

平成24年10月26日

於：国土交通省中央合同庁舎3号館11階特別会議室

交通政策審議会海事分科会

第37回船員部会

議事録

目 次

1. 開 会	1
2. 議 事	
議題1. 第10次船員災害防止基本計画（案）について	2
議題2. 海上労働条約国内法化関係について	5
3. 閉 会	7

【出席者】

(委員及び臨時委員)

公益代表 竹内委員、河野委員、野川委員、久宗委員

労働者代表 立川委員、田中委員、森田委員

使用者代表 五十嵐委員、小比加委員、鈴木委員、長岡委員、濱田委員

(事務局)

国土交通省 花角審議官

海事人材政策課 多門海事人材政策課長、古坂雇用対策室長、白崎企画調整官

運航労務課 山本運航労務課長、松澤安全衛生室長

海 技 課 岩月課長

安全基準課 高嶺課長補佐

開 会

【白崎企画調整官】 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37回船員部会を開催させていただきます。

事務局の海事局海事人材政策課、白崎でございます。

本日は、委員及び臨時委員総員17名中12名がご出席ですので、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いることをご報告申し上げます。

議事に入ります前に、この10月に新たに臨時委員に就任された方々がいらっしゃいますので、ご紹介させていただきます。

公益委員として就任されました、高崎経済大学の久宗教授でございます。

【久宗臨時委員】 久宗と申します。よろしくお願いいたします。

【白崎企画調整官】 次に、使用者委員として就任されました、日本旅客船協会の鈴木副会長でございます。

【鈴木臨時委員】 鈴木でございます。よろしくお願いいたします。

【白崎企画調整官】 同じく使用者委員として就任されました、大日本水産会の長岡常務理事でございます。

【長岡臨時委員】 長岡でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

【白崎企画調整官】 同じく使用者委員として就任されました、日本船主協会内航部会の濱田副部長でございます。

【濱田臨時委員】 濱田でございます。よろしくお願いいたします。

【白崎企画調整官】 続いて、配付資料を確認させていただきます。資料1として「第10次船員災害防止基本計画（案）について」が9枚、資料2-1の参考資料として、「船員法の一部を改正する法律政令事項概要」が2枚。それから資料2-2の参考資料として「船舶設備規程の一部改正について」が3枚、以上でございます。資料は行き届いておりますでしょうか。

それでは、議事に入りたいと思います。本日の船員部会については、船員部会運営規則第4条第2項の規定により、落合部長から竹内部会長代理に一任する旨のご連絡をいただきましたので、竹内部会長代理に司会進行をお願いいたします。よろしくお願いいたします。

議題1. 第10次船員災害防止基本計画（案）について

【竹内部会長代理】 皆さん、お忙しいところを、どうもありがとうございます。前回に引き続きまして、落合部会長はちょっとご都合がということでございますので、私のほうで司会進行を務めさせていただきたいと思っております。

では、議事次第に従いまして、まず議題の1になりますが、第10次船員災害防止基本計画（案）につきまして事務局よりご説明をお願いいたします。

【松澤安全衛生室長】 安全衛生室の松澤と申します。よろしくお願いいたします。

本日は、第10次船員災害防止基本計画の概要についてご説明いたします。それでは、お手元の資料1「第10次船員災害防止基本計画（案）について」の1ページ目、「船員災害防止への取組について」をご覧ください。船員災害防止計画を樹立し、船舶所有者及びその団体による自主的な船員災害防止活動の推進を目的としております、船員災害防止活動の促進に関する法律、資料1ページ目の下のほうに関係条文を記載しておりますが、その第6条第1項におきまして、5年ごとに交通政策審議会のご意見をお聞きして、船員災害の減少目標その他船員災害の防止に関し、基本となるべき事項を定めた船員災害防止基本計画を作成しなければならないこととされております。

また、同法第7条第1項におきまして、基本計画の実施を図るため、船員災害の減少目標、船員災害の防止に関し重点をおくべき船員災害の種類、船員災害の防止のための主要な対策に関する事項等を定めた年度ごとの船員災害防止実施計画について、同様に交通政策審議会にご意見をお聞きして、作成しなければならないこととされております。

