

交通政策審議会海事分科会（第46回）

令和7年3月12日

【滝澤総務課企画室長】 それでは、定刻となりましたので、ただいまから第46回海事分科会を開催させていただきます。

皆様、本日はお忙しい中、御出席賜りまして、誠にありがとうございます。事務局を務めさせていただきます海事局総務課企画室の滝澤と申します。本日は、どうぞよろしくお願いいたします。

まず、本日は8名の委員、臨時委員の皆様に御出席いただいております。大串委員、大井委員におかれましては少し遅れての御出席となる見込みでございます。

交通政策審議会令第8条第3項による定足数を満たしておりますことを御報告いたします。また、本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ので、あらかじめ御了承いただきますようお願いいたします。

続きまして、お手元の資料の確認をさせていただきます。まず、御出席委員の配席図、議事次第が1枚ずつございます。そして、資料の1、2、3、4が1点ずつございます。不足や落丁等ございましたら、お申し出いただければと思います。

それでは、報道関係者の方々のカメラ撮りは、冒頭部分につきましては、ここまでとなります。ここから議事が終了するまでの間、撮影は御遠慮いただきますようお願いいたします。議事の終了後に再度カメラ撮りのお時間がございますので、私よりまた御案内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。ここからの進行を野川分科会長にお願いさせていただきます。野川分科会長、よろしくお願いいたします。

【野川分科会長】 それでは、議事を進行させてまいります。まず、議題1の令和5年度日本船舶及び船員確保計画の実施状況についてと議題2の最新の業況等についてでございますが、この2つは相互に関連する事柄となりますので、事務局よりまとめて御説明をお願いいたします。よろしくお願いいたします。

【指田外航課長】 海事局外航課長の指田でございます。私より前半部分の議題1について、資料2を用いて御説明を申し上げたいと思います。よろしくお願いいたします。

こちらの日本船舶・船員確保計画の令和5年度時点の実施状況の御報告となります。これは毎年分科会で御報告を申し上げているものになります。この日本船舶・船員確保計画につきましては、令和5年度より第4次計画が開始されているところでございまして、最新の状況を御報告申し上げるものでございます。

資料をおめくりいただきまして、1枚目は目次ですけれども、1ページ目をまず御覧ください。毎年の御説明になりますけれども、制度概要について簡単に御紹介を申し上げます。まず、上の箱ですけれども、海上運送法におきまして安定的な海上輸送確保のために必要な日本船舶と日本船員の確保について基本方針を定めるということになっております。下の箱ですけれども、外航につきましては、平成19年の交通政策審議会の答申におきまして、その必要規模を日本船舶が約450隻、日本人船員が約5,500人と試算されておりまして、これを踏まえまして外航の日本船舶につきましては、令和5年から5年間で1.25倍に隻数を増やす。また、日本人船員につきましては、平成30年から10年間で1.5倍に増加するという目標になっております。

また、内航につきましても、安定的・効果的な船員の確保・育成を図ることを目標に掲げているところでございます。こうしたことについて、毎年の状況を分科会に御報告しているものであります。

2ページ目をおめくりください。日本船舶・船員確保計画の認定についてでございます。こちらは海上運送法に定めがございまして、基本方針の内容に沿って船舶運航事業者等の皆様に計画の御申請をいただきまして、これが認定されますと外航につきましてはトン数標準税制の適用が受けられるというものになっております。

3ページ目を御覧ください。トン数標準税制の内容でございます。これは海運業の利益と申しますのは、年度ごとに激しく変動するという事業特性にございます。これを踏まえまして、利益が多い年も少ない年も一貫して、そのみなし利益というものを設定し、これに対して課税をするという制度でございます。これによりまして、毎年の納税額が予見可能となりますので、それによって安定的な、計画的な船舶投資を促し、ひいては経済安全保障に資するというのが目的になってございます。

続きまして4ページ目を御覧ください。準日本船舶制度についての御紹介です。準日本船舶といいますのは、外国籍船ではありますが、海上運送法の航海命令が発せられた際に迅速に日本船舶となる条件を備えたものということになっております。これにつきましても、一定の隻数をトン数標準税制の適用対象にすることが可能という制度になっておりま

す。これは平成25年に制度改正で対象に追加をされていまして、平成30年に範囲を拡大しているという経緯がございます。

続きまして、5ページ目を御覧ください。そして、現在の実施状況でございます。令和7年3月12日時点ということでお示ししておりますけれども、外航につきましては、この第4次計画におきましては1社、実は撤退がございまして、現在はこの網かけしているところの5社1グループ、そこにお示ししている事業者が認定を受けているという状況でございます。

続きまして、6ページ目を御覧ください。現在の外航日本船舶、あと外航日本人船員の確保状況でございます。表になっておりますけれども、上の段がいわゆる計画の認定を受けた事業者の保有する日本船舶、あるいは日本人船員等の数となっております。令和5年度におきましては、外航日本船舶は隻数が303.6隻となっております。第1次計画の開始時と比べて226.2隻の増加となっております。また、外航日本人船員につきましては、1,357名ということございまして、第1次計画開始時と比べて285名の増加となっております。

そして、下の2つの横の表のところですが、これはトン数標準税制の、上は適用事業者のみの数字ですが、この適用事業者以外の事業者も含めて、さらには外国籍船も含めて日本商船隊全体の隻数と外航日本人船員の規模をお示ししているものでございます。隻数ベースで見ますと、令和5年度で隻数は2,211隻と微増傾向であります。船員数は2,017人ということで減少傾向にございます。船員につきましては、こういう減少傾向に全体としてありますので、昨年海技人材の確保の在り方に関する検討会というのを開催しまして、こちらの中間取りまとめを行いまして外航日本人船員の確保・育成に関する施策というのを取り組んでいるところでございます。

最後に7ページ目、内航についてでございますけれども、これは内航海運事業者等が日本船舶・船員確保計画の申請、認定を受けた場合は、新人船員を雇用して育成する事業者を助成金で支援するという制度がございます。左下の表ですが、令和6年度時点で認定事業者は244社で、船員未経験者の採用につきましては、令和5年時点で616人となっております。右の図でございますけれども、内航船員全体で見ますと、こういったこともありまして、35歳未満の割合の方、これで言うとグラフの赤い線ですが、この割合が近年増えておりまして、若返りが図られつつあるといった状況にございます。

私からは以上でございます。

【高田総務課長】 続いて議題2、最新の業況などについてということで、海事局総務課長の高田でございます。資料3に即して説明を進めてまいります。

1枚おめくりいただきまして1ページ目、目次をつけております。1の海事産業の概観から7その他まで御覧の項目に沿いまして説明を進めてまいりたいと思います。まず最初に海事産業の概観ということで、資料の3ページを御覧になっていただきたく思います。我が国では海運、造船・船用工業を中心に関連産業が密接に関連して、海事クラスターを形成しております。海運業と造船・船用工業の間に互いに国内調達や日本の造船会社の船を海運事業者は使っている、そういった相互の関係がございます。また、日本人船員、外航は一部外国人船員もございますけれども、我が国の海運業に安定的な供給を行っております。さらには、右側、あるいはその下のところに様々な業種がございます。これは一連となって海事クラスターということで、一体的に発展を進めていきたいと今動いているところでございます。

