

令和元年8月23日（金）13時30分～

交通政策審議会 海事分科会 第115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115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たします。

本日は、委員及び臨時委員、総員19名中12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。

また、臨時委員の交代がございましたので、ご紹介をさせていただきます。

6月末をもって磯田臨時委員が退任されまして、7月に新たに就任されました中島臨時委員でございます。

【中島臨時委員】 日本船主協会の中島です。よろしくお願いたします。

【長岡労働環境技術活用推進官】 ありがとうございます。

本日は、総務省より「海上ブロードバンドサービスの現状と普及に向けた取組」についてご説明いただけることとなりましたので、ご出席者をご紹介させていただきます。

総務省総合通信基盤局基幹・衛星移動通信課の服部課長補佐でございます。

【総務省服部課長補佐】 服部です。よろしくお願します。

【長岡労働環境技術活用推進官】 同じく、宇仁課長補佐でございます。

【総務省宇仁課長補佐】 宇仁と申します。よろしくお願いたします。

【長岡労働環境技術活用推進官】 総務省の説明資料はタブレット端末ではなく、5枚物の資料を席上にご用意しておりますので、確認をお願いいたします。不足等ございましたら、事務局までお知らせ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たいと存じますが、本日は総務省においでをいただいております。

これは、6月の船員部会におきまして、情報通信技術に関して事務局より説明がございましたが、その際、私から事務局に、国交省が単独あるいは総務省等と連携してできるこ

と、情報通信に関する国際的な動向等について、整理をして紹介していただきたいという
お願いをいたしました。これを受けて、事務局が総務省とご調整いただき、議事としての
位置づけはいたしません、本日、遠路はるばる、隣の建物から総務省にご来場いただい
ております。

総務省もお時間の都合がありまして、また、他の議事にご参画いただくわけにもまいり
ませんので、先にご説明を伺いたいというふうに存じますが、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、総務省よりご説明のほど、よろしく願いいたします。

【総務省服部課長補佐】 総務省総合通信基盤局電波部基幹・衛星移動通信課の服部と
いいます。改めて、よろしく願いいたします。

それでは、配布資料に従って説明をさせていただきます。

本日、「海上ブロードバンドサービスの現状と普及に向けた取組」ということで、ごくご
く簡単にですが、ご紹介いたします。

めくっていただいて、次のページ、本日話す項目となっております。

まず最初に、前回、事務局からも報告があったと思うんですけども、携帯電話サー
ビスの海上利用について、総務省から、また改めて簡単に説明させていただいた後、総務省、
水産庁、国交省の3省庁で連携している取組の紹介、その後、その中で総務省が担ってい
る部分と現状の海上ブロードバンドサービスについて説明いたします。最後にですが、こ
の3省庁連携の取組で行っている説明会についてもご紹介する予定としております。

では、1枚めくって、2ページに行きます。

携帯電話サービスの海上利用ですが、まず携帯電話というものが、左下の図を見ていた
だきたいんですけども、基本的には陸上に設置されている基地局と携帯電話端末の間で
電波がお互いに届く範囲で利用可能なシステムであるということです。海上でも実際使わ
れているんですけども、こちらは陸上で使う電波が海上のほうにも出ている部分は利用
可能であるという形になっております。

よく海上ではどの辺まで携帯電話が使えるのかというような質問を持たれる方も多いと
思うんですが、こちらの携帯電話のサービスエリアについては、各事業者さんがホームペ
ージなどで公表しているので、こちらをご覧くださいと思っております。

技術的な理由ですね。先ほど電波の範囲とか強さというところの理由によって、海上に

おけるサービスエリアの拡大というのは、これ以上、ちょっと難しいということとなっております。

次に、3省庁連携の取組について説明いたします。3ページになります。

陸上と同じように海上で通信できないかというニーズについては随分昔からありまして、これに対して、平成28年度に総務省、水産庁、国交省の3省庁で連絡会議を設置いたしまして、翌29年度に取組の方向性について取りまとめております。

