

第154回

近畿地方交通審議会

神戸船員部会議事録

令和3年7月30日

神戸運輸監理部

[第154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7月30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（欠）、湊委員
(労働者委員) 浦委員、和田委員、中野委員
(使用者委員) 南委員、加藤委員（欠）、小林委員（欠）
(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、飯塚船員職業安定係員
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

では、定刻となりますので、第154回近畿地方交通審議会神戸船員部会を開催させていただきます。

部会長、議事進行のほどをよろしくお願いいたします。

部会長

皆様、よろしくお祈いします。

それでは、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

本日の出欠状況は、使用者委員の加藤委員と小林委員が業務の都合により欠席、また、公益委員の櫻庭委員が本日急遽ご欠席とのご連絡をいただいておりますが、船員部会運営規則第9条の規定により定数は満たしており、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、本日の配付資料ですが、

- ・議事次第
- ・資料1 「第153回神戸船員部会議事録（案）」
- ・資料2 「神戸管内職業紹介実績（6月分）」
- ・資料3 「全国版船員職業紹介実績一覧表（5月分）」
- ・神戸船員部会情報

となっております。

以上です。

部会長

では、最初に、第153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御説明いたします。

6月期の新規求人件数は28件で、前月比プラス15件で倍増し、月間有効求人件数は72件で前月比プラス9件でした。前年同月と比較しますと、新規求人件数は19件であり、今月との差はプラス9件です。

新規求職件数は14件で、前月比マイナス1件、前年同月比ではプラス1件、月間有効求職件数は54件で前月比マイナス1件、前年同月比ではプラス4件でした。ちなみに新規求職者の平均年齢は41.5歳、最高年齢は67歳の方でした。

次に、求人側から見た成立件数が4件、求職側から見た成立件数が4件、月間有効求人倍率は1.33倍で前月比プラス0.18ポイント、前年同月比ではマイナス0.05ポイントと引き続き微増を保っています。

新規求人28件のうち、26件が貨物船で、船種の内訳はコンテナ船、各種タンカー、一般貨物船などで、その他2件は交通船、警戒船でした。

新規求職者14名のうち、タンカーを含む貨物船の希望が12名、その他はタグボート希望が1名、イカ釣り漁船希望が1名でした。年齢構成としては50代以上の方が8名で全体の半数以上、40代が1名、30代は2名、20代が3名でした。

求職者の離職理由のうち会社都合1名の方は採用（漁船）が決まっていたが、乗船前に体調に違和感があり申し出たところ乗船が保留となり、そのまま白紙になったとのことです。

その他の理由の船員未経験者2名のうち、1名は介護職の方で、身内に船員の方がいらっしゃることもあり船員への転職をするにあたり、現在、受講指示を受けて6級機関コースを受講されています。

もう1名の方の詳細は分かりませんが、小型船舶1級免許をお持ちなので船員の求職をされたものと思われます。

管内取り扱いの求人・求職の成立の詳細のうち、求職者の成立の3番目の方については、6級機関の海技免状をお持ちの方が5級機関の求人募集に採用されていますが、「沿海区域を航行する735kwの船」の機関長募集ですので、6級機関の方も対象となり得るものです。

失業等給付の支給状況です。6月末現在の受給資格者は3名、基本手当の支給額は947,102円で、就職促進手当支給は3名で896,416円、高齢求職者給付金支給は1名で342,250円でした。

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御説明をいたします。

全国の船員の5月期の実績は、新規求人件数が974件、新規求職件数が284件、有効求人倍率は2.54倍（前月比-0.01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5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。

全都道府県別の別有効求人倍率（季節調整値）（就業地）では、前月に比較するとほとんどの地域で増加しています。就業地別の最高値は福井県の1.81倍、最低は沖縄県の0.83倍でした。

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1.03倍（前月1.01倍、+0.02ポイント）、
大阪府が0.90倍（前月0.91倍、-0.01ポイント）、
京都府が1.06倍（前月1.03倍、+0.03ポイント）、
近畿2府4県では4ヶ月連続で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

