

平成23年1月28日

於：国土交通省中央合同庁舎3号館11階特別会議室

## 交通政策審議会海事分科会

### 第20回船員部会

#### 議事録

## 目 次

1. 開 会	1
2. 議 事	
議題 1. 平成 23 年度海事局関係予算（重要事項）等について	2
議題 2. 水先小委員会の審議報告について	9
議題 3. 船員派遣事業等フォローアップについて	14
議題 4. 船員派遣事業の許可について（非公開）	14
議題 5. 無料の船員職業紹介事業の許可について（非公開）	14
3. 閉 会	15

### 【出席者】

（委員及び臨時委員）

公益代表    小杉委員、竹内委員、三好委員、石塚委員、今津委員、河野委員、野川委員  
労働者代表    高橋委員、立川委員、田中委員  
使用者代表    阿部委員、小比加委員、小坂委員、林委員、三木委員

（事務局）

国土交通省    後藤審議官  
    総務課    原田企画官、堀内財務企画室長  
    海事人材政策課    石澤海事人材政策課長、久米雇用対策室長、川上企画調整官  
    運航労務課    山本運航労務課長  
    海技課    尾形海技課長

## 開 会

【川上企画調整官】 それでは、定刻になりましたので、ただいまから交通政策審議会海事分科会第20回船員部会を開催させていただきます。

事務局の海事局海事人材政策課の企画調整官の川上でございます。よろしくお願いいたします。

本日は、委員及び臨時委員総員17名中15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。

まず、お手元に新しい委員名簿をお配りしておりますが、労働者委員の池田委員、田中伸一委員、中澤委員が退任され、新たに3名の労働者委員が任命されておりますので、ご紹介させていただきます。立川委員でございます。

【立川臨時委員】 海員組合の立川でございます。よろしくお願いいたします。

【川上企画調整官】 田中利行委員でございます。

【田中臨時委員】 海員組合の田中でございます。よろしくお願いいたします。

【川上企画調整官】 このほか、森田委員が任命されておりますが、本日は欠席されております。

続いて、配付資料の確認をさせていただきます。配付資料一覧をごらんください。まず、資料1-1、ホチキスどめされているセットがございます。海事局関係予算概要となります。資料1-2、税制改正要望結果概要、これもホチキスどめで1セットになっております。次に資料2、指名制トライアル事業のレビュー、横紙でホチキスどめになっているものです。この中に資料2-1、2-2、2-3、2-4がございますので、ご確認ください。資料3、船員派遣事業の実施状況について、縦紙でホチキスどめで3枚になっております。資料4、交通政策審議会への諮問について、これも縦紙でホチキスどめ1セットになっております。その中に資料4-1が入っておりますので、ご確認ください。それから資料5、交通政策審議会への諮問についてでございます。資料5の中に、資料5-1、無料の船員職業紹介事業の許可について、それから資料5の参考資料が入っておりますので、ご確認ください。

配付資料は以上でございますが、皆様、よろしゅうございますでしょうか。

それでは議事に入りたいと思いますので、小杉部会長、司会進行をよろしくお願いいたします。

## 議題1. 平成23年度海事局関係予算（重要事項）等について

【小杉部会長】 今年初めての船員部会でございますが、今年もどうぞよろしくお願いいたします。今日は私も中座をしなければいけない事情がございますので、あらかじめお断りさせていただきます。よろしくお願いいたします。それでは早速議事を進めていきたいと思っております。

まず、議題1の平成23年度海事局関係予算（重要事項）等について事務局から報告をお願いいたします。

【原田総務課企画官】 海事局総務課企画官の原田と申します。

私のほうから、平成23年度海事局の予算についてポイントをご報告申し上げます。

資料1-1でございます。2ページをごらんいただければと思います。2ページに平成23年度の予算総括表が記載されてございます。全体の予算の落ちつきでございますが、最後の合計のところを見ていただきますと、平成23年度海事局予算、約142億という形では前年と同額という予算を確保したところでございます。政府全体で大変厳しい予算状況であったわけですが、例年並みの予算の確保という形で財務当局等のご理解をいただいたところであります。少し、内訳を見ていただきますと、海事局の予算の大宗は独立行政法人の経費が占めます。独法の経費につきましては、114億という形で昨年の0.97という形の落ちつきになっております。独法につきましては、全独法横並びで非常に厳しい査定がございました。人件費、物件費等一律の厳しいカットがございましたが、その中で0.97という結果になっておるところでございます。6の独立行政法人経費の上の小計が海事局本体の予算でございますが、ここは27億7,000万、前年度1.08という形で、海事局の政策に多くのご理解を得たのかなというところでございます。

