としての見解いかん。

○奈良政府参考人 地方創生におきましては、国で一律の政策を全国展開するというのではなく、地域の創意工夫を後押しするという観点から政策を推し進めてございます。そういったことから、特定の施策、個別の施策についてこの場で言及することは控えさせていただきますと思っております。

いずれにいたしましても、委員御指摘のとおり、地方創生の観点からも、安心して出産できる環境、体制を整えることは重要であると考えてございますので、そうした観点から、熱意と意欲を持って持続的な取り組みを進めようとする地方公共団体に対して、情報、人材、財政面から支援してまいりたい、このように考えてございます。

○松原委員 あと、小笠原の湧水についてちょっと御所見をお伺いして、時間ですので質問をやめたいと思えます。小笠原についてお伺いします。

○西銘委員長 厚生労働省橋本大臣官房審議官、時間ですので、簡潔にお願いします。

○橋本政府参考人 お答え申し上げます。

小笠原村におきましては、昨年夏からの少雨によりまして、水源となる父島、母島のダム貯水率が減少しております。昨年十月十一日に湧水対策本部を設置しているというふうな承知いたしております。

父島でございますが、本年一月二十三日から水道の水圧を二〇％下げて給水を行っております。また、二月十日からは農業用のダムからも取水し

て給水することに加えまして、二月十三日から海水淡水化装置を稼働して水道用水を確保しているという状況でございます。三月三十日時点でのダム貯水率が二四・七％という状況でございます。

母島におきましても、こちらの方では村民への給水は通常どおり行っておりますが、二月六日からは農業用のダムから取水して給水、それから三月九日からは海水淡水化装置により水道用水の確保を図っているという状況でございます。三月三十日時点でのダムの貯水率が四一・三％でございます。

私ども厚生労働省といたしましては、東京都の方と緊密に連携をいたしまして、引き続き情報の把握に努め、必要に応じて協力、支援を行っていく所存でございます。

○松原委員 終わります。

○西銘委員長 これにて本案に対する質疑は終了いたしました。

○西銘委員長 これより討論に入ります。

討論の申し出がありませんので、これを許します。清水史忠君。

○清水委員 私は、日本共産党を代表して、海上運送法及び船員法の一部を改正する法律案について、反対の立場で討論いたします。

国際条約の完全な履行については、船員の安全確保のために必要なことです。しかし、今回の改正案によって、航海命令の対象となる船舶の数が増加します。

航海命令は、非常時に国家が船と船員を強制力を持って任務に提供させる命令であります。非常時の定義には、テロ、政変等の治安悪化が含まれます。世界じゅうの紛争地域がこの命令の対象となり得るものであり、輸送時に船と船員が危険にさらされる可能性は否定できません。

航海命令の対象は船舶運航事業者とされているものの、実際に海外の危険地域へ派遣されるのは、海上運送に従事する船員と労働者です。

以上の観点から、法案には賛成できないということをお願いして、討論いたします。

○西銘委員長 これにて討論は終局いたしました。

〔賛成者起立〕

○西銘委員長 起立多数。よって、本案は原案のとおり可決すべきものと決しました。

お諮りいたします。

ただいま議決いたしました法律案に関する委員会報告書の作成につきましては、委員長に御一任願いたいと存じますが、御異議ありませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○西銘委員長 御異議なしと認めます。よって、そのように決しました。

〔報告書は附録に掲載〕

○西銘委員長 次回は、公報をもってお知らせすることとし、本日は、これにて散会いたします。

午後零時十五分散会

第一類第十号

国土交通委員会議録第五号

平成二十九年三月三十一日

平成二十九年四月二十日印刷

平成二十九年四月二十一日発行

衆議院事務局

印刷者 国立印刷局

F