

## 第 58 回

# 近畿地方交通審議会 近畿船員部会議事録

平成25年7月22日

日 時 平成25年7月22日(月) 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 高橋委員、池谷委員、阪口委員、藤本委員

労働者委員 渡部委員、奈良委員、高宮委員

使用者委員 矢野委員、小久保委員、門田委員

運 輸 局 北村近畿運輸局次長、山口海事振興部長、千葉海事振興部次長、松岡船員労政課長、藤木船員労政課専門官、仲田船員労働環境・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

高橋部会長：

ただいまから第 58 回近畿船員部会を開催します。議事に入る前に、7 月 1 日付で近畿運輸局次長に北村不二夫様のご就任されましたので、ご紹介をいたします。それでは、北村近畿運輸局次長様からご挨拶をいただきます。

[ 北村近畿運輸局次長 挨拶 ]

高橋部会長：

ありがとうございます。北村局次長様におかれましては次のご予定がございますので、ここで退席されます。

それでは、あらかじめお配りしております第 57 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でしょうか。

[ 異議なし ]

高橋部会長：

ないようですので、ご承認をいただいたものとします。次に議事に入ります。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いたします。

松岡船員労政課長：

それでは「平成 25 年 6 月分管内雇用情勢」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

新規求人件数は 32 人（前月比：－24 人・42.9%減、前年同月－3 人・8.6%減）となっています。

月間有効求人件数は、105 人（前月比：－21 人・16.7%減、前年同月－13 人・11%減）となっています。

#### ② 求職関係

新規求職件数は、23 人（前月比：＋4 人・21.1%増、前年同月でも＋4 人）となっています。

月間有効求職件数は、56 人（前月と同数、前年同月比：－2 人・3.4%減）となっています。

③ 有効求人・求職倍率

有効求人倍率は、1.88倍（前月比：-0.37ポイント、前年同月比：-0.15ポイント）となりました。

④ 成立状況

当月の成立数は、3人（前月比：-3人・50%減、前年同月比：-10人・76.9%減）となっています。

⑤ 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1人、年齢別については、40歳代1人、60歳代2人となっています。

⑥ 充足率・就職率

管内全体の充足率は、月間有効求人105人に対する成立3人で2.9%、就職率は、月間有効求職56人に対する成立3人で5.4%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27人（甲板部17人・機関部10人）、部員5人（甲板部3人・機関部2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4人）、部員15人（甲板部10人、機関部2人、事務部3人）となっています。

② 新規求職者の退職理由

内訳は、本人の申し出5人、就労中3人、船舶所有者の都合4人、定年1人、雇用期間満了4人、不明6人となっています。

③ 新規求職者の年齢別

30歳未満2人（9%）、30歳代8人（35%）、40歳代1人（4%）、50歳代9人（39%）、60歳以上3人（13%）となっています。

3. 失業等給付金支給状況

給付実人数は7人、給付件数8件（前月比：給付実人数+1人、給付件数+2件）となっています。給付金額については、6月は956,848円となり、金額的には対前月比17.8%減となっています。（前年同月比：給付実人数+2人、給付件数+2件、給付金額で4.8%増）

4. 月間有効求人倍率の推移

6月は近畿船員の求人倍率は1.88倍となり、5月から-0.37ポイントで、前年同月2.02倍と比較しますと-0.14ポイントとなってお

ります。

#### 5. 近畿運輸局（本局）における月間有効求人・求職者状況

① 月間有効求人者は90人で、前月から16人減少しました。このうち新規求人者は24人となっています。

当局の紹介による成立は2人、他局成立1人でした。求人27人の取り消しの理由は、有効期限切れ22人、自己応募者を採用2人、自社船員継続雇用にて対応2人、同じ求人を再申込み1人となっています。

② 月間有効求職数は46人で、前月から1人減少しました。新規求職者は19人でした。求職側の当局の紹介による成立は1人で、他局成立は5人でした。求職12人の取り消しの理由は、有効期限切れ9人、自己応募にて採用2人、本人より申し出1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

① 5月の全国の月間有効求人は1,625人で、対前月比93.5%、対前年同月比で116.7%となり、232人増加しています。

② 5月の全国の月間有効求職は1,488人で、対前月比100.5%、対前年同月比104.6%となり、66人増加しています。

③ 5月の全国の成立数は120人で、対前月比125.0%、対前年同月は118.8%となり、19人増加しています。

④ 5月の船員の有効求人倍率は季節調整により1.13倍となっており、前月から-0.04ポイント、5月の全国陸上は0.89倍で、前月と±0ポイントでした。

高橋部会長：

ありがとうございました。ただいまの説明につきまして、何かご質問等ございますでしょうか。

渡部委員：

資料2の2ページなのですが、上から4段目、大阪の貨物船で期間雇用で、3カ月というのがございました。すでに6月13日付で取消ということにはなっておりますけれども、現在の船員事情からしますと、本来は少ない、足りないということになります。そういった中でここだけが期間雇用というかたちで3カ月ということになってはいますが、本来人がいないのであれば雇いたいものけれども、運賃・傭船料といったものが低いがために、ぎりぎりの人数で、休暇を消化する間だけよそから借りてくるというようなことが考えられるのか

