

船員派遣事業の許可基準の見直しについて

交通政策審議会海事分科会第90回船員部会
平成29年6月23日

1. 検討の背景【事業者等からの要望】

内航海運事業者等から、船員派遣事業の許可基準の「財産的基礎の判断」で船舶の購入費用を負債から控除することと、「事業所に関する判断」で船員派遣事業に使用する事業所の面積について20㎡以下でも事業を遂行できるのではないかと**いった要望がある。**

財産的基礎に関する判断

【事業者】

- ・ 船舶建造の費用については負債から控除してほしい。
- ・ 船舶を購入等すればどうしても負債が膨らんでしまうので、財産要件をクリアできないところが多いのではないかと。

【海事代理士】

- ・ 過去に船舶購入により財務基準を満たさないため、申請を諦めた事業者があったため、船舶の購入費用を負債から控除することはよいと思う。ただし、財務基準を全てなくすことは、事業として行う以上、何らかの形で財務基準を維持する必要はあるので反対である。

【内航関係団体】

- ・ 船舶の購入により、財産上の基準を満たさないため、派遣を諦めた事業者も過去にあり、また、派遣事業者も（財務上の基準を満たさなくなるため）船舶を購入することができないといった話もあるので基準を緩和してほしい。

【学識経験者】

- ・ 最近、小さな派遣会社を別途設立し、そこから船員を派遣するという方向に向かいつつあるが、その理由として船舶建造等により債務が増えて許可基準を満たさないため、別途会社を設立しているようだが、内航業界ではある程度の負債を抱えることは仕方のないことなので、負債に関する基準は見直しした方がよいのではないかと。

事業所に関する判断

【事業者】

- ・ 賃貸料が高い東京で船員派遣事業をやっていると、（20㎡以上確保）確保するのが大変である。

【内航関係団体】

- ・ 20㎡以上確保しなければならないとなっているが、そもそもそれほどの広さが必要なのか疑問である。船員派遣事業を適正に行うことができるのであれば、別に10㎡でもよいのではないかと。
- ・ 船員派遣事業に使用する面積について20㎡以上となっているが、都市で20㎡以上の事務所を借りると、地方で借りるよりも多額の費用がかかり、また、以前と違って携帯電話やメール等発達しており、派遣船員とはいつでも連絡が取れる状況なので、果たして今の時代にそれほどの面積が必要なのか。20㎡以下でも事業を遂行できるのではないかと。

1. 検討の背景【地方運輸局等への事業者からの事前相談】

事業者から地方運輸局等に船員派遣事業の許可申請に関する事前相談の中で、船舶建造等により財産的基準を満たさず申請を諦めた事業者が多数あった。

| 相談時期 | 事業者及び地区 | 申請を辞退した理由 |
|----------|----------------|---|
| 平成25年4月 | A 株式会社 (中国) | 船舶購入により、基準資産額が負債の総額の7分の1未満であったため。 |
| 平成27年9月 | B 株式会社 (九州) | 新造船建造により、基準資産額が負債の総額の7分の1未満であったため。 |
| 平成27年12月 | C 株式会社 (四国) | 船舶購入により、基準資産額が負債の総額の7分の1未満であったため。 |
| 平成28年3月 | D 株式会社 (中国) | 船舶購入により、基準資産額が負債の総額の7分の1未満であったため。 |
| 平成28年9月 | E 株式会社 (近畿) | 親会社と同居しておりスペースがなく、船員派遣事業に使用する面積20㎡以上を確保することができなかつたため。 |
| 平成28年10月 | 有限会社 F (中国) | 船舶の所有により、基準資産額が負債の総額の7分の1未満であったため。 |
| 平成29年1月 | G 株式会社 (九州) | 船舶の所有により、基準資産額が負債の総額の7分の1未満であったため。 |
| 平成29年5月 | H 株式会社 (近畿) | 過去の船舶購入により、基準資産額が負債の総額の7分の1未満であったため。 |
| 平成29年5月 | I 株式会社 (九州) | 新造船建造により、基準資産額が負債の総額の7分の1未満であったため。 |

1. 検討の背景【子会社新設等により許可を受けた事業者】

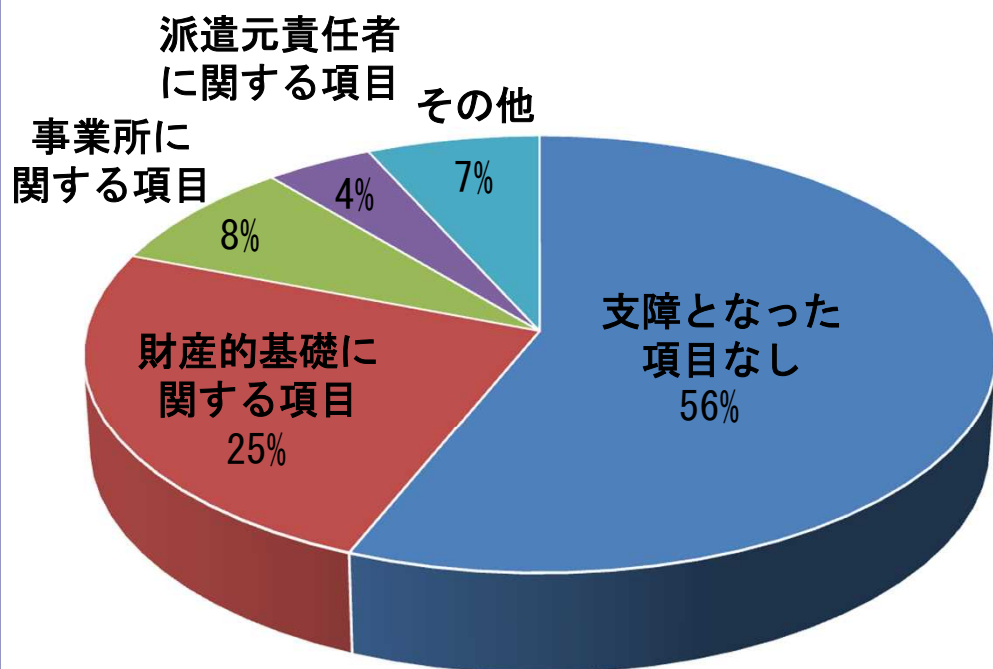
直近3年間の間で船員派遣事業の許可を受けた事業者は36事業者であるが、その内、5事業者は財産的基準を満たさなかったため、子会社を新設する等で許可を受けた。

