

第159回

近畿地方交通審議会
神戸船員部会議事録

令和3年12月22日

神戸運輸監理部

[第159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12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（欠）、櫻庭委員、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（潔）委員（欠）、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

少し定刻よりも早いのですが、第159回神戸船員部会を開催させていただきたいと思います。

部会長、議事進行のほど、よろしく願いいたします。

部会長

皆様、よろしくお願ひします。

それでは、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、公益委員の奥見委員と使用者委員の加藤（潔）委員が所用により欠席されていますが、定数を満たしておりますので、船員部会は有効に成立しております。

あと、本日の配付資料の確認をさせていただきます。本日、資料が多くなっておりますので。

本日の配付資料でございます。

- ・議事次第
- ・資料1 「第158回近畿地方交通審議会 神戸船員部会 議事録（案）」
- ・資料2 「神戸管内職業紹介実績（11月分）」
- ・資料3 「全国版船員職業紹介実績一覧表（10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 神戸内航鋼船運航業及び木船運航業最低賃金の改正に関する答申（案）
- ・資料6 神戸海上旅客運航業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）
- ・年末年始総点検のプレス資料及び船員法、内航海運業法等の法改正に係る説明会の本省プレス資料

資料としては以上ですが、過不足等ございませんでしょうか。

部会長

それでは、議事に入ります。

はじめに、第158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。

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」から始めます。

神戸内航鋼船運航業及び木船運航業における調査・審議の結果については、専門部会長に任命されました私からご報告をさせていただきます。神戸海上旅客運送業における調査・審議の結果については、専門部会長の奥見委員が本日欠席されているので、渕委員よりご報告をいただきます。

神戸内航鋼船運航業及び木船運航業の最低賃金部会について、11月15日に第1回目を行いました。合意に至らず、12月1日に第2回目を開催し、職員A・B、はしけ長、部員A・B、それぞれ一律1,000円アップの決着となりました。

具体的には、職員Aは25万850円を25万1,850円に、職員Bは23万4,400円を23万5,400円に、はしけ長は25万850円を25万1,850円に、部員Aは19万2,100円を19万3,100円に、部員Bは18万2,800円を18万3,800円にアップとなりました。これが神戸内航鋼船運航業及び木船運航業の最低賃金部会の結果でございます。

次に、神戸海上旅客運送業につきまして、渕委員よりご報告いただきます。

公益委員

神戸海上旅客運送業における調査・審議につきましては、11月16日に第1回目を行いました。合意に至らず、12月8日に第2回目を開催し、職員、部員共600円アップでの決着となりました。

具体的には、職員は24万6,700円を24万7,300円に、部員は18万5,250円を18万5,850円にとなりました。

いろいろ議論があったのですが、いわゆるコロナの影響、特にオミクロン株、今また市中感染に関する一報が来ていますけれど、そういったことで旅客の動きがあまり回復していないことや、燃料高騰などがございました。また一方で、陸上の最賃も上がっている部分も考慮したところで、この額となっております。

これは今後の話だっと思えますけど、内航最賃は職員A・Bと、若年という区別がありますが、旅客最賃は無いというところで、今後の検討の可能性について意見が出たことをご報告させていただきます。

以上です。

部会長

以上が内航と旅客の改正結果ですが、ご質問、ご意見等がございましたらお願いします。

(なし)

部会長

資料4の報告につきましては以上とさせていただきます、資料5、資料6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

資料5及び資料6につきましては、先ほどの内航及び旅客の最賃額改定の結果報告を受けて、神戸船員部会の上部組織でございます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になります。流れとしましては、神戸運輸監理部長は、近畿地方交通審議会会長の答申を受けて、意見聴取等の官報公示を経て、今のスケジュールで申しますと、最終的には来年の3月末頃効力を発効するような予定です。

