

## 交通政策審議会海事分科会第16回基本政策部会 議事録

日時：令和2年6月26日（金） 16：00～18：00

場所：中央合同庁舎3号館11階特別会議室

### 【事務局（渡部）】

お待たせいたしました。定刻になりましたので、ただいまより交通政策審議会会議分科会基本政策部会を開催いたします。

私は、事務局を務めさせていただきます、国土交通省海事局内航課の渡部です。どうぞよろしくお願いいたします。

なお、本日は新型コロナウイルス感染症拡大防止の観点から、ウェブ会議システムを併用しての開催とさせていただきます。ウェブで御参加の委員の皆様におかれましては、発言される時以外は、マイクとカメラはオフに設定をお願いします。御発言される場合は、カメラをオンにいただき、部会長から御指名がありましたらマイクをオンにして、御発言をお願いいたします。御発言が終わりましたら、再びカメラとマイクをオフに設定をお願いします。

また、本日は、傍聴者につきましてもウェブでの傍聴とさせていただきます。ウェブで傍聴されている皆様におかれましては、カメラとマイクは必ずオフに設定をさせていただきますよう、よろしくお願いいたします。一部通信状況によって映像の乱れや、一時的な停止がある可能性がございますので、あらかじめ御了承ください。委員及び傍聴者の皆様におかれましては、御不便をおかけしますが、御理解、御協力のほどをよろしくお願いいたします。

初めに、本日御出席の委員を御紹介させていただきますが、本日は、配席表の配布をもって紹介に代えさせていただきます。

なお、新たに委員に就任された方がいらっしゃいますので、御紹介をさせていただきます。日本商工会議所地域振興部長の五十嵐様でございます。五十嵐様、カメラをオンにお願いいたします。

### 【五十嵐臨時委員】

日本商工会議所の五十嵐です。よろしくお願いいたします。

### 【事務局（渡部）】

ありがとうございます。

なお、本日は、東京大学の橋委員、立教大学の首藤委員、及び経団連の堀内委員の3名におかれましては、所用により欠席でございます。また、慶應義塾大学の加藤一誠委員におかれましては、途中からウェブで参加の予定でございます。

以上により、本日は開始時点におきまして委員4名、臨時委員10名、計14名の御出席をいただいておりますので、交通政策審議会令第8条第1項による定足数を満たしていることを御報告申し上げます。

続きまして、資料の説明をさせていただきます。本日は、会場参加の方には紙で、ウェブ参加の方にはメールでお配りしておりますので、お手元の資料の確認をお願いいたします。本日お配りしている資料は、議事次第、委員構成、配席図、資料1「内航海運における新型コロナウイルス感染症拡大による影響」、資料2内航総連作成の「内航海路における新型コロナウイルス感染症の影響」、最後に資料3「中間とりまとめに向けて」の以上6点でございます。もし不足等がございましたら、お近くの事務局の者にお申し出ください。ウェブ参加の方は、ビデオをオンしてお知らせください。なお、ウェブで御参加の皆様におかれましては、資料説明の際には画面にも資料を映し出しますので、そちらも併せて御

覧いただければと思います。よろしいでしょうか。

それでは、これより議事に入らせていただきます。報道関係者のカメラ撮りはここまでとさせていただきますので、ここからの傍聴は、恐れ入りますが別室でウェブにてお願いいたします。

ここからの議事進行は、河野部会長にお願いしたいと存じます。それでは、河野部会長、よろしくをお願いいたします。

#### 【河野部会長】

部会長の河野でございます。本日もウェブではございますが、活発な御議論のほど、よろしくお願い申し上げます。

初めに、議題1「内航海運における新型コロナウイルス感染症拡大による影響」につきまして、事務局より資料の御説明をお願いしたいと思います。よろしくをお願いいたします。

#### 【秋田内航課長】

内航課の秋田と申します。

それでは、資料1について御説明をさせていただきます。

ページをめくりまして1ページ目でございますが、この3月は書面開催、4月は基本政策部会の会議ができなかったわけでございますが、その間、新型コロナウイルス感染症の関係で、内航海運にどんな影響があったかということを中心にまとめております。後ほど、資料2のほうで総連さんからも詳しく御説明いただくことになっていると思いますので、私からは簡単に説明させていただきます。資料の左側が貨物船、右側が油送船の輸送量への影響でございます。見ていただきたいのは、特に3月から4月のところで落ち込みが大きくなっているということで、対前年同月比で見ますと、貨物船が約19%、油送船は約13%の減となっております。この先はどうなるんだと、皆さんが御心配されておられるというのが、今の現状かと思っております。

ページをめくりまして資料の2でございますが、事業者の皆様の上げにどんな影響があるのかということ、実は国土交通省のほうで毎月1回調査をさせていただいております。サンプルを100数十社取らせていただいて、調査をさせていただいております。その結果まとめたものでございます。左側の売上げの対前年同月比を見ていただきますと、赤いほうが売上げの減少が大きいということでございますが、2月、3月は、この赤がそこまで大きくはなかったのですが、5月に入って徐々に赤いところが大きくなっているかと思っております。6月、7月は見込みでございますが、事業者の皆様は、5月の影響がしばらくは続くのではないかという見通しを持っておられると理解をしております。

右側につきましては、こうしたコロナに対する影響を踏まえまして、国のほうでも2回にわたる補正予算をやらせていただきまして、その中でセーフティーネット貸付と雇用調整助成金を選ばせていただき、これらの活用状況を調査させていただいているところでございますが、見ていただくとおり、3割から4割ぐらいの事業者が、活用をしておられる、あるいは活用を検討していただいているという状況でございます。

それからページをめくりまして、3ページと4ページ目はやや御紹介になろうかとは思いますが、先ほど申し上げましたとおり、国のほうでも令和2年度になってから補正予算を2回組ませていただいたところで、補正予算でどんなメニューがあるのかというものを、特に内航事業者に有意なものをこちらのほうで選ばせていただいているということでございます。

3ページ目は、いわゆる融資ということで、民間の銀行からお借りになる場合、それから政府系金融機関からお借りになる場合と、それぞれ利補みみたいなものもついているというようなことで、いろいろと対応させていただいているということを書かせていただいております。

ページをめくりまして4ページ目では、上から2番目の持続化給付金で、法人につきましては、最大で200万円が給付金という形で支給されるということ、それからその下の雇用調整助成金につきましては、これは休業手当の上限を、もともとは8,000数百円だ

ったのが、今は月額の上限が33万円というのはございますが、1日当たりが1万5,000円までになっているといった話、それから休業手当をお支払いになっている事業者についての助成率の上乗せということで、解雇等を行わないという条件がついておりますが、中小企業に対して国のほうから10分の10、全額が助成金として支給されるというような措置をさせていただいているところでございます。

それから、税制につきましても、船舶等に関する固定資産税について、令和3年分の課税が対象になるということでございますが、収入に応じて低減、あるいは全額免除がされるというようなことでございます。

最後に、地方創生臨時交付金というものも、総額3兆円ということで出来上がっておりまして、これについては自治体のほうでいろいろと何に使うかをお考えになっているのが今の現状かと思っております。

簡単ではございますが、資料1についての説明は以上でございます。

#### 【河野部会長】

ありがとうございました。本日は同じテーマにつきまして、内航海運業界においても資料を御準備いただいておりますので、栗林委員より御説明をお願いしたいと思います。それでは、栗林委員、よろしく願いいたします。

#### 【栗林臨時委員】

それでは、内航海運組合総連合会のほうから、同じテーマで内航海運における新型コロナウイルス感染症の影響を御説明させていただきます。

まず、資料に基づいて御説明させていただきます。

1ページを御覧ください。今と大体同じ話になるのですが、代表的な貨物に基づきまして御説明させていただきたいと思っております。

内航貨物船の代表的な貨物であります鋼材の輸送量の前年度比較であります。御覧いただけますように、2月、3月、4月と落ち込みが激しくなりまして、4月につきましては、対前年度比マイナス27.2%と大変な落ち込みとなっております。状況といたしましては、世界的にコロナ前からちょっと鉄余りという状況ではあったのですが、そこにこのコロナが加わりまして、輸送需要が急速に減少しているということでございます。

鉄鋼メーカーも、現在、日本製鉄が15中4基が休廃止、JFEスチールが高炉8基中2基の休止、それから神戸製鋼も3基中1基の休止という形で、生産能力を非常に絞られております。需要に合わせるという形で絞られておりまして、輸送需要も急速に落ちているということでございます。

4月までが実績として出ているのですが、今まで鉄鋼の粗鋼生産というのは、年間1億トンが日本の鉄鋼の能力だったのですが、この4月の数字を大体1.2倍いたしますと、8,000万トンになりまして、8,000万トンぐらいにまで今年の年間の粗鋼生産は落ちてしまうのではないかという見方も出ているということでございます。

この影響で、鋼材関係の内航船が今は大変混乱しておりまして、元請けオペレーターとの間で使用船舶の用船料の引下げ、返船、係船といった現象が出てきているということでございます。また粗鋼生産は、さらに5月、6月と下方に推移しているということでございますので、なかなか厳しい状況が続いているということでございます。

それから、自動車ですが、これも御覧いただきますと分かるように、4月が対前年で32%というすさまじい落ち込みを示しました。3月も対前年で9%ということで、3月は、本来は年度末で繁忙期ということで、車の輸送が一番活気づく月なのですが、それが前年割れするというのは非常に珍しいことなのですが、既にこの時から影響が出ていたのではないかと思っております。新型コロナウイルス感染症拡大の影響で、まず中国からの部品が入らなくなりサプライチェーンが断たれ、その後、世界的に感染が拡大することにより景気が悪化して、自動車販売が世界的に落ち込んでいるということで、全世界的に自動車生産が激減しているということでございます。この影響で、国内の自動車の輸送量も大幅に減少していて、5月もさらに落ちるのかなということでございます。

