

平成28年9月23日10時00分～

交通政策審議会海事分科会第81回船員部会

【成瀬専門官】 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81回船員部会を開催させていただきます。事務局を務めさせていただきます海事局船員政策課の成瀬でございます。よろしくお願いいたします。

本日は、委員及び臨時委員総員18名中14名の方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。

次に、配付資料の確認をさせていただきます。お手元の資料をごらんください。上から、議事次第、配付資料一覧、その次からが議題関係の資料となります。資料の番号は、縦置き資料は右上に、横置き資料は左上に記載してございます。

まず、資料1として、資料の番号は付しておりませんが、「平成29年度海事局関係予算概算要求概要」という28ページものの冊子となっております。資料1-2として、横置き資料になります「平成29年度海事局関係税制改正要望概要」というものが6枚ものの資料になります。資料2として、「(案) 船員に関する特定最低賃金(全国内航鋼船運航業最低賃金及び海上旅客運送業最低賃金)の改正について」というものが1枚になります。その参考資料として、資料2-2が「船員に関する特定最低賃金」の公示分関係になりますが、7枚となります。資料3として、「第23回船員派遣事業等フォローアップ会議について(報告)」というものが2枚になります。資料4として、「交通政策審議会への諮問について 諮問第254号『船員派遣事業の許可について』」というものが2枚、その参考資料として、資料4-2が2枚、こちらは委員限りの資料となります。資料最後になりますが、資料5として、「交通政策審議会への諮問について 諮問第255号『無料の船員職業紹介事業の許可について』」というものが2枚、その参考資料として、資料5-2が4枚、こちらも委員限りの資料となります。

資料は以上となりますが、行き届いておりますでしょうか。

以上で、資料の確認を終わらせていただきます。

それでは、早速議事に入りたいと思います。野川部会長、司会進行をよろしくお願いいたします。

【野川部会長】 それでは、早速議事を進めてまいりたいと存じます。まず、議題1の「平成29年度海事関係予算概算要求（重要事項）等について」、事務局から説明をお願いします。

【千田企画官】 おはようございます。海事局総務課の千田といいます。予算を担当しております。それでは、資料1に基づきまして、概要について、ご説明したいと思います。

まず、1ページでございます。概算要求のポイントでございます。平成29年度の予算の概要でございますけれども、一般会計総額につきましては124.6億円となっております。対前年度の1.2倍の要求をしております。そのうち、海事局の行政経費が45.8億円、独立行政法人経費が78.8億円となっております。おおむね行政経費のほうは27%、法人経費のほうは63%という比率となっております。このうち、新しい日本のための優先課題推進枠ということで、成長戦略や再興戦略に掲げられた政策的なものにつきましては30.2億円という要求となっております。

それから、本年の予算の重点施策でございます。大きくは6つございまして、まず1点目でございますが、これは本年6月に海事分科会のほうのイノベーション部会で答申いただきました、生産性を高めようという取り組みを海事局としても推進していこうということでございます。具体的には、船舶の設計・建造から運航に至る全てのフェーズの生産性を高めるということ、それから、内航海運の作業効率化、情報提供の拡充等による生産性の向上ということを取り組んでいきたいと考えておりました。地域に根差している海事産業がGDP600兆円の実現と地域経済の貢献ということにつなげていきたいと考えております。

それから、世界経済成長に伴う海洋開発市場の拡大を取り込むため、技術開発支援を推進していくということでございます。

それから、各種人材を整えようということでございまして、海洋を支える優秀な船員、造船・海洋支援開発を支える優秀な技術者の確保・育成に努めてまいりたいと考えております。

それから、昨年7月にフェリー火災で1名が亡くなったという事故を踏まえまして、フェリー火災対策の推進、それから、近年の海難事故につきましては小型船舶が7割を占めているという現状がございますので、これらの事故防止対策の推進ということを図ってきたいと考えております。

それから、海洋教育と「海の日」を通じた海事振興、それから観光の振興ということと、

離島航路の確保維持等による地域の活性化という、大きくは6つの点について重点施策として取り組んでいきたいと考えております。

主な予算項目でございますが、次の下の大きな箱にありますとおり、まず、海事生産性革命といたしまして、約16億8,000万円を要求しております、これは一般行政経費の約36%ということでございます。具体的な内容につきましては、5ページ、6ページ、7ページ、これが造船とかオペレーション、運航の部分の取り組みでございます。それから、8ページから10ページにつきましては、内航海運の生産性をどのように高めていくかという取り組みをご紹介します。

それから、海洋資源開発の推進ということで、技術開発関連に対する支援、それから新しく今、エンジニアリング会社が海洋開発の市場でいろいろ活躍しているというか、そういう現状でありますので、これとの協業のモデル事業を推進していきたいと考えてございます。

それから、3点目の人材確保・育成でございますが、これは7億3,000万円ほど要求しております。これは行政経費の16%に当たります。特に船員の確保・育成体制についてはこの中の38.1%ということで、一応この分野は大事ということでこのように要求させていただきます。

それから、安全・安心、防災の部分につきましては、約9億円の要求をしておりまして、特に今年はコンテナの安全対策というのが国際ルールで定まっております、この対策についても万全を期していきたいと考えてございます。

それから、最後でございますが、海事振興ということで、本年7月18日の海の日に総理メッセージということで、海洋教育組織「ニッポン学びの海プラットフォーム」の立ち上げを総理のほうからご発言いただいております。これらを踏まえまして、海洋教育推進モデル実証事業ということで、後ほど詳しくご説明しますが、その点も含めまして約1億円の要求となっております。

