

平成21年 1月19日

於：国土交通省3号館11階特別会議室

## 交通政策審議会海事分科会

### 第3回船員部会

#### 議事録

## 目 次

1. 開 会	1
2. 議 事	
議題 1. 平成 21 年度海事関係予算（重要事項）等について	2
議題 2. 水先小委員会の設置について	9
議題 3. 船員電離放射線障害防止規則の一部改正について	14
議題 4. 船員派遣事業の許可について（非公開）	
その他	17
3. 閉 会	20

### 【 出席者 】

#### （委員及び臨時委員）

公益代表	杉山委員、山村委員、井山委員、小杉委員、田付委員、田原委員、野川委員
労働者代表	藤澤委員、池田委員、高橋委員、中澤委員、田中委員
使用者代表	阿部委員、飯塚委員、小比加委員、小坂委員、三木委員

#### （事務局）

国土交通省	伊藤海事局長、大野海事局次長、又野審議官、染矢技術審議官
海事人材政策課	蝦名海事人材政策課長、川崎企画調整官、久米雇用対策室長
運航労務課	西村運航労務課長
海技課	楳葉海技課長、上田課長補佐
総務課	平嶋企画官

## 開 会

【川崎企画調整官】

それでは、定刻となりましたので、ただいまから交通政策審議会海事分科会第3回船員部会を開催させていただきます。

私、事務局の海事局海事人材政策課の川崎と申します。よろしくお願いします。

本日は、委員及び臨時委員、総員17名中、1名遅れておりますが、17名全員の出席ということでございまして、交通政策審議会令第8条第1項によります定足数を満たしておりますことをここにご報告申し上げます。

次に、臨時委員の一部に交代がございましたので、ご紹介をさせていただきたいと思います。全日本海員組合の中央執行委員の交代に伴いまして、三尾臨時委員と三宅臨時委員が辞任されまして、後任として中澤臨時委員と田中臨時委員が任命されておりますので、ご紹介いたします。

中澤委員でございます。

【中澤臨時委員】

中澤です。よろしくお願いいたします。

【川崎企画調整官】

田中委員でございます。

【田中臨時委員】

田中です。よろしくお願いします。

【川崎企画調整官】

臨時委員の交代によります新しい委員名簿を席上の一番後ろの方につけさせていただいておりますので、ご参照のほど、よろしくお願いいたします。

次に配付資料の確認でございますが、資料、議事次第と書いてございます次のページに配付資料一覧というのがございます。資料1から、一番最後は委員名簿という形になっておりますので、ここにリストされております配付資料でもし過不足等がございましたら、議事の最中でも構いませんので、事務局の方にご一報いただければと思います。

それでは、議事次第の方に入っていきたいと思いますので、杉山部会長、議事進行の方、よろしくお願いいたします。

【杉山部会長】

それでは、早速、議事に入らせていただきたいと思います。今回から新たにお加わりいただきましたお二方、中澤委員と田中委員、どうぞよろしくお願い申し上げます。

【中澤臨時委員・田中臨時委員】

よろしく願いいたします。

#### 議題1.平成21年度海事関係予算（重要事項）等について

【杉山部会長】

お手元の議事次第に従いまして進めさせていただきたいと存じます。

まず議題1でございますが、平成21年度海事関係予算（重要事項）等について、事務局からご説明を頂戴したいと存じます。

【平嶋企画官】

海事局総務課企画官の平嶋でございます。よろしく願いいたします。座って説明させていただきます。

お手元に「平成21年度海事関係予算概要」という白い冊子があるかと思いますが、こちらに沿ってご説明したいと思います。

まず、開けていただきまして、1ページ目、2ページ目が海事局の予算の全体とそのポイントとなっております。1ページ目の方が、主要な項目についてのトピック的な説明となっております。2ページ目が、21年度の実績、今国会で審議いただく予算につきまして、71.5億円になってございますが、これの全体の、大体どういう姿になっているかという内容でございます。

まず、1ページ目のトピック的なところから、ご説明差し上げたいと思います。1ページ目の21年度のポイントの1番目、2番目、3番目でございますが、1番目が離島航路補助制度の改革でございます。離島航路につきましては、従前より離島航路整備法に基づいて欠損補助を行ってきているところでございますが、離島の少子化・高齢化、それから需要自体の減少、非常に取り巻く環境が厳しくなっております。また、昨年は原油の高騰もありまして、運航欠損というのが非常に増加しておると。将来的にも少子化がさらに進んでいくということから、これをどのようにしていくかというのが、非常に大きな課題になっているところでございます。昨年、ちょうど1年前から離島の航路の補助制度をどういうふうに変革していくかという課題につきまして、海事局、それから関係の都道府県の方々、関係者の方々、杉山先生にもお集まりいただきまして、検討会を行ってきたところでございます。7回にわたるその検討会を行いまして、この離島航路の補助制度を改革していこうということでまとめておるのが、この内容でございます。詳しくは後ほどまたご説明いたしますが、これは2つの要素からできておりまして、離島航路を維持するための補助部分というのと、将来に向けて構造改革を進め

ていくための対策を打っていこうと。この構造改革をしっかりやっっていこうという部分が新しい部分でございます。こちらのほうは前年に対して増額になっておりまして、48.01億円ということで21年度の審議をいただくことになっているところでございます。

それから、2番目に海洋環境イニシアティブ。これは、船舶から排出されますCO<sub>2</sub>の対策、これをNO<sub>x</sub>なんかも含めて環境面でも船舶からの環境負荷というのを減らしていこうということで取り組みを行っているところでございます。これも従前から取り組みを行っているところでありますが、特に外航の船舶から排出されますCO<sub>2</sub>については世界全体で取り組んでおります京都議定書の対象にもまだ含まれておりませんが、これも対象になってくるということが見込まれているところでございます。船舶から排出されるCO<sub>2</sub>の量というのは非常に大きなウエートを占めておるものですから、革新的な船舶の省エネ技術、CO<sub>2</sub>削減技術というのを進めることによって、環境対策をやっていこうと。また、それとともに日本の産業競争力というのを強化していこうと。世界に一步先んじた形で技術開発を進めていこうというのが、この内容でございます。これも詳しくは後ほどまたご説明いたします。

