

令和元年9月27日(金)13時30分～

交通政策審議会 海事分科会 第116回船員部会

【長岡労働環境技術活用推進官】 それでは、本日まで出席予定の委員は皆様おそろいでございますので、ただいまから交通政策審議会海事分科会第116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。

本日の資料はタブレットの中に入っておりますけれども、資料4につきましては、パンフレットを席上にご準備させていただいてございます。

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。議題1の船員に関する特定最低賃金（全国内航鋼船運航業最低賃金及び海上旅客運送業最低賃金）の改正について、それぞれの専門部会での調査・審議の結果について、事務局より報告をいただいた上で、審議をすることとしたいと存じますので、よろしく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。それでは、全国内航鋼船運航業最低賃金専門部会及び海上旅客運送業最低賃金専門部会の審議の結果につきましてご報告させていただきます。

資料1-2「船員に関する特定最低賃金の審議について」でございます。両最低賃金専門部会につきましては、7月の当部会で設置以降、いずれも2回にわたる審議を行い、結果、両業種とも全ての職種において1,100円引き上げることが適当であるとの結論に至りました。

したがって、資料1の「(案) 船員に関する特定最低賃金（全国内航鋼船運航業最低賃金及び海上旅客運送業最低賃金）の改正について」は、専門部会の審議結果に基づき、いずれの業種についても、全ての職種において1,100円引き上げた額を記載させていただいております。

なお、全国内航鋼船運航業最低賃金の審議におきまして、労働者委員から、航海士、機関士が乗り組んでいない船舶の船長、機関長の賃金については、その職責を考慮して、最低賃金を上回るよう引き続き行政指導されたいとのご要望が出されましたことから、付記しているところでございます。

最低賃金専門部会の審議結果につきましては、以上のとおりでございます。

【野川部会長】 ありがとうございます。それでは、ただいまの説明につきまして、質問等ございますでしょうか。よろしいでしょうか。

特になければ、船員に関する特定最低賃金（全国内航鋼船運航業最低賃金及び海上旅客運送業最低賃金）の改正については、資料1の案のとおり結論とし、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。

次に、議題2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、前回以降の各委員からのご意見について、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】 ご説明いたします。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は、資格取得年齢要件を20歳から18歳に引き下げることを内容とするものであり、資料2及び資料2-2に基づきまして、前回諮問の際にご説明させていただいたところでございます。9月9日を期限として事務局にご意見をいただくこととしておりましたが、特にご意見はございませんでした。

以上ご報告申し上げます。

【野川部会長】 ありがとうございます。ここで何か追加でご意見等、この件に関してございますでしょうか。よろしいでしょうか。

特になければ、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は、諮問された案のとおり改正することが適当であるとの結論とし、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】 どうもありがとうございました。

それでは、次に議題3の審議事項である、船舶設備規程等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。

【有田船員政策課課長補佐】 事務局よりご説明させていただきます。

資料3をご覧ください。本件につきましては、船舶設備規程等の一部を改正する省令案により、船員法施行規則の一部を別紙に従って改正するものでございます。

こちらが別紙でございまして、具体的な改正内容としては、損傷制御を担当する海員の配置を非常配置表に追加するもの、2点目は、少なくとも3カ月に1回、損傷制御操練を実施すること、この2点を改正する方向として諮問するものでございます。

詳細については資料3-3をご覧ください。こちらの省令改正は条約改正に伴うものでございまして、まず背景をご説明させていただきます。

1番上の箱でございしますが、2012年の1月、旅客船のコスタ・コンコルディア号が座礁・転覆する事故がございました。こちらの事故によって死者32名が生まれました。この事故を背景に、海上における人命の安全のための国際条約、通称SOLAS条約が改正されまして、平成29年6月に採択されております。

この条約の改正の内容としましては、この黄色い矢印の中に書いてありますとおり、旅客船に対して、少なくとも3カ月に1回、損傷制御操練の実施を義務化するもの。この損傷制御操練というのは、座礁等によって船体が損傷して浸水した場合に、船体が転覆しないような姿勢をできる限り維持するものでございます。

もう一つは、この旅客船の非常配置表、非常時の船員の配置や作業内容を定めるものでございますが、そちらに損傷制御のための海員の配置を追加するものでございます。

この条約改正を受けまして、今般船員法の施行規則の改正をしたいと考えておりまして、具体的には損傷制御操練を新たに追加すること、防水操練の非常配置表に損傷制御を担当する者の配置を新たに追加すること、また、対象船舶としては全ての旅客船、操練の実施頻度については3カ月に1回を想定しております。

操練の内容につきましては、資料の一番下に書いてあるとおりでございますが、既にそれぞれの船舶に設置している設備を適切に使用できるようにすることが目的でございます。

本諮問案件につきましては、ご意見等ございましたら、10月11日金曜日までに事務局へお伝えいただければと思います。

以上でございます。

【野川部会長】 ありがとうございます。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。いかがでしょうか。よろしいでしょうか。その他もし

何かご意見がございましたら事務局までご連絡をいただき、次回、それについて事務局よりご報告をお願いしたいと存じます。

次から報告事項となりますが、議題4の令和2年度海事関係予算概算要求について、事務局からご報告をお願いいたします。

【中川総務課企画官】 海事局総務課の中川と申します。私のほうから、令和2年度海事局予算概算要求の概要についてご説明申し上げます。お手元のパンフレットに沿ってご説明申し上げます。

めくっていただきまして、1ページ目、2ページ目の見開きをご覧いただきたいと思っております。左側1ページ目が、令和2年度海事局予算概算要求総括表、右側がその概要となっているページでございます。

まず左側、令和2年度の海事局予算概算要求総括表（1）行政経費及び独立行政法人経費として、こちらの表のとおりとなっております。こちらの柱立てにつきましては、昨年度予算から構成は変わってございません。基本的な枠組みとしては、継続的に必要な施策を推進していくということでございます。

