

令和2年10月23日(金)13時30分～

交通政策審議会 海事分科会 第129回船員部会

【岡村労働環境技術活用推進官】 それでは、全員おそろいになられたようなので、定刻より少し早いですが、ただいまから交通政策審議会海事分科会第129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岡村でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

本日も前回と同様に、新型コロナウイルス感染症拡大防止の観点から、ウェブ会議により開催させていただきます。まずは、簡単にウェブ会議の操作方法についてご案内させていただきます。

委員の皆様におかれましては、カメラ、マイクの通信はOFF、マークにスラッシュが入った状態のままで、ご発言される際のみカメラ、マイクをONに、発言が終わりましたら、カメラ、マイクをOFFにさせていただきますようお願いいたします。発言時以外にカメラ、マイクがONの状態の方がいらっしゃいますと、通信状況が不安定になったり、回線が切れたりしてしまうおそれがございます。発言終了時にはカメラ、マイクを必ずOFFにさせていただくようお願いいたします。

また、傍聴者等の方々については、円滑な会議運営のため、映像、音声を拾わないよう、カメラ、マイクを常に切った状態、マークにスラッシュが入った状態で傍聴をお願いします。

その他ご不明な点、映像や音声通話に不具合が生じた場合は、事前にお伝えしている事務局の緊急連絡先にてご連絡ください。

それでは、本日は、委員及び臨時委員総員18名中16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。

本日の資料につきましては、ウェブ会議となっておりますので、事前にお配りした資料をご覧ください。

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。

まず、議題1の報告事項である「令和3年度海事関係予算概算要求について」、事務局からご説明をお願いいたします。

【金籠総務課企画官】 海事局総務課の金籠と申します。私のほうからは、令和3年度海事局予算概算要求の全体の概要につきまして、ご説明を申し上げます。お手元のパンフレットに沿ってご説明をいたします。

令和3年度予算概算要求につきましては、令和2年7月21日付の閣議におきまして、麻生財務大臣より、1点目、作業の負担を極力減らす観点も踏まえて、要求期限を1か月遅らせる。2点目、概算要求の段階で予算額を決めることはせず、その仕組みや手続きをできるだけ簡素なものとするといった発言がございました。今申し上げた2点目の仕組みや手続きの簡素化につきましては、要求額は基本的に対前年度同額、新型コロナウイルス感染症への対応など「緊要な経費」については、別途所要の要望を行うことができるということ、また、その際には歳出改革の取組を強化するとともに、無駄を徹底して排除しつつ、予算の中身を大胆に重点化させること、また、社会保障の充実等の平年度化に伴う対前年度からの増加の取扱い等については、予算編成の過程で検討するということとされております。

予算編成過程で検討すべき事項につきましては、査定当局との調整におきまして、3か年緊急対策後の激甚化・頻発化する自然災害への対応や、危機に瀕する地域公共交通の持続可能な運行確保に向けた支援等に係る施策が、事項要求ということになってございます。自然災害への対応につきましては、国土交通省として、これまでの実績を踏まえまして、今後中長期的に達成すべき安全度等の水準を見据えて、これまでの実績を上回る、必要かつ十分な規模となるように予算編成過程で検討する必要があるため、額は示しておりませんが、事項要求ということでさせていただいております。

こうした財務大臣発言や、国土交通省としての方針に沿いまして、海事局といたしましては、海事産業、すなわち造船、海運、担い手の各分野に対して支援を行う、我が国海事産業の再構築プランといった考え方を実行していくため、必要な予算について要求を行っております。

我が国海事産業の再構築プランにつきましては、パンフレットの1ページ目及び2ページ目の見開きをご覧ください。冒頭の記載にございますとおり、我が国の海事産業は、地域の経済と雇用を支えるとともに、国民生活と経済活動の基盤として重要な役割を担っておりますが、船員の働き方改革、厳しい市況変化等に対応できない脆弱な事業基盤の構造

的な課題に直面しています。

こうした中、新型コロナウイルス感染症の世界的な流行に伴いまして、海運業では荷動き量や観光需要の減少、担い手におきましては、エッセンシャルワーカーたる船員の労働環境改善、船舶産業ではサプライチェーンの毀損や、新規受注の減少といった課題が顕在化しておりまして、これまで以上に危機的な状況となっております。

こうした課題の克服のため、担い手、海運、造船の各分野で必要な措置を総合的かつ一体的に講じまして、相互に好循環を生み出すことで、我が国海事産業のさらなる発展と安定的な海上輸送の確保を実現したいというふうに考えております。

各分野の具体的な課題といたしまして、まず造船分野につきましては、大規模な造船所を有する中国、韓国に対しまして、総体的に小規模な造船所の多い我が国造船業の国際競争力が低下しており、我が国関係船舶の安定的な供給にも支障が出るおそれがございます。特にコロナ禍での受注減により、手持ち工事量は通常2年以上必要とされているところ、1.05年と過去最低レベルを更新しておりまして、近年具体化している事業再編等による競争基盤の整備が必要となっております。

また、内航海運分野におきましては、99.7%が中小企業という脆弱な事業基盤と、少数・大規模化が進む荷主との硬直的な関係の改善が課題となっております。外航海運分野では、コロナ禍において低下した荷動き量による厳しい経営状況の中、エネルギー効率に優れた船舶の導入による競争力の強化が必要となっております。

そして船員分野におきましては、内航海運において顕著となっている船員の高齢化、それから疾病発病率の高さが課題となっております。労働環境の改善を通じて、若手の船員にとっても魅力のある職場とする必要があります。

2ページ目の上の図にございますとおり、相互に関連するこれらの各分野の課題を踏まえまして、改善するための取組を総合的かつ一体的に講じまして、相互の好循環を図ることによって、安定的な海上輸送の確保の実現を図ります。

具体的な対策といたしましては、まず法改正を含む制度の見直し、すなわち造船業の競争基盤の強化、海運業の事業基盤の強化、自動運航船等の新技術の導入促進に向けた規制の見直し、内航海運における荷主等との取引環境適正化、経営効率化に向けた措置等の検討、船員の労働環境改善、健康確保などに向けた措置の検討を進めます。

予算では造船業の事業再編、生産性向上に係る支援、官公庁船の輸出促進、自動運航船等の次世代技術の技術開発支援、船員の労務管理手法の構築などを進めるため、所要額を

要求してございます。

そのほか、税制、財投等、総合的な対策を併せて講じることによりまして、我が国海事産業の目指すべき姿を実現することを目指してまいります。

めくっていただきまして、3ページ目、4ページ目の見開きをご覧いただきたいと存じます。

左側の3ページ目が、令和3年度海事局予算概算要求の概要、右側の4ページ目はその総括表でございます。概算要求額といたしましては、先に4ページ目の総括表をご覧いただきますと、対前年度比1.16倍となる109.4億円を具体的な額として計上しているほか、前述の事項要求に係る事項をさらに上乘せし、令和3年度の概算要求を行っております。その下には財政投融资計画総括表を掲載しております。船舶の共有建造制度に関しましては、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、合計320億円の財投要求をしてございます。

