

平成27年10月23日（金）13：30～

交通政策審議会海事分科会第70回船員部会

【成瀬専門官】 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70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11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。

最初に、事務局を務めます海事局に、10月1日付で異動がございましたので、紹介させていただきます。

佐藤雇用対策室長が退官し、その後任として千葉雇用対策室長が着任いたしております。

【千葉雇用対策室長】 千葉でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

【成瀬専門官】 続きまして、配付資料の確認をさせていただきます。お手元の資料をごらんください。

一番上に議事次第がありまして、その次が配付資料一覧、その次からが議題の資料となります。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、交通政策審議会への諮問について、諮問第229号「船員に関する特定最低賃金（漁業（かつお・まぐろ）最低賃金）について」というものが1枚、資料1-2として、「漁業に関する特定最低賃金の拡大について」という答申文が両面印刷のものと片面印刷のもので、2枚となります。

資料2として、平成27年度第59回船員労働安全衛生月間についてというものが両面印刷で1枚になります。

資料3として、交通政策審議会への諮問について、諮問第230号「船員派遣事業の許可について」が2枚になります。その参考資料として、資料3-2が3枚、こちらは委員限りの資料となります。

次に、資料4として、交通政策審議会の諮問について、諮問第231号「無料の船員職

業紹介事業の許可について」が2枚、その参考資料として、資料4-2が2枚、こちらも委員限りの資料となります。

さらに議題とは別ですが、平成27年度船員安全取組大賞の表彰状授与式のプレス資料が1枚となります。

資料は以上となりますが、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。野川部会長、司会進行をよろしくお願いします。

【野川部会長】 それでは、早速、議事に入りたいと存じます。

まず、議題1「船員に関する特定最低賃金（漁業（かつお・まぐろ）最低賃金）について」、事務局からのご説明をお願いいたします。

【風巻労働環境対策室長】 船員政策課の風巻でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

では、資料1をごらんください。これは10月20日付で国土交通大臣から、交通審議会会長宛てに出されました諮問文でございます。記のところでございますが、諮問第229号「船員に関する特定最低賃金（漁業（かつお・まぐろ）最低賃金）について」という形で諮問がなされております。

諮問理由として内容が書かれております。ここは読み上げさせていただきます。「漁業（遠洋まぐろ）最低賃金を、遠洋かつお漁業及び近海かつお・まぐろ漁業を含む業種へ拡大し、漁業（かつお・まぐろ）最低賃金とする方向で決定することが適当であるとの答申、平成27年10月20日付のものでございますが、を受け、漁業（かつお・まぐろ）の最低賃金の額を決定することについて、最低賃金法第35条第7項の規定に基づき、交通政策審議会の意見を聴く必要があるため。」という形で諮問がされております。

1枚めくっていただきまして、資料1-2のほうをごらんください。これは前回、9月の船員部会でご審議、決定いただいたものでございまして、交通政策審議会から、国土交通大臣宛ての答申となっております。記のローマ数字のIのところでございますが、先ほど読み上げましたとおり、現在決まっております遠洋まぐろの最低賃金を遠洋かつお、近海かつお、また近海まぐろの業種へ拡大し、最低賃金を今後、決定することが適当であると、そういった内容となっております。

これを受けまして、今回、先ほど説明した資料1のほうの漁業（かつお・まぐろ）最低賃金の額を決定することについて、諮問がなされております。

以上でございます。

【野川部会長】 ありがとうございます。

それでは、本件につきまして、質問等ございましたら、お願いいたします。

よろしいでしょうか。

それでは、特にございませんでしたようでしたら、この漁業（かつお・まぐろ）最低賃金につきましては、船員部会運営規則第12条第1項の規定におきまして、「船員部会に、最低賃金法第37条第2項の規定に基づき、最低賃金の決定又は改正の決定の審議に必要な数の最低賃金専門部会を置く。」とされておりますので、最低賃金専門部会を設置して審議を行うこととしたいと存じますが、それでよろしいでしょうか。

（「異議なし」の声あり）

【野川部会長】 ありがとうございます。

それでは、専門部会のメンバーにつきましては、船員部会運営規則第12条第5項の規定により、船員部会長が指名することとなっております。具体的な人選につきましては、事務局と相談しながら進めてまいりたいと存じますので、私にご一任いただきたいと存じますが、よろしいでしょうか。

（「異議なし」の声あり）

【野川部会長】 ありがとうございます。

それでは、議題2に移りたいと存じます。

議題2は、「平成27年度（第59回）船員労働安全衛生月間の実施概要について」、事務局からご説明をお願いいたします。

【風巻労働環境対策室長】 平成27年度の船員労働安全衛生月間の実施概要について、ご報告させていただきます。資料2をごらんください。今年も9月の1カ月間、船員労働安全衛生月間を実施いたしました。関係者のご尽力により月間を成功裏に終えることができましたとっております。この場をおかりして、ご協力いただきました全ての皆様方にお礼申し上げます。

月間は、船員労働安全衛生思想の普及、船舶所有者や船員による自主的な安全衛生活動

の促進等により船員災害の防止を図ることを目的として、昭和32年度から実施しており、今年で59回目となっております。国土交通省と水産庁が主唱者となり、船員災害防止協会、そして、本日、ご出席の関係団体の皆様方の多くの関係者に多大なご協力をいただき、今年度の月間スローガン、資料の上から2番目に書いてありますけれども、「けがなく 事故なく 病気なく 無事に帰るぞ僕らの港」のもと、全国各地で積極的な活動を行いました。

その概要でございますが、1つ目といたしまして、船員防止協会主催の船員災害防止大会におきまして、講演、優良事業者認定書の伝達や、また、検知器や保護具などの展示、その相談会などを実施しております。

