第 145 回

近畿地方交通審議会
近畿船員部会議事録

令和２年１０月２６日

日　時　　令和２年１０月２６日（月）　１６時００分から

場　所　　近畿運輸局　会議室（船員部会室）

出席者　　公 益 委 員　藤本委員、北山委員、横見委員、定岡委員

労働者委員　大滝委員、服部委員、井上委員

使用者委員　礒合委員、四宮委員、開委員

運　輸　局　杉本海事振興部長、鹿野海事振興部次長、
竹内船員労政課長、仲船員労政課専門官、
藤木船員労働環境・海技資格課長

議題１．管内の雇用等の状況について

議題２．その他

議　事　概　要

藤本部会長：

それでは、ただ今から第１４５回近畿船員部会を開催いたします。

あらかじめお配りしております「第１４４回部会」の議事録につきまして、ご承認願いたいと思います。ご異議ございませんか。

（異議なし）

無いようですので、ご承認をいただいたものといたします。

次に、議題１の「管内の雇用等の状況」につきまして、運輸局から説明をお願いします。

竹内船員労政課長：

それでは「令和２年９月分管内雇用状況」について、ご説明させていただきます。

１．職業紹介状況

①求人関係

新規求人数は、７０人（前月比＋３４人、９４．４％の増、前年同月比：＋３９人、１２５．８％の増）となっています。

月間有効求人数は、１６４人（前月比－４１人、２０．０％の減、前年同月比：増減無）となっています。

②求職関係

新規求職者数は、１２人（前月比－１０人、４５．５％の減、前年同月比：－１０人、４５．５％減）となっています。

月間有効求職者数は、４６人（前月比－６人、１１．５％の減、前年同月比－５人、９．８％の減）となっています。

③成立状況

当月の成立数は、７人（前月比：＋２人、４０％の増、前年同月比：－１人、１２．５％の減）となっています。

④職員・部員別成立者内訳

職種別の内訳は、甲板部職員３人、甲板部部員２人、機関部職員１人、機関部員０人、司厨長１人となっています。

年齢別については、１０歳代１人、２０歳代１人、３０歳代０人、４０歳代１人、５０歳代０人、６０歳代４人、７０歳代０人となっています。

２．新規求人・求職者の取扱実績

①職種別内訳

新規求人の職種別内訳は、職員５９人（甲板部２９人、機関部３０人、無線部０人、事務部０人）、部員１１人（甲板部４人、機関部１人、無線部０人、事務部６人）となっています。

新規求職の職種別内訳は、職員８人（甲板部４人、機関部４人、無線部０人、事務部０人）、部員４人（甲板部２人、機関部１人、無線部０人、事務部１人）となっています。

②新規求職者の退職理由

内訳は、船舶所有者の都合１人、定年退職が０人、雇用期間満了１人、本人の申し出８人、自己の健康０人、倒産０人、就労中２人、不明０人となっています。

③新規求職者の年齢別

３０歳未満３人、３０歳代２人、４０歳代２人、５０歳代４人、６０歳以上１人となっています。５０歳以上は、５人で占める割合は４１．７％、３０歳未満の占める割合は２５．０％です。

３．失業等給付金支給状

受給資格者数は１４人で、基本手当の支払実人数は３人、給付件数は５件となっています。給付金額は７１４，４６２円です。前月は４人、５件の７８８，７８４円でした。

それから、高年齢求職者給付金が１件３０６，７００円、就職促進給付の就業手当が０件、再就職手当が１件４９４，３６１円、よって、当月支給額計は、１，５１５，５２３円となります。

