

平成27年1月23日（金） 13:30～

交通政策審議会海事分科会 第61回船員部会

（成瀬専門官） それでは、皆様おそろいですので、ただいまから、交通政策審議会海事分科会第61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、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おりますことを、ご報告申し上げます。

次に配布資料の確認をさせていただきます。お手元の資料をご覧ください。

議事次第、その次に配布資料一覧、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、「平成27年度海事局関係予算概要」といたしまして、18ページ物の資料が付いております。さらに資料の1-2としまして「内航船員就業ルート拡大支援事業」ポンチ絵のものが1枚になります。次に資料の2といたしまして、「交通政策審議会への諮問について諮問第210号 船員派遣事業の許可について」というものが2枚になります。その参考資料として資料2-2が表紙を含め3枚ということで、こちらのほうは、委員限りの資料となっております。

資料は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、議事に入りたいと思います。落合部会長、司会進行をお願いいたします。

（落合部会長） はい、それでは早速、議事に入りたいと思います。お手元でございます議事次第の1「平成27年度海事関係予算（重要事項）について」というものにつきまして、事務局のほうから説明をお願いいたします。

（白石企画官） 海事局の総務課の企画官をしております白石でございます。本日は、よろしくお願いいたします。

議題1につきまして、お手元の平成27年度海事局関係予算概要に沿いまして、説明をさせていただきます。

冊子の見開きの1ページ目をご覧ください。と思います。

海事局関係予算の概要でございますけれども、平成27年度の政府予算案の中で、海事局関係部分につきましては、一般会計の総額といたしまして134億1000万円の案と

なっております。

その中で海事局の行政経費につきましては29億円、また独立行政法人経費といたしましては105億1000万円となっております。そのほかに、平成26年度の補正予算についても政府案の中に一部、海事局の関係予算が計上されているところございまして、それを含めると、海事局のトータルとしましては141億9000万円ということになっております。

我々といたしましては、船員の確保・人材の育成政策につきまして、優秀な船員の安定的な確保・育成と雇用の促進を推進するために、所要の予算を計上しているところでございます。

またさらに、海洋産業の戦略的な振興、造船業における技術競争力の強化と人材の確保・育成、海事分野での輸送の安全確保といった政策についても推進していきたいと考えているところでございます。

それでは、少しページを飛ばさせていただきます、12ページをご覧いただければと思います。

船員の確保・人材の育成に関する政府の予算案でございます。

まず、船員雇用促進対策事業費補助金ということで、四角の枠の中に4つの事業を記載しておりますけれども、この4つの事業から構成されています補助金の事業ということで、1億6600万円の政府案となっております。

まず初めに船員計画雇用促進等事業につきまして、これは、内航船員の計画的な雇用の推進に係る事業でございます。内航船員を計画的に雇用し訓練する海運事業者に対しまして助成金を支給していく事業でございますが、平成27年度におきましても、引き続きこの事業を活用して内航船員の計画的な雇用ということを目指していきたいというふうに考えております。

続きまして、次のページ13ページをお願いいたします。

上段に船員雇用促進対策事業費補助金の2つ目の項目としまして、来年度の新規の事業であります内航船員就業ルート拡大支援事業について記載しております。この事業は、6級海技士の短期養成制度を活用しまして、例えば一般の高校卒業生について内航船員への就業を促進していこうというものでございます。詳しい説明につきましては、このあと船員政策課のほうからございますので、次に進めさせていただきますと思います。

13ページの下段でございますけれども、外航基幹職員の養成事業でございます。外航船員を目指す若者と海運事業者との雇用のミスマッチを解消するため、外航船員を目指す若者を対象としまして、外航海運事業者への就職に必要なキャリアの形成を実施する養成事業に対して助成を行うというもので、平成27年度も、引き続き推進していきたいと考えているところでございます。

船員雇用対策事業費補助金の中には、このほか技能訓練事業というものもございまして、この事業につきましても、引き続き推進させていただきたいというふうに考えております。

続きまして14ページをお願いいたします。

上段のアジア地域における船員教育者の養成事業としまして、3600万円の政府案となっております。この事業につきましては、優秀なアジア人船員を養成・確保するために、アジア地域の船員教育者を日本に招いて、乗船研修機関における乗船研修や座学研修機関における座学研修を実施しまして、各国における船員教育の向上を図っていききたいというふうに考えているところでございます。

平成27年度におきましては、船社からのニーズの高いミャンマーからの受け入れ人数を増加させていく予定になっております。

同じページの下段に記載されておりますのは、来年度の新規事業であります新たなエネルギー輸送の増加に対応するための船員の確保・養成に関する調査事業でございます、1200万円の案となっております。この事業は、米国からシェールガス輸送が増加する中、LNGを燃料とするLNG運搬船の開発が進むと考えておりまして、この新しいLNG運搬船の船員に必要な知識や技術を調査して、新たな船員教育課程を整備するための事業でございます。

続きまして15ページをお願いいたします。海事局所管の独立行政法人としまして、船員の教育養成機関であります海技教育機構と航海訓練所の経費につきましても、予算で計上しているところでございます。