また、本平成24年度は第9次基本計画の最終年度に当たりまして、来年度の平成25年度から平成29年度までの5年間に係る第10次基本計画を策定するものとなっております。

続きまして2ページ目、災害疾病発生状況をお聞きください。こちらの2ページ目におきましては、第1次基本計画の初年度となります昭和43年度の前年度となります昭和42年度から平成22年度までの期間につきまして、上段に災害発生率の推移、下段に疾病発生率の推移をそれぞれ記載してございまして、死亡、行方不明及び3日以上休業となったものの1,000人当たりの発生率、パーミルとなりますが、それぞれの推移をグラフ化してございます。

まず上段の災害発生率でございますが、昭和42年度と平成22年度を比較いたしますと、一般船舶ですと昭和42年度が33‰（パーミル）に対しまして、平成22年度、右のほうに四角で囲んでございますが、一般船舶ですと8.3‰、また漁船ですと48.3‰が、

平成22年度ですと15.3%、その他、これは官庁船、はしけ等々になりますが、その他の船舶につきましては43.7%から6.7%となっております。そして一般船舶、漁船、その他を合計した数値といたしましては、昭和42年度が41.2%、平成22年度が10.9%と、約4分の1に減少しております。

次に疾病発生率の推移でございますが、昭和42年度の一般船舶が69%となっておりますが、平成22年度には12.1%、また漁船は72.4%から8.9%に、またその他の船舶につきましては68.1%から8%に、またそれらの合計といたしましては70.7%が、平成22年度には9.9%と、約7分の1に大幅に減少しております。これは昭和43年度に第1次船員災害防止基本計画が策定されてから、現在までの9次までの45年間にわたりまして船舶所有者、船員及び関係団体等の関係者の皆様が一致しまして船災への防止に取り組んできたたゆまぬ努力による成果であると考えております。

しかし、近年におきましては発生率が、このグラフでおわかりになるかと思いますが、その災害及び疾病いずれにおきましても減少割合は鈍化してきております。また、2ページの下の方には、平成22年度末現在となりますが、陸上労働者の死傷災害発生状況との比較を記載しております。漁船の死傷災害発生率ですと13.8%となっておりますが、陸上産業、右側の黄色い部分となりますが、一番死傷災害の発生率が高い林業で28.6%、それに次いで高い鉱業の13.9%と漁船とがほぼ同率となっております。

また、全船種の9.8%となっておりますが、これにつきましては全産業平均2.1%の四、五倍となっております。陸上産業と比較いたしますと、依然として高い災害発生率となっております。

こうしたことから、船員災害の防止を目指した取り組みにつきまして、引き続き強力に推進する必要があると考えております。

次に、3ページをご覧ください。こちらの3ページにおきましては、本年度が最終年度となります第9次船員災害防止基本計画の概要を記載しております。一番上の箱、四角の部分には計画の期間・目標としまして、平成20年度から24年度までの5年間の計画の期間、計画の目標としまして、災害につきましては21%減、疾病につきましては全体の発生率を8%減という目標を掲げております。

次に、下の四角の部分となりますが、船員災害の防止対策としまして、現状と課題について、基本計画ではこのような主に4項目を挙げておりまして、現状と課題に対しまして主要な対策としまして、総合的・計画的な対策の推進ということで、例えば安全衛生管理

活動の推進等々の自主的な船員災害防止対策の推進、あるいは安全衛生教育の訓練の充実等々の推進のほか、重点的な対策の推進という項目としまして、作業時を中心とした死傷災害防止対策、これにつきましては死傷災害の34%が転倒・はさまれという実態から、このような対策を打ち出しております。

そのほか、死亡災害の45%が海中転落となっておりますので、海中転落等による死亡災害防止対策、あるいは船員の高齢化に対応した死傷災害防止対策等々を9次の基本計画では記載しております。

続きまして4ページ目をお開きください。今、簡単にご紹介しました第9次基本計画に掲げております死傷災害の目標、あるいは疾病の目標に対しまして、平成22年度までのデータで、この減少目標が達成可能かどうかにつきまして、上のほうに記載しております。