４．月間有効求人倍率の推移

９月の近畿船員は３．５７倍で、前月比－０．３７ポイント、前年同月比、＋０．３５ポイントとなっています。

５．近畿運輸局、月間有効求人・求職状況

①月間有効求人は１６４人で、このうち、新規求人者数は７０人となっています。

当局の紹介による求人側の成立は２人、他局成立は２名でございました。

求人の取り消しは６１人で、理由の内訳は有効期限切れ５５人、自己応募・縁故により採用２人、会社都合により取り下げ４人、その他は０人となっています。

②月間有効求職者は４６人で、前月との差は－６人でした。

当局の紹介による求職側の成立は０人、他局成立は３人でした。

求職の取り消しは１３人で、理由の内訳は期限切れ１１人、自己応募・縁故により採用０人、自己都合により取り下げ２人、その他０人となっています。

６．全国運輸局別の有効求人、有効求職、成立数、有効求人倍率

①８月の全国の月間有効求人数は、２，４２７人で、前月比９８．３％、前年同月比は９５．１％となり、１２５人減少しています。

②８月の全国の月間有効求職数は、１，０６０人で、前月比１０３．７％、前年同月比１０２．１％となり、２２人増加しています。

③８月の全国の成立数は、８０人で、前月比１０３．９％、前年同月比では１００．０％となり、増減無となっております。

④８月の全国船員の有効求人倍率は季節調整値により２．２９倍となっています。８月の全国陸上は季節調整値により１．０４倍となっています。

以上が管内の雇用等の状況でございます。

藤本部会長：

資料１、２、３について、何かご意見、ご質問等ございますでしょうか。

よろしいでしょうか。

また何かあれば、後ほどお伺いいたします。

それでは、次に議題の「その他」に入ります。

運輸局の方から説明をお願いします。

鹿野海事振興部次長：

資料４を説明申し上げます。

８月分の概要ですが、貨物船の輸送量は、

１，５２５万７千トンで、前年同月比９４％、前月比で９８％となっています。

一方、２ページ目のタンカーの輸送量は、８７２万６千kl で前年同月比９５％、前月比で１０２％でした。

全体として、徐々に底を脱しつつありますが、新型コロナウイルス感染症拡大の影響で前年同月比ではマイナス傾向が継続中となっています。

続いて、３ページ以降の貨物ごとの状況です。

８月の欄と対前月の欄をご覧下さい。

鉄鋼ですが、前年同月比で ８２．２％、前月比では １１１．９％

原料は、前年同月比で ９７．０％、前月比では １０２．１％

燃料は、前年同月比で ９６．４％、前月比では １１３．９％

紙・パルプは、前年同月比で ７９．１％、前月比では １０７．１％

雑貨は、前年同月比で ９１．２％、前月比では９４．６％

自動車は、前年同月比で ９４．３％、前月比では８２．８％

セメントは前年同月比で１０５．８％、前月比では９９．２％

この結果、貨物船全体では、前年同月比で ９３．８％、前月比では９８．０％となっています。

次のページをご覧ください。タンカーの状況です。

黒油は、前年同月比で１０１．２％、前月比では１０４．９％

白油は、前年同月比で９４．３％、前月比では１００．７％

ケミカルは、前年同月比で８５．０％、前月比では１００．７％

この結果、一般タンカーの合計は、前年同月比で ９５．２％、前月比では１０１．８％となっています。

続きまして、高圧液化は、前年同月比で９０．８％、前月比では１１０．３％

高温液体は、前年同月比で１２４．１％、前月比では１０８．４％

耐腐食は、前年同月比で ９１．７％、前月比では１０４．７％

この結果、特タン船の合計では、前年同月比で ９３．８％、前月比では１０７．７％となっています。

全てのタンカーの合計では、前年同月比で９５．１％、前月比では１０２．４％となっています。

次に資料５、長距離フェリーの令和２年８月の輸送実績でございます。

８月のところと、右のほうの対前月、対前年同月比のところをご覧ください。

まずトラックですが、北海道は、１６，１０６台で、前月比で１２３．０％、前年同月比では１０４．７％。

北九州は、２７，３９５台で、前月比で９３．２％、前年同月比では９７．２％。

中九州は、９，０６５台で、前月比で８６．４％、前年同月比では９９．３％。

南九州は、１０，２５８台で、前月比で１００．９％、前年同月比では１０４．８％となっています。

次のページ、旅客でございます。

北海道は、１３，００６人で、前月比で １４２．７％、前年同月比では４３．２％。

北九州は、３７，７７４人で、前月比で　１２０．０％、前年同月比では３７．１％。

