

第160回

近畿地方交通審議会
神戸船員部会議事録

令和4年1月28日

神戸運輸監理部

[第160回 近畿地方交通審議会 神戸船員部会議事録]

1. 日 時 令和4年1月28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
(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

皆様おそろいになりましたので、時間もほぼ定刻となりましたので、第160回近畿地方交通審議会神戸船員部会、開催をさせていただきたいと思えます。

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、時節柄もありますので、簡潔な議事運営にご協力をお願いします。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

本日の出欠状況、八馬汽船の加藤委員が所用により欠席されておりますが、船員部会運営規則第9条の規定によりまして定数は満たしておりますので、本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159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（12月分）」
- ・資料3 「全国版船員職業紹介実績一覧表（11月分）」
- ・令和3年度最低賃金審議等状況（全国版）
- ・神戸船員部会情報
- ・プレス資料（2部）

以上でございます。過不足がありましたら、おっしゃってください。

部会長

それでは、議事に入ります。

はじめに、第159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）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。

12月期の新規求人件数は27件で、前月比+11件、前年同月比では+19件でした。月間有効求人件数は105件で前月比+1件です。

新規求職件数は12件で、前月比-4件、前年同月比でも-4件でした。月間有効求職件数は56件で前月と同件数です。

ちなみに新規求職者の平均年齢は35.1歳、最高年齢は61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1.88倍で前月比プラス0.02ポイント、前年同月比では+0.93ポイントとなっています。

新規求人27件のうち、25件がタンカーを含む貨物船で、旅客船が1件、その他船舶は1件でハーバータグでした。

新規求職者12名のうち、貨物船の希望が4名、旅客船の希望が3名、その他船舶の希望者5名はハーバータグや作業船でした。

年齢構成としては60歳以上の方が1名、50代の方が2名、40代が1名、30代は1名、20代が7名と、全体の半数以上が20代の方となっています。

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。お一人は、会社の人員整理による解雇だがコロナに関係する事情ではないとのこと。なお、会社は管内ではありません。もう一人の方について詳細は不明ですが、比較的これまでも求職を繰り返されていらっしゃる方です。

船員未経験の求職者1名は、配送業に在職中の方で、身内に船員の方がいて給料がいいことを知っているののでいつか船員に転職したいと思っていたという方です。

コロナに関連した求職者としては、客船の司厨長をしていたがコロナで給料が減り見通しが立たないため離職したが、感染状況が落ち着いてきたため海上職に復帰したいという方が含まれています。

管内求人者と管内求職者の成立に、資格要件が小型1級のところに3級航海の海技免状受有者が採用されたという情報がありますが、当然のことながら1級小型船舶免許も受有されている方です。また、管内求職者に1級小型をお持ちの方が5級航海の海技免状を必要とする求人で成立したという情報がありますが、求人側が「免状無し・未経験者の応募可能」であったため応募し採用となったものです。

失業等給付の支給状況は、12月末現在の受給資格者は6名で、前月比-1名です。基本手当の支給額は905,880円で、就職促進給付金が1名で856,800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11月期の実績は、新規求人件数が1,121件、新規求職件数が

253件、有効求人倍率は3.54倍（前月比+0.17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11月の有効求人倍率の全国値は1.15倍で前月と同じ水準です。

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1.00倍、±0ポイント）でした。ちなみに、近畿2府4県全体では1.02倍で前月比+0.01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

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。

（なし）

部会長

ほかにないようでしたら、議題（2）船員に関する特定最低賃金の改正について、事務局から、現在の処理状況のご説明をお願いします。

海事振興部次長

12月の神戸船員部会で承認されました、神戸管轄の答申（案）が、近畿地方交通審議会の会長の決裁によりまして、神戸運輸監理部長宛ての正式な答申となったのが本年1月7日です。現在、この答申を本省に送付いたしまして、答申の要旨を官報に公示するための手続に入っているところでございます。

この官報の掲載日につきましては、今朝ほど本省から連絡がありまして、2月2日水曜日の官報に掲載されるという運びになっております。この官報に掲載後15日間が公示の期間になっており、この間に異議申立て等がなければ、2月17日に決定の手続に入る予定になっております。その後は、決定の官報公示が改めてなされ、掲載日の30日後から、改正後の最低賃金の効力が発生する運びです。