などというところであります。

それで、お願いしたいのは、やはり、運賃・傭船料はマーケットということにはなりますけれども、こういった船員事情も加味しまして指導といったものをいただければありがたいなと思います。よろしく願いいたします。

松岡船員労政課長：

承知しました。

高橋部会長：

他にございませんでしょうか。それでは、私からちょっと1点、申し上げておきたいのですが、資料2の3ページ目、上から5行目なのですけれども、警戒船の手取額が17万円と非常に低いように思います。警戒船として何かちょっと業務が特殊なのかもしれませんけれども、この金額は最低賃金を下回るような印象を受けるのですが、いかがでしょうか。

松岡船員労政課長：

今、手元に資料がございません。次回に回答したいと思います。

高橋部会長：

あまりに低い賃金で求人するのはいかなものかなという印象があったものですから質問いたしました。

他にいかがですか。それでは、また、あとでお気づきのところがあればご指摘いただくとして、議題2のその他に入ります。運輸局から、平成25年度における船員最低賃金の諮問について説明をお願いいたします。

山口海事振興部長：

それでは、私、山口のほうから、最低賃金に関します諮問関係につきましてご報告を申し上げます。資料としましては、資料4と付しております3枚ものを添付させていただいております。改めて申すまでもないことですが、船員に関する最低賃金の概要につきまして、少しご説明を申し上げたいと思います。

最低賃金は、最低賃金法に基づきまして賃金の最低額を保障することにより労働条件の改善を図り、もって労働者の生活の安定、労働力の資質向上及び事業の公正な競争の確保に資するとともに、国民経済の健全な発展に寄与することを目的として設定されておまして、船員に関しましては適用する地域が全国に及ぶ場合は、交通政策審議会に諮問、適用する地域が地方運輸局の管轄区域内である場合は地方交通審議会に諮問して調査審議を求め、その意見を聞いて

で決定するという事になっています。

船員の最低賃金設定業種の現況ですが、資料 4 と付している 1 枚目をご覧ください。内航鋼船・木船につきましては昭和 43 年度から設定。海上旅客船につきましては昭和 48 年度から設定。漁船は、遠洋まぐろ漁業と大型いか釣り漁業、そして沖合底びき網漁業と大中型まき網漁業ですが、これらにつきましては昭和 56 年度から設定されています。資料の 1 枚目にありますように、全国と表記されていますものが大臣決定分です、その下、北海道から沖縄までの各地方運輸局長決定分とがございまして、なお、内航鋼船・木船運航業、海上旅客運送業は、航行区域や総トン数が百トン以上であるか未満であるかでも分かれてまいります。

冒頭申しましたように、大臣決定分につきましては全国一律でございまして、地方局長決定分につきましては、大臣決定を参考にしながら地域の実情や、労働協約改定状況等も参考にしながら、それらを考慮の上で決定することとしているところでございます。

資料の表から全局的に見ますと、内航鋼船・木船運航業につきましては、関東と北陸信越以外は大臣決定分と同一の金額で、職員につきましては 24 万 1400 円、部員につきましては海上経歴 3 年以上で 18 万 2850 円ということで設定されています。また、海上旅客運送業につきましては、11 局中、近畿を含む 6 局が大臣決定分と同一金額です、職員につきましては 23 万 8300 円、部員につきましては 17 万 7500 円ということで設定されています。これ以外の 5 局が大臣決定分より低い金額となっています。

漁業につきましては、大臣決定分は遠洋まぐろ漁業と大型いか釣り漁業でございまして、地方局長決定分につきましては沖合底びき網漁業と大中型まき網漁業です、近畿運輸局管内におきましては、大中型まき網は現在ございません。ということで、沖合底びき網漁業は東北、北陸信越、中部、近畿とが同額となっておりまして、一人歩船員の金額が 19 万 2000 円ということで設定されています。なお、最も高いのが神戸の 19 万 3800 円、最も低いのが四国の 17 万 8600 円となっておりまして、それぞれの地域性を考慮して決定されているものでございます。

続きまして、諮問のあり方でございます。次のページをご覧ください。諮問につきましては消費者物価指数の動向、春闘におけます組織船員の賃金妥結状況、そして新たな状況が発生しているかどうか、また労使の意向、賃金支払能力等々を踏まえまして、総合的に判断することになります。

