

令和3年9月24日（金）13時30分～

交通政策審議会 海事分科会 第140回船員部会

**【岡村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140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岡村でございます。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、ウェブ会議により開催させていただきます。

まず初めに、ウェブ会議の操作方法についてご案内させていただきます。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が入った状態）のまま、ご発言される際のみカメラ、マイクをONに、ご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。

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、回線が切れてしまうおそれがございます。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）で傍聴をお願いいたします。

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にてご連絡ください。

本日の船員部会は、委員及び臨時委員総員19名中14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、ウェブ会議となっておりますので、事前にお配りした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、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たいと存じます。

議題1の報告事項でございます「令和4年度海事関係予算概算要求について」、事務局か

らご説明をお願いいたします。

【太田総務課企画官】 それでは、私、海事局総務課で企画官をしております太田と申します。よろしくお願いいたします。私のほうから海事局の令和4年度の概算要求について全体像をご説明させていただいた後、担当課のほうから船員関係の予算について詳細をご説明するという段取りで、ご説明させていただければと思います。

それでは、お手元にございます海事局関係予算概算要求概要というものの、我々白パンと呼んでおりますけれども、これに基づいてご説明させていただきます。

おめくりいただきまして、1ページ目でございます。1ページ目が、令和4年度海事局の概算要求の総括表ということでございます。8月末に提出をしているというものでございます。

まず先に、全体像として数字を申し上げさせていただきますと、令和3年度の予算額が、海事局91.54億円ということでございまして、これに1.21倍を掛けさせていただきました11,046、約110億円の要求、令和4年度をさせていただいているところでございます。特別枠を目いっぱい使って、1.21倍の要求という格好になってございます。

その中で、3つの柱がございます。1つ目が、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、そして2つ目が総合的な海上安全対策等の推進、そして海事振興と、その他というものもございまして、こういった柱でございます。その中で特に予算額も大きい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ものがメインの柱になります。

さらにこれが3つの分野に分かれるということでございまして、1つ目が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、それから海事分野のカーボンニュートラル推進、そして、海事人材の確保・育成ということでございます。特にこの1つ目と2つ目が、今年度予算の特色でございまして、そして3つ目が継続して重要な海事人材の確保・育成と、こういった立てつけになってございます。

少し簡単に、海事産業強化法の関係とカーボンニュートラルについて、右側の2ページ目でございますが、少しだけご説明させていただきます。

海事産業強化法につきましては、今年の通常国会でご議論をいただきまして、今年5月14日に成立、5月21日に公布ということになりました。この中で、造船・海運分野の競争力強化、そして船員の働き方改革・内航海運の生産性向上といった内容を含む法律となってございまして、特に船員の関係では、右側の船員の働き方改革・内航海運の生産性

向上というものが法律のコンテンツとしてあるということでございます。これについて、令和4年度予算でもしっかりと進めていくための予算を要求しているということでございます。

下側の海事分野のカーボンニュートラルについてでございますけれども、現在国際的な潮流となっておりますカーボンニュートラルにつきまして、我が国の海事産業の国際競争力を高める好機としまして、また一方で内航海運分野においては、その特性を踏まえつつ段階を上げてカーボンニュートラルを目指していくといったこういう考え方で予算を要求させていただいているところでございます。

次ページ、3ページ目以降が具体的な予算の中身、要求させていただいている事項の中身ということになります。3ページ目からが、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の具体的内容でございます。お時間もございませんので、一個一個ご説明させていただくのは省略をさせていただきますけれども、おめくりいただいて7ページ目がその関係で船員に関係するもの、内航海運の生産性向上・船員の働き方改革の推進ということで、8ページ目の下でございますけれども、船員の働き方改革の推進ということで、船員の労働環境の改善ですとか、船員の健康確保に向けた予算を要求させていただいているところでございます。

おめくりいただきまして、14ページ目でございます。14ページ目に海事人材の確保・育成といった内容の予算のご説明をさせていただいているところでございまして、特に14ページ目が独立行政法人海技教育機構経費ということで、78億1,700万円の要求をさせていただいているところでございます。これには、運営費交付金ですとかないしは校内練習船の代替建造等の予算を要求させていただいているということでございます。

