

平成27年2月27日（金） 13：30～

交通政策審議会海事分科会第62回船員部会

（成瀬専門官） それでは、定刻より少し早いですが、ただ今から交通政策審議会海事分科会第62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18名中15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。

最初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。

議事次第、次に配布資料一覧、その次からが資料となります。資料の番号は、右上に記載しております。

まず、資料1として、「交通政策審議会への諮問について、諮問第211号、平成27年度船員災害防止実施計画について」というもので、13枚もので、内訳としては、諮問文が1枚と別紙として案が12枚になります。その参考として資料1-2として、「平成27年度船員災害防止実施計画について」、こちらは概要になります。3枚ものになっております。

それと議題資料とは別になりますが「WIB（船内向け自主改善活動）の進捗状況について」ということで4枚、更に「国際海事機関（IMO）第2回人的因子訓練当直小委員会（HTW2）の結果について」というものが、3枚となります。

資料のほうは、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、早速、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、お手元でございます議事次第の議題1「平成27年度船員災害防止実施計画について」というものでありますけれども、これをまず事務局の方から説明をお願いいたします。

（小久保安全衛生室長） はい、船員政策課安全衛生室の小久保でございます。よろしくお願いいたします。資料1、資料1-2に基づきまして、ご説明します。

資料1が、諮問文と別紙の「実施計画（案）」そのものでございます。資料1-2が、概要版でございます。色刷りのものです。資料1-2に基づきまして、ご説明させていただきます。

資料1-2の冒頭、「船員災害防止計画とは」ということでございますが、船員災害防止

活動の促進に関する法律に基づき、国土交通大臣は、5年ごとに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さいと、そしてその基本計画の実施を図るため、毎年、船員災害防止実施計画を作成しなければならないと定められております。

第10次船員災害防止基本計画は平成25年～29年度の5年計画でございますが、具体的には、資料の四角枠の中に書かれておりますとおり「船員災害の減少目標」につきましては、第9次の計画期間の年平均値と比較して、「死傷災害」につきましては全体で13%減、「疾病」については10%減をそれぞれ目標とすとなっております。

それから、「死亡・行方不明者数」につきましては、2割減少させるということを目標としております。

この基本計画の中で、主要な対策ということで、6項目定めております。それが、いちばん下の赤の四角の中に定められているものでございまして、「作業時を中心とした死傷災害防止対策」、「海中転落・海難防止による死亡災害防止対策」、「漁船における死傷災害防止対策」、「高齢船員の死傷災害・疾病防止対策」、「生活習慣病等の疾病防止対策」、そして「その他の安全衛生対策」となっております。これら6項目の主要対策を着実に推進するために、毎年の実施計画を作成するということになっております。

次のページを開いてください。裏側、2ページ目になります。

「船員災害発生状況の推移」ということで、折れ線グラフで示しております。上のほうが、「死傷災害発生率の推移」、千人率、パーミルで示しております。昭和42年から着実に減少傾向を示していると。ただ、近年その減少傾向が、若干鈍化しております。

その下の折れ線グラフが「疾病発生率の推移」でございまして、その傾向は、死傷災害発生率と同様ということでございます。

それからいちばん下の棒グラフでございますが、「陸上の災害発生率との比較」でございます。左側は、「死傷災害発生率の海陸比較」でございまして、青の棒グラフのいちばん左側が、「全船種」でございまして、真ん中ぐらいの黄色い棒グラフのところは、「全産業」でございまして、陸上に比べて大体5倍ほどの災害発生率になっているということでございます。

右側の棒グラフが、「死亡災害発生率の海陸比較」ということで、同じように比較をしますと、陸上に比べて大体10倍ぐらいになっているということでございます。

次に3ページ目でございますが、いちばん上が「平成25年度船員災害発生率（休業3日以上：年間千人率）」でございます。その表のいちばん左側を見ていただきますと、合計が出ております。19.5パーミルということで、前年対比7.1%の減ということでございます。

