

第157回

近畿地方交通審議会
神戸船員部会議事録

令和3年10月22日

神戸運輸監理部

[第157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10月22日(金) 15時30分から
2. 場 所 神戸運輸監理部 調停室
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、加藤(潔)委員、加藤(琢)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 飯塚船員職業安定係員
4. 議 事
 - (1) 管内の雇用状況等について
 - (2) 船員に関する特定最低賃金の改正について
 - (3) その他
5. 閉 会

[議 事 概 要]

海事振興部次長

皆さんおそろいになりましたので、第157回近畿地方交通審議会神戸船員部会を3か月振りに対面形式で開催させていただきたいと思えます。

では、部会長、議事進行のほどをよろしくお願い申し上げます。

部会長

では、皆様、よろしくお願い致します。

まず、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

本日の出欠につきましては、公益委員の湊委員が乗船実習で、今日、神戸港に入港されますが時間的に間に合わないということで、欠席のご連絡をいただいておりますが、定数を満たしておりますので、船員部会運営規則第9条の規定により、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。

- ・議事次第
- ・資料1 「第156回神戸船員部会議事録（案）」
- ・資料2 「神戸管内職業紹介実績（9月分）」
- ・資料3 「全国版船員職業紹介実績一覧表（8月分）」
- ・資料4 「船員に関する特定最低賃金の改正に係る調査・審議結果の報告」
- ・資料5 「神戸漁業（沖合底引き網）最低賃金の改正に関する答申案」
- ・神戸船員部会情報
- ・令和3年度最低賃金審議等状況（全国版）

本省で取りまとめております、全国の最賃の審議状況の一覧表で、10月19日現在の資料をつけております。

以上でございます。

部会長

では、最初に、第156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が、今回は、議題（２）「船員に関する特定最低賃金の改正について」から始めさせていただきます。

神戸漁業（沖合底引き網）における調査・審議の結果ですが、私が専門部会長に選任されましたので、私から報告させていただきます。

10月18日、但馬漁協香住支所において漁業最賃専門部会を開催し、委員全員が出席され、また、全日本海員組合関西地方支部から参考人の出席を得て、本件に係る調査・審議を行いました。

その結果は、資料4のとおり、最低賃金額201,500円を4,000円アップの205,500円とすることが適当であるとの結論を得ました。

これにつきまして、ご質問、ご意見がございましたら、お願いします。

労働者委員

諮問結果については、意見はないですけど、諮問に至る経緯については、意見書も出していたのですが、その取り扱いがどうなったか、教えていただけますか。

部会長

それは、（予め）直接説明をいたしまして、なぜ漁業の最低賃金部会がこういう形になっているのかを、各委員の人数を3・3・3で揃えるのが実際の状況としても難しいので、今回はこのような（従前の）形で開催させていただきますということと了承を得て、お返しさせていただいたということです。

労働者委員

これまでの中で、最賃に対する意見書については、この専門部会の運営の取扱いの中で決められた事項があつて、その中で、適当と認める者の意見を聞くことになっている。部会長がその任に当たられて、最終的にその質問、意見をした人間に対して、こういう報告をしますよという流れをくまない、ことになるのですか。

海事振興部次長

それは、文書でお返しするという意味合いですか。

労働者委員

もしくは、本人が直接おります場で、こういう判断をしてこういうふうに取り扱ったという説明が本来あるべきであり、それが何も無しで、意見があつたということだけですか。

海事振興部次長

それは、労働者委員の個人名でされた意見書のことでしょうか。

労働者委員

そうです。これに対して、どういう取扱いかと。

労働者委員

組合名の意見書と全部同じ扱いで結構です。

海事振興部次長

あの（個人名の）意見書に関しましては、宛先が本神戸船員部会長と近畿地方審の会長宛てでしたので、事務局から羽原部会長に事前にお渡しし、部会長の方から名義の委員に連絡をされ、この文書の扱いについてはどういうご要望ですかと聞いていただくことになっており、事務局として意見書に関して回答をすることは特に考えていません。

労働者委員

回答をするというか、どういうふうに取り扱ったかの説明を本来あるべき姿ではないですか。意見書は、意見書があったということで終わりですか。

部会長

そうです。

労働者委員

私どもに対し、ナシのつぶてとは言わないけれども。

部会長

意見についてはそうですということで。理由については、漁業最賃部会場で、こういうことだと、参考人として出席いただいている方にお伝えするということが処理した、ということです。