それでは、各論で個別の主要な部分をご報告させていただきます。まず、3ページをごらんいただきたいと思っております。内航海運・フェリーの競争力強化ですが、前年度1億円から来年度は5億5,000万という形で大幅の増額をいただいたところでございます。なかなかフェリー・内航海運業界は、リーマンショック以降の景気低迷、高速道路の料金等で非常に厳しい状況であるわけでございますが、そういう背景の中で、いかに省エネ効果の高い機器を導入していくかということで、低炭素に資する船舶の改造に対する補助金という形で約5億の予算を確保したところでございます。

続きまして5ページ目を見ていただきたいと思っております。海洋環境イニシアティブでございます。革新的な船舶の省エネルギー技術の研究開発ということで、今後この船舶の技術

開発をいかに進めていくかというのが、我が国の造船業の国際競争力を引き続き維持するための重要なポイントでございます。そういう先端の技術開発についての補助金、3分の1の国庫補助でございますけれども、この補助金を行っているという事業でございます。それぞれ20くらいのプロジェクトがございまして、これを4年間でそれぞれ進めていくというものでございますが、来年は3年目に当たりまして、それぞれのプロジェクトが山場を迎えるということで、ここも増額を認められたところでございます。

続きまして、船員関係でございます。9ページをごらんください。即戦力を備えた船員の養成に向けた内航用練習船の整備ということでございます。特別枠とありますけれども、政策コンテストという形で、特に我が国の成長等に資する政策を特別に政策コンテストの中で評価していただいて、予算を審査するというものでございますが、新規という形で、予算額4億5,000万円を確保したものでございます。下のほうに図がございます。航海訓練所の大成丸という練習船でございますが、これが30年を経過して非常に老朽化している、代替しなければならないということで、代替費用という形でまずは建造費、初年度4.5億の予算を確保したものでございます。

10ページをごらんください。船員の雇用促進の補助金でございます。これも非常に雇用厳しい情勢でございますので、いかに船員の雇用を確保していくかということで、これも前年度約9,700万から2,000万円増の1億2,000万という形の増額が認められたところでございます。

続きまして11ページでございます。これは一方で、船員が離職した場合の給付金でございます。大変経済不況厳しいわけでございますが、幸い今年度の離職状況は、当初想定したよりもそれほどひどくなかったという状況がございましたので、現状の離職の状況を踏まえまして、前年度は3億3,000万という予算でございましたが、現状を踏まえて7,000万という最低十分の予算を確保しているところでございます。

最後でございます。17ページをごらんください。関連事項という形で、離島航路の確保維持等による地域交通の活性化、いわゆる、離島航路の補助金でございます。今年度までは海事局の中で、離島航路補助という形で予算を措置しておりましたが、来年度は、離島その他、バスや鉄道という地域交通の維持、活性化に必要な予算を全部取りまとめまして、「地域公共交通確保維持改善事業」という形で要求したところでございます。結果的に305億円という新規の要求が認められたところでございます。そのうち約60億が離島航路の補助金という形で認められたわけでございます。今年度の離島の予算が47.7億円

でございますので、60億円という形で大幅に増額が認められたところでございます、引き続きこの「地域公共交通確保維持改善事業」の中で、離島航路補助をしっかりとやっていきたいと考えております。予算の関係は簡単でございますが以上でございます。

【堀内財務企画室長】　　続きまして、税制の関係をご説明させていただきたいと思えます。資料1-2です。税制改正要望結果概要と書いてございます。総務課担当の堀内でございます。1ページ目をおめくりいただきまして、海事局関係税制改正要望結果とございます。

外航海運ですが、国際競争力を有する国際運輸基盤整備のための特別償却制度の創設ということでございます。創設と書いてありますが、実質上延長で再編するような形になっております。現行の特別償却率18%。これは新しく船をつくるときに、外航船で言うと数十億から数百億といったファイナンスが必要になるわけですが、それを特別償却でキャッシュが出ていかないようにして、船をつくるためのファイナンスをやりやすくするというわけでございます。その要望をいたしまして、基本的には18%という要望が日本籍船については認められ、外国船籍についても16%ということで延長が認められたわけでございます。この特別償却制度は新しい船をつくる場合でございますが、買いかえる場合は、その下の買いかえ特例というのがございます。このときも圧縮記帳というふうに、帳簿上キャッシュは出ていかないけれども、費用化するというでキャッシュをためて、買いかえがしやすくすると。この制度についても、圧縮記帳率80%の現行維持が認められたわけでございます。内航につきましても、同様の要望をいたしまして、両方とも要望が認められております。ということで、船を更新できる環境というのは、厳しい財政状況においても、きちんと認められたということでございます。