3番目でございますが、3つ挙げておりますけれども、1つが船員確保・育成等総合対策事業でございます。後ほど、詳しくご説明いたします。それから、2番目がマラッカ・シンガポール海峡航行安全対策でございます。こちらは、日本の原油の8割程度が中東をはじめとするところから運ばれておりますが、このマラッカ・シンガポール海峡を通航して日本に運ばれているところでございます。マラッカ・シンガポール海峡の船舶の安全な航行の観点で、今、こちらのほうに従前から設けられております航路標識が五十数個ございますけれども、これが非常に老朽化しておることから、早急にこれをリプレースしていく、もしくは整備をしていくということが必要でございます。その安全性をチェックするための調査費でございます。それから、3番目が内航海運省エネ促進調査事業ということでございまして、これは新規のもので、先ほどの海洋環境イニシアティブの方は外航を中心とするものですけれども、こちらのほうは内航の海運の省エネ診断というのを、ソフト面、ハード面、両面から支援していこうという内容になってございます。

1ページめくっていただきまして、全体の71.5億円の大体の内訳でございますが、今ご説明しました大きな、離島、それから、海洋環境イニシアティブ、船員、マラッカ・シンガポール、こういったものがそれぞれこの3つの、安定的な国内海上輸送のための総合対策、それから、クール・シッピングの推進、あと安全・安心な海上交通の実現ということで、その内数になっております。船員の関係につきましては、下のほうに2.7億円と。これは、後ほどご説明いたしますが、船員確保・育成等総合対策事業ということで1億6,400万でございますけれども、こちらと、それから新規にスタート

しておりますアジア地域船員教育機関教育システム改革支援事業。これは、フィリピン人船員の優秀な方に供給力を上げていく観点でいろんなノウハウを伝えていくと、そういう観点で新しく始めていく事業でございます。

後ろの方にもう少し詳しい資料がございますので、ざっと説明していきます。4ページのところが先ほどの離島の関係の制度の概要になっております。これは、先ほど申し上げました、このページのちょうど真ん中あたりに書いてございますけれども、離島航路の補助という部分と、それから構造改革を支援するための補助と、この2つ、従前は離島航路補助の部分で離島航路を運航する事業者の欠損を補助してきたところですが、構造改革自身、これからどんどん欠損が増えていくということとをできるだけ抑えていくように構造改革を支援していくということで新しく入れているのが、この部分でございます。

それから、ちょっと先に行かせていただきまして、6ページでございますが、クール・シッピングの推進というところで海洋環境イニシアティブですけれども、こちらの方は幾つかのパーツに分かれておりますが、21年度から新しくスタートします内容としまして、6ページの最初に書いております革新的な船舶の省エネルギー技術の研究開発、これが新規のものでございます。7億2,600万円でございますけれども、これは船舶のCO<sub>2</sub>排出を削減するためのいろんな技術です。エンジンそのものもそうですし、それから、船体構造の改善、運航の方法、そういったものも含めて総合的に船舶から排出されるCO<sub>2</sub>というのを削減していくための革新的な技術開発をしていく。これによって新造船の燃費を30%削減できるように技術開発を進めていきたいという内容でございます。こういった取り組みを行っていくことによりまして、日本の技術が世界に浸透していく。世界全体のCO<sub>2</sub>排出量の約3%が国際海運から出ているところでございますが、これに対して非常に大きなインパクトを持つだろうということで取り組みを進めていきたいというふうに考えているところでございます。

これ以外に、7ページでございますが、海上輸送の環境性能向上のための総合対策。こちらの内容としましては、海の10モードと呼んでおりますけれども、いろんな船のCO<sub>2</sub>排出性能を比較できるように統一的な測定方法というのを確立していこうという内容ですとか、それからNO<sub>x</sub>を低減していく。これは、燃費とNO<sub>x</sub>、CO<sub>2</sub>とNO<sub>x</sub>が相反する内容になっておりますので、CO<sub>2</sub>を削減しつつ、かつNO<sub>x</sub>も低減できるような対策を進めていきたい。こういった内容も含めて海洋環境イニシアティブという形で総合的に取り組みを行っていきたいと考えております。

それから、船員の関係でございますが、11ページになります。こちらの方で、船員の確保・育成を図るための総合対策という、まず1番目のところに船員確保・育成等総合対策事業としまして1億6,400万円でございます。こちらの内容は、いろんなパーツから成り立っておりますけれども、内

航船員の高齢化に伴う人手不足というのに対応していく。また、外航日本人船員の育成ということに対応していくために対策を行っていくとともに、そういう直接的な船員の確保・育成に加えて、海事地域の振興、また、海事自体に対してのいろんな理解、国民からの理解というのを深めていくという、そういう総合的な取り組みを行うことによって、短期的にも長期的にも船員を確保していけるように、育成していけるように、取り組みを行っていきたいということでございます。このちょうど真ん中あたりに書いておりますけれども、船員確保・育成等総合対策事業の主な内容としまして、これは3つパーツがございます。1つが船員計画雇用促進等事業というのに基づく3つの事業でございます。2つ目が海へのチャレンジフェアの実施、それから人材確保育成事業という内容でございます。