労働者委員

取るに足りないという処理をした、ということによろしいのですか。

公益委員

取るに足りないということではなく、ちゃんと考慮しています。

労働者委員

どう考慮して、どう扱ったかというのも無く、結局は意見があったという位置づけだけが残ったということですか。

部会長

そういうことです。

労働者委員

一々返答する必要もない、と。

部会長

いや、それはこの場で処理することはできないので、この問題はもう少し時間がかかります。例えば仮に処理するにしても、近畿運輸局にも。本日この10月18日の時点では、そういう措置が難しい。

労働者委員

意見書に対しての処理はまだしてないことになるのですか。

部会長

はい。

公益委員

意見書って、これは神戸漁業の最低賃金の改正についての意見書が組合側から出ている、ということですか。

部会長

個人的見解として出された意見書があるということです。それをこの場でどう処理するか、ということもあります。

公益委員

それは、神戸漁業の最低賃金の改定に限って、ですか。

労働者委員

漁業に限ってのものはないです。

公益委員

最低賃金、全般についてですか。

労働者委員

全般ですけど、内容的には漁業に偏っている部分があるということです。

労働者委員

正式な意見書を求めている中で、海員組合から1通出して、その中の労働委員も出したということですけど、どこまで出したのか、誰々が意見書を出した、みたいな公表はあったのですか。

部会長

誰が、という名前は出していません。

労働者委員

たとえば、意見書1、意見書2としましょう。その意見書2は、こういう意見もありますという説明はされたのですか。

部会長

それは、当然認識していただいているという前提です。

労働者委員

労使がしている。

部会長

そうです。

労働者委員

こういう意見書が上がってきたというのを見せていましたか。取るに足らないという扱いですか。

海事振興部次長

支部長名の意見書に関しましては、最賃部会の資料になっています。

労働者委員

それ以外に、その他の意見書がありました、という程度ですか。

海事振興部次長

ただ、個人名の意見書までは、最賃部会の資料にはしておりません。

労働者委員

その区別する理由は？見せる、提出する、しないの色分けは？

部会長

個人的な、正式文書として。

労働者委員

こういうのがありましたよと、そこに出されない理由が分からない。
別に名前は黒塗りにしてくれても構わないですけど。

部会長

そういうことになるのは避けたほうがよかろうということ。
口頭で、こういう意見もありますが、と説明のみに止めました。

労働者委員

あったのですね、私の意見に対して。

部会長

はっきりとは述べていませんが。

海事振興部次長

最賃専門部会の中で、全日海の関西地方支部長名で出された意見書に対して、使用者委員が何か言うとか、労働者委員が何か意見を述べるとか、そういうタイミングはないです。

労働者委員

それはないと思う。

海事振興部次長

意見書については、参考人として副支部長さんが考えを述べられ、それを皆さんがお聞きになった後、別室で最賃額の話合いに移ったという流れです。

労働者委員

今後、（意見書の）取扱いについては決められるということですか。

部会長

そうですね。まだ、これをどういうふうにするかは。

労働者委員

「意見聴取の公示に従い、書面による意見の提出があったときは、意見提出者とも協議の上、専門部会に諮り、適当と認められるものについて意見を聞く」。誰が

適当な意見を出すのかは別として、こういう方向性で大体運営されるべき方向だと思います。これは昭和59年8月6日「船員の最低賃金決定に関する諮問に関わる事務処理について」とあるが、古いから駄目ですか。古いといえば古いですけど、公示してどういう運びになる、という運営が全部含まれていると思うんですけど。

海事振興部次長

なので、支部長名の意見書については資料にさせていただいたのですが、支部長名の文書と労働者委員個人名の文書は、内容的には一部重複する部分があるという判断もごさいます。要は、神戸漁業の最低賃金専門部会に、全日海も委員として参画するべしという内容でございますよね。

労働者委員

それ以外の、最賃部会のあり方的な話しも書いたとは思いますが。

もういいです、ここで周知されないということは、皆、中身も分からないままにするという話でしょう。

部会長

ここで、会議で議論するという風にするのがいいのかどうかというのはあります。

労働者委員

どうこうする話じゃないですね。部会長さんが決める話です。

公益委員

よろしいでしょうか。

4,000円アップで、昨年のアップは幾らでしたか。

部会長

去年はゼロでした。

公益委員

今年は4,000円で、去年はゼロ。一去年はどうでしたか。

海事振興部次長

500円です。

公益委員

500円で、ゼロで、今回は4,000円になった。何か大きく引き上げる事情があったということですか。

部会長

一番大きな理由の1つは、技能実習生の対応を重視していかなければならないところだと思います。そこで漁業としてもできる限り優先して対応しようというところでした。

金額の幅の中で、出せるぎりぎりまで引き上げた方がいいのかもしれないですけど、その辺のアローワンスは持ったほうがよろしいのではないかということも、私からは申し上げました。それで、双方の話合いの中で4,000円に決まったということです。

