

**近畿地方交通審議会
近畿船員部会議事録**

第182回

令和5年11月22日

日 時 令和5年11月22日（水） 16時30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 横見部会長、定岡部会長代理、三輪委員、安達委員

労働者委員 浦委員、佐藤委員、坂上委員

使用者委員 磯合委員、土屋委員（欠）、開委員

運 輸 局 大谷海事振興部長、村上海事振興部次長、
土本船員労政課長、岡田船員労政課専門官、
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182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181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。

土本船員労政課長：

それでは「令和5年10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、113人（前月比+43人、61.4%の増、前年同月比-18人、13.7%の減）となっています。

月間有効求人数は、222人（前月比-19人、7.9%の減、前年同月比+10人、4.7%の増）となっています。

②求職関係

新規求職者数は、13人（前月比+3人、30.0%の増、前年同月比-10人、43.5%の減）となっています。

月間有効求職者数は、28人（前月比-1人、3.4%の減、前年同月比-14人、33.3%の減）となっています。

③成立状況

当月の成立数は、6人（前月比－3人、33.3%の減、前年同月比：＋2人、50%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2人、機関部職員3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0人、30歳代1人、40歳代3人、50歳代0人、60歳代2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80人（甲板部44人、機関部36人、無線部0人、事務部0人）、部員33人（甲板部25人、機関部5人、無線部0人、事務部3人）となっています。

新規求職の職種別内訳は、職員7人（甲板部5人、機関部2人、無線部0人、事務部0人）、部員6人（甲板部4人、機関部0人、無線部0人、事務部2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0人、定年退職0人、雇用期間満了1人、本人の申し出4人、自己の健康0人、倒産0人、就労中3人、不明5人となっています。

③新規求職者の年齢別

30歳未満4人、30歳代2人、40歳代2人、50歳代2人、60歳以上3人となっています。50歳以上は5人で占める割合は38.5%、30歳未満は4人で占める割合は30.8%です。

3. 失業等給付金支給状況

当月末の受給資格者数は14人で、基本手当の給付実人数は3人、給付件数は4件となっています。給付金額は710,745円です。前月は4人、4件の799,720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円によって、当月支給額計は、710,745円となります。

4. 月間有効求人倍率の推移

10月の近畿船員は7.93倍で、前月比-0.38ポイント、前年同月比、+2.88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222人で、このうち、新規求人者数は113人となっています。

当局の紹介による求人側の成立は5人、他局成立は1名でございました。求人の取り消しは78人で、理由の内訳は有効期限切れ77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1人、その他は0人となっています。

②月間有効求職者は28人で、前月との差は-1人でした。

当局の紹介による求職側の成立は2人、他局成立は0人でした。求職の取り消しは8人で、理由の内訳は期限切れ7人、自己応募・縁故により採用1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

①9月の全国の月間有効求人数は、3,153人で、前月比98.9%、前年同月比は104.2%となり、127人増加しています。

② 9月の全国の月間有効求職数は、748人で、前月比98.3%、前年同月比89.3%となり、90人減少しています。

③ 9月の全国の成立数は、57人で、前月比105.6%、前年同月比では89.1%となり、7人減少しています。

④ 9月の全国船員の有効求人倍率は季節調整値により4.12倍となっています。9月の全国陸上は季節調整値により1.29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。

三輪委員：

ご説明ありがとうございます。資料2の月間有効求職者の内訳で、成立2名、取消し8名、未済18名、合計が28名というふうに取り上げてよろしいですね。このときに、取消し8名の方というのはこの後、どうなるんですか。

土本船員労政課長：

求職票の有効期間は、提出された翌々月の末までが最長になっていますので、8月に出された方が10月末までで終わってしまうので、もしそれ以降も求職されるなら、もう一回求職票を出していただくことになります。

三輪委員：

再度求職票を出された場合は新規求職者になるんですか。

土本船員労政課長：

はい、また新規求職者となります。

三輪委員：

気になりましたのはリピート率といいますか、求職しているけども成立しなくて、繰り返し求職申込みをしている場合に、その求職者が早く成立することが望ましくて、本当に純粋に新規に求職されるという人は、これから探しましょうとなりますが、繰り返し求職している人の状況が数字で見えないものかなと思ひまして、リピートされている人と新しく求職をされた人を資料において区分けすることってできるものですか。

