

平成30年2月23日（金）13時00分～

交通政策審議会海事分科会第98回船員部会議事録

【長岡船員政策課専門官】 それでは、少し早いのですが、ただいまから交通政策審議会海事分科会第98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。

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、縦置き資料の右上に、横置き資料は横書きに見て右上に記載してございます。まず資料1としまして諮問文、諮問第300号「平成30年度船員災害防止実施計画について」、こちらが別紙も含めまして26枚ものとなっております。別紙につきましてはページ番号が振ってございまして、25ページのものでございます。次に資料2として諮問文、諮問第301号「船員派遣事業の許可について」、こちらが2枚。その参考資料としまして資料2-2、こちらが4枚。こちらは委員限りとなっております。また、席上には議題以外の資料としまして、日本船舶及び船員の確保に関する基本方針の変更について、こちら9枚ものをホチキスどめしたものがございます。もう1つ、「外航日本人船員の量的観点からの確保・育成に関する検討会」の設置について、こちら1枚もの。こちらをご用意してございます。資料は以上でございますが、行き届いてございますか。

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、司会進行をよろしくお願いいたします。

【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。まず議題1の、平成30年度船員災害防止実施計画について、事務局よりご報告をお願いいたします。

【鈴木労働環境対策室長】 それでは、資料1に基づきましてご説明させていただきます。1枚目が交通政策審議会への諮問文でございますが、その次のページからが諮問に係

ります平成30年度船員災害防止実施計画案でございます。以下、計画（案）の下に付したページ数に基づき、ご説明させていただきます。また、計画（案）におきましては、平成29年度実施計画からの変更点や、新しい記載事項について、赤字で記載しているものがございます。

まず、この平成30年度実施計画でございますが、先般策定されました、平成30年度から34年度までの5カ年に係ります第11次船員災害防止基本計画の実施を図るため、法律に基づき毎年度、船員災害の減少目標や主要な対策を含む実施計画を作成するものがございます。平成30年度は第11次基本計画の初年度に当たります。

それでは、資料の2ページをお開きください。第11次船員災害防止基本計画におきましては、死傷災害の減少目標として、貨物船と漁船の全体で16%減、疾病につきましては全体で13%減をそれぞれの目標としております。それから死亡及び行方不明者数については2割減少させることを目標としております。

この減少目標を踏まえ、平成30年度は第11次期間の初年度として基本計画に定める減少目標を達成するべく、基本計画期間の5年間で、均等に災害と疾病を減少させていくように減少目標を設定しているものがございます。すなわち、この2ページ下半分にありますとおり、死傷災害については全体で4%を減少させ、疾病については全体で3%を減少させることを目標として設定しております。

1枚おめぐりいただきまして、3ページでございます。現在の第10次基本計画期間内の船員災害の発生状況でございます。死傷災害につきましては、上の表の真ん中あたりの黄色い塗り潰しをしたセルでございますけれども、その左に第9次の実績の年平均が1.10%でございます。これを第10次で13%減少させて、年平均発生率0.96%まで減少させる、これが第10次基本計画期間の目標でございます。

では、それに対する実績といたしましてどうかということですが、その右の端の年平均というところの黄色のセルが0.98%となっております、目標到達まであと一歩といえるような状況でございます。

なお、その下の疾病につきましては、その下の黄色のセルでございますとおり、既に第10次基本計画の目標である0.93%を下回っている0.89%として目標をクリアできている状況でございます。

なお、既に昨年2月に策定されました平成29年度実施計画におきましては、死傷災害、疾病ともに3%減を図ることが定められておりますので、これを満たすことにより

まして、10次期間全体といたしまして、ただいまの目標値を達成することができることになるわけでございます。

次に、1枚おめくりいただきまして、4ページでございます。これまでの災害と疾病の減少度合いの長期トレンドを示したものであります。昭和42年の計画の開始以来、大幅に削減してまいりましたが、ここ数年は削減幅が伸び悩んでいる状況であり、一層の努力が必要な状況でございます。

それでは、1枚おめくりいただきまして、5ページ以降でございます。次に28年度における死傷災害と疾病の分析でございます。5ページでございますが、従来同様、死傷災害の内容といたしましては、転倒、動作の無理な反動やはさまれといった、この3つの災害が発生件数の約半数を占めている状況でございます。また、このページの下半分には、どのような作業を実施した際に災害が発生したかについても分析をしております。貨物船は機械や器具の整備管理における災害が最も多く、漁船については、その下の円グラフですが、漁ろう作業中の災害が最も多いという状況でございます。

