

令和5年8月25日（金）13時30分～

交通政策審議会 海事分科会 第163回船員部会

【岩下船員政策課推進官】 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163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岩下でございます。どうぞよろしくお願いたします。

本日はウェブ会議システムを併用しての開催としております。リモートでご参加の委員がいらっしゃるしますので、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。

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、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。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、回線が切れたりしてしまう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にさせていただくようお願いいたします。

また、リモートで傍聴されている皆様におかれましては、円滑な会議運営のため、映像、音声拾わないよう、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）で傍聴をお願いいたします。

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までご連絡ください。

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、会場にご出席されている委員の皆様には、席上に配付をさせていただきます。また、リモートでご参加の委員におかれましては、事前にお配りした資料をご覧ください。資料は32ページ物で、各ページの右下の通し番号を振っておりますので、ご確認をお願いいたします。

議事に入ります前に、事務局を務めさせていただいている海事局に人事異動がございましたので、ご紹介させていただきます。西海大臣官房審議官です。

【西海大臣官房審議官】 皆様、今日はお忙しい中、ご出席いただきましてありがとうございます。海事局と港湾局の担当審議官として着任いたしました西海でございます。

一昨年、国会で成立いたしました海事産業強化法のと、海事局の総務課長をしておりまして、当時は船員の労務管理ですとか、あるいは法律ではありませんけれど産業医を設けようといったことについては、当時関わらせていただいております。

また、それから2年ほど、検討会でいうと3年ぐらいたってございまして、その時にいろいろと議論したことがその後、船員関係でどういった効果なり、あるいはまた新たな課題を浮き彫りにしたのかどうかを含めて、また船員行政のほうに当たっていきたくと思っております。

それから、こちらの審議会に着任する前は、総合政策局でこういった審議会とか部会とか分科会といったものの見直しといいますか、運営についても担当してございまして、今回、こういった運営も拝見させていただきながら、できるだけ円滑な運営とか、いろいろ考えていきたくと思っております。

それと、その前は港湾局の総務課長もしてございまして、例えば港湾の側でできることがあるとか、港湾労働者のほうから見たときにどうだとかも含めて、多角的にいろいろと、これからの課題については検討していきたくと思っておりますので、どうぞよろしく願います。

今日は、皆様の忌憚のないご意見をいただければと思っておりますので、どうぞよろしく願います。

【岩下船員政策課推進官】 ありがとうございます。以上となります。

それでは、議事に入りたくと思っております。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。

議題1の報告事項でございます。令和6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。

【松本企画官】 議題1の報告事項について担当いたします。総務課企画官、松本でございます。どうぞよろしく願います。

海事局の令和6年度の予算概算要求について報告をさせていただきます。資料をめくっていただきまして、通し番号で5ページ目、総括表というのがございます。こちらを開いていただけますでしょうか。

海事局の予算、全体の規模といたしまして122.1億円を要求することとしてござい

す。対前年度比で1.45倍となる規模となっております。

全体の項目に関しまして、大きく2つに分かれておりますが、1つ目が、安定的な海上輸送の確保に向けた我が国の海事産業の競争力強化ということで、この中で3つの柱に沿って要求をしております。1つ目が海事産業強化法を踏まえた国際競争力強化・生産性向上でございます。2つ目が海事分野のカーボンニュートラルの推進です。そして3つ目が海事人材の確保・育成の3つの柱となっております。

それから、その下でございますように、総合的な海上安全対策等の推進におきまして、旅客船事業者等に対する検査・監査体制の強化の予算を要求いたしまして、引き続き適切な実施に努めてまいりたいと考えております。

中身につきましては、各項目についてそれぞれ簡単に触れさせていただきたいと思いません。

まず、(1)の競争力強化のところでございますが、①②と2つございます。こちらが主に内航海運に関連するところでございますが、海事産業の連携による強い内航海運の実現ということで、強い内航海運への変革を目指す取組として、技術開発、実証事業を支援するものとなっております。

それから、②にございます取組におきまして、業界の取引環境改善のため、商慣習の実態調査などを行ってまいりたいと考えております。

それからその下、③と④でございますが、こちらが造船関係となっております、③のバーチャル・エンジニアリングにつきましては、造船業界における人手不足が一層深刻化することを踏まえまして、できるだけ少ない人手で多くの船舶を造ることができる体制を構築するため、バーチャル・エンジニアリングによる建造工程の最適化を図ってまいります。

それから、④のサプライチェーン強靱化事業ということで、経済安全保障推進法に基づきまして、我が国の海上輸送を支える船舶を構成するエンジン、ソナー、プロペラなどの国内生産基盤強化のための取組を行ってまいります。

それから⑤自動運航船、⑥は官公庁船の海外展開といった取組も進めてまいります。

それから2つ目の柱が、カーボンニュートラルの取組でございます。IMOにおきましては、本年7月に国際海運の2050年頃までのGHG排出ゼロの目標に合意をしたところございまして、今後一層のカーボンニュートラルの取組が求められているところでございます。

1つ目の、ガス燃料船の競争力強化におきましては、我が国が開発した新素材のタイプのLNG燃料タンクにつきまして、安全性能等の調査、実船での検証などを行いまして、IMOにおける国際基準化を目指していくものでございます。

2つ目、脱炭素燃料のバンカリングガイドラインの策定に向けた調査でございますが、特にアンモニア燃料船につきまして、バンカリングのためのガイドラインの策定に向けた取組を進めてまいります。

それから③GHG削減に向けた国際戦略の推進ということで、先ほど申し上げましたIMOにおける新たな目標を踏まえまして、今後目標を達成するための具体的な対策について、我が国としてIMOにおける議論をリードしていくために必要な調査を行っていくものです。

④の内航カーボンニュートラルの実現に向けた環境整備でございますが、内航海運につきましてもCO₂削減に向けた取組を促していくため、バイオ燃料等の新たな燃料の供給見込みを調査し、供給を確保するための取組や課題の精査を行っていくものです。

