

令和5年1月27日（金）13時30分～

交通政策審議会 海事分科会 第156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156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。本日もどうぞ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拡大防止の観点から、ウェブ会議による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・マイクの通信は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カメラ・マイクを再び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に戻していただきますようお願いいたします。

また、傍聴者等の皆様につきましては、円滑な会議運営のため、映像、音声を拾わないようカメラ・マイクを常に切った状態で傍聴をお願いいたします。

そのほかご不明な点、映像、音声通話に不具合などが生じた場合には、事前にお伝えしております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17名のご出席を頂戴しております。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、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、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、2023年最初の船員部会を始めてまいりたいと思います。

早速、議事を進めてまいります。議題1の報告事項である「令和5年度海事局関係予算

概要について」、事務局よりご説明をお願いいたします。

【松島総務課企画官】 ありがとうございます。私、海事局総務課企画官の松島と申します。よろしくをお願いいたします。海事局の予算全般を担当しております。私から、令和5年度海事局関係予算概要について説明させていただきます。

早速ですが、資料1と書いてある「海事局関係予算概要」という冊子をご覧いただければと存じます。

1枚おめくりいただきまして、1ページ目に海事局予算総括表と書いてあるページがございます。これでまず全体について説明させていただきますと、こちらは令和4年度補正予算、令和5年度当初予算を合わせた海事局予算案の総括表となっております。全体の額といたしましては、上に「5年度予算額(B)」と書いてあるところの一番下をご覧いただきますと、8,410と書いてあります。約8.4億円が令和5年度当初予算の額となります。倍率としては、その隣に書いてありますように、前年度予算額で0.96倍となっております。これに加えて、その隣、上に「4年度補正予算額(C)」と書いてある列の一番下でございますけれども、10,968と書いてあります。こちらが令和4年度補正予算でございます。これを合わせまして、右側に書いてある額19,378と書いております。約19.4億になりますけれども、前年比で2.22倍という額を計上させていただいたところでございます。

内容について、上に「小型旅客船等の安全対策」とありますが、こちらは知床遊覧船事故を踏まえまして、まず小型旅客船等の安全対策に関する予算を計上させていただいております。その下に2ポツ、「安定的な海上輸送の確保に向けた我が国海事産業の競争力強化」ということで、その中でも海事分野のカーボンニュートラル推進、2つ目に海事産業強化法の施行による国際競争力強化・生産性向上、そして、海事人材の確保・育成というような柱立てで計上させていただいております。

内容について、「補足説明資料」と書いてある資料をご覧いただければと存じます。右上に参考資料と書いてある資料です。

最初の1ページ目で説明させていただきます。ここに書いてありますものが今申し上げました柱立てとなっておりますけれども、その内容を簡単に説明させていただきますと、1つ目、小型旅客船等の安全対策については、知床遊覧船事故を踏まえ速やかに対策を行うことができるようにということで、全て令和4年度補正予算で計上させていただいております。小型旅客船等の安全設備導入ということで、船舶に改良型救命いかだなどの設備

を導入いただく際の補助などを計上しております。次の「小型旅客船の船長等の資質向上に向けた…」というところについては、この後、担当から説明させていただきます。そのほかにも旅客船事業者の安全性の評価・認定制度構築に向けた検討調査ということで、利用者が事業者の安全性を判別・選択できるような仕組みの構築のため、調査を行う予算を計上しております。

海事分野のカーボンニュートラル推進につきましては、国土交通省では、国際海運2050年カーボンニュートラルを目指すことにしていますし、我が国自体も2050年までにカーボンニュートラルを目指しているという中で重要な柱立てでございます。そういった中でゼロエミッション燃料、こちらはアンモニアとか水素ですけれども、それらのバンカリングガイドラインの策定に向けた調査、内航カーボンニュートラルの実現に向けた環境整備とか、あとは浮体式洋上風力発電施設関係の調査予算といったものを計上しております。

我が国海事産業の国際競争力強化・生産性向上については、令和3年には海事産業強化法が公布されまして、造船・海運、そして船員の基盤強化を一体的に措置するということといたしましたけれども、それに関連していろいろな施策を実行していくための予算でございます。海事産業の最先端技術の開発促進ということで、こちらは自動運航船とかゼロエミッション船といった最先端技術の開発を支援するものとか、あとはデジタル改革によるDX造船所の実現ということで、造船の生産性向上を図るための調査事業。あとは、経済安全保障のための船舶関連機器のサプライチェーン強靱化事業ということで、我が国の貿易を支える海上輸送を確保するために、エンジンなどの船舶関連機器の安定供給を図るという予算でございます。その他、鋼材価格の高騰に対応するための緊急調査とか、あと、こちらはこの後説明いたしますが、内航海運業の取引環境改善・生産性向上に向けた取組というものも予算を計上しております。

そして、海事人材の確保・育成ということで、こちらは言うまでもなく、船員は平時、非常時を問わず、国民生活、経済活動を支える重要な担い手ですので、常時安定的な確保が必要ということで、独立行政法人海技教育機構の経費とか、船員の確保・育成体制の強化ということで予算を計上しております。

これが全体像となっております。今申し上げたこの四角で囲んだ予算について、この後、具体的に説明させていただきます。

【高乗船員政策課課長補佐】 引き続き詳細についてご説明を申し上げます。まずはこ

の横置きの補足説明資料のまま進みたいと存じます。

タイトルが「海事局予算概要等」の下に、船員の確保・育成体制の強化などを書いてある資料をご覧ください。パワーポイントの2枚目でございます。

船員政策課関係の海事局予算の概要の柱としては3つございます。1つは船員の確保・育成体制の強化です。これは、継続的な事業が多くなっています。それから2つ目は、内航課と連携して、内航海運の取引環境の改善や生産性向上に向けた取組も行っており、それと船員の働き方改革を一体的に行っていくということです。それから最後に、知床遊覧船事故を踏まえた小型旅客船の船長等の資質向上に向けた初任教育訓練の実施環境の整備です。

