

衆議院国土交通委員会ニュース

平成 29. 3. 31 第 193 回国会第 5 号

3 月 31 日（金）、第 5 回の委員会が開かれました。

1 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 7 号）

- ・石井国土交通大臣、藤井国土交通大臣政務官及び政府参考人に対し質疑を行い、質疑を終局しました。
- ・清水忠史君（共産）が討論を行いました。
- ・採決を行った結果、賛成多数をもって原案のとおり可決すべきものと決しました。
（賛成一自民、民進、公明、維新、野間健君（無） 反対－共産）

（質疑者及び主な質疑内容）

前 田 一 男君（自民）

- ・我が国におけるトン数標準税制の導入は経済安全保障を目的としたものであり、国際標準化とは異なる視点で行っている理由は何か。
- ・我が国の外航海運企業の国際競争力向上のため、トン数標準税制の更なる対象の拡大及びそれ以外の税制の見直しについて検討を進めていくべきではないか。

中 川 康 洋君（公明）

- ・今回のトン数標準税制の適用対象の拡大に対して、外航海運企業はどのように評価しているのか。また、将来の更なる対象拡大の必要性について大臣の見解を伺いたい。
- ・船員養成機関の定員の拡充や、施設・訓練船の維持更新、教員の確保が必要と考えるが、見解を伺いたい。

本 村 賢太郎君（民進）

- ・海運業の国際競争力確保の観点から、トン数標準税制の対象船舶の更なる拡充が必要だと考えるが、見解を伺いたい。
- ・2025 年に我が国造船業の船舶建造シェアを 30%とする目標はどのような基準で設定したのか。さらに、造船業における若手の人材確保が必要だと考えるが、どのような取組状況か。
- ・最低限必要とする外航日本人船員数が 5,500 人である旨の答申が出されているが、実現に向けたに向けた実効性のある具体的な取組についてどのように考えているのか。また、日本人船員の確保の重要性に対して大臣の見解を伺いたい。

津 村 啓 介君（民進）

- ・中国及び韓国が船舶の建造量を減らし、日本だけが建造量を増加しシェアを拡大している成果指標（KPI）は妥当なのか。
- ・先進船舶である LNG 燃料船の導入を 2017 年から 2025 年までの 9 年間に更新される船舶の 10%、またブロードバンド通信を活用した船舶の導入を 2021 年から 2025 年までの 5 年間に更新される船舶の 50% と想定しているが、業界の常識から見て、これらの値は妥当なものなのか。
- ・今回の改正で新たに創設される極海を航行する船舶に乗り組む船員資格の訓練課程の準備状況について伺いたい。

本 村 伸 子君（共産）

- ・航海命令が発令される場面とは具体的にどのような状況か。海上運送法第 26 条第 1 項「公共の安全の維持のため必要」とされる場合は、有事ではなく、非常時に発令されるということで良いのか確認したい。
- ・航海命令を判断するときにはどのように情報収集が行われ、情報公開が行われるのか伺いたい。

清 水 忠 史君（共産）

- ・近畿財務局から大阪航空局にごみ撤去費用積算の依頼があり、見積りについて空港部長や大阪航空局長に報告の上近畿財務局に提出したとされているが、空港部長にいつ報告したのか、日時について確認したい。
- ・外航船員の住民税減税を実施しているのは 2 自治体にすぎないため、国が主体となって住民税減税の適用拡大に取り組むべきではないか。

椎 木 保君（維新）

- ・日本郵船、商船三井、川崎汽船の海運大手3社がコンテナ部門を統合し新会社を設立することになっているが、これを踏まえ海運業界の現状についての認識を伺いたい。
- ・日本船舶及び準日本船舶を450隻確保する目標に対し、現状はどのようになっているか。また、トン数標準税制導入によってどのような成果があったか。
- ・海運市況が低迷している中、準日本船舶の認定の範囲を、本邦船主の子会社が所有する一定要件を満たした外国船舶まで拡充する理由は何か。

松 原 仁君（民進）

- ・プラザ合意以降、日本船舶数、日本人船員数ともに減少しているが、この減少は国家的にどのようなメリット又はデメリットになっているのか。産業構造的な面で国家的にマイナスの影響があったのではないか。
- ・国際海運において、トン数標準税制はどのような経緯で世界標準になったと認識しているか。
- ・我が国が海洋国家であるにもかかわらず、トン数標準税制の導入がオランダ等の欧州諸国より10年も遅れた理由は何か。