

平成28年8月26日（金）13時30分～

交通政策審議会海事分科会第80回船員部会

【成瀬専門官】 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80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11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、配付資料の確認をさせていただきます。お手元の資料をごらんください。上から、議事次第、配付資料一覧、その次からが議題関係の資料となります。資料の番号は資料の右上に記載してございます。

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252号『船員派遣事業の許可について』」というものが2枚、その参考資料として資料1-2が3枚、こちらは委員限りの資料となります。資料2として、「交通政策審議会への諮問について 諮問第253号『無料の船員職業紹介事業の許可について』」が2枚になります。その参考資料として資料2-2が3枚。こちらは委員限りの資料となります。

席上には、議題以外の資料として、まず横置き資料で『『未来への投資を実現する経済対策』における主な海事施策について』というもので、表紙を含めて4枚になります。さらに、『『海の日』行事 開催結果報告』というものが2枚。横置き資料で『『津波対応シート』を策定』というものが6枚になります。さらに、「船舶事故防止スマートフォンアプリの安全性について実証実験を行います」というものが両面のもので1枚になります。

資料は以上となりますが、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。野川部会長、司会進行をお願いいたします。

【野川部会長】 それでは、早速議事を進めてまいりたいと存じます。議題1、「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条ただ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。よろしいでしょうか。

(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いては、「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】** ありがとうございます。

それでは、次の議題に移りたいと存じます。議題2は、「無料の船員職業紹介事業の許可について」でございます。

(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無料の船員職業紹介事業について、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】** ありがとうございます。

本日の予定された議事につきましては終了いたしました。多々、他に資料も配付されておりますよう。ほかにいろいろございますよう。お願いをしたいと思います。

まず、審議官、お願いします。

**【七尾審議官】** 野川部会長をはじめ、委員の皆様方におかれましては、大変ご多用中のところを、かつ、蒸し暑い中をお運びいただきまして、まことにありがとうございます。

国土交通省海事局におきましては、他部局同様であります。予算・組織・定員・税制等、いわゆる概算要求につきまして今現在作業中、大詰めになってきております。所要の調整、ご説明等々を行っております。来週31日には取りまとめ省庁へそれぞれ提出の予定でございます。

本日は、まず私から今週閣議決定されました補正予算案の根拠となる経済対策のうち、海事局に関係する施策の幾つか主だったものをピックアップさせていただきました。こと船員行政というわけではないんですけれども、広く海事局にかかわるものということでピックアップさせていただきましたので、それに基づいて説明をさせていただきたいと思えます。

表紙を1枚おめくりいただきまして、「新船型開発の促進」というのがございます。これは補正予算の要求額として1億4,200万ほどのものがございますけれども、「背景」のところがございますように、今年に入りまして船価がどんどん下がってきております。ご案内のとおりでございます、円高局面によって受注環境が大分悪化してきております。近隣の韓国・中国との受注競争は激化しております、右側、ちょっと小さなグラフで恐縮でございますけれども、受注シェアがこういう形で相当拮抗した状況になっております。日本の船は省エネ性能による差別化が図られてきておまして、データの的には厳しい国際競争の中でもシェアを伸ばしているという実態がございます。

「400m試験水槽の状況」とございますが、ちょっと暗い写真で申しわけないのですが、こういう水槽が私どもの海技研というところがございます。私も先般見てまいりましたけれども、大分老朽化しておって大変なんです、これは模型船を曳航することでデータを計測し、船舶の推進性能等々の推定に使用しておるというものでございます。IMOにおきましても、水槽試験による燃費性能評価が義務づけられておまして、使用頻度が極めて高い状況でございます。さらに試験増加が見込まれているということで、矢印のところがございますように、施策の概要として、連続的な試験を効率的に行うために曳航台車自動運転・計測システムというようなものを導入して、水槽試験の効率化等々を実現していきたいと。それによって、ひいては、矢印の先でございますけれども、造船業の生産性向上、さらなる国際競争力というのを付けていこうというようなものでございます。

1枚おめくりいただきたいと思えます。これは船員行政にかかわる重要な話でございますが、「船員養成施設の耐震改修の推進」ということで、補正予算額2億7,200万円の要求をさせていただいているものでございます。施策の目的、当然ながら東日本大震災がきっかけでいろいろな耐震補強というのが各地で進められているわけでございますが、実は海技教育機構の各学校というのは全寮制をとり学生さんが学んでおられるわけですが、あまり耐震改修工事が進んでいない状況でございます。耐震診断基準を満たしていない建物を優先して工事を実施していきたいということでございまして、ちょっと旧式の

と申しましょうか、目立つ形の耐震改修工事イメージになっていますが、右側のような形でも、少なくとも耐震補強をしなければいけないということで、「効果」のところに揚げられている幾つかの効果がありますし、船員を志す学生さんの教育現場の安全確保は絶対に必要なことですので、ぜひともこれはつけていただいて、進めていきたいと思うものでございます。

さらに1枚おめくりいただきたいと思います。「造船における革新的生産技術の導入促進」、i-Shipping等々でございます。補正予算額9,000万円ほどで、世界経済の拡大に伴って、海上荷動きの量と新造船市場というのは中長期的に拡大していくと。高品質・高性能な日本船への回帰が見られる。先ほどありましたように、少しではありますが、右肩上がりになっている状況でございます。人手を要する造船において、革新的な生産技術の導入による生産性向上を進めていきたいということでございまして、世界の造船市場の拡大の流れを受けて、先ほどと同じグラフが出ておりますが、日本はシェアを伸ばしていきたい、競争に打ち勝っていきたいということで、造船における生産工程の中でロボットの導入ですとか、見える化システムというのを作りまして、我が国の造船の成長、国際競争力の強化につなげていきたいと考えております。

以上、雑駁な説明ではございますが、この経済対策、閣議決定されたのが一昨日でございますが、ぜひ国会でお認めいただいて実現していきたいと思っております。

私からは、簡単でございますが、以上でございます。

【野川部会長】 ありがとうございます。ただいまのご説明につきまして、ご質問等ございましたらお願いいたします。

内藤委員。

【内藤臨時委員】 この機構の耐震は、これで全校全て安全になると考えて……。商船高専なんかに向うと、実際にもうやったのは見たことがあるんですけど、海上技術学校はこれでカバーしていただければいいのかなと思うので、これで全部完了するのでしょうか。