2つ目といたしまして、講習会等でございますが、サバイバルトレーニングや、救命胴衣の講習会、そして、今年1月から義務化となりました密閉区域における救助操練についての講演などを実施しております。そして、今年度は、船員保険を所管しております全国健康保険協会を新たな協力者としてお迎えいたしまして、メタボリックシンドロームや糖尿病等の生活習慣病予防のための講習会を実施しております。

その次に、無料の健康相談でございます。船員の健康証明を行っております日本海員抜済会、船員保険会、そして、昔の船員保険病院と言ったほうがわかりよろしいかと思いますが、独立行政法人の地域医療機能推進機構、また、指定医師のご協力を得て無料の健康診断を全国で実施いたしました。

そして、訪船指導。船員災害防止協会の地方支部などのご協力を得まして、全国の港で安全と衛生に関する訪船指導を実施しております。

それ以外にも、月間の周知活動や船舶の水質検査などを実施しております。

資料2の裏のページのほうに月間の様子の写真を載せておりますので、ごらんいただければと思います。月間は、船員の安全で健康的な職場環境づくりの重要性を再認識していただくよい機会であります。今後も、実施状況などを分析・評価して、来年度の月間につなげていきたいと考えております。

以上、月間の概要報告とさせていただきます。

【野川部会長】 ありがとうございます。

それでは、本件につきまして、質問等ございましたら、お願いいたします。立川委員。

【立川臨時委員】 1つお伺いしておきたいと思います。今、室長のほうからも説明がありましたけれども、新たにといいますか、従前の船員保険病院の運営が地域医療機能

推進機構に移行されましたが、従来の船員保険病院がそのままの形で協力していただいたのか、それとも、推進機構は多くの病院を抱えているわけですが、そこも含めてご協力いただいたのか、その辺がわかれば教えていただきたいと思います。

それから、船員無料健康相談所の開設数等についてですが、従前と比べまして、114カ所、668人というのはどのぐらい変動しているか、お教え願えればと思います。

以上です。

【野川部会長】 では、事務局、お願いします。

【風巻労働環境対策室長】 ご質問のありました地域医療機能推進機構、これは、平成26年4月に新たに設立されたということで、船員保険病院、つまりせんぼ東京高輪病院と横浜船員保険病院、それと大阪保険病院、その3つがそのまま先ほど申しました独立行政法人の地域医療推進機構のほうに移っております。そういう意味では、従来の船員保険病院というのは名前を変えて残っております。

それで、もう1点、この3つの病院につきましては、従来から月間のほうでご協力をいただいております、今年度も、引き続きご協力をいただいております、逆にその他多くの社会保険等から来ている病院がありますが、そちらのほうのご協力まではいただいております。旧来の船員保険病院からは従来どおりご協力をいただいております。

そして、最後に、実績でございますが、プラス3カ所で、実際お見えになった方は17人ほど減っております。実施の規模については従来どおりで、それほど変わっていないと思っております。

以上でございます。

【野川部会長】 よろしいでしょうか。

【立川臨時委員】 では、1つだけ。

【野川部会長】 どうぞ。

【立川臨時委員】 せっかく月間の報告をしていただいているので、従前との変化も踏まえて、ご報告をいただけるとありがたいなと思います。次年度からよろしく願いたいと思います。

【風巻労働環境対策室長】 すみません。9月に終わったということで、今日ご紹介したところは暫定版という形で、最終的には、先ほど申し上げたとおり、この月間についても評価していきたいと考えておりますので、また詳細なものができ、ご説明できる機会がありましたら、させていただきたいと考えております。

【野川部会長】 あと、今のご質問は、時系列的に、以前からの変化をグラフ等にして示していただけたらということでしたので、よろしく願いいたします。

【風巻労働環境対策室長】 わかりました。

【野川部会長】 ほかにいかがでしょうか。よろしいでしょうか。

それでは、次の議題に移りたいと存じます。議題3は、「船員派遣事業の許可について」でございます。本件につきましては、個別事業者の許可に関する事項であり、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りますので、船員部会運営規則第11条ただし書きの規定により、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)

【野川部会長】 ありがとうございます。

それでは、これで本日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。

まず事務局のほうから説明をお願いします。

【風巻労働環境対策室長】 先ほど席上配付をさせていただきました船員安全取組大賞について、簡単に報告させていただきたいと思っております。

左上に国土交通省、右上にPress Releaseと書いております10月8日のプレスリリース資料でございますが、今年度の船員安全取組大賞に日本郵船様の取り組みが選定され、先月の9月30日に、海事局長から表彰状の伝達式が行われました。船員安全取組大賞につきましては、今年4月の船員部会の場で周知のお願いをさせていただいたと思っておりますので、詳細な説明は省略させていただきますが、これまでの船舶所有者が実施、または実施しようとする船員災害防止活動で、先進的で優良な取り組みを表彰しようというものでございます。

今回、大賞に選ばれました日本郵船様の取り組みは、船員に、日々、非常に危険なところで働いていることを再認識してもらい、事故の恐ろしさを知識のみならず、本能で理解してもらうため、事故の状況を再現し、安全を実感してもらう安全体感研修と、安全は、上から言われて従うのではなく、自ら選択して実行し確立するものといった船員の意識改革を促す活動、Power+プロジェクトと言っているんですけども、と組み合わせたもので

ございます。詳細につきましては、国土交通省のホームページで公開しておりますので、一度、ごらんいただければと思っております。

来年度も、この取組大賞につきましては募集させていただく予定でございますので、なるべく多くの方にご応募いただきたく、周知などご協力いただければと考えております。よろしく願いいたします。

以上でございます。

【野川部会長】 ありがとうございます。

ただいまのご報告、ご説明につきましては、何かご質問ございますでしょうか。よろしいでしょうか。

それでは、高橋委員、お願いします。

【高橋臨時委員】 大型いか釣りの最賃関係で何点か質問をさせていただきたいと思えます。まず、今年の大規模いか釣り、いわゆる国交省が言う大規模いか釣りの最低賃金の専門部会を開催するかどうか、その点をまず教えてください。

