

平成29年2月24日（金）10時30分～

交通政策審議会海事分科会第86回船員部会議事録

【成瀬専門官】 それでは、定刻より少し早いのですが、皆さんおそろいですので、ただいまから交通政策審議会海事分科会第86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成瀬でございます。

本日は、いつもと比べて手狭な会議室になっておりますが、どうぞよろしくお願いいたします。

本日は、委員及び臨時委員総員19名中13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。

次に、配布資料の確認をさせていただきます。お手元の資料をごらんください。上から議事次第、配布資料一覧、その次からが議題関係の資料となります。資料の番号は、資料は右上に記載してございます。

まず、資料1として、諮問第271号「平成29年度船員災害防止実施計画について」というものが1枚。その別紙として、実施計画（案）そのものが、両面印刷で24ページ物となります。さらに、資料1-2として、実施計画（案）の概要。両面印刷で8ページ物となります。

資料2といたしまして、諮問文で、諮問第272号「船員派遣事業の許可について」というものが、別紙を含め2枚。その参考資料として、資料2-2が2枚。こちらは委員限りの資料となります。

資料3として、諮問文で諮問第273号「無料の船員職業紹介事業の許可について」というものが2枚。その参考資料として資料3-2が3枚。こちらも委員限りの資料となります。

さらに、議題とは別に、机上配布資料といたしまして、「独立行政法人海技教育機構の施設整備費予算について」というものが1枚になります。「海上運送法及び船員法の一部を改正する法律案」の関係で、ポンチ絵でA4版が1枚と、折りたたんだA3版がそれぞれ1枚ずつつけております。

さらに、「船舶職員及び小型船舶操縦者施行規則の一部を改正する省令を公布しました」

という見出しのプレス資料が、両面印刷もので2枚となります。資料は以上となりますが、お手元におそろいでしょうか。以上で、資料の確認を終わらせていただきます。

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、今日は午前中の会議ですが、よろしく願いいたします。

早速議事を進めてまいります。議題1の「平成29年度船員災害防止実施計画について」。こちらは諮問案件となっております。事務局から、まずご説明をお願いいたします。

【鈴木労働環境対策室長】 労働環境対策室長でございます。

それでは、資料1の諮問文にてお諮りさせていただきますのが、「平成29年度船員災害防止実施計画（案）」でございます。お手元、資料1-2として、29年度計画（案）の概要、別紙として、29年度計画（案）の本文を添付しております。概要を用いましてご説明申し上げます。

まず、資料1-2の1ページで、29年度船員災害防止実施計画でございますけれども、船員災害防止活動の促進に関する法律に基づきまして、5年ごとに基本計画を、毎年実施計画を策定することとされております。現在、平成25年度から29年度までの5年間を対象期間といたします第10次船員災害防止基本計画の実施中でありまして、来年度の29年度が基本計画の最終年度となります。

現在の基本計画では、死傷災害につきまして、全体として13%減、疾病について全体で10%減の目標を立てているところでございます。そのための具体的な対策といたしまして、基本計画では、この1ページ下でございますとおり、赤い横棒の①から⑥までの対策を講ずることを記載しているところでございます。

では、この基本計画の現状目標の達成状況につきまして、ご説明させていただきます。1枚飛ばしていただきまして、概要の3ページをごらんください。第10次基本計画の現時点での実績でございます。一番上の表をごらんください。まず、災害や疾病の発生率につきまして、‰（パーミル）表示をしているわけでございます。これは船員さん約6万5,000人当たりの発生率につきまして、千分率の「‰」で表示しているものでございます。この発生率に対しまして減少目標は「%」表示をしております。

この関係でございますけれども、まず、死傷災害の合計欄をごらんください。左端の第9次計画の発生率の年平均の実績、結果でございますけれども、これが死傷災害の合計で、11.0%となっております。これを発射台といたしまして、第10次全体として13%減の目標を立てておりますので、11.0%に13%減ということですので、0.87を掛け

て、その横の黄色塗りつぶしの9.6%まで削減しようとするものでございます。

この10次計画の9.6%の発生率の目標が達成できたかどうかにつきましては、平成25年度から29年度までの%で表示される発生率を合計して、それを5で割った数値が9.6%を下回っていれば達成できたことになります。疾病についても同様の考え方でございます。

では、現時点における達成状況でございますけれども、統計上は27年度まで把握できておりますので、その横ですが、25年度から27年度終了時点での実績は、この表の右側のとおりでございます。

まず、死傷災害につきましては、第10次の計画の目標が9.6%であることに對しまして、3カ年平均で右端の黄色の塗りつぶしのとおり、10.0%となっているところでございます。

疾病につきましては、この表の一番下でございますが、第10次目標が9.3%であることに對しまして、3カ年平均で9.0%となっております。

このように疾病につきましては、第10次の基本計画の目標を達成できている状況でございますが、死傷災害については、まだ達成ができていない状況です。ただし、死傷災害について、平成27年度を単独で見てもありますと、9.3%の発生率となっておりまして、目標を下回ることができている状況です。

では、その次に、29年度の災害の発生率の削減率の目標をどう設定するかというところでございますけれども、この3ページの下から2つ目の棒グラフをごらんください。左側の死傷災害のグラフでございますけれども、今、申し上げました3年間の実績結果につきましては、青字のグラフで示しております。その横の28年度でございますが、28年度は27年度の発生率から3%減とする目標を昨年立てたところでございます。すなわち、発生率の%で表示いたしますと、27年度の発生率9.3%に3%減ですので、0.97を掛けて9.0%となる目標値を立てております。

