

平成24年7月27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34回船員部会

議事録

目 次

1. 開 会	1
2. 議 事	
審議事項	
1. 船員法施行規則の一部改正について	1
2. 船員に関する特定最低賃金の改正について	4
報告事項	
1. 船員派遣事業等フォローアップについて	6
2. 次世代内航船に関する乗組み制度見直しについて	8
審議事項	
3. 船員派遣事業の許可について	11
3. 閉 会	11

【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、鎌田委員、河野委員、野川委員
労働者代表 高橋委員、田中委員、立川委員、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 河田参事官
 海事人材政策課 河村海事人材政策課長、古坂雇用対策室長、林企画調整官
 運航労務課 小沼課長補佐
 海技課 岩月海技課長
 安全・環境政策課 加藤安全・環境政策課長

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34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14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。

開催通知にはございませんでしたが、本日の議事の報告事項として、「次世代内航船に関する乗組み制度見直しについて」を追加させていただきます。

引き続き、配付資料の確認をさせていただきます。まず資料1として「交通政策審議会への諮問」、資料1-1として「船員法施行規則の一部改正について」、参考資料として「水産高校卒業生の資格取得促進のための制度改善について」、資料2として「交通政策審議会への諮問」、資料2-1として「船員に関する特定最低賃金の改正に係る諮問について」。資料3として「交通政策審議会への諮問」、資料3-1として「船員派遣事業の許可について」、資料4として「船員派遣事業の実施状況について」、資料5として「SES及び高度船舶安全管理システム搭載船の乗組み制度見直し（報告）」以上でございます。

それでは、議事に入りたいと思います。落合部会長、よろしくお願いいたします。

審議事項1. 船員法施行規則の一部改正について

【落合部会長】 それでは、早速、議事に入ることにいたしまして、まず最初の審議事項の1、船員法施行規則の一部改正についてであります。これはまず事務局のほうからご説明をお願いいたします。

【小沼課長補佐】 運航労務課の小沼でございます。本日は、課長の山本が所用のため欠席ですので、私のほうからご説明させていただきます。

それでは、資料1に基づき、ご説明申し上げます。

船員法に基づく資格制度の見直し案件になります。4枚ほどめくっていただき、資料1の参考資料、横長の資料をご覧ください。本件は、昨年5月から本年3月までの間に開催された「船員(海技者)の確保・育成に関する検討会」のとりまとめ報告に基づいた措置事項となります。検討会報告では、船員確保の具体的方策として、新たな供給源からの船員の確保が掲げられておりますが、当検討会の内航部会で、内航業界の関係委員の方々よりいただいたご意見を元にした提言事項となります。

右上に、内航業界の人材リソースの構成グラフを載せておりますが、近年では約30%弱を占める位置づけとなっております水産系高校の卒業生の方について、内航船舶において即戦力としての活用をという観点から、船員法に基づく資格、具体的には報告文の抜粋に記載のありますとおり、航海当直部員という資格の取得促進措置を講じるための措置となります。

より具体的な内容につきましては、2ページ以降で説明させていただきます。船橋、いわゆるブリッジでの見張り業務ですが、この業務を航海当直と呼んでおりますけれども、海技免状を持たない部員さんがこの業務を行うための資格要件が国際条約上も定められております。

我が国の場合、従来から、乗船履歴などに応じて、甲種、乙種、丙種の3段階の資格が定められておりました、丙種という一番下の資格がSTCW条約という国際条約に準拠した資格となっております。船員教育機関との関係で申しますと、それぞれの学校卒業に応じて取得できる資格が資料のとおり異なっております。

次に、この資格体系に応じて、具体的な船舶にどう資格者を乗せるべきかが、同様に船員法体系で定められております。右側のほうになります、まず700トン以上の船の場合は2人で当直し、甲種または乙種の資格者が必要となります。一方、700トン未満の場合は1名での当直も可能であり、丙種以上の資格が必要としております。さらに、平成18年以降は、内航船あるいは外航船につきましては、当直者の1人以上は6級海技士(航海)以上の海技免状を持つ者でなければならないという制度としております。