4ページ目、同時に3ページ目もご覧いただきますと、予算要求の基本的な枠組みといたしましては、全体で大きく3本の柱に整理をしております。1本目に、安定的な海上輸送の確保に向けた我が国海事産業の再構築という大きな柱を立ててございます。これは、先ほど1ページ目、2ページ目の見開きでご説明をいたしました、我が国海事産業の再構築プランに直接的に関連づけられるものをパッケージといたしまして、合計で95.8億円を要求してございます。具体的には、1点目、海事産業の国際競争力強化として、造船業の事業再編、生産性向上に係る支援、自動運航船、ゼロエミッション船等の次世代技術の技術開発支援等を行います。2点目としては、海運業における生産性向上・事業基盤の強化として、船員の働き方改革、新技術の活用や運航・経営効率化による生産性向上等を一体的に推進するとともに、新たな内航海運業への変革を実現いたします。3点目としては、海運・造船業等の事業基盤の強化を支える海事人材の確保・育成として、船員の育成の推進や、造船業における人材の確保・育成に必要な施策を講じてまいります。特に独立行政法人海技教育機構につきましては、感染症対策を踏まえた新たな教育手法や教育内容の高度化を実現するため、船員養成施設の耐震改修、校内練習船の代替建造等を進めてまいります。これらのうち、耐震改修等の自然災害への対応に必要な経費につきましては、また、併せて求人・求職申込み手続オンライン化につきましては、「緊要な経費」として位置づけ、要求を行っております。なお、船員の働き方改革及び海事人材の確保・育成に関する予算につきましては、後ほど担当課から詳細な説明をさせていただきます。

また、全体3本の柱の2本目といたしまして、国際基準等を踏まえた総合的な海上安全・環境対策等の推進として、計8.9億円を要求しております。具体的には、国際海事機関（IMO）等の動向を踏まえた海上安全・環境対策に積極的に取り組んでまいるとともに、新たな国際ルール策定を主導するための予算となっております。また、海上輸送の安全性向上のための総合対策として、高速船の障害物との衝突回避策等の検討、走錨事故防止のためのシステム開発、スマートフォンアプリを活用した小型船舶等の衝突事故防止等の取組を進めてまいります。

全体3本の柱の3本目といたしまして、海事振興として計2,600万円を要求しております。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を進めてまいります。

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ございますが、離島航路、それから国立研究法人の海上・港湾・航空技術研究所の経費、我が国海事関連技術の海外展開の推進経費が計上されているところでございます。

以上、簡潔ではございますが、私からの令和3年度概算要求に係る全体の概要説明をさせていただきます。ありがとうございます。

【和田海技課企画調整官】 では引き続きまして、海技教育機構の経費につきましてご説明をしたいと思います。ページを大きくおめくりいただきまして、15ページをお開きいただければと思います。

こちらのページは、海技教育機構における来年度予算の要求、その全体像だどご理解ください。先ほど企画官がご説明さしあげましたとおり、財務省に対しての本年度の予算要求額は、対前年度同額とされております。その上で、「緊要な経費」の要望が別途認められているところです。

「緊要な経費」には、新型コロナウイルスへの対応に加え、激甚化・頻発化する自然災害への対応に必要な経費等があり、前者、コロナウイルス対策は全体の要求額に含めている反面、特に後者、自然災害への対応については、国土交通省としてのこれまでの実績を踏まえ、今後中長期的に達成すべき安全度等の水準を見据えて、これまでの実績を上回る必要かつ十分な規模となるよう、予算編成過程で検討する必要があるため、額としては示しておりませんが、事項要求としているものです。よって、ページの頭につけている金額は、通常の要求額に加え、緊要な経費のうち新型コロナウイルスへの対応を含めたものとなり、このほかに自然災害への対応に必要な「緊要な経費」が、さらにプラスになるとご

理解いただいて結構です。

こうした条件を改めてご理解いただきました上で、まず、コロナ対策を含めた記載上の要求額ですが、独立行政法人海技教育機構といたしましては、本年度はおよそ75億1,000万円を要求することとさせていただいております。内訳につきましては、運営費交付金が71億7,000万円、施設整備費補助金が3億4,000万円です。前年度の予算額が70億9,000万円でございますので、前年度比の1.06倍の要求となっております。

具体的な要求の中身です。当該ページの下半分、左下の教育内容の質の高度化・深度化という項目をご覧ください。2つ項目を並べております。まず1つ目が、陸上工作技能訓練センターの整備です。練習船、機関科実習の一部を陸上施設で行えるよう、海技大学校に陸上工作技能訓練センターを設置する経費としまして、2億7,400万円を要求させていただいております。もう一つがその下、技業棟の新営です。航海・機関係それぞれの機器を一体として再配置し、効率的な訓練体制を構築すべく、唐津校の技業棟新営に対して、今年度は設計費用として4,700万円を要求させていただいております。また、このほか、人件費等基本的な運営に要する経費や各種シミュレーター、老朽化し、高度な教育内容に堪えられない設備の更新等も計画しているところです。

さらに、冒頭でご説明しました、自然災害への対応に必要な「緊要な経費」についてです。事項要求となっておりますが、当該ページの下半分、右側の2点を要求させていただいております。まず、上の施設整備費補助金での学校施設の耐震改修です。こちらはこれまでも順次進めており、残りは5か所となっております。具体的には、海技大学校東教室、波方海上技術短期大学校本館教室、口之津海上技術短期大学校本館教室、同じく口之津の体育館兼食堂、さらに、同じく口之津の女子寮、教室等となっております。これらの施設は震度6以上のクラスの地震による倒壊の危険性が、耐震診断の結果により指摘されております。財務省に対しても、丁寧をお願いを重ねているところです。

次に、校内練習船の更新です。専科教育を初めて教わる生徒・学生にとって、座学のみでは理解できない部分を補うために、各学校に配置している校内練習船ですが、建造から25年を経過し、老朽化が進んでいることから、耐震補強と同じく、事項要求として2隻、代船建造を要求しております。

これらの事項要求分を含めると、海技教育機構全体としては、前年度予算額に対し1.20倍を超える要求となる見込みです。引き続き委員の皆様のご支援、そしてご理解を賜

れば幸いです。

海技課からは以上です。

【有田船員政策課課長補佐】　　続きまして、パンフレットの11ページ、12ページをご覧ください。

こちら内航海運の活性化・船員の働き方改革の推進のための必要予算として計上しているものでございまして、冒頭ご説明ありました我が国海事産業の再構築プランのうち、担い手に関する分野として、働き方改革による労働環境の改善に資する取組として、必要な予算を確保するための要求事項でございます。

具体的な要求事項としましては、12ページに上下で載せておりますが、2つございます。1点目としましては、内航海運暫定措置事業終了後の内航海運業の変革というものでございまして、こちらにつきましては、内航海運における運航・荷役、経営の効率化等による生産性向上、それとともに船員の多様な働き方を実現するために、例えば荷主間や物流事業者間といった、企業の壁を越えた優良事例を、実証実験等を通じて創出すると。創出した優良事例について横展開を図っていくことで、業界全体の経営効率化、船員の多様な働き方の実現に向けた推進を行っていくための必要経費を計上するものでございます。こちらが新規で4,200万円計上しております。

続きまして12ページの下半分、労働時間管理のリモート化を通じた効果的な船員労務監査の実現でございます。これまで船員部会でも、働き方改革として議論をしていただきましたが、今、船員の労働時間の管理に関しましては、船内に備え置かれている船内記録簿、紙媒体の記録簿に頼った労働時間の記録を行っているところでございます。これまでの船員部会における議論を踏まえまして、働き方改革として、取りまとめにも盛り込まれておりますが、使用者の下での労働時間の記録の保存管理ができるように、船員の労働時間の電子的な記録方法ですとか、陸上の事務所において各船舶に乗り組む船員の労働時間を管理するための仕組みの構築に向けた調査検討を実施するために、必要な予算を計上しているものでございます。こちらについては、3,000万円を計上しております。

