

令和4年7月22日（金）13時30分～

交通政策審議会 海事分科会 第150回船員部会

【伊藤労働環境技術活用推進官】 それでは、定刻となりましたので、ただいまから交通政策審議会海事分科会第150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伊藤でございます。よろしくお願いいたします。

本日も新型コロナウイルス感染症拡大防止の観点から、ウェブ会議の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・マイクはOFF（マークにスラッシュの入った状態）のまま、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、再びカメラ・マイクをOFFに戻し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、通信状況が不安定になったり、回線が切れたりするおそれがございます。ご発言終了時には、カメラ・マイクを必ずOFFの状態にお戻しいたいただきますようお願いいたします。

また、傍聴者の方々につきましては、円滑な会議運営のため、音声・映像を拾わないよう、常にカメラ・マイクをOFFの状態でご傍聴していただきますようお願いいたします。

その他ご不明な点、映像・音声に不具合などございましたら、あらかじめ事前にお伝えしております事務局の連絡先までご連絡ください。

本日は、委員及び臨時委員総員19名中15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条の規定によりまして、定足数を満たしておりますことを報告申し上げます。

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、事前にお配りしております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。

議題1の審議事項である「船員法施行規則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。

【高葉船員政策課課長補佐】 資料1、そして1-2を使って、順次説明をまいります。

まずは資料1、諮問文の2枚目の別紙をご覧ください。「船員法施行規則の一部を改正する省令案について」というタイトルの紙でございます。

まず、1ポツの背景について申し上げます。旅客船、貨物船など一般的な船舶の安全につきましては、国際海事機関（IMO）の下で、SOLAS条約などによって規則が定められています。他方で、漁船の安全につきましては、IMOにおいて国際的な安全基準の策定作業が続けられ、今般、2012年のケープタウン協定が採択されたところでございます。そして、今年の第208回国会におきまして、我が国の協定の締結についても承認されたところでございます。

この協定は、船舶の構造、復原性、防火・消火、設備など様々なハードのこと、そして一部ソフトのことも含む内容となっております。今後、我が国の国内法令においてこの協定の内容を担保するために、船員法施行規則について、所要の規定の整備を行う必要があります。

では、改正の概要でございます。まずは2ポツの（1）、操練の適用範囲の拡大についてです。船員法第14条の3におきまして、省令で定める船舶の船長は海員、旅客について、非常の場合のために必要な操練を実施しなければならない旨を規定しています。これを受けて、船員法施行規則第3条の4において、当該操練の対象の船舶、内容、実施の頻度などを定めています。ケープタウン協定におきましては、救命艇の進水・操船、救助艇操練、それから発航直前操練の参加状況に応じた操練の適用範囲が、国際総トン数300トン以上の漁船とされているところ、現行の船員法施行規則においては、これらの適用範囲についてはより狭い状況になっていることから、これを拡大するという改正を行います。詳しくは後ほど資料1-2で説明を申し上げます。

続きまして、（2）のポート・ステート・コントロールの関係です。船員法第120条の3におきまして、国土交通大臣は職員に、外国船舶が国内の港にある間、PSC、すなわち立入検査を行わせることができる旨を規定してまいりまして、船員法施行規則においてこの対象の船舶を定めています。ケープタウン協定においては、その協定の適用を受ける漁船はPSCの対象とするとなつていところ、船員法施行規則においても、当該漁船をPSCの対象に含めるという改正を行う予定です。

では、(1)の操練の部分についてより詳しく説明を申し上げるために、資料1-2をご覧ください。船員法施行規則におきましては、3つの種類の操練、すなわち先ほどと順番が逆になっていますが、発航直前操練の参加状況に応じた操練、これは具体的中身としては防火関係の操練などがございます。それから、救命艇の進水・操船、そして救助艇操練の対象船舶などが書かれておりますが、この拡大や実施頻度の増加の改正を行います。

具体的には、現行の船員法施行規則において、対象船舶は、乙区域や甲区域において従事する国際総トン数500トン以上の漁船となっております。すなわちエリアということと、それからトン数の2つのメルクマールで範囲が確定されております。

まずは、トン数について下の図をご覧くださいと、3種類の操練それぞれについて、オレンジ色のケープタウン協定については300トン以上が「規定あり」となっていたり、あるいは少し高い頻度、すなわち3か月に1回の操練となっていたりします。しかし、下の船員法施行規則の現行規定におきましては、300トンから500トンの間の船舶については、そういった操練の規定がなかったり、あるいはあっても頻度が年1回となっていたりします。この赤枠破線の部分について、回数の増加や規定の対象とするといった改正を行います。

