

交通政策審議会海事分科会第58回船員部会

(成瀬専門官) それでは、ただいまから交通政策審議会海事分科会第58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成瀬でございます。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17名中14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。

次に、配布資料の確認をさせていただきます。お手元の資料をご覧ください。

1枚目が議事次第、2枚目が配布資料一覧とございまして、その次からが資料になります。資料の番号は、縦置きの資料は右上に、横置きの資料は左上に記載してございます。

まず資料1として、平成27年度海事局関係予算概算要求概要が1部でございます。予算要求用の冊子を使用しております関係で資料番号が付されておりませんが、ご了承願います。

資料2として、案として船員に関する特定最低賃金、括弧で4業種ございますが、その改正についてが1枚、また、その資料の2-2として、船員に関する特定最低賃金の公示等が10枚になります。下にページが10ページまでとしてあります。

資料3として、交通政策審議会への諮問について、諮問第207号「船員法施行規則及び船員労働安全衛生規則の一部改正について」というものが2枚になります。資料3-2として、ポンチ絵による改正概要が1枚。資料3-3として参照条文が5枚、資料3-4として、国際海事機関(IMO)第92回海上安全委員会の結果についてというものが5枚になります。資料3-5として、SOLAS条約第Ⅲ章の新旧表が2枚であります。さらに資料3-6として、IMSBCコードとその和訳の対照表が1枚になります。

最後に資料4として、交通政策審議会への諮問について、諮問第206号「船員派遣事業の許可について」が2枚、その参考資料として、資料4-2が表紙を含め3枚、これは委員限りの資料になります。

今回、資料が多うございますが、資料は行き届いておりますでしょうか。

以上で、資料の確認を終わらせていただきます。

それでは議事に入りたいと思います。落合部会長、司会進行をお願いいたします。

(落合部会長) はい。それでは早速、議事に入りたいと思いますが。

議題の1が「平成27年度海事関係予算概算要求について」というものですが、これは事務局のほうから、説明をお願いいたします。

(白石企画官) 海事局で予算の業務を担当しております総務課の企画官の白石でございます。本日はよろしくお願ひいたします。

お手元にお配りしております平成27年度海事局関係予算概算要求概要に沿ひまして、説明させていただきます。

まず、お手元の冊子の見開きの一、二ページをご覧くださいと思います。海事局関係予算の概算要求の概要でございますが、平成27年度の予算概算要求、当局の関係につきましては、左上にありますとおり、一般会計の総額160.6億円、これは対前年度の倍率で1.18倍で要求をさせていただいております。その内、海事局の行政経費としましては42億円、対前年度1.39倍を要求しております。これは、右のページのところの1. 海洋フロンティアの挑戦から6. 国際機関分担金までの項目が、この行政経費に該当しております。

次に、独立行政法人経費としまして118.6億円、対前年度1.12倍を要求しております。これは、2ページ目の7. 独立行政法人の経費のところ、これに該当する形になります。

また、この160.6億円の内、新しい日本のための優先課題推進枠、今年6月に策定されました日本再興戦略あるいは骨太の方針、さらには地方創生といった政府全体にわたる主要な課題を対象としまして推進枠が設けられておまして、海事局としましても、35億円をこの推進枠で要求しているところでございます。右の2ページのところの区分のところに(特別枠)と書いてある項目が、優先課題推進枠での要求に該当するものになっております。

主な予算項目につきましては、1ページ目の中ほどから記載しております。また主要項目につきましては、今年度予算との対比も含めた詳しい形で、2ページ目の1. から7. に記載してるところでございます。

本日は、この中から、船員の関係の予算を中心に説明をさせていただきたいと思ひます。船員の確保・人材の育成ということで、お手元の冊子の12ページからになります。12ページをご覧くださいと思います。

まずは船員の確保・育成体制の強化ということで、2億3,600万円の要求をしております。本年度の予算は1億4,400万円ですので、対前年度で言いますと、1.64倍の要求になります。この中には、継続して実施をしております、内航船員を対象とした船員計画雇用促進等事業、外航日本人船員を対象とした外航基幹職員養成事業、また技能訓練事業等が含まれております。

来年度につきましては、これらの事業に加えまして、特別枠で、新たに内航船員の就業ルートを拡大するための事業に必要な予算を要求しております。

まず12ページの中ほどに、船員計画雇用促進等事業の要求概要を記載しております。ご案内のとおり内航船員の高齢化が進む中、若年船員の計画的な雇用と育成が必要になっております。こうした政策課題に対応するために、これまでも内航海運事業者に対しまし

