

平成23年10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28回船員部会

議事録

目 次

| | |
|-----------------------------|----|
| 1. 開 会 | 1 |
| 2. 議 事 | |
| 報告事項 | |
| 平成24年度海事関係予算（重要事項）概算要求等について | 1 |
| 審議事項 | |
| 船員法の一部改正について | 9 |
| 3. 閉 会 | 18 |

【出席者】

（委員及び臨時委員）

公益代表 落合委員、竹内委員、石塚委員、野川委員
労働者代表 高橋委員、立川委員、藤澤委員、森田委員
使用者代表 五十嵐委員、小比加委員、小坂委員、三木委員

（事務局）

国土交通省 井手局長、若林参事官
 総務課 原田企画官、藤原財務企画室長
 海事人材政策課 河村海事人材政策課長、久米雇用対策室長、林企画調整官
 運航労務課 山本運航労務課長
 海技課 磯崎船員教育室長

開 会

【林企画調整官】 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28回船員部会を開催させていただきます。

本日は、委員及び臨時委員総員17名中12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、海事局に人事異動がございましたのでご紹介させていただきます。

若林参事官でございます。

【若林参事官】 若林でございます。10月1日付で後藤審議官の後任で参りました。どうかよろしくお願いたします。

【林企画調整官】 続いて配付資料の確認をさせていただきます。お手元の資料をご覧ください。

まず、資料1といたしまして「交通政策審議会への諮問について」、資料1の参考資料といたしまして「ILO（国際労働機関）海上労働条約の発効に伴う船員法の改正」。続きまして、資料2-1として「平成24年度海事局関係予算概算要求概要」、資料2-2として「平成24年度海事局関係税制改正要望概要」以上でございます。よろしいでしょうか。

それでは議事に入りたいと思います。落合部会長、司会進行をお願いいたします。

報告事項 平成24年度海事関係予算（重要事項）概算要求等について

【落合部会長】 それでは、早速議事に入りたいと思いますが、本日は審議事項として、「船員法の一部改正について」、報告事項として「平成24年度海事関係予算概算要求等について」がございしますが、進行上の都合で、まず最初に報告事項のほうを、次に審議事項に入るという順序で行いたいと思います。

では、報告事項につきまして、事務局のほうからご説明をお願いいたします。

【原田企画官】 それでは、資料2-1「平成24年度海事局関係予算概算要求概要」、予算の関係をご説明させていただきたいと思います。

ページをめくっていただきまして、1ページをごらんいただきたいと思います。来年度予算の要求でございますが、総額145.8億円ということで、対前年比2.5%増の要求を考えているところでございます。内訳といたしましては、行政経費が32.8億円、独立行政法人の経費という形で11.3億円を積んでおるところでございます。そのうち、来年

度も日本再生重点化措置という形で各省庁、特に成長戦略等につながる新規施策、特に重点化するものについては増額要求という形で、今年も重点化措置枠がセットされておりますが、海事局としては、そのうち9.7億円を重点化措置枠として、それから震災関係の復旧・復興対策という形で0.5億円を予定しているところでございます。

主な予算項目を見ていただきます。まず、内航海運・フェリーの競争力向上という形で、海上交通の低炭素化等総合事業、この内容を組みかえまして、ここを重点化措置という形で要求を考えているところでございます。それから海洋環境イニシアティブの項目の中で2つ目のポツ、代替エネルギー船舶、これはLNGの燃料船でございますけれども、この総合対策という形で、これも新規施策という形で重点化措置を考えているところでございます。それから浮体式洋上風力発電施設の安全性の研究開発という形で、これは復旧・復興対策で予定しているところでございます。

それから、船員の予算につきましては、3つ目のポツの船員雇用促進対策等でございますが、雇用促進の対策事業費を増額いたしまして、中身も多少重点化する形で要求を考えているところでございます。

それでは、主要な項目について、詳細にご説明を申し上げたいと思います。

まず、3ページをごらんいただきたいと思います。海上交通の低炭素化等総合事業ということでございますが、真ん中に3つ箱があると思います。一番左の低炭素化改造等というのがこれまでやってきておる補助事業でございます。船舶の省エネ化に資するプロペラの改造でありますとか、船底低摩擦化のための塗料の改造でありますとか、そういうものを補助しておるわけでございますが、これは引き続きやっていくということで、これに加えて、右の2つの箱の措置を新規施策として考えておるところでございます。

1つ目は、内航海運船舶輸送機器の導入という形で、フェリー会社が下にありますようなシャーシでありますとか、このシャーシを引っ張るトラクター、こういうものを購入してモーダルシフトを進めていく際の機器の購入に対する補助ということでございます。右端の緊急時の輸送ネットワーク維持のための船舶確保ということでございますが、これはフェリー航路を維持するための航路の船舶が老朽化した場合の船舶の代替の費用を補助するというものでございます。地域の足として、さらには今回の震災でその位置づけが改めて重要性が確認されたフェリー航路につきまして、ネットワークをしっかりと維持していくための施策ということで、その補助を考えておるところでございます。

