

第128回

近畿地方交通審議会

神戸船員部会議事録

令和元年5月31日

神戸運輸監理部

[第128回 近畿地方交通審議会 神戸船員部会議事録]

1. 日 時 令和元年5月31日(金) 15時30分から
2. 場 所 神戸運輸監理部 調停室
(神戸第2地方合同庁舎 6階)
3. 出席者
(公益委員) 羽原部会長、奥見委員、関根委員、湊委員
(労働者委員) 鴨頭委員、除補委員、山原委員
(使用者委員) 南委員(欠)、越水委員、加藤委員(欠)
(運輸監理部) 鵜山海事振興部長、塚本海事振興部次長、
戸井海上安全環境部調整官
(事務局) 中村船員労政課長、竹内船員職業安定係長
4. 議 事
(1) 管内の雇用状況について
(2) その他
5. 閉 会

[議 事 概 要]

部会長

ただいまから、第128回近畿交通審議会神戸船員部会を開催します。
事務局から出欠状況及び資料の確認をお願いします。

海事振興部次長

本日の出欠状況は、使用者委員の加藤委員、南委員が欠席ですが、船員部会運営規則第9条の規定により、定数を満たし有効に成立をしていることを御報告いたします。

また、本日は、次回の船員部会から労働者委員となられる予定で、現在、手続中の全日本海員組合関西地方支部の浦支部長も同席されています。

本日の配付資料ですが、

- ・ 議事次第
- ・ 資料1 「第127回近畿地方交通審議会神戸船員部会議事録（案）」
- ・ 資料2 「第128回近畿地方交通審議会神戸船員部会資料」
- ・ 資料3 「全国版船員職業紹介実績一覧表（3月分）」
- ・ 資料4 「船員の最低賃金の決定公示（内航）」
- ・ 神戸船員部会情報

資料は、以上でございます。

部会長

まず、本日、浦支部長が御出席いただいておりますが、皆様方、一応、御同意いただいているということでよろしいでしょうか。

(異議なし)

ありがとうございます。

それでは、議事に入らせていただきます。

まず初めに、第127回船員部会議事録の承認について、お手元に配付されております議事録を御確認ください。

(案) のとおり承認してよろしいでしょうか。もし何かございましたら御指摘いただきたいと思います。

(異議なし)

部会長

続きまして、議題1でございます。平成31年4月における管内の雇用状況等につきまして、船員労政課長から御説明お願いいたします。

船員労政課長

それでは、資料2に基づき、平成31年4月期の管内船員職業紹介実績について、簡単に御説明いたします。

4月期の新規求人件数は44件で、対前月比+22件。月間有効求人件数は113件となりました。一方、新規求職件数は15件で、対前月比+1件。月間有効求職件数は50件でした。ちなみに、新規求職者の平均年齢は44.2歳で、船員未経験者が2名含まれています。

次に、4月期の月間有効求人倍率は2.26倍で、対前月比+0.46ポイントとなりました。4月はゴールデンウィークもあって、26日までの実績ですが、月頭からコンスタントに求人が伸びて、対前月比で2倍の件数がありました。

次に、成立件数は求人側から見た成立が5件、求職側から見た成立が3件でした。

次に、失業等給付の支給実績ですが、4月期の受給資格者数は3名で、基本手当の支給額は740,768円。就職促進給付は2件で、1,193,283円。高年齢求職者給付金が1件で、202,650円。支給総額は2,136,701円となりました。

次に、資料3は、本省海事局で取りまとめております全国の船員職業紹介実績です。平成31年3月期において、全国の新規求人件数合計が900件。新規求職件数合計が346件。月間有効求人倍率は季節調整値で2.61倍を示しています。

なお、陸上も含めた全国平均の求人倍率を調べたところ1.63倍でしたので、依然として船員の倍率の方が高くなっており、「船員不足」が数字で現れていると思われます。ちなみに、地域別の求人倍率も調べたところ、兵庫県が1.46倍、大阪府が1.79倍でした。倍率の高い地域は、福井県と東京都が2.14倍、広島県が2.13倍でした。

簡単ですが、私からの説明は以上です。（詳細は省略）

部会長

ただいまの説明について、御質問、御意見等ございますでしょうか。

委員

一点だけ。新規の求人が44件と増えていますが、これは何か事情があるのでしょうか。

船員労政課長

3月期の求人が少なかったなので、その反動ではないかと思います。3月末で退職された船員が多かったのかもしれないですが、はっきりとは申し上げられない。

委員

かならずしも時期的な事情ではないということですか。

船員労政課長

求人・求職の増減の理由は種々あるのですが、当月はこれで増えたという理由が見当たらない、と言うよりよくわからないというのが本当のところですよ。

求人に関しては、船員が辞める前に出てくる場合もありますし、辞めた後しばらくしてから出てくる場合もあって、タイムラグというか、ちょっとよくわからないところがあります。

