

交通政策審議会海事分科会第51回船員部会

平成26年2月28日

【成瀬専門官】 それでは、ただ今から交通政策審議会海事分科会第51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。よろしくお願い申し上げます。

本日は、委員及び臨時委員総員17名中11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。

最初に、配付資料の確認をさせていただきます。お手元の資料をご覧ください。議事次第、その下に配付資料一覧がございます。その下からが資料になります。資料の番号は資料の右上に記載してございます。資料1として、「交通政策審議会への諮問について

諮問第193号 平成26年度船員災害防止実施計画について」、23枚になります。諮問文1枚と別紙22枚。その参考として、資料1-1「平成26年度船員災害防止実施計画について」、こちらは6枚になります。次に資料2としまして、「船員法施行規則の一部を改正する省令について（報告）」というものが1枚になります。次に資料3として、「交通政策審議会への諮問について 諮問第194号 船員派遣事業の許可について」、こちらは2枚です。その参考として、資料3-1が表紙を含め3枚になります。これは委員限りの資料でございます。資料は行き届いておりますでしょうか。

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。本日は落合部会長が所用によりご欠席のため、竹内部会長代理に司会進行をお願いします。よろしくお願い申し上げます。

【竹内部会長代理】 竹内でございます。お忙しいところ、今日もどうもありがとうございます。落合部会長に代わりまして、本日は私の方で議事の進行を務めさせていただきます。よろしくお願いいたします。

本日用意されております議題は3つございます。その内のまず議題1になります。平成26年度船員災害防止実施計画について、この件につきまして事務局からご説明をお願いいたします。

【松澤安全衛生室長】 船員政策課、松澤と申します。よろしくお願いいたします。

本日、お手元に資料1、資料1-1の2種類用意してございます。資料1につきましては1ページ目が諮問文、2ページ目以降が実施計画の本体となっております。こちらの本体につきましては大分分厚うございますので、もう一つの資料1-1に基づきましてご説明したいと思います。資料1-1をご覧ください。

まず、「船員災害防止計画とは」というところでございますが、これにつきましてはこの船員災害防止活動の促進に関する法律に基づきまして、国土交通大臣は5年ごとに基本計画を、またその実施を図るため、毎年船員災害防止計画を作成しなければならないこととされております。

その下の方に「第10次船員災害防止基本計画」、こちらは平成25年度から5年間、29年度までの計画となっております。こちらの基本計画につきましては、昨年度こちらの方でご審議していただきまして、ご了解を得た内容となっております。

まず、「船員災害の減少目標」としまして、第9次の計画期間、20年度から24年度の5カ年となりますが、その平均値と比較しまして、右の方に書いております、例えば一般船舶は死傷災害で11%減、漁船で15%減、全体で13%減という目標を基本計画の方に記載しています。また、今回第10次の基本計画におきましては、この数値目標の他に船員災害による死亡・行方不明者数を2割減少させるということも併せ、減少目標とさせていただいております。

さらにその「船員災害対策」下の部分となりますが、この10次の基本計画から国あるいは船舶所有者、船員それぞれの関係者がどのように取り組むのかという実施主体別の取組体制を新たに記載しております。

さらにその下の方となりますが、「主要な対策の推進」といたしまして、①から⑥までの6本の柱を立てております。特に、昨年度もご説明いたしましたが、漁船における災害が多数発生しているということから、「③漁船における死傷災害防止対策」について、新たに主要な対策として漁船特有の災害対策を講じるということで、新たに柱立てしたものとなっております。

次の2ページをご覧ください。上段が「災害発生率」、中段が「疾病発生率」の推移につきまして、第1次基本計画を策定しました前年、昭和42年度から最新のデータとなりますが、平成24年度までのそれぞれの発生率の推移を記載しております。一番右の平成24年度のところをご覧くださいと思いますが、合計としまして11パーミル(%)、一般船舶で8.8%、漁船で15.3%、その他6.9%となっております。その

グラフでは色がついておりませんので、若干見づらくて恐縮ですが、一番上の点線、これは漁船を示しております、23年に比べて若干発生率が増加しております。これにつきましては海難による死亡・行方不明等が原因と考えてございます。その他につきましては若干の増減はございますが、ほぼ横ばい傾向かと思えます。