| 時期 | 事業者及び地区 | 派遣予定船舶 | 経緯 |
|----------|---------------|--------|--|
| 平成27年6月 | A株式会社 (中国) | 内航船 | 元々、A社の親会社が船員派遣事業の許可を受けて、同じグループ内である別会社の内航船に船員派遣を行う予定であったが、 <u>財産的基準を満たさないためA社を新たに設立し、船員派遣事業の許可を受けた。</u> |
| 平成27年8月 | 株式会社B (中国) | 内航船 | 元々、B社の親会社が船員派遣事業の許可を受けて、同じグループ内である別会社の内航船に船員派遣を行う予定であったが、 <u>財産的基準を満たさないためB社を新たに設立し、船員派遣事業の許可を受けた。</u> |
| 平成27年12月 | C株式会社 (四国) | 内航船 | 元々、C社の親会社が船員派遣事業の許可を受けて、同じグループ内である別会社の内航船に船員派遣を行う予定であったが、 <u>財産的基準を満たさないためC社を新たに設立し、船員派遣事業の許可を受けた。</u> |
| 平成28年3月 | D株式会社 (四国) | 内航船 | 元々、D社と代表者が同一である別会社が船員派遣事業の許可を受けて内航船に船員派遣を行う予定であったが、 <u>財産的基準を満たさないためD社を新たに設立し、船員派遣事業の許可を受けた。</u> |
| 平成29年2月 | 株式会社E (九州) | 内航船 | 元々、E社と代表者が同一である別会社が船員派遣事業の許可を受けて内航船に船員派遣を行う予定であったが、 <u>財産的基準を満たさないためE社が船員派遣事業の許可を受けた。</u> |

1. 検討の背景【参考】

既に船員派遣事業の許可を受けた事業者が許可申請時に支障となった許可基準の項目について、約3割以上が財産的基礎に関する項目と事業所に関する項目であったことを上げている。

許可申請時に支障となった項目



主な内容

○財産的基礎に関する項目

- 船舶を建造する際には、銀行等金融機関の融資に頼らざるを得ないため、基準を満たすのが困難であった。
- 基準を満たすために、当初予定していた船舶購入の時期を変更せざるを得なかった。
- 船舶を購入した結果、基準を満たさなくなったため、資本金を新たに増資した。
- 基準を満たす決算時期まで申請を待たなければならなかった。

○事業所に関する項目

- 事業所の広さが20㎡以上である基準を満たしておらず、事業所面積を拡張した。
- 当時の事務所では基準を満たさなかったため、改めて事務所を探し、移転しなければならなかった。

注：複数回答あり

出典：有効許可事業者236者（平成29年5月31日現在）の内、回答のあった189者を集計

2. 船員派遣事業の現行の許可基準【概要】

1. 船員派遣事業の派遣船員に係る雇用管理を適正に行うに足る能力を有するものであること。

派遣船員を雇用する者と指揮命令する者が分離するという特性にかんがみ、派遣船員に対する適切な雇用管理能力を要求することにより、派遣船員の保護及び雇用の安定を図る必要があり、以下の項目で判断する。

- (1) 派遣元責任者に関する判断
船員の雇用管理3年以上 等
- (2) 船員派遣元事業主に関する判断
船員保険等の加入状況
- (3) 教育訓練に関する判断
派遣船員に対する教育訓練体制

2. 個人情報等を適正に管理し、及び派遣船員等の秘密を守るために必要な措置が講じられていること。

業務の過程で得た派遣船員等の個人情報を管理する能力を要求することにより、派遣船員等の個人情報を適正に管理し、秘密を守る必要があり、以下の項目で判断する。

- ・ 適正な「個人情報適正管理規程」を作成

3. 船員派遣事業を的確に遂行するに足る能力を有するものであること。

船員派遣事業を的確、安定的に遂行するに足る財産的基礎、組織的基礎や当該事業に適した事業所の確保等一定以上の事業遂行能力を要求することにより、船員派遣事業を海上労働力需給調整システムの一つとして適正かつ有効に機能させ、派遣船員の保護及び雇用の安定を図る必要があり、以下の項目で判断する。

- (1) 財産的基礎に関する判断（事業主（法人又は個人）単位で判断）
 - イ 基準資産額（資産総額－負債総額）が1千万円以上
 - ロ 基準資産額が負債の総額の7分の1以上
 - ハ 現金・預金が8百万円以上
- (2) 組織的基礎に関する判断
指揮命令の明確性
- (3) 事業所に関する判断
適切な事業所（20㎡以上）

3. 財産的基礎に関する判断【見直し案】

考え方

- 平成17年の船員派遣事業の制度導入以降、船舶建造費が上昇傾向にあり、中小企業が大部分を占める内航海運事業者にとって、負債に占める建造費の割合が大きくなり、「財産的基礎に関する判断」のうち、基準資産額が負債の総額の7分の1以上であることを満たすことが困難となってきたことから、負債から建造費を控除してほしいとの要望が出されている。
- 「財産的基礎に関する判断」は、事業者が船員派遣事業を的確に遂行するための基準として設けられている一方、船員職業安定法第69条においては、派遣元事業主は派遣船員に対して教育訓練の機会の確保等を図るために必要な措置を講ずることとされていることから、教育訓練に使用する船舶の建造等に係る負債については考慮する余地があるのではないか。
- 一方、船舶建造が単に投資目的であるなど船員派遣事業に何ら関わらないものについては、当該船舶に係る建造費について考慮する必要はないと考える。



