

交通政策審議会海事分科会（第47回）

令和8年3月9日

【宮元企画室長】 それでは、定刻となりましたので、ただいまから第47回海事分科会を開催させていただきます。

本日は皆様、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いております、海事局総務課企画室長の宮元と申します。議事に入るまでの間、進行を務めさせていただきます。どうぞよろしくお願いたします。

本日は9名の委員、臨時委員の皆様にご出席いただいております。よって、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いたしまして、資料及び議事録を国土交通省ホームページに掲載いたしますので、あらかじめ御了承ください。

なお、本日は国会等の動きもございまして、一部の海事局員が遅参、中座等をさせていただくことになる点、あらかじめ御了承いただけますと幸いです。

それでは、開会に当たりまして、海事局長の新垣より御挨拶を申し上げます。よろしくお願いたします。

【新垣海事局長】 皆様、こんにちは。

本日はお忙しい中、委員の皆様には海事分科会にご出席を賜りまして、誠にありがとうございます。また、日頃より海事行政に対する御理解、御協力を賜っておりますことに改めて御礼を申し上げます。今、司会からございましたように、本日、国会が明日、国交委が立つたとか、ペルシャ湾の関係であちらこちらに呼ばれておりまして、私も途中で中座しますけれども、出入りがありますことをあらかじめおわび申し上げます。

本日は議題としまして、「日本船舶・船員確保計画」の実施状況、それから最新の業況など、そして「海技人材の確保のあり方に関する検討会」の取りまとめ、この対応状況について海事局より御報告を申し上げ、皆様の議論をいただくということになっております。また、海事分科会の下に位置づけられております、船員部会と船舶交通安全部会の議論の状況についても御報告したいと存じます。

議論に先立ちまして、簡単ではございますが、議論に関係しそうな、今、海事行政で直面している課題と申しますか、大きな難題を幾つか申し上げたいと思います。

1点目は、人手不足でございます。もう言わずもがなでございますが、少子高齢化に伴って生産年齢人口が減少している状況です。これは船員や造船といった海事産業に限らず、全産業で同じような構造になっております。この中でいかに事業を継続し、つないでいくかということでございます。その関係でいきますと、自動化、デジタル化の取組をどういうふうにやっていくかということも課題かと考えています。

2点目は、今度は造船業でございます。こちらはもう昨年来、基金を設置するというところで、大変世の中にも取り上げていただきましたけれども、御案内のとおり、中国・韓国との熾烈な国際競争の中で、いかに活力を取り戻していくかということでございます。現在、造船のワーキンググループで議論しているところではございますが、この中で実効性のある施策にいかにかってっていくかということが課題と考えております。

それから、3点目は、環境対策の関係でございますけれども、脱炭素化への対応ということですが。こちらはIMOでの議論が昨年、1年先延ばしとなりましたけれども、世界的な潮流は変わらないと考えております。これもまた、国内でも内航海運での環境規制が来年度から始まるということでございまして、この環境規制対応、もちろん規制の対応もそうでございますが、1点目に申し上げた人材との関係、新しい技術に乗組員なり、それを扱う皆さんの技術をどう対応させていくか、こういったことも重要な課題だなと考えております。

そして最後に、今、ペルシャ湾でも大変になっておりますが、国際情勢、これは何といたのでしょうか、宿命といたら何ですけれども、直近でいくと、遡っていけば紅海でのフーシ派の「拿捕」とか、ウクライナ戦争と、どうしても国際海運をやっている限りはどこかで当たってしまいます。今はまさにペルシャ湾でございますけれども、そうした中で、日本の海運ないし、海事産業全体をいかに円滑に機能させて、これで日本の経済、国民生活をいかに支えていくか、これは常に考えていかなければならない課題だなと思っております。

こうしたことが今日いろいろな議論の中で出てこようかと思っておりますけれども、本日の海事分科会の議論におきまして、委員の皆様方から大所高所の御議論をお願いしたいと存じます。

本日はどうぞよろしくお願いいたします。

【宮元企画室長】　続きまして、海事分科会長の御交代につきまして、改めてお知らせするとともに、新しく委員、臨時委員に御就任された皆様の御紹介に移らせていただきます。

す。

海事分科会では、今回から新しく4名の委員の方が御就任され、また、昨年3月に行いました委員の皆様方の互選によって、竹内委員が分科会長に選任されております。まず、竹内健蔵海事分科会長から一言御挨拶を賜ればと思います。

よろしく願いいたします。

【竹内分科会長】 ただいま御紹介いただきました東京女子大学の竹内でございます。

主に専門は、加藤一誠委員、あるいは今日は御欠席の二村真理子委員とほぼ同じ分野の交通経済学です。海事関係ですと、国の会議では、以前は船員部会に所属しておりまして、あとは主に内航海運関係のお仕事をしております。かなり以前になりますが、トン数標準税制の設定などにも関わったことがございます。

私の専門分野なども生かすことができ、今後の日本の海運の将来に向けて少しでも貢献ができればと思っておりますので、皆様、どうかよろしくお願い申し上げます。

【宮元企画室長】 続きまして、全日本交通運輸産業労働組合協議会議長の池之谷潤委員でございます。

池之谷委員、よろしくお願い致します。

【池之谷委員】 今日はウェブ参加で大変申し訳ありません。新たに海事分科会の委員となりました交運労協の池之谷といたします。

交運労協は陸、海、空、観光サービスで働く仲間が結集されていますので、働く者の立場からこの会議の中に参加させていただきますので、どうぞよろしくお願い致します。

【宮元企画室長】 次に、日本船主協会副会長の加藤雅徳臨時委員でございます。

【加藤（雅）臨時委員】 日本船主協会の加藤でございます。よろしくお願い致します。

【宮元企画室長】 ありがとうございます。

また、本日はお越しいただけませんでした。中京大学准教授の齊藤由里恵様にも委員として参画いただいております。皆様、どうぞよろしくお願い致します。

続きまして、お手元の資料の確認をさせていただきます。まず配席図、議事次第が1枚ずつございます。そして、資料1、2、3、4、5が1点ずつございます。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。

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は、撮影は御遠慮いただきますようお願いいたします。

ます。

それでは、議事に入りたいと思います。ここからの進行を竹内分科会長にお願いさせていただきます。よろしくお願いいたします。

【竹内分科会長】 竹内でございます。改めまして、よろしくお願いいたします。

年度末のいろいろお忙しいところ、また海事関係、様々な環境の激変の中で御参加いただきまして、ありがとうございます。

では、議事次第に従いまして進行を進めたいと思いますけれども、まずは議題1「令和6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「最近の業況等について」、そして議題3「海技人材の確保のあり方に関する検討会とりまとめの対応状況について」ということですが、これは3つとも相互に関係しているものでございますから、事務局から一括して御説明をいただいて、その後、質疑応答に移りたいと思います。

では、最初にこの3つにつきまして、御説明をお願い申し上げます。

【千葉外航課課長補佐】 海事局外航課の千葉と申します。

まず、議題1の「令和6年度「日本船舶及び船員確保計画」の実施状況について」、御説明させていただきます。

資料2になりますので、こちらを御覧いただければと思います。

おめくりいただきまして、1ページ目でございます。こちらは毎年説明させていただいておりますけれども、制度の概要について簡単に御紹介させていただきます。まず、海上運送法でございますが、国土交通大臣が「日本船舶船員確保基本方針」を定めることとなっております。