この間、神戸運輸監理部や本省内部の決裁及び官報公示の手続に要する期間などを考慮しますと、おおよそ4月10日前後に効力が発生する見込みと本省からは連絡を受けております。前回の部会で、3月末頃には発効するとお知らせいたしましたが、少しずれ込む見込みとなっております。なおこれは、近畿運輸局と同じ行程で進んでいるところでございます。今後、この神戸船員部会におきまして、この行程のどの辺りまで進んでいるのか、逐次、皆様にご報告をしていきたいと考えております。

資料に、令和3年最低賃金審議状況等でカラー資料をつけております。赤で示されているところが最新の変更部分で、北陸信越運輸局の内航とか旅客、あるいは四国の旅客が赤、漁船もいくつかあり、これが1月19日時点で更新された資料の一番新しい情報になっております。

事務局からは以上でございます。

部会長

皆様から何かございましたら、お願いします。

労働者委員

ちなみに、中部の大中型まき網が1月24日に決まりまして、1,300円改定の20万3,750円で答申される予定とのことでした。

部会長

それ以外に、何かご質問、ご意見ございますか。よろしいでしょうか。

(なし)

部会長

では「その他」として、皆様から何かございましたら、お願いします。
まず、公益委員の先生方、何かございますか。

公益委員

公益委員という立場での発言にならないかもしれませんが、大学の、船員を養成する施設の一員としての意見ということになるのですが、よろしいでしょうか。

神戸大学海事科学部が船舶職員養成施設の登録を受けさせていただいて、その管轄は神戸運輸監理部で、つまりこちらで監査等をされているということなので。

簡単に言うと、STCW条約関係の証明書類を、本学の学生または卒業生が求めたときに、監理部で証明書を出していただける窓口というか、スキームのようなものを作っただけそうですか、ということです。すぐにといいわけではないのはよく分かっているのですけど。

バックグラウンドをお話ししますと、一部船社は、学校でSTCW条約関係の訓練、実習を受けているのだからその証明書を出して欲しいという話があります。毎年要請のある会社と、あとは学生が、実はダイレクトに海外船社に行くケースもごくたまにありまして、そうすると向こうの国の政府から、何の訓練をどこで受けたのか証明書を出せという話があります。本当にいろんなところをたらい回しされるということが時々あるのです。

私ども大学としては、日本国政府がSTCW条約に批准していて、その批准している日本国政府の下に、我々、国内法で船舶職員養成をやっているわけですから、船社の求めに応じては、STCW条約のいろんな訓練を、基本は座学ですが、そういったことを修了しているから、「for cadet」、つまり実習生としては修了しています、というような証明をよかれと思って出していたことがあったのですが、一部

それが、神戸大学だけではなくて東京海洋大学もそうですけど、大学がそういう証明を出してはならないという指摘が、公式ではなく電話、メールをベースとした連絡がありました。

こういうことになってくると、我々大学が出せるのは、卒業証書、実習科修了証書ですけど、どこにもSTCW条約のこういった規定で、こうだと書いてないものですし、日本語ですし、基本的には海外で全く通用しないです。

となると、ごくたまの事例ですけど、行政の窓口で、日本国政府として保証するというレターを出していただけると、大変好都合なのです。

海事振興部長

具体的にSTCWのどの項目でしょうか。

公益委員

2章、3章、つまり甲板部、機関部のところですよ。

海事振興部長

具体的には、何を発給しろと言っているんでしょうか。

公益委員

どちらかという、条約に則した授業を受けてきたという証明です。本当は、向こうは多分「修了した」証明が欲しいのでしょうけれども、こちらとしては、卒業していないし、乗船実習科も修了もしていないので「for crew」とか「for seafarer」とは書けないので、「for cadet」と書いてきたところではあるのですけれど。