続きまして疾病発生率となりますが、24年度におきましては合計で10%、一般船舶11.5%、漁船9.7%、その他7.5%となっております。こちらの方は前年に比べましてほぼ横ばいということが言えるかと思えます。

さらに2ページの一番下、これは毎回ご紹介しておりますが、海陸におきます災害発生率を比較したのとなっております。ちなみに、陸上の方は平成23年の発生率、船員につきましては23年度の発生率となっております。

その左側の死傷災害発生率の海陸比較をご覧ください。いつもご説明しておりますが、我が国全体で一番発生率が高いものは林業の27.7%、続きまして鉱業が13.9%、船員全体につきましては全船種と記載しておりますが、10.4%。その中で、引き続き漁船につきましては13.4%と、鉱業に次いで高い災害発生率となっております。

その右側につきましては、死傷災害の中で特に死亡だけ取り出した場合の比較をしております。死亡だけを見ますと、陸上では林業0.52%、鉱業は0.49%、左の死傷災害発生率と比べまして、鉱業の死亡の発生率がほぼ林業に並んでいるということが一つの特徴になると思えます。また、船員関係ですが、全船種の死亡災害発生率は0.27%、一般船舶0.35%、漁船0.15%、その他0.35%となっております。こちらの死亡だけ見ますと、漁船が他の船種に比べまして低めとなっております。

続きまして3ページ目をご覧ください。ただ今ご紹介いたしました24年度の船員災害発生率、こちらのほうは休業3日以上となっておりますが、それぞれの船種、一般船舶は外航、内航（大手）、内航（その他）、漁船、その他と区分しておりますが、それぞれの合計、死傷災害、疾病、以上3つに区分しまして記載しております。それぞれの欄ですが、上段、一番左側の合計欄、21.0%というのが24年度の発生率となっております、その脇の6.6%増、これは昨年度、23年度と比較した場合の増減となります。さらにその下段1,393人、これは平成24年度におきます災害に遭われた船員の方の人数、さらにその右の76人増、これは前年度、平成23年度と比較した場合の人数の増減を記載しております。この内容につきましては、先ほどご説明しました2ページ目の災害発生率の推移ということで、簡単に2ページではグラフ化しております。

続きまして3ページ、「個別の船員災害の傾向と対策」についてご説明いたします。まず、「作業時における死傷災害と対策」という部分でございますが、その脇に「(3頁目、10頁目)」と記載しておりますのは、計画本体の関係するページを記載しておりますので、適宜、計画本体をご参照いただければと思います。

まず、傾向といたしまして、従来より「転倒」「はさまれ」が多い。近年、「動作の反動・無理な動作」が増加している。さらに「転倒」につきましては、甲板上の通路、階段等でのつまずき・滑り等によるものが多い。「動作の反動・無理な動作」につきましては、不用意に飛び降りた際や、用具・工具使用時の無理な動作によるものが多い。「はさまれ」につきましては、漁ろう装置、漁具・漁網、甲板装置等動力機械にはされまともが多いという傾向となっております。それぞれのパーセントにつきましては、左側の円グラフをご覧くださいと思います。

以上の傾向に対しまして、その下に、対策について計画本体から抜粋する形で記載してございます。

まず、船内安全衛生委員会や作業前ミーティング等を通じて作業基準や手順の確認、ヒヤリハット事例集の活用やKYT、KYK等の導入を含めたリスク低減対策の推進、若年船員等への積極的な安全衛生指導の実施等を行うということを、計画の6から7ページ目に記載してございます。あと、例えば「転倒」につきましては、船内の整理整頓や急な動作を控える等の対策を行うという対策につきましては10から11ページ目に記載してございます。

4ページ目をおめぐりください。2番としまして「死亡・行方不明率の高い災害と対策」。こちらの傾向につきましては従来からご説明しているとおりでありますが、海難で39%、海中転落で33%。両方足しますと72%ということで、約4分の3と大半を占めております。さらに海中転落の特徴としましては死亡率が非常に高い、55%という傾向に対して、対策としまして運輸安全マネジメント評価の活用や航行支援装置の導入等を行う。海中転落の対策としては作業用救命衣等保護具の使用、乗下船時における舷てい等の使用・注意喚起等を記載してございます。