その下の死傷災害については、10.3パーミルということで、6.4%減。疾病については、9.2パーミル、8.0%の減ということでございます。

次にその下、「個別の船員災害の傾向と対策」ということで、まず「1. 作業時における

死傷災害と対策」、その傾向なんですけれども、円グラフを見ていただきますと、「転倒」、「動作の反動、無理な動作」それから「はさまれ」が半数あまりを占めております。

その傾向は、前年度と変わりありません。

このような発生状況を考慮して下の対策を講じようということでございます。

対策のいちばん上の行でございますが、船内安全衛生委員会や作業前ミーティング等を通じて作業基準や手順の確認、ヒヤリハット事例集の活用やKYT、KYK等の導入を含めたリスク低減対策の推進等を行おうということでございます。

次に4ページへ移っていただきます。「2. 死亡・行方不明率の高い災害と対策」ということで、傾向を見てみますと、その円グラフでございますが、「海中転落」と「海難」で、その大半を占めているとなっております。更にその右側の棒グラフなんですけれども、「海中転落の発生状況」を示しております。

やはり海中転落の特徴としては、死亡率が非常に高いということを示しております。

その下が対策でございますが、海難につきましては、運輸安全マネジメント評価の活用、それから、AIS等の航行支援装置の導入を行いましょと。それから海中転落の対策といたしましては、作業用救命衣等保護具の使用の推進を図るということにしております。

次に「3. 漁船における死傷災害と対策」でございますが、その傾向を見てみますと、やはり漁船につきましては、その円グラフに示すとおり、「漁ろう作業」、要は漁船の特有の作業中にその多くが発生しているというのが特徴ということでございます。

従いまして、その対策といたしましては、漁具・漁網等の投下等の作業中の安全確保を行う、甲板等の魚の血のり等の清掃により床の滑りの防止、転倒防止用のロープを張る等の防止対策を行っていかうということでございます。

次に5ページにいきまして、「4. 高年齢船員の死傷災害・疾病と対策」ということで、その傾向を見ていただきますと、左側の棒グラフが「年代別死傷災害発生率」でございます。やはり50歳以上が、その発生率が高いということでございます。

疾病も同じように50歳以上が平均を超えているということでございます。

特に死傷災害につきましては、慣れからくる油断や、若いつもりでということに怪我をするというケースが非常に多いということで、対策につきましては、自身の体力等を把握し、慣れた作業でも初心に立ち返って作業にあたるというようなことをその対策として掲げております。

次にその下、「5. 生活習慣病等の疾病対策」ということで、傾向につきましては、右側の円グラフを見ていただきますと、やはり「筋骨格系」、これは腰痛や、痛風、関節痛の発生が多いと。それから、「消化器系」、「循環器系」、循環器系というのは、脳出血や、脳こうそく、心筋梗塞というものでございます。それから、「感染症」、インフルエンザとかそういうものでございます。それから「新生物」、がんなどでございます。その隣の円グラフにつきましては、死亡の内訳でございますが、「虚血性心疾患」と「くも膜下出血」、虚血性心疾患というのは、心筋梗塞や、狭心症などでございます。このような傾向を踏まえ

まして、下の対策でございますが、生活習慣病等の健康教育を徹底してくださいと。それから作業環境の整備等の健康管理対策を推進するというようにしております。対策の下から2番目の○ですが、居眠りについては、疲労、寝不足、薬の服用、それから睡眠時無呼吸症候群が原因と指摘されているということから、これにつきましては、船員だけではなくて、船舶所有者も船員の健康管理に務めてくださいということでございます。

次、6ページでございますが、「6. その他」でございます。

ここには、新規というか、拡充、中でも重点的にやっということが書かれています。

まず1つ目が、船内向け自主改善活動(W I B)指導員養成のための講習会を実施する。今年度につきましては、W I Bの勉強会を実施いたしまして、来年度からは、いよいよ全国で、その指導員の養成のための講習を実施していこうということでございます。

その下が、S D S、安全データシートを活用し、暴露限界値が記載されている物質については、適切な保護具、あるいは検知器具を備えましょうということでございます。

それからその下は、「船員安全取組大賞」でございますが、今年度は、第1回の表彰を行いました。来年度も引き続き先進的で優良な取り組みを表彰していこうというものでございます。

最後、その下でございますが、「平成27年度船員災害の減少目標」でございます。基本計画の減少目標の達成を図るため、死傷災害については、全体で3%減、疾病発生率の減少目標についても、3%減ということでございます。船員による死亡・行方不明者数については、2割を減少させるということを目指しております。

