

## 交通政策審議会海事分科会（第39回）

令和3年3月11日

【忍海邊総務課企画室長】 それでは、定刻となりましたので、ただいまから第39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、御多用の中、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海事局総務課企画室長の忍海邊でございます。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、新型コロナウイルス感染症拡大防止の観点から、通常の会議形式とは異なり、ウェブ会議システムを併用しての開催とさせていただいております。また、会議傍聴につきましてもウェブ傍聴とさせていただいております。一部の委員の皆様におかれましては、ウェブ会議により御参加いただいておりますので、ウェブ会議の操作方法について改めて御案内させていただきます。

まず映像と音声通話ですが、画面の右上にカメラ、マイク、会議終了のアイコンが並んでおります。カメラ、マイクはそれぞれのマークにスラッシュが入っている状態だと委員御自身の映像と音声を拾わない状態です。委員の皆様におかれましては、マイクの通信はオフのまま、御発言される際のみオンに、発言が終わりましたらマイクをオフにさせていただきますようお願いいたします。発言時以外にマイクがオンの状態で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。発言終了時には、マイクを必ずオフにさせていただきますようお願いいたします。

なお、御発言される際はカメラをオンにいただき、画面上で挙手いただくか、画面右上の挙手マークのアイコンから「手を挙げる」を選択いただきますようお願いいたします。会場のカメラ、マイクは常にオンにしてあります。基本的なウェブ映像の御説明は以上です。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には、事前にお伝えしている事務局の緊急連絡先に御連絡いただければと存じます。

続きまして、本日の出席者の御紹介をさせていただきます。本日の分科会におきましては、1名の新しい委員の方に御出席いただいておりますので、御紹介させていただきます。椋山女学園大学現代マネジメント学部教授の大串委員です。大串委員、よろしくお願いいたします。

す。

【大串委員】 大串でございます。今回から海事局の分科会に寄せていただくことになりました。今後ともどうぞよろしくお願いいたします。

【忍海邊総務課企画室長】 よろしく願いいたします。ありがとうございます。

なお、本日は欠席の御連絡をいただいておりますが、京都大学大学院経営教育部特任教授の小林委員につきましても、本分科会から新しく委員に指名させていただいております。また、本日は議題に関係のある臨時委員に御出席いただいておりますので、御紹介させていただきます。日本船主協会副会長の中島臨時委員に御出席いただく予定でしたが、急遽御都合により御欠席となりましたので、森重理事長に代理出席いただいております。森重理事長、よろしくお願いいたします。

【中島副会長（代理 森重理事長）】 日本船主協会理事長の森重でございます。委員の皆様には、それぞれのお立場より大変お世話になっておりますことを御礼申し上げます。

本日は副会長の中島が出席できませんので、代理で出席しております。所用で中座させていただきますけれども、本日はよろしくお願いいたします。

【忍海邊総務課企画室長】 ありがとうございます。よろしくお願いいたします。

それでは、続きまして全日本海員組合組合長の森田臨時委員、よろしくお願いいたします。

【森田臨時委員】 全日本海員組合の森田でございます。本日はよろしくお願いいたします。

【忍海邊総務課企画室長】 ありがとうございます。よろしくお願いいたします。

その他御出席の委員の方々につきましては、時間の関係上、お手元の名簿をもって御紹介にさせていただきます。本日の分科会は、委員及び臨時委員12名中10名が御出席ですので、交通政策審議会令第8条第1項による数を満たしていることを御報告いたします。

また、当分科会は、情報公開の観点から会議自体を公開し、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、開会に先立ちまして、海事局長の大坪より御挨拶を申し上げます。

【大坪局長】 海事局長の大坪でございます。本日は御多忙の折、海事分科会に御出席いただきまして、誠にありがとうございます。

先ほど御紹介させていただきましたとおり、本分科会につきましては、大串委員、また本日は御欠席となっておりますが、小林委員を新しく海事分科会の委員として指名させていただきます。御指名を御承諾いただきまして、ありがとうございます。ぜひ今後、海

事行政の推進につきまして御指導を賜りたく存じます。

さて、本日は海上運送法に基づく基本方針の告示により、毎年度本分科会に報告することとされております「日本船舶・船員確保計画」の実施状況を報告し、また、海事分科会傘下にあります各部会の本年度の状況について御報告いたします。

昨年以來、新型コロナウイルス感染症の拡大で、世界全体の経済社会や市民生活に大きな影響を及ぼしております、我が国の海事産業ももちろん大きな影響を受けています。海運については、外航旅客船が全面的に運航中止になっていますし、また外航全般について言えば、各国の水際対策の強化などにより、船員交代に大きな影響が生じています。内航海運についても、観光船を中心に運送収入が前年比で大幅減になるなど、大きな痛手を受けています。また、造船においては、中・韓との厳しい国際競争の中で、手持ち工事量が約1年になるといった非常に厳しい状況にあります。こうした状況を乗り越えるために造船業の事業再編等を通じた事業基盤強化が急務でありまして、また併せて海運業に対しては、新造船発注を喚起する環境整備が必要だと考えています。

また、高齢化が進む内航船員について、若手の定着率を高めるための働き方改革を進めると同時に、中小の事業者が99.7%を占める内航海運業の経営力の向上を図るため、取引環境の改善と生産性向上を促すことが必要になります。船員の働き方改革については、令和元年2月から船員部会において、また内航海運業の経営力向上については、令和元年6月から基本政策部会において、それぞれ皆様から御議論をいただいております。

このような検討の結果を踏まえて、国交省では、予算、税制、財投による措置に加えて、必要な制度の創設・改正を行うことで、我が国海事産業の基盤強化を一体的に講じてまいります。詳細については後ほど御説明させていただきますので、皆様から御意見、御議論を御頂戴できればと思います。

最後に、任期満了のため、秋池委員におかれましては本日が海事分科会で御意見をいただける最後の機会であると伺っています。秋池様には10年という長きにわたり、海事分科会の場で海事政策の推進について御指導をいただきまして、ありがとうございました。この場をお借りして、心より御礼申し上げます。

本日は何とぞよろしくお願い申し上げます。

**【忍海邊総務課企画室長】** それでは、本日の議事は3点ございます。議題1は、海上運送法に基づく告示により海事分科会に報告することとされている「日本船舶・船員確保計画」の実施状況についての御報告でございます。議題2は、海事局が所管する各部会の実施状況

の御報告、及び今国会で提出しております海事産業の基盤強化のための海上運送法等の一部を改正する法律案について御説明させていただきます。議題3は、海上保安庁より、船舶交通安全部会の実施状況の御報告をさせていただきます。

議題1に対応する資料として資料1、議題2に対応する資料として資料2-1から2-5、議題3に対応する資料として資料3-1、3-2、また別途、参考資料1、2をそれぞれつけております。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存じます。よろしいでしょうか。

それでは、河野分科会長、どうぞ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、議事を進行させていただきます。まず議事1につきまして、事務局から御説明をいただき、続いて質疑応答をいただきます。その後、議事2、議事3につきましても、事務局から一通り御説明をいただいた後に、その都度質疑応答をお願いしたいと思います。

議題1の令和元年度「日本船舶・船員確保計画」の実施状況につきまして、事務局より御説明をお願いいたします。よろしくお願いいたします。

【高木外航課長】 海事局外航課長の高木と申します。よろしくお願いいたします。

資料1を御覧ください。時間が限られておりますので、非常に手短な説明になることをあらかじめ御容赦いただければと思います。

資料1の1ページですけれども、トン数標準税制の概要でございます。左上にありますように、外航船舶運航事業者が「日本船舶・船員確保計画」を作成して、国交大臣の認定を受けた場合に、日本船舶などに係る利益についてみなし利益課税を適用するということがあります。右側に書いてございます「日本船舶・船員確保計画」と。これでございますけれども、日本船舶あるいは日本人船員の確保を通じて、経済安全保障を確立するといった仕組みになっております。

そして、準日本船舶の概要が右下にございますけれども、トン数標準税制は、過去2回にわたって、拡充・延長を行ってまいりました。その経過が簡単に記されているのがこの図でして、準日本船舶、もともと航海命令が発せられた場合に迅速に日本船舶となるという船舶でありますけれども、その対象も拡大してございます。

続きまして、2ページ目でございます。関係条文ですけれども、今回、毎年度こういった確保状況について報告するとなっております根拠が、一番下の基本方針というところで線が引っ張ってある箇所でございます。毎年度、施策の実施状況について、交通政策審議会海

事分科会に報告するという事になってございますので、今回報告させていただいている次第であります。また、確保状況につきましては、一番上の海上運送法で公表するという事になっております。

続きまして、3ページ目でございます。実際の外航日本船舶及び外航日本人船員の確保状況でございます。現在認定を受けておられる事業者さんは計7社であります。いろいろな経緯がございました。これまで第3次計画という認定を7社さんが受けていらっしやいまして、これまでの実績を見ていただきますと、第1次計画の開始時、外航日本船舶の確保計画の実績ですけれども、それに比べて、現在、大体182.6隻ほど外航日本船舶の増加が見られるところであります。また、外航日本人船員につきましても、計画開始時に比べると204人の増加といったところが見ていただけたと思います。

その次のページでございます。今度は内航船員の確保のための取組及び確保状況でありますけれども、内航海運事業者さんが新人船員の採用及び訓練を行うために「日本船舶・船員確保計画」を作成した場合に、国交大臣の認定を受けることができます。それに従って、船員計画の雇用促進助成金などによって、新人船員の雇用等について支援するという事となっております。

それで、認定事業者数は令和2年に246事業者、現在の船員未経験者の採用状況については、令和元年現在で756人ということで、平成20年と比べて大分増えているという状況でございます。事業効果といいますか、例えば35歳未満の内航船員さんの割合も今上がっているといったところでございます。