3番目となりますが、「漁船における死傷災害と対策」。こちらの傾向につきましては、一般船舶よりも災害発生率が高くなっている。これは先程の発生率の推移でご紹介したとおりとなっております。さらに漁ろう作業、漁獲物取扱作業、漁具・漁網取扱作業の漁船特有の作業中に多く発生しているということで、左側の円グラフの中で漁ろうと、

若干見づらいかと思いますが、左上の方で漁獲物取扱、漁具・漁網で61%となります。

その対策といたしまして、漁具・漁網等の投下等の作業中の安全確保を行う。あるいはワイヤー・ロープ等による「飛来・落下」対策を行う。更に甲板等の魚の血のり等の清掃、転倒防止用のロープを張る等の「転倒」防止対策を行う等の対策を14から15ページ目に記載してございます。

続きまして5ページとなります。4番、「高年齢船員の死傷災害・疾病と対策」につきまして、これは従来からご説明しておりますとおり、50歳以上の高年齢船員につきましては、他の年代に比べて引き続き高い発生率となっております。その要因としましては、「慣れ」からくる油断や加齢による体力等の低下によりまして、適切な動作ができないことが考えられるかと思えます。

対策としましては、自身の体力等を把握し、慣れた作業も初心に立ち返り作業にあたる。あるいは意思の伝達、合図は特に大きな動作をする等明瞭、明確な方法を用いて連絡する。さらに筋骨格系の疾病が多いため、準備運動の実施や中腰等の無理な動作をしない等の対策を記載してございます。

次に5番目となりますが、「生活習慣病等の疾病対策」ということで、生活習慣病としての消化器系、循環器系、新生物が例年どおり多くなっております。さらに筋骨格系につきましても多くなっております。24年度の特徴といたしまして、インフルエンザの流行がございましたので、感染症が倍増してございます。疾病による死亡の75%は循環器系疾患が占めているという傾向となっております。その対策としまして、生活習慣病等の健康教育を徹底し、作業環境の整備等の健康管理対策を推進する。あるいは食生活の改善、飲酒・喫煙の抑制、適度な運動の実施等日常的な対策を行う。船内で食事を作る者に対しては、適切な教育を実施する。これにつきましては海上労働条約関係で、船内で実際に調理作業に従事する方については一定の教育等を制度化してございます。さらにインフルエンザ、ノロウイルス等の感染症につきましては、うがい等の対策を記載してございます。

次の居眠りにつきましては、基本計画あるいは25年度実施計画の際に、この船員部会においてもご紹介しておりますが、関越の高速道路で高速バスによる寝不足が原因という事故が発生しておりましたので、交通モードを問わず疲労、寝不足、薬の服用、疾病等に注意する。そのために船員本人のみならず、船舶所有者も船員の健康管理に努めるということを引き続き記載させていただいております。さらに熱中症対策としまして、

暑い日・場所での作業中の水分・塩分の補給、十分な睡眠等の対策を実施するという
ことを記載してございます。

最後、6ページ目となりますが、以上、計画本体につきまして、それぞれの現状、傾
向を踏まえまして対策を記載してございますが、こちらの6ページの上におきましては、
計画の各ページに跨っておりますが、海上労働条約関係のものをまとめております。

まず、1ページ目におきまして、26年8月5日、我が国においても発効する海上労
働条約に対応し、より一層の安全対策を推進する。

6ページ目となりますが、船内の安全衛生に関する計画の作成・実施、常時5人以上
乗り組む船舶については船内安全衛生委員会を設置する。

8ページ目、こちらはコラムとなっておりますが、船内安全衛生委員会について記載
してございます。

次に9ページ目となりますが、月1回を目処として、定期的に船内の居住環境・作業
環境、厨房設備、食糧や水の貯蔵状況及び水の量について検査を行い、記録する。

18ページ目となりますが、栄養管理に配慮したものとなるよう、船内で調理作業に
従事する者に対する船員災害防止協会の「船内の食事管理」等による教育等を実施する
ということ、それぞれのページにおいて記載させていただいております。

最後となりますが、本体の22ページ目におきまして、26年度の船員災害の減少目
標、死傷災害発生率の減少目標としまして一般船舶3%減、漁船4%減、全体3%減、
疾病につきましてはそれぞれ3%、2%、3%減という目標を掲げております。こちら
の26年度の減少目標につきましては、資料1-1の1ページ目で記載しております第
10次の基本計画5年間におきます減少目標を達成すべく、各年度にそれぞれの減少目
標を決めているものとなっております。

