

平成21年11月30日

於：国土交通省3号館11階特別会議室

交通政策審議会海事分科会

第10回船員部会

議事録

目 次

1.開 会	1
2.議 事	
議題 1 . 平成 2 2 年度海事関係予算 (重要事項) 概算要求等について	1
議題 2 . 平成 2 0 年度船員派遣事業報告等について	9
その他	13
3.閉 会	16

【 出席者 】

(委員及び臨時委員)

公益代表 小杉委員、竹内委員、山村委員、井山委員、田付委員、田原委員、野川委員
労働者代表 池田委員、高橋委員、田中委員、中澤委員、藤澤委員
使用者代表 小比加委員、小坂委員、林委員、三木委員

(事務局)

国土交通省 小野海事局長
 総務課 新垣企画官
 海事人材政策課 吉田海事人材政策課長、久米雇用対策室長、川上企画調整官
 運航労務課 西村運航労務課長
 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10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をしております川上でございます。どうぞよろしくお願いたします。

本日は、委員及び臨時委員で総員17名中の16名のご出席になりますので、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条の規定により定足数を満たしておりますことをご報告申し上げます。

まず初めに、海事局に人事異動がございましたのでご紹介をさせていただきます。10月19日付で吉田海事人材政策課長が就任しております。

【吉田海事人材政策課長】

吉田でございます。どうぞよろしくお願いたします。

【川上企画調整官】

次に、配付資料の確認をさせていただきます。まず、お手元の1枚目が議事次第でございます。次に、配付資料の一覧でございます。今回、配付資料、ホチキスどめでまとめておりますが、最初の資料1-1が「平成22年度海事関係予算概算要求」でございます。1-2が「平成22年度国土交通省関係税制改正要望の見直しのポイント」及び改正税制要望の主要事項の概要でございます。資料2-1が「平成20年度船員派遣事業報告（概要）」でございます。資料2-2が「平成20年度の無料の船員職業紹介事業報告（概要）」でございます。資料3が交通政策審議会への諮問第93号、「船員派遣事業の許可について」でございます。3-1といたしまして、「船員派遣事業の許可について」でございます。

過不足等がございましたら、事務局に申し出ていただければ、即刻差し替えいたしますので、ご連絡いただければと思います。

それでは、議事次第に入りたいと思います。小杉部会長の司会進行をよろしくお願いたします。

議題1．平成22年度海事関係予算（重要事項）概算要求等について

【小杉部会長】

それでは、早速議事を進めていきたいと思ひます。まず、議題1の「平成22年度海事関係予算（重要事項）概算要求等について」でございます。

事務局からご報告をお願いいたします。

【新垣企画官】

海事局総務課企画官の新垣と申します。本日、議題1につきまして、取りまとめてご説明をさせていただきますと思います。

お手元、資料1-1「海事局関係予算概算要求概要」、平成21年10月と書いてあるものからご説明に入りたいと思います。こちら、表紙に10月とございますように、概算要求、一応8月末に提出をいたしました。皆様、ご案内のように、その後政権交代いたしまして、10月の中旬までにもう一度見直して出し直すということでございまして、こちら、見直した結果、このような内容になっているということでございます。

具体的には、まず、1ページ目にポイントがございますので、ポイントからご説明を申し上げたいと思います。

1ページの上のほうに総額205.9億、約206億円でございますが、海事局の概算要求といたしましては対前年、平成21年度に比べますと3.9%の増という要求となっております。そのうち122億円は独立行政法人の関係の経費でございますので、行政経費としましては83.8億円となっております。

83.8億円をまとめるに当たりましては、今回、我々政務三役と呼んでおりますが、担当でございます大臣政務官といろいろご相談をしながらまとめておりまして、その際、こういうことでまとめようということでもとめられた考え方が次の4つの項目でございます。

1つ目が、離島住民のための交通手段の確保。これは大事であるということでございます。

次に、最近の不況の影響だとか、高速道路1,000円の引き下げといったことを受けて競争力が低下してきているフェリーなどを中心としました海運事業につきまして、低炭素化を図るということで競争力強化を図っていこう、向上を図っていこう、これも重要であるという位置づけでございました。