前年度との比較で言いますと、青色の部分、船員の確保・育成体制の強化については総額で9,100万円となっており、前年比1.00、ほぼ同額でございます。それから、オレンジ色の内航海運の取引環境改善・生産性向上に向けた取組、これは2,000万円の調査費です。そして、知床遊覧船事故を受けた小型旅客船等の安全対策の部分ですが、1,000万円の調査費です。また、海事局予算案ではございませんが、システムやデジタルの関係は、デジタル庁発足後はデジタル庁で一括計上されるわけですけれども、船員の働き方改革に向けた船員関係手続の総合的な負担軽減・生産性向上のための調査費、こちらについても3,000万円を計上しております。

なお、この青色の6事業の内訳については、後ほど事業を詳しくご説明する際に併せて申し上げます。

1点補足がございます。補正と当初の別でございますが、令和5年度当初予算に当たるものは、青色やオレンジの部分です。そして、補正予算として前倒しでお認めをいただいたものは、薄い黄色の知床関係の部分と、デジタル庁の一括計上の部分です。

それでは、縦置きの予算概要の資料に戻り、説明をさせていただきます。まずは知床関係の安全対策になりますが、8ページをご覧ください。この内容については、予算要求の際、9月にご説明した内容と同様です。ただ、お代わりになった委員の方もいらっしゃいますので、改めてご説明を申し上げます。

事故を踏まえた必要性ですけれども、この事故におきまして、当日、船長が安全管理規程を守らず、出航してはならない気象・海象の条件下で出航いたしました。これを踏まえ、船長その他の船員の資質向上が必要ということで、知床遊覧船事故対策検討委員会の取りまとめにおいて、船員の資質向上に向けた対策が打ち出されました。具体的には、免許の

取得課程に加えて、各社での個々の教育訓練も通じて、知識・技能等の習得が必要であるとされました。

一方で、小型旅客船事業者は事業規模が小さく、教育訓練の内容などもばらつきがありますので、この調査費をもって以下のような取組を行っていきたいと考えております。事業内容ですが、こういった知識・技能の具体的な内容の明確化や、実施する際のガイドラインの策定、そして教材のひな形のようなものもつくっていきたいと考えています。これが、知床遊覧船事故を踏まえた安全対策関係の1,000万円の調査費です。

続きまして、21ページ、内航課の関係ですので簡潔に申し上げますが、内航海運業の取引環境改善・生産性向上に向けた取組として、2,000万円の調査費です。下半分、事業内容のところで、例えば取引環境改善に係る好事例の収集や、事業者の評価制度の構築、そして評価制度の構築の中では、船員の働き方改革に必要なコスト負担などを積極的に行う事業者などが正当に評価される仕組みを構築していきたいと考えております。

続いて23ページをお開けください。船員の確保・育成体制の強化として、全部で6事業ございます。

まずは内航の2事業です。船員計画雇用促進事業ですが、これは海上運送法に基づく認定を受けた計画に従って、事業者が新人船員を雇用・育成する際に補助を行うものです。一般教育機関の出身者などにはかさ上げの措置もございます。来年度からは、より定着率なども重視した要件を設けていきたいと考えています。それから2つ目が、内航船員就業ルート拡大支援事業です。民間新6級の課程で実習を行う際、社船を供出して協力いただいている、そういった事業者の方々に対して費用の一部を補助するものです。

それから、外航の2事業です。まずは外航日本人船員ということで、外航基幹職員養成事業です。こちらは外航船員を目指す若年者に対して、キャリア形成のための訓練を官労使の協議会のスキームで連携して行っています。今般、この協議会に参加の労使の皆様と訓練内容の見直しなど、スキームの見直しも協議いたしまして、その中で国としては乗船前訓練費用などを補助しております。それから、外国人船員の部分ですが、国際協力、ODAの事業です。優秀なアジア人船員の養成・確保のために、アジア地域の教官の方々に対する研修を実施しています。

最後は離職者の支援ですが、離職を余儀なくされた船員に対する給付と、離職された方への技能訓練の費用の補助を行っています。

この9,100万円の6事業の内訳についても、念のため申し上げます。船員計画雇用促

進が3,000万円強、内航船員就業ルート拡大が600万円強、外航基幹職員養成が2,500万円弱、優秀なアジア人船員の養成・確保が1,600万円強、そして離職者の給付金が600万円弱、技能訓練が800万円弱となっています。この中では外航職員の事業について昨年より増額となっており、その代わりに内航の事業については、実績等も踏まえて減額となっています。それから離職者の給付金について、実際に離職者が発生したということもあり、昨年より少し増額となっています。

私からの説明は以上とさせていただきます。

【伊藤海技課企画調整官】　　続きまして、海技課から海技教育機構、JMET Sの予算について説明いたします。縦型の資料を1ページ戻っていただきまして、22ページをまずはご覧いただければと思います。

上のほうに、(1) 独立行政法人海技教育機構経費と書いてあるページです。前年度予算約68億円に対して、今年度は72.9億円が認められました。前年度予算には令和4年度当初予算のみが含まれておりますので、令和3年度の補正予算約4.18億円を加えますと、前年度予算は72.13億円という形になります。これと比較すると、1%の増額となりました。また、来年度の予算72.9億円のうち、運営費交付金は71.7億円でございます。前年度の運営費交付金は67.95億円でありますので、運営費交付金を比較しますと、約5.5%の増額を認めていただきました。また、運営費交付金以外では、補正予算7.14億円の中に1.2億円の施設整備費補助金として、このページの下のほうにあります陸上工作技能訓練センターの整備費用を認めていただきました。

具体的な中身について説明いたします。概算要求時点の説明の繰り返しにもなるんですけども、縦型のページの右側、あとは横型の3ページにも補足説明がございます。「海王丸」の大規模修繕の経費でございます。JMET Sの大型練習船5隻のうち帆船の「海王丸」について、船齢が33年を迎えておりますので、船齢50年まで使用することを前提に整備を行っていくものでございます。今回の補正予算において、外板工事を伴うような、ドライドックで工事が必要な大きな機械、空調装置であったり汚水処理装置の修繕の予算をいただいております。

