

平成23年6月24日

於：国土交通省中央合同庁舎3号館4階特別会議室

交通政策審議会海事分科会

第24回船員部会

議事録

目 次

1. 開 会・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 1
2. 議 事

審議事項

1. 船舶料理士に関する省令の一部改正について・・・・・・・・ 1
 2. 救命艇手規則の一部改正について・・・・・・・・・・・・ 1
-
3. 閉 会・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 19

【出席者】

(委員及び臨時委員)

- 公益代表 落合委員、竹内委員、鎌田委員、今津委員、河野委員
労働者代表 高橋委員、藤澤委員、森田委員
使用者代表 小比加委員、小坂委員、三木委員

(事務局)

- 国土交通省 後藤審議官、三好参事官
海事人材政策課 石澤海事人材政策課長、久米雇用対策室長、川上企画調整官
運航労務課 山本運航労務課長
海技課 尾形海技課長

開 会

【川上企画調整官】 それでは、定刻になりましたので、ただいまから交通政策審議会海事分科会第24回船員部会を開催させていただきます。

事務局の海事局海事人材政策課の川上でございます。

本日は委員及び臨時委員総員17名中10名のご出席になりますので、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条の規定によります定足数を満たしておりますことをご報告申し上げます。

まず配布資料の確認をさせていただきます。配布資料一覧をごらんください。まず資料1、「交通政策審議会への諮問」、資料1-1、「省令の一部改正について」、資料1-2、「船舶料理士資格制度の見直しについて」、横紙3枚です。それから資料1-3、「同等以上の経験を有するものとしての基準」、A4縦書1枚、資料1の参考資料、「船舶料理士に関する省令の一部改正参照条文」です。それから資料2、「交通政策審議会への諮問について」、資料2-1、「救命艇手規則の一部改正について」、資料2-2で、「救命艇手資格取得手続きの見直しについて」、横紙で4枚になっております。資料2の参考資料で、「救命艇手規則の一部改正参照条文」、縦書で4枚になっております。

配布資料は以上でございますが、皆様、よろしゅうございますでしょうか。

それでは、議事に入りたいと思います。落合部会長、司会進行をよろしくお願いします。

審議事項 1. 船舶料理士に関する省令の一部改正について

審議事項 2. 救命艇手規則の一部改正について

【落合部会長】 それでは、早速議事に入りたいと思いますが、今日の審議事項は2つございまして、「船舶料理士に関する省令の一部改正について」、2番目が「救命艇手規則の一部改正について」、この2つであります。どちらも船員法関係の資格取得手続の改善ということでありますので、この2つをあわせて、事務局からまずご説明をお願いいたします。

【山本運航労務課長】 運航労務課長の山本でございます。

今お話がありましたように、船員法関係資格ということで、少し長くなりますが、議題1、議題2、通しでご説明させていただきます。議案の審議につきましては、交通政策審議会海事分科会のほうより本船員部会にご一任いただいておりますので、ご了承が得られれば、この諮問内容に沿って、今後省令改正等の手続を行わせていただきたいと思います。

それでは、まず料理士からご説明させていただきます。諮問の番号とは順番が逆になっておりますが、以前この部会でも委員よりご要望の出た料理士関係の改正の方からご説明をさせていただきたいと思っております。

横長の資料1-2をごらんください。労使の委員におかれましては十分ご案内のところかと存じますが、ILOの条約に基づく、船内で乗組員に対する食事の提供、まかない業務につく船員の資格ということで、船舶料理士制度がございます。現行の船員法では、遠洋、近海を航行する船舶、あるいは一部の漁船であって、いずれも1,000トン以上の船舶に資格者の配乗義務づけが行われております。

この制度につきましては、以前、2月の本部会でも答申をいただいたところですが、外国人向けの措置につきましては、最近、改正省令を施行させていただきました。国土交通省の成長戦略を受けて、昨年秋からこの3月にかけて、成長戦略船員資格検討会というものを設けまして、日本籍の外航船に乗り組む外国人船員の資格手続について検討を行いました。その一環ということで、外国人船員の船舶料理士資格取得に関して、試験にかわる講習制度の導入等を諮らせていただいたところです。

一方で、今日ご説明する内容は、国籍要件等があるわけではございませんが、日本人船員の本資格取得の促進という観点からの措置となります。2月の部会でも、三木委員からご発言がございましたが、従前より業界の皆様のみならず、日本人の本資格取得手続の改善についてご要望を受けております。外国人船員の手続改善と並行して検討を進めておりましたが、具体的な措置内容を検討した結果を、本日の審議事項とさせていただいております。

現状は、資料1-2の1枚目をごらんいただきまして、条約要件にも準拠して、海上経験、試験合格等による能力の確認、責任能力の有無ということで、A、B、Cの3つを資格要件としております。この中でBの能力の確認という部分につきましては、現行は、試験合格のほかに調理師等の陸上資格を有していること等で要件が充足されるという取り扱いになっております。

一番下の部分に、昨年度の資格証明実績を掲載しております。計172名のうち約半数が外航船に乗り組む外国人船員ということで、日本船員福利厚生雇用促進センター、いわゆるSECOJが海外で実施する試験を通過した方です。残り約半数が日本人ということで、その大半が試験合格以外の同等認定というルートでして、中でも陸上資格保有者という方がかなりの割合を占めている現状でございます。