1. 海事生産性革命の深化、i-Shipping、自動運航船、j-Oceanということでございます。2. 内航海運活性化の推進、3. 次世代を担う海事人材の確保・育成、4. 国際基準等を踏まえた総合的な海上安全・環境対策の推進、5. 海事振興、6. その他、表の一番下でございますけれども、一般会計合計で117億3,800万、対前年度倍率でいきますと1.21倍ということでございます。

政府の令和2年度概算要求基準で、いわゆるシーリングと呼ばれているものですが、要求枠がそれぞれ各省1.20倍ということでございます。海事局については少し出ていますけれども、目いっぱいその枠を使って要求をしているということでございます。

下の（2）財政投融资計画総括表でございます。船舶の共有建造制度に関しまして、独立行政法人の鉄道建設・運輸施設整備支援機構（海事勘定）といたしまして、288億円の財投要求をしているということでございます。

概要について、右側の2ページでご説明を申し上げます。

まず、「1. 海事生産性革命の深化」、要求額は18億円余となっております。4つの丸がございますけれども、上から順に追ってご説明申し上げます。

i-Shippingにつきましては、継続的に推進をしているところでございます。船舶の開発・設計、建造、運航、こういった各段階で技術改革支援を進めるということ

やってきました。令和2年度におきましてはこれらを継続的に進めるとともに、個者支援のみならず、サプライチェーン全体を最適化する、事業者間の連携、協働を促進するといったことで、さらなる生産性向上を図っていきたいと考えております。

2つ目の丸、自動運航船の2025年までの実用化に向けて、着実に技術実証を推進していくということでございます。

3つ目の丸、j-Oceanであります。こちらにつきましても、海洋開発用施設のコスト低減ですとか、事業者における調達リスクの低減、このために必要な製品やサービスの開発支援、あるいは必要な調査、こういったことを進めていくということであります。

4つ目の丸でありますけれども、これまではi-Shipping、自動運航船、j-Ocean、いずれも事業者の技術開発を支援するといったようなものでありますけれども、そういった新技術を船舶検査にも活用していくというものであります。運航中に蓄積されるビッグデータを船舶検査に活用して、その事務の効率化等を図っていくというものであります。

「2. 内航海運活性化の推進」でございます。内航海運業界が働き方改革の実現ですとか、環境規制対策に円滑に対応していくといったことから、必要な調査を実施していくということでございます。

「3. 次世代を担う海事人材の確保・育成」ということでありますが、これは後ほど担当課のほうから詳細に説明をさせていただきます。

「4. 国際基準等を踏まえた総合的な海上安全・環境対策の推進(要求額960百万円)」ということでございます。

I MOにおいて、排ガス洗浄装置に係る各国の規制導入ですとか、それから温室効果ガス削減に向けた道筋、こういったものを議論していくために必要となる情報を整理するために、調査を行っていきたいと考えております。

2つ目の丸、障害物との衝突回避策など高速船の安全性向上を図るというものは、本年3月に新潟県沖でございました、海洋生物と思われるものと高速船との衝突事案を受けた対策を講じるというものでございます。

3つ目の丸、検査・監査等の執行体制の強化により海上安全を確保するとともに、証書発給を電子化する、電子証書の導入を令和2年度から図っていきたい、そのための所要の経費を要求しているところであります。

「5. 海事振興(要求額2,100万円)」でございます。引き続き海事立国として、海

洋教育の推進を図るとともに、国民の海洋への理解増進のための取組みを進めていくというところであります。

そのほか関連事項といたしまして、総合政策局計上の予算ではありますけれども、離島航路、それから国立研究法人の海空研経費、海外展開の関係の経費が計上されているところでございます。

簡単ではありますが、私からの説明は以上です。

【有田船員政策課課長補佐】 続いて、パンフレットの12ページに沿ってご説明をさせていただきます。こちらは船員の確保・育成体制の強化でございます、要求額は、今回は1億7,200万円、前年度の決定額が1億1,900万円ですので、44%の増額要求となっております。

詳細、内訳についてご説明をさせていただきます。

まず、1つ目の丸が新人船員の確保・育成でございます。こちらは、若年船員の計画的な雇用・育成や就業ルートの拡大に向けた支援等を通じ、我が国海上輸送の担い手である船員の確保・育成、雇用促進を目的とするものでございます。

1つ目の船員計画雇用促進等事業でございますが、こちらは海上運送法に基づく認定を受けた日本船舶・船員確保計画に従って、若年船員、具体的には35歳未満の新人船員を雇用して育成した事業者を支援するものでございます。

また、点線の枠囲い、こちらは今年度から新たにということでございますが、就職氷河期世代支援ということで、35歳以上の船員の雇用促進についても支援をするということで要求しております。こちらの事業については、金額で言いますと6,900万円を要求しております、昨年度の決定額が4,900万円、前回の要求額が7,600万円となっております。

続いて、内航船員就業ルート拡大支援事業でございます。こちらは昨年から引き続きということでございますが、船員の専門教育機関を卒業していない者が民間養成機関において短期で海技資格を取得できる養成課程の中で、座学、社船実習がございまして、このうち社船実習に協力する事業者に対して、実習費用を一部助成するものでございます。こちらの要求額は800万円となっております、前回の要求額、決定額と同額となっております。