以上でございます。

【竹内部会長代理】 ありがとうございます。ただ今の説明につきましてご質問等ご
ざいますでしょうか。

【立川臨時委員】 今の平成26年度の船員災害防止実施計画の3ページ目なんですが、
お伺いしたいのは、この中で内航に関して大手とその他と分けてありまして、死傷災害
のところ、内航の大手のほうが人数的には少ないですけども、年間千人率としては高
いという、大手とその他で違う中身として。何か要素があるんでしょうかと。その辺の
分析がもしされておりましたら、お伺いしたいと思います。

以上です。

【竹内部会長代理】 いかがでしょうか。

【松澤安全衛生室長】 まず、年齢的なものにつきましては、特に内航大手、内航その他ということで区分して分析しておりません。

最初のご質問ですが、内航（大手）の死傷災害が千人率でいきますと14.4%、人数的には38人、一方、内航（その他）につきましては9.3%、人数的には171人と記載しているとおりですが、ご存じのとおり、この千人率につきましては、例えば内航（大手）の船社の船員数を分母に置いております。分子につきましては、例えば内航（大手）ですと、38人というのが分子となりますので、要はその割り算の結果が14.4%ということになる訳です。内航（大手）と内航（その他）はこのような数字となっておりますが、特にそこで細かな分析はしておりませんが、人数から考えると、内航（その他）のほうが船員数としては多いというところで、人数的には171人と多くなったのかなと。それ以上の細かな分析はまだしておりません。

【竹内部会長代理】 いかがでしょう。

【立川臨時委員】 ちょっと確認ですが、例えば漁船であれば、その下の傾向のところに「はさまれ」とか、漁ろう装置とか漁具、漁網という細かいといいますか、理由立てといいますか、要素が入っているんですが、内航の部分で大手とその他ということで5%で、人数的には大した問題はないのかもしれないんですけども、そういう要素としては、下で言っている「転倒」とか、「動作の反動無理な動作」ということでよろしいんでしょうかと。理由に何か大きな差はあるんでしょうか、ないんでしょうかその点分かればと思って伺いました。

【松澤安全衛生室長】 失礼しました。3ページの「個別の船員災害の傾向と対策」以下、それぞれの傾向の欄におきましてどういう事故が多かった、それぞれ何%だったという数値は記載してございますが、特にその中で一般船舶、漁船、その他ということで全体の傾向を掴んでおります。ですから、従来、「転倒」「はさまれ」が多いというものにつきましては、全般的に同じ傾向となっております。

【竹内部会長代理】 よろしいでしょうか。

【立川臨時委員】 はい、結構です。

【竹内部会長代理】 ありがとうございます。他には何かご質問。

【平岡臨時委員】 仕分けの部分でちょっと教えて欲しいんですけども、ここで内航

(大手)、内航(その他)ということになっているんですが、これは純粋に内航の船社だけなのか。例えば他のカーフェリーとか、その他に入っているのか、その辺の仕分けはどうなんですか。

【竹内部会長代理】 お願いします。

【松澤安全衛生室長】 内航と記載してございますが、今ご質問のありましたとおり、この内航の中に旅客船・フェリーも含んでございます。

【竹内部会長代理】 よろしいでしょうか。

【平岡臨時委員】 はい。

【高橋臨時委員】 ちょっと意見を言わせていただきます。若干要望が入るかもしれませんが。

まず、全体的にこの防止計画については賛同したいと思っています。この中で漁船部門は特にそうなんですけれども、関係者の皆さんの努力でライフジャケットの着用を義務づけた運動をやっているんですが、最近の漁船関係の海難事故を見て、結果的にはライフジャケットを着けなくて海中転落、行方不明、衝突事故によって海中に転落し亡くなるという事例がまだ多くあります。

私の理解では、ライフジャケットを着用していないということの罰則規定の中に罰金刑があると思っているんですが、今後、車のシートベルトと同じように、そういうものがあるんだというのを現場の実際働いている皆さんのほうに明らかにして、近い将来、そういう形の中で徹底していくんだということも、どこかで必要になってきているのではないかなという感じもしますけれども、若干確認をしておきたいのは、罰金刑というのはあるのかどうかということと、あればどのくらいの罰金刑になっているのかということをお教えいただければと思います。

