

令和4年5月27日（金）12時50分～

交通政策審議会 海事分科会 第148回船員部会

【伊藤労働環境技術活用推進官】 それでは皆様、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148回船員部会を開催させていただきます。

私、事務局を務めさせていただきます海事局船員政策課の伊藤でございます。よろしくお願いいたします。

今回も新型コロナウイルス感染症拡大防止の観点から、ウェブ会議開催とさせていただきます。

まず、ウェブ会議の操作方法についてご案内申し上げます。委員の皆様におかれましては、カメラ・マイクの通信についてはOFF（マークにスラッシュ、斜め線の入った状態）にさせていただきます。ご発言時についてはカメラ・マイクをONにさせていただきます。発言が終了いたしましたら、再びカメラ・マイクをOFFにさせていただきますようお願い申し上げます。

ご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、通信状態が乱れたり、回線が切れたりする可能性がございます。よろしくお願いいたします。

傍聴の皆様におかれましては、常時、カメラ・マイクはOFF（マークにスラッシュが入った状態）で傍聴をよろしくお願いいたします。

その他ご不明な点がございましたり、音声、映像に乱れがあったりした場合には、あらかじめお伝えしております事務局の緊急連絡先までご連絡をお願いいたします。

なお、本日、海事局坂巻審議官におかれましては、リモート参加となっております。ご了承ください。

議事に入ります前に、事務局である海事局に人事異動がございました。ここでご紹介させていただきます。海技課、中村船員教育室長です。

【中村船員教育室長】 4月1日から船員教育室長を拝命いたしました中村昭敏でございます。今後ともよろしくお願いいたします。

【伊藤労働環境技術活用推進官】 本日は、委員及び臨時委員総数19名中14名の出席をいただいております。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条の規定に基づきまして、定足数を充足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、ウェブ会議開催でございますので、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、以後の司会進行をよろしく願いいたします。

【野川部会長】 それでは早速、本日の議事を進めてまいりたいと存じます。本日は、この後、第3回の知床遊覧船事故対策検討委員会が控えておりますので、その関係上、13時50分までには遅くとも議事を終了させていただきたいと存じます。委員の皆様におかれましては、円滑な議事運営にご協力のほど、よろしくお願いいたします。

それでは、議題1の審議事項である「船員に関する育児休業、介護休業等育児又は家族介護を行う労働者の福祉に関する法律施行規則の一部を改正する省令案について」でございますが、こちらは前回の部会にて諮問のありました案件でございます。

5月10日までとしておりました各委員からのご意見の状況等について、まず、事務局からご説明をお願いいたします。

【高乗船員政策課課長補佐】 期日までに、特段の意見はございませんでした。

以上でございます。

【野川部会長】 ありがとうございます。前回の部会後も委員から特段ご意見はなかったということでございますので、答申の決定について、この場で確認を行いたいと思います。

今回もウェブ会議でございますので、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。発言を希望されるときは、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、発言をお願いいたします。

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ご発言をお願いいたします。

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。いかがでしょうか。

特にございませんでしょうか。それでは、特になければ、国土交通大臣から諮問第405号「船員に関する育児休業、介護休業等育児又は家族介護を行う労働者の福祉に関する法律施行規則の一部を改正する省令案について」をもって諮問された件については、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。

それでは続きまして、議題2の審議事項である「子の養育又は家族の介護を行い、又は行うこととなる船員の職業生活と家庭生活の両立が図られるようにするために事業主が講ずべき措置等に関する指針の一部を改正する告示案について」でございますが、こちらも前回の部会にて諮問のありました案件でございます。

5月10日までとしていた各委員からのご意見の状況等について、事務局よりご説明をお願いいたします。

【高桑船員政策課課長補佐】 こちらの告示案につきましても、期日までに特段のご意見はなかったところでございます。

【野川部会長】 ありがとうございました。前回の部会後も、委員から特段ご意見はなかったようですので、答申の決定について、この場で確認を行いたいと思います。

発言は先ほどと同様に、私の指名の上で行います。では、本件につきまして、何かご発言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、国土交通大臣から諮問第406号「子の養育又は家族の介護を行い、又は行うこととなる船員の職業生活と家庭生活との両立が図られるようにするために事業主が講ずべき措置等に関する指針の一部を改正する告示案について」をもって諮問された件については、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。

