

平成25年4月26日

於：国土交通省中央合同庁舎3号館4階特別会議室

交通政策審議会海事分科会

第41回船員部会

議事録

目 次

1. 開 会.....	1
2. 議 事	
議題 1. 交通政策審議会海事分科会船員部会長の選任について.....	3
議題 2. 船員法の一部を改正する法律関係政令の制定について	4
議題 3. 障害者の雇用の促進等に関する法律の一部を改正する法律案について...	6
議題 4. 船員職業安定年報について	8
議題 5. 船員派遣事業の許可について	16
3. 閉 会.....	16

【出席者】

(委員及び臨時委員)

公益代表 落合委員、竹内委員、河野委員、今津委員、久宗委員

労働者代表 池谷委員、高橋委員、立川委員、平岡委員、藤澤委員

使用者代表 五十嵐委員、小比加委員、長岡委員

(事務局)

国土交通省 竹田審議官

海事人材政策課 多門海事人材政策課長、古坂雇用対策室長、白崎企画調整官、三浦専門官

運航労務課 伊藤総括補佐

海技課 岩月海技課長

開 会

【白崎企画調整官】 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41回船員部会を開催させていただきます。事務局の白崎でございます。よろしくお願いいたします。

初めに、交通政策審議会の委員の任期満了に伴う委員の改選がございました。3月28日付で海事分科会長から、船員部会の委員として4名が指名されております。指名された委員は、これまでの方と同じでございました。皆様ご承知の方でもございますので、本日の委員の紹介は省略させていただきます。なお、河野委員は船員部会の臨時委員でございましたが、交通政策審議会の委員となりました。鎌田委員につきましては、4月1日から東京大学大学院工学系研究科から同大学院新領域創成科学研究科の教授に所属がかわった旨の連絡をいただいております。鎌田委員は、都合により、本日は欠席でございます。

また、事務局を務めさせていただいております海事局にも異動がございましたので、紹介させていただきます。4月22日付で大臣官房審議官の花角が異動しまして、その後任として、翌23日付で大臣官房審議官の竹田が着任いたしております。

【竹田審議官】 紹介ありましたように、23日付で着任しております、大臣官房審議官の竹田でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

【白崎企画調整官】 次に、同じく4月22日付で運航労務課長の山本が異動いたしましたのでご報告いたします。なお、運航労務課長は、海事人材政策課長の多門が併任で発令されております。

本日は、委員及び臨時委員総員17名中13名のご出席となります。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。

続いて、配付資料の確認をさせていただきます。資料の1から資料の5まででございます。資料1として、交通政策審議会海事分科会船員部会委員等名簿が1枚。資料1の参考として、参照条文が1枚。資料2として、船員法の一部を改正する法律関係政令の制定について、これが1部、3枚です。資料3として、障害者の雇用の促進等に関する法律の一部を改正する法律案について、これが1枚。資料4として、船員職業安定年報、これが1部、表紙と目次を除き、23枚のものでございます。資料4-1として、船員の有効求人倍率の推移、これが1枚。資料4-2として、船員の有効求人数の推移、1枚。4-3として、船員の有効求職者数の推移が1枚。資料5として、交通政策審議会への諮問について、諮問第171号「船員派遣事業の許可について」が1部と、その参考資料として資料5-1が1部でございます。

その他、机上配付といたしまして、「海上労働条約の批准に伴う船員法の改正について」、パンフレット1部を置いてございます。以上でございます。行き届いておりますでしょうか。

それでは、議事に入りたいと思います。

議題1の交通政策審議会海事分科会船員部会長の選任について、お諮りしたいと思います。

【高橋臨時委員】 ちょっとよろしいですか。その前に、質問と意見があるんですが。

【白崎企画調整官】 はい。

【高橋臨時委員】 今日の第41回船員部会の招集者というのは誰なのか、教えていただきたいと思っております。というのは、多分、この船員部会の運営規則の中で、部会長が招集をするというようなことだと思っております。3月12日に公益の先生方が任期が終わりまして、新たに3月28日に指名をされたということで、3月の部会が開催されなかった。これは、部会長が不在だということでお伺いしております。今回も部会長が不在の中で招集をされたということですから、どのような方法で、どのような方が招集をしたのか、それをまずお伺いしたいと思います。

これは多分、制度上の問題で、2年ほど前も同じ現象があったんだと思っております。この空白を、例えば2月の部会で3月の部会の開催を決めて、それを3月で開催するのか。それから、4月に新たに選任されるまで、その扱いをどうするのか、多分必要なんだと思っております。これをきちんと整理しておかないと、また2年後に同じことを繰り返す、4年後にまた同じことを繰り返すということになるのではないかなというような印象を受けますので、その辺どうなのか、ちょっとお伺いしておきたいと思っております。

以上です。

【白崎企画調整官】 事務局から申し上げます。国土交通省の招集権ですね。要は、審議会において、審議会、その分科会、あるいは部会の招集権というものがどなたにあるのかということにつきまして、国交省の審議会に係る運営規則をすべて調べてまいりました。いずれの規定におきましても、招集権というものは規定上は会長、分科会長、あるいは部会長にあるということでございます。招集権者である部会長などが選任されるまでの間の招集手続きというものは、別途定めている例はございませんでした。こういった規則があるということを前提といたしまして、実際の運営はどうなっているのかを省内で見ますと、改選後に審議会を開催する際には、一旦事務局が事務的に開催のご案内を行って、開催後、速やかに招集権者である会長を選任することが一般的であろうと考えております。また、こういった運営につきましては、特段違和感なく受け入れられているものだと思っております。

