

第190回

近畿地方交通審議会
神戸船員部会議事録

令和6年7月26日

神戸運輸監理部

[第190回 近畿地方交通審議会 神戸船員部会議事録]

1. 日 時 令和6年7月26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) 奥見部会長、櫻庭委員(欠)、湊委員(Web)、石黒委員
(労働者委員) 浦委員、和田委員、中野委員
(使用者委員) 南委員(Web)、加藤委員(欠)、山中委員
(運輸監理部) 岡村海事振興部長、土谷海事振興部次長
熊澤海上安全環境部調整官
(事務局) 中江船員労政課長、江川船員職業安定係長
4. 議 事
 - (1) 管内の雇用状況等について
 - (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190回近畿地方交通審議会神戸船員部会を開催します。部会長、議事進行をよろしくお願いいたします。

部会長

皆様、本日も簡潔な議事運営にご協力をお願いします。

それでは、事務局から委員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

本日は、公益委員1名並びに使用者委員1名が所用のため欠席されておりますが、公益委員1名並びに使用者委員1名はオンラインでご参加されておりますので、本部会は有効に成立しておりますことを報告いたします。

続きまして、配布資料のご確認をお願いいたします。 資料、上から

- ・議事次第
- ・資料1 第189回神戸船員部会議事録（案）
- ・資料2 神戸管内の船員職業紹介等実績（6月分）
- ・資料3 全国の船員職業紹介実績一覧表（5月分）
- ・クリップ留め 神戸船員部会情報
- ・神戸船員部会（第192回～第195回）開催日程（案）
- ・海事レポート2024

本日の資料は以上となっておりますが、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。

最初に、第189回船員部会の議事録の承認について、お諮りします。

お手元に配布されています、「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

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1の「管内の雇用状況等について」に関し、船員労政課長から説明をお願いします。

船員労政課長

それでは、資料2に基づき、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。

6月期の新規求人件数は33件で、前月差+11件、前年同月差▲10件、月間有効求人件数は77件で、前月差▲6件、前年同月差▲42件でした。

新規求職件数は6件で、前月差▲4件、前年同月差▲8件、月間有効求職件数は20件で、前月差▲4件、前年同月差▲18件でした。

ちなみに、新規求職者の平均年齢は34.8歳、月末有効求職者の最高年齢は76歳で、5月に求職された方です。

次に、求人側から見た成立件数は1件、求職側から見た成立件数はなしでした。

詳細は、4ページにあります管内取扱求人者の成立一覧表をご覧ください。

次に6月の月間有効求人倍率は3.85倍で、前月比+0.39ポイント、前年同月比では+0.72ポイントでした。

2ページ目、管内の求人・求職・成立の内訳をご覧ください。

新規求人33件の内訳をご報告します。

職員が28件、部員が5件、船種別では、ケミカル船、コンテナ船、液化ガスばら積船、タンカー船、RORO船、ガット船を含む貨物船が29件、旅客船が2件、練習船を含むその他船舶が2件でした。

甲機別では、甲板部の求人が18件、機関部の求人が13件、事務部の求人が2件、無線部の求人はありませんでした。

次に、新規求職者6件の内訳をご報告します。

職員が3名、部員が3名、船種別では、タンカー船、ケミカル船、ガット船を含む貨物船が4名、旅客船が1名、その他船舶（曳船）を希望する方が1名でした。

甲機別では、甲板部が4名、機関部が2名、年齢構成としては、30歳未満が3名、30歳代は1名、40歳代は1名、50歳代は1名、60歳以上はなしでした。

続きまして、次のページにある新規求職者年代別離職理由をご覧ください。

求職者の離職理由のうち、本人都合は3名、会社都合はなし、乗船中が1名、未経験が1名、その他の方が1名おられました。

5ページにある紹介状況につきましては、後ほどご覧ください。

10ページ、資料2の最後です。

雇用保険失業等給付について、前月末現在の受給者は、なし、6月中の新規受給者もなしで、下段にかかる支給もなく、支給額は0円でした。

次に、資料3をご覧ください。

こちらは、本省海事局が取りまとめた全国の船員職業紹介実績一覧表になります。

全国の船員の5月分の実績は、新規求人件数が1,325件、新規求職件数が217件、有効求人倍率は4.46倍で、前月比+0.16ポイントでした。

簡単ではありますが、説明は以上になります。

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。

(なし)

部会長

ないようでしたら、議題（２）その他に移ります。委員の皆様から何かございましたら、ご発言をお願いします。

公益委員の方、いかがでしょうか。

(公益委員なし)