中九州は、１２，０２９人で、前月比で　１０１．９％、前年同月比では２５．５％。

南九州は、１２，５３１人で、前月比で　１０７．１％、前年同月比では２９．５％となっています。

次のページ、乗用車でございます。

北海道は、３，９９１台で、前月比で１３０．７％、前年同月比で　４４．８％。

北九州は、１７，５６０台で、前月比で１１３．５％、前年同月比で　５９．８％。

中九州は、２，６１５台で、前月比で１１９．２％、前年同月比で　３２．５％。

南九州は、４，９１０台で、前月比で　９７．８％、前年同月比で　４８．６％となっています。

私からの説明は以上でございます。

藤本部会長：

ただいまのご説明について、何かご質問等はございますでしょうか。

よろしいでしょうか。

無いようでしたら、次のご説明をお願いします。

鹿野海事振興部次長：

資料６の令和３年度海事局関係予算要求概要についてご説明いたします。

まず、令和３年度の予算要求にあたっては、交通政策審議会海事分科会船員部会及び基本政策部会における「船員の働き方改革」や「今後の内航海運のあり方」に関する取りまとめ等を受けて、海運・造船の各分野が抱えてきた諸課題への対応を予算要求の柱に据え、加えて新型コロナ対策を全面に押し出す形で要求事項を刷新したものとなっております。

具体的には資料の１ページに現状と課題が整理されており、２ページに対応の方向性として、制度の見直し、予算、税制、財投、その他と具体的な対策が掲げられております。これを受けた形で、３ページに予算要求における具体的施策概要が整理されておりまして、安定的な海上輸送の確保に向けた我が国海事産業の再構築、国際基準等を踏まえた総合的な海上安全・環境対策の推進、海事振興を３本柱として予算要求事項が再構築されております。

なお、※に対する注釈が一番下にありますが、これについてもう少し詳しくご説明します。

まず、一つは、新型コロナ感染症の感染拡大防止が喫緊の課題となっているなか、来年度における予算をはじめとする対応について、現時点で予見することに限界があることから、基本的に要求額は対前年度同額とされるなかで、新型コロナウイルス感染症への対応などの関連経費については、別途、所要の要望を行うことができることとされたものです。もう一つは、激甚化・頻発化する自然災害への対応については、この時点では要求額を確定させずに、事項要求を行い予算編成段階で金額を検討するとされているものです。

４ページが要求総括表となっておりまして、令和３年度の要求額が確定しているものは、新型コロナウイルス感染症への対応に必要な「緊要な経費」１６億７７００万円を含んで、海事局全体で１０９億４０００万円、１５億４８００万円増、対前年度比１．１６倍となっており、この他に自然災害への対応に必要な「緊要な経費」が金額未確定で事項要求されております。

５ページから要求事項ごとの詳細になりますが、船員政策に関わるものについてピックアップしてご説明させていただきます。

それでは、１１ページをご覧ください。

暫定措置事業の終了や内航船員の高齢化を踏まえて、船員の働き方改革、新技術の活用や運航・経営効率化による生産性向上等を一体的に推進するため、前年度比４．２１倍の７２００万円を要求しています。内訳については、一枚めくっていただきまして、船舶管理会社の活用を含む多様な経営形態を整理したマニュアル作成に４２００万円、船員の労働時間の電子的な記録方

法、陸上事務所において各船舶に乗り組む船員の労働時間管理をするための仕組みの構築向けた調査・検討費用として３０００万円となっています。

次に１３ページをご覧ください。

船員の確保・育成体制の強化として従来から行われている計画雇用促進事業や再就職支援等に加えて、新型コロナ対策に必要な緊要な経費として、求人・求職の申し込みについて、オンラインによる手続きを可能とする環境整備として５０００万円を要求して、全体では前年度比１．３５倍の１億７４００万円となっております。

次に１５ページをご覧ください。

独立行政法人海技教育機構経費になりますが、新型コロナ対策に必要な緊要な経費４億２３００万を含み、前年度比１．０６倍の７５億１０００万円となっております。ただし、これに加えて自然災害への対応に必要な緊要な経費として、施設の耐震改修の推進及び老朽化した校内実習船の代船建造について事項要求しており、予算編成段階で金額が検討されます。

次は１７ページになります。下段になりますが、検査・監査等の適正な執行として前年度比０．９６倍の５億６３００万円を要求しています。これについては減額要求となっておりますが、これは、前年度はシステム開発要求だったものが、運用経費のみの要求となったことによる減額です。