最初の船員計画雇用促進等事業、こちらは従前の制度を大きく見直しまして今年度からスタートしておりますけれども、昨年海上運送法の改正に伴いまして日本船舶・船員確保計画認定というのがスタートしておりますが、この認定を受けた事業者で着実に計画的に船員確保を進めていかれる方を対象としまして支援をしていくという内容でございます。3つございます。1つは共同型船員確保育成事業でございます。これは、中小海運事業者の方が共同でグループ化を進める。これによって、効率化、また全体で融通のきく形での運航ができるようにという形でグループ化を進めていく場合に、それを支援していくという内容でございます。グループ化をするに際して、船舶管理会社等に対しまして船員の教育訓練費用の一部を助成するという内容でございます。2番目が新規船員資格取得促進事業でございます。これは、新6級の資格取得等々、新しい資格を取得する場合に、講習費用の一部を助成するという内容でございます。3番目が船員計画雇用促進事業でございます。こちらは、人手不足の顕在化に対応していくために、計画的に船員の未経験者を採用する、また訓練を実施する、そういった事業者の方に助成金を一部支給していくという内容でございます。こちらは通常対象者と特定対象者という2つの区分がございます。特定対象者の方から申し上げますと、退職自衛官ですとか、女性の船員の方、それから船員教育機関卒業以外の方を採用される場合に支給をしていく。1人当たり月額12万円というのを支給していくという内容でございます。それ以外の通常対象者の方は月額8万円という形で支給をしていく。これによって計画的な育成・訓練というのを支援していくという内容になっております。

それから、その下の方にありますチャレンジフェアの実施、人材確保育成事業というのがございまして、チャレンジフェアにつきましては、就職面接会、それから海事産業のPR、こういったことを国としてやっていくという内容になっております。これが大体2,200万円になっておりますけれども、それから、人材確保育成事業という形で海事地域の人材確保を進めていく、これを国としても支援していくという内容でございます。これは海事産業が集積しております地域の振興の観点も含めて

進めていくという内容でございます。あと、次世代人材育成推進事業という形で、これについても国と関係者が連携して事業を実施していくことを進めていきたいと考えております。

こういった内容を中心としまして、船員の計画的な確保・育成によって後継者不足を解消していきたいというふうに考えております。

それから、これ以外に、外航機関職員養成事業ですとか、離職者向けの技能訓練事業、こういったものもございまして、全体としまして1億6,400万円という内容になっております。

それから、ページをめくっていただきまして、12ページでございますが、アジア地域船員教育機関教育システム改革支援事業としまして1,300万円を計上しておるところでございます。これは、日本人船員の確保・育成というのは非常に重要でございますが、外航におきまして日本人船員を支える形で優秀な外国人船員、特にフィリピンを中心とするアジア人船員の方というのを確保していく必要があるということで、これが世界的に非常に重要な課題になっております。ヨーロッパ各国も含めて優秀なアジア人船員をどうやって囲い込んでいくかというのが非常に大きな課題になっているところでありまして、ある意味取り合いになっているところでもありますけれども、これをヨーロッパに伍することなくして日本もきちんと確保していくために、この新しい形で1,300万円の予算を計上しているところでございます。具体的には、国としまして、特にフィリピンを念頭に置いて、船員供給がボトルネックになっている部分というのを助けてあげよう。日本の持っている船員教育のノウハウというのを伝授することによって、より多くの、また日本のニーズに合った形での船員供給というのをしていただけるように手伝いをしていきたいということであります。具体的には、先方の教官の育成支援、それから人的ネットワークの構築というのを図っていきたいというふうに考えておるところであります。

あとこれ以外に、3ページに返っていただきますけれども、先ほど申し上げましたように海事局全体で71.5億円でございますが、これ以外に独立行政法人の予算がございます。これは、3ページのちょうど真ん中あたり、(2)のところでございますが、その中で、海技教育機構、航海訓練所、こちらの運営費交付金、それから、海技教育機構のほうは清水の教育棟を今建設中でございますが、こちらの施設等整備費と、こういった形で予算の面では船員の育成のための取り組みを進めていきたいというふうに考えておるところでございます。

非常に駆け足でございましたが、海事局の予算の全体像は以上でございます。

【蝦名海事人材政策課長】

続きまして、資料1-2でございますが、今ご説明をいたしました日本船舶・船員確保計画の20年度の部分の認定というのを行っております。今年度の申請は、そこがございますように、113事



業者の方からいただきました。これは3～5年間の計画でございますので、その間に1,832人を養成するというものでございます。もちろんこの間に退職される方もいますので、いわゆる純増という意味では602名の方の純増という計画になっております。特徴といいますのは、そのポイントというところの下の2つにございますが、数字で言えば2の(4)のところになりますが、一般高校卒業生など船員教育機関以外の方々が半分ということで、当初この計画の中で狙いとしておりました新規供給源からの船員の育成ということについて一定の取り組みがなされようとしているということがうかがえると思います。それから、新たな供給源の中には、退職自衛官の方17名、女性31名ということで、一部含まれている。これはまだまだこれから拡大をしていく余地があると思いますけれども、そういう状況になっているということでございます。これから船員不足そのものは5年間で1,900名といったような一定の試算もございますので、まだまだこういった計画をてこにさらに拡充を図ってきちんと育成していかなくちゃいけないと思いますが、初年度の認定という意味で言いますと、一定の計画ということで計画的に育成される計画が示されているということになると思います。

以上でございます。

【杉山部会長】

どうもありがとうございました。

ただいま、21年度の海事局関係予算概要と日本船舶・船員確保計画の認定について、ご説明を頂戴いたしました。以上のご説明に対しまして、何かご質問、あるいはご意見があれば、お寄せいただければと存じます。どうぞ。

【藤澤臨時委員】

今、国の予算編成等々の背景になります、いわゆる交通政策審議会海事分科会、あるいはヒューマンインフラ部会で、我が国日本においてどれだけのミニマムのフリート整備が必要なのか、また、それに対してどのような船員を必要とするのか、数的なものを含めて取りまとめが昨年行われました。それに基づいて着々と予算編成がつけられてきて実行段階を迎えているということ高く評価をしたいと思います。ただ一方で、なかなか日本人船員が思うように確保できない外航海運、あるいは内航海運等々についても、水産についても同じような実態が今出ているわけですけど、特徴的なのは、先ほど説明ありましたように、数字を挙げて国が予算編成をして取り組んでいくという意味では、かなり実効性を持った取り組みになっていると思っております。ただ、今の予算の編成におきましても、これは十分かと申しますと、先ほど言いましたようにミニマムの状態から今スタートをしている船員政策でございますので、さらにこれに厚みを増していろんな予算を国のほうも前向きに取り組んでいただきたいし、それから日比を中心としたASEANの中の取りまとめに基づいていわゆる東