平成 25 年度における諮問についての方向でございますが、まず中央の動きでございますが、国土交通大臣が諮問し改正する全国最低賃金につきましては、労使間において航海日当の引き上げについて今般大筋で合意されており、今後

引き上げ時期などの協議が予定されていることから、年度内に航海日当の引き上げが開始される可能性もあるということで、現時点では全業種につきまして諮問をされる予定となっております。

それでは、近畿の最低賃金についてでございますが、結論から先に申しますと、近畿運輸局管内における平成 25 年度の内航鋼船・木船運航業、海上旅客運送業、沖合底びき網漁業のそれぞれの最低賃金の改正については諮問を行わないこととすると判断に至りました。

その理由としまして、消費者物価指数が挙げられます。平成 24 年度全国平均消費者物価指数は平成 22 年を 100 としまして、平成 24 年は 99.5 となりまして、前年度比マイナス 0.3% となっていること、また、原油価格の上昇と円安により燃料油価格が高騰しておりまして、食料及びエネルギーを除く総合指数は 98.3 となりまして、前年度比マイナス 0.6% となっています。

次のページをご覧ください。近畿地方におけます平成 24 年度の消費者物価指数ですが、総合では 99.3 でございまして、前年度に比べマイナス 0.4% となっています。また、食料及びエネルギーを除く総合指数では、98.5 となっておりまして、前年度に比べマイナス 0.6% となっています。

一方、2013 年度の内航春闘における労働協約改定交渉では、労使間の鋭意協議の結果、ベースアップゼロ、定昇、ボーナスアップで、期限内妥結となっています。ちなみに、内航労務協会、一洋会の内航 2 船団でございますが、ベースアップゼロ、定昇は 3430 円のアップ、ボーナス 0.11 ヶ月のアップということで、艀装員手当が 20% から 25% にアップとなっています。もう一つの船団の全内航につきましては、ベースアップゼロ、定昇につきましては試算中となっておりまして、ボーナスは 0.1 カ月のアップ、艀装員手当は 20% から 25% にアップとなっています。

以上のことから、現行の近畿船員最低賃金額は、全国最低賃金と同額の判断に立っているところでございます。内航鋼船運航業の現況でございますが、内航海運を取り巻く環境は競争面での規制緩和が続いている一方で、安全や環境面での規制強化、また、内航運賃・用船料の低迷が続いていること、船員不足と高齢化、船舶自体の高齢化、そして、原油価格の高騰と円安による燃料油価格の高騰などにより、経営状況は依然厳しい状況にあるところでございます。

一方、海上旅客運送業につきましても、管内の海上旅客運送業のほとんどが観光遊覧事業者でございまして、観光の多様化、また震災後の影響からの回復についてもきびしいものがありまして、経常収支率は依然マイナス状況が続いている状況でございます。

そして、沖合底びき網漁業でございますが、当管内には京都府京丹後市の間人地区に該当する船舶が 2 隻、同網野地区に 1 隻、計 3 隻ございまして、いず

れも未組織船でございます。

近年の漁獲高の減少や、カニびき漁では、平成 20 年以降、水がにの捕獲規制が実施されており、それ以外に魚価の低迷から賃金の下落が見られること。また漁業に不可欠な発砲スチロール容器とか魚網は石油化学製品であることから、原油価格の高騰は燃料油の高騰のみならずこれらにも影響しておりまして、これらの高騰分を市場セリ価格に上乘せをするということが出来ないため、漁業経営が厳しい状況にあること。これらの判断によりまして、最低賃金に関する諮問は、平成 25 年度は見送りたいという結論に達した次第でございます。以上でございます。

高橋部会長：

ありがとうございました。ただいまのご説明につきまして、何かご質問等ございますでしょうか。

奈良委員：

全国は中央最賃で、それ以外の各局があると思うのですけれども、近畿運輸局としてはそういう方向性ですよという中で、他のところはどうなっているのですか。

山口海事振興部長：

他のところでございますが、今、私どものほうで情報を入手しているものは、まず北海道運輸局管内につきましては、沖合底びき網漁業と大中型まき網漁業の 2 種につきましては、諮問をする方向と聞いております。次に、東北運輸局管内でございますが、同じく沖合底びき網漁業、大中型まき網漁業につきましては諮問に向けて検討中であるというところでございます。

次に、関東運輸局管内でございます。これは内航鋼船・木船運航業、海上旅客運送業ともに現在、検討中であること。また、沖合底びき網漁業、大中型まき網漁業につきましては諮問をする予定であると聞いています。北陸信越局管内におきましては、それぞれ内航鋼船・木船運航業、海上旅客運送業、沖合底びき網漁業、大中型まき網漁業につきましても、全て今現在、検討中である。中部運輸局管内につきましても北陸信越局と同様、検討中となっております。

