

【海 事 局】

1. 新型コロナウイルス感染症について

新型コロナウイルス感染症が世界中で猛威を振るい、国の内外を問わず陸上諸産業などはもとより、海運・水産産業も多大な影響を受けている。外航船においては、各国の入国規制や移動制限により船員交代に支障が生じ、長期乗船を余儀なくされるなど、船員の心身の健康や権利が脅かされている。内航・フェリー・旅客船などにおいても、物資・旅客輸送量の落ち込みから減便・減船を余儀なくされるなど厳しい状況となっている。また、船員は、船内において職住一体の特殊な環境で就労しているが、ほぼ全ての船舶に医師や医療関係者は乗船しておらず、様々な不安のなか職務を全うしている。船員が一刻も早く安心して職務を行えるよう、感染症防止対策をはじめ企業に対する経済・雇用対策支援（雇用調整助成金等）の延長や手続きの簡素化、船員交代の円滑化などを図っていただきたい。

【回答】

新型コロナウイルス感染症の影響により、従業員の雇用を守るため、雇用調整助成金の特例措置については、本年6月末まで延長されているところです。コロナ禍による輸送需要の大幅減少等に直面し、これまでにない厳しい経営状況にあると承知しており、引き続き、関係省庁と連携し、内航・旅客船事業者が雇用調整助成金をはじめ様々な支援制度を適切に活用できるよう、必要な取り組みを実施してまいります。

船員交代については、昨年8月の全日本海員組合殿からの申し入れ等も踏まえ、関係省庁等と連携して船員交代が可能となるよう調整した結果、我が国における船員交代の人数は、コロナ禍以前の規模が確保されております。今般、新型コロナウイルス変異株の流行に伴い、政府の水際対策が強化されておりますが、我が国に入国する船員のコロナ対策につきましても、より徹底した対応を行っており、これを前提に、引き続き我が国に入国して船員交代することは可能となっております。

また、円滑な船員交代を行うためには、日本だけでなく各国の協調的な取り組みも重要であり、海事局としては、引き続き、船員交代が円滑に行われるよう、関係省庁と連携して取り組んでいくとともに、IMO等における国際的な議論にも積極的に参画してまいります。

2. 日本人船員の確保・育成について

船員は、日常生活に必要な物資や旅客の輸送、食用水産物の安定的な供給などを

通じ、国民生活の安定や経済の維持・発展に寄与しているが、少子高齢化の進行により、船員の高齢化や後継者不足が深刻な状況にあるわが国は、海運・水産産業を担う後継者の確保・育成が急務となっている。外航海運では、平成19年の交通政策審議会答申の試算を踏まえ、国は、平成20年度から外航日本人船員を10年間で1.5倍にするとの目標を掲げ、取り組みを進めてきたが、いまだ目標達成に程遠い状況にある。また、国内海運では、高齢化の進行とともに、船員の有効求人倍率が全国で2倍を超えております。水産業でも、漁船員の高齢化や後継者不足が顕著となっており、特に船舶職員の不足が深刻な問題となっている。こうした船員を取り巻く状況を踏まえ、「海洋基本計画」や「水産基本計画」などに明記された船員の確保・育成の具現化に向け、諸政策を早急に講じられたい。

【回答】

我が国経済、国民生活に大きな役割を果たす海運の安定的な活動を確保する上で、船員の確保・育成は大変重要と考えております。まず、内航船員については、就職氷河期世代の者も対象とした船員の計画的な雇用・育成に対する支援や、一般教育機関出身者の内航船員への就業促進などの取り組みを着実に実施してまいります。また、外航船員についても、トン数標準税制を選択した事業者による計画的な外航日本人船員の確保や、中小船社への若年者の就業支援といった施策を引き続き実施してまいります。

さらに、ウェブサイトやSNSによる積極的な情報発信等、広く国民に対し海への理解と関心を喚起するPRに努めるとともに、次世代を担う小中学生を対象に、海事産業に関する教育を推進する取り組みを進めていくことで、若年層の海への関心を高め船員志望者の裾野の拡大を図ってまいります。

