

## 総合海洋政策本部参与会議（第 81 回）議事概要

- ◆日時：令和 7 年 11 月 7 日（金）14 時 00 分～16 時 30 分
- ◆場所：赤坂インターシティコンファレンス 302 会議室
- ◆議事概要（参与の発言は○、事務局等の発言は●で示す。敬称略。）

### 1. 開会

### 2. 海洋人材育成等に係る取組状況について（報告）

〔資料 1 について国土交通省から、資料 2 について水産庁から、資料 3 について海洋事務局から説明〕

- 外航船員についてお聞きしたい。安全保障の観点から外航船に勤務する日本人の船員を一定数確保することが必要だという説明だったが、おおむねどれくらいの規模の船員の確保が必要と考えているのか。また、それに対して現状で 2,000 人と発言していたが、これは日本の商船隊に乗っている方の数なのか。この 2,000 人ではどの程度足りていないと理解すればよいか。また日本人船員を増やすということは、紹介のあった待遇改善や PR を通じて就業希望者が増えれば達成できる見込みと考えてよいのだろうか。船主側もコスト面を考えると、日本人船員を多く雇わないのではないかと想像するのだが、求人倍率が高いということは、外航船も含めて高い、応募者さえ増えれば増えると理解してよいか。
- いろいろな観点、安全保障の観点からも、やはり外航に関しても日本人船員を増やしていくことが必要だと我々は考えている。実際に目標を掲げており、資料 1 の 6 ページの外航日本人船員数の推移のグラフの 2018 の部分に記載している、「外航日本人船員数を平成 30 年度からの 10 年間で 1.5 倍に増加」という目標を掲げている。数でいうと、5,500 とかそれくらいの数字だったと思う。そういう面で、この 2,000 人という数字は十分な状況に至っていないという認識を我々は強く持っているので、ここを何とか改善していかなければいけないという思いを強く持っている。他方で、先ほど御指摘があった、コスト面、コスト競争力もあり、実際に増えるかどうかは、外航船社で採用できるかどうかということも関わってくるので、国が願い、いろいろな施策を打つたら、それですぐに解決していくのかというと、そういう問題ではないということも強く認識している。ただ、国としていろいろやらなければいけないだろうということはやらなければいけないと認識していて、先ほども 8 ページのところで御説明したが、やはり外航船社も高度な人材を採ってい

きたいというニーズが強いのだというお話を聞いている。そういった方も輩出できるような海技人材の養成ルートを強化していかなければいけないということで、一般大学の卒業生に対応する養成ルートの強化、これは外航日本人船員を増やしていくための1つの方策ではないかと思っている。こういったできる手をできるだけ打っていく、考えられるものを我々としても最大限やっていくという思いの中でいろいろな施策を打ち出しているところである。求人倍率に関しては、4.95という数字を7ページで示しているが、この求人倍率はいろいろな業界、外航・内航を全部含めた数字になっており、高いのは内航と漁船ということで、外航に関しては1を切るような状況というのも実態としてある。そういう面でこういう数字を赤裸々にお伝えすると、どうやって増やしていくのだという話になってしまふが、現実はそうだということを受け止めた上で、他方で増やしていくかなければならないという目標を掲げている中で、我々としてもできることを最大限やっており、今後もやっていくということで取り組んでいきたいと考えている。

○ まず、教育機関の件についてお聞きしたい。少なくとも国土交通省と文部科学省が海技人材の育成を行っている。またその中でも非常に多岐にわたる教育機関がある。しかし、選択肢が多いのはいいかもしれないが、一般の方には非常に分かりづらくなっているようを感じる。また、説明の中にもあったが、もう少し合理化できる部分があるのではないか。諸外国などで、どのような船員の教育を行っているのか分からぬが、もう少しシンプルにできるのではないか。2つ目は資格の問題である。国土交通省に御検討いただき緩和されてきたが、海上自衛官で1万トンを超えるような船の艦長を経験しても、退職するとモーターボートも動かすことができないのが現状である。毎年500名以上の自衛官の船乗りが退職していると思うが、大半の人間は海事関係以外の仕事に就いているのが現状である。もちろん、退官後は船に乗りたくないという人もたくさんいると思うが、更に効果的な再就職方法を検討すべきと考える。また、これからは無人化する船が出てくると思う。こういった船を動かす資格について、今の教育や海技資格がそのまま適用されるとは考えにくいが、その際には省庁を超えて一本化した教育を検討していただきたい。