28年度につきましては、まだ災害報告が出ておりませんので、予想値でございますけれども、27年度の実績につきましては、目標の赤字の線であります、この9.6という赤い線を下回ることができましたので、29年度も引き続きこの傾向が維持できるよう、28年度の9.0%からさらに3%減の8.7%の目標を立てております。

これによりまして、5年間の発生率の%数を合計して平均いたしますと、目標の9.6%を下回ることができるという考え方でございます。疾病についても同様の考え方でござい

ます。

したがいまして、29年度の削減の目標率につきましては、1ページお戻りいただきまして、2ページの下段でございますけれども、死傷災害の減容率については、全体で3%減、疾病についても全体で3%減とする目標を立てております。

その次に、26年度に比べまして27年度に死傷災害を減少できた理由と、今後の施策への反映につきまして、簡単にご説明させていただきます。概要紙、お手元の4ページをごらんください。4ページの下の方の枠に記載しておりますが、例年、死傷災害の事故件数で最も多いのが、船上での転倒事故でございます。これにつきまして、この枠内の上から4行目ぐらいに書いてございますとおり、この転倒事故が26年度の155件から、27年度の127件まで、28件減少したことが、大きな減少の要因と考えておりまして、これまでの事故と防止対策が一定の効果を上げていると考えております。

一方、次の5ページにまいりまして、5ページの上の方の円グラフにございますとおり、この転倒事故は減少したとは言えども、死傷災害のうち最も多くをまだ占めております。

したがいまして、29年度案におきましては、これまで単に防止対策を列挙しているような状況だったのですけれども、29年度案では、27年度に実際に発生した「転倒」や「はさまれ」「動作の反動」といった発生件数が多い事故について、その事案の概要を記載して、その下にそれに対応する具体的な防止対策を記載するというスタイルとしております。このスタイルの変更につきましては、本紙の12ページ以降に記載しておりますので、別途ご確認いただければと存じます。

また、この5ページ以降につきましては、1ページに記載いたしました基本計画にございます6つの対策の項目ごとに、災害等の防止対策を記載しているものでございます。

新規事項といたしましては、お手元概要の7ページの一番下でございますけれども、昨今におけるメンタル面での不調による休業件数が昨今増加していることを踏まえまして、メンタルヘルスケアへの取組について記載しております。

以上、簡略ではございますけれども、29年度船員災害防止実施計画（案）の概要でございます。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、ただいまの説明につきまして、質問等ございましたらお願いいたします。

はい、松浦委員。

【松浦臨時委員】 資料の中で説明をいただきたいなと思っております、別紙の7ペ

ージで、高年齢者の死傷災害・疾病、それから、5は生活習慣病等の疾病という形で数字が「%」として出されておりますが、これは船員特有のものなのか、それとも、一般の方というほうがいいのかどうかわかりませんが、船員特有の傷病として出ているか、一般の方々がどういう形でこの「%」が出ているのか、差を見れば一般の方と船員の方との違いが出てくるのだらうと思うのですけれども、そういうことについては資料をそろえられて、その中身は検討されているのでしょうか。

【野川部会長】 お願いします。

【鈴木労働環境対策室長】 今のご質問で、陸上との比べた場合の傾向ということだと思いますが、申しわけございません、今、手元に資料はございませんけれども、従来から船員の皆様についての疾病と死傷の発生状況については、このような大体消化器系が多い、あるいは、感染症が多いということで、生活習慣病については特に陸上とそれほど大きく異なる傾向はないと考えております。死傷災害につきましては、この7ページの上にございますとおり、特に高年齢の船員の方が甲板上の作業によって怪我するといった事例が多く出ておまして、「転倒」や「はさまれ」といった、特にそういう船員労働独自の要因に基づく死傷が多くなっているところがございます。

【野川部会長】 はい、松浦委員。

【松浦臨時委員】 資料を見て説明を聞いたら、事故だとか傷病という意味の話ですけれども、作業によって発生するものというのは、当然、船だからという特徴があって、それに対してどのように防止をしたらいいのかというのがよくわかるのですが、病気に関しては、何が船員特有のものであって、それがわかれば特にこういうことを船員に行って、これを防止するためにどういうことをしたらいいのかというのがわかるのだらうと思うんですが、そういうところを調べられているか、ということを知っています。

【鈴木労働環境対策室長】 お手元の別紙でございますけれども、本文の19ページ以降につきまして、生活習慣病等の疾病、予防対策について記載しているところがございます。失礼いたしました。本文の7ページをごらんいただきたいと思います。本文7ページにつきまして、生活習慣病の疾病でございます。これは、船員法の111条報告によりまして、船員さん独自の生活習慣病についての発生状況でございます。このような傾向がございますので、それに対しまして、今の別紙のお手元の19ページ以降につきまして、生活習慣病の予防対策、インフルエンザの防止対策、特に熱中症の予防対策等につきまして記載しているところがございます。

【野川部会長】 松浦委員。

【松浦臨時委員】 私の言っている質問を捉えられていないのかな、と思いますが、先ほど話をされたように、消化器系の疾病が船員の特徴なのだというようにお答えいただければいいのですけれども、であれば何か、それ以外の生活習慣病という部分に関しては、あまり変わらないという話が先ほど説明のときにあったのですが、そうすると船員の特徴でなく一般の方も含めてという形のもので、船員にも生活習慣病の予防というか、抑えるためと言ったらおかしいですが、その研修などを行って減らしていくことを考えられているのか、それとも船員という環境が違うことによって発生するものがほかにもあって、それについて特にこういうことをやるということで傷病を少なくしようと考えられるのか、その辺はどうなんでしょうか。