１枚めくっていただいて、女性活躍推進の一環として小型船舶操縦士免許証に旧姓併記ができるようにする等のコンピュータシステムのプログラム改修予算を２１００万円、新規で要求しております。

次は２０ページになります。

海事振興関係の予算として、小中学校における海洋教育を実践するための教材作成を通じた教育現場への支援と普及活動にかかる経費１２００万円と国民一人一人が「海」や「船」に対して関心を抱くように情報発信等を行う海事広報に関する経費１４００万円、併せて前年度比１．５６倍の２６００万円の要求となっております。

説明は、以上です。

藤本部会長：

ただいまの資料６に関して、何かご質問等ございますでしょうか。

大滝委員：

１点よろしいですか。今の最後の20ページの海事振興のところなんですが、この部会の中でも何回かお話をさせてもらったとおり、10月１日に白浜町で我々、海員組合大阪支部とうちの職場委員である現役の機関士とそれから船長に小学５年生を対象に出前講座ということで、５年生が社会でちょうど貿易を習うことになって、その教科書に船のことも書かれているので、船舶物流に関することを講義してきました。結構、子供さんたちの作文とかを見ていると好評でよかったんですけれども、ここで初等中等教育レベルにおいて効果的な海洋教育を実践するためというふうに書かれているんですけれども、この辺はやはり文科省とかと協同しながらやっていくということを想定してこの予算を組まれているのかどうなのかというのを教えていただきたいなと。せっかくやるんですから、やっぱり小学校、中学校といえば文科省ですから、文科省ともコラボレーションしながらしたほうがいい教育になっていくんじゃないかなというふうには思うんですけれども、その辺はどうでしょうか。

鹿野海事振興部次長：

学校教育は所管が文科省ですので、当然ながら文科省と連携しておりますし、また、実際の授業で使う教材というのは教科書であり、副教材等も活用しているということですから、教科書の出版社等ともコラボしながら、今までも進めてきておりますし、今後も進めていくということでの予算要求になっているところでございます。

大滝委員：

どの辺の科目をターゲットにしているんですか。例えば社会なのか、それとも道徳なのか。こういうのは、社会かなとは思うんですけれども。

鹿野海事振興部次長：

メインとしては、やはり社会科が中心になりますけれども、海洋教育は学習指導要領がどこかの科目にまとまって記述されているというわけではなくて、あちこちの科目に散らばった形で海に関連したことを扱っているというようなつくりになっているんです。中心はもちろん社会科、特に地理のほうになってくるわけですけれども、それだけではなくて、歴史的な部分では、海の日の由来とか、さらに小さい子供たちであれば、海に関する歌を歌いうとか、そういったところからも親しみをもってもらうといったこともありますが、やはりメインは社会科、地理が中心にはなると思います。

大滝委員：

５年生の教科書を見たら、結構、船の写真がしっかり載っていて、貿易のところで、去年でしたか、学習指導要領が変わって、それで盛り込まれるようになったんですけれども、船でこれだけの貿易をしていますよというのが具体的に載っているので、できたらこういう船員部会とかのところで教科書のコピーって駄目なんでしょうけれども、参考までに見せていただけたらいいのかなと。私もちょっと学校で見せてもらったんですけれども、コピーさせてくださいと言ったら駄目だと言われたんです。

鹿野海事振興部次長：

教科書のコピーはどうか・・・。代わりに各団体で、いろいろな副教材で使えるものを出しているので、その辺をまとめたようなものを資料としてお出しできるかもしれませんので、ちょっと検討させてください。

大滝委員：

はい、よろしくお願いします。ありがとうございました。

藤本部会長：

そのほか、いかがでしょうか。

服部委員：

ちょっと２点教えてください。

まず、11ページの内航海運の活性化、船員の働き方改革の推進というところで、内航海運は50歳以上の船員が46.4％ということで高齢化が顕著になっているということで、この辺の問題意識というのは、これは若返りが必要だよというふうに考えているという理解でいいのかという部分が１点と、あと先ほど15ページのところなんですけれども、老朽化した練習船やあと耐震工事の部分というのは予算が別で要求できるというふうに何か先ほどおっしゃったのがちょっと聞き取れなかったので、そこちょっと２点教えてください。