南アジアの船員に対して教育訓練等々を充実化させていくと、こういった方向性が出てきたことは高く評価いたします。ただ、ご承知のようにSOLAS条約だとかSTCW条約、ILO条約、要するに、安全だとか、環境整備とか、労働条件を含めます環境整備とか、いろんな問題が条約の流れからも出てきてまいっておりますので、この一番最後にありますように、1億6,400万円の日本人に対する予算が十分なのか、また、その後にある1,300万円でもってアジア地域の船員の教育機関教育システムを充実していくということが十分なのか、この辺はまだまだ再考の余地があると思います。日本国家としてもかなり重要な海運政策を背景にしておりますので、さらなる充実を図るように、ひとつこれから我々もいろんな実態を訴えていきたいと思っておりますし、諸先生方皆さんもそういう海運の実態をよく理解していただきたいということを、僭越でございますけれども意見として述べさせていただきます。

【杉山部会長】

ありがとうございました。ただいまのは藤澤委員のご意見ということで承らせていただきたいと存じます。

ほかに、この議題1につきましたのご質問、あるいはご意見、いかがでしょうか。どうぞ。

【山村部会長代理】

船員計画の予算の方なんですけれども、女性は4万円プラスされるということが書いてあるんですが、女性にとってはすごくうれしい話なんですけど、これは、その理由といたしまして、何か説明していただけたらと思うんですけれども。

【杉山部会長】

次長、お願いいたします。

【大野海事局次長】

例によって雑駁な説明になりますが、お許しいただきたいと思えます。今、船員の世界というのは、男の世界というのが基本のようになってしまっております。現実に大体100人のうち1人が女性船員と、いわゆる上級船員、船舶職員の場合、そういうことが言われております。これに対しまして、船員を目指す商船大学とか海上技術学校等の養成機関には、大体10人に1人、女性がおられるわけでありまして。残念ながらまだまだ偏見がある中、制度の建前等々は百も承知の上で申しますけれども、この女性を、特に内航について船員が全体に不足しているということであれば、より有効に戦力として活用させていただきたい。このためにあえて女性船員の計画的雇用につきましては男性の船員以上にプラスアルファの措置を講ずることによりまして促進していこうと、こういうふう考えた次第でございます。

【杉山部会長】

よろしゅうございますか。

【山村部会長代理】

はい。

【杉山部会長】

ほかに、ご意見、ご質問があればと思いますが、いかがでしょうか。よろしゅうございますでしょうか。

藤澤委員からのご意見にもありましたけれども、国家予算の大変厳しい中、海事局は大変ご苦労くださったなというように思います。ちなみに、全く関係ない話でございますけれども、私どもの大学の図書費というのは、もう10年ぐらい対前年度並みでございます。しっかり研究しなきゃいけないんですけども、予算がついてない。そういう中でやらざるを得ないということを考えてみますと、今回の海事局の予算というのは、局長以下、大変大きな汗をかいてくださったなと、このように思います。

## 議題2. 水先小委員会の設置について

【杉山部会長】

それでは、次の議題2に進ませていただきたいと思います。議題2は、水先小委員会の設置についてお諮り申し上げたいということでございます。まず、事務局からご説明を頂戴したいと存じます。

【樺葉海技課長】

私、海技課長の樺葉でございます。水先小委員会の設置について、資料2によりご説明させていただきます。

まず、簡単に水先制度につきまして、紹介させていただければと思います。3枚おめくりいただきまして、右肩に「参考」と書いてある資料がございます。簡単に申し上げますと、「水先とは、船舶が輻輳する水域等、交通の難所（全国35区）において水先人が乗り込み船舶を導くこと」、こういった言葉であらわされるのではないかというふうに考えております。

次に、水先区の現況ということでございます。日本地図が書いてございますが、水先区は全国で35区ございます。また、強制水先というものがございまして、これは水先人の乗船を義務づけているという意味でございます。水先人員数につきましては、19年度末現在におきまして658名となっております。実際にどのような業務であるのかというのは、次の2ページ目でございます。写真で紹介

介してございまして、水先業務の流れ、左上から左下、次は右上から右下へというふうにご覧いただければと思います。

まず左上でございまして、水先人がいわゆる水先艇というものに乗らして、沖に待っております船舶のほうに向かいます。2枚目の写真では、水先を行う船舶に乗船するところでございます。3枚目の写真では、船橋におきまして船長等と話し合い、指示を出しているところでございます。以下、だんだんと岸壁が近づいてくるという写真がございまして、右下2枚目のものでございまして、着岸寸前でございましてけれども、こうしたところでタグボートなどにも指示をいたしまして、じっくりと着岸を進めていきます。一番右下、ここで業務が終了。こういった業務でございまして。

次のページでございまして、先ほど申し上げました水先区の水先人員数、あるいは水先隻数でございまして。水先区、上から釧路、苫小牧、室蘭等々でございまして。大きなところでは、真ん中やや上でございまして、東京湾、真ん中やや下、伊勢三河湾、さらに下のほうでございまして、大阪湾、内海、こういったところが主なところでございまして。一番下の行でございまして、全水先区の合計は、年度末人員といたしまして、19年度末で658名。水先隻数、これは延べでございまして、16万4,000隻。1人当たり年間250隻扱っているというデータでございまして。

実際の業務のフロー図でございまして、次の4ページでございまして。これは左上から時計回りでご覧いただければというふうにご覧しております。船舶から①水先要請が船社または代理店に行くということにございまして。下の方に行っていただきまして、②水先の要請でございまして、水先人会、いわゆる取次窓口に行く。水先人会から今度は左のほう、③水先人に連絡が行く。今度、左下から上のほうに上がっていただきますが、水先人が⑤水先の実施を行うというのが、基本的なパターンでございまして。制度改正を先般行ったところでございまして、点線のところで新制度と書いてございまして、これは20年4月から、まだ1年たっておりませんが、あらかじめ船社・水先人間で料金・指名等について交渉、柔軟な料金設定が可能となったということにございまして。ただし、現時点におきましては、まだその数が2件にとどまっております。