続きまして、外航基幹職員養成事業でございます。こちらは外航船員を目指す若年者のキャリア形成を支援するための訓練でございます、そのうちの座学研修に要する費用を

補助するものでございます。こちらの金額は、2,800万円を要求しておりまして、こちらから昨年度の要求額、決定額から同額となっております。

続きまして新規の要求ということで、2つ目の丸の部分でございますが、船員の心身健康確保のための船内環境改善でございます。こちらは本部会でも議論をさせていただいております船員の働き方改革に関連する調査費でございます。船員は、職住一体、長期連続乗船等の特殊な労働環境にあつて、生活習慣病、高いストレス、睡眠不足等のリスクにさらされておりまして、医師等が日常的にサポートする仕組みづくり、船内供食環境の向上など、船内環境の改善に向けた実効性のある対策を検討するための調査として、必要な予算を計上しているものでございます。金額としましては3,500万円を要求しております。

続きまして、離職船員の再就職支援でございます。2つございまして、1つ目が船員離職者職業転換等給付金というものでございまして、こちらは、離職を余儀なくされた船員の方々に対して、失業等給付の基本手当受給終了後の再就職の促進、生活の安定を支援するものでございます。こちらの金額は、今年度500万円を要求しておりまして、前回の要求額、決定額が400万円となっております。

続きまして、技能訓練事業でございます。こちらは離職船員の免許・資格のミスマッチ解消による再就職促進を図るための海技免許、危険物等取扱責任者資格等を取得するための訓練実施費用の一部を補助するものでございます。こちら800万円を要求しておりまして、前回の要求額、決定額はいずれも780万程度でございまして、微増となっております。

最後に、優秀なアジア人船員の養成・確保ということで、こちらはアジア地域の船員教育機関の教官に対する研修を実施することで、船員教育の質の向上を通じて、優秀なアジア人船員の養成・確保を図るものでございます。こちらについては、今年度2,000万円を要求しておりまして、前回の要求額が2,600万円、決定額が2,000万円となっております。

以上でございます。

【新田海技課企画調整官】 続きまして、最後に海技課関係の予算についてご説明を申し上げます。パンフレットの左のほうですけれども、11ページを引き続きご覧いただければと思います。

(1)の独立行政法人海技教育機構経費といたしまして、本年度は80億8,500万円

を要求するというところであります。内訳ですけれども、運営費交付金が72億4,000万円、そして施設整備補助金、こちらが8億5,000万円ということで、合わせまして80億8,500万円でございます。前年度は72億3,200万円でございますので、前年度比で1.12倍の要求という形になってございます。

海技教育機構でございますけれども、基幹的な船員養成機関でございます、こちらにいらっしゃいます海運業界の皆様のニーズですとか、あるいは船舶の技術革新等の動向も踏まえて、教育内容の高度化等を図りまして、学科教育と練習船による航海訓練を通じ、優秀な船員の養成を着実に進めてまいりたいと考えております。また、特に学生の皆様が勉学に励んでおられる学校施設ですとか学生寮につきまして、耐震改修を引き続き進めてまいりたいと考えております。

具体的な要求額の中身でございますけれども、人件費等の基本的な運営に要する経費のほか、特に重点を置いて要求している項目につきまして、この11ページの下半分でご紹介しております。

まず、左下の教育内容の質の高度化という項目でございますけれども、2つ項目を並べておりますが、まず1つ目の海運業界のニーズが高い訓練の実施に向けた実習機材の整備といたしまして、エンジンルームシミュレータなどの訓練教室の整備ということで、こちらに1.2億円要求をさせていただいております。

それから、下の教育内容の高度化に資する調査の実施ということでございますけれども、海技大学の校内練習船の海技丸の老朽化が進んでおりまして、こちらの代替に向けた調査ということで3,000万円を要求しているところでございます。

それから、右下の耐震改修工事の推進という項目でございますけれども、震度6以上の地震による倒壊の危険性があるということが耐震診断の結果判明しております、学生寮・生徒寮、教室、実習棟、これらにつきまして、順次耐震改修をこれまで進めてきているところでございます。今年度は7.2億円を総額で要求しておりまして、内訳としましては、耐震改修が残っております海技大学校、こちらに4.2億円、それから波方の学校につきまして1.5億円、口之津についても1.5億円ということで、合わせまして7.2億円、耐震改修工事の費用として要求しているということでございます。

海技課からは以上です。

【野川部会長】 今、3名の担当の方からご説明を承るいただきましたが、それぞれ概算要求の中身について概要をご説明いただきました。いかがでしょうか、どの点について

でも結構ですので、ご質問等ございましたらよろしくお願いいたします。

【立川臨時委員】 11ページ、12ページの関係になるんですが、ある部分で前年度の決定予算の部分と今年度の要求部分という形で報告がされてきております。それらの中で、前年度の要求額との関係について、もう少し詳しく教えていただきたいと思います。例えば、独立行政法人ですと前年度の要求額は84億円ほどあったんじゃないかと思うんですが、それが最終的には72億になっています。今回は、昨年の84億の要求が80億になった。この違いは何なんだろうということ、教えていただければと思います。なぜ要求額が4億円下がったのか。

それから耐震改修の部分でございますけれども、この耐震改修の予算で全てが終了するのか、まだ残余があるのかというところを教えていただければと思います。

あとは船員の確保・育成の関係ですけれども、これも前年度要求としては1.7億円程度を要求する中で、1億1,000万という形の予算ができて上がってきているということでございます。そのような中で、対比としてのご説明があったわけなんです、新人船員の確保・育成の総枠が7,600万ということでしょうか。各枠の予算をもう一度教えていただければと思うところです。

あとは関連の問題として、内航海運の活性化の中で、内航の働き方改革の予算が取られていると思うんですが、その部分の予算と船員の健康確保のための船内環境整備、これも内航の働き方改革の一部から出てきていると思うんですが、この予算の関係というのは、どういう関係で2つに分かれていくんでしょうか。教えていただければと思います。

