

令和2年1月24日（金）13時30分～

交通政策審議会 海事分科会 第120回船員部会

【長岡労働環境技術活用推進官】 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120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14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。

議事に入る前に資料の確認をいたします。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、横置き資料は横置きに見て右上に記載してございます。

資料1としまして、横書き資料でタイトルが「休暇取得のあり方」となっている31ページ16枚ものを用意しております。

資料2としまして諮問文、諮問第340号「船員電離放射線障害防止規則の一部を改正する省令案について」、別紙を含め2枚もの。資料2-2と2-3をその概要資料としておつけしてございます。

資料3としまして諮問文、諮問第344号「令和2年度船員災害防止実施計画について」、こちらが別紙案、両面刷りの資料も含めまして16枚もの。資料3-2としまして、その概要資料として1枚ものを用意してございます。

資料4としまして諮問文、諮問第345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4-2が2枚。こちらは委員限りの資料となっております。

資料5としまして、「令和2年度海事局関係予算概要」のパンフレットをご用意させていただいております。

資料は以上でございます。行き届いておりますでしょうか。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。

以上で資料の確認は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、今年に入って最初の船員部会ですが、早速議事を進めてまいりたいと存じます。

まず、内航船員の働き方につきまして、はじめに事務局より資料のご説明をお願いいたします。

【有田船員政策課課長補佐】 では、ご説明させていただきます。資料1をご覧ください。今回は「休暇取得のあり方」というタイトルで資料をおつけしております。

2ページをご覧くださいますと、8月の船員部会でお示した休暇取得のあり方関連の論点を、再度掲示させていただいております。1ポツから3ポツまでございますが、大きなポイントとしましては、1ポツにありますとおり、長期の連続乗船期間についてというのが1点目。論点の2つ目としては、2ポツ目と3ポツ目の関連として、仮バースをはじめとする船員の疲労回復のための取組について、どのように取り組んでいくべきかという2点が、今回のポイントだと認識しております。

まず、1点目の乗船期間について、ご説明させていただきます。4ページ以降をご覧ください。

こちらは船員法の制度概要について解説をさせていただいているページでございます。船員につきましては、労働基準法ではなく船員法が適用されますが、海上独自の制度ということでございまして、労働契約については雇用契約と雇入契約という2つが存在します。雇用開始から雇用終了まで雇用契約が存続するというのは陸上と同じでございますが、特定の船舶に乗船するタイミングで、雇入契約というのをその都度結ぶことになります。

この個々の船舶に乗り組むために必要となる雇入契約について、この契約の中で、乗船時期や下船時期といった内容が決められることになります。下船中は雇入契約は雇い止めということで終了しまして、雇用契約のほうに基づきまして、休日の付与、給料の支払いなどが行われることになります。

5ページをご覧ください。こちらでも海上独自の制度でございまして、連続乗船の背景にございます基準労働期間と補償休日という2つの制度の解説でございます。

基準労働期間というのは、点線の枠囲いの中でございますが、陸上と同様に1週間40時間以内という条件がございますが、海上の場合は、この基準労働期間という一定の期間を平均して、週当たりの平均が1週間40時間以内になるようにというような制度になってございます。また、まとめて3カ月乗船などの乗船で勤務をしますので、まとめて働いた分、補償としての休日を後に与える補償休日という制度が別途ございます。

この基準労働期間については、法令の中で、船の区分に応じて1カ月から1年までの期間が設定されておりますが、労使間の協約によって、当事者間で独自に、それよりも短い期間を設定することもできることになっております。

続いて6ページでございます。今の基準労働期間について、それぞれの船の区分に応じてどうなっているかを解説しているのが、こちらでございます。

法令上設定された最低基準である基準労働期間のもとで、計算上ということになります。が、最長で乗船できる期間を下図の右の黄色い点線枠囲いの中に書いております。

例えば外航船でいいますと最長で9カ月超、内航不定期船ですと最長で7カ月超の連続乗船が、計算上は許容されることとなります。他方で、労使間において協約などを結んだ場合は、独自の基準労働期間や乗船サイクルを設定することも可能とされておりまして、内航貨物船においては、図の一番下の列にございますが、一般的とされている3カ月乗船・1カ月休暇の乗船サイクル、これは労使間の合意を背景に業界に定着しているところでございます。

なお、国際条約においても、船舶における最長の乗船期間というのは定めがされておりまして、船の種類については区分がされておりませんが、12カ月未満ということで規定がなされているところでございます。

続いて7ページでございます。今の基準労働期間につきましては、法令上、昭和63年の法令改正において制度が創設されておりまして、この制度創設時の基準労働期間の設定の考え方をまとめたものが7ページでございます。

基準労働期間については、船員の労働の保護の観点と、実態の観点というバランスで定められておりまして、当時も具体的な期間の設定に当たっては、既に定着している就労実態、労働慣行に激変を与え混乱を生じさせることがないように、運航実態を尊重して設定をしましょうということが決められておりまして、当時の労働協約などの実態を考慮して、それぞれの基準労働期間が定められたという経緯がございます。

また、当時の考え方としましても、労使間の協約等によって、当事者間で独自に短い基準労働期間を設定できるということも、当時から言われております。

8ページが、これまでの部会で委員の方々からいただいたご意見をまとめたものでございます。

乗船期間については、労使間の契約によって決められてきた経緯があり、基準労働期間の変更等によって一律に乗船期間を短縮させるということについては、そこまでの必要は

ないのではないかというご意見が多くございました。一方で、労使間の契約で決めた乗船期間、先ほどの雇入契約の中で決めた乗船期間というのは、当事者の中できちんと遵守の徹底を図っていく必要があるというようなご意見もあわせていただきました。

9 ページが、当事者間で結ぶ雇入契約書の制度概要でございます。

労使の間で、船員の乗船に当たって雇入契約を結ぶ場合、変更しようとするときは、あらかじめ船員に対し契約の内容を記載した書面を交付して説明することが、使用者側には法令上求められております。

また、契約が成立・変更した際も、使用者は船員に対して同様に書面を交付していくことが求められております。この契約書の記載事項については、下の表にありますとおり、法令の中で具体的な事項が決められておりまして、10 ページにあるとおり、国のほうでモデル様式というものを示しておりますが、この現行のモデル様式の中では、乗船や下船の予定時期を具体的に記載するところまでは明示的に求めているところでございます。