今、内航業界におきましては、配乗義務がかかる船に組み合わせる料理士さんを確保するというので、例えばかつて外航船に料理士として組み組んでいた日本人の方を探してくるとかいうケースもあるようですが、こういうルートもなかなか限られている。それから、料理士の供給源であった旧海員学校の司ちゅう・事務科というものも17年度までで現在は無い。また、今の時代、なかなか一から船で料理を学ぶ方もいないということで、陸上の調理師等の資格保有者の方を探してくるのが大きなソースになっているとお聞きしております。

そのような実態から、陸上資格を保有して、既に調理技術とか衛生、栄養に関する知識を身につけた方をせっかく連れてきたとしても、それから1年間船に乗せないと船舶料理士資格の要件が満たせないと、場合によってはその間に船も離れてしまうかもしれないということで、現行制度でネックになっているのはこの船内調理経験、Aの1年という部分ではないかと思料をいたした次第でございます。

2枚目をごらんください。再度、現行制度についてご説明いたしますと、今はもうそういう方はなかなかいらっしゃらないかと思えますけれども、現行の要件は、調理経験ゼロからスタートの状態の船員となって、船内で調理技術を身につける、あるいは衛生とか栄養についても勉強する、その上で、晴れて試験に合格して料理士になるというようなことも念頭に置いた制度になっているわけです。

一方で、調理師等の資格を持っているような方にとっては、ゼロからのスタートの方と比較すると、確かにやや重い要件になっているなということで、考えてみますと、このような方にとって足りないのは、これまで経験のない船内での生活、あるいは船内での労働環境といったような海上生活の経験。それから調理テクニックの面でも、食材を長期間保存管理するとか、限られた食材を一定期間中に必要な栄養量を守って船員さんに献立として提供するとか、大人数の食事を一どきにつくるとか、貴重な水の節約のために、用途によっては使い回しのようなこともするとか、狭い空間で火事等を起こさずに安全に調理を行うなどなど、船の上ならではの部分が足りないのではないかと。

既に調理技術のある方に、例えば陸の研修施設でフライパンを握ってもらって、改めて調理能力を確認するよりは、何よりも船の生活の中で実地の調理業務になれてもらうことが一番ではないかというような観点から、陸上資格保有者等の方については、短期間の海上経験を付加することで資格付与を可能にしようというのが、今回の制度改正の基本コンセプトとなります。

具体の省令改正、制度改正内容は3枚目になりますので、ごらんください。第1点が陸上資格保有者の方、あるいは現行制度上、旧海員学校の司ちゅう・事務科を出た、あるいは海上保安学校の主計コースを修了したということで、学校の修業のほうで、調理技能なり、衛生なり、栄養というのを身につけられた方につきましては、現行の1年という海上経験期間を、海の生活になれるという観点から、内航船での乗下船のサイクルも考慮の上、3カ月に短縮させていただこうというのが1点目でございます。

それから、もう少し工夫させていただきまして、現行制度上の1年とか、あるいは今回の改正による3カ月については、船内で調理実務経験があればよいということで、自学自習で船内生活、船内調理等の経験を積んでいただいてもよいのですが、この期間がもっと集中的に調理実務、あるいは船内労働について習得できるような期間であれば、さらなる短縮も可能ではないかということで、具体的には、船舶料理士資格を既に受有している方とともに乗船して、いろいろ指導を受けながら船内調理実務を経験する、それから、その前提として、甲板部とか機関部の乗組員の方が、どういう労働環境のもとに働いておられるのかというようなことも目にさせていただいて、船長さんなりからレクチャーを受けるといような乗船経験の期間であれば、1カ月以上のものを本資格取得に必要な履歴として、認めさせていただこうというものでございます。

以上、短期間の海上経験の付加というコンセプトで、2段階の措置を講じさせていただいたものが今回の制度改正内容となります。省令改正等実施の上、9月のスタートを予定しております。

もう1点の議案2です。こちらにつきましては、資料2-2をごらんください。同じく横長の資料でございます。1枚目に現行制度をまとめております。船舶には救命ボート、あるいは救命いかだが備えつけられておりますが、これらの救命設備の取り扱いを行える資格として、旅客船とか、あるいは搭載人員の多い船舶に選任が求められているSTCW条約に基づく資格として、救命艇手という資格がございます。

この資格につきましては、救命ボート、あるいは下にちょっと写真を載せているような救命いかだ等全般を扱えるフルの資格としての救命艇手の資格と、下の写真にあるような、海に投げ込めば自動的に展開する膨張式の救命いかだのみを扱える限定救命艇手という限定の資格がございます。

非常時に救命艇の振り出し等、取り扱いが行える者ということで、搭載される救命艇の数とか、大きさとか、定員とかいうものによって必要な資格受有者の要員数が決められて

おりまして、例えば「飛鳥Ⅱ」というような大型の外航クルーズ客船では80名の選任が必要になります。両方の資格とも、乗船履歴と必要な条約要件を満たしつつ、資格取得手続が定められているということで、試験に合格するというルートと、一定の教育課程を修了したというような認定の者に対する認定の制度が設けられています。

このうち認定の制度につきましては、フル資格、上のほうですね。救命艇手資格については、海技免状受有者の方や海技系の学校の卒業者、あるいはもう既に外国の同じ資格を持っているような方を、同等ということで現状は位置づけていますし、限定の資格については、海技教育機構による講習制度が設けられておりまして、兵庫県芦屋の海技大学のほうで、年2回講習が実施されているところです。

