

令和4年12月26日（月）10時30分～

交通政策審議会 海事分科会 第155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155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。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、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。

その他ご不明な点、映像や音声に乱れなどがございましたら、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。

議事に入ります前に、臨時委員の交代についてご紹介申し上げます。

労働者委員の池谷委員、平岡委員が退任し、新たに全日本海員組合国際局大山外航部長、同じく全日本海員組合政策局遠藤総合政策部長が就任されておりますので、ここでご紹介させていただきます。

まずは、大山委員、カメラ・マイクをONにさせていただきます、一言ご挨拶をいただければと思います。どうぞ。

【大山臨時委員】 海員組合の大山と申します。本日から出席させていただきます。よろしく申し上げます。

【伊藤労働環境技術活用推進官】 ありがとうございます。

続きまして、遠藤委員、カメラ・マイクをONにいただきまして、一言ご挨拶をいただければと思います。どうぞ。

【遠藤臨時委員】 海員組合総合政策部の遠藤でございます。本日より委員に就任いたしておりますので、よろしくお願いいたします。

【伊藤労働環境技術活用推進官】 ありがとうございます。

本日は、委員及び臨時委員総員18名中15名の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条の規定に基づく定足数を充足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。

まず、議題1の審議事項でございます「第12次船員災害防止基本計画について」でございますが、こちらは前回の部会にて諮問のありました案件でございます。12月9日までとしていた各委員からのご意見等の状況につきまして、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ございます。私よりご説明申し上げます。

前回諮問させていただきました第12次船員災害防止基本計画（案）につきましては、12月9日までに委員・臨時委員の皆様からのご意見等はございませんでした。

ただ、事務局より修正のご提案がございます。資料1-2、横長の、表題が「第12次船員災害防止基本計画（案）の修正について」の資料をご覧ください。

修正後・修正前の新旧対照表的な資料になってございます。修正させていただきたい、ご提案させていただきたい点は、Ⅲ、船員災害防止のための対策、2、主要な対策の推進、（1）死傷防止対策の②、海中転落・海難による死亡災害防止対策という部分でございます。なお書きでございますけれども、修正前は、「なお、令和4年4月に北海道知床において発生した知床遊覧船の事故を踏まえ、旅客船の安全・安心対策の検討が進められている。令和4年12月中に予定されている知床遊覧船事故対策検討委員会の取りまとめを踏まえた対策を着実に実施する」と記述しておりましたけれども、この知床遊覧船事故対策

検討委員会の取りまとめが先週 2 日木曜日に出されたということ踏まえまして、修正後のほうの文章をご覧ください。一通り読ませていただきますと、「なお、令和 4 年 4 月に北海道知床において発生した知床遊覧船の事故を踏まえ、同年 1 2 月に知床遊覧船事故対策検討委員会において「旅客船の総合的な安全・安心対策」が取りまとめられたところであり、当該取りまとめを踏まえた対策を着実に実施する」と修正させていただきたいというご提案でございます。

先月、前回諮問させていただきました資料 1 の諮問文の別紙として、第 1 2 次船員災害防止基本計画（案）の該当箇所でございますけれども、その資料の下のページ数で言いますと 1 6 ページになりますけれども、ここが先ほど申し述べました該当箇所を反映させた形の文章になってございます。

以上、事務局より一部の修正提案をさせていただきたいと存じます。よろしくご審議のほどお願い申し上げます。

【野川部会長】 ありがとうございます。

前回の部会後も委員から特段ご意見はなかったということでございますが、事務局のほうから、知床遊覧船事故対策検討委員会の状況を踏まえた若干の修正があったということをご報告いただきました。

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。発言を希望されるときは、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お願いいたします。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、ただいまのご説明につきまして、ご質問等ございましたら、よろしくお願ひ申し上げます。

特にございませんでしょうか。よろしいでしょうか。

特になければ、国土交通大臣から諮問第 4 1 8 号「第 1 2 次船員災害防止基本計画」をもって諮問された件につきましては、先ほど事務局から説明がありました修正案のとおりとすることが適当であるとの結論とし、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。

それでは、続きまして、議題 2 の報告事項である、「知床遊覧船事故を踏まえた旅客船の

安全・安心対策について」、まず事務局よりご報告をお願いいたします。

【谷口船員政策課長】 それでは、事務局よりご報告申し上げます。資料2をご覧ください。先週の木曜日に取りまとめられ、公表されました知床遊覧船事故対策検討委員会の「旅客船の総合的な安全・安心対策」の概要でございます。