【野川部会長】 はい、どうぞ。

【鈴木労働環境対策室長】 疾病につきましては、生活習慣病が多いわけですが、これについては、陸上とのそれほど大きな、船員独自としての発生が多い疾病は特に見られていないと理解しております。

したがって、対策につきましても、今申し上げましたとおり、生活習慣病の予防対策ですとか、インフルエンザやノロウイルス等の感染症、予防対策ということでございまして、疾病につきましては、一般的な防止対策を講じていただきたいということを記載しているところでございます。

【野川部会長】 おそらく、生活習慣病の中で結果として同じような疾病が出てきたとしても、船員の場合にそれが船上生活であるとか、船内業務の遂行であるとかを原因として、固有の出方というものがあのかと、そういうことをおそらく松浦委員は聞いておられるのだと思うのです。もしそうだとすれば、同じ生活習慣病対策でも、陸上の一般の労働者に対するものとは異なる観点からの対応も必要になってくると思われるが、その点はどうか、というご質問だと思います。いかがですか。

【高杉船員政策課長】 おそらく、明確に陸上の労働者と比較して、生活習慣病や疾病について、船員さん特有の状況でこういう違いがあるというところまで必ずしも十分な分析ができていないわけでは残念ながらないのではないかと思います。

他方で、例えば、今、別紙でごらんいただいております7ページの「高年齢船員の死傷災害・疾病」あるいは「生活習慣病等の疾病」のところ、いずれもグリーンで網掛けはしていないのですが、例えば、筋骨格系のところがございまして、そういった部分につい

て、この同じ別紙の18ページのところで(2)の疾病防止対策、筋骨格系の疾患については、まさに船員さんとしての作業、あるいは高年齢船員の方々の比率も比較的高いものですから、そういった点で着目して記載させているというのが、おそらく実態という感じだと思います。陸上の方々の中でも、メタボリックシンドロームなどですとか、メンタルの部分とか、そういったところの比率が高くなってきている部分もありますので、そういった傾向と合わせて、この船員災害の防止についても記載している部分はあるのですが、松浦委員のおっしゃるような、もっと船員の労働に係る部分であるがゆえの疾病などについては、いろいろな知見を有する先生方、医学の方々かもしれませんけれども、そういった方々も含めて、よく我々も引き続き研究していきたいと思っております。

【野川部会長】 はい、河野委員。

【河野委員】 別紙の19ページに、例えばですけれども、生活習慣病の予防対策のところ、船内のお食事の記述が下から7行目ぐらいから始まっております。日本人の場合には生活習慣病が多いのは一般的ではないかと思えます。おそらく生活習慣病が多いというのは、先進国どこでもそうだと思います。ただ、船員さんの場合は船内で一緒に食事をする機会があって、その分、船内の食事などでは、生活習慣病の対策ができるという、ある意味の利点もあると思うのです。生活習慣病に配慮した食事をすることで、陸上での普段のお食事にもちゃんと気を遣い、それなりに知識を持って食事を取っていただくということも可能かもしれません。そういう対策ができるということは、むしろある種、利点と考えてもいいと思うので、そういうことを少し周知していただけると、よりいいのではないかと思いました。

【高杉船員政策課長】 ありがとうございます。まさに先生ご指摘いただきましたとおり、船で食事をして生活しているがゆえに、より改善と言いますか、よりいいものが生み出せる環境にある部分もあるのかと思えますし、ご指摘いただいた点も今後よく我々も研究していきたいと思っております。どうもありがとうございます。

【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。

内藤委員から。

【内藤臨時委員】 今、松浦委員がおっしゃったように、この生活習慣病との対応ですが、私は今、内航総連で内航船中心となりますが、船員も年輩者から若年者と年齢層が幅広く二極分化しております。その中で、船員法で定められているカロリーの摂取という項目がございます。私、別で船のコックの派遣会社を運営しております。幅広い年齢層

に対応できるようカロリーを計算し、バランスの良い、バラエティに富んだ料理を作り出すことを心がけて提供しております。年代によってバランスの取れたメニューを提供するのも一つの方法だと思います。船員保険の会議にも出席しておりますが船員保険を通じて生活習慣病のガイダンスなどを行っていくのが有効な手段かと思います。

以上でございます。

【野川部会長】 ありがとうございます。船主の場合もそのようなご配慮を今後ともよろしく願いいたします。

はい、立川委員。

【立川臨時委員】 資料1-2の3ページ目で、船員災害発生状況等ということで、説明がなされました。ここでは「%」表示で取りまとめられているのですけれども、それはどのくらい目的が達成されたかという面での数値としてはよく理解できますが、ただ、1つこの中で、「死亡等人数」というように、実際的人数が入っている行が1行ございます。確かに目的達成のための数値としての「%」はわかるのですけれども、それと同時に実際の事故件数、死亡者の数であるとか、それがどう推移したのか、何人ぐらい死傷災害があったのか、疾病者が出たのかといった、実際の数値は幾つなのでしょうか。かえって、そういう実際の数値をここにも表していただいたほうが、実態がつかみやすいという部分がございますので、そういう資料の提供はできませんでしょうか、ということをお伺いしておきたいと思います。

【野川部会長】 はい。お願いします。

【鈴木労働環境対策室長】 ご指摘のとおり、発生率のほかにこの死亡等人数を削減することを目標としているわけでございます。ちなみに、その人数で申し上げますと、24年度が死亡行方不明につながる災害の人数でございますけれども、24年度が33名、25年度が30名、26年度が32名、27年度が21名で、27年度はこの死傷災害の発生率が下がったことと軌を一にいたしまして、死亡行方不明の船員さんの数も21名と減ったところでございます。ご指摘を受けまして、今後は発生率という、この「%」表示のみならず、具体的な件数でございますとか、人数表示といったこともわかりやすく今後は採り入れていきたいと考えております。ご指摘どうもありがとうございます。