また、エリアについては、資料1-2の2枚目をご覧ください。現在は乙区域、おおむね東アジア、東南アジアの区域まで、あるいはそこを超える甲区域の部分において従事する漁船が対象の船舶となっているわけですが、その内側の赤枠以内の部分、丙区域についても、よく見ていただくと樺太、朝鮮半島、台湾島の辺りが含まれていることがお分かりになるかと思います。そしてこの部分は、我が国の排他的経済水域、EEZの外になります。EEZの中であれば、ケープタウン協定でも適用除外とすることができますが、EEZの外についてはケープタウン協定の対象となり、外国によるポート・ステート・コントロールの対象にもなりますので、船員法施行規則でもこれに合わせて、そのエリアを拡大していく改正が必要になります。

1枚戻っていただきまして、2つ目の丸のところにかぎ括弧がそれぞれ並んでおりますが、最後のかぎ括弧のところです。改正後は丙区域（領海及びEEZを除く）、そして乙区域、甲区域の3つのエリアにおいて従事する国際総トン数300トン以上の漁船という形で、エリアの拡大を行ってまいります。なお、省令上の具体的な書きぶりについては現在調整中です。

最後、資料の1-3については協定そのもののご説明や、協定の国内担保に関する参考

資料ですので、よろしければこちらも併せてご参照ください。以上でございます。

【野川部会長】 ありがとうございます。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ご発言をお願いいたします。発言の際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、ただいまのご説明につきまして、ご質問等がございましたらお願いいたします。いかがでしょうか。

【平岡臨時委員】 部会長、平岡です。よろしいでしょうか。

【野川部会長】 平岡委員、お願いします。

【平岡臨時委員】 ただいまご説明のありましたケープタウン協定の件ですけれども、我が国が批准することになったことは感謝を申し上げたいと思います。ただし海難事故が多いのは、国際トン数300トン未満の小型船が多く、より一層の安全対策に引き続き取り組んでほしいと思います。以上です。

【野川部会長】 ありがとうございます。ご要望としてお聞きいたします。

ほかにいかがでしょうか。よろしいでしょうか。

【高乗船員政策課課長補佐】 部会長、1点補足をよろしいでしょうか。

【野川部会長】 お願いします。

【高乗船員政策課課長補佐】 本事項につきましてご意見等がございましたら、遅くとも来月、8月10日までに、書面にて事務局までご連絡をいただきたいと存じます。

【野川部会長】 ありがとうございます。

特にほかになければ本日はこのくらいといたしまして、次回答申の決定に向けた議論をすることとしたいと存じます。何かございましたら、今ございましたように8月10日までに、書面にて事務局である船員政策課までご連絡いただきますようお願いいたします。

では、続きまして、議題2の審議事項でございます。「船員に関する特定最低賃金の改正について」、事務局よりご説明をお願いいたします。

【前田労働環境対策室長】 船員政策課労働環境対策室長の前田でございます。私よりご説明申し上げます。

資料2をご覧ください。令和4年7月20日付で、国土交通大臣より交通政策審議委会

長宛てに、諮問第411号「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」と題しまして、最低賃金法第35条第7項の規定に基づきまして、諮問させていただきました。

資料の2-2をご覧ください。諮問の概要でございます。最低賃金は、賃金の低廉な労働者に賃金の最低額を保障することにより労働条件の改善を図り、もって労働者の生活の安定、労働力の質的向上及び事業の公正な競争の確保に資するとともに、国民経済の健全な発展に寄与することを目的として設定するものでございます。船員に関しましては、国土交通大臣が交通政策審議会の調査審議を求め、その意見を聴いて決定することとなっております。

船員の最低賃金は、内航鋼船の船員は昭和43年度から、旅客船の船員は昭和48年度から、漁船員のうち中央では遠洋まぐろ、大型いか釣りは昭和56年度から、それぞれ設定されているところでございます。

今般、諮問させていただきました業種は、船員の生計費、類似の船員の賃金、通常の事業の賃金支払い能力を考慮いたしまして、全国内航鋼船運航業最低賃金と海上旅客運送業最低賃金でございます。

次のページ、別紙になりますが、現在設定されております4業種につきまして、適用する使用者及び船員、最低賃金額、決定公示を一覧表にまとめてございまして、次ページ以降になりますけれども、現在の全国内航鋼船運航業最低賃金、海上旅客運送業最低賃金の決定公示文を添付しておりますので、ご覧いただければと思います。