て、船員を計画的に雇用するという観点から、雇用促進助成金、または新人船員に必要な海技士あるいは危険物取扱いなどの資格を取得するための費用の一部を助成してきているところがございます。来年度以降も引き続き、本事業を実施するための予算要求を実施していくこととしております。

次に、13ページをご覧くださいと思います。来年度、新たに要求します内航船員就業拡大支援事業の要求概要を記載しております。この事業は、内航船員育成支援事業と内航船員就業復帰支援事業の2つに分かれておりまして、9,200万円を要求しております。

内航船員育成支援事業につきましては、これまでの6級海技士航海の短期養成制度に加えまして、本年度、機関につきましても養成制度を新設します。航海・機関両方の6級海技士の短期養成制度を活用して、船員の専門教育機関を卒業していない者、例えば一般の高校を卒業した者等につきまして内航船員への就業を促進していこうというもので、6級海技士養成施設が実施します志願者の募集活動でありますとか社船実習に必要な費用の一部を補助するという内容になっております。

内航船員復帰支援事業につきましては、海上業務から離れた船員を内航船の即戦力として活用するために、このような者を船員として雇用した内航海運事業者に対しまして、ブランクを埋めるための教育訓練に必要な費用の一部を補助するという内容になっております。

次に14ページをご覧くださいと思います。外航日本人船員の育成・雇用の確保という観点から、養成事業を継続して要求しております。外航中小船社と学生との合同面接会を実施しまして、選定した訓練候補生に対してシミュレータ訓練などを実施し、即戦力となる船員を養成する事業内容となっております。

このような事業を通じまして、内航・外航それぞれの船員の計画的な雇用と確保・育成を図っていききたいと考えているところがございます。

次に、14ページの下のところでございますけれども、船員の確保・人材の育成に当たりましては、外航船員の供給源になっておりますアジア地域における船員教育の支援についても、継続要求をしております。インドネシア、フィリピン、ベトナム、ミャンマーからの船員の養成に従事している教官を招聘しまして研修を実施しているところでございますけれども、来年度におきましては、船社のニーズの高いミャンマーからの受け入れ人数を拡大するなど、4,200万円の要求を行っております。

次に、15ページをご覧くださいと思います。新たなエネルギー輸送の増加に対応するための船員の確保・養成に関する調査事業としまして、新たに特別枠で4,100万円の要求をしております。

内容につきましては、LNG運搬船の船員に必要な要件の検証と新たなエネルギー輸送に対応する船員養成体制の確立の2つに分かれております。

LNG運搬船の船員に必要な要件の検証につきましては、今後LNGの需要が増大し、

LNG運搬船の増加が見込まれております。運航のための資格を有する船員の確保・育成というのが、このような状況の中で課題になっております。

現在、LNG運搬船の船員につきましては、法令で定められた船員の資格に加えまして、荷主から、LNG運搬船の訓練や乗船履歴の要件について一定の追加要件が求められておりまして、外航船社にとっては、これが船員の確保・育成に当たっての負担になっているという現状がございます。このため、国際団体等が定めていますこの追加要件につきまして妥当性を検証し、わが国の外航船社の負担軽減につながるような代替案を作成するための予算要求をしているところでございます。

新たなLNG輸送に対応する船員養成体制の確立につきましては、今後、新型の運搬船によるLNGの輸送でありますとか液化水素の輸送、北極海航路の利用が見込まれております。海技教育機構に、これらの運航に必要な船員の教育訓練課程を新たに整備するため、付与すべき知識や技術を調査するために必要な予算要求をしているところでございます。

船員の確保・人材の育成の項目につきましては、以上でございます。

次に、隣の16ページをご覧くださいと思います。

海事局所管の独立行政法人の中で、海事教育機構、航海訓練所がございます。こうした独立行政法人に係る運営交付金あるいは施設整備費に関する予算要求につきましても、併せて行っております。

来年度につきましては、航海訓練所におきましては、14ページの中ほどにも記載しておりましたけれども、練習船2隻にエンジンシミュレータを整備するための予算1億円を、特別枠で新たに要求しているところでございます。また海技教育機構におきましては、耐震診断により、大規模な震災が発生した場合に倒壊のおそれがあるということで診断された海技大学校でありますとか波方海上技術短期大学校につきまして、耐震補強工事の設計を行うための必要な予算要求等を行っているところでございます。

