

第153回

近畿地方交通審議会  
神戸船員部会議事録

令和3年6月25日

神戸運輸監理部

[第153回 近畿地方交通審議会 神戸船員部会議事録]

1. 日 時 令和3年6月25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、櫻庭委員、湊委員(欠)  
(労働者委員) 浦委員、和田委員、中野委員  
(使用者委員) 南委員(欠)、加藤委員、小林委員  
(運輸監理部) 中村海事振興部長、中村海事振興部次長、  
土谷海上安全環境部調整官  
(事務局) 土谷船員労政課長
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 ]

海事振興部次長

定刻となりましたので、第153回の近畿地方交通審議会神戸船員部会を開催します。

部会長、議事進行のほどよろしく申し上げます。

部会長

皆様、よろしく申し上げます。

事務局から、本日の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、公益委員の湊委員と使用者委員の南委員が業務の都合で欠席というご連絡をいただいておりますが、船員部会の運営規則第9条の規定により定員は満たしており、船員部会は有効に成立していることをご報告いたします。

次に、本日の配付資料でございます。お手元をご覧くださいまして、

- ・議事次第
- ・資料1 「第152回神戸船員部会議事録（案）」
- ・資料2 「神戸管内職業紹介実績（5月分）」
- ・資料3 「全国版船員職業紹介実績一覧表（4月分）」
- ・神戸船員部会情報

となっております。おそろいでしょうか。

部会長

では、最初に、第152回船員部会の議事録の承認について、お諮りします。

お手元に配付されています資料1の議事録をご確認ください。

案のとおり承認してよろしいでしょうか。

(異議なし)

部会長

では、異議なしということで、承認されたものといたします。

続きまして、議題について審議したいと思います。

まず、議題(1)の管内の雇用状況等について、船員労政課長から、ご説明をお願いします。

船員労政課長

それでは、資料2に基づいて、神戸管内の船員の雇用状況等について簡単にご説

明いたします。

5月期の新規求人件数は13件で、前月比マイナス13件で半減していますが、月間有効求人件数は63件で前月比マイナス3件でした。

前年同月と比較しますと、新規求人件数は21件であり、今月との差はマイナス8件です。

新規求職件数は15件で、前月比マイナス1件、月間有効求職件数は55件で前月比マイナス6件でした。

ちなみに新規求職者の平均年齢は43.0歳で、船員未経験者は1名でした。

次に、求人側から見た成立件数が3件、求職側から見た成立件数が2件、月間有効求人倍率は1.15倍で前月比プラス0.07ポイント、前年同月比ではマイナス0.29ポイントではありますが、今年1月以降の微増をキープしています。

新規求人13件のうち、11件が貨物船の募集で、船種の内訳は、一般貨物船とタンカーで、あと2件は旅客船でした。

新規求職者15名のうち、内航貨物船希望が8名、旅客船希望が4名、その他はタグボート希望者が2名、底引き網漁船希望者が1名でした。

年齢構成としては50代以上の方が5名で全体の1/3ですが、40代も5名、30代以下も5名と、目立った偏りはありませんでした。

求職者の離職理由のうち会社都合が2名、うち1名の方は1月に成立でご報告した方ですが、新型コロナの影響で貨物が減少したため2隻のうち1隻を売船することになり、再び離職されました。これは管内の会社ではありません。

もう1名の方は詳細を伺っていませんが、コロナに関係する理由ではないようです。

その他の理由の未経験の1名は、会社都合による離職者のようですが詳細は分かりません。

乗船中の5名のうち、1名は新型コロナの影響による会社の経営状況に不安があるため情報収集のための求職活動です。その他の方々は、現在の会社の条件や人間関係に不満をお持ちの声や、「乗船サイクルが長い」と不満を漏らす声が聞かれました。