続いて外航海運ということで、資料の5ページになります。外航海運の現況ということで、運賃市況の推移というものを資料でお示ししております。左側のところが、ばら積み船の運賃指数ということで、ばら積み船の運賃につきましては、現在下落の傾向ではあるのですけれども、また併せて右側、コンテナ船の運賃につきましては、紅海の情勢の影響により一時的に上昇が見られたのですけれども、現在は下落の傾向になります。経済情勢や船腹需給などの影響を海運市況は受けやすいということでもありますので、引き続き動向を注視していく必要があると考えております。

次の6ページ目になりますけれども、スエズ運河やパナマ運河の状況ということで資料をお示しいたしました。上のところがスエズ運河に関する状況ということで、一昨年11月に我が国の海運会社が運航する自動車運航船が紅海の航行中に「拿捕」されたのでございます。今年の1月にホーシー派の宣言ということで、攻撃をイスラエル関係船舶に限定する。その宣言以降、その3日後には、先ほど申し上げました、「拿捕」された自動車運搬船の乗組員は解放されていますけれども、引き続き国内外の海運会社の多くは、この紅海などへの航行を回避しているというところでございます。その1月の宣言以降、スエズ運河の航行隻数は若干増えたものの、国内の海運会社は引き続き航行を回避しているところであります。スエズ運河の航行隻数はおおむね前年並みの水準にとどまっているというところがあります。

下側のところはパナマ運河の渇水による通行制限ということで、パナマ運河、乾期が

1 1月から4月まで、雨期が5月から10月までとなっているところでありますけれども、
渇水による通行制限の影響を受けるというようなどころがある中で、今後ということで、
その渇水対策ということで新たな貯水池の建設計画ということを検討開始しているといっ
た、そういった状況があつてございます。

次に内航海運の状況となりますけれども、資料の8ページ目をお願いします。内航海運
業の現況ということで、取扱いの貨物量の推移をグラフに示させてもらいました。左側の
ところが内航貨物船というところで、昨年の1年間、これは図で言うと、この赤い実線の
ところでありまして、この内航海運の取扱貨物量は前年の同じ月と比較して、平均
して3%減少している。理由としては、セメントの需要が減少したと見ているところであ
ります。右側のグラフ、こちらは内航旅客船、長距離フェリーの取扱い、旅客者数の状況
です。これも赤い実線ということで、昨年1年間の数字を示しております。こちら前年
同月と比較しまして、これまで100%超えると前年を上回るような状況が見られるとこ
ろでございます。私どもとしては、今後もさらなる旅客数の増加を期待しているという
ところでありまして。

次の9ページを御覧になっていただきたいと思います。トラックドライバーの時間外労働
規制ということで、960時間の規制というのが昨年の4月から始まりました。それに向
けての物流の流れの対応ということで、2024年問題ということで物流業界を挙げて
様々取り組んでいるところでございます。海運事業者、海運分野におきましてもモーダル
シフトを進めていく。さらなる内航海運の活用に向けてフェリーやRORO船の輸送力の
増強を進めていく。フェリーに乗っている中でトラックドライバーの方々の休息環境を進
めていく、そうしたことに取り組んでいっているところでもございます。

続いて10ページ目をお願いしたいと思います。さらにこの2024年問題の対応という
ことで、トラック輸送から船舶輸送の行動を変える、促すということを図るために、船舶
の空き状況ということを見える化していこうということに取り組んでおります。左側のと
ころでありますけれども、フェリー、RORO船、コンテナ船の積載率というもの、これ
は3か月ごとに公表しております。まだ積載率によっては空きが見られるというような状
況もありますけれども、我々としては、こうした海運の利用ということを引き続き促進を
図っていきたいと考えております。

そのための支援ということで、一例とありますけれども、10ページ目の右側になりま
すが、シャーシなどの輸送機器の導入を促進したり、あるいは船員さん、あるいは陸上の

作業員の方々の働き方や生産性を上げるためにデジタルを活用した業務効率化などに関する優良事例ということを展開していく、そういったことを引き続き取り組んでいきたいと考えております。

続いて11ページ目になりますけれども、今度は旅客船事業の需要拡大ということに向けた取組になります。地域の方々の移動手段や物流を担うというだけでなく、観光分野においても地域経済から、この旅客船事業というのは支えているところであります。こうした旅客船事業も安定的かつ持続的に進めていくために、海事局としましても新たなインバウンド、その誘致を図るためのコンテンツを強化したりとか、あるいは受入れ環境の整備ということで、お手元にあります様々な取組ということにつきまして引き続き進めているところであります。

続いて造船・船用工業に関してですけれども、資料の13ページ目をお願いします。我が国の造船業の現況ということで、市場価格や受注、建造の動向についてグラフをお示しました。市場価格の動向ということでは、鋼材の価格が高止まりする中では、新しく船を造る市場における船の価格につきましては、約4割、一定の回復が見られるところであります。こうした中であるのですけれども、我が国の造船事業者の受注の動向としては、コンテナ船やばら積み船を中心に高い水準が継続しているとなっております。こうした受注がある中で、現在、我が国においては3.7年分の手持ちの工事量というものを確保しているところであります。今後は環境にやさしい、温室効果ガスを出さないようなゼロエミッション船などの新たな造船ということについての増加が見込まれる中で、生産基盤というのを強化して、体制強化していきたいと考えております。

併せて14ページ目になりますけれども、なかなか我が国の造船業を取り巻く環境というものは厳しいところがあります。左側のところに世界の建造量の推移という棒グラフを用意させていただきました。我が国の建造量というのは、青色で示しているところであります。2000年から2023年までというところでありますけれども、我が国の建造量におけるシェアというものが中国、韓国に比べて低くなってきているところになります。その上の赤い棒グラフの中国の伸びが見られる。あるいはその上の黄色のところ、韓国につきましても2000年代前半から建造量がどんどん増えていっているところがございます。右側のところが世界の造船企業のグループの建造量ということで、御覧のような各国それぞれの企業ごとに見たときの建造量の状況が見られるとなっております。

こうした状況を変えていくというために15ページ目、御覧になっていただければと思

います。海事局におきましては、一昨年(2021)の5月から昨年(2022)の7月までの間なのですが、船舶産業の変革実現に向けた検討会というものを開いて、今後の船舶産業が目指す目標というものにつきまして検討を深めてまいりました。右側のところに、我々として船舶産業が目指す姿ということで、2030年において我が国の海事産業がアンモニア燃料船や液化水素運搬船などに見られる、こうした次世代船舶の受注量におけるトップシェアを確保していくという、こういったことを目標として掲げました。

このための取組ということでこの左側のところに変革ロードマップということで、大きく4つのダイヤで示しているところでもありますけれども、技術開発を進めていく。あるいはデジタル技術を駆使しながら、上流から下流までの一貫した高度な生産体系というのを作り上げていく。さらには、船舶産業において十分な人材を確保していくということで、そのための待遇改善や魅力の向上を図っていくことなど、これから個別の対策ということで進めていっているところであります。

