

令和5年12月15日（金）13時30分～

交通政策審議会 海事分科会 第166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166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、WEB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いますので、WEB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の入った状態のまま）で、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、傍聴者等の方々については、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（マークにスラッシュが入った状態）で傍聴をお願いします。

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。

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17ページ物で、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。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ます。先ほど課長からあったよ

うに、船員政策課内だけで4名のインフルエンザの感染者が出ているということだと、そちらにそれだけ船員政策課の方が並んでいると、1人ぐらいは感染しておられるという状況でしょうから、それを踏まえてできるだけスピーディーに議事を進めてまいりたいと存じます。

それでは、議題1の報告事項である「第1回知床遊覧船事故対策フォローアップ委員会の報告について」、事務局よりご説明をお願いいたします。

【木坂船員政策課課長補佐】 ありがとうございます。資料1に基づいてご説明させていただきます。船員政策課の木坂です。よろしく申し上げます。資料は通し番号ですと3ページ目でございます。

10月に開催しました知床のフォローアップ検討会の中で、船員の資質向上に関するトピックとしてご説明させていただいた事項の抜粋でございます。3ページ目でございますが、事業用操縦免許の取得過程の拡充といったところでございます。こちらにつきましては、現在、小型旅客船の船長業務を行うにあたっては、特定操縦免許が必要となっているところでございますけれども、その要件となっている講習について、これまでは海難発生時の措置について7時間程度講習を行うといったことでございましたけれども、それに加えて、事故を未然に防ぐ出航判断能力等に関する講習といった部分を8時間以上といったところで、この部分を追加するといった制度の見直しというのを予定しているところでございます。こちらについては、令和6年4月の施行ということを予定しておりまして、2年間の経過措置の後、全ての特定操縦免許が必要となる場合について、この講習内容を受講した方々がそろそろというようなことを予定しているところでございます。

続きまして、4ページ目でございます。こちらは初任教育訓練の義務化でございます。こちらに関しましては、10月と11月の船員部会において、省令改正の内容について諮問、答申をいただいたところでございます。その内容についてご報告させていただいたところでございます。初任教育訓練については、小型旅客船の船舶所有者に対して、初任の船長、甲板員、サービス要員等の乗組員について、船舶の航行する海域の特性等に応じた操船に関する教育訓練の実施を義務づけるといったことでございます。こちらについても令和6年4月の施行というのを予定しているところでございます。こちらについては、座学と実船実水訓練、実際に船を使った訓練というのを併せて実施していくということを予定しているところでございます。

続きまして、次の資料でございます。船長要件の創設、乗船履歴制度といったお題目の

ものでございます。こちらについては、小型の船舶について履歴限定制度というのを入れますといったところでございます。航行区域については、限定区域以遠を航行する小型旅客船の船長について乗船履歴を求めていくといったことを予定しているところでございます。乗船履歴の対象船舶については、小型船舶と、一定のトン数までの大型船舶で、続きまして、その乗船履歴の期間については1年、乗船履歴の計算方法については、現状の海技士に係る乗船期間の計算方法を参考にしながら、具体的な計算方法について検討していきたいというふうに考えているところでございます。こちらについての施行については、来年の4月というのを予定しているところございますけれども、現役船長については、2年間の経過措置を経た後、施行していくといったことを予定しているところでございます。

説明としては以上でございます。

【野川部会長】 ありがとうございます。

本日はウェブ会議システムとの併用会議ですので、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、発言を希望される場合は、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。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OFF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】 遠藤です。よろしく申し上げます。2点ほど確認と質問がございます。

今ご説明いただいた新しい特定操縦免許講習の改正後の説明を聞いたわけですが、これが6年度の4月から施行ということだったので、現在、小型旅客船の安全講習のみを受けて船長をやられている方、この方についても、4月以降、講習をこの間の2年間の経過措置の間に受けていただくという理解でいいのでしょうか。

それから5ページ目にあります履歴限定制度（案）というところの、乗船履歴の対象船舶に、小型船舶（20トン未満）、それから大型船舶（一定のトン数まで）における乗船履歴というのがあるんですけども、小型船舶であれば、船員手帳がございませんので、そ

の辺、こういった乗船履歴の確認をするのか。

それから、大型船舶（一定のトン数まで）の「一定のトン数まで」というところで、ここは「一定」としか書かれていないんですけれども、具体的なトン数を教え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】 大きく2点、細かく3点のご質問、よろしくお願いします。

【木坂船員政策課課長補佐】 回答いたします。船員政策課の木坂です。ご質問ありがとうございます。

まず、3ページ目のほうの特定操縦免許の取得に関する特定操縦免許講習ですが、現役で今既に免許を持っていらっしゃる方についてどうなるのかといった点でございますけれども、経過措置の2年間の間に、今回の資料でいいますと真ん中のところの黄色い部分になりますが、事故を未然に防ぐといった部分について、従前から免許を持っていらっしゃる方については、ここの部分を受けていないということになりますので、その2年間の間で移行講習といったものを受けていただくといったことを予定しているところでございます。