続きまして、6ページをごらんください。天然ガス燃料船に関する総合対策という形で、

これはLNGを燃料として動く船に対する調査費ということでございます。LNGの環境に優しいということについては、皆さんご承知のことであるかと思いますが、CO₂の削減ももちろんのことながら、NO_x、SO_xに至っては全くゼロという形で非常に環境にも優しい燃料であります。一方で、天然ガスの供給というのはどんどん増えておりまして、原油価格が上がっていくのと比べますと、価格差もだんだん拡大していく傾向にあるという形で、これは事業者にとってもLNGを燃料として船を走らせるということが、事業面から見ても大きなメリットであるという形になってきているところでございます。したがって、この技術開発を進めていくということに向けて、海事局としては、このLNG燃料船の早期の国際基準化を図るという形でこの調査を戦略的に進めていくというものでございます。

7ページの浮体式洋上風力発電施設でございます。これは震災を受けまして、新エネルギー、再生可能エネルギーの重要性が改めて認識されているところでございますが、現在、風力発電を陸上等でやっておりますけれども、なかなか陸上では展開が、我が国の土地が狭いという問題もありまして、洋上に展開していくことが必須でございます。さらに申し上げますと、着床式の洋上ではなくて、洋上で浮体、浮かんで、それで風力発電すると。いわゆる浮体式の洋上風力発電の開発が望まれているところでございます。

これにつきましては、経産省、環境省と連携して、今年度より調査を進めているところでございますが、さらにこれを前倒しいたしまして、海事局といたしましては、浮体構造物の安全性に係るガイドラインを早急に策定するということを目標といたしまして、この研究を行っていくというものでございます。

それから、最後に船員の関係でございます。10ページをごらんください。船員雇用促進対策という形で促進対策の事業費補助金でございます。これは海上運送法に基づきまして船員確保計画、認定を受けた事業者に対して助成金を支給するという形で、平成21年より行っておるスキームでございますが、今般、グループ化についての重点化ということを考えております。これまで、真ん中にごございます青いところで書いておりますが、新規船員資格取得促進助成金、新人船員の資格取得の際の助成。それから次の船員計画雇用促進助成金、いわゆるトライアル雇用でございますが、この助成金の補助金に加えて、もう一つグループ化した場合の船員教育に係る助成金という形で3つの項目があったわけでございますが、現行、3つのうちのどれかという形で縛りがかかっております。なかなか3つとも使えないという状況でございます。それを踏まえまして、今後、グループ化という

のを促進するということを、少しインセンティブを増やしたいという観点から、グループ化した内航海運事業者については、新規船員の資格取得の助成金とトライアルの助成金、これをダブルでもらえると、併給を認めるという形の改正をしたいという形で、そういたしますと、今までの額よりも約倍、最大51万円までの助成金が支給できるという形で、こういう予算の組みかえを考えているというところでございます。

予算に関しましては、主要なところだけでございますが、以上でございます。

【藤原財務企画室長】 財務企画室長の藤原と申します。引き続き資料2-2にあります税制改正要望の関係につきまして、簡単にご説明をさせていただきたいと思っております。

1枚めくっていただきまして、最初のページに税制改正要望事項を一覧表にまとめてございます。全部で6つの項目が並んでおりますが、1点目がトン数標準税制の拡充。2点目が国際船舶の所有権保存登記等に係る課税の特例の延長。3点目が国際船舶に係る課税の特例の拡充及び延長でございます。これらが外航海運の関係でございます。それから、4点目が中小企業投資促進税制の延長。5点目が軽油引取税の課税免除の特例の延長というもので、この2つが内航海運の関係でございます。最後の6点目が、いわゆる外航運航に係る船員さんに係る課税の見直しということでございまして、これが外航船員に係る税制関係でございます。

以下、順にご説明して参りたいと思っております。

最初に、トン数標準税制の関係でございますが、2ページのほうから先にごらんいただけますでしょうか。ご案内のとおり、左に現行トン数標準税制の制度概要を記載しております。平成20年度に創設されておりますが、外航船社が、日本船舶・日本人船員の確保に係る計画、これが平成21年度から25年度の5年間というものを策定いたしまして、国土交通大臣の認定を受けた場合に、通常法人課税にかえまして、みなし利益に対して課税する制度でございます。いわゆる外形標準課税という仕組みでございます。

このトン数標準税制を導入いたしますと、通常の法人税より高くなる場合も安くなる場合もございますが、より課税負担というのが平準化されますので、振幅の激しい海運市場での設備投資、競争力の強化に寄与するものと考えております。こうしたことからトン数標準税制を拡充したいということでございまして、右のほうに主要国のトン数税制の比較を記載しておりますが、一番上のピンクのところにありますように、日本については日本籍船のみが対象となっておりますが、以下に列挙しております欧州の国々等では全船が適用対象になっておりまして、その中で自国船の比率の要件というのが1対4とか、1対3