1枚おめくりください。6ページでございます。死亡や行方不明率の高い災害としては、これも従来同様、海中転落が第1の原因となっているということでございます。それから6ページの下半分、3ポツの漁船における死傷災害でございますが、一番下の円グラフのとおり、全体の傾向同様に転倒やはさまれ、動作の反動といった災害が多い傾向がございます。

次に7ページでございますが、高齢船員の死傷災害・疾病でございます。50歳以上の中高年船員の災害発生率につきましては、左が死傷災害、右が疾病の発生率の棒グラフでございますけれども、この赤い線で示したのが全体の発生率でございますが、この全体の発生率や、他の年齢階層の発生率と比べて、中高年船員の災害発生率は高くなっているという状況でございます。

その下の5.生活習慣病の疾病の発生状況でございますけれども、疾病の種類別発生状況という、下から2番目の円グラフがございます。これに疾病の内訳を記載しておりますが、消化器系、循環器系、2つ飛ばして新生物といった、生活習慣病に属する疾病が引き続き多数を占めている状況でございます。

以上が最新の災害や疾病の発生状況でございますが、それでは、この船員災害の発生状況を踏まえて、どのような主要な対策を30年度において打ち出していくのかにつきまして、8ページ以降に記載をしているところでございます。

まず8ページから11ページまでは、防止対策の総論的記載といたしまして、総合的な安全衛生管理体制の整備等について記載をしているところでございます。まず8ページでは、自主的かつ組織的な安全衛生活動を実施すべく、船内労働安全衛生マネジメントシステムの実施について記載するとともに、また、このシステムの導入が困難な中小事業者向けの船内向け自主改善活動（W I B）の実施についても改めて記載しているところでございます。特に10ページでございますけれども、W I Bにつきましては、27年度からW I Bの指導員養成講習会を実施しておりますところ、それについてもアンケート結果とともにコラムで紹介させていただいております。

次に11ページでございますが、第11次基本計画では、主要な対策の新たな項目として、労働時間、労働負荷を軽減し、若年・女性船員が定着しやすい、働きやすく魅力ある職場づくりへの取組みを打ち出しているところでございます。それを踏まえて、この30年度実施計画におきましては、昨年の29年度におけます適正な労働時間の遵守及び休息時間の確保というタイトルについて、このとおり労働時間、労働負荷の軽減としてタイトルを改めるとともに、具体の対策として船員労働安全衛生月間における安全衛生講習会や訪船指導等の各種取組みについて新たに記載をしているところでございます。

また1枚おめくりいただきまして、12ページでございます。12ページから18ページまでにつきましては、いわば各論的な対策といたしまして、ただいま発生状況を説明させていただきました各種災害につきまして、第11次基本計画に記載されております主要な対策の項目ごとに28年度内の直近で発生した災害事例の原因を分析するとともに、その原因に基づく具体的な対策について記載をしているところでございます。

一例といたしまして、この12ページ下に「転倒」防止対策という欄がございますけれども、28年度に発生した転倒事例のうち、件数の多い甲板上における事故から順番に代表的な事例を取り上げて、転倒の原因とともに、その防止対策を記載しているところでございます。

以下、13ページ以降も同様に、14ページ、海中転落、海難による災害防止対策、16ページ、漁船における死傷災害対策、それから18ページ、年齢構成を踏まえた死傷災害及び疾病対策につきまして、それぞれ具体の事故の原因の分析とともに、これに対応する個別の対策について、代表的な事例に即した記載をしているところでございます。

続いて19ページでございますけれども、船員の疾病についての年代別の傾向と対策につきまして、このコラムを設けさせていただいております。これは無線医療に長年従事さ

れたお医者様のご見解を基に、こういった年代別の特徴と対策について簡単にご紹介させていただきます。

次に、20ページでございます。生活習慣病の防止対策として、予防検診の受診とともに、調理業務専従者による船内供食による疾病予防について新たに記載をしているところでございます。

