

第	6	回			
船	員	保	險	事	業
運	営	懇	談	会	

# 報告書（案）

（船員保険制度の見直しについて）

船員保険事業運営懇談会

平成18年12月21日

# 目 次

第 1	船員保険制度改正の背景	
1	船員保険制度の在り方に関する検討会における検討	1
2	船員保険特別会計の見直し	2
3	社会保険庁の組織改革	2
第 2	船員保険制度改正の基本的な方向性	
1	労災保険及び雇用保険への統合	4
2	移換金等の支払	4
3	新船員保険の運営主体	5
4	福祉事業の取扱い	5
5	職務外疾病部門の取扱い	6
6	失業部門の保険料率及び国庫負担の見直し	6
第 3	具体的な見直しの方向	
I	適用範囲	7
1	労災保険の適用範囲	
2	雇用保険の適用範囲	
II	徴収	13
III	給付	14
1	労災保険の給付	
2	雇用保険の給付	
3	新船員保険の職務外疾病部門の給付	
4	新船員保険の職務上特別給付部門の給付	
IV	福祉事業	20
1	労災保険の労働福祉事業	
2	雇用保険の雇用安定事業等	
3	新船員保険の福祉事業	
V	運営主体	25
1	新船員保険	
2	労災保険及び雇用保険に係る地方運輸局の業務	
VI	費用負担	28
1	労災保険の保険料	
2	雇用保険の保険料及び国庫負担	
3	新船員保険の保険料及び国庫負担	
VII	施行時期及び経過措置等	31
1	主な改正の施行時期	
2	経過措置	
3	制度見直しに関する周知	

## 第1 船員保険制度改正の背景

船員保険制度は、一つの制度で船員の生活上必要な保障を行う総合的な社会保険制度として、昭和15年の施行以来、船員労働の特殊性を踏まえた給付を行い、船員及びその家族の生活の安定と福祉の向上に大きく寄与してきた。しかしながら、被保険者数の減少が続くなど、船員保険制度を取り巻く環境は大きく変化している。また、船員保険の管掌主体である政府において、船員保険特別会計の見直しや船員保険事業を運営する社会保険庁の組織改革が進められていることから、制度の抜本的な見直しが必要な状況となっている。

### 1 船員保険制度の在り方に関する検討会における検討

- 船員保険制度は昭和15年に被保険者数10万2千人から出発し、昭和22年には約8万6千人に減少したものの、その後増加を続けた。昭和46年度の被保険者数は約26万8千人となっていたが、これをピークに被保険者数が減少し続けており、平成17年度には約6万3千人となり、減少傾向が続いている。これに伴い、保険料収入も減少し続けてきたところであり、収支が安定している部門もあるが、長期給付を行う職務上年金部門においては、平成10年度以降単年度収支の赤字が続くなど厳しい財政運営となっており、構造的な問題への対応が求められる状況にある。
- このような中、船員保険制度の在り方については、保険局長の私的懇談会である「船員保険制度の在り方に関する検討会」（以下「検討会」という。）において、平成16年10月から船員保険関係者の参加の下、8回にわたり検討を行った。これを受けて、平成17年12月にとりまとめられた検討会報告書において、「労働者災害補償保険制度及び雇用保険制度に相当する部分を、それぞれ一般制度に統合するとともに、船員保険制度のその他の部分については、国以外の公法人で実施する」ことを基本とし、「今後1年程度の期間をかけて、船員保険制度と一般制度の統合の具体的な形について、具体的な協議・検討を行い、関係者間の合意形成を図るべき」とされた。
- また、同検討会報告書において、船員保険制度の一般制度への統合に当たっては、①職務上年金部門の統合に伴い、充足賦課方式による財政運営に当たって生じる積立金差額（詳細については第2の2で後述）の取扱い、②船員法に根拠を有する船員独自の給付や、船員労働の特殊性の観点からなお必要不可欠と判断される給付は引き続き給付できる仕組みを構築すること、③福祉事業については、真に必要な事業を精査して実施すること、④事務の効率性や被保険者等の利便性の確保等に配慮することに留意する必要がある旨が提言されている。