おめくりいただきまして、15ページ目が船員の確保・育成体制の強化ということで、内航船員それから外航船員それから離職者の再就職支援に係る予算を要求させていただいているところでございまして、要求額としては1億2,100万円といったものを計上をしているところでございます。

私のほうからご説明をさせていただく予算の全体像としては以上でございます。

ありがとうございます。

**【高乗船員政策課課長補佐】** 船員政策課から、より詳細なご説明を申し上げます。資料の8ページをご覧ください。

下半分に、先ほど企画官太田から説明がありましたけれども、船員の働き方改革の推進

に関する予算を掲げております。大きく分けて、柱が2つございます。1つ目は左側、船員の労働環境の改善ですけれども、海事産業強化法のうち、船員関係の多くの規定は1年以内の施行、すなわち来年5月までの施行となっております。これに基づき、今後使用者に対して労務管理責任者の選任が義務づけられることとなります。そういたしますと、陸上におきまして、一括して、リモートで電子的に労務管理を行っていくことが前提となりますので、この実効性の確保に必要な環境の整備をしまいたいと考えてございます。

具体的には枠囲みの中にごございますけれども、このリモート化に向けた実証をやってまいります。1つ目のポツにあります。令和3年度に、まず船員向けの労働時間の管理システムの要件定義、すなわちシステム開発の工程の途中のところまでを、国において実施しているところです。そして、この要件定義の工程まで行っても、陸上に比べて労働市場の規模が小さいことですか、そのニーズについても、システム利用のメリットが見えてこない、各船社に使っていただけるかどうかは分からないということがありますので、来年度、実際にシステムを試作して、そして実船による実証事業をやっていきたいと考えてございます。

この実証におきまして、労務管理コストの削減など、利用による具体的なメリットをお示しすることで、システムの開発・利用促進を図ってまいりたいと考えております。システムのイメージは、下に掲げております。運航中の船舶におきまして、例えば船員個人がスマートフォン、パソコン、ICカードなどを使って、作業の内容、開始時間等を入力します。通信環境が整ったところで、それが自動的に送信され、陸上におきまして、それが労務管理記録簿の形のフォーマットに置き換わる、そんな想定をしております。

続いて、右側の船員の健康確保に関することでもあります。健康確保につきましては、この部会でもご議論をいただきましたけれども、産業医に加え、例えば面接指導やストレスチェックなどについても、併せて導入予定であります。本予算としてはこの産業医に係る部分になっております。

右側の枠囲みの1つ目の丸をご覧くださいますと、船員向け産業医の育成・確保への支援と書かれておりますが、これは使用者が船員の産業医を今回初めて選任することになりますので、円滑に選任・活用できるようにガイドラインを作成していきたいと考えてございます。

また、その産業医がどの程度必要で、どんな課題があるのかといったことを、船舶所有者にアンケート調査を行いまして、その結果を、例えば医師会の皆さんとも共有するなど

して、両者のマッチング、円滑な選任につなげていきたいと思っております。

また、2つ目の丸です。産業医には、船に詳しい一部の先生以外の方もいらっしゃると思いますので、巡視の試行もやってみたいと考えております。その際、ウェブ巡視のパターンも組み合わせてみたいと考えております。そして、その巡視の結果なども踏まえまして、手順書を作成していきたいと考えております。

要求額になりますけれども、左側の労働環境の改善については、今年度が1,500万円に対して、来年度が3,000万円を要求しております。それから右側、船員の健康確保につきましては、来年度新規として1,500万円を要求しております。

ここまでの、働き方改革関係の予算でございます。

続きまして、パンフレットの15ページをご覧ください。

こちらのページにつきましては、比較的継続性の強い予算となっております。要求額は全体で1億2,100万円、前年度の1億1,500万円に対して若干の増となっております。