いずれにしても、海事分野の部分でいろいろ精力的にやっていきたいということで、概要としてはこのような取り組みを本年度は要求しているということでございます。

私のほうからは以上でございます。

【成瀬専門官】 まとめて説明させていただきます。

【野川部会長】 お願いします。

【成瀬専門官】 船員関係につきまして、引き続き説明させていただきます。

【鹿渡課長補佐】 それでは、続きまして、船員関係の予算につきましてご説明をさせていただきます。

資料の14ページをごらんください。大きく分けて、私からは3つあるのですが、1つ目が「船員の確保・育成体制の強化」というところで、こちらの目的の部分にもあるのですが、内航船員の高齢化、外航日本人船員の減少といったことに対応するため、船員の確保・育成、雇用促進を図るというものでございます。事業といたしましては、1. から次のページの5. まで並んでいるところでして、3. が新規事項となります。全体の要求額としては2億2,300万円ということで、前年度、すなわち本年度の予算と比べておよそ8,000万円程度の増で要求しております。

以上、1つ目の「船員の確保・育成体制の強化」につきまして、新規事項を中心にこれよりご説明をいたします。

まず、1. の「船員計画雇用促進等事業」というものをごらんください。14ページでございます。こちらは平成20年度から実施している事業なのですが、本事業の効果もございまして、内航海運業界全体としては年齢構成に若返りの兆しが見られます。中ごろにグラフがあるのですが、50歳以上の割合が少しずつ減少してきていること、また、35歳未満の割合が少しずつ上昇しているといったような効果も見られます。一方、内航海運業界全体としましては、その7割以上が小規模の事業者でございまして、産業構造としては弱いものとなっております。そうした小規模な事業者は、新人船員を教育する余裕が少ないというところから、なかなか新人船員の採用が進まず、高齢化が依然として深刻でございます。右側のグラフをごらんいただきますと、2隻以下、19人以下を小規模として設定いたしますと、やはり高齢化の割合が非常に高いということがうかがえます。

このような課題を踏まえまして、今回新たに事業者連携・雇用促進助成金というものを要求しております。こちらの下「産業構造強化への支援措置」ということで枠に囲ってある部分があるのですが、事業者連携・雇用促進助成金というところで、事業者間の連携を進めるためにそうした連携とか規模拡大に取り組む事業者が船員を試用雇用した場合に、船員計画雇用促進助成金、これはこれまでであった助成金ですが、これと同額を追加支給するというを考えてございます。連携のイメージとしましては、例えば、この枠の中の右側にちょっとしたイラストがあるのですが、こちらで事業者が新たに船舶管理会社等を設置して、そこで船員を養成するとかというような形で船員養成を共

同して行っていくということを考えてございます。こうした取り組みによって、業界による自律的・持続的・安定的な船員の確保・育成体制というものが構築されるのではないかと期待しております。

続きまして、次のページをごらんください。2.の「内航船員就業ルート拡大支援事業」につきましては本年度までと同じような内容で要求をしているところでございまして、次の3.の「内航船員（女性等）就業復帰支援事業」というものが来年度要求の新規事項となります。こちらは子育て、介護等により海上勤務を離れた内航船員、特に女性等に主眼を置いているのですが、そうした離職船員を復職させまして、即戦力として活躍してもらいたい。そういった目的から、元船員を雇用した事業者に対しまして、復帰訓練費、すなわち、例えば海技免状の再交付等に要するような費用の一部を補助するということを新たにやっていきたいと考えてございます。これによって、逼迫する船員需要を改善したり、安定的な海上輸送の確保に寄与したりというようなところの効果が期待が持たれます。

続きまして、4.の「外航基幹職員養成事業」は継続事業でございしますが、内容といたしましては、中小事業者と新規卒業者のミスマッチを解消いたしまして、外航船員について雇用促進を進めていくというものでございます。こちらについて変更点としては、座学期間を短縮する、そして乗船期間を延長していただくというところで、より実践的な取り組みとしていきたいと考えてございます。

5.の「技能訓練事業」につきましては、これまでと同じような内容となっております。

次のページ、16ページにつきましては、「船員離職者職業転換等給付金」としてございますが、こちらは要求内容が2,200万円となっております。こちらは漁特法等に基づいて、離職した船員に対して再就職を促進するための支援を行っているものでございますが、特に漁特法のほうが本年度の終了案件となりまして、減額となっていくというところでございます。

最後に、「アジア地域における船員養成の支援等」というところで、こちらはODA事業ということで、優秀なアジア船員の養成・確保を目的としたものでございますが、こちらも前年度とほぼ同じ内容、要求額で行うということにしております。

以上、船員関係について、足早ではございますが、説明を行いました。

【成瀬専門官】 それでは、引き続き、ニッポン学びの海プラットフォーム関係につきましても説明させていただきます。

【長瀬企画調整官】 海技・振興課です。お手元の予算のパンフレットの24ページを

ごらんください。海洋教育推進モデル実証事業（ニッポン学びの海プラットフォーム関連）としまして、今年、海洋教育に国土交通省として取り組んでいくということで、5,000万円の要求を今現在しているところでございます。

目的としましては、今年の海の日、先日もご紹介いたしましたけれども、総理大臣のメッセージにおいて、海洋教育組織「ニッポン学びの海プラットフォーム」を立ち上げ、このプラットフォームを通じて、全ての市町村で海洋教育が実践されることを目指すこととされたというところを受けまして、国土交通省としましても海洋教育を推進していくに当たって、海洋教育というのはとても広い分野の教育を推進していくことになると思いますけれども、海事局で力を入れていきたい、人材確保をしていきたいという観点から、特に造船業でありますとか船員でありますとかそういうところを目指していただけるお子さんたちを増やしていくという取り組みを、初等中等教育の学びの場でそれを実践していきたいということで、こちらの予算を要求しているところでございます。