【野川部会長】 4点ですかね、5点ですかね。では1つずつお願いいたします。

【新田海技課企画調整官】 まず11ページに関しまして、2つご質問をいただいております。

1点目からご回答申し上げます。前年度の要求額と今年度の要求額の比較ということでご質問いただいておりますけれども、まず事実関係から申し上げますと、平成31年度につきましては、海技教育機構の関係の経費といたしまして84億8,000万を要求していたということでございます。その結果、当初予算としては72億3,000万円、そして補正予算として4億9,000万円がついて、合計としては77億2,000万円だった、こういうことでございます。令和2年度の要求額といたしましては80億9,000万円ということで、先ほどご説明したとおりでございます。

ご質問は、平成31年の84億8,000万と、それから今回の80億9,000万との

間の差額はということなのかというご質問でございましたけれども、これは実は2つ目のご質問にも関連するところでございまして、耐震改修の経費が影響しているところがございまして。昨年度も海技教育機構の耐震改修に要する費用を、残っているもの全て要求していたということでございまして、そのうちの海技大学校の学生寮の耐震改修費としまして、補正予算で認められた部分がございまして。今年度は、それ以外の残っている耐震改修につきまして費用を要求しているところでございまして、一部耐震改修の費用として既に認めていただいている、その部分の費用が少なくなっている、主にはその要因で違いが出てきているとご理解をいただければと思います。

それから2つ目、耐震改修は今回の要求で全て終わるのかというご質問でございましたけれども、海技教育機構の耐震化が済んでいない建物につきまして、残り9棟ございまして、令和2年度の要求に全て盛り込んでおります。したがって、これが認められれば、海技教育機構の建物については、耐震改修は全て終了するということとなります。

【野川部会長】 3点目、4点目。

【有田船員政策課課長補佐】 続きまして、船員の確保・育成体制の強化の部分のご質問でございまして、先ほどの7,600万円というのは、船員計画雇用促進等事業、この12ページの左上にございまして事業の前回の要求額でございまして。今回要求しておりますのが6,800万。ちなみに前回要求して決定された額が4,900万円でございますので、決定額との比較では39%の増額要求をしているところでございまして。

具体的に、この要求額の変化の理由でございまして、まず、この事業の中にもともと構成されておりました事業者連携雇用促進助成金についてでございます。こちらは先般の行政事業レビューにおいて有識者委員から厳しいご指摘もあつたことを踏まえて、要求内容を変更したというのが1点目でございます。

2点目は、まず事業の中心をなす計画雇用促進助成金、35歳未満の新人船員に対する支援でございますが、こちらの要求額については前回比97%ということで、ほぼ横ばいになっております。

もう一つあるのは、先般の行政事業レビュー公開プロセスにおきまして、効果的な新人船員の確保・育成のためには、単にこの事業の実施、増額を目指すのではなくて、働き方改革や就労環境の改善など、船員の定着率向上につながる様々な取り組みをあわせて行う必要性というのを指摘されたところでございまして。今回はそのための関連の調査費ということで、船員の心身健康確保のための船内環境改善、こちらを手厚く重点的に要求してい

るところでございます。

【中川総務課企画官】 続きまして、4点目のご質問でございます。内航海運活性化の調査と、今ほどありました心身健康確保のための調査の関係でございますけれども、パンフレットの10ページ目をご覧いただきたいと思います。

内航海運活性化の推進ということで、令和2年度に実施する調査の概要をここにまとめております。中ほどに現状・課題とありますけれども、内航海運につきましては、特に右側、荷主企業との関係で、専属化、系列化していると。内航海運業者の多くが中小企業者であるということもありまして、取引環境をしっかりと改善していくこと、それを生産性向上につなげていくことが必要なのではないかという問題意識を持っております。

SO_x規制につきましては、来年の1月からいよいよ導入はされますけれども、そこでの負担の転嫁の実態ですとか、そういったことを参考にしながら、10ページの一番下にありますけれども、取引環境改善・生産性向上に向けて、実態調査でありますとか、推進方策の検討、それから荷主企業ですとか国民への理解促進に向けた普及・啓発、こういったことをこの内航海運のほうの調査でやっていきたいということでもあります。

一方、船員の心身健康確保のための船内環境改善調査につきましては、先ほどご説明がありましたけれども、12ページの中ほどにございます。健康管理、パワハラ、メンタルヘルス、供食環境、こういった点について調査をしていくということでございます。

【野川部会長】 ありがとうございます。いかがでしょうか。立川委員。

【立川臨時委員】 端的に聞きます。独立行政法人の関係です。84億の昨年度の要求の運営管理費は幾らですか。

【新田海技課企画調整官】 運営費交付金が平成31年度の要求額で73億9,000万円でございます。

【立川臨時委員】 今年度72億ですけれども、この減額の理由は何ですか。

【新田海技課企画調整官】 運営費交付金につきましては、個別の費目を全てという形にはなっておりませんで、先ほどちょっと申し上げましたけれども、人件費等の運営に基礎的に必要な費用に加えて、特に重点を置いて要求したいという項目について重点的にご説明するというので、本日もそれについてご説明をしております。そういったものも合わせて必要なものを積み上げてきた結果、72.4億で要求をしているというものでございます。

【野川部会長】 立川委員。

【立川臨時委員】 以前から内航未来創造プランなどで、海技教育機構の養成規模を増やそうという話がずっと出ています。例えば500名に向けて段階的に進めようとしている段階にあるんですけども、そのような中で、必要なものを集めていって集約して、要求額が減っていくというのは、どういう考えなのか、理解できないんですが、その辺、必要なものをただ集約していったというのではなくて、どういう考えのもとに進められているのか、必要なものというのは具体的にどういうものなのか、教えていただけませんか。

【新田海技課企画調整官】 ありがとうございます。船員の養成数につきましては、これまでいろんな場でご指摘をいただいております。船員養成の改革に関する検討会の中間取りまとめの場でも、段階的に検討していくという形で取りまとめられている状況でございます。こうしたご指摘も踏まえまして、様々な取り組みをしていきたい。

