

平成29年11月24日（金）13時00分～

交通政策審議会海事分科会第95回船員部会議事録

【長岡船員政策課専門官】 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95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長岡でございます。どうぞ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19名中13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。

議事次第、配布資料一覧、その次からが、議題の資料となります。資料の番号は、縦置きの資料の右上に、横置きの資料は横書きに見て右上に記載してございます。

議題1の資料でございますが、資料1としまして「第11次船員災害防止基本計画（案）」について、横書き4枚ものがございます。資料1-2として、「第11次船員災害防止基本計画（案）」として、19枚を左上ホチキスどめしたものを、ご用意しております。

議題2の資料でございますが、資料2としまして、「第25回船員派遣事業等フォローアップ会議の報告について」、こちらが3枚ものがございます。

議題3の資料でございますが、資料3として、諮問文「諮問294号 船員派遣事業の許可について」、こちらが2枚。その参考資料として、資料3-2が4枚。こちら、委員限りの資料となります。

資料は以上ですが、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の「第11次船員災害防止基本計画（案）」について、事務局からご説明をお願いいたします。

【鈴木労働環境対策室長】 それでは、議題1の「第11次船員災害防止基本計画（案）」について、ご説明申し上げます。

お手元資料につきましては、資料 1-1 に概要、1-2 に計画案本文を記載しております。

まず資料 1-1 から説明させていただきます。船員災害防止活動の促進に関する法律第 6 条におきましては、国土交通大臣は、5 年ごとに交通政策審議会の意見を聞いて、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と規定されております。条文は、この資料の 4 ページに記載してございます。

本年度、29 年度は、現在の第 10 次船員災害防止基本計画の最終年度に当たりますため、今般、平成 30 年度から 34 年度までの 5 年間にかかります第 11 次船員災害防止基本計画案につきまして、本部会にて事前にご説明をさせていただきます、来月の船員部会に、正式に諮問させていただくものでございます。

1 枚目の下には、現在の基本計画における主要な対策を記載しております。

1 枚おめくりいただきまして、2 枚目でございますが、では、この主要な対策の結果、第 10 次計画期間では、第 9 次期間に比べて、災害と疾病の状況がどうなったかを示したものでございます。

第 10 次期間の集計につきましては、27 年度までの確定時に基づくものでございますが、まず左のグラフの死傷災害の発生率につきましては、第 9 次期間の平均と比較いたしまして、内航、漁業、それから全業種の合計で、発生率が、9 次と比べて 10 次では、発生率が低下しております。

これを件数で表示いたしますと、グラフ、お手元資料には書いてないのですが、第 9 次平均で全業種の合計 762 名が、第 10 次の平均では合計 649 名と、113 名減少してございます。

また、右のグラフの疾病の発生率についてでございますが、第 9 次期間の平均と比較いたしまして、第 10 次期間の平均では、あらゆる年齢階層について疾病発生率が低下しております。これを、また件数で申し上げますと、第 9 次平均で全年齢の疾病に罹患された方合計 714 人が、第 10 次の平均では合計 588 人となり、126 名減少している状況でございます。

ただいまご説明いたしましたのは 9 次と 10 次との比較でございますが、これを 10 次計画で定めた減少目標値自体の到達状況で見ると、どういう状況にあるかを示したのが、3 ポツの表でございます。死傷災害につきましては、左の表の目標値が、貨物船等につき

11パーセント減、漁船につき15パーセント減、全体で13パーセント減のところ、右の表をごらんいただきまして、実績につきましては、貨物船等は7パーセント減、漁船は9パーセント減、全体で10パーセント減となっており、まだ目標には達していない状況です。

一方、疾病につきましては、左の表の目標値が、貨物船等につき12パーセント減、漁船5パーセント減、全体として10パーセント減のところ、右の表の実績につきましては、貨物船等、漁船全体ともに、目標を上回る減少率となっております。