自動車の生産が減りますと、鉄鋼薄板も減りますし、タイヤも減りますし、原価を下げるということで、それが悪い面、負のスパイラルになっているのかなという感じでございます。

それから紙・パルプでございますが、これはどちらかというと定期航路の貨物なのですが、これも御覧いただくと、これはコロナ以前からちょっと悪かったのですが、やはり30%近い落ち込みが続いているということでございます。新型コロナウイルスの感染拡大により、一般的に商業活動が著しく制約されておりまして、さらに在宅勤務が広がっているということでございます。その結果、広告宣伝用紙や会社で使うコピー用紙の需要が著しく減少しておりまして、紙業界全体で著しく落ちているということでございます。一瞬、トイレットペーパーや家庭用紙関係が良かった時期もあるのですが、今はもうそれらも反動で減り始めまして、それから通販関係の段ボールも当初は伸びたのですが、やはり業務用で使うものが圧倒的な量でございますので、それが伸び悩んでいるというか減少しているということでございますので、紙全体では減っているということでございます。

貨物船の荷物は、代表的なところはこういうことでございます。

次にタンカーの荷物でございます。次のページを御覧ください。タンカーの荷物は、白油・ケミカルとあるのですが、どちらもやはり大きな影響を受けております。

白油関係は、燃料系が多いものですから、新型コロナウイルスの感染拡大により、人流の減少で航空機の燃料であるジェット燃料の需要がほとんどなく、90%減少ということで、落ち込みが極端に起きておりまして、また県をまたいでの移動制限もつい最近まで出ておりました関係で、ガソリンの消費も低迷しているということでございます。これは、やはり人流が回復してこない、しばらく低迷するのではないかというふうに見られております。

それから、ケミカル関係でございますが、これも工業製品に使われるものが多い関係で、やはり自動車の生産が落ち込んでいる関係で、ケミカル製品も需要も大きく落ち込んでおり、2割近く減っているというふうに数字として表れているところでございます。4月までの数字でございまして、5月が、これよりももうちょっと悪くなるのかなというのが、業界での肌感覚でございます。

次のページをめくっていただきまして、では、一体どういうことなのかということですが、今お話ししたように、突然荷物がなくなるという、ここまで激しい需要の落ち込み、需要の蒸発と我々は呼んでいるのですが、それによりまして、内航海運市況の需給バランスが、今は非常に悪化しております。また、これによりまして、一部契約関係も混乱しているところがありまして、あまりにも突然のことが多いものですから、用船料のカットや、返船により返された船が行き場がなくてつながれているといったことが現実として起きてきてしまっておりまして、本来ですと、景気がだんだん悪くなって徐々に起きる問題が、この2か月ぐらいの間に濃縮していっぺんに全部出てきてしまったということで、業界は今大変混乱しているというところでございます。

物流は人流と違い、コロナの収束がある程度見えてくると、急回復するというものでもありませんので、今回、日本経済が受けたダメージというのは、もう既にリーマンショックを超えているという説もありますので、やはり日本経済の回復に追従する形で、物流の回復もあるというふうに当然考えられますから、相当長期戦で臨まないといけないのかなというふうに覚悟しているところでございます。

コロナ対策として、業界として政策を行うためにというふうに書きましたが、次のページを見ていただいて、今後、やはり今回のことを経験として、やはり我々として改めて改善していきたいというのは、取引環境の改善ということでございます。コロナ対策として、業界に関して何かきちんとした政策を行うためにも、今回のような混乱の中で、用船料の補償や契約関係のことが、あまりにも突然に力関係の中で決められたこともありまして、本来なら契約を守ってきちんとなされるべきものがなされずに、混乱の中で進んでいるという状況がありますので、やはりこの辺をもう少しきちんと透明性を持った契約システム

を確立していかないと、混乱しているときのために契約があるわけですから、それが生きてこないということは、なかなか厳しいものがあるのかなというふう感じた次第でございます。

また、非常に残念なことに、需給バランスが大きく崩れてしまいましたので、我々としては海運業を続けていくには、需給バランスを改善して、市況を回復させるというのが絶対的な条件になってまいりますので、そのためにポストコロナを見据えて、日本のいろいろな大手荷主さんが、生産をどこまで戻されるのか、戻っていくのか、きちんと把握した上で、需給バランスをどのようなスピードで戻していかなければならないのか、いくべきなのか、業界としてそういう体力があるのか、いろいろな形で議論するには、やはり荷主の生産動向をぜひお聞きして、いろいろな形で議論していただきたいと感じた次第でございます。

内航総連からは、今回の新型コロナウイルスの影響につきましては、以上でございます。

【河野部会長】

ありがとうございました。

本議題に関する御意見は、後ほど、議題3の意見交換の際にお伺いしたいと思います。ここでは、先ほどの事務局及び栗林委員からの御説明、または資料に関する御質問のみに限って承りたいと思います。皆様、いかがでございましょうか。御質問のある方は、挙手をお願いしたいと思います。それでは、篠原委員、よろしくお願いいたします。

【篠原委員】

栗林委員にお伺いいたします。

【栗林臨時委員】

はい。

【篠原委員】

非常に経営が厳しいという話はよく分かりました。それで、今経営危機を迎えているような企業というのは、おたくの業界の中でどれくらいあるのでしょうか。

それから、先ほど栗林さんは、長期戦を覚悟しなければいけないということをおっしゃっていましたが、この長期戦に耐え得る体力っていうのは、どの程度見込まれるのか。あるいは、今後の状況によっては、廃業や倒産なんていうような事態も予想されるのかどうか。その辺の見通しと、それから政府・行政に対する要望というのは、何かもう少しあれば御説明、お話いただければと思います。

【河野部会長】

栗林委員、よろしくお願いいたします。

【栗林臨時委員】

やはり、経営に相当危機的な状況を感じていらっしゃる方は、もちろんある程度いらっしゃると思います。体力の多い少ないでそれは変わってくるわけですが、内航貨物船のマーケット、用船料のマーケットが一瞬にして2割以上下がってしまったというのが現状でございますので、それに耐えられる方というのは、そんなに多くないのではないかなという気がしております。

それから、船を借りても、実際に今、鉄以外の荷物も身動きが非常に悪いわけですから、マーケットで船のやり取り、荷物のやり取りというのが、非常に成り立たなくなってきました。本来ですと月に5航海ぐらいできた船が、4航海とか3航海しかできないというような形で、配船に苦慮されているオペレーターがいっぱいいらっしゃるということだと思います。そういうことで、こういう状況が長く続いて用船料市況が戻らない、不採算の状況が続くということであれば、もちろん船を処分して閉めるという方は出てくるのは当然のことだと思っております。

早く市況をある程度は戻さないと、船員の雇用にも影響してまいりますので、荷物を増やすということはなかなか難しいにしても、その辺の需給調整を、今後どういう形でやっていくのかというのが、業界の最大の課題なのかなと思っております。

もちろん行政へのお願いというのは、まだ業界としてお願いする案が固まっております。

るので、今すぐにどうこうという形はできませんが、ちょうど暫定措置事業の終わり目の非常に難しい微妙な時期でございますので、その中で、我々ができることを今のメンバーで検討しながら、お願いできることがあればしていきたいと思っております。

以上でございます。

【河野部会長】

ありがとうございました。篠原委員、今の答えでよろしゅうございますか。

【篠原委員】

はい、結構です。

【河野部会長】

それでは、ほかの委員の方々、もしウェブ参加の方で御質問のある方はビデオをオンにしていただければと思いますが、いかがでございましょうか。特にはございませんでしょうか。あるいは、議題3のところ、また御発言いただくという理解でよろしゅうございましょうか。もしそれでよろしければ、次の議題2に入りたいと思います。

それでは、次の議題2「中間とりまとめに向けた検討」につきまして、事務局より資料の御説明をお願いいたします。

【秋田内航課長】

それでは、事務局のほうから資料3について、御説明させていただきたいと思えます。

資料3は、「中間とりまとめに向けて」ということで、去年の6月から議論させていただいているものを一度このような形で整理をさせていただいたというものでございます。

ページをめくりまして1ページ目は、釈迦に説法でございますが、内航海運の役割ということで、地味というふうにも言われておりますが、内航海運はトンキロベースでは全体の4割、中でも産業基礎物資輸送は8割を担っているということで、大変大きな役割を果たしているということです。それから、コンテナに入れて運ぶ雑貨輸送におきましては、特に長距離トラックのドライバーが不足しているというような話も受けて、モーダルシフトの受皿として期待もされているということかと思っております。

内航海運の特性につきましても、トラックと比べて少ない人数で多くの物を運べるということ。それから、環境面においても優しい輸送モードだということ。あとは、コロナの関係で忘れられている部分もありますが、やはり災害時は陸上の代替輸送、鉄道がなかなかつながらなかった、道路がつながらなかったといった場合における代替輸送、緊急物資輸送においては、重要な役割を担っているのだということが挙げられると考えております。

内航海運への期待につきましては、昨年、ヒアリングをさせていただきましたが、いわゆる鉄鋼・石油といった産業基礎物資系の荷主にとっては、大量輸送に優れた内航海運というものは、引き続き自分たちの製品の安全・安定供給には不可欠ですといったお話。それから雑貨系の荷主からは、複数の輸送ルート確保の観点から、海運の活用というのもの、実は意外と遅延しないというような話もあって定時制があるということで、活用を強化したいといったような御意見も賜ったということでございます。