○ 最近の海に関する報道を見ると、臨海学校の廃止だとかプール教室の廃止や、あるいは海水浴場、海水浴客の減少というような報道が多数見られる。そういった意味で若年層が海に触れ合う機会が非常に減ってきてているのではないか。ただそれ理由があるので、それを改善するのはなかなか難しいと思う。今までとは違った形で若い方が海に触

れ合う機会を作ることが必要になってくるのではないか。今日御説明のあった「C to Sea」あるいは「ニッポン学びの海プラットフォーム」といった活動の中で既にそのような取組をされているとは思うが、ぜひそういった観点での努力をお願いしたい。

- 私からは船員の人材確保・育成に関して 2 点質問させていただきたい。1 点目は、採用については詳しいデータが載っていたが、リテンションの状況についてはどうかということをお聞きしたい。現在、どの業界も人材が流動化し、転職が活発になっている。陸からの転入組のお話もあったが、逆に、せっかく採用して育成しても出ていく人がいるのか、あるいは専門技能なので、1 回入ると他業界に比べて流出は低いのかということに関する状況や対策があれば教えていただきたい。2 点目が、資料 1 の 12 ページにあったとおり、人材育成においての横連携は非常に重要なモデルだと思うが、連携を進めていく上の課題があるのかどうかも教えていただきたい。
- まず 1 点目は、国土交通省の御説明の造船についてお聞きしたい。例えば、どのくらいの人材が必要なのかという目標数を示せるだろうか。船員のほうでは求人数、求職数が出ていて、ある意味求人数は目標数である、求職数がそれに達しないということで目標を満たしていないということを示しているが、造船は例えば今治造船が倍増計画を出しているが、将来予測を含めてどれくらいの求人数があるという数値目標があれば、それに対する施策が必要になってくると思う。水産庁の資料の 12 ページ目に、「経営体育成総合支援事業」があったが、こういうものは非常に具体的な施策だなと思い聞いていた。造船に関してもこういう形でしっかり将来予測の目標数と、それに対する施策をしっかりと打ち出していただきたい。
- 2 点目は、資料 2 の 1 ページ目と 2 ページ目で漁獲量の推移、就業者数の推移があったが、これは魚が減ったから人が減ったのか、人が減ったのか魚が減ったのかをお聞きしたい。魚が減ったら人が減るのはビジネスとして当然の帰結で、むしろ適正である。その上でどのくらいのビジネス規模にしたいのか、先ほどの目標数というところはどうのように考えられているのかというのを聞きたい。
- 1 点目は、既に御意見があったが、船員育成についてお聞きしたい。国土交通省、海洋政策本部でリードして、全体最適を目指してほしい。船員育成は各省庁縦割りでやっている感じがして、非効率な部分があるようだ。これを改めるのは誰かといえば、免状を発給して質の責任を問う国土交通省、また横の連絡を取り合うという目的でつくり