以上でございます。

(落合部会長) ありがとうございます。それでは、ご質問等ございましたらお願いしたいと思いますが、いかがでしょうか。はい、どうぞ。

(鎌田委員) 東大の鎌田でございます。質問と意見を少し申し上げたいと思います。

まず、質問なんですけれども、色刷りの資料の3ページのところで、前年度比で減少率を表わしてあるんですけれども、元々の基本計画は、前の計画の平均値に比べてどれだけ下げるといふ目標なので、それに置き換えると、どういう数値になるのかなと。と申しますのは、2ページのグラフを見ると、24年度は、少し極大で上がっちゃっているので、そこに比べると下がっているように見えているけれども、前の数年の平均からするとそんなに減っていないんじゃないかというふうに一見見えるんですけれど、その辺について少しご説明いただけますでしょうか。

この場でなくても、あとでも結構ですので、その辺ちょっと教えていただければと思います。

(小久保安全衛生室長) すみません、ちょっとお待ちください。

(鎌田委員) はい。それから意見を申し上げますと、私は、自動車局のほうで、自動車の安全の環境をずっとやってきて、それに比べるとちょっと資料の作りがイマイチだなとい

う感じがしています。今回のものを変えてくださいというつもりではないんですけれども、やはり基本計画で前に比べて何を新しくやったのか、継続的にやる対策と新しくやる対策とを書いて、それがどういうふうに効果があったのか、まだ効果が出ていないのか、そういうものが見えるような資料になっていないと、このあと、どこに力を入れていったらいいのかというのが、よく分からないということと、それから、特にこれから必要なのは何かというところが、もっと見えるようなことにしていかないと、今日の資料ですと、全般的に問題になることを減らしましょうという意味では、よく見えるんですけれども、もう少し重点のところとか、そういうのははっきり、こういう施策をやって、この効果が計画の間にどれだけ見られたかとか、そういうような形で見えるようにしていかないと、費用対効果みたいな形を見たときに、よく分からない資料だなという感じがしますので、今日の資料を変えてほしいという意味ではなくて、来年以降、基本計画の中間的な折り返し点のところで、どうするかというのをたぶん見られると思うので、そういったときに、そういうことを少し配慮していただければと思います。

以上意見です。

(小久保安全衛生室長) まず、先ほどの第1点目のご質問でございますが、死傷災害につきましては、第10次基本計画の目標の発生率、パーミルにつきましては、全体で9.6%、9.6パーミルを目標にしております。今年度については、10.3パーミルでございますので、まだその目標の域には達成していないというふうになっております。

疾病につきましては、第10次の目標につきましては、9.3パーミルでございます。25年度の疾病の発生率については、9.2パーミルでございますので、一応、目標をクリアしているというような状況になっております。

それからもう1つのご意見でございますが、第9次の基本計画に入っていないくて、第10次の基本計画で新たに盛り込んだものとしたしましては、漁船の死傷災害防止対策というのがございまして、資料1-2の2ページ目の折れ線グラフを見ていただきますと、いちばん上の点線が、漁船でございまして、非常に死傷災害の発生率が高いということで、第10次基本計画においては、この漁船を重点的に絞って、その災害を少なくしていこうということで、第10次基本計画においては、漁船の死傷災害防止対策というのを、重点項目、主要な対策として、新たに掲げております。以上です。

(鎌田委員) はい、どうもありがとうございました。数が多いから問題というのは、確かにそうなんですけれども、やはり前年比で対策を打って、どれだけ減ったかというのが、もう少し見えると、今おっしゃられた、その漁船の対策が有効に効いているかどうかが見えてきますので、そういうような整理も今後よろしく願いいたします。

(落合部会長) はい、それでは、ただいまのご意見も踏まえて事務局のほうで、今後検討するというところで対応をお願いしたいと思います。

他にご質問、ご意見ございますでしょうか。よろしいでしょうか。

それでは、本日、意見を求められました諮問につきましては、「諮問された案のとおりと

することが適当である。」という結論にいたしまして、これをもって海事分科会長に報告したいというふうに思いますけれども、よろしいでしょうか。

(異議なし)

