

平成24年9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36回船員部会

#### 議事録

## 目 次

1. 開 会	1
2. 議 事	
1. 平成25年度海事関係概算要求（重要事項）等について	2
2. 船員に関する特定最低賃金の改正について	6
3. 船員法施行規則の一部改正等について	10
4. 平成23年度船員需給総合調査結果について	15
5. 船員派遣事業の許可について	19
6. 無料の船員職業紹介事業の許可について	19
3. 閉 会	19

### 【出席者】

(委員及び臨時委員)

公益代表 竹内委員、石塚委員、今津委員、鎌田委員、河野委員、

労働者代表 高橋委員、立川委員、田中委員、藤澤委員

使用者代表 阿部委員、五十嵐委員、小比加委員、小坂委員

(事務局)

国土交通省 花角参事官

総務課 岩本企画官、藤原財務企画室長

海事人材政策課 多門海事人材政策課長、古坂雇用対策室長、白崎企画調整官

運航労務課 山本運航労務課長、伊藤課長補佐

海技課 岩月海技課長

## 開 会

【白崎企画調整官】 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36回船員部会を開催させていただきます。

私は、事務局の海事局海事人材政策課の白崎でございます。よろしくお願いいたします。また、船員部会を担当しておりました大臣官房参事官の河田が異動し、大臣官房審議官の花角が着任しましたので、ご紹介申し上げます。

【花角審議官】 今月11日付で官房審議官に着任いたしました花角でございます。委員の先生方におかれましては大変お世話になると思いますが、どうぞよろしくお願いいたします。

【白崎企画調整官】 本日は、委員及び臨時委員総員17名中13名がご出席ですので、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。

続いて配布資料の確認をさせていただきます。資料の番号は、縦置きの資料は右上に、横置きの資料は左上、黒のダブルクリップでとめているあたりに記載してございます。

資料1として、「船員に関する特定最低賃金（漁業（遠洋まぐろ）最低賃金及び漁業（大型いか釣り）最低賃金）の改正について」、その参考資料として、資料1-1から1-3までが各1枚です。資料2として、「交通政策審議会への諮問について 諮問第161号（船員法施行規則の一部改正等について）」が1部と、その参考資料として資料2-1、2-2、2-参考が各1部です。資料3として、「交通政策審議会への諮問について、諮問第159号（船員派遣事業の許可について）」が1部と、その参考資料として資料3-1が1部です。この資料3-1は、委員限りの資料でございます。資料4として、「交通政策審議会への諮問について、諮問第160号（無料の船員職業紹介事業の許可について）」が1部と、その参考資料として資料4-1が1部と資料4-参考が1枚です。なお、資料4-1は委員限りの資料でございます。資料5として、「平成25年度海事局関係予算概算要求」の冊子が1部と、「平成25年度海事局関係税制改正要望概要」が1部です。資料6として、「平成23年度船員需給総合調査結果報告書の概要」が1部です。

以上でございます。資料は行き届いておりますでしょうか。

それでは、議事に入りたいと思います。

本日の船員部会につきましては、船員部会運営規則第4条第2項の規定により、落合部会長から竹内部会長代理に一任する旨のご連絡をいただきましたので、竹内部会長代理に

司会進行をお願いいたします。

## 1. 平成25年度海事関係概算要求（重要事項）等について

【竹内部会長代理】 皆様、お忙しいところ、どうもありがとうございます。本日、落合部会長はご都合があつてどうしてもということでしたので、私がかわりに司会進行を務めさせていただきます。ご協力のほど、よろしくお願いいたします。

では、お手元にご置きます議事に基きまして進めてまいりたいと思います。本日の議題は、議題1の船員に関する特定最低賃金の改正についてから、議題6の平成23年度船員需給総合調査結果についてまでの6件でございます。ただ、議事の進行上の都合もございますので、最初に議題5「平成25年度海事関係予算（重要事項）概算要求等について」から始めたいと思います。

では、事務局よりご説明をお願い申し上げます。

【岩本総務課企画官】 海事局総務課の岩本でございます。よろしくお願いいたします。

それでは、資料5-1を1枚めくっていただきまして1ページでございます。一番上の箱ですけれども、平成25年度予算概算要求のポイントということで、総額は157億9,000万、対前年度比12.8%増でございます。このうち、いわゆる行政経費としまして49.6億、さらに、独立行政法人経費としまして108.3億、また、今年度は日本再生戦略という特別な枠が設けられておりまして、特別重点要求額としまして29億円、さらに、引き続きもございますけれども、東日本大震災復興特別会計として2.4億円を要求させていただきたいと思っております。

主な予算項目を見ていただきたいと思います。来年度は、海事局といたしまして少し力を入れた予算としまして、海洋フロンティアへの挑戦という項目を立てております。これは、昨年は、今年度予算として環境イニシアティブという予算をもらってございましたけれども、これをさらに海洋開発分野への進出ということも込めまして、発展的に30.7億円を要求させていただくということでございます。

中身的には、日本再生戦略のグリーンでございますけれども、海洋産業の戦略的育成のための総合対策ということで29億円、新規で要求させていただいています。さらに、浮体式洋上風力発電施設の安全性に関する研究開発は、平成23年度から25年度の3ケ年でございますけれども、最終年度としまして4,000万を要求させていただきます。

もう一つの目玉でございますけれども、船舶を活用した災害時の救援体制の整備等とい

うことで、これは復興特会のほうでございますけれども、総計2.2億円を要求させていただくということでございます。

以下は、例年に引き続きでございますけれども、内航海運・フェリーの競争力向上・体質強化としまして3.2億円、船員雇用促進対策等で1.9億円、さらに独法関係、3法人でございますけれども、合わせて108.3億円ということでございます。

関連事項としまして、離島航路の確保維持等による地域交通の活性化ということで、341億円の内数として要求させていただいております。これは、総合政策局要求の内数でございます。