これは、大学としての公式見解でも何でもございませぬので、委員個人としての質問になるのですけれども、時々そういったことがあって困っています。

海事振興部長

ちなみに、それは相手国ですか、それとも船社、企業ですか。

公益委員

船社からの場合と、あと、ダイレクトに海外船社に就職した卒業生の場合に、向こうで船員手帳等を発行してもらおう際に生じます。海外は何でも証明書の世界です。

結局、10年ほど前にこのような事例があったときは、6章関係が求められ、大学としては登録免許講習でやっているわけですけども、いろいろあって、結局、彼はシンガポールかフィリピンで、自分でお金払って受けて証明書を取り直したということをやったとか。これはうわさ話なので、ちゃんとした証拠を出せと言われてたら、出るものじゃございませぬけど、そんな話を聞いたりもしています。

いずれにしても、海外船社に行く可能性、外国船社、日本でも、国内船社でも外

航に関して言えば、多分そういった証明書1つあるだけでスムーズに進むというところですね。

海事振興部長

先生がおっしゃっているのは、新卒者で卒業後すぐの学生に対してということでしょうか。

公益委員

新卒者で即、の場合もありますし、あとは社船実習の場合があります。

海上安全環境部調整官

学校を修了してないと、STCWの証明書って多分出せないと思います。あとは、船舶職員養成施設として登録を受けてらっしゃるので、事務取扱要領の中にそういったことを1つ埋め込めるというか、学校を卒業すると同時に、政府がそういった証明書を出すか、出せるかどうかになってくるのかなと思います。

公益委員

在学中にとっても、うちは難しいところがありまして、4年で一旦卒業なんですよね。4年で一旦卒業した内容の座学の部分に関しては修了しているわけで、その後の6か月の乗船実習科の部分は別途なので、我々も「cadet」という言い方でやっていました。

いずれにしても、卒業生から問合せがあったときに同じ問題が起こりまして、大体こういう問題は10年に1回くらいでしょうけれど、たらい回しにされるようです。

普通、海外の場合だったら、学校を卒業するなりして、日本で言う修了証書みたいなところを「certificate of 何々、complied with STCW、何章の何々、云々」と書いた紙が1枚あるわけですね。この紙があるかないかだけの問題ですけど。

海上安全環境部調整官

そういうことを養成施設で出せばいいということでしょうか。

公益委員

本当は、今後出せたらいいと思っていて、うちの大学で、学長なり研究科長なりが一筆書けば、それで全て丸く収まるだろうかと、内部で事務的な作業として出せるかどうかみたいなことは話していたことがあったのですが、今回まかりならないという話があつて。

海上安全環境部調整官

海外の船社から、そうなる。

公益委員

今回の場合は、国内船社です。私たちが例年、社船実習のために出していたものをどこかで気づかれて、駄目と。

海事振興部次長

この辺についてあまり知らないですけど、外国人船員は、座学を修了しているというのを、国が証明するようなシステムになっているのですか。日本はそれになってないと。

公益委員

大体、学校が出したものをそのまま重ねていくと、大きなものの証明になったり、海外では大体そうですね。日本だけがちょっと違うんですね。

部会長

そうですね。外国では、認可された講習や訓練・座学などを受けた場合、すべて受講修了証明書を出すことが一般的です。

公益委員

我々からしたら、単なる「講習会修了証明書」と、日本語だとそうなるのですが、全て「certificate」で出している、という感じがします。各学校が、こういう英語の文言だったら私文書的に出していいよと言われれば、それがいいのですけども。国の方でしっかりしたものを出していただいた方が早いのかなと思って、尋ねた次第です。

海事振興部次長

ありがとうございます。

部会長

STCW条約の訓練、教育に関する証明書の発行について、貴重なご意見を賜りまして、ありがとうございました。

ほかに何かございませんでしょうか。

公益委員として、私からは2点申しあげます。

2月7日から11日まで、今のSTCW条約に関係しますが、IMOの会議、HTW8（※人的因子訓練当直小委員会）が開催されるということで、東京で国交省海事局のもとにオブザーバーとして参加させていただきます。

あともう一点、藤丸 徹さんが「日本の船員と海運のあゆみ」という本を出されて、読んでみたら非常によく調査・整理され、今までの経緯や船員の実態を詳細に記述されていて、これまでいろいろな類似の本が出ていたとは思いますが、これは非常に深く考察し、正確に、経緯も含めてさまざまな資料を基にまとめられた本で、優れた著書として、山縣記念財団への推薦に値する著作かと思えます。海事の知識共有と、船員社会のいろいろな過去の局面に関する認識を新たにする上で重要な書物だと思いましたが、ご紹介いたします。

