

令和元年6月28日（金）13時30分～

交通政策審議会 海事分科会 第113回船員部会

**【長岡労働環境技術活用推進官】** 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113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。

資料は本日、タブレットに保存されておりますけれども、席上配布資料といたしまして、本日、午前中に開催されました「基本政策部会の開催について」という資料を席上にご用意しておりますので、ご確認のほどよろしくお願いいたします。不足がございましたら、事務局までお申しつけいただければと思います。

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ます。最初に一言お断りしておきますが、私の声を聞いておわかりかと思いますが、私は、頭は弱いんですけども体が強いというのが唯一の取り柄だったんですが、数日前に一丁前に風邪をひきまして、体調は万全ですが、声にだけ影響が出ておまして、声が枯れてお聞き苦しいところがあるかと存じますが、ご了解をお願いいたします。

それでは、まず、内航船員の働き方につきまして、先月に引き続き、「健全な船内環境づくり」というテーマがございます。これにつきまして、まずは事務局より資料のご説明をお願いいたします。

**【瀬田労働環境対策室長】** 労働環境対策室長の瀬田でございます。私のほうから資料の説明をさせていただきます。

まず、資料1をご覧になっていただけますでしょうか。資料1は、去る6月13日に野川部会長、それから、石崎委員、西村委員、堀木委員に内航船員を養成しております、独立行政法人海技教育機構の清水海上技術短期大学校にご視察をいただきまして、その際に、学生とのインタビューの機会を設けましたので、その概要を取りまとめた1枚紙でございます。

ます。

当日は、学生から率直な意見を伺ったところでございます。こちらのほうにOBとありますのは、学生の先輩を意味しておりますが、先輩から聞いたお話など、かなり表現をそのままストレートにご発言いただいたものでございます。逐一はご覧になっていただければと思いますが、そういった機会を設けさせていただいて、今後の議事の参考にしていただければと思います。

続きまして、資料1-2でございますけれども、本日の議論のテーマであります「健全な船内環境づくりについて」ということで、こちらのほうは前回に引き続きまして、船内環境づくりの第2ラウンドのご検討をということで、前回、お示ししました論点項目を整理いたしまして、本日は事務局から方向性の案という形も含めまして、ご提案させていただいている資料でございます。

それでは、資料の説明に入らせていただきます。まず、方向性のIということで、医学的な見地から健康確保をサポートする仕組みづくりが必要であろうということで、これは具体的には陸上の産業医制度を参考といたしまして、船員につきましても健康確保を日常的にサポートしていく仕組み、ストレスチェックの実施ですとか長時間労働に関する面接指導といったものをしていく仕組みづくりが必要ではないかということで、これまで前回も申し上げました陸上における取組み、それから、船員における現状といたしましては、特に近年メンタルヘルスや長時間労働の対応等について、船員については十分な専門的な知識を求める仕組みにはなっていないですとか、内航海運業者につきましても、小規模事業者が多くて、管理部門の体制が弱く、そういった仕組みがなかなか難しいといったことを踏まえつつ、考えていくべきではないかということでございまして、具体的な今後の方向性の案といたしましては、まず、2ページの(1)にございますように陸上の制度、取組みを参考とした医学的見地からの健康をサポートする仕組みということで、陸上で導入されているような産業医制度を、今回ご提案させていただいている案では、陸上と同様に雇用船員50人以上に義務づけるとともに、50人未満の事業者に対しては努力義務を課してはどうかということでございます。

さらに②にございますように、そういった仕組みを用いて、将来的には過重労働対策についても、全事業者に義務づけることを想定しつつ、取り組んでいったらいかがだろうかということでございます。

また、(2)に記載しております内容は、こういった取組みをしていくに当たりまして、

どうしても小規模事業者につきまして、なかなか難しい面もあるということで、複数事業者による連携ですとか窓口の共有、共同して産業医を選任する仕組みといったものを考えていったらいかがかと。さらには、船員災害防止協会、あるいは、全国船員保険協会が実施する仕組みなどを共有していくですとか、あるいは、そのほか必要な助成金を活用していくですとか、そういった仕組みづくり、支援措置の利用を考えていったらどうだろうかというのが（２）でございます。

（３）は、こういった仕組みにつきましては、今回、内航船員の働き方改革の一環として議論しているわけでございますけれども、内航船員だけでなく、外航や漁業の分野も含めて、派遣船員も含めて、船員全般にそういった健康サポートの仕組みというのは必要なんではないだろうかということでございます。

以前にお示しした資料もございますので、その部分については、説明は省略させていただきますが、３ページは前回もお示ししました船員と陸上労働者における健康を確保するための施策の対比表でございます。

続きまして、４ページでございますけれども、雇用船員では、５０人以上５０人未満で仮に区切った場合に、どのぐらいの事業者さん、あるいは船員として義務化の適用になるのかと、一応の目安としましては、例えば内航貨物で言えば、事業者的には６％、船員数的には３２％ぐらいの事業者さん、船員さんが対象のターゲットに入ってくるという目安でございます。

５ページは、既にお示しした資料ですので、省略させていただきます。

６ページもそうでございますが、こちらのほうはこういった仕組みがございますので、この仕組みにつきましては、労災保険の適用事業者、船員につきましても対象となり得るということで、８ページでございますように、その部分につきまして、これまで船舶所有者の皆様、それから船員の皆さんになかなか認知されていない部分もございましたので、この機会を契機に、改めて船舶所有者の皆様に、こういった相談制度ですとか助成制度、こちらは対象になるんですよということを改めて周知させていただくことにしております。

あと９ページ、１０ページにつきましては、メンタルヘルスの仕組みですとか指針ですので、こちらは既出の資料でございますので、省略させていただきます。

続きまして、１３ページでございますが、方向性のⅡといたしまして、「情報通信技術の活用による船内健康確保の実現」ということで、２つ目の論点といたしまして、情報通信技術の活用によって、どうしても陸から離れて、普段お医者さんに通うことができない、

通院することが難しい船員さんに対しまして、健康管理に関する相談等のサポートをしていく仕組みを考えていったらいかがだろうかということでございます。船員さんにおける現状につきましては、無線医療事業といったものがあるんですけども、どうしても急病やけがなど、救急車的な役割になってきますので、日常のサポート体制というのはなかなか難しいという現状でございます。こういった中で、今後の方向性といたしまして、先ほどの産業医等による健康の確保状態の把握、それから面接指導といったものを、情報通信技術の発展と相まって充実していけたらいいのではないかと考えているところでございます。

14ページ、それから15ページのほうは、この3月に遠隔健康管理システムということで、病院と船を結んで遠隔医療相談の実証実験を行った結果を資料としてまとめたものでございます。実施結果のまとめが15ページにございますが、健康相談につきましては、概ねスムーズに会話ができたといい状況でございますが、緊急時対応につきましては、通信状態が悪いエリアで不具合も生じたということで、まだまだ改善の余地はあるのかなという状況でございます。

そういったことも踏まえまして、16ページのほうは厚生労働省の出しております、遠隔医療に関するガイドラインでございますけれども、この中で一番下、赤枠でくくっておりますけれども、遠隔医療相談ということで、一般的な医療相談行為につきましては、医療のガイドラインの適用がないということで、その上のオンライン診療とかになりますと医療の分野に立ち入ってしまいますので、ガイドラインの適用を受けて、なかなか現状では難しいことがございますので、まずはこういった医療相談の分野から遠隔健康管理の可能性を探っていくというのが現実的ではないかと考えているところでございます。

17ページ、18ページにつきましては、そういった厚生労働省の解説でございますので、省略します。

続きまして、19ページに進ませさせていただきますけれども、方向性のⅢといたしまして、内航船員の特殊性を踏まえたメンタルヘルス対策ということで、まさにメンタルヘルスに関する相談窓口や講習の充実がこれからどんどん必要になってくるであろうということでございます。船員につきましては、特に陸上に比べて閉鎖的なところで仕事をしていること、それから危険と隣り合わせの仕事でもあると、まさに仕事と住居、職住一致で逃げ場がないという事情もございまして、メンタルヘルスの分野は非常に重要かと思っております。

そういったことで、今後の方向性といたしまして、船員の置かれている環境の特殊性、こういった実態を踏まえて効果的なメンタルヘルス講習を考えていかなければいけないと

思っています。さらには、船員用の対応窓口を船の中ということではなく、外にも相談できる形で考えていく必要があるのかと。さらには、陸上の事業主さんの管理部門、それから上職といったものを含めまして、事業主の方全体、内航海運業界全体として意識改革を図りながら、そういったものについて考えていただく必要があるんだろうということでございます。