21ページ、22ページにつきましては、従来同様インフルエンザの感染防止や熱中症予防について記載をしているところでございます。

23ページでございますが、第11次基本計画におきましては、パワーハラスメントの防止とメンタルヘルスの確保について、主要な対策の新たな項目として打ち出しているところでございます。これを踏まえ、この30年度計画案におきましては、29年度実施計画におけるメンタルヘルスケアの取り組みにつきまして、タイトルを、パワーハラスメント防止とメンタルヘルスの確保として改めるとともに、この赤字記載のとおり、昨年を実施いたしましたアンケート調査の結果の概要とともに、パワーハラスメントの防止とメンタルヘルスケアの確保に関する具体的な取り組み内容について新たに記載をしているところでございます。

最後に、24ページ以降、その他の事項といたしまして、29年度から開始いたしました船員安全・労働環境取組大賞の実施について記載を更新するとともに、25ページには船員災害防止協会の事業の充実等について、引き続き記載をしているところでございます。

以上が、平成30年度船員災害防止実施計画（案）につきましての概要をご説明させていただきました。どうぞご審議方、よろしくお願い申し上げます。

**【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、ご質問等ございましたらよろしくお願いたします。

松浦委員。

**【松浦臨時委員】**      質問なのですけれども、もともとの死傷災害の部分で、作業という部分については、船舶運航中にこのようなものであるということで特徴があるというのがよくわかるのですけれども、疾病の部分について、逆に陸上の方と比べてどのような特徴があるのか、また、差が全然ないのかというところは調べられていますか。できれば、その部分について教えていただきたい。

【野川部会長】 いかがですか。

【鈴木労働環境対策室長】 実は、12月にご了解いただきました基本計画で、その点について述べております。今日はお手元に用意してなくて、申しわけございません。船員保険を所管しております全国健康保険協会の船員保険部の資料によりますと、平成28年度のデータですが、船員と陸上産業における疾病の発生状況の比較をしたものによりますと、特に陸上では呼吸器系の疾患が全体の17%を占めているのに対して、船員については呼吸器系の疾患が6%と少ないという状況が1つございます。

それから陸上が循環器系の疾患が9%を占めているのに対して、船員は陸上よりもやや多い11%を循環器系の病気が占めているという状況がございます。

あとは、内分泌系の疾患について、陸上が6%を占めているのに対して、船員が、それを少し上回る9%を占めているという差異が大きな特徴でございます。

【野川部会長】 よろしいですか。

ほかにいかがですか。久宗委員。

【久宗臨時委員】 今のことに関連してなのですが、船員の死亡災害を見ますと、海中転落が多くて、原因不明というようになっておりますが、この詳細分析というのは、少し意見なのですが、今いろいろと安全講習会をやりながら現場を回っていますと、この原因不明の中にも、だんだん少し輪郭が見えてきて、どうも夜の時間が怖いと。停泊中にお酒を飲んで帰ってきて、朝まで見つからないとか、停泊中に、寝るときは、飲んでいたときは室内にいたのだけれど、朝いなくなっているようなパターンというのも1割か2割統計的に、運航管理とか調べてきたら出てきたので、またこれについて少し調べてみて、そうすると意外と停泊中の管理を、飲んだら一緒に帰ろうとか、飲んだら外に出ないようにしようとか、そのようなことを気をつけるだけで、意外と減るのかなと思ひまして、また少し、今年でも調べていきたいと思ひます。

一応、1つの情報でした。

【鈴木労働環境対策室長】 ありがとうございます。どうぞ、先生、今後ともご知見等賜りたくよろしくお願ひいたします。

ただいまお話しいただきました、夜の時間に朝まで見つからないといった、そういった事例があるというご指摘いただきました。これにつきましては、今の資料の15ページでございます。海中転落による死亡災害の防止対策でございますが、15ページの上の(2)に乗下船時等における海中転落の防止として、28年度に起こった事例を基に対策を記載

しております。例えば、事例1でございます。ただいまご指摘のとおり、係船中の休養日に外出し、夕食後帰船時に海中転落で亡くなってしまった。これに対しては、例えば下船の際には、残っている船員の方に声をかけてから出かけることですか、帰船が深夜になるときや、あるいはお酒を飲まれたような場合については、一人の状態で帰船して乗船しないといったようなことを打ち出しているところでございます。