## 2 船員保険特別会計の見直し

- 国の特別会計改革の一環として、簡素で効率的な政府を実現するための行政改革の推進に関する法律（平成18年法律第47号。以下「行政改革推進法」という。）第22条において、「船員保険特別会計については、同特別会計において経理されている事務及び事業並びにこれらに係る制度の在り方を平成18年度末までを目途に検討するものとし、その結果に基づき、当該事務及び事業のうち労働者災害補償保険法…による労働者災害補償保険事業又は雇用保険法…による雇用保険事業に相当する部分以外の部分の健康保険法…第7条の2第1項に規定する全国健康保険協会その他の公法人への移管その他の必要な措置を講じた上で、平成22年度までを目途に、労働保険特別会計に統合する」とこととされている。
- なお、労働者災害補償保険（以下「労災保険」という。）制度及び雇用保険制度への統合に当たっては、行政改革推進法第23条において、「労働保険特別会計において経理される事業は、労災保険法の規定による保険給付に係る事業及び雇用保険法の規定による失業等給付に係る事業に限ることを基本とし、労災保険法の規定による労働福祉事業並びに雇用保険法の規定による雇用安定事業、能力開発事業及び雇用福祉事業については、廃止を含めた見直しを行う」とこととされていること、同条第2項において、「雇用保険法第66条の規定による国庫負担（失業等給付に係るものに限る。）の在り方については、廃止を含めて検討する」とこととされている。

## 3 社会保険庁の組織改革

- 社会保険庁については、国民の意向に従った業務の効果的・効率的な実施を図る観点から、公的年金制度の運営と政府管掌健康保険（以下「政管健保」という。）の運営を分離した上で、それぞれ新たな組織を設置し、それぞれの事業の運営を担わせることとして検討が続けられている。
- このうち、政管健保については、健康保険法等の一部を改正する法律（平成18年法律第83号）により、平成20年10月に、国とは切り離した新たな保険者として全国健康保険協会を設立し、被保険者や事業主等からなる運営委員会を置くなど、保険料を負担する被保険者等の意見を反映した自主自律の保険運営を行うこととされている。
- このように、船員保険の保険者でもある社会保険庁の組織改革が進められる中

で、船員保険の運営組織の見直しも避けられない状況である。

以上の1から3までで示したような状況や、これまでの検討経緯を踏まえて、平成18年4月以降、本懇談会において、船員保険制度の見直しの詳細について検討を重ねてきた。

## 第2 船員保険制度改正の基本的な方向性

### 1 労災保険及び雇用保険への統合

- 船員保険制度の改正に当たっては、船員保険の職務上年金部門の構造的な財政問題を、被保険者が減少傾向にある船員保険の中だけで解決することは必ずしも容易ではないこと等を踏まえ、保険財政及び保険運営の長期安定性の確保の観点から検討する必要がある。
  
- 具体的には、
  - (1) 船員保険の職務上疾病・年金部門については、労災保険に相当する部分を労災保険制度に統合する、
  - (2) 船員保険の失業部門については、雇用保険制度に統合する、
  - (3) 船員保険の上記(1)及び(2)以外の部分については、国以外の公法人において実施する、ことを基本とすべきである。
  
- 船員保険の職務上疾病・年金部門及び失業部門の給付のうち、船員法において災害補償の内容等が定められている給付及び国際労働機関（ILO）条約に則った給付については、引き続き見直し後の船員保険（以下「新船員保険」という。）からの給付とすべきである。また、これら以外の給付であっても船員労働の特殊性から必要不可欠と判断される給付については、引き続き新船員保険の給付とすべきである。