ページをめくりまして、2ページ目、内航海運を取り巻く状況ということにつきましては、最初は、先ほど、業界からもお話をいただいておりますが、暫定措置事業の終了が大分見えてきたということでございます。この暫定措置事業が終わりますと、納付金のようなお金が不要になるということで、その分船価が下がるということは見込まれるかと思っております。代替建造の促進、あるいは暫定措置事業に伴うその他の制約みたいなものなくなれば、事業者間の競争促進といったようなものも期待できるのではないかと考えているところでございます。

下のほうにつきましては、これは主に船員部会のほうで御議論いただいておりますが、船員の高齢化、船員不足に対する懸念というものが挙げられるかと思っております。こぶが2つみたいになっているということで、半数が50歳以上の方になってしまっているということ、事業継続に船員の確保というものが必要なんだといった声は、以前よりも大きくなっているということかと思っております。

また、陸のほうでは、平成30年に働き方改革の関連法が成立しているということで、こちらとの間で担い手確保の競争が激化してくるのだろうといったことで、特に若者をはじめとする方にとって、船員というものが魅力ある職業にしていかなければいけないということで、船員の働き方改革の実現に向けた取組をしなければいけないということかと思えます。

それから3ページ目は、内航海運事業が昔から抱えている課題であろうかと思っております。ポンチ絵をつけておりますが、荷主のほうは大分寡占化が進みまして、業種ごとに3社、鉄鋼も3社、元売りの石油も3社みたいな形で、大分集約が進んでいるということです。こちらの内航海運業界も、以前に比べますと事業者の数が大分減っているということではございますが、この3社という状況と比べますと、事業者の数でいうと多いということで、そのうち中小事業者の方が99%を超えているという状況かと思っております。

こういった力関係、先ほども業界からも御説明がございましたが、そういった中で、船を代船していくというだけの内部留保をためていくということがなかなか難しい、御苦労されておられるということかと思えます。右側の円グラフでございますが、なかなか船のリプレース、代船が思ったように進んでいかないということで、船齢が高い船のシェアが大きくなってしまっているということで、荷主をはじめとする方々との取引関係を改善しなければいけないということと併せまして、人に頼むのであれば自分たちもやらなければいけないことであろうということで、事業者側も事業基盤の強化に向けて生産性の向上ということについては、引き続き取り組んでいただく必要があらうかと思っております。

それから下のほうは、新技術の進展ということでございまして、高度船舶安全管理システムのほか、いろんな技術の導入というものをやらせていただく中で、特に労働負荷軽減効果というものをどんどん出していかなければいけないのだろうということ。あるいは、最近の世の流れでございますが、デジタル化というようなものを活用すれば、データの収集・活用にも好影響が及ぼされるということで、労働環境の改善や生産性向上のみならず、新たなサービスの提供につながるのではないかと考えているところでございます。

4ページ目は、過去に一度使わせていただいた資料ではございますが、具体的に私が言葉で話しますが、それを絵にするとこんな感じということでございます。左側は、陸側との通信のやり取りも使いながら、船員の負担軽減を図りたい、図れるのではないかとといったような技術。それから、右側に描いてあるものは、船に実際に搭載することで、船員の負担軽減ができるのではないかとということで、離着舷に関するもの、荷役に関するものなど、船員部会のほうで船員の負担が多いと言われている作業について、こういう取組も進んでいますという御紹介でございます。

以上の背景等々を踏まえまして、施策の方向性ということで、上のほうは、これまでに荷主、それから業界のほうからヒアリングして御意見を賜ったものを書かせていただいているということでございますが、これらを踏まえまして、内航海運としてはこれからも荷主のニーズに応じて安定輸送の確保を図っていくということが、一番大事なのだろうと考えております。

先ほどの内航海運を取り巻く状況を踏まえまして、これを実現するために必要なこととしてまずやらなければいけないことは、特に若年船員の定着ということであり、これによって船員を確保していかなければいけない。それからもう一つは、船員の働き方改革なども踏まえまして、コストが必要なものが出てくるかと思っておりますが、こうした必要なコストをいただける。それから、それによって内航海運の事業運営が持続可能になるようにしていかなければいけないだろう。併せまして、業界側でも生産性向上といったような取組はしていけないといけないと考えているということでございます。これらをこの囲みの中で3つの形で言い換えたということで、まずは働き方改革をやっていきますということ。それから二つ目は、暫定措置事業の終了が見えているということも踏まえて、荷主との取引環境の改善をしていきたいということ。三つ目は、内航海運そのものの運営・運航の効率化といったような話、それから新技術の活用といったものを使って労働負荷軽減と

いったようなことを、全体をまとめて取り組んでいきたいということを書かせていただいております。

6ページ目は、これまで書かせていただいたものを1枚のイメージ図にしたらこういうことかというものでございまして、情報量的には、これまで説明したことが多いのですが、下のほうの囲みの中の青い3つが、先ほど御説明させていただいた船員の確保、働き方改革、それから荷主との取引環境の適正化、経営効率化、新技術活用といったものを書きましたが、その下にそれぞれポツのところ、具体的に何をするのか考えているものを書かせていただいているということでございます。

船員の確保、働き方改革に関していえば、労働環境の改善、それから船員の健康確保といったようなお話。それから左側、取引環境の適正化ということにつきましては、先ほどの船員の働き方改革との関係で、これについては本来的にはオーナーさんのお仕事ではございますが、オペレーターにも一定の関与をお願いしないといけないのではないかとということ。いずれにしても、オペレーターも荷主から運賃をもらってということになりますので、荷主にもお願いをしていかなければいけないのではないかとということ。

それからまた、昨年、総連にも御協力いただいてアンケートをいたしました、いまだに契約が書面でできていないというような事業者もおられるということで、この辺をどうにかしていかなければいけないのかなといったようなお話。

それから、暫定措置事業が終わるといってお話をいただいておりますが、この業界の特性を踏まえた上でのセーフティーネットというものをどう考えていけばいいのかというようなことを取り上げているということでございます。

それから、生産性の向上といった面につきましては、これまではオーナーが全てをやられていたというような事業形態かと思いますが、今後は所有と管理といったものは分離するというのも前提にした仕組みがあってもいいのではないかと考えているということです。

それから、新技術の活用促進については、安全は担保することは当然ではございますが、それに応じた規制の在り方というのをも併せて考えていいのではないかとということ。

それから、物流システムの効率化につきましては、RORO船みたいなものの活用というものを、もう少し考えてもいいのではないかと考えているところでございます。

実は、その先はポツで説明させていただいた施策をもう少し細かく書いているということでございますが、その前に7ページ目で、最近、我々は何かの施策を打つと、KPIを決めなさいみたいな話があるということも踏まえて、指標というものをどう考えていくのかということでございますが、実は3年前に「内航未来創造プラン」というものをつくらせていただいて、5つの指標を設定させていただいております。これについては、昨年のこの基本政策部会で進捗状況を2年分ぐらいしかないのでございますが、説明させていただいて、増えているもの、横ばいのもの、実はちょっと減ってしまっているものと分かれているということではございますが、当時も安定輸送の確保と生産性向上というものを、お題に挙げておられたということからすれば、まだ目標値までの時間も大分あるということもありますので、あえてこれを、今、変えなくてもいいのかなと思っております、この5つを平成29年につくった目標値に向けて引き続き取り組んでいくということが大事なのだらうと思っておりますということでございます。

ページをめくらせていただきまして、8ページ目以降は、先ほど頭出しだけした施策について、もう少し詳しくご説明させていただくということで、話が重複する部分がある恐れ縮でございますが、8ページ目は、船員の確保・育成と働き方改革の関係ということで、上の働き方改革については、まさに今日は野川先生にも来ていただいておりますが、先ほどの船員部会でも御議論いただいたということで、この囲みの中の労働時間の範囲の明確化・見直し、労働時間管理の適正化、休暇取得の在り方、多様な働き方の実現、船員の働き方改革の実効性をどう確保するのかということ、それから健康確保といったようなテーマにつきまして御議論いただいているということで、基本政策部会とタイミングを合わせて



取りまとめていきたいというような状況でございます。

それから（２）の船員養成につきましては、国の船員養成機関のみならず、民間の養成機関からもかなりの数の内航船員を輩出いただいているということで、こういった民間の機関は、なかなか練習船の確保が難しいということで、乗船実習に必要な事業者の船舶をどう確保するのかというのが、新規の就業者を輩出するに当たっての課題だというようなお話をいただいているということで、これにつきましては、業界を挙げて支援をしていくということも書かせていただいておりますが、後ほど、国のほうでも少し規制の緩和といったようなことで、この点についてサポートできる部分があるのではないかと考えているということで、これについては、後ほど説明をさせていただければと思っているということでございます。

それから、９ページ目は、先ほど御説明いただきました暫定措置事業の関係でございますが、２月の基本政策部会で業界のほうから、収支相償った時点で終了するというお話をいただき、その後、令和３年８月がその終了時期になるだろうとアナウンスいただいているということでございます。

この暫定措置事業の総括については、２月の会議で説明をさせていただきましたので、ここでの説明は割愛させていただきますが、ポイントとしては、この下のほうに絵を描いておりますが、昔は船を解撤なり売却した際に結構な額のお金、収入が得られたということで、これが船を新しく造る際の費用に充てられるというようなことがあったのだろうと思っております。ところが暫定措置事業をやめると、こういった交付金みたいなものが入らなくなるということでございますので、今まで以上に、先ほど、会長からもお話しいただいております、物を運ぶということで運賃・用船料の中で将来の代替建造に向けた内部留保をきちんと取っていかねばいけないと思っているということで、ここをどうやっていくのかというのが課題だと考えているところでございます。

