

**近畿地方交通審議会
近畿船員部会議事録**

第174回

令和5年3月23日

日 時 令和5年3月23日(木) 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 横見委員、定岡委員、万谷委員、三輪委員

労働者委員 浦委員、佐藤委員(欠)、井上委員

使用者委員 磯合委員(欠)、土屋委員、開委員

運 輸 局 大谷海事振興部長、村上海事振興部次長
平田船員労政課長、水谷船員労政課専門官、
竹内船員労働環境・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

横見部会長：

それでは、ただ今から第174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173回船員部会」の議事録につきまして、ご承認をお願いしたいと思っております。ご異議ございませんか。

(異議なし)

横見部会長：

無いようですので、ご承認をいただいたものとして取り扱わせていただきます。

それでは、議題1の「管内の雇用等の状況」について、運輸局からご説明をお願いいたします。

平田船員労政課長：

それでは「令和5年2月分管内雇用状況」につきまして、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、66人（前月比－61人、48.0%の減、前年同月比：＋28人、73.7%の増）となっています。

月間有効求人数は、219人（前月比＋18人、9.0%の増、前年同月比：＋74人、51.0%の増）となっています。

②求職関係

新規求職者数は、18人（前月比＋3人、20.0%の増、前年同月比：＋10人、125.0%の増）となっています。

月間有効求職者数は、44人（前月比＋4人、10%の増、前年同月比＋7人、18.9%の増）となっています。

③成立状況

当月の成立数は、6人（前月比：+2人、50.0%の増、前年同月比：+2人、50.0%の増）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、機関部職員2人、甲板部部員0人、機関部部員0人、事務部部員1人となっています。

年齢別については、10歳代0人、20歳代1人、30歳代1人、40歳代0人、50歳代3人、60歳代0人、70歳代1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46人（甲板部31人、機関部15人、無線部0人、事務部0人）、部員20人（甲板部17人、機関部2人、無線部0人、事務部1人）となっています。

新規求職の職種別内訳は、職員12人（甲板部7人、機関部4人、無線部1人、事務部0人）、部員6人（甲板部3人、機関部3人、無線部0人、事務部0人）となっています。

②新規求職者の退職理由

内訳は、船舶所有者の都合が1人、定年退職0人、雇用期間満了1人、本人の申し出7人、自己の健康0人、倒産0人、就労中9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4人、40歳代2人、50歳代2人、60歳以上7人となっています。50歳以上は9人で占める割合は50.0%、30歳未満は3人で占める割合は16.7%です。

3. 失業等給付金支給状況

受給資格者数は16人で、基本手当の支払実人数は6人、給付件数は7件となっています。給付金額は1,170,558円です。前月は4人、4件の690,513円でした。

それから、高年齢求職者給付金が0件0円、再就職手当が0件0円、就業促進定着手当が0件0円よって、当月支給額計は、1,170,558円となります。

4. 月間有効求人倍率の推移

2月の近畿船員は4.98倍で、前月比-0.05ポイント、前年同月比、+1.06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219人で、このうち、新規求人者数は66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34人で、理由の内訳は有効期限切れ28人、自己応募・縁故により採用0人、会社都合により取り下げ6人、その他は0人となっています。

②月間有効求職者は44人で、前月との差は+4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2人でした。求職の取り消しは7人で、理由の内訳は期限切れ5人、自己応募・縁故により採用2人、自己都合により取り下げ0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

①1月の全国の月間有効求人数は、2,998人で、前月比102.

9%、前年同月比は110.1%となり、275人増加しています。

- ② 1月の全国の月間有効求職数は、797人で、前月比101.7%、前年同月比92.4%となり、66人減少しています。
- ③ 1月の全国の成立数は、65人で、前月比116.1%、前年同月比では87.8%となり、9人減少しています。
- ④ 1月の全国船員の有効求人倍率は季節調整値により3.88倍となっています。1月の全国陸上は季節調整値により1.35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。

横見部会長：

ご説明ありがとうございます。

資料1、2、3について何かご質問等ございますでしょうか。

開委員：

資料2の月間求人状況の4ページに航路や総トン数等の求人条件が同一の船長の求人がずらっと並んでいるのですが、これはたまたま同じになっているだけで、募集している会社は別ということですか。

