

【北間総務課企画室長】 それでは定刻となりましたのでただいまから第38回海事分科会を開催させていただきます。皆様におかれましては、ご多用の中ご出席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海事局総務課企画室長の北間です。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。恐縮ですが、座って発言させていただきます。本日はまず新型コロナウイルス感染症拡大の防止の観点から、通常の会議形式とは異なりまして、WEB会議システムを併用しての開催とさせて頂いております。また、会議傍聴につきましても WEB上での傍聴とさせて頂いております。委員の先生方におかれましては、発言をご希望される場合には挙手をお願いします。分科会長のご指名がありましたら、スピーカーをオンにしてお話をくださいますようお願いいたします。お話にならない場合はスピーカーのボタンはオフにしておいていただけますようお願いいたします。一部通信状況につきまして、映像の乱れや一時的な停止がある場合がございますので、恐縮ですが予めご了承頂ければと思います。委員ならびに傍聴者の皆様にはご不便をおかけいたしますがご理解ご協力のほどよろしくお願いいたします。

続きまして委員のご紹介をさせていただきます。本日は本委員のほか議題に関係ある臨時委員の2名の皆様にもご出席いただいております。まず日本船主協会副会長の中島臨時委員です。

【中島臨時委員】 よろしくお願いいいたします。

【北間総務課企画室長】 続きまして全日本海員組合組合長の森田臨時委員です。

【森田臨時委員】 よろしくお願いいいたします。

【北間総務課企画室長】 また、海事分科会におきましては前回の分科会から新しく3名の皆様へを指名させて頂いております。この場をお借りして改めましてご紹介をさせていただきます。まず、慶應義塾大学商学部教授の加藤委員でございます。

【加藤委員】 加藤でございます。よろしくお願いいいたします。

【北間総務課企画室長】 成蹊大学経済学部教授の井出委員でございます。

【北間総務課企画室長】 東京女子大学現代教養学部教授の二村委員でございます。

【二村委員】 二村でございます。よろしくお願いいいたします。

【北間総務課企画室長】 ありがとうございます。その他ご出席の委員の方々につきましては、時間の関係上、お手元の名簿を持って紹介と代えさせていただきます。なお、野川委員につきましては、欠席のご連絡をいただいております。本日の分科会は委員及び臨時委員11名中10名のご出席でございますので（後に井出委員については欠席としたため、11名中9名のご出席）、交通政策審議会令第8条第1項の定足数を満たしていることをご報告させていただきます。また、当分科会は情報公開の観点から会議自体を公開とし、会議資料及び議事録を国土交通省のホームページに掲載いたします。それではこちらで報道関係者におかれましてはご退出をお願い致します。それでは開会に先立ちまして海事局長の大坪からご挨拶を申し上げます。

【大坪局長】 海事局の大坪でございます。本日はご多忙の折海事分科会にご出席いただきまして誠にありがとうございます。前回3月の海事分科会では、書面での開催とさせていただいたところですが、本日は会議室とオンラインを両方使用する方式とさせて頂いております。ご不便等あるかと思いますが、ご理解ご協力の程よろしくお願いたします。また、先ほどもご紹介させていただきましておとり、本分科会につきましては前回の分科会から加藤委員・井出委員・二村委員を新たに海事分科会の委員として指名させて頂いております。指名をご承諾いただきまして誠にありがとうございます。御礼申し上げます。昨今の海事行政につきまして、簡単にご報告させていただきますと、まず内航海運については船員の働き方改革、それから業界としての生産性向上による持続型産業への転換が主な課題となっております。それから今年度海事局では、船員の働き方改革実現に向けて労働環境の改善、それから心身の健康確保について議論に加えて、荷主などとの取引環境の改善や内航海運暫定措置事業の終了後の事業のあり方などについての議論を進めてきました。本日、そのご報告をさせていただきたいと思っております。

また、造船分野については中国・韓国との厳しい競争環境下でありまして、新造船の手持ち工事量は過去最低水準となっております。国内造船所ではこれを受けて事業の再編の動きが加速化しているところです。海事局では本年度、今後の造船船用工業のあり方と方向性について、局長の私的懇談会である海事産業将来像検討会において議論を行い、報告書を取りまとめましたのでそのご報告をさせていただきます。そして、本日もご審議いただきたい事項としまして、安定的な国際海上輸送を確保するための今後の外航海運業、また造船業の在り方等及び基盤整備につきまして交通政策審議会で諮問がなされましたので、これに対応するためにこの海事分科会の下に新たに国際海上輸送部会（仮称）を設置し、当該部会と海事イノベーション部会を合同会議において議論を進めてまいりたいと考えております。海事産業は元々厳しい競争下にさらされているわけですが、今般コロナウイルス感染症拡大によりさらに先行きが見通しにくい状況になっております。業界等存続が危機にさらされている中で、経済安全保障上必要であって、また、我が国がグローバルな国際社会で今後とも持続的成長を続けていくために必要な外航海運それから造船業双方が共に好循環を生み出して共に成長していくためにどのような方策を講ずるべきか、広く各界を代表する皆様にご議論をいただければと思っております。後ほど議論がありますが、委員の皆様には、両部会で議論していくことについてご理解・ご承認をいただければと思っております。それでは本日はこのような状況下ですが、何卒忌憚のないご意見を頂戴いたしたく宜しくお願い致します。

【北間総務課企画室長】 それでは、本日の議事は2点でございます。議事1につきましては、基本政策部会・船員部会からのご報告、また海事産業将来像検討会における検討内容についても併せてご報告をさせていただきます。議事2につきましては、国際海上輸送部会（仮）および海事イノベーション部会合同会議の開催についてでございます。それでは、資料の確認をさせていただきます。議事1に対応する資料としまして、資料1-1、1-2、1-3、議事2に対応する資料としまして、資料2-1、2-2、2-3、2-4、2-5、また別途参考資料を添付しております。事前に委員の皆様には資料の送付させていただきましたが、不足等ございましたらお申

し付け頂ければと思います。また、WEB上での議事でも資料を画面上に映し出すように致しますのでよろしくお願いいたします。それでは議事に入りたいと思います。省内の説明者につきましては、説明者席を設けておりますので説明を求められましたらそちらに移動して議事の発表をお願いいたします。それでは河野分科会長、司会進行をお願い致します。

【河野分科会長】 ありがとうございます。それでは議事を進行させていただきます。まず、議題1 基本政策部会・船員部会の報告、海事産業将来像検討会の報告について、事務局より説明をお願い致します。