なお、引き続き実施する給付に要する費用については、給付の性格に応じて、被保険者及び船舶所有者の適正な保険料負担により賄うこととすべきである。

### 2 移換金等の支払

- 船員保険の職務上年金部門の財政方式は、ある程度の積立金を保有しつつ、積立金が枯渇しない保険料率を設定し、保険料と積立金の利子収入等で受給者の給付を賄う賦課方式的要素と積立方式的要素を併せ持った方式である。一方、労災保険の年金給付に係る財政方式は、事故発生時点の事業主集団が年金給付に必要な費用を全額負担すべきとの考え方から、事故発生時点の事業主集団から将来給付分も含め当該年度において徴収し、次年度以降に支給する分を積立金として保有する方式（充足賦課方式）となっている。
  
- 船舶所有者はこれまで船員保険の財政方式に則り必要な拠出を行ってきたところであるが、船員保険の職務上年金部門を労災保険に統合することに伴い、船

員保険と労災保険の財政方式の違いにより、統合前に支給事由の生じた受給者に係る将来の年金給付に要する資金（移換金）が約2,100億円必要となる。このため、これまで積み立てられた約700億円を統合時に移換した後も、差額の約1,400億円を将来的に解消する必要がある（平成21年度末時点の見込み）。

この差額（以下「積立金差額」という。）については、基本的には労災保険料率の中で船舶所有者において償却する必要があるが、船舶所有者が今後の負担に耐えられる水準になるよう、ある程度の長い償却期間を設定すべきである。あわせて、船員保険の他部門の積立金のうち船舶所有者の拠出に係る部分を活用し、可能な限り積立金差額を圧縮する必要がある。

### 3 新船員保険の運営主体

- 新船員保険の運営については、被保険者や船舶所有者の意見を反映した自主自律の保険運営を確保するため、国以外の公法人が行うこととすべきである。また、船員保険法の給付の中には、船員労働の特殊性を踏まえ、ILO条約や船員法等に基づく船員独自の給付があることから、このような独自の給付及び職務外疾病部門の給付、保健事業等を将来的に安定して提供していくことが可能な組織とすることが必要である。

あわせて、運営主体の決定に当たっては、保険集団の規模（被保険者数約6万3千人（平成17年度現在））に応じた適切なコストによる運営、全国各地に所在する船員の利便性の確保、船舶所有者等の関係者の意見等を考慮する必要がある。

### 4 福祉事業の取扱い

- 船員保険の福祉事業については、労働福祉事業及び雇用安定事業等（雇用安定事業、能力開発事業及び雇用福祉事業。以下同じ。）の枠組みの中で実施できる事業は、それぞれの事業として実施すべきである。

その際、労働福祉事業及び雇用安定事業等については、現在、行政改革推進法等を踏まえ、徹底的な見直しを行っているところであることから、船員保険の福祉事業として行われている事業についても、その必要性、効率性等を精査すべきである。

また、これら以外の事業であって、船員労働の特殊性を踏まえて維持することが適当な事業及び医療保険の保険者として実施することが必要な事業については、新船員保険の福祉事業として実施すべきである。なお、船員保険の福祉施設については、引き続き整理合理化を図ることが必要である。

