

交通政策審議会海事分科会（第40回）

令和4年3月10日

【那須総務課企画室補佐】 それでは、定刻となりましたので、ただいまから第40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、本日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の那須と申します。本日は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ので、よろしくお願いいたします。

それでは、恐縮ですが座って失礼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、Web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、会議傍聴についてもWeb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Web会議により御参加いただいておりますので、Web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、画面の右上のほうにカメラとマイク、それから会議終了の退室のアイコンがそれぞれ並んでおります。カメラ、マイクは、それぞれマークにスラッシュが入っている状態ですと委員御自身の映像と音声を拾わない状態になってしまいます。委員の皆様におかれましては、マイクの通信はオフ、すなわちマイクにスラッシュが入った状態のまま、御発言される際のみマイクをオンにいただき、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、よろしくお願いいたします。発言時以外にマイクがオンの状態の方がいらっしゃいますと通信状況が不安定になったり、回線が切れ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いただけますよう、よろしくお願いいたします。また、御発言される際はカメラをオンにいただいた上で画面上で挙手していただくか、画面右上の挙手マークのアイコンから「手を挙げる」というのがありますのでそちらを選択していただきますよう、よろしくお願いいたします。会場のカメラ、マイクは常にオンにしてございます。

基本的なWeb会議操作の説明は以上でございます。その他、御不明な点、映像や音声

通話に不具合が生じた場合には、事前にお伝えしている事務局の緊急連絡先に御連絡をお願いいたします。

続きまして、本日の御出席者の紹介をさせていただきます。本日の分科会においては、1名の新たな委員の方に御出席をいただいております。株式会社日本政策投資銀行地域企画部参事兼広島大学大学院人間社会科学研究科客員教授の清水委員でございます。

では、清水委員、御挨拶のほど、よろしくお願いいたします。

【清水委員】 清水希容子です。よろしくお願いいたします。審議会ではほかに地域公共交通部会などに属しております。

【那須総務課企画室補佐】 清水委員、ありがとうございました。

また、本日は議題に関係がある臨時委員の方にも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。

まず、日本船主協会副会長の友田臨時委員でございます。

【友田臨時委員】 日本船主協会の友田でございます。よろしくお願い申し上げます。

【那須総務課企画室補佐】 友田臨時委員、ありがとうございます。

続いて、全日本海員組合組合長の松浦臨時委員でございます。

【松浦臨時委員】 全日本海員組合の松浦でございます。本日はよろしくお願いいたします。

【那須総務課企画室補佐】 松浦臨時委員、ありがとうございます。

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、お手元の配席図と名簿をもって御紹介に代えさせていただきます。なお、二村委員及び加藤委員につきましては、本日御欠席の御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12名中10名の御出席でございますので、交通政策審議会令第8条第1項により定足数を満たしていることをこの場で御報告いたします。

また、当分科会は、情報公開の観点から会議自体を公開とし、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、海事局長の高橋より御挨拶を申し上げます。

【高橋海事局長】 委員の皆様、御多忙の中、御臨席を賜りまして誠にありがとうございます。海事局長、高橋でございます。大坪に引き続きまして、何とぞよろしく御指導くださいませ。ありがとうございます。

座って御挨拶させていただきます。失礼します。

内外の諸情勢激動の中、海上輸送が国民生活、経済に果たす役割を、今改めて強く実感いたしております。長引くコロナ禍での北米西岸の港湾混雑に起因する海上コンテナ輸送の混乱、我が国輸出産業のみならず、食料あるいは生活物資の輸入にも大きな影響を与えているところでございます。さらに、先月以来、ロシアのウクライナ侵攻が続きます中、我が国企業が関係する船舶に対しましてもオデッサ近く、ユージニ沖で飛来物による被害がございました。引き続き船員の皆さんと船舶安全確保に力を尽くしてまいりますとともに、厳しさを増す国際情勢の中で、我が国の生命線でありますエネルギーや食料の供給に重大な使命を担っております安定的な海上輸送の確保につきまして、緊張感を持って対応してまいりたいと思っております。

そうした海上輸送を支えております我が国海事産業は、近年厳しい国際競争にさらされ、また一昨年以来の新型コロナウイルス感染症の拡大により大変厳しい状況に直面しておりました。こうした状況を乗り越えるために、委員の皆様にご議論、御指導いただきました海事産業強化法が昨年5月に成立、公布されております。この海事産業強化法によりまして、造船、海運、船員、各分野を一体として海事産業全体の基盤強化、競争力強化を実現すべく、全力で取り組んでまいりたいと思っております。

さらに全地球規模での要請でありますとともに、今後の海事産業の在り方、ひいては我が国海事産業の競争力を決定づけることとなるカーボンニュートラルへの取組につきまして、昨年10月、斉藤国土交通大臣より、国際海運2050年カーボンニュートラルを目指すことを宣言し、翌11月、IMOにおきましてこの目標をアメリカ、イギリス等と共同提案いたしました。IMOにおける国際ルールづくりを主導するとともに、我が国の船用機器メーカー等の高い技術力を生かした、言わば日の丸エンジンによる水素燃料船やアンモニア燃料船の世界に先駆けた実用化を目指してまいります。水素、アンモニア燃料船につきましても、その運航を担う船員の方々の確保、育成を進めるとともに、その実用化に先立って、当面の主力となりますLNG燃料船の心臓部である燃料タンクの国産化を進めます。また、内航海運についても船舶のさらなる省エネ化を追求してまいりたいと思っております。これらの施策を通じまして、我が国海事産業がその総力を挙げて脱炭素化に挑戦し、先進的な成果を上げることによりましてその競争力を高め、さらなる飛躍を遂げるよう、全力で取り組んでまいりたいと思っております。

以上、冒頭、喫緊の課題と現状認識の一端のみ申し上げさせていただきましたが、本日は広く各界を代表する委員の皆様にご高い見地から御意見、御議論を頂戴いたしたく、何と

ぞよろしくお願ひ申し上げます。ありがとうございます。

【那須総務課企画室補佐】 続いて、資料の確認に移らせていただきます。本日の議事は5点ございます。議題1は、海上運送法に基づく告示により当分科会に報告することになっております日本船舶・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、昨年分科会にてお示しさせていただいた海事産業強化法につきまして、同法の施行状況について御説明させていただきます。議題3は、最新の業況等について御紹介させていただきます。議題4は、カーボンニュートラルの推進について御紹介させていただきます。議題5は、各部会の現況についてということでございまして、今年度開催しております船員部会及び船舶交通安全部会の状況について御報告させていただきます。

議題1に対応する資料としては資料1、それから議題2に対応する資料としては資料2、議題3に対応する資料としては資料3、議題4に対応するものとしては資料4、それから議題5に対応する資料としては資料5-1及び5-2となっており、さらに別途参考資料をつけさせていただいております。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思います。ありがとうございます。

報道の方々のカメラ撮りはここまでとなりますので、以後の撮影は御遠慮いただきますよう、よろしくお願ひいたします。

(報道関係者退室)

【那須総務課企画室補佐】 それでは、議事を進行させていただきます。

それでは、議事に入りたいと思いますので、河野分科会長、司会進行をよろしくお願ひいたします。

【河野分科会長】 ありがとうございます。河野でございます。本日も皆様、よろしくお願ひ申し上げます。

まず、議題1から議第4までについて、まとめて事務局から一通り御説明いただきまして、これに続きまして質疑応答を行いたいと考えております。皆様、よろしくお願ひ申し上げます。

それでは、議題1の令和2年度日本船舶・船員確保計画の実施状況について、事務局より御説明をお願いしたいと思います。よろしくお願ひいたします。

【宮沢外航課長】 海事局外航課の宮沢と申します。どうぞよろしくお願ひいたします。

今、Web参加されている方は画面に資料1を出させていただきますので、そちらを御覧ください。

まず、冒頭、この日本船舶・船員確保計画の実施状況の御報告の趣旨といいたししょうか、根拠をお話しさせていただきます。1枚おめくりいただき、1-(1)関係条文等と書いたところを御覧ください。一番上、海上運送法と書いてございますけれども、この中で、国土交通大臣が日本船舶・船員確保基本方針を定めるといったことになっております。その基本方針の抜粋がこのペーパーの一番下の丸に書いてございまして、その中に下線で「毎年度、施策の実施状況について交政審海事分科会に報告することとする」と書いてございます。これに基づきまして本日御報告させていただいているといった趣旨でございます。

1枚おめくりいただきまして3ページ目を御覧ください。今申し上げました基本方針に基づきまして、日本船舶・船員確保計画の認定制度というのがございます。この仕組みでございますが、こちらに3つ書いてございますけれども、基本方針に基づいて船舶運航事業者等の皆様にこの計画をつくっていただき、そしてその計画を国土交通大臣が認定するといった仕組みになっております。この認定があった場合、どういったことがあるのかというのは、また次のページ以降でお話をさせていただければと思います。

1枚おめくりいただきまして4ページ目を御覧ください。4ページ目、2-(1)トン数標準税制の概要でございます。今申し上げました日本船舶・船員確保計画、これを外航船舶運航事業者が策定いたしまして国土交通大臣の認定を受けた場合、トン数標準税制と我々は呼んでおりますけれども、いわゆるみなし利益課税が適用されるという形となっております。左上のほうに絵が描いてございますけれども、このみなし利益課税はどういった仕組みかと申しますと、船舶運航事業者、海運事業者の黒字が多い年でもある一定のみなし利益に対して課税され、逆に黒字が少ない、あるいは赤字の年でも同じようにこの赤い線のところに対して課税される、そういった仕組みとなっております。このように利益が安定するというので船舶投資を安定的・計画的に行うことができるようにしようといった制度でございます。

この制度は日本船舶等に係る利益に対して適用されるというところでございます、平成25年度までは日本船舶、いわゆる日本籍船のみでございましたが、25年度からこれに加えて準日本船舶といったものも対象に加えております。これにつきましては、この後、右側で御説明いたします。いずれしましても、このトン数標準税制、こういったみなし利益課税という制度を通じまして経済安全保障につなげていこう、そういった趣旨の制度でございます。

今少し申し上げました準日本船舶、平成25年度から対象に追加したと申し上げました

けれども、この概要がこの4ページの右側に書いてございます。そもそも、まず準日本船舶はどういった趣旨かといいますと、航海命令、4ページの右側に米印で細かいことが書いてございますが、航海命令が発せられた際に、すぐに日本船舶になることができる外国籍の船でございます。言い方を変えますと、外国籍の船だけれども、すぐに日本船舶になると、そういった船を準日本船舶と呼んでおります。

