

交通政策審議会海事分科会（第42回）

令和5年1月20日

【鈴木総務課企画室長】 それでは、定刻となりましたので、ただいまから第42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鈴木と申します。どうぞよろしくお願いいたします。

議事に入りますまでの間、進行を務めさせていただきます。よろしくお願いいたします。

まず、本日の出席者につきましては、大変恐縮ですが、時間の都合上、お手元の名簿をもって御紹介に代えさせていただきます。なお、篠原委員におかれましては、11時頃に中座されると伺っております。また、井出委員、小林委員、野川委員につきましては、欠席の御連絡を頂戴しております。

本日の分科会は、委員10名、議事に関係のある臨時委員2名の計12名中9名の御出席ですので、交通政策審議会令第8条第1項による定足数を満たしていることを御報告いたします。

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、資料及び議事録をホームページに掲載いたします。

議事に入ります前に、本日Web会議システムを併用しての開催としております。リモートで御参加の委員がいらっしゃいますので、Web会議システムの操作方法について御案内をさせていただきます。

映像と音声通話ですが、画面右上にカメラ、マイク、退出等のアイコンが並んでおります。カメラ、マイクのアイコンにスラッシュが入っておりますと、委員御自身の映像と音声拾われないオフの状態となっております。

リモートで御参加の委員の皆様におかれましては、御発言される際のみカメラ、マイクをオンにいただき、御発言が終わりましたら、カメラ、マイクをオフにいただきますようお願いいたします。

御発言以外のタイミングでマイクがオンの状態の方がいらっしゃいますと通信状態が不安定になったり、回線が切れたりしてしまいますので、御発言終了時には必ずカメラ、マイ

クをオフにさせていただくようお願いいたします。

なお、御発言いただく際はカメラをオンにいただき、画面上で挙手をいただくか、画面上部の「リアクション」と書かれている挙手マークのアイコンから「手を挙げる」を選択していただければと思います。

会場のカメラ、マイクは常にオンとしております。御案内は以上となります。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、事前にお伝えしております事務局の連絡先に御連絡をいただければと思います。

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】** 海事局長でございます。先生方、お忙しい中、御出席を賜りまして誠にありがとうございます。日頃より海事行政にお力添えを賜りましておりますことに、心より感謝申し上げます。

昨年4月に発生いたしました北海道知床の遊覧船事故、まもなく9か月が経とうとしてございます。改めまして、御遺族の皆様方に心よりお悔やみを申し上げたいと思います。また、未だ6名の方々が行方不明の状況におられます。事故に遭遇された方々とその御家族に衷心よりお見舞いを申し上げたいと思います。この事故によりまして、かけがえのない命が失われてしまったことを真摯に重く受け止めてございます。このような痛ましい事故が決して繰り返されることがないように、旅客船の安全・安心対策に万全を期してまいりたいと思っております。

対策の検討につきましては、本日、分科会長を務めていただいております河野委員、野川委員にもご参画をいただきました、知床遊覧船事故対策検討委員会におきまして、昨年計10回にわたり精力的なご議論を賜りまして、昨年12月22日に、旅客船の総合的な安全・安心対策を取りまとめていただきました。

具体的内容につきましては、本日事務局よりご説明申し上げたいと思いますが、特に、安全意識の低い事業者の排除、また発航してはいけない、出航してはいけないときには絶対に出航させないと、このような仕組みの構築等、まず事故の発生を防止いたしますとともに、万一のことが発生した場合、不測の事態が発生した場合への備えを尽くすことで被害の軽減を図ること、これらが大きなポイントであると受け止めております。

私ども今後、実施可能なものから速やかに実行に移すとともに、関係法令の改正に取り組んでまいります。今後対策の具体化を進めていくうえで、本日海事分科会の先生方に、広い見地からお知恵、ご議論を頂戴できればと考えております。どうぞよろしくお願いいたしま

す。

また、本日は、日本船舶・船員確保計画の実施状況などの報告に加えまして、日本船舶並びに船員の確保に関する基本方針の改定につきまして、御審議を賜りたいと考えておりません。

エネルギー、食料を他国に依存いたしております我が国にとって、貿易を担う国際海上輸送は経済活動、国民生活の維持ひいては国としての存立を守るための生命線であると承知しております。その中核を担う日本船舶・船員の確保につきましては、これまでも海上運送法に基づく日本船舶及び船員の確保に関する基本方針におきまして目標を掲げ、取り組んできたところでございますが、間もなく日本船舶に係る確保目標の期限を迎えます。

昨年2月に、ロシアによるウクライナ侵攻が始まって以来、世界的にエネルギー等の安定供給が課題となっております。我が国におきましても、昨年、経済安全保障が政府の最重要課題の一つとして極めて広範に深く議論されたところでございます。国際情勢が大きく変化しておりますこの大事な局面において、改めて本日、海事分科会の先生方に、日本船舶の確保に係る次期目標の設定などについて、大所高所からご議論を頂戴いたしたくお願い申し上げます。国内外の重要政策に関する議題が続きますが、何とぞ忌憚のないご意見を賜りたく、よろしくお願い申し上げます。

本日は誠にありがとうございます。どうぞよろしくお願いいたします。

**【鈴木総務課企画室長】** それでは、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、ご出席者名簿、次第が1枚ずつございまして、資料が1、2-1から2-4、3-1から3-3、4、5、参考資料が1点ございます。不足や落丁等がございましたら、事務局までお申出いただければと思います。

報道関係者の方々にご案内させていただきます。カメラ撮りはここまでとなりますので、以後の撮影はご遠慮いただきますようお願いいたします。

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

**【河野分科会長】** ありがとうございます。それでは、議事を進行させていただきます。本日も皆様、ご協力をよろしくお願い申し上げます。

まず、議題1の旅客船の総合的な安全・安心対策のあり方につきまして、事務局よりご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。

【谷口船員政策課長】 知床遊覧船事故対策検討委員会の事務局を担当しております船員政策課長、谷口でございます。資料の2-1をご覧くださいと思います。

交通政策審議会への諮問についてということで、この議題についての諮問文でございます。旅客船の総合的な安全・安心対策のあり方についてでございます。

諮問理由でございますけれども、昨年の4月に発生しました北海道知床における小型遊覧船の事故、これを受けまして、旅客船の安全対策を徹底的に講じていく必要があると考えてございます。

安全・安心対策の可及的速やかな具体化に当たり、交通政策審議会の意見を賜りたいということでございます。

次のページをご覧ください。今回事故の対策の一環といたしまして、船員法あるいは船舶職員法などの法令の改正を検討してございます。それらを含めまして法令改正に関係なく、例えば省令や通達などで実行できるものも含めて、安全対策全般についてご意見を頂戴したいということで、今回諮問させていただいた次第でございます。

次に、資料の2-2をご覧ください。事故の概要と事故原因について、現時点で分かっていることについて報告申し上げます。

2ページでございます。事故の概要でございますが、4月23日午後1時13分頃ということでございますけれども、26名の乗員乗客の皆様が乗られている遊覧船「KAZU I」がウトロ港から知床岬の往復のコースの運航中に沈没をし、乗客乗員26名の方々が死亡または行方不明になったという事故でございます。

この船は総トン数が19トンでございます。20トンを境にしまして大型旅客船と小型旅客船という形で区分しております、例えば船員であるとか船舶検査に関する法令の適用関係が変わるということでございます。

この事故を受けまして、岸田総理の指示により、2番目のところでございますが、知床遊覧船事故対策検討委員会が設置されました。4月28日に設置されまして、10回の検討を経て、昨年12月22日に検討委員会としての取りまとめを行ったということでございます。

左側、委員でございますけれども、山内弘隆先生が委員長で、分科会長でいらっしゃいます河野先生、そして、本日ご欠席ですが野川先生にも検討委員会のメンバーとしてご参加いただいたところでございます。

次に、3ページをご覧ください。これは運輸安全委員会が現在、事故原因の調査を行って

おります。昨年12月に経過報告という途中段階の報告を行ってございます。その概要でございませう。

左下のほうで事故の経過というものがございませうが、乗客の方の携帯電話をご家族の方にご協力いただきまして、提供を受けまして、何時何分頃にどこにいたという位置情報が分かったということで、どのような速度で、どの時点でどこにいたかということをもとめたものでございませう。

最初は順調なスピードで航行していたわけですが、だんだん気象・海象が厳しくなってきたのにつれてだんだん速度が落ちていって、カシュニの滝付近で沈没をしたということでございませう。

右側でございませうけれども、それぞれの時点でどれぐらいの波があつたのかということについても、推計を運輸安全委員会のほうでしております。出航した当初、10時頃は波はそんなに高くなかつたわけでありませうけれども、12時過ぎぐらいから1メートルを超えて、そして避難港の沖を通過したときはもう1メートル、1.5メートルにはなつていたんじゃないかということで、最終的には2メートルを超えるような波になつたということでございませう。

ここで言う1メートルとはどういう意味かということでございませうけれども、この有限会社知床遊覧船の運航基準、これは海上運送法に基づき安全管理規程の一部として定められているものでございませうけれども、波高は1メートル以上になるといふときには発航を中止すべきであると、あるいは航行中にそのような発航になつた分については避難港に行くなどの措置をするべきでございませうが、この船についてはそれを行つていなかったといふことでございませう。

当時、斜里町には波浪注意報が発令されておりました。有義波高で3.0メートルといふのは発表基準でございませうので、絶対に出航してはいけないという状態で出航してしまつたといふことでございませう。

次のページをご覧ください。この事故は様々な要因、複合的な要因によつて事故に至つたといふことであるわけでありませうが、沈没といふ事象に対する直接的な原因は何かといふことについて、運輸安全委員会が調査した結果でございませう。

左上、船体調査、いろいろ行われております。それで穴が空いているという報道がありませうが、穴が直接的な沈没原因であつたわけではないといふことのようにございませう。右側のところで、沈没のメカニズムの分析がされておりますけれども、船の前方のハッチの蓋が

確実に閉まってはいない状態であったというふうに考えられるということでもあります。ハッチが開いて、結果としてそこから水が入ってきて、その船の中の隔壁がありました、後ろのほうに浸水していった、エンジンが、電気系統が海水の影響でショートして止まったということのようでございます。そして最終的には浸水、ガラス窓が割れたりして、さらに浸水が進んで沈没したと運輸安全委員会では考えているということでもあります。

その下に、船体構造、運航の判断、安全管理規程の不遵守など、事故に関連しているいろいろな要因について記載されております。現段階ではまだ各要因による影響の大小についての分析までは至っていないということのようでもありますけれども、運輸安全委員会ではここに書かれているようなことを今後さらに検討、調査を深めていくと聞いております。

その下、国土交通大臣への意見ということで、早急に講じるべき対策を2点頂戴しております。1点は事業者に対する指導、船首甲板開口部の点検、ハッチなどということですが、あと避難港を活用していくということもございます。