【野川部会長】 どこまでこれは把握できるのですかね。例えば、疾病は人数としての把握は可能ですか。できるのだったら両方とも人数で対応していただければいいですね。

【鈴木労働環境対策室長】 死傷災害とともに疾病についても、発生率ということは当

然、分母に対する発生した方の数に対しての率でございますので、また、件数としても両方、表示、把握はできるものでございます。今後そういったことを採り入れていきたいと思っております。ありがとうございます。

【野川部会長】 では、次回はその点を加味して検討していただきたいと思っております。

【鈴木労働環境対策室長】 はい、ありがとうございます。

【野川部会長】 ほかにいかがでしょうか。

松浦委員。

【松浦臨時委員】 もう一点、説明をお願いしたいのですが、別紙の9ページ。8ページのところから「船員災害防止のための主要な対策」という形でずっと書かれていて、9ページの上に(2)で「若年船員に対する安全衛生に係る教育・指導の充実」という形で書かれているのですけれども、ここの中身を読むと、ほかの対策の部分については、高齢者の方の死傷病が多いという形で書かれていて、なおかつ今度は、この(2)に関しては、中堅船員・若年船員の「災害発生件数は」として、災害発生に断定して書かれています。全体で36%で、前年度よりも増えていると書かれていて、対策として中堅船員の再教育を実施すると書かれているのですけれども、今、具体的に再教育として若年船員の方、中堅船員の方を特に対象として何か検討されているのであれば、説明いただければと思います。

【野川部会長】 お願いします。

【鈴木労働環境対策室長】 このご指摘の(2)でございますけれども、確かにこの今の記載ぶりですと、最後にございますとおり、ベテランの方による積極的な安全衛生に関する指導ということしか書いておりませんで、具体的な対策というのは、確かにご指摘のとおり記載していないところでございます。

12ページ以降では、具体的な事故の防止対策につきまして、具体的な事例とともに対応する対策を書いているところでございますけれども、これにつきまして高年齢船員ではこういう事故なのでこういう対策が必要、あるいは、若年、中堅についてはこういう事故が多いのでこういう対策が必要というところまでは突っ込んで、正直ながら分析と対策を講じているところではございません。したがって、今後は今のご指摘も踏まえまして、そういう世代別のきめ細かい対策も分析して対策を講じて記載していきたいと思っております。ありがとうございます。

【野川部会長】 ありがとうございます。ほかにいかがでしょうか。よろしいでしょう

か。

特にございませんのであれば、本日意見を求められました諮問については、「諮問された案のとおりと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。

(「異議なし」の声あり)

【野川部会長】 ありがとうございます。

それでは、次の議題に移りたいと存じます。

議題2の「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ご退席をお願いいたします。よろしいでしょうか。

(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。

(「異議なし」の声あり)

【野川部会長】 ありがとうございます。

それでは、次の議題に移ります。議題3「無料の船員職業紹介事業の許可について」事務局よりご説明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「無料の職業紹介事業の許可について」は、「別紙に掲げる者に対する無料の職業紹介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。

(「異議なし」の声あり)

【野川部会長】 ありがとうございます。

これで本日の予定された議事はすべて終了いたしました。前回の船員部会におきまして、予算に係る委員からの質問で事務局より回答することが幾つかあったと記憶しております。事務局よりその点、ご回答をお願いいたします。

【長瀬企画調整官】 前回の船員部会において、独立行政法人海技教育機構の施設整備費についてのご質問がございました。その際に、平成29年度の予算額としまして、7,200万を計上しているという数字をご紹介しておりました。そのときに、その中身についてと、それと、平成28年度に要求した、ついた予算について、同様に施設整備費についてどのような目的、内容になっているのかということで、今回、そちらに関して資料を提出いたしました。昨年度につきましては、当初予算として7,800万円。また、補正予算について2億7,100万円。また、これは前回も予算額の案の中に入れておりましたけれども、7,200万円と。これはいずれも前回の29年度予算額のとときにご紹介した、学校施設の耐震改修に係る事業費でございました。こちらの施設整備費補助金につきましては、毎年度、設備整備に必要な額を整理して財務省に要求しております。平成28年度についても29年度についても、今回、耐震化についての予算を要求していた。現在、限られた財源の中で、特に船員さんたちの学び舎となるような校舎、この耐震改修を喫緊の課題として取り組んでおまして、この船員需要に対応していくという観点からも、今現在ある校舎を確実に耐震化して行って、またそこで安心して学びをしていただけるような場所を提供していくことについて取り組んでおります。

以上です。

【野川部会長】 まず、この点はいかがでしょうか。

【立川臨時委員】 ご説明どうもありがとうございました。前回、質問させていただきましたので、その答えということでお伺いをしたいと思うところです。ただ、そこでお伺いしておきたいのは、例えば、29年度で学校施設の耐震改修に係る事業費ということで、ここに明示をしていただいております。ただ、公表されている予算書上では、この表現は使われておりませんよね。

【長瀬企画調整官】 はい、特に。予算書上の中では内訳というか、学校施設の耐震改修に係る事業費とはなっておりません。

【立川臨時委員】 施設整備費補助金という表現が使われておりますよね。もし、これ

が正だとすると、今回の7,200万というのは耐震改修のみで、ほかの事業には使えないということになるのですか。

【長瀬企画調整官】 施設整備費補助金として要求しているものは、今回、耐震改修に用いるものですので、基本的にはほかのものに使う予定で要求しているものではございません。