もう一つ、でございますが、技術開発の関係でございます。これも肅々と続けていかなければ世界の競争力という観点で立ちおくれしてしまうということでございまして、我が国海事産業が世界をリードし、その競争力を強化するための技術開発にもこちらを予算を振り向けるべきであるということでございます。

4点目でございますが、これも昨年以降、急速に離職者が増えておりますが、船員の離職者対策も対策を講ずるべきであると。

この4つに重点化していこうということで予算の組み直し、見直しが行われまして、その上で、既

存の施策については徹底的な経費の見直しということも行いまして、海運の安全確保対策といったものも、これは我々の実務的な経費が多いわけですが、所要額を計上することでまとめております。

まとめた結果が次の箱の主な要求項目でございます。

離島航路の維持・構造改革ということで、これは前年同額の4.8億円を計上してございます。

次のフェリー等の低炭素化による競争力の確保は新規の要求でございまして、10億円ということで計上しております。

技術開発の関係。に当たります技術開発ですが、海洋環境イニシアティブという政策群としてまとめてございまして、これも前年同額の9億1,000万円ということでまとめてございます。

船員の確保育成、離職者対策でございまして、これは総額4.8億円となっております。特に、2つ目のポツ、船員離職者職業転換給付金ということで、これが3.9億円の大幅な増額となっております。ちなみに、平成21年度は4,000万円弱でございますので、ほぼ10倍程度の増額でございます。

海運の安全確保対策ということで、ここに代表例を3つほど記載してございますが、あわせて9.9億円ということでございまして、以上あわせて行政経費8.4億円弱という予算になってございます。

具体的なものが次の2ページ以降にございます。2ページ目は今申し上げたことを対前年と比較しながら表にまとめてございますので、後でご参考にございましていただければと思います。

次の3ページ、テーマ別主要個別事項ということで主なもの、特に船員関係なども中心にかいつまんでご説明したいと思いますが、まず3ページ目、離島航路の維持・構造改革ということでございまして、先ほど申し上げましたように要求額は対前年と同額となっております。こちらは目的にありますように、離島航路の維持・改善を図り、生活交通の確保を図るということでございまして、こちらは欠損補助ということでございます。

これとともに、22年度におきましても、2つ目の箱に入っておりますが、離島航路の構造改革支援の推進ということで、この航路において航路改善計画をつくっていただいたり、船そのものの公設民営化、民間委託等運営体制の改革といったみに支援もやっていこうということで要求をまとめております。

続きまして次の4ページでございまして、フェリー等の低炭素化等による競争力の確保でございます。こちら、10億円でございますが、具体的にどのようなことをやろうか考えているかと申し上げますと、真ん中、青い色で左側にありますフェリー等の現状と施策の方向性と、この箱の真ん中のところでございますけれども、運航効率化や航路再編などによるコストの縮減をしていただこう。それ

から、サービス改善による利用者の増加といったところ。持続可能なビジネスモデルの転換に対する取り組み支援といったことで、船そのもの、ないしは船の運航の仕方におけます省エネ化、省力化ということで、コスト競争力を高めていただく取り組みを支援しようという内容となっております。

5ページ目以降は後ほどごらんいただければと思います。

9ページ、4.の船員の確保育成、離職者対策のところをご説明したいと思います。こちら、船員確保対策事業費補助金ということで、この部分では要求額5,500万円、前年度から9,700万円からしますと減額ということでまとめておりますが、こちらは内容は海上運送法による船員確保育成対策に基づきます計画的雇用、外航日本人船員（海技者）の確保・育成を図るという支援施策でございまして、離職者対策などのもろもろの対策が必要という中で、この額でまとめざるを得なかったところでございます。

次の10ページでございますが、船員離職者対策、こちら要求額3億8,800万円、前年度が3,500万円余りでございましたので10倍強の増となっておりますが、こちら記載のとおり、昨年来の経済不況ということで離職した船員の皆様に対して再就職を促進するための給付金ということで、こちらは21年度の補正予算で措置した給付金もございまして、これの来年度に食い込む分などを含めまして、離職者対策に万全を期していこうということでまとめたものでございます。

