

交通政策審議会海事分科会（第44回）

令和6年3月25日

【太田総務課企画室長】 おはようございます。定刻となりましたので、ただいまから第44回海事分科会を開催させていただきます。本日は皆様、お忙しい中、御出席を賜りまして誠にありがとうございます。

事務局を務めさせていただきます総務課企画室長の太田と申します。どうぞよろしくお願いいたします。

議事に入るまでの間、進行を務めさせていただきます。よろしくお願いいたします。

まず、本日の出席者につきまして、お手元の名簿のとおりとなっております。先生方の中で到着が遅れている方もいらっしゃいますが、本日は委員10名、及び議事に関係のある臨時委員4名の皆様、全員に出席いただく予定となっております。よって、交通政策審議会令第8条第3項による定足数を満たしておりますことをここに御報告申し上げます。

また、本分科会は情報公開の観点から会議自体を公開とし、資料及び議事録を国交省ホームページに後ほど掲載いたしますので、あらかじめ御了承ください。

次に、本日はマイクロソフト Teams のウェブ会議システムを併用しての開催となります。リモートで御参加の委員がいらっしゃいますので、ウェブ会議システムの操作方法について簡単に御案内をさせていただきます。

映像と音声通話ですが、画面右上にカメラ、マイク、会議、退室等のアイコンが並んでおります。カメラ、マイクのアイコンにスラッシュが入っておりますと、御自身の映像と音声が拾われないオフの状態でございます。リモートで参加の委員の皆様におかれましては、御発言される際のみカメラ、マイクをオンにいただき、御発言が終わりましたら、カメラ、マイクをオフにさせていただきますよう御協力をお願いいたします。

御発言時以外にマイクがオンの状態の方がいらっしゃいますと、通信状況が不安定になったり、回線が切れたりしてしまうおそれがございます。御発言終了時には必ずマイク、カメラをオフにさせていただきますようお願い申し上げます。

なお、御発言いただく際はカメラをオンにいただき、画面上で挙手をいただくか、画面上部の「リアクション」と書かれている挙手マークのアイコンから「手を挙げる」を御選択いただきますようお願いいたします。この辺は基本的にマイクロソフト Teams

の場合と同じでございます。会場のカメラ、マイクは常にオンにしております。

御案内は以上となります。その他、御不明な点、映像や音声通話に不具合が生じた場合等は、事前にお伝えしている事務局の緊急連絡先まで御連絡をいただければと思います。

それでは、開会に当たりまして、海事局長の海谷より御挨拶を申し上げます。

【海谷海事局長】 海事局長の海谷でございます。

委員の皆様方におかれましては、年度末が押し迫ってお忙しい中、この海事分科会に御出席賜りまして、誠にありがとうございます。また、日頃より海事行政に対する御理解、御協力を賜りまして、改めて感謝を申し上げます。

一昨年4月に発生した知床遊覧船事故から間もなく2年が経とうとしております。この場を借りまして、改めて御遺族の皆様方に対してお悔やみを申し上げるとともに、事故に遭遇された方々、その御家族に衷心よりお見舞い申し上げます。後ほど取組の進捗状況も報告させていただきますけれども、引き続き旅客船の安全・安心対策に万全を期してまいりますと存じております。

本日は、「日本船舶及び船員の確保計画」の実施状況、それから、最新の海事産業の業況等につきまして海事局より報告申し上げまして、御議論いただくことになってございます。また、さらに海事分科会に設置されております船員部会及び船舶交通安全部会の議論の状況についても、併せて御報告を申し上げます。

昨今、海事産業を取り巻く状況はさらに大きく変化してございます。まず、外航海員についてはコロナ禍の影響が終息した一方で、国際的なサプライチェーンに影響を及ぼす事態等が深刻化しております。中東のフーシ派の攻撃に対する事案もそうですし、パナマ運河の状況などもございます。また、経済安全保障の観点から、日本籍船確保の重要性に関する認識が一層高まってきていると思っております。このような背景の下、国際船舶に係る税制改正についても、深掘りがなされるとともに、要望以上の期限の延長が図られることとなりました。世界的な船員の人材獲得競争も厳しさが増しております。このような状況に的確に対応していかなくてはなりません。

内航海運につきましては、物流2024年問題の対応として、モーダルシフトの受皿としての役割が期待されております。ハード、ソフト両面から施策を推進していくことが重要だと考えてございます。また、コロナ禍で落ち込んだ旅客船の輸送需要のさらなる回復のため、インバウンド対応の強化など、その活性化に向けた取組が重要だと考えてございます。このような中、生産年齢人口の減少の進行や、働き方改革に向けた社会的要請の強

まりによりまして、内航船員確保の重要性が一層増してきているということでございます。

造船・船用工業に目を向けますと、海運業や地域経済を支える基盤としての従来からの意義に加え、経済安全保障等の観点からも、その役割の重要性について認識が高まってきております。この数年でこ入れ策を強化した結果として需要の低下が底を打ち船価も回復傾向にある中、外国人材の適正な受入れも含めて、人材の確保・育成はここでも急務でございます。

このほか、先ほど述べた安全・安心対策に加えまして、GX、DXといった今日的な課題につきましても的確に対応していく必要がございます。特にGXについては、IMOにおける議論を経て、国際海運分野で2050年頃までに温室効果ガス排出ゼロの目標が合意に至っております。この目標に向けた取組も喫緊の課題となっております。

このように海事産業を取り巻く状況がさらに大きく変化している局面におきまして、海事分科会の委員の先生方には、海事分野に関連する諸課題について、大所高所からの御議論をお願いする次第でございます。

本日はよろしくお願ひ申し上げます。

【太田総務課企画室長】　　続きまして、海事分科会長の交代について改めてお知らせいたしますとともに、新しく委員、臨時委員に就任された皆様の紹介に移らせていただきます。

海事分科会では、新しく3名の委員、2名の臨時委員の方々が就任され、また、昨年3月に行いました委員の皆様方の互選によりまして、野川委員が分科会長に選任されております。まず、野川忍海事分科会長から一言御挨拶をいただきたいと思ひます。よろしくお願ひいたします。

【野川分科会長】　　ただいま御紹介にあずかりました野川でございます。このたび海事分科会長に選任されました。皆様の御協力、御支援を得まして、この会が実りあるものとして進められていくことを願っております。

何とぞ御協力のほどよろしくお願ひ申し上げます。

【太田総務課企画室長】　　ありがとうございます。

次に、日本大学教授の南健吾委員でございます。

【南委員】　　日本大学の南と申します。今回初めて参加させていただきますけれども、今後とも何とぞよろしくお願ひいたします。

【太田総務課企画室長】　　次に、東京大学客員准教授の松本真由美委員でございます。

【松本委員】 東京大学の松本と申します。私の専門は環境エネルギー政策論、そして科学コミュニケーションでございます。どうぞよろしくお願いいたします。

【太田総務課企画室長】 次にオンラインから、大分大学教授の大井尚司委員でございます。

【大井委員】 港湾とかの研究を少しやっておりましたので、そういったところで勉強させていただきたいと思います。よろしくお願いいたします。

【太田総務課企画室長】 ありがとうございます。

また、昨年まで海事分科会長をお務めいただき、昨年3月に分科会長を退任されました河野真理子様には臨時委員として、引き続き海事分科会に御参加いただいております。

同じく委員として参加いただいていた篠原文也様にも、臨時委員として引き続き海事分科会に参加いただいております。

皆様、どうぞよろしくお願いいたします。

続きまして、お手元の資料の確認をさせていただきます。まず配席図、出席者名簿、議事次第が1枚ずつございます。そして、資料1、2、3が1点ずつございます。不足や落丁等がございましたらお申し出いただければと思います。

冒頭のカメラ撮りはここまででございます。以後、御参加の皆様の撮影は御遠慮いただきますようお願いいたします。

それでは、議事に入りたいと思います。ここからの進行を野川分科会長にお願いさせていただきます。野川分科会長、どうぞよろしくお願いいたします。

【野川分科会長】 それでは、早速、議事を進行させてまいります。まず、議題1の令和4年度「日本船舶及び船員の確保計画」の実施状況についてと、議題2の最近の業況等についてでございますが、この2つは相互に関連する事柄になりますので、事務局よりまとめて御説明をお願いいたします。

【指田外航課長】 外航課長の指田と申します。本日はどうぞよろしくお願いいたします。

それでは、議題1の「日本船舶・船員確保計画」の令和4年度時点の実施状況について、御報告を申し上げます。資料1を御覧ください。毎年、分科会で御報告申し上げているものです。一方、本計画につきましても、本年度より第4次計画が外航についてはされておりまして、最新の状況も織り交ぜて御報告を申し上げます。

資料1の1ページ目を御覧ください。毎年の御説明になりますが、制度概要について簡

単に御紹介を申し上げます。まず海上運送法におきまして、安定的な海上輸送確保のために必要な日本船舶と船員の確保につきましては、基本方針を定めるとされております。外航につきましては、平成19年の交通政策審議会答申におきまして、必要規模を日本船舶が約450隻、日本人船員が約5,500人と試算されておきまして、これを踏まえまして、日本船舶につきましては平成30年度から5年間で1.2倍、さらに本年度から5年間で1.25倍、また日本人船員につきましては、平成30年度から10年間で1.5倍増加させる目標としております。また、内航につきましても、安定的・効果的な船員の確保・育成の実現を図ることを目標に掲げてございます。こうしたことにつきまして、毎年
の状況を本分科会に御報告することとなっております。