今の2つの点に関しましては、これまで船員部会で議論いただきました船員の働き方改革のために必要な取組として、前年までにはない新規の予算要求として計上しているものでございます。

続きまして、パンフレットの13ページをご覧ください。

こちらは船員の確保・育成体制の強化ということで、要求額としましては、全体で約1

億7,400万円、前年度が約1億2,900万円ということで、増額の要求をさせていただいております。幾つか取組がございますので、上からご説明させていただきます。

まず、新人船員の確保・育成に関する取組としまして、3つございますが、1つ目が、船員の計画雇用促進事業でございます。こちらにつきましては前年度から継続して行っている取組ですが、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、新人船員を雇用して育成された事業者に対して助成、支援を行うものでございます。こちらについては約5,700万円を計上しております。令和3年度予算要求につきましては、冒頭でもご説明をさせていただきましたが、財務大臣からの発言にありますとおり、継続案件等については、対前年度の予算決定額と基本的に同額ということで、財務大臣から発言がございました。一方で船員の計画雇用促進事業につきましては、このコロナ禍においても、雇用の下支えをするために必要な予算でございますし、直近の利用実績も勘案しまして、約5,700万円ということで、前年度の予算に比べまして1.14倍ということで金額を計上しております。

2点目が内航船員就業ルート拡大支援事業でございます。こちらについては、尾道海技学院等民間の船員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が行われておりますが、こちらで行われている実習のうち、社船実習に協力する事業者に対して、実習費用の一部を助成するものでございます。こちらは約800万円を計上しております、前年度とほぼ同額でございます。

3つ目が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のうち、座学研修に要する費用を補助するものでございます。約2,800万円を計上しております、こちらも前年度とほぼ同額の要求でございます。

続きまして、13ページの中央にあります、求人・求職の申込み手続のオンライン化でございます。船員の求人・求職の申込み手続に関しましては、今原則として、全国にあります地方運輸局の窓口、こちらで書面・対面形式で行われているところでございますが、昨今の新型コロナウイルスの感染防止、アフターコロナ時代も見据えまして、オンラインによる手続が可能となる環境を整備するための必要経費を計上しているものでございます。こちらが実現しますと、求人者、求職者、利用者の方々が、ご自身がお持ちになっているパソコンですとか、スマートフォンから、求人・求職の申込みがオンラインでできるようになるということで、利便性の向上も図られるというものでございます。そのために船員

の職業紹介システムの改修費用として、新規で約5,000万円を計上しているものでございます。

続きまして、その下にあります離職船員の再就職支援でございます。こちらにつきましては関連の施策が2つございまして、左側の船員離職者職業転換等給付金、こちらは水産資源の減少等に伴いまして計画減船などが行われた際、離職を余儀なくされました船員の方々に対しまして、雇用保険による失業給付終了後の再就職の促進、生活の安定を支援するため、給付金を支給するための必要経費でございます。法令上指定されている減船事案の見込み事案を踏まえまして、毎年必要な金額を計上しているものでございまして、今年度は約300万、前年度と同額を要求させていただいているところでございます。隣にあります技能訓練事業につきましては、離職された船員の方々の再就職の促進を図るための取組でございまして、再就職促進のため、海技免状や危険物等取扱責任者資格等を取得するための、訓練実施のための費用の一部を補助するものでございます。こちらは約800万計上しておりまして、前年度と同額でございます。

一番最後に、優秀なアジア人船員の養成・確保でございます。こちらは、アジア地域の船員教育機関の教官の方々を日本にお招きして、日本における船員教育に関する研修を実施して、海外における船員教育の質の向上を通じて、優秀な外国人船員の養成・確保を図るための事業でございます。こちらにつきましては約2,000万円を計上しておりまして、こちらも前年度とほぼ同額となっております。

最後に、パンフレットの下につけております参考資料、資料1ー参考と書かれました3枚紙がございますので、こちらをご覧ください。

こちらは来年度の制度改正に向けて検討中の内容を図示したものでございまして、先ほどの予算説明において、我が国海事産業の再構築プランについてご説明をさせていただいたところでございますが、そのうち来年度の制度改正を目指しているものについて、検討中の内容をまとめたものでございます。具体的には、先ほどの造船、担い手、海運の3要素についての必要な制度改正をまとめたものでございまして、特に担い手の部分については、これまで船員部会でご議論いただきました、働き方改革についての取りまとめ内容を踏まえて制度改正を行う旨を、2ページに詳細に記載をさせていただいております。内容につきましては、これまでの船員部会で議論してきた内容、取りまとめ内容をこちらで図示しておりますので、これまでの議論とかぶってしまうので、詳細の説明については割愛をさせていただきます。なお、これは船員部会だけではなくて、基本政策部会等、海事

局で主催しております関連の会議において議論された内容を、そのうち制度改正に向けて今検討中の内容を図示したものでございます。経済安全保障を背景とした日本人船員、外航海運のあるべき姿につきましては、国際海上輸送部会において、今後継続的に議論がなされるものになっておりますので、来年度の制度改正に向けて検討中の内容をまとめたこちらの資料には掲載がなされておりましたが、引き続き国際海上輸送部会において議論がなされていくという整理になっております。

説明は以上でございます。

【野川部会長】 はい、ありがとうございました。ただいま海事局関係予算の全体の概要につきまして、また、海技課関係で、特に海技教育機構関連の内容につきまして、そして最後に船員政策関係の内容につきまして、それぞれご説明をいただきました。

それでは、ご質問等があれば、委員の皆様、お願いをいたします。今回もウェブ会議ですので、委員の皆様が同時に話し出してしまうことを避けるため、発言は私の指名の上で行っていただきます。発言を希望される時は、カメラ、マイクをONにして「部会長」と発言いただき、私より指名がありましたら、ご自身の氏名をおっしゃった後に発言をお願いします。発言の際には、該当する資料のページ、記載がある箇所などを必ず述べた上で発言をお願いいたします。

それでは、本件につきまして、ご質問等ありましたらお願いいたします。

【内藤臨時委員】 部会長、内航総連の内藤です。

【野川部会長】 はい。内藤委員、お願いいたします。

【内藤臨時委員】 先ほどご説明ありましたように、働き方改革の労働時間の予算で検討はこれからだと思うのですが、3,000万というふうにおっしゃっていますが具体的な方法、第三者が見ても的確に把握できるようなシステムの構築というのは何かお考えなんでしょうか。お分かりになったら教えてください。

以上です。

【野川部会長】 じゃあ、お願いいたします。

【有田船員政策課課長補佐】 ご質問ありがとうございます。具体的なシステムの内容に関しましては、こちら2か年で計画を想定しておりますので、これから検討させていただくものでございまして、この場で具体的なお説明はさせていただきますが、いわゆる船員の労働時間について、客観的に適切な方法で記録ができるように、これまでの船内記録簿の実態調査では、船長により独自に記載がされていて、なおかつ、その後の記録の方法

を確認したところ、正確な表記かどうか疑わしいというものも実態調査の中では散見されております。こういった課題が改善されるような形で、電子的方法を使って、いわゆる記録の改ざんですとか、記入漏れ、そういったものが起きないような形のシステムをこれから構築していくということを考えております。実態に即した形で適切な対応ができるように、関係者の皆さんともご相談させていただきながら、具体的な制度設計は進めていきたいと思っておりますので、引き続きよろしく願いいたします。