【七尾審議官】 全部ではございません。やはり予算的な縛りがありますものですから、逐次という形にはなります。これで全てではございませんので、鋭意やっていきたいと思っております。

【内藤臨時委員】 安全を確保してあげてください。

【七尾審議官】 はい。

【内藤臨時委員】 以上です。ありがとうございます。

【野川部会長】 ほかにいかがでしょうか。よろしいでしょうか。

それでは、ご説明ありがとうございました。

それでは、ほかに……。お願いいたします。

【長瀬企画調整官】 海事振興課でございます。お手元に『海の日』行事 開催結果報告」という資料をお配りしておりますが、先般本部会においても開催をご案内しておりました「海の日」行事について、主要な行事の開催が終了しましたので、開催結果をご報告させていただきたいと思っております。

内閣官房総合海洋政策本部、国土交通省、日本財団の共催である「海の日行事 海と日本プロジェクト」については、祝日である7月18日、海の日に東京港晴海埠頭客船ターミナルにおいて総合開会式を、同日、晴海埠頭において「海の日」記念祭、海の船一斉公開を行いました。さらに、7月19日から20日にかけて、ザ・キャピトルホテル東急において「海の人材育成に関する国際シンポジウム」を開催いたしました。

総合開会式では、海の日を迎えるに当たっての内閣総理大臣メッセージを賜り、国土交通大臣も出席し挨拶をいたしました。「海の日」記念祭、海の船一斉公開と合わせて晴海埠頭には1万人超の来場があり、親子を中心として多くの方に海や船に親しんでいただく機会となりました。また、国際シンポジウムでは、「世界海洋人材育成の実践」をメインテーマに7つのセッション及びパネル・ディスカッションを実施し、海洋人材育成と海洋教育に関し活発な議論がされました。海外20カ国以上からの参加者があり、開会式及びレセプションにおいて国土交通副大臣及び大臣政務官がそれぞれ出席し挨拶いたしました。

このうち、内閣総理大臣メッセージにおいてその構想に言及があったプラットフォームに関して、前回7月22日の本部会で立川委員からご質問がありました。現在、プラットフォームについては、産学官で海洋教育の推進に取り組んでいくべく関係者で構想の具体化を検討しているところですが、現時点では関係者間で固まったものがないため、具体的なものをお示しすることができる状況にはありません。しかし、次世代の海事産業の担い手確保は重要な課題であるところ、プラットフォームにおいて産学官の連携による海洋教育の推進が取り組まれていくのであれば、課題の解決に向けた推進力になるものと考えており、海事局としても前向きに取り組んでいくつもりです。関係者間での検討が進みましたら、改めて本部会でもご説明できるように準備してまいります。

最後に、愛知県豊橋市を中心に8市町村で開催された「海フェスタ東三河」について。7月20日、秋篠宮殿下及び同妃殿下のご臨席のもとで記念式典が開催されました。記念

式典には国土交通副大臣が出席し祝辞を述べるとともに、海事関係功労者表彰をとり行い、国土交通大臣賞の受賞者に対して表彰状を授与いたしました。「海フェスタ東三河」は7月16日から31日まで開催され、100万人超の来場があったと実行委員会から聞いております。

以上です。

【野川部会長】 ありがとうございます。海の日関連の行事の開催結果報告ですが、今のご説明につきまして何かございますでしょうか。

立川委員。

【立川臨時委員】 前回お伺いをしたプラットフォームについて、そのお答えというか、今のお話を聞きますと、まだ何も決まっていませんというような感じのお話かと理解をするところでありますけども、逆に、検討して、いつぐらいまでにその方向性なりスケジュールなりというのが出てくるんでしょうかというのが1つ質問です。

それから、総理のメッセージでは「2025年までに、全ての市町村で海洋教育が実践されることを目指します」ということで、ここにはしっかり期限を含めて書かれているんですが、これに対するスケジュール感というのは全くないんでしょうか。その辺をお伺いしておきたいと思います。

【野川部会長】 お答えをお願いいたします。

【長瀬企画調整官】 ご質問にお答えいたします。プラットフォームのスケジュールに関しましてですけれども、これは総理からメッセージをいただきましたので、具体的にやっていくというのが政府の方針と。指示もあったと思っていますので、これを限りなく速やかに立ち上げたいと思いますが、具体的に時期をお示しすることができていなくて申しわけありません。

2025年までにやっていくと。これに対するスケジュール感がどうなっているのかということでございますけれども、一応今年度、今後ですが、今、最終調整中ではございますが、海洋教育関係の事業を海事局においても予算化していきたいと考えていて、概算要求に向けて最終調整を行っているところですので、これが固まりましたらこちらでもご報告させていただいて、またスケジュールなどをそちらでもお話しできるようにしたいと考えております。

以上です。

【野川部会長】 立川委員。

【立川臨時委員】 では報告のほうをぜひお願いしたいということと、それから、もう1点質問なんですが、海事局として予算をとって、教育体系といいますか、学校教育の中に生かしていくという理解でよろしいんですか。それは文科の話とどう関係するんでしょうか。その辺がわからないので教えてください。

【野川部会長】 いかがでしょうか。

【長瀬企画調整官】 海事局として取り組んでいきたいと考えております。もちろん文科省も現在、海洋基本法の中で海洋教育に取り組んでいくというふうなことになっておりますけれども、私たちの意識ではもっと海事産業に、特に船員さんですとか、あと造船部門ですね、そういうところに就職するとか目指してくれるような、そういう人が増えていくような部分を目指していきたいと考えております。

【野川部会長】 文科省の管轄に侵入するわけにはいかないわけだから、そこは仕分けをしなければいけないわけですね。要するに文科省としてできることの外の部分で、当然ながら海事局も文科省以外の管轄の中で教育システムは備えられるわけなので、それを仕分けして、海事局としてのこのプラットフォーム形成の中でできることを明らかにしていくということになると思いますので、私としてはそういうこともクリアになるような形で次回あるいは次々回、できるだけ早くご説明をお願いしたいと存じますけれども、いかがでしょうか。