こちら、現状の海上通信の解決策としては、衛星通信を使うべきであるということで、取りまとめを行っております。

次のページです。

取りまとめられた普及に向けた取組ですが、課題ごとに4つございまして、1つが通信サービスのさらなる高度化ということで、総務省は、この新たな衛星通信サービスの導入に係る部分を担当しておりまして、この後、少し詳しく説明をいたします。

このほか、ユーザーへのサービス等の周知であるとか、ユーザーニーズの把握、事業者への情報提供を、この3省庁連携の取組で行うこととしております。

次のページです。

新サービス導入に向けた総務省の取組なんですけれども、新しい技術ですとか、新しい電波の使い方を導入する場合には、既存のサービスに影響を与えないようにするためのルールづくり、制度化といったものが必要となっております。

新しい電波の使い方を導入するに当たっては、おおむね次のような手順が必要になります。

まず、電波の使われ方が全く新しいような場合ですと、右側の周波数確保というところになるんですけれども、まず、国際的に決まった周波数で、例えば、衛星通信に使いたいとか、そういったものを調整する必要があります。国際的な周波数の分配が行われた後に、国内でも同様に制度化が必要であると。通常ですと、この周波数の分配までが終わっている状態で、そこから特定の周波数帯を使った新しいサービスをしたいということで、新サービスの相談というか提案があって、そこから制度化を始めるといった形になります。

その実際の動きが左側のものになるんですけれども、サービスの検討に当たりましては、この電波、周波数の使い方であるとか、ほかのシステムとの共用、干渉がないとか、そういったところの影響を検討して技術基準といったものを作成すると。この技術基準の作成には、審議会を通して関係者でオーソライズしていくというような状況でございます。

こちらの審議会の結果の答申を受けてから、今度、事務方で実際の法令改正などによって制度を具体化するという事となっておりまして、その後正式に無線免許の申請と許可がおりる。その後、サービスに移るといような形になっております。

次のページです。

総務省のほうでは、こういった新たな無線のサービス、いろいろ許可をしてきておりまして、現在、海上ブロードサービスとして代表的なものを表にしてまとめております。

最大通信速度というところを見ていただきたいんですけども、最近ではメガビット級のサービスが増えつつあると。

隣の通信料金なんですけど、30万、40万と、ちょっと高い値段がついているように見えるんですけども、速度と比べますと、ビット単価、通信速度当たりの単価というのは非常に落ちてきているというような状況になっております。

次のページ、お願いします。

先ほどのページは、既にサービスが提供されているものなんですけれども、このページについては、今後どのような形でサービスが展開されていくのかという予定を示したものです。

通信速度と日本でのサービス展開といったところを、多分、皆さん、興味持たれるところだとは思われるんですが、現在、メガビット級の通信といったものを目指してやっています中で、右側の「SpaceX」ですとか「LeoSat」といったサービスにおいては、ギガビット級の通信速度が実現できるんじゃないかというふうに言われております。

こちらが一番左の「Iridium」については、昨年度、審議会のほうが終わって、技術基準のデータ自体は固まっています、現在、総務省のほうで制度化に向けた事務方の調整を行っております。また、2番目の「OneWeb」につきましては、現在、その技術基準策定のための審議会を実施しているところでございます。「SpaceX」、「LeoSat」については、今のところ日本での参入時期はまだ未定だということで、今後の動きに期待したいなと思っているところでございます。

次のページです。

先ほど来、説明してきましたが、通信速度、ピンクのほうの矢印については、徐々に速度自体が速くなっている。逆に青いほうですが、通信の料金については下がってきているという傾向がありまして、今後もこのような傾向が続いていくと。このような形で衛星通信サービスが使いやすい環境になりつつあるというふうに認識しております。