6月に、極端に求人が上がっていますが、毎年6月はこういう現象が見られるのですか。

船員労政課長

そういうわけではないのですが、前月が極端に求人件数が少なかったことで、その反動によるところが大きいかと思われます。

ただ、5月が極端に少ないと申しましても、月の連続性の中の変動の話であり、例年と比べて極端な求人件数だというわけではありませんでした。求人も、目新しい事業者が提出されている感じでもありませんし、特段目立った偏りもありませんでした。

部会長

そのほか、いかがでしょうか。

公益委員

同じ6月の求人ですが、新規28件については、28社の求人があったわけではなくて、1社が複数名の求人を出されているケースもあるということですか。

船員労政課長

そうです。

部会長

そのほかはいかがでしょうか。

公益委員

求職者でイカ釣り漁船希望の方、イカ釣りはあまり聞いたことがなくて、漁船の最賃の対象としている沖合底引き網漁船になるのですか。

船員労政課長

この方はイカ釣りの船を希望されているのですが、そのほか、カツオでも何でもいいよとか、いろんな漁船を希望するとおっしゃる方で、基本的にはイカ釣りを第1希望とされています。

公益委員

何か特色があるのですか、漁船の中でも特にイカ釣りに特化する何かが。

部会長

やはり自分の技能、技術というところにあるのではないですか。

船員労政課長

ご本人からはそこまで聞き出せてないです。

公益委員

単なる希望ということですか。

労働者委員

漁船でもイカ釣りとかツオとは全く違う。

公益委員

違いますよね。

労働者委員

漁船でも、兵庫県の日本海側でイカ釣り漁船や沖合い底引き網の漁船があります。その方は漁師さんとしていろんな対応ができるのか、イカ釣りとか沖底、カツオ一本釣りや遠洋マグロ、それぞれ全然違う労働環境です。漠然に何でもいいよというのも、いろんなものを経験してきていて対応ができる人なのかは分からないですけど。なかなか一般の方で、専門的な漁船に乗りたいという方は少ないと思うので、経験者かなと思いますけど。

船員労政課長

おっしゃるとおり、漁船経験だけの方です。

労働者委員

商船でいうタンカー希望だったり、RORO船希望だったり、そういうことだと思ふ。

公益委員

漁船の中にもいろいろあって、だから、イカ釣りであったり、マグロであったりして、この人はイカ釣りを希望して、全く違うかなということですよ。

海事振興部次長

就業形態が変わりますね。沖底とイカ釣りとは、海の上で何日間作業するかとか、日数も大分違うと思う。

部会長

そうですね、労働時間とか働く時間帯が。

海事振興部次長

それで、やはり歩合給なども。

部会長

違いますよね。

海事振興部次長

本人はそういう希望だということです。

公益委員

分かりました。ありがとうございます。

部会長

そのほか、よろしいでしょうか。

ほかにはないようでしたら、議題（2）その他に入ります。

2は、皆様方から何かございましたら、ご意見、ご報告をいただきたいと思いますが、順番的に行くと、いつもお聞きしていましたが、前回の和田委員のご質問への対応を先にしてからにしましょうか。

海事振興部次長

和田委員から頂いた、ご質問、ご意見、分かる範囲で整理をさせていただきましたので、回答をさせていただきます。

まず、JR九州高速船が運航している「クイーンビートル」が6月9日から22日まで佐世保重工に入港した際、国籍変更の手続がなされたのかどうかというご質問があったと思います。海上安全環境部の担当係長に調べてもらったところ、7月26日現在、JR九州高速船の登録船舶にはなっていない、船舶登録された形跡は見受けられないということでございます。

あと、本船が深夜や早朝に出港している理由、この辺りも九州運輸局に確認したのですが、よく分からないということでございます。

次に、本船の沿岸輸送特許に関しては、8月以降、9月までホームページ等で運航するというのが公開されていますが、沿岸輸送特許そのものがなされたのかどうかと、それに伴う、本省海事局長が「この状態が続くなら日本国籍に」といった発言をされたというようなこともご指摘ありました。それと、国が自ら公平の原則を無視しているのではないかというようなご指摘も頂戴しておりますけども、この点に関しては、事務局としては回答する立場にございませんので、国土交通省の担当部局に伝えさせていただきます。

