

令和2年11月27日(金)13時30分～

交通政策審議会 海事分科会 第130回船員部会

【岡村労働環境技術活用推進官】 それでは、全員おそろいのようなので、少し時間が早いですが、ただいまから交通政策審議会海事分科会第130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岡村でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

本日も前回と同様に、新型コロナウイルス感染拡大防止の観点から、ウェブ会議により開催させていただきます。まずは、簡単にウェブ会議の操作方法についてご案内させていただきます。

委員の皆様におかれましては、カメラ、マイクの通信はOFF（マークにスラッシュが入った状態）のまま、ご発言される際のみカメラ、マイクをONに、発言が終わりましたら、カメラ、マイクをOFFにさせていただきますようお願いいたします。発言時以外にカメラ、マイクがONの状態の方がいらっしゃいますと、通信状況が不安定になったり、回線が切れてしまうおそれがございます。発言終了時にはカメラ、マイクを必ずOFFにさせていただくようお願いいたします。

また、傍聴者等の方々については、円滑な会議運営のため、映像、音声を拾わないよう、カメラ、マイクを常に切った状態（マークにスラッシュが入った状態）で傍聴をお願いします。

その他ご不明な点、映像や音声通話に不具合が生じた場合は、事前にお伝えしている事務局の緊急連絡先にてご連絡ください。

それでは、本日は、委員及び臨時委員総員18名中13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。

本日の資料につきましては、ウェブ会議となっておりますので、事前にお配りした資料をご覧ください。

それでは、議事に入りたいと思います。野川部会長、司会進行をお願いいたします。

【野川部会長】 それでは、早速、議事を進めてまいります。

まず、議題1の審議事項である「船員に関する特定最低賃金（全国内航鋼船運航業）の改正について」、専門部会での調査・審議の結果につきまして、まず事務局よりご説明をいただいた上で、審議をすることとしたいと存じます。よろしく申し上げます。

【富田労働環境対策室長】 労働環境対策室長の富田でございます。

それでは、全国内航鋼船運航業最低賃金専門部会における審議の結果についてご報告をさせていただきます。資料1-2「船員に関する特定最低賃金の審議について」をご覧ください。

全国内航鋼船運航業最低賃金専門部会でございますが、10月5日に第1回の専門部会を開催しましたけれども、合意を得ることができず、10月26日に第2回の専門部会を開催し、審議を行いました。その結果、職員及び部員それぞれ500円アップとし、職員については24万9,550円を25万500円に、ただし書の職員については23万3,100円を23万3,600円に、部員については19万950円を19万1,450円に、ただし書の部員については18万1,650円を18万2,150円にそれぞれ改正することが適当との結論に至りました。

専門部会で結論をいただきました全国内航鋼船運航業最低賃金の改正案については、資料1の「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）の改正について」のとおりでございます。

また、結論の取りまとめに当たりましては、当該資料の下のほうに記載のとおり、労働者委員から「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に引き続き行政指導されたい。」とのご意見が出されましたことから、要望事項として付記しているところでございます。

全国内航鋼船運航業最低賃金専門部会の審議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す。ただいまご説明いただきました船員に関する特定最低賃金（全国内航鋼船運航業）の改正についてに関しまして、ご質問等があればお願いいたします。

今回もウェブ会議ですので、委員の皆様が同時に話し出してしまうことを避けるため、発言は私の指名の上で行っていただきます。発言を希望される時は、カメラ、マイクを双方ONにして「部会長」と発言いただき、私より指名がありましたら、ご自身の氏名をおっしゃった後に発言してくださいませようお願いいたします。発言の際は、該当する資

料のページ、記載がある箇所などを必ずご指摘の上で発言をお願いしたいと存じます。

それでは、本件につきまして、ご質問等ございますでしょうか。よろしいでしょうか。

それでは、特にないようであれば、「船員に関する特定最低賃金（全国内航鋼船運航業）の改正について」は、資料1の案のと通りの結論とし、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。

ありがとうございました。

それでは、続きまして議題2の審議事項である「船員法及び船員職業安定法の一部改正について」、事務局よりご説明をお願いいたします。

【有田船員政策課課長補佐】 事務局よりご説明させていただきます。

本件につきましては、9月に本部会で取りまとめていただきました「船員の働き方改革の実現に向けて」、こちらの取りまとめのうち法律事項であるものについて、その実現のための法改正に関する諮問でございます。

資料2に諮問文をお付けさせていただいておりますが、それに対応する形で説明資料として資料2-2をご用意しておりますので、そちらをご覧ください。

資料2-2「船員法及び船員職安法の改正項目案」とタイトルに書かれております資料をご覧ください。

今般、9月の取りまとめを踏まえまして、事務局にて今、検討させていただいている船員法、船員職安法の改正に関する主な項目を5つ並べております。

まず、1番目が労働時間管理の適正化でございます。こちらについては、資料2-2の次におつけしておりますが、9月の取りまとめ本文の中では、12ページから14ページにかけて記載をさせていただいている事項でございます。

こちらに関しましては、少しご説明、複雑になりますので、事前にお送りしているPDFの資料で言いますと40ページ、タイトルでは、「船員の労務管理体制に係る見直し（イメージ）」と書かれました図表がございますので、そちらをご覧になりながらお聞きいただければと思います。

資料では、現行の船員法令上の制度について左側に書かせていただいております、今回の見直しについてのイメージを右側に書かせていただいております。

まず、現行についてのご説明ですが、現行船員法令上については、船員の日々の労働時間の記録・保存については、船長が船内で記載・保存をするように、船長の責務として規定がなされております。一方で、船員法令上、船舶所有者の役割などについては明示がな