続いて11 ページをご覧ください。こちらは、当事者間で契約が結ばれた後、雇入契約の成立等の届出ということで、最寄りの地方運輸局などに届け出るというような制度がございます。こちらの運輸局宛てに届けられる届出の様式についても、国のほうで指定がされておりまして、雇入契約の中で定めた内容などについて記載することとされておりますが、下船時期については、契約書の中で、先ほど明確に定まっていなかった場合もあるとお伝えしましたが、こちらの届出の中でも、具体的に記載がされないこともございます。

続いて12 ページでございます。こちらは、乗船期間と裏腹の関係にあります休日・補償休日の設定についての考え方でございます。

現行制度の中では、補償休日の付与の時期・場所については、少なくとも7 日前までの通知を求めています。こちらの休日の付与の時期・場所の事前通知については、船員に明確に伝えるために、年月日や具体的な地名を特定するとともに、予定表の船内掲示等の書面により通知することが極力望ましいとされております。

陸上においても、休日が不規則となる1 年単位の変形労働時間制の場合は、年間休日カレンダー、これは13 ページにご参考でイメージ図をつけておりますが、こういった年間休日カレンダーを定めて、労働者に休日を通知することが推奨されているところでございます。

続いて14 ページをご覧ください。今の、事前通知をした休日・補償休日の扱いでございますが、法令上、制度上、例外として、やむを得ない事由があるときに限って延期する

ことができるとされております。こちらの「やむを得ない事由のあるとき」という範囲は極めて限定的に解釈がされておまして、例えば、予備船員制度もなく、臨時の交代要員の確保のために十分な努力が払われていない場合ですとか、船舶所有者の配乗の都合などについては、この「やむを得ない事由にあるとき」には当たらないということが解釈上はつきりしております。

15ページから17ページは、これまでの船員部会で一度ご紹介させていただいたデータでございますが、簡単に、改めてご紹介させていただきます。

15ページは、船員のメンタルヘルスアンケートの調査結果の例でございますが、船員からの直接の声としましても、一度乗船して、次回いつ休暇が取れるかがわからないという状況が続くと大変ストレスを感じるですとか、長期間連続乗船が続いてしまうと、なかなか疲れがとれないといったご意見も、船員から直接いただいているところでございます。

16ページ、17ページは、連続乗船を行う船員の皆さんの健康リスクについてのデータでございますが、船舶という限られた空間で長期にわたって乗船・勤務をする船員という方々は、食習慣、あとは運動習慣など、生活習慣に起因する疾病、ストレスに起因する精神障害等の健康リスクに留意する必要もございます。

ここまでご紹介した資料を総括しまして、18ページ、19ページに、事務局より連続乗船期間についての方向性のたたき台をお示ししております。

まず18ページですが、基準労働期間の取扱いについては、現行の労働法体系においては、使用者と労働者との間での労働契約に基づく関係、これは労使自治を基礎としておまして、労働者保護を図るため、法令で一定の最低労働基準を定めて、それを下回る契約内容については、強行法規として無効とするような体系がとられております。

その上で、船員法に定める基準労働時間につきましても、これまで①、②に書かれているような取扱いがなされております。具体的には、船員法上、基準労働期間についても、最低基準として1年以下の範囲ということが決められておりますが、労使の合意が調った場合には、それより短い期間については、合意を尊重する形で、労使の当事者で決めた内容が尊重される仕組みとなっております。また、基準労働期間が創設された昭和63年当時、制度創設時においても、労働協約などの実態をある程度尊重した期間を、基準労働期間として船員法上で設定すべしという考え方が示されております。

こうした基準労働期間の設定の考え方ですとか、多様な人材が活躍するためには、様々な働き方の中から、自分に合った働き方を、当事者の中で選択できるような多様性が求め

られること。また、これまでの部会においても、労使関係者双方から、基準労働期間自体の見直しを求めるといふご意見は具体的には出なかったことを踏まえ、船員法で定める基準労働期間については、現行の取扱いを維持することが適当ではないかと考えております。

続いて19ページのほうですが、こちらは各事業者の取組みの促進でございます。

基準労働期間については現行維持と言いましたが、他方で、船員を魅力ある職業としてさらに定着を図っていくためには、乗船期間に関する各事業者の積極的な取組みを促進していく対策は講じていくべきだと考えております。

具体的な促進策としては、先ほどの雇入契約書などにおける具体的な下船時期等の明示の徹底、求人票などにおける事業者の積極的な取組みの「見える化」、表彰制度などを通じた事業者の乗船期間に関する取組みの好事例の横展開、こういった促進策を講じていく必要があると考えております。

また、例えばですが、先ほど13ページ、14ページで紹介しました、休日の事前通知、延期に関するような制度といった船員労働制度上の重要なポイントについては、荷主・オペレーター等に対しても十分な周知を図っていく必要があると考えております。

続いて後半部分の、船員の疲労回復についてのご説明をさせていただきます。

まず21ページをご覧ください。こちらは、これまでの部会で委員の方々よりいただいた、船員の疲労回復に関するご意見をまとめたものでございます。これまでの船員部会では、仮バースの確保をはじめとする船員の疲労回復のための取組については必要だということ、委員の方々よりもご意見をいただいたところでございます。また、疲労回復のための取組としては、仮バースの確保のみならず、船舶設備などの改善、そうしたほかの取組との組み合わせが必要といったご意見をいただきました。

22ページは、公共バースの現状について、仮バースの確保についての状況ということで、港湾関係者へヒアリングした結果をまとめたものでございます。

東京や横浜などの大きな港に関しては、バースの空きがなく、仮バースでの利用は難しい状況ということでございましたが、一方で地方港については、比較的バースが混雑していないため、仮バースの利用は比較的容易だということも、ヒアリング結果の中からわかりました。

また、費用面に関してですが、地方港において24時間仮バースを利用した場合の料金は、船の規模で言うと、499トンの船ですと6,000円程度という費用になっておりま

す。また、当日の問い合わせでも、空きバースがあれば利用可能といった状況がわかりました。また一部の地方港では、無料でバースを自由に利用できるところもございまして、費用面の大きな障害というのは見当たりませんでした。