れた海洋政策本部、この2つがやはり中心となって組み直してほしい。その中で2点つまらないことだが、こうやつたらどうだということをお話ししようと思う。1点は練習船の効率的な運用である。各学校ごとに練習船を持っているのだが、稼働率が低い。せっかく資源があるのであるのだから、これを効率的に使う。こういうところからやってみたらどうかと思う。2点目は、ルールの緩和により質を上げるということである。例えば乗船履歴におけるルールだが、先ほどもあったが、陸上実習での代替による履歴をつけるというのは、国際ルールの中でまだはっきりしていない部分がある。これは日本がリードして変えることによって、緩和しつつ質を上げていくことが可能になると思う。この2点を1つの例として挙げさせていただいた。2点目だが、初等教育の重要性についてお話しさせていただきたい。これは先ほどお話があったが、若年層がなかなか海に出てこないというのは本当の現実だと思う。その中で初等教育をしっかりとすることによって、海への関心や海洋産業に対する関心を持つてもらうことは非常に大事である。皆さんにおっしゃるとおりだと思う。では、どうして進まないのかという原因の1つに、教育をする先生が海にあまり興味がない、海を知らないのではないのかというところに問題がある。なので、先生をまず海または船の現場にお連れするような施策を取るのはいかがだろうか。3点目だが、すごく大きな話で恐縮であるが、冒頭に出ていたが、国の政策が安全保障であったり経済安全保障の重視ということで大きく転換している。この場合に皆さんすぐ明日にでも効果があると思われるかもしれないが、やはり教育を重視することがこうしたことを支える礎になるのではないかと思うわけである。そのときに現実を見ると、例えば旧商船大学の大学校では運営費交付金が毎年低減してくる。それから、高等商船もそうであり、海技大学校もそうであり、運営費交付金を減らす中で何とかしてくれないということになっているのだが、方針自身が変わったので、運営費交付金の減少に歯止めをかけるということをぜひお願いしたい。これはここで話して決まるものではないと思うのだが、エールということで頑張ってくださいと申し上げたい。

- 改めて今日の御報告を聞いて、海洋分野の人材育成が多様に行われているなということを理解した。ありがとうございました。私からはコメントになるが、今日の御報告にはなかったが、日本の海洋系の大学、特に水産学部においては、練習船の数が減少したり、小型化したりという傾向が続いている。この課題について2001年に学術会議から報告が出るなど、もうずっと長いこと以前からの傾向である。もちろんこういった今ある

練習船を全国の大学で共同利用する教育関係共同利用拠点などの制度が導入されていて、複数の水産系の国立大学の練習船が認定されていて、限られた資源の有効活用にはなっている。一方で、大学の練習船は今後もますます減少し小型化する傾向が止まらないようで、外洋航海ができる練習船が減ってしまって、航海士の養成が大学では難しくなると感じている。航海士の養成もそうだが、やはり昨今の温暖化や極端現象の理解のために海洋科学の研究推進、教育の充実は必須で、文部科学省の海洋学・水産学系の海洋にかかる人材育成を今後どう持続させようとしているのか、その取組についても紹介していただく機会を設けたほうがいいのではないかと感じた。

- 今日のお話を聞いていると、いろいろな省庁でいろいろな努力をされている。それを集めてどういうことをやればどういう効果があるのかをちゃんと分析して、海洋分野に人を取り込むには、例えば初等教育から全部必要だという話があったが、どういう戦略を練っていくのか、内閣府のPTとかをつくってきっちり分析するということをやっていただきたい。
- 私は海技教育機構についてご質問したい。海外の船員制度と日本の船員育成制度を比較すると、日本の船員育成制度は少し特殊である。同じような形で船を一手に引き受け持って、運用して育成するというのは多分日本と韓国、あともう一つフィリピンがどうかというところぐらいだと思うが、まず世界のスタンダード、標準に合わせるようなことができないのだろうか。先ほどもっと制度をシンプルにという説明があったが、その辺りも考えると、例えば外航の船員であれば民間に任せるとか、あるいは内航はなかなか難しいのであれば、そこは政府が受け持つ、例えばJMETSが受け持つという形にしていくと、財政的な負担も減らすことができるし、船舶の船員も船を増やせばいいというものではなく、効率よく稼働させるためにはやはり適正な数も必要だと思う。大きさも本当にこれでいいのかというところもあるので、その辺りも踏まえて考えていくと、海事局の中の予算の大半はJMETSだと思うので、この辺りの改善にもつながっていくのではないか。特に資料1の10ページに、5隻練習船があり、そのうち2隻が帆船になっている。帆船が本当に2隻必要なのかどうかというところも踏まえていろいろな議論があるのかなと思っている。
- 一点目、教育機関が複雑で分かりづらくなっていないかという質問についてお答え申し上げる。各機関が全く同じことをやっているわけではなくて、それぞれ置かれている目的も違っていて、そういう面でそれぞれに意義があるということだと思う。他方で、進学しようとする方からすると分かりづらいことも当然あるのだろうと思っている。そういう意味でお伝えできることとすれば、1つはJMETSは3校持っているわけだが、どちらかというと短大のほうにシフトさせていくような動きで、先ほど集約化ということを