されておらず、船員の乗船スケジュール、運航計画等の調整に当たって船員の労働状況、健康状況に十分な配慮がなされる仕組みになっていないところでございます。

取りまとめの本文に書かれておりました内容などを踏まえまして、今回の制度改正の案を右側に記載しております。見直し後の部分でございますが、①から④まででございます。

まず、見直しの1点目としましては、船員法上の船舶所有者については、適切な方法で船員の労働時間の状況を把握して記録簿を作成・保存することとする。今までは、現行上、船長が記録・保存することになっておりましたが、その最終的な責任・役割を船員法上の船舶所有者が行うこととするというのが1点目でございます。

2点目としましては、船舶所有者は、記録簿の作成などを管理させるため、労務管理責任者、これは仮称でございますが、こういった方を陸上の事務所に選任することとしまして、労務管理責任者は、その記録簿の情報などを基にしまして、労務管理上、必要があると認めるときは、船舶所有者に対して必要な意見を述べることとし、意見を受けた船舶所有者は、必要な場合に適切な措置を講じなければならないこととしたいと考えております。

また、この船舶所有者による適切な措置が講じられるように、こちらについては、基本政策部会でこれまで議論がなされていた内容でございますが、オペレーターの責任強化の取組、これらとも連携しながら適切な措置が講じられるようにしたいと考えております。

また、資料の2-2に戻らせていただきます。先ほどの船員法及び船員職安法の改正項目案と書かれました表をご覧ください。

今し方、1番のご説明をさせていただきましたが、続いて2番の労働時間の範囲の見直しでございます。こちらは9月の取りまとめでは10ページから12ページまでにかけて記載されておりますが、いわゆる防火操練などの操練関係の作業、航海当直の通常の交代のために必要な作業、この2つの作業に関しましては、現行の船員法令上では、労働時間の上限、1日当たりであれば14時間以内という規定がございますが、そういった労働時間の上限などに算入しないなど、労働時間に関する例外的な取扱いについての規定がございます。この2つの作業に関しましては、9月の取りまとめの内容を踏まえ、こうした例外的な取扱いを見直しするための改正を考えております。

3点目としましては、雇入契約の成立等に関する届出主体の見直しでございます。現行の船員法令上では、雇入契約の成立等に関する届出については、原則、船長が行うことになっておりますが、9月の取りまとめの内容を踏まえまして、届出主体を船舶所有者に変更するというものでございます。こちらは取りまとめの本文の26ページに記載がなされ

ております。

4番目は、適正な就業機会の確保でございます。船員職業安定法上では、船員職業紹介制度等に関して規定がなされておりますが、今回の船員の働き方改革の趣旨も踏まえまして、乗船後のトラブルの未然防止等を図るための所要の見直しを行いたいと考えております。

具体例、内容に関しましては、今イメージしているものについて、点線枠囲いの中に例として幾つか書かせていただいておりますが、具体的には、例えばですけれども、一番上の労働関係法令違反を行った者や暴力団員等からの求人の申込みなどについて、不受理の対象に追加するというものでございます。

現行の船員職安法令上では、求人の申込みの不受理の対象については、求人の内容に違反があった場合という規定がございますが、そこにさらに乗船後のトラブルの未然防止等の観点から、例えば労働関係法令違反を行った者ですとか、暴力団員等からの求人の申込みについても受理しない、不受理の対象に追加するというものでございます。こちらについては、取りまとめの本文25ページ、26ページに関連の記載がございます。

最後、5つ目が時効の特則等の見直しでございます。船員の給与債権等の消滅時効の期間については、現行2年間という規定がございますが、先般の民法の改正、また労働基準法の改正では、陸上労働者の消滅時効の期間については、改正前の2年間から当面の間、3年とするという改正がなされております。こうした改正内容に倣いまして、所要の改正、見直しを行いたいと考えております。

以上、5点が主な改正項目案でございまして、上記の措置と併せて罰則等の関連の規定についても所要の整備を行うものとしたいと考えております。

また、9月になされた取りまとめについては、この5つ以外の制度改正なども盛り込まれておりましたが、上記以外の制度改正については、例えば健康確保等についても必要な政省令の改正等を今後行っていく予定でございます。

今般の制度改正につきましては、9月の取りまとめを受けて、その取りまとめの実現のために必要なものということで、今回諮問をさせていただいているものでございます。もし万が一お気づきの点ですとか、質問等何かございましたら、遅くとも12月11日までにご意見等をいただければと思っております。そのご意見、ご質問等を踏まえまして、12月の部会にて答申のための準備をさせていただきたいと考えております。

事務局からは以上でございます。

【野川部会長】 ありがとうございます。ただいま事務局からご説明ありましたように、本件は、9月に本部会で取りまとめをいたしました「船員の働き方改革の実現に向けて」のうちの法律事項に対応するものでございます。

本部会では、船員の働き方改革につきまして、1年以上にわたり、各委員の皆様に精力的にご審議をいただきました。その議論の成果として、今年9月にまとめた取りまとめ内容の実現のための制度改正ということでございまして、私としてもぜひ進めていただきたい、応援したいと考えておりますが、委員の皆様からも、これにつき何かご発言があればお願いをいたします。

なお、ご発言ある場合は、先ほどと同様、私の指名の上で行いますので、よろしく願いいたします。

本件につきまして、ご発言等、何かございますでしょうか。

【内藤臨時委員】 内航総連の内藤です。よろしいでしょうか。

【野川部会長】 すみません、内藤委員。立川委員のご発言の後にご発言いただきます。ちょっとお待ちください。

【内藤臨時委員】 了解しました。

【立川臨時委員】 スケジュール的な確認です。12月の船員部会で最終的な結論を得たいということは分かりました。これは国会での審議ということになるかと思うのですが、しっかりしたスケジュールというのはないと思うんですけども、おおむねこのような感じというスケジュールを教えていただければと思います。

