

交通政策審議会海事分科会第9回基本政策部会 議事録

日時：令和元年6月28日（金）10：00～12：00

場所：中央合同庁舎3号館11階特別会議室

【事務局（渡部）】

定刻になりましたので、ただいまより交通政策審議会海事分科会基本政策部会を開催いたします。

私は、部会長が選任されるまでの間、進行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と申します。どうぞよろしくお願いいたします。

当部会につきましては、情報公開の観点から、会議自体を公開するとともに、議事録等を国土交通省のホームページに掲載することとしておりますので、よろしくお願いいたします。

初めに、国土交通省海事局長の水嶋より、開会のご挨拶を申し上げます。よろしくお願いいたします。

【水嶋海事局長】

海事局長の水嶋でございます。おはようございます。本日は大変お忙しい中、交通政策審議会海事分科会基本政策部会のためにお集まりいただきまして、誠にありがとうございます。また、委員の皆様方におかれましては、平素より海事行政にご支援、ご協力を賜りまして、誠にありがとうございます。この場をお借りいたしまして、改めて御礼を申し上げます。

さて、このテーマとなります内航海運でございますが、内航海運は、船員と船舶、2つの高齢化ということが言われて久しいわけでございます。このため、私ども海事局の方でも様々な取り組み、議論を始めさせていただいているところでございます。

1つは、生産年齢人口の減少、あるいは陸上との人材確保競争が激化する中で、内航船員という職業を、働き方改革が進む陸上職と比べても魅力ある職業としていくために、船員部会を開いております。そこで、内航船員の働き方改革についての検討を進めてきておるところでございます。本日、野川先生にもお見えになっていただいておりますけれども、こちらのほうは野川先生に座長をお務めいただきまして、議論を重ねていただいているところでございます。実は、本日午後に船員部会も開かれるということで、ダブルヘッダーでお願いするというところになっている次第でございます。

さらに、こういった船員の働き方改革を実現していこうとすると、内航海運そのものの議論もしっかりと行っていかないと、働き方改革も進んでいかないだろうということでございます。また、内航海運につきましては、いわゆる内航海運暫定措置事業の終了が数年後に想定されるといったようなこともございまして、内航海運を取り巻く環境自体も大きく変化をしようとしている次第でございます。

こういった環境変化の中でも、必要とされる質の高い輸送サービスを今後も安定的に供給し続けるためには、内航海運についてしっかりと議論をしていく必要があるだろうということでございまして、本日、交通政策審議会海事分科会の下にある基本政策部会において、検討を開始させていただくこととした次第でございます。この部会におきましては、船員の働き方改革の実現や、環境問題への対応、安全確保の徹底などの社会的な要請を踏まえまして、追加的に必要となるコストの適正負担に関しまして、荷主企業の皆さんとの取引環境の改善や、あるいは内航海運暫定措置事業終了後の事業のあり方などにつきまして、総合的に検討を進めてまいりたいと考えているところでございます。

委員の先生方、臨時委員の先生方、皆様方におかれましては、今後の内航海運のあり方につきまして、固定観念にとらわれず、活発なご議論をお願いしたいと思う次第でございます。

簡単ではございますけれども、私からの挨拶とさせていただきます。ご審議のほどよろしくお願い申し上げます。

【事務局（渡部）】

水嶋局長、ありがとうございました。

続きまして、委員、並びに臨時委員のご紹介をさせていただきます。

本日ご出席いただいている委員並びに臨時委員の皆様を、資料2の委員構成に沿ってご紹介いたします。恐れ入りますが、こちらでお名前を読み上げますので、着席のままで結構でございますので、その場で軽く会釈のほうをよろしくお願いいたします。

まず、委員の皆様をご紹介いたします。

早稲田大学法学学術院教授の河野様でございます。

政治解説者の篠原様でございます。

明治大学専門職大学院法務研究科の専任教授の野川様でございます。

東京女子大学現代教養学部教授の二村様でございます。

続いて、臨時委員の皆様をご紹介いたします。

慶應義塾大学商学部教授の加藤様でございます。

横浜国立大学大学院国際社会科学研究院准教授の笹岡様でございます。

日本商工会議所地域振興部主席調査役の鶴殿様でございます。

日本内航海運組合総連合会前会長の小比加様でございます。

内航大型船輸送海運組合前会長並びに日本内航海運組合総連合会会長の栗林様でございます。

全国海運組合連合会前会長の藤井様でございます。

全国内航タンカー海運組合会長の筒井様でございます。

全国内航輸送海運組合会長の後藤田様でございます。

全日本内航船主海運組合会長の瀬野様でございます。

一般財団法人日本旅客船協会副会長の加藤様でございます。

全日本海員組合中央執行委員の平岡様でございます。

なお、臨時委員の東京大学公共政策大学院副院長の大橋様、立教大学経済学部教授の首藤様及び一般社団法人日本経済団体連合会産業政策本部長の上田様の3名におかれましては、本日、所用により欠席でございます。

以上のとおり、本日は委員4名全員及び臨時委員14名中11名のご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ご報告申し上げます。

続きまして、本日の配付資料を確認させていただきます。なお、本日の部会はタブレットを使用いたしますので、初めにタブレットの操作方を簡単にご説明いたします。

資料はお手元のタブレットに表示いたします。別のページをご覧になりたい場合は、指で画面を左右にスライドさせることで、ページを変えることができます。ここで皆様、一度お試しくださいともよろしいでしょうか。

ただし、事務局から資料の説明をさせていただく際は、ページのスライド操作は事務局のほうで一括して行いますので、タブレットの操作はお控えいただきますよう、よろしくお願いいたします。また、ページのスライド操作以外は操作をお控えいただきますよう、重ねてお願い申し上げます。なお、今は横向きにセットされておりますけれども、縦の資料をごらんになる場合は、タブレットを縦向きにさせていただくと、より見やすくなるかと思えます。

もし不具合やご不明な点がございましたら、近くの事務局の者にお申し付けいただければと思います。

それでは、本日の資料をご紹介させていただきます。ページのスライド作業は事務局で行いますので、皆様、お手元のタブレットをご覧ください。

本日、ご準備させていただいている資料は、資料1、配席図、資料2、基本政策部会委

員構成、資料3、基本政策部会運営規則（案）、資料4、基本政策部会の開催について、資料5、内航海運を取り巻く現状及びこれまでの取り組み、最後に資料6、内航海運に関する議論において想定される論点例、以上6点でございます。

それでは、議事に入らせていただきます。

初めに、部会長の選任でございます。交通政策審議会令第7条第3項の規定により、部会長は委員の互選により選任することとなっております。どなたかご推薦いただければと思いますが、いかがでしょうか。

野川委員、お願いします。

【野川委員】

河野委員にお願いをしたいと存じます。

【事務局（渡部）】

野川委員、ありがとうございます。

ただいま野川委員より河野委員をご推薦いただきましたが、いかがでしょうか。

（「異議なし」の声あり）

【事務局（渡部）】

ありがとうございます。それでは、河野委員に本部会の部会長をお願いしたいと存じます。

それでは、河野部会長より一言ご挨拶を頂戴したいと思います。河野部会長、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す。ただいま部会長に選任いただきました早稲田大学法学学術院の教授の河野と申します。実り多い議論ができますよう、部会長として精一杯努力してまいりたいと思いますので、何とぞ皆様、ご協力を賜りますようよろしくお願い申し上げます。

今回の基本政策部会で議論のテーマといたしますのは、内航海運ということでございます。先ほど水嶋局長からのご挨拶にもございましたように、我が国は四面を海に囲まれておりますし、また離島がたくさんございます。こうした特徴を持つ我が国にとりまして、内航海運というのは、人々の生活にとって大変重要な意味を持つものと考えます。また、我が国の政策、経済を支えている、何よりも大事なインフラと考えております。

3月8日の海事分科会におきまして議論がありましたように、この内航海運は、今、大きな転換期を迎えております。先ほど、これも水嶋局長のご挨拶にございましたけれども、船員部会では内航船員の働き方改革の実現について議論しておりますし、また、環境規制は、例えば来年の1月からSOx規制が始まる予定です。この規制の強化は費用を伴うものでございますが、日本として必ず対応しなければならないものだと考えます。また、内航海運暫定措置事業の終了が予定されているということもございます。これらはいずれも内航海運の事業環境を大きく変えるものとなります。そのような状況下、今まで以上に内航海運のあり方が問われていくのではないかと考えております。したがって、本部会で内航海運のあり方を議論いたしますことは、大変意味のあることと存じますし、また、これからの日本の将来にとって大変に重要な議論となると考えます。

委員の皆様におかれましては、お忙しい中とは存じますけれども、どうか忌憚のないご意見をいただきまして、実り多い議論をさせていただければと思います。皆様とともに建設的な議論を深めて、そして、内航海運について意味のある施策を検討したいと思いますので、何とぞご協力を賜りますようよろしくお願い申し上げます。

以上、簡単ではございますが、私のご挨拶とさせていただきます。今後ともよろしくお願い申し上げます。

【事務局（渡部）】

河野部会長、ありがとうございました。

それでは、次の議題に進みたいと思います。

なお、報道関係者の方々のカメラ撮りはここまでとなりますので、以後の撮影はご遠慮

いただきますようお願い申し上げます。

それでは、議題2に移らせていただきます。なお、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。河野部会長、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。それでは、議題2の基本政策部会運営規則の策定につきまして、まず事務局より資料のご説明をお願いしたいと思います。よろしく願いいたします。

【飯塚内航課長】

それでは、私、海事局内航課長を務めております飯塚からご説明をさせていただきます。資料3でございますが、多くの審議会の部会と同様の規則案とさせていただきます。3点ご説明申し上げます。

