

平成31年1月25日（金）13時00分～

交通政策審議会海事分科会第108回船員部会

【長岡労働環境技術活用推進官】 それでは、皆様おそろいになりましたので、ただいまより交通政策審議会海事分科会第108回船員部会を開催させていただきます。

事務局を務めさせていただきます海事局船員政策課の長岡でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

本日は、委員及び臨時委員総員19名中16名のご出席となりますので、交通政策審議会令第8条第1項及び船員部会運営規則第10条の規定による定足数を満たしておりますことをご報告申し上げます。

それでは、本日はタブレット端末を用いたペーパーレス会議となっておりますので、どうぞよろしくお願いいたします。

議事に入る前に、事務局を務めさせていただいている海事局に人事異動がございましたので、紹介させていただきます。

海技課横田企画調整官でございます。

【横田企画調整官】 横田です。どうぞよろしくお願いいたします。

【長岡労働環境技術活用推進官】 それでは、議事に入りたいと思います。野川部会長、司会進行をよろしくお願いいたします。

【野川部会長】 それでは、本年最初の船員部会を進めてまいりたいと思います。

まず議題1の審議事項である「平成31年度船員災害防止実施計画」について、まず事務局よりご説明をお願いいたします。

【鈴木労働環境対策室長】 それでは、お手元タブレット資料、資料1に基づきましてご説明させていただきます。

ご覧いただいております右上、資料1と付されております資料が交通政策審議会への諮問文でございまして、以下、資料1-2が諮問に係る「平成31年度船員災害防止実施計画（案）」でございます。以下、計画案の下に付しましたページ数に基づきご説明させていただきます。また、計画案におきましては平成30年度実施計画からの変更点や新規記載事項について赤字で記載しております。まず、この平成31年度実施計画でございますけれども、昨年度策定されました平成30年度から34年度までの5カ年に係ります、「第1

「第1次船員災害防止基本計画」の実施を図るため、法律に基づき毎年度船員災害の減少目標や主要な対策を含む実施計画を作成するものでございます。平成31年度は第11次基本計画の2年目に当たります。

資料2ページでございます。「第11次船員災害防止基本計画」においては死傷災害の減少目標といたしまして、貨物船と漁船の全体で16%減、疾病につきましては全体で13%減をそれぞれ目標としております。また、死亡及び行方不明者数につきましては2割減少させることを目標としております。この減少目標を踏まえまして、平成31年度は第11次期間の2年目といたしまして、基本計画に定める減少目標を達成するべく、基本計画期間の5年間で均等に災害と疾病を減少させていくように減少目標を設定しております。すなわち、お手元2ページの下半分でございますとおり、死傷災害については全体で4%を減少させ、疾病については全体で3%を減少させることを目標として設定しております。

次に3ページ目の29年度までの第10次基本計画期間内の船員災害の発生状況でございます。平成25年度から29年度までの第10次計画、現在の第11次計画ともに、災害と疾病の発生率につきましては基本計画全期間、5年間の平均値と比較して現行期間5年間の平均値を一定割合減少させるということを目指しております。ここで発生率というのは、各年度の船員法適用船員数に占める災害件数により算定されるものでございます。死傷災害につきましては、上の表の真ん中あたりに黄色に塗りつぶした0.96%、小さくて恐縮でございますが、0.96%という黄色い数字がございます。その左2つ隣に1.10%という数字がございますが、これは第9次計画期間における災害の発生率を5年間で平均したものです。この1.10%というのを13%減少させて、黄色の年平均発生率0.96%まで減少させることが第10次基本計画期間の目標でございます。

では、それに対する第10次期間、5年間の実績でございますが、ご覧いただいております死傷災害の右端に年平均という欄がございますが、そこに黄色で0.96%という数字がございます。これは平成25年度から29年度までの発生率の5年間の平均でございます。したがって、第10次基本計画期間内におきましては、平均して目標数値通りに達成できたということでございます。疾病につきましても、その下の黄色のセルでございますとおり、同じく第10次基本計画の目標である0.93%というのがございますが、これについて実績では0.87%までさらに減少できたところでございます。この場をお借りいたしまして、目標達成にご尽力いただきました労使の皆様、また様々なご知見をいただきました公益委員の皆様には、厚く御礼申し上げます次第でございます。

次に、平成29年度における死傷災害の分析でございます。5ページでございますが、従来同様、死傷災害の内容といたしましては、転倒やはさまれ、動作の反動や無理な動作の3つの災害が発生件数の約半分を占めております。また、下半分の円グラフでございますが、どのような作業を実施した際に災害が発生したかについて分析しております。貨物船は機械や器具の整備・管理の作業中の災害が最も多く、漁船については漁ろう作業中の災害が最も多いという状況でございます。

次に、6ページでございます。2ポツ、死亡・行方不明率の高い災害といたしまして、従来どおり、海中転落が第1の原因となっているところでございます。その次、その下でございますが、漁船における死傷災害でございます。一番下の円グラフのとおり、全体の傾向と同様に、転倒やはさまれ、動作の反動といった災害が多い傾向がございます。

次に、7ページ4ポツ、高齢船員の災害発生状況ですけれども、50歳以上の中高年船員の災害発生率は、この赤い線で示しております全体の発生率や、他の年齢階層の発生率と比べて高くなっているという状況が見て取れるところでございます。また、その下の生活習慣病の疾病の発生状況ですが、疾病の種類別発生状況の円グラフをご覧くださいますと、そこに疾病の内訳を記載しております。疾病の種類といたしましては、緑色に塗りつぶしました感染症が一番多いのでございますが、同時に循環器系や新生物といった生活習慣病に属する疾病が引き続き多数を占めている状況でございます。

以上が最新の災害・疾病の発生状況ですが、それではこの船員災害の発生状況を踏まえまして、どのような主要な対策を31年度において講じていくかにつきまして、8ページ以降に記載しているところでございます。

まず、8ページから11ページまで、防止対策の総論的記載といたしまして、総合的な安全衛生の向上を目指した取り組みを記載しております。この8ページでは、自主的かつ組織的な安全衛生活動を実施するべく、船内労働安全衛生マネジメントシステムの実施について記載をしておりますが、さらに10ページにおきましては、こういった労働安全衛生マネジメントシステムの導入が困難な中小事業者の方向けの船内向け自主改善活動である、WIBの実施について記載をしております。特にWIBにつきましては、27年度から指導員養成講習会を実施しておりますところ、それについて真ん中のコラムでもご紹介させていただいております。