【野川部会長】 事務局、お願いします。

【有田船員政策課課長補佐】 ご質問ありがとうございます。今般、諮問させていただいている内容につきましては、現時点での想定となりますが、早ければ、公布から2年内をめどに段階的に施行していくということをイメージしております。

その他、政省令改正など、また法令以外の措置も9月の取りまとめの中には、各種取組が盛り込まれているところでございますが、こうした内容についても、順次行っていくということを想定しております。

以上でございます。

【野川部会長】 ありがとうございます。よろしいでしょうか。

内藤委員、お待たせいたしました。お願いいたします。

【内藤臨時委員】 内航総連の内藤です。よろしくお願いします。

【野川部会長】 どうぞ。

【内藤臨時委員】 今、事務局のほうからご説明ありましたように、今までの船内記録簿から労働時間の管理責任者を指名して、適格なるというようなお話がありました。その中で、労働時間に関して、省令で定める適当なる方法ということでお話を伺っておりますので、ぜひとも、その省令で私どもも的確に労働時間が計れる方法を明示していただきたいというふうに考えております。

働き方に関しては、私ども、今までの論議の中で了解しておりますので、ぜひともご指導のほど、よろしく願いいたします。

あと、雇入れに関して、これも、やはり船長の権限から船舶所有者にということですが、これも了解でございます。ただ、雇入れに関して、国が推し進めているデジタル化というのをもう一歩進めていただいて、合法的に的確にできる方法をぜひ省令等でご指示いただきたいと思っております。

以上でございます。

【野川部会長】 ありがとうございます。事務局からお願いいたします。

【有田船員政策課課長補佐】 ありがとうございます。まず、船舶所有者、あと労務管理責任者による労働時間の管理の方法についてでございますが、内藤委員のご指摘、ご意見いただいた趣旨もしっかり踏まえまして、どういった形ができるのか、適切に検討させていただきたいと思っております。

省令で定める方法についてですけれども、今回、法律についてのご説明をさせていただきましたが、そのほかにも9月の取りまとめの中で省令改正ですとか、運用上で対応が必要なものも諸々含まれております。その中には、例えば労働時間の範囲の明確化として、船内の各種作業が具体的に労働時間に当たるのか当たらないのか、その線引きを明確化するためのガイドライン等を定めるといったような内容もございますので、委員ご指摘の趣旨を踏まえまして、そうした対応についても今後適切に対応できるようにしたいと考えております。

また、雇入れの届出についても、委員ご指摘の趣旨も踏まえつつ、今後具体的な運用については適切な対応ができるよう検討してまいりたいと思っております。

以上でございます。

【野川部会長】 ありがとうございます。内藤委員、よろしいでしょうか。

【内藤臨時委員】 了解しました。ぜひご指導のほど、よろしく願いいたします。あ

りがとうございます。

【野川部会長】 ほかに、この件につきまして何かご発言ありますでしょうか。

【中島臨時委員】 部会長、よろしいでしょうか。

【野川部会長】 中島委員ですね。

【中島臨時委員】 そうです。

【野川部会長】 では、お願いいたします。

【中島臨時委員】 ありがとうございます。

本件のご対応、本当にありがとうございます。野川部会長がおっしゃられたように、取りまとめていただいた方向で、働き方改革をスピード感を落とさずに進めていくという意味でも、この法律改正の早期実現というのがとても大事だと思いますので、いろいろとコロナの関係とかで、来年の国会も大変だと思いますけれども、ぜひ、引き続きご尽力いただきまして、細かい点で事務的に大変難しいところもありますけれども、ぜひとも早期に通していただくようご尽力、よろしくお願いいたします。

以上です。

【野川部会長】 ありがとうございます。ほかにございますでしょうか。よろしいでしょうか。

それでは、特になければ、本日はこのくらいといたしまして、次回、答申の決定に向けた議論をすることといたしたいと存じますので、何かございましたら、先ほど事務局からのご案内ありましたとおり、遅くとも12月11日までに事務局である船員政策課までご連絡をいただきますようお願いいたします。

それでは、続きまして議題3の審議事項である「船員法施行規則の一部を改正する省令案について」、事務局よりご説明をお願いいたします。

【有田船員政策課課長補佐】 では、事務局よりご説明させていただきます。

本件につきましては、昨年10月、11月にも本部会において、諮問答申のための議論をしていただいたところでございますが、酒気帯びに関する省令でございます。資料3に諮問文をおつけしてございまして、それに対応する形で説明資料3-2をおつけしてございます。資料の3-2をご覧ください。

資料の3-2に具体的な内容、また改正前と改正後のイメージ表をおつけしてございまして、こちらに沿ってご説明させていただきます。資料のタイトルに「【参考】飲酒規制の対象範囲」と書かれた資料でございます。

まず、省令改正で規制の内容としておりますのは、対象船舶の船長については、航海当直をすべき職務を有する者に対し、酒気帯びの有無について確認を行うとともに、酒気を帯びていることを確認した場合には、該当者に航海当直を実施させてはならないとするものでございます。

現行の船員法令上におきましても、沿海区域以遠を航行区域とする船舶などについては、以前から、この規制の対象となっていたところでございます。また11月に船員部会で答申をいただいた内容につきまして、平水区域を航行区域とする漁船以外の船舶などについても今年3月の省令改正により、この規制の対象に追加されているところでございます。

今回の諮問させていただいております改正案につきましては、ここに、さらに専ら平水区域等において従業する漁船を追加するものでございます。

今後のスケジュールでございますが、本部会において今月諮問させていただきまして、来月答申をいただいた場合には、公布・施行について来年の2月を想定しているところでございます。