最後になりますが、この3省庁連携の枠組みを使った3省庁主催の「海上ブロードバンド普及説明会」といったものを、来週の月曜日、水産庁の会議室のほうで行う予定としております。資料の中ではインマルサット社とスカパーJ S A T社の2社が書いてあるんですけども、これに加えて、日本デジコム社さんも説明していただけるということで、3社の事業者さんから説明をしていただける予定となっております。

簡単ですが、総務省からの発表は以上です。

【野川部会長】 ありがとうございます。

事務局のほうから、何かご説明ありましようか。

【有田船員政策課課長補佐】 今し方、総務省さんからもお話がありましたが、海事局としては、これまで通信行政を所管する総務省さんや水産庁とも連携しまして、3省庁連携の関係省庁連絡会議における通信環境技術に関する取組の取りまとめですとか、関係者向けの海上ブロードバンド普及説明会の開催、こうしたものの取組を行っておりまして、今後、さらに事業者の意識啓発のための取組も引き続き行ってまいりたいと考えております。

海上における情報通信は、船員の福利厚生という目的もありますが、そのみならず、旅客にとっての船内環境の快適性の向上ですとか、船員さんの負担軽減や生産性の向上を図る i - S h i p p i n g、そういった様々な海事局の政策とも関係する話だと考えております。多岐に関する話であります。技術の進歩も踏まえつつ、何ができるのかということ、海事行政全体の中で引き続き検討を進めていきたいと考えております。

以上です。

【野川部会長】 ありがとうございます。

それでは、ただいま総務省からも、また事務局からもご説明ございましたが、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。

森田委員。

【森田臨時委員】 2点、質問があります。

総務省の方、ありがとうございました。

総務省さんのご説明ではないんですが、この関係省庁連絡会議のこれまでの開催頻度を教えていただきたいというのと、あわせて、これからのタイムスケジュールもありませんでしたら教えていただきたいと思っております。

【野川部会長】 よろしくお願ひします。

【総務省服部課長補佐】 この連絡会議という枠組みを使った、そのものの会議というものは、この取りまとめを行った平成29年度で一旦終わっております。ただし、それにあわせて、説明会とかを年1回ペースで行っていきまして、その際に関係者集まって事務的な打合せ等はしているというような状況でございます。

【森田臨時委員】 ということは、3省庁が集まって相談する枠組みというのは、今のところないということになるわけですか。

【総務省服部課長補佐】 この連絡会議という体ではないんですけれども、この連絡会議の取組の一環として説明会等を行うんですけれども、その際の打合せという形で、実質的には連絡会議という名前はつけてないんですけれども、簡単な事務的な打合せというものは行っているという状況です。

【森田臨時委員】 いいですか。しつこいようですけど。

この3省庁連携のイニシアティブというのは、どちらがとられているということになるんですか。というのは、課題というのは厳然としてあるわけで、それを解消していただかなきゃいけないというのが我々の立場なんですけど、それはやはり課題の大きさであるとか、質であるとか、あるいはそのタイムスケジュール等々がしっかりと整理された上で、それを連携して取り組んでいただかないと、なかなか問題の解消にならないというふうに思いますが、そのあたりのイニシアティブをどなたがとられているかということを確認したいということでございます。

【有田船員政策課課長補佐】 通信行政全体に関しましては、総務省さんが役割分担として担っていただいていますし、それぞれの役割分担に応じて、それぞれが対応しているところでございます。

【森田臨時委員】 役割分担はわかるんですが、それを問題の解消に向けて、どの省庁が具体的にイニシアティブをとって進めてらっしゃるんですかということをお伺いしているわけです。今の話は十分よくわかっている話です。

【有田船員政策課課長補佐】 そういう意味では、明確にこの省庁が主担当というのは決まっていなくて、3省庁が足並みそろえて、今、取組を行っているところでございまして、通信行政全体については、こういった形で総務省さんにもご協力、対応いただいているところでございます。