今回、何かその整理をすべきではないかというようなご意見でありましたけれども、しからばと

ということで別途の手続きを規定上明確にするのかということではありますが、船員部会だけ、そういった他の運営規則にないような独自の規定を設けるというのも、むしろ反対解釈を生むようなこともあって、なかなか都合がよろしくないのではないかとということも考えられますので、事務局としましては、特に規定の見直し自体まではする必要はないのかと思っております。

また、改選前の、今回でいいますと2月まででしたけれども、改選前の部会長に招集権を付与したらどうかというようなご提案がございました。ただ、改選後の部会が円滑に招集できるように配慮するということは、そういったことをすれば可能かとも思いますけれども、あくまでも仮の判断にとどまるのではないかと思います。やはり部会の招集については、最終的な判断を改選後の部会長に基本的には委ねられるということかと思えます。

以上です。

【高橋臨時委員】 例えば、親委員会の海事分科会のほうから、その空白の期間を埋めるように、開催をすべきだというような招集の仕方って、そういう形のもの構築することはできないものなんですか。

【白崎企画調整官】 海事分科会ということなんですけれども、海事分科会自体についても、少なくとも分科会と会長の選任以前の開催手続きを特段定めておりませんで、初回に分科会を事務的にご案内して、まず開催した上で分科会長を選任するという形で、初回については、事務局がご案内するという形になって運営しております。そういったことで海事分科会自体も回っておりますので、船員部会だけそういった規定を置くということも、そうすれば逆に海事分科会の運営自体に何か問題があるのかというようなことにもなりますので、不自然な格好なのかなと思います。

【高橋臨時委員】 3月の船員部会が2年置きに恒常的に開催されないということがむしろ問題なのであって、それから、3月に何か突発的なものが、どうしても船員部会の中で処理をしなくなるような案件が出てきた場合の扱い、その辺も将来的にはどこかで考慮をしておかないと、2年ごとに当然のごとく休会だというのは、やっぱり問題があるのではないのかと私は思っています。今、事務局が言われるように、そういうふうなことがないような形での運用というものをきちんと整理しておいてほしいということで、意見として申し上げておきます。よろしくお願いいたします。

【白崎企画調整官】 承ります。

それでは、議事に入りたいと思います。

1. 交通政策審議会海事分科会船員部会長の選任について

【白崎企画調整官】 議題1、交通政策審議会海事分科会船員部会長の選任につきまして、お諮り

したいと思います。先ほどご報告いたしましたとおり、交通政策審議会委員の改選がございました。今回、新たに船員部会長を選任していただく必要がございます。規則では、交通政策審議会令第7条第3項及び船員部会運営規則第4条第1項の規定によりまして、交通政策審議会の委員のうち、本部会に属する委員の中から互選により決定することとされております。いかがいたしましょうか。

河野委員、お願いいたします。

【河野委員】 当審議会の海事分科会長でもあり、幅広い見識と経験をお持ちである落合委員を推薦したいと思います。

【白崎企画調整官】 ただいま、落合委員を船員部会長にというご推薦がございましたが、皆様、いかがでしょうか。

(「異議なし」の声)

【白崎企画調整官】 それでは、落合委員に船員部会長を引き続きお願いすることといたしまして、今後の議事進行につきましては部会長にお願いしたいと存じます。よろしくお願いいたします。

【落合部会長】 それでは、ただいま皆様方のご推挙を受けまして、部会長を務めさせていただくことになりました。どうかご協力のほどよろしくお願いいたします。

そして、先ほどご意見もありましたけれども、この部会の成立に関しては、今選任された部会長として、現在開かれている本部会の招集・開催を承認するというにしたいと思います。特段異論がなければ、これで適法にこの部会は成立するということになりますので、そのようにさせていただいてよろしいですか。

(「異議なし」の声)

【落合部会長】 では、そのようにさせていただきます。

そういたしますと、交通政策審議会令第7条第5項及び船員部会運営規則第4条第2項の規定によりまして、部会長代理は委員のうちから部会長が指名するとなっておりますので、私から部会長代理を指名させていただきたいと思います。部会長代理は、引き続き竹内委員にお願いしたいと考えております。どうかよろしくお願いします。

【竹内委員】 謹んでお受けいたします。よろしくお願いいたします。

2. 船員法の一部を改正する法律関係政令の制定について

【落合部会長】 それでは、議題2に入りまして、船員法の一部を改正する法律関係政令の制定について、事務局から説明をお願いいたします。

【伊藤運航労務課課長補佐】 運航労務課課長補佐の伊藤です。横長の資料2に基づき、説明さ

させていただきます。

ILO海上労働条約の国内制度化については、本年1月の船員部会において、改正船員法に基づく労働条件の改正に関する部分を本年3月1日より施行させていただく旨、その点を定める関係政令の概要につき、ご報告申し上げたところです。今回は、本年8月20日の新条約発効に向け、我が国日本籍外航船の条約対応に当たり必要となります検査制度に関する規定を施行するために必要となります関係政令を定めさせていただき、本日、官報掲載させていただきましたので、その概要についてこの場でご報告させていただきます。なお、今回の措置に関しては、外航船にのみ関係する措置となっております。

お手元にごございます資料2の1枚目に記載がありますとおり、今回、3つの政令を定めさせていただきます。まず1枚おめくりいただきまして、2枚目をご覧ください。昨年9月に改正法が公布されまして、資料の中にあります①の緑色のタイミングとなりますが、冒頭申し上げましたように、本年3月に労働条件に関する改正部分を施行させていただきました。今後は8月の条約発効に向けて、日本籍外航船に対して旗国としての検査を実施し、検査に合格した旨の証書を交付する必要があるということで、今回、②のオレンジ色の部分を施行させていただくというものです。