それでは、労働者側から、よろしく申し上げます。

労働者委員

今回はいいです。その前に、前回質問していた保険の関係について、教えていただければありがたいと思います。

船員労政課長

前回の12月の部会で労働者委員から、旧船員保険に関するご質問をいただきましたので、私からご説明させていただきます。

ご質問としては、外航船員の海上勤務と陸上勤務を繰り返される就労形態を例として、平成22年1月1日の制度改正の施行日前に、旧船員保険の被保険者期間と陸上の雇用保険の被保険者期間が交互にある方が、陸上の雇用保険期間が1年以上あった場合には、その前後の船員保険期間が通算されないケースを問題だとおっしゃっていたと理解しています。

これに関して、ご指摘のケースは、保険制度の移行に関わらず、前の制度の場合も、現行制度の場合も、このケースは通算できないことになっていることを先に申し上げておきます。

旧船員保険制度において、雇用保険の被保険者期間を2つの船員保険の被保険者期間を挟む形になっている場合は、先ほども申しましたように、それぞれ別の制度ですので、船員保険から見た場合、その間に挟まれた雇用保険の期間は中断期間になります。

現在の雇用保険の場合は、陸も海も雇用保険制度上は区別されないもので、そういうケースはなくなります。ただ、一般的な例として、離職期間が1年以上ある場合、これも中断期間となります。どちらの例も同じことですが、中断期間が1年以上となっている場合には、この制度のルール上、前後の被保険者期間は通算できないことになっています。

そもそもの失業給付の受給資格が、原則として離職日以前、現在の運用では「2年間に12か月以上の被保険者期間があること」、もしくは「会社の倒産や解雇によって離職される場合は、離職日前1年間に6か月以上の被保険者期間があること」という条件になっていて、この中断期間が1年以上ある方は、これに該当してなくなってくるので、受給資格を満たさないことになります。

したがいまして、雇用保険制度の通常の運用ルールの範疇で対象外となっていることが大前提になります。

その上で、労働者委員の質問4点に戻りますと、質問1が、問題として上げられているケースに関しては、船社が制度移行前のデータ確認において、社保からのデータ確認を怠ったから、こういうことが発生しているのではないかというご質問でしたが、これはそうではなく、通常のルールにおいて通算されないということです。

質問2は、なぜ通算できないのかということでしたが、先の説明のとおり、船社が届出を怠ったことが原因でなくて、1年以上の資格喪失期間に挟まれた前後の船員保険の期間の通算は、今の制度においても、当時の制度においても、通常の運用ルールにおいて通算できないことになります。

質問3が、通算できると見做さないというルールを、その当時、誰も目にするこ
とがない政令で定めたことをどうやって知ればよかったのかという質問でした。ま
ずは、通算できないというルールはこの政令改正によって生じたわけではないとい
うことと、当時この制度改正は大きな出来事でしたので、当時も様々なホームペ
ージや船員関係の業界紙によって、なるべく多くの船員の方々の目に留まるよう
に周知されていたはずだと理解しております。

最後に質問4ですが、船員保護の観点から救済措置があるのかという点です。こ
ちらについては、繰り返しご説明しておりますとおり、1年以上の中断期間を挟ん
だ保険期間は、制度の統合前も統合後も変わらず通算できないということであり、
統合によって給付が受けられないとか日数が減ったケースが想定されないため、こ
れに関する救済という概念は該当しないことになります。

ただ、もし万が一、旧船員保険時代の制度が切り替わる時に、社保庁からのデ
ータの不備や漏れがあったまま移行されたということでしたら、現在においても、
問い合わせて、データの確認や訂正等をしてほしいというご相談をしていただくこ
とは可能です。