また、小型旅客船の隔壁の水密化に関し、検討するというものでございます。

意見のうち、前者につきましては昨年12月の段階で事業者に対する指導というのを既に行っております。現在、点検をした結果の報告を求めておりますので、その報告を見た上でさらに必要な措置を講じていくということでございます。

その下、小型旅客船の隔壁の水密化に関しましては、技術検討会を設置した上で、これから1月、2月、3月と集中的に検討していった上で、一定の方向を得られればということと予定してございます。

次に、資料の2-3をご覧ください。旅客船の総合的な安全・安心対策の概要でございます。

3ページでございますが、これが昨年の12月に取りまとめられた対策の概要でございます。①番の事業者の安全管理体制の強化から、⑦番の利用者保護の強化まで7分野にわたって対策をまとめていただいているというものでございます。

現在、運輸安全委員会の事故調査はまだ途中で、最終報告には至っておりませんので、今後、新たに主要な要因が明らかになった場合などにはさらなる対策を検討するということと、検討委員会は存続した上でフォローアップも行っていく、あるいは必要により対策の追加の検討を行うということにしております。

4ページをご覧ください。事業者の安全管理体制の強化でございます。主な課題ということで幾つか入れておりますが、こういうふうなことが事故の後、報道であるいは国会の審議

であるいは検討委員会の中で、様々な形で課題として指摘されたものの主なものでございます。

この事業者につきましては、社長が安全統括管理者・運航管理者をされていたわけですが、実務経験があるという要件があるんですが、実務経験がないのにあるという虚偽の届出をして、運航管理者などをしていて、そして、事故当日も会社のほうにいないで会社にもほとんど来ていなかったという証言もありますが、運航管理の実態がなかったということをおっしゃっております。

そういうのを含めまして、安全管理体制でございますけれども、その下のところ、安全統括管理者・運航管理者については試験制度を創設するということでもあります。これは知識があるかどうかということについては、試験で測れるということでもありますので、少なくとも知識があるかはこれで確認をしたいということでもあります。

また、事業許可の更新制度を特に小型の、今回不定期の遊覧船だったわけですが、季節運航の事業者などにつきましては、シーズンが終わったら雇止めをする等、やはり一般の定期運航しているような船と違う部分がございます。安全に必要な知識、経験を持っているような方々が、きちんとこの会社の中で育て、確保育成されていくということに関して定期船と違うところがございまして、小型船舶のみを使用する旅客不定期航路事業につきまして、事業許可の更新制度を創設したらどうかということでもあります。

それと届出事業者につきましては、現在、行政処分でありますとか、例えば許可取消しの場合の欠格事由、そういうふうなものが設定されておきませんので、この登録制に移行することによってそういう措置ができるようにしたいということでもあります。

その次、運航の可否判断の客観性の確保でございます。今回、絶対に出航してはいけないところで出航してしまったわけですが、運航の可否判断というのをきちんと第三者からも検証できる形で客観性を確保するような仕組みにするということもございます。

それと避難港の活用の徹底でございます。避難港について実際に入港する訓練などをしないと、実際にいざというときに入れないのではないかとご指摘もございまして、そういうことについての訓練も含めてやるということもございます。

地域の関係者による協議会を活用した安全レベルの向上でございます。複数の事業者が地域にあるようなケースもあります。例えば入出港についてお互いにチェックをし合ったり、あるいは安全教育を共同でやったりとかそういういろんな協議会の活用というのを考えるということで、こういうふうなものを国としても積極的に促進していきたいというこ

とでございます。

次のページをご覧ください。船員の資質の向上と船舶の安全基準の強化の船体に関してでございます。

まず、今回、先ほど申し上げましたように、船長の方が運航の可否判断とか避難港に行くということ、あるいはそのハッチの点検などもきちんと行っていなかった可能性がございます。したがって、船長も含む船員の方の資質を向上させるということは重要なテーマじゃないかと思っております。

そのため安全対策として船長要件というものを創設しまして、免許を持っているだけでは駄目で、プラスアルファの要件を課すという案になっております。①番ですが、事業用の小型船舶の事業用操縦免許の取得要件の厳格化でございます。現在は講習を受ければ試験は特になく、船長になる資格を得られるということでございますが、これを講習の時間を、今回事故で問題となったような点も含めまして、例えば運航の可否判断とか含めまして、講習時間を増やした上で修了試験を設けるという形で、免許を厳格化いたします。

また、初任教育訓練といたしまして、初めて旅客船の船長になる方、あるいは船員になる方にその地域の気象、海象やその会社の安全管理規程、運航基準を含めてでありますとか、あるいは避難港の入出港、こういうふうなことを訓練するのを義務づけるということでもあります。

3点目、乗船履歴でございます。今回の船の船長さんは平水区域という、比較的波とかが穏やかな海域での運航経験、水陸両用バスの経験はございましたが、知床のような限定沿海区域と言われるような沖合のほうの経験は乏しいということは指摘されてございます。一定の対応する海域での経験というものを求めるということが3点目でございます。それと発航前検査の確実な実施を求めているということでもあります。

それと右側ですが、船首部の水密化の確保につきましては、先ほど申し上げましたように、技術検討会を設置した上でこれから検討してまいりたいということでございます。

その次のページをご覧ください。監査・処分の強化、船舶検査の実効性の向上でございます。これらにつきましては特別監査を行って、改善指導を行い、改善報告書を受理し、そして抜き打ちの確認なども北海道運輸局は行っておりましたが、結果として事業者の安全意識と不十分さを見抜けず、事故を防ぐことはできなかったということに関して、私どももご批判も頂戴していますし、深く重く受け止めているところでございます。

これに対する対応といたしまして、まず1点目ですが、左下、海事監査部門の改革に取り

組んでございます。意識改革を行っていく、これは幹部が全ての運輸局を回って、昨年とそして今年も行っておりますけども、意識改革ということをお本省から地方の運輸局に対して求めていくということ、そして通報窓口を設置して、法令違反などの疑いある事業者に関する情報をいただくということを開始しております。また、抜き打ちやリモートによる監視を行っていくことによって、事業者をチェックする機会というのを確保していくということ、また、事実関係の裏取りやフォローアップを徹底していくということ、そして、中小零細の事業者が多いということなども含めて、自動車とちょっと共通する部分もでございます。自動車監査のノウハウの吸収をするために、自動車の監査の研修を受ける等、監査体制の強化を行っております。

また、行政処分制度の抜本的見直しとして、現在、内規に基づいて個別に判断しておりますが、違反点数制度を設けまして、こういう違反をしたら何点ということで、累積しますと事業停止という基準を客観化した上で、行政処分を躊躇なく行えるようにするというのと、船舶の使用停止処分として船を1隻単位で一定期間止めるということができるような制度も設けるといってございまして。

その下、罰則につきましても、運送事業でいろいろな罰則ございますけれども、運送事業の中で貸切バスの罰則が今一番重たいんですけども、そこに水準を合わせるということもございまして。法人に対する重科、法人に対する罰金というものについてもやっぺいこうということでもあります。

それと事業許可の欠格期間、今2年でございまして、これを運送事業で一番長い5年に引き上げるということでもあります。

右側、船舶検査でございますが、日本小型船舶検査機構（J C I）が小型船については、船舶検査を行っておりますが、検査方法の総点検をするとともに、監督の強化としてJ C Iの検査官が検査している現場に国の検査官が立ち会って、それで問題がある場合については修正を指示するというをやっているところでございまして。

次のページをご覧ください。左下でございます。船舶の安全基準の強化として通信設備や救命設備の基準の強化ということをやろうとしております。また、法定無線設備から携帯電話を除外するというございまして。今回の事故では、事業者が実際にはつながらないにもかかわらず、「この携帯電話は運航中つながります」という虚偽の説明をして、その上で船舶検査を通っているという事実がございまして。

いざというときに、やはり携帯電話だとつながらない場合があるということでもあります

ので、法定無線設備から携帯電話を除外し、業務用無線または衛星携帯電話を持っていくということを沖合の船については、求めるということでもあります。

それと業務用無線設備等を導入するための補助金を昨年、補正予算で予算認められましたので、このような事業者に対する支援を行ってまいりたいと思っております。

それと、改良型の救命いかだの積付けの義務化でございます。今回の事故では海が冷たい海であったということで、低体温症で亡くなられたのではないかとことを言われております。水に浸からずに救助を待てるようにするために救命いかだなどの積付けの義務化をしようということですが、やっぱり高齢の方とか子供なども遊覧船に乗っていますので、安全に乗り移れるように、この写真にあるような感じでスライダーつきのもののような、安全に乗り移れるような改良をしようということは今メーカーのほうで開発を進めていただいているところでございます。

右側でございます。事故を起こした会社と分かっていたら乗らなかったというご指摘ございました。利用者向けの情報提供を充実させていこうということで、安全法令違反の行政指導を公表対象に追加するとともに、公表期間を2年から5年に延長をいたしました。また、マーク制度をこれから作っていこうということで予定しております。それと事故が起きたときの保険の限度額につきましても、現在3,000万円ということで自賠責保険の強制保険の水準なんですけど、これだと実際不足するのではないかとということで、この金額についても許可船について1億円以上というものに引き上げ、届出船につきましても、ちょっと保険商品がまだ供給が追いつかないんですけども、当面まずは5,000万円に引き上げて1億円に引き上げを視野に、まずは5,000万に引き上げることをやろうとしております。

また、旅客名簿につきましても、現在は船長さんが作って船に置くということになっているんですが、陸上に置いておくという形に変えようということでございます。これが主立った対策でございます。

8ページ以降に資料をつけておりますが、今回の法令改正に伴って諮問事項になっている分について、さらに周辺の資料についてもつけさせていただいております。ポイントの部分だけ説明いたします。

9ページが小型船舶操縦免許の現在の制度でございます。

10ページが、小型旅客船の船長になるための現在の制度でございます。小型旅客安全講習は、講義と実習で7単位時間となっております。

11ページ以降は対策の詳細について記載させておりますので、ご参照いただければと

存じます。

次に、資料の2-4をご覧くださいませでしょうか。事前にお時間をいただいた委員の皆様様に説明させていただいた際にいただきましたご意見、ご指摘を事務局のほうで文章として起こしてみたものでございます。

本日、できましたら答申を頂戴できればということで、この答申案につきまして、こういうふうには修正すべきであるとかこういうことを加えるべきだとか、そういうご指摘ございましたら頂戴できればと考えてございます。