⑤が浮体式洋上風力発電施設の導入拡大・海外市場獲得に向けた環境整備ということでございまして、今後の我が国産業の競争力強化を図る好機でもあるサプライチェーン形成、海外市場展開を見据えた取組を進めていくものとしております。

3つ目のところが海事人材の確保・育成ということで、船員も含めた人材育成の取組を進めていくものです。

船員につきましては後ほど説明をさせていただきますが、それ以外では造船業における人材の確保・育成などにも取り組んでいくものとしております。

次が総合的な海上安全対策等の推進ですが、知床遊覧船事故なども踏まえまして、旅客船事業者等に対する検査・監査体制の強化、それから、マラッカ・シンガポール海峡等、航行安全対策にも取り組んでまいります。

その他の取組といたしまして、海事振興として、海洋や海事産業に関心を持っていただくための取組、離島航路の確保・維持のための取組、それから、海事観光の推進、物流の2024年問題の解決に向けた物流の革新、海上技術安全研究所の耐震化等の取組、海事DXの取組などにも取り組んでまいりたいと考えております。

私から、全体についての報告は以上でございます。

【木坂船員政策課課長補佐】　　続きまして、船員政策課のほうから、船員政策課における船員関係の予算についてご説明させていただければと思います。

資料、通し番号で20ページをご覧くださいと思います。「船員の確保・育成体制の強化」といった見出しになっているところがございます。

背景・課題としてでございますけれども、モーダルシフトの受皿という問題であったり、安定的な国際海上輸送の確保という観点から、船員の確保というのは非常に重要な課題であると認識しているところがございます。

有効求人倍率についても非常に厳しい状況になっておりまして、もっと言えば若年の内航船員の定着率についても年々下がっているといった状況になっているところについて、課題認識を持っているところがございます。

そういった課題認識を踏まえまして、下にございますとおり、内航船員に関する事業として2つ、外航船員に関するもので2つ、あと離職者に関するものとして2つ、それぞれ予算要求をさせていただくということで整理させていただいているところがございます。

まず左側、一番左下でございますけれども、内航船員の確保・育成に関するものとして、船員計画雇用促進事業といったものを要求しております。こちらについては、日本船舶・船員確保計画に従って行う自発的な新人船員の雇用・育成という形を支援していくというものでございます。

内航船員就業ルート拡大支援事業につきましては、「新6級」というような言い方をさせていただいているところがございますけれども、一般教育課程を修了した方向けに実習の場を提供する協力事業者の方に対する費用の一部を支援させていただくことをやっているものでございます。

真ん中、外航船員の確保・育成に関するところがございますけれども、外航基幹職員養成事業、あと優秀なアジア人船員の養成・確保という2点の観点で事業をやっております。

外航基幹職員養成事業につきましては、即戦力としてのキャリア形成を支援するための訓練を、今日参加いただいております全日海の皆様、また船主協会の皆様にも一緒に連携していただきまして、国としても乗船前訓練の費用を補助させていただいているといったところでございます。

優秀なアジア人船員の確保・養成、この点につきましては、我が国商船隊に船員を供給していただいているアジア地域の船員教育機関の教官に対する研修を我が国において実施する部分の費用について、要求をさせていただいているところがございます。

離職者の再就職の支援に関するところがございますけれども、技能訓練事業ということで、離職船員の免許等のミスマッチを解消して再就職の促進を図るという観点で、海技免許等

の取得に係る訓練費用の一部を補助させていただく旨の要求をしております。

あと、船員離職者の職業転換等給付金につきましては、離職を余儀なくされた船員の方に対する給付金の給付を行うとともに再就職の促進等を支援するというものは、引き続き必要ということで要求させていただいているものでございます。

それぞれ6つの事業に関しまして、100万円単位でございますけれども、要求額についてご紹介させていただきますと、船員計画雇用促進事業につきましては、4,200万円、内航船員就業ルート拡大支援事業につきましては800万円、外航基幹職員養成事業につきましては2,000万円、優秀なアジア人船員の養成・確保につきましては1,500万円、技能訓練事業につきましては900万円、最後の船員離職者の職業転換等給付金については600万円、総額9,900万円ということで要求させていただいているところでございます。

船員政策課としての説明は以上です。

【南澤調整官】 続きまして、海技課から海技教育機構関係の予算についてご説明いたします。1ページお戻りいただきまして、右下の通し番号19ページをご覧ください。

海技教育機構の経費につきましては、令和5年度の予算額が65.8億円となっておりますけれども、これに対して来年度は76.5億円の要求をいたします。

この76.5億円の内訳といたしましては、運営費交付金として約74.3億、施設整備費の補助金として約2.2億となっております。

内容の具体例ですけれども、真ん中の段の右側の練習船の修繕というところをご覧ください。海技教育機構の中では、乗船実習用の大型練習船を5隻保有しておりますが、その中の1隻である「海王丸」の修繕に必要な経費を要求いたします。

海王丸は建造後、既に34年が経過しておりまして、船内各所の老朽化が進んでおります。例えば、この4つある写真の左下の揚錨機ですとか、左上の汚水処理施設などが老朽化しておりまして、大規模な修繕が必要な状況でございます。

海王丸の修繕は2年に分けて行うこととしておりまして、1度目の修繕は本年、既に行ったところです。2回目の修繕は来年度に行う予定ですが、これに必要な経費を要求いたします。

続いて、下部にある陸上工作技能訓練センターというところです。こちらは、現在、海技教育機構の乗船実習中に行っている機関科実習の一部を、陸上で実施できるようにするための施設でございます。

乗船実習中ですと、機械の開放整備実習を行う時間が限られてしまいますし、悪天候下ですと船体の揺れが大きいなど、実習を行うこと自体が困難な状況もございます。また、機関の停止ですとか電源の喪失といった非常時を再現した訓練を行うことも、実際の乗船訓練中は非常に難しいものがございます。