この結果、現行制度が船員教育機関卒業者との関係でどうなっているかと申しますと、2ページ下に記載されておりますとおり、卒業時点で丙種資格を取得することとなる水産系高校の卒業生は、乙種以上の資格が必要な700トン以上の船舶では当直業務につけないということになりまして、この点、海上技術学校卒業生とは差があるところでございます。また、1人当直となっている700トン未満の船舶では、6級以上の海技資格が必要なため、海上技術学校であれ、水産系高校であれ、卒業時点では当直業務につけないということに変わりありませんが、海技資格を取得するまでに水産系高校のほうがより時間がかかるといった制度となっております。

以上を踏まえた制度の見直し内容が、次の3ページとなります。まず、現行3つに分かれております航海当直部員資格を、国際条約に準拠したレベルの資格として一本化します。あわせて、この資格を有していることを、船舶の大きさに関わらず、当直部員の必要な資

格要件といたします。これらの制度改正によって、水産系高校卒業者は、卒業時点で資格者として必要な資格を有し、700トン以上の船舶に2人目の当直者として乗船が可能となります。なお、この制度改正によっても、1人当直に立つために必要な海技資格取得の面では、依然、海上技術学校卒業者と差がありますが、この点の改善につきましても

「船員(海技者)の確保・育成検討会」の報告の中で述べられておりました、今後、海技資格制度に関わる他の改善点とともに、措置を予定しているところでございます。

以上が改正の内容となりますが、3ページに記載されておりますとおり、人材リソースとしての水産系高校の位置づけの増大、即戦力としての活用のご要望、資格体系の整理や国際条約との整合性などの観点から、資格体系の一本化を図らせていただいたものですが、一つの背景といたしましては、3段階ありました資格体系が生まれたときと異なりまして、平成18年以降は海技免状を持たない部員のみで当直に立つことがない、必ず1人は一定の知識を有する6級以上の海技免状を持った者が航海当直に当たるという制度改正が行われていることがあります。

この制度改正につきましては、一定の乗船履歴を有する方に対する資格取得講習等の6級資格取得促進策を進めてまいりまして、海技者当直が定着してきた。これによりまして、海技免状を持つ方の監督のもとで部員の方が航海当直に当たる体制が根づいているといったこと等の理由により、今般の航海当直資格の一本化により、航海の安全が損なわれるものではないと考えております。その意味では、今後とも海技者当直というルールへの遵守は引き続きよろしくお願ひしたいと思ひます。

本日の船員部会でご了承いただき、交通政策審議会のご答申をいただければ、必要な手続を経て8月には公布・施行とさせていただきます。

以上ご説明とさせていただきます。

【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、ご質問、ご意見ございますでしょうか。よろしいですか。

それでは、特にならぬでございますので、国土交通大臣から諮問第1号をもって諮問された件につきまして、「諮問された案のとおりとすることが適当である」とする結論でいかかと思ひますけれども、いかがでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

【落合部会長】 それでは、本件につきましては「諮問された案のとおりとすることが適当である」という結論とすることにいたしまして、海事分科会長にご報告いたします。

【阿部臨時委員】 すいません。

【落合部会長】 どうぞ。

【阿部臨時委員】 本件につきましては、旅客船協会から提起させていただいた問題でございます。早速に処置していただきありがとうございます。今後は旅客船協会といたしましても、社内教育の徹底を図り、安全航行に尽くしていきたいと思っておりますので、今後ともよろしくお願ひしたいと思っております。

それからもう1点でございますけれども、6級海技士の資格取得の促進措置につきましても、引き続きよろしくご検討のほどお願ひしたいと思っておりますので、お願ひしておきます。