内容ですけれども、知床遊覧船事故対策検討会において取りまとめられた対策の内容に沿って速やかに措置を講ずることが適当である。

なお、対策の具体化に際しては、その実効性を確保する観点から、次の点に留意されたいということで、零細な事業者や季節運航の事業者も含めた教育訓練の充実。また、救命設備の基準、教育訓練の内容などについて、海域の実態を踏まえたものとする。全国一律じゃなくきちんと海域の実態を踏まえたものにすべきではないかというご指摘でございます。それと対策の具体的に当たっては、ITの積極的な活用を図ることということで、例えば義務付ける文書の保存などについては例えば電子的な保存を可能にするであるとか、そういうことも含めて、デジタル化なども含めてやっていこうということでご指摘を頂戴しております。また、マーク制度をつくるというお話を先ほど申し上げましたけれども、旅行会社による活用を促進していくとよいのではないかというご指摘。また、国による監査だけでは限界があるだろうから、地域の関係者による協議会や法令違反の疑いがある事案の通報窓口、こういうものを活用した形で、全体として監視をチェックしていくべきじゃないかというご意見を頂戴しましたので、文章として書かせていただいております。

なお、参考資料として、12月22日の取りまとめについてもつけさせておりますので、ご参照いただければと存じます。

以上でございます。

**【河野分科会長】** ご説明ありがとうございました。それでは、質疑応答に移らせていただきます。

議題1につきまして、ご質問、ご意見がありましたら、ご発言をお願いしたいと思います。よろしく願いいたします。

それでは、篠原委員、よろしく申し上げます。

**【篠原委員】** 今の資料の7ページ目の改良型の救命いかだの件ですけれども、万が一の

ときに決め手になるんじゃないかと思っているんです。私は。特に冬の寒いときなんかですね。

早期搭載促進ということですが、この資金的な援助とか、何か予算措置みたいなものは考えているのでしょうか。

【河野分科会長】 それでは、船員政策課長、よろしくお願いします。

【谷口船員政策課長】 篠原委員ご指摘のように、中小零細事業者が多うございますので、そういう資金的な手当が重要だと考えてございます。昨年の第2次補正予算で関連する補助のための予算を要求してお認めいただきましたので、その資金を使って開発される改良型救命いかだの導入を、義務化前にする事業者に対して補助をしていくということで早期普及を進めてまいりたいと。

【篠原委員】 補助をちゃんとするという手はずになっているんですね。

【谷口船員政策課長】 はい、予算は。

【篠原委員】 じゃあここにそれを書いておかないと。

【谷口船員政策課長】 失礼いたしました。

【篠原委員】 早期搭載促進と書いているだけなのは、どうでしょうか。

【谷口船員政策課長】 確かにちょっと分かりにくいかもしれません。

【篠原委員】 業務用無線の設備の導入を促進するためには補助するんでしょう。

【谷口船員政策課長】 そうでございます。

【篠原委員】 だったら、こっちの救命いかだのほうもこうなんだというようなことを書いておいたほうがいいかもしれませんね。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。ほかにかがでございましょうか。

住野委員、よろしくお願いいたします。

【住野委員】 ありがとうございます。住野でございます。

冒頭、高橋海事局長が言われましたように、この知床沖の遊覧船の事故というのは、本当に26名という貴い命が奪われまして、我々にとっても遺憾どころか、しっかりと従事する側としてこれを重く受け止めながら、今後、推移を見ながら対処していきたいと思っております。

また、今回検討委員会が行われましたけども、これは多分7年前の軽井沢のスキーバス転落事故の教訓も参考にさせていただきながらつくられたということで、河野部会長はじめ、各委員の皆さんには心からまずは敬意と感謝を申し上げたいと思っております。

その上で、若干細かくなるかもしれませんが、三、四点、意見を言わせていただきたいと思っております。

まず、1点目でございますけれども、船員の資質向上の発航前検査の確実な実施というところでございますけれども、海難事故の約3割以上がこの発航前検査の不備によって事故が発生しているという、データが出ていると思いますけれども、そのことによって平成28年に義務化と行政処分の対象になりましたが先ほどあったように海域の違いとか、様々な状況の違いによってはチェックリストが今の内容で本当にいいのかどうか検討が必要だと思います。

国交省が出しているチェックリストを見ましたが、今回の事故を教訓にしてチェックリストの検証と、必要であれば発航前検査の項目を見直してもいいのではないかなと思っております。また、一定の期間、チェックリストの保管を義務化していく事が重要だと思います。そうする事で抜き打ち監査やリモート監査をする上で裏取り、フォローアップにつながってくるのではないかなと思っておりますので、ここは明確に文章化したら良いと思います。

2点目ですが、船舶の安全基準の強化について中小が多い小型旅客船事業者がいる中で、無線システムについては今補助金が出て導入促進ということになってはいますが、今回の事故も通信網がしっかりとっておけばここまで大きな事故にならなかったのではないかなと思っております、補助金が出るわけですから、導入促進ということではなくて据置きを義務化していくべきではないかなと思っております。

3点目は監査の強化についてということでございますが、現在JCIが担っているわけでありまして、監査強化するというのも出ておりますけれども、特に無線については、総務省と国交省の所管の違いがあって、監査のときに無線のことまでしっかりとと言えるかどうかというところが、私はちょっと疑問に思っております、今後、JCI（日本小型船舶検査機構）に権限をしっかりと与えて、無線が機能しているのかどうか、監査ができるという体制づくりをしていくべきではないかなと思っておりますし、双方の通報制度をしっかりと保ちながら、無線に支障があった場合については直ちに、対応できると、こういうこともやってほしいと思います。

最後、運航管理、労務管理について、運航管理者と船長が兼務する場合は非常に中小の場合は多いと思うんですけども、そういう場合の点呼とか労務管理というのは安全統括管理者と陸上にいる要員がどちらかがするんだろうと思っておりますけれども、果たして健康状態や飲酒状態も含めて労務管理体制ができるのかなと。そこはやっぱりきちっと明記をして、事故を防ぐ上では一歩踏み込んだ対応が必要ではないかなと思っております。

以上です。

【河野分科会長】 ありがとうございます。ただいまの4つのご指摘につきまして、何かご対応ございますでしょうか。

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】 いただいたご意見ありがとうございます。

まず1点目でございますが、発航前の点検のチェックしたリストですけれども、昨年12月に事業者を指導したときに、チェックした結果についても記録に残すような指導を行いました。今後やはり裏づけとか監査によるチェックみたいなことをしやすくするというのも留意しながら、具体化を進めてまいりたいと思います。

それでチェックリストについても、これからの船員の教育訓練についての具体化も図っていくわけなんですけれども、実際にワークするような仕組みになるような形に改良を重ねてまいりたいと思います。ありがとうございます。

それと据置き無線の義務化でございます。据置き無線は同報性があるということで、近くの漁船とかにも例えばSOSが伝わるみたいなよいところなどもございます。また、積極的に普及させていきたいと考えております。

ただ一方で、海域によっては、その無線の基地局がないということで、衛星携帯がベターな場合も時としてあるということのようでございますので、現段階では据置きだけを義務化するというのではなくて、衛星携帯も選択肢の中に入れていくということもございます。いずれにしても、実効性がある無線設備の普及ということには努力してまいりたいと思っております。

3点目、JCIによる検査ですけど、無線機器なんかも含めて検査が実施できるようになっております。また、監査の際には、今まで無線機があるかないかだけ確認していたんですが、ちゃんと作動するかどうかを見ようというふうなやり方に、監査の仕方についても改めるという形でやっていこうとしております。

それと4点目の船員の労務管理ですけども、船員については安全の観点、そして、働き方改革の観点、いずれも労務管理の体制でございますので、船員の働き方改革、昨年の4月からスタートして、今年からまた、今年の春にも第2弾ということでやっていくわけでありまして、その制度のつくり方、プラス船員労務監査をしっかりとやっていくということも含めて、きちんと船員の労務管理が行われるようにやってまいりたいと思います。

以上でございます。

【河野分科会長】 ほかに何かございますでしょうか。

それでは、次長、よろしくお願いいたします。

【宮武海事局次長】 多少補足させてください。

先ほどの検査と監査のお話ですが、J C Iはハードウェアの「検査」を行っております。「監査」は国が行っておりまして、適切な内容の届出がなされたか、許可を受けた条件が満たされているか、といったことをチェックしております。

ご指摘のありましたJ C Iにつきましては、ハードウェアの検査ですので、無線が機能するかどうかも定期的な検査でチェックしています。一方の監査については、これまで無線があっても、機能するかどうかを確認していなかった、ということがありました。そのため、先程、谷口が申し上げましたように、これからは船に立ち入り、実際に無線を使ってみて、使わせてみて、通じるかどうかを確認することといたしました。

【河野分科会長】 ありがとうございます。ほかによろしゅうございますでしょうか。

住野委員、今のお答えいかがでしょうか、よろしゅうございますか。ありがとうございます。それでは、加藤委員、よろしくお願いいたします。

【加藤委員】 このたび大変な作業を最後までしていただき、ありがとうございます。

私、事前にもお話申し上げたのですが、この答申案全体については理論がなく、賛成でございます。教育の充実というところで一つ気になっているのが、船員養成のところですが、J M E T Sの養成対象は全く船の規模が違うから実態と合わない、ともお聞きしたのですが、考え方だとか思想的なところは、J M E T Sの方々がプロ意識をもつよう教育してもらってはどうかと思います。J M E T Sの社会的貢献という観点からも何かできないのかなと思っております。ご検討いただければと思います。

それから、I Tのことにしても気になっております。以前、申し上げたこともあります。このテーマから少し離れるんですけども、基本的な交通統計の収集でももっとも船舶の電子化が遅れていました。内航船が中心ではありますが。そういうこともトータルで考えてI Tを考えたらどうでしょうか。ここで申し上げるのが適切かどうか分かりませんが、御検討いただければと考えています。

【河野分科会長】 ありがとうございます。ただいまの点についてはいかがでしょうか。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】 ありがとうございます。船員の教育訓練の内容をこれから具体化させていく過程で、J M E T Sのノウハウ、知見についてもぜひ生かしていきたいと思いま

す。

また、内航船、全体的にデジタル化が遅れていると、全くそのとおりでございます。それで衛星通信が今後より従来のものよりも高速度で安価なものがサービスインしていくことが見込まれておりますので、それは一つの契機となって船のデジタル化が進むんじゃないか。これは船員さんが例えばインターネットを見れるようになるということも含めて意義があることだと思っております、国としても、手続のオンライン化などを進めていこうという計画を持っています。令和7年中に、主立った手続をオンライン手続にしようという共通の目標がございまして、それに間に合うように私どもとしても関係する行政手続などのオンライン化を進めてまいりたいと思っております。全体としてデジタル化が進むような環境に素地ができつつありますので努力してまいります。

【河野分科会長】 ありがとうございます。加藤委員、よろしゅうございますか。

それでは、大串委員、よろしく申し上げます。

【大串委員】 私のほうから質問させていただきたいんですけども、今回、乗客の方の携帯電話によって運航経路の時間的な推移を含めて、今回出しましたということだったんですけども、無線を積んでいけば、それはその船の足跡として船から取れるように現在なっているのかということをもまず一つ教えてください。何かもしかして違うのかなと思います。