案

資産の総額から負債の総額を控除した額が、負債の総額の7分の1以上であること。

ただし、教育訓練に使用する船舶の建造等に要した金額について、負債の総額から控除して算定して差し支えない。この場合において、「船舶の建造等に要した金額」は、貸借対照表の有形固定資産として記載されている金額※とする。（当該金額が、当該船舶の建造等のために金融機関等から借入れた借入金の額より大きい場合は、当該借入金の額とする。）

※船員派遣事業許可の有効期間の更新の財産的基準については、制度創設3年後の平成20年に見直しを行い、教育訓練に使用する船舶の建造等に要した金額について、負債の総額から控除して算定して差し支えないこととしている。

なお、許可の更新の際に上記の改正された基準を適用した事業者で、更新後、倒産や廃業に至ったケースはない。

3. 財産的基礎に関する判断【例】

- ・ 499GTの内航船（一般貨物船）の新造船1隻を5.0億円で購入
- ・ 当該船舶について、派遣船員の教育訓練の場としても使用予定
- ・ 建造費用（船価）の5.0億円のうち、金融機関からの長期借入金が4.5億円で、残り0.5億円は自社で調達
- ・ 金融機関からの長期借入金の返済期間は14年と設定

【注】

◎船舶①

- (1) 船価が5.0億円であり、499GTの一般貨物船の法定耐用年数の14年で割ると、毎年度の減価償却額は0.36億円となる。 $(=5.0\text{億}(\text{船価})/14\text{年}(\text{法定耐用年数}))$
- (2) 毎年度の減価償却額が0.36億円であり、船舶購入から5年経過しているため5をかけると、船舶購入時から5年後の減価償却額は1.8億円となる。 $(=0.36\text{億}(\text{毎年度の減価償却額})\times 5\text{年}(\text{購入から5年経過}))$
- (3) 貸借対照表の固定資産の「船舶①」の価額は、船価の5億円から5年後の減価償却額の1.8億円引くと3.2億円となる。 $(=5.0\text{億}(\text{船価})-1.8\text{億}(\text{船舶購入時から5年後の減価償却}))$

◎長期借入金③

- (1) 長期借入金が4.5億円であり、返済期間の14年で割ると、毎年度の長期借入金の返済額は0.32億円となる。 $(=4.5\text{億}(\text{長期借入金})/14\text{年}(\text{返済期間}))$
- (2) 毎年度の長期借入金の返済額が0.32億円であり、船舶購入から5年経過しているため5をかけると、船舶購入時から5年後の長期借入金の返済額は1.6億円となる。 $(=0.32\text{億}(\text{毎年度の長期借入金の返済額})\times 5\text{年}(\text{船舶購入時から5年経過}))$
- (3) 貸借対照表の固定負債の「長期借入金③」の価額は、長期借入金の4.5億円から1.6億円を引くと2.9億円となる。 $(=4.5\text{億}(\text{長期借入金})-1.6\text{億}(\text{船舶購入時から5年後の長期借入金の返済額}))$

購入から5年後の貸借対照表

| 資産 | | 負債 | |
|---------------|-------|---------------|-------|
| 【流動資産】 | | 【流動負債】 | |
| 現金・預金 | 0.2億円 | 短期借入金 | 1.3億円 |
| 【固定資産】 | | 【固定負債】 | |
| 船舶① | 3.2億円 | 長期借入金③ | 2.9億円 |
| 建物 | 0.4億円 | 合計④ | 4.2億円 |
| 土地 | 0.2億円 | 純資産 | |
| 投資有価証券 | 0.3億円 | 資本金 | 0.1億円 |
| 無形固定資産 | 0.4億円 | 利益剰余金 | 0.4億円 |
| | | 合計 (=基準資産額) ⑤ | 0.5億円 |
| 資産合計② | 4.7億円 | 負債・純資産合計 | 4.7億円 |

船舶①と当該船舶建造に係る長期借入金③を比較し、低い額を負債合計④から控除

【基準】

資産合計②から負債合計④を控除した額（基準資産額）⑤が負債合計④の7分の1以上であること。

【現行】

- (1) 資産合計②が4.7億円であり、負債合計④の4.2億円を引くと基準資産額⑤は0.5億円となる。 $(=4.7\text{億}②-4.2\text{億}④)$
- (2) 負債合計④の4.2億円に7分の1をかけると0.6億円となる。 $(=4.2\text{億}④\times 1/7)$
- (3) 基準資産額⑤が負債合計④の7分の1より小さいため、基準を満たさない。 $(0.5\text{億}⑤(\text{基準資産額}) < 0.6\text{億}(\text{負債合計の7分の1}))$