特にこのパンフレットにも書いておりますように、教育内容の高度化を進めていくということが非常に重要ではないかと考えておりますので、今年度は特に、先ほどご紹介いたしましたシミュレータの導入等も行いまして、しっかりと船員養成に努めていきたい、そういう考えで要求をしているものでございます。

【野川部会長】 立川委員。

【立川臨時委員】 シミュレータの話は施設の関係の費用じゃないんですか。

【新田海技課企画調整官】 施設をまさに整備しようという、一つでございます。

【立川臨時委員】 ですから、施設の整備と運営費交付金は別枠といいますか、別の数字じゃないんですかということです。

【新田海技課企画調整官】 全体として見ていただくということだと思いますけれども、運営費交付金というものと施設整備費補助金というものは、費目としては行政の世界で分かれていますけれども、トータルとして海技教育機構、今ご指摘のありましたような船員の養成に必要な費用をしっかりと要求していくという考えでやっておりますので、そこはご理解をいただければと思います。

【野川部会長】 どうぞ、立川委員。

【立川臨時委員】 やはり今の説明では、昨年度は84億を要求していた、ところが今年度は80億になっている、4億減となっています。そのような中でトータルで見てくださいと言われても、なかなか理解できないと思ってしまう。

実際、海技教育機構の養成規模を拡大していくのであれば、本来的には当初の要求予算も増やすべきですし、実質的な運営費交付金にしても施設整備費についても増やしていく

べきだと思うんですが、この予算を見ていると、そういう方向性がなかなか見えてこない。そういう面ではいかがなものかなど。既に要求されているものですが、しっかりした考えを国土交通省さんのほうで持って、定員ないしは施設の拡大に向けた予算をしっかりと要求していただきたいと思います。

【野川部会長】 今、ご要望としてお伺いして、テークノートして議事録に残したいと思いますが、何か今のことに関して、改めて事務局のほうでございませうか。

【新田海技課企画調整官】 ありがとうございます。船員養成をしっかりとやっていきたいという思いは共通していると思いますので、私どももその思いをしっかりと受けとめて、要求をやっていきたいと思っております。その主なあらわれとしまして、まさに昨年度の決定額よりもしっかりと増額して要求しているということでございますので、これをしっかりと今後の折衝に活かしてまいりたいと思います。

【野川部会長】 ありがとうございます。

ほかにはいかがでしょうか。松浦委員。

【松浦臨時委員】 今の回答についてもちょっと歯切れが悪いというか、刺さってこないんですけれども、それ以外にも少しあるので、最初に違うところの部分で説明をしていただきたいと思います。

まず12ページ目、先ほどはちょっと説明がありませんでしたけれども、船員の心身健康確保のための船内環境改善というところで、下の図なんですけれども、この円グラフで、内航船員のスケジュール例というのが出ています。この円グラフの右の部分を見て私は、元船員というか、船員という立場で考えて、ものすごく違和感を感じるんですけど、これは事務局のほうで説明いただけませんか。私はぱっと1回見た時点で、船員は1日にこんなに仕事をしていますか。こんな仕事なら船員になりたくない、私は元船員ですけどそう思ったんですが、なぜこんな円グラフが載っているのか、ちょっと説明してもらえませんか。

【野川部会長】 この円グラフの根拠ですね。どこからという。それと今のご説明に対する回答とお願いします。

【有田船員政策課課長補佐】 この本資料ですけれども、8月に取りまとめた海事局関係の予算要求の内容、必要性を概要としてまとめた資料でございまして、公表しているものでございます。まず、この調査費の部分ですが、現在部会でご議論いただいております船員の働き方改革の実現に向けて、船内環境の改善に向けた実効性のある対策を検討す

るに当たって必要となる調査を実施するため、要求している予算でございます。

調査の説明の中で掲載している船員のこの1日のスケジュール例の話でございますが、内航船員の総実労働時間が長い傾向にあつて、生活習慣病、高いストレス、そういったリスクにさらされるといった、本調査費を要求した背景にある問題意識を端的にあらわしたことを狙いとしたものでございまして、このグラフは業界へのヒアリング調査をもとに作成したものでございます。が、船員の労働実態について殊さらに強調することで、本来の狙いと違った結果が起こらないように配慮することも必要であると思っておりますので、本調査を含め、船員の働き方改革の取り組みというのは、若い方々にとって船員の職業が魅力的に映るようになって、船員の確保に資するというのが目的でございますので、委員のご指摘、趣旨も踏まえて、丁寧な説明資料の見せ方というのは、一層心がけていきたいと思っております。

【野川部会長】 松浦委員、いかがですか。

【松浦臨時委員】 何か今説明をされて、私の質問に対して何を説明されたのか、全く理解ができてないんですけれども、それは私だけですか。このグラフを見たときに、就寝時間があつて、それ以外はほとんど仕事をしているように映るんです。今、それは船員の実労働時間の実態を踏まえて書かれたものだと言われましたけれども、そう思われてこのグラフを書かれているんですか。

【長岡労働環境技術活用推進官】 船員部会でも一旦お示しさせていただいた、船員さんの実態調査の29年の結果、そこで実際各船のそれぞれの立場の方ごとに、作業時間を記録していただいたデータそのものがございます。

その中から、これは8時からゼロ時の当直担当者についての例として記録させていただいていまして、実際に行われている例を、より過酷なものではないんですけれども、どちらかというともっと過酷な例も実はあつたんですが、実際、大体午前中入港が一例として一般的だろうと思ったので、この例を参考として入れさせていただきましたし、午前中の荷役が非常に多かつたので、荷役作業時間をここに記録させていただいております。実際にあつた例を参考に入れさせていただいたところでございます。