もう一つ、今回、気象条件が非常に出航に見合わないということを周りの人たちも認識して止めたにもかかわらず、出航したということがあるんですけども、今回その通報制度を設けるということで、どういったことがその通報に値するものなのかというような、ある意味の基準みたいなものを共有するような計画というのはあるんでしょうか。この2点、教えてください。

【河野分科会長】 ありがとうございます。いかがでしょうか。

それでは、次長、よろしくお願いいたします。

【宮武海事局次長】 まず1点目の船の位置情報についてですが、今回の事故を運輸安全委員会が分析したときには、乗客の携帯電話に記録された情報から位置を確認しております。一方で、一般的にはAISと言いまして、自動で電波を発し、位置情報を確認するシステムが大きな船には積まれております。

今回沈没した位置がはっきりしなかったということから、小型旅客船についても、位置を発信する機能を追加することで、安全の強化を図っていきたいと思っております。

もう1点、気象海象情報と通報の関係でございます。ご説明いたしました通報制度というのは、安全監理の面で悪質な事業者を見つけられた際、窓口に通報いただければ役所が監査に入る、即時強制的に船を止める、といった機能ではなく、基本的には、事業者を所管する我々の在り方に寄与させたいと思っているところであります。

一方、現地の知床で私が聞いた限りにおいては、周辺の漁船、漁業者の方々は当日船を出しておらず、漁師の方が行くのをやめろと、船を出すなど注意したけれども出てしまった、ということでした。こういった場合に出航を止められるのか、というのがまさに先程ご説明いたしました、出航してはいけないときに出航させないようにする取組です。具体的には、発航の基準、手続を明確にする、場合によっては役所の方から牽制するような連絡をする、といった対策も視野に入れつつ、考え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。いずれにしろ実効性がある、できればちょっと判断に迷うようなときには、そういう行政の判断を少し入れていただくような共有していただければいいかなと思いました。

1点お願いなんですけれども、ハードウェアのチェックリストとかつくるときも、今、写真のデータも非常に安価に撮れますので、写真なり録画なりきちんとそれを後日検証できるように、どうだったのかなって、いや、監査でチェックリストでピッピッピってレ点でチェックしていますよだけじゃなくて、きちんと画像データなり映像データなり、本当に安い記録で残せますので、そういったことでお互いに国のほうとか、その今回検査していただいている機関も何か漏れがあったんじゃないか、チェックリストしていたんだけど、甘かったんじゃないかとかいろいろ言われていますけど、いや、きちんとこういう映像に残してチェックしていますよということを、お互いの安全のためにといいましょうか、きちんとデータとして残すようないろんなITの使い方、先ほど加藤先生おっしゃっていただきましたけれども、あると思いますので、最新のそういったものを利用していただいて安全性の担保により努めていただければと思いました。

以上です。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。

ただいまの点は御意見として承りますか。あるいは何かございますか。では、次長、よろしく願いいたします。

**【宮武海事局次長】** 御指摘ごもっともだと思います。

映像として残す、画像として残すということを前提に、検査、監査の強化を進めていくた

と思います。御指摘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。それでは次に、二村委員、よろしく願いいたします。

【二村委員】 東京女子大学、二村でございます。御説明ありがとうございます。

今回のこの知床の大変な事故ですけれども、事業者側にうそが随分多かったなというところがございます、うそを言われてしまうとこちら通常お手上げではあるんですが、今回きめ細やかな御対応というのを立てられていると感じました。

ただ、運輸局の方が出向かれて、検査をするというようなことになりますと恐らく人員も足りないだろうと。若干増えたというお話を聞いておりますけれども、これは今後も少しずつ増員がかなうように予算要求されたらいいんじゃないかなと思った次第です。

ただ、船の監査だけ増やしていくということもなかなか難しいと思いますので、既に案のほうに書かれていることでありますけれども、要は多くの目ですよね。地域内の内部の皆さんのふだんからの感覚ですとか、そういうようなものを思いつつの何らか証拠になるような事象があるのであれば、適切な通報機関を設けていただく。

事によると乗客の方もこんなことをやっていたよというような目として、参加されるということもいいのか。もちろんあまりに大げさな言い方で事業者が潰れてしまったらいけないわけですから、そこを見抜く目というのも大事なのかなと思いつつ申し上げております。

そこで、1点質問なんですけれども、今回船員の資質向上のところで船長要件ですか、これは既存の船長さんたちにも適用されるものですか。要は潜在的な、要は知床のような船長さんというのがいないとも限らないというところがございます、そういう方たちに対してどのような御対応をされるか。改めて何らか試験されるんですかというところをちょっと教えてください。

【河野分科会長】 ありがとうございます。それでは、ただいまの点、船員政策課長、よろしゅうございますか。

【谷口船員政策課長】 まさに今、詳細検討中という段階ではあるのですが、既存の船長さんも、きちんとした教育訓練が行われるようにということを念頭に置きながら、どういふふうな形で措置するかなどについて考えてまいりたいと思います。

【河野分科会長】 ありがとうございます。

それでは、松浦委員、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。

昨年の4月に、北海道知床沖で発生した重大事故を受けまして、知床遊覧船事故対策委員会が設置をされて以降、検討会での議論を重ねられてきたところでございます。これに伴って7月の14日の中間取りまとめが行われたときですけれども、このときの船員部会におきまして、私どもも船長要件、旅客船や船員の安全を確保する意味で船長要件については最低でも資格要件を満たすべく、6級海技士免状が必要ではないかという意見をさせていただいたところでございます。また、12月の船員部会においても、事業者の安全対策の強化ということで、安全管理規程などのマニュアル化を含めて、発航前の検査や過去の点検結果等を記録する対策の検討についても意見をさせていただいております。

まず、この取りまとめに当たって旅客船の総合的な安全、それから、安全対策が諮問をされているところでございますけれども、再び同様の事故が起こることのないように、海事に関わる者としてしっかりと対策を実行に移していただき、特に、国の監査能力の向上と監査体制の強化を確実にできる体制に整備をしていただきまして、二度とこのような事故が発生をしないように、ここでお願いをしておきたいと思っております。

また、旅客船の参考資料のほうなんですけれども旅客船の総合的な安全・安心対策についての11ページでございましてけれども、留意すべき事項の(1)のところ、PDCAサイクルを構築した上でということ書かれてあります。それらの進捗状況については、当検討委員会で検討するとのことですので、継続して検討されるんだと認識をしております。

海事分科会等へのフォローアップの報告もお願いをしたいと思いますし、議論がもし必要な項目等があるようであれば、船員部会のほうにも報告をしていただいで、議題として上げていただければと思いますので、よろしくお願いをいたします。

【河野分科会長】      ありがとうございました。ただいまの点、いかがでございでしょうか。それでは、次長、よろしくお願いをいたします。

【宮武海事局次長】      国の監査能力、特に地方の体制の強化というのは必須だと思っております。

現在、我々が本省から地方局へ出向き、彼らの仕事が現場の最前線で安全を守っているんだ、という意識に変えてもらう地方局職員の意識改革を進めております。そのほか、監査の増員、他の交通モードの監査におけるノウハウを取り入れスキルアップを図る、といった取組を継続的に強化しなければならないと思っておりますので、ご指摘踏まえて、対応させていただきます。

次に、フォローアップの件でございます。検討委員会にて取りまとめられた「旅客船の総合的な安全・安心対策」の中で、今後、我々が対策を講じたものをチェックしていただくこととしております。また、内容によりまして、海事分科会での報告が必要であれば、進捗等の報告をさせていただきたいと思っております。

【河野分科会長】 ありがとうございます。松浦委員、よろしゅうございますか。

それでは、ほかにWeb参加の方もよろしゅうございますでしょうか。清水委員、特に、よろしゅうございますか、ありがとうございます。

皆様、いろいろ御意見を賜りまして、誠にありがとうございました。それぞれとても重要な点ばかりを御指摘いただいたと思います。

そろそろ予定の時間ともなりますし、ひと当たり皆様方に御発言いただいたと思いますので、この辺りで、質疑応答は締めくくりたいと存じます。

続きまして、議題1、旅客船の総合的な安全・安心対策のあり方に係る答申案につきまして、皆様方にお諮りしたいと思います。

大変貴重な御意見をいただきましてありがとうございます。ただ、いただいたご意見の中で、少なくとも答申自体について何か変更すべきであるというものはなかったと理解をいたします。この理解でよろしゅうございますでしょうか。

誠にありがとうございます。それでは皆様から本日いただきました実施のやり方についての御意見は、ぜひ今後の海事局の様々な文書に生かしていただくということで、この答申案自体につきましては、本日の分科会の議決といたしましては、修正なしで、ご決定いただくということでよろしゅうございますでしょうか。

（「異議なし」の声あり）

【河野分科会長】 ありがとうございます。

それでは、本日のこの答申案につきまして、分科会の議決として、交通政策審議会会長に報告をさせていただきたいと思っております。これで議題1につきましては、終わりということになろうかと思っております。

それでは、続きまして議題2、令和3年度「日本船舶及び船員の確保計画」の実施状況について及び議題3、日本船舶及び船員確保に関する基本方針の変更についてという2つの議題につきまして、事務局よりまとめて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。

【宮沢外航課長】 外航課長の宮沢でございます。まず、議題2の実施状況について御報

告を申し上げます。

資料3-1を御覧ください。実施状況につきましては、毎年度この分科会で御報告させていただいているものでございますが、改めましてこの背景といたしまして、根拠をお話をさせていただければと思います。

1枚おめくりください。関係条文等ということで、上のほうに海上運送法の規定を書かせていただいております。国土交通大臣は、日本船舶・船員確保基本方針を定める、こういった仕組みとなっております。

この基本方針、どういったことが書いてあるのかというのは、このページ真ん中以降でございます。特に今日の報告に関する部分を抜粋しておりますけれども、幾つか数字を書かせていただきました。平成19年12月の交通政策審議会の答申において、必要な隻数あるいは船員の数を試算したところ、日本船舶については約450隻、日本人船員については約5,500人という試算が出されております。

これを踏まえながら、この基本方針、平成30年につくられたものでございますけれども、この基本方針においては、それに向けた5年間あるいは10年間の目標というものを定めております。

その下のほうでございますけれども、日本船舶の隻数については平成30年度から5年間、ちょうど令和4年度、今年度までになります。この5年間で1.2倍、日本人船員のほうについては10年間、少し長い期間になりますが、10年間で1.5倍、こういった目標で取り組んでいくということが今の基本方針に記されているところでございます。

今、外航船舶について申し上げましたが、内航に関しましても安定的・効果的な船員の確保・育成の実現を図る、こういったことも書いてございます。

そして本日の報告に関する部分ですが、一番下でございますとおり、この基本方針において毎年度、施策の実施状況について分科会に報告する、そういった形となっております。

1枚おめくりください。2ページでございますけれども、この基本方針に基づきまして船舶運航事業者等の皆様には計画を作成いただく、その計画に基づいて国土交通大臣のほうで認定をする、そういった仕組みとなっております。認定を受けた場合でございますが、また1枚おめくりいただきまして、3ページを御覧ください。

