

平成22年1月25日

於：国土交通省3号館11階特別會議室

交通政策審議會海事分科会

第11回船員部会

議事録

目 次

1. 開 会	1
2. 議 事	
議題 1 . 平成 2 2 年度海事関係予算 (重要事項) 等について	1
議題 2 . 船員保険法改正に伴う船員の新しい社会保険制度について	6
議題 3 . 船員派遣事業等フォローアップについて	1 1
議題 4 . 船員派遣事業の許可について (非公表)	
その他	1 3
3. 閉 会	1 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 池田委員、高橋委員、田中委員、中澤委員、藤澤委員

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

総務課 新垣企画官

海事人材政策課 吉田海事人材政策課長、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

海技課 清水企画調整官

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11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、川上でございます。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17名中の15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いることをご報告申し上げます。

初めに、配付資料の確認をさせていただきます。まず最初に資料1-1で、海事局の平成22年度の予算概要がございます。次に1-2で、平成22年度の国土交通省関係税制要望の結果概要がございます。1-3で、明日の安心と成長のための緊急経済対策のペーパーがございます。資料2で、船員の社会保険制度がございます。資料3-1で、船員派遣事業の実施状況についてがございます。次に資料3-2で、FOC船等外国船舶への船員派遣についてがございます。資料4で交通政策審議会への諮問についてがございます。資料4-1、船員派遣事業の許可についてという資料がございます。配付資料については以上でございますが、皆様、よろしゅうございますでしょうか。

それでは、議事次第に入らせていただきたいと思います。小杉部会長、司会進行をよろしくお願いいたします。

議題1．平成22年度海事関係予算（重要事項）等について

【小杉部会長】

今年第1回ということで、委員の皆様、今年もどうぞよろしくお願いいたします。

早速議事を進めていきたいと思っております。まず議題1の平成22年度海事関係予算（重要事項）等についてでございます。事務局からご報告をお願いいたします。どうぞ。

【新垣企画官】

海事局総務課の新垣でございます。それでは資料に基づきまして、着席してご説明させていただきます。お手元の資料1-1でございます。こちらは、昨年11月に、要求内容についてご説明させていただきましたが、12月末、政府予算案として決定されたものを、こちらに同じようにまとめてございます。

お手元の1ページをまずご覧いただきたいと思いますが、11月にご説明しましたものと比較しつつ、ご説明したいと思います。予算案の決着でございますが、総額192.1億で、対前年比海事局予算から3%減となっております。行政経費がそのうち73.5億円、独立行政法人の経費が118.6億円ということでございまして、こちらは、要求が205.9億円、約206億円でございましたので、要求に比べますと、約14億ほど減という形での決着となっております。

それで内容でございますが、11月にご説明した際と同じでございます。予算の基本的考え方ということで4つの項目がございますと申し上げましたけれども、これはそのとおりそのままございまして、からまで記載のとおりでございます。

それぞれの項目にどのような予算額となったかということが下の箱でございますが、離島航路の維持・構造改革ということで47.7億円。これは要求額、ほぼそのまま認められております。

次に、フェリー等の低炭素化等による競争力の確保でございまして、こちらは新規に1億円となっております。要求は10億円でいたしておりますが、その下に米印で書いておりますけれども、緊急経済対策の中に50億円、平成21年度第2次補正予算案という形で前倒しで計上されてございまして、その分、第2次補正予算案をもって対応していくという形になってございます。

海洋関係イニシアティブは8.8億円で、要求額から比べますと若干査定されておりますが、ほぼ要望どおりの額となっております。同様に、次の船員の確保育成、離職者対策も若干査定はされてございますが、ほぼ要望に近い額となっております。詳細は、また後ろのほうのページで具体的にご説明したいと思います。海運の安全確保対策等につきましても、これもめり張りで増額したもの、減額したものとございますが、額全体としては若干の査定という形で、ほぼ要望どおりの額で決着している形になってございます。

次の2ページでございますが、これが全体を数字だけでまとめたものでございまして、行政経費のところをご覧いただきますと、小計の欄が海事局の行政経費でございますけれども、対前年比では約3%、1.028倍ということになってございます。独立行政法人経費を合わせたトータルでは約3%減でございますが、特に船員の確保育成対策、離職者対策にてこ入れしなければならないということで、行政経費は増となっております。