こちらの中で基本方針を下に書かせていただいておりますけれども、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、必要規模を、日本船舶は約450隻、日本人船員を約5,500人というような形で試算してございます。こちらを踏まえまして、外航日本船舶につきましては、令和5年度からの5年間で1.25倍に、外航日本人船員の人数につきましては、平成30年度からの10年間で1.5倍に増加するという目標を掲げてございます。また、内航についても、安定的・効果的な船員の確保・育成の実現を図るということを目標に掲げてございます。

こうしたことについて毎年度、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のをさせていただいておりますので、本日、御報告させていただくという次第でございます。

続きまして、2ページ目でございます。「日本船舶・船員確保計画」制度の概要でございますけれども、基本方針、先ほど御説明したものでございますが、こちらの内容に従って、事業者の皆様、「日本船舶・船員確保計画」を作成いただくということでございます。こちらについて基準を満たすということで認定されれば、外航分野につきましては、いわゆるトン数標準税制の適用が受けられるような仕組みになってございます。

3ページ目でございます。トン数標準税制の概要についての説明でございます。外航海運業者の方々が、先ほどの「日本船舶・船員確保計画」を策定し、認定を受けていただいた際にはこの税制特例が使えるというものでございますけれども、海運業利益が年度ごとに非常に激しく変動するといったような事業特性を踏まえまして、利益が多い年も、少ない年も、一貫して一定のみなし利益に対して課税するというふうになってございます。こちらは毎年の納税額を予見可能にするということで、安定的・計画的な船舶投資を促して、経済安全保障に資するというのを目的としてございます。

続きまして、4ページ目でございます。トン数標準税制の中で準日本船舶制度というのも設けてございますので、そちらの説明でございます。準日本船舶でございますけれども、海上運送法に基づく航海命令が発せられた際に、迅速に日本船舶となることのできるような外国籍船のことを指してございます。これについてもトン数標準税制の対象としてございまして、平成25年度の税制改正で準日本船舶制度を創設してございます。また、平成30年度に範囲を拡大して、それまではオペレーターの海外子会社が保有する外国籍船のみが準日本船舶でございましたけれども、専業船主さんが海外の子会社を通じて保有している外国籍船についても、準日本船舶の対象という形にする制度改正を実施してございます。

5ページ目でございます。「日本船舶・船員確保計画」の認定状況でございますけれども、昨年4月にENEOSオーシャンが認定の取消しを受けまして、現時点では4社1グループの認定事業者が存在するところでございます。具体的には飯野海運、NSユナイテッド海運、川崎汽船、商船三井グループ——こちらは商船三井と商船三井ドライバルクの共同申請になってございます——あと日本郵船、こちらの5社になってございます。

続きまして、6ページ目でございます。外航日本船舶と外航日本人船員の確保状況についての説明でございます。令和6年度、上の表の赤枠で囲っているところでございますけれども、まず外航日本船舶につきましては、312.6隻を確保してございます。こちらは第1次計画の開始時と比べまして、235.2隻増加しているところでございます。ま

た、外航日本人船員につきましては1,416人、こちらは第1次計画の開始時と比べて344人増加しているところでございます。

また、下の緑と黄色のところでございますけれども、トン数標準税制を適用していない事業者も含めまして、日本商船隊の隻数全体と、外航日本人船員全体の数も記載してございます。こちらは令和6年度、まず、日本商船隊については6年度、年号の数字でございますが、2,277隻になってございます。また、外航日本人船員につきましても、令和6年10月1日時点で2,095人ということで、いずれの数字につきましても、令和5年度の数字から見ますと微増しているというような形になってございます。

続きまして、7ページ目でございます。内航海運に関する事項でございます。内航海運事業者が「日本船舶・船員確保計画」の申請あるいは認定を受けた場合には、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ったような制度になってございます。令和7年度時点で、この計画の認定事業者数でございますけれども、246人となってございまして、また船員未経験者の採用については、令和6年度時点で700人となっております。内航海運事業者の全体の数が約2,900事業者おりますので、この認定を受けている事業者は1割弱といったような形になるかというところでございます。

また、この計画の認定基準でございますけれども、船員を計画的に採用するとか、計画的な訓練、あるいはキャリアアップを図るといったようなことを内容として確認させていただいて認定しているというものでございます。また、右の図でございますけれども、内航船員全体としては、35歳未満の割合が着実に増えておりまして、若返りも図られているのかなというところでございます。

資料2の説明については以上でございます。

【角野総務課長】 続きまして、資料3「最新の業況等について」、海事局の総務課長の角野でございます。御説明させていただきます。

資料で準備しておりますものは少し分量が多くなっておりますので、ポイントを絞って説明を進めていきたいと思っております。

まず、1ページを開けていただきまして、目次になってございます。全体図を概観した後で外航、内航、造船といった形の各論でそれぞれ説明していくという構成で進めていきたいと思っております。

2ページ、海事産業の概観でございます。具体的には3ページでございますけれども、こちらは我が国の海事産業群の概観を示しているものでございます。海に囲まれた我が国

ということで、海事産業が重要な産業であることは論を待たないところでございますが、我が国として特徴的なのは、外航、内航の海運、それから船舶を造る造船・船用、そして、そこに船員を安定的に供給していく船員の教育機関だけでなく、金融の関係とか幅広い関連産業が密接に連携して、この産業群と言えるような産業集積を形成しているというのが我が国の強みだと思っております。この海事産業群全体の強靱化を図っていくというのが海事局のミッションであると認識しております。

それでは、各論に入っておりますが、まず4ページから、外航海運になります。

5ページは近年の外航3社の決算の概要を示しております。新型コロナによる世界的な物流の混乱などの影響を受けて、令和3年、4年と、コンテナ船部門を中心に非常な好況を記録しております。その後もロシア・ウクライナ戦争、ガザ紛争の激化といった中東情勢の悪化といったこともありましたけれども、引き続き比較的好調な状況を維持しているということでございます。このような好況時の利益をどのように中長期的なリスク対応力の強化、あるいは次世代船舶への更新といった投資の質を高めていくことに活用していただくことができるかということが、産業の課題ではないかと考えてございます。

6ページは、米国の海事政策の動向を示すものでございます。近年の米国海事政策の動きが国際海運市場の不確実性を高める要因になっていると認識しております。米中のデカップリングの加速を背景にして、米国が海運・造船の分野で、国家安全保障の文脈でこの政策を再構築しているということでございます。現トランプ大統領で動きが目立っておりますけれども、実はこの動き自体はバイデン大統領の時代から始まっていたものでございまして、幾つかの動きをここで示しております。

造船の関係もいろいろ動きがございますが、特に海運関係では、この真ん中の通商法301条制裁措置の一環として、非米国建造の自動車運搬船から入港料を徴収するという措置が我が国の外航海運会社にも非常に影響を与えるものとなっております。昨年10月の米中首脳会談の合意で、1年間徴収を停止するということになってございますが、引き続き予断を許さない状況であると認識しております。

続きまして、7ページでございます。先ほどの米国の続きでございますけれども、政策を再構築するという中で、先月の13日に米国の「海事アクションプラン」というものが示されてございまして、そちらの概要を示すものです。米国の造船・海運、それから海事関係の人材・産業基盤を再建して、経済安保、国家安全保障を同時に強化するというもので4つの柱を掲げて、その下に多数の施策を「勧告」するというものでございます。