【野川部会長】 お願いします。

【風巻労働環境対策室長】 大規模いか釣り漁業は最賃額が設定されている業種でございますが、大規模いか釣り漁業の状況を申し上げますと、対象船舶は1隻のみ、そして、対象となる船員も9名程度となっております。使用者団体に今後の見込みを確認したところ、今後、増える見込みはないということでございます。

この1隻はニュージーランド沖で操業しておりますが、引き続きニュージーランド沖で操業するには、来年5月以降、ニュージーランドの国籍へ転籍することが必須となっております、来年以降の状況も不透明な状況でございます。

そして、この漁船の船員さんは労働組合と労働協約を結んでおり、全ての船員が現在の最賃を大きく上回る賃金が支払われております。また、今後、漁業未経験の新規採用者におかれましても、最低賃金額を大きく上回る賃金が支払われるということになっております。このため、最低賃金法の観点からは、現時点では十分な労働保護が図られていると考えております。

なお、使用者団体に最低賃金の改定の諮問を行うことについて、お考えをお伺いしたのですが、先ほどご説明いたしました考えと同様で、諮問すべきではないということでございます。それに加えまして、最低賃金専門部会の資料として提出される最低賃金実態調査というものがございます、当然その対象は1隻ということで、個人の賃金が特定される

おそれが高く、個人情報保護の観点からは大きな問題があるというような指摘もされており、仮に諮問が行われ、最低賃金専門部会が開催されましても、使用者団体といたしましては、委員の出席も含め、額の改定の議論に応じる意思はないとのことでした。こうした状況で国税や委員等の皆様の関係者の貴重な時間を割いてまで、最低賃金の改正をすることにつきましては、なかなか国民のご理解を得られないのではないかとということで、今回、諮問という形をとらせていただいております。

以上でございます。

【野川部会長】 高橋委員。

【高橋臨時委員】 これまでも、国交省が言う大型いか釣り漁船の最低賃金は、これまでの諮問では、大型いか釣り漁業最低賃金の適用する使用者は、船員法第10条に規定する船舶で大型いか釣り漁業、漁業法第52条第1項の指定漁業に定める政令第1項第13号に掲げる漁業のうち、総トン数200トン以上の動力漁船により釣りによっていかを獲ることを目的とする漁業で、このような漁船の船舶所有者に対しての適用だということにあります。

ところで、漁業最賃の指定漁業の根拠という漁業法に大型いか釣り漁業というものがまず存在をするのかということが1点です。

それから、漁業法第52条の第1項13号は、いか釣り漁業として総トン数30トン以上の登録漁船により釣りを行っていかを獲ることを目的とする漁業ということが書いてあるのみで、大型いか釣り漁船という記載は全くございません。

それから、平成25年9月の水産庁資源管理部の漁業調整課、これは大型いか釣りの25年度的最賃専門部会のときに提出をされた資料でございますけれども、平成19年8月の一斉更新で、従来の大型、それから中型と、ほかの5つの操業区分に分かれていたものを1つの漁業許可に統一をしたということです。これによって、先ほど申しました、いか釣り漁業というのは、総トン数30トン以上の動力漁船により、釣りを行うことによっていかを獲ることを目的とする漁業ということで、1つの区分ということになりました。

また、併せ、いか釣り漁業の許可等に関する取扱方針というのがあって、従来の旧中型漁船が操業する海域で操業できるもの、沿岸等の問題もありますから、その海域に入れるものの上限を従来の185トンから200トンまで上げるというのが平成24年の8月の一斉更新ということで、漁業許可が一本になったと、こういうことです。この中で、従来の中型いか釣り漁船のエリアまで操業ができる区分については200トンまでというもの

がつくられたということです。

ちなみに、平成19年の一斉更新の前の年、18年の4月現在の漁船漁業という水産庁から出している資料がありますけれども、その中に記載になっているものは、当時、大型いか釣り漁船の許可隻数というのは77隻でした。この77隻の中の58隻は、中型いか釣り兼業船、漁業許可証を2つ持っている、こういう実態になっている。こういうことです。

先ほども言ったとおり、旧中型の操業海域まで、沿岸の近くまで入れるトン数が200トンということですから、200トン以上の船を大型漁船というような定義で、国交省はおられるようだけれども、私はそういうことではないというように理解をしております。その辺はどうなのかということです。

それから、200トン未満のいか釣り漁船については、先ほど言いました185トンから200トンということに、トン数がアップしましたがけれども、これらの船については、逆にいか釣り漁業の操業海域への制限規模調書というものをい出して許可を与えている、旧中型いか釣りの操業海域までの許可を与えている、こういう状況になっております。

そうしたことから、先ほど申しました77隻の中の58隻、これは大型船でありながら、中型いか釣りの漁業許可証を持っているということです。この船は現在、大半がまだ現業船として動いているということですから、これらの漁船については、大型いか釣りという概念ではないのかというように思います。その辺はどう思っているのか。先ほど1隻、9名という話がありましたけれども、決してそういうことではないということです。

以上によって、大型いか釣り漁船というものが存在をしない中で、あたかも大型いか釣り漁船の最低賃金、1隻、9名という話が果たして適当なのかという問題がありますので、その辺の見解を仰ぎたいというように思います。

以上です。

【野川部会長】 それでは、事務局、お願いします。

【風巻労働環境対策室長】 高橋委員のご指摘のとおり、現在、漁業法では、既に大型いか釣り漁業という区分はなくなっております。よって、最低賃金設定当初、当時、大型いかという形で海外基地を利用した操業形態や労使関係、そして、賃金実態等を考慮して、当時の大型いか釣り漁業の範囲、これを維持するために、現在も最低賃金の体系の中で大型いか釣り漁業の範囲を定めております。ということで、現在、漁業法に基づくいか釣り漁業のうち、200トン以上の漁船をもっていかを釣ることを目的としているものを大型