2ページ目を御覧ください。「日本船舶・船員確保計画」の認定についてでございます。こちらは海上運送法に定めがございしますが、基本方針の内容に沿って、船舶運航事業者等の皆様に計画の申請をいただきまして、これが認定されれば、外航につきましてはトン数標準税制の適用が受けられるといったものでございます。

3ページ目を御覧ください。トン数標準税制の内容でございます。海運業利益は年度ごとに激しく変動するといった事業特性がございしますので、これを踏まえまして、利益が多い年も少ない年も、一貫して一定のみなし利益に対して課税するというものでございます。毎年の納税額を予見可能にして、安定的・計画的な船舶投資を促しまして、経済安全保障に資するといったものでございます。

4ページ目を御覧ください。準日本船舶制度でございます。これは外国籍船ではありませんが、海上運送法の航海命令が発せられた際に、迅速に日本船舶になり得るような条件を備えたものでございます。これにつきましても、一定の隻数をトン数標準税制の適用対象にできるというものでございます。平成25年度の制度改正におきまして対象に追加されまして、平成30年度からは範囲を拡大しているものでございます。

5ページ目を御覧ください。「日本船舶・船員確保計画」の実施状況の御報告でございます。令和4年度は第3次計画の最終年度に当たります。この時点におきまして、7社が認定を受けてございました。本年度より開始の第4次計画におきましては1社が撤退いたしまして、現在、上の網かけの部分にお示ししております6社が認定を受けているという状況です。

6ページ目を御覧ください。外航日本船舶・日本人船員の確保状況でございます。令和4年度におきまして、外航日本船舶は297.6隻となっております。これは第1次計画

の開始時と比べまして、220.2隻の増加となっております。また、外航日本人船員につきましては1,341人となっております、これも第1次計画の開始時と比べて269人の増加となっております。また今回、トン数標準税制の適用事業者以外の事業者も含めまして、外国籍船も含めた日本商船隊全体の隻数と、日本人船員の規模の推移をお示ししております。下の段でございます。令和4年度におきまして隻数は2,206隻、船員数は2,062人となっております、ともに横ばいから微減傾向でございます。

最後に7ページ目、内航についてでございます。内航海運事業者等が「日本船舶・船員確保計画」の申請・認定を受けた場合は、新人船員を雇用して育成する事業者を助成金で支援するというようになっております。令和4年度時点におきましては、認定事業者は248社、船員未経験者の採用が608人となっております。右の図を御覧いただきますと、内航船員全体におきまして、赤い線でございますけれども35歳未満の方の割合が増えておりまして、若返りが図られていた傾向でございます。

以上、議題1についての御報告でございました。ありがとうございます。

【谷川総務課長】 それでは、続きまして、海事分野の最新の業況につきまして、資料2を用いて御説明申し上げます。

1枚おめくりいただきまして、こちらは全体の目次となっております。外航、内航、造船・船用について御説明した後、安全分野や環境分野といった横串的なトピックについて御説明申し上げます。

それでは、まず1ページ目が外航海運で、これをめくっていただきまして、2ページから順に御覧ください。

2ページ目は外航海運の業況ですけれども、左側ですが、ばら積み船の運賃指数につきましては、コロナ禍前の水準にまで戻り、下げ止まりの傾向がございます。他方、右側ですけれども、コンテナ船の運賃指数について言えば、次に出てきますが、中東の紅海、レッドシーの情勢悪化を受けて、再び逆に需給が逼迫して上昇傾向という形になっております。

次、3ページ目を御覧ください。上の段は昨年11月に紅海を南下中に拿捕された船舶の事案の概要を書いております、残念ながら、いまだ船員・船舶については拿捕されたままの状況となっております。

下側、真ん中ですがけれども、スエズ運河の航行隻数についての動向を示しております、こうした影響を受けて今、減少傾向が見られておりまして、右側ですが、多くの船が南ア

フリカ喜望峰回りの航路を取るようになってきております。こうした問題がさらに長期化する場合には、国際海運全体に影響が及ぶことから、我が国の物流にも相応の影響が出ることを懸念しております。外務省をはじめとする関係機関と連携して、国土交通省も対応しているところでございます。

続きまして、次の4ページ目でございますけれども、先ほど外航課長の指田から御説明申し上げましたトン数税制と併せて、このページですが、国際船舶に関する税制の状況について説明している資料でございます。次の年、この春から始まります令和6年度税制改正につきましては、右上2つの登録免許税や固定資産税についての延長、さらには登録免許税については深掘りを認めていただいたところでございます。これらを活用してさらなる日本船舶の確保が進むことを期待しております。

次の5ページ目でございますけれども、外航船員の国籍に関する資料となっております。右側にポイントを書いておりますが、世界的にコロナ禍やロシアのウクライナ侵攻により、船員の不足率が近年急速に悪化したところでございまして、日本商船隊の船員確保は日本人船員に限らず、重要な課題となっているところでございます。

このうち日本人船員の関係を示したのが次からのページでございます。日本人船員数を見ますと近年は、オレンジの下の部分ですけれども、2,000人以上で推移しているという状況でございます。女性の割合につきましては約8%で推移しております。

こうした日本人船員の新規就業者がどういうところから来ているかを示しているのが次のページでございます。下2つ、過去からの状況が継続ですけれども、商船系大学や商船系高専からの割合が引き続き多い状況でございます。このほか一般大学、あるいは水産系大学からも来ている状況でございます。

続きまして、内航海運に移ります。その次の9ページを御覧ください。まず、内航海運全体の業況ですけれども、下のグラフ2つ、左側が内航貨物船でございます。内航貨物船については赤い線が2023年の数字となっております。これはその前年、黄色い数字とほぼ大体同じようなところを推移していて、前年比で横ばいという状況でございます。セメントや鉄鋼の需要減少により、コロナ禍前よりやや少ない状況が続いている状態です。右側が内航旅客船のうち長距離フェリーでございますけれども、同じく赤色が2023年の数字で、黄色が2022年の数字ですので、どの月を見ても赤いグラフが黄色を上回っているという状況でございます。しかしながら、コロナ禍により旅客数の落ち込みが見られている状況があり、今後さらなる回復が期待されているところでございます。

続きまして、10ページ以降は特に内航海運、物流の問題でございます。トラックの分野で物流の2024年問題がクローズアップされてございまして、内航海運につきましては、モーダルシフトの受け手として期待がされているところでございます。右側下のグラフの絵で説明しているところですが、特に、昨年10月には物流革新緊急パッケージがつくられまして、内航海運による輸送量、輸送分担率を今後10年程度で倍増との目標が設定されております。小さい数字で恐縮ですが、赤字のところの右側に米印で書いていますけれども、トンベースで5,000万トンから1億トンに倍増という計画でございます。

次のページですが、こうしたモーダルシフトを進めていくに当たっては、国土交通省として、まず積載に余裕のある既存船舶を最大限活用することが重要と考えておりまして、具体的にはフェリーやRORO船の空きスペース活用を進めるための、積載率を公表しているところです。左下のグラフになります。併せて予算などを確保しまして、トラクターヘッドやシャーシ等の導入支援を実施しているところでございます。右側の絵で説明しているところでございます。

12ページでございますけれども、今度は内航海運のうち旅客船事業の需要拡大に向けた取組ということで、観光部門と連携し、訪日外国人が今、コロナ後以降急速に拡大しておりますけれども、訪日外国人旅行者向けのWi-Fiの整備、左側です。また、キャッシュレス決済導入等の支援を実施しております。併せて右側ですが、再開された訪日クルーズの受入れをさらに促進するため、地域の魅力向上などに貢献するようにしております。

13ページ目が内航海運における船員数の推移でございますけれども、一番左側の平成25年頃からの比較で言えば、今、大体1,000人程度の増加という状況でございます。一番下段ですが、女性船員の割合は全体の約2%程度で推移しております。

続きまして、14ページ目が内航船員について前ページのグラフを年齢階層別に見たのが、こちらのページになります。下の青色、紺色で示している部分が30歳未満の船員の割合になりますけれども、近年、若干の増加傾向が見られるということでございますが、一方、オレンジ色の部分から上が50歳以上の船員になりますけれども、ここの割合が依然として全体の半数近い状況でございます。

そして、外航船員と同じように次の15ページ目が新規就業者数の出身を見たものでございますけれども、一番下、JMET Sの中に含まれていますが、緑色の海上技術学校と、

それから黄色い部分ですけれども、水産系あるいは海洋系の高校の出身者が多くを占めている状況でございます。

その上で、次の16ページ目が船員の有効求人倍率を示したものでございまして、赤字の部分ですけれども、自動車運転者や陸上全体と比較して高い数値となっている状況でございます。

同時に次の17ページですけれども、定着率の問題もありまして、中でも新人内航船員の定着率が下落傾向にありまして、こうした定着率の改善が急務となっているところです。若者の定着率の数字については、右側ですけれども、2015年の85%から2022年の72%へと落ちている状況でございます。