続きまして、2ページ目でございますが、離島航路事業用船舶に係る固定資産税の特例措置の拡充及び延長でございます。これにつきましては、現行では、新造船はつくった後5年間だけ6分の1の固定資産税の減免、6年から10年は3分の1、それ以降は減免なしということでございましたが、設備要件などを撤廃しまして、既存船を含めて一律6分の1ということで大幅に拡充し、さらに何年か置きに延長を要望する必要がない、恒久化ということで拡充を認めていただきました。

それから次に、地球温暖化対策のための課税の特例に伴う免税・還付制度の創設。これは、地球温暖化対策税という新税にはなりませんでしたが、石油石炭税を地球温暖化対策のために増税するという措置がとられました。最終的には760円/キロリッター

ということで、内航の燃料にもかかってしまうこととなりますので、それについては内航運送船舶というのはモーダルシフトの観点、離島の観点などから見ても政策的に環境の施策として非常に重要なので、免税・還付をしてほしいという要望を出しまして、要望どおりになっております。

それから、24年度以降の検討課題ということでございますが、トン数標準税制の拡充につきましては、日本籍船に加えて、日本籍船の3倍の範囲内の準日本籍船、いざというときにフラッグバックできるような船にも対象を拡大してほしいという要望をいたしましたけれども、これについては24年度以降の検討課題ということで、そういう明記がされました。

それから、国際競争力を有する国際運輸基盤整備のための課税特別措置の拡充。固定資産税の外航船舶への減免についても、非課税化を要望いたしましたが、これも翌年度以降の検討課題ということで、継続検討ということになっております。

それから船舶の特別修繕準備金。中間検査などのときに検査費用をとっておくための準備金制度については、ほかの経済産業省系の特別修繕準備金がすべて租税特別措置の縮減の方針の中で廃止となっていきましたが、船舶だけは存続が認められました。

海運・船舶関係については、いろいろ税制厳しい中でかなり要望に近い形の結果が得られたと考えております。なお、昨年11月より日本人船員に係る税制に関する検討会が立ち上がっておりまして、船員税制のあり方などについて検討が進められております。第2回目は2月4日に行われる予定となっております。

以上でございます。

**【小杉部会長】** ありがとうございます。お2人から予算概要及び税制について詳しいご報告をいただきました。ただいまのご報告につきまして、何かご質問、ご意見ありましたらば、よろしく願いいたします。

どうぞ。

**【小比加臨時委員】** ちょっとお聞きしたいのですが、大成丸の予算4億5,000万を特別枠で取っていただいているということで聞いていますが、初年度分という説明を今されましたよね。建造船価からいくと40億、50億はかかるものだろうと思うのですが、その辺のところは、今後どういう流れになっていくのか。

**【尾形海技課長】** 担当しております海技課でございます。

確かにご指摘のとおり、総建造費が何億になるか、これから入札等で決まっていくこと

だと思いますが、4.5億をはるかに上回る数字になるだろうと。どうやって残りの分を確保するかということですが、引き続きこの4.5億に加えて、再来年度以降も予算要求をすることとしておりますが、他方ですべてを国費で賄うということは事実上非現実的であるということでもありますので、考え方としては、家を建てるときの住宅ローンの頭金を国から出すと。残りのローンの部分は民間資金を通じて調達し、後々返済していくというようなことを考えているところでございます。

【原田総務課企画官】 　　少し補足させていただきます。

4.5億、船舶建造費ということで要求させていただきました。これは来年以降3年間、まず4.5億で建造費ということで要求いたします。その後の残りは、建造で借りたお金を返すという形で、約10年間をめどに考えておりますけれども、独法の運営費交付金の中から支払っていくというスキームを考えておりますので、船舶自身は3年間ででき上がって供与されることになります。

【小杉部会長】 　　小比加委員、今のお答えでよろしゅうございますか。

【小比加臨時委員】 　　いわゆる使用者負担というか、業界のほうにも、それなりの応分の負担を求めるといえることですか。お金が当面かかるわけですから、その部分は例えば運輸機構からという形にするのか、それとももう、かかる時点において、それぞれ業界へ割り振るといえる形になるのですか。その辺はどうなのですか。

【尾形海技課長】 　　最近いろいろな政治をめぐる議論の中で、例えば独立行政法人航海訓練所などが仕分けの対象になり、行政刷新会議における議論の中で、運営に当たっての費用は一部受益者負担を求めべきだというような議論があることはご承知のとおりだと思います。そういう議論と本件のかかわりでありまして、私どもとしては、もちろん内航業界が最大の本件における受益者だとは思っておりますので、ご協力いただけるのであればそれはもちろん大変ありがたいことだと思っておりますが、今の時点で、この船は絶対どういう配分でだれだれからお金をもらってということを決め打ちにしているわけではございません。我々としては、とにかく責任を持ってこの船をつくるという観点でお金を資金調達をすると。ローンという形で組んだ後の償還は先ほど原田から申し上げたように交付金の中から返していくと、こういうスキームを考えているわけでございます。