今後とも、どうぞよろしく願いいたします。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】 内航海運でございます。今のお話の中で、我々の業界においても、ある話だと思います。今、ご指導によって安全管理規程、海外でいえばISMのコード取得というようなことで、会社の中でルール化することが大切です。私どもはルール化として、乗下船に関しての認可簿や単独で下船していかない。あとは誰かと一緒に行くというようなルールづくりをしております。

これが安全管理規程、特に運航者を中心とする内航の規定でございまして、これらのルールづくりを行政でご指導していただき、やっていると思うので、ルールを守っていけば、このような事故も未然に防げると考えます。

以上でございます。

【野川部会長】 ありがとうございます。

ほかにいかがですか。よろしいですか。今日のご説明をいただいて、答申はまだ今日ではございませんので、もしお気づきの点があれば、まだ次回、この船員部会で再び検討するまでの間に、事務局にご連絡をいただければと存じます。よろしいですか。

【池谷臨時委員】 12ページの重点を置くべき災害に対応した取組ということで、非常に大切な取組として赤字で記載されていると思うのですが、パワーハラスメントの防止と、メンタルヘルスの確保という言葉で記載されています。一般的にはメンタルヘルス対策ですか、メンタルヘルス対策に関して過重労働を防ぐ対策というように、陸上ではそのような言葉遣いが用いられているのですけれども、メンタルヘルスの確保という表現でよろしいのですか。メンタルヘルスの確保という言葉自体が、ざっくりしている表現だと思いますし、23ページで具体的な取組を整理して記載がなされていますが、こちらにはまさしく対策について触れられていると思っていますので、「確保」という表現をなぜ使っているのかということだけ教えてください。

【鈴木労働環境対策室長】 ご指摘ありがとうございます。陸上では5年間ごとに労働災害防止計画というものを作成しているところがございますけれども、そちらの最新の案によりますれば、メンタルヘルスにつきましては、メンタルヘルスの不調の予防といったような言い方をしているところがございますが、ただいまのご指摘を踏まえまして、またどのような表現が最も適切かということのを改めて検討していきたいと考えております。

ご指摘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。パワーハラスメントはあってはならないことなので「防止」でいいということですが、メンタルヘルスは、その内容が精神的な健康状態という中立的な言葉であれば、確かにそのメンタルヘルスをどのようにしたらいいのかということで、それが不調であれば、それを予防するとか、治すといったことになります。ただ、メンタルヘルスという言葉に、精神的に健康な状態であることというような意味が、もし含まれていれば、メンタルヘルスの「確保」でよろしいかと思っておりますので、よく調べていただいて、適切な言葉を次回また報告ください。

久宗委員。

【久宗臨時委員】 補足ですが、10ページの船内における安全衛生管理体制の構築及び推進で、以前この船員部会でもご紹介させていただきましたW I Bの船内労働安全衛生マネジメントシステムのことを、現在も講習会で紹介しております。今年になってから5カ所を回ってきました。一昨日、近畿運輸局で実施しまして、非常に好評でした。講習会終了後も、2社方からいろいろと聞かれました。労働安全衛生マネジメントシステムのみを含めて取り組んでいきたいと話がありました。これからも各関係機関ご協力のほど、よろしく願いいたします。

【野川部会長】 ありがとうございます。よろしく願いいたします。

では、内藤臨時委員。

【内藤臨時委員】 恐れ入ります。今、先生がおっしゃったように、私どもの業界の中では、特に若い人をこのところ採用させていただいているもので、特にパワーハラスメントで、今までの方の感覚と若い方の感覚が、かなり変わってきています。各所注意しながら、例えば私はタンカーなのですが、安全運航管理規程の規定に従って、陸上とのコミュニケーション、もしくは陸から船に行つてコミュニケーションをとる担当者というものを決めております。たまたま女性も雇用しているもので、女性が女性の話聞きに行くというようなことも進めております。

陸上で大きな企業ですと、それに関してコンサルティングを入れたりというような会社があるというの伺っておりますが、私ども中小、零細企業の中では外部に委託してというようなことはできませんので、社内の中の管理規程というものの中で、運用上そのようなものを進めていきたいと考えております。