お伝えしたが、海技学校は少しづつ海技短大に集約化していくというような動きがある。その上で、進学する方にとって分かりづらいのではないかというのは、そのとおりの面があるのだろうと思っている。これは横断的な問題意識になるが、やはり分かりづらい、よく分からぬといふ部分が海の分野はどうしてもあると思っていて、そういう面で先ほど御紹介した検討会できちんと訴求強化をやるように言われている。その中にはそもそもこういう学校があって、中学を卒業したら海員学校もしくは高専です、高校を卒業したら商船大学ですといったことを分かりやすく紹介することも含めて、役所もやっていて、業界もやっていて、学校もやっててと、それぞれがばらばらにやっていることが問題ではないかと私自身も非常に強く思っている。そこを各機関で連携して、効果的に分かりやすく情報発信していくことを今後取り組むことにしていて、そのチームも立ち上げて検討を始めている。そういった中で御指摘いただいた学校が分かりづらいといふ部分もカバーしていかなければなと思っている。それから、資格の面だが、内航船員のほうに退職された海上自衛官が入ってくるのは2けた前半くらいの実績だったと思う。もっと来ていただいているのではないかと我々としても思っているが、他方で、特に内航だが、何でもブリッジでやらなければいけないという職種なのに対して、自衛官の方はどうちらかといふと魚雷は魚雷だけやりますみたいな、専門性が非常に高いこともあって、なかなかなじまないといふような議論もあると聞いている。ただ、実際に入っていただいているうまいといふ例もたくさんある。それを知っていただくのが大事だなと思っており、退職自衛官向けに退職する前から情報提供したりするプログラムを各総監部でもやっていると聞いている。何とかそことよく連携して、内航業界、海運業界はこんな感じですよといふイメージを持ってもらって、うまくいっている方からもできればお話を聞いていただきたいなと思っている。そういうものを御紹介することで身近に感じていただけて、海運業界も退職後の再就職先として考えていただくということを取り組んでいきたいと思っていて、海上自衛隊で積んでいただいた経験あるいは学んでいただいたことはできる限り、資格の問題もできることをどんどんやっていこうと。ただ、条約で決まっているような内容もあるので、条約で可能な範囲でもう全て融通するということをやっている。ただ、全部はそういうわけにはいかないので、その部分を少しでも省力化していく、簡素化していくことは引き続き取り組んでいるところである。若年層の海離れについて、先ほどの訴求強化の中でもちゃんとやらなければいけない分野だと。今でもやっているが、それをもっと効果的にできるのではないかと。いろいろな団体がそれぞれ体験乗船を近いところでやっているのであれば、まとめてもっと規模を大きくして、情報発信もまとめてやるほうがいいのではないかといふような問題意識を持っているので、訴求強化をしっかりとやっていこうという中で対応していきたい。採用、ディテンションの話は実は正確なデータがございません。ただ、内航の業界は、割と業界の中で人が回っているとよく聞いている。転職はあるのだが、別の内航会社に行くというような動きがよくあると聞いていて、そういう面では流動化はそれなりにある業界だと