続きまして11ページ目、これは航海訓練所の運営費交付金の中の話でございます。

大型タービン船「大成丸」をいずれ代替しなければならないということでございまして、こちら内航向けの小型練習船に代替をしていこうということで、その建造のための調査をしてまいりたいという経費でございます。

次の12ページでございます。今度はアジアの外国人船員、こちらのアジア地域における船員の養成の支援をしていこうということでございまして、これも対前年度に比べますと若干減となっておりますけれども、継続してアジア人の船員養成について支援してまいりたいということでございます。

1ページ飛ばしていただきまして14ページでございますが、海賊対策でございます。こちらは海事局といいますよりも国交省全体という意味で総合政策局の予算計上となっておりますが、この海賊対策ということで上の四角い箱の「内容」というところに書いてございますが、フィリピン人船員を中心にアジアの外国人船員を対象とした海賊対策のセミナーを開催していこうということで、具体的には下の青い箱のところにありますけれども、ベスト・マネージメント・プラクティスということで、海賊対策をそれぞれ船でどうふうに対処していくかということのプログラムをまとめているわけでございます。

こういったもの、BMPと呼んでおりますけれども、適宜見直し、改定が行われてまいりますので、

こういったベスト・マネージメント・プラクティスにつきまして周知徹底を図り、自分たちでの護衛能力も高めていく取り組みもしていこうという予算でございます。

以上、予算につきましてはかいつまんでご説明しましたが、あとは割愛させていただきたいと思えます。

続きまして、資料1 - 2でございます。あわせて税制改正要望の見直しのポイントもご説明したいと存じます。先ほど、予算につきまして、政権交代に伴い10月に再度提出をしたと申し上げましたが、税制改正要望も同じでございます。こちらは10月30日を締め切りとして要望の見直しを行い、要望を出したものでございます。要望の見直しのポイントでございますけれども、こちらは1. 基本的考え方の冒頭に書いてございますけれども、9月29日に新しい政権下で新しい税制調査会が設置されまして、ここで見直しの方針などがまとめられました。途中のプロセスとしまして、2段落目、「このため」から書いてございますけれども、国交省におきましても関係団体からヒアリングなども行いまして、税制改正要望の見直しを行って、提出をしたというものでございます。

次の2. 要望の減税額というところがございますけれども、見直しの内容が四角い箱の中にかいつまんで記載されてございます。今回、見直しを行った項目数としては、53項目となりました。下に< 8月末の要望時点との比較 > とございますけれども、8月末は76項目の要望があったものが53項目ということでございます。53項目の中には出し入れがございますので、8月末には要望していなかったものも加わり、53項目になってございます。

この見直しに伴います減収見込額や廃止額はここに記載のとおりでございます。ペイ・アズ・ユー・ゴー原則がうたわれているわけでございますけれども、こういったものも考慮しつつ見直しを行ったということでございます。

次の2ページ目、3. 重要施策の推進のための見直しがございますけれども、これは省全体での見直しの内容ということで、2行目でございますが、豊かな暮らしの実現、我が国の活力・成長力の強化に関する事項を中心に、追加的な検討を行ったということでございます。

我が国の活力・成長力の強化の欄にございますが、2つ目の 外航日本人船員に係る所得税、住民税の軽減措置の創設といったものを追加して要望しているところでございます。

私からの説明は以上でございます。

【小杉部会長】

ありがとうございました。ただいまのご説明について、ご質問、ご意見等ございますでしょうか。どうぞ。

【藤澤臨時委員】

まず、海事局の予算概算の要求に関連いたしまして、離島住民のための交通手段の確保のところ、今、事業仕分けが行われてまいりましたけれども、非常に厳しい、いろいろな政府側の見解の中で小野海事局長はじめ国交省の海事局が中心になりまして、離島の実態、あるいはその交通手段としての旅客船の実態等々を非常に真摯に主張していただきまして、この事業仕分けの見直しから除外をされ48億円が計上されるという方向性になりましたことに、まず厚く御礼申し上げておきたいと思えます。

今、ご説明ありました税制改正要望の見直しの中で、外航船員にかかわる所得税、住民税の軽減処置の創設につきましても国土交通大臣をはじめといたしまして、国土交通省全体が我が国、海洋立国日本として、活力・成長力の強化のために、日本人船員は非常に重要であると判断したところから、こういう詰め作業に至ったと関係者から聞いております。