そのためということで、ページをめくりまして、荷主さんとの取引環境の改善ということでございますが、船員の働き方改革の実現には、オーナーだけではなくオペレーターや荷主の理解・協力が不可欠だと思っているところでございます。

（１）でございますが、船員さんの労働時間の管理は、これは船員法の世界でございますが、オーナーの責務とされているところでございますが、これとオペレーターが定める運航スケジュールとの関係が密接不可分だろうということで、オペレーターが運航スケジュールを設定する際に、オーナーのほうで管理されている船員の労働時間を勘案して運航スケジュールを決めていただけないかと。それによって、オーナーのほうで労働関係の法令を遵守できるといった仕組みがつかれないかと思っているところでございます。

したがって、四角の中でございますが、先ほどの船員の労働時間をオペレーターに考慮していただけるようにならないかと。それに併せて、オペレーター、オーナーそれぞれに、こういったのを担当される方をしっかり明記したいなと思っているところでございます。

また、オペレーターが現在やっておられる好事例みたいなものにつきましては、仮バースの取得があったかと思いますが、こういった取組については引き続きベストプラクティスとしてまとめさせていただいて、これは広く横展開させていただきたいと思っているところでございます。

ページをめくりまして、荷主との協力については、先ほど、オペレーターにも一定の役割をいただきたいということを書かせていただいておりますが、オペレーターも荷主から運賃をいただいているということがあろうかと思っております。なので、やはり荷主の協力が不可欠だろうと思っているということで、四角の中でございますが、荷主にも法令順守に配慮する責務を書くことができないかと思っているということです。

併せまして、荷主の業界に内航業界の現状や法令順守の必要性について説明する場というものもつかれないかと思っているところでございます。

それから、（３）契約の適正化につきましては、先ほども説明させていただきましたが、書面契約がまだできていない事業者もおられるというのが現状でございます。また、今の

契約の状況が混乱しているというお話をいただいておりますが、そういった話は、まさに現下においてもこういった問題は顕在化しているというのが現状かと思っております。やはり書面契約を担保するような仕組みというものがつくれないかといったことについては、考えていきたいと思っております。また、ガイドラインのような形ではございますが、問題となり得るような取引行為、それから望ましい取引行為というような類型については、我々のほうで整理させていただくということで、実行上も誘導できないかと思っております。

それから、ページをめくりまして、(4) 運航・経営の効率化、新技術の活用というものにつきましては、まず所有と管理の分離に対応した仕組みというものをつくれないかと思っております。この船舶管理会社というものは、もう既に存在しておりますが、根拠になる規程が実は告示のレベルということでございまして、それでは法的位置づけが不明瞭だということ。また、管理会社が負担している責任が、マンニング会社などと比べても軽いのではないかとということで、こういうところに任せていいのかみたいなどを不安に思っておられるというような御意見もいただいておりますので、従来はオーナーが全部やられていた、所有と管理が一体であったということでございまして、所有と管理が分離したケースもあるのではないかとという前提に立った仕組みづくりができないかと思っております。

それから、ページをめくりまして、新技術につきましては、先ほどポンチ絵もお示しして、こういった技術の導入を促して、船員の労働環境の改善や運航の効率化を図りたいといったことではございます。必要に応じて、基準等安全性を担保する仕組みをつくらなければいけない。安全性が確保された上で、これを乗組み基準なり、船舶検査なりにも反映ができないのかということについては、今後、併せて考えていけるのではないかと考えているところでございます。

(3) の船舶の大型化に対応した物流システムの効率化という点につきましては、今回はデータをつけておりませんが、3月の資料で、特に鋼材を輸送する一般貨物船は、1,000トンクラス以上の船で輸送をされているというところがなくスポットになっていると。

一方で、タンカーにつきましては、3,000トンから5,000トンぐらいの比較的大きな船が全体の3分の1ぐらいを占めているというお話もありまして、この辺のポケットになっている部分は、少し活用の余地があるのではないかとというようなことも考えているところでございます。

仮にはございますが、一般貨物船の499トンのものと9,000トンのRORO船を比較すると、右側でちょっと字が細かくて恐縮でございますが、貨物さえ集まればということではございますが、一度に運べる量も4倍近くになるということ。それから、スピードも倍近くになるということ。こういったものを、船員の数も2倍ぐらいで運べてしまうということで、さらに効率的に運べる余地があるのではないかとといったようなこと。

さらに欠航率・遅延率みたいなのところをも、やはり大分違うのかなと思っております。こういったところにつきましては活用の余地がないのかということは積極的に検討してまいりたいということで、これにつきましては、まず船の側は手前どもの仕事ということでございまして、ハード側については、港湾局にお願いしなければいけない部分、それから、先ほども御説明しましたが、雑貨輸送における共同輸送などは、物流部門が積極的に取り組んでおりますので、こちらとも連携してやっていきたいと思っております。

それから、(4) 荷役作業につきましては、この船員部会では労働時間と荷役は関係が深いですといった御指摘をいただいているということで、荷役作業の効率化のために取り組んでいる好事例については、先ほどの例と併せまして、横展開をしていきたいと考えているところでございます。

(5) は、既存船舶のスペースの有効活用ということでございまして、今、総トン数200トン以上の内航船につきましては、事務室の設置がほぼ義務づけられているというの

が現状でございますが、実際には荷物置場になっているといった御指摘もいただいているところでございます。仮に、これを船員の部屋に転用できれば、船員の養成に当たってどうしても船員の部屋がもう一つ余計に要するということになるのですが、もう一つ追加が必要となる船室の部分に大きな改造なくこれを活用できるのではないかと。そうすると、船員の養成がよりやりやすくなるのではないかと考えているということで、これは労使間の合意が要りますが、こういったものが得られたものから、こうした転用を積極的に考えていきたいと思っているところでございます。

それから、(5)という形にしておりますが、暫定措置事業に関するもので、(1)は海運組合の今後の在り方ということで、これは2月の会議で業界のほうから御説明いただいたもの、それから最後のポツにつきましては、委員の皆様からキャリア形成の見える化とか、こういったものについて御指摘いただいているということで、これは業界と一緒にやっていきたいと思っているところでございます。

それから、セーフティーネットの必要性につきましては、内航海運が不況になったときに、供給量を迅速に調整することがなかなか難しいといった特性を踏まえているということで、引き続き急激な景気変動時への対応のためのセーフティーネットとして、供給量の調整に関する規程は引き続き残しておくことが適当なのではないかと考えているところではございますが、委員の方からは、セーフティーネットの存在に甘んじることなく、仮に供給量を調整するに至った場合でも、説明責任を尽くす姿勢が必要ですよという御指摘をいただいたところでございます。

最後の新型コロナウイルス感染症の影響につきましては、先ほど資料1のほうで私から御説明させていただき、また業界からも御説明いただいたところでございますが、ここで御説明したいのは、実は一番下の※印のところでございますが、先ほど、業界からも御説明いただいておりますが、新型コロナウイルス感染症の今後の内航海運に及ぼす影響については、これも踏まえた上で今回の中間取りまとめをすべきではないかというような御意見もあるのだろうということで、その前提になる輸送量の見通しに関するデータを提供していただけないかということ、鉄や石油といった主要な荷主企業数社にお声がけをして御協力を求めたのでございますが、結論から申しますと、今まさにやっているので将来見通しを出すのは難しいという見解をいただいているというのが現状でございます。ということもございまして、若干、残念なことではございますが、今の段階ではこの影響を見通した上で対策を打つというのが困難かと思っております、データ提供があった段階で、これを踏まえて内航海運への影響を把握し、必要があれば、これに応じてこの部会も開催させていただき、施策を盛り込みたいと思っているところでございます。

今、掲げさせていただいている荷主との取引環境の改善といったようなものについては、コロナ関連のデータがあろうがなかろうが変わるものではないと思っているところでございます。

去年から7、8回会議をやらせていただいたところでございますが、それを簡単ではございますが、こういう形でまとめると以上かなということで、長くなりましたが、私からの説明は以上でございます。

#### 【河野部会長】

ありがとうございました。

それでは、議題3の意見交換に入らせていただきたいと思います。実参加の委員の方々におかれましては、挙手をお願いしたいと思います。また、ウェブ参加の方で御発言という方は、ビデオをオンにする形で挙手ということにいただければと思います。それでは、先ほどの事務局からの御説明及び資料について、もし何か御意見あるいは御質問等がおありになりましたら、どなたからでも結構ですので、よろしくお願ひしたいと思います。いかがでございましょうか。

#### 【平岡臨時委員】

座長、よろしいでしょうか。全日本海員組合の平岡です。

**【河野部会長】**

平岡委員、よろしくお願いいたします。ビデオをオンにしていただけると、大変ありがたいのですが。

**【平岡臨時委員】**

今、オンにいたしました。若干お聞きしたいことと、お願いというか、意見させていただきます。

まず、資料1で内航海運における新型コロナウイルス感染拡大による影響ということで、事務局のほうから説明があったわけですが、今の状況を見ますと、先ほど、栗林委員のほうから内航海運における現状ということで、極めて厳しい状況に陥っているのかなと判断しております。そういう中にありまして、先ほど説明いただきましたが、国による支援策の活用状況ですが、セーフティーネットの貸付け、それと雇用調整助成金というのがあり、また、第1次、第2次補正による支援策ということで様々なツールがあるわけですが、これにつきましては、行政の関係で縦割り行政ということで、なかなかスムーズにいかない部分もあろうかと思うんですが、特に今後、内航海運においては、セーフティーネットの貸付けとか、雇用調整助成金が増えていくと思われまます。

