

發 言 表

国土交通委員会

白 石 洋 一 君（立憲）

中 野 洋昌 国土交通大臣

政 府 参 考 人

国土交通省

宮 武 宜史 海事局長

海上保安庁

宮 澤 康一 次長

厚生労働省

高 橋 秀誠 大臣官房審議官

水 産 庁

河 南 健 漁政部長

【1】来島海峡の新航行ルールを問う

◇この議事速報（未定稿）は、審議の参考に供するた
めの未定稿版で、一般への公開用ではありません。
◇後刻速記録を調査して処置することとされた発
言、理事会で協議することとされた発言等は、原
発言のまま掲載しています。
◇今後、訂正、削除が行われる場合がありますの
で、審議の際の引用に当たっては正規の会議録と
受け取られることのないようお願いいたします。

○井上委員長 次に、白石洋一君。

○白石委員 立憲民主党、白石洋一です。

まず、船員法の前に、愛媛県来島海峡西側で、
海難事故が過去ありました。二〇二一年五月に三
人が死亡、そして、二〇二三年には一人が死亡、
一人がいまだ行方不明ということで、その後、そ
の原因究明そして対策として、昨年の七月に、こ
の来島海峡の西側の航行ルールを変更した、新ル
ールを適用した。

それからもう一年たっているわけですが、これでも
ここまでの新ルール適用の状況について、お聞か
せください。

○宮澤政府参考人 お答え申し上げます。

先生、先ほどおっしゃられました、来島海峡航
路西側において発生した衝突海難を受けて、海上
保安庁では、この海域に海上交通安全法に基づく
経路を指定し、令和六年七月一日より運用してお
ります。

この来島海峡航路西側の経路指定については、
運用開始前より海域利用者に対し周知活動を行う

とともに、実際に当該海域を航行する船舶に対し
ては、海上交通センターから情報提供を行ってお
ります。その結果として、経路指定の遵守率は、
ほぼ一〇〇%と高い水準となっております。
また、経路指定後、来島海峡航路西側入口付近
では同種の事故は発生をしておらず、経路指定の
効果があるものと考えております。

海上保安庁では、経路指定の効果を検証するた
め、当該海域の利用者に対するヒアリングなどを
実施しており、例えば、西口付近の混雑がなくな
り通りやすくなった、西口に向かう外国船のショ
ートカットがなくなり安心できる、西口の出入り
がしやすくなったといった肯定的な意見をいただ
いているところでございます。

○白石委員 遵守率はほぼ一〇〇%ということで、
これによつて事故が防げているのかどうか。ただ
船長が気をつけて航行しているのにすぎないのか
もしれない。ここを、ルールを変えたことによつ
て事故が今のところないのかどうか。そこはやは
りこれから検証していく必要があると思うん
ですね。

昨年七月に変更しました。もうそろそろ一年が
たつ。一つの節目でもありますから、これで本当
によかつたのか、特に、現場の声、船長、パイロ
ット、水先案内人の声をしっかり聞いて、このル
ールだから今までのところ事故がなく済んでいる
のか、それともまだほかにも打ち手があるのでは
ないか、こういったところをヒアリングの上、公
式に検証をしていくべきじゃないかなと思うん
ですけれども、いかがでしょうか。

【2】内航船の船員不足対策を！～対策を求めた20240424国交委の質問のフォローアップ～

○宮澤政府参考人 お答え申し上げます。

ヒアリングというお話でありまして、先ほど、
ヒアリングの結果の事例もちょっと触れさせてい
ただきました。この対象となるのは、先ほどお
っしゃられましたとおり、フェリーの船長である
とか、水先案内人であるとか、こういった方々か
らの意見ということを聞いた結果でございます。

今後でございますけれども、先ほど申し上げま
したような状況も踏まえつつ、今後も、審議会の
方、交通政策審議会において検証を行っていく。
そのほかに、先ほど申し上げましたような海域利
用者の御意見等も踏まえながら、引き続き、来島
海峡の安全確保に努めてまいりたいと思っております。

○白石委員 是非、ここでもう二度と海難事故は
起こさないという決意でもつて取り組んでいただ
きたい。特に、聞いていると、やはり商船を中心
に物事を考えている感じがするんですけども、
漁船の方々、漁船の船長さんも、ちゃんと、サイ
ズは小さいのかもしれませんが、たくさん
ここは船が、漁船が通っていますので、そこへの
配慮も是非していただきたいなというふうに思
いますので、よろしく願います。