審議官。

【七尾審議官】 今まさに部会長におまとめいただいたとおりでございまして、文科省のフィールドと国交省海事局のフィールドはもちろん別にあるわけでございますので、これまでも文科省の関係部局とは接点を持っておりましたから、今後とも引き続き、さらに密に連絡をとりながら、分担関係をはっきりして取り組んでいきたいと思っています。

【野川部会長】 立川委員。

【立川臨時委員】 部会長に今まとめていただきましたとおりに、事務局に早急に取りまとめていただいて報告をお願いしたいと思います。よろしくお願いいたします。

【野川部会長】 よろしく願いいたします。

ほかに、今の海の日関連の行事の報告につきまして何かございますでしょうか。

よろしいでしょうか。では、この点はここまでにして、まだ何かございましたらですね。

お願いいたします。

【峰本危機管理室長】 海事局安全政策課の峰本と申します。お手元の資料で「津波対

応シート』を策定」というところから見ていただければと思います。今回、船舶の津波避難のための新しいマニュアル「津波対応シート」をご報告、ご紹介したいと思っております。

まず、津波対策について国土交通省においては東日本大震災の後に専門家を集めまして、検討会を設けて様々な検討をいたしました。その結果を受けまして、「船舶運航事業者における津波避難マニュアル作成の手引き」を平成26年3月に策定いたしました。また、昨年6月にはこのマニュアル作成の手引きをもとにいわゆる簡易型のマニュアル様式をつくりまして、広く内航・外航船舶の海運事業者に対してマニュアル作成を呼びかけているところでございます。

今般新しく、もっと中小規模の事業者に作成してもらいやすくするために、さらにコンパクトにまとめて、簡単に作成できる「津波対応シート」というのを先月、7月15日に公表いたしまして、今回ご紹介をさせていただく次第です。

1枚めくっていただきますと、どんな内容かというのが書かれております。主に船舶の津波避難行動というのは大体大きな区切りで3ステップございます。1ステップ目は、事前にいろんな船や港に関する基本事項をまずは確認しておく。それから、いざとなったときの連絡先などを整理しておくということです。それから2ステップ目といたしましては、いざ地震や津波が発生したときにどういった判断をしていけばいいかという判断材料とかその目安を、事前に整理していくような形で項目を設けております。そして、3ステップ目として、いざ津波が発生したときに慌てないで落ち着いて行動ができるように、シートの裏面をチェックリストという形で整理したものを今回公表したものです。

もう1枚めくっていただくと、そのシートの例がございまして、1枚紙の表裏ということでございます。このシートをもちまして、先ほども申しましたように中小の事業者に対しても広くこの対応シートを使っていただいて、津波の避難対応を考えていただきたいと思いますと思っております。何分この津波対応につきましては、法律に基づいたものでも、技術基準でもございません。任意で私どもが進めている施策でございます。7月に発表したばかりでございますので、今後はこういったものをさらに使って行って、事業者に普及促進を図っていきたいと思っております。

以上でございます。

**【野川部会長】** 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、ご質問等ございますでしょうか。

立川委員。

【立川臨時委員】 1つ質問は、これを発表して各事業者さんにはどういうふうに通知や広報を行っているのか、船舶に対してもどのように行っているのか教えていただけますか。単にホームページに掲載しておしまいということなのか、何か事業者を集めて「こういうことですよ」とある程度の補足を含めてやられておられるのか、その辺を教えてください。

【峰本危機管理室長】 ホームページだけではございません。まず、事業者団体に周知を図っております。そこから各事業者、どちらかというとオペレーターの事業者に連絡が行くようにしていきまして、現在、確実に確認しているのが、約2,600事業者には既に配付済みのような形になっています。これは内航の事業者です。貨物船・旅客船事業者ともにでございます。それから、このシートの使い方についてということで、全国で説明会を開催する予定にしております。一番早いところで、神戸において9月中旬に開催できるように現在調整を進めております。これについても、もう少し明確になりましたら公表していく予定でございます。もちろん運輸局でもサポート体制を敷いております。

以上です。

【野川部会長】 立川委員。

【立川臨時委員】 もう1点だけお伺いしておきます。外国籍船等にはどういう形になるのでしょうか。

【峰本危機管理室長】 外国船に対しては今まさに検討中ではございまして、今考えておりますのが、船舶代理店を通じて、日本に入港してくる外国船舶にこの津波シートを渡しに行くということをやりたいと思っています。これは近日中に公表できるような方向で現在進めています。もちろん日本語ではなくて英語版も既につくっております、それを配付していくとか、普及させていくような形をとっていきたいと思っています。

【野川部会長】 ありがとうございます。

高橋委員。

【高橋臨時委員】 ちょっと私、聞き漏らしたなと思うんですが、今、津波が来ている最中にこれを書く時間はあるのか、これを何にどのように使うのか、もう1度、申しわけないですけど教えてください。

【峰本危機管理室長】 まず「津波対応シート」は、今回お示ししたのは1枚紙表裏になります。表面についてはあらかじめ入港前に確認する事項ということで、港や船舶の情

報とか、津波避難の基本情報ですとか連絡先などを先に確認しておくためにこういう項目が設けてあります。いざ津波が来たときは、最終的には船長というのはいろんな情報を踏まえて、港外退避か、係留強化か、陸上避難、多分この3つのうちどれかを選択しなければなりません。この3つのうちの1つを選択しやすいために、あらかじめ判断目安を整理したりすることを事前にするように「津波対応シート」の利用を呼びかけています。

裏面についてはチェックリストの例を記載しております。港外退避の場合は、基本的な事項は貨物船用ですと8つ設けてありまして、基本的な事項だけ掲げていますので、ここをきちんといざというときにチェックできるようにしていれば即座に使えるものになっていくものだと考えています。

