

令和6年1月26日（金）13時30分～

交通政策審議会 海事分科会 第167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167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。

本日はウェブ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、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。カメラ、マイクの通信はオフ（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、マイクをオンに、発言が終わりましたらカメラ、マイクをオフ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、マイクがオン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、マイクを必ずオフ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16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いております。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39ページのもので、各ページの右下に通し番号を振っておりますので、ご確認をお願いします。また、補足資料を別途用意しておりますので、そちらのご確認もお願いします。

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たいと存じます。

議題1の報告事項である「令和6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。

【松本総務課企画官】 総務課の企画官をしております松本でございます。

予算関係について説明をさせていただきます。

お手元の資料で、資料1とあります海事局関係予算概要という資料を使って説明をいたします。

めくっていただきまして、ページ数だと1ページ目のところに予算総括表というのがございまして、こちらを基にして、全体像について私のほうから説明をさせていただきます。数字並んでおりますけれども、一番左側に5年度予算額とありまして、それと比較する形で、6年度の予算額がその右側に記載されております。それから、この資料上は補正予算の額も併せて記載されてありまして、その右側に5年度補正予算額、それを合わせた金額として6年度予算額と補正の合計額というのを記載させていただいております。

項目につきましては、左側のところに大きく3つに分けたところで記載しております。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というところでして、このうち3つ大きな柱がございまして、1つ目が、海事産業強化法を踏まえた国際競争力強化・生産性向上ということで、6つの細かな分野に分かれておりますが、海事産業連携により強い内航海運の実現、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ことで、内航関係の予算がございまして、それから、バーチャル・エンジニアリングによる船舶産業の省人化・効率化、また船舶関連機器のサプライチェーン強靱化事業、こういった船舶、造船、船用関係の予算を計上してございまして。

大きな柱の2つ目としましては、その下(2)というところに、海事分野のカーボンニュートラル推進というのがございまして、カーボンニュートラル関係につきましては、5つの分野を記載しておりますけれども、ガス燃料船の競争力強化、それから脱炭素燃料のバンキングガイドラインの策定に向けた調査といったものを記載しております。また、国際的な取組としまして、GHG削減に向けた国際戦略の推進といった項目がございまして、また、内航分野におきまして、内航カーボンニュートラルの実現に向けた環境整備といった項目がございまして、そのほか、浮体式洋上風力発電施設に関連した予算項目を5つ目に記載しております。

次の大きな柱の3つ目のところでございまして、海事人材の確保・育成ということで、独立行政法人海技教育機構の経費、それから船員の確保・育成体制の強化、また、造

船業における人材の確保・育成といった項目を含んだと項目になっております。

2つ目の柱立てが、総合的な海上安全対策等の推進ということで、旅客船事業者等に対する検査・監査体制の強化、マラッカ・シンガポールの対応などの項目がございます。

その他といたしまして、海事振興といたしまして、情報発信ですとか、そういった学生向けの取組などの予算を計上しているところでございます。

全体の金額といたしまして、6年度予算額の一番下のところに金額がございますけれども、100万円単位で8,281というふうに記載しているのが6年度の予算額でございます。5年度の補正予算額が右側でございますけど、3,376というところがございまして、6年度の予算額と5年度の補正を合わせたのが11,657というふうに記載されているところでございます。

全体の概要については、以上でございます。

【木坂船員政策課課長補佐】　　続きまして、船員政策関係についてご説明させていただきます。

資料で言いますと、通し番号で20ページ目をご覧ください。

船員の確保・育成体制の強化という見出しになっているところでございます。

予算額につきましては、90百万円と書いておりますが、9,000万円ということについております。この資料につきましては、要求の段階でご説明させていただいた後、コメント等をいただいたところもございました。その部分については、例えば有効求人倍率の見出しのところですか、顕著な高まりといった表現に見直させていただいたりとか、そういった修正を施させていただいているといったところでございます。