最初に内航船員関係の2事業についてご説明を申し上げます。なお、昨年度から継続のものになりますので、内容は簡潔にさせていただきます。

今後、高年齢船員の大量退職が引き続き見込まれますので、計画的な新人船員の確保・育成を推進するというところで、1つ目は船員計画雇用・促進事業でございます。これは、海上運送法に基づく計画の認定を受けた事業者に対して、その方が新人船員を雇用して育成をする際に支援を行う、すなわち一定の助成金をお支払いするものです。

2つ目は、内航船員就業ルート拡大支援事業で、こちらは内航船員の就業ルートを拡大するために、専門教育機関を卒業していない方が短期で海技資格を取得できる養成課程、いわゆる民間新6級の課程が運営されておりますが、この課程の中で、乗船実習の部分については、社船のご協力をいただいております。この社船の確保に際し、その費用の一部を国からも補助しております。

次に外航であります。1つ目が日本人向けの事業になりますが、外航基幹職員の養成事業です。これは、外航船員を目指す若年者に対して、大手ではない船社から即戦力として特に求められるキャリア形成を支援するための訓練を、官労使のスキームで実施しております。

この中で、3か月の座学、9か月の乗船訓練などを行っておりますけれども、そこに、この座学研修の部分について、国として必要な費用を補助しているところです。

続いて、外航の外国人船員の関係では、優秀なアジア人船員の養成確保という見出しを掲げてございます。これは、優秀な外国人船員の養成・確保を図るため、あるいは国際協力という側面もございますけれども、我が国商船隊に船員を供給するアジア、特にフィリピン、インドネシア、ベトナム等の東南アジアの船員教育機関の教官に対する研修を我が国において実施してございます。

最後に離職者の再就職の支援です。左側ですけれども、離職者職業転換給付金として、離職を余儀なくされた船員で、失業等給付の手当受給終了後の期間におきまして、なお、再就職がかなわなかった方々に対して、法律に基づき、再就職の促進、生活の安定のために給付金の給付を行っているところです。

その右側ですけれども、離職された方の免許や資格のミスマッチを解消して、早期に船員労働市場に復帰をいただくために、海技免許、危険物等取扱責任者の資格などを取得するための訓練を実施しております。この訓練は、船員雇用促進センター、SECOJにおいて実施しておりますけれども、その費用の半額を補助しております。

最後に、具体の予算額をそれぞれ申し上げます。まず、船員計画雇用促進事業ですが、今年度同様5,100万円の要求です。続いて内航船員就業ルート拡大支援事業ですが、今年度800万円に対して1,100万円の増額要求としております。外航基幹職員養成事業ですが、今年度2,700万円に対して、2,800万円の微増となっております。優秀なアジア人船員の養成・確保ですが、100万円単位では同じ額となり、1,900万円でございます。最後、離職者につきまして、左側の給付金につきましては、今年度同様300万円、また右側、技能訓練につきましても、今年度同様800万円の要求となっております。

船員政策課からは以上でございます。

【水野海技課企画調整官】　　続きまして、海技課からJMET Sの予算についてご説明させていただきます。ページは同じ資料の14ページになります。

(1) 独立行政法人海技教育機構経費と書かれているところでございます。このうち、前年度69.8億円と書かれているものに対し、今年度の要求額としては78.17億円となっております。前年度の69.8億円につきましては、全てJMET Sの運営費交付金になりますが、今回の78億円の内訳としましては、同額の運営費交付金は確保するという姿勢の下、69.8億円の運営費交付金と、これに合わせ船舶の建造費の補助金8.36億円を積んでいるところでございます。

具体的な中身についてご説明させていただきます。資料の真ん中より下の教育内容の高度化のところをご覧ください。こちらにつきましては、現在 J M E T S の乗船実習の中で行っております機関実習の一部について、陸上センターを造って、その中でできる訓練については、陸上センターで集中的に繰り返し頻度を高く練習するということを考えており、これの整備に要する費用となっております。