大谷海事振興部長：

過去の求職票の提出状況を調べることはできますが、毎回システム内で検索して調べる必要があります。例えば求職票の期間満了後すぐに再提出いただければ分かりやすいのですが、一定の空白期間がある場合も多くあります。

三輪委員：

毎回、この人数の増減を見ていまして、この人数で真に情報として把握すべきものは何かと考えたときに、純粋に職を新たに探すことになった人と、ずっと探し求めているけど見つからないという人を一緒に取り扱うというのは、ちょっと中身の質が違っていて、本当に何回も求職しているけれど、なかなか決まらないという人をもう少し手厚くサポートする必要があるんじゃないかと思ひました。

毎回この数字の増減をどのように見たらいいのかずっと悩ましく思ひまして、全く初めての新規求職者とそうでない方を区別して見たほうがいいのかというふうに思ひた次第でございます。そういった情報等によってもし区別できるようなものであれば、知りたいなと思ひたところでした。

横見部会長：

リピートされる方って、感覚的に見て、そんな微々たる数字なんですか。

土本船員労政課長：

一度就職されても、また離職してしまい、再度求職申込みをされる方も中にはいらっしゃいます。

横見部会長：

全体に比べて無視できるぐらいの率でしたらいいのですが、実は同じ人が何回も求職していて、新規求職者として過大に計上されてしまっているとなればちょっと問題かなと思ったんです。

安達委員：

実際に失業して最初に求職申込みに来られてから、成立するまでの平均的な期間ってどれぐらいか、もちろん職種によってとか違うと思うんですけど、早い人だったら大体1か月で決まるけど、長くかかる人なら半年かかるとか、そのあたりは感覚的に平均でどれぐらいとかわかりますか。

土本船員労政課長：

求職票の提出には、公開・非公開が選択できまして、公開にしますと事業者さん側から多くの連絡が入りますが、求職票を非公開にして、本人が本当に希望する船種や条件などを調べて、自分に合った船をじっくり探しているような方もいらっしゃったりしますので一概には言えないです。

開委員：

これまでずっと見てきて、求職者数に比べて成立数がすごく少ないですよ。本当に皆さんずっと決まらなくて繰り返し求職をされているのでしたら、求職者数はもっとすごい人数になるんじゃないかなと思います。その繰り返しでも求職者数が増えていかないのは、例えば陸上に仕事が見つかったとか、ずっと船員の求職を申込み続けてはおられないのかもしれませんが。2～3ヶ月待っていたから決まるという感じでもないと思いますし。

佐藤委員：

どこかで働きながら取りあえず提出しておこうという方もおられると思いますし、聞いた話ですが一度求職申込みをすると1日20社ぐらいから電話がかかってくるそうなんです。その中で良い条件の仕事が見つければ乗り換えるということで、取りあえず提出してみようという求職者も中にはいると思います。

安達委員：

ということは、やっぱり本当に困っている人かどうかというのを今の情報だけだと識別できないから、ある意味、失業中かどうかでちょっと分けて集計するとかという工夫があってもいいのかなというの思います。それはできるんですかね、実際、今失業中かどうかというのは。

村上海事振興部次長：

求職申込みの際に離職理由を確認するようにしていますので、資料2に掲載のとおり離職理由別内訳として就労中の方は集計しています。あくまで求職申込み時点の状況であり、その後離職した場合は把握できませんが。

竹内船員労働環境・海技資格課長：

資料1にありますとおり、近畿管内では求人倍率が約8倍近くになっています。1人の求職者に対して約8件の求人があるというような状況で、もしその求職者の方が海技免状受有者で、よほど特別な労働条件を希望せずに積極的に就職活動を行えば、どこかに就職できるのではないかと思います。実際に、私どもの窓口でも事業者の方から船員さんが不足していて困っているとお聞きしますので、船員さんにとっては売り手市場だと思います。

横見部会長：

ありがとうございます。重要なご指摘だと思います。どうしても我々は数字でしか判断する材料がありませんので、ミスリードにつながる要素があれば、うまく改善できるところは改善していただきながら、本質がより見える

ような形でこの資料に接することができれば、より有意義な議論ができるのかなというふうに思います。

横見部会長：

その他いかがでしょうか。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、令和5年9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109%となっております。

前月の台風6号、7号による輸送障害、前年同月は台風11号、14号、15号の影響で輸送が低水準であったため、比較的台風被害の少なかった本年9月は反動による増加が見られた。