大変簡単で恐縮ですけれども、以上が資料1の説明となります。どうも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、質疑応答に移らせていただきます。議題1につきまして、御質問、御意見がありましたら御発言をよろしくお願いいたします。いかがでございましょうか。

秋池委員と森田委員がお手をお挙げです。申し訳ございませんが、秋池委員のほうが先に手を挙げておられたようでございますので、まず秋池委員、その次に森田委員という順番でお願いしたいと思います。秋池委員、よろしくお願いいたします。

**【秋池委員】**      御説明ありがとうございます。船員さんの不足につきましてはずっと議論がされてきたところですが、今回、日本人の船員が少しずつ増えてきているというお話がありました。これはもうずっと頭を悩ませていたことに、少し変化の兆しがあるという

ことだと理解するのですが、理由は何なのかということが分かれば御共有いただけると、また今後さらに維持・増加をさせていくことができるのではないかと思います。どんな御様子でしょうか、お教えてください。

【河野分科会長】 ありがとうございます。いかがでしょうか。

先に高木外航課長、次に八木船員政策課長の順番でお答えいただきたいと思います。よろしく願いいたします。

【高木外航課長】 外航課長でございます。御質問ありがとうございます。

外航日本人船員の確保につきましてはこれまでも、今、御説明させていただいたようなトン数標準税制を通じた海運会社さんによる外航日本人船員の確保、またはその育成とかに加えて、あとは中小の外航船社さんに対する座学研修の費用支援とか、あるいは海や船といった、なかなか一般の方に分かりにくい分野の情報発信をウェブサイト、SNSなどを活用して行う発信とか、あるいは海洋教育の推進といったような様々な取組を進めておるところでございます。

こういった取組をしておりますので、近年、かつてに比べて増えてはいますが、大きな増えではないですけれども、計画を、トン数標準税制を始めた頃に比べると、この7社について増加が見られるといったところでございます。

【河野分科会長】 それでは、続きまして船員政策課長、よろしく願いします。

【八木船員政策課長】 補足しまして、先ほどの説明の中で、内航の分野につきまして船員未経験者の採用が増えてきているというような御説明をさせていただきましたが、この点につきましては、いろいろな施策の関係の効果もありますし、かつ業界の皆様方で積極的に様々な形で働きかけをしていただいております、その結果、必ずしも船員の経験がない、あるいは海事関係の教育機関を出ていない方々についても採用が増えてきていることもありまして、採用がどんどん増えてきているような状況でございます。以上でございます。

【河野分科会長】 ありがとうございます。秋池委員、何かコメントがおありでしょうか。もしありましたらどうぞ。

【秋池委員】 どうもありがとうございます。取組をやってもそう簡単に成果が出るものではないのに、そういう意味では、今回、この10年の中で随分大きく変わったことだと思いますので、引き続き御尽力いただけたらと思われました。ありがとうございます。

【河野分科会長】 ありがとうございます。

それでは、森田委員、お待たせいたしました。よろしく願いいたします。

【森田臨時委員】 ありがとうございます。海員組合の森田でございます。御説明ありがとうございます。

日本人船員の数については減ってはならず若干増ということで、これについてはなかなか増加に至らない状況にあると。これから国際海上輸送部会場でまたしっかりと議論をしていけばいいと思うのですが、トン数標準税制適用認定事業者、7社だけで日本人船員を増やしていくことに限界があるということは、関係者の皆さんは十分に認識されているところですので、産業としてどうしていくかということについては、先ほど外航課長からも説明がございましたように、さらにより具体的に外航日本人船員の増加につながるような施策を、この国際海上輸送部会の中でしっかりと議論してい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。ただいまの点、何かお答えはございますか。あるいはコメントとして承りましょうか。

それでは、ただいまの点はコメントとして承るということで、森田委員、よろしゅうございますか。

【森田臨時委員】 結構です。

【河野分科会長】 ありがとうございます。ほかにいかがでございましょうか。

それでは、これで議題1につきましては、お手をお挙げの方がさらにはおられないということでございますので、議題1はこの辺りにさせていただきたいと思っております。

続きまして、議題2の各部会の現況報告及び法改正につきまして、事務局より御説明をお願いしたいと思います。よろしくお願いいたします。

【内航課（寺内）】 内航課の寺内と申します。本日、内航課長がどうしても出席できませんので、代理で御説明を差し上げます。資料2-1、基本政策部会の現状という資料を御覧ください。

1枚めくっていただきまして、基本政策部会については、2019年6月から1年2か月にわたり、今後の内航海運の在り方について検討を重ねてまいりまして、昨年9月、中間とりまとめを公表しております。

次のページをお願いします。こちらが取りまとめの全体像でして、内航海運の安定的輸送を確保するために、以下の3つの取組を総合的に実施することとしています。まず、一番上の船員部会などで検討されてきました船員の確保・育成と働き方改革の推進、下2つが基本政策部会で検討してきたものですけれども、左下の荷主等の取引環境の適正化、右下の内航

海運の運航・経営効率化、新技術の活用、これらの取組を総合的に実施して、そのための具体的施策を今回盛り込んでおります。

次のページをお願いします。その具体的施策の中で、法改正を伴う事項について、今国会に提出している海事産業強化法案に反映しております。法案の内容につきましては後ほど御説明がございますので、ここでは基本政策部会の取りまとめにある具体的施策のうち、法案に盛り込まれた事項を簡単に御紹介させていただきます。

まず、(1) 荷主等との取引環境の改善の取組の中で、オペレーターの関与強化に関しましては、運航スケジュールを設定する際、船員の労働時間を考慮することをオペレーターに義務づける内容を盛り込むとともに、オーナー側には労務管理責任者を置き、オーナー側からオペレーター側に船員の労働時間が共有される仕組みを構築することとしております。また、荷主の協力促進につきましては、荷主が内航海運業者による法令遵守に配慮するよう責務規定を設けるとともに、内航海運業者の法令違反が荷主の行為に起因する場合、国土交通大臣による荷主に対する勧告・公表ができることとしております。

次のページをお願いします。次に、契約の適正化に関するものとしまして、契約の書面または電子的方法による交付を義務化することとしております。また、荷役時の作業分担等一定の事項について、契約上明記することを担保する仕組みを構築することとしております。次に、(2) 運行経営効率化、新技術の活用の取組に関しまして、まず所有と管理の分離に対応した仕組みづくりについては、今回、新たに内航海運業法の改正案の中で、船舶管理業の登録制度を創設することとしております。また、新技術の活用に関しましては、船舶安全法の改正案の中で、エンジンにセンサーをつけて常時監視するなど遠隔監視技術を活用した場合に、船舶検査の簡素化を認めるという制度を構築することとしております。

次のページ、お願いします。これ以降は参考の情報として、このページでは内航輸送実績の推移について、直近1年間のデータをまとめております。まず左下が貨物船のグラフですが、濃い青字が2020年の数字で、4月、5月にコロナの影響もあって急激な落ち込みを見せたんですけれども、10月以降はおおむね前年水準に戻りつつあります。右下が油送船の状況として、こちらについては、依然前年の水準を下回っている状況です。

次のページ、お願いします。新型コロナウイルスによる内航輸送量の変化についてまとめたもので、リーマンショックのときと新型コロナウイルスの影響を比較しますと、リーマンのときのほうが長期にわたって影響が出ております。左下がリーマンショックのときですが、リーマンのときは青の折れ線グラフの貨物船のほうに、右下の新型コロナウイルス

スについては、赤線の油送船についてより大きな影響が出ているという状況です。こちらについても、今後とも推移を注視する必要があると考えております。

以上です。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、続きまして八木船員政策課長、よろしくお願いいいたします。

【八木船員政策課長】      船員政策課の八木でございます。続きまして、船員部会の現況について御説明させていただきます。資料2-2でございます。

1 ページ目、船員部会につきまして概要版を1枚つけておりますけれども、船員部会につきましては、中ほどに審議事項と書いてありますとおり、船員関係法令に基づく調査審議事項のほか、船員政策に係る重要事項について御審議いただくことになってございます。

1 ページおめくりいただきますと、これまでの間、まず1ポツとしまして、法令に基づく調査審議事項について様々な形で御審議いただいております。(1) 船員関係法令の改正ということで、省令案について御審議いただいたほか、(2) 船員の最低賃金額の見直しにつきまして、昨年10月に内航鋼船運航業、あるいは海上旅客運送業につきまして、特定最低賃金額の見直しについて御審議いただいております。また(3) といたしまして、船員派遣事業等々の適正性について御審議いただいているほか、(4) といたしまして、船員災害防止計画についての御審議もいただいております。

その上で、次の3ページを御覧ください。報告事項といたしましては、(1) 令和3年度海事関係予算等についてということで、船員関係を中心に海事関係予算等について御報告させていただいたほか、ページに記載のような報告をいろいろさせていただいているところでございます。

中でも大きな重要事項の検討という意味では3ポツ、船員の働き方改革に関する検討をいただいたところでございます。2019年2月に議論を開始いたしまして、その後1年半余りの間、御議論を頂戴いたしまして、2020年、昨年9月に「船員の働き方改革の実現に向けて」という形で取りまとめをいただきました。それを踏まえまして、昨年の暮れに、船員法改正案と船員職業安定法改正案について、諮問答申をいただいたところでございます。

1 ページおめくりいただきまして、4ページ目、働き方改革についての取りまとめの内容ということで記載してございます。(1) から(6) までの事項について方向性を取りまとめいただいております。例えば(1) で、職住一体の船内の各種活動に係る労働時間の範囲

の明確化、見直しとか、あるいは（２）といたしまして、労働時間管理の適正化、（３）の休暇取得の在り方等々、多方面にわたって方向性を取りまとめいただいたところでございます。