【野川部会長】 高橋委員。

【高橋臨時委員】 津波というのは、ご承知のとおり何時何分に来ると事前にわかることもある。地震からすぐ来ることもある。震源地によって皆違うわけでしょう。そうすると、避難するのが先なのか、チェックリストを書くのが先なのか。一般的常識からいったらチェックリストを書く暇はないと思う。情報収集に追われてブリッジなりエンジンなり、多分てんやわんやの大騒動になっているはずです。その中でこういうのは実際ほんとうに書けるものなの？ 私は書けないと思う。チェックリストのために自分の命を失うなんてばかなことをする人は誰もいません。だから、これをどういうふうにするのか、もう1度教えてください。

【峰本危機管理室長】 チェックリストについては事前に準備するものです。ここに書かれているものはひな形ですので、基本的な事項を掲げています。ざっくり言えば、今ここに掲げてある基本事項も、いざというときにチェックする項目として、一瞬で1つの目安として使えるものではあるかと思えます。高橋委員がおっしゃるように、津波がいつ押し寄せてくるかはわからない。すぐに来る場合もあるし、それから、津波が来るということを事前に察知して30分後に到達するかもしれない。いろんな場合があると思えます。このため、私どもは事業者に対しては、こういったシートとともにいろんなでできる範囲の訓練も同時にやっていっていただきたいということと呼びかけています。

【野川部会長】 私の理解では、これはいわば一種のシミュレーションのための1つの資料ということでしょうか。要するに、現実には津波が来たときに利用するというよりは、津波というのはいつ来るかわからないから、その出入港のときにこういうシートを渡しておけば、例えばうちの船だったら大きさはこれぐらいで、船員が何人ぐらい、乗組員がこ

れぐらいだから、例えば荷役作業の中止が徹底するまでに何分かかかるかなというようなことを頭に置いておいて、それで、いざもちろん津波が来たときになったらこんなものを見ていられない。ただ、シミュレーション的にこういうことが頭に入っていれば、何らかの対応に違いはあるだろうと。そういうようなことだと私は理解しておりますけど。だから、これは何の権限もないわけでしょう、提出の届け出だとか、記入義務だとかも一切ないということですよ。

【峰本危機管理室長】 はい。

【野川部会長】 したがって、これからどんなふうに変わっていくかもモデルとしてわからないし、おそらくフィードバックされていくわけですよ。例えばこんなもんじゃ使えないよとか、使いにくいよとか。それは当然受けとめて、これからまた、じゃあ例えばこういうのはモデルとしてどうでしょうかというようなことになっていくわけですね。そのための1つの出発点だという理解ですけども、それでよろしいですか。

【峰本危機管理室長】 そうです。

【野川部会長】 はい、審議官。

【七尾審議官】 今回もまた部会長にまとめていただきました。今の危機管理室長、丁寧に説明はしてはしておりますが、そもそもシミュレーションであり、訓練であります。頭を整理して、いざというときにどう動くか、整理したものであるといったワーディングがなかったものですから、ちょっと誤解を与えたかもしれません。まさに野川部会長が補足して下さいとおりでございます。

【高橋臨時委員】 じゃあ1点だけ、最後に。

【野川部会長】 高橋委員。

【高橋臨時委員】 東日本大震災以降、沖出しをして遭難した船が何隻かあって、不幸なことに命を失った。その教訓を得て、津波の場合は、船を沖出しする前に陸上の高台のほうに避難しなさい、船は捨てなさいというような動きも片やにはあるわけで、それとの整合性をどうするか。このシミュレーションをとるといっているのであれば、その辺も整合性をちゃんとしっかりした形でやっていただきたい。これはお願いをしておきます。

【峰本危機管理室長】 わかりました。ありがとうございます。

【野川部会長】 それでは、この件に関しまして、よろしいでしょうか。

そうしましたら、あとこのスマートフォンアプリですか、これにつきましてお願いいたします。

【高木基準企画係長】 同じく安全政策課の高木と申します。「船舶事故防止スマートフォンアプリの安全性について実証実験を行います」という1枚の両面の紙をごらんください。

この取り組みなんですけれども、日本の周辺で二千数百隻の船舶事故が毎年起きているんですが、そのうち7割以上を小型船舶が占めている状況にあります。この小型船舶に大型船舶に搭載しているような高価な機器を全て積むというのはなかなか難しいところですので、民間のほうの動きとして、スマートフォンがかなり普及してきていることを利用して、スマートフォンアプリを使って事故を防止することに何か資するようなアプリというのが、既に民間の会社さんや学校なんかで開発されている状況にあります。こういったものを、具体的にはこの1枚目の表の紙の真ん中にある絵をごらんいただきますと、ほかの船が接近してきたときに、それを何らかの形で警告、音や振動などで警告する機能とか、あとは危険な海域に近づいたときにそれをお知らせするような機能、こういった機能を持ったものが既に開発されている状況です。ただし、こういった開発がそれぞれの会社さんや学校で行われておりまして、特に要件というか基準のようなものが全くない状況にあります。なので、例えばほかの船がどのぐらい近づいたときに音が鳴るかとか、また、どんな危険海域に近づいたときにどういった表示をするかといったことが、会社さんによってばらばらな状況にあります。

そこで、スマートフォンアプリに守っていただきたい最低限の安全性の要件を検討しようということで、7月25日に第1回のスマートフォンを活用した船舶事故防止分科会というものを開催させていただきました。この中でこういった衝突防止とか乗り上げ防止のための安全性を確保するために、10月ごろから船の上でこういったアプリを実際を使ってみて、ほんとうに安全なのかどうかということとか、どういったことを守っていただきたいかということを実証実験において検証していくことが決まりました。今年度の予定としましては、平成28年度内にこのアプリに推奨される要件というものをガイドラインとして取りまとめて公表する予定でございます。

以上、ご報告です。

【野川部会長】 ありがとうございます。では、ただいまのご報告、ご説明に関しまして、ご質問等ございましたらお願いいたします。

久宗委員。

【久宗臨時委員】 1点確認なのですが、衝突事故の予防ということで、漁船保険中央

会がAISの配備を促進することを実施しています。衝突事故の予防ということでは本システムもとても重要なので、例えばこのガイドラインに合格したものについては、積極的に公表や、周知は実施するのでしょうか。