個別の項目につきまして若干詳しくご説明したいと思いますが、まず3ページ目、離島航路の維持・構造改革ということでございまして、こちら、額につきましては先ほど申し

上げたとおりでございますが、内容といたしましては、21年度、今年度やっております事業とほぼ同じ内容で対応していくということでございます。

具体的には、中身はご覧のとおりでございますが、特に、下の箱の真ん中のほうにございますが、離島航路の構造改革支援も推進していくということで、集中改革期間の2年目ということも着実に取り組んでまいりたいと、このようになってございます。

続きまして4ページ目でございますが、こちらは、先ほど申し上げましたように1億円余りの予算措置がなされておりまして、「連携」と矢印が書いてある下に「平成21年度第2次補正50億円」とございますけれども、これが、ここに記載のような対象機器を例に、船舶の高度な低炭素化に資する設備の導入に当たっての補助をしますという予算となっております。これと連携を図りながら対応してまいりたいと、このようになってございます。

続きまして5ページ目から8ページ目までは、海洋関係イニシアティブということで、特に船舶の環境性能を改善していく等の技術開発の関係でございますけれども、この政策群の予算でございます。こちらは後ほどごらんいただければということで割愛させていただきます。

続きまして9ページでございますが、船員の確保育成、離職者対策ということで、まず、船員雇用促進対策事業費補助金でございます。こちらは9,700万円ということでございますが、10月時点では5,500万円の要求でございましたが、特に若年船員の雇用情勢が厳しくなっていることを踏まえ、財政当局とも調整いたしまして、要求額よりも上回る額で予算措置をさせていただいているということでございます。

続きまして次の10ページでございますが、船員の離職者対策ということで、要求額からは若干査定がございますけれども、3億3,000万円弱の予算をもちまして、離職者対策にも万全を期してまいりたいと考えております。

次の11ページでございます。こちらは要求した内容のとおりで、11月にご説明した内容の重複になりますけれども、航海訓練所におきまして、小型練習船の代替建造の調査を行っていくということで3,000万円の予算となっております。

続きまして12ページでございますが、アジア地域の船員養成を支援していくということで、こちら要望したとおりの額となっておりますけれども、3,500万円ということで予算が認められてございます。

続きましてマラッカ・シンガポール海峡の安全確保対策、こちら3,400万円という

ことで要望したとおりの額で予算措置をされております。

それから14ページの海賊対策でございます。こちらも若干査定されて減額となっておりますが、アジア地域の船員を中心にセミナーなどを実施する予算として400万円が措置されてございます。以上が予算関係の概要でございます。

続きまして資料1-2に基づきまして、国土交通省関係税制の改正要望というものでございます。私のほうからは海事局関係を中心にご説明したいと思いますが、税制改正につきましても、11月に一度ご説明しましたように4つの柱で要望内容を取りまとめておりまして、からまで記載がでございます。この中で海事局関係が紹介されておりますのが、

の「我が国の活力・成長力の強化」のところでございまして、まず1、成長力・国際競争力の強化という項目の中の3つ目の黒字、強調印字、丸のところですが、国際船舶の登記に係る特例措置の延長ということで、若干の税率の見直しがございましたけれども、登録免許税の軽減措置を2年延長することになっています。

それから、次の2、地域の自立・活性化の中で、同じく3つ目の強調印字のところ、中小企業投資促進税制の延長とございます。こちらは特に内航海運業界の皆さんの船舶の建造投資に係る税制でございますが、こちらは特例措置を2年延長するというところで盛り込まれております。

そのほか、固定資産税などの要望も認められてございますが、この資料が国土交通省として大きな項目ということで以上となっております。あと一つ、関連ということで申し上げますが、1の成長力・国際競争力の強化ということでスーパー中樞港湾関係でございますが、こちらの外貿埠頭公社と指定会社等、事業経営主体がございすけれども、この経営主体の大規模コンテナ埠頭に係る固定資産税の特例措置の3年延長と、新たな特例措置が創設ということになっています。以上でございます。

【小杉部会長】

ありがとうございました。

【川上企画調整官】

続きまして資料1-3でございますが、明日の安心と成長のための緊急経済対策について、ご説明させていただきます。

海運業では、船員の高齢化等によって大幅な船員不足となることが懸念されておりますけれども、もともと海運事業者は比較的中小企業が多いことから、採用直後の若年船員さんの雇用を促進するための一定の支援が必要だという認識がございす。そのため、新卒