この取りまとめを踏まえまして、次の５ページでございます。法律改正案の中に種々盛り込ませていただいているところでございます。まず１つ目、労働時間管理の適正化につきましては、使用者が船員の労務管理を行い、各船員の状況に応じた措置を行う仕組みの構築ということで、船員法改正案と船員職業安定法改正案において、このような取組内容を必要な規定を整備して案を作っております。続いて、労働時間の範囲の見直しにつきましても、労働時間に関する現行法の例外規定の見直しにつきまして、船員法改正案の中に盛り込んでいるところでございます。

それから次のページ、雇入契約の成立等に関する届出主体の見直しということで、届出主体を船長等から使用者への変更ということで、これも船員法改正案の中に盛り込まれているところでございます。また最後、適正な就業機会の確保等ということで、乗船後のトラブルの未然防止を図るためということで、船員職業安定法改正案におきまして、船員職業紹介に際して、法令違反事業者からの求人申込みを不受理の対象に追加するといったような措置を規定しているところでございます。

このほか、法制度、法律改正以外の部分で制度改正が必要な事項、例えば健康確保等につきましても、必要な政省令の改正等を今後行っていく予定としているところでございます。

船員部会の現況については以上でございます。

【河野分科会長】      ありがとうございます。

続きまして、海事イノベーション部会につきまして、河野船舶産業課長、よろしく願いいたします。

【河野船舶産業課長】      海事イノベーション部会の内容について御説明いたします。資料は２－３になります。

２－３の後ろから２ページ目に、開催状況というA４の縦紙がございます。昨年の５月２０日に国土交通大臣から、造船業の今後の在り方、それから基盤整備に向けた方策について、交通政策審議会に諮問が出されました。これを受けまして、同じ５月２２日に海事分科会において海事イノベーション部会の開催を承認いただきました。その後、こちらに記載のとおり、７月、８月、１０月と開催し、最後の１２月１１日に海事イノベーション部会の答申案について御議論いただきました。この議論の結果を踏まえまして、一任された河野部会長と

も何度かやり取りをさせていただき、答申をまとめたところです。

次のページにA4横の紙がありますが、年が明けまして今年の1月7日に、取りまとめた答申を古賀交通政策審議会長と河野部会長から、赤羽大臣に手交していただきました。

答申の中身ですが、資料2-3の最初に27ページものでつけております。その概要資料という形で、A4のポンチ絵の形でまとめておりますので、概要資料に沿って御説明をいたします。

まず1ページ目ですが、海事イノベーション部会における検討の概要を書いてございます。左上に我が国の造船業の現状と課題、それから右上には、中・韓において大きな造船所が誕生してきた。国内においても事業再編が進んでおると。また左下では、GHG削減に向けたゼロエミッション船の開発等々の動きがあると。こういった動きを踏まえまして、右下に海事イノベーション部会での答申を出していただいたところです。肝となるのは、黒字で書いていますが、先ほども少し御説明がありましたが、「我が国海事産業の再構築プラン」の早急な実施ということになっております。

次の2ページ目に、再構築プランの造船海運の部分を取り出したものを記載しております。具体的な対応方針の真ん中の、左側が造船所向けの話でありまして、造船事業者自身が事業再編をしますとか、生産性を向上しますという計画を策定していただき、大臣の認定を受けた場合に、下の支援措置、政府系金融機関による長期・低利の融資を受けられたり、技術開発に関する予算を受けられたり、あるいは事業再編時の登免税の低減措置を受けられたりすると。こうすることによって、造船所の事業再編や生産性を後押ししようということでもあります。同時に、こういうふうになくなっていく造船所が造る船を海運会社がいやすくなるというのが右側の海運関係の措置でして、海運会社自身がそういった船を買うという導入計画をつくり大臣の認定を受けると、同じように長期・低利ローンとか、固定資産税の軽減措置等々が受けられるという措置であります。

こうすることによって、下に絵で書いてございますが、造船所自身の共同での設計とか営業・製造とか、あるいは生産性の向上、さらには右下にあります次世代の技術開発を後押ししたいということでもあります。併せてこの再構築プランには、造船海運関係の下に赤い星印で書いてありますが、1行ですけれども、船員の働き方改革等々も入っておりまして、この法的枠組みは後ほど御説明がある予定になっています。

次のページに行っていただきますと、答申に書かれた対策を3つのカテゴリーに分けて書いてございます。最初は、造船事業者向けの対策がこちらのページになります。一番大き

いのは、左下に枠で囲ってございます企業間の集約や生産性向上を促進するという施策、それから右下の2つ目に書いていますけれども、洋上風力発電の推進等も記載しております。

次のページは、今度は需給両面と書いてございます。これは造船サイドにも役立つ、海運サイドにも役立つ対策ということで、左下の枠に書いてございますが、政府系金融機関を活用したファイナンスを進めていくべしということ。それから、右側の枠の一番上に書いてございますが、技術開発や研究開発を推進していき、ゼロエミッション船とか自動運航船を造船所サイドでも実現していく、それを海運サイドでも活用していくという施策であります。

最後のページが需要側、海運サイドの対策等と書いていまして、左下が海運税制による海運の競争力強化、こちらは後ほどの国際海上輸送部会の報告で出てくると思います。右下は官公庁船の建造や輸出の促進も図っていくべしということでございます。

以上、簡単ですが、海事イノベーション部会の報告になります。

【河野分科会長】      ありがとうございました。

続きまして、国際海上輸送部会につきまして、高木外航課長からよろしくお願ひいたします。

【高木外航課長】      御説明いたします。国際海上輸送部会につきましては、この中間とりまとめという資料の中の最後に、これまでの開催状況を記しております。計4回のうち3回は、先ほど御説明がありました海事イノベーション部会との合同会議ということで、7月から12月まで議論をして、この中間とりまとめをまとめてまいりました。

そして、この1枚の中間とりまとめ概要のところを中心に説明させていただければと思います。まず中間取りまとめですけれども、外航海運の状況について記させていただいております。外航海運といいますか、海上荷動きは世界のGDP成長率とおおむね相関関係にあると。コロナの前まで、世界の海上荷動き量は拡大していると。というところで、いかに日本商船隊としてそれを取り込んでいくかが大事であるということを書かせていただいておりますのと、あと、新型コロナウイルス感染症の影響についても分析させていただいたところであります。

続きまして、2ポツの我が国経済・国民生活に対する外航海運の意義というところで、日本という国は周りがみんな海でございまして。資源をはじめとする貿易量のほとんどを国際海上輸送が占めるということで、それを担う日本商船隊は極めて高い公共的な使命を有しているということを述べております。それとともに、高い船舶メンテナンス技術、運航技術、運航管理体制等を有しているということを記載させていただいて、そういった荷主さんか

らも高い信頼を得ていまして、荷主の海外展開にも参画されていると。あるいは日本商船隊の船は結構、8割ほどを我が国の造船所で建造しているといったようなことを記載させていただいております。

次に、(2)の日本船舶・日本人船員ですけれども、こういった非常に高い使命を果たすために、一定規模の日本船舶の確保を図っていただいているということと、日本人船員さんにつきましても、まさに日本商船隊の高い公共的な使命を遂行するに当たって、それを担う方々ということです。また、先ほど申し上げたような高い技術、管理体制を担っている方々でありまして、そういった方々、海技者の確保が必要であるということも述べております。

それについてこれまでの主な取組ということで、海運税制の関係がメインになりますけれども、トン数標準税制は先ほど御説明したとおりです。2番目の国際船舶に係る特例措置ですけれども、国際船舶という日本船舶の中で、国際海上輸送上、重要な船舶でございますが、固定資産税、登録免許税の特例措置を従来から設けております。また、船舶の特別償却制度あるいは買換特例制度がございますけれども、環境負荷低減に資する船舶への投資を促進しているというものであります。

続きまして、海運業界からの意見ですけれども、ここに記載してありますとおり、国家戦略産業として位置づけてほしいとか、あるいは需要環境がいろいろ変化しているような、長期契約がだんだんなくなっているというようなこととかです。そして(3)として、海運業界からの外航海運政策に対する主な意見ということで、トン数標準税制の柔軟な制度を検討すべきであるとか、あるいは日本船舶のコスト適正化に向けた取組とか、優秀な日本人海技者の確保、そして先ほど申し上げたような特別償却制度等々の維持とか、あるいは最後に、先進船舶の導入促進を図っていくというところを海運業界から意見としていただいております。

それに対して、今後の取組の方向性ということで、先ほど船舶産業課長からも御説明がありましたところですが、海事産業の再構築を図るための法的枠組みを構築すると。これは後ほど御説明がありますけれども、予算、税、財投などの支援策を連動させて、これを海運に対しても行っていくということでございます。それとともに、固定資産税の軽減措置の拡充とか、あるいは先ほど申し上げたような船舶特別償却制度をしっかりとやっていくというところを述べているのと、最後に、中長期的な外航海運の在り方を踏まえたトン数標準税制等の外航海運政策の具体的検討を行っていきますということを中間とりまとめでまとめさせていただきます。

長くなってしまいましたけれども、以上であります。

【河野分科会長】 ありがとうございます。

続きまして、八木船員政策課長より、法改正につきまして御説明がございます。よろしくお願いたします。

【八木船員政策課長】 それでは、資料2-5に基づきまして、法案の概要について御説明させていただきます。

この法案につきましては、先ほど来、各部会についての御説明と関連しておりますけれども、各部会での御議論を踏まえまして、法律改正が必要な項目につきまして、必要な部分をしっかり盛り込んだ中身になってございます。

まず、背景・必要性のところですが、最後の丸ですが、この法案自体が海事産業、すなわち海運とこれを支える物的基盤である造船、それから人的基盤である船員全体の基盤強化のための措置を一体的に講じようという中身になってございます。