加えて、若年船員や女性船員の活躍を促進するため、船員の労務管理の適正化を通じて、各船員の状況に応じたきめ細かな対応を行っていくなど、船員の働き方改革に取り組んでまいります。

3. 船員養成教育機関の維持・定員拡大について

近年、船員養成教育機関への入学倍率や海上産業の求人倍率が高水準にあり、船員を志す若者が船員職業に就いているものの、後継者不足を解消するには至っていない。将来の海運・水産産業を担う後継者の確保・育成を推進するには、その核となる船員養成教育機関の拡充が必要不可欠である。「内航未来創造プラン」（平成28年6月）の中で、海技教育機構の養成定員について、500人規模の養成を目指した段階的な拡大目標が示されていますが、令和3年4月より、短期大学学校化して開校することとなった小樽海上技術短期大学の養成定員が10人増えるのみであり、未だ養

成規模は 400 人に留まっているばかりか、同機構の運営費交付金は削減され続けている。このことは、平成 28 年の海技教育機構と航海訓練所の統合に際し、「日本人船員の増加に資する体制の強化や支援措置の充実など万全の措置を講ずること」との国会付帯決議に反するものであり、練習船や学校施設の拡充、教員の確保など、具体的な施策を講じるための予算の確保とあわせ、早期の定員拡大を図りたい。また、文部科学省所管の商船系大学、商船系高専をはじめとする船員養成教育機関についても、入学定員の拡大に向け尽力されたい。

【回答】

海技教育機構の養成定員については、学校施設や練習船の収容人数等の受け入れ側の制約要因のもとで、どういった工夫ができるか、業界関係者の意見を聞きながら、教育内容の高度化や安定的・効率的な運営の観点を含め、検討することが必要と考えております。本年 2 月にとりまとめられた「船員養成の改革に関する検討会とりまとめ」においても、「海技教育機構の 4 級海技士の養成定員の拡大については、学校体制の議論や内航船員の需給状況を見ながら、段階的に判断し、実施」することとしています。このような状況の中で、小樽海上技術学校については、本年度より短大として存続することとし、入学定員 30 人を 40 人とすることによって、養成定員を 390 人から 400 人に拡大しております。

また、海技教育機構については、教育内容を高度化し、条約改正や技術革新に対応した知識・技能を習得させ、教育の「量」だけでなく「質」を重視し、大手や中堅船社の基幹職員を養成することを目指しています。引き続き養成定員については、当該とりまとめを踏まえた対応を検討してまいります。

4. 外航海運・船員政策について

トン数標準税制の導入にあたり、国は経済安全保障の確立を背景として、確保すべき日本籍船（450 隻）、日本人船員（5,500 人）の数値目標を設定した。その後、対象船舶の拡充など数値目標達成に向けた取り組みが進められたものの、船舶数は増加しているが、日本人船員数は一向に増加していない。

これまで、国土交通省はさまざまな議論の場において、外航日本人船員の確保・育成について極めて重要な問題であるとの認識を示している。しかしながら、「交通政策審議会海事分科会」や「船員養成の改革に関する検討会」、2020 年に 12 年半ぶりに国土交通省に設置された「交通政策審議会海事分科会国際海上輸送部会」などの場において、国による外航日本人船員確保に向けた実効性ある具体的な施策が示されているとは言い難い。国が定めた外航日本人船員の確保・育成の数値目標実現に向け、予算的措置も含め、実効性のある施策を講じられたい。