第8条でございますけれども、必要がある場合に、委員以外の方にご出席をいただき、意見を述べていただくことができるという規定でございます。それから、第11条でございますが、会議と議事録の原則公開の規定でございます。それから、第12条でございますけれども、必要がある場合に、小委員会を設けることができる規定となっております。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す。ただいまご説明をいただきました基本政策部会運営規則の案につきまして、ご質問、あるいはご意見がある方は挙手をお願いしたいと思います。いかがでございましょうか。よろしゅうございますでしょうか。

それでは、基本政策部会運営規則につきましては、事務局作成の案のとおり確定させていただきます。よろしく願いいたします。よろしゅうございますでしょうか。

(「はい」の声あり)

【河野部会長】

ありがとうございます。

したがって、これで運営規則を確定したいと思いますので、よろしく願いいたします。

なお、本運営規則第4条第2項により、部会長代理につきまして、部会長があらかじめ指名するというようになっております。部会長代理につきましては、できましたら野川委員に部会長代理をお願いしたいと考える次第でございますが、よろしゅうございますでしょうか、皆様。

(「異議なし」の声あり)

【河野部会長】

ありがとうございます。

それでは、議題3の基本政策部会の開催趣旨及び進め方につきまして、事務局より資料のご説明をお願いいたします。よろしく願いいたします。

【飯塚内航課長】

では、資料4でございます。資料4の開催趣旨にございますように、内航船員の働き方につきましては、内航船員という職業を陸上職と比べても魅力ある職業へ変えていくため、船員部会で検討を進めているところでございます。この基本政策部会におきましては、働き方改革の実現に向け、また、暫定措置事業の終了が数年後に想定されていることも踏まえ、内航海運の事業のあり方、荷主との取引環境の改善等について、総合的にご審議をいただければとさせていただきます。

今後の進め方といたしましては、1年程度で一定の方向性を取りまとめる予定で、ご審議を進めていただく方向で考えてございます。

説明については以上でございます。

【河野部会長】

ありがとうございます。それでは、ただいまご説明いただきました基本政策部会の開催趣旨及び進め方につきまして、ご質問、またはご意見がある方は挙手をお願いしたいと

思います。いかがでございましょうか。よろしゅうございますでしょうか。

それでは、次の議題に移らせていただきたいと思います。議題4の内航海運を取り巻く現状及びこれまでの取り組みにつきまして、事務局より資料のご説明をお願いしたいと思います。よろしく願いいたします。

【飯塚内航課長】

それでは資料5、資料6をまとめてご説明させていただきたいと思います。約30分ぐらいのお時間をおかりできればと思います。

まず、目次でございます。9項目ございますけれども、1、2、3、4、5にあります運航実態や産業構造などの内航海運の現状、また、6の暫定措置事業、このあたりを中心にご説明をさせていただきたいと思います。

まず、1項目目の内航海運の役割でございます。今ご覧いただいている2ページは、海事クラスターを示す資料でございます。

3ページでございますが、中ほどにございます円グラフは、輸送モード別の輸送分担率を示しております。内航海運は、国内貨物輸送全体の約4割、産業基礎物資輸送の約8割を担っているものでございます。国民生活、経済活動を支える、我が国の基幹的輸送インフラであるということでございます。

4ページでございます。災害発生時でも輸送機能を維持する内航海運の強靱性、陸上輸送の代替機能を有していることを示した資料でございます。昨年の西日本豪雨の際に、土砂崩れ等で通行止めとなった道路や鉄道輸送の代わりに、生活物資、JR貨物コンテナ等を内航海運が輸送したということ、この資料で示してございます。

5ページ、それから6ページにつきましては、1隻当たりの輸送量が大きく、また、トンキロ当たりのCO₂排出量は小さいことを示した資料でございます。

7ページでございますが、これは、2016年4月から2019年4月までの3年間にRORO船、中長距離フェリーにつきまして、全体では30事業者があります中で、14事業者が輸送力を増強していることを示した資料でございます。これらは、トラックドライバー不足から海運へのモーダルシフトが進展していることを背景とした動向であると認識しているところでございます。

続きまして、8ページからは、2項目目の輸送量でございます。

9ページは、ここ10年間のトン数ベース及びトンキロベースの輸送量がおおむね横ばいであることを示してございます。

続きまして、10ページでございますが、主要品目別の輸送量でございます。黒い棒グラフで示される一番上に位置しています石油製品が、減少傾向であるということであり、左のグラフのトンキロでは、10年間でマイナス7.7%程度、右のグラフのトンベースではマイナス19.4%の減少傾向となっているところでございます。

この11ページでございますが、3年前のヒアリング結果の資料を一部アップツデーした資料でございまして、産業基礎物資の将来需要、それから、荷主企業の経営統合の状況を示した資料となっております。

続きまして、12ページからは、3項目目の内航海運業の概況でございます。

この13ページでございますが、事業者数は、左側のグラフにございますが、10年間で17.6%減少しているということでございます。また、右側のグラフの青い棒グラフでございますが、内航船の隻数が10.1%減少しております。黄色い棒グラフの総トン数は6.4%増加でございます。赤の折れ線グラフが1隻当たりの平均トン数を示してございますが、これは10年間で18.4%増加し、現在727トンというのが1隻当たりの平均トン数になっているというものでございます。

この14ページの資料は、船の種類別に見た同様のデータでございます。

15ページでございますが、保有隻数別のオーナー事業者数でございます。一杯船主が、一番上に棒グラフがございまして、32%減少しております。それから、7隻以上を保有する事業者数が17%増加しているということが、ご覧いただけるかと思えます。

続きまして、16ページでございますが、内航貨物船の新造隻数、平成元年から平成29年までを棒グラフにしたものでございます。右側の方にございます直近の10年をご覧くださいますと、毎年70から90隻程度が新造されているという状況でございます。

17ページでございますが、船舶と船員の2つの高齢化という内航海運が抱える構造的課題を示す資料でございます。右側の船員の年齢構成では、50歳以上の船員の方の割合が、10年前の平成20年が58%、直近の平成29年でも半分を超える53%という状況でございます。さらに、船員全体の数が、2万2,192人から、一番右の2万653人へと1,539人減少しているという中で、他方において、ピンク色で示されている60歳以上の方が、2,452人増加しているところでございます。また、棒グラフの一番下、紺色で示されている30歳未満の方でございますが、1,860人から3,379人へと1,519人、16.4%の増加となっているという状況でございます。

18ページでございますが、売上高と営業利益率の推移を、オペレーターとオーナー別にグラフ化した資料でございます。オペレーターと比べても、事業規模が小さいオーナーの利益率をご覧くださいますと、平成20年9月だったかと思いますが、リーマンショックの後の2年間で0.20%、それからマイナス0.74%と厳しい状況にあったことがご覧いただけるかと思えます。

続きまして、内航船の運航実態でございます。20ページ、それから21ページでは、内航船に多い船型でございます総トン数199トン級と499トン級の運航スケジュールイメージをお示ししてございます。とある2カ月の事例を資料化したものでございます。ちなみに199トン級は、船の長さが60メートル程度、また、499トン級の長さは75メートル程度になります。どちらも、荷主の意向を受けて、オペレーターが配船・運航管理を行っている場合が多い船型でございます。

今ご覧いただいています20ページの199トン級の場合は、航路は比較的近距离で、1月に7から9航路の運航となっているところでございます。寄港回数が多いため、入港してから荷役作業が終了して出港するまでの時間が、タイトになることが多いということでございます。

21ページでございますが、499トン級の場合は、航路は、先ほどに比べると中長距離で、月に5から6航路の運航となっているところでございます。先ほどの199トン級もそうでございますが、荷待ちの場合、沖で錨泊する場合が多く、その間も船員の方は船内待機となっているという状況でございます。

続きまして、22ページ、23ページで、RORO船とフェリーの運航実態についてご紹介しています。まず22ページのRORO船の例でございますが、北は苫小牧、釧路から大阪まで、スケジュールに従って運航しているという状況をご覧いただけるかと思えます。先ほどの199トン級、499トン級とは異なりまして、複数の荷主から複数種の貨物運送を引き受けることが多い船型でございます。

23ページのフェリーも、ほぼ同様でございます。トレーラー、トラックが自走して荷物を積み下ろしします。フェリーでは、ドライバーも乗船して休憩、睡眠をして、目的地に到着した後は運転手が自ら運転をして陸上輸送を続けていくということが可能であります。

以上のような内航船の船員の働き方を示したのが24ページでございます。一番上にございますように、内航船の船員の方は、3カ月船に乗って仕事をして1カ月休暇というパターンが多いというのが現状でございます。最近ではこれよりも、2カ月で20日休みとか、そういうパターンも出てきているところでございます。また、真ん中にご覧いただきますように、乗組員数につきましては499トン級で5人ということでございます。また一番下、勤務形態でございますけれども、1日に4時間の当直を2回こなすということが基本になっているというものでございます。

それから、25ページでございますが、平成29年に実施をいたしました業務実態調査につきまして、労働実態を把握する観点から集計・整理をし直した資料でございます。真

ん中の表にございますように、内航貨物船員の総実労働時間が長い傾向にあるということが、示されているかと思えます。また、左下のグラフでございますが、これは、1日14時間、1週間72時間を超えた船員が発生した船舶の割合を示したものでございます。貨物船で35%程度、タンカーでは、1日の場合ですと66.7%、1週間の場合ですと45.8%ということになってございます。また、右下のグラフにありますように、荷役時間の長さで労働時間の長さに、相関関係が見られたということでございます。

続きまして、内航海運の産業構造でございます。

27ページでは、少数かつ大規模な荷主企業のもとで、少数の元請オペレーターが、当該荷主企業の輸送を一括して担う傾向を示しているものでございます。荷主、元請オペレーター、2次請け以下のオペレーター、さらにはオーナーが専属化・系列化する構造となっているものでございます。また、オペレーターとオーナーを合わせた内航海運事業者数は2,904でございます、その99.7%が中小企業であるということでございます。また、右の表に示されておりますように、経営状況につきましては、営業利益率が全産業と比べて約半分の2.1%、また、表の一番下にございます負債比率でございますが、969%で、全産業と比べて7倍の数値になっているという状況でございます。