## 5 職務外疾病部門の取扱い

- 船員保険の職務外疾病部門については、健康保険制度へ統合する場合には以下のような様々な問題が生じることから、現行どおり、新船員保険の枠組みの中で給付を行うべきである。
  - ・ 仮に、健康保険制度に統合することとした場合、健康保険組合の管掌又は全国健康保険協会の管掌（現行の政府管掌が平成20年10月に移行するもの）となるが、船員の健康保険組合を設立した場合、適用・徴収事務も当該健康保険組合が実施することとなり、新船員保険の適用・徴収事務は引き続き国の責任で行うべきとする船員保険関係者の意向に反すること。また、健康保険組合は解散することが認められていることから、一般の健康保険の範囲を超える船員独自の給付を行うことが将来的に担保されないと考えられること。
  - ・ 仮に、健康保険制度に統合することとし、全国健康保険協会の管掌となる場合には、健康保険と新船員保険という制度的な区別が行われず、都道府県単位の財政運営の中で、船員の保険集団の枠組みを維持していくことは困難であると考えられること。
  - ・ 仮に、健康保険制度に統合することとし、健康保険組合管掌又は全国健康保険協会管掌のいずれかにする場合であっても、職務上疾病・年金部門を労災保険に統合した後も引き続き支給する必要がある船員独自の給付を健康保険制度の中で行うことは、健康保険法の目的の範囲を超え、困難であると考えられること。
  - ・ 仮に、健康保険制度に統合することとした場合には、一般の健康保険の範囲を超える船員独自の給付を別途行う仕組みが必要となるが、構造的な財政問題の解消を図る必要がある職務上疾病・年金部門と異なり、職務外疾病部門において、敢えてこのような複雑な仕組みとする必要性に乏しいと考えられること。

## 6 失業部門の保険料率及び国庫負担の見直し

- 雇用保険については、行政改革推進法の規定を踏まえ、また、安定した制度運営を確保し、直面する諸課題に対処するため、現在、保険料率や国庫負担の見直しを含め、制度の在り方について議論されているところである。船員保険の失業部門においても、こうした動きを踏まえ、対応を検討する必要がある。



### 第3 具体的な見直しの方向

#### I 適用範囲

##### 1 労災保険の適用範囲

###### (1) 総論

- 現行制度では、船員保険においては、船員法で規定する船員を被保険者と  
する一方、労災保険においては、船員保険の被保険者は適用除外としている。
- 船員保険の職務上疾病・年金部門を労災保険に統合するに当たっては、以  
下の理由により、船員保険の被保険者は全て労災保険の適用対象とするべき  
である。
  - ・ 労災保険への統合に伴い、これまで船員保険の被保険者のうち職務上疾  
病・年金部門が適用されていた船員について、適用されなくなる者が生ず  
ることは社会保障の後退となりかねないこと。
  - ・ 新船員保険からは、船員法で規定する船員に対して引き続き労働災害（職  
務上及び通勤の事由による災害をいう。以下同じ。）に係る上乗せ給付を  
する予定であるが、新船員保険と労災保険の適用範囲が異なる場合には、  
新船員保険の労働災害に係る上乗せ給付部分のみ支給されて労災保険の  
給付部分は支給されないようなケース等が生ずること。

###### (2) 各論

（FOC（便宜置籍）船に乗り組む日本人船員）

- FOC船（日本法人が支配する船舶であって、船籍は外国船籍であるもの。  
以下同じ。）に乗り組む日本人船員については、地方運輸局において船員法  
の規定による予備船員として認定を行うことにより、船員保険の被保険者と  
している。

また、船員職業安定法（昭和23年法律第130号）の規定により船員法  
第1条第1項に規定する船舶以外の船舶（以下「外国船舶」という。）に派  
遣される派遣船員は予備船員と、船員派遣元事業主を船舶所有者に関する規  
定の適用を受ける者とみなして、船員保険法の適用の対象としている。

一方、外国で就労する者に対する労災保険の取扱いは、転勤、在籍出向、  
移籍出向等派遣の形態には関係なく、日本国内にある派遣元の事業の事業主  
の命で海外の派遣先の事業に従事し、その派遣先の事業との間に現実の労働  
関係を持つ限りにおいて、特別加入者として加入することが可能である。ま

た、海外出張の場合は、所属する国内の事業場の労働者として、給付を受けることが可能である。

- FOC船に乗り組む日本人船員であって予備船員としての認定を受けた者及び船員職業安定法の規定により外国船舶に派遣される派遣船員で予備船員とみなされた者については、これまで船員保険の強制適用の被保険者であったことを踏まえ、労災保険の強制適用の対象とすべきである。

(マルシップに乗り組む日本人船員)