とかというふうに決まっております。こうした国際標準に近づけていきたいというのが外航船社側の要望の趣旨の1つでございます。

そうした観点から、昨年もトン数標準税制の拡充を要望したわけですが、右下のほうに書いてございますとおり、昨年G判定というようなことで、24年度以降の検討課題とするものという判定をいただいております。主な指摘事項としては、日本籍船を増加させるという現行トン数税制の政策目的と矛盾するのではないかという話と、今申し上げました計画期間というのが5年間でございますが、制度創設後2年で拡充要望を行うということは認められないというような財政当局からの指摘でございました。それを踏まえまして、1ページに戻っていただきたいのですが、本年度のトン数税制の拡充要求というのをもう1回練り直してお願いしたいというものでございます。

それで、1点目ということで、「経済安全保障の確立」ということですが、大震災や原発事故を契機といたしまして、ご案内のとおり、外国船社による日本への寄港の忌諱、外国政府による一定海域の避難勧告が出たりしまして、やはり日本商船隊による安定的な輸送・経済安全保障の確立の必要性が明確になったところでございます。こうしたことから、このトン数標準税制を拡充していただきまして、日本籍船増加のペースアップを図ることが重要であるということでございます。加えまして、日本の船社が支配するものの中で、特に重要な一定の外国籍船の確保を図りまして、経済安全保障の早急な確立をしてまいりたいと考えております。

それから、もう一つの柱である「国際競争力」につきましては、2ページのほうで申し上げました各国の税制とのイコールフットィングということに加えまして、そのところに記載してございますように、外航海運におきましては、租税条約に基づきまして、本社地課税ということになっておりますので、他の製造業等に比べて、現地法人に対しまして重い法人税が課税されているというようなことがございます。こうした点からも少しトン数標準税制を見直していきたいというようなことでございます。

要望の中身につきましては、下の箱のところに記載してございますように、現行対象船舶というのが日本籍船に限定されておりますものを、下のほうにございますように、日本の船社が支配する特に重要な一定の外国籍船に拡充したいという内容でございます。こうしたことを目標に、ぜひ本年度はトン数標準税制を何とかしていきたいというふうに考えております。

続いて3ページでございますが、こちらのほうは国際船舶の所有権保存登記等に係る課

税の特例措置の延長ということでございまして、内容といたしましては、真ん中の四角に書いてございますように、国際船舶の所有権保存登記等に係る登録免許税の軽減措置の適用期間、これが本則1000分の4というのが1000分の3に軽減されておりますものを2年間延長していただきたいというものでございます。こちらのほうも国際船舶、競争力強化、それから経済安全保障という観点でお願いしたいというふうに考えてございます。

続きまして、4ページでございしますが、こちらのほうも国際船舶の関係でございしますが、固定資産税でございまして、真ん中の一番右の四角の2つ目の丸に書いてございますように、主要海運国の多くは固定資産税は非課税。移動する乗り物とか、飛行機とか、そういったことに対しまして、固定資産税自体が課税されているということが非常に世界的に見てもまれな状況にございます。こうした中で、国際船舶の保有を促進させるという目的から、固定資産税の措置の延長・拡充要望をお願いしたいというふうに考えてございます。

具体的には、真ん中の箱の現行というところがございます国際船舶、外国貿易船、それから外航船舶という3つのカテゴリーがございまして、それぞれ課税標準が15分の1、10分の1、6分の1というふうになってございます。このうち真ん中の外国貿易船というカテゴリーを廃止しまして、その上で、国際船舶という、今15分の1になっているものを18分の1まで深堀りをしたいというふうに考えております。深堀りによって、特に対象とすべき国際船舶について固定資産税の軽減を図って、国際競争力、それから経済安全保障を図っていきたいという内容でございまして。

続きまして、5ページが中小企業のいわゆる「中小企業投資促進税制」と呼んでいる税制の延長でございまして。この税制は中小企業を対象にした税制でございまして、中小企業のソフトウェア、設備の償却のほか、国土交通省の関係では内航の船舶、それからトラックといったものの購入が対象になってございます。それで、船舶の購入につきましては、真ん中の箱の中を見ていただきますと、内航船舶の船齢というのが、非常に老朽化が進んでおります。一番右のほうを見ていただきますと74%と、4分の3近くが償却期間の14年以上ということになってございまして、圧倒的多数が中小企業である内航海運業界におきまして、船舶の更新への投資が困難になっております。この結果、老齢比率が4分の3近くになってございまして、内航海運業界の競争力、体質の強化の大きな障害になってございます。現行の中小企業投資促進税制の措置内容につきましては、下のところに書いてございますように、特別償却または税額控除を選べるようになってございますけれども、こ

の措置によりまして、手元資金の確保をして代替建造を促進していくというものでございまして、延長をお願いしているところでございます。

続いて6ページでございますが、こちらのほうは目的のところに書いてございますように、小型の旅客船が中心でございますが、大型の船につきましては、ご案内のとおり、重油で走っているものが多くございますけれども、小型の旅客船等につきましては軽油で運航しているものが多くございます。これにつきまして、軽油引取税というのは、3年前まで、平成21年までは道路特定財源ということで、いわゆる道路整備に寄与するものというものが対象になっておりましたので、こういった船舶等の分野というのは課税が免除されておりました。ところが、3年前に道路特定財源が一般財源化されたことによりまして、こうしたものも対象にしていけないのではないかというような話が出てまいりまして、これを課税免除の特例措置ということで今措置しております。このまま行きますと、この3月には課税免除措置というのが切れてしまいますので、この特例措置を延長していただきたいというのが要求の内容でございます。