1枚めくっていただきまして、主な項目につきまして簡単に申し上げたいと思います。

3ページ、先ほどの海洋フロンティアの挑戦ということで、総額は29億円でございます。目的は、非常に急成長いたします世界の海洋開発市場への取り込みということで、将来的にEEZの開発を自前の技術で行うことを目的に技術開発をしていこうということでございます。

ただ、この項目では非常に見にくいんですけれども、テーマとしましては2つございます。1つは、海洋開発分野への技術開発、そして、さらなる省エネ船、具体的にはCO<sub>2</sub>削減50%船でございますけれども、この技術開発を進めていこうということでございます。

下の「背景」の「現在」というところは海洋開発分野でございますが、海洋開発市場は陸からどんどん沖合に向かっております。さらに、この円グラフは海洋開発分野のシェアですけれども、韓国、シンガポール、中国にほとんどのシェアがとられておまして、実は日本は1%のシェアしかないという現状でございます。2020年度、規模的には10.8兆円ぐらいの市場規模になるということで、この市場を何とかとりにいきたいという意味も込めまして、技術開発を進めていきたいということでございます。

ちなみに、韓国、中国の状況を書いておりますけれども、韓国は2020年度に8兆円、中国につきましては6兆円を目指した政府の支援を行うことを言っております。これが1つ目でございます。

4ページ、具体的な施策につきましては、①、②、③ということで、海洋資源開発プロジェクトへの進出支援、国際競争力の基盤となる技術力の向上、そして、生産基盤の強化ということで、それぞれ合計しまして29億円ということでございます。

5ページをお願いします。これは、浮体式の洋上風力発電施設の安全性でございます。

23年度からの最終年度ということで、最終年度は、浮体式の洋上風車の安全ガイドラインの策定を行うという経費でございます。

6ページを飛ばしまして、7ページでございます。船舶を活用した災害時の救援体制の整備ということで、目的は、東日本の地震のときに非常にポテンシャルの高いフェリーをなかなかうまく活用できなかったということがございまして、これを何とかうまく使える仕組みをつくりたいというところでございます。

「課題」を見ていただきますと、現状ではフェリーの災害救援機能を効果的に活用するための具体的な枠組みがない、紳士協定等はございますけれども、動かすような具体的な枠組みがないということでございます。そして、航路外での救援活動に伴うフェリー会社の減収・費用増の補填に関するルールがない、定係地以外で横づけして荷物を出し入れするような汎用性のある設備があまりないということで、下の箱を見ていただいて、国と自治体とフェリー会社のトライアングルでこういう仕組みづくりをしましょうということでございます。

具体的には、まず、フェリー会社と自治体に協定を結んでいただきます。どういう協定かといいますと、下に平時と災害時に分けておりますけれども、フェリー会社と自治体との間で、自治体は例えばフェリーの持ち分を持ったり、検査費用を一部負担したり、港湾使用料を負担したりといったことをやります。フェリー会社は通常の活動をしていただくんですが、いざ発災時には、特定されたフェリーをその自治体のために活用できる、さらに自治体はその費用も負担するという協定でございます。

その協定が締結された上で、フェリー会社と自治体が国に対して、いわゆる汎用性のある設備の改修費用を請求する。請求された費用の一部を国が負担するという制度でございます。これを来年度から始めていきたいと考えております。

8ページは、内航海運・フェリーの競争力向上ということでございますけれども、環境に配慮した形で、低炭素化事業の総合対策ということで、CO<sub>2</sub>削減に有効なエンジンの改修だとかプロペラの改修に対して、引き続き補助等を行っていくという仕組みでございます。

9ページは、船員雇用促進対策等ということで1億5,000万を計上しております。対前年度同額でございまして、この仕組みは、平成21年度から開始しております。今年度、下の箱にございますように、グループ化などを実施した内航海運事業者への支援の重点化ということで、若干仕組みを変えてございまして、非常に順調に進んでいると聞いておりま

す。来年度も同額の予算で、引き続き同様の仕組みで進めていくべく予算要求をさせていただきたいと考えております。

以下、10ページ以降につきましては、ご参考までに読んでいただければと思っております。

以上でございます。

【藤原財政企画室長】 それでは、引き続き、税制の関係につきまして簡単にご説明させていただきます。資料5-2をご覧ください。

1ページおめくりいただきますと、本年度の海事局の税制関係の項目は2つでございます。1つがトン数標準税制の拡充の具体化、もう一つが船舶に係る特別償却の延長でございます。

1ページおめくりいただきまして、トン数標準税制の拡充に関してでございますが、真ん中の四角に、昨年末に策定されました平成24年度の税制改正大綱におきまして、黒字で塗ってございますように、通常国会における海上運送法の改正、日本船舶・船員確保計画の拡充を前提に、平成25年度の税制改正において、日本船舶増加のインセンティブにも十分配慮しつつ、適用対象を我が国外航海運業者の海外子会社が所有する一定の要件を満たした外国船舶に拡充すると記載されております。さきの国会で海上運送法が通りましたので、拡充要望を出して中身を詰めていきたいと考えております。

要望の内容については、一番下の四角に4つ挙げておりますけれども、上の2つについては、拡充対象船舶を準日本籍船というところまで拡充するものでございます。具体的な内容につきましては、下の2つになってまいります。1つは、各年度の対象隻数は外航日本籍船の各年度増加隻数の3倍までとする、そして、上限を450隻までとするということを挙げております。もう一つは、みなし利益の水準でございますけれども、新しく創設いたします準日本船舶のみなし利益の水準を、日本籍船の1.5倍までとするという内容でございます。このような内容で税務当局と内容を詰めていきたいと考えております。

もう1枚おめくりいただきまして、船舶の特別償却の延長でございます。船舶の特償につきましては外航と内航がございまして、一番上の四角の一番最後のところに書いてございますように、外航につきましては、日本籍船で18%、外国籍船で16%の特償が認められております。内航におきましては、環境性能がいい、CO<sub>2</sub>削減16%のものにつきまして18%、やや環境性能が落ちますけれども、CO<sub>2</sub>削減約12%のものについて特償16%が認められております。