次に、5月27日、来島海峡の西口で発生した自動車運搬船「白虎」の沈没事故に関して、分かった範囲で回答をさせていただきます。

まず、事故を起こした相手方の「ウルサンパイオニア」は、荷揚げ前だったのか、後だったのかというご質問があったと思います。四国運輸局からの情報では、本船は大阪港向けの酢酸3,000トンを送る途中でこの事故に遭っており、荷揚げ前であることが分かっております。また、「ウルサンパイオニア」に対する四国のPSC（Port State Control）が6月6日に終了しておりますけども、その時点で、船体底部には破口がなく、船首バラスタンク前面に破口が見受けられたとのことですが、まず、荷揚げのための大阪港を経由して、修理地と申しておりました釜山港までの航行を認める技術基準適合命令書が発出されたと聞いております。また、同時に、韓国船級協会（KR）の検査官も派遣されていたという情報がございました。

その後の状況としては、6月25日、今治海上保安部が業務上過失致死傷及び業務上過失往来危険の疑いで、「白虎」の二等航海士44歳の方と「ウルサンパイオニア」の船長62歳を松山地検に書類送検しています。

なお、本件に係る裁判等に関して、情報を集めようとしたのですが、「白虎」のオペレーターであったプリンス海運に話を直接聞いたところ、本件に関しては、「白虎」のオーナーである北星海運が既に弁護士を立てておまして、オペレーターのプリンス海運の本社や営業本部にもなかなか情報が入ってこないとの回答でした。

また、海保の関係者にも話を聞いたところ、6月25日に地検に送致しているのであれば、海保としては、その後のことはあまり関知しないということでした。そ

の後の状況の調査については、そこで止まってしまっているのが正直なところでございます。

ちなみに、松山地検が、令和2年度の事件処理・受付状況とかを公開されておりますけど、起訴されるのは全体の32.1%、不起訴が47.5%ということで、起訴されるのは30%強ということも公開されています。これはご参考まで。

本件に関しましては、国土交通省の運輸安全委員会が調査・分析に入っておりますので、事故の詳細に関しては、今後、報告書によって明らかにされます。運輸安全委員会の委員長も、この件はできるだけ早急に報告したいということも申しております。

和田委員から、「ウルサンパイオニア」の船主である興亜海運は、日本国内で何度も事故を起こしていて、国としてどういう指導をしていくのかということも、ご質問があったかと思えます。

外国籍の外航船ですので、私どもでは、どういう指導をしていくかまでは情報がありません。あくまで自国のPSCは、技術基準に合っているかどうかという見方をして、適合命令書が出たという情報を受けたところで止まっておるような状況でございます。

前回の質問等に関しては、事務局からは以上でございます。

部会長

ということで、いかがですか。ご質問、ご意見ございませんか。

労働者委員

分かる範囲で十分対応していただいたのかなと思っています。ありがとうございます。

部会長

公益委員の先生方、何かございますか。よろしいですか。

(公益委員なし)

部会長

労働者側から、ぜひ、あればどうぞ。

労働者委員

前々回だと思いますが、3月23日に発生した「エバー・ギブン」のスエズ運河座礁事故については、離礁後もスエズ運河当局との間で損害賠償の交渉が長期化しておりました。4月7日に最終合意し、現在、運航を再開していることをご報告しておきたいと思っておりますので、ご理解のほうをよろしく願います。

「クイーンビートル」の話は、先ほど十分ご説明していただいたのですが、それ以降動きがありましたので、またお聞きしてみたいと思います。

7月17日より運航再開とホームページに記載されておりまして、「国内遊覧運航に必要となる沿岸輸送特許の申請中」と記載されており、何日付けで国交省が許可を出したのかということが1つ。

これで、福岡のまん延防止重点措置の解除後として、飲食店に対しての自粛要請などはなかったことから、糸島沖遊覧コースでは酒類を、沖ノ島遊覧コースでは飲食を提供するというようになっておりますが、これはあくまで沿岸特許の話で、ここは国籍が日本国籍の船ではないので、このことも含めて国土交通省として了承しているのか。まん延防止措置の実施期間が終わった後の飲食等の規制等の話についても、船籍が博多でないこの船に対して、どこの県条例が適用になるのか、国になるのかについて、分かる範囲でまた次回に報告していただければと思います。