まず、左上の死傷災害の目標でございますが、青線の矢印が目標値を、赤線の矢印が平成22年度末までの実績値を示しております。一般船舶につきましては、16%減の目標に対しまして9%減、これは達成可能と考えております。しかし、漁船につきましては26%減に対しまして3%の増ということで、これは達成困難と考えております。

一般船舶と漁船を合計しました全体の減少目標は21%減としておりますが、これにつきましては、漁船の実態、実績から考えまして、達成困難と考えております。漁船が減少ではなくて増加している要因として考えられますのが、その下に※で書いておりますが、主な漁船事故の死亡等ということに記載しております。平成20年度、21年度、震災関係を記載しておりますが、これにつきましては1回の海難によりまして、たくさんの方が死亡または行方不明となった事故を抽出したものです。平成20年度では1隻としておりますが、これは平成20年6月に巻き網漁船におきまして20の方が行方不明となったものです。

次に、平成21年度に2隻22人と記載しておりますが、こちらは平成21年4月に、同じく巻き網漁船で12人、内訳としまして死亡11人、行方不明1名ということで、合計12名の方が海難で死亡または行方不明となっております。また、21年度のもう1隻につきましては、22年1月に発生しました以西底引き網漁船で10の方が行方不明となっております。

また震災関係としましては1隻4人と記載しておりますが、この1隻につきましては平成23年3月11日、震災の発生日でございますが、マグロはえ縄漁船が地震発生によりまして塩釜港沖に冲出したのですが、その冲出し中に津波の第2波、あるいは第3

波が船橋に浸入しまして4人の方が行方不明となったという事例となっております。これらの痛ましい事故によりまして、死傷災害の発生率が増加したものと考えております。

なお、去る9月24日に発生しましたカツオ一本釣り漁船、堀栄丸でございますが、衝突沈没事故で13人の方が行方不明となっておりますので、平成24年度の漁船の死傷災害発生率は増加するのではないかと考えております。

その結果としまして、先ほどお話ししましたように、死傷災害の全体としましては達成困難と見込んでおります。

その右隣の疾病の目標につきまして、一般船舶につきましては2%減の目標に対しまして4%減、漁船につきましては16%減の目標に対しまして26%減、全体ですと8%減の目標に対しまして13%減。いずれも平成22年度段階でそれぞれの目標を既に達成しておりますので、疾病につきましては、この9次の最終年度には全て達成可能と考えてございます。

その下に書いておりますのは、第9次基本計画で記載しております重点的な対策につきまして、その発生動向についてグラフ化したものとなっております。右側の中段、船員の高齢化に対応した死傷災害防止対策（50歳以上の船員）としているところにつきましては、平成21年度から平成22年度に12.5%から13.4%と0.9ポイント増加しているほかは、おおむね減少傾向となっております。

それでは、5ページ目の第10次船員災害防止基本計画の骨子（案）をご覧ください。昭和43年度に、先ほどご紹介しましたように第1次の基本計画が開始されておりますが、それ以来、約半世紀が経過いたしまして、平成25年度からは第10次の計画期間となる、1つの大きな節目となっております。そのため、第1次計画以降の船員災害発生率の推移や、船員災害の現状を踏まえまして、従来からの船員災害防止活動につきましては、着実な実施を行うとともに、改めて初心に立ち返って、その取り組みのさらなる推進を図ることとしております。

計画期間につきましては平成25年度から29年度までの5年間としまして、計画目標につきましては、資料中では（検討中）としております。これにつきましては、従来の目標値としましては、前回の計画期間中のある年度をベース、いわゆる発射台としておりまして、その発射台から何パーセントの減少を目指すという考え方で策定しております。しかし死傷災害におきましては、先ほど漁船の海難をご紹介いたしましたが、それらの海難によりまして死亡、行方不明者、あるいは疾病におきましては、例えば平成21年度では

新型インフルエンザの流行によりまして、疾病の発生率が増加したというような、いわゆる特殊要因によりましてそれらの発生状況が大きく変化することとなります。そのため、従来の一定の年度をといて、いわゆる点を捉えるのではなくて、一定期間の平均値をベースとするなどによりまして、減少目標を算出することがより適切ではないかと考えております。