この要望の概要につきましては、内航については現行どおり延長したいということでございますけれども、外航の分野につきましては、下から2番目の「要望の概要」に書いてございますように、CO<sub>2</sub>排出量におきまして、このたび通りました海防法で定めます排出基準を一定の率、上回るよう要件を強化してまいりたいと考えております。

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。

では、ただいまの資料5-1、5-2のご説明につきまして、何か質問等、ございますでしょうか。

【森田委員】 資料5-2の税制改正要望概要のトン数標準税制の拡充についてですが、中段の「平成24年度税制改正大綱」では「日本船舶・船員確保計画の拡充を前提に、平成25年度税制改正において」という記載になっております。そこで、その下の「政策の達成目標」には、隻数について記載がございますが、日本人船員の拡充についても前提になっていることを踏まえれば、当然、日本人船員の数も政策の達成目標の中に入らないと変ではないかなという気がするわけですが、この記載がないのはどうしてでしょうか。

【竹内部会長代理】 今のお尋ねにつきまして、いかがでしょうか。

【藤原財政企画室長】 具体的な政策目標としては日本籍船を増加させるということですが、今、ご指摘がありましたとおり、当然、日本船舶・船員確保計画の拡充の中には日本人船員の増加をどういうふうにしていくかということも含まれてまいりますので、その内容についてこれからよく検討してまいりたいと考えております。

【竹内部会長代理】 よろしいでしょうか。

ほかにはいかがでございましょうか。よろしいですか。

## 2. 船員に関する特定最低賃金の改正について

なければ、次の議題にまいりたいと思います。議題1「船員に関する特定最低賃金の改正について」でございます。この議題につきましては、漁業（遠洋まぐろ）最低賃金専門部会及び漁業（大型いか釣り）最低賃金専門部会を設置し、調査・審議を行ってまいりましたので、それぞれの専門部会における調査・審議の経過についてご報告をいただいた上で審議をすることといたしたいと思っております。

両専門部会の会長として調査・審議をまとめてくださいました石塚委員からご報告をお



願い申し上げます。

【石塚委員】 石塚でございます。

それでは、漁業（遠洋まぐろ）最低賃金専門部会及び漁業（大型いか釣り）最低賃金専門部会における調査・審議の経過及び結果についてご報告いたします。

初めに、両専門部会は、それぞれ船員部会長が指名した公労使各2名、計6名の委員により構成されておりました、具体的には資料1－3の委員名簿の方々で調査・審議を行いました。

次に、調査・審議の状況についてご説明します。

まず、漁業（遠洋まぐろ）最低賃金専門部会についてですが、今日12日及び19日の2回にわたり調査・審議を行いました。1回目の12日は委員紹介の後、私が専門部会長に選任されました。続いて、海事局から諮問の趣旨について説明があった後、関係船員及び関係使用者に対する意見聴取に関する官報公示を行った結果、いずれからも意見の提出はなかった旨が報告されました。

続いて、遠洋まぐろはえ縄漁業の状況について水産庁から、当該漁業の賃金実態及び労使間協定の状況、陸上労働者に係る最低賃金に関する状況等について海事局から、それぞれ説明がありました。その後、最低賃金額の検討に入り、労使双方から意見が述べられました。

まず、使用者側からは、日本人の後継者対策を確保する必要性に理解を示しながらも、近年の漁業経営収支が毎年マイナスであること、1年半前の震災の影響がまだ残っていること等から、非常に厳しい状況にあることを踏まえ、今年度は最低賃金額の据え置きをお願いしたいとの意見が述べられました。

一方、労働者側からは、漁業経営者は国の数々の政策支援を受けていること、新たな日本人の後継者を確保する必要性があることから、最低賃金額のアップをお願いしたいとの意見が述べられました。

労使双方の意見に隔たりがありましたので、私の提案により審議を中断し、労使だけで話し合いを持っていただきました。

再開後、労使双方から、議論を深めるため議論を継続する必要があるとの意見が述べられましたので、私は12日当日に結論を得ることは難しいと判断し、専門部会を再度開催し結論を得ることを提案いたしまして、労使双方が了承いたしましたので、当日はそこで専門部会を終了しました。

2回目の19日は、調査・審議に先立ち、労使双方より、労使だけでの話し合いを行いたい旨の申し出がありましたので、審議の開始時刻をおくらせて労使で話し合いをしていただくことになりました。話し合いの終了を待って調査・審議を開始し、労使双方から、今年度は最低賃金額を月額200円引き上げることで合意したとの報告がありました。これを踏まえて、私から、改めて今年度の最低賃金額を月額200円引き上げることを提案し、労使双方の各委員の了承をいただきました。

したがって、専門部会としましては、資料1の記1のとおり、遠洋まぐろ最低賃金については、最低賃金を、月額19万2,500円のところを19万2,700円に改定することが適当であるという結論に至りました。

次に、漁業（大型いか釣り）最低賃金専門部会についてですが、遠洋まぐろと同じく、今月12日及び19日の2回にわたり調査・審議を行いました。1回目の12日は、委員紹介の後、私が専門部会長に選任されました。続いて、海事局から諮問の趣旨について説明があった後、関係船員及び関係使用者に対する意見聴取に関する官報公示を行った結果、いずれからも意見の提出はなかった旨が報告されました。

続いて、大型いか釣り漁業の状況について水産庁から、当該漁業の賃金実態及び労使間協定の状況、陸上労働者に係る最低賃金に関する状況等について海事局から、それぞれ説明が行われました。また、今年度は、最低賃金額に加えて、最低賃金を適用する漁船の大きさについても調査・審議する必要がある旨、海事局から説明がありました。

これは、水産庁が漁業許可のいわゆる一斉更新を8月に行い、その際、いわゆる中型いか釣り漁船の大きさを総トン数185トン未満から200トン未満に見直したことによるもので、その見直しについて水産庁から説明が行われました。そこで、最低賃金額の調査・審議に先立ち、大型いか釣り漁業に係る最低賃金を適用する漁船の大きさについて、労使双方から意見が述べられました。