【回答】

外航日本人船員の量的確保策につきましては、トン数標準税制を選択した事業者による計画的な外航日本人船員の確保や、中小船社への若年者の就業支援といった施策を実施しているところであり、引き続き日本人船員の確保・育成に取り組んでまいります。昨年には、交通政策審議会国際海上輸送部会において今後の外航海運政策のあるべき姿について検討を行い、先般、中間とりまとめがなされたところ。当該とりまとめでは、取り組みの第2弾として、トン数標準税制を含む今後の外航海運政策のあるべき姿についても幅広く検討とされているところであり、こうした枠組みに基づき、議論の継続が必要と考えています。

5. 内航・旅客船における海運・船員政策について

- (1) 交通政策基本法の理念に基づいてモーダルシフトを促進するとともに、安定的な国内海上輸送を確保するため、船員計画雇用促進等事業の継続・拡充、船員確保に関する協議会の設置、清水海上技術短期大学校の司厨・事務科の廃止に伴う船舶料理士不足を解消するための陸上の調理師資格者の誘致対策、および船員にかかる再就職支援の継続・拡充を図られたい。また、地球温暖化対策税の還付措置の継続、軽油引取税の免税措置の恒久化など燃油価格の適正化・安定化に向けた対策を講じられたい。

【回答】

2015年2月13日に閣議決定した「交通政策基本計画」においては、2020年度までに海運を利用した貨物輸送量を2012年度比で10%増の367億トンキロとすることとしており、海運へのモーダルシフトのさらなる推進を進めていく必要があります。 ※2018年度実績：351億トンキロ

モーダルシフトの推進を図るため、国土交通省においては、税制上の支援措置、船舶共有建造制度による支援措置や予算上の支援措置を講じてきているところです。さらに、2017年6月に策定した「内航未来創造プラン」に基づき、

- ①革新的な取り組みを行うことなどにより最も貢献度が高かったと認められる事業者に対する新たな表彰制度である「海運モーダルシフト大賞」の創設や、
- ②フェリー・RORO船等のモーダルシフトに資する船舶の利用情報の一括検索システムの構築

といった取り組みを行ってきており、これらの措置を通じてモーダルシフトのさらなる推進に取り組んでまいります。

内航海運、フェリー・旅客船の運航事業において、燃料費は事業全体のコストのうち大きな割合を占めるものです。このため、国としては、燃料油に係る税負

担を軽減するため、地球温暖化対策税の還付措置、軽油引取税の課税免除措置を行っているところです。地球温暖化対策税の還付措置については、2012年の創設以来制度を維持し、2020年度から3年間の延長が認められたところです。

また、軽油引取税については、1956年の創設以来制度を維持しており、2018年度から3年間の延長が認められております。今後とも燃料油価格の動向には留意し、事業者等の意見も踏まえつつ対応を検討してまいりたいと考えています。

船員計画雇用促進等事業については、船員の安定的・効果的な確保・育成を推進するため、昨年度から支援の対象を就職氷河期世代の者に拡大したところであり、これを着実に実施してまいります。また、船員の確保に向けて、交通政策審議会海事分科会船員部会において、「船員の働き方改革」の議論を行い、昨年9月に取りまとめを行ったところです。

船舶料理士資格の取得の促進についても、「船舶料理士資格の効率的な取得に関する検討会」において、船舶料理士の確保・育成等についての検討を引き続き行っており、関係者と連携し、船員の調理等業務の負担軽減策の検討や船内供食の実態を踏まえた栄養バランスの改善のためのガイドラインを策定するなどの具体的取組を進めてまいります。船員に係る再就職支援についても、必要な場合に適切に対応できるよう、経済・雇用情勢等を注視してまいります。

- (2) 自国内での貨物・旅客の輸送を自国籍船に限定するカボタージュ規制の緩和は、内航海運やフェリー・旅客船事業者の存続問題、ひいては、日本人船員の雇用問題に発展します。また、瀬戸内海をはじめとする狭小かつ複雑な海域が多数存在しているわが国において、海域特性や海上交通ルールに不案内な外国籍船の増加は、沿岸航行における安全上の問題も惹起しかねない。安全かつ安定的な国内海上輸送体制を確保するため、また、新型コロナウイルス感染症をはじめとする緊急事態等に乗じて、カボタージュ規制が緩和されることのないよう、現行のカボタージュ規制を堅持していただきたい。