1枚おめくりいただきまして、それでは、第11次基本計画における死傷災害及び疾病防止のための主要な対策でございます。

第10次の主要な対策によりまして、第9次平均と比較して、災害及び疾病ともに減少させることができているということに基づきまして、引き続きこれらの対策を継続する案としております。

具体的には、(1)作業時を中心とした死傷災害防止対策として、船内労働安全衛生マネジメントシステムや、船内向け自主改善活動等の取り組みを推進することとしております。

次に、(2)海中転落・海難による死亡災害防止対策といたしまして、船舶所有者による作業時の海中転落防止対策の推進、船員における救命胴衣の着用等の安全対策を進めることとしております。

次に、(3)漁船における死傷災害防止対策として、荒天時の作業中止、定期的な漁労装置の整備等を進めることとしております。

次に、(4)年齢構成を踏まえた死傷災害及び疾病防止対策として、高齢化を踏まえた作業環境、作業方法等の改善等の対策を進めることとしております。

次に、(5)生活習慣病等の疾病予防対策として、船内供食による疾病防止を図ることとございますとか、パワーハラスメントやメンタル面での疾病防止のため、船内安全衛生委員会の活用、講習会への参加等による予防対策を進めることとしております。

最後に、(6)その他の安全対策として、外国人船員への法令や安全対策の教育、外国語による表示等を進めることとしております。

次に、5ポツの、第11次基本計画期間におけます死傷災害、疾病の削減目標につきましてでございます。第9次基本計画期間内の年平均値と比較して、先ほどお示しした第10次計画期間におけます年平均値が減少したという実績をもって、第11次期間の減少目標とすることとしております。

なお、これまでの基本計画におきましては、過去の基本計画期間内の災害等平均発生率の実績に基づき、新たな計画期間内の平均発生率を推測し、その推測値を達成するための削減値、削減率を目標としておりましたが、推測は、過去の長期間の実績を根拠に、グラフ上の傾向値として算定されますため、過去の減少率の大きい年度の影響を受けやすいこと、それから、近年削減実績が過去に比べ鈍化傾向にある中、実効性がない過大な目標を設定してしまうおそれがあること、そういったことを踏まえまして、第11次では、今申しましたような推計ではない、関係者皆様のご尽力の結果でございます直近の期間における実績をもって、目標値とすることとしております。

この資料の最後の、スケジュールにつきましてでございます。冒頭ご説明しましたとおり、来月の船員部会において正式に諮問させていただきまして、できますればご了解をいただき、その上で法律に基づき、公表を行う予定にしております。

以上が、概要でございます。

続きまして、資料1-2によりまして、基本計画（案）につきまして、主なポイントをご説明申し上げます。

まず、計画（案）のうち、船員災害の最新の現状につきまして、かいつまんでご説明申し上げます。

死傷災害につきまして、全般的な死傷災害の発生状況でございます。2ページの折れ線グラフのとおり、2ページの折れ線グラフの上でございます。このとおり、第1次基本計画以降、大幅に発生率を減少させてきたところではございますが、3ページの中段、左の折れ線グラフのとおり、最近では発生率の減少度合いが鈍化している状況でございます。

これを陸上産業と比較いたしますと、4ページをごらんください。4ページの上段左側の棒グラフのとおり、死傷災害発生率につきまして、海陸比較というグラフでございますけれども、左端の全船種と左から5番目の全産業を比較いたしますと、船員が約4倍高い状況になっております。

次に、海上の業種別の死傷災害につきまして、5ページをお開きください。5ページ上段左の円グラフのとおり、25年度から27年度の平均につきましては、およそ半分が貨物船等であり、47パーセントを占めており、漁船は53パーセントを占めている状況です。

なお、上から2段目右側の死傷災害発生率（全業種合計）という棒グラフがございますけれども、これでごらんいただけますとおり、全業種で平均いたしますと、第9次から年々

減少している状況でございます。

次に、年代別の死傷災害発生動向でございますが、5ページの、一番下、左側の棒グラフをごらんください。「年代別死傷災害発生率（H25～H27年度平均）」というグラフでございますけれども、前年代の平均が赤い数字の1.0パーセントでございますが、これに比べて50歳以上の中高年船員の方の災害発生率は、他の年代に比べて高い状況でございます。