【見直し】

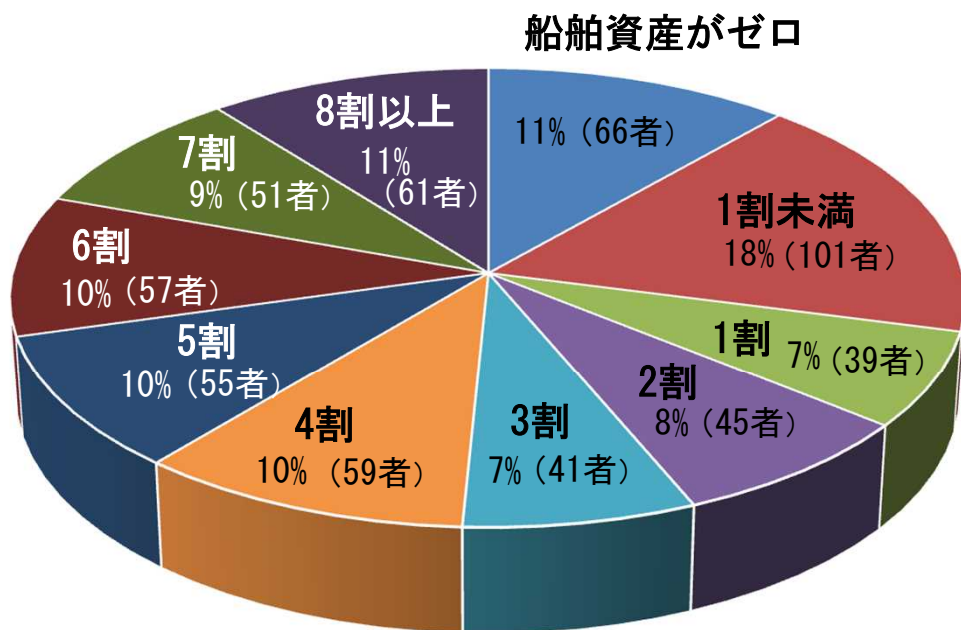
- (1) 資産合計②が4.7億円であり、負債合計④の4.2億円を控除すると基準資産額⑤は0.5億円となる。 $(=4.7\text{億}②-4.2\text{億}④)$
- (2) 固定資産の船舶①が3.2億円であるのに対し、固定負債の長期借入金③が2.9億であり、固定資産の船舶の額が大きい $(3.2\text{億}① > 2.9\text{億}③)$
- (3) 負債合計④の4.2億円から固定負債の長期借入金③の2.9億円を引き、7分の1をかけると0.2億円となる。 $(=(4.2\text{億}④-2.9\text{億}③)\times 1/7)$
- (4) 基準資産額⑤が負債合計④の7分の1より大きいため、基準を満たす。 $(0.5\text{億}⑤(\text{基準資産額}) > 0.2\text{億}(\text{負債合計の7分の1}))$

3. 財産的基礎に関する判断【参考】

内航（貨物船）事業者の9割近くが固定資産としての船舶があり、船舶に依存した資産構成となっている。また、5割以上の事業者が基準資産額が負債総額の7分の1未満となっている。

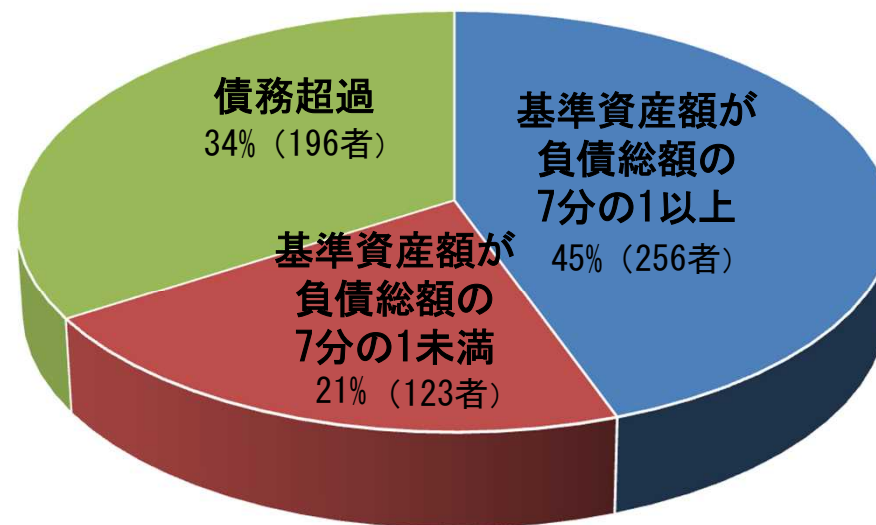
内航（貨物船）事業者の資産総額のうち、船舶の固定資産の割合

(事業者数)



内航（貨物船）事業者の基準資産額（資産総額から負債総額を控除した額）の負債総額に対する割合

(事業者数)



3. 財産的基礎に関する判断【参考】

内航（貨物船）事業者について、資産に占める固定資産の船舶の割合が39.0%と高く、船舶に依存した資産構成で、負債の割合も77.4%と非常に高く脆弱な経営基盤となっている。

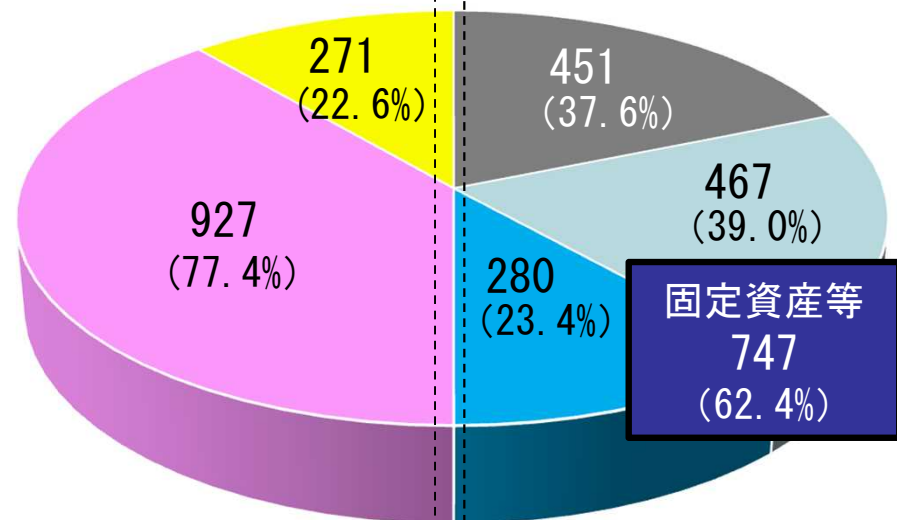
内航（旅客船）事業者についても負債の割合が63.7%と高くなっている。

内航（貨物船）事業者の財務状況

(単位：百万円)