なお、他の2業種でございますかつお・まぐろ及び大型いか釣りにつきまして申し添えます。まず、かつお・まぐろにつきましては、平成27年10月20日付で交通政策審議会から、「漁業（遠洋まぐろ）最低賃金」を、遠洋かつお漁業及び近海かつお・まぐろ漁業を含む業種へ拡大し、「漁業（かつお・まぐろ）最低賃金」とする方向で決定することが適当であるとの答申をいただいたことを踏まえまして、同日付で交通政策審議会に対しまして、漁業（かつお・まぐろ）の最低賃金の額を決定することにつきまして、諮問させていただきました。この諮問は、平成27年10月23日開催されました第70回船員部会の審議に付されまして、最低賃金専門部会を設置して審議を行うことが承認されまして、漁業（かつお・まぐろ）最低賃金専門部会が設置され、平成27年11月6日に第1回、同年11月17日に第2回の最低賃金専門部会が開催されました。

第1回では、労使双方の委員から最低賃金額の提示がございましたが、合意に至らず、

第2回でも労使双方の主張は変わらず、合意に至らなかったため、部会長よりたたき台としての最低賃金額が示され、かつ第3回の最低賃金専門部会での最低賃金額の決め方につきまして、3つのご提案がなされました。1つは、部会長のたたき台の額で労使合意すること。2つは、たたき台の額で労使合意できなければ、部会長裁定とすること。3つは、部会長のたたき台の額とは関係なく、労使が直接お話し合いをして、合意した額で決めるというご提案がなされました。

このご提案を受けまして、労働者側委員より、できれば労使で詰めたいとの申出がございまして、以後、労使の中央団体組織でのお話し合いが14回行われ、また必要に応じまして、各地域の事業者の方々との話し合いも行われました。事務局といたしましては、第2回最低賃金専門部会から6年が経過していることから、最低賃金専門部会での審議で結論を得るべく、第3回の最低賃金専門部会を開催するよう進めてまいりたいと考えております。現在、最低賃金専門部会での審議を開催すべく、任期切れしました労使委員の改めでの委員発令等の事務手続を進めてございます。手続が完了しまして日程が確定しましたら、第3回漁業（かつお・まぐろ）最低賃金専門部会を開催する予定でございます。

続きまして、大型いか釣りにつきましては、適用を受けている対象漁船は組織船のみでございまして、最低賃金額を大幅に上回る賃金額が支払われていることから、本年度は諮問を見送ることといたしました。

説明は以上でございます。ご審議のほどよろしくお願い申し上げます。

**【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、何かご発言等はございますか。よろしいでしょうか。

それでは、特になければ、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関する審議については、船員部会運営規則第12条第1項の規定におきまして、船員部会に、最低賃金法第37条第2項の規定に基づき、最低賃金の決定または改正の決定の審議に必要な数の最低賃金専門部会を置くこととされておりますので、2業種についてそれぞれ最低賃金専門部会を設置して審議を行うことと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す。

なお、専門部会のメンバーにつきましては、船員部会運営規則第12条第5項の規定により、船員部会長が指名することとなっております。これら専門部会の具体的な人選につ

きましては、事務局と相談しながら進めていきたいと存じますが、部会長にご一任ということによろしいでしょうか。

ありがとうございました。では、そのようにさせていただきます。

それでは、続きまして、議題3の報告事項でございます「知床遊覧船事故対策検討委員会 中間取りまとめについて」、事務局よりご報告をお願いいたします。

**【谷口船員政策課課長】** それでは、説明させていただきます、船員政策課長の谷口でございます。資料3をご覧くださいと思います。

7月14日に知床遊覧船事故対策検討委員会の中間取りまとめが公表されましたので、それについて概要を説明させていただきます。時間の都合上、概要のパワーポイントの資料をベースで説明させていただきますと思います。

ご承知のように、この事故が発生しまして非常に多くの乗客・乗員の方々が亡くなられ、あるいは行方不明になられているような状態でございます。これに対する安全対策を総合的に検討するという目的で設けられた検討委員会でございますけれども、これまでのところ、小型船でかつ不定期の事業者で、かつ限定沿海以遠の航行区域というものを典型として議論されてきております。