取り組みの具体的な内容ですけれども、まず、3年間で大体当初の予算でやっていくところのロードマップとして書いておりますが、初年度、29年度におきましては、教材を集めていくと。特に山間部ですとかそういうところでも、実際海と関係ないようなところで、海に親しんでいる子供たちがなかなか多くないというような地域においてもこれに取り組んでいってもらうためには、まずは教材を用意しなければいけないというようなことを考えております。一部の学校では、特に山間部の学校でも、関心を持っているというような学校は多くあるというふうには聞いてはいるんですけれども、いい教材がないというところで、そういうところでも使ってもらえるような教材をつくっていくというところで、29年度、初年度はやっていきたいと考えております。それで、29年度の途中からになるとは思いますけれども、モデル地区。これはいきなり教材をつくっていても学校の教育現場で簡単に取り組んでもらえるというふうには思っていないで、具体的に使い方をよくわかってもらって、それを教育の現場でまず実績を積んでいくということで、一部の地域を地区として選定しまして、30年度においてその教材を実際に使ってもらうと。その使った効果を翌年度またさらに効果検証していくというようなことを考えております。

一部の学習指導要領特例校などにおいては、特にサイエンスの部分がちょっと多いように聞いてはいるんですけれども、一部では海洋教育的なものに取り組まれているというところも聞いてはいるんですけれども、そういうところがまずターゲットになると思いますが、特

に海事分野の教材を使っていってもらおうというようなことを考えております。

ニッポン学びの海プラットフォームの組織体がここに書いてあるわけではないんですけども、ニッポン学びの海プラットフォームとしましては、政府全体の海洋教育推進組織になるということで、こういうところで私たちのつくった教材というのが海洋教育全体として全国で取り組まれていけるようなものに体系化していくというようなことができればというふうに思っているところでございます。

海洋教育推進モデル実証事業としては以上ですけれども、加えて、次のページ、25ページですけれども、海の日を活用した海事振興の推進について少しご紹介させていただきたいと思います。

昨年、今年と、中央行事として、海の日に国土交通省も共催して、イベント、総理大臣のメッセージを発信する場ということで設けてまいりましたけれども、全国で海事振興を効率的に、また、より人材確保ですとか、私たち国土交通省として、国として問題意識を持っている海事振興というところにより国民の方々の理解というのを得るためにさらに取り組んでいきたいと考えておまして、こちらも来年につきましても要求させていただいております。内容の下のほうに「海事思想の普及施策を調査・検討する」というふうに書いておりますけれども、去年、今年と取り組んできたものというのをより強力な海事思想の振興になっていくようにつなげていけるように調査していきたいと考えております。

以上です。

【成瀬専門官】 すみません、説明のほうがちよっと長くなっておりますが、資料1-2の税制改正要望概要のほうもまとめて説明させていただきます。

【三輪田企画室長】 税制を担当しております企画室の三輪田と申します。どうぞよろしく願いいたします。それでは、時間の関係もありますので、資料1-2に基づきまして簡潔にポイントのみご紹介させていただきます。

まず、税制改正要望の表紙を1枚めくっていただきますと、5つの項目が並んでいるかと思えます。来年度に向けては、トン数標準税制、船舶の特別償却制度、買換特例（圧縮記帳）、中小企業投資促進税制、地球温暖化対策税の還付措置という、この5つについて延長または拡充という要望をしていきたいということで要望を提出しております。次のページ以下で簡単にそれぞれの税制についてご説明をしたいと思います。

まず、右下に1と振ってありますページでございますが、トン数標準税制の拡充・延長というところでございます。法人税の特例になりますけれども、法人税というのは一般的

には、所得が多いほど税額も多くなるという制度でございますが、右の真ん中ほどに図がございますが、このトン数標準税制というのは、船舶の運ぶ能力、トン数に応じてあらかじめ一律に税額を決める、いわゆるみなし利益というものを設けまして、実際の船が稼ぐ利益がそれより上であっても下であっても、一律の利益というふうにみなすと。これによって税額が決まってまいりますので、今、海運市況、いろいろ乱高下が激しい業界ではある中で、これによって先々の納税額の見通しが立ち、ひいては計画的な船舶投資ができるというメリットがございます。

こちらの制度でございますが、平成21年から我が国では導入されておまして、国際的には全ての船舶が適用となっておりますが、我が国の税制の制度としては、経済安全保障を早期確立するための制度ということで成り立っております。経済安全保障の確立というためには、やはり一番いざというときに頼りになるのが日本船舶であり、かつ、外国船舶であっても我が国の船社が実質的には支配している船舶というところを増やしていかなければならず、そのためのインセンティブということで、この税制が機能しているところがございます。

右下の四角の図がございますが、当初は白い「日本船舶」というところから対象になりまして、さらに平成25年度からはオレンジのところを拡充をし、オレンジのところは外国船籍ではあるけれども、日本の船社が実質運航している船というところまで現在の対象が拡充されています。これを今回の要望でさらに、黒い矢印がありますけれども、「日本の船主の海外子会社保有船」、すなわち、愛媛や広島などの船主の方々が持っている船であり、かつ、日本の船社に貸しているような船であれば、経済安全保障という観点からはこれまでの対象範囲の船とあまり変更はないだろうということで、この矢印の部分まで対象を拡充したいと考えております。これによってさらに経済安全保障の早期確立というスピードが速まるというふうに考えてございます。