一方、これを第9次と比較いたしますと、その右側のグラフでございます。30歳から39歳までを除く各年代において、発生率は減少している状況でございます。

次に、死傷災害の種類といたしまして、6ページをごらんください。6ページ上段の円グラフのとおり、これは、過去の第9次、第10次といったところからと同じような傾向でございますが、転倒やはさまれといった災害の種類が、引き続き多数を占めている状況でございます。

また、このページの下、右の円グラフがございます。「死亡・行方不明が発生した災害の種類別内訳」というグラフでございますけれども、死亡や行方不明が発生した災害の種類といたしましては、海中転落と海難を合わせて約7割を占めている状況でございます。

次に、災害が起こったときに、ではどういう作業をされていたときに災害が起こったのかでございますが、1ページおめくりいただきまして7ページでございます。7ページ中段の円グラフのとおり、貨物船につきましては、整備・管理や出入港等作業時に多数発生している状況でございます。また、その右でございますけれども、漁船につきましては、漁労作業中に多数災害が発生していることが、見てとれるわけでございます。

それでは、続きまして、疾病の発生動向でございます。1枚お開きいただきまして、8ページをごらんください。今も申し上げました災害発生時と同様に、疾病の発生率につきましても、第1次基本計画の以降、大幅に発生率を減少させてきたところではございますが、8ページ、下の折れ線グラフのとおり、最近では発生率の減少度合いが鈍化をしている状況でございます。

次に、各年代別の発生動向でございますが、9ページでございます。9ページ上段右側に円グラフがございます。「年代別疾病発生状況」ですが、このとおり、各年代合計の発生件数588人でございますけれども、それに占めます50歳以上の中高年船員の割合は、円グラフの左半分以上を占める58パーセントでございますが、また、その下の中段左側の棒グラフのとおり、50歳以上の疾病の発生率は、全世代を平均した発生率0.9を超え

ている状況です。

一方、中段右側の棒グラフのとおり、これを第9次の計画の平均と比較いたしますと、全ての年齢階層におきまして、発生率は減少している状況でございます。

次に、ではどのような疾病が船員に多いのかという、疾病の種類です。このページ下段の右側の円グラフでございますとおり、多い順番で、消化器系疾患、筋骨格系疾患、循環器系疾患の順番で発生している状況でございます。

これを陸上と比べてどういう疾病が多いのかを比較いたしましたのが、ページ飛びますが、11ページでございます。11ページ下段に、帯グラフがございます。上が船員、下が陸上でございます。この統計は、全国健康保険協会が、28年度につきまして比較を行ったものでございまして、船員では循環器系の疾患が多く、陸上では呼吸器系の疾患が多いという状況でございます。

次に、疾病によります死亡の状況でございます。この11ページの上でございますけれども、11ページ上段左側円グラフ「生活習慣病による死亡の割合」でございますが、死亡原因としては、循環器系疾患等の生活習慣病、その定義はこの下に書いてございますけれども、その生活習慣病による死因が約7割を占める状況でございます。

ただ、これも右側の棒グラフのとおり、生活習慣病の発生人数につきましては、第9次と比べた場合減少している状況でございます。

また、12ページでございますが、1枚おめくりいただきまして、休業した疾病には至らないものの、健康確保に関する陸上との比較データを、12ページの上段に4つグラフを記載しております。

いずれも全国健康保険協会の資料によるものでございまして、若干グラフの記載が小さく見えにくいところおわび申し上げますけれども、4つのグラフにつきまして、まず左上が陸上と比較した船員のメタボリックシンドローム率、その右が陸上と比較した船員の喫煙率の推移、その下の左側が飲酒頻度の推移、その右側が船員の運動習慣の推移でございます。この4つのグラフのうち、メタボリックシンドローム率、喫煙率、飲酒頻度については、船員が陸上労働者より高い状況にある一方で、運動習慣については、船員が陸上を上回る状況でございます。