委員

求人、求職のタイムラグがよくあるのは、夏と年末の時期です。それが1カ月ぐらい続いて、最初に求人が出て、ボーナスをもらって、そのまま求職というのがデータであります。

部会長

ほかに、特にございませんでしょうか。

委員

先ほど、2級航海の求職者の説明がありましたが、過去に船員の経験があつて、そこから陸上で長く働かれていたと。その陸上の会社は海事系の企業でしょうか。

船員労政課長

尼崎市の水道関係の仕事だったと思います。

委員

海事系とは関係ないのですね。

船員労政課長

そうです。

委員

そこで定年を迎えるにあたって、もう一度船員を目指すということですか。

船員労政課長

そうです。2級の海技免状は失効していましたが、再交付を受け、既に再就職が決まりました。

委員

どのような仕事に決ったのでしょうか。

船員労政課長

近畿地方整備局の調査・測量船です。19トンの小型船で、船内居住の船ではありません。

委員

19トンは小型船舶ですか。

船員労政課長

はい。港湾の土木工事に関係して、調査・測量などに使用されると聞いています。また、工事中の警戒業務にも使用されるようです。

委員

ありがとうございます。

部会長

それ以外に何かございませんか。よろしいですか。

次に、資料4の船員の最低賃金の決定公示について、事務局から御説明をお願いいたします。

海事振興部次長

資料4につきましては、官報の写しを記載しております。当船員部会で答申しました、神戸内航鋼船運航業及び木船運航業の最低賃金は、5月13日付の官報で公示がされ、6月12日から発効の運びとなりました。これで、昨年度、当部会におきまして答申した各船種の最低賃金については、全て官報公示がなされ、手続きが完了いたしました。

以上、御報告いたします。

部会長

ただいまの御説明につきまして、御質問、御意見等ございますでしょうか。

委員

最賃については、昨年、兵庫県の地域最賃が時間給で27円上がって、月額に換算すると5千円近くになる。この官報を見ると、船員は千円ちょっとしか上がっていない。なぜこのような差があるのか。今後、船員を確保していかなければならない状況の中で、今年も最賃の諮問があるとは思いますが、是非とも適切な対応をお願いしたい。

部会長

他にないようでしたら、次に移らせていただきます。
続きまして、議題の2番目、「その他」に入らせていただきます。
皆様から何かございましたら、お願いします。

委員

一点だけ。5月24日に内部の委員会を開催し、5月31日付で年間臨時手当の要求をすることについて確認いたしました。これから7月5日支給期日に向けて、年間臨時手当の交渉を開始していく予定です。円満妥結に向けて交渉することが、現場のためにもなると思っています。

次に、6月には全国一斉オルグを行って、未組織船社に訪船活動を行ってまいります。その中で、船員がどれだけ従属しているのか、どのような賃金体系になっているのか、といったあたりの実勢を聞きながらオルグを行っていく予定です。

あと、先ほど最賃の話がありましたが、漁業最賃の諮問を進める中で、今まで海員組合は最賃部会には参考人として出席していますが、3号実習生が増加している状況もあり、また今般、浜坂漁協の日本人船員が組合加入している状況もあるので、漁業最賃の労働者委員として、海員組合を追加していただくよう手続をお願いしたい。

(使用者委員意見なし)

部会長

一点よろしいか。部会資料に国交省のアンケート調査の資料がついていますが、先般、船員のメンタルヘルスの調査がされていて、船員労働について意識調査をするとともに、労働条件についても調査がされています。こういうものがまとめられることで、いろいろ課題が見えてくると思います。正式な調査結果が把握されるまで時間がかかるのかもしれませんが、継続して見ていく必要があると考えています。
それでは、行政側から何かございますか。

海上安全環境部調整官

先ほど話が出た漁業の技能実習研修生について、3号実習生は今年度何人ぐらいになりそうですか。私は現在船員の安全衛生の担当をしていますが、データでは漁船員がおおよそ500人ほど。そのうち100人程度が技能実習研修生でした。さらに部員だけで見ると、25%が技能実習研修生で、漁業を継続する上でなくてはならない存在になってきている。

委員

そう思います。

海上安全環境部調整官

今後、3号実習生は増えてゆくとは思いますが、現在どれぐらいの人数になりますか。

委員

今20人ぐらいだったと思います。今年、7月にインドネシアから実習生が入ってくるので、そこで増えるかどうか。「3号生」は制度として昨年からスタートしており、3年越えの実習生が帰国すると一旦減ることも考えられます。

なお1号生、2号生は最賃の適用外ですが、彼らの賃金も基本的には最賃をベースに計算されているので、基準値として阻害できないところではあります。

海上安全環境部調整官

ありがとうございました。

委員

今年の実習生の数は夏頃におおよそ分かってきます。ただ、今回は少ないかもしれない。理由は、一旦帰国したときに（日本に）戻ることに対して不安になるようです。船社によっては実習生を乗せることを躊躇するところもあるが、乗せるところは乗せ続けているので、今年も増える可能性もなくはない。