鹿野海事振興部次長：

まず、11ページのほうのお話、当然若返りが必要であるというのは、今までも本省の船員部会やいろいろな検討会等の中でもここはコンセンサスが取れているところだと思います。

あと15ページの部分の実習船と耐震工事なんですが、これは今までの毎年の予算要求ですと、予算要求を財務省に出す時点で金額が決まった形で要求をしています。例えば耐震工事で１億必要ですという形で予算要求を財務省に提出するんですが、今年の場合はそこが取りあえず耐震工事をやります、金額は後で財務省との折衝の中で決めますと、そういうような要求の仕方になっていますので、今、全体として決まっている金額のほかに財務省との折衝の中で金額が決まっていくこの耐震工事と校内実習船、そこが今の金額にプラスになるという形になります。

服部委員：

分かりました。ということは、この独立行政法人の経費の中に耐震工事と練習船の代替の費用というのは含まれていないと。

鹿野海事振興部次長：

今の金額には入っていません。

服部委員：
　含まれていないんですね。

鹿野海事振興部次長：
　はい。

服部委員：
　では、ちょっと関連なんですけれども、船員を確保していく上で若返りが今必要だよということだったんですけれども、内航未来創造プランの中で、海技教育機構の定員を500名まで増やしていきましょうということになっていますよね。これは間違いないと思うんですけれども、実質、要求額というのが平成31年には84億8000万を要求して実際についた予算というのが72億3200万円、昨年に至っては80億8500万円を要求して実際についた予算というのが70億9300万円、約13％から15％カットされた予算となっているんですよね。という中で、船員を確保していきましょう、若返りは必要ですよ、500名まで定員を増やしましょうと言っているにもかかわらず、この予算が減額されているという部分、これは全然言っていることと予算の部分についての整合が全く取れていないんじゃないかなと思うんですけれども、その辺のところの考え方があれば教えてください。

鹿野海事振興部次長：
　本省のほうで要求しているので、近畿運輸局の立場ではちょっとお答えしにくいんですけれども、海事局全体の中で予算の要求枠というのが決まっている中で、どう配分を取っていくかというのが現実的なところでの予算要求のやり方になっていますので、配分の調整の中で次年度要求に関してはこの金額で海事局の中でまとまったということだと思います。おっしゃっている趣旨は重々判かっていますし、これまでも本省のほうには都度、そういった情報としてお伝えはしてきているところであります。

服部委員：

決まった予算の中での振り分けがこうだとおっしゃられてしまったら、元も子もないんですけれども、その決まった予算の中でという部分をやはりここを拡充していかないと、結局取組の中でこういうことをやっていきましょうという議論をしたところで、予算がつかなければ、それは実現できないんじゃないかなと思うんです。本省対応かもしれないですけれども、そこのやっぱり拡大ということがまず必要なんじゃないかなということを発言としてさせていただきました。

鹿野海事振興部次長：

役所だけでなく、関係する皆様に側面援助していただければと思いますのでよろしくお願いいたします。

藤本部会長：

そのほかいかがでしょうか。よろしいでしょうか。

次のご説明をお願いします。

藤木船員労働環境・海技資格課長：

資料７をご覧ください。国土交通省発表のプレスリリースです。

これまでご報告してまいりました「船員の働き方改革」の一環として、交通政策審議会海事分科会船員部会と並行して、令和元年９月より「船員の健康確保に関する検討会」において、船員の健康確保に関する議論が行われており、今般、その結果をとりまとめた「船員の健康確保に向けて」が公表されました。

次ページをご覧ください。とりまとめの概要になります。

まず船員の現状についてですが、長期に陸上から離れ、連続乗船による長期間の労働、特殊な交代勤務形態等があり、高齢の内航船員が多く、内航船員の月の総実労働時間は他分野に比べて長く、疾病発生率や生活習慣病による死亡の割合が陸上労働者に比べて高いことや、高ストレスの割合が高い現状があげられています。

次ページをご覧ください。船員の健康診断の状況では船員保険の特定検診の受診率は他の医療保険制度の保険者よりも低いなどの現状となっております。

次に検討会においては、船員の健康確保の実現に向け、船員の健康診断のあり方、船員の過重労働対策、ストレスチェック等のメンタルヘルス対策、船員向け産業医の導入等についてが検討され、船員の健康確保の実現に向けて実施すべき事項としてとりまとめられています。