本件につきましてご意見がございましたら、12月11日までに事務局までご連絡をいただければと思います。

事務局からの説明は以上でございます。

【野川部会長】 ありがとうございます。飲酒規制の適用対象、今までなかった平水区域の漁船についても含めることにしたという改正でございます。

発言は、先ほどと同様に私の指名の上で行いますが、本件につきまして質問等ございませんでしょうか。よろしいでしょうか。

ご意見がございましたら、12月11日までに事務局にご連絡をいただき、次回、事務局よりご報告をいただきたいと存じます。

それでは、続きまして議題4の報告事項である「行政手続における押印等の見直しについて」、事務局よりご説明をお願いいたします。

【有田船員政策課課長補佐】 事務局よりご説明いたします。

お配りしております資料のうち、資料の4の「行政手続における押印等の見直しについて（報告）」とタイトルが打たれている資料をご覧ください。

本件につきましては、今、政府全体で動いている対応について、それに伴う対応をさせていただくものでございます。令和2年7月に閣議決定されました「規制改革実施計画」

において、各府省に対し、原則として全ての対象手続について基準に照らして、押印の必要性を検証し、必要な対応を実施するということが政府方針として決められているところでございます。

これを受けて、各省庁において押印などを求めています現行の行政手続について、これを年内に該当する押印などは原則廃止するというような決定がなされているところがございます。

この決定を受けまして、各省庁では、行政手続の中で押印などを求めている手続について、認め印の押印など、真正性担保の意味が小さいものなどについては、原則、押印を廃止するというような決定がなされているところがございます。全省庁で大体1万5,000種類ある押印手続について原則廃止がなされる予定ということでございます。

それに伴いまして、船員関係の行政手続の中でも押印を求めているものがございます。こちらの資料の参考に押印廃止の対象手続のうち、「船員関係の手続（例）」と書かせていただいているとおり、これらの行政手続などについて、押印を求めているところがございますが、関連省令で定めている様式等を見直して、押印等の廃止を予定しているところがございます。

具体的なスケジュール、予定ですが、令和2年12月末に見直し、廃止をさせていただく予定でございます。

以上でございます。

【野川部会長】 ありがとうございます。発言は先ほどと同様に私の指名の上で行います。

本件につきまして、何かご質問等ございますでしょうか。森田委員、どうぞ。

【森田臨時委員】 押印を廃止していくという方向性については、ニュース等で報道されていますので、承知をしております。もちろん行政手続ですから、国土交通省さんの判断で、これは必要がないということであれば見直しされても結構だと思うんですけども、その中身が、一つ一つ、果たして本当に必要のないものなのか、説明をある程度いただかないと、本当にそれに代わるもので担保できるのかが関係者として心配なのですが、どうお考えですか。

【野川部会長】 お願いいたします。

【有田船員政策課課長補佐】 ご質問ありがとうございます。今回の見直しに関しましてですが、見直しの基準、これは内閣府の規制改革推進室から政府全体の方針として基準

が示されております。この基準の中で、特に実印による押印でない場合、要は認め印などの場合については、本人確認としての真正性担保の効果が大きくないことから、こちらについては原則廃止だということで基準が示されております。

ですので、船員関係の申請につきましても、この認め印を求めているものについては、本人確認の効果が薄いということで原則廃止としたいと考えております。本人確認につきましては、認め印では効果が薄いということなので、別の方法、具体的には身分証明証の提示ですとか、写しの添付などを求めていくなど、適切な方法はしっかりやっていきたいと思っています。

以上でございます。

【森田臨時委員】 分かりました。

【野川部会長】 松浦委員、お願いします。

【松浦臨時委員】 ありがとうございます。押印の件について森田委員からお話があって、事務局からは本人確認の効果が薄いものを原則廃止とするという表現がありましたが、効果が薄いものについて別の方法で本人確認を行うのはなかなか難しい問題だと思っておりますので、本人が申請をしていることを確かめられるということを実に確認していただいた上で、認め印を必要としないと判断される部分については、しっかり説明をしていただいて検討していただくほうが良いと思います。よろしくお願いします。

【野川部会長】 事務局、いかがですか。

【有田船員政策課課長補佐】 ありがとうございます。具体的な実務の点でございますが、ご意見も踏まえながら、あと、政府全体の動向、運用というものもございますので、その辺の動向も見ながら、今後の実務上の問題点などがないかどうかも踏まえて、しっかり検討、対応させていただきたいと思っております。

以上でございます。

【野川部会長】 ありがとうございます。本件につきまして、ほかにございますでしょうか。はい、立川委員。

【立川臨時委員】 これの資料は、まだあるとは思いますが、押印の廃止の対象となるものということですね。逆に押印が必要となるものというのは、どんなものがあるんですか。それを教えてもらえば、逆の対象ですけども、全部なくなるというのか、これだけは必要なんだという判断や、見方・聞き方が分かるかと思うんですが。

【野川部会長】 事務局いかがでしょうか。

【有田船員政策課課長補佐】 ありがとうございます。すいません、手元に正確な情報はないんですけども、しっかり周知をさせていただいて、混乱を招かないようにするというのは非常に大事なことだと思っております。

ですので、混乱を招かないように、しっかりこの運用の開始に当たっては周知を関係者の皆さんにさせていただくとともに、仮に廃止の後に認め印等が押されたような状態で申請が出てきた場合についても、その理由だけをもって受け付けないというようなことが起きて混乱が生じないように、そこについてはしっかりと配慮もさせていただきたいと思っております。

以上でございます。

【野川部会長】 今の立川委員のご質問は、ここに書いてあるものは、限定的な書き方がしてあるので、押印等を求めているもののうち、認め印の押印など、真正性の担保が小さいものなど、「など」もありますけども、ということは、押印を求めているもののうち、まだその必要性が維持されているものがあるという前提の書き方なので、だとしたら、まだ押印が必要だというふうに考えられているものはどういうものなのかについて、何かご説明があればと、そういうことだと思いますが、よろしいですか。お願いします。