意見と質問と若干入っていますが、よろしくをお願いします。

【竹内部会長代理】 では、罰金刑の細かい内容と、もしもそれがあれば、それを周知徹底というご意向だと思いますけれども、いかがでしょう。

【松澤安全衛生室長】 まず、ライフジャケットの着用の義務付けにつきましては、船員労働安全衛生規則第57条で規定してございます。その船員労働安全衛生規則第57条違反の場合なんですけど、そもそも船員法における根拠は第81条第1項が労安則の根拠規定となります。その結果、第81条1項違反となった場合ですが、船員法第130条、これは罰則関係の規定となりますが、第130条におきまして、違反した場合には

6月以下の懲役又は30万円以下の罰金に処することとされております。ですから、ただ今ご質問がございましたけれども、30万円以下の罰金も法定されております。

次の点としまして、それらについての周知も必要なのではないかとということでございますが、それについても確かにこれだけ重要というんでしょうか、重いものなんだということもいろいろな機会を通して周知したいと思います。例えば毎年この実施計画に基づきまして、9月の月間で実施要綱、要領を決めて、さらにそれを「月間のちらし」という冊子にしまして、各船に配付したりしておりますので、例えばそれ等に記載するか、そのやり方については今後検討いたしたいと思いますが、それについては何がしか考えていきたいと思っております。

以上でございます。

【竹内部会長代理】 ありがとうございます。いかがでしょうか。

【高橋臨時委員】 決して私どもは罰金を求めている訳ではないんですが、ただ、残念なことにそういうことまでしないと徹底をしていただけないという、ここが一番問題なので、先程申しましたとおり、関係者の皆さんの努力がなかなか功を奏しないんだと。そうすると、現場にどのような形で徹底をさせるかというものを、人にみなお願いをするような状況の中で自らの命を自ら守らせることを徹底していただきたい。罰金刑もあるというのをきちんと明示したほうが私はいいと思っているんです。そこまで来ているんだろと思っておりますので、今、ご回答があったように、ひとつよろしくお願いをしたいと思っております。

以上です。

【竹内部会長代理】 ありがとうございます。それでよろしゅうございますか。

他にはご意見、ご質問等ございませんでしょうか。よろしいですか。

それでは、本日求められました諮問についてですけれども、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にして、海事分科会長の方にご報告をしたいと存じますけれども、いかがでしょうか。よろしゅうございますか。

(「異議なし」の声あり)

【竹内部会長代理】 ありがとうございます。では、この件、他にありませんようでしたら、次の議題に参りたいと思っております。

議題2になります。船員法施行規則の一部改正(案)について、事務局からご報告をお願いいたします。

【田中船員政策課課長補佐】 船員政策課の田中でございます。よろしくお願いいたします。

それでは、資料2に基づきまして、船員法施行規則の一部を改正する省令の案につきまして説明させていただきます。

現在、国土交通省では、船員法施行規則の一部を改正いたしまして、来年度から施行する予定で検討を進めております。

まず、今般の改正の内容につきましてですが、資料中、1.の背景の3行目以降に記載させていただいておりますけれども、船員法第72条に規定されております「労働時間特例船の指定」の審査事務の権限につきまして、本省から地方運輸局に権限を委譲するという内容でございます。

労働時間特例船の指定という制度は、通常の労働時間規制によることが著しく不相当である場合につきまして、国の指定を受ければ、航海の態様ですとか、船員の職務に応じまして一定期間を平均した1日当たりの労働時間が8時間を超えず、かつ1日当たりの労働時間が14時間を超えない範囲におきましては、特別の定めをすることができるという制度でございます。現在、その指定を行うに当たりましては、各地方運輸局及び本省海事局船員政策課の方で審査をしておりますけれども、国土交通省の事務をより効率的に実施いたしまして、真に必要な施策に強力に取り組んでいく体制を構築するという観点から、審査事務のみにつきまして地方運輸局に権限を委譲することにしたいと考えております。