以上の回答に関しましては、労働局にも確認しておりますことを申し添えておき
ます。

以上です。

労働者委員

一つ一つ質問ですが、今の説明の中でいくと、離職が前提ですね。

外航船社の在職中は、離職はしてないのですが。

船員労政課長

そうです。

労働者委員

1社にいて、船員の保険、陸上の保険を繰り返す。これを離職扱いという見方を

するのですか。

船員労政課長

離職ということではなく、制度上「中断期間」と考えております。

労働者委員

離職はしてないけど、保険上の離職の扱いになる。

海事振興部次長

平成22年以前は、保険制度が別々なので「中断」だったということです。

船員労政課長

実際に離職されていないのに、という意味では、心外に思われるかもしれませんが、制度としてはその間は「中断期間」という扱いです。

労働者委員

今は大丈夫ですよ？

陸であろうが、船であろうが、同じ会社であれば大丈夫ですよ？

海事振興部次長

同じです。

労働者委員

はい。

海事振興部次長

それと、労働者委員から「海事レポート2021」の42ページ、インバウンド船旅制度に関わる質問もあったと思います。

インバウンド船旅制度は、ご存じの方もいらっしゃると思いますが、外国人観光客、団体の観光客向けの旅客船の不定期航路事業を、通常、海上運送法第20条の不定期の許可を取らないといけないような日数を、第21条の簡易な手続で年間30日まで運航してもいいという制度で、2019年4月から運用されています。

全国で見ると、2019年4月以降、5航路が承認されていると「海事レポート」に掲載されているのですが、これが現在進行形かどうか、また2020年以降のコロナで、外国人観光客はほとんど日本には来られてないですけれども、運用実態があったかどうかというご質問でした。

これにつきまして、本省内航課に問合せをいたしました。この5航路は、北陸信越運輸局が2航路、東北、関東、九州運輸局で1航路ずつ、計5航路が承認されて

いることが分かりました。ただ、運航予定日は、2021年、昨年3月末までで全て終了しているということなので、2022年1月現在、現在進行形の航路はございません。

それと、この航路、2020年春以降は入国制限もありましたので、実績はほぼなかったのではないかと推察されると思いますが、いずれにしても、各事業者の個別の航路の輸送実績は公表されておられませんし、他局の管轄の航路になりますので、神戸船員部会の審議事項の所掌には属さない部分になりますので、運用実態云々に関しては調べることはできません。その点をご理解をお願いいたします。

「海事レポート」に関しては、以上でございます。

労働者委員

続いて、よろしいでしょうか。

今般の2022年4月スタートの船員の働き方改革、海事局船員政策課からの、令和4年の1月17日付けの事業者向け説明の資料は既に見ております。これらを見ていますと、今回の船員法改正等に関する中身で、労務管理責任者及び認定労務管理責任者講習の受講等推奨について、資料の中に出ているのですが、安全統括管理官や運航管理者には資格要件がある。実態として船長が兼務している場合もあって、今回の労働時間の管理は船舶所有者に移管していくということで、こういった資格要件があるものについては船の方へ任せたりで、労働時間管理だけを船舶所有者へもっていくような船員の労働時間の管理であるとしていて、一部改正だけしてしまうと小手先の技のようになってしまったり、船舶の統制上の指揮監督権と合わせてしまうと矛盾が出てくる。一部だけ改正ではおかしくなってしまうと感じますので、今後の、全て労務管理を船舶所有者へ移していくことについて、最終的にどういうふうにご検討されるのか、まずお聞きしたい。

船舶所有者に管理責任を追及していくことについては、何ら反論はないですが、場当たりに一部だけの職務責任を軽減、譲渡してしまうと、船内の規律の混乱を招くおそれがあると考えておりますので、質問をさせていただきました。

次に、この資料の24ページに、労働時間の把握方法として、原則、パソコンやタイムカードによる客観的な記録に移行していくと。現行の時間外記録簿は、客観的とはいえないのかという問題になるのですが、そもそも労務官の監査により運航停止などに陥らないように、船舶所有者と船員が一体となって、国に報告していたと言えども語弊があるのかもしれませんが、虚偽的な報告をしていたものを、今回からは完全にデータ化して管理するという考え方と申しますが、これらは一体、タイムレコーダー化して、改善ができるのかどうか。あくまで客観的という考え方すれば、今の時間外記録簿も客観的だし、タイムカードも客観的でしょう。最終的には労務官の考え方とか監査が徹底されないと、何をしても守られない法改正なのかなと感じました。