【小比加臨時委員】 　　はい、ありがとうございました。

【小杉部会長】 　　よろしいでしょうか。

【小比加臨時委員】 　　はい



【小杉部会長】 ほかに。はい、どうぞ。

【田中臨時委員】 先ほどの税制改正の要望結果の資料の2ページ目の石油石炭税のところなのですが、一般旅客定期航路事業用船舶に利用される重油・軽油が、特例により上乗せ部分の免税・還付と先ほどお聞きしたのですが、もうちょっと具体的に詳しく聞きたいのですが。数字等あれば、お願いいたします。

【堀内財務企画室長】 これにつきましては、今石油石炭税というのが2,040円／キロリッターかかっているわけですが、それは上流課税という形で元売業者さん、製造業者さん、石油を最初に売るところですね、売る根っこのところで税金がかかっております。ですのでオンされたものに各海運業者さんが使われる油に、もう入っているわけですが、ここに、さらに当面250円／キロリッター、3年後には760円／キロリッターというところまで、だんだん段階的に上げていって、最終的には760円／キロリッターの石油石炭税の増税という形で新しい制度が組み上がったというわけであります。

増税分はどう使うのかというのは、地球温暖化のためにつかたらいいのではないかと、いう話もありますけれども、その辺についてはまだはっきりした決着をつけておりませんが、とりあえず増税すると。要するにエネルギーを使う方、CO<sub>2</sub>を出す石油の利用について課税していくというのが今回決められたわけであります。その議論の中で、外航船については最初から石油石炭税が免税になっておりますけれども、内航船については環境に優しいモードであるということをしつかりと主張させていただき、なおかつ離島に関しては、地域住民の足として、石油石炭税が上がってしまうと運賃にはね返って非常に困るとい話もいたしまして、そこについては石油石炭税を上乗せしないということを措置として認めていただいたわけであります。これはかなり例外的な措置です。例外をいっばいつくっていると彼らも切りがないので、税務当局もかなり慎重ではありましたが、内航海運についてはそういう意味ではいろいろな関係方面のご理解も得て、そういう決着になったという話であります。

【小杉部会長】 よろしいでしょうか。

【田中臨時委員】 はい、結構です。

【小杉部会長】 ほかに。はい、どうぞ。

【立川臨時委員】 すみません。よろしいですか。

【小杉部会長】 どうぞ。

【立川臨時委員】 1つ伺いしておきたいということがありまして、船員離職者職業

転換等給付金ということで、船特法に基づきということで、ご説明があったかと思うのですが、現行の船特法自体はこの3月末で一度措置が切れるという話を聞いております。その中で、継承的なものなのか、それとも新たな別の内容を含んだものなのか、何か違いがあるものなのか、その辺を教えていただければと思います。

【久米雇用対策室長】 雇用対策室の久米でございます。委員ご指摘のとおり、船特法に基づく指定については本年の3月いっぱい終了し新たな指定は行わないということになっております。今年度の対象者の数等を勘案すると、引き続き指定する必要性が低いと判断させていただきました。ただ、船特法は、過去に指定して給付している部分があります。船特法そのものは失業保険が切れた後に給付対象となる関係で、単年度で終了するものではないので、後年度負担があります。船特法以外にも漁臨、漁特等に基づき従前に指定した者に給付しなければいけないお金が発生しますので、その分計算して、7,000万円あれば来年度十分対応できるという判断に立ってしたということで、今のところ新たに漁業関係で何かない限り新たに給付対象が増えるということではなくて、過去の指定した給付対象者に対して期限までに支払う金額について財政措置をさせていただいたということでございます。

【石澤海事人材政策課長】 すみません。ちょっと補足させていただきますと、船特法については現行政令で23年3月までになっておりますので、その23年3月までに離職した人にかかる転換給付金分について23年度予算に計上しているということでございます。

【立川臨時委員】 よろしいですか。関連してですが、そうしますと、先ほどもちょっとお話があったかと思うのですが、リーマンショックや高速道路料金の問題、今後まだまだフェリー関係で離職者が出てくる可能性はかなりまだあると思うのですが、その方々に対する船特法的なものの継承といいますか、ケアというものは予算上は現行ではないということになるのでしょうか。

【久米雇用対策室長】 現行の状況を判断して、継続してまで……。先ほど旅客のことをおっしゃっていると判断させていただいて、もし高速道路料金等の影響を受けて、相当数の離職者が発生するというのであれば、新たな指定も含めて考えるという前提で、3月31日限りという判断をさせていただいたということでございます。