労働者委員

もう決定したことだからどうこう言うつもりはありませんが、先ほど、4,000円も大きく上がったという見解でしたけれど、僕は大きく上がったとは認識していません。陸上の最賃が28円アップで、これを週40時間で計算してみてください。同じ地区の陸上最賃が4,500円以上上がっている。船員で考えれば、一月計算するともっとあがると思いますけど、陸上が4,500円以上上がっていて、一方で、2年経過で4,000円しか上がってなくて大きく前進したとなんて考える自体が、委員としてまともなのかなと思いますけど。28円も時給が上がっているんですよ。

公益委員

陸上の最賃額が上がったから漁業を上げろじゃなくて、陸が上がったから、同じ比率で漁業を上げることにはならないと思っているので、それぞれの漁業にどんな事情があったのか、今年はどうだったのか。あと内航と旅客もありますけども、そこも年度ごとにそれぞれの事情があるので、そういった資料がどんなもので出ているのかなということなんです。何しろ、委員が2名2名になっているので、そのところをきっちり、どういうところだったのかなというのがありまして。

だから、陸が上がったから、漁業など船が下げるべきとも思わないし、上げるべきとも思わなくて、それぞれが1つの指標だと思います。陸にも指標があって、漁業は漁業なり、旅客船は旅客船なりに、毎年いろいろ事情があると思うんです。

去年は事情があってゼロで、今年は今までとは大きく違っているのであれば、大きくひき上げる事情があったのか。その金額が高いと言っているわけではなくて、その4,000円上げる事情が何かあったら教えてほしい、という話です。

労働者委員

先生の言うこともよく分かります。それぞれの事情。最賃の中では、その業界業界で、業績で上げられる面もあると思いますけど、その先に何があるかという、やっぱり業界に人を呼び込むという大きな目標があって、（最賃額が）上げられるから、業績が悪いからということより、全体的な魅力のために（賃金の）底上げしようかと、もっと先の目的があると思うんです。

公益委員

もちろんあると思います。最賃は、今の業績のことも1つですし、今後のそういった魅力ある環境にするというのも1つだと思います。だからこそ、労使が交渉をやっているんだと思います。

労働者委員

いろいろ業種によって違いもあるから。

公益委員

もちろん、業績が悪いからゼロに必ずしもしないといけないとも思いません。

労働者委員

でも、あくまで同じ地区で住んでいるのも事実であって、同じところに住んでいて、片方は全く上がらない、片方は大きく上がるようなことがあってはならない話だとは思いますが。やっぱり経済が基本にありますから。

公益委員

だからそれは、船員に人材を呼び込むという意味では、陸の最賃額が上がっていると、そっちに流れてしまい、また人が集まり、そっちに流れると思うんです。

労働者委員

もう一つ。先ほど部会長から、去年は神戸地区の漁業はゼロ、今年は4,000円アップと。高い低いは別として、なぜ、こういう値でというと、使用者側の見解では、やはり一番は技能実習生だと。技能実習生も、但馬地区、浜坂地区に100人ぐらいいますが、やはり使用者側もそういう危機を感じて、そのような判断をしたと思います。

但馬地区の技能実習生は全て組合員です。ざっと何%かと言え、沖合底引き網漁船で大体6人から8人乗りで、その中で大体3人ぐらいは乗っています。となれば、やはり1つの船を動かす乗組みの30%が、うちの組合員。それを認識して判断したということになれば、今後の最賃部会の在り方も、しっかり考えていただきたいと思います。

部会長

今回、経緯的にいくと、労働者側の要求と使用者側ですり合わせることになるんですが、案外、労働者側は、それほど大きな額でというところでもなかったのですが、しかし、使用者側は何とか譲歩するところで、ちょっとでも何とかありませんかということで対応してもらった結果がこのようになったということです。

労働者委員

そうですね。

労働者委員

だから、労働者側委員として出席してる方々は、ほとんど最賃に抵触しない方々です。漁船最賃は、我々が一番気にしていて、やっぱり技能実習生の部分も反映されるようになって。いわゆる日本人と外国人とを分けると、日本人船員は、最賃額とは異次元の世界でサラリーを得ているという部分もあります。

先ほどいろいろ議論がありましたけど、意見書の取扱いも含めて、今後は、我々としては、基本的には考え方を変えてませんので、そういう形で今後はご対応できるようにお願いしたいと思います。