負債及び純資産の部
1,198

資産の部
1,198



- 流動資産
- 固定資産 (船舶)
- 固定資産 (船舶以外) 等
- 負債
- 資本

注：() 内は負債及び純資産の部または資産の部に対する割合

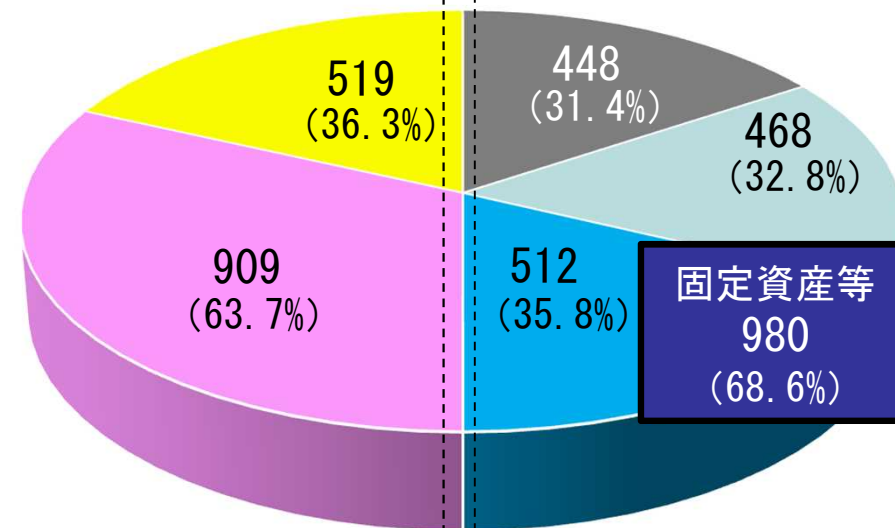
出典：海事レポート2016

内航（旅客船）事業者の財務状況

(単位：百万円)

負債及び純資産の部
1,428

資産の部
1,428



- 流動資産
- 固定資産 (船舶)
- 固定資産 (船舶以外) 等
- 負債
- 資本

注：() 内は負債及び純資産の部または資産の部に対する割合

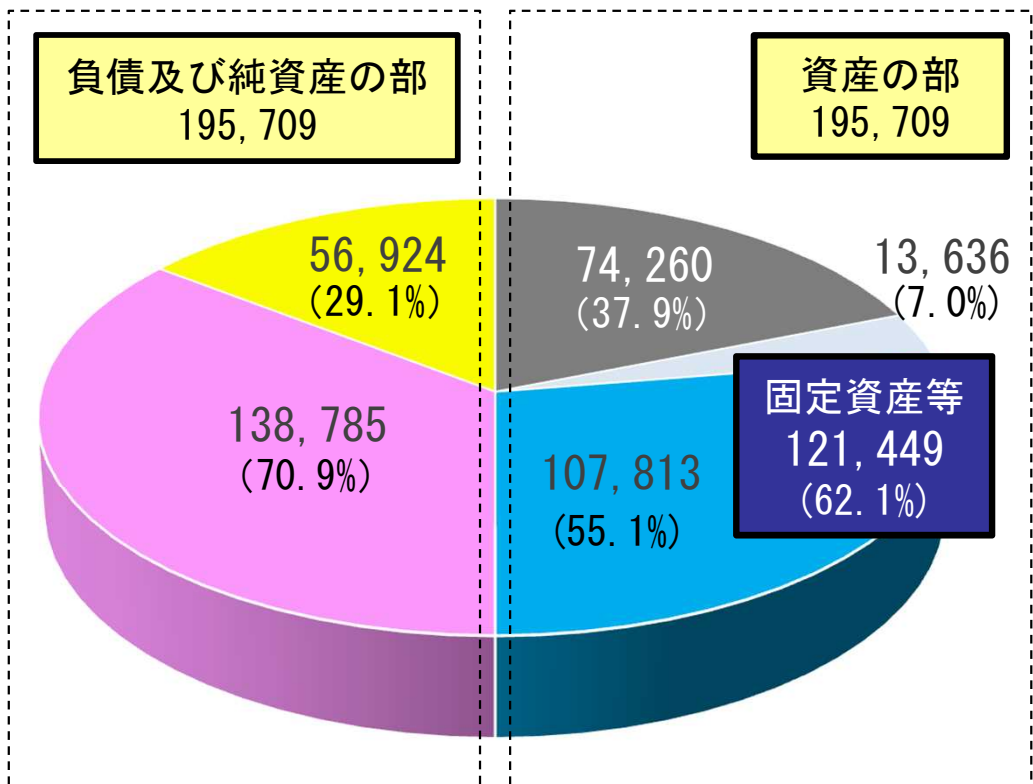
出典：平成27年省令報告 (国土交通省海事局)

3. 財産的基礎に関する判断【参考】

外航事業者の財務状況は負債の割合が70.9%となっており、また、水産事業者の負債の割合も78.9%と、それぞれ負債の割合が高い経営基盤となっている。

外航事業者の財務状況

(単位：百万円)

