

令和7年4月25日（金）13時30分～

交通政策審議会 海事分科会 第182回船員部会

【岩下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182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におかれましては、カメラ、マイクの通信はオフ（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、マイクをオンに、発言が終わりましたらカメラ、マイクをオフにさせていただきますようお願いいたします。

また、ご発言いただく際は、画面上部のアイコンから「手を挙げる」を選択いただくか、カメラ、マイクをオンにして部会長と発言いただき、部会長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いたします。

なお、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、部会長より指名がありましたら、お手元のトークボタンを押して、ご自身の氏名をおっしゃった後に発言していただき、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。

本日は、委員及び臨時委員総員19名中17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13ページもので各ページの右下に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。

それでは議事に入りたいと思います。加藤部会長、司会進行をお願いいたします。

【加藤部会長】 はい、承知しました。それでは早速、議事を進めてまいりたいと思います。

議題1の報告事項でございます。国際案件の進捗につきまして、事務局よりご説明をお

願いいたします。

【平島国際業務調整官】 私、国土交通省海事局船員政策課、平島と申します。それでは、議題1の国際案件の進捗についてご説明をさせていただきたいと思っております。お手元、資料1をご覧くださいと思いますので、よろしくお願いいたします。

こちら資料1ですけれども、ILO海上労働条約、MLCの規範の改正動向でございまして、この海上労働条約といいますのは、簡単に申し上げますと2006年に採択された世界的に統一された基準で、船員の労働条件を定めるものでございます。この具体的な中身としましては、船員のための最低限の要件として、雇用条件、労働休息时间、居住設備、レクリエーション用の設備、食料・料理の提供、健康保護、医療、それから厚生、社会保障に関する規定までを含む条約でございまして。

この条約につきましては、経緯の1つ目の丸のところを書いておりますけれども、改正に関しまして加盟国の政府代表、船舶所有者代表、船員代表から成る特別三者委員会、これをSTCと呼んでおりますけれども、こちらで審議することとされております。このSTCの会合が、今回、第5回目が先々週行われたところでございまして、そこで7件の規範の改正案が採択されたところでございます。この規範の改正案でございまして、ILOの総会が次の6月にございますので、そこで承認される見込みでございまして。

その下に※で書いておりますけれども、この条約に関しましては本文、それから規則、規範で構成されておまして、最後に申し上げた規範につきましては義務的な基準のA部、それから義務的でない指針のB部から構成されているものでございます。

先ほど今回5回目のSTC会合と申し上げましたけれども、過去第1回から4回開催され、第4回目につきましてはパート1とパート2に分かれており、過去5回の会合が行われた中で、そのうち4回についてはこの条約の規範の改正が行われていたところでございまして、今回の第5回目の会合についても規範の改正が採択されたところでございます。

それでは、2ポツの今回採択されたMLC条約の改正案の内容をご説明したいと思っておりますけれども、こちら、いずれも我々の方で作成した仮訳でございまして、ご了承いただければと思います。

まず、最初の(1)送還でございまして。この送還というのは船が運航する中、船員の交代に際してどうしても乗船した港で船員を降ろすわけにはなかなかいかないということで、別の港に入港して船員を降ろした際、自国に帰国させるまで船舶所有者に対していろいろな義務が課されるところでございまして、この送還に関してこのMLC条約にてい

る。いろいろ具体的に規定している中で、今回新たに規定された部分がございます。

こちらが(1)①10で記載しているところがございますけれども、内容としましては、いかなる理由による差別も排除し、かつ、船舶の旗国に関係なく船員の送還を円滑に行わなければならないといった規定でございます。今回いろいろ条約の改正案がございますけれども、最近のコロナ禍を経て条約の見直しが必要だという部分が多々ございまして、この送還の規定もコロナ禍を受けた教訓として改正要望が出て、今回改正に至ったものでございます。

続いて(2)上陸ですけれども、こちらもコロナ禍を経て改正に至ったものでございます。この上陸の規定に関しましては、船員さんが寄港する際に休暇を取って上陸してリフレッシュするという名目もございまして、船員の権利のためには必要な規定ではございませんけれども、今回の改正では、この②のA2.4.2基準、上陸というものが新設されたところでございます。