次に失業等給付の支給状況です。5月末現在の受給資格者は5名、基本手当の支給額は854,782円で、就職促進手当や高齢求職者給付金の支給はありませんでした。

次に、資料3の、本省海事局が取りまとめた全国の船員職業紹介実績のご説明をいたします。

全国の船員の4月期の実績は、新規求人件数が1,143件、新規求職件数が361件、有効求人倍率は2.55倍で前月比+0.08ポイントです。

これに対し、資料としては付けておりませんが参考まで、厚生労働省がとりまとめた陸上職4月の有効求人倍率の全国値は1.09倍で前月より0.01ポイント低下しています。

全都道府県別の就業地別の有効求人倍率（季節調整値）では、前月に比較すると

回復・増加している地域が増えております。

また、兵庫労働局発表の就業地別の有効求人倍率（季節調整値）では、  
兵庫県が1.01倍（前月0.99倍、+0.02ポイント）、  
大阪府が0.91倍（前月0.95倍、-0.04ポイント）、  
京都府が1.03倍（前月1.00倍、+0.03ポイント）、  
近畿2府4県では今月も1.00倍（前月1.00倍、±0ポイント）でした。  
簡単ではありますが、私からの説明は以上です。

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、ご質問、ご意見等がありましたら、お願いします。

労働者委員

先ほど、離職理由に関する説明で、新型コロナ関係で内航船の2船のうちの1船が減船のため離職という方と、新型コロナの影響が心配で、在職中に相談に来た方がおられるというご報告でした。

内航関係で新型コロナの影響というのと、どういう関係の会社の方か分かりますか。

船員労政課長

会社都合で辞められた方は多分、貨物船だったかと思います。不安をお持ちになられたという求職者の方は、管内の遊覧船の乗組員でした。

労働者委員

内航船の貨物関係でも、新型コロナの影響を受けるのは貨物の種類によるのですが、コロナの影響でどういう荷物が影響を受けやすいか分かったら、聞きたいです。

船員労政課長

求職者を通じての情報になるので、あまり詳しい情報を得ていないです。申し訳ありません。

労働者委員

もう一つ、こちらで求職を出したときに、公開・非公開を選べるのですよね。

大体、自分の情報を公開している場合には、求人側はそれを見て、直接連絡できるのですか。

船員労政課長

求人側が、ネットや当課窓口に置いているキオスク端末を見ても、お名前も連絡先も分からないので、直接連絡することはありません。求職者の情報は受付番号で

管理されていますから、求人側がこの番号の方を紹介してくださいと私どもに照会  
があつてから情報をお出ししています。

労働者委員

私もそうでしたが、船から直接、どうですかと連絡がありました。

求人側が公開されている情報を見て、ここに一旦問い合わせをして、その人の連  
絡先とかを教えてもらって、直接電話をかける感じですか。

船員労政課長

そういうケースは一般的にございます。

部会長

よろしいですか。その他何かございませんでしょうか。

他にないようでしたら、議題（２）その他に入ります。

皆様から何かございましたら、お願いします。

まずは、公益委員の先生方、何かございますか。

(公益委員なし)

部会長

労働者側から、あればどうぞ。

労働者委員

最初に議事録について承認したのですが、議事録の８ページを見てもらえたら  
「次回は、これについて回答します」という議事録になっており、それらについて、  
局からご回答があるのですか。

海事振興部次長

「クイーンビートル」の件でございますね。前回の部会で、本船が博多国際ター  
ミナルをしばしば離岸して、博多港沖に出ているのがA I S等で確認できる。これ  
が何のための運航なのか、あるいは外国籍船が自由に入出港できる根拠はどういっ  
たものかといった趣旨のご質問と、これはホームページに既に公開されております  
けども、６月９日から６月３０日まで定期検査となっているのは、どこで検査を受  
けるのかといった趣旨のご質問がありました。

この件につきまして、九州運輸局と本省にも問合せたのですが、正直、明確な回  
答は得られない状況でございまして、その点に関しましては、申し訳なく思います  
けども、私どもでは調べるできないのが正直なところでございます。