加えまして、実際認めていただいている予算といったことになりましたが、内航、外航、離職者の再就職支援といったところで、それぞれ2つずつメニューございますが、それぞれについて必要な予算を措置されているといったところでございます。こちらを政府予算案として求めているといったところでございます。

加えまして、資料めくっていただきまして、26ページ目をご覧ください。

右下になります。下のほうになりますけれども、海事行政DXの推進といったところで、こちらについては1.7億、177百万円といったところで予算が認められているといったところでございます。こちらについては、以前、船員部会でもご報告させていただきましたが、船員行政のデジタル化を進めていく、それに関連する予算といったところで計上させていただいているところでございまして、この予算を活用しながら、海事行政DX、

船員行政のデジタル化というのを進めていきたいというふうに考えております。その内容については、また後日改めてご報告させていただければなというふうに思っているところでございます。

船員政策関係については、以上でございます。

**【南澤海技課企画調整官】** 続いて、海技課のほうから J M E T S 関係の経費についてご説明いたします。

右下の通し番号 19 ページをご覧ください。

J M E T S 関係の経費といたしまして、令和 6 年度当初予算として 6,510 百万円、65.1 億円、それと令和 5 年度の補正予算として 7 億 900 万円、これを確保いたしました。

当初予算について、令和 5 年度と令和 6 年度を比べてみますと、令和 5 年度が 65.76 億円、令和 6 年度は、ここに書いてあるとおり 65.1 億円ですので、6,600 万円の減少とはなりますけれども、令和 5 年度は前年度比で 2.2 億円の減少、令和 4 年度は前年度比で 1.8 億円の減少と、2 億円前後の減少が続いてきたことを考えますと、減少幅のほうは 3 分の 1 程度とかなり抑えることができました。

具体的な中身といたしましては、8 月の船員部会でご説明をしたとおりとなりますけれども、建造から 34 年が経過し、老朽化しております大型練習船「海王丸」の大規模修繕ですとか、練習船で行っている機関係実習の一部を陸上で行えるようにするための訓練センターの整備、これに必要な訓練機材の購入費などを計上しております。

ご説明、以上になります。

**【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、発言を希望される時は、カメラ、マイクをオンにして部会長にご発言いただき、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発言をお願いいたします。また、会場で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、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。ご発言が終わりましたら、再度ボタンを押してマイクをオフ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。いかがでしょうか。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。

通し番号で19ページの海技教育機構に係る経費のところちょっと質問あるんですけども、8月の概算要求のときの金額を教えてくださいというふうに思います。よろしくをお願いします。

【野川部会長】 お願いいたします。

【南澤海技課企画調整官】 お答えいたします。

74.26億円を運営費交付金として、それから設備補助金として2.2億円、合計76.5億円ほどを要求いたしました。

【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。今の金額で76億数千万円という話だったんですけども、それで実際補正を合わせても72億1,800万円になるわけですが、まず、この予算として減額がなされたところで、実際の事業内容の変更とかというのは、今の時点でどのような変更を行うのか、その辺、教えてくださいというふうに思います。

以上です。

【野川部会長】 お願いいたします。

【南澤海技課企画調整官】 今の時点ではまだ決まっておきませんので、お答え申し上げることができません。財務省のほうからお示しをされているのは総額のみになりまして、この運営費交付金というのは、JME T Sが自由に用途を決めることができますので、これからこの65.1億円、それから補正予算、この使い道をJME T Sの中で決めていくこととなります。

【野川部会長】 遠藤委員。

【遠藤臨時委員】 まず、今回予算の概算要求で、事業内容のところでは海王丸の大規模修繕の事業内容があるというところが、まず大きく今回説明いただいたところだと思うんですけども、延命工事をやるに当たって、実際、補正予算を除いてのまず予算要求額、これを確保して、その事業の内容に合わせて海王丸の修繕工事として充てると。それから必要な運営費交付金というように考えられるんですけども、これで練習船の大規模修繕のところでは予算が削減されていくとか、そういうところは、今からだという話だったんですけども、把握をしていくべきなんじゃないかなというふうに思うんですけども、いかがですか。