これに対する対策、次のページでございますが、「船員の働き方改革」をいろいろ進めてございまして、既に船員の労働時間管理における船舶所有者の責務明確化などを実施しているところですが、本年2月になってからは、今度は総務省にも働きかけまして、総務省の制度改正により海上でもスターリンク、低価格によるネットの使用がさらに可能となるような制度改正をしていただいたところでございます。

続きまして、造船・船用工業の説明をさせていただきます。20ページを御覧ください。一番左側が市場価格の動向になります。下側が鋼材価格の推移で、これが高止まりして苦勞している状況ですけれども、一方で線から上の段ですけれども、一定の回復が見られるところでございます。受注量につきまして、真ん中の部分ですけれども、2021年頃からは受注の増加が見られるという状況でございまして、一番右側ですが、建造動向は2023年から回復基調の見込みが立っております。右側の欄の下段ですけれども、今後はLNG燃料船等のガス燃料船の建造が開始・増加するところ、むしろ生産体制の整備が急務となってきております。

これについて世界市場の動向でございまして、21ページを御覧ください。世界の新造船建造量は2011年をピークに大きく落ち込み、造船不況を迎えた次第ですけれども、先ほど申し上げましたように、最近、若干の回復傾向が見られておりまして、一方、こうしたものに対応する中、中・韓におきましては規模の拡大が一層図られているところでございまして、我が国の造船業の競争環境はより激化しているところでございます。

22ページにつきましては、こうした世界との競争の中で、船用関連機器について我が国の競争力を確保するための支援策を進めているものでして、船舶関連機器のうち、生産途絶のおそれがあるエンジン、プロペラ、ソナーを経済安保推進法に基づき特定重要物資

に指定いたしまして、これらの物資を生産するための設備投資を行う事業者を令和4年度から支援しているものでございます。

続きまして、23ページでございますけれども、今度は造船・船用工業における人材確保・育成の課題についての説明でございます。現在、不足する部分につきましては外国人材を受け入れており、これが増加傾向にございます。昨年6月には、特定技能外国人制度において業務区分を追加いたしておりまして、新たな外国人受入れ制度の制度設計が今、さらに行われているところでございます。新制度の下でも、外国人材の適切な受入れが実施されるよう調整を進めております。

それでは、続きまして、横串の安全・環境等に関する取組について御説明申し上げます。25ページを御覧ください。これは冒頭、局長からの挨拶でも申し上げました2年前に起きました知床遊覧船事故に対する対策のパッケージで、前回の海事分科会においても御審議をいただいたものでございます。このページが対策全般を示しておりまして、全体で66項目あるうちの赤字の部分が法律事項になっております。

法律事項につきましては次の26ページでございますけれども、こちらに書いてあるような、緑のところを読ませていただきますが、事業者の安全管理体制の強化、船員の資質の向上、行政処分・罰則等の強化、さらには旅客の利益保護の充実といった内容とするものを昨年国会に提出し、成立したものでございます。

これらについては今、順次、各規定が施行されているところでございまして、次の27ページを御覧ください。まず昨年6月のタイミングで、一番上ですけれども、安全確保命令に違反する場合の量刑の引上げ等を実施済みでございます。それから2番目でございますが、この春、もう来週になりますが、4月1日に施行予定のものが船舶等使用停止命令制度の創設、小型船舶のみを使用する旅客不定期航路事業に対する許可更新制の導入等が挙げられます。今後さらに登録制の導入とか、安全統括管理者及び運航管理者の選任義務関係について、準備を進めているところでございます。

続きまして、28ページ、29ページ、30ページと全体66項目によるもの1つ1つ進捗状況を説明させていただいているものでございます。昨年9月にはこうした対策について黄色の部分で記載しておりますけれども、運輸安全委員会の報告書において、これらは運輸安全委員会が示した再発防止策に対して十分含まれているものとの評価をいただいたところでございます。非常に項目が多うございますので、説明は省略させていただきますけれども、何かございましたらまた御質問をいただければと思っております。

続きまして、31ページからが環境関係、GX等に関する取組について記載させていただいております。まずこのページでございますけれども、外航分野では昨年7月、IMOにおいて我が国の提案を踏まえた国際海運において、2050年までに温室効果ガス排出ゼロの目標について合意したところでございます。今後、ゼロエミッション船の導入と船舶の脱炭素化を一層進めていく必要が生じております。

これは外航海運の状況でして、続きまして、32ページが内航のカーボンニュートラルに向けた取組でございます。外航の分野では水素船やアンモニア船といったことが言われておりますけれども、船舶の規模も様々である内航船の分野におきましては、これらに加え、バッテリー船をはじめとする各種燃料による船舶の導入が進められることが期待されておるところでございます。

続きまして33ページですけれども、GXの関係では船舶分野でも浮体式洋上風力関連の取組を進めているところでございまして、造船業等が有する技術力、設備の活用やこうした洋上風力の浮体の安全ガイドラインの改定、さらにはこれらを維持するために必要な作業員の輸送船等に関するガイドラインの策定等を実施しているところでありまして、これらにより浮体式洋上風力発電の普及・拡大に貢献してまいりたいと考えております。

次のページでございますけれども、自動運航船の実用化に向けた取組でございまして、自動運航船につきましては、海難事故の減少や船員労働環境の改善にもつながるということで、我が国海事産業の国際競争力強化の実現にも資すると期待しているところでございます。

具体的な取組としては次の35ページですけれども、現在、実証運航などが行われているところでございまして、2026年までに自動運航船に係るIMOの国際ルールの合意形成が図られる予定でございます。こうしたものを見ながら国内での導入環境整備に取り組み、2030年頃までの本格的な商用運航の実現を目指してまいりたいと考えております。

最後、36ページでございますけれども、海事行政分野のDXの推進でございまして、デジタル技術を積極的に活用することで、旅客船等に係る情報のデータベース化を進め、こういったものを監査などに活用していくことと同時に、申請される方々の手続の利便性確保にも努めてまいりたいと考えている次第でございます。

ありがとうございました。

【野川分科会長】 ありがとうございました。

それでは、議題1及び2につきまして、御質問、御意見等がございましたらお願いいたします。いかがでしょうか。

加藤委員、すみません。

【加藤委員】 3つほどございまして、事前のときにお話ししているんですけども、外航ですが、6ページ、7ページですけども、政策評価という点で、これは私の学生さんが計算してまして、イギリスと日本のトン数税制を入れたときに、イギリスは確かに資本量は増えている、だけど人はあまりうまくいかなかったとまとめている。日本のほうは2008年からトン数税制がなかりせば、もっと減っていた。だけどこれがあったがゆえに、トン数でやると上向くわけです。だけど、人はフラットだと。だけど、これがなかりせばもっと下がっているんだから、実は政策を打った効果が出ているんだという打ち出し方がいいのではないかと。今後のことがありますので、アクティブなことも書いておいたほうが良いというのが1つであります。

それから、次の11ページ、物流のほうでミスマッチですね。これをやりましたと、フェリーのロールファクターを書きましたというのはいいんですけども、これをどう深化させていくか、浸透させていくかということをやっとおくと、今後の方針が見えるのではないかと。ミスマッチが問題だからということなので、ミスマッチの解消方法をもう少しどうしていくのかということをお願いしたらよかったなど。

3つ目の内航ですけども、拝見していて、物すごくばらばらになるので体系的にやればいいのではないかと思います。結局、17ページで定着率が下がっていると。すなわち、若い人が辞めてしまうというわけです。ところが、14ページでは30歳以上の人は上がってきているわけですから、若者はたくさん来ているんですよ、頑張っているんですよ、我々は政策として頑張っているんですよと言って、入職は増えているんだと。だけど、辞めていてもこれだけ増えているんだから、我々は頑張りましたよと言って、それで次、どうするかとやったほうが美しいストーリーになるかというのは、持ち運びの問題ですけども、何かそんなふうに思っておりました。

以上でございます。

【野川分科会長】 ただいま加藤委員より御意見、御提案と3点ございましたが、事務局のほうでお答えはございますか。お願いします。

【指田外航課長】 1点目、よろしいでしょうか。外航課長より御回答申し上げます。

加藤先生の御指摘、ありがとうございます。おっしゃっていただいたとおりかと思って

おります。図でもお示ししましたとおり、商船隊も船員も減る中で、日本船舶と日本船員の数がトン税適用事業者については増えているということですので、まさにおっしゃっていただいているように、下支えの役割を果たしていることは言えるかと思しますので、打ち出し方はよく検討してまいりたいと思います。

ありがとうございます。

【野川分科会長】 あと2点について、お願いいたします。

【伊勢内航課長】 内航課長の伊勢と申します。2点目に御指摘いただきました積載率ですが、この公表自体は経産省とか農水省などを通じまして、JAさんとか各種業団体のほうには展開しつつ、まさにミスマッチがどこで、どう乗り越えていくかという部分についてもいろいろやり取りをさせていただいて、なかなか解がない部分もあるんですけども、2つ要素として大きいかと考えているのが、1つは価格の問題があります。そこはしっかり、そもそも労働時間短縮、車両の減耗に対する投資の部分とか、そういった固定費用も減るんだよという部分も含めてちゃんと見せていくことが大事かと考えているところでございます。

あともう1点、特に農作物についてのミスマッチとして、20トンコンテナとか、シャーシに載せるだけの荷物が、一つの荷主さん、農家さんから出てこないの、トラックとかあるいは鉄道物流のほうが効率性が高いんだというような話もありますので、こういった部分は、むしろ系統出荷の中でどういう形で混載していただけるとか、そういったアプローチで長距離輸送を担う業界なども巻き込みながらしっかり議論していきたいと考えているところです。