使用者側からは、総トン数200トン以上に見直す必要がある旨の意見が述べられました。一方、労働者側からは、現状のままの総トン数185トン以上とする意見が述べられました。労使双方の意見に隔たりがありましたので、大型いか釣り漁業の最低賃金を適用する漁船の大きさについての調査・審議を一たん中断し、最低賃金額の調査・審議を行うこととし、労使双方から意見が述べられました。

使用者側からは、今年度は、平成12年度から始まった賃金見直しの経緯を踏まえ、月額100円アップでお願いしたいとの意見が述べられました。一方、労働者側からは、1

00円のみならず、地域格差が8,000円もあることから、大幅アップをお願いしたいとの意見が述べられました。漁船の大きさ及び最低賃金額について労使の意見に隔たりがありましたので、私の提案により審議を一時中断し、労使だけで話し合いをしました。

再開後、労使双方から、お互いの主張の隔たりが大きく、なかなか意見の一致を見ないため、時間をいただいて、さらに労使で話し合いたいとの意見が述べられましたので、私は12日に結論を得ることは難しいと判断し、専門部会を再度開催し結論を得ることを提案いたしまして、労使双方が了承しましたので、当日はそこで専門部会を終了いたしました。

2回目の19日は、調査・審議の冒頭に労使双方より、労使だけでの話し合いを行い、最終的な調整をしたいとの申し出がありましたので、審議を中断して労使だけで話し合いをしていただくことにしました。

再開後、使用者側からは、大型いか釣り漁業の最低賃金額を適用する漁船の大きさを総トン数200トン以上に見直す旨、東日本大震災などの影響で引き続き経営が苦しいことから、やはり今年度は最低賃金額を月額100円引き上げるにとどめたい旨の意見が述べられました。また、労働者側からは、労使間協定も八戸地区で協議中であり、他地区との格差是正については次年度以降、協議していくことで労使は合意したとの意見が述べられました。

これを踏まえて、私から改めて漁船の大きさを総トン数200トン以上とすること、今年度の最低賃金額を月額100円引き上げることを提案し、労使双方の各委員の了承をいただきました。

したがって、専門部会としましては、資料1の記2のとおり、大型いか釣り最低賃金については、漁船の大きさの「総トン数185トン以上」というところを「総トン数200トン以上」に改定すること、また、最低賃金額の月額19万6,700円を19万6,800円に改定することが適当であるという結論に至りました。

以上をもちまして、漁業（遠洋まぐろ）最低賃金専門部会及び漁業（大型いか釣り）最低賃金専門部会の調査・審議の経過及び結果についての報告を終わります。ご審議のほど、よろしく願いいたします。

【竹内部会長代理】      ありがとうございました。

では、ただいまのご報告につきまして、ご質問等ございますでしょうか。

特にならなければ、船員に関する特定最低賃金（漁業（遠洋まぐろ）最低賃金及び漁業（大型いか釣り）最低賃金の改正につきましては、資料1の案のとおり決定したいと

思いますけれども、よろしいでしょうか。

(「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。

それでは、資料1のとおり決定ということにさせていただきます、海事分科会長に報告することにいたします。

### 3. 船員法施行規則の一部改正等について

それでは、次の議題に参りたいと思います。議題2、船員法施行規則の一部改正等につきましては、事務局からご説明をお願いいたします。

【山本運航労務課長】 運航労務課でございます。資料2でご説明させていただきます。前回、8月の部会でご説明させていただきました海上労働条約に対応した船員法施行規則等の省令改正について、本日、正式に諮問事項ということで諮らせていただきたいと思いますっております。

まず、前回の船員部会以降の動きといたしましては、各委員、関係団体の皆様方にも大変ご心配をおかけしておりましたが、船員法改正につきまして、おかげさまをもちまして通常国会会期末までの間に国会での審議を議了することができ、既に改正法も公布をさせていただきます。

具体的には、資料2-2、横長資料の1枚目をご覧ください。これまでの経緯、今後の予定ということで記載しておりますが、平成24年のところで、8月31日に衆議院の国土交通委員会での可決、それに引き続きまして9月6日の衆議院本会議でも可決され、9月12日に改正法は官報公布をされております。上のほうを見ていただきまして、外務省の手続である条約の批准承認についても同じ9月6日に衆議院で議了し、可決されているところでございます。

条約については、1枚おめくりいただきまして、前回の部会でも少し状況はご紹介させていただきましたが、その後、ロシア、フィリピンの批准も正式に批准登録されまして、30カ国目であるフィリピンの批准寄託日、本年8月20日をもって発効要件は充足されております。条約の規定に従いまして、条約の発効は、1年後の来年8月20日ということで、現時点で11カ月足らずという状況でございますが、この発効に間に合うよう、特

に下位法令の整備、条約の批准手続をはじめ、各種準備を進めていくこととなります。

資料の3枚目以降が、省令改正の内容となります。資料2－参考という縦長の資料もつけておりますので、適宜ご参照いただければと思いますが、前回の部会で詳細をご説明させていただきましたので、全体的に簡潔にご説明させていただければと思っております。

省令改正につきましては、条約担保のために、法律改正を行った事項の詳細部分について定める、あるいは省令措置によって条約担保を新たに図るということで、船員法施行規則の改正、労働安全衛生規則等その他の省令の改正、ものによっては新規の省令制定を予定しております。

船員法施行規則の改正内容は、横長資料の3ページから5ページにかけての記載のとおりでございます。3ページ冒頭でございますように、雇入契約締結前の労働条件の説明、あるいはその際の書面の交付等、より詳細な手続、記載事項、あるいは具体の基準について、省令の各規定で定めていくことにしております。