【南澤海技課企画調整官】 予算の使い道につきましては、こちらも海技課でも確認をいたしておりますので、今までどおり確認をしていこうと思います。

**【遠藤臨時委員】** 確認していくといえども、実際概算要求より減額された予算なわけですから、そこは予算の要求をされた金額の確保が必要なわけで、運営自体に関わってくる大きな問題になるんじゃないかなというふうに思っておりますので、やはり海事局としても、そういった詳細はつかんでいただき、実際大規模修繕工事を行うに当たって、あと50年ですか、修繕工事を行う中で、これがしっかりとした予算の中で行われないと、のちに修繕工事自体がさらに必要になり、今後その部分でまた費用が嵩むというののもいかなものかというところもありますので、その辺、事業内容についてはしっかりと詳細等の確認や必要な予算の確保をお願いしたいというふうに思います。

以上です。

**【野川部会長】** ありがとうございます。ご意見として承りました。ありがとうございます。

ほかに。齋藤委員、どうぞ。

**【齋藤臨時委員】** 齋藤です。

全体的な予算概要の表のつくり方の件の意見なんですが、これは全省庁の統一フォームとして理解しておりますが、非常に我々にとっては理解しにくい、分かりにくい表だといつも思っています。予算同士の比較をしても、それだけの話であって、例えばここに令和5年の実績を入れての予実で表現をしていただくとか、そしてまた、右から2行目の令和6年予算プラス5年の補正というところで表現をされるのであれば、合わせて、その横に5年度の予算と4年度の補正と、同じ条件で比較を少なくともしてくれないと、単体で見ても評価しにくいと思います。

ですので、この船員部会の場合では、委員の理解が深められるような資料作成について工夫をしていただければと思いますので、今後ご検討いただければと思います。

以上です。

**【野川部会長】** 今のご意見ですけど、何かコメントございますか。お願いします。

**【松本総務課企画官】** 総務課の松本でございます。ご意見ありがとうございます。

白パン上は例年の整理の中で比較できるようにということで、このようなつくりとさせていただいておりますけれども、予算要求の仕組みとして、当初のこの予算と、それからその中でどう補正の予算を獲得していくのかといった流れもございまして、6年度の予算、それから5年度の補正として獲得した部分、それを比較するような形で、この白パンとしては作成させていただいているところでございます。

船員部会への示し方という点については、今後検討させていただきたいと思います。

【野川部会長】 検討できるところは検討していただいて、ただいまの齋藤委員のご意見にどのように応えられるか、ご検討、よろしくお願いいたします。

どうぞ。木上委員。

【木上臨時委員】 木上です。ご説明ありがとうございました。

通し番号の20ページなんですけども、人材確保育成に係る部分で、船員不足ということで海技短大とか水産高校とか、多分、新卒生のリクルートで訪問するような場面があると思うんですけども、そういったところの支援というのは具体的に何かあるのかどうか教えていただきたいのと、それからもう1点は、小中学生を対象に船員職業として選んでいただくための予算として、何かこの中にあるのかどうか、ちょっと教えていただければと思います。

【野川部会長】 ご質問2点、よろしくお願いいたします。

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

今お話いただきました、実際に海技短大であったりとか高専とか、そういうところに何うといった部分については、今、見ていただいていた20ページのところということではなくて、実際に旅費とかそういったところの中で、運輸局の職員が訪問するとか、そういったところの予算というのを確保しているところでございます。運輸局が、そういったところで十分な役割を果たしていけるように、必要な予算をここについても確保していきたいと思います。

あと、小学生とか、そういったその方々向けのPRといった点につきましては、この資料の中の23ページ目をご覧くださいと思います。

23ページ目の下のところに、海洋・海事への関心と理解促進に向けた取組といったところで、皆様にもご協力いただいておりますC to Seaプロジェクトというものがございますが、そちらに関する予算というものを確保してPRをしていきたいというふうに思っておりますので、今後も引き続き、この予算を使いながら必要な取組をしていきたいというふうに思います。