1から7までパラグラフが並んでいますけれども、基本的にはパラグラフ7にあります国際海上交通簡易化条約、こちらIMOで策定されているFAL条約というものでございますけれども、こちら船員の上陸に関する規定がございまして、今回のMLCの改正に当たってはFAL条約の規定も流用しながら、この上陸の規定が設けられたところでございます。この規定の中では加盟国だけでなく、5ポツ、6ポツにありますけれども船舶所有者に対するものも含め、上陸取得に関する義務的な規定が設けられたところでございます。

続いて、ページをおめくりいただきまして(3)キーワーカーでございます。こちらはB指針の規定ということで、義務規定ではなくて非義務の規定ではございますけれども、具体的な内容としましては船員をキーワーカー、いわゆるエッセンシャルワーカーとして指定及び認識するということが、船員が安全かつ妨げられることなく移動できるということについて、義務規定ではありませんけれども条約上明確化されたところでございます。こちらコロナ禍を経て新たに設けられた規定でございます。

続いて、(4)海難でございます。こちらはBの指針、それからAの基準である義務規定の両方とも改正に至ったものでございますけれども、経緯としましては昨年3月にアメリカのメリーランド州ボルチモアで、ダリという船が橋脚に衝突して橋が落ちる事故がございましたけれども、その事故の際に船員さんが半年ほど勾留されたとの事例がございまして、それをきっかけに今回提案がなされたものでございます。具体的には、今、IMOと

ILOにおいて船員さんの公正な待遇に関するガイドラインというものが策定されておりますので、そういったものを考慮した上で事故調査などを行うといったことが明確化された改正でございます。

続いて、(5)送還の費用でございます。こちらコロナ禍を経て設けられることになった規定でございますけれども、この送還とは別に船員の遺棄問題というものがございまして、船員の遺棄問題というのは、ある港で船員が降ろされた後、何のフォローもなく取り残されてしまうという問題が各地で起こっているところがございます。その遺棄問題に関しては条約上も手厚く規定があるところではございますけれども、実はこの送還に関しては遺棄問題ほど手厚く規定されていなかったことがクローズアップされて、今回、条約改正に至ったものでございます。

具体的には(5)①3の paragraph でございますけれども、送還のために船舶所有者が負担すべき費用というものが今回の条約改正で明確化されたところでございます。

続いて、ページをおめくりいただきまして(6)でございます。こちらはBの指針の規定ではございますけれども、医療の提供という部分がございまして、資料上はアンダーラインを引いておりますけれども、船員及び漁船員のための国際医療手引書という文言が追加されるものでございまして、今、こういった手引書が利用できるようになっておりますので、今回このB指針の規定の中に明確化して取り入れるものでございます。

最後、(7)暴力とハラスメントでございます。この資料の③2のところにも書いてありますが、今、ILOの中では仕事の世界における暴力及びハラスメントの撤廃に関する条約、これを通称190号条約と呼んでおりますけれども、こうした条約が策定されてございまして、ここでいう暴力及びハラスメント撤廃に関しまして、MLC、海上労働条約の中にも取り入れるといった改正が今回行われたものでございます。これによりまして、加盟国や船舶所有者に対して、この暴力及びハラスメントの撤廃に関して取り組んでいくことが明確化されたところでございます。

こちらが次のページまで続きまして、以上で改正内容は全てでございまして、最後3ポツがございますけれども、今後の方針でございますが、おおむね現行法令で担保済みと整理しているところがございます。改めて関係省庁交えて詳細を確認中というところでございます。

私からご説明は以上でございます。

**【加藤部会長】** どうもありがとうございました。ご出席もありがとうございました。

それでは、今の本件につきましてご質問、ご意見ございましたらお願いいたします。

遠藤委員、お願いします。

【遠藤臨時委員】 遠藤です。よろしく申し上げます。まず、6ページに関連するところで（f）から（h）までなんですけれども、船上での暴力及びハラスメントに関係するところの関連する政策であったり措置であったりというのが、それぞれ（f）から（h）のところでは書かれているわけなんですけれども、これらについて、その前にIMOの国際海事機関の中でも、いじめ、ハラスメント防止に関するSTCWコードの改正というものがなされておりまして、企業に対して、例えば講習とか研修とか、そういったものが今後、国内法の中で義務づけられていくのかどうか、分かる範囲で教えていただければと思います。