の若年船員を計画的に採用して訓練等を積ませる海運事業者を支援することを内容とする船員計画雇用促進対策事業を設けておりまして、これを活用して新卒若年船員の採用をサポートしてまいりました。

しかしながら、昨今の経済情勢により、特に新卒の船員就職希望者を取り巻く状況が非常に厳しい状況になっており、こうした人たちの就職を支援する必要が出てまいりました。このため、上記船員計画雇用促進対策事業などの各種支援策を最大限活用し、ニーズに即した支援に重点化をいたしまして、現場における事業者への周知徹底及び当該事業の迅速な処理を行うことにより、若年船員の採用計画を確実に雇用につなげていくという内容の経済対策をまとめました。平成21年12月8日の閣議決定でこのことが盛り込まれておりまして、の具体的対策の1の雇用の(4)緊急雇用創造の拡充の「その他」のところに、海運事業者の計画的な雇用確保支援による若年船員の就職の促進という内容が設けられてございます。

なお、この項目は、特に追加の予算出費を想定しているものではございませんので、2次補正予算の内容ではないことを申し添えておきます。説明は以上でございます。

【小杉部会長】

ありがとうございました。

それでは、今の資料1-1、1-2、1-3のご説明について何かご質問、ご意見等がございますでしょうか。

【小比加臨時委員】

資料1-3で、船員雇用促進対策事業が今まで掲げられていて、それを採るに当たって、なかなか条件が厳しかったというところ、かなり大手のオーナーさん、オペレーターさんあたりが主体になっていると思うんですけども、今年度の新卒者の求職の状況というのが、対前年度に比べたら50%を割る数字が現実に出てきているわけですね。この船員雇用促進対策事業で、その辺のところをてこ入れする考え方というのは何かございますでしょうか。

【川上企画調整官】

これは3つスキームがございまして、1番目はグループ化、2番目は資格取得、3番目は6カ月のいわゆるトライアル雇用でございます。特に3番目の6カ月間のトライアル雇用につきまして申請が多いものですので、ここのニーズが高い点を踏まえて、計画を確実に雇用につなげる効果をねらっております。

【小比加臨時委員】

特に今までと変えてどうのという考え方じゃないということですね。基本的には、従来の仕組みをいろいろ使って、その使用を促す考え方だという理解でいいんでしょうか。

【川上企画調整官】

はい、そのとおりでございます。既存のスキームをうまく、最大限使って、雇用効果をねらうという内容でございます。

【大黒海事局次長】

先ほど、予算の中でもご説明しましたけれども、当初要求に比べて、査定の段階でその点も踏まえて新規雇用の部分についての補助を確保したといった点でございます。確かに私どもの海技教育機構の卒業生の就職、今、活動中でありますけれども、その状況を見てもなかなか厳しい状況が見てとれますので、そういうものを促進する意味で、この制度をより活用していくということだろうと思います。

【小比加臨時委員】

ありがとうございました。

議題2 . 船員保険法改正に伴う船員の新しい社会保険制度について

【小杉部会長】

あとよろしいですか。ほかに何かご質問、ご意見はございませんでしょうか。

では、ないようですので、次の議題に移りたいと思います。議題2の船員保険法改正に伴う船員の新しい社会保険制度について、事務局からご報告をお願いいたします。

【久米雇用対策室長】

雇用対策室の久米でございます。私のほうから説明させていただきます。資料2を見ていただきたいと思います。カラー刷りのポンチ絵2枚になっておりますが、船員の新しい社会保険制度については、法律等が既に改正されてご承知の方が多いと思いますが、雇用保険等の一部を改正する法律が本年1月1日より施行されましたので、本年1月からこのように変わったということで、おさらいの意味も含めて資料としてまとめさせていただきました。

左端、現行でございますが、昨年末までは船員保険ということで、失業、職務上疾病、職務外疾病等も含めて一つの船員保険として取り扱われておりました。ただ、厚生年金のほうは、昭和61年に年金制度全体が統合された際に、船員保険に入っていた部分が分離

された状況でございました。

本年1月以降、船員保険については職務上疾病・年金部門が労働者災害補償保険制度に、失業部門が雇用保険制度に統合された形になっています。したがって、船員に対しても、労働者災害補償保険及び雇用保険が適用される形になっております。