【木上臨時委員】 ありがとうございます。実は、文科省の関係者の方から、今の水産高校1年生は15歳なんですけども、その出生数が109万人、去年、2023年の出生数というのは80万人弱ということで、このまま15年後には単純に計算しても28%減少するというので、そうなってしまうと非常にだんだん確保が難しくなっていくと。一

方で、水産高校、実は定員割れしているところが多くございます。そういったところもあって、リクルートをやることは非常に大事なんです、リクルートだけではなくて、学校に職業として選んでいただく、水産高校だとか、あるいは海技短大、そういったところも含め選んでいただくということが重要で、そうなりますと、23ページの表、この予算を使ってほしいということなんです、もうちょっと具体的に、どういった支援ができるのかということをお教えいただければと思います。

【野川部会長】 いかがでしょうか。

【木坂船員政策課課長補佐】 ありがとうございます。

今ご指摘いただいた点については、おっしゃるとおり、水産高校とかも定員割れが発生しているですとか、むしろJMET Sのほうの定員の状況というのもございますけども、大変子供世代が減ってきているといった課題というのは顕著になっているというふうに認識しているところでございます。

そういったところの中で、どういった形で、まず、その学校に入らせていただくということも大事だと思いますし、学校に入られた後についても、引き続き、船員になっていただくといったことを進めていくといったことが必要であるというふうに思っております。

このC t o S e aプロジェクトの中では、SNSを使ったりですとかユーチューブ動画つくってみたりですとか、もっと言えば、実際にそれぞれの運輸局にC t o S e aの特派員というのを設定したりとか、そういったところの中で具体的なPRというものも進めていったりとか、そういったことも個別にはやっているといったところでございます。JMET Sの方になるかもしれませんが、実際学校訪問とかも、この予算ではございませんが、JMET Sの運営費交付金の中でそういったこともやっていただいているというところがございますので、今、これまでやってきたことに限らず、幅広くそのPRをしていく、船員のイメージを変えていくということについてどういう取組ができるかということについて考えていきたいというふうに思います。

【木上臨時委員】 ありがとうございます。

船員という観点で言えば、漁船も商船も同じ立場にありまして、小中学生に職業として船員を選んでいただくということが共通の課題だと認識しております。この予算、漁船も使うことは可能でしょうか。

【木坂船員政策課課長補佐】 基本的に、我々の取組として、船員の確保といったことでは、商船に乗る方、旅客船に乗る方、漁船に乗る方、分けているわけではございません。



【木上臨時委員】 ありがとうございます。海員組合さんなんかも取り組んでおられるかと思えますし、また一緒に皆さんで取り組めたらいいなと思えますので、よろしく願いします。

【野川部会長】 ありがとうございました。では、加藤委員、お願いします。

【加藤部会長代理】 2点あります。

1点目は、20ページ、概算のときに、資料が整理されていないような感じを受けて発言したのですが、整理して頂き、関係がわかりやすく、すっきりしたと思えます。ありがとうございます。

2点目は、19ページの練習船の修繕です。公共事業であれば、例えば計画段階評価のときに選択肢を出して、その中で一番合理的なものを選んで事業としてのルートに乗っていくわけです。船の場合、金額だけじゃなく総合評価にすることも考えられると思えますが、今後また別の練習船の更新がくる場合、修繕するという選択は、何か他の選択肢と比べてやっておられるのか、それとも造船には予算が足りないから修繕しておこうということにするのか、どちらなのでしょう。

【南澤海技課企画調整官】 古くなってきたら修繕するですとか、あと新しく代船をつくるといった方法もございまして、全体の今後の、例えば何人分席を確保しなければいけないですとか、あとは乗組員の数だとかを見ながら、どういったことがベストなのかという選択肢を幾つか並べて考えております。

