

交通政策審議会海事分科会第17回基本政策部会 議事録

日時：令和2年8月31日（月） 16:00～17:00

場所：中央合同庁舎3号館11階特別会議室

【事務局（渡部）】

お待たせいたしました。定刻になりましたので、ただ今より、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。私は事務局を務めさせていただきます国土交通省海事局内航課の渡部です。どうぞよろしくお願いいたします。

今回の部会も、公開にて行いますので、よろしくお願いいたします。

また、今回も前回同様、新型コロナウイルス感染症拡大防止の観点から、ウェブ会議システムを併用しての開催とさせていただきます。ウェブで御参加の委員の皆様におかれましては、発言される場合以外にはカメラとマイクはオフに設定をお願いいたします。

御発言される場合は、カメラをオンにいただき、部会長からの御指名がありましたら、マイクをオンにして、御発言をお願いいたします。御発言が終わりましたら、再びカメラとマイクをオフをお願いいたします。

また、本日は傍聴者につきましても、ウェブでの傍聴とさせていただきます。ウェブで傍聴されている皆様におかれましては、カメラとマイクは必ずオフに設定させていただきますよう、よろしくお願いいたします。

一部、通信状況によって、映像の乱れ、一時的な停止がある可能性がございますので、あらかじめ御了承ください。

委員及び傍聴者の皆様には御不便をおかけいたしますが、御理解、御協力の程よろしくお願いいたします。

初めに、本日御出席の委員の御紹介でございますが、配席表の配付をもって紹介に代えさせていただきます。なお、本日、経団連の堀内委員が所用により欠席でございます。

以上により、本日は、ウェブ参加の方も含めまして、委員5名、臨時委員12名、計17名の御出席をいただいておりますので、交通政策審議会令第8条第1項による定足数を満たしていることを御報告申し上げます。

なお、7月に海事局幹部の交代がありましたので、この場をお借りして、御紹介をさせていただきますと思います。

海事局の多門次長でございます。

【多門海事局次長】

多門でございます。どうかよろしくお願いいたします。

【事務局（渡部）】

池光審議官でございます。

【池光官房審議官】

池光でございます。よろしくお願いいたします。

【事務局（渡部）】

ありがとうございます。

続きまして、本日の資料について御説明をいたします。本日は、会場参加の方には紙で、ウェブ参加の方にはメールでお配りしております。お手元の資料の確認をお願いいたします。本日お配りしている資料は、議事次第、委員構成、配席図、資料1基本政策部会・船員部会中間とりまとめ（案）の全体像、資料2中間とりまとめ（案）の骨子、資料3中間とりまとめ案（本文）、資料4参考資料集、以上の7点でございます。もし、不足等がございましたら、近くの事務局の者にお申しつけください。ウェブ参加の方は、ビデオをオンにし

てお知らせ下さい。

よろしいでしょうか。

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

それでは、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、よろしくをお願いいたします。

【河野部会長】

ありがとうございます。部会長の河野でございます。本日もよろしくお願いいたします。

初めに、議題1、中間とりまとめ（案）につきまして、事務局より資料の御説明をお願いいたします。

【秋田内航課長】

それでは、事務局より御説明をさせていただきます。前回6月の基本政策部会では、資料2を御説明させていただきました。その会の最後に、部会長から、この骨子、前回修正もいただいておりますが、それを踏まえた上で、その中間とりまとめの案を作るようにという御指示をいただいたところでございます。

それに従いまして、今、お手元でございます資料3を作成させていただいたところです。委員の皆様におかれましては、個別にレクをさせていただいたときに、概要についても御説明をさせていただいているところでございます。

今日でございますが、この資料3を説明するとちょっと文字が多ございますので、まず、資料2を見ていただいて、修正点を御説明いただくとともに、併せまして、船員部会の方も6月より議論が進んでおりますので、その模様につきまして、隣におります八木課長から御説明させていただければと思っております。

それでは、資料2に戻りまして、修正点を中心に御説明させていただければと思います。

いきなり5ページ目に飛んで恐縮でございますが、5ページ目を見ていただければと思います。前回6月にいただいた各委員からのコメントを、どのような形で骨子で修正しているかをお示しさせていただいております。

最初は、平岡委員からいただいた、適正な運賃・用船料という文言をしっかりと書いてくれという御指摘だったかと思っております。

下のほうは、加藤委員からいただいた、業界のみならず国民へのアピールもきちんと書いてくださいという御指摘を踏まえているということでございます。

それから、ページをめくりまして6ページでございますが、栗林委員からいただいております、5つの今後の指標につきましては、いずれも重要だということで、いずれもきちんとフォローをお願いしたいというコメントをいただいております。そういう趣旨で中間とりまとめ案には反映させていただいております。