この28ページと29ページで、荷主、オペレーター、オーナーの専属化・系列化の状況を、品目別にイメージで資料化したものでございます。28ページの右側でございますが、セメントは荷主によって荷役の方法が異なり、各荷役に適した船舶が必要なために、今、28、29ページで見ていただく中では最も専属が強いパターンでございます。次が29ページの左側にございます石油製品、その次が28ページの左側にございます鉄鋼ということでございます。また、29ページの右側のケミカルの製品につきましては、その製品が多岐にわたり荷主企業も多いため、元請オペレーターは複数の種類の貨物を取り扱っており、特定の荷主企業との結びつきは、相対的には強くないという状況でございます。

また、30ページ、31ページには、鉄鋼、セメント、石油製品に関しまして、生産量の多い大手企業ベスト3までの荷主企業と、その関連物流会社、これは完全な子会社であったり、荷主が主要株主であったり、またはその主要荷主であったりするわけでございますが、それらを整理した資料でございます。各品目のベスト3の企業が、当該品目の全体の生産量の8割以上を占めているという状況でございます。そしてまた、そこに系列化している物流会社があるという状況をご覧いただけるかと思えます。30ページが鉄鋼とセメントの状況でございます。また、31ページが石油製品の状況でございます。

続きまして、32ページでございますが、船員雇用促進対策事業という行政の事業でございますが、これは、内航海運事業者による若年船員の雇用・育成に対する助成等の事業でございます。この事業に関する検証が、行政事業レビューという公開の場で、去る6月12日に行われたところでございます。行政事業レビューというのは事業のまさに検証なのでございますが、その際に、資料に記載されている有識者の方からのご意見の中に、内航海運の事業のあり方を含む幅広い視点での議論がございましたので、ご紹介をさせていただきます。

まず、32ページの下の方の枠にございます1つ目の黒丸でございますけれども、1隻所有の事業者が多数を占めている業界構造は、極めて持続性がなく不健全、2つ目の黒丸では、1隻しかない事業者が大半を占める中でIoTの活用は進まない、3つ目の黒丸では、課題の本質は船員の給与や労働環境よりも集約化などの構造改革ではないか、一番下の黒丸では、働き方改革の一環として予備船員の確保をしていくにしても、1隻所有の事業者にとってはそこまで余裕はなく非現実的、やはり集約化等、業界構造の改革が議論の終着点になるのではないかというご意見があったところでございます。

続きまして、33ページでございますが、今ご紹介した、この直近に外部から指摘を受けた問題意識につきましては、これまでも関係者で共有され、この課題を解決すべく、行政においてもいろいろな施策を講じてきているということをお示しした資料でございます。共有されてきた問題意識とは、この33ページの最初の黒四角のところにもございますが、

一杯船主等の中小零細事業者が、運賃・用船料が長期にわたって低迷し、内部留保が縮小する中では、輸送に必要な船員の雇用・教育、船舶の建造・保守管理等による必要な輸送能力の確保、さらには環境や安全性の向上等の社会的要請に対応しつつ安定的で良質な輸送サービスを提供することには限界があるという問題意識でございます。このため、複数事業者によりまして、船舶管理会社を活用したグループ化のビジネスモデルの推進を進めてきているところでございます。33ページ一番下でございますように、現在では内航未来創造プランに基づきまして、登録船舶管理事業者制度を平成30年から創設し、一定水準以上の船舶管理業務の質を有する事業者を見える化して、その活用促進を図っているという状況でございます。

34ページ、35ページは、今申し上げた登録制度の概要を示した資料でございます。内航未来創造プランでは、令和7年度までに登録数100以上を目指すということで設定しておりますところ、本日まで、登録数は23社であるという現状でございます。34ページの右側でございますように、この23社というのが今現在の登録事業者数でございます。35ページはその制度の概要をお示した資料でございます。

また、36ページからは、内航海運暫定措置事業でございます。

37ページは、暫定措置事業の前の制度でございます船腹調整事業の概要でございます。左側の記載の下から2つ目の黒ひし形の記載にございますように、船腹調整事業につきましては、船腹過剰や経営環境への対策のため、船腹の需給調整を目的としたスクラップ・アンド・ビルド方式により、内航総連の事業として、昭和41年から開始されたものでございます。

38ページが暫定措置事業の概要でございますが、上から2つ目の黒四角にございますように、平成10年から、今申し上げた船腹調整事業の解消に伴う経済的影響を考慮したソフトランディング策として導入されたものでございます。内航総連が船舶を解撤した社に交付金を交付し、船舶を建造する社からは納付金の納付を受け、収支が相償った時点で終了することとなっている事業でございます。

39ページは、海事局が毎年3月末に公表している資金計画でございますが、これは直近の今年の3月末に公表したものでございまして、令和4年度に収支相償い、暫定措置事業は終了する見込みとなっていることをお示しする資料でございます。

40ページは、暫定措置事業の流れについてご紹介をした資料となっております。

続きまして、41ページからはSOx規制への対応でございます。

42ページにありますように、このSOx規制は、硫黄酸化物と粒子状物質による人の健康や環境への悪影響が全世界的な問題となる中で、陸上の規制とともに船舶用燃料油中の硫黄分濃度を0.5%以下に規制強化するというものでございます。2008年のIMO、国際海事機関で決定され、来年、2020年の1月から導入されるものでございます。

海事局といたしましては、この43ページ以降47ページまでの取り組みを、石油業界、海事業界、関係者の協力を得ながら推進し、技術的な課題はほぼ解消したと考えておりますところ、2020年1月の規制導入の円滑な実施に向けて、引き続き適切に対応していくこととしてございます。44ページ、混合安定性、45ページ、手引書、46ページ、サーチャージのガイドライン、47ページはシンポジウムというものでございます。

48ページからは、平成29年取りまとめの内航未来創造プランの施策の進捗をまとめた資料でございます。ここでは個々具体の説明は割愛させていただきますが、この中の一環として、57ページからは、内航未来創造プランでも位置づけられている自動運航船に関する資料をお付けしているところでございます。その中で1つ、62ページをご紹介させていただければと思います。

ここで示されておりますノルウエーの事業者は、肥料を運搬する電気自動コンテナ船で、2022年までに完全自律運航を目指すこととしているものであります。右側の記載にありますように、船の主要項目がございまして、長さが79.5メートルということでございまして、先ほど申し上げましたように、日本の貨物船の主力である499トン級、これは

約75メートルぐらいでございますけれども、ほぼ同様の大きさでございます。海外においては、このような自動運航船の就航が数年後に迫っているというものでございまして、今後の本部会における議論、検討のインプリケーションになるかと考え、ご紹介を申し上げる次第でございます。

最後、63ページからは、船員部会で進められている働き方改革の検討に関するものでございます。66ページまでが資料5でございます。

続きまして、資料6のご説明をさせていただきたいと思っております。これは、本日の議論のきっかけとして想定される論点例を示してございます。

資料6の1ページ目でございますが、3月8日の海事分科会におきまして海事局が提出した資料と、その際のご意見を資料化したものでございます。この3月8日の資料のところでございますが、黒い四角で4つほど書いてございますけれども、働き方改革の実現を船員部会で進めているものでございます。2つ目は技術の活用、それから3つ目は事業のあり方、4つ目は荷主との取引環境の改善ということでございます。この4つ目の荷主との取引環境の改善につきましては、働き方改革等のためには追加的コストが必要であって、そのために必要となる荷主との取引環境の改善に関し、指摘をしているものでございます。

下のほうに主なご意見とございますが、その中では、1つ目の黒四角にございますように、荷主への理解、利用する側の意識の変化をどのように引き起こしていくかが課題であるというようなご指摘がなされたところでございます。

このような状況も踏まえまして、本日の部会においては、論点例として2ページをお示ししてございます。資料にございますように、背景と具体的な論点例ということでございますが、背景のところは、先ほどこの開催趣旨でもご紹介申し上げたような、働き方改革ということで、内航船員という職業を、働き方改革が進む陸上職と比べても魅力ある職業へと変えていくため、内航船員の働き方改革については船員部会で進めているということ。

2つ目でございますが、働き方改革に加え、安全性の向上、環境対策等の内航海運業に対する社会的要請を実現するためには、追加的な負担が必要とされ、このような追加的負担の適正な配分に向けては、荷主との取引環境の改善が必要とされるということ。

さらには、内航海運暫定措置事業の終了が、遅くとも令和4年度には見込まれているところであり、これらの事業環境の変化の中でも、内航海運業が社会に必要とされる輸送サービスを持続的に提供し続けるためにはどのように対応していくべきかと、そういう問題意識、背景でございます。

具体的な論点例として、3つほどお示しをさせていただきました。1つ目は、内航船員の働き方改革の実現、環境対策や安全確保の徹底といった社会的要請への対応及びイノベーションを可能とする投資環境の改善のためには、事業の集約化や規模拡大等による適正な事業規模の確保が必要と考えられますが、そのためにはどのような対策が必要となるのか。

2つ目は、必要とされる追加的コスト負担の適正な配分に向け、荷主等との取引環境の改善のためにどのような対策が必要となるのか。

3つ目は、内航海運暫定措置事業終了後の業界構造は、現状からどのように変化すると考えられ、また、こうした事業環境の変化の中でも、内航海運業が安全かつ質の高い輸送サービスを安定的に提供し続けるためにはどのような対応が必要となるのか、ということで資料をご準備させていただいた次第でございます。

以上、資料5、資料6の説明を終了させていただきます。

【河野部会長】

ありがとうございました。それでは、ただいまのご説明、または資料につきまして、ご質問、またはご意見を賜りたいと存じます。

なお、皆様にいろいろご意見をいただきたいのですが、もし差し支えなければ、最初に内航総連前会長の小比加委員から、内航海運の実態等に関しまして、事務局からの説明も踏まえて補足やご意見をいただければと思うのですが、皆様、よろしゅうございますでし