次に、10ページの下の方でございますが、IoT技術を活用した遠隔医療の活用の検討等とございます。現在、世の中では遠隔により産業用の機械の状態を把握したり、また

その機械の起動や停止の操作を遠隔で行うといった技術が進展しておりますが、医療関係におきましても遠隔技術として、健康管理のため端末で測定した情報をお医者様に転送するという事と、画像を見ながらお医者様が指導するという動きが進展している状況でございます。そのため、海上労働でもそういう動きの導入について進めていきたいと考えているところでございます。

また、11ページにおきましては、労働時間、労働負荷の軽減といたしまして、船員労働安全衛生月間における訪船指導等により過労防止に対する意識を高めることや、労働時間の適正管理への取り組みを記載しているところでございます。

また、12ページから18ページまでにつきましては、重点を置くべき災害に対応した取り組みの各論的対策といたしまして、ただいま発生状況を説明させていただきました各種災害につきまして、第11次基本計画に記載されております主要な対策の項目ごとに、29年度内の直近で発生した災害として報告があった事例のうちから、類似する災害が多いものや休業日数が多いものにつきまして、その原因を分析するとともに原因に基づく具体的な対策について記載しているところでございます。

一例といたしまして、このページの下での転倒防止対策につきましては、29年度に発生した転倒事例のうち、代表的な事例を取り上げ、転倒の原因とともにその防止対策を記載しているところでございます。13ページ以降も同様に、海中転落や海難による死亡防止対策、また漁船における死傷災害対策、また年齢構成を踏まえた死傷災害及び疾病対策といたしまして、それぞれの項目ごとに具体の事故の原因の分析とそれに対応する個別の対策について、代表的な事例に即した記載を設けているところでございます。

続きまして、(2) 疾病防止対策でございますけれども、まずご覧いただいております20ページでございますが、パワーハラスメントの防止とメンタルヘルスの確保につきまして、その重要性に鑑み、位置付けを従来より前の方に持ってきております。パワーハラスメントにつきましては、厚生労働省の検討会におきましてその定義が打ち出されているところでございますが、海上労働におきましては、航行や荷役の安全のため、例えば危険を伴う作業時には大声で指導を行う必要があるといった海上労働の特殊性を踏まえつつも、若年や女性船員が働きやすい職場づくりのためには、ハラスメント行為の防止を図ることが必要不可欠であるといったことにつきまして、ILO海上労働条約の指針にも留意すべきことを含め、記載しているところでございます。

具体的な取り組み、防止策といたしましては、企業のトップによるメッセージの発信や、

就業規則等におけるパワーハラスメントの禁止等の規定等、7つの取り組みを記載しております。また、パワーハラスメント防止を含むストレス対策につきましては、ご出席の久宗委員からも「こころの健康づくり」としてご提供いただきましたところ、そのホームページのリンク先についてもご紹介させていただいております。

次に、このご覧いただいておりますメンタルヘルスの確保につきましても、自らストレスチェック等を積極的に行うことができるよう、幾つかの関連サイトについてリンク先を紹介させていただいているところでございます。

次に、生活習慣病等の疾病防止対策でございますが、必要な取り組みといたしまして、生活習慣病予防健診の受診等について記載しているところでございます。また、23ページのコラムでございますけれども、久宗委員からまたご提供いただきました船員版の「仕事別なりやすい病気と改善策」につきまして、一部資料をご紹介させていただいております。

ちなみに、今回お手元の資料には記載がございませんけれども、陸上労働と海上での多い疾病につきまして、全国健康保険協会の被保険者のデータで比較いたしますと、陸上では呼吸器系や循環器系の疾患が多いことに比べまして、海上労働では消化器系の疾患が一番多いという、そういう特徴がございます。そのため、24ページにおきましては、船内での供食を通じた生活習慣病の予防として新たに項目を立てまして、栄養バランスが確保された魅力ある食事を船内で提供するための方策や支援について記載をしているところでございます。

25ページ以降につきましては、従来同様、インフルエンザ感染防止や熱中症の予防対策、また船員労働安全衛生月間の実施等につきまして記載をしているところでございます。

以上、「平成31年度船員災害防止実施計画案」につきまして、概要をご説明させていただきました。どうぞ、ご審議のほどよろしくお願い申し上げます。

**【野川部会長】**      ありがとうございます。これにつきまして久宗委員から補足説明がございますので、よろしくお願い致します。

**【久宗臨時委員】**      公益委員の久宗です。貴重な時間をお借りして、少し補足で説明させていただきたいと思っております。ご承知のとおり、船員の疾病対策はなかなか難しいと言うことです。陸から離れて長期間生活するため、船の中ではいろいろな生活習慣病にかかる傾向にあります。本年度からぜひ海上医学を進めてほしいということで、私どもの大学に神戸マリナーズ厚生会さんから委託研究をいただきました。今年度は海事局のご協力を得

まして、2011年から2016年の船員の疾病のデータ、111条報告のデータ3,609件を分析しまして、漁船と商船に分けた上で職種別に分析しました。船長はどういう病気になるかとか、甲板部はどういう病気になるかという形で、病院の方のアドバイスをいただいて、船でできる健康対策について提案させていただきました。実際WIBでやっているチェックリスト方式で、どうやったら健康になれるか、早食いをしないですとかタバコを控えるとかお酒を控えるとか、そういうふうな形で生活習慣を組み立てられるようなプログラムを考えて、提案しております。

船員災害防止計画のコラムにも引用させていただいたのですが、全編はホームページで公開をしておりますので、ぜひみなさんご活用ください。さらに今イラストレータに、これを漫画にしたものを作成依頼しております。その漫画を読めば、こういうふうな病気になるから、このように対策するなどわかるようにしています。ぜひご周知をしていただきたいなと考えております。

特に今回船員さんにわかってもらいたいということを次のように考えております。例えば皆さん船を想像してみてください。管がどろどろで詰まっています。煙突が詰まっています。水分の補給もないです。重たい荷物を積み過ぎています。そんな整備不良の船に乗りますか。誰も乗りたくないと思います。ただ、あなたの体はそのような状態になっていませんか。血がどろどろじゃないですか。タバコで、肺が煤けていますか。重たい荷物、余計な脂を持っていませんかということです。健康づくりの話は、実際に幾つか漁業会社とか船の管理会社とか、商船の会社に講演する機会がありまして、その話をする結構評判が良いです。アンケートをとりますと、よくわかったとか、気を付けないといけないと思います、また改善をしてやりたいと思いますなどの意見がありました。

あともう一点、メンタルヘルスもILOの労働環境局長だった小木和孝先生のアドバイスを受けてストレス対策のチェックリストも作りました。もちろん厚生労働省ではストレスチェックを皆さんある規模の会社になると義務付けておりますが、あくまでストレスチェックというのは病気かどうかということを判断します。どうしたらストレスをなくして職場を改善できるかという対策改善型のチェックリストをまた提案させていただきました。ホームページでも公開をしておりますので、それによって意思疎通を図るとかコミュニケーションを図るとか、そういう具体的な手段をもって船内のストレスを減らしてみてください。