ページをめくりまして7ページでございますが、当初はこの1枚紙だけを使わせていただきまして、船員部会でこういった議論を今お願いしておりますということでございますが、そちらのほうで議論の進展があるということでございますので、その進捗について、八木課長から説明をいただければと思っております。

【八木船員政策課長】

それでは、7ページ以降、船員部会の検討について入れておりますので、御説明させていただきます。

まず、7ページの資料ですが、事前に委員の皆様方にメールで配付させていただいたものから少し変わっておりますので、そこだけ御説明しますと、赤字の2つ目の矢印のところですが、船員部会において方向性をとりまとめ。〈P〉と書いてございますが、今日、ウェブ上でお示しさせていただいている分は、最後のところが〈P〉ではなくて、「船員部会（令和2年8月28日）で議論」と変えさせていただいております。

船員部会では、先週金曜日に議論がなされまして、中身について関係者の皆様方に御了

解いただいたところでございます。

その中身を御説明させていただきます。7ページの6つの項目については、以前と変わっていないかと思いますが、働き方改革の項目としまして、1つ目が「労働時間の範囲の明確化、見直し」、2つ目が「労働時間管理の適正化」、3つ目が「休暇取得のあり方」、4つ目が「多様な働き方の実現」、それから5つ目が「船員の健康確保」、その上で6つ目が「実効性の確保等」ということで、検討してきたところでございます。

次の8ページ以降が、具体的な中身でございます。ポイントを御説明させていただきます。

まず、(1)の「労働時間の範囲の明確化、見直し」につきましては、矢印のところですが、より適正な労務管理を推進していくため、労働時間の範囲の曖昧な部分につきまして、きちんと明確化していくということを示してございます。

その上で、2つ目ですが、これまで労働時間制度上、例外的な取扱いをされているものが船員法上幾つかございますが、こういったものにつきまして、現在の観点から見直しが必要なのではないかということでございます。

続きまして、(2)の「労働時間管理の適正化」につきましては、モデル様式の見直しのほか、2つ目の丸ですが、船員の労働時間を適切に管理する責務が使用者にあるということを確認したかどうか。

3つ目ですが、現在、船員の労働時間については、船長が管理しているところがございますが、陸上の事務所におきまして、労務管理責任者という方を選任しまして、この人に責任を持って労働時間管理をしていただくようにしたらどうかということでございます。

それから、次の9ページの「休暇取得のあり方」に関しましては、雇入契約書におきまして、下船時期がはっきりしていない、不定だということが現状として多く、こういったものをきちんと明示していくようにしたらどうかというような話。

それから、2つ目のマルですけれども、特に仮バースの確保が実際の労働環境に大きく影響するというところがございますが、運航スケジュールによるところが非常に大きいものですから、荷主やオペレーターの方々、関係者の理解の促進を図っていくことが必要だということでございます。

それから、続いて(4)の「多様な働き方の実現」につきましては、多様な働き方に関する経営層や人事担当者の方々の意識改革といったようなこと、それから、様々な周知徹底や適切な運用が必要ではないかということでございます。

それから、2つ目の丸ですが、求人票の様式の改訂などを行いまして、こういった多様な働き方の実現について積極的な事業者さんかそうでないのかということ、はっきり見える化していくようにしたらどうか等々、必要な環境整備を図っていくというお話でございます。

続きまして、10ページですが、(5)「船員の健康確保」ということで、1つ目の丸ですが、陸上労働者に関する制度・取組を参考にしながら、船員の心身の健康確保を図るための制度・取組を検討したらどうかということ、これについては、現在、船員部会とは別に、船員の健康確保に関する検討会において検討しているところでございます。

それから、(6)の「実効性の確保と負担軽減」ということで、国による監査手法の体制等の見直しを進めるですとか、あるいは、自主的に積極的に取り組んでおられるような事業者さんが、どういうことを行うのかが分かるようにしていこうですとか、3番目の丸ですが、船員の労働条件等の確認方法の見直し、メールなどのオンライン手続の活用なども検討してはどうかということを検討し、取りまとめられているところでございます。

【秋田内航課長】

引き続きまして、11ページ以降は私から説明をさせていただきます。

11ページ目は、船員養成の推進ということで、6月のときは民間団体の取組を書かせていただいていたのですが、今日、海技課長もお見えいただいておりますが、JMET Sさんの取組もございますので、そちらについても記載をさせていただいたというのが、1

1 ページ目の修正でございます。

それから、今度は14ページに進めさせていただきまして、上のほうの赤字のところは、特段内容に変わりはないのですが、荷主さんから、国土交通大臣による勧告・公表がある場合が、どういう場合なのかももう少しはっきり書いてくださいという御要望をいただいておりますので、そこを書かせていただいたということです。