法案に続いて、その下の法案の概要についてでございますが、①造船・海運分野の競争力強化等ということで、先ほど部会の説明の中にもありましたとおり、まず造船関係につきまして、事業基盤強化計画認定制度を創設するというところで、造船事業者等の方々には計画をつくっていただき、その計画を国土交通大臣が認定したということになりますと、その計画に基づく様々な生産性向上や事業再編等の措置について、支援を行っていかうというものでございます。

これと関連しまして、その下、外航・内航海運関係ですが、特定船舶導入計画認定制度ということで、船舶の導入についての計画を事業者の方々が作った際に、国土交通大臣が認定いたしまして、その場合に支援措置が受けられるというような仕組みでございます。それからその下に1つ、毛色の違うものを入れておりますけれども、このほかクルーズの再開に向けた環境整備方策といたしまして、外国法人等のクルーズ事業者等に対する報告徴収規定も、今回創設しようと考えてございます。

それから、その下、②船員の働き方改革・内航海運の生産性向上等についてでございます。船員関係につきまして、船員法や船員職業安定法改正を盛り込んでございます。中身といたしましては、船員の労務管理の適正化ということで、使用者による労務管理責任者の選任をすとか、それから選任された労務管理責任者の下で、船員の労働時間の管理などをしっかりやっていただくとか、あるいはそれに基づいて適切な措置を取っていただくというようなことについての規定を盛り込んでございます。船員職業安定法改正では、派遣先でも同様

の措置が行われるようにということで規定を設けているところでございます。

それから右側、内航海運等関係と書いてございますが、内航海運業法の関係では、内航海運の取引環境の改善、生産性向上ということで、記載のような中身を盛り込んでいるところでございます。労働時間に配慮した運航計画とか、あるいは荷主への勧告・公表制度、さらには、今は任意の登録制度があります船舶管理業につきまして、法律に基づく登録制度をしっかりと整備させていただこうと思っております。その上で船舶安全法改正に関しまして、新技術の導入促進ということで、エンジン等の遠隔監視による検査合理化制度の創設なども盛り込んでいるところでございます。

以上、様々な項目を盛り込んだ改正案になってございますが、この法律案につきましては、先般2月5日に閣議決定をいたしまして、現在、国会に提出されているような状況になってございます。以上でございます。

**【河野分科会長】** ありがとうございます。

次に、この議題では最後に大坪局長より御説明がございました。よろしくお願いたします。

**【大坪局長】** 海事局長の大坪です。海事産業強化法と言っていますが、今国会に提出している法案の説明をさせていただきました。今まで各部会の報告として説明しましたけれども、この法案の中身というのは、海事分科会の傘の下にある基本政策部会や船員部会、それからイノベーション部会で、早いものは2019年の早い段階から議論してきたものでありまして、その中身を集大成というか、取り入れて一つの法案にしたものになっています。海事局のほとんどの課がこれに関係しているということで、海事政策全部を棚卸して、足りないところを一斉に変えてしまおうという、ある意味野心的な法案ですけれども、これの早期成立に我々としても全力を尽くしたいと思っております。並行してこの法案の後、先ほど船員部会のところで話がありましたが、船員の健康管理のように政省令レベルでやらなければいけないこともあるんですけれども、そういう法律、政省令を含めて、この制度をしっかりとつくっていきたいと思っております。また、特に税制などはこの法案ができることを前提にして認められている特例もあるので、そういうところに魂を込めるためにもこの法案が必要ですので、早期成立に全力を尽くしたいと思っております。

というのが1つと、それからもう一つ、個別の案件ですが、重要な海運政策に関係することでもありますので、個別案件を1つ御説明させていただきたいと思っております。資料は特に手元に用意しておりません。これは海運政策の1つであるカボタージュ規制、すなわち国内輸送を自国籍船に限るという規制ですけれども、これに関連する動きとして、JR九州高

速船に対する沿岸輸送特許の案件について、御報告いたしたいと思います。

J R九州高速船というのはJ R九州の小会社ですが、日韓定期航路における旅客専門の唯一の日本船社として、1991年から事業を行ってまいりました。これまで同社は比較的順調に旅客輸送を行ってきたのですが、2019年夏からは日韓間の関係悪化も背景に輸送人員が大きく減っていきまして、そこに新型コロナウイルスの感染拡大が追い打ちをかけた形になっています。現在同社は、閣議了解に基づく日本政府の要請に従いまして、日韓間の定期航路を中止していますので、日本で運航事業が再開できていない数少ない事業者の1つになっています。

このため昨年10月に、博多港に到着したパナマ籍の新造船クイーンビートルという名前ですが、この船も博多港に係留を余儀なくされています。同社は経営状態が深刻化する中で、乗組員の雇用を維持して企業としての存続を図るために、博多港を発着する国内遊覧運航にクイーンビートルを投入すべく、今月8日付で、沿岸輸送特許の申請を行ったところです。先ほど言いましたカボタージュ規制というのは、国内輸送を自国籍船——すなわちこの場合は日本籍船ですが——に限るという国際慣習に基づく規制でありまして、日本では船舶法に基づいて国交大臣が特許を出さない限り、日本船舶以外は、ただし外国船は日本の各港の間で物品または旅客の輸送をしてはいけないということになっています。カボタージュ規制は、その堅持をすることが海洋基本計画でも明記されているところです。本来であれば、遊覧運航といえども、日本籍船で運航されるべきであると認識しています。

また、パナマ籍でありながら遊覧運航を行うという、今回のような特例を認めた場合には、それを前例として、広く既存の国内輸送に波及するのではないかと懸念があることについても認識しています。このため、8日に特許申請があったクイーンビートルの国内遊覧運航については、あくまで日韓定期航路再開までの時限的なものであることを明確にした上で、それ以外にも様々な条件を付した上で、緊急避難的な措置として、昨日10日付で特許をいたしました。

本件の条件としましては、運航事業者が日本船社であり、さらに乗組員全員が日本人であること。それから、起終点が同一であり、2地点間の輸送ではないということなどを条件にしています。運航エリアは博多港の周辺に限定されていますので、ほかの国内事業者に影響が及ぶことはありません。また、特許の直接の条件とはしていませんが、船舶の安全性については、防火、救命、無線等の設備について日本の基準で確認しているということもやっております。限りなく日本籍船に近い運航形態と言えます。

今後、仮に日韓定期航路の運休がさらに長期に及び、国内で遊覧運航を継続する場合にあつては、事業者としてはクイーンビートルを日本籍船に変更するということを検討してほしいと、我々としては考えています。そのような場合に速やかに日本籍船、日本籍への変更手続を円滑に進められるように、今回の国内遊覧に合わせまして、先ほど安全基準も日本のものを適用していると言いましたが、船舶検査や速度も実質的に対応してもらっております。繰り返しますが、今回の特許はあくまで緊急避難的な措置ということです。

以上、私からの説明ですが、海運政策の非常に重要なエレメントに関わる個別事案ということで、今回の措置の意図を海事分科会においても明確にしておくべきであろうということで、私から御紹介させていただきました。以上でございます。

【河野分科会長】      ありがとうございました。

それでは、議題2についての全ての御説明が終わりましたので、質疑応答に移らせていただきます。議題2につきまして、御質問、御意見がありましたら、御発言をよろしく願いいたします。

森田委員、御発言でしょうか。よろしく願いいたします。

【森田臨時委員】      今、御説明がありましたJR九州高速船のパナマ籍船クイーンビートルに関連しまして、一言申し上げておきたいと思います。

我々、全日本海員組合はこれまでもカボタージュ規制堅持の立場から、国土交通大臣に対しまして、本船への国内での旅客輸送を可能とする措置、すなわち船舶法第3条に基づく沿岸輸送許可を行わないように申入れを行いますとともに、船員部会などにおきましても、何度も何度も繰り返しカボタージュ規制堅持の主張を行ってまいりました。また、本件に関しましては、業界団体からも懸念が表明されてきたところでございます。

しかしながら、当局はこれを強硬に推し進めようとしております。今回のような申請があった場合は、国土交通省はパナマ籍船への沿岸特許を与えることを検討し、これを推進しようとする事により、この際、日本籍船に船籍変更をして運航してはどうかと、会社に対して促す立場ではないでしょうか。そして必要であれば、日本籍船化への支援をすべきであります。しかし、行政当局は、本船にパナマ籍船で国内運航を認めるべく、あらゆる行政手法を駆使して、大臣による特別許可を与えようとしております。パナマ籍船のような便宜置籍船は、我が国の法律、税制が及びません。それが、海運会社が便宜置籍船に船舶を登録する大きな理由の1つとなっております。

国土交通省は積極的にあらゆる手だてを講じ大臣特許を与えることが、意図する、しない

にかかわらず、結果として国土交通省自体が、一企業の固定資産税などの税金逃れを手助けすることにつながることに思いを致すべきであります。本件を契機に、外国船による国内遊覧運航の申請、あるいはそれ以上を政府に求めることがいろいろ出てくるかもしれません。日本籍船での運航を指導すべき行政当局が、パナマ籍など外国籍船での運航を認めるべく、積極的に手だてを講じ、大臣許可を与えた不公平な行政を行った事実は、たとえ講じた手だてのそれぞれがいずれも適法であり、いずれも一定の理解が得られるものであったとしても、カボタージュ規制に風穴を開けることにつながります。

今回は特別な事案としてやむを得ず整理されたとしても、新たな事案が出たときに、様々な対応を取るとすれば、カボタージュ規制はやがてなし崩し的に形骸化されていくおそれがあります。そのことは将来に大きな禍根を残すこととなり、内航、フェリー、旅客船など国内海運産業を大きな不安にさらすこととなります。一企業を利するために、本来堅持すべきカボタージュ規制の根幹を脅かすことにつながる行政を行わないでいただきたい。今回進めようとするパナマ籍船への特別許可を行わないよう、改めて強く要請いたします。