なお、危険物を搭載した船舶については、消防・安全の観点から、着岸できない岸壁が一部であるということございまして。

続いて23ページでございます。こちらは海事局のほうで毎年実施しております、トリプルエス大賞という表彰制度の概要を説明したものでございます。事業者における船員の健康管理ですとか、労働支援など、優れた取組について、毎年表彰を実施しております。

24ページが、今年度の受賞例の紹介でございます。アズーロジャパンという会社が受賞しまして、具体的な取組内容としましては、居室内の騒音を軽減する、左下にありますホワイトノイズマシーン、あと右下にあります、就寝中の肩や腰の負担を軽減するハイブリットマット、これを社内の全船全室に導入をして、船員の疲労回復に努めたということで、今年度のトリプルエス大賞特別賞を受賞されております。こうした好事例の横展開が必要だと考えております。

また、25ページ、26ページは、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構の取組でございます。船舶共有建造制度ということで、資金融資を、低利・長期資金の供給を、こちらの独法では行っておりますが、一定の船舶の建造について支援をするということで、労働負担軽減や居住性の向上に資する船舶について、支援対象として定めているところでございます。こうした取組も行政のほうで行われております。

また27ページ、これは国際的な動向でございますが、IMOにおいて「疲労に関するガイドライン」というものが定められております。疲労の原因の影響は様々あるということで、オーナーだけではなくて、船員をはじめとした当事者、また全ての利害関係者に対して、このガイドラインで船員の疲労回復について注意喚起を行っております。

これまでの情報を総括した、船員の疲労回復に関する方向性のたたき台が、28ページでございます。まず仮バースの確保については、先ほどご紹介させていただきましたとおり、費用面や手続面では実施を妨げるような大きな障害・障壁は見当たらず、今後、荷主やオペレーター等の関係者の理解の促進を図っていく必要があると考えております。

他方で、仮バースの確保は運航スケジュールとの関係が大きく、引き続き、荷主等との取引環境の改善の一環として、基本政策部会において別途議論を進めていくこととしたいと思っております。

また、船員の十分な休息の確保を図るに当たっては、船員の疲労回復に資する事業者の取組について、先ほどの表彰制度などを通じて、引き続き、業界の中の横展開を図っていくとともに、求人票の様式の見直しなどによって、積極的な事業者や、その取組の見える化を図っていくことも必要だと考えております。

こちらのたたき台にございましては、また例のごとく、委員の皆様方から2月末までに改めてご意見をいただき、意見集約を進めてまいりたいと思いますので、どうぞよろしくお願いたします。その上で、本日この場でもご指摘、ご意見を賜りましたら幸いです。

以上です。

【野川部会長】 ありがとうございます。最後に伝えられましたとおり、これについてはもちろん、持ち帰って十分に労使それぞれで検討されて、何かあればお伝えしたいとは思いますが、ただいま報告された内容について、この場でご意見等ございましたらお願いいたします。いかがでしょうか。

【久宗臨時委員】 どうも、報告ありがとうございます。たたき台の中で、表彰制度とかを横展開を図っていくというふうなことです。現在の表彰制度が、どうも基準が厳しいような感じもします。もっと幅広く表彰されるように、一杯船主でも取れるよう、3級4級とか5級でもあってもいいと思います。やはり今だと大手とか、相当高いレベルのところしかできないのですが、それがもっと低いところでも、一杯船主でも取れるような制度があっても良いと思います。トラックですと、ある程度優秀な事業者はGマークを取っています。例えばトラックのように全体の何割か出てくると、船員を求人する際に、例えば私たちの船は、労働環境を整えているからとアピールできると思います。

現在の枠が非常に少ないので、それを積極的に、各地方局で例えば求人にかすのは厳しいかなと思いますので、ご検討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。この点、ご検討をよろしくお願いたします。

【瀬田労働環境対策室長】 今の久宗先生のご意見を踏まえて、検討していきたいと思えます。

【野川部会長】 ありがとうございます。ほかにはよろしいでしょうか。

石崎委員。

【石崎臨時委員】 今の点とも若干関連するかと思いますが、今回、具体的な促進策において、求人票等における積極的な取組みの見える化を図っていくという点は非常に重要

ということで伺いました。

やはりその際、求職者にわかりやすい情報提供というのが非常に重要になってくるかと思いますが、この手段としての求人票等の「等」、これ以外の部分で、もし何か既にお考えの点があればお聞かせいただきたいと思います。

【野川部会長】 事務局、お願いします。

【有田船員政策課課長補佐】 こちらについては、今、検討中の段階でございまして、求人票の様式は当然、見直しは検討していきたいと思っておりますが、その他の取組についても幅広く検討を進めていきたいと思っておりますので、また、しかるべきタイミングでご報告させていただきたいと思っております。

【石崎臨時委員】 ありがとうございます。

【野川部会長】 ほかによろしいでしょうか。

それでは、特になければ、本件については業界内でも十分な検討が必要かと思っておりますので、意見集約に向けては、事務局においても関係者各位と調整の上、進めていただき、しかるべき時期に当部会にご報告をいただきたいと思います。

それでは、議題1の審議事項である「船員電離放射線障害防止規則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】 資料2になります。前回、諮問第340号ということで、船員電離放射線障害防止規則の一部改正案につきまして諮問させていただきました。

以降、各委員からのご意見等は特にございませんでした。

以上、事務局よりご報告させていただきます。

【野川部会長】 ありがとうございます。何かこの点について、この場で追加でご意見等ございますでしょうか。

よろしいでしょうか。よろしければ、船員電離放射線障害防止規則の一部を改正する省令案につきましては、諮問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。ありがとうございました。

それでは次に、議題2の審議事項である「令和2年度船員災害防止実施計画について」、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】 ご説明申し上げます。資料は資料3、それから資料3の2になります。諮問第344号「令和2年度船員災害防止実施計画について」ということで、

今般諮問させていただきました。実施計画の案につきましては、1枚めくっていただいた実施計画案という形でつけさせていただきます。

前年度から、主に変わった事項につきましてはアンダーラインを引かせていただきますが、大変詳細、長文の文書になりますので、資料3-2として、全体の概要を整理して添付させていただきますので、こちらをベースに説明させていただきます。

