

平成21年 9月28日

於：国土交通省3号館11階特別会議室

交通政策審議会海事分科会

第9回船員部会

議事録

目 次

1. 開 会	1
2. 議 事	
議題 1 . 船員に関する特定最低賃金の改正について	1
議題 2 . 平成 2 0 年度船員需給総合調査結果について	3
議題 3 . 船員労働災害防止優良事業者の認定について	5
議題 3 . 船員派遣事業の許可について (非公開)	
3. 閉 会	7

【 出席者 】

(委員及び臨時委員)

公益代表 小杉委員、竹内委員、山村委員、井山委員、田付委員、田原委員

労働者代表 高橋委員、田中委員、中澤委員

使用者代表 小比加委員、小坂委員、林委員、三木委員

(事務局)

国土交通省 小野海事局長、大黒海事局次長、

海事人材政策課 稜川海事人材政策課長、久米雇用対策室長、川上企画調整官

運航労務課 西村運航労務課長、三沢安全衛生室長

海技課 尾形海技課長

開 会

【川上企画調整官】

それでは定刻になりましたので、ただいまから交通政策審議会海事分科会第9回船員部会を開催させていただきます。

事務局の海事局海事人材政策課の企画調整官でございます川上と申します。よろしくお願いいたします。本日は委員及び臨時委員17名中今のところ13名のご出席になりますので、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。最初に「議事次第」、その後「配付資料一覧」、「資料1」、「資料1」の後に「資料1」の「参考資料1」、「参考資料2」がございます。その後に「資料2 船員受給調査の報告書の概要」、「資料3 船員労働災害防止優良事業者の認定について」、「資料4」で「派遣事業の許可について」、その後に「資料4 - 1」として「派遣事業の許可について」とございます。もし過不足がありましたら事務局のほうにお伝えいただければ、すぐ差しかえますのでよろしくお願いいたします。

それでは議事次第に入りたいと思います。小杉部会長の司会進行をよろしくお願いいたします。

議題1．船員に関する特定賃金の改正について

【小杉部会長】

前回から今回の間に、政権交代ということが起こりまして、皆様大変忙しい中ご参集をいただきまして、ありがとうございます。こういう中でありますけれども船員部会としては、きちんと職務を遂行するということでやっていきたいと思いますので、どうぞご協力をよろしくお願いいたします。

それでは、早速議事を進めていきたいと思います。議題1の「船員に関する特定最低賃金の改正について」でございます。本議題については、漁業（遠洋まぐろ）最低賃金専門部会及び漁業（大型いか釣り）最低賃金専門部会を設けて審議を行っていただいておりますので、まずそれぞれの部会における審議経過のご報告をいただいた上で、審議をすることとしたいと思います。両専門部会長として審議をまとめていただいた田原専門部会長からご報告をお願いいたします。

【田原臨時委員】

それでは、初めに遠洋まぐろ最低賃金専門部会について、ご報告いたします。専門部会は9月15日の14時40分から開催いたしました。初めに委員の紹介が行われ、その後専門部会長の選任について諮られ、私が専門部会長に選任されました。

続きまして、海事局から諮問の趣旨説明があった後、関係船員及び関係使用者に対する意見聴取に関する官報公示を行ったものの、意見の申し出はなかった旨の報告が行われました。

続いて、水産庁から遠洋まぐろはえなわ漁業の状況について、海事局から当該漁業の賃金実態及び労使間協定の状況、陸上労働者にかかる最低賃金に関する状況等について、それぞれ資料に基づき説明が行われました。その後最低賃金額の検討に入り、まず労使双方から意見が述べられました。使用者側からは漁業利益が数年間継続してマイナスという、極めて厳しい状況であること、この10年間で隻数が5割減となっている等、非常に厳しい経営環境に置かれていることから、据え置きとしてもらいたいとの意見が出されました。一方労働者側からは、現在の遠洋まぐろ漁業の置かれている状況は理解しているが、賃金支払い実態はプラスとなっており、近年の最低賃金額は平成19年度に200円アップしたのみであり、最低賃金額を引き上げるべきとの意見が出されました。労使の意見に相違がありましたので、私から審議を一時中断して労使で協議していただくことといたしました。

再開後、労使双方から公益委員の裁定を求める旨の発言がありましたので、最低賃金をめぐる状況について遠洋まぐろ漁業に関する労使間協定賃金については、すでに妥結したものはすべて据え置きであること、地域別最低賃金改定の目安については、地域別最低賃金額が生活保護水準を下回っている一部都道府県を除いては、現行水準の維持を基本として引き上げ額の目安は示されなかったこと、標準生計費や陸上労働者の給与はほぼ横ばいであり、また人事院勧告はマイナス改定である状況を踏まえて、今年度の最低賃金額は据え置きということをご提案いたしまして、労使の各委員の了承をいただきました。したがって、専門部会としては、資料1の1番のとおり遠洋まぐろ最低賃金については、最低賃金額192,200円の改定は行わないことが適当であるという結論といたしまして、平成21年度遠洋まぐろ最低賃金専門部会は終了いたしました。