来年も病院さんからの委託研究をいただきますので、実際にいろいろな船で講習を行う

とか実際に改善をしていただきながら、またその成果を公表していきたいと思いますので、またぜひご協力のほどをお願いします。あとは、病院さんから2週間分のレシピをつくっていただいて、船の中で、低カロリーとか考えている食事もあります。今後も様々な情報を公開して情報を提供していきたいと思います。長くなってすみません。よろしくお願いいたします。

【野川部会長】 ありがとうございます。それでは、ただいまの説明について何か質問等ございますか。

立川委員。

【立川臨時委員】 久宗先生、どうもありがとうございました。ぜひ私どもの組合員にも、漫画で描かれた健康増進のための資料を周知していきたいと思いますので、またご連絡差し上げたいと思います。よろしくお願いいたします。

【久宗臨時委員】 こちらこそ、よろしくお願いいたします。

【立川臨時委員】 それから、病院、食事の関係やメンタルヘルスの関係についてもお教え願えればと思います。よろしくお願いいたします。

【久宗臨時委員】 ありがとうございます。

【立川臨時委員】 この資料の中で、補足といいますか、記載の説明を追加していただきたい部分がございますので、お願いできればと思います。3ページ目の船員災害発生状況表の中でパーセント表示が出てくるのですが、母数の数字がどこになっているかということに記載していただくとよりわかりやすいかなと。といいますのは、目標で11%減というパーセントと、それから多分、船員全体としてこれだけ減らせばというところのパーセントがその上に入っているのだと思うのですが、その根拠といいますか、ここがベースになってこの数値ですという形をつくっていただくとわかりやすいかなと。

といいますのは、今パーセントがあって、特に例えば貨物船の332人の上の0.82%というのは何がベースになっている0.82なのか不明確。全体の文章を読んでもわかるとはわからないのですが、この表を見ただけではなかなかわかりにくいと思うので、少しその辺の補足説明を加えていただくとより見やすいかなというので、お願いをいたします。

【鈴木労働環境対策室長】 了解いたしました。

【野川部会長】 ありがとうございます。他に何かございますか。

松浦委員。

【松浦臨時委員】 2点ほど、1点は質問でもう1点は中身についての問題ですけれど

も。7ページのところですが、7ページのところの死傷災害・疾病のところでは年齢構成の部分が、確かに高年齢船員が多いというのはこの数字を見ればすぐにわかるのですけれども、これは陸上と比べてどうなのかというものがもしあれば、これを教えていただきたいということが1つ。

あともう1点は10ページのところです。IoTの技術を活用したというところ、遠隔医療のところですが、この下を書いてあるところを読んでいくと最初に、活用した遠隔により機器の操作等の開発や普及というところがあって、これは多分、日々の船員さんの健康管理というところについては画像とかそういう部分をおっしゃっているのだろうというのが説明でわかったのですけれども、どうもこの文章だけを見ると、この文章を読むと、機械の遠隔操作だとかいう部分のほうがメインのように見えているので、その部分の書きぶりを考えていただければと思います。以上です。

**【鈴木労働環境対策室長】** まず、書きぶりにつきましては、ご指摘ありがとうございます。ご指摘を踏まえまして検討してまいります。それから、最初ご指摘の陸上と比べた年齢別の発生状況でございますが、恐れ入ります、手元にございませんで、また用意いたしまして、準備させていただきます。

**【野川部会長】** よろしく願いいたします。

他にいかがでしょうか。よろしいでしょうか。その他、もしお気づきの点がありましたら、事務局までご連絡をいただき、次回またこの場で事務局よりご報告をいただきますので、よろしく願いいたします。

それでは、議題2の船員派遣事業の許可についてでございますが、本件につきましては、個別事業者の許可に関する事項であり、公開することにより当事者等の利益を害するおそれがありますので、船員部会運営規則第11条但し書きの規定により、審議を非公開とさせていただきます。マスコミ関係の方をはじめ、関係者以外の方はご退席をお願いいたします。

(非公開・関係者以外退席)

**【野川部会長】** 本日、意見を求められました諮問につきましては、別紙に掲げる者に対する船員派遣事業について、許可することが適当であるという結論とすることとし、海事分科会長にご報告したいと存じますが、よろしいでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

【野川部会長】 どうもありがとうございました。

次に、議題3の「無料の船員職業紹介事業の許可について」、これも事務局からご説明をお願いいたします。

(非公開・関係者以外退席)

【野川部会長】 本日、意見を求められましたこの諮問につきましては、別紙に掲げる者に対する無料の船員職業紹介事業の許可について、許可することが適当であるという結論とすることとしたいと存じますが、よろしいでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

【野川部会長】 ありがとうございます。

それでは次に、報告事項に移ります。議題4の「平成31年度海事関係予算概要」について、事務局からご報告をお願いいたします。

【庄司総務課企画官】 お手元に資料4が表示されているかと思いますが、まず「海事局平成31年度関係予算決定概要」の全体像につきまして、私、海事局総務課企画官の庄司より、説明をさせていただきます。後ほど、船員、海技関係については担当課よりご説明をさせていただきます。

資料、白パンと呼ばれているものを今、表示しております。このうち2ページの予算概要というところが今、表示されているかと思いますが、こちらでご説明をさせていただきますと思います。

まず、1番目の項目といたしまして、海事生産性革命の深化ということで、これは30年度の継続の部分が太宗を占めてございますが、i-Shipping、造船・海運の競争力向上の部分、こちらにつきましては2025年の世界新造船建造量シェア3割の獲得に向けて、船舶の開発・設計段階、建造段階、運航段階、それぞれのステージにおきまして技術開発支援を進めるというものでございます。

また、自動運航船につきましては昨年、ロードマップも取りまとめてございますが、2025年までの実用化に向けた実証実験、技術実証などを着実に進めるということとしております。そして、j-Ocean、こちら継続でございますが、海洋開発分野の技術力ですとか競争力の向上を図るものでございます。こちらにつきましても、海洋開発用施設の建設用コストの低減など、所要の開発支援を進めてまいりたいと考えてございまして、

こちらの項目で予算額としては、上に表示されております9億9,400万円というところを計上しているところでございます。

2番目といたしまして、内航海運活性化の推進でございます。こちらにつきましては平成29年の6月にまとめました「内航未来創造プラン」に基づきまして、引き続き取り組みをしっかりと進めていくと。登録船舶管理事業者制度の普及促進ですとか、そういったことを進めることによりまして、内航海運事業者の事業基盤の強化を進めてまいりたいと考えてございます。