まず、船員災害防止計画と申しますのは、船員災害防止活動の促進に関する法律、船災防法に基づきまして、まず5年ごとの基本計画を作成し、その実施を図るために、毎年度実施計画を作成しているものでございます。

現時点では第11次の船員災害防止基本計画、平成30年度から令和4年度の5年間の計画期間の計画を実施しているということでございまして、主な対策につきましては、基本計画の中で表記のとおり、既に策定されているものでございます。

今般の令和2年度の実施計画につきましては、第11次の基本計画の3年度目に当たります。今申し上げましたように、基本計画に基づく施策を着実に推進していくための単年度の計画でございますので、基本的には前年の施策を継続して、着実に実施していくというスタンスになっております。

下のオレンジ色の枠囲いの中に、令和2年度の船員災害防止実施計画の概要について整理しております。

まず、船員災害の減少目標でございますが、従前、令和元年度までは平成30年度の推計値をもとに、基本計画の減少目標を達成するための目標値を設定しておりましたが、今般、平成30年度の実績値が出ましたので、その実績値をもとに減少目標を見直しております。こちらの記述は、計画案でいえば1ページから3ページがこれに当たります。

その下、主要な対策でございますが、まず最初に記載しておりますのが船内向け自主改善活動(WIB)の継続的な推進による安全管理体制の構築でございます。こちらが9ページの記載になります。

また、IoT技術を活用した遠隔医療の活用の検討ということでございます。こういった技術の積極的な活用を検討していくということでございまして、特にアンダーラインが引いてありますように、現在、「船員の健康確保に関する検討会」の中で、こういったものの活用について具体的な検討を進めさせていただいております。こういった記述を追記させていただいているということでございます。

右側が、個別の災害の種類に対応した取組ということでございます。まずは最近の事故

事例に対応した対策ということで、事例として多い、「転倒」ですとか「はさまれ」ですとか、「漁ろう作業時の災害」、こういったものについては、事例を参考にした対策を13ページから14ページにかけて記載させていただいています。また、海中転落・海難による死亡災害対策につきましては、案の15ページのほうに記載しております。

続きまして、年齢構成を踏まえた死傷災害及び疾病対策ということでございます。50歳以上の中高年層の死傷災害・疾病が多いということでございまして、例えば中高年の身体機能の衰えを自覚した自己啓発の促進ですとか、そういったものも含めて対策を講じていこうということで、案でいえば19ページから20ページに記載させていただいております。

続きまして、パワーハラスメントの防止とメンタルヘルスの確保、こちらのほうは今年の6月に、いわゆるパワハラ防止法が施行され、制度的枠組みが動き出します。私どもといたしましては、このための事業主が講ずべき措置等に関する指針の策定ですとか、そういったものを着実にきちんと進めていくということでございます。また、事業主、あるいは船員の皆様方におかれましても、そういった制度の理解と自己啓発の促進といったものを含めまして、パワハラ防止法の円滑な実施・定着に向けて取り組んでいきたいということでございまして、そういった記述を21ページから22ページにかけて記載させていただいております。

また、生活習慣病等の疾病予防対策のほうも、生活習慣病の傾向が船員は比較的高いということでございますので、従前の対策に加え、現在、まさに先ほど申し上げた「船員の健康確保に関する検討会」の中でも、制度的な見直しを含めて、今、検討しておりますので、そういったことを記載させていただいております。

最後に、受動喫煙防止対策ということで、新たな項目を1つ追加しております。健康増進法が施行されて、陸上の事業所等の分野におきましては、受動喫煙防止対策が進んでおります。船は、健康増進法の適用対象は旅客船等に限定されておりますが、船員の健康確保という観点から、まずは陸上のそういった取組を参考にしつつ、船内の受動喫煙防止対策を推進していきましょうということで、新たにこちらの項目を挿入させていただいております。

以上が、全般的な船員災害防止実施計画の案の内容になります。こちらにつきましては、2月7日までに、事務局のほうにご意見等あればお寄せいただいて、私どものほうで所要の調整等をさせていただいた上で、次回の当部会におきまして、改めてご審議願うという

ことにいたしたいと考えております。

以上でございます。

【野川部会長】 ありがとうございます。それでは、これは諮問が21日付で、答申は今日するわけではございませんので、まず今日のご説明をいただいて意見を伺い、それから2月7日までに改めてご意見等がありましたらご提出をいただき、次回の船員部会で、それに基づいた修正内容等がありましたら、それをもう一度検討するというところでございます。それでは今日、ご説明をいただいた内容について、ご質問、ご意見等ございましたらお願いします。

また、もちろんお持ち帰りいただいて、気がつきましたところを事務局に、どうぞご提示いただければと思います。どうぞ、石崎委員。

【石崎臨時委員】 いただいた資料のうちの、重点を置くべき船員災害の種類に対応した取組というところで、年齢構成を踏まえた死傷災害、疾病対策というのが挙げられておりまして、特に中高年船員の災害・疾病発生率が高くなっているということで、その対策をとということで、非常に重要な対策と思うのですが、この点に関して、陸のほうではたしか、人生100年時代における、ちょっと正式名称は忘れてしまいましたが、やはり中高年労働者の災害防止に関する検討会の会議等を開かれて、今後ガイドラインの策定も予定されていると聞いているところではありますが、そういった観点からのガイドラインの策定等々も含めて、ご検討をされているのかどうかというあたりを教えていただければ幸いです。

【野川部会長】 事務局、お願いします。

【瀬田労働環境対策室長】 ガイドラインの策定ということではないのですが、現在、こういった中高年齢層の方の、先ほども申し上げましたが身体機能の衰えですとか、身体機能の測定といったことを含めて、そういったことを中心とした安全講習活動を、船員災害防止協会が中心となってやっているのですが、今般の状況を踏まえて、そういったものをもう少し力を入れて、広範にやっていきたいと考えております。

【野川部会長】 よろしいですか。

西村委員。

【西村臨時委員】 いろいろ対策を立てていただいているのを、ご説明ありがとうございました。この対策については、目標値が立てられているのですが、それに対する評価と、その評価の結果を反映してどのようにしていくのかという仕組みについて、補足をお願い

します。

【瀬田労働環境対策室長】 目標につきましては、5年間の目標を達成するのが第1でございますので、その達成の状況を見まして、次の5年間の基本計画の策定に、具体的な対策を織り込んでいくということを行ってきております。