以上です。

【加藤部会長】 じゃ、平島さんでいいですか。お答えいただくの、はい。よろしく申し上げます。

【平島国際業務調整官】 ご質問ありがとうございます。今、お示しいただきましたように、STCW条約上もこの暴力及びハラスメントに関する規定が最近追加されたところでございます。国内での取り入れの仕方に関しましては、今、検討中ではございますけれども、今ある法令の枠組みの中でこうした問題に取り組んでいくところでございますし、それから今回MLCの条約改正によりまして船舶所有者に対しても新たに義務化されるところがございますけれども、そこは例えば暴力やハラスメントに関しまして、船員法とは別に労働施策総合推進法でしたり男女雇用機会均等法で陸海区別なく会社に対して暴力ハラスメントへの取り組みが求められているところでございますので、そういった枠組みを活用しながら国内法体系に取り入れていくことを予定しております。

以上でございます。

【加藤部会長】 ありがとうございます。いかがでしょう、遠藤委員。

【遠藤臨時委員】 ありがとうございます。よろしく申し上げます。

【加藤部会長】 そのほかいかがでございましょう。大山委員、お願いします。

【大山臨時委員】 海員組合、大山です。よろしく申し上げます。

今、ご説明いただいた中で4ページのA2.4.2の上陸ですね。こちらの新設と、それから5ページのキーワーカーということでB2.5.2の指針が新設されるということで、これら、コロナ禍の反省を踏まえてというんですかね、新設されるということで非常に喜ばしいことなんですけれども、実際コロナ禍で世界中の船員さんが水際対策という形で出

国だとか入国が認められない、それから、そもそも上陸が認められない形で長期乗船を強いられて非常に苦勞して、最悪、自殺にも至っているようなことを聞いております。

今後そういったことがないように国際条約で定められるということなのですが、こちらは当然、国、行政なり政府が対応する形ですけれども、実際コロナ禍で最後までこの上陸制限が厳しく残っていたのが私設バース、プライベートバースということで、行政とは違う形で規制をされて実際、船員が上陸できなかった事例について多数報告を受けております。これらについて行政から今後そういった私設、企業、プライベートバースに指導されるかどうか、そういったところをちょっとお聞かせいただけますか。

【加藤部会長】 いかがでしょう。

【平島国際業務調整官】 ご質問どうもありがとうございます。今、ご指摘いただいたような事象に関しましてはコロナ禍でまさに経験していたところがございます、おっしゃるようにプライベートバースに関して上陸が認められるかどうかというところは、国が直接管理しているところではない部分もあり難しさはありますが、今回、条約において加盟国の責務としていろいろと規定されたこともございますので、こういった形でアプローチできるか検討しつつ、できるだけ善処できるように取り組みたいと思っております。

以上でございます。

【加藤部会長】 いかがです？

【大山臨時委員】 ありがとうございます。そういった事例は今後、起こらないことが一番いいんですけども、万が一同じような事例が起こった場合、当然我々にも苦情が上がってきますので、その辺は適切に情報共有させていただいて、船員の上陸の権利が侵害されないように行政としてもぜひとも正しい指導をお願いしたいと思います。

以上です。

【加藤部会長】 よろしいですか。

【平島国際業務調整官】 ありがとうございます。ご指摘を踏まえて取組を進めたいと思っております。

以上でございます。

【加藤部会長】 ありがとうございます。よろしく申し上げます。

ほか、いかがでございましょうか。よろしいですか。

それでは、次に移らせていただきます。

議題2の報告事項ですね。船員派遣事業等フォローアップ会議の報告につきまして、お

願います。

【前田雇用対策室長】 船員政策課雇用対策室の前田です。通しページ8ページ、資料2をご覧ください。本年3月24日月曜日に開催をいたしました第34回船員派遣事業等フォローアップ会議につきましてご報告申し上げます。

本会議では昨年7月から12月までの期間、船員派遣事業の許可を受けております52事業者に対しまして、地方運輸局等が実施いたしました監査の実施結果、是正指導状況などを事務局よりご報告申し上げ、議論を行いました。

ご参考まで、昨年12月末現在、有効許可事業者数は320社となっております。

(1) 被監査事業者の概要等の①船員派遣事業の実施状況でございますが、実施事業者は40社、未実施事業者は12社で、未実施の理由といたしましては派遣の依頼がなかったことや自社船員への配乗で派遣できる船員を確保できないなどございました。