【加藤部会長代理】 比較された上でという、これが選ばれたということなんですね。

【南澤海技課企画調整官】 そうです。

【加藤部会長代理】 結構です。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、この予算関係についてございませうか。小笠原委員、お願いします。

【小笠原臨時委員】 直接予算とは違うかもしれませんが、現場の話を聞いていますと、部員の確保というのが職員以上に非常に厳しいという話がありまして、その背景に、いろんな背景があるんだと思うんですけれども、その海員学校が短大化して、学生の間で一定の資格を取ってくるんです。そういう子たちは、ちょっと頑張って自分たちはもうオフィサーになろうというつもりの人が多いそうで、なかなか、自分はずっと部員で行きたいというふうにはいかないと。一般の高校からそこを補っていかうというのは苦勞しているわけなんですけれども、国のほうで、そういった現状についてどういうご認識があつて、

どういう方向でそこを是正というか、施策を展開していこうかという、そういったイメージがあれば教えていただきたいと思うんですけども。

【野川部会長】 部員確保の課題について、よろしくをお願いします。

【木坂船員政策課課長補佐】 ご質問ありがとうございます。

今ご指摘いただいたとおり、船員の確保というところで幅広い言い方をしておりますけれども、その職員の確保、あと、部員の部分について課題があるといったことについても認識しているところでございます。

その部員の確保といった部分についてどういった取組ができるのか。今課題としては認識しているところでございますけれども、具体的にこういう解決策を打ち出していこうというところを今整理できているわけではございませんので、これからも皆さんの声を伺いながら、こういった取組はできるかどうかとか、またご相談させていただければなというふうに思いますので、引き続きよろしく願いいたします。

【小笠原臨時委員】 ありがとうございます。

【野川部会長】 では、どのような取組ができるかについて、ぜひご検討いただくようお願いいたします。よろしいでしょうか。

それでは、次の議題に移りたいと存じます。

議題2の報告事項である「IMO関係報告について」、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】 船員政策課の宅見です。よろしくをお願いします。

資料2についてご説明させていただきます。

IMO関係報告としまして、MASS-WG/CGについてご報告いたします。

デジタル化や技術の進展により、近年、自動運航船が注目されております。現在、IMOにおいて、MASSに関する国際ルールの策定のための検討が進められております。MASSという用語はMaritime Autonomous Surface Shipの略語になりまして、IMOにおいて使用されております。

ここで、自動運航船への注目の背景につきまして、赤枠の課題の欄にありますように、海難事故の約7割ほどがヒューマンエラーに起因しているということから、事故防止の観点から、ヒューマンエラーの防止の対策が重要となっております。また、船員の高齢化を踏まえ、若手船員の確保・育成が必要でありますことから、船員の労働環境の改善、職場の魅力向上が重要となっております。現在、技術革新により、海上ブロードバンド通信の

発展や、I o T ・ A I 技術の進歩、A I S、電子海図の普及などにより、各国において自動運航船の開発が進められております。

これらの背景を踏まえ、自動運航船については、ヒューマンエラーに起因する海難事故の防止への期待や、船員の労働負荷の軽減の観点から、船員労働環境の改善、職場の魅力向上などが期待されているところです。また、右下の欄に、国内船社の発表及び専門紙報道からの引用になりますが、昨年国内船社において運航するR O R O船に搭載した自動運航システムを用いた海上実証実験が行われ、沿岸航行では、自動運航システムによる認知・分析・判断が高い精度で実行されることが確認されたという発表がございました。国内においても自動運航システムの開発が進められているところでございます。

次のページ、31ページに移ります。

M A S Sに関するIMOにおける審議動向についてご説明します。

2017年の海上安全委員会(M S C) 98におきまして、M A S Sに関して、現行のIMO関係条約に及ぼす影響を分析するため、国際基準の改正の要否、新たに必要となる基準等についての検討、R e g u l a t o r y S c o p i n g E x e r c i s eが実施されました。