【立川臨時委員】 わかりました。

【小杉部会長】 ほかによろしいでしょうか。 ほかにございませんでしたならば、次

の議題に移りたいと思いますが、先ほど申し上げましたとおり、私はよんどころない事情がありまして、ここで失礼させていただきます。以後の司会進行は部会長代理である竹内委員にお願いいたしますのでよろしくお願いいたします。

(小杉部会長 退出)

## 議題 2. 水先小委員会の審議報告について

【竹内部会長代理】 はい、竹内でございます。久しぶりにお役目が回ってまいりました。至りませんが、審議ご協力のほどよろしくお願い申し上げます。

それでは、続きまして議題 2 になります。水先小委員会の審議報告について事務局からご報告をお願いします。

【尾形海技課長】 水先を担当しております海技課でございます。

今回のご報告は指名制トライアル事業のレビューということであります。実はこの事業が始まります前に、ちょうど一昨年の夏であります、本部会において、どういう事業をこれから始めるかということをお小委員会からの提言のご説明という形でいたしました、当時から委員の方々の顔ぶれも変わってきていることでもありますので、ごく簡単にですが、水先というもののご説明、あるいは、どういう経緯でこの事業が始まったのかということをお冒頭ご説明したいと思います。

資料 2-1 というのを開いていただきたいのですが、後ろから 4 枚目になります。これは簡単に説明させていただきますけれども、全国 35 カ所に水先区というものが設けられております。言ってみれば、ふくそう海域、交通の難所、あるいは米軍基地があるところといったところでしょうか。そういったところに免許を受けた水先人が乗り組んで船を導くということでございます。ポイントは、この水先というのは、水先の要請があった場合には必ず応じなければならない、正当な事由がない限り応じなければならないという義務が課せられているということ。それから 35 の水先区の中で 10 カ所の水域等において水先をとらなければならないという強制が行われているということでございます。一定以上のトン数の船について強制しているということでありまして、すべての船ということではないのですが、強制があるということで水先人の側にも、あるいは水先をとる船社の側にもどちらにも義務が課せられているということでございます。現在、水先人 676 人、これは昨年度末ということでありまして、各水先区の総計として仕事をしているわけでござ

いまして、実績として1年間で約14万5,000隻の水先を行っているところでございます。

この水先の料金というのはどうやって決まるのかということでございますが、次のページをあけていただきたいと思いますけれども、水先の料金制度については、平成19年4月の水先制度の抜本改正において、大きく切りかわったというご説明でございます。法改正ということで3本の柱があったわけですが、その1丁目1番地がこの水先料金の問題でございます。3本柱が黄色ということで真ん中に3つ書いてあるわけですが、水先料金に係る規制緩和という観点で、従来の全国一律の省令料金、国が決めていたものが、上限認可・届け出制に移行したということでございます。各水先人が上限を申請し、国に認可された後は、その上限の範囲内で自由に届け出で料金を決められるという制度でございます。言ってみれば、料金交渉をするということが新たにできるようになったということでございます。水先契約を締結し料金を交渉できるようになったというのがポイントでございます。

そういうわけで、従来の省令料金から離れて、多様な料金が現実に生まれてくるというのを期待したわけですが、なかなかそうならなかったということでございます。資料を1枚あけていただいて資料2-3でございますが、そういった声がユーザーサイドを中心に強くなってまいりまして、この制度がうまく機能していないのではないかと、新しくできた法制度で大丈夫かというご意見がございまして、新たに小委員会というものを立ち上げたわけでございます。もちろん、この料金問題だけではなく、水先制度全体にわたる抜本的な改正でございましたので、いろいろな運用面をめぐる課題が山積しておりました。そのすべてについて検討していただくというわけで、この小委員会を設置したわけでございます。

21年の2月26日から開催して、これまで7回開催してきています。先ほど申し上げましたトライアル事業を開始するときの提言は、第4回の21年6月25日に出されたものでございます。1回目から4回目までは主として、この料金問題を議論してきたというわけでございます。料金問題、つまり制度的には自由に交渉できるようになっているわけですが、上限のところには張りついている、しかも上限が全員同じ額で出しているということでありまして、どうやって料金交渉のような市場環境を導入していくかということがこの小委員会の課題として4回にわたって議論されてきました。その上で、今回このトライアル事業というようなことを行うことにしようと、官も入る形で、国民だけに任せず、