こちらの税制ですが、適用期限は再来年の3月までということで、あと1年ちょっとあるわけですが、この制度ができたときも拡充をしたときも2年がかりで要望をしており、今回もまず大枠について税制要望をした上で、日本船主が持っている船を対象範囲に拡充するための海上運送法の改正を来年の通常国会に提出し、それが認められましたら、さらに詳細について来年の夏にもう一度税制改正要望をするということで、2年がかりで税制要望の延長を考えておまして、そういう意味で適用期間は平成30年度以降の5年間ということで延長要望をしております。

続きまして、2ページでございますが、特別償却と買換特例でございます。これらは両方ともいわゆる船舶の投資促進税制でして、特別償却については、船舶を建造した初年度の減価償却費を上乗せすることによって資金を早期に回収する制度、また、買換特例というのは、船舶をリプレース、代替する際に元の船を売った売却益を圧縮することによって手元資金を残すという効果がある税制の仕組みでございます。

それぞれ「要望の概要」というところで緑とオレンジがございますけれども、特別償却であれば、もともと環境対策の一環という位置づけでもございますので、環境負荷が少ない船を対象にする中で、外航、内航それぞれ船籍もしくは環境負荷のレベルによって上乗せの償却率を16%または18%ということで設定しておりますが、これを環境負荷軽減のためにこういう設備をつけなければならないという要件が細かく決まっておりますけれども、その要件を一部拡充しながら2年間延長するという内容でございます。また、買換特例につきましても、一番下にありますが、譲渡益を圧縮するパーセントが80%という内容になってはいますが、これはこのままで3年間延長するという中身になってございます。

さらに1枚めくっていただきますと、中小企業投資促進税制の延長・拡充でございます。こちらは船舶だけではなくて、トラックであったり、中小企業全般に機械装置や器具備品といったものが横断的に適用されるという制度になっておりまして、船舶は内航貨物船のみが対象となっています。こちらは前のページでありました特別償却の制度をさらに中小企業向けに手厚くしている内容ですけれども、30%の特別償却または7%の税額控除という内容を2年間延長したいという要望です。

最後、1枚めくっていただきまして、4ページですが、地球温暖化対策税の還付措置の延長要望でございます。現在、石油石炭税が、軽油・重油については、キロリットル当たり2,040円かかっておりまして、これを平成24年10月から地球温暖化のための財源ということで上乗せで課税されておりまして、それが段階的に増えて、今はキロリットル当たり760円の上乗せがされている状況でございます。この上乗せ部分につきまして、自動車以外の輸送機関、船、鉄道、飛行機という輸送機関についてはもともとCO₂の排出が少ないという趣旨から、一旦税金が取られた後で還付をされるという制度になっておりまして、こちらについても、海運の分野でいきますと内航海運と国内の旅客船が対象になっておりますが、これを3年間延長するための要望を提出しております。

税制、以上でございます。

【成瀬専門官】 議題1 関係の説明は以上であります。

【野川部会長】 ありがとうございます。予算、税制関係につきましていろいろご説明をいただきました。

それでは、これらにつきまして、質問等ございましたらお願いいたします。森田委員。

【森田臨時委員】 ご説明、ありがとうございます。税制のところちょっと、質問と申しますか、国交省としての認識をお伺いしたいんですが、私ども海員組合も、このトン数標準税制をはじめ海運税制について、世界各国との関係でいえばイコールフィッティングは目指すべきところであると思えますし、そのことについては賛同をしている立場ではありますけれども、このトン数標準税制を策定するに当たっては、日本船舶だけではなくて、日本人船員の増加も一つの目標として掲げられていたわけですが、ここで見ますと、日本籍船だけではなくて、それを準日本船舶に拡大するときもそうだったんですけれども、日本人船員についての触れ方が非常に希薄なんじゃないかなと。5,500人という数字は、もう随分前から申し上げてはいますが、国交省の中で決まっている話です。なぜこの450隻だけを殊更掲げて、日本人船員の増加で目指すべき数字である5,500人とか、あるいは1.何倍とかで結構ですけれども、そういうことがなぜこの資料の中では触れられていないのか。日本人船員については海洋基本計画の抜粋とかその辺でさらっと触れられているだけであって、日本人船員の目標数字なり、その記載が非常に薄い。これはどういう認識でこういう書き方をされているのか。あるいはこれをもって是正をするわけでしょうから、どういう説明をされるんでしょうかということをお伺いしたいということですね。

今後、私どもとしては、こういう税制の拡大なり拡充をするのであれば、やはり当初の目標である日本人船員の拡大もしっかりとこの中に記載をしていただいて、国交省として具体的に目標を設定してやっていただきたいと。そのために量的確保の検討会もあるわけでしょうし、外航課だけの施策ということではなくて、日本人船員を拡大するという意味では、しっかりと局全体として取り組んでいただきたいというところがあります。よろしくをお願いします。

【野川部会長】 どうぞ。よろしくお願いいたします。

【高杉船員政策課長】 森田組合長からのご指摘、ありがとうございます。税制改正自体につきましては、先ほど企画室長のほうからご説明させていただきましたとおり、いわゆるトン数標準税制につきましては、それ以外の4つの項目が今年度までで税制の期限が

切れて来年度から新たに設定をしないといけない、あるいは延長しないといけないといったような形で要望させていただいているものとなっているのに対しまして、いわば2年がかり、大きな項目について制度設計をし、さらにその具体の詳細についてはまた来年の夏に要望していくという形になってございます。