15ページの右側の真ん中辺りになりますけれども、航海訓練所におきましては、燃料価格が高止まりする中におきましても、条約上必要な訓練内容を確保して、必要な乗船実習を実施していききたいというふうに考えております。

また平成26年度の補正予算におきまして、平成27年度の当初予算で要求してございました練習船2隻のエンジンルームシミュレーターを整備するための予算1億円も計上されているところでございます。

海技教育機構におきましては、耐震診断により、大規模な震災が発生した場合に倒壊のおそれがあると診断されました海技大学校と波方海上技術短期大学校につきまして、耐震補強工事を実施するための設計を行うための予算が、来年度の予算案の中に計上されているところでございます。

船員関係の項目につきましては以上でございますが、このほか海事局といたしましては、例えば3ページから記載しております海洋フロンティアの挑戦ということで、海洋産業の戦略的振興のための総合対策、あるいは4ページにあります新たなエネルギー輸送ルートにおける海上輸送体制の確立といった様々な施策を推進していくこととしております。

我々といたしましては、こうした分野におきましても船員の技能といった観点が重要であると考えておりまして、引き続き、海運事業、船舶産業に関する事業と三位一体となって、船員関係の政策を推進していききたいと考えているところでございます。

私からの説明は、以上でございます。

(落合部会長) はい、ありがとうございました。

それでは、ただいまの説明につきまして、ご質問あるいはご意見がありましたら、お願いしたいと思いますが、いかがでしょうか。

(成瀬専門官) すいません。予算関係でもう1つ、船員関係の説明をさせていただきたいと思います。

(落合部会長) 船員関係がもう1つありましたね。すみません。ではお願いします。

(吉田船員政策課長補佐) 船員政策課の吉田でございます。

それでは続きまして、横書きの資料1 - 2を用いまして、先ほど出てまいりました船員の確保・育成の関係で、今回新規で予算措置が付いております、内航船員就業ルート拡大支援事業につきまして、もう少し詳細をご説明したいと思います。

まず、改めて内航船員の現状課題というところから説明させていただきますと、内航船員は現在2万7000人ほどおりますが、50歳以上の船員の方が約半数、60歳以上の方が2割程度いるということで、今後5年から10年の間に、こういった方がどんどん退職していくということが想定されまして、それに見合った船員の確保をするということが急務になっておるところでございます。現在、既に業界の方からも、船員の確保が大変だという話は伺っておるところでございますし、有効求人倍率を見ましても、陸上を上回って、1を超えるペースで推移をしておるといような現状でございます。

こうした状況に対しまして、十分な数の船員を確保するために、今回の事業は、船員の専門教育機関を卒業していない人、一般的な学校を卒業した人、さらには、卒業して既に陸で働いているような人も内航船員に就業するところを拡大していきたいという取り組みでございます。

もう少し具体的なところですが、その下のところ、右下に円グラフがございます。平成25年度各教育機関卒業者数の比率ということですが、内航船員に就業した人が、どういった教育機関を経て就職、就業したかというのをまとめた円グラフでございます。

平成25年度につきましては、いわゆる、われわれが所管しております独立行政法人海技教育機構で運営しております海上技術学校等から就業した方が300人を超えておまして、割合としても過半数を超えておるといところでございます。その他、商船系大学ですとか商船系高専、私立大学ですが東海大学といった商船系大学、高専系から約100人、2割程度の方が就業されておるといことで、いわゆる船員の専門教育機関から内航船員に就業している方というのが大体8割程度というような状況でございますが、現在、船員の確保が課題になっている中で、こういった専門の教育機関以外から、また、陸上で働いている方からも船員になるというルートを拡大していきたいということでございまして、具体的には、この円グラフの赤字で書いております民間新6級という、平成25年度で13人となっておるところを、もう少し増やしていきたいというふうに考えております。

民間新6級というのが、そもそもどういうものかと申しますと、左の下に点線囲いでございますが、6級海技士短期養成課程というものでございまして、6級海技士の養成施設で座学教育を2.5か月、実際に船に乗っての乗船実習を2か月经験して卒業していただ

き、あとは、実際に就職をして6か月经験を積み、筆記試験も免除で身体検査のみで6級海技士資格という資格が取得できるというものでございまして、陸上で働いている方が船員になりたいというふうになったときに、なかなか海技士の資格がないと就職しづらいというところがございますが、一方で、改めて船員の専門教育機関に入るというのも難しいところだと思います。この制度を使っていただくと、4、5か月勉強していただいて就職していただければ、半年で6級海技士の資格が取得できるということになっております。

予算に先立ちまして制度の整備ということで、6級海技士短期養成課程というのが、これまで航海士向けの課程しかなかったのですが、昨年10月に内航業界団体からの要望も受けまして、機関士向けの短期養成制度も創設をしたということでございまして、この短期養成課程につきまして、航海士、機関士、両方養成できるというような制度改革を行ったところでございます。

