

## 【海 事 局】

### 1. 海難防止への取り組み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4年4月、知床半島西海岸沖にて小型旅客船が沈没し、乗員・乗客全員が死亡または行方不明者となる痛ましい海難事故が発生し、本年2月2日には、来島海峡において内航貨物船同士が衝突する事故が発生し、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。

については、徹底した事故原因の究明と海難事故の再発防止に向け、運輸安全委員会による海難事故調査結果に基づく改善施策や措置などが国土交通省や関係者によって着実に履行されるよう取り組んでいただくとともに、監督官庁は海上交通の安全を図るために整備された法や制度が適正に順守されるよう厳格な管理・監査の実施、是正・回線事項について再確認など、実効性ある検査に積極的に取り組んでいただきたい。

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12次船員災害防止基本計画」や「第5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。

### 2. 新型コロナウイルス感染症について

各国における新型コロナウイルス感染者数の減少により、出入国制限をはじめとしたさまざまな規制緩和措置の実施により、外航船や遠洋漁船における船員交代問題は改善に向かっているものの、未だ船員の上陸制限を実施している港湾施設等があるため、船員交代が阻害され長期乗船を余儀なくされている者もいる。職住一体となっている特殊な労働環境に置かれている船員にとって、円滑な船員交代はもとより、貴重なリフレッシュ機会である上陸を過度に制限されることのないよう適切な指導を願いたい。

また、国内のフェリー・旅客船においては、移動制限の解除や観光支援策の再開などにより乗客数も若干の回復をみせているものの、コロナ禍以前と比べ未だ多くの事業者が厳しい状況におかれている。

陸上から遠く離れ、職住一体の特殊な環境で就労する船員にとって、新型コロナウイルス感染症が船内で発症した際には人命に係わる事態となる。引き続き、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、雇用維持のための支援継続など、所要の予算措置をお願いしたい。

さらに、2021年（令和3年）末以降、新型コロナウイルス感染症の経口抗ウイルス薬が徐々に特例承認され、医療機関および薬局において、医師の処方箋により購入可能となりましたが、船員の就労状況を踏まえ、経口抗ウイルス薬を船内に備え置けるよう対応願いたい。

### 3. 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。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、諸政策を着実に実施されたい。

### 4. 船員養成教育機関の維持・定員拡大について

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、いまだ目標にはほど遠い状況となっている。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」との国会付帯決議や令和 3 年 5 月の「海事産業強化法」成立に際し、「船員の養成・教育機関への幅広い支援を進める」との国会附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りたい。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。

## 5. 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が、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なかった。本年 1 月に開催された交通政策審議会第 43 回海事分科会においては、「日本船舶および船員の確保計画」の変更について、日本船舶の増加に向けた具体的施策は示されたものの、日本人船員増加に向けた施策には言及されていない。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、早急に実効性のある施策を講じられたい。

## 6. 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・拡充を図りたい。また、燃料油価格の高騰は内航海運、フェリー・旅客船事業者の経営に大きな影響を及ぼしていることから、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) カボタージュ規制は、国内における貨物・旅客輸送を自国籍船に限定するもの

と船舶法第3条で規定されており、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ります。

2021年（令和3年）、一企業からの外国籍高速旅客船による国内就航を可能とする特例措置の申請に対し、国土交通省は、日本籍船での運航を指導すべき立場であるにもかかわらず、この特例措置を認めました。

今後、これを契機にカボタージュ規制が緩和されることとなれば、内航海運、フェリー・旅客船などの国内海運案業は、運航コストの優位な外国籍船に駆逐され、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ません。

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必要不可欠な交通手段であるとともに、大規模自然災害時には、支援物資輸送を行うなど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い。

## 7. 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す。

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。

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、日本沿岸航行時に存在する携帯電話や地上デジタルテレビ放送の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。

## 8. 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・上島町の6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てご支援いただきたい。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い。

## 9. 海賊等事案の対策について

西アフリカ、ギニア湾周辺海域では、武装強盗事例のみならず、身代金目的で乗組員を誘拐・ハイジャックする事案が多発しており、2021年度の発生件数は前年比で半減しているものの、2021年における海事関係の誘拐事件は全てこのエリアで発生しており、死者の発生も報告されるなど凶悪化している。

東南アジア海域、インド洋沿岸域の海賊等事案総数は、2016年に半減して以降横ばいの状況が続いているが、身代金目的の誘拐事案などが増加傾向にある。

ソマリア沖・アデン湾周辺海域における海賊等事案総数は、自衛隊の海賊対処行動による護衛活動等によって、過去3年間に1件と非常に少なく抑えられているものの、いまだ未遂・不審な活動などの報告は絶えない。

今後も海賊対処行動の継続および海賊行為を行う原因の根本的解決に向けた海賊対策の一層の促進、ReCAAP「アジア海賊対策地域協力協定」の強化、各国の海上保安能力の向上、国連関係機関への働きかけなど、海賊等事案の根絶に向けた継続した対応を図っていただきたい。

## 10. 紛争地域ならびに危険海域における航行船舶の安全確保について

2022年2月24日、ロシアによるウクライナへの軍事侵攻が始まり、2月25日未

明、ウクライナのオデーサ周辺海域に入域していた日本関係船舶がミサイル攻撃により被弾した。

また、日本周辺海域においては、北朝鮮が過去に例のない高い頻度でミサイルを発射しており、その多くは日本海に落下している。さらに、台湾周辺海域および南シナ海では中国に関連する領土問題等によってかつてないほど緊張感が高まっており、中東方面においても依然として高い緊張感が続いている。

これらの海域・航路は多くの日本関係船舶が航行する要衝となっていることから、不測の事態に即座に対応できるよう、引き続き官民連絡会議などを通じた必要な連絡協議体制を維持し、情報共有化を図りつつ、国として船員・船舶の安全確保に万全の体制・対策が取られるよう要請する。

## 11. 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、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。

## 12. 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ことを通じ、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。

## 13. 「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、海を大切にすることを育むため、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。