船員労政課長

一旦帰国して、戻ってきたら、また3年できるのでしょうか。

委員

現状では、最長5年間です。1号生と呼ばれるのが最初の1年間。2号生が2～3年目。その上4年目、5年目が3号生。そこまでは決まっている。3号生になるためには一旦帰国して、その後また戻ってきて手続きする必要がある。

船員労政課長

分かりました。

委員

実習生は1カ月以上帰国するので、ホームシックというか、もう（日本に）行きたくないという子もいるようだ。そこから先は本人判断に委ねられる。

委員

現地でいろいろ話を聞きましたが、基本的には自立している子が多くて、（日本に）戻りたいという子も結構多いというのも確かです。

部会長

先ほど、御指摘のあった漁業最賃の労働者委員の問題について、行政側はいかがですか。

海事振興部次長

先ほどの部会情報につきましては、今回、国交省のホームページに記載されている資料です。部会情報として有効と思われるものにつきましては、今後もこの場で提供したいと思っています。

漁業最賃の労働者委員の懸案に関しては、今、まさに中央の部会でもいろいろと検討されている模様です。この件については、適宜この場でも情報提供してまいりたいと思っています。

部会長

ありがとうございます。

委員

この部会資料を見ると、船員が陸上の勤労者より高ストレス者の割合が高くなっています。これを今後どのように改善していくのか、という話になるのでしょうか。

部会長

データを抽出して、さらに実態を把握して、分析して、いろいろ課題への対策をとっていくということでしょうか。

海事振興部次長

はい。

委員

これは非常に有益なデータだと思います。このデータは自分で国土交通省のホームページを見に行かないと手に入らないのでしょうか。配付されるということはないのですか。

海事振興部次長

配布はありませんが、PDF形式で誰でも入手できます。

国交省本省には種々審議会等があり、その中の資料という形で公表されています。また、議事録も公表されています。

委員

せっかくデータをとったのなら、もっと積極的に活用されたい。

委員

あと、もう一点、部会資料の中の「登録船舶管理者制度」について。前にも教えてもらいましたが、制度スタートから1年で22業者ですか。この22業者は当初見込んでいた程度の件数ですか。少ない気がします。これぐらいいいのでしょうか。

海事振興部次長

任意の登録制度で始まった仕組みですが、内航船の船主にしてみると、船員を家族のように扱っているところもあって、そこに「船舶管理契約」を導入することに抵抗感もあると聞いています。

また、船舶管理会社の「品質管理」に関する不安、その前の「マンニング契約」という段階もあるので、一気に移行ができていないという現状もあるのではないかと思います。

スタート1年目で22事業者が多いのか少ないのかはわかりませんが、引き続き2025年度までに100事業者程度目指してゆくこととしています。

委員

100事業者を目指すために何か積極的に取り組むのでしょうか。待っているだけではなくて。

海事振興部長

この取組は、事業者に対しては制度の説明から入ったのですが、「登録」することのメリットがなかなか伝えられていないのかもしれない。この制度をうまく活用することで、海事人材の育成・確保にもつながってゆくのだと。そのあたりをしっかりと説明して理解をいただければ、少しずつ増えてゆくのではないかと思います。まだ1年目なので、これからです。

委員

ありがとうございます。

委員

一点よろしいでしょうか。

部会情報の4ページ、トラック業界の働き方改革に関しては、荷主を巻き込む施策が必要だと。結局は「規制緩和」が低賃金や過当競争などの問題の発端になっていて、全体的に（運賃料金を）底上げしないとどうにもならないと書かれている。

また、国がどれだけ主導的に底上げをするのか、改善していくのかが一番大事なところとある。

前回の部会で、燃料サーチャージの内航ガイドラインの話があったが、あと半年しかない中で、どのような動きがあるのか。前回は指摘したが、このままでは内航海運がさらに厳しい状況に陥るのは明らかで、危機感が漂っている。適合油の確保をどうするのか、できるのかできないのかすらわからない。国が主導的に取り組まなければ、国際ルールに乗っ取らない内航船主が影で横行することも危惧される。国がしっかりと道筋を示して、必要な予算も確保していただきたい。

海事振興部長

本省とはいろいろと情報交換をしているところです。ただ、今のところはこの記事にあるとおり、荷主にもっと主張して、理解してもらわないといけないのだと。具体的に、今後どうしていくかについては、まだはっきりとは言えない。

委員

直近の海事新聞の記事で、海運についても、荷主と業界で「適正運賃の確保」について検討会をやると書いてあった。もしそのあたりの情報が入ったら、神戸船員部会で共有いただければと思います。

部会長

他に特になければ、部会としてはこれで終了します。労働者委員を長く務めていただきました、鴨頭委員、除補委員、山原委員におかれましては、人事異動のため、今回の部会で最後になります。今まで色々と御協力いただき、ありがとうございました。

では、次回の船員部会ですが、6月28日金曜日15時30分から、この調停室で開催します。

本日はありがとうございました。