【野川部会長】 はい。森田委員。

【森田臨時委員】 そういうことであれば、国土交通省さん、海事局さん、イニシアテ

イブとってやってくださいよ。我々、海上ですから。海上ブロードバンドの普及という意味では、もちろん電波行政全体は総務省さんがやられているに決まっているんだけど、それをやはり海上の所管省庁であります国土交通省さんの海事局のほうで主導的な役割を果たしていただかないと、3者足並みをそろえているという話では我々としては理解しがたいところがあるので、今後は積極的に、連絡会議が存在していないのであれば、また、こういう枠組みでもつくっていただいて、積極的にこの課題の解消に向けて取り組んでいただきたいというふうに要請をしておきたいと思います。

【野川部会長】 ご要望でございます。何かございますか。それに対して、事務局のほうで。

【有田船員政策課課長補佐】 海事政策として何ができるのかというのは、引き続き可能な取組について、きちんと検討してまいりたいと思っています。

【森田臨時委員】 そういうのじゃだめだ。それは問題はわかっているわけだから、それを解消するためにどういうことができるかということについて、具体的な取組していただきたいということをお願いしているわけだから、そんな通り一遍の答弁されても困るんですよね。もう少し踏み込んでください。

【野川部会長】 はい。船員政策課長。

【三輪田船員政策課長】 この場で具体的にというところはなかなか難しいところはありますけれども、ただいまの森田委員のご発言も踏まえまして、局内でしっかり議論をしていきたいというふうに考えております。

【森田臨時委員】 いいですか。

前回申し上げましたが、要するに、我々としてフラストレーションがたまっているのは、この課題は総務省さんも、先ほど海事局さんもおっしゃられましたけど、長年にわたって課題としてあるわけですよ。それを解消していただきたいというお願いをしているわけで、それで、まだこういう話でとどまっているんだったら、我々としては、いささか遺憾なところがあるので、さらに積極的に解消に向けてタイムスケジュールをつくって取り組んでいただきたいということを申し上げているわけです。

【野川部会長】 ありがとうございます。

ほかにご質問等。あるいは今のようなご要望でも結構ですが、ございますでしょうか。

私からちょっと申し上げますが、本日は総務省にお越しをいただきまして、私からのお願いに答えていただくという形でのご説明をいただきました。これまでの部会における、

とりわけ労働者委員からの、海上における通信環境が陸上に比べて必ずしも整っていない。それは船員の福利厚生を図るため、あるいはやはり若い船員にとっては、とりわけ情報通信環境というのは不可欠のものと事実上なっているが、そういう点からも、少しでも通信環境をよくすべきではないか、改善すべきではないかという意見のご趣旨については、皆さん、ご理解いただいて、反対される向きはないと思います。

おそらく、課題は幾つかございますが、最大の課題の1つは、霞が関の官庁は縦割り行政をいつも批判されておまして、同じフィールドの問題であるのに、管轄ごとに対応が違うと言われておりますが、特にこの通信情報行政に関しては非常にフィールドが広いのに、総務省が一括してやっておられるということになっているわけです。そうすると、課題は非常に広くて、今、私どもは海上ブロードバンドについて議論しておりますが、おそらくこれは医療であるとか、教育であるとか、あるいは司法であるとか、いろいろなどころから、さまざまな要望がやはり総務省にも出ているでしょうし、それを総務省の側でも、全部を一括して管轄する立場から、どのように対応していくかということを考えざるを得ないということであろうというふうに思います。

船員行政、特にこの審議会の場では、できることは非常に限られております。少なくとも、この海上ブロードバンドについて、何らかの行政上の決定をしたり対応したりするという権限はございませんので、どうしても最終的に総務省にお願いをするということにならざるを得ない。その場合に、やはり踏まえておかなければならないことは2つぐらいあって、1つは、先ほど申し上げたように、全ての領域の情報通信行政の課題を一挙に総務省がやっておられるので、どれをどのようにいつやるかということについては大変ご苦労がোধありだろうというふうに思います。その中で、この海上ブロードバンドの改善ということが重要であるということは、絶えずこちらから訴えていかなければならないだろうというふうに思います。