今回の解、ソリューションは極めて明快でございます。海運関係者は誰でも思いを巡らせるでしょう。それは本船の日本籍化でございます。繰り返しになりますが、一企業にのみ利する行政を行い、将来に禍根を残すことはしないでいただきたい。カボタージュ規制を緊急避難に使わないでいただきたい。国土交通省は、海事行政を公平・公正に行う行政当局として、行政の王道を行ってほしい。そのことをこの際強く申し上げておきたいと思っております。

大坪局長、よろしく申し上げます。以上です。

【河野分科会長】 ありがとうございます。

大坪局長、よろしく願いいたします。

【大坪局長】 今、森田委員が言われたこと、御懸念というのはよく理解しております。また、その懸念を十分しゃくした上で、今回の判断に至ったということでもあります。カボタージュ規制の堅持は、先ほども申しましたように、我々もそれは完全に守るという意向でありまして、全くその点において、全日海のポジションと差があるとは思っていません。今後これを認めることによって、さらにこの本件とは別の事業者等から、カボタージュ規制の緩和、特許を求めることが増えて、それを利することになるのではないかという懸念については、我々はそうはならないと思っております。

今回、J R九州高速船の特許を認めるに当たって課した条件を見れば、むしろそのハードルの高さが際立つ形になっていて、ここまでもう限りなく日本籍船に近い形でない、特許

は下りないということが誰にでも分かるような形になっていると考えます。したがって、カボタージュの堅持と、カボタージュを緩和してくれという勢力に対しては、むしろ抑止力になると私は考えています。

日本籍船にしてほしいというのは、私からも事業者にも直接もう言ってあります。今回は、既に債務超過になっているという厳しい経営状況に鑑み、ここで現在、税金等の多額の負担を課すわけにはいかないということで、緊急避難的に措置したものです。先ほど言いましたように限りなく日本籍船に近くなっていると、そういう努力もしていただいていますので、今後このような状態が長引くようなことであれば、日本籍船への変更を考えてほしいと言ってあるところです。

先ほど日本籍船に変更したら費用がかかるのなら、支援をすればということですが、我々もそういう認識はあります。実際に日本籍へ変更するとした場合には、登録免許税や固定資産税、法定費用等が必要になります。今時点では本件、この特定の案件について国税を減免する仕組みはありませんし、地方税についても自治体の判断になるのですが、自治体が現時点ではそのような運用は行っていないと認識しています。この厳しい中で一時的な国内運航のために、日本籍への変更によって生じる費用を事業者に負担させると、それによって企業の存続や、それから船員の雇用等に影響があるということは適切ではないと思っておりますので、このような判断に至った次第です。

いずれにしても、今回のような件はなく、できるだけ日本籍船で運航することが望ましいのは明らかなので、それに至る道のりの中での緊急避難的な措置であると理解していただければと思っております。以上です。

**【河野分科会長】** ありがとうございます。森田委員、ただいまのお答えでよろしゅうございますか。

**【森田臨時委員】** いいか悪いかと言われたら、理解できないとしか言いようがありませんが、この分科会の中でどの程度議論を深めていいのかわかるとは私も判断がつかないのですが、赤字経営している会社だから、税制面で、我が国あるいは自治体として何らかの措置もできないので、税金を負けるため日本籍船にしない、税金を払わなくて良いと。このような手法というのは実際どうなのですか。ほかのところは日本籍船にして、何が違うかと言えば税制面だけじゃないですか。

要するに国に入る税金であろうが、自治体に入る税金であろうが、それを払わなくていいよ、とするために政府が何らかの手助けをしましょうというやり方があっていいんですか。

今後、赤字の会社が、コロナ禍であるかないかにかかわらず、企業経営が大変だからパナマ籍船を持ってきて、国内遊覧をやらせてくださいと。なぜならば、JR九州高速船はやったのではないと言われてきたときにどうするのですか。ハードルを高くした、このハードルは確かなかなか飛べないかもしれないけれども、違うハードルをつくる可能性だってあるわけじゃないですか。そういう対応を今回、国交省さんとしてしたわけですよ。まず、そういう認識をすべきだと。これが一企業に対する便宜を図る対応ではないと言い切れますか。コロナ禍だから何をしてもいいわけではありません。その辺りについてどういう認識なんですか。

最終的には日本籍船にすべきだと大坪局長も思われているわけでしょう。ならば日本籍船にするために努力してください。そのために支援をしましょうと、これが筋ではないのですか。緊急避難措置でカボタージュ規制を緩和されたら、たまったものではないですよ。いつまでも大坪海事局長さんはいらっしゃらないわけです。緩和したという実績だけが残るんですよ。それに対してこれからの人は対応できますか、抗弁できますか。そうしてどんどんなし崩しにされていくわけですよ。そういう心配があるから特例措置を認めるべきでないと言っているわけです。—将来にわたって担保できますか、何の問題もありませんと。カボタージュ規制は未来永劫守られますと。本件に対応したとしても、特に問題はありませんと言いきれますか。

【河野分科会長】 森田委員、よろしいでしょうか。それでは、今の点でお答えはありますか。

それでは、まず多門次長、よろしく願いいたします。

【多門次長】 多門でございます。今、御指摘の点ですけれども、今回の件は我々、局長からも申し上げたとおりでありますけれども、政府の要請、閣議了解に基づく要請に従って行って、定期運航を停止された結果、非常に数は少ないのですが、ほぼ収入がゼロになっているような状況の会社でありまして、必ずしも当該会社として経営判断、あるいはビジネス上のそういった余地がない会社。その原因は、今おっしゃったような赤字、非常に厳しい経営状況も、基本的には政府、閣議了解に基づく要請に従うものだというところがあるかと思えます。

加えて、私ども様々な考慮の中では、先ほどこれも局長から申し上げたとおりでございますけれども、船員の当面の雇用維持といったところは非常に重要な部分だと思っております。緊急避難という意味で、カボタージュのアリの一穴を開くのではないかというような

ところも我々重々承知しておりますけれども、そこについてはかなり厳しい諸条件で制約し、先ほど申し上げたように、閣議了解、政府の要請がなくなった時点では直ちに本来の姿に戻していただくということでやっているものでございます。

そういった事情であるというのは、私どもから申し上げたいことでございます。以上でございます。

【河野分科会長】 ありがとうございます。大坪局長、何かおありでしょうか。

【大坪局長】 御懸念の点は我々も共有するところで、ただ我々としては、今回の判断が長期的にカボタージュ規制を堅持し、日本の海事産業、特に内航の業界の発展に寄与すると考えています。この法律の枠組みからすると、特許自体はできて、特許の件数自体は年間5,000件ぐらいやっています。多くは空のコンテナの輸送とか、あるいは海外からクルーザーで来た、そのクルーザーが国内で2地点間旅客を運ぶ場合の特許。そういったものが圧倒的に多いですけれども、あるいは日本にいる内航船ではどうしても運べないような特殊な貨物を運ばなければいけない場合、やむを得ない場合とか、そういった場合に特許を与えています。ですから、今の法律の仕組み上は、やむを得ない場合に特許を与えることができるようになっています。

その与え方の問題ですが、今回のケースでこれだけの条件を付して、それでも特許を与えないということになれば、カボタージュ規制の根幹、こんな規制が要るのかという議論を惹起する可能性もあります。そのような総合的な状況を判断した上での、今回の結論と御理解いただければと思います。

我々はカボタージュ制度によって守るべきことというのが幾つかあって、それを常に頭に置いて運用しています。1つは安定輸送の確保、2番目に国内事業者への影響回避、3番目はその他ということで、今回はあまり関係ありませんが、安全保障です。外国船の活動によるいろいろな情報流出の懸念、大体この3点ぐらいがあります。安定輸送の確保という意味では、安全や環境保全性で、これは先ほど言いましたように日本の基準と検査を適用しています。またソフト面、船員については全員日本人ですから、日本の免状を持ち、海域も熟知しています。国内事業者への影響回避という点も我々は、周りに海事業者はいないので、その点も考慮しています。

カボタージュにより何を達成しなければいけないかと。それに対して、影響があるかないかということを考えて、我々としては判断しています。最終的には、歴史の判断になるかもしれません。森田委員が言うことが正しかったじゃないかということに、私はならないと思

いますが、最終的には歴史が判断するかもしれませんが、現時点で最善の判断をしたと我々は思っています。

もちろんこれからカボタージュの堅持というのは、私が変わろうが変わるまいが、海事局としては、あるいは国土交通省として、これは海洋基本計画に書いていますので、閣議決定に書いてあることなので、カボタージュによって守ること、守るべきこと、先ほど言いました安定輸送の確保、国内事業者への影響回避、安全保障といったことは、誰がやろうと、国土交通省として、あるいは政府として守ることだと考えています。以上です。

【河野分科会長】      ありがとうございます。

森田委員、ほかの方の手も挙げておられますし、それから……。

【森田臨時委員】      今の話はいずれにしても私どもは賛成しかねるわけですが、断固反対の立場ですけれども、1点だけ確認させてください。

今回、J R九州高速船が赤字の会社でなければ、日本籍船で運航せよと、この特許は出せませんという判断をされたということですか。赤字の会社だから沿岸特許を与えたと。こういう考え方に聞こえるのですが、そういう理解でよろしいですか。そこだけ確認させてください。

【河野分科会長】      大坪局長、よろしく願いいたします。

【森田臨時委員】      これはいいと言っているわけではないですよ。今日のところはこれで打ち止めでしょうから、議論を抑えますが。

【大坪局長】      赤字化という、経営状況については、その赤字の程度によりますが、単年度赤字になったというだけではなくて非常に厳しい状況ですけれども、厳しい経営状況ということは判断の要素の1つではあります。ただ、条件をいろいろ述べましたが、先ほど言ったように、例えば安全性が確保できるんですかという意味で、日本の基準を適用していますとか、船員は大丈夫なんですか、日本の免状を持っていないような人が日本海域で運航しませんかと。これは、いいえ、全員日本人ですと。そういったこととか、あらゆることを総合的に判断したものであり、赤字かどうかだけが1つのクライテリアではありません。全てを総合的に判断した上でということ、御理解いただければと思います。