続きまして、漁業大型いか釣り最低賃金専門部会についてご報告いたします。専門部会は同じく9月15日13時から遠洋まぐろに先立ち開催いたしました。初めに委員の紹介が行われ、その後専門部会長の選任について諮られ、私が専門部会長に選任されました。

続いて、海事局から諮問の説明趣旨があった後、関係船員及び関係使用者に対する意見聴取に関する官報公示を行ったものの、意見の申し出はなかった旨の報告が行われました。

続いて、水産庁から大型いか釣り漁業の状況について、海事局から当該漁業の賃金実態及び労使間協定の状況、陸上労働者に係る最低賃金に関する状況等について、それぞれ資料に基づき説明が行われました。その後最低賃金額の検討に入り、まず労使双方から意見が述べられました。使用者側からは、過去の経緯は理解しているが、非常に厳しい経営環境にあり、また労働者の賃金水準等を考慮すれば、最低賃金を引き上げる状況にはなく、労働者側の理解が得られれば据え置きとさせてもらいた

いとこの意見が出されました。

労働者側から、当初の約束を果たしてもらいたい。平成19年度の合意に基づき、400円引き上げるべき趣旨との意見が出されました。労使の意見に相違があり、使用者側も過去の経緯については理解を示していることから、私から審議を一時中断して、使用者側で協議していただくことにいたしました。

再開後使用者側から、現在は最低賃金を引き上げる状況にはないが、過去の経緯を尊重して400円引き上げることを了承する旨、意見が出されました。労使の意見を踏まえて、今年度の最低賃金額については、400円の引き上げを提案し、労使双方の意見、各委員の了承をいただきました。したがって、専門部会としましては、資料1のナンバー2のとおり、大型いか釣り最低賃金については、最低賃金額196,000円を196,400円に改定することが適当であるという結論といたしまして、平成21年度大型いか釣り最低賃金専門部会を終了いたしました。以上を持ちまして、遠洋まぐろ及び大型いか釣り最低賃金専門部会の経過及びその結果についてのご報告を終わります。ご審議のほどよろしくお願いいたします。

【小杉部会長】

田原部会長ありがとうございました。ただいまのご説明について、何かご質問等ございますでしょうか。特になければ船員に関する特定最低賃金、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ついては、資料1の案のとおり決定したいと思います。よろしいでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

【小杉部会長】

それでは、資料1のとおり決定し、海事分科会長に報告することといたします。

引き続きまして、議題2の平成20年度船員需給総合調査結果について事務局からご報告をお願いいたします。

議題2．平成20年度船員需給総合調査結果について

【久米雇用対策室長】

平成20年度船員需給総合調査報告書の概要について説明をいたします。本調査は海上労働における船員の需給状況を把握することにより、船員職業安定対策等の船員行政に資することを目的に毎年10月1日現在で実施しているものであります。調査内容は外航、内航、旅客船、漁業の各部門別に船員数、採用状況、退職状況、そして年齢構成を労務団体別、漁業別に調べたものであります。なお、本調査の概要の数値は、報告された調査票に基づき集計したものであります。本年度の回収率は98.

6%でありました。各労務団体に加盟している会社と報告書の調査対象数に差異があることについてはご理解をお願いしたいと思います。

まず1ページを見ていただきますと、これは船員需給総合調査により集計した船舶所有者の数、及びその船舶所有者が保有する船舶数の推移を記載したものであります。平成20年10月1日現在の調査時点での報告であります船舶所有者数は289事業者、船舶数は98.2隻でございました。前年に比べて、船舶所有者については事業者減、率にして3.3%の減少。船舶数について57隻減、約6.1%減少となっております。

続きまして、2ページでございますが、2ページの上段については労務団体に加盟する船員数の推移について業種別に示してあります。2ページそのものは船員数の推移を示してございます。2ページの下段でございますが、我が国全体の船員数の推移を示しているものでございます。細かい説明については、時間の関係で省かせていただきます。

次に、船員の採用状況と退職状況についてであります。採用者数とその採用者が船員の経験者か未経験者の別に3ページに採用者の採用経路、職歴等について各部門の合計を4ページに。各部門別ごとを5ページから10ページに示しています。また退職者数を11ページと12ページに示しております。数字についてはご覧下さい。

最後に年齢構成でございますが、年齢構成については外航、内航、旅客、及び漁業は13ページ、全体の合計については14ページをごらんいただきたいと思います。船員年齢構成はこれらの表のとおりであります。これを45歳を境に比較したものを、それぞれ15、16ページに記載しております。各部門別に見ると、45歳以上が占める割合は、外航では38%、前年比5ポイント低下。内航は58%、前年比3ポイント低下。旅客船は38%、前年比1ポイント低下。漁業では37%、前年比6ポイント上昇と海運業ではいずれも45歳以上の割合が低下し、漁業で上昇したという形になっております。16ページにまとめた合計では、船員について45歳以上が占める割合は漁業の上昇幅が大きいのが影響し、43%と前年より2ポイント上昇しております。