その訴えていくに当たって、やはり必要なことは、1つは、我々のほうでも、これだけ努力をちゃんとしているということをしかり示し、その上で、しかし、管轄が総務省である以上、この点については、どうしてもお願いをせざるを得ない部分があるんだということを示すことは非常に重要だろうというふうに思います。つまり、単におたくが管轄しているから、ぜひお願いしますというだけではなくて、我々としてやれることをやった上で、しかし、ぜひ、この点についてはお願いをしたいということが必要だろうというふうに思います。

その意味で、もちろん今後、事務局には、特に船員にとっては海上ブロードバンドの充実、改善ということが非常に重要なんだということを、これからも総務省との話し合いの中で訴えていただいて、その改善に向けた対応をお願いしていただき、かつ、どのように重要なのかということについても説得力のある説明をするようにご尽力をいただくとともに、労使も、例えば、使用者側は、通信機器の設置ということになりますと、当然、船社、使用者側の課題ということになりますので、それについても真剣に対応していただきたいと存じます。またそうしたことの実現に向けて、労働側にも使用者側と話し合っ、その実現ということに関してもご尽力をいただくということの中で、船員行政及び関係労使の側では、これだけのことをきちんと努力しているということをアピールして、ぜひ、この海上ブロードバンドの現状を少しでも改善する方向に進めていければというふうに思っておりますので、ちょうど総務省の方がおられる間に申し上げましたけれども、いま申し上げましたようなことも踏まえて、ご理解いただきまして、よろしく願いをしたいと思っております。

二つ目として、今のご説明、海上ブロードバンド普及説明会もあるということと、実質的には、この関係省庁連絡会議、それ自体ではなくて、それに類似したものを開いているということでございましたが、それについても、今後どういうふうに充実をした形にできるかというようなこともご検討いただければというふうに思いますので、よろしく願いいたします。

よろしいでしょうか。

それでは、本件につきましては、これまでとしたいと思います。総務省の方はご退出になります。どうもありがとうございました。

(総務省退席)

【野川部会長】 それでは、改めて議事を進めてまいりたいと存じます。

内航船員の働き方につきまして、まずは事務局より資料のご説明をお願いいたします。ここからは画面でということですが。

【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。まず、資料1につきまして、ご説明申し上げます。

「船内記録簿の実態調査結果」ということをございまして、2ページ目、左側、記載ありますように、船内記録簿につきましては、船員法第67条及び船員法施行規則第45条に基づきまして、船長の記載義務、それから備置義務に基づき、船内に備え置かれており

ます。

必要な記載事項につきましては、この資料のとおり、1日当たりの労働時間ですとか週当たりの労働時間、休日、時間外労働の関係等の記載が求められております。

根拠条文及び必要記載事項につきましては、3ページの参照条文のとおりでございます。

続きまして、今般、私どものほうで、船のほうの任意のご協力によりまして、43隻分、貨物船29隻、タンカー14隻の昨年12月から今年2月の3カ月分の実際に記入されている船内記録簿を確認することができましたので、その結果に基づきまして、私どもの気づいた点等を挙げさせていただいております。

まず、記載方法に関することということでございまして、必要な記載がされていない記録簿が散見されるということで、いわゆる記載漏れのようなものが散見されたということでございます。

(2)といたしまして、事実が正確に記載されていない可能性がある記録簿が見受けられたということで、例えば、下の例のほうにありますように、1日8時間、きれいに運航スケジュールにかかわりなくそろっているなど、不自然な記載も見受けられたということでございます。

また、(3)といたしまして、これは特にそれが違反とかまずいというわけではありませんが、手書きの記録簿が多数を占めておりました。

続きまして、書式に関することでございますけれども、この書式につきましては、特に法令で定められているものではございませんで、モデル様式ということで、推奨の様式を公開はしているわけでございますけれども、古いモデル様式を使用するなど、書式が船ごとに異なっているような状況が見受けられました。