資料3に書かれている内容については、主にそういうふうなものを対象にした形の安全対策ですけれども、これはまだ中間取りまとめでありまして、今後、年内の最終取りまとめに向けた議論が継続していく予定になっております。その中で小型船以外のところに広げるかどうか、あるいは定期航路事業とか平水はどうするかとかいうことも含めて、今後議論される予定でございます。

中間取りまとめの内容を説明させていただきます。左側①番、事業者の安全管理体制の強化でございます。今回の事故では、運航管理者と安全統括管理者を知床遊覧船の社長が務めていたわけですが、その際に運航管理者は、ご承知のとおり運航管理者の要件として、実務経験を資格として求めておりますが、経験が実態上ないのに虚偽の届出をして運航管理者になったということが明らかになってございます。実際にそういう知識などが無い状態の方が運航管理者になることを防ぐために試験制度をつくらうという形で、中間取りまとめでは報告されております。

また、事業者に対して、一回許可を取ればずっと事業ができるわけですけれども、貸切バスについては軽井沢のスキーバス事故以降に事業許可の更新制度が設けられまして、5年に1回、事業許可の更新審査をすることを通じて、安全性に問題がある事業者の方につ

いては事業を継続できないようにするという仕組みがございます。これも一つ参考にしながら、事業許可の更新制度を導入しようということがございます。

3点目です。今回の船はほかの漁船とか遊覧船が全く出航しない中、ある意味絶対に出るにはいけないタイミングで、そういう気象・海象条件のときに航してしまっのが事故の1つの大きな原因だろうというふうなことが検討会でも指摘されてございます。このため、運航の可否判断をきちんと客観的にできるようにするための工夫をしていこうということで、例えば安全管理規程に基づいて運航の基準などを設けているわけですが、そういうものを公表することにしたり、あるいはどういうふうな情報を基に、どのタイミングで判断するかをもっときめ細かく決めていくと。例えばこういうことを通じて、運航の可否判断の客観性を確保しようということがございます。

それと、地域の関係者による協議会でございます。中間取りまとめが公表されてからNHKの番組を見ておりましたら、松島とかで地域の協議会でいろいろな事業者の方々が安全に関する取組をされているのが紹介されたりしておりますけれども、こういう地域の協議会を活用する形で、地域全体で安全レベルの底上げを行っていったらどうかということなどがございます。

②番、監査・行政処分の強化です。今回の事故に関しましては、その前の年に事故が起きていまして、それを踏まえた特別監査が実行されておりました。また、その後抜き打ちの確認なども行っておりましたが、その中で事業者の安全意識とか、法令違反を完全には是正することができなかったということで、私どもも厳しいご指摘を頂戴してございます。海事監査部門の改革が必要であるということでありまして、今までは性善説に立って事業者に対する指導をしていたと指摘されておりますが、ある意味、性悪説という言葉でしょうか、安全を守るための監査であることを、原点に立ち返って徹底して意識改革をやらうということがございます。

本省の海事局の幹部が7月に手分けをして、全ての運輸局を回りまして、現場のご意見なども意見交換したりしながら、意識改革に取り組んでございます。また、通報窓口を設置することによって、ほかの事業者の方とか、あるいは会社の中の社員からも含めて、法令違反の疑いがあるようなものについて通報をいただいて、それを参考にしながら監査をしてくと。例えばこういうことがございます。

また、今までの船の監査は船そのものを見る場合が多いので、船が来ない状態で監査に行っても空振りになりますので、事実上、通告してから行っているような形でございませ

たけれども、抜き打ちの監査をやっ払いこうということ。また、「リモートによる監視」と書いてありますが、今回の事故では、事故のときに運航管理者が不在な状態でございましたけれども、例えば朝に電話をかけて、「今日は出航しますか」と。「はい、出航します」と、「そうですか、運輸局の者ですが、運航管理者の方に電話を替わっていただけますか」と。そこで出てこなかったら怪しいと。それを踏まえて通常の監査に移るとか、例えばそういうふうなことなども検討しておりますけれども、リモートによる監視も強化しようということでございます。

「裏取り」ですけれども、先ほどの運航管理者が実務経験を偽っていたことがございますので、実際に経験があったかということを書面以外の方法でも裏取りしたりするということ。また、監査をして改善報告書が出てきて終わりということではなくて、改善報告書以降もきちんと守られているかということをしっかりフォローアップしていくと。例えばそのようなことであります。