公益委員

先ほど、最低賃金、陸とそろえるみたいな話がありましたが、そういうことも一応考慮の1つにはなっていたということですか。

労働者委員

陸上賃金の上げ幅は、もちろん参考にはなりません。ただ、決める段階では、プロセスの段階で参考にはなりますけども、最終的な判断する段階では、陸上は陸上、海上は海上という判断で取り組んでいるのは事実です。

労働者委員

地域の事業では、1つの参考値とされるのはあると思います。それを、今まで無視してきたんでしょうね。

部会長

ほかに何か、ご意見ございませんでしょうか。

労働者委員

ちなみに、今年の決め方は、公益裁定ではなくて、労使で決まったということですか。

部会長

そうですね。割と良好な状況で合意に至ったところがありました。

労働者委員

分かりました。

部会長

それでは、資料4の報告につきまして、よろしいでしょうか。

(異議なし)

部会長

それでは、資料4の報告については以上とさせていただきます、資料5の答申(案)について、事務局からご説明をお願いします。

海事振興部次長

答申(案)につきまして、ご説明いたします。

先ほどの改正額4,000円アップで神戸船員部会に結果が報告されたことを受けて、神戸船員部会の上部組織である近畿地方交通審議会の会長名による、神戸運輸監理部長に対する答申の案という形のものをお示ししております。

内容につきましては、資料のとおり、最賃を適用する地域は、神戸運輸監理部の管轄地域です。

適用を受ける事業者は、管内に船員の労務管理の事務を行う事務所がある、船員法第1条に規定する船舶所有者であって、沖合底引き網漁業を行う漁船の船舶所有者となります。

適用する船員は、この使用者に雇用され、沖合底引き網漁船に乗り組む者。ただし、未経験者や見習い、年少の理由により、一人歩に達しないとみなされる船員は除きます。

適用する期間は、沖合底引き網漁業に係る雇入れ期間で、雇入契約において報酬の一部または全部が歩合によって支払われる船員は、その歩合給の算定の基礎となる期間とします。

最低賃金の額は、月額、一人歩船員で205,500円、月払いでございます。

この内容をもって答申(案)としたいと思っております。

以上でございます。

部会長

ただいま、ご説明いただいた答申(案)をもちまして、近畿地方交通審議会会長宛てに報告したいと思っておりますが、何かご質問、ご意見等はございますか。

追加的に、最終的に4,000円に至った中では、もうちょっと何とか引き上げてという考えも個人的にはあったのですが、実情の中で、付随する船具と漁具類、そういったものの経費は非常に上がってきて、ロープ1つとっても、中に入れるワイヤーの高騰とか、いろいろな必要物品の経費は確実に上がっていることと、それから、燃料もやっぱり高止まりするかなという危惧があったので、4,000円ぐらい

でやむを得ないかなということ、全員合意したところでございます。

ほかにございませぬようでしたら、よろしいでしょうか。

(異議なし)

部会長

ご異議がないようですので、資料5の答申(案)をもって、神戸船員部会長名で近畿地方交通審議会会長へ報告することとします。

では、議題(1)に戻って、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。

9月期の新規求人件数は36件で、前月比+7件、前年同月比では、+10件でした。月間有効求人件数は94件で前月比+15件です。

今月は求人件数が多いのですが、そのほとんどは繰り返し求人票を提出されている事業者のもので、複数の職種を募集されているケースも数社見られます。

新規求職件数は13件で、前月比-2件、前年同月比では+1件でした。月間有効求職件数は51件で前月比-2件です。

ちなみに新規求職者の平均年齢は48.8歳、最高年齢は73歳の方でした。

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5件、月間有効求人倍率は1.84倍で前月比+0.35ポイント、前年同月比では+0.62ポイントとなっています。

新規求人36件のうち、32件が貨物船で、船種の内訳は一般貨物船、コンテナ船、タンカー、ケミカルタンカー、ガット船などでした。

新規求職者13名のうち、貨物船の希望が6名、旅客船の希望が3名、その他船舶の希望者4名はタグボートや警戒船を希望しています。

年齢構成としては60歳以上の方が3名、50代以上の方が5名、40代が2名、30代は1名、20代が2名と50代以上の方が多くなっています。

求職者の離職理由のうち会社都合の方が2名いらっしゃいます。1名は昨年のダイヤモンドプリンセス号のクラスターの影響で仕事がなくなったと伺っていますが、詳しい因果関係は不明です。もう1名も事業縮小による人員整理と伺っていますが、詳細は不明です。ちなみに2名ともご高齢の方ですので、期間雇用契約の更新にかかるものかもしれません。