【有田船員政策課課長補佐】 例えばですけども、法令上の中で実印を求めているもの、こういったものについては、本人確認の意味が特に強いもので、なおかつ本人確認の効果が高いものとして規制改革推進室の基準などにおいても今後も存置をするというようなことがございます。具体的に、この手続がどうというのは、後ほど部会が終わった後に個別にご報告させていただこうと思いますが、そうしたものについては、船員関係手続の中に存在すれば、廃止ではなくて存置ということになると思っております。

ただ、船員関係の手続に関しましては、今、認め印等を求めているものがほとんどでございます。こういったものについては、資料にも記載をさせていただいているとおり、廃止の予定ということでございます。

【野川部会長】 ありがとうございます。はい、森田委員。

【森田臨時委員】 認め印を使っているものについては廃止を原則とするということですが、例えば、ここで引っかかったのは、資料にある例の中で言えば、時間外労働に関わる協定届出、これも認め印だとした場合ですけども、例えば申請する場合、申請者が印を押すか、押さないかというのは別として、それを認めるかどうかということを確認するための印鑑というのは、どう扱われるのですか。

もう一回言います。申請する場合は本人確認なのでいいですが、それ以外に確認をする場合の印鑑についてはどうなのですか。

【有田船員政策課課長補佐】 今回、私からご説明させていただいたのは、いわゆる行政の窓口などに申請をする際の押印手続ということでございますので、その他に関しましては、今回のご報告の対象には挙がっておりません。

【野川部会長】 だから、当然、現認は必要だ、それまでオミットするわけではないということですね。これ、ちょっと整理していただけるといいですね。分かりやすいように、ちょっと工夫をお願いいたします。

【有田船員政策課課長補佐】 はい。

【野川部会長】 ほかに、この件につい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、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。はい、平岡委員、お願いいたします。

【平岡臨時委員】 その他でよろしいですか。

【野川部会長】 はい。もう、その他になりました。議事は全て終了いたしました。お願いいたします。

【平岡臨時委員】 この問題は、フェリー・旅客船業界、また内航業界、引いて言えば船員の雇用問題にも大きく波及する可能性があるということで発言させていただきます。JR九州高速船が新しい高速船を建造し、その名前は「クイーンビートル」、パナマ船籍です。このクイーンビートルの運航に関しまして、カボタージュ規制に抵触するのではないかとということで発言させていただきます。

JR九州高速船は、博多―釜山航路に投入を予定していたパナマ船籍の新造高速旅客船「クイーンビートル」が、コロナ禍を背景に日韓航路が運休していることから就航できないということで、博多湾近郊の国内就航を行う特例措置を国土交通省に申請するとしています。

現地の報道では、本件に対して本省、管轄する九州運輸局は、会社の申請を認めようとする方向にあるという報道もなされております。このことは、外国籍船による国内就航を認めることになり、カボタージュ規制を否定した船舶法第3条に抵触します。

なぜ外国船に特例を認めるのか。その前に日本籍船に転籍すれば何も問題がないわけです。それをせずに、特例措置を出そうとする動きは監督官庁として本末転倒と言わざるを

得ません。

このように特定企業の商行為のためにカボタージュ規制が緩和された場合、フェリー・旅客船産業は、運航コストが優位な外国籍船に駆逐され、壊滅的な打撃を受けることはもとより、早晩、内航海運産業にも波及していくことが危惧されます。この特例措置が認められれば、カボタージュ規制に風穴を空けるアリの一穴になりかねません。

今回のJ R九州高速船の一連の要望は、カボタージュ規制の壊滅につながりかねないものであり、フェリー・旅客船及び内航海運産業の安定的な海上輸送体制の確保の観点からも断固容認することはできないものであります。

【野川部会長】 ただいま委員のご発言につきましては、当船員部会の管轄対象ではないため、ここで議論するといった性質のものではございませんが、海事行政全体の中では大変重要なお指摘でございます。今のご発言については、きちんとテークノートし、議事録にもしっかり残していただくとともに、ぜひ事務局からは、具体的に今ご指摘のカボタージュ規制に関する管轄をしている担当課にきちんとご報告いただき、共有していただくということを私からもお願いいたしたいと存じます。

はい、平岡委員。

【平岡臨時委員】 カボタージュ規制、問題もあるんですけども、これはひいて言えば船員の雇用に大きく直結するということになりますので、これを海事局が認めるということになれば大変な話ですので、考え方、ご見解なりを聞かせていただきたい。

【野川部会長】 船員の雇用等にも関係するということで、海事局船員政策課等、この船員部会に関連する部局の見解も伺いたいということだと思いますが、事務局のほういかがでしょうか。お願いいたします。

【有田船員政策課課長補佐】 事務局です。

ご質問のあった件につきましては、ただいま担当課からはJ R九州高速船と相談中、調整中の状況だと聞いています。J R九州高速船は、先般の閣議了解に基づきまして、日韓の航路の運航を今停止している状態でございます。自社の判断による運航再開ができず、日本で唯一、営業が全くできていない状況にあり、様々な観点から相談がなされていると聞いております。

カボタージュ規制については、様々な観点ございますが、担当課には、本日、委員からいただいたご懸念、ご指摘について、十分に共有させていただきたいと考えております。

以上です。

【野川部会長】 いかがでしょうか。はい、松浦委員。

【松浦臨時委員】 事務局から、委員からの指摘について担当課に伝えておきたいという話がありましたけれども、そういう問題ではないと思いますよ。

この件については、新型コロナウイルス感染拡大によって、経済に対する影響が出ていることと、カボタージュ規制を緩和することは全く次元の違う話だと思っています。新聞記事等でも、海事局長からカボタージュ規制について、これまで我々も表に見えないところでも体を張って守ってきたという発言があったと記載されていますので、これをぜひ守っていただいて、変えることのないように、しっかりカボタージュ規制については堅持をしていただきたいと思いますので、しっかり伝えてください。お願いします。