次に、船員法でありますけれども、内航船の船
員不足についてお伺いしたいと思います。これは、
昨年の四月に、ここ国交委員会で私が質問いた
しました。その後のフォローアップの意味も兼ねて
質問します。

船員養成ルート、幾つかあると思うんですけれ
ども、海技教育機構、商船大学、そして商船高専、

それから水産高校、あとは一般とあると思うんですけれども、それぞれの学校の就職人数、その就職も海上に就職した人数と、その卒業生に占める割合、推移をお示しください。

○宮武政府参考人 お答え申し上げます。

船員養成機関を卒業した卒業者の数と海上関係への就職率、この推移について御質問だと理解いたしました。

まず、独立行政法人海技教育機構につきまして、これを卒業して船員として就職した者につきましては、ちよつと口頭で読み上げさせていただきますけれども、まず、令和三年度につきましては、就職人数が三百四十八名、全体に占める海上就職率につきましては九一・八％。令和四年度につきましては、同じく、三百四十九名、九一・一％。令和五年度につきましては、三百二十六名、八九・八％となっております。

これより先は文部科学省からいただいたデータとなりますけれども、商船系大学につきましては同じように答弁させていただきます。令和三年度につきましては、就職者数六十八名、就職率八八・三％。令和四年度につきましては、六十九名、八三・一％。令和五年度につきましては、五十一名、七九・七％。

続きまして、商船系高専について御説明申し上げます。これにつきましては、令和三年度、百三十九名、七〇・九％。令和四年度、百二十三名、六六・八％。令和五年度、百十七名、六八・四％となっております。

最後に、水産高校について御説明申し上げます。

水産高校の海洋漁業系学科及び水産工学系学科の本科と専攻科についてのデータでございます。令和三年度の就職人数が五百二十名、割合でいきますと四一・七％。令和四年度が、四百二十六名、割合でいきますと三七・五％。令和五年度が、四百五十四名、四一・三％となっております。

済みません、時間がかかりました。

○白石委員 ちよつと聞いていただけたらあれですけども、とにかく、この水準、比較的高いと思うんですね。特に、先ほどは海上就職者ということなんですけれども、進学を除くと九割ぐらいで推移している、これが現状だと思います。つまり、海員養成学校に入学して卒業さえしてくれたら、九割は海の仕事に就いてくれる、こういうことだと思っています。

そして次に、先ほど城井委員からもお話がありますけれども、運営交付金のこのところの推移、概要だけなのでお伝えいただけますでしょうか。

○宮武政府参考人 お答え申し上げます。

まず、独立行政法人海技教育機構の運営費交付金につきましては、令和五年度六十五・八億、六年度六十五・一億、令和七年六十四・五億となっております。

このほか、例えば、これは文部科学省からいただいたデータになりますけれども、東京海洋大学におきましては、これは商船系の学部を含めまして、全体で、令和四年度五十六・二億円、令和五年度五十四・五億円、令和六年度五十六億円となっております。

○白石委員 運営交付金でいったらほぼ横ばい、この三年間でいうと。二〇〇〇年当初から比べると減っているというのが見受けられるということですけども。

それで、考えるに、大臣、やはり内航船の船員を増やすためには、まずこの養成大学の定員を増やしていく。定員を増やしていくと、その定員を増やすには運営交付金を増やさないとけない。さらには、そこで、インセンティブ、授業料が軽減されている、こういう形で定員を増やして、そして就職者を増やす、こうでなければ到底船員を充足できない。

この十年間でモーダルシフトを二倍にする、三〇年前半までに二倍にするというところがある。

一方、今、就職で求人倍率は四・六倍であるというのを考えたら、海技士というのは資格で、資格は学校を経ないと取れない原則ですね。ということを考えたら、やはりこの定員を運営交付金とともに大幅に増やしていくということが必要なんじゃないかと思うんですけれども、大臣、いかがでしょうか。

○中野国務大臣 お答え申し上げます。

養成ルートの強化策をどうしていくのかということかというふうにも考えております。今後の海技人材の確保の在り方に関しましては、官民一体となつて検討、先ほど申し上げました昨年四月に設置をした海技人材の確保のあり方に関する検討会で五つの方向性というものを発表させていただきました。中間取りまとめを昨年十二月に公表させていただきました。

この五つの方向性の一つであります海技人材の養成ルートの強化といえますのは、今後の少子化等を踏まえて、御指摘のような、一般大学の卒業生に対応した海技大学の養成ルートの強化、あるいは水産高校との連携の強化、そして陸上からの転職者等を念頭に置いた民間の養成ルートの強化等、これは様々なところにおいてしっかりと強化をとにかくしていこうという対応策が示されたところでございます。