続きまして、履歴限定制度のほうでございますけれども、20トン未満の小型船舶に関する乗船履歴の確認方法でございますが、5トン以上とか、そういった部分については船員手帳を持っているんじゃないかなと、船員法の適用対象外になる方の確認方法というところでございますけれども、4番で書かせていただいているところでございますけれども、船員手帳がある場合については、雇入れの期間をカウントするというようなことを今念頭に置いているところでございますが、それ以外の方々について、ご指摘のとおり、船員手帳を持っていない、雇入期間という概念がないといったところがございまして、そういったときに何で代替するのかといった部分について、今まさに検討を進めているところでございますので、検討した上で、その検討結果については、また個別になるか分かりませんが、お知らせさせていただきたいというふうに思います。

あと、大型船舶の一定のトン数までといった部分については、今まさにどこまでをこの乗船履歴として許容するのか、ここの部分も細部を詰めているところでございますので、この点についても、改めてお伝えさせていただきたい、そのように考えているところでございます。

【野川部会長】 ありがとうございます。

遠藤委員。

【遠藤臨時委員】 ありがとうございます。4月から施行されるということなので、タイムリーに、ちょっと早くにその辺は検討した部分を教えていただきたいというのと、それから、そこは早く周知をしないと、4月から施行されるわけですから、できるだけ早くや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】 では、できるだけスピーディーに。課長お願いします。

【佐藤船員政策課長】 遠藤委員、ありがとうございます。1点補足で、ご質問の3点目のところは、200トンの基本を考えておりまして、関係方面の調整に入っているところでございます。やはり小型船と同等視できる部分、どの程度少し幅を融通を利かせるかということと、いろいろと構造ですとか、操船みたいな技術的な側面で、際限なく広げても同等視できないであろうという点で、200トンの基本で関係方面の調整を進めているところでございます。

【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。松浦委員。

【松浦臨時委員】 すみません、今の説明がちょっと理解できなかつたんですけども、乗船履歴というところで、大型船の一定のトン数というところですが、どういう議論がされたのかというのは、私も入っていないのでよく分からないんですけども、小型船という形の中はあるにしても、大型船の免許というのは、履歴を見るのに、それぞれどのトン数とかいうレベルではありませんので、免許を持った中でどの船に乗っているかということで、それぞれ航海士であろうが、機関士であろうが免許の履歴を見るわけですよ。今回ここで、今の課長の話からすると、大きい船舶というか、どこまでのトン数が分かりませんが、どこかから上の船舶に乗船をされた場合は、その履歴を見ないという方向で話をされているということですか。そうすると、法律上ちょっとおかしいような話が出るのではないかと私は感じたんですけど、それはどうなんでしょうか。

【野川部会長】 お願いします。

【佐藤船員政策課長】 多分、理解が正確にできていなくて、ちょっと的外れなお答えをしてしまったようなので、もう一度、すみません、最後の部分のご趣旨というのを再度おっしゃっていただいてもいいですか。

【野川部会長】 お願いします。

【松浦臨時委員】 すみません、趣旨というよりも、船舶の乗船履歴について、乗船し

ていることによって履歴を見るということでしょうから、カウントするに当たって、船員手帳で乗船をするに当たって、当然のことながら、1級から6級まで持っている方がいる、小型船舶の免許を持っている方もいるわけです。で、この履歴限定制度という中で、大型船舶（一定のトン数まで）という表現ですが、先ほど課長がおっしゃったのは、200トンまでに乗船をされている方には認めるけど、逆に言ったら200トン以上の船舶に乗船をされている方については認めないというふうな話をされたのかどうなのかを言っているだけなんです。乗船履歴というのは、そんなトン数の制限をしてするようなものではなくて、乗船をすることによってどういうふうに履歴を見ていくかという話でしょうから、それを一々船員手帳で何トン以上だ、何トン未満だという話ができるのかどうなのか。それとも、それを認めるにあたってトン数を制限することがあっていいのかどうなのかという議論をされているんでしょうかということを行っているんです。

【佐藤船員政策課長】 承知いたしました。ありがとうございます。私の理解がちょっと、的外れな答えにならないようにというので、すみません、お手間を取らせてしまいました。

これは、先般の知床の事故を受けた法改正で、小型船の船長に関して入れた、少し特定といいますか、スペシフィックな乗船履歴の限定の制度でございます。今委員おっしゃっていただいた、乗船履歴一般の大型のものも含めた考え方というのは、おっしゃるところで、基本的には私どももそれに近い認識をしているところでございますけど、それで、これは海上運送法等の一部を改正する法律という先般国会で成立をいたしました法律で基本的な骨格というのが決まっております、それを遡りますと、その改正法を出すときには、この船員部会のところでも、この骨格、法律事項というのをご説明をしているところになりますけれども、いわゆる乗船履歴の全般、ジェネラルな乗船履歴制度の考え方というのも1つある中で、これは小型船の20トンに関して、平たく言いますと、今回の事故の事例というのが、お亡くなりになられた船長さんというのが、免許を持っていたんですけども、これまでの船長としての有意な経験というのが平水でしかなかった、たしか瀬戸内だったと思いますので、そういう場合に対して、まさに小型船特有のスペシフィックな制度として、一定の対象船舶について、トン数とかそういうものについて履歴限定をかけるというのを、新たに、一般的な乗船履歴制度というのを、その根本的な考え方を変えるというのではなくて、それとは別で入れているというようなところがございます。それで、その一定のトン数とか、対象とする船舶の線引きの部分のみが、既に成立している