続きまして、下段、陸上工作技能訓練センターと書かれている部分です。こちらは現在、JMET Sの乗船実習の中で行われている機関実習の一部について、陸上に訓練センターを設置して、陸上の機器を用いて集中的に繰り返し、高い頻度で機器の操作の練習を行うための施設です。今回の補正予算では、センターの主要機材の整備費用、調達費用として

1.2億円をいただいたところでございます。また、ここには記載していませんけれども、令和4年度補正予算の7.14億円の運営費交付金の中身として、燃料油価格高騰の影響に対応して乗船実習に必要な燃料を確保できるように、約3.8億円を計上してございます。

海技課からは以上になります。

【野川部会長】 ありがとうございます。

それでは、今、一通りのご説明をいただきましたが、これからご質問等を受けたいと存じますが、今回もウェブ会議でございますので、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。ご発言の際には、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ご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。

【友田臨時委員】 部会長、船主協会の友田です。

【野川部会長】 お願いいたします。

【友田臨時委員】 ありがとうございます。丁寧なご説明、ありがとうございます。

関係予算概要資料の22ページ、先ほどご説明いただきました独立行政法人海技教育機構の経費についてでございます。総額で見ますと増加というご説明だったのでございますけれども、独立行政法人教育機構経費の部分の当初予算額を前年予算額と比較しますと減額されて、毎年、スターティングが減額されているという認識でおります。それに対して、2022年度も、燃料費高騰によって補正予算を要求されて仕上がっているということでございますけれども、年々の減額については非常に憂慮するものでございますので、2023年度予算が航海訓練等に支障がない十分な予算になっているのか、また航海訓練に支障が出るような場合は、2022年度同様、さらに補正予算を要求される予定なのか、この辺をご説明いただければ助かります。以上です。

【野川部会長】 では、海技課、お願いいたします。

【伊藤海技課企画調整官】 海技課からお答えいたします。ご指摘のとおり、R4年度当初予算約6.8億円に対して、今年、令和5年度当初予算は約6.5.8億円という形になってございます。この予算でございますけれども、独立行政法人の予算については、運営費交

付金につきましては中期計画の期間内であれば特段の繰越しの手続は不要でございます、補正予算と当初予算を一体で使うことを可能としております。ですので、そういう意味で先ほども説明しましたとおり、補正予算との合計で71.7億円を予算として確保できたということで、増額できたということでございます。厳しい予算制約の中でも、何とか増額を認めていただいたという状態でございます。

ご指摘のように、航海訓練への影響でございますけれども、JME T Sにおきましては、限られた予算の中で燃料油高騰の影響も考慮して、航海訓練を含む事業運営を効率的に行うように努めていただいているものと承知しております。JME T Sの練習船につきましては、これまでの間、新型コロナウイルス感染症が船内で拡大したことによって、航海訓練の中断ということはございましたが、現在まで燃料が足りないことを理由とした航海訓練のストップというものは起きておりません。

今回の補正予算で約3.8億円が燃料費として措置されましたので、当面はご懸念のような燃料不足による航海訓練への影響というものにはならないと考えてございます。そうはいっても、引き続きJME T Sでは事業運営の改善に努めつつ、海技士資格の取得に必要な航海訓練等の船員教育をしっかりと実施していただくということを承知しております。以上です。

【野川部会長】 友田委員、いかがでしょうか。よろしいでしょうか。

【友田臨時委員】 はい、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。

庄司委員、お願いいたします。

【庄司臨時委員】 どうもありがとうございます。丁寧なご説明ありがとうございます。

今の友田委員のご質問と重なりますし、既にお答えいただいたところではあるんですけども、燃料費が足りないから訓練ができないというよりは、それを工夫して航海日数を減らして、いかに訓練につなげるかという努力もJME T Sではされていると認識しています。ですので、そこが足りなくなったからというふうには理解しないほうがいい、理解していただきたいくないというのが1つコメントです。

それからもう一つは、今回の燃料費の影響がどの程度あったのかということは、昨年と比べてどうだったか。もちろん航海日数が違いますのでいろいろ計算しなければいけないですけども、その辺りは分かりますか。また、来年度についてはどの程度見込んでいるかという辺り分かるかどうか、分からなければ今は結構です。もし分かれば教えていただ

ければと思います。以上です。

【野川部会長】 コメントと、あと燃料費に関するご質問ですね。お願いいたします。

【伊藤海技課企画調整官】 燃料に関するご質問でございますが、今、正確に数値でお答えできる状況にはないですけれども、補正予算を要求するに当たっては、調達してきた燃料油の価格の実績と、燃料が高騰した分の差額分を考慮しまして、これから必要になるであろう燃料油の量を計算して、必要な経費として要求したということで、そういう考え方で要求しておりました。

【庄司臨時委員】 ありがとうございます。燃料費のほかに入渠費用等も最近非常に跳ね上がっていて、本学所有の練習船でもそれがかなり圧迫されてきていますので、恐らくそれもインクルードした上でいろいろな工夫をされていると思います。海事局の皆様も、J M E T S の皆様もご苦労されて工夫していただいていることには感謝申し上げますが、一応、その辺りご留意いただければと思います。

どうも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。ほかにいかがでしょうか。

【遠藤臨時委員】 部会長、海員組合の遠藤です。

【野川部会長】 遠藤委員、お願いいたします。

【遠藤臨時委員】 海事局関係予算概要の22ページの海技教育機構経費ですけれども、予算要求額が76億5,100万円を要求し、補正予算額と合わせて予算額が72億9,000万円とのことですけれども、要求した予算額との差が3億6,100万円になるわけですが、要求当初の事業内容の変更の説明がなされていないと思うので、何がどのように変わったのか、それとも予算額の決定に伴って、どのように事業内容の変更を行わなければならないのかを教えてくださいたいです。以上です。