これについては、法律だけ改正しても何ら改善はされないわけで、あくまで労務

官による徹底した監査が行われないと改正にはならないのだと思っていますので、若干考えを述べさせていただきました。

次に、本年の1月19日付公示のパブリックコメントが出ております。船舶職員及び小型船舶操縦者法施行規則の一部改正に関する省令（案）について、まずは現状の認識、皆さんと共有したいと考えております。国土交通省海事局は、水産高校卒業生による海技資格の早期取得など人材確保を促進させるため、平成25年4月1日付けで、6級海技免許取得に必要な乗船履歴について2年のところを8か月に短縮。水産高校在学時に3か月の乗船履歴があれば、卒業後5か月の乗船勤務を行うことにより、6級の海技免許が取得できる。また、水産高校専攻科に進学する学生について、3級の海技免許取得に必要な練習船による乗船履歴は、1年6か月のところを1年3か月に短縮の措置が講じられました。

その後、平成29年4月、水産基本計画の閣議決定を受け、令和元年度には、4級海技士資格養成施設の登録のある水産系高校では、水産大学校乗船実習コースにより、通算実質9か月の乗船履歴となることから、口述試験に臨むことができるようになりました。これが現在のあり姿だと思いますが、私個人としてももうろ覚えですので、間違っていれば、また訂正をお願いします。

さて、改正の概要の履歴限定について質問です。4級については、合格後3か月の履歴限定があります。今回の5級の省令（案）には、「6か月に満たない乗船履歴に応じ」とあるので、合格後6か月の履歴限定を設けることになるのかが、1点目の質問になります。

次に、4級と5級では、甲板部では船舶の大きさと航行区域、機関部では推進機関の出力と航行区域などの違いはありますが、これらの履歴限定の期間の差は、どのような考えで設定されたのか、ご説明いただきたい。

個人的な考えですが、履歴限定を与えなければならない経験の浅い者に免許取得を促す国の考え方をお聞かせ願いたい。たかだか3か月から6か月の限定期間や経験で、船長や一航士、機関士の能力を満たすという考え方についても、併せお聞かせ願いたい。

また、当初、水産高校卒業、水産系会社への内定や採用を前提に、水産大学校で乗船履歴を取得、水産庁から助成金があったと思います。こういう建付けで制度が出来たものだと思いますが、4級が軌道に乗った際に、5級を検討するとされていたと思いますので、次回で構わないので、こういった実績をもってして5級に移行していくのかということのご説明をしていただければと思います。

最後に「クイーンビートル」の関係ですが、既に前回船員部会で当局より、3月中に日本籍へ変更する旨の報告がありました。一方で、1月7日には、本年秋頃開業予定の西九州新幹線「かもめ」の海上輸送中の車両を玄界灘の海上で見学する特別遊覧コースの運行を12月23日特許取得済みとする報道がありました。この時点ではまだ外国籍船であり、次から次へと日本籍船の内航や旅客不定期航路事業者が届けを出したかのごとくの対応について、今回1回限りの運航でコロナ禍の会社

の経営に供するとする、大臣の特許許可の理由を教えてください。

これまで3航路の遊覧については大臣特許許可が出ていますが、たった1回の大臣特許許可を出すといった考え方をお聞きしたい。今はまだ外国籍船で、もともと当該社の経営が悪化するおそれがあるから、この運航については大臣特許許可を出す。たった1回運航許可を出して何の経営の安定が図れるのかという考えについてお聞かせ願わないと。日本籍船なら、遊覧の不定期をいくら出しても構わないと思いますよ。でも、まだ今は外国籍船で、3月に日本籍になるからといって、何でもかんでも許可を出すのはいかがなものかなと思いますので、次回でも構わないので、その考え方を教えてください。

以上です。

部会長

ということで、よろしいですか。

海事振興部次長

「クイーンビートル」に関しましては、神戸船員部会で、そういう質問があったことは間違いなく本省に伝えるようにはいたしますけども、申し伝えるだけになってしまうかもしれないです。

労働者委員

特別扱いし過ぎよね。

海事振興部次長

それも申し伝えます。

部会長

労働者の委員の方々、ほかにございませんか。よろしいでしょうか。

(なし)

部会長

それでは、使用者の委員の方で何かございましたら、よろしくお願ひします。

(使用者委員なし)