ちなみに、10次基本計画につきましては、目標を達成いたしましたということでございます。

【野川部会長】 よろしいでしょうか。

【西村臨時委員】 はい。

【野川部会長】 ほかによろしいでしょうか。

また、今ご指摘された点に関しましても、具体的な内容等について、ご提案等があれば、ぜひ事務局のほうにご提示いただきたいと思います。また、ご質問等につきましてもよろしく願いいたします。

そして、ご意見等ありましたら、事務局までご連絡をいただいた上で、事務局よりご報告をいただくということを確認したいと思います。

それでは次に、議題3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、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、次より報告事項となります。議題4の「令和2年度海事関係予算概要」について、事務局よりご報告をお願いいたします。

【中川総務課企画官】 海事局総務課でございます。令和2年度海事局関係予算概要についてご説明申し上げます。私のほうから全体についてご説明申し上げた後、船員関係部

分について、各担当からそれぞれご説明申し上げます。

お手元の令和2年度海事局関係予算概要、国土交通省海事局とありますパンフレットをおめくりください。ページで1ページ目、2ページ目のところを開いていただければと思います。

左側、海事局予算総括表とありまして、こちらに予算の総括表がございます。まず見方ではありますが、項目名の右側に数字が並んでおります。左から、令和元年度の予算額、それから令和2年度予算額ということで、今回決まった、今回の政府案に盛り込まれた数字がこちらに入っております。それから倍率、その隣が元年度の補正予算額ということでございます。

右側が、令和2年度予算額、プラス令和元年度の補正ということで、合わせた金額が載っておりまして、その右側に倍率が掲げられているということでございます。

昨年9月のこちらの船員部会で、要求時点の項目、内容についてご説明を申し上げました。その後、編成過程を経まして、昨年の12月20日に、令和2年度の政府予算案が閣議決定をされました。また、この間、報道等でご案内のとおりと思いますが、台風被害等がございまして、政府として経済対策を取りまとめたところでございます。同じく12月20日に、令和元年度の補正予算案が取りまとめられたということでございます。その補正予算案の中でもうたわれているのですが、15カ月予算ということでございまして、この令和元年度の補正予算と令和2年度の当初予算、これを一体的に実施していくということがうたわれております。

ということもございまして、この総括表の一番右側に、令和元年度の補正と2年度の当初予算額を合わせたものを計上、掲載しているということでございます。

それぞれの項目につきまして、一くくりで申し上げますと、9月の要求時点から落ちてしまった項目というのはございません。逆に、補正予算がありました関係で、新たに追加された項目というのがございまして、そこについてちょっとご説明申し上げたいと思います。

恐縮ですがパンフレットの一番最後のページ、21ページをお開きください。一番最後の21ページで、令和元年度の実績の補正予算についてまとめております。

海事局関係では3項目ございまして、1つ目が「海事生産性革命の推進」ということで、いわゆる、近年ずっと継続的に実施しております i - S h i p p i n g、j - O c e a n の取組み。こちらについても補正予算において計上されているということでございます。

それから2つ目が「独立行政法人の海技教育機構経費」といたしまして、耐震改修工事の推進として4億円余が計上されております。

それから3つ目、台風等に伴いまして走錨事故が発生していることを受けまして、「走錨事故の防止等に関する緊急対策」といたしまして、走錨防止を図るための支援システム、これのシステム開発の経費を、補正予算の中で計上しているということでございます。

総括表のほうに戻っていただきまして、左側1ページ、各項目、新たに追加された、今申し上げた補正予算の項目を含めて、まとめたものが総括表でございます。

一番下に行ってくださいまして、一般会計合計のところですが、元年度予算額9,713、2年度予算額が9,392で、当初ベースで比べますと0.97とになりますが、今申し上げた補正予算1,323が計上されておまして、これを合わせますと、一番右側の2年度予算プラス元年度補正の一番下、10,715、107億円余ということございまして、対前年当初予算額と比べますと1.1倍ということになっております。

また関連で、その下の(2)の財政投融资の計画、これは鉄道建設・運輸施設整備支援機構の共有建造に係る財投要求であります。こちらもほぼ要求どおり認められているところでございます。

それから右側2ページ、文章でまとめられておりますところの下に、関連事項といたしまして、他局分、総合政策局計上ではあります。1つ目、離島航路の補助、これは予算額204億円の内数。それから2つ目の国立研究開発法人のいわゆる海空研の研究経費、これが52億円の内数。3つ目が国際関係といたしまして、我が国海事関連技術の海外展開の推進といたしまして18億円の内数といったところが計上されているということでございます。

続きまして、船員関係の予算についてご説明申し上げます。

【新田海技課企画調整官】 それでは、ただいまご覧いただきました総括表の中の「3. 次世代を担う海事人材の確保・育成」の項目について、2つの課にまたがりますので、それぞれ担当からご報告を申し上げます。

資料の11ページに移っていただければと思います。11ページの(1)独立行政法人海技教育機構経費でございます。前年度予算額が72億円強ということございましたが、令和2年度の当初予算額が70億9,300万円。そして令和元年度の補正予算額が4億1,900万円ということございまして、これらを合わせますと75億1,300万円ということ計上をされているということでございます。これらを合わせますと、元年度予算額

の1.04倍という形になってございます。

内容でございますが、我が国の基幹的な船員養成機関である海技教育機構におきまして、海運業界のニーズですとか、船舶の技術革新等の動向も踏まえまして、教育内容の高度化等を図りながら、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ますという内容でございます。

また、学生の皆さんが勉学に励まれてい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いくといった内容になってございます。

具体的な予算の中身としまして、この11ページの一番下に2つ項目を掲げております。まず、左側の安全・安心な教育環境の整備という項目でございますが、近年、特に夏の猛暑が続いております。こういった中、熱中症事故の防止のための学習環境の整備といたしまして、館山の海上技術学校の学生寮に空調設備、いわゆるエアコンを設置するという予算措置が認められております。

それから、右のほうでございますが、耐震改修工事の推進ということでございます。震度6以上の地震による倒壊の危険性のある施設というのが、海技教育機構の中にまだ残っておりますが、この中の学生寮、生徒寮、それから教室、実習棟の耐震改修ということで、これは当初予算額ではなくて補正予算額のほうに盛り込まれておりますが、こちらのほうが4億1,900万ということで認められているということでございます。