前々回の船員部会で、九州運輸局に問い合わせてくださいということでしたので、九州運輸局へ問い合わせしてみました。すると、本省にたらい回しになるのが事実で、実際に九州運輸局に電話しても答えられないということでしたので、その辺の整理がちゃんとできているのかどうか。九州運輸局に聞いてくれということですが、九州運輸局では対応されなかったということも、1つ付言しておきたいと思っております。

本日の資料に次世代内航船検討会についての資料がついていますので、一覧していただいているかと思います。

第13回次世代内航船に関する乗組み制度検討委員会が7月4日にウェブ開催が行われることが国土交通省のホームページに記載されております。質問が幾つかありますので、ご回答をしていただければ、ありがたいと思います。

令和3年1月現在、高度船舶安全管理システムの認定を受けている船舶は17隻ですが、全て、Mゼロ符号を取得している船舶かどうか分かれば教えていただきたい。

この検証で、主機関の状態について24時間常時監視とあるが、できるだけ監視しているということで間違いはないのか。この検証では、近海区域を含む海域について、常に電波状況は良好であるということでもいいのか。なぜ、17隻の認定船舶があるなか、「さがみ」だけ検証するのか。

次に、今回同様に平成22年6月14日、国土交通省発表の船舶職員及び小型船舶操縦者法第20条に基づく乗組み基準の特例許可の手続を経て、「検証運航」という位置づけで、1か月間のシャドープレイによる検証により、機関部職員体制、このときは機関部職員3名を2名に減員する検証を行い、検証の結果を踏まえて、平成24年8月以降の取扱いを確定することになっていたと思いますが、その結果はどういう扱いにされたのかを教えていただければと思います。

さて、第20条特例とは一体何なのかになりますが、船舶職員及び小型船舶操縦者法第18条乗組み基準において、政令別表の配乗表により乗組員が決定されます

が、第20条乗組み基準の特例により、省令第63条による乗組み基準の特例として、第1項の船舶は、「特殊な構造または装置を有していること」により、今回の検証において、職員を1名減する検証を行うことで考えられているのかどうかだと思います。第2号から第5号は当てはまらないので割愛します。

そこで質問ですが、職員1名を減員できる構造と装置はどういったことになるのか。陸上で24時間計器を監視できるだけなのか、操作はできるのか。陸上での当直者は海技免状を有しているのかということでもいいのか、また分かれば教えていただきたい。

今年の国土交通省海事局船員政策課の資料の中では、船員の海上労働の特殊性として、陸上から援助を受けられないものとして、電気、水道、ガス、警察、消防、医療、食料、輸送、携帯電話、インターネットを提供できないと記載されているにもかかわらず、一体どのような設備によって通信が途切れなくて、監視が陸上でできるのか甚だ疑問なので、詳しく教えていただければと思います。

今回の検証及び今後の高度船舶安全管理システムにより、国交省が減員を承認する船舶については、陸上設備やヒューマンエラーが起因する事故が発生した場合に、国に相応の責任があると思いますが、それらについて、いかが考えられているのか聞いておきたいと思いますが。

今日の質問については以上ですが、また、すぐに答えられるような話ではないと思いますので、本省に聞いていただいて、分かる範囲で回答していただければと思います。

以上になります。よろしく申し上げます。

部会長

今日頂いたご質問、次回対応をさせていただくということで、それ以外に何かございますか。

労働者委員

それでは、1点報告させていただきます。

今、お手元にお配りした「船員しんぶん」、海員組合で月3回発行しております。7月25日の「船員しんぶん」の1面で、「船員における新型コロナワクチンの優先接種」という記事で、神戸市も職域によって優先接種を実施することで周知しておりましたが、6月30日に、その対象の職種が拡大をされ、公共交通機関に勤務する者も対象となったのですが、この時点では、公共交通機関とは、バス、タクシー、鉄道であり、船員が対象に入っていませんでした。

そのため、関係団体と連携しまして、昨日付けで、神戸市におけるワクチン優先接種の職域の中に、船員も対象となることが決定されたと発表がありました。実施については、和田岬のノエビアスタジアムの会場はモデルナで今日から、ファイザーについては8月10日以降その他の接種会場となっておりますので、報告させて