【野川部会長】 海技課、お願いします。

【伊藤海技課企画調整官】 海技課でございます。独立行政法人の予算でございますので、与えられた運営費交付金の中でどのような事業を効率的に行っていくかということは、一義的には独立行政法人であるJ M E T S の中で判断することになるかと思いますが、来年度の使用計画というのは、J M E T S でお考えになるものと思います。一方で予算要求との乖離ということでございますと、当初見込んでおりました要求の中で想定しておりましたような一部の修繕費用とか、学校の設備の修繕費用とかいった一定のものは先送りせざるを得ないような状況だと考えております。

そうはいいまでも、本来業務としての海技士の資格取得に必要な航海訓練等の船員教育というものは、J M E T S でしっかりと行っていただくというふうに考えております。

【野川部会長】 よろしいでしょうか。

【遠藤臨時委員】 お答えいただきありがとうございます。今の回答を受けて、まず燃料費に関して話もありましたけれども、実際に海技教育機構が運営していく中において、事業内容も含めてどういったものが求められているかというところがあるわけですが、船員教育における質の向上、それから船員養成数の拡大を実現することにつながっていくための予算がこうなので、あとは海技教育機構に、運営をお願いしますというのではどうかというところもありますけれども、いずれにしましても求められているものはしっかり応えられるようにして、対応をお願いしたいと思います。以上です。

【野川部会長】 コメントとして、要望としてお伺いいたしました。ありがとうございます。

ほかにいかがでしょうか。

【加藤委員】 加藤でございますが、よろしいでしょうか。

【野川部会長】 加藤委員、お願いいたします。

【加藤委員】 直接海事局の予算ではないのですが、参考資料で、先ほど4ポツの最後に訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業というのがあるのですけれども、海事局として、どういうことをされるのか教えていただけたらと思うのですが、いかがでしょうか。

【野川部会長】 お願いいたします。

【松島総務課企画官】 ご質問いただきまして、ありがとうございます。訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業ということで観光庁の予算でございますけれども、海事局としては、いろいろな交通モードの中でまさに内航海運、外航海運もありますので、その関係の観光施設等を改善するなどといったところで訪日外国人の受入環境を進めていく事業ということで、関係しております。

【加藤委員】 クルーズ船とかということではないのですね。

【松島総務課企画官】 クルーズ船に関係する観光施設等といったところでは関係しております。

【加藤委員】 ありがとうございます。これは大事なことになってくるかと思っておりますので、ぜひよろしく願い申し上げます。

【松島総務課企画官】 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。

時間もございますので、特にということであれば、次の議題に移りたいと存じます。よろしいでしょうか。

では、次、議題2の審議事項でございます「令和5年度船員災害防止実施計画について」、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す。私よりご説明申し上げます。ご説明資料は、資料2、令和5年1月19日付、国土交通大臣から交通政策審議会会長宛ての諮問文と、別紙として、お諮りいたします令和5年度船員災害防止実施計画（案）と、資料2-2、概要紙、一枚ものの資料になります。

資料2-2をご覧ください。船員災害防止計画は船員災害防止活動の促進に関する法律におきまして、国土交通大臣が5年ごとに船員災害の防止に関し基本となるべき事項を定めた船員災害防止基本計画を作成し、この基本計画の実施を図るため、毎年、船員災害防止実施計画を作成するとされてございます。なお、前回ご結論いただきました第12次船員災害防止基本計画は、令和5年1月16日付で交通政策審議会会長より、国土交通大臣に対しまして答申をいただいております。第12次基本計画の船員災害の減少目標、主要な対策は、船員災害防止計画とはの記述の下に記載のとおりです。お諮りいたします令和5年度船員災害防止実施計画（案）は、第12次基本計画期間の初年度の実施計画となります。

実施計画案の概要を説明申し上げます。船員災害の減少目標は、資料中ほど左方に記載してございます。基本計画の初年度でございまして、基本計画に定めてございます目標としてございます。取組内容といたしましては、総合的なものと重点を置くべきものに分けてございます。総合的な取組は、目標の右方に記載してございます。1つ目、船内労働安全衛生マネジメントシステムなどの安全衛生管理体制の整備とその活動の推進、2つ目、死傷災害・疾病に係るリスク低減対策等の船内の居住環境、作業環境の整備・改善でございます。

重点を置くべき取組はその下に記載してございます。基本計画の主要な対策の事項を踏まえたものとなっております。ここには主なものを列挙してございますが、具体的内容につきましては、お諮りいたします実施計画案の本文のほうで説明いたします。

資料2の別紙をご覧ください。今回は第12次基本計画の初年度の実施計画でございますので、全体を通してご説明を申し上げます。全体の構成は従来の実施計画と同様で、資

料下中央のページ数、1ページから4ページに、まずは前書き的に船員災害の発生状況等を記述してございます。次に5ページにⅠ、船員災害の減少目標、次に7から10ページ、Ⅱ、船員災害防止に関し重点を置くべき災害の種類、次に11から34ページ、Ⅲ、船員災害防止のための主要な対策、最後に35から37ページ、Ⅳ、その他船員災害の防止に関し重要な事項となっております。

まずは1ページから4ページ、前書き部分でございますけれども、この実施計画に記載してございます船員災害・疾病データは、船員法第111条に基づきます船舶所有者からの災害・疾病発生状況報告によるもので、船舶内及び船内作業に関連して船舶と密接した場所で発生した災害・疾病のため、発生当日を含めて3日以上休業したデータになります。

1ページの中ほど、令和3年度の船員災害の発生状況ですが、死傷災害発生率合計0.82%は、前年度0.83%から0.01ポイント減でございますが、疾病発生率合計1.09%は、前年度0.74%から0.35ポイント増で、この増加は新型コロナウイルス感染症の拡大が大きな要因です。資料下の令和3年度の実績比較の棒グラフ、左が死傷災害発生率、右が死亡災害発生率で、青色の棒が船員で、左端の棒が全船種、黄色の棒が陸上労働者で、左端の棒が全産業の発生率ですが、いずれも船員のほうが高い水準です。