法律では決まっています、その法律に基づいて、この線引きのトン数とかの数字、あるいはどういう航行区域かといったところのみを省令で定めるということになっているという、これまで進んできたプロセスがあるところでございます。

以上です。

【野川部会長】 すみません、私からも。200トン以上の乗船履歴については見ないということですね。

【佐藤船員政策課長】 はい、見ない、言い換えますと、小型船舶の船長の履歴限定を解除できる履歴としてはカウントしないということでございます。そういう意味であれば見ないということで。

【野川部会長】 分かりました。乗船履歴一般の話ではなくて、このスペシフィックな制度の下では200トン以上の履歴については見ないと。それは限定的にそういうふうに行っているということですね。ということですが、どうですか、松浦委員。

【松浦臨時委員】 すみません、前段のところの議論は、ちょっと私はあまりそこに詳しくないのであれなんですけども、簡単に考えると、履歴として見ないということは、限定された船舶の運航が200トン以上の履歴で、今、乗船をされている方には認めないということなんでしょうか。

【佐藤船員政策課長】 まず、これが対象となるのは、小型船舶操縦士の免許のほうになります、基本的に極めて、全くゼロかはあれですけども、もともとは履歴要件はついてございません。それに対して今後かかるときに、小型の免許ですね、いわゆる海技士免許のほうではなくて、それで船長さんに新たになろうとするときには、カウントする履歴というのを200までとさせていただきますというものでございます。

【野川部会長】 遠藤委員。

【遠藤臨時委員】 では、ちょっと関連して、例えばこれはレアケースかもしれないですけど、4級の航海を持っていますと。この方が小型鋼船の船長でしたと。この方が小型船舶の免許を持っていて、今後、将来のために旅客船の船長をするかもしれない。また、退職後の新たな就職活動のためになど、というふうに考えたときに、この方は、その履歴はつかないということになるんですかね。

【佐藤船員政策課長】 履歴がつかないというニュアンスを私が正確に取れているかどうかなんですけれども、この小型船の船長の履歴限定を解除するに当たってはの点のみでカウントしないということなので、当然一般の履歴としてはつきます。

【野川部会長】 遠藤委員。

【遠藤臨時委員】 結局、大型船の履歴は当然つくのでしょうけど、小型船舶の部分については、講習を受けないといけないということですよ。その履歴としては見ないということになるんですよ。

【野川部会長】 だからそういうことですよ。今回、小型船の事故だったので、小型船の船長になる人の条件を厳しくしようということなので、大型船にしか乗ってなくて全く小型船の経験がないとか、たまたま小型船で、その人には、やっぱりああいう事故が起こった以上は一定の新しい要件を課しましょうということで、乗船履歴もそこにスペシファイされたところを見るということで、これはだから乗船履歴一般の問題とは別だという、そういうことですよ。

よろしいでしょうか。すみません、まだほかにも、この後にも議論のありそうな議題がありますので、よろしければ進ませていただきます。

それでは、議題2の報告事項である船員派遣事業等フォローアップ会議の報告について、事務局よりご説明をお願いいたします。

【富田雇用対策室長】 雇用対策室長の富田です。では、私からご説明させていただきます。資料2になります。通し番号は6ページからということになります。

船員派遣事業等フォローアップ会議ですけれども、これは、船員派遣事業者に対して実施した監査結果、それから是正状況等を基に関係者の皆様からご意見を伺って、今後の適正な指導監督に資するというを目的に実施をさせていただきます。

第31回の派遣事業等フォローアップ会議を令和5年11月17日に開催いたしました。今回は、令和4年1月から令和5年3月末までに実施いたしました69事業者の監査結果を事務局から報告しまして、是正状況等について意見交換を行いました。なお、令和5年3月末現在の有効許可事業者数は、313事業者となっております。

被監査事業者の概要ですけれども、監査した60事業者のうち、船員派遣の状況につきましても、派遣を実施している事業者が50事業者、まだ派遣を実施していない事業者が19事業者ございました。

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69事業者の監査時点での船員数等の数を足し上げたものとなっております。派遣船員の数は744人、派遣先船舶が138隻などとなっております。また、これら69事業者の過去3年間の派遣先事業者数は、延べで260事業者ということになってございます。

次に、監査における是正指導状況でございます。是正指導を行った事業者は11事業者で、件数としては延べ23件ございました。是正指導の対象となった内容は、船員派遣契約書記載内容の不備、5事業者5件、これは就業内容の誤記載や記載漏れなどがあったものでございます。船員派遣の明示不備が3事業者3件は、書面ではなく口頭で行われていたといったものなどございます。就業条件の明示不備、4事業者4件は、これも就業内容や就航航路といったものの記載漏れや誤記載といったものでございます。派遣先への通知不備、3事業者3件は、派遣先への通知書に記載漏れあるいは通知が遅れていたといったものでございます。派遣元管理台帳の記載不備、5事業者6件は、派遣元台帳の記載事項にやはり漏れや誤記載があったというものでございます。安全衛生教育に関する通知不備、2事業者2件は、派遣元と派遣先での通知が不十分であったといったものでございます。なお、これら今回の是正指導事項につきましては、全て是正されているということの後日確認をしております。