この背景は、ご承知のように、トン数標準税制、外航海運の公平・公正な国際競争力確保のために交通政策審議会の中で整理をし、実現いたしました大型船の外航船の外形標準課税のようなトン数標準税制導入に伴いまして、閣議の附帯決議事項が当時国会の中で盛り込まれました。それらに基づいて、一つ外航日本人船員の所得税、住民税についても、もう既に実施されている諸外国並みの税制改正に取り組むという姿勢が国土交通省から表明されましたことに強く我々は期待もいたしておりますし、ぜひ実現の方向でお願いしたいと考えております。

前後いたしましたけれども、ソマリア沖の海賊問題でフィリピン人船員を中心にいろいろなレクチャーなり、いろいろな講義の予算を組んでいるというご説明がありました。我々、外航海運で就労している日本人船員は非常にあの地域、ソマリア・アデン湾、インド洋の広範にわたりまして、非常に危険度が増してきている実情でございます。したがって、前政権のときから、自衛艦2隻、哨戒機1隻に船団方式で護衛に回っていただいております。このたび、国際運輸労連、ITFはあの海域に就航しないという原則論を全世界に表明いたしました。ただし、海軍力のような形で守る形態、あるいはハイリスクが何らかの形 例え、海上保安庁の機能でもいいんですけども、ローリスクのような状態にならない場合、この2点の場合は船舶を就航させないという国際運輸労連のいろいろな発表も行ってあります。また、そこに就労する船員が行きたくないという場合は、全員就労の拒否をするという方向性の指示を出したところでございます。

したがって、正しく現状を認識する労務管理、あるいは日本政府、行政といった動きが非常に重要になっておりまして、いたずらに動揺することのないように、我々、全日本海運組合も、日本船主協会、あるいは国際労務協会等々と協議会を開いて、船員に正しい情報を提供していこうということで、船舶の就航、日本商船隊を継続していく。そうしないと日本の国益、国民生活を守れないわけ

でございます、そういった状況の中で予算を編成して、フィリピン人船員中心にいろいろなレクチャーを行うということでございますので、非常に期待しておりますし、ひとつよろしくお願ひしたいと思ひます。

以上でございます。

【小杉部会長】

ありがとうございました。

藤澤委員のご発言について当局のほうで何か言われることございますか。

【小野海事局長】

いろいろ励ましの言葉ありがとうございました。我々もまさにおっしゃるとおり、必要なことは必要だと主張して参るという所存でしたが、1点だけ、税制の例の外航日本人船員の所得税、地方税の軽減措置のところでございます。再三いろいろなところでも私も申し上げておるとおり、非常に情勢は厳しいということでございますが、仮に、今年、こういうことを言っはあれですけども、だめであっても、継続的に検討をしていくということだけは最低限確保しようかと思っております。

以上です。

【小杉部会長】

ありがとうございました。

今のでよろしゅうございますか。

はい、どうぞ。

【藤澤臨時委員】

もう1点、済みません。

最後の税制の問題は我々も非常に厳しい状況にあると感じておるとおり、ただ、さりとて、できれば今、この流れの中で実現の方向に最大限努力したいということで、先週末にも国土交通省の副大臣と政務官等々にも再要請いたしまして、また、いろいろな先生からも財務省、税調にも働きかけ、説明に上がっておりますので、今一度よろしくお願ひしたいと思ひます。

【小杉部会長】

ありがとうございました。

それでは、ほかに。

どうぞ。

【林臨時委員】

ソマリアの海賊問題につきましては、藤澤委員からの発言もありましたけれども、正しい情報を正

しく伝えるために、官労使が一体となって、今後取り組むべきというか、従来にも増して情報の入手、発信に務めたいと思っておりますのでよろしくお願ひしたいと思ひます。

シップリサイクルの問題につきまして、外航船はこのところマーケットが悪くて、スクラップになる船が増えております。その中で、グリーンリサイクルを先進工業国である日本が進んで取り組んでいただくための予算をつけていただいたということについては非常に感謝しております。