それでは、異論がないようですので、そのようにさせていただきます。

そういたしますと、本日、予定しました議事は全て終了ということになるんですけれども、他に何かございますでしょうか。

(久宗臨時委員) はい、お願いします。

(落合部会長) 久宗委員どうぞ。

(久宗臨時委員) はい。ただいまの議題に関連いたしまして、本日、お配りいたしました資料です。議題の後ろにあります資料、「W I B (船内向け自主改善活動) の進捗状況」、この資料に基づいて、現在の進捗状況のほうを、私のほうから説明をさせていただきます。

まず、「1. 背景」ですが、先ほどと重なるので、省略しますが、船員が事故が多いということで、船内労働安全衛生マネジメントシステムで推奨する方法の、船内向け自主改善活動を活かして、先ほどの議題の資料1-2の「6. その他」のいちばん上、「船内向け自主改善活動(W I B) 指導員養成のための講習会を実施する。」に関連して、今までの進捗状況を説明いたします。

「2. 進捗状況」としまして、平成25年は調査期間としまして、ILO等へのヒアリング調査でマニュアルを作成をして、ホームページで公開をしております。

今年度、26年度は6月、12月に勉強会を開催いたしました。内航総連さん、旅客船協会さん、全日本海員組合さん等、関係の機関の方々、ご協力どうもありがとうございます。

主な意見として上がってきたのは、各地域で、各団体の協力を得て、各地域で講習会を行いたいと考えております。特に、内航船の場合、乗組員が直に集まることは難しいので、陸上職員が指導員となって巡回をした際に指導をしていくのがいいのではないかと、改善等で見られることは、新造のプログラムに整備するなどでした。来年度からこれらの意見を踏まえて、講習会の実施を組み立てていきたいと思っております。

「3. 自主改善活動指導員講習会(案)」これは、各団体に告知や会場を得て、各地域で講習会を開催していくことです。大体、講習時間としましては、講義は30分、船で実際に点検して改善を出しても合計で60分程度と考えております。

船内労働安全衛生マネジメントシステムの中の、リスクアセスメントをして、それぞれが改善案を提案していく。そして船主さんと協力して、全体的な安全に取り組むということは必要なので、それらの事も併せて船内労働安全衛生マネジメントシステムの普及をしていきたいと考えております。受講者には、修了書を交付します。その後活動実績によって表彰を行っていきたいと考えています。またそれらの成果については、ホームページな

どを使って公表して、水平展開を行っていきたいと考えています。

今後の検討課題としては、改善のプログラムなので、実施をしながら、悪いところを改善して、より効果的な展開をしていきたいと考えています。さらに、講習機会を増やすために、例えば航海訓練所等の海事教育機関等と協力して、W I Bの教育をしていただき、講習を受ける機会を増やそうとも考えております。

1枚めくっていただいて、裏面になります。水産庁の「安全な漁業労働環境確保事業」ということで、これは、水産庁の漁船関係で、25年から5年間、実際に講習会を行っております。

毎年500人、5年間で2500人を育成する予定ですが、既にこの2年間で約1500人の事業者が受講をしております。

去年は全て講座だけだったのですが、今年から60分の講座プラス実際に30分間船を点検することをはじめました。

今年は10か所船の点検を行いまして、110隻が参加して、合計で228件の改善案が提案をされました。その中に出てきた具体的な対策というのは75%でした。改善の費用も1万円未満というのが50%、半分以上が1万円未満で済んでいました。

その下の表は、この講習会で具体的に船員さんから出てきた改善案です。これを御覧いただきますとお分かりのように、自分の船で困った、不便なこと、危なそうなことに対して、自分の船に必要ながあれば改善するということで、しかも実行可能なものが改善案としてでていきますので、効果があると思っております。

当初、漁業協同組合等の会社を考えておりましたが、現在はそれ以外に全日本海員組合様、船員災害防止協会様、海上保安庁、労働基準監督署などが協力をしておりまして、今年は25か所で開催をする予定です。

余談ですが、明後日から、全日本海員組合の北海道支部のご主催で、北海道の紋別に行っております。詳しい内容については、船員災害防止協会の機関誌に私が寄稿した記事をごらんください。船員災害防止を図るため、その船員さん一人一人が考えて、より具体的な安全対策が来年から進められるというふうに思っております。