最後に、疾病の要因等につきまして、本年度事業者の方にご協力をいただき、アンケート調査を実施いたしまして、その結果につきまして、13ページと14ページに記載しておりますところ、別途ごらんいただければと存じます。

それから、主要の対策につきまして、15ページの「Ⅲ 船員災害防止のための対策」と、削減目標率を最後に掲げております。これにつきましては、先ほどご説明させていただきましたとおり、基本的には第10次計画の対策を継続しつつ、今般の計画で新たに追記した事項については、赤字で記載をしてございます。

資料の説明につきましては、以上でございます。

【野川部会長】 ありがとうございます。

それでは、ただいまのご説明につきまして、質問等ございましたら、お願いいたします。いかがでしょうか。

はい、立川委員。

【立川臨時委員】 資料的なことで質問です。

10次までは理想的な数値を追いかけたという形で11次は、10次の実績をもとにということの理解で、よろしいですか。

【鈴木労働環境対策室長】 はい、さようでございます。

【立川臨時委員】 そうしますと、疾病部門については、目的以上の成果と申しますか、数値が出てきているのですけれども、死傷関係については、なかなかそれが実績として上がってこなかったというか、目標を達成できなかった。この原因は何だったのか。本来、求めていかなければいけない目標を国交省としてどの辺まで持っておられるのか、お伺いしておきたいと思います。

というのは、あくまで10次の実績で求めていくということは、達成できた部分はいいいとしても、できなかった分の分析は、どういうことでできなかったということをはっきりさせないと、本来の11次の目的にほんとうになるのですかという疑問を持つというか、持たざるを得ません。その辺を教えていただければと思います。

【野川部会長】 いかがでしょうか。

【鈴木労働環境対策室長】 まず原因分析につきましては、この船員災害防止基本計画と別に、実施計画というのを毎年度つくっておきまして、そこで実施計画直近の達成状況につきまして、評価をしてございまして、その評価に基づいて、具体的対策を立てているところでございます。

したがって、今の時点で、先ほどご指摘の1点目の死傷災害について達成できていない原因については、まだ十分分析はできていないところでございます。これは、実施計画の段階のときに、また十分検討したいと思っております。

次に、目的意識といたしましては、直近の実績に基づいて、こういう計画の目標値を立ててございますが、過去、先ほどご説明させていただきましたとおり、ある意味推計値によって、ある意味理想的、理想とも言える立て方をしていたわけでございます。

例えば、第9次の場合ですと、災害の目標値を、過去さかのぼって、ずっと実績に基づいて推計することによりまして、災害の目標値を21パーセント減としたのでございますが、それに比べまして、実績は3.5パーセント減しか達成できなかった状況もございます。

したがって、幾ら理想的なものを設定して空振りになるよりも、実際に皆様の達成できたということを引き続き継続いたしまして、もちろん最終的には目標意識といたしましては災害0・疾病0までを目指すわけでございますけれども、まずは実行可能な範囲で、徐々に長い期間をかけて、引き続き取り組んでいかなければならないのではないかと考えております。

【野川部会長】 はい、立川委員。

【立川臨時委員】 説明としてわかる部分もあるし、わからない部分もあるという。

疾病との問題で、目標を上回った部分については、それをベースにされるのは、0に向けての動きとして聞こえるのですが、目標を下回った場合の考え方として、その分析が終わらないままに、新たな目標値として設定してしまうのはいかがなものか。ここが当たらないから、ここは今回の目的で強化しようという部分の目標数値があってもいいのではないかと思うところです。

そういう意味では、いかがでしょうか。

【野川部会長】 いかがでしょうか。

【鈴木労働環境対策室長】 ご指摘のとおり、第10次の計画の中におけます目標値としては、まだなぜ達成できていないのか、27年度が終わった時点でなぜ達成できていないのかという分析は、別途ご指摘のとおり必要でございまして、そこは我々としても十分検証していかなければならないわけでございます。