その具体的な内容、目標値につきましては、今後関係者の皆様に改めてご説明したいと存じますので、その際にはよろしくお願いたします。

また、従来の計画におきましては、それぞれの対策の実施主体が記載されていなかったことから、一体誰がそれらの対策を実施するのか不明確ではないかというご指摘、ご意見をいただいていたところですので、今回の計画におきましては、船舶所有者、船員、船員災害防止協会、あるいは国が連携・協力や支援のもとに、それぞれ取り組むべき対策につきまして新たに実施主体別の取組体制を記載することとしております。

そして5ページ目下側の箱におきましては、それらの対策により取り組む主要な対策の推進を記載しております。その中には、従来から実施しております、作業時を中心とした死傷災害防止対策、あるいは年齢構成を踏まえた死傷災害及び疾病防止対策などのほか、先ほどご説明しましたように、特に漁船における死傷災害が増加していることを踏まえまして、漁船における死傷災害対策を新たに柱立てしております。

なお、基本計画に記載する対策につきましては、基本計画と実施計画におきます記載事項の整理、分担の観点から、基本計画では主な対策の概略を記載することとし、具体的、詳細な対策につきましては、毎年度作成いたします実施計画におきまして、今後の船員災害の発生状況を踏まえて定めることとしたいと考えております。

次に、6ページの漁船における死傷災害対策をお開きください。まず現状の①に記載しておりますように、業種別発生のおお半分以上の58%が漁船において発生しております。また、漁船の災害時の作業別では、漁ろう関係が42%、漁獲物取扱関係が11%、漁具・漁網取扱関係が9%、この3つで真ん中右側の円グラフとなりますが、その青い部分、この3つだけで合計62%の災害が発生しております。これは悪天候時における無理な操業等が影響しているものと考えられます。

このため、基本計画におきましては、船舶所有者及び船員が連携しまして、適切な災害防止対策を講ずることを基本に対策を記載することとしております。なお、取組み例として記載しております職場環境の整備等につきましては、年度ごとの実施計画における対策

の例としてお示ししております。

次に7ページ目、海難防止による死傷災害の対策をご覧ください。まず一番上の①でございますが、海難は、船員災害における死亡または行方不明の約37%を占めるということで、かなり海難による死傷災害が多いということとなっております。この実態を踏まえまして、政府といたしましても平成23年度から27年度まで、5カ年間に期間といたします第9次交通安全基本計画におきまして、我が国周辺で発生する海難隻数を、第8次計画期間の年平均と比較しまして平成27年度までに10%減を目指すとしております。

次に、居眠りによる船舶事故につきましては、平成16年1月から22年3月までに公表されました、運輸安全委員会の船舶事故調査報告書等によります居眠り船舶事故は、船舶事故の約10%、総トン数500トン未満の船舶では約96%が占めております。また、単独当直で自動操舵装置を使用し、椅子に座った状況で多く発生していると運輸安全委員会では分析しております。さらに発生要因といたしましては、疲労、寝不足、気の緩み、薬の服用等が指摘されております。

これらの調査結果を踏まえまして、平成22年5月となりますが、運輸安全委員会から居眠り船舶事故の発生状況を踏まえ、居眠り防止装置の義務化等の居眠り防止の対策を検討すべきとの意見が出されています。

さらに、今春4月29日となりますが、関越道の高速バスツアーにおいて居眠り運転が原因で多数の死傷者、死者7人、負傷者38人の事故が発生しております。これは高速バスという陸上交通モードにおける事故ですが、海陸のモードの別を問わず、その防止対策が重要と認識しております。そのため基本計画におきましては、睡眠不足の体調、眠気を催す薬物の服用等々、あるいは睡眠時無呼吸症候群等疾病を踏まえまして対策を講ずることとしております。

続きまして、8ページ目をご覧ください。こちらは年齢構成を踏まえた死傷災害及び疾病防止対策を記載しております。現状の①に記載しておりますとおり、50歳以上の高齢船員につきましては、死傷災害及び疾病ともに、その発生率が高くなっております。また中年層、老年層ですと、やはり「安全確認が不十分」が発生原因の1位、2位となっております。長年の経験から安全作業手順の省略、あるいは意識と加齢による機能・体力の低下に知覚が伴っていないということが原因ではないかと考えております。