今後の運用につきまして、資料中、3.のほうに明記させていただいておりますけれども、今般の改正は、あくまで審査の手續の権限委譲のみでございますので、審査自体はこれまでと同様に、詳細な資料の提出及び十分なヒアリングを実施した上で指定を行うなど、これまでどおり厳格な審査を実施していく所存でございます。また、申請内容に不明点があった場合には、船員労務官による監査ですとか、運航労務監理官による監査もこれまでと同様に厳格に実施していきまして、適切な運用を図っていくこととしております。

以上のように、審査自体はこれまでと同様、厳格に実施していきまして、船員労務官等による監査も従来どおり実施していくということを、この場で強調させていただきたいと思っております。

なお、これまでに指定を受けた船舶は、本日時点で543隻でございますことをご参考

までお知らせいたします。

以上、簡単ではございますけれども、船員法施行規則の一部を改正する省令についてのご説明を終了いたします。

【竹内部会長代理】 ありがとうございます。では、ただ今のご報告につきましてご質問等ございますでしょうか。よろしいでしょうか。ありがとうございました。

それでは、他にないようでしたら、次の議題3になります。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ございます。そのため、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始め、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。

(関係者以外退席)

【竹内部会長代理】 本日予定された議事は以上3つで終了いたしました。事務局より1点ご案内事項があるということでございますので、その点につきまして、ではお願いいたします。

【成瀬専門官】 独立行政法人航海訓練所の練習船「大成丸」につきましては、関係各位のご支援により、この度無事竣工の運びとなりました。これを受け、航海訓練所では4月14日の月曜日に竣工披露会の開催を予定しております。近日中に船員部会の皆様にもそのご案内をさせていただくとのことですので、ご来臨いただけますと幸いに存じます。

以上であります。

【竹内部会長代理】 ありがとうございます。他には何かございますでしょうか。お願いします。

【高橋臨時委員】 2月13日、船員派遣のフォローアップ会議が開催されましたけれども、その報告は次回の船員部会でなされる予定なのか、その点教えていただければと思います。

【竹内部会長代理】 今のお尋ねをお願いします。

【佐藤雇用対策室長】 2月の部会の議事案件の登録は開催日の3週間前までに行うことになっておりましたが、その時点ではフォローアップ会議を開催しておりませんでしたので、今回、登録をしてなかったということで、次回、報告したいと思っています。

【竹内部会長代理】 他にはいかがでしょうか。お願いします。

【立川臨時委員】 ちょっとお伺いをしておきたい部分が2点ほどあるんですが、1点ずつお願いをしたいというふうに思っています。

まず、第1点目としましては、2月21日、海事局海技課から横浜川崎区の強制水先に関する検討会についてということで、横浜川崎区の強制水先について安全上の検証を行い緩和について検討するため、国土交通省海事局に検討会を設置しますというプレスリリースが出ております。これにつきましては業界紙に報道がされているわけですが、その中でこの委員の構成についてですが、安全上の検証を行いということで、安全に関する問題については労働側委員も含めてこれまでいろいろな委員会に参画をし、意見を開陳し、自分たちに関する問題も含めて論議をしてきたという経過がいろいろあるのかというふうに理解をしているわけですが、何故今回の検討会について労働側委員が全く入っておらないのか、何か趣旨があるんでしょうか、何故入っていないんでしょうかということをお伺いしたいと思います。

といいますのは、強制水先ないし水先関係につきましては、気象・海象であるとか、輻輳海域であるとか、安全の問題は非常に大きな要素がかんでいるということで指定をされ、特に強制水先についてはそれが顕著な部分について強制水先という形をとっているという理解をしているところです。労働側も、例えば水先人に関する問題とか、安全に関する問題の関係につきましては、交通政策審議会の海事分科会であるなり、それから水先人小委員会であるなり、前回の水先レビュー検討会にも参画をさせていただいて、いろいろ意見開陳を行っているところでございます。

にもかかわらず何で、今回のこの強制水先の緩和ということで委員会ないし検討会を設置するということについて、労働側が入っていないのか。その理由についてお伺いをして、是非とも参画をし、意見開陳を行いたいというふうに思うところではありますが、それについていかななものかということでございます。まず、1点目としてそれをお願いしたいと思います。