左の下に書いてございますように、現在、軽油の税を引いた価格がリッター当たり90円ぐらいでございます。これに軽油引取税が32.1円乗ってまいりますと、燃料費が4割弱増加するという計算になります。営業費用の燃料費が約2割占めていることを考えますと、これは旅客船事業者の経営に直接かつ深刻な悪影響を与えるのではないかとということが懸念されますし、この負担増を運賃に転嫁することは非常に困難で、航路の休廃止が加速するおそれがございます。こうしたことから課税免除措置は延長していただきたいというものでございます。

最後が7ページでございますけれども、外航船員に係る個人住民税の課税の見直しというものでございます。これは現状と課題という上の箱に書いてございますように、外航の日本人船員というのは、海上労働を通じて国民生活を支えるという極めて重要な役割を果たしておりますが、片方で勤務形態が長期間海外、船上で過ごすという非常に特殊な環境にありまして、日本に居住していない期間が非常に長期にわたります。そうしたことから、地方自治体による地域の住民サービスの受益というのが制約されておまして、他の住民との間に不公平が生じているというふうに考えております。こうしたことから、具体的な措置として2つお願いしております。1つが、地域の住民サービスの受益が制約されているという観点から、個人住民税を外航船員の勤務の実態に即したものにすべく、船舶に乗り組んだ期間が6カ月以上である船員に係る個人住民税について、乗船期間を反映した課

税となるように見直していただきたいというふうをお願いしております。

もう一つは、地域主権の観点から、外航日本人船員に係る課税に関する自治体の自主的な判断を拡大する方向で見直していただきたいというふうを考えております。具体的には、一番下のところに総務省の税務局から出ました課長名の内簡、いわゆる通達でございますが、こちらのほうを見ていただきたいのですが、この中で、単に1年以上海外に出漁していることのみをもって個人住民税を非課税としたり、または一旦納付された住民税を還付したりすることのないよう、よろしくご指導くださるようお願いいたします。こういった自治体の課税の判断に対して一定の通達で指導しているというようなことがございますので、こうしたことが今の地域主権改革の流れに反するということもございまして、この個人住民税の還付中止を一律に自治体に求めている自治省の内簡を廃止していただきたい、こういうお願いをしております。

以上でございます。

【落合部会長】 ありがとうございます。

それでは、ただいまのご報告につきまして、何か質問、あるいは意見はございますでしょうか。どうぞ。

【藤澤臨時委員】 今、最後にご説明があった船員税制に係るところでございすけれども、一番下の黄色い、いわゆる課長通達で地方自治体が取り組んでいた漁船員に対する減免が全部停止されております。そういった意味で、今回、国土交通省のほうから外航船に絡む問題としても、この通達の撤廃を求めると。こういう要望になっているわけでございますけれども、先般、17日に私は気仙沼市長にいろいろと、今度の復興・復旧に向けた気仙沼市の取り組みの中で、「この漁船、水産の方に関してどのように取り組んでいくのか。」陳情に行ったときにそういう質問をいたしました。そうしますと、気仙沼市は特区構想において、一定期間、漁に出る人については住民税を減免するということを議会で決定したと、こういう話でございす。

ここで言っているのは通達で縛られている話でございすけれども、もう既に今度の大地震に伴って、自治体が自主的に一定期間、漁に出る漁船員に対しては住民税を減免すると。理由はそこの住民を移動させない、維持していくと。こういうことが背景にあるわけでございますけれども、こういったことも参考にして、ぜひ外航船員の、こういう総務省のような通達で縛られることのないように改正をお願いしたいと思います。

【落合部会長】 何か事務局のほうでございすか。はい、どうぞ。

【若林参事官】 若林でございます。藤澤委員、ご指摘ありがとうございます。確かに気仙沼のほうでそういうふうな復興特区として動きがあるということも承知をさせていただいているところでございます。そもそも20年前の課長の通達によって、こういう手足が縛られている状態というのは、私どももいかなものかというふうに痛切に思っております。今、懸命に税務当局ともやりとりをしているところでございますので、どうかよろしくお願いたします。

【落合部会長】 ほかにございますでしょうか。よろしいでしょうか。

審議事項 船員法の一部改正について

それでは、次の議題に移りたいと思います。今度は「審議事項の船員法の一部改正について」であります。まず最初に事務局のほうからご説明をお願いいたします。

【山本運航労務課長】 それでは、資料1に基づきまして、ご説明させていただきます。運航労務課長でございます。

近い将来発効が見込まれるILOの海上労働条約の国内法化への対応ということで、国内法化ということではさまざまなレベルの法令での対応が必要となるわけですが、本日諮問させていただきますのは、そのうち船員法という法律の改正で対応する事項となります。したがって、例えば船員法の施行規則等省令改正で措置させていただくような部分につきましては、また、新制度スタートまでの間に、後日、本部会に諮らせていただくということになります。