以上、報告でした。

(落合部会長) はい、ありがとうございます。それでは、何かご質問等ございますか。よろしいでしょうか。

それでは、事務局のほう、他に何かございますか。どうぞ。

(伊崎国際業務調整官) 船員政策課の伊崎でございます。もう1つの配布資料でございます、「国際海事機関（IMO）第2回人的因子訓練当直小委員会（HTW2）の結果について」のご説明をいたします。これは、今月の第1週目、2月2日から2月6日までですが、ロンドンにおいて、IMOの2回目の人的因子訓練当直小委員会（HTW2）が開催され、その結果でございます。

資料ですけれども、3枚あるうち頭の2枚は、会議後に業界紙向けにプレスリリースを

したものでございまして、3枚目は、本日のために別途整理をしたものでございます。

またこの会議には、今日いらっしゃる皆様の中で、船主協会様、それから海員組合様、それぞれ、日本代表団の中で、専門家としてご出席いただいておりますので、一部、ご承知のところもあろうかと思えますけれども、その点をご容赦いただければと思います。

今回の会議の大きな結果として3点、そこに記載してございます。

1点目ですが、「極海域を航行する船舶に乗り組む船員の訓練要件」、最近、北極海航路の氷が溶けて、ロシア沿岸を中心に夏場航行する船が徐々に増えてきているということは、皆様ご承知かと思えますけれども、IMOにおきましても、ここ数年そういった極域を航行する船舶の安全、環境等々に関するルール、そういうものを定めるべく検討してきたところ です。

全体から申し上げますと、大きく3つの条約が関係しておりまして、主に船舶の安全を目的としたSOLAS条約、船からの海洋汚染等の防止を目的としたMARPOL条約、それと船員の訓練や資格要件を定めたSTCW条約、この3つの条約、それと加えて新たにポーラーコード、極海コードと書いていますが、それらを極海を航行する船舶に関する一連の条件、ルールということで、今、定めようということになっていて、SOLAS条約とMARPOL条約につきましては、昨年までに、概ね改正案ができ、ポーラーコードについても、概ねでき、残るSTCW条約について、最後残っている、このような中で今年の2月に極海における船員の訓練要件等々について議論したと、こういうこととございます。

3枚目をご覧いただきたいんですけども、これまでの議論において、船員に対して大きく、基本訓練と上級訓練の2つを定めて、それを要件とすると、このようなことが決まっております。特に極海において、氷の状態によるんですが、オープンウォーターと書いてありますけれども、氷の割合が全体の面積の1割以下の場合は、基本訓練でよいと、それから1割以上の氷があるところを航行する場合は、一部上級訓練、それから基本訓練、この2つの要件をタンカー、旅客船の船員に課す、このようなことがこれまでに決まった話でございます。

今回のHTW2では、それぞれの基本訓練、上級訓練の内容について具体的な検討がなされ、資料の中ほどに書いてございますけれども、①基本訓練としては、その左に書いてある能力、例えば「極海における安全な船舶運航」についての基礎的な知識を身につけるというようなことが求められることになりました。また、基本訓練としては、乗船履歴は必ずしも必要としない、こういうことになりました。

また、②上級訓練としては、基本訓練の更に具体的な要件ということで、それぞれ、例えば「航海計画及び報告の知識」とか、具体的な、氷の中で航行するための知識が求められるとともに、乗船履歴としても、極海における承認された乗船履歴又は、それと同等と主管庁が認める履歴を2か月以上必要とする、このようなことが定められたと、このようになっています。

同等以上というのは、具体的には例えば、極海での乗船履歴と言っても、極海に必ずしも行かなければならないものではなくて、極海と同等程度に氷がある海であればいいと、また実際の船に乗ってという話ではなくて、一部シミュレーターによる同等性が確認されれば、それでもいいと、このような、主管庁が同等性があると認めたものであればいいと、このようなことになっております。

それから今後の話ですけれども、今回のHTW2の成果として出てきた、STCW条約の改正案につきましては、今年の6月に予定されております親委員会である、MSC、海上安全委員会において条約案が最終的に審査されて、今年の6月のMSCで条約改正案の最終化と承認、それを経て、来年5月の次々回のMSCで採択の見込みとなっております。