②派遣船員等の状況でございますが、この数字は監査を受けた各事業者の監査実施時点での数字を合計したのになります。派遣船員数は693人で、派遣船員を含む雇用船員数の1,874人の約4割弱の状況でした。派遣先船舶数は104隻、過去3年間の派遣先企業数は累計で199社でした。

(2) 監査における是正指導状況でございますが、是正指導を受けた事業者は6社で、是正指導の件数は7件ございました。この是正指導状況につきましては、フォローアップ会議では具体的な不適切事項及び過去の監査状況を一覧表にした資料を配付しましてご説明をいたしました。

個々の内容につきましてご説明いたします。1つ目、派遣元管理台帳の記載不備2件のうち1件は派遣期間に記載ミスがあったとのことで口頭指導いたしました。もう1件は派遣先名称の記載漏れがあったとのことで、口頭指導いたしました。

2つ目、安全衛生教育の実施に関する通知不備5件のうち、3件は派遣元が実施する安全衛生教育は実施していたものの派遣先への通知を行っていなかったとのことで、いずれも口頭指導いたしました。もう2件は派遣先が実施する安全衛生教育は実施していたものの派遣先への通知を行っていなかったとのことで、いずれも口頭指導いたしました。これら是正指導事項につきましては全て是正改善がなされたことを確認してございます。

なお、是正指導を行った6事業者について、いずれも過去に監査を実施しておりますが、そのときには不適切事項はございませんでした。

今回監査を実施した事業者のうち、昨年2月開催の第168回船員部会にてご報告申し

上げました船員派遣事業の許可書に基準資産額及び現金預金額に関する基準、その他の許可基準を遵守することと付記いたしました事業者がございました。当該事業者の直近の事業年度、令和5年9月から令和6年8月の貸借対照表を確認いたしましたところ、許可基準に対しまして基準資産額が200万円強、現金預金額が40万円弱下回ってございました。この点につきまして、派遣船員の賃金未払いや保険料の未払いなどの法令違反はございませんでしたので、許可基準を下回ったことのみをもって許可取消しを行うことはいたしません。当該事業者に対しましては許可基準を遵守するよう指導いたしまして、管轄運輸局におきましては法令違反が生じないかを注視してまいります。

続きまして、会議での主な質疑、意見などがございますが、1つ目は派遣元、派遣先における安全衛生教育の通知不備を減らすために講習会でしっかりと指導するとともに、チェックシートの活用促進、フォーマットの統一などに努め、派遣元と派遣先のコミュニケーションに漏れが生じないよう適切に対処されたい。

2つ目は、許可更新事業者について前回監査から5年を超えている事業者があることから、監査の間隔の在り方について検討いただきたい。

3つ目は、許可書に資産基準遵守の条件を付した事業者が当該基準を下回っている状況について、当該事業者に対してしっかりと監視をしていただきたい、以上です。

次の通しページ9ページには、会議の委員名簿をつけてございます。

ご報告は以上です。

**【加藤部会長】** ただいまの案件につきまして、ご意見、ご質問あればお願いいたします。

遠藤委員、お願いします。

**【遠藤臨時委員】** 意見と要望ということになるんですけども、今回、過去に是正指導を受けた事業者がなかったということで報告ありましたけれども、特に派遣元と派遣先のこの軽微な通知不備というのは、せっかく安全衛生教育の講習はしっかりやられているのに、そういった派遣元であったり派遣先がその辺の通知をしていないことが原因で今回の通知不備となっているわけですから、この辺はしっかりと講習会で指導をしていただいて、是正ゼロに向けた取組をしっかりとやっていただきたいと思います。

以上です。

**【加藤部会長】** よろしいですか。今の。

**【前田雇用対策室長】** ご意見、ご要望を踏まえまして、講習会等でしっかりと指導し

てまいりたいと思っております。

【加藤部会長】 よろしくお願ひします。そのほかいかがでございますか。よろしいですか。

それでは、次に移らせていただきます。

議題3の審議事項であります船員派遣事業の許可でございます。本件は、個別事業者の許可に関する事項でございます。公開することによって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まして、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、それからウェブ会議からご退室をお願いいたします。