5ページ目でございます。料金について簡単に書いたものでございまして、料金の関係でポイントだけを申し上げますと、左側が古い制度、従来の料金制度でございまして。それを、右側のように水先料金規制の緩和を行ったわけでございまして、従来の料金制度は省令料金でございまして、昭和24年から平成19年度まで約60年間ぐらい続いていたわけでございまして。真ん中のほうでございまして、上のほう、規制緩和による競争原理の導入。下のほう、日本船主協会からの要望等々がございまして、平成18年5月に水先法の改正を行い、水先料金規制の緩和、上限認可・届出制へ移行したわけでございまして。その効果の中でも、一番下の〇でございまして、ユーザーと水先人の交渉による自

由な料金設定が可能となりました。ただし、これも現況を申し上げますと、料金は上限認可に張りついたままであり、交渉そのものがあまり進んでいないというふうに承知しております。

次のページ、6ページ目でございますが、水先人の免許制度でございます。水先人の養成・確保のため、水先制度を改正し、資格要件の緩和や等級別免許制の導入を実施したということでございます。これは左側が旧免許制度でございまして、大型船の船長経験者が水先人になっていく形が従前の制度でありました。新免許制度でございますが、一番右側をご覧くださいますと、大型船の船長経験者、これは1級水先人というような形で免許を取る。その下、中堅船舶職員、これは2級水先人。若年者（新卒者等）でございますが、これは3級水先人というような形で、こういった方々も水先人になれるようにしたわけでございます。この点に関して言いますと、例えば新卒者の3級水先人、こういった方々が水先の免許を取ってすぐ水先業務ができるのか、何らかの教育研修が必要ではないかというような課題。さらに、日本人船員を確保を図りつつ、いかにして水先人の供給源を生み出していくかということが大きな課題であろうというふうに思っております。

以上でございますが、1ページにお戻りいただきたいと思っております。表紙をめくって、次のページでございます。交通政策審議会海事分科会船員部会水先小委員会について（案）でございます。

背景でございますが、(1)といたしまして、水先制度につきましては、今ほど申し上げました等級別免許制（1級～3級）の導入、料金規制の緩和（上限認可・届出制）等の抜本的な制度改革が行われ、平成19年4月、料金につきましては平成20年4月から、新制度が施行されたわけでございます。しかし、なお新制度が定着していないのではないかとということから、定着させることが必要ではなかろうかと。

(2)でございます。将来像につきましては、水先人の安定的な確保を図るための方向性、さらに育成が開始されております3級水先人の将来的な教育のあり方、こういったことを検討する必要があるのではないかと。

(3)でございます。規制改革会議から先般指摘を受けたわけでございますが、その答申におきまして、水先業務の新たな引受ルール、あるいは3級水先人養成コースの拡充について、検討が必要ではなかろうかと。

(4)でございます。このため、水先関係者や第三者を含めた幅広い視点から議論する場を設ける必要があるのではないかとというふうに考えておるわけでございます。

2番の小委員会の設置でございます。(1)でございますが、新制度下における水先の将来像等、水先を巡る様々な問題について、関係者のみならず第三者も含めた幅広い観点から検討を行っていくため、船員部会に水先小委員会を設置するということを考えてはいかがかと。

(2) 小委員会は、学識経験者、海運業界、労働組合のほか、水先の実態に即した検討を行うため、水先人、水先人養成施設等の水先関係者に参加を求めるとしていると考えているわけでございます。

次のページ、2ページ目は組織図とスケジュールでございます。1番の組織図でございますが、交通政策審議会、さらに、海事分科会、船員部会。船員部会の運営規則第14条に基づきまして、水先小委員会を置くということを考えております。

スケジュールでございますが、21年2月ぐらいに第1回会合を開催いたしまして、適宜、船員部会に報告するというような形はいかがであろうかというふうに考えております。

以上、水先小委員会の設置につきまして、ご提案させていただく次第でございます。よろしくご審議のほど、お願いいたします。

【杉山部会長】

ありがとうございました。ただいまご説明ございましたように、このような事情から水先小委員会を設置させていただきたいというご提案でございます。この提案につきまして、あるいはご説明いただきました資料の中身についてでも結構でございますので、ご質問、ご意見があれば、お寄せいただければと存じます。どうぞ。

【飯塚臨時委員】

水先制度については、新制度になって今9カ月ほどたっておりますけれど、いろんな問題があつて、当初予想していたような規制緩和というか、そういう方向になかなか向いてないという現状ではあると思うんですが、制度的な運営の方向がもう一つ予想どおりではないということだと思えます。そういうことで、こういう問題を打開するため新たな委員会を設けるということは大変結構だと思うんですが、質問は、この委員会の下に設けることが一番妥当なのかどうか。私は他の委員会はどのようなものがあるかというのがよくわからないので、その辺をちょっとお聞きしたいというのが1つと、もしこの部会のもとに水先小委員会を作るとすれば、水先制度について幅広く深い知識を持った方と非常に柔軟な思考をお持ちの方をぜひとも選んでいただきたいと、このように思います。

【杉山部会長】

次長、お願いします。

【大野海事局次長】

これは船員部会の下が一番妥当かということでございますけれども、私どもといたしましては、審議を行うときに、懇談会、検討会等を全く任意に設けるといのはもちろんある手でございますけれども、やはり正式の会議体に設置したほうがいいのではないかと。そういう意味ではこの船員部会というものが最もふさわしい場ではないかというふうに考えて、ご提案をしたものでございます。

なお、以前、水先法を改正しましたときには、交通政策審議会の海事分科会に水先制度部会というのを作りまして、これも杉山先生にお願いして、本当にお手数とご心労をおかけしたわけでございますけれども、こちらは一応役目を終えたということになっていまして、たしか平成17年ぐらいだったと思いますが、当時の臨時委員もすべて任期切れになっているということで、現にアクティブな、生きている部会を活用させていただければと、こういうことでございます。