アジア地域における船員養成支援の問題であります、新しいプロジェクトとして、日本商船隊における外国人船員養成をやっていただくということで、これも非常に期待しております。ただし、海外から訓練生を日本に連れてきて練習船に乗せたり、あるいは各社に預けるというスキームは、ほぼ20年経過しており、所期の目的は達成しています。今度新しくキャプテンオカ号を使った、ノンマークの船員150名を訓練するということが始まりましたので、この中で吸収できるのではないかと、旧の訓練プロジェクトを新しいプロジェクトに組み入れていただければ良いのではないかと考えております。

以上であります。

【小杉部会長】

ありがとうございました。今の最後の支援のところでは何かご発言等はございますか。

【新垣企画官】

済みません。今の件で、先ほど説明を簡略化してしまったので大変申しわけございませんでしたが、ご指摘の点は意識しつつ予算の要求内容をつくってございます。

具体的には12ページの赤っぽい色でまとめているところでございますが、【新事業】教官受入れとしてございますが、現在、今、林委員ご指摘の旧プロジェクトに当たる現行事業の学生受け入れというところは、これはいきなりなくすわけにもいかないということで、順次規模を縮小して、新事業のほう、先生のほうのスキルアップを図る。こういうものに強化して進めてまいりたいということで、内容の質の転換は激変にならない範囲でやってまいりたいと考えているところでございます。

【小杉部会長】

ありがとうございました。今のご説明でよろしゅうございますか。

それでは、他になければ次に移りたいと思ひますが。

どうぞ。

【小比加臨時委員】

全海運の小比加です。個別の9ページのところに船員の確保育成、離職者対策、これは前年度9,700万という数字に対して、今年度5,500万。この中にはここに赤字で書いてありますように、

内航船員著しく高齢化、海運を支える人材が枯渇するおそれということで書かれて、一方、その上に外航日本人船員のを全部含んでこの金額ですよという形になっているんですが、この後、次の10ページのところに船員離職者対策という形で予算をとっていただいている。この辺で課目間の流用云々というのが、できるのなら別なんですけれども、これはこれ、あれはあれという色分けにされた場合に、基本的に内航業界にとっていえば若年者の雇用、これを最優先でやっていかなければいけない問題だろうと認識しているんですが、その辺のところ対前年度比で減額になっている。そこら辺のところを伺いたいんですが。

【小杉部会長】

どなたかどうぞ。

【小野海事局長】

ご指摘の点はまさに9ページの船員計画雇用促進事業の問題だろうと思います。とりあえず今のところは来年度予算はこういう形でやっておりますけれども、おっしゃるような問題点、前々から内航総連から伺っておりますので、その辺何がしか工夫できないかどうか、今、関係方面と調整をしているところでございます。

【小比加臨時委員】

よろしくをお願いします。

【小杉部会長】

ありがとうございました。

ほかに何かございますでしょうか。他になければ次の議題に移りたいと思います。

議題2の「平成20年度船員派遣事業報告等」について、事務局から報告をお願いいたします。

議題2．平成20年度船員派遣事業報告等について

【久米雇用対策室長】

雇用対策室長の久米でございます。私から報告します。

まず、資料2-1でございますが、平成20年度の船員派遣事業報告が取りまとめられたのでご報告させていただきます。

これは船員職員安定法の64条1項に基づきまして、船員派遣事業者から船員派遣事業報告を提出いただいて集計した結果でございます。まず、表の四角いところですが、それぞれこれは年度末の時点の数字でございます。

許可事業者数は今年3月31日現在で196者であります。その中で平成20年度中に事業年度が

終了し、報告書を提出した派遣元事業者数は167者でございました。その167者のうち派遣事業を実施している実績があった事業者数が111でございます。提出事業者に占める割合としては66.5%でございました。これを下の1.で表にしておりますが、順次派遣の許可件数が伸びておりまして、実績も伸びている状況でございます。

次に、派遣実績でございますが、派遣船員として雇用された人の1日平均が2,125名になっており、実際に派遣された船員の平均でございますが、1,073名となっております。これを2.(1)の表で示しております。