今回の予算措置は、その制度を使って内航船員に就職してもらう人を拡大するための予算というようになってございまして、具体的な内容としましては、資料下段の内航船員就業ルート拡大支援事業の真ん中辺りのポツ2つでございまして。

1つ目は、制度拡大のため、社船実習実施事業者を支援ということでございまして、何かと申しますと、この6級の短期養成課程、乗船実習を2か月やるということになっておりますが、こちらは実際のところ、内航事業者の方に社船を提供していただいて、その船に学生を乗せて乗船実習を行うということになってございまして、その乗船実習の費用につきましても、内航の業界団体の方、内航事業者の方が一部負担をして行っておると、内航船員確保のために、業界の方が一部負担をして行っておるというようなことでございまして、この制度利用者を増やすにあたって、業界の方が負担をしておる社船実習の費用につきまして国としても支援をすることで、乗船実習の体制を拡大しまして、より多くの方が、この養成施設を活用できるようにするというのが、最初の事業者の支援という部分でございまして。

2つ目は、6級海技士機関短期養成制度新設に伴う海技資格制度事務処理システムプログラムの改修ということで、こちらは事務的な費用ではあるのですが、6級海技士短期養成課程の整備に伴いまして、資格の事務処理のシステムも改修しないといけないということで、制度創設に必要な予算ということで、併せて措置をしておるというものでございまして。

この制度を使って、われわれとしましては、陸上で働いている方からも内航船員に就職するというようなルートの拡大を図っていきたいというふうに考えておるところでございまして。

説明は、以上でございまして。

(落合部会長) はい、ありがとうございました。

そうしますと、資料の1と、それから資料の1-2につきまして、事務局のほうから説明があったわけですが、ご質問、ご意見があれば、お願いしたいと思います。

はい、高橋委員、どうぞ。

(高橋臨時委員) ただいまの資料の1 - 2について、ちょっとお伺いをしたいのですが。

6級海技士、当然、国家試験、海技資格ですから、内航船に限らず漁船もすべからく適用になると、そういう理解をしています。

ここで言う6級海技士の新たなプログラムと、また、その以前の第2種の扱いがあると思うのです。乗船履歴を持っている人の6級海技士の扱いの中で、私の記憶では、航海のほうはあるのですが、機関のほうが多分ないんだと思います。実際ないのか、ないのであれば、今後、新たなものとして、乗船履歴のない人と、それから乗船履歴のある人の差が出てはまずいので、でき得れば、第2種の乗船履歴のある皆さんも同じような扱いで受講でき、6級海技士が取れるというようなものを作っていただければありがたいと思っております。

以上です。

(落合部会長) はい、それでは事務局の方からお願いいたします。

(石田企画調整官) 新設の6級機関の短期養成制度につきましては、内航船員の高齢化に伴う若手機関士の不足が懸念されているという事情にかんがみて、主に船員の専門教育機関を卒業していない者への内航船員への就業を促進するために創設したものでございます。

一方で、既に必要な乗船履歴を有する者を対象とする第2種養成施設については、その対象が主に中堅以上の船員であることから、若手機関士の確保の観点においては、第2種養成施設における対象者が少ないため、第1種養成施設につき新設制度を創設したところと考えております。

(落合部会長) 高橋委員、いかがでしょうか。

(高橋臨時委員) ただいま少ないというお話をしていましたけど、どこで誰が調べたんですか。私、今申し上げたのは、海技免状は、漁船も汽船も関係なく適用になります、海技資格ですからね。だから漁船も、この門戸を開放していただくためには、乗船履歴を保有している皆さんに、第2種の講習を開催していただきたいと、そういう権利を与えていただきたい。

現在は、第2種の機関は入ってないんですね、航海だけが認められると、こういうことなんだと思います。ですから、今回新たに6級の期間プログラムができるわけですから、そうすれば、第2種の一番初めに始めた講習がありますので、そういうものを作っていただきたい。門戸を開放していただければなど、そういうことで申し上げた。

(落合部会長) はい。事務局のほうで。

(石田企画調整官) 中堅以上の船員につきましては、海技試験に向けた短期講習が各養成施設で行われていると思っておりますが、どういったご趣旨のご意見でしょうか。すみません。

(高橋臨時委員) 私の説明が悪いのかもしれませんが。今、ここで1 - 2で説明

されたの、これは第1種なんですよね。

(石田企画調整官) はい。

(高橋臨時委員) 第1種の話でしょ。第2種のほうは、航海しかないんですよ。エンジンのほうがない、だから、第2種のほうもエンジンを入れてください、作ってくださいと、できないのかという、そういう質問と意見と。そういうことです。

(石田企画調整官) 手元に詳細な資料等がありませんので、持ち帰って確認してから、ご回答ということにさせていただきたいと思います。

(高橋臨時委員) この場で話をしているのかどうかは、ちょっと分かりませんが、過日、衛生管理者の話をした時に一緒に認定航海当直部員の話があつて、当局のほうから、認定航海当直部員の規制緩和をしていただきたい、そのための勉強会をしていただきたいというふうな話がありました。これは一部の遠洋まぐろ漁船の話なんですけど、よくよく考えてみると、それは、休暇日数が少なく受講回数も少ないんだということで、だから受講できないんだと。そういう話でした。