そして、神戸運輸監理部管内でございますが、いずれの業種も諮問をしないというところでございます。あと、中国運輸局、四国運輸局、九州運輸局につきましては、この四つの業種、内航鋼船・木船、海上旅客、沖合底びき網、大中型まき網ともに、全て検討中であるというところでございます。最後、沖縄総合事務局におきましては、沖合底びき網、大中型まき網はございませんので、

内航鋼船・木船、海上旅客ともに検討中ということになっています。よって、今のところ、諮問を見送る局としましては近畿と神戸という状況でございます。

奈良委員：

中央はどうなっているのですか。

山口海事振興部長：

中央におきましては、冒頭申しましたように、四業種全てにつきまして諮問予定ということになっておりますが、労使間におきまして航海日当の引き上げについては大筋で合意されており、今後、引き上げ時期などの協議が予定されていることから、年度内に航海日当の引き上げが開始される可能性があるために、全ての業種について諮問をしていこうという方向でございます。いま調整中となっております。

近畿運輸局としましては、これらにつきましての基礎的な資料がなかなかないので、これら航海日当の引き上げにつきまして結果がどうであれ、アップにつながった場合は、次年度に見直しをかけていきたいと考えているところでございます。

奈良委員：

そういう中で、沖合底びき網漁業なのですけれども、東北地区が検討中だから、神戸だけ出っ張っているからやらないよということだと思えるのですけれども、それ以外やるところと検討中のところがある。というのは近畿、神戸は隣みみたいな位置付けの中で、まだ若干差があるということの中で、そのへんどうなのですか。やらないという話がさっきあったのですけれども、そこは組織船か組織船ではないみたいな話もちよっとあったのですけれども、ただ、全体の立場の話の場だと思いますから、そのへん含めてどうなのですか。もうちょっと詳しい説明をしていただけますか。

山口海事振興部長：

近畿管内の沖合底びき網船は総トン数 19 トンでございますので、兵庫県下の香住等の漁船は大型でございますので、やはり漁獲量の違いも出てまいります。また、申しましたように漁獲量だけでなく、魚の価格がアップはしていない状況でございますので、船主としても今年度は特に油高もございますので大変経営にやりくりをしているというところ。そして、支払的にも厳しくなってくるということで、それを加味したところであります。

奈良委員：

近畿運輸局さんの考えとしては分かりました。

高橋部会長：

他の皆様いかがでしょうか。他にないようですので、運輸局から引き続いて、ご報告をお願いいたします。

千葉海事振興部次長：

はい。私のほうから、資料の 5 から 7 までご説明をさせていただきます。資料につきましては先月、渡部委員から「年度の取り方が違うのではないか」という指摘をいただきましたので 1 行追加しておりまして、平成 25 年度として 5 月までが載っているということになっています。

それでは、資料の 5 でございます。内航海運組合総連合会の資料でございまして、総括といたしましては、長く自動車リード役だったのですけれども、そちらのほう輸送量が減少してきておりまして、他方、復興需要とか民需からの高まりから原料（石灰石）とセメントの輸送量が増加しているというような分析をしております。

貨物船の合計で前年同月比で 105%と、好調となっております。対前年同月比で言いますと、鉄鋼が 102%、原料が 115%、雑貨が 100%、自動車が 84%、セメントが 111%となっております。

一方、輸送船でございしますが、原発の不稼働で黒油のほうがいい時期があったのですが、2012 年 10 月以降は前年同月比を下回る結果がしばしば見受けられるということございまして、5 月の輸送量は 995 万 8000 kl で、前年同月比では 93%と低調となっております。他にも黒油が対前年同月比で 81%、白油が 99%、ケミカルが 100%、特タン船が 95%となっております。

それでは、1 枚おめくりください。鉄鋼ですが 361 万 7000 トン、前月比では 111.3%、前年同月比でも 101.6%と伸ばしております。原料（石灰石）は 511 万 8000 トンで、前月比で 110.7%、前年同月比では 114.8%と大きく伸ばしております。燃料ですが、燃料の石炭・コークスは 111 万 3000 トンで、前月比では 119.1%、前年同月比では 159%と大きく伸ばしております。紙パルプですが 22 万 1000 トン、前月比で 97.3%、前年同月比では 92.4%、こちらはともに減少しております。雑貨でございしますが 174 万 4000 トン、前月比で 94.2%、前年同月比で 99.9%、こちらのほうも微減でございまして。自動車ですが 309 万 3000 トンということで、前月比で 81%、前年同月比で 84.05%、こちら約 20%近く落としております。セメントでございしますが 237 万 2000 トン、前月比で 109.2%、前年同月比で 111.2%と、依然として堅調な推移を示しております。