費用の額としてはおよそ 3,000 万円を考えておりまして、内訳としましては建物内のレイアウト調整であったり、部屋の修繕、そういったものと考えております。こちらは、令和 4 年度要求でございますので、令和 4 年度に部屋のレイアウト調整をすることを想定しておりますが、既に令和 3 年度、今年度において、およそ 3,000 万円ほどでパイプの配管の修繕等をしておりますので、これに引き続いたものとお考えください。また、図の中で、陸上センターの中に、具体的な訓練機器として、ディーゼル機関等が書かれている図があるかと思いますが、これは今回の要求に入れているものではなくて、修繕が終わった後、来年度、すなわち令和 5 年度要求の中で要求することを想定しているものでございます。

こちらにつきましては、目的でございますが、現在 J M E T S の船というのは、海象気象の影響によって訓練計画が変更を生じてしまったり、あるいはそもそも多人数が乗っているというところがありまして、機関の実習を受ける方々が、実機に 1 人 1 回ずつ触れる機会というものなかなかございません。そういったところを解消するべく、陸上訓練センターであれば、少人数に分けて訓練をすることができますので、より実機に触れる機会があるので、より実質的な訓練ができるものと考えております。

続きまして、その下になりますが、防災・減災対策の推進という項目をご覧ください。こちらは、運営費交付金ではなくて、船舶建造費補助金という補助金のものになります。額は 8.36 億円です。要求内容につきましては、J M E T S の校内練習船、海技大学校のものを含めて全部で 8 隻ございますが、全て法定耐用年数 15 年であるにもかかわらず、実際は既に 26 年たっており、老朽化が進んでいるところでございます。老朽化が進んでおりますと、なかなか最新の設備もなく、訓練効率や訓練効果が十分な成果を上げているとも言いづらく、このうち、まずは 2 隻、かざはやとくるしま、これらは運用実績・運用時間が特に長い船でございますので、まずはこの 2 隻の代船建造を図るというものでございます。

また、これらの練習船につきましては、実習生はもちろんのこと、例えば災害時におい

て、ボランティアの方々や物資などを輸送するという名目でも活用が期待されるところでございますので、そういった観点も見据えながら、防災・減災対策の推進というところの柱で掲げさせていただいているものです。

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。

ただいま、それぞれの部局から令和4年度海事関係予算概算要求についてご説明をいただきました。これらにつきまして、ご質問等あればお願いをいたします。

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発言をしてください。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、発言をお願いいたします。

それでは、本件につきまして、ご質問等あればお願いいたします。

【内藤臨時委員】 部会長。

【野川部会長】 内藤委員、お願いいたします。

【内藤臨時委員】 内航総連の内藤です。

今、ご説明いただいた資料の、船員の働き方改革の推進で8ページを伺いたいと思います。ここに書いてあるように、船員の働き方推進において、特にリモートで労務管理を行う同制度の円滑な導入と実効性とご説明いただきましたが、特に通信網がなかなか海上に向けては厳しゅうございます。例えば仮バースとあって岸壁で休む場合も、私どもも使っていますが、5Gではなく3Gが入らない状況の港が多くございます。これは岸壁にいても入らず、特に東京湾が非常に厳しいという現状でございます。そういう意味からしましたら、多分海事局だけの問題ではなく、総務省関係にもなりますが、やはり通信網の整備というものをもう少し海側に向けて改善していただくようお願いしたいと思います。

それと同時に、この下のほうの船員労働環境の改善。労働時間のリモート化に向けた実証。この内容は理解いたしました。陸上で労務管理をきちんとしなさいというようなことで、本委員会でも言われたように、船員個人が、今までは船内記録簿という記帳方式でしたが、船員個人がパソコン等を通じて労働時間を記入するという内容で書かれております。ただ、そのときに、やはり船内の船舶所有者の代理人である船長もしくは船の中の管理者が管理するべきこともありますので、このシステム導入に関して、そういったご配慮と同



時に、それをまとめ上がったのが陸上のほうに上がってきて、労働時間管理責任者がシステムに対して正当であるかどうかというようなことを管理していくという理解をしております。

ただ、船員個人がパソコン入力というような内容で伺いましたが、ご存じのとおり、内航船員、50歳を超えた人たちが半数以上いるという概容からすれば、若い人は、パソコン入力に対して抵抗感はないですが、やはり50歳を超えた船員の職務としたら、なかなか不慣れな方もいらっしゃるのが事実だと思います。そういった面もご配慮いただいて、システム構築のときには、より簡潔に、船員のほうに負担がかからない方法というものをご指示いただきたいと思います。