以上でございます。

【野川部会長】 ありがとうございます。よろしいでしょうか。

【内藤臨時委員】 内藤です。よろしいでしょうか。

【野川部会長】 はい、内藤委員。

【内藤臨時委員】 はい。今のお答えで了解いたしました。やはりこれを的確に運用するためには、船主、傭船者、もしくは荷主にご報告申し上げるという責任を負います。その責任の内容が明確であれば、荷主、傭船者の方は理解していただけると思っておりますので、ぜひとも的確な労働時間の把握ができる形で検討をお願いしたいと思っております。

以上です。

【野川部会長】 ありがとうございます。

それでは、ほかにもございますでしょうか。

【平岡臨時委員】 平岡ですけれども、よろしいでしょうか。

【野川部会長】 はい。平岡委員、お願いいたします。

【平岡臨時委員】 15ページの海技教育機構経費について質問ですが、今年度の要求額は75億1,000万円ということですが、前年度去年は要求の段階で80億8,500万円でした。今年度は75億1,000万円ということで、なぜ去年の80億8,500万円から予算減になったのか、その理由について説明していただければと思います。

【野川部会長】 それではお願いいたします。

【和田海技課企画調整官】 平岡委員、ご質問ありがとうございます。平岡委員ご指摘のとおり、昨年度、令和2年度の要求におきましては、80億円余りの要求をさせていただいたところですが、これにつきまして申し上げますと、昨年度は、この「緊要な経費」というものが、特段そういった枠がなかったものですから、シンプルにそのような金額ということでお示しすることができたんですけれども、今年度につきましては「緊要な経費」という枠ができたものですから、それを一部分けてご説明をさせていただいたというところ

ろでございます。

お示しできる額としては75億円余りということになるんですけども、今回事項要求をしております校内練習船の代船建造、また、耐震補強などを合わせますと、この令和2年度の要求を上回る額を要求させていただいているとご理解いただければと思います。

【野川部会長】 はい。ということです。今ここで言えるのは、こういう額だということです。だから実際に要求するときになった場合に、その他事項要求等も踏まえると、去年を上回るような額を要求することになる、そういうことですね。

【和田海技課企画調整官】 さようでございます。

【野川部会長】 そういうことですね。

平岡委員、いかがでしょうか。

【平岡臨時委員】 了解いたしました。

【野川部会長】 ありがとうございます。

それでは、ほかにいかがでしょうか。

【立川臨時委員】 海員組合の立川ですが、よろしいでしょうか、部会長。

【野川部会長】 はい。立川委員、お願いします。

【立川臨時委員】 今お話のありました海技教育機構経費に関しまして、要求額としては75億1,000万円が掲載されています。そして米印が付加されていまして、「このほか、激甚化・頻発化する自然災害への対応に必要な「緊要な経費」については、事項要求を行い、予算編成過程で検討する」との記載がございます。また、4ページの総括表の中では75億1,000万円の中に「緊急な経費」が4億2,300万円入っていますが、この4億2,300万円というのは、何を対象としたものなのか。今の説明でいきますと、「緊要な経費」との関係はどうなるのですか。今後、予算編成過程で検討するとしている「緊急な経費」というのは、何かあるのかというのが1点目の質問です。

2点目としては、耐震補強の関係で残り5棟というお話がありましたが、全体として耐震補強の計画は、いつ頃終わることを見込んでおられるのか。その計画を教えてください。これは何かあったときに、遅れていましたで済むような問題ではなく、しっかりした計画の中で実施されていると思いますので、方向性を教えてくださいということ。

それから代船計画について、全体の計画の中で2隻の建造を計画しているということでしょうけれども、これはいつ出来上がるのですか。そして2隻以外の代船建造計画についても3点目として教えてください。

それから予算編成過程というのは、具体的に言うといつのことなのでしょう。テクニカルの問題になるのかもしれませんが、教えていただければと思います。

以上です。

【野川部会長】 ありがとうございます。4点、立川委員からご質問いただきました。最初のご質問は、15ページの一番上にある要求額に「(緊要な経費含む)」とあって75億1,000万円。ただ、その下の米印に、激甚化・頻発化する自然災害への対応に必要な「緊要な経費」については事項要求というふうに書いてあって、一応分けて書いてはあるんですが、ちょっと分かりにくいかもしれませんので、その2つの関係についてご説明いただきたいということ。

それから、2点目以下については具体的な中身の問題であり、特に4点目については、今後予算編成過程という、そのスケジュールのイメージをできればお教えいただきたいと、こういうことだと思いますけれども、それぞれお願いいたします。

【和田海技課企画調整官】 かしこまりました。立川委員、ご質問いただきまして、誠にありがとうございました。

まず冒頭のご質問、1点目のご質問でございますけれども、この「緊要な経費」というのは一体何なのか、それからこの四角の中で「緊要な経費」を含むとある、また、一方で米印で外に出ているものもある、これは一体どういうことなのか、もう一度整理をというご質問だと受け止めております。

「緊要な経費」につきましては、今回、通常予算枠とは別途要望が認められているところです。その「緊要な経費」にも幾つか種類がございます。まず、新型コロナウイルスへの対応、この辺りに関しましては、この「緊要な経費」を含むという、この四角の枠の中に含まれているとご理解いただければと思います。一方でこの下、米印のところ、自然災害への対応につきましては、これまでの実績を上回って、かつ、必要十分な規模となるよう予算編成過程で検討する必要がありますため、とにかく臨機応変に対応できるようにという意味合いも含めまして、事項要求をさせていただいているものです。ですので、75億1,000万円というのが、「緊要な経費」のうち新型コロナウイルスへの対応を含んだもの、そしてこのほかに、さらに自然災害への対応という部分が含まれてくるというふうにご理解をいただければと思います。

2点目のご質問、耐震が5か所とありますが、いつまでに終わるのかというご質問でございますけれども、海技課といたしましては、一刻も早く終わらせたいというふうに、当

然ながら考えております。常々、これまでの予算の要求におきましても、各校全てにおいて、基本的には全て出せるところに関しては、耐震補強をつけてほしいというふうをお願いをしてきました。一方で、いきなりどんと全てお金がつくわけではありませんので、その耐震の数値ですね。大きな揺れが来たときに、より倒れてしまう可能性が高い建物を優先的に処理してまいりました。残るは5か所となっております、既に文科省系の学校では、こうした耐震改修進んでおりますことから、そういった点も含めまして、財務省に対しては一刻も早くこの費用、経費をつけてほしいということ、強く強くお願いしているところです。

3点目のご質問、代船の2隻と、それから今後の見通しについてなんですけれども、今回代船を2隻とさせていただきましたのは、まずはその使用頻度の高い学校の2隻を更新したいというところのものでございます。そのほか、各校に代船ございますけれども、将来的なことを見据えたときに、いきなりどんと替えてしまうというのはなかなか難しいということもございまして、少しずつ、使用頻度なども含めまして、海技教育機構からも要望をいただきながら、検討していきたいというふうを考えております。いずれにしましても、練習船、校内練習船につきましては老朽化が進んでおりますので、今年度、そして来年度以降も検討してまいりたいというふう考えているところです。

【金籠総務課企画官】 予算編成過程のスケジュールについてのお問合せにつきまして、私、総務課のほうからお答えいたします。

冒頭での私からの説明で、今年はいろいろな状況、コロナ等の状況を踏まえて、要求の提出につきましては9月末ということで、1か月遅れた形での予算の調整のプロセスのスタートとなりましたが、今のところ予算の、いわゆる編成過程のゴールにつきましては、特段通常と違いますということでは承知はしておりません。したがって、年末までに財務当局との間で国交省を含む各省庁が調整をして、年末までに政府としての予算編成案を作成し、来年の通常国会に提出すると、そういったスケジュールであるというふうに承知しております。