そういった意味で、今、この記載について申し上げますと、そういった大枠のところで要望という形になっているというふうに私どもは認識しております。具体の詳細な制度設計等々について、もし来年の通常国会での改正などが認められた場合という前提になると思いますが、そういった場合には来年の夏以降、詳細な制度設計について、そういった中で森田委員ご指摘の日本人船員の増加についてもしっかりと取り組んでいくといったようなことを考えていきたいと思っております。

いろいろな報道等々でも出ておりましたけれども、日本人船員の5,500人といったようなことについて海事局長のほうも触れながら、そういった船員の増加について、私どももしっかり取り組んでいくというつもりでおりますし、税制とは直接関係はないんですけども、先ほど予算のほうでご説明させていただいた中に外航の日本人船員の増加のためのマッチングをしていくというようなものについて、これについても金額を増額要求させていただき、人数も、少しではございますけれども、増えていくような形で要望させていただいているところでございます。

以上でございます。

【野川部会長】 森田委員。

【森田臨時委員】 2年がかりで取り組まれるものであれば、特に最初の部分でやっぱり日本人船員の具体的な確保策なり増加員数の目標なり、そういうものを掲げておかれたほうがよろしいんじゃないですかね。1年たって、これが進捗した暁には日本人船員のことも入れようみたいな話にはなかなかならないと思うんですよね。なぜならば、当初、日本船舶だけではなくて、日本人船員の増加についても同様に増加目標として掲げられていたはずですから、そういった意味では日本人船員についても最初に提案するタイミングで記載をされたほうがよろしいと思いますが、いかがですか。

【野川部会長】 はい。

【高杉船員政策課長】 繰り返して恐縮でございますけれども、まず私どもとしては、大きな制度の大枠について来年度要求という形で要望させていただいているものでございます。そういった中で、日本人船員の増加というようなことはこれまでもトン数標準税制

の中でも掲げてきたところで、そのあたりのものを決してゆるがせにする気は全くないですし、これからも引き続きやっていかないとという認識はまさに持っているところでございます。そういった面で、海洋基本計画の抜粋というところで森田委員からも、簡単に触れてあるだけではないかというようなご指摘もいただいたところですが、きちんとそこに日本人船員の計画的増加に取り組むといったようなことも一応記載はさせていただいているつもりでございます。

いずれにいたしましても、まず私どもとしては、制度の大枠といったものを拡充していく方向でしっかりと努力しながら、また、関係の業界のご支援もいただきながら努力をし、その上で2年がかりで詳細な制度設計を含めて制度の実現をできればというふうに考えているところでございます。

【野川部会長】 森田委員。

【森田臨時委員】 トン数標準税制をF O C船に拡大するときに、日本人船員についてもしっかりやってくださいという話もしていたわけですが、準日本船舶も含めて、船は増えたけれども、船員がその目標に比べて増えているんですか。目標にした数字に対して。船舶の増加に対して、船員はそんなに増えていないんじゃないですか。それを踏まえて申し上げているのであって。F O C船を拡大するのは結構なんです、それは。なんだけれども、船舶を450隻に増やしていくんだしたら、それに付随して日本人船員についてもちゃんと増やしていくような具体的な施策を講じていただきたいということを申し上げているのであって、そのために、例えば量的確保の検討会とかもあるわけですから、その中でしっかり、ちゃんと船協さんといいますか、船会社さんにも協力していただきながら、一定の日本人船員を確保していただくような具体的な施策を講じていただきたいということを申し上げておきます。よろしくをお願いします。

【野川部会長】 本日の報告は税制改正の要望概要ということで、その枠の中でのご報告でしたので、必ずしも日本人船員の増加について、十分な記載がないというご指摘がありましたけれども、今、縷々課長のほうからご発言がありましたとおり、確かに5,500人という数字がありまして、実はこれ、トン数税制をやるときの委員会は私が座長をしており、よく覚えております。それは必ず実現していただくべく私のほうからもプッシュしてまいりますので、森田委員のご意見を十分に踏まえて今後対応していただくことを私からも要望しておきたいと思っております。

ほかに。立川委員。

【立川臨時委員】 ニッポン学びの海プラットフォームに関して質問させていただければと思っています。

以前に私のほうから、安倍総理が海の日メッセージの中でプラットフォームの話が出たというお話をした中で、審議官からは資料をもって改めてまた説明をいただくというお話がありました。そのような中で、事前のお話の前にこの予算としての説明がなされたわけですが、今後改めてまたご説明いただけるのかどうか、また改めて別の資料が出てくるのかどうかということが第1点。

それから、現在、文科省のほうでは教育指導要領の取りまとめが行われるような方向が出てきているかというふうに認識をしているところです。そういう中で、3年間のスケジュールと海洋教育を効果的に全国展開するための教育プログラムの開発、この関係はどういうふうになっていくのか。学習指導要領の中でどういう関係になっていくのか。その辺をお伺いしておきたいと思います。よろしくお願いします。

【野川部会長】 第1点は、ニッポン学びの海プラットフォーム関連について、今ここで予算の関係では説明されたけれども、別途これは説明がなされていくのかということですね。第2点は、学習指導要領が文科省でこれから改正されていく中で、この3年間の教育推進モデルの実施計画、3年計画というのがどう位置づけられるのかということですね。

それでは、お願いいたします。

【長瀬企画調整官】 プラットフォームの資料は、今、こちら、実証事業としてはプラットフォームのほうにでき上がったものを上げていきたいということで説明を先ほどしたんですけども、プラットフォームの全体の組織のほうはまだちょっとやはり全政府的なものとして固まっている状況にないので、それはその形ができ上がったら、お示しできるようになったら私たちのところからも紹介したいと考えておりますので、またそのときにご説明さしあげたいと思います。