陸上であれば、練習船のような時間や天候といった制限なく訓練を行うことができますし、非常時を再現した訓練も行いやすくなります。

こちらも数年かけて予算を手当てしておりまして、来年度は、この緑のところに書いてある訓練センターに必要な機械の整備などに必要な経費を要求しております。

海技教育機構関係については以上です。

【野川部会長】 以上ですね。ありがとうございました。

それでは、本日もウェブ会議システムとの併用会議でございますので、発言は私の指名の上で行っていただきます。

リモートで参加の委員におかれましては、発言を希望される時はカメラ、マイクをオンにして「部会長」とご発言いただき、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。

また、会場にご出席されている委員におかれましては、発言を希望される場合は挙手をしていただき、私より指名がありましたら、お手元のトークボタンを押し、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。発言が終わりましたら、再度ボタンを押して、マイクをオフとしていただきますようお願いいたします。

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をいたします。

遠藤委員、お願いします。

【遠藤臨時委員】 よろしく申し上げます。資料が公表されて時間的猶予もない中で、今、説明を受けたんですけれども、それも含めて具体的に、次回の船員部会でも質問させていただけたらなというふうに思っております。

ただ、今説明を受けて若干気になった点がございまして質問したいんですけれども、15ページ、通しページ数でいくと19ページになるんですけれども、ここの海事人材の確保・育成のところ、背景・課題にあるんですけれども、船員の高齢化の進行による船員不足への対応ということで、船員教育における質の向上と船員養成数の拡大を実現することが求められているという問題提起がなされております。

船員不足への対応に、船員養成数の拡大が必要だという認識をしているということで理

解しているんですけども、そういう理解でよろしいんですかね。

【野川部会長】 いかがですか、事務局。お願いします。

【南澤調整官】 我々は養成する新人船員の数を増やしていくべきだと思っております、JME T Sの学校の定員の拡大のほうも考えております。

【野川部会長】 遠藤委員。

【遠藤臨時委員】 ありがとうございます。今、ご回答があったわけですけども、ここでいう定員の拡大に向けてというところの、目標に掲げる人数といいますか、そういったところ、何人をお考えになっているのかなというふうに思うんですけども、いかがですか。

【南澤調整官】 内航未来創造プランのほうで500人という数字が掲げられていることを認識しております。

具体的に、今JME T Sの第4期中期計画の中で、500人という数も念頭に置きつつ、JME T Sで受け入れられるキャパシティーにどうしても制限もございますので、そういったキャパシティーや需給状況を見ながら段階的に判断をしていく、検討をしていくということでございます。

【野川部会長】 遠藤委員。

【遠藤臨時委員】 ありがとうございます。では、逆にお聞かせしてほしいんですが、ここの表に、船員養成実施体制というところで具体的な、上は335名、それから70名、30名、若干名という具体的な数字が出ているんですけども、今、キャパシティーの問題もあるということだったんですけども、ちょっと教えてほしいのが、じゃあ今回要求しているこの要求額は、そういった定員拡大に向けた予算ではないというふうに、取ってしまったんですけども、そうじゃないということですよ。

【南澤調整官】 定員拡大に向けた予算というわけではございませんけれども、少なくとも、例えば海王丸は修繕しなければ使えなくなってしまう、定員がその分だけ減ることになりますので、定員を最低でも維持するということはもちろん考えております。

【遠藤臨時委員】 じゃあ、目標にするといいますか、内航未来創造プランに掲げている500名のところに近づけていくように、定員の拡大に向けた取組のところというのは、何か置き去りにされているように感じるんですけども、その辺はどういった考え方で進めていこうというふうにお考えなのか、お聞かせいただきたいんですけども。

【南澤調整官】 キャパシティーの問題、予算の問題がございますので、中長期的に考

えていかなければならないと思っております。

【遠藤臨時委員】 ありがとうございます。それであれば、拡大に向けたスケジュール的なものを若干、概算要求のところに表として掲げられてもいいんじゃないかなというふうに思うんですけども、そういった拡大に向けたスケジュール的なものは出せないのでしょうか。

【南澤調整官】 予算は単年度主義でございまして、今回は令和6年度の予算を要求するものでございます。そのため、令和6年度予算の中身を説明するというのが今回の資料になっております。

【遠藤臨時委員】 じゃあ、さっき言われていたところと若干ニュアンス的に僕の受け止め方が間違っているのかもしれないですけども、先ほど予算のところ、定員拡大に向けたところの予算のお話もしていましたけれども、そういった目標値、定員を拡大していこうというところは、一体どういうふうにして予算を取っていこうとか、キャパシティの問題もあるという話だったんですけども、そういったところの予算はどういった形で進めていこうというふうにご考慮されるのか、教えてほしいんですけども。

【南澤調整官】 すみません、定員拡大に向けた予算の話は先ほどしたと今おっしゃいましたが、私は定員拡大に向けた予算の話はしておりません。

【遠藤臨時委員】 じゃあ、背景・課題に書いている、この「船員養成数の拡大を実現することが求められている」というのは、求められているけれども拡大しないと。そういう予算ではないというところにつながるんじゃないかなと思うんですけど。

【野川部会長】 課長、お願いします。

【佐藤船員政策課長】 船員政策課長でございます。今の点、必要があればご説明をする場というのを考えようと思うんですが、ご理解いただきたいのは、一つはこれ、概算要求の資料というのが、タイミングも含めて、どういうタイミングで、何か情動的には入れられているんですけど、船員部会でまさにこれは議事も公開されて、あと予算のほうの、この白パンと言われる資料も、不特定多数の方に縦覧されるものになりますので、一方で定員の話というのは、担当課自体は主管課は別の課になって、別の課長が申す形にはなっておりますけれども、一部組替えとかをするというのがございますので、関係者の方とのしつかりとした合意形成がなされて、それを来年度の予算なのか、その次の予算なのか、予算は基本は単年度サイクルの中なので、どこに入れていける可能性があるかどうかという、丁寧に扱っている部分がございますので、今日の報告事項としての来年度概算要求の説明