#### ---議題1 基本政策部会、船員部会、海事産業将来像検討会の報告---

【澤田企画調整官】 内航課の澤田でございます。まず資料1-1につきまして、基本政策部会の検討状況につきましてご説明いたします。はじめに1ページ目でございますけれども、立ち上げの経緯でございますけれども、昨年、船員の働き方改革に関する議論と並行いたしまして、荷主とその取引環境に関する改善ですとか、内航海運暫定措置事業の終了後の事業のあり方について検討するために6月に基本政策部会を立ち上げまして議論をスタートさせたところでございます。続いて2ページ目になりますけれども、これまでの検討の経緯でございますけれども、昨年の6月のキックオフの後にトラック業界・建設業界など他業種における取り組みですとか、荷主企業から見た内航海運につきましてヒアリングを行って参りまして、その後、年明けから内航海運業界からもヒアリングを行いまして、生産性向上や取引環境の改善に向けて議論を行っているところでございます。続きまして3ページ目でございますけれども、荷主・内航海運からそれぞれのご意見を頂いております。そちらをまとめたものでございます。荷主からは内航海運は今後も必要不可欠であるという意見が聞かれた一方で、課題として船員の養成・確保について強い問題意識を持っているということでございます。ただ、他方で運賃の引き上げ等につきましては、やはり付加価値は生産性向上といった内航海運側の取り組みを伴わないと厳しいといったご意見を頂いたところでございます。資料の下半分は内航海運業界からのご意見でございますけれども、船員の労働力確保につきましては、荷主のご協力や理解を期待したいということ、あるいは取引環境の改善につきましては、トラック業界の例を参考にした施策を期待したい、また生産性向上についての技術イノベーションですとか船舶管理会社の工場物流システムの見直しという政策が提案いただいたところでございます。続きまして4ページ目でございますけれども、働き方改革に係る取引環境の改善とというものについて触れさせて頂いております。まず労働環境の改善に向けてですけれども、長時間労働の一因が運行スケジュールの設定にあるのではないかとご指摘がございまして、これを受けまして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が管理する船員の労働時間の情報を勘案するような仕組みが必要ではないかといったご意見ですとか、その法令遵守に荷主も協力する仕組みが必要なのではないかとご提案をさせて頂いております。また契約のあり方につきましても契約の見える化というような仕組みが必要ではないかというようなことをご提案させて頂いております。これらについては基本政策部会の方では概ね方向性についてご理解を頂けていると認識しております。続きまして5ページ目ですけれども、内航海運業界側の生産性向上に向けた方策について検討状況をご説明いたします。まず船舶管理会社につきましては、これまでの国土交通省でも活用の旗振りをして参ったところ

ですけれども、やはりその他の類型に比べて責任が軽いのではないかというようなご指摘をいただいております。なんらかの政策の位置づけとできないかというような議論をしております。そのほか船舶の大型化、例えば労働環境船の活用などに向けてソフト・ハード双方の取り組みが必要ではないか、あるいは新技術の活用に向けて安全基準の策定や技術の進展に応じた制度の在り方などについてご提案させて頂いている状況でございます。最後に6ページ目以降で内航海運暫定措置事業について少々ご報告いたします。事業の詳細の説明は割愛いたしますけれども、昔実施しておりました船腹調整事業というのを円滑に終わらせるための施策ということで内航総連が実施主体となって実施してきたという事業でございます。こちらについては、内航総連の方で借入金を返済した時点で終了することになっておりまして、7ページ目をご覧いただければと思いますけれども、借入金の額というものが順調に減少しておりまして、資料の下に書いてございますとおり3月12日に内航総連の方から来年の8月に事業が終了する見込みであるということが公表されたところでございます。関連いたしまして8ページ目でございますけれども、内航総連の方からは2月の基本政策部会におきまして、暫定措置事業の終了後に果たすべき役割ということで船員対策ですとか、生産性の向上、コンプライアンスの徹底というような取組みを挙げられているところでございます。引き続き、基本政策部会における検討を進めて参りまして、夏頃には新たな内航海運業のあり方というものについて取りまとめを行っていきたいというところでございます。簡単ですが、私からの説明は以上になります。

【河野分科会長】 ありがとうございます。それでは次に船員部会についてご説明をお願いいたします。

【三輪田船員政策課長】 船員政策課の三輪田と申します。私の方から資料1-2に基づいて船員部会の現況につきましてご説明をさせていただきます。まず1ページ目でございますが、これまでの船員部会の概要になりますので割愛をさせていただきますが、昨年度の海事分科会以降、基本的に毎月部会を開催させて頂いている状況でございます。続いて2ページ目3ページ目にわたってこの一年間船員部会によって調査審議いただいた事項についてまとめております。まず一つ目、法令に基づく調査審議事項でございますけれども、(1)の船員関係法令の改正につきましては、船員法施行規則などの省令改正につきまして、例えば国際条約の改正に伴う改正でございますとか、また船舶料理士の確保を容易にするために資格取得にかかる年齢要件を20歳であったものを18歳に引き下げるといった改正を行ってございまして、こちらについて御審議を頂いております。そのほか船員の最低賃金額の見直しでございますとか、船員派遣事業の許可、また船員の災害防止計画の策定といったテーマについてご審議を頂戴したところでございます。続いて、3ページに参りまして報告事項でございます。こちらは例年ベースでございますけれども、令和2年度の海事関係予算等、また船員教育機関の学生の卒業後の進路状況についてご報告をさせて頂いております。続いて3点目の船員の働き方に関する検討でございます。こちらは昨年の2月から議論を開始しまして陸上に負けない魅力的な職場づくりをいかにやっていくかという観点からご審議を頂戴してございます。テーマとしましては、船員の健康確保、それから労働環境の改善といった大きく二つのテーマから検討を進めてございまして、スケジュールは3ページ目の下に書いてあるようなスケジュールで進めている状況でございます。おおむね議論が整いつつある状況でございますけれども、個別論点について関係業界等と調整を行っている状況でござい

まして、当初予定していたスケジュールよりコロナの影響で若干遅れ気味ではございますけれども、赤字で記載しておりますとおり本年夏をめどに方向性を取りまとめる方針で頑張ってお進めてまいりたいと思っております。最後の4ページになります。こちらは先ほど3点目で申し上げました船員の働き方改革に向けた主な検討内容をお示ししたものでございます。基本的な考え方としましては、働く船員の視線に立っていかに魅力的な職場を作っていくかという視点、また船員の現状としまして高齢船員が多いという状況ですとか、生活習慣病を抱える船員が多いといった状況がございますので、陸上から離れた船舶という環境で働く船員の健康をいかに確保していくかという観点からご審議を賜っている状況でございます。具体的な検討内容については記載してございますけれども、労働環境の改善につきましては、例えば労働時間管理の適正化でございますとか、また当初予定しておりました乗船期間をいかにして守っていけるかという観点から休暇取得のあり方というテーマ、また必ずしも十分に活用されているとはいえない女性船員など多様な人材がイキイキと活躍できる職場にしていきたいということで、乗船サイクルの短期化などをいかに図っていくかということを検討しているところでございます。また船員の健康確保という観点からは、労働安全衛生の一環として、船舶内での緊急時のみならず日常的に船員の健康確保をいかに図っていくかという観点から検討を進めてお進まして、例えば、今もう既に陸上では取り入れられております産業医であるとかストレスチェック制度であるとか、こういった制度の導入がこの海の世界で導入が可能なのかといった観点ですとか、最近ではコロナの関係で遠隔医療ということも言われておりますけれども、現在の情報通信技術を活用して船内での健康確保システムが構築できないかといった観点から検討を進めている状況でございます。いずれにしても議論を進めてきているところでございますので、今年の夏の取りまとめに向けて引き続きご審議を頂戴していきたいと思っております。以上でございます。

【河野分科会長】 ありがとうございます。続きまして、海事産業将来像検討会のご報告についてお願いいたします。

【河野船舶産業課長】 船舶産業課の河野と申します。よろしくお願いたします。続きまして、資料1-3 海事産業将来像検討会についてご報告いたします。資料1ページになりますが、左上に背景・課題が書いてございますが、我が国地域経済の雇用等を支える造船・船用工業につきましては、近年産業構造の変化、IT分野の付加価値領域の変化、あるいはエネルギー転換等で業界をめぐる環境が大きく変化しつつあります。このような中、造船業・船用工業が引き続き我が国の経済成長や安全保障に貢献し続けるための方策を検討する必要があるというのが大きな背景でございます。資料の下に経緯を書いてございますが、海事局長の私的検討会として海事産業将来像検討会を昨年6月11日に設置し、高木健座長のもと検討を進めてまいりました。次のページになりますが、検討会は4回開催しまして今週月曜18日に最終の検討会を行い、報告書を取りまとめまして昨日国交省のホームページにも公表しております。こちらその報告書の概要になります。左側には現下の状況や背景ということで、一番上に書いてございますが、中国・韓国で昨年非常に巨大な造船企業が誕生しているということ、それから二つ目に書いてございますのが日本の造船業非常に手持ち工事が厳しい状況になっており、危機的な水準になっているような状況でございます。それからさらにはデジタル化の進展に伴いまして、例えば欧州では巨大なシステムインテグレーターが台頭しているという状況でございます。併せまして右側の上でござい