【落合部会長】 ほかに特にないでしょうか。

審議事項2. 船員に関する特定最低賃金の改正について

よろしければ、次の議題に移らせていただきまして、審議事項2、船員に関する特定最低賃金の改正についてであります。これも事務局のほうからご説明をお願いいたします。

【河村海事人材政策課長】 それでは、海事人材政策課長でございます。資料2にございますのが諮問文でございます。諮問155号にありますように、船員に関する特定制定賃金、漁業（遠洋まぐろ）、それと漁業（大型いか釣り）の最低賃金についての改正ということでございます。

諮問理由にもありますように、この漁業（遠洋まぐろ）、漁業（大型いか釣り）最低賃金の改正をすることについて、最低賃金法第35条7項の規定に基づき、交通政策審議会の意見を聞く必要があるため、諮問するものでございます。

次の1枚をめくっていただきまして、資料2でご説明いたしますが、船員に関する最低賃金制度は、概要のところがございますけれども、最低賃金はそもそも賃金の低廉な労働者に賃金の最低額を保障することにより、労働条件の改善を図ることを目的としております。船員に関しましては、国土交通大臣が交通政策審議会の調査審議を求め、その意見を聞いて決定することとなっており、このため諮問をするものでございます。

現状船員についての最低賃金の設定業種でございますが、別紙とございますが、4業種ございます。このうち、内航鋼船に関しましては昭和43年度から設定、旅客船について

は昭和48年度から設定、漁船については、遠洋まぐろと大型いか釣り、2つの区分がございますけれども、昭和56年度からそれぞれ設定されてきているということでございます。

その中で今回の諮問業種でございますが、今年度について、それぞれの業種につきまして、船員の生計費の上昇が見られるかどうか、あるいは類型ごとに、類似の船員の賃金がどうなっているか、上昇しているか、あるいはそういったことがあったとしても、通常の事業の賃金支払い能力がこれに対応できるかどうかということをご考慮しました上で、現行の4業種のうち遠洋まぐろ、そして大型いか釣り両者の最低賃金の改正について諮問することとした次第でございますので、よろしくご審議をお願いいたします。

なお、ご審議につきましては、これは最低賃金法の規定により設けることとされております最低賃金専門部会を当船員部会のもとに設置し、ご審議をいただくということになります。よろしくをお願いいたします。

【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質問あるいはご意見はございますでしょうか。どうぞ。

【高橋臨時委員】 地方最賃の改正につきましては、事務局にまずお礼を申し上げておきたいと思っております。1件質問があるんですが、実は地区最賃の問題で、地区最賃の改正に当たって中央のほうから全国に対する通達が出ていると聞き及んでいますが、どのような通達がなされているのか、ましてその通達があるのかないのか、その辺をお伺いしたいと思っております。

【落合部会長】 それでは事務局のほうでお願いいたします。

【河村海事人材政策課長】 少なくとも、最近新たに通達を出しているとか、具体的の方針を変更したとか、そういうことは承知しておりますが、もし後で具体的にどういう内容についてということであれば、調べてみますが。

【落合部会長】 いかがでしょうか。はい、どうぞ。

【高橋臨時委員】 今日この場で回答できないということであれば、後ほどでも結構でございますけれども、どうも全国に同じような通達が出ているというような話も伺っていますので、それは当然、今言われた3つの問題があるでしょうし、それから近隣の類似したブロックごとの動静なり、中央の動静なり、さまざまな要素が当然あつて改正されるということでしょうけど、ただ、同じような理由で地区最賃が改正をされないということに

なりますと、これは大きな問題であろうと思いますので、再度調査の上ご回答いただければと思います。以上です。

【落合部会長】 それでは、その点につきましては、また調査の上、事務局から回答するというにしたいと思います。ほかにご意見等ございますでしょうか。

それでは、漁業（遠洋まぐろ）最低賃金及び漁業（大型いか釣り）最低賃金の改正に関する審議につきましては、船員部会運営規則12条1項の規定に基づきまして、「船員部会に、最低賃金法第37条第2項の規定に基づき、最低賃金の決定又は改正の決定の審議に必要な数の最低賃金専門部会を置く」と規定されておりますので、漁業（遠洋まぐろ）最低賃金専門部会、それから漁業（大型いか釣り）最低賃金専門部会をそれぞれ設置して審議することにしたいと思いますが、よろしいでしょうか。