それでは続きまして、議題3の報告事項でございます「船員教育機関卒業生の求人・就職状況等について」、事務局よりご報告をお願いいたします。

【中村船員教育室長】 それでは、資料3に基づいて、船員教育機関卒業生の求人・就職状況等につきまして、船員教育室のほうから報告させていただきます。

資料3については、例年、昨年度と一緒の構成ではございますが、1ページから6ページまでの構成になっております。

まず、1ページから説明をさせていただきますが、1ページにつきましては、直近5年間における大学・高専・海技教育機構の学校、短大、そして海技大学校ごとに求人数、就職者数、進学数をまとめたものでございます。なお、括弧の中は女性の内数となっております。

令和3年度卒業生に対する全体的な海上産業への求人数は、前年度に比べて増加してお

りました。就職希望者数のほとんどが海上産業に就職しており、これは、昨年度も含めまして、近年、同様の傾向にあります。

続きまして、2ページ目をご覧ください。ここでは船員教育機関における航海・機関別の求人・就職状況についての表となっております。

まず、令和3年度における求人・就職状況を、航海科・機関科にまとめた部分でございますが、表が2つございます。上の表は、三級海技士養成に関わるものでございまして、求人数の数字は延べ数で記載しております。求人数は、内航、カーフェリー及び旅客船では、いずれも航海科のほうが機関科よりも若干多い数字となっており、外航と水産は、逆に機関科のほうが航海科よりも若干多い数字となっております。それに対して採用数でございますが、航海科と機関科の割合がほぼ同数となっております。

続きまして、同じページの下、2ポツのところでございますが、これは四級海技士養成に関わるものでございまして、求人数自体は実数で示してございます。求人数は、航海科・機関科の割合は、合計数からすると約6対4となっております。採用数も同様に、航海・機関の割合で、合計いたしますと6対4の大体の割合となっております。

続きまして、3ページ目、グラフ表記が6つ載っている資料でございます。この3ページ目につきましては、先ほどの1ページ目、2ページ目で示したものと関連しております。直近5年間の海上への求人・就職状況の推移を、大学・高専・海技大学校ごとに延べ数として棒グラフで示したものでございます。求人数につきましては、求人数のカウントの重複を可能な限り排除するとの考えから、ここ最近、推定値として折れ線グラフで示してございます。特に令和3年度は、左側のグラフの外航を見ていただくと、求人数、就職者数が前年度よりも減少しております。なお、大学生の就職者数が最も多く、全体の約6割を占めております。

続きまして、真ん中の内航のグラフ表記でございますが、まず、求人数が増加しております。ただ、海技大学校に進学している規模自体が少なかったためか、就職者数自体はそれほど増加はしておらず、というか、横ばいから若干減っているかなという程度となっております。また、内航に関しましては、商船高等専門学校の学生の就職者が最も多く、全体の約85%程度となっております。この表の右側、このグラフはカーフェリー・旅客船に着目したものでございますが、求職者については、若干下がりつつあるものの横ばい傾向、また、ここでも商船高等専門学校の就職者数が最も多い結果となっております。全体の約9割が高専出身者ということとなっております。

これまでの3つの資料から、令和3年度における大学生については、就職希望者数の約8割が外航に、約2割が内航、それと、商船高等専門学校の場合は約2割が外航、そして7割が内航、残り1割につきましてはカーフェリー・旅客船に就職しているという結果がうかがえます。

続きまして、4ページ目をご覧ください。先ほどの三級に対しまして、この4ページ目は四級海技士養成機関における求人・就職状況の推移を示したものです。これも同様に、1ページ、2ページとリンクしておりまして、直近5年間の海上への求人・就職状況の実数を積み上げた棒グラフとなっております。令和3年度では、左側グラフの外航につきましては、求人数自体は減少傾向でございます。就職者数自体は、海上技術学校の本科及び乗船実習科の卒業生で4名となっております。そして、真ん中の内航ですが、求人数、就職者数ともにほぼ横ばいという傾向を示しております。