【野川部会長】 これは既に要求した予算の中身の説明ですので、これからどうということとはできないんですが、今の松浦委員のご意見を生かすとすれば、このスケジュール例の中の右側のグラフが、船員側の委員からは大変違和感を感じるものであるという意見があつたことについては、当然議事録に反映できますので、できましたら、松浦委員、どう

いう点がと具体的に、例えばこの円グラフがこうであったら、わりとじっくりいくとか、ここは幾ら何でもおかしいということがありましたら、ちょっと指摘していただけますか。

【松浦臨時委員】 ただこの円グラフ1つだけが出ていて、説明がないから、この部会にも働き方改革のときにこのグラフを出されているというのは理解しています。ただそれは、議論をする中でこのグラフが出ていて、こういう働き方も1日の間にあるというだけであって、それが続いているわけでもないし、そうじゃない人もいるしということなので、まずこのグラフはグラフとして、可能性としてこういうことで働いている方もいらっしゃるけれども、ただこれが通常ではないし、本来こういう働き方をすれば、法律違反とは言いませんけれども、制限された時間内の労働時間は超えているじゃないかなと思うんです。

もともとの働き方があった中に荷役が入ってきて、その中の時間を全てがその人が働いているわけじゃありませんから、もう少し説明が入った中でグラフをつくられるというのが必要なんじゃないかなと思いますし、苛酷だということを強調するためにお使いになることに異論を唱えようとは思いませんけれども、このグラフだけを見ると、それが絶えず行われているふうに見えてしまうので、その辺はしっかり説明された上で、これをお使いになるということのほうがいいと思います。

【野川部会長】 ありがとうございます。ご意見としてしっかり受けとめたいと思います。

あと、いかがでしょうか。松浦委員。

【松浦臨時委員】 もう一件、この全体の中で少しお答えをいただければと思うんですけれども、先ほどちょっと説明された中であまり言葉が出てこなかったんですが、今海事局のほうで、女性船員の活躍促進に向けた女性の観点による検討会ということで開催されていて、女性船員の活躍促進に向けた雇用の促進をするための情報の発信や働き方について、それぞれ提案を取りまとめられたというのを私も知っておるんですけれども、今回この概算要求の中で、その取りまとめなどを反映させて、どこかで具体的に予算要求された箇所というのがございますでしょうか。

【野川部会長】 これはどなたかお答えいただけますか。いかがでしょう。

【有田船員政策課課長補佐】 お答えいたします。働き方改革というのは、まさに若い人にとって、なおかつ女性や高齢者、幅広い方々にとって、この船員の職業というものが魅力的に映るように、魅力向上のために取り組んでいるものでございまして、そういった幅広い視点から、こちらの調査費ですとか関連の予算を要求しているところでございます。

【野川部会長】 要するに女性の働き方ということにピンポイントを置いたような形での要求にはなっていない、ただそれは含まれている、そういうご説明ですね。松浦委員。

【松浦臨時委員】 じゃ、意見ですけれども、女性船員の活躍という形で特化して、いろんな取りまとめをされたり、海事局のほうで今イベントなりを開かれているというのは存じております。いいことだと思っておりますし、せっかくそういうことをやっているのであれば、その取りまとめられた意見をどういうふうに反映して、それについてどういうことを具体的にしていくかということが必要なんじゃないかと思うんです。

そういうことがあるからこそ、新たに予算がつけられるでしょうし、取り組んでいけるんだろうと思いますし、新たなことを取り組んでいくためにはどうしてもお金は必要だというのも、理解をしているつもりなので、それだけではなくて、それ以外の会議等に出てきて取りまとめられたものについても、しっかりと予算の中で、具体的にどういうふうに反映していくかということもしっかり検討していただいて、予算に反映していただければと思います。これは意見ですから。

【野川部会長】 ありがとうございます。ご意見承りました。立川委員。

【立川臨時委員】 感想といいますか、この予算の特に先ほど話がありました、心身の健康確保のための内航船員の改善というところのグラフの件ですけれども、これは、今国交省のホームページでも公開されていると思うんです。そうしますと、一般の方、将来船員を目指す方も見ていると思うんです。

その中で、内航船員のスケジュール例ということでこういうものが出てきますと、私からするとブラックな働き方に見えてしまうんです。ということになると、内航船員を増やそうというときに、これを見ていただいたときに、こういうのが実態なのという見方をされてしまうと、非常に今後の内航船員の確保には影響するんじゃないかなというのが私の感想です。

それから、記載の要件ですけれども、3直制というのはちょっと記載違いじゃないかと思しますので、いかがなものでしょうかというところです。

【野川部会長】 最後のほうの、3直制が一般的というのは、このグラフの説明ですか、それとも全く別の話としてただここにコメントしたのですか。

【有田船員政策課課長補佐】 このグラフの説明なんですけれども、3人で24時間回すという意味で、3直制という言葉を使わせていただいています。

【野川部会長】 わかりました。その意味で一般的な絵なのね。

【立川臨時委員】 それは3交代じゃないんですか。

【野川部会長】 この記載自体は済んだことに対するものですが、今後の課題としてぜひ検討してください。

大分時間も過ぎましたので、ほかに何か。使用者側はよろしいでしょうか。特に。公益は。公益は急に大分寂しくなっちゃいましたけどよろしいでしょうか。

それでは、ほかにまたご質問等お気づきの点がございましたら、事務局までお問い合わせいただきますようお願いいたします。

それでは、次の報告事項であります、議題5の船員派遣事業等フォローアップ会議の報告について、事務局よりご報告をお願いいたします。

【細田雇用対策室長】 雇用対策室長でございます。資料5は出ておりますでしょうか。こちらでご説明させていただきます。第27回船員派遣事業等フォローアップ会議の報告をさせていただきます。第27回の船員派遣事業等フォローアップ会議を、去る8月29日に開催したところでございます。