2021年のM S C 103において、論点整理の結果、M A S Sへの国際ルールの適用にあっては、多くのIMO関係条約で規則の改正等が必要であるとの結論になりました。

2022年のM S C 105、106におきまして、M A S Sに関する国際ルール策定に関するロードマップが策定されました。このロードマップにつきましては、次のページにてご説明いたします。

ロードマップにおいては、まず、非強制的なガイドラインの策定に向けた検討を進めることとし、その後、義務的な規則の検討を行うこととされました。そして、非強制的なガイドラインについて議論を行うための会期間通信部会、C Gを設置し、ドラフト作業が開始されております。2023年のM S C 107では、ガイドライン案について、作業部会、ワーキングを設置して議論を行い、現在、会期間通信部会C Gにおいて検討がなされております。この非強制的なガイドラインでありますコードは、M S C 109での最終化に向けて検討が進められております。

次のページ、32ページに移ります。

IMOのロードマップについてご説明します。こちらの表は、IMOで策定されたM A S Sコードの策定に関するロードマップです。一番上のM A S Sコードの行にありますよ

うに、まず、非強制のガイドラインの策定に向けた検討を進めていくこととなっております。その後、義務化の方法などについて検討を開始することとなっております。MAS Sコードについては、海上安全委員会MSCで検討されており、その中で、MAS Sワーキングや会期間通信作業部会CGが設置されて検討を進められております。一番下のその他にありますように、IMOの3委員会合同ワーキングが設置されております。3委員会とは、IMOの海上安全委員会、法律委員会、簡易化委員会です。合同ワーキングでは、この表の2列目、3列目にありますように、MAS Sに関して複数の条約にまたがる課題や、MAS S特有の用語に関する検討を並行して行っております。

次のページ、33ページに移ります。

MAS Sコードに関する主な議論についてご説明します。

MAS Sの設備要件その他の安全要件については、MSC（海上安全委員会）において議論されております。主な論点としては、まず、自動運航システムが有すべき機能要件に関して、自動運航システムの運用限界を超えた場合における安全措置は、どのようなものが必要であるのか。自動運航システムが担う運航業務の範囲はどのようなものであるのか。また、防火・救命等のための要件について、既存船の要件をMAS Sにどこまで求めるのか。COLREG（海上衝突予防条約）の要件に対して、どのようにMAS Sを準拠させるのか。また、MAS Sについては、陸上などから遠隔で操船されることも考えられておりますことから、遠隔操船を行うために有すべき機能要件に関して、通信の安全確保、MAS Sを遠隔で操船する遠隔操船所の安全要件などが検討されております。また、船員や遠隔操船者に関しても、MAS Sに乗り組む船員に対しては、自動運航システムの操作への習熟など、追加的な能力要件が必要になるのではないかと。MAS Sを遠隔操船する場合の遠隔操船者の能力要件などについて論点となっております。

次に、役割分担関係に関しまして、合同作業部会、ジョイントワーキングにおいて、IMO関係条約にまたがるような共通する課題として議論されております。

主な論点として、船長や船員の役割に関して、MAS Sは自動運航システムで運航されるのか、遠隔で操船されるのかなど、運航形態の違いや自動化レベルの違いについて考慮した上で、船長や船員に求められる役割、それに伴う責任などについて議論されております。また、MAS Sを操船する遠隔操船所は、1つだけでなく複数設置されることも考えられておりますため、それぞれの遠隔操船所の間における操船業務の引継ぎや役割分担についても論点となっております。また、国際海運は旗国主義となっておりますが、遠隔操

船所は旗国以外の国に設置されることも考えられますところ、旗国外に設置された遠隔操船所に対する管轄権はどのようになるのかといった法的な面についても議論がなされております。

M A S S コードに関しましては、これらのようにまだ多くの論点がある状況でございますが、まずは、非強制のガイドラインの策定に向けて、引き続き国際的な議論に参画してまいりたいと考えております。