ようか。

(「異議なし」の声あり)

【河野部会長】

ありがとうございます。

それでは、小比加委員、よろしく願いいたします。

【小比加臨時委員】

座ったまま失礼します。日本内航海運組合総連合会の前会長で、現在、相談役を務めております小比加でございます。基本政策部会の開催にあたり、内航海運業界の思い、それから実態、そういったものを一言述べさせていただきたいと思っております。

現在、船員部会において、船員の働き方改革について議論されております。少子高齢化による労働力不足が進む中、これは海運だけではないですが、若手船員を確保するためには、船内の労働環境や待遇改善などの働き方改革は是非とも必要だと思っております。いかに船員という職業に魅力を持たせるか、これがポイントとなっております。

一方で、この見直しが進めば進むほど、現在の船員数では必要な運航に支障が生じるおそれがございます。先行するトラックにおいても、単なる労働環境の改善にとどまらず、規制の見直しや社会全体でのサポートなどが、広く実現されていると聞いております。

船員の働き方改革を社会全体にとって実のあるものにするためには、内航においても、単に労働に関する事項にとどまらず、船員制度や用船制度のあり方の見直し、技術革新による安全性・生産性の向上、荷役のあり方と荷主との関係や物流システムの見直し、内航海運の構造的問題の解消など、内航海運の課題に対する抜本的な諸対策が打ち出され、実行されることを大いに期待するとともに、私ども業界としても、引き続き課題解決に向けて努力してまいり所存でございます。

また、SOx問題に代表される環境、あるいは安全に対しては、ますます社会的要請が高まっていくものと思っております。外航海運とは全く異なり、中小企業者が多い内航海運事業者が今後どう対応していけばよいのかというのも、大きな課題だと思っております。特に内航海運においては、安全かつ効率的で安定的な輸送が求められておりますが、そのためには、オペ、オーナーを含めて内航海運事業者の事業集約等による規模の適正化も必要かと思われまます。

そして、これら、安全、環境や船員の動労環境改善にコストがかかるのは必然であります。内航海運事業者は、多重構造の上、荷主への従属性が高く、コストへの転嫁が容易でないのが実態です。これらコストは荷主を含めた社会全体で負担することが必要であり、国の適切なご支援に期待しております。

現在、内航総連合会の主要事業であります内航海運暫定措置事業については、先行きがほぼ見えてまいりました。これが終了した後においても、業界としてこれらの課題に引き続き対処していく必要がございます。非常に難しい問題ですが、内航海運業界がさらに発展するために、内航総連合会として何をなすべきか、国交省のご指導をいただきながら、業界内部における議論を深めてまいりたいと思っております。

当審議会において、幅広い観点から実りある議論がなされ、持続可能性のある物流サービスを提供していくための方策に関して、委員の皆様のお知恵をおかりできれば幸いです。この大きく変革する環境の中にあっても、我々は、我が国経済や国民生活を支える基幹的な輸送機関としての使命を果たすべく、引き続き努力してまいります。

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。

それでは、ほかの委員の皆様方からもご意見、またはご質問などを頂戴したいと思しますので、ご発言される方は、挙手をお願いしたいと思います。

本日は最初のキックオフの会合でございますので、ご自由にご発言いただいて、これからの議論に資するものにさせていただきたいと思っておりますので、もちろん資料についてのご

質問でも結構でございますし、それから、各皆様の業界のお話でも結構でございますので、ご自由にご発言いただければと思います。

【平岡臨時委員】

では、資料の質問ということで。

【河野部会長】

では、平岡委員、お願いいたします。

【平岡臨時委員】

15ページですが、オーナーの保有隻数別の事業者数の推移ですが、約9年たって一杯船主が減って、4隻から6隻、また7隻と所有するオーナーさんが増えているのは単純にオーナーさんが船舶を増やしていったのか、それとも船舶管理会社とのグループ化とかで増えてきたのか、その辺のところがあれば教えていただきたい。あと、内航未来創造プランからおっていて、安定効率輸送協議会で業界と荷主関係と官が入って論議はされていましたが、先ほど課長からその辺の説明があったわけですが、当初の話では、我々も多分、業界のほうも、この中で運賃・用船料の論議もなされるのかなというような期待感があったのですが、その辺のところは全く見えてこない部分があります。具体的に運賃・用船料の論議とかは今後あるのか、ないのか、その辺のところをお聞かせ願えればと思います。

【河野部会長】

ありがとうございました。今の2点、それでは飯塚課長、お願いいたします。

【飯塚内航課長】

15ページの事業者数につきましては、まさにオーナーさんとして保有隻数を増やしているところもあれば、船舶管理としてというところもあろうかと思いますが、ただ、これ自体は保有隻数でございますので、基本的にはオーナーさんの数を拾っていくと、こうなっているということでございます。

また、安定効率輸送協議会については、まさに内航未来創造プランに基づいて設置をした会議でございますので、今後も引き続きかと思いますが、その中で荷主と海運事業者と、また行政も入った形で議論すべきものは議論していくということでございます。そこで直接的に運賃・料金というよりは、内航未来創造プランでもありますように、船員確保・育成、老朽船の代替、労働環境改善、荷役作業軽減、安全運航の確保、燃料高騰の際の対応等、こういう幅広いものをターゲットにしながら、そのときそのときの関心事、必要な事項を議論していくことかと考えております。

【河野部会長】

ありがとうございました。平岡委員、今のお答えでよろしゅうございますか。

【平岡臨時委員】

また後で。

【河野部会長】

わかりました。それでは、他にいかがでございましょうか。

【瀬野臨時委員】

いいですか。

【河野部会長】

それでは瀬野委員、お願いいたします。

【瀬野臨時委員】

全内船の瀬野です。よろしく申し上げます。

タブレットの77の最後の具体的な論点の中で、以前からも言われていたのですが、協業化とか集約化とかいうのはもう死語的な言葉になって、国交省におかれては、もう30年も40年も前からそういう言葉が出てきています。それを新たに今回、推されるのだったら、どれぐらいの規模で具体的にビジネスモデルができ上がるのか、そういう、机上の議論でなく、今の実態の運賃・用船料でどこまで集約とか規模、船型とかが具体的に可能なかを示していただかないと、今の小型船の運航コストが一番安いですよ。そういう

論点の中で集約化とか云々はなかなか出てこないの、それをもっと深掘りして、具体的なもの、ビジネスモデル的になるのならば、話が前を向いていくと思うんですけど、そういう点も考慮していただいて、ちょっと進めていただいたらと思います。

【河野部会長】

それでは、飯塚課長、お願いいたします。

【飯塚内航課長】

集約化・協業化の話は、資料の中でも少しご紹介を申し上げましたが、資料5の33ページになりますが、このところでご紹介しましたように、結局、今の状況で申し上げれば、例えば働き方改革を実現するためには、今の現存の規模ではなかなか難しいのではないかと、もうちょっと規模を大きくしないと、そもそも働き方改革の実現のための投資というものもできないのではないかと、そういう問題意識を最後のところに書かせていただきましたし、これまでもそういう問題意識は、行政のみならず関係者の中で共有されてきたという認識であります。

まさに、具体的にというお話に関しては、運航コストや運賃料金、そういうものの実態を踏まえてご議論をしていくことが重要かと思ひまして、まさに今後の進め方のご議論かと思ひますが、委員の皆様のご指導を賜りながら、その辺の実態を含めて議論を深められればと考えている次第でございます。

【河野部会長】

ありがとうございました。今の点につきまして、他に業界の方々に関連するようなご意見、あるいはご質問等はございますでしょうか。

それでは栗林委員、お願いいたします。

【栗林臨時委員】

集約化・協業化というのも昔からの考え方なので、確かにこれはこれで、実際これに向かって進むということではなくて、実情、オーナーさんの経営が成り立つ状況がどうなのかということですよ。やはり一杯船主が減っているという実情からすると、特に1隻では厳しい状況が今後も続くのだろうと。ですから、複数隻を持っていかないと経営が安定しないという観点から、こういう話が出てきているのだと思うので、無理やり一緒になれということではなくて、私が昔から考えているのは、強い船主、強いオーナーが育つ状況はどうかと。だから、船は1隻がいいのか、何隻持てばいいのかという形から考えていくと、そういうふうにして、強いオーナーを育成するための条件というのがこういうことになっていくのかなと考えている次第です。

ですから、国の指導のもとにどうこうするというよりも、皆さんそれぞれ経営者として会社をやっていくわけですが、強いオーナーを今後国としてどう育てていくか、そういう指針はきちんと出していただければ、その方向に向かってもう少し進めていけるのかなと。ただ単に一緒になれとか、ただ単に何とかするというのではなくて、強いオーナーを育てて、それがオペレーターと一緒に荷主とも話ができる、本来の海運業の姿に少しでも近づけるように。荷主の数が極端に少ないですから、なかなかそれは難しいんですけども、やっぱりオーナーさんの力が強くないと、なかなか海運業というのは非常に難しいので、オーナーさんが力強くなるようにするにはどうしたらいいのかということを考えていくと、自然と数が絞られてくるのかなというイメージは、私は持っております。

【河野部会長】

ありがとうございました。今の点、何かお返事ございますでしょうか。飯塚課長、お願いいたします。

【飯塚内航課長】

先ほど、集約化とか協業化と申し上げたのは、決して国としてそれを強制的にという趣旨ではございませんで、まさにそういう環境整備を整えるのがこれまでの取り組みであったかと存じますし、また、今ご指摘をいただいた、そういう強いオーナーというものをつくる環境というものがどういうものなのか、その辺のところをいろいろと議論を深めてい