それから、委員については、知識を持った方と柔軟な方ということで、まさに私どももそういうふうにさせていただきたいと思っております。知識を持った方というのは、我々もよく存じております。柔軟な方というのをご紹介いただければ、積極的に委員に採用させていただければと思います。

【杉山部会長】

よろしゅうございますでしょうか。その他、ご質問、ご意見があればお寄せいただければと存じますが、いかがでしょうか。

もしご意見がないようであれば、ここで皆様方にお諮りさせていただきたいと存じます。

当部会に水先小委員会を設置いたしまして水先に関する検討を行っていただきたいというようにご提案申し上げますけれども、よろしゅうございますでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

【杉山部会長】

ありがとうございました。それでは、当部会の下に水先小委員会を設置させていただきます。また、小委員会のメンバーにつきましては、船員部会運営規則第12条第5項の規定によりまして、船員部会長が指名することになっております。そのメンバーでございますが、公労使の代表の方々、あるいは水先関係者や有識者の方々と構成されるというようになろうかと存じますが、具体的な人選につきましては、先ほどの飯塚委員のご要望をも踏まえまして事務局と相談しながら進めさせていただきたいと存じますので、大変僭越でございますが、私にご一任いただければと存じます。よろしゅうございますでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

【杉山部会長】

ありがとうございました。それでは、後日、必要な手続を経た上で私のほうから指名をさせていただきますので、どうぞよろしくご願ひ申し上げます。

### 議題3. 船員電離放射線障害防止規則の一部改正について

【杉山部会長】

続きまして、議題3でございます。船員電離放射線障害防止規則の一部改正についてでございます。これにつきましても、まず事務局からご説明を頂戴したいと存じます。

【西村運航労務課長】

運航労務課長の西村でございます。資料3及び資料3-1につきまして、ご説明をさせていただきたいというふうに思います。

まず、資料3でございますけれども、本審議会部会への諮問の内容でございます。船員法110条の規定に基づきまして、船員電離放射線障害防止規則の一部改正についてのご審議をお願いしたいというふうに考えております。

恐縮ですが、3枚めくっていただきますと、上に「参照条文」と書いてあるページがございます。本部会では省令のご審議は初めてでございますので、まずそこから若干ご説明をさせていただきます。船員法の中の110条に、交通政策審議会等の権限ということで、交通政策審議会等は、国土交通大臣の諮問に応じ、この法律云々の改正に関する事項を調査審議するという規定がございます。また、その下にありますけれども、121条、この船員法に基づいて発する命令につきましては、その草案について船員及び船舶所有者のそれぞれを代表する者並びに公益を代表する者の意見を聞いて、これを制定するものとするということございまして、これに基づきまして、今般、この省令につきまして諮問をし、ご審議をいただきたいというふうに考えておるところでございます。

一番最初に戻っていただきまして、今般の電離放射線障害防止規則の一部改正についてご審議ということでございます。

1枚めくっていただきますと、2ページ、3ページ目に今回の改正の内容についての中身の概要が書いてございます。少し専門的でございますので、別の資料を用意しておりますのでそちらでご説明をしていきたいというふうに思いますが、改正の経緯、概要で言いますと、今般の省令の規制の対象となります放射線物質の定義が、国際標準、国際基準が変更になりましたために、今回改正をしようというものでございます。

恐縮ですか、資料3-1というパワーポイントの横長の資料がございますので、そちらで今回の改正の内容についてご説明をしていきたいというふうに思っております。資料3-1、船員電離放射線障害防止規則の改正概要でございます。

改正の概要でございますが、まず船員電離放射線障害防止規則というものはどのようなものであるかという説明をしております。これは船員法に基づきまして2点の船舶について規制を加えておりま



す。1点が、原子炉搭載船舶等、船内で放射性同位元素を取り扱う船舶ということございまして、かつて実験船「むつ」というのがございましたけれども、現在は該当する事例はございません。船内で原子炉を搭載している船舶についての規制でございます。それから、もう1点はエックス線撮影装置搭載船舶と言いまして、これは、例えば客船、それから海洋探査船でございます。その他、約10隻程度、現在現存しておりまして、例えば客船におきましては、旅客船でございますので、医療用の、いわゆる病院にあるレントゲンの操作装置、こういったものを船の中に搭載しているものでございます。そういったものを規制の対象船舶にしておりまして、船員の放射能による障害の防止につきまして、船舶所有者の取るべき措置でありますとか、その場合の基準、それから船員の遵守すべき事項等を定めた省令でございます。

今般の改正でございますけれども、もともとの放射線障害防止の基準、基本的なものを定めまして「放射性同位元素等による放射線障害の防止に関する法律」という大もとの法律がございますが、それが国際原子力機関（IAEA）において策定されました放射線同意元素の取り扱いに関する新たな国際標準というものを採用いたしましたことを踏まえまして、それに伴いまして改正を行うものでございます。この省令に定めました規則は昭和44年から定められておりまして、そのとき既に基準・規則が、大もとの基本が決まっておったんですけれども、その後の科学技術の進歩というのを踏まえて国際的な機関が基準をより精緻なものにしておりますので、それを採用した関係で今回の省令の改正に至ったというものでございます。

内容は2点ございます。1点が、そもそものこの省令の規制の対象になります放射性物質の定義、これを変えております。現行は、放射線同位元素を4分類した上で、これは体内に摂取した場合に与える人体の影響を考慮しまして4つの大きな分類を加えたわけですけれども、そのカテゴリーごとに一定数量を超えた場合に省令に基づく規制の対象にしておったものでございます。ちょっと表現が難しいのですが、ページをめくっていただきまして、下に5ページと書いてある下から2枚目のところでございます。説明が大変難解で恐縮でございますけれども、そちらに船員電離放射線障害防止規則の第三条の2項ということで、枠囲いをしたものが3つ、それから次のページにもう1つございますが、放射線の種別によりまして分類した上で、それぞれ右側の数量、例えば3.7キロベクレルといった数量、これを超えた場合にこの省令の規制の対象にするといった分類をしておったものでございます。