以上でございます。

【加藤委員】 ミルクランしないと駄目でしょう。

【伊勢内航課長】 はい。

【加藤委員】 ぜひ下のほうまで情報が行くように。

【伊勢内航課長】 ありがとうございます。

【野川分科会長】 あと、3点目についてはございますか。お願いします。

【佐藤船員政策課長】 船員政策課長の佐藤でございます。

3点目の点、加藤委員から、また1点目でもいただいた御示唆の点も非常に貴重な視野かと思っております。今後考えていくに当たって、しっかりそこを意識してまいりたいと思います。ただ、一方で数を確保するという点に関しては、そこもしっかり重い課題、命

題だと思っております。

【野川分科会長】 ありがとうございます。

篠原委員、お願いします。

【篠原臨時委員】 幾つか。非常に有効求人倍率が高いんですけども、若い人の話は先ほどありました、もう一つ気になるのは女性船員です。これがもうひとつ伸びていないかなど。特に内航が2%、外航より内航のほうが少ないというのは何か理由があるのかどうか、内航のほうが女性は就労しやすいような気がするんですけども、その辺の原因はどうかということ。それから、女性船員の何か数値目標みたいのは全体の計画の中には入っていないんですか。若い人のあれは入れているんですよね。だけど、今は女性という枠は特にないんですよね。今後これは入れるべきだと思います。こういう世の中ですから、ぜひ女性の方々にも、魅力ある職場としてのアピールも大事ですけども、働きかけが必要ではないかと。特に私はいつも思うのですが、海に親しむ、親和性みたいなものを子供の頃から植えていくと。そういう教育、これは船員教育の一つでもあると思うんですけども、地道だけでもベーシックな働きかけというか、仕掛けをこれから少しロングレンジで考えていく必要があるのではないかと。特に「海の日」なんていうのは、一番海に親しみを感じてもらういいチャンスですよ。ところが、この日は学校が休みなんです。だから家庭の親御さんたちにそういう意識を持ってもらって、何かイベントに参加してもらおうとか、学校だけではなくて家庭に対する啓発活動、前にもこの会で申し上げたことがあるんですけども、そういうこともぜひ進めてもらいたいということでございます。

最後に1点だけ、これは細かい話なのですが、最新の業況の中の5ページ目、外航海運、世界的な船員確保をめぐる状況、その中で左にグラフがありますよね。日本人はどこに入っているんだといたら、このグラフには載ってなくて、下に1.3%と。これは線一本でもいいから、日本人というのをグラフで目立つように入れたほうがいいと思う。いかに少ないというのをグラフの中でアウトスタンディングさせたほうがいいのではないかと思います。

以上でございます。

【野川分科会長】 ありがとうございます。ただいまの篠原委員の御指摘等につきまして、事務局から何かお答えはございますか。

【佐藤船員政策課長】 船員政策課長でございます。

女性船員の点とか貴重な御意見、今後、資料等を作っていく中ではしっかり考慮してま

いりたいと思います。大変大事な着眼点かと思っております。

関連でありました要因のような点はあるのかということで、これも声を聞いたり、あるいは幾つかそんな認識かなと認知している部分になりますけれども、1つは、対比すると2つぐらいの声とか事実関係を認知することはございますが、内航船は船内の居住環境の点の一つあるかと思っております。女性の方の区画を、内航船が船のサイズが小さくなりますので、もしあれでしたら、委員の方でも私ども実際に船舶所有者では運航者の方のもいられるので補足いただければと思うんですけれども、そういう面で少し難しくなるという声と実態認識みたいなのが1つあるのが1つ。

もう一つは労働環境といいますか、時間ないしは期間みたいな話になりますけれども、内航のほうがならずと基本的には8時間ですけれども、一回で航海を安全に完了していただくという感じでやりまして、上限値というのが、ならずと8時間平均で総労働時間になるようになっているのですが、14時間まで内航航路の足の長さによっては長期の時間になる点が1つと、それから2点目と対比して、もう1点は一般的な話になってしまうかもしれませんが、育児とか出産のときの休暇が制度的には入っているのですが、それが実際に取れる率が少しネックになっている部分があるのかと。子育てに入っていた後の副業みたいなものが、こういうのもしっかり取り組んでいかなければいけないと思っております。この後、船員部会の御報告でもさせていただきますけれども、今回の、次の来る国会でも、陸のほうの厚労省と連携いたしまして、育休法等について、労働者が休暇を取りやすくする選択肢を増やすという制度改正を入れるところをやっていくところでございます。

以上でございます。

【篠原臨時委員】 事情は分かりましたけれども、外航のほうが家を空ける日数が多くなるじゃないですか。だから、むしろ女性は敬遠するのかもしれないけれども、それは育児の問題とあまり関係ないんですか。

【海谷海事局長】 私から申し上げますと、外航船員はずっと船に乗るようなライフサイクルになっていないので、あるときは日本の本社にて船舶管理を行うとか、そのときに育児休業を行ったり、短時間勤務を行うとか割と取りやすいんです。内航は中小企業が多いので、ずっと乗りっ放しというところもありますから、そのような形態を維持していただけるのかどうか。かつ共働きが多くなっていますから、外航のような余裕のある期間がないと、なかなか女性が船に乗ろうかという気分にならないということがあるかと思っております。

で、そういった点も踏まえて、今後どうしていくかというのはよくよく研究していかなければいけない課題かと思えます。

【篠原臨時委員】 分かりました。

【野川分科会長】 船員政策課長。

【佐藤船員政策課長】 一言申しまして、今の局長の点とまた別ですけれども、我々が取り組んでいるものとして一つの育休法みたいなものを立ち上げまして、それとは別で、主に内航のほうに着眼いただいているんですけれども、我々がもう一つ取り組んでいますのは、私が言った1点目の居住区画みたいなものにつきましては、例えば鉄道運輸機構の共有船建造などで、共有船を造るときにインセンティブをつけた低利融資の採択要件があるものとしまして、女性にも優しいというような居住環境を実施する場合には低利融資ということで、内航にも、女性だけではないですけれども、労働者に優しい居住環境を造るものについてインセンティブの施策を打っているところでございます。

以上です。

【野川分科会長】 総務課長。

【谷川総務課長】 ありがとうございます。海への親しみ、小中学生のような若い子たちからロングレンジで働きかけていくべきではないかという御指摘はごもっともだと思います。国土交通省では今、文部科学省とも連携して、学習指導要領の中などに海への親しみについてもちゃんと位置づけをするようにしておりまして、さらには予算を取って、例えば出前講座、体験学習とかいったものを子供たちができるように進めているところでございます。これについて、一層の充実を図ってまいりたいと思えます。

併せまして、特に「海の日」についても言及いただきましたが、コロナ禍ではオンラインでの活動にとどまりましたけれども、これを今、再開しているところでございまして、小学生や幼稚園ぐらいの子ですと親御さんと共に活動してもらうこととなりますので、こういった行事などを通じてしっかりと海の重要性、海運産業についての理解を深められるよう努めてまいりたいと思えます。

【野川分科会長】 ありがとうございます。ほかに。

小林委員、お願いします。

【小林委員】 先ほど局長からお答えいただきましたように、今は2024年問題の真ただ中におりますが、我々が事前に想定した以上に社会が根本的に変わりつつあるように思います。単なる働き方改革ということだけではなしに、物流・流通業界全般が大きく

変わってきているわけなんです。とりわけ地方になるほど深刻です。たとえば、多くの地方都市で、閉店するスーパーマーケットやコンビニが増加している。物流コストの上昇は商品の価格に転嫁せざるを得ないのですが、価格上昇をできるだけ抑制するために、店舗や流通方法の再編を図るために既存店舗の閉店が発生しているのですね。働き方改革というのが単に時間管理ということだけではなく、例えばいろいろな副業機会を創出する工夫も含めて検討する。先ほど外航ではいろいろな働き方の機会を作る動きがある。厚労省と連携されて検討されるということをお聞きしましたが、そのような検討の必要性が待たなしの状況になっていると改めて思いました。

14ページに示されている内航船員の年齢階層別船員数の図を見て年齢構成が若いのに驚きました。ほかの業界では雇用者の中高齢者層、図の中では赤い部分が多いのですが、内航船員の世界はそうではない。ということは、この業界における労働市場の流動性がそれほど高くないということの意味している。さきほど、この業界における雇用者の定着率が低いと言われましたが、他の業界と比較すれば高いと考えたほうがいいのかと思いました。このことは、学卒者など若年層を対象とした新規就職者を確保する戦略が非常に大事だということを示唆しています。この分野に入ってきていただく新人をどう確保するかというのが極めて生命線を握っているように思います。そういうところで若者層にとって魅力ある働き方というのが一体どういうことなのかを勉強していく必要があるのかと思いました。

それから、あと1点は連携の話ですが、異分野との連携、これは言うは易し、行うのはなかなか難しい課題です。先般クルーズの件がでましたが、例えば、天候が不順でクルーズ船の入港が突然キャンセルされることがある。そうすると、クルーズ船の寄港のためにバスドライバーを何十人も確保して待機していた。クルーズ船の寄港により、せっかくの準備が無意味になってしまう。離島のように規模の小さい経済では、クルーズ船のキャンセルリスクは非常に大きくなってしまいます。今後、DX戦略を進められる場合にも、そういうリスクマネジメントの視点から異分野連携を考えていただければと思いました。