まず、外航船舶に関して申し上げます。外航船舶運航事業者が、この計画を策定して認定を受けた場合、トン数標準税制の適用を受けられる、そういった仕組みとなっております。

トン数標準税制でございますが、左上に絵を描かせていただいておりますけれども、みな

し利益、この絵で赤線の部分でございますが、みなし利益に対して課税がなされる。黒字が多い年でも少ない年であっても、この一定のみなし利益という額に対して課税がなされる。これによって船舶投資を安定的・計画的に行えるようにしよう、こういった仕組みでございます。

トン数標準税制でございますけれども、これまで二度にわたって拡充をしております。平成25年度に準日本船舶を対象に追加いたしまして、29年度、法改正をしてその対象を拡大しているところでございます。

準日本船舶、中身でございますが、右上にございますとおり、航海命令が発せられた場合に、迅速に日本船舶となることが可能な外国船舶となっております。

1枚おめくりください。それを踏まえまして、外航船舶について現在の実施状況を御報告させていただきます。上にございますとおり、今この認定を受けている事業者は全部で7社となります。

下に表がございます。これまで第1次、第2次、第3次と3次にわたって計画を進めてまいりました。これから御報告いたします令和3年度は、第3次計画の4年目に当たります。先ほど申し上げましたとおり、令和4年度までの計画となっておりますので、その4年目、5年間のうちの4年目ということになります。

この表の右から2番目が令和3年度の数字でございますが、一番上に日本船舶の実績を書かせていただいております。262.6隻となっております。一番左の第1次計画開始時と比べますと185.2隻増えている、そういった形となっております。

その3つ下でございますけれども、日本人船員の状況でございます。1,267人という数字となっております。これも同じように第1次計画開始時と比較いたしますと、195人の増加となっております。以上が外航に関する実施状況の御報告でございます。

1枚おめくりいただきまして、5ページを御覧ください。続きまして内航に関しての状況でございます。内航に関しましても、同じように計画を策定して認定を受けることができる、そして、その計画に従って新人船員を雇用する、そういった事業者に対して支援を行う、そういった仕組みとなっております。

下に実績を掲載させていただいております。左にございますとおり認定事業者、今、248ということで増えてきております。また、それに基づきまして船員未経験者の採用もしているところでございます。

それを受けて右側でございますけれども、赤線、35歳未満の方の船員の割合というのが

増えてきている、そういった状況でございます。

今、船員に関して申し上げましたけども、1枚おめくりいただきまして6ページを御覧ください。昨年末に閣議決定されました令和5年度予算案におきましても、この船員の確保・育成強化に関して予算を確保しているところでございます。上のほうに内航の確保・育成、真ん中あたりに外航確保・育成でございますけども、いずれもそういった予算を確保して、引き続き船員の確保・育成に努めてまいりたいと考えております。以上ここまでが議題2の御報告でございました。

引き続きまして、議題3の日本船舶及び船員確保に関する基本方針の変更について、お話をさせていただければと思います。

先ほど申し上げましたとおり、令和4年度まで、今年度までが第3次の計画の期間となっております。令和5年度からの計画期間に向けまして、今回基本方針を変更するものでございます。

資料3-2、縦の紙を御覧いただきますと、一番上に諮問を掲載させていただいております。諮問理由でございますとおり、この基本方針の変更にあたっては、海上運送法第34条第5項の規定に基づいて、交通政策審議会の意見を聴くということになっております。そういった形で諮問をさせていただいております。

具体的な基本方針の案については、この資料3-2の次のページ以降についておりますけれども、長文にわたりますので、資料3-3、横の紙でその要点を御説明をさせていただければと思います。

資料3-3を御覧ください。資料3-3、まず1枚おめくりいただきまして、1ページ目でございます。先ほど申し上げましたとおり、計画の認定を受けた外航船舶運航業者は、トン数標準税率の適用を受けているとなっております。それはこのトン数標準税制、これも今年度までとなっております。これがどうなるかというのをまず御説明をさせていただければと思います。

昨年末に閣議決定されました税制改正大綱におきまして、このトン数標準税制については大きく2つの変更をした上で、5年間延長するという形になっております。

変更の1点目、①でございますけれども、みなし利益、先ほど申し上げましたけれども、トン数標準税制で課税する際の基準となるみなし利益、この金額を見直すということが1点目の見直しでございます。こちらに関しましては、基本方針に書くことというよりも税制の法令に書くことでございます。

2点目の②のほうが、まさにこの基本方針に関わる部分でございます、計画期間における日本船舶の隻数の増加割合、これを見直しを行うということが税制改正大綱の中でも書かれているところでございます。

この点、基本方針に関わる部分でございますので、次のページ以降で詳しく説明をさせていただければと思います。

2ページ目を御覧ください。まず、現行の基本方針につきまして、その目次を掲載させていただきました。1から6まで大きく記載がございます。1番として、日本船舶・船員の確保の意義あるいは目標、2番目として政府が実施すべき基本方針、そこから6番目、最後の評価実施まで全部で6点にわたって記載をされております。

このうち青字で塗った部分、青字で書いた部分、こちらを今回変更するという形になります。

その変更点は何かというのが次のページ、3ページ目でございます。今回大きく4点を変更させていただくことを考えております。

詳細はこの次のページ以降でそれぞれについて御説明いたしますけれども、1点目、外航日本船舶の確保の目標を変更する。2点目、準日本船舶制度につきまして、そのトン数標準税制の適用可能となる隻数、これを変える。3点目、新たに共同申請、これについて手続などを明確化する、整理する。そして、最後4点目でございますけれども、個々の事業者の認定基準である日本船舶の確保に関する基準を変える、この4点の変更を今回させていただきたいと思っております。

それぞれ詳しく御説明いたしますので、4ページ目を御覧ください。

まず、1点目でございますけれども、外航日本船舶の確保の目標でございます。改めてになりますが、平成19年に、先ほど申し上げましたとおり必要隻数を交通政策審議会で試算いただきまして、450隻という試算がございました。これに向けまして、これまで第1次、第2次、第3次とそれぞれ目標を設定いたしまして、日本船舶を増やす、こういったことを進めてきたところです。

その目標に関して一番下にございますけれども、直近ですと、第3次計画では5年間で1.2倍という目標を定めていたところでございます。この基本方針を始めまして、2008年の段階では、日本船舶の98隻でございました。これが今の計画期間終わる2023年には、まだ見込みでございますけれども、310隻程度になるのではないかと見込んでいるところでございます。

その上で今後、次の計画期間、第4次計画期間でどうするかでございますけれども、5年間で1.25倍という目標を設定したいと考えております。下のグラフ、右のほう、数字が幾つか並んでおりますけれども、この第3次計画期間では1.2倍で、実数でプラス49隻増やす。これを1.25倍することでプラス71隻と、この増加幅という意味では1.5倍に倍増させてスピードを上げていく、そういったことを目指していきたいと思っております。

もしこれが実現いたしますと一番右にございますけれども、381隻となります。必要隻数450隻に対する割合を括弧で書いてございますけれども、85%、2023年で約7割ですのでそれを85%まで近づけると、450隻に近づけると、そういったことができるのではないかと考えております。以上、1点目の日本船舶の目標でございます。

1枚おめくりいたしまして、5ページ目を御覧ください。準日本船舶に関してでございます。準日本船舶、先ほど申し上げましたが、平成25年度に導入されまして、こちらについてもトン数標準税制が適用されるといった形になっております。

ただ、その適用できる隻数には上限を設けております。左下、現行計画とございますが、計画期間中に増やした日本船舶1隻当たり3隻までと書いていますので、要は3倍までトン数標準税制を適用できると、そういった仕組みとなっております。

この上限を設けた考え方でございますけれども、準日本船舶、これは有効である。ただ、やはり本来増やすべきは日本船舶である。準日本船舶は日本船舶を補完する役割である。こういったことは今の基本方針にも書いてございますけれども、そういった考えから、この準日本船舶に対する適用隻数の上限というのを設けているところです。

これにつきまして第4次、今回の新しい計画におきましては右側でございますけれども、1倍、日本船舶を増やした数と同じ数、1隻までという形に変えたいと思っております。この1枚前のページで申し上げましたけれども、今回、日本船舶1.25倍という目標を掲げまして、大分450隻という数に近づいてまいります。そういった中で先ほど申し上げた日本船舶の補完という役割、考えにのっとりまして、この上限を引き下げると、3倍から1倍に引き下げると、そういったことをしたいと考えております。以上、2点目でございます。

続きまして、3点目、6ページを御覧ください。「日本船舶・船員確保計画」の共同申請でございます。真ん中の上のほうに法律も書いてございますけれども、現在の法律では、事業者は単独または共同で、この計画を申請できるという仕組みになっております。ただ一方で、この現行の基本方針におきましては、単独申請を前提としたような記載内容となっております。

その中で、この船舶運航事業者の中には、一部の船種に関する運航事業を子会社に移管するなど、組織形態がいろいろ多様化してきております。そういったことを踏まえまして、この子会社などと共同申請する、法律に書いてあることをきちんと基本方針でも明確化、整理しようということで今回変更をさせていただきたいと思っております。

大きく2点でございます。1点目、共同申請者の範囲と書いてございますが、法律上、船舶運航事業者等が申請できるとなっております。ただ、トン数標準税制の適用を受ける場合には代表者といえますか、代表申請者は、トン数標準税制の適用をまさに受ける対外船舶運航事業者の方に申請をしていただくといったことを整理をしたいと思っております。

また、下のほうでございますが、トン数標準税制の適用でございますけれども、共同申請する船舶運航事業者に関しましては、全て、日本船舶保有あるいは運航している事業者に関しては全てトン数標準税制の適用を受けると、そういったこともきちんと整理をしたいと思っております。以上が3点目でございます。

最後4点目でございます。7ページを御覧ください。先ほど1点目で日本船舶を増やす目標、現行では1.2倍、この次は1.25倍ということを申し上げました。一方で、この認定を受ける際、個々の事業者に関しても日本船舶を増やすという要件を課しております。これまでは全各事業者、一律で同じ倍率を設定しておりました。現行ですと全体の目標が1.2倍増やすという目標でしたので、個社、各事業者の目標においても1.2倍という目標で、一律の目標を掲げておりました。

一方で、この認定制度を導入してから3期、14年にわたって進めてまいりましたけれども、これまで各社一律の倍率としたことによって、事業者によって相対的に多い事業者と少ない事業者、差が広がってきております。

こういった状況を踏まえまして、今回の見直しでは、保有船舶あるいは運航船舶に占める日本船舶の割合、これに応じて、この増加の要件と倍率というのを変えていきたいと思っております。