16ページ目が、その具体的な進め方ということで、すみません、いろいろ線が入って分かりにくくなってしまったところがありますけれども、現在、主要機器の標準化を図るための標準化のタスクフォースだとか、あるいは高度な技術を持つ専門人材の育成方法などについての人材確保や育成などのタスクフォースなど、幾つかのテーマごとに、その具体的な対策について深堀の検討を今進めているところであります。また、ここで得られた内容につきまして、先ほど申し上げました検討会のほうへ報告しながら、それぞれの施策というのを進めていきたいと考えておりますとともに、中ほどのところに黄色く細い2024から26以降ということで、様々な支援措置というものを書かせてもらっておりますけれども、こうした支援措置というものにつきまして後ほど触れますけれども、我々としては予算面においても支援しながら強力に進めていきたいと考えているところでございます。

17ページ目は、そのための1つの参考ということで、造船・船用分野においては経済安全保障にとっても非常に重要な分野でもあります。そうした特に技術開発の部分において、バーチャルエンジニアリングの導入を図ることで船を造り上げ、さらには安定的な海上輸送を図るための支援ということを、今取り組んでいるところです。

続いて、安全、環境などに関する取組ということで、資料の19ページ目をお願いします。19ページ目のところは、主に国際海運となりますけれども、右側の真ん中のところに今後の線表というところを少しつけさせてもらいました。2050年までにおいて温室

効果ガスの排出ゼロを目指す。そのために今年中において国際基準の策定に向けてイギリスの国際海事機関において、そのための交渉を進めていっているところであります。そうしたこの国際基準の策定ということと併せて、技術開発や生産基盤の構築ということで、左側の①、②ということで様々な研究開発を行ってございます。昨年で申しますと、①のところ、グリーンイノベーション基金による開発としては世界初の商用アンモニア燃料船の運航を開始したところであります。また、船を造り上げるための生産基盤ということで、グリーントランスフォーメーション経済移行債による支援ということで、②の上のところでありますけれども、こうした生産設備の支援ということも現在行っているところであります。

続いて20ページ目になりますけれども、今度は内航海運の温室効果ガスの削減目標になります。昨年の12月でありますけれども、内航海運における温室効果ガスの削減目標というものを打ち出しました。2050年までのカーボンニュートラルということを目指すために、こういった形で進めていくかということで、2040年度の目標ということをも1つ決めました。資料の20ページのところにありますモーダルシフトを考慮した、考慮しない場合、それぞれにおいて約36%、39%の温室効果ガスの削減を目指す。そのためには、省エネ船の転換を継続して行う。運航改善による省エネを図る。そうした取組を講じていくことで温室効果ガスの削減というのを内航分野においても取り組んでいきたいと考えております。

続いて21ページ目になりますけれども、こちらは参考ということで、海運分野において環境対策を進めていくためにアンモニア燃料船や水素燃料船、あるいは水素燃料電池船などの、こうしたゼロエミッション燃料など適用することで、これを我々としても製造ということを図りながら、カーボンニュートラルに向けた取組というのを現在進めていっているところであります。

続いて、この安全の分野ということになりますけれども、22ページ目、お願いします。自動運航船の資料を用意させていただきました。自動運航船に取り組む背景として、左側のところに課題というものを書かせてもらっております。海難事故の約7割というものがヒューマンエラーに起因しているというところがあります。船員の高齢化を踏まえて若年船員の確保・育成が急務であったり、造船業の競争激化、そういった課題というのがあります。こうしたことを課題として捉えて、そのための対策ということで、右側のところになりますけれども、自動運航船ということについて今取り組んでいるところであります。

す。ヒューマンエラーに起因する海難事故の防止の期待が図られるだとか、労働環境の改善とか、こうしたことについても注目しているところでもあります。

23ページ目になりますけれども、こうした自動運航船の実現に向けて現在どのような形で進めているかということを表でお示したものであります。これまで自動運航船を進めていくための個別の技術開発の支援、実証を行ってきました。さらに真ん中のところにありますけれども、内航船を対象としまして、船舶交通が非常に多い海域での実証運航を行ったり、あるいは離着岸というところまで含めた実証航海ということを現在、今、実験を進めているところであります。こうした実証運航で得られた成果というものも、さらに基準の策定というところまでつなげていき、国内法制化だとか、あるいは国際ルールの策定というところについても結びつけていきたいと考えているところであります。

続いて24ページ目でありますけれども、令和4年4月に発生しました知床の遊覧船事故対策を受けて、対策として旅客船の総合的な安全・安心対策ということを令和4年の末にまとめて、今現在、66項目ということにつきまして順次取り組んでいるところであります。この星印をつけた項目については、本日時点で実施中または実施済みの案件となっております。左の①のところに2つ、まだ星がついていない。事業者の安全管理体制強化のところでは2項目ありますが、このうち安全統括管理者・運航管理者の試験制度につきましては、今年の5月頃、さらに届出事業者の登録制の移行につきましては今年の4月1日から進めるということで、ここにまとめていただきました項目につきまして、実施に向けて今進めていくということをしているところであります。

その中の1つに掲げた項目でもありますけれども、25ページ目に+ONEマーク制度というものを、資料を用意させていただきました。今年の3月から運用開始しております。事業者の安全性の向上の取組ということを船の利用者、皆さんが確認できるようにして、利用者の安心に資する制度とする。また、利用者にとってみて安心な事業者かどうかということについての評価・選択ということにつなげていく、そういったことのために事業者単位でこのようなマーク制度というのを取り入れたところでもあります。右側のところに2段階ということで青色の評価、あるいはさらに進んで、継続して安全性が確保されるという事業者については、オレンジ色のこのマークというものを付与するという2段階の仕組みということで評価認証ということを進めているところであります。

続いて、海技人材の確保・育成ということで27ページ目をお願いします。船員不足の深刻化への対応ということで、船員の有効求人倍率が高いという中で、また、働き方改革

を進めていく中で、1人当たりの月間総労働時間というのが減少してございます。また、船員を養成していくにしても、様々なルートということがある中で、こうした現状の中で海技人材の確保ということを進めていっているところであります。そのための対策ということで、28ページ目になりますけれども、昨年12月になりますが、海技人材の確保の在り方に関する検討会が中間取りまとめを行いました。①の海技人材の養成ルートの強化から、⑤の新燃料に対応可能な海技人材の確保・育成まで5項目につきまして、お手元にあります方向性とそれぞれの対応策ということで、これからも進めていきたいと考えております。

29ページ目は、それぞれの項目がどこの分野に属するかということで、参考で模式化しているものであります。

続いて30ページ目になりますけれども、併せて船員の養成機関でもあります海技教育機構の中期的な在り方に関する検討会というものを、これ、昨年6月から現在まで検討しているところであります。今年の春頃に何かしらの方向性もまとめていこうということで、現在検討を進めております。見直しの方向性としては、右側のところで骨子と書いているところがありますけれども、5項目、大きく5つの論点を中心に現在進めているところであります。

最後になりますけれども、資料の32ページ目になります。冒頭で海事産業の現況ということで、海運業や造船・舶用工業、船員ということで、海事クラスターを形成して一体となって進めていきたいということを申し上げておりますけれども、令和3年に海事産業強化法というものが成立してございました。造船・舶用工業と海運業の両面から総合的に施策を進めていくことで、好循環というものを作り出していく。そのための様々な方針ということで計画を策定、その計画が認められた中では様々な支援措置というものを講じて一体となって作っていくということで、この法律というものを今現在、施行しているところであります。