最後に、右側グラフ、カーフェリー・旅客船部門では、求人数は、昨年度に比べて減少しております。就職者数自体は、それに反して増加傾向にあるということが分かりました。

続きまして、5ページ目、海上就職率の推移をご覧ください。これは、平成24年度から令和3年度、昨年度までの海上就職率の推移を示したものでございます。まず、青色線の大学生についてですが、これまで、令和元年の93%を超えて一番高い数字を示しております。ちょっと分かりづらいですが、茶色、商船高等専門学校につきましては、6年連続して8割を超える海上就職率となっており、前年度と比べ、ほぼ横ばいとなっております。緑の海技学校及び海上技術短期大学校、それと紫の海技大学校につきましては、これまでと同様に高い就職率を維持しております。

最後、6ページ目をご覧ください。各船員教育機関への入学状況を示したものです。これについても、直近5年間における各教育機関の入学状況を示したものでございますが、特に海上技術学校につきましては、令和4年度の応募者数が前年度に比べて100名以上減少しております。実際に112名減少しております。なお、短大の応募倍率につきましては、定員を増加した中であっても、約1.4倍という数字となっております。海上技術学校につきましては、応募率でいいますと1.0倍ということで、入学定員と応募者数が同じであったという結果になっており、ここにつきましては、中学の卒業生自体が全国レベルで減少傾向にあることがかなり大きく影響しているものと考えております。

次に、令和4年度の入学者数のところで、実際にはJMET Sの養成定員は400名で、実際に入学したのは369名でございました。実際に、海上技術短期大学校は定員を満た

しておりますが、海上技術学校につきましては、先ほどの1.0倍ということで、ほぼ合格なんです、実際に入学をしていただいた方が少なかったということで、定員割れを起こしている状況でございました。

以上、簡単ですが、資料3に基づいて説明をさせていただきました。

【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っていただきます。では、本件につきまして、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。

それでは、庄司委員、平岡委員の順でお願いいたします。

【庄司臨時委員】 お先に失礼いたします。庄司でございます。

今、これは船員養成ということでお話しされていると思うんですが、船員教育機関としての情報を提供したいのか、それとも、船員になっていく人についての情報を提供したいのかによって、昨今では商船系とか海技学校関係でなくても、一般大からの卒業生がいると思いますので、今後、その辺をどう扱われるのか、ご検討いただければと思います。

質問というよりは意見になります。以上です。

【野川部会長】 ありがとうございます。何かございますか、今のご意見に対して。

【中村船員教育室長】 庄司先生、ありがとうございました。今の、一般の学校、一般大学生も含めまして、当省のほうも注目している部分がございますので、今後、資料の中でどう反映していくか、検討していきたいと思います。

【野川部会長】 では、この件よろしくお願いいたします。

お待たせいたしました、平岡委員、お願いいたします。

【平岡臨時委員】 船員教育機関の入学状況に関して意見させていただきます。海技教育機関の関係についてご説明がありましたけれども、船員養成教育機関に関して、商船大と商船系の学校については、応募者数が定員を上回っている状況がずっと続いている一方、海技教育機関については定員割れを起こしており、特に令和3年、令和4年については、二桁の定員割れになっている状況です。海技教育機関は極めて重要な船員養成教育機関でもありますし、内航未来創造プランでも養成定員500名の目標を掲げていることを踏まえ、現状の400名の養成定員に甘んじることなく、今後、どのようにして入学定員を増やしていくのかをもっとしっかりと検討すべきと考えています。現状において、辞めていく学生が多いというような話ですが、やはり定員分は入学時点で確保するという前提で進めるべきだと思います。