それから、その下の(3)の電子的方法又は書面というのは、今、政府全体ではんこをやめていこうみたいな動きがありますので、そういったところをはっきり書かせていただいたということです。

それから、下のパートナーシップ構築宣言につきましては、前回、五十嵐委員からコメントをいただいているということで、書かせていただいたところでございます。

それから、ページをめくりまして15ページにつきましては、括弧の中でございますが、中身は変わってないのですが、前回の書きぶりだと、マンニング事業者と狭義の船舶管理会社と別立てのように見えるので、これを一つにまとめるという趣旨であれば、そう分かるように書いたほうが良いという御指摘をいただいたので、修正させていただいたところでございます。

それから、ページをめくりまして16ページにつきましては、最後のところでございますが、栗林委員から、船舶大型化による輸送効率化については、物流全体の議論を盛り込んでいただきたいということで、今現在、我が省の物流部門で、物流施策大綱についての議論も進められておりますので、こちらの場も使わせていただいて、総合的な検討について進めてまいりたいと思っております。

中間とりまとめの資料の修正という部分は以上でございまして、その他、委員の皆様からいろいろコメントをいただいておりますが、その部分については、直接という形ではございますが、資料3に記載させていただいているということで、また後ほど、時間を少し取らせていただいて、反映について御確認を賜ればと思っております。

最後に、資料1に戻りたいと思います。これまで、9回にわたりまして皆様から御議論いただいた中身を1枚にすると、船員部会も併せまして、こういうことかなと思っております。

内航海運を取り巻く現状ということで4つ書かせていただいておりますが、左からは、暫定措置事業という、いわゆる一つの規制が終わりを迎えますということで、競争が促進される部分もあるでしょうということ。

一方で、1つ飛ばしまして、内航海運は事業基盤が脆弱だとか、荷主さんとの関係で大変御苦労されているといった現状もあるということでございますので、規制は終わりを迎えるということではございますが、引き続き、特に船の代船に向けてしっかりと日々の運賃・用船料の中で代船にかかる費用をきちんと確保していかなければいけないといったことが課題なんだろうと思っております。

それからもう一つ、左から2つ目、船員の高齢化と船員不足につきましては、先ほど八木課長から御説明をいただいて、50歳以上の船員の方が約半数を占めているという現状の中で、船員対策として、どういったことをすべきかということについては、先ほど説明を受けたところでございます。

あわせまして、右端でございまして、新技術の進展もございまして、船員さんの負担軽減に資するといったものについては、船員不足解消といった点からも、入れるものは入れていかなければいけないのだろうと思っております。

そうした取り巻く現状を踏まえまして、では、何するんだということで、下の半分のところでございますが、3つに分けさせていただいております。この3つを一体的にやっていきたいということでございまして、上の部分は、船員の労働環境の改善・健康確保ということで、労働時間管理の適正化などなどといったようなお話。

それから、左側は市場環境の整備ということで、働き方改革などをしっかり内航業界としても実現できるように受け止めていかなければいけないということではございますが、

全てが業界だけでできるわけでもないだろうということで、荷主さん等々にもお願いできる場所はお願いをしていかなければいけないということで、取引環境の適正化といったことについて記載をさせていただいております。

もう一つ、右側につきましては、そういったお願いだけをするわけにもいかないということで、業界の中でできることはしっかりやっていきたいと思いますということで、生産性向上という形の文言をつけさせていただいておりますが、こういった話は業界独自の取組として進めていきたいと、こういったものを3つ併せて、今後、船員と一緒にやっていきたいという形で資料をまとめさせていただいております。最終的には、真ん中のところでございますが、3年前の未来創造プランでも同じことをうたってはおりますが、荷主さんのニーズに応じて、内航の安定的輸送を確保していくといったことに取り組んでまいりたい。このように思っているところでございます。

簡単ではございますが、資料の説明は以上でございます。

【河野部会長】

ありがとうございました。それでは、このまま議題2の意見交換に移りたいと思います。

本日は、先ほど御説明もありました、中間とりまとめ案について御確認いただきたいと思えます。そして、昨年6月より本部会で検討してまいりました「内航海運の在り方」につきまして、一旦取りまとめを行いたいと思えます。

中間とりまとめ案については、事前に事務局から各委員に対して御説明がなされていると存じます。よって、皆様には、これまでの様々なコメントが、この中間とりまとめ案にきちんと反映されているかということを含めて、この場で御確認をお願いしたいと思えます。