平田船員労政課長：

1社から同じ船の船長を5人募集しているというのが、この状況です。求人票としては1枚の場合もありますけれども、会社によっては同じものを5枚出してくるということもあり、ケース・バイ・ケースです。

横見部会長：

そのほかいかがでしょうか。

井上委員：

資料2の6ページで紹介成立した方ですけれども、人が不足しているから高齢の方を採用しているのかなと思いますが、一方で9ページの月間有効求職者を見れば、貨物船を希望されている若い方もいらっしゃる中でマッチは

しないのかなというのが気になりました。あと、9ページの中で新規求職者のうち船員未経験者で63歳の方がおられ、この年齢で船に乗りたいたったことに関して運輸局から申し上げたことがあれば、教えていただきたいと思います。

平田船員労政課長：

最初のご質問で若い求職者がいる中でのマッチングという話がありました。求職・求人紹介業務としましては、まず、求人者もしくは求職者からここを紹介して欲しいと具体的に言われれば、その会社もしくは人を個別に紹介をさせていただきます。そのほかにも、ある程度ご希望の条件に合うものがあればご紹介させていただいておりますが、最後の成立というところは、双方の合意の下になりますので、そこまでの採否の詳細まではこちらで把握できないところです。

また、63歳の求職者の方につきましては、陸上でお勤めだったですが、詳しくお話をできておらず、それ以上の詳細は持ち合わせておりません。

横見部会長：

そのほかいかがでしょうか。

前回の議論を受けて、資料1の2ページ目の退職理由別内訳のところに、「就労中とは、現に雇用を継続されている者をいう」という意味の注意書きを付け加えていただきましたが、この文言についてはこれでよろしいでしょうか。何かお気づきのところがありますか。

もし何かあったら、またこの席でご発言いただければと思います。ほかいかがでしょうか。無いようですので、それでは、次に議題2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。

村上海事振興部次長：

資料4を説明申し上げます。

まず、1月分の内航海運の輸送動向調査の概要ですが、貨物船と油送船を合計した輸送量は前年同月比96%となっております。

貨物船は燃料、自動車は増加したものの、それ以外の品目は減少となり前年同月比では3ヶ月連続減少となりました。

油送船は黒油を除き全品目で減少したため、5ヶ月連続で前年同月の水準を割り込む結果となっております。

移動・行動制限の解除という流れもあり輸送への回復に期待もありましたが、製品価格の上昇に伴う需要の減少から輸送は低調になったようです。また、月の後半にかけて低気圧が発達したため輸送障害が見られたのが、前年同月比割れの原因のようです。

1月の貨物船の輸送量は、前年同月比97%、前月比92%となっております。

鉄鋼は、前年同月比で83%。鉄鋼需要の不振から輸送需要が低水準で推移しているようです。1月下旬の寒波による荒天で運航の見合わせが頻発しました。

燃料は前年同月比104%。コークスが順調であるようですが、石炭輸送は減少が続いているとのことです。

他の品目、紙・パルプ、雑貨などの輸送も低調に推移しています。

自動車は前年同月比123% 供給制約の影響が緩和しつつあるなかで、前年同月水準が低いための反動増とのことですが、中古車の輸送が回復傾向にあるようです。

油送船の概要

1月の油送船輸送量は前年同月比96%、前月比で105%となっております。

黒油は前年同月比100%、石油火力発電所向けの輸送が堅調な反面、製油所間転送が減少傾向にあり、結果として前年同月水準になったようです。

白油は、前年同月比95%、移動制限緩和から年末年始のジェット燃料需要が好調であり、寒波の到来から灯油の輸送が順調のようです。

しかし、時化による輸送障害の影響や船員の働き方改革による労働時間の超過防止に伴う稼働を調整する船舶があったとのことです。

それでは3ページ以降、貨物ごとの状況です。1月の欄と対前月の欄をご覧ください。

鉄鋼ですが、	前年同月比で	83.4%	、	前月比では	91.4%
原料は、	前年同月比で	89.4%	、	前月比では	94.0%
燃料は、	前年同月比で	104.0%	、	前月比では	96.6%
紙・パルプは、	前年同月比で	98.5%	、	前月比では	92.8%
雑貨は、	前年同月比で	97.0%	、	前月比では	91.0%
自動車は、	前年同月比で	123.4%	、	前月比では	92.1%
セメントは、	前年同月比で	95.7%	、	前月比では	87.1%