また、自動車の分野では中小零細企業が多いわけでありましたが、これは小型旅客船の事業者のタイプと似ている部分がございます。自動車については、近年のいろいろな事故を踏まえて、監査・行政処分の仕組みにかなり改良が加わっておりますので、そういうもののノウハウを吸収したりしようということで、人事交流をしたり、あるいは自動車の監査官の研修に私ども海事局の職員などが参加したりということを既に始めてございます。また、監査の体制についても強化してまいりたいということでもあります。

その次の項目、行政処分制度の抜本的見直しでございます。従来、監査を行った場合も行政指導で止まる場合が多かったわけですが、今後は違反の点数制度を設けまして、軽微な違反でもなかなか是正が進まないような場合については、点数がたまって行って行政処分に至るという形で厳格化してまいりたいと考えてございます。また、「船舶使用停止処分」と書いてございますが、現在、行政指導の次は安全確保命令、そして事業停止ということで、途中で船舶の使用停止処分というのを設けて、1隻単位で何日間停止するとかいうふうな形によって、法令違反に対して実質的なペナルティーになるようなこともやっ払いこうということでございます。

次に、「罰則の強化」でございます。刑事罰で罰金などが規定されているものが多いのですが、一定のものについては拘禁刑、これは懲役刑や禁錮刑が廃止されて、今後、拘禁刑となっていく予定でございますが、刑務所に入るとのことですけれども、そういう拘禁刑とか法人の重課。例えば貸切バスの場合ですと、一定の違反をした場合には法人に対し

て1億円の罰金が科される場合があると、例えばこのような法人の重課なども含めて罰則を強化してまいりたいということでございます。また、許可の取消しを受けた後に、再度許可申請をしても許可ができない期間、欠格期間がございまして、現在は2年ですが、これを運送事業で一番長い5年に引き上げるというものがございます。

③番でございます。「船員の資質向上」ですけれども、こちらについては、後ほど別のペーパーでより詳しく説明させていただきたいと思っております。

右側、④番をご覧ください。「設備要件の強化」です。今回、限定沿海区域で通常の携帯電話を法定無線設備として使っていたと言われております。あるいはアマチュア無線も使っていたと言われておりますが、きちんと連絡がつくようにするためには、携帯電話は限定沿海区域以遠の海では認めるべきではないのではないかということでもあります。したがって、衛星携帯電話または業務用無線を載せていただくようなこととございます。そのために、業務用無線設備の導入促進などをするべきではないかと思っております。また、今回の船は救命いかだが載っていなかったということで、知床の海は事故が起きた時点で非常に冷たい水温だったということで、低体温症のリスクがあります。

一方で、皆様ご承知のように、荒れている海で救命いかだに乗り移るのはなかなか難しく、そのために例えば船員さんも基本訓練をやったりしているわけでございます。高齢者や子供も安全に乗り移れるようにするためには、例えばスライダーつきのような改良型の救命いかだの開発が必要だろうということで、現在メーカーに打診して、開発に取り組んでいただいているところでございます。開発が済み商品化されましたら、取り付けを義務化し、そして早期の搭載を促進してまいりたいと考えてございます。

⑤番です。「船舶検査の実効性の向上」でございます。今回、日本小型船舶検査機構、JCIの検査で、通常の携帯電話を法定無線設備として認めたということが問題として指摘されております。これは国がやっている検査の仕方と違う検査のやり方とございます。現在、JCIの検査方法を総点検、洗い出しをしております、国と異なる取扱いをしているものであって、合理的な理由がないものについては是正するということをやろうとございます。しっかり監督を強化してまいりたいと考えてございます。

⑥番でございます。「利用者保護・安全情報の提供」でございます。今回、「事故を起こした会社と分かっていたら乗らなかったのに」というお声などもいただいております。安全情報の提供を充実させていこうということですが、現在は行政処分だけを公表しておりますけれども、安全関係法令違反の行政指導についても公表対象に追加したり、あるいは

公表期間を2年から5年——これは運送事業で一番長い期間でございますが——に延長するということをするとともに、ホームページを細かく見るというのは、皆さん全ての方がするわけではございませんので、もっと分かりやすく、安全性を示すマークみたいなものを作って、ぱっと一瞥して分かるようにしてはどうかということでございます。