それで、1つの例を取りますと、雇用調整助成金については、ハローワーク、労働局が窓口になって現在やっているわけですが、これは、全陸上諸産業がそこに集中するというような中、例えば海運事業者については、運輸局のほうで窓口になるってできないのかというようなことも、一つ検討する必要があるのではないかと考えております。

そういう中で、海事局としてもしっかりとその辺のところは相談窓口を設置してやっているということですが、今後ますます、その辺のところが出てきますので、十分事業者に対応できるようなシステム作りとか、そういうものは検討できないのか、その辺のところのお願いをしたいと思います。

**【河野部会長】**

ありがとうございます。ただいまの点につきまして、事務局から何かお返事はございますでしょうか。それでは、有田総括、よろしくお願いいたします。

**【有田船員政策課補佐】**

船員政策課です。雇用調整助成金につきましては、今、委員から御発言があったとおり、制度を所管しているのが厚生労働省になりまして、厚生労働省管轄のハローワークにおいて、今オンライン手続などにより申請手続の受付が行われ、交付業務が行われているという状況でございます。このため、全ての業種からの申請の受付につきまして、分け隔てなく、今、厚生労働省が一元的に対応しているところでございますが、海事局としましても、海事関係事業者からの新型コロナウイルス関係の相談や要望事項に対応するために、今、運輸局に特別相談窓口を設置するなど、個別相談についても受付・対応をしております。

こうした特別相談窓口などを通じながらですが、海事局としても、事業者や業界団体からの相談・要望は聞いておりまして、雇用調整助成金をはじめとした活用可能な支援策の御紹介や雇用調整助成金に関する業界からの御相談を受けまして、厚生労働省と直接の連絡・調整を行い、厚生労働省からの申請に関する助言をいただくなどの対応も行っております。支援策を必要とする事業者が、制度を有効に活用できるように、引き続き運輸局の特別相談窓口などを活用し、制度の周知や相談への対応など、必要な対応をこれからもしっかりと行って参ります。

以上です。

**【河野部会長】**

有田総括、ありがとうございます。平岡委員、今のお返事で、いかがでございましょうか。よろしゅうございますか。

**【平岡臨時委員】**

よろしいでしょうか。

【河野部会長】

平岡委員、どうぞ。

【平岡臨時委員】

今、事務局のほうからお話があったわけですが、やはりこれはスピードが一番重要だと思っております。今の状況では、結構時間がかかるとか、その辺のところがありますので、ましてや雇用調整助成金であれば、できるできないは別にして、例えば、運輸局に申請すれば、そのままハローワークに申請したと同じような状況になるようなシステムの構築などができるのかできないのか。それができるのであれば、海運事業者としては、もっとやりやすいのではないかと思いますので、その辺ができるのか。難しいとは思いますが、その辺のところも検討する必要があるのではないかと思います。こういう時期ですので、その辺ところはよろしく願います。

【河野部会長】

ただいまの点は、御要望として承るといのでよろしいですか、平岡委員。あるいは何か事務局から、ご回答がありますでしょうか。

【平岡臨時委員】

要望でいいんですが、できればスピーディーに対応できるようなシステムづくりとか、その辺のところをやっていただければ、事業者は助かるのではないかなと思っていますので、よろしく願います。

【河野部会長】

それでは、有田総括、お返事を願います。

【有田船員政策課補佐】

雇用調整助成金に関しましては、船員保険と陸上の保険制度が統合されましたので、現在は、厚生労働省において一元的に対応しております。このため、交付業務のみ切り分けるといのは、なかなか難しいところではありますが、海事局としてできる取組みというのは引き続き行って参りますし、特別相談窓口を通じて、事業者や業界からの悩み・相談はしっかり受け付けるなど、必要な対応はこれからも行って参りたいと思っております。

【河野部会長】

それでは、できるだけ努力をお願いしたいと思います。

それでは、ほかに何か御意見、あるいは御質問等がございましたら、ビデオをオンにいただければと思いますが、いかがでございますでしょうか。五十嵐委員、御発言でしょうか。それでは、よろしく願います。

【五十嵐臨時委員】

全体的な話になるかもしれませんが、全体的というのは業界に限らない話なのですが、私ども日本商工会議所、経団連、それから連合も入って、大企業と中小企業が共に成長できる持続可能な関係を構築するということを目指す「パートナーシップ構築宣言」という仕組みをつくりました。これは、内閣府、国交省、経産省、厚労省、農水省の各大臣をメンバーとした推進会議で構築したものであります。サプライチェーン全体の共存・共栄を目指し、既存の取引関係や企業規模および系列を越えた連携をすることにより、取引先と共存・共栄の構築を進めようというものであり、企業の代表者の名前でパートナーシップ構築の宣言をしてもらうということを始めました。

これは、特に親事業者と下請事業者との間の望ましい取引慣行を進めるものであります。既に下請中小企業振興法の中で、振興基準というのがあるわけですが、これを遵守しようということをやうたうものでして、例えば価格の決定方法ですとか、それから手形などの支払い条件、それから先ほども出ていましたが、働き方改革で下請事業者のほうにしわ寄せが寄らないようなことを、企業の代表者がそういうことをしませんということを宣言するということでもあります。今、ようやく始まったばかりですが、既にホームページが作られていて、1、2か月後には企業が宣言したらそこに載ると、そのポータルサイトに企業名が載っていくというような形で公表がされていきます。宣言された企業には、政府が

認定するロゴマークを使ってもらったり、それから、経産省の一部の補助金については、優先採択を検討するというようなメリットが付与されます。こういったことを通じて、大企業と中小企業が共存・共栄できるような社会に、具体的にしていこうということで取組をしているものでして、ぜひ、その辺を皆様におかれても御理解いただき、さらにそういうことが進んでいるんだということを御承知いただければと思います。

以上です。

【河野部会長】

ありがとうございました。ただいまの点で、何かお返事はございますでしょうか。それでは秋田課長、よろしく願いいたします。

【秋田内航課長】

事務局からでございますが、これにつきましては、春の段階での未来都市会議や経済財政諮問会議でも頭出しはされていたということで、実は私どもは大変注目して、これはどんなものなのか霞が関の中でお話を伺っていたというところでございますが、先ほど御説明いただいたように、やっとオープンになってきているということで、我々からすると、まさに方向性としては大変ありがたい追い風になる取組だと思っておりますので、ぜひ、国土交通省というか海事局としても、これは活用していきたいと考えているところでございます。これについては、もし可能であれば、内航総連からも何かコメントがあれば大変ありがたいと思っておりますのでございます。

【河野部会長】

ただいまの点はいかがでございましょうか。内航総連の栗林委員、よろしく願いいたします。

【栗林臨時委員】

そのようなパートナーシップ構築宣言というのが、きちんと世の中に広まっていくのは大変うれしいことですが、まだまだ実態はそこまで行っていないということで、今回のコロナにおける業界の混乱ぶりがよく示されていると思いますので、ぜひ、早く広めていただきまして、世の中にそういうものがあることを、我々も海運事業者のみんなに広めまして、きちんとお互いに持続可能なパートナーとして手を取り合っていくという考えを持たないと、どうしてもゆがんだ考えになってしまいますので、従来の従属的な形の関係が残ってしまいますので、早くそれを広めていただければいいなと思う次第でございます。ぜひ、よろしく願いいたします。

【河野部会長】

栗林委員、ありがとうございました。今の点で五十嵐委員、いかがでございましょうか。

【五十嵐臨時委員】

これは、どんどん企業のほうに宣言をしていただくように、PR、周知、お願いをしているところでございますので、そういうふうになればいいなと思っております。

【河野部会長】

ありがとうございました。

それでは、ほかの委員の方々はいかがでございましょうか。瀬野委員、それではよろしく願いいたします。

【瀬野臨時委員】

2点ほどございます。

まず1点は、8ページの民間団体による船員養成についてですが、文章では、今後の経済状況にもよりますが、現状の船員年齢構成などを考えたら、どんな状況になっても船員不足になるのは見えているので、この内容では、民間だけで船員養成を確保していくような書き方になっているので、それでは国は何をしているんだということになる。現状では、教育機関としてJMET S等がございしますが、今の規模云々ではやはり不足ぎみなので、さらに規模拡充云々を考えていないのか。当然、民間の我々も船員養成はするんですが、国も今以上に船員養成に力を入れるようお願いしておきたいと思っております。

もう一点は、15ページのセーフティーネットの必要性についてですが、セーフティーネットについては、理解としては大変ありがたいのですが、具体的にどういう法的な根拠に基づいて、どういう要件等があればセーフティーネットが活用できるのかというのを、もし今、分かれば示していただきたい。常々、我々業界は、国交省もですが、カボタージュ制度等の堅持はずっと言われているんですが、それが荷主または国民、一般社会に十分理解されて浸透しているのかという疑念がまだ消え去らないので、やはり社会的にも理解が十分されないと、ここに書かれていますが、十分説明責任があるということなので、やはり荷主、社会全体の理解がどうしても不可欠だと思います。

そうした観点から、そしてまた先ほど申し上げた船員の養成、育成、また安定輸送の確保等の観点から、常用雇用の安定も含めてですが、今後、業界が取り組んでいくにおいて、米国にはカボタージュの法律でジョーンズ・アクトというのがあるんですが、やはり日本でもカボタージュということに対して法制化を国としては目指すべきではないのかということが、お願いしておきたいことです。