2ページでは、このように船員の発生率が高ければ、若者が船員という職業を安心して選択していただけないという懸念を踏まえ、基本計画及び実施計画に定めます対策・取組を船舶所有者、船員、国、さらにはオペレーター、荷主の関係者が連携して、適切な役割分担の下、一体となって船員災害防止対策を積極的に推進していく必要性を述べてございます。

3ページは死傷災害発生率の推移で、上が昭和42年度から、下が直近10年間、4ページは同様に疾病発生率の推移です。減少幅は小さくはなっておりますが、減少傾向ではあります。細かく見ますと、3ページ下の死傷災害の直近10年間の推移では、令和3年度の漁船の発生率が対前年度0.1ポイント増となり、4ページ下の疾病の直近10年間の推移では、先ほども申し上げましたが、令和3年度は全体的に新型コロナウイルス感染症の関係で増加となっております。

5ページ、Ⅰ、船員災害の減少目標ですが、上半分に第12次基本計画の減少目標、下半分に令和5年度の減少目標を記述してございます。

6ページ、死傷災害、疾病の第10次の実績年度平均値と、第11次の目標値及び平成30年度から令和3年度の実績値と、この4か年経過時点での年度平均値、及び前期とな

ります第10次の年度平均値との増減を一覧にした表でございます。右端の前期増減値を見ますと、死傷災害では漁船が5%減、減少目標値11%減の半分に満たない状況、疾病では、先ほど申し上げましたけれども、令和3年度の増加により一般船舶等は2%増、漁船は7%減で減少目標値11%減の半分を上回りましたが、全体では1%減、減少目標値13%減には程遠い状況です。

次に7ページから10ページまで、Ⅱ、船員災害防止に関し重点を置くべき災害の種類ですが、7つの事項に分けてございます。7ページ、1つ目の事項、作業時における死傷災害ですが、発生状況につきまして、種類別では、転倒、挟まれ、転落・墜落の順で多く、作業別では、一般船舶などは整備・管理作業、出入港作業、荷役作業の順で多く、漁船は漁ろう作業、漁具漁網取扱い、漁獲物取扱い作業の順で多い状況です。

8ページ、2つ目の事項、死亡・行方不明率の高い災害ですが、18人のうち火災が5人、海中転落が4人の順で多く、火災の5人は1隻の漁船で発生したものです。例年、死亡率の高い海中転落の死傷人数は対前年度減ではありましたが、死亡率は増でございます。

3つ目の事項、漁船における死傷災害ですが、作業別は例年同様、漁ろう作業が多く、種類別は転倒、動作の反動・無理な動作、転落・墜落の順で多い状況です。

9ページ、4つ目の事項、生活習慣病等の疾病ですが、種類別発生状況は新型コロナウイルス感染症の拡大が大きな要因となり、感染症が一番多くなっておりますが、感染症以外の疾病を見ますと、筋骨格系に次いで、生活習慣病関連の消化器系、循環器系、新生物の順で多いです。疾病による死亡状況を見ますと、生活習慣病関連の疾病がほとんどの状況です。

5つ目の事項、メンタルヘルス系の疾病ですが、令和3年度は34人で、前年度11人から23人増で、直近5年間で一番多い状況です。年齢別では20代が半分を占め、次いで40代が約3割の状況です。

10ページ、6つ目の事項、新型コロナウイルス感染症等の感染症ですが、令和3年度は感染症のうちほとんどが新型コロナウイルス感染症で269人と、前年度49人から220人増の状況です。

7つ目の事項、高年齢船員の死傷災害・疾病ですが、死傷災害、疾病いずれの発生率も60歳以上が全年代平均発生率を大きく上回っています。高年齢船員の疾病割合ですが、生活習慣病関連の循環器系、新生物、消化器系で約半分を占めてございます。

次に11ページから34ページまで、Ⅲ、船員災害防止のための主要な対策ですが、先

ほど概要で触れましたが、大きく2つの項目立てで、11ページから15ページまでⅢ-1、総合的な取組と、16ページから34ページまでⅢ-2、重点を置くべき取組の構成となっております。

まず総合的な取組ですが、2つの事項に分けてございます。11ページ、1つ目の事項、安全衛生管理体制の整備とその活動の推進ですが、船内労働安全衛生マネジメントシステムなどにより安全衛生管理体制の構築の重要性、船舶所有者グループや、地域、業種単位での協議会などによる取組の推進、活動の活性化。常時50人以上の船員を使用する船舶所有者におかれましては、従来の社内安全衛生委員会の活動に加えまして、令和5年4月施行の産業医との連携、また従来船内安全衛生委員会を活用して、現場意見の反映などによりまして、船員災害防止対策を推進していくこととしてございます。

具体の取組を5つ定めてございます。(1)作業基準、安全基準の徹底ですが、基本的な作業基準の不遵守による死傷災害を踏まえ、従来同様管理体制を再点検し、就業リスクアセスメント、作業方法の改善などのリスク軽減措置の実施や、作業前ミーティングでの作業、安全基準の確認、法令遵守・実施計画対策の徹底、さらに12ページ、KYT・KYKの導入、必要な安全衛生教育の実施により、作業基準等の遵守徹底の取組を定めてございます。

(2)若年船員に対する安全衛生に係る教育・指導の充実ですが、40歳未満の若年・中堅船員の災害発生人数は全体比で若干増を踏まえ、従来同様、若年船員への乗船前の研修の実施や教育の充実、中堅船員への再教育の実施、熟練船員による積極的な指導の推進、船内労働安全衛生マネジメントシステムなどの教育の取組を定めてございます。

(3)安全衛生パトロールや安全衛生教育等の実施ですが、従来同様、船内巡回による安全衛生診断で、問題点の改善や、船員災害防止協会開催の講習会の積極的な活用、また13ページ、派遣船員に対する安全衛生教育は、派遣元、派遣先相互に管理体制を把握し、適切な役割分担と緊密な連携の下、安全衛生教育の実施をはじめ、管理体制の確保に必要な措置を講じ、また外国船舶への派遣の場合は、派遣先での安全衛生水準が低下しない措置を講じることを定めてございます。