そうすると、SOLAS条約、MARPOL条約は既に条約改正の承認がされておまして、2017年1月1日に2つの条約は発効する見込みとなっておりますけれども、STCW条約につきましては、それから1年遅れて2018年の1月1日に条約が発効する見込み、このような1年遅れる状況になっていて、それに対しての経過措置、こういうことも今回議論になって、その経過措置の間ですけれども、一部、乗船履歴を要すると、このようなことも定められたところです。

それから最後、めくっていただいて極海域のエリアですが、基本的には北緯南緯60度以上ということで、大西洋の北のほうは、一部北欧のところまでは、メキシコ暖流がいて氷が少ないということもあって、変形したところになりますけれども、南極海は一律60度以南、それからベーリング海も60度以北が極海のエリアとなる、ということで定められました。

それから2点目、最初に戻りまして「旅客船に乗り組む船員及びその他の要員の訓練要件」、これは、2012年にイタリアで起きた旅客船のコスタ・コンコルディア号の事故を契機として、旅客船の安全対策についてここ数年、IMOの方で議論が進んでいる中で、船員の訓練要件についてのSTCW条約の改正というものが今、提案されております。

今は、各船員の職位に応じて、このような訓練をすべきということで書かれている中で、まずは全員が等しく同じような基本訓練を受けた上で、それぞれの職位に応じた2段階の訓練体系とすべきという提案でしたけれども、今回の議論としては、2段階にするのか、又は3段階必要ではないかとか、いろんな議論が行われまして、結果として引き続き来年のHTW3に向けて、またこの案を練り直し、引き続き検討すると、このようなことになりました。

3点目でございます。「船員の疲労の軽減・防止」です。

現在、船員の疲労については、15年ほど前になりますけれども、1999年にIMOのほうで定められたガイドラインがございまして、「MSC/Circ. 1014」に基づいて、船の運航管理において疲労を扱うということになっております。

これはあくまでもガイドラインでして、強制要件ではないんですけれども、既に一部船内の安全管理マニュアルの中でも取り入れられているというふうに承知をしておりますが、

15年経過し、かなり手法として古くなっていること、それから他分野、特に航空分野においては、ICAOで、最新の疲労マネジメントの考えから、新しいアプローチによる疲労管理の手法のほうが既に導入されているということもあって、船の世界でも新しい手法によって、疲労をマネージする、管理するということがガイドラインを見直したらどうかと、こういう提案がなされました。

審議結果としましては、新たな手法を導入すること、また、全ての船員の疲労を対象とすること、管理のための実行的な手法を提供すると、このような方向性で、検討を進めるということで合意がなされ、具体的なガイドラインの改正案については、次回のHTWの際に提案すると、このようなことになりました。

報告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す。それでは何かご質問等ございましたらお願いしたいと思いますが、いかがですか。よろしいでしょうか。

(池谷臨時委員) はい。

(落合部会長) どうぞ。

(池谷臨時委員) すみません、今の説明の中で1点だけ教えていただければと思うんですけども、最後のところで、疲労に関しての新たな手法、航空業界等で導入された新たな手法という部分について、もし分かれば教えていただければと思うんですけども、よろしくをお願いします。

(伊崎国際業務調整官) 航空の話なんですけれども、疲労をリスクとしてマネージすると、疲労を安全運航に影響を与えるリスクとして定義して、体系的に疲労のリスクを回避、又はマネジメントすると、このような手法というふうに聞いております。

そういう意味では、いろいろあるリスクマネジメント手法の1つということで、ご理解いただければと思いますけれども、色々な事象に関して、疲労がどういう影響があるのかというのを評価をした上で、それを事前に、安全管理の中で位置付けていくと、このように理解をしております。

お答えになっていますでしょうか。

(落合部会長) よろしいですか。

(池谷臨時委員) また、のちほどちょっと詳しく教えていただければと思います。ありがとうございます。

(落合部会長) それでは、事務局のほう、何かあれば。まだありますか、平岡委員どうぞ。

(平岡臨時委員) 別件なんですけれども、私のほうからはこの場で高速道路の通行料金の割引と、フェリー、旅客船の航路存続ということで、これまで質問させていただきましたが、若干情報によりますと、トラック関連、その辺のところでは高速道路料金の割引について、14年度末で大口、多頻度割引の最大割引率を40%から50%に拡充するという措置が、期限切れを今年迎えるという状況だったんですけれども、14年度の補正予算で5