(1)については以上です。

【有田船員政策課課長補佐】 続いて12ページをご覧ください。船員の確保・育成体制の強化に関する予算でございます。

予算額全体としましては1億2,900万円、前年度と比べますと、倍率としては1.08の増額の計上となっております。

それぞれの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○の「新人船員の確保・育成」でございますが、最初に、左にある船員計画雇用促進等事業についてでございます。こちらについては、具体的には船員計画雇用促進助成金としまして、若年船員、具体的には、これまでは35歳未満の船員未経験者について、確保・育成をした事業者に対して、必要な費用として一定額の助成金を支給してまいりました。

来年度は、これに加えて、35歳以上45歳未満の船員未経験者も支援の対象とすることとしておりまして、金額としていいますと、前年度は約4,100万円だったところ、今回は約5,000万円の計上となっております、22%の増額の計上となっております。

続きまして、右上の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、船員の専門教育機関を卒業していない方が、民間の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について、社船実習の費用の一部を助成させていただくものでございます。前年度は790万円でしたが、今回は40万円減額ということで、750万円程度の金額を計上しております。こちらについて減額がありましたが、背景としては、執行実績、執行率の低さというのが背景にございまして、事業者におかれましては、本事業の積極的な活用を引き続きお願いしたいと考えております。

右下の外航基幹職員養成事業でございますが、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に要する費用の一部補助するものでございます。前年度2,800万円程度で、今回も約2,800万円程度が計上されておりました、前年並みの規模の金額を計上させていただいております。

続いて中央の「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。こちらにつきましては、新規で要求しておりましたものでございまして、医師等が日常的にサポートする仕組みづくりですとか、船内供食環境の向上など、船内環境の改善に向けた対策を検討するための調査に要する費用を要求していたものでございます。1,250万円が、こちらについて計上されております。

続きまして、「離職船員の再就職支援」でございます。こちらは2つございますが、まず左の、船員離職者職業転換等給付金でございます。こちらについては、国際協定の締結などに伴って、漁業離職者などが発生したような減船事案があった場合に、法律に基づいて、離職者の再就職の促進を図るため、手当等を支給するものでございます。前年度は約400万円、今回は約320万円計上されておりました、減額がなされておりますが、こちらについては、給付の対象となる要件というのが法律に基づいておりました、法律に基づく要件の対象となる減船事案見込みの規模や数に応じて、それぞれ必要な予算額を毎年計上しているものでございまして、見込まれる事案の数や規模の前年との比較の関係で、こういった金額になっております。

続いて右側の、技能訓練事業でございます。こちらは離職船員の再就職を促進するための技能訓練に要する費用の一部補助するものでございます。こちらについては、前年度は約790万円、今回も約800万円ということで、前年並み、ないしはそれ以上の金額を計上しております。

最後に一番下の「優秀なアジア人船員の養成・確保」でございます。こちらについては、

各国、諸外国の船員教育者を招き受け入れて研修を行いまして、船員の教育の向上を図るものでございます。前年度、約2,000万円計上されておりましたが、今回も約2,000万円が計上されておりました、前年並みの規模が確保できているところでございます。

以上でございます。

【野川部会長】 ありがとうございます。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お願いいたします。

立川委員。

【立川臨時委員】 総額の予算については、後でお話を聞きたいと思っておりますが、その前にお伺いしたいのは、次世代を担うというところで、独立行政法人海技教育機構の経費ですが、8月の予算要求の段階と、今回の予算の結果として出てきたもので、違いがございませぬ。

例えば安全安心な教育環境の整備という項目は、8月時点の要求にはありませんでした。ここには、シミュレーションだとか、教育訓練のものを載せていたはずですが、なぜなくなったのか、何ゆえ説明がないのですか。そういうところが疑問です。

前年度においても、シミュレーションや教育訓練の環境の問題として、予算を取ったはずなのですが、その実績はどういう形になったのでしょうか。31年度の予算、30年度の予算ということがあるわけですが、その中でどういう結果になったのか、実績としてどう反映されたのかの報告を、まずしてほしいと思います。よろしく申し上げます。

【野川部会長】 お願いいたします。

【新田海技課企画調整官】 お答え申し上げます。まず、令和2年度の予算要求についてでございますが、教育訓練の高度化に関しましては、現在、JMETSにおいて、機関科の実習につきまして、練習船による実習の一部を陸上で行えるようにするために、ディーゼル機関等の分解・組み立てですとか、運転、操作、調整に関する実践的な訓練を効果的に実施できるような実習施設を整備しようということを考えております。

今年度につきましては、補正予算において、来年度当初から前倒しで、実習施設となる海技大学校の施設の耐震改修が認められたという状況にございます。そういう意味では、まずそういった教育訓練の高度化を進める上での建物について、しっかり整備が進められていくのではないかと考えております。

ご質問がありました、シミュレーター装置の導入につきましても、来年度以降の要求において、順次進めていくことを検討してまいりたいと考えております。

それから、もう1つご質問がありました、予算がついたものについて、どのように対応しているのかというご質問をいただいておりますが、令和元年度の予算、平成31年度予算といたしますか、におきまして、ECDISの訓練を行うためのシミュレーター装置の予算額が認められていたということでございます。この導入ということ、本年度予算では着実に進めていくということで考えております。

以上でございます。

【野川部会長】 いかがでしょうか。立川委員。

【立川臨時委員】 ECDIS関係で、本年度の予算と言われたのですか。ということは、3月までに導入するということですか。

【新田海技課企画調整官】 その調達を今。

【立川臨時委員】 どこに導入予定なんですか。

【新田海技課企画調整官】 海大と、それから各校にそれぞれ導入する予定になっております。

【立川臨時委員】 せっかく、公益委員の方も含めて、こういう論議をしているわけですから、予算の実行過程について、しっかり報告していただきたいと思うのですが。なぜ毎回同じようなことを我々は聞かなくちゃいけないんですか。経過についてなぜ説明いただけないのですか。この予算はこういうふうに行ってきたという実績を、なぜ報告いただけないのかというのが1つ、疑問な点です。