ただ、現在の大きな主要な柱として、その他というものを除いて5つほど対策を立てているわけでございますけれども、それらにつきまして、それぞれの指標につきまして、第9次、前の計画期間と比べますと、それぞれの、例えば今回の主要な対策として打ち出しております作業時を中心とした死傷災害防止対策でございますとか、海中転落、海難による死傷災害防止対策、漁船における死傷災害防止対策につきまして、その対策の結果、それぞれの死傷災害や死亡人数がどうなったかを、第9次と比べて検証いたしますと、それ

ぞれ第10次が減少してございますので、あくまでも第9次との比較でございますが、それぞれのこういった対策というのは有効であろうと考えておまして、引き続きこれを実施していきたいと考えてございます。

【野川部会長】 ありがとうございます。

【立川臨時委員】 あと1点だけ……あ、どうぞ。

【野川部会長】 では、鎌田委員、お願いします。

【鎌田委員】 10次でこれだけ下がったことと、11次の目標をこういう考えで進めるのは、もちろんそれで結構ですけれども、今の議論にもかかわるのですが、原因をきちんと見て、再発防止をきちんとやっていかないと減らないと思うのですよ。

私がかかわっている自動車局の車両技術安全は、PDCAをしっかり回すことで、かなり細かい事故分析を、交通事故は、事故分析センターで、1件1件、警察に調書が全部ありますので、そういうものを洗って、ではどうやったら減らせられるのかを、かなり丹念にやっているのですね。

ですから、船のこういうところでも、もっともっと細かい原因追及と再発防止を心がけていただければと思います。

以上、コメントです。

【野川部会長】 ありがとうございます。

【鈴木労働環境対策室長】 ありがとうございます。

引き続き、ご意見を踏まえて、検証していきたいと思っております。ありがとうございました。

【野川部会長】 本日は、この計画案を皆様にお示しをして、種々ご意見を伺って、来月の諮問に備えて再度検討していただく場でございますので、まずはご意見をお寄せいただいて、もちろん来月までまだ1カ月はございますので、その間にもご意見をお寄せいただきたいとは思いますが、この場でなご意見がございましたら、お願いをいたします。

庄司委員。

【庄司臨時委員】 先ほどの説明で、13ページ、14ページ辺りは、見ておいてくださいという形でさらっといったかと思います。かつ18ページに、パワーハラスメントとかメンタルヘルスの件が、さらっと扱われ過ぎているかというのが気になっています。

陸上はもちろんですし、教育の場面でも、特にメンタルヘルス、メンタル面のことが非常に問題視されていますので、もうちょっと重きを置いてもいいか、括弧の番号ぐらい別

にしてもいいものではないかと感想を持ちましたので、ご検討いただければと思います。

以上です。

【鈴木労働環境対策室長】 ありがとうございます。

【野川部会長】 はい、ありがとうございます。

ほかにいかがでしょうか。立川委員。

【立川臨時委員】 確認です。

先ほど次回諮問ということでお話が出まして、その場で答申というお話が聞こえたのですが、そういう形でしょうか。

と言いますのは、従前ですと、諮問があって、そこで論議をし、次回にそれを踏まえた形で答申という形をとってきたわけですが、何ゆえ次回諮問答申なのか。何ゆえ2回を1回にしてしまうのか。

今、疑問を呈して、分析が終わってない中での基本計画をつくってしまうとか、いろいろな面で少し充実してほしいという要望も出ているわけですが、そういう部分がはっきりしない中で諮問答申というのはいかがなものかと感じるころですが、いかがでしょうか。

【鈴木労働環境対策室長】 ご指摘のとおり、本来、従来は諮問をして翌月に答申という、今まで法案の諮問等においても、そういう形をとっていたと思います。

ご指摘のとおりでございますが……。

【馬場崎審議官】 馬場崎からお答えいたします。

今のご意見、ごもっともでございますので、十分考えさせて、今日は、お配りして意見をいただくという場ですから、その収まり具合を見て、また考えさせていただくことはいかがでしょうか。