ますが、一方で造船業・船用工業といった海事産業の貢献が求められる分野としまして、地球温暖化の防止や内航海運の労働環境の改善という分野がございます。これらを併せもちまして具体的な取り組みの方向性として右下に大きく分けて5つ論じられました。一つは企業間連携や統合促進を図るべくということ、二つ目はデジタル化時代に対応した産業構造への転換を図るべくということ、三つ目は官公庁船分野の基盤強化に向けた海外展開を推進していくということ、四つ目としまして世界に先駆けたゼロエミッション船の実現によって地球環境問題へ貢献すべきということ、それから最後に内航海運の課題解決への貢献を図るという点がまとめられております。併せまして直近の環境変化としまして左下でございますが、新型コロナウイルス感染症の流行によりまして世界の物流が低下しており、それに伴いまして例えば造船業では新造船の引き渡しの遅延や新しい商談が停止している、さらには海運市況の悪化によってこの先船舶需要の減少の恐れがある、こういった足元の状況を併せ持ちまして右下でございますが、我が国の経済安全保障を支える造船業・船用工業の事業基盤の確保に向けてさらに検討会とは別の場でさらに検討を進めるべきというのが報告書の結論となっております。簡単ではございますが、以上になります。

**【河野分科会長】** ありがとうございます。それではただいまのご説明3点につきまして、質疑応答に移らせていただきます。ご意見・ご質問がおりますの方はご発言を宜しくお願い致します。なお、一点お願いがございますけれども、海事産業将来像検討会のご報告のうち造船業に関するご意見・ご質問につきましては議題2にも関係してまいりますので、議題2の質疑応答の際にご発言いただきますようお願いいたします。それではどなたからでもよろしくようお願いいたします。それでは篠原委員お願いいたします。

**【篠原委員】** 毎回聞いているような気もするが、船員部会でも議論していたが、女性と若い人をこれからどういう風に船員の主力にして、インセンティブをどのようにしていくのか課題だと思えます。以前お聞きした時から若干増えているかと思えますが、その傾向を再度パーセンテージのようなものがあれば教えていただきたいと思えます。もう一つは、コロナショックでクルーズ船があのようにやられたものですから船の中の仕事というものに対する危機感みたいなものが既に具体的な例として表れているのであればそのような例を教えていただきたいと思えます

**【河野分科会長】** それでは三輪田課長お願いいたします。

**【三輪田船員政策課長】** ご質問ありがとうございます。女性船員のパーセンテージですけれども、おおむね2%という数字はあまり変わっていない状況でございます。それから今後、女性船員をいかにもっと活躍していただくかというところで、どのようなインセンティブをというご質問があったかと思えますけれども、ここもなかなか難しいところでありまして、国の制度というより労働慣行の中でいかに採用される事業者の方々に意識を変えていただくかという側面が大きいテーマかと思っております。その中で国としてできることはないかと考えていく中で、例えばハローワークにある求人票の中に女性船員の採用に関してどのような取組みをしているか、どの程度の意識が高い事業者であるのかということをつかむようにするといった方向で求人票を改訂するというのを考えておりますし、またトリプルエス大賞と言いまして、素晴らしい取組みをされた事業者を表彰いたしまして、それを横展開していくといったようなことで女性船員の採用を増加させていくようなサポートを行政としてもやっていきたいと思っております。

また、コロナの関係は全てお答えできるわけではないと思えますが、現状でクルーズ船を除い

た通常の貨物船等でそこまで感染が問題になったという事例は幸いにも起きてはいない状況でございますけれども、今後起こった時にどう対応していくかということについてガイドラインなどを作っておしをさせていただいておりまして、業態別に作成しまして周知を図っていくという状況でございます。

【大坪局長】 コロナの影響を受けての対策のガイドラインとお話ししましたがけれども、外航旅客船なら外航旅客船、その他の国内旅客船などそれぞれの業界で感染症対策のガイドラインは作っています。これは我々の方からひな形を出して、かなり詳細なガイドラインを我々の方で作って、それを基に各業界がクルーズ船ならクルーズ船のガイドラインがありますし、貨物船なら貨物船ということできちんとした船内の感染症対策というガイドラインを作って実施しております。私が見る限り、かなり業界は一生懸命やっているとしますし、クルーズ船を除いて一般の貨物船やフェリーなどで感染が広がったという例はないと思います。篠原委員が言われたように今後若い人がこういう事例をもって船員を忌避するかは現状ではまだ分かりません。今も直近の問題では、例えば乗船実習とかしばらくできていない状況にあるので、遅らせている状況ですが、かなり時間的にぎゅっと圧縮してやらないといけないということだと、ご存知の通り乗船実習というのはかなり密なのでこれも徹底的に感染症対策をしなければいけないです。ただ、今後圧縮されたなかで、かといって船員の育成はきちんとやらなければいけないので効率的に、練習船の中で感染拡大のないように、万全を尽くしたいと思っております。今の学生たちの中で感染が広がらないようにして育成するというのがまず第一で、今後入ってくる人がどう思うのかというのはまだわからないですけれども、ただそれはやはりこういう実際の感染症の事例が起こらないということが一番重要で、きちんと対策をとれば安心できる職場ということが説明できるようにしたいと思っております。

【篠原委員】 わかりました。まだ影響は分からないところがあると思うけれども、今後コロナの問題は長引きそうなので、ぜひどのように影響が出てくるのがきちんとフォローアップして調べて、どのような傾向が出てきているのか、プラスの影響というのはあまりないのではないかとするので、その部分をまた少し整理していただければありがたいと思います。ありがとうございました。

【河野分科会長】 ありがとうございました。それでは森田委員お願いいたします。

【森田委員】 先ほどコロナの件に関する三輪田課長の回答ですが、女性船員の採用の取組みについては、企業の努力だけではなかなか難しいところもある。それから国はある程度色々な政策的あるいは税制面を含めて女性船員の採用について図るような取組みをいただかないとなかなか厳しい。一企業だけの努力ではなかなか続かないと思いますので事務局をはじめ皆様にご承知おきいただけたらと思います。

【河野分科会長】 ありがとうございます。それでは森田委員のご発言は貴重なご意見として受け取るということにさせていただきたいと思っております。他にいかがでございましょうか。ご質問・ご意見等はございますでしょうか。住野委員、よろしくお願いたします。

【住野委員】 船員の働き方改革について少々意見を申し上げたいと思っておりますが、現在労働環境の改善に向けて労使間で真摯に協議されていると思っておりますけれども、最大の課題は取引環境の改善であるというふうに思っております。現在トラック業界におきましても議論されてお

ますけれども、荷主側からは運賃の上がり方について非常に抵抗感をもたれているのが現状であります。しかし、この2、30年をみても船舶の運賃の下落に歯止めがかかっていないという現状でありますし、このことが賃金の抑制になっており、人材確保に繋がっていない最大の問題であるというふうに思っております。海運業界も同様な状況であると思っておりますけれども、やはり荷主と海運事業者間だけではなくてユーザー含めたサプライチェーンの中でやはり議論を進めていく仕組みづくりをすることがやはり必要なのではないかと、これがないとなかなか運賃の引き上げはできないと思っておりますがいかがでしょうか。