部会長

労働者委員は、いかがでしょうか。

労働者委員

何点かお話ししておきたいと思います。

第107次FOC・POCキャンペーンを、7月23日から3日間、昨日まで港運同盟と合同で実施しました。7月23日午前10時に大阪港にて、ITF（国際運輸労連）の活動の一環として、ILO海上労働条約で規定されている船員の権利などについて説明するために入港中のFOC船に乗船を求めたところ、会社、と、船長の命令とする乗船拒否が行われました。

直ちに、大阪支部は近畿運輸局海事振興部船員労政課長宛てにPSC情報として出動を要請しましたが、対応できないとの回答に終始しました。この活動の事前通知については、7月12日付で神戸運輸監理部長にも文書にて行っております。

7月23日の午後以降、ポートアイランドに入港予定であったので、船員労政課長対応の下、外国船舶監督官に相談に伺ったところ、問題は共有するが対応できないとの回答が行われました。

7月24日の11時20分に同船に訪船を行いました。荷役が行われているにもかかわらず、前日の大阪港同様に舷梯を巻き上げる危険な乗船拒否が行われました。改めて、外国船舶監督官に相談に伺いましたが、不在のため、船員労政課を介して運輸監理部長宛て、ポート・ステート・コントロールの出動要請書を提出したところでした。

この海運事業者は30隻以上の外国船を所有している会社で、所有する船舶には外国人船員、主にフィリピン人船員が多く乗船しています。当該事業者は、この船員に対し強力な圧力をかけ、労働組合と乗組員との話合いの機会を奪うため、船員の上陸を禁止し、船員の基本的人権や団結権を著しく侵害しています。また、労働

組合と乗組員との話し合いの機会を奪うだけでなく、入港時には下船用の舷梯を巻き上げ、私たち労働組合と乗組員との接触を妨害しています。このような行為は、海上労働条約、ILO 87・98号条約が保障する団結権の保障並びにISPSコードの序文10において保障されている精神に反しています。

また、2010年5月27日付、ILO 海上MSC/Circ.1342で、労働組合が船舶にアクセスできるようにすることが求められているにもかかわらず、労働組合と船員との接触を会社が意図的に絶っています。荷役労働者の緊急離船などの命を守る行為を阻害するばかりか、労働者の団結権を保障した日本国憲法やILO、団結権保障条約にも反する行為であり、世界的にも許される行為ではありません。

これまでも近畿運輸局や神戸運輸監理部に対しては、ポート・ステート・コントロールの出動要請を行っています。今なお、乗船拒否が行われています。問題を共有しているのであれば、なぜこのような危険な行為がなくなるのでしょうか。何ら改善がされないのでしょうか。ポート・ステート・コントロールの出動要請書とは、寄港国検査とは何なのか問われていると思います。

外国船舶監督官も予定があり、緊急出動できないのは仕方がないのかもしれませんが、既に2006年、海上労働条約(MSC)の批准に伴う船員法改正が行われ、平成25年3月1日から施行されています。外国船舶監督官が業務を遂行していただきますよう強くお願いしておきますので、どうぞよろしく願いいたします。

あと、何点か続けてよろしいか。

部会長

続けて、大丈夫です。

労働者委員

さて、第183、184回の近畿地方交通審議会神戸船員部会、令和5年12月22日、令和6年1月26日において、JR九州高速船株式会社の処罰に関する報道について質問を行いました。

これは、令和5年2月11日、釜山から博多へ航行中の「クイーンビートル」が、船体クラックによる船体への浸水があったにもかかわらず、応急処置のみを行い、国への報告を怠った上、必要な臨時検査を受けずに航行していたこと、また、事故発生に対して適切な報告体制が機能しなかったことなどに関して、同社などに対する処罰について、1つは、輸送の安全の確保に関する命令及び船舶安全法違反に対するの同社並びに運航管理者への罰金刑以外の何らかの処分、処罰等があれば、その内容を知りたい。もう一つは、輸送の安全確保に関する命令によって具体的に何が課せられたのか、この2点を質問し、分かる範囲で回答を求めたところ、海事振興部次長からは報道されている内容以外の処罰がないとの報告がありました。

あれから半年が過ぎ、令和6年5月30日、再び浸水によりドッグでの修理を終

えた7月11日に運航を再開、翌12日には、5センチのひび割れを初め、複数のひび割れを発見。12日に修理の後、九州運輸局の臨時検査を受け、13日から通常運航を開始されたことが報道されています。

多くの命が奪われた知床の事故を受けて、昨今、様々な法律改正が求められる一方で、度重なる浸水対応とJR九州「クイーンビートル」の運航再開に向けた国土交通省の対応が早く、なぜ運航見合せを繰り返すJR九州に対して、これだけ迅速な対応を行うのか、甚だ疑問であります。