【高木基準企画係長】 ご指摘いただきありがとうございます。現時点でまだガイドラインがどのようなものになるのかも確定していないものですから、それを認定なり、例えばホームページで公表するという事も考えられるんですけども、まだ決まっていない状況です。今年度中にこの分科会、検討会をあと2度ほど開く予定ですので、その中で議論していきたいと思っております。

【久宗臨時委員】 国交省の旅客船や商船は衝突予防装置が整備されていますが、漁船とか、特に小型漁船はこの様な情報には疎いので、逆に国のほうでガイドラインに合格したものを広く広報すべきだと思います。先ほどおっしゃるようないろんな形の民間とか学校とかで良いアプリができていても、普通の漁業者とか船舶運航者は知らない事が多いと思います。合格したものについては、スマートフォンを持っている方も多いので、広く広報すべきです。結局良いものをつくっても、周知をしていかなければ、絵に描いた餅で終わってしまいます。低コストで、使いやすい衝突予防になるアプリならば、積極的に告知することによって海難事故防止につながると思いますので、ぜひお願いいたします。

【高木基準企画係長】 ご指摘いただきありがとうございます。私もできる限りいいものが世に広がっていくように、その周知の部分は非常に重要だと思っておりますので、今後の検討会の中でご指摘いただいた点も検討させていただきます。

【野川部会長】 高橋委員。

【高橋臨時委員】 簡易型のAISの搭載というものを要請してきたわけですが、特に漁船の場合もその設置を要請してきたんですが、どうも話がずれて、いつの間にか小型船舶ということでプレジャーボート中心のスマホのアプリだというふうなことに現在はなっているような気がします。漁船として使えるのは沿岸漁民の皆さんだけなのかなと。沖合に行くと全く使えない、当初要請してきたのは沖合の漁船漁業の簡易型AISの設置を義務づけるなり、それから支援をするなり、そういうことをお願いした。どうも方向が全く違う方向に行っているような気がしないでもない。今後、当初お願いしたように、沖合の漁船の衝突事故の防止のために設置をさせるような努力というのはこれで終わったわけではなくて、この中か、これ以外なのかどうかわかりませんが、継続してやっていただきたいという要請をしておきます。

【高木基準企画係長】 ご指摘いただきありがとうございます。これまでに国土交通省と水産庁と海上保安庁で連携して、小型だけじゃなくて、漁船に対して簡易型AISの搭載を推進するというをやってきておまして、そこを全く変えるものではございません。AISをつけていただくことがより安全になるということは間違いなくそう思っておりますし、それを継続するつもりではおります。このスマートフォンアプリというのは、その外側の世界の中で既にもう民間企業や学校がつくって公表し始めている状況にあります。これは全く国としてタッチしないこともできるのですが、既に民間企業によって、スマートフォンアプリに規制などありませんので、それが出てきてしまうことはとめられないものですから、その中で最低限の安全性だけは守ってもらうというのを目指したものでございます。ですので、AISをつけることにかわって今回スマートフォンアプリを推進していくというスタンスに変わっているものでは全くございません。

ご指摘いただきありがとうございます。

【野川部会長】 ありがとうございます。

内藤委員。

【内藤臨時委員】 内航船、500総トン以上はAISを設置義務があつて、それ以下のもの、それとこの小型船の範疇というのが今おっしゃったプレジャーボートだったり、小型の漁船だったりということで、この小型船の範疇というのを教えていただけますか。

【高木基準企画係長】 小型船舶といいますと20トン未満の船舶ということでございますけれども、今回このスマートフォンアプリというのは、どのような船でも使っていただくことをとめることはできませんので、厳密にここだけで使うということは決めてはいないんですが、主にプレジャーボートと小型の漁船、20トン未満のものを想定して、そこで安全に使っていただくことを想定して、この検討会を進めております。

【野川部会長】 内藤委員。

【内藤臨時委員】 今のお話の中で、高橋委員もおっしゃっているように、お互いに安全を担保するというのは、ルールをやはり小型船でつくっていただいたほうがより効果的だと思いますので、今はそういうようなことで始めて、やられることというようだと思うんですが、ぜひその辺の、実際に運用し始めてルールがどういうふうになっていくかもご検討いただきたいかと思ひます。

以上です。

【野川部会長】 先ほど誰かご質問……。

田島委員。

【田島臨時委員】 今の内藤委員のご質問にも若干絡むと思うんですけど、大事な取り組みだと思ひまして、ホームページにアップされた会議資料も見せていただいたんですけども、プレジャーボートないしは漁船ということ強く念頭に置いた格好とお見受けしましたが、商船、特に内航船にとってもかなり重要な関心事項だと思うんですね。ですから、委員を入れかえる必要は全然ないと思うんですけども、内航船の立場からのコメントなり助言なりを聞く場というのは想定されているのかどうかというのをお聞きしたいんですが。

【野川部会長】 いかがでしょうか。

【高木基準企画係長】 当初、プレジャーボートと漁船で使うことだけを念頭に置いてこの会議は始まってはいるのですが、実はこれ、小型の船だけではなくて、将来的には小型の船の位置情報を大型の船で把握するというにも派生的に利用できる可能性がございますので、そういった点で内航船の事業者の方の側の安全性向上につながる可能性も秘めています。ですので、今ご指摘いただいたように、内航船の方の観点からのご意見というのもぜひお聞かせいただきたいと思っておりますので、また別途調整させて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。これあれですよ、AISは法的に義務づけられていますので、それが搭載を義務づけられていない船舶については何もなくなってしまふということの懸念もあって、それを補充するためにこういうプレジャーボートのような、あるいは小さな漁船のようなものでも、このスマートフォンアプリを搭載することによって対応が可能であるということが念頭に置かれているので、最初にそういうところをターゲットにした検討をしているけども、別にこれは最初から船舶が限定されているわけでは全然ないわけですよ。全ての大型・小型を問わず、しかも領域を問わず全ての船舶が持ったって別にいいわけですから、だから、今のようにご要望が、ニーズが高いということであれば、内航船も含めていろいろなところのご意見を聞いて、より汎用性のあるものにしていくという方向も考えられるのではないかと。私の感想です。