次のページ、3枚目に、昨年10月の船員部会でご説明させていただきました関係政令の全体像を添付しております。このうち、これまで未措置であった赤字の部分に関する措置を今回行うというものになります。

1枚目にお戻りください。政令の内容ですが、まず1点目としまして、施行日を定める政令、施行期日政令ということで、検査制度スタートの日を本年5月1日とさせていただきます。

2点目です。新制度では、条約に準拠して国に代わり検査を実施する民間機関の登録を行うことができるとしておりますが、その登録検査機関の有効期間について3年と定めるものです。つまり、3年ごとに登録の更新が必要になるということを定めるものです。

第3点目ですが、今回の検査制度制定に伴って、関係する政令について、もろもろテクニカルな内容のものを含めまして、改正を行ったり、経過措置を設けたりといった措置を行うものです。内容としてご紹介しておきたいのは、(1)に記載があるとおり、国が実施する検査の手数料の額や証書発給の手数料の額、これらを定めさせていただきます。金額に関しては、必要なコストなどを勘案の上、財政当局と調整を図った結果であります。代表的なところをご紹介しますと、例えば登録検査機関で検査を受けて、その後、国で証書の発給を受ける際は登録検査機関へ支払う手数料に加えて、国に対して支払う手数料を8,600円と定めさせていただきます。一方、検査も国で受ける場合に関しては、証書発給手数料を含めて6万1,700円という金額になります。

以上が関係政令の概要ということになりますが、検査制度に関しては、国に代わる登録検査機関の制度を設けるところでありまして、関係機関の申請を受けて、今後、登録の手続きを行っていきたいと考えておりますので、早期登録を図っていきたいと考えております。

海上労働条約の国内法化という意味では、船員法関係の政令・省令事項については本日もご紹介したものですべてになります。残りに関しては、新条約で定められているハード要件についての国内法化を図る船舶安全法に基づく省令である船舶設備規程の改正を待って、今後早期に批准手続きに入りたいと考えております。

なお、先ほどご紹介がありましたとおり、本日、委員の皆様の席にはこのような冊子を配付させていただいております。関係業界の皆様にはすでにご案内のところかと思いますが、本資料は3月の新制度スタートに合わせ、その概要をできるだけわかりやすくということで解説させていただいたものです。このように冊子にしているほか、国土交通省のホームページに現在掲載しております。また、関係業界の皆様にも別途、ご提供させていただいているところです。条約の国内法化勉強会、また、その国内法化に当たっての船員法関係法令の改正、これについての本船員部会での議論を踏まえまして、本年3月に新制度をスタートさせていただくことができました。長期にわたるご議論に感謝申し上げますとともに、ぜひとも本資料をご査収いただければと思います。また、本日も説明いたしました検査制度の詳細につきましても、また別の冊子を作りまして、ホームページに今後掲載したいと考えております。

最後になりますが、新制度の今後の円滑な施行、また、条約発効に向けた諸準備、これらに関しまして、引き続き関係各位のご支援のほど、よろしくお願いいたします。

以上です。

【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。よろしいでしょうか。

3. 障害者の雇用の促進等に関する法律の一部を改正する法律案について

それでは、次の議題に入りたいと思います。議題3は、障害者の雇用の促進等に関する法律の一部を改正する法律案についてというものですけれども、これにつきましても、事務局のほうから説明をお願いいたします。

【白崎企画調整官】 障害者の雇用の促進等に関する法律の一部を改正する法律案についてご説明申し上げます。この法律案は、さる4月19日に閣議決定され、国会に提出されているものです。

今後、船員部会のご意見を賜ることとなる内容を含みますことから、今般ご報告することとした次第です。

障害者の雇用の促進等に関する法律、障害者雇用促進法とよく言われますけれども、この法律はそもそも障害者の雇用義務、あるいは障害者への職業指導なり、職業訓練等の措置を総合的に講ずることで、障害者の職業生活の自立を促進する、その雇用の安定を図る、そういったことを内容とする法律でございます。

資料3をご覧ください。今般の改正は、平成19年に我が国が署名しております障害者の権利に関する条約の批准に向けた準備の一環として、障害者である労働者が障害により差別されることなく、かつ、その有する能力を有効に発揮することができる雇用環境を整備しようとするものでございます。

具体的には、1. をご覧いただきますけれども、雇用の分野における障害を理由とする差別的な取り扱いを禁止することとしております。次に、(2) ですが、事業主に、障害者が職場で働くに当たっての支障を改善するための措置、これを過重な負担を及ぼさない範囲内で講ずることを義務づけることとしております。それから、これら差別の禁止、あるいは合理的な配慮の提供について、国は具体的な事例を示すなど、指針を定めることとしております。

指針を定めるに当たって、船員に係る指針については、国土交通大臣が交通政策審議会の意見を聞くこと、それ以外の労働者に係る指針については、厚生労働大臣が労働政策審議会の意見を聞くこととされております。

最後に、差別に関する労働者、個別の船員と事業主との間の紛争の解決、これが生じた場合に、その紛争の解決を促進するために、調停制度を創設することとしております。差別に関する紛争が船員に係る場合には、地方運輸局長が指名する調停員、それ以外の労働者につきましては、都道府県労働局の紛争調整委員会がそれぞれ調停を行うこととなっております。