次に、会議での主な質疑、意見等でございます。廃止事業者の廃止理由を見ることによって、船員派遣制度の有効性や不具合を確認することで、その見直しにつながるのではないかと。それから、違反を繰り返すような事業者があれば、行政として追加の対応ができないかと。是正指導を受けた事業者について、その内容を補足して資料に加えてもらいたい。是正指導の状況をチェックしやすいように、半年ぐらいの間隔でこの会議を実施してもらいたい。是正指導を受けた事業者の船員派遣講習会への参加状況を教えてほしいといったご意見、ご要望がございました。事務局といたしましては、いただいたご意見等を踏まえまして、今後の監査、指導監督に反映するなど、引き続き船員派遣制度の健全な運営に努めてまいりたいと考えております。

次のページは当該会議の委員名簿をつけております。

説明は以上となります。

【野川部会長】 ありがとうございます。

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、本件につきましてご質問等ございましたらお願いいたします。

では、鈴木委員、遠藤委員の順でお願いします。

【鈴木臨時委員】 ご指名ありがとうございます。鈴木と申します。

以前、この内容ではないかもしれないんですが、船員の派遣事業を始めるに当たって、それを目的として設立した会社で、決算日以前に審査を求めてきて、そのときは審査がオ

オーケーだった会社に対して、その後、決算後以降の状況、財政状況について今回の審査が入っていたのかどうか。できましたら、そういった決算日前、その設立を目的としてつくった企業を決算日以降の財務状態をしっかりと確認を今後はしてもらいたいと思っています。決算日前だと、後発事象の確認が取れないということで、それが的確になっているか、審査の項目として、たまたまいいタイミング、もしくは作為的なタイミングをつくってしまうかもしれないので、そういった形で検討していただきたい。今回、質問としては、そういう該当会社があったかどうかを確認したいと思っております。

以上でございます。

【野川部会長】 ご質問とご意見よろしく申し上げます、事務局。

【富田雇用対策室長】 まず最初の、会社設立時の状況で許可をして、その後の決算状況の確認をしたかということにつきましては、今回の監査の対象の中には入ってございません。基本的には、財務状況ということについては、監査の中身としては確認してございません。

【野川部会長】 ご意見に対しては何かレスポンスありますか。

【富田雇用対策室長】 参考までに、陸の取扱いを確認させていただきました。当然、陸も同じように、基準は違いますが財産状況についての基準をつくっておりますけれども、仮に、許可後、年度の途中、あるいは許可期間中に、その許可条基準を下回っていたということがあっても、特にその部分について、例えば許可を取り消すだとかというような対応はしていないということを確認してございます。基本的には同じような形で、許可基準を何らかの時点で下回っていたからといって許可を取り消す云々というような対応は、今のところは必要というか、そこまでやるということは現在は考えてございません。

【野川部会長】 鈴木委員。

【鈴木臨時委員】 ご回答ありがとうございます。ただ、今のお話で、設立をしました、申請しました、許可を受けました。でも、許可が下りるまで休眠会社ですと。それで金額は800万円しかありませんといった場合、もう作為的に、許可を取るためにやって、あと何やってもいいのということになると思うんですよね。だから、さっき言ったように、決算日前に申請、それを設立を目的としてですよ、決算日前に申請することになると思うんですが、その後は、悪意があったかどうか分からないけど、許可してもいいのねということになるということですか。申請会社が作為的にやれば、何でもオーケーと。今言ったのは、決算日後は分かりますよと。決算日前に申請して、後発事象等で申告や何かで大き

く赤字になっている、もしくはお金をほかに未払いとして立てていたというような形で、財政上全然成り立っていない会社、初年度から成り立っていない会社を認めるということになるわけですか。質問ですね。

【野川部会長】 お願いします。

【富田雇用対策室長】 今現在の基準からいいますと、どこかで基準を決める必要があります。それで、既に事業を行っている事業者さんは、事業年度の決算が済んでいれば、直近の決算で判断をします。設立してからまだ最初の事業年度が終わっていなければ当該決算ができていませんので、その場合は設立時の貸借対照表等の財務状況で判断しますということをしていまして、これは陸とも同じ並びになっています。

ですので、例えば、申請のときに直近のものを出しなさいということにしても、決算日ではないところでの直前の財務状況についてはそこで月次決算とかというものをやらないと直近の正確な財務状況というのは分からないということになります。月次決算をするのにもある程度時間と手続きがかかっていますので、ある程度タイムラグは生じてしまうことになります。それはどの状況であっても同じ状況が出てしまうわけです。

例えば、ずっと事業を行っている事業者さんで直近の事業年度決算が1年近く前の場合で、その事業者さんが基準ぎりぎりですという場合もあり得るわけです。その直近の1年近く前の決算がぎりぎりということになると、その間にもしかしたら、その事業者さんが赤になっているかもしれないということはあるわけです。ということなので、設立したばかりの会社さんの話だけではなくてくる、全体の話に関わってくるというふうに思っていますので、どこでやるというのを決めるというのはなかなか難しいのかなというふうに思っています。

なので、今は一律に、直近の事業年度の決算か設立時というところで判断をさせてもらって、許可した場合については、許可の期間中は有効で、次の更新のときに財産基準を満たしていなければ、許可は更新はしないというような運用をしています。