この法律についてなのですが、法律の施行後5年を経過したときにおいて、所要の措置を講じていく、検討するということを掲げているところであります。我々として、こうした海事産業と一体となって進めていくために、今後の議論を深めていきたいと考えているところであります。

33ページ目には、支援措置の一部になりますけれども、先ほども触れましたけれども、海事関係の税制ということで経済安保の観点、環境性能の高い船舶を建造する、促進する、

図るための観点などから、御覧の様々な税制というものを支援措置として用意しているところであります。

34ページ目になりますけれども、こうした海事産業、一体となって進めていくということで、今後もこうしたスケジュールの下にいろいろ見直しを行いながら、海事産業の競争力、国際競争力を高めていきたいということも考えております。せっかく今日の分科会の機会となりますので、先生方のほうから海事産業全般にわたって様々な御指摘、御知見等ありましたら御示唆いただければと思って資料を用意させていただきました。

私からは以上となります。

【野川分科会長】 ありがとうございました。

それでは、議題1及び2につきまして、御質問、御意見等ございましたらお願いいたします。いかがでしょうか。篠原委員。

【篠原臨時委員】 外航のところで、まずお聞きしたいのですけれども、船員の確保のところでは、人数的には増えてきているということですね。さっきの説明。それで、若い人や女性のトレンドというのはどうなんですか。

それから、ついでに内航についても同じ質問をさせていただきたいなと思います。まず外航のほうから。

【野川分科会長】 お願いいたします。

【指田外航課長】 必要に応じて関係課長から補足をいたしますけれども、今、篠原先生の御質問で、若い人と女性ということであります。外航に関しては、これは今、船員さんになられている方というのは、キャリアパスが割と将来的に陸に上がって船のオペレーションというんでしょうか、船舶管理といいますけれども、そういうある意味、中枢の幹部として活躍される方が割と現場の経験を積むという意味で海に出られるというケースが多うございまして、したがって、全体の年齢の分布というので明確に把握しているわけではないのですけれども、どちらかというと若い方がそういうキャリアパスの中で乗船されている方が多いというふうに承知しております。

あと、女性については、確たるものがないので、もし誰か補足ができる方はお願いしたいと思います。

【野川分科会長】 船員政策課長、お願いします。

【角野船員政策課長】 御質問いただきまして、ありがとうございます。船員政策課長の角野でございます。まず、若い方、我々、新規の就業者というのを見てございまして、

近年、トレンドとしては増えておりますので、そういう面で特に内航に関しては年齢構成が結構高いのではないかとということで印象を持たれている方が多いのですが、実はその年齢構成は改善されて——改善というか、若返りしているというようなデータも見えているところがございます。

それから、女性船員なのですけれども、こちら、内航と外航で、手元にあるのが内航の数字ということになるのですけれども、数は、絶対数はそれほど多くはないのですけれども、トレンドとしては少しずつ増えている。それは女性船員として就業される方もそうですし、それから、この学校に入ろうとか、船員の教育機関に入ろうという女性の方の人数も増えているという状況でございますので、そういう面で引き続き増えていくトレンドがあるのではないかなと考えてございます。

【野川分科会長】 いかがでしょうか。

【篠原臨時委員】 外航のほうは、今言ったような明確なトレンドというのはないんですか。

【指田外航課長】 女性についてということですよ。

【篠原臨時委員】 ええ。

【指田外航課長】 女性は、すみません、正直、あんまり把握しているものが……。

【篠原臨時委員】 少ないでしょうけれども、もともとの絶対数がね。

【指田外航課長】 それほどは多くないのではないかと。ただ、そういう活躍される方が徐々に出てこられているというようなお話は伺っております。

【篠原臨時委員】 はい。結構です。

【野川分科会長】 ありがとうございます。

いかがでしょうか。

【松浦臨時委員】 よろしいでしょうか。

【野川分科会長】 はい。松浦委員。

【松浦臨時委員】 ありがとうございます。御説明、ありがとうございました。まず、説明のあった資料2の6ページのところなのですけれども、御説明いただいた日本船舶、それから、日本船員確保計画の認定を受けている外航海運会社における外航日本船舶、それから、外航の日本人船員の確保状況については増加をしているというのは、この数字を見たらよく分かります。ただ、その下の表ですけれども、その下の表を見てみると、認定を受けていない外航海運会社を含めた外航日本人船員の数、それから、外航船舶の数につ

いては少なくなっているというのがこの表で示されているのだと思っております。

このような中で、説明でもありましたが、昨年より海技人材の確保の在り方に関する検討会、それから、海技教育機構の中間的な在り方に関する検討会におきまして、今後の外航、それから、内航海運における輸送ニーズや諸情勢の変化を踏まえた船員の確保が喫緊の課題であるということで、共通認識を図って今検討会が行われておりました。その中で海技人材の確保に向けた5つの方向性が示されまして、中間取りまとめが行われたという説明が先ほどもありましたけれども、この検討会中間取りまとめの中で、これは資料326ページの海技人材の確保・育成の中で、今回、報告がされているところでございますけれども、この取りまとめに基づく施策の着実な実施、これをしっかり行っていただけるようお願いしておきたいと思っておりますので、よろしくお願いいたします。

【野川分科会長】 ありがとうございます。

何かこれに関するレスポンス、ございますでしょうか。事務局から。審議官、お願いします。

【堀審議官】 ありがとうございます。松浦委員、御指摘いただいたとおり、数字を見ると、こちらは増えているけど、こちらはまだまだみたいなこともございますので、ただいま紹介していただきました検討会、しっかりとその内容を踏まえて着実に実施していきたいと思っておりますので、関係の皆様御協力も引き続きお願いいたします。よろしくお願いいたします。

【野川分科会長】 ありがとうございます。

1点、私もこれについてはコメントさせていただきますと、この資料2の1ページにあります日本船舶及び船員の確保に関する基本方針、これの基にあります平成19年の交通政策審議会の答申で、外航船舶が、外航日本船舶が450隻、外航日本人船員が5,500人、こういう目標を決定した元の委員会で、私、座長を務めさせていただきまして、そこからどのようにこれが実現していくかということを経営者としてずっと見守ってきたわけでございます。日本船舶につきましては、制度的な工夫として、いわゆる準日本船舶というものを導入するなどして、この6ページの表を見ますと、それなりの増加をしている。もともと第1次計画の開始時が77.4隻ということで、最初、100隻なかったわけですから、それに比べれば、パーセンテージで言えばかなりの増加を見ている。もちろん、目標にはまだまだ遠いとしても、それなりの成果がある。

ところが、外航日本人船員については、御覧のように5,500人という目標までには、

とてもこのままでは届かないであろうという見通ししか立たないような現状にあるということで、以前から私、むしろ、外航日本人船員の確保ということについて、ちょうど日本船舶について制度的な、先ほど申し上げたような工夫によって一定の成果を見ているような形で、この日本人船員の増加ということについても何か工夫はないのか。このままずっと表は横に寝たままの、恐らく棒、線にすれば横に寝たままの状況が続くということだと、最初に審議会で決定した内容というものは無意味になっていってしまうという懸念を抱きますので、私、今日でこの海事分科会も終わりますが、いわば遺言のような形としてぜひお願いしたいのは、本当にこれを抜本的に考え直すことも含めて、新たな対応をしていただきたいというように思いますので、よろしくお願いいたします。