答申（案）の資料5、内航の答申（案）については、1の適用する地域は神戸運輸監理部の管轄区域。2の適用する事業者は、管内に船員の労務管理の事務を行う事務所を有する船舶所有者であって（1）から（4）それぞれの対象船舶を所有する者としています。3は適用船員として2の使用者に雇用されて対象船舶に乗り組む船員。4が最低賃金の額ですが、職員が25万1,850円ですけども、ただし書きの職員については23万5,400円になります。（2）はしげ長は、職員Aと同じ25万1,850円です。（3）部員が19万3,100円。ただし書きの部員につきましては18万3,800円です。5の最低賃金に算入しない賃金は、（1）から（6）までに列記しております時間外や夜間割増し、その他の手当であり、これらは神戸独自に加えたものではなく全国共通のものとなっております。

次に、資料6の神戸海上旅客の答申（案）です。

1の適用地域は神戸運輸監理部の管轄区域、2の適用する使用者は、内航と同じですけど、管内の船員の労務管理を行う事務所を有する船舶所有者であって、（1）から（3）の対象船舶を所有している者になります。3の適用する船員は、2の使用者に雇用されて対象船舶に乗り組む船員。4の最低賃金の額は、職員は24万7,300円、部員が18万5,850円です。5の最低賃金に算入しない賃金に関しては、内航と同様の内容となっております。

この答申（案）を近畿運輸局に送り、近畿地方交通審議会の会長の決裁をもらった後、最終的な答申ができあがる流れになろうかと思えます。

答申（案）の内容について、よろしいでしょうか。

部会長

ただいま説明いただいた答申（案）の内容でもって近畿地方交通審議会会長宛て報告したいと思いますが、何かご質問、ご意見等はございますか。

（異議なし）

部会長

ご異議がないようですので、資料5、資料6の答申（案）でもって、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。

海事振興部次長

ありがとうございます。

部会長

では、議題（1）に戻って、管内の雇用状況等について、ご説明をお願いします。

（雇用状況等説明）

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。

11月期の新規求人件数は16件で、前月比-26件、前年同月比では-10件でした。月間有効求人件数は104件で前月比-7件です。新規求職件数も16件で、前月比+1件、前年同月比では-5件でした。月間有効求職件数は56件で前月比+3件です。

ちなみに新規求職者の平均年齢は48.4歳、最高年齢は74歳の方でした。

次に、求人側から見た成立件数が1件、求職側から見た成立件数が3件、月間有効求人倍率は1.86倍で前月比-0.23ポイント、前年同月比では+0.67ポイントとなっています。

11月の有効求人倍率は前月より下降しました。これらについては、新規求人数が急激に減少したが件数自体は異例の数値ではなく、また月間有効求人数はそれほど減っていないことや、新規求職数や月間有効求職数は前月と比較してあまり差は無いことから、先月まで上昇し続けたものが自然に頭打ちしたものと見ています。

新規求人16件のうち、7件がタンカーを含む貨物船で、旅客船が5件、その他船舶は4件でした。新規求職者16名のうち、貨物船の希望が10名、旅客船の希望が2名、その他船舶の希望者3名はハーバータグや交通船を希望、漁船希望の1名はマグロ漁船でした。年齢構成としては60歳以上の方が4名、50代の方が1名、40代が7名、30代は2名、20代が2名と、珍しく40代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1名いらっしゃいます。ご本人は、給料の単価が安い新しい船員を雇用することになったので解雇された、とおっしゃっていますが、会社からは別の話も聞いています。今月はやや在職中の求職者数の割合が多いのですが、全員が、転職を検討されているが条件次第、ということでした。

船員未経験の求職者が2名、うち1名はスポーツジムでアルバイトをしていたが、

お客さんが減って不安定な状態だったため退職したとのことでした。漁船を希望しているのは、過去に外地にてアルバイトで乗りこんだことがあるからだとのこと。

もう1名は、自営業の飲食店がコロナの影響で廃業した方ですが、養成機関で6級航海の海技免状を取得されてから当課の窓口で求職でお見えになっています。

この方以外にも、コロナの影響で用船料が下がり経営悪化し給料が上がらずいつ倒産するか分からないため、自己都合で辞職された方もいらっしゃいます。なおその会社は管内ではありません。