3番、こちら次世代を担う海事人材の確保・育成というところでございまして、後ほど説明させていただきます船員関係の他、造船業についての造船技術の確保ですとか、外国人材の適正な活用を進めるということとしておりまして、予算額としては74億8,400万円を計上しているところでございます。

4番といたしまして、国際基準等を踏まえた総合的な海上安全・環境対策の推進ということで、IMOの動向を主に踏まえまして、海上安全、環境対策に取り組むということでございます。特に2020年からSO<sub>x</sub>の規制強化が予定されているところでございまして、海運事業者が円滑に対応できるような環境整備というものを進めてまいりたいと考えておりますし、温室効果ガス、GHGの削減に向けた国際戦略の推進にも、併せて取り組んでまいりたいと思います。また、検査・監査等の執行体制、こちらにつきましても引き続き強化をしてまいりたいと考えております。

5番目といたしましては、海事振興ということで、こちらも従前どおりでございますが、海事立国として海洋教育の推進を図るとともに、国民の海に対する理解と関心を一層深めるための取り組みを進めてまいりたいと考えております。

また、海事局計上ではございませんけれども、関連事項として、離島航路の確保のための予算等を総合政策局で計上しております。海事局の予算としては、全体で、当初で97億1,300万円という数字を計上しているところでございます。

私からの概要説明は以上でございます。

**【土居船員政策課課長補佐】** 引き続きまして、船員関係の予算につきまして、船員政策課の土居からご説明差し上げたいと思います。

お手元に同じ資料の9ページを表示させていただきました。内航海運活性化の推進という項目の中の(1)内航海運の安定的輸送の確保・生産性向上の実現、この中の予算額1,900万円の内数として、下の丸ですけれども、船員の荷役作業の負担軽減というものに

ついて予算を計上しております。こちらは、労働負荷が高く、また危険が伴う荷役作業における船員の負担軽減に向けまして、荷役に係る運送契約の実態ですとか、船員の荷役作業やその自動化などの現状を調査し、船員の負担軽減や安全の確保のための取り組みを図っていくものでございます。こうした実態調査を踏まえまして、船員の荷役作業の運用ルールを明確化する、また自動化を進めるなどの取り組みを進めて、荷主企業と内航海運事業者が連携した形での船員の労働環境整備を図ってまいりたいと考えております。

次の10ページは後ほど、海技課からご説明差し上げますので、一旦飛ばさせていただきます。

次に11ページが船員関係の予算となっております。船員の確保・育成体制の強化としまして、予算額9,900万円となっております。こちらは前年との比率で比べますと1.0倍となっております。概算要求、夏にご説明させていただいた段階では前年比1.37倍の金額を要求していたところですが、財務当局との折衝の末、増額とはいかないまでも、何とか前年と同額程度の予算を確保したところでございます。

内容は大きく3つのカテゴリーに分けておりますけれども、1番目の若年船員の雇用・育成、全体の趣旨としましては若年船員の安定的な雇用・育成等に向けた諸施策によって、我が国海上輸送の担い手である船員の確保・育成、雇用促進を図るというものでございます。

3つの事業を掲げているところでございますけれども、1つ目の船員計画雇用促進等事業につきましては、海上運送法に基づく認定を受けた日本船舶・船員確保計画にしたがって若年船員を雇用して、育成した事業者を支援するというものでございます。こちらは若年船員を雇用する事業者に対して、その育成期間における一定の助成を行うというものでございます。

2つ目の内航船員就業ルート拡大支援事業とありますけれども、こちらは民間新6級と呼ばれている事業の支援でございまして、民間養成機関において船員教育機関出身以外の者が短期で6級海技士資格を取得できるという養成課程ですけれども、これについて社船実習に協力していただいた事業者に対して、その費用を一部助成するというものでございます。

3つ目の外航基幹職員養成事業が、こちら外航の船員を対象にしたものですが、外航船員を目指す若年者に対して合同面談会を開催しまして、外航船社とのマッチングを行います。その末にこのスキームの訓練生となった学生に対して、座学研修と乗船研修を

実施するスキームがございますけれども、そのうち座学研修に要する費用を補助するという内容でございます。

2番目のカテゴリーの船員の確保ルートの多様化、こちらは新規の項目で、調査事業となっておりますけれども、背景としましては船員の高齢化や人手不足の状況を踏まえまして、船員教育機関以外からも人材、担い手の確保を図るために一般教育機関や他産業からの人材の転入を促して、船員の確保ルートの多様化を図るための調査を行ってまいりたいと思っています。

3番目のカテゴリーで、離職船員の再就職支援です。離職船員を対象とした2つの施策がございます。1つ目は船員離職者職業転換等給付金です。特定の事由で離職を余儀なくされた船員に対して、失業等給付の基本手当受給終了後の再就職の促進及び生活の安定を支援するものでございます。2つ目が技能訓練事業でございます。離職船員の再就職を支援するために海技免許、危険物等取扱責任者資格等を取得するための訓練実施費用の一部を補助するものでして、いずれも過去に引き続いて継続してまいりたいというものでございます。

当課からは以上でございます。

【横田企画調整官】 海事局の横田です。

お手元、10ページの資料を基にご説明させていただきます。独立行政法人海技教育機構の関係経費となります。こちら予算72億3,200万円という形になっております。教育内容の高度化等を図り、学科教育と練習船による航海訓練を通じ、我が国の基幹的な教育養成機関として、船員の養成を着実に進めるための経費として認められてございます。こちら、お手元の資料の下の部分に書いてございますように、海運業界の皆様からニーズが高い訓練としてECDISのようなものも認められております。

次、お手元の資料、こちら18ページを基に、下の半分の部分についてご説明させていただきます。平成30年度の補正予算ということで、同じく独立行政法人海技教育機構の関係の経費を4億8,500万円計上してございます。こちら、大型練習船の燃料油は価格が高騰しているということで、こちらの燃料費を確保する。また、海技大学校の学生寮について耐震改修を行い、受け入れ環境の整備を実施するという形で予算が認められているところでございます。こちら、概算要求の時点では海技教育機構の関係の経費として84億8,000万円要求していたところでございますが、結果的には、決定額としては昨年度比1.04倍、77億1,600万円が認められているところでございます。

こちらからの説明は以上です。

【野川部会長】 ありがとうございます。それでは、ただいま海事局予定決定概要、それから船員政策課関係と海技課関係、それぞれにつきましてご説明いただきましたが、いかがでしょうか。ご質問等ございますか。