というところに関しては、非常にご関心かつ大事な指摘点というのは私ども、テイクノートさせていただきましたので、さらに、まず一つはこの白パンでそこを、来年度要求とかいうのを書くのは、もう一つは行政側の我々になりますけども、書いた側には計上に関するものとして、予算要求に関するものとして入れた場合には、まず関係者間でしっかりとした中身が作れていないと、仮に要求してお金が取れなかった場合には、要求枠を結果的に無駄遣いというのではないですけども、取れずに終わることもありますので、そういう意味で、いつのタイミングでどういうのが入れられるのかというのを、まずは関係者でよく固まった段階で、不特定多数の方にお示しができるということになるかなと。そのほうがスムーズに進むということだと思いますので、この船員部会での、今日の来年度予算に関する報告としては、一区切りにさせていただければと思います。

以上です。

【遠藤臨時委員】 ありがとうございます。これまで具体的に、必ずと言っていいと思うんですけども、こういった概算要求がこれまでも船員部会で出てきて、この船員部会の中でもいろいろ質問したり意見交換したり、回答を伺いながら話をしてきたというふう思うんですけども、その辺が一切、例えば今の話だと、じゃあこれは次年度の予算なんだという話になってくると、そういった話は一体どこですればいいのかなというふうになってきますし、当然、関心ある出来事ですし、例えばこれがもう少し早い段階で事前にご説明いただいたり、意見交換ができていたのであれば、その意見交換の中で、こういった考えですとかそういったものが出てきたというふう思うんですけども、そういったことも実際、時間的余裕もなかったのでできなかったというところもあるので、その辺はやっぱりご理解はいただきたいというふうに思います。

あと、ちょっとしつこいようなんですけども、単純計算をすると、335名の70名で405名といった形の部分があるんですけども、これは令和5年度入学定員が360名で、1校が短大化されての405名という、実際の生々な定員数なのかなというふう思うんですけども、これは間違いはないですかね。

【南澤調整官】 そのとおりです。

【遠藤臨時委員】 ありがとうございます。具体的に、この部分だけ質問というか説明いただいた中で、気づいた点が今回なかったもので、若干いろいろ精査して、次回船員部会でも質問したいなというふうに考えておりますので、その辺はご理解いただきたいというふうに思います。

いずれにしても、概算要求ですけれども、そういった最低限必要な予算ですから、それは確実に実行に移していただけるように、確実にその予算を取っていただきたいというふうに思います。

以上です。

【野川部会長】 ありがとうございます。

齋藤委員。

【齋藤臨時委員】 労働側の齋藤です。よろしくお願いします。

同じページで、独立行政法人海技教育機構の経費の件ですが、ほかの項目も含めてなんですけど、これは概算要求であり、今日の議事も報告ですので審議ではないのですが、質問させていただきます。

先ほどの遠藤委員の質問もそうですけど、それ以外の練習船の件で、やはり近年の燃油高騰による実習運航への影響があったと思いますし、その点について、この概算要求額の根拠が気になるのですが、まず、記載の前年度の金額というのは、燃油などの補正を含めた総額なのか。それと比べて、今年度の要求額というのはどのような根拠で積み上げられて、この金額になったのかというところ。

そして、特に予算がなく、燃料油問題で練習船の運航に影響が出ないように、この予算措置がなされるべきだというふうに当然思うわけなのですが、その辺りの考え方をお聞かせいただければと思います。

【南澤調整官】 まず、このページ、この説明資料全体もそうですけど、「前年度」と書かれているのは前年度の当初予算、つまり令和5年度当初予算の意味でして、補正予算は含まれておりません。

次に、この76.5億という積み上げにつきましては、海技教育機構のほうから必要な経費を出していただきまして、それを合計した額になります。

燃料費を確保してもらいたいという点につきましては、我々海技課としてももちろん同じ思いでございまして、精いっぱい頑張っただろうと思います。

【野川部会長】 ありがとうございます。ほかによろしいでしょうか。

概算要求につきましては、先ほども齋藤委員からもご指摘ございましたように、これを審議する管轄事項ではありませんので、船員部会の管轄に予算の構成等はなっておりません。それで報告事項ということで伺っております。

したがって、この場では、このような概算要求をしました、あるいはそれに対して

こういう結果が出ましたということをご報告し、それについていろいろ労使ともにお考えがございませうから、それを伺って、今後、例えばもちろん来年の予算要求についても参考にすると。こういう趣旨でございませうので、中身について一つ一つ検討していくというような場ではないということをご理解いただくということが一つと、それと、私の浅薄な理解では、先ほど来お話のある通しページ19ページのJME T S関係の項目につきましては、船員養成数の拡大の実現ということは趣旨・目標ではなく背景・課題ということになっておりますので、こうした背景がある中で、それでは予算にはそれがどのように反映されるかということ、その下の事業内容ということで、具体的にそうした背景・課題を踏まえた事業内容として、陸上訓練施設の充実であるとか、船体整備の推進であるとか、お金の額に直接反映できるような事業内容が掲げられているという構造になっておりますので、先ほどご質問のありました、実際の船員養成数の拡大の工程表でありますとか目標といったことは、また別途検討していくということになるのではないかとこのように思っております。

また、確かに私も、いつもこの要求額と前年度と、大体どのような関係になっているのかというのは知りたいなとは思っておりますので、そういったことを分かりやすく、せつかく報告いただくのでご説明いただけるようにということは、私も要望したいというふうに思っております。