【野川部会長】 というご説明ですが。鈴木委員。

【鈴木臨時委員】 もう一回いいですか。私が言っているのは、今言ったように継続企業なら問題はないと思うんですよ、決算を迎えていなくて、それを目的につくって休眠している会社ですよ、悪意があるかないかは分からないから、その会社だけは少なくとも初年度の決算の申告書等で確認はしてもらえないですかと言っているだけです。初年度、悪意がある可能性があるでしょうと。継続企業で申告をずっとやって赤字プラスマイナス

ってあるかもしれないと。それは分かるんですよ。初年度の、派遣事業を目的として申請して、それでなおかつ休眠会社であるといった場合は、どう考えたって分からないじゃないですか。それを初年度のその部分についてはしっかりと確認ができるようにしてくださいというのが私の意見だと言っているのです。

【野川部会長】 すみません、陸もこれは同じですよ。陸の派遣会社についても今のことは全く同じなんですけど、例えば陸でも、設立して最初に許可を受けるときには、一応形式的な基準を整えていると、けどその後何もやっていないというときに、同じような問題が起こりますよね。じゃあ決算の後にもう一回チェックしたらどうだというような話は、恐らく厚労省ではあると思うんですけども、そんなことも含めて、今のご質問いかがでしょう。課長。

【佐藤船員政策課長】 鈴木委員、ありがとうございます。中でも実はかなり近い問題点で、私とかが着任して以降で、ちょうど中で少し議論しているところではあります。全てにお答えできかねるんですけど、もう少しできるところがないか、善処できるところはないかというのを思っているところでございまして、他方でやはり、いろいろ私どもの立場上、こういう点もありますよというので、今頑張って答弁をしてくれたかと思うんですけども、やはり決算の波もあるので、おっしゃったようにかなり古くて、しかも新設会社の場合は、監査は一応事業開始後3か月には入るところで、今はあまり財務状況のほうは見られていないんですけども、そこはやっぱり許可基準に対して大きく変わっているかどうかというのを見られるかどうかのところですね。一方では、今、監査のワークロードというのは非常に高く、そこの中でどう着地点を見いだすかというのがあるんですけど、我々行政実務内でできないかなというので、今少し議論をしていたところではございます。あとは陸とでどうなっているかですね。

あともう1点、そこで私なんかは、やっぱりおっしゃっていただいた観点で大事な観点の一つではないかなというのを思っています、一律の例えばこの船員の派遣の800万というのが一つの基準になっていて、室長が申し上げた一番は、それをまた下回ったらいつ許可取消しだというのを一律で定められないという難しさはあるんですけど、さりながら、同時に私なんかはちょっと議論していますのは、やっぱり許可基準の根本の事業の継続性、適切に事業を継続できるという許可基準、まあ一言一句今暗唱できていないですけど、それに対して著しく下回る場合は、究極的に言えば、許可の取消しが全くできないということはないと思いますので、そういうのが頭のベースにございますので、今おっしゃ

っていただいた、特にこういうケースはというものについて、もう少し頑張れるところがないかどうかというのは、引き続き行政内部で検討させていただいて、すぐにいいかどうかはあれですけども、またお答えをできる機会があればなと思うんですけども。

1点、今担当室長の申しました点で、繰り返しになりますけど、かなりこの船員派遣事業も含めて、船員労務官等々が、監査ができる立場の者がかなりのワークロードでやっている中で、どううまくそれを少し担わせる余地があるかどうか、全体のやりくりの中でという点で着地点を見いだせればなと思っているところでございます。

以上です。

【野川部会長】 新設会社に限って、しかも完全に休眠しているという限定したところで、第1回目のせめて決算の後に1回チェックをするというようなことが可能かどうかということはちょっと検討していただくということによろしいでしょうか。

どうぞ、事務局。

【富田雇用対策室長】 チェックということでやろうと思えばできると思うんですけども、そのときに、基準を下回っていたということが分かった場合に、果たしてそれが許可の取消しまでできるかどうかというところは、当然、許可要件ということとの関係で十分議論しなければいけないというふうに思っています。

【野川部会長】 もちろんそれも含めて、ちょっと検討していただいて、お答えをいただくということを約束していただきましょう。

遠藤委員。

【遠藤臨時委員】 私のほうからは、今回、監査における是正指導状況のところ、主な質疑、意見にあるんですけども、違反を繰り返している事業者があったのかどうか、この辺を教えてほしいのと、それから、是正指導を受けた事業者への是正指導の方法、(2)のところ、全て改善済みというふうにあるので、この是正指導の方法と、それからどういった確認方法をしているのか、この辺を教えてほしいと思います。

それから、労働条件に関わってくる点でということ、ちょっと思ったのが、就業条件の明示不備、4件あるわけですけども、これはどのような不備なのか、少し詳しく教え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】 お願いします。

【富田雇用対策室長】 まず、繰り返しの事業者があったのかどうかということですね。

ども、今回違反があった事業者については、前回の監査では不備等は指摘されておりません。ここがまず1点目です。

それから是正指導の方法については、見つけたその場で、ここが不備なので直してくださいという形で、口頭で指導しています。是正の確認については、例えば記載に漏れがあったとか、誤記があったとかということについては、その部分を修正したものの写しを送ってもらいながら確認をしている、そういうやり方をさせていただきます。