また、(2)にありますように、この記録簿自体が紙媒体で作成されておりますのが多数でございますが、そういった場合は日の切れ目ですとか月の切れ目、どうしても欄が飛んだりページが飛んだりいたしますので、労働時間の一定のスパンでの計算、こういったものがなかなかしにくい状況になっていたということでございます。

今申し上げたような考察をまとめますと、6ページの記載のとおりでございますけれども、労働実態を記録して適正に管理を行うために、様式の統一化ですとか電子化、こういったものを進めて、記載に係る労務負担の軽減とチェックのしやすさ、こういったものを向上させる必要があるのではなかろうかということでございます。また、こういったデータ、船だけではなく、陸上の雇用管理事務所との共有というのも図っていく必要があるだ

ろうと思われます。

また、2つ目の丸でございますけれども、電子化・システム化に当たっては、労務負担の軽減とともに、船の動向などとリンクさせて、記入の不自然さを浮き上がらせるような客観的なチェックしやすい仕組み、こういったものが必要ではなからうかと思われます。

また、現行の船長の義務とされている部分につきましても、陸上と同様に、使用者、雇用管理者の第一義的な責任というものも検討していくべきではないかと思われたところでございます。

以降、7ページ以降の資料につきましては、以前、提出させて説明させていただいた資料でございますので、ごく簡単に申し上げます。

7ページ目、船内の労務管理につきましては、労働時間管理方法は、船内記録簿を使用しているというのが大宗を占めております。

また、割増手当の支払いにつきましては、時間計算をしていないという場合が47%、みなし残業手当というものがございましたということでございます。

船員の適切な労務管理の必要性につきましては、おおむねの事業者様が、その必要性を感じておられる。ただ、実際の労務管理を行うに当たっての機器の導入というものについては、ほぼなされていないというような状況でございます。

また、機器の導入に当たっての懸念材料というものにつきましては、多くの方がコストというお答えをされております。

以上がアンケート調査、以前、ご紹介した内容を抜粋したものでございます。

また、陸上の労働時間管理につきましては、一番上に書かれておりますように、使用者に労働時間を適正に把握する責務が明確化された上で、ICカードですとかパソコンの使用記録など、こういったものを使って適正に記録されるよう、法令等の改正が既にされているということでございます。

例えば、バス・トラック運転者の労働時間の管理につきましては、デジタル式運行記録計ですとかドライブレコーダー、こういったものも先進的な事例として使われ始めているということでございまして、なかなか船の労働時間管理に、こういった機器の導入というのはハードル高い部分がございますけれども、今後の参考として紹介させていただきました。

【有田船員政策課課長補佐】 続けてご説明させていただきます。資料の1-2をご覧ください。

こちらについては、「労働環境の改善に向けて考えられる主な論点」として、今後の船員部会で議論させていただきたい論点を事務局としてまとめたものでございます。

1 ページ目をご覧ください。

こちら、これまでの船員部会におけるご議論や、事務局から紹介してきました調査結果等を踏まえた論点として、大きく4つをまとめたものでございます。

1 点目が「労働時間管理の適正化」ということで、今し方、資料1についてご説明しましたが、同様の内容でございますけれども、労働実態を正確に記録し、適正な労務管理を行うためには、記録様式の統一化ですとか、電子化・システム化を進めることが必要ではないかという点と、先ほど陸上の時間管理について、ご参考ということでご説明しましたが、陸上と同様に、使用者に労働時間を適正に把握する責務があることを明確化し、使用者を労働時間管理の第一義的な責任者とする制度を検討すべきではないかという点でございます。

大きく分けて2つ目が、「労働時間の範囲の明確化、見直し」でございます。こちらについては、今後、より適正な労務管理を推進していくためにも、その前提となる労働時間の範囲の明確化を図るべきではないかということでございます。例えばでございますが、司厨業務が船内労働であることの明確化。具体的には、調理だけではなくて、献立の立案ですとか、食材の購入・搬入、食事の提供、後片付けなど、船内供食に係る業務全般について船内労働であることを明確化してはどうかという話でございます。