20ページは、女性活躍推進法が6月5日に公布されておりますので、資料自体は前回提出したのと同じでございます。21ページ、22ページも一緒ですので、飛ばさせていただきます。

23ページは、パワハラ講習教材の事例ということで、私どもがインターネット等で拾った教材ですけれども、これは全て陸上の教材でございます。なかなか船員の特殊な職場環境に応じた教材というのは現状ないという状況でございます。

24ページは、方向性のIVということで、健康証明の関係ですけれども、乗船時の健康証明は、就労の可否を判断する健康証明であるわけですけれども、陸上の制度を参考しつつ、事業主が積極的に健康に関する助言等ができるように、船員の健康状態につきましても、本人任せでなく、事業主さんも一定程度、データを保持するなどして管理する仕組みが必要であろうということでございます。

25ページは、雇用契約法の条文でございますが、これは健康管理に関する部分につきまして、安全配慮義務につきましては、船員、陸上労働者区別なく雇用契約法も使用者の責務として記載されているということをご参考までにつけさせていただきました。

あとは既にご提出した資料ですので、説明は省かせていただきます。

続きまして、30ページでございますけれども、方向性のVといたしまして、「生活習慣の改善による健康増進対策」ということございまして、これはメタボリックシンドロームの軽減と生活習慣病リスクの軽減を図るために、こういった取組みをしたらいいのではなかろうかということございまして、船員につきましては、現状でも無料の生活習慣病予防健診等のサポートを受けられるんですけれども、これは自発的な船員さんのデータ提出等によるところがございまして、今後の方向性案として記載させていただいておりますのは、船員さんにつきましても、陸上労働者の方の例を参考に、事業主が健康状態を把握して、適切に保健指導が行われる仕組みとすべきではないかということで、これは先ほどの一般健康診断と同様の考え方でございます。

そのほか、メタボリックの解消につきましては、どうしても船内で運動が不足しがちで

あるということを踏まえまして、船内生活の実態を踏まえた生活習慣の改善につきまして、ガイドラインを作成するなど、事業主さん、それから、船員さんご自身の健康意識の向上、自主的改善に向けた取組みを強化する必要もあるだろうということでございます。

なお、船内供食につきましても、重要な要素の一つと考えております。船内供食の改善に関しましては、別途、今、「船舶料理士資格の効率的な取得に関する検討会」で検討を進めているところでございますが、いずれ、この場で検討結果につきましてもご報告申し上げることとしております。

資料の1-2の説明は以上になりますが、本日は大変限られた中でのご議論になりますので、また、本日ご欠席の委員の皆様もでございますので、本日ご議論いただいて、さらに7月16日までに事務局のほうへご意見をいただいて、次回の7月の船員部会には、そういったご意見も踏まえて調整結果を報告してご議論いただくという方向で考えておりますので、本日、もしご発言いただけなかった場合でも7月16日までに事務局のほうにご意見いただければと考えております。

なお、今後の話になりますけれども、今後、船員の労働時間の関係の議論等に入っていくに当たりまして船内の働き方を教えてくださいということで、6月27日、昨日付で、スマートフォンを用いた労働実態調査につきまして、調査を開始するというので、国交省のホームページにもアップさせていただいておりますので、この場でご報告させていただきます。

説明は以上になります。

**【土居船員政策課課長補佐】** 続きまして、資料1-3に基づきまして、海上における通信環境について、ご説明差し上げたいと思います。

まず、基本的なところからで恐縮ですが、電波の特性についてご説明差し上げたいと思います。電波の特性、1点目としましては、素材との関係ですが、電波は金属を通り抜けられず、反射してしまう性質がございます。また、2点目としましては、距離の観点でございますけれども、発信元の基地局から離れば離れるほど弱くなってしまいう距離との関係での特性がございます。

次に、②ですけれども、1点目として電波同士の干渉についての問題がございまして、見通しのいい場所では、複数の電波が様々な方向から飛んでくるため、電波同士が干渉して不安定となり、つながりにくくなる場合がございます。また、携帯電話の場合ですと、基地局と比べ、携帯電話の端末の出力が弱いため、基地局からの距離が遠い場合に、基地

局からの電波が届く一方で携帯電話からの電波が基地局に届かないということがございます。

こうした状況、特性を船に当てはめて考えてみますと、まず、1点目ですけれども、金属製の船体により電波が遮断されやすいという問題がございます。電波が通り抜けられるガラス窓も、陸上のビルなどと比べて小さく、数も少ない状況になってございます。2点目としましては基地局との距離ですけれども、海上ですと基地局からの距離が遠いことから電波が減衰しやすい状況になってございます。3点目は電波干渉の関係ですけれども、海ですと障害物がなく見通しがよいため、電波干渉も生じやすくなってございます。4点目は、船舶の場合、沖に出ると陸上の場合に比べ基地局が遠くなるため、基地局からの電波は届いても携帯電話の電波が届かず、通信ができない場合がございます。このように、海上は、通信にとって不利な要素がそろった状態にございます。

こういった特性を踏まえまして、携帯電話と地デジ、それぞれについて状況を所管省庁の総務省や携帯電話事業への情報収集の結果に基づいてまとめたものがございますので、ご紹介したいと思います。

まず、携帯電話についてですけれども、携帯電話の場合、技術的な観点から、カバー範囲の広い基地局を少数整備するよりも、カバー範囲の小さな基地局を数多く整備した方が、限られた周波数帯を効率よく利用し、より多くのユーザーに対応することができることから、カバーすべき範囲等に合わせ、様々な種類の基地局が数多く設置されております。

次に、1点目としまして、制度的な話として、携帯電話は原則として陸上での利用が想定されており、携帯電話事業者も、陸上における使用を念頭にシステムを構築しておりますが、基地局は海の近くにも設置されているため、陸上の基地局と携帯電話の電波が届く場所であれば海上においても利用可能な場合がございます。そのエリアですけれども、2点目としまして、各携帯電話事業者が公表しております、ホームページで確認が可能となっております。こちらの図につけておりますのはNTTドコモの例でございますけれども、水色の部分が海上におけるサービスエリアとなっております。サービスエリアの広さは会社によって異なりますけれども、ある程度海上にも広がっていることが見てとれるかと思えます。

3点目ですけれども、所管庁である総務省に確認したところ、海上でのサービスエリアの拡大は困難である旨回答がございました。その理由としては、まず、制度的な問題として、陸上での利用が想定されているということ、また、技術的な問題としましては、基地

局間で電波を飛ばす範囲が極力かぶらないように設定されておりますが、サービスエリアを拡大するために電波の出力を上げると、基地局間で電波干渉が生じまして、陸上においても通信品質が低下する可能性がございます。また、採算面の問題ですけれども、通信事業は民間事業者によりサービス提供が行われているものですので、投資に見合う収益性がないと、実現は困難という問題がございます。また、米印の3番に書いてございますけれども、一番下の部分ですが、仮に、これらの全ての問題をクリアしてサービスエリアを拡大したとしましても、携帯電話側が対応できないことから、通信環境の改善に資するものとはならないのではないかとのお話もございました。このため、より遠くまで電波が届くよう、携帯の電波の出力を上げることができないかについても確認しましたが、携帯電話については、電波が人体に与える影響等を考慮し、出力の最大値が定められているところ、現行の携帯電話はいずれの事業者の製品も最大値での運用がなされているため、これ以上、出力を上げる余地はないとのことでした。

次に、地上デジタル放送ですが、放送エリアは陸上の各世帯における固定受信を前提として、他の無線局に混信を与えることのないよう設定されており、海上は放送エリア外となっております。また、無線局の整備につきましても、ほかの無線局との混信を防止するために、放送エリアからの電波の飛び出しは最小限に抑制しているという状況になってございます。

海上を放送エリア化する可能性について、所管庁である総務省に確認したところ、仮に海上で十分に受信できる程の増力を行った場合、電波の特性上、海上における電波のみ強度を強くできないことから、おのずと陸上における受信エリアも拡大することとなるとのことでした。

そうなると各地で混線の問題が発生し、全国的に地デジの受信に支障を来す可能性があるため、海上を放送エリアとすることは困難である旨回答がございました。

次の資料は、海運事業者が船内通信環境の改善について検討される際のご参考となればと思ひ、実際に取り組みを実施されている海運事業者からご教示いただいた知見等を基に作成したものです。