篠原委員、よろしくお願ひします。

【篠原委員】

この中間とりまとめについて、私も何回か意見を申し上げましたが、基本的にはこれではよろしいのではないかなと思っております。少し先走った話で恐縮ですが、これ中間とりまとめですね。いずれ最終とりまとめというのがあるんだろうと思えます。その最終とりまとめに向けて、この中間とりまとめを受け、どのような事項を議論していくのか。今後の段取りを、説明していただけますか。

【河野部会長】

内航課長、よろしくお願ひいたします。

【秋田内航課長】

ありがとうございます。「中間とりまとめ」とさせていただいた理由の一番大きなところは、資料2の最後の19ページの新型コロナウイルス感染症の内航海運に及ぼす影響のところ、前回、内航総連さんからも、現状、荷動きがぐっと減っているという御説明をいただいたところでございます。これが、中期的に輸送量がどうなるんだというのが、基本政策部会での議論に当たっては、一つ大事なんだろうと思っております。

この議論につきましては、2月に御説明させていただきましたが、前提としては、輸送量については、品目ごとの差はありますが、横ばい、あるいは微減というのを前提に、今回議論をさせていただいたということでございます。コロナがある程度落ち着いたときに、その後の輸送量、荷動きがどうなるのかということについて、現状を荷主さんにもお話を伺っているところでございますが、今まさにやっているということで、まだ見通しは立っていないということで、その御議論ができてないということでございます。コロナがある程度終息が見えて、今後の輸送量の動向の見通しが立つようになれば、それを踏まえて、今取り組んでいる対策が、これで十分なのかということについて、一度委員の皆様にも御議論賜りたいと思っております。このことではございますが、輸送量がどうなるにせよ、今ここに書かせていただいている施策については、しっかり着々と進めていくことで、何か問題があるものではないだろうと思っております。

【河野部会長】

それでは、篠原委員、お願いいたします。

【篠原委員】

それならば、この中間報告は、事実上、最終報告と同じような位置づけなんだろうと思うんですよ。それで、コロナの影響を踏まえて付け加えるものが出てくればという、ざっくり言うと、そんな話でしょう。そのところをきちんと書いておいてもらったほうがいいと思うんです。中間報告は、あくまで中間報告なんです。普通は。だから、最終報告は、そういう事態になったときに出すと言うなら、そういう方向性を、ちょっとでいいですから盛り込んでおいていただくと、誤解がないのではないかなと思います。よろしく願います。

【秋田内航課長】

ありがとうございます。

【河野部会長】

他にはいかがでしょうか。もう少し時間を取ったほうがよろしいでしょうか。あるいは、もうよろしければ、御意見を伺いたいと思いますが、よろしゅうございますか。

それでは、ウェブで参加されている方も含めまして、皆様、何か御意見、コメント等ございましたら、お手を挙げていただきたいと思います。

【五十嵐臨時委員】

よろしいでしょうか。商工会議所の五十嵐と申します。

【河野部会長】

はい、五十嵐委員、よろしく願います。

【五十嵐臨時委員】

ありがとうございます。全般的に、よろしいかと思いますが、ちょっと、一、二点、確認というか、一つ意見を申し上げたいと思います。

まず、パートナーシップ宣言については、盛り込んでいただきましてありがとうございました。その他2点申し上げます。

1つは、先ほど御説明の10ページ、船員の健康確保の部分ですが、御説明、あるいは資料には、昨年から、船員の健康確保に関する検討会というのが別にあって、そちらでいろいろ制度設計に向けて検討中と御説明もありますので、そちらに委ねられているんですが、1つ、私ども産業界の立場全般論として言うと、御存じだとは思いますが、日本健康会議というのがありまして、こちらが経産省とともに、健康経営というのを今、全日本として推進しております。これは政府の「日本再興戦略」の中にも健康経営の普及、推進というのが触れられていて、これは産業界全体で進めてきているわけです。中身は、従業員の健康管理というのは、従業員の自己責任、あるいは企業にとっては、これまでコストと考えられてきたと。それを、健康増進あるいは健康管理の取組を、これは企業の投資だと捉えて、経営的な視点で健康経営を考えていこうということを、戦略的に実行するものであると位置づけられたものです。

現状で、健康経営優良法人認定制度というのがありまして、大企業では1,500法人ほど、それから中小規模の法人でも4,700法人ほど、現状で6,200法人ほどが優良認定を受けている、そういう制度があるんです。

こういうものを、ぜひ内航海運の業界の皆様におかれましても、参考にさせていただければと思って、御提案というか確認というか、皆様御承知のこととは思ったんですが、あえてアドバイスをさせていただきました。それが1点。

それからもう1点は、最後にコロナのことが触れられております。これにつきましては、既に、これは栗林会長様のところの内航総連さんのほうで、業種別対策ガイドラインというのを出されております。これは、各業界が自主的に決めているものですので、政府の施策ということではないんでしょうが、私ども産業界では、今150業界ほどが、業種ですか、ガイドラインをつくって、5月ぐらいからつくって、それを遵守するということにな