【野川部会長】 ありがとうございます。

立川委員、いかがでしょうか。

【立川臨時委員】 再確認ですが、「緊要な経費」として4億2,300万円、総括表の中で入っているんですが、これはコロナウイルスへの対応が主体ということになるのですか。今の説明ですと、そう受け取ったんですが、そういう理解でよろしいのかということ。

それから耐震補強の残り5棟、ないしは各校の校内練習船の代船建造について、いつ終わるという説明が全くないので、非常に不安に感じます。東海地震、東南海地震など大地震の発生が危惧されている中で、一刻も早くという言葉だけではなくて、海事局として目安ぐらい持たれているのではないかと思うんですが、この場でそういうお話をするのは難しいのかもしれませんが、方向性をしっかり出していただいて、説明していただくべきではないかなと感じます。以上の疑問を持っておりますので、コメントがあればいただきたいと思います。

【野川部会長】 はい。大きく2点ですね。最初の表にある4億2,300万円というのとさっきのご説明との関係、それからあと、何とか目安ぐらいは示せないのかということですが、いかがでしょうか。

【金籠総務課企画官】 先ほど「緊要な経費」のところについて、立川委員からご質問いただいた部分につきまして、私、総務課のほうから補足の説明をさせていただきます。

コロナ等「緊要な経費」ということで、まず一般的なお話で申し上げますと、前年度枠の中、つまり1.0の範囲内で要求する、いわゆる通常の枠と、その外側にあるコロナ等の緊要な枠ということで、2つの枠がございます。2つ目の枠に、海技教育機構の一部予算についても積まれているということがございますが、この内容につきましては、いわゆるコロナ対策等のためというような緊急に措置すべきというもの、その中にさらに災害等に備える、自然災害等に備える「緊要な経費」、こういったものがざっくり2つ、大きく入っているというふうにご理解ください。その中で、自然災害等々に関する経費につきましては、先ほどの説明のとおり、今後しっかりとした額を積んでいくということ、それから、その額の多寡等々につきましては精査が必要であるということから、要求段階では数字を出した形では行わないという政府全体の仕切りでございますので、そういった部分については、除いたところしか、額としては載せられないということになります。したがって、今残っている4,200万、約4,200万の部分でございますが、これは海技教育機構として必要な経費、コロナ等の緊要な経費の中で、自然災害等への対応を除いたもの、したがって、教育内容の高度化で、コロナにも関連して緊急に措置すべき内容として、数字としてここに計上できるものがこの額になったというふうにご理解をいただければと思います。

【和田海技課企画調整官】 引き続きまして、ご質問いただきました耐震化と代船建造について、改めましてご説明を差し上げます。

耐震化につきましては、海技教育機構の学校施設において耐震化が必要な建物というのは、合計で36棟ございました。本年度までの状況につきましては、実はその中、36棟中31棟が今年度中に終わる見込みとなっております。つまり、耐震化率は86.1%余りとなっております。残り36分の5、残りの5校を速やかに進めてまいりたいというところで、お願いをしているところです。

代船建造につきましては、今年度初めて要望させていただいたところであり、年数も経過しまして、海技教育機構からも、建造から25年が経過し、塩害や経年劣化による各種不具合も目立つようになってきたと。その部分で代船建造を行っていきたいという要望があり、今年度初めて要望させていただいたものです。これは来年度以降につきましても、状況を見ながら速やかに進めてまいりたいというふうに考えているところです。

いずれにしても、立川委員ご指摘のとおり、耐震化、また代船建造、これは速やかに行っていくべきもの、この辺りの認識につきましては、我々も共通して持っているものですので、しっかりと努力をしてまいりたいというふうに考えております。ご理解賜ればと思います。

【野川部会長】 はい、ありがとうございます。よろしいでしょうか。

【立川臨時委員】 大体理解はできました。特に耐震の関係については、今年度の予算が通れば、ほぼほぼ終わると理解しました。ただ、そういうことであれば、あらかじめそういうことを説明していただくと、今年度の予算が満額出れば終わるということが理解できると思いますので、そういう説明も含めていただければと思います。

代船建造のほうはなるべく早く計画を進めていただいて、新しい船舶で新しい技術を学べるような形にいただければと思います。

最後にもう一点、予算につきましては、船員政策課だけではなくて、内航、外航、海上保安庁の管轄になるかもしれませんが、走錨の関係だとか、船員に関する予算は多々ありますので、独立行政法人の海技教育機構であるとか、船員養成教育機関だけの予算説明ではなくて、トータルとしての船員養成ないしは船舶の安全に関わる予算がたくさんあるので、こういった機会に担当部局、部署に出席いただいて、ご説明をしていただくと、より一層海事局として、こういう方向で政策を進めていくんだという理解が進むのではないかと思います。来年度に行われる概算要求や、今回の要求に係る決定予算の説明で、縦割りではなくて、広範囲な説明をいただければと思います。よろしく願いいたします。

【野川部会長】 ありがとうございます。ご要望として承っておきたいと存じます。

ありがとうございました。

ほかにございますでしょうか。

【松浦臨時委員】 部会長、松浦です。よろしいでしょうか。

【野川部会長】 はい。松浦委員、お願いします。

【松浦臨時委員】 先ほど全体の概要について、2ページの対策の方向性の中で、法改正を含む制度の見直しについてご説明がございましたが、法改正については、諮問、答申という手続の流れがあり、諮問から答申への間に十分な検討時間が必要であると思われませんが、事務局のお考えをお聞かせいただけませんかでしょうか。

【野川部会長】 お願いいたします。

【有田船員政策課課長補佐】 ご質問ありがとうございます。これまで船員部会で議論いただきました船員の働き方改革、こちらについても、ご説明しましたとおり、制度改革を、取りまとめを踏まえて今検討させていただいているところでございます。具体的な制度改革、法改正をするに当たっては、委員ご指摘のとおり、船員部会において諮問と答申をさせていただく予定でございます。ご指摘のとおり、時間をかけてしっかり議論できるように、ただ、しっかり速やかに制度改革ができるという両面をとらまえて、しっかり我々のほうで速やかな準備をさせていただき、準備が整い次第、すぐにお話ができるようにとさせていただきます。諮問、答申も含めてですが、事前のご説明も含めて、できる限り早くご説明をさせていただけるように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。よろしいでしょうか。

【松浦臨時委員】 ありがとうございます。時折検討時間が少ないときが見受けられますので、十分な検討時間がとれるよう、当部会にて前広に説明を頂くようお願いいたします。

以上です。

【野川部会長】 ありがとうございます。ご要望承りました。

ほかにございますでしょうか。

【庄司臨時委員】 庄司です。

【野川部会長】 庄司委員、お願いします。

【庄司臨時委員】 すみません。ちょっと庄司の理解が悪いのか、ここでは関係ないのかも含めた質問なんですけれども、新型コロナウイルス対応として、この教育機関だけで

はなく、通常の船舶職員、船員さんを含めた対応というのは、この予算の中のどこかにあるのでしょうか。今、船員の乗換えの問題ですとか、恐らくPCR検査を受けなきゃいけないとか、いろいろ出てきていると思うんですが、そのほかにもコロナ対策ということはあるのでしょうか。ちょっと質問です。