【野川部会長】 はい、平岡委員。

【平岡臨時委員】 いろいろな諸事情があるとおっしゃいますが、根本的に監督行政として、外国籍船が国内就航できないのは分かっていることですから、それを何が何でも特許を認めて運航させるような話ではなくて、なぜ日本籍船へ転籍させる指導ができないのかがいささか疑問なんです。

まさに、この問題については、この本船が日本籍船に転籍すれば、何も問題がない。それを韓国航路に就航できないから、それまでの間に特許をもって国内間輸送をしようとしている。

ただ、博多近郊という話ですが、報道によると、会社側は博多湾近郊にかかわらず、もっと遠方でもやってみたいと考えているとの話が地元のプレスには出ています。企業経営者としてはそういう考え方を持つでしょう。日本籍船に変えればいいというようなことをなぜ言わないのですか。それがおかしいということです。

【野川部会長】 事務局、何か。よろしくお願いします。

【八木船員政策課長】 ご指摘、ただいま頂戴いたしました。いずれにしましても、ご質問のあった件、まさにJR九州高速船と担当課のほうで調整中の状況というふうに聞いております。

このJR九州高速船は、いろんな報道が出ていることは承知しておりますけれども、先ほども事務局から申し上げましたが、特殊な事情もございまして、先般、3月の閣議了解で新型コロナウイルス感染症に対する水際対策の抜本的強化ということで、政府のほうから、中国、韓国を出発して本邦の港に入港する船舶については、旅客の運送を停止するというところで要請をしているというものでありまして、運航再開が全くできない。日本で唯一、営業が

全くできないという状況になっているということでございまして、そういう観点から、じゃあ、どうしていくのかということで、まさに今、相談がなされているという状況だというふうに伺っております。

今いただいている様々のご懸念の点につきましては、先ほど話があったとおり、しっかりと担当のほうに重ねて伝えさせていただいて、共有を図ってまいりたいというふうに思っています。

【野川部会長】 平岡委員、どうぞ。

【平岡臨時委員】 課長のおっしゃる話は、一般論であって、その話をしてもどうしようもないわけです。調整をしていますという話だったら、なぜ日本籍船に戻す調整をしないのですか。日本籍船に戻せば、何も問題ないわけでしょう。これをパナマ船籍で造って、国内間就航を行うという話をする。コストを安く抑えたいがために、この船を造っているわけです。

その船が動けなくなったから、大臣特許をもって、国内間就航をやろうとしていることに対して、国土交通省はそれを認めるという話をしているのと一緒じゃないですか。その前に、何で日本籍船に戻す話をしないんですか。

例えば国土交通省が調整するという話をするならば、日本籍船に戻すためにどういう手だてがあるのか、そういう方向性で進めるのが筋ではないのですか。ルールを守るためには、そういう調整が必要だと言っているんです。今、課長がおっしゃったお話は一般論であって、これは、特許を認めるための話ではないのですか。

【野川部会長】 よろしく願いいたします。

【八木船員政策課長】 私の立場でなかなかお答えしにくいと思いますが、今ちょっと申し上げたとおり、担当課のほうで、まさに一般論というよりは、個別のJ R九州高速船の対応をどうするかということで、個別に現在、調整中だというふうに伺っております。

いずれにしましても、ご指摘のご懸念の点について、担当のほうにはしっかり伝えていきたいというふうに思っております。

【野川部会長】 池谷委員。

【池谷臨時委員】 発言許可、ありがとうございます。

J R九州高速船のカボタージュの件に関連して、日本の国内有数の外航客船事業者においては日本籍船を維持し、海事局における通達に基づく60日ルールも課せられながら、新型コロナウイルス感染症による様々な影響の下において、自助努力を含めて営業してい

る状況がございます。

先ほどから申しているように、既存の外航客船会社が日本籍船を維持しつつ、雇用も考えながらいろんな対応をしてきているという状況を踏まえれば、パナマ籍で造った船、これに関して真っ先に指導や助言等、本省としてできるはず、そう我々は考えておりますので、ぜひとも、このカボタージュ規制を守ることが基本姿勢であると公明正大にプレス等においても発表しているように、そういった考えをお持ちであるなら、それを毅然とした姿勢として対応していただきたいと考えております。よろしくお願いいたします。

【野川部会長】 では、平岡委員、立川委員の順でお願いします。

【平岡臨時委員】 船員政策課長は部が違うということで、そういった話をするのでしようけれども、基本的な認識は、部が違うのが、たまたま作業するところが外航課であるというだけの話であって、では、カボタージュ関係の調整を別の課でやっているから、課長は、それはいいんだというふうな考え方を持っているわけですか。

それもおかしい話であって、平成22年には沖縄で大臣特許による特例措置をやられたわけです。今度は、フェリー・旅客船において、これをやろうとしている。これ、アリの一穴ですよ。これが認められれば、どんどん特例が生まれて、しまいにはカボタージュ規制がなくなる可能性があります。それをどう思っているんですか。そんな簡単な話ではないと思います。

【野川部会長】 何か、事務局のほうはご発言ございますか。

【八木船員政策課長】 本件、個別の案件として担当課で調整中の案件でございますので、この案件について、私のほうが考えを申し述べるというのはちょっと差し控える必要があるかなというふうに思っておりますが、ご疑念の点の趣旨というものは、私のほうでは理解しているつもりでございまして、いただいたご懸念、ご指摘については、重ねて担当のほうにしっかり伝えさせていただこうというふうに思います。