き、そういうものをどう整備していくのか、そういう議論を進めさせていただければ大変ありがたいかと存じます。

【河野部会長】

他にいかがでございましょうか。小比加委員、お願いいたします。

【小比加臨時委員】

先ほど、内航未来創造プランのときに運賃・用船料まで突っ込むのかと、平岡さんからそういうご指摘がありましたが、運賃の問題等、これは民民でやらなければいけない問題ですが、そういった問題と船員不足の解消の問題、その辺のところも確かに多数隻保有する事業者が増えてきた1つの要因かなとは思っています。

あくまで荷主への理解を求めるということにおいては、例えば職場環境の改善、船を新しく職場環境のいい船に造り変えていく、これは、老齢船が多い中で、その代替建造の一助にもなると思っています。それから、実際に船員の仕事というものを先生方も先日現実に現場を見ていただいたとは思いますが、船員の仕事の改善ですね、この辺の見直しでも荷主に理解を求めていかなければいけないだろうと。それから、やはりオーナーだけに求められているのではなく、オペレーターもそうですが、安全とか安全教育、こういったものへの徹底には当然コストがかかります。その辺のところを荷主に理解していただくということ。

それから、一番肝心の船員の手配の問題。これだけ船員の数が少なく高齢者が多い、そういった中で船員の取り合いというようなこと。就職する人間からしたら、小さいところよりも大きなところのほうが安心感がある、その辺も背景にあるのかなと思いますが、こういったものを総合するような形で荷主への理解。例えば、SOxの問題は、船サイドで勝手に決めたものでなく、世界的な環境対策といったものからの社会的要請であり、我々は受け入れざるを得ない部分なので、その辺を理解していただきたいと、そういう論法で入っていったらと思っています。

【河野部会長】

ありがとうございます。今の点で何かございますか。飯塚課長、お願いいたします。

【飯塚内航課長】

まさに最後におっしゃっていただいたSOx規制などは、社会的な要請としての規制であり、そういうもののコスト負担についてシンポジウムを開催させていただいたということ資料としてもお付けしているところございまして、そういう観点で荷主の方へのアプローチをしていくという観点の重要性をご指摘いただいたものかと存じます。

【河野部会長】

ありがとうございます。

ほかに。平岡委員、お願いいたします。

【平岡臨時委員】

具体的な論点例ということで、必要とされる追加コストの負担や、今後やっていくのではないかというふうには書かれているわけですが、内航海運においては適正運賃・適正用船料が必要不可欠ではないかと私は思っております。

ただ、規制緩和の一環として需給調整規制が廃止されたわけですが、行政も当初いい方向に進むという観点で規制を緩和されたと思いますが、こと内航海運においては、標準運賃とか協定運賃が当時あったわけですが、それが全部なくなったことから、必然的に言えば運賃が荷主主導型で決まっていくということで、外航のように直接的に運賃の交渉ができるのかということは、多分できないのではなかったかと、あくまでも仕切り運賃の中でできないのであれば、ほかのところを使うよというようなことで荷主の主導的な立場が強いということがあります。これから論議する中において、トラックについては一部法律を改正し、どうやって人を確保していくのか、時限措置がありますが、標準運賃制度の告示が導入されました。内航海運においても、戻すことができるかできないかはわかりませんが、過去にあった標準運賃を再度復活させるなど、そういうことが必要なのかどうなのか

考えながらいろいろ論議をしていただければと思います。

そうなりますと、やはり国の、行政の介入が必要不可欠じゃないかと思しますので、その辺も踏まえて、今後どうしていくかということで論議していただければと思います。

【河野部会長】

ありがとうございました。一応ご希望ということで。

ほかにいかがでございますでしょうか。それでは、筒井委員、お願いいたします。

【筒井臨時委員】

内航タンカーの筒井と申します。先ほど冒頭に局長もお話しなさいましたが、業界における2つの高齢化というものが長年の課題になっているわけですが、この2つの高齢化の原因の一端というのは、さまざまな規制改革、例えば石油であれば特石法というのがありますが、あのような規制緩和の中から出てきた荷主企業の物流合理化が発端であったと認識すべきだと思います。そして、その物流合理化によって2つの高齢化が言われているわけであり、船の過剰ということもどんどん進行化していったということでもありますので、やはり今後、内航海運の健全化ということを図るには、先ほど皆さんもおっしゃっていますが、荷主の方々に物流合理化ということだけではなくて、適正なコストの負担をすることをしっかりとご認識していただいて、そして、その取引環境についてさまざまなことはありますが、これについて働き方改革、船員のほうでもいろいろとご議論なさっているとありますが、この辺のところをしっかりとご議論いただいた中で、ぜひとも今回この部会において、先生方、それから行政の方々の力強いリーダーシップを発揮していただいて、ぜひとも最終的には我々が利益相反関係にある荷主の方々が、きっちりとその辺のところを認識いただくということをするための行政としての政策反映をしていただければと思いますので、どうぞよろしくお願ひしたいと思ひます。先生方、どうぞよろしくお願ひいたします。

【河野部会長】

ありがとうございました。ほかに。

【野川委員】

よろしいですか。

【河野部会長】

それでは、野川委員、お願いいたします。

【野川委員】

先ほどから多々出ております船員の働き方改革につきましては、私が部会長をしております船員部会で逐次進めておりますが、その中で、船員という働き方の特殊性が当然背景にありまして、なかなか陸上の場合とは違い難しい問題もございます。

その難しいことの1つとして、船舶の運航というのが非常に関係者が多いということですね。船員が船上で働いておりますが、その裏にはもちろん船主がおり、船舶管理会社があり、オペレーターがあり、船員も、雇用船員だけでなく派遣船員もおります。そうした構造全体をにらみながら進めていかなければならないわけですが、先ほどから多くの委員がご指摘されておりますように、船員の働き方まで至る船舶の運航のあり方について、荷主さんが最も大きな力を持っているのではないかと思います。やはり荷物を運ぶために内航海運は船を動かしているわけで、その荷物について、それを依頼している荷主さんの要望というのに応えざるを得ない。そうすると、たとえ一番直接的に船舶を運航する、その場においていろんなルールを定めても、それが荷主さんとの関係で必ずしも実行できない場合も多いわけです。

その点で、私がぜひ検討が可能であればお願ひしたいのは、この基本政策部会でも、関係者の皆様はいっぱいおられますが、やはり荷主さんはおられない。どうしても役所の管轄の関係もあるかとは思ひますが、何らかの形で、単に我々のほうから荷主さんにお願ひをすとかということではなくて、荷主さんと協議をしたり情報交換をしたりして、お互いの認識を共有できるような、そういう何らかの仕組みや場というものは考えられないだ

ろうかということです。それがもし実現すれば、大分ここでの話も変わってくるのではないかと思いますので、その辺の可能性についての検討をお願いできればと存じます。

【河野部会長】

いかがでございましょうか。飯塚課長、お願いいたします。

【飯塚内航課長】

今、ご指摘をいただいた荷主の方に関しましては、委員構成にもございますように、日本経済団体連合会と日本商工会議所が、荷主の立場を代表する団体としてお入りいただいているという認識でございます。また、産業基礎物資の石油、鉄鋼、セメント、ケミカルといった個別の部分に関しましては、また委員の先生方のご指導のもと、必要な事項を事務局が伺ってご報告するなり、またこの場でご披露いただくなり、その辺はまたご相談をさせていただきながら進めさせていただければと思いますが、そういうような形で、一応荷主との関係という意味では、まずこの委員会では経団連と商工会議所にお入りいただいているところでありますので、そういうようなご議論も踏まえながら、進めていければと考えている次第でございます。

【野川委員】

よろしいですか。

【河野部会長】

野川委員、お願いいたします。

【野川委員】

もちろんそのような形で、全く荷主との関係がないわけではありませんが、先ほど申し上げたのは、もう少し仕組みとして荷主と船舶を動かす関係者との間での情報交換が恒常的に行われて、そこで認識が共有できるような何らかの工夫というのはないだろうかということについてお考えいただけたらと思いますので、検討していただければ。これはお願いですので。

【河野部会長】

飯塚課長、お願いいたします。

【飯塚内航課長】

検討させていただきたいと思います。一応、先ほど他の委員からもご指摘いただいた、内航未来創造プランに基づいて設置されています安定効率輸送協議会、これは石油製品、ケミカル製品、鉄鋼の品目別に荷主企業の方、海運事業者の方、それから行政という形で構成をさせていただいているということではございます。ただ、まさに今、野川委員からご指摘のあったような事項を議論するのにどういう形がいいのか、もっとミクロの話をする際にどういう形がいいのか、その辺はまたこの場での議論や委員の先生方のご意見を伺いながら、検討させていただければと思います。

【野川委員】

これで終わりにしますけど、よろしいですか。

【河野部会長】

どうぞ。

【野川委員】

例えば、私は船員部会におりますので、船員の働き方について荷主がどれぐらい把握しておられるのかなというのを、一番私は懸念するんですね。おそらくあまりわかっておられないのではないかと。それで、結局は船員法上のいろいろなルールがあっても、荷主との関係においてそれが必ずしも合理的な実施がなされていないということがありますので、そういう面からも、それは別にいい、悪いではなくて、お願いをしたいと、こういうことです。すみませんでした。もう終わりです。

【河野部会長】

ありがとうございます。先ほどご承認いただきました運営規則で、委員以外の方もご意見を伺えるという規則が認められましたので、おそらくそれは可能になるかと思っております。