要点を言えば、船員政策については、当然、民間はするんですが、国はもっとさらなる支援が必要だということ、そしてカボタージュに関しては、船員の養成、また安定経営、安定的輸送、雇用の安定等を含めて、やはり法制化が必要ではないかということをお願いしたいと思います。

ありがとうございました。

【河野部会長】

ありがとうございました。ただいまの点はいかがでございましょうか。それでは、秋田課長、よろしく願いいたします。

【秋田内航課長】

私のほうからは、まず15ページのセーフティーネットにつきましては、これまでの議論を踏まえてということでございますので、文章の中でも供給量の調整に関するというようなことを書かせていただいているのですが、これまで暫定措置事業というものを20年ちょっとやらせていただいている、これはもちろん根拠規程があつて、法律に基づいて内航総連のほうでやっていたということでございます、具体的に申しますと、今、その根拠規定になっているものを、今回の暫定措置事業が終了することをもってその条文まで終了させる必要はないのではないかというようなことで、規定は存置しておきたいというようなことで、法律上の根拠は、引き続き持つておきたいということでございます。

今、いただいたカボタージュにつきましては、これまでの議論では取り上げていなかったということで、この紙にも書いていないのですが、私も専門ではないのですが、今のカボタージュも船舶法なり海事局の持っている法律に基づいてやらせていただいているということでございまして、皆さんへの理解度ということについてはいろいろあろうかと思いますが、法制化という意味では、法律に基づいてやらせていただいているものだということは御理解をいただければと思っておりますのでございます。

船員については、海技課長のほうからお願いをできればと思っております。

【河野部会長】

それでは、堀課長、よろしく願いいたします。

【堀海技課長】

海技課長でございます。船員養成につきましては、もう御承知のとおり海技教育機構におきまして、内航船員の養成を行ってきております。養成規模につきましても、業界の皆様と御相談しながら段階的に規模を拡大していくという方向でやっております。これに加えまして、この資料に書いてございますのは、民間でもそれに加えて養成に取り組んでいくということで、これはすばらしい取組だと思っておりますので、官民力を合わせて船員養成に取り組んでいくということでやっていきたいと思っております。

以上です。

【河野部会長】

ありがとうございました。大坪局長、よろしく願いいたします。

【大坪海事局長】

まず、カボタージュについて、先ほど内航課長が言いましたが、我々も船舶法に基づいて運用しているものであり、カボタージュの堅持ということは、海洋基本計画の中でもうたわれて閣議決定されていることなので、それに従って、我々としては適切に運用していくと、法令に基づいてやっているということでもあります。

それから、船員養成については、船員不足問題というのは、業界の方々もいろんなところで言われていますが、全体を見て議論をしてもあんまりしょうがなく、それぞれこのセグメント、内航のこのセグメントにおいて足りていないとか、定着率が悪いとか、個々に見ていかないといけないものなのです。今、内航海運をマクロで見ると、内航海運に就業している人の数は、もう提示していますが毎年増えていて、つい5、6年前までは600人ぐらいだったのが、近年だと1,000人近く、900人から1,000人近く入っているんですね。

これは、業界の皆さんの努力のおかげだと私も言っていますが、実際に入ってくる人は、J M E T Sからの人もいるし、近年増えているのは水産高校・海洋高校から入っている人。それから民間の6級です。こういうところからが増えているわけです。それぞれ持っている免状も違うし、J M E T Sは4級を持っていて、ある程度J M E T Sから出た人というのは大型船に入る人のほうが多いわけで、言ってみれば船会社にしてみれば幹部職員養成学校というか、内航という中で見れば高度人材になるんですね。6級等を持っている人を取ろうと思うと、皆さんは海洋高校・水産高校の出身者、それから民間6級を取っています。

我々の認識では、今は何が問題かという、特に小型船の機関部で6級を持って入ってくる人が特に足りないのではないかと。また入ったとしても、定着率が悪いのではないかと。それは、やはり労働環境が厳しく労働時間も長いし、小さな船であれば居住環境も悪いし、小さな船であるほど入出港の頻度も高いので、非常に厳しい環境にあるので、その中で定着率を上げていかないと、小型船の分野の船員不足は解消しないと思っていて、このようにセグメントごとにきめの細かい対応をしていかないといけない。そのために働き方改革が必須であるというふうに、我々としては考えているんですね。

だから、マクロに足りている、足りていないという議論をすると、すごく単純に考えれば年間900人入っていれば足りるのではないかと議論になってしまうので、それであまり意味がない。きちんとこの分野において、どの級のどのグレードの人がどれぐらい入って、実際に定着しているのかということ議論していかないといけない。それはトータルに見ていかなければいけないので、J M E T Sの定員だけを見て議論するというのは、やはりそれだけでは駄目だと思っています。全体的に全て、それからこの海洋高校はもちろん文科省の所管ですが、そういう文科省所管の機関も含めてトータルに考えていく必要があると思っています。

以上です。

【河野部会長】

ありがとうございました。ただいまの点ですけれども、瀬野委員、あるいは船員関係の方々で、何かさらに御意見あるいは御要望等はございますでしょうか。いかがでございますでしょうか。瀬野委員、よろしく願いいたします。

【瀬野臨時委員】

一言だけいいですか。大坪局長、ありがとうございます。とにかくきめ細やかな対応でよろしくお願ひしたいと思っておりますので、ありがとうございました。

【河野部会長】

ありがとうございました。ほかにどなたか、この点につきまして御発言はありますでしょうか。蔵本委員、よろしく願いいたします。



【藏本臨時委員】

今回、中間報告の取りまとめ案ということで、まず、民間団体の船員養成を取り上げていただいたことに関しましては、お礼を申し上げます。ありがとうございます。

6級海技士養成に携わる人間として現状をお話ししますと、新型コロナの影響で海技教育機構の練習生の乗船実習は、現在、中断されているということで、余席を利用して行う6級の集合基礎訓練が、本年度は非常に難しい状況であるようです。来年度以降も、全受講生を公平に受け入れることが困難な状況も予想されております。

我々、民間独自に練習船を仕入れて実習をやるということも検討はするのですが、資金的な面を含めて、もろもろの課題もございます。これまでと同様、国との連携という意味で、形を変えて国の支援をまたお願いをしたいと思っておりますので、引き続きよろしくお願いたします。

【河野部会長】

ありがとうございました。今の点でいかがでございましょうか。何かお答えはございませんでしょうか。それでは、堀課長、よろしくお願いたします。

【堀海技課長】

海技課長でございます。先ほどお話がありましたとおり、JMENTS乗船実習がコロナの影響で現在中断しておりますが、7月から再開する予定にしております。これまで乗れなかった分を残りの期間の中なるべく集中して実施するという中で、6級の方々を受入れているというところが、今年度についてはなかなか厳しいというような話も伺っております。来年度以降については、まだ具体的には伺っておりませんが、6級養成についても、なるべく受け入れられる余地をつくれるように効率的なJMENTSの練習船の運用というのを、いろいろと検討していきたいと思っております。引き続きよろしくお願いたします。

以上です。

【河野部会長】

ありがとうございました。ほかに、有田総括、よろしいですか。ほかにどなたかございますでしょうか。藏本委員、今のお答えでよろしゅうございますか。

【藏本臨時委員】

はい。また具体的な相談をさせていただきますので、引き続きよろしくお願いたします。

【河野部会長】

はい、承知いたしました。それでは、今の船員さんに関連する点について、ほかにどなたか御発言はありますか。よろしゅうございますか。

【加藤（琢）臨時委員】

議長、よろしいでしょうか。

【河野部会長】

はい、加藤委員、よろしくお願いたします。

【加藤（琢）臨時委員】

旅客船協会の加藤と申します。この場で発言するのが良いのかどうかよく分からないですが、国交省の先ほどの資料の中で、海運の重要性というのを改めて整理していただいていることについて、大変感謝申し上げたいと思うのですが、一方で、コロナによって日本経済は大きくダメージを受けておまして、そうした中で物流を止めるなどというような合言葉で、また今回は補正予算などの国費を投入して高速道路料金を値下げしろ、あるいはトラックの割引料金というのでさらに大きく拡大しろというような議論があるやにお伺いしております。そうした政策が行われますと、現在、RORO船やフェリーにお乗りいただいているトラックが、高速道路を利用して陸路を走るようになってしまい、RORO船、あるいはフェリーにとって大変大きなダメージがあると心配しております。

もちろん荷主の立場からすると、背に腹は代えられないので安ければいいということで、そうした議論を後押しするような議論もあるというふうにはお伺いはしておりますが、先ほど、栗林委員のほうから御説明がございましたとおり、コロナによりまして、大変大き

なダメージを海運界は受けておりまして、また内航船だけではなくて、フェリー業界も、特に旅客の部分の部分がほぼ収入ゼロという状況になっておりますので、総収入におきましても大変大きなダメージで、もうこれは航路がもつのがどうなのかという状況になっているところが大変多くございます。

そうした中で、また税金を投入して高速道路料金の体系を大きく変えるというようなことになりますと、輸送のネットワークの多様性が失われかねない。RORO船航路、あるいはフェリー航路が大変大きく壊滅的なダメージを受けまして、先ほど、秋田課長の資料の中では災害時に役に立つ、あるいは労働力不足解消に役に立つようなお話がございましたが、そうした輸送の多様性というのが、一気に失われかねないような状況になるのではないかと心配しております。