それから、職務外疾病部門及び職務上疾病部門のうちの労働者災害補償保険でカバーされていない船員独自のもの、例えば行方不明手当や傷病手当の上乗せなどがございますが、それらについては、引き続き船員保険制度において運用されることになっております。なお、船員保険特別会計も廃止され、それぞれの運営主体についても変更になっております。詳しくはこの資料を見ていただきたいと思います。

次に、失業給付等についてご説明させていただきます。実際にどこで手続等をやるかということですが、これまでは船員保険の失業保険金等の給付については、地方運輸局において受給を行ってきたところですが、本年1月1日から、資料のとおりでございます。基本的には、従来、行っていた窓口で行うということですが、船員保険の手続を行っていた社会保険事務所が廃止になりましたので、今後は公共職業安定所、いわゆるハローワークで取り扱う形になっています。

それで、失業保険でございますが、船員さんの失業給付についてでございますが、船員になろうとする方の支給は、引き続き地方運輸局で行うことになっています。そのため、失業し、船員として再就職しようとする方は、地方運輸局に出頭していただき、給付に係る手続をしていただくこととなります。4週間に1回の失業の認定についても、地方運輸局に出頭していただくということで基本的には従来と変わりません。そのほかについては、今まで社会保険事務所に行っていた部分について、ハローワークという形に窓口が変更になるということでございます。

次に、一番下の箱でございますが、助成金制度でございます。今年の補正予算で海運事業者等雇用調整助成金を、いわゆる雇調金でございますが、計上いたしまして、支給してきたところですが、これは12月31日までの暫定的な制度でございます。1月1日以降、今後は陸上にある雇用調整助成金制度の対象になるということでございます。これらの手続きは、12月までは海運事業者等雇用調整助成金ということで運輸局の窓口で受け付けておりましたが、今後は、陸等にある既存の制度と同様な形になりますので、都道府県の労働局のほうに申請していただくこととなります。

そのほかにも、その他助成金ということで、特別な職種にかかわる助成金以外で、一般

の助成金についても、船員保険ではなかった制度も、今後、船員も基本的には対象になるということですが、これにつきましても都道府県の労働局、つまり厚生労働省の出先機関でございますが、ここに行って手続をしていただくこととなります。なお、制度の周知等については、地方運輸局でも行うこととなっております。以上でございます。

【小杉部会長】

ありがとうございました。かなり実務的な問題だと思いますけれども、何かご質問、ご意見はございませんでしょうか。どうぞ。

【小比加臨時委員】

雇用調整助成金は昨年7月から申請受け付けを始めていて、たしか年末の時点でもまだ給付されていないと伺っているんですけども、その辺の見通しのほうはいかがなものなんでしょう。

【久米雇用対策室長】

昨年の11月まで申請していただいたもので、審査を終了したものについては、昨年中に支給させていただきました。

【小比加臨時委員】

それは全国一律、ほとんどそうなんですか。

【久米雇用対策室長】

そうです。

【小比加臨時委員】

というのは、私は、新年に入って、7月から申請していた事業者から、いまだもらっていないという話を聞いているんですけども。

【久米雇用対策室長】

審査の過程で、書類等でちょっと不備があって再提出等していただいた関係で11月末までに審査が終了しなかったものにつきましては、年内には払っていないということがございます。基本的には、11月までに申請していただいて、審査して問題ないものにつきましては、厚労省に依頼して12月中に支払いを終えているということがございます。ただ、11月末の時点で、書類等で若干の不備があって、追加提出等をお願いしている事業者さんが数社ありまして、その分についてはまだ払っていません。

それから、この制度は、12月末までに雇用した事業者さんが対象となりますので、その方々については、1月末、今月末まで申請していただくこととなっております。ただ、

実は社会保険庁がなくなった関係で、会計処理が事後処理になっておりますので、早急に金額等を算出して今年度中に確実に支払わないと、逆に制度として支払われなくなるという事情があります関係で、事務的には、今、急ピッチに作業させていただいている状況でございます。

【小比加臨時委員】

はい、わかりました。

【小杉部会長】

よろしいでしょうか。ほかにございますか。どうぞ。

【池田臨時委員】

本年1月から新しい社会保険制度の適用ということになりまして、従来は、船員の立場から見ますと、資料2の1ページ目の左にありますように、失業保険、職務上の疾病・年金、職務外の疾病、これらすべて含めて船員保険の適用状況について、雇い入れの際に、雇い入れ公認時にすべてこれらがチェックされていた。過去、この船員保険法の適用について、いろいろ要請を行って窓口でのチェックを行ってもらうようになりまして、この保険の制度の適正運用が図られてきて、船員から見れば非常にいい運用が今までされてきました。