（「異議なし」の声あり）

【落合部会長】 ありがとうございます。それでは、専門部会のメンバーであります、船員部会運営規則12条5項の定めによりまして、船員部会長が指名をすることになっております。具体的な人選につきましては、事務局と相談しながら進めてまいりたいと思いますので、私にご一任いただきたいと思いますが、いかがでしょうか。

（「異議なし」の声あり）

【落合部会長】 よろしいでしょうか。ありがとうございます。では、そのようにさせていただきます。

報告事項1. 船員派遣事業等フォローアップについて

それでは、次の議題ですが、船員派遣事業の許可についてであります。これはしかし、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るということで、審議を非公開とさせていただきます関係上、最後のほうに持っていくことにいたしまして、最初にまず報告事項を報告していただくという順序で進めたいと思います。

そこで、報告事項1の船員派遣事業等フォローアップにつきまして、事務局のほうから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、フォローアップの関係につきましてご説明をさせていただきます。

後でまた諮問をさせていただきます船員の派遣事業につきましては、許可後3カ月以上等たちました段階におきまして、適正に派遣事業等が行われているかどうかを監査を行うことになってございまして、その監査した内容をフォローアップ会議という会議の場に報告することになってございます。その関係で、本日お手元にお配りをさせていただきました資料をもとにいたしまして、過日のフォローアップ会議の場で報告をさせていただいた内容でございます。

フォローアップ会議報告をさせていただきました内容の、監査の実施期間といたしましては、平成24年1月11日から24年5月15日までの分でございます。対象事業者は18事業者ということで、次の2ページをお開きいただきますと、大きなIVで監査結果が出ておりますが、是正指導等の対象となりました内容につきまして若干の説明を含めた資料として記述させていただいております。

2といたしまして、職安法に基づく是正指導を実際に行いました事業者が4事業者ございました。この是正の対象となりました中身でございますが、非常に軽微なものでございまして、派遣先から派遣船員ごとの派遣就業した日数でありますとか、それから労働時間を書面で毎月1回以上通知しなければいけないことになっておりますところ、それがなされておらず、台帳にも記入することになっておりますけれども、事務的な部分で若干不備がございました。是正指導をその場で行いまして、既に是正済みとなっております。

それから、大きな3番でございますが、船員労働安全衛生規則に基づきます教育訓練等につきましても、派遣元から派遣船員を派遣する場合には、前もって教育訓練等を行って送り出さなければいけないことになっておりますところ、3のイ、ロ、ハの口のところをご覧いただきますと、教育訓練を未実施という事業者数1件ございまして、派遣元事業主側が、労働安全衛生規則上の教育訓練を失念してしまった件でございますが、これにつきましても是正指導を行いまして、事業者といたしましては、後からでございますけれども、教育訓練の体制を組むということになってございます。

以上がフォローアップ会議の場に報告をさせていただいた内容でございます。

甚だ簡単でございますが、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、ご質問等ございますでしょうか。どうぞ。

【高橋臨時委員】 お願いだけをしておきたいんですが、毎回是正の指導がなされている状況になってきております。小さな違反が、これを繰り返すことで、大きな違反につながることになりかねないので、認可をする際には、過去の違反の事例を出して、このようなことのないように指導していただければと思いますので、ひとつお願いだけをしておきます。

【落合部会長】 事務局のほう、何かございます？

【古坂雇用対策室長】 今、委員のほうからお話がありました点を踏まえまして、これまでにもそのような観点を踏まえて、通知文等に、または許可を与えぬ段階においての許可書の中にそういう事実、記述等を盛り込んだ形で配布等を行っておりますが、より一層、その点を強調したり、または指導を徹底してまいりたいと思っております。