以上が、船員関係の要求の概要になります。

このほか船舶、海運関係の要求も、海事局としてはさせていただいているところでございますが、時間の関係上、省略させていただきたいと思っております。

私からの説明は、以上でございます。

(落合部会長) はい、ありがとうございました。

それでは、ご質問等ありましたら、お願いしたいと思っております。いかがでしょうか。よろしいでしょうか。

それでは、次の議題2のほうに移りたいと思っております。「船員に関する特定最低賃金の改正について」でありますけれども、本議題に関しましては、「全国内航鋼船運航業」、「海上旅客運送業」、「漁業（遠洋まぐろ）」及び「漁業（大型いか釣り）」の4業種について、最低賃金専門部会を設置いたしまして調査・審議を行ってまいりました。

そこで、それぞれの専門部会における調査・審議の結果につきまして、本日報告をしていただいた上で審議をするということにしたいと思っております。

最初に全国内航鋼船運航業最低賃金専門部会、それから海上旅客運送業最低賃金専門部会につきまして、両専門部会の部会長を務められました今津委員から、ご報告をお願いいたします。

(今津臨時委員) はい。それでは、全国内航鋼船運航業最低賃金専門部会及び海上旅客運送業最低賃金専門部会における調査・審議の結果について、資料2最低賃金の審議についてに基づき、ご報告させていただきます。

まず全国内航鋼船運航業最低賃金専門部会についてですが、8月18日及び9月26日の2回にわたり調査・審議を行いました。

その結果、専門部会として、全国内航鋼船運航業最低賃金については、資料2の1.のとおり、適用する船員に係る最低賃金額の職員24万2,350円を24万3,350円に、ただし書の職員22万5,900円を22万6,900円に、部員18万3,750円を18万4,750円に、ただし書の海上経歴3年未満の部員17万4,450円を17万5,450円にそれぞれ改正することが適当であるとの結論に至りました。

なお、結論のとりまとめに当たり、労働者側委員より、「航海士、機関士が乗り組んでいない船舶の船長、機関長の賃金については、その職責を考慮して、最低賃金額を上回るよう引き続き行政指導されたい。」との意見が出されたことから、要望事項として付記しております。

次に海上旅客運送業最低賃金専門部会についてですが、8月22日及び9月12日の2回にわたり調査・審議を行いました。

その結果、専門部会として、海上旅客運送業最低賃金については、資料2の2.のとおり、適用する船員に係る最低賃金額の職員(事務部職員を除く)の23万9,250円を24万250円、事務部職員18万5,150円を18万6,150円に、部員17万8,250円を17万9,000円にそれぞれ改正することが適当であるとの結論に至りました。

全国内航鋼船運航業最低賃金専門部会及び海上旅客運送業最低賃金専門部会に係る調査・審議結果について、以上のとおりご報告いたします。

以上です。

(落合部会長) はい、ありがとうございました。

続きまして今度は漁業の関係で、遠洋まぐろと大型いか釣りに関しまして、それぞれ最低賃金作業部会を検討していただいたということですので、両専門部会の部会長を務められた野川委員のほうからご報告をお願いいたします。

(野川臨時委員) はい。それでは報告いたします。

漁業(遠洋まぐろ)最低賃金専門部会及び漁業(大型いか釣り)最低賃金専門部会における調査・審議の経過及び結果について、ご報告をさせていただきます。

まず、漁業(遠洋まぐろ)最低賃金専門部会についてですが、8月20日及び9月4日の2回にわたり調査・審議を行いました。

その結果、専門部会として、漁業（遠洋まぐろ）最低賃金については、資料2の3.のとおり、適用する船員に係る最低賃金額19万9,000円を19万9,300円に改正することが適当であるとの結論に至りました。

次に、漁業（大型いか釣り）最低賃金専門部会についてですが、こちらは8月20日及び9月3日の2回にわたり調査・審議を行っております。

その結果、専門部会として、漁業（大型いか釣り）最低賃金については、資料2の4.のとおり、適用する船員に係る最低賃金額20万3,100円を20万3,300円に改正することが適当であるとの結論に至りました。

漁業（遠洋まぐろ）最低賃金専門部会及び漁業（大型いか釣り）最低賃金専門部会の調査・審議結果についての報告は以上でございますが、この専門部会で審議する最低賃金の改正以外のことといたしまして、労働者側委員より、「最低賃金額の設定業種について、すべての船員法適用漁業種を網羅するような最低賃金額が必要。」とのご意見をいただいております。

以上です。

（落合部会長） はい、ありがとうございました。

それでは、両委員のご報告ございましたけれども、これに関連しまして、ご質問、ご意見等ありましたら、お願いいたします。

よろしいでしょうか。

それでは、船員に関する特定最低賃金に関連する資料2の案のとおり結論といたしまして、海事分科会長のほうに報告をするというように取り扱ってよろしいでしょうか。

（「異議なし」の声）

ありがとうございます。それでは、次の議題3に移らせていただきまして、船員法施行規則及び船員労働安全衛生規則の一部改正について、これも事務局のほうからお願いいたします。