今回の統合になりまして、雇用保険につきましては厚生労働省、労災の部分につきましても厚生労働省ということで、都道府県の労働局に移管された。ただ、船員保険が独自で持っていました給付の部分、行方不明とか、傷病手当の上乗せ部分、これらについては、全国健康保険協会の船員保険協議会のほうで運営します。徴収については、日本年金機構のほうでやるということで非常に複雑な仕組みになっております。

私たちのほうは、今回の統合に伴いまして、やはり雇い入れ公認時に船員保険への窓口でのチェック、運輸局の窓口でのチェックという、今まで一番機能していた機能がどのようになっていくのか、ここを効率的に完全にチェックしているシステムを再構築する必要があると認識しております。

これらについて、ぜひとも国交省におかれましては、厚労省、年金機構等の関係機関と十分連携をとりながら、保険の適用が今までどおり完全になされていることをチェックしていただく仕組みをつくっていただきたいという考えを持っておりますので、よろしくお願いいたします。

【小杉部会長】

今のご意見についていかがですか。

【西村運航労務課長】

池田委員からお話がありました保険の雇い入れのときの、公認ではなくて、今は届け出になっておりますけれども、所管そのものは厚生労働省の保険制度ですけれども、我々としてもきちんとチェックをし確認する作業は当然ながら、従来やっています。今、ご説明されたように保険そのものが3つに分かれまして、労働局なり年金機構のほうに業務自体が移ったということで、我々もそちらの関係者ともいろいろ調整を重ねているところです。

それで、届出の際チェックし確認する時に、どうしても物理的に資格要件等で時間のかかるものがありまして、ちょっと細かい話ですが、窓口で保険に入っていないのではないかを労働局に確認の連絡をして、労働局で入っていないかどうかを確認していただく作業にかなり時間がかかるものもございます。そういったものは、窓口ですぐに確認することが困難なものもあります。そういったものも含めて、今おっしゃっていたご意見も聞いておりますので、どうするのが一番適切になるのか、中身についてきちんと調整して、できれば従来の仕組みがいいんですけども、そうやってできないものについては、どのように届け出の際にチェックするのが一番適切かを考えていきたいと思っております。

【小杉部会長】

今のお答えでよろしいでしょうか。どうぞ。

【池田臨時委員】

従来どおりの取り組みに努力していただけるということなんですけれども、特に昨年既に事業者に対しては、この制度の切りかえに伴って厚労省側への申請等をするようにということで指導等が出されている。事業所のほうにはその通達が行っていると我々のほうも認識しております。

ここがなされているのかどうかということを事前に申請状況をチェックしていれば、個人の問題は今までと一緒に、手続が後になることについてはわかるんですけども、事業所そのものがやはりきちっと保険制度の申請をして、加入しているかどうか。このことについてだけは事前にチェックすることによって相当簡素化というか、チェックでも図れるんじゃないのかと認識しておりますので、そこをすることによって、例えば3週間であるとか、事業所についてはすぐできる、個人のほうでは後でもという形になってくるんじゃないかと思っておりますので、効率的にチェックしていただけて、なおかつ完全に船員が守られる仕組みをぜひともお願いしたいと思っております。

【小杉部会長】

今のはご要望と思いますが、いかがですか。

【西村運航労務課長】

全くおっしゃるとおりなんですけれども、まさに効率的にきちんとチェックできるものを考えていきたいと思っています。この1点だけのご理解いただきたいと思うんですけれども、物理的に時間がかかってできないものも厚労省とこちらの間ではありますので、その辺はご理解いただいた上で、中身については我々はきちんと制度をつくっていききたいと思っています。

議題3．船員派遣事業等フォローアップについて

【小杉部会長】

よろしいでしょうか。ほかに何かございますでしょうか。

他になければ、議題3の船員派遣事業等のフォローアップについてに移らせていただきます。本件につきましても事務局からご報告をお願いいたします。

【久米雇用対策室長】

それでは、昨年12月21日に開催しました第10回船員派遣事業等フォローアップ会議について、ご報告を申し上げます。資料については、資料3-1、3-2でございます。

同会議は、船員派遣事業等を法制化するに当たり設置されました船員職業紹介等研究会における議論を踏まえた関係者間の調整の結果、船員派遣制度等については、施行の状況を勘案して、必要に応じて検討を加え、その結果に基づいて必要な処置を講ずることが適当であり、そのため官労使によるフォローアップの場を設けるとの合意に基づいて、平成17年より年2回ペースで開催しておりまして、昨年12月の会議は10回目の開催でございました。通常、フォローアップ会議におきましては、船員派遣事業者の事業場監査の結果をご報告申し上げた上で、さまざまな議論をいただいております。今回も36の事業者の事業場監査結果をご報告申し上げたところでございます。