2027年の大統領予算の発表後に、これら勧告を実現するための関連法案をパッケージで提出するという予定が示されているところでございます。

続きまして、8ページはホルムズ海峡、紅海の情勢に関するものでございます。2月28日の米国・イスラエルによるイランへの攻撃開始以降、ペルシャ湾、ホルムズ海峡の情勢が緊迫化しております。日本の原油の輸入の大半がこのホルムズ海峡を通過するということですが、この通行が事実上、麻痺した状況になっているということでございます。昨日時点で日本関係船舶45隻がペルシャ湾内にいるということで、いずれも安全上問題がないことは確認できておりますが、海事局から日本船主協会に対して、関係の船舶、乗組員の安全確保の徹底などの注意喚起を行っているところでございます。

紅海情勢については、2023年のガザ紛争の激化以降、紅海での船舶への攻撃が累次発生しておりまして、日本の船社が運航する船舶が拿捕されるという事案も発生しております。昨年10月に停戦合意になりまして、以降、攻撃は確認されておきませんが、引き続き、世界では紅海を避けて喜望峰回りの航行を余儀なくされるという状況が続いているということでございます。

続きまして、9ページ、これは外航海運関係の政府の支援措置でございますが、やはり国際情勢が不安定化していて、市場の不確実性がますます高くなっているという中で、将来にわたって安定的に事業を運営していただかなければならないということで、競争力強化が不可欠だと考えてございます。政府としては、主として税制での措置で支援を行っておりまして、この資料の下半分の特別償却制度と買換特例制度、こちらは今年3月が期限となっていたものを昨年延長要望して、しっかり実現できたということでございますが、上に書かれている、まず登録免許税、固定資産税が来年3月に期限を迎えると。トン数標準税制が再来年の3月に期限を迎えるということで、これにどう対応していくのかというのが今後のテーマであると考えてございます。

続きまして、10ページからは内航の関係でございます。内航の貨物と旅客がございまして、内航貨物については、下の左側ですが、輸送トン数が減少傾向である一方で、トンキロベースでは横ばいという傾向、長期で見ると若干減少傾向となっております。国内の重厚長大の製造業の活動が、ある種ボリュームが少し低下していると。一方で、そちらでの生産拠点がどんどん集約化されていくという中で、それに対応するために輸送距離が伸びているということではないかと認識しております。引き続き、産業基礎物資の輸送などで重要な役割を果たし続けているということだと理解してございます。旅客については、

輸送人員が長期的には低下傾向にあるという状況が見てとれるところでございます。

12ページは、特に内航貨物の関係でございますけれども、我々が今、取り組んでいる施策の一つを示すものでございます。内航海運の産業構造は、荷主を頂点とした多層的な下請構造ということで、中小企業をもって事業基盤が零細であるという中で、しっかり適正な運賃・用船料を収受して、要は基盤を強化していただく必要があるという中で、現在、運賃・用船料の算出の標準的な考え方の策定を進めております。今年度中に策定して、今、内航海運事業者と荷主との連携強化のためのガイドラインがありますけれども、こちらに反映していくという取組を進めてございます。

13ページはモーダルシフトについてです。トラックのドライバー不足などを背景に、内航モーダルシフトを進めていくということが政府全体の方針とされていて、その受皿が内航海運であるということです。海事局では、フェリー、RORO船などの実勢の積載率をまず見える化するとか、モーダルシフトの利用方法や航路一覧などを示すというようなことで、使いやすさを上げることで、この促進を図っているところでございます。

14ページは旅客の関係です。内航の旅客も地域住民の足や物流の足となっているとともに、観光の関係でも重要な役割を果たしてございますので、ここの下で掲げているような様々な事業を通じて、我々としても、内航海運旅客分野の支援を実施しているところでございます。

続きまして、15ページからが造船・船用工業の関係です。まず16ページは、市場価格の動向、受注の動向、建造の動向でございますが、総じて足元は一定程度底堅い状況にあるということでございます。

他方で17ページでございますけれども、こちらはより長期で見た世界の造船市場の動向になりますが、世界全体の建造需要は今後も増加していくという見込みがありますけれども、日本の建造量・建造シェアとも縮小傾向、他方で中国や韓国の建造量、建造シェアが大きく増加していると。特に受注ベースで直近2024年の数字で見ると、中国が世界の7割超の受注を行っていて、さらにこのシェアを伸ばしていくということが確実になっているところでございます。

18ページですが、そのシェアなり日本の建造量が減っていくこと自体が問題ではあるんですけども、それはどういうことを示してございます。特にこちらで示しているのは、近年、日本の船主が発注するというときに、発注事業に対して国内の建造能力が届かない状況になっているということでございます。海外への発注、特に中国への発注が増加

しているということが右の棒グラフでも見てとれるかと思えます。こうした流れが続けば、船用を含めた国内の造船サプライチェーンを維持することが困難になるということで、ますます海外への依存が深まっていくのではないかという事態が想定されているところであり、手を打たなければならないということでございます。

19ページですけれども、そうした状況を改善していくために、昨年12月に「造船業再生ロードマップ」というものを作成してございます。ここでは日本の船は日本で造り、日本で持つといった我が国造船業のあるべき姿を示すとともに、2035年における建造能力の目標、こちらの足元、2024年の実績900万トン、これを2035年に1,800万トンに倍増するという目標ですけれども、こちらを掲げるとともに、その実現に必要な取組などを示すロードマップとなっております。

さらに20ページですけれども、こうした取組を政府が予算面でも支援するために、令和7年度の補正予算で造船業再生基金を設置して、今後、この造船能力の抜本的向上に必要な設備投資や研究開発を支援するということになってございます。規模も1,200億円という非常に大規模な予算であるとともに、今後10年間で総額3,500億円の支援を目指すということを閣議決定しているところでございます。

21ページは、造船のための官民投資の全体のフレームワークを示すものでございます。先ほどの造船の基金に加えて、要は造船企業側での資金調達、それから環境の関係、グリーン投資での追加を含めて、官民合わせて1兆円の投資規模を目指すということを示しております。

さらに22ページですが、造船が高市政権の成長戦略の17の戦略分野の一つとして位置づけられてございまして、現在、国交大臣と経済安保大臣を共同議長とするワーキングを設置して、官民の投資のロードマップを策定するという取組を進めてございます。

最後23ページですけれども、造成に関しては日米の造船協力ということで、昨年10月に覚書を締結して、作業部会を立ち上げて、その内容を検討するということになってございまして、2月にこの作業部会を具体的に立ち上げて議論を始めているところでございます。

続きまして、24ページからが環境などの関係でございます。まず、25ページは国際海運のほうでございますけれども、国際海運については、IMOの枠組みの中でグリーンハウスガスの排出削減を進めていくということになってございます。2050年に実質ゼロを目指す。

さらに26ページは内航のほうですけれども、こちらは我が国としての地球温暖化対策計画の中で進めていくということで、やはり同じように2050年のカーボンニュートラルの実績を目指すということで、それぞれ30年、40年にはこれぐらい減らしていくという具体的な絵姿を示しているものでございます。

27ページはそのための取組を、特に次世代船舶の開発、製造、基準などについて整理したもので、技術開発・実証から生産、それから発注、こうしたそれぞれの段階に応じて、グリーンイノベーション基金とかGX経済移行債を活用して支援すると。さらに、戦略的な国際基準の策定ということで、我が国の強みがそのまま国際基準になるように、このIMOでの議論に関与していくという我々の取組方針を示しているところでございます。