まず、船員の健康診断のあり方では、船舶所有者は健康診断を通じて船員の健康状態を把握すべきであるとし、次ページで、現行の船員法に基づく健康検査の項目について、陸上労働者において、雇入れの時にも健康診断を実施している項目等について、原則必須とすることなどの見直しを検討すべきとしています。

次に健康診断結果の把握と事後措置で、船舶所有者は健康診断の結果の通知と保存、健康診断後の事後措置を行い、医師や保健師の保険指導の実施に努めるべきであるとしています。

２の船員の過重労働対策では、労働時間を適切に把握し、管理するための取組が行われることは船員の健康管理においても重要とし、長時間労働の健康被害の防止のため、面接指導を船舶所有者が実施すべきであるとしています。

次に、メンタルヘルス対策ですが、船員は高ストレス者が多いとされており、船舶所有者がストレスチェックを実施することとすべきであるとし、実施方法は１年に一回以上、医師、保健師等により実施され、必要に応じて医師による面接指導や、その結果に応じた船舶所有者による当該船員に対する就業上の措置を講ずべきとしています。この実施については、雇用船員50人以上の船舶所有者については義務付けとし、50人未満の船舶所有者に対しては努力義務としています。

次に船員向け産業医の導入についてですが、船員においては継続的に、医学的見地を持つ者が健康管理をサポートする体制が確立していないとして、雇用船員50人以上の規模の船舶所有者に対して、船員の健康管理等を行う船員向け産業医の選任を義務づけることとすべきとし、船員向け産業医の確

保に向け、国はＤＶＤやｅ－ラーニングなどを活用しつつ、産業医向けに船員の働き方などについて学ぶことのできる機会を確保することや、医師会、船員保険会、海員掖済会などの関係団体の協力を得つつ体制の整備に努めるべきとしています。

その他、小規模事業者における健康管理の促進や、効果的な運用に向けた実施体制の構築や、船舶所有者における職場改善に向けた自主的な取組が必要であること、業界全体を通じた普及・啓発を行っていくべきこととしています。

今後は、本とりまとめに基づき、船員の健康確保に向けた取組について、関係者と協力しながら、進めていくこととしています。

次に、９月に実施いたしました船員労働安全衛生月間の取組結果についてご報告させていただきます。

資料８をご覧ください。この月間活動は、海上における船員労働安全衛生思想の普及、船舶所有者及び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年から実施されておりまして、今年度で６４回目を迎えました。

今年度は、「安全は　一人一人の　積み重ね　船員みんなで　ワンチーム」をスローガンのもと、安全衛生訪船指導の実施、船員災害防止大会の開催、普通救命講習会の開催、無料健康相談所の開設などを実施いたしました。本日は大阪地区の活動結果の概要についてご報告させていただきます。

まず、安全衛生訪船指導でございますが、各船内における安全衛生状況について、大阪港に入港停泊中の船舶を対象に、運航労務監理官を主体とした訪船指導班による一般内航商船への訪船指導を９月１日～4 日の４日間で集中的に行い、その後も継続して、9 月末までに 20 隻を実施しました。例年は船員災害防止協会近畿支部から委託された民間訪船指導員による自社船への訪船指導を合同で行っていましたが、今年は新型コロナウイルス感染症感染防止対策のため中止しました。

次に、８月２６日、当局の海技試験室におきまして、船員災害防止大会を開催いたしました。この大会におきましては安全衛生月間を迎えるにあたり、「改めて初心に立ち返って船員災害減少を目指して大いなる成果を上げるべ

く、家族も一体となった日々の活動を推進する」との大会宣言や、船員災害防止優良事業者認定申請のあった事業者に対し、国土交通省から認定証の伝達、また、安全衛生月間活動において長年にわたり訪船指導員として貢献されました方に対し、船員災害防止協会近畿支部長から表彰が行われました。

２ページをご覧ください。また、ガス探知器、アルコール検知器、ライフジャケット等の展示・説明が行われ、大会最後には、大会記念講演として、「船員のメンタルヘルス（セルフケア）」と題して、臨床心理士の森川　隆司氏から約１時間にわたり講演をいただきました。