立川委員。

【立川臨時委員】 2つの課といますか、大きく2つの体系の説明でしたので、まず海技課関係からお伺いをしたいと思っております。まず、補正予算の関係で、独立機構ので、燃料費と耐震改修ということでございますけれども、内訳はどんな形になっていて、この予算の適用範囲の期間がいつまでなのか。それから耐震改修をされる施設はどこなのか。複数施設の場合はどこに幾らぐらいの予算が付いているのかということ、まず教えていただけませんか。

【野川部会長】 いかがでしょうか。今、おわかりでしょうか。

【横田企画調整官】 ご質問ございました、こちらの、まず補正予算の4億8,500万円、こちらの燃料油の関係が2億200万円、それ以外の額が施設整備費補助金ということで、海技大学の学生寮の耐震補修という形になってございます。こちら、執行の年度がいつなのかということだと思っておりますけれども、補正予算という性質上、基本的には今年度に必要予算として計上されているものではございますけれども、一般的には何らかの状況の変化ですとか、経費の性質上、完了までに時間がかかるとか、そういった場合につきましては繰り越しが認められる場合もあるというふうには認識してございます。以上でございます。

【野川部会長】 具体的にどの海技大学の学生寮について対応しているのかということはいかがですか。

【横田企画調整官】 海技大学校なので、芦屋の1カ所です。

【野川部会長】 全部ということ？

【横田企画調整官】 1カ所ということです。

【野川部会長】 海技大学の学生寮、1カ所？

【横田企画調整官】 はい。

【野川部会長】 そう。よろしいですか、立川委員。

【立川臨時委員】 はい。追加で。今5年というお話ありました、今？ 何年ですか。この予算の執行年度。5年と聞こえた部分があったのですが。

【横田企画調整官】 いえ、基本的には今年度という。

【立川臨時委員】 今年度ですね。

【野川部会長】 平成30年度中ということでしょう。

【横田企画調整官】 そうですね。はい。

【野川部会長】 だから3月いっぱいまでが原則だけれども、時間がかかることもあり得るので繰り延べになることも認められるということですね。

【横田企画調整官】 はい。

【海谷審議官】 補足すると、施設の整備というものは大体、時間がかかって、その年度中に終わらないことが多いので、契約はした上で、あと執行自体は繰り越しということは、補正の施設整備関連ではよくあることなので、これはおそらく31年度にかけて実際には整備が進められていますが、契約したりとかそういうことは30年度にしたりするか、あるいはそこまで至らなくてもいろいろな状況でここは至らなかったのだけれど繰り越しが認められることは結構多いございますので、きちんとそれは適宜にやっていくということだと思っています。

それから、運営費交付金は、渡し切りのものになりますので、あとはそれをきちんと留保できる部分は留保しますし、独法の経費というものは運営費交付金を渡して、そこでお金が余るようだとまた国庫に納付したりとかいろいろな仕組みがあるのですが、まずは基本的には運営費交付金は独法へ交付されるということです。これはソフト経費は繰り越しというものはありませんので、交付金というのは渡し切りの金ですから、まずは30年度にお渡しするという性質のものだということでございます。

【野川部会長】 ありがとうございます。

立川委員。

【立川臨時委員】 関連して、そうしますと燃料費であるとか改修費については、まず繰り越しの手續がされるであろうという理解でよろしいということですね。

【海谷審議官】 施設は繰り越しの対象経費だと。燃料費等は、交付金なので繰り越しとかいう概念がないので、それがおそらく必要であろうから交付金は交付すると。独法の場合は単年度でどうこういう議論がないので、5年ぐらいの中期計画期間で予算がきちんとどれぐらい使われて、どれぐらい留保されているかということ踏まえて、最終的に国庫との関係を調整するという仕組みがあるので、少なくともこの交付金の予算については今年度、それが海技教育機構に交付されるという理解でいただければよろしいかと思いま

す。

【野川部会長】 だから、今年度中に、さっき2億200万円といたしましたか、それがぼんと渡されるわけですね。

【海谷審議官】 そうです。

【野川部会長】 それを具体的に燃料費としてどのように使っていくかということは、もう渡しちゃった以上はあちらがどういうふうに使っていくか、それがあと何年間それで使うかということは特にタッチしないということですね。

【立川臨時委員】 追加でございます。予算請求のときに、施設改修費としては波方ですとか口之津というような話があったのですけれども、これはなくなったということですか。

【横田企画調整官】 予算という意味では概算要求の際にはそういった施設整備費補助金も見込んでおったところでございますけれども、決定時点に、そちらについては財務当局との交渉の結果、付いていないという形になってございます。

【海谷審議官】 補足すると、計画として全くそれがなくなったということではなくて、まずは施設費、どれくらい予算としておそらく付けることができるだろうかという議論の中で、老朽化ですとかそういったものとの関係、あるいは既に実施している事業の継続性とか、そういうことの関係でまず優先順位の高いものを、まずは海技大学校、これは継続中のものでもありますので、そこをまずきちんと進めることを優先して、それ以外のものについてはまた来年度以降調整していこうということになったというふうにご理解いただければと思います。

【野川部会長】 ありがとうございます。

立川委員。

【立川臨時委員】 関連してでございますけれども、後でまた他の面からお話を聞きたいと思いますが、教育内容の質の高度化というところで、シミュレーションであるとかという話もあったのですが、これもなくなっているという理解でよろしいのですか。ECDISのみになったと。

【横田企画調整官】 そういった意味では、先ほど審議官から申しあげましたとおり、一応、運営費交付金という形ですので、実際こちらのお金をどういった形で使うかというのは、一義的には独立行政法人に任されているという形ではございます。一応、資料にあるとおりECDISについては認めていただいているという認識でございます。

【野川部会長】 森田委員。

【森田臨時委員】 五月雨式に伺ってもしょうがないのですけれども、国交省さんから財務省に予算要求をされたのが84億8,000万ですか。独法の話ですけれども、実際に予算額としていたのが72億3,200万ですか。そうしますと実際には12億程度、要求が通らなかったということになるわけですが、その財務省からはねられた項目というものを具体的にもう一度教えていただけませんか。

【野川部会長】 いかがでしょうか。

【横田企画調整官】 そういった意味では、運営費交付金という性質上、独立行政法人ができるだけ柔軟に活用できるようにという形ですので、どれがどれだけはねられたというのはこちらとしてなかなか申し上げられないところではございます。