3者で一緒に足並みそろえてトライアル事業をやっていこうということになったわけでございます。

もう1枚あけていただきまして資料2-4であります。トライアル事業について、ややダブりますけれども、どんな事業の中身か、あるいはその目的についてご説明いたします。先ほど申したように料金の規制緩和ということで上限認可・届出制になりましたということですが、期待された効果が実現されていない。具体的に言えば、料金が全然安くなっていない、上限に張りついているということでございまして、その背景には先ほど説明いたしました応召義務というのがあるということが言われたわけでございます。つまり断れないということでもありますので、そういう体制の中で、どうやってうまく応じていくかを、水先人側から考えていきますと、輪番制というのが一番確実なのです。そういうことで各水先区においては、輪番制がとられており慣例化しておいて、輪番制のもとで同じ料金で水先をすればお金がもらえるという形になっていたということに焦点が当たったわけでございます。ということで、改めて料金交渉して自分でサービスを提供して、そのサービスに見合うお金をもらうのだというふうに意識改革をしていただくということになりまして、この小委員会において関係者合意のもと指名制、要するに、料金交渉して1対1でやるということですが、そういう指名制を有効に機能させる取り組みをやろうと、これを指名制トライアル事業とって、実施を決定したところであります。その目的は、応召義務が裏にあってできている輪番と、この人がいいあの人がいいという指名制をどうやって両立するかということでございます。うまく回るかどうかということをやってみたというのが1つ、このトライアル事業の意義。それから、そういう水先人の今までの料金環境が抜本的に変わったことを受けての意識改革、環境整備が目的とされたわけでありまして。

実施経過及び実施結果でございますが、これは4つの水先区を対象にしております。この4つは、水先隻数で言うと全体の8割から9割近くなるシェアを占めるものでございますが、東京湾、伊勢三河湾、大阪湾、内海という4つの水先区でこのトライアル事業を一昨年の7月以降順次開始しました。最終的には水先対象船舶の30%までトライアル事業、つまり指名制の対象になるというところまで、こぎつけたわけでございます。先ほどの指名制と輪番制の両立ということについては、要は「私はAさんがいい、Bさんがいい」ということをやっておきますと、輪番制というのが成り立たなくなる。つまり、みんなが同じ人に指名が集中しますと、その人が対応できるのは物理的に限界がありますので、では

次の船が入ってきたときにだれが行くかということもうまく回らなくなりますので、どうやってそれをうまく回していくかということでありますけれども、一定のグループ指名というような工夫をいたしまして、指名がない船についても回るようにできるようになったということが確認できたということでございます。現に、指名ということで料金契約を締結したところについては割引プランが設定されたということです。例えば、10万トンクラスですと、今までの料金から13～15%の割引。水先区ごとで若干幅があったということですが、13～15%の割引になったということでございます。

こういう経緯がございまして、一応トライアル事業の評価ということが行われたわけでございます。これは最初に指名制トライアル事業をやっていくんだということを小委員会で提言をいただいた時に、一定の期間が終わったところで、小委員会で評価するというお約束になっておりました。それを受けて先ほどのペーパーの一番最後の第7回というところではありますが、平成22年12月1日開催の小委員会でレビューが行われたということで、このまとめというところを書いてあるのは、そのレビューの抜粋でございます。そのまま、読ませていただきますと、指名制と輪番制の両立が可能である。言ってみれば、応召義務と料金交渉の両立が可能であったということでございます。当事者間の交渉による料金設定がなされる環境が整備されつつあると。ただし実施の過程でユーザーから寄せられたいろいろな課題・ニーズはあったということもございますが、トライアル事業としては、当初の目的を達成したのではないかというまとめをいただいております。ただ、このトライアル事業については実施の過程でいろいろな課題があったわけございまして、今後もその成果を踏まえて両当事者間でフォローアップを行うなどして、真剣に前に進めていく努力をすることが不可欠であろうと。先ほど提起されたいろいろな課題についてもこういう場を通じてフォローしていくんだということがまとめられたわけでございます。このまとめを受けまして、具体的には、水先人とユーザーサイドの間で、これは自主的な取り組みではありますが、「第1回指名制度運用協議会」というのが、この1月14日に開催されたということでございます。

それから、このまとめの中でも触れられておりますけれども、この4つの水先区以外のところでも、例えば関門でありますとか鹿島でありますとか、同じような指名制を拡大していくという動きがございまして、導入の拡大に向けての動きも具体化しつつあるということでございます。

まず概要という形で肝の部分はご説明したわけでございますけれども、当日コンセンサ

スをいただいた資料は、冒頭の資料の2というところで、4ページまで記述されているものでございます。繰り返しになりますので省きますけれども、特に3ページ目の5、6の留意事項、まとめというところをお読みいただければわかりますように、トライアル事業としてはうまくいったけれども、まだ課題があるということでございまして、その課題に向けて、引き続きこの小委員会もその動向を注視していくこととするということが3ページの一番最後の行に書かれているところでございます。