(非公開・関係者以外退室)

【加藤部会長】 本日、意見を求められた諮問につきまして、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いたしまして、海事分科会長にご報告したいと存じますが、いかがでございますか。

(「異議なし」の声あり)

【加藤部会長】 ありがとうございます。これで本日の予定された議事は全て終了いたしました。

ほかに何かございますでしょうか。

遠藤委員、お願いします。

【遠藤臨時委員】 4月3日のプレスで発表になっていた水素混焼タグが進水との記事を見まして、この辺、プレスの記事なんで、どこまで詳しく書かれているかというところもありますけれども、この水素燃料を使ったタグボートが進水することなので、何か海事局で情報や対応について、分かる範囲で教えていただけたらと思います。

例えば水素を燃料とする船は、今のところ何も安全基準とか、そういったガイドラインがなかったと認識しておりますが、どのようなお考えをお持ちなのか、教えていただきたいんですけれども。

【加藤部会長】 何かよろしいですか、お答えいただいて。

【前里労働環境対策室長】 船員政策課の前里です。よろしくお願ひいたします。

今、遠藤委員からお話ありました水素燃料のタグボートが進水したことについては造船会社のプレスリリースなどの報道も含めて承知しているところでございます。

また安全基準についてでございますが、この水素燃料は、圧縮水素である気体と液体水素とに分類されますが、このタグボートは圧縮水素のようですけれども、このような水素ガスの気体を燃料とする船舶につきましても、海事局の水素燃料電池船の安全ガイドラインに基づき、バンカリング時の漏えい、それから火災対応などの教育訓練を実施することを推奨しているところでございます。

また、このガイドラインによる教育訓練は、現在既に就航しております水素燃料電池船においても教育訓練を実施していただいているということも承知しており、同様にタグボートもこのガイドラインに沿った教育訓練を実施していただくものと認識しております。

一方で今後、液化水素の水素燃料船が運航された場合にはLNGや、それから昨年整理しました液化アンモニアへの対応と同様に高圧管理や極低温への対応、漏えいした場合の対応などについて必要な教育訓練を実施する必要があることから、この内容につきまして国際ルールの検討状況も踏まえて検討していきたいと考えております。

**【加藤部会長】** ありがとうございます。遠藤委員いかがですか。お願いします。

**【遠藤臨時委員】** ご説明ありがとうございます。水素燃料電池船との同様の扱いだという説明だったと思います。それであれば、例えばこの水素混焼の場合は、そこに充当するというような周知であったりとなされたほうがいいですし、全てが水素燃料電池船のガイドラインの細かいところで一つ一つ項目に照らせ合わせて、それに当てはまらないのであれば、水素混焼の場合の附則といいますか、そういったものを作成していただいて、誤解のないようにしっかり周知していただきたいと思います。

以上です。

**【加藤部会長】** いかがですか、今。お願いいたします。

**【前里労働環境対策室長】** ご意見ありがとうございます。水素燃料電池船と違う部分、異なる部分等などの周知についてご意見をいただきました。このタグボートは来年の就航予定と伺っております。今後とも必要な対応を行ってまいりたいと思います。

**【加藤部会長】** 遠藤委員、いかがでしょう。

**【遠藤臨時委員】** ありがとうございます。

それから続けて、前回の船員部会の中で、船舶法施行細則の一部改正に向けたパブリックコメントへの反対の意見や、カボタージュ規制緩和への懸念につきまして縷々申し上げ、反対だということを表明させていただきましたけれども、その後4月4日に記者会見を行って、全面的に反対だということを表明しております。

パブリックコメントは終わりましたが、前回は申し上げたとおり、今回の船員法施行規則の一部改正は外国籍船の国内就航を安易に認める形につながるものでありますので、まさにカボタージュ規制の緩和そのものだと思っておりますので、引き続きこの場で反対を表明したいと思っております。