平成25年に拡充した際には、船舶運航事業者が実質的に保有する外国籍船、これに対してのみ準日本籍船としてトン数標準税制の適用を受けることが出来る仕組みになっておりましたが、平成30年度に対象を拡充いたしまして、本邦の船主さんが実質的に保有する外国籍も準日本船舶とするといった対象拡大を平成30年度にさせていただいているところでございます。

以上がトン数標準税制の概要でございまして、その次の5ページ目に、これを踏まえて外航日本船舶及び外航日本人船員について、日本船舶・船員確保計画認定状況をまとめさせていただいております。5ページを御覧ください。令和3年3月の時点でこの外航船事業者で認定事業者は全部で7社でございます。この数自体は、昨年御報告させていただいた際と変わっておりません。

下の表に幾つか数字が並んでおりますけれども、この表のうちの一番上が外航日本船舶の数字、また下から3つ目が外航日本人船員の数字となっております。また、年度ごとに書いてございますけれども、一番右側、第3次計画の第3期実績（令和2年度）と書いてあるところが一番最新でございまして、日本船舶に関しては253隻、また日本人船員については1,257人となっております。

また1枚おめくりいただきまして6ページ目でございます。内航海運事業者に関しましても、この日本船舶・船員確保計画を策定して認定を受けることができる、そういった制度となっております。この認定を受けた場合には、新人の船員さんを雇用する、育成を行う、そういった事業者に対して助成金などによって支援がなされる、そういう仕組みとなっております。

実績、下のほうに数字が書かれておりますけれども、認定事業者数は令和3年で248社、また右側のほうで事業効果ということで船員の数を書かせていただいております。赤い線は35歳未満の日本人船員の割合でございますけれども、平成19年に比べると上がってきているといった状況でございます。

以上、駆け足でございましたけれども、この計画の実施状況について御報告させていただ

できました。以上でございます。

【河野分科会長】      ありがとうございます。

続きまして、議題2の海事産業強化法の施行状況について、事務局より御説明をお願いしたいと思います。よろしく願いいたします。

【今井船舶産業課長】      それでは、資料2に基づきまして、船舶産業課長、今井から御説明させていただきます。

表紙をおめくりいただきまして1ページ目、こちらは海事産業基盤強化のための海上運送等の一部を改正する法律と書いておりますけども、こちらのほうは昨年、この海事分科会において案のついた状況で皆さんに御審議、御議論いただいてきたものでございます。昨年5月14日の国会で成立いたしまして、5月21日に公布しております。

それで、法律の背景・目的ということでございますけども、おさらいでございますが、我が国造船業の事業基盤の強化、それから燃費性能に優れた船舶等の導入等による外航海運業の競争力強化、それから内航におきましては若手船員の定着に向けた働き方改革、経営力・生産性の向上、そういった課題に対応するために、海事局所管の6本の法律を同時に改正しまして、造船、海運、船員の基盤強化を一体的に措置することとして、今施行して取り組んでいるところでございます。

この法律の構成でございますけども、左側、造船・海運分野の競争力の強化という柱と、右側、船員の働き方改革・内航海運の生産性向上という2つの大きな柱に分かれております。

左側、造船・海運分野の競争力強化につきましては、昨年8月20日に施行してございます。それから右側、船員の働き方改革・内航海運の生産性向上等につきましては、今年の4月1日に施行する予定でございます。ただ、右側の一番下に新技術の導入促進とございますけども、こちらはエンジンの遠隔化、陸上などから遠隔監視を行う設備を導入する場合には船の検査の合理化といった仕組みを導入しておりまして、こちらのほうは既に昨年11月20日から施行しているところでございます。

それでは、この法律の施行状況につきまして、まず、左側の造船・海運の競争強化につきまして、次の2ページ目で御説明させていただきます。こちらは造船と海運に対する基盤強化、競争力強化でございますけども、まず、左側、造船事業者の生産性向上あるいは事業の再編、そういった取組を行う事業者は事業基盤強化計画というものを策定いただきまして、国土交通大臣の認定を受けていただきます。それから海運、右側のほうでござい

ますけども、海運事業者におきましては、安全あるいは環境に優れた船舶、そういった船を導入する特定船舶導入計画を策定いただきまして、これも国土交通大臣の認定を受けていただきます。こういった計画の認定を受けていただきますと、下のほうにございますとおり長期・低利融資、あるいは税制の特例措置、そういった支援を受けるメニューを用意してございます。

それで、具体的にこれまでどういったものが認定されてきているかということにつきまして、次のページで御説明させていただきます。造船分野でございますけども、昨年8月20日に施行して以降、ここに記載がございますように13件、27造船事業者から計画が出てきておりまして、大臣の認定を受けてございます。

次のページに、この認定を受けた計画の内容全体をマッピングしたものを用意してございます。左側に各造船所の名前が書いてございますけども、青色部分、今テーマになっていきますデジタル化の取組を行う、あるいはより生産性の高い高度な設備を導入していく、そういったところを青で色づけしてございます。それから、カーボンニュートラルに取り組む事業者、具体的には、今足元では、LNGの燃料を用いる船の導入が始まろうとしております。そういった船を導入する生産体制を構築する、例えばLNGのタンクを造る設備を導入し、タンク内製化できるようにするといったことでございますけども、そういった設備を導入していく、あるいはさらに先、カーボンニュートラルになるような燃料、例えば水素燃料、あるいはアンモニア燃料、そういった燃料を用いる船を開発していく、そういう取組を計画に盛り込んでいただいている会社もございます。

それから、右のほうを見ていただくと新事業・連携／再編でございます。オレンジ色の部分ですが、例えば今治造船グループとジャパンマリンユナイテッド（JMU）の会社においては、これ日本の造船でいきますとシェアナンバー1とナンバー2に当たりますけども、こういった会社が協力して、連携して生産設計のシステムを導入していく、そういった計画もございます。

あるいは、新たに大きな造船所を取得していろいろな新たなビジネス、例えば洋上風力といった分野に取り組んでいこうとする計画、あるいはグループの中でいろいろな協業体制を強化していった生産性を上げていく、そういった取組が計画に盛り込まれております。これらの計画を昨年来認定してきておりまして、今、業界において取組がスタートしているという状況でございます。

以上が造船の関係でございます。

【谷口船員政策課長】　引き続きまして、船員の働き方改革の関係につきまして御説明させていただきます。船員政策課長の谷口と申します。

資料の6ページを御覧ください。陸上の労働者におきましても働き方改革ということが進められておりますけれども、船員についても働き方改革を進めなくてはいけないということで、船員法の改正などによりまして船員の働き方を総合的に改革しようという取組を進めてございます。

具体的な内容につきましては、この下に4つほど書かれておりますが、船員の労務管理の適正化、労働時間規制の範囲の見直し、この部分につきましては船員法の法改正事項として実施するものでございます。それと、船員の健康確保、多様な働き方の推進等でございます。内容については、この後、議題5で船員部会の審議状況について御報告する際に重複する部分がございますので、法令関係じゃない部分を中心に御紹介したいと思います。

それで、船員の労務管理の適正化につきましては、従来、船長さんが船員の労務管理をしている部分が多かったというところにつきまして、ちゃんと会社、本社などできちんと労務管理していただくということで、労務管理責任者という者を置いていただいて労務管理記録簿を作成・備置きし、そして状況を把握した上で必要な対応をするということをご骨格としておりまして、こちらにつきましてはこの4月1日から施行でございます。

一方で、その下、労働時間規制の範囲の見直しでございますが、こちらについて、従来は船員の労働時間規制の対象外とされておりました当直の引継ぎや、法令に基づいてやります各種の訓練、操練について労働時間規制の対象にするというものにつきましては、例えば時間外労働手当の負担でありますとか、あるいは運航計画の見直しとかいろいろな調整が必要になりますので、来年の4月1日から施行ということでございます。

右側、船員の健康確保でございます。船員につきましては、乗船する前に健康検査というものを指定医で受けて、健康上問題ないという場合だけ船に乗れるという仕組みになっておりますが、いわゆる健康診断みたいな形で積極的に健康を確保するために、例えば血圧が高いので気をつけてくださいねとか、そういう観点の取組が従来は十分じゃなかったということで、陸の制度に倣った形で制度を見直すというものでございます。

それと、多様な働き方の推進ということで、これは随時実施ということでございますけれども、各種のガイドラインやモデル就業規則の作成などによって法令で規定しているもの、法令に定めるだけじゃなくて、実際に現場に落とし込んでいけるようにいろいろな支援をしたり、あるいは例えば旧姓の併記とか、そういうことについてもやりやすくする環境を

つくっていくということでございます。

7ページを御覧ください。今年の4月と来年の4月に2段階で施行していくわけでございますけれども、改正内容の周知としまして事業者向けの説明会をWebと実地、現地の両方でやっておりまして、延べ2,000人ほど御参加いただいております。現在、特設のWebページを海事局のホームページの中に開設しておりまして、そこで説明会の動画なども御覧いただけるということで、例えば今書いてありますユーチューブの動画ということで、比較的動画とかを見ながらスムーズに中身を理解していただけるようないろいろな取組をしているところでございます。

それと、右側でございます。社内の基本ルールの整備ということで、就業規則をある程度以上の規模の事業所はつくらなきゃいけないわけですが、小規模の事業者などはちゃんとつくっていなかったりしますし、あるいは大規模な事業者さんでも中身がちょっと古くなっていたりする場合がございますので、今日的な法令であるとか、望ましいと思える内容でモデル就業規則というものを船員さん向けにつくりまして、これを公表するという取組をしてございます。

左下を御覧ください。労働時間の範囲の明確化でございます。船員さんの場合、船の中に住んでいますので、職住を同じ場所で行っております。したがって、どこからどこまでが労働時間で、どこがプライベートの時間かという線引きが難しいというお話がございます。例えば船に乗っているコックさん、司厨員の方が業務として調理する場合と、司厨員さんが乗っていない船の場合に誰かがみんなが当番で調理する場合、労働時間なのか、それともプライベートなのか、例えばそんなことがいろいろございまして、こういうものを裁判の判例でありますとか通説などを参考にしながら一つのガイドラインとしてお示しするというをやっております。現在、最終化の前でございますけれども、案として公表しているところでございます。