船員派遣事業の許可をした後に実施した事業所監査の結果でございます。国では派遣事業の適正な実施を図るため、地方運輸局等におきまして許可事業者の事業所に監査を実施しております。そうした中で、この中の1ポツになりますが、今後は、昨年7月から本年6月までの1年間に実施いたしました81事業者の監査結果につきまして、事務局より報告させていただいたところでございます。

(1) 被監査事業者の概要等が監査いたしました事業者の概要となっております。

①でございますが、こちらが船員派遣の実施状況でございます。この81事業者の中で、派遣を実施しておりました事業者は40事業者でありました。行っていない事業者が41事業者でありました。

②派遣船員等の状況になります。派遣船員を含む雇用船員の数には3,036人ございました。内訳としましては、派遣船員が821人、それ以外の雇用船員が2,215人あります。これらの数字は、それぞれの事業所で監査を行った時点での派遣船員等の数を足し上げたものとなっております。次に、派遣先の船舶の数は351隻、派遣先事業者の数は214事業者であります。

次に、(2)事業所監査における是正指導状況であります。今次で是正指導を受けた事業者は2事業者でありました。是正の内容としましては、船員職業安定法関係で、派遣船員への就業条件の明示書の記載不備、船員派遣事前通知書の記載不備、派遣元台帳の記載不

備、こちらの3項目でございました。

このうち派遣船員への就業条件明示の記載不備につきましては、就業条件明示書の中に派遣船舶の就航航路、こちらを記載することになっておるんですが、その記載がなされていなかったというものであります。

次に、船員派遣事前通知書の記載不備、こちらにつきましては、船員保険等の被保険者資格取得届を派遣先に通知すべきところ、まだこの時点では手続中であったため、このような場合は届け出予定日というものを仮に記載してもらうことになっておりますが、この届け出予定日が記載されていなかったというものでございました。本件は、当該手続完了後、派遣先に通知されておりました。

もう一つ、派遣元台帳の記載不備、こちらが2件。1事業者につきましては、派遣先の事業者名は記載されていたものの、住所、あるいは代表者の氏名が記載されていなかったというものであります。もう一つの事業者につきましては、派遣元責任者、こちらの交代があったにもかかわらず、前の方の氏名で台帳に記載されていた、そういったものでございました。

なお、これら当該不適切事項につきましては、その後には是正報告書等により全て是正済みであることを確認しております。

次に、2ポツの会議での主な意見等であります。

1つ目にあらわしましたのが、不適切事項があった事業者の違反の内容につきましての確認。こちらは先ほどご紹介申し上げました不適切事項の内容につきまして確認したい旨であり、それぞれの事案につきまして回答させていただいたところです。

以下、予防対策としての違反事例の共有等を図ると効果的というご意見、派遣事業者向け講習会の開催状況についての確認、監査の頻度については事業所の負担にも配慮すべきだ、こういったご意見などがございましたところであります。

なおこのほか、会議の開催頻度に関しますご発言などもございましたけれども、会議の本題とは若干性質を異にするということで、ペーパーには入れてございませんけれども、この際口頭になります、あわせてご紹介申し上げます。

次のページには参考といたしまして、委員名簿をつけさせていただいております。

ご説明は以上になります。

【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、質問等ございましたらお願いします。立川委員。

【立川臨時委員】 今、口頭での付加説明がございましたけど、その件に関しまして意見を言わせていただければと思います。

まず船員派遣事業というのは平成17年の4月から制度化されて、船員派遣事業の適切な実施を図るために、船員職業安定法に基づいて、新規許可の3カ月経過を目途に許可申請等を確認するための事業所監査を、許可の有効期間、新規でしたら3年、更新5年のうちに、最低1回事業執行状況、法令の遵守等を確認するための事業所監査を実施することとなっています。

そしてこの派遣事業の制度の導入に当たっては、施行の状況を勘案して、必要に応じて検討を加え、その結果に基づいて必要な措置を講ずることが適当であり、そのために官労使によるフォローアップの場を設けるとされて、船員派遣事業等のフォローアップ会議が平成17年7月から設置されています。

フォローアップ会議には、各地方運輸局が、船員職業安定法に定める事項の遵守状況として行った事業監査として、今回の報告にある船員の派遣事業の実施状況ですとか、船員の是正実施状況等にある船員派遣事業への就業条件の明示ですとか、派遣船員に対する教育訓練が適正に行われているかなども監査を受けて、船員派遣事業が適法に行われているかなどのチェックを行い、制度の適正運用を図るための論議が行われています。

しかしながら、船員派遣事業フォローアップ会議では、何かを決定するのではないということから、制度の実施状況を勘案して必要な措置を求めるため、この船員部会に報告されて承認を行っているという理解をしているところです。そういう意味からしますと、フォローアップ会議の論議は正確に船員部会に報告されなければならないと考えているところです。

今回の会議におきましては、報告書による主な意見のほかに、今説明が概略的にありましたけれども、フォローアップ会議の開催頻度に関して意見が出ています。その内容について具体的な報告をちょっと申し上げますと、従前年2回開催されていた会議が、昨年、年1回となっているところを念押ししたところ、正確な文言ではないかと思えますけれども、制度が浸透してきていることから、事務局判断として年1回にしたということが発言としてございました。

派遣事業の実施状況を掌握するためにも、開催頻度を変更するのであれば、事前に委員に諮るべきこと、少なくとも年2回程度は開催しなければ、タイムリーな適正チェックが行えないんでないかという指摘をしたところでございます。座長からも、年1回の開催では