28ページは内航の関係でございます。内航の燃料転換は船型などによって普及が期待される燃料が異なるということで、かつ、事業基盤が強固でない事業者も多い中でどのように促進していくのかということ、現実的な道筋を示しながら普及・拡大を図っていくという取組を進めてございます。

続きまして、29ページと30ページが自動運航の関係です。海難事故の減少、それから船員労働環境の改善は国の海事産業の国際競争力の強化といった効果が期待されるということで、海事局でも、30ページになりますけれども、2016年から要素技術の開発・実証の支援を開始して、現在は検討会を立ち上げて検討を進めております。2030年頃までの本格的な商用運航の実現を目指して、安全基準の考え方は昨年6月に既に策定してございます。この基準に合格した3隻が実証運航を開始しているということで、順次進んでいるところでございます。

31ページが安全の関係でございます。特に令和4年4月の知床遊覧船の事故を教訓に、旅客船の総合的な安全・安心対策を定めて、その実施を進めてきていると。ここでは7つの柱を示してございますが、ここにぶら下がる形で66項目の施策を取りまとめ、今、その実行を進めてきているところでございます。令和5年には必要な法改正も行ってございます。

32ページがそのうちのひとつとなりますけれども、旅客船事業者の安全統括管理者、運航管理者の資格制度を導入するというので、こちらは今年4月から任命の義務化が始まり、今度はこの資格の期間が有効期間2年となっていますので、その更新のための制度を来年1月から開始するというところを示しております。

最後に、33ページ以降が海技人材、特に船員の関係でございます。

34ページは、外航海運の全体の日本人船員数と新規就業者の推移を示しているところでございます。全体としては横ばい、ただ、新規就業者は最近の好調という事情も反映していると思いますけれども、伸びているという状況で、こちらも船員養成機関での養成をしっかりと進めてきている一つの表れではないかとも思っております。

35ページが内航のほうでございます。こちらも総数が上、下が新規就業者ということでございます、この総数に関しては2013年に底を打って、僅かですけれども少し伸びてきていると。その背景として、新規就業者が非常に伸びてきていたところがございます。近年は少し横ばいになりつつありますけれども、23年から24年にかけてまた少し伸びるということで、これを伸ばしていく取組を進めていかなければいかんということでございます、最後36ページですけれども、一昨年、「海技人材の確保のあり方に関する検討会」を立ち上げて、昨年6月に取りまとめを行っております。養成ルート強化、それから間口の拡充といった包括的な施策を取りまとめいただきまして、必要な法律の改正に関してはこちらも実施して、今、取組を進めているところでございます。

すみません、ちょっと長くなりましたが、以上でございます。

【後藤船員政策課長】　　続きまして、船員政策課長の後藤でございます。

議題3について説明させていただきます。資料4になります。今、角野課長から最後に説明がございましたけれども、「海技人材の確保のあり方に関する検討会」の取りまとめについて、その進捗状況について私のほうから説明させていただきます。

まず、資料のタイトルをおめぐりいただき、検討会報告の(1)でございますけれども、こちらの検討会の取りまとめで5つの方向性が示されまして、その一つでございますが、1ポツ、海技人材の養成ルート強化、これは既存のルートの強化の話でございます。まず、(i)でございますけれども、一般大卒の3級海技士養成のさらなる拡大につきましては、これは海技教育機構、JMET Sにおいて満たすということとされたものでございますが、今回、JMET Sの次期中期目標、これは次年度から5年間となりますけれども、この中期目標の中に一般大卒の3級の拡大を目指すことを盛り込んでおりまして、JMET Sにおいて次期中期中に拡大していくことを目指していくということでございます。

続きまして、(ii)、水産高校との連携強化についてでございますけれども、先月、2月に情報発信の強化の戦略を策定いたしまして、その中で今後、水産高校についても、各地域において現在、地方運輸局が中心となって活動している協議会に参画いただきまして、運輸局と連携して、水産高校の入学志願者の拡大に取り組むということとしております。

続きまして、(iii)、5級海技士養成の拡大策の検討についてでございますけれども、検討会では、これもJME T Sで検討するとされたところでございまして、本年10月に、JME T Sの海技大学校において転職者向けの5級養成コースを立ち上げまして、これにより定員も拡大するという形で、今、動いているということでございます。

続きまして、(iv)でございますけれども、6級海技士短期養成課程による養成数の拡大につきましては、国も6級養成については支援しておりまして、令和8年度には予算を増額して、さらなる6級養成の拡大を図るということで動いております。6級海技士については、近年、順調に拡大しているということでございます。

続きまして、(v)、船員養成機関の連携強化に向けた課題の整理・検討につきましては、例えば、商船高専あるいは商船系大学については文科省の所管となりますので、行政機関同士の連携強化を図る観点からは、文科省などと意見交換を行っていく必要がございますけれども、昨年10月にそうした場を設けまして、課題の解決に向けた意見交換を進めているという状況でございます。

それでは、次のページを御覧いただきたいと思っております。次は5つの方向性の一つでございますけれども、2ポツの海技人材確保の間口の拡充についてでございますが、まず(i)、船員職業安定制度の見直しにつきましては、昨年の法改正、船員職安法の改正でございますけれども、自治体が無料の職業紹介などを行えるよう手当てをいたしまして、それらの施行が今年5月13日にと動いておりますけれども、それに向けて、下位法令である省令、告示、あるいは通達の改正作業を進めているところでございます。

続きまして、(ii)、有料の船員職業紹介事業に関する検討につきましては、改正船員職安法の施行後の各種取組、先ほど申し上げた自治体による無料の職業紹介とか、あと、後ほど説明しますがけれどもハローワークとの連携とか、こういった取組の結果を踏まえて、導入の適否等を検討していくということでございます。

続きまして、(iii)、船員の募集情報等提供に関する周知につきましては、これも改正船員職安法の関係でございますけれども、その施行までに、情報提供事業と職業紹介といったものの違いについて関係者に周知すべく、今、作業中でございます。

続きまして、(iv)、ハローワークと地方運輸局等の連携強化等につきましては、昨年7月より順次、これは横浜、神戸、高松、広島、福岡でございますけれども、この5つの場所において、運輸局の職員がハローワークに出向きまして、ハローワークのブースを借りて船員の職業紹介を行うといったモデル事業を実施しております。実際にこの方法で採

用まで結びついておりまして、着実に効果が出ていると考えております。

続きまして、(v)、海のハローワークネットの情報掲載方法の改善につきましては、これはいろいろシステムの改善等に取り組んでおりますけれども、1つは、求人票の記載内容の見直しをしております、基本的には陸上に合わせていく形で、今、システムの改修も行っておりますが、これらは年度内に完了する予定で進めております。

続きまして、(vi)、退職海上自衛官の活用推進につきましては、これは海運企業による説明会を開催してきておりますけれども、これまで海上自衛官のみにお声をかけてやってきたのですが、陸上自衛官とか航空自衛官も部員として船に乗ることはできますので、陸上自衛官とか航空自衛官にも情報提供を行うなどして、対象の拡大を図ってきております。今後、さらに具体策について検討を進めていくということでございます。