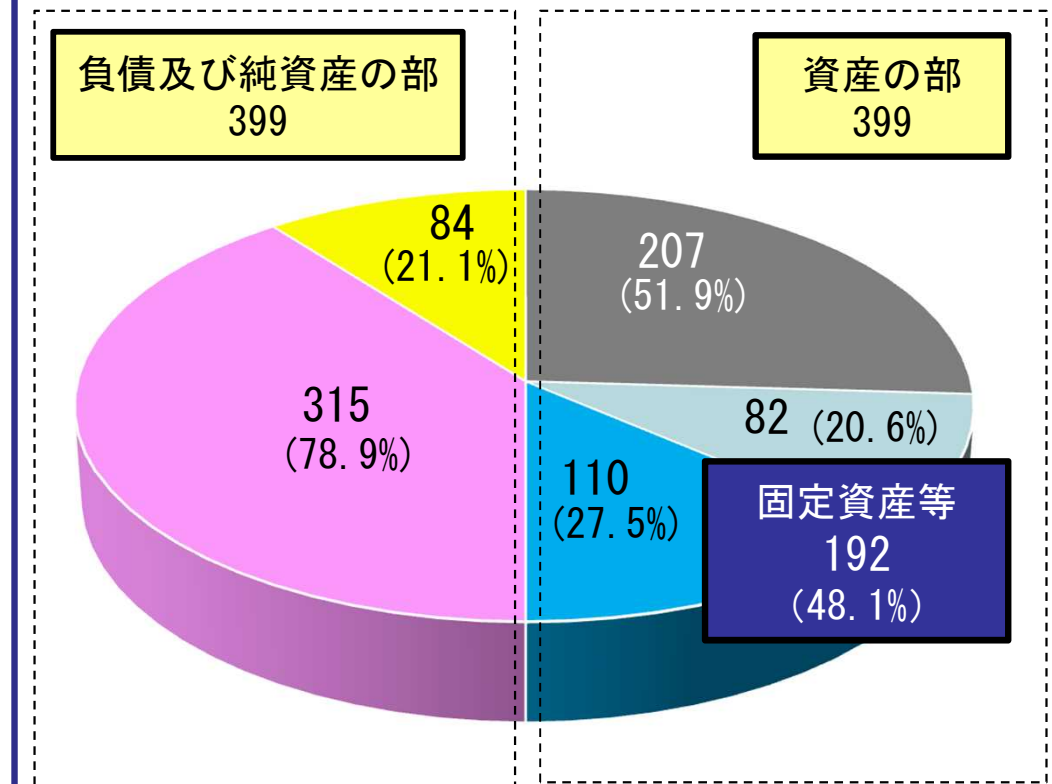


- 流動資産
- 固定資産 (船舶)
- 固定資産 (船舶以外) 等
- 負債
- 資本

注： () 内は負債及び純資産の部または資産の部に対する割合
 出典：平成27年省令報告 (国土交通省海事局)

水産事業者の財務状況

(単位：百万円)



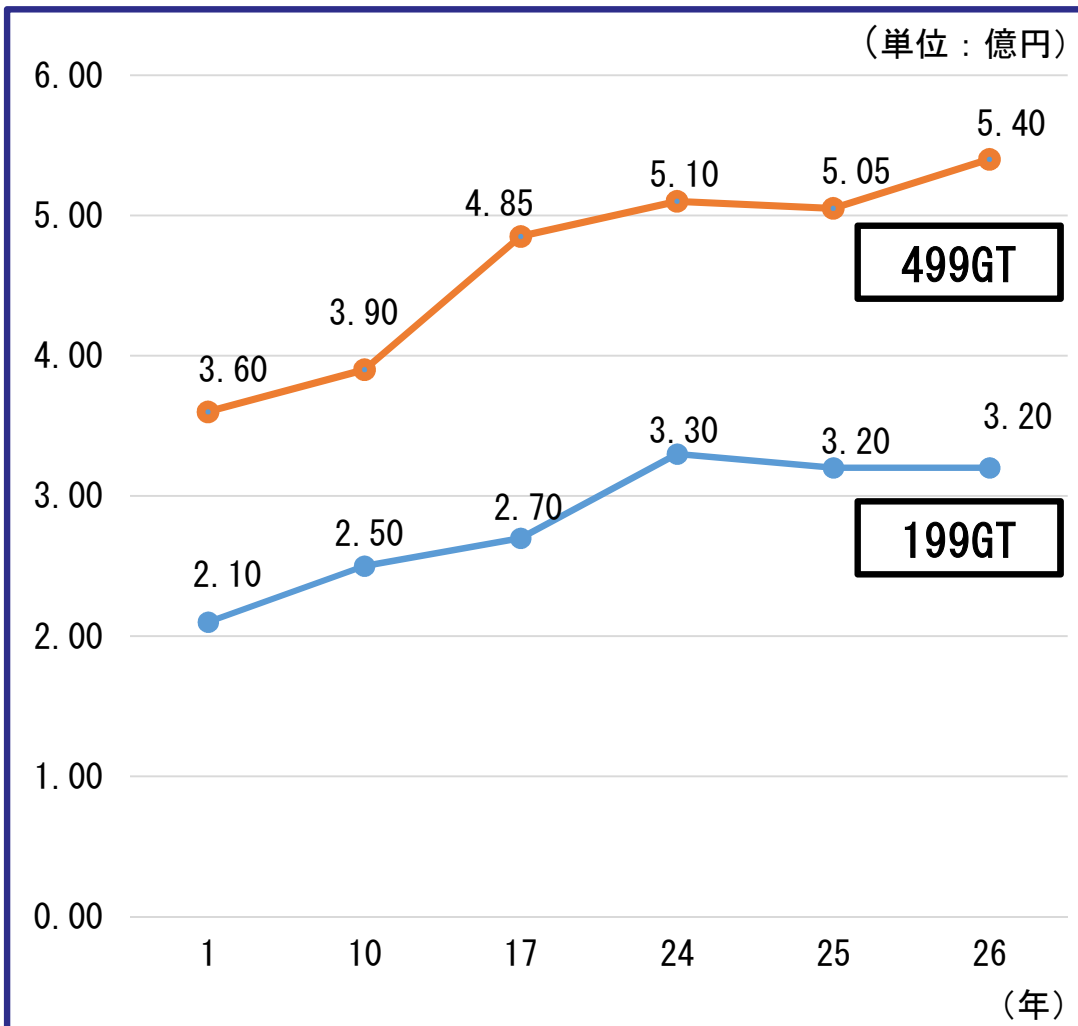
- 流動資産
- 固定資産 (船舶)
- 固定資産 (船舶以外) 等
- 負債
- 資本