1 1 ページは用語の解説ですので、必要に応じ、参照いただければと思ひます。

1 2 ページは内航船における船内通信環境の改善のイメージに係る資料となります。個々の海運事業者の取り組み事例についてのご紹介に先立ち、それらの取り組みの考え方について簡単にご説明するため、用意いたしました。



まずは上のイラストをご覧ください。一般的な、と申しますか、未対策の船舶における船内通信環境のイメージとなります。内航船の場合、沿岸部を航行することも多いのですが、イラストにあるように、金属製の船体により電波が遮断されてしまい、電波が届きにくい場所が多いことから、陸上の基地局からの電波が届いている海域においても、船内でのスマホ等の利用が困難な場合がございます。

次に下のイラストをご覧ください。この後、ご紹介する、海運事業者等における取り組みのイメージとなります。Wi-Fi環境の整備により、船内の、基地局からの電波が直接には届きにくい場所でも、Wi-Fi経由でインターネットに接続することができるようになるため、未対策の船舶よりもスマホ等の利用機会が増大するなど、船内の通信環境を改善できる可能性があります。実際に取り組みが行われている事例について、以下、ご紹介させていただきたいと思います。

まず、大島丸の事例ですけれども、こちらは497トンのタンカーとなっております、業務用の目的に加えて、船員の福利厚生目的のために船舶の建造時にWi-Fiを一緒に整備したものでございます。導入費、通信費、プラン名などの具体的なところについても記載させていただいております。これで、どのように使われているかという利用状況につきましては、利用状況の1点目のように業務用にも使っていただいていますし、2点目の船内の船員についても全面開放しております、船橋のみならず居住区及び機関室においてもスマホ等の使用が可能という状況になってございます。

こちらが具体的な配線も教えていただいて紹介させていただいております。船橋部分にルーターを設置して、そこから有線でWi-Fi環境を整備している構成となっております。

次に、あつた丸の事例ですけれども、こちらは1万6,000トンのRORO船ですが、こちらは先ほどと違って、既存船において後からWi-Fi環境を整備したものでございまして、先ほどと同様に導入費、通信費、プラン名を載せさせていただいておりますけれども、こちらは船舶向けのプランを選択されている事業者さんでございまして、実際に電波状況を確認したところ比較的厳しかったことから、つながりやすさを重視してマリタイムモバイルAというプランを選択したと伺っております。利用状況につきましては、こちらで業務用に加えて、船員さんについても、居住区、居室においてもスマホ等の使用が可能となっております。

こちらもご参考のために、実際の配線の図を載せてさせていただいておりますけれども、

船橋部分にルーターと親機を設置して、中継器を活用して、無線で中継器と親機をつないでいるという状況です。下に米印で書いていますけれども、中継器を介して異なるフロアまで電波を届けていることから、電波を遮断しないように階段室の扉を常時開放しております。

次に、3つ目の事例ですけれども、豊福丸という船でして、1万2,687トンのRORO船ですけれども、こちらも既存船において、後からWi-Fi環境を整備したものになってございます。こちらも導入費、通信費、プラン名を載せさせていただいております。プランについては、こちらは電波状況を確認したところ比較的良好であったことから、導入費用の観点からこのプランを選択されたと伺っております。こちらは3台ルーターを使用しまして、1台を業務用、2台を船員の福利厚生用として分けて設置されているということで、メールや画像の送付等、業務連絡に活用されている他、船員に対し福利厚生用のWi-Fiが全面的に開放されており、船橋及び居住区において、スマホ等が使用可能とのことです。

同船のシステムの特徴は、3台のルーターを設置していることで、これにより、船内に異なる3つのWi-Fiが構築されています。このようなシステムを選択された理由については、福利厚生用とは別に、業務専用のWi-Fiを確保したかったことや、複数のルーターを設置した方が通信環境の向上に資すると判断されたためとのことです。

こちらは制度の紹介ですけれども、鉄道建設・運輸施設整備支援機構において、労働環境改善船の制度を創設しまして、その一環として、船内LAN・Wi-Fiを備えた船舶の建造を支援しているという制度のご紹介になります。

最後にまとめですけれども、船内通信環境を改善するためには、まず、個々の船舶ごとに通信を困難としている要因を確認、分析することが必要です。内航船は沿岸部を航行することも多いため、紹介した事例のように衛星通信を使わずとも、陸上の通信インフラのサービスエリア内であれば、事業者さんや船員さんの対応によって通信環境を改善できる可能性がございます。

また、具体的に通信環境の改善をしていくに当たっては、個々の船舶のニーズ、予算等を明確化して、それに見合った方法を選択していくことが必要であろうと考えております。

最後に通信サービスにつきましては、現状でもさまざまなプランがあるところですが、今後も技術の進展によって新たなプランが登場することが予想されますので、上手に利用していくために積極的な情報収集、検討の実施が望ましいのではないかとということ

を申し上げ、締めくくりとさせていただきます。

ご説明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、ご質問、ご意見等がございましたら、お願いいたします。平岡委員。

**【平岡臨時委員】** 情報通信インフラの話ですけれど、今、おっしゃられた話は、現状をただ述べているだけであって、何がどういふふうに改善されて、これが有効ですよという話でも何でもなくて、今あるものを使って、ただ、その辺のところをしっかりとやってくださいとしか聞こえない。要は、取りまとめたということはわかるんですけども、全くこれを読んでも理解できない。それはあくまでも船員さんの技術的努力ですよというふうにしかな聞こえない。この問題については、早いところから、情報通信インフラの整備ということで、デジタルデバイドの改善という形で総務省と国交省が一緒になって、海上の通信をどうするかということをやっていると私は聞いております。

それで、今のところ、携帯を使った中で、その辺のところではできるのかという問題があるわけですけれども、ただ、今の報告で参考という話をするのであれば、今はこういう現状だから、この部分については難しいけれども、国としてもこの問題については、こういうふうに対策しているという話があればいいんですけども、ただ単に、電波が飛んでいるところについては通信可能だという話では何も全く意味がなくて、はっきり言って、今の電波塔は海に向いていないんだから、電波は来ないと。日本国内でも不感帯地帯はあるということですから、不感地帯に入れば、今のように全く通話ができないということならば、船内の通信環境の改善にはならないと思いますよ。

だから、その辺のところを考えれば、今、国交省と総務省がやっている取組の状況、それをどういふふうに活用して、その辺のところはどうなるかという説明が全くない中で、ただ単に、現状の中で、船員さん、その辺のところでもう少し努力してくださいと、これはあまりにも乱暴な話であり、それは国としてしっかり取り組むべきであり、この辺のところでは情報通信の整備としての取組が全くないのはおかしいんじゃないかと思っておりますので、わかれば、その辺のところをお聞きしたいと。

**【野川部会長】** いかがでしょうか。

**【土居船員政策課課長補佐】** 先程の説明と重複してしまうんですけども、所管庁である総務省に確認したところ、例えば携帯電話のサービスエリアの拡大については、制度

的には、携帯電話は原則として陸上での利用が想定され、それに合わせてシステムが構築されていること、技術的には、携帯電話の場合、基地局間の電波干渉を少なくするため、余計な場所にまで電波を飛ばさないようにしているところ、サービスエリアを拡大するために出力を上げると、電波干渉が発生し、陸上の通信品質が劣化する可能性があること、採算面では、携帯電話については民間事業者によりサービスの提供がなされているところ、莫大な設備投資に見合う収益が期待できないことなどから、困難であるとのことでした。また、仮にこれらの問題を度外視してサービスエリアを拡大したとしても、携帯電話側が対応できないため、通信環境の改善に資するものとはならないのではないかとの話もございました。このため、より遠くまで電波が届くよう、携帯電話の電波の出力を上げることができないかについても確認しましたが、携帯電話については、電波が人体に与える影響等を考慮し、出力の最大値が定められているところ、現行の携帯電話はいずれの事業者の製品も最大値での運用がなされているため、これ以上、出力を上げる余地はないとのことでした。それを踏まえた上で何ができるかということで、実際に通信環境の改善に取り組まれておられる事業者さんの事例を紹介させていただいているところでございます。