また、同様に、7月5日、大分では、この秋に就航予定のホーバークラフトが操縦訓練中に四度目となる接触事故を起こしています。この事故で、船体右側が幅1.8メートルほど破損したことが報道されています。前日の4日に大分第一ホーバードライブは、大分市と大分空港間で1日7往復半の15便の運航ダイヤを発表したばかりで、今後、行政においては、2回目、3回目はフェンスをなぎ倒しただけであり、事故ではなく、習熟の問題と発表する事業者の認識の甘さや運航開始における許認可の申請について、その真意が問われるものと思いますが、人命を軽視しない対応をお願いしておきます。

そもそも乗組み基準の特例とは、「第20条 国土交通大臣は、船舶が特殊の構造または装置を有していること、航海の対応が特殊であること、その他、国土交通省令で定める理由により、乗組み基準によらなくても航行の安全を確保することができる」と認められる船舶については、所有者の申請により、乗組基準によらないことができる。

2. 国土交通大臣は、前項の許可をするときは、当該船舶に、その指定する職の船舶職員として乗り込ませるべき海技士の資格を指定して行うほか、船舶の航行安全を確保するために必要と認める限度において、条件または期限を付し、及びこれを変更することができる」と、船舶の航行安全を確保することが大前提となっております。

これまで4回の事故については、4名定員のところ、第20条特例を前提とした3名運航が行われていたと聞き及んでいます。国土交通省として、なぜ船舶航行の安全が確保できていない段階で20条特例の許可を与えているのかお聞きしたいと思いますので、また分かり次第、教えてください。

これは質問でした、最後です。

今日の資料にもあります、インバウンド船旅振興制度の廃止について。本件は、コロナ禍以前に国土交通省が主体となって、訪日外国人旅客数を2020年に4,000万人という目標を掲げ、2016年より3年間、船旅活性化モデル地区を設定し、試験的に運用を実施。2019年より、インバウンドを前提としたサービス基準や安全を度外視した新規参入まがいの不定期航路事業者制度が弾力的に運用されたといっても過言ではないと思っています。

また、2021年には、兵庫県より国に対して、ベイエリアの活性化に向けた海上交通の充実と称し、大阪・関西万博の全ての期間中に対応できるよう、これらの

弾力的運用を30日から180日に延長を求めるため、令和4年度の国の予算編成などに対する提案が行われました。これらの提案は、無秩序、無責任な運用と引き換えに安全が損なわれることや、島々を初めとする既存航路への存続問題を誘発するなど、島民や住民の安心と安全が脅かされることが心配されました。

観光庁発表の訪日外国人旅客数は、本年4月までの累計で1,000万人を超えていることから、このまま推移すれば、2016年当時の目標は達成する見込みであります。近年、円安の影響で増え続ける外国人観光客により、観光地や住民の生活に過度に悪影響を与えるオーバーツーリズムが各地で問題となっています。今般の廃止という表記にもかかわらず、その内容を見てもと、背景としてインバウンド船旅振興制度を見直す必要があるとなっています。

廃止なのか見直しなのかという質問と、この間、神戸運輸監理部管轄で、この5年間の実績について、また分かれば教えていただきたいと思えます。

以上になります。

部会長

今の質問等で、答えることが可能な箇所があればお答えをいただき、持ち帰るということであれば、次回の船員部会で回答するということがいかがですか。

労働者委員

次回でも構わないです。

船員労政課長

第107次FOC・POCのキャンペーンに関して、まず私からお答えさせていただきます。

私ども船員労政課としましては、今回、提出いただいた「PSC情報」に関しまして、MLC5.2.2規則「陸上における船員の苦情の取扱いに係る手続」については、「船員からの苦情」しか受け付けることはできませんが、いただいた情報は、本省海事局船員政策課に報告させていただいております。

また、出動要請に関しまして、船員労政課としては、所掌上、現地に赴く権限はございません。

私からは以上となります。

次に海上安全環境部、お願いします。

海上安全環境部調整官

海上安全環境部調整官です。

PSC業務は海上安全環境部の所掌業務でありますので、私から一定、御報告とどうか、お願いにはなりますけど、説明させていただきます。

PSCの実施の可否につきましては、PSC実施要領等によって対応していると

ころは承知をしておりますけど、私の今の職制上、P S Cとも直接関わっていない関係上、要領の詳細までは、実は把握できておりませんので、今回の件につきましても、労働者委員からP S Cに直接行ったけど、当日不在であったということでもありましたので、改めてP S Cに直接、お話しいただければと思います。