就業条件は、例えば基準労働期間とか派遣期間、ここが間違っていたとか、漏れていたとか、あるいは就航航路が間違っていたというような内容です。

【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。特に就業条件の明示のところは、船員手帳への記載の項目とかいうところに関係してくるところもやっぱりあるので、その辺は適正に、そして適切に実施されているか。特に派遣船員の本人にも、手法は別にして、本人にも確認する必要があるんじゃないかなというふうに思います。

それからあと、2ポツの主な質疑、意見のところ、半年ぐらいの間隔でこの会議を実施してもらいたいとあるんですけども、この点についての見解が、先ほど報告のところにもなかったもので、今後、時期も含めてどのように開催していくのか、今考えられる範囲で教えていただけますか。お願いします。

【野川部会長】 お願いします。

【富田雇用対策室長】 当然、年2回ほど開催してほしいという要望がございますので、事務局としてはその方向でやっていきたいというふうに思っておりますし、フォローアップ会議の場でも、次回は年度末を目途に開催するよう努力していきたいという形で回答させていただいていますので、その方向で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】 ありがとうございます。

齋藤委員、お願いします。

【齋藤臨時委員】 労働側の齋藤です。2ポツの質疑、意見等の3番目の要望なんですが、是正指導を受けた事業者についてその内容を補足として資料に加えてもらいたいという要望です。この派遣事業者が法律に沿って履行されているかをチェックする重要なフォローアップ会議であるにもかかわらず、違反があつて是正指導があつたにもかかわらず、その詳細が委員に開示されずに議論をされたんじゃないかというふうに推測するんですが、なぜこのような意見が出てくるのか。そもそもフォローアップ会議の体をなしていないん

じゃないかなというふうには思うんですが、この点はいかがなんでしょうか。当方としましては、そういった1ポツの(2)監査における是正指導状況と、簡単に項目を挙げていますが、しっかりとその中身を開示して、しっかりと法律に沿った履行と違反箇所について再発防止に向けた議論をしっかりと行っていただきたいと思いますが、いかがでしょうか。

【野川部会長】 ご質問とご意見ですね。

【富田雇用対策室長】 確かに内容を詳細な形で資料では出していませんが、先ほど遠藤委員からご質問あったように、具体的な内容を教えてほしいということで、このフォローアップ会議の場で、是正指導した違反等の内容の詳細については、口頭で説明はさせていただきますけれども、そのところは十分にご理解いただけなかったというところで、ちゃんと資料として出していただきたいというご意見だというふうに思っていますので、今回はもうちょっとブレイクダウンした形の資料を出してご議論いただきたいというふうに思っております。

以上です。

【野川部会長】 ではお願いします。遠藤委員。

【遠藤臨時委員】 今の関連で、それでは、是正指導を受けた事業者の事業者名まで開示するという理解でよろしいですか。

【野川部会長】 どうぞ事務局。

【富田雇用対策室長】 基本的には、是正指導を受けた事業者名を少なくとも第三者に開示、提供するという事自体は、当然その事業者の不利益な情報になりますので、そういったものは必要最小限にする必要があるだろうというふうに思っています。このフォローアップ会議で議論をする中で、個別具体的な事業者名が分からないと議論できないかという、そういうことではないというふうに思っておりますし、これまでも具体的な事業者さんの名前は出さずに議論してきたということがございますので、これまでの経緯と事業者さんの不利益等々を考えると、個別の事業者の名前を開示をするということは必要ではないというふうに現時点では考えてございます。

【野川部会長】 了解いたしました。遠藤委員。

【遠藤臨時委員】 では、個々の事業者名までの開示はしないという考えだったかなというふうに思うんですけれども、逆に、使用者側、労働側、それから当然海事局の皆さんも参加しているということもありますし、委員も、旅客船協会も内航総連の方も入ってお

られますし、使用者側の団体が入っている中で、そういった会社名は、その場のみで開示して、その会議が終われば回収するとか、そういった方法も検討されてはいかがかなというふうに思うんですけども、その辺いかがですか。

【富田雇用対策室長】 確かにそういう方法も考えられなくもないですけども、当然、メモを取ることも事実上は可能ですし、皆さん海運業界に精通されている方がぱっと見れば、ここと、ここと、ここの会社だなということは当然記憶できてしまいますので、その点で、ではどこまで、守秘義務じゃないですけども、それをかけられるのかということもあろうかと思えます。行政側として情報を出すことには当然責任が生じますので、そこは慎重にならざるを得ないかなというふうに思っています。

【野川部会長】 先ほどご質問あったように、是正指導の具体的な内容について、ある程度資料にして出すというところは、確かに、せっかくフォローアップ会議ということで、そのための会議をしているので、必要かと思えます。ただ確かに、個別の事業者の名前を出すというのは、例えば犯罪が行われたとかいう場合とは違って、不適切な行為があったので是正をしましたということなので、それが名前を出して独り歩きしていくという可能性も、そこにいる委員がそれをチェックすればあり得るので、確かに慎重になるということとは必要だとは思いますが。具体的にどのような違反があつて是正指導があつたのかということについては、フォローアップ会議の中ではできるだけ丁寧に、必要に応じて資料に記載することは私も要望したいというふうに思います。