【立川臨時委員】 例えば、ほかのところで何か障害がある、壊れたと。補修しなければいけない。そういう予算はないということになるのですか。

【長瀬企画調整官】 一般の運営費交付金の中ですか、そういうところでは対応していくものもあります。

【立川臨時委員】 運営費交付金というのは、もう一つ別の枠の運営費としてのお話ということですか。

【長瀬企画調整官】 そうですね。

【高杉船員政策課長】 若干補足させていただきますと、29年度予算案として、前回の船員部会でもご説明させていただいた、この独立行政法人の経費として、小項目の区分というのが2つございました。その1つが、独立行政法人海技教育機構運営費交付金。もう一つが、独立行政法人海技教育機構施設整備費補助金という形になってございます。ご指摘の耐震改修に係る事業については、この運営費交付金とは別枠で施設整備費補助金という予算区分ですけれども、そこで予算を確保していく形を28年度でもやってきたところでございますし、29年度でもやってきているところでございます。

立川委員ご指摘の、例えば、日常と言いますか、学校運営をやっている中で一部壊れたといったことについては、通常の運営費交付金の中で対応していくということですが、耐震改修に係る部分については、運営費交付金とは別枠できちんと施設整備費補助金という枠をいただいて対応していくという考え方でやってきているということでございます。

【野川部会長】 どうぞ。

【立川臨時委員】 今そういう話があったので、改めてお伺いします。従前の耐震改修でない部分の施設改修という部分には何が含まれていたのですか。かつ、幾らの予算があったのですか。例えば、耐震改修という言葉で、ここで表現されているのは、平成28年度から、今、表現されています。平成27年度にも施設改修ということで予算が取られている。28年度の当初予算で7,800万円取られた。このときには、施設改修という名目。

言葉が少し違っているかもしれませんが。施設補修か補助金ということで取られている。28年度の補正予算のときには、明確に学校の施設での耐震改修による事業の費用だということで、2億7,000万円、明確に書いてあります。今回の29年度になると一般的な表現になっているけれども、ここで説明をされてきたのは、すべて28年度から耐震改修に関する事業費。では、従前取られていた一般の改修部分との関係はどうなるのですか。従前取られたものは一切なくなったのですか、というお話を聞いておきたい。

【長瀬企画調整官】 27年以前に、施設整備費補助金として取っている金額につきましては、その当時、必要な所要額を積算して要求しているものになりますけれども、特に平成27年ということであれば、練習船のシミュレーター整備の予算を要求しておりました。

以上です。

【野川部会長】 立川委員。

【立川臨時委員】 そういう意味での予算は、28年、29年にはないという理解になるわけですね。

【長瀬企画調整官】 はい。そちらのほうは26年、27年なりの施設整備費補助金の要求した額の中で措置済みですので。

【立川臨時委員】 例えば、練習船のそういうシミュレーターの整備であるとか、そういう予算というのは、28年、29年度には一切取っていませんよということですね。

【長瀬企画調整官】 はい。28年以降は、今現在は耐震改修のための予算を要求しております。

【野川部会長】 はい。

【立川臨時委員】 もし、そういう中身であれば、前回この説明を受けているわけですが、ぜひそういう中身まで教えていただきたい。そういうものが全くわからないまま予算が取られている。例えば、練習船のシミュレーターの整備であるとか、これから、船員の確保・育成というのは非常に重要な問題になってくる。例えば、学校の設備や定員も増強してほしいという願いを再々しているわけですが、そのための予算は全くありません、というとらえ方の判断が出てきます。そういう意味では、中身の話をもう少ししていただかないと、我々としての活動ないしは今後お願いしなければいけない部分が明確にあらわされていない可能性が出てくる。そういう意味では、次回からでも結構ですので、中身についてもう少し詳しいお話をお願いしていきたいと思います。

【野川部会長】 はい、課長。

【高杉船員政策課長】 ご指摘ありがとうございます。なかなか説明が不十分だったかもしれません。その点は、今後十分考えていきたいと思っております。

考え方といたしましては、運営費交付金というのは独立行政法人として、通常運営に必要な経費、もちろん、人件費ですとか、航海訓練所を含む場合ですので燃料費なども入っていると思いますけれども、そういう経費でございまして、一方、施設整備費補助金については、通常の運営とは別枠で当該年度にきちんと手当をしていきたいという形で予算要求をさせていただき、その枠をきっちり確保していくということを、大きな考え方としてやってきている部分があるかと思えます。そういう点も含めて、きちんと皆様方にもご理解いただけるような説明の仕方は、以後工夫していきたいと思っております。ご指摘ありがとうございます。

【野川部会長】 運営費交付金で使える項目と、例えば、今、立川委員がおっしゃった、シミュレーターの導入だとかは、運営費交付金からはこういう意味で無理であるとか、あるいはできるとかということがわかればいいですね。つまり、運営費交付金というのはかなり一般的な、恒常的に必要となることについての経費でしょう。そうすると、その運営費交付金の概念に当てはまるのかどうかということは検討されていると思いますので、わかりやすく、例えば、運営費交付金からこういうものが拠出されますと。それに対して施設整備費補助金は目玉ですよ。その年、その年の施設の整備について、今年はこれで行こう、今年はこれで行こうというものが盛り込まれるわけですよ。できれば、もし難しくなければ、ここ数年の動き、28年からずっと学校施設の耐震改修ですけれども、25年ぐらいから、その施設整備費補助金でこんなものを目玉として要求して認められてきましたということがありとわかりやすいかもしれませんね。これは検討していただきたいと思えます。