それでは、次のページでございませうけれども、5つの方向性の一つでございませうけれども、3ポツの海技人材の養成・就業拡大に向けた訴求強化につきましては、まず(i)、「船員養成・就業拡大に向けた訴求強化戦略」の策定についてでございますが、これは昨年、有識者・関係団体から成る検討チームを立ち上げまして、戦略自体は2月に前倒しして、もう既に策定済みという状況でございます。体制につきましても、今、各地域に既に設置されているような協議会を活用してやっていくという形で進めております。

続きまして、(ii)、海技免状保有者へのアプローチにつきましては、海技免状を持っている方が相当数いらっしゃるんですけども、船員として雇用されていない方がいるという中で、そうした状況を踏まえまして、海技免状は更新時がありますので、そういうタイミングで更新に来られた方について実態調査を行いまして、その結果を踏まえて、実際に免状は持っているけれども船員になっていない方に対して、何を打ち込むべきかというのを今、検討しているという状況でございます。

続きまして、これも5つの方向性のうちの一つでございませうが、4ポツ、海技人材の多様な働き方の促進と職場環境の改善につきましては、まず(i)、快適な海上労働環境形成の促進に資する仕組みの導入についてでございますけれども、これは改正船員法によって、方向性としては、例えばWi-Fi整備による通信環境の改善とかいったものが示されておりますが、改正船員法の施行、5月13日までにより詳細な指針を策定すべく、今、作業を行っておるところでございます。

続きまして、(ii)、女性船員の活躍推進のための情報発信の強化につきましては、これも2月に策定した訴求強化戦略の中で、船が女性の活躍できる職場である旨の情報発信、

キャリアパスとか自動化が進んでいるといった話について、そういった情報を女子学生に対してしっかりと発信していくということで、戦略の中でも盛り込んだところがございます。さらに強化に向けて検討を進めていきたいと考えています。

(iii)、ハラスメント対策の充実につきましては、これは厚労省でハラスメント対策の強化のための指針が今年秋に出されるという予定でございますので、それに合わせて、船員についても対応していくということで作業を進めているところでございます。

続きまして、(iv)、女性特有の健康課題への対応につきましては、女性の船員に対していろいろ就業の制限がかかっている部分がございます。その見直しが必要ではないかということで、昨年12月に検討会を立ち上げて、今、検討を進めているところでございます。

次に(v)、育児・介護休業法の見直しへの対応につきましては、これは既に昨年、実施済みという形で終了しております。

最後に、これも5つの方向性のうちの一つでございますけれども、5ポツ、新たな海技人材ニーズへの対応といたしまして、新燃料に対応可能な海技人材の確保・育成をしていくという観点から、昨年12月に検討会を立ち上げて、まずはアンモニア燃料船に係る船員の訓練について意見交換を行っているという状況でございます。

簡単ではございますが、私からの説明は以上でございます。

【竹内分科会長】 御説明ありがとうございました。

それでは、議題の1から3まで一括して、皆様から御質問、御意見を頂戴したいと思います。どなたからでも結構でございます。それから、オンラインで参加の池之谷様におかれましても、手挙げ機能、あるいはお声がけでお知らせください。いかがでございますでしょうか。

松浦委員からお願いします。

【松浦臨時委員】 松浦でございます。ありがとうございました。

それぞれの議題について意見と質問をさせていただきたいと思っております。まず議題1でございますが、資料2の6ページに、外航日本船舶・外航日本人船員の確保状況に関しましてこれまでの実績について報告がありましたけれども、1ページにありますように、安定的な国際海上運送を確保するために必要な外航日本人・日本船舶の隻数と外航日本人船員の人数が試算されておまして、日本籍船が450隻、外航日本人船員が5,500人の目標という形になっておりますが、これまでもいろいろところで日本人船員、外航日本

人船員の増加に向けた議論を行ってきているところでございますが、目標には程遠い状況にあると考えます。ぜひとも外航日本人船員の確保について、第4次計画においてもしっかりと要請していくということをお約束していただければと思います。

続いて議題2でございますが、資料3、21ページ、22ページにかけて、造船業の活性化に関してということで、予算については明るい報告がされておりますけれども、造船された船舶の運航につきましては船員が不可欠でございます。資料3の13ページに関連するところでも、海運モーダルシフトの利用促進に向けて、内航海運へのモーダルシフト利用検討ガイド等が公表されておりますが、モーダルシフトの推進にも船員の確保・育成が必要不可欠でございます。

併せまして、資料3の24、35ページにも外航・内航の船員数の推移が書かれておりますけれども、先ほど議題1のほうでもお願いいたしました、それぞれ外航・内航の船員数については増えていない状況ははっきりと読み取れると思いますので、併せまして、外航・内航ともに船員数の増加に向けた取組を積極的に進めていただくようお願いしておきたいと思っております。

最後になりますけれども、議題3の「海技人材の確保のあり方に関する検討会」の取りまとめの対応状況についてでございます。このフォローアップに関しましては、3ページですけれども、有料職業紹介事業の適否を検討するとされておりますけれども、「海技人材の確保のあり方に関する検討会」の取りまとめにおける5つの方向性、その対応策、それから、先ほど説明のありました進捗状況等々を考えますと、有料職業事業の解禁は必要ないと考えておりますので、これについては意見させていただいております。

最後に、質問でございます。まず、5級海技士養成の拡大策として、本年10月から海技教育機構で新たな養成課程が開始されるというふうになっておりますけれども、養成課程の定員を満たすために、どういう形で養成するのに実施していくのか、それと応募者をどういうふうに集めていくのか、今、検討されているようであればその検討内容について教えていただければと思いますので、よろしくお願いたします。

【竹内分科会長】 ありがとうございます。各議題についておありということでございますが、事務局はいかがでしょう。

【千葉外航課課長補佐】 御指摘いただきまして、ありがとうございます。

議題1のところいただきました船員について、4次計画でもしっかりと確保してほしいと。これにつきまして、事業者からもしっかりとした計画を出していただいているとい

うふうに認識しておりますので、我々としては、その計画に従って確保しているところを引き続き見ていきたいと思っております。

【後藤船員政策課長】 船員政策課長の後藤でございます。

造船の話、そしてモーダルシフトの話がございました。船員の数を増やしていくことが不可欠だというお話をいただきました。先ほど私が説明させていただいたとおり、まずは、昨年取りまとめた「海技人材の確保のあり方に関する検討会」の取りまとめを着実に進めていくことが大事だと思っておりますので、これをしっかりやっていきたいと思っております。その上でまた、このフォローアップについてもいろいろ御意見を伺いながら進めていきたいと思っております。

あと、有料職業紹介につきましては、この検討会の取りまとめの中でも、まさに先ほど御説明しましたけれども、無料の職業紹介を自治体が新たにできるようになるとか、ハローワークとの連携とか、そういった効果を見て、その上で検討会の取りまとめの中でも、導入の適否について検討するということになってございますので、そこはまずは5月13日の施行後のそういった取組結果も見ていきたいと考えております。

以上でございます。

【西畑海技課長】 海技課長の西畑でございます。

J M E T S の5級海技士養成について御質問をいただきました。こちらは今年10月から、定員10名ということで考えてございまして、ターゲットは陸上からの転職者ということでございます。そういった方への周知活動として、運輸局とかハローワークとも協力しながらやっていきたいと考えてございます。また、コースを受講する方の負担軽減策についても、関係者とも調整してまいりたいと考えてございます。

【松浦臨時委員】 御回答ありがとうございました。先ほどから話をしたように、外航日本人船員、内航船員を含めて、今の状況では、幾ら船が増えてもそれを運航する船員は足りないと思っておりますので、検討会等々で確認された中身を、先ほど話がありましたけれども、確実に実施していただきたいと思っております。