それで、学習指導要領との関係ですけれども、そこはまさにプラットフォームとかで話し合っていくところになるんじゃないかなというふうに思っていますけれども、このモデル事業が学習指導要領の中にどういうふうに取り込まれていくかという具体的なところまではちょっと文科省とまだ全て調整している状況ではございませんので、そこはまた文科省とも調整、それから相談しながら進めていきたいと思っています。

【野川部会長】 高橋委員。

【高橋臨時委員】 概算予算要求の概要の21ページの「検査・監査等執行体制の強化」

ですが、昨年度の予算から、強化と言いながら要求額が8,300万円程度減額ということになっています。法治国家である以上、この検査・監査というのは非常に重要な意味を持つと、私はそういうふうに認識をいたしております。この中で、8,300万円の減った項目というものがどれなのか。なぜ8,300万減らしたのか。一番危惧をしていますのは、船舶検査、それからPSC、運航労務監査というのもありますし、また、最も我々から見れば重要なのは、海技資格の中の国家試験の実施というものが減らされるのではないかとというような危惧もいたします。内容的にどのような形で減ったのか、教えていただければなというように思います。

【野川部会長】 お願いします。

【千田企画官】 今委員のご指摘の点、懸念されている点については、減らしてはおりません。減らしている点は、昨年の要求でこの検査に係るコンピューターのシステムを積んでおりまして、それが大体8,000万だったんですが、それが今年度で改修するという事で、その分が減っていて、あとの今委員のご懸念の点については従前どおりしっかりと現場体制の確保と海技資格の体制も確保できるようなものについては減らしてはいないということでございます。

【野川部会長】 ほかに。平岡委員。

【平岡臨時委員】 予算概算要求の14ページの「船員の確保・育成体制の強化」について質問したいと思うんですけれども、要求額については昨年よりも約8,000万円強の増額だということなんですけれども、この中で8,000万円の要求額増になったのは、新規事業が2つあるということですから要求増になっているかなと思うんですけれども。そこで、聞きたいのは、船員計画雇用促進助成金、ここの部分なんですけれども、若干聞いているところによりますと、予算の範囲内でこの規定の額が支給できないような状況になっていて、できればこの予算の額をもっと増やすような考え方があるのか。それで、実際問題、昨年どういう配分で予算計上されているのか。その辺のところ、わかれば教えていただければと思います。

それともう1点、関連事項ということで、26ページで「離島航路の確保維持による地域の活性化」について、これは地域活性の予算の範囲内になっているんですけれども、昨年、離島航路補助についてどれぐらいの額が計上されているのか。その辺のところ、わかれば教えていただければと思います。

【野川部会長】 お願いします。

【鹿渡課長補佐】 それでは、1点目、雇用促進についてご質問がございましたので、私のほうから回答させていただきます。

まず、船員の確保・育成のところでは全体で8,000万円というところがございますが、船員計画雇用促進等事業につきましても平成28年度予算額よりも増額要求をしているというところがございます。本年度、平成28年度が約1億だったところ、1億1,700万円というところ増額要求をしているところがございます。これに加えまして、事業者連携の助成金も4,500万円程度要求をさせていただくということで、全体としては増額をして、しっかり要求してまいりたいと考えております。

一方、ご指摘がございましたとおり、平成27年度につきまして、実際、非常にニーズがございましたために、支給率が約60%になってしまっていたと。もちろん、予算としては98%ということで非常に高い執行率を持っているんですけれども、ニーズが多かったために十分な支給ができなかったところもあるので、そういった点も考慮しながら増額要求というところで可能な限り対応してまいりたいと考えているところです。

【千田企画官】 2点目につきましては、昨年はたしか約70億円ぐらいだと思いますが、今年につきましても同額程度折衝していくということになるかと思っております。

以上でございます。

【野川部会長】 ほかに、よろしいでしょうか。

それでは、特にならぬようございましたら、次の議題に移りたいと存じます。議題2の「船員に関する特定最低賃金(全国内航鋼船運航業及び海上旅客運送業)の改正について」、それぞれの専門部会での調査・審議の結果について事務局よりご報告いただいた上で、審議をすることとしたいと存じます。よろしく願いいたします。

【鈴木労働環境対策室長】 船員政策課労働環境対策室長、鈴木でございます。それでは、全国内航鋼船運航業最低賃金専門部会及び海上旅客運送業最低賃金専門部会における調査・審議の結果につきまして、資料2によりましてご説明させていただきます。

お手元の資料2は全体で8枚ございますけれども、1枚目と一番最後のページを除きますと、現在公示されております最低賃金の金額でございますとか委員の名簿でございますので、その部分は省略させていただきまして、一番上と、一番最後のページ、「最低賃金の審議について」を用いまして報告させていただきます。

一番最後の8枚目の「最低賃金の審議について」という紙をどうぞお開けください。まず、左側の全国内航鋼船運航業最低賃金専門部会についてでございますけれども、8月9

日及び9月16日の2回にわたり調査・審議を行いました。その結果、専門部会として、全国内航鋼船運航業最低賃金につきましては、資料2の冒頭の紙にお戻りいただきまして、このような結論となったということでございます。具体的には、適用する船員に係る最低賃金額の職員「24万5,150円」を「24万6,150円」に、ただし書きの職員「22万8,700円」を「22万9,700円」に、部員「18万6,550円」を「18万7,550円」に、ただし書きの海上経歴3年未満の部員「17万7,250円」を「17万8,250」円にそれぞれ改正することが適当であるとの結論に至ったものでございます。