いう認識はあるのだが、データがないというのが現実である。機関の横連携の話はいろいろな方からお話しいただいているが、練習船が空いているのではないかというようなことは実は先ほどの連携協定の中で連携協議に触れたところだが、1つあり得る横連携の在り方として、空いている練習船に別の学校の生徒に乗ってもらうことが可能性としては考えられる。ただ、現場では確かに実習していないが船をメンテナンス中だとか、船の中で座学をやっているだとか、そういう実態もあるのだという声も聞いている。本当にどれくらいそういうことが可能なのかをまず調べてみましょうというところまでは認識が共有できているので、そういうことを地道に取り組んでいきたいと思っている。造船の目標値の御質問については、今、お示しできるような数字がないというのが実態である。他方で、造船の人材の確保に関しては国土交通省も全く手ぐすねを引いて見ているわけではなくて、いろいろな施策を予算もつけて取り組んでいる。魅力の発信、人材の育成といったことを取り組んでいることに言及させていただきたい。その上で後ほど御説明するが、造船人材の確保は、造船業を再生していく上で非常に重要な柱の1つだと言われているので、その中で文部科学省ともよく連携して今後取り組んでいこうと考えている。練習船の非効率の話は、ルールの緩和、陸上での訓練を乗船の実習に位置づけるということは、今後国際的に議論していくことになっているので、そこは日本がきっちりリードして、きちんと取り組んでいこうと思っている。初等教育で先生にも海洋に関する教育を行うというのは、先ほどの訴求強化のところで、訴求をするときにもどういう人に重点的にやるべきなのかというターゲットを少し決めていこうよということも実は議論していて、先生も当然その中に入ってくると思っている。それから、国の施策が転換する中で教育機関の運営費交付金の話は、我々も財務省にいろいろお願ひしているが、国全体でいうと財政事情が厳しいのだということで毎年の折衝になっている。我々が要求省庁として一生懸命頑張るということは当然やるとして、どちらかというと政府全体として何とかそういうマインドが少し変わるとか、方向性が変わることになれば、我々としても大変ありがたいと思う。JMETSに関しては一旦中期的な在り方を検討して、練習船隊の在り方、大型の帆船の減船もやむを得ないことを打ち出し、できる限り持続可能な形にしていこうということを一度整理したところである。ただ、これで終わりではないと思っているので、どこまで理想的な形にできるのかというのは現実を見据えながらなので、関係者も多くなっているので、一足飛びに何か大きく変えることは実質的には容易ではないのだが、そうはいっても持続的な形に持っていくなければいけないという問題意識は持っているので、引き続き何ができるのか、何をやるべきなのかということをよく見定めて取り組んでいきたいと思っている。

- 資料2の1ページ目でマクロに見たときに生産量が今後どういうふうになると考へているのかということだが、水産庁の公式見解はその点についてはない。私の見解ということで申し上げると、遠洋漁業については200海里規制も世界中で導入されていて、これがなくなるというのは考えにくいので、遠洋漁業についてはなかなか量的な拡大は難し

いのかなと思われる。沖合漁業に関しては、マイワシの影響が非常に大きくて、これはマイワシがまたたくさん取れるようになるかどうかは研究者に聞いても分からぬと思うので、ちょっと予想できないという意味では、過去20年ぐらいの生産量が大体基本的なかなと考えられる。沿岸漁業とかは減っているが、この中には海の環境の変化の部分、開発の問題もあり、温暖化の問題もあるので、いろいろな理由があって少しづつ減る傾向にあるのだが、大体生産量としてはこんなところなのかなと思っている。金額は比較的キープしているが、魚の値段が上がっている、世界的にも需要が伸びていて、輸出も増えているとか、そういう明るい兆しもある。これから陸上養殖とか新しい技術も出てくるので、金額はまだまだ伸びる可能性があると思われる。資料2の2ページ目、この20年間で半減していると申し上げた。半減しているのにそんなに生産金額は減っていないし、生産量は2割ぐらいしか減っていないのは、1人当たりの生産性が伸びていることもあるのですけれども、実は私が今日御説明していない要因としまして、外国人労働力の問題がある。これは日本人の数しか示していないので、半減しているが、その部分を外国人の方に漁業に入ってきて働いてもらって補ってもらっているという側面がある。このため外国人労働力を今後も確保できるか、今後も増やしていくかというところはまた別途問題があるので、私どもとしては日本人の漁業就労者の確保が非常に重要なと考えている。

- 人材育成のPTを設けてはどうかという御提案をいただいたところだが、PTにつきましては、今、第4期の計画があり、今後第5期の計画が見えてくる頃にまたPTを設けるという話が恐らく出てくるのだろうと思っている。そういったときに人材育成というテーマはどうかというお話をいただいたことをしっかり受け止めて、またそのほかにもどういったテーマがあるのか、あるいはいつから動くのかといったことをまた検討してまいりたい。