特に若い人は、従来の我々の世代とは感じ方が違う。それと一人で過ごす時間も確保していかなければならない面も出てきているのは事実でございます。

以上でございます。

**【野川部会長】** ありがとうございます。貴重な情報ありがとうございます。

ほかにもございますか。立川委員。

**【立川臨時委員】** 2点ほど確認がありますので、よろしくお願ひします。

まず、海難ということで、船舶交通安全部会等で海難の定義が変わろうとしている部分があるのですが、その意味合いの中で、ここでいわれている海難という表現が何か変わるのか、変わらないのか。中身がまだインシデントとアクシデントというような表現で出てきているわけなのですけれども、何か影響を受けるのかどうかという問題が1つ。

それから、船員災害防止ということで、15ページですけれども、生き抜くためにという項目があるのですが、逆に、救うためにというのは必要なのか、範疇外といわれるのか。例えば海中転落した後に、それを救うために無線医療とか何かいろいろあるわけですけれども、緊急的な措置として何かそのようなノウハウをやったほうがいいのではないかとこの部分もあるのですが、そのような面から捉えることはないのか。これはこの範疇に入るかどうか、よくわからないのですが、そのような概念があってもいいのではないかとこの部分もあるのですが、その辺はいかがですかということです。

その2点です。

**【鈴木労働環境対策室長】** まず1点目、海難の定義について、海上交通安全部会の審議によって、何か我々の海難の定義に影響を受けるのではないかとこのご指摘だと思いますが、私ども海難については、まず3日以上の現場の船員さんに休業をもたらすような事象ということで、なるべく幅広く取っておりまして、船舶の衝突や乗り上げ、浸水、転覆、座礁等による災害として、今のところ111条報告で把握をして整理しているところでございます。

ちなみに、ご指摘のありました船舶交通安全部会におきましては、海難をアクシデントとインシデントというものに分けて区分をされたようでございます。インシデントは、ま

だ損害が発生していない海難であって、一方アクシデントは損害が発生した場合というように分けているようでございます。

私どもは死傷災害として実際に現場の船員さんがおけがや、そういったことを発生された場合でございますので、この海難の定義によればアクシデントというものに該当するのかなと理解しております。

いずれにいたしましても、3日以上休業ということで、その防止の原因となるような災害については、幅広く今後とも捉えていきたいと思っておりますので、特段影響を受けるということでは考えてございません。

それから2点目の、15ページの生存対策講習会、生き抜くためにということで、海中転落をした場合の生存対策講習会、船員災害防止協会さんで実施されており、そういったものを積極的に推進するとございますが、一方、救うノウハウについて何かないのかというご指摘だと思います。

これにつきましては、実は昨年船員災害防止計画につきましては、実際海中転落者を直ちに救うための船の操船方法として、例えばウィリアムソン・ターンという、そのような特殊な操船方法について記載をさせていただいたところがございますが、今年はその辺について省略させていただいたこともございます。それについて、またそういったものの復活も含めて、記載について検討していきたいと思っております。

ご指摘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。

どうぞ。

**【立川臨時委員】** 海難の数の問題は何か変化するというようなことが起こるのですか。分けてしまうことによって、ここで定義されている今の数と、今後の数というのは、変わるということはあるのですか。その辺がよくわからなかった。

**【鈴木労働環境対策室長】** 私ども、船員法に基づいて、111条に基づいて疾病災害報告というものが上がってくるわけでございますけれども、基本的に3日以上休業された場合について、それを船員災害として従来から把握しているところでございますので、特段そこに影響があるとは考えておりません。

**【野川部会長】** だから海難の定義によって変わるような統計の取り方ではないという、そのような趣旨ですね。

**【鈴木労働環境対策室長】** さようでございます。

【野川部会長】      ありがとうございます。

ほかにはよろしいですか。それでは、いろいろとご意見、ご質問ありがとうございます。またお気づきの点は、今後事務局までご連絡をいただきまして、次回この船員部会で事務局より、その結果も含めて改めてご報告をいただきたく存じます。

それでは、次の議題に移りたいと存じます。議題2の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た諮問につきましては、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、よろしいですか。

(「異議なし」の声あり)