今回の見直しの内容についてですが、冒頭、一番上に青字で書かせていただきましたが、昨年5月に策定された国土交通省成長戦略で、本資格手続の改善が求められたということを受けての措置となります。

もう少し詳細に背景を説明させていただいたのが2枚目となります。成長戦略上も外航クルーズの振興というテーマの部分で指摘された事項となりますが、本資格につきましては、海技免状を持っておられるような船員さんであれば、ほぼ自動的に資格取得、受有できることとなります。外航のクルーズ客船の場合、先ほど「飛鳥」の話をしました。非常に多数の資格者の方の選任が必要になるということで、客室乗務員のような海技免状を持っていない、一般の学校卒業者だという方にもどうしても取っていただかなければいけないところですが、これらの方については試験合格しかルートがなく、乗船履歴も海技者の方に比べて非常に長いものになっているという現状にあります。

では、試験はどうやっで行われているかといいますと、実際に船を使って行うということで、船社さんのニーズに応じまして、船の入港スケジュールに合わせて、当方の海技試験官が乗り組んで、資格取得希望者の方に、実際に搭載されている救命艇等も使用しながら試験を実施するということですが、船社側、当方試験官サイドのスケジュール調整がどうしても必要だということで、いつでも必要なときに試験が受けられることにはなっていないという現状でございます。

それからもう1点、②で、またちょっと別の観点からの要改善点なのですが、現状ハード面の規制のほうでは、国際航海をする外航船舶には救命艇と救命いかだの搭載が必要。一方で、今は国際航海をしない、いわば内航船には救命いかだの搭載でよいという制度に基本はなっていますが、国際航海をする船舶のうち、近海区域に出ないで、沿海区域のみ

を通行して国際航海をすることができるということで、具体的には日韓間で就航しているフェリーとか旅客船が代表的なものですし、一部北海道と樺太間にも航路が存在しますが、ハード面で救命いかだのみの搭載でよいという緩和措置が現状認められています。

一方でソフトの資格のほうは、これらの船舶についても、一般の外航船同様、救命ボートも扱えるフルの資格を求めているという現状にありまして、ハードとソフト面での規制にちょっとずれが生じていると。そもそも限定資格で扱えるものしか船には乗っていないので、資格のほうも限定にさせていただきたいというご要望がございます。

以上2点の背景を受けての措置ということで、3枚目をごらんください。具体的な改善内容につきましては、外航客船協会、あるいは外航クルーズや外航の旅客船事業者の皆様とご調整を進めさせていただきました結果として、2点の措置内容となります。

まず1点目、3ページの真ん中の赤点線で囲ったところですが、措置の1番ということで、緑色で表示した部分です。本措置は通達による措置ということで、厳密に申し上げますと本日の諮問の対象ではないのですが、より広範な事業者さんにかかわる措置ということで、あわせて説明をさせていただきます。措置の内容としては、試験にかわるものとして、社船における講習の修了を試験同等のものとして扱わせていただきたいと思います。

4枚目に、我々が同等認定をさせていただく際の骨子というようなものを掲載させていただいております。実際の救命設備も用いながらの教育内容とか、講習期間の認定を受ける際の手続等を定めました実施基準をお示しさせていただいて、実施基準に従って申請のあった講習を国として認定して、必要なときに社船のほうで、船主さんに自社講習を実施していただければと考えております。

なお、現状の限定資格については、先ほどご紹介したように、海技教育機構さんによる講習が別途実施されておりますので、この救命いかだの取り扱いの部分については、機構の講習を受けていただいて、自社のほうではそれに足りない部分を実施していただくというような組み合わせの方法も可能としたいと思っております。

それから、2点目が右の黄色の部分、措置2でございますが、省令改正ということです。日韓航路と、ハード面で膨張式救命いかだの搭載でよいという緩和措置を受けている外航船については、資格の面でも限定資格者の選任ができるという改正を行わせていただきます。ハード、ソフト、平仄がとれていなくて、該当の事業者の皆様には大変お待たせしてしまって申しわけなく感じていますが、今回措置をさせていただきたいと思っております。

本改正については、1日も早い措置が望まれているところでありまして、パブリックコメント等、省令改正公布に向けた準備を迅速に進めたいと思っておりますが、今回の措置に伴って、一部資格証明書の様式の修正というのを考えておりまして、その印刷作業等に要する期間等も考慮の上、制度改正は10月から実施したいと思っております。

以上2件、ちょっと長くなりましたが、ご審議のほどよろしく申し上げます。なお、この2件の制度見直しにつきましては、今、最もネックになっている部分について手当てをさせていただいたということで、実際に制度を運用していく中で、こういう部分がうまくいかないとか、このケースはうまくいったが、新たにこういうニーズが出てきたとか、いろいろ制度の運用状況も見ながら、あるいは関係の皆様のご意見も見ながら、制度のあり方についてはこれで終わりということではなく、引き続き取り組んでいきたいと思っておりますので、よろしく申し上げます。

以上、ご説明とさせていただきます。

【落合部会長】 ありがとうございました。

それでは、ただいまの2件についての説明につきまして、どの点からでもご自由にご発言をお願いします。では、高橋委員、どうぞ。

【高橋臨時委員】 まずお伺いしておきたいのですが、本日これを答申するのかどうか、その1点を教えていただけますか。

【山本運航労務課長】 それはまさにこれからのご審議をいただいてということです。

【高橋臨時委員】 わかりました。

【落合部会長】 どうぞ。

【高橋臨時委員】 ただいま諮問されました2件の案件につきまして、広く国民から本改正に対する意見をということで、現在、海事局がパブリックコメントを募集しています。期間が平成23年6月14日から7月13日まで1カ月間ということで、ちなみに今日は6月24日でございます。この中で広く意見を求めるということですから、当然、まだ集計もできていないという状況にあるわけです。