貨物船全体の輸送量は、1,582万3千トンで
前年同月比で 97.3%、前月比では 91.9%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（こくゆ）は、	前年同月比で	99.7%	、	前月比では	104.7%
白油（はくゆ）は、	前年同月比で	95.4%	、	前月比では	106.1%
ケミカルは、	前年同月比で	94.1%	、	前月比では	105.1%

一般タンカーの輸送量は、852万4千トンで
前年同月比で 96.5%、前月比では 105.6%となっています。

続きまして、

高圧液化は、	前年同月比で	92.2%	、	前月比では	97.6%
高温液体は、	前年同月比で	73.2%	、	前月比では	94.3%
耐腐食は、	前年同月比で	86.5%	、	前月比では	102.2%

特タン船の輸送量は、107万1千トンで
前年同月比で 88.2%、前月比では 99.1%となっており、
全てのタンカーの合計は、959万5千トンで
前年同月比で 95.5%、前月比では 104.8%となっています。

次に資料5、長距離フェリーの令和5年1月の輸送実績でございます。

1月の欄と、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、10,020台で、前月比85.3%、前年同月比で103.6%

北九州は、26,780台で、前月比78.6%、前年同月比で98.9%

中九州は、9,587台で、前月比101.2%、前年同月比で102.2%

南九州は、10,902台で、前月比87.2%、前年同月比で100.2%
となっています。

次のページ、旅客でございます。

北海道は、3,970人で、前月比82.8%、前年同月比で101.0%

北九州は、55,916人で、前月比76.5%、前年同月比で119.3%

中九州は、23,338人で、前月比95.8%、前年同月比で141.1%

南九州は、18,785人で、前月比78.8%、前年同月比で117.9%
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、1,621台で、前月比92.5%、前年同月比で119.9%

北九州は、22,066台で、前月比94.7%、前年同月比で114.3%

中九州は、4,027台で、前月比96.2%、前年同月比で111.7%

南九州は、7,355台で、前月比96.9%、前年同月比で117.4%
となっています。

1月分の実績については、トラック、旅客、乗用車とも、前月比から大きく落ち込んでいますが、対前年同月比は同水準なので、特筆すべきものではないものと認識しております。ただ、北海道航路は1月下旬の大寒波の影響で欠航を余儀なくされたところです。

中九州便の旅客の実績ですが、対前年同月比141.1%と大きく上回っていますが、1月13日から新造船が投入されたため、新造船効果で需要が

あったものと思われます。もう1隻の姉妹船が（むらさき）4月14日から就航しますので、注目しておきたいと思っています。

私からの説明は以上でございます。

横見部会長：

ありがとうございました。

それでは、資料4、5について何かご質問等ございますでしょうか。

続いて事務局より4点ほど報告事項がございます。よろしく申し上げます。

- ・海上運送法等の一部を改正する法律案について

〔 村上 海事振興部次長 資料提供 〕

横見部会長：

今の件について、何かご質問があれば、どうぞお願いします。

この度の制度改正によって、事業者さんには応分の費用負担が生じることになると思うのですけれども、そういったものに対して、補助するような制度なんかも同時に議論されているのでしょうか。

村上海事振興部次長：

そうですね。2か月ほど前、予算の資料の説明させていただきましたが、無線設備について、元々携帯電話が認められていたものが衛星携帯電話に変わることにつきましては、予算要求をして一定程度補助されると聞いていますし、救命浮器については、海水温などを考慮してどの海域を航行する場合にいわゆる救命筏にするのかという詳細な議論はこれから、省令の中で詳細に決まっていくとは思いますが、予算としては、いきなり事業者に負担をとというのは難しいので、2分の1だったかの補助の予算はついております。