【野川部会長】      ありがとうございました。

本日の予定された議事は全て終了いたしました。ほかには何かございますか。

お願いいたします。外航課長。

【山田外航課長】      外航課長、山田でございます。先ほどの資料のご紹介の中にありましたけれども、特に資料番号が振っていない横置き、日本船舶及び船員の確保に関する基本方針の変更についてというものがございます。こちらは先月23日及び今月5日の海事分科会交通政策審議会の本体で基本方針、現在ある告示の変更ということで、ご議論をさせていただいたものでございます。こちらで簡単に、どのようなことをご説明して、どのようなお話をいただいたかということを紹介させていただければと思います、本日資料を提出させていただいております。

1枚めくっていただきますと、まず1枚目が今回の告示の変更の骨子でございまして、赤くなっているところが今回変更する部分でございます。順に参りますと、左上のところ、右のところにも関係してございますが、日本船舶及び船員の確保の目標というのを置いてございます。こちらにつきましては、これまでの9年間で船舶が結果的に3.2倍、船

員が10年間で1.5倍という数字になっていたわけなのですけれども、こちらの船舶につきましては、ほぼ今年度末までの9年間で目標を達成されているということで、新たに30年度からの5年間で船舶の数は1.2倍という目標値を置かせていただいております。

船員につきましては、この10年間でほとんど横ばい、全体としては若干減少しているところもあるということでございますので、改めまして再度施策を強化し、客観的な状況も、この9年よりはよいことも期待いたしまして、1.5倍という数字を改めて置かせていただいているというところでございます。

左下のところですが、準日本船舶の活用ということで、今回、後ほどご説明しますとおり、準日本船舶を拡大いたします。準日本船舶を拡大した後も、引き続き今までの準日本船舶と同様に、日本船舶を1隻増加するごとに3隻準日本船舶というものを計上できるということにしております。

ただ、その場合に、現在まだ準日本船舶は十分に使われておりませんので、今後新たに準日本船舶をたくさん使いたいという事業者さんが出た場合に、使い切っていない3倍の分がある事業者さんにつきましては、持ち越しを認めるというものであります。

右下、計画の勧告及び取り消しに関する基本的な事項のところ、日本船舶・船員確保計画で十分成果が上がっていない、措置を講じていないというときは、国土交通大臣が措置を講じるべきという勧告を行い、それでもだめなときに取り消しをするということになっているわけなのですが、客観的にやむを得ないと、正当な理由があるというときには勧告をしないことも可能となっております。その理由に、歴史的な海運不況といわれる業界全体が非常に苦境にある場合ということを追加しようということで、掲げているものでございます。

1枚めくっていただきまして、先ほどの船舶・船員の確保の目標でございます。船舶につきましては、9年間で3.2倍という目標の水準がほぼ達成されましたので、新たに5年間で1.2倍という目標を掲げている。右側の船員につきましては、10年間に1.5倍という目標が、残念ながら達成されていないという状況でございますけれども、客観的にこの9年間の非常に厳しい状況と比較すると、少しはそれから外部環境も改善されるのではないかとということに加えて、船員確保のためのさまざまな取組、施策というものは追加していくということで、改めて10年間1.5倍というものに取り組んでいこうということでございます。

次のページは、これは細かくなりますので、細かい説明は避けさせていただきますが、

1.2倍というのを、今回どのようにしてやったかということをご説明させていただいた資料でございます。

次のページは、準日本船舶の課税特例適用の考え方。先ほど申し上げました、基本的に1隻増やすごとに3隻増やしていいということになっておりますけれども、使い残しがある場合に、仮に今後準日本船舶をもっと増やしたいという事業者さんがいた場合は、使い残し分をあてていいということでございます。

5ページのところが、先ほど申し上げました歴史的な海運不況ということですので。このような状況にあつたら、勧告を行わないという正当な理由に該当するだろうということでございまして、主に3つございます。1つ目が、下の①の運賃指標ということで、運賃が非常に低い水準であつて、しかも継続しているということで、そもそも業界全体が非常に苦境にあるということでございます。

2番目は、運航総隻数の削減ということで、そもそも商船隊自体はかなりの程度減らしているというときに、なかなか船舶・船員を増やすということは難しかろうということで、これも正当な理由と認めようということでございます。

3つ目といたしまして、日本船舶の割合。非常に苦しい状態で船舶の数は抑えているというときも、日本船舶をこれ幸いというような感じで率先して削っているという場合は、何か問題があるということでございますし、逆に、日本船舶は船舶で、ちゃんと頑張って割合を落とさずやっているとということであれば、正当な理由に該当するだろうということで、3つ目の要因として設けていることでございます。