それでは、ほかにどうぞ。御意見。大串委員、お願いいたします。

【大串委員】 遅れてまいりまして申し訳ございませんでした。私から2つ質問させていただきたいと思います。

1つは、物流革新に向けたパッケージということで、資料3の9ページなのですが、鉄道と併せて内航の輸送量を10倍程度増やそうという大きな目標が示されているかと思います。かなり企業の方とお話ししていても、やはり今まではどうしてもトラック輸送に重きを置いていたのだけれども、本当にもう限界が来ているというのがここ一、二年で非常にあらわになってきたというところで、内航に関して大きな関心を示されていたりとか、また、味の素さんをはじめとして長距離輸送をやってみたら、輸送品質、悪くないんじゃないかというところで、そうした事例が出てくることによって、少しずつ広まってきたのかなとは思っておりますけれども、ただ、なかなか数字としてまだ見えてきていないのかなというところであります。

今の政策としてトラックヘッダーとか、シャーシとか、様々な取組をされていますけれども、これが10倍、10年以内に10倍になるということは、かなりの変革を求められると思いますし、例えば港湾のほうの手当で、いかに集積したものをシャーシ置き場を確保して、ヘッダーで共通に運んでもらうかというんでしょうか、そこの中の専用の人たちを育成して、トラックドライバーが船の中に乗り込むまでつかなくていいというのでしょうか、そのシャーシ置き場に持っていけば、シャーシ置き場から専用のトラックヘッドを運用して船の中に運んでくれる専用の業者が育成されているとか、その辺りをどういうふうに育成していこうか、お考えになっているものがありましたら教えてくださいというのが1点です。

2点目ですけれども、カーボンニュートラル、カーボンニュートラルポート、非常に大事だと思っております。19ページなどに様々な燃料を港で供給できるようにして、カーボンニュートラルに資する内航、外航を推進していこうという気概が見て取れると思いますけれども、これはいろいろな給電とか、燃料供給システムをいろいろな港が配備しなければいけないとなると、とても大変だと思うのですけれども、この配備に関しても、例えば優先順位をつけておられて、非常に大型の船舶等が出入りして、国際競争力としても、この辺りの仕組みを導入すべきと考えられる、例えば京浜とか、名古屋とか、そういったところに先行投資していくとか、そういう優先順位を含めた御検討はされているのでしょうか。それとも港、港に一斉配備みたいなイメージでおられるのか、その辺りの配備に関しても教えていただけるとありがたいです。

以上、2点です。よろしくお願いします。

【野川分科会長】 御質問、2点ですが、それぞれよろしくお願いします。いかがですか。では、内航課長、お願いします。

【角野内航課企画調整官】 御質問、ありがとうございます。モーダルシフトにつきましては、先ほど9ページ等で御提示させていただいており、輸送量を増加していくということで、シャーシの導入促進などを進めているところでございます。

実際に、海運事業者の方とお話させていただくと、一定程度、モーダルシフトの動きは進んでいるという話を聞いております。先ほどおっしゃっていただいたように、港で今後、シャーシをどのように効率的に管理していくかといった視点も重要だと思っておりますので、港湾局とも連携しながら、こういった手だてを講じることができるかというところは、引き続き議論を深めていきたいと思っております。

【大串委員】 ありがとうございます。あと、船が足りるのかなというのちょっと心配なんですよ。正直、10倍と言われると、相当ですよ。倍増？ 10年程度で倍増ですか。失礼しました。

【角野内航課企画調整官】 船につきましては、先ほども御説明させていただいたとおり、まずは既存船舶で空いている部分がありますので、そこをしっかりと活用いただくというところに加えて、今後、船舶をリプレースしていく中で、船舶を大型化していくという流れもあるかと思っておりますので、そういった状況も見ながら、目標の達成に向けてしっかり取り組んでいきたいと思っております。

【野川分科会長】 2点目、カーボンニュートラル等に関する御質問でしたが。海洋・

環境政策課長、お願いします。

【河合海洋・環境政策課長】 海洋・環境政策課長の河合でございます。カーボンニュートラルポートに関連いたしまして、御指摘どおり船舶の燃料、いろいろなゼロエミッション燃料とか、あと低炭素化燃料というものが今後出てまいります。現在、カーボンニュートラルポートのほうで、その港の立地とか、あとどういう船が入ってくるのか、そういったものを勘案して、どういう燃料を優先的に供給できる体制を作っていくのかというのを検討しておりまして、先ほどお話の中にもあった京浜港とか、阪神、北九州ではLNGとか、メタノールとか、新たな燃料の供給を開始するとか、開始する計画がございますので、まずは外航の大きな船から、そういう燃料を使うというケースが多いと思いますので、主要港からそういった燃料の供給体制を関係省庁と連携して整備していくというふうに考えております。

【大串委員】 ありがとうございます。できれば、多分、もう公表されていると思うのですけれども、どこの岸でそういうのが出て優先的に入っていく、早めに公表していただくとか、あと本当に内航が倍増されるのであれば、内航で需要もかなり出てくるのではないかなと思いますので、両にらみで整備のほう、早めに民間の船舶の方たちとお話し合いをなされて、最適な配置となるように、時間がかかるとと思いますので、よろしくお話ししたいと思います。ありがとうございました。

【河合海洋・環境政策課長】 ありがとうございます。御指摘どおり、外航だけ、内航だけだとなかなか需要のほうが少ないというのもあるので、併せて供給していくような形で考えていきたいと思います。

【野川分科会長】 ありがとうございました。

それでは、オンラインから土屋委員、手が挙がっておられますので、よろしくお願いいたします。土屋委員、聞こえますでしょうか。土屋委員、ミュートかな。土屋委員、聞こえますでしょうか。つながらない？

それでは、その間に二村委員、お願いします。

【二村委員】 大串先生が先ほどコメントされた2024年問題の対応の倍増のところですか、実はモーダルシフト部会におりまして、あちらにありますと、内航事業者の方が一言、無理だよで終わる状態が続いておりまして、そのような中、まず倍増というこの数字でございますけれども、当初、こんな倍増というような目標を立てていなかったわけですね。どういう状況かということ、トラックのほうで2024年問題で厳しくなるので、ト

トラックの輸送量全体の10%を仮に鉄道、船に、船舶に移したらどうなるか、2割だったらどうなるか、3割だったらどうなるかというシミュレーションをやっている間に、政治的なプロセスを経た結果として、突然、倍増になったという、そういうような結果でございまして、正直、倍増は難しいだろうと何となく、会議がありますと、そういう雰囲気しかない状態です。

とは言いながらも、非常に難しい、船を建造するなんていうのは難しいというふうには言われておりますが、リプレースのときに大型化するというのは非常にいい情報で、ありがたいなと思いながら今拝聴しました。また、10ページの空き状況の見える化ですか、これが結構効いてくるんじゃないかなと思いながら、非常にうれしく拝見したところでございます。質問としましては、よく片荷問題というものが言われますけれども、あまり積載率に差がないなど。もちろんあるところもあるのでしょうけれども、それほど大きくないのかなというのが船舶の特徴なのでしょうか。トラックなんかですと、行ったけれども、帰りの荷物が無いから、どうしても、要は片荷のために往復になっているというような話がありますが、船舶のその荷物の上下の状況について少し教えていただければと思います。これは非常に効果的なんじゃないかなと思っております。