我々が聞いている予算措置というのは、大きくはその2点だけなのですが、事業者さんの方にとっては運航管理者の試験制度など、ちょっと今までなかった事務的なことをしなければならないのかなというところはある、我々もできれば説明会等をして、ご理解をいただけるようにやっていきたいと思っております。

横見部会長：

ありがとうございます。他にこの件について何かご質問等ございますでしょうか。

それでは続いて資料8の報告をお願いします。

竹内船員労働環境・海事資格課長：

船員労働環境・海技資格課の竹内です。第12次船員災害防止基本計画について説明させていただきます。

まず資料8ですが、1枚目が概要版になります。2枚目以降が本文になりますが、今日は時間の関係もございますので、1枚目のポンチ絵で説明させていただきます。船員災害防止計画ですが、これは船員災害防止活動の促進に関する法律の規定により、国土交通大臣は、5年ごとに船員災害の防止に関する基本となるべき事項を定めた船員災害防止基本計画を作成し、基本計画の実施を図るため、毎年、船員災害防止実施計画を作成しなければならないことになっています。

船員災害防止計画の目的ですが、船員災害については昭和43年度の第1次船員災害防止基本計画の策定以来、船舶所有者、船員及び関係者の努力の結果、死傷災害の発生は約5分の1、疾病は約8分の1に大幅に減少し、いずれも減少傾向が続いているものの、依然として陸上産業と比較すると、死傷災害は約4倍の高い発生率となっております。現在我が国では、少子高齢化による中長期的な生産年齢人口の減少を背景に、様々な業種で担い手の確保が大きな課題となっており、船員についても同様の課題があります。特に内航船員については、若年船員確保のための各種取組により、若年層が微増傾向にある一方で、死傷災害や疾病発生数が高い50歳以上の船員の割合が、

引き続き全体の約半数を占める状況となっております。担い手の確保の観点からも、船員災害防止対策の実施がより一層重要となっております。

このような状況を踏まえ、第12次船員災害防止基本計画を定め、船員災害防止対策を強力に推進することにより、安全で健康的な魅力ある労働環境の整備に取り組んでいくこととしております。なお第12次船員災害防止基本計画の期間は、令和5年度から令和9年度となっております。

それでは、このポンチ絵のオレンジの枠の部分、船員災害の減少目標ですが、一般船舶・漁船・全体と死傷災害・疾病に分けて、一般船舶の死傷災害が13%減、疾病については8%減、漁船は、死傷災害6%減、疾病が10%減、全体で11%減、9%減を目標としております。次に、主要な対策ですが、この黄色枠、作業時を中心とした死傷災害防止対策、海中転落・海難による死亡災害防止対策、漁船における死傷災害防止対策、船舶の設備等ハード面での安全対策の推進、船員の健康確保、新型コロナウイルス等の感染症予防対策、ハラスメント防止とメンタルヘルスの確保、ITを活用した健康管理等の推進、年齢構成を踏まえた死傷災害、疾病防止対策となっております。

次に、その下の令和5年度船員災害防止実施計画ですが、現時点では（案）になってはいますが、来月以降、正式に公表されますので、改めて資料提供させていただきたいと思っております。

実施計画（案）ですが、船員災害の減少目標については、このオレンジ枠の船員災害防止基本計画の船員災害減少目標の数値と同様になっております。

まず、総合的な安全衛生の向上に向けた取組としましては、船内労働安全衛生マネジメントシステム、船内向け自主改善活動（WIB）、社内・船内安全衛生委員会等の安全衛生管理体制の整備とその活動の推進、死傷災害、疾病に係るリスク低減対策等の船内居住環境・作業環境の整備・改善を主要な取組としております。

そして、重点を置くべき船員災害に対応した取組については、作業時を中心とした死傷災害防止対策としまして、多発する「転倒」、「はさまれ」、「転落・墜落」、「動作の反動・無理な動作」の最新の事故事例を参考とした防止対策の徹底。海中転落、海難による死亡災害防止対策としまして、作