先ほどこれからという話をしていましたので、これから答申するということでは、まだパブコメの集計もできていない中で、答申というものについてはいかなものかというように思っております。

また、あわせて我々もこの2件については、現在現場のほうに意見集約を図っております。これが意見を集約した後、我々とすれば、次回の船員部会でその意見というものを開

陳させていただければと思っております。また、再度申し上げますが、本日答申をすることであれば、この答申案につきましては、我々としても賛同しかねる状況にあるということを申し上げておきたいと思えます。

以上です。

【落合部会長】 わかりました。これにつきまして、ほかに何かご意見……どうぞ、三木委員。

【三木臨時委員】 三木でございます。

今回、我々内航業界が、以前から非常に切望しておりました船舶料理士の履歴の問題につきまして諮問していただきましたこと、まことにありがたいことで感謝申し上げます。

先ほど課長からもお話しいただきましたように、我々の船に乗せる船舶料理士の方については、非常にソースが枯渇してまいりました。陸上の調理師さんというのはかなりしっかりした教育を受けておられまして、学校では大体1年ですか。1年間960時間のいろいろな分野にわたる授業を受けてきているわけですが、そういう方に早く船のほうにも乗っていただきたい。ところが、ここで陸の一般調理師さんと船舶料理士さんで、間に1年間の経験が必要だということで、今、我々が雇用し、乗っていただいている船舶料理士さんの休暇下船の場合でも、交代で乗っていただく人を手当てするのに大変苦心しております。

ですから、むしろ現場の船員の人たちが、船舶料理士さんの今後について、大変心配している状況であります。我々もちろん困りますが、乗っている船員さんたちが、自分たちが一番楽しみにし、また自分たちの体の健康を保つために一番重要だと考えています。料理士さんについて、早く資格を取っていい食事を出していただきたいということで期待しておりますので、今、委員の方からちょっと時間がかかるというお話も伺いました。それなりにご事情があると思うのですが、できるだけそこら辺のご配慮も賜りまして、早く結論を出していただきたいというふうによろしく願いいたします。

どうもありがとうございます。

【落合部会長】 そうしますと、高橋委員が言われたのは、こういう制度改正することの実質、これ自体については基本的には賛成ということでしょうか。ただ、意見を通るといふ部分が現在進行中であるとすれば、それらも踏まえた必要があるのではないかと。実質においては賛成だけれども、どちらかという、そういう手続面のところでもう少し慎重を尽くすべきではないかというお立場だと理解してよろしいわけですね。

そうしますと、何と申しますか、実質において双方が対立しているというわけではなくて、この実質自体については適切であるということなんだけれども、それを実際に移していくに当たってのしるしをどこまで、この船員部会において議論を進めるか。そして、その辺が対立点になっているのかなと受け取りましたけれども、事務局はいかがですか。

【山本運輸労務課長】 制度を持っている我々の立場としては、この制度改正、船員法に基づく政令・省令の改正をしていくときに、1つに必要なのが船員部会の答申をいただくことと、一方で、船員法であろうがなかろうが、法令等の改正を行うときに、あわせてパブリックコメントというものを、それはそれでやっていかなければいけないということになっています。別にどちらがどちらの前提になっているというものではございませんが、当然、両方のしるしを踏まえた上で、最終的な改正はしていくこととしています。

【落合部会長】 そうしますと、パブリックコメントのしるしというものを先に終えて、この船員部会での答申という、先後関係は必ずしもないのではないかと申すご説明だったろうと思いますけれども。そして、内容に実質的に差がないということ、内容的には問題はないということであるとすると、何らかの調整点と申しますか、その辺ができないだろうかなという感じがいたします。

次回の船員部会で改めてこの問題について取り上げて、答申に対する対応を決めるというやり方の前に、実際にこの船員部会外での話し合いの進展状況によって、話し合いができましたというようなことが、もし次回の船員部会の前段階ででき上がるのであれば、その時点で、この諮問に対して、部会としては適当であると認めるというような形を考えられないだろうか。つまり、基本的には、可能な限りこういう制度改正ができるのが好ましいということであろうと思いますので、それを踏まえると、次回の船員部会ということとは、やはりあれですかね、もしそうであっても譲れないというような感じなんではないか。

どうぞ、立川委員。

【立川臨時委員】 まずパブリックコメントの期限が13日、我々はパブリックコメントでどんな意見が出てくるか、この場で聞く必要はあるのではないかと私は思うわけです。ということになると、今、部会長が言われましたように、何らかの方法があるのであればというのは、この場ではなくて違う場でと、ないしは事務局間と各公労使の方々が調整した中でという話になってしまうと、公の中で論議をし、決定していく、決定してきたという今までの実績を崩すことにならないかと。そういう意味では、次回、しっかりとパブリ