【野川部会長】 これ船員全体についての、コロナ対策の何か予算のようなものはあるかということですね。いかがですか。

【有田船員政策課課長補佐】 ご質問ありがとうございます。こちらにつきましては令和3年度の予算概算要求ということで、特に海事産業の再構築プランの基本的な考え方に密に関わるものについて、今、ご説明をさせていただいたところでございます。当然コロナの対応として「緊要な経費」ということで要求しているものもございますし、委員のご質問のあったものに関しましては、予算以外の方法でも、例えば業界向けのガイドラインを海事局のほうで作成させていただいたりということもさせていただいております。また、海運業界だけでなく、業界全体、社会全体の横串的な支援も政府のほうで行われているところでございまして、そういった取組も全てもろもろ行っ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】 はい。

【庄司臨時委員】 ありがとうございます。船における新型コロナウイルスの状況ですとか、対策というのは、今後船員になろうとする学生、もしくは候補者にも関連するところがありますので、ぜひともしっかりお願いできればと思います。

以上です。ありがとうございました。

【野川部会長】 ありがとうございます。ご要望承りました。

ほかにもございますでしょうか。

もしよろしければ、ご質問等お気づきの点がございましたら、事務局まで、ぜひお問合せをいただきたいと存じます。

時間の関係もございますので、ちょっとここで区切りをつけさせていただければと思います。ありがとうございました。

それでは、続きまして、議題2の報告事項である「船員の健康確保に関する検討会取りまとめについて」、事務局よりご説明をお願いいたします。

【古屋企画調整室長】 船員政策課の古屋と申します。船員の健康確保について、ご説明をさせていただきます。

船員の健康確保につきましては、昨年7月の部会での方向性を受けて、部会の久宗委員を座長として、労使関係の団体、産業医学、海上医学、遠隔診療、通信等の専門のほか、船員保険等の有識者で、船員の健康確保に関する検討会を昨年9月に立ち上げて、8回の検討を行いました。今回、19日に取りまとめの資料を公表いたしましたので、ご報告をさせていただきます。

この間、新型コロナの関係で書面やオンラインでの開催もありましたが、ご協力いただきました委員の皆様方には改めて感謝申し上げます。

内容については、資料に沿ってご説明をさせていただきます。まず、資料2-2の報告書本体の目次をご覧くださいいただければと存じます。

報告書につきましては、船員の健康の現状と課題、船員部会で示された方向性と実施すべき事項について整理しています。

IVに実施すべき事項を示しておりまして、船員の健康診断の在り方、船員の過重労働対策、メンタルヘルス対策、船員向け産業医の導入等、小規模事業者における健康管理の促進、効果的な運用に向けた実施体制という形でまとめているところでございます。

詳細な内容につきましては、大部にわたりますので、資料2の概要のほうでご説明をさせていただきます。資料2の1ページをご覧ください。

船員につきましては、部会でも何度かお話しさせていただいておりますが、長期に陸上を離れるなど特殊な労働形態で、高齢の内航船員も多く、長時間労働も課題となっており、疾病率や、腹囲、血圧、脂質の高い方、喫煙者も多く、また、高ストレスの方も多いというような状況でございます。

2ページをご覧ください。

4ポツのところに示している40歳以上が受診いたします特定健診は、保険者が実施するものでございます。船員保険については、他の医療保険制度の保険者よりも、この特定健診の受診率が低く、また、船員保険独自で行っている健康証明の写しの回収も十分な状況ではないというところでございます。

こういった状況や船員部会での議論を踏まえまして、実施すべき事項をIIに示しています。こちらにつきましては、部会で取りまとめられた方向性に基づき検討しておりまして、陸上制度の取組を参考にしつつも、海上労働の特殊性や、中小事業者が大宗を占める内航海運業界の実情や、既存制度との関係等に十分な配慮をするため、関係者へのヒアリングや、委員による船内視察などを行いながら、議論を重ねてきたところでございます。

1つ目の柱でございますが、船員の健康診断のあり方です。1ポツの(1)をご覧ください。ただければと思います。船員法に基づきまして、船舶所有者の費用負担の下、船員は健康検査といったものを受け、指定医による健康証明を受けて乗船していただく形になっておりますが、船員の健康リスクとなる生活習慣病の予防という点で申し上げますと、使用者が継続的に健康状態を把握して、適切な事後措置や保健指導をするということが必要でございます。現在は、仕組みとしてはそういったものが設けられておりません。健康証明も保存を求められているわけではございません。そのため、現在年1回船員が受けているこの健康検査を船員の健康診断と位置づけて、船舶所有者は、この健康診断を通じまして、船員の健康状態を把握すべきこととしているところでございます。必要な事項等について指針等を示すということも、示しております。

項目につきましては、3ページにお示ししているところでございます。陸上制度や、特定健康診断の項目を踏まえた内容とするとしておりまして、①から④までの項目を見直すということにしているところでございます。見直しに伴いまして、合格標準の見直しも必要となります。例えば、④の機関部の船員の聴力検査は、合格標準の導入の要否について検討する必要があるところでございますが、これについては、健康管理のために必要なか、乗船の可否のために必要なかという点も含めて、引き続き検討することとしておるところでございます。

(2)をご覧ください。健康確保につきましては、医学的な所見を得て事後措置や保健指導につなげるということが必要です。これまで健康診断の結果の通知や保存、事後措置といったことの規定や、保健指導の実施の規定については、船員制度では盛り込まれていませんでした。また、船員自身、健康診断を受診し、保健指導を利用することで、自らの健康の保持に努めるといったことも求められていませんでしたので、これらを盛り込んでいるところでございます。結果の通知については、医師の所見等を通知するということが今まで十分には行われておりませんでしたので、これを通知するということが健康証明の記載の事項の見直しも検討することとしておるところでございます。また、検診結果につきましては、陸上労働者のような形で個人別の記録表にまとめるという方法もございまして、簡易な方法ということで、健康証明書の写しを個人別に保存するというような、簡易な形でも認めるとしているところでございます。健康診断の結果を踏まえまして、船舶所有者は、健診を実施した医師の意見を聞いたり、あるいは指定医の健康証明書の記載する意見に基づき、事後措置を講ずるとしているところでございます。これらについて留

意すべき点については、指針等を示して適切な運用を図るということとしているところでございます。

健診の実施につきましては、先ほど申し上げました健康証明の健診と特定健診の実施が一括してできるような医療機関の増加が必要でございます。今後は船員保険の保険者とも連携して、地域の医療機関の協力を得られるよう、国は制度周知に努めることとしているところでございます。

また、健康診断のデータにつきましては、保険者がデータを分析するような形になっており船員保険の保険者が分析し、情報提供し、また、船舶所有者においても活用が望まれるとしているところでございます。

続きまして、2ポツのところでございますが、過重労働対策についてです。先般の船員部会の取りまとめでは、船員の労働時間管理に関する使用者の責任の明確化や、労働時間の把握などの方向性が打ち出されたところでございます。把握された労働時間などを基に、長時間労働者への面接指導を行うという枠組みが求められているところでございます。

具体的な内容については、5ページをご覧くださいと思います。

まず、この長時間労働の面接指導、対象となる船員、こういった方法が考えられるかということでございますが、陸上労働では月80時間の時間外・休日労働といったものを1つの基準にしているところでございます。これに相当する時間を働かれている船員ということで、月の総労働時間240時間超の船員で疲労蓄積が認められる方、こういった方を実施対象とすべきであるとしているところでございます。また、一定期間以上連続して乗船する方についても、船種の違いを踏まえつつ、検討するべきであるとしているところでございます。

次の○でございますけれども、疲労蓄積についてでございます。こちらにつきましては本人の申出で判断することとなりますけれども、産業医や、身近にその方を見られている船内の衛生担当者が申出を促すこととしており、チェックリストなどの活用も考えられるところでございます。そのほか、労働時間がそこまで至らなくても、健康への配慮が必要な方や、船舶所有者において定めた基準に該当する方に面接指導等に努めるということを示しておるところでございます。