これも先ほどの話と重複するんですけども、実際に、このやり方で居住区でも船員さんはスマホが利用できている状況にあるという実例もありますので、今回、プラン名、料金名や初期費用、具体的な配線図も事業者さんのご厚意でご協力を得て紹介させていただいているものですから、こういった事例を参考に、通信環境を改善されていく余地というのは大いにあると思っております、そういった取り組みを期待したいと思っております。

**【野川部会長】** いかがですか。平岡委員。

**【平岡臨時委員】** 通信インフラの整備については、事業者間でやるとか、そういう面で難しいというのは、わかっている話ですよ。要は電波ですから、これは陸上であれ、海上であれ、本来であれば海上だって電波を受信できなければならないわけで、それができないということであれば、例えば、国としてこの問題についてどういう対応をするのかということで、今、国交省もデジタルデバインドとか、その辺の通信環境への対策を総務省と連携しながらやっているという話を聞いているんですけども、今の話を聞けば、その辺については進んでいないのか、進んでいるのか全くわからないわけですよ。

だから、我々が知りたいのは、こういう状況にあって、今現在出ている携帯等の通信機器を使って、今後、その辺のところはどうなるのか。通信整備として、例えば、陸上のほ

うからもう少し電波を飛ばすことができるのか、衛星を使ってその辺を安くできるのか、今の状況はどうかということもある程度知りたいわけです。

ただ単に現状を話されても、そういうことはわかっているし、だから、はっきり言うと、国交省、国として、この辺についてはどういう取り組みをされているんですかということを知りたいわけです。例えば海上保安庁では、使えなくなった灯台について、そこから電波を海上のほうへ飛ばすことができるのかと、いろいろな話が出ています。さらに、海上に浮いているブイを使うという話も出ていますし、その辺のところはどういうふうに今現在動いているのか。それが今後、いつぐらいまでに使用できるのか、そういうところが全くわからないので、その辺について教えていただきたいということです。

【野川部会長】 はい。

【土居船員政策課課長補佐】 総務省と国交省が連携して取り組んでいるという話についてですけれども、もしかしたら、海上ブロードバンド対応関係省庁連絡会議のことではないかと存じます。こちらは衛星通信サービスについて、議題としていたものでございますが、昨年3月に最終報告を取りまとめまして、総務省、国土交通省及び水産庁の3省庁の協力のもと、衛星通信サービスについて、情報提供等を行っていこうということが取りまとめられまして、実際に昨年もK a帯を用いた新たな移動体向けブロードバンド衛星通信システムのサービス開始について、事業者さん向けの説明会を開催したところでございます。今後も、新規の衛星通信事業者が参入する機会などに説明会を開催するなどの情報提供を行ってまいりたいと考えておりますが、今回は、内航船における導入のし易さを考慮し、衛星通信よりも安価な方法で通信環境を改善できる可能性をお示しできればと思い、地上の基地局の電波を利用したW i - F iの整備による船内通信環境の改善事例をご紹介させていただいたものでございます。

【野川部会長】 立川委員。

【立川臨時委員】 確認ですけれども、海上における通信環境についてということで、実際、これで船員の環境改善につなげていこうという話だと思うんですが、そういう理解でよろしいですか。

【土居船員政策課課長補佐】 もちろんです。今回のような事例の紹介を通じて、船員さんの通信環境の改善につなげていただきたいという思いで紹介しております。

【立川臨時委員】 そうしますと、この3隻というのは、携帯の電波が届くところだけの話ということですか。

【土居船員政策課課長補佐】 基本的にはそうですね。

【立川臨時委員】 船内にWi-Fiを幾ら引いても、電波が届かなければWi-Fiの意味は全くないわけですよ。

【土居船員政策課課長補佐】 そうですね。

【立川臨時委員】 電波はどのぐらいまで届くんですか。

【土居船員政策課課長補佐】 そちらにつきましては、同じページになってしまいますけれども、事業者さん、各携帯電話事業者がサービスエリアを公表してしまっていて、ホームページで確認が可能となっておりますので、航行区域と照らし合わせていただくことはできると思っています。

【立川臨時委員】 国交省としては、そういうことに関して対応していないというか見ていないんですか。どのぐらいの船舶がそこでフォローできるとか、全く考えないんですか。

そういうことを把握していない限り、環境改善につながらないんじゃないですか。かつ、電波のエリアを広げるのが難しく、環境改善につなげようとするれば、物理的にできないとか技術的にできないということであれば、違うルートを見つけるということが必要なのではないかというふうに思います。そうすると、現時点の技術としては衛星通信系を使うとか、単にほかの会議でやっていますから、こちらには関係ありませんみたいなことを言われたらここで通信環境の改善ということでやっても意味がないですよ。その辺をトータルとして、国交省としてどういう形で通信環境の改善に臨むかということをご提案するなり、お話ししていただかないと、この話は進まないと思うのですが、その辺はどう考えているんですか。

【土居船員政策課課長補佐】 衛星の話は別のところでやっているからということとは別に考えておりませんが、今回は、内航事業者さんにとっての導入のしやすさの観点から、コスト的に導入し易い手法をご案内できればと思います、事業者さんの取り組み事例を紹介させていただきました。実際に事業者さんが通信環境の改善に取り組まれる場合には、船舶により電波環境などが変わってくると思いますので、そういったことを踏まえてご検討いただくのがよいかと思っております。

【野川部会長】 平岡委員。

【平岡臨時委員】 今のお話からすると、局で今の電波のエリア、その辺のところをはっきりつかんでいるのか。日本全域、大体通じますよということをおっしゃっているのか

どうかわかりませんが、不感帯エリアというのはあるわけです。内航船は日本全国を航行しているわけですから、その辺のところで、局として不感地帯を把握しているのかどうか。だから、この海域については通じにくい。その辺をつかんでいて、こういう問題がある、ということならわかるんだけど、はっきり言って、これ全く、5年前、6年前と何にも変わってないということです。電波の出ている範囲が、例えば5年前と比べて変わっているか。どの海域が不感地帯で電波が入らないのか、Wi-Fiを使えないのか、そういうことを具体的に言ってくれるならわかるけど、ただ単にそういうケースもありますよとか、そういう話だと全くわからないんだけど。

**【野川部会長】** 大分時間もたっておりますけれども、今のご説明は、海上における通信環境について、最初に電波というものの特性を説明し、それから携帯電話、地上デジタルテレビジョンについて、その電波の特性からいって今こうなっていますと。それに対して事業者がこういうような取り組みをしているので、これをもうちょっと促進していますということなので、今、平岡委員や立川委員のおっしゃることによれば、それだと現状を言っただけで、それに対して当事者の取り組みを促しているだけで、こういうような現状で電波が届かないところがたくさんあるので、これに対して国交省はこういうようにしていきますというようなところがないと、そういうことですね。

それに対しては、今のお答えでは、1つには、平岡委員がご紹介したような通信に関しては、今ほかのところで検討していて、それがどういうような対応が可能なのかについては今後明らかにされていくでしょうと。で、今日のお話の限りにおいては、今行われているいろいろな取り組みというものを進めていくことによって何らかの改善ができるだろうと。こういうことなので、かみ合っていないところがあるので、もし可能ならば、さっき土居さんがご紹介されたほかの委員会での検討というのがこれとどういようにかみ合うことができるのかといったことも含めて、次回またご紹介いただければと思います。

今日のところは、先ほどありましたけれども、ほかのご出席いただけなかった委員もございますので、今出たような意見も含めて受けとめて、それについてまた回答いただけると思いますので、そういうような整理に考えておりますが、森田委員どうぞ。

**【森田臨時委員】** 先ほどの平岡委員のほうからも少しありましたけれども、現時点において、まだ国交省としてこういう情報の提供しかなくて、こういう認識でしかないということには、ほんとうに残念でならないわけですね。これ、もうほんとうに我々としても10年以上前から言っている話で、いかにデジタルデバインドを解消して、若い人たちも、

今現役の船員さんも、海上で支障なく陸上と同様の電波を使用できるかと。あるいは携帯電話なり、インターネットなり、そういうものを使用できるかと。それによって新しい船員さんたちも海に目を向けていただこうと。こういうようなことであって、今こんなことを言われちゃ困るんですよね。こんなものは、もう随分前にこういう基本認識に立って、野川先生がおっしゃったように、これからどうするかということが、現時点においてある程度考え方として示されていないければ、次回までに調べて、それに対して国交省としての考え方を出示しますと。でも、それは相当遅れている話なので、もっと大きな枠組みの中でのフレームワークを考えていただきたいと我々は申し上げているのであって、こういう小手先、小手先って悪いんだけど、事業者ができることを国交省さんとして出されてもらちが明かないと思うんですよ。ですから、総務省と連携してやっていることも含めて、一旦の整理はついたんでしょうけれども、それで終わっていいのかどうかという認識も含めて、これからどうしていこうかということが全く見えませんから、それについて我々は心配もしているし、懸念を表さざるを得ないわけですよ。ですから、今後どうするかということをもう少し明確なビジョンとして示していただきたいということです。