それと右側、労働時間管理の電子化でございます。船から本社などの労務管理部門に送るときは紙とかファクスでやっているというのなかなかローテクでございますので、電子的に処理するほうが合理的・効率的だろうということでございます。一方で、そういうシステムを変えらるとなると経済的な負担でありますとか、あるいは開発がすぐ進むかという問題もございますので、まず足元はエクセルマクロデータを国交省で開発しまして、これを無償で事業者の皆様提供してございます。また、より高度な処理ができるような労働時間の管理システムの開発支援ということで、要件の仕様書のようなものを今年度公開

する予定でございます。新年度はそれに基づいて実際にシステムをつくってみた上で、市場に投入されるように促していくということをやろうということでございます。

一番下、さらなる取組としてほかには、今回、船員法の改正によりまして、船舶所有者の方からオペレーターの方に船員関係の労働法をちゃんと守れるように意見とかが言えるような仕組みをつくるということになっておりますけども、具体的にはどんな方法で、ただ紙でやるのか、口頭でやるのかとか、どのような情報を書くといいんだろうとか、そういうようなことがもっと分かるような意見陳述の手引きを作ったりとか、あとは労働関係の法令の知識を労務管理責任者の方にしっかりと知っていただくための講習の認定、それで品質を確保すると、例えばそういう取組についても進めていこうということで、今準備を進めているところでございます。

以上でございます。

【小林内航課長】　続きまして、内航海運の取引環境改善と生産性の向上につきまして、内航課長の小林から説明させていただきます。

8ページの左下の図を御覧ください。こちらは内航海運の業界の構造です。御案内のところもあるかと思いますが、荷主と契約した運航管理をするオペレーター、それから、オペレーターと用船契約を行って、実際に船舶を運航するオーナーといった階層的な構造になっております。先ほど御説明にもありました船員の働き方改革を進めるに当たりましては、オーナー側の取組だけではなく、オペレーターにもしっかり対応していかなければならない状況でございます。今回の法律改正により、オペレーターに対し船員の過労防止措置を設けました。具体的には、オペレーターが実際の船の運航計画を作成する際に、船員の労働時間に配慮した適切な運航計画をつくることを義務づけたところでございます。

また、荷主に対しても、従来は特に何ら義務はかかっておりませんでした。内航海運業者の法令遵守に配慮した運送要求の義務を創設し、さらに、オペレーターが違反をして何らかの処分、または命令をすることになった場合、それが荷主に原因があるときに、一定の要件を満たしたときに荷主への勧告、それから荷主名等の公表といった国土交通大臣による勧告・公表制度を設けたところでございます。

また、従来関係者間の契約というのは、一部の契約が書面化されておらず口頭でされるなど、契約の内容が必ずしもどこまでの役務を対象としているのか、はっきりしていない場合がございます。そうした場合、どうしても交渉力の弱いオーナーにしわ寄せがいつてしまい、ひいては船員にしわ寄せがいくこともありますので、今回、法律で契約をしつ

かり書面化するとともに、契約内容を法定化していく措置を設けたところでございます。こういった形で取引環境の改善、ひいては働き方改革を進めてまいりたいと思っております。

また、船員の使用者であるオーナーが、船員の配乗や教育について、船舶管理会社に委託する取組をされている場合がございます。こちらの船舶管理については、これまで任意の登録制度しかございませんでしたが、法律上の登録制度を設けることで法律上にしっかりと位置付けることにより、船舶管理業務の活用を促進していきたいと思っております。

活用のメリットとして、船員の一括雇用・配乗や、共有部品の一括購入等において効率化等が図られ、船員教育のノウハウの共有等により全体の質の向上が期待できると考えております。こういった形で生産性の向上に努めてまいりたいと考えております。

次のページに参りまして、先ほどの図にもありましたが、内航海運の持続的・安定的な輸送の確保を図っていくためには、内航海運業界と荷主業界それぞれの協力関係をつくっていくことが必要不可欠でございます。施行直前になりますが、3月29日に内航海運と荷主との連携強化に関する懇談会というものを設置及び開催し、両業界の協力関係の醸成を図ってまいりたいと思っております。

また、内航海運業者と荷主が契約していく際に、どうしても交渉力の差というものもあり、こちらは法律上の措置ではありませんが、こうした交渉をしたほうが望ましいというような取組をガイドラインとしてまとめ、今後公表予定でございます。ガイドライン内にて、取引相手としっかり対話し、丁寧な協議によって契約をまとめていきましょう、また、しっかり原価計算に基づいて見積書を用いて協議していきましょう、といったような交渉のやり方というのを、国としてお示しすることで、取引環境の改善を図ってきたいと考えております。

以上でございます。

**【高橋海事局長】** 分科会長、ありがとうございます。

船を造る側、造船の現場の施設の高度化というのが、大方もうどんどん計画が出てまいりまして、今度はいよいよ船を発注する側の海運事業者さんの計画というのがこれから出てきて、左右の歯車がこれから回っていくというところで、あと後半、内航海運の環境改善とか取引関係改善とか、あと船員の皆さんの労働環境改善、これがまさに来月から始まるということでございます。どうも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した。皆様の御尽力で着実に法改正の成

果が出ているようで、何よりでございます。

では、続きまして、議題3の最新の業況等につきまして、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。

【秋田総務課長】 資料3につきまして、総務課から説明させていただきます。

資料をおめくりいただきまして1ページ目でございますが、最初は造船業でございます。左側の業況ですが、昨年の分科会で、手持ち工事量が右肩下がりと非常に厳しい状況にあり、海事産業強化法の成立に向けての取り組みについて説明させていただきました。その後、既に説明をしておりますが、この法律の成立、施行を受けまして、造船の分野では業界の再編や生産性向上に取り組んでいただいております。

外航海運につきましては業況好調であり、海運サイドでの船舶の発注が増えております。我が国の造船業がしっかりと取り込み、受注しているということもございまして、グラフのとおり直近では1.0年から1.4年まで回復してきている状況です。

真ん中のマーケットの動向ですが、海運側の発注意欲の高まりの影響で、船価については下のグラフ、ばら積み船を例にしております。ページ右側を見ていただきますと回復を一定程度しております。

それから、また後ほど資料4のほうで説明させていただきますが、低・脱炭素化に向けました海運サイドの強い御意志、意気込みも踏まえまして、現在、LNGを燃料とする次世代の船舶の発注・需要が増えている状況です。

外的要因について説明いたします。まず、右側の造船業について鋼材の価格の高騰の問題がございます。造船契約において契約から引渡しまで二、三年を要し、それから将来の原材料価格の動向が懸念材料になっております。

ページをめくりまして2ページ目、外航海運業でございます。資料に記載しておりますが、従前は供給過剰により運賃水準の低下が課題となっておりました。コロナ前、それからコロナに入った当初もこのような傾向が続いておりましたが、特に北米西岸での港湾の混乱、それから巣籠もり需要によるアメリカ行き荷物の増加し、コンテナの物流スペースが逼迫しているといった、供給が一転して非常にタイトになっている現状です。これに伴いまして運賃も、急激に上がり、非常に高くなっており、高止まり状態でございます。外航海運各社の2022年3月末決算期におけます業績につきましては好決算が見込まれている状況でございます。

それから、ページをめくりまして3ページ目、内航海運の業況でございます。左側は内

航貨物船でございます。グラフはコロナ前の2019年と、昨年2021年の各月の取扱貨物量を折れ線グラフにしたものでして、回復してきてはおりますが、まだコロナ前の状況までには戻ってないというのが現状でございます。

右側、内航旅客船につきましてはコロナによる人流抑制の影響をかなり大きく受けております。資料中の円グラフにて示しておりますが、観光船につきましては9割の事業者の運送収入がコロナ前よりも3割以上減少しており、こうした状況が続いており、現在も厳しい状況でございます。海事局としては、補正予算の活用により、内航船の燃料高騰対策や離島航路に対する支援の充実を実施しております。

ページをめくりまして4ページ目が船員関係の取組の一つとしてワクチン接種の円滑化について取り上げさせていただきます。我が国の物流網を維持していくためにも船員のコロナ罹患を防ぐことは大変重要であると思っております。ワクチン接種の現状ですが、船員は3か月連続乗船、その後1か月休暇といった勤務形態が主流であり、この1か月の休暇中にワクチンを決められた期間を空けて2回受けることがなかなか難しいといった問題を抱えておりました。対応についてですが、厚生労働省と連携し、居住地以外の寄港地でも接種可能とし、また、1回目の接種と2回目の接種が異なる会場であっても予約が可能となるよう、調整し、接種を実施する市区町村への要請、あるいは荷主、オペレーターへの協力も要請いたしました。加えて、関係の深い日本海員救済会病院において船員向けのワクチン接種にも取り組んでいただいております。現在、3回目の接種をしておりますが、これまでと同様の対応を関係の皆様をお願いしております。

私からの説明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。

それでは、続きまして、議題4のカーボンニュートラルの推進について、事務局より御説明をお願いしたいと思います。よろしく願いいたします。

【田村海洋・環境政策課長】 それでは、資料4に基づきまして御説明させていただきます。海洋・環境政策課長の田村でございます。

1枚おめくりいただきまして、右下ページ、1ページ目を御覧ください。まず、国際海運と内航海運のGHG削減対策の枠組みの違いにつきまして、簡単に御説明させていただきます。国際海運につきましては、真ん中の図に描いてございますが、船主、船籍国、運航者、船員、そういったところの国籍が非常に多様にわたるといったようなこともございまして、国際海運のGHG削減対策については国別という枠組みではなく、国際海事機関

(IMO)において統一的に行うということが定められております。また、この国際海運からの排出量も国別に割り当てられるのではなくて、国際海運という独自のセクターに計上されてございまして、これは国際航空分野についても同様でございます。

一方、内航海運のCO<sub>2</sub>排出については国連気候変動枠組条約（UNFCCC）の枠組みの中にございまして、国別の排出量の中に組み込まれてございます。また、その対策も各国別に対策を行うという、そういう形で枠組みが分かれてございます。

次のページからそれぞれ国際海運、内航海運の取組概要を御紹介させていただきます。

2ページめくっていただきまして、右下のページ番号2ページとなっているスライドを御覧ください。船舶燃料の大転換というスライドでございます。過去を振り返りますと、石炭から重油と船舶の燃料が切り替わってまいったわけでございますが、それに匹敵するような大きな転換期に今あるという認識でございます。この目的は、とりもなおさずCO<sub>2</sub>、GHGをいかに減らしていくかということでございまして、その候補は現在のところ様々ございます。