恐縮ですが、元に戻っていただきまして、これを今般の改正によりまして、経緯はもともと、先ほど申し上げましたように最新の科学技術によりまして各元素ごとに人体への影響を算出することが可能になったということでございますけれども、国際機関の基準の規制のレベルによりまして、それぞ

れの放射性同位元素ごとに人体にどういう影響があるかということ算出し、規制対象にしたというものでございます。

それぞれの規制の項目、具体的に申しますと、これまた恐縮ですが、3ページ、4ページをご覧いただきたいんですけども、これが具体的な中身でございます。3ページに文章でそれぞれ、積んでいる放射線同位元素が1種類であった場合、あるいは2種類であった場合という場合分けをして記載しておりまして、次のページに具体的に放射性同位元素ごとに数量と濃度、この単位を超えたところでこの省令の規制対象にするということで、全体は膨大な量になるので中略で省略をさせていただいておりますけれども、一番左の、水素とか、ベリウムとか、以下ずっと続いております、そういう同位元素ごとにそれぞれの数量・濃度を定めて規定をしたというものでございます。内容的には、国際基準の改正に伴いましてカテゴリーごとから個別それぞれの元素によるということで、より厳密な値にしたというものでございます。

それからもう1点、警報装置に関する基準でございますけれども、これは、放射性物質の、いわゆる放射性物質が照射されている状態の場合には、船員への周知のために自動警報装置の設置を義務づけておりますが、どのレベルまで行った場合に設置をするべきかというものを規定したものでございます。現行では放射性同位元素の数量が370ギガベクレルを超える機器を使用する場合に設置をしろということでございますが、これは、今回の定義の改定に伴いまして数値の整理をいたしまして、実質変更はございませんが、設置義務が400ギガベクレル以上の場合には、その機器を使用する場合に警報装置の設置を義務づけたというものでございます。

以上2点が今回の省令の改正の変更点でございます。

なお、本件の省令改正につきましてはいずれも、先ほど最初のところでご説明をいたしました、いわゆる実験船「むつ」のような原子炉搭載船舶の場合の放射線同位元素の取り扱いに関する内容でございます。今回の改正により影響を受けます船舶というのはございません。

それから、極めて専門的なものでございますので、文部科学省の法律によりまして文部科学省所管の放射線審議会に諮問をし、答申をすることになっておりまして、昨年10月にはその審議会での諮問をいただいて、了解いただいております。

さらには、陸上労働につきましては既に、今回ご説明をいたしました本案と同じ内容の省令の改正を終了しているところでございます。

以上が内容の概要でございます。次のページ以下は、昨年の文部科学省の放射線審議会の諮問、1ページが妥当であるという回答、2ページ以下がその諮問に当たった資料でございます。

以上、よろしくご審議をお願いします。

【杉山部会長】

ありがとうございました。ただいま事務局からご説明がございました。大変専門的な領域なものですから、少なくとも私がどこまで理解が及んだかというのは定かではございません。皆様方のほうから、ご質問、ご意見をお寄せいただければと存じます。

ごく大ざっぱに言いますと、国際基準が変わり、そして、それに対応するためにこのような改正を行ったほうが好ましいと、こういう理解でよろしゅうございますか。

【西村運航労務課長】

そのとおりでございます。

【杉山部会長】

皆様方のほうから、ご意見、ご質問、ございませんでしょうか。

それでは、次回に答申案を決定させていただければと存じます。本日のご説明を踏まえまして、改正案につきまして後日ご意見等がございましたら、あらかじめ事務局でございます運航労務課までご連絡を頂戴できれば、大変ありがたく存じます。どうぞよろしくお願い申し上げます。

その他

【杉山部会長】

それでは、本日の議事は以上ですべて終了いたしました。他に何かございませんでしょうか。どうぞ。

【高橋臨時委員】

漁業最賃について、ちょっとお伺いをしたいと思っております。漁業最賃の適用拡大につきまして、質問が1点、それから要望が1点ということをお願いをしたいと思います。

昨年6月の第757回の船員中央労働委員会で我々労働者側委員から問題提起をしております。その後、9月の総会で再度、中央労働委員会の解散に伴う、その以降の、いわゆるこの船員部会に移行する際の対応について、質問しております。その当時、担当者のほうからは、労使の協議を手伝うという方向で検討をしていきたいという回答があったというように記憶をいたしております。その後、我々のほうから海事人材育成課のほうに問い合わせをしておるんですが、今日に至るまで回答というものはございません。船員中央労働委員会が解散をいたしましても、最賃の対応というものはこの船員部会が継承したというように理解をしております。この理解の仕方でよろしいかというのが、まず質問の1点でございます。

それから、それでよろしいということであれば、イカ釣りと近海マグロ漁船の2つの業界の現状ということにつきましては、10月31日に大型イカ釣り協会が解散をいたしまして、従来の沖合イカ協会と合併いたしまして、全国遠洋沖合イカ釣り協会という形で再スタートをしたということでございます。イカ釣りに関しましては、漁業において仕切りがなくなったということにあわせて、船主団体も統一になったと、こういうことでございます。それから、近海マグロ漁業においては、従来から仕切りというものがございません。一部につきましては、遠洋マグロ漁船と同じような漁場で操業しているということでございます。そうであれば、当局として、労使の協議にゆだねるということだけではなくて、漁業最賃の適用拡大ということにも積極的に介入していただきたい。まずもって最賃の適用拡大についての勉強会というものを官労使で立ち上げていただいて、導入の可否について話し合ってみたいというように思いますので、ご検討をよろしく願いたいというように思います。以上です。