【野川部会長】 いかがでございましょうか。

【中村船員教育室長】 平岡委員、ありがとうございます。定員割れにつきましては、我々としても、JME T Sとしても非常に重い問題と考えております。当然ながら、このままほっておくわけにはいきませんので、JME T Sと今現在検討している中では、各機関と、事業者様とも協力して、まず、募集に関する広報については、これまでもやっていたんだけど、さらに強化してやっていこうと考えておりますし、各校の入学へのアプローチについても、地域の内航事業者さんも含めまして、ご協力いただく方向で行いたいと思っております。

【野川部会長】 ありがとうございます。よろしいでしょうか。

【庄司臨時委員】 1点関連して、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】 先ほどもありましたが、少子化が進んでいて、世の中多様化が進んでいて、この業界でどれだけ欲しいといってもどんどん少なくなってくるのが現状だと思いますので、それは受け入れる業界側の魅力も含め、全体的にやはり検討がそろそろ必要かなと思います。

コメント要りません。以上です。

【野川部会長】 ありがとうございます。

加藤委員、手が挙がっておられますが、いかがでしょうか。

【加藤委員】 私も、今、庄司先生がおっしゃったことと同じことを言おうとしていました。まず、中退者がいる場合、3学年で考えると、学生は減っているのではないのでしょうか。これまでの審議ではそのような学生に対する政策も考えてきたかと思います。そのため、在校生も含めた数を出して教育機関としての政策をパッケージで考えていくべきかと思えます。

【野川部会長】 ということでございますが、ご要望、ご意見として承るということでよろしいでしょうか。ありがとうございます。

ほかにございますでしょうか。よろしいでしょうか。ありがとうございます。

それでは続きまして、議題4の報告事項である「知床遊覧船事故について」、事務局よりご報告をお願いいたします。

【谷口船員政策課長】 船員政策課長でございます。資料4をご覧くださいと思います。知床沖の遊覧船事故の概要でございます。

報道などで恐らくご承知かと思いますが、4月23日に、北海道知床半島の沖合で、乗員乗客26名が乗った遊覧船「KAZU I」が、「船首部分より浸水し、沈みかかっている」旨の連絡を行った後に沈没したということが分かっております。それで、カシュニの滝約1キロ沖合の海底でKAZU Iが確認され、そしてサルベージの後、昨日の夜ですが、一回船が落下するということがありましたけれども、再度サルベージをした上で、現在、網走港に向かって移動中ということでございます。

2番目の船舶情報ですけれども、この船は、有限会社知床遊覧船という会社の船として、この会社は2隻の船を持っております。KAZU IとKAZU IIIという船でございます。KAZU Iは19トンということですので、20トン未満なので、いわゆる小型船舶ということになります。航行区域は限定沿海区域でございます。乗船者は26名で、乗員が2名、船長と甲板員の方、それと乗客24名、うち子供2名ということでございます。多くの方が既にお亡くなりになっており、そして行方不明の方もまだ多数いらっしゃるという状況でございます。

写真がありますけど、KAZU Iはこういうふうな船でございます。乗ってました乗員の方は、いずれも小型船舶の操縦士免許をお持ちであったということで、免許としては必要な免許をお持ちであったという状況でございます。

一方で、船長については、近隣の事業者の方の声が報道などで紹介されておりますが、通常3年前後ぐらいで船長になるかどうかというところを、1年ちょっとぐらいで船長になられたと言われております。また、甲板員の方も、4月に実質的に船員さんとしてデビューされて、そして初めての営業運航の中で事故に遭われたということでございます。

事故に遭われた方及びそのご家族の皆様には深く哀悼の意を表し、そしてまた、お見舞い申し上げます。

そして、KAZU Iの関係位置図、右側をご覧いただきたいと思っております。知床半島の先端のほうに行って戻ってくるようなコースなんですけれども、通報された位置の近くでKAZU Iが沈んでいるのが発見されたということでございます。

3番目、国土交通省の対応でございますけれども、本省で事故対策本部、大臣が本部長でございますが、それと現地対策本部、本部長は大臣官房審議官ということで、今、現地対策本部から坂巻審議官がこの船員部会に出席させていただいているところでございます。乗客のご家族への24時間体制の相談窓口を設置してございます。