以上です。

【野川部会長】 はい。

【馬場崎審議官】 それから、先ほどの目標の話もきちんと整理しますので、またよろしく申し上げます。

【野川部会長】 はい。ということで、諮問答申のスケジュールも含めて、再度検討していただいてということになりましょうか。

【馬場崎審議官】 いずれにしましても、大部な資料でもございますし、読み込んでいただいて、お時間ない中で大変恐縮ですが、読み込んでいただいて、ご意見お寄せいただ

いて、その状況を見ながら、我々も考えさせていただきたいと思いますし、もし要すれば、お呼びいただいて、個別にまたご説明もしますし、できるだけ丁寧にやらせていただければと思いますので、ご理解賜ればと思います。よろしくお願いいたします。

【野川部会長】 はい、それでは、本日はこれぐらいにしたいと思います。

事務局におかれましては、来月どのような形で再度提示されるかわかりませんが、引き続き関係者の皆様と十分にご調整をいただきまして、その点を含めて、ご対応のほどお願いいたします。

それでは、次の議題に移ります。議題2「船員派遣事業等フォローアップ会議の報告について」、事務局よりご説明お願いいたします。

【風巻雇用対策室長】 それでは、議題2「第25回船員派遣事業等フォローアップ会議の報告について」ご説明いたします。

資料番号2をごらんください。25回目の船員派遣事業フォローアップ会議は、10月20日に開催されましたので、その概要を報告させていただきます。

まず議題1といたしまして、船員派遣事業の許可基準の見直しについて報告しております。船員派遣事業の許可基準の見直しにつきましては、先般、この船員部会場でご審議いただき、答申をいただいている件でございます。

答申の内容は、許可の財産的基準について、教育訓練に使用する船舶の費用を負債から控除することができること。それともう1つ、派遣元責任者及び職務代行者の数が2名の場合は、事業に使用せしめる面積をおおむね10平方メートルとするという、2つの見直しでございます。

答申を受けまして、9月に許可基準の見直しにかかる関係通達との改正を行い、あわせて、関係団体へ周知した旨、事務局から報告させていただいております。

この報告の主な意見といたしまして、まず1つ目といたしまして、本議題については、本年5月に開催された船員派遣事業等フォローアップ会議の場で、唐突に事務局から提出され、回答を求められたが、フォローアップ会議では、政策的に何か決定をする権限はなく、船員派遣制度が適正に実施されているかどうかを労使双方が意見を交換し、問題を発見する場ではないかという意見が出されまして、その考えで相違ない旨、再確認させていただいております。

もう1つ、事務所面積10平方メートルを適用する場合においては、船員部会で提出された事前に実施調査を行う旨の資料が、このフォローアップ会議では付されていない。本

件については、船員部会の場合でも、個人情報保護の観点から議論となったため、その議論については、フォローアップ会議の場合でも報告すべきではないかとの意見をいただいております。事務局から、その内容について、追加で報告させていただいております。

次に、議題2といたしまして、船員派遣事業の許可にかかる事業所監査の結果についてでございます。派遣事業の適正な実施を図るため、運輸局が事業所監査を実施しており、本年1月から6月までの半年間に実施いたしました24事業者の監査結果を、事務局より報告しております。

資料の「1. 被監査事業者の概要等」が、監査しました事業者の概要となっております。

(1)は、船員派遣の実施状況でございます。許可は得ましたが、まだ船員派遣を行っていない事業者が、7事業者ございました。

(2)は、派遣事業以外に兼業している事業を記載しております。

めくっていただきまして、(3)派遣船員等の状況の数値でございます。これらの各項目の数字は、先ほども申しました本年1月から6月までの間に事業所監査を実施した事業者の、それぞれの数字を単純に合計して、お示ししたものでございます。

この中で、例えば、派遣船員の数220名は、それぞれの事業の監査を行った時点での派遣船員の数を足し上げたものであり、また、派遣船員の延べ人数1,154人は、それぞれの事業者の前回の監査日から今回の監査日までの間の派遣船員の延べ人数を足し上げた数字となっております。