以上です。

【野川分科会長】 ありがとうございます。今の御提案等に関しては、何か事務局のほうでございませうか。御意見を伺うということによろしいでしょうか。

ありがとうございます。住野委員、お願いします。

【住野委員】 ありがとうございます。私からは2点、御意見を申し上げたいと思いま

す。

まず1点目は、外航の日本船舶並びに日本人船員確保計画についてでございますけれども、以前から言っておりますように、日本船舶と日本人船員の確保・育成につきましては、公共交通政策を検討する上で経済安全保障の観点、あるいは日本商船隊に受け継がれる海事の伝承の観点から、国民生活と景気を守るための最重要課題であるとは十分認識しております。そのために外航海運事業者に対しましては、その自発的な取組を促すための環境を整備するという動機づけのもとに、本計画がトン数標準税制、並びに準日本船舶制度の適用と一体運用をされていると。こういう中で、令和5年第4次計画で目標も示されたわけでありましてけれども、これまで計画認定事業者単位当たりの日本人船員確保の達成率はどれぐらいなのだろうかということが1つです。なければ、こういうみなし税制で安定経営を目指すということであれば、各社に対して達成率はどう推移していくのかということも、しっかり公開すべきではないかと思っております。

また、就労人口が減少する中で、将来、海技士を目指す若者をどのように掘り起こしていくのかということは重要な点でありますので、関係者を含む現場の声を反映させる枠組みで、私は早急に検討を進めるべきではないかと思っております。これが1点です。

2点目ですが、最新の現況で、GXへの対応ということで、これも外航船員のための教育訓練の拡充について意見を申し上げたいと思っておりますけれども、気候変動対策に関わる世界と連動して、我が国も官民一体となって、2050年のカーボンニュートラルに向けて努力を始めているものと考えております。この政策モードで迎えまして、水素やアンモニアなどのクリーンエネルギーへの転換政策も急務になっているのではないかと思いますけれども、しかしながら、代替燃料を扱うために、2030年代半ばまでに、少なくとも世界で約80万人の現役船員の追加訓練が必要ではないかと言われております。日本も世界を指導する立場に立って、船舶の安全基準はもとより、船員の健康・安全を第一に据えた船員の能力基準を確立する政策誘導にもっと力を注ぐべきではないかと思っておりますので、そういった点につきましてもよろしくお願ひしたいと思います。

以上です。

【野川分科会長】 具体的な御質問がございましたので、それを含めてお答えをお願ひいたします。

【指田外航課長】 1点目につきまして、外航課長より御回答申し上げます。日本船舶・日本人船員の確保計画でございますけれども、これは各社で申請をいただいたものに

ついて、今後5年間でこれだけ増やしますということをあらかじめ計画でpledgeと言いましょうか、表明をいただいて、そのとおりに増やしていただいているというものになっております。したがって、達成率がどのぐらいかという御質問で言えば、おおむね100%で達成されているというお答えになるのかと思っております。

以上でございます。

【住野委員】 申請に対しては100%ですよね。でも、計画というのがあるじゃないですか、1.2倍にしていくとか、1.何倍にしていく。そういう場合は、各社に単位当たり大体どれぐらいの達成率がないと1.2倍にならないという形ではないんですか。

【指田外航課長】 これは各社でこれだけ増やしますという、各社によって現計画、新しい計画においては比率が違うんですけども、つまり各社の増やす計画を足し上げると全体で1.2倍になりますという計画なものですから、積み上げで大体このぐらい達成できますということを各社にお伺いして、その実績を積み上げていって1.2倍にしているということになります。

【住野委員】 私が言っているのは、船籍については準日本船籍も含めてある程度増えたようには、それでも1.2倍ぐらいだと思いますけれども、日本人船員確保についてはなぜ横ばいになっているのでしょうか。

【指田外航課長】 船員につきましては、おっしゃるように、トン税適用事業者の中では一定数増やすようには確かにしておりますけれども、言っていたように、全体の枠としては増えていないというのはそのとおりでございます。5,500人という指標に関して言えばまだ半数程度ではございます。

【住野委員】 だから達成率とか、一応、計画があるじゃないですか。このグループ単位で前年度から、2次から3次、3次から4次とあるじゃないですか。その達成率は取っていないということですね。各社、グループ単位でもいいですけども。日本人船員が増えたという目標に向けて、達成率を取っていないということでもいいんですね。そこを聞いているんです。人ですよ。

【指田外航課長】 個社ベースでは計画としてはあるんですけども、全体としての率はないという意味ではそのとおりでございます。

【松浦臨時委員】 関連ですけども、よろしいでしょうか。

【野川分科会長】 関連ですか。はい、松浦委員。

【松浦臨時委員】 松浦でございます。今の議論を聞いていますと、認定事業者の問題

と日本全体の外航日本人船員の問題とが一緒になって話をされているような気がするんですけども、認定事業者の方に関しては、隻数も含めて船員数も増えている。ただし、全体の日本人外航船員の数としては、その率、その数も達していないというのが一番いい表現なのかなと思います。

関連して、もう一つお話を聞かせていただきたいんですけども、資料2の5ページで、船員確保をめぐる状況という形で先ほど住野委員からも話がありましたけれども、世界的に船員が不足する傾向が懸念されているということで、日本商船隊における輸送を担う基となる船員を確保ということで、先ほど挨拶の中でも必要だということが海事局長から話がありました。併せて、資料1でも日本人船員が必要だということはずっと書かれているわけですけども、先ほども言ったように、日本人外航船員は増えてきていない、これが今の実情だと思います。

ここでもいろいろな場でも何度かお話しさせていただいていますが、今の日本人船員の増加に関して日本船舶及び船員の確保計画に沿って、日本人船員を増やそうということはしっかりと計画として出されているわけですが、いかんせん日本人船員は増えていないというのが現状でしょうから、そうすると今後、海事局として、日本船舶及び船員の確保・育成計画の中で実施することは当然ですけども、それ以外にいろいろな場で船員の確保・育成という話をずっと行っていただきたいし、海事局としてどういうふうにお考えなのかということを知っているのですが、なかなかお答えが出てこない。今の時点で海事局としてどういうふうにかえられているのか、考え方を教えていただけませんか。

【野川分科会長】 いかがでしょうか。はい、審議官。

【西海審議官】 お答えいたします。私は今、内航を中心にやっているのでも内航から申し上げますと、1つは全体的に少子・高齢化で、もともと船員に応募される方が少ないことがありますので、他産業との競争が非常に厳しくなりますので、まずは新卒でやる船員の方を増やすということをやっていきたくて。併せまして、最近、中小では転職市場から船員の方を確保しているのでも、そういった他産業からの転職市場のリクルートも強化していきたくて考えています。また、先ほど篠原先生からもございましたように、女性とかの活用についてもできるだけ強化する、そのために必要なことに取り組むことによつて船員を増やしていきたいと考えております。

結局、外航も内航も基本的にそれぞれの魅力とか条件がありますので、まず、船員になりたいという母集団を新卒と転職市場から、あと女性を含めてできるだけ増やすことによ

って、今後、こういった船員づくり対策に対応していくのが基本的な姿勢です。あとはそれぞれについて細かい対策がいろいろとありますので、それをできるだけ実行していこうというのが基本姿勢でございます。

【野川分科会長】 時間もございますので、これについては一旦区切って。南委員、御質問をどうぞ。

【南委員】 幾つか御質問等をさせていただければと思います。

まず1つ目が内航の働き方改革についてですけれども、実際に内航海運業法等の改正に伴いまして、荷主企業に対する勧告制度などが導入されたかと思えます。貨物自動車運送のような場合には、既に荷主企業に対する勧告が実際になされたという報道がありました。例えば、貨物自動車運送のような場合にトラック運送のGメンと呼ばれる方々が、今、一生懸命頑張っているらしいと伺っておりますが、海運の場合でも、同様の取組がなされているのかどうかについてお伺いできればと思います。

2点目について、既に多くの委員の先生方からもお話がございましたけれども、定着率との関係でございます。若い方が、他の業種に比べれば相対的にまだ良いというようなお話もありましたけれども、定着しない理由は実際どういうのがあるのかについて、もし把握されているものがあれば教えていただければと思っています。例えば、船員の働き方改革における議論の状況を拝見した際に、ハラスメントの防止についても指摘がなされていたように記憶しています。定着率の問題については、そういったところも関連しているのかどうかというようなこともあるかと思ったのですが、その点についても何か情報等がございましたら教えていただければと思います。

次に、女性船員について先ほどから議論されておりますけれども、諸外国ではそもそも海運業界、海事産業自体が男性社会という認識もあり、意識改革が必要ではないかというようなお話もあります。これは意見になるかもしれませんが、海事産業全体としての意識改革が必要なのかなと思いました。例えば、男性社会というイメージを払拭するような取組を今後考えていく必要があるのかと思っています。

最後になります。知床遊覧船の事故対策委員会の委員として参加させていただきましたが、運航基準等の理解について周知等をしていくという点に関して、今回、ひな形の充実というようなことが御指摘されていたかと思えます。非常に重要な政策かと思う一方で、コンプライアンスの重視という観点から考えてみますと、ひな形を作成して「このような形でやってください」と言われてしまうと、言われているからやっていますというような、