このほかの改正の内容といたしまして、法定雇用率を定めるに当たって、参考とする障害者雇用率について、従前、身体障害者と知的障害者がありましたが、これに新たに精神障害者を加えるといった見直しを行うなどの所要の改正をすることとしております。

施行ですけれども、障害者の権利に関する条約の批准に係るものが平成28年の4月、それ以外は平成30年の4月となっております。

以上が、この法律案の概要でございます。

【落合部会長】 ありがとうございます。

それでは、これにつきまして、ご質問、ご意見ございますでしょうか。

4. 船員職業安定年報について

では、特にないようですので、次の議題へ進めたいと思います。

議題4であります、船員職業安定年報についてというものですけれども、これも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】 それでは、海事人材政策課の古坂と申します。私のほうから、船員職業安定年報につきましてご説明をさせていただきますが、年報そのものは先ほど来、ご説明も当初ございましたとおり、23ページ以上にわたりますので、これをそのままご説明するのではなく、その後ろにつけさせていただいております資料4-1、4-2、4-3のグラフでございますが、こちらのグラフをご覧いただきながらご説明をお聞きいただければと思います。

ただいま、ご紹介をさせていただきましたとおり、平成24年版の年報でございますが、平成24年の1月から12月までにつきまして、取りまとめさせていただいているものでございます。年報につきましては、国交省の出先機関でございます地方運輸局船員労政課でございますとか、無料の職業紹介所でございますとか、そういうところから提出されました求人・求職データ、これを取りまとめたものとして、資料としてご報告をさせていただいております。24年の12月までですので、資料4-1等で直近の25年2月までの求人倍率等の数値についてまとめたグラフに基づきましてご説明をさせていただければと思います。

それでは、まず資料4-1でございますが、船員の有効求人倍率の推移というグラフになってございます。左側が年平均で、右側が月平均ということになってございます。中に、色別で全船員、内航貨物、それから陸上を参考として挙げさせていただいて、それから、その他、漁船というふうな分野別のものをグラフ化したものを挙げさせていただいております。

では、まず求人倍率につきましてご説明をさせていただきます。有効求人倍率、これは企業が人を求める傾向値という観点で取りまとめをさせていただいております、まずは年平均のほうでございますが、平成20年の平均につきましては、内航貨物で1.09倍と高い状況にございました。その後、平成20年秋のリーマン・ショックを契機として世界金融危機の影響を受けまして、有効求人倍率は急落という状況になり、平成22年平均で0.34倍まで落ち込んだ状況になってございます。しかしながら、このグラフには表記をされておられませんけれども、実は平成22年の6月には0.29倍という非常に低い、底を示したような倍率の時期がございました。そこから見ますと、緩やかではございますけれども、回復傾向を示しつつあるということが言えるかと思っております。

今度は月平均のところをご覧いただきたいと思いますが、23年の年明けには例年と同様に、4

月期採用のための求人活動が活発となりまして、有効求人倍率は上昇する傾向。平成23年の3月期には、悲しいことに未曾有の3.11の東日本大震災が発生いたしました。この影響で、4月期から5月期には一時的に落ち込みを見せるような状況でございました。しかしながら、6月期からはまた上昇傾向となりまして、内航貨物分野におきましては平成23年平均、これはまた年平均のほうに戻っていただきたいと思いますが、年平均で0.68倍まで回復いたしました。平成24年3月期には0.95倍まで持ち直して、リーマン・ショックの前までの水準に回復しました。

年平均でこのような情勢にあったことを踏まえつつ、具体的に今度は月平均のデータのグラフをご覧いただきながらお聞きいただければと思います。個別には、内航海運、漁業、それから、その他等につきましてご説明をさせていただきます。まずは、私どもといたしまして、求人倍率をご説明するに当たりまして、内航海運における輸送量の状況、そこら辺も参考としましたので、その輸送量の状況につきましても若干ご説明させていただきます。

内航海運における輸送量の状況でございますが、貨物船分野におきましては平成23年の10月以降、これにつきましては平成22年の水準で移行しておりました。24年の10月には、12カ月ぶりに前年同月期を下回る状況となりました。それまで高水準で推移をしていた自動車の輸送量、これが同年9月のエコカー補助金終了に伴いまして減少したということなどが影響したと、業界の輸送量データとしては分析されております。

一方で、タンカー分野における輸送量でございますが、タンカー分野におきましては平成23年の6月ごろから原発の不稼働に伴う電力向けの黒油の需要が増大し、改善傾向が続いていた。同年10月期には、一時、前年度を下回るという状況にあったようでございます。こういう輸送量等の状況も踏まえつつ、具体的に今度は求人倍率の月別のグラフのほうをご覧いただきながら、お聞きいただければと思います。

平成24年の3月期のところをご覧いただきますと、内航貨物におきましては0.95倍を示しております。この0.95倍を示しておりましたのが、6月には0.90倍まで下降、8月には一気に1.14倍まで上昇。25年2月現在も、1.07倍と高い数値を示してございます。さらに、漁船の分野に目を転じていただきますと、遠洋トロールとか、遠洋かつお・まぐろの分野でございますが、これらにつきましては平成24年の1月に1.09倍だったのが、3月には1.40倍と最も高い数値を示していたのが、6月には一気に0.94倍まで減少。11月に再び1.25倍まで上昇して、25年の2月には1.35倍まで回復しているのが見てとれます。

その他の分野でございますが、こちらはタグボートですとか作業船、そういうふうなものでございます。この分野では、平成24年の1月に1.06倍だったのが、2月には1.23倍まで上昇。

4月には1.02倍まで減少いたしまして、9月には一気に1.37倍まで上昇します。ところが、11月にはまた1.10倍となりまして、直近の25年2月には再び1.51倍まで上昇に転じているというものが見てとれます。