業用救命衣等の保護具の使用徹底等、作業方法等の再検討による海中転落対策、知床遊覧船事故を踏まえた対策の実施。次に、漁船における死傷災害対策としまして、水産庁における漁船の安全操業に関する取組の普及促進等。船員の健康確保対策としまして、船員向け産業医制度等の適切な実施、健康診断の定期的・継続的受診、健康相談等の利用、船内供食での生活習慣病予防対策、協会けんぽ実施の健康サポートの利用促進。右側に移りまして、新型コロナウイルス感染症、インフルエンザ、ノロウイルス等の感染症予防対策の徹底。船舶の設備等ハード面での安全対策の推進としまして、船員のトリプルエス大賞のハード面での効果的な対策の横展開等。ハラスメントの防止とメンタルヘルスの確保としまして、国による指針や制度の周知、相談窓口の設置、社内研修の実施等、ストレスチェックによるメンタルヘルス対策の実施。ITを活用した健康管理等の推進としまして、民間事業者等によるITを活用した健康管理、労働時間管理システムの活用、普及促進。年齢構成を踏まえた死傷災害及び疾病対策としまして、死傷災害、疾病発生率の高い60歳以上の高年齢船員の死傷災害及び疾病防止対策等となっています。私からの説明は以上です。

横見部会長：

ありがとうございました。この件について、何かご質問等はございますか。

浦委員：

重点を置くべき船員災害に対応した取組の中で、ITを活用した健康管理等の推進における「民間事業者等によるITを活用した健康管理」とは、具体的にどういうイメージなのでしょうか。

竹内船員労働環境・海事資格課長：

現在、船員の働き方改革を推進するうえで、今まで船内で労働時間等を管理していたものを陸上で管理することに併せて、労働時間管理システムの開発・提供が進められているところで、そのシステムを活用し船員の健康管理も行おうとするものです。

浦委員：

その民間事業者って、どういう形で出てくるのですか。何かコンピューターソフトやシステムを民間事業者に開発してもらおうという話ですか。

竹内船員労働環境・海事資格課長：

資料の17ページについては、民間事業者によるITを活用した船員の健康管理や労働時間管理システムの開発が進められており、そのシステムを活用して船員の健康確保を図ることについて記載されています。ただ、実際には、これから検討すべき課題もあると思います。

浦委員：

個人の健康状態を含めて、個人情報 の 範 疇 になっ て きて いて います が、 それ を 社 内 に 情 報 公 開 す る こ と に な る の で す か。

竹内船員労働環境・海事資格課長：

情報公開は、基本的に社内規定で定められた健康情報を取り扱う者に対してのみになると思います。

土屋委員：

うちにも何社か、労働時間の管理システムを売り込みに来ました。それはいろんな形があるのですけれども、例えばスマホで勤退管理、タイムカードのように操作をするのと一緒に、例えば船に薬を届けてもらうよう申込みができる機能もある。今、薬も郵便で送ることができるようになったそうで、持病のある人とかは病院に行けなくても薬剤師と通信し、薬を手配することができるそうです。その後、産業医制度ができたので、ウェブ機能を活用して、産業医がチェックをするとか、そういう機能が開発されているかと思えます。うちは今のところ導入していないですけど、採用された会社もあるそうです。

竹内船員労働環境・海事資格課長：

今後、船員の労務管理、船員の健康管理等についても、IT技術を活用したシステムが普及していくものと思います。

横見部会長：

他にご質問等がありますでしょうか。

土屋委員：

前にも少し話した港湾関係のことですが、例えばコロナに感染した船員が乗船する船は、なかなか岸壁につけられず、船員を病院に連れて行くのが大変だった事例が恐らく多かったのではないかと思います。そういうのはどこかで問題になったりして、岸壁の所有者が自治体の場合は難しいかもしれませんが、例えばメディカルコントロール等、そういうようなことを何か検討できないのかなと思います。

あと、先日申し上げました例えば船内ごみの回収についても、健康・衛生という点では、健康管理対策の取組として計画に記載いただいてもいいのかなと思い、どこか声が上げられるところがあれば上げていきたい。これは船からも現場からもよく言われます。そういったご提言をしていただきたいなと思っております。