【長瀬企画調整官】 予算パンフレット上で少し表記がわかりづらくなっていたとは思いますが、また、今後、表記については注意していきたいと思っておりますので、よろしく願いいたします。

【野川部会長】 それでは、ただいまの回答と、また、立川委員からの確認のためのいろいろなご質問がありましたが、今、行われたこの施設整備予算についてのこの紙に対する質問はあるでしょうか。また別途、前回の質問に対するご回答もこれから続きますが、これはよろしいでしょうか。

はい、立川委員。

【立川臨時委員】 この資料は、ホームページに公開されるのですか。

【野川部会長】 その点はどうですか。つまり、Webから見られるのかな。

【高杉船員政策課長】 通常、船員部会の資料につきましては、非公開になる委員限りのもの以外は公表してきておりますけれども、こういう通常の議題にないようなことについては、必ずしもカチッとこうなっているというわけではないところはあるようです。

【立川臨時委員】 言っているのは、調べていけば、これに突き当たることができるかということで。ホームページからいろいろなところを調べていったときに、この数字に突き当たることができるのか。我々が全くこの部会とは関係なく調べていったら、この数字に当たるのか。これは、Webでは少なくとも公開されていない、知ることができないのかということです。

【高杉船員政策課長】 基本的に船員部会に配付した資料につきましては、「委員限り」という扱いになっているもの以外については、アクセスできるのだと思います。詳細については再度確認したいと思いますけれども、いずれにしろ確認はさせていただきたいと思います。ご趣旨は、アクセスできるようにしてほしいということだと思いますので、基本的には船員部会での資料の取扱ということはきちんと考えていきたいと思います。

【野川部会長】 基本的にはここで、これは委員限りだといった限定がついていないものは、一般的にはちゃんとだれからもアクセスできる資料を使っているはずだということですね。ただ、これについて具体的にどうかは確認してみるということですね。

【高杉船員政策課長】 はい。

【野川部会長】 では、まだ質問への回答がごございますので、進んでよろしいでしょうか。

それでは、次の松浦委員からのご回答をお願いしたいと思います。

【中川安全政策課課長補佐】 海事局の安全政策課から、1つご質問に回答いたします。

前回ですけれども、AISとスマホを大型船と小型船でどのように使い分けるのか。また、その情報の共有ができるのかというご質問がございました。もともとスマートフォンアプリに関してですけれども、AIS搭載義務が物理的またはコスト的に難しい小型船の動静を互いに把握し、操船において意思疎通を図ることが期待できるものとして、今、民間において開発が進められており、今後、普及が見込まれるシステムでございます。最近、我々も実証実験を行いましたけれども、位置情報の更新間隔が非常に短い等の利点が確認

できております。

一方、安全性についてはしっかり検証する必要がありますので、海事局ではアプリに求められる安全要件の策定や、アプリ相互間における情報共有等の検証等に取り組んでいるところでございます。

A I Sを搭載する大型船にとっても、小型船の動静を把握することは非常に重要ですので、大型船においてもスマートフォンやタブレットを備えておけば、小型船の動静を把握できるのですが、既に大型船に積まれてあるGPSプロッターやECDIS、それから、レーダーといった装置にもこれらの情報を、スマートフォンの情報ですが、重畳するなどして動静把握をできるようにしていくということは、非常に安全性能の観点からも非常に有効であると考えておりますので、この部分については更にメーカーへの働きかけなどを進めてまいりたいと考えております。

それから、もう一つは、すみ分けの問題ですが、既にA I Sを積んでいる大型船と、まだA I Sが義務化されていない小型船について、今後、A I Sの義務化を拡大していくのか、それともスマホで手当するのかという議論を今やっているところでございます。それぞれA I Sとスマホについては、メリット・デメリットがございまして、また、多くの海事関係者の方々から、さまざまなご意見をいただいております、たくさんの課題もありますので、今後、航海機器メーカーであったり、船舶運航事業者の方々、関係機関、さらに何よりも現場でこういった機器を使用される船員の方々のお話をよく伺いながら検討を進めたいと考えております。

【野川部会長】 松浦委員、いかがでしょうか。よろしいでしょうか。

【松浦臨時委員】 今のご説明で、前回質問させていただいた回答というか、どういう方向でいきたいかというのはおぼろげながらわかった気はするのですが、いずれにしろ、今、スマートフォンで位置情報を確認して、ということと、A I Sで船舶の位置情報を確認するということは別物になっていますから。私が言いたいのは、A I Sを搭載した船が、A I Sの中だけで判断できるものと、今度はスマホで小型船も、という形で限定されてお話をされているので、A I Sの搭載義務のない船と、規制が入ってこの船はA I Sを搭載しなければならない船があり、大型船といっても500トン以上の話になりますけれども。500トン以下の小型船をどの部分で考えられているのかよくわかりませんが、スマートフォンで位置情報を取れて、衝突を回避するために情報が入手されることがいいことであることは間違いありませんので。ただ、規制の問題もあるでしょうし、

船によってどちらがどちらを見るのか。スマートフォンであれば、スマートフォンで見られないわけですね。AISであればAISが搭載されている船で見られませんから。双方の位置情報をどういうふうに使っていくのか。それは、どういう規制をかけながら使うのか、いろいろな問題があると思いますけれども、結局、それぞれの位置情報がよくわかるようにしていただいて、衝突が回避できるようにその情報を有効に使ってください、ということをお願いしたただけで、それは今、操船する者が一番欲しい情報ですから、船員の安全、船の安全を守るために、今使っている情報をどうやって使うかという使い方になると思いますので、そこはしっかり議論をしていただいて、検討していただければと思います。