3ページから5ページにかけて、明朝体でいくつか補足を書いておりますが、省令における規定内容とは別に、モデル書式等についても策定の上、通達等でお示ししていきたいと思っておりますし、例えば、4ページをご覧いただきまして、⑨ということで、船内で調理を行う者の教育が今回、条約担保措置ということで省令改正を行わせていただきますが、必要な教育内容や教育を行ったことの証明等につきまして、国のほうでも適切に関与し、教育が行われるよう措置していきたいと考えております。

最後の6ページの部分は、船員法施行規則以外のその他の関係省令ということで3点、記載させていただいております。こちら、どの省令を改正するか、新規に省令を制定するか等、法令上の建てつけの問題ということでまだ検討中の部分がございますが、内容として、ここに挙げた3点を措置することを考えています。条約担保を図るための新たな義務づけ、あるいは法律改正で導入された検査制度についての詳細な手続等について定めることを予定しております。

以上が中身になりますが、前回の部会におきまして、小坂委員から改正法の適用に当たっての漁船への実態の配慮ということでご意見をいただきました。ご案内のとおり、改正船員法への漁船の適用につきましては、国内法化勉強会やこの船員部会でも整理されましたとおり、労働条件や最低年齢要件という部分を除いて、商船と同様に新たな制度が適用されることとなります。その際、漁船の実態を踏まえ、新たな規定をどのように適用していくか、関係団体の方々ともご相談を重ねさせていただきました。改正法の適用を前提に

実態を踏まえた制度とできるよう、いろいろ関係の皆様よりお知恵をいただきました。より細部の詰めは残っておりますが、順調に調整を進めさせていただいた、あるいは、いただいているということをご報告させていただきます。

最後、もう一度、横長資料の1枚目をご覧ください。24年のところで、下位法令の整備ということで、本日、省令改正について諮問させていただいておりますが、「本年秋目途」と記載をさせていただいている黄色い部分となります。

ここに記載がありますとおり、下位の法令ということでは、省令のほかに政令がございます。今日の直接の諮問の内容ではございませんが、少し説明させていただきますと、政令のほうも現在検討中ですが、ここで定まってくる事項は、省令で定めるという手続やその詳細、具体的基準とは少し異なる性格の事項となります。

具体的には、この表の25年の欄の冒頭に、「改正法一部施行」という記載が2つございます。緑色あるいはオレンジ色で記載しているところですが、新制度がいつからスタートするかということで、前回の説明の際に、来年1月、2月あたりを予定しており、これを目標に作業を進めていきたいという旨、ご説明いたしました。「この時期を具体的に何月何日にするか」ということを決める、あるいは、その下に記載があるように、今回の海上労働条約に対応して、外航船舶に対して旗国検査を実施し証書を発給するという手続が出てまいります。その際、手数料を国のほうで徴収させていただくこととしておりますけれども、「手数料の額をいくらにするか」とか、検査について、登録検査機関制度を導入することとしていますが、その「登録の更新期間を何年にするか」というように、いわば「決め」の事項を政令で定めることとなります。いずれまた内容が固まりましたら、関係団体の皆様にもご説明の上、本部会での取り扱いについてもご相談させていただきたいと思っております。これを補足させていただきます。

以上、簡単ではございますが、前回に引き続き、省令改正について、今日は特に諮問ということでご説明させていただきました。

本日、ご了解が得られる場合には、船員部会での議了ということで、交通政策審議会の答申手続をとらせていただきまして、改正省令の制定、ひいては条約批准に向けた作業を一步前に進めさせていただければと考えております。

なお、省令制定に必要な手続としては、この船員部会のほかに、パブリックコメントという一般からのご意見募集の手続がございます。改正法の国会審議あるいは公布時期が遅くなった関係で、本日の時点で意見の募集期間がまだ終了していない状況でございますが、

意見募集の結果を踏まえ、今回ご審議いただいた内容に大きな見直しを加える等の必要が仮に生じた場合には、また後日、ご報告もさせていただければと考えております。

最後に、前回もご意見をいただきましたし、私からも申し上げましたが、省令の規定内容というより、より詳細の運用部分について、まだご相談を継続させていただく部分もございますので、関係の皆様におかれましては、ぜひ、引き続きよろしく申し上げます。

それから、先ほどの1ページの表にもございますように、条約発効は来年夏ですが、それに向けて順次、来年の頭あたりから制度自身はスタートさせていきたい、そのためには、この秋にも下位法令の整備ということで、正直あまり時間もございません。そういう中で、来月には全国各地で業界の方々向けの説明会等も実施させていただきたいと思っておりますので、こちらのほうもよろしく願いできればと考えております。

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。

それでは、ただいまの説明につきまして質問等、ございますでしょうか。お願いします。

**【立川委員】** ただいま、船員法改正、MLCの対応について政省令ということでご説明をいただいたわけですが、従前ですと、パブリックコメント等がある場合には、パブリックコメント等の結果報告を受けながら審議をしてきたという経緯があるかと思えます。今回それを、諸々事情はあるんでしょうが、変えられるということが今、報告されたということで受け取っているわけです。

パブリックコメントはたしか10月18日か19日ぐらいまでで、船員部会もその1週間後ぐらいには開かれるのではないかと思うんですが、その1週間がこの秋の公布を踏まえて非常に重要なポイントになるんでしょうかということをお伺いいたします。

**【山本運航労務課長】** 昨年、この部会にかけさせていただいた案件の際にもパブリックコメントについてお話があり、その際にもコメントさせていただいたかと思えますが、船員部会は、まさにこの分野の官労使、専門の有識者の方々のご意見を聞いてご審議いただくものであり、もちろん、事前に関係団体のご意見を聞いてということになりますが、この船員部会の手続きがございます。

それとは別に、法律であれば、まさに国民の代表である国会で審議されるということで、パブリックコメントという手続はなくて、船員部会で審議するだけで国会提出させていただいておりますが、政省令事項については国会というような場がないということで、広く国民のご意見を聴取する必要があるということで、パブリックコメントの手続きを踏んで