貨物船の合計でございますが、対前月比で 102.4%と、2.4%の増、全同月比でも 104.7%と増加しております。

1 枚おめくりください。輸送船の実績でございます。黒油でございますが 286 万 8000kl ということで、こちらは 5 カ月連続で前月比マイナスとなっております。前月比で 98%、前年同月比でも 80.97%となっております。白油でございますが 549 万 9000kl、こちらにも 2 カ月連続で前月比マイナスとなっております。前月比 96.9%、前年同月比で 99.1%となっております。ケミカルも 64 万 4000kl、こちらにも 2 カ月連続で前月比マイナスとなっております。前月比 92.7%、前年同月比で 100%。一般タンカーの合計が 901 万 1000kl、前月比で 97%、前年同月比で 92.5%と減少しております。

一方、高圧液化でございますが 50 万 7000kl、前月比で 101.1%ながらも、前年同月比では 97.1%と減少しております。高温液化でございますが 10 万 9000kl、前月比で 110.1%でございますが、前年に比べますと 96.4%と減少しております。耐腐食でございますが 33 万 2000kl、こちらは前月比で 91.4%、前年同月比でも 91.7%、ともに減少しております。特タンの合計ですが 94 万 8000kl、前月比では 98.4%、前年同月比で 95.09%でございます。したがって、タンカーの合計では 99 万 5900kl、対前月比 97.1%、前年度比で 92.8%となっております。この数字は一般タンカーでは、この表で、平成 23 年 4 月以降で 2 番目に低い数字で、特タンの数字としては、この表では最低の数字となっております。

それでは、資料の 6 に移らせていただきます。阪神と九州間のフェリーの輸送量の実績でございます。阪神～北九州のトラックですが、2 万 5796 台。前月に比べますと 241 台減らしてございまして、99.0%、ただ前年前月比では 101.5%と、やや上回っております。過去 6 年間では 2 番目の数字となっておりますが、ここ数年は約 2 万 5000 台前後で推移しております。

阪神～中九州のトラックですが 1 万 169 台ということで、前月に比べますと 414 台減らしてございまして 96%、前年同月比では 102.7%となっております。こちらにも過去 6 年間では 3 番目の数字でございましたが、こちらの地域はだいたい 1 万台前後でずっと推移をしております、繁閑の差があまり多くない地域であると言えます。

阪神～南九州でございますが 1 万 2459 台ということで、前月比で 64 台プラスとなっております。前年同月比では同じく 100.5%となっております。こちらにも過去 6 年では 2 番目に良い数字となっております。

1 枚おめくりください。阪神～北九州の旅客でございますが、6 万 6295 人ということで前月比で 1674 人のプラス、102.5%、前年同月比でも 102.1%と増やしてございまして、こちらにも 6 年間では 2 番目に良い数字となっております。阪神～中九州ですが 3 万 3224 人ということで、前月に比べまして 164 人増え

ておりまして、100.4%。前年同月比でも 105.7%となっております。阪神～南九州の旅客ですが 2 万 6637 人ということで、前月に比べますとプラス 340 人、101.2%、前年同月比ではやや減らして 98.1%ということで、こちらのほうは 6 年間では 2 番目に低い数字となっております。

1 枚おめくりください。阪神～北九州の乗用車でございますが、1 万 8046 台ということで前月比マイナス 338 台、98.1%、前年同月比でも 97.9%と約 2% 近く、ともに減らしております。阪神～中九州、5689 台ということで前月に比べますと 551 台のプラス、110.7%となっておりますが、前年同月に比べますと、やや減らしてございまして 99.7%。過去 6 年では、5 月としては一番低い数字となっております。阪神～南九州の乗用車ですが 8244 台。前月に比べまして 157 台増やしてございまして、101.9%。前年同月比ではやや減ってございまして、94.5%となっております。以上が資料 6 でございます。

資料の 7 の説明に移らせていただきます。8 月 1 日、2 日と藤本委員のところの、神戸大学の深江丸を使わせていただきまして、中学生を対象としました宿泊型体験航海を実施する予定となっております。これはプレス資料でございます。今回、30 名の募集に 30 名、ちょうどぴったりの生徒が応募していただきました。大阪と兵庫、計 10 校から参加いただきまして、30 名のうち女子が 7 名ということで、3 年生が 13 名、2 年生が 14 名、1 年生が 3 名という内訳となっております。

変わったところでは昨年、大阪の JOB カフェのほうで社会人を対象にした内航の就職セミナーを開いたのですけれども、そこに来ていた 24 歳の若者はまったくの未経験なのですが、その JOB カフェで話を聞いて、内航海運の仕事に就きたいと窓口に来られて、船に乗った経験もあまりないということなので、ぜひともこういった機会でも、深江丸で船の体験をしてくださいとお誘いしたところ、参加いただくということでございます。その方に船の仕事を見ていただいて、それでも興味があるのであれば、ぜひとも内航のほうに入らせていただきたいという気持ちでお誘いしました。資料 7 の説明は以上でございます。