- マルシップ（日本籍船であって、海外貸渡し方式により外国法人が外国人船員の配乗を行っているもの。以下同じ。）に乗り組む日本人船員については、船員法で規定する船員であり、雇用主である船舶所有者は、原則、日本法人である。

日本法人と雇用契約を締結し、給料等が当該法人から支給され、マルシップに乗り組むため地方運輸局へ雇入契約の届出がなされている日本人船員については、船員保険の被保険者となることとされている。しかし、雇用主である船舶所有者が外国法人となる場合は、本来であれば船員保険の被保険者となるべき者であるが、雇用主である船舶所有者が外国法人であることから、適用としていない。

一方、労災保険においては、日本国内にある日本法人の使用者と雇用関係を結んでいる労働者に対して給付を行うこととされている。

- したがって、労災保険への統合後においても、マルシップに乗り組む日本人船員については、日本法人との雇用関係が継続している場合には、これまでと同様の取扱いとすべきである。

(事業主と同居する親族)

- 同居の親族のみを使用する船舶（家族船）については、船員法の労働関係規定が適用とならないことから、船舶所有者及び同居する親族については船員保険の被保険者とはしていないところである。ただし、同居の親族以外の者が乗り組む場合には、同居の家族船員（当該同居の親族以外の労働者と同様の就労実態を有し、賃金もこれに応じて支払われている等一定の要件を満たす場合）も含め、すべての乗り組む者に対して船員法が全面的に適用され、船員保険の被保険者となる。

- 労災保険においても、同居の親族のみを使用する事業の事業主と同居している親族については労働基準法の適用とはならない取扱いであり、当該事業については労災保険についても適用事業とはならない。ただし、同居の親族

以外の者も雇用される場合には、同居の親族（当該同居の親族以外の労働者と同様の就労実態を有し、賃金もこれに応じて支払われている等一定の要件を満たす場合）も含め、労災保険の対象となり、その事業は労災保険の適用事業となる。

したがって、事業主と同居する親族の取扱いについては、船員保険と労災保険とで違いはないことから、労災保険への統合後においても、現行の船員保険の取扱いと同様となる。

（5人未満の船員を雇用する船舶所有者の漁船に乗り組む船員）

- 船員保険においては、船員を1人でも使用する船舶所有者は適用対象となっている。
  
- 一方、労災保険においては、農林水産の事業で常時5人未満の労働者を雇用する個人事業については暫定任意適用事業とされ、使用されている労働者の過半数の希望がなければ必ずしも加入申請しなくてもよいこととなっている。
  
- これまで船員保険において強制適用の対象とされてきた船員に関し、労災保険への統合後に適用されなくなる者が生ずることを避けるため、5人未満の船員を雇用する船舶所有者の漁船に乗り組む船員に係る事業については、強制適用の対象とすべきである。

## 2 雇用保険の適用範囲

### (1) 総論

- 現行制度では、船員保険においては、船員法で規定する船員を被保険者とする一方、雇用保険においては、船員保険の被保険者を適用除外としている。
  
- 船員保険の失業部門の雇用保険への統合に伴い、これまで船員保険の被保険者のうち失業部門が適用されていた船員について、適用されなくなる者が生ずることは社会保障の後退となりかねないことから、これらの者については全て雇用保険の適用対象とすべきである。
  