【澤田企画調整官】 内航課でございます。まさにご指摘頂いたとおり荷主含めコストをどのように負担していくかというのは非常に大きな論点でございます、その点についてまさに基本政策部会の方で議論しているところでございます。やはり荷主からは内航海運業界でも何かしらの生産性向上みたいなものができないかといったご意見もいただいております、荷主というのは最終的にはユーザーや消費者への説明責任を負っているといった観点からどこまでなら許容できるのかなどそのような観点がございますので、広い視点からどのようにご理解を頂けるのかがいいか基本政策部会の場で検討しているところでございます。そういった意味では荷主のさらに先の部分にどのようにアプローチするかが重要な問題ではあると思っておりますので、ご意見踏まえて今後も検討してまいりたいと考えております。

【河野分科会長】 ありがとうございます。住野委員よろしゅうございますでしょうか。

【住野委員】 はい、結構でございます。よろしくお願いいいたします。

【河野分科会長】 ありがとうございます。他にどなたかが発言ございますでしょうか。よろしゅうございますか。それでは議題2の国際海上輸送部会（仮）及び海事イノベーション部会合同部会の会議の開催について事務局よりご説明お願い致します。よろしくお願いいいたします。

#### ---議題2 国際海上輸送部会（仮）及び海事イノベーション部会合同会議の開催について---

【北間総務課企画室長】 それでは事務局より議事2の国際海上輸送部会（仮）及び海事イノベーション部会合同会議の開催についてご説明をさせていただきます。資料2-1をご覧ください。国土交通大臣より交通政策審議会会長あてに諮問356号としまして安定的な国際海上輸送を確保するための今後の外航海運業のあり方及び外航海運業の基盤整備に向けた方策についての諮問及び同じく諮問第357号といたしまして安定的な国際海上輸送を確保するための今後の造船業のあり方及び造船業の基盤整備に向けた方策についての諮問がなされております。諮問理由につきましては、いずれも後ほど詳細についてはご説明させていただきますが、外航海運業、造船業の経済安全保障上の重要性にもかかわらず昨今の厳しい国際競争下において厳しい経営環境下に置かれていること、また現下のコロナウイルス感染症拡大の影響によりさらにそれが強まっていること等の状況を踏まえ、我が国がグローバル社会の中で今後とも持続的発展を遂げていくため、今までの施策を継承するとともに、今後の外航海運業及び造船業の果たすべき役割と将来にわたる安定的な国際海上輸送の確保を目的とした基盤整備を図るための方策について検討する必要がありますからでございます。以上、諮問第356号及び第357号につきまして、本日はご審議

いただければと思います。また、両部会の委員構成案につきましては、資料2-2をご覧ください。今回は海運と造船を一体で強化していこうという考えに基づきまして、両部会の委員につきまして合わせて案として掲載させて頂いております。なお、こちらにつきましては現在調整中となっております。今後委員の追加の可能性がある旨、予めご了承頂ければと思います。また今後のスケジュールにつきましては、資料2-3をご覧ください。本日のこの海事分科会におきまして部会設置についてご了承いただけましたら6月に第1回合同会議を開催し、その後月1回程度ご議論いただきまして本年11月頃に取りまとめ・答申を行うという方向で考えております。以上、簡単でございますが、説明は以上でございます。それでは外航海運業・造船業それぞれの現状と今後の課題につきまして担当の方よりご説明させていただきます。

【河野分科会長】 それでは長井外航課長よろしくお願いたします。

【長井外航課長】 外航課長の長井でございます。資料2-4につきましてご説明を申し上げます。私の方からは先ほどの諮問の外航海運の関係でございます。外航海運業の現状と課題、今後のご議論いただくべき方向性につきましてご説明を申し上げます。まず2ページ目でございますけれども、なぜ外航海運について議論をするのかということでございますけれども、これは従来から言い尽くされていることでございますけれども、我が国の貿易に占める海上輸送の割合というのは99.6%、事実上、外航海運をはじめ海上輸送が我が国の貿易そのものだということも言えるかと思っております。そのうち3分の2が我が国の商船隊、日本の海運企業によるということでございます。すなわち、日本の商船隊、日本の海運企業をいかに確保していくかということが安定的な海上輸送の確保ということに繋がってきて、日本の経済、国民生活の安定に資するものということでございますので、海事局としては日本の商船隊をいかに確保していくかということが重要な政策課題と認識しているものでございます。

続いて3ページでございますけれども、一方でここから少し現状について背景事情等々ご説明を申し上げたいと思います。まずマーケットの関係ですけれども、これもよく言われていることではございますが、世界のGDPの成長率と海上の貨物量荷動きの量というのは基本的に相関関係にあると言われております。一方で、日本の成長率といえますのは、世界の各国の成長率と比べても低い水準にあるということございまして、日本の市場が伸び悩む中で我が国の商船隊がいかにあるべきかということは考える必要があります。要は世界に打って出る必要があるということございまして、それはすなわち国際競争に晒されてそれを勝ち抜く必要があるということでございます。4ページでございますけれども、海運のマーケットというのは非常に難しい状況に置かれてございます。その大きな理由というのが左下のグラフでございますけれども、船が余っていると、供給過剰だということでございます。少し見づらいですけども、ずっと2003年、4年頃をピークにして船が余っているという状況が続くということになってございまして、その右側にありますけれども運賃のグラフですが非常に低迷している状況が続いているということございまして、なかなか市況は厳しいと言わざるを得ないということでございます。続きまして5ページ目でございますけれども、そうした中で日本企業は国境のない競争に晒されているわけでございますけれども、やはり日本の商船隊は日本のマーケットを中心にずっと活動してきております。その結果として、この赤い折れ線グラフですけれども、世界のマーケットにおける日本企業の存在感というのは少しずつ下がってきているという状況でございまして、最近ではそのスケー

ルメリットを活かすということで主要な海運企業はコンテナ部分を切り出して、オーシャンネットエクスプレスという会社を設立したということでございます。続きまして6ページ目でございますが、こうした結果、日本企業に頑張ってもらっているが、収支の面で言いますと、非常に厳しい結果が出てきてございます。細かい説明は省きますけれども、下に青い線が突き抜けているのが何本か見て取れますが、これが赤字です。最終赤字でございます。こちら前々期、31年の3月期ですけども大手の3社中2社が巨額の赤字を計上しております。前期につきましては3社中2社が決算発表しておりまして、黒字は確保をしておりますが、一方でコロナの影響もありまして今期の状況につきましては見通しが立たないですとか、100億から400億の赤字を立てているところがございます、なかなか水面上に安定して利益が確保できているという状況にはないというのが現状と言わざるを得ない状況でございます。続きまして7ページでございます。こういった環境を踏まえまして、外航海運政策につきましては、大きく2本の柱でこれまで取り組んできております。一本は競争力の強化ということでございまして、これは税制を中心とする事業基盤の整備、それから事業をどうやって円滑化させるかと、海運の場合はアライアンスなどもあるわけでございますので、独禁法の適用除外制度の有無ですとか、外国政府への交渉を働きかけというのを行っております。またルールメイキングということも取り組んできているところがございます、日本の海運企業がきちんと公正な環境下で競争できるように環境作りを進めております。一方で、もう一つの柱が欧州航路の航行安全確保ございまして、これは物理的にチョークポイントと呼ばれるような隘路もございまして、こういったところをいかに円滑に通れるようにするかということでございます。マラッカ・シンガポール海峡、ソマリアの海賊対策、それから最近では昨年の6月にホルムズ海峡付近で起きた日本の関係船舶への攻撃事案を踏まえた中東海域の安全対策に関係省庁と連携して取り組ませて頂いております。8ページ目でございますが、その中で中心的な支援というのがやはり税制でございます。海事税制はさまざまな税制がございますけれども、トン数標準税制から登録免許税、固定資産税、特別償却制度、買換特例制度といったような制度が外航海運にとっての税制特例制度ということでございます。9ページ目でございますけれども、このうち特にトン数税制が中心でございます。平成21年から制度を開始しております。日本船舶ですとか、船員確保計画を事業者が作って頂いたということにつきまして、私どもが認定をさせていただきますと、実際に得られた利益ではなく、計算上得られる一定のみなし利益の水準をベースに課税をしていくという制度でございまして、これを上回る利益を企業が出した場合にはその分税が少なくて済むという仕組みでございまして、これによって毎年税の額の見通しが立ちますので、そういったことと有り体にいえば税が少なくて済むという効果が相まって船舶投資等々の企業経営の支援になるものと考えているところでございます。順次21年から25年、30年に制度を拡充させていただいておりまして、10ページ目でございますけれども、実は日本の商船隊は2500隻弱でございますけれども、潜在的にはこの8割までこの税の対象となり得るといところまで制度拡充を進めております。政策効果については、11ページの右下見づらいので口頭で補いますが、政策効果としては日本籍船が261隻まで2018年度の時点できてまして、これはトン数税制入れる前の3倍弱まで増えてきております。それから日本人船員につきましても2000人強で下げ止まっていると考えてございますが、残念ながら日本隻を450隻等々の目標との関係で言いますと、まだ程遠い水準でございますし、新しく入