実施方法につきましては、原則として毎月1回以上で、労働時間の情報提供を医師に行って実施します。ただ、船員の特殊性という点で申しますと、上陸が必ずしも毎月あるわけではないので、船内や遠隔地での実施ということも考えられるため、情報通信機器の活

用もするとしているところでございます。ただ、それでもなかなか船内で環境が整わないという場合もございますので、下船後の実施なども認めることとし、面接指導の結果、医師の意見により必要な事後措置につなげるということとしているところでございます。

6 ページをご覧くださいいただければと思います。

実施義務の対象事業者ですが、当面は雇用船員 50 人以上の船舶所有者に義務づけ、将来的に全ての事業者に義務づけるという方向を打ち出しているところでございます。

続きまして、3 のメンタルヘルス対策でございます。

こちらについては、ストレスチェック制度といったものがございます。こちらについては陸上制度でも導入されており、船社においても一部導入しているところもあるところでございます。この実施につきましては、1 年に 1 回以上、医師、保健師等により実施し、結果等について直接医師からお知らせするということと、必要があれば面接指導を実施するというような形としております。その結果に基づきまして、就業上の措置は講ずるということとしています。

50 人未満については努力義務という方向を打ち出しているところでございます。

続きまして、7 ページの (2) のストレスチェックの結果の活用でございます。陸上制度でも結果の集団分析といったものが行われているところございまして、船ごとの集団分析、あるいは会社ごとの集団分析、こういったことの実施に努めるということを盛り込んでいただいているところでございます。

(3) につきましてで、その他のメンタルヘルス対策について、指針等を定めるということを示しておるところでございます。

続きまして、4 ポツの産業医の導入についてです。これまでの船員の健康管理につきましては、個別に船員さんが見ていただく指定医制度のほか、会社としまして、安全衛生委員会を常時 50 人以上の船員を使用する船舶所有者に設置することとしておりましたが、継続的に医学的知見を持つ方が健康管理をサポートするという体制は確立していないことから、今回雇用船員 50 人以上の規模の船舶所有者について、産業医の選任を義務づけるものでございます。役割につきましては、健康管理等に関して医学的なサポートを行うということで、具体的な例としまして、①から次のページの⑨までの内容の医学的サポートをしていただくということの方針として出しているところでございます。

こういったことを実施するに当たって、助言、指導、勧告等の必要な権限を定めることとしています。また、産業医活動に必要となる巡視といった活動がございますけれども、

陸上労働では月1回以上の巡視を行うこととされていますが、海上労働においてこれを実施することは困難ということをごさいます、①から③までの代替的な方法を示しているところをごさいます。まず年1回以上、産業医の先生が巡視していただくというものでごさいます。2つ目は衛生管理者、衛生担当者の方などが代わりに巡視していただきまして、その結果を船内にお知らせすると、産業医の先生にご報告いただくというものでごさいます。3つ目は毎月1回以上、必要な情報を提供するというものでごさいます。検討会においても議論ございましたけれども、①につきましては、なかなか運航スケジュールですとか、天候で予定していた日に船が着かないといったこともありますので、実効性を確保するという観点から、産業医の指示の下、衛生管理者または衛生担当者が巡視した画像や動画を送るというような方法も検討するべきであるとしているところをごさいます。②につきましては、月1回の巡視の実行について船員の負担とならないように、簡単に実施する方法について引き続き検討するというところをごさいます。また、巡視するポイントについては、今後、船員向け産業医の意見や、国が示すような内容を参考に、各社で決めていただくとしているところをごさいます。

続きまして、小規模事業者をごさいます、50人未満の船舶所有者については、必要な知識を有する医師や保健師に、資格に応じて健康管理等の全部または一部を行わせるように、各種の助成金等を活用して実施に努めるということとしています。

船員向けの産業医につきましては、陸上制度の資格を持つ方を選任するべきというふうにしているところをごさいます。産業医が業務を行う際には、海上労働に関する制度や船内環境などの海上労働の特殊性に関する情報が必要となっています。そのため、国はDVDやeラーニングなどを活用しながら、産業医向けに必要な知識を得る機会も設けることとしているところをごさいます。

また、その2つ下をごさいますけれども、産業医が見つからないというご議論がこちらの船員部会のほうでもございました。船舶所有者が必要とする地域で産業医が確保できるように、国は、医師会、船員保険会、海員掖済会などの関係団体の協力を得ながら、体制の整備に努めるということとしているところをごさいます。

(3)については、先ほどの安全衛生委員会に参加できるようにするというところと、その下の丸〇ですけれども、産業医の導入とともに、保健師の活用についても必要に応じて検討するべきとしているところをごさいます。

5ポツについて、今度は小規模事業者における健康管理という点をごさいます、雇用

船員50人未満の小規模事業者につきましては、なかなか産業医の確保等難しい状況もございます。こういったことを踏まえまして、関係各社での連携や、あるいは産業医の共同選任、健康診断の共同実施など様々な取組が考えられます。また、50人以上の事業者においても、こういった取組が考えられますので、特性を踏まえて積極的な取組が求められるとされているところでございます。

それからその下でございますけれども、小規模事業者向けの各種労働保険等での助成金や産業保健総合支援センター等の施設についても船員利用可能となっておりますが、なかなか活用が進まないため、国土交通省、厚労省や海事関係団体とも連携して、情報提供を図るべきとしているところでございます。

それから6ポツでは、効果的な実施体制ということで、先ほど申し上げましたように、船内での情報通信機器を活用した面接指導等のガイドラインを整備するということと、次のページ、10ページでございますが、洋上医療について、医療関係者の課題共有の場を国で設けるとしているところでございます。

また、民間のサービス活用や、船員保険の保健事業の活用を図ることを(2)に示しています。実施に向けては、自主的な取組や業界全体を通じた普及啓発が必要で、また、荷主、オペの理解も必要です。国は、これらの制度見直しについて、荷主、オペを含め、海運業界全体へお知らせし、準備期間を取った上で実態に合った対応を図ることというふうに行っているところでございます。

私からの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、発言は先ほどと同様に私の指名の上で行いますが、今ご説明のあった内容につきまして、ご質問等ございましたらお願いいたします。

【中島臨時委員】 部会長。

【野川部会長】 はい、どなたでしょうか。

【中島臨時委員】 日本船主協会の中島です。よろしいでしょうか。

【野川部会長】 はい、中島委員、お願いいたします。

【中島臨時委員】 意見です。まずは検討会の皆様、関係の皆様のご尽力に感謝申し上げます。我々としましても、このテーマは、地味ではありますが、極めて大切なテーマと認識しております。陸上では常識、当たり前のことなのかもしれませんが、今日冒頭ご説明のあった概算要求の海事産業の再構築プランや、船員政策改革、船員の養成改革

などのベースになるものだと認識しております。

その上で、対象は外航、内航を問わず幅広くテーマも多岐にわたっており、実効性が極めて重要かつ難しいと認識しております。このレポートのご指摘のとおり、基本的な主体者は当事者、企業であり、労使ということになるわけですが、その実効性を上げるために、効率的な運用を促進するという観点で、ご如才なきことながら、国交省の方々のさらなるイニシアチブ、リーダーシップを心から期待したいと思っております。