報告の詳細につきましては、お手元の資料3-1をご覧くださいと思います。中身につきましては時間の関係がありますので、割愛させていただきたいと思います。この報告の後に、さまざまなご議論をいただきまして、特に前回の会議の際にも問題となりました、期間雇用を行っていた派遣事業者のその後の対応につきまして報告の際、厳しいご意見等が出され、今後とも注意深く経緯を見守っていくこととなりました。

また、同会議の質疑に対する回答において、当方の不手際によって一部誤りがございました。これにつきましては、同会議の委員の皆さんに対しましては、訂正のご報告を既にさせていただいているところでございますが、改めてその中身についてここでご説明させていただきたいと思っております。

その質疑の内容でございますが、F O C 船等外国船舶に船員を派遣する場合の雇入れの届け出はどうなっているのか、またF O C 船等外国船舶に派遣されている間の船員保険の付保はどうなっているのかというものでございました。

これに対しまして、当方からは、派遣元が予備船員認定を受ける必要があり、予備船員となることで船員保険の付保が可能である、という回答をさせていただきました。これに対する訂正について、今からご説明させていただきます。資料の3 - 2「F O C 船等外国船舶への船員派遣について」をご覧ください。

この資料の一番上の固まりにありますように、外国船舶に乗り組む船員の労働関係につきましては、旗国主義という原則から日本の法律、この場合は船員法、船員保険法ですが、これらは適用されません。しかしながら、船員職業安定法におきまして、F O C 船等外国船舶に派遣されている船員については、幾つか特例がございます。まず、同法第9 2 条第1 項により、外国船舶に派遣されている船員は、船員法第2 条第2 項の予備船員とみなすとされておりまして、これによりまして、当該船員につきましては、予備船員認定を受ける必要はないということでございます。

次に、同法第9 3 条第1 項により、当該船員は、船員保険法第2 条の被保険者に含むとされておりまして、何ら手続きをする必要はなく自動的に船員保険の被保険者となります。

なお、先ほどご説明させていただいたとおり、本年1月の船員保険制度の改正によりまして、船員保険は、所謂健康保険相当分と、船員労働の特殊性に応じた特殊給付を行うのみの制度となりました。今までの船員保険における労災保険相当分、及び雇用保険相当分につきましては、それぞれ一般制度である労災保険制度及び雇用保険制度に統合されまして、当該船員もそれぞれの保険制度の対象となっております。

一方、外国船舶派遣の実施に際しましては、この資料の上段にありますように、船員職業安定法第8 8 条により、派遣先責任者の選任等の派遣先に関する規定は適用されません。ただし、派遣船員の労働関係の保護の観点から、特例2とありますように、派遣元に対して、船員職業安定法第6 6 条第2 項により、派遣先責任者の選任等の派遣船員の就業が適正に行われるために必要な措置を、派遣先が講ずる趣旨を定めた船員派遣契約の締結を、

義務づけております。

さらに、第64条第3項により、派遣先が講ずべき派遣船員の就業が適正に行われるために必要な措置を記載した書面を添付し、派遣期間、派遣船名等を明記した外国船舶派遣届出書を、派遣元事業主が国土交通大臣に提出することを義務づけ、外国船舶への派遣の適正な実施を図るようにしているところでございます。

以上が、フォローアップ会議での回答に対する修正でございます。これで、昨年12月に行われました第10回船員派遣事業等フォローアップ会議のご報告を終わらせていただきます。

【小杉部会長】

ありがとうございました。今のご説明についてご質問等はございますでしょうか。よろしいですか。

5. その他

これで所定の議事はすべて終了いたしましたけれども、何かございますでしょうか。どうぞ。

【池田臨時委員】

2点ほどございますので、よろしく願いいたします。まず1点は海賊問題についてですけれども、海賊問題につきましても、昨年11月にITFの船員部会におきまして、世界的な船員組合の総意として新たなポリシーが採択されております。今まで本組合も政府に対しましては、主権のもとに海洋基本法に基づいて邦船、法人の保護等を要請し、警備行動等もお願いしており、効果は上げているとは思っております。また、いろいろな対応をしていただいていることについては感謝申し上げます。