次に安全衛生に関する講習会として例年行っている普通救命講習会を９月１０日、１１日の２回、大阪市水上消防署において、消防署のご協力を得まして実施しました。両日合わせて２２名の参加がありました。

ほか、船員の無料健康相談所として大阪みなと中央病院と船員保険大阪健康管理センターにおいて９月の月間中、開設していただきました。今年は５１名の相談実績がありました。

広報活動といたしましては月間実施のしおり、ポスターなどの広報資料を船舶所有者等へ配布するとともに、合同庁舎の電光掲示板への表示や報道機関への広報依頼などに努めました。

今年は新型コロナウイルス感染症の影響により活動を縮小して実施しましたが、これからも、船舶所有者及び船員等関係者の安全衛生に対する意識の高揚を図るため、引き続き船員災害の防止活動に取り組んでまいります。

以上、月間の報告とさせていただきます。

藤本部会長：

ご報告ありがとうございました。

資料７、８についてご質問、ご意見等いかがでしょうか。

井上委員：

資料７の方なんですけれども、前回の船員部会の中でも、船員の働き方改革の実現に向けてということで、まとめが入っていた中で、多分、健康確保ということがこの改革の中にも入っていると思うんですけれども、先ほどと

リンクはしているのかなと思うんですけれども、ただこの確保に関する検討会の議論の結果というのが後から出てきたので、今後実現に向けての案の中に新たに上げたりとかするのかなと、入っていない部分があったりするんですけれども。

藤木船員労働環境・海技資格課長：
　船員の働き方改革に入っていた船員の健康確保対策の部分の内容を、検討会を設置して具体的に取りまとめたものです。

大滝委員：
　よろしいですか。結局ここは求めるべきであるとか、必要があるとか、目標が書かれているわけですよね。この目標の実現に向けてどういうビジョンが描かれているのかなと。例えばメンタルヘルスとかのことが書かれていたり、それから過重労働のことが書かれていたりするんですけれども、結局何が原因かといったら、内航船はやっぱり船員不足があって、だから交代ができずに長期乗船になる、長期乗船になるから若い子はこんなに長く、５か月も６か月も内航船に乗らないといけないんだったらやってられないよと。友達からＬＩＮＥが入ってきて、うちの会社に来ないかといってそっちに行くから、またさらに人が足りなくなる、そういう繰り返しで、船員不足が原因で長期乗船になる。やっぱりこの過重労働とかメンタルヘルスに対してせっかくこうやって論議されて目標が書かれているわけですから、そこの次のステップというか、法制化を図るべきであるとかと書かれている部分もありますから、どこら辺の時期をターゲットにそういうことがされていくのか。いっぱいいろいろテーマはありますから、多分一足飛びにはできないと思いますけれども、その辺、イメージがあるのであれば教えてほしいなという分なんですけれども。

藤木船員労働環境・海技資格課長：
　具体的な部分についてはすみません、まだ何も入ってきておりません。

大滝委員：

ぜひとも、やっぱり月間とかもそうなんですけれども、長期乗船のところというのは、運輸局の方にも聞いていってほしいなとは思うんですよね。中には高齢船員の方でずっと乗っていたいという方もおられますけれども、基本的にやっぱり20代の学校を出たばかりの子は２か月のほうがいいとか、３か月も乗ってられないという子たちも最近はよく聞きますから、若い人を内航海運の業界に残すというのは必要になってくるんじゃないかなと。当然、我々組合としても言うんですけれども、その交代者がいなければ、それはやっぱり企業としてはできないので、やっぱり一番は船員不足というところを解消していくのがさっきの予算のところもそうですし、この船員の健康確保というところにもつながっていくのではないかなというふうに我々としては思っていますので、その辺についてはまたいろいろなところで意見交換させていただければなと思っています。

藤本部会長：

そのほかいかがでしょうか。

開委員：

ちょっとこの検討会の話とはずれるんですが、健康について、一番気になっているのが新型コロナ対策なんですけれども、今、日本の船の中で発生した事例とかがあるのかどうか、あるいはそれについては運輸局で実態を把握されているのかとか、その辺のところはどうですか。ダイヤモンドプリンセスとかの客船を除いて、通常の船の中でコロナが発生した事例とかがあったのかどうか、それを把握されているのか。