横見部会長：

新型コロナについて、私もまさに今のお話のようなことをお聞きしたかったですけれども、11ページの②のところに、新型コロナウイルス感染者の発生状況のグラフがあると思います。令和2年度から新型コロナの感染者数を把握しているわけですね。ということは、船員さんの罹患率や重症化率が陸上と比べてどういう状況だったのか比較ができる状況ではないかと思うのですが、もし数字を把握しておられたらお教えいただけないでしょうか。

竹内船員労働環境・海事資格課長：

国土交通本省において作成された、第12次船員災害防止基本計画の本文にあります「新型コロナウイルス感染症の発生状況」については、陸上と比較した対比表のようなものは作成していないと思います。今後、提供できる資料が出てきましたら、提供させていただきます。

横見部会長：

ありがとうございます。このグラフは本省の資料ということで、多分お分かりにならないかもしれませんが、これは全数調査じゃないですよ。1年間にコロナに罹ったのがたった49人というわけじゃないですよ。

竹内船員労働環境・海事資格課長：

このグラフの数字については、船員法第111条の規定に基づき「休業日数が3日以上の子員」の災害・疾病について、船舶所有者から報告いただくもので、この人数については、全国の地方運輸局に報告されたものを国土交通本省にてとりまとめたものです。

横見部会長：

全国の船員さんで報告があったのが49人ということですか。

竹内船員労働環境・海事資格課長：

これは令和2年度の数字なので、年度途中から、コロナが流行し始めた頃だと思いますが、その頃は確かに船員のコロナの罹患者率は低かったと思います。

令和3年度については、罹患者が多くなるものと考えております。

横見部会長：

ありがとうございます。他にはいかがでしょうか。

三輪委員：

ハラスメント防止とメンタルヘルスの確保に関連して、船員部会資料1における退職理由の内訳が就労中や本人の申し出と書かれている場合に、支障のない範囲で「どういう理由ですか」と聞き取りをしたり、「ハラスメントやメンタルヘルスによる退職」の、何かシグナルを感知できれば、窓口で本人にアドバイスしてあげることで、船員の健康確保につながるのではないかと少し思いました。社内では言いにくいというのが多分あると思います。そうすると、窓口まで来ている、もしくは窓口連絡する前に、本人がそれを自覚しているので、そこでちょっと拾ってあげられるのであれば拾ってあげる。本当に支障のない範囲で、「相談窓口をご存じですか」とか、もしくは「相談できる場所がありますよ」というように、行政側として船員のサポートができればすごくいいかなと思いました。

平田船員労政課長：

求職手続に来られた方については、以前にも部会で申し上げましたが、退職理由というのは空白でも受理できます。その上で求職者の不快にならない範囲でできるだけ聞き取りなどをさせていただいています。その中で、人間関係とおっしゃる方もおられます。どこまでどう踏み込むかというのはまた別の問題ですが、その求職者もしくは申告者の方から、大きく行政の関わりを求められましたら、そこは積極的に関与させていただきます。聞き取りの内容によって、全てをご案内することはできないかもしれませんが、窓口で担当する者は、大きな問題になりそうであればしっかりと聞き取りをする必要があることを十分理解しています。デリケートな個人情報でもあり、相手方にあまり踏み込むのも難しいところではありますが、またこれから我々も勉強しながら対応させていただきたいと思えます。

三輪委員：

ありがとうございます。全く話が逸れますが、年度末になりますと学内でメンタルヘルスのセミナーのようなものがありまして、少し前に1時間ほどのユーチューブの動画を見せられて、その中に非常に私自身は参考になるといいますか、今まで、研究室の学生と話す機会があれば、「相手が悩んでい