それでは、どなたかございませうか。ウェブのほうで手を挙げておられる方、おられますかね。どなたでしょうか。

【土屋臨時委員】 日本船主協会の土屋でございます。今日は参加が遅くなって申し訳ございませぬ。

【野川部会長】 はい、土屋委員、お願いいたします。

【土屋臨時委員】 また来年度予算の確保に向けてご尽力いただくことになりましたが、是非ともよろしくお願いいたします。

質問というよりはコメントとなりますが、先ほどもご指摘ありましたように、燃料費をはじめとして諸費用が非常に高騰しておりまして、JME T Sにおける教育の質の低下を海運業界としては大変危惧しておりますので、ぜひとも来年度の予算確保をお願いしたいと、日本船主協会としてコメントさせていただきます。

以上です。

【野川部会長】 何か事務局のほう、よろしいですか。ご要望ということですが。

【南澤調整官】 ご要望ありがとうございます。頑張ってます。

【野川部会長】 ありがとうございます。ほかによろしいでしょうか。ご質問ある方は、ウェブの方はどうぞ手を挙げていただければと思いますが、よろしいですか。

それでは、よろしければ次に移りたいと存じます。

議題2の審議事項でございます。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、関係者以外の方は会場及びウェブ会議からのご退室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退出しないと議事が始められないため、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。

ほかにかかございますでしょうか。よろしいでしょうか。

遠藤委員、お願いします。

【遠藤臨時委員】 すみません、よろしく申し上げます。まず、フォローアップ会議の、再三にわたり進捗がどうなっているのかなというところが気になる点が1点と、それから船員行政に係るDX関係の進捗について、3点ほど、今どのように進んでいるのかという進捗状況といったところを教えていただきたいということで、まず1点目なんですけれども、船員手帳の雇入契約関係のところになるんですが、健康証明とか保険関係の加入のデータ、いわゆる船員証（仮称）ですけれども、船員手帳の代わりにカード化がなされるということで、従前、それら船員手帳の機能は全て包含された中で進めていくということも確認していますけれども、例えば雇入れの過去経歴ですよね。こういった雇入れをして、これまでこういった形で雇い止めがなされてきたのかという、そういった過去の乗船経歴のところを、こういった形でデータベースを構築していくのかというところが1点です。よろしく申し上げます。

【野川部会長】 事務局、お願いいたします。

【富田雇用対策室長】 それでは、まずフォローアップ会議の件について、私から説明したいと思います。

監査結果の取りまとめにつきまして、ほぼ取りまとめは終わっておりますので、現在、その開催につきまして座長にご相談すべく、アポを取っているという状況でございます。

【野川部会長】 お願いします。

【木坂船員政策課課長補佐】 続きまして、船員行政のDXの関係の、船員手帳のカード化に関するご質問いただいた点について、ご回答させていただきます。

ご質問いただきました、過去の乗船履歴の抽出とかそういった部分については、現在、6月に船員部会で提示させていただきました方向性ののっとして、船員行政のデジタル化に向けた検討を今、進めさせていただいているといった状況でございます。

なので、その対応に当たっては、予算面であったり制度面とか様々な検討が必要だというふうに認識をしているところでございますので、現時点において何ができる、こういうことが具体的にできるという、確たることを申し上げるのは非常に難しいところではあるんですけども、そういった状況ではあります。先月の船員部会でもお伝えさせていただきましたが、具体的な中身としてご説明できる段階になりましたら、船員部会のほうでもご報告させていただきたいというふうに思っておりますので、少々、その点も含めてお時間をいただければというふうに考えているところでございます。

【野川部会長】 遠藤委員、いかがでしょうか。

【遠藤臨時委員】 お伺いしたいのは、そういった例えば過去経歴といったところを、国交省でデータが抽出できる体制づくりになっているという理解でいいんですかね。

【木坂船員政策課課長補佐】 体制づくりができていくということも含めて、何ができるか、どういったことまでができるかということも含めて、今検討をしているというところでございますので、現段階において、それができるかできないかということをお知らせすることもなかなか難しいというのが今の現状でございます。

なので、システムを整備していくというところに当たっては、どれだけ予算を確保できるかということであったり、そもそもそういったことを国として把握できるか、履歴も過去のものも含めて全てというご意見だというふうに受け止めておりますけれども、今の船員手帳の中でもそれが全て見られるかということも含めて、どういったことができるか。

少なくとも船員手帳のカード化ということが実現する中で、できる限り現状のところか

ら後退することがないようにということは意識をしながら、検討は進めさせていただいているといったところでございます。

【野川部会長】 遠藤委員。

【遠藤臨時委員】 今話を聞いていると、何か予算次第だというふうには取れるんですけども、じゃあ予算次第では、船員証、いわゆるカード化をした場合に、何ら今と変わらないような体制になってしまうかもしれないというふうには取るんですけども、それであれば、今の船員手帳でも何ら問題ないというふうには思うんですけども、その辺、いかがなんでしょうか。

【木坂船員政策課課長補佐】 カード化を図っていく中で、今と何ら変わらない状況にすることを目指しているということではなくて、船員手帳のカード化を実現する中で、少なくとも例えば船員手帳の更新をするために運輸局に行かなきゃいけないとか、そういったところは少なくとも実際に船員の方に動いていただくといったことがなくなるようにとか、業務の効率化だったり船員の方の負担が軽減できるようにといったことは意識しながらやっているというところがございますので、そういったところは、今と何ら変わらない状態にすることを目指しているわけではないということをご理解いただければと思います。

【遠藤臨時委員】 分かりました。目指しているところはよく分かりますし、船員のそういった負担を減らすといった取組の中での方向性というのはよく分かるんですが、知りたいのは、やはり船員手帳、今であれば船員手帳は既に皆さんお持ちいただいて、当然、何冊も持っている方もおられますし、まだ比較的乗船されて間のない方は1冊かもしれませんが、そういった過去の経歴が損なわれないように、そこは国土交通省でもしっかり、その責任の下で構築していくんだということによろしいですかね。

【木坂船員政策課課長補佐】 ご要望としてはしっかり受け止めたいと思いますし、現段階において確たることを申し上げることはなかなか難しいところではありますが、そのご要望も踏まえて、しっかりと検討していきたいというふうに思います。