重油につきましては後ほど御説明しますが、先ほどちょっと御紹介もございましたLNG燃料船、これが今、実発注が積み上がってきているということで、いよいよ普及期に本格的に入ってきてございます。また、今後本格的に、炭素（C）を含まない燃料としてアンモニアであるとか水素といったようなゼロエミッション燃料の登場が期待されているというところでございます。また、重油であるとかLNGにつきましても、その燃料の作り方によりまして、例えば、空気中にあるCO<sub>2</sub>であるとか、製鉄プロセスから出るCO<sub>2</sub>を回収して、再生してまた燃料に戻していくということが出来ます。これを合成燃料と言ったり、カーボンリサイクルメタンと言ったりしますが、そういったものを使っていくことで事実上の低炭素化ないしは脱炭素化が図れるということで、そういった重油、LNGの先として燃料転換の道があると考えてございます。また、バイオ燃料といったものも今後可能性の一つとしてあると認識しております。このような形で非常に多様なオプションが現在考えられております。

次のページを御覧ください。中でもゼロエミッション燃料として水素やアンモニア燃料というものが非常に注目されてございまして、こちらにつきましては、日本の海事産業の技術力を活かして技術開発に取り組んでまいりたいと考えております。グリーンイノベーション基金、こちらは総額2兆円の基金でございますが、そのうちの350億円を次世代船舶の開発というプロジェクトに充てまして、最長10年間、技術開発を進めてまいりたいと

考えております。水素やアンモニア燃料を燃料とするゼロミッション船のコア技術となり  
ますエンジン、また燃料タンク・燃料供給システム、こういったものの開発・実証を世界  
に先駆けて行っていきたいと思います。

大型の外航船でこれらの技術を活用した、いわゆる水素燃料船、アンモニア燃料船とい  
ったものはございません。したがって、これからまさに開発していくというものでござい  
ますが、様々な課題がございます。ここに代表例を挙げてございますが、まず、エンジ  
ンのほうです。水素につきましては非常に燃えやすいという、よい特性でもあるのですけど  
も、一方で異常燃焼を起こしやすいといったような課題がございます。

アンモニアについては亜酸化窒素というものが燃やし方を間違えると発生すると言われ  
ておりまして、こちらはCO<sub>2</sub>の300倍の温室効果があるということでございますので、  
こういった課題については燃焼制御技術であるとか燃料噴射技術、こういったものを非常  
に高度にしていくことで解決していく必要があります。

また、燃料タンク・燃料供給システムのほうも非常に重要な技術開発課題がございます。  
水素につきましては、これは体積が重油の4.5倍と非常にかさばる燃料というところが課  
題でございまして、こういったものをいかに船の限られたスペースにタンクとして搭載し  
ていくかといったことも重要でございますし、水素自体は非常に小さい分子でございます  
ので、隙間にどんどん入り込んでいくということで悪さをいたします。金属が劣化したり、  
隙間から水素が漏れたりするといったような課題がございます。

また、アンモニアについては毒性や腐食性があるということがございます。こういった  
ものをタンクの省スペース化、構造・材料の最適化等で課題を解決していく必要がござい  
ます。我が国は非常に強いエンジンメーカーであるとか造船所がございまして、日本が  
コンソーシアムを組みましてこういったものの技術、製品をいち早く国産化して日本の海  
事産業の国際競争力強化につなげていきたいと考えております。

1ページおめくりいただきまして、技術開発と国際基準づくりの主導、これを我々は車  
の両輪と呼んでおりますが、今度は国際基準づくりの主導のところについて御説明させ  
ていただきます。冒頭で御紹介したとおり、国際海運からのGHG削減対策はIMOにおい  
て行われております。まず、この国際海運については世界全体で約2%程度の排出がござ  
いまして、国に割り当てると大体ドイツ1国分ぐらいの排出をしているというものとなり  
ます。IMOでGHG削減対策の審議を行う海洋環境保護委員会の議長は、前海事局技術  
審議官の斎藤英明氏が務めておりまして、非常に大きなプレゼンスを有しており、そうい

う形の中で日本が国際ルールを主導してつくってきているという状況でございます。

1枚おめくりいただきまして5ページ目を御覧ください。IMOにおいて、2018年4月にGHG削減戦略というものに合意してございます。内容は、2050年に2008年比で排出量半減、今世紀中のできるだけ早期に排出ゼロというもので、この当時としてはかなり野心的な内容でございました。しかし、その後世界全体のトレンドが一気にカーボンニュートラルのほうに強化されたということ、また、国内においても一昨年10月、当時の菅総理より、2050年カーボンニュートラル宣言が行われたということもございます。現在このGHG削減戦略見直しの過程にございまして、下の囲みの部分でございまして、冒頭で局長から御紹介ございましたように、昨年10月、斉藤大臣から日本として国際海運2050年カーボンニュートラルを目指す旨を公表し、翌月のIMOにアメリカ、イギリス等とともに共同提案してございます。

今後、来年（2023年）の春に見直しを完了する予定となっておりますので、我が国としては国際海運2050年カーボンニュートラル目標の国際合意を目指してまいりたいと思っております。また、あわせて、経済的手法や規制的手法など国際海運からのGHG削減対策、これについても引き続き議論を主導してまいりたいと考えております。

以上が国際海運の部分でございまして、続きまして、内航海運の取組を御紹介させていただきます。右下ページで6ページ目を御覧ください。昨年4月に国交省の海事局に内航カーボンニュートラル推進に向けた検討会を設置いたしました。こちらにつきましては関係業界、また関係機関・省庁、荷主業界にも入っていただきまして、合計5回の検討会を重ねてまいりまして、昨年12月24日に取りまとめを公表してございます。次のページでその取りまとめの概要を御説明させていただきます。

地球温暖化対策計画、こちらは昨年10月に改定されてございますが、そちらに掲げられた内航海運の2030年度のCO<sub>2</sub>排出削減目標の達成、こちらにつきましては左下の黄色い枠で書いてございますが、2013年度比で17%削減、181万トン削減するという計画を掲げてございます。この目標の達成、またその先のさらなる削減に向けた我が国の2050年カーボンニュートラルへの貢献、この2つを達成するために2つの柱で取組を進めてまいりたいと考えております。

1つ目が、さらなる省エネの追求でございます。右の緑枠を御覧ください。こちらの中も3つのテーマを掲げて進めてまいりたいと思っております。1つ目が、さらなる省エネを追求したモデル船型の開発・普及でございます。これからこのモデル船型を開発してま

いますが、右に図を描いてございますとおり、イメージとしてはこのようなことを考えております。推進系で言いますと、これまでのエンジンに加えて例えばバッテリーを活用するといったような形の推進のハイブリッド化。陸上から運航を支援することでより最適航海、最適運航となるような運航支援設備。また、荷役設備であるとか係留設備といったものの電動化・自動化。そういったことを進めることでさらなる省エネができるだろうと考えておまして、こういったものの開発・普及を進めてまいりたいと思います。

2つ目が、バイオ燃料です。これは廃食油であるとかパーム油とか、そういったものから作られる燃料でございますが、こういったものの活用可能性もあるということでございまして、このバイオ燃料の活用についてのガイドラインを私どもで定めてまいりたいと考えております。

3つ目ですが、内航海運につきましては、荷主さんから始まってオペ、船主さん、そして内航の造船業といったような様々な階層の皆様がいらっしゃいますが、そういったところの皆さんが同じ方向を向けるように燃費性能をしっかりと見える化していこうという取組を一層進めてまいりたいと考えております。

これらの取組により、2030年度の排出削減目標を確実に達成してまいりたいと思っておりますが、その先、さらに2050年に向けて排出削減を進めていくという上では、先進的な取組の支援も進めてまいる必要がございます。足元からの取組といたしましてLNG燃料船、これはフェリーについてはもう既に導入が始まろうとしております。そういったものであるとか水素燃料電池船、バッテリー船といった先進的な取組の実証・導入の支援をしてまいりたいと思います。また、繰り返しになりますがグリーンイノベーション基金を使いまして水素燃料船、アンモニア燃料船の開発・実証にも取り組んでまいりたいと考えております。

最後になりますが8ページ目でございます。今後のロードマップです。こちらは2030年度目標の達成に向けた省エネのさらなる追求のロードマップを載せております。来年度にかけて連携型省エネ船のモデル船型を開発いたしまして、令和5年度以降、その建造・普及の促進に進みたいと考えております。

また、バイオ燃料の取扱いにつきましても、来年度中にガイドラインを策定・公表してまいりたいと思っております。こちらにつきましては、今後の供給量と価格面でまだいろいろと課題であるとか見極めていかないといけない部分はございますが、今後の使用拡大に向けた環境整備をしてまいりたいと思います。

また、見える化のほうは内航船省エネルギー格付制度がございます。星を1つから5つまで、任意の申請に基づきまして付与させていただく制度でございますが、こういったものの活用を一層進めてまいりたいと考えてございます。

以上、駆け足でございますがカーボンニュートラルの推進についてということで御説明させていただきました。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、質疑応答に移らせていただきたいと思います。ただいま御説明がございました議題1から4につきまして、御意見あるいは御質問等がございましたら御発言をよろしくお願いいたします。どの議題についてでも結構でございますので、よろしければお手をお挙げいただければと思います。

それでは、篠原委員、よろしくをお願いいたします。

**【篠原委員】** 2点ばかり。1つはコロナのワクチン接種です。今、世の中は3回目の接種ということになっているんですけども、3回目についての関係者の方々の進み具合はどれぐらいまでいっていますか。一般の人たちに比べると遅いのか、早いのか、分かれば教えてください。

それから、もう一点はカーボンニュートラルのところですけども、航空燃料ではよくSAFの話が出てきます。これは、ここで言う混合燃料になるんですか。

**【田村海洋・環境政策課長】** 合成燃料です。

**【篠原委員】** 合成燃料ですか。

それで、航空業界は、まだ始まったばかりですけどもこの導入を進めようという感じになっています。当然、利用者の航空運賃に恐らく跳ね返ってくるんじゃないかと思えます。相当コストが高いみたいだから。ここでSAFを例えば内航海運なんかに入れた場合に経営がもつのかどうか、そういうような経営上の問題、それから船賃への跳ね返り、そういう全体を考えていかないと。単にグリーンイノベーション基金だけで対応できるのかどうか、その辺の見通しが分かれば、ざくっとした話で結構ですから教えていただければと思います。