諮問内容といたしましては、資料1でおつけしました交通政策審議会会長への諮問文、それから別紙の縦書きの法律改正の概要ということになりますが、本日は、少しこれまでの経緯も含めまして、添付の別添横長の参考資料で説明させていただければと思っております。

それでは、横長資料を見ていただきまして、1枚目が船員法改正の全体像ということになります。平成18年2月に採択された新条約は、海上労働に関するグローバルスタンダードの確立ということで、具体的な労働条件等を定めている部分、それからその担保措置としての検査制度という、大きく2本柱からなっております。後者の検査制度につきましては、旗国による自国の船への検査、それからポートステートコントロールの制度ということになりますが、ポートステートコントロールは、外航船が寄港した国の当局が条約に準拠しているかどうかを検査するという、世界的にサブスタンダード船を排除して

いこうというものですが、新条約に準拠した船員の労働条件についても、この寄港国検査の制度が担保することになります。

今回の船員法の改正内容としても、この2本柱に対応して、労働条件に係る規定の改正部分、それから検査制度の導入の部分ということになります。一方で、条約は、発効要件を満たして、1年後に発効するというようになっておりまして、これに間に合うよう国内法化のほうも進めていくことにしております。

2ページをお開きいただきまして、条約採択の背景ということで、既存の六十数本にわたるILOの関連の条約、あるいは勧告というものを整理・統合して、新しい一本のスタンダード条約にするということで、関係国の批准を促し、船員の労働条件の面でも向上を図ろうと、また、担保措置としての当該国及び締約国による検査制度が求められたということになります。

条約の批准状況を3ページにまとめております。条約上の発効要件としては2つございまして、第1の船腹量要件については、既に要件とされている33%を満たしているのに対し、もう1つの要件の批准国数は、条約上30以上となっておりますが、現時点で16カ国となっております。なお、既に国内的な準備を整えて、批准のために、ILO事務局に対して寄託をし登録手続の過程にあるという国が、これ以外に3カ国あるというふうに聞いておりますので、早晚、計19カ国になると見込まれております。

この登録国数が30になった1年後に条約、新制度がスタートすることになりますが、ILO事務局の見解ですとか、我々としても大使館ルートなりを通じて集めている情報では、これら19カ国以外にも、本年内の批准を計画している国というのは多数ございますので、近い将来の要件充足というのが見込まれる状況となっております。

4ページが18年の条約採択以降の経緯をまとめたものでございます。ILOの条約となりますので、各国の官労使の代表、我が国の関係団体の皆様にもご参画いただいて採択に至ったものでございますが、採択以降、5ページの資料のとおり、条約会議当時からお世話になっております野川委員に座長を務めていただきまして、また関係機関の皆様にもご参画いただいて、国内法化勉強会というのを設けさせていただきました。昨年7月までの間、計12回にわたって対応方針について取りまとめをいただいたということで、今回の船員法改正につきましても、この取りまとめの内容に沿って法案化作業を進めてまいりました。

それから国内法化ということでは、法律改正のみならず、運用ですとか、省令等下の部

分で定まってしまうことも多いということで、この1月には勉強会の関係機関の皆様が集まっていたきまして、あるいはこの9月、10月には、関係団体のご要望に応じまして、あくまでその時点での最新の検討状況ということになりますが、法律改正事項に限らず、ご説明の場を設けさせていただいているところでございます。

6ページをごらんください。先ほどの諮問文の別紙にも文章で添付しているものですが、具体的な船員法の法律の規定の改正の概要となります。

ざっとご紹介いたしますと、2本柱の1つ、労働条件等に関する改正に関しましては、まず1点目として、労働条件を船員さんが理解した上で契約関係に入るということを確保するために、雇入れに当たっての雇入契約書の交付ですとか、あるいは船内への備置を義務づけることとしております。契約書にどういうことを書くかとかいう詳細については、省令以下のレベルで定めたいと思っています。

2点目として、条約の要件を満たす内外の適切な募集、職業紹介機関を通じた雇入れというのを義務づけることとしています。

3点目、船員の送還ということになりますが、船員に非がある場合の所有者による送還費用の負担、あるいは、船員の希望に応じた適切な送還方法の採用というものを法律上義務づけることとしております。

4点目、給与面では、現行でも1カ月ごとの給料の支払いというのが義務づけられておりますが、今後、条約対応により明細書の交付というのが必要となります。

5点目、労働時間の関係です。船長をはじめ、新法ではすべての乗組員が労働時間規制の対象となるとともに、船長に関しては労使協定による除外制度というのを設けさせていただきます。本規制の対象外とする場合には労使協定の締結が条件となっております。

6点目、休息時間の関係ですが、現状3分割の禁止という規制がありますが、狭水道の航行等安全上の必要がある場合ですとか、入出航が非常に頻繁な船舶の場合に、労使協定の締結を前提に休息時間の規制の特例というのを設けさせていただきます。