労働者委員

前段に戻って、まず、博多沖を右往左往運航しているのはどういうことなのかというの、回答なしですか。

海事振興部次長

分かりませんでした。

労働者委員

何をしているかどうかは別として、遊覧運航でもないのに勝手に沖に出るのは、局としては認めているという感じですか。

海事振興部次長

認めているという回答でもなく、分からないということです。

労働者委員

実際に、沖に運航しているのに、分からないで済む問題になるのですか。

海事振興部長

先ほど次長からも申したとおり、九州運輸局にも聞いたところ、そこについては答えられないというので、本省にも聞いたところ、本省からはその質問は承ったと言われましたが、回答については得られなかったところです。

判断云々について、今すぐにはできないというところでございまして、我々としてもちょっと分からないというところでございます。

労働者委員

その部分については分かります。なので、わかり次第教えてください。

労働者委員

じゃあ、局としての把握はしているということでもいいですか。

海事振興部長

私自身もそこは疑問ではあるのですが、それについてもご回答はいただけませんでした。

海事振興部次長

九州運輸局には、AISで動いていることは確認できているということを伝えてるので、その意味では、その情報をもって把握しているだろうということです。

## 部会長

これは推測ですけど、一般的に考えられるのは、ずっと係船しておくわけにいかないので、エンジン整備や船体のメンテナンスのために動かすということではないでしょうか。普通なら、多分そうだろうと思うんですけど。

## 海事振興部次長

恐らく、そういうことではないかと思えますけども、その確証がない状況です。

## 労働者委員

僕が常時A I Sで見ていると、6月3日朝5時に博多港に帰ってくるのです。何故そんなに朝早い必要があるのか。また6月9日、丑三つ時に沖へ出る。こんな夜中に一体何しているのかが疑問です。

先ほど、公益委員の方から言われたように、本来なら、長期間止めておけないのでエンジンの回すためだとかは分かるのですが、夜中に運航をしているという状況がありますので、その部分については局でも把握されていると思えますので、どうぞよろしくをお願いします。

先ほど説明があったように、ドックにつきましては、6月9日8時に博多を出港して、名村造船の子会社の佐世保重工に入渠しており、22日頃には博多湾に帰っているようです。これらについても、また分かれば教えていただければということでございます。

2つ目の質問ですが、ホームページによると7月以降の運航ダイヤについては「特許申請予定」とあり、クイーンビートルの特許は毎月申請なのか、若しくは、今月6月末で許可が一旦切れるのか、これを調べてみますと毎月許可を出しているようでしたので、そもそも大坪海事局長が言われていた「特許申請が続くようであれば、船籍変更を求めていく」ということでしたので、今回のドックで船籍変更をなされたのでしょうか。これらについても、また分かり次第、教えてもらいたい。また蒸し返しているのが大変心苦しいのですが、第206回国会国土交通委員会第6号で、大坪政府参考人は答弁で、「ほかの海運事業者に悪影響を与えないから、この許可を与えた」と言っていますが、僕はこのようには考えられないかと思うことを述べます。

国が自ら公平の原則を無視して、J R九州に肩入れし、税負担等の免除、倒産を免れた場合に、J Rの列車と競合する全ての陸・海・空の運輸産業の収益に少なからず影響はしてくるのではないかと思うのです。こういったときに、国としての公平や平等というのは一体何なのか。J R九州と競合する旅客・貨物全ての産業には、一体どのような無税等の恩恵や支援措置を考えているのか、ぜひともお聞かせいただきたいと思えます。

あくまで潰したくないから、他に影響がないからとおっしゃられていますけれども、潰れないことによって何らかの影響が出るはずなので、それらについても聞い

ていただきたい。

続けての質問で大変恐縮ですが、前回部会で「白虎」の海難について報告いたしました。今、なお2名の捜索が続けられています。国の運輸安全委員会の事故調査官は、5月29日に、救助された貨物船の乗組員から話を聞き、30日には、現場付近の海上に停泊しているケミカル船に乗り込んで、船体の損傷状況などを調べる事が報道されている状況です。