次のページ、6ページは、これは参考資料ということで、分科会そのものにご審議いただく事項ではなかったわけなのですけれども、先ほどの5年間1.2倍、10年間1.5倍という船舶・船員の確保に関する詳細ということで、これは局長通達の事項を概要を掲げさせていただいたものでございます。船舶につきましては、5年間に1.2倍そのままでございますけれども、船員のところにつきましては、下にございますとおり、こちらの分科会で最初資料として提示いたしましたのは、まず上で、3級に加えて、4級海技士の養成も人数として加えることができるということ。下は1隻当たり4人という人数を確保するという義務があるわけなのですけれども、これにつきまして、なお不足がある場合は、免状を持って船員以外の方としておられる海技士の算入を認めるということで、案として当初提示させていただいたところでございます。

ただ、こちらにつきましては、特に船員の確保のところについて、もう少し要件を絞り

込むべきではないかですとか、どのような場合にこのような海技士を、本来確保すべき船員のかわりに数えていいかというのは、もう少しちゃんと限定的にやるべきではないかとか、いろいろご意見をいただいたところでございまして、こちらにつきましては関係者の方のご意見をいただきつつ、通達ではございますが、調整をさせていただいているということでございます。

次のページが、今申し上げたようなことにつきまして、席上いただいたご意見の概要ということで、トン数標準税制実施自体については評価をいただいているご指摘がございました。ただ、こちらの船舶・船員の確保目標ということにつきましては、まず船員につきましては、その前の10年間1.5倍ということが達成されていないということなので、より具体的な政策を検討するべきであるですとか、実現可能性をきちんと踏まえた目標に設定するべきではないかというようなご意見もいただいているところでございました。

認定基準の見直しについては、先ほど申し上げたような、関係者の意見を十分聞いて慎重に行うべきではないかというお話がございました。

最後、船員のところにつきましては、いろいろと教育の段階からの工夫・改善ですとか、船内環境、陸海の仕事を組み合わせる、他モードの取組も参考にしながらといったようなご意見をいただいているところでございます。

以上のご意見を踏まえまして、分科会におきましては、特に船員の確保の具体的な基準のところについて、引き続き調整をさせていただくということを申し上げ、それをご意見としていただいた上で、基本方針変更の告示につきましてはご承認をいただき、先般告示として公表させていただいているところでございます。

次の紙につきましては、船員政策課長がご説明いたします。

**【野川部会長】** 外航課長、どうもありがとうございました。

では、船員政策課長。

**【増田船員政策課長】** では、外航日本人船員の確保のための取り組みということで、こちらは現在取り組んでいる施策、それから、これから充実させていけるような施策について、案をお示したところでございます。3つの柱で、1つは、若年・女性船員等の多様な人材の就業・活用促進に向けた取り組みということで、ご報告をしております。

それからあと、高い技能を有する外航日本人船員の育成に向けた取り組みということと、それから外航海運への関心を高める取り組みということでございます。

こちらでお示したものは、現在考えられるもの、それから現在実施しているものにつ

いてご報告を申し上げたのですが、これ以外にも、例えば船員への速やかな復帰を可能とするために有効な海技免状の保持に関する事業者の取り組みを促進するなどの施策も考えられますし、これ以外にもいろいろな施策、まだこれから検討していかなければいけないと考えております。

それで、関係者の方々からもご意見をいただきまして取り組みを検討していくということで、海事分科会で報告をさせていただいたところでございます。

あわせて、もう1枚資料をつけてございます。第60回船員部会資料ということで、A4の縦でつけてございます。これは前回、外航日本人船員の量的観点からの確保・育成に関する検討会についてご意見をいただきました。まず、この検討会の内容についてご説明をさせていただきます。これは第60回の船員部会で報告をさせていただいておりますが、設置の目的といたしましては、平成20年度から10年間で外航日本人船員を1.5倍にするという当面の目標を掲げていたことを踏まえまして、官労使の関係者間でそれぞれの取り組みについて、日本人船員の量的確保の観点から、その検証を行って、対応策、改善策について検討するというところで設置がされたところでございます。