次のページをご覧いただきたいと思います。船長の資質をどうやって向上させるかということについて、検討委員会における議論のイメージでございます。今回言われておりますのは、知床の海とか気象に関する知識が船長さんは足りていなかったのではないかと言われております。それで検討委員会でも、「免許は船員にとってのスタートにすぎない」、「そこから先の経験で能力を積んでいくんだ」というご指摘もございました。したがって、左下のところ、まず免許の取得過程で、高めるべき資質と、就職した後に社内や社外の教育訓練でレベルアップを図っていくべき資質、恐らく2種類あるのではないかとというのが検討委員会の議論でございます。それぞれに対応するために、事業用操縦免許課程の拡充とか、初任の船員への教育訓練の義務化、そして船長選任要件の創設のようなことをやってはどうかという議論でございます。

次のページで、より具体的な内容を説明させていただきたいと思います。まず左側、「事業用操縦免許課程の拡充」でございます。免許制度ですので、内容的には全国に共通するような内容についてのレベルアップを図るものでございます。現在は小型船舶の免許を取った後に、特定操縦免許を取得するために講習を受けなければならないということになっております。そしてその時間も、左側に書いていますように合計7時間であります。この時間とかを拡充するとともに、修了試験の制度をつくろうということでございます。右側に赤く書いていますが、例えば出航の判断、操船技能とか、今回の事故などでいろいろ指摘されているところについて、免許取得の過程でプラスアルファの知識を習得していただいて、それを試験でチェックするというところでございます。

そして、その右側をご覧ください。②番、「船長の選任要件の創設」でございます。ここではその会社、あるいはその海域固有の内容を習得していただくというふうなことをやりたいということでございます。改正後のイメージですけれども、①から③まで書いてございます。事業用操縦免許を取ること、そして初任教育訓練を受けること。この初任教育訓練では、主に自社と海域固有の内容について教育訓練をするということでございます。例えば会社の安全管理規程、当然これは運航基準なんかも含めてですけれども、そういうものをやったり、あるいは実際の海での訓練をやるということを想定してございます。

③番、乗船履歴でございます。今回の事故では、船長さんは平水区域での水陸両用バスの船長としての経験は積まれておりましたが、限定沿海区域、知床の海のような沖合での経験は積まれていなかったと言われております。したがって、「同等区分」と書いていますが、例えば今回の知床の場合は限定沿海区域だったのですが、平水区域での乗船履歴は履歴として認めず、限定沿海区域より以遠の航行区域で一定の期間の乗船履歴を求めるということでございます。ご承知のとおり海技免状の世界ですと、大型船の船長とかになるためには、一定の乗船履歴を積んだ上で、上の級の海技士の資格に上がっていくような仕組みになっておりますけれども、ある種それに類するようなものを取り入れるということかと思っております。

また、短縮が可能となる場合の要件等についても検討が必要だろうという議論になっております。これは船員不足の中で、小型船の船長さんも見つけるのが離島航路だとなかなか大変であるというお話もありまして、効果的な教育訓練をやることによって、期間を短縮できる方法も考えるべきではないかという議論でございます。当然、これは安全性を確保することが大前提でございますので、そういうものが確保できるような方法はどんなことがあるだろうかということこれから詰めていくことになる予定でございます。そして実際に要件を満たした場合でも、すぐに船長にするかどうかというのはその時々状況にもよると思いますので、船長になれる要件を満たしましたという届出をして、実際に船長として選任するのは、その届出以降にするということでございます。

こういうことを通じまして、小型旅客船船長の資質向上に努めてまいりたいということでございます。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。発言は先ほどと同様に、私の指名の上で行います。

では、本件につきましてご質問等がございましたら、お願いいたします。

【久宗臨時委員】 部会長、久宗です。意見を述べたいのですが、よろしいでしょうか。

【野川部会長】 久宗委員、お願いいたします。

【久宗臨時委員】 ご提案どうもありがとうございました。対策としてはとてもいいと思います。私なりに近年の交通事故のリスク分析をしますと、「KAZU I」のほかに軽井沢のバス事故、関越自動車事故の共通項目として、新規参入業者であって、運行管理がずさんであって、経験不足の運行によって事故が起きたということでは、これらが資格要件の厳格化、管理体制の厳格化、抜き打ち検査などは効果的だと思います。しかし、検査

機関も含めて、関連部署も人手が少ないと思いますので、十分な予算措置とかもご考慮願いたいと思います。

その一方で、多くの小型旅客船の事業者が法を守り、安全で遵守しているために安全な航海が保たれています。しかし、資金とか人員が乏しく、場合によってはコロナによって経営環境が悪化していることがあり、今回の事故でいろいろな要件が厳しくなりますと、それによって経営を圧迫して、場合によっては特に離島の交通機関の確保などが廃業とかによって難しくなることもあります。そこで、先ほどご提案でありましたように、観光か、一般とか、不定期かということとか、運航年数とか事故歴、あと状況に応じて条件の緩和もご配慮いただきたいと思います。