次に、船内における高齢船員と若年船員とのコミュニケーション、意思疎通の不十分というのも、若年層におきましては6番目、中年層ですと9番目、老年層ですと6番目に

位置づけられております。これらにつきましては、今後高年層の退職が増加することに伴いまして、いわゆる安全文化の伝承が重要となってくると考えております。

最後、9ページ目となりますが、生活習慣病等の疾病防止対策をご覧ください。まず消化器系、循環器系、がん、糖尿病の生活習慣病は、疾病による死亡の73%となっておりますので、引き続き生活習慣病対策を講じたいと考えております。

また、今回初めてとなりますが、③の部分となります海陸の労働者における疾病別発生状況について比較しております。これは陸上のデータにつきましては、厚生労働省が3年ごとに全国の医療機関を対象に調査しております患者調査から、扶養家族を除いた15歳から64歳までの、いわゆる勤労世代に係るデータと、船員とを比較したものとなっておりますが、船員では作業形態によると考えられる腰痛等の筋骨格系の疾病のほか、新生物等が多くなっております。一方、陸上労働者では糖尿病が多いという傾向となっております。

このため、船舶所有者が講ずる対策としましては、船員の健康状態を把握し、健康相談、健康指導、運動不足等の予防対策を、船員につきましては、栄養管理や適切な運動等、自身の健康管理に留意することについて記載することとしております。

以上が今日の資料の内容となっております。今後、引き続きまして関係団体の皆様と、減少目標を含めた計画本文につきまして詳細な調整を行わせていただくとともに、本基本計画を踏まえました平成25年度船員災害防止実施計画案を速やかに策定し、改めて関係団体の皆様と調整を行いたいと考えております。

そのため、次回の部会におきまして諮問、できれば答申という運びとさせていただければと考えておりますので、よろしくお願いたします。

以上、駆け足のご説明となりましたが、本日の説明を終了いたします。

【竹内部会長代理】 ありがとうございます。

では、ただいまのご説明につきまして、ご質問、ご意見等ございますでしょうか。よろしいですか。

では、ございませんようでしたら、本日はこのぐらいということで、まだこれからいろいろ調整することが必要だということでございますし、引き続き事務局のほうでは関係者の皆様と調整を図っていただいて、先ほどおっしゃいましたとおりで、諮問、答申という形に持っていくということになるということでございます。

その点含めまして、次回またご報告をお願いいたしたいと思っております。

議題 2. 海上労働条約国内法化関係について

では、議題の 2 「海上労働条約国内法化関係」につきまして、事務局よりご説明をお願いいたします。

【山本運航労務課長】 運航労務課長の山本でございます。

それでは議題の 2 といたしまして、海上労働条約の国内法化の関係で 3 点ご説明申し上げます。資料としては 2 種類つけております。

まず 1 点目でございますが、これは資料がございません。口頭で失礼させていただきます。前回の船員部会でご審議をいただきました省令の改正、船員法施行規則の改正等につきまして、前回部会で立川委員よりパブリックコメントに関するご意見、ご要望をいただきましたが、その後 1 カ月間の意見募集期間を終えての結果をご報告させていただきます。

結果、この省令改正につきまして、1 件、お一人の方より、ご意見、ご質問をいただきました。省令改正事項の中に、前回ご説明のとおり、今回の条約で盛り込まれました調理担当者に対する教育の実施ということがございまして、この点に関しての 2 点のご意見でございました。

1 点目は、調理の担当者が教育を受けることが義務づけられるということですが、調理という業務は具体的に何かということ、もちろん料理をしたり、配膳をしたりというのは当然対象になってくるのですが、例えば食堂の床の清掃等の業務は該当しないと思うけれども、そういう理解でいいのでしょうかというような内容のものでございました。

今般、教育の実施が義務づけられる「調理を行う者」という際の調理ということについては、食料の貯蔵であったり、献立表の作成であったり、あるいは料理自身であったり、その他食料に関する各種衛生業務ということの意味していると解釈しておりますが、この点につきましては、調理行為に該当する、しないの具体的な業務の例を、今後通達等で明らかにしてまいりたいと考えています。