で、事務局のほうでよろしくご検討いただけましたら幸いです。よろしくお願いいたします。

今、せっかく有識者の先生からもご意見を賜りましたので、もしほかに有識者の先生方でご意見ありましたら、いかがでございましょうか。

それでは、笹岡委員、よろしくお願いいたします。

【笹岡臨時委員】

横浜国立大学の笹岡です。よろしくお願いいたします。

先ほどトラックの話が出てきたのですが、トラックでも同じような問題があって、その際は、やはり契約をしっかりとすることが意識されたものと思います。今まで電話だけでやっていたような合意を、きちんと書面に残して、必要な費用は荷主に転嫁していくということをしっかりとやるというのが必要なのではないかなと思います。スライドの25にありますように、例えば荷役作業が負担になっているというような声がある中で、不定期船の場合は、荷役作業は荷主が行う合意となっているはずですので、この部分の費用とか負担というものをきちんと契約に従って荷主に転嫁できているのかなと、その点をもう少し調べていきたいなと思っております。

あと、錨泊もされているというお話があったのですが、おそらく定期傭船なりをしていて、一定の傭船の範囲内で合理的に運航するために錨泊をするというオーナー側の判断だとは思いますが、この部分をもう少し理解していただいて、錨泊というものが船員にとってこれだけ負担なんですよ。この部分をカットできれば、このぐらい働きやすくなりますよということを、やはり船側から情報を出す必要があるのではないのでしょうか。先ほどの野川先生のお話にも通じますが、ここがこういうふうに改善すればこういうふうになりますよというところをどんどん出していくということが重要なかなと思っております。

以上でございます。

【河野部会長】

ありがとうございました。今の点も検討の対象とできればと考えます。

ほかに有識者の先生方、いかがでございましょうか。それでは鶴殿委員、よろしくお願いいたします。

【鶴殿臨時委員】

日本商工会議所の鶴殿でございます。日本商工会議所は、全国に194万人の中小企業の代表ということでもありますので、ご紹介では荷主の代表ということでしたが、中小企業の代表でもあるということだけ、申し述べさせていただきたいと思います。そういった中で、議論のスコープをどこまで広げるかという話も大事なかなと思います。背景とか具体的な論点とかが出ていますが、全て内航海運の中の話になっているという印象です。小比加委員もおっしゃっておられましたが、環境とか安全というのは内航海運だけに求められているものではなくて、一般に求められているものということだと思えます。一般に求められるものは、ほかにも例えばSDGsとか、あとは環境対策についてはSOxにとどまらず、カーボンについてもどんどん減らしていこうという話になっています。ご案内かと思いますが、RE100というのがありまして、企業によっては再生エネルギー100%でものをつくっていく、そんな時代まで来ているということだと思えます。

そういった中でいうと、もう少し議論のスコープを広げて社会一般的に求められていることは何かというのを整理されて、その中で内航海運特有の課題は何かというところも少しあぶり出していくと、議論、解決の糸口が見つかるのかなと思います。

あと、もう1点、議論のスコープを広げるという意味では、例えばトラックの自動運転が進むと、ひょっとするとRORO船に対する需要もがくんと減るという可能性もあるのだらうと思います。そういったところも少し議論の前提条件として整理されるということも期待したいなと思います。

すみません、長くなりました。

【河野部会長】

ありがとうございました。今の点はご意見として伺いましょうか。

それでは、そのようにさせていただきます。スコープにつきましても、またご議論いただければと思います。

ほかに。加藤委員、お願いいたします。

【加藤（一）臨時委員】

半分意見、半分質問ですが、34ページです。航空との決定的な違いは、こちらのプレーヤーが多いということだと思っております。航空でも、1機や2機しか持っていない会社があり、その会社をどうするかというのが議論になりました。2年間勉強会をして、ようやく集約化ということを導き、今、国と事業者で実現に向けて相談してもらっているところです。質問というのは、これを始めて1年ぐらい経つのでしょうか、ということですか。

【飯塚内航課長】

はい。

【加藤（一）臨時委員】

それで、現状といいますか、どういうところが問題とお考えになっているのかというのを聞きたいということです。航空の場合は、自分の会社の決定権がなくなることがセンシティブな問題でした。もっとシンプルな形の航空ですらそうだったので、参加者の多い船の世界でこのよなことをすると、同じような話が出てくるのかなと想像するのです。そのため、現状をお聞きしたいというのが正直なところです。

【河野部会長】

いかがでございましょうか。飯塚課長、お願いいたします。

【飯塚内航課長】

船舶管理会社の登録制度の運用を始めて1年3カ月ぐらいになるわけですが、その状況や今見えてきている問題点、今後に向けてということのご質問かと思っております。

船舶管理会社に関しましては、内航未来創造プランの時の議論の中で、それまでも各オーナーのご判断でご活用いただいたところがあるということではございましたが、ただ、そのご活用いただく中で、なかなかそれが広がっていかないと。先ほど来の、なかなか1隻では船員配乗にも限界があるので、働き方改革なりより効率的な船員配乗というものをしていくためには、もうちょっと複数でまとまってやったほうがより効率的な配乗ができるだろう、効率的な運航管理ができるだろう、効率的な保守管理ができるだろう、そういうような観点で船舶管理事業者がいらっしゃる、またオーナーのご判断で船舶管理契約を結ばれていたと、そういうことでございますが、この登録制度に関して言うと、それをより使いやすくする、より多くの方々に使っていただく素地をつくる、こういうものだと位置づけております。

そういうようなことで、まずは一定の体制を有している事業者というものを書類上で審査して、それに基づいて登録をして、こういう事業者が登録を受けているということをもまずはご提示しているというのが現状でございます。

ただ、まさに今、1年ちょっとたったわけですが、今後、各事業者さんの活動実態や、そういうものもより登録制度の中で見える化をすることによって登録を受けた船舶管理サービスというものを、利用する側からの信頼を得るようなことが今後求められてくることだとは思っております。そういう意味では、もともと制度の中で予定をしておりますが、登録の更新時期の評価制度を今、整理しているところでございますし、また、そういうような制度の運用を深めていくとともに、今申し上げたような各事業者の取り組みをより見える化することによって、ブランド価値というか、そういうものを高めていく。こういうことが今後の課題だと認識をしております。

【河野部会長】

ありがとうございました。加藤委員、よろしゅうございますか。

【加藤（一）臨時委員】

やはり同じことが起こっているなと思います。また、大規模なところは賃金が高いので、そちらに合わせるということも必要になりますね。実態をよく見ていただいて、民間同士のつき合いで集約するといったら必ず摩擦が生じますので、国の方で慎重かつ大胆に進めていただければと思っております。

ありがとうございます。以上です。

【河野部会長】

ありがとうございました。それでは、二村委員、お願いいたします。

【二村委員】

大したことは申し上げられないのですが、まず船舶管理会社、このような形で集約化を進めていくことは重要であると思うのですが、一杯船主の皆様は一国一城の主でいらっしゃるって、それを降りるとするのは非常にプライドの問題もありますし、なかなか難しい問題だなというふうの外から見ていて感じております。

その上で、これからさまざまな事業を行いながら集約を行っていかれるところだと思うのですが、事業の効果を見るときにはwith、withoutで見るとというのが通常の考え方だと思いますので、このまま何もしなかったときに、今後、一杯船主の人たちがどのくらい減っていくのか把握しておく必要があると思います。今まで経年でかなり減ってきているという数字が先ほど示されていたと思いますが、5年後、もしくは10年後、これから何もしなかった場合にどのような業界構造になりそうなのかというおおよその予測があると議論が進めやすいのではないかと思ったところです。

それからもう1点、環境関連で、多少一時期に勉強しましたので、ちょっと申し上げておきたいと思いますが、先ほど諸先生方からお話もありましたが、このSO_x規制というのは、日本独自で頑張ろうというのではなくて全世界的に決められているもので、ある意味途上国も含めて行われるものであります。ですので、これはやらざるを得ないということではありますが、なかなか状況が厳しい、特に内航海運の業界では厳しいというお話も先ほど伺いました。ということであるならば、適切な転嫁が行われるように、資料の中にもあったと思いますが、サーチャージを制度として導入されるのがいいのではないかと思っております。それこそ加藤先生がお詳しいと思いますが、航空業界ではもちろんサーチャージが取り入れられていますし、電力業界でも燃油の調整というのが制度的に行われておりますので、さまざまな業界の前例というものも見ながら制度化されたほうが、皆様安心して対応できるのではないかと思いました。

以上です。

【河野部会長】

ありがとうございました。何か、ありますでしょうか。飯塚課長、お願いいたします。

【飯塚内航課長】

船舶管理の事業の効果につきましては、今いただいた視点も含めて検討させていただければと思います。

サーチャージに関しては、公取委ともいろいろ調整をしてガイドラインを作成させていただきましたが、またご指摘の部分をお勉強させていただきますが、基本的な現状の認識としては、具体的にサーチャージを導入されるか否かは、民間企業と民間企業の契約といいますか、交渉でございますので、そこになかなか行政として立ち入ることは難しいという前提のもとで、ただ、それを導入する場合にはこのような形がありますというものをガイドラインという形でお示しするのは問題がないというような公取委との調整の中でご提示をさせていただいているというところでございます。

【河野部会長】

篠原委員、お願いいたします。

【篠原委員】

お話をお聞きしていて、内航海運の実情、現状はよくわかりました。よくわかったと同

時に、今回こういうメンバーだけで議論しても、なかなか全て解決しないような印象を持ちました。先ほど荷主との関係のご指摘もありましたが、やはり荷主をどう巻き込んでいくかということが、これからの議論の1つポイントだと思いますし、それからもう一つ、やはり陸上輸送ですね。トラック業界、こういうところとの役割分担というか、すみ分けをこれからどうしていくのかというような大きな観点も、私は必要だと思うんですね。その中で、この内航海運の輸送をどう位置づけていくのかというところへ落とししていくべきではないかと。

そういう面で言うと、そういう方々に積極的にここに、ヒアリングでもいいですが、来ていただいて、お話を伺いながら、そういう意見も反映させながら取りまとめをやっていくということが私は大事ではないかなと。中だけで議論してというよりも、もっと全体の中で落とし込んでいく流れが必要かと。その点からすると、そういうのを早目にやっていただいて、全体の流れをつかんだ上で、それぞれの今回の業界のあり方をどうするかというところへ進めていくのがいいのではないかと、今日の議論をお聞きしてそう感じました。