【野川部会長】 いかがでしょうか、事務局のほうで。私としては、さっき申し上げたような形で、次回またお答えいただきたいと思いますが、今のご意見、つまり、ずっと変わっていないので、それに対して国交省としてこういう状況に対して新たにこういう改善があり得るのではないかというようなビジョンみたいなものを示せないのかということも含めて、今の時点で何かお答えございますか。もちろん次回またご説明いただきますが。

【森田臨時委員】 大変申しわけないですが、もう少し上の方が答弁してください。

【野川部会長】 三輪田課長。

【三輪田船員政策課長】 今回の資料の趣旨は、先ほど繰り返しご説明してはいますが、現状においてももう少し事業者、利用者側でも取り組める余地があるのではないかとということでお示しをさせていただいたものです。

衛星通信に関しましては、いろいろな動きが、もうこれは日本だけでなく、むしろ民間主体で世界的に様々な投資が行われており、様々な動きがあるということは承知しております。

その関係で、事務局のほうでもいろいろ情報収集はいたしました。例えばワンウェブをはじめいろいろヒアリングを行いました。が、手続の問題や技術開発の問題であるとか、さまざまありまして、当初何年までにはこれぐらいのサービスを開始できるとおっしゃっ



ていたところが若干遅れたり、なかなかブレイクスルーという段階にはまだ至っていない。したがって、サービスの内容も料金体系も今まだ決まっていませんというようなお答えをおおむねいただいているという状況であります。

そういう状況でありますので、おそらく総務省としても、例えば政府が全てお金をかけて、例えば洋上であっても基地局を海の底から棒を立ててやるというような、桁違いの予算をかければできるというような話なのかもしれませんが、現実的な話をしますと、これは、採算性も含めたワールドワイドな投資の中で、民間の企業の方たちの経営判断の中で、どういうサービスがこれから出てくるのかという、もっと視野の大きな話なんだろうと思っております。

今の状況としましては、このように、まだきちんと見えていない状況ではあるんですけども、あくまで個人的な見解としては、それほど遠くない将来において、もうちょっといろいろな、これまで衛星通信といえ、外航のほうでは活用されつつ、内航のほうではあまり手が届かない料金体系だったり容量の問題だとか速度の問題、なかなか手が届く分野ではないという認識だったかと思うんですけども、それがもう少し、内航や、陸上でも過疎地域とか山間部などの同じ問題を抱える地域においても手が届くような状況に、世の中全体がなるのではないかとこのころに期待をしたいと思っております。

ロケットについても、これまでは国の事業としてやっていたものが、例えばホリエモンさんのような方が、あれはごく一例ですけれども、そのほか衛星通信の分野においても、もう少し安いコストで、1日の量産のスピードも上げながら、さまざまな取り組みが全世界的に進められている状況だというふうに認識しておりますので、そういうところも期待しながら、理想は理想として、あくまで現実的に何ができるのかという観点で考えていくのがいいのかと思っております。

特に内航業界ですが、これも様々な話の関係しており、通信のつながり具合についても、当日の天候だったり、実は湾内のほうが、イメージでは通信環境がよさそうですけれども、さまざまな電波干渉があってつながりが悪くて、沖を走っているほうがよかったりとか、私も何隻か船に行ったときにヒアリングしますと、もうほとんどスマホはどこでも通じますという船も結構いらっしたり、そこは一概には言えない部分もあるかと思います。ただ、大手というよりはむしろ小型船のほうではこういったサービスすらまだあまり充実しておらず、船員さんが独自で持っているスマホだけで通信しており、船のほうではルーターだとか中継器だとかに投資もされていない事業者がもしいらっしやるのであれば、そ

れは現実的な話として今後改善していける余地があるのではないかと考えております。

衛星通信については今申し上げたような状況かと思っておりますけれども、新しいサービスが出てきましたら、関係者を呼んで我々も説明会を開いたり、周知に努めていくということは大いにあり得るかと考えております。

【野川部会長】 森田委員。

【森田臨時委員】 いろいろとお話を伺いましたけれども、全て受け身ですよ。世の中が変わって技術が改善されればそれについては紹介して対応していきましょうということなんでしょうけれども、国交省さんとして、海上における通信環境の改善については積極的にコミットする意識がないという認識でよろしいのでしょうか。我々としてはそれを国交省海事局さんに求めているんだけど、そういう認識ではないということではないですかね。

【三輪田船員政策課長】 ご趣旨としては大変わかりますし、私も組合長のお立場であれば同じことを言ったかもしれません。ただ、この分野、我々も勉強してみますと、国交省が出来ることにもなかなか限界がある分野ではないかというふうに思っております。それは、繰り返しになりますけれども、技術開発が、日本だけではなく世界でいろいろ行われていて、日進月歩の世界でありますし、投資規模も桁違いなわけですね。そういう中で我々としてできることは精いっぱいやっていきたいと思っておりますけれども、先ほど理想と現実と申し上げたのがまさにそういう趣旨であります。お気持ちもおっしゃっていることも大変よくわかりますし、私としてもこれがブレークスルーできたらどんなにいいだろうかと思えます。船員さんが陸上と同じ環境で、ただでさえいろいろなハンディを負った船員さんですから、これが陸上とせめて同じ通信環境にでもなれば、どんなに違ってくるんだろうと夢を見ることはありますけれども、ただ、私の立場で申し上げますと、現実的な状況を踏まえての範囲内でしか答えがなかなか申し上げられないというところは、ぜひご理解をいただければ幸いですと思っております。

【野川部会長】 もうそろそろ時間も1時間たちますので次に移らなければいけません。大変ご要望が強いこと、国交省ができることについて何も説明がないじゃないかというような今ご疑問でしたので、今の課長の説明で大体、要するに国交省が単独でできること、それから総務省と協力してできること、もっと広く世界的な協力のもとでしかできないことなどいろいろあるということですので、国交省として例えばこういうようなことであればできると、あるいは、こういうことについてはこういう協力を総務省としていき

い、あるいは、しているというような形での整理がもしできれば、少し議論は進むのではないかと思います。もちろん木で鼻をくくったように、とにかく何もできないので民間で頑張ってくださいと、そのように聞こえているとしたら、それはそういうことではないだろうと思いますので、その辺をよろしくお願ひしたいと思います。

その上でどうぞ。

【森田臨時委員】 ご理解願ひますと言われたので申し上げておきますが、全く理解できないですね。国交省海事局として何かやってくれるのは、やれる範囲があるんでしょうけれども、それは我々の業界の代表として、それを政府の中でいろんなかかわり方ができるんでしょうから、総合海洋政策本部もあるわけだし、そういった意味では、国交省としてできないと言ったら、それで何も進まないわけですよ。そうではなくて現実を踏まえてしっかりこれから先も、いろんな障害はあるし大変なこともあるけれども、進めていくと言わないといかんですよ。現時点で何もできないからこれ理解できますじゃ絶対理解なんかできるわけないの、こんなものは。ねえ、課長。それを言っちゃおしまいなんだよ。だから、そこは責任として、責任って海事局としてですよ、やることをしっかりやっていくんだということにしておかないと、それはいかんと思いますよ。以上です。

【野川部会長】 私として、先ほど申し上げましたように、国交省としてやれることというのはこういうことがちゃんとあると。これについては対応する、そして、ここについては総務省と協力するというようなふうに、できないことを最初に限定してしまって、それで終わりということにならないようにということは、ここで私からも要望しておきますし、その線に沿った、次回また対応していただければと思います。それから今、逐次、船員側からおっしゃったことは全部テークノートされていますので、それは要望として、強い要望としてあったということはきちっと残りますので、それでまた今後対応していきたいというふうに思いますので、恐れ入りますが、この点については、今回はこれで区切りをつけさせていただきたいと思います。では、国交省、よろしくお願ひいたします。