注： () 内は負債及び純資産の部または資産の部に対する割合
 出典：平成27年漁業経営調査 (農林水産省)

3. 財産的基礎に関する判断【参考】

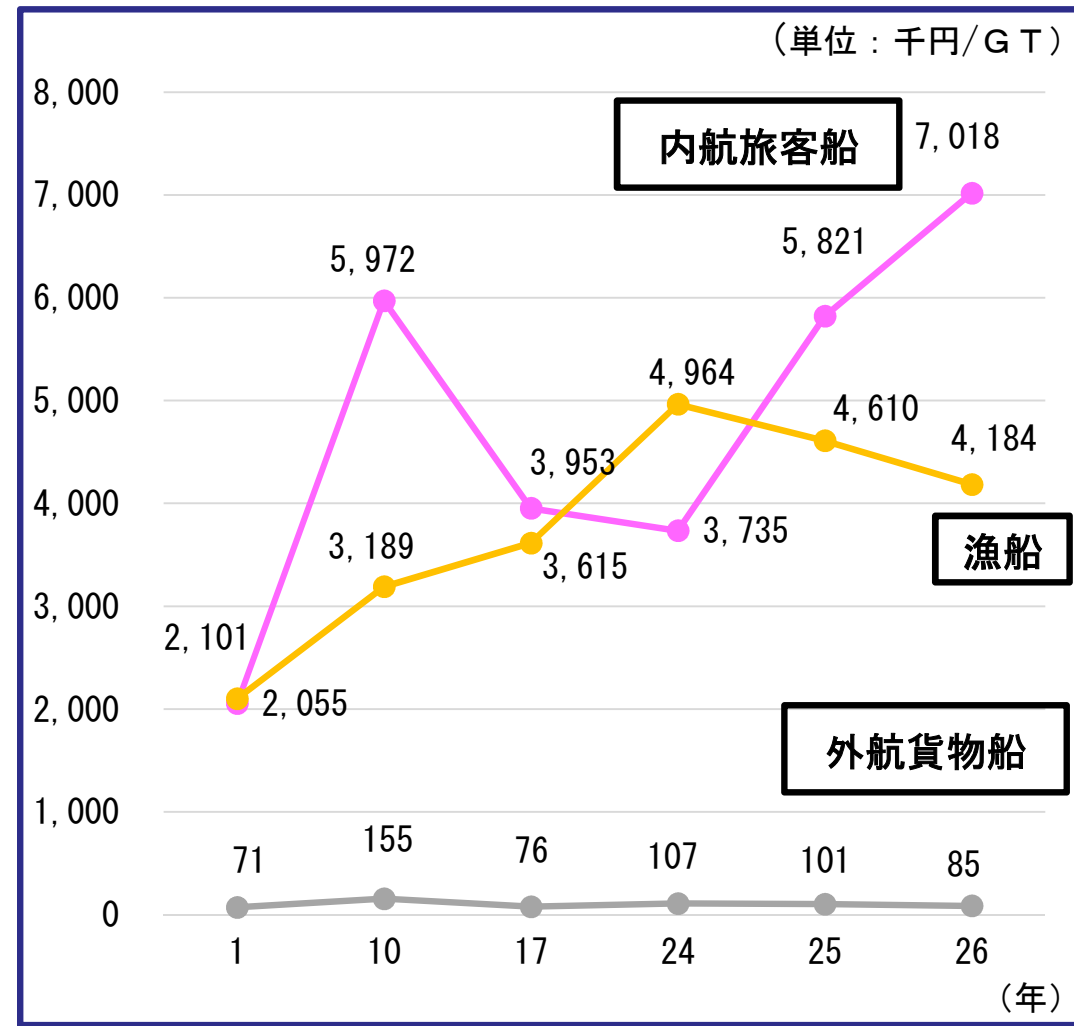
新造船価格について、船員派遣事業の制度が導入された平成17年の価格と比較すると、内航貨物船、内航旅客船や漁船は上昇しており、これらの事業者にとっては大きな負担となっている。

内航貨物船の新造船価格



出典：内航ジャーナルの数値から作成

旅客船、外航船、漁船の新造船価格（GT当たり）



出典：造船造機統計調査から作成

4. 事業所に関する判断【見直し案】

考え方

- ・ 「事業所に関する判断」は、事業者が船員派遣事業を的確に遂行するための基準であり、当該事業を遂行するためには、事業に使用し得る一定規模の面積が必要である。
- ・ 事業所で船員派遣事業に係る業務に従事するのは派遣元責任者及び職務代行者であり、最小でも2人で当該業務を行うことになるが、この場合であっても、当該事業を遂行するための必要最小限の面積は必要である。

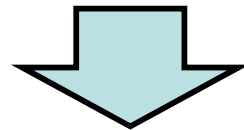
①：事業所の床から天井までの高さを2.1mに設定

※事業所が自宅兼用の事業者を想定し、この場合、建築基準法施行令では居室の天井の高さは2.1m以上必要である。

②：事業所で船員派遣事業に従事する最小人数を2人で設定（派遣元責任者1人（事業所の派遣船員100名以下を想定）と職務代行者1人）

※労働者2人（＝派遣元責任者1人及び職務代行者1人）のため、この場合、事務所衛生基準規則では気積が 20m^3 （ $=10\text{m}^3$ （気積） \times 2人（労働者数））以上必要である。

→①及び②を勘案すると、労働者2人の場合は 10m^2 （ $20\text{m}^3=2.1\text{m}$ （床から天井までの高さ） \times 10m^2 （必要な面積））以上必要である。