れた準日本船舶という制度がなかなか十分に活かしきれていない、伸び悩んでいるという状況でございまして、こういった課題をどのように克服していくのかというところが今後の課題と認識しております。11ページですが、もうひとつの税の検討課題としては、各国の政策との整合性だと考えております。よく指摘されているのが登録免許税、固定資産税の違いが際立っているのではないかとされておりまして、トン数標準税制につきましても日本は導入しておりますけれども、他国と比べて条件が厳しいのではないかとご指摘を頂戴しているところでございまして、経済安全保障の観点からは日本の船舶から日本人の船員をどのように確保するかということ是非常に重要なことだと思っておりますけれども、そもそもその保有主体である日本商船隊の維持確保に支障が出ては元も子もないわけでございますので、こういったところを十分に認識してご議論いただければと思っております。最後になりますけれども、13ページ目に今後の議論・方向性を少しご紹介させていただきますが、課題につきましては省略させていただきますけれども、やはり新型コロナの影響というの無視できないと思っております。すでにこの3月、4月に入りましてコンテナ・自動車を中心に物量が落ちてきております。世界のGDPも2020年は-3%と予測もされております。リーマンの時は-0.1%でしたので、その破壊力が非常に大きいかというのは心配されてございまして、そういったことも踏まえて早急に経済安全保障の観点からどのように日本船舶、さらにはその運航の担い手である日本の海運業の基盤整備を図っていくかということ等につきましてこれから部会でご審議いただければと思っております。以上でございます。

**【河野分科会長】** ありがとうございます。続きまして、河野船舶産業課長よりご説明お願い致したいと思っております。よろしくお願いたします。

**【河野船舶産業課長】** 続きまして、資料2-5造船業の現状と課題に沿ってご説明させていただきます。1ページ目でございますが、世界の造船市場ということで、グラフは世界の造船建造量の推移を挙げております。リーマンショック以降、世界の造船の受注量が大きく減少したために建造竣工量はリーマンショック前の受注船がほぼ竣工しました2011年をピークに大きく落ち込んだ状態が続いております。次の2ページ目ですが、こちらは造船受注量の推移になります。左側は建造国別、右側は船種別となっておりますが、2015年の環境規制の駆け込み需要の反動で2016年に受注量は非常に落ちてそれ以降、低水準で推移しております。足元2019年の受注量は前年と比べて12%減少しております。右側の船種別で見ますと、バルカーとコンテナのシェアが低下している状況でございます。3ページ目は建造量の推移でございますが、直近の建造量は2018年と比べて若干増加はしております。右側にも船種別でございますが、バルカーとタンカーの建造量が増加しているという状況でございます。それから次の4ページでございますが、日中韓の手持ち工事量、さきほどの議題1でも若干ご説明したしましたが、手持ち工事量総トンベースでございますが、受注量の低迷から日中韓とも減少傾向、グラフにもございまして2016年から全体的に右肩下がりという状況でございます。なかでも日本は中韓に比べて非常に低水準にあるという状況でございます。それから次の5ページでございますが、こちら造船企業別の竣工量ランキング2019年でございます。左から見て頂きますと、世界上位3社は韓国になってございまして日本は今治造船が第4位、ジャパンマリンユナイテッドJMUが第8位という状況でございます。次の6ページは、造船企業単体ではなくてグループ別の竣工量ラ

ンキング2019年でございますが、上位二グループは韓国、3位は中国のCSSC、4位に今治造船グループ、7位にJMU、それから8位に川崎重工が入っております。それから次の7ページですが、ここ2、3年の日本造船業界の再編の動きでございます。上から赤いハイライトしておりますが、今治造船とJMUでございますけれども昨年11月29日に資本業務提携等に係る検討開始の基本合意となつてございますが、その後本年3月27日に今治造船からJMUへ3割出資、加えて両者の営業・設計を共同で行う合弁会社日本シップヤードを10月に設立することについて基本合意をしております。それからJMUにつきましては記載がございませんが、合わせて2月3日には舞鶴事業所での商船事業を終了して艦船の修繕に特化するといった発表もなされております。それからブルーのハイライトでございますが、大島造船と三菱造船でございますけれども三菱造船の香焼工場を有効活用に係る検討開始の基本合意が昨年12月18日に発表されております。またオレンジ色のハイライトでございますけれども、三井E&S造船傘下の南日本造船の事業を今治造船に承継するということが平成30年4月に発表されております。またそのグリーンのハイライトのように同じ三井E&S造船と常石造船の業務提携が発表されております。その他黒字で囲っているように様々な企業で業務提携や分社化等々の動きが活発化している状況でございます。それから8ページでございますが、こちら日本の主要造船会社の財務状況ということで、主要な造船会社7社の2019年度第3四半期決算でございますけれども、為替の円高、それから資材費の増加等で損益が悪化しております内海造船を除く6社が赤字を計上しており、非常に厳しい状況が続いております。こういった状況を踏まえまして、今後取るべき取り組みの方向性ですが、最後の9ページはご覧いただきますとわかりますとおり議題1でお示ししました海事産業将来像検討会の報告書の概要と全く同じでございます。先程ご説明しました右側の具体的取り組みの方向性に基ついて今後部会でご検討・ご審議いただきたいと考えております。以上です。

【河野分科会長】 ありがとうございます。それではただいまのご説明を踏まえまして質疑応答に移らせていただきたいと思います。この議題2につきまして、ご質問ご意見がございましたらどなたからでも自由にご発言を宜しくお願い致します。いかがでございましょうか。

【森田臨時委員】 ありがとうございます。私の方から強く申し上げておきたいのですが、外航海運の現状と課題の具体的取組というところで、経済安全保障の観点からみれば日本人船員は非常に重要な論点にも関わらず、資料では日本船舶等に日本人船員の確保・育成が含まれる形で作成されている。我々としてはそのようなスタンスで今後検討されるのは相当遺憾であります。