出席者といたしましては、日本船主協会、全日本海員組合、国土交通省海事局という形で検討を進めてきたところでございます。

会議の取扱いにつきましては、会議は自由な意見交換を行うため、非公開とするということと、それから報告書の取りまとめは行わないということなのですが、検討の状況については、船員部会などで適宜報告するというところでございました。

前回、船員部会でいろいろご意見をいただきました。1つは、検討の目的とか付託する事項について見直すとともに、位置づけをより明確にすべきではないか。また、委員の構成について、公益の先生を含めるなどの検討をすべきではないかというご意見をいただいたところでございます。

このご意見を踏まえまして現在検討しております、今後関係者とも調整をさせていただいて、また船員部会にも報告をさせていただきたいと考えております。

以上でございます。

**【野川部会長】** 前回の船員部会においてご質問、ないしご意見のあった事項について、今、当局よりご説明いただいたところでございますが、いかがでございますか。今のご説明につきまして、なおご質問等ございましたら、お願いいたします。

池谷委員。

【池谷臨時委員】 ご説明ありがとうございました。今、外航日本人船員の量的観点からの確保・育成に関する検討会の位置づけに関しまして、前回ご要望させていただきました。あともう1つ付言するとすれば、きちっとした位置づけということで、船員部会下部機関として位置づけるなど、そういったことも含めて具体的な検討が図れるよう、意見を述べさせていただいたところです。

検討しているというとのことですが、いつまでに結論を出す考えなのか。また、事務局として、これまで検討会を開催してきた経過の中で、どのようにこの検討会を進めていくべきかと考えていらっしゃるのか、その辺の考え方を披露していただきたいと思っております。

要望が1点と、これまでの取り組みに関して事務局として感じていること、考えていること、それらについてお考えがあれば示していただきたいと思えます。

【野川部会長】 ありがとうございます。

船員政策課長。

【増田船員政策課長】 まず、私どもで検討しておりますが、関係者の皆様になるべく早くご相談をさせていただいて、まず調整をさせていただきたいと思えます。できますれば、まず私どもの考えを整理させていただいておりますので、それをご相談にお伺いしたいと思っております。

それから、これまでいろいろご議論させていただいた事項は、当然この検討会の中で十分にこれからも引き続き議論させていただくべき事項だと考えております。特に新しい基本方針が定められまして、10年間で1.5倍という目標が示されておりますので、できるだけ早く具体的に実現可能性のある施策について、検討会の場を活用して議論をしていきたいと思っております。

【野川部会長】 ありがとうございました。

ほかに、いかがですか。池谷委員。

【池谷臨時委員】 考え方を示していただきましたけれども、これまで数年間行われてきたわけなのですが、この委員構成、また事務局という体制の中だとなかなか具体的な取り組みに向けた議論や問題点の整理が難しいのではないかという思いがあり、前回あのような問題提起をさせていただきましたので、この検討会の位置づけというものをより明確にさせていただいて、そこで具体的な対策に関する議論につながる、ぜひそういった場にしていただきたいと思えます。

できる限り早い時期に整理をしていただければと思います。目安としては、いつぐらいになるのですか。

【野川部会長】 いかがですか。

【増田船員政策課長】 いろいろ関係者の皆様とご議論させていただく事項がありますので、まず、とにかく私どもの考え方をご説明にお伺いして、議論をさせていただきたいと思っております。なるべく早く、そのような意味では、進めたいと思い、まず関係者の方々と打ち合わせをさせていただきたいと思っております。

先ほどもお話がありました、委員の構成の中でも、公益の先生というお話もございました。それから会議の運営という点でも、例えば議論の公開のあり方などもいろいろご相談させていただきたいと思っておりますので、なるべく早く打ち合わせをさせていただきたいと思っております。

【野川部会長】 ありがとうございます。

松浦委員。

【松浦臨時委員】 今、池谷委員からも話がありましたけれども、できるだけ早くということなので、早急に。前回このような話をさせていただいて、今回このような話で、まだ調整がついていませんということなので、早急にやっていただいて、会議の扱いの部分についてもしっかり位置づけを明確にさせていただいて、船員部会の中にもしっかり報告をしていただくということを再度お願いをさせていただきたいと思います。

【増田船員政策課長】 わかりました。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。

ほかにございますか。よろしいですか。それでは、ほかになければ、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98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 —