【高木基準企画係長】 今いただいたご意見のとおり、これは特にプレジャーボートだけでしか使えないというものではございませんので、ほかの船舶で使う、もし使う方がたくさんおられるのであれば、その方々の視点も含めて検討をしたいと思ひます。

【田島臨時委員】 ごめんなさい。

【野川部会長】 田島委員。

【田島臨時委員】 そういうこともあるかもしれませんが、私が内航船の立場からのコメントなり助言なりと申し上げたのは、大型の内航船がこの商品を使うかどうかということとは別に、要はAISを積んでいない小型船がどういうものを使ってどういうことをやっているのかというのを、小型船同士だけで話をしているのではなくて、そこと差し合う状態にある内航船の立場からの意見というのが何がしかあるのではないかと。参考になるのではないかとという意味で質問しているわけです。

【野川部会長】 もちろん。

はい、どうぞ。

【高木基準企画係長】 ご指摘の趣旨、理解しました。そうですね。小型船の世界だけで安全性を議論していったら、いいものがもしできたとしても、やはりそこと衝突する可能性のあるほかの船舶との兼ね合いを全く考えていなければ、なかなか実用的なものにはならないと思いますので、ぜひそういった観点からのご意見を伺いたいと思います。

【野川部会長】 立川委員。

【立川臨時委員】 民間なりいろんなところでこのスマートフォンアプリを開発されているということなんですけども、そのスマートフォンアプリの、例えばA社さんならA社さんのスマートフォンアプリの中での情報が表示されるということなんですか。それとも、他社間との情報交換もあるということなのか。それから、先ほどお伺いしていると、今のAIS情報との何か融合的なことも言われていたような気がするんですが、そういうところまで考えてこの検討会をされているということなのか。その辺がどういう範疇で、どこかの何の安全性を、どこまで情報共有するのかというのを教えていただけますか。

【高木基準企画係長】 まず、今存在している、世の中に開発されているアプリは、自社のアプリの中で取得した位置情報を自社のほかのアプリを持っている方と共有するというようなものになっています。この検討会の中では、それだけでは他社アプリを持っている人との安全性の共有ができませんので、他社といかにして情報を共有していくかということも、まだ決まっていないんですけれども、検討していくこととしています。先ほどおっしゃられたAISとの融合というようなところは考えておりません。先ほど私が申し上げましたのは、このアプリ自体がいいものができた場合に、大型船のほうでこのアプリをもし使うとすれば、小型船の位置情報を大型船のほうで知ることにも可能になる可能性があるということを申し上げたところでございまして、AISの情報とこの小型船舶の情

報を今融合して1つのものにするを前提として検討をしている状態ではございません。

【野川部会長】 当然これは任意のものですよね。全くこれも先ほどの話と同様、法的な規制とかオブリゲーションのないものとして今のところは検討しているということですよ。それを例えばA I Sとどういように関係づけるかとかいうことは次の問題だということなので、いろいろな方面からのご意見をぜひよく伺って進めていただきたいと思います。

あと、いかがでしょうか。

立川委員。

【立川臨時委員】 共有するとすれば、オープンソフト的にして、ある共通の部分をつくって、そこを共有するというようなところまでいかないと本来の機能は果たせないんじゃないかなという気がしますので、その辺どう扱うのかわかりませんが、方向的にはそういうものがもし目指せるのであれば、1台持っていれば全体の情報が共有できるということにもなります。そうでないと、それこそ大型船が使うにしても、5台も6台も、5種類も6種類も情報というか、ソフトを持っていないと役に立たないよというようなことにもなるので、そういうことも踏まえながら考えていただいたほうがいいのかなと思います。感想です。

【野川部会長】 ご要望ということですが、よろしいでしょうか。

【高木基準企画係長】 はい。ご指摘のように最終、我々は今検討を始めたところでして、そのアプリ自体の安全性のところをまず検討しておるところなんですけれども、実際に運用するときにはやはりたくさんの情報が共有されて使いやすいものになるべきだと思いますので、そこは検討会の中で検討させていただきます。

【野川部会長】 河野委員。

【河野委員】 小型船で携帯電話でアプリでもというのは、A I Sや簡易A I Sを積んでいないような小型船についてだろうと思います。ほかの部会でお話を伺っていますと小型船の事故が非常に多くて、なかなか保安庁のほうで努力をされても小型船の事故が減らないということがずっとの課題だと思います。そうだとすると、A I Sや簡易型A I Sが負担になる人にとってせめて携帯が使えないかというのが、この検討会の1つのきっかけではないかと理解しております。

そう考えますと、大事なことはそういう小型船で、しかもめったに乗らないような人が操船する場合に何かの機材を積んでいってもらうために使い勝手のいいアプリないしは使

い勝手のいい制度の実現が1つの大きな目的だと思います。だけれども、小型船同士でぶつかる場合もあるでしょうけれども、大きい船にとって運航の支障になるような動きをする小型船もあるのだらうと思います。そうすると、AISや、簡易型のAISを積んでい船との関係でそのアプリがどういうふうに機能するのかを検討することが必要になると思います。最初から全部を見越した議論をするよりは、少し段階を踏まれてもいいのかなと思います。私は技術の専門家ではないので何も申し上げられませんが、議論の出発点である、小型船の事故が減らないことを何とかすべきだということを考えて、いいアプリを開発していただいて、小型船の事故の防止に役立てていただければと思います。その上で、大きな船との衝突、あるいは大きな船の運航を過度に害さないようなアプリということも考えていただく必要があると思います。あくまで感想です。

**【高木基準企画係長】** ご指摘いただきありがとうございます。先ほど立川委員からもご指摘がありましたし、今ご指摘もいただいたように、将来的にはやはり小型船も大型船も含めて、何らかお互いの事故を防ぐようなところに寄与できるような形を目指せればと思っております。ただ、まだ実際の運用もなかなかされていない段階で、このアプリ自体の安全性というところに今着眼しているところですので、この検討会の中でアプリの安全性のところをやった後は、多分周知とか普及、どうやって運用していくかという面に議論が移ってまいると思っております。その中でやはり大型船との関係も含めて、より事故を全体的に、小型船同士だけではなくて、小型船・大型船も含めて全体的に減らすような運用なり仕組みみたいなものを、ご指摘も踏まえて考えていければと思います。