藤木船員労働環境・海技資格課長：

全ての調査はしていないですけれども、情報が入ってきてはおります。

開委員：

ああ、そうですか。今はガイドラインに従ってコロナ対策を取ってやっているんですけれども、それで全て有効なのか。同じ対策をとっていても、もしどこかで発生した事例があれば、どこの誰かはもちろん分からなくていいですけれども、その後に例えば船内でちょっと感染が広がったとか、そういった情報を広げていただくと、また対策の取り方があるのかなと思います。

藤木船員労働環境・海技資格課長：
はい、確認します。

開委員：
すみません、お願いします。

藤本部会長：
そのほかいかがでしょうか。よろしいでしょうか。
それでは船員政策や船員労働全般に関わる問題につきまして、ご意見、情報等ございましたらお願いいたします。
労働委員の方からいかがでしょうか。

井上委員：
ちょっと関係ないというか、意見としてちょっと言いたいなという思いがありまして、先週の金曜日に近畿の漁業最賃、私、オブザーバーで出席させてもらったんですけれども、別に決まった内容等々を否定するものではないんですけれども、今年、新型コロナウイルス感染症のいろいろな状況がある中で、今回、近畿漁業最賃が全国で一番最初に会議があったというところの中で、やはり最初となると、全国の基準に見られてしまうという部分がある中で、例年、１回開催で決めているという状況があると思うんですけれども、ただやはりこういう状況、地域の状況もありますし、そういう中で、例えば１回と言わずに２回でやるという考え方が運輸局さんにあるのかということをお答えいただければなと思うのですけれども。

鹿野海事振興部次長：

基本的には最低賃金というのは労使で合意して決まるのが一番ベストな形ですから、その形が追求できるのであれば、別に回数にとらわれるものではないです。ただ、その地区の特殊事情として、11月に入ったらカニ漁が始まるので、もう労使とも会議に対応してられないよという現実的なところがあるものですから、どうしても１０月のこの時期になってしまうという特殊性があるというのはご理解いただきたいと思います。

藤本部会長：

よろしいでしょうか。

それでは、使用者委員の方からいかがでしょうか。

四宮委員：

今月10月22日と23日に弊社船員担当者が内タン主催の学校訪問に行ってきました。22日に富山商船、23日に滑川高校、生徒さんとは直接、出前講座、面談はできなかったんですけれども、富山商船さんに関しましては、例年、先生方が１名とか２名、少なかったんですが、今年に限っては８名の先生が出てきてくださったというのを聞いていますので、学校側もちょっと変わってきたのかなという印象を受けております。それとあと明日27日には鳥羽商船さんのほうに、これも内タン主催の学校訪問がありますので、こちらもうちの船員担当者が訪問する予定にしております。

以上です。

藤本部会長：

そのほかいかがでしょうか。よろしいでしょうか。

服部委員：

先ほどもありましたが、外航客船のガイドラインに従って、コロナの部分については各社が取り組んでいくという中で、ガイドラインの発表自体が先延ばしになってしまったとの印象があるのですが、もう少し迅速に対応して

いただければ、事業者としても対応が可能であったと認識していますので、今後の対応をお願いしときます。

藤本部会長：

公益の委員、いかがでしょうか。よろしいでしょうか。

それでは、本日の部会はこれにて終了いたします。

次回は１１月２４日（火）の開催となります。先に最賃専門部会の開催がございますので、船員部会の開始時刻は１６時３０分からとなっております。曜日、開催時間がことなっておりますので、皆様よろしくお願いいたします。

（配付資料）

１．令和２年９月分　近畿運輸局管内船員職業紹介実績表

２．令和２年９月分　月間有効求人・求職状況（近畿管内）

３．令和２年８月分　局別月間有効求人数（商漁船・職部員別）等

４．内航輸送実績状況（令和２年８月分まで）

５．長距離フェリー輸送実績の推移（令和２年８月まで）

６．令和３年度海事局関係予算概算要求概要

７．船員の健康確保に向けて（概要）

８．令和２年度　船員労働安全衛生月間の取組結果（概要）