案

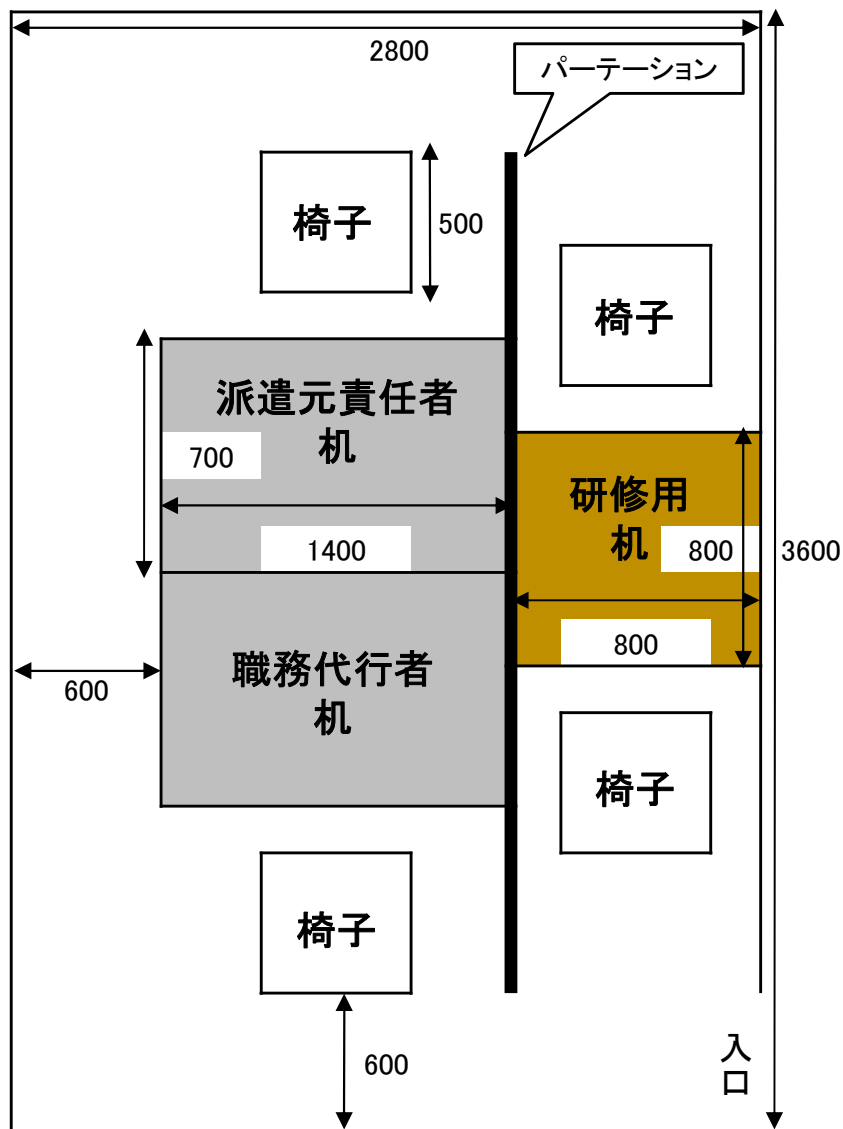
事業に使用し得る面積が概ね 20m^2 以上であること。

ただし、派遣元責任者及び職務代行者の数が2人にあつては、概ね 10m^2 以上で差し支えない。

4. 事業所に関する判断【参考】

事務所レイアウト例

縦3.6m×横2.8m=10.08m²



建築基準法施行令（昭和25年11月16日政令第338号）

（居室の天井の高さ）

第21条 居室の天井の高さは、2.1m以上でなければならない。

2 前項の天井の高さは、室の床面から測り、一室で天井の高さの異なる部分がある場合においては、その平均の高さによるものとする。

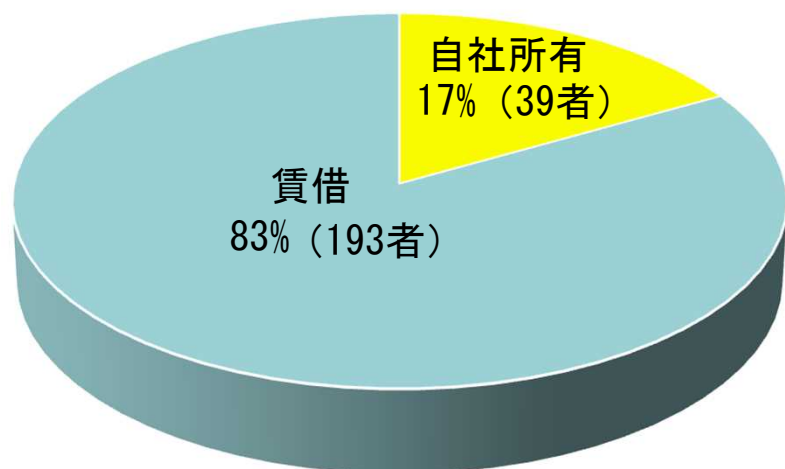
事務所衛生基準規則（昭和47年9月30日労働省令第43号）

（気積）

第2条 事業者は、労働者を常時就業させる室（以下「室」という。）の気積を、設備を占める容積及び床面から4mをこえる高さにある空間を除き、労働者一人について、10m³以上としなければならない。

4. 事業所に関する判断【参考】

事務所の所有区分



船員派遣事業に使用する事務所の面積で20から30㎡未満の事業者は全体の約4割（91者）

オフィス賃料（月額）

- ・ 東京都丸の内内の小型ビル（オフィスフロアの最大貸室面積が20坪以上50坪未満）では、20㎡当たりの月額賃料は約14万円であり、中型ビル（オフィスフロアの最大貸室面積が50坪以上100坪未満）では約15万円となっている。
 - ・ 一方、仙台駅前の小型ビルでは、20㎡当たりの月額賃料は約5万3千円となっている。
 - ・ また、札幌駅前の中型ビルでは、20㎡当たりの月額賃料は約5万8千円でとなっている。
- この結果、東京都内と地方との月額賃料は小型ビル及び中型ビルとも約2.6倍の格差がある。

出典：海事局インターネット調べ