どうしても形式的な改善になってしまう可能性が危惧されます。腹落ちするようなもの、納得して、こういう理由があるからこういうひな形になっていますというようなことを少し具体的に周知していただいたほうがよろしいのかと思っています。きちんと明確な理由を説明して、こういう安全性を確保する観点からこのようなひな形になっています、このようなルールになっていますというようなことをぜひ周知していただければと思っています。

最後は意見になります。以上です。

【野川分科会長】 ありがとうございます。では、事務局、お願いいたします。

【伊勢内航課長】 内航課長です。南先生からの御指摘の1点目でございますけれども、海事産業強化法の施行によりまして導入されました荷主勧告制度については、今のところまだ勧告した実績はございません。その上でこういった部分についてどういう働きかけをしていくかにつきましては、自動車分野と海運分野の業の形態の違いによく着目する必要があるのかと考えております。このように申しますのは、内航海運の多くは8割強が輸送品目の中で産業に即して系列化が進んでございまして、荷主とかオーナー、オペレーターと縦の系統が非常に明確でございます。逆にそこから考えますと、我々としても荷主に直接アプローチをして、様々な改革とか、取引慣行の見直しとかいったこともアプローチしやすいという立場にあらうかと考えております。

その上で2017年度以降ですけれども、「安定・効率輸送協議会」を立ち上げまして、オペレーターさん、オーナーさん、荷主企業、国交省というような、あるいはオブザーバーとして荷主、所管省庁を入れまして、安定的な輸送とか輸送の効率化といったことに関する対話の機会、今、品目別に部会を3つほど設けておりますけれども、そういった形で対話を進めているところでございます。その上で是正すべき商慣行については、これは来年度になりますけれども、我々としても、全体としての内航海運が品目によって取引慣行がかなり、例えば荷役をどちら側でやるのが一般的かとか、ホースの管理、どちらがやるのかとかいった部分も含めてかなりまちまちでございますので、そうした取引慣行を1つ1つ、どういった実態で取引が行われているのかを広く調査するというのを考えております。その上で調査した慣行が法に照らしてどうなのかと。法に照らして違法ではないかもしれないけれども、例えば自主行動計画、今、物流については荷主さんがつくられておりますが、そういったものに照らすと是正していくべきだよとか、そういったものから漏れているけれども、サステナブルな内航海運を確保していく上で、こちら側としてはお

願ひして是正を図ってほしいとかいった形の要素に分けながら、必要に応じてガイドラインを作成するとか、そういった形で対応していくことを考えているところでございます。

【野川分科会長】 ありがとうございます。ほかに。

今の御意見に対することでございますか。はい、船員政策課長。

【佐藤船員政策課長】 佐藤から、主に2点目と3点目の点でございます。2点目は便宜的に御覧いただきながらですと、資料の最新の業況等の14ページあたりで御意見を頂戴したかと思うんですけれども、複眼的に見ますと、他業種に比べますと若年層の率が高かったり、あるいは赤の部分ですが、これは陸一般もそうで御案内の委員の方も多いかと思うんですけれども、団塊世代の年齢が退職に入っていて、赤の部分は若干ピークアウトの兆しが見えるかなということで、繰り返しですけれども、陸なんかと比べますと、委員が御指摘のとおり、いろいろな見方をする一つとしましては比較的若年層のウエートが高いところかと思ひます。

その中でどんな声があるのかという、今日、手元に細かいものを持ってきておりませんので恐縮ですけれども、記憶の範囲で申しますと、どんなのがあるかということですが、一番は離職につながる内航の場合というのは、自分が思っていたのと労働環境、あるいは労働条件にミスマッチがあったという声が多うございます。まず、1点ございます。それをブレイクダウンして申しますと、連続して休暇が取れない、思ったよりも休暇に入るまでの日数が長かったというのが、ほかでも幾つかあるんですけれども、今、記憶で一番印象的に残っています。もう一つは、通信環境が思ったよりも、家族とか友達との、あるいは動画が見られないみたいな声も出てきているところでございます。

それともう一つは、最近、陸のほうでの賃上げ、例えばサービス部門みたいな要員に關しましては陸との競合で、航空のグラハンともかなり競合が出ているというのも最近のトピックとしてあるかと思ひております。それに関して私どもでやっている施策としましては、さらに取り組んでいかなければいけないと思ひているのですが、通信環境につきましては、先ほどの資料でも御紹介いたしました、領海外に加えて領海内につきましても海上ブロードバンド、これは総務省さんで今、スターリンクが実際のビジネスベースとしてサービス提供が始まっていますので、領海内についてもブロードバンドを取るようにならしていただひてやっていること。それから、私が着任しましてからより押し進めているようになりますけれども、私どもでやっている内航関係の船員の雇用に関する助成金、補助金関係があるのですが、それにつきましても働き方改革に資するよう、労働環境を柔軟にす

るとかそういうのを優先採択要件といいますか、幾つか、いずれか1つを達成するという中にそういうのも入れて、そういうインセンティブもつけているところでございます。それがおっしゃっていただいた2点目の関係でございます。

3点目は、まさに意識啓発はそのとおりかと思っているところでございます。すみません、戻りまして2点目をもう1点だけ申しますと、私ども結構な母数の調査数でアンケートなんかをやっているんですけども、あまりそこまでのものは出てきていないのですが、内部通報制度をしっかりと入れてございまして、内部通報につきましては通報者について不利益を生じさせないということでやってございます。内部通報制度に基づいて内部通報があったもの、あるいはそれ以外が端緒でも、船員労務監ということで監査がしっかり入るということをやってございまして、最近でもハラスメント系ではないですけども、それなりの処分になったものにつきましては内部通報が起因になって、労務監査で処分に至ったようなものもございまして、そういうところでもしっかり強化してまいりたいと思っております。

以上でございます。

【野川分科会長】 お願いします。

【松尾安全政策課長】 簡単に。知床関係の御意見ということで、ひな形の充実等について、理由の説明等をきちっとやってくれと。おっしゃるとおりでございまして、ひな型だけに限らずほかも全体的に66項目がございまして、1つ1つ丁寧に事業者の方に説明しながら、実行に移していきたいと思っております。

ありがとうございます。

【野川分科会長】 松本委員。

【松本委員】 御説明いただきまして、大変ありがとうございます。南委員が質問された件と私が質問しようと思った件が重なっているんですけども、内部通報をちゃんと運用されているということで、管理職の教育も非常に重要ではないかと思いますが、各社にパワハラが起きないようにそうした教育も促していらっしゃるのかということをお伺いしたいと思います。

それから、もう1点の女性船員の話がほかの委員からも出ておりましたけれども、国交省として各社の女性船員の数は把握していらっしゃるのですが、そのうち女性の管理職がどれぐらいいらっしゃるのか。また、数値目標があるのか、女性社員の数値目標が2030年に向けて、各社の数値目標を把握していらっしゃるのか、管理職の数値目標を把握し

ていらっしゃるのか、この点についてお伺いしたいと思います。

よろしく願いいたします。

【野川分科会長】 河野委員。

【河野臨時委員】 お時間がない中、申し訳ございません。私は最後のところで言及がありましたGXについての取組でございます。今回の御説明は現況、業況ということですので、必ずしもこの御質問というか、このコメントをさせていただくのが適切かどうか分かりかねますが、少なくとも2030年、2050年をゴールとしたGHG削減の目標があって、その中で新しい船舶の燃料、それから輸入といった問題が生じてくるわけです。その意味では、10ページの内航海運のモーダルシフトというときに、できれば内航業界にとってこれが商機となるような形での施策を取っていただきたいと考えておまして、それは内航業界だけでなく造船も含めて、大きな船で外国から燃料、新エネルギーを輸入することは、もちろんこれ自体を施策として重視しなければならないのですけれども、国内でどれだけ確実に内航海運を使って流通ネットワークをつくるかということのをこれからぜひ考えなければならないのではないかと考えております。

また、外航船、特に日本籍船に限らず、日本の港に寄港する船舶に対して燃料を補給するときも、例えば洋上バンカリングができるような施策を取るとかいったような、船舶関係の支援を新エネルギーの進展をにらんだ上でぜひ実施していただきたいと感じます。同じことは船員さんにも言えまして、皆様、御指摘のように、これまで船員の数の問題をかなり重視してきたと思うのですが、今後、GX化あるいはDX化、そして自動運航を考えると、船員の資格、あるいは船員が持っている技能で問われることが多くなっていくと思います。そういった先端的な技能を持った船員さんをいかに増やしていくか、この点についても、ですので、数に限定されない施策をお願いしたいと思います。

【野川分科会長】 松本委員、御質問だったと思いますけれども、お答えはありますか。

【佐藤船員政策課長】 佐藤でございます。度々すみません。

1つは管理職への促しでございますけれども、資料2の業況等の18ページで、分かりづらいのですが、左側のところに労務管理責任者を新たに選任することになってございます。これは管理職級でございますが、この中にはここでは言葉が入っていないですけれども、心身の健康ということで、今回、強化した働き方改革での制度改正の中でメンタルヘルス等も重要項目ということが入ってございまして、私どもとしては、さらに取組、フォローアップという意味ではもっと十分にやっていかなければいけないかと思っているので