貨物船は全品目で増加した。

油送船は前月まで12ヶ月連続減少していましたが、一転増加となっております。なお、四半期の直近を前年と比較すると貨物船は101%、油送船は99%、貨物船と油送船の合計は100%となり、直近3ヶ月では前年同時期と変わらない水準となっております。

(貨物船の概要)

9月の貨物船の輸送量は、前年同月比111%、前月比122%となっております。

鉄鋼は、前年同月比で106%。台風による輸送障害で前月から繰り越された貨物が見られたため増加になりました。

原料は前年同月比110%。石灰石、スラグ等の輸送が増加に転じたようです。石灰石については、前年同月に高炉を止めたことにより、今年はその反動増になったようです。

燃料は前年同月比 126%。石炭は前年火力発電所の修理等で低調でしたが、今年はその反動増となりました。また、石炭火力発電所の「働き方改革」による配船の効率化に伴い大幅な増加につながったようです。

紙・パルプは前年同月比 116%。木材は一部で木質ペレット（バイオマス発電所向け）の需要が好調となっている一方で、紙製品は減産により減少傾向にあるようです。

雑貨は前年同月比 108%。北海道航路は馬鈴薯、玉葱、米等の農産品は平年並みの作柄となり輸送は堅調に推移したようです。沖縄航路については、前月は台風で欠航があいついでいましたが、今月は大幅な輸送な回復が見られたようです。

自動車は前年同月比 119%。一部マイナス要因もあったようですが、期末という時期もあり、総じて輸送は好調に推移したようです。

（油送船の概要）

9月の油送船輸送量は前年同月比 106%、前月比で 101%となっています。

黒油は前年同月比 91%、9月に入っても記録的な猛暑が続きましたが、石油火力発電所向けの需要は減少しました。

白油は、前年同月比 115%、ガソリンやジェット燃料の需要は引き続き堅調に推移しています。また、去年は台風による船舶の避難等があったため、今年はその反動増となっています。

ケミカルは前年同月比 98%、中国経済の悪化による需要の低迷や製品価格の上昇により、需要低迷が続いているようです。

それでは3ページ以降、貨物ごとの状況です。9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	106.3%	、	前月比では	123.4%
原料は、	前年同月比で	109.8%	、	前月比では	116.1%
燃料は、	前年同月比で	126.1%	、	前月比では	111.8%
紙・パルプは、	前年同月比で	116.3%	、	前月比では	103.6%

雑貨は、前年同月比で 107.7%、前月比では 115.6%
自動車は、前年同月比で 119.4%、前月比では 139.1%
セメントは、前年同月比で 102.9%、前月比では 114.3%
貨物船全体の輸送量は、1,801万9千トンで
前年同月比で 111.5%、前月比では 121.7%となっています。

黒油（こくゆ）は、前年同月比で 91.2%、前月比では 98.3%
白油（はくゆ）は、前年同月比で 115.3%、前月比では 101.2%
ケミカルは、前年同月比で 98.2%、前月比では 104.0%
一般タンカーの輸送量は、751万5千トンで
前年同月比で 106.5%、前月比では 100.7%となっています。

続きまして、

高压液化は、前年同月比で 97.8%、前月比では 96.7%
高温液体は、前年同月比で 103.6%、前月比では 116.2%
耐腐食は、前年同月比で 98.7%、前月比では 100.8%
特タン船の輸送量は、90万1千トンで
前年同月比で 98.7%、前月比では 100.0%となっており、
全てのタンカーの合計は、841万6千トンで
前年同月比で 105.6%、前月比では 100.6%となっています。

次に資料5、長距離フェリーの令和5年9月の輸送実績でございます。

9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、14,834台で、前月比105.8%、前年同月比で 95.7%
北九州は、33,098台で、前月比113.1%、前年同月比で106.0%
中九州は、10,329台で、前月比112.3%、前年同月比で110.1%
南九州は、11,031台で、前月比120.3%、前年同月比で123.1%
となっています。