ではよろしいでしょうか。課長。

【佐藤船員政策課長】 すみません、一言だけ。各委員のご意見ありがとうございました。今さらながら一言付言しますと、今回のこの議題というのが、以前に議論してはどうだという、こういう議論も考えられるのではないかというのを労働委員の方から出していた、大きくくりでカウントしますと3つ4つあったかなと思えますが、その1つでやはり派遣事業の話が入ってございましたので、このフォローアップ会議の今日の資料の細かい点、中身以外の点も含めて、例えば鈴木委員ほか複数名の方がおっしゃっていただきましたが、派遣事業の在り方についても、例えば許可の在り方ですとか、先ほどの基準との関係とか、幅広く捉えていただいて、ご意見があれば引き続きいただきたいと思えますし、既にいただいたという意味では、こういう議論ができる機会となったので、ありがたく思っているところがございますので、引き続きこの資料の細かい点というだけに狭く捉えずに、ありましたら引き続きいただければと思います。

【野川部会長】 では、それもよろしく願いいたします。遠藤委員。

【遠藤臨時委員】 課長、すみませんけれども、いきなりそういうやつをぼんと言われでも困るんですよ。なぜなら、審議事項とか、議題はこちらからは出しているのに、いきなり今のところだけをくり抜いてぼんと言われてもちょっと如何なものかと。そういう話をするんだったら、いや、今後こういうふうな形で議題をこういうふうにやっていくとか、はっきり事前に話をしてもらわないと、今後そういうことは気をつけて発言し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】 了解いたしました。またいろいろご説明をそれぞれの側にされるときなどに十分に話し合っていたいただきたいと思います。

それでは、時間もございますので、この辺の中に大分インフルエンザウイルスも飛び交っていることかとも思いますので、次に行きたいと思います。それでは次の議題、議題3の報告事項であるIMO関係報告について、これにつき事務局よりご説明をお願いいたします。

【宅見国際業務調整官】 資料3についてご説明させていただきます。船員政策課の宅見です。よろしく申し上げます。

IMO関係報告としまして、IMOにおける代替燃料を使用する船舶に関する安全ガイドラインの策定に向けた取組について、ご報告いたします。

まず背景としまして、国際海運からの温室効果ガスの排出削減のため、新たな燃料として、エタノール／メタノール、アンモニア、水素等について、船舶用の燃料としての使用が期待されております。IMOでは、これらの新たな燃料を使用する船舶のための安全ルールの整備が進められております。現在、水素、アンモニアを燃料として使用する船舶について安全ガイドラインの検討が進められております。

IMOにおける審議動向としまして、メタノール／エタノールについて、2020年11月の委員会において、メタノール／エタノール燃料船の安全ガイドラインが承認されております。アンモニアにつきましては、2022年、昨年より安全ガイドラインの策定に向けた作業が開始され、現在、検討が進められているところでございます。水素につきましても、アンモニアと同様、昨年より作業を開始し、現在検討が進められている状況でございます。

次のページ、具体的にご説明させていただきます。9ページ目でございますけども、メ

タノール／エタノールにつきまして、2020年11月にIMOで策定されましたメタノール／エタノール燃料船の安全ガイドラインについて、このガイドラインのうち、船員の訓練に関するセクションを抜粋して記載させていただいております。訓練に関する要件として、会社に対して、船員が適切な能力を獲得するための訓練を完了していることや、船員は、STCW条約の5-3規則及びSTCWコードのA-5-3節に従って訓練を受けるといったことが記載されております。こちらでいいますSTCW条約の5-3規則というのは、いわゆるIGFコード、ガス燃料及び低引火点燃料を使用する船舶の安全規則の適用を受ける船舶に乗り組む船員のための訓練要件のことになります。そちらに従って訓練を受けるといったことが記載されております。

10ページ目に移ります。次は、アンモニアにつきまして、昨年より検討が開始されており、現在、まだ小委員会において内容の検討が進められているところでございます。こちらに抜粋しておりますのは、現在小委員会において検討が進められているガイドラインの案について、船員の訓練関係の箇所を抜粋したものになります。訓練に関しては、先ほどのエタノール／メタノール燃料船と同様に、船員は、STCW条約の5-3の規則、いわゆるIGFコードに基づく訓練を受けることが要件として検討されております。

次の11ページに移ります。11ページは、アンモニア燃料船の安全ガイドラインの案の続きになります。アンモニアの特性である有毒性への対応として、人員保護のため、船内の人員に対する保護具の提供の確保や、アンモニア漏えいの影響を受けた場合の保護と処置のため、船舶には適切な緊急設備を設置することなどの設備要件も併せて検討されているところでございます。

続きまして、12ページに移ります。水素につきましては、昨年より検討が開始され、現在小委員会において検討が進められているところでございますが、船員の訓練に関しましては、まだ具体的なルール案は出てきておりません。検討を進めている作業グループの方針としては、水素についても、船員の訓練要件として、アンモニアなどと同様に、IGFコードの要件を基に検討を進めていくということが合意されております。今後、具体的な内容について検討を進めていく予定です。

次の13ページに移ります。最後にご参考になりますが、国際海運におけるカーボンニュートラルの動きについてご説明をさせていただきます。本年7月、IMOでは、国際海運で2050年頃までに温室効果ガスの排出をゼロとするなどの目標に合意し、GHG削減戦略が改定されました。2030年にGHG排出量を20%から30%削減、2050