【海谷審議官】 これも誤解が生じるかもしれないので補足すると、運営費交付金というのは何を細かく幾らという積算で、これは交付金という渡し切りの金なので、そういう要求の仕方ではないのですね。ただ、こういうことに力点を置いて要求したいと思うので、今回はこれぐらいの総額でお願いしたいというような、具体的な要求の仕方になります。その中で今回、ECDISの話ですとか、あるいはシミュレーターの話もありますけれども、いろいろまた内容の近代化も進めていくということで、この括弧内だと前年度74億から72億3,000万となっていますけれども、運営費交付金は微増ですが、しています。今まで落ちていましたけれども、運営費交付金自体は増えています。そういったことでECDISなどの内容をある程度評価しつつ、どれぐらいの金額で、ECDISなどをやることも踏まえるとこれぐらいの金額が適当ではないかというような調整の中で、この金額に決まっているということだとご理解いただければ。

【森田臨時委員】 一般論として、予算が84億8,000万必要ですよと言って、72億しか出なかったら12億のギャップがあって、それは相当な金額ですよ。それはその運営の中でどう使うかは任されるということであれば、そもそもその84億8,000万円を要求した根拠が、逆によくわからなくなりますし、今後その72億で必要な運営ができるかどうかということについての疑問もおそらく出ると思うのですよ。ただ、昨年と比べて、1億7,000万程度の減に収まって、15カ月予算でしたら1.04倍になっているからそれでいいではないかということではなくて、基本的な運営費交付金という性格はあるでしょうけれども、一般的に理解しがたいような議論の中で今のような予算が付けられるというふうに思いますので、これを例えば、長くなりますけれども、船員養成のあり方

検討とか一方でやっていますというところで、議論をここの場に、予算にいかん反映させていくかというときに今のような議論をされたのであれば、非常に、あり方検討会の中の議論がきちんと反映されるかどうかということについての疑問になるわけです。

そういった意味では、運営費交付金という性質上はあるのでしょうかけれども、しっかりとした項目についてご説明をいただけるような状況に、ぜひしていただきたいと思います。これは意見として申し上げておきます。いずれにしても、12億のギャップがある中でこの1年間の運営ということになりますから、今の耐震性の部分も含めて優先順位を付けるのは結構だけれども、必要などころについてはただちにやっていたかなければいけないところもあるので、震災というものはいつ来るかわからないわけで、災害っていつ来るかわからないわけです。そういった意味では必要な部分については、ぜひ今後とも予算を要求していただくような方向でお願いしたいと思います。以上です。

**【野川部会長】** ご意見として承りました。ありがとうございます。他にいかがでしょうか。

立川委員。

**【立川臨時委員】** 関連継続してといいますか、独立行政法人は今のお話で1つ大きな流れができたのかと思いますが、予算の説明の際に、何が変化をしたのか、船員政策において何が重要かということが非常に大切になるわけで、お金の話だけ、これは予算を付けましたというだけではなくて、その裏側に何かあるのか。根拠が何なのか。内容が何なのかということの説明をしていただきたいと思います。

そういう面では、例えば内航海運活性化の推進というところがありますけれども、これについても当初の予算というのは確か3,500万円ぐらい付いていたものが1,900万円に減っていると。何がどう減ったのか、この対比では前年度1,800万、今年度1,900万、100万しか変わりませんよという話になるのですが、実際問題とすれば要求は幾ら、要求に伴う決定予算は幾ら。じゃあ内容は何が変わったのでしょうか。全くわからないのか、その辺の説明をしていただきたいと。そうしませんと、どういう形で予算が付いて、どういう形の中で船員政策が進められていくのかということがわからないと、私は思っているところです。

それにつきましては、船員の確保・育成のところの部分についても、当初は1億2,000万円程度予算が付いていたものが9,900万円。前年度同額ですよというような言い方になるわけですがけれども、中身は全く一緒ですか。基本となる、対象となる員数がどう動

いたのか、全くわからない状態にある。例えばこの中で言えば、別の国の、アジア圏の養成の話が前年度予算には入っていたはずですが、それはなくなっている。そういうような変化をしっかり説明していただかないと、今後の船員政策がどうなっていくのかということがはっきりわからないわけですよ。

そういう意味では単にお金の話、予算を取りましたの話ではなくて、この会議の中ではせっかく公労使集まって論議をするわけですから、船員政策をこれからどう進めてくのか、そのための予算はどうか、何がどう変わったのかというのをはっきり説明していただけるようお願いしたい。できれば今でも、対象の数であるとかそういうものをはっきりお伺いしておきたいと思います。可能な限りお願いしたいと思います。よろしくお願いたします。

**【野川部会長】** ご意見と、それから現在可能なものがあればご説明いただきたいというご質問でございますが、いかがでしょうか。

**【土居船員政策課課長補佐】** 順番に、可能な範囲でご説明したいと思います。

まず、9ページでおっしゃっていただいた内航海運活性化の関係でどうだったのかということですが、荷役作業の負担軽減につきましては1,000万円を要求していたところ600万円が認められている。それが内訳の1,900万円の中に入っているという状況です。規模が要求のところからは落ちたものの、この額で工夫して必要な調査を行ってまいりたいと思っているものでございます。

11ページの関係ですけれども、船員の確保・育成体制の強化、大きなところで変化で説明が足りていなかったところとして、ご指摘いただいたアジア地域における船員教育者養成事業の取り扱いですけれども、こちらはなくなったわけではございませんで、単に編集方針の関係ですけれども、アジア地域の船員教育機関の協会に対する研修を実施することでアジア地域の船員教育を支援するという内容の事業でございまして、引き続き予算を確保してございます。前年から同レベルの事業規模となるように確保しているのですけれども、内容として国際協力になじむ内容であるかなということから、こちらの日本人船員を対象にしたようなページからは単純に外して、額としては1ページ目に付いていた全体の総括表の中の一つ下の6のその他（国際機関分担金等）、こちらが、国際機関分担金が入っているところですが、この中に含めるような形で整理しているところです。

あとはこの11ページの関係でその他大きな変化ですが、先ほど申し上げたとおり1.37倍の要求のところを同額になったということで、その減りはどこなのかということ

すが、1つは船員計画雇用促進等事業です。こちらが若干、見直されているところがございます。事業者連携雇用促進助成金というものが※書きでこの事業の中には書いてあるのですけれども、こちらは自社で新人船員の教育をするのではなく、それが困難な場合に他社に教育を委託する場合に助成金を支払うというものですが、平成29年から行っているものですが、これが実績が思わしくないところもございまして、その実績を加味して少し査定されたものでございます。

あとは、新しく掲げている、船員の確保ルートの多様化のところですが、こちらでも重要な事業と思ひまして、2,000万円ほど要求していたところですが、それが厳しい財政制約の中で少し減額されているところがございます。