【回答】

カボタージュ規制は、国家主権・安全保障の観点から、自国内の貨物または旅客の輸送は、自国の管轄権の及ぶ自国籍船に委ねるという国際的な慣行として確立した制度です。我が国においても、船舶法に基づき、外国籍船による国内輸送は原則として禁止されております。平成30年5月に閣議決定された海洋基本計画においても、「安定的な国内海上輸送を確保するため、国際的な慣行であるカボタージュ規制を維持する。」旨記載されております。

船舶法に基づき、国土交通大臣の特許を受けた場合には、例外的に、外国籍船

による国内輸送も可能となりますが、この特許につきましては、

- ①我が国における安定輸送の確保等の観点から支障を生ずるものではないこと
- ②日本の海上運送事業者による物品または旅客の輸送に支障を生ずるものではないこと

等の審査基準に照らして、個別の事案ごとに慎重に判断を行うこととしております。このように、カボタージュ規制については、今後とも堅持してまいる所存です。

- (3) 地域公共交通確保維持改善事業の推進により、自治体による代替船建造への支援が行われている地域もあるが、一方で他の輸送モードとの競合から運賃の割引などにより経営を圧迫している実態がある。離島航路は離島住民の日常生活や地域経済を支える重要な交通手段であるとともに、支援物資の輸送など、大規模自然災害時においても非常に重要な役割を果たす公共交通機関であることから、離島航路事業に従事する船員・従業員の生活も守られるべきである。事業者に対する十分な補助を行うとともに、公正競争の確保など、離島航路維持に効果のある対策を適正に講じられたい。

【回答】

離島住民にとって、航路は生活や産業などを支える交通手段であり、航路の確保維持は極めて重要であると認識しています。一方、離島航路においては、人口減少、高齢化等により輸送人員が減少するなど、厳しい経営状況にあります。このため、国土交通省では、離島航路の確保・維持を図るため、地域公共交通確保維持改善事業により、運営費への補助、島民向け運賃割引への補助や船舶の建造への補助などを講じているところです。引き続き、これらの施策を通じて、離島航路の確保・維持を図ってまいります。

- (4) 高速道路や架橋と競合するフェリー・旅客船事業者は、これまで国が推し進めてきた、道路偏重政策の影響を強く受け、事業者の経営状況は逼迫し、事業者の自助努力の範疇を超え、非常に厳しい状況となっている。フェリー・旅客船事業者が架橋と共存しうる支援策を講じるとともに、公正競争条件担保の観点から適切な代償的支援措置を講じられたい。

【回答】

フェリー・旅客船の維持・存続については、まずは地域活性化の一環として、地元自治体、交通事業者、地域住民等の関係者が航路の役割について議論し、利用促進をはじめとする航路の存続等について合意形成を図ることが重要と考えま

す。このような認識に基づき、国土交通省としては、予算、税制および船舶共有建造制度の支援をフェリー・旅客船の整備・運航に対して行っているところです。

さらに、訪日外国人旅行者受入環境整備に係る支援措置等を通じてフェリー・旅客船の活性化に向けた取り組みを進めております。引き続き、フェリー・旅客船の活性化に向けて取り組んでまいります。

(5) 超高速船と鯨類などとの衝突問題に関して、鯨類が事前に回避する有効な機器の開発が求められていることから、技術開発による衝突事故の防止に取り組まれない。

【回答】

平成 21 年 4 月に当省設置の検討委員会において取りまとめられた報告および令和 2 年 3 月の運輸安全委員会の勧告を踏まえ、現在、水中翼型高速船を運航する旅客事業者において