る、そういった状況を察知して、なるべく話を聞いてあげましょう」とすごく言われていました。ただ、実際にどう傾聴するのか、セミナーの資料を見ていましたら、やっぱり軽く、どうしてもオープンクエスチョンで、「どうしましたか」、「大丈夫ですか」から始まって、「差し支えなければどういう状況ですか」と聞き、「ああそうですね、そうですね」って聞く中で、「こういう相談窓口がありますよ」、「こういったところで解決できそうですよ」、「こういったところに行ってみてはどうですか」と、教員としてその学生に対して積極的に関わって何かをするというわけではなく、いろんな学内のサービスなどの情報を教えてあげる。そして、「そこに行ってみた」とか、「そこは駄目だった」とかそんな話になれば、またそれに対して相談に乗る形で、「誰かがそこでつながれますよ」とか、「本人が孤立しないところを徐々に築いていくことが大切だ」みたいなことをセミナーの中で言ってきました。そういった意味では船員さんが転職を考えるときには、比較的孤立しているのではないかと思いましたので、行政窓口の方が、少し繋がりを持つきっかけになればいいのかなと思った次第です。

横見部会長：

ありがとうございます。他にいかがでしょうか。

それでは続いて資料9について、ご説明をお願いします。

平田船員労政課長：

お手元の資料9について、近畿運輸局管内の船員の最低賃金の改正決定についてのご報告となります。最低賃金の改正につきましては、1月の部会において、一旦、途中報告ということで意見要旨の官報公示を1月30日に行うことをご報告させていただいておりました。意見要旨につきましては予定どおり1月30日に、官報公示を行っております。そしてその公示のあと、15日以内に関係労使等からの意見の申出がなかったため、答申どおりの内容で、改正決定の手続を行いまして、今お手元にある資料の左下、太枠の中になりますが、3月17日に改正決定の官報公示を行っております。改正後の最低賃金の効力発生につきましては資料裏面の一番最後にありますとおり、

令和5年4月16日から効力を生じることになっておりますので、ご報告をさせていただきます。

この最低賃金の改正につきましては、最低賃金専門部会で委員を務めていただきました皆様には長時間の審議、また遠路の移動があり、大変ご協力をいただきましてありがとうございました。また、引き続きよろしくお願いたします。資料9につきましては以上となります。

横見部会長：

ありがとうございました。こちらについて、何かご質問いかがでしょうか。それでは最後の資料ですかね。資料10についてご説明をお願いします。

水谷船員労政課専門官：

船員労政課の水谷です。資料10により「海のハローワークネット」について説明させていただきます。

まず、皆さんご存じかと思いますが、こちらについては3月1日から運用を開始しております。プレスリリースについてももう既に済ませております。従来、当局の窓口へお越しいただき求人求職の手続をしていただいていたが、海のハローワークネットではパソコンやスマートフォンを使用して新規登録や紹介依頼が可能になるという内容になってございます。下部に記載がございますURLまたはQRコードでアクセスしていただきまして、自らの求人または求職の情報を登録していただくということになります。

メリットといたしましては、ご自身で条件の設定を行いまして、個人や会社を選択して職業紹介の申込みや取下げも自ら行うことができるというものです。デメリットといたしまして、今のところ、求職者の方が窓口にお越しいただくことなく直接登録いただけることとなりますので、退職理由の細かな聞き取り等ができなくなるということになります。ただ、雇用保険の受給者の方につきましては、窓口にお越しただいて手続をしていただきますので、従来と変わらず窓口にお越しただけるものと考えております。

今現在、運用しておりますSECOJの船員求人情報ネットにつきましては3月31日までで終了となります。簡単ではございますが以上でございます。

横見部会長：

ありがとうございました。これについて、ご質問いかがでしょうか。

まだ3月1日に運用開始したばかりということですが、利用状況はいかがでしょうか。

水谷船員労政課専門官：

まだあまり利用者が増えていないというところです。

横見部会長：

求職者の資料を見ると78歳の方など、70歳を超えた方もいらっしゃいますけれども、やはりオンライン化をしてしまうと、どうしてもインターネット等に慣れないお歳の方々は、かなりアクセスするのが難しいという問題が出てくると思います。インターフェースというのでしょうか、操作方法は簡単につくられているのですか。

水谷船員労政課専門官：

そうですね。簡単にはなっております。今のところ求職者につきましては、窓口に来て申込みされる方がほとんどですので、近畿管内で登録されている方はほとんどおられないです。求人につきましては、何社か登録いただいて運用をさせていただいております。