それから、最後に質問した5級海技士の募集ですけれども、10人とはいっても、ハローワークだけで本当にできるのかなということも考えますので、できるだけ確実に10人が来てもらえるように、中身についても具体的に進めていただければと思っておりますので、よろしく願いいたします。

【竹内分科会長】 ありがとうございました。

次に加藤一誠委員、お願いします。

【加藤（一）臨時委員】 私は1点です。資料2と資料3両方とも関係しまして、トン税の件です。

今後トン税をリバイズするなり、延長するなり、政策変更があるとしても、評価をしてもらいたいと思います。なぜこんな話をするかという、卒論で、トン税の評価を学生と一緒にデータを見ながら考えたものですから、イギリスとの比較も、やっていました。そうすると、船舶の量は、この政策がなかりせば、もっと落ちていた。船員もそうなんです。この政策があったがゆえに少し増えた。つまり政策をリバイズするときに、評価して、それで次に進めない、うやむやでやらないほうがいいと思います。

【竹内分科会長】 という御意見ですけれども、何かございますか。

【千葉外航課課長補佐】 税制改正プロセスで御指摘いただいたような、やはりEBPMと申しますか、データに基づいて効果を説明するようと言われておりますので、御指摘いただいた点も含めて今後検討してまいりたいと思います。

ありがとうございます。

【竹内分科会長】 ありがとうございます。

続いて、いかがでございましょうか。大串委員、お願いします。

【大串委員】 御説明ありがとうございました。

私からは1点、資料の共通性についてお願いがあります。例えば資料2は令和とか平成併記で記載されているんですけども、ほかの資料は西暦だったりとかして、どうだったかなというのを今、スマホで年次を確認したりして、以前よりも暦年が令和とかにまた替わったのでちょっと分からなくなってきましたので、そろえていただくか、両併記で書いていただけると非常にありがたいなと思っております。それが1点目。

あと、資料2の6ページ、これは減ってきているけれどもちょっと盛り返したりしてということで、今、加藤先生がおっしゃったように、政策の効果としては一定数あるのかなと思うのですが、例えばONEのように古いものをスクラップして、何か3社で合同なものを作って、もっと大型化して、船の数としては減ったんだけど、より多くの物をより早く、より正確に配送できるようになった、移送できるようになったみたいなことあると思いますので、ただ単に船隻だけで管理していいのか、トン数ベースとかそういうところで本当は管理したほうがいいのかなと思ったりしたとか、あと、令和3年と令和4年の間で77隻ぐらい減っているんです。その後、この資料3のほうで発注も非常にあって、

結果的に令和6年になったら増えているという結論もあるのですが、この辺りの見方をどういうふうに評価していいのかなというのが、船の数だけだと、例えば同じ大きさで同じ性能だったら船隻だけでいいだろうなと思うんですけども、昨今、自動車だけでなく船の大型化とか高性能化も進んでいますので、違う見方もあるのかと思って、その辺りをどう評価しているのかというのがちょっと悩ましいかなと思っています。

次に、外航日本人船員数も多分、コロナのときにガタンと落ちただけけれども、今、少し回復しているというところで、先ほど松浦委員から、船が増えても船員がいなければ動かないよという話もあったんですね。そうすると、もしかしたら本当は稼働できるのに、もう船員不足で稼働できていない船もあるのかなとか、その辺りをもし把握していらっしゃるのであれば資料として載せていただかないと、船員さんが微増で増えているその因果関係ですね、その辺りが少し分かりにくいかなと思いました。

資料4に関しては、フォローアップありがとうございました。ハローワーク等々を活用していただいて、厚労省との関係で数を増やしていただいて、とてもいいかなと思っています。私はいつも思うんですけども、ただ単に紹介するというのは、我々にとって海の生活とか海の仕事というのがなかなか身近ではないから、こういうところへ出て行って、こういう仕事もあるよというのをPRしていただくのもいいと思うのですが、もう一つ、リカレントメニューに載せていただきたいと。我々、非常に安い教育費で、いろいろな次の職業へのステップアップとしてリカレント教育が受けられると思うんです。その中に船員さんのいろいろなメニューとか載っていますか。もしくは現船員さんが自分がプロモートしたいときとかでも、例えばこういう教育を受けると、こっちのほうで同じ船員という仕事の中の違う分野のほうでプロモートを狙えるとか、職域を広げられるとか、何かいろいろあると思いますので、なってみると奥が深くて、面白くて、いろいろそういうリカレントメニューも充実していますよということもいいと思いますので、ぜひそういうのも開発していただいて、海洋大学等々と一緒になって、長く、より楽しく職業人生を歩んでいただけるようなメニューを開発していただければと思います。

以上です。

【竹内分科会長】 ありがとうございます。表記方法を含めて3点ぐらいあったかと思えますけれども、いかがでしょうか。

【千葉外航課課長補佐】 資料2については、6ページ目を含めて効果が分かりづらいというところかなと。例年同じような様式で御報告してしまって申し訳なかったんですけ

れども、次回以降は効果といいますか、何がこうなっているのかというところも含めてお示しできればと思っております。

御指摘いただいた船腹量の観点はまさにそうかなと思っております、例えば下に緑色で「日本商船隊の隻数」ということで、一時よりは隻数として大分減ってはおりますけれども、船腹量で見るとここまでの減少にはなっていないですとか、まさに大型化によって、隻数は若干減っても、輸送力としてはそこまで落ちていないところはあるかと思っておりますので、御指摘いただいた観点も含めて分析したいと思っております。

ありがとうございます。

【後藤船員政策課長】 リカレントの観点でお答えいたしますと、実は船員を離職される方に対して海上に残ってもらうために、ある団体が、より高い資格とか、より高度な知識を付与するような内容でそこを一回経験いただいて、そしてもう一回海に戻ってもらうような、今、そういった活動はやっています。ただ、お話を伺って、先ほど私が御説明で申し上げた、今、海技免状の資格を持っているんだけど、船員を選ばなくて陸上で勤務された方、こういった方に更新時にいろいろ実態調査を行ったところ、海上就職を今からでも目指すという意識のある方はいらっしゃって、ただ、やはり問題になるのは、自分が資格を取ったときから大分時間がたって、その技能をもう一度どうやって回復したらいいんだろうというような観点を持っていらっしゃる方が結構いまして、そういった方にもう一度教育といいましょうか、乗ってもらうための教育をしていただくための方策というのが今はないので、今後、それを考えていきたいと思っております。

【竹内分科会長】 ありがとうございます。

そろそろ次の議題もあるので押しているんですけども、どうしてもという方がいらっしゃいましたら……では、南委員、お願いします。

【南委員】 私から、まず1点目ですけども、資料3の13ページ目のモーダルシフトに関してなのですが、このモーダルシフトに関する利用検討ガイドを作成して公表していただいているということかと思うんですけども、実際に使っていただくことを考えますと、実際に荷主さんや物流事業者に対して積極的に、情報提供していくことが必要なかなと思っておりますので、実際にどこまでそういったことをされているのかという点をもしお分かりになれば教えていただきたいと思っております。