また、これから内航で増やしていくためには、担い手も足りないのだということを必ず言われます。ということで、やはり担い手問題というのが非常に重要なところでございます。ここからはほとんど感想めいたものなのですが、やはり担い手となっていきたい若者たちは、現代っ子ですから、彼らの、要は職選択というようなものを考えたときの、彼らの譲れない部分のニーズ、そういうところをきちんと見ていきたいということ。また、海技人材も、一般大学からもというような記載がございましたけれども、これ、たまたま私の知り合いがそうだったということだけなので、多いかどうか分からないのですが、いわゆる商船大学というのは理系であるということで、数学が苦手だから商船大学には行けない。とは言いながらも、結局、言っている本人は最高学府の法律を学んでいますから、いや、受けたら受かったでしょうということではあるのですが、まあ、要は数学ができないから、本当はキャプテンになりたいんだけど、一般の大学に行きましたという、その層が一定数いる可能性もありますので、ぜひこの一般大学からの海技人材の獲得というところも努めていただきたいと思いますと思うところでございます。

以上です。

【野川分科会長】 後半は御意見ということで承りました。では、前半の片荷というこ

とについてお願いします。

【角野内航課企画調整官】 御質問、ありがとうございます。10ページでお示しさせていただいているものは、上り下りが混ざっているものや、上りと下りがそれぞれ分かれているものがあり、これは海運事業者の御協力もいただきながら、このような取りまとめになっております。

全国でどうなっているかというところについて、全体を分析するということは難しいのですけれども、例えば、関西－九州間におきましては、特に九州から、関西方面に向かう荷物は結構ありまして、モーダルシフトの動きも見られますけれども、関西から九州の輸送量は、九州から関西の輸送量より少ないと思います。

片荷の問題については、空荷をどう解消していくか、本年度、実施しております新規需要調査の結果も踏まえつつ、我々としてどういったことができるかについて引き続き議論を深めていきたいと思っております。

【野川分科会長】 ありがとうございます。

それでは、改めて土屋委員、お願いいたします。

【土屋臨時委員】 船主協会、土屋です。船主協会、1つお願いがあります。最新の業況等についての5番の環境・安全等に関する取組の19ページなのですけれども、緑のところですね。真ん中の、カーボンニュートラル推進というのがありまして、ゼロエミッション船等の導入促進というふうに記載されております。昨年12月開催の政府GX実行会議に提出された分野別投資戦略においては、これまで同様にゼロエミッション船等の導入支援等が含まれておりますので、海事局におかれましては、令和8年度部会において既に成約済みの造船同様に海運事業者向けのゼロエミ船の導入支援予算が措置されるようにぜひ御支援を賜りたいと思います。どうかよろしくお願いいたします。

以上です。

【野川分科会長】 御要望ということで承りました。よろしいでしょうか。

それでは、ほかに。河野委員、お願いします。

【河野臨時委員】 ありがとうございます。様々な方面での今年度の進展が見られて、大変心強く思いました。単なるコメントにすぎませんけれども、資料3の16ページから21ページまでの様々な資料で、環境対応について様々な動きをまとめていると思います。少なくとも日本の造船・舶用工業がなかなか中国、韓国に伍して戦えない状況がどうしてもあることは事実であって、それが日本のシェアを下げていると思うのです。

けれども、ただ、この環境対応というのは、ある意味で日本の技術が活きる大きなきっかけになるのではないかと感じております。様々な燃料が出てくる中で、どういう船でどれだけ安全に運航できるかということを検討し、対応できる技術を開発することは、ぜひ日本の造船・船用産業の強化の起爆剤のようなものとして使っていただければ、大変ありがたいなと考えております。

以上でございます。

【野川分科会長】 御要望ということですが、何かレスポンスございますか。よろしいですか。

【吉田船舶産業課長】 船舶産業課長でございます。河野先生、誠にありがとうございます。我々も全く同じ思いでございまして、やはり今、日中韓で厳しい競争、造船、船用、している中で、やはりそこで競争力を強化する1つのキーとなるのは、やはり環境という部分になると認識しております。そういった意味では、15ページで書かせていただいておりますけれども、次世代船舶の受注量、2030年トップシェアを確保というところを掲げております。ある意味、チャレンジングな目標でありますけれども、そこに向けてしっかりと頑張って、産官学挙げて頑張りたいと思っております。

【野川分科会長】 よろしく願いいたします。

ほかにもございますでしょうか。南委員。

【南委員】 御説明、ありがとうございます。幾つか、コメントさせていただければと思います。

まず1点目なのですが、日本船舶・船員確保計画の実施状況につきまして、先ほど野川先生よりも御指摘、御懸念があったかと思ひますし、今後の状況も芳しくないように思ひます。そこで、外航船員の確保という観点では、例えば、既に以前より議論されていた、船員税制を改めて考えてみるというのものもあるのかなと思ひました。外国などでは、外航船員については一部税制優遇を受けられるような形のものもござひますので、日本においても同様の制度が作れるのかどうかといったものも含めて、引き続き検討していくのもあるのではないかと感じてひます。船社さんだけではなく、船員さん自身に対する優遇みたいな形でインセンティブを付与するというのも1つの方法なのではないかなと思ひました。

次に、大串先生からも御指摘がありましたけれども、ゼロエミッション船との関係で電池推進船が最近いろいろところで話題になっているかと思ひます。北欧などでは短中距

離旅客船などが、電池推進船として走っているのをしばしば見かけますけれども、例えば、中距離とか、短距離航路のような場合のほうが、電池推進船のようなものは比較的有利なのではないかと思っています。その点からすると、港湾における給電設備の充実化というのも、中距離ないしは短距離航路でも検討してもよいのではないかなと思っています。

次に最後、3点目なのですが、資料3の知床遊覧船との関係で、+ONEマークがスタートしているところですが、対象者が不定期航路事業者ということで、従来の制度趣旨とはずれるところがありますが、今後は定期航路事業者などにも。残念なことではありますけれども、定期航路事業者においても問題が発生しているところもありますので、不定期航路事業者だけではなく、ほかの事業者にもこのような+ONEマーク制度のようなものを広げていき、より安全に対する意識づけをもってもらえる可能性もあるのではないかなと思います。

以上、雑駁ではございますけれども、よろしくお願いいたします。

【野川分科会長】 何点か御指摘をいただきましたが、役所のほうで何か。外航課長、お願いします。

【指田外航課長】 御質問、ありがとうございます。1点目の船員の税制についてコメントをさせていただきます。これは海外でも一定期間、海外に船員さんがいらっしゃると、国外に出ているということに着目して船員の税制の優遇をするというようなものがございまして、実は日本でも何度か要望したという経緯がかつてございます。そこではうまくいかなかったということでもありますけれども、今、コメントをいただきましたので、受け止めさせていただきたいと思います。