以上でございます。

【河野部会長】

ありがとうございました。ご意見として、これも、先ほど出ましたように、外部の方をお招きするというのは既にいただいておりますので、今のご意見のような関係の方もご検討いただくということでよろしゅうございますでしょうか。

【飯塚内航課長】

はい。

【河野部会長】

ほかに。

大変申しわけないのですが、今、荷主との関係というふうに出ましたが、旅客の場合はいかがでございましょうか。私の理解する限りでは、旅客も内航としてとても大事な分野の1つだと思いますので、もしよろしければ何かご意見賜れますでしょうか。

【加藤（琢）臨時委員】

実態を申し上げますと、旅客船といってもフェリーのほうについては、ある程度特定荷主さんをつかんでおられるフェリーもあるのはありますが、ただ、内航と比べるとかなり荷主は多岐にわたっており、不特定多数の方をやられている方がやはり多いのではないかと思います。ただ、長距離フェリーの場合、ある程度大口荷主が決まっているフェリーも多いかと思います。距離が短くなればなるほど、どちらかというとなんな方が乗られるという形になってくると思います。

【河野部会長】

ありがとうございました。

ほかに業界の方から。藤井委員、いかがですか。

【藤井臨時委員】

先ほど野川先生や皆さんが言われているのですが、これはお願いなのですが、荷主、オペレーター、プラス、ステベ会社をこの委員会に入れていただいて、はっきり仕事の内容を把握していただいて、この間の千葉沖とか、瀬戸内海の海上自衛隊との接触事故とか、そういうのがなくなるということで、陸上の分野では、ほとんどが土・日・祭日は休みです。海上はありません。できましたら濃霧のときにはオペレーター、荷主に詳しくしていただいて、そのときには停船するとかいうことを強く要望いたしますから、この3業種をできましたらこの委員会のほうへお願いしたいと思います。

以上でございます。

【河野部会長】

ありがとうございました。今のご意見も、委員以外の方をお招きするときの考慮要因としていただければと思います。

ほかにかがでございましょうか。すみません、栗林委員のほうが若干早かったので、栗林委員、お願いいたします。筒井委員、申しわけございません。

【栗林臨時委員】

すみません。先ほど篠原委員からもお話がありましたが、やはりせっかくこうして内航のことをきちんと議論していただくということでございますので、働き方改革から派生して、荷主との関係、荷役のあり方といった船員労務のあり方をきちんと正していくということのほか、やはり国内物流としての内航海運がどれだけ請け負わなければならないのか。結局、国内物流は、トラックと貨物鉄道と内航海運しかないわけですから、貨物鉄道はもうほとんどぱんぱんで、これ以上伸びないのが実態でありまして、片一方のトラックが、最近いろいろな労務問題が中心になってまいりまして、なかなか輸送力が厳しいというときに、では、結局受け皿になるのが長距離フェリーを含めて内航海運ということになりますので、ほんとうにどれぐらい我々が運ばなければならないのかという根本的な問題もきちんと議論していただいて、それに対応する港とか、そういった関連の設備はどうあるべきとか、我々では手のつけられない世界もいっぱいありますので、そういうことをきちんと議論していただかないと、国内物流、日本経済に影響を及ぼすことも出てまいりますので、やはりきちんと契約を見直して、船員の働き方を改善して、魅力ある業界にして、船員を呼び込むというのが大前提ですが、それ以上に、その先に、日本経済の発展を支える内航海運というのが一体どれぐらいの物量を受け持つべきなのか、受け持つ必要があるのかという将来構想を、漠然とでも示せるようなところまで行けば、さらにちょっと明るさが見えてくるというか、もっと大きな話ができきて、船員を呼び込むのにも色々な話ができるのではないかと考えております。

【河野部会長】

ありがとうございます。今のご意見もご意見ということで、今後の進め方ということでご検討いただくことにさせていただきます。

筒井委員、失礼いたしました。お願いいたします。

【筒井臨時委員】

ありがとうございます。先ほど来、荷主との協議の場が必要ではないかという話が再三出てまいりました。実は内航タンカー、それからケミカルにおいては、過去10年以上にわたり荷主の代表と船会社、組合員のオペレーター、それから船主の代表が集まり、毎年この辺については協議してまいりました。そしてまた、そこで壁にぶち当たったのは、やはり荷主と船会社とは、先ほどもちょっと申し上げましたが、完全に利益相反関係にあるため、なかなか運賃の話、それから適正コストの負担についての話が進まなかったと。これが一番の大きな問題で、2つの高齢化を招いたのではないかなと私は思いますが、荷主との協議の場においてどのような話ができるか、そして、払う側ともらう側という中において、どのような実りのある会議ができるかということを考えると、やはり内航未来創造プランの中にあつた協議会、部会、それから今回のこの基本政策部会というのが、非常に期待しているところであります。それはなぜかということ、やはり最終的に適正負担をしていただくには、最終的には政策において、例えば法改正ではありませんが、行政の指導によってこうなつたと、例えば船員法が変わり、これに伴って運賃は必然的にコストについては荷主のほうは考えざるを得ないという環境が生まれるのではないかなと思います。

ですから、もちろん先ほど先生方がおっしゃったように、荷主にこの協議の場に出ただいてということになります。そうすると、今度は泥仕合になってしまうのではないかなという気がしてまいりまして、関係している各5組合の会長の方々については、なかなかその辺の意見を言うことが難しくなると思いますので、この辺のところは慎重に、各委員の先生方、それから行政の海事局の皆様方のほうでご判断いただきたいと思ひます。よろしくお願いいたします。

【河野部会長】

ありがとうございます。ただいまの点もご要望ということで、十分にご配慮いただくと

いうことにさせていただきます。

鵜殿委員、よろしくお願いいたします。

【鵜殿臨時委員】

繰り返しの話になりますが、荷主さんたちもCO₂削減、安全対策ということで、大きな世界的な流れの中でいろんな要請を受けています。それに対して荷主と内航海運が一緒になってこんなことができるのではないかという観点も大事なかなと思っています。それで、スコープを少し広げて前提条件を整理されたらと申しあげましたので、補足説明させていただきたいと思います。

【河野部会長】

ありがとうございました。

ほかに。本日はキックオフでございますので、これまでも色々いただきましたが、内航について何かお感じになっておられること、あるいはこういう点をもっと考えるべきではないかというような、ご意見、ご感想でも賜うことができればと思いますが、いかがでしょうか。

瀬野委員、よろしくお願いいたします。

【瀬野臨時委員】

船員の働き方改革で委員の方、先生方、出ていらっしゃって、大変苦労されると思いますが、船員に関しては、ブラックボックスになったりグレーゾーンになっているんですよ、ほとんどの部分が。だから、そのグレーゾーンまでこの場で意見として出していいのかどうかということまで出てくるので、そういう点をちょっと行政の方にも、意見として取り入れるのならば、そういう取り方がまたあると思うので。結構、実態はもうほとんどブラックボックスになって、公にならないようになっているのが実態なんですよ。例えばそういう参考として聞いておいてください。

【河野部会長】

ありがとうございます。今の点、平岡委員、何かございますか。

【平岡臨時委員】

この場でその辺のところを申し上げるのは控えますが、働き方改革の中で、どういうふうにしていくかということは、荷主の理解がないと改善も進んでいかないのではないかとということと、一番大きな問題は労働時間の問題ではないかと思っています。

先ほどの資料の中で、荷待ちの時間等がありました。例えばその時間を完全休憩にして、仮バースをとって休ませることができれば、月間の労働時間も減ってくるのでしようが、そういうことにおいてもオーナーが勝手にできる話ではありませんので、オペ、荷主のほうで積極的に仮バースをとっていくことに理解を示す必要があります。そうすることによって労働時間の短縮になるでしょうし、リフレッシュにもつながると思います。ただ、危険物船については、仮バースをとるとするのは難しいので、その問題については港湾管理者も危険物を積んでもここまで来れば問題がないということを理解し、必然的に岸壁につけて休ませることができるとか、そういうことも考えていただければということです。

ただ、瀬野委員が言われたように、ブラックボックスの話は別としまして、内航の船員については、必然的に労働時間は荷役作業などが相まって結構タイトな状況になっています。それを改善していくには、やはり適正運賃・適正用船料の收受しかないのではないかと思いますので、行政でしっかり標準的にはこれだけのものが必要だよというような指標を示していただければ、オペにしてもオーナーにしても、それに基づいて交渉ができるのではないかと思います。また、筒井委員が言われましたタンカーの場合であれば、特石法が廃止されて厳しい状況が続いていると思いますが、いずれにしても規制改革に反対とかそういうことを言っているわけではなくて、改革をするにしても良い改革と悪い改革、それをやることによって負の部分があるということもやっぱり見て改善してもらわないと、難しいのではないかと思っています。今までの内航については、需給調整規制の廃止など規制緩和があって、実態はどうなったのだということ、結果として今の船員不足や、内航業者が

いまだにコストに見合う運賃・用船料をもらっていない状況に陥っていますので、その辺の負の部分というのはやはり見ていかないといけないと思います。

【河野部会長】

ありがとうございました。

他にいかがでございましょうか。鵜殿委員、お願いいたします。

【鵜殿臨時委員】

最初ということですので何でも話せると思いましたが、ずっと思っているのですが、船員さんの平均年齢というか、年齢構成が高いというのは、高齢者も活躍できる職場というふうには言えないのかなと思っていましたが、難しいでしょうか。すみません、これ、何か意見を言いたいとかそういうことではなくて、単なる感想です。すみません、大変失礼いたしました。