なお、この船員状況調査は先ほども言いましたように、昨年10月1日現在のとりまとめたものでありますから、本年の4月に報告した平成19年の船員職業安定年報で示したとおり、海運業は昨年秋に米国発端に始まった世界同時不況の直撃を受けて、求人倍率が急速に低下しており、これから行われる21年度のこの調査においては、これまで新人船員の採用拡大の流れが何らかの影響が出るものではないかと思われます。なお、今回の調査結果の詳細については、本概要を含めインターネットで公表するほか、調査報告書としてとりまとめ、関係者に送付する予定でございます。以上でございます。

【小杉部会長】

ありがとうございました。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。よろしゅうございますか。どうぞ。

【高橋臨時委員】

この報告書の8ページの採用経路状況ということで、遠洋まぐろの項目の中で、入職経路の中で他社からの派遣ということで平成20年度113名という記載があるんですが、この他社からの派遣というのはどういう経路で入って来ているか、ちょっと教えていただければと思います。

【久米雇用対策室長】

詳細については、ちょっと手元に資料を持って来ておりませんので、後ほど個別にご報告させていただくということでよろしいでしょうか。

【高橋臨時委員】

はい、結構です。

【小杉部会長】

よろしゅうございますか。ほかに何かございますでしょうか。特にございませんでしたらば、続きまして議題3 船員労働災害防止優良事業者の認定について、事務局から報告お願いいたします。

議題3 . 船員労働災害防止優良事業者の認定について

【三沢安全衛生室長】

運航労務課安全衛生室長の三沢でございます。船員災害防止優良事業者認定制度につきまして、ご説明いたします。まず配付資料の3をお開きください。最初に1.の概要でございますが、この中で船員の災害防止に向けた取り組みの推進を図ることが記載されておりますが、船員の労働災害につきましては、年々減少しているというものの、近年その発生率の減少度合いが緩慢化していると。それと、陸上の労働災害と比較いたしますと四、五倍と非常に高率となっているということが現状でございます。このため、より一層の船員災害防止対策の推進が求められているところでございます。

このような状況下におきまして、船員災害防止に積極的に取り組んでいく必要があるということから、船舶所有者を船舶を所有して運航を行っている事業者につきまして、船員の災害防止に係る安全確保の取り組み等を評価し、適正かつ優良な取り組みを行っている事業者を、優良事業者として認定したものが、優良事業者認定制度でございます。本制度は平成18年度からスタートしたものでありまして、1級と2級の2種類に分類しまして、それぞれ各都市募集を行い、そして検討委員会の場におきまして審査され、そして認定されたものでございます。平成21年度における認定優良事業者は、

1級は16事業者、2級は12事業者、具体的な事業者名は別紙1を見ていただくとおわかりのように、1ページには1級事業者、2ページには2級の事業者を掲載しております。別紙に現在まで認定を受けました優良事業者一覧表を掲載しております、1級には3ページと4ページで、36事業者。2級には5ページから9ページまで、現在まで93事業者となっております。

ここで1級と2級の認定要件について、簡単にご説明させていただきますと、2級の認定要件としたしましては、過去3カ年におきまして、船員法等に係る違反がないということと、それと過去3カ年において、船員の災害発生件数が基準以下であるということが、2つの要件がございます。それと一方、1級の認定要件を申し上げますと、まず2級の認定を受けるということが大前提でございます。そして、過去これは2級は3年ですけれども1級は過去5年間です。5年間において船員法に係る違反がないということと、同じく5年間において船員の災害の発生件数が基準以下であるということが要件となっております。

続いては、2.の認定の効果でございます。これで と は認定証の交付と掲示でございます。 はホームページ等への掲載、 は求人票への記載です。これはここに記載することによりまして、優良事業者であるということがアピールすることができ、かつイメージアップが図られるというメリットがございます。 は認定のロゴマークです。一番下の1級と2級のそれぞれが掲示されておりますけれども、このマークについてそれぞれ事業所あるいは船内におきまして使用が可能になるということでございます。なお、本年度におきまして認定を受けました優良事業者につきましては、船員労働安全衛生月間、ただいま月間活動の展開中でございます。毎年でございますけれども9月1日から9月30日まで、月間を開催しているということでございます。この月間開催中におきまして、地方運輸局等におきまして認定証及び認定ステッカーを交付しているところでございます。以上でございます。

【小杉部会長】

ありがとうございました。本ご報告についてご質問等ございますでしょうか。よろしゅうございますか。

【小杉部会長】

ありがとうございました。これで本日の議事はすべて終了いたしました。ほかに何かご発言等ございますでしょうか。はい、どうぞ。

【川上企画調整官】

次回の部会の日程でございますが、次回10月26日(曜日)14時からを予定しておりますので、よろしく願いいたします。

【小杉部会長】

ありがとうございました。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9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、臨時委員の皆様にはご出席いただきまして、ありがとうございました。

了