以上、水先料金をめぐる動向、特に小委員会でのレビューを中心にご説明申し上げます。

【竹内部会長代理】 ありがとうございます。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。

【林臨時委員】 本件についての小委員会の議論及び進展につきまして、深く感謝しております。小委員会あるいは協議会を通じまして、ユーザー側の意見は累々述べさせていただいております。ユーザーとしてはまだまだ満足できるレベルにはないというぐあいに考えてございまして、今後とも運用協議会での議論を見ながら、官の方々に都度適宜アドバイスなりご指導を引き続きお願いしたいと思っております。今までの議論で十分にできているとは思いますが、あえて、一言お願いをしておきます。よろしく申し上げます。

【竹内部会長代理】 はい、今の件は、特によろしいですか。

【尾形海技課長】 いろいろご指摘いただきましてありがとうございます。私どもといたしましても小委員会というのは官が設定している場でございますが、その他にも関係者の集まる場を通じて、民民の協議会における動向をきちんとフォローしていくという考え方でございます。具体的には、協議会でどういう話し合いが行われているのか、第1回目は既に行われておりますが、我々、そういったことをつぶさに把握した上で、官が後ろから何らかの形で助言あるいは示唆をすべきことがあれば、きちんとそこはやっていくという環境で、料金交渉がきちんと市場原理という方向で行われるよう、水面下ではありますが、アヒルの水かきみたいになるかもしれませんけれども、環境整備に努めていきたいと思っております。

【竹内部会長代理】 ありがとうございます。よろしゅうございますか。他にはいかがでございでしょうか。

ほかにないようでしたら、次の議題に参りたいと思います。

### 議題3. 船員派遣事業等フォローアップについて

議題3になります。船員派遣事業等フォローアップについて事務局からご報告をお願い申し上げます。

【久米雇用対策室長】 船員派遣事業フォローアップについてご報告させていただきます。資料3でございます。船員派遣事業制度が導入されまして、その際に必要に応じて検討を加え、その結果に応じて必要な措置をとりながら、官労使によるフォローアップの場を設けていくということで、船員派遣事業フォローアップ会議が平成17年7月に設置されまして、先日1月19日に12回目のフォローアップ会議を開催させていただきました。フォローアップ会議で議論していただいたのは、現在まで船員派遣事業について、17年4月に導入されたわけですが、現在まで当部会の審議をいただいた上で許可をしている事業者が214事業者あります。平成22年3月から12月までに地方運輸局により事業所監査を30カ所行いました。この事業所監査は、新たに許可を与えてからおおむね3カ月以内に入る。それから既に更新したところがあるのですが、最初の有効期間は3年、更新をしてから5年ということで、この5年間の間に1回入るということで、それぞれの事業者が事業所監査に入っているわけですが、先ほど言った3月から12月まで入った30事業者について事業所監査入った状況についてご説明させていただきました。

この監査において6事業所において、派遣先から派遣船員の就業状況を毎月1回以上、派遣先から派遣元へ通知するということが規定されているのですが、その通知を受けていないなど、延べ8件の不備事項がこの事業所監査で発見されました。運輸局は所要の指導を行い、既に是正は行われているということでございます。細かくは資料に記載されていますのでごらんいただければと思います。以上でございます。

【竹内部会長代理】 ご説明ありがとうございました。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します。

ありがとうございます。ほかにないようでしたら次の議題に移りたいと思います。

### 議題4. 船員派遣事業の許可について

### 議題5. 無料の船員職業紹介事業の許可について

議題4になります。船員派遣事業の許可について及び議題5の無料の船員職業紹介事業の許可についてのことになります。本件については個別事業者の許可に関する事項であり、企業の個別情報も多数含まれておりまして、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条ただし書きの規定により、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、関係者以外の方はご退席をお願い申し上げます。

(関係者以外退席)

## 閉 会

【竹内部会長代理】 どうも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すべて終了いたしました。全体で何かございますでしょうか。

【立川臨時委員】 よろしいですか。この会議初めて出させていただきましたので、会議の議題になるかどうか教えていただければと思っているのがありまして。といいますのは、先般、行政刷新会議の規制緩和の部会のほうで、カボタージュ規制の緩和というような項目が挙げられております。将来的にはもし実施されれば内航関係の影響はかなり大きなもの。そういうことになりますと、船員の雇用にもかなり大きな影響が出てくるということで、この船員部会として何かそういう面での検討はなされるということがあるのでしょうか、ないのでしょうか。