なお、この結論の取りまとめに当たりましては、労働者側委員より、「航海士、機関士が乗り組んでいない船舶の船長、機関長の賃金については、その職責を考慮して、最低賃金額を上回るよう引き続き行政指導されたい」との意見が出されたことから、要望事項として付記しているところでございます。

次に、海上旅客運送業最低賃金専門部会でございますけれども、再びこの資料の一番最後の「最低賃金の審議について」の右側でございますけれども、8月4日及び9月14日の2回にわたって調査・審議を行ったものでございます。その結果、専門部会として、海上旅客運送業最低賃金につきましては、恐れ入りますが、また1枚目にお戻りいただきまして、適用する船員に係る最低賃金額の職員（事務部職員を除く。）につきまして「24万2,050円」を「24万3,050円」に、事務部職員「18万7,950円」を「18万8,950円」に、部員「18万600円」を「18万1,600円」にそれぞれ改正することが適当であるとの結論に至りました。

全国内航鋼船運航業最低賃金専門部会及び海上旅客運送業最低賃金専門部会におけます調査・審議の結果につきましては、以上のとおりでございます。

【野川部会長】 ありがとうございました。

それでは、ただいまのご説明につきまして、質問等ございますでしょうか。高橋委員。

【高橋臨時委員】 内航、それから旅客船の最低賃金については異存はございません。ただ、国交省のほうにお伺いをしておきたいんですが、再三申し上げています、いか釣りの問題でございます。明年の8月1日をもって指定漁業の一斉更新が実施され、新たな指定漁業の漁業許可証が発給されるということになります。その時点で、従来どおりの考え方なのか、それとも、いか釣りという、これまでもるる説明をしてきましたけれども、その内容を吟味していただいて、いか釣り一本という形で最低賃金を構築するのか。その辺の見解をお伺いしておきたいと思っております。以上です。

【野川部会長】 それでは、よろしく申し上げます。

【鈴木労働環境対策室長】 ご指摘、ありがとうございます。前回、前々回と高橋委員のほうからご指摘をいただいておりますとおり、現在、旧中型のいか釣り漁業につきましては、例えば北太平洋200海里を超えた海域で操業している船舶も相当数あること、また、旧大型いか釣り漁業の操業区域よりも広い場合もあるものと理解しております。また、事務局といたしましては、現在既に漁業許可上、いか釣り漁業として一本化されているということは十分理解しておりますので、最低賃金の諮問に当たりましては、労使双方の最低賃金の設定に関するお考えを踏まえつつ、対象漁業におけます賃金の設定方法や実勢賃金の状況につきまして十分調査・把握することがまずは必要と考えております。

また、前回部会にて部会長からもご指摘いただいたとおり、いか釣り漁業、また、前回ご指摘のあった大中型まき網漁業も含めまして、現行設定基準の妥当性については、現在最低賃金額が設定されておりません漁業分野における設定に向けた検討とあわせまして、改めて検証する必要があると考えております。今後、労使双方のお考えを聴取した上で、操業実態や賃金の内容等につきまして必要な実態調査を行って、改めて検討してまいりたいと考えております。

以上でございます。

【野川部会長】 私からも一言申し上げますが、高橋委員からご指摘があったことは私も非常に重要なことだと認識をしております。今後、今ご説明がありましたとおり、漁業に携わる船員法が適用される船員の多くがまだ最賃額が設定されていない状況であるということを踏まえて、今、高橋委員のご指摘にあった点も含めて、早急に最賃額を全ての船員に適用すべく検討しておりますので、その中で今ご指摘がございました実態と制度の必ずしも平仄が合っていない点も、そのようなことのないようにしてまいりたいというふうに存じますので、労使のご協力、よろしくお願いいたします。

審議官。

【七尾審議官】 先般も私、出席しております。高橋委員からご指摘をいただきました。終了後に部会長のところに伺いまして、部会長からも今おっしゃられたようなご指摘もいただきました。いつまでということ区切ると、空手形になるといけませんので、部会長御指摘のとおり、可及的速やかに、さぼることなく、労使の皆さんのご意見を伺って、実態との乖離を詰めて、精査してまいりたいと思います。またご協力、よろしくお願いいたします。

【野川部会長】 ほかにいかがでしょうか。よろしいでしょうか。

それでは、特にございませぬようでしたら、船員に関する特定最低賃金（全国内航鋼船運航業及び海上旅客運送業）の改正については、資料2の案のとおり結論とし、海事分科会長にご報告したいと存じますが、よろしいでしょうか。

（「異議なし」の声あり）

【野川部会長】 ありがとうございます。

それでは、次の議題に移りたいと存じます。議題3の「船員派遣事業等フォローアップ会議の報告について」、事務局から説明をお願いいたします。

【風巻雇用対策室長】 雇用対策室の風巻でございます。それでは、船員派遣事業等フォローアップ会議の報告につきましてご説明いたします。

資料番号3をごらんください。船員派遣事業につきましては今から11年前の平成17年4月に制度化されまして、次の議題4にもありますとおり、許可に当たりましては本船員部会におきましてご審議いただいているところでございます。これまで294の事業者に対して許可が行われております。派遣事業の適正な実施を図るため、船員職業安定法に基づき、地方運輸局等による事業所監査を実施しておりますが、その監査結果などをもとに、関係者で構成しますフォローアップ会議の場においてフォローアップするということをしております。今年1月から6月までに実施しました13事業者の監査結果などをもとに、第23回目のフォローアップ会議が先月22日に開催されましたので、その概要をご報告いたします。