船員養成の改革に関する検討会の関係でも、海技教育機構において、教育訓練の課程でいろいろな機材を入れていこうと。教育の高度化で入れていこうという話をして、中間取りまとめもされたわけですよ。にもかかわらず、実際として、予算として取られてこられない。なぜ取られてこられないのですか。それが理解できない。

かつ、全体的な予算と言え、増えたように書かれていますが、実際は補正予算、耐震改修を含めて1.04になったと。耐震改修以外の部分では減額ですよ。実際の予算としては、前年度72億が今回70億という形で、2億の減額になっている。

これは、船員の養成が非常に重要だというときに、2億円の減額をされてくる。我々が常に、教育の規模の拡大であるとか、養成人数の拡大をお願いしてきているにもかかわらず、毎年毎年2億円以上の額が減額されてくる。なぜなんですか。

そういう中で、どこが実行されたとかされないとかいう論議がないままに減額されてくるというのは、非常に理解しがたい。しっかり、何が実行されて、何が実行されなかった

のかを、この場で報告いただきたいと思います。そういう意味も含めて、もう一度報告をお願いしたいと思います。

【野川部会長】 お願いします。

【新田海技課企画調整官】 まず、予算の執行状況についての報告ということでございますが、毎年、この1月の船員部会場で、翌年度の予算の決定状況についてご説明をするという形で行っておりますが、それに基づいて執行をやっているということになるかと思えます。

それから、2つ目のご質問で、教育訓練の高度化について、おそらく船員養成の改革に関する検討会の中間取りまとめについてに盛り込んだにもかかわらずというご指摘をいただいております。

教育環境の高度化に関する予算につきましては、どれぐらい予算としてつけることができるのかという議論の中で、優先順位の高いものとして、まずは先ほど申し上げた機関科の実施施設の耐震改修に係る費用が認められたということでございます。

中間取りまとめに盛り込んでいただいたご指摘については、これは十分、私どもとしても受けとめておりますし、JME T Sの今後の予算要求ですとか、次期中期計画の策定に向けて、しっかり反映させるべく、今後も努力してまいりたいと考えております。

それから3つ目のご質問ですが、耐震改修以外については減額になっているのではないかとご指摘でございました。まず耐震改修について申し上げますと、近年は補正予算で1棟ずつ認められていたところを、最近の災害の発生状況等を踏まえまして、今回は4施設の耐震改修が認められたところでございます。ここについては増額することができたと考えております。

他方、それ以外の項目につきましては、特に運営費交付金につきましては、対前年の額について98.1%という形になってございます。しかし、主な増減要因としましては、中身を見ますと、JME T Sの職員の方の退職手当について、来年度は減少するといったところが大きなところを占めているところでございます。必要な物品の調達等に係る物件費の所要額については、対前年比で99.4%という形になっておりまして、ほぼ対前年予算額どおりとなっているのではないかと考えております。

いずれにせよ、しっかり船員養成に係る重要な役割を占めているJME T Sの経費をしっかりと確保していくということは、非常に重要だと考えておりますので、今後もあらゆる手段を通じて、しっかり努力してまいりたいと考えております。

以上です。

【野川部会長】 立川委員。

【立川臨時委員】 話をすりかえられているのではないかなと思ってしまいます。というのは、8月の説明のときには、耐震改修を含め80億の予算を取ったんじゃないんですか。それが今の話では、耐震改修を補正予算として認められてきましたと。ちょっと筋が違いますか。

【新田海技課企画調整官】 時点で申し上げると、むしろ耐震改修は急を要しますので前倒して実現することができるということかと思います。つまり、もともとは、委員ご指摘のとおり令和2年度の本予算という形で耐震改修については要求をしておりましたが、元年度の補正予算という形で、前倒して4棟分、耐震改修の経費が認められたということでございますので、これについては機構のほうで速やかに執行措置をとって、なるべく早く学生の皆さんに安心して学生生活を送っていただけるように、しっかり執行をやっていくということをお願いをしているところでございます。

【野川部会長】 すみません、ちょっと、部会長から一言申し上げますが、1つは、確かにこの予算のご説明の内容はとてもコンパクトで、全体の概要はわかりやすいのですが、こういう形で予算にも反映させていきますという説明も、これまでの船員部会の中でありましたので、要求された予算が、具体的にどういようように結果して、それが1年の間にどのように実際に機能したかということについては、それほど詳しい説明はもちろん必要ありませんが、なるほどというふうにわかるぐらいにはご説明をいただくことが適切かと思えます。

もう1つは、確かに立川委員ご指摘のとおり、去年の8月時点で構想された予算と、決定された予算には違いがございますが、1つは、ご案内のとおり、予算は100%認められることはない前提で要求をしますので、結果的に、この耐震工事の予算が取れたということは、私は、これがもし取れなかったというのであれば、さあ、どう戦略を練り直そうかということになります。結果的に取れたということは1つのやはり成果であると思えます。

つまり、耐震工事がないうちに、不安な状態で船員教育がなされるということが続くということが問題なので、実際にこのような形で実現したということは、私は評価してよいのではないかと思います。

ただ、確かにベストの経緯を想定すれば、もともとの予算の中に含まれた額でこれが認

められ、かつプラスして補正予算で、例えば今ご指摘のような、シミュレーター等いろいろな設備についても認められるということが望ましいのですが、それはいわば100%予算が認められるということであれば、そのようなことも考えられますが、そういうことではないので、どうしても取捨選択されざるを得ないという中で評価していくということも大切ではないかと思います。もちろん、今後また、再来年度の予算について、今年の夏に検討しますので、そのときには、さらに認められやすいような予算の構成、要求の構成、あるいは戦略的なものを練っていくというときには、今のようなご意見も反映していったらいいのではないかということです。

あと、これは言わずもがなのことですが、当船員部会の管轄は、船員に関するさまざまな労働条件あるいは環境等でございますが、予算の要求額を決定するとか、そういう権限はもちろんございませんので、それは意見として、それに反映して対応していただくという想定のもとで検討していくということでございますので、ご理解ください。