4番目、海事局の対応でございます。

4月24日より、本省海事局と北海道運輸局の職員が事業所に立ち入って特別監査を実施しております。先日、特別監査の結果を公表させていただきまして、現在、海上運送法に基づく事業許可の取消しに向けた聴聞手続を開始したところでございます。来月、聴聞を実施する予定になっております。

次に、4月24日、同じ日ですけれども、全国の旅客船事業者に対して安全確保の再徹底を指示してございます。また、25日より、全国の旅客船事業者に対する緊急安全点検というのを実施しております。これは小型旅客船だけではなくて、それ以外の旅客船も含めて実施しているということでございます。

また、4月28日に、岸田総理の指示によりまして、知床遊覧船事故対策検討委員会を設置してございます。これは、各分野の有識者、専門家の方々の会議という形で、対策に関していろいろなご意見をいただくという会議体でございます。船員部会から野川部会長、そして河野部会長代理、そして庄司先生にご参加いただいているところでございます。今日この後、14時から第3回の会議を行う予定になっております。

それと、5月10日に小型旅客船の緊急安全対策というのを発表してございます。これは、2種類やっております、1つは、この事故の状況、だんだんいろいろな事故の背景みたいなものが分かってまいりまして、1つは安全管理規程に基づいた運航基準等を各事業者は定めていらっしゃるんですけども、その運航基準に定めているような基準を超えるような、つまり、本来であれば出航してはいけないときに、出航してしまったというのが直接的な大きな事故の原因かなと思っておりますが、この辺りの安全管理規程に基づく対応が、例えば定点連絡なども含めて取られていなかったり、あるいは、事業者の方が、本来運航管理者あるいは補助者が事務所に運航中はいなくてはならないのですが、いなかったということなどが明らかになっておりまして、この安全管理規程の徹底、特に運航基準をまず1点目として緊急安全対策としてやっております。

それと併せて、今回、通信手段の不備ということも明らかになってございます。通信エリア外の携帯電話しか積んでいる状態ではなかった、あと、無線がアマチュア無線を積んでいた等がありますけれども、こういうことがありましたので、通信設備として載せているものが携帯電話である場合に、エリア内にちゃんと収まっているかどうかの緊急点検を日本小型船舶検査機構（JCI）がやっております、それでエリア外と確認されたものについては、エリア内のもの、あるいは無線などに、あるいは衛星電話に替えていただくということを今緊急にやっております。25日までやっております、その結果の刈り取り

中というような状況でございます。

次のページをご覧ください。それで、今回の事故については様々な問題点が指摘されております。ここに列挙してありますのは、知床遊覧船事故対策検討委員会で検討テーマとして現時点で議論されていく予定になっているテーマでございます。このテーマは、サルベージの結果とか、あるいは検討会の議論などなどを踏まえまして、テーマが追加されていく見込みになっております。例えば、ここに書いてあるもので、下から2番目の利用者への安全情報の提供とか、あと、一番上の旅客船事業者にふさわしい意識の確保、この辺りは安全意識の確保ですけど、こういうものは検討会での議論でありますとか、その後の国会等のご議論を踏まえながら追加させていただいたテーマでございます。

上から順番にご紹介しますと、まず、旅客船事業者にふさわしい安全意識の確保ということであります。これは、第1回の検討委員会で多く意見が出たところでございまして、そもそもいろいろな指導をしているんだけど、安全を守るという意識が事業者に欠けていたのではないかと。どうすれば旅客船事業者にふさわしい安全意識を確保できるのかということでございます。これはまた今後テーマとして議論していく予定でございます。

2番目、事業参入の際の安全確保に関するチェックの強化でございます。役員の方、運航管理者といった方の資質の確保でございます。今回の運航管理者は、社長が選任の届出を、運航管理補助者の経験が3年間以上あるということを出されておりましたが、実体を伴っていなかったということで、虚偽の届出だったということで認定をしているところであります。これに関しましては、法令などの試験制度を導入することを事務局としては検討委員会で提示させていただいているところでございます。ほかにも資質の確保に向けた取組を検討していく予定になっております。