事後チェックとして不十分であること、監査の進行状況と会議の開催頻度についてあまり間隔があかないよう指摘がなされているということでございます。

派遣事業の実態や事業所監査の進行状況を踏まえてフォローアップ会議が開催され、その会議における意見を正確に船員部に報告していただきたい。そして会議の開催頻度についても、事務局の判断で変更することがないよう、この場でも指摘しておきたいと思えます。ついては、この報告書の取り扱いについて事務局の考えをお伺いしたいと思えます。

【野川部会長】 最後にご質問がございましたがいかがでしょうか。

【細田雇用対策室長】 報告書の取り扱いとおっしゃいましたか。

【立川臨時委員】 はい。結果的にこの報告書の特に主な意見というのは、的確にフォローアップ会議の内容が反映されているんですか、いないんですか、どちらでしょう。

【細田雇用対策室長】 主な意見ということで書かせていただいておりますので、的確かというご指摘がございましたけれども、主な意見として載せさせていただいたということなんですが。

【立川臨時委員】 主な意見というのは、じゃ、今開催のタイミングですか、事務局の一方的な判断で会議の開催を2回から1回にしたというようなことは、主な意見ないしは論議ではないという理解ですか。

【細田雇用対策室長】 フォローアップ会議の性質でございますけれども、こちらは派遣制度的確な運営を図ることをチェックするために行う監査結果の報告を行うというのが本筋でございますので、開催頻度といったことについては、主な意見としましては質がちよっと違ったかなということで、そちらの意見のほうは今回載せていない、そういうことでございますけれどもいかがでしょうか。

【立川臨時委員】 81件の監査を行って、従来大体40件をベースに半年に1回開催されていた会議を、80件の監査を行って年に1回にしてしまっているというのは、タイミング的に十分なチェックがタイムリーにできないということではないのですか。そういう意味からも座長から指摘がされているのではないですか。そういうことも無視をしてみようんですか、掲載しないんですかということです。

【細田雇用対策室長】 掲載云々という話もございますけれども、フォローアップ会議の開催時期につきましては、従前からその都度座長とも相談させていただきながら決定してきたところでありますし、今回座長のほうからも、監査の執行状況等によって、会議の開催頻度は事務局で検討してくださいというおまとめもございましたところでございます

ので、次回以降もそのような志向を持ってやっていたいと思っております。

【立川臨時委員】 座長がそういうまとめ方をしたのであれば、こういう問題があつてこういう取りまとめをしたという報告があつて当然ではないんですか。

【細田雇用対策室長】 ご意見をいただきましたので、もう一度この報告様式をちょっと見てみまして、手を加えるところは修正でもさせていただければ、ちょっと検討させていただきたいと思っております。それでよろしゅうございますか。

【野川部会長】 まず、ここで報告されている内容は、フォローアップ会議の座長に見せてからここに来ているのですか、それとも事務局のほうで作成している？

【細田雇用対策室長】 事務局のほうで作成しております。

【野川部会長】 そうしましたら、まずフォローアップ会議における主な意見については、先ほどのご説明でよくわかりました。それで、中心かそうでないかというよりは、ここで書かれている主な意見というのは、この内容に関することですよ。

だから派遣監査のあり方についてこうではないかということと、この会議の頻度についてもう少し考えてほしいということとは、少し性格の違う話であつて、主なものとそうでないものとの違いというよりは、この内容に関する意見と、それからこの会議のあり方に関する意見とあつたということですので、ただいま口頭でのご説明がありましたので、今のご意見もありましたので、今後この会議のあり方それ自体に対する意見があつた場合も、何らかの形で確かに反映したほうがいいかもしれません。

それと頻度について座長のご意見もあつたということですので、もし可能でしたら、次回の船員部会にでも、そのときの座長のご意見を確認した上で、フォローアップ会議については、別に1年に2回とか1回とか3回とか決まりはありませんので、どれぐらいが適正か、今後どうしていくかということについて、何かのご説明があればと思います。

これは、始まったときは私が座長をしておりまして、そのころは確かに頻度は2回でしたけれども、判断としては、非常に定着してきて、1回でもいいのではないかという意見自体はあり得ると思いますので、その適切、不適切についても、今後フォローアップ会議の中自体で検討していただいて、こちらにそれを反映させていただきたいと思っております。

それと、今、立川委員はこのフォローアップ会議にもご参加されているんですよ。ですから、もし事務局の報告で補足すべきことがあれば、今のように補足していただいて、この場で船員部会の中で意見として反映されますので、そういう形で補強して確かなものに、このフォローアップ会議の運営をしていきたいと思っておりますので、よろしく願いいた

します。

ほかにいかがでしょうか。立川委員。

【立川臨時委員】 今、事務局が言われた最後の取り扱いというのは、どういう意味なのか、確認いただけますか。

【野川部会長】 すみません、立川委員のおっしゃったのは、フォローアップ会議の報告について、この船員部会で報告されていることの位置づけという意味ですか。

【立川臨時委員】 そうではなくて、何か直すのであればどうのこの言われたような。補正するところがあるのであればという話を最後にされましたよね。

【細田雇用対策室長】 それにつきましては、部会長がおまとめいただきましたので、部会長のご指示に従ってまいりたいと思っております。

【野川部会長】 私は率直に申し上げて、もし頻度が足りないとお考えでしたら、それをご意見としてフォローアップ会議の座長のほうにそれを反映させていただいて、座長とも相談して、事務局としてそれを増やすのか、あるいはこのままにするのかについて、もちろん理由もつけて、何らかの回答をつくっておいていただければと思いますが、よろしいでしょうか。

【細田雇用対策室長】 承りました。

【野川部会長】 ほかにご質問、お気づきの点がございましたら、また事務局までお問い合わせをいただきたいと思えます。ほかにいかがでしょうか。よろしいでしょうか。

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。ほかに何かございますでしょうか。

なければ、事務局にお返しをいたします。

【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116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 —