以上でございます。

**【河野分科会長】** ありがとうございます。

それでは、まず、船員政策課長からお答えいただけますでしょうか。

**【谷口船員政策課長】** 船員政策課長でございます。

篠原委員から御質問いただきました船員さんへの3回目のワクチン接種の件でございます。それで、まず、一般より進んでいるかどうかということにつきましては、数字は直接は持ち合わせておりませんが、2回目の接種が終わってから何か月というようにルールが決まっておりますので、一般の方よりやや遅れて進んでいたということからしまして、一般の方より早いという状況ではないと思っております。

【篠原委員】 一般の方より早くはないと。

【谷口船員政策課長】 早いことはない。2回目を打ってから一定期間、6か月とか7か月空けることになっていきますので、まだ3回目の接種可能な状態になってない方も結構いらっしゃるのです。

【篠原委員】 若干遅いということですね。

【谷口船員政策課長】 はい、3回目という意味では。ただ、2回目を打ってからまだ期間がそんなに空いていないので、2回目のワクチンの効果がまだ残っているという言い方も逆にあるのかもしれませんが、今はそういう状態だと思っています。

それで、3回目の接種につきましても、住んでいる住所地で受けるのが原則でございますが、3回目について寄港地などでも受けられるようにしていただきたいという要望を私どもがしておりまして、3回目についても寄港地などで接種できるということを厚生労働省にも予防接種の手引きで明記していただいておりますし、関係する自治体に対しても接種への協力をお願いしているという状態でございます。

【篠原委員】 どれくらいの対象人員がいるんですか。

【谷口船員政策課長】 日本人船員全体で7万人ぐらいですか、いらっしゃいます。外航船員、漁船員を入れてですけど。

【篠原委員】 日本人船員だけが対象ですね。外国人船員はどうなんですか。

【谷口船員政策課長】 予防接種法の枠組み上、日本人船員のみが対象でございます。

【篠原委員】 のみですか。分かりました。

【田村海洋・環境政策課長】 もう一つ、カーボンニュートラルについてのSAFにまつわる御質問でございます。ありがとうございます。

実は昨年、内航カーボンニュートラル推進に向けた検討会の中でも、バイオ燃料という言い方ではございましたが、そういったものの活用ができないのかという議論はいろいろな事業者の方から出てまいりまして、それもありまして、ガイドラインをつくっていかうと考えております。

航空機の場合はSAFという言い方をしておりますが、今申し上げたパーム油とか廃食用油からも作りますし、ほかのいろいろな物からも作りますけども、飛行機の燃料の場合は徹底的に精製して、非常にクリーンな燃料としてSAFが供給されるということになります。したがって、技術的にはかなりしっかり使えるということのようでございますし、一方で非常にお値段が高いというようにも聞いてございます。

先生が御指摘のとおり、船用業界の場合、もともと燃料費の負担力というのもそれほどないということもございます。また、燃料もそれほど精製度が高くないということもございまして、航空のSAFとはちょっと違うような種類のバイオ燃料なり合成燃料となってくるという可能性はあるかなとは思っています。

**【篠原委員】** 価格が落ちるため、コストがSAFほどかからないと？

**【田村海洋・環境政策課長】** そうですね、航空燃料ほど精製する必要はないと思います。ただし、特にバイオ燃料、生物由来の場合は原料が結構限られておりますので、取り合いとなった場合に優先的に恐らく燃料価格の高いほうに供給される可能性があるかなと思っております。先ほど、資料4の2ページ目のここでお示ししておりますけれども、実は船用燃料の場合、今は様々なオプションが考えられております。アンモニアであるとか水素といったものは、今、石炭火力発電とかガス火力発電に混ぜてたくために海外から大量に輸入しようといったような動きもございますので、そういったものの一環として船用燃料として内航船としても使える可能性もあるかなと思っております。現在、技術開発や環境整備を進めながら、今はその可能性について開発・実証の段階にあるという状況かというように理解しております。そういった段階をクリアした後は、先生が言われたとおり、それを経済的にいかにアベイラブルにしていくかといったような課題というのは、次にももちろん出てくるかなと考えてございます。

**【篠原委員】** 分かりました。

**【河野分科会長】** どうもありがとうございました。

それでは、もし会場の委員にお待ちいただけるのであれば、オンライン参加の松浦委員がお手をお挙げのようですので、よろしく願いいたします。

**【松浦臨時委員】** ありがとうございます。全日本海員組合の松浦でございます。御説明ありがとうございました。

まず、議題1の令和2年度日本船舶及び船員の確保計画の実施状況についてです。先ほど外航課長から説明がございましたが、日本船舶及び船員確保に関する基本方針に基づい

て、毎年度施策の実施状況についてこの分科会で報告することとなっております。外航日本人船員数については、なかなか増加していかない状況にあると認識しています。

また、トン数標準税制の認定事業者である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点については、皆さんの共通認識であると思っております。トン数標準税制は、我が国の経済活動を支える国際海上輸送の安定と経済安全保障を確立するという観点から大変重要であることを踏まえ、税制改正要望を提出するに当たり、外航海運の政策の在り方や日本籍船と日本人船員の確保の進め方も含めて、より具体的な外航日本人船員の増加につながるような施策について議論していくと私は思っているわけですが、現在どのような状況なのか、説明していただけませんか。

【河野分科会長】 それでは、外航課長、よろしく願いいたします。

【宮沢外航課長】 松浦委員、ありがとうございます。まず、外航課長の宮沢からお話をさせていただきます。

今、委員がおっしゃっていただきましたとおり、先ほど5ページにもございましたけども日本人船員は、この中では第1次計画が始まったときに比べれば若干増えてはいるという状況でございます。特に最後のほうで今おっしゃっていただきましたトン数標準税制は、来年3月末に期限を迎えます。そういった中で、今おっしゃっていただいたように国民生活を支える上で、あるいは経済安全保障上非常に重要な施策でございますので、まさに今、我々、国土交通省海事局の中でどうしていこうかというのを検討しているところでございます。

ただ、日本籍船あるいは日本人船員の確保が大前提だと思っておりますので、それを前提とした上でどういう施策にしていくのか、次期、要望に向けて今検討しているといった状況でございます。

【河野分科会長】 松浦委員、いかがでございましょうか。

【松浦臨時委員】 ありがとうございます。今、説明がありましたように検討しているということですので、議論する場を設けると理解してよろしいのでしょうか。

【河野分科会長】 外航課長、船員政策課長、よろしく願いいたします。

【谷口船員政策課長】 船員政策課長でございます。

今後どうするかを含めて、まさに議論しているところでありますが、例えば労使の皆さんと一緒にやらせていただいております外航海運船員養成のスキームであるとか、御相談できるものについては個別に御相談したりとかは既に始めたりしております。いずれにし

でも、どのようなことをやろうかということによって御相談、どのようなことになるかというのはいちよとまた変わってくるものですから、この場ではまだどうするかということは特に決まっていないというように御了解いただければと思います。

【河野分科会長】 松浦委員、いかがでしょうか。

【松浦臨時委員】 今、船員政策課長から、どうするかも含めてという回答がありましたが、議論する場はあると考えてよろしいのでしょうか。

【河野分科会長】 船員政策課長、よろしくお願いいたします。

【谷口船員政策課長】 申し訳ないですが、このタイミングでどうするか等を含めて未定でございます。

【松浦臨時委員】 それでは早めに検討していただいて、議論する場をつくっていただければと思いますので、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、野川委員が会場でお手をお挙げですので、よろしくお願いいたします。

【野川委員】 質問を1点と、コメントを1点申し上げたいと思います。

質問は、今の松浦委員の質問に関連する内容ですが、議題1の日本船舶・船員確保計画の実施状況につきまして、毎年これに関しては一定の御報告を受けておりますが、私、実はこのトン数標準税制を導入したときの委員会の座長を務めておりまして、もう随分時間がたっておりますが、そのときに日本籍船及び日本人船員の確保について数値目標を掲げたわけです。それは、日本籍船450隻、日本人船員5,500人ということで出発いたしました。

その後、様々な紆余曲折、経緯を経て、御紹介がありましたように平成30年に日本船舶及び船員の確保に関する基本方針というのが出ましたが、あの数値目標が完全に消えてしまったということはないと私は思っております、その数値目標ができてから、日本籍船のほうは何倍というぐらいに、もちろん準日本籍船の工夫も含めて上がっているんですが、グラフにするとよく分かるんですが日本人船員の数は誠に微々たる増加しかありません。このギャップが私はかなり気になっておりまして、当時の認識としては、もちろんそれぞれの政策は異なるにしても、上がり方としてはそんなに差が出るというようには想定していなかったと思います。

そこで、今の松浦委員の御質問のような検討の場を設けるかどうかもちろん含めてですけれども、この点、つまり日本人船員の増加の傾向が非常に鈍い、それについて、まず

どう認識し、評価するのか、それからどう対応するのかということをきちんと検討していただきたいと思います。そういう観点からどのようにお考えなのか、外航課あるいは船員政策課、どちらでも結構ですけどお答えいただきたいというのが質問です。

それからもう一点、コメントは、海事産業強化法の御説明の中で船員の働き方改革に関する御説明が6ページ、7ページ、それから8ページに内航海運の取引関係の改善、生産性向上とありますが、実は、この8ページの左側の図のオペレーターというところの右側に船員の過労防止措置というのがあり、オペレーターも船員の働き方改革に関わっております。この点につき、船員の働き方改革に関しては船員部会で取り扱い、私は部会長としてこれを取りまとめましたが、非常に大きな課題が残っております。それは、この7ページには、船員の働き方改革のために、特に労働時間の過重を避けるためには、単に船主・オーナーだけではなくてオペレーター等関係者の対応も必要だということで、7ページの終わりのところに御紹介いただいたように、船舶所有者からオペレーターへの意見陳述に関する手引の作成とあります。しかし、8ページを御覧になると、左側にあるように、もう一つ関係者として荷主というのがあるわけです。実は、この荷主の存在が特に船員の働き方には決定的な影響を与えていて、あと1週間でこの港までこの荷を届けてくれという要請を受ければ、当然船主もオペレーターもそれに対応して船員を配置し、あるいは動かさざるを得ません。ところが、船員法などの労働関係法制に荷主の責任というのは、法律の構成上書きにくい。したがって、この7ページのところまでには出てこない。しかし、8ページのところにはその問題意識が出ているわけです。そこで私は、これが課題であるということをぜひ皆様に御認識いただきたい。要するに政策や法令の構成上難しいのではあるけれども、実態としてやはり荷主が船員の働き方に決定的な影響を与えていることについて、どのようにその改善の方向があるのかということ、これが今の課題であるということコメントとして申し上げておきたいと思います。