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。では、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。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M A S S 関係につきまして、自動化、デジタル化、技術の進展によってヒューマンエラーの減少ですとか、それから船員の労働環境の改善につながるということで、非常に歓迎すべきことなんですけども、究極的には無人化を目指しているのかどうか分かりませんが、やはり海上、ルールがあるわけじゃないので、少しのエラーがあっても事故につながるということで、どうしても船員の配乗が必要になってくるんだろうというふうに考えています。事前説明で若干お話しさせていただいた部分、資料もアップデートしていただいているようなんですけども、やはりこれから自動化が進んでいった中で、特に遠隔制御なんかが入ってきた場合、海難事故が起こったときの責任の所在、こちらが今船の事故については全て船長の責になるところなんですけども、遠隔操作、外からの影響が入った中で起こった事故、これらについては、やはり全て船員の責任ということになると、非常に船員としても厳しいところですので、こういった新しい技術が入って、船の外からの影響が及ぶような状況にあつての責任の所在、こういったものをしっかりと議論していただいて、船員に過度な負担がならないような取りまとめをしていただけるようにぜひお願いをしたいということで、国交省のほうでどのようなお考えで臨んでおられるかお聞かせいただければと思います。

以上です。

**【野川部会長】** ご意見であります。ご質問としてもありますので、お答えをお願いします。

**【宅見国際業務調整官】** 船員政策課の宅見です。ご意見、ありがとうございます。

ただいまおっしゃられたように、MASSの運航に当たっては、船員のマニュアルで操船される場合やリモートで操船される場合、また、自動運航システムが支援をする場合など、いろいろ考えられると思います。それらに当たって、やはりIMOのほうでも、事故が起こった場合の責任などについても議論が行われておりまして、とても慎重な議論が行われております。IMOにおいても法律委員会という委員会がございまして、そちらのほうで法的な面からも議論がしっかりなされております。

なお、自動運航船の検討においては、やはりヒューマンエラーの防止ということで、安全性の向上ということがとても重要だと思っておりますので、その目的が達成されるように、私どもとしても引き続き積極的に議論のほうに関与していきたいと思っております。

**【野川部会長】** ありがとうございます。大山委員。

**【大山臨時委員】** ありがとうございます。安全性の向上が目的ということで、そのとおりだと思いますので、ぜひともその方向でお願いしたいと思っておりますし、今後の議論の中で、この技術の進歩に伴って、いろいろと陸上からの干渉も出てくると思っておりますので、ぜひとも船員の労働力軽減につながるような方向で、あとは責任ですね。過度な責任を負わされないような、しっかりとした役割分担、責任分担、そういった形になるように議論を進めていただきたいというふうにお願いし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。ほかに、このMASSコードに関して、よろしいでしょうか。ありがとうございます。

それでは、次の議題に移りたいと存じます。

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、スムーズな退室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】** ありがとうございます。私がぜひご報告をと申し上げた、この会社の実態自体については、確かに決算期もありますから、いきなり来月というようなことは

できないでしょうから、きちっと確認ができるときにご報告いただくとお約束をいただいた上で、具体的な審査の内容の在り方ということについては、ぜひ早急に検討を進めていただいて、例えば進捗状況とかいうことについて、我々もその都度、認識を共有できるように対応していただきたいと、そういうことでございますので、これも必ず次回やれということはありませんけれども、ぜひ速やかに検討をお願いしたいと思います。

それではということで、今回につきましては、様々な議論ありましたが、今のような、言わば条件付で、これらについて派遣事業を別紙に掲げるもの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思います。よろしくお願いたします。

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。お願いたします。

**【岩下労働環境技術活用推進官】** 事務局でございます。

次回の船員部会の開催日程につきまして、2月は第4金曜日が祝日のため、既にご案内のとおり2月27日火曜日、13時半から開催予定としておりますので、よろしくお願いたします。

なお、場所は本日と異なりまして、8階の特別会議室を予定しています。日程に変更が生じましたら、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167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 —