(4)船内における安全衛生管理体制の構築及び推進ですが、船内労働安全衛生マネジメントシステムや船内向け自主改善活動、WIBの導入推進などを定め、14ページにWIBの紹介をしてございます。

(5)労働時間、労働負荷の軽減ですが、従来同様、労務管理責任者による適切な労務

管理に取り組み、労働時間遵守の徹底、休息時間を適正に確保し、労働時間、労働負荷軽減の推進に加え、令和5年4月施行の健康確保の新制度により、長時間労働での疲労蓄積のある者や、ストレスチェックでの高ストレス者への面接指導を通じて、健康状態を把握し、労働負荷軽減などの適切な措置を講じることを定めてございます。

15ページ、2つ目の事項、船内の居住環境・作業環境の整備・改善ですが、具体の取組を2つ定めてございます。

(1) 船内環境の整備・充実ですが、従来同様、船内作業設備などの整理整頓、換気などの作業環境整備、居住区域の清潔保持、船内供食の充実など、若年船員、女性船員が定着しやすい、働きやすい魅力ある職場づくりへの取組を定めてございます。

(2) 死傷災害・疾病に係るリスク低減対策等ですが、従来同様、発生死傷災害の情報収集・分析、作業基準の改善など、再発防止策の策定、危険物船での積載物質の情報周知や適切な保護具使用、検知器具の備置などの安全管理の徹底、KYT・KYKの導入・活用推進、安全衛生チェックリストを用いた作業、安全基準などの点検・改善活動の推進などの取組を定めてございます。

次に16ページから34ページ、大きな項目の2つ目、重点を置くべき取組ですが、第12次基本計画に定めました主要な対策を踏まえ、11の事項に分けてございます。

まず16ページ、1つ目の事項、作業時を中心とした死傷災害防止対策ですが、死傷災害の多い4つの種類、転倒、挟まれ、転落・墜落、動作の反動・無理な動作に分けて、令和3年度の事故事例を紹介し、講ずべき防止対策を明示した形で、16ページから18ページに具体の取組を定めてございます。個々の取組の説明は割愛させていただきますが、とりわけ(3) 転落・墜落防止対策として、18ページに、従来、高所作業等の保護具として義務づけていた安全ベルト及び命綱につきまして、令和5年4月より墜落制止用器具、いわゆるハーネス型の使用が原則となります。

次に19ページ、2つ目の事項、海中転落・海難による死亡災害防止対策ですが、具体の取組を4つ定めてございます。

(1) 作業用救命衣等の保護具の使用等と、20ページ、(2) 海中転落に備えた対策ですが、令和3年度の事故事例を紹介し、作業用救命衣の使用をはじめとする講ずべき防止対策を明示してございます。

(3) 知床遊覧船事故を踏まえた対策の実施ですが、昨年12月に知床遊覧船事故対策検討委員会で取りまとめられました旅客船の安全・安心対策を踏まえ、国は必要な対策を

推進するとし、旅客船事業者などの関係者は一体となって、安全レベルの向上に積極的に取り組むと定めてございます。

21ページ、(4) 生存対策講習会ですが、従来同様、操練の実施、船員災害防止協会実施の講習会受講を積極的に推進すると定めてございます。

3つ目の事項、漁船における死傷災害対策ですが、具体の取組を2つ定めてございます。

(1) 漁ろう作業時の災害防止対策ですが、令和3年度の事件事例を紹介し、講ずべき防止対策を明示した形で具体の取組を定めてございます。

22ページ、(2) 漁船の安全操業等に関する対策ですが、現在、水産庁で実施されております取組について、水産庁と連携を図って、その普及・促進に努めることとしてございます。

4つ目の事項、船舶の設備等ハード面での安全対策の推進ですが、船員安全・労働環境取組大賞、いわゆる「船員トリプルエス大賞」のハード面の効果的な対策の紹介による横展開、船員災害防止協会などと連携し、効果的な対策実施の普及・促進などを図るための体制構築を図ることとしてございます。

23ページ、5つ目の事項、船員の健康確保対策ですが、死亡原因の9割弱を心疾患、循環器系などの生活習慣病が占めていることから、これら疾病の予防対策が重要でございます。令和5年4月からの船員向け産業医制度などの新たな制度の施行を踏まえ、これら制度の適切な運用を図ります。また、令和3年度の疾病発生状況では新型コロナウイルス感染症の急増を踏まえ、感染症の予防対策に努めます。

具体の取組を4つ定めてございますが、なお、感染症予防対策には、令和3年度の急激な増加を踏まえ、6つ目の事項として切り分けて定めてございます。

まず23ページから24ページ、(1) 船員の健康確保に関する新たな制度の適切な実施ですが、新たに4つの制度が施行されますので、これらが適切に実施されるよう周知・指導を行うこととし、各地方運輸局に設置してございます船員労働の総合相談窓口でも情報提供など、相談に応じた必要な支援を行うことと定めてございます。

24ページ、(2) 生活習慣病の予防対策ですが、従来同様、健康診断の定期的・継続的受診や、全国健康保険協会、いわゆる協会けんぽが受診勧奨を行っている生活習慣病予防健診などの積極的受診、労務管理責任者を通じて健康状態を把握して、必要な健康管理対策の推進、生活習慣の改善が必要な者の同意の上での保健師などによる特定保健指導、食生活の改善など日常生活での対策を支援するための情報提供、往船診療などの積極的活用

の取組に加え、船員災害防止協会は、生活習慣病予防の講習の開催による啓発活動への取組を定めてございます。

25ページ、(3) 船内での供食を通じた生活習慣病の予防対策ですが、従来同様、船員災害防止協会作成の教本などの活用、調理業務専従者の確保など、船内供食による疾病防止体制の充実、栄養バランスの取れた供食ができるよう、停泊地での外部供食サービスの利用など、調理業務負担軽減の支援などへの取組を定めてございます。