（吉田船員政策課長補佐） 船員政策課の吉田でございます。私から説明させていただきます。

まず、資料3をご覧くださいと思います。交通政策審議会への諮問についてということで、本日は、船員法施行規則及び船員労働安全衛生規則の一部改正について諮問をさせていただきますということでございます。

改正内容は2枚目の別紙にございますが、次の資料3 - 2横1枚紙の資料で、経緯、改正内容をまとめておりますので、こちらを基に説明させていただきたいと思っております。

まずは経緯でございますが、平成25年6月のIMO第92回海上安全委員会におきまして、1974年の海上における人命の安全のための国際条約いわゆるSOLAS条約と同条約に基づく国際海上固体ばら積み貨物規則IMSBCコードの一部改正案というのが採択されまして、この改正が平成27年1月1日に発効するというようになっておりますので、この改正内容を国内法令で担保するための改正ということでございます。

主な改正内容でございますが、まず1つ目は、SOLAS条約の改正を踏まえた船員法施行規則の改正でございます。

1つ目ですが、1つ目は、国際航海を行う旅客船等に乗船する旅客に対する避難のための操練を、出港前または出港後ただちに行うこととするということで、こちらは、現状が出港後24時間以内に行うこととなっておる操練を、出港前または出港後ただちにということでより早く行うというような改正でございます。

2つ目ですが、2つ目は、海員に対する閉鎖区域への進入及び救助に関する操練を、2か月に1回行うこととするというものでございまして、こちらは、新しく閉鎖区域の救助に関する操練を義務付けるものでございます。閉鎖区域といいますのは出入りの制限のある区域ですとか換気が不十分な区域、労働者が継続的に使用するために設計されていない区域、そういったものでございまして、例えば貨物庫ですとか燃料タンクですとかバラストタンクですとか、そういったものを想定しておりまして、そういった区域での救助に関する操練を2か月に1回行うこととするというものでございます。

続きまして2つ目が、IMSBコードの改正に基づく船員法施行規則と船員労働安全衛生規則の改正でございます。

内容としましては、輸送中の貨物のくん蒸を船員が行う場合、少なくとも8時間ごとにくん蒸に使用したガスの濃度を測定することとし、その結果を航海日誌に記載することとするというものでございます。くん蒸といいますのは、海外から病害虫を持ち込まないために、輸入貨物を薬剤を用いて消毒をするというものでございます。この消毒のための薬剤が人体にも悪影響があるということで、現在でも安全に配慮して行うことになっておりますが、今回新しく、8時間ごとにガスの濃度を測定して、その結果を航海日誌に記載するというのが義務付けられることになったということになっております。こちらが改正内容でございます。

スケジュールですが、省令の改正について、平成26年の11月下旬には公布をいたしまして、平成27年の1月1日に施行予定ということで考えております。

資料3-2につきましては以上でございます。

資料3-3は関係する参照条文でございまして、また資料3-4は94回の海上安全委員会の概要で、資料の3-5から6は改正された条約等の新旧ということになっておりますので、こちらはご参考までにお目を通していただければと思います。

説明については、以上でございます。

(落合部会長) はい、ありがとうございました。

それでは、ただいまの説明につきましてご質問、ご意見等ありましたら、お願いしたいと思いますが、いかがでしょうか。

それでは、本日の審議はこのくらいにいたしまして、次回に答申案を決定するということにしたいと思います。

本日の説明・議論等を踏まえまして、改正案等について、もしご意見等がございました

ら、あらかじめ事務局である船員政策課までご連絡いただきますようお願いいたします。

それでは、次の議題4のほうへ移りまして、これは船員派遣事業の許可であります、本件につきましては、これは個別事業者の許可に関する事項であるということで、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るということでもありますので、船員部会の運営規則11条ただし書の規定によりまして、審議を非公開とさせていただきます。マスコミ関係の方、関係者以外の方は、ご退席をお願いいたします。

(関係者以外退席)

そういたしますと、本日予定しました議事はすべて終了ということになりますが、ほかに何かございますでしょうか。

(平岡臨時委員) はい。

(落合部会長) どうぞ。

(平岡臨時委員) 海員組合の平岡でございます。2点、ちょっと質問したいというふうに思います。

まず1点目でございますけれども、今年の1月に、国際コンテナ戦略港湾政策推進委員会の最終とりまとめがなされております。その中で、内航コンテナ船の競争力強化として、新技術導入の動向を踏まえた内航船定員規制の緩和措置について、関係者の理解を前提に検討するということが盛り込まれております。