そして、具体的な数字が下の表に書いてございますけれども、認定事業者、平均で見ますと保有船舶、保有運航船舶に占める日本船舶の割合というのは平均で約20%ございます。そういった中で相対的にそれよりも低い、これでいいですとイロハのハの19%未満の事業者に対しては倍率を高めを設定する。それによって日本船舶のより大幅な増加を促していく。一方で、ある程度相対的に日本船舶の割合が高い、これでいいですとイになりますけれども、そういった事業者には倍率を低くする。これによって、全体として先ほど冒頭申し

上げました1.25倍という目標を達成しながら、これまでついてきた差を変えていくと、そういったことを考えております。

以上4点、基本方針の主な変更点、御説明をさせていただきました。本日また御議論いただければと思いますし、その後、パブリックコメントも1か月にわたって行う予定でございます。また、本日いただいた御議論を踏まえまして、答申案を作成して、皆様にもお諮りしたいと考えております。

以上でございます。

**【河野分科会長】** 御説明ありがとうございました。それでは、質疑応答に移らせていただきます。議題2及び3につきまして、御質問、御意見がありましたら、御発言をよろしくお願いたします。

それでは、松浦委員、よろしくお願いたします。

**【松浦臨時委員】** 御説明ありがとうございました。

まず、議題の2の実施状況についての報告のところなんですけれども、報告、ありがとうございました。毎年ここで報告をさせていただいているわけなんですけれども、今の報告を聞いておりますと、まず、目標等々を設定して3次のところになっているわけですが今の報告の中で一定の日本船舶に関しては増加をしている。ただ、船員数については増加をしていないという報告のように私は受け止めました。まず、この報告ですが、この船員数が増加していない部分というのは、当然原因についても分析をされているんだろうと思いますけれども、できましたらその分析をされた中身等々、ここで御披露できるのであれば披露していただければと思いますが、どうでしょうか。

**【河野分科会長】** いかがでしょうか。それでは、外航課長、よろしくお願いたします。

**【宮沢外航課長】** ありがとうございます。まず、先ほどの松浦委員からの御質問でございました、資料3-1の4ページ目に関わる部分だと思います。

全体としてこの外航日本人船員の数、今回ここに書かせていただいておりますのは認定事業者の中の数を書かせていただいております。この中で御覧いただきますともともと1,072人だったのが1,267人ということで、大体1.2倍ぐらいに増えてきているという状況かとは思っています。

その中でこれは平成20年から始めておりますが、ちょうどそのタイミングというのがまさに団塊の世代の方々が退職されていくようなタイミングで始めたものでございますけれども、その一方で、今この1.2倍というのは増やしてきてはいるかとは思っております。

ただ、この認定事業者以外も含めてということを考えてときに、なかなか増えていないという御議論もあろうかと思えます。どういうふうに分しているのかという御質問いただきましたけれども、一つはやはり日本人船員の方々、いろんな、終身雇用であったり、あるいは期間雇用であったり、社会保障の違いであったり、そういったことで外国人船員の方々と比べてコストが高い一方で、外航の事業者さん、世界単一市場の中でまさに厳しい競争で闘っておりますので、そういった中でコストの安いほうに行っているということが一つあるのではないかと考えております。

【河野分科会長】 ありがとうございます。松浦委員、いかがでしょうか。

【松浦臨時委員】 検討された内容は今の回答で全てですか。

【河野分科会長】 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】 ちょっと補足させていただきたいと思えます。

今回、トン税含めた全体の税制とかの見直しに当たって、いろんな船主さんなんかのヒアリングとかをしている過程の中で、日本籍船を持ちにくい、あるいは結果として日本人船員も雇用しにくいみたいな阻害要因みたいなことがいろいろあるという御意見をいただいております。これは例えば武装警備員なんかを船に乗せにくいであるとか、あるいはいろんな手続が便宜置籍船国なんかだとオンラインでできるのに、日本ははまだ現物で、紙でやっているとか、あるいはそのいろんなサービスが24時間365日になっていないとか大なり小なりいろんな御指摘をいただいております。

そういうふうな部分について、残念ながら恐らく相対的に劣っている部分がございますので、見直していく必要があるだろうと思っており、そういうことも見直すということをごからの次の期に向けて、いろんな取組をしていく必要があるかと思っております。

以上です。

【河野分科会長】 松浦委員、まだもう少し、ご意見がおありでしょうか。よろしく願いいたします。

【松浦臨時委員】 すいません、先ほど外航課長が話をされた中身ですけども、日本人のコストが高いから外国人に移っているというお話をされていますけども、幾らの賃金で外国人が雇われているのか、外航課長は御存じなのかどうなのかというのはちょっと疑問ですけども、報告なのでこれ以上そこについて話をする気はありませんけれども、それについてはしっかりと中身についてまた御説明していただければと思えます。

ただ、次の議題の3の部分ですが日本船舶・船員確保に係る基本方針の変更についてとい

うところに、多分この報告を受けて検討された中身があって、次にいっているんだろうと思いますので、ここの部分について質問させていただきたいと思います。

まずここの部分で今までやってきて、この基本計画の変更についてなんですけれども、これまで取り組んできた中でそれを進めてきたことによって、日本人船員の数が全く増加していないと思っております。またこの基本計画の変更で先ほど説明をされましたけれども、その中身が外航日本船舶の確保目標に終始されており、全く船員の増加に関する有効策等々の話、船員の数の問題について全くお話がありませんでした。この部分については、日本船舶・船員確保計画に関するということですから、そこにお話がなかったというのは、ものすごく違和感を感じます。

あくまでも日本船舶と船員の確保に関する基本計画ですから、両方が両立をされて、その結果を受けて原因等々分析をされた上で、しかるべき場で議論を踏まえ、次の計画を策定するということだと思っておりますので、その辺はしっかりやっていただきたいと思えます。昨年40回の海事分科会が開催されたときも、外航日本人船員の増加に重点を置いた対策が必要であるとまとめられたと私は思っております。

その後の船員部会においても、このトン数標準税制に含めた外航日本人船員の量的確保に向けた進捗状況について、質問させていただいております。事務局のほうから検討中だという回答をいただいておりますけれども、いまだに船員数の増加に向けた議論がされておられません。

この間も省内において検討内容を踏まえられて、今回の基本方針の変更がされたと考えておりますが、この資料の3-3、先ほど言ったように外航日本船舶の確保目標と実施するための施策が示され、外航日本船舶の隻数の推移も参考として資料にあるわけでございますけれども、一方で、先ほど言ったように外航日本人船員の増加目標、それから、船員数の推移の資料がございません。船舶数の増加に伴う船員数の推移等も同じような形でグラフ化をして示していただければと思います。これはお願いします。

いずれにしても日本船舶、それから船員確保計画に係る基本方針の変更で、船員数の増加に向けた具体策が示されておられません。このトン数標準税制のみではなかなかこれまでの実績を踏まえますと、船員数は増加をしないのではないかなと考えますけれども、外航日本人船員の増加に重点を置いた対応が必要ではないかと考えますので、船員数増加に向けた新たな取組や施策があるようであれば、それを披露していただきたい。もしないようであれば、ぜひともそういうことを検討できる場を設けていただきたいと思っておりますので、よろしく

お願いします。

【河野分科会長】 ありがとうございます。外航課長、よろしく願いいたします。

【宮沢外航課長】 ありがとうございます。御意見、御質問ありがとうございます。

まず、今回の基本方針の改正の部分でございますけど、先ほど冒頭、資料3-1の1枚目でもお話しさせていただきましたけれども、この日本船舶に関して平成30年度から5年間の目標となっている、一方で、日本人船員に関しては10年間という目標になっているということで、この5年間の期限が来る、まさに日本船舶のほうに関して、資料3-1のほうでお話ししたとおり、5年間で期限が来る日本船舶、これについて目標を見直す必要がある、見直すといいたいまいしょうか、期限が来てしまいますので新たに設定する必要があるということで、今回日本船舶について目標設定をどうするか、どういう数値にするかというのをお示ししたところでございます。

日本人船員の方に関しましては、平成30年から10年間というまさに今期間中でございますので、これを進めていく必要があると思っております。

また、日本船舶を増やすことによって日本人船員も増えているという関係にございますので、委員から見れば、まだまだ増えていないというところはございますけれども、先ほど資料の3-1の4ページに示したとおり、日本人船員は、日本船舶が増える中で、日本人船員も増えてきている状況にございますので、この日本船舶、1.25倍という高い数値を課すことによって、プラス71隻という高い数値を課すことによって、日本人船員を増やすということにもつなげている、そういった連動があると思っております。

あと、その上でこのトン数標準税制のみではというお話も松浦委員からございました。国としてもしっかりとこの安定輸送、冒頭の局長からの御発言もありましたけれども、この経済安保という中で、安定的な海上輸送を図っていくためには日本船舶とそして日本人船員と、これは重要であると思っております。

先ほど資料3-1の最終ページの中でも、来年度予算案の船員の確保・育成の支援策、お話をさせていただきました。この中で、外航のほうに関しては真ん中、下でございまして、外航基幹職員養成事業ということで予算の増額、対前年度で見ますと1.4倍という形で増額をされております。こういった支援ということもして、また、必要な予算というのを確保できるようにしながら、労使皆様と協力しながらこの事業も必要あれば見直しをするということも含めましてやっていきたいと思っておりますので、引き続き御協力をいただければと思います。よろしく願いいたします。



わけですけれども、まずはこの新しくこの制度を使いやすくするような改良を今回行っていきますので、そういうのも含めて、まず日本籍船を増やして、日本人船員を増やしていくこと、また、日本籍船を持つ、あるいは日本人船員を雇うことに対する阻害要因的なことがいろいろあるということを上司の方からもいただきましたので、先ほど申し上げたような課題について、ほかの国に負けないような利便性、あるいは使い勝手のよさというものを追求していくと、こういうことをこれからの次の5年間やっていくことによって、より日本籍船を増やしやすく、そして、日本人船員を増やしやすくするという環境整備をしてまいりたいと考えてございます。

【河野分科会長】      ありがとうございます。

松浦委員、少々お時間をいただきたいと思います。住野委員がお手をお挙げですので、申し訳ございません。

【住野委員】      今回、トン数標準税制の適用範囲、さらには計画を見せていただいて、先ほどの松浦委員の議論を聞いておりますと、本来、日本船籍が増えていけば日本人船員が増えたと、あとは増え方の問題だと思っておりますが、私は発信の仕方も大事だと思うんです。安定経営になるということでトン数標準税制があると思っておりますが、日本人船員の労働条件とか賃金が高いとか言われますが、全世界的に見るとそんなに賃金が高いとは思っていませんが、この税制を活用することによって船員に対する処遇改善なり、労働環境改善を目指す上でこれを活用してほしいとかいうものをもう少しアピールするということも必要だと思います。

それともう一つは、今回のコロナもそうですが、あつてはいけませんけれども、有事とかいろんな危機の状況になったときに、多くの外国人船員に頼っていると輸出、輸入を含めた海運事業が保たれるかなという側面も一方では僕はあると思います。