次のページ、旅客でございます。

北海道は、17,152人で、前月比 65.3%、前年同月比で116.2%
北九州は、68,973人で、前月比 71.2%、前年同月比で141.4%
中九州は、26,529人で、前月比 69.8%、前年同月比で147.8%
南九州は、20,571人で、前月比 75.6%、前年同月比で147.5%
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、6,306台で、前月比 77.1%、前年同月比で117.9%
北九州は、22,387台で、前月比 73.8%、前年同月比で116.3%
中九州は、3,983台で、前月比 54.4%、前年同月比で131.7%
南九州は、6,792台で、前月比 82.9%、前年同月比で128.6%
となっています。

9月分のトラックの実績について、夏季休暇と台風の影響で輸送量が減った8月の反動によるものと、9月は台風の接近・上陸が少なく、その影響を受けなかったことが、前月比、対前年比が上まわった要因と思われます。

旅客、乗用車の実績は、前月比は大きく落ち込んでいますが、例年どおりの傾向で、夏季多客期の反動と思われます。また、乗用車については、ガソリンの高騰により遠出が減ったのも一因だと考えられます。しかし、各航路と前年同月比は上まわっており、コロナ禍からの回復が続いているものと考えられます。

説明は以上になります。

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。

横見部会長：

よろしいでしょうか。

それでは次に、事務局より報告事項がありますのでよろしくお願いします。

村上海事振興部次長：

資料6、重点支援地方交付金の活用による運輸交通・物流・観光事業者支援に関するご協力のお願いの文書をご覧ください。重点支援地方交付金については、デフレ完全脱却のための総合経済対策における物価高対策として地方公共団体が地域の実情に応じて柔軟に活用可能な交付金として今年0.5兆円が追加されたものですが、この交付金を運輸交通・物流・観光事業者における人手不足対策、資金繰り支援、旅行需要喚起といった経営改善の支援等にご活用いただくことをお願いするため、11月13日付けでこちらの文書を近畿運輸局の交通政策部と観光部から各府県の交通、物流、観光部門へ発出いたしました。

この地方交付金は各自治体の裁量によって使用可能ですが、内閣府地方創生推進室からは8種類の推奨事業メニューが例示されていまして、「地域公共交通・物流や地域観光業等に対する支援」としましては、地域公共交通事業者・物流事業者や地域観光事業者等のエネルギー価格高騰に対する影響緩和、省エネ対策、地域に不可欠な交通手段の確保、地域特性を踏まえた生産性向上に向けた取組などの支援することが推奨されています。

海事振興部からは近畿旅客船協会と大阪海運組合や内航タンカー海運組合などの内航海運事業者の団体あてにこれらの文書を配布しており、関係団体や各事業者からも自治体へ働きかけていただくよう周知いたしました。

また、当局幹部が会議等で自治体の幹部と面談する際に、交通・物流・観光事業者に支援をお願いするよう局長から指示を受けているところです。

以上、重点支援地方交付金の動きについて、参考までに報告させていただきました。

横見部会長：

ありがとうございました。

ただいまの報告につきまして、何かご質問等ございますでしょうか。

佐藤委員：

これは国の方から各地方自治体に対して真水の支援として交付金を用意され、その交付金については自治体の裁量で支援策が決定されるという理解でよろしいでしょうか。

村上海事振興部次長：

はい、そのとおりです。

佐藤委員：

これからフェリーや旅客船事業者に対する陳情を行うにあたって、この交付金の件も含めて要望したいと思います。自治体によって温度差が大きく、フェリー等の公共交通機関にまったく支援策を講じてくれないところもあり、今後、船舶運航事業者に重点的に支援を頂けるよう要請する必要があると考えています。

村上海事振興部次長：

そうですね。フェリーでしたら地域によっては支援いただける自治体もあるかもしれませんが、内航運送についてはオペレーターが地元の港で事業をやっているという意識があまりないのかもしれませんが、内航運送事業者にも目を向けてもらうのは難しいところはあるかもしれませんが、当局も周知に努めたいと思います。

横見部会長：

物価高騰の影響を受けたものに対してのみ使用できるといったものなのでしょうか。

村上海事振興部次長：

内閣府からの指示を基に各自治体がどのような交付要綱を作り、どのような使いやすい制度にするか、各自治体の裁量によるところがあると思います。物流においてはトラック運送事業者数が多く、声が大きくなりますからどう