いか釣り漁業と定義しておりまして、今現在、最低賃金を定めているところでございます。

という意味で、設定当初の範囲と考え方は変えておらず、海外基地を利用したような形を大型いかつり漁業として、最賃の世界の中で定義づけているということでございます。

【野川部会長】 今、高橋委員のご質問は、それに対して現在、185トンから200トンまでの船についても、大型いか釣りと変わらない形で操業がされているので、それも含めて、つまり、大型いか釣りというのを限定的に先ほどのように捉えて、1隻だけでクリーンというふうに捉えるのではなくて、現在、柔軟な形でいか釣り漁業の漁船が操業している、それを包括的に考えれば、高橋委員もおっしゃった、58隻もあるんだ、それは現業なんだと。だから、そういうのも含めて対応するようなときに既になっているのではないかとということですが、それに対してはいかがですか。

【風巻労働環境対策室長】 先ほど申し上げたのは、当初、最賃を設定した業種ということでの大型いかですけれども、それについては、海外基地を利用した形のいか釣り漁業であると。もし間違っていましたら訂正していただいて結構なんですけれども、おっしゃるように、現在、185トンから200トンの船について、相当遠くまで行くというのは聞いておりますが、海外の港に入るようなことはなく、日本と漁場の往復という形で、最賃を設定した当初の大型いか釣りの漁業とはそういう意味では異なっているのではないかと考えております。

そして、今後185から200、それ以下も含めてかもしれませんが、かつお・まぐろ漁業と同様に、適用範囲を拡大、または新たに設定するというところでございましたら、交通政策審議会の審議を得るということになりますので、あらかじめ関係労使のコンセンサスを得ることが前提になるかと考えております。

以上でございます。

【野川部会長】 高橋委員。

【高橋臨時委員】 そういうことを言うてるんじゃないで、現在も大型漁船ではないんです。この船は漁業法上、大型も中型も、区切りはもう全くなくなって、操業海域を見れば、大型と旧大型と旧中型、これを1つに統合して操業している。この船は、船舶職員法上の配乗基準が満たせば世界のどこでも行けます。ある海域においては日本政府の承認を得なさいというような漁業許可証の裏書きがありますけれども、それ以外の規制項目というのはないです。むしろ日本の沿岸に対する規制は山ほどあります。海外に向ける漁業許可の規制というのはほとんどない。こういうことです。やはりこういう船というのは、私

の概念では、大型、中型がなくなって、いか釣り漁業と、総トン数30トン以上のいか釣り漁業というのは一くくりだろうと。

もう1点、言わせていただければ、現在、五十数隻の現業船、当時の大型いか釣りや中型いか釣りの漁業許可証を両方保持した船、これは漁業許可の対象から言えば、当然、遠洋のほうが優位がある、こういうことだと私は思っていますので、当然、大型いか釣りや、こういう認識でいると、そういうことです。

【野川部会長】 いかがでしょうか。

【風巻労働環境対策室長】 この大型いかにつきましては、昭和56年、相当古い時代に設定されまして、当時、アルゼンチン沖とか、ペルー沖、オークランド、あちらのほうまで行っていた。正に海外の基地を利用した形の操業を行っていた。そういう形で、操業している大型いか釣りについては最賃を定めるべきだということで議論されたかと思いません。

そういう意味では、確かに高橋委員のおっしゃるとおり、現在では、いわゆる中型という形で相当遠くまで行ける、行っている。ハワイ沖近くまで行っていると聞いておりますけれども、エリア的にはかぶっているところもあるかもしれませんが、先ほど申し上げたとおり、当初の海外基地を利用して、大西洋まで行くような形とはやはりちょっと異なっているのではないかと考えております。

当然、その辺も含めまして新たに範囲を広げるといような話になりますと、先ほど申し上げたとおり、皆様のご審議をいただくような形が必要かと考えております。

以上でございます。

【野川部会長】 高橋委員。

【高橋臨時委員】 操業海域は先ほど言う、操業海域に突っ込む気はないですけれども、船舶職員法上の配乗基準さえ満たせば、大西洋であれ、インド洋であれ、南極であれ、北極であれ、どこでも行けるんですよ。私が平成19年以降、最賃の専門委員になって、調べてもらえばわかると思いますけれども、漁業許可証が変更になっているわけですから、当然この概念を変えて、いか釣り漁業一本にするべきではないのかと、私はずっと、再三言ってまいりました。昨年度の最賃の部会でも、申し上げているんですけども、それに今までずっと耳をかさず、推移をしてきたというのがこの歴史なんです。ここへ来て、1隻しかありませんと、こういうふうな話になってきましたので、それは話が違うと。実態は、50隻を超えるような船がいるだろうということを私は申し上げている。それに対す

る見解を聞きたいと、私はそういうことです。

【野川部会長】 高田課長。

【高田船員政策課長】 高橋委員と、この話もいろいろな場でさせていただいているところで、ちょっとすれ違いになってしまう部分はあるのかもしれませんが、先ほど来お答えしておりますように、現在の最低賃金が設置されている業種としては、200トン以上の大型いか釣り漁船であるということでございますので、この業種の最低賃金額の改正の諮問をするという意味においては、1隻しか存在をしないというところでございますので、そこの審議をする意義は果たしてあるのだろうかというところで考えさせていただいているということでございます。

一方で、漁業法上の許可区分が変わっているというような事情の変化もあるということ承知しておりますので、そういう実態も踏まえて、一体最賃設定業種についてどうするのかという議論が従来からご提案もいただいているということだと理解しておりますけれども、これにつきましては、先月のかつお・まぐろの答申の中でも、そもそも今、漁業の最低賃金の設定業種がまだ漁船員の数にして半分ぐらいしかカバーをしていないという中で、これについては検討の場を設けて別途検討すべきであるというご提言もいただいております。そういったところをどう考えていくかということも含めまして、この問題につきましても、設定されていない今の200トン未満の部分について、どうしていくのかというところを関係者の皆様のお話も伺いながら検討してまいりたいと考えております。