こうした対応策も含めまして、中間取りまとめで様々対策が示されておりまして、これをやはり総合的にやっていかないといけない。これを総合的に講じていくということで、船員の将来にわたる安定的な確保、育成というのをしっかりと図っていく必要があるのではないか、このように考えております。

○白石委員 もちろん総合的にやるんですけれども、中でも、やはりこの海技人材の育成ルートの幅の拡大ですね。人数、定員を拡大するところを、是非、運営交付金の拡大、これとともに、次の、来年春の入学に向けて取り組んでいただきたいというふうにお願いします。

それから、次の質問は、海のハローワークで海技人材、内航船員を募集していますけれども、今の倍率が四・六ということです。陸のハローワークとの連携というのがもつとあってもいいんじゃないかなと。そもそも、海のハローワークは陸のハローワークと別になっているというところからおかしいなという感じもするんですけれども、この海、陸、ハローワークの連携について、これ

からの取組を聞かせてください。

○宮武政府参考人 深刻化する船員不足に対応していくためには、船員教育機関の新規卒業者のみならず、陸上からの転職者等の求職も増やしていくことが必要です。

そのためには、ハローワークの利用者が船員の求人情報にアクセスできるよう、ハローワークとの連携強化を図ることも重要です。

ハローワークとの連携につきましては、これまでも、ハローワークでの船員の未経験者求人情報の掲示、船員に関するポスター掲示、リーフレットの備え置き、あるいはハローワーク主催の就職セミナーでの船員ブースの出展などの取組を実施してまいりました。

今年度は、更に一歩進んだ連携を図るために、国土交通省の職員が自らハローワークに出向きまして、ハローワークにおいて船員の職業紹介を行う、そういうモデル事業を実施する予定としております。

こうした取組を通じまして、ハローワークとのより効果的な連携を実現してまいります。

○白石委員 海からの募集も是非どんどん進めていただいて、そのときに、海技士の資格を持つていないと、海上の仕事に興味があるという人もいると思うんですね。この際、海技士の資格を取ろうという人も出てくると思うんですけれども、教育機関を経ていない人が海の仕事に興味を持った場合に、海技士の資格を、ハローワークとして資格取得を支援する、こういったことがあつてしかるべきだと思うんですけれども、今の状況を教え

てください。

○高橋政府参考人 お答え申し上げます。

ハローワークを経由して出させていただいております教育訓練給付金制度というのがございます。御承知のとおり、一定期間の雇用保険の被保険者期間を有する方が、主体的に厚生労働大臣が指定する教育訓練を受講して修了した場合に、その受講費用の一部を保険給付として受け取れるものがございますが、御指摘の海技士の資格取得につきましては、令和七年四月一日現在で、海技大学校や海上技術短期大学校等が提供する十八講座を教育訓練給付金の対象として指定しておりまして、令和五年度実績といたしましては、海技士の資格取得を目指す講座を修了し、教育訓練給付金を受け取った方は五十三人というふうな実績もございます。

引き続き、国土交通省とも連携をいたしまして、こうした教育訓練給付金制度の指定講座の更なる拡大や制度の活用促進にしっかりと取り組んでまいりたいと考えてございます。

○白石委員 海技士資格取得の教育訓練給付金を受け取った人というのは五十三人と、非常に少ないと思います。これは是非、陸のハローワークでもどんだんこの資格を紹介し、そしてこの資格を取って海の仕事に就いてもらう、こういうことを国交省と連携して進めていただきたいと思えます。そうでなければ、本当に、有効求人倍率四・六、解消できませんし、さらに、まだまだこれから人を増やしてモーターシフトを二倍にしようとしている、到底間に合うとは思えませんので、是非よ

令和七年四月十六日

【衆議院】 国土交通委員会議事速報（未定稿）

1)外国人への相互承認の条件

ろしくお願いします。

次に、今回の法律で、STCW-F条約の条件で、漁船の船長又は航海士として求められる乗船履歴とそして漁船特有の知識というのが二つあって、この二つを備えていたら、外国人への日本での漁船乗り込み、相互承認というのが認められるということになっていると承知しています。

その相互承認の条件というものはどういうものを考えていらっしゃるのか、国交大臣、お願いします。

○中野国務大臣 お答え申し上げます。
相互承認の条件について御質問をいただきました。現行の船舶職員及び小型船舶操縦者法におきましては、商船、漁船の区別なく、船舶職員には、商船の乗組員の資格等を定めたSTCW条約で求められている知識、能力を有するというところを、海技免許の取得等を通じて求めているところがございます。