次に、1枚めくっていただいて、船員派遣の役務の提供を受けた派遣先の数でございますが、延べ824者でございます。前のページの表のところでも719者という数字がございまして、対前年度増14.6%ということで、派遣を受けた数についても順調に伸びてきている状況でございます。

(3)でございまして、派遣船員に関する1人当たりの派遣料金でございまして、1人1月当たり平均930,225円という形でございまして、前年度が855,250円でございますので、8.8%増えております。これは派遣船員の給与等の伸び率からすると、非常に高率な伸び率を示しているということで、具体的には資料からは読み取れないんですが、不況との関係で上位の職種の船員の派遣が多くなって、平均金額を引き上げたのではないだろうかということが、要因のひとつであるのではないかと考えております。

次に(4)でございまして、実際に1人当たりの賃金でございまして、593,063円で、前年度が577,825円でございますので、伸び率は派遣料金よりも低いですが、2.6%という形で伸びているという状況で、先ほど申し上げたようなことが考えられると思われまして。

派遣船員に係る売り上げでございまして、103億6,100万円あまりということで、昨年の77億円から比べると、34.2%の増ということで、事業としても100億円台の産業になったということがうかがえます。

(6)ですが、外国船舶にかかわる派遣でございまして、20事業者、対前年度9.1%減でございまして。事業報告を受けた事業者に占める割合は18%でありました。なお、実際に外国船舶へ派遣された延べ人数は295人でございまして、前年度より0.3%増、派遣元の事業者1社当たりの平均人数は14.8人ということでございます。

次に、派遣船員の契約の期間別人数でございまして、ここにございまして、一番多いのは3月未満という期間です。以下、この円グラフのようになっております。

次に3の派遣船員の訓練等の実績でございまして。訓練を受けた延べ人数は6,482人でございました。新規採用者の訓練が528人で、8.1%、派遣前訓練が1,312人で20%。維持・向上訓

練が2,502人で38.6%、これが訓練の中では一番多くを占めております。安全衛生訓練が2,140人、3.3%となっております。

(3)、訓練を行う方法として、OJTとOff-JTについて区分してみますと、OJTが42.1、Off-JTが57.9ということでございました。

以上、簡単ではございますが20年度の船員派遣にかかる事業報告でございます。

引き続きまして、資料2-2にございますように平成20年度の無料の船員職業紹介事業報告も取りまとめられましたので、ご報告をいたします。無料の民間職業紹介事業者でございますが、前年度末で合計21事業者になっています。

内訳としましては、許可事業者でございますが、8事業者でございます。これは船舶所有者、または船員を代表する団体、公益を目的とする団体等で許可を与えているところでございます。

次に届出事業者でございますが、学校、専修学校、独立行政法人などの教育関連機関でございます。平成17年度から制度を開始したわけですが、前年度末に13事業者ございまして、2事業者増えております。

増えた事業者でございますが、まず、水産高校関係の沖縄県の県立沖縄水産高校が1校でございます。次に、専修学校としまして日本海洋技術専門学校でございます。これは尾道にある尾道海技学園の中の専修学校の部分が届出られたという形です。

事業の概要でございますが、でございます。新規求人数を見ますと、1,789件、前年度より23.1%減という形になっております。新規求職者数でございますが、743件、これは前年度より11.7%増。成立数は522件ということで3.6%増となっております。これが、全体的な求人・求職の状況の数字でございますが、求人のほうは減っておりますが、求職成立については増えているという状況でございます。

は、許可事業者のみの状況でございます。これは船舶所有者や船員を代表する団体等が行っているほうの数字でございますが、新規求人数は412件、前年度と同数となっております。新規求職者数は360件、25%増で、成立数は176件、2.9%増となっております。

次に、が、学校等届出事業者でございますが、新規求人数は1,377件、前年度と20.2%減、新規求職者数は383件、前年度より1.6%増。成立数は346件、3.9%増となっております。学校のほうの数字は2事業者増えておりますので、当然その分の総数が増えますので、増える傾向にあるということになります。

ちなみに、成立数の新規参入の2事業者を除いた数字でございますが、それぞれの成立数について

事業者の分については9件増加していますので、その9件を除いて計算しても成立数、新規求職者数とも同じということで、この3月までの状況には昨年の秋以来の不況の影響は数値としては、まだ現れていないという状況にあるということでございます。