なぜ、国際コンテナ戦略港湾政策推進委員会の場に、内航船員定員規制の緩和がどのような経緯で盛り込まれていったのか、その辺のところを説明をしていただきたいということと。

また、8月26日に開催されましたフォローアップでは、海事局が、高度船舶安全管理システムに係る特例措置の適用船舶の拡大、さらには新技術導入の動向を踏まえた内航船定員規制の緩和措置の検討を進めるとしてはありますが、具体的に、何をどのように進めていくのか、その辺のところをお聞かせいただきたいということと。

本件について、海事局は、内航船の定員規制の緩和措置を行うことを認めて、その会議に臨んだのか、その辺のところもお願いしたいと思います。

(落合部会長) はい。それでは、事務局のほうからお願いいたします。

(黒田安全監理室長) 海事局安全政策課でございます。

今お尋ねのございました国際コンテナ戦略港湾政策推進委員会の最終とりまとめでございますけれども、これについては、この推進委員会の中でご議論があつて、そういうとりまとめになったというふうに承知をしておりますが、この報告書では、我が国産業の国際競争力を強化するという観点から、種々ご議論をいただき、その中で、国際コンテナ戦略港湾へ貨物を集める「集貨」ということも論点として挙げたということでございます。そうした中で、フィーダー輸送を担う内航のコンテナ船の競争力強化ということについて

もご議論がありまして、今ご指摘のような最終とりまとめの形になったと、このように受け止めているところでございます。

それから、2点目のお尋ねでございますけれども、私ども安全政策課で、昨年度まででございますが、「人にやさしいブリッジ検討会」という検討会を開催いたしまして、先進的なトラックコントロールシステムという航海機器、これを航海の安全を確保しつつ船員の負担軽減に活用できないかということで、ご検討いただきました。その結果、航海の安全を高めつつ船員の負担軽減ができる可能性があるのではないかと、こういうことをご確認いただいたところでございます。

海事局としては、こうした先進的なシステムが広く普及していくということは望ましいというふうに考えてございますけれども、現時点でただちに、甲板部定員の規制緩和を議論するとか、そういうことができる状況にはないと、このように認識をしております。

このとりまとめの中にもございますが、あくまで関係者の理解醸成が前提であるということでございます。そのように受け止めているところでございます。

(落合部会長) はい。平岡委員、いかがでしょうか。

(平岡臨時委員) ちょっと間違っような報告をされたら困るんですけども。

人にやさしいブリッジ検討会で、今お答えいただいたのは、そのようなことができるというようなとりまとめ、それが大きな間違いでありまして、ブリッジ検討会の中では、定員削減を前提にしたそういう問題ではないこと、すなわち、そういう安易な定員削減につながるような委員会じゃないということ、前段で確認してるわけです。あくまでも、後方支援としてどういうことができるのか、安全上の問題でどういうことができるのかというような確認をして検討会を開いているというふうにわれわれは理解していますし、そのように確認してると思います。

今言われたような話では、人にやさしいブリッジ検討会が、そのまま定員削減につながるのか、そういうふうな理解につながってないと私は思いますけれども、その辺のところは、しっかり局のほうでも確認しといてもらわないと、これはとんでもない話になりますので。

それと私が聞きたいのは、なぜ国際コンテナ港湾戦略の中に内航定員の緩和措置が出されたのかということです。じゃあ例えばこれは、国際コンテナ港湾に入港する船舶に限定しただけの話なんですか。

(黒田安全監理室長) この国際コンテナ戦略港湾政策推進委員会では、内航船の競争力強化という観点で定員規制の緩和措置の検討も課題ではないかということで、あくまでこの委員会ですらう議論がなされて、とりまとめられたと、このように受け止めているところでございます。

それから、先ほどの「人にやさしいブリッジ」の件でございますが、平岡委員もその検討会にご参加いただいておりますが、その場では、定員の話とかは何もしていないわけでございます。ただちにそういう議論になるということは、私どもとしても考えており

ません。

(平岡臨時委員) それと、今言われたようなお話を、フォローアップ会議の中でお話をされているということは、これは大変な話ですよ。人にやさしいブリッジ検討会が結局定員の削減につながるのか、そういうことをさっき言われたわけですから、フォローアップの中で、その辺のところを局として正式に話をしたということは全く違った論議になります。

それで私が聞いているのは、何で国際コンテナ戦略港湾の中で、内航船員の定員規制の問題が取り上げられたのか。いずれにしたって、内航船の定員というのは、活性化3法が実施された時に、定員規制として安全最小定員というようなことでとりまとめた経緯があるわけです。その中で、なおそれ以上のものを求めるかどうなのか、それはまた別の会議ですよ、この問題は海事局が定員の緩和措置は可能ですと公に公言してるのと一緒だと思いますが。