【森田臨時委員】      伺ったことに対する回答になっていないと思うのですが、よろしいですか。この会社が黒字だったら特許を出さなかったんですか。日本籍船での運航を求め、沿岸特許は出さなかったのですか。

【河野分科会長】      森田委員、今の大坪局長のお答えは、赤字かどうかは考慮要因の1つ

であるということでした。それがお答えだと思ったのですが、いかがでしょうか。

【森田臨時委員】 それは答えになっていません。私の質問は、赤字だであるから、そのほかのことはクリアであったとしても、黒字だったらこの会社は日本籍船で運航せよと求めたわけですかということです。

【多門次長】 多門でございます。局長が申し上げたことと基本的には同趣旨になるんですけども、私が先ほど申し上げたとおり、結果的に国による要請に基づいて、経営に対して大きな影響が及んでいるところだろうと思っております。単純に赤字という数字だけを捉えて、そこだけを見るのではないというのが私どものスタンスでございまして、先ほど河野部会長からも話がありましたとおり、単純にそこだけが唯一の尺度であるかと言われれば、それは否、ノーでございますが、申し上げたとおり、今回、国による要請によって、それが経営に甚大な影響が及んでいるというのが1つの考慮要因になってくるということでございます。以上でございます。

【森田臨時委員】 ですから、日本籍船にするということは、国と自治体に対して税金を納めるということです。今回、税金を納めなくていい対応をするということですよ。

【河野分科会長】 森田委員、分科会長がこういうこと申し上げるのはいかがかと思えますけれども、先ほどの御説明は、様々な要因があるという御説明でございました。、将来これがどういう前例になっていくかは、局長がおっしゃったように、歴史が決めることなのでしょうし、それから歴史が決めるときに、どれか1つの要因だけを特に取り上げておくというのは、今回のこの問題の評価について必ずしも望ましい議論ではないと思います。全体の要素の中の1つである、赤字だったかどうかという要因だけについて答えを求めるといのは適切ではないと思います。

【森田臨時委員】 我々は歴史がどうという話ではなくて、現在と将来に対する責任を負うわけです。我々がやることというのは、現在の人たちと、そしてまた将来この海運業界に関わる人たちの将来にわたっての責任を持つことです。それは歴史が判断してくれますよというようなことを行政として行ってほしくないのです。

【河野分科会長】 でも、多数の評価基準の中の、考慮要因の中の1つだけについて、それが満たされていなかったかどうかという点を取り上げることは適切ではないと考えますが。

【森田臨時委員】 緊急避難的措置で対応せざるを得ないとおっしゃいますが、日本籍船にできない、しないのは、これは税金部分の問題、あるいは特許を与えることで対応してや

ると。それは赤字経営、あるいはこの会社が厳しい経営状況だからということでの対応でないとおかしいですよ。経営状況によって、今回は対応したということになるじゃないですか。全でいろいろなことに理由をつけても、そのことで日本籍船にするか、パナマ籍船のまま沿岸特許を出すかの違いになるんじゃないですか。

【河野分科会長】 大坪局長、よろしく申し上げます。

【大坪局長】 単純に赤字かどうかというだけではないですけれども、先ほど多門次長が言ったように、政府の要請によってこの航路は止めていると。ある意味、別に事業者が勝手に止めたわけではなく、我々の政府の要請によって、閣議了解によって止めたという背景もあります。それから赤字かどうかとって、ごく僅かな赤字かどうかというだけではなくて、これは個別企業の話なので、経営状況がどれだけ赤字かということは言えませんが、もちろんその程度問題もあります。

それから税については、様々な減免措置は本件ではなくて、一般論として様々な減免措置があります。国税も、固定資産税にあっても、どういう船かによってまた減免措置があります。例えば先ほど御説明した海事産業強化法の中でも、その船の固定資産税の減免というのは入っています。そういう減免が今回使えるかということ、現状では、今ある制度では何ら減免はありません。国税についても、地方税についてもないし、自治体の判断で減免することはできますけれども、今のところそういう運用はしていないと。そういう税の減免とか様々なこと、あるいは例えばこういう現状、G o T o トラベルも止まっていますので、その支援もない。様々な公的支援があるかないか、それから負担としての税の減免があるかないか、それから詳しくは言えませんが、企業の財務状況の程度問題といったものを総合的に考えてやっているということです。

官的に1円でも赤だったらやらないのかとか、幾ら以上、何億以上の赤だったらやらないとか、そういうことが白黒一発で決められるようなものは、政策の判断としてはあまりありません。特許に限って言っても、例えば先ほど特殊な貨物の場合に、日本籍船で運べる船がないから内航で運べる、既存の内航船で運べる船がないから特許を認めている例があると言いました。それは厳密に言えば、新しい日本籍船を造れば運べるじゃないかということになります。ただ、そんなことをして、新たな投資をして、それで日本籍船で運ばれることが合理的かどうかということです。その投資額が幾らだったら造らせるのか、新しく船を造らせるのかとか、そんなことの判断を数字ですぱっと切り替え、白黒を判断することはできなくて、実際の政策判断というのは数字だけでは、赤字か赤字でないかというワンオフで決め

られないことがたくさんあります。

そういったことを総合的に判断していると、これ以上のことは私からは言えません。以上でございます。

【河野分科会長】 森田委員、さらに何かありますか。

【森田臨時委員】 滅多にない貨物と旅客の話を混ぜて話をされるのはいかなものかと思いますが、まだ議論したいですが時間がないでしょう。行政の判断として、沿岸特許を出されるということなのですね。それについては、私どもが今何を言っても出されるものは出されるんでしょうが、私が申し上げたことをよく理解し、検討していただいて、出したものを引っ込めることも一つの手だとは思いますが。

【河野分科会長】 いろいろ御意見を賜りまして、これは全て議事録に残りますので、今後どうするか、それからこれがどういうふうに関わっていくかということは、この分科会としても注視するというので、一応、この議論はこの辺りで打ち切らせていただきたいと思います。時間の制約がありますし、ほかの委員の方が手をお挙げですので、次の御質問に移らせていただきたいと思います。大変申し訳ございません、御理解いただきたく存じます。

【加藤委員】 加藤です。こういう原則に関係する話の後に、私は違う話をさせていたいただくのは恐縮ですが、少なくともコロナの問題というのは想定できないことだったと理解しております。交通の分野では非常に大きないろいろな問題が起こっていますので、そういうことを含めて説明されたらどうかと思いました。

ところで、全然別の話をさせてください。今回、私はいろいろな部会に参加させていただきました。たとえば、基本政策部会の場合だったら、政策を判断するために労働の問題はこうする、資本の問題はこうするというアプローチをとってこられました。最終的に各部会で詰めたことを法律改正に持っていかれたという手順を見ておまして、非常にシステムティックにやってくださったと感心しておりました。有難うございました。

しかし、政策の評価を見ますと、今日の資料2-5には、KPIで評価という一般的な形で載っています。そこで、ご提案ですが、海運は今まで長期にわたってやってこられた政策があるため、データもお持ちだと思います。そこで、資本への政策がどの程度効いて、労働への政策がどの程度効く、といった定量的な分析ができるのではないかと思います。そううえで、現在の政策の効果にしても、アウトプットは相対的な評価、たとえば、道路輸送との比較でみることになるので、一定の予測あるいは方向性がわかってくるのでは

ないかと思うのです。政策を実行する上で、それほど厳密なことを求められないと思うのですが、分析にもとづく評価をもう少し考える必要はないのかと思いますが、いかがお考えでしょうか。

【河野分科会長】 加藤委員、ありがとうございました。ただいまの点、いかがでしょうか。どなたかお答えになりますか。あるいは検討させていただくということでもよろしゅうございますか。いかがでしょうか。

それでは、大坪局長、よろしく願いいたします。

【大坪局長】 コメントありがとうございます。確かに今回、どの法案でもK P Iという形で書かせていただいているのですが、もちろん海事政策は長い歴史があって、その中でいろいろなトレンドが出てきているんです。また、先ほど特に内航船員が増えているという中で、その理由は何かということで幾つか御説明させていただきましたけれども、結果として、内航船員は若返っているのですが、その中でどの施策が一番効果的だったのかと。そういう過去を振り返って、その因果関係、相関性を探るといったような事後的に統計的に分析するところは、我々もそうですけれども、役所全体としてやや弱い部分かと認識しています。

ですから、うまくいったことはうまくいったということでそれが数字に表れたのであれば、何が効果的だったのかというのはきちんと分析して、次に生かすことが本来は必要だと思っています。ただ、今のところK P Iを立てて、それをフォローアップして、その数字を満たしたか、満たしていないかとかいうようなところに留まっていて、定量的な分析というか、政策効果の分析はそこまで至っていないというのが現実だと思います。今後、我々はこの法案を通して、いろいろな政省令レベルも含めて、この制度に魂を吹き込む上で、また時間が経過していく上できちんとその結果をフォローして、単に数字だけこうなりましたと言うだけではなくて、何がよかったのか、駄目だったのかということもきちんと分析していくべきだろうと考えています。以上です。