藤木船員労政課専門官：

続きまして、資料 8 の説明をさせていただきます。平成 25 年度各インターシップ計画のプレス発表資料をお付けしております。今回で 5 回目となるインターシップを別紙のとおり実施予定です。今年度 1 回目は、すでに 6 月末にフェリーで実施しています。今年は過去最高の希望者数になってございまして、船種の希望もありまして、フェリーのインターシップが多くなってございます。フェリーのインターシップは夏場では初めてとなります。以上です。

千葉海事振興部次長：

追加で 1 件、席上に、資料を配付させていただきました。先月、硯海丸の特集番組の件でご説明させていただきましたけれども、7 月の 28 日が放送予定とご説明させていただいたのですけれども、参議院選挙の関係で 1 週、ずれ込んでしまいましたので、放送が 8 月 4 日の 10 時 5 分から 10 時 53 分、NHK の総合ということになりますので、ぜひとも番組をご覧いただきたいと思いますので、どうぞよろしく願いいたします。以上でございます。

高橋部会長：

ありがとうございました。ただいまのご説明につきまして、何かご質問等ございますでしょうか。

渡部委員：

インターンシップ、資料の 8 なのですけれども、この間、京都海洋高校にお邪魔したときに、実習とかそういったことでなかなかタイミングが合わないというお話もございましたので、いろいろ対象の学校ごとにプログラムを変えていかないといけないのかなという思いがあります。これは実施をされる会社との連携というのもあるのでしょうかけれども、いろいろちょっとお骨折りをいただかないと、もう少し利用されるというんですか、そうやってインターンシップに乗りかかってくる学生が少ないのではないのかなという感じがあります。

藤木船員労政課専門官：

はい。海洋高校は夏場がそういった実習に重なるということで、春休みにも実施しています。内航海運事業者も夏場は海技教育機構の実施と重なるということもありまして、春休みの実施でお願いしたいという希望があります。今後春休みでの実施をしたいと思っております。

高橋部会長

他にいかがでしょうか。

それでは次に、船員政策や船員労働全体に関わるさまざまな問題につきまして、ご意見や情報等ございましたらご発言をお願いいたします。労働者委員の皆さん、いかがでしょうか。

渡部委員：

では、私のほうから、2 点ほどあります。まず 1 点は前回、運輸局のほうにはお願いしましたがけれども、7 月 2 日から 4 日までの FOC・POC キャンペーンで

す。結果としましては、全国港湾との協力体制がうまく整わなかったものから、13隻の査察をしました。今回も相変わらず、興徳海運という名前を出していいのかどうかというとは分からないのですけれども、こちらの船が対組合の動きが激しいものですから、舷梯を上げられてしまうとかそういったことがあって、PSCの要請も含めて行わせていただきました。

この船は昨年12月に神戸のほうで岸壁にぶつけて、くぼみができて、さらに亀裂もあったということで、NKのほうから修繕要請があったものが仮補修ということで行われていたのですが、まだ外観でクラックが明らかになっていたものですから、PSC要請を再度したということです。補修不十分という結果が出されて、またNKのほうにも報告がされたということでございました。

このキャンペーンの中でもう1点あったのが、泉北汐見岸壁でのカンボジア船の転覆なのですけれども、2005年の3月から船舶油濁損害賠償保障法が実施されて、PI保険がかかっていない船については国内の入港を禁ずるといったようになりましたけれども、ただ、いかんせん、この船自体が保険はかかっているもやはり堪航性ですとか、船が古かったというのがあるのです。1984年、和歌山のほうで造られた国内の内航船だったはずなのですが、これが海外売船されて船名も2度ほど変わっておりますし、オーナーも中国からどちらに変わったのかがよく分からないという状況でございました。

それで、PI保険にかかっていることはいいのですけれども、そのあとです。船主からのオーケーが出ないと撤去もできないというようなことをお聞きしておるのですけれども、これはいわゆるテロ行為に類似したものかなと思います。日本の港がそういった船で使えなくなってしまうとどうなるのというところがありますので、ある意味では、強制的に撤去ができるような仕組みづくりが必要かなというところがございます。また、局のほうでもご指導をいろいろとさせていただきたいなと思います。

山口海事振興部長：

はい。ただ今、ご報告のありました堺泉北港での船舶の沈没の件でございまして、若干当方につかんでおります情報をご報告させていただきます。船籍はカンボジア船籍でございまして、総トン数1479トンの貨物船でございまして、この事故は本年4月28日に発生いたしまして、堺泉北港から出港後、傾斜角度約25度と聞いておりますが、大傾斜を起こしまして、直ちに救助を要請。そして、タグボートに支えられながら堺泉北港の汐見埠頭第4岸壁に緊急着岸した次第でございまして。