それ以上はなかなか難しいと思いますが、しっかり伝えるようにいたします。

【野川部会長】 立川委員。

【立川臨時委員】 1つ確認させていただければと思いますけれども、我が国はカボタージュ制度を堅持するというのが基本姿勢ではないのですか、違うのですか。それを一企業がある状況の中において運航ができなくなったから、船舶法の3条に基づく特許でできるようにしちゃいましょう。そんなに簡単に基本的な姿勢が変わっていくものなんですか。

調整中というのは、そういう意味合いを含めた調整中ということであれば、これは全く

考え方が違うのではありませんか。調整というのは、日本籍船にするなど、別の手だてを、カボタージュ規制を堅持する中で、事業者を救うための運航を考えるというのが基本的な姿勢のスタンスではないのですか。

そういうことを前提に考えていただかないと、いろんな意味合いで弊害が出てきます。雇用問題であるとか、業界の崩壊につながるとか、これが一つの前例になったら、今後、こういう問題が出てきたらどう対処するんですか。

そういうことも考えていただいた中で、カボタージュ制度の堅持を成り立たせる中で、こういう企業が出てきたときにいかに救うという論議をしている、そういう調整をしているというんだったら理解ができる。そうではない中で、単純にカボタージュ規制を特許で認めて許可してしまって、クリアしてしまいたいと、そういう安易な考えはやめてくださいよ。

そうしないと、船員も不安だし、業界も不安ですよ。下手すれば業界の崩壊に繋がるし、船員の雇用問題がどんどん出てくる状況を生むことになる。そんなに軽々しく考えないでください。簡単に伝えますでは困ります。しっかりした信念を持って、止める手だてをしっかり伝えていただきたいし、そういう方向性で物事を考えていただきたいと思います。よろしくをお願いします。

【野川部会長】 船員政策課長。

【八木船員政策課長】 ご指摘の今のお話を大変重く受け止めております。

ちょっと1点ご紹介というわけではありませんけども、私どもの海事局長の大坪のほうも、先般の会見でコメントさせていただいております。カボタージュの規制については、これまでも体を張って守ってきているところでございまして、これが、とにかく基本姿勢だというふうに海事局長のほうからもはっきり言わせていただいております。

ただ、今回、個別案件ということいろいろ話をし、調整しておりますのは、今回、国の要請で航路が止まっているという状況があって、そういう中、どういうふうにしていくのかということで、今まさに調整をしているところということでございます。

そういう意味では、ご指摘、コメント内容の趣旨についても理解をした上で、どういうふうにしていくのかということの調整が今進められているところでございます。

【平岡臨時委員】 しつこいようですけど。

【野川部会長】 はい、平岡委員。

【平岡臨時委員】 我々から言わせたら、その話は、本末転倒です。海事局長が言って

いる話は、どっちとも取れないような話じゃないですか。本来だったら、そこまで言うんだったら、この案件については日本籍船にすべく調整を行っているとか、そういう話をするならいいですよ。あたかも何か含みを持って特許やろうかというふうにも取れるわけです。

課長は別の局で調整をしているとおっしゃいますが、課長自身は、FOCで動いてもいいという認識なんですか。十分承知はしていますという話はされるけれども、船員政策課として、これは別の課の問題だから関係ないという話にはならないですよ。これでカボタージュ規制に風穴が空いて、例えば拡大されていけば、船員の雇用にも影響してくるわけですから。

この問題については船員政策課でも日本籍船にすべきだというような考え方を持つべきでしょう。担当課が違うという話ではないです。

【野川部会長】 すみません、今の各委員のご指摘について、私は中身、コンテンツについて、そういうご懸念を持たれるということはもちろんよく理解しております。九州運輸局のほうで、新型コロナウイルスの影響によって完全に航路が止められている業界をどのように救済するかという問題意識と、じゃあ、それにカボタージュを絡ませていいかというのは別だということも大変よく理解しております。

その中で、日本籍船でこれに対応しようということであれば何の問題もなかったんですけども、カボタージュに抵触し得るような問題が出てきたので、そこを何とかしてくれということも分かります。

こちらにおられる方々は、それぞれの担当の職責がございまして、皆さんのおっしゃることは、こちらの事務局を言わばマイクにして担当の、これについてきちっと対応ができるところにきちんと伝えと、そういうことだと思います。

私といたしましても、皆さんのおっしゃっている懸念は理解できますので、ここで、そういうご懸念が非常に強くあったということについて、今、私がこういう発言をしているということも議事録に入りますし、テークノートされたことは全て伝えられるという理解しております。

私としては、そういう形で皆さんのご懸念が担当部局に十分に伝わり、そして、結果として適切な対応が行われることを願っております。

事務局としてほかにございますでしょうか。

【森田臨時委員】 すみません、私のほうから。

【野川部会長】 森田委員。

【森田臨時委員】 野川部会長、ありがとうございます。

本日は、ウェブ会議ということで、本来であれば、我々もウェブで参加することを考えていたわけですが、この案件がありまして、国土交通大臣宛てに私から本件に関する申入れもさせていただきます。

本日は、野川部会長のお許しを得て、本来はウェブ会議にもかかわらず、我々船員代表5名は、こうして国土交通省に直接伺って、本件について生の声をしっかりと受け止めていただきたいということで参ったわけでございます。