【河野分科会長】 ありがとうございます。加藤委員、ただいまのお答えでよろしゅうございますか。

【加藤委員】 長い歴史を持っておられるし、規制緩和からもかなりの時間がたちましたので、ぜひそういうことを御検討いただければと思います。

【河野分科会長】 ありがとうございます。

それでは、続きまして住野委員、よろしく願いいたします。

【住野委員】 ありがとうございます。私から2点ほどお願いしたいと思います。基本政

策部会からこれまでずっと説明をいただいて、論点整理をされながら、よくまとめ上げられたということでは非常に感謝しております。

その上で1点は、内航海運の安全法の改正とか生産性の向上ということでそれぞれ示されているのですが、特に基本政策部会の資料の中で、5ページですけれども、契約の適正化では、電子的方法とか書面によるということで、本当にこれは一歩前進したと思っていますが、一方でこの間、内航海運の運賃が下落傾向にある中で、特に中小企業を苦しめている1つの要因になっているのではないかと考えています。以前も申し上げたように、これは運賃制度の一部の見直しも含めてやっていかないと、これが中小へ行くほど原価割れのような状況になると、利益が上がりづらいというようなこともありますから、運賃制度の在り方についても今後検討しながら、本当に適正利潤が得られるような仕組みも御検討いただければと考えております。

2点目は、先ほど加藤先生も言われておりましたけれども、KPI手法をしっかりと取るとは大事ですが、それに加えて、PDC Aサイクルの中である程度いい効果が出ているところについては、どういうことで利点が出たのかと。一方で、計画を立てる上でも非常に難しい状況が出たことについては、見直しをしながらどうやっていくかという柔軟な対応をしないと、計画の実現性に欠けるのではないかと考えておりますので、今後の在り方も少し御検討いただければと考えています。

最後は細かな話でありますけれども、人材確保のところでは、ある一定程度具体的なことは書かれていたのですが、私も国交省が出している海事産業における女性活躍推進取組事例集とか見たんですけれども、働く女性の比率が船員関係で2%ぐらいだと思いますし、造船関係だと4%ぐらいだと思いますけれども、まだまだ女性の進出が非常に少ないと思います。これは海事系や工業系高校の受皿も関係するのかなと思いますけれども、女性の活躍は今後の大きな力となりますので、このまとめの中には「女性の活躍」というのが、見えてきませんので今後はもっと力点を置いてやっていくべきではないかと考えておりますので、よろしくお願ひしたいと思います。以上でございます。

**【河野分科会長】** ありがとうございます。ただいまの点、それでは、八木船員政策課長、よろしくお願ひいたします。

**【八木船員政策課長】** ただいま御指摘を幾つか頂戴しましたけれども、全体が法案との関係でもかなり絡むものですから、法案との関係で私から御説明させていただこうと思います。

まず1点目の内航海運につきまして、運賃収受の適正化というところの一番の課題の部分について、運賃制度のというような話があるのではないかという御指摘だったかと思えます。今回の法案では、業界全体の脆弱な構造をどうすべきかというところで議論いたしまして、法案の中身といたしましては、契約の書面化、あるいは契約内容で必要なものを盛り込むというようなことを、今回、法律上位置づけることで、適正な運賃の収受につなげていくような取組をまずはしっかりやっていきたいということで、盛り込ませていただいているところがございます。この問題は大きな問題でございますが、適正な運賃収受、あるいは傭船料の収受が重要な課題でございますので、引き続きどのような形で関わっていくのか、しっかり取り組んでまいりたいと思っております。

それから2点目、PDCAサイクルの中で効果的なものをどういうふうにしていくかというところですが、今日の資料の中にもございますけれども、この法案は4つのKPIを書かせていただいております。これらにつきましてはきちんとフォローしていきまして、データが単純に上がった、下がっただけではなくて、それがしっかりどういう効果が上がってきているのか、さらにあるいはもっと何か打つべき施策がないかという観点で、引き続き検討をしっかりとしていきたいと思っております。

それから3点目、人材確保の関係について、女性活躍の文脈について御指摘がございました。私は船員政策課ということで、女性船員の活躍推進ということで取り組んでいるところでございます。これにつきましては今回の船員法改正の中で、船員の労務管理の適正化という形での盛り込みになっていきますけれども、この中でやろうとしていることの1つで、多様な働き方の促進にしっかり取り組んでいきたいと思っております。船員の方は様々なニーズがございますので、性別の問題もあると思えますし、御家庭の事情もあろうかと思えますし、そういった様々な個別の船員の方々の事情を踏まえた形での働き方が実現できればと考えておりまして、今回の労務管理責任者の選任によります労務管理の適正化という中で、こういったものにしっかり取り組んでいきますとともに、引き続き船員の分野でも、女性活躍を推進しますように取り組んでまいりたいと思っております。

法案との関係で、御説明させていただきました。

【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か。

【住野委員】       結構でございます。よろしく申し上げます。

【河野分科会長】       ありがとうございます。

それでは、篠原委員、よろしくお願いたします。

【篠原委員】 今の話にも関連するんですけども、先ほど来、大坪局長からでも、若干か、やや日本人の船員が増えていると。それで若い人も含めてというお話があったんですけども、最近のトレンド、データ、数字みたいなものはございますか。あったらお示しいただきたいことと、それから今の住野委員のお話にも関連するのですが、女性の船員がまだまだ少ないと。これはもっと増やそうと、そのための待遇改善をどうするかということがずっと声高に言われてきているのですが、これについても最近の数字のデータ、横ばいなり、あるいは若干増えているなり、何かありましたらこれもお示しいただければと思います。以上です。

【河野分科会長】 八木船員政策課長、よろしくお願いたします。

【八木船員政策課長】 では、2点御説明いたします。まず、最近の内航分野に関する新人船員が増えてきているという点に関してと、それからもう一つ、女性船員の割合がどうなっているかという話と2つあったかと思えます。

【篠原委員】 新人船員というのは若い人、僕は若い人と言っているんです。

【八木船員政策課長】 そうです。

【篠原委員】 年配の新人船員もいるでしょうから。

【八木船員政策課長】 そういう意味で若い人、20代以下の数字で御説明させていただきますと、内航船員全体に占めます20代以下の船員の比率が、平成22年の数字ですと12.6%ぐらいだったものが、令和元年で19.2%まで上がってきております。徐々に上がってきている状態でございます。それは新規就業者数も増えてきておりまして、若手の人をどんどん採る動きが増えてきている分、若手が増えてきているという状況になっています。というのが1点目でございます。

それから2点目ですが、女性船員についても、足元では徐々に増えてきてございます。平成27年時点の数字ですと、外航・内航における女性船員数で言いますと、697だったものが、令和元年で800人にまで増えてきております。まだまだ少ない状況ではございますけれども、足元では徐々に増えてきているところでございまして、引き続き女性にとって働きやすい職場づくりの推進を図っていくことが必要だと考えているところでございます。

【篠原委員】 分かりました。

【河野分科会長】 ありがとうございます。

それでは、まだ御質問、御意見はおありかもしれませんが、続きまして議題3の部会の現況報告について、事務局よりお願いしたいと思えます。

船舶交通安全部会につきまして、岩川海保庁企画課長からお願いしたいと思います。よろしくお願ひいたします。

【岩川交通部企画課長】 海上保安庁交通部の岩川です。資料3-1に基づきまして、まず答申の状況について御説明させていただきます。

資料3-1の最後のページから1枚お戻りいただきまして、「令和2年度船舶交通安全部会の審議状況について」というスライドを御覧ください。

この諮問の背景としては、平成30年9月、台風21号の影響により、関西国際空港周辺海域に錨泊していた船舶が走錨ということで、錨を引きずりながら流される事態となり、空港連絡橋に衝突いたしました。その結果、空港島と内陸が寸断され、いろいろアクセス面で影響が出たというような事案がございました。その翌年も、東京湾で走錨による衝突事故が本牧のはま道路で発生いたしました。こういった船舶交通の安全や重要施設の機能を阻害するような事故が発生しております。

このような状況を踏まえ、海上保安庁におきましては、行政指導ベースで湾外避難の実施に取り組んできたところです。多くの関係者の皆様の御理解をいただきまして効果を上げつつありますけれども、その一方で、湾外避難等について、より実効性のある措置として法制化に踏み切れないかという御意見がございました。その背景といたしましては、外航船舶への実効性の確保や、物流全体のスケジュールに影響が出る可能性がございますので、荷主の理解を得るために法制度があったほうが良いというものでした。

また、航路標識におきましても、限られた人員・予算の中から、点検・補修にいろいろと苦勞している状況です。一方で、地域活性化のために灯台などを活用したいという民間団体の要望にも応えられていない状況ですので、そういった状況を踏まえ、新たな制度を検証するために、昨年6月に諮問させていただきました。

河野分科会長に船舶交通安全部会の部会長として、計4回にわたりまして部会を開催いただきまして、答申をおまとめいただきました。

答申の内容につきましては、3月2日、国会に提出いたしました法律改正がかなりの割合を占めます。この部分はほとんど法案の内容と重複しており、法案の概要を別途おつけしておりますので、そちらで説明させていただきます。

資料3-2です。海上交通安全法等の一部を改正する法律案を3月2日に国会に提出させていただきました。背景・必要性につきましては、この諮問の背景で御説明したとおりです。法案の内容につきまして、説明させていただきます。

まず、「(1) 安全対策の強化のための新たな法制度について」です。異常気象等に伴う船舶事故の未然防策の充実・強化ということで、海上交通安全法、港則法、航路標識法の改正を行うことを予定しております。

三大湾等における湾外避難勧告・命令制度等の創設ということで、改正の1項目として、船舶の湾外避難、湾内の錨泊制限等の勧告・命令制度の創設ということで、大型台風が直撃するような状況におきましては、大型船を中心として一定の船舶に対して、湾内の一定の海域からの退去、湾外避難などを勧告し、勧告に従っていただけない場合は命令する制度を創設したいと考えております。