だから私が聞いているのは、海事局がその辺のところを認めてその委員会に臨んでるのかということです。

(落合部会長) はい、どうぞ。

(黒田安全監理室長) 私は国際コンテナ戦略港湾政策推進委員会の担当をしておりませんので、この会議の中で、どのような議論で内航船定員規制のことが入ったのかの詳細は存じておりません。委員会として議論してそのような取りまとめになったと受け止めているわけです。

それから、最終とりまとめのフォローアップですが、このフォローアップの中で、「人にやさしいブリッジ」のことを明示して報告したということではございません。「人にやさしいブリッジ」の話を申し上げましたのは、「人にやさしいブリッジ検討会」の中で、定員との関係についてお尋ねが出ておりましたので、この場でも改めて確認をさせていただいたという趣旨にすぎません。

(平岡臨時委員) それでは、今言われた人にやさしいブリッジについては、先ほど室長が言われたような、定員削減につながるのか、そういうふうな話じゃないと、そういう理解ですね。

(黒田安全監理室長) 現時点で甲板部の定員規制のことをただちに議論できるという状況には全くないと、こう申し上げております。

(平岡臨時委員) ですから正確に教えてください。その委員会の中で、そういうとりまとめはしていません。

(黒田安全監理室長) はい。

(平岡臨時委員) それは、あくまでも安全確認と後方支援とかその辺のところを十分取れるとか、そういうことを目的にしてやりますという委員会があったわけですから、その辺のところを明確に答えてもらわないと、今、言ってる話では、その委員会が、結局例えばそのような検証ができれば定員削減ができますとか、そういうの聞こえるわけです。

(黒田安全監理室長) はい。「人にやさしいブリッジ検討会」において、そういった定員の議論は全くしておりません。

(落合部会長) 何か補足することはありますか。

(高田船員政策課長) 船員政策課長の高田でございます。

直接の担当ではございませんけれども、私ども局内ではお話をいたしまして、この審議会としまして、人にやさしいブリッジ検討会でそういった定員削減を議論しているということは認識はしていないということでございます。

また、国際コンテナでなぜ内航の議論をしているのかということにつきましては、先ほども説明がありましたけれども、国際コンテナの競争力を強化するためには、内航フィーダーってというのは非常に重要でございます、その競争力を強化しないことには国際コンテナ港湾に荷物が集まらないということでございますので、何ができるのかということ、いろいろすべてメニューを洗い出しました結果、関係者の理解というものの醸成というものが前提ということではございますが、そういうことができるものであれば必要ではないかということが、あくまで関係者の理解が、醸成が前提ということでございますので、そこを書いているというふうな理解でございます。

そこは、そういう趣旨でこの推進会議での議論は行われて盛り込まれたと。フォローアップにおきましては、本文と同じことを基本書いているということで、これは、特にどの技術があるからどうということ特定して書いているものではないというふうに認識しております。

(落合部会長) はい、どうぞ。

(平岡臨時委員) という話であれば、海事局はこれについては了承していると、そういう認識ですか。

(高田船員政策課長) 了承といたします。

(平岡臨時委員) ですから、国際コンテナ港湾戦略の中に、内航船の定員規制緩和ということを言われてる。そういうことだということと言うのであれば、要は海事局として、今の定員規制の緩和措置については、海事局としてオーソライズして委員会の中でそのような発言をしてると、そういう理解ですか。

(高田船員政策課長) この審議会の議論の中で、そういうことを書かれたということでございますので、関係者の理解というものが当然、理解醸成というものが前提だということころは当然記載されているという理解でございます。

(平岡臨時委員) これを事務局として所管してるのは、多分、港湾局と思いますけど、港湾局がその中で、海事局関係の内航船の定員規制の緩和措置について触れてるわけです。例えば室長のほうもいろいろお話はされていますが港湾局がこの問題を出した時に海事局もそれについて了承していると、そういう理解ですかということですか。

(黒田安全監理室長) この推進委員会の最終とりまとめは、推進委員会の委員の皆様のご議論でとりまとめられたものでございます。そして、このフォローアップは、最終とり

まとめを受けて、各担当部局のほうに状況の確認があつてご報告を申し上げたものでございます。

(小比加臨時委員) ちょっとよろしいですか。

(落合部会長) どうぞ。

(小比加臨時委員) 関係者の同意必要というふうに、今言われたんですけど、実際のところ、定員の問題に関して特例みたいな形って、多分コンテナフィーダーの関係船というのは、指針図をここのところ何回か出てきてますけど、ごく何隻かにしか限られちゃうものですね、今言われたようなあれになるとしたら。