【杉山部会長】

まず、最初のご質問の件に関しましては、いかがでしょうか。

【大野海事局次長】

そのとおりでございます。

【杉山部会長】

本日の議題には今の高橋委員のご発言の内容は盛られておりませんが、高橋委員の方から最低賃金のことにつきましてのご要望がございました。これにつきまして、この席上の委員の方でご意見があればお聞かせいただければと存じますが、いかがでしょうか。

【小坂臨時委員】

漁業の使用者側委員といたしまして、今、高橋委員のほうから当局に対して要望があったというふうには理解いたしております。なお、この問題は、私の記憶では、平成8年ごろから、綿々と言う言葉は悪いんですけども、議論が続いておって、昨年、船中労委が解散する直前の会議の中で出てきて、今、次長のほうからも話があったように継承されておるということで、それは問題ないんだと思っております。

ただ、先ほど高橋委員の方から、大型イカ釣り協会と全国遠洋沖合イカ釣り協会、2つが一緒になって、11月1日から新しい執行体制というか役員体制の中で、今、事業というか、漁業の中央団体として活動いたしております。そういうような中でもありますので、私としては、できますればまず当該労使がせめて一度でも二度でもテーブルを囲んでいただいた後、今のような要望が出てくるほうが、対応がやりやすいと言うと語弊ありますけど。それから、近海マグロにつきましては、確かに遠洋マグ

口と一部の漁船が同一海域で操業していることは間違いありません。ただ、今、小型イカ釣りや近海のマグロにつきましては、ほとんどが船員法上の船員を抱えておるわけではなくて、非常に小さい船、特に近海マグロにつきましては20トン未満が中心でありますし、イカ釣りにつきましては、小さいのは、3トン、5トン、8トンとかいう形の船が多数ございます。そういうようなことも含めまして、当該中央団体とまず海員組合のほうでコンタクトをとっていただいて、一度でも二度でもテーブルを囲んでいただいた後、ご当局に対して要望があるならば上げていただくのがよろしいんじゃないかと思えます。以上です。

【杉山部会長】

ありがとうございました。労使で、回数はわかりませんが、お話し合いをされて、その後、行政との関わりといいますか、行政が間に入っていただくのか、あるいはやはりこの問題は労使で解決していただくほうが好ましいというようなことになるのか、そこをご検討の前に労使で話し合いの機会を設けていただくと。こんなことなのかなと、私も今聞いていてそんな感じがしたんですけれども、何か行政のほうで、今の段階でご発言いただけるような内容はございますでしょうか。

【大野海事局次長】

中々発言しにくいわけですが、これは、今、小坂委員がおっしゃられましたとおり、平成8年当時に船中労総会の場で労働者委員からの要望がなされた。その段階から、まずは労使で協議を進めるということで整理をされていたというふうに認識しております。

また、今日おいでになられます小杉委員でございますけれども、平成20年6月の船中労総会の場で、当時、小杉会長から、どのような論点についてどのようにこの場で議論をする必要があるのかということにつきまして、まずは労使で議論を行い、整理していただきたいということで、関係者がご納得いただけたというふうに認識をしております。

行政といたしましては、話し合いの場を設けるとか、これは必要があればきちっとやっていく必要があろうかと思っておりますし、この部会の担務でございますけれども、従来の経緯から考えますと、その場合、公益委員の先生方にも汗をかいていただくということになるわけでございますので、今までの前提でまず労使で議論を行い、整理していただくということをスタート台にさせていただけたらありがたい。これについては本当に事務局としてということをあえて申し上げさせていただきますけれども、そのように感ずる所存でございます。

【杉山部会長】

ありがとうございました。この問題は、すぐにどうこうというような形でもって方向性を見出すのはちょっと時間的に難しいかなというようにも思われます。従いまして、労使双方で論点の整理、あ

るいは問題解決の方法等々についてテーブルを囲んでいただき、その後の議論にさせていただくということに関しまして、高橋委員、いかがでございましょうか。

【藤澤臨時委員】

それじゃあ、私の方から。最賃の問題は外航海運以外の船員に対して全部あるわけなんですね、内航海運も、旅客船も、特に水産、漁業者にとりましては。外航海運にないのは、もう既に海員組合のほとんどの会社が組織されておりまして、一定の水準を労働協約の中で船主協会との間で確認をしてくているという経緯もございます。内航海運も、旅客船業界も、まずそういう海員組合の労働条件の改定状況を踏まえながら中央と地域の実情をどう反映させていくかということで、概ねうまく整合できていっているかなと。まずは中央における最賃の方向性が示されて、全国一斉にそれぞれの地域における最賃が決定されているという実情にあります。ただ、今ここの議論の素材になっている業種につきましては、中々そういう形で中央から地域の事情を反映させるような、また業種を反映させるような最賃を論議して決めていくというには、地域の実態がございまして、あるいは漁業者の実態等々、零細企業等々の関係もございまして、これは労使でいろんな論議をもう少し重ねて集約をして、労使共通の問題として最賃の場へ上げていきたいというふうに考えます。以上でございます。

【杉山部会長】

ありがとうございました。それでは、まず労使双方で話し合っただき、問題点の整理等々をやっていたら、その後の議論というふうにさせていただければと存じます。

他に何かございませんでしょうか。ありがとうございました。

閉 会

【杉山部会長】

それでは、事務局のほうから連絡事項があれば、お願いしたいと存じます。

【川崎企画調整官】

次回の部会の日程についてでございますが、次回は2月16日（月）の14時からということにさせていただきますと思いますが、よろしゅうございましょうか。

（「はい」の声あり）

【川崎企画調整官】

それでは、そのようにさせていただきますので、よろしく願いいたします。場所等につきましては、また後日連絡させていただきますので、よろしく願いいたします。

事務局からは、以上でございます。

【杉山部会長】

どうもありがとうございました。

私の不手際で時間が若干超過してしまいましたけれども、以上をもちまして交通政策審議会海事分科会第3回船員部会を閉会させていただきたいと存じます。

本日は、年の初めの大変お忙しい中、委員及び臨時委員の皆様方には、ご出席いただき、大変熱心にご議論を頂戴いたしました。どうもありがとうございました。