それと併せて、ご説明ありましたように、来年の4月以降1年以内に施行と伺っております。やはり、私ども、的確に労働時間の管理をしていく意味からすれば、陸上でのシステム導入という意味で、習熟することも必要かと思っておりますので、その辺のシステムが分かり次第、ぜひ我々のほうに行政指導をお願いしたいと思っております。

同時に、今現在、船員の雇入れ制度、一括公認という方法もありますが、特に現内閣がおっしゃっているように、デジタル化の導入によつて的確なる船員の雇入れ、現在は一括公認ができない場合には、船長もしくは幹部が海運局のほうに行つて雇入れの手続きをしております。できましたら、こういったこともデジタル化を進めていただきたいと思っております。

ちょっと長くなりましたが、右のほうの船員の健康確保に関して、船員向けの産業医の導入、これも私、委員会に出させていただきます、理解いたしました。特にガイドラインが必要である、それからシステムとして産業医、陸上に比べて初めてのことでございますので、50人以上の規模は確か内航会社で84社あると思っております。その会社が潤滑に産業医を導入できるようなこともお考えいただきたいと考えております。

また、今、やはり、コロナの中、遠隔の診療というも行われているように伺っております。一度は医師の面談というのが医師法で定められていると伺っておりますが、私ども、いろんなところに日本全国行っておりますので、特にデジタル化による遠隔診療というものを円滑にできるような方法もお考えいただきたいと思っております。

産業医の方、いろんな方がいらっしゃるの分かります。私もウェブを使いながら船内をご案内して、その内容について産業医の方に理解をいただくという意味だと思うんですけども、なかなかその辺、どういう方法で船内を紹介していいかということも、ぜひ方

法論について、ご指導をいただきたく思います。

私のほうから多岐にわたって長くなりましたが、あとすみません、ページ15ページ、船員の計画雇用の促進。これ、私どもの内航総連では組合員に対し、船員の育成に関して助成制度を取り入れております。そのときに、今回特に船員の計画雇用、海事局のほうで認定をしていただくルールになっております。認定事業者に対してこの助成をというような内容になっております。私どももその内容を取り込みたいと考えておりますので、例えば、一杯船主の方、毎年採用できなくても、5年に1人、じゃあ何年後に1人というような計画雇用を出しております。そのような形で、この計画雇用がスムーズに認可していただくようお願いしたいと思います。特に一杯船主、計画雇用に非常にハードルが高いように感じていらっしゃいますが、ちゃんと海事局のほうでやっていただけるということによって説明しておりますので、この点も併せてお願いいたします。

長くなりましたが、私のほうからご質問とお願いということで、以上でございます。

**【野川部会長】** ありがとうございます。ご意見、ご要望ということで、特に具体的なお質問等ではございませんでしたが、多方面にわたってご指摘いただいておりますので、船員政策課ですね。お願いいたします。

**【高菜船員政策課課長補佐】** 順番にお答えを申し上げたいと思います。

まず、海上通信のことにお触れでございました。労働時間管理のシステムについては、当然、通信が途中で途絶するという環境を前提に組んでいきたいと思っております。この辺りは、例えば、陸上の小売業などの出勤管理のシステムなどとは前提が異なりまして、だからこそ、海事局としてこういったシステム開発を特別にやっているという事情がございます。

他方で、恐らくそれはさておき、海上通信の充実をというご意見でもあったかと思えます。こちらについては、なかなか苦しいところはありますけれども、民間の動きとして、海上のブロードバンドについて、来年度ぐらいにかけて、様々な動きがあるようです。固有名詞、具体的なサービス名等に言及することは控えさせていただきますけれども、我々としてそういった部分についても注視をしていきたいと思っております。