ところが実際調べてみると、第2種の乗船履歴が10年以上あれば、3日の養成研修と、それから6日の免許講習で9日間で6級がもらえるんですね。試験が、その修了試験なり、それから身体検査と、こういうことなんですけども、これが合格すると、簡単に言えば9日間、それから5年から10年の乗船履歴を持っている人は、12日間で6級の海技資格がいただけるわけですよ。

そうすると、あえて認定当直部員の規制緩和をする必要がどこにあるんだと。これはあくまでも当直部員ですから、国家資格に基づかない単なる乗船履歴に基づいて当直しているですよという認定をただけの扱いですから、6級は、当然のごとく国家試験であり、また海技資格、そういうことですから、やはり安全上、航海認定当直部員よりも6級海技士を雇用させて、安全な航海、安全な操業を求める。これは当然のことだと思いますので、その部分を言っている。そういうことです。

(石田企画調整官) 今回、認定当直部員の要件緩和をする必要性につきましては、昨年8月のまぐろ・かつお漁業推進議員連盟の、まぐろ・かつお漁業の維持発展に関する決議の中で、外国人に対する認定航海当直部員の取得要件の緩和について触れられておるところであります。

また取得に当たっては、国籍に関する要件はありませんけれども、官労使による検討を勘案して現在の要件となっているところです。

(落合部会長) はい、どうぞ。

(高橋臨時委員) 私は、そういうことを言ってるんじゃないんで、認定当直部員の規制緩和するよりも、6級の海技資格を取らせたほうが、ずっといいんじゃないんですかということ言ってるわけです。何も、一部の業界から言われたことうんぬんなんて言ってるんじゃないんです。安全上、国家資格を持った当直者が、航海当直であれ機関の当直であれ、当直するのが当たり前じゃないですか。それが日本の法律じゃないんですか。何が外国人

なんですか。

私が言ってるのは、ここで受験の機会が少ない、休暇が少ないんで受験ができないんだ。だから、認定当直部員で規制緩和してくださいって、そういう要望だったはずなんです。

実際に調べてみると、9日間で6級もらえるじゃないですか。だったら、6級機関の門戸を開放してください。これは航海のほうは現在できるんですよ。ところが問題は、エンジンのほうができません。そういうことになってるんで、エンジンの6級のほうも同じ扱いにしていただければということで申し上げてる。そういうことなんです。

今、回答できないなら、次回でけっこうですから、回答してください。

(石田企画調整官) はい。その点に関しては持ち帰って。

今、外国人の問題ではないというお話もありましたけれども、日本人についても当然考える必要がある一方で、日本人を前提としている今の漁船員の年齢構成が非常に高くなっているという現在の、例えば平均年齢が、まぐろ漁船に乗り組む漁船員の年齢構成が平均56.9歳となっておるほか、50歳以上の年齢比率が85%であるという現状を踏まえれば、外国人についても活用の議論を、それはそれで進めていかなければならないのではないかというふうにも思います。

(高橋臨時委員) そういう時代が来るのを事前に分かってるわけでしょ。何でそれなら、そういう方法をとらなかった、手段を講じなかったんですか。

私、今、外国人の話ではないんだ。今、乗船をしている皆さんが、キャリアも持って、能力もあります。ただし海技免状が、今言うように、入港回数が少ない、滞在日数が少ないということで、海技免状の講習に行けません。だから航海認定当直部員で規制緩和して航海当直できるようにしてくださいというのが業界の申し入れじゃないですか。そうであれば、9日で、12日で取れるんだから、正規の海技免状を取りなさい。

併せて今、どの業界もそうなんだけど、機関部関係の乗組員が非常に少ない。ゼロで、乗ってないわけじゃない。資格がなくて船舶職員として登録ができないと、こういうことです。ですから、そういう皆さんを救済するために、先ほども言ったように、キャリアも持って経験も持ってる、腕もいい。だから、乗船履歴のある皆さんに対して、門戸を開いてくださいということ言ってるだけなんです。

(落合部会長) それでは、どうも質問・意見と回答が食い違っているような、うまくかみ合っていない感じがありますので、一度、高橋委員の質問に答えるべく、次回の船員部会あるいは次回以降でも調べていただいて回答をお願いするというような形で、このポイントについては処理したいというふうに思います。高橋委員、それでよろしいですね。

そういたしますと、次に議題2のほうへ移りたいと思います。

(立川臨時委員) ちょっと、よろしいですか。

(落合部会長) はい、どうぞ。

(立川臨時委員) 2点ほど、教えていただきたいことがございます。

海技教育機構等の海事局所管の独立行政法人の予算関係のところですけども、予算経費

としては0.99倍ということで多少減額。ただし、このほか平成26年補正に5.6億円計上ということで、実質的に増えてますよということの理解なのか。

その中の問題として燃油の高騰がありますけども、訓練については影響のないように実施するというようなこと、それからシミュレーターの補強、訓練、耐震補強ですか、というようなことを計上しましたということでございますけど、内訳的には増額なんですか、減額なんですか。もし減額とすれば、どこら辺が減額なのかというところを、教えていただきたいという部分が1点目です。