事業縮小による離職者1名は、新型コロナの影響で外国船の入港が減り、給油の仕事がなくなって売船となったためと伺っています。

船員未経験の求職者は2名で、1名は親族に船員が複数いらっしゃる方で、船員の給料額を知っていることから転職を希望されています。もう1名は、港湾土木系の会社に在籍されていたことがあり、小型船舶免許をお持ちであることからタグボートを希望されているようです。

失業等給付の支給状況で、9月末現在の受給資格者は5名で、前月比－1名です。基本手当の支給額は1,200,096円で、高齢求職者給付金支給が1名で338,000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についてご説明いたします。

全国の船員の8月期の実績は、新規求人数が1,240件、新規求職件数が304件、有効求人倍率は3.06倍（前月比＋0.13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、厚生労働省が取りまとめた陸上職8月の有効求人倍率の全国値は1.14倍で前月比－0.01です。

全都道府県別の有効求人倍率（（季節調整値）（就業地））では、前月と比較すると32都府県で減少しています。

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1.02倍（前月1.06倍、－0.04ポイント）でした。

「月間有効求人数」並びに「月間有効求職者数」は前月から増加していますが、「新規求人数」が2ヶ月連続で減少し、一方で「新規求職者数」は3ヶ月連続で増加していることが根底にあると思われま

す。近畿2府4県の各有効求人倍率はすべて前月より減少しているため、近畿全体では1.01倍（前月1.04倍、－0.03ポイント）となりました。

簡単ではありますが、私からの説明は以上です。

部会長

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

新規求職者の年代別離職理由の、未経験の方が2名おられて、1名の方は港湾系の仕事をされていて、小型船舶免許を持っている。もう一名の方は、どういう仕事をされている親族の方がいると、言われているのか。本人は、どういう仕事から、どういう船種を希望と言っておられるのか。

船員労政課長

親族の方の船種は分かりませんが、この方ご自身は派遣業をされている方です。それ以上の詳しい情報は聞いていません。ご希望は、貨物船の甲板員です。

労働者委員

そうですか。

船員労政課長

ご希望の船種がない場合は、私どもは求人件数の多い船種をお勧めしておりますので、そういう意味で貨物船となったものと思います。

労働者委員

会社から、未経験者の方へアプローチを何件かするんですか。未経験でもいいよという形で、その方に連絡とかはされるのですか。

船員労政課長

求職者の受付時に、私どもから、条件に合う求人情報をその場で数件ご紹介するので、その際には海上実歴がない未経験者可という情報をご紹介しております。会社からその方にアプローチしたかというのは確認していません。

労働者委員

紹介を受けた求職者が、そのまま会社に連絡する。そのなかで合意があるか、という流れ。

船員労政課長

主にはそうなります。

労働者委員

分かりました。

部会長

よろしいですか。

ほかに何かございませんでしょうか。

公益委員

とても初歩的な質問ですが、陸の企業では、職業紹介に上がってくる数値もあると思います。新卒採用が最も大きい採用のスタイルだと思いますけど、この船員の世界はどういうふうに理解したらよろしいですか。

船員労政課長

船員の世界でも、例えば商船高専等の船員を養成している学校に事業者が直接、新卒者の求人票を出されているケースもありますし、私どもを通じて、一般の高卒の方の求人票を提出されるケースもあります。ですので、普通一般の求人・求職とは分けて取り扱っています。

公益委員

それが、数値には上がってこないところでも、採用は割と多く行われていると理解してもいいですか。

船員労政課長

私どもを通じて高卒求人票を提出したものは、一定の期間を経てから集計をして、本省に報告しています。会社側から直接学校に行っている分に関しては、把握はできておりません。

公益委員

分かりました。

部会長

ご指摘は、要するに学校での新卒者の採用が、企業としてどういうふうを受けているかということですね？

公益委員

そうですね、この数値と。

部会長

だから、この数値とは別です。

公益委員

それとは、また別の話ですよ。

部会長

はい。というのは、船員さんは、何か月間、何年か乗って降りたりとか、定時の終身雇用制の中で動いているわけでもないのに、乗船して降りてしまう人もいますし、ある程度期間を経て乗るとか、いわゆる期間の変動と雇用の状況は陸上職と大分違います。

海事振興部次長

長く同じ船会社に勤められる船員も、もちろんいらっしゃいます。ただ、船員は船の海技免許を大体持っています。これを持っていると転職に有利なので、最初から最後まで同じ会社に勤められる方もいらっしゃいますし、転職を繰り返す方もいらっしゃる。