【竹内部会長代理】 はい、この点、お願いします。

【井手海事局長】 すみません。担当課長がおられませんので、局長が担当課長にかわってお答えします。委員おっしゃるようにカボタージュの見直しということが、行政刷新会議の下にあります規制緩和の分科会の意見として出されておりました、正式に私どものほうにも先ほどその意見が来ております。これは全部で数百項目あるそうございまして、その中の1項目ということでございますが、今後3月のどこかのタイミングまでに政府全体としていろんな協議、検討が行われて、その結果が最終的には閣議決定されると、そういうプロセスになるものと承知しております。そういう意味では一連の手続が始まった段階と。分科会としては、そういう意見をまとめたのですが、政府全体の対応はこれからということで、今後政府内部でいろんな議論がさらに行われて、最終的に3月にこれについての扱いをどうするかということの結論が出てくるということになると思います。この部会での審議事項ではございません。

【竹内部会長代理】 よろしゅうございますか。

【立川臨時委員】 ちょっと雇用対策上の問題を非常にはらんでいるので、何か予算措

置的なものとか、何かそういう論議はできないのでしょうかねということを含めてお伺いしたいと思いますが。

【井手海事局長】 規制緩和のこの話は、私どもとしては、今それで直ちに予算措置云々ということにはならないと思っております。いずれにしても、結論がまだ出ているわけではないので、分科会としての意見が出されたという段階でございますので、まだそれが最終結論ということではありませんので、先ほど申し上げたように手続が……。分科会としてはそれで1回閉じているわけですが、分科会の意見が出てきて、これから政府全体としては手続が始まった段階ということで、今後どういう方向に議論が行くかということはまだわかりません。

【立川臨時委員】 はい、あと1点よろしいですか。

【竹内部長代理】 はい。

【立川臨時委員】 それから先般、国交省さんのほうで開かれました海事労働条約の説明会に参加させていただいたのですが、ヨーロッパ関係の影響もありというようなことで、本会議のほうにその内容が上がってくるという話も聞いておるわけですが、それがおくれしてくるというようなことになっているようなのですが、目安としては、どういうスケジュールで、時期的なものを含めまして、どんな流れで上がってくるのでしょうか。海員組合としては、かなり海事労働条約自体は促進していただきたいということでやっていますし、ヨーロッパ系がおくれても、それはヨーロッパの事情があるわけで、日本としては率先して取り組むべきではないかと思っているところなのですが、いかがなものでしょうか。

【山本運輸労務課長】 運輸労務課長の山本でございます。先日の関係者向けの説明会を実施させていただきましたと、その際にもご説明させていただいたとおりでありますが、労働条約対応の法改正、国内法化作業、そのトップに来るのが船員法改正ということになるので、その作業を進めてまいりました。話に出ましたように、ヨーロッパというか全体的な状況で、まだ批准国数が限られているということで、発効要件の30カ国に対して11カ国ということで、要件を満たして1年後に発効ということですから、それまでの間に国内法等、準備を整えなければならないのですけれども。その時期がちょっと見えないということで、国土交通省全体としての今の通常国会への提出ということについては、船員法の改正については提出検討中の法案ということで、冒頭のタイミングですぐに出していくことにはなっていないのです。ただ、批准状況をこれからウオッチしていく中で、いつそうなってもいいようにということで、この前の説明会もさせていただきました。法案提出に当たっては

閣議決定をした上で、国会に出していくのですが、その前のタイミングで船員部会にも諮らせたいというのを予定しています。それはいつ提出するんだ、あるいは前もっていつ閣議決定するのかという時点が、今、この時点ですということがまだ言えないので、なかなかいつごろというお話ができないのですが、いずれにしても部会のほうには諮らせていただきたいと思っております。

【竹内部会長代理】 いかがですか。よろしゅうございますか。

【立川臨時委員】 なかなか時期が見えないというか、積極的に出してくるという方向というかお考えはないのでしょうか。積極的に日本で批准していこうと。

【山本運輸労務課長】 批准作業のほうは外務省さんと連携しながらやっているのですが、正直言って海事局としてはなるべく早く出したかったというところですが、全体の状況の中で翻ってこの法案の国内法化を図るという必要性についていろいろ見たときに、発効時期の見込みという点が精査をした場合に検討中という位置づけになる要素になったということでご理解いただければと思います。我々としても早く出したいのはやまやまでございます。

【竹内部会長代理】 はい。

【立川臨時委員】 今日はこれ以上やっても、考えは出てきそうもないんですが。なるべく早い段階で法案を出していただくことをお願いしたいと思います。

【竹内部会長代理】 そういうご要望があったということでございますね。ありがとうございました。ほかはよろしゅうございますでしょうか。

でしたらこれで議事の進行を事務局にお返し申し上げます。

【川上企画調整官】 次回の部会の日程でございますが、2月28日、月曜日14時からとさせていただきますので、よろしく願いいたします。

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20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ご出席いただきまして、どうもありがとうございました。

— 了 —