2つ目に申し上げます。システムの入力の記録について、個人が記録をしていく際の、船長等、船内のほかの方々の関わりということでございました。これについては、当然何らかの形であろうかと思えます。法案の説明会などをいずれしていくときに、労務管理責任者の役割はこれこれ、そして、船長の役割はこれまでとは変わるけれどもこれこれ、と

いったことを、具体にお示ししていければと思います。

一方で、実際にはこれだけ働いたのに、それを本来の記録ではない形に勝手に変えてしまう、こういったことは許されませんので、その辺りのバランスを取りつつやっていきたいと考えてございます。

3つ目、入力 of 機器等についてです。当然、皆様、様々なデジタル機器への慣れ、不慣れというのはございます。ただ、70、80のお年を召した方でも、スマートフォンの上で1つ何かアイコンをタップするとか、その程度でしたら、使いこなしています。最初は不慣れかもしれませんが、そこは教えていただいて、そして慣れていただくというのも、このデジタル化の時代にあっては必要なことと考えております。いずれにせよ、使いやすいシステムにしていきたいと思っております。

続きまして、システムの導入のときに、早めに情報提供をしてほしいということについては、承知をいたしました。

続きまして、一括公認などを例示されつつ、雇入れのデジタル化についてもお触れでございました。こちらについては、中期的な課題になるとは思いますが、デジタル庁もでき、国全体がデジタル化の方向に進んでいく中で、当然、我々として今後意識していかなければならない分野だと思っています。同時に、例えばクルーリストや船員手帳が、国際的にどんなふう to 今後電子化などの動きが生じるのかなど、そういった統一的な部分も見ていく必要があるかと思っております。

最後に、健康の確保について、幾つかご質問をいただきました。まず、遠隔診療については、基本的には厚生労働省で、安全性等も含めて様々なご判断が行われております。国全体として、船員以外にもそういった医療が得られるとメリットがある方、例えば、不便地の方など、いろいろあると思っておりますので、国全体の動きも見つつ、船員さんのためにどんなことができるか、厚労省とも連携してやっていければと思っております。

また、産業医の方にどういう方法で船内をご紹介するかということでもあります。この辺につきましても、ガイドライン、手順書の中で、最初に産業医さんが訪船されたときにはこんなことを紹介、見ていただくとか、船社としてもこんなふうに対応するといった内容を盛り込み、その辺のご懸念を払拭していきたいと思っております。

何かお答え漏れありますでしょうか。以上でございます。

**【野川部会長】** 計画雇用のことはよろしいですか。

**【高乗船員政策課課長補佐】** 失礼しました。

計画雇用ですけれども、一杯船主さん、小規模船主さんでも認定を得られるようにということでございました。内容について、計画的にしっかり訓練をやりたい、育成をしたいという、要件に合致しているものであれば、書類の作り方で不慣れな部分、手数がかかる部分などについては運輸局も助言をしつつ、チャレンジできるようにさせていただければと思います。

以上です。

【野川部会長】      ありがとうございました。

それでは、ほかに、海事局関係予算概算要求の概要につきましてございますでしょうか。

【平岡臨時委員】      部会長、よろしいでしょうか。平岡です。

【野川部会長】      平岡委員、お願いします。

【平岡臨時委員】      なぜ今年はこういうふうになったのかということについてお聞きしたいと思います。

船員確保・育成の強化について、海事局も内航船員は50歳以上が過半数以上いるということを踏まえ、船員の確保・育成については喫緊の課題だと認識しており、しっかりやらなければいけないとお話されていたにも関わらず、予算要求の段階で減額されています。去年は要求段階で約1億7,400万円あり、今年は1億2,100万ということで、5,000万円以上の減額でございますけれども、どういう根拠をもって今年は要求額を抑えたのか、教えていただければと思います。

【野川部会長】      よろしく願いいたします。

【高葉船員政策課課長補佐】      まずご認識いただきたいのが、船員の確保・育成につながっていく予算というのは、この項目の1億2,100万円だけではございません。申し上げたいのは、その前に8ページ、働き方改革の推進のところ3,000万円と1,500万円と申し上げました。この合わせて4,500万円も、働き方改革を進めることによって、船員の確保・育成につながっていく予算でございます。そういう意味では、一定の額の規模は確保されていると認識しております。