いただきます。

以上です。

部会長

本来なら一番早く職業職種として対象となるべきだと思いますけど、ようやくという感じがいたします。神戸市としての対応は、当然だと思います。

そのほか、よろしいですか。

使用者委員の先生方、何かございますか。

使用者委員

今、コロナが再度リバウンドし、特に東京は感染者が3,000人を超えて、緊急事態宣言も8月31日まで延長されるところです。連日オリンピックで日本選手団の方々が非常に頑張ってくれていて、私も元アスリートですけど、金メダルやトップを取らなくても、アスリートの皆さんの筋書きのないドラマに本当に心が動かされて、感動を与えてくれている状況です。ただ、オリンピックが無事閉幕して、コロナが収まらないとしたら、政府から、今後、更なる経済への締めつけも予想されます。私の会社はオペレーターですが、今の状況を見ますと、去年はコロナ禍もあったので、一言で言うとひどかったです。私どもは保有船舶20隻を所有していますが、物流が止まった場合係船を余儀なくされ、実際順次係船を繰り返しました。あとは用船料についての協力で、ある程度の一定額を下げてくださいたり、何とか会社の継続を考えながら、多分、ほかのオペレーターも同じようにされていると思います。我々中小事業者は、共存・共有・協業であり、やはりオーナーと共に事業を継続させてきたので、そういった意味では、無下にするようなオペレーターはいないです。

ただ、我々は、雇用という部分でいうと非常にぎりぎり、雇用調整助成金も、今も継続して頂いている中、先般、7月14日の日経新聞にもありましたが、最低賃金の全国平均が平均930円で、28円増を審議会で決定されました。そうすると3%上がるということになります。

こういう状況ですが、加藤官房長官の当日の会見で、「新型コロナウイルス禍でも最低賃金を引上げてきた諸外国の取組を参考にして」ということで、より早期に全国平均1,000円を何とか目指したいと政治家の方は述べて、その代わりに、中小企業や小規模事業者、私が所属している全海運も本当に小規模事業者の集まりですが、そういった事業者が、賃上げしやすい環境整備が不可欠であり、支援の強化と下請取引の適正化を進めていきたいと加藤官房長官が述べているので、そういったことにも述べていただいたので、実現に向けて取り組んでいただきたいです。今、経済は、業種によってまだ模様で、本当に回復というか好調をキープしているところと、いまだに業績が回復しないで沈んでいるところがあります。特にボーナスも支給できないような業種もある中、私どもオペレーターとしては、いまだに非常

に荷が薄い。

何が起きているかという、我々がこれまで安定的に責任輸送、信頼を積み上げてきた航路を、同業者が安請負の運賃で私どもの荷主に交渉を始めてきている状況なのです。

荷主が困ったときには私どもは非常にサポートしてきたのですが、荷が薄いときに限って、荷主も足元を見て、これまで付き合いのない同業者から提示された価格に応じてくれないかと求められ、非常に板挟みに遭っているのが実情です。今まで付き合いがない同業者が営業をすることは、自由競争ですから仕方がないことですが。

ただ、そうはいつでも、今回審議会がそういう方針で、中央で2社の経営者とはいろいろあったみたいですが、今度の最賃は厳しい交渉になるのではないかとすることはお伝えしておきたいと思います。

以上です。

部会長

他に何かご意見等がありますか。

労働者委員

最賃は最賃の各専門部会でお話ししていくことになろうと思いますが、労働者としての最賃の考え方についてお話ししておきますと、ここ20年間で、一体どれぐらい最賃が改定してきたのかという、陸上産業は600円だった時給が1,000円になって、約67%の改定をしてきました。船員はたかだか4%程度の話です。

こういった状況下での最賃改定で、船員の最賃が、一部の事業者が窮地なので据え置かれていくと、最終的にこの業界に人が来なくなってしまいます。ですので、労働側としては、最賃については大幅な改定を願いたい。この意見はあくまで諮問の中で話すことですので、そういった場で、またお話しできればと思います。

事情は十分理解はできますけれども、人が来ない産業にならないような最低賃金、業界でありますことをお願い申し上げて終わらせていただきます。

部会長

それ以外に皆さんは何かありますでしょうか、よろしいですか。

私からも報告をさせていただきます。内容的に長くなるかもしれませんが、最後に回させていただきました。現在、日本海事センターとか日本海技振興センターの事務局において、国交省海事局の海技課等で対応している、船員に関係する課題の1つは、デジタル化への対応です。