以上が求人倍率でございます。

続きまして、資料4-2の求人数についてでございますが、求人数につきましても同じく左側が年平均、右側が月平均というグラフになってございます。求人数につきましては、ご承知のごとく、未済の求人数と新規求人数の合計、これが有効求人数というものとして定めてございます。

その中の内航貨物に関するグラフをご覧くださいますと、まず年平均のほうでございますが、やはりリーマン・ショックに伴う影響で、平成20年平均では958人であった有効求人数が平成21年平均では一気に518人と、400人程度減少。平成22年平均では、451人までの減少となっております。そこへまた東日本大震災の影響もございましたものの、年間を通じて、やはり支援物資の輸送でございますとか、エコカー減税の関連での自動車専用船の高水準での輸送量の推移でございますとか、そういう出来事等を受けて、23年平均では約666人までに増えていることが見てとれます。24年の月別の状況といたしましては、2月期に816人を示しました求人数が、その後7月までの間は緩やかな現象傾向にあったということが見てとれます。これが、8月には900人となって、12月には834人。平成25年2月期には923人と、微増の数値を示してございます。

漁船の分野におきましては、平成24年の1月に192人の求人数が、2月から5月の間、この間は平均200人以上で推移してございます。その後も、若干の上下はございますが、200人台での緩やかな変動グラフというものは見てとれると思います。

その他の分野におきまして、これは平成24年1月に177人でございましたのが、翌2月には218人と微増となりまして、3月から6月までの間、この間は平均で190人台で推移してございます。7月には214人と微増。8月から12月までの間、この間は平均で210人台で推移をしてございまして、平成25年の2月では277人まで増加しているというのが見てとれます。

以上が資料4-2、求人数についてのご説明でございます。

続きまして、資料4-3、有効求職者数につきましてご説明をさせていただきます。これも同じく、左側が年平均、それから右側が月平均というものになってございます。まず、有効求職者数につきまして、未済の求職者数と新規の求職者数を合計したものが有効求職者数という位置づけになってございます。

まずは年平均の関係でございますが、内航貨物に関するグラフをご覧くださいますと、求職者数

につきましてもやはりリーマン・ショックに伴う影響で、求人とは逆に職を求める人が、平成20年平均と平成21年平均を比較してみますと、21年度のほうが約2倍近い増加という状況になってございます。全体的に、有効求人数が減少傾向を示していたこととおおむね連動した傾向となっております。

それから、今度は平成24年の月別の、月平均のグラフをご覧いただきたいのですが、24年の各月ごとの傾向といたしましては、24年1月に891人であったものが、9月、10月で800人台までの間は緩やかな現象傾向を示してございます。12月には773人まで減少いたしました。平成25年の2月には859人と、平成24年3月台の数値に戻ってきてございます。

今度は、漁船の分野におきまして、漁船のところのグラフをご覧いただきたいのですが、これは平成24年の5月までの間、この間は平均いたしまして170人台で推移してございます。5月から8月までの間で平均200人台と増加傾向を示してございますが、平成25年の2月で174人まで減少という緩やかな上下の変動グラフという形になってございます。

最後に、その他の分野におきましても、平成24年1月から平成25年1月までの間は、平均いたしまして170人台で推移してございまして、25年の2月で184人という状況となっております。

このような状況からもう一度、資料4-1の有効求人倍率のほうをご覧いただきたいのですが、ご覧いただきながら最後の締めくくりとしてご説明させていただきますと、最終的に言えることは、有効求人数が多く、有効求職者数が少なければ、求人倍率が上昇となりまして、これは俗に言う売り手市場の様相を呈しているということがグラフ全体から読み取れるのかなということでございます。

以上、簡単でございますが、ご説明にかえさせていただきます。

【落合部会長】 ありがとうございました。

それでは、ご質問、ご意見お願いしたいと思っております。

どうぞ。

【立川臨時委員】 今ご説明いただきました職業安定年報の直接的な件ではないのですが、関連いたしまして、船員の就職、再就職等ですとか、新たなスキルアップに関してのご意見をちょっと申し上げたいと思っております。

ただいまご報告がありましたように、求人の増加と求職の減少ということが全体としてあらわれてきているということで、船員の不足ということが若干表面化してきているように感じられるところ。海上労働におきましては、再就職やキャリアアップを目指すためには、それに応じた免許

ですとか資格が不可欠ということになります。船員は、海員組合も行っておりますけれども、研修補助制度というか研修補助事業といえますか、このようなものとか、SECOJの技能訓練を利用してさらなる上位職につくために頑張っているところでございます。

船員への雇用対策につきましては、約30年間にわたって船特法の船員雇用促進事業であるとか、船員保険の福祉事業として行われてきておりまして、こうした事業に助けられたというか、利用した船員も数多くいるところでございます。そのような中で、社会保険庁の改革等によりまして、平成22年に船員保険は陸上の雇用保険と統合がされてきております。当時、社会保険庁に設置されました船員保険の事業運営懇談会には私どもも参加させていただきまして、船員福祉事業をどうするのか論議をし、統合後もSECOJの技能訓練事業は雇用保険の雇用安定事業等として対応することが適当である旨の報告がされたということで記憶しているところです。