以上です。

【野川分科会長】 ありがとうございます。

ほかによろしいでしょうか。海洋・環境政策課長、お願いします。

【河合海洋・環境政策課長】 電池推進船の給電設備に関しましてでございます。御指摘のとおり、短距離とか、あと小さな船については、電池推進船というのが1つの有望な選択肢かと考えております。現在、これは民間ベースでございしますが、東京で給油するための船に、バンカリング船が完全フルバッテリーになっているという事例がございまして、こちら、横浜のほうに給電設備を造っております。あと、バッテリー船ではないのですけれども、港に着いたときに発電機を切って陸上の電源から給電するというような陸上電源の設備につきましても、これは港湾局のほうなのですが、例えば新潟の両津港とか、そう

いうところに導入して活用を図っているところでございます。

あと、我々のほうも、省エネ船の建造支援というのをやっておりますが、この中で仮にバッテリー船というものであれば、陸上のほうも含めて支援していくという体制はとっておりますので、今後さらに案件が出てきたら推進していこうと考えております。

【野川分科会長】 ありがとうございました。

そろそろ時間が参りましたが、ほかにこの1、2につきまして特にとこのような御意見、御質問、ございますでしょうか。よろしいでしょうか。

それでは、ここで議題1及び2については締めくくり、続きまして議題の3、各部会の現況につきまして、事務局から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、お願いいたします。よろしくお願いします。

【角野船員政策課長】 資料4に基づきまして、まず1ページから船員部会の現況について御報告いたします。めくっていただきまして、2ページが概要でございます。もともとの船員部会、以前、船員中央労働委員会というものがございまして、そちらが平成20年に廃止されるに併せて、この海事分科会の下にこの船員部会を設けて、この船員中央労働委員会が担っていた調査審議機能を引き継ぐと。併せて船員政策に関する重要事項に関する調査審議を行うということで設置されているものでございます。公益代表9名、それから、労使の代表それぞれ5名の計10名で、合計で19名ということで構成してございます。

また、下の表でございますけれども、船員部会の下に、最低賃金を定めているこの4業種、こちらに関しては毎年最賃を決定するというところを行ってございまして、そのための専門部会をそれぞれ立ち上げるということでやってございます。船員部会本体に関しては、大体、月1回のペースで開催し、必要な調査審議を行っていただくとともに、船員施策に関する重要事項に関して御報告をし、いろいろ御意見を賜るということで活動してございます。

続きまして3ページでございます。まず、この法令に基づく調査審議事項、各法律等で改正を行う、あるいはこの最賃を決定するというときには、きちんと審議を経なさいというふうに法律で書かれているものがございまして、こういったものに関して行っている状況を整理しているページでございます。まず、船員関係のこの施行規則、省令、それから、指針等の改正ということに関して、この2024年以降ということでございますけれども、このタイミングでは、厚労省が主導している一改法、これの改正に伴って、船員の関係で

整理すべき事項が生じていたということで、必要な省令、告示というものをお諮りしたということでございます。

次に、船員の最低賃金額の見直し、これ、毎年やっているものでございますけれども、この4業種、内航、旅客、それから、かつお・まぐろに関して、昨今のこの社会全体での最賃の引き上げというものの状況も見ながら、必要な見直しを行ったというところでございます。併せて、今年は、この漁業に関する最賃の拡大ということをやっております。従前、大型のいか釣りの関係でございましてけれども、この大型いか釣りの最低賃金というものであったわけですが、こちらを中型いか釣り漁業を含む形に業種拡大をして、いか釣り最低賃金という形に改めて設定をしたということ。それに併せてこの最低賃金額を設定したということをやっております。

また、それから、この（4）でございましてけれども、船員派遣事業の許可、それから、船員の職業紹介事業の許可を行うときには、この海事分科会のほうに審議をするということになってございまして、こちら、結構、定例的に毎月何件か処理をしているものでございますけれども、この2025年2月末までで今年度の許可件数として派遣事業に関しては18事業者、それから、船員職業事業に関しては1事業者ということで処理をしているということでございます。

最後、船員の災害防止計画というものに関しましては、5年に1回、改めるこの基本計画、ここで減少目標が定められるわけですが、それを達成していくために、毎年、定める実施計画というものがございまして、こちらについても御審議をいただいているということでございます。

4ページでございます。前のページは法令に基づく調査審議事項でございましたけれども、このページは重要な船員関係の取組であるということで、我々のほうから報告をし、御意見を賜っている事項ということでございますけれども、今年度に関しては（1）、（2）、（3）、（4）ということで、まずこれらは毎年行っている定例的なものでございまして、予算の状況を御報告する。それから、船員教育機関の卒業者、求人・就職状況、こちらにも報告をする。それから、派遣事業に関してはフォローアップ会議というものをやっておりますけれども、この報告をさせていただく。あるいは船員労働安全衛生月間の実施概要に関して御報告させていただくということをやっております。

併せて、この（5）以降は、それぞれの時宜に応じたトピックということになりますけれども、この知床の遊覧船の関係でございまして、第2回のフォローアップの関係が

10月に開催されてございますので、そのうちの船員関係の取組について御報告をさせていただいた。あるいはこの衛生用品表というものの見直しを今年度最終的に行ったわけですが、こちらの報告、あるいはこのアンモニア燃料船というものに関して、この乗組員に係る教育訓練の仕組みを定めたということがございますので、こちらの御報告もさせていただいたということでございます。

それから、(8)で船員関係制度の見直しということでございます。先ほどのこちらからの説明の中で、海技人材の確保の在り方に関する検討会というものを開催したということでございましたけれども、その中で必要な制度の見直しを行いましょうということも含まれてございまして、その取りまとめに至る過程で、この船員部会でもこの状況を御報告して、御意見を賜ったということでございます。最後、船員行政のデジタル化、こちらは船員関係の非常に多くの行政手続、アナログでなされているわけですが、今後、大きくデジタル化をしていこうと考えてございまして、その取組の状況を御報告して、御意見を賜ったということでございます。

以上になります。

【森高海保企画課長】 続きまして、海上保安庁交通部企画課長の森高と申します。船舶交通安全部会の現況について御説明いたします。ページ番号、6ページの資料を御覧ください。

船舶交通安全部会でございますが、海難発生状況等を踏まえ、船舶交通安全に関する重要事項を調査審議することを目的に設置されております。その下に交通ビジョンとございますが、この交通ビジョン、この海上保安庁が今後5年間に於いて重点に取り組むべき施策と、その目標として取りまとめているものでございますが、この策定と、その後のフォローアップにつきまして御審議いただいているという状況でございます。

この第5次交通ビジョンでございますけれども、令和5年3月28日に交通政策審議会で答申されまして、本答申では自然災害の激甚化等、海上の安全を確保するために必要な環境の変化を踏まえて、重点的に取り組む施策を下に3つ、1、2、3と記載しておりますが、柱立てを設けまして、それぞれ目標を置いて安全対策を推進しているというところでございます。

これらの各施策について今月の7日、先週でございますけれども、第23回船舶交通安全部会を開催いたしまして、この推進状況と来年度の実施計画について御審議をいただき、御了承を得たところでございます。海上保安庁といたしましては、引き続き各施策に取り