あと、錨泊制限として、関西国際空港の走錨事故による衝突事故以降、現行の海上交通安全法の規定に基づき、重要施設周辺における錨泊制限を行ってまいりました。しかしながら、この規定自体が異常気象を直接想定した規定になっておりませんでしたので、今回、海上交通安全法上これを明文化いたしまして、錨泊制限を行うことにしたいと考えております。

2点目でございます。走錨事故を防止するために、湾外避難等を行うということを先ほど申し上げましたが、錨泊等が想定される一定のエリアにおきましては、海上保安庁の海上交通センターの管制官が無線で情報提供を行って、例えば走錨している状況を検知した場合等においては、無線で危険回避措置の勧告を行うといった制度を創設したいと考えているところでございます。

3点目でございますけれども、湾外避難等の円滑な実施に関する協議を行うための法定の協議会を創設したいと考えております。この協議会におきましては、湾外避難の勧告等に関する周知徹底を行うことをはじめ、台風も規模、進路等多岐にわたるため、実際の湾外避難等の実施状況を踏まえ協議していくことで、運用の改善につなげてまいりたいと考えております。

( 黙 祷 )

【岩川交通部企画課長】 それでは、説明を再開させていただければと思います。

4点目でございます。湾内全域から船舶の避難を一体的に実施するために、港内から避難させる権限は現行法でも規定されており、海上保安庁長官が任命する港長という、海上保安部長が多いのですが、そちらが権限を持っております。一方、湾内から避難するという海上交通安全法の権限は海上保安庁長官が持っております。これを異常気象時という緊急事態において、海上保安庁長官が一体的に行使するための権限代行制度を設けたいと考えております。

それから、海上施設への船舶の衝突防止のためのバーチャル航路標識の緊急表示制度の創設として、技術的な話であります。実際のブイとかの場所を、AIS、すなわち船舶自動識別装置の仕組みを使いまして、航路標識の位置をレーダー画面上にバーチャルで表示させる技術的な手法がございます。現行は許可制度になっておりますが、異常気象時には、許可を得たAIS信号所を持っている方々に、バーチャル航路標識を、実際には航路標識がない海上に施設の周辺を囲むようにバーチャル航路標識を表示するため、手続を許可から事後届出に緩和するとともに、AIS信号所をお持ちでない施設の方々には、海上保安庁の施設を使いまして、施設の位置をレーダー画面上に表示させる代行制度を設けたいと考えているところでございます。

(2)「持続可能な航路標識の管理体制の充実・強化」として、航路標識が損傷した場合、その復旧のために、現行いろいろと民事上の手続を取っておりましたが、そういった手続に依拠していただけないケースが発生しておりまして、他の法令に倣いまして、復旧工事の施行命令、原因者負担金制度を設けたいと考えております。

それから、先ほど申し上げた灯台等を活用したいという民間団体の方々に、一定の要件に合致する方々に対して工事・維持を承認して実施していただく制度です。具体的には歩道の整備、手すりの整備、階段の設置といったものが想定され、加えまして、そういったものを一定の期間、継続的に行われるような方々につきまして、航路標識協力団体として指定して、今申し上げた工事の承認の手続を緩和するような制度を講じたいと考えております。

このような内容の法律について、先ほど申し上げたとおり、国会に提出したところです。

1 ページ戻っていただきまして、先ほどの答申概要の下半分、残りの部分を御説明いたします。「Ⅲ. その他の安全対策の充実・強化について」です。

「1. 海域の監視・情報提供体制の強化」について、自然災害に対応するために、海上交通サービスの拡充の検討を推進していこうということで、答申に記載しております。まだ具体化はこれからの事項も多いですが、今後、検討を進めていく事項として、主要ルート等における監視レーダーやライブカメラの増設、また現在、まだファクスで行われているケースがかなり多い航路通報を、デジタルの時代において、電子化できないかと検討しております。それから、次世代AISの議論が国際的に進んでおりますので、これを実用化していくための検討を今後進めていくところであり、具体的な国際基準の策定等はこれからですが、我が国としてもしっかり取り組んでいきます。

それから、「(2) 走錨早期警戒システムの開発・導入」ということで、先ほど申し上げた

海上保安庁の海上交通センターで、レーダー上とAIS情報を基に船舶の位置を把握しております。船の振れ回りの状況を解析しまして、従来であれば、一定の半径から逸脱した場合に走錨していると検知していたものを、その予兆を分析して、より早い段階で検知するというものです。今、実証をしております、可能であれば来年度から実際に導入していきたいと考えているところです。

それから、運用体制として、新しいシステムを運用していくに当たり人材確保の育成を推進していくということでございます。

「2. 新技術を活用した航路標識の点検・監視体制の構築」として、航路標識も老朽化が進んでおりますが、そういったものの維持管理を効率化するためにAI、ドローンといった新技術を活用していくことや、IoTなどの先端技術を活用したリアルタイム監視などを導入していくために、取り組んでいるところです。

このような内容を答申としていただきましたので、法案をはじめとして、法案以外の予算面などで対応する話も含めて、しっかり推進していきたいと考えているところです。以上です。

**【河野分科会長】** ありがとうございます。

それでは、質疑応答に移らせていただきます。議題3につきまして、何か御質問、御意見がございましたら、御発言をよろしく願います。大串委員、お手をお挙げでしょうか。

それでは、大串委員、よろしく願います。

**【大串委員】** ありがとうございます。簡単な質問ですけれども、航路標識への接触事故に関してですが、原因負担者制度を設けられたというのはもう至極当然で、非常に大事なことだと思います。ただ、1点分かりにくかったのが、平成27年から令和元年まで262件発生しているということで、どうしてそういう事故が発生したのか、もしくは急に発生が増えたのか、もともとそのぐらいの事故が5年間の年度で発生していたのか、その辺の事故率の変化が分からない。原因がよく分からないということで、もし防げるものなら、接触事故そのものを防ぐような対策も必要だと思いますので、その辺りどうなっているかをぜひ教えてください。

**【河野分科会長】** それでは、よろしく願います。

**【岩川交通部企画課長】** お答えさせていただきます。まず航路標識への接触事故、これは5年で262件ですが、別に全てが解決に困難を来しているわけではなくて、事故の件数

全体を挙げたものです。事故の件数自体は、特段、近年著しく増えているということではありません。ただ、航路標識法は昭和24年に制定された古い法律ということもあり、他法令のような原因者負担制度はこれまで設けられなかったところ、示談交渉でいろいろ時間がかかるケースは一部発生しておりました。

このような事故が起こる原因としては、平時であれば、見張り不十分とかいったようなケースが多いかと思います。中には異常気象時に走錨した結果、航路標識に衝突したというような事故も発生しております。事故の多くは、灯台とかではなくて、海上にあるブイなどを中心に発生しているところです。

【大串委員】 目視できやすいような色に変えるとか、発信灯をつけるとか、そういった工夫でもし減らせるようでしたら、私はそちらもお願いしたいと思います。

【岩川交通部企画課長】 航路標識自体は、その求められる機能として視認しやすいような形で設置しておりますが、衝突した場合に、どの船舶が衝突したか分かるようなマーキング装置を導入するといった工夫もしているところです。

【大串委員】 ありがとうございます。

【河野分科会長】 どうもありがとうございます。住野委員、お手をお挙げでしょうか。

【住野委員】 挙げておりませんが、ついていました。

【河野分科会長】 じゃ、先ほどお手をお挙げになったのがそのままだったのですね。

ありがとうございます。ほかにどなたか、御質問、御意見等ございますか。よろしゅうございますか。

そろそろ時間が過ぎようとしておりますので、以上をもちまして、本日の議事を終了したいと思います。進行を事務局にお返ししたいと思います。よろしくお願いいたします。

【忍海邊総務課企画室長】 河野分科会長、ありがとうございます。委員の皆様におかれましては、御多忙のところ誠にありがとうございました。

また、秋池委員におかれましては、3月12日で任期満了を迎えられるため、今回の御出席が最後となります。秋池委員、一言頂戴できますでしょうか。

【秋池委員】 10年間大変お世話になりまして、ありがとうございます。2011年の3月上旬に初めて事前の説明を頂戴しまして、その直後に震災がありました。明日が任期の最終日ですが、この会議が今日であったことにとりわけ感慨深く思っております。

この10年ということと言いますと、東日本のみならずその他の地区でも地震があったり、台風などの自然災害が目に見えて強く、そして数も増えてきていることもあったり、ま

た昨年来のコロナ禍と、非常に変化の大きい10年だっていると思っています。そういった中でこの会議、海事分科会の中では自然災害、造船業の在り方、海員の減少、女性の活躍、安全な運航、事業の適正な利潤、それからイノベーションと多くの課題に触れてまいりました。

事務局の皆様には、いつも御準備と論点の御提示をありがとうございました。また、委員の先生方にはいつもお教えいただくことばかりで、皆様に本日直接お会いして御挨拶ができないことは本当に残念でございますけれども、誠にありがとうございました。

海事は国内の事情もありますけれども、非常に歴史のある産業で、グローバル化という言葉が一般化する前から世界と直接接しているところでありまして、それがゆえに先進的な課題にずっと触れてきている産業だと思います。海に囲まれた国である日本が、この、自然であり、資源であり、交通手段でもある海をどのように活用できるか、それから、もはや希少な資源となっている人材をいかに引きつけることができるか等と、課題はたくさんあると思います。その解決の根本には、海事が産業として成り立つということ、そのためにも適正な利潤と人材を得て事業が継続することが重要だと考えております。

今後ともどうぞよろしくお願いいたします。ありがとうございました。

**【忍海邊総務課企画室長】** ありがとうございました。秋池委員におかれましては、海事分科会は離れられても、引き続き海事計画の推進について、御指導、御鞭撻を賜りたいと存じます。ありがとうございました。

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、御確認をお願いできればと存じます。

以上をもちまして、交通政策審議会第39回海事分科会を終了いたします。皆様、ありがとうございました。

— 了 —