ただ、今ソマリア沖の東方海域においてもそうですし、アデン湾の海域においても、これらの対策を講じているにもかかわらず、まだなお海賊問題、あるいは武装強盗事件が続発し、船員が拉致される事件が相次いでいることから、ITFの船員部会では、従来の方針、ハイリスクエリアを航行する場合には、安全回廊、コリドーを通ることによって事前の連絡等を受けて認めてきたという方針が全体的な方針ですけれども、11月の会議では、これらを根本的に変えまして、ITFでは、例外的な状況を除いて、船舶がその海域に就航すべきでないという基本的な考え方のもとに新たなポリシーを採択しております。

この例外的な措置、状況を除きということにつきましては、海軍力のある 海軍力と

いう表現は我が国は適切ではありませんけれども、ITF全体、世界的には海軍力により密接に機敏に保護されている、あるいは適切な海軍によるエスコートを有する船団の中に存在するとき、あるいは船舶が低リスクの状態にあると分類でき、かつ保護対策が講じられていると証明できる状況にあることという状況においてのみ、これが認められると。これらの海域に就航するのを拒否する船員につきましても、船員が不利益をこうむるべきではないという新たなポリシーを採択しております。

私ども、日本政府においてもいろいろな対応をとっていただいておりますけれども、これらの低リスクにある状態にあるかどうか、船員に正しく伝えていかなければならない。適切かつ正しい情報が船員に対して届く体制というものを官労使、官民挙げてつくり上げて、日本商船隊の船員に、日本はしっかりやっている、今は安全だということをつくるべき体制を講じていかなければならないということで、大会後の政策申し入れにおきましても、既にあります官民連絡会の定期開催等によりまして、さらにそれらの体制を整備するように求めているところでございます。これらの体制が整備されないと、世界中の船員が原則的なところで方針を変えているということが、まだまだ海運界をはじめ、いろいろなところの方々には知られていないという問題があります。

本日、早く船員部会を開催してください、早くお知らせしたいということだったんですけれども、1カ月飛んだことから、このような場でお知らせするのがおくれましたけれども、我々としては、この体制整備が緊急かつ非常に重要な課題だと、船員にとっても、また日本の国民経済、国民生活を支える上での安定輸送、海上輸送の安全の確保の観点から、早急に取り組むべき重要な課題であるという認識でありますので、これらの体制整備につきまして、国土交通省、あるいは使用者団体の方々に、船員に周知できる体制の整備を強くお願いしているところです。これらの取り組みによって初めて船が動くという認識で早急に対応していただくよう、関係各位の方に強くお願いしておきます。

それともう1点は、改正育児・介護休業法の施行に伴いまして、船員にかかわる省令改正のスケジュール、あるいは改正内容のアウトライン等について、今後の取り組み等がありましたらご説明方お願いしたいと思います。以上、よろしく願いいたします。

【小杉部会長】

貴重なご報告、ご意見、ありがとうございました。最初が海賊問題ですが、まずこれについて何か。どうぞ。

【小野海事局長】

それでは、海賊問題に関しては私のほうからお答えさせていただきますが、基本的に、海賊問題は大変な問題でありまして、安全航行が絶対必要だということはだれしもが認めるところであり、我々も同じような問題意識を持っております。今ご要望のあった、船員に確実な情報が伝わるようにしたいということでございます。もちろんそれも必要だと思います。

我々は、これまで官民連絡会議というのをやってきました。だから、これが今までのとおりでいいのか、あと、具体的にどういう情報のやりとりが、どのぐらいの頻度で必要なのか、その具体的な話をだんだん関係者で詰めていけばいいのかと考えております。

ただ、基本的に、こういう情報の交換、情報の共有は重要なことですので、それが図られるような方向で、関係者間で具体的な方法をこれからお互いに調整していくことが必要かなと思っていますので、よろしくをお願いします。

【小杉部会長】

使用者側では何かこの海賊問題についてございますか。

【林臨時委員】

私どもも海賊問題の重要性というのは非常に大事というか、安全航行を守らなければいけないということで何ら異論があるわけではありません。既に官民連絡会議というのが設立されておりまして、これを定期的にやるのか、どういう形で持つのか、あるいは拡大するのか、どういう形にするのかということを含めて、まず一度やるのが大事なことももしれないと思っております。