【野川部会長】 お願いします。

【中川安全政策課課長補佐】 ご意見ありがとうございます。ぜひともそのように検討していきたいと思いますので、また今後ともご協力よろしくお願ひしたいと思います。

【野川部会長】 AISを積んでいる船とスマートフォンしか持っていない船との関係について、一般的に今のご回答では、仕組みとして大まかなことをどのようにこれから検討できるかということでしたが、松浦委員はもう少しピンポイント的に、現実今、AISしか積んでいなければAIS同士でしかわからない、スマートフォンしか持っていないでAISがなければそれでしかわからないという状況について、具体的に両者がAISを積んでいるかスマートフォンを積んでいるかということに関わらず、大型船が小型船を、また逆も含めて、それぞれキャッチできるような方向に持っていけないかという、具体的なご提案も含んでいるので、その点も加味して検討していただきたいと思います。よろしいでしょうか。

それでは、次のご回答をお願いいたします。

【風巻雇用対策室長】 前回、松浦委員からご質問のありました、船員離職者職業転換等給付金の支給実績について回答させていただきます。給付金の対象案件は2件ございません。

まず、釧路の沖合底引き網漁業につきましては、ホッケの不漁、スケトウダラの魚価低迷等により、漁業経営の改善及び再建整備に関する特別措置法、漁特法に基づき、平成27年6月に2隻が減船となっております。3月末までの今年度の支給額は、離職者7名に対しまして、約1,600万円の見込みでございます。

もう一つ、ロシア政府によるロシア水域におけるサケ・マス流し網漁業の全面禁止によ

る国際協定の締結等に伴う漁業離職者に関する臨時措置法、漁臨法に基づき、昨年3月にサケ・マス流し網漁船11隻が減船となりました。3月末までの今年度の支給額は、離職者17名に対しまして約800万円の見込みでございます。あわせて2,400万円程度の支給が今年度見込まれております。

以上でございます。

【野川部会長】 よろしいでしょうか。

松浦委員、どうぞ。

【松浦臨時委員】 ということは、前回聞いたのは、この予算で賄えるのですよね、という質問をしたつもりなので、それは賄えるというお答えなのでしょう。

【風巻雇用対策室長】 今年度4,500万の予算案のうち、2,400万の見込みでございますので、今年度も賄えますし、来年度も当然賄えるという計算のもとに要求させていただいております。

【野川部会長】 ありがとうございます。

それでは、ただいまご回答にはお答えいただきましたが、その他ございませんでしょうか。

はい、どうぞ。

【鹿渡船員政策課課長補佐】 済みません、事務局からですが、2月3日に海上運送法及び船員法の一部を改正する法律案を閣議決定して提出をいたしましたので、ご報告、ご説明をいたしたいと思っております。

お手元に「海上運送法及び船員法の一部を改正する法律案」ということで、A4の小さな紙と、横長のA3の大きな紙がございますが、これらで簡単にご説明をさせていただければと思っております。

小さいほうの海上運送法等の法律・法案をごらんいただければと思うのですが、本法案は、「背景・必要性」「法案の概要」と上下に分かれておりますが、ピンクと青と緑の3つのパーツから構成されております。このうち船員法に関する部分は緑色の部分で、先般11月、12月に、本船員部会で諮問と答申をいただいた部分となります。今回、上のピンク色の部分から概括をご説明させていただければと思っております。

まず、「経済安全保障の確立」という部分は、海上運送法で主に対応する部分になるのですが、経済安全保障の確立に必要な日本船舶等が450隻必要とされている中、平成25年の海上運送法等の改正におきまして、準日本船舶という仕組みをつくりまして、これは

日本のオペレーターの海外子会社の所有船、こちらだと外国籍船になるのですが、災害時等に迅速に日本籍船化をされることを条件として、準日本船舶として認定いたしまして、これらをもって経済安全保障の確立に資するものとして対応してきたところでございます。こちら右側のグラフをごらんいただければと思うのですが、今、日本籍船、この赤い点線部分が197隻と、準日本船舶が41隻の計238隻で、450隻に到達するのは、歴史的な海運不況などもございましてなかなか現状難しいとされてきていたところでございます。

そこで今回、下半分の「法案の概要」というピンク色のところをごらんいただければと思うのですが、準日本船舶の認定対象といたしまして、日本の船主、オーナーの海外子会社の保有船も追加し、拡充してまいりたいというところで、海上運送法において対応していきたいと考えておりまして、それを追加させていただいたところでございます。こちらはトン数標準税制の拡充関係でもございます。

このような船舶の確保とあわせまして、日本人船員の確保についてもあわせて一体的に検討すべきものであると考えておりまして、今後、この標準税制に係る詳細な制度設計の中で検討していくことを考えてございます。

次に、青いパーツで「海事生産性革命の推進」のところですが、こちらにつきましては、天然ガス燃料船とか、ブロードバンド技術を活用した船舶の技術開発が進んできている中で、これらの導入の促進を進めてまいりたいと考えております。

そこで、下半分の「法案の概要」のところですが、こちらは海上運送法で対応するのですが、国において基本方針を作成いたしまして、オペレーターや造船会社や、あるいは電気通信事業者とか新たな主体もかかわってきますが、計画をつくっていただいて、そこに研究開発に係る予算の補助や行政手続の特例などを行っていきたいと考えまして、このような制度を作成いたしました。