【河野分科会長】 ありがとうございます。ただいまのご意見につきまして、それでは長井課長よろしくお願ひいたします。

【長井外航課長】 外航課でございます。お答え申し上げます。先ほどのご指摘はしっかり受け止めさせて頂きたいと思っております。私どもとしては、船員の確保ということは非常に重要な論点だと思つておるところでございます。それは21年に制度を入れるないしは入れる前からの論点、毎回トン税についてご議論いただく時は論点になってございまして当然今回も重要な論点だと思っております。若干誤解を招く資料の作り方だったかもしれませんが、日本人船員の目標が5500人であること、それから数字はなかなか増えてはおらず下げ止まりという状況ということにつきましては、資料10ページでもご紹介させて頂いております。いずれに致しましても、私どもとしては船員の確保というのを重要な論点だと認識してございまして、部会においてし

っかりご議論いただきたい、そのための資料作りもしっかりとさせていただきたいと思っております。

【河野分科会長】 森田委員いかがでございますでしょうか。さらに何かご意見あればお願いします。

【森田臨時委員】 国際海上輸送部会の中でしっかり議論いただきたい。つきましては、我々の日本人船員の確保・育成についてこのような資料の作り方をされることはないと理解しましたのでよろしくをお願いします。

【河野分科会長】 ありがとうございます。秋池委員、よろしくお願いいたします。

【秋池委員】 秋池でございます。資料2でご説明いただいた事項でございますけれども、船のキャパシティと造船というものが過去を見ましても一時過剰になり、またそれが適正な水準になってということを繰り返しています。このような波があるのは致し方ないと思いますが、一方でご説明の中にもありましたように日本にとって海上輸送というのは非常に重要なものですし、それからコロナ後の世界におきましても重要な事業だと思っておりますので、二つのことを申し上げたいのですが、短期の視点にとられることなく長期の視点で議論をしていければというのが一つです。もう一つはそうは言っても足元が非常に苦しいという現実もあるでしょう。中長期的に非常に重要かつやり方によっては収益を得ることもできる事業でございますので、これをどのように支えるのかという議論を事実に基づいてできればと思っておりますので引き続きよろしくお願いいたします。

【河野分科会長】 ありがとうございます。それでは大坪局長お願いいたします。

【大坪局長】 ありがとうございます。造船も海運も両方なんですけどおっしゃる通り短期でなく長期的に持続的に伸びていかなければいけないと思っております。一方で、足元が非常に苦しいのも事実でありまして、事実に基づいた政策立案というのが必要で輸送需要についていえば立ち所に今減っているもの、例えばコロナの影響ですぐに出るものといえば自動車船の需要減なんですけど、それからコンテナ船の需要減があり、時間が遅れて出てくるのが例えば自動車が減ったので鉄鋼が減ってそれに伴って鉄鉱石とか原料炭の輸送が減るといふそのように時間遅れて出てくるものもあり、そういったタイムフレームで見たときの船種ごとの需要の動向をちゃんと把握しながら政策を立てなければいけないと思っております。ただ短期的には非常に造船の場合は苦しくて、まずその短期的に生き残るといふことも考えた上での政策も必要で、そのように長期的にこの日本にとって必要な産業を残すということと、まずは短期で生き残るといふことの両方を挙げながら事実やデータに基づいた政策立案に努めたいと思っております。

【河野分科会長】 ありがとうございます。秋池委員いかがでしょうか。

【秋池委員】 結構でございます。よろしくお願いいたします。

【河野分科会長】 ありがとうございます。他にご意見ございますでしょうか。鎌田委員お願いいたします。

【鎌田委員】 このタイミングで合同会議を開いて議論を行っていくというのは非常に結構なことだという風にまず思っております。個人的な事情で議論に参加できなく大変申し訳ないんですが、意見を申し上げておきますと資料2-5でいろいろ現状をご説明頂いて建造量とかの推移は分かるんですけども、日本の造船業というか舶用工業も含めて、その実力がどの辺にあるのかというところをもう少ししっかり見極めるような検討をしてほしいと思っております。その上で技術力

のレベルもそうですし、それから研究開発に関わる人材の数も含めてどこまで出来るのかというところを是非ご検討頂きたいと思います。今後の方向性ということで資料2-5の一番後ろに色々書いてあるんですけども、もっと具体的に数値目標などをきちんと書いて何年にどこまで達成するというのをしっかり詰めていってほしいと思います。と申しますのは、私、経産省と国交省の自動車の自動運転の議論に関わっているんですけども、100年に一度のモビリティ革命として称して、これについていけない場合は生き残れないというぐらいの危機感を持ってメーカー・サプライヤーも含めて一生懸命やっているところです。それに比べると造船業の方は集約化や再編とかは進んでおりますですけども、技術力アップについてどこまで出来ているのか外から見てあまりよくわかりません。海事イノベーション部会のi-Shippingで生産性向上というが一体どこまでできたのかと言っても具体的な答えが返ってこないような感じですので、ぜひその辺実力がどの辺でマンパワーがどれぐらいあるから選択と集中でどこを攻めていくのかというところの議論を深めていただきたいなと思います。以上です。よろしくお願いいたします。

**【河野分科会長】** ありがとうございます。ただいまのご意見についていかがでございましたか。それでは河野課長をお願いします。

**【河野船舶産業課長】** 河野です。ご指摘ありがとうございます。今後部会で検討するにあたって先生からご指摘いただいた技術力とかR&Dのリソースを十分加味した上で、どこに技術開発それから生産性向上の力点を置いていくか十分検討したいと思います。ただ現下の足元を繰り返しご説明していますが、海事イノベーション部会については前回行っていた時よりも非常に造船業は厳しい状況になっております。先ほど手持ち工事量の話をしました。年ベースでいきますと中国・韓国など競争相手が2年以上持っている中で、日本の造船業は昨年末時点で1.4年ですけども足元はさらに1.2年などの数字までできております。まずは足元の危機を脱しながら強い造船業になるためにどういう対策をすればいいのか部会でもしっかり検討していきたいと考えております。以上です。

**【河野分科会長】** 大坪局長お願いいたします。

**【大坪局長】** 大坪です。補足をしますと確かに実力を見極めるような作業がこの将来像検討会の中で報告書に出てきてないのではないかと、それから生産性向上の総括ができていないのかというところは確かにあると思います。鎌田委員にも入っていただいた第一期海事イノベーション部会の時に平成28年度6月にi-Shippngの答申を出しているんですけども、その中では代表的な船種について日中韓のコスト比較を行ってしまして、その中でコストを積み上げて今後の為替とか韓国・中国の方が人件費のさらに値上がっていくのでそれを仮定して為替がこの程度なら勝てるということまで出した経緯があります。今回海事産業将来像検討会を行うにあたって、本当の出発点はそのコスト比較のやり直しをして勝てるか勝てないか、どこが負けているのかということを中心にやらなければいけなかったんですが、なかなか我々が持つデータでは信頼できる数値が組み立てられなかったという事情があります。生産性が上がったかどうかはマクロな数値を見ると非常に計算しにくくて、日中韓ともにどの国も操業度が落ちているので、マクロで見ると一人当たりの生産量というのはどの国も落ちております。ですからなかなか比較しにくい状況です。ただ、特定の船で特定のシリーズ船でマンパワーが何十万時間かかっていたものがどれぐらい減ったかなどヒアリングをしておりますけれども日本の造船業としてこれだけ生産性が上がった、