### **3. 関係省庁の取組状況Ⅲ（海上保安庁、防衛省）について（報告）** 〔資料4について海上保安庁から、資料5について防衛省から報告〕

- 海上保安庁と防衛省から御説明があったように、海上保安庁も海上自衛隊も、体制強化が続いているわけなので、人材確保が本当に危機的と言ってもいいぐらいの状況ではないかと思う。もちろん現在のパイの中でいかに人材を確保するかというのも重要なことだと思うが、そもそも母数となるパイ、人口の減少を何とかをしなければ、なかなか根本的な解決にはならないのではないかと思う。先ほど資料2の2ページに国内労働力人口の推計を使っての漁業就業者数の予測があったが、同じように現在のような人口減少の傾向が続いたときに海上保安庁・海上自衛隊の職員数はどういうことになっていくのかというのを、ある程度可能であれば可視化した上で、人口減少を安全保障上の喫緊の課題として政府全体で対処していくことが本当に必要な状況になっているのではない

か。

- 今、お聞かせいただいた両方の組織の問題だと思うが、私どもは同じように海の現場に人を送り込む立場の会社として恐らく同じような悩みを持っているが、働き方改革の問題が最近特に厳しくなってきており、実際問題連続して海の上に人を送り込むことが避けられない職場の場合、これをきちんと回そうと思うと、極論を言うと、1か月間海に行ってしまうと、次の1か月間は完全にオフにして休まなければいけない。そしてまた次の1か月間行ってしまう。そういう生活の繰り返しにならざるを得ないというのを私ども現場を持つ会社の感覚だが、それはお役所でもやはり同じようなことが起こっているのだろうかというのが率直な疑問である。あるいは役所には特別ルールがあって違うやり方があるというようなことなのか、それとも実はもっと厳しい現場の回し方をしなければいけない局面があるのだろうと思っているが、いかに対応されていくのか、その辺を可能な範囲でお聞かせいただきたい。
- 先ほど船内環境をよくすることが非常に鍵になっているという説明があった。私がもともといた水産研究・教育機構でも若い人を採るのだが、本当にネットがつながらないということで1か月2か月で辞めてしまうという例が何件もあった。やはり今の若い人は生活環境をある程度保障していく、あるいはそこに手を入れていくのは、商船は結構できていると思うが、防衛省あるいは海上保安庁だけではなくほかでも考えていくべきことだと思う。ぜひその辺も御配慮いただきたい。
- 人材確保について御質問があった。これは私どもとしてもどれだけの職員、海上保安官が必要なのかということを考える上で、まず今後どれだけハード、巡視船・航空機を増やしていくのかということを考えた上で、さらには業務の効率化、より少ない人数で同じ業務ができるようにといった効率化あるいはもっと進んでいくと無人化みたいな、今、海上保安庁でも無操縦者航空機を導入したりといった取組を進めているが、こうしたことと並行して考えていく必要があり、率直なところいろいろそういう新しい技術、どんどん新しいものが出てるので、実際どれだけ職員が必要なのか、といった条件を合わせてどんどんリバイスしながら見通しを立てているのが実情になっている。御指摘の点は非常に大事なポイントだと思うので、今後もしっかりと全体のマクロの状況も踏まえながら考えていきたい。それから、労働時間の御質問について、海上保安庁においては、大型巡視船、長期行動をする船と沿岸域で巡視艇、小さい船で、長くても1泊2日とかいうものが基本の船と多様な船がある。また勤務地も都市部に近いところから、あ

るいはかなり人口の少ないエリアに所在する部署もあり、要はいろいろなケースがあって、確かに大型巡視船で長期行動をするときは1か月近い行動日数があって、その後、まとまった休暇を取るとかということを実現できている船もあれば、そういう形ではない船もあったり、いろいろな勤務状況があるので、組織全体として勤務状況の改善ですかマネジメントは非常に苦労している課題である。それから、船内環境の御指摘の点は非常に重要だと思っている。実は海上保安庁においてはスターリング等を使ったネット環境の整備、来年度予算がこれから最終的に決まっていくと思うのだが、今、要求しているものが実現すれば、来年度中には大型巡視船については全てスターリングが入るかなといった状況になっている。