簡単ですが、以上です。

**【野川部会長】** 今、ご説明できるところはそういうところだということですが、いかがでしょうか。

池谷委員。

**【池谷臨時委員】** 今、11ページのところ、具体的に内航分野におきます取り組みの部分、あと外航基幹職員養成事業で、丸印2つ、以下2項目あるのですけれども、それぞれの内訳含めてどうなっているのか教えてください。細かい部分で。

**【土居船員政策課課長補佐】** この決定ベースでの内訳になりますが、全体で申し上げますと、船員の計画雇用促進等助成金については4,900万円となっております。次の内航船員就業ルート拡大支援事業が800万円、あと外航基幹職員養成事業が2,800万円、船員の確保ルートの多様化が200万円、離職船員の再就職支援が2つございまして、まず船員の離職者職業転換等の給付金、こちらが400万円、最後の技能訓練事業が800万円でございます。

**【野川部会長】** まだご質問はあるかと存じますが、先ほどの立川委員のご意見ですね。中身について、例えば、額が同じでも内容は変わっているから、そういうことについてわかるように説明してほしいとか、あるいは全体の額だけではなくて、例えば項目があればその内訳の形で対応していただきたいとかいったことについては、ぜひご検討いただいて、あと中身のいろいろなご質問については、時間の関係もあってここで全部を聞いていきますとかなりかかってしまいますので、もちろん海事局の方にはぜひお問い合わせを今後もしていただいて、海事局から責任を持ってお答えしていただくということで、区切りを付けたいと思いますが、何かこれだけはこのことがあれば、お願いします。

立川委員。

【立川臨時委員】 お願いしたいのは、例えば労側が事務局に対してお伺いして、ここの中身がこうですよというお話ではないと思うのですね。この場というのは船員政策がどう進んでいくのか、そのための予算はどうかということ論議する場であれば、公労使が共有してその体制なり、どういう体系にあるのかを共通理解する場だと私は理解しております。そういう意味では労が聞いたから労に対する答えではなくて、全体としてこの海事局の予算、特に船員政策に関係するような予算というのはこうなのですよという共通理解を図るためには、継続的にお願いしたいと思う。例えば次回もこの延長として、もし今日時間がないのであれば、改めてもう少し詳しい設問なら設問、こちらから投げかけますので、その論議をしっかり報告していただきたいと思うところです。その辺、よろしくお願いしたいと思います。

【野川部会長】 わかりました。事前に海事局にご質問いただいて、それに対してこの、例えば次回場で必要に応じてお答えをいただくということとし、その場でもし、また疑問があれば、ぜひご質問いただくと、そういう形で進めてまいりたいと思います。それから、先ほどの繰り返しになりますが、今回はこのような形で財務省との折衝を経て予算を決定いたしました。これを生かして来年の予算の要求、あるいは決定についての、この場での説明にぜひ今のご意見を生かすということを事務局にはお願いしたいと思います。

申し訳ございません。大分時間も過ぎましたが、この件は一応これで区切りを付けさせていただきます。

一応、本日の予定された議事はこれで終了いたしました。あと幾つか報告等あるようでございますので、お願いいたします。

横田調整官、お願いします。

【横田企画調整官】 お手元の資料をご覧ください。外国人船員の実務能力の確認対象を拡充しますということで、1月9日に当課からプレスリリースをさせていただきました。外国人船員が外航日本籍船に乗り組むために必要な大臣承認制度において、当該船員の実務能力を社船の船長が確認する仕組みというものがこれまでもございましたが、これまでは一等航海士と一等機関士までが対象となっていたところ、今般、通達改正等を行って、船長、機関長までを対象に追加したということでございます。こちら、国土交通省のホームページにも掲載されておりますので、詳細についてはそちらもご確認いただければと思います。

報告は以上でございます。

【野川部会長】       ありがとうございます。ただいまの説明について何かございますでしょうか。よろしいでしょうか。

他に何かございますか。

よろしければ、事務局からお願いいたします。

【池谷臨時委員】       1点だけ。

【野川部会長】       池谷委員。

【池谷臨時委員】       お時間をいただきまして、ありがとうございます。

その他ということで、昨年立ち上げられた外航日本人船員の量的観点からの確保・育成に関する検討会というものが3回まで開催されまして、その際に経過報告、また今後の開催等についての調整を行っていくということで終了されていて、その後、どのような状況なのか、また開催の目途等があるのかを含めて、どのような状況にあるのかということをご説明いただきたいと思っております。よろしくお願いいたします。

【野川部会長】       いかがでしょうか。

【土居船員政策課課長補佐】       お答えさせていただきます。ご質問いただきました、外航の量的確保の観点からの検討会ですけれども、事務局で考えておりますのは、今の時点で検討会を開催して再び議論をしたとしても、前回の検討会である程度のアイデアは出しているのかなと思っております。その内容以上のものをどうしようかということがあまり見出せていない状況でして、それ以上のアイデアの上積みが難しいのかなと思っております。今のところは、夏までの段階のこの報告案を踏まえて具体的な取り組みを続けていきたいと思っております。具体的には先ほど予算の中にも含めております、外航基幹職員養成事業を継続的に実施していく。また、その内容についてもカリキュラムの改善に向けて必要となるアンケート調査を本年度中に実施したいと思っておりますし、志願者を増加させていく上でどのような工夫ができるか、例えば説明会の実施時期をどう工夫すればいいかなどは、取り組んでいるところでございます。以上です。

【野川部会長】       ありがとうございます。

森田委員。

【森田臨時委員】       時間がないのであまりそういう答弁をされると困るのだけれども、要するに確保育成検討会というものは、目標数字があってそれにいかに近づけるかということをやっているわけで、アイデアがあるからとかないかそういう問題でもないし、次

年度予算を確保して、その中で増やしていただくということが政策目標なわけだから、上積みアイデアがないから開催しないという類のものではありませんからね、これ。その認識のすり合わせだけはちゃんとしておきたいと思いますよ。だから、あってもなくてもやるのですよ、それは。少なくとも。会議はやっていただく。そのことだけは申し上げておきたいと思いますし、そういうご回答をいただきたいと思います。

【野川部会長】 いかがですか。

船員政策課長。

【三輪田船員政策課長】 先ほど土居から申し上げましたが、現時点でということでございます。確かに政策目標ではありますので、10年間の目標という中で、今後の状況を見ながら引き続き考えていきたいと考えてございます。

【野川部会長】 船員の確保・育成に関する検討会、今のところ具体的に、例えばいつこういうようなテーマでやるということはないということでしたけれども、この存在自体はずっとあるわけですね。今、ご意見があったように、非常に必要度が高いので、ぜひこれは逐次開催して検討していくべきだというご意見もありますので、最終的には事務局である海事局でご判断いただくことになるとと思いますが、こうしたご意見を踏まえて対応をぜひ、していただきたいと思いますので、よろしく願いいたします。