あるいはこの部分が負けているというのはなかなか出せなかったというのが正直なところですが、また造船企業のトップとも話しているんですが、中国で生産している日本企業もあるので敵のコスト構造というのは分かっていると言うんですけども、コストと船の値段は違う、要はコストでは負けてないはずだと造船企業のトップは言いますが、コストで負けてなくても船価で大幅に負ける。なぜだかわからないがそれは理由としては公的支援によるものとしか考えられないと、例えば減価償却費をコストに入れてないとか、国の丸抱えなのでそのようなことがあるんじゃないかということです。この相手国が丸抱えする中でどう戦っていくかということですが、どれぐらい支援ができるかということなんですけれども、これは今回の将来像検討会の守備範囲ではないと認識していて、それは置いといて今あるリソースでこの造船が自らどのように変わっていかなければいけないのか、どこを変革していかなければいけないのかということ考えたのがこの将来像検討会の報告書と理解しています。もちろん検討会の途中では単にこの中国・韓国の政府支援だけでこうなったわけではなくて、これは造船業のインサイダーからの意見ですけど自滅であるという意見もありました。要は自動車の場合は一気に生産・設計システムをある時に全取っ替えしたんですけども、造船業についてはそれができてなくて、技術者の頭数はいるんだけどもクリエイティブではないところに人手がかかっているという自らの反省点もありました。そういうことも踏まえて、この土俵の違いをまず置いておいてできることをやろうということで検討会の報告書は作られています。今度はその土俵の違いを踏まえてどうやるか、何をやるかということについては、今後この分科会の部会等で検討していくことになると思っています。少し踏み込み不足の点があるということは重々認識しておりますが、今のような背景もここにはあるということでございます。以上です。

【河野分科会長】 鎌田委員今のご回答でさらに何かコメントありますでしょうか。

【鎌田委員】 今後議論を深めていただければと思います。よろしくお願いいたします。

【河野分科会長】 それではほかにご発言等ございますでしょうか。住野委員よろしくお願いいたします。

【住野委員】 ありがとうございます。二点ほど意見を申し上げたいと思います。まず先ほど資料の中でトン数税制についてこれまで安定的な国際海上輸送の確保として平成21年に導入された訳でありますけども、先ほどの議論を聞いておりますと船舶の確保計画については順次目標はクリアしておりますけども、やはり船員確保についてはのび悩んでいるというのが実情だと思っております。加えて近年、経済状況や産業構造が変化し、そして日本においてはこれから就業人口がどんどん減少していく中で今後の船員確保の問題点について総括をして、海運業界の新たな発展に向けてフォローアップも必要ではないかと思っております。このままでは本当に船員確保ができるんだろうかということが一つです。また、外航海運に対する税制について資料にも載っておりますけども、先ほどの外航海運の経営状況からみると厳しい、されとて日本は海洋国家でありますから引き続き競争力の強化・安定に向けてやはり他国と同様に例えば固定資産税の減免や非課税を検討しながら安定化につなげていくということも検討するべきではないかということでもあります。もう一点は、これは人材確保の観点でありますけども特に海技士等の人材確保につきまして、現在船員の養成機関について外航船については一般の大学等から船会社へ就職して海技大学校を経て航海士になれるわけでありまして、内航海運についても民間の養成施設から当然船会

社に就職して航海士になるという道筋があるというわけですが、現在の進捗状況がどのようになっているのかということが一つ、今この新型コロナウイルスによってこれから相当失業者が出てくるのではないかとそういうことも含めてさらなる受け入れの拡大に向けた対策も必要ではないかと思っておりますので、その点ご意見いただければ非常にありがたいと思っております。以上です。

【河野分科会長】 ありがとうございます。ただいまのご意見についていかがでしょうか。それでは長井課長よろしくお願いたします。

【長井課長】 ご意見ありがとうございます。トン税の関係で船員についてご指摘をいただいております。資料が物語っている通りでございますけれども、総括してということについて、先ほど秋池先生からしっかり事実に基づいて議論をというご指摘をいただいております。重要な論点だということは先ほど申し上げたとおりでございますので、しっかりと分析し、ご議論の材料として提供できるように努めてまいりたいと思っております。よろしくお願いたします。

【河野分科会長】 ありがとうございます。それでは三輪田課長、よろしくお願いたします。

【三輪田船員政策課長】 住野委員の二点目のご指摘について回答させていただきます。現時点におきましては、内航・外航共にコロナの影響ということで目立った影響は全体としてはまだ報告を受けてない状況でございますけれども、ご指摘の通りコロナの影響を非常に大きい影響も出てきかねないという懸念も我々としても持っておりますので、今後しっかりと状況を注視するとともに出来る限りのフォローはしていきたいと考えてございます。

【河野分科会長】 ありがとうございます。住野委員よろしゅうございますでしょうか。

【住野委員】 ありがとうございます。養成機関を4、5年前に作っていると思われるが、コロナの影響状況というのはいくつか効果は出ているのでしょうか。

【河野分科会長】 住野委員、養成機関におけるコロナの影響ということでよろしかったでしょうか。

【住野委員】 いわゆる養成機関をして5年前から作って海技士を育てていこうということで作ったわけでありまして、現在まで養成機関での採用というものがどのように状況があるのかという事が一つと、もう一つは今言われたように新型コロナによって離職者がたくさん出るということも受けて養成機関の受け手の拡大というのが必要ですねというご質問をさせていただいております。

【大坪局長】 ありがとうございます。養成機関は主に我々が拡大をということで行ってきたのはJ-METSで基本的には内航船員向けの養成機関なんですけれども、これについては徐々に定員を拡大してきていて、また小樽の方で短大化されるということもあってその分の定員をまたさらに少し拡大できるという風に色々制約はあるんですけれども、その中でいろいろ拡大をしてきているところです。今後離職者が出るかということなんなんですけれども、そこは業界のニーズももちろんありまして、そういう世の中の若者の志望者の動向をフォローしていく必要があることはございますけれども、業界のニーズというのはきちんと量だけではなくて質ということも考えていると思います。ここはしっかりJ-METSというのは比較的内航にとってみると幹部職員を養成するところでそこはきちんと養成してもらって、いたずらに数を入れればいいということではないと内航業界は思っているはずで。そうは言いながらも内航船員の養成はしていかなければならな

いので世の中の動向を見ながらしっかりやっていくということだと思います。ちなみにトレンドとしましては、過去数年の内航業界に入ってきている新規就業している人は、もちろんコロナ前の話ですけども、徐々に増えていて年間平均50人ぐらいは増えてきている。17、8年前は5百数十人だったと思いますが、直近だと9百数十人内航業界に入っているの、これは皆さん方、船員教育機関、それから業界の努力もあってこのように増やしてきたと、これはJ-METSだけではなくて新六級と呼ばれる民間事業者が自分たちで養成して採用するという新しい仕組みを含めてなんですけれども、そういう業界の努力もあって内航への新規就業者数が増えてきています。こういうトレンドを今後も維持したいと思っています。いずれにしてもコロナによる世の中の状況、特に就業状況など考えながら適切に対処したいと思っています。

【河野分科会長】 ありがとうございます。住野委員、他にコメントございますでしょうか。

【住野委員】 ありがとうございます。今後ともよろしくお願い致します。

【河野分科会長】 他にどなたかご発言ございますでしょうか。二村委員お願いいたします。

【二村委員】 海員養成の話が出ましたので、そこからお話したいと思いますが、話を聞きますと国交省系いわゆる商船の方ではなくて水産系の要は養成機関から相当数と商船の方にシフトする方が多いというお話でございますので、是非こちらとの連携をうまくしていった方が良いのではないかと思います。あちらの方は漁業者を育成するはずだったのに相当数いなくなってしまうと嘆いているという話も聞きましたので、是非あちらとの連携もお願いします。それから造船の話がございましたけれども、なぜ韓国がこんなに強いのかと大変に疑問なところがございまして、おそらく港湾の状況を見ますと政府から相当な手厚いバックアップがあつての現状だと思います。正直言って日本ではできないことだと思いますが、どういうことをやっているのかという探りぐらいはあつてもいいかなという気がしました。造船の方で最終的に具体的な取り組みの方向性ということで何点か挙がっているわけですけども、本当にこれを行えば日本の造船業が現状よりもかなり良い状況になっていくのかというふうに考えますと、なかなかイメージとしては湧きにくい部分もございます。海事イノベーション部会ということでございますので考えてみたんですが出来れば売れる船を作ることだと思いますので、現在のオペレーターですとか船を実際に利用する方のご意見もうまく繋げることができるというのが公のいいところであると思いますので、造船と議論分ける必要があるとは思いますが、是非レベルを超えた連携というのが同業他社という形ではなくて上下垂直の方向での連携があつてもいいのかと思います。いわゆる海事クラスターというような形で大ぐくりでの議論も必要なのではないかと思いました。以上でございます。