おります。

しがたって、法令を制定する我々としては、どちらも重要なものということで扱い、双方のご意見を踏まえ、法令制定をしていくわけですが、その二つの手続きのどちらかがどちらかの前提になっているものではなくて、それぞれ独立したものであるということは、まず、ご理解いただければと思います。

とはいえ、今いただいたようなご意見もあったので、できれば今日の場合でもパブリックコメントはこういう結果であったというのがご紹介できればよかったとは思いますが、先ほどお話しした事情により、まだ手続き途中だということで、パブリックコメントの結果を踏まえた特段のことがあれば、またご報告させていただきたいと思っています。

あと、本件については、8月の部会で、諮問という形こそとりませんでしたでしたが、内容についてはご説明させていただきました。もちろんその前には、関係団体の皆様方に大分以前からご相談なり、ご調整させていただいているのを踏まえてということですが。こういう経緯も踏まえ、本日、形の上では、諮問・即答申ということになっておりますが、先ほども申し上げましたように、この秋、もろもろの作業を並行的にやっていかなければいけない中で、進められるところは一步でも進めたいということでございます。

【竹内部会長代理】 今のでよろしゅうございますでしょうか。

【立川委員】 1つだけお願い事がございます。従来の慣習的なものかもしれませんが、この委員会の中で公に論議をする、それはパブリックコメント等も踏まえてやってきたという前提があると私は理解しているところなので、これがそういうことをやらない前提にならないようにしていただきたい。今後はパブリックコメントを踏まえながら論議をしたいという希望があるということをも十分理解の上で、もし、このまま答申を決められるということであれば、そういうことを前提にしておいてください。これが前提にならないようにしてくださいということです。

【山本運航労務課長】 パブリックコメントと船員部会は、それぞれ別個の、それぞれ重要なものだという事はずっと申し上げていますし、今、立川委員がおっしゃられたような経緯がありましたねと確認されても、そうでしたねという気はないんです。そこはちょっと認識が違うかと思うんです。

とはいえ、できる限りいろいろなご意見も参照しながら審議したいというのも理解できますので、繰り返しになりますが、ご紹介できればいたしますし、今回はできなかったのも、また、何か特段のことがあればこの部会でもご相談させていただきたいと思っていま



す。

【竹内部会長代理】 今回の件につきましては、パブリックコメントで何か対応する必要があるときには対応していただく、また、ご報告していただくということでございます。今、そういうご意見があったということは、議事録に記載されることだと思います。

ほかにはいかがでしょうか。

【山本運輸労務課長】 さらに申し上げますと、省令は省令ですけれども、さらにその細かい運用につき、まさに業界の労使の方々を含め、ご相談させていかなければいけない点がございます。前回の部会で藤澤委員からもいろいろご意見いただきました。そういう部分の作業も今まさに並行してやっておりますし、現場の方々から見れば、むしろ運用の部分のほうが重要な要素もたくさんあるかと思っておりますので、その点もご理解いただければと思います。

【竹内部会長代理】 いかがでしょうか。ほかのご意見を含めて、何かございますでしょうか。

では、ございませんようでしたら、国土交通大臣からの諮問第161号、船員法施行規則の一部改正等について、諮問されました件につきましては、諮問された案のとおりとすることが適当であるというように結論いたしたいと思っております。そして、それを海事分科会長にご報告いたします。

ただ、先ほどお話がありましたとおり、事務局においては改正省令制定に向けた手続きを進めていただくとともに、まだ運用の詳細についてはいろいろあるということですので、そこに関しましては関係者の皆様と調整していただくということですから、引き続きご検討をお進めいただければと思います。

#### 4. 平成23年度船員需給総合調査結果について

次の議題に進みたいと思っております。

議題3「船員派遣事業の許可について」及び議題4「無料の船員職業紹介事業の許可について」ですが、これにつきましては審議を非公開とする必要があるために、最後にご審議いただくことにいたしますので、次の議題6「平成23年度船員需給総合調査結果について」事務局からご説明をお願いいたします。

【古坂雇用対策室長】 海事人材政策課の古坂と申します。

それでは、平成23年度の船員需給総合調査結果報告書の概要ということで、「概要」と

頭に書かれている資料をご覧いただきながらご説明させていただきたいと思っております。

まず、1枚お開きいただきますと、今回の調査結果につきましては、報告書にいたしますと約100ページにわたるものですから、委員の皆様方のお手元にそのままお配りすると大変な部数の内容となります。その点も考えまして、今般よりこのようなビジュアル的なものを作成させていただいて、それに基づきましてご説明させていただきたいと思っております。

それでは、1ページをご覧下さい。左側から真ん中、それから右という形で流れていく感じでございます。総合調査結果報告書といたしましては、船員職業安定法に基づきまして実施しているもので、今般、お示ししていますのは平成23年10月1日現在で、外航・内航旅客船の労務団体等に加盟しております事業者と周年操業の漁業者、約260社に船員の異動状況について統計調査をさせていただき、回答者の事業状況を海事局で調べておりますので、それと合体させて、海上労働力の需給状況として、平成24年9月公表と出ておりますが、結果報告書として取りまとめをしております。

したがって、各業種の実際の事業者数と調査対象の事業者数には差異がございます。そこから各業種の現状を推しはかかっていただきまして、船員の雇用対策をはじめといたします船員政策の企画、立案等の多方面で若干でもご活用いただければと思っております。

なお、今回は、249事業者からご回答をいただいております。調査票の回収率が95.4%となっております。毎年、本調査には多大なご理解とご協力をいただいております。この場をおかりして厚く御礼を申し上げます。

それでは、早速2ページ目に入らせていただきたいと思います。そういたしますと、船員の異動状況の推移というものが出てまいります。これは、船員の退職者や採用者数の異動状況をビジュアル的に見ているものでございます。外・内航、旅客船につきましては、1割前後に相当する船員が異動しているようです。

海運業の採用について見ますと、景気の影響等を受けやすいということで、各年度により差はございますが、近年、外航におきましては、退職者に対して採用者のほうが多くなっており、一定程度の船員の確保ができていようだということが言えるかと思っております。