7点目です。新条約では、船員の最低年齢要件を16歳とするという旨、規則、レギュレーションというところで定まったことに対応して、条約担保のため、現行15歳となっている最低年齢要件の改正が必要となります。

最後、船内での船員からの苦情処理手続の整備等についても法律で規定する予定です。

以上が労働条件等に関する改正事項となりますが、勉強会の取りまとめのほうでも整理させていただいておりますが、現状でも労働時間等一定の項目については、漁船に関しては

特別の取扱がなされていることにかんがみ、5番と6番の事項、また、法律事項ではありませんが、設備面の規制に関しては、今回漁船に関しては改正を予定しておりません。

一方の柱の検査制度のほうです。まず一定の外航船に対する旗国検査、検査合格した者に対する証書の交付に関する規定を設けさせていただきます。日本籍の外航船が対象となる規定でございます。具体的には我々の地方運輸局の業務ということになります。それからこの検査業務に関しては、条約上ROと呼ばれておりますが、登録検査機関による検査も可能な制度といたしたいと思えます。

寄港国検査（ポートステートコントロール）に関しては、日本に寄港した外国船に関する検査の規定、また、外国船の船員さんからの条約違反に関する苦情への対応という事項についても規定の予定です。対象は、条約批准国かどうかは別にして、あらゆる外国の外航船が対象となります。

最後、7ページが、ちょっと複雑になるんですが、条約の発効に向けた今後のスケジュール、施行手順のイメージとなります。

現時点では未定でございますが、まず一番左端の30カ国の発効要件というのが満たされた時点で、そこから1年後ということで条約の発効時期が確定します。それが一番右端、赤く表示したところとなります。これに間に合うよう改正法を国会に提出していくということになりますが、おしりの赤い部分というのは、条約が発効して、我が国としても外国船舶に対してポートステートコントロールが可能になるという時点、逆に言えば、世界的にポートステートコントロールがスタートするということで、この時点で日本籍の外航船舶が検査を受け、運航差し止め等の措置を被らないようにするために、それまでの間に条約に準拠した労働条件を満たしていることを旗国として検査をし、証明しておく必要があるということで、これら検査とか証書の発給に関する準備行為の部分をそれに先立ってスタートさせることにしています。オレンジの部分となります。

それから、先ほどもろもろご説明しましたが、雇入契約書の交付等、新条約に対応した各種労働条件の改正については、こちらのほうは外航船のみならず、内航船等船員法対象船舶すべてが対象になりますが、法律の交付後、条約発効に先立ち制度をスタートさせます。これが緑の部分となります。外航船について、旗国検査、あるいはポートステートコントロールのお話をしましたが、外航船以外の船舶については、従来どおり船員労務監査等の場面で新条約に準拠した対応が図られているかどうかということ是国内的にチェックさせていただき次第でございます。

以上が条約発効との関係での船員法の改正の手順ということになりますが、一方で条約自体の批准行為というのが必要になります。こちらのほうは、外務省さんのほうで並行して手続を進めていただくということになりますが、船員法同様、国会で条約批准の承認を得た後、条約発効までの間にILOの事務局のほうに寄託登録の手続をとるということに進んでいくこととなります。

以上、駆け足で申しわけございませんでしたが、諮問内容のご説明とさせていただきます。まだ現時点で条約の発効要件が充足されていないということで、全体のスケジュールとしても不確定要素は残りますが、現状、批准国数がかなり伸びてきているということで、今後の見込みを踏まえれば、来年の国会でご審議いただくというようなことも念頭に置きながら作業を進めていきたいと考えておりまして、本日、諮問させていただきました。

今後、国会提出までのスケジュールのほうもにらみながら、適切なタイミングで答申の方もいただきたいと思います。

法律にかかわらず、具体的な運用ですとか、詳細の基準等々、まだまだ我々としても検討していかなければいけない事項が多々ございますので、並行して、また説明会の場等を通じてご説明したり、ご意見を伺ったり、ご相談のほうは継続してまいりたいと思っておりますので、よろしく願いいたします。

以上でございます。

【落合部会長】 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、本日は諮問のみということではありますけれども、ご質問等があればと思いますが、いかがでしょう。どうぞ。

【小坂臨時委員】 大日本水産会の小坂でございます。1点要望をさせていただきたいと思っております。私自身も条約採択以降開催されました国内法制化勉強会については、参加させていただき、その経緯も十分承知をいたしております。ILO海上労働条約は商船を対象としたものですが、漁船の一部、まぐろ船等々の大型漁船の船員については、国内的には船員法体系で商船と同一の規制下に置かれております。先ほど課長からもご説明をいただいた部分であります。

ただ、これまでも漁船の特殊性という部分にかんがみまして、労働時間、休日、それから設備の規制については、商船とは別途の取り扱いで行われており、先の勉強会でもこれらの分野について、商船を対象とした今回の条約の影響を漁船には及ぼさない旨の取りまとめをいただいたと了解いたしております。

一方、これら以外の事項、例えば雇用関係の契約書の交付や給与明細等、商船、漁船で差異が見出しがたいその他の事項については、今回の船員法改正により船員法適用漁船に新たな規制がかかってくる点も理解を十分しております。