ックコメントの意見も出していただきながら、この場で論議をするのが正常な話だと私は思っています。

【落合部会長】 今のポイントは私もよくわかりましたけれども、全く部会外で話し合い等をやって、それで妥協点を探しなさいというのではなくて、この部会として、そういう話し合いというものをオーソライズする。もし仮にパブリックコメントの結果も踏まえた上で話し合いができれば、次回の船員部会でそれほど議論を重ねることなく、答申に対する答えを出すというやり方と、パブリックコメントを踏まえて、もし話し合いがついたならば、その時点で答申を適当とするというふうに、この船員部会がオーソライズする方法はとれないだろうか。何と申しますか、全くこの部会を離れて、お互いの交渉のみに委ねるというのではなくて、そういう話し合いができるのであれば、その時点で答申に対して適当とするということを、今、この船員部会でお互いに了承していただけないだろうか。

そうすると、なるべく早く実現したいという当事者の基本的な気持ちというもの、しかし、それはパブリックコメントの内容も踏まえないといけないだろうと、これはまさにそうだと思いますので、それらをうまく調和した形で、しかも野放しでそういうことをやるのではなくて、この部会としても本日、そういうやり方で解決するというをここでオーソライズしてもらおう。そこで、もしオーソライズしたんだけど、結果的には話し合いができなかったという場合は、次回の船員部会で取り上げることになると思いますけれども、なるべく早く実現することが可能であれば、そういう道を船員部会としても考えていく必要があるのではないかなということ、その辺をオーソライズするのに同意していただけないだろうか。もちろん公益委員の方々のご意見もお聞きしてみなければいけませんけれども、そういう道はいかがかなということなんです。

はい、どうぞ、田中委員。

【田中臨時委員】 今、部会長さんから、なるべく早くにというお話もございました。それで、我々の取りまとめとしては、一番最初に高橋委員が申し述べたとおりで、次回にやりたいということは1つあります。それで、当然、13日までのパブリックコメントの期間もありますので、それでじゃあ次回の部会は何日ですかという話になると、そんなに間もあいていないわけですよ。我々も必要以上にこれを引き延ばす考えもないですし、次回の部会ではっきりしたこと、意見を開示しますという話をしているわけですから、これについてはある程度パブリックコメントの意見も同様のことが言えると思いますので、そ

んなに日にちの開きもございませんので、できれば次回の部会でお願ひしたいということです。

【落合部会長】 今の次回の部会をいつにするかということについては、まだ正式ではないわけですが、7月29日を予定しております。それとの関係で、三木委員、いかがですか。この解決策としてはどういう形がよろしいかという点につきまして、ご意見は。

【三木臨時委員】 私のほうの希望としましては、1日も早く労働側の皆さんが「それならいい」と、「こういう内容ならいい」と言っていただけることを期待しておりますけれども、労働側の皆さんもそれぞれ組織としてのやり方というか、そういうこともございましょうし、それはきちんとなされなければいけないんだろうなど。できるだけ1日も早く皆さんに整理していただいて、それで、こういうことなら現場の船員のためにいいことなんだということで、ご賛同いただけるという期待を込めて、1日も早く。次回の船員部会の日ということでございましたらば、その船員部会の日を一日千秋の思いで、私は現場の船員と一緒に心待ちにしておりますので、よろしくお願ひいたします。現場の船員がもうほんとうに心配していますので、皆さん、よくご存じのとおりです。

よろしくお願ひします。

【落合部会長】 そういうことだと、とにかくなるべく早くということを見ると、全く次回の船員部会というルートのほかにも、両方で調整がついたとして、その調整の結果を部会長の私に報告していただいて、しっかりと調整がついたということが確認できたら、当部会の結論は得られたものと扱い、海事分科会長のほうにその旨を通告するというルートはこの部会でオーソライズする。それがもし調整できなければ、次回の船員部会で議論するという、1日も早く実現できる道も、次回の船員部会までというルートのみならず、その辺をちょっと残すのはいかがかなというふうに……どうぞ、高橋委員。

【高橋臨時委員】 今、三木委員からも言われたとおり、我々も中身を延ばす話をしていくわけではございません。今、部会長が言われる話もわからないわけではございませんけれども、やはり物事というのは、この正式な船員部会の中できちんと決めていったほうが一番ベターであろうと理解しております。また、我々もそれを望んでおります。それを事前に両方で話し合いをして、今、部会長が言われるようなものの運び方ということについては、我々は一切考えてはいないということです。

【落合部会長】 内容に問題がないならば、なるべく早くと考えて、そういう提案をしておるわけですが、公益委員の方々はいかがでしょうか。何かご意見が。

では、河野委員、どうぞ。

【河野臨時委員】 伺っておりますと、おそらく特殊な環境で調理をされるということ、船舶の中の空間ということでの食中毒等に対しての特別な調理の配慮も必要であること、それからもう一つ、私自身、すごく大事だと思っていますし、2月のこの審議会でも議論されましたけれども、船員災害防止実施計画に記載がありますように、今、船員の方々の健康管理はとても重要であるということの3点で、船舶料理士という資格は、大事な機能を果たしているのだと思うんです。

そうしますと、そういう重要な任務を担う方々に、なかなか手がないとか、あるいはなるのが難しいということになりますと、できるだけ早く手当てをして、迅速に対処すべき問題ではないかを感じるわけでございます。内容に問題がない限りは、できるだけそういう方々に、なるべく早くそういう道が開けるのだということを知っていただくという意味でも、やはり時間をかけないということは配慮すべきであって、その点、何か解決方法がないのかなと。