しかしながら、雇用保険に統合後、船員の訓練にかかる予算が毎年減額されていることとか、同じように技能訓練移動補助金が廃止されるなど、船員の再雇用やキャリアアップに逆行しているのではないかと懸念される状況を呈しているというふうに理解しているところでございます。これは私たちだけではなくて、船員保険の保険料を納めておられる事業主の方々も同じような問題意識を持たれているのではないかとと思うところでございます。船員保険が統合されましても、船員労働の特殊性までもがなくなるというわけではございません。統合されたことによりまして、船員の職業の安定のために必要な保障が後退することがないように、国土交通省におかれましても、統合時の経緯や船員労働の特殊性を踏まえまして、今後ともSECOJの技能訓練をはじめ、船員の雇用対策を確実に実施できるよう、支援をお願いしたいということをお願いしておきたいと思っております。

以上でございます。

【落合部会長】 ただいまの立川委員のご発言につきまして、事務局のほう、何かございますか。はい、どうぞ。

【古坂雇用対策室長】 それでは、また海事人材政策課の古坂でございますが、ただいまのご意見等につきまして、当方で答えられる範囲でお答えをさせていただければと思います。

委員ご指摘の内容を踏まえながら、船員の技能訓練について、まずはお尋ねでございますけれども、技能訓練といたしましては、船員がより大型の船舶でございまして、より責任ある立場の船舶職員として乗り組むために必要な上級の海技免許を取得したり、またはタンカーに乗り組むために必要な危険物等の取扱責任者資格を取得するための訓練、こういうものをいっておりますが、その仕組みといたしましては、現に雇用されている船員の訓練につきましては、厚生労働省が所管い

たします労働保険特別会計の雇用保険勘定、これによります。離職した船員の訓練につきましては、国土交通省が所管する一般会計と、それから民間の負担により、それぞれ財源を確保し、公益財団法人の日本船員雇用促進センターがその補助を受けまして、雇用船員、離職船員を一括して無料により訓練を行っているものでございます。

平成24年の訓練実績を見ますと、雇用船員は839人、離職船員は125人の方が受講しており、技能訓練は雇用船員のキャリアアップ、離職船員の再就職の促進に直接役立つ事業といたしまして、事業主、船員とも、高い評価を得ていると認識しております。

他方で、雇用船員の訓練に係る特別会計予算につきましては、船員保険と雇用保険の統合前の平成21年、この時点では約2億2千万であったところでございますが、統合後の平成22年から毎年減額をしてございまして、平成25年度予算案では約9千万円となっている状況でございます。

ご指摘のございました技能訓練移動助成金につきましては、雇用する船員に訓練を受けさせた雇用主に、1人当たり日額3,500円を助成するというものでございました。累次の減額の中で、平成23年度予算をもって廃止されたものでございます。

なお、離職船員の訓練に係る一般会計予算につきましては、平成21年度以降、対前年度同額の約760万を確保いたしております。当省といたしましても、キャリアアップを通じた船員の職業生活の充実、知識・技能の習得による円滑な再就職の実現等を図る観点から、問題意識を共有しているところでございます。したがって、今後とも、必要な予算の確保に努めるとともに、そのために引き続き厚生労働省とも調整に努めてまいりたいと考えてございます。また、この点、関係者の皆様方にもご理解をお願いしたいと考えている次第でございます。

以上でございます。

【落合部会長】 立川委員、よろしいでしょうか。

【立川臨時委員】 はい。どうもありがとうございました。今、古坂雇用対策室長ですか、ご発言いただきましたように、大変ありがたいお答えをいただきました。ぜひとも船員の雇用対策をしっかりと、国交省並びに厚生労働省等がタッグを組んでお願いしたいと思っております。よろしく願いいたします。

【落合部会長】 ほかに、ご質問、ご意見等は。

どうぞ。

【平岡臨時委員】 質問ですけれども、分類の仕方について、「その他」のところの分類の仕方なんです。先ほど、タグとかいう話がありましたが、この「その他」のところには、外航、港湾船、それと、フェリー、旅客船とかが含まれているという理解でよろしいですか。

【古坂雇用対策室長】 「その他」には、外航とかそういうふうなものは入ってございません。外航が入りますのは、「全船員」のところには入ります。ですので、「その他」は、先ほど申しましたとおり、タグでございますとか作業船でございますとか、港内船でございますとか、そういうものが入ります。

【平岡臨時委員】 それでは、「全船員」の中にフェリーとか旅客船が含まれている。そういう理解ですか。

【古坂雇用対策室長】 そのとおりでございます。

【落合部会長】 よろしいですか。それでは、どうぞ。

【小比加臨時委員】 すいません。小比加です。立川委員のほうから、内航船の船員不足という問題をご指摘あったんですけれども、私は立場上は内航総連合会の副会長というあれで、そういう話にタッチさせていただいているので、現状の、今の内航業界が抱えている船員問題というのを簡単にちょっと紹介させていただこうかなと思うんですけれども。

実際のところ、今逼迫してどうのというのは現実にはそれほど出てきていないです。ということは、一般貨物船の世界、これは貨物船もタンカーもそうなんですけれども、非常に老齢船が多いということで、隻数についていったら、一般貨物船の世界で約3,300隻ある。そのうちの62%が16年超の船なんです。そういう意味からいったら、そういう船が18年、20年を超えてリプレースしていけるのか。この辺は、業界、オーナーの与信の問題もありますので、100%それがかなうかどうかというのが非常に疑問であると。

そういう中で、20年超の船が13%あります。こういう船をリプレースしていく、代替建造検討会、それから、船員確保・育成検討会、こういったものにも参加させていただいたんですけれども、現実には国内の造船所で内航船の建造可能能力というのが年当たり大体80隻から100隻ぐらいですね。その程度でいったときに、じゃあ、これだけの老齢船を何年かけてリプレースできるのか。結果的にはできないでしょうということになると、そういう老齢船に乗っている船員さんたちが、今の時点でいえば、ほかの船もあるというふうな形で内航の業界、船員がある程度確保できているのかな。昔みたいに、外航船から、漁船から、そういうところからの参入というのはもうあり得ないだろう。

