

## 【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る船員の乗下船（交代）に関する問題について、国際的な連携や一時的な航路変更、交代可能な寄港地での早期交代などにより、長期乗船者は減少傾向にあるものの、変異株の発生に伴う規制強化など、依然予断を許さない状況が続いている。国内のフェリー・旅客船においても、コロナ禍での人流の制限に伴い、減便・減船を余儀なくされるなど厳しい状況は続いている。また、船員への新型コロナワクチンの接種については、船舶の就航実態に応じ、希望する者への接種が円滑に進むよう、国・自治体・業界の協力により柔軟な対応や運用が図られているが、長期乗船・勤務を伴う海上労働の特殊性を踏まえ、船員が安心して職務を行えるよう、新型コロナワクチン接種のための環境整備と併せ、船員交代のさらなる円滑化、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など所要の予算措置や万全のコロナ対策を図っていただきたい。

### 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。産業の担い手の確保・育成策として、船員という職業を魅力的な職業にしていくため、「船員の働き方改革」の推進が必要である。

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、いまだ同水準であり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、近年の船員の有効求人倍率は全国で2倍を超えている。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。

### 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人規模を目標に掲げて養成定員を段階的に拡大する方針が示されている。令和3年2月、国土交通省の「船員養成の改革に関する検討会」において、今後の船員養成の改革に関する方向性が取りまとめられたが、財源確保について具体的な施策は示されておらず、同機構の運営費交付金はこの間も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措置とあわせ、早期の定員拡大を図られたい。また、船員の確保・育成という国の政策目標の具現化に向け、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、入学定員の拡大とともに、その維持に必要な予算を確保していただきたい。

### 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は示されず、2021年は議論の場も設けられなかった。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。

## 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。

(2) 船舶法第3条に規定されている国内における貨物・旅客輸送を自国籍船に限定するカボタージュ規制は、国家安全保障、生活物資の安定輸送、自国船員の海技伝承、国内海運産業の保護などの観点からも重要な政策である。

しかしながら、先般、国土交通省は、一企業からの外国籍船での国内就航を可能とする申請に対し、本来、日本籍船での運航を指導すべき行政当局が、わが国の主権の及ばない外国籍船での国内就航を認めた。当該船舶は本年3月中にも日本籍化が行われる予定であるが、今後、これを前例とし外国籍船による国内就航を求める企業が現れ、カボタージュ規制がなし崩し的に形骸化されれば、フェリー・旅客船産業は、運航コストが優位な外国籍船に駆逐され、壊滅的な打撃を受けることはもとより、早晩、内航海運産業に波及していくことが危惧され、各社の存続問題、船員の雇用問題へとつながるとともに、わが国の海域特性や海上交通ルールを熟知していない外国籍船の国内就航は、沿岸航行における安全上の問題を惹起させるなど、及ぼす影響は計り知れない。

安全かつ安定的な国内海上輸送体制を確保するためにも、引き続き現行のカボタージュ規制を堅持していただきたい。

(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。

(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。

- (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たたい。

## 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、緊急時の無線医療体制の維持はもとより、家族とのコミュニケーションや陸上社会とのつながり、船員のメンタルヘルスの維持などの観点からも、海上における情報通信インフラの整備は必要不可欠である。近年の情報通信技術の進歩により、様々な情報取得やコミュニケーション手段としての通話や通信、映像配信などのサービスが利用可能になるとともに、新たなサービスの提供や通信環境整備も進められているが、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。海上においても陸上と同様な情報通信サービスが利用できるよう、高速衛星通信が利用可能となる海上ブロードバンド設備の段階的な設置促進とともに、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不感地帯の解消も含め船陸間通信の充実を図られたい。

## 7. 船員税制確立への取り組みについて

船員は家族や陸上社会と離れ、職住一体となった特殊な労働環境のもとにあり、行政サービスの受益が一定程度制限されている。

住民税の減免については、各自治体の裁量により可能であるところ、現在、三重県の四日市市・鳥羽市・志摩市、静岡県焼津市、愛媛県今治市の5自治体において実施されている。住民税減免措置の他の地域へ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のもと、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たたい。

## 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、海上交通安全法などによる法規制や特定船舶に対する水先人の強制乗船などの対策が講じられている。令和3年5月、来島海峡において内航貨物船と外国籍のケミカル船が衝突し、内航船が沈没する重大事故が発生し、尊

い人命が失われることとなった。海難事故や災害事故は、尊い人命に関わる重大な問題であるだけでなく、現職の船員のみならず、新規就業者を海運・水産産業から遠ざける要因にもなる。重大な海難事故に関する根本的な事故原因の究明とその対策を早急に講じていただきたい。また、安全意識の啓発活動の強化は勿論のこと、該当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。

## 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、未遂・不審な活動などの報告が絶えず、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。

## 10. 女性船員の増加に向けた取り組みについて

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、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。

## 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。児童・生徒を含む幅広い年齢層への海に親しむ機会や体験活動などを一層充実させるを通じ、海・船・船員への魅力を抱き、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。

## 12. 「海の日」の7月20日固定化

「海の日」の前身である「海の記念日」は、明治9年に明治天皇が東北・北海道をご巡幸された際、7月20日に明治丸で横浜港にご安着されたことにちなみ、昭和16年に制定された。その後、昭和34年から約36年間にわたり、海に対する国民の理解と認識を深め、海の恩恵に感謝し、海を大切にする心を育むため、海事関係者が一体となって祝日化運動を展開した結果、平成7年に7月20日が国民の祝日「海の日」として制定された。しかし、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。海洋立国日本として、本来の7月20日への固定化に向けた取り組みを一層推進されたい。