なお、参考資料という形で許可事業者、届出事業者別に船種別、職種別に細かい数字を掲載をさせていただきます。ご説明は割愛させていただきますが、ご覧になっていただければと思います。

以上でございます。

【小杉部会長】

2つの事業報告についてのご説明をいただきましたけれども、本編について何かご質問等ございませんでしょうか。

ございませんでしょうか。

【田中臨時委員】

意見でございますけれども、ただいま20年度の船員派遣事業について報告がなされました。この船員の派遣事業は導入をされてから、導入当初にこれらが適正に運営されるようにということで、現在はフォローアップ委員会ということが設置をされて、その中で実際の船員事業の派遣の許可申請、あるいはその運用状況についてこの委員会の中でチェックをされているという状況であります。20年度につきましては、この報告の中で指摘はされておりましたが、その重大な違反、そういったことがこの中で明らかにされております。

その中の対応で、その事業者は派遣事業の許可を取り下げたということもあわせて報告をされ、さらには当局によるさまざまな、行政上の適正な指導ということもあわせて報告をされております。こういった状況でございますので、この船員の派遣事業につきましては今後もその趣旨にかんがみ、あるいは船員の職業特性としてその職場が洋上にあつて、ふだん陸上で家族、あるいは行政当局と日常的に接することができない。あるいは労働組合とも日常的に接することができないという職域、職場環境であることも踏まえて、引き続きこれらの事業についてはしっかりとチェック機能を行政当局には果たしていただきたいですし、これらのチェック機能も有効に引き続き機能するようにしていただきたいということを要請しておきます。

以上です。

【小杉部会長】

ありがとうございました。ただいまのご要望については何かございますか。

どうぞ。

【久米雇用対策室長】

我々もそのつもりでやっております。

先ほどの報告事業でございますが、その年度の事業者による報告の数字をまとめただけで、細かい中身については田中委員のおっしゃるとおり公労使の三者で構成されておりますフォローアップ会議でチェックをしていただき、ご意見を伺って、適切に対処をしている状況でございます。

なお、毎年6カ月ごとということで、この6月に行いまして、次回は12月に設定をさせていただいております。その結果につきましては、また直近の船員部会にご報告をして、皆様のご意見をお伺いしたいと考えております。

以上でございます。

【小杉部会長】

ありがとうございました。よろしゅうございますか。

ほかになければ次の議題に移りたいと思います。

議題3は「船員派遣事業の許可について」でございますが、本件については個別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すので、公開することによって当事者の利益を害するおそれがありますので、審議を非公開とさせていただきます。よろしいですね。

それでは事務局よりご説明をお願いいたします。

4. その他

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けれども、何かほかにご発言等ございますでしょうか。

どうぞ。

【田中臨時委員】

前回、同船員部会が9月28日に開催されております。その後、10月26日に本委員会を開催する予定でありましたが、事務局からメールで議題がないので開催をしないという通知がありました。これに対して、我々としては非常に遺憾に思うということをもまず申し上げたいと思います。

そもそも船員中央労働委員会が解散をしてこの船員部会になるときに、この種の取り扱い、あるいはその議論の持ち方についていろいろ我々も意見を申し上げていましたし、当局からも説明があったかに記憶しております。その中で、この船員部会が必要に応じて随時開催なのか、あるいは定例開催なのかといったことも議論がされて、当時の海事局の幹部からもこれは定例開催、少なくとも月に1回は開催するといったことの説明もなされております。

また、議題がある、なしを事務局で勝手に判断するといったことは厳に慎んでいただきたいと思い

ます。我々はこれは定例開催をされるということですから、本日までに披瀝するいろいろな議題がこの場で必要に応じて議論ができるといった理解でこの会議に参加をしております。したがって、そのような取り扱いを十分配慮して行っていただきたいということをお願いしておきたいと思います。

以上です。

【小杉部会長】

ただいまのご発言について、当局で何かございますか。

【吉田海事人材政策課長】

10月の部会につきましては、先ほど委員からお話ございましたように、ご連絡を差し上げたところだと理解をしておりますが、今後の開催につきましては事前に議題の有無を含め、委員の皆様方とよく情報共有をさせていただきまして、開催をしていきたいと考えておりますのでよろしく願い申し上げます。