また、事業者によっては運航管理者1名が全て事務をやっていることがありまして、運輸安全マネジメントとか監査規定が、試験制度が多くなると、今までより非常に負担になることになると思いますので、分かりやすい情報提供とか、代用要員の費用の負担などもしていただけるとありがたいと思います。いずれにしても、二度とこのような事故を起こさないために、ぜひ国に強化していただいて、私としても協力できることがあったらやりたいと思います。

以上、意見でした。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。事務局、何かコメントはございますか。

**【谷口船員政策課課長】** ありがとうございます。ご指摘のとおり、中小の零細事業者はコロナなどで打撃を受けている事業者も多いですし、運輸局の体制も必ずしも十分かというところでもございませぬので、実際に実効性のある対策、そして過剰な対策にならないようにメリハリをつけた形で検討を進めてまいりたいと思います。

ありがとうございます。

**【久宗臨時委員】** ありがとうございます。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。ほかにございますか。

**【平岡臨時委員】** 部会長、よろしいでしょうか。平岡です。

**【野川部会長】** 平岡委員、どうぞ。

**【平岡臨時委員】** 意見になりますが、ご説明がありました事業用操縦免許について、説明では小型船舶操縦士に一定の講習をもって与える資格だと理解しています。改正後のイメージということで、小型船舶操縦士を持っている人間が気象・海象、出航判断、帰還等に関する知識や操縦技能を追加し、講習時間を増やすことによって対応するとしていま

すが、私としては疑問を感じ得ないと思っております。基本的に航行区域にもよるとは思われますが、本来、小型船舶操縦士は沿岸漁業、レジャーボートなどの操縦を行う免許であり、多くの人命を預かる旅客運送業務に従事する場合、安全対策を含め、上級の海技士資格を取得することも検討する必要があると思います。

また、沿岸小型船舶の技術基準は、沿海区域に比べ、構造・設備などの基準が大幅に緩和されております。安全対策を軽視した安易な緩和には問題があると言わざるを得ません。今回、この中間取りまとめがなされましたが、安全対策を強化するとの観点で取組が示されていることと思います。行政当局として、その取組が実施されるよう、しっかりした監査体制を整えて対応していただき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。ご要望でよろしいでしょうか。お願いします。

**【谷口船員政策課課長】** ありがとうございます。従来の小型船舶の免許と特定講習だけだと不足しているかと私どもも思っております。一方で海技免状の世界ですと、航海とか機関とかそれぞれの役割に応じた資格になっておりまして、小型船舶では船長さん一人で全体をやらなければいけないということで、若干の違いがございます。

したがって、先ほど乗船履歴のような概念を旅客船に入れるということを申し上げましたが、小型船舶免許をベースにしながらかそこに足りない部分を補って、ある種、海技免状をお持ちの方々が持っている素養のうち、小型船舶の船長さん、旅客船の船長さんにも持っていたきたいものを増やしていくような形でこの案としておりますが、実際の内容が充実したものになるように、引き続き事務局としても検討してまいりたいと思っております。

いずれにしましても、今回亡くなられた船員さんのご家族とも私は直接お話ししましたが、こういう事故で船員さんが亡くならないようにしたいと思っておりますので、今回は中間取りまとめでございますが、事務局といたしましても、さらに施策の充実に努めてまいりたいと思っております。以上でございます。

**【野川部会長】** ありがとうございます。友田委員、手が挙がっておられますか。お願いします。

**【友田臨時委員】** 部会長、ありがとうございます。本件に関しまして、国土交通省の総力を挙げて最重要、最優先課題で取り組まれていることにまず敬意を表します。

そういった状況の中で、監査・行政処分の強化が明確に打ち出されており、その対象項目となっているものについて、令和4年、本年8月末までという非常に緊急性を持って対応されていることがその重要性を示しておりますが、一方で実際の監査官の陣容や監査対

象数などを踏まえますと、どれぐらいの規模で実施されるのかが少し気になるところです。いずれにしましても、監査等の結果を踏まえて、実効性のある対応策を検討していただきたいと思います。

また、安全管理規程の強化に関係する部分ですが、これにつきましても、資料に書いてあります⑦番の安全管理規程の公表義務から、⑩番のチェックの厳格化、全て前回はコメントさせていただいたような重要な課題ですので、確実に実行いただくようお願いしたいと思います。以上です。