他にいかがでしょうか。

よろしければ、では事務局お願いします。

【長岡労働環境技術活用推進官】 前回ご意見のありました船員部会の議題の提案方法について、ご連絡をさせていただきたいと思います。各委員の皆様からご提案いただく議題のご連絡がある場合につきましては、開催予定月の第1金曜日ぐらい、来月でありましたら来週、1日が金曜日に該当しますけれども、こちらのタイミングで議題の名称とか資料等を事務局までご連絡いただけましたら、大体その週に部会長にお諮りするスケジュールの関係がございますので、そのくらいまでに事務局にご連絡いただけますとスムーズに進むかと考えております。

あと、いただきました議題でございますけれども、部会の時間も限られておりますので、ご提案を全て反映できない場合もあるということをご連絡させていただきたいと思いますので、ご了承いただければと思います。

次回の部会の開催日程についてでございますけれども、また改めて部会長にお諮りした上で、ご連絡をさせていただきたいと思いますので、よろしく願いいたしたいと思いま

す。事務局からは以上でございます。

【野川部会長】 立川委員。

【立川臨時委員】 今、事務局から審議案件の日程についてお話があったのですけれども、あまりにも一方的ではないですか。全く聞いたこともございませんし、部会の招集を決定して案件が通知させるのが確か5日前とか何か、日程があったわけですけれども、第1週目の何と言いました？

【長岡労働環境技術活用推進官】 第1週目の金曜日に。

【立川臨時委員】 金曜日。ということは、それは3週間前ですか。実際開催の予定するところの。

【長岡労働環境技術活用推進官】 そうですね。

【立川臨時委員】 なぜそこまで早くしなければいけないのですか。もしそういうことを決めるといふか、事務的に報告するのであれば、事前にお話があるべきではないのですか。前回、いつまでという議論はしていませんし、いつまでぐらいでお願いしたいのだけれどもという話があって、そういう話をしていくのがこの委員会の事務局の役目ではないかと思うのですが。

それから時間も制約されているというお話ですが、なぜ1時間なのですか。前回の論議の中で、開催についての話もありましたけれども、国民の税金を使って開催をされているというようなお話があって、案件がなければ飛ばしますよという話があるわけですけれども、日当は変わりませんし交通費も変わりませんし、論議の中身を押し量って時間を延長しますということではできないのですか。それは再検討すべきだと思いますよ。会議の運営として。個人的な意見ですけれども。

【野川部会長】 鈴木室長。

【鈴木労働環境対策室長】 2つほどご意見をいただいたと認識しております。まず、なぜ第1週目の金曜日までなのか、それは尚早ではないかというご指摘でございますが、前回事務局からご説明させていただいておりますが、仮に議題のご提案をいただける場合におきましても、最終的に船員部会で取り上げるかどうかといったことにつきましては、他の委員の皆様のご意見でございますとか部会長のご意見をお伺いする必要がございます。すなわちご提案いただいた場合であってもそれが自動的にそのまま議題として取り上げるかどうかにつきましては、また他の委員の皆様にもお諮りをする必要があるわけでございます。その上で、ある意味事務的な準備の日程と時間といたしましては、先ほど申し上げ

ましたとおり、開催予定月の第1金曜日ぐらいまでに議題案として、また資料も併せて頂戴いたしませんと、事務方の準備としてその辺がうまく円滑に進まないということですので、ご理解いただきたいということが1つでございます。

それから2点目の時間的な制約をなぜ設けるかということですが、毎月船員部会開催しております関係上、日程調整に事務方としては非常に苦勞しております。特に皆様方、貴重な時間を拝借いたしましてこの部会をやっておりますので、効果的、効率的に議題を進めていただくためにも、1時間というのを従来より標準としているところでございまして、ご理解のほうよろしく願いいたします。

以上です。

【野川部会長】 ご説明は以上ですが、よろしいでしょうか。

立川委員。

【立川臨時委員】 事前通告についても、もう少しゆるやかに考えていただきたいと思います。それから、1時間なら1時間で調整することが難しいということであれば、審議未了で、先ほどもお話ししましたが、あとは事務方でやってくださいという論議はやめましょうよ。継続審議にしてください、そういう場合は。そういう方向でなら1時間なら1時間という制約がある中で、ある意味で理解ができる、譲歩できると思いますけれども。あと、論議の足りない部分については部分的な話の中でやるべき問題ではないと思いますので、継続審議、そういう場合は継続審議ということでご理解をいただきたい。ないしは運営していただきたいと思います。よろしく申し上げます。

【野川部会長】 いかがでしょうか。

【鈴木労働環境対策室長】 ただいまご指摘いただきました継続審議の必要があるのではないかということにつきましては、まず一般的なルールとしては、議題を提起させていただきましたその部会当日においてご審議をいただくことを原則とさせていただきつつ、ただもう一方で個別に、どうしても審議の状況等によって必要がある場合につきましては、また個別にそこは検討したいと考えております。

【野川部会長】 今日も1時間とはいいつつ1時間25分も経っております。1時間経ったところで私が、例えば立川委員の発言中に、はい1時間ですから終わりと、こういうことはございませんので、その点はまずご理解いただきたいと思います。ただ、時間を区切るのは今ご説明ありましたように、私もそうですが、皆さん現役で仕事をしていらっしゃる方ばかりですので、最初の日程調整のときに、ずっと船員部会は13時から14時と

ということで伺ってこられるわけですね。そうすると、この1時間なら大丈夫だという可能性が非常に大きいのですが、2時間、3時間と最初から取ると、取った上で、しかし1時間、2時間で終わりましたというのであればそれはいいのですけれども、予定として2時間、3時間と取ってあればその間はこれに捧げなければいけないということになりますと、では私は欠席ですという委員が多くなるということもありますので、考え方としては一応1時間と取った上で、今日のように非常に必要度が高くて議論があるときには、私の権限で時間が延長されるということもある、つまり、1時間というのはそういう意味でリミットが、リリーンと時間が来ましたというベルが鳴って終わるというものではない。そういう中で示させていただくということが1つです。

それから、後の、重要な案件については必然的に、私はもちろん中には個別に継続審議にならざるを得ないということもあると思いますので、この点も、どんな案件でもそこで切るということをございませんで、それをご理解いただければと思います。

では、よろしいでしょうか。では、本日は申し訳ございません、私の不手際で大分時間が伸びましたが、以上をもちまして、交通政策審議会海事分科会第108回船員部会を閉会いたします。

本日はお忙しいところ、委員及び臨時委員の皆様にはご出席を賜り、ありがとうございました。

— 了 —