【野川部会長】 すいません。今、お答えとそこご質問と若干ずれがあるのは、現在、この大型いか釣りについて、最賃が設定されてきたのは200トン以上の船で、これについては、大型いか釣りというくくりで昭和56年以降やってきて、それが1隻しかないということですが、この前提それ自体を変えないというのであれば、確かに1隻で9人しかいない。そして、十分に保護されている。したがって、最賃を改めて諮問して、議論をするというのは特に必要ないのではないかとということになる。

しかし、高橋委員のおっしゃっているのは、その前提自体に対する疑問ですね。要するに1隻で9人だというふうな前提で組み立てるからそうなるのであって、実際には、もう今や漁業法上も、大型いか釣り、中型いか釣りの区分はない。どんないか釣り漁船もどういふところにも行って、操業ができるので、そういう船で働いている人たちを全部集めるとかなりの数になる。そういう人たちに対する最賃が必要ではないかと。

これは実は両方とも、その前提を承認すれば成り立つ議論なんですね。したがって、

私といたしましては、今回、この1隻、9人のために最賃の審議会を設けるということは、確かに必ずしも適切ではないかもしれませんが、やはり高橋委員のおっしゃるように、漁業法上の制度の改正もありますし、船舶職員法上はおっしゃったように、どこにでも行けるというような状況を踏まえれば、当然、今、最賃が設定されていない、いわゆる中型いかの船に乗る方も全て、最賃が適用されるべきであると言う点は、全くそのとおりであると思いますので、問題はそれをどのように実現するかということだと思っております。

この点につきましては、以前も、私、ご説明しましたように、現在、漁船について、50%、半分の方がこの最賃を適用されていないという異常な事態を早く解消しなければいけないと思っております。その解消の仕方については、今までのように、漁船の業種をそれぞれ大型いか釣りだとか、遠洋まぐろだとかのいろいろな形で細かく分けて、その事業ごとに違う最賃の審議会を設けて最賃を設定するというのは、最賃法の趣旨にも合わないし、また、実質的にも、数十年たっても半分しか最賃が適用されていないわけですから、その間に就職して、もう退職してしまった漁船員だってたくさんいるでしょう、最賃法が適用されているのに、最賃額がとうとうありませんでしたという方たちもいるわけです。こんな状態になってはいけませんので、それを考えれば、もっと違う形で全漁船員に最低賃金額が適用されるという方向に持っていく、そのための議論をいたしましよと申し上げております。

したがいまして、今回のこの件に関しましては、既に前提として、1隻で9人だという前提で出発していますので、これに最賃の審議会を、専門部会を改めて設けるということについては、私も特に必要とは思いませんけれども、改めて今、高橋委員がおっしゃったような最賃が適用されてしかるべきなのに、適用されていない方々への最賃の適用を広げていく議論をしなければいけないと思っておりますが、ちょっと皆さん、お時間があれば10分ぐらいいただけませんか。

私、今、ちょっと説明したいと思っておりますので、その点について。ちょっとホワイトボードはありますか。ほんの5分ほど、皆さんに、聞きたくもない講義を聞いていただきます。見えますでしょうか。私、すいません、字がとても汚いので、読めないかもしれませんが、その都度、申し上げます。

まず、最低賃金法によって、何が決まっているかという、これはやっちゃいけないという賃金額が決められているわけです。これはやっちゃいけないというのはどういう意味かという、それやったら犯罪になりますという意味です。暴力を振るっちゃいけない。

人の物を盗んじゃいけない。人を殺しちゃいけない。それと全く同じ意味で、この最低賃金、この額を下回るような賃金額しか払わないとお縄になりますよと。だから、それは率直に言って、我々が考えている意味での賃金ではないわけです。賃金というのは、経済合理性であるとか、そのときの景気の状態であるとか、労使のやり取りであるとかによって決まってくるものです。しかし、最賃額というのは、そういうものとは全く関係がなく、これはやっちゃいけませんよと。確かに例えば通常の間人間関係で言えば、あの人はあなたに対して随分屈辱的なことをしたでしょう。だから、いろいろとそれに対抗していい。だけど、殺しちゃいけませんよ。わかりますね。要するに何があってもやっちゃいけないことというのがあある。そういうものなんですね、最賃額は。

そこで、それをどうやって定めているかということ、わかりやすいのは地域最賃です。地域最賃は、例えば東京都なら、東京都にいろいろな働き方をしているいろいろな賃金をもらっている人がいます。東京なんていうのは、ほんとうに膨大な数の労働者がいますから、例えばある人は、ここに書いたところを賃金額としますと、これだけもらっていても、別のある人はこれしかもらっていない。ある人はこれしかもらっていない。ある人はここを突き抜けるぐらいもらっている。これはどうやって決まっているかということ、もちろんそれぞれの能力であるとか、業界の景気であるとか、あるいは労使関係であるとかによって決まっているわけです。これは仕方がない。市場原理をとっている以上はいろいろと変わってくる、いろいろな人によって。

最賃というのは、これと関係なく、ここの部分を決めているわけです。つまり、これを下回るような額は、どんな働き方をしていようと、ここを下回ったら犯罪になりますよと。よろしいですか。そういうものを言っているんです。だから、ここを前提として、いや、これしか払えないよ、いや、これ以上、払えるでしょう、いや、もうちょっと行けるんじゃないのというようなことを労使でやり取りをしたり、あるいは経営者のほうも考えたりしている。しかし、経営者のほうも、今年はちょっと最賃が払えないなというのは、今年はちょっと泥棒をしなきゃいけないなとか、そういうのと同じことになるんで、そんなことは考えてはいけないわけですね。