- ・ハザードマップや目撃情報に基づく減速航行や航路の変更
- ・シートベルト着用の徹底
- ・高齢者に対する座席誘導

等の安全対策の徹底について取り組んでいただいております。

鯨類との衝突を事前に回避する有効な機器の開発について、鯨類の嫌がる音声を発する製品（アンダーウォータースピーカー）が既に実用化されていますが、より効果的な音源等について検証が進められているなど、さらなる性能向上に向けた技術開発が進められています。また、水中に信号音を発信して反射の方向と時間から水中物体を探知する製品（アクティブソナー）については、船体動揺が大きくなると障害物の探知性能が低下する等の課題があり、国土交通省では、令和 2 年度および 3 年度予算に、高速船の安全対策に要する費用を計上し、課題の解決に向けた検証等を通じ、さらなる安全性向上に取り組んでおります。

国土交通省としては、このような取り組みに関し、関係事業者とも意見交換を行うこと等を通じ、引き続き高速船の安全性向上を図ってまいります。

6. 情報通信インフラの整備について

地域社会や家族と遠く離れた海上という特殊な環境下で就労する船員にとって、安全運航に不可欠な気象・海象情報の取得や緊急時の無線医療体制の維持、家族とのコミュニケーションや陸上社会とのつながりなどの観点から、海上での情報通信インフラの整備が必要不可欠です。近年、Ka 帯等を用いた新たな海上における衛星通信サービス（インターネット等を含む）が開始されましたが、船員がこれを安

価に利用できる環境には至っておりません。海上における船員の情報通信インフラの整備に向けた大容量高速インターネット通信設備などの設置促進とともに、料金の低廉化に向け支援いただきたい。また、日本沿岸航行時に依然として存在する携帯電話や地上デジタルテレビ放送といった電波の不感地帯の解消も含め船陸間通信の充実を図られたい。

【回答】

情報通信インフラの整備については、現在、総務省において、船陸間通信環境の整備などに取り組んでいるものと承知しております。また、海上における高速通信の普及に関しては、総務省、国土交通省、水産庁の3省庁による海上ブロードバンド対応関係省庁連絡会議において、船員・乗客がスマートフォンを陸上と同じように利用できる環境を目標として、普及に向けた課題の整理や具体的方策を検討し、①衛星通信サービスのさらなる高度化、②普及に向けた周知の方法、③利用者のニーズの把握・掘り起こし、④事業者への情報提供、について、平成30年3月に最終報告をとりまとめたところです。

現在も、総務省等の関係省庁等とは、毎年定期的な連絡調整を行っているところであり、通信事業者や内航海運業者からのヒアリング、内航海運事業者や船員への海上通信に関するアンケート調査等を実施するなど、総務省との問題意識の共有などを進めております。今後も、引き続き関係省庁と連携して、対応してまいります。

7. 船員税制確立への取り組みについて

船員は社会や家族と遠く離れ、海上という特殊な環境下で就労しており、このことが後継者不足の一因にもなっている。多くの海運先進国では、自国船員の確保に向けた政策として税制上の措置が導入されており、わが国でも、船員職業の重要性に関する認識度や船員ステータスの向上、後継者の確保を図るべく同様の制度導入が不可欠である。現在、三重県四日市市と鳥羽市ならびに令和2年4月より志摩市、静岡県焼津市で実施されている、行政サービスの受益が一定程度制限される船員に対する住民税減免措置の拡大に向け支援いただきたい。また、関係行政機関と連携を図り、国策としての船員に対する政策減税（所得税減免）の導入に向けて取り組まれない。

【回答】

船員の個人住民税減免については、平成24年度税制改正において、いわゆる不均一課税に当たることから、地方税法上、各自治体の判断で可能であることが確認され、総務省から自治体にその旨周知がなされました。その後、複数の自治体

が長期間船舶に乗船する船員に対する個人住民税の軽減措置を導入したことを受けて、出先機関である地方運輸局と連携し、自治体に対し、先行導入事例や船員の重要性の周知に取り組んでいるところです。