結果的に、船員の平均年齢が高くなっているというのが現実問題だろうと思います。現に、内航の船員、40%超ぐらいが55歳以上の人間になっていますので、その辺のところでは当面は、5年程度はそういう問題に関しては大丈夫なのかな。ただ、やはり船員確保・育成検討会の中でも出ましたように、若年者の船員が非常に少ないわけですね。30歳以下でも20%弱ぐらいしかいない

と記憶しているんですけども、そういった若年者の船員をいかに雇用していくのか。

今、立川さんが言われるように、一時的にこれ、タンカーなんか大型船が増えましたので、ちょっと逼迫した部分はあったんですけども、その辺の特殊要因を除いたら、やはり若手の雇用、育成、今ご指摘があったように、船員の場合はどうしてもキャリアアップという問題、資格の問題、そういうのがついて回るものですから、ですから、業界としても、国土交通省のほうでいろいろやっていたのは、それとは別に民間の教育センター、ともに育てるという教育センター構想というものも持って現在やっているという状況です。

以上です。

【落合部会長】 ありがとうございます。ほかに、ご質問とかご意見……はい、どうぞ。高橋委員。

【高橋臨時委員】 ちょっと教えていただきたいのですが。この年報の11ページ、ちょっとお開きください。この一番下の、漁船の事務部の求人、それから求職という形で出ているのですが、私の理解では、職員、それから部員というのは多分、司厨長、ないしは司厨員という形でよろしいのではないかなと思っているんですが、そこを確認しておきたいと思っています。それから、この部員のほう、例えば、求職で41名の方が年間の取り扱いの中でいるのですが、41名の方がすべて司厨員で求職をしてくるのか。私らの一般的な考え方とすれば、当然司厨長、いわゆるコック長という形で多分求職をしてくるのではないかなと思っているのですが、どのような区分けをしているのか、教えていただきたい。多分、今日回答できなければ、後日教えていただければと思います。

以上です。

【古坂雇用対策室長】 ただいまのご質問で、部分的にご回答できる部分だけ回答させていただきます。詳しい部分につきましては、後日またご連絡をとらせていただきます。

私どもが確認しております、例えば新規の求人関係、求職関係で、求められているものとしては、いわゆる司厨部の人たちということを聞いております。ただし、昔でございますと、トロール漁船とかまぐろ漁船等におきましても、船上で働く、いわゆる免状持ちではない方、または免状持ちだけれどもしばらく経験を積ませるために部員さんとして採用されるという方々を含めて、若干、総体として事務部みたいな形で扱ったということも聞いております。ただ、現在はそういうふうには分析できないと思いますので、その部分につきましては改めてご返答させていただきたいと思ます。

【落合部会長】 ほかにございますでしょうか。よろしいでしょうか。

5. 船員派遣事業の許可について

それでは、次の議題5に入りたいと思います。船員派遣事業の許可でありますけれども、本件につきましては、個別事業者の許可に関する事項で、公開することによって当事者等の利益を害する可能性があるということです。船員部会運営規則第11条ただし書きの定めによりまして、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。

(関係者以外退席)

閉 会

【落合部会長】 それでは、本日予定された議事はすべて終了ということでありまして、ほかに特に何かございますでしょうか。

はい、どうぞ。

【池谷臨時委員】 本日の議事はこれで終わったと思うのですが、船員行政に絡む部分ということにおきまして、日本人の船員の確保・育成に関する取り組みについて、ちょっと若干お話しさせていただいて、考え方を示させていただきたいということで発言させていただきます。

昨年3月19日におきます第3回船員（海技者）の確保・育成に関する検討会におきましても、労働者側、組合としても意見を述べさせていただいてきた経緯もございます。また、その委員会におきまして、主に船員の教育・訓練等の質の向上について論議してきた経緯があり、また、関係者において取り組んでいっていることについては、いささかの否定をする立場ではございませんし、そういった質の向上に向けた取り組みについては、我々団体としてもいろいろな側面からフォローしてきている状況でもございます。

ただ、一方でその取りまとめの際におきましても、船員の量的な確保についての論議も必要不可欠であるとの意見を述べさせていただいてきた経緯もございます。その取りまとめの際におきまして、時の参事官の方より、国交省としましても、日本人外航船員をどうやって増やしていくのか。また、その問題が最重要課題であると認識している、この目標を常に意識しながら取り組みを進めていきたいと考えているという話もございました。

日本人船員につきましては、皆様もご承知のとおり、約5,500人という必要規模が交通政策審議会海事分科会国際輸送部会の取りまとめに明記され、外航日本人船員の平成20年度からの10年間で1.5倍とするということが定められております。これまでも、日本人船員の総数、増加数を定期的にモニタリングできるような量の部分、量的確保に向けた労使間での、官労使での検討の場を新たに設ける必要性について、あらゆる場で提起してきた経緯もございます。昨年3月から1年

を過ぎております。このあたりの取り組みについて、いかがなされるのか、考え方をお聞かせ願いたいと思ひまして、発言させていただきました。

【落合部会長】 それでは、事務局のほう、お願いいたします。

【白崎企画調整官】 外航日本人船員につきまして、重要な課題と認識してございます。外航日本人船員数のフォローアップの仕方につきまして、昨年来、積極的に具体の案を関係者に提示しながら、検討、働きかけをしてきたわけでございますけれども、関係者それぞれに強い思いがございまして、フォローアップの枠組みについて、なかなか折り合えないという状態でございます。いずれにしても、我々といしましては重要な課題であるという認識でございますので、引き続き関係者の方と相談の上、検討をしてみたいと思っております。