その次、安全管理規程の実効性の確保でございます。今回、気象条件とか海象条件とかをチェックした上で出航の可否を判断することになっているのですが、そこは今回の会社では適切にできていなかったと。波浪注意報とかが出ているのに出航してしまっているということですので、ここを船長さん任せにするのではなくて、組織としてきちんと決定すべきではないかという議論が行われているところでございます。

それと、監査・行政処分のあり方でございます。昨年事故の後、監査に入ったということですが、その後、抜き打ちの確認なども行っているんですけども、それでいろいろ改善報告とかももらっているんですが、その改善報告書を結局やっていただけでなかったということも明らかになっておりまして、監査や行政処分をいかに実効性あ

るものにするか、これについても議論がなされていくということでもあります。

船員の技量向上、ここは特にこの船員部会に関係してくる部分かと思っておりますが、今回は、船長の方がほかの会社に比べて早く船長として登用されたということとか、実際危ない状況であるにもかかわらず出航してしまったとか、船員さん、特に船長さんの技量が十分だったのかどうかということに関して疑問が呈されているところでございます。今回、結果として十分な技量がなかった可能性が高いわけですけれども、こういうふうなことが起きないようにするために、船員の方の技量を向上させていく観点から、現在ですと小型船舶操縦士免許を持っているならば、船長になるかどうかの基準については事業者さんのほうで判断しているわけですが、あるいは、どういうふうな教育訓練をするかということについても、例えば旅客の避難訓練をするとか、そういうことは船員法で定まっていますが、それ以外のところについては事業者の方がそれぞれ社内でいろいろ考えながらやられていますけれども、何らかの最低基準を定めるべきかどうかということが議論として、論点として出てきているかなと思っておりますので、この辺り、ぜひご意見を頂戴できればと思っております。

それと、船舶検査の実効性の向上ということで、小型船舶の船舶検査をいかにきちんと実効性のあるものにしていくかということとか、設備要件の強化といった、無線設備とか救命設備をどういうふうなものを備えさせるべきかとか、あるいは利用者への安全情報の提供を充実させるべきではないか、こういうふうなことが現在議論され、あるいは今後議論されていく予定となっているところでございます。

次のページをご覧ください。主なご指摘でございます。これは知床事故の検討委員会委員の皆様からいただいたご意見や、あるいは国会でのご議論、あるいは報道で報じられていること、こういうふうなものをリストアップしたものでございます。この辺りも参考にしながら、本日ご意見を頂戴できればと思っております。

それで、この知床事故の対策検討委員会は、7月に中間とりまとめ、年内に最終とりまとめということを目指のスケジュールとしてございます。それぞれのタイミングで船員部会にご報告させていただくとともに、いずれにしても、船員法に基づく制度を例えば改正するというふうな話などになれば、当然船員部会でご審議いただくマターになりますので、そういうふうなことも念頭に置きながら、本日ご意見を頂戴できればと思っております。

私からは以上でございます。

【野川部会長】 ありがとうございます。本件に関しましては、大変大きな事故でもあ

り、この船員部会に関わる部分も多うございますが、この場では、あまり多岐にわたる形の質疑ということよりも、とりわけこの船員部会の管轄に関する、先ほどご紹介いただきました船長の技量の問題でありますとか、そういったことについて幾つかご意見をいただきますと、これから第3回の検討委員会がこの後開かれますので、大変大きな有益な参考になると思っております。

それでは、本件につきまして、ご質問等ございましたらお願いいたします。

【平岡臨時委員】 平岡ですけど、よろしいですか。

【野川部会長】 平岡委員、お願いいたします。

【平岡臨時委員】 今、課長のほうからご説明があったわけですけれども、我々としては、基本的にはニュース等の報道でしか分からない部分もあります。ただ、客観的に見て、「主なご指摘」の中にもありますけれども、このKAZU Iという船舶が、小型船舶操縦士で運航していたと理解しています。限定沿海、それと20トン未満ということでやっているわけですけれども、お客さんを乗せて運航する旅客船が小型船舶操縦士の免許でいいのかどうなのか、疑問に思います。やはり小型船舶一級といいますと、レジャーとか、プレジャーボートとか、沿岸漁業等に従事する方の免許であります。特に人命を預かる旅客船事業に関する資格は、最低でも5級とか6級の上級資格を取るとか、そういうことも必要だと思っております。