っていますが、こういうガイドラインがきちっと浸透していくことが重要なのかと思っておりますし、そのガイドラインにのっとなって、各社が対策を打つ際には、コストがかかることですから、もし、十分にそれができないと思われる場合には、国の支援などを得ていくようなことも考えたかどうかと思っておりますので、少なくともコロナウイルス感染予防対策ガイドラインというワーディングをどこかに入れながら、その遵守ないし支援ということを盛り込んでいただいております。

以上です。

【河野部会長】

ありがとうございました。事務局から何かございますか。

八木課長、よろしく願いいたします。

【八木船員政策課長】

御指摘ありがとうございます。船員政策課の八木でございます。

御指摘の1点目の船員の健康確保の関係についてでございます。御指摘いただいた健康経営認定制度のような幅広い取組を活用してはということでございますが、御指摘も踏まえまして、参考にさせていただきながら、しっかり取り組んでまいりたいと思っております。

ただ、現状におきましては、健康経営優良法人認定の前提となるような、いろいろな制度、仕組みが船員のほうではまだないということでございまして、陸上分野では、例えば産業医の選任とか、ストレスチェックの実施とか、そういったようなものが既に制度化されていて、それを前提に、優良な取組をしているところが認定されるということになっているかと思っておりますが、船員の分野ではその仕組みがそもそも今はない状況でございますので、こういったことにつきまして、現在、船員の健康確保検討会でいろいろ議論していただいております。今後、この議論をさらに進めていきまして、その上で、先ほどいただいた御意見も参考にさせていただきながら、幅広い色々な取組をどんどん活用していくことで、船員の健康確保につなげていくような取組をさらに深めていきたいと思っております。御指摘ありがとうございます。

【河野部会長】

ありがとうございます。

それでは、秋田課長、よろしく願いします。

【秋田内航課長】

2点目でございますが、こちらのほうは施策としてどういうふうに関後取り組んでいくかということをもとめさせていただいております。いただいた点については、まさに今のコロナ対策として、ガイドラインを使いながら、どうやって感染拡大を防いでいくのかということかと思っておりますので、この話とは少し離れて、まさに今やらなければいけない話だということで、業界さんと一緒に取り組んでまいりたいと思っております。

【河野部会長】

ありがとうございます。

五十嵐委員、いかがでございますでしょうか。

【五十嵐臨時委員】

ありがとうございます。結構でございます。

【河野部会長】

ありがとうございます。

それでは、他に、どなたか意見、あるいは、コメント等何かございますでしょうか。ウェブ参加の方々いかがでございますでしょうか。

それでは、加藤委員、よろしく願いいたします。

【加藤委員】

1点だけ、細かい表現とか気づいたところは、後で言わせていただいてもよろしゅうございますか。事務局と直接やらせていただいて、てにをはとか、書きぶりとか、例えば上

から目線過ぎるところとか、そういうところは言わせてもらってよろしいですか。ここではなくて後で、ここで言う内容の話ではございませんので。

【河野部会長】

それでは、細かい字句などについては、後からお願いできればと思います。

他はいかがでございましょうか。特に、この中間とりまとめ案について、何か御意見ございますでしょうか。

【大橋臨時委員】

よろしいですか。

【河野部会長】

大橋委員、よろしくお願いいたします。

【大橋臨時委員】

大橋です。今日は、ウェブ参加になってしまって申し訳ございません。いただいた資料の報告書に対して、特段意見があるものではないのですが、今回、暫定事業終了後の内航海運業界として、荷主とどうやって取引環境の適正化をしていくのかという観点から非常に興味を持って参加をさせていただきました。

建設業界も含めて、ヒアリングしていただいた内容を、非常に丁寧に報告書に入れ込んでいただいて、今後、業界と、また、国にも一定程度関与していただいたほうがいいと思いますが、その中で交渉力の格差をいかに埋めてくのかということに取り組んでいただけるような報告書に仕立て上げられていると思いますので、ぜひ今後はこれをどう実効性のあるものにしていくのかということについて、取り組んでいただければと切に思っています。本当に事務局含めてお疲れさまでした。ありがとうございます。