- まず少子化に伴う就業者数あるいは自衛官数の上限の予測については、今すぐにお答えできかねるが、昨年の出生数からして、20年後の20歳の人口は80万人もないわけで、それを踏まえて、その中でどれだけの方が自衛官を選んでくれるかという危機感は省内でも非常に強く共有されているところである。先ほどご説明した、オーストラリアへの協力が決まったものがみ型護衛艦というのは約80名で動かせる船で、例えばこれまでだと約200名必要だったことを考えると大きな変化である。そのように個別の装備品で、できるだけ少ない人数で使えるようにしていくというのは1つ方向性としてあって、その観点でAIとかUAVを入れていく。ただ、現在はちょうど移行期なので、従来型と最新型の両方使わなくてはいけないため、マンパワーを要するといったことがある。その点がうまく乗り切ればなと思っている。いずれにしても国全体で少子化が進んでいく中、陸海空自衛隊でどれだけの方を採用できるということを考えながら、少ない人間でできるだけ多くの能力を発揮していくというのが現在大きな課題になっている。つぎに、ご質問の労働時間のお話についてだが、例えば、艦艇が任務を終え、母港へ寄港するが、すぐに別の長期任務に従事することもある。隊員から聞き取りをすると、非常に厳しい状況。生活環境について、私も3日ほど研修で艦艇に乗船したことがあるが、とにかくインターネットにつながらないストレスはやはり大きい。世界中でどの国を見ても陸海空の中でやはり今、海が一番採用が厳しくなっている。どの国の若者もネットにつながらないと困るので、任務に支障のない範囲でインターネットにつながる環境を確保していくというのを、今、進めているところである。

#### 4. 日本財団を中心とした海洋教育・人材育成について

[資料6について日本財団から報告]

#### 5. その他について

[資料7について参与から報告]

- 「海の事典」という本の宣伝です。1つの項目が2ページ見開きになっている読み物的なスタイルのサイクロペディアです。対象は中学生以上となっており、「国連海洋科学の10年」に掲げられている7つの社会課題に関する項目を20ぐらいずつ取り上げているものなので、今、御紹介のあった日本財団でも実施されている様々なプログラムでもぜひ副読本としてお使いいただきたい。

#### 6. その他について

[資料8について海洋事務局から報告]

- 先週の10月29日に海洋産業プラットフォーム、以前は海洋資源開発技術プラットフォームと呼んでいたものを開催させていただいたところである。対面では101名で、ウェブ参加では141名の計242名の御参加をいただいて、懇親会も含めてかなり活発に御議論いただいた。もし何かありましたらコメントをいただけたらと思うので、よろしくお願い申し上げる。
- 2点コメントを申し上げたい。1点目は、このプラットフォームは名前も変わり、幅広いテーマを扱う会となった。この会の目的は、私は共有と交流と思っており、情報の共有をまずすること。2点目は、懇親会等を通じて交流を深める場だと考えているが、今回の会はいずれもうまくいったなと思っている。2点目は、この会議で私は非常に印象深いコメントがあったので、皆さんに御披露しようと思う。今回初めて「海洋政策における宇宙利用」というテーマでお話をいただき、宇宙の方に3人ほど御説明いただいた。その中の1名からコメントをいただいたのだが、「宇宙は国の重点政策で予算がついている。つまりお金はたくさんあります」という御説明で、「用途となる利用方法についてまだ限りがあります。についてはぜひ海洋とのコラボレーションを」というようなお話があった。あまりお金がない当業界というか、当行政単位とちょっと違っている感じだが、いずれにしても宇宙とのコラボレーションを先方は望んでいるので、ここにいらっしゃる方でもし興味がある方がいれば、ぜひ御連絡をということである。
- このプラットフォームは9年目だが、記念すべき第10回目を迎えることができたので御報告したい。特に私からは第3部、活動報告ということで、これは毎回定例的に行っている報告内容の1つなのだが、ここでは海洋産業タスクフォースの運営委員長である石川さんから活動状況について御報告をいただいている。特に洋上風力の産業活性化の

ための活動状況の報告なんかをしていただいたのですが、JWPA からも、そこまでちゃんと検討されているなら、ぜひ JWPA とも一緒に議論しようよみたいなこと也有ったりして、活動状況の意見交換という意味では非常に有意義であったと感じている。ぜひまたこれは少なくとも年に1回はちゃんとやっていかなければいけない。