先ほど伺いました9月実施とか、10月実施ということは、秋の段階で新しい制度になるのだということが関係の方々に周知されるわけです。秋の段階で周知が可能になるような形で、なるべく手当てができるほうがよろしいのではないかと、お話を伺って感じてみました。

ただし、もちろん手続的に必要な点はきちんと詰めなければならないとは思いますが、少なくとも迅速な対応という道、あるいは少なくともその可能性は考えてもよろしいのではないかと思います。

【落合部会長】 ありがとうございます。

そうすると、その辺のところ、委員間での合意が形成できないかなということですが、あれでしょうか、三木委員のほうもそういう話し合いを船員部会がオーソライズして、そのオーソライズした話し合いに基づいて、調整がついたら、その時点で答申に対する答えが出されたという扱いにしましょうということは、これはそうしますと、この制度の実現を少しでも早くするという方向に、有用に役立つことは間違いないと思いますが、もしそのルートが部会でなかなか認められなかったような場合に、次回の船員部会で議論するという1つのルートは遮断されて、次回の船員部会というルートのみになる場合、そういう場合は受け入れできないんだと言うのか、それとも受け入れ可能なのかのあたりは、ちょっとなかなか難しいとは思いますが、感触としてはいかがですか。

【三木臨時委員】 繰り返して申し上げますけれども、ほんとうは1日も早くこれを実行していただきたいというのが我々事業者側の希望であり、また現場の船員の皆さんの期待であります。

ただ、そうは言いながら、労働側委員の皆さんも、やはりそれぞれにご自分たちの責任感の中で判断していかなければいけないことだと思いますので、例えば次回の船員部会の前に、我々と労働側の委員の間で、例えばパブリックコメントを見た中で何か問題があるなというようなことがもしあった場合に、それをどう解決しようかというような話し合いをすることはもう全くやぶさかではありません。いきなりぼんとその場に出て行って、それでこんな問題、あんな問題とって、それを解決するためにまた時間がかかるというようなことを防ぐためには、次回、船員部会の前にお会いして、それで「どうしましょうかね」と一緒に考えさせてもらうことも1つの手じゃないかなと私は思いますが、その辺はどうでしょうかね。

私は、多分問題はないと思っているんです。陸の調理師さんの場合ですと、最低1年間以上授業を受けないと国の試験を受けられない形ですし、960時間の中で栄養から、衛生法から、ものすごく単位を詰め込んでやるんですよね。ですから、例えば夜間の調理師学校だと1年半以上という期間が既にそのように決められているわけです。それだけの教育を受けている人たちですから、当然のことに、我々の専門の、例えば清水の海員学校で実施されていたような授業と比べて、全く遜色がない内容を持っているわけです。

現に去年もこれだけの人数の方々が1年間の経験を踏まえて、試験をお受けになって、めでたく船舶料理士になられたわけですから、パブリックコメントも重要なのですが、まず問題ないと思いますけれども、何かあったときには次回の船員部会の前に、幾らでもご相談して解決していかなければいけないと私は思っております。

よろしく申し上げます。

【落合部会長】 三木委員が言われたように、やはり次回の船員部会の前におおよその話し合いはしませんということはまず考えられないと思いますので、パブリックコメントの結果が出たぐらいのところで、ぜひ労使の側の委員で話し合ってください。まずそれで話がかたなければ、次回の船員部会という話になりますけれども、仮にパブリックコメントの内容も問題がないとした場合に、できるだけ早くこれを実現しようということについては、基本的には労使双方とも異論はないところだとすれば、その辺のルートで話し合うことを、おそらく先ほどの河野委員もそういう趣旨で、なるべく早くこの制度を実現する

方向でというご意見もありますので、次回の船員部会の前に、その辺を労使で話し合うことをちょっとお考えいただけないでしょうか。

【三木臨時委員】 たしか船員中央労働委員会のころは、分科会のようなものをつくって、そこにオーソライズを渡して、それはやはり分科会は分科会でこういう正式な会議をやって、関係者だけで議論したことも何回かあったと思います。もちろん非常に正式な委員会ですから、もし労働側委員が「そういう形でもいいよ」とおっしゃっていただければ大変助かりますけれども、その辺はいかがでしょうか。

【落合部会長】 もちろん話し合いがつかなければ、それは次回の船員部会ということになりますからね。だから、話し合うこと自体はおそらく問題はないのではないかなというのが感覚なのですが……。

【高橋臨時委員】 私どもが求めているのは、正式にこの船員部会の中で諮問された案件だという理解でおります。そうしますと、内容によってはもめることもあるかもしれませんが、また、全くもめないことだってあるわけです。その内容については、今言われた労使の中で、日常的にさまざまな論議をしたり、いろいろな話し合いをしておりますから、それをこの場を離れたところでやることはこれまでもありましたし、おそらくこれからもあるでしょう。

ただ、やはり諮問された話ですから、これはここで、きちんとした決着をしておいたほうがいいのではないかと考えています。

【落合部会長】 そうしますと、話し合うこと自体はやぶさかではないというご発言でありますので……。

【高橋臨時委員】 やぶさかというほどではなくて、今までもやってきましたね。

【落合部会長】 だから、この問題については、次回の船員部会まではおおよそ話し合いはしませんというわけではないですから、もしそこで、先ほどのご発言のポイントは、パブリックコメントがなされているのに、パブリックコメントの内容をしんしゃくしないで、答申に対して答えを出すのはおかしいのではないかという点、確かにこれはそのとおりだということも感じましたので。