その上で1点だけといいますか、勉強会の中でもう少し突っ込んだ議論をしておけばよかったのかもしれませんが、意見というか、要望をさせていただきます。

今回の海上労働条約では船員の最低年齢が16歳とされ、これに対応し、船員法の年齢要件は15歳から16歳へと引き上げが予定されております。私どもの漁船水産の分野の特別な固有の事情かとは存じますが、中学卒業で漁船に乗り組む15歳漁船船員というのが毎年10名前後おります。これは若干の数の違いはあっても、継続的に10名前後の15歳漁船員が誕生いたしております。今般、商船の条約の対応として、漁船分野についても、商船同様16歳に最低年齢が引き上げられた場合、船員として乗船ができなくなります。したがって、今般の商船を対象とした条約への対応を図る船員法改正のタイミングでは、年齢要件の引き上げ措置を漁船に及ぼさないよう、15歳の漁船員の雇用の機会が失われることのないように、今回はこの措置を据え置くとしていただきたい。据え置くということで特段の配慮をお願いしたく、強く要望いたします。

以上です。

【落合部会長】 ほかにご意見、あるいはご要望でも結構ですが、ございますでしょうか。どうぞ。

【高橋臨時委員】 今、小坂委員から言われたとおり、2007年6月に政労使の3者の構成をもって漁船労働条約、いわゆる188号条約というものが採択されております。188号条約につきましては、まだ我が国も当然批准をしております。MLCが批准された後に、早晚、批准されるのであろうというふうには理解をしておりますけれども、その188号条約の趣旨を生かしたような形の中で批准をしていただきたいというように思っております。

以上です。

【落合部会長】 ほかにございますでしょうか。

【野川臨時委員】 現在、議論されておりますのは、ILOのMLC、いわゆる商船を基本的な対象とした統合条約ですね。海上労働条約というふうには称されておりますが、今、漁船の労働者の最低年齢についてのご要望が出て、これは今のご発言では労使ともに一致したご要望であると、そういうふうには理解しております。ここにおられる中で、MLCの

採択に向けての会議、2001年12月から始まっておりますが、2006年までの間、ジュネーブで行われた、ジュネーブ以外でも行われておりますが、十数回にわたる会議にほぼ一貫して出られた方はおられないのではないかと思います。私は、その途中からではございますが、採択に至るまで会議に出ておまして、ILOにおける条約の基本的な考え方とか意義といったことについては、私なりに勉強させていただいたと思っております。

今のお話については、確かに今小坂委員のおっしゃるとおり、これまでも漁船についてはそのように対応されてきましたし、また、労働基準法も18歳未満の労働者についていろいろな規制を置く中で、15歳になってから直近の、次の3月31日までは労働者として原則としては雇えないと。こういう考え方でおりますので、そのこと自体は、15歳で卒業して、16歳になるまでの間、労働者として雇われるということについてはそれなりの意味があると思っておりますが、ただ、私の立場から申し上げておきたいのは2点ございまして、1つは、ILOには基本条約というものがございまして、それが4つございます。それは結社の自由と強制労働の禁止と差別禁止と、それから最低年齢ですね。この4つについては、この条約においてもいわゆる実質的同等性というものが適用されない。要するにそのままきちんと守らなければいけない。こういうことになっておまして、この最低年齢というのは大変重要な原則であります。したがって、もちろんこれも全く例外が認められないわけではございませんが、ほかのさまざまな条約の原則とは異なって、この最低年齢について例外を施すという場合には、かなりの立証責任がいわば例外を持つとする国に対して求められると。その度合いが、例えば労働時間であるとか、その他の労働条件とは大分異なるということが1点です。

それから2点目は、今、漁業統合条約についてのお話でしたが、漁業統合条約では、これはご案内の方も多いかと思っておりますが、必ずしも16歳ということにはなっておりません。漁業統合条約の中では、16歳未満であっても、研修とか、いわゆる実習、研修の期間というふうにみなすことができるのであれば、これを船上で働かせても条約違反にはならないという規定を設けておりますが、その趣旨はあくまでも、先ほど申し上げましたILOの基本原則である最低年齢というものにのっとって設けられた規定でございますので、形だけ、形式的に、実は今乗せて働かせている15歳の労働者は研修ということになっているというだけでは済まないで、実質を整える必要が出てまいります。そういう形になっておりますので、もちろん、全体の構造からいって、あくまでもILO自体、MLC自体は商船に適用されるものですし、また、漁業統合条約については別途検討され

ますから、法制上の問題はございませんが、今、私が申し上げたような原則、また意義というものについて十分にご理解を賜った上で、今後の具体的な対応については進めていただきたいと思います。これは要望です。

【落合部会長】 野川委員、どうもありがとうございました。

ほかにございますでしょうか。どうぞ。

【小比加臨時委員】 小比加です。この参考資料の4ページ目の平成23年、現在、国土交通省さんのほうで関係業界の説明会、これは現時点で決まっている内容についての説明会と理解しているんですけども、今後、細部について決まって行って、時期がいつになるか、1年後ということですので、その直近において再度説明会を開催していただけるように要望させていただきたいと思います。