そういうものですから、例えば非常にもうかっている業種の人であるとか、あるいはアルバイトの学生であるとか関係なく、一律なんですね。それは当然です。人としてやってはいけないことというのは、その人が置かれた状況によって全然変わるというんだったら、この人がやったら泥棒だけれども、あの人がやったら泥棒じゃないと、そんなことになっ

たら困りますね。したがって、最賃額の例えば東京都なら東京都の平均賃金であるとか、物価の状況であるとか、いろいろなことを考えて、一まとまりで一定の額をこうやって決めているわけですね。

ところが、特定最賃というものがある。この特定最賃は、事業によって、業種によって、この地域最賃だけでは必ずしも妥当ではない。例えば非常に危険な作業であるとか、あるいは経費が非常にかかるとか、いろいろな事情で、その人のもらう労働者の人権であるとか、生活であるとかを保障するためには、その事業について、この額一律のほかの人と一緒にではやはり妥当ではないというものもあります。そういう場合に、特定の業種について特定最賃というものを決めているわけです。

しかし、そのときも、基本的にはやっちゃいけないことはみんな同じだという考え方は同じですので、このくくり方は、例えばこれが地域別最賃のくくりだとすれば、特定最賃も、例えば東京で特定最賃が設定されている業種は、鉄鋼業であるとか、出版業であるとか、それから、各種一般小売業というものです。

出版業というのは東京の1つの特徴ですので、出版業には特定最賃が適用されている。出版業という特定の業種に違ふ、地域別最賃ではない最賃が適用されているじゃないかというのはそのとおりですが、出版業というくくりなんです。つまり、出版業の中には、漫画、コミックしか出版していないところもあるでしょう、教科書しか出版していないところもあるでしょう、あるいは百科事典をやっているところもあるでしょう、いろいろな出版の業種があるわけです。そのいろいろな出版の業種それぞれで、それぞれの出版社で働いている人たちの賃金にはいろいろと差があるわけです。しかし、およそ出版という事業に固有の事情を加味して、出版で働いている場合には、少なくともこれだけは払わないと、それ以下であれば、その人を人間として扱っていないことになりますよという最低限のところを定めましょうということで決まっているわけです。

ここまでよろしいですか。

そこで漁業の場合ですが、漁業と出版業、どうでしょうか。どっちが概念として広いでしょうか。出版は膨大にいろいろな種類がありますね。漁業ももちろんある。漁業の現在までのやり方の、私がどこが問題かと言うと、こういう最低賃金法の基本原則に必ずしもそぐわず、いろいろな漁業があるわけです。これが遠洋まぐろとしましょう、これがまき網だとしましょう、これが底引き網だとしましょうというように細かくいろいろな、もちろん漁業の形態があるわけです。これは賃金額です。賃金額は実際どれぐらいかというの

はわかりませんが、とにかくいろいろと違うでしょう、もらっている賃金額は。最賃額はそうではありません。本来なら、とにかくお魚をとっている、いかは魚じゃないかもしれないけれども、とにかく、魚介をとっているという人たちに対して決してやってはいけない最低ラインというのは一律に定められるべきなんです。よろしいですか。出版業で全部1つなんですから、漁業でも一律に定められるべきなんです。それを超えて、賃金は高いところ、安いところが出てくる。しかし、その労使交渉の場でも、これだけは絶対に下げることにはできないというのは同じだと、これがあるべき姿です。

ところが、現在はそうではなくて、私が非常に問題だと思っているのは、この小さな業種ごとに最賃額自体を一々こうやって、遠洋まぐろだったらこれだけ、まき網だったらこれだけだというように、一々全部、違う最賃を1つ1つ決めているわけです。その結果、どうなるか。実際にはもっと膨大な額、種類の漁船の、漁業の事業の種類があるわけです。今、議論している、いかもそうです。そのほかにもいろいろとまき網だとか、底引き網だとかいう漁法によっても違うでしょう。いっぱいあるわけです。そうすると、この人たちは全く蚊帳の外に置かれている。では同じように一々、漁船員が実際には10人しかいなくても、20人しかいなくても、ここにはまたこうやって決めよう、ここにはまたこうやって決めようとやっていくんですか。35年間やって半分にも行ってないんですよ。かつ、考え方としては、最賃は賃金じゃない。実際に払われるべき賃金については、それこそ、例えばいかには幾ら、それから、まぐろには幾ら、かつおには幾らというようにやってくださいと言っているんです。賃金額はいくらにしようかと、どんどん労使交渉して決めていってくださいと言っているのです。

今、決めようとしているのは、そうじゃない、人間、これをやっちゃったら犯罪になるというところを決めているんですよと、そう言っているわけです。ところが今のようことをやっていたら、最後まで結局は最賃額がないままで行く漁船の種類がいっぱいまだ残るでしょう。そうであってはいけないと言っているわけです。

そのためにはここで、いいですか、私も、漁業を全て、全く一緒にくくれとは言っていないよ。例えば確かに出版業とか、鉄鋼業とか、一応同じ東京都で働いていても、これらの業種については別だというふうになっているわけですから、同じように、漁業といっても、この範囲はちょっと別だろうと、それはあり得ると思います。

しかし、今のように、まぐろを釣るとか、かつおを釣るとか、いかを釣るとかという一つ一つの漁法ごとに、最賃まで一々審議会を開いて決めるというのは、最賃法の趣旨にも

合わないし、実態としても、結局は最賃額が決定されないものが出てくるという点でまずいのではないですかと言っているわけです。ですから、将来的にはどうか、近いうちに最賃を、漁業の最賃が全ての労働者に存在するというための検討を始めましょうと言っているので、今の高橋委員のご質問もそもそも、もしいか釣りだろうが、まぐろを釣るんだろうが、かつおを釣るんだろうが、とにかく漁船で働いている人には最賃額はこれで、どんなに小さな船で働いても、船員法が適用されている限り絶対にこれ以下にはさせないという共通の最賃額があったら、それはたとえいか釣り船で1人しかいませんと、それでも最賃額はあると、それが私は適切だと思うんですね。その意味で、実質的には高橋委員のおっしゃるとおりだと思います。ですから、それを実現するための方向に早く進んでいかなければいけないということです。