この知床遊覧船事故対策検討委員会の検討状況につきましては、7月14日に中間取りまとめを行いました。その後、船員部会にも報告し、ご意見を頂戴しました。今回、全体として取りまとめになりましたので、また改めてご報告し、ご意見を頂戴したいということでございます。

この検討委員会には、船員部会の委員の中から野川部会長、河野部会長代理、そして庄司先生、お三方に検討委員会の委員としてもお加わりいただいていたところでございます。

まず、概要で中間取りまとめからの主な変更点をご説明させていただいた後に、今回は委員の交代もございましたので、船員に特に関係が深いところを重点的にご説明させていただきたいと思っております。

まず、概要のところでございますが、中間取りまとめからの主な変更点でございます。

①事業者の安全管理体制の強化のところですが、上から3つ目、届出事業者の登録制への移行というものが追加されてございます。これは、現在、13名未満の旅客定員の船については届出で事業参入できるのですけれども、この場合、行政処分の対象にならなかつたり、許可取消しを行った場合は、欠格期間、欠格事由というものが設けられるのですが、こういうものが届出事業にないということですので、登録制に移行させることによって、登録の取消しなどの行政処分の対象にしたり、登録の欠格事由などを設けるということで、悪質な事業者の参入なり再参入を防ぐということでございます。

その2つ下、避難港の活用の徹底でございます。運輸安全委員会からの経過報告というものが先々週に出されてございます。その際に、今回の知床遊覧船事故ですけれども、波が出航後だんだん高くなって行って、そしてその事業者の運航基準上、避難港に避難すべき波高になったにもかかわらず避難港に避難するという行動を取らなかったということが指摘されてございます。避難港をきちんと事業者なり船長が認識していなかった可能性などもございますし、また避難港へ実際に入港するとき、入港の訓練などもしたほうがいいのではないかというお話もございます。したがって、避難港の活用の徹底という項目が追加されてございます。

その下、②船員の資質の向上でございます。2個目のポツですが、発航前検査の確実な

実施（ハッチカバーの閉鎖の確認を含む）というものが追加されております。こちらにつきましても、運輸安全委員会の経過報告の中で、なぜ沈没したかという、これは事故が起きるまでにはいろいろな要因があつて、そもそも波浪注意報が出ていて出航すべきでないときにもかかわらず出航してしまったというあたりも含めて、いろいろな事故に関しての要因があるわけですが、沈没という現象に対する直接的な原因としては、ハッチカバーが何らかの原因で開いてしまって、そこから海水が流入して、最終的にはエンジンが止まり、浮力を失ったということが経過報告では報告されてございます。出航前にハッチカバーが、そもそも蓋がきちんと締めつけ装置で締められていなかったか、閉め忘れがあつたか、あるいは締めつけ装置に不具合があつたか、どちらかの原因が考えられるのですが、経過報告ではどちらかということは特定されておられません。ただ、いずれの場合も、出航前に船員法に基づく発航前検査を船長が確実に行うということが必要なケースであつたということでございますので、発航前検査の確実な実施ということの徹底、これも追加で盛り込まれたということでございます。

次に、③船舶の安全基準の強化に関してであります。上から3つ目に、船首部の水密性の確保というものが追加されました。既存船の緊急点検を行うとともに、隔壁の水密化などを今後技術検討会を設けて検討するというものでございます。これも運輸安全委員会の経過報告を踏まえたものでございまして、ハッチの閉め忘れなどがあつて水が入ってきた場合でも、船首部を水密性にすることによって沈没を防止できるのではないかという観点からの追加でございます。

次に、右下、⑦利用者保護の強化でございます。旅客傷害賠償責任保険の限度額引上げということで、中間取りまとめの段階で保険の限度額の引上げについては議論されておりましたが、現状は3,000万円ということで、自動車の自賠責保険の死亡事故の場合の金額を設定されておりますが、実際、自動車の自賠責などでも賠償されているケースを任意保険と足すと3,700万円ぐらいということで、3,000万円では足りないということもありまして、今後、許可制については、1億円に引き上げることになりました。一方で届出制については、現在十分な保険商品が供給できない可能性があるということが保険会社のヒアリングで分かりましたので、当面5,000万円に引き上げた上で、段階的に1億円を目指していこうということを方向性として取りまとめております。