次に2点目についてですが、造船業への支援という観点ですけども、この中に次世代船舶との技術支援というようなことが書かれていたかと思うのですが、次世代船舶は、例

例えばA I技術などを使うことを考えますと、従来の造船技術だけではなくて、A IシステムとかI T技術というようなものが結構重要になってくるのかと思います。そうすると、造船だけではなく、船用工業全体に関わってくるのかなとも思いますが、そういったところに対する支援も広く必要なのではないかと思っていますところですが、その点について伺いできればと思います。

というのも、我が国の海事産業群の概観というページには、A IやI T技術といったクラスターが入っていないため、従前の造船・船用工業だけではなく、より広い支援も必要になってくるのかなとも思っています。

3点目として、少し細かい点ですけれども、最後の資料4で、現在、厚生労働省でハラスメント対策として、いわゆるパワハラ防止法と呼ばれる法律との関係でハラスメント指針が策定されているということですが、I M Oでもハラスメント防止に関する議論がなされていると伺っています。船員についても指針を策定するということかと思いますが、船員に特化した積極的なハラスメント防止などに関するルールづくりも今後検討される予定なのか、もし現時点でお分かりになれば教えていただければと思います。

以上です。

【竹内分科会長】 2点あるいは3点です。簡潔にお願いできればありがたいですけれども、いかがでしょうか。

【小西内航課課長補佐】 海事局内航課でございます。本日、代理出席で恐縮です。

1点目につきまして、モーダルシフトの利用検討ガイド等の周知に関してなんですけれども、内航課から、業界団体とか地方運輸局などを活用した周知ですとか、それから、直接的には、内航課で実施するセミナーとか講演会とか事業者の皆様にお会いする機会もありますので、そういった機会を活用して周知をしてきているところでもございます。引き続き、こちらのガイドについては周知を進めていこうというところでございます。

以上です。

【古賀船舶産業課課長補佐】 続きまして、船舶産業課でございます。

次世代船舶でこれから市場で勝負していくに当たって、船用も含めてどういうふうに取り組めるのか、そこにどういう支援があるのかというようなお尋ねだったと承知しています。こちらですけれども、代表的にまず挙げることができるのは、令和7年度補正予算でお認めいただきました、造船業再生基金でございます。こちらは主に造船事業者さんの設備投資への支援ということなのですが、これは同時に研究開発に対する支援も行うことが

できます。そこで、例えば次世代船舶でこれから市場に打って出るための新しい標準船の共同開発など、そういうことを船用事業者さんと一緒に垂直連携案件として実施したいといったことがあれば、この基金を通じて積極的に支援していきたいと考えております。御指摘いただいている点は非常に重要だと思っており、しっかり取り組んでまいりたいと思っております。

以上です。

【竹内分科会長】 事務局のほう、以上でよろしいですか。お願いします。

【後藤船員政策課長】 ハラスメント対策の関係でございますけれども、実は船員のほうは既に基本的な訓練の中でハラスメントについて学ぶと、これはもう義務づけておりまして、やっております。先ほどの厚労省の話は、さらにハラスメント対策の充実という観点から、これから厚労省のほうで、就活セクハラとかカスハラとかいったものについて、それを入れた形で強化したものをこれから指針として出そうとしているということで、そういう新たなものが出た場合については、また船員のほうでも取り込んでいきたいと考えております。

以上です。

【竹内分科会長】 ありがとうございます。では、篠原委員、お願いします。

【篠原臨時委員】 先ほどの大串さんの話にも関わるんですけども、昨日が国際女性年か……先ほどの御説明を聞いていると、新規の船員も少し増えていると。それから、若い人の船員の割合も増えていると。これは非常にいいトレンドだと思うんですけども、もう一つ、女性船員をどう増やしていくかということが肝だと思うんです。それで、この検討会でも、そのためのいろいろな方向性が示されているのですが、現在、外航は少ないと思うんだけど、外航・内航別に女性船員の割合がどれぐらいなのかということをお教えいただきたいのと、これは私の意見ですが、やはり数値目標をつくったほうがいいと思うんです。これからは女性活躍というのが一つの大きな肝になると思うので、そういうことも検討していただければと思います。

【竹内分科会長】 ありがとうございます。

では、御質問1件と御意見ですね。いかがでしょうか。

【後藤船員政策課長】 女性船員の割合についてでございますけれども、2024年につきましては、日本人船員ということで、外航の日本人船員につきましては、女性船員の割合が約11%でございます。内航船員につきましては約2.5%ということで、外航・

内航全部足し上げて合計した場合については約3%となっております。

【篠原臨時委員】 外航が？

【後藤船員政策課長】 外航が約11%です。

【篠原臨時委員】 外航が女性、多いんですね。

【後藤船員政策課長】 多いです。船員数はもう全然少ないですけども。

【篠原臨時委員】 で、内航が？

【後藤船員政策課長】 内航が約2.5%、外航・内航を合計したものが約3%となっております。

【篠原臨時委員】 外航というのは女性が家庭を空けて、なかなか外に出にくいという状況があるんじゃないですか。その割には内航より外航のほうが高いですね。何かこの理由があるんですか。

【後藤船員政策課長】 すみません、理由はまだ分析しているところでございますけれども、数字として、結果としては高いという。

【篠原臨時委員】 何か普通だったら内航のほうが女性が多いのではないかというイメージがあったんですけども、そうじゃないんですね。

【後藤船員政策課長】 はい、結果としては。

【篠原臨時委員】 1か月も何年も家庭を空けられないというような声も聞きますので、逆かなと思ったらそうじゃないんですね。

はい、ありがとうございました。

【後藤船員政策課長】 数値目標については検討させていただきたいと思います。

【竹内分科会長】 ありがとうございます。

まだおありかもしれませんが、時間が押しております、まだほかにも議題がございます、大変申し訳ないですけども、ここで打ち切らせていただいて、次、議題4でございます。各部会の現況についてでございます。

では、こちらは事務局から、時間がなくてすみませんが、簡潔に御説明をしていただければ、お願いしたいと思います。船員部会、船舶交通安全部会の順番でお願いいたします。

【後藤船員政策課長】 船員政策課長の後藤でございます。

船員部会につきましては、資料5に基づいて簡潔に説明させていただきます。

まず、1ページ目は船員部会の現況と書いてあるところでございまして、おめくりいただきまして、2ページ目でございます。上の箱の概要でございますけれども、船員部会は、

もともと船員中央労働委員会というのがございまして、この委員会の廃止に伴いまして、海事分科会の下に船員部会を設けて、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いだというものでございまして、併せて、その際に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たものでございます。公益代表が9名、労使の代表がそれぞれ5名の計10名、全体の合計が19名で構成されております。下の部分でございまして、船員部会の下に4つの最低賃金専門部会を設けてございまして、4つの業種について最低賃金を決めているということでございます。

続きまして、3ページ目でございますけれども、2025年3月から2026年2月までの調査審議事項として御審議いただいたものを御参考までに記載させていただいております。調査審議事項の例といたしましては、例えば(1)、これは船員法関係の政令・省令・告示の改正について、また船員職安法の告示関係について御審議いただいております。(2)は他省庁の法令に関するものでございますけれども、船員に適用されるものについては御審議いただいているものがございます。また、(3)の船員の最低賃金額の見直し、あとは(4)でございまして、これはほぼ毎月御審議いただいている船員派遣事業の許可などについてでございます。加えて、最後の(5)につきましては、船員の災害防止計画について御審議いただいているというものでございます。