【河野部会長】

ありがとうございました。

ただいまのは、コメントとして承らせていただきます。他に、何かございますでしょうか。いかがでございましょうか。

【瀬野臨時委員】

船主組合の瀬野といたします。

【河野部会長】

瀬野委員、よろしくお願いいたします。

【瀬野臨時委員】

今回、コロナの中で中間とりまとめまでしていただいて、それに対していろいろ補足する………ますけれども、一応、あくまでも財布の中身を変えずに、旧態依然と使い方だけの議論をしているように思われるので、その点、やはり今までそういう集約とか、協業とか、合併云々をやって、効果がなかった中で、今回そういうことで効果が出るのかということが、ちょっと疑問点があるので、船員の高齢化と船舶の老齢船の問題、これは時間軸でいえば、待ったなしの時期になっているので、その点、海事局にももっと真剣にというか、もっと強く、重く考えていただければと思います。

評価できる点もあるので、評価できる点といえば、今回、荷主さんとか云々との間に、定期的に対話の場を設けるということをして、取引環境の改善ということがうたわれてまして、これは我々橋渡し云々で事業をしているものにとっては、やっぱり大きな資本の力には勝てないので、そういう場を設けていただくのは大変ありがたいと感じております。

というのも、我々は、過去、相当数の委員の方が言われていましたが、やはり適正な用船料・運賃がないと、我々の事業はなっていないので、そこにまで踏み込んでいただかないと、我々のこれからの業界の発展がないと思っております。なので、実効性のある、その場合、こういう対話ができる場において、実効性のあるものを導入していただいて、例えば、日雇のハイヤーベース等なんかも提示していただいて、それを共有できるようなものをつくっていただければ、その場において議論ができるんじゃないかと思っておりますので、ひとつよろしくお願ひしたいと思ひます。

以上でございます。

【河野部会長】

ありがとうございました。

他に何か、この中間とりまとめ案につきまして、御意見、あるいはコメント等ございませんでしょうか。

【平岡臨時委員】

座長、よろしいでしょうか、平岡です。

【河野部会長】

平岡委員、よろしく願いいたします。

【平岡臨時委員】

先ほど、篠原委員から話があったわけですが、話を聞く上においては、この中間とりまとめが、もう最終とりまとめのように聞こえたような気がするんですが、今後、タイムスケジュールとか、コロナ等が反映されるように聞こえたんですが、その辺のところはどうか。実質的に、この中間とりまとめの中で、既に実行できるものについては、どんどんやっていくという方向性なのか。そうしないと、先ほど言ったように、取りまとめただけで中身に魂が入っていないと、基本的にちょっとまずいのかなという気がいたします。

それで、今後、最終とりまとめをいつの時点でやっていくのか、そ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。

先ほどの篠原委員へのお答えでも一部出ましたが、いかがでございましょうか。

【秋田内航課長】

まず、今回「中間とりまとめ」ということで、今日、議題にさせていただいておりますが、まとめさせていただいたものについて、別に最終とりまとめをしないとやらないというわけではなくて、中間とりまとめをしていただければ、これに沿った形で我々としてはやっていくものはやっていきたいと考えているところでございます。

最終とりまとめがいつなのかにつきましては、正直申し上げますと、今まさにコロナと皆様戦っておられるということで、ある程度コロナの終息が見えたところでやらせていただきたいと考えているところでございます。

【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】

再度確認したいんですが、最終とりまとめはやっていくということで、できるものについては、どんどん進める方向でやっていく、そういう理解でよろしいですか。

【河野部会長】

よろしゅうございますか。

【秋田内航課長】

その理解でございます。

【河野部会長】

平岡委員、そのようでございます。

【平岡臨時委員】

分かりました。

【河野部会長】

ありがとうございました。

他に、ウェブ参加の委員の先生方、いかがでございましょうか。特に、これで御意見をいただいたということでございましたら、先ほど加藤委員からいただきましたように、若干表現等につきまして、修正の御意見をいただくようでございます。

先ほどの五十嵐委員のコメントもございましたし、修正意見が少し出ると思いますので、

字句の修正も含めた御意見につきましては、私と事務局で調整をさせていただきまして、そして各委員に、今日いただいたコメントがきちんと反映されているかどうかについて、御照会をしたいと思います。各委員との意見調整が済みましたら、それをもってとりまとめの最終というふうに、少なくともこの「中間とりまとめ」の最後とさせていただきたいと思ひます。そのような取扱いにさせていただいて、よろしゅうございますでしょうか。いかがでしょうか。

(「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、ただいまいただきました修正、それから後から加藤委員に出していただく修正につきまして、私と事務局の間で調整をした後に、事務局より各委員に照会をさせていただきたいと思ひます。そのような扱いにさせていただきますので、引き続き、御協力を賜りますよう、よろしくお願ひしたいと思ひます。