私どもの窓口は、一旦辞めて、次また仕事を探しに来られる方や、そういう求職者を探しに来る求人側の船会社の方のマッチングの業務になります。

新規採用に関しては、監理部では海技者セミナーを毎年開催し、卒業前の学生さんを船会社と話しをさせる機会も設けておりますけども、実際は、会社が独自で新卒者と面接をするのが通常なので、どういう形で採用しているかまで少し見えない部分がございます。

公益委員

分かりました。

この前もそうですけど、よく船員の雇用としての魅力、という言葉がよく出てくるので、その前提として、この採用の在り方について質問しました。

海事振興部次長

やはり、新卒で若くして会社に入って、経験を経て、航海士、船長、そういう位が上がっていくという形が一般的には多いのではないかと思います。

公益委員

そちらの方が多いいことは多いですね。分かりました。

労働者委員

やっぱり陸上と同じで、退職金もどんどん積み上がっていきます。

最初から10年、やっぱり10年よりか20年目と一番分厚くなってくるし、そういう意味では、基本的には終身雇用制なんです。

もちろん今、派遣業、法律が変わって、派遣元の会社に雇用をされて派遣する形になるので。期間雇用は、基本的に今はないというイメージでいただいて結構かと。

公益委員

無期雇用で派遣元に雇用されると。

労働者委員

そうです。

部会長

他にないようでしたら、議題（3）、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。
公益委員、いかがでしょうか。

(公益委員なし)

部会長

では、労働者委員から、よろしく願いいたします。

労働者委員

労働者委員ですけど、またかという話になると思いますが、クイーンビートルについて、何か本省からの情報があれば。

海事振興部次長

私から本省担当課には、船員部会の質問事項に関してメールや電話で上げているところですけども、今のところ特段の回答は来ておりません。

クイーンビートルは、緊急事態宣言が解除された10月以降、運航が再開されており、ホームページ等でも確認はできる場所ですが、労働者委員からご質問を頂戴しています、沿岸輸送特許に係る日付ですとか、その他、飲食規制等に関連したご質問に対する回答は、まだ来ておりません。

次に、前回のオンラインの船員部会で、管内の船員のワクチン接種率について労働者委員からご質問があったと思います。これに関して事務局から、そのときに船員という職業別の接種率を調べるのは難しいのではないかと考えておりましたが、南委員と加藤委員から、兵庫海運組合や神戸旅客船協会では、一定調査しているというご発言がございました。

そこで先日、事務局から兵庫海運組合と神戸旅客船協会に問合せをいたしました。兵庫海運組合からは、本日資料としてはお示ししておりませんが、全国海運組合連合会の理事会社に対して、ワクチンの接種についてアンケート調査をして、その集計結果を見せていただいております。

その集計表を見たところ、本年9月の調査で、アンケート対象乗組員約900名に対してアンケート調査し、52%の方が2回目の接種を完了している結果が出ておりました。管内の調査というのとは違いますが、全国海運連合会の理事会社で調べた結果をいただいております。

それと、神戸旅客船協会の会員各社につきましては、ワクチン接種希望者については、100%完了したという回答をいただいております。

事務局からは以上でございます。

部会長

よろしいでしょうか。

労働者委員

クイーンビートルについては、質問しても、なかなか回答が返ってこない状況ですので、改めて質問をしておきたいと思います。

第206回国会、海事局長発言で、「この状態が続くなら日本国籍船に」といった発言がありましたが、これの履行と時期はいつなのかというのが1点目。

2点目は、国会の議事録では、海事局の判断は「JR九州を潰さないための措置として特許許可を行った」とありますが、国民の不要不急の外出制限や県をまたぐ移動制限により、クイーンビートルの遊覧は全くと行っていいほど行っておりません。この結果、JR九州は潰れたのか、赤字なのか、海事局の判断は正しかったのか、教えてください。

3点目、以前から質問している、これまでの沿岸輸送特許申請に伴う毎月の許可日は何日なのかをお示してください。

4点目、以前、「毎月、申請に基づき許可している」との回答でしたので、特許許可による沿岸輸送における緊急事態宣言の発出における運航中止命令は行われたのか、行われてないのか。なぜ、緊急事態宣言の発出中でも特許許可を出しているのか。外国籍船は何もしてもいいのか。国民は不要不急の外出制限、移動制限を課しておきながら、といったことになります。

5点目、福岡県における、まん延防止重点措置の有無に関わる運航休止については、会社の判断であると憶測できますが、なぜ会社は県条例ごときで左右されて、運航を中止したのか。国の許可が出ているのに、運航しないのはなぜなのか。遊覧の休止の旨、会社から報告なり許可返納などは行われているのか、それともやりっ放しなのか、分かれば教えてください。