それでは、申しわけございませんが、先に……。どうぞ立川委員。

【立川臨時委員】 2点ほど。衛星通信の話がありましたけれども、電波法が改正されて、帯域がかなり拡大されてKa帯というところまで入ってきており、営業運転がもうされていて、料金体系もはっきりしている。ほかにも衛星通信の技術というのはVSATであると色々な衛星を使つての環境が整ってきている。そういうこともしっかり踏まえた上でこういう話をしていただきたい。そうしませんと話が進んでいかないと思います。

それはそれとして、別の話になりますけれども、資料1-2の4ページ、数的に教えていただきたいんですが、外航貨物船と外航旅客船、これを合わせると8,300ぐらいになりますね。これは雇用船員で8,300いるということですか。最近出された海事レポートでは、外航船員2,221という数字がありますが、この関係はどうなっているんですか。内航船員に関しては大体2万7,000とか2万8,000ぐらいで数字はわかるんですけども、外航のところがよくわからない。

【瀬田労働環境対策室長】 労働環境対策室長です。今、立川委員がおっしゃられたのは日本人船員の数が二千数百ということかと思えます。こちらの資料のほうにつきましては、海外に貸し渡している日本船に乗り組んでいる外国人船員の方も報告された範囲内に入っております。なので、外航貨物船のほうが多くなっているんだと思います。

【平岡臨時委員】 これ何、外国人も入っているということ？

【瀬田労働環境対策室長】 船員数の中にございますか。

【平岡臨時委員】 そう。

【瀬田労働環境対策室長】 はい。

【平岡臨時委員】 外国人船員も入っているんだったら少な過ぎる。

【野川部会長】 資料のその話はきちっとしておいてください。これは、外国人の船員も入っているのかということですね。もしそれが全部入っているんだったら少な過ぎるんじゃないかと、そういうご指摘です。

【長岡労働環境技術活用推進官】 船員数ですけれども、多分、日本籍船に乗っている船の乗組員だけになります。船員法の適用を受ける日本籍船に乗船している船員数を各社がご報告いただいたもので、特にこの分け方ですけれども、基本的には各社が内航船と外航船をお持ちだったとしても、その会社が主として内航船をやられているとなれば、内航船のほうの人数に入ってきますし、外航船を主体とされている会社さんのうち、内航船を多少持っていらっしゃる方で、内航船員がいらしゃったとしてもそれは外航船のほうに区分けされるという形で集計上されるというものになっております。

【野川部会長】 ということです。久宗委員。

【久宗臨時委員】 時間がタイトな中で、資料1-2について、先ほど審議がなかったので、少しコメントだけさせていただきます。

船員の健康ということで、ほんとうに残念なのが、お出しになっていた資料が陸上の話ばかりなので、船員に特化した対策がとても必要だということを痛感しております。

す。2週間前に第15回国際マリンタイムヘルスシンポジウムがドイツのハンブルグ市で4日間開催されました。2年に一回の開催で、海上医学の専門家が300人参加して、発表140演題やりました。日本人は私1人でした。非常に知見が深いものがたくさんありました。例えば、日本の大手海運会社のフィリピンの診療所のお医者さんがメタボリックシンドロームについて研究して、どういうふうな対策をするべきかの話がありました。また、IoTの活用ということでは、健康パスポートという名前でスマートフォンでアプリを入れると、船員がお医者さんとスマートフォンで診察できる、症状も言っただけで診断できるみたいなのをヨーロッパで始めている報告がありました。ぜひそのような事も今後も取り入れながらやっていただきたいと思います。

それと、私自身、皆様のご支援を受けて自主改善活動W I 式労働安全衛生マネジメントシステムの成果と、船員の疾病と対策の2演題を学会で発表させていただきました。その内容を各国の研究者が具体的な対策として評価していただいて、また次も報告してほしいということをおっしゃいました。フィリピンとかインドネシアの研究者から、なぜ日本でそのような安全対策を行っているのに、英語版とかインドネシア版をやらないのだと言われました。また関係の協力を得て、日本として船員に特化した対策を提供させていただきたいと思えます。インドネシアのお医者さん、フィリピンのお医者さんを中心に、ぜひ各国で連携して船員の健康対策を組んでいこうという話になりましたので、また情報を提供します。報告とお願いでございました。よろしく願いいたします。

【野川部会長】 　ぜひ久宗先生の研究の成果、あるいは知見については、こちらでも必要であれば直接に提供していただいて参考にしたいと思えます。ありがとうございました。

松浦委員。

【松浦臨時委員】 　今の1-2の資料の話で、久宗委員がお話しになったのと一緒に、医療関係とか産業医制度という問題と、オンライン診療という位置付けで、ここの16ページのところで書かれているようすけれども、このオンライン診療と遠隔健康医療相談という形のものがあるんですけど、今オンライン診療も、厚労省の中でその診療という位置付けで始まったばかりで、30年になって初めて制度として認められてきていますけれども、通信関係と同じような形で、通信が常時できなければ認められないとかいろんな問題があるので、今、久宗委員のほうからお話があったように、国交省としても、船員に特化して、陸上での診療ではなくて船員にどういう形でこういう診療ができるかというところを、特に船員に対して進められるものをちゃんと分けて、陸上とは違う形で

うしていくかということをも十分議論をし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。これは確かにそうですね。オンラインについては、特に船の上ですから、オンライン医療について、船の上で船員に関してどのような特殊性があり、それに対してどういう特別な対応が可能なのかということについても検討していただくということですね。

大分時間がたちましたので、先に進ませていただきます。よろしいでしょうか。ここからが議題です。

それでは、議題の1に参ります。「船員法施行規則の一部を改正する省令案について」でございます。まず、事務局よりご説明をお願いいたします。

【野村課長補佐】 それではご説明させていただきます。今回、部会にお諮りいたします船員法施行規則の一部改正でございますけれども、船員の労働時間は1日8時間、その上限は1日14時間、1週間72時間とすることを原則としております。船員法72条において、航海の態様が特殊であるため、船員がその原則によると著しく不適当な職務に従事することとなる場合には、一定の期間を平均した1日当たりの労働時間が8時間を超えず、かつ1日当たりの労働時間が14時間を超えない範囲内において、労働時間の特例を省令で定めることができることとなっております。

現在この特例は、海底の掘削に従事する船舶について定められております。これは、海底掘削作業において頻繁に引き継ぎを行うと危険が伴うという理由から、できる限り交代を少なくするため、1日の労働時間は、労働時間11時間と途中の休息时间1時間を含む12時間とし、乗り組みの交代期間は4週間の乗船、2週間の下船休暇とされております。で、1日当たりの平均労働時間も、8時間を超えない労働となっております。

今般の改正は、海底掘削船と同様の就業形態により運航されている海底資源探査船についても、一定の期間を平均した1日当たりの労働時間が8時間を超えず、かつ1日当たりの労働時間が14時間を超えない範囲内に限り、同様の特例を認めるとするということでございます。

働き方改革の観点としましては、船員法の規定では、休息時間の分割の制限を設けることで休息が細切れとならないよう措置しているところではありますが、この海底資源探査船の就業形態でありますと12時間の連続した休息時間が確保されることになり、かつ連続労働の負荷を軽減する観点から、途中1時間の休息時間を設けること、さらにまとまった休日を付与するといった点からも、船員の働き方にも十分配慮されているものと考えてお

ります。

なお、本改正案に特例の対象となる船舶についてでございますが、労働時間の特例を受けるためには国土交通大臣の指定を受ける必要がありますが、指定を受けるためには現在既に特例が認められている掘削船の場合、海底資源掘削船であることを証する書類、船舶国籍証書及び検査証書、船舶ごとに行われる労使合意を前提とした労使協定の写しなどの書面の提出を求めることにより、船員の保護が適切に図られていることを確認することとしております。今回の海底資源探査船についても同様の制度設計を想定しております。したがって、特例の対象船舶としましては、現時点で労使合意が得られている今回要望のございました船舶のみが対象となっております。

それから、本日、日本船主協会の副会長、磯田委員が欠席されておりますことから、コメントをいただいておりますが、それを紹介させていただきます。

弊協会加盟社殿より海底資源探査船において船員法の労働時間の特例を受けたいとの要請がありました。海洋調査や海洋資源開発といった海洋資源開発関連産業は、我が国の成長分野として注目されているところであり、海外での資源探査案件を受注できるよう、市場での競争力を高めるため、世界標準に合わせた運航形態とすることは弊協会としても重要であると考えております。また、船員にとってもまとまった休息時間や休暇に配慮した運航形態であるとも認識しております。つきましては、探査船の世界標準的な運航形態に鑑み、当該海底資源探査船において運航要員に5週をベースとした2直制を導入できるよう必要な省令の整備をお願い申し上げます。なお、本件に関して弊協会内で意見照会を行い、特段の意見がないことを確認しております。