**【野川部会長】** ありがとうございます。今日の報告は、表題は「スマートフォンアプリの安全性について実証実験を行います」と、非常に個別具体的な内容なので、それに関連していろいろご要望等が出ておりますので、ぜひこの検討を今後進めるに当たっての手順、段取り、優先順位等について、今日のご意見をよく踏まえていただいて進めていただきたいと存じます。

それでは、特になければほかに、これ以外のことでいかがでしょうか。

高橋委員。

**【高橋臨時委員】** その他という理解でよろしいのであれば、前回お願いをした大型いか釣りの、国交省が言う大型いか釣り漁業の最低賃金ということですね。最低賃金絡みで2件ほどお伺いをしたいなと思っております。

まず1点目なんですが、どうも議論がかみ合わない。国交省が言う大型いか釣り漁船と

いうのは平成18年4月現在で77隻おりました。この中の58隻が中型いか釣り漁業と、兼業船で、大型の漁業許可証と中型の漁業許可証を両方持っていた船がいたということです。これが翌年の平成19年8月に漁業権の指定漁業の一斉更新があって、ここで平成19年7月末までの漁業許可証が大型、それから中型が5つの操業海域に区分されていたんですが、これが一本化になったということです。よって、そこで大型・中型の垣根が全く取り外されたということです。そうしますと、旧中型いか釣り漁船も大型漁船の操業海域に入っていけるということになって、全ての中型いか釣り漁船は大型化し、大型漁船の分類に入ってしまったということです。この中で、日本の周辺海域、旧中型いか釣り漁船が操業海域としていた日本沿岸の海域に入るため、いわゆる遠洋ではなくて沿岸のほうに入ってくる許可証の中で、これが当時185トンまでだったんですが、総トン数200トンまでの船が入ってこられるということになって、全ての大型の漁船が総トン数199トンという、190云々という形の中で建造したという歴史があります。

私の理解では、当然漁業権は平成19年8月の一斉更新で全部、中型も大型の垣根もとれて全て大型化したという理解でおります。国交省はこれまでも大型いか釣り漁船は1隻だけの操業、隻数は1隻しかないというふうな回答でございますけども、実態上はそういうことはなくて、今の漁業許可証は全て総トン数30トン以上の動力漁業船、これによっていか釣りをするものは全ていか釣り漁業なんだという許可証になっています。この辺も踏まえて大型いか釣りの最低賃金が諮問されないということのないようにしていただきたいと。これは大型も中型ももう現在の指定漁業許可証の中にはございませんので、あくまでもいか釣り漁業という形のままで諮問していただいて、開催をしていただきたいと思っています。

それから、国交省のほうが従来どおり大型・中型のいか釣りということにこだわるのであれば、現在の大中型巻き網、これは日本の近海をこの大中小型巻き網と、一方には操業海域が全く違う海外巻き網漁船があります。トン数も全く違いますし、大きい船になりますと総トン数760トン、国際トン数では1,600トンと。これはヘリコプターを搭載しながらミクロネシア海域、それから東のほうは南米の海域ぎりぎりまで行って操業しております。そういった船と19トンから350トンぐらいの現在の中型巻き網、これは日本沿岸だけの操業をしています。これらの区分をどうするのか、海外巻き網という漁業者については、全国に散らばっております。そうしますと、これは地域最賃ではなくて、中央最賃という位置づけになってもおかしくありませんし、我々とすれば中央最賃に格上げを

していただきたい、分離をしていただきたいということになりますので、これは検討ではございませんので、早急にそういう話し合いの場を持っていただきたいというように思います。

それから、話は全く違うんですが、これまでも救命胴衣に、海中転落した場合の位置を確定するため、ライフジャケットに発信機をつけてください。現在これは立派なものがあります。世界どこの海で落ちてもGPSを使って位置の通報ができるというものがあります。ただ、残念ながらかなり大型ということで、漁労作業中にそれを肩にぶら下げ、または腰にぶら下げというような形じゃなかなか仕事がしづらいというようなことも想定されますので、できるだけ早い時期にもっと小型・軽量化したものをつくっていただく研究開発を続けていただきたい。これは業者のほうはかなり早い時点で商品化していただけるのではないかなと、そういう期待もありますけども、その後押しを国交省のほうでお願いをしたいと思います。

以上です。

【野川部会長】 いずれもご要望かとは存じますが、いかがでしょうか、国交省のほうで。

お願いいたします。

【鈴木労働環境対策室長】 労働環境対策室長、鈴木でございます。まず、漁業最低賃金についてご要望をいただいたところでございますが、旧大型いか釣り漁船は、確かに1隻しかありませんが、実際の操業区域としては旧中型いか釣り漁船も含め、漁業権上は30トン以上のものが一本化されており、かつ、操業区域についても両方が入り混じっているということは十分私どもも理解しております。例えば旧中型のいか釣り漁業であっても、例えば北太平洋の200海里を超えた海域で操業している船舶も相当数あると聞いており、また、大型いか釣り漁業の操業区域よりも広い場合もあると理解しております。そのため、ご指摘のとおり操業区域が同様である旧中型いか釣り漁業も含めたいか釣り漁業として最低賃金を設定すべきというお考えは十分に理解しております。

ただ、操業区域について大体似たようなものがあるとしても、まだ、労使双方のご意見も伺いながら、旧中型いか釣り漁業については旧中型いか釣り漁業における賃金の設定方法、例えば固定給と歩合との割合でございますとか、実勢賃金等の状況についてまだ十分にそこは調査・把握をしておりますので、そういった旧中型いか釣り漁業についての賃金の実勢調査を行うことがまず先決であろうと考えているのが1つでございます。