現在、特にコロナ禍でオンライン化やデジタル化を進めるということで、大学の講義や船員の養成機関においても、そういったオンライン教育をより効率的に、かつ効果的に行うには、どのようにすればいいかという検討は始まっています。

対象としては、まず最初に水先人の教育・養成において、そういうものを取り入れていこうということがあります。これは、もともとポータブルパイロットユニットなどの機器類を利用することもありますし、本来の目的は安全性のためですけども、そういうデジタル技術を利用した形での推進を行おうということで始まったところがあります。

もう一点は、これまでもメンタルヘルスやパワーハラスメントとかを含めて、全体的に大きな視野で船員の働く環境の改善に取り組んできたこともあり、今度、船員に対する医師の健康診断を含めて、健康維持管理をしていくために産業医制度を導入することの検討が始まりました。船員に対して、専門の医師が医療活動として対応していただける人を確保・養成のシステム等になってこようかと思えます。多分、次年度ぐらいには、システムが確立してこようかと思えます。

デジタル化がどんどん進んで、究極的にはデジタルトランスフォーメーションという海事産業の中での大きな進展があると考えられ、その中で、自動化船という問題も出てこようかと思えます。

デジタル化を進めることによって誤解が生じやすいのが、船員の人員を減らすことで、合理化を図ることが当然出てくるのですが、いわゆる船員としての職業としては、海技免状を持った人が働く場は、海上だけではなくて、陸域に広がってきて、新たな職種が出てくる可能性が十分ありますし、当然そうなることが考えられます。

いわゆるデジタルライゼーションの進化の考え、捉え方が今、そういうところに入ってきてつつあるのかなというところがございます。

もう一点、コロナ禍の中で、私自身が時間を利用して小型船舶操縦士免許1級を取得できました。もうちょっとうまくやれば、4か月半ぐらいで6級海技士免状を取れるかなと思ったのですが、そこまでは無理でした。

そういう中で分かってきたことで、民間は6級の養成に力を入れているところがありますから、例えばJ M E T S（海技教育機構）は、コラボをして船員の育成を行うことも可能ではないかと考えられます。

デジタルライゼーションという面からすると、J M E T Sは、日本最大の船員養成機関だとありますが、設備そのものはかなり老朽化が進んでいて、教育機関としての中身は、例えばシミュレーターについて、オイルダンパーを装備した最新のARやVRを使って、3D6軸ぐらいで最新鋭のものを導入するなど、当然お金はかかりますが、今後そういった対応をしていく必要があると思えます。

さらに、このたびノーティカル・インスティテュートの会員になりまして、それによりイギリス等の現状のデータや情報も取れますし、今後その辺を見ながら対応し、取組む領域も広げることができるようにしていきたいと考えております。個人的なことも含めてご報告させていただきました。

そのほか、皆さん方、ございませんでしょうか。

公益委員

今の部分で1つだけ質問してもいいですか。

海技免状を持つ方がデジタル化に対応して陸で仕事ができるというのは、具体的には、運航のチェックとかそういうようなことでしょうか。

部会長

いわゆる船員というと、海上労働だけを考えがちですが、今後は陸域から船舶の運航状況を監視し、チェックしながら認識する必要があります。やはり海技免状を持った船員であって、デジタルの対応ができるようなエンジニアがいないと、職种的にリモートだけではなかなか対応できないものがあります。

したがって、設計・製造においても対応が必要で、デジタル化の専門家は、海域の状況とか船員労働の中身を認識して分かっていないと的確な対応ができない、認識を誤ることになるので、そこをおさえる必要があります。特に機関部は重要です。

もう一つ、研究ができる海技者を増やさないと、幾ら技能伝承といっても難しい面があります。これからは、今までの暗黙知として海技伝承をしていたものをデジタル化することによって、見える化し、より分かりやすくすることが必要になりますが、それを教育するためには、やはり海技免状を持った人で研究もできる、また教育もできる人材がより多く必要になります。

それによって、日本が外国人海技者を教育するとか、外国の船員育成に携わるとか、将来はアジアだけではなくアフリカが次の対象地域になってきますし、そういった地域の海技者養成が必要になるろうかと思えます。そういう視点から、これからの船員教育と船員養成に対応していくことが必要になることを認識すべきです。