しかし、パブリックコメントの終わりの日が13日でしたかね。そして次回が7月29日だとすると、少しでも早くこの制度を軌道に乗せられるための手続を進めるという観点からすると、おおよそそういうルートを遮断するよりも、そういうルートを開けた上で、しかもそのルートは勝手にそれぞれやりなさいということではなくて、この船員部会にそ

ういう話し合いをぜひやっていただいて、もしそこで話し合いがつけばという形でのオーソライズをした上での話し合いで、結局、必ずしもこの船員部会外で話し合いをしないという趣旨でもないわけで、船員部会がオーソライズした話し合いということなので。

そういうあたりの議論が大体集約されてきたのですが、事務局……あ、すみません、はい、立川委員。

【立川臨時委員】 今のお話ですと、労使との関係の中で調整してくれと。公益の河野先生方はどういう位置づけになるんですか。

【落合部会長】 だから、この問題について今日答申するのが反対だと言われているから、そうなのであって、これきり今、いちいち必要があればお聞きしようと思えますけれども、この制度は実質において反対がないのだったら、なるべく早く成立させる方向をお考えではなかろうかと思うので、その辺のところは、要するに今日何らかの結論を出すことについては反対だと言っている方と……その方側が納得しないと、これは話が進まないわけです。したがって、その話し合いが十分合意できれば、そのポイントがあるからそこで話し合いはいかがかというふうに申し上げているということなんです。

【田中臨時委員】 いいですか。冒頭に我々の考えを述べさせていただきまして、次回の船員部会でお願ひしたいということが1つ。それともう一つは、私たちも内部で意見集約をしています、その一方で、パブリックコメントも7月13日まで実施されていますと、こういう話を私どもで述べたところ、船主さんの委員のほうも、早いほうがよろしいんですけれども、次回の部会でも、「そういう条件であればよろしいですよ」という話もいただいていますので、そういう整理でいいんじゃないですか。

【鎌田委員】 私は、次回に延ばすのは大反対です。もうここでこう上がってきたわけですから、それに対しての意見を求めて、集約できない部分についてはあと調整していただくということで、一刻も早く決めるほうが国民のためになるわけですから。反対ばかりしていると、それが議事録に残って、足を引っ張っているというふうにはしか見えませんよ。だから、国民のために何が必要なのかということ協議して決めるのがこの場ですから、それに向かって前向きに行くのが、皆さん方の合意形成をするこの会議だと私は思っていますので、ぜひその方向で、今、部会長のほうで一番合理的な案を提示したのですから、それに向かって收拾していただければと思います。よろしくお願いします。

【落合部会長】 そのような意見も出ましたけれども、ですからそういう話し合いをして、絶対にそれにイエスと言えということは全く言っていないわけなので、そこで妥協点

があるのかないのかを探ってくださいということなので。次回の船員部会まで延ばさなければ、シリアスな問題が残るということではないのではないかという鎌田委員のご指摘もありますので、それを踏まえてそういうことにしたいと思っっているのですが、事務局のほうは、はい。

【山本運航労務課長】 1日も早くということで、合意を得るまでに労使間で話し合う事項があるかどうかはどうかとは思いますが、例えば資料1-1を見ていただきまして、料理士のほうですが、本日の船員部会あるいはパブリックコメント、それから当然、法令改正の省內的な手続等をした上で、今後のスケジュールということで、一番下に9月上旬と書いていますけれども、きりのいいところで9月1日のスタート、それに向けて一定の周知期間も必要なので、8月の頭ごろに官報公布をさせていただいてというようなスケジュールを念頭に置いています。

そういうスケジュール感の中で、きょうの会議、7月末ぎりぎりの船員部会ではなくて、6月の船員部会にかけさせていただいているところなのですが、これから組織内でその辺の意見集約等もされるということなのですが、このスケジュール感に影響がありそうなことであれば、もともと念頭に置いたスケジュールはちょっとずれてしまうんですが、どんな感じでしょうか。

【田中臨時委員】 今は意見集約をやっている途中でございますので、具体的なものがどうこうというのはまだ私のほうには来ていませんので、その辺についてはまだわかりません。

【落合部会長】 だから、この制度はやめてほしいというようなことが意見集約で出てくる可能性はあるんですか。

【田中臨時委員】 今、集約中ですから、具体的にまだ届いていませんので……。

【落合部会長】 では、田中委員の私的な見解はどうなんですか。全くの私的なお答えでよろしいですから。集約ができていないんだったら……。

【田中臨時委員】 私は個人的な意見をここで述べるつもりはございません。

【落合部会長】 反対なんですかね。

【田中臨時委員】 個人的な意見を述べる、組織内の集約の内容を次回開陳するという話をしているわけですから。

【落合部会長】 ただ、それに固執すると、国民が望んでいる制度がおくれる可能性が出てくるわけなんですよ。

【高橋臨時委員】 ちょっと待ってください。よろしいですか。

さっき鎌田委員からも発言がありましたけれども、まだ現在パブコメをやっている最中です。今日諮問して今日答申だと、じゃ、このパブコメというのはどういう位置を占めるんですか。国民に広く意見を求めるため、これは海事局が出しているんでしょう。これとの関係はどのようになるんですか。国民をばかにしているんですか。

【落合部会長】 だからこそ、パブコメの結果が出た7月13日と、次回予定されている7月29日の間で、期待される制度が早くできるように労使で話し合いをしていただけないだろうかと言っているわけなので、何もパブコメの結論を無視してどんどんやれと言っているわけでは、全くないんですよ。