以上をもちまして、中間とりまとめ案の議論につきましては、これで締めさせていただきますと思ひます。ここまで、先ほどもお話にありましたように、かなり長い時間をかけて、そして、たくさんの議論をさせていただいて、皆様から本当に貴重な御意見を賜ってきたかと思ひます。しかも、最後にはコロナということで、事情がかなり変わったりもいたしましたが、このプロセスを通じて、皆様方から何かコメント、あるいは何か御要望等ございましたら伺いたいと思ひますが、いかがでございますでしょうか。こちらも、どなたからでもコメントを伺いたいと思ひます。いかがでしょうか。まず、実出席の先生方いかがでございますでしょうか。

【篠原委員】

特に私はございません。

【河野部会長】

他の委員の先生方いかがでございますでしょうか。ウェブ出席の方々、業界の方々もおられますので、何かコメントがございましたらおっしゃっていただきたいと思ひますが、いかがでございますでしょうか。

栗林委員、よろしくお願ひいたします。

【栗林臨時委員】

昨年の6月から、9回にわたりまして、このような部会を開いていただきまして誠にありがとうございます。内航海運のことについて、様々に議論していただいたことについて、まずもって御礼申し上げたいと思ひます。

その中で、いろいろ問題点の洗い出しになってきましたが、結局、今日のとりまとめで浮き彫りになったわけですが、船員の問題、その働き方改革が大きな議題となって、この会議が進んできたと認識しております。最初、船員の働き方改革というのは、陸と違ひまして、当初、法律上違ひるのでやらなくていいという話だったんですが、やはり、働き方改革をしないと、魅力ある職場にもならないし、生産性も上がらないということで、やることになったわけでありまして、実現に向けて、なかなか、これからが非常に大変じゃないかなと思ひている次第でございます。

これから、どうやってそれを実現していくかというのが、皆様と知恵を合わせてやっていくということで、本当に重要なことになっていくんじゃないかなと思ひます。

よくトラック業界のことを引き合いに出してお話しするわけですが、トラックは、やっぱり働き方改革を法律でばちっと決められてしまいましたので、業界としてアクションプランというのをつくりまして、それに向けていろいろな施策を打って、やはり、生産性の向上ですとか、事業者の経営改善ですとか、適正取引の推進ですとか、多様な人材の確保ですとかということを出すと同時に、業界としてフォローアップするとか、関係者の協力を求めるということアクションプランに入れて今動いて、それが最終的にはホワイト物流というのに結びついて、現在に至っているわけなんです。

それに至る過程で、やはり相当、行政の協力というのがあったのではないかなというふうに見えておりました、自動車運送業の働き方改革に関する関係省庁連絡会議みたいなものもありまして、やっぱり内閣官房副長官が議長になって、各役所の方を取りまとめて会議を開いたり、そういうような形で、横断的な形で働き方改革を進めた結果が、ホワイト物流につながったということでございますので、我々も、船の働き方改革を行う以上は、国交省さんに相当汗をかいていただいて、幅広く横断的に、いろいろな業界の方と、荷主さんとちょっと話し合う程度ではなくて、もっといろいろな役所の方も交えて、いろいろな話をしていかなないと進まないのではないのかなと思った次第でございます。

それから、今回はコロナがございまして、やはり、市場環境の整備が非常に重要だなと感じた次第でございまして、これは、そういう形もあって、商工会議所さんからパートナーシップのお話もございまして、検討させていただくことになりました。今日も商工会議所さんから、健康経営についてのお話もありまして、環境が整い次第、我々の業界も、そちらにかじを切っていければいいなと思っている次第でございますし、また、コロナ対策についても、商工会議所さんと協力していろいろなことができたらいと思っていますところでございます。

とにかく、今後も引き続き、取引環境の整備を続けるためにも、やはり業界から荷主企業、それから行政と対話をする、実効性のある場をぜひつくっていただきまして、サポートをお願いしたいなと思っている次第でございます。

引き続き効率的な環境で、我々、我が国の物流を支えていくということを意識しながら、内航総連としてはみんなと一緒にやっていくつもりでございますので、引き続き御支援のほどよろしくをお願いしたいなと思います。本当に長い間、御協力のほどありがとうございました。

【河野部会長】

栗林委員、ありがとうございました。

他に何か、ウェブ参加の方々に、委員から御発言ございますでしょうか。特にございませんでしょうか。

それでは、大坪局長からコメントをお願いしたいと思います。よろしくお願いたします。

【大坪海事局長】

海事局長の大坪でございます。昨年6月から本日まで9回にわたりまして、この重要なテーマ、困難なテーマでありましたが、部会長をはじめ、委員の皆様には様々な角度から御議論いただきましたし、また、他の業界、臨時で講演をしていただいた方々、その方々にも感謝をしたいと思います。ありがとうございます。