それと、総合的な安全対策の検討に当たっての主な論点というところで、利用者への安全情報の提供という記載について、船員の個人情報の特定につながるようなことはあってはならないと思いますので、慎重に考えていただければと思っております。

以上です。

【野川部会長】 ありがとうございます。何か事務局のほうでお答えございますか。お願いいたします。

【谷口船員政策課長】 平岡委員、ご意見ありがとうございます。

確かに、現状の船員さんの技量で足りていたかという、足りていなかったのではないかなというご議論が各方面からのご意見かなと思っております。その場合、どういうふうな形で技量を身につけさせるかということは、この船員部会、検討委員会でもいろいろご意見をまた頂戴したいと思っておりますが、今回、特に気象・海象というのは地域によっても違うわけですけれども、実際に運航される船での訓練であるとか、あるいは地元の、特に今回気象・海象というところの知識や経験が十分足りていなかったんじゃないかみた

いなお話がかなり出ておまして、何らかの形でそういうものをしっかりと身につけた状態で船長になるみたいな道筋、この辺りの海技免状の世界は、かなり長年の歴史の中でしっかりした世界があるわけなんですけれども、ここを、トータルに全国共通で身につけるものと、ローカルで身につけるもの、それをいかに確実に身につけさせるかが課題かなと思っております。ありがとうございます。

それと、先ほどの利用者の安全情報の提供のところ、船員さんの個人情報については気をつける必要があるということをお聞きしました。私も同様に思います。ですので、担当課のほうにお伝えさせていただきたいと思っています。

以上です。

【野川部会長】 ありがとうございます。ほかにいかがでしょうか、ご意見等ございましたら。友田委員ですね。では、お願いいたします。

【友田臨時委員】 それでは、船主協会の友田からコメントさせていただきます。

今回の事故原因の詳細は分からない状態でございますけれども、船長の技量の問題という点よりも、むしろ今回は、船長の安全上の判断に誤りがあったという可能性が強いと思われまので、この点について、先ほど谷口課長のほうからお話しになったように、会社としての安全基準の改善を推進するということと、船長への安全教育の実施が非常に重要だと思われまので、地域性を反映したもの、全国的なものを反映したもの、まさにそのとおりでございますので、同意ということでコメントさせていただきます。

以上です。

【野川部会長】 ありがとうございます。

あと西村委員ですか、お願いいたします。

【西村臨時委員】 明治学院の西村です。

1つ確認させていただきたいんですけども、知床の検討委員会にこの船員部会から3人の先生方が参加して検討をしてくださっているということでしたけれども、この後に、そのとりまとめの基準がまとまった後、日常的に船員の方々の安全についての要件が満たされているとか、チェックをする必要が出てくると思いますが、そういうものはどこの管轄になっていくのかということをお伺いしたいと思います。これまで、船員の方々の安全ということについては、この船員部会でも検討してきたと思うんですけども、こうしたずさんな運航がされているということは出てきていなかったもので、どのようなその後のチェック体制になっていくのか、教えていただきたいと思います。

【野川部会長】 ありがとうございます。では、事務局お願いいたします。

【谷口船員政策課長】 船員政策課長でございます。

今後のチェック体制でございますけれども、今回の事故に関して大きく関係してきております法律は幾つかございます。1つは事業法であります海上運送法、こちらに基づいて安全管理規程などが定まっております。また、運航管理者なども海上運送法に基づく制度でございます。それと、船舶の検査などについては船舶安全法、そして、船員に関しては船員法と、船舶職員及び小型船舶操縦者法ですか、こういうふうな法律が関係してくるということでございます。

それで、現在やっております知床の事故対策検討委員会では、何法というふうなことの議論は特にしないで、オープンに議論をいただいています。どういうことが必要かということをご議論いただいていますので、それを踏まえて、あとはどの法律の体系の下で制度化するのがいいかどうかということは、また事務局のほうで検討させていただいた上で、ご提案させていただくというような感じになろうかと思っています。したがって、海上運送法に基づくものでしたら運航に関する監査、そして船員法に基づく制度になった場合は船員労務監査などで確認をしていくということになろうかと思っております。