内航と旅客船につきましては、退職者が採用者数を若干上回っておりますので、事業廃止または船舶の大型化の影響もあるのかもしれませんが、業界全体で見れば、採用意欲を満たすことが若干難しいのではないかと考えられるのかと思っております。

漁船におきましては、期間的な雇用形態をとっていると思われまますので、約3割に相当

する船員が業界内部で出入りしているようであるということが伺われるかなと思います。

次に、3ページ目は、予備船員も含めました船員の年齢別構成を示してございます。外航におきましては、船員としての知識、経験を生かして海技者として陸上勤務するというステップアップなどがあることから、20代の若い世代が最も多くなっております。

内航は50歳以上が約4割であり、年齢が下がるにつれて船員が少なくなってくる。こういう中で、50歳以上の層が退職を迎えるときを考え、計画的に採用を行うとともに船員を定着させていこうという方向性が伺われます。

旅客船は、50歳以上につきましては外航と同様の傾向でございますけれども、その中の中堅層が50歳以上と同程度控えている状況になってございますので、20代を中心といたしまして若年層が相対的に少ないということかなと。内航同様に中長期的な対策が必要かと思われまます。

漁船につきましては、厳しい海上労働であるにもかかわらず、60歳以上が約500人と最も多く、さらに、それに匹敵する規模の55歳以上が控えております。50歳以上の職員、部員合計では1,595人、比率では59%となっております。他方で、50歳未満の職員がわずかに過ぎず、高齢化の進展が最も顕著に表れており、つまりは、船員経験者の継続採用により操業が維持されているという実態が伺われるのかなと思います。

4ページでは、50歳以上の割合の3ケ年の推移を見る表になってございます。外航におきましては少しずつ若返っているようでございます。内航、旅客船におきましては、各種施策の効果もあって、一時的なものかもしれませんが横ばいで、高齢化に歯どめがかかっているようにも見受けられます。最後、漁船は、高齢化の進行が深刻な状況かなというふうに見えます。

5ページは、船員の退職理由ということで、外航、内航、旅客船の退職理由について見ますと、一定数の定年のほかに、自己都合が大半を占めるのは当然かと思われまますけれども、この中で、特に紫色と黄緑色を合わせた在社3年未満の退職者の割合が非常に多く占めているということです。

外航におきましては、そう言いながらも実はそのような退職者が1割に過ぎず、半数が在社3年以上で退職していることが伺われます。内航、旅客船に比べれば定着していると思われるんですが、内航は在社3年未満の退職者の方が約4割と最も多い。その点から、流動性がやや高いのではないかなと思われまます。旅客船も内航よりは低いとはいえども、退職者の3割が在社3年未満であり、いずれも船員の定着が課題と思われまます。

最後に漁船でございますが、定年がなく、7割以上が在社3年未満という状況でございます。ですから、海運とは異なりまして、期間的な雇用形態をとっていることの顕れかとも思っております。

続きまして、6ページは船員の前歴につきましてでございます。外航や旅客船につきましては、主に新規学卒者等の船員未経験者が約8割を占めることから、新卒採用によります船員の確保ができています。内航におきましては、約7割が即戦力となる内航船員の中途採用に頼っているようで、流動性も高いというふうに見えます。漁船は非常にシンプルで、ほぼ全員が即戦力となる前漁船員ということでございます。いずれの業界も、他業種からの船員の確保は、現在は期待できていないという状況でございます。

最後に、7ページの採用船員の入職経路でございますが、外航や旅客船につきましては新卒採用が主体でございます。学校側からの依頼による採用、当事者間での直接的なリクルートによるものが多くなっております。内航におきましては、あらゆる経路で採用活動を行っており、特に職安とか縁故を利用している点が特徴的であるかなと思います。

今後、船員不足が懸念されているところ、個人的なつながりだけでは十分な労働力を確保できなくなることも考えられますので、引き続き、地方運輸局による無料の職業紹介等もご利用いただければと思います。

最後に、漁船でございますが、約2割の縁故のほか、約6割が他社からの融通、その他であるので、独自の採用慣行があるのかなと思われま。

以上、各業界の実感をおおむね裏づける結果となったのではないかと考えております。これはひとえに関係者による船員の確保のためのさまざまな取り組みや努力の結果、他方で、我が国の経済全体として緩やかに回復しつつあるという状況、それから、世界景気に減速感が広がってきているという状況が変化してきていることもございます。ただ、楽観視はできないと思われまので、今後とも関係者が協力を緩めることなく、一体となって船員の確保に取り組んでいかなければいけないかなと考えてございます。

なお、平成23年度の船員需給総合調査結果報告書につきましては、近日、本日の説明等を踏まえ、元になった数字のバージョンをホームページで公表した上、ご希望いただいた団体等にも追って送付させていただく予定でございます。

さらには、来週から平成24年度の調査を開始させていただきますので、これにつきましても、またご理解、ご協力のほど、よろしくお願い申し上げます。

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。

ただいま資料6に基づきましてご説明がありました。この件につきまして質問等、ございますでしょうか。よろしいですか。

#### 5. 船員派遣事業の許可について

#### 6. 無料の船員職業紹介事業の許可について

では、特にございませんようですので、終了いたしまして、次に議題を進めたいと思います。先ほど残しておりましたけれども、議題3、船員派遣事業の許可について、及び議題4、無料の船員職業紹介事業の許可についてでございます。

これにつきましては、先ほど申し上げましたとおりで、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害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いたします。

(関係者以外退席)

#### 閉 会

これで、本日用意されております議題は全て終了いたしましたけれども、委員の皆様から特に何か、ほかにごございますでしょうか。

ないようでしたら、ここで、9月30日をもちまして任期が満了して退任される委員の方々が4名いらっしゃいます、石塚委員、阿部委員、小坂委員、三木委員の4名でいらっしゃいます。事務局から、退任される委員の皆様にご挨拶を申し上げます。