【遠藤臨時委員】 はい。

【野川部会長】 ありがとうございます。今の点につきましては、今まさに事務局のほうでも試行錯誤しながら進捗している状況でございますが、確かに、遠藤委員が今ご指摘のとおり、委員の側から具体的な形でのご意見、ご要望が出ておりますので、全体的な内容について事務局のご説明をいただくときには、そういったいただいたご要望について、どのようなことになったのかということも含めた形でのご説明をいただけますように、私

からもお願いしたいと存じます。

大山委員、お願いします。

【大山臨時委員】 海員組合の大山です。今の関連なんですけども、ちょっと我々が心配していますのは、この船員証ですかね、仮称ですけども、このカードを作ったことによって船員手帳が廃止になってしまうと。

そうすると、この新しいカードに今の船員手帳の機能が十分に備わっていない場合、船員に不具合が出るといったことが一番問題なので、今の船員手帳の乗船履歴だったりとかも年金の証明にもなりますし、あと上級免状を取るときの乗船経歴といったもの、それから海外で緊急下船した場合のパスポートの代わりになるようなP S Cの対応だとか、こういったことがしっかりと全ての機能が備わった船員証に切り替わるということであれば我々は安心なんですけども、今までの答弁ですと、予算の都合だとか、今調整中でどうなるか分かりませんということで、切り替わる前提ではなくて、そういう不便を減らすための方策として、D X化の一環だというお話なら理解できるんですけども、入り口の話で船員手帳から置き換わるというふうなイメージを持っているものですから、そこがしっかりと今の船員手帳の機能が付保されるのか。されないのであれば、今の船員手帳はしっかりと生きていくとか、国土交通省がしっかりと責任を持って、今の船員手帳の機能が損なわれないような対応をするといったところで対応を進めていただければというふうに思います。

以上です。

【野川部会長】 ご要望として伺いましたが、事務局から何かございますか。

【木坂船員政策課課長補佐】 ご要望も踏まえて、しっかり検討させていただこうと思います。

【野川部会長】 ありがとうございます。きちんとテイクノートされておりますので、ご意見につきましてはよろしくお願いいたします。

齋藤委員、お願いします。

【齋藤臨時委員】 私のほうから1点質問です。

このD X化の議論なんですけど、このD X化に向けての委員会やワーキンググループなどで、我々労働側の意見も反映されなければならないと思いますが、そういった議論の場というのは、今後どのようなスケジュールで、どのような場で考えられておりますでしょうか。改めてお聞かせいただければと思います。

【野川部会長】 事務局、お願いします。

【木坂船員政策課課長補佐】 今後、今まさに国土交通省において、具体的な船員手帳の在り方も含めて、船員行政、どういうふうな形でDXを進めていくかといったことについて検討を進めさせていただいているところでございますけども、その検討を進めさせていただきながら、来年以降、必要な具体的な検討状況の報告といったことも船員部会でさせていただきながら、あるいは別の箱を用意するのか、そういったことも含めて検討させていただければというふうに思いますので、引き続きよろしく願いいたします。

【野川部会長】 ほかにございますでしょうか。

遠藤委員。

【遠藤臨時委員】 すみません、じゃあ私のほうから、ちょっと気になる点も、個別具体的にとなればそうなるのかもしれないですけども、今の船員手帳で、従前から船員手帳の機能を全て包含するという話だったので、それは確認してきているところもあるんですけども、外地の寄港地においても、これまでと同様の機能を果たして上陸が認められるかどうか、この辺がすごい心配しているところでもありますし、ポートステートコントロールに関連してくるところもやはりございますので、そういった外交、諸外国とのPSC当局との調整も必要になってくるというふうに思うんですけども、その辺の進捗とか見込みというのはどうなのか、教えてほしいというふうに思います。

以上です。

【野川部会長】 お願いします。

【木坂船員政策課課長補佐】 海外の寄港地での取扱いの部分につきましては、これまでの話の延長線上ではありますけれども、船員手帳がカード化することによって、船員の方が不利益を被らないようにするといった部分がベースにあるというのは、委員ご指摘のとおりでございます。

その中で、海外の寄港地において、船員手帳がカード化したことによって上陸できないというような事態が生じることがないように、十分に留意して検討を進めることが必要ということは十二分に認識して検討を進めているところでございます。

なので、いただいたご質問に対するご回答としては、海外において、PSCも含めて、実際に何じゃこりゃというようなことにならないように、しっかり調整を進めていくということはしっかり考えているところでございますので、それを念頭に検討を進めていきたいというふうに思っております。

【野川部会長】 遠藤委員。

【遠藤臨時委員】 それではもう1点、最後ですけれども、以前、船員保険の保険証の関係の話をしていたと思います。その時に、協会けんぽ、それから厚労省と連携した中で対応をしていくという話だったんですけれども、その後、何か進捗等ありましたか。

【野川部会長】 お願いします。

【木坂船員政策課課長補佐】 健康保険証のお話の部分につきましては、今後、厚労省と全国健康保険協会の船員保険部、あと国交省の3者で、ご懸念の点も含めて意見交換を進めていこうということを予定しているといった段階でございます。

【野川部会長】 遠藤委員。

【遠藤臨時委員】 ありがとうございます。実は船員保険協議会でも、船員保険証の関係、それから健康証明の関係、この辺が論議されておりまして、健康証明のところについては、船員手帳の健康診断のところの情報の共有化はしないという、データそのものが国交省にはリンクしないといいますか、含まれないという論議がされておりますので、健康証明のデータをカード化されたときにどこからデータを持ってくるのかというところが、やはり検討していかないといけないところにもつながってくるので、今後こういった形で協会けんぽと厚労省との連携といいますか、そういった進捗がなされているのかを教えてくださいたいので、よろしくをお願いします。

【野川部会長】 お願いします。

【木坂船員政策課課長補佐】 今ご指摘の点も含めて、厚労省と全国健康保険協会の船員保険部と、我々のほうの船員手帳のカード化の動きも含めて共有を図りながら、調整を進めていきたいというふうに思います。