横見部会長：

あとそのデメリットとしてオンライン化してしまうことで退職理由を聞けなくなるとおっしゃっていました。逆に対人じゃないから退職理由も書きやすいという効果もあるのかなと思ったのですが。これまで出てこなかったようないろんな退職理由が出てきたらいいと思います。

ほかいかがですか。

開委員：

これは求職者と求人社が自動的に繋がるわけではないということですね。

水谷船員労政課専門官：

まず登録をしていただいて、求人社、求職者の方が職を探していただいて、紹介が必要であれば申込みをしていただければ、運輸局が紹介するということになります。

開委員：

全てアプリで収まるわけではないということですね。

水谷船員労政課専門官：

そうですね。

万谷委員：

質問ですけれども、このインターネットで求人を見た場合、全国の求人情報を見られるということですか。

水谷船員労政課専門官：

そのとおりです。

万谷委員：

その中から、条件が良いと思った場合に、求職されている方は最寄りの地方運輸局に行くのですか。

水谷船員労政課専門官：

これについては、お越しいただく必要はありません。求職申込みの場合、このシステムで登録をしていただいてから気に入った求人の紹介をシステム内で依頼していただければ紹介することが可能です。

万谷委員：

では、どこの運輸局が管轄かというところがなくなるということですか。

水谷船員労政課専門官：

一応、求職者につきましては雇用保険の申請が伴うことがほとんどですので、その場合は住所地を管轄する運輸局に登録されるということになります。

万谷委員：

これが進んでいけば、職を求める形も変わっていくかもしれないですね。ありがとうございます。

横見部会長：

本当、画期的なシステムだと思いますが、ちなみにこれはマッチングサイトのように、条件をインプットしておけば、自分の条件に合った求職が出たときにお知らせしてくれるような、そういう機能はあるのでしょうか。

水谷船員労政課専門官：

いや、そういう機能はありません。

横見部会長：

あるといいなと思ったのですけれども。ありがとうございます。当然、これからいろいろと改善されていくものだと思います。すごく期待しています。ほかいかがでしょうか。

井上委員：

このシステムはまだなかなか活用されていないですけれども、この船員部会の資料の中で、最初にフローが出てくるじゃないですか。それとリンクというか、新たにどんどん活用されだしたら合算されるのかどうか。まだまだ始まったばかりなので、今後どうなるかと思うのですが、いかがでしょうか。

平田船員労政課長：

答えになっているか分からないですけれど、今、ご紹介の海のハローワークネットとこの集計というのは、全くリンクができていません。今後、資料として、データを集計していくことについては多分まだまだこれからだと思います。まだ、こちらには情報がありません。

横見部会長：

今ちょっとスマホで見っていますが、たくさん希望を入力するところがあって、きめ細やかに対応してくれそうです。ボーナスの有無とか。その後の利用状況も分かれば随時、この部会でご報告いただきたいです。

ほかいかがですか。

それでは続きまして、船員政策や船員労働全般に関わる様々な問題につきまして、ご意見情報等ございましたらご発言をいただきたいと思います。まず、労働者委員の方からいかがでしょうか。

続いて、使用者委員の方からいかがでしょうか。

そのほか、公益委員の方からいかがでしょうか。

よろしいでしょうか。

それでは本日の部会は終了いたします。

今回は4月27日（木）16時00分からとなっておりますので、皆様よろしく願いいたします。

(配付資料)

- 資料 1. 令和 5 年 2 月分 近畿運輸局管内船員職業紹介実績表
- 資料 2. 令和 5 年 2 月分 月間有効求人・求職状況（近畿管内）
- 資料 3. 令和 5 年 1 月分 局別月間有効求人数（商漁船・職部員別）等
- 資料 4. 内航輸送実績状況（令和 5 年 1 月分まで）
- 資料 5. 長距離フェリー輸送実績の推移（令和 5 年 1 月まで）
- 資料 6. 「海上運送法等の一部を改正する法律案」を閣議決定（報道発表資料）
- 資料 7. 旅客船の総合的な安全・安心対策」（概要）
- 資料 8. 第 1 2 次船員災害防止基本計画
- 資料 9. 船員の特定最低賃金の改正決定に関する公示
- 資料 10. 海のハローワークネット周知リーフレット