公益委員

それは国としてやるわけですね。

部会長

国としてやることでしょうかね。

公益委員

民間の一企業では、これをやれと言われて、国としてやっていくということですよ。

部会長

はい。

公益委員

分かりました。ありがとうございます。

部会長

皆さん、ほかになれば、部会としては終了いたします。
次回の船員部会は、8月27日でしたか。

海事振興部次長

ご連絡です。資料として日程表を添付しています。8月分の日程までは以前に確認していただいていますけども、9月以降の日程につきまして、本日、この場でご確認をいただきたいと思います。

基本的には第4金曜日に、こちらの調停室で実施する予定にさせていただいております。ただ、12月に関しては、第4金曜日の12月24日、この日に、毎年船員労政課が実施している「めざせ！海技者セミナー」という練習船に乗っている実習生等を対象としたセミナーを予定しており、12月だけは第4水曜日の12月22日に開催をさせていただきたいのですが、この点について、皆さんのご都合はいかがでしょうか。

公益委員

私はその日は駄目ですが、皆さんの都合が合うようでしたら。

海事振興部次長

そうですか。その日に部会が成立しないような出席状況であればまた考えます。
とりあえず、12月は22日にさせていただきたいと思います。

次に、最低賃金の改正につきまして、本日、本省で諮問することが決定されると聞いております。それをうけて、地方の最低賃金改定につきましても、諮問をすることになろうかと思えます。神戸運輸監理部におきましても、近畿地方交通審議会に最低賃金改定の諮問をする予定でございます。

今後の予定ですが、内部決裁の後、官報公示と最低賃金部会の任命手続を来月から始めまして、10月上旬から、漁業、旅客、内航と最賃部会を開催させていただきます。漁業につきましては、毎年、漁期の関係から、10月上旬に集中的にご審議をいただいておりますので、1回の開催で答申案を確定していただければと考えておるところでございます。

内航、旅客につきましても、11月の早い時期に日程を調整して開催をして、答申案の確定に至ればと考えております。皆様には各部会に手分けして、ご出席をお願いすることになりますけども、ご協力のほどをよろしく申し上げます。

いずれも答申案、漁業、内航、旅客、12月の最終の船員部会において決議をして、年内に近畿地方交通審議会に報告、その旨を答申いただいて、年明けには、官

報公示、所定手続、期間を経て年度内に発効をするというスケジュールを想定しておりますので、よろしくお願いをします。

最後に、当神戸船員部会使用者委員の交代についてお知らせがあります。

本日、業務にて欠席されていますが、小林委員が交代されることになり、今般、本省と推薦団体である神戸旅客船協会の間で相談、調整させていただいた結果、神戸旅客船協会の加藤琢二会長に、1期2年の限定で再登板していただくことになりました。

後任の加藤会長に関しては、任命手続進行中でございます。8月の部会から、旅客船の使用者委員として出席をしていただく予定でございます。

事務局からは以上でございます。

部会長

今の船員部会開催予定と、それ以外の委員の交代について、よろしいでしょうか。

労働者委員

1点だけ質問。

労働者委員

10年の縛りで、1回離任すればリセットされるという趣旨でいいですか。

海事振興部次長

そうではありません。10年以上は基本的には駄目ですけれども、どうしても余人をもって代えがたいということで、その2年の間で、何とか新しい委員を考える、ということです。

リセットとかはないです。

労働者委員

なるほど。

海事振興部次長

そうしましたら、8月27日金曜日15時半から開催させていただきます。兵庫県下も感染者が増加しており、まん延防止措置や緊急事態宣言発令になりますと、またオンライン形式による開催も想定しております。また事前にご連絡させていただきますので、よろしくお願いをします。

部会長

今、気がついたので、私は11月26日が駄目かと思うので、どなたかに交代をお願いしたい。

海事振興部次長

分かりました。

部会長

あと、最賃の対応は日程等を含めて検討いただきたい。

海事振興部次長

また内部決裁等で別途お伺いさせていただきます。10月開催が一番早いので、早めに調整させていただきます。

公益委員

8月ぐらいから早めに調整を始めてもらえたら調整できるのですが、開催直前になると、なかなか難しい。

海事振興部次長

分かりました、来週から始めます。

部会長

では、ご協力をお願いいたします。

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、8月27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。