その下、旅客名簿の備置き義務の見直しでございます。旅客名簿の作成については、現在、船員法に基づいて船長の義務ということになっております。また、船内に保管すると

ということが原則になっておりますけれども、沈没事故の場合は船内に保管していても誰が乗っていたか分からなくなってしまうおそれもありますし、現状、船長ではなくて、実際には切符売場などで旅客名簿を作るような実態がございますので、船員法にではなく海上運送法に規定する形で、旅客船事業者の義務であり、そして陸上に置くことを原則とするという見直しをするという内容でございます。

この取りまとめでございますけれども、年内に交通政策審議会の海事分科会に諮問した上で、年明けにご審議いただきたいと考えてございます。今回、いろいろな分野にまたがりますので、海事分科会で一括してご審議いただくこととございますが、船員に関わることも含まれてございますので、船員部会でもご意見を頂戴したいということで本日ご報告させていただいている次第でございます。

また、今回の知床遊覧船事故対策検討委員会の取りまとめですけれども、この会議体としては存続するという結論になっております。毎年度、最低1回開いてフォローアップを行うとともに、運輸安全委員会の報告も現在、経過報告、いわゆる中間的な報告でございまして、最終的な報告は今後行われる予定ですので、追加的に意見、勧告などを頂戴する可能性もあるかと思っております。そのような場合については、施策の追加について検討する必要があるということで、会議体として存続させた形で、まずは現時点で分かっているものを目いっぱい盛り込んだ取りまとめとして公表させていただいているということとございます。

次に、概要から資料の取りまとめ本体のほうにちょっと移らせていただきたいと思います。施策の表のところでございますけれども、15ページをご覧ください。船員の資質の向上に関する項目でございます。

まず、①ですけれども、事業用操縦免許の取得課程の拡充ということで、現在、小型船舶について、旅客船の船長、これはいわゆる海上運送法に基づく旅客船だけでなく遊漁船の船長などもそうですけれども、事業用操縦免許の取得課程ということで、今は特定操縦免許と呼ばれているものを取得していただいております。これの取得課程を拡充し、今回、事故で特に問題とされています出航判断とか操船技能、これは荒天時などの操船などということですが、このようなことに関する知識・技能に係る講習の内容と時間を追加するとともに、修了試験制度を創設するというものでございます。こちらについては、法改正を検討するとしております。

次に、②初任教育訓練の義務化でございます。今回の船長さんについては、知床という

ローカルな地域の気象・海象などに関する知識・経験が十分でなかったのではないかということからこう言われているところではありますが、そのような知識というものを習得していただくための初任教育訓練などを義務化するというところでございます。これは、船長だけではなく、甲板員とか、当然サービス要員などについても、例えば避難に関する知識とかは必要ですので、そういうことを教育訓練でやるということでございます。

(i) ですが、小型旅客船の初任の船員に対し、自社の安全管理規程や実船・実海での訓練など、自社・海域固有の事情に係る教育訓練を義務づけるということでございます。この実船・実海での訓練については、今回の経過報告を踏まえまして、避難港への出入港についても、実際に船で入港することを訓練していただくことを含むということがあります。

(ii) ですが、こちらは、初任ではないのだけれども、例えば数年間船に乗っていないという状態で履歴がない船員に対しても、初任教育訓練の一部（再教育訓練）を義務づけるというものでございます。ブランクのある船員の方についても、現場の知識とか勘みたいなのを取り戻していただくような訓練が必要だろうということでございます。こちらについても法改正を検討するというところでございます。

また、②の初任教育訓練の義務化につきましては、本年度の第2次補正予算で調査費が認められておりますので、これから初任教育訓練をする際に、どのような項目についてどんなことを教育訓練するかというガイドラインを作成するとともに、中小零細の事業者が多いという環境がございますので、ある程度、そういう事業者でも必要な初任教育訓練のために、必要な情報を集めて教育訓練を行えるようにするために、補助教材的なものをそのうちにでも作成したいということでございます。ここの初任教育訓練でどういうことをやっていくかということは恐らくかなり重要なことではないかと思っておりますので、このあたりについても、ぜひご意見等を頂戴できればと思っております。

また、次に、③船長要件の創設でございます。今ご説明させていただきました①、②に加え、一定の乗船履歴も、大型船でも乗船履歴を一定期間要求してはいますが、こういうものを備えた人が小型旅客船の船長になれるという制度にしようということでございます。これも法改正により措置をするということで検討してございます。

次に、④発航前検査の確実な実施でございます。国は、小型旅客船事業者に対し、発航前検査の確実な実施（特にハッチカバー等の閉鎖の確認）や結果の記録を指導するというところでございます。