【河野分科会長】 ありがとうございます。ただいまのご意見についてはいかがでしょうか。大坪局長、よろしくお願いいたします。

【大坪局長】 ありがとうございます。先ほど内航就業者数が徐々に増えていると申し上げましたが、民間新六級もそうなのですが、二村委員の仰るとおり水産系の学校いわゆる海洋高校と言われていることが多いですが、そちらからの内航への就職がとても貢献しています。これはもちろん水産系高校というのは文科省管轄なのですが、いわゆる船員行政としてはそういうことは区別してられないので、船員の確保育成という観点では、当然文科省だの国交省だの言っていないできちんと連携すべきであると認識しております。水産高校は数が非常に多くて全国に確か41

校ぐらいあったと思うのですが、リソースとしてはものすごくあって、個別に運輸局ベースでも域内の水産高校の就職先などを調べていますが、やはり丘に流れている人も結構いる。そういう意味では潜在的に船員のリソースというか教育の根っことして非常に有望なところなので、そういうところとの連携も強めていきたいと思っています。とにかく実態として船員育成というのは所管がどうこうということではなくて考えていかなければいけないと思います。次に造船に関してですけれども、韓国が強い理由というのが日本では先生がおっしゃるように日本では考えられないぐらいの手厚い支援がされていて、例えば大宇造船というところは実際債務超過になって潰れかかったところを1.2兆円の公的支援を入れています。これは普通に融資だけではなくてデットエクイティスワップだとか、永久債とか含めて考えられないぐらいの支援を受けて蘇ってそれを原資に強化された基盤をもとにダンピングをして、それに日本の造船業は非常に苦しんでいるということです。先ほども鎌田委員へのコメントで述べましたが、土俵の違いがそもそもある中でいかに生きていくかという難しい課題に取り組まなければいけないということです。一言で言えば、おっしゃるとおり売れる船を作りたいということなんですけども、売れる船を安く競争力がある価格で作らなければいけないということなんですけども、それには造船だけではできなくて海運との連携、それから本当にライフサイクルを見ても優れた船であるならば単に売り切って終わりではなくて購入をして運行をするというところまで造船業は噛んでそういうところまで持って長い目で見て投資を回収するということも必要だと思います。非常にもともとの土俵の違いがあって厳しい中でいかに生き残るか大変困難な課題なんですけども、またこの部会においてそういう意味での海運と造船は一体となってやっていくことが重要だと思いますので合同部会で取り組んでいきたいと思っています。

【河野分科会長】 ありがとうございます。二村委員いかがでございますでしょうか。

【二村委員】 ありがとうございます。

【河野分科会長】 それでは他にいかがでございますでしょうか。それでは中島委員よろしくお願いたします。

【中島臨時委員】 意見を述べさせていただきます。私ども業界としましてはこの度の国際海上輸送部会の設置と合同部会開催の件、大変期待しております。外航海運業の現状と課題につきましては、先ほど長井課長がご説明された通りであり、森田さんがご指摘されたとおりの船員・海技者の確保・育成というのも極めて大事な課題であると認識しております。長井課長ご説明の通り、大変遺憾なことではありますが私ども企業努力を続けているにもかかわらず、残念ながら日本外航海運の経営状況は非常に厳しい状況でございます、まさに生き残り、その存続が危ぶまれており、それにコロナ危機の影響がかぶさってさらにその危機感というものは高まっております。すなわち、私ども日本の外航海運が存続できないということになれば、経済安全保障への貢献もそうですし、平時であれ非常時であれ、インフラのインフラとというわたくしどものそういう役目も、果たしたくても果たせないということになりかねません。そういった危機感の中で、私ども協会も既に組織内で様々な検討・検証を始めておりますが、今回立ち上がる部会においては、委員の皆様、国交省の皆様、また海員組合の皆様とも、忌憚のない建設的な議論をお願いしたいと思っておりますので、どうぞよろしくお願い致します。以上です。

【河野分科会長】 ありがとうございます。ただいまの点のご意見として承らせていただきます。

す。それではそろそろ時間が近づいてまいりましたので、まだご発言のないか方がございましょうか。加藤委員お願いいたします。

【加藤委員】 二村先生と重なるんですが、土俵が違うという話が局長からございまして今回のコロナでさらにそれが広がると気がしています。アメリカは空港レベルで1兆円を出し、7から8ヶ月分を持たせるということを前提に補助金を出している。それに対して、日本はちょっとした借金が払えないからどうしようかという話になっている。空と海、アジアとアメリカで違うとは思いますが、今後の荒波に対して前提条件を変えるような対応がなされるだろうと思います。そのような情報を掴んでいただいて、この期間で答申を出そうとすることになれば、ピントがずれることのないようにして頂ければと思います。業界の方にも情報を開示・共有していただいて一緒に動いていただけたらなと思います。

【河野分科会長】 加藤委員ありがとうございました。それでは只今のご発言はご意見として承らせていただきます。それではほぼ皆様方からのご意見は伺ったというふうに考えております。秋池委員がおっしゃったような長期的な視点、それから現下の足元の支援をどうするかそれから今日の資料では必ずしも明示的に出てこなかったけれども、船員の確保を含めて政策をどのように立案していくかという短期的な視点の両方から今後検討させていただきたいというふうに考えております。そのような前提で本日皆様方に最後にお諮り申し上げなければならぬことがございます。議題の2の題目にもございますように国際海上輸送部会（仮）および海事イノベーション部会合同会議の開催について、この海事分科会としての委員の皆様方にご了承いただきたいと思っております。

海事行政の課題と今後の方向性につき、本日皆様からいただきましたような様々な視点から議論を進めさせて頂きたいということで、国際海上輸送部会の設置並びに海事イノベーション部会の設置の趣旨の変更、及び両部会の合同会議の開催について本日のこの会議で了承するということが皆様よろしゅうございますでしょうか。ご了承いただけますでしょうか。

【委員】 異議ありません。

【河野分科会長】 よろしゅうございますか。ありがとうございました。それではそのように今後議論を活発に進めさせていただきたいと思っておりますのでよろしくお願いいたします。それでは、以上をもちまして本日の予定されました議事は終了でございます。進行を事務局にお返ししたいと思います。

【北間総務課企画室長】 河野分科会長ありがとうございました。委員の皆様におかれましては、ご多忙のところ誠にありがとうございました。本日は途中、回線がうまく繋がらず、音声また映像の乱れが生じまして申し訳ございませんでした。また本日は沢山の方に傍聴頂いているということもございまして、回線が切れるトラブルがございまして誠に申し訳ございませんでした。委員の皆様におかれましては、このような状況のなかご協力いただきまして誠にありがとうございました。なお、本日の議事録につきましては、まとめ次第皆様にお送りさせていただきますのでご確認お願いできればと思います。それでは以上をもちまして、交通政策審議会第38回海事分科会を終了いたします。どうもありがとうございました。