質問にはまず答えてください。

【河野分科会長】 それでは、船員政策課長、よろしく願いいたします。

【谷口船員政策課長】 まず、外航日本人船員が増加しない理由は何だろうかということとでございますけれども、原因としては恐らくいろいろなものがありますが、まず大きいのは外国人船員と日本人船員を比較した場合に、日本人船員の場合だと終身雇用という雇用慣行がございますし、また、外国人船員の期間雇用とはちょっと違いがあるということなど、あるいは社会保障制度の違い、こういうものから日本人船員のコストが外国人に比

べて金額だけ見ると相対的に割高であるというところが一つ大きな要因ではないかと思っております。それと、長らく外航海運がリーマンショック後など不況な状態にあったということなども含めて、一つそういうものが阻害要因になっているんじゃないかと事務的には見ているというところでございます。

それで、委員から御指摘いただきましたように基本方針自体は改正されておきませんので、現在も生きているということでございます。かつて必要な日本人船員は約5,500人と試算されたわけでありましたが、短期間で達成することは当時も難しいだろうという前提の下で、当面の取組として10年間で1.5倍に増加させることを目標にしようということでも当時もスタートしたわけですが、残念ながらその数値には現状達していないということでございます。日本人船員の確保、育成のためにどういうことをやっていくかということを考えて取組を進めていきたいと思っております。

以上でございます。

**【野川委員】** ありがとうございます。果たして終身雇用の慣行が原因かどうかというのは、ちょっと私はクエスチョンのところがありますが、いずれにしても5,500人に対して今のこの数字だと4分の1以下ですよ。というようなこともありますので、ウェートをこちらに置いた、日本船舶と日本人船員という両方一緒ではなくて、今こういう状況の下での政策の進め方についてはウェートをちょっと考えて対応していただきたいと思えます。

どうぞ、何か。

**【河野分科会長】** 内航課長、よろしく願いいたします。

**【小林内航課長】** 荷主がポイントであるという御意見、ありがとうございます。海事局としてもそのように考えているところであります。

そうした中で、お話にありましたように法律の構成としてはなかなか難しいところで、荷主と船員は直接の契約関係にありませんので、オペレーターとの契約関係に着目し、荷主の配慮義務や、国土交通大臣による勧告・公表制度を設けたところでございます。

一方、法律外の措置として先ほど説明させていただきましたところではございますが、やはり荷主がポイントとなります。荷主業界と内航海運業界の懇談会を開催し、荷主も主要な対象としてガイドラインをしっかりお配りするなどの取組により、個々の契約関係や交渉の在り方等の環境をうまく改善していきたいと考えております。引き続き取組を進めてまいりたいと思えます。

【野川委員】 よろしくお願ひします。

【河野分科会長】 ありがとうございます。

住野委員、何かありますでしょうか。

【住野委員】 では、私からは海事産業強化法の中で、野川先生からあったところとダブるところがありますけども、御質問と御意見をさせていただきたいと思ひます。

その前に、冒頭、高橋海事局長からありましたウクライナとロシアの関係、海事局も政府も安全な運航確保ということで宣言されましたので、ありがたいと思ひているんですが、実は黒海だけではなくて周辺の海域においても一般商船への砲弾が着弾しています。こういう状況の中で、船員も海運事業者も非常に不安の中で輸送しておりますので、引き続き適切な情報発信と安全運航の確保と、もし何かあった場合のフォローアップも含めて、安全運航の確保に努めていただければというお願ひでございます。

その上で、先ほどありましたように労務管理者の関係ですが、これは、この資料を見ると講習制度である程度労務管理を徹底するんだというように私は思ひているんですが、やはりある程度の資格要件が必要ではないかと思ひます。私は、先ほど野川先生が言ったように、当然荷主もそうなんですがオペレーターや船主のところは労務管理責任者を設置し、きちんと荷主に対しても船主が労務管理に対して毅然とした対応が図れることが大事であると思ひます。営業自動車の場合は運行管理者という制度が確立されていますが、今回の労務管理者というのはあくまでも講習制度の中で認定をするのか、この文書を見るとちょっと分かりにくいので、後で御説明いただければというのが1点です。

それと、今回、内航海運の取引環境ということでは、ほとんどが中小企業という中で、今回適正な運賃、用船料を取引環境の中で書面を法制化したことについては、私は一歩前進したなということで非常にありがたいと思ひますが、実際には標準的な運賃というものは、確立されてないと思ひます。今、トラック業界でも、ある程度人件費も含めた中で、運賃はどうあるべきかということで、今いろいろな議論がされておりますけども、少なくとも標準的な運賃の告示と届出という形が内航海運の中でも進むように議論を進めていく必要があるんじゃないかなと思ひています。

それと最後に、こういった働き方改革も、適正な運賃收受も、ぜひとも推移を見ながら検証して、どう実行されているのか、どこに問題があるのかというようなフォローアップも引き続きやっけていかないと、結果的には良い法改正に結びつかないと思ひますので、ぜひそういった点もお願ひしたいと思ひます。

以上です。

【河野分科会長】      ありがとうございました。

それでは、船員政策課長、よろしくお願ひいたします。

【谷口船員政策課長】      船員政策課長です。

1点目の労務管理責任者についての御質問でございますけれども、今回、船員の労務管理責任者さんは、仕事は基本的に労務管理というだけになります。トラック、バス、タクシーの運行管理者につきましても、ほかにも運行計画をつくったりいたしますが、これは例えば船の場合ですと運航計画は船員を保有しているオーナーさんではなくてオペレーターの方でつくるようなものになります。また、陸上の運行管理者は交通安全の指導であるとか、場合によっては接遇の指導などもやったりしてはいますが、そういうようなことは今回の船員向けの労務管理責任者の対象業務には入っておりません。したがって、いわゆる運行管理者に比べると、必要とされるスキルとか知識の範囲が比較的狭いということと、あと労働時間の管理につきましても、一般的に陸上の企業も総務とか人事部門のほうでやられていることが多いと。そういう場合には資格等は特に求めておりませんので、今回の制度導入の段階につきましても特別な資格をつくるのではなくて、講習などを通じて質の担保を図っていきたいということになっております。

それで、研修の認定ですけれども、例えば事業者団体であるとかが労務管理責任者向けにテキストなどを作って講習をやると。数時間ぐらいじっくりやるようなものを考えておりますけれども、そのように品質を担保するために講習をやる期間や教材などを審査した上で認定するというような制度を考えてございます。したがって、受講者に対する認定ではございませんが、講習の最後に理解度テストみたいなことをやった上で、一定の理解度に到達しているかどうかというのを判定するという仕組みを入れようという方向で検討しております。いずれにしても、現在の検討状況はそういうところでありまして、品質の確保にはしっかり努めてまいりたいと思っております。

以上でございます。

【住野委員】      ここのオペレーターのところに適切な運航計画の作成と書いてあるものですから、通常の労務管理は、例えば労働基準法であったり、いろいろな就業規則であったり、通常のことではどこの会社も労務担当はちゃんとこれをやっているんですが、働き方改革を含め時間管理等をする、そういうことが果たしてこの労務管理者にできるのかなというところがあって、危惧しています。なぜかという、権限を持たないと結果的には荷

主等に対して説明ができず、内部処理で終わってしまうというところがありますから、別に自動車と同じようにしようとは思いませんが、管理者としてある程度の権限を持たせてあげないと、何のための働き方改革になるのかなというのがあったものですから、先ほど言ったように検証しながら、また見直すべきところは見直しをするという形も検討していただきたいなということだけ申し上げたいと思いますので、よろしくお願いします。

【河野分科会長】 内航課長、よろしくお願いします。

【小林内航課長】 標準的な運賃に関しては、働き方改革関連法の議論の中で、法律改正をして、法律の条文としてトラック法の中に盛り込まれたものと念頭にされていることかと思えます。

一方、今回の内航海運の取引環境の改善にあたり、分科会の基本政策部会でも様々な議論をいただき、そちらの取りまとめを基に構成しました。こちらは現在の契約の書面化及び内容の法定化にて対応し、法律の取組としてまとめているところでございます。

先ほど、一步前進というようなお話もありましたが、私も担当課長として、まだ取組の緒に就いたところであり、ここから改善に向けて色々な取組を進めていかなければならないと思っています。まず、今般の法律で定められた書面化等の取組をしっかり進めていただき、また、先ほど法律外の措置として御説明させていただいたガイドラインの中にも、契約する際に原価計算に基づく見積書を用いて協議を行うよう書いており、契約当事者間に働きかけを行いまして、取引環境の改善を図っていきたいと考えております。

【住野委員】 分かりました。一步前進したと思っています。ありがとうございます。

【小林内航課長】 引き続きよろしくお願いします。

【河野分科会長】 多分これからいろいろ試行錯誤が必要でしょうけれども、ぜひ取り組んでいただければと思います。

小林委員、大変お待たせいたしました。申し訳ございません。よろしくお願いいたします。

【小林委員】 カーボンニュートラルの視点からロードマップの重要性、それからコスト情報の開示、この2点について意見を述べてみたいと思います。

まず、ロードマップですけれども、わが国でもロードマップの作製が急に動き始めました。IEA（国際エネルギー機関）が、カーボンニュートラルに向けての世界各国・各地域のロードマップを発表しています。日本の企業もそれを参照しながら技術革新とか将来戦略を立てています。IEAのロードマップがいいかどうかは、いろいろな議論の余地は

残されていますが、日本はアンモニアにしる、水素にしる、輸入に頼らざるを得ない。したがって、海運の世界でのロードマップが必要になります。今日は省エネ船のロードマップを見せていただきましたけども、やはり幅広い分野のロードマップが必要になってくると思います。

とりわけ今日、輸送量がバルキーになるという話がありましたけども、港湾サイドでも船舶の大型化に対応する投資をしていかないといけないので、いろいろな分野のすり合わせを円滑にする意味でも、ぜひロードマップというのを整備していく必要があると思っています。