それから、15ページにございます海技教育機構の中で、海上技術短期大学校と海上技術学校の入学定員は370になっております。先年26年度だと思いますが、これ350まで減らしたものを20名増やしまして370になったという理解をしているところですが、その際に元の380に戻すという論議があるはずなんですね。これはどういうことで370になっているのでしょうか。27年度予算ですから、今回、本来であれば380にわれわれは復帰するのではないかというふうに思ったところなんですけど、何故370なのか教えていただければと思います。

以上です。

(落合部会長) はい。今2点ありましたけれど、順次、事務局の方でお願いします。

(石田企画調整官) 予算の増減のほうでございますけれども、機構につきましては、減った分の主なところは、耐震診断を去年やったところ、その費用が、今年は耐震診断をやる対象が少なくなったので、少し減っております。

人員につきましては380人という議論もございましたが、現時点で、教室の余裕などを踏まえて、ちょっと370人までしか増やせていないという状況がございます。

(立川臨時委員) 今、予算のほうにつきましては、耐震補強が減ったというような話でございましたけども、補正予算のほうから見たら、どういう形になるのでしょうか。

それから教室の容量はもともと380あったのではないんですか。それを350に減らした。26年で20増やした。どこが足りないんですか。理解できません。

(白石企画官) 最初に、補正の部分をご説明させていただきますと、2ページ目の独立行政法人経費という7項目目に26年度補正予算額のところがありまして、航海訓練所のところに4億2900万円計上されております。これが独立行政法人についての補正の部分でございます。

内訳は、燃料の高騰の話がございましたけれども、今年度の燃料の高騰のために訓練所の練習船の燃料費が不足している部分につきまして、補正予算案の中で手当てされております。併せて本予算におきましても、燃料の価格が当初、来年度の予算で要求していた単価よりも上がっておりますので、これにつきましても単価の変更が行われております。

そのほかに、紹介しましたエンジンルームシミュレーターでありますとか、あとは修繕費の関係が、補正予算案の内容になっております。本予算はなかなか増やすのが難しいところもありましたので、補正予算も含めて必要な部分を担保しているというご理解で、お

願いたいと思います。

(落合部会長) はい、どうぞ。

(石田企画調整官) すみません、定員の関係につきましては、今、手元に資料がございませんので、次回、回答させていただきます。

(落合部会長) はい、いかがでしょうか。よろしいですか。

それでは、未回答の部分につきましては、また次に回答していただくということで。

ほかに。はい、どうぞ。

(平岡臨時委員) 教えてほしいんですが、離島航路関係なんですけども。

これは予算の立て方が変わったということで、前は単純に離島航路の補助という形の中で計上されていましたが、地域活性化ということで陸・海・空一括という形になっているんですけども、この中で、基本的に離島航路、特に旅客船関係、それに使われる予算額というのが分かれば、教えていただければと。

(白石企画官) 離島航路関係の赤字航路補助等の本予算が、1 ページ目の離島航路の確保維持等による地域の活性化の関連事項の中の290億円の内数ということで入っているわけでございますけれども、離島航路として来年度、対象が121航路だったと思いますけれども、その部分の補助に必要な予算等で、290億円の中の約72億円が離島航路の関係の予算として含まれております。

(落合部会長) はい。いかがですか。ほかにございますでしょうか。

なければ、次の議題2のほうへ移ります。

これは船員派遣事業の許可でありまして、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るということで、船員部会の運営規則11条但し書きの規定により、審議は非公開とするということでありますので、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)

(落合部会長) そういたしますと、本日予定しました議事はすべて終了したのですけれども、この際、何かご発言があればと思いますが。

(高田船員政策課長) よろしいでしょうか。

(落合部会長) はい、どうぞ。

(高田船員政策課長) 先ほどご質問のありました海技教育機構の定員につきまして確認をいたしましたので、石田企画調整官よりお答えいたします。

(石田企画調整官) 先ほどは、申し訳ございませんでした。

平成26年度につきましては370人ということでしたので、ここに370という数字を使っておりますが、平成27年度につきましては380人にするということにさせていただきます。

(立川臨時委員) そうすると、27年の予算ですけども、実際は380であると。資料的な問題であるという理解で、よろしいんですか。

(石田企画調整官) おっしゃるとおりでございます。はい、申し訳ございませんでした。

(落合部会長) はい。特に、この際ご発言があればということで。はい、立川委員、どうぞ。

(立川臨時委員) ちょっと確認というか、お教え願いたい点がございまして、質問させていただきます。

先年の12月の船員部会の件でございますけれども開かれなかったと。開かれなかった理由が、緊急な審議、諮問答申の案件がないことというようなことが理由として付されております。このようなことで、12月の船員部会は開催をされませんでした。