この海運の基本政策なのかどうかは分かりませんが、ぜひ、全体の交通ネットワーク、輸送ネットワークというのを統一的な立場から御議論いただきまして、整合性のある政策が、今後、打ち出されていくということを期待しております。

以上です。

【河野部会長】

ありがとうございました。今の点に何かお答えはありますでしょうか。秋田課長、よろしく願いいたします。

【秋田内航課長】

もう御説明いただいておりますが、今回の1次、2次の補正予算の関係で、いろいろと先ほど御説明いただいたようなお話をいただいております。我々も同じ歩調を取って、行動させていただいたというところがございます。それについては重々分かった上で、引き続き対処していきたいと思っております。

【河野部会長】

加藤委員、よろしゅうございますか。

【加藤（琢）臨時委員】

ありがとうございます。よろしく願いいたします。

【河野部会長】

これに関連しまして、ほかにもどなたか御発言はございますでしょうか。それでは、栗林委員、よろしく願いいたします。

【栗林臨時委員】

高速道路の問題は、フェリー業界と足並みをそろえていきたいと思っておりますので、よろしく願いいたします。

それから、幾つかこの資料について確認というか御質問したいところがありますので、よろしく願いします。

7ページの指標のところですが、先ほど、秋田課長からの御説明では、この5つの指標は全て大切な指標でフォローアップしていくというお話があったと思うのですが、この表には、一番最後のポツのところd)、e)の3つを、中間取りまとめに重点的な指標として設定することが適当というように書いてありまして、確かにこのa)、d)、e)の3つは重要なことは重要なのですが、では、b)とc)はどうかという話になりますと、このb)はモーダルシフトの輸送量ということで、これは特に地球温暖化対策計画に基づいて設定されている、環境絡みの数少ない指標ということになっておりますし、c)も結局1人当たりの船員さんの生産性を上げたり、船の積載率を上げて輸送能力を増やしていくためには必ず必要になってくる指標だと思っておりますので、b)とc)も外さず引き続きフォローしていただくということで、よろしいのかというのが1つの確認でございます。

それから、12ページの船舶管理会社のところで、いろいろ今後の船舶管理会社の位置づけの話が出ておりますが、船舶管理会社は、いろんな船舶管理会社がこれから誕生してくる可能性がございますので、零細の方が船を1隻預けるケースもあれば、大規模な方が使うケースもありますので、いろんな船舶管理会社を想定して考えていただければと思

っている次第でございます。

それから、13ページですが、船舶の大型化による物流システムの効率化というところがございまして、大型化に対応した港湾設備や自動化技術や共同輸送の取組ということをやっていただくということで、これは大変ありがたいお話なのですが、そもそもこの話というのは、もっと大きな、日本全体の物流を、陸と海のすみ分けをどう変えていくかというところから始まってお願いしたというふうに記憶しておりまして、陸がトラックの運転手さんが不足するのは目に見えてくる中で、それをどれぐらい海で引き受けるかという議論が、そもそもだったということもあります。もちろん、鉄鋼の荷主が、具体的にこういう形でRORO船の活用をおっしゃってくださったのも事実は事実なのですが、もっと大きな視点でいろいろと物流システムの見直しをするということも織り込んでいただければと思っております。

それから最後になりますが、働き方改革を進めていかなければならないわけですが、今は世の中が先ほどからお話していただきましたようにコロナ騒ぎでちょっと混乱しておりまして、この基本政策部会が始まったころと状況が大きく変わってしまいましたので、働き方改革を進めるための船員のコスト負担の適正化、オペレーター、荷主、みんなにコストの負担を適正化していただくという作業が、ちょっと時間がかかるのかなという気がしておりますが、ポストコロナを見据えてやっていけるように時間軸をつくっていただければと思っております。

ちょっとまとめてのお話になりましたが、以上、私から御質問というか御確認させていただきたいと思えます。

以上でございます。

**【河野部会長】**

ありがとうございます。ただいまの点は、いかがでしょうか。それでは、秋田課長、よろしく願います。

**【秋田内航課長】**

最初にいただいた指標の点は、委員と考えていることは同じでございまして、資料の最後の丸のところは少し書き過ぎたかなというところで、そこは御意見を踏まえてやらせていただければと思っております。

それから管理会社については、おっしゃっていることは我々も承知しておりますので、そういう御指摘も踏まえて考えていきたいと思っておりますのでございます。

それから物流システムのところは、長距離トラックのドライバーが不足しているということも踏まえて、皆様のほうでRORO船、フェリーも含めて大分船舶の大型化をしていただいていると思っております。そういうものについてはいろんな場を使いまして、こちらのほうで大分準備ができていますよというようなことは、進めさせていただいているところではあります。今いただいた大きな視点みたいなところを、もう一度お話を賜って足りないところは補っていききたいと思っておりますのでございます。

最後にいただいた働き方改革につきましては、おっしゃっていることもなるほどと思ってお話を伺っていたところでございますが、実はこの資料についても時間軸については載せていないというところがございます。時間軸のところは、引き続きの課題として関係の皆様と御調整をさせていただいて、タイムラインをつくっていただければと思っておりますのでございます。

簡単ではございますが、事務局からは以上でございます。

**【河野部会長】**

栗林委員、いかがでしょうか。何かありますでしょうか。

**【栗林臨時委員】**

ありがとうございます。そういうことで、当初と状況が大きく変わってしまいましたので、我々もそれを言い訳にすることなく、きちんと働き方改革もやっていきたいと思えますが、何分、御容赦願いたいところは多少あるということでございます。よろしく願

いします。

【河野部会長】

ありがとうございました。ほかの委員方々はいかがでしょう。

【平岡臨時委員】

よろしいでしょうか。平岡です。

【河野部会長】

はい、どうぞ、平岡委員。

【平岡臨時委員】

先ほど、加藤委員のほうから話があった高速道路の無料化の件でございますが、やはりコロナの感染に乘じまして無料化というような話が出てはいるんですが、これはあってはならないということで国交省のほうも、断固それについては阻止していただければというふうに思います。

また、それに乗じまして、トラックの高速道路通行料金の大幅割引という話も出ていますが、その辺のところについても、やはり慎重に対応していただければと思っております。

あと、資料3の中間取りまとめということで、ページ5の施策の方向性のところですが、特に適正運賃、用船料の確保ということですが、ただポンチ絵の中の部分を見ますと、内航海運暫定措置事業の終了も踏まえた荷主との取引環境の改善、この中に含まれるということで多分記載されているのではないかと思います。内航海運暫定措置事業の終了と適正運賃・用船料というのは別に分けて書いたほうがいいのではないかと思います。やはり、内航海運暫定措置事業が終わることと運賃・用船料、これは別の次元であって、今現在においても、やはり適正な運賃・用船料の確保は必要不可欠であり、その辺のところをしっかりと書き加えたような形にさせていただいたほうが、ありがたいかと思います。

それで、次の6ページのところ絵を見ますと、その部分で適正運賃・用船料というような言葉が全く出てこないということでございますので、その辺のところは検討していただければと思っております。

【河野部会長】

それでは、今の点で何かお答えはありますでしょうか。秋田課長、よろしく願いいたします。

【秋田内航課長】

ありがとうございます。最初の高速料金のところは、先ほど、加藤委員からお話をいただいたときにコメントさせていただきましたが、同じコメントでございますので、引き続き業界と同じ方向を向いて、しっかり取り組んでいきたいと思っております。

それから、2点目でいただいた暫定措置事業と荷主との取引環境の改善は、言わんとしたことは、暫定措置事業が終わりますと、今までは船を解撤するときに交付金なりがいただけたということですが、今後はそれがなくなるということになりますので、今まで以上に、まさにおっしゃった、運賃・用船料は適正なものをいただけないと事業が継続できないということも込み込みで踏まえたという形で書かせていただいているということでございます。なので、思いは一緒かなと理解しながらお話を伺っていたということでございます。

それから6ページのところは、これは具体的にどうするんだということで施策を少し細かくした形で書かせていただいているので、適正運賃とか用船料といった文言がないというだけでございまして、この適正な運賃・用船料をもらうために、具体的にどういったことをしたらいいのかというようなことを我々なりに考えて6ページでは書かせていただいているということでございます。

簡単ではございますが、私からは以上です。

【河野部会長】

平岡委員、よろしゅうございますか。何かさらにありますでしょうか。

【平岡臨時委員】

すみません、平岡です。私としては、見える化をしてほしいなど。これでは、ちょっと適正運賃・用船料の確保ということが見えてこない。この基本政策部会の中でも、これがやはり大きなテーマになって動いていたかなと思っております。それで、この部分については、やはり荷主・オペ、その辺のところがありますので、協力とかその辺は分かるんですが、やはりそれに対して適正運賃・用船料の確保が必要不可欠だというような部分が、見える化の形で出す必要があるのではないかと考えています。

【河野部会長】

それでは、御検討を頂ければと思います。

【秋田内航課長】

ここは、御指摘を踏まえて一回検討させていただければと思います。

【河野部会長】

ただ、適正化というときに、例えば、契約をきちんと書面で交わすとかそういうのも含めてだと思っておりますので、必ずしも運賃の問題に限られないという意味では、これから文章にされるときに明言していただければいいのではないかと考えますし、ここで挙げておられる例の下の説明のところ一言お触れになるとかでも良いと思います。皆様、考えておられることは同じではないかというのが、私の印象です。すみません、平岡委員、私はそういう印象を受けております。