【竹内部会長代理】 では、お尋ねでございますので、ご回答をお願いいたします。

【山崎企画調整官】 海技課の山崎から回答いたします。

ご指摘のとおり、2月26日に横浜川崎区の強制水先について安全上の検証を行い緩和について検討するという、「横浜川崎区の強制水先に関する検討会」を開催いたしました。そこにつきましては、組合のご参加については、こちらの検討会は個別の水先

区において安全性の検証をするというものでありまして、過去にもそのような検討を行った際には組合も入ってなかったものですから、今回も同様に委員として加えていなかったという経緯でございます。

また、今お話がありましたように、ぜひ参画して意見開陳を行いたいという件につきましては、そういうご意見があったということで承らせていただきたいと思います。

以上です。

【竹内部会長代理】 ということですがけれども、よろしゅうございますでしょうか。

【立川臨時委員】 個別の水先区だからというお話が今ありました。個別でそこに関与しないというのはどういうことですか。例えばこれは東京湾、横浜川崎ですよね。横浜川崎には船員がいないんですか。横浜や川崎、周辺の水域で船舶の安全運航に従事している船員は十分おりますし、全く関係ないと、個別の海域だからという理由は全く理解できないというふうに申し上げたい。

特に個別だから入れませんでしたというのは全く納得できない。もっと合理的な、しっかりとした理由をお伺いしたいと思います。

安全上の検証というところが非常に危惧するところでございますけれども、労働側が入ると安全上の検証に対して、非常に失礼な言い方になるかもしれないけれども、クレームないしは横槍的なものが出されるから、個別部分については入れないんだと思われるのであれば非常に心外だと思いますし、特に強制水先については、一度東京湾なら東京湾というところで事故が起これば、航路の閉鎖であるとか、いろいろ大きな問題が非常に持ち上がる場所です。自分の乗っている船の安全もありますけれども、他の船舶に対する安全もある訳です。そういう面で組合員ないしはそこで安全運航に従事している船員にとっては、非常に重要な問題だ。そういうふうに理解しています。そういう中で個別の地域だからということは全くの理由にならないという理解をしますので、もう少ししっかりとした理由をお伺いしたいと思います。

以上です。

【竹内部会長代理】 今のご意見いかがでしょうか。

【山崎企画調整官】 言葉足らずで失礼いたしました。個別の水先区について安全性の検証を行うに当たって科学的な検討も行うということは、専門的な知識を要求するものであるために関係者を絞り、今回はメンバーに入れてなかったということであり、また船員の安全はこちらも大切だと思っており、またそれについてご意見があるということ

も承知しております。

先ほどの安全上の検証であるから、ご意見が賜れないということではありませんので、その辺だけは誤解のないようお願いしたいということと、この場においてはそのような参画したいというご意向があったと承るとい形で引き取らせてください。

以上です。

【竹内部会長代理】 ということです。いかがですか。

【立川臨時委員】 承らせていただきたいとか、専門的な知識がないからとかというのは、答えとしておかしいですよ。船員の安全の問題というのは、乗船している船員にとって非常に重要な問題なんです。どんな論議がされ、どんな観点からそういうことになったのか知るべきことですよ。そこにはどういう問題があるのかということも、実際に運航する者がどう感じているかということも聞くべき問題じゃないですか。にもかかわらず専門的だとか、個別であるとかということをおっしゃって、承っておきます。それでは答えになりません。ぜひとももっと明確なはっきりしたお答えを伺いたい。

【竹内部会長代理】 いかがでしょうか。今すぐお答えができるのであれば今お答えいただいて結構ですし、その点どうでしょう。

【山崎企画調整官】 この場においてちょっとお答えしかねるので、持ち帰らせてください。

【多門船員政策課長】 済みません。事務局側としても一定の整理が必要だと考えております。この水先の関係に関しては、この船員部会の方には専ら専門的な人間が委員として必ずしも含まれているわけでもございませんし、この場でいただいた意見は意見としまして、またどういう扱いにするのか、別途それぞれでよく協議、調整なりしていただくのか、そういったことも含めて、扱いについてちょっと預からせていただきたいというふうに考えています。この船員部会の場で結論を出したりとか、そういう対象に入るものかどうかということにちょっと疑問を持っております。

以上でございます。

【竹内部会長代理】 はい、わかりました。では、そういうところも含めて少し考えるということでございますね、ちょっとお時間をとってということ。今日、即答という訳にいかないようではございますけれども、それでよろしゅうございますでしょうか。