フォローアップ会議の場合、委員から、それぞれに示された数字が、どの時点で、具体的にどういう数字なのか明確にすべきとのご指摘がございました。次回のフォローアップ会議からは、このご指摘の点も踏まえまして、船員派遣事業の全体像がわかるようなものをお示しすることを考えております。

次に、「2. 事業所監査における是正指導状況」でございます。是正指導を受けた事業者は、船員職業安定法関係で1事業者、船員労働安全衛生規則関係で1事業者となっておりますが、これは同じ事業者で、実質1事業者でございます。

是正指導の内容は、船員職業安定法関係で、船員派遣契約書の記載不備、派遣船員であることの明示不備、これは文書でなく口頭で実施していたということでございます。派遣船員への就業条件明示書の記載不備。そして、派遣先への派遣船員に関する事項の通知書の記載不備、派遣元管理台帳の一部未作成、派遣元管理台帳の記載不備の6項目でございます。

船員労働安全衛生規則関係では、安全衛生教育にかかる実施記録が未作成でございました。

次に、会議での意見でございます。複数の違反のあった事業者に対する対応についての質問があり、全ての指摘事項に対して、既に是正措置が講じられていることを確認している旨、事務局から回答しております。

説明は、以上でございます。

【野川部会長】 はい、ありがとうございます。

それでは、ただいまのご説明につきまして、質問等ございましたら、お願いいたします。

平岡委員。

【平岡臨時委員】 質問というよりも教えていただきたいのですが、これ、第25回船員派遣事業等フォローアップ会議の報告ですよ。それで、後ろに参考で委員名簿が出ているのですが、これは、実際に会議を欠席した人もいるのではないですか。これでは会議に参加していないのに、いかにも全員出席で会議が行われたように思われます。その辺については、もう少し厳格にやられたほうがいいのではないのでしょうか。

【風巻雇用対策室長】 参考につけています委員名簿でございますが、これはメンバー全員の名簿をおつけさせていただいております。この中何名かは欠席されております。次回からは、その辺は考慮させていただきたいと思います。

【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、次の議題、議題3に移ります。議題3「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。

(非公開・関係者以外退席)

【野川部会長】 本日意見を求められましたこの諮問につきましては、別紙に掲げるものに対する船員派遣事業の許可について、許可することが適当であるという結論とすることとしたいと存じますが、よろしいでしょうか。

ありがとうございました。

それでは、これで本日予定されておりました議事は、全て終了いたしました。ほかにも何かございますでしょうか。

はい、平岡委員。

【平岡臨時委員】 小樽の海上技術学校の存続問題です。いずれにいたしましても、地元自治体、それと関係者、その辺については存続を求めているという強い要望がある中で、海技教育機構がその辺の対応を含め今行っているという話はするのですけれども、基本的にこの問題については、海技教育機構が云々できることではなくて、国がしっかりその辺をやるのが筋ではないのかと思っています。

それはなぜかと言いますと、船員確保育成の問題、これについては、国がしっかりその政策を掲げてやっていくことを明確にしているわけですから、まさにこの問題は逆行していると思います。その辺については、しっかり存続に向けた検討の方向でやられていると、私は思っているのですが、その辺はどうなのですか。

【野川部会長】 はい、審議官。

【馬場崎審議官】 私から。

まず、船員の養成ということについて、国が責任を持っているというのは、おっしゃるとおりでありまして、別に我々、海技教育機構に全部丸投げしているという感じではありません。ただ、当事者は明らかに海技教育機構でありますから、海技教育機構を中心に、今地元、特に存続のご要望が強い小樽市さんと話をさせていただいている状況です。

ちなみに、私も、先月就任しましたけれども、すぐに小樽に行って、直接お話も伺っておりますので、そういう意味で、私どもの懸案の、かなり上位と言うか、ほぼ一番目に当たるぐらい重要な問題だと思って、今対応しているということでもあります。