26ページ、(4) 全国健康保険協会が実施する船員の健康サポート等の利用促進ですが、協会けんぽで実施している特定保健指導をはじめ、出前講座、電話健康相談など、健康づくりサポートの積極的利用により健康確保に努めることを定めてございます。

27ページから28ページ目、6つ目の事項、新型コロナウイルス感染症等の感染症予防対策です。船舶の限られた空間で24時間共同生活・労働を行う特殊環境、物流のエッセンシャルワーカーである船員の衛生確保は極めて重要でございます。引き続き新型コロナウイルス感染症、インフルエンザ、ノロウイルスその他の各種感染症の3つに分けて、予防対策の取組を定めてございます。

28ページ、7つ目の事項、その他の健康管理上の取組ですが、具体的取組を3つ定めてございます。

(1) 船員の受動喫煙防止対策ですが、従来同様、厚生労働省作成のガイドラインを参考に対策の推進に努めるほか、協会けんぽ提供の「船員保険卒煙プロジェクト」なども利用し、禁煙意識の向上に努めることを定めてございます。

29ページ、(2) 熱中症の予防対策ですが、従来同様、水分、塩分、経口補水液の補給、暑さ指数測定器、ミストによる屋外冷房装置、冷却機能つき作業服などの活用を図ることを定めてございます。

(3) その他の取組ですが、従来同様、石綿作業従事者への船員健康管理手帳による健康診断、人間ドックを活用して疾病の早期発見、早期治療、AEDの整備の推進などを定めてございます。

30ページ、8つ目の事項、ハラスメントの防止とメンタルヘルスの確保ですが、具体的取組を2つ定めてございます。

(1) ハラスメントの防止ですが、従来同様、ハラスメント防止の制度を周知・啓発し、相談窓口の設置、社内研修の実施などの対策を適切に講じるとともに、各地方運輸局に設置してございます船員労働の総合相談窓口でも、ハラスメントの相談に適切に対応するこ

とと定めてございます。

31 ページ、(2) メンタルヘルスの確保ですが、令和5年4月からのストレスチェックの実施、高ストレス者への面接指導について、常時50人以上の船員を使用する船舶所有者は適切に実施し、ほかの船舶所有者は実施に努めることとし、またセルフケア、管理監督者によるラインケア、人事労務スタッフなどによるケア、外部サービスの活用によるケアの実施、国による対策の適切な実施のための周知、監督・指導など、船員災害防止協会によるメンタルヘルス講習開催での啓発活動を定めてございます。

32 ページ、9つ目の事項、ITを活用した健康管理等の推進ですが、民間事業者などのITを活用した健康管理、労働時間管理システムの積極的な活用による健康管理、国は活用事例やメリットの周知などを通じて、システムを普及・促進することなどを定めてございます。

次に10個目の事項、年齢構成を踏まえた死傷災害及び疾病対策ですが、60歳以上の高年齢船員の死傷災害及び疾病の発生率が高いことを踏まえ、具体的取組を2つ定めてございます。

33 ページ、(1) 死傷災害防止対策ですが、令和3年度の事故事例を紹介し、講ずべき防止対策を明示した形で具体的取組を定め、加えて、高年齢船員に多い災害事例を活用した安全教育、船員災害防止協会開催の安全講習への参加などにより安全意識を高めることも定めてございます。

(2) 疾病防止対策ですが、船員災害防止協会開催の高年齢船員の健康確保に関する講習への参加などにより、加齢に伴う身体機能、健康状態の変化、労働疾病リスクと予防への理解を深めることを定めてございます。

34 ページには、年代別の疾病予防対策を記述してございます。

11 個目の事項、その他の安全衛生対策ですが、外国人船員に係る安全衛生対策の推進として、従来同様、言葉の違いによる意思伝達、指示の行き違いなどに起因する死傷災害防止のため、コミュニケーションの充実に努め、外国語による安全作業マニュアルの活用など、安全衛生対策の推進を定めてございます。

35 ページ、IV、その他船員災害の防止に関し重要な事項ですが、4つの事項に分けてございます。

まず1つ目の事項、船員災害防止優良事業者認定制度の推進ですが、船舶所有者など関係者の自主的な取組の促進を図るための制度で、従来同様、継続して実施します。

36 ページ、2 つ目の事項、表彰制度の実施等ですが、他社の模範となる安全で、労働環境が留意した取組を表彰する「船員トリプルエス大賞」につきまして、従来同様、継続して実施します。受賞した取組は、他社の自主的な取組の参考となるよう積極的な周知を図り、横展開を行っていきます。

37 ページ、3 つ目の事項、船員労働安全衛生月間の実施ですが、例年同様、9 月の 1 か月間、関係者が一体となり、地域事情を踏まえて、安全衛生意識の高揚、災害防止対策の推進などの取組を集中的に行い、生活習慣病予防、メンタルヘルス、ハラスメント対策の講習の実施などを行います。

4 つ目の事項、船員災害防止協会の事業の充実及び効率化等ですが、講習会の実施、協会独自の優良会員の認定制度の継続実施、機関誌などによる情報提供、指導・助言など会員への啓発支援、会員ニーズの把握に努め、サービスの質的向上、会員増の活動に積極的に取り組み、効率的な協会運営に努める。また、会員加入が促進されるよう、船舶所有者などのニーズを踏まえた各種情報提供、取組を実施、国など関係者は船員災害防止協会に必要な協力を行います。

ご説明は以上です。ご審議のほどよろしく願い申し上げます。また、本日のご審議後にご意見などがございましたら、遅くとも 2 月 10 日金曜日までに、書面にて事務局までご連絡いただきますようお願い申し上げます。

事務局からは以上です。

【野川部会長】 ありがとうございます。今、事務局からもございましたように、答申の決定に向けた議論は次回の船員部会で行いますので、本日は今のご説明につきまして、何か特にここでご質問等がございましたら、お願いしたいと存じます。発言は先ほどと同様に、私の指名の上で行います。