以上です。

【加藤部会長】 今、ご意見ということですがよろしいですか。

【木坂船員政策課課長補佐】 ご意見としてしっかり受け止めたいと思っております。

【加藤部会長】 では、記録のほう、よろしくお願ひいたします。

そのほかいかがでございましょう。

大山委員、お願いします。

【大山臨時委員】 今回の省令改正に関する遠藤委員の意見について受け止めていただけるということですがけれども、前回はカボタージュ規制は堅持することの海事局のご意見とか、見解もいただいておりますけれども、今回のこの省令改正、省令案について基準が非常に曖昧です。国土交通大臣が必要ないと認めるときはという形で、じゃ、何をもち必要か必要でないのかが全く明確ではないんですが、当然、カボタージュ規制は堅持するという方向でお話いただいていると思うので、そういった形で日本の海運産業が衰退しないような、それから安全上の問題ですね。

当然、海上で事故があればオイル、重油なんか漏れて現地の水産物等々にも大きなダメージも受けますし、環境汚染にもつながる、非常に重大な事故になりかねないということですので、これは国内就航するのは日本の船であるべきだというのが我々の考えですし、海事局もそうであると認識しておりますので、その国土交通大臣の判断というのはカボタージュ規制の堅持を前提に判断いただきたいということと、我々とすれば日本の船で十分に賄えると理解しておりますので、日本籍船の就航をしっかりと指導していただきたいと思っております。

以上です。

【加藤部会長】 今、内容、明確でないというところと、それから最後の指導ですね。その点いかがでございましょう。

【木坂船員政策課課長補佐】 海事局の木坂です。今、頂いたご意見も踏まえて、そうですね、少なくとも今回の制度の見直しといったことに関しましては、カボタージュ規制の制度を維持することを前提にということとは再三、ご説明させていただいているところか

と思いますので、そこにぶれることはないということでございます。

【加藤部会長】 いかがですか、大山委員。

【大山臨時委員】 ありがとうございます。カボタージュ規制の堅持がどのレベルでお話しされているのか分かりませんが、我々の危惧することのないように、しっかりと日本籍船の就航で賄えると理解しておりますので、カボタージュ規制しっかり堅持してください。

以上です。

【加藤部会長】 それも意見ということで受け止めていただきますようお願いいたします。

そのほか。鈴木委員、お願いします。

【鈴木臨時委員】 ご指名ありがとうございます。私もカボタージュ規制の堅持ということで意見です。

堅持していただけるというのは国土交通省の話ですね。それで、いろいろ業界紙でも書かれていて、労使が反対しているのに、なぜこういう話が出てきて、どうなるかと心配していて、まだパブリックコメントの状況も分からないんですが、次回の船員部会でパブリックコメントはどのようなふうな意見が出たのか、それで出たことによって当初案を変更するのか、また、しない場合はパブリックコメントのどういうところを用いて変更しないのかということ、ぜひ船員部会で明確にさせていただかないと、何かパブリックコメント出しました、どっちが多いか分からないにしても、どうしてそれをそのままやるのかというのが明確にならないと次へ行けないという部分もありますし、それと、この会議の中で、堅持していただけるというお話も強く出ていますので、では、どのようにして堅持するのかということも含めて、多くの国民の皆さんに意見を聞いたわけですから、それをどのようなふうに反映したいのかということは次回の船員部会の中で明らかにしていただきたいと思っております。

これはお願いですので、よろしく願いいたします。

【加藤部会長】 今、パブコメとの関係、それから次回ということですがけれども、記録ということでもよろしい、どうですか、現状としては。

【木坂船員政策課課長補佐】 海事局船員政策課の木坂です。この船舶法の施行細則の見直しといった部分につきましては、船員部会の議論の議事の対象であるかといった点の議論もあるかと思えます。船員に影響が全くないというものではないということの理解はしているところでございますので、どういう形でそのパブコメの結果についての共有とい

うのをさせていただくかについては、また検討の上、対応させていただければと思います。

【加藤部会長】 議題のことも含めて検討ということですが、それでいかがでしょうか。

【鈴木臨時委員】 ぜひ教えていただきたいということです。よろしく願いいたします。

【加藤部会長】 では、ご検討お願いします。そのほかいかがでございましょう。よろしゅうございますか。

それでは本日、これで議事終了ということで事務局にお返ししたいと思います。よろしくをお願いします。

【岩下労働環境技術活用推進官】 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。

【加藤部会長】 以上をもちまして、交通政策審議会海事分科会第182回船員部会を閉会いたします。

本日はご多忙の中、委員ならびに臨時委員の皆様にご出席賜りましてありがとうございます。

— 了 —