今年度より新たな自治体において船員に対する個人住民税の軽減措置を導入されたと承知しており、引き続き、自治体への周知に取り組んでまいりたいと考えております。

8. 海難事故の撲滅と安全対策について

わが国は、季節による気象・海象の変化が著しいばかりか、船舶輻輳海域や狭水道など航行の難所が多く、海上交通法規や航路管制、大型外国船舶や危険物積載船舶への水先人の強制乗船や台風等異常気象時における走錨事故防止ガイドラインの策定など、事故防止のための対策が講じられている。船舶事故の発生件数は減少傾向にあるものの、令和元年の船舶事故隻数は2058隻、そのうち海運・水産産業に係る船舶事故は878隻となっている。海難事故は、船舶・積荷の損傷や大規模な海洋環境破壊をもたらすのみならず、尊い人命にも危険を及ぼしかねない。ついては、事故防止に向けた安全意識の啓発活動の強化は勿論のこと、当該船舶におけるライフジャケット完全着用の徹底、水先人の活用やタグボートの利用促進をはじめ、「第11次船員災害防止基本計画」や「第4次交通ビジョン」に基づく安全確保のための諸施策を確実に推進されたい。

【回答】

船員の作業用救命衣の着用については、船員労働安全衛生規則（省令）により既に義務付けているところであり、現在は、作業用救命衣の着用義務の徹底に向けて全国での安全講習会の開催や訪船指導等を通じた啓発活動を行っているところです。

第11次船員災害防止基本計画においては、主要な対策として、作業時を中心とした死傷災害防止対策、海中転落・海難による死亡災害防止対策、漁船における死傷災害対策、年齢構成を踏まえた死傷災害対策等に取り組むこととしており、これらの対策に基づく諸施策を着実に推進してまいります。

水先については、船舶交通の安全確保や運航能率の向上等に寄与する重要な制度であり、今後もその的確な運用を図ってまいります。

海上保安庁では、「第4次交通ビジョン」（平成30年4月20日答申）に基づき、ウォーターアクティビティのセーフティガイドの充実・強化や、異常気象等に伴う船舶事故の未然防止策の充実・強化など、安全確保のための諸施策を推進しているところです。さらに、海の事故ゼロキャンペーン等の機会を通じて、見張り

の徹底およびAISやVHF等を活用した船舶間コミュニケーションの促進に取り組んでいるところであり、関係機関等と緊密に連携しつつ、引き続き事故防止に向けた安全意識の啓発活動の強化に取り組んでまいります。

9. 海賊略奪行為の根絶と船舶・船員の安全の確保について

ソマリア沖・アデン湾において、海賊等事案は減少しているものの、発砲事案などが発生しており、依然として予断を許さない状況が続いている。また、東南アジア海域では武装強盗事件が後を絶たず、さらに西アフリカ・ギニア湾周辺海域では、身代金目的で乗組員を誘拐する事案が多発している。

海賊等事案の根絶に向け、海賊対策の一層の促進と国連関係機関への働きかけ、また、ReCAAP「アジア海賊対策地域協力協定」やナイロビ宣言などの枠組みを通じた国際的、地域的な協力および海上法執行能力の向上支援など、継続して取り組んでいただきたい。

【回答】

ソマリア沖・アデン湾、東南アジアおよび西アフリカ・ギニア湾において引き続き海賊等の脅威が存在すると認識しております。このため、ソマリア沖・アデン湾に海上保安官が同乗する護衛艦等を派遣し、国際社会とも連携しながら海賊対処行動を実施しているほか、日本船舶警備特措法の適切な運用、東南アジア諸国およびソマリア周辺海域の沿岸国に対する能力向上支援、ReCAAP・ISCを通じた情報共有・協力体制の構築等、各種対策を講じているところです。