また、前回この部会でもご説明申し上げましたとおり、昨年10月の答申におきましては、まだ最低賃金法の適用がありながらも実際にその具体的な最低賃金が設定されていない漁業分野が多数ある状況にあることを背景として、全ての漁船について具体的な最賃額を定めることに向けた検討の場を設置し、早急に検討を進めることが望まれるとされているところでございます。そこで、私どもといたしましても、あくまでも最低賃金法の適用がある漁船員について具体的な最低賃金額を定めるという、その法目的を達成できるよう、今後労使双方のお考えをお聞きしつつ、単にいか釣り漁業ということだけではなくて、最低賃金額が設定されていない漁業分野全体について最賃額を設定できるよう、現在労使でご調整いただいておりますかつお・まぐろ漁業の最賃額が取りまとめられ次第、検討を進める必要を考えているというところでございます。

次に、救命胴衣のライフジャケットの発信機の装着についてお答えいたします。私どもは、直接ライフジャケットに発信機を装着させることについては所管していないのですが、ライフジャケットについて発信機を装着して、その電波が早急に海上保安庁に到達して、それで一刻も早くその捜索・救助をしていただくということは、まさしく船員災害防止の観点から、死傷率を少しでも下げるという観点からとても重要なものだとして理解しております。

高橋委員ご指摘のとおり、今、市販されているもので3つほどそういったものがあるわけでごさいます、例えば小型漁船を対象として、親機を船に備えて子機のほうを救命胴衣に装着して、緊急時にはそういう緊急発生位置の情報が電波法上の海岸局である漁協に通報されるものですか、あるいは遭難者と救助側が双方向で通信できるようなものですか、あるいは3つ目としては、PLB、Personal Locator Beaconということで、携帯電話サイズの発信機を救命胴衣に装着して、緊急時には直接電波が海上保安庁に遭難したということを通報されるというものがございます。

こういった機器について、我々といたしましても、9月に船員労働安全衛生月間として、各運輸局の地区単位ごとにいろんな講習会ですとか、船員災害防止大会等を開催いたします。そこで私どもからこういった機器のメーカーに働きかけをいたしまして、また、船員災害防止協会とも調整をいたしまして、こういった期間中にこういった各種機器の展示や説明等ができるように現在全国の3カ所でそういった機器を展示する方向で調整をしているところであります。また、月間中の展示のほか、船員災害防止協会が各地で開催する講習会におきましても、メーカーから各種機器の説明ができないか検討中でありまして、今

後とも船員災害防止活動の重要な項目として、可能な取り組みを進めてまいりたいと考えております。

以上です。

【野川部会長】 高橋委員。

【高橋臨時委員】 大型いか釣りについては、大型いか釣りの今年度の最低賃金の改正を諮問しないということから始まった話で、私は別に全漁業者の話をしたわけでもないですし、なぜしないのかという前段の話があって、どうも話がかみ合わないということから今日細かい数字を入れて説明をしたということです。賃金実態と申しますけれども、大型であれ、旧大型であれ、旧中型であれ、これは全てオール歩合ですから、特段賃金実態には大きな変化はありません。ただ、大仲制度を導入して、大仲制度の中に入っている項目が違うということと、支給率のパーセンテージが違う。それから、最低保証制度が違う、金額が違うというだけの話です。何ら体系的には一切変化はないということです。

私が言いたいのは、皆さんが言う大型いか釣り漁船の最低賃金を諮問しないというので、諮問すべきだというのが私の意見ということです。今縷々説明したように、そういう歴史的な背景があるがゆえに、今は大型も中型もない。全てのいか釣り漁船については世界のどこへ行ってもいか釣り操業ができる。違うのは配乗表が違うというだけです。船舶、漁船の設備規定も今の新造船については何ら問題はございません。そういうことを考えると、これらは全て皆さんが言う大型いか釣り漁船の部類じゃないのかということをおっしゃっている、そういうことです。

それから、回答はありませんでしたけれども、海外巻き網の問題をどうするかですね。私の理解でいえば、当然19トンの近海の巻き網から350トン程度の近海の巻き網、それとは全く違う形態を操業形態、操業海域、それから企業の資本内容も全く違うような準大手企業のような資本形態を持ったところと同じような最低賃金の設定の仕方によろしいのか。むしろ海外巻き網については別のものをつくって、中央で中央最賃に格上げすべきだという話を私は申し上げたということです。

以上です。

【野川部会長】 今、高橋委員がおっしゃったことは、今後全ての漁船に最低賃金を適用していくに当たってどういう整理が必要かということに加えて、これまでの漁船に対する最低賃金の適用の枠組み、解釈、適用が少し実態とずれてきているので、それを少し考え直そうということであると受け止めております。要するに、これまで既に走っている最

低賃金の決定の仕方のおっしゃっていると思いますが、既に今年最賃については走り出しており、もう第1回目が終わって第2回目になろうとしておりますので、今後全ての漁船に具体的な最賃を決めていくに当たって、単に新しいものについてどうするかではなくて、この際やはり、今高橋委員ご指摘のように、これまでの整理の仕方というものをもう1度再検討してみて、合理的な全体の最低賃金の設定の仕方というものを検討していくようにしたいと思いますので、ぜひ今のご指摘にあったいか釣り船の定義の仕方と、それから最賃の決め方における定義の仕方と実態との乖離等を含めて、もう1度その辺を整理してどうするかというふうにこれから考えていきたいと存じます。要するに、単にこれから新しい最低賃金を設定していくに当たってどうするかだけではなくて、これまで最低賃金が適用されていた船種等の整理の仕方というものも再検討していくことを、私としては要望したいと思います。

はい、お願いします。

【鈴木労働環境対策室長】 先生、どうもありがとうございます。まさしく今後の検討に向けましては今ご指摘の点も踏まえまして、十分さまざまな労使の皆様からのご意見を賜りながら、また、実態調査等を進めてまいりたいと思います。

【野川部会長】 それでは、ほかにはよろしいでしょうか。

それでは、大分時間も過ぎましたので、本日はここまでとして終わりにしたいと存じますが、事務局、何かございますでしょうか。

【成瀬専門官】 次回の部会の開催日程につきましては、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。

【野川部会長】 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80回船員部会を閉会いたします。本日は、お忙しいところ、またお暑いところ、委員及び臨時委員の皆様にはご出席を賜りまして、どうもありがとうございました。

— 了 —