最後に、緑色のところにつきましては、本船員部会でも以前諮問させていただきましたので、ご承知の部分かと存じますが、今回、MLC条約（海上労働条約）とか、STCW条約ということで船員の訓練等につきまして、幾つか天然ガス燃料船への対応や、極海を航行する船舶などへの条項が加わりましたので、こういった部分につきまして、国内法で対応していくところでございます。

以上、駆け足でございますが、本法案の概要につ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。ただいまのご説明に対して、ご質問等ござ

いますか。

平岡委員。

【平岡臨時委員】 先進船舶ということで、海上ブロードバンドとLNG船の2つのところが出ているわけです。下の目標数字を見ますと、8年間で250隻先進船舶を導入するという計画案ですけれども、具体的にLNG船はどのくらいを考えているのか。それと、このLNG船は、外航船を主体とするのか、それとも、内航船を含めた中で今後進めていくのかということと、あと一番大きな問題は、LNGをサプライするインフラ整備ですが、日本の港では横浜と思われませんが、ただ1港だけなのか、それとも日本の主要港も含めた中でインフラ整備をしていくのか。その辺のところがあれば教えていただきたい。

【野川部会長】 お願いします。

【鹿渡船員政策課課長補佐】 LNG船につきまして、250隻というのは、LNG船とブロードバンド通信船の両方を含めて考えているところですので、簡単に考え方を説明しますと、今後、船舶でリプレイスしていく分もいろいろございますので、LNG線についてもそういったリプレイスする際にLNG燃料船として建造していただくとか、そういった目標を掲げて取り組んでいきたいと考えていくところでございます。

また、LNG船につきましては、おっしゃられたとおりで、船舶をつくっていただくだけではなくて、バンカリング、供給、積み込みとか、インフラ整備も非常に有用なところであると考えておまして、当局だけではなく、港湾局やその他関係主体といろいろと協力をしながら検討会などを立ち上げて、例えば、横浜港にバンカリング設備をどうつくっていくとか、そういった検討をやっているところでございまして、そういった側面からも考えているところでございます。

【野川部会長】 あと港の件については今のよろしいですか。横浜以外のところでの対応とか、可能なのかとか、そういう点は？

【鹿渡船員政策課課長補佐】 済みません、今、横浜港という話をさせていただいたのですが、当然、横浜港だけでなく燃料供給船とか、いろいろなファクターがあるかと思えますので、そういったところもあわせて検討していくものと考えております。

【野川部会長】 はい、平岡委員。

【平岡臨時委員】 それと、LNG船ということになりますと、燃料油価格も結構高いと思われまして。例えば、これから実証実験的にやっていかれるということなのでしょうけれども、LNGの燃料油価格についても、今の燃料と価格格差が発生しないよう、その辺

のところの平準化ということもイメージはされているのでしょうか。

【鹿渡船員政策課課長補佐】 済みません、燃料油価格につきましては、ご指摘の考え方についてもそうですが、もう少し今後、検討してまいりたいと考えてございます。

【野川部会長】 では、少し今の点も念頭に置いて、次あたりにもし言えることがあればお願いします。ほかによろしいでしょうか。

それでは、今の点以外のところで何かございますか。ライフジャケットの件ですね。

【中川安全政策課課長補佐】 続きまして、ライフジャケットの着用義務化についてご説明を申し上げます。

2月1日に、船舶職員及び小型船舶操縦者法施行規則の一部を改正する省令が交付されました。従来、改正以前ですけれども、同規則においては、12歳未満の子ども、それから、水上オートバイの乗船者。一人乗り漁船で漁労中の者にライフジャケットを着用させる義務を小型船舶の船長に課しておりました。

加えて、「船室外のすべての乗船者」にライフジャケットの着用に努める義務を課しておりました。これは努力義務とよく呼ばれておりますが、この努力義務については、強制力を持たず、規制としての効果が薄いということが、かねてより指摘されていたところでございます。

今回の改正によりまして、小型船舶の船長に対して、原則として「船室外のすべての乗船者」にライフジャケットを着用させることを義務化しております。着用させていない場合には、船長に違反点2点が付与され、違反点が積み重なると、免許停止などの処分を受けることになるということでございます。

このように、規則は改正してございますけれども、ライフジャケットの着用というのが、違反も従来からたくさん散見されるという状況にございますので、ライフジャケットの着用性、生存率が約2倍に高まるという効果も含めて、これからさらに周知・啓発活動をやっていくかないといけない。それから、海上保安庁や警察と連携して取締りの強化もやっていくかなければならないと考えておりますので、このような施策をさらに推進していきたいと思っております。

詳細につきましては、お手元に本日、配布資料をお配りしておりますので、ごらんいただければと思います。

以上でございます。

【野川部会長】 ありがとうございます。ただいまのご説明に関して、何かご質問ござ

いますか。よろしいでしょうか。

それでは、ほかに何かございますか。よろしいでしょうか。

それでは、事務局にお返しいたします。

【成瀬専門官】 次回の部会の開催日程ですが、いつも船員部会長にお諮りして事務局よりご連絡する形になっておりますが、少し補足で説明させていただきますと、来月3月12日に交通政策審議会の本委員の任期が満了いたします。その後、船員部会運営規則第4条に基づきまして、新たに船員部会に配属された本委員の互選によりまして、新しい船員部会長が就任するという流れになっております。このことから、仮に部会を3月の後半、通常第4週の金曜日を想定しておりますが、開催する場合には、開催日程、議事につきましては、新しい船員部会長にお諮りした上で、事務局よりご連絡をいたします。

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86回船員部会を閉会いたします。

本日はお忙しいところ、朝早くから、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 —