## 7. その他について

### [資料9について国土交通省から報告]

- 御説明ありがとうございます。2024 年の中国の受注が 7 割になっている中で、日本が伸ばしていく戦略というか、方針として、例えばいろいろな技術的な優位性みたいなものをつくっていくという説明があったが、中国もそういうことはやっていると思う。なので、そういうことも含めてどういうビジョンをお持ちなのか教えていただきたい。
- 資料9の5ページ目で自民党から「我が国造船業再生のための緊急提言」が出たということで、今回のこととは造船再生の最後のチャンスだと思うので、大変結構なことだと思う。ぜひ具体的に数字を上げて施策をつくっていただきたい。
- 補正予算のところに手をかけようとしているという説明もあったが、これは内容はどちらかというと力業のほうなのか、設備投資のところがやはり必要になってくるというところもあると思うが、そちらなのか、それともこれから次世代に向けて人材育成をやつていこうとしているのか、それともここにもあったが、AIとか最先端の技術を使った新しい例えばロボティクスなどを絡めた方向に行こうとしているのか、その方向性だけでも、もしあれば教えていただきたい。
- 何点かコメントをいただいたので、簡単に御説明申し上げる。中国との関係についてだが、我々の戦略と少し関係ないかもしれないのだが、今、起きている動きとして、米国が中国建造の船には入港料を課すということになっていて、発注が中国から少し逃れるような動きが出てきているというのが 1 つ流れとしてある。そういう面では追い風なのではないかと認識している。その上で中国とどうするかということなのだが、大規模に製造することによって、少しでもスケールメリットを出して、やはり価格差がますあるので、そこを埋めていきたい。また、中国もやっているのだが、環境面においては日本は優位性があるので、そこをまずきっちり国際的なルールにしてしまって、日本の闘いやすい場をつくるというところを併せてやっていくことで何とか中国に対抗していくというようなことを考えている。あと提言で記載されている個々の施策をできるだけ定量的にということは御指摘のとおりであり、今、つまびらかに御説明はできないのだが、それぞれ提言で言われていることを受けて、細かい施策をちゃんとできるだけ定量的に示せるように検討を進めている。それから、設備投資なのか次世代の研究開発なのかということに関しては、今、できる限り全方位でやれるようにと考えている。
- 引き続きこの問題は大きな話なので、次回以降も御報告等をお願いしたい。本日の議題

は以上になります。本日の議題全体を通じて御意見等はございますか。よろしいでしょうか。それでは、関係省庁からこの際、何かコメントはございますか。

- 最後1点だけ、先ほど座長からもお話をいただきましたが、資料9にある成長戦略の中の位置づけに重点分野の1つに海洋を今回入れていただいた。これに入れていただくに当たっていろいろな経緯もあったのだが、入れる以上はしっかり頑張れと官邸からも言われているので、昨年海洋開発等重点戦略をつくっていただき、それに基づいて幾つか重点的なテーマを深掘りしながら進めているところだが、その内容も含めて海洋分野で経済成長に資するようなマーケットをつくっていくという観点から、これから方向性をいろいろ議論して、来年の夏に向けてアウトプットを出していきたいと思っている。参与の皆様方には参与会議等々の場を通じましてぜひいろいろなインプットをいただければと思っているので、併せてこれまでの海洋基本計画と重点戦略のフォローアップに加えて成長戦略の内容の部分についてもお力をいただければと思うので、どうぞよろしくお願ひいたします。
- ありがとうございます。その他、御発言はありますか。よろしいでしょうか。それでは、関係省庁には本日の会議での参与からの御指摘を踏まえて対応いただきますようお願いいたします。最後に、事務局から事務連絡をお願いします。
- 次回は12月12日金曜日14時から対面とオンラインのハイブリッド形式で開催予定でございます。詳細につきましては改めて御連絡いたします。事務局からは以上でございます。
- ありがとうございました。私の不手際で時間が大変延長してしまって申し訳ありませんが、以上をもちまして、第81回「参与会議」を終了いたします。ありがとうございました。