では、花角審議官からお願いいたします。

【花角審議官】 今ほど、竹内部会長代理から阿部委員、三木委員、小坂委員、石塚委員の4名の方のご退任のお話がありました。着席のままで失礼でございますけれども、事務局を代表して御礼を申し上げたいと思います。

阿部委員におかれては、近畿の船員中央労働委員会の時代から、船員中央労働委員会の委員の任期も含めまして、トータル11年ということで承知しております。また、今日は欠席ですが、三木委員におかれては約12年、そして、小坂委員におかれては、この船員部会の4年間でございましたけれども、使用者を代表するお立場からさまざまなご指導をいただいたと思っております。改めて御礼申し上げたいと思います。

また、石塚委員におかれましては、期間としては2年でございましたけれども、先ほど議題1で審議されましたが、最低賃金の専門部会長をお務めいただきまして、公益を代表するお立場から、また、水産に関する専門家として労使間の調整に大変ご尽力をいただいたと思っております、改めて御礼を申し上げたいと思います。

ご退任の後におかれましても、海運・水産両業界の人的基盤となる船員に関する政策を、私ども国土交通省としてこれからも適切に推進してまいりたいと思っておりますので、ぜひ、今後ともご指導、ご鞭撻を賜りますよう心からお願い申し上げまして、簡単ではありますが御礼の言葉とさせていただきますと思います。ほんとうにありがとうございました。

【竹内部会長代理】      ありがとうございました。

では、ご退任されるお三方、今回、三木委員がいらっしやいませんけれども、ぜひ、一言ご挨拶をいただきたいと思っております。お願いできますでしょうか。まず、阿部委員のほうから一言、お願いいたします。

【阿部委員】      ご案内いただきましたように、今回、引かせていただくことになりました。ご紹介にありましたが、平成13年だと思っておりますが、この仕事につかせていただきました。長くさせていただきましたが、何のお役にも立たなかったと思っております。

個人的には貴重な勉強をさせていただいたと思っており、今、審議官が言われましたように、今後も、業界におりますので、少しでも皆さんのお役に立てればと思っております。ありがとうございました。

また、公益委員の方々には近畿船員地方労働委員会並びに船員中央労働委員会、この船員部会等々で本当にお世話になったと思っております。ありがとうございました。

せっかくの機会ですので、1つだけ海事局にお願いしておきたいことがあります。ご承知のように、ここ3年来、我々フェリー・内航業界は、高速道路の無料化で大きな打撃を受けました。船社によっては、廃業した船社、航路を廃止・減便をした船社があり、我々としては、非常に苦痛な状況でありました。国土交通省の方針ではありますが、税金を投入した道路偏重の施策については、我々としては、怒りを禁じ得ないというのが正直な気持ちでございます。

といいますのは、船員の雇用促進対策は概算要求の中にもありますし、人材政策課として、船員を育てていくということはあると思いますが、片や航路がなくなる、会社が廃業するということは、働き場所がなくなるということです。一部、高速道路の無料化は凍結されて

いますが、現在もまだ、夜間割引、土曜・日曜の大幅割引という税金を投入した割引制度が残っております。まだまだ、苦しい状況は変わりませんので、こうした不公平な政策については、海事局としても頑と立ち向かっていただきたい。でなければ、これからますます働く場所が減り、この概算要求と逆の方向に向かっていると私は感じておりますので、是非、この辺りについて、今後ともご尽力いただきたいとお願いしておきたいと思っております。

ありがとうございました。

【竹内部会長代理】      ありがとうございました。

では、小坂委員、お願いいたします。

【小坂委員】      小坂でございます。

私は、平成20年10月からですから4年間、委員をさせていただきました。その中で、幾つかの審議、諮問等々に参画させていただき、また、私ども業界の意見について、ご当局は真摯に対応していただきました。本当にどうもありがとうございました。

先ほど、船員の実態調査の部分で私ども漁船員の実態がございました。今、私は、二足のわらじではございませんけれども、漁業就業者確保育成センターという一般社団法人の会長をしております。何とか日本人漁船員を増やすべく、水産庁ご当局の協力を得ながら、若い漁業者を増やす努力をいたしております。ご当局の皆さんにあらわれては、漁船漁業のこの先のいろいろな局面に可能な限りのご支援をいただければと思っております。4年間、どうもありがとうございました。

【竹内部会長代理】      ありがとうございました。

では、石塚委員、お願いします。

【石塚委員】      石塚でございます。

短い期間ではありましたが、大変よい勉強をさせていただいたと思っております。特に、最低賃金専門部会におきましては、使用者側の委員の方々、労働者側の委員の方々のご協力を得て、何とかその都度、結論を得ることができました。使用者側委員の方、労働者側委員の方々、そして事務局の皆さんにこの場をかりて御礼申し上げたいと思っております。

私がこの船員部会に入りまして思いましたことは、我が国は周りを全て海に囲まれており、その中で海洋産業というのはとても大切である。特に、海運業、漁業の振興はぜひともしていかなくてはいけないとふだんから思っているところでございます。

その中で、その基盤となります船員、漁船員の方々の育成、確保、待遇改善は非常に大切な施策だろうと思っておりますので、船員部会あるいは交通政策審議会を通じて、ぜひ

とも、日本の海上労働者が世界に冠たる能力と実力を持つような、そういう日本の船員を育てていていただきたいと思っております。皆さんの今後の活躍をお祈りいたします。どうもありがとうございました。

【竹内部会長代理】 阿部委員、小坂委員、石塚委員には、ご挨拶いただきまして大変ありがとうございました。お世話になりました。また、今日はご欠席ですけれども、三木委員にもここでお礼を申し上げたいと思います。

では、事務局から何かございますでしょうか。

【白崎企画調整官】 次回の部会の日程でございますけれども、10月26日金曜日、1時半からを予定しております。場所は、本日と同じ、11階特別会議室となりますので、よろしく願いいたします。

以上です。

【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36回船員部会を閉会いたしたいと思っております。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 —