管内求職者の成立のうち、資格要件が5級航海のところに6級航海の海技免状受有者が採用されておりますが、沿海区域・499トンの船舶の航海士募集ですので問題ありません。また、機関部・海技免状受有無しの求職者が5級機関の資格要件の求人採用されていますが、求人要件に「筆記合格のみ取得の場合も選考する」とあり、まさにその要件に該当する方であったため採用されたようです。

失業等給付の支給状況について、11月末現在の受給資格者は7名で、前月比+1名です。基本手当の支給額は2,767,421円で、就職促進給付金が1名で338,436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10月期の実績は、新規求人件数が1,342件、新規求職件数が275件、有効求人倍率は3.37倍（前月比+0.2ポイント）になりました。

これに対し、厚生労働省がとりまとめた陸上職10月の有効求人倍率の全国値は1.15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）を見ましても、減少しているところがやや増えています。

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1.00倍（前月1.01倍、-0.01ポイント）でした。求職者が僅かに増加したのに対し、求人数が若干減少し、その差がやや広がっています。ちなみに、近畿2府4県全体では1.01倍で前月と同じ数値でした。

簡単ではありますが、私からの説明は以上です。

部会長

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。

公益委員

月末未済求職者の内訳のうち、求職1か月未満の機関部三級3人という数字が目立っている印象がありますが、この3人の年齢はどうなっていますか。

船員労政課長

今回、三級機関の方が偶然重なっていますが、20代半ばの方がお一人と、40代の前半の方と後半の方がお一人ずつです。

公益委員

年齢層が集中しているわけではなく、ばらけているのですね。

船員労政課長

そうです。

公益委員

それぞれ、いろんな別の背景があつて。

船員労政課長

そうですね、特に共通するような事情は見えていませんが、20代の方と40代前半の方は、現在在職中で条件次第で転職したいため情報を見に来られたということは共通しています。

公益委員

ありがとうございます。

部会長

よろしいでしょうか。

ほかに何かございませんでしょうか。

公益委員

理解が届いていないのかもしれないのですが、有効求人倍率が神戸で少し下がったというお話があったのですが、全国よりも神戸のほうが数値はよくはないということでしょうか。例えば10月の有効求人倍率が、全国だと3.37ですけど、神戸だと2.09で開きがあると思うんです。数字だけ比較すると、全国よりも神戸の状況はあんまりよくないということにはなります。でも、母数が少ないということもあるかもしれないですけど。

船員労政課長

そういう事情はあります。

海事振興部次長

あくまで神戸運輸監理部に出てきた求人と求職の倍率なので、今は職業紹介もシ

システムを使って全国でやっているの、求人倍率の正確な把握で言えば、この全国値で見ていただく方がより実態であると捉えています。神戸のほうは、あくまで兵庫県内だけの数字なので、船員の有効求人倍率としては限定的になります。

公益委員

分かりました。

部会長

よろしいですか。

そのほかございませんでしょうか。

(なし)

部会長

ほかはないようでしたら、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。

まず、公益委員の側から何かございますか。

(公益委員なし)

部会長

よろしいですか。

それでは、労働者委員から何かございますか。

労働者委員

それでは、船員保険制度の失業部門について質問をしたいと思います。本日、回答できないところは、次回のお返事で構いません。質問をさせていただきます。

平成22年1月1日付けで雇用保険制度に統合されることに伴い、経過措置として、施行日前の「船員保険の被保険者であった期間」は、「雇用保険の被保険者期間であった期間」とみなし、通算できるということで、当時の「船員保険給付あらまし」に記載されています。また、船員保険失業関係についての届け先は地方運輸局となっておりますので、今回の質問になりました。

さて、この統合による問題は、船員保険と雇用保険期間の通算であります。外航船員の勤務就労体系として、乗船と陸上勤務を繰り返す場合があります。同一船社に雇用されていても、船員の失業給付は船員保険、陸員の失業給付は雇用保険でありました。この場合、この船員が諸般の事情により退職しても、失業手当について「船員保険給付のあらまし」にある通算が行われれば、何ら問題なく失業手当が給