以上です。

【野川部会長】 ありがとうございます。ご意見として承りたいと存じます。

ほかにごございますでしょうか。よろしいでしょうか。

【久宗臨時委員】 久宗です。

【野川部会長】 久宗委員、お願いします。

【久宗臨時委員】 座長をさせていただいた久宗ですが、皆さん、大変お世話になりました。実際、初めの議論からそれぞれ、今海運業界を取り巻くコロナ禍の大変な状況では、それを今回の制度を受け入れた船主の皆さん、心から感謝をしております。また、そのほか協力いただいた方々に、本当にありがとうございます。

いずれにしても、やはり基本的な考え方としては、同じ日本で働く労働者が、海上と陸上で異なっているというのがやっぱり問題ですので、今回の制度が陸上に近づいたと思っております。ただ、また急激な変化ですので、国交省指導の下、また、船主側、労働者側それぞれで歩み寄って、本当に船員の健康に尽くせるような体制ができればいいと思ってまとめさせていただきました。今後、実行可能なシステムを構築したいと思っておりますので、ぜひまた関係機関の皆様、ご協力よろしく願いいたします。

以上でございます。

【野川部会長】 ありがとうございます。久宗委員、大変有益な内容を取りまとめていただきまして、誠にありがとうございました。

それでは、次の議題に移りたいと存じます。

【内藤臨時委員】 部会長、よろしいでしょうか。

【野川部会長】 はい、すみません。どうぞ、内藤委員。

【内藤臨時委員】 はい、内藤です。今、久宗委員が座長として取りまとめていただきありがとうございます。私どもの労働環境、50名以上と50名以下ということで、働き方に関しては、労働条件は同じようにしなくてはいけない。労働負荷が上がってはいけない

いというような内容だと思います。ただ、その産業医の制度に関して、50名という仕切りをされているので、特に小型船でも労働時間が長い事業もあると思います。あくまでも産業医の監査をということで言われている内容と理解しておりますので、そのようなご指導でお願いしたいと思います。

また、先ほど古屋室長からご報告いただきましたように、通信電波を使った、例えば産業医問診であるとか、それから、私ども50人以上に関しては安全衛生委員会というのを開催しておりますので、その場で、例えば通信による遠隔の開催ということも、具体的には方法としてお認めいただき、ご指導いただきたいと思います。

以上です。

【野川部会長】 はい。ご要望、ご意見、確かに承りました。よろしいですか、特には。では企画調整室長、お願いします。

【古屋企画調整室長】 古屋でございます。内藤委員、取りまとめにご協力いただきまして、誠にありがとうございます。

先ほどご指摘いただいたような通信を使ったやり方につきましては、非常に船員のこういった健康管理においては非常に重要となっているところでございますので、陸上制度のやり方ですとなかなか厳しいところもございますので、柔軟に対応していければと考えております。

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、ほかにございますでしょうか。よろしいでしょうか。

それでは、次の議題に移りたいと存じます。

議題3の報告事項であります「令和2年度（第64回）船員労働安全衛生月間の実施概要について」、事務局よりご説明をお願いいたします。

【富田労働環境対策室長】 労働環境対策室長の富田でございます。

それでは、令和2年度船員労働安全衛生月間の実施概要についてご報告申し上げます。資料3をご覧くださいと思います。

船員労働安全衛生月間でございますけれども、毎年9月に集中的に船員災害防止の取組を関係者一丸となって取り組んでいるものでございまして、今年度で64回目となります。今年度につきましては、新型コロナウイルス感染症の影響を踏まえまして、各地域ごとに感染状況を把握の上、実施の可否を適切に判断いただくとともに、実施する際には、いわ

ゆる3密を避けるなどの十分な感染防止対策を講じることを前提としたために、例年と比べますと活動規模が縮小され、実績も減少した形となっております。関係者の皆様には、このような状況下におきまして、実施にご理解、ご協力をいただきましたこと、この場をお借りして御礼申し上げます。

実績については記載のとおりでございまして、船員災害防止大会は8か所で開催し、各種講演、あるいは優良事業者の認定証の伝達等を実施しております。講演会、講習会等を16か所で開催し、パワハラ、メンタルヘルスの研修、救命いかだを使用した生存対策の講習会、あるいはAEDを使用した救命講習等を実施しております。また、医療機関、医師の協力の下に、船員の無料健康相談所を67か所で開設し、491の方が利用をされました。また、訪船指導として225か所、1,197隻を訪船し、安全衛生に関するリーフレットを配布する等の活動を実施したところでございます。

なお、次のページに活動のイメージや最近の活動の実績の推移を参考までにつけさせていただきます。

報告は以上でございます。

【野川部会長】 ありがとうございます。

発言は先ほどと同様、私の指名の上で行いたいと思いますが、ご質問等ございますでしょうか。よろしいでしょうか。

それでは、次の議題に移りたいと存じます。議題4の審議事項である「船員に関する特定最低賃金（海上旅客運送業最低賃金）の改正について」、専門部会での調査、審議の結果について、事務局よりご説明をいただいた上で審議をすることとしたいと存じます。

よろしく願いいたします。

【富田労働環境対策室長】 労働環境対策室長の富田でございます。引き続き私のほうから説明させていただきます。

資料4-2「船員に関する特定最低賃金の審議について」をご覧くださいければと思います。

まず本年度につきましては、全国内航鋼船運航業と海上旅客運送業の2業種について諮問をいたしました。まず、全国内航鋼船運航業最低賃金専門部会でございますけれども、10月5日に第1回の部会を開催し、審議を行いました。労使の合意は得られず、第2回目を10月26日に開催する予定としております。

次に、海上旅客運送業最低賃金専門部会でございます。10月1日に第1回の専門部会

を開催しましたけれども、合意を得ることができず、10月16日に第2回の専門部会を開催し、審議を行いました。その結果、職員、事務部職員、部員、それぞれ350円アップとし、職員については、24万6,450円を24万6,800円に、事務部職員については、19万2,350円を19万2,700円に、部員については、18万5,000円を18万5,350円に、それぞれ改正することが適当との結論に至りました。

また、最低賃金専門部会においてご審議いただきました委員の皆様方は、次のページの名簿のとおりでございます。

専門部会で結論をいただきました海上旅客運送業最低賃金の改正案につきましては、資料4の「船員に関する特定最低賃金（海上旅客運送業最低賃金）の改正について」のとおりでございます。

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、発言は先ほどと同様、私の指名の上で行いたいと存じます。本件につきまして、ご質問等ございますでしょうか。よろしいでしょうか。

それでは、特になければ、船員に関する特定最低賃金（海上旅客運送業最低賃金）の改正については、資料4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。

ありがとうございました。

それでは、次に、議題5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、ウェブ会議からご退出をお願いいたします。非公開での審議となりますので、関係者以外の方全員がウェブ会議から退出をしないと議事が始められないため、ウェブ会議からのスムーズな退出にご協力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き、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。

これで、本日の予定された議事は全て終了いたしました。何かほかにございますでしょうか。お願いいたします。

【金籠総務課企画官】 部会長申し訳ございません。海事局総務課でございます。

先ほど、予算概算要求に関する質疑におきまして、立川委員からご質問を頂戴し、それに対する回答説明の中で、私から海技教育機構関連要求予算のうち、「緊要な経費」につきまして、約4,200万というふうに発言申し上げてしまったんですが、正しくは4億2,300万ということで、白いパンフレットのほうの4ページ、予算要求の総括表の記載のとおりでございます。おわびして訂正をいたします。失礼いたしました。

【野川部会長】 ありがとうございました。

ほかになにかございますでしょうか。

では、なければ事務局よりお願いをいたします。

【岡村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129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 —