【河野部会長】

よろしいですか。平岡委員、何かございますか。

【平岡臨時委員】

大丈夫です。

【河野部会長】

ほかに何か発言がありますでしょうか。

栗林委員、お願いいたします。

【栗林臨時委員】

実態としては、ほんとうに非常に高齢の方が船に乗られているというのが実態でして、ただ、それでいいのかと、安全上いいのかということはあるので、確かに活躍してくださるのは非常にありがたいのですが、最近よく事故が起きたときのクルーリストに出てくる船員さんの年齢が、どうしても非常に高い方が多いと。ですから、そういうことはほんとうに大丈夫なのかなということ、皆さん心配している次第でございます。やはり現場仕事でございますので、ある程度の年齢を超えると、厳しいところが出てくるのかなという気がします。もっともっと機械化が進んで高度化が進んで、年齢がいった方でも楽に働ける船になればいいのですが、今はまだそこまで行っておりませんので、なかなか厳しいのかなと思っております。

それから、運賃・用船料が上がらないのが全ての根源だという話で、これは確かにそうですが、これはやはりマーケットでありますので、結局そのマーケットが緩い。だから、船が多いのか、荷物が少ないのか、どちらかの話でございまして、平成になってからずっと荷物が減り続けているというのも1つの原因でありまして、船を減らして、我々業界としては船はなるべく増やさないようにしていますが、それよりも荷物が減っていつてしまうというなかなか厳しい状況があつて、マーケットが緩み続けているということですので、今後もなかなか国内ですばらしく荷物が増えるということはあまり考えられないと思いますから、この辺は国内、内航海運で働く者としては意識しながら、設備投資をしていくということになるのだと思います。

以上です。

【河野部会長】

ありがとうございました。

ほかに。小比加委員、お願いいたします。

【小比加臨時委員】

色々なご質問が出ていた中で、業界として今の高齢な方が働きやすい云々というのは、我々としては痛ましい事故でしたが、先日の鹿島の事故にしても、乗組員が、一番若くて60歳、一番上が72歳ですよね。60歳未満の人は誰もいなかったという、これも1つの現実だと思います。

それと、いわゆる一杯船主の事業者の数が年々減っているという、その辺の理由の1つとして、保有していた船が非常に老齢船であつて、そのリプレースをしたくても跡継ぎが

いないとか、一杯船主であるために銀行のファイナンスがつかないとか、もろもろの理由があって減っている。また、中には、それで集約・合併するような形で数が減っていったというケースもあるのだらうと思います。

それから、先ほどから議論している中に、荷主をとという要請がありました。大手の荷主になればなるほど直系の物流子会社を持っていて、そういう物流会社がいわゆるメガオペみたいな形になってはいますが、こうした大手と言われるところは、本来、船会社であるべき立場なのですが、視線ははっきり言って荷主の方に向いていると。業界側のほうになかなか顔を向けづらい立場の人がトップにあるというのが現実だらうと思います。

そういった中で、先ほど荷待ち時間の問題にしても、これは荷主から港湾業者のほうに依頼がある。それから、バース管理にしてみれば港湾局、その辺のところいろいろやりくりしているというふうなところで、内航海運の物流という面から見たら、さまざまな業界の関係の方がタッチして成り立っているだけに、一朝一夕に簡単にいかないという背景はあるだらうと思います。

【河野部会長】

ありがとうございました。

ほかに、二村委員、お願いいたします。

【二村委員】

最初で何でも言っているいい会であるという言葉に甘えて、ちょっと教えていただきたいのですが、先ほど船員の年齢構成が出ましたが、30歳未満の割合が少しずつ増えているというのは、ちょっと喜ばしいかなと思って拝見してはいたんですが、定着率が問題であるということも事実だと思います。実際に新人として入られた方で、例えば5年後定着率みたいな数字を、今日、ご担当課でお持ちであれば教えていただければうれしいなと思います。

もし、その定着率がある程度高いということであれば、色々工夫をして新人を増やすことが望ましいでしょうが、新人といっても通常の会社に勤めるようなわけにいかないの、スキルが必要ですよ。そうすると、教育機関になりますよねということ、いろいろと考えていかなければならないことが次々に出てくるのではないかと思います。最初の質問に戻らせていただきます。新人の定着率は、どのようなものになっておりますでしょうか。

【河野部会長】

三輪田課長、お願いいたします。

【三輪田船員政策課長】

船員政策課でございます。定着率ということで、1つのご参考ではありますが、よく業界の皆さんがおっしゃるのは、3年で3割というところはおっしゃると、我々で統計として持っているデータとしては、これは海技教育機構、いわゆるJMENTSという我々で所管しております独立行政法人の船員養成機関の卒業生のデータということですが、これは、最初に就職した会社にどれぐらい卒業後定着しているのかというデータで言えば、ほぼ同じような、大体、3年で3割というところかと思っております。それは、厚生労働省のほうでお調べになっております陸上労働者のデータとほぼ一緒というところではあるのと、それから、同じ船会社にとどまるか、もしくは別の船会社に行くが海運業界にはとどまるかということ、JMENTSの卒業生だけを見ますと、もうちょっと高く3年後で8割、9割程度というデータはございます。

ただ、これも1つの参考と申し上げた意味としては、JMENTSの卒業生というのは、大体大型船に採用される傾向がありますので、それを、働き方との関係で一番問題になっております小型船も含めてどうなのかということになりますと、もうちょっとデータとして変わってくるかなと思っておりますが、ちょっと今、なかなか明確なデータがとりづらい状況、なかなかこちらとしても取れていない状況ではありますが、やはり若い方になかなかなじむ環境ではないのではないかとご指摘も多々ありまして、そういった問題意識を含めて、今、船員部会のほうで働き方改革のご議論をお願いしているところであります。

それで、先ほど高齢者にとってもいい職場環境ではないかという鶴殿委員からのご指摘についてちょっと補足をさせていただきますと、2点あるかなと考えております。1点目が、現状は確かに半数以上が50歳以上ということで、健康寿命が長い方が働いていらっしゃるというので、それは、そこを切り取ると、大変素晴らしいことかなとは思っていますが、では、近い将来、遠い将来もそれでいいのかということがございます。やはりそういう高齢者の方が大量退職をした後、きちんこの海運業が途切れることなく引き続いていくというためには、今の状態でいいのかというのが1点、問題意識としてあるかなと思っております。

それからもう1点、今日の午後も船員部会があるわけですが、船員たちの健康確保、健康管理の問題ですね。海と陸の仕組みを比べてみますと、若干、陸よりちょっと足りていない部分が仕組みとしてもあります。それはやはり船というのは、物理的にも離れてしまうと、どうなっているのか船の中はわからないというところもあって、これまで若干諦めてきた部分もあるかと思いますが、陸のほうでは、雇用者である使用者がきちんと一人一人の従業員の健康を管理するという義務がかかっているわけです。それは労働安全衛生の体系の一環としてというところがありますが、船のほうでは今そこまでの仕組みにはなっていないというところもありますので、そこがもし、海でもやはり働き方改革ということで要るよねという議論になると、若干景色が変わってくるかなとは思っておりますので、ちょっと補足をさせていただきました。

【河野部会長】

ありがとうございました。

【鶴殿臨時委員】

すみません、不規則な発言をしてご迷惑をかけているみたいで、すみませんでした。

【河野部会長】

小比加委員、お願いいたします。

【小比加臨時委員】

三輪田さんの今の説明の中で、3年で3割という言い方をされましたが、それはいわゆる離職率のほうですよ。

【三輪田船員政策課長】

そうです。

【小比加臨時委員】

定着率で言うと。

【三輪田船員政策課長】

裏返しになります。

【小比加臨時委員】

大体7割、8割のはずですよ。

【三輪田船員政策課長】

はい、そうなります。

【小比加臨時委員】

ですから、確かに同じ会社で同じ船にというケースはもう少し低くなりますが、率からいったら大体6割、7割は定着しているということで、何か説明の中で誤解されたのではないかと思います。

【三輪田船員政策課長】

申しわけありません。反対であります、離職率と定着率。

【河野部会長】

ありがとうございました。篠原委員、お願いいたします。

【篠原委員】

今の話にちょっと関連するのですが、陸上に比べて割合が相当低いだろうと思いますが、女性の船員の割合というのは全体のどれくらいか把握されていますか。

【河野部会長】

三輪田課長、お願いいたします。

【三輪田船員政策課長】

お答えいたします。ちょっと今、詳細な数字が手元にはないのですが、大体2%前後であったかと思えます。ただ、女性の船員というのは、いわゆる機関部、航海部以外にも、フェリーや旅客船のサービス部門も入った数字ではありますが、大体2%ぐらいだったかと思えます。

【篠原委員】

それは増えているのですか。それとも横ばいですか、減っているのですか。

【三輪田船員政策課長】

ちょっとお待ちいただけますでしょうか。

【篠原委員】

はい。

【三輪田船員政策課長】

失礼いたしました。最近の推移としては、数字としては横ばいと聞いております。

【河野部会長】

ありがとうございます。

そろそろ時間でもございますし、本日、たくさんのご意見を頂戴しまして誠にありがとうございます。おっしゃりにくいことも伺ったかもしれませんが、ご協力いただきましてありがとうございました。

本日、皆様からいただきましたご意見を踏まえて、次回以降の部会でどのような点について検討するか、スコープも含めまして事務局と相談の上で整理させていただきたいと存じます。

事務局から何かございますでしょうか。

【事務局（渡部）】

河野部会長、ありがとうございました。次回の開催日時につきましては、後日、皆様と日程調整をさせていただいた上で決定させていただきたいと思えます。

なお、本日の議事録につきましては、冒頭で申し上げたとおり、国土交通省のホームページに掲載をさせていただきたいと思えます。議事録案ができましたら、また皆様にご確認をお願いしたいと思いますので、よろしくお願いいたします。

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、以上をもちまして本日の基本政策部会を終了させていただきます。皆様、本日はお忙しい中、誠にありがとうございました。

— 了 —