【落合部会長】 事務局のほうございますか。

【山本運航労務課長】 それでは、最初の年齢の件も含め、お答えさせていただきますが、3名の委員から年齢要件の引き上げについてご意見、ご説明いただきました。ご説明いただいたとおりですが、今回の海上労働条約というのは商船を対象とした条約であり、一方、別途、漁船を対象とした、まだ未発効でございますが、漁船の労働条約というのがございます。

今度の商船の条約のほうでは、野川委員もおっしゃいましたように、実質的同等性というのが使えない「規則」という部分で16歳ということが規定されている。一方で、漁船の労働条約については、一定の要件のもと、15歳の労働というのを認める条約の内容になっているという中、国内的には大型の漁船については船員法が規制の対象としているということです。

今の各ご意見を踏まえまして、条約との関係のみならず、国内的に、法令的に漁船と商船と差異を設けることについて、どううまく整理できるかというのもございますので、今日この時点ではご回答申し上げにくいのですが、いずれにせよ、法律改正にかかわる部分ですので、早急に検討なり、関係先と調整させていただきたいと思っております。

それから、小比加委員の点については了解しております。今後、また詳細の基準ですとか、あるいは運用のマニュアル等々随時でき上がってきますので、その都度、それに合わせた説明会等をまた実施させていただきたいと思いますので、よろしく申し上げます。

【落合部会長】 それでは、本日いろいろ要望も出ましたけれども、それらを踏まえて、今の事務局の説明もありましたが、それらを踏まえまして、事務局のほうでは国会提出の

スケジュール、それをにらみつつ、法案作成作業というものを継続していただき、さらにその過程の中で関係者との調整等の作業を並行して行くと。これをぜひやっていただきたいというふうに思います。

それから、今後の作業の進展状況に応じ、あるいはまたその答申が必要な段階に至ったら、本部会においてさらに審議を行うということにしたいと思います。

それから、改正内容につきまして、各委員の皆様方からご意見等がありましたら、ぜひ事務局である運航労務課までご連絡をいただければというふうに思います。この点につきましては、事務局はいかがですか。

【山本運航労務課長】 各関係団体の皆様とは、船員部会は別にしましても、いずれにせよ引き続き各種調整を続けさせていただきたいと思いますが、労使委員の方、あるいは公益委員の方を含め、もし今日のご説明の中でお気づきの点があれば、随時で結構ですが、当面、来月中を目途、にお寄せいただければと思います。

ただ、6ページで書かせていただいている内容というのは、これはまさに法律で出てくるような事項ですので、今後の運用ですとか、詳細の部分についてのご懸念等はまだ余裕はあるのですが、法律事項となりますと早急にまとめなければいけませんので、6ページとか7ページでご紹介させていただいたような部分で特に気になる点があれば、早急にお願ひできればと思っています。

【落合部会長】 局長、どうぞ。

【井手海事局長】 ちょっと皆さん、作業のスケジュールは共通の認識を持っておられると思いますので、老婆心ながらでございますが、もし誤解がある委員がおられるといけませんので、再度念のため申し上げるとい趣旨でございますが、この条約を受けた船員法の改正、あるいは条約の国会の承認というのは、実は勉強会をずっと22年までやってきて、かなりの部分、もうサブスタンスは調整を、外務省も含めてやってきておる内容でございます。したがって、国土交通省としても、また外務省としても、今度の通常国会はマストだというふうに考えて準備をしているところです。

もともと国会のいろいろ法案の審議の本数などの状況もあって今度の通常国会になっておりますが、外務省も国交省もですが、できることなら、もう上げてしまっておきかっただと思っているぐらいのタイミングでございます。したがって、若干そういう意味で、まだ未解決の事項がこの段階であるということ自体、大変残念なことなんですけれども、そうは言っても未解決の事項があるのは事実でございますので、先ほどの1点、最低年齢の点

については早急に詰めさせていただきたいと。ほかの部分の作業は法制局の審査などもどんどん進んで、先ほど申し上げたように、去年でも出そうかというぐらいの勢いで作業をしていたものでございますので、大分詰まってきておりますので、そういう意味で、この1つの項目も早急に解決をさせていただきますように皆様方のご協力をお願いいたします。

【落合部会長】 それでは、スケジュール感はそういうことであるということでありませう。それらを踏まえまして、ぜひ的確な進行をお願いしたいと思います。

閉 会

【落合部会長】 それでは、これで本日予定しました議題はすべて終了ということになります。特に何かご発言はございますでしょうか。

ないようですので、事務局のほうへ。

【林企画調整官】 次回の部会の日程でございますが、11月25日金曜日の14時からとさせていただきますので、よろしくをお願いいたします。

事務局からは以上でございます。

【落合部会長】 それでは、以上をもちまして、海事分科会第28回船員部会は終了ということにさせていただきます。

本日は、お忙しいところご出席いただきまして、ありがとうございました。

— 了 —