本件につきましては、議事の1と同じように今回欠席の委員もごございますので、同様に7月16日までに皆さんにご意見をお寄せいただき、次回この意見を含めた調整結果を報告したいと考えております。

以上お願いいたします。

**【野川部会長】** これ、答申はいつまでになるの？

**【野村課長補佐】** 次回。

**【野川部会長】** 次回。わかりました。ということですので、ただいま海底掘削船と同じ対応を探査船についてもするという提案でございますが、いかがでしょうか。立川委員。

**【立川臨時委員】** 確認ですが、皆さんが集まった論議はいつ、どこでやるのですか。7月16日までにペーパーで出してくれみたいな話を、今されたように理解したのですが、

論議しないのですか。

【野村課長補佐】 現在今、ご意見があればこの場でお寄せいただいで結構でございます。

【野川部会長】 もちろんここでどうぞ、意見があればおっしゃってください。

はい、松浦委員。

【松浦臨時委員】 質問と意見です。今この船員部会の中で、先ほどというか前々回も含めてずっと話をしている船員の働き方改革の中で、労働時間が陸上の労働者に比べて船員の労働時間が長いという話をずっとやっているわけですけども、それが問題ではないかということについては、先ほど説明された中身を聞くと、問題になりませんという話をされているのかどうなのかというのが一点。

もう一点は、今海洋基本計画だとかエネルギー基本計画に基づいて、海底資源の探査が進められているという話ですけども、海洋調査については、既に多くの船舶が海洋調査に従事しております。今現在海洋調査等に従事している船舶、また今後この海洋基本計画に基づいて、この海洋調査は充実をし、拡大をされるのだろうと推測されますけれども、こういう船舶に大きな影響を与えるのではないかと推測するのですけれども、その辺は事務局としてはどういうふうにお考えでしょうか。

【野川部会長】 はい、いかがでしょうか。

【野村課長補佐】 海洋調査に従事する船舶がどのような種類でいかほどあるか、詳細を把握しておりませんが、今回に特例を認めるものは海底の資源に探査する船舶に限ることとしております。働き方改革との観点でございますけれども、繰り返しになりますけれども、従前以来特例で従来の船舶の労働時間よりも長時間となりますけれども、11時間労働ということで1時間の休憩を挟みますが、その分まとまって休暇を与えるということで労働者の保護が図られていると考えております。

【野川部会長】 はい、いかがでしょうか。はい、松浦委員。

【松浦臨時委員】 今のお答えは、海底資源探査ということに限ってということですか。海洋調査をしている船は何隻あるかわからないけれども、それとは別に今回の部分に関しては海底資源の探査に限定をするということですか。

【野村課長補佐】 はい。海底資源の探査に従事する船舶でございます。

【松浦臨時委員】 ということは、海底資源の探査に従事する船舶というのは、今認めようとしている船1隻しかないということですか。それでよろしいですか。



【野村課長補佐】 海底資源の探査に従事している船舶は、私どもが承知しておりますのは、この船舶のみでございます。そのほかにもう1隻あるかもしれませんが、この特例を認めるものにつきましては、労使合意が前提としておりますので、特例の対象となるものは今後導入される探査船のみに限ると考えております。

【野川部会長】 はい、松浦委員。

【松浦臨時委員】 そうすると今の話、疑問に感じるのですけれども、海洋調査の中に海底資源探査は含まれているのか、どこに限定をされているのかよくわかりませんが、先ほど説明されていた海底の掘削という位置づけでの船という話があるのと、海洋調査というのがどこまでの話なのか、海洋資源の探査というのがどこまでの範囲で限定をされていて、どういう船なのかというのが全くわからないのですけれども、それがこういう船でここに限定をされていて1隻なのだとか、こういう船がこれだけあるけれども、こういう船には影響しないというような話なのか、その辺がわからないのですが、詳しく説明してください。

【長岡労働環境技術活用推進官】 海洋資源探査の船自体、今承知しているものが私どもでは、今お答えしたように1隻ぐらいしか知りませんので、他に従事しているような船がないかについてはしっかり確認をした上で、その現状を踏まえて、今いただいたご意見を踏まえた上で、次回までにご相談をさせていただきたいと思っております。ただ、先ほどもおっしゃっていた労働時間との関係の問題もありますけれども、基本的に今回の特例性については、基本的な労働時間である8時間労働を、基準期間の中で守っていただくような仕組みで規制がかかることとなります。

現状の船に関しましては、1日8時間プラス14時間を踏まえた上で労働しておりますので、基準期間の中では長時間労働を分散するという考えはございませんので、そういう意味で言うと今回の特例性のほうが、必ずその基準期間の中で8時間労働が達成される仕組みになるということですから、労働負荷ということ言えば低減されるものというふうに理解されるのかと思っております。

【野川部会長】 あのね、私の理解ではね、この今松浦委員がいろいろとおっしゃっていた海洋調査船と海底資源探査船というのは全く別の、全然違う船だそうですね、今伺いましたところね。だから例えばね、不安になるのはこれ海底資源探査船と言ってもいいような船じゃないかとか、海洋調査しているけれども、似たようなものだからこっちにも同じような仕組みでやってもいいのではないかというような、そういう動きがあることがね、

恐らく懸念されるわけですが、あまりにも船の構造が違って、そういうことはまずあり得ないと言っていいぐらい違うのであれば、今回の改正において海底資源探査船というふうに限定しているということは、他の海洋調査船等の労働時間の仕組みに影響を与えないと、こういうふうに言えるわけですね。そういうように言っていいかということです。いかがですか。

【野村課長補佐】 今、先生にご説明いただいたとおりでございます。

【野川部会長】 はい、森田委員。

【森田臨時委員】 もう1隻あるかもしれないと先ほど言われたのですけれども、もう1隻あるかもしれないというのは、それは同じものですか。それが例えば、労使合意が前提だということであれば、逆に言いますと労使合意をしろと言われる可能性あるわけですよ、そのもう1隻あると思われる船にですね。その辺りを心配されるのですが、我々として心配するのですけれども、いかがですか、それは。

【長岡労働環境技活用推進官】 先ほど申し上げたとおり、どの船がどこに入るのかということです。私どもが今思っているイメージと違うところがあるのかもしれないので、そこをしっかりと確認した上で、どこにどう絞り込むのかについて、しっかりとイメージできるような形でお答えしたいと思っております。

【野川部会長】 次回、探査船について私もよくわからないので、こういう船ですと説明していただければと存じます。たとえば、今明らかなのは、現存の探査船は1隻で、それからもしあり得るとしたらこういう船ですといったことです。そのときにはこういうふうにして、今労使合意とおっしゃいましたけれども、こういう形に入ることになりますと、この改正が行われることで何が起こるのかについて明確なイメージができるようにご説明いただいて、次回また話し合いたいと思います。

これにつきましては、今ご案内もしたように、まだ来月16日までにいろいろご意見いただければ、それをきちんと次回の船員部会で踏まえて、もう一回議論をしてから結論を出しますので、よろしく願いいたします。

立川委員。

【立川臨時委員】 一つ質問ですが、現行の船員法の制度の中では対応できない理由を明確に教えてください。

【野村課長補佐】 聞いております探査船の就労形態が1日11時間、それを5週続けて連続して勤務するということになりますので、1週間で77時間ということになります。

て、今労働時間の上限の72時間を超えてしまうので、それを適用外とすべく特例で措置したいという考えでございます。

【立川臨時委員】 72時間を超えないで済むような運航はできないということですか。

【野村課長補佐】 一定海域を連続して探査を行いますので、77時間はどうしても必要となってくると。

【立川臨時委員】 そういうところがよくわからないですね。

【野川部会長】 もしね、あれだったら、こういうふうにして、5日間連続操業というのはしているというようなこともね、何か例をもってご案内いただければと思います。

【立川臨時委員】 追加で、先ほど16日までにというお話でしたけれども、環境がわからない中で16日までに意見ないしは対応について出してくれというのは無理な話ではありませんか。他の船舶があるかどうかもわからない。労働環境もよくわからない。週に77時間働かなければいけない理由もわからない。そういう中で意見を出して、その部分の説明が次回の船員部会で公にあるとすれば、そこでの結論というのは難しいのではないですか。もっとしっかり時間をとって論議する必要があると思いますが、いかがですか。