先ほど船員政策課長が言われた労働環境とか取引環境の関係もあるでしょうが、そういうものをやっぱりもう少し前に出して、適用会社の皆さんがトン数標準税制を活用し、日本人船員が来るような策として考えないと、何年も堂々巡りになっていますので、そういうところもしっかりと出していければ、少しは見方も変わるんじゃないかなと思います。やはり人への投資ということも加味した中で延長とか中身を改正するという動きをもう少し出していただければなと思います。ちょっとアバウト的な意見になりましたけど。

【河野分科会長】      ありがとうございます。ただいまの点は承っておくのでよろしゅうございますでしょうか。外航課長、よろしくお願ひいたします。

【宮沢外航課長】 貴重な御意見ありがとうございます。

このトン数標準税制を使うことによって、安定化するといいたまいますか、そういった面がございます。日本人船員の話もございましたように、日本船舶に関してもやはりコストが高いという御指摘もいただいております。そういった安定的になるというところのメリットを生かしてというところは、我々としてもちゃんと主張しながら、そういった新たな投資に回していくということをしっかり訴えかけていきたいと思っております。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。二村委員、よろしく願いいたします。

【二村委員】 住野委員のアバウトなというところで、私も申し上げてみようかと思った次第です。

今の外航日本人船員の話なんですけれども、ちょっと見方を変えまして、恐らくキャリアパスというものがあると思うんです、人にも。それで教育機関を、要は海技系の技術が得られるようなところを出て、要は船舶の外航船に乗る方というのが希望すれば、皆さん、就職できていらっしゃる状況なのかというのを伺いたいなと思いました。

突然伺った話でございますので、今データ等はないかもしれないんですが、要は希望しても高いから採ってもらえないんだということになりますと、これまたちょっと対応が違うということになると思うんですが、実は教育機関を出ただけけれども、ほかの職種に行ってしまうと色々な状況あるかもしれないんですが、すいません、教育機関を出た人たちが、本来だったらそういうようなキャリアパスに行くはずなのというその部分、すいません、本当にアバウトになってしまいましたが、そちらの状況を教えていただきたいと思えます。

【河野分科会長】 ありがとうございます。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】 ありがとうございます。確かに船員教育機関を卒業して、外航船員になりたいんだと思っているんだけど、在学中にうまいこと就職先が決まらないというケースがございます。それでやはり当然、優秀な学生さんから採っていくということもあるんでしょうけれども、うまく船主さんとニーズがマッチしていないケースなんかがあって、そのために例えば、プラスアルファの周知的な資格を取ることによって、人材としての付加価値をつけて再トライするみたいなことなんかも、この資料3-1の6ページですか、中小の外航海運事業者なんかに就職したけれども、ぱっとスムーズにいかないようなケースなんかも含めて、6ページの真ん中あたりですか、外航基幹職員養成事業ということで、

乗船前の訓練や実務訓練などをした上で、人材付加価値をつけた上でマッチングするみたいな取組、これは役所だけでやっているわけではなくて、労使の取組に役所も参加させていたでいてやっているというものなんです、こういうものを通じて就職しているというケースもございます。また、船員を志して入学したんだけど、結果として陸上の会社に就職するという方もいらっしゃるということもございます。

【河野分科会長】 ありがとうございます。二村委員、よろしゅうございますか。

【二村委員】 ありがとうございます。教育機関のほうは一応充実をされていて、その後の追加的な措置も一応取られているんですけどもという状況であるということを理解いたしました。よろしいでしょうか、この理解で、すいません。

追加ですいません、よろしいですか、外航から内航にいつてしまうんですが、内航の船員さんたちの35歳未満の割合が高くなっているというところがとてもきらきらして見えるんですけども、その一方で、左側に船員未経験者の採用状況ということで、こちらもそれなりの数があると思うんですが、どうも歩留りが悪いのではないかとと思われるところです。どの程度になっているかということをお教えいただければと思います。

【河野分科会長】 船員政策課長、よろしくお願いいいたします。

【谷口船員政策課長】 内航海運は、昔は例えば外航海運、あるいは遠洋漁業で国際競争力がちょっと低下してきたということで、日本人船員さんがかなり離職された方々を受皿として、内航に入っていたという形の時代が長く続いたわけですが、そういうふうな外部供給がなくなってきて、やはり内航海運業界自身として船員教育機関から卒業生を来ていただいたり、あるいは水産高校から来ていただいたり、あるいは船員未経験者を部員として乗せてゼロから教育するみたいな、その含みでやらなければいけなくなったという状態の中から、この計画認定制度をスタートしまして、未経験者をやっぱり育てるというのは手間隙かかるし、お金もかかるということであるんですが、そういうことに取り組む事業者、昔は少なかったんですが、そういうものをやらないとなかなか確保できないということで、補助金なんかも使いながらそういう取組をする事業者も着実に増やしてきて、そして、若い人はだんだん増えてきたということでございます。

ただ一方で、船員になった後、離職する方というのもやはり結構いらっしゃいまして、一つはやっぱり船員さんの労働環境が必ずしも最近の時勢との関係で言うと魅力が少ないということもあるということで、船員の働き方改革などを通じて魅力の向上を図っていくという取組をまさに今始めているところでございます。

まだ若返ってはきているんですが、50歳以上の方々がまだ半分ぐらいいらっしゃるということで、こういう方々がこれから大量に退職されることを踏まえ、手を抜いてはいけないと思っておりますので、引き続き若い方々に入っていただく、そして、定着していただくという取組を頑張ってまいりたいと思っております。

以上です。

【河野分科会長】 ありがとうございます。大串委員、よろしくお願いいたします。

【大串委員】 すいません、2点伺いたいと思います。

資料3-3の7ページのところに、「日本船舶・船員確保計画」における外航日本船舶の増加目標については、というところが書かれているんですけども、これまで増加目標を立てて認定されたら、新人の船員を雇うときに雇用促進助成金などで支援していますよという話が、その前のところにも記載されているんですけども、これは目標が確実に達成されてきている状況であると考えていいんでしょうかという質問が一つと、あと、これまで結構頑張って外航航路に占める日本船の割合を増やしてきたところの目標の倍率を下げますよというところがこのところ書かれているんですけども、下げられると容易に達成できるということはよく分かるんですが、反面、この助成金が減らされるということはないんでしょうかというところをお聞きしたいと思いました。

【河野分科会長】 外航課長、よろしくお願いいたします。

【宮沢外航課長】 私の多分御説明が悪かったので非常に申し訳なかつたですけども、資料3-3の7ページなどで倍率の設定がございます。実はこれは外航に関する部分でございます。先ほど、内航船員のほうではこの認定を受けた助成金というそのリンクはしていますけども、外航のほうはそこはリンクをしていない状況でございます。

【大串委員】 外航のほうにはこういう制度がないんですね。

【宮沢外航課長】 外航に関しては、この認定とリンクしてというわけではなく、先ほど資料3-1の最終ページですかね、6ページ目にあつたようなこの外航基幹職員養成事業というのはこの認定制度とリンクする形ではなく、別途行っているところでございます。

【大串委員】 すいません、ありがとうございます。

【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】 内航船員については、国土交通省では政策チェックアップ評価に資するために業績指標というのを設定しております、平成30年度からの10年間で、内航海運業に係る新規の船員採用数を約1万人にするということを指標として設定してござ

います。

それで、この認定事業者の船員計画雇用促進助成金の交付でありますとか、海技教育機構における船員の養成などをやっているわけでありましてけれども、現在も毎年1,000人近い船員未経験者が内航船員として新たに就業しております。全体としては若年船員の割合が増加して、施策が着実に進んでいるということでありまして、今、一応目標を設定して、目標との関係でいくと、着実に進んでいるのかなと思っております。

以上でございます。

【河野分科会長】 ありがとうございます。大串委員、よろしゅうございますか。

【大串委員】 ありがとうございます。外航にも適用していただけたらいいかなと思ったんですけど、そういうわけにはいかないということで、多分、別の制度でフォローアップされているということなんでしょうね。

【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】 恐らく内航海運と外航海運の船員さんに関する状況が恐らく違って、内航は船員さん、新しい人に入ってきてほしいということで、事業者側が採用をしようというふうな状況が強いです。一方で、未経験者みたいな人たちが入ってくるルートがなく、即戦力が欲しいという環境が長くあったので、未経験者を食わず嫌いせずにまたトライして育成してみてくださいよみたいなことで、育成に関わる費用の一部みたいなことを補助するようなイメージで制度がつくられていまして、それによって実際トライしてみる人が増えてきたので増えてきているということかと思えます。

外航については、その外国人船員との関係の比較で、日本人船員を採用するという点に関してはやはりコスト差など、先ほど申し上げたようなことがありまして、現状、船主さんが必要と思っている範囲内で採用されているというところがあり、状況が少し違うので違う制度で支援しているということでございます。

【河野分科会長】 ありがとうございます。友田委員、よろしくお願いいたします。

【友田臨時委員】 すいません、議論が白熱しているんですけども、総論的なコメントをさせていただきます。

まず、次期トン数標準税制をはじめ、令和5年度の税制改正において、我々海運業界の要望を実現いただいた国土交通省の御尽力に大変感謝申し上げます。今回、実現いただいたトン数標準税制の延長、外航船舶の特別償却制度の拡充・延長、外航船舶の買換特例の延長は、いずれも我が国の海事クラスターの強化につながるものであり、また、非常にボラタイルな

乱高下する海運市場の中で国際競争を生き延びていかねばならない外航海運各社にとって、必要不可欠なものです。

船員問題は次世代につながる非常に重要な課題であり、我々も真摯に取り組んでおりますけれども、雇用するためには事業基盤の安定が不可欠です。どうしてもその時々の方景の浮き沈みはございますが、人材の問題は継続的課題ですので、長年の蓄積をもって長期目標に向かってしっかりやっていくことが重要と思います。

事業基盤の安定、ひいては人材の雇用に関わる要素の一つがトン数標準税制であるわけですが、その評価についてはいろいろ数値的な見解の相違はあるとは思われます。しかしながら、各社が求められる義務を停滞することなく着実に実行してきたという点においては、皆さんに御評価いただけるものだと考えております。

我々外航海運業界は、引き続き国際競争力の維持強化を図りながら、我が国の経済安全保障の確保に貢献すべく努力してまいります。従来から、外航日本船舶及び日本人船員海技者の確保に取り組んでおりますところ、今般のトン数標準税制延長に伴って、向こう5年間の外航日本船舶確保目標が1.25倍程度というのは、一般的には少ないイメージがあるかもしれないかもしれませんが、我々にとっては、実に血肉を削るような努力を重ねなければ実現が難しい目標でありまして、これにコミットメントするという重さを踏まえ、取り組んで参りたいと思っております。