一方、今回、STCW-F条約を締結いたします。によりまして、改正法では、我が国の一定の漁船に船長又は航海士として乗り込む船舶職員には、漁船の乗船履歴を求め、海技免許とは別に、漁船特有の操船に関する知識、能力を講習の受講を通じて習得をしていただく、これが制度の説明でございます。

この結果、我が国の一定の漁船に船長又は航海士として乗り組む日本人の船舶職員には、STCW条約で求められているものと、STCW-F条約で求められているものと、両方の知識、能力を

有することを求めるということでございます。

外国人の相互承認は、では、どうかという御質問でございますが、この考え方に基きまして、STCW-F条約に基づき外国が発給した資格証明書を受有している外国人が、我が国の一定の漁船に船長又は航海士として乗り組む場合についても、STCW条約で求められているものと、STCW-F条約で求められているものと、両方の知識、能力を有することを求めてまいりたいと考えております。

○白石委員 現行のSTCW条約で求めているレベルですけれども、これは、おおむね、外航船に乗れる三級海技士相当というふうに受け止めてよろしいでしょうか。

○宮武政府参考人 お答えいたします。

STCW条約で定められております要件につきましては、それぞれの各国において具体的なカリキュラム、内容とされることとなりますけれども、日本におきまして、例えば、STCW条約が求める知識、能力といたしましては、航海計画の策定ですとか船位の測定、あるいはブリッジリソースマネジメントといった基本的なところを要件としております。

具体的に、三級に該当するか、四級に該当するか、これについては今ちよっとお答えできる状況にはございません。済みません。

○白石委員 是非、現行のレベルでいえば、つまり、Wのレベルでいえば三級海技士、そのレベルに、プラスフィッシング、漁船特有の技能の訓練を修了する、こういったことを念頭に進めていた

だいたいと思います。

次に、今、このF条約締結によって、特定漁船というふうな、漁船の中で特定と言われる漁船がどれぐらいあるのかというと、漁船が十一万のうち、特定は大体五百七十隻というふう言われていますけれども、その分布、都道府県の分布、地理的な分布を、概要を示してください。水産庁、お願いします。

○河南政府参考人 お答えいたします。

特定漁船につきましては、主に遠洋マグロはえ縄漁船や、サンマ棒受け網漁船、海外まき網漁船、遠洋カツオ一本釣り漁船などが該当することになると承知をしているところでございます。

これらの漁船につきまして、漁業を営む際の本拠地で見ますと、長崎県、宮城県、静岡県、北海道の順に多い状況となっております。

○白石委員 そこに基地がある、そこにお住まいの漁業関係者が、これから新しい資格を取ること、義務とされるということなんですけれども、なかなか資格取得というのは難しい面があると思うんですけれども、救済措置、経過措置というものはどんなものがあるんでしょうか。

それから、もう一つは、講習を受ける地理的な場所の配慮というのまたしなないといけないと思うんですけれども、二つの質問、併せてお答えください。

○宮武政府参考人 救済措置と、地域的なバランスに関するお尋ねをいただきました。

まず、救済措置に関しまして、今般の船舶職員法の改正によりまして、一定の漁船に船長又は航海

4)実技講習機関の地域的バランス 3)新制度移行のつなぎの救済措置 2)適用漁船の都道府県別分布

海士として乗り組む者につきましては、漁労操船講習の課程を修了した者、又は、水産高校等において一定の期間内に必要な科目を修めて卒業した者のどちらかに、いずれかに該当することが必要となります。

一方で、本法律案の施行前に漁船員として従事した者であって、国交大臣の認定を受けた者は、本法律案の施行後二年間、漁労操船講習を受講しなくても、船長又は航海士として乗り組むことを可能とする経過措置を設けております。

続きまして、地域的なバランスについてお答え申し上げます。

訓練を実施する機関につきましては、所在地が、現在、北海道や仙台にもございますけれども、数としては西日本が多くなっております。漁船の基地港が集まる東日本等に少ないことがありますので、更なる訓練機会の拡充を図っていく必要があると考えております。

国土交通省といたしましては、漁船の基地港の周辺地域における講習の実施体制の整備をするほか、既存の民間の訓練機関に対して受講会場の拡大等について働きかけを行ってまいります。

○白石委員 是非、遠洋航海の基地の近くに資格取得の機関を設置していただく、このことをお願い申し上げます。私の質問を終わります。

ありがとうございます。