【長岡労働環境技術活用推進官】 16日はいただいた意見を持って、当然その意見を調整するまでの期間も含めてのことでございます。ただもう既に意見をいただいておりますし、その意見については、すぐにでもご説明をできるように資料を整えまして、各調整を始めたいと考えておりますので、よろしくお願ひしたいと思ひます。

【野川部会長】 あのね、今質問出ている内容について、16日までの間にね、例えば船員側からこういうような質問が出ていると、これについて教えてほしいと言ったら、別に16日前にそれは教えて差し上げられるわけでしょう。

【長岡労働環境技術活用推進官】 そうです、はい。

【野川部会長】 そこで意見、こういうことはどうなのだとしたらそれについても答えられるのでしょうか。

【長岡労働環境技術活用推進官】 はい。

【野川部会長】 そういうことを踏まえて16日に一定の整理をすると、そういうことですね。

【長岡労働環境技術活用推進官】 はい。

【野川部会長】 もしね、そういうことをやってもまだ無理だというのだったら、これは別ですけれども、16日までの間にそういうことで、どうぞわからないことについて

は事務局にご質問いただいて、それを踏まえてまた意見をぜひ言っていただきたいと思います。16日が、一方的に何か意見だけ言ってくれとか、そういうことじゃないですね。

【長岡労働環境技術活用推進官】 はい。

【野川部会長】 いろいろな質問あればちゃんとそれにお答えいただけるということですね。

【長岡労働環境技術活用推進官】 はい。

【野川部会長】 それでは、まだいろいろとあるかもしれませんが、そろそろ時間も経っておりますので、先に進ませていただきます。よろしくお願いいたします。

それでは、議題2の審議事項である「船員派遣事業の許可について」でございますが、本件については、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恐れがありますので、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、海事分科会長にご報告を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、次に議題3の審議事項である「無料の船員職業紹介事業の許可について」、これもまずは事務局からご説明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諮問につきましては、別紙に掲げるものに対する無料の船員職業紹介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、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した。

それでは、これで本日の予定された議事は全て終了いたしました。他に何かございますか。はい、どうぞ。

【土居船員政策課課長補佐】      席上に配布してございます「基本政策部会の開催について」という資料をご覧くださいと思います。1点、報告事項として報告差し上げたいと思います。

こちら、働き方改革と関連する部会の動きとして紹介させていただきたいと思っております。本日の午前中にちょうど開催されたものですけれども、この船員部会と同様、交通政策審議会海事分科会の下に設置されている基本政策部会についてですけれども、開催趣旨のところを読み上げさせていただきます。

生産年齢人口の減少や陸上との人材確保の激化が進行する中、内航船員という職業を、働き方改革が進む陸上職と比べても魅力ある職業へと変えていくため、内航船員が働き方改革について検討を進めているところであると。こちらがこの船員部会での取り組みについての説明になりますけれども、さらに少子高齢化による人口減少等の外部環境の変化に加え、内航海運暫定措置事業の終了が遅くとも令和4年度に想定される中、これら事業環境の変化の中でも社会に必要とされる輸送サービスを持続的に提供し続けるため、事業のあり方、荷主との取引環境の改善等について総合的に検討するという趣旨でございまして、特にこの荷主との取引環境の改善という部分で、船員の働き方改革の実現のためという趣旨も含めて、検討がされていくものでございます。

今後の進め方、4番のところですが、1年程度かけて検討を進めて、令和2年の夏頃に一定の方向性を取りまとめる予定とされております。委員構成につきましては、別紙を参照いただければと思いますけれども、本部会に入っている河野先生、部会長の野川先生、また平岡委員にも入っているものでございます。

説明は、以上でございます。

【野川部会長】      ありがとうございます。この基本政策部会、私も午前中、河野委員が部会長になって、私が部会長代理ということで出席をいたしました。ご懸念があるかもしれませんが、ここでも働き方改革に関しては議論がありますので、この船員部会で担当していることについても意見等ございます。しかし、私がちゃんと出ておりますので、島は侵されないようにということを、ちゃんとご了解しておりますので、その点をご心配のないようお願いしたいと思います。

ありがとうございました。それでは、他に何かございますか。立川委員。

【立川臨時委員】 一つ報告をいただきたい件があります。6月13日に日本関係船舶を含むタンカー2隻が、ホルムズ海峡付近で航行中に攻撃を受けております。本件に関しましては、6月14日、石井大臣に対して緊急申し入れを行ったところでございます。申し入れを行った事項としましては、本件事案に関する早急な情報の開示、必要な連絡体制を整えるための官民連絡会議の設置、船舶と船員の安全の確保、の3点を強く求めたところです。

申し入れの後も、同海域付近を航行する船舶は数多くございます。幸いにして、現時点まで次の事案は発生していないようですけれども、次の事案が発生する可能性も否定できません。当海域付近を航行する船員、船舶の安全・安心、そして送り出した家族の心労は計り知れないところでございます。申し入れ後の対応につきまして、特に本件事案に関する情報収集に基づく情報の開示がどのあたりまで行っているのか。必要な連絡体制を整えるための官民連絡会議の設置について、どのような状況になっているのか、どこまで進んでいるのかについてお伺いしたいと思います。よろしく願いいたします。

【野川部会長】 お願いいたします。

【三輪田船員政策課長】 ただ今の立川委員のお話であります。現状としましては、海事局から直後に注意喚起の文書を出しまして、それを受けて各社において安全確保策を講じておられまして、現時点でホルムズ海峡付近を航行する船舶の航路やスケジュールに大きな影響は生じていないと聞いてございます。

先日、海事局長が専門紙等の記者会見でもお答えをさせていただいておりますけれども、海事局としましては引き続き情報の収集に努めまして、関係省庁、関係機関とも連携しつつ、我々で入手しました情報を海運業界全体で共有するなど、我が国関係船舶の安全運航の確保に努めてまいりの方針であると、私も承知しております。

先ほど、立川委員からのお話につきましては、ご意見として承りつつ、また本日先ほどのようなご意見があったことを局内でも共有をいたしまして、また必要な際にはお互い、我々海事局のサイドも、しかるべき体制の上でお話をさせていただくのがよろしいのかと考えてございます。以上です。

【野川部会長】 ありがとうございました。立川委員。

【立川臨時委員】 官民連絡会議の関係はどうなっているのでしょうか。

【野川部会長】 どうぞ。

【三輪田船員政策課長】 先ほど申し上げたのは、当方でも所管という意味でして、こういう話で申しわけありませんけれども、我々が直接の担当部署ではないところもありますので、こういう場で責任を持ってお答えできる体制を我々も整えた上で、お互い向き合ってお話をさせていただくのがよいのかという趣旨で、先ほども申し上げてございます。

【野川部会長】 ありがとうございます。はい、立川委員。

【立川臨時委員】 体制を整えてって、もうほぼ2週間が経っています。その中で、どこら辺まで行っているのですか、進行具合なり方向性を少しお話ししてくださいよ。

【三輪田船員政策課長】 体制を整えと申し上げたのは、本日この場でということでございます。もしご要望、必要があるということであれば、この後、立川委員とまたご相談させていただいて、当方も責任担当の者と場をセットするということかと考えております。

【野川部会長】 平岡委員。

【平岡臨時委員】 緊張状態ってまだ続いているわけですね。我々が言っているのは緊張状態が続いている中で情報を十分に共有するために、官民連絡会議を開催する必要があるということです。それを何かわかったようなわからないような話をされてもどうしようもないので、官民連絡会議を設置してくださいということです。

【野川部会長】 どうぞ。

【三輪田船員政策課長】 本日、このようなご意見が出ましたことは、局で共有させていただきます。

【野川部会長】 船員部会だけで決定できることじゃないし、船員政策課長が決定できることではないので、今の事件、十分に今受けとめられましたので、その結果なりを報告していただければと思います。よろしくをお願いします。

他によろしいでしょうか。それでは、なければ以上をもちまして交通政策審議会海事分科会の113回船員部会、閉会いたします。

本日は少し、私の不手際により時間がかかりましたこと、お詫びするとともに、このような大変お聞き苦しい声で、今日は船員部会長の発言が著しく迫力を欠いておりましたが、どうぞお許しいただきますようお願いをいたします。

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 —