4月29日に堺海上保安署から当方のPSC官に連絡が入りまして、直ちに現地のほうに出向きまして、本船の現状と欠陥状況を確認した次第でございまして。

当然、ディテンションということで出港を指し止めして、諸検査を行い現状と欠陥状況を確認。そして、翌4月30日に堺海上保安署のほうから、本船が横倒しとなり沈没してしまったという連絡を受けた次第でございます。その連絡を受けまして、直ちにPSC官が現場に出向いて沈没の状況を確認しています。

原因としましては、これはまだ推測の域で分かりませんが、復元性がまったく良くなかったということで、それも大きな原因になろうと。それと、本船バラスタンクのトップに破口が生じていまして、そこから海水が漏れ出して貨物層に流入したのではないだろうかというところでございます。

今後のPSCの関わり方でございますが、本船が引き上げられまして、スクラップ処理場まで曳（えい）航されることになりましたら、これはPSCの対象にもなるかと思っておりますので、それにつきましては今後の動静を見て、PSC官が判断をしていくということ聞いています。

なお、現在も船体、貨物ともに沈没したままの状況でございますが、支部長が申されましたようにPI保険、つまり、船主責任保険で引き上げ作業をするということになりましたら、船主側が本船の所有権を放棄しなければできない状況になっております。そのこととか船体保険でのカバー等の問題もありまして、事故発生から約3カ月強が経過しているところでございますが、今般、船主側のほうから所有権を放棄するという話が堺海上保安署に入りまして、その連絡を受けました。

これから船体の引き上げ作業、海中に沈んでいます貨物の引き上げ作業が行われていくのですが、今時点での私どもがつかんでいる情報としましては、まず海中に沈んでいる貨物をこの7月の24日ごろから8月8日ぐらいいまにかけて引き上げていきたいと。その後、船体の引き上げ作業につきましては、8月下旬から9月初旬頃となっております。船体を引き上げ次第、曳航の準備をしまして、聞いていますところでは9月5日ごろに香川県の多度津にありますスクラップ処理場に持っていく予定というところまでです。現時点では以上でございます。

渡部委員：

ありがとうございました。

高橋部会長：

よろしいですか。今のお話を伺っておりますと、情報提供の主体は運輸局ではないのですか。

山口海事振興部長：

はい。もともと、これは本件は外国船ですので、PSC の関係で堺海上保安署から PSC 官に情報が入ってまいりました。

なお、ご参考までに、当局の平成 25 年度におけます海上交通監査計画におきまして、スクラップ船による火災等の発生事故が昨年 9 月に起こっていますことから重点的にスクラップ船を検査していくということで、PSC 官が動いています。

申しましたように、昨年 9 月に、パナマ船が貝塚沖でスクラップからの火災事故を起こしてしまっていて、この処理につきましても約 7 カ月間の時間がかかっております。そして、今回の 4 月に発生しました汐見埠頭でのスクラップ船の事故ということで、どうしても船齢が古いということもございまして、いろいろと、サブ・スタンダード船ということで PSC 上も注意船舶ということになっております。

以上でございます。

高橋部会長：

ありがとうございました。

労働者委員の他の方はいかがでしょうか。よろしいですか。それでは、使用者委員の皆さん、何かございませんでしょうか。

矢野委員：

特にないのですけれども、景気の動向が、最近はこの夏も猛暑なのですけれども、原発のテストランのお話も出ていますけれども、それによって、内航の物流に関してはタンカーが、先ほど千葉次長のお話にもありましたように、原発が停止して火力発電が動いているのですけれども、その中には外国からの輸入の LNG に頼っている。一部、貨物船で燃料が増えているのは石炭です。

そういう関係で、必ずしも原発があり、高需要がありということまでまだ燃料は回っていません。昨日の選挙でどういうふうに関後アベノミクスは動くのかということも、まだ見えない状況でございます。政府が良くなると物流も増えるという感じ方のところに関しましては、ちょっと不透明な状況でございます。

私らとしましては、こういった使用者側の立場で言えば、もちろん景気が上がって非常にありがたいのですけれども、非常に内航物流に関しては急に景気が良くなったからといって、それで潤うということもありませんし、それは今の国際情勢も含めまして先行きは不透明であります。

ちなみに、対中国向けの、これは内航ではないのですけれども、中国物流なんかはもう本当に惨たんたるもので、持って行こうにも向こうのほうから要するに拒否されるということです。韓国はそこまではないのですけれども、中国に

関しては非常に対日に関して神経質になっているかなという状況なのです。そういう関係で、国内もそんなに物流が良くなるという状況にはなっていないのが現状です。以上です。