また、船員法上、労働時間に算入しないものと規定されております2つの作業、具体的には防火操練等の操練に係る作業ですとか、航海当直の交代に伴う引継ぎ作業、こういった作業について、昨今の風潮ですとか、働く方々の感覚などに照らして、位置付けを労働時間として算入するような形で見直すことを検討してはどうかというものでございます。

続いて2 ページ目でございます。

大きく分けて3 点目の論点でございますが、「休暇取得のあり方」というものでございます。労働環境の厳しさの主な要因の1つとされております長期連続乗船について、3 カ月乗船、1 カ月休暇が一般的とされております労働慣行に関しまして、今後これを改善していくための取組みとして何ができるのかというのが論点と、もう一つは、全ての使用者が遵守すべき最低基準としての基準労働期間の長さについて、今後どのように設定されるべきか。こちらについては船員法の関係法令の中で具体的な期間が定められておりますが、例えば、沿海不定期船の場合は9 カ月と定められておりまして、理論上、計算上は7 カ月超

にわたって連続乗船が許容され得るような制度になっております。

加えて、一定頻度での仮バース、例えば、最低週1回程度など、そういったものが必要か。または定期的・規則的な休日の設定、船員の希望に沿った計画的で予測可能な休日の取得などを実現するため、今後どのような取組みが可能か。

最後は、疲労を回復するために、十分な良質かつ連続した睡眠、休息時間の確保を実現するために、今後どのような取組みが可能かということでございます。

大きく分けて、最後の4つ目が、「多様な働き方の実現」という論点でございます。若年層のライフスタイルですとか、育児・介護などのライフステージの変化に対応した短期乗船などの多様な勤務体系の導入に向けて、今後どういった取組みが可能かどうかということについて論点にして議論していきたいと考えております。

3ページ目をご覧ください。今、ご紹介しました論点について、関係業界へのお願いということで、こちら記載をしております。

こちら、まずは先ほどの4つの論点について対応が求められることとなります、旅客、貨物含んだ内航海運業界において、それぞれの論点に対する業界としての意向、今後の取組み方針、実現に当たって想定される課題や留意点等について、業界内で整理・集約をいただけないかということでございます。

また、他の業界におかれましても、関係する部分について、業界としての意向、今後の取組み方針、実現に当たっての課題や留意点等について、同様に業界内で整理・集約をいただけないかということでございます。こちらについて、10月の当部会までに、整理・集約をいただきまして、集約いただいた意見等を踏まえまして、11月以降、各論点について、順次議論することを考えております。

また、荷主等の取引環境の改善については、別途、基本政策部会において議論することを想定しております。

4ページ目が今後のスケジュール（予定）でございますが、今し方申し上げたとおり、関係業界からの意見集約を10月に報告いただきまして、11月以降、上記テーマについて、順次議論することを想定しております。また来年夏頃、その議論を踏まえまして、方向性の取りまとめができたらと考えております。

以上です。

【野川部会長】 ありがとうございました。

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、お願いをいたしま

す。いかがでしょうか。

森田委員。

【森田臨時委員】 論点の3ページ目の関係業界で、今後の議論のたたき台みたいなものを整理・集約してもらえないかという話だったんですが、労働側の意見というの、業界だけじゃなくて、労働側も、この論点についての考え方というのを披露させていただきたいというふうには思いますが、その点、いかがでしょうか。

【野川部会長】 当然だというふうに思っております。ここで言う業界というのは、経営者という意味ではなくて、内航貨物船の業界の関係者が含まれているというふうに私は理解しておりますが、いかがですか。