【野川部会長】 いろいろご懸念あることは私も理解できますので、これからの検討、進捗の中で一つ一つ答えていっていただきたいというふうに存じます。

課長、お願いいたします。

【佐藤船員政策課長】 ありがとうございます。今日、一点、私どもからも確認といたしますか、この部会の運営に関することになりますけれども、すみません、お時間来ているんですけれども、公益委員の方、あるいは使用者委員の方にも関わることでございますので、明瞭にお聞きいただければと思います。

何か新たな仕切りを私の差配で入れようというものでは全くございませんで、事実関係と、あと過去に関連して船員部会でも議論になった点というので、ちょっと年数遡りますので曖昧になっているといけないなと思っていまして、お話をさせていただきたい点がご

ざいます。

まず、大事な事実関係なので細かい点を申しますけれども、この船員部会につきましては交通政策審議会にぶら下がっておりまして、非常勤の委員になっていただいていると。委員の方、あるいは専門委員の方も含めてですね。広義で言いますと非常勤職員に準じる立場で、それに基づきましていろんな規則とかが定められているところをごさいますて、ちょっと回りくどくなりましたけど、開催をしますと委員の方への手当というのをお支払いすることになります。

それは義務的な支出になるわけですけども、それは当然、公益委員の方も含めて、例えばウェブ参加、前回などは実質20分強ぐらいの開催で終わりましたけれども、そこは分かりやすく申しますと、他の検討会みたいに置かれているものとはちょっと違いまして、検討会なんかは時給制となっているんですけども、短ければ手当もそれに比例してということなんですけども、こちらのほうはある意味それよりもしっかりと位置づけになってございまして、日当相当の手当という、具体で言いますと委員の方、臨時委員の方も含めまして、お一人1万9,600円、これをフルで支払うというのが義務的支出になるところでございます。

ちょっと回りくどくなっているかもしれませんが、それが大体出席者の方、ウェブの方も含めて1回で30万前後ぐらいの支出になるわけでごさいます。

ここが大事な点かなと思っております。過去、議題がない場合、ないと見込まれる場合に、開催を一方では原則として月に1回開催をするという運用律がある。それと、今ほど言いました公金支出の点で、ちょっとはしょってしまいましたけど丁寧に申しますと、時給制になっていなくて、いわゆる広義での非常勤職員に相当する非常勤の委員になられている、日当という形の手当というのは、検討会のほうの時給相当でたとえますと、2時間フルに審議事項をやったというのと同等の金額水準になるものを、これをフルにお支払いする。ちょっと分かりやすさのために申しますと、「するしかない」という意味での「する」という制度になっているところでごさいますので、何を申し上げたいかと申しますと、その考え方として、これはルールで決まっている今ほどの金額でごさいますけれども、やはりそれに相応する交付金支出、お一人2万円掛ける人数分の審議の実がある議題があるときに開催するというのが、いわゆる国の組織として規定されているところでごさいます。

繰り返しですけども、一方で原則月1回の開催というのを、どうマージさせるといいですか、バランスを取るというところなのでございますけども、そんなところで、ちょっと

丁寧に申しますと、意図的に開催をむやみに絞りたいとかでは全くないんですけども、この着任する前の部局でやっぱり似たようなといいますか、今の点で、昨今ウェブとかが進んできていまして、リモート参加で短時間で終わっているときに、会計の監査とか、このフルに払っているのは事務局側、あくまでも我々に責務として返ってくるものなんですけれども、開催の議題のしつらえとして、適切な公金支出と言える形だったのかどうかというのは、事務レベルですけど指摘を受けた点がございます。

そういう問題意識で今ちょっとお話をさせていただいて、すみません、予定時間が来ているんですけども、過去、第107回の船員部会、平成30年12月に1回開催がなかったときにかなりご議論になっていて、そこで、ちょっと時間の関係ではしよりますと、部会長にも大事な点というのをいろんな観点でおっしゃっていただいた後で、主に労働者代表の委員の方から、収れんするとしたら一点で、何か事務局が先にもう腹決めしちゃっているかのようで、議題がないから開催をしないというような感じで、それで何かもうパンパンとするのでなくて、もし議題が見込まれないのであれば、それを事前にアナウンスしてもらって、それで、こういう議題があるんじゃないかという、そういうプロセスを入れてほしいというやり取りがなされています。

それについては、実は事務局側はまたちょっと違った思いも返しているんですけども、今日は時間の関係でそこを捨象しまして、ですので、ちょっと危惧しますのは、戻りまして、やはり公金支出、あれだけの額、かつ人数分になりますと大体30万ぐらいになるんですけども、それに見合った実がある議題というのがご用意できる形じゃないと、なかなかこれ、公金支出の関係でも、我々の問題なんですけれども、難しい部分もあるかなと思っっています。

ですので、今ほどメンションしましたその平成30年のときのご意見いただいていた点、試行としてになりますけど、もし今後、議題が事務局側として見込まれない場合には、事前にアナウンスをさせていただいて、これは3者それぞれの立場の委員の方にですね、それで、あとは何度も申しますけども30年の部会のときにもう確認されています、委員の3者代表の方もそうですし、部会長からもご発言がありましたけど、これは明記されているルールとして、部会長の権能として、最終的にはその議題というのが1つでも、1つであって、その次の来る月に1個でも審議する議題に当たるかどうかというのは、例えばそれをご提案した立場の代表の委員だけではなくて、他の代表の3者の委員のご意見なども勘案して、あるいは事務局としても、先ほど言いましたような適正な公務執行、公金支出