一番最初に戻りますと、先ほどの現在の大型いか釣りという概念自体を変えずに、今、1隻で9人だから、今回は設定しないというのは、そこは確かにそれを今の時点でもっと変えて、今私が書いたように、範囲を広げましょうというのは1つの議論ですが、今の制度のもとでは、使用者の方とそのこと自体を議論して、ずっと時間をかけてやらなきゃいけないから、その手続はネグることできないことを考えると、私はそういうことをまた、いか釣りについてだけやるというよりは、全ての漁船員に最低賃金があまねくあるんだと、存在するんだという方向が実現するための議論のほうを早く進めて、それに精力を傾注して、それを可及的速やかに実現するということのほうが適切ではないかと思います。

例えば来年の今ごろにはもう、去年あんな話をしていたのはおかしいと。いか釣り9人に対して適用が9人だから、もう一々最賃は、最賃審議会を設定する必要ないんじゃないかなんて言っていたけれども、今考えてみれば、1人だろうが、5人だろうがみんな最賃はあることになったと、そういうようになるようにしたいというのが私の考えです。

以上です。

高橋委員。

【高橋臨時委員】 これまでの最低賃金の専門部会の中で、漁業許可証の隻数で論議をしたのか。

それから、実際動いている、我々が俗に言う生き船の範疇なんですけど、今言われているのは、生き船、1隻しかいないと、こういうことなんですね。だから、今までの論議の中では、生き船が何隻あるという論議は、私の記憶の中では、した経緯というのはないんですね。現在の許可隻数は何隻ありますという形の中での論議は対応しましたけれども、そ

うすると、今年の1月1日現在で、いわゆる国交省が言う大型いか釣り、私、200トンの根拠はわかりませんが、200トン以上の船については現在、7隻あります。決して1隻ということではないということです。

過日、話を若干したとき、実際動いているのは1隻だと、こんな話をしていましたけれども、漁業許可証を持っている以上は、何らかの事情によって、兼業船ですから転換をすると、こういうこともまあある。先ほど言った55隻についても、大型と中型、これは兼業ですから、あるときは大型の海域、あるときは中型の海域、旧大型、旧中型の海域が入ってくる。この200トンの区切り、何回も申し上げますけれども、日本の沿岸と競合するぎりぎりのラインまで入れる、協定ラインまで入れるトン数が200トンということなんです。それ以上大きい船は、いわゆる沿岸の海域ぎりぎりまで入ってきては困るということで、昔は大型規制ラインというのがあって、日本の沿岸から150マイルでした。それがどうも今は100マイル程度らしいですけれども、そこ以内には、旧大型いか釣りは入れませんでした。現在、漁業許可証上は大型いか釣りはありません。それで、旧中型の操業海域に入れるのは200トンが限度とし、それ以上の船は入って来ては困る。ということなので、その200トンの根拠というのはどうなっているのか、今日、多分答えられないと思いますので、近々、正式なもので、きちんとした形で答えていただきたいというように思います。

それから、また、あわせてお願いをしておきますけれども、当然、私は、野川部会長が言われるように、1人でも、そこで働く者がいて、そのいか釣りが1隻だけではないですね。先ほど申しましたように、現在の中型いか釣りとは国交省が言う中型いか釣り、それから、我々が言ういか釣り漁業許可船というのは、現在これだけの隻数があるわけですから、後ろには1人だけ、1隻だけ、9名だけの乗組員ということじゃありませんので、そういう意味では、200トンの根拠もあわせてきちんと報告をしていただければと思います。

【野川部会長】 わかりました。事務局から、高田課長。

【高田船員政策課長】 あまりお時間をとってはいけないので、また引き続き労働側の委員の皆様とも、別の機会でもお話をさせていただきたいと思いますが、今、最賃が設定されていないわけではありますので、その額を改正するかどうか、諮問をする上で実態はどうなっているかという議論をさせていただいているということでございます。

いずれにしても、部会長、大変ありがとうございました。部会長からのご指摘も踏まえまして、議論をさせていただきたいと考えます。

【野川部会長】 先ほど高橋委員の具体的な質問についてのご対応、よろしいですか、200トン以上についてですね。それについては次回、調べた上でお示しいただくようにお願いします。審議官。

【佐々木審議官】 今、先生からご示唆をいただいたので、ぜひ労使とも先生の言葉を重く受けとめていただいて、そういう方向でご検討いただけないか。これは私からのお願いですが、真摯にご検討いただいて、次回以降、大きな変更になるとは思いますが、筋としては全く先生のおっしゃるとおりですので、よろしくお願ひしたいと思います。

【野川部会長】 大分、私が、すいません、独演で時間もとらせてしまって、申しわけございませんでした。

それでは、次回以降、その点、今の点についてはよろしくお願ひいたします。

それでは、改めてほかに何かございますでしょうか。前回、ご質問のフェリーの件は。

【平岡臨時委員】 前回、前々回ですか、私のほうから、本四架橋、それとアクアラインについて、道路偏重政策によって新たな料金制度が設定されました。その辺については、やはり協議会等を設置して、財政を含め何かの支援ができるのか、できないのかということで、協議会を早急に立ち上げ、支援策等を検討するというような話があったわけですが、その辺のところ、ずっと私のほうもここでご質問しているんですが、全くその協議会も、立ち上がってもなかなか具体的な進展がありません。特にアクアラインにおいては、昨年、本来であれば3月末で800円が終わる状況でしたが、それが継続されました。国、それと千葉県のほうが原資を出しながら、800円を継続するということですので、やはり国も絡んでいるということであれば、その辺をどうするのか早急に、協議会等が立ち上がっているのか、立ち上がっていないのか全くわかりません。いずれにしても、今の状況のままでは極めて厳しい状況に陥っていますので、その辺の状況について、どのようになっているのか、今日、ご回答を願ひしたいと思います。