高橋部会長：

ありがとうございました。他に何かございますでしょうか。

小久保委員：

貨物船の世界もちょっと違うのですけれども、先ほどの資料の中にもあったのですけれども、鉄鋼はそれなりに荷物が動いているのかなという感じですが。いま矢野委員からも話がありましたけれども、鉄鋼がちょっと外れるのですけれども、原料がそこそこ動いています。これは火力発電の石炭の輸送も含めてなのですけれども、鉄に限ると、粗鋼の生産そのものがそんなに落ちていなくて、そこそこのいい数字になっているという意味では、やはり原料も動いている。製品については、国内はいまいちパツとはしていないのですけれども、輸出のほうである程度カバーされているのかなと思います。

ご存じのように、内航鉄鋼の大手のオペレーターが合併して、日鐵物流さんと住友金属物流さんがひっついて、我々は瞬間的には船腹が余って船員さんが余ると思っていたのですけれども、それも船腹は減ることもなく船員さんが余る状況でもない。私どもの傭船している船主に聞いても、相変わらず船員の手当が厳しい状況が続いているという状況でございます。

高橋部会長：

ありがとうございました。確かに、5月の先ほどのご報告はいい数字が出ていました。

小久保委員：

たぶん、6月もそれなりの数字が出ています。

高橋部会長：

それが今後継続的していくかどうかということですね。

小久保委員：

そうですね。

高橋部会長：

フェリーはいかがですか。

門田委員：

フェリーの件も併せましてご報告させていただきますと、乗用車につきましてはほぼ低め安定といたしますか、ぼちぼちの業績であります。残念ながらトラックの輸送のほうが続いて減少傾向にあるというところで、先ほどから話がありますように、景気の動向がどれだけ回復するかによって影響があるかもしれないのですが、なかなか構造的なもので、以前から申し上げているように、荷物がなかなかないのでフェリーに乗船が少ないということをおっしゃって、依然として厳しいというところがございます。

その中で、船員関係の話をさせていただきますと、弊社の場合、非常に業績もありますので、ぎりぎりの船員の数で運営をしているのですけれども、船員でお辞めになる方が出てくる。辞めたあと、当然補充をいたしますけれども、特に機関部に多いのですけれども、全国的に非常に機関部が引く手があまたであるというところで、なかなか私どもの条件に合った求職の方がおみえにならない。やっとなら、求職の方がおみえになったと思いついて採用いたしましても、2、3カ月で辞められてしまう。そろそろ、これから仕事を覚えていただくかなというところで、「もう辞めます」というかたちになってしまう。

なかなか条件もありますので、比較的若手の方に偏ってしまっている部分があるのですけれども、遠くは東北からとか離れた所からお越しいただきましても、少したったら辞められてしまうというところで非常に、こういう点では、他のフェリー業者の方に聞かしても、特に若手の船員の方については定着率が悪いというふうにはぼやいています。それは昔に比べましてなかなか、時代も変わって、質の問題といたしますか、簡単に言うと、辛抱が足りないというところで落ちてしまうのでしょうかけれども、厳しい船員の世界の中で、昔に比べれば改善はしているのですが、やはり、思っていたところと実際の仕事にかなり離れがあって、これ以上続けられないというのが非常に我々にとっては残念ではありますし、逆に非常に重い課題といたしますか、船員の方をいかに維持するか、あるいは育成するかというところについては非常に厳しいなと実感しているところがございます。

高橋部会長：

ありがとうございました。インターンシップ制度もいろいろ活用するとともに、また藤本委員にもご尽力いただいて、厳しい訓練をしていただければと思います。

他に何かありますでしょうか。それでは、他にないようですので、事務局よ

り連絡をお願いいたします。

千葉海事振興部次長：

事務局よりご連絡申し上げます。8月1日付で海員組合のほうで人事異動がございまして、労働者委員の奈良委員が転勤されることになりました。したがいまして、今回の部会をもちまして最後となりますので、これまでの感謝の意を表しまして、近畿運輸局長から感謝状を贈呈したいと思いますので、部長、よろしくをお願いいたします。

[ 感謝状贈呈 ]

[ 奈良委員 挨拶 ]

高橋部会長：

ありがとうございました。

奈良委員には転勤先でもご健康に留意されて、ご活躍を祈念しております。

奈良委員：

ありがとうございます。

高橋部会長；

これで本日の部会は終了いたします。次回は8月26日月曜日、16時30分からの開催となっておりますので、皆様よろしく申し上げます。

(配付資料)

1. 平成25年6月分 近畿運輸局管内船員職業紹介実績表
2. 平成25年6月分 月間有効求人・求職状況（近畿・本局）
3. 平成25年5月分 局別月間有効求人数（商漁船・職部員別）等
4. 最低賃金関係資料
5. 内航輸送実績状況（平成25年5月分（確定値））
6. 阪神九州間のフェリー輸送実績の推移（平成25年5月まで）
7. 神戸大学練習船「深江丸」宿泊体験航海
8. 水産系高等学校生徒を対象とした就業体験の実施