以上でございます。

【野川部会長】 よろしいでしょうか。

【西村臨時委員】 はい、分かりました。ありがとうございます。

【野川部会長】 加藤委員。

【加藤委員】 すみません、論点に関する質問もよろしいでしょうか。

【野川部会長】 はい、どうぞ。

【加藤委員】 いま、モニタリングとかチェックとかいう話になっているのですが、対象者はどれぐらいおられて、全国一律でそういうことが網羅的にできるのかということをお教えいただきたいのです。政策の実効性という点からご教示いただければと思います。

【野川部会長】 お願いします、事務局。

【谷口船員政策課長】 船員政策課長でございます。

現在、特に議論の対象になっていますのは、20トン未満の小型船舶を使用して旅客輸送を行っていらっしゃる方々、小型旅客船事業者と便宜呼ばさせていただきますが、こういう方々は約600社ほど全国にいらっしゃいます。それで、どうやってチェックをしていくかということではありますが、その辺りは、監査のあり方のところで先日議論がありま

した。それで、結局、監査をやる場合、運航労務監理官が全国におりますけれども、180名ぐらいしかおりません。したがって、それで数千事業者の方々を見ているということでありまして、ここの監査のやり方、効率をどう上げるかとか、実効性をどう上げるかなども議論になっております。例えば、従来、船の現場なんかを見たいので、船がいるかどうか確認したりするために、事前に連絡してから監査に行ったりしている部分が主流だったわけですが、例えば抜き打ちをもっと充実させるとか、あと、今回、運航管理者の方が本来事務所にいなきゃいけないのに、事故の当日、管理者も補助者もどちらもいなかったということが明らかになっています。これは例えばなんですが、事務所に朝、電話をします。「知床遊覧船さんですか、今日出航しますか」「します」「そうですか。実は北海道運輸局の者ですが、運航管理者の人に替わっていただけませんか、いらっしゃらないと。「では、運航管理補助者の方に替わっていただけますでしょうか」と。いらっしゃらないとなった場合、速やかに監査に行くということを含めて、監査のやり方を、べたっとたくさん事業者を回るという部分も必要なんですけども、特に怪しいところ、あるいは問題を起こした事業者さんについては継続的にフォローアップしていく。悪く言えばしつこく行くみたいなことをやっていく。

今回、T e a m s で船員部会をやらせていただいておりますけど、以前はなかったんですけど、今はそういうインフラが整ってきましたので、例えば現地に行く移動時間も、こういうオンライン型の監査なんかをやれば節約できますので、そういう工夫を積み重ねて、チェックの実効性を上げてまいりたいというふうに考えてございます。

以上でございます。

【加藤委員】 その方向で、ぜひ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。

ほかにもございますでしょうか。時間の関係もございまして、もし、特にということがなければこの辺にいたしたいと思っております。いただいたご意見、大変貴重なご意見でしたので、これを踏まえて、この船員部会から、先ほどご紹介がありましたように、私を含め3人の委員が出ておりますので、有益な検討ををしたいというふうに思っております。ありがとうございます。

それでは続きまして、議題5の審議事項である「船員派遣事業の許可について」でございまして、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

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。

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、事務局にお返しいたします。

【谷口船員政策課長】 船員政策課長でございます。

知床の事故の検討はこれからまだ続いていきますけれども、各委員から個別にお気づきの点とかございましたら、ぜひ事務局にお寄せいただければ、今後の対策の参考にさせていただきますと思います。よろしくをお願いいたします。

【伊藤労働環境技術活用推進官】 次回の船員部会の開催につきましては、部会長にご相談、お諮りした上で、改めて皆様にご連絡さしあげます。

事務局からは以上でございます。ありがとうございます。

【野川部会長】 ありがとうございました。

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148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会議にご出席を賜り、ありがとうございました。

— 了 —