付されることとなりますが、実態として通算されない場合があります。

特に問題なのは、「施行日前の船員保険の被保険者期間であった期間」に係る資格取得日と、その前に加入していた船員保険の資格喪失した日の間が1年を超えている場合は、その前に加入していた船員保険の期間は通算できないことになっていることです。

このことは、「船員保険制度改正Q&A」の問23にある、「現在、船員保険制度に加入している船舶所有者は、新船員保険制度の適用を受けるために、何か手続が必要ですか」に対する答えとして、「船舶所有者は、平成22年1月中旬以降に社会保険庁のデータの移管結果を通知し、その内容を確認していただく。このため、施行日前に船員保険の適正な届出が行われていない場合には、データ移管が適切に行われず、雇用保険の適用が受けられないなど、船員の方に不利益が生じる場合がありますので、施行日までに適切な届出を行うよう留意してください」とあり、この届出を船社が怠ったことから問題が発生したのか、ということが質問1です。

そもそも1年以上の期間は通算しないのか、なぜできないのか理由を教えてください、これを質問2とします。

質問3は、そもそも何故「みなさない」通算できない期間を誰も目にもすることができない政令で定めているのか。通算できないことをどうやって知ればよかったのか教えてください。

この統合から11年が経過し、失業手当の給付日数が無いに等しい被害者が実際に発生しておりますので、質問4として、船員保護の観点から救済などの措置があるのかについても教えてください。

次回でいいので、分かれば教えてくださいと思います。

部会長

では、次回以降ということで。

労働者委員

続けての質問になりますが、国土交通省海事局「2021海事レポート」についてお尋ねします。

42ページ、(3)「島などの目的地や船旅の魅力向上」の②「インバウンド船旅振興制度」について、2019年4月にインバウンド観光需要における不定期航路事業の弾力的運用について創設され、既に屋久島寄港航路などが承認されたと理解していたのですが、ここに記載されているのは、新型コロナウイルス感染症による国内外の人流を管制していた、今年3月末時点で、5航路の承認を行っているとの記載があります。現在進行形なのか、実態としてのインバウンド振興とはかけ離れていると思いますが、実態運用されたのか否かを教えてください。これも後で調べて、次回でいいですから教えてくださいと思っています。

今日の資料で「クイーンビートル」の話が出ておりますので、これについて質問

しておきます。

2021年12月16日付けで「クイーンビートル」の日本籍化について」と題し、JR九州高速船株式会社からお知らせが配信されていますが、この中の経緯について、「臨時運航などの事業可能性を広げるため、日本籍に転籍するのが望ましいとの判断になった。日本船籍化のメリットとしては、国内各港間の運航が可能になることが挙げられます」などと記載をしておりますが、これは、海上運送法第20条に定める、13名以上の旅客定期航路事業許可によるスポット的なクルーズ運航による30日前までの届出を言っているのか、それとも、海上輸送サービスを確保、俗に言うサービス基準をした上で指定区間への新規参入をほのめかしているのかは分かりませんが、これまでのようにJR九州高速船株式会社のみを特別扱いするような行為により、国内旅客輸送の秩序が乱れることのないよう、国土交通省におかれましては指導・監督をお願いしたいと思います。これは要望です。よろしくをお願いします。

以上です。

部会長

では、それも取りあえず、対応を、ということですね。
それ以外に何かございますか。

(なし)

部会長

それでは、使用者側から何かございましたら、お願いします。

(使用者委員なし)

部会長

行政からはいかがでしょうか。

海事振興部次長

前回の部会でいただいたご質問とか、ご意見あったと思いますが、事務局で調べて、分かった範囲で少しお話しさせていただきたいと思います。

「クイーンビートル」の関連ですけれども、海事新聞に、本省の高橋海事局長がこの日本籍船への転籍に向けた技術的な相談に担当課が対応しているというような発言をした、という記事が出ておまして、その「技術的な」とは具体的にどういうことかと、前回の部会においてご質問があったと思います。

これについては、本省にそのまま伝えさせていただいておりますが、先ほど労働者委員がおっしゃいましたように、12月16日付けでJR九州高速船が転籍の手

続を開始したという記者発表をしております。来年の3月頃には変更される予定でございます。だからといって回答しないということではないですけど、私どもとしては、そういう質問があったことをお伝えさせていただいておりますので、ご理解をお願いします。