また、モニタリングということにつきましては、具体、どこまでのことを念頭に置いていらっしゃるのかというのが必ずしも明らかではないですけれども、事務局といしまして、船員部会におきまして、船員に関するデータ、今日は求人・求職でしたが、船員に関するデータを時々報告してございます。そういった機会に、数値の背景とか、その意義などについて、官公労使それぞれの立場から意見や追加的な情報といったものが積極的に交わされますれば、国交省を含め、関係者それぞれの立場からそれぞれの取り組みを進めていく上で有意義ではないかと考えております。

以上です。

【落合部会長】 よろしいですか。

【池谷臨時委員】 いろいろな形の中で、関係者間において取り組みを進めているということについて、今ご説明ございましたが、いずれにしても、外航日本人船員の増加、増やしていくという志向性について、いかに国交省を主体として実績を見ていくのか。また、島嶼立国として日本という国における船員の必要性についてこれだけ認知が深まっていく中で、いかにその職業となり得る船員の確保について国主導でやっていくのか。そういった場をきちんとつくっていただきたいという思いで、昨年から我々も発言させていただいておりますので、できるだけ早くそういった場の設置に向けたご尽力を賜ればと思っておりますので、よろしくお願いいたします。

【落合部会長】 はい。それでは、ほかの点で何かございますでしょうか。

はい、どうぞ。

【平岡臨時委員】 私のほうから、本四架橋関連で、フェリー・旅客船の航路存続という形の中で、地域協議会ということがありますので、その参画について要望したいと思います。

ご承知のように、平成26年度から大幅な本州四国連絡道路料金の値下げなどが国と関係地方自治体との間で合意されています。すなわち、本州四国連絡高速道路への全国共通料金制度の導入に

向けた検討が現在進められているということですが、このような現状を踏まえ、今年の2月、本組合と日本旅客船協会におきまして、本州四国連絡関連フェリー・旅客船航路の維持・存続についてということで、太田国土交通大臣宛てに共同で申し入れを行った次第です。

そのような中、さる4月11日に開催されました第7回幹線道路部会におきまして、影響を受ける関係者として日本長距離フェリー協会、それと日本旅客船協会に対するヒアリングが実施されております。本州四国連絡高速道路への全国共通料金制度の導入に関しては、国交省といたしましても、本四フェリー維持・存続に向け、どのような役割分担で国と関係地方自治体との間で協議会を設置し、論議を進めることが必要だという意向が示されています。

航路存続は、そこで働く船員にとって、雇用と生活に係る重要な問題であると我々は認識しております。そこで、協議会についてですが、船員の代表として本組合の協議会への参画を強く求めるということです。

以上です。

【落合部会長】 この点につきまして、事務局のほうで何かございますか。

【白崎企画調整官】 ただいま、協議会ということについてお話がございました、宇野・高松間地域交通連絡協議会ということで、委員のお話のありましたとおり、本四高速に全国共通の料金制度を導入することによって、岡山県の宇野港と香川県の高松港を結ぶ航路の運営に深刻な影響が及ぶのではないかとということで、地元関係者の方がどう対応していくかということを検討するために設置したものと承知してございます。メンバーを見てまいりますと、地域を管轄する、中国と四国ですけれども、地方運輸局、地方整備局、それから地元の県・市、及び運航事業者となっております、ここには本省は入っておりません。

地域交通についての検討をする場というこの協議会の性格に鑑みますと、そのメンバーのあり方について、東京の本省に置かれる審議会では何か検討する、決定するということは適当ではないのかと考えてございます。本件については、こうした性格ということも考えまして、なかなかこれ以上お答えしかねるところではございますけれども、委員からご発言があったという内容につきましては、事務局から関係部署にきちんとお伝えさせていただきたいと考えております。

【落合部会長】 はい、どうぞ。

【平岡臨時委員】 ただいまのご回答ですけれども、本省に係わる案件ではないんじゃないかということですが、では、この部分については地域のほうでやる、すなわち地域の国の出先機関の判断によって、委ねられるという理解なのか。それとも、今のお話では、本省は一切関知していないというふうには聞こえるんですけれども、その辺はいかがですか。

【多門海事人材政策室長】 ご指摘の点につきましては、実は私ども事務局以外に関係課がございまして、そちらと今回、私ども、答え方について協議をさせていただいた上でのご回答でございました。それで、私ども、そういう意味では、本件についてはまず、関連がある、そういったご関係があるというのは理解いたしますが、まず第一義的に内航行政、内航政策の中で、しかも本省及び地方というそれぞれの判断がある中で、そういったお答えというのがあったのかなということを理解してございます。

ですから、今のお話につきましても、私ども、大変恐縮ではございますけれども、今申し上げた以上のことについては、別途でそういうお伝えをさせていただきますので、その中でお話ししていただいたほうが適切ではないかと考えてございます。

以上でございます。

【落合部会長】 それでは、ほかにございますでしょうか。

それでは、特にないようですので、事務局のほうから連絡事項等があればお願いいたします。

【白崎企画調整官】 次回の船員部会の開催日程についてですが、また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たいと考えております。

事務局からは、以上でございます。

【落合部会長】 そういたしますと、これもちまして、第41回船員部会を閉会ということにさせていただきますと思います。本日は、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 —