ここで緊急な審議というのは、どういう定義なのか、どこが判断して、緊急性とっているのか。

といいますのは、船員部会を開催する経緯といたしまして、事務局が案件を提案するということがあります、その部分ができますと、労側・使側を含めまして説明を受けるといような形でございます。事前に労ないしは使に対して、どういう案件があるかというような問い合わせ等については聞いたことがございません。

そういうことになりますと、この審議案件というのは、事務局側が決定をして、この会議が進められていくのかというふうにも取られるわけですが、そういうことなのでしょうかと。ちょっとそれは疑義ないしはおかしいのではないかというふうに思うわけですが、どういう見解のもとに、そういうプロセスの中で緊急性等を判断し開催の要件を決めているのか、お伺いしておきたいというふうに思います。

(落合部会長) それでは、事務局お願いします。

(高田船員政策課長) はい。ただいまご質問のありました件でございますけれども、何が緊急かという定義というのは、なかなかお答えが難しいのですけれども、開催につきましては、従来もご説明させていただいてるとおりでございますけれども、船員部会の開催につきましては、第1回船員部会において、その開催方針をご説明しているところでございまして、そういったものに基づいて、事務局のほうから部会長のほうに議題案、事務局の考え方をお伝えして開催時期をお諮りしているところでございます。

昨年11月の部会終了後、次の部会の開催時期については、12月中は、船員部会に諮問させていただく、あるいは答申をいただく議題がないということに加えて、1月になれば、先ほどご説明いたしました政府予算案を説明でき、部会でもご議論をいただけるというふうに考えましたものですから、労働側の委員の皆様からは、毎月開催を希望するというご意向も伺った上ではございますけれども、事務局から部会長にもお諮りしまして、1月に開催するというをご承認いただいたものでございます。

今後も、これまでの開催方針も踏まえまして、委員の皆様方のご意向も踏まえた上で、議題案、事務局の考えを部会長にお示しし、開催についてお諮りしてまいりたいというふ

うに考えるところでございます。

(立川臨時委員) 今、課長のほうから船員部会の第1回のお話も出ました。第1回の議事録の中では、当時の大野次長ですか、原則として毎回、毎月開催をするというような発言があったはずでございます。

かつ、その中で船員部会の今後の進め方という資料が出てたかと思えます。その中の2番目には、船員政策にかかわる重要事項の審議という部分がございます。その中には、委員からの意見を伺った上で、テーマを選定し論議していただくというような項目もございました。これに従いまして、第1回目以降は、様々な論議がされてるかと思えます。それから、その他船員関係データ、予算の報告、関連、関係する検討会や国際条約の動向等、結果報告を実施するというようなことも、船員部会の今後の進め方の中にあつたはずでございます。

そうしますと、これは今やられているのでしょうか。以前から、労側から各種会議の検討会の報告を求めておりますけれども、なかなか実施されません。これは本来、第1回の船員部会で確認されてる事項ではないのでしょうか。まして、今課長のほうからお話がありました、緊急性の定義はないということ。

ところが、今日の会議を開いて論議をしてみれば、6級関係の免許の問題、資格の認定の問題についても、かなりの問題が出されています。しかしながら、あまり明確な答えが出てこないような状況もございます。

そのようなことを解決するために第1回の船員部会で論議された今後の進め方の資料の2番目にある委員からのご意見を伺った上でテーマを選択し論議をしていくというようなことがあるのではないのでしょうか。私はそう考えますし、そう考えたいと思っております。

また、第1回船員部会資料「今後の進め方」の1番目には、船員部会の概要ということで、審議事項としてその他船員問題に関する労使関係の意見交換の場としての活用というような言葉もございます。第1回の船員部会では、会議を活性化して、船員関係に関する問題について意見交換等を行う場であるということが、確認されたのではないのでしょうか。

そのような中で、単に昨年12月、緊急的な審議事項がないからということを経由して開会しないというのは、問題があるのではないかと思うんですが、いかがでございましょうか。

(高田船員政策課長) 緊急的な議事がないからということではなく、開催のタイミングにつきましては、先ほど申し上げましたように、1月になれば政府予算案もご説明でき部会でご議論いただけるというふうに判断した上で、事務局としては部会長にお諮りして、そのようにさせていただいたものでございます。

なお第1回の船員部会におきましては、毎月原則1回というお話がありましたが、同時に、実際には年に八、九回開催を想定しているということもご説明させていただき、実際にこれまでも、そういった運用をさせていただいているところでございまして、昨年につきましては、12月を除き11回開催をするということもしております。

また事務局からは、審議事項に加えまして報告事項をいろいろとさせていただきご議論いただいているというところでございますので、そういったところもご理解をいただきたいというふうに考えております。

また、もし議題案につきましては、時間的余裕を持って事務局のほうにご提示いただければ、そういったことも踏まえて、部会長に部会の開催についてお諮りすることとさせていただきたいというふうに考えております。