それから、同じ方の 2 点目のご意見として、自ら調理行為というのは行わないけれど、船内で調理行為を行う人を監督するような立場にある者についても、一定の教育等を要件にしたほうがいいのではないかと考えております。今回の省令改正は、海上労働条約の規定に準拠し、実際に調理業務を行う者に対して教育訓練の実施を義務づけるということで、例えば船長さん等に調理担当者同様の義務づけを行うというようなことは困難であるとは考えておりますが、ご意見も踏まえまして、新制度を周知するにあたりまして

は、各船社の本社の船員管理部門のみならず、船内で調理担当の方を管理・監督することとなると思われる船長、あるいは船舶料理師として乗船されているような方々に対しても、船員の健康維持、あるいは船内の安全衛生の確保、向上を目的とする今回の新たな新制度について、周知よく図られるよう指導をさせていただきたいと思っております。

以上がパブリックコメントに関するご報告でございます。

次に資料2-1、横長の資料をご覧ください。今回の国内法化に当たっての政令改正事項ということで、ご紹介をさせていただきます。2枚目をご覧くださいまして、前回は省令の説明の中で少し触れさせていただいたのですが、法律に続く下位の法令という意味では、省令のほかには政令というものがございます。平成24年の黄色く政令・省令公布というところの関係でございますが、ここで、政令で定めることを予定している事項と申し上げますのは、前回ご説明したような省令で定める手続の詳細ですとか、あるいは具体的な基準という内容とは少し性格が異なりまして、どちらかと言えば技術的な、あるいは、いわば「決め」の事項ということになるのですが、今日は資料でその具体的な概要についてご説明をさせていただければと思います。

政令で定めることを予定しておる事項は幾つかございますが、1枚目をご覧くださいまして、まず1点目としては施行期日というものがああります。2枚目の先ほどの表で、平成25年の冒頭の部分に改正法の一部施行という記載の表記が2つあるかと思います。この緑色あるいはオレンジ色で記載しました施行時期、これまでも来年の初めを想定して決めていきたいと申し上げてきましたが、この時期を具体的に何月何日とするかというのが決まるのが、この政令ということになります。月初めの日とするのか、あるいは条約の発効日というものを念頭に、そこからさかのぼって何か切りのいい日にするのか、何月にするのかといったことを、今、検討中でございます。

それから2点目は、同じ2枚目の資料の一番右下のところになりますが、日本籍外航船の旗国検査、あるいは証書の発給ということ条約発効に向けてやっていくこととなりますが、この業務を国が実施する場合には、国による検査、あるいは証書の発給というものについて、改正法に基づきまして手数料をいただくことにしています。その手数料を何円にするかということ政令で決めさせていただくことになっております。現行の船舶関係の検査に係る手数料の設定の考え方というものも参考にしながら、この海上労働検査に係る事務コストというものを踏まえながら、国の収入となりますので財務当局の理解も得て、具体的な額を政令で決定するというところでございます。

それから3点目は、今申し上げました旗国検査につきまして、今回、登録検査機関制度というものを導入することを予定しております。この登録の更新期間の設定というものも政令で実施することを予定しております。既に船舶関係の検査の部門で導入されている民間検査機関の登録期間も参考にしながら決めることとしていまして、本日の資料には具体的な記載はしておりませんが、今のところ3年間、3年おきに更新をしていただくということを想定しております。

その他、細かな技術的改正、形式的改正等々ございますが、大きな政令改正事項としては、この3点となります。今後、内閣法制局の審査等、必要な手続を進めて、いずれ内容が固まりましたら、また関係団体の皆様にもご説明をさせていただきたいと思っております。以上が2点目の政令改正についてでございます。

最後、資料2-2、縦長の資料をご覧ください。船舶設備規程の一部改正についてというものでございます。今般の海上労働条約の国内法化ということでは、この部会でもご審議いただきました船員法の改正、あるいは前回、前々回ご審議いただいた船員法関係の省令改正ということで、基本、船員法体系で対応しておりますが、一部海上労働条約の中で定められている船舶の設備要件の関係につきましては、従来の設備関係のILO条約への対応同様、船舶安全法の体系の中で、同法に基づく省令としての船舶設備規程の改正による対応を予定しています。