今もなお、今治海上保安部からの事情聴取は続いているとは察しますが、かかる状況下、事故を起こした相手側は「ウルサン パイオニア」、マーシャル諸島船籍で、会社は「興亜海運」、蔚山の会社になります。令和3年6月13日に、既に釜山へ自航しています。

さて、ここで問題ですが、業務上過失致死などの事件性のある問題になってくると思いますが、刑事責任を明らかにするために捜査や調査が必要と思いますが、船は既に帰ってしまいました。被疑者というのか加害者の確保ができていますのかどうかというのが1つ。

何故こんなに早く、事故を起こしたと言われている船が解放されたのかということが気がりではありません。事故当時、その船は空船だったのかどうか、どこかに荷揚げしたのかも分かれば教えていただきたい。

関門の通過時、YouTubeで画像を見ますと、仮設のマストが設置されており、どこで臨時航行の検査を受けたのかも分かれば教えてもらいたいと思います。

この「興亜海運」に対して、国交省の方で今どこまで調査が進んでいるのか分かれば教えてもらいたいと思います。今後の調査解明に当たっては、全ての主権は我が国にあるということによろしいのかどうか、国交省としての考え方をお聞きしておきたい。

「興亜海運」の所属船につきましては、1994年以降、日本で10回以上の海難事故を起こしております。死傷者がでた海難もあり、8名以上の方が亡くなるような事故を起こしている会社です。

海難審判法は、昭和23年施行以降、時代の流れとともに数度の改正を経て、平成20年10月、国土交通省に設置された特別な機関として、運輸安全委員会と海難審判所が設置されております。所管する国交省として、詳しくご説明願いたいと思っています。

尊い命が奪われた大変重大な事件ですので、無論、東京の海難審判所で取り扱う案件とは思いますが、その辺りも分かる範囲でいいですから教えていただきたいと思っています。

私からの質問は以上になります。

部会長

ありがとうございます。

ということで、よろしいですか。

海事振興部次長

調べられる範囲で調べさせていただきます。

労働者委員

今の状況は分かりませんか。

海事振興部長

そこは情報が一切ございません。同じ国交省内でも、運輸安全委員会は、調査中案件については情報展開をいたしておりませんので、全体像を含めてどこまでご回答できるか分かりかねます。

労働者委員

「興亜海運」という会社があるのですが、日本国内で相当事故を起こしているの  
で、この辺について局として情報開示はないですか。

海事振興部長

それについても、情報共有はされておられません。

労働者委員

できれば、次回にでも教えていただけると。

こういう事故を起こした後の指導徹底で、海難を未然に防ぐところにつながっていないから、こういう事故が続いているというような相手会社としか見受けられないです。より厳しくやってもらいたいです。もはや船がない。何故こんなに早く解放したのか、一番の疑問です。これも分かれば教えてください。

以上になります。

海事振興部長

分かりました。

部会長

ご指摘、ありがとうございました。

そういうことで、一応調べていただくということによりよろしくお願いします。

使用者側から、ほかに何かございましたら。

(使用者委員なし)

部会長

よろしいですか。

これまでの全般に関しまして、委員の方々それぞれ何かございますでしょうか。追加的に何かありましたらお願いします。

それでは、事務局から連絡事項等がありましたらお願いします。

#### 海事振興部次長

前はウェブ会議という形で開催させていただきましたが、ご感想というか、やっぱり音声が聞きにくい等の不都合等のご意見はございませんでしたか。

7月にオリンピックですけども、感染者数が急に増えることになれば、また、緊急事態宣言がなされるということも政府も申しておりますので、今回は、第4金曜日の23日が祝日なので、以前にもお願いしておりますが1週間ずらして30日金曜日この調停室で3時半から開催という予定になっています。緊急事態宣言が出るということになれば、前回と同じようにウェブ会議方式も考えられますので、その場合は、事前に電話とかメールでご連絡させていただきますので、よろしく願いいたします。

以上でございます。

#### 部会長

ほかになれば、本日の部会はこれで終了します。

次回の船員部会は、7月30日金曜日を予定していますので、よろしく願いいたします。