【小杉部会長】

ありがとうございました。どうぞ。

【藤澤臨時委員】

非常に重要な議題でございまして、ご承知のように、日本のいろいろな国民生活に影響するような海上物資輸送を担っている日本商船隊が2,300隻ぐらいあるんですけども、ほとんど外国人が乗っているという状況になっております。

したがいまして、今の情報を適切、タイムリーに提供していくというのは、70%以上を構成するフィリピン人船員に対して、フィリピンの外務省が、我々は全員下船させるべきではないのかといった視点で論議に入っておりますので、我々は日本の商船隊の安全、安定運航の側面からも、いや、それは大丈夫だと。例えば今日本から自衛艦を2隻出して、哨戒機を飛ばして、船団を組んで安全確保していますし、安全を担保していますし、そう

いった正確な情報を外国人乗組員に説明することで、商船隊の安定や安全輸送が継続されるという状況にありますので、これはひとつ官労使で適切な情報を、外国人も含めまして乗船している船員に伝えていく、こういった視点からの提案でございますので、よろしくお願ひしたいと思ひます。

【小杉部会長】

ありがとうございました。大変重要な問題で、今お話のあったとおり、労使官が協力して取り組むべき問題と思ひます。ぜひ協力して進めていただきたいなと思ひます。

ほかに何かございますか。どうぞ。

【川上企画調整官】

2点目の改正育児・介護休業法についてでございますが、昨年7月1日に法律のほうは公布されまして、いろいろ中身はございますが、第3次施行分として、平成22年6月30日に施行される分が4点ございます。1点は、3歳までの子供を養育する船員に対する短時間勤務制度の措置義務化、2つ目は子供の看護休暇の拡充、3番目は男性の育児休業取得促進策、4番目は介護休暇の創設でございます。

これの省令等の整備の状況でございますが、陸上のほうがほぼ整備にめどがついた形でございますして、これの内容は手続規定の詳細等が中身となっております。スケジュールといたしましては、当初、2月の船員部会で、これは諮問事項となっておりますので、船員部に諮問することと考えておりましたが、3月に諮問をすべく作業を進めております。

それから、特に短時間勤務制度の措置義務化に関しては、労使協定を結ばれた場合には適用除外となると法律で規定されてございまして、その関係で労使協定を結ばれるスケジュールに支障が生じることがないように、当方のほうから説明させていただくべく作業を行っ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】

今の育児・介護休業法のご質問に対するお答えについてはいかがですか。これでよろしいですか。

【池田臨時委員】

ありがとうございました。

【藤澤臨時委員】

どうもありがとうございました。

【小杉部会長】

よろしいですか。一応議事はこれで終了でございますが、ほかに何かございますでしょうか。

【川上企画調整官】

別に配付させていただいておりますが、1枚紙の独立行政法人航海訓練所広報資料でございます。

今年はアメリカ使節団のサンフランシスコ寄港の150周年に当たっておりまして、練習船の海王丸が、その記念行事を行う予定でございます。航海予定が平成22年4月7日から航海していくものでございまして、練習帆船の海王丸がサンフランシスコに寄港いたしまして記念行事を行う、それに参加する予定でございます。

【小杉部会長】

個人的なことになりますが、私自身は、この咸臨丸のところには我が家の歴史が絡んでいて、私の曾祖父の弟で小杉雅之進という者が咸臨丸の機関士で、この航海で往復しているんですね。それで、特に復路については非常に詳細な航海日誌を彼が書きまして、それが親戚の家の台所の棚かどこかで、そんなに昔じゃない頃に見つけて、それで航路が非常にはっきりわかったということになっていて、日本丸の船長だった橋本さんがその資料を見られて、『咸臨丸還る』という本を中央公論新社だったか、出されたということになっています。ですので、私はこういう催しが行われること大変うれしく思っております。ありがとうございました。

それでは、一応議事について終わりますが、次回の日程はどうでしょうか。

【川上企画調整官】

次回の部会の日程でございますが、2月22日の月曜日14時からを予定いたしておりますので、どうぞよろしく願いいたします。事務局からは以上でございます。

【小杉部会長】

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11回船員部会を閉会いたします。お忙しいところ、委員の方々、臨時委員の方々、ありがとうございました。

了