私からのご説明は以上でございます。

【野川部会長】 ありがとうございました。

それでは、発言は先ほどと同様に私の指名の上で行います。では、本件につきまして、ご質問等ございますでしょうか。よろしく願いいたします。

【友田臨時委員】 部会長、日本船主協会の友田でございます。

【野川部会長】 友田委員、お願いいたします。

【友田臨時委員】 質問ではなくて、コメントさせていただきます。

知床遊覧船事故は、幾つかの法令が遵守されず、監査や検査でも発見できないなど、複数の要因が重なり発生した事故で、また事故後の救助などに課題を残す悲惨な事故と言えると思います。掲げられた個々の対策につきましては、知床遊覧船事故対策検討委員会にて検討された内容ですので特に異論はございません。速やかに対策が取られ、事故の再発防止が図られることを期待します。

事故対策について1点コメントさせていただきますと、別紙44ページの対策の具体的な項目及びスケジュール、(1)事業者の安全管理体制の強化、①運輸安全マネジメントの強化に関連いたしまして、小型旅客船事業者の経営トップの安全意識の底上げ・向上を図ることは極めて重要と考えます。すなわち、事業者自身が自らの安全意識を向上し、定められた手順が確実に履行されていることを確認し、さらに講ずる安全対策や是正すべき事項はないかを確認することで、さらなる事故防止を図ることが必要と考えます。つきましては、外航では安全管理マニュアル、いわゆるSMSマニュアルにて記載して既に取り組んでいるところでございますけれども、経営トップの交代があった事業者に限らず、全ての事業者が定期的に、例えば4か月に一度程度、安全管理規程の実効性が確保されていることを自ら確認、いわゆるマネジメントレビューをして、その結果を記録に残す対策も必要と考えます。対策に追加していただくことを検討いただければと思いますが、いかがでしょうか。

以上です。

【野川部会長】 ありがとうございます。よろしく願いいたします。

【谷口船員政策課長】 コメントありがとうございます。運輸安全マネジメントの強化について、小型旅客船事業者にはこれまで十分に私どもも行き届いていないところがありましたので、今回、経営トップの交代があったところは、これは特に安全体制が変わる可能性があるので急いでいく必要があるのですが、それ以外の事業者も含めて、小型旅客

船の事業者については、ちょっとローリングしていこうという方向で担当部署のほうで検討しているところがございます。ちょっと監査官とか運輸安全マネジメントをやる人間の数が限られているので、頻繁に行くことはまだ限界があるのですが、今回、監査官の増員についても一定程度認められましたので、定員確保の努力をしながら、なるべく短いスパンで回っていけるようにということをやりたいということで、今準備をしているところがございます。

また、対策の追加についてのご提案を頂戴しました。それで、知床遊覧船事故対策検討委員会自体は一旦取りまとまった状態ですので、こちらに入れるということは短期的には難しいのですが、いただいたご意見については、担当の運輸安全監理官室のほうに伝えさせていただきたいと思います。

以上でございます。

【野川部会長】 ありがとうございます。よろしいでしょうか。

【友田臨時委員】 ありがとうございました。

【野川部会長】 どうもありがとうございます。

では、ほかにご意見、ご質問等、この件につきまして、ございますでしょうか。

【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、よろしくお願いたします。

【遠藤臨時委員】 それでは、質問を1点お伺いしたいと思います。先ほどの、旅客船の総合的な安全・安心対策に取りまとめられた内容の9ページ、Ⅲの（1）事業者の安全管理体制の強化の項目の一番下に「地域の関係者による協議会を活用した安全レベル向上」とありますが、この地域の関係者による協議会とはどういったものなのでしょうか。例えば、同じものの15ページの一番上の関係者の連携といったところに「事業者や関係者による地域旅客船安全協議会（仮称）」とあり、これとリンクしているのかどうなのか、既にそういった協議会があるのかどうなのか。という質問です。

以上です。

【野川部会長】 では、事務局、お願いたします。

【谷口船員政策課長】 ご説明申し上げます。遠藤委員から今ご質問いただきました9ページと15ページの協議会是对応しているかということでございます。同じものでございます。したがって、15ページの表現をちょっと見ながらお聞きいただければと思うんですけども、今回、検討委員会の中で、知床の今事故が起きた地域にも実は旅客船事