組みまして、海上の安全に努めてまいりたいと考えているところでございます。

簡単ではございますけれども、船舶交通安全部会の概況についての御報告は以上でございます。

【野川分科会長】 ありがとうございました。

それでは、議題3につきまして御意見、御質問等ございましたら、よろしく願いいたします。いかがでしょうか。オンラインの皆様も、いかがでしょうか。よろしいでしょうか。

1点、私から、船員部会の業務、非常に多岐にわたっておりますが、その中でも重要な最低賃金の決定、これに関して2ページには、この最低賃金専門部会が5つ上がっております。これ、陸上労働者ですと最低賃金は、地域別最低賃金というのがございまして、例えば東京都で働く労働者であれば幾らというように決まっている場合が多く、併せて特定最低賃金、業種によって業種ごとの最低賃金が決まるということです。陸上で働いておりますと、通常、自分に最低賃金額がないということは考えられないのですが、残念ながら、海に関しては、これ、御案内のとおり、船で働いておりますと、どこの地域で働くということはないので、特定最低賃金だけが適用されるということになりますと、特に漁業においては、船種ごとに、ここにもありますように、いか釣りでありますとか、かつお・まぐろであるとかいったような船種ごとに決めざるを得ないということで、ニッチの部分はどうしても出てきてしまうんですね。

したがって、実質的には、今まだ最低賃金法が適用される労働者でありながら、具体的な最低賃金額が自分には存在しないという労働者が少なくない。この現状は、既に私、十数年前から改善していかなければいけないということを申し上げて、この特定最低賃金が適用される業種、船種の範囲が拡大されることで徐々には改善されておりますが、なかなか全員が、船で働く者全員が最低賃金の適用を受けるということになりがたい状況があります。これはやはりぜひよく考えていただいて、このような状況が解消されるように御努力を賜りたいと考えております。よろしくお願いいたします。

それでは、ほかによろしいでしょうか。よろしければ、ここで締めくくりたいと存じます。今日は議題1から3までについて御報告をいただき、様々な御意見を賜りました。ありがとうございます。これで本日の議事としては終了いたします。進行を事務局にお返しいたします。

【滝澤総務課企画室長】 野川分科会長、どうもありがとうございました。委員の皆様

におかれましても、多くの貴重な御意見を賜り、誠にありがとうございました。

ここで事務局より連絡事項がございます。1つ目でございますが、本日、配付いたしました資料につきましては、そのままお持ち帰りいただいても結構でございますし、机の上に置いておいていただければ、後ほど事務局より郵送させていただきます。

また、議事録につきましては、作成でき次第、皆様にお送りしますので、御確認をお願いできればと思います。

また、最後に本日を持ちまして野川分科会長の海事分科会委員としての任期が満了されます。次期分科会長につきましては、後日、委員の皆様方に書面による互選の手続について御案内させていただきます。本日は、御連絡までにとどめさせていただきます。

それでは、ここで海事局長から一言御挨拶を申し上げます。これ以降、報道関係者の方々のカメラ撮りを実施していただいて構いません。よろしくお願いします。

【宮武海事局長】 海事局長、宮武でございます。本日は遅参いたしまして申し訳ありません。国会に呼ばれておりましたので外させていただきました。本日は、委員の皆様、この分科会に御出席賜りまして、誠にありがとうございます。本日、いろいろな御意見を賜りまして、これからまた我々の施策に反映させていきたいと思っております。また、先ほど紹介がありましたけれども、野川分科会長、また、河野委員、松本委員におかれましては、本日で海事分科会の任期を満了されるとお聞きしております。これまで本当に多くの御知見をいただきまして、厚く御礼申し上げたいと思います。

また、御紹介させていただきますけれども、野川分科会長におかれましては、平成27年3月から10年にわたって船員部会の部会長として、また、令和5年の3月からは、この海事分科会長として議論の取りまとめにお骨折りいただきました。その御貢献から、先月18日になりますけれども、国土交通大臣から交通文化賞を受賞されておられます。私どもから改めて御礼を申し上げたいと思います。

議論の中で、最新の業況等の中でも触れたと思います。令和3年に、当時、河野分科会長におまとめいただいた内容を法案に反映させるということで、海事産業強化法ということが令和3年に成立、施行されております。これが5年という節目がだんだん近づいて、早いもので5年が見えるような状況になっておりますけれども、これが1つの節目として大きな見直しをしなければならないという我々の課題がございます。我々の施策は、その時々、臨機応変にやる部分と大きな目標を持って対応していく部分と両方あるかなと思いますけれども、その後者については近々また我々のほうで準備を整えまして、皆様の御

議論に付したいと思っているところでございます。

この海事分科会、私どもの施策と本当にもう一体となって動かしていただくこと、これが我々にとって支えでございますので、引き続き皆様の御支援を賜りたいと思っております。今後とも私どもへの御指導、御鞭撻をいただきますよう何とぞよろしくお願いいたします。本日は、どうもありがとうございます。

【滝澤総務課企画室長】 それでは、最後に野川分科会長から一言頂戴できますでしょうか。

【野川分科会長】 野川でございます。実は、今月は退任の御挨拶とか、お別れの言葉を述べるのが、もうこれで4回目ぐらいでございます。いろいろな場で私、お別れを皆様に申し上げております。実は私の所属する大学も70歳定年でございます。私、4月生まれですので、もう来月には71になるということで、辞めざるを得ないというようなことで、この海事分科会、あるいは海事関係の審議会、検討会等のことを考えますと、もうこの海事分科会も、あるいは船員部会はもちろん、発足当初からほぼ関わらせていただいて、非常に皆様、御案内のとおり、海事の世界は大変特殊性が強く、また、専門性も非常に高く、中身についていくだけで精いっぱい、ようやく全体像が把握できてきて、これから多少の貢献ができるかなというところで、さようならということになってしまいました。じくじたるものがございます。

任期、10年を迎え、また、先ほど申し上げましたように年齢も70歳で、ここでピリオドということは自然なことかとは思いますが、最後ですので、私の考えを述べさせていただくと、つらつら考えますに、ちまたでは、この多様性ということが重視されておりまして、例えばジェンダーの世界では、生物学的性だけではなく、性自認というものも尊重されるべきである。とりわけ医学的な裏付けがあれば、性自認に基づいての対応というのもあるべきであるということになっておりますが、私、これ、年齢についても言えるのではないかと。生物学的な年齢以外に、年齢自認というものに基づいた対応というのもあり得るのではないかと。

私、実は年齢自認は45歳でございます。これ、あながちはったりではなく、私が通っているスポーツジムで測定しますと、ちゃんと40代、体年齢40代と出るのでございますが、したがって、ようやく慣れてきたことでもあり、これから貢献をしたいと願っておりますところ、しかし、事務局といたしましては、一般的にはそう言えても、少なくともあなたに関しては速やかにお引き取り願いたいと、こういうことであろうと思っております。

で、ここでお別れの御挨拶ということになります。この海事分科会、大変大きな役割、機能を課せられております。今後も、今日出ましたように非常に大きな課題が様々ございますが、海事政策の根幹を担う重要な審議会として、今後もその役割を十全に果たして海事政策の展開に寄与していただきたいというように思っております。本当にどうもありがとうございました。（拍手）

【滝澤総務課企画室長】 ありがとうございました。

これもちまして、交通政策審議会第46回海事分科会を終了いたします。本日は、熱心な御議論をいただき、誠にありがとうございました。

—— 了 ——