【小杉部会長】

確かに私が部会長をやって、船員中央労働委員会から船員部会に移行するときに、組合から月1回は開催してほしいという要望があったということ。今、お話を伺って、私も確かにそういう話があったことを思い出しております。部会長としてもこの点は注意をして、これからも見ていきたいと思ひますし、議題については何といても当事者から出していただくことが非常に大事だと思いますので、その点のご協力を労使にはお願いをしたいと思ひます。特に皆様、大変お忙しい、また重要な職についていらっしゃる方々が委員になっていらっしゃるの、できるだけここで充実した審議を行いたいと部会長としても思っておりますので、今後ともご協力をよろしくお願いしたいと思ひます。

ほかに何かございますか。どうぞ。

【川上企画調整官】

あと、部会について議論してほしいテーマがある場合ですが、スケジュール等々ございますので、開催予定日の20日前までに事務局宛てにテーマとか論点とか所用時間をご連絡いただければと思ひます。

もし、テーマについて資料がある場合には開催予定日の14日前までに事務局宛てにご提出いただければ大変助かりますので、どうぞ何とぞよろしく願ひいたします。

【小杉部会長】

今のは要請ということで、適宜、事務的に労使双方とも話をされながら進めていただければいいんじゃないかと思ひます。

そういう扱いでよろしいですか。

はい、どうぞ。

【田中臨時委員】

それで結構なんですけれども、意見なんですけれども、月に1回開催するというので、20日前ということであれば、開催をされた委員会の約10日後が締め切りということでしょうから、できれば次回の開催時期とかいうのも前広に決定していただいて、例えば、今日、第10回開催であれば、第11回の日程もこの場で確認できるような日程調整をすればスムーズに行くかと思しますので意見を申し上げておきたいと思います。

【小杉部会長】

ご意見ということでよろしゅうございますか。

はい、どうぞ。

【井山臨時委員】

ちょっといいですか。

今の件に関して、事務局が議題があるかないかを判断するというのは重要だと思うんです。だから、もし全日海のほうであれやこれやと議題を出されるとしたら、それに伴う資料とか準備はそちらでもやっていたかないと、こういう案件があるよとぼんと事務局に電話1本してそれで終わりということではないだろうと思うんです。元事務局をやったこともある人間としては、出す以上は責任持ってやっていたきたいと僕は思うんですけれども。

【藤澤臨時委員】

ちょっとよろしいですか。

【小杉部会長】

どうぞ。

【藤澤臨時委員】

議題の件でございますけれども、出すべくして議題を出していくというのはできないことはないんですけれども、なかなかそれぞれの立場上いろいろな問題を抱えていますから、こういう労働委員会の場で論じるような議題につきましては情報を集めていただいて、これまでどおり海事局で精査していただいて、これは議題にすべきかどうかという問題もいろいろあると思いますし、タイミングもあると思いますので、我々がぜひこういうテーマを言う場合は連絡させていただきますけれども、毎月、毎回、出すべくして出すようなことをやっていきますと、労使でも煩雑になってくると思いますので、できるだけ情報は我々も前広に提供していきますし、その範疇におきまして海事局で整理をしていただくほうがよろしいんじゃないのかと思いますけれども。私の意見でございます。

【小杉部会長】

皆様、この部会をどうやって活性化し、中身のあるものにするかということでご意見をいただいているわけで、ここで細目まで決めなければいけないということではないと思いますので、今、いろいろな方から出ている意見を頭に入れて、事務局でもどういうやり方がいいかということで両方と連絡をとりながら進めていただければと思いますが、それでよろしいですか。

それでは、ほかに何かございますでしょうか。なければ次回の日程等。

【川上企画調整官】

ありがとうございます。

次回の日程でございますが、次回は議題があれば12月21日の月曜日の15時からを予定いたしておりますので、よろしく願いいたします。

事務局からは以上です。

【小杉部会長】

よろしいですか。

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10回船員部会を閉会といたします。

本日はお忙しいところ、委員の方、臨時委員の皆様にはご出席をいただきどうもありがとうございました。

了