- また、雇用保険への統合に伴い、船員に関する雇用保険の適用範囲については、船員労働の特殊性等も考慮し、必要に応じて特例を設ける取扱いとすべきである。

## (2) 各論

### (適用除外)

- 現行の船員保険においては、船員法に規定する船員で船舶所有者に使用される者は全て被保険者となっている。しかしながら、船員保険の失業部門については、主に次に掲げる者は適用除外とされており、失業等給付及び保険料の徴収がなされていないところである。
  - ① 2月以内の期間を定めて使用される者
  - ② 季節的業務に4月以内の期間を定めて使用される者
  - ③ 特定種類の漁船以外の漁船に乗り組むために使用される者のうち、1年を通じて使用される者等以外の者
  - ④ 60歳到達日以後使用される者(60歳到達日の前日から引き続き使用される者を除く。)
- 船員保険の失業部門を雇用保険に統合し、仮に雇用保険の適用除外と同範囲について適用除外とすることとした場合には、今まで船員保険の適用除外となっていた、
  - ア 「①2月以内の期間を定めて使用される者」のうち、フルタイム労働者(短時間就労者でない労働者をいう。以下同じ。)、短期雇用特例被保険者及び日雇労働被保険者に該当する者
  - イ 「③特定種類の漁船以外の漁船に乗り組むために使用される者のうち、1年を通じて使用される者等以外の者」のうち、フルタイム労働者、短期雇用特例被保険者及び日雇労働被保険者に該当する者
  - ウ 「④60歳到達日以後使用される者(60歳到達日の前日から引き続き使用される者を除く。)」のうち、雇用保険の適用要件を満たす者が新たに適用となることとなる。

### <アについて>

- 「①2月以内の期間を定めて使用される者」については、一般の労働者と異なる取扱いとする特段の理由もないことから、雇用保険への統合後においては、特段の例外措置は設けないこととするべきである。

### <イについて>

- 「③特定種類の漁船以外の漁船に乗り組むために使用される者のうち、1年を通じて使用される者等以外の者」については、漁船によっては年間稼働でないため1年のうち一定期間就労しないことを前提とした賃金の水準となっていることから、これまで適用除外としていることを踏まえ、

雇用保険への統合後においても、同様の取扱いとすべきである。

<ウについて>

- 船員保険の失業部門においては、60歳以上は原則適用除外とし、60歳前より引き続き雇用される者を高齢継続被保険者としている。一方、雇用保険においては、65歳以上を原則適用除外とし、65歳前より引き続き雇用される者を高年齢継続被保険者としている。
  
- 雇用保険への統合に当たっては、高齢化が進む船員の現状等に鑑みると、船員についても一般の労働者の取扱いに合わせることも適当であり、ウに該当する者については雇用保険を適用することとすべきである。（詳細についてはⅢの2の(2)で後述。）

(FOC(便宜置籍)船に乗り組む日本人船員)

- FOC船に乗り組む日本人船員については、地方運輸局において船員法の規定による予備船員として認定を行うことにより、船員保険の被保険者としている。

また、船員職業安定法の規定により外国船舶に派遣される派遣船員は予備船員と、船員派遣元事業主を船舶所有者に関する規定の適用を受ける者とみなして、船員保険法の適用の対象としている。

- 一方、外国で就労する者に対する雇用保険の取扱いは、
  - ・ 労働者が、日本国の領域外に出張して就労する場合
  - ・ 労働者が、日本国の領域外にある適用事業主の支店、出張所等に転勤した場合
  - ・ 労働者が、日本国の領域外にある他の事業主の事業に出向し、雇用された場合には、国内の出向元事業主との雇用関係が継続している場合については、被保険者となる。

- したがって、雇用保険への統合後においても、FOC船に乗り組む日本人船員については、日本法人との雇用関係が継続している場合には、これまでと同様に被保険者となる。

また、船員職業安定法の規定により外国船舶に派遣される派遣船員で予備船員とみなされた者については、これまで船員保険の強制適用の被保険者であったことを踏まえ、雇用保険の強制適用の対象とすべきである。

(マルシップに乗り組む日本人船員)

- マルシップに乗り組む日本人船員については、船員法で規定する船員であ

り、雇用主である船舶所有者は、原則、日本法人である。

日本法人と雇用契約を締結し、給料等が当該法人等から支給され、マルシップに乗り組むため地方運輸局へ雇入契約の届出がなされている日本人船員については、船員保険の被保険者となることとされている。しかし、雇用主である船舶所有者が外国法人となる場合は、本来であれば船員保険の被保険者となるべき者であるが、雇用主である船舶所有者が外国法人であることから、適用としていない。