ありがとうございます。

他にはこの件につきましてよろしゅうございますでしょうか。でしたら、今のご質問

はそれでおしまい、もう一つですね。

【立川臨時委員】 ぜひとよい方向で結論を出していただければと思います。

それからもう1点につきましてですが、これは昨年の11月、12月に交通政策基本法が成立ないしは施行されております。そうしますと、今後、基本計画の策定ということになるかと思いますが、法律の中では国土交通大臣に意見を聞きということもありますし、その中で交通政策審議会及び社会資本整備審議会への意見聴取とか、いろいろなことが定められているかと思えます。交通政策基本法の中には交通の適切な役割分担であるとか、日常生活に必要不可欠な交通の確保であるとか、大規模災害に備えた問題であるとか、環境負荷の問題であるとか、いろいろ船員政策に大きく関連する部分が含まれているかというふうに理解しているところです。そういう意味合いの中でどういう形でこの基本計画の中に船員部会と申しますか、船員政策ないしは船員としての要望的なものを生かされていくのか、スケジュール的な問題を含めましてお伺いできればと思っています。

以上です。

【竹内部会長代理】 では、今のお尋ねにつきましてご回答をお願いします。

【田中船員政策課課長補佐】 交通政策基本計画の今後のスケジュールについてご回答いたします。

こちらの担当は総合政策局というところなんです、そちらの方に確認いたしましたところ、今年の夏を目処に一定の取りまとめを行うことを目指しまして、今年の4月から交通政策審議会及び社会資本整備審議会において交通基本計画の内容に関する審議を始める予定になっていると聞いております。また、具体的にどのようなことを盛り込むのかということもまだ検討中と聞いております。

以上でございます。

【立川臨時委員】 交通政策審議会というのは一番上の親委員会ということですか。そこオンリーということでしょうか。

【竹内部会長代理】 いかがでしょうか。

【田中船員政策課課長補佐】 交通政策審議会の下にはいろいろ部会があるんですが、親審議会でするのか、あるいはその下の部会でやるのか、そういったことも含めてまだ検討中と伺っております。

【立川臨時委員】 そうしましたら、まだどういう形で行われるかということがあまり

明確でないようなので、もしできればという要望として聞いていただければと思います
が、船員部会での意見交換といいますか、取りまとめといいますか、そのようなことも
考えていただけないかなど。この中で論議をし、いろいろな要望が、各業界の方いろい
ろおりますので、そういう取りまとめをする中で交通政策審議会の本委員の方も公益委
員の方におられますし、どういう形か分かりませんが、審議の場に意見反映ができるよ
うなプロセスないしは検討会といいますか、懇談会といいますか、そういうものを設置
していただければと思いますので、よろしくお願ひしたいと思っています。

【竹内部会長代理】 というご要望ですが。

【田中船員政策課課長補佐】 先ほど申し上げましたとおり、審議の進め方については
まだ決まっておられませんけれども、本日、そのような意見をいただきましたということ
はきちんと担当部局のほうにも伝えたいと思います。

以上でございます。

【竹内部会長代理】 よろしゅうございますでしょうか。

【小比加臨時委員】 今の交通基本法のこれに関して総連合会の方では、内航ですけれ
ども、各組合に項目ごとに自分でこの部分についてこう思うという個別のヒアリング、
アンケートという形で、3月7日までに提出という形でやっています。ですから、そこ
でいろいろな意見が出てくると思うんです。だから、それを後で、どこでどうまとめら
れるのかということになります。

【竹内部会長代理】 というちょっと状況のご説明をいただいたということですね。
まだ形になってないようなものなので、なかなか難しいところがございますが、いろい
ろご意見があったということは記録しておいていただければありがたいと思います。

他にご質問等、よろしゅうございますか。

では、特にないようでございますしたら、事務局のほうに司会をお返しいたしますので、
お願いいたします。

【成瀬専門官】 ありがとうございます。次回の部会の開催日程については、部会長に
お諮りした上で改めてご連絡をさせていただきます。

事務局からは以上でございます。

【竹内部会長代理】 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51回
船員部会を閉会したいと思います。

本日はお忙しいところ、委員及び臨時委員の皆様にはご出席いただきましてどうもあ

ありがとうございました。

— 了 —