既にご説明してきておりますが、設備関係については、漁船は国内法化の対象外ということで、漁船以外の船舶、商船が対象ということになってまいります。この省令改正につきましても、現在改正作業中でありまして、我が国として本条約を批准としていくに当たって必要な国内法令改正の1つとなりますので、早期批准の観点からも、早く整備したいと考えておるものでございます。

具体的な改正内容としては、「3. 改正の概要」というところになります。あくまでも対象は、今後の新造船ということになりますが、ここで①以降、丸数字で記載のとおり、例えば、新条約に準拠して船員室の天井の高さを2メートル3センチ以上とするということですか、②では船員室の位置を最高航海喫水線より上方にすることということですか、2枚目を見ていただきまして、例えば⑥では船長等についての執務室の設置という要件ですとか、⑦船員さんの寝台の長さ、あるいは幅を条約の水準にするということ。それから⑨では、衛生設備ということで、浴室ですとかトイレの数を従来よりも増やすというようなことを、新しい条約に準拠して改正する予定でございます。

ここで、省令改正するに当たって1つ取り扱いを決定しなければいけない事項がございます。2枚目の一番下になりますが、今申し上げたように、新条約の新たな設備要件というのは、それぞれの条約の規程の中に盛り込まれているわけですが、この条約の個々の規定で、労使との協議を前提に、一定の船舶について条約の適用を除外するということが認められています。全てのものではないのですが、個々の項目ごとに決められています。例えば、こういう労使協議の規程がある事項として、⑥の執務室の設置というような事項が代表的なものとして該当いたしますが、今回省令改正を船舶設備規程改正するに当たり、どう措置するか、少し具体的あるいは専門的に関係労使の皆様のご意見を聞いて決めていきたいと考えています。

3枚目をご覧ください。このため、条約の国内法化に当たって、平成18年以降開催させていただきました国内法化勉強会、先ほどの資料2-1の2枚目で、条約国内法化勉強会ということで、18年9月から22年7月までの間に12回開催させていただいたものがございますが、この勉強会のメンバーを参考にしながら、同委員会の座長をお務めいただいた本船員部会の野川委員、それから関係の皆様にご参画いただいたような検討会を、3枚目のとおり開催させていただいて、詳細を検討したいと考えております。

早速でございますけれど、本日、本部会終了後、午後3時を予定しておりますが、引き続き開催をさせていただきたいと考えています。この検討会での検討の結果、省令改正をどういう形で行うかということがまとまりましたら、また、後日、この船員部会でご報告を申し上げたいと思っております。詳細の取り扱い検討のための勉強会設置を含め、本日は船舶設備規程の改正の概要について、ご説明をさせていただきました。

以上3点でございます。

【竹内部会長代理】 ありがとうございます。

では、ただいまのご説明につきまして、ご質問、ご意見等ございますでしょうか。

お願いします。

【小比加臨時委員】 小比加です。ちょっと伺いたいののですが、初歩的なことで申しわけない。今の2ページ目の一番下のところ、項目の一部については、一定のトン数未満の船舶に対しての労使との協議上、その適用を免除とすることが可能であるという、これに対象する項目というのは、これのうち、どれなのですか。

【高嶺安全基準課課長補佐】 ただいまのご質問がございました項目でございますが、まず⑥の執務室の設置でございます。これについては、条約の規定では総トン数3,000

トン未満の船舶について、主管庁が、労使と協議の上、免除することができるということがございます。そのほか、⑩の事務室の設置です。事務室の設置についても、3,000トン未満の船舶について適用免除が可能であるということです。

そのほか、例えばブリッジ、機関区域または機関制御室の近くに衛生設備を設置すること、これも3,000トン未満の船舶について適用の免除が可能であること。それから食堂の位置が調理室に近い位置にすること、これも3,000トン未満の船舶について免除が可能。そのほか寝室については原則個室となっているのですが、これも3,000トン未満の船舶について適用の除外が可能であるということでございます。

これ以外に、さらに小さい船舶、200トン未満の船舶について、例えば洗濯設備の設置について免除が可能とか、あるいは船員室のスペースは条約上で1人当たりの広さが決まっていますが、これを免除というか、緩和すること、そういうことです。

あとは、これも200トン未満の船舶ですが、空調設備、居住設備とかに空調設備を設置すること、これは200トン未満の船舶について適用除外が可能であるとか、こういったことが条約の中に規定されております。