【落合部会長】 よろしいでしょうか。

報告事項 2. 次世代内航船に関する乗組み制度見直しについて

それでは、次の報告事項へ移りたいと思っております。次世代内航船に関する乗組み制度見直しについてというのですが、これにつきましても事務局のほうからまず説明をお願いします。

【加藤安全・環境政策課長】 安全・環境政策課長の加藤でございます。資料5のに基づき、ご説明申し上げたいと思っております。

表題は、SES及び高度船舶安全管理システム搭載船の乗組み制度見直し（報告）となっておりますけれども、今日ご参集の先生方で、SESと高度船舶の安全管理システム自体あまりご存じないということもあろうかと思ひまして、1ページ開けていただきますと、SESと言っていますが、スーパー・エコ・シップという次世代の船舶の略でございますけれども、このスーパー・エコ・シップは、技術概要というところがございますとおり、電気推進システムを採用しております。従来の主機と発電機という組み合わせから、発電機を複数台搭載しまして、電気によって電動機を回して、プロペラを回転させるという構成になっております。発電機が1台停止しても、運航に支障が出ない構造になってございます。

これの導入効果としては、下の枠に囲ってありますが、幾つかございますが、特に機関部作業量の減少を特記させていただいておりますけれども、従来の推進機関出力船、普通の主機が載っているものに比べて、機関部保守作業量が減少するということと、電気推進

化によりまして、出入港時の機関の発停作業を除いて、機側で、エンジンの横でスタンバイ作業をすることが不要になるというメリットがございます。

それから、もう1枚開けていただきまして、高度船舶安全管理システムでございますけれども、これも上の絵にあるように、船側に機関センサー、それから機関情報モニタリング装置、船陸間の通信装置というものを載せまして、右側にありますように、陸上側にはメーカー側に機関診断システム、それから船陸間通信装置、データ処理サーバー、こういうもので、陸上のメーカーサイドから主機関の状態監視をし、診断を行うというものになってございます。

このシステムのメリットとしましては、左の下のほうにございますように、機関の安全性・信頼性が向上すると、運航の定時性につながるということ、それから、真ん中にございますが、機関整備は陸上のサービス会社が定期的実施する、もしくは、もしふぐあいが発生した場合は緊急に実施するということで、船内作業の省力化が図られるというようなメリットがございます。

これがSESと高度船舶安全管理システムの概要でございますが、1ページ目に戻っていただきまして、背景は、幾つかの文書が出ておるんですけども、一番直近でございますと、平成17年に内航船舶の代替建造促進に関する懇談会から文書をいただいております、この中で、ニーズに応じた効率的な運航体制の検討ということで、省力化、保守整備の容易化が図られた船舶については、それに応じた運航体制をとることができるように検討を進めることが必要というご意見をいただいております、これに基づきまして、検討経緯の真ん中のところの文章でございますけれども、今日ご出席の野川先生に委員長をさせていただいております、第8回の次世代内航船に関する乗組み制度検討会が平成21年7月に開かれまして、スーパー・エコ・シップと高度船舶安全管理システムの載った船舶の配乗見直しについて、実証を行おうということが決定されまして、本年7月まで、都合2年半、検証運航を実施してまいりました。赤字で書いてありますが、7月6日の第11回の次世代内航船に関する乗組み制度検討会におきまして、これまでの検証運航の実績を踏まえて、この8月以降、以下のとおり取り扱うことが妥当である旨、決定をいただきました。

今後の取り扱いでございますけれども、①でございますが、高度船舶安全管理システムが載った船のうち、限定近海を航行区域とする機関出力1,500キロワット以上6,000キロワット未満の船舶におきまして、これから個船ごとに安全性等に問題のないこ

とを検証・確認した上で、具体的には1カ月の実船検証、これはシャドーと言っておりますけれども、船舶職員法に基づいた、職員が乗った状態で検証運航を1カ月し、それから1名定員を減らした状態で3カ月の検証運航を個船ごとに実施した上で、船舶職員法第20条の規定に基づく特例、これは2年ごとに審査して更新していくことにしておりますが、ということで、機関部職員、現状3名のところを2名配乗、機関長と1機士でございますが、運航を認めるということでございます。