次に、大分空港と大分市市街地を結ぶホバークラフトの航路開設について、輻輳海域における安全運航の検証に関する情報があればというお話がございました。

これも、このご質問について、事務局は全く把握しておりませんでしたので、その後、新聞記事やネット情報などで確認しましたところ、本年10月に大分県が運航事業者の入札を行いまして、九州地方の第一交通産業株式会社に決定したことは分かりましたが、運航開始については2023年以降となっておりますので、ご質問の安全運航の検証等につきましては、今後、海保等を交えて検証されるのではないかと思います。

ただ、この航路につきましては、神戸運輸監理部の所掌ではなくて、管轄区域でもございませんので、当部会の審議事項の所掌範囲の外になりますので、私どもとしては、一般的な情報収集で分かる範囲でしかお答えできませんので、その点につきましては、ご了解をお願いいたします。

それと、先ほど公益委員からもちろっとお話しがありました、12月8日に開催されました旅客の最低賃金部会におきまして、使用者委員から、旅客船事業の最低賃金についても、内航と同様に部員A、部員Bを設定するにはどうすればいいかというお話しがございました。

この件について、本省に問い合わせをし、その回答としましては、まず労使で話し合いをしていただいて合意されることが前提となりますけれども、現在の部員の最低賃金額を引き下げて、部員Bを設定することを合意するのは現実的に難しいかもしれないので、具体的には最賃額を全体に大きく引き上げられるようなタイミングで、中央において労使合意を経た上で、部員の最賃の引上げ額を部員A、部員Bと区分する。そうすることが適切であるという建議をする、というプロセスが必要になるのではないかと回答がございました。

併せて、労働者委員から、内航部門の最賃が区分された経緯を知りたいというお話しもございました。これも併せて本省に問い合わせしたのですが、内航船の区分については、最賃が設定された当初は旅客と同様に職員と部員の区分だけだったのですが、昭和48年に部員Bが、平成8年に職員Bが追加されて、今の形態になったということでございます。

その当時の細かい経緯までは分からないですけども、まずは、実働経験年数の浅い船員については、労働能率等の観点から最賃額に若干差を設けることが適当との労使合意がありまして、それを受けて、当時の船員中央労働委員会の会長から運輸大臣宛てに、そのような区分措置をすることが適当との建議書が提出されまして、その後、変更されたと聞いております。

いずれにしましても、中央労使における論議、合意形成が必要かと思われるとこ

ろでございます。これでご質問の回答になっているのか、分かった範囲では以上でございます。

あと、船員職業安定法の改正、船員法も含めてのご質問があったと思いますので、これは船員労政課長から回答をさせていただきます。

船員労政課長

労働者委員から求人票様式の見直しにおいて、船内のLAN等の設備の対応状況と男女別設備の対応状況、もう一つが、司厨専門の乗組員の乗船状況の項目の追加の見直しに関して、キオスク端末についても同じ内容が検索で行えるようになるのかという認識についてご質問がありました。

結論から申しますと、キオスク端末によるこれらの求人情報の検索項目の有無については、既に検索してご覧いただけるように改修されております。ただし、キオスク端末でご覧いただけるのは一般の求人情報であり、今回改正される新規学卒者向けの求人情報は取扱いが別になっており、学校と直接紙媒体でのやり取りとなっております。

なぜこのような、適用の順序が逆転しているような状況になっているのかと申しますと、令和2年5月に一般向けの求人票の様式が先行して改正されまして、このときにはキオスク端末の改修・運用は既に実施されておりました。今回の新規学卒者求人票と無料職業紹介事業の求人票の様式改正は、この一般の求人票の様式改正を受けて、これから改正するという形になりましたので、キオスク端末の回収が先行して実現したかのような感じになっております。