以上です。

【竹内部会長代理】 ありがとうございます。

ほかにはいかがでしょうか。お願いします。

【立川臨時委員】 パブリックコメントの報告、どうもありがとうございました。まずもってお礼を申し上げます。

そこで一言追加といいますか、発言をさせていただければと思うのですが、諮問、答申の間にやっていただくと非常にありがたいなという感じを持っていますので、その辺も含めて、今後よろしくお願ひしたいと思ひます。

以上でございます。

【竹内部会長代理】 今回の件については、よろしいですか。

【山本運航労務課長】 法令改正手続のスケジュールと船員部会のスケジュールがうまくかみ合えば、それは理想的な形になりますが、なかなか難しい面はありますが、極力、船員部会での改正内容のご説明とあわせてパブリックコメントの結果も参考にご紹介するようなことができればいいと私も思っています。

【竹内部会長代理】 ありがとうございます。

そのほかにつきましては、よろしゅうございますか。

では、ないようでしたら、議題2につきましては以上といたしたいと思います。

閉 会

本日用意されました議事は終了いたしました。そのほかに何か皆様からございますでしょうか。

【田中臨時委員】 田中でございます。10月9日から12日まで、海員組合の第73回の定期全国大会が開催されまして、今後2年間の活動方針が決定されたところでございます。これを補強、補完する意味合いも含めまして、決議案が4本採択されていますので、これを皆さんに明らかにしたいと思います。

まず1件目は、海賊略奪行為の根絶を強く求める決議。2点目は、道路偏重政策に断固反対し、フェリー、旅客船の維持存続を求めるという決議でございます。もう1つ、3番目は、本四架橋で働く組合員の雇用と生活を守る施策を求める決議。最後に日本人船員の確保、育成に向けた実効ある施策を求めるという決議が4本採択されておりますので、これにつきましては今後、関係者の皆様方にご理解、ご協力をいただくことになると思いますので、報告しておきます。

以上でございます。

【竹内部会長代理】 ありがとうございます。

ほかに、お願いいたします。

【長岡臨時委員】 長岡でございます。新任早々大変恐縮なのですが、僭越なのでございますけれども、お尋ねとお願いを。船員職業紹介事業の強化についてなのですが、八戸機船漁業協同組合、それから八戸みなと漁業協同組合から船員職業紹介事業の許可申請が出ておりましたでしょうか。おると聞いておるのですが、出ておりましたならば、これはお願いなのですが、この許可申請につきましては、来年の春、八戸というのはイカ釣り漁業の一大地でございますので、来年の春の出漁に向けた申請でございまして、漁協側が慣れていなくて申請がもたつき、そのせいで若干遅れぎみだと伺っておりますが、ご当局ご担当課につきましては、漁船員の確保の困難性はご理解いただいていると思いますので、何とか来年の3月ぐらいの受け入れに間に合うように、来月に提出され、こちらで決議いただいて、その後の手続に関しても、できるだけ早期に許可が出るようお願いをしたいということでございます。

【竹内部会長代理】 今の件について、お願いいたします。

【古坂雇用対策室長】 雇用対策室の古坂と申します。本件の担当をさせていただいてございます。

今の件につきまして、結論から申し上げますと、種々の状況等はお聞きをしております、最終的に11月の船員部会に諮問させていただく予定にしております。現在、申請書類などの内容につきまして精査させていただいており、船員部会でご審議をいただく内容でございますので、委員の先生方に内容的にも適正なものをお出ししなければいけないということで、事前の審査体制をとらせていただいているところでございます。11月には当部会に諮問させていただく予定にしております。

【長岡臨時委員】 よろしくお願いいたします。

【竹内部会長代理】 ありがとうございました。

そのほかには皆様方からございますか。

なければ、次回の部会の日程等を事務局よりお願いいたします。

【白崎企画調整官】 次回の部会の日程ですけれども、11月30日金曜日の1時半からを予定しております。場所は、本日と同じくここ11階特別会議室でございます。よろしくお願いいたします。

事務局からは以上です。

【竹内部会長代理】 それでは、以上をもちまして交通政策審議会海事分科会第37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、ご出席いただきましてどうもありがとうございました。

— 了 —