(落合部会長) はい、どうぞ。

(高橋臨時委員) かつての船員中央労働委員会の委員を経験をして、そのまま、また継続的にこの船員部会の委員を継続している数少ない人間の1人だと思ってます。

流れから言いますと、かつての中央労働委員会が終わる間際、二、三回前ぐらいだと思いますけれども、今言われた開催をどうするんだということは、当時、明快に国交省のほうから、毎月開催だということでわれわれは説明を受け、それで了承した。

それから、船員部会の1回目、2回目、3回目、この付近で、記憶は定かじやないですけれども、私も再度発言をして、この開催について確認をした1人でございます。これは紛れもなく毎月開催をするということで、国交省はここで明言をしたと、そういうふうに私は理解しております。

二、三年ぐらい前だと記憶しておりますけれども、どうも何回か開催をしなかった月があつて、それで、なぜ開催をしないんだということで国交省のほうと話し合いをしたという経験もあつて、それ以降、改善をされて、毎月開催を継続的に続けてきたという中で、去年の12月に急きょ休会と、こういうことになりました。その辺はどうも、この船員部会を立ち上げた時の趣旨と全くかけ離れてきたのではないかとということで非常に危惧をしております。この会議は非常に重要な会議で、船員の政策的には非常に大切なものなんだという理解を、再度確認をしておきたいと思います。

以上です。

(落合部会長) どうぞ。

(高田船員政策課長) 非常に重要な会議ということは、もちろん私どもも認識をしているところでございます。

会議の開催方針につきまして、高橋委員が今お話ししました船中労時代の議事録につきましては、毎月開催をするというふうに、ご説明をさせていただいたという経緯が見つからなかったのでございますけれども、いずれにいたしましても、開催方針につきましては、第1回の船員部会でご説明をさせていただいた方針を、今も踏襲はしているつもりでございまして事務局としても努めているということでございます。そういったことについてご理解をいただければと考えておりますし、今後も、部会の開催については部会長にお諮りしてまいりたいというふうに考えております。

(落合部会長) はい、どうぞ。

(高橋臨時委員) 会長に一任をして開催を決めるなんていうような、最後は会長にげた

を預けたような形で対応するという事らしいですけれども、実際は事務局が走り回って、開催をする、しない、これを実際決めてる。そういうふうな対応をしてるということは紛れもない事実であって、最終的には会長一任だと言いながらも、実際は、私は国交省の都合で開催をしたり休会をしたり、そういうふうにはしか見えない。今後そういうことのないように、私のほうから厳重に注意しておきたいというように思います。

以上です。

(落合部会長) ただいまの高橋委員のご発言ですけれども、やや、誤解があるようなニュアンスに聞こえました。

部会を開催するかどうかは、私は事務局から説明を受けたうえで、忙しい公労使三者委員の貴重な時間を割いて出席をお願いし、かつ国民の大切な税金を使ってまでもこの会議を開くということがほんとに適切なかどうかを判断しなければならないわけですから、部会長である私自身が判断しまして開催するか開催しないかを決めているのです。この点は、一言申し上げておきたいと思います。

この会議は非常に重要な会議であるということは、もちろん私自身も認識しております。ですので、三者委員それぞれの意見等も十分踏まえた上で、開催に値する議題があれば開催するし、そうでなければ開催しないという方針で対応しているつもりです。

先ほども質問がありましたけれど、何が開催に値する議題かどうかは、明確かつ一義的に定義するのは、これは非常に難しいことでもあります。なぜならば、いろいろな環境の変化の中で、その議題の重要性も当然変化するわけですし、結局は、この会議を開くという時点で重要かどうかというのが問題になるわけですから、その辺のところは、部会長としての判断にお任せいただきたいというふうに考えております。

ほかに何か意見があれば。はい、どうぞ。

(池谷臨時委員) 部会長よろしいでしょうか。

部会長のほうから、この開催におけるお話はございましたが、本日の議題の中におきまして海事関係、船員行政も含めての予算ということについて説明がございまして、これは、これまで取り組んできてる部分、新たに取り組む部分、そういったことで予算がつけられて今後実行していくということであれば、海事局関係、船員行政にかかわる事項、多岐にわたってるわけですね。

そういった意味からしたら、その中身、取り組んできた内容、そういったものも含めて、毎月様々な視点でチェックできる、確認できる、論議できる、それで課題につながる部分というのは多々あるわけですよ。

そうであれば、先ほど当方の委員のほうからもお話ございましたが、昨年度の初回に様々な論議がありまして、原則の開催の部分で、関係委員からのいろんなお話を聞いた中で、事務局として、きちっとしたテーマを出して、その課題について話ができる、意見交換ができる、そういった場であってほしいと、われわれは思ってますので、そういった視点からも、今後、事務局のほうとして、きちっと取り組んでいただき、せめて毎月に1回に開