それから、①以外のスーパー・エコ・シップ、高度船舶に関しては、今でも検証運航制度を2年半ずっと続けてきたわけですが、現行と同等の検証運航制度を平成27年7月末まで延長して実施するというものでございます。

以上でございます。

【落合部会長】 ありがとうございます。

それでは何かご質問等ございますでしょうか。どうぞ。

【藤澤臨時委員】 ただいまの説明の内容ではございませんけれど、国土交通省が、一部いろいろな行政改革が進められる中で、いわゆる船員労働機関が廃止されたり、我々船員にかかわる審議会が廃止されたり、今いろいろな状況が生まれてまいっております。そういう中で、残されているのは交通政策審議会の船員部会という位置づけに、我々は感じているわけございまして、特にこの船舶職員法にかかわる20条の特例等の扱い、通達、検討会を踏まえて通達がいろいろ出されるんだろーと思っておりますけれど、やはりこの船員部会の中で、報告あるいは審議が最終的に必要だという認識をぜひ持っていただきたいと思っております。

そういった意味で、本日予定されていなかった、この次世代の内航船に関する乗組み制度の見直しの報告を受けました。検討会の取りまとめは終わっているわけですが、ぜひこういった船員部会の位置づけをしっかりと認識していただいて、もう我々はここしかないわけです。船員地方労働委員会が廃止され、船員中央労働委員会も中央労働委員会に統合されましたので、ぜひそういう認識を国土交通省もしっかりしていただいて、今日のように報告をまず優先するという認識を持っていただきたいと思っております。

【落合部会長】 事務局のほうで何かございますか？

【岩月海技課長】 海技課長の岩月でございます。今、委員からございましたように、おおよそ船員の重要政策については、この船員部会でさまざまな議論がされたりすることになっております。今回の20条の問題をこういう形で報告し、通達についてはこれから

決裁をとって、発出していくこととなりますけれども、今後も、こういった報告などをし、そして意思疎通を図りながら実施してまいりたいと思っております。

以上でございます。

【藤澤臨時委員】 ありがとうございます。

【落合部会長】 ほかにございますでしょうか。

審議事項 3. 船員派遣事業の許可について

特になければ、残しておりました審議事項の3番目の、船員派遣事業の許可に移りたいと思います。本件につきましては、個別事業者の許可にかかわるということで、船員部会運営規則11条ただし書きの規定によりまして、審議を非公開とさせていただきたいと思っております。

したがって、マスコミの関係の方をはじめ、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

特にございませんか。そうしますと、次回の日程ですが、これは事務局のほうからお願いいたします。

【林企画調整官】 次回の部会の日程でございますが、8月24日金曜日の13時30分からを予定しております。また、場所につきましては、11階特別会議室になりますので、よろしくをお願いいたします。

なお、1件ご報告でございますけれども、1月の船員部会でご了承いただきました船員法の一部を改正する法律案につきましては、おかげさまでもちまして、海事局の他の2法案ともども、昨日の参議院国土交通委員会の審議で了承いただき、本日参議院本会議で可決いただきました。今後衆議院での審議が残されておりますが、条約の批准も一層進んでいるところであり、改正法案公布後は、条約発効に向けできる限り早期に関係政省令の整備等、詳細部分の国内法化を進めていく必要があります。既に担当課のほうでも関係の皆様方と調整を進めていただいていると聞いております。次回8月の部会におきまして、改正船員法関係の省令改正事項について、船員部会の手続に入らせていただく予定としておりますので、よろしくをお願いいたします。

事務局は以上でございます。

【落合部会長】 それでは、以上をもちまして交通政策審議会海事分科会の第34回船員部会を閉会ということにさせていただきます。お忙しいところ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 —