その辺とこの、総連のほうでも一部まだ議論、多少入ったみたいですけど、全員に通知されているわけでも何でもなし。もうその辺がはっきり周知されたら、多分ノーです、これは、総連のサイドから言ったらありえないと思うんですけども、その辺のところをちょっと心配するという感じですね。

(落合部会長) はい。よろしいでしょうか。

(高橋臨時委員) ちょっといいですか。

(落合部会長) どうぞ、はい。

(高橋臨時委員) 当局側の回答というのは、もっと明瞭にしてください。何を言ってるのか、全然分からない。簡単明瞭にきちんとした回答を出していただきたいと思います。

(黒田安全監理室長) ちょっと説明が至りませんで、そこはおわび申し上げます。

(落合部会長) はい、どうぞ。

(鈴木臨時委員) 実は私も、国際コンテナ戦略港湾の委員の1人として出てるんですけども、要は、港湾局のとりまとめた最終とりまとめというのは、集荷、創貨、競争力強化によって、日本の港湾と国際戦略港湾の競争力を取り戻しましょうと、内航のコスト競争力の強化のために何ができるか、どういったことが必要かという中の1つとして、例示されたものと理解しています。

内航の価格競争力強化をもたらすための手段としてはどんなものがあるか、例えば連続バースの中で、フィーダー船から母船への接続が可能にさせるような方法とか、あるいは、地方フィーダーが、国際戦略港湾にコンテナをフィーダーしたときに地方自治体がインセンティブをつけるのかとか、そういったいろんなアイデアが示されているわけで、実際にそんなことができるかどうかはまだ全然分かりません。

内航の船員の話も、そうなんです。だから、そういうのも1つのアイデアとして示されたもので、別にこれは、われわれが要望して出てきた話でもなんでもないし、それが誰と誰の合意が形成されてとか海事局が合意してとか、まだ全然、そんな段階の話ではないというふうに私は理解してます。

(平岡臨時委員) 今、鈴木委員のほうからお話があつたわけでございますけれども、フォローアップの中で、より具体的に、そのことが書かれてるわけですよ。となれば、それが独り歩きするという可能性もあるわけです。だから、今言われたように、それはあくま

でも大局的な見地であって、あくまでも大枠の話で、それが具体的になるかどうか分からないと言っても、フォローアップの中でより細かく具体的に論議されてれば、それはいずれ独り歩きするという事です。

ですから、ここで確認したかったのは、海事局はこの問題について既にオーソライズしているのか否か、海事局のスタンスとして、ただ単に説明をしたというだけなのかどうかということなんです。

(黒田安全監理室長) このフォローアップにつきましては、推進委員会から最終とりまとめが出たということで、事務局のほうから、それについての状況はどうかという照会がございましたので、記載をしたというまででございます。

その中で、高度船舶安全管理システムのことは現在実施しているものを書いておりますが、その他には最終とりまとめを改めて書いておまして、何か海事局で新たな規制緩和の措置を認めるとか認めないとか、そういうことでは全くないということでございます。

(落合部会長) 結局、この委員会の最終とりまとめは、コンテナ戦略上、港湾政策を具体的にどうしたらいいかということについて委員会で出ました様々な議論が、最終とりまとめの中にいろいろ記載されておると理解されます。その中には、内航船定員規制の緩和措置というのも、この委員会の中で出されて、それも最終報告の中に記載されている。

しかし、そこに記載されていることと、その記載されてることを、今後行政当局として実現するかどうか、これは次のステップの問題であって、その意味で、海事局が内航船定員規制の緩和措置自体を支持しこれを実現しようというふうに現時点で判断してるわけではないというような理解で、よろしいんですか。

(高田船員政策課長) 今、部会長がおっしゃられたとおりで、よろしいと思います。

フォローアップと本文は、見ていただけると、ほとんど変わっておりませんで、入っている部分は、私の理解では、高度船舶の機関部定員の話がとりまとめられたものが記載をされているということでございますので、人にやさしいブリッジ検討会の話が、より具体的にフォローアップのところに入っているという理解ではないというふうに考えてございます。あくまで、書いてある部分については本文をそのまま書いたということで、今、部会長がおっしゃられたもので認識をしております。

(落合部会長) ほかに。はい、どうぞ。

(平岡臨時委員) もう1件よろしいでしょうか。

先月の船員部会でお聞きはしたんですが、ハローワークとの連携強化ということで、お尋ねしたと思います。海事局のほうから、今現在の状況について若干の説明はあったんですけども、質問したいと思います。