【森田臨時委員】 そういうニュアンスでいいんですか。

【三輪田船員政策課長】 結論としては、それでよろしいかと思えます。

我々がまずは想定していましたのは、基本的には、使用者側にその気になっていただきたいという意味も込めて、業界という表現にしておりましてけれども、今のご発言もいただきましたので、ぜひ労使双方からご意見を賜れば幸いというふうに考えてございます。

【野川部会長】 この中身が使用者にいろいろと新しい義務づけをしたりとか、使用者にいろいろな新しい負担が加わるような内容なので、とりあえずこういう形になっていいますが、経営者と明記してあるわけじゃないんで、当然、内航海運をつかさどる船員は非常に重要なアクターですので、船員の側からのいろいろなご意見も、どんどんと寄せていただきたいと思えます。

【森田臨時委員】 ですから、心配したのは、まさにその点で、業界に対して新しい負担なりいろんなものを求めていくとなると、そのたたき台の段階でネガティブな意見を出されるだけじゃ困りますので、そういった意味では、我々としては、ポジティブな観点から、いろんなものを提案というか、考え方を示したいということをお願いいたします。

【野川部会長】 よろしく願いいたします。よろしいですか。使用者側、何かございますか。

内藤委員。

【内藤臨時委員】 今、ご説明いただいた論点、我々にとっても非常に難しい問題を抱えていると思えます。現実、ご説明にあった記録簿の内容に関しても、やはり働き方という、野川先生と首藤先生からいただいたご意見を承りながら、変わるような形で取りまとめ持ち帰りたいと思えます。

ここにも書いてありますように、特に首藤先生がおっしゃっていたように、我々の業界、インダスキヤリアの大きな問題を抱えています。そちらも含め真摯に受けとめて持ち帰りたいと思いますので、よろしくお願いします。

以上です。

【野川部会長】 よろしくお願いいたします。

ほかに何かございますでしょうか。よろしいでしょうか。

それでは、このように、今、スケジュールも示していただきましたが、進めてまいりたいと思いますので、ご協力のほど、よろしくお願いいたします。

それでは、次に、議題1の審議事項である「船内における食料の支給を行う者に関する省令の一部を改正する省令案について」、事務局よりご説明をお願いいたします。

【瀬田労働環境対策室長】 資料2をご覧くださいと思います。

「船内における食料の支給を行う者に関する省令の一部を改正する省令案について」でございますけれども、本年8月16日付で交通政策審議会に諮問させていただきました。

改正の内容につきましては、1枚めくっていただきまして、別紙についておりますけれども、船舶料理士の年齢要件について、現状の20歳以上となっているものにつきまして、18歳以上とする改正でございます。まさにこの点、1点のみでございます。

改正の背景でございますけれども、資料2-2にございますが、この件につきましては、前回の当部会におきましても、その議論の経緯につきましてはご紹介させていただいたところでございますけれども、「船舶料理士資格の効率的な取得に関する検討会」におきまして、船舶料理士の効率的な確保ですとか船内供食の改善につきましてご議論をさせていただいてきたところでございますが、その中で、船舶料理士の資格取得要件を20歳以上から18歳以上に引き下げることが、1つ、資格者の確保について有効な方策であるというご示唆をいただきました。その結論に基づきまして、具体的に省令の改正を行うものでございます。

本件につきましては、何かご意見がございましたら、9月9日までに事務局までご連絡いただきたく存じます。次回、それらにつきましてご報告の上、ご審議願いたいと考えております。

説明は以上でございます。

【野川部会長】 ということで、今日示していただいた内容について、ご意見等ございましたら、事務局までご連絡をいただき、次回、事務局より、そのご意見等ありま

した内容についてもご報告をいただきたいと存じますので、よろしくお願いいたします。

それでは、次に、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まして、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、別紙に掲げる者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。

これで本日の予定された議事は全て終了いたしました。ほかに何かございますでしょうか。

それでは、事務局よりお願いいたします。

【長岡労働環境技術活用推進官】 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115回船員部会を閉会といたします。

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 —