- 一方、外国で就労する者に対する雇用保険の取扱いは、
  - ・ 労働者が、日本国の領域外に出張して就労する場合
  - ・ 労働者が、日本国の領域外にある適用事業主の支店、出張所等に転勤した場合
  - ・ 労働者が、日本国の領域外にある他の事業主の事業に出向し、雇用された場合には、国内の出向元事業主との雇用関係が継続している場合については、被保険者となることとしている。
  
- したがって、雇用保険への統合後においても、マルシップに乗り組む日本人船員については、日本法人との雇用関係が継続している場合には、これまでと同様被保険者となる。

(事業主と同居する親族)

- 同居の親族のみを使用する船舶（家族船）については、船員法の労働関係規定の適用対象とならないことから、船舶所有者及び同居する親族については船員保険の被保険者とはしていない。ただし、同居の親族以外の者が乗り組む場合には、同居の家族船員（当該同居の親族以外の労働者と同様の就労実態を有し、賃金もこれに応じて支払われている等一定の要件を満たす場合）も含めて、すべての乗り組む者に対して船員法が全面的に適用され、船員保険の被保険者となる。
  
- 雇用保険においても、同居の親族のみを使用する事業の事業主と同居している親族については、雇用保険の被保険者とはならない取扱いであり、当該事業については雇用保険の適用事業とはならない。ただし、同居の親族以外の者も雇用される事業においては、同居の親族（当該同居の親族以外の労働者と同様の就労実態を有し、賃金もこれに応じて支払われている等一定の要件を満たす場合）も含め、雇用保険の被保険者となり、その事業は雇用保険の適用事業となる。

したがって、事業主と同居する親族の取扱いについては、船員保険と雇用保険とで違いはないことから、雇用保険への統合後においても、現行の船員

保険の取扱いと同様となる。

(5人未満の船員を雇用する船舶所有者の漁船に乗り組む船員)

- 船員保険においては、船員を1人でも使用する船舶所有者は適用対象となっている。
- 一方、雇用保険においては、農林水産の事業で常時5人未満の労働者を雇用する個人事業については暫定任意適用事業とされ、使用されている労働者の2分の1以上の希望がなければ必ずしも加入申請しなくてもよいこととなっている。
- これまで船員保険において強制適用の対象とされてきた船員に関し、雇用保険への統合後に適用されなくなる者が生ずることを避けるため、5人未満の船員を雇用する船舶所有者の漁船に乗り組む船員に係る事業については、強制適用の対象とすべきである。

## II 徴収

- 現行制度においては、船員保険の保険料賦課の基礎となる標準報酬月額は、下限の第1等級(9万8千円)から上限の第39等級(98万円)までとなっている。一方、雇用保険及び労災保険の保険料賦課の対象は賃金総額であり、上下限は定められていない。
- 標準報酬月額の等級については、等級の分布に大きなバラツキがあり、最高等級及び最低等級については、その上下の等級と比べて多くの被保険者が該当していることから、負担能力に応じた保険料負担となるよう、健康保険法等の一部を改正する法律により、等級の下限の第1等級の下及び上限の第39等級の上に、それぞれ4等級追加する改正(下限5.8万円、上限121万円)が行われた。併せて賞与についても、1月200万円までを上限として保険料負担を求めていたところであるが、負担の公平の観点から、年間540万円を上限とすることとされた(平成19年4月施行)。この改正により、賃金総額を保険料賦課の対象とする労災保険及び雇用保険の徴収方式により近い取扱いとなったところである。
- この改正の趣旨を踏まえ、労災保険及び雇用保険への統合後は、賃金総額に保険料を賦課している一般労働者との均衡を考慮し、賃金総額を保険料賦課の基礎とすることが適当である。