もう一点、運輸局への求職票について、若年船員の動きや件数について、運輸局としてどのように理解しているのかというご質問だったと記憶しております。

おっしゃるとおり、友達や先輩などとSNSやメールによる情報交換は、若年層においては主要のツールだと思われます。また、若年層のみならず、昔から知人等のつてとか縁故による採用は少なくない、どちらかという和多いといえる認識で、運輸局の窓口で船員の求人・求職の手続をされずに転職される方も多いことは理解しております。

とはいえ、船員職業安定法によって船員職業紹介が定義づけられ、秩序が保たれております。知人の情報を頼れない方や知人の紹介以上の情報を得ようとする方が、運輸局の窓口を通じて船員の求人・求職活動ができるようになっております。また、失業給付の受給のためには、運輸局の船員職業紹介の窓口で求職票を提出することは不可欠となっております。

令和2年9月にまとめられました「船員の働き方改革の実現において」の中にもありますが、少しでも時代のニーズに合った手続の見直しはされるべきと考えますし、より働きやすい職場条件が可視化されることの効果も期待される場所かと思っております。

以上です。

部会長

ありがとうございました。

海事振興部次長

あと、海上安全環境部からご報告があります。

海上安全環境部調整官

私のほうから、お手元の資料2種類のうち、プレス発表資料をご覧ください。年末年始の輸送等に関する安全総点検につきまして、少しご説明をさせていただきます。

国土交通省では例年、人や貨物の移動が集中する年末年始の時期を前に、官民一体となった陸・海・空の輸送機関の安全確保を目的とした、年末年始の輸送等に関する安全総点検に取り組んでおります。本年も各輸送モードの事業主様、自らが輸送に関する安全の確保の状況を点検する取組を通じて、輸送機関の安全性の向上及び従業員等の関係者の皆様の安全意識の高揚を図ることを目的に、12月10日から1月10日まで実施しております。

海上モードでは、旅客船と貨物船を対象に、法令の遵守状況や安全設備の備えつけ状況、さらにはテロ対策、新型コロナウイルス感染症対策等、多岐に渡る点検項目を、事業主様において現状を確認いただくよう自主点検票を配布しております。

なお、旅客船につきましては、安全総点検の開始日となります12月10日に、中突堤旅客船ターミナル着岸中のレストラン船におきまして、火災の発生を想定した訓練、救命設備等の安全対策の実施状況の点検を行いました。12月10日以降、12月17日まで、神戸運輸監理部の職員が各事業者様に出向き、乗組員の方や管理部門の方々と共に、関係書類や安全設備の備えつけ状況について確認をさせていただきました。事業者の皆様方には、営業運航をされている中での点検にご協力いただくこととなりまして、感謝を申し上げます。

続きまして、国土交通省海事局発表のプレス発表です。本年5月に交付されました海事産業強化法に基づき、船員法、船員職業安定法及び内航海運業法が改正されまして、令和4年度から施行予定でございます。この施行に先立ちまして、国土交通省では事業者様向けに、年明けから4回のオンライン説明会を開催いたします。この説明会は事前に申込みが必要でございますので、適宜お申し込みいただきますよう、よろしく願いいたします。

また資料にはございませんが、神戸運輸監理部におきましても、2月16日水曜日13時から15時まで、神戸ポートオアシスにてパブリックビューイング形式で説明会を開催させていただきます。これにつきましては、神戸運輸監理部のホームページの記者発表の欄で詳細を掲載しておりますので、こちらをご確認いただければと思います。

なお、旅客船事業者様、内航海運事業者様など関係機関の方々に対しましては、説明会の案内状を本日発送すると聞いておりますので、この旨、ご連絡させていた

だきます。

以上でございます。

労働者委員

今の件について質問ですが、（海事局プレス）資料の裏に神戸運輸監理部については「大阪」と書いてありますが。

海上安全環境部調整官

そうです。大阪の会場に講師が来て講義する、それを神戸ポートオアシスで中継する、パブリックビューイング形式です。

労働者委員

向こうでやっているのを中継でやるのですか。

海上安全環境部調整官

そうです。神戸でモニターを見て、質問もできるようです。

労働者委員

そこに行って質問しろと、僕に。

海上安全環境部調整官

よろしく申し上げます。

部会長

ありがとうございました。

使用者委員

本省の説明会も（地方局の説明会も）両方参加することもできるということですか。

海上安全環境部調整官

可能です。1回当たり900名と聞いています。

使用者委員

分かりました。

海上安全環境部調整官

結構、事業者さんが多いので、もしかしたら抽せんや、エントリーに制限がかか

る可能性がございます。今回の船員法の改正につきましては、かなり事業者様にご負担というか、大きく改正される部分もございますので、ぜひ関係者の皆様方、聞いていただければと思いますので、よろしくお願いたします。