それから2番目は、先ほど篠原委員からも指摘がありましたけども、コスト情報といえますか、精緻な予測というのは本当に難しいということはよく分かっていますし、それから、エンジンとかこれからの技術革新というところに負うところは分かるんですが、一方で、カーボンニュートラルはどうしてもコスト高につながる。オーダーでもいいので、どの分野であればどの時点でどの程度のコストで可能になってくるかという情報が必要です。これは、海運だけの問題ではないですけれども、関連するいろいろなセクターでコスト情報というのを持ち寄ってこないと、カーボンニュートラルの将来戦略というのが検討できないものですから、なかなか情報を集めるのは大変だと思いますけれどもそういう努力をぜひともお願いしたいと思います。

以上です。

【河野分科会長】      ありがとうございました。

何かお答えはございますでしょうか。

【田村海洋・環境政策課長】      先生、ありがとうございます。いずれも非常に重要な御指摘だと承知しております。

ロードマップにつきましては、今日は改定中ということもあってお示しできませんでしたが、国際海運GHGゼロエミッションプロジェクトという中で、国際海運の燃料がどういう形で転換していくかというシミュレーションを一度ロードマップとして描いてございます。ただその後、2050年カーボンニュートラルをしようということで目標を切り替えたということもございまして、現在、そのロードマップの改定、見直しをしている、そういう検討中の段階でございます。

一方、コスト情報ですが、まさにこれも非常に重要な点でございます。なかなか海事からは主体的にリーチしにくい部分ではございますが、政府全体では様々なコストターゲッ

トが出ておりまして、ちょっとかいつまんで御紹介しますと、グリーン成長戦略において、水素については2030年にノルマル立米当たり30円、2050年に20円を目指すと言われております。2030年の30円というのは、現在の水素販売価格の3分の1以下にしていこうという目標でございます。また、アンモニアについても、同じくグリーン成長戦略において、2030年に水素換算のノルマル立米当たりで10円台後半を目指そうという目標が政府目標として掲げられておりまして、こういった情報を海運業界とも随時連携しながら共有してございます。

また、カーボンニュートラルレポートの形成に向けた検討会に我々も参加したり、あとは経産省がやっております官民協議会にも出たりしながら、こういった情報はできるだけ早く収集して、また、我々のほうでもそれを共有していこうという形で努めているところでございます。

【河野分科会長】      ありがとうございます。

小林委員、いかがでございましょうか。

【小林委員】      よろしく願いいたします。進めてください。

以上です。

【河野分科会長】      ありがとうございます。大変お待たせして申し訳ございませんでした。

ほかに、特によろしゅうございますでしょうか。

もしよろしければ、時間もちょっと押しておりますので、次の議題5に進ませていただきたいと思っております。

議題5の各部会の現況につきまして、事務局より御説明をお願いいたします。船員部会、船舶交通安全部会の順番で御説明をお願いする予定でございます。よろしくお願いいたします。

【谷口船員政策課長】      船員政策課長でございます。資料5-1で御説明させていただきます。

船員部会の活動状況でございますが、1ページでございますけども、船員部会は、昔で言う労働省のような権限を国土交通省が船員さんに関して持っておりますので、その関係の事項を審議している部会でございます。その関係で、個別の法律に基づく許認可などに関する権限などについても審議するようなタスクを持っているということでございます。

1ページの絵ですが、部会の下に内航貨物船でありますとか、あるいは内航旅客船の最

低賃金の専門部会も設置されているところでございます。

2ページを御覧ください。個別の法令に基づく審議事項を多く持っております。まず、1番目ですけども、船員関係の重要な法令の改正の際には船員部会で御議論をお願いしております。

また、2番目ですが、船員の最低賃金額の見直しについても議論していただいているところであります。

それと、事業法の許可ということで船員派遣事業の許可でありますとか、無料船員職業紹介事業の許可、こういうようなことについても御審議をいただいているところであります。

それと、船員の労働災害を防止するための計画を5年ごとに策定しております、こちらについても御審議いただいているところでございます。

3ページを御覧ください。そのほか、船員部会に御報告すべきと考える予算でありますとか、あるいは船員教育機関の卒業者の状況でありますとか、こういうことについても都度、都度、御報告させていただいているところでございます。

最近の主な活動としましては、3ページの下の方でございますが船員の働き方改革に関して御議論いただいて、そして現在、その実行に関係する政省令、告示などの御審議などをいただいたというところでございます。

4ページを御覧ください。船員の働き方改革につきましては、船員部会での取りまとめを踏まえて法律化、あるいは制度の具体化を図ってきているところでございます。(1)から(6)の柱で現在進めているところでございます。

5ページを御覧ください。政省令の改正事項でございます。多くは今年の4月から施行されますが、先ほど御説明しましたように船員の労働時間規制の見直しなどについて、あるいは船員の健康確保の関係のものについては来年4月から施行される予定でございます。

左上、船員法の改正ということでございます。先ほど申し上げたように船員労務管理をどのように強化していくかという観点の見直しと、労働時間規制の範囲の見直し、こういうものが中核になってございます。

船員職業安定法につきましては、求人申込みの際に、例えば暴力団の関係の方とか、船員関係法令違反が多い方とか、そういう方についての不受理をしていいと、求人申込みをお断りできるとか、そういうような規定なども整備したところであります。これらに基づいて関係する政省令の改正というのが今は一通り終わって、施行を待っているというよう

な状況になってございます。

6 ページでございます。船員の健康確保の関係のものにつきましては、1 年後の 4 月に施行の予定でございます。まず、左側、常時 50 人以上の船員を使用する船舶使用者に義務づけるものとして 3 つほどございます。産業医による健康管理、過重労働者への面接指導、ストレスチェックでございます。

船の場合、船員さんの職場が船の上ということで、例えば巡視みたいなことは気軽に行けないということもございまして、リモートによる報告とか巡視とか、そういうものを含めて実効性をどうやって確保するかということで現在調査などを進めておりまして、例えば、「このように船内では労働に従事するといいいですよ」という船員さんの働く環境に関しては、必ずしも産業医の方は詳しいわけじゃありませんので、そういう基礎的な知識を産業医の方にインプットするための取組というのも含めて、準備を今進めているところでございます。こういうような準備をした上で、来年 4 月から施行ということでございます。

それと、6 ページの下のほうです。全ての船舶所有者に義務づけたものとして健康検査の見直しということで、単に船に乗れる程度の健康状態を見るだけじゃなくて、より健康を積極的に増進するような観点からの取組ということも追加するというところでございます。

以上でございます。

**【江原海保企画課長】** それでは、海上保安庁交通部の江原より、船舶交通安全部会の現況について、資料 5-2 を用いまして御説明させていただきます。

資料の 1 ページをお開きいただきまして、こちらに船舶交通安全部会の概要がございます。直近の開催状況といたしましては先月 17 日に開催しており、議題は 2 つ、1 つは昨年の法改正の運用状況、もう一つは交通ビジョンの進捗状況に関してご審議いただいております。その概要について、ポイントを絞っての御報告を申し上げます。

2 枚めくっていただきますと改正法の内容について記載したページになっております。こちらは大きく 2 つございます。今御覧いただいている 4 ページにつきましては台風などの異常気象の頻発化、激甚化への対策というもので、昨年 7 月 1 日に施行しました。

具体的な内容といたしましては、1 つは平成 30 年の台風 21 号で走錨したタンカーが関空連絡橋に衝突するといった事故がございました。このような事故の再発防止対策として、異常気象時には、3 大湾などにおいて、一定の大型の船舶に対して湾外などの安全な海域への避難を海上保安庁が勧告、あるいは命令する、そのような制度などを創設したというものでございます。また、そのような異常気象時においてバーチャル A I S 航路標識

の緊急表示を可能とすることで海上施設への衝突防止を図るための制度も創設しております。

運用状況に関しまして、幸いにもこうした勧告・命令などを発出せざるを得ないような異常気象というものは今年の台風シーズンではございませんでしたので、そういった意味で実績はまだありません。

ただ、このような事態が生じた場合に直ちに対応できるよう、法施行後速やかに対象の海域で協議会を立ち上げ、具体的な運用ルールを定めるなど体制を整えております。

次のスライドを御覧下さい。もう一つの内容である航路標識法の改正の関係でございます。こちらは昨年11月1日に施行しました。内容といたしましては、1つは工事施工命令・原因者負担制度でございますけれども、こちらは船舶が海上にある航路標識に接触し損傷させたような場合などに、迅速な復旧を原因者に求めるための制度を新たに設けたものでございます。

また、承認工事制度につきまして、これは民間団体等が海上保安庁長官の承認を受けることで、海上保安庁が管理する灯台の塗装などの軽微な工事または維持を行えるようにするというものです。

3点目は航路標識協力団体制度でございます。こちらは、灯台を地域のシンボルとして考え、自らの負担で自発的に灯台の維持や利活用に取り組んでいただいている団体が全国各地にございます。そういった活動をしていただいている団体を海上保安庁長官が航路標識協力団体として指定するというもので、指定を受けた協力団体に対しましては、当庁から活動に資する様々な情報の提供、助言などを行わせていただくというものです。

このような新しい制度の中で動きがございますのは航路標識協力団体制度で、こちらにつきましては、先月、36の灯台について23団体の協力団体の指定を行ったというのが現状での実施状況となっております。

続きまして、交通ビジョンのフォローアップに進ませていただきます。8ページを御覧下さい。まず、令和3年の海難の発生状況でございます。全体の隻数でございますけれども、令和3年の船舶事故につきましては1,970隻ということで、前年に比べて30隻増加しているということでございます。その内訳でございますが、用途別ではプレジャーボートが全体の61%ということで最多でございました。また、海難の種別で申しますと機関故障などの運航不能による事故が48%ということで半数近くございまして、これが最多というような状況でございます。

こうした海難を減少させるために様々な取組を行っておりますけれども、ここでは主なものを幾つか御紹介したいと思います。9ページを御覧下さい。こちらは事故の多いプレジャーボートに関するものでございます。プレジャーボートの事故につきましては、その原因であるとか背景といったものを分析しながら対策を検討するというところで取り組んでおります。どのようなものが多いかという、やはり機関故障、その中でも特徴的なのは操船者の発航前検査だけでは防止が難しいもの、できないものが約7割あるということでございます。また、購入時の状態についても調べましたところ、現在約9割が中古艇で購入されているということが分かっておりまして、さらにその6割程度につきましては、整備事業者様などによる定期的な点検整備が行われていないといった傾向が新たに分かりました。