【山本運航労務課長】 パブリックコメント自身は、制度を持っている我々が船員部会に諮問させていただいて意見をお聞きするのと同じく、国民に広くお聞きして、我々としては制度をどうしていくかという要素のものだと思いますが、その要素も重要であるということであれば、当然、こんな意見がありましたとかいうのはお示しすることはできます。

【河野臨時委員】 すみません、もう一度発言させていただいて申しわけないのですが、例えばパブリックコメントと労使の方々のお話し合いが終わって、内容にかかわるような大きな変更点がどうしても必要であるということであれば、次回にせざるを得ないと思います。ですが、例えば先ほどの部会長からのご提案を伺っておりますも、労使の方で勝手に話し合ってくださいというよりは、むしろその結果を部会長にご報告くださいとおっしゃっておられるわけです。私ども公益委員としては、部会長にその結果を聞いていただくことをお願いする形で、そういう立場にさせていただき、万が一というか、場合によって実質的な変更点とか、ここでもう一度話し合いをしなければならない程度に大きな変更点があるのであれば、次回の部会で決定することにはいかがでしょうか。実質にかかわるような変更点がないのであれば、部会長に一任して、結果を聞いていただくという形にしてもいいのではないかと思います。

その意味で、先ほども発言させていただいたように、次回に任せてしまうべきであるとせずに、もう一つ道を開けておいてはいかがでしょうか。先ほどご指摘のあった8月上旬という日程が、もし9月、10月の実施に必要であるとすれば、やはり7月29日が次回の会合の予定の日程とすれば、7月29日のこの会議での決定では、あまりに日程的には遅過ぎるということもあるのではないのでしょうか。パブリックコメントと、それから業界内のお話し合いの結果、内容にかかわるような変更点が出てきた場合には、次回という解

決案はいかがかと思えますけれども。

【落合部会長】 今、河野委員からそのようなお話が出たんですけれども。

【小坂臨時委員】 だれかに対して何かを言うという姿はよくはないんですけれども、まず今後の予定の中で、先ほど課長からも示されて、8月にスタート、9月頭に公布というような姿で、7月29日の2時からの船員部会で決定したときに間に合わないのだろうか？ 課長、その辺はいかがなものでですか。まず次回の船員部会で決めて、それでは今後の予定のスケジュールに乗りにくいのでしょうか。

【山本運航労務課長】 さきほども、モゴモゴとちょっとお聞きしたのですが、そこで答申が得られないとか、あるいはまだまだ結論が得られないということであれば、このスケジュールに影響してきます。

【小坂臨時委員】 ということは、決まれば29日で十分間に合うということなんですよ。

【山本運航労務課長】 十分というか、別途の作業はありますけれども、これは7月末の時点で大丈夫でしょうという前提で作業を進めていいのならば、ほかの官報の公布の手続とか、そういうのが進められますよ。その辺の見通しはいかがでしょうかというのを、さきほどお聞きしたんです。

【小坂臨時委員】 今の課長のお話は感覚的には理解しました。もし手続というか、スケジュール的にどうしてもということであれば、次回を1週間程度開催してはいかがでしょうか。

三木委員のおっしゃることも、高橋委員のおっしゃることもよくわかるので、本来ここは簡単な手続のところでお互いにこだわる必要もないのではないかと私は思います。どうしても事務局として心配だということであるならば、約1週間早く船員部会を開いてもらったらよいと存じます。早く決めたいというのは、私も三木委員も一緒です。

【落合部会長】 いかがでしょうか。今の発言につきまして、高橋委員、いかがですか。

【高橋臨時委員】 結構です。

【落合部会長】 三木委員、これでよろしいですか。

【三木臨時委員】 もし皆さんがそれを実行してくださるのでしたら、1週間早くしていただければ大変助かりますので、ひとつご検討をよろしくお願いします。

【落合部会長】 1週間早めるというのは、事務局としては、物理的に可能なんですか。

【後藤審議官】 場所の関係ですとか、少し調整させていただいて。

【山本運航労務課長】 きっちり7日前の22日になるのか、21とか、その辺の若干の幅はありますけれども、という意味です。

【落合部会長】 では、次回の船員部会を開催する日を極力早める形で、この問題を取り上げるというようなことでよろしいですか。

【田中臨時委員】 はい。

【落合部会長】 では、具体的な日程については事務局で調整するというので、この問題に対して対応する。三木委員のほうもよろしいですか。

【三木臨時委員】 どうもありがとうございます。ご理解いただいて、ほんとうに感謝しております。よろしくお願いします。

【落合部会長】 それでは、この問題につきましてはそういう取り扱いをすることにしたいと思います。そうしますと、日程については別途事務局から、それぞれの委員の方に照会を行って決めることになります。

閉 会

そうしますと、本日予定した議事はすべて終了なので、以上をもちましてこの船員部会が終了ということになります。

では、事務局から、日程調整の連絡が行くと思いますので、どうかご協力のほどをお願いいたします。どうもありがとうございました。

【山本運航労務課長】 次回、もし1週間前程度の日程であればパブコメも終了していますので、そういうものの結果も紹介させていただきますが、制度改正の説明自身はあまりもう詳細にはいたさないで済むかと思っておりますので、その点はよろしくお願いします。

【小坂臨時委員】 即断即決。

【落合部会長】 それでは、どうもありがとうございました。

— 了 —