してもそちらに重点が置かれてしまいがちです。地域交通や観光に密接なフェリーや旅客船事業者にもしっかりと支援が行きわたることを期待しています。

横見部会長：

ありがとうございました。

他によろしいでしょうか。

それでは、もう1件事務局より報告事項がありますのでよろしくお願います。

土本船員労政課長：

前回の船員部会において、労働者委員より漁業最低賃金部会の労働者委員の選出について意見がありました。事務局で整理をしましたので、報告いたします。

前回の船員部会のあと、全国の地方運輸局等に問い合わせを行い、状況を確認しました。委員の数は、公益・使用者・労働、それぞれ同数となりますが、地方により沖合底びき網と大中型旋網の部会を合同でおこなっている場合の委員数は3・3・3の計9名ですが、近畿のように単独開催している場合は、2・2・2の計6名の委員が選任されています。

地元での委員選出が困難として、全日本海員組合さんに推薦依頼されているのは、東北・関東・北陸信越になります。このうち関東と北陸信越は、今年から地元での選出が困難とのことで、昨年より委員数が増えているようです。現在、全日本海員組合さんが、委員として選出されていないのは、近畿・神戸・九州となっています。また、対象船員に、全日本海員組合の組合員がいらっしやらないのは、近畿と九州となっています。

横見部会長：

ありがとうございました。

ただいまの報告につきまして、何かご質問等ございますでしょうか。

村上海事振興部次長：

前回の船員部会で、全日海さんの要望をとりあえず一度伝えてくださいというところでしたが、話をするにしても他局の状況がわからないため、まずは各局の状況を確認しまして、あらためてこの場で説明させていただいたというところです。

大谷海事振興部長：

先月の漁業最低賃金部会ではこのお話はできませんでしたが、この全国の状況を見ましたら事務局からお話を切り出すのは難しいのではないかと思います。現地の船員さんの中から選出できなくなって、労働者側が全日海さんをお願いしたいというのでしたら、現に組合員さんがいなくても事務局としてはお断りすることはしないと思いますが。

浦委員：

それは組合側の話じゃなくて、事務局がやることでしょう。

大谷海事振興部長：

でも、それを事務局が切り出すのはおかしいでしょう。

浦委員：

いや、基本的には部会長が指名するわけでしょう。

大谷海事振興部長：

部会長が指名するのは推薦された方の中からです。

浦委員：

推薦を受けてその中から指名するわけでしょう。だから、組合にも推薦依頼を出してくださいよ。それで部会長がその3人のうち地元の船員代表2人を指名されるのなら、うちも納得しますよ。

大谷海事振興部長：

労働者さんから推薦を得ていただきたいところです。

浦委員：

いや、まず事務局が推薦依頼を出すわけでしょう。

大谷海事振興部長：

ですので、推薦は現地の船員さんをお願いしています。

浦委員：

うちには委員になってほしくない。

大谷海事振興部長：

いや、漁業最低賃金が適用される船員さんに組合員がいませんので。

浦委員：

組合員がいなくたって、船員部会の労働者委員が3人揃っていて、なんで最賃部会だけ委員から外れるのか意味が分からない。

村上海事振興部次長：

事務局から労働者側にお伝えするにしても、そのタイミングも含めて、継続的に検討する必要があると思います。

佐藤委員：

前回の部会で運営規則等を見ながら、いろいろ話をしたと思うんですけど、その中に利害関係という部分があったと思います。近畿では同じ船の船舶所有者と船員さんが一緒に最低賃金部会に出席していましたが、同様のケースが他の地区でもあるのかとか、もうちょっと詳しく調べてもらわないと、今回は大きな金額で決まりましたけど、あれは使用者側の理解があったからこそ決まったわけで、あの最賃部会の中で労働者側は歩合給が下げられては困

るから最低賃金を上げなくていいって言ったんですよ。そういう議論をしていたわけですよ、労使で。それは最賃部会の決定に当たって適切ではないと思いますし、たまたま今年は大きく上がりましたが労働者委員は上げなくていいと言っていたわけですから、おかしいと思いますよ。

村上海事振興部次長：

最低賃金を上げたら、今度は船主が経費取り分の船主比率を上げて、結果的に船員の歩合給が減ってしまっただけでは困るということですね。利害関係について、判断は難しいところはあると思いますが、まったくの第三者という意味でもないと思います。