年にGHG排出ゼロという目標が新たに設定されました。この目標に向かって、国際海運においてGHG削減を進めていく必要があります。国際的に代替燃料船の導入がこの背景を基に急速に進んでいるところでございます。

以上で説明を終わらせていただきます。

【野川部会長】 ありがとうございます。

それでは、本件につきましても、私の指名の上でご発言をお願いいたします。本件につきましてご質問等ございますでしょうか。大山委員。

【大山臨時委員】 ありがとうございます。海員組合大山です。

このGHG排出ゼロに向けた取組というのは、もう世界的な潮流で、やむを得ないというふうに考えておりますが、この代替燃料、将来的にアンモニア、水素、いろいろな選択肢がある中で、今、その過渡期でLNG燃料とかいろいろ入ってきております。ここでその低引火燃料の取扱いに関して、IGFコード、訓練の必要があるということで、各船社それぞれ取り組んでいるんですが、実際問題、訓練できる施設が非常に少ないということと、乗船履歴でクリアできる部分についても対象船舶がないということで、船社側、船員もそうなんですが、非常にこれに対応するのに苦労しているということで、今後、アンモニアなのか、水素なのか、まだはっきりしていないのでなかなか難しいとは思いますが、やはりこのGHG排出削減に向けた取組の中で、実際、現場の皆さんが苦労していますので、こういった訓練の設備なり、施設なり、そういったものをしっかり国交省のほうも予算の割当てをしていただいで、円滑に進めるような施策をしっかりと取り組んでいただきたいという要望です。

以上です。

【野川部会長】 ありがとうございます。課長。

【佐藤船員政策課長】 大山委員、ありがとうございます。まさに持つべき観点はそういう観点かなと思っていまして、あと、後から急に言うなというご指摘をいただきましたので、なるべく早めにですけど、これも幾つかいただいていた中で、あくまでこれは一部でしかないと思っっているんですけども、外航分野での日本人の確保育成ですね。当然、別の部分もほかにもポジションがございますけども、これを今日何で説明しているのかというのが伝わったかという意味でちょっと気になっていたんですけど、そこをまさに大山委員が言っていた、我々のインテンションを受けて、さらにそれが行政当局としてこういうところを考えるべきではないかということでございますけれども、やはり危険物の

取扱いのスキル、行政がやっております資格制度というのがございますけども、仮に資格制度として義務づけるかどうかは置いておくとしても、これから外航分野の船員の方々というのは、新燃料が入ってくる、それに当たっては、そもそも義務かどうかを別としても、安全を確保するですか、適正なオペレーションのためには、スキルを持った方というのを、今までですと重油、化石燃料の取扱いだったところを、こういうものがどんどん増えてくると。

今おっしゃっていただいたアンモニア、水素といたしますけど、それよりちょっと先に、今、メタノールというのかなり入ってきています、その3つの要素があるかなと思っています、そういう意味ではまさにご指摘の観点は大事ですということをやっているだけなのでございますけれども、今日ご説明をした意図としましては、これを踏まえて私どもとしては、まず、資格制度というのを、それぞれの燃料船というのが、例えばメタノールというのはマースクとかが入っています二元燃料ですけれども、すでに就航船が出てきている。アンモニアって大体25年から26年ぐらいには、そういう意味ではまだ二元燃料に近いレディー船ですけれども、入ってくるという時間軸を意識して、それまでに資格制度を、さらに言うと、その資格制度だけではなくて、まさに自主講習機関みたいなものをしっかり整備していくというところを考えなければいけないですし、この点については、今日WEB参加ですけれども、船舶所有者さん側、特に船協さんとかからもご要望があるところかなと思っていますので、もし何かコメントいただけるようであれば、船舶所有者さん側からもいただければと思っています、今日ここにいらっしゃる委員の方々にも幅広く捉えていただいて、確保育成の一つの近々の課題だという観点でコメントいただければなという思いで今日ご提示をさせていただいているところでございます。

【野川部会長】 今、大山委員のほうからは、これに対応できるだけの訓練と、いろいろと今準備がまだ十分できていない状況であるので、予算措置を踏まえた対応をお願いしたいということでした。

また、課長のほうからは、資格要件であるとか、そういった人的な対応ということも大事だということもお話をいただきました。

何かもしウェブ参加の方でも、ご意見等ございましたらお願いします。よろしいでしょうか。

それでは、今日せっかくこういう議論をいたしましたので、また何かありましたら、この会議の場以外でも、当局のほうにご意見等出していただければと存じます。

それでは次に移りたいと存じます。議題4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、部会関係者以外の方は、会場及びウェブ会議からご退出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します。

(非公開・関係者以外退席)

【野川部会長】 本件につきましては、「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、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せんでしょうか。よろしいでしょうか。

それでは、なければ事務局にお返しいたします。

【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。

【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166回船員部会を閉会いたします。

このような季節ですので、私個人は、頭も鈍ければ、神経も鈍ければ、体も鈍くて、インフルエンザってかかったことがないんですけども、どうぞデリケートな皆様には、ぜひお風邪等召しませぬように、よいクリスマスとよいお正月をお迎えくださるよう祈念して終わります。

それでは、以上をもちまして、交通政策審議会海事分科会166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す。

— 了 —