部会長

よろしいですか。行政からは、いかがでしょうか。

海事振興部次長

あと、最後にプレス資料をつけておりますけど、それについて若干ご説明をいたします。

船員労政課長

まず、本省のプレス資料「海事産業強化法が令和4年4月1日に施行されます」についてです。船員法と船員職安法の改正に関する掲載については、先ほど労働者委員からも触れていただいておりますが、船員法施行令と船員職安法施行令の改正について、令和4年1月4日に公布され、同じく船員法施行規則と船員職業安定法の施行規則の改正については、令和4年1月7日に公布されています、という報告です。

12月の船員部会でお知らせしました、海事局主催の法改正説明会ですが、1月13日から19日の間に4回、オンラインで実施されました。その後、各地方運輸局の主催の説明会が行われる予定になっておりましたが、トップバッターの中部運輸局の主催の説明会は無事実施されたものの、その後続く開催予定分は全て中止になっております。2月16日の神戸運輸監理部と近畿運輸局の共催の説明会も、先日中止の判断となりましたので、来週中にプレス発表を行う予定です。

その中止になった代替案といたしましては、本省ホームページ上に法改正説明の動画を掲載し、質問応答用のメールアドレスを掲載して、それによって送信していただければ対応する、また、既に実施した本省主催の説明会の質疑応答も、ホームページに併せて掲載する形になる予定です。

既にお申し込みいただいている参加事業者の方々へは、個別にご連絡させていただき予定となっております。これは、まだプレスで公表しておりませんが、先行してご報告させていただきました。

また、法改正の説明動画は、既に本省のホームページに掲載されており、ご覧いただくことができます。説明会資料につきましても、労働者委員も既にお持ちでしたが、最初にご説明しました政令・省令の内容や、その他の関連資料等と併せて、海事局のホームページ内に「船員の働き方改革」という特設ページがあり、そちらに掲載されていますので、併せてお知らせいたします。もしURLが見当たらないということでしたら、ご連絡いただきましたら送付させていただきますので、お手数ですが、ご連絡下さい。

次に、神戸運輸監理部の海技者セミナーのプレス原稿ですが、こちらは開催結果となっております。

簡単にご報告いたしますと、12月24日当日は、求職者として来場された方は全部で204名、その内訳としましては、練習船の実習生が168名、練習船以外の学生が27名、いわゆる一般の在職中や求職中の方が9名でした。窓口におきましても、開催日直前まで宣伝いたしまして、監理部のツイッターでも呼びかけて、

他局の窓口にも宣伝の協力依頼をしておりましたが、結果として一般求職者の来場は少数となっています。年末という実施時期も、もしかしたら影響したかもしれません。しかし、一般の求職者の中には、県外からの来場者が複数名いらっしやっただので、僅かながらも宣伝効果はあったかと思っております。

ちなみに、204名という参加者数ですが、直近で行われた令和元年のセミナーでは、本年度の倍以上の海運事業者の方にご参加いただいて実施したのですが、このときの参加者数は229名でしたので、小規模で実施した割には、引けを取らない人数がお集まりいただけたかなと思っておりますことを申し添えさせていただきます。

各ブースでは採用面接に至ったケースはなく、企業説明と質疑応答という形が行われていました。プレス資料にも参加者のお声を掲載しておりますが「事業者と参加者がお互い直接顔を合わせて対話できたことが貴重であった」とするお声が比較的多く、「想定していなかった船種についても認識を深めることができた」、あるいは「会社の担当者の方と面接する練習になった」、「説明を受ける際のポイントが分かった」というお声もありまして、面接の練習のような立場で臨まれた方もいらっしやっただようで、やはり対面形式の説明会は、まだまだ望まれているのかなと実感しています。

以上です。

部会長

要するに、海事産業強化法については、本省のホームページで見てくださいということですね。

船員労政課長

そうです。今、お出しできる資料は、全て本省のホームページからご覧いただけます。

部会長

そのほか、何かございませんでしょうか、

(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、船員部会、2月25日金曜日に開催予定としております。ただ、感染拡大の状況によりましては、ウェブで開催することも可能性がございます。その場合は、

また事前に皆様にメールか電話で連絡を差し上げますので、ご協力をお願いします。
本日は、ありがとうございました。お疲れさまでございました。

部会長

ありがとうございました。