たまたま今回は、本件が報道されて、カボタージュに風穴が空けられかねないということが現に分かったから、よかったですけれども、これがまた違う形で、我々の知らないところで、様々な行政を裁量的にされる、あるいは特例の上に特例を重ねるといくなると、何を我々が、業界、あるいは関係者として守らなければいけないルールなのかというところが、どんどん分からなくなってくるので、ここは、何度も何度も我々のほうから申し上げておりますが、海事局として、あるいは国土交通省として、このカボタージュ堅持については業界・関係者の総意だということを踏まえた行政をしていただきたいと思えます。このことは本当に強く申し上げておきたいと思えますので、よろしくお願ひします。

これは、もちろん野川部会長が先ほどおっしゃったように、船員部会のマターではないのかもしれませんが、ここに国土交通省海事局のお歴々がいらっしゃるわけですから、よく伝えていただいて、局内でしっかりと共通理解を図った上で、本件に関してはしかるべき対応をしていただきたいと、そのことは申し上げておきたいと思えます。よろしくお願ひします。

【野川部会長】 ありがとうございます。次長、お願いします。

【多門海事局次長】 私が本日、こちらのほうに出席している立場というのは、主に船員行政の担当の立場ということでもあるんですけれども、一昨日、森田組合長のほうからもお話があったとおり、11月25日、国土交通大臣宛てにカボタージュ規制の堅持についてということで申入れをいただいております、その中でもカボタージュ規制の壊滅につながるのではないかと、内航の安定的な海上輸送体制の確保に支障が出るのではないかと、ということで、そういったご懸念、十分承知をいたしております。

要請のありましたカボタージュにつきましては、既にご案内のとおり、国家安全保障、国内海運産業の保護などの観点から、大変重要な制度であるということは、船員行政担当

の立場以外の立場からしても、我々は十分に認識をしているところでございます。

また、外国籍船が国内の旅客輸送を可能とするような特例措置を設けた場合に、それがいわゆるアリの一穴となってしまう、広く既存の国内輸送に波及するのではないかという懸念についても、私ども十分に局の中では協議をしているところでございます。

ただ、先ほどから申し上げているとおり、この会社が新型コロナウイルスの影響下において、国による要請がなされた結果、日本では唯一、全ての営業が完全に停止しているという状況でございます。非常に厳しい経営状況にあることも考えていく必要があるというのも事実だと思っております。

本日いただいたご意見、ご懸念の点については、しっかり部会長からもご指示いただきましたとおり記録に残し、局長のほうからも会見での発言もあったと思いますが、局内でも十分その点を考慮し、今後、検討を進めてまいりたいというふうに考えております。

以上でございます。

【野川部会長】 ありがとうございます。はい、森田委員。

【森田臨時委員】 多門次長がおっしゃられたことは途中まではよかったのですが、「ただ」と言われると、コロナ禍の影響を受けて営業が立ち行かない状況にあるから、労働者側の懸念については分かったけれども、何かやらざるを得ないよと遠回しに言われているとしか思えないので、パナマ籍船で国内周遊はしめせんと、それをはっきり言っていただきたい。

【野川部会長】 はい、次長。

【多門海事局次長】 そういったご懸念の点も含めて、我々、丁寧に慎重に考えていきたいというふうに考えています。

【野川部会長】 この船員政策課とそれから担当の次長のおっしゃられることは、ここまでだというふうに一生懸命おっしゃっていることなんですけれども、部会長として私、申し上げますと、最初のご懸念の今回、たとえコロナで非常に経営が大変だといっても、それとは性質の違う話であって、カボタージュ、何とか規制を維持してほしいというご懸念、これは十分に理由があることですから、テークノートいたします。

あと、最後に森田委員のおっしゃったこと、つまり、これが一つのきっかけとなって既成事実とか、そういうことになり得る可能性があるもので、そういう点からもよく考えてほしい。これは、私も十分に伝えて、例えば今回だけはとか、理由なしに進められるようなことのないように、そこはきちんとテークノートしておきたいと思えます。

【森田臨時委員】 野川部会長もやっぱり理由なしにとおっしゃいますが、理由があるわけですね。その理由というのは、JR九州高速船が今回のコロナ禍で経営が全くできていない唯一の会社だから、これを何とか救済しなければいけないと、これは分かります。

ただ、手法としてカボタージュを緩和する形でやっていただきたいということを我々は申し上げているわけですから、そのことに対する確たる返答を、「ただし」などと後でつけるのではなく、そこでピリオドとする形で、ぜひ言っていただきたい。

【野川部会長】 いえいえ、ご懸念の点は分かります。いろいろと敷衍すれば、こういうことが起こり得るということを考えますので、明確な発言というのをお求めになる気持ち、よく分かります。

ただ、いいですか、仕組みの問題があります。海事局全体の中で、カボタージュについて担当する部局を例えば越権するということはできませんので、さっきから申し上げているように十分にお伝えするという中で、しかし、例えば、我々としてはコロナウイルスで大変だという気持ちも分かっていますみたいなことまで付け加えるのではなくて、委員の皆さんがおっしゃったようなことをきちんとお伝えする。これ、議事録また照会されますよね。その中で、これ、ちょっと趣旨違うじゃないかということであれば、どうぞ遠慮なくご指摘をいただきたいと思います。

部会長としては、さっきから申し上げているように、ご懸念は非常によく分かります。そのご懸念の中でも、担当部局にお伝えいただきたいのは、今回のコロナウイルスの問題とカボタージュの問題というのは明確に切り離していただきたいということと、今回の問題だけではなくて、これが一つのきっかけとなってカボタージュ規制に悪い影響を及ぼすことがないように、しっかり考えていただきたい。これについては、特に強くお伝えをしていただきたいというふうに思っております。

すみません、時間も大分過ぎましたので、この辺でよろしいでしょうか。

それでは、ほかに何かございますでしょうか。よろしければ、事務局にお返しいたします。

【岡村労働環境技術活用推進官】 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130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会議にご出席いただき、ありがとうございました。

— 了 —