これらは法令に基づきまして、交通政策審議会の意見を聴くこととされておりますので、御報告、御審議いただいているというものでございます。

おめくりいただきまして、次、4ページ目でございますが、法令で交通政策審議会に意見を聴くということが求められていないものでありまして、船員部会で報告を行っているものがございまして、主な船員部会への報告事項をまとめたものでございます。例えば(1)の予算関係、(2)は船員教育機関の卒業生の状況とか、あるいは(4)は毎年9月は船員労働安全衛生月間ということで、月間の活動などについて御報告させていただいております。

簡単ではございますが、私からの説明は以上でございます。

【花野海上交通企画室長】 続きまして、船舶交通安全部会の現況について、海上保安庁交通部企画課海上交通企画室長、花野が説明させていただきたいと思っております。

資料5の6ページを御覧いただきたいと思います。船舶交通安全部会は船舶交通安全に関する重要事項の調査・審議を目的に設置され、おおむね5年をめぐり、海上保安庁が行う海上安全行政の基本的な方向性と具体的な施策の在り方について御審議をいただいております。

ります。現行の第5次交通ビジョンは、令和5年3月に交通政策審議会から答申され、海上の安全を取り巻く環境の変化を踏まえ、船舶交通をはじめとする海上の安全を確保するための重点的に取り組むべき施策とその目標が示されております。

今年度における主な施策の推進状況を少し御紹介させていただきますと、1の船舶交通安全に関する諸対策に関しましては、次世代エネルギー燃料への燃料供給に対する安全対策として、業界の見直し要望を受けまして、LNGバンカー船の停泊基準について、安全性を低下させないことを前提に対策を検討し、停泊基準の見直しを行いました。

2のプレジャーボートに関する安全対策に関しましては、事故発生数が多い機関故障に注目いたしまして、整備事業者等による定期的な点検整備の浸透や、整備記録の保管に関する啓発活動を実施したほか、近年、訪日外国人等が急増している中、在日大使館や日本政府観光局等と連携し、外国人向け海難防止対策の情報発信にも取り組みました。

3の海上交通基盤の充実強化に関しましては、創設から5年目を迎えました航路標識協力団体制度につきまして、初めてとなる協力団体の連絡会議を開催し、さらなる制度の発展と活性化について意見交換を実施いたしました。

船舶交通安全部会では、先週、3月5日に第24回部会を開催したところでございまして、これら施策の推進状況のフォローアップと、来年度の実施計画について御審議いただいたほか、次期・第6次交通ビジョンの策定に向けた検討スタンスなどについても意見交換をさせていただきました。

海上保安庁といたしましては、引き続き各施策に全力で取り組み、海上の安全確保に努めてまいります。

簡単でございますが、船舶交通安全部会の現況について、報告は以上でございます。

【竹内分科会長】 御説明ありがとうございました。

では、議題4につきまして、皆様より御質問、御意見等はございますか。

特にないようでしたら、かえって先ほど私が急かしてしまいましたので、1、2、3でも結構ですけれども、あと少し、数分ぐらいございますが、いかがですか。

じゃ、大井委員からお願いします。

【大井委員】 大分大学の委員でございます。今日初めて出させていただきますと、いろいろ勉強になりました。

私も、先ほど大串委員が言われたのと少し近いのですが、資料2の6ページだったり、3の34、35ページです。なぜこれは人数が増えているのか、全然足りてはいないんで

しょうけれども、人数が増えているのか、若返りができているのかというのは、何か要因があればお聞きしたかったところです。それが多分、次に確保していく上でのポイントになってくると思うので、もし分かるようでしたら教えていただけないかなというのが1つ目の質問です。

もう一つは、生産性が上がっているのかなというのも気になっていまして、これも大串委員の質問に近いのですが、やはり技術が上がってくると生産性が上がってくる、昔みたいに人数がなくても運べるものなのかなと素人目には思ってしまうところがありまして、その辺の分析があったら教えてください。

最後は意見ですけれども、陸上交通でも今は人手不足がすごく深刻で、移住・定住の策とぜひ一緒に振興していただけないかなと。特に内航については。定住してもらう人口を確保するというところで、交通事業というのはそこに住んだままできるので、結構ありがたい業務ではないかと思っていますので、ぜひそういう視点でも、就業者の確保というところを拡大していただければありがたいです。

私からは以上です。

【竹内分科会長】 ありがとうございます。

少し元へ戻って恐縮ですけれども、事務局より、お願いいたします。

【後藤船員政策課長】 この若返りといいましょうか、もともと船員につきましては、陸上と比べて高齢化が進んでいるというのはずっと昔からありまして、むしろ今はほかの産業のほうが高齢化率が高まってきていて、先ほどの35ページの資料で言いますと、赤い部分が35ページの上ですけれども、50歳以上の割合が、船員が43.7%になって、黒い部分がほかの全産業の部分でございますが、50歳以上の割合が44.7%と逆転しているという状況でございます。この資料で言いますと、2007年の時点で、船員は50歳以上の割合が50%を超えていて、業界として非常に危機感を持って、ここを何とかしていかなくてはならないと。一つ一つの細かい施策については申し上げられないんですけれども、そういう意識といいましょうか、ずっと昔から危機感を持ってこの問題に取り組んできたという結果が今、出ているものだと考えております。

あと、船員の実産性といいましょうか、基本的に船の中でやる仕事というのは役割が決まっています、今まさに自動運航とかそういった分野の話が同時に出てきていますけれども、こういった中で、省力化という観点で船員の負担がどう変わっていくのかというのを分析していると。これから実証実験をして分析するということになっておりますので、こうい

った中でいろいろ我々も勉強していきたいと考えております。

最後におっしゃっていた定住・移住との関係でございますけれども、今、船員不足の中で、一つは離島航路について船員不足がいろいろ出てきておりまして、その中で原因といいたいでしょうか、そういったものをいろいろ分析していく中で、例えば離島の話で申し上げますと、もともと離島航路自体が収益性の高い路線ではなく、まさに補助金を使ってでも維持しなくてはいけない、守っていかなくてはいけない路線という中で、何といたいたいでしょうか、給与面とかがほかの路線と比べて厳しい中で、これまでは地元の水産高校を出てこられて、地元で働きたいといった方々に離島航路を支えていただいていたという面がございます。

他方で、少子化の流れの中で水産高校は定員を確保するのが大変厳しいという状況の中で、今、離島航路を担っている事業者も全国から船員さんを確保するという形で動いてこられてはおりますけれども、離島航路の難しいところは、そこに住まなくてはいけない、その航路、例えば離島に住んで対応しなくてはいけないというところがございます。ですので、やはり島の魅力も併せて発信していただく必要があると思っております、そういう意味だと、離島の地元自治体の移住とか定住策とセットでやっていくのが重要ではないかと考えておりますので、御指摘いただいたような形で、今後、よく地元とも連携しながら対応していきたいと考えております。

【竹内分科会長】 ありがとうございます。

ほぼお時間ということになりましたのですが、よろしいでしょうか。御協力ありがとうございます。

では、お時間となりましたのでここで締めくくりということで、本日の議事は終了したいと思いますので、進行を事務局にお返し申し上げます。

【宮元企画室長】 竹内分科会長、ありがとうございます。委員の皆様におかれましても、多くの貴重な御意見を賜りまして、誠にありがとうございます。

最後に、事務局より連絡事項がございます。本日配付させていただき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次第、皆様にお送りいたしますので、御確認をお願いいたします。

これもちまして、交通政策審議会第47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まして、誠にありがとうございました。

— 了 —