6点目、これまで当局からは、「本省担当課にメールを送り、電話しているところですけども、はっきり言って、外航課の担当者からは特段、私どもに回答をいただいてないということです」という報告を受けております。同じ国交省ですので、質問に対しての回答は、遅れながらも我々の質問に対する説明責任はあると思いますので、いつ回答を明示されるのか、お示してください。

それと新たに、10月10日の内航海運新聞には、国内遊覧再開と10月分の特許許可の記載がなされております。文末には「国土交通大臣の特許が必要となっている。この特許の件数は年間5,000件程度で、空コンテナや外国籍船でないと対応できない、特殊貨物の輸送が必要な場合などがある」と記載をされております。この「など」について詳細な説明あれば、また教えていただきたい。空コンテナや特殊貨物以外に一体何があるのか。クイーンビートル以外にも類似の大臣特許がなされているのか、また分かれば教えてください。

8点目、「白虎」についてです。前回も聞きましたが、6月25日、今治海上保安部が業務上過失致死傷の疑いで「白虎」の二等航海士を、業務上過失往來危険で

「ウルサンパイオニア」の船長を松山地検に書類送検したところまでについては共通認識のあるところですが、その後、松山地検の起訴状況がどうなっているのか、分かれば教えてください。

それと、国土交通省の運輸安全委員会が調査分析、事故の詳細に関して、運輸安全委員長から早急に報告したいということが、前回、回答であったのですが、いつ頃になるのか、また教えてください。

ここまでで、8点の質問になります。

最後に、現在、2021年11月8日締切りにて、船員の働き方改革を実現するために、船員法施行規則等について改正を行う必要があるとして、国土交通省からパブリックコメントが求められております。その概要は、船員法施行規則の一部改正、船員職業安定法施行規則についても7項と、船舶に乗り込む医師及び衛生管理者に関する省令の3項について意見募集が行われております。締切りが近づいておりますので、質問です。

船員法施行規則の一部改正の④労働時間の状況の把握について、「労働時間の状況の把握の方法は、電子計算機による作業の開始及び終了の記録、タイムカードによる記録等の客観的な方法、その他の適切な方法とする」とあります。船員の労働時間については、1週72時間、1日14時間の上限規制が規定されているものの、1週間40時間、1日8時間の最長労働時間は所定労働時間であります。上限規制ではなく、船員に1日10時間の労働を行わせても、1週間の労働時間が50時間に及んでも、割増手当の支払いは生じるものの、1日14時間の上限規制に抵触しない限り、使用者に制裁はありません。

今回の働き方改革においては、一般的には明らかに労働時間に該当すると思われる、防火操練、航海当直の交代などに関する時間につき、これまでどおり1日8時間、1週40時間の所定労働時間からは除外するものの、1日14時間、1週72時間の最長労働時間規制の対象とすることや、また、労働契約法において安全配慮義務が明記され、長時間労働による労働者の心身や健康の阻害が憂慮されていることから、少なくとも最長労働時間規制の対象とし、割増手当の支払いを使用者に義務づけされるとしたものであります。

このように、労働時間規制の内容を大きく変わることによって、労働時間管理の在り方も明確化されることとなり、今般の働き方改革では、労働時間の記録様式を見直し、電子媒体を活用して、記載内容についても適切なモデル様式を作成して、船員の労働時間の正確な把握を実現できるようにするとされております。

が、船員法65条2項では、1日の最長労働時間を14時間以内にしなければならないため、1日の休息時間は10時間以上になります。また、65条の3の休息回数の分割回数規制は、1週間のうち2日を超えない範囲で10時間の休息時間について3回に分割することができますが、この場合にあっても、1日のうち、最も長い休息時間は連続した6時間以上、最も長い時間外を除く2回の休息時間はいずれも1時間以上としなければならないとする、連続休息の確保を義務づけしており

ます。

今後は、タイムカードによる記録を証拠に労務官が是正勧告を求め、安全最小定員等に関わる是正がなされない場合は、航行停止命令などの措置を行うことの認識は相違ないのか、ということが質問になります。

でない、と、船員の働き方改革といっても、何の処罰もなければ無いのも同じで、厚労省が労基法上の厳格化したから、国交省もまねしただけの机上の空論にならないかなと思っているからです。これの運航停止命令などの措置も踏まえたような労働時間管理を今後していくということかどうなのかの考え方をお聞かせ願えればなと思います。