国際競争条件は、まだ完全に均衡しているわけではございませんが、まずは、今回延長いただいたトン数税制による責務にしっかり取り組んでまいります。また、2050年のGHGゼロ目標達成に向け、我々外航海運業界によっては莫大な投資と最大限の工夫、優秀な日本人船員・海技者含め、必要な人材の確保・育成が必要となってまいりますので、政府当局をはじめとした関係の皆様のご御理解とご支援を何卒よろしくお願い申し上げます。

以上です。

**【河野分科会長】** ありがとうございます。ただいまのご発言については御意見として伺うということにさせていただきます。大変充実した御議論をいただいているのですけれども、そろそろ時間の関係上、質疑応答を切り上げさせていただかなければならないかと思っております。私のほうから一つ確認をさせていただきたいと思っております。どうぞ、松浦委員、ご発言ください。

**【松浦臨時委員】** 部会長、ありがとうございます。これで最後にします。

**【河野分科会長】** なるべく短くしていただけますでしょうか。申し訳ございません。

【松浦臨時委員】 1点だけです。先ほどちょっと質問しましたけれども、具体的にどう  
いうふうにしていくというのはないんだろうな、と受け止めました。

ですから、次回の分科会に向けて、どういうふうな形で日本人船員を増やしていくかとい  
う具体的なものについても検討していただいて、その検討会の設置等々の問題についても  
提案をいただければと思いますので、お願いいたします。

【河野分科会長】 それでは、お願いということで伺っておく形でよろしゅうございます  
か。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】 答申案については、これから検討かと思いますが、いずれにして  
も、関係者でこういうことでいけそうだという大きなコンセンサスが必要かと思っていま  
して、どういうことをやるかというのは過去10回ぐらいかな、量的観点からの検討会で議  
論して、関係者が一致する取組を見いだせなかったということで、取りまとめすることがで  
きなかつたという経緯がございます。

その素地が変わらない状態で検討をしても、また同じことが繰り返されるおそれがあ  
りますので、まずは阻害要因、どういうことができそうかということをおもひに、一個一個積  
み重ねていくということが重要でなかろうかと、担当課長として思っておりますが、いずれ  
にしても、答申案についてはこれから事務局内で検討させていただきたいなと思いま  
す。

以上でございます。

【松浦臨時委員】 検討してください。

【河野分科会長】 ありがとうございます。1点だけ私のほうから確認をさせていただき  
たいと思います。少なくとも今回の議題は、日本船舶及び船員の確保に関する基本方針の変  
更です。5年のトン数標準税制の期限が切れることで、その後、基本方針をどうするかとい  
うことに限定された議題でございます。

答申を依頼されているのもこの点に限定されております。したがって、資料の3-4とい  
うのは、そこに限定した内容になっていると私は理解しております。ですので、今回、答申  
案を作成するに当たっても、やはりこの点を頭に置いて答申案を作成しなければならない  
というのがこの議題についての海事分科会の任務であると理解しております。

そうした基本方針に基づきこれから5年のとるべき施策を考えなければならないと思  
います。また、船員さんの確保計画はまだあと5年あるわけでございますから、それを具体的  
にどのように実施し、日本にとって意味のある計画にしていくかといった、中身をどうする  
かという議論は別途、来年度以降の問題として御検討いただきたいと思います。その際には、関係

の皆様のご協力をいただきたいと思います。

現在はコロナ禍と技術進化、そして環境問題の対応という新たな動きを受けて、船舶についても、それから船員さんの資格能力についても大きな変化が求められているところだと思います。それはある意味でいい機会であり、特に若い方にそういう技能を持った方が出てくるのが望ましいと考えます。とはいえ、それは基本方針の問題とは別に、政策の中身の問題として今後御議論いただければと思います。今回の答申案に関しては、このように御理解いただければと思います。分科会長としての任務を確認させていただきましたので、よろしくお願ひ申し上げます。

大変僭越なことを申し上げました。予定の時間が大きく過ぎておりますので、皆様からいただきました御意見を踏まえて、事務局にて答申案を御作成いただき、次回の分科会で改めて皆様にお諮りすることにさせていただきたいと思ひます。皆様、よろしく御協力を賜りますようお願い申し上げます。

続きまして、議題4の最新の業況等についてということで、事務局より御説明をお願いしたいと思います。質疑に関しましては、議題4と5を併せて行いますので、御理解いただきたく存じます。よろしくお願ひいたします。

**【秋田総務課長】** ありがとうございます。資料4は私から説明をさせていただきます。

業況等についてですが、造船業が1ページ目、2ページ目になります。

1ページ目の左側、我が国造船業の業況ということで、グラフ見ていただければと思ひますが、手持ち工事量、一時は1年分しかないというところまで落ち込んでおりましたが、おかげさまで直近は1.5年まで回復してきており、一息ついている状況でございます。

中ほどの市場の動向でございますが、先程環境対策に係るご発言もいただいたところですが、自動車専用船等を中心にLNGを燃料とする船舶の導入が進んでおります。我が国造船業も現在39隻を受注している状況でございます。

こういった少し船価の高い船舶への導入が進んでいること、また、外航海運の好況を受けて船主も少し高い船価を受け入れられるようになっている、これらを背景に船価も一定の回復が図られております。これは大変ありがたいという状況でございますが、一方で、懸念事項として、右側のグラフにありますとおり、材料費として、鋼材の価格が高騰していることが挙げられます。船価が上がっていますが、いわゆるコスト、材料費のほうも上がっており、採算性の確保が現在の課題になっております。また、この先の鋼材の価格の推移が予見しにくいこともあり、営業活動を少し控える動きもあると、聞き及んでいるところです。

2ページ目は、先ほど申し上げた鋼材・原料価格の推移に焦点を当てたものです。赤いグラフが国内の厚板の価格でございまして、青と黄色のグラフはそれぞれ韓国と中国の厚板の価格を示しております。

下のほうが、厚板の原料になります原料炭と鉄鉱石の価格の推移でございます。こちらの価格が上がると、厚板の価格も上がることにはなりますが、直近で見ると、中国、韓国の価格推移は下がり気味である一方、日本の価格は高止まりしており、もう少しこの動向を見てみたい、このように考えております。

ページをめくりまして、外航海運業でございます。先ほど友田委員からご発言いただきましたが、コロナの影響で物流が分逼迫したこともあり、特にコンテナ船において運賃水準が大幅に上昇しました。現況は下落傾向で推移し、大分落ちついてきております。

最後に、内航海運業でございます。左側が貨物船、右側が旅客船の業況でございまして、貨物船につきましては、2020年よりは上がっておりますが、そのコロナ以前の2019年の数値には到達しておらず、取引貨物量は9割程度に留まっている状況でございます。

旅客船につきましては、コロナの行動抑制と連動しておりまして、最近の水際緩和や旅行促進を受けて一時期に比べるとこの赤い部分、収入、売上げが大幅に減っているというセグメントが減りましたが、それでも依然として大きな影響を受けております。国もインバウンドの回復や全国旅行支援といった施策に取り組んでおりますが、対応を継続させることが必要と考えております。

簡単でございますが、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したいと思います。船員部会、船舶交通安全部会の順で御説明をお願いいたします。よろしく願いいたします。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】** 資料5、2ページを御覧ください。船員部会につきましては、本体の部会の下に、最低賃金の専門部会が3つ現在設置されているところでございます。

3ページを御覧ください。船員部会、基本的に毎月開催されてございます。船員関係法令の改正として、ここで書かれているような制度改正を審議いただきました。また、船員の最低賃金額につきまして、今年につきましては3つの最低賃金について見直しが行われております。特にかつお・まぐろにつきましては、協議が難航して7年間ぐらいいろんな議論をしておったわけですが、今回関係者の膝詰めの努力によりまして合意を得て最低賃金

を設定することができました。これをお借りして関係者の皆さんに御礼申し上げたいと思います。

次に、事業の許可で船員派遣事業の許可、8事業者行いました。

また、今年は5年ごとの船員の災害防止計画の策定の年になっておりまして、先日、5年間の基本計画について御審議いただき、答申を頂戴したところでございます。

4ページを御覧ください。報告事項としまして、その時々様々なトピックなどについても御報告し、御意見を頂戴しておきます。例えば(4)ですが、知床遊覧船事故につきましても、昨年度2回ほど御意見をいただく機会がございました。

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、船舶交通安全部会につきまして、海上保安庁交通部企画課長、よろしく願いいたします。

**【江原交通部企画課長】** それでは、船舶交通安全部会の概況について御報告を申し上げます。資料6ページを御覧いただければと思います。

船舶交通安全部会では、5年ごとに海上交通行政の方向性、取組について取りまとめる交通ビジョンの御審議をいただいておりますが、今年度、第4次ビジョンの最終年に当たっておりますので、来年度からの第5次交通ビジョンの御審議をいただいている、このような状況でございます。

次ページをお開きいただければと思いますけれども、昨年5月に、昨今の海上交通安全行政をめぐる環境の変化を踏まえた新たな取組について諮問させていただきまして、8月から審議を開始いただいております。

今回の部会は来月中に予定をしているところでございまして、ただいま審議中の状況でございますので、また、策定されましたらこの分科会でも御報告を申し上げたいと、このように考えております。

以上でございます。

**【河野分科会長】** ありがとうございます。

ただいまもう予定の時間を過ぎましたけれども、もし議題4及び5につきまして、御質問、御意見がありましたらよろしく願いいたします。いかがでございましょうか。

大変申し訳ございません、司会の不手際で時間過ぎてしまっておりますので、もし何かさらに御意見、御質問等ありましたら事務局のほうにお寄せいただければ御対応いただける

と思いますので、よろしくお願いいたします。

ということで、大変恐縮ながら議題4、5につきまして、ここで締めくくらせていただきたいと思います。

それでは、以上をもちまして、本日の議事は終了でございます。進行を事務局にお返ししたいと思います。よろしくお願いいたします。

【鈴木総務課企画室長】 河野分科会長、御進行ありがとうございました。

委員の皆様におかれましても、本日、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した。

事務局より4点、連絡事項がございます。まず、第1点ですけれども、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すし、机の上に置いていただきましたら郵送させていただきます。

2点目、議事録につきましては、作成出来次第、皆様に送らせていただきます。御確認をよろしくお願いいたします。

3点目、本日御議論を賜りました「旅客船の総合的な安全・安心対策のあり方」につきましては、海事分科会の議決として交通政策審議会長へ御報告し、会長の御承認を得られ次第、国土交通大臣に答申される運びとなります。

また、4点目ですけれども、本日御議論いただきました「日本船舶・船員確保に係る基本方針の変更」につきましては、頂戴した御意見を踏まえまして、事務局にて答申案を作成し、事務局から委員の皆様個別に御意見を伺う形で調整をさせていただきます。その後、書面にて開催を予定しております第43回海事分科会においてお諮りをする予定でございます。詳細につきましては、後ほど、後日事務局より御連絡を差し上げます。

連絡事項は以上となります。これをもちまして、交通政策審議会第42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 —