ほかに何かございますでしょうか。それではどうぞ。内航総連の筒井委員、よろしく願いいたします。

【筒井臨時委員】

筒井と申します。今日はいろいろとありがとうございます。皆様方が思っている方向性は、みんな全く同じだと思いますが、働き方改革、いわゆる長時間労働に伴う働き方改革というのは、どうしても必要なコストがかかってくるということでありまして、そのために荷主との取引環境の改善、先ほど、平岡委員のおっしゃっているように、いわゆる運賃・用船料につながってくるわけですが、ここを改善するためには、やはり行政の支援しかないと思っておりますが、ぜひともお願いとしまして、海事局の皆様方、それから先生方の御支援をいただいて、この取引環境の運賃・用船料の改善、適正コストの収受に向けて何らかの形で法改正まで持っていけるようなお願いを申し上げたいと思っておりますので、よろしく願いいたします。

【河野部会長】

ありがとうございます。秋田課長、今の点はいかがでしょう。

【秋田内航課長】

ありがとうございます。先ほど、五十嵐委員のほうからパートナーシップのお話もいただいております。フォローの風も吹いているのかなと思いつつやらせていただいているところでございまして、取引環境の改善は、まさに行政もではございますが、荷主、それから事業者の皆様と一緒に取り組んでいきたいと思っております。ありがとうございます。

【河野部会長】

筒井委員、よろしゅうございますか。

【筒井臨時委員】

はい。よろしく願いします。ありがとうございます。

【河野部会長】

ありがとうございます。ほかにどなたかご発言がありますでしょうか。

【加藤（一）委員】

すみません、加藤です。いいですか。

【河野部会長】

加藤委員、よろしく願いいたします。

【加藤（一）委員】

遅れて申し訳ございません。既にもう議論が出たかもしれません。今回の資料を拝見しまして、今までの議論をうまくまとめていただいております。ありがとうございます。

先ほど、瀬野さんのご意見にもあったと思うのですが、国民の理解ということを考えています。例えば、私どもの研究であれば、この分析結果はどういうことが予想される、ということを書きます。同様に、今回の基本政策部会の取りまとめに書く政策を実行すれば、どんなよいことが起こるのか、ということを書いてはどうかと思うのです。これは、書きぶりの問題ですが、それが業界のためだけではなく、日本のために何かいいことになることなのだと、これを全般に書かないと、理解を得られないと思います。ぜひ、理念が感じられる書きぶりをお願いしておきたいと思います。

【河野部会長】

ありがとうございました。秋田課長、今の点はいかがでしょう。

【秋田内航課長】

そこは、ご意見を踏まえて作業させていただければと思います。

【河野部会長】

それでは、御意見を承ったということにさせていただきます。それでは、篠原委員、よろしく願いいたします。

【篠原委員】

先ほど来、議論をお聞きしていてちょっと私は違和感があるのは、行政や国にお願いしますという話が多すぎることです。先ほどの高速道路の通行料金のトラックに対する割引の問題なんかもそうです。今はパイが小さくなっているから奪い合いになっているのだろうとは思いますが。

これがまた戻ってくれば、モーダルシフトなんかも含めて内航の優位性というものが、また再び出てくるわけですから、ぜひその優位性をどう生かして自主的に、主体的に頑張っていくのかということ、取り組んでいってほしいとは思いますが、もう少し打ち出していきたい。その上で、行政や国のバックアップがどの程度必要かということになってくるわけで、トラックの業界だって、今大変だと思うんですよ、それぞれの業界でそれぞれの事情、状況っていうのはあると思いますから、そこはお互いに理解し合いながらやるしかないのではないかなと思います。

【河野部会長】

今の点について、事務方から何かお答えがありますでしょうか。特になければ、御意見として、伺っておくということで、ほかの委員の方々も、それでよろしゅうございますでしょうか。

【平岡臨時委員】

平岡ですが、よろしいでしょうか。

【河野部会長】

平岡委員、よろしく願いいたします。

【平岡臨時委員】

今の篠原委員のお話ですが、高速道路の無料化のところについては、もっと事業者が努力するべきではないのかということですが、極めて本末転倒なお話をされているなと思っております。はっきり言いますと、高速道路の無料化というのは、税金を使って無料化をしているわけですから、不公平競争になっています。平行航路で走っているフェリー航路とかRORO船の事業者にとって、これは死活問題なわけです。競争するならば、同じ土俵でやらせてくれと。

例えば、高速道路の無料化をするのだったら、フェリー・旅客船についても同じように支援をするなど、そういうイコールフットィングの話ではないとおかしいと思います。一方的に無料化といいますが、前政権のときに高速道路の無料化をやったときも、航路廃止や雇用問題など結構大きなダメージが出ていました。事業者の自助努力と言いますが、無

料化は自助努力の範疇を超えた状況にあるわけです。その辺についてはしっかり行政のほうでやっていただきたい。トラック業界とか自動車のほうは無料化してくれと言いますが、やはり海運事業者としては、その辺のことについては大きな問題が出るということですから、そういうことにならないように御理解願えればと思います。

【河野部会長】

篠原委員、よろしく願いいたします。

【篠原委員】

おっしゃることはよく分かりますよ。だから、そういうことをもっと世の中に発信して、こうなんだということを言わないと、やっぱりエゴみたいに取られてしまいますよ。その発信が弱いと思います。

以上です。

【河野部会長】

秋田課長、何かありますでしょうか。

【秋田内航課長】

いただいているとおりかとは思っております。我々も国費というのでしょうか、そういうところで競争の条件をゆがめていただくのは困りますということでもやらせていただいておりますので、そこのところは分かった上で、そうでない世界でのトラックと内航海運業界との競争というものは、これまでもあったし、今後もあるのだと思っております。競争条件を過度にゆがめた形で競争させないということは、我々としてもやっていかなければいけないのだろうと思っております。あとは、篠原委員からいただいております周知が足りないという点は、まさに業界と一緒にやっていかなければいけない部分だと思っておりますのでございます。

【河野部会長】

ありがとうございました。ほかに、城福次長、よろしく願いいたします。

【城福海事局次長】

ありがとうございます。今、篠原委員と平岡委員がおっしゃっていることは、両方とも事実そうで、今、秋田課長が申し上げたように、今回も高速道路の料金引下げというのは、いろいろ景気対策にもあったんですが、国費を使ってということ、それに基づく影響は我々が受けるということ、情報発信が弱いという点は、多分そうであります。今回は、特に加藤副会長がいろんな場で結構アピールされて、理屈ではないところでいろいろ問題がある、影響があるということも広くアピールされたので、その効果もあって、皆さんも、まあそうかということに気づいていただいたということがありますので、平岡委員がおっしゃっていることを踏まえて、篠原委員がおっしゃっているようにアピールをしていくということが、これからますます大事だと思いますので、そういうことをきちんと、なぜそうかということを説明する必要があると、今回再認識した次第でございます。

【河野部会長】

恐らく道路のほうの人が人の生活に密着しているから、分かりやすいというところがあって、それが海運業界にとってはつらいところだろうと思うんですね。ですから、ぜひ、単に道路の問題だけではないんだということを発信していただく必要があると思いますし、それから内航海運が大事だということも、もう少し普通の方々にも分かってもらえるような。つまり1つだけを捉えると、政策としてはうまくいかないということを発信していただく必要があるのかもしれないですね。

平岡委員、この議論はここまででよろしゅうございますでしょうか。

【平岡臨時委員】

その辺のところを理解していただければ、私のほうはそれでいいと思いますが、この問題は、雇用問題にも大きく直結してきますので、やはりものすごく我々としては大きな問題であると考えていますので、それは行政のほうによろしく願いしたいと思います。それと、篠原委員がおっしゃるように発信が足りないというのであれば、どういう発信の方

法がいいのか、その辺のところは行政も含めて我々も考えていかなければいけないと思っていますので、引き続きよろしくをお願いします。

【河野部会長】

ありがとうございました。引き続き努力を、皆さんで努力をするということで、やり方を工夫していただきたいと思います。

ほかに何かございますでしょうか。ちょうど予定しました18時が近づいておりまして、もしよろしければ、今後もまだ議論が続くと思いますし、それから別途、今日、御意見をおっしゃらなかった方でも、何か御意見がさらにありましたら、事務局のほうにお寄せいただければ、事務局のほうで適宜、生かしていただけたと思いますので、ぜひ、そのようをお願いしたいと思います。大変恐縮ながらそろそろ時間ということで、このあたりで今日の議論は打ち切らせていただきたいと思います。

本日、いただきました御意見、それから本当にもし必要でしたら、さらに事務局のほうに御意見を寄せていただきまして、事務局において中間取りまとめを作成していただいた上で、次の部会で改めて皆様から御意見を賜りたいと存じます。次の部会でも、引き続き御意見を賜りたいと思いますので、本日、十分にご発言できなかったという方は、ぜひ次回、あるいは事務局のほうに直接御意見をお寄せいただきたいと思います。よろしく願いいたします。

それでは、事務局のほうから何かございますでしょうか。

【事務局（渡部）】

河野部会長、どうもありがとうございました。また途中で音声途切れてしまい、大変失礼しました。

本日の部会の議事録につきましては、国土交通省のホームページに掲載いたしますので、議事録案ができ次第、また皆様にご確認をお願いしたいと思いますので、よろしく願いいたします。

次回の部会の開催日程につきましては、調整の上、改めてご連絡させていただきたいと思っております。

事務局からは、以上でございます。

【河野部会長】

ありがとうございました。

それでは、本日は以上をもちまして、基本政策部会を終了させていただきたいと思えます。皆様、様々な貴重な御意見を賜りまして、誠にありがとうございました。引き続き御協力を賜りますよう、よろしくお願い申し上げます。

— 了 —