0.7億円を計上して、1年間延長するということが決定されております。

その辺も踏まえまして、昨年4月から新たな高速道路料金割引制度ということで、本四架橋の通行料金割引、それと東京湾アクアライン、これにつきましては、国交省が予算を組んで、800円ということを経営して実施をしているということで、架橋と競合するフェリー、旅客船の航路への影響が、極めて大きな問題になっているというふうに私は認識しております。

その中で、国交省のほうからいろいろ、この場で回答はいただいておりますけれども、具体的なものは、あまり示されていません。その辺の影響調査とか、地域で協議会を現在やっているというふうに聞いているんですが、その辺の進捗状況、それに併せて今後どのような具体的な支援策があるのか、そういう検討を行っているのか、分かれば教えていただきたい。

本日、無理であれば次回までにその回答を、よろしくお願いします。

(落合部会長) はい。事務局の方、どうですか。

(高田船員政策課長) 基本的には今までお答えしてきたところかと存じますけれども、本日は担当課も来ておりませんので、もしもお答えできることがあるようでしたら、また次回お答えさせていただくということで、内部で整理させていただければと思います。

(落合部会長) それでは事務局の方から何かあれば。

(成瀬専門官) 落合部会長におかれましては、来月3月12日をもって任期満了となります。つきましては、一言ご挨拶をお願いしたく思います。よろしく願いいたします。

(落合部会長) 退任にあたりまして、2点申し上げたいというふうに思いますが、第1点は、私が部会長になりましてから4年経過したということですが、その4年間、三者委員及び事務局のご協力があった、何とか務めることができたかなというふうに思っております。その点につきまして心から感謝を申し上げたいということがまず第1点でございます。

第2点のほうは、当部会の重要な任務というものを考えたときに、今後引き続き当部会が課せられた重要な役割を的確に果たしていけるよう、私としても、心から祈念をしたいというふうに思っております。

極めて簡単ではありますが、この2点を申し上げまして、私の退任の挨拶に変えさせていただきます。

どうもありがとうございました。

(櫻井次長) 海事局次長の櫻井でございます。国会への根回しの関係がございまして、会議冒頭、失礼申し上げます。

この場を借りまして、落合部会長へのお礼の言葉を述べさせていただきたいと思っております。

落合部会長におかれましては、先ほど4年とございましたけれども、平成23年の3月より交通政策審議会の委員として、また、海事分科会会長、船員部会長にもご就任いただき、4年間もの長きにわたり、海事分野での重職を担い、私ども大変貴重なご指導をいた

できました。

振り返りますれば、その間、船員部会におきましては、船員労働分野における憲法とも言うべきILO海上労働条約の発効に伴う船員法の改正についてご審議いただくとともに、今日ご審議いただきました平成27年度、船員災害防止実施計画の親計画でございます、平成25年度を初年度とする5カ年計画、第10次船員災害防止基本計画、さらには、実質15年ぶりとなる船員の最低賃金額の全面改定といった様々な重要課題につきまして、ご審議をいただき、部会長のもとで答申をいただきました。その際、専門の見地から大変貴重なご意見をいただくとともに、審議のとりまとめをいただきましたことに関しまして、改めて心からお礼を申し上げたいと思います。

海事行政は、ここにいらっしゃる委員の方々も同じ気持ちだと思いますけれども、我が国の暮らし、国民の経済を支える大変重要な分野でございます。落合部会長におかれましては、その部会長を退かれたあとにつきましても、私どもの行政に対しまして、引き続きご支援、ご協力を賜りますことを心からお願いを申し上げます。

本当にありがとうございました。

(成瀬専門官) それでは事務局より、部会の開催日程でございますが、部会長にお諮りした上で、改めてご連絡を差し上げているところですが、新しい船員部会長がご就任されるまでの間、ご不在となることから、次回の船員部会の開催日程、議事案については、事務局よりご連絡を差し上げたいと思いますので、よろしくお願いたします。

事務局からは以上でございます。

(落合部会長) そういたしますと、第62回になりますけれども、船員部会、全ての審議すること、議論することは終了ということになりますので、本部会を閉会ということにさせていただきます。ありがとうございました。

了