今後でございますけれども、こうした調査の結果を踏まえまして関係行政機関、また民間の各団体の方々と連携しながら実効性のある対策を検討して、これまでの対策等と併せて推進してまいります。

また1枚めくっていただきまして、こちらはふくそう海域における安全対策についてです。大阪湾北部海域の監視体制を強化するというものですが、先ほども少し触れました関空連絡橋への衝突事故を受けまして、大阪湾の北側の事故防止を着実に推進するための対策の一つとして、レーダーによる監視海域を拡大するというようなことを今、順次進めております。このような機能拡充を行い、令和4年度末には運用を開始したいということでございます。

最後に11ページを御覧いただければと思います。航路標識の分野に新しい技術を取り入れる取組についてでございます。幾つかございますけれども、まず、資料の左上は重量物である灯台のレンズを回転させるために、これまで水銀を使って浮かせて回転させるということをやっておりましたけれども、こういった有害な水銀を使わない方法といたしまして機械的に回転させる機構部を順次導入しているというものでございます。

そのほかにも、灯台は非常に強い光が必要となるものでございますけれども、そのようなものにも高輝度のLEDを導入したり、またドローンを活用いたしまして画像で不良箇所を診断する、またウェアラブルカメラを活用して遠隔で保守を支援するようなシステム、このようなことを今進めているという御紹介でございます。今後もこのような新たな技術を活用して航路標識の保守管理の効率化を推進していくことにしております。

それと、最後になりますけれども、現在取り組んでおります第4次交通ビジョン、これ

は平成30年4月に策定されまして、毎年船舶交通安全部会でフォローアップを行ってきていただいております。ただ、来年度に5年目を迎えるということでございまして、令和5年度を初年度とする次の交通ビジョンの策定にそろそろ取りかかる必要があると考えております。そのため、今後交通政策審議会に諮問させていただいて、社会情勢の変化などを踏まえた今後の取組の在り方について御議論いただいて答申をいただきたいと、このように考えておりますので、引き続きの御指導を何とぞよろしくお願い申し上げます。

私からは以上でございまして。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す。

それでは、質疑応答に移らせていただきます。議題5につきまして、御質問あるいは御意見がございましたら御発言をよろしくお願いいたします。

それでは、井出委員、よろしくお願いいたします。

**【井手委員】** 成蹊大学の井手です。説明ありがとうございます。

資料5-1の3ページになります。報告事項として、(2)の教育機関の学生の卒業後の進路状況等についてということで、先ほどの部分でも船員の確保計画という話がありましたが、そもそも若い方々が全くいない状態では計画も進まないと思いますので、こういった船員教育機関の学生の就職状況というのはどのようになっているのかというのを教えていただきたいということと、あともう一点は、その下の派遣事業者への立入検査結果としてどんなことが課題としてあったのかというのを簡単に御報告いただければと思います。

以上です。

**【河野分科会長】** ありがとうございます。

それでは、船員政策課長、よろしくお願いいたします。

**【谷口船員政策課長】** 船員政策課長でございます。

まず、船員教育機関の卒業生の求人・求職状況などということでございます。年によってもちょっと違いがあるのですが、従来、若い人はなかなか船員になっていただけないということで、船員の高齢化ということが一つ懸念されていたわけなんですけども、様々な取組の結果、最近では若い人で船員さんになってくれる方が増えてきた関係で、若い方の比率というのはだんだん上がってきております。

ちなみに、一方で、就職はしたんだけど辞めてしまうという意味で定着しないというケース、定着率は年々下がってきているという傾向にございまして、そういうこともありまして働き方改革によって定着率を上げていこうとする取組をしていこうという状況でござ

ざいます。

それと、船員派遣事業のフォローアップ会議ですけども、船員派遣事業者に対して監査に入った結果を、フォローアップ会議という船員部会の別の会議体でございますけども、ここは労使の委員の方々などが入っておられる会議体で御報告しまして、その会議の結果を御報告したものでございます。例えばどういうタイプの事項について監査で指摘が多かったかということとか、それを御報告した上でどうやって今後改善していこうかということについて御意見をいただいているということでございます。

今回出た御意見としては、例えば法令違反を行った事業者に対する監査の頻度を高めるということをやったらどうかと、こういうような御意見などを労働側の委員からいただいたりしております、そういう御意見を踏まえて制度運営の改善に努めてまいり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。

井手委員、いかがでございましょうか。

**【井手委員】** ありがとうございます。状況がよく分かりました。学生も少しずつ関心を持ってきていただいているということで、少し安心しました。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。

ほかに何か、ご発言がありますでしょうか。

**【篠原委員】** 今の関連でいいですか。

**【河野分科会長】** 篠原委員、よろしく願いいたします。

**【篠原委員】** 若い人が少しずつでも増えているというのは大変いいトレンドだと思っています。これをもっともっと推進してその流れを太くしていくということが大事だと思うんです。と同時に、やっぱり女性ですね。女性の数も前より少しは増えているんですか、どうですか。

**【谷口船員政策課長】** 女性の船員さんについても、旅客船の分野とか、あるいはクルーズ船などのサービス部というところが多いんですけども、女性の数は昔に比べると、女性が働ける職場というのは増えてきているかと思っておりますがまだまだ少ない、数%という……。

**【篠原委員】** 私は前も会議で再三指摘させていただいたんですけど、やはり女性の場合にはいろいろなハンデがあると思うんですよ。そこをどのようにカバーしてあげるか、乗

り越えていけるように環境整備をどう整えてあげるかというところがまだまだ弱いんじゃないかなという感じが私はするんですけど、いかがでしょうか。

【谷口船員政策課長】 おっしゃるとおり、これは船員以外の男性ばかりの職場も似たような問題を抱えておりますが、一番ストレートなことを言うと例えば女性トイレがない職場とか、そういうところはなかなか働きづらいねということがございます。

それで、船員職業安定所の求人票に、求人するときに女性専用の設備の整備状況などについても記載していただくような見直しをして、この春からスタートしようとしております。例えばそういうこととか、あとは若い方については例えばWi-Fiが船内にあるかとか、そういうきめ細かな情報の提供などを通じて、実際にそういうものが整備されている所が増えていくようにしたりしながら、小さいことからこつこつと、大きいことをしないというわけじゃありませんけども、やっていきたいと思っております。

【篠原委員】 子育て中の女性なんかは、しばらく家を空けますから、ハンデは大きいですよ。

【谷口船員政策課長】 船員さんも、子育て中はなかなか船に乗るのは難しいのかもしれないんですが、例えば船員としての経験を生かして船員さんの労務管理、例えば労務管理の講習とかを受けて労務管理部門で働くとか……。

【篠原委員】 陸上で。

【谷口船員政策課長】 そういうキャリアパスを陸の部分も含めてつくってあげれば、女性の船員さんの活躍は広がると思っておりますので、そういう観点も含めて頑張ってもらいたいと思います。

【篠原委員】 いろいろなケースがあると思うんで、それぞれきめ細かく環境づくりをやっていただきたい。これからは女性や若い人がこの分野にどの程度出てきてくれるかというのは、私は大きな鍵だと思うんですよ。ぜひそのところに力を入れてもらいたいと思います。

【谷口船員政策課長】 ありがとうございます。

【河野分科会長】 それでは、友田委員、いかがでしょうか。

【友田臨時委員】 すみません。今の件ではないんですけども、先ほど言いそびれたことをお話しさせていただきます。

まず、海事産業強化法、この画期的な海運・造船支援の施策をつくっていただいたということが、特にこれから環境対応の莫大な投資が必要なこの分野、さらに技術革新をして

いかなければ国際競争で負けてしまう分野において非常に画期的なことだということで、感謝申し上げます。グリーンイノベーション基金とうまく連動するような形で誘導していただければと思います。

それと、連日報道されております世界的な物流の混乱、特にコンテナ物流の需給逼迫については、事業者として非常に重く受け止めておりまして、臨時船の投入やコンテナ追加手配など、様々な手を打っているんですけれども、ここでひとつ海事局さんへ御礼を申し上げたいと思います。それは、先ほど話題になりましたワクチン接種推進支援や、船員の交代などについて、関係省庁におかれては、極めて柔軟に対応していただいております、クルーの安全や労働環境の確保、ひいてはサプライチェーンの円滑化に非常に大きく寄与しているということでございます。この点を改めて感謝を申し上げたいと思いますので、今後ともこのような柔軟な対応をよろしくお願ひしたいと思ひます。

以上でございます。

**【河野分科会長】** ありがとうございます。ただいまの点はコメントとして伺わせていただきたいと思ひますので、また今後ともよろしくお願ひいたします。

住野委員、よろしくお願ひいたします。

**【住野委員】** プレジャーボートの事故率が非常に多いと認識しています。そのほとんどが多分機械故障だろうと思ひていますが、一つ御質問と要望なんです、今は6年に1回の点検で、3年に1回の中間検査ですよね。このコロナ禍と相俟って実はプレジャーボートも増えてきているような状況なので、これは大きな事故につながらないように、船検や点検の在り方も含めて議論は必要と考えています。

**【河野分科会長】** 交通部企画課長、よろしくお願ひいたします。

**【江原海保企画課長】** 今御指摘いただいたように、最近はコロナ禍の影響でプレジャーボートが密を避けるレジャーとして非常に盛んになってきている中で、その対策は非常に重要なと思ひています。いろいろなやり方もあると思ひますので、制度を変えるやり方はなかなか難しいところもありますので、まずは例えばいろいろな啓発活動といったものにも取り組んでいきたいと思ひております。今検討しているところでございますので、引き続き御指導いただければと思ひます。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。

まだ御質問があまりかもしれませんが、既にもう予定の時間を過ぎてしまっておりますので、ここで議題5についての御意見あるいは御質問を締めくくらせていただきたいと思います。

います。

それでは、以上をもちまして本日の議事を終了したいと思います。議事進行を事務局にお返しいたします。よろしくお願いいたします。

【那須総務課企画室補佐】 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、本日、御多忙のところを御議論、御指導いただき、誠にありがとうございました。

本日の議事録については、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思っております。

以上をもちまして交通政策審議会第40回海事分科会を終了いたします。本日はどうもありがとうございました。

— 了 —