すが、促しているという意味では、管理職レベルに促していくことを考えてございます。メンタルヘルス等はセミナーとか講習も、私どもとしても、役所としてもやっているところでございます。

2点目は、各社の女性管理職の目標、あるいは国としての目標みたいなものについて私どもは設定していない、網羅的には設定していないと思ってございまして、その結果、個別の目標値についても網羅的な設定は把握していないかと思っております。

それから、併せまして河野委員からおっしゃっていただいた最後のほうの点で、量だけでなく質というのはまさにそのとおりかと思っております。そういう意識で、手前みそですけれども、船員部会でも最近、環境とかGX、DXの話が議題として事務局でも用意させていただいているところでございまして、従来型の海技だけではないモダナイゼーションを図っていくというのは非常に重要になっているかなというのがありますので、引き続き取り組んでまいりたいと思います。

両委員とも、貴重な御示唆をいただいたと思っています。ありがとうございます。

【野川分科会長】 ありがとうございます。内航課長。

【伊勢内航課長】 内航課長です。河野先生がおっしゃった内航海運全体の商機とすべきだというのは、まさにおっしゃるとおりだと思っています。必ずしも内航全体にとってみますと、モーダルシフトが裨益するフェリーとかROROの割合は必ずしも高くないのですが、全体としてこれまで輸送量が漸減傾向の中で、なかなかその運賃なども上げにくい、用船料などを上げにくいという構造が続いてきた中で、そういうところをしっかりと変えていく。トラックが安いから船も安くすべきだというような部分もいろいろあった中で、今回、全体としてトラック側においても適正運賃の收受という取組がある中で、内航側でもそういった動きをしっかりとやっていこうということ、あるいは荷主さんに理解を得るという意味では絶好のチャンスなのかということです。

あともう一つ、船員の観点で言いますと、フェリー、モーダルシフトに必ずしも直接に絡まない事業者の方から、最終的にモーダルシフトでフェリーとかROROで輸送する需要が増えた場合に、船員さん不足に拍車がかかるのではないかと。特にフェリーとかROROの場合は定期運航でありますので、自分がいつ、どういう形で働くかというのは比較の見えやすいという中で、どういう形で勤務環境の整備をして、そういった人材流出に歯止めをかけるのかというような問題提起をいただいたりすることがございまして、こちらはモーダルシフトとはまた別の観点なのかもしれませんが、先ほど少し申し上げましたけ

れども、勤務環境整備に必要な運賃、用船料をしっかりと取れるようにしていくということに我々としてしっかりと取り組んでいくべきなのかと考えております。

新エネルギーにつきましては、特に油について、今までの重油系等々については、輸送の需要が中期的に減り続けているというような状況がございます。他方で製油産業の生産拠点再編なども進んでいる中で、運んでいる量ほどに、すなわちトンキロが減っていないという実態がございまして、そうすると、意外と労働時間規制強化なんかもある中で船が足りていないという御意見が出だすような状況になっております。油についてももちろんそうなのですが、先生がおっしゃるような新エネルギーとか新燃料の輸送需要とかいったものがこれから出てくる一方で、「来年からこれを運ばなければいけないので、よろしく」と言われたところで、船員さんの教育問題とか、船を造っていかなければいけないとかいったような部分もございます。そこはどういった輸送需要が多く発生する見込みなのかということについて、我々自身も荷主の石油元売りさんとは直接やるような場面が増えていきますので、将来的ニーズも拾いながら、内航海運業界としてそういった社会的要請に対応する機会を逸さないようにしっかりと取り組んでいければと考えております。

【野川分科会長】 ありがとうございます。大分時間もたちましたので、最初の議題につきましてはこの辺でよろしいでしょうか。

最後に私から、2分で3点申し上げます。第1点は外航日本人船員の数の問題で、平成19年に5,500人、450隻という目標を立てた審議会の答申は、たしか閣議決定もされている数字であると思います。この6ページの表を見ますと、日本船舶については上の表でも、準日本船舶を合わせて330隻弱。ところが日本人船員については、上の表でいっても5,500人の目標に対して1,341人、下の表に至っては、外航日本人船員数2,315人だった第1次計画から現在2,062人に減っている。これを見て、船舶数については、いつの日か達成する日が来るかもしれないという予想は立たないわけではありませんが、日本人船員について5,500人の数が達成できるだろうという人は誰もいないだろうと思います。このような状況の中では、抜本的にそもそもこの目標をした平成19年の決定の見直しをする時期に来ているであろうと私は思いますので、その点を検討していただきたい。

2点目に、2024年問題についてですが、私の立場から申し上げますと、24年問題というのがあたかも産業の発展に対するオブスタクルのように言われていますが、あれは、これまで、運送に携わる労働者の労働時間が長過ぎて、本来のルールから比べると違法状

態が蔓延していて、それに目をつぶってきたという状態を正常化しようということです。今までやってきてうまく行っていたのを何で厳しくするんだという問題ではない。だからまず根本的にその辺の認識をきちんとしていただくということを望みます。

それから3点目に、女性船員の問題についても何点も議論が出ましたが、今まで出ていなかった意見を申し上げますと、これは男性の問題だと思っております。つまり、前回の交通政策審議会船員部会でも、育児・介護休業法の船員に対する導入というのがありましたが、育児・介護休業法を取っている女性船員自体がほとんどいない。その原因の一つには男性が取っていないということがあるのであり、これは一般社会でもそうです。ぜひ、男の船員がばんばん育児・介護休業を取って、さあどう人員配置を工夫したらいいのかと考えるような、そういうふうにも男性も取り込んでいくというようなところからいかないと、とてもではありませんが、女性のためだけに制度を整えても、それをめぐる男の対応、意識が変わらない限りは変わらない。これについて、では、船員の世界ではどう対応できるか。この観点からのアプローチもお願いしたいと思います。

次に議題3……。

【松浦臨時委員】 すみません。もう1点だけちょっとよろしいでしょうか。端的に終わらせますので。

先ほど外航船員の確保・育成のところでお話を、審議官からいただいたんですけども、実際に議論をする場を設けるのか設けないのかちょっとはつきり聞こえなかったんで、その辺をちょっとはつきりしていただきたいのが1点。

それから内航海運の話なんですけども、先ほど内航課長のほうから若干、今のモデルシフトの問題等々で、内航は今いい時期と言ったらおかしいですが、今からどうしていくのかということで話が出ていますけれども、それは船の数だとか、船員の数をすぐに増やすことはできないので、早めに議論をしていくというような話をされたんだと思いますけれども、それで1つお聞きしたいところがあるんですけども、ちょうどここで書かれている部分が、10年程度で倍増するという形で数字をはっきり書かれているんですけども、今、この中で、内航海運と、それから鉄道というところが一緒になっているわけですよ。そうすると、内航海運の今の数字がどうで、鉄道の場合がどうで、そのパーセントをどう見られているのかというのがはっきり書かれていないんで、そういう部分については、今の状況で、内航の船舶数だとか船員の数がどのぐらいで計算をして、どのぐらい増やして

いきたいと書かれているのか、それをお聞かせいただければと思いますので、よろしくお願ひします。

【野川分科会長】 まず検討会の設置について、はっきり言っていただきたいということです。

【西海審議官】 まず最初のお話でございますけども、御質問の話自体は、トン数税制の次の見直しにもかかる重要な話でございますので、日本籍船、それから日本人船員をどのように増やしていくかについては、今回は早めにトン数税制、次のトン数税制の見直しに向けた議論をスタートさせたいと思っておりますので、その中で議論していくことになると思います。ただ、さきほど分科会長もおっしゃいましたように、日本人船員の目標はかなり高い目標ではありますので、まずはどこまでどうやって増やしていくことができるかということから議論を始めていきたいと思っております。

それから後段につきましては、内航課長もお話があるかもしれませんが、あくまで、まず内航海運で船員が、どうしたって足りていないんですね。まず運賃を転嫁できていないので、新たな設備投資に投じる余力がないという問題があるものですから、そういった観点からきちんと荷主との適正な転嫁、運賃取りをしていきたいということでございます。

そういった中できちんと議論を進めていきたいと思ひます。よろしくお願ひいたします。内航課長、もし補足があれば。

【伊勢内航課長】 補足です。これは鉄道と内航、それぞれについての倍という前提で、これまでの政府の決定文書の記載をしているという状況でございます。

まず、今、西海から話がありましたが、すぐに船の大型化だとか造船ということではなく、足元で言いますと、フェリーの積載率自身も便によっては50%切っているような便もあるので、まず、おなかを埋めるというところからしっかり、あるいはそのための設備投資を支援していくということからやっていくということ。

あと、もう一つ、別の論点でトラックそのものの積載率も現状4割を切っていると、ここを上げていくというような話がございますので、まず、船に乗るシャーシですとかトラック自身の積載率を上げていくということによって対応していくのかなと。

そういう状況の中でやはりその運賃が上がっていかないと、次の船、長距離フェリーですと大体2隻単位、当然100億を超えてくるような設備投資になってきますので、そういった中でリスクを取って投資をする必要がある、ないしはそれに見合ったリターンがあ