立川委員。

【立川臨時委員】 部会長の言われていることはよく理解できます。要求したから取れるというものではないということもわかります。

ただ、変化した部分については、こう変わったよということは、やはりしっかり説明をしていただきたいということです。というのは、今回の表示でも、予算額75億1,300万円とありますが、これは補正予算を入れた額で表示しているんです。前年度は補正予算が入っていない額で表示している。そういう意味合いで、毎回資料が少しずつ、何か違うような表示でされてきたり、そういう物事の流れ、当初予算から何がなくなったのか、それはどういう経過なのかということも含めて報告していただくことで、理解が深まるだろうと思っているから、こういう話をするわけですし、それがそのままに、ただ幾らになりました、幾らになりました、1.04になりました、増えました、というのでは、なかなか理解は深まっていけないと思います。経過を含めて、何が変わったのか、何ができなかったのか、ないしは今後の方向性も含めてお話をしていただきたいというお願いをしているんです。

毎回やっているのですが、なかなかそれが出てこない。部会長からもそういうお話をいただいているのですが、事務局から出てこないから、またこういう話が何回も何回も続くということになるので、そこはやはり、しっかりやっていただきたいと思います。

【野川部会長】 わかりました。私の先ほどの発言、1番目と2番目とあって、1番目

にかかわることで、私はそれには基本的にももちろん賛同しておりまして、ある程度、船員部会で議論していくときの参考になりますので。このように予算を組んで、それがこう認められたということはですね。それが、そういう議論の土台になる程度には、今、立川委員がおっしゃったようなことについて、報告に加えていただきたいと思いますが、事務局のほうで何か、例えばそれについてこういう課題があるとかいうことはございますか。

【新田海技課企画調整官】 部会長、それから立川委員のご指摘も踏まえて、よりよい説明ができるように、今後もやってまいりたいと思います。

それから、1点申し上げるとすれば、独立行政法人の運営費交付金というのは、やはり個別の項目についてこの予算をつけるという形ではなくて、交付金という総額で要求するというやり方になっておりますので、なかなか、これがついてあれがつかなかったというゼロイチの世界ではないという。それがゆえにご説明が、クリアにし切れないところがあるというところは、私も反省しているところなのですが、そういった事情はありますが、もちろん、先生方のご理解を深めていただく、議論のご参考にしていただく上では、今後も説明の仕方は工夫してまいりたいと思います。

【野川部会長】 だから、おっしゃっている意味は、交付金だから、こういうこと、こういうこと、さらにはこういうことが必要なので、総額幾らぐらいは欲しいといった場合に、向こうでそれを検討して、じゃあ総額幾らぐらいと来ると。だけど、それはこういうことがやりたい、またこういうことがやりたいという、それごとに確定した金額ではないということですね。だから、それはJME T Sのほうで、それをどういうように使っていくかということになってくるということですね。

それも、実際にはこんなふうに使われたということで、それほど細かくはともかくとして、イメージができるぐらいに、もしご説明ができるのであれば、していただければと思います。

平岡委員。

【平岡臨時委員】 しつこいようで申しわけございませんが、毎年運営費交付金が削減され、その一方で船員の確保・育成が必要であると掲げている国交省として、船員を確保・育成するのはJME T Sしかないわけですよ。今の状況でいきますと、結局、前年からマイナスになると、人件費をただ賄うだけで、何もできないという話になるわけです。

というのは、ここで決定された予算をJME T Sに投げて、あとはJME T Sのほうで、足りない部分はしっかり合理化に向けてやってくださいよというふうに、絶対なっていく

わけなんです。となると、国交省としても、この海技教育機構のあり方を今後縮小していきたいとしか見えないわけです。

ですから、我々の主張としてはやはり海事局として、予算の確保をしっかりとやってもらわないと。立川委員の言うように、トータルの中で減っているという事実はあるわけですから、この辺のところをしっかりと、増やしていただきたいというのが、これまでの我々の主張なんです。

それをここの場で決定することではないといいますけれど、最終的にこの海技教育をどうしていきたいのか。海事局が言っているお話は全く真逆の方向に向かっているとしか思えません。だから、どういうふうはこの海技教育を持っていきたいのか。予算がつかなければ縮小の方向しかないわけです。ですから、予算確保を海事局としてもしっかりとやっていただきたい。そういうことです。

【野川部会長】 今の点、ご要望として、もちろんテークノートされて議事録にも残りますので、それはきちんと踏まえて、今後対応していただきたいと思います。

ほかにいかがでしょうか。松浦委員。

【松浦臨時委員】 全然別の話なのですが、12ページ目に、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がありますが、ここのところで、「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を実施する」というふうに書いてあるのですが、具体的にどんなことを考えられているのか、もし今あるのであれば、教えていただけますか。

【野川部会長】 いかがでしょう。

【有田船員政策課課長補佐】 こちらの調査の内容としましては、12ページに調査のイメージをつけさせていただいておりますが、医師等が日常的にサポートする仕組みづくりの検討としまして、遠隔による健康管理システム構築に向けた調査、これと加えまして、ほかに今検討していますのは、船内環境の改善に向けた実効性のある取組みについての検討に向けた調査、こういったものをこれからやっていきたいと思っております。

こちらについて、要求内容は特に変わりはありません。引き続きの方針として、今後実施させていただきたいと思っております。

【野川部会長】 松浦委員。

【松浦臨時委員】 だから、具体的にどんなことをやろうとしているんですかという話を、私は質問したつもりなのですが。

【野川部会長】 お願いします。

【古屋企画調整室長】 お答え申し上げます。予算の内容でございますが、現在、健康確保検討会で、船員の健康確保に向けた取組に関連した内容を検討しているところでございます。この中では、船員のストレスチェックですとか、あるいは長時間労働の面談とか、こういったことも検討の対象になっているところでございます。

こうした制度を実現していくためには、陸上と離れている中で、こういった形で疲労蓄積がたまっているかといったことなどを陸上から把握する必要がございます。一方で、なかなかお医者さんをつながらない環境にあるということを踏まえまして、今回、遠隔のシステムを使いまして、船員の健康状況を把握したり、医師による面接指導を試行するというようなことを、事業の中で実施することを考えているところでございます。

【野川部会長】 ということでございます。また何かありましたら、どうぞ意見として提出していただければと思います。

ほかにはよろしいでしょうか。本件は報告事項でございますので、ほかにご質問等ございましたら、ぜひ事務局までお問い合わせいただきたいと思います。よろしくお願いいたします。

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

よろしいでしょうか。では、事務局にお返しいたします。

【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いては、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120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 —