それでは、ご質問等はございますか。いかがでしょうか。はい、庄司委員。

【庄司臨時委員】 どうもありがとうございます。非常に重要な対策を丁寧にまとめていただいております。それぞれに成果も出てきていますし、さらに期待できると思います。

1 点、新型コロナウイルス感染症についてですが、オミクロン株で感染力が非常に高く感染が多くなるのはしょうがないですけども、こちらは降りてご家族、外の人から感染してしまって、船に戻ったら感染していたという状況なのか、それとも船内での感染が多少なりともあったのかというあたり、もし分かれば教えてください。繰り返しになります

けれども、本学の船でも感染拡大は非常に憂慮してしまっていて、今後、来年度、5類になったあたりやマスクの使用がなくなると、外ではウィズコロナで感染が多くなる、それを船に持ち込むという率ももっと増える、高くなると思っていて、それで万が一重症化というのもあり得なくはありませんので、船という世界の注意力がより強くなる気がします。その辺りを踏まえて、今の状況と今後のご検討をお願いできればと思いますが、まず今の状況でいかがでしょうか。

【野川部会長】 いかがでしょうか。

【前田労働環境対策室長】 感染経路につきましては、そこまで111条の船舶所有者からの災害疾病発生状況報告書では出てきませんで、今回データとして集約できているのは船舶内で発症した、それで発生当日を含めて3日以上休業したデータについて、船舶所有者から報告いただいたデータの内容をここに計上して掲げてございますので、経路までは把握できていない状況です。また、ご指摘いただいた対策につきましてもしっかりと受け取めまして、実施してまいりたいと考えてございます。

【野川部会長】 課長、お願いします。

【谷口船員政策課長】 補足させていただきます。船員政策課長でございます。

統計的な形では今の説明のとおり集計されたものはないのですが、個々の事業者の方から、感染者が出た場合に報告をいただいております。最近はかなり感染者数が増えたこともありまして、運休とかそういうふうな運航上の影響が出た場合のものに報告内容は、足元は絞っております。その前に来ていたものを見ておりますと、先生がおっしゃったような家庭でうつったと思われるケース、それと船内で感染が広がったというケース、どちらもございます。1報目で、例えば航海士の方が感染しましたというふうな報告が出た後、数日後に同じくその船の船長さんも感染したとかいうふうなケースは貨物船などでございました。日帰りの旅客船などについては、お一人だけかかったみたいな話などが出てきている傾向があったような気がいたします。以上でございます。

【野川部会長】 いかがでしょうか。

【庄司臨時委員】 ありがとうございます。経路を詳しく知りたいというよりは、それによって今後の感染防止対策というのが、恐らく個々の船員さんや管理会社、船社さんに関わってくるとお思いますので、その辺りも今後は情報共有とか、注意事項があればご指導いただければと思います。

以上です。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。

【齋藤臨時委員】 部会長、海員組合の齋藤です。

【野川部会長】 齋藤委員、お願いします。

【齋藤臨時委員】 関連なのですが、新型コロナウイルス感染症の件で10ページの6ポツ、感染者の人数が明記されております。令和2年度が49人、令和3年度が269人であったということで、先ほどの委員との関連もあるのですが、統計方法ですけれども、この数字の入手方法については船員法111条で、船員疾病発生状況報告の船主事業者からの報告義務があると思うのですが、これは年1回の報告だったと思います。その辺りの状況報告の時期を教えてくださいと思うのと、あと、コロナウイルスは今、第8波というところで現在までに至っているわけで、これが海上ではどのように感染者が、船員に影響を及ぼしてきているかということは非常に心配しているところでございます、少なくとも海事局では船員への影響はどのようになっているのかということを実タイムに把握するためには、この報告については少なくとも毎月なされるべきなのかと考えておりますが、この災害疾病発生状況報告の時期について教えていただければと思います。

【野川部会長】 お願いします。

【前田労働環境対策室長】 船員法111条に基づきます船舶所有者からの報告でございますけれども、例えば令和3年度で申しますと、基本的に令和3年4月1日から令和4年3月31日までの年間の発生状況を、令和4年4月末までに船舶所有者から報告をいただくというようなシステムになってございます。

【谷口船員政策課長】 船員法に基づく報告は今のようですが、おっしゃるように、新しいタイプの感染症で重症化するリスクが大きかったりするものについては、リアルタイム性が重要だと思っております。したがって、これは船だけではないですが、ほかの運送事業も含めて、感染者が社内で発生した場合は速やかに報告してくださいというお願いを、コロナが国内で発生して以降ずっと報告をいただいております、それで毎週どれぐらいの人数が出たかということは把握してきております。その上で感染防止対策を強化すべきだみたいなタイミングなどにおいては、当然ながらいろいろな文書を出したりしてきたというふうなことでございます。

【野川部会長】 よろしいでしょうか。

【齋藤臨時委員】 谷口課長、この報告のタイミングですが、先ほど毎週とおっしゃられました。毎月ですか。

【谷口船員政策課長】 感染者が出たら、状況が分かり次第、速やかに出していただくという形で、事業者の方からは日々出てくるということです。それを例えば最近、ここ1週間ぐらいで報告が来たのはこうだという形で集計したりして、海事局の幹部までは報告されていたということでございます。その上で対策の強化が必要だというふうな議論などをしていたということでもあります。

【齋藤臨時委員】 分かりました。ありがとうございます。

【野川部会長】 ほかにございますか。申し訳ございませんが、時間が大分もう過ぎておりますので、次回の船員部会で答申に向けた議論をまた行いますので、この件につきましてはこの辺にさせていただきます。

それでは、先ほどございましたように、何かございましたら遅くとも2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をいただきたいと存じます。よろしく願いいたします。

それでは、次に議題3に移ります。議題3の審議事項である「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、関係者以外の方はウェブ会議からご退出をお願いいたします。非公開での議事審議となりますので、関係者以外の方全員がウェブ会議から退出しないと議事が始められないため、ウェブ会議からの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か。

よろしいでしょうか。

それでは、事務局にお返し申し上げます。

【伊藤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、改めて委員の皆様にご連絡させていただきたいと存じます。

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156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 —