これまでの検討を通じて、内航海運業界、それからその中でもオーナー、オペレーター、さらに荷主と、そして我々国のそれぞれが取り組むべき方向性というのは明らかになったと思っています。特に国が取り組むべき施策については、本日の中間とりまとめ案を踏まえ、具体化に向けて検討していきたいと思っています。先ほど中間なのか、最終なのかという議論がありましたが、我々としては、すぐに動き始めるという意味では、コロナのことは除いて、これを基にさっさと動くというつもりでございますので、制度改正が必要な施策は制度改正しますし、その中で、必要に応じて準備期間が要るものがあればそれは設けますし、ガイドラインをつくらなければいけない、制度改正でなくてもガイドラインをつくらなければいけないものとか、好事例、ベストプラクティスを横展開しなければいけないものとか、そういう部分もありますし、例えば船員教育機関の教育内容を高度化するとか、養成規模を拡大するとか、そういう関係機関の中身を変えていくといったものもありますし、制度改正を要るものから要らないものまで全部必要な予算を確保しつつ、順次、実施していきたいと思っています。

先ほど栗林委員から、国交省に汗をかいてもらうのは当然として、他の役所とかも交えて横で連結するよということがありました、当然、必要に応じて、そういうことは

やっていきたいと思っています。

遠い昔みたいな感じもしますが、SOx対策のときも、経産省や経団連と連携して必要な負担を広く薄く荷主側にも負担してもらうというキャンペーンをやりました。また、例えば、コロナの感染症対策においては厚労省と連携してやっていますし、雇調金の運用とかについても、各省連携、厚労省と連携していますし、我々だけでできないことは、他省庁と一緒にやるというのは当然のことだと思っています。

いずれにしても、今後、内航海運が安定的に安全な輸送サービスを提供し続けられるとすることを確保するように、業界と連携しながら、全力で取り組んでいきたいと思っています。関係者の皆様におかれましては、引き続き御協力をお願いします。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、最後に私からも一言コメントせよという指令をいただいておりますので、一言申し上げたいと思います。

これまで、9回にわたり、たくさんの貴重な御意見を賜りまして、また、行政の側も、とりまとめに尽力していただきまして、本当にありがとうございました。伺っておりまして、やはり内航海運の業界というのは、少なくとも非常に複雑で、いろいろなところで努力をしていかなければならない。しかし、日本が島国である限りは、内航海運がきちんと健全な形で発展していただく。そして、日本に必要な荷物を運び続けていただいたり、旅客を運んでいただくことは、日本の社会にとって不可欠であるということを、改めて痛感しております。

その意味で、やはり、内航海運をこれからきちんと維持、そして、できれば活性化していくためには、業界の皆様方と、それから、役所の事務局の側と協力をして、様々な政策に取り組んでいただくということが、とても重要で、この中間とりまとめ案で上げられた様々な項目は、その礎になっていくのではないかと考えております。

それともう一つは、やはりコロナも含めて、社会状況が劇的に変化していきっており、しかも、船舶に関わる技術、それから人の価値観や考え方も大きく変わりつつあるのが今日の日本の社会であろうと思いますし、それから、世界的にもそうなのだろうと思います。そのような中で、これからは、特に高齢化の問題が出ている船員の問題に関しても、やはり他の業界と若い世代を取り合うのだということを常に念頭に置いて考えていかなければならないと感じております。

その意味で、ぜひ、これから先の新しい社会に競争力を持った内航海運業を築いていただくための、これまでも努力は十分されていると思いますが、これまで以上の努力をしていただきたい。そして、そのために事務局の側も尽力していただきたいと思います。

私、座長をさせていただきまして、本当にいろいろ勉強になりましたし、それから、どれだけ難しい問題があるのかということも、改めてお教えいただいたと考えております。拙い座長でございましたが、皆様の様々な御意見、それから御協力を賜りまして誠にありがとうございました。以上で私のコメントとさせていただきたいと思います。

他になれば、これで本日の議事を終了させていただきたいと思いますが、皆様よろしくございますでしょうか。

それでは、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。

本日の議事録につきましては、案ができ次第、また皆様に御確認をお願いしたいと思いますので、よろしくお願いたします。

また、中間とりまとめにつきましては、本日いただいた御意見を踏まえて、河野部会長と調整をさせていただいて、改めて、皆様に確認をさせていただきたいと思います。

事務局からは以上でございます。

【河野部会長】

ありがとうございました。

それでは、本日の中間とりまとめ案につきましては、繰り返しになりますが、修正の御意見を事務局と私の間で調整をさせていただいて、皆様にお諮りをしたいと思いますので、まだ引き続き御協力をお願いすることになりますが、何とぞよろしく願いいたします。

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、これまで多大な御協力をいただきまして、本当にありがとうございました。また、本日もお忙しい中ありがとうございました。

— 了 —