【野川部会長】 ありがとうございます。では、事務局、コメントをお願いします。

【谷口船員政策課課長】 監査の関係でございますけれども、今回の事故の影響で旅客船は危ないものだというふうな意識で、船に乗るのを控える動きや風評被害のようなものが広く出ております。ですので、なるべく早く旅客船に対する安全・安心を回復することが必要だということで、監査のような法令が守られているかどうかのチェックに関するものは早めにやろうというスケジュールになっています。一方で、監査官の人数が今この瞬間に急に増えるわけではございませんので、足元のいろいろなことを効率化とか工夫しながら、取り組みながら、体制の強化も別途進めていくことになろうかと思っております。

今回は旅客船の話であるのですが、一方で、船員部会で様々なご議論をいただいた上で実行に移された船員の働き方改革の観点からも、監査の充実は非常に大切でございますので、そういう観点も含めて持てるリソースの能力を、監査官自身の能力を上げるということ、効率を上げるということもしっかりやるとともに、体制の強化についても努めてまいりたいと思います。以上でございます。

【野川部会長】 ありがとうございます。ほかにございますか。

よろしいでしょうか。

それでは、この件につきましてはこれで終了といたします。私もこの検討会の委員として、議論にも参加してまいりました。大変多方面の方々が参集して、多角的な議論を行い、その成果としてこの中間取りまとめがでございます。今、皆様からご指摘がありましたように、まだいろいろと検討しなければならない点、あるいは深めなければならない点もございますが、この検討会はまた秋から再開されますので、最終取りまとめに向けてただいま出されましたご意見等を参考にしながら、安全な運航に資する内容の政策、あるいは制度の策定に一層努めてまいりたいと私も思いますので、ご協力のほど何とぞよろしくお願いいたします。

それで、これで本日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か。

【平岡臨時委員】 部会長、その他いいですか。

【野川部会長】 平岡委員、お願いします。

【平岡臨時委員】 1点、要望させていただきます。海技教育機構の練習船による航海訓練の件でございます。毎年この船員部会の場におきましても、海技教育機構が事業運営を行う上での適切な予算措置を求めているにもかかわらず、残念ながら毎年、運営費交付金は削減されているのが実情です。昨今の原油価格の高騰によりまして、船用燃料油価格も高騰している状況下、海技教育機構の練習船は航海訓練が実施できているのか。一部報道では、航海訓練に必要な最低限の燃料油が調達できていないとの情報もあります。燃料油が確保できず、練習船による最低限の航海訓練も実施できないということは、危機的な状況であると言わざるを得ません。このことは十分な予算措置がなされていないということが問題であり、海事局としても速やかにこの問題を解決していただき、学生が安心して通常の航海訓練ができるよう、しっかりと燃料油に関する予算の確保をお願いします。

【野川部会長】 ありがとうございます。審議官、お願いします。

【坂巻審議官】 平岡委員、ありがとうございます。もうおっしゃるとおりでございます。船員養成のために、J M E T Sは非常に重要な役割を担っております。その中で昨日ですか、日本海事新聞でも田島 J M E T S 理事長がお話しになっておりましたけれども、燃料費の高騰も含めて非常に厳しい状況であるということ、我々と J M E T S は共有しております。一方で、国の財政が厳しいというのも否めない事実でございます。今後の J M E T S の財源も含めて、自己収入の増加も含めて、教育水準を落とさないでどうやるかということ、これはもう待ったなしの課題として取り組んでいきたいと思っております。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。ほかにございますか。

【平岡臨時委員】 いいですか、部会長。

【野川部会長】 平岡委員、お願いします。

【平岡臨時委員】 今、審議官は総論的なお話をされましたが、今現在、練習航海に出るための燃料油がないという話をしているわけですから、補正予算等でこの問題をどうするか、海事局として真剣に考えてもらわないと、今年の航海訓練はできないとなる可能性もありますので、十分な検討をお願いします。

【野川部会長】 審議官、お願いします。

【坂巻審議官】 ありがとうございます。まさに今年どうするかという話も含めて、J  
METS側と協議していきたいと思っております。

【野川部会長】 ほかに何かございますか。

では、なければ事務局よりお願いいたします。

【伊藤労働環境技術活用推進官】 事務局でございます。次回の船員部会の開催日程に  
つきましては、部会長にお諮りした上で、改めまして委員の皆様にご連絡を申し上げます。

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150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 —