佐藤委員：

自分の会社の社長に向かって給料を上げてくださいとはさすがに言えないでしょう。

村上海事振興部次長：

労使というのは普通そういうものじゃないですか。労働者が力を合わせて使用者側と交渉する。

佐藤委員：

最賃部会の中では適切じゃないですよという話です。社内で就業規則等を策定していくにはそうかもしれませんが、船員政策の部分ですから、それを同じ会社の利害関係のある労使の関係で適正な議論ができるかといえばそうじゃないと思うし、その辺を十分考慮する必要があると思います。

村上海事振興部次長：

仮定の話ですが、間人や舞鶴の船員さんがたまたま全日海さんに加入していたら、今のままだでも大丈夫なわけですよ。未組織だから、労使で話しあうのは駄目というのですか。

佐藤委員：

未組織というか、利害関係がない労働者委員を選んだらいいじゃないですか。

大谷海事振興部長：

全日海さんじゃなくても、何らかの代理人を出してもらおうということですか。

佐藤委員：

そこまでして外したいんだったら、そうしていただければいいですけど。

浦委員：

基本的には関係者じゃないとだめなんじゃないの。

村上海事振興部次長：

関係者ですね。全日海さんの組合員がおられれば全日海さんも関係者にあたると思います。ですので、全日海さんから船員さんに、うちに労働者委員を任せてくれないかと言っていただくのが一番良いかなと思います。僕が行ってもだめでしたと帰ってくるだけでしょう。

浦委員：

だから、1回話をしてください。

村上海事振興部次長：

分かりました。取りあえず初めから外すということはないということで。今日は全国の状況を確認した結果報告ということでお願いします。ご存じのように、11月から3月まで、カニ漁期で忙しく、なかなかアポが取れませんので、いつ頃間人に行くとはまだ言えませんが。

浦委員：

ああ、それはしょうがないです。

村上海事振興部次長：

結局、船主さんを通してお伝えするということになりますが、そこはご理解ください。

横見部会長：

今回まで全日海さんが間人の最賃部会ではオブザーバーとして参加して下さっていて、今回、大幅な妥結額の引き上げに至ったのは、それは今回のことであって、それも、前回、前々回という布石があるから、今回そういう結論に至ったわけなので、今回結果がよかったから、じゃ、次回からもう全日海さんはいいですという話じゃないというのは、私もそう思っています。

とはいえ、事務局がおっしゃったみたいに、やはりその地域の事情を知っている地域の船員さんが労働者委員として参画するというのが理想だと思うので、現状、そういった地域の労働者、実際に船に乗って操業している方たちが労働者委員として参加して下さっているの、そういう意味では現状のままでもいいのかなというふうには思います。

ただ、前々から問題提起しているように、あまりにも労使の力の差が歴然としていて、労働者委員が賃上げをしてほしいとも言い出せなくて、随分使用者側に遠慮しながらの発言だったり、労働者委員については改善の余地があるのかなというふうには思っています。

浦委員からたしか同じようなご指摘があったと思うんですが、同じ漁協から2人選んでいる意味というのものもあるのかなというのも思っていますので、今回、初めてこういう形で事務局が他局の状況を調べてくださいましたので、ここでその結論を急ぐのではなくて、これを出発点として、漁業最賃部会の労働者委員の在り方についてどういう形が望ましいのかというのを、まだあと時間は十分ありますので、じっくりとみんなで考えていったらいいのかなと思っています。

ということで、引き続き、この件に関しては機会を見て、事務局、使用者委員、労働者委員、私たち公益委員を交えて話をしていたらいいと思っていますので、引き続きよろしく願いいたします。

横見部会長：

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。労働者委員の方からいかがでしょう。

佐藤委員：

11月15日、和歌山県白浜町において地域の小学生を対象に体験乗船会と出前講座を実施しました。将来の船員の成り手を育てるための草の根活動として活動方針に基づき例年実施しております。当日は海事振興部からご出席いただきました。どうもありがとうございました。この取組は今後もしっかり継続したいと考えていますので、次年度以降も引き続きよろしく願いします。当日の様子は本日の日本海事新聞にも取り上げられております。

横見部会長：

情報ありがとうございました。

他に労働者委員から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。

横見部会長：

公益委員の方からいかがでしょうか。

横見部会長：

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。

次回は12月21日（木）16時30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 1 0 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 1 0 月分 月間有効求人・求職状況（近畿管内）

資料 3. 令和 5 年 9 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 9 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 9 月まで）

資料 6. 重点支援地方交付金の活用による交通・物流事業者支援について