一方で、海技教育機構全体の在り方をどうするかというのは、これは常に考えていかなければならない内容であります。それから、海技教育機構も独立行政法人でありますので、全体の業務の運営については、かなりの効率化を求められる。国のお金で養成しているわけですから、当然そういうことは求められる中で、かなりいろいろなものを切り詰めながらやっているのも実態であろうかと思っています。

そういう意味で、いろいろなものを見直して、今後も効率化を図っていかなければ、世の中に、一方でご理解をいただけないということであることも、また間違いないと思います。その辺も勘案しながら、我々も J M E T S、海技教育機構の在り方も考えながら、いろいろ対応していきたいと思っております。

繰り返しになりますが、小樽校につきましては、いろいろなご要望を受けておりますし、それから、地域の活性化という側面も、我々、これは無視できない側面だと思っておりますので、その辺を総合的に勘案しながら、今後も検討を進めてまいりたいと思っております。

【野川部会長】 はい、いかがでしょうか。

平岡委員。

【平岡臨時委員】 全体を見回しながら、その辺で検討されるということですが、我々の立場からすると、船員の確保育成の観点から判断すれば、それは反対だということです。地元自治体と一緒に、同じように存続だということで、しっかり国としてやっていただきたいと思います。

ただ、今審議官が言われたように、海技教育機構が、予算の関係とかで、しっかりその辺を節約しなければいけない。それは当然なことかもしれませんが、ただ海技教育機構の予算については、年々削減されているのが実態です。今のこの状態において、船員不足という形の中で、海技教育の在り方という話をすれば、その辺で予算削減ありきの話ではなくて、もっと船員を確保育成するためにどうするのか、国がしっかりやるべきであると私は思っているのですが、その辺はどうですか。

【野川部会長】 はい、審議官。

【馬場崎審議官】 全日海さんのご意見というのは、前々からいただいておりますので、十分理解しておる、ご意見については十分承っていると思っております。

そういうことも勘案しながら、なかなか財政は厳しい状況でもありますので、判断させていただくということではないかと思っております。

【野川部会長】 はい、松浦委員。

【松浦臨時委員】 今平岡委員から話があって、審議官からお答えをいただいたところですが、私どもの考えは、定員を増やして行って、船員を教育していく。教育していこうという形の中で、教育の場が少なくなって、どう人を育てていくのかと言いたいのですね。

数を増やしていくのであれば、当然のことながら、学舎が減って、どうやって数を増やしていくのですか。教育する場所があって、学舎があって、初めて増員、教育ができると思っておりますので、今ここで方向性がしっかりこうだという話ができないのもわからないことはありませんが、海員組合として言っていることは、しっかり国で予算を立てていただいて、しっかり船員を教育する場を残していただいて、教育してほしいということなの

で、それはしっかりお願いいたします。

【野川部会長】 強いご要望として、ご意見賜りました。

はい、庄司委員。

【庄司臨時委員】 済みません、今のお話に関連しまして、船員養成は重要ですし、もちろん私ども大学も船員を養成しているのですけれども、今海技教育機構全体とおっしゃられたときに、統合したばかりの海技教育機構になります。文科系の大学、高専としましては、もとの航海訓練所と海技大学校を別扱いで考えて、考えてというか、存在していて、今に至っております。

ですので、この問題、必ずしも国交省さんの中だけではなくて、文科省系、またうちの大学は水産系の船舶職員養成を行っておりますので、水産系とも関係するお話だと思えます。全体としてご検討いただけるよう、強くお願いしたいと思えます。

【野川部会長】 ありがとうございます。貴重なご意見、ありがとうございます。

ほかにごございますでしょうか。よろしいでしょうか。

ありがとうございます。それでは、特になければ、事務局にお返しいたします。

【長岡船員政策課専門官】 次回の船員部会の開催につきまして、ご連絡いたします。

次回、12月15日金曜日13時より、3号館11階特別会議室で開催する予定としてございます。

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95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を賜り、ありがとうございました。

— 了 —