催というのは実行していただきたい。そういうふうには思っております。

(落合部会長) はい。ご意見としては伺っておきます。いかなるテーマをこの部会の議題として取り上げ、かつ、この部会を開くべきかどうかという点については意見が分かれ得るところであると思います。つまり、議論ができるからというのではなく、部会にふさわしい問題があるかどうか重要であり、例えば、ある委員サイドのほうからは、これは部会を開いて議論してほしいと言っても、他のサイドの委員あるいは公益委員のほうから、それは、必ずしも部会を開催して今すぐ議論をする必要はないのではないかとというような意見が出ることもあります。つまり、結局公労使三者委員の間でもご意見が相違する場合があり得るのです。したがって、それらを総合的に勘案して部会を開催すべきかを判断するのは部会長であり、その判断を私にお任せいただきたいというふうに申し上げているのです。

確かに会議で取り上げるにふさわしい議題が明確である場合ももちろんありますが、そのような場合は、全く苦労がないわけでありまして、このような議論もする必要がないわけですけれども、いかなる議題を取り上げるかということ、すなわち、部会を開催すべきかどうか、先ほども申し上げましたように、見解が分かれることもありますので、結局のところ、非常に多忙な公労使各委員の貴重な時間を割くことをお願いするにふさわしいかどうか、それから国民の貴重なお金、すなわち、税金を使ってこの会議を開くにふさわしいかどうかという点等も考え合わせたくて、判断しなければなりません。そう簡単に、何でもかんでも毎回必ずやるというような形のスタイルでは、これは、国民の信託にこの部会がこたえるということには必ずしもならないというふうにも感じているのです。

したがって、何を議論するかということについては、なるべく公労使三者委員で一致できるようなものがよいでしょうし、結局のところこの部会を開くのにふさわしい問題があるかどうかをケースバイケースで決めていくというほかに、ちょっと方法がないのではないかなというふうに思っております、その辺の調整は部会長の判断にお任せいただきたいと申し上げておるわけでして、是非、ご理解いただきたいと思っております。

ほかに。はい、高橋委員、どうぞ。

(高橋臨時委員) 地方の船員部会、私は毎月開催だと、そういう理解しております。開催をしている理由は職安のほうの何かありましたよね、そういうことがあって、毎月報告ということがあって開催をしている。それは事実かどうか、ちょっと教えてください。

(落合部会長) 何かありますか、はい。

(高田船員政策課長) 地方の船員部会につきましては、法令上、毎月開くということになっておりまして、中央とは若干異なった扱いになっております。そういったこともありまして、毎月開かれているということでございます。

中央の船員部会につきましては、船員職業安定法上、3か月に1回以上開くということが法律で義務付けられているというところでございます。

いずれにいたしましても、部会長からの今のご発言も踏まえまして、委員の皆様のご意

見を踏まえまして、事務局としても、報告する案件等につきまして、いろいろと検討させていただいて臨ませていただけたらと考えております。

(落合部会長) ということで、この案件につきましては、何かご発言ありますか、ご意見。よろしいでしょうか。

(森田臨時委員) よろしいでしょうか。

(落合部会長) はい、どうぞ。

(森田臨時委員) 当方としては、部会長のご判断にクレームをつけているわけではありません。

ただ、今のようなお話ですと、これからの回数が減りかねないので、できるだけ事務局にお願いしたいのは、昨年も11回開催していただいたわけで、12月の開催だけなんです。ですから、その12月の開催について開催していただきたかったということを申し上げてるわけでありまして、今年1回目が始まりましたから、今後はぜひ事務局が事前に調整をしていただいて、先ほど高田課長からも言われましたが、事前に何かテーマがあれば、われわれのほうからも前広にできるだけお諮りをするような形にいたしますので、ぜひ毎月の開催をしていただける方向で調整をいただきたいというふうをお願いをしておきたいと思えます。

(落合部会長) はい。ただいまのは、貴重なご意見として承っておきます。

ほかに、何かご発言ありますでしょうか。どうぞ。

(平岡臨時委員) これとはちょっと別件で。

(落合部会長) 別件ですね、はい、どうぞ。

(平岡臨時委員) 私のほうから報告ということで、ご披露したいというふうに思えます。

関係者の皆様にはご心配をおかけしました横浜の協和海運というパイロットボートの会社ですけれども、そこの組合員の11名の雇用問題で会社の不当行為により、新会社である新協和海運、へ入れないという問題が発生していました。これに対して、地位保全の仮処分の申立てを横浜地裁のほうに申し立てを行いました。一審で却下されてしまい、その決定を不服として、東京高裁のほうへ即時抗告の申立てを行いました。

その結果、1月8日ですが、東京高裁のほうから、11名全員の非保全権利を認めるということで、賃金の仮払いという決定がなされました。

このあと引き続き本訴ということになります。

(落合部会長) はい、ありがとうございました。

それでは、特にほかにご発言は、ございますでしょうか。

なければ、事務局の方へバトンタッチということで。

(成瀬専門官) はい。次回の部会の開催については、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、以上です。

(落合部会長) はい。

それでは、第61回になりますけれども、船員部会をここで閉会ということにさせていただきます。

お忙しいところを、三者委員含めまして、ご出席どうもありがとうございました。

了