という観点も含めて、そこはある意味、部会長に重い判断をしていただくこととなりますので、適切なお判断の参考になるように、そこを我々としてもしっかり頭を全力で整理させていただいた上でご相談をしようと思っっているんですけども、こういう運用をすることになろうと思っっていますので、詰まるところは、そのポイントとしては、先ほどお話し、試行と申しましたけども、もし今後、見込まれない場合にはそういうアナウンスをする。ご意見、アイデアありますでしょうかというのをお諮りするということをやるといって、これは今、新たに私が何か仕切りで提案しているというよりは、一つは日当に関する明記されているルールと、それから平成30年の部会の議事録、私3回ぐらい熟慮した上で申し上げている点でありますけれども、そういうのをさせていただこうかなと思っるところでございます。

あと、その時、実は事務局側として申した点にもなりますし、部会長からも当時おっしゃっていただいたんですけども、都度その確認の照会を我々がさせていただかなくても、やはり常時前広に、こういう議題があるんじゃないかというのはいただければと思っっていますので、今日はちょっと時間が難しくなっているところがございますけども、こういう議題があるんじゃないかというのは常時、今日も含めて、いただければと思っしております。

その点に関して、最後の最後の点でございますけれども、先ほど言いました2時間相当、かつ法定審議事項というのがあるというのが原則、法律でこういうものが審議事項だというものの原則に立ちまして、やはりちょっとした形での報告事項一つだけとかというのは、正直事務局としては悩ましいかなと思っるところでございます。

今日、既にその他のセッションで幾つかいただいたり、あるいは予算のところでもご質疑いただいて、今の話に材料として絡むというのも拝聴したというのは認知しているところがございますけども、ポイントは、制度を何かつくっていくに当たっての審議事項であるか、あるいは審議事項に類するものであるか。そうであったとしても、その制度を施行するとかとの関係で、そのタイムスパンの中で、来る翌月にどうしてもその1つだけで立てるようなものかどうか。仮にそれが報告事項みたいなものになる場合には、事務局としては、やはり公金支出の適当性というのを十分勘案して、しかるべく部会長にご判断いただけるように頑張らなければいけないかなと思っっている点ですけども、ちょっと長くなりましたけれども、そういう運用というのを、改めて過去の部会の議事録を踏まえて、させていただこうかなと思っますが、ご意見等あれば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。ちょっと私のほうから補足と確認をさせていただきます。

やはり役人というのはどこまでも丁寧に漏れなく説明をしなければいけないので、今のようによくだけ漏れなくご説明いただきましたので、かえって十分に分かりやすいかというところでもないということがないように、ちょっと私から補足をいたしますが、毎月1回船員部会を開くということになっているわけですね。そこでコンスタントに議論をしていく。

例えば船員派遣の問題なんかは、あれはもう必ずやらなければいけないことで、これももう絶えず出てきますから、毎月1回船員部会が開かれるというのは大変適切な内容なわけですね。

しかも、具体的にもいろいろな方からご質問があるので、今おっしゃったような費用を公金から、税金から頂くというのは、これは大変重いことですが、それに見合った議論はしてきているというふうに私も思います。

ただ、例えばほかの検討会等によっては時給であると。我々は日当であると。そうすると完全に、一般の市民の方がそういった事実を知って船員部会を見たときに、私も懸念しているのは、例えば先週のように20分で終わり、かつウェブの方は、はっきり申し上げて本当に参加しているかどうか、実質的にそれは何も確認する手段もないという方と、ここに来てきちんと議論に参加している方と、全く同じように2時間十分に議論したという前提のお金が必ず自動的に払われているというのは、やはりいかがなものかという疑問は、市民感覚では当然出てくるだろうというふうに思います。

といったようなことをいろいろと縷々考えますと、今課長がおっしゃったのは、もちろん毎月コンスタントにやるんですが、時として私もこれ、長い間、もう船員部会、随分長いんですが、場合によって、議題がないので次回は部会は開きませんということはありません。ありました、ということがあり得ると。

あり得るけれども、それが特に重要な議題はないよな、というような簡単な判断でそうしないということではなくて、毎月船員部会が開かれ、十分な議論がされるということを経験した上で、それでもないというふうに事務局のほうで見込まれる場合にはやめましょう、とおっしゃったんじゃないんです。

見込まれる場合には、皆さんのほうで、こういうことが議題として考えられるのではな

いかということがおありだと思うので、そういったことを恒常的に、その場その場ではなくて出していただけると、今申し上げたような懸念が非常に小さくなるのではないかと、こういうような趣旨なんです。

それで、確認したいんですが、今、課長がおっしゃったように、例えば次回の船員部会については今のところ議題が見当たらないというときに、その前の回の船員部会でだけご意見を伺うんじゃなくて、部会が開かれていないところでも、例えば労働側なり船主側なりから、次あるいは次々回でもいいけれども、こういうことをちょっと議題として議論していただきたいんだけど、というようなことを恒常的に出しておいていただけますと、それを事務局のほうでまとめ、最終的には、申し訳ございませんが私が、これは開くに値する、これはやっぱり議論したほうがいいんじゃないのということを決定いたします。

だから、必ずそれについていつかの船員部会で議論が行われるという保障はいたしませんけれども、そういう形が行われれば、まさに内実のある、公金支出に値する船員部会がずっと行われていくであろうというふうに見込まれると、こういうことでございますが、よろしいでしょうか、今のご説明、ということです。

そうしたらそういうことで、今後そういう前提で、委員の皆様がぜひ積極的に、こういった議題があるのではないかとといったことを事務局のほうにお伝えいただければと思います。

事務局のほうも、どうも次は議題がなさそうだというときには、それをこの場で言っていて、皆さんのお考えをお聞きするという形にして、今後、船員部会を進めていくということでよろしいでしょうか。それでよろしいですね。

【佐藤船員政策課長】 はい。

【野川部会長】 それでは、そういうことで進めてまいりますので、どうぞ労使の皆さんも公益委員の皆さんも、よろしく願いをいたしたいと存じます。

それでは、事務局にお返ししたいと思います。よろしく申し上げます。

【岩下船員政策課推進官】 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163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、この会議にご出席を賜りありが

とうございました。

— 了 —