るということをまず事業者さんに分かっていただく必要があります。ちなみに2018年以降、足元の26航路で新船が長距離フェリー・ROROで就航しておりまして、やはり大体15年ぐらい一般的なフェリーを使っていく中で、その次の建造のタイミングで、しっかりそういったシフトしてきているという実感を得ていただきながら、大きな新船を入れていただくと。その前提として、船を入れるためのバースの整備なども港湾側にやっていただく必要がございますので、そういったことをやりながら2030年度の半ばまでに目標をしっかり達成していくというような時間軸で取り組んでいくことが必要なんじゃないかと考えているところでございます。

【西海審議官】 今の関係で補足いたしますと、港湾局も担当しているので申し上げますと、次世代ユニットロードという整備を進めておりますけれども、それは、基本的には今のお話でももちろん、モーダルシフト用のバースを整備するだけではなくて、どこにコンテナがあつてとか、そういう効率的に荷役とか搬送できるようなサイバーポートの整備も進めておりますので、それによってできるだけ処理能力も上げていくということがありますが、これもインフラ整備で時間がある程度かかりますので、船の建造とか投資等々合わせて着実に進めていきたいと考えております。

【野川分科会長】 議論は尽きませんが、大分遅れていますので次に進んでよろしいでしょうか。

それでは、続きまして、議題3の各部会の現況について、事務局より説明をお願いします。船員部会、船舶交通安全部会の順番でお願いいたします。

【佐藤船員政策課長】 船員政策課長、佐藤でございます。度々登場してすみません。

1枚おめくりいただきまして、さらに目次からめくって2枚目でございます。船員部会というのは、船中労の廃止に基づきまして、海事分科会の下に船員部会というのを設けて、法定の審議事項等をやっているところでございます。本日、御参加いただいている海事分科会の委員の方にも相当数入っていただいておりますので、そういう意味では、私からの説明で大変恐縮でございますけれども、審議をやっているところでございます。

また、最低賃金を定めている業種につきましては、毎年最低賃金の決定というのをやってございまして、それについては専門部会ということで、より労使でひざ詰めに近い形でやっていただいた上で専門部会長決定するというので、ここにありまして、3業種の専門部会というのをやっているところでございます。

ここは全体的に体制的な立てつけの部分でございまして、続きまして、次のページ、3

枚目と4枚目を見ていただければと思います。3枚目が法定審議事項でございまして、ここ1年間やっているものでございます。かいつまんで申します。

それから2枚目が、それ以外の法定審議事項で、いろんな御審議をいただいているかということでございますが、3枚目、4枚目は大別されたものでございまして、一度、4枚目の一番下の括弧の小さいところを御覧いただければと思ってございます。

昨年の夏、今、私ども事務局が、行政側も今の局長、審議官、課長等になってから、それまでとの関係でございすけれども、便宜的に前と後で言いますと、この法定審議事項、3ページ目のもの以外で、4ページ目のものというのは、どういう付議事項等が出てきているかということでありすけど、やはりその審議の活性化をしていこうという心構えでやってございまして、本日の海事分科会、まさにこの場でもたくさん船員の関係で御意見をいただきましたとおりでございまして、お手元にありすとおりで、昨年の夏からの9か月で比較しますと、やはり付議関係というのは、事務局側として野川部会長に御相談して御用意しているものでございすけれども、少し活性化が図られているのかなど。ただ、一方では、まだまだもっと審議すべき事項はあるというような御意見もいただいておりますので活性化していきたいと思ってございます。

3ページ目のほうは法定審議事項でございまして、船員法及び省令の関係の改正があると御審議いただいているものでございます。1つは定員加点、先ほども新燃料対応で、船員の要件というのをどうしっかり定めていくかというモダンナイゼーションしていかなければいけないという関係での危険物等取扱責任者の要件を手当てしたものですとか、あとは小型船の安全対策というもので特定教育訓練、今度4月から施行するものについて、年明けぐらいに交付するに当たって御審議いただいたものでございます。

それから2番目が最低賃金のものでございまして、昨年の秋頃、決定をいただいているところでございます。3業種、内航鋼船と海上旅客運送業、それから漁業（かつお・まぐろ）でございますが、お手元のような金額の増額を図ってございまして、これは平成8年以降での最大の増額幅になってございまして、内航鋼船でございす約2.9%増、それから海上旅客運送ですと3.0%増ぐらいになっているものでございます。

3番目は、派遣事業の個別の許可の妥当性についての御審議をいただいているものでございまして、この期中で16件になってございます。これについても最近の船員部会で御意見いただいておりますとおりで、許可の際に付す条件等について充実する、あるいは監査をしっかりやっていくというところで運用の充実化、御審議の活性化をいただいているとこ

かなと思っております。

4番目も、年度サイクルでございますが、船員の災害防止計画の関係でございます。

それから、次のページに行きまして、4枚目のほうが、これが法定以外で御審議いただいているものでございますけれども、かいつまんで申しますと、毎年の予算関係、それから、船員教育機関の卒業者の求人・求職状況、これは極めて両方ともタイトになってきているというところでございます。

それから3番目につきましては、個別審査以外で横串的に船員派遣事業の許可の運用ですとか、あるいは、その後の監査の運用についてより充実していこうということございまして、これについてもここ最近で、事務局側としても付議事項というのを活性化しているところでございまして、ここの3番目に書いています派遣事業監査の実施要領の、どういう点をちょっと充実させていくか、改正していくかというところについても御意見を頂戴しているところでございます。

それから、4番目が労働安全衛生月間の実施概要、それから5番目が知床遊覧船関係の対策の報告というのをさせていただいてございます。6番目は委員からもございました、繰り返しになりますけれども、新しい最近のニューアジェンダ、ニューイシューへの対応ということございまして、新燃料船への安全ガイドラインの関係ですとか、M A S Sというのが自動運航船の関係でございますが、ワーキンググループと、それからCGというのがコレスポネンスグループということございまして、会期間の会合、期中会合みたいなものでございますけど、そういうのについて、どういうIMOで議論をされているかというのをフィードバック的に御報告させていただいたものでございます。

7番が働き方改革に関する相当数のアンケート結果の御報告などをさせていただいて御意見を賜ったものでございます。

8番は、先ほどちょっと出てきました、育児休業、介護休業等の法律改正、今度の国会に提出していくというものでございます。これについて少しでも御報告申しますと、先ほど分科会長からも御指導いただきましたとおり、まず、育休というのを男性側がしっかり取っていくということももちろんでございまして、それに加えて、ここの8番ではどういう手当をされているかといいますと、まず、育休を取っていただくことは本当に大事でございますけれども、育休まで取れない場合にももう少し、例えば陸上勤務ですとか短時間勤務ですとか、育休までの取得というので離れられない人について、それでもちょっと育児に時間が割けるような、小規模といたら語弊があるかもしれませんが、そういうのを制

度的に取れるオプションを増やそうという取組でございまして、そういう意味では、ちょっと2層構えみたいなところの2層目を充実させるというような制度になっているところがございます。

以上でございます。

【野川分科会長】 では、船舶交通安全部会のほう、お願いします。

【瀬井交通部企画課長】 海上保安庁交通部企画課長の瀬井と申します。よろしくお願
いします。

資料の6ページを御覧ください。赤い線で囲った部分でございますけれども、交通ビジ
ョンというものがございます。これはおおむね5年間をめどに海上保安庁が行う海上安全
行政の基本的な方向性や具体的な施策の在り方について取りまとめるというものでござい
まして、船舶交通安全部会におきまして、交通ビジョンの策定、それからフォローアップ、
こういったことについて審議いただいているところでございます。現行最新の第5次交通
ビジョンでございますが、これは令和4年度に船舶交通安全部会において審議いただきま
して、ちょうど1年ぐらい前に答申をいただいたところでございます。この薄い赤色で塗
ってある部分がそれに盛り込まれた具体的に取り組むべき施策でございます。

答申から1年間、このビジョンにのっとり施策を進めてまいりまして、先月28日に
第22回目の船舶交通安全部会を開催いたしまして、このビジョンに盛り込まれた個別施
策の進捗状況とそれから来年度の実施計画について御審議いただきまして御了承いただい
たところでございます。海上保安庁といたしましては、引き続き各施策に全力で取り組ん
でまいりたいと考えております。

以上簡単でございますが、船舶交通安全部会について御報告させていただきました。

【野川分科会長】 ありがとうございます。

議題3について、ただいま御報告をいただきましたが、御質問、御意見等ありましたら
お願いいたします。いかがでしょうか。よろしいでしょうか。

それでは、今後ともこの部会における検討をますます精力的に行っていただきたいと思
います。

それでは、予定の時間を大分過ぎましたが、議題3については締めくりたいと思いま
す。

それでは、事務局に一旦お返しします。

【太田総務課企画室長】 野川分科会長、ありがとうございます。

委員の皆様におかれましても、多くの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。

最後に、事務局より2点連絡事項がございます。事務連絡でございます。

本日配付させていただきました資料につきましては、そのまま持ち帰りいただいても結構でございますし、机の上に置いていただければ後ほど事務局より郵送させていただきます。

2点目でございます。本日の議事録につきましては、作成でき次第、皆様にお送りいたします。その際には、御確認をお願いできればと思っております。

事務局からの事務連絡は以上でございます。

これをもちまして、交通政策審議会第44回海事分科会を終了とさせていただきます。本日は熱心な御議論をいただきまして、誠にありがとうございました。

— 了 —