今後とも、このような取り組みを通じた関係機関および関係国との連携強化等により、海賊問題に取り組んでまいります。

10. 女性船員の増加に向けた取り組み

船員養成教育機関には、毎年、船員を志す女子学生が一定数入学しているが、陸上の他産業と比べ、海運・水産業では女性船員の就業が進んでいるとは言えない状況にある。国土交通省海事局は、平成30年4月に「女性船員の活躍推進に向けた女性の視点による検討会」の中で、雇用促進のための情報の発信や働き続けられる環境の構築など、女性船員の活躍推進に向けた提案がとりまとめられているが、この提案の具現化に向けた積極的な取り組みを推進されたい。

【回答】

海事局では、平成30年4月にとりまとめられた「女性船員の活躍促進に向けた女性の視点による提案」を踏まえた具体的取組みとして、国と海運事業者等の関係者が連携し、事業者および船員を志望する女子学生等に対し、海事産業にお

る女性活躍推進の取組事例集等、女性船員の活躍促進に関する情報の発信に取り組んでおります。海事局では、平成30年4月にとりまとめられた「女性船員の活躍促進に向けた女性の視点による提案」を踏まえた具体的取組みとして、国と海運事業者等の関係者が連携し、事業者および船員を志望する女子学生等に対し、海事産業における女性活躍推進の取組事例集等、女性船員の活躍促進に関する情報の発信に取り組んでおります。

この取りまとめ結果も踏まえて、海事局としましては、

- ・女性が働きやすい職場環境作りに取り組む事業者の好事例集による情報発信、
- ・船員の求人票を改訂し、女性が職場選びをする際などに有益な情報の見える化

など、事業者の積極的な取り組みを促す環境整備を行っているところです。

引き続きこうした取り組みを進めていくことに加えて、今国会に提出しております海事産業強化法案によって創設される労務管理責任者を通じた船員の多様な働き方のニーズへの対応に取り組んでいくことで、女性船員の活躍をより一層推進してまいりたいと考えております。

11. 海に親しむ活動の推進について

次世代の産業の担い手となる船員志望者の裾野拡大に向け、中長期的な視点からの取り組みが不可欠である。初等・中等教育の段階において、海に親しむ体験活動などを一層充実させることを通じ、子どもたちに海や船の魅力を伝え、一人でも多くの若者が職業として船員を志すよう、船員職業の認知度向上につながる取り組みを推進されたい。

【回答】

海洋国家である我が国にとって、海事産業は経済と国民生活に大きな役割を果たすものであり、次世代を担う子供たちが、海事産業に対する理解を深め、職業観の醸成を図っていく取り組みが、重要であると認識しております。このため、国民の祝日である「海の日」や「海の月間」等の機会を通じ、練習船等の一般公開、体験乗船の実施およびウェブサイトやSNSを活用した積極的な情報発信等を行うとともに、日本海事広報協会をはじめ関係団体の皆様と連携し、海への理解と関心を喚起するための事業を、全国的に展開しているところです。

さらに、子どもたちが、将来の進路として海事産業、船員への進路を選択肢としてもらえるよう、次世代を担う小中学生を対象に、海事産業に関する教育を推進する取り組みを、関係省庁や関係団体の皆様と連携を図りながら取り組んでま

います。

12. 「海の日」の7月20日固定化

平成7年に「海の恩恵に感謝し、海洋国家日本の繁栄を願う」との趣旨で祝日化された「海の日」は、平成15年に導入されたハッピーマンデー制度により、7月の第3月曜日へと変更され、本来の制定趣旨が薄れている。「海の日」を本来の7月20日へと戻すことは、国民の海への憧れや関心の高揚を図り、船員後継者の確保、ひいては海事産業の発展にも資するものであり、海洋立国日本として、「海の日」固定化に向けた取り組みを一層推進されたい。

【回答】

「海の日」の固定化については、国民的なコンセンサスが最も重要であり、これまでの経緯も含め幅広い議論がなされると考えております。

国土交通省としましては、「海の日」に関する様々な施策を通じて、国民に海への理解・関心を深めて頂けるよう、努めてまいりたいと考えております。