分割回数は決まっているので、いくら労働時間をタイムカードで管理するといっても、全部がいっしょになってしまいます。したがって、人数でやれないことになれば、内航船は今、499トンや199トンは5人で乗って運航していますが、6人も7人も乗せないといけない状況になります。それは、我々にとってはありがたい話ですけど、実際に199トンや499トンの船に何部屋あるか、5か6ですよ。それでも、労働時間が駄目だから7人も8人も乗せないといけないことになれば、おのずと運航できないことも、タイムカードで証拠を残すような運営をしていくんだということになってくる。

労働者にとっては非常にメリットがある話だとは思いますが、そこまで国交省が対応していくのかどうかがついていかないと、何の法改正をしても一緒だという考え方もありますので、この辺について、国交省の考え方をお聞かせ願いたいなと思います。

海事振興部次長

たくさんご質問を頂戴しまして、このパブリックコメント、船員法の施行規則改正に関しては、また担当課に聞いてみます。

労働者委員

これは締切りが11月8日です。できれば早くお聞かせ願えればと。それを踏まえて、パブリックコメントを提出したいなと考えております。

海事振興部次長

分かりました。できるだけ早く対応させていただこうと思います。

ただ、クイーンビートルに関する海事局長の発言とか、緊急事態宣言下における運航中止命令等出たのかと、この辺りに関しては、幾ら私どもから本省に問合せをしても、答えが返ってこないんです。

労働者委員

同じ国交省でしょう。

海事振興部次長

そういう質問が神戸船員部会で出たことは承りましたということしか返ってこないの、今年に入って、私がここに着任してから、ずっとこの関係でご質問をいただいています、まともな回答をできたことがあまりないので、例えば局長の発言の趣旨について、担当課で代弁できるものではない。

労働者委員

一番の問題は、いつ日本国籍船にするのだということですよ。

海事振興部次長

その辺りも、私どもに回答をもらえる内容ではないと思っています。

労働者委員

いや、結構ですよ。今の質問を確認いただいて、もし「回答なし」だったら回答がなかったということで報告いただければ、これが議事録として残るわけで。我々としてはこういうことなんだけど、回答がないとはどういうことかと、また違う場で話ができるようになりますので。

海事振興部次長

分かりました。

あと、「白虎」の件ですけども、これも前々回ぐらいですか、松山地検に送致した後の裁判がどうなっているか、私もオペレーターにも聞いたのですが、なかなかオペには情報が回ってこない。前の部会でも申し上げましたけども、オーナーは東京の船社ですので。

労働者委員

そうです。

海事振興部次長

もちろんそちらが裁判に対応をしているんですが、情報がない。オペレーターにすら情報が入ってこない状況ですので、また電話して聞いてみますけど、恐らく状態は変わってないのではないかなと思います。

労働者委員

「プリンス」はオーナーで、運航は「北星」ですね？

海事振興部次長

オペが「プリンス」ですかね。

そういう状況なので、本当に裁判に関しては、なかなか情報がもらえない。

それと、運輸安全委員会の事故原因の究明等に関しても、本省に運輸安全委員会ありますが、そこから、いつ頃答えが出るのかというのは、なかなか聞きにくい部分で、通常は発表されるのを待つという感じです。

労働者委員

記録に残してください。

海事振興部次長

分かりました。

部会長

よろしいでしょうか。

それでは、使用者委員、何かございましたら、よろしいですか。

(使用者委員なし)

部会長

では、ほかに連絡事項はありますか。

海事振興部次長

最後になりますけども、お配りしております資料の最後に、10月19日時点の最賃の審議状況一覧をつけております。まだ最賃の決定額というか金額が入ってない状況ですが、各地域の専門部会の日程は入っております。

まだ、この表のデータに反映されておきませんが、大臣権限の内航につきましては、10月18日に2回目の専門部会が開催されて、職員・部員共、一律700円のアップ。同じく旅客については、10月20日の2回目の専門部会で、職員・部員共、一律550円アップで了承されたという連絡がございましたので、ご報告いたします。

事務局からは以上でございます。

部会長

あと、皆様方から、ほかに何かございましたら、お願いいたします。

なければ、本日の部会は、これで終了します。

次回の船員部会は、11月26日金曜日を予定していますので、よろしくお願いたします。

私が当日出張予定が入ってしまいましたので、代理で奥見先生よろしいですか。

海事振興部次長

では、当日は奥見先生に部会長代理をお願いできますか。

公益委員

はい、わかりました。

海事振興部次長

よろしく申し上げます。

次回、11月26日15時半から、この調停室で開催させていただきますので、
よろしく申し上げます。

本日は、どうもお疲れさまでございました。