まず、会議では、事業所監査の結果を事務局より報告いたしました。資料の「1. 被監査事業者の概要等」が監査しました事業者の概要となっておりますが、説明は省略させていただきます。

めくっていただいて、2ページ目の「2. 事業所監査における是正指導状況」でございます。是正指導を受けた事業者は2事業者ございました。まず、職業安定法関係で1事業者、内容は派遣事業の就業条件明示書の記載不備、それと派遣元管理台帳の一部未作成でございます。もう一つ、船員労働安全衛生規則関係で1事業者、派遣先への安全衛生教育に係る実施記録の未通知でございます。いずれも必要な是正指導を行いまして、全て既に是正措置が講じられていることを確認しております。

次に、会議での主な意見でございます。監査におきましてどこまでの内容のチェックできるのかということで、船員保険の標準報酬月額などについての質問がございましたが、

法令の範囲を超えるような監査はできないが、常用雇用ではない船員の派遣や最低賃金などはしっかり確認してほしいという意見があり、事務局のほうからは、法令違反につきましてはしっかり対応していくという話をしました。また、派遣船員の採用方法につきまして、縁故以外にも事業者が直接雇用するケースが多いのではないかという話がありました。あと、派遣料金のデータはありますが、派遣船員の賃金はどのくらいなのかという質問がありました。陸上の労働者派遣制度のほうでは、派遣料金と賃金の割合、いわゆるマージン率を公表することとしています。派遣船員の賃金の調査については今後の検討課題ということとしております。

以上、簡単でございますが、説明を終わらせていただきます。

【野川部会長】 ありがとうございます。

それでは、ただいまのご説明につきまして、何かございますでしょうか。よろしいでしょうか。

よろしければ、次の議題の移りたいと存じます。議題4「船員派遣事業の許可について」でございます。本件につきましては、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益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。よろしいでしょうか。

(関係者以外退席)

【野川部会長】 本日意見を求められました諮問につきましては、「別紙に掲げる者に対する船員派遣事業について、許可することが適当である」という結論とすることとし、海事分科会長にご報告したいと存じますが、よろしいでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

【野川部会長】 ありがとうございます。

それでは、次の議題でございます。議題5の「無料の船員職業紹介事業の許可について」、これも事務局よりご説明をお願いいたします。

(関係者以外退席)

【野川部会長】 本日意見を求められました諮問につきましては、「別紙に掲げる者に対する無料の船員職業紹介事業について、許可することが適当である」という結論とすることとし、海事分科会長にご報告したいと存じますが、よろしいでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

【野川部会長】 ありがとうございます。

これで本日の予定された議事は全て終了いたしました。ほかに何かございますでしょうか。高橋委員。

【高橋臨時委員】 私事で恐縮なのでございますけれども、今回で、船員中央労働委員会から含めて船員部会となって今月末をもって10年という月日がたちました。継続して10年以上は委員ができないということでございますので、今月末をもって退任ということになります。多分、中央労働委員会からの最後の委員の一人だと思いますけれども、この10年間、いろいろお世話になりました。また、この船員部会も、海事、船員の政策について、非常に重要な会議だということで認識をいたします。今後も継続的に海事、船員関係について真摯な討議をもって、日本の海事関係について邁進をしていただければというように思います。いろいろありがとうございました。

【野川部会長】 審議官、お願いいたします。

【七尾審議官】 先に高橋委員に言われてしまいましたので、私の手元のシナリオ上は私が先というような形だったんですけれども、高橋委員に対しましてお礼を申し上げたいと思います。

高橋委員におかれましては、今まさにおっしゃいましたように10年間、長きにわたり、本船員部会委員としてお支えいただきました。ご参画いただきましたこと、この場をおかりして深くお礼を申し上げたいと思います。大変ありがとうございました。私ども海事局は海事生産性革命を大きな柱として取り組んできておりますけれども、船員行政は、海運、船舶、昔はそれぞれ局だったわけでございまして、それと三位一体で進められるべきものでございます。船員労働に長く携わっていらした知見をこれからも我々にインプットしていただきまして、我が国の海事産業の発展にご協力いただければ幸いです。高橋委員のこれからのご健勝、ご活躍を引き続きお祈り申し上げます。

【野川部会長】 審議官、ありがとうございます。

私からも一言。高橋委員とは非常に長い間、この船員部会だけではなく、ほかのさまざまな船員関係の会議におきましてもご一緒させていただき、常に顔に汗して働く船員の労

働条件の向上、生活の向上について熱意のあるご発言、ご意見をいただき、また、公正で建設的な労使関係の構築・維持ということについてもご見識を賜りました。次回から高橋委員がいないというようになると、私もちよっと寂しくて、大分気力が減じますが、お互いにそれぞれの置かれた場で頑張ってまいりたいというふうに存じます。私も高橋委員の今後のご健勝、ご活躍、心よりお祈りをしておりますので、今後とも海事関係の、特に労使関係についてご協力を賜りますよう、よろしくお願ひしたいと存じます。

それでは、特にほかにございませんでしょうか。

使用者側委員の入谷委員も9月30日の任期満了をもって退任されますが、本日はご欠席ということでございますので、ご報告だけいたしたいと存じます。

それでは、事務局にお返しいたします。

【成瀬専門官】 次回の部会の開催日程につきましては、部会長にお諮りした上で改めてご連絡をさせていただきます。

事務局からは以上でございます。

【野川部会長】 それでは、以上をもちまして、交通政策審議会海事分科会第81回船員部会を閉会いたします。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を賜りまして、ありがとうございました。

— 了 —