さらに申し上げれば、確保・育成につながるのは、決して予算だけではございません。例えば今回改正された法令の内容、あるいは規制なども含めて、船員の労働環境が改善して、それが翻って確保・育成につながっていくということがありますので、当然額の増減は毎年度ございますけれども、その辺りも含め、全体像をご覧になっていただきまして、ご判断をいただければと思っております。

【野川部会長】 先ほど平岡委員ご指摘は15ページの内容だとは思いますが、今、お答えで、働き方改革に関する予算であるとか、予算以外のことであるとか、総合的に船員の確保・育成をやっていくんだと、こういうことでございましたが、平岡委員、いかがでしょうか。

【平岡臨時委員】 よろしいでしょうか。

全般的にとおっしゃいますけれども、やはり「船員の確保・育成体制の強化」にてしっかりした予算を組んでいただければと思います。

そして、最終的な予算として昨年の1億1,500万を割り込むというような事態にならないように、しっかりお願いしたいと思います。

【野川部会長】 はい。ご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。よろしいでしょうか。

【松浦臨時委員】 部会長、すいません。

【野川部会長】 はい。松浦委員。

【松浦臨時委員】 松浦です。ちょっとよろしいでしょうか。

【野川部会長】 どうぞ。よろしく申し上げます。

【松浦臨時委員】 1点質問があります。聞かせていただきたいところは14ページのところなんですけど、先ほど説明の中で、校内の練習船の代替建造の話がちょっとありましたが、今回、2隻についてという話がありまして。今、ほかに、校内の練習船という位置づけでは何隻あって、その隻数について、ほかの2隻以外の船舶について、どういうお考えをお持ちなのか、ちょっと聞かせていただけませんかでしょうか。

【野川部会長】 はい。海技課かな。お願いします。

【水野海技課企画調整官】 はい。海技課からお答えさせていただきます。

まず、全体の校内練習船の数につきましては、冒頭ご説明させていただきましたが、海技大学校のものも含めると8隻ございます。そのうち、今回は2隻について要求させていただいておりますが、順次、学校自体の短大化などとか、あるいは航海への専科というの今、シフトをされているところでございますので、その動きと合わせながら順次代船をどんどんしていくということで考えております。

【野川部会長】 いかがでしょうか。松浦委員、すいません。

【松浦臨時委員】 よろしいですか。隻数については分かりました。今、順次というお話がありましたけれども、順次というのはどういうことをお考えになって仰ったんでしょ

うか。ちょっとお聞かせいただけますか。

【野川部会長】 お願いします。

【水野海技課企画調整官】 まず、予算というのは当然限りもありますので、全体に一遍に替えるということはなかなか難しいという事情がまずございます。その中でも、まずできるものとしては、特にこの運用時間が長いこの2隻をまず最初に優先的にまず替えたいと。残りのうち、5校、同じように校内練習船を持っていますが、これらというのは、例えば船体の規模であったりとか、中期計画期間中において専科教育化をしますよということも掲げられておりますので、これらの動きを見ながら、どこの学校にどれぐらい必要なかということを見ながら、必要なところをまず優先的に代船をしていくということを考えております。

【野川部会長】 ありがとうございます。松浦委員いかがでしょう。

【松浦臨時委員】 ありがとうございます。今の説明のとおり、運用実績の長いものについては、順次しっかり代替建造をしていただけるようお願いをしておきます。よろしく申し上げます。

【水野海技課企画調整官】 承知いたしました。

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

よろしければ、海事局関係予算概算要求概要につきましては、この辺にさせていただきます。先ほども今年度の獲得額を下回らないようによろしくというような声もありましたが、私からもぜひよろしく願いをいたします。

この点につきまして、この予算概算要求につきまして、なおご質問、お気づきの点ございましたら、事務局までお問い合わせをいただきますようお願いをしたいと思います。

それでは、続きまして、議題2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ませんため、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した。

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でしょうか。なければ、事務局にお返しいたします。よろしくお願ひします。

【岡村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を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140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 —