内航船員の就業拡大を図るために対策強化として、ハローワークとの連携がなされております。しかしながら成立する件数が極めて少ないというのが実情だということなんです。

船員不足が顕著となっていることから、さらなる連携の強化が求められると思いますけれども、なぜ成立件数が伸びないのか。それと、求人求職要件とそのシステム等の改善に

ついて、厚生労働省職業安定局、海事局、事業者、組合など官官労使を含め、具体的にもう少しその件数が伸びるような形ができるのかできないのか論議をする場を設けるところも必要じゃないのかというふうに思っております。

それと端末の問題とかその辺のところがあると思うんですけれども、例えば端末を整備するというのは予算がかかるわけですから、その辺の予算も含め検討の必要があると思います。ハローワークと連携をするのであれば、もう少しマッチングの件数が伸びるようなシステム作りが必要じゃないかというふうに思いますので、その辺のところは、よろしくお願ひしたいと。

(落合部会長) 何か事務局のほうからありますか、今の。

(佐藤雇用対策室長) 船員未経験者の船員への就職促進に向けまして、ハローワークとの連携の実施につきまして、さらに徹底してまいりたいと思っております。

(平岡臨時委員) それで、後段で言いましたように、官官労使その辺のところ、今のこの状況をもう少しうまい具合に使えるようなシステム作りができるのかできないのか、そういう協議の場を設置していただければ、ありがたいんですけども。

(佐藤雇用対策室長) 検討してまいりたいと思います。

(落合部会長) はい。ほかにありますか、ほかの点で。はい、どうぞ。

(高橋臨時委員) 以前にここの部会でお願ひをした漁船の簡易AISの設置は、おかげさまで前進をしてる。お礼を申し上げたい。継続して全船が設置できるようお願ひしたいと思っております。

ライフジャケットの件で、検討していただきたいと思っています。ライフジャケットに発信機をつけ、海中転落者それから遭難者含めて、位置が確認できるよう、少なくとも72時間程度、電波を一方向的に発信するようなものをライフジャケットの一部につけられるよう検討していただきたいと思っております。

ライフジャケットですから、救命のほうは多分万全なんですけれども、救助のほうの問題も考えるべきである。われわれが思ってる以上に海の潮流というものはかなり早い、それから予測がつかない方向に流れる、海中転落者・遭難者の位置がなかなか発見しづらいということで、救助する側もいち早く海難者の位置が把握できるよう考えていただきたい。

今までは、ただ救助、救命という論議をして、またそういう説明になっているんですが、実はもっと大事なのは、転落者の位置の把握をして救助をする、これが一番大事なことなんだと思いますので、検討していただきたいと思ひます。

以上です。

(落合部会長) はい。ほかに、ございますでしょうか。

なければ、ここで、9月30日をもって、今津委員が任期満了で退任されるということですので、事務局のほうから、退任される今津委員に対して挨拶をということでございますので、これをお願いいたします。

(松原審議官) 今津委員におかれましては、平成22年10月から4年間にわたりまし

て、当船員部会のご委員として就任をいただいております。

この間、船員の人材確保の観点から、あるいは船舶の航行安全の観点から、貴重なご意見をたくさんいただきまして、本当にありがとうございました。

また、本日の最低賃金部会の報告にもございましたように、全国の内航鋼船運航業、そして海上旅客運送業の2つの部会につきましても部会長をお引き受けいただきまして、最低賃金の問題について方向づけをしていただきました。これにつきましても感謝を申し上げます。

本日はこの部会の最後ということになりますけれど、当事務局といたしましては、今後とも今津先生に、海事行政に関する格段のご支援と、そしてご協力をお願い申し上げまして、心からの御礼に代えさせていただきます。

引き続きよろしく願いいたします。ありがとうございました。

(落合部会長) はい。それでは、今津委員のほうからも、一言ご挨拶をお願いできましたらと思いますが。

(今津臨時委員) ここに参加して、委員の皆様のご協力それから海事局のご支援があって、初めて無事に務めることができました。改めて御礼申し上げるとともに、皆様のご発展を祈願しております。どうもありがとうございました。

(落合部会長) 今津委員、ほんとにありがとうございました。

それでは、事務局のほうから、連絡事項をお願いいたします。

(成瀬専門官) はい。次回の部会の開催日程については、部会長にお諮りした上で、改めてご連絡をさせていただきます。

事務局からは、以上でございます。

(落合部会長) はい。それでは以上をもちまして、交通政策審議会海事分科会の第58回になりますけれども、船員部会を閉会することにさせていただきます。

お忙しいところ、ご出席ありがとうございました。

了