業者の協議会などはございました。それで、協議会があるような地域、ないような地域は実際に現在ございますけれども、例えば出航の可否の判断、出航する基準とかを地域の協議会で統一的に作ってはどうかという議論とか、あるいは個々の事業者だと中小零細の事業者さんが多いので、なかなか船員さんの教育訓練は十分できないところがあるかもしれませんが、例えば協議会として、ゲストスピーカーとして行政機関の人間を呼んだりとか、あるいは専門家を呼んだりしながら講習会をやるとか、地域全体で安全レベルの底上げを図るという取組を促進してはどうかという議論が検討委員会の中でございまして、事業者や関係者による地域旅客船安全協議会の設置を推進しようということでございます。

それで、現在地域によってはつくられているところもありますが、ないところもあるということ、あるいは1者しかいないような港とかもあるんです。したがって、そういう場合は、既存のほかの目的の協議会などもうまく活用して、そのような協議会に新しい機能を入れてはどうかとか、いろいろなタイプのご意見、ご指摘を検討委員会で頂戴しましたので、それを踏まえまして、なるべく実効性があるような協議会運営ができるような形で、国のほうからも地域に対して働きかけをして、実際にそういうものをつくっていききたいと思っております。

以上です。

【野川部会長】 ありがとうございます。遠藤委員、よろしいでしょうか。

【遠藤臨時委員】 ありがとうございます。やはり、そういった安全対策の取組というのは非常に大切だと思っております。先ほど友田委員からもありましたように、安全管理マニュアル、いわゆるISMが既にありますが、そういったところの全てにその項目が当てはまるかというのは別にいたしまして、発航前検査、それから通常数か月の点検並びにそういった管理体制を整えるべく、ある程度のマニュアルの導入は必要になってくるのではないかと思っているので、ぜひその導入も含めて検討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す。

ほかにこの件につきまして、ご質問、ご意見等ございますでしょうか。よろしいでしょうか。

特にないようでしたら、この辺でこの件については終わらせていただきたいと思います。

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すでしょうか。

【前田労働環境対策室長】 部会長、船員政策課労働環境対策室の前田です。事務局より1点ご報告がございます。よろしいでしょうか。

【野川部会長】 よろしく願いいたします。

【前田労働環境対策室長】 ありがとうございます。

冒頭にもご紹介させていただきましたが、労働者委員の池谷臨時議員及び平岡臨時委員におかれましては、12月20日の任期満了をもちまして、退任されました。お二方におかれましては、平成24年12月21日にご就任いただき、翌月1月に開催されました第39回船員部会以降、10年もの長きにわたりまして、臨時委員として、様々な貴重なご意見等を賜りました。本来であれば、任期満了前に船員部会の場でお二方より退任のご挨拶を賜りたいところではございましたが、平岡前臨時委員よりコメントを頂戴しておりますので、事務局よりご紹介させていただきます。

平成24年12月、船員部会臨時委員に就任し、今回委員を退任することとなりました。在任期間中、様々な課題などありましたが、特に内航船員の長時間労働の問題など、船員の労働環境改善に向け、野川部会長をはじめ委員の皆様とともに、この船員部会の中で「船員の働き方改革」のとりまとめができたことは、大きな成果であったと思われまします。これからも、船員のために政策課題や労働環境などの改善に向け、船員部会で取り組んでいただければと思います。最後になりますが、皆様のご健勝とご活躍を祈念し退任の挨拶とさせていただきます。

以上が、平岡前臨時委員より頂戴いたしましたコメントでございます。

事務局より、船員部会の場で直接お二方に御礼の言葉を申し上げることができず、残念ではございますが、お二方の長年にわたりますご尽力に心より厚く感謝の意を表しますとともに、引き続き、全日本海員組合の中央執行委員の役職に就任されておられるとのことですので、今後も、船員労働政策につきまして、協議等させていただく機会が多々あろうかと存じますので、引き続きよろしくお願い申し上げます。

事務局からは以上でございます。

【野川部会長】 ありがとうございます。

池谷臨時委員、平岡臨時委員、お二人とも、大変長きにわたり多大なるご尽力をいただきましたこと、私からも深く感謝申し上げます。私も10年間ご一緒にここでお仕事をし、まいりましたので、大変寂しく存じますが、今後ともご支援を賜りますようお願いい

たします。

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。お願いいたします。

【伊藤労働環境技術活用推進官】 事務局でございます。連絡事項が1点ございます。

次回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、改めて皆様にご連絡を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155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。どうぞよいお年をお迎えください。

— 了 —