【野川部会長】 事務局、ご用意されているでしょうか。よろしくお願ひします。

【佐久間旅客航路活性化推進室長】 内航課の佐久間でございます。まず最初に、平岡委員につきましては、前々回の部会でいただきました回答が今回になったということは、この場をおかりしておわび申し上げます。

2点ありますが、まず、東京湾関係の航路につきましては、東京湾唯一の航路でございますので、私どもとしても、十分重要な役割を果たす航路であると認識しておりますので、引き続き維持に努めていきたいと思ひていますが、先ほどお話のあったように、21年に

アクアラインの通行料が引き下げられまして、その後、ここの航路は相当厳しい状況にあったということで、現在も赤字ではありますが、その後、現在では、千葉県をはじめ自治体と、南房総の観光をメインにした活性化策等を事業者と協同で行っていきまして、それはいい結果が出ているということで、経営状況も回復傾向にあるということでございます。

先ほど協議会の話が出ましたが、これは当時、21年には協議会を立ち上げて、一部自治体と国で支援をしたという経緯がございます。今、回復傾向にありますので、すぐに協議会を立ち上げるかどうかは置いておきまして、国としましては、財政面とか、共有建造とか、こういう制度がありますので、環境にすぐれた建造の場合にはこういう支援を活用していただきたいと思っております。

また、今言っていました航路の利用促進につながるということで、事業者と地元自治体と連携して、引き続き船旅等の活性化を進めていきたいと思っております。

もう一つの宇高航路につきましては、ご存じのように、既に香川県、岡山県、玉野市、あと、高松市、2県2市で協議会を立ち上げてございまして、航路維持の検討がなされてきています。実は昨日、また協議会が開催されてございまして、2県2市が航路維持のために支援をすることを決定しました。

内容につきましては、航行の安全確保という面からして、船舶修繕費の一部を支援するというところでございます。国としても、直接補助は今、かなり厳しいものですから、このエリアについても地域資源を活用した観光振興の取り組みを行っていききたいと、そういうことで当該航路の維持を図っていききたいと思っております。

以上でございます。

【野川部会長】 よろしいでしょうか。平岡委員、どうぞ。

【平岡臨時委員】 アクアラインのほうについては、今、室長のほうから、るるご説明があったわけですがけれども、若干認識が違っていると思っていて、決して経営が回復して航路が安定している、そういう状況じゃありません。

それと、南房総のほうでも全くしてないとは言いませんが、それはもう早い段階の中で、何らかの支援が行われていると聞いていますが、国からの支援策は全く何ともありません。はっきり申し上げて。そういう中において、地方自治体任せでいいのかどうなのか、国がどのような支援を行うのか、それはわかりませんが、このアクアラインについては、800円の原資を捻出するために、国土交通省が資金を出しているわけです。となると、例えば地方自治体とかの話じゃなくて、国としてもある程度、何ができるのか、その辺のとこ

ろをもう少し真剣に考えてもらって、具体的に見えるような支援策が必要じゃないかと思うわけです。

私としては、ただ、同じ土俵で競争しているのならわかりますが、片方で助成金を入れながら通行料金を下げているわけです。そして、こちらのほうは、燃料油の問題もあるでしょうし、様々なコスト削減を行いながら競争していますが、現状では太刀打ちできないわけです。そうであれば、1つの考え方ですが、社会実験として、フェリーを800円にしたときにどうなんだという考え方もあると思います。そういうことも含めて、例えば残存率調査とか、そういうことを全くしていません。だから、今、室長がおっしゃった話はわかるんですけども、それだけでは、事業者のほうはやっていけないような状況になっています。ですから、航路が必要だと認識されているのであれば、もう少し国のほうもはっきりやっていただければなと思っております。

また、宇高のほうについては、長い時間かかったんですけども、何らかの形でということ、船舶の修繕費の一部を補填するということですけども、国のほうは、具体的な支援については、関与はしていかないと、それはちょっと違うんじゃないかなと思います。国は国で何ができるのか、その辺のところを地方協議会の中でどのようなことをするのかわかりませんが、具体的な支援策の考え方もあってもいいんじゃないかと思います。引き続き、この辺についてはもう少し積極的にやっていただきたい。

【野川部会長】 お願いいたします。

【佐久間旅客航路活性化推進室長】 平岡の委員言われるように、安定したわけではなくて、まだ赤字、経営が厳しいのは承知しておりますので、関係の地元自治体と、当然国もそこをバックアップして、あと、先ほど言ったように、それは東京湾と一緒にですが、観光面で地元自治体、私どもの出先の運輸局と連携してやっていきたいと思っておりますので、宇高については、支援したから終わりではなくて、経営状況等を注視しながら、協議会等もまだ存続していますので、そこで引き続き航路維持に努めていくということで考えております。

【野川部会長】 引き続きお願いいたします。あと、東京湾フェリーのほうも、いろいろと今、平岡委員のほうからご指摘があった点について、引き続きご検討していただくということでお願いいたします。

ほかにはいかがでしょうか。よろしいでしょうか。

それでは、ございませんでしたら、事務局よりお願いいたします。

【成瀬専門官】 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をさせていただきます。事務局からは以上です。

【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70回船員部会を閉会いたします。今日は、ちょっと議事録の作り方は大変かもしれませんが、よろしくお願いいたします。

それでは、本日はお忙しいところ、委員及び臨時委員の皆様におかれましては、ご出席をどうもありがとうございました。

— 了 —