労働者委員

それ、事業者向けの案内と、海員組合向けの案内はないのですか。

海上安全環境部調整官

基本的には、案内は旅客船事業者様と内航海運事業者が中心だと思います。

労働者委員

できれば案内が欲しいです。メールでも構わないので、教えていただければありがたいです。

船員労政課長

ポートオアシスの、ホールではなくて会議室を利用する感じなので会場が狭くて、たしか定員が80名程度しかなかったと思います。そこに船員法適用事業者と内航海運事業者を中心に案内していますので、その方たちの大半が手を挙げると、ちょっと無理かなというキャパになっています。ですので、まずは本省のオンライン説明会をお勧めしますが。

労働者委員

でも、事業者向けって限定しているわけではなくて、我々が参加しても構わないということ？

海上安全環境部調整官

基本的には、ご案内は事業者様優先でおこなっており、他には、例えば業務で法改正が関係してくる指定市町村なども含め、実務をされている方等を、という思いはあります。本省の説明会の方にエントリーしていただいても、内容は多分同じだと思います。

労働者委員

参考のために、メールでも構いませんので、案内文を頂ければと思います。

船員労政課長

承知いたしました。

労働者委員

さっきの説明で聞きたいことがあります、キオスク端末の求人・求職の説明で、

LAN設備の有無など、神戸運輸監理部は既に導入していてキオスク端末で検索できるんですよという説明。これ、実際に神戸運輸監理部で導入したのは今年に入ってからですか。各地区の状況を聞いてみると、各地区の運輸局ではまだ導入されていないところも多いですよ。今年に入ってそういう変更したというのも聞いたのですが。

船員労政課長

そうです。昨年夏には既に様式改正の運用はされていました。キオスク端末もそうであったと思います。

海事振興部次長

多分、去年の早い時期にはシステム改修されてたのではないかと。

労働者委員

全国的に聞いてみると、まだ行ってない局もあるみたい。

海事振興部次長

そうなんですか。

労働者委員

それを全国で統一的に検索できるという話をされても、神戸は既に導入していて、他局でも、今年のご初めに導入したと聞いたのですが。全国展開できるのですか。

船員労政課長

キオスク端末は、地方局が調達しているのではなくて、本省が調達したものが地方局に配置されています。支局や海事事務所によっては置いてなかったりしますが、各本局に置いているものは全く神戸の端末と同じものはずですよ。

労働者委員

まだ、局によっては求人・求職票のフォーマットが古いままのところもあるようなので。どこのことかは語弊があるから言わないけど。

船員労政課長

例えば、実際に新しい求職票や求人票の様式でないと受け付けないというわけではなく、正直申しまして今でも古い様式で提出されたものに関しても受け付けして、新たに追加された項目については口頭で確認して入力をするようにしています。

そういった意味では、使われている様式としては新旧混在している状態といえます。
旧様式で提出された方には、新たな様式をお渡ししつつ、次回からはこちらに記入してくださいとお勧めしている状況です。ただ、キオスク端末は一緒のはずです。

労働者委員

了解しました。

部会長

よろしいですか。

そのほか何かございませんでしょうか。よろしいですか。

(なし)

部会長

では、ほかになければ、本日の部会はこれで終了します。

海事振興部次長

次回は来年、年明け1月28日金曜日15時半から、またこの調停室で開催する予定でございます。もし、コロナの第6波という状況になりましたら、またリモートでということもあるかもしれませんが、今のところ対面で開催する予定でございます。

では、皆様、よいお年をお迎えになってください。ありがとうございました。

部会長

ありがとうございました。