それにつきまして、P S Cも現場業務でもあり、不在の場合も多々ありますので、できれば、前もってアポイント等を取っていただければ対応するとP S Cもおっしゃっていましたので、よろしくをお願いします。

また、本日の部会でお話があったことにつきましては、改めて、私からP S Cには必ずお伝えさせていただきますので、よろしく願いいたします。

労働者委員

どうぞよろしくをお願いします。

一言だけ言わせていただきたいのは、これまでもポート・ステート・コントロールについてはお願いをして、是正を求めているわけです。今回も港運同盟の方、要は陸上の荷役の方と一緒に訪船活動をしております。その中で、実際に荷役をしているのです。荷役をしているのにもかかわらず、その人たちに何かあったときに退船する。それを巻き上げて、逃げられないようにしてまで乗船拒否をする。そういったことについて、特に対応していただきたい。

この会社の船舶は定期的に神戸に入っています。それこそ、1週間、2週間後にはまた入ってきます。だから、ポート・ステート・コントロールを。要請時に行けないのは仕方ないです。それは、監督官も業務がありますから、行っていただきたいと言っても、対応できないのは分かりますけど、何年もたってもこういった行為を行うことについては、ぜひとも局で指導してください。

あくまでも日本船社が関わった船舶ですので、十分対応できると思いますので、局が介入して、そういった危ない行為はしないと、ぜひともお願いしていただければとお伝えください。どうぞよろしくをお願いします。

海事振興部次長

インバウンド船旅振興制度の関係のご質問ですが、見直しなのか、廃止なのかについては、令和7年度から廃止は決定しているようです。ただ、既存の事業者若しくは今年度中に人の運送をする不定期航路事業の届出をされた事業者がこの制度を活用する内容の事業計画を提出している場合は、令和7年度中に実施する計画に関しては認められる、という内容に対するご意見をいただきたいというパブリックコメントになっておりますので。

安全面のことを重視されるようなご意見はごもっともだと思います。ですから、安全に関する確認の部分に関しても別途、知床遊覧船の事故のこともありましたので、運労官が慎重に検査した上で、実施されることになっております。決して安全を度外視しているわけではございませんので、その部分は強調させていただきます。

労働者委員

1つだけ質問です。個人的なイメージですけど、ART SETOUCHIが特にこれに関わったと思いますけど、神戸の運輸監理部管轄で、ART SETOUCHIに関係する島はないですね。

海事振興部次長

関係する島はありません。ただ、そこに旅客を運送する航路を届け出ている事業者はあったと思います。

労働者委員

要は、この5年間にこれに関わったような業者があれば。

海事振興部次長

インバウンド船旅振興制度でしょうか。

これに関しても、神戸運輸監理部管内では実績はありません。

その他のご質問の部分に関しては、もう一度、頂いた内容に関して、確認して必要な部分は後日に回したいと思います。

労働者委員

どうぞよろしくお願いします。

部会長

あと、使用者委員の方、何かありますでしょうか。

使用者委員

前回、労働者委員から、前回の議事録の6ページの中で、運航管理者の問題を挙げたと思います。現時点では地方局には下りてない。ただ、実際、運航管理がこれで改善されるのかどうか、私、使用者側としてはものすごく不安です。

というのは、運航管理者はある程度経験もあれば、何年間の経験があって、会社がある程度認めた者で、運航管理者。それには、乗組員とのコミュニケーションが当然あります。だから、状況、健康状態も分かった上で、今日の天候なら運航できるかどうか、その辺まで分かった上で運航管理をしていく。

知床の事故は極端な例です。だから、極端な例から全国にこれを広げてもらっていいのかどうか、私ら使用者というか、実際、会社として運航管理者をやっている中で、甚だ疑問に感じているところなので、その辺は海事局にもう一度、実態を伝えてもらえればなというのは、ちょうど労働者委員が、この運航管理者、じゃあ1年ぐらい事務して、運航管理できるのか。陸上の安全運転管理者と、運航管理者、全く違うんだと、もう一度考えていただければというのが意見としてあります。

以上です。

海事振興部次長

ご意見ありがとうございます。

部会長

使用者委員の方、他にないでしょうか。

(なし)

部会長

行政はいかがでしょうか。

海事振興部次長

前回の船員部会で労働者委員から、旅客船事業者の運航管理業務、船員労務監査者に関するご質問と、監理部管内の旅客船以外を含む監査船舶数に関する質問がございましたので、それに関しまして、海上安全環境部調整官から回答をいただきます。

海上安全環境部調整官

海上安全環境部です。前回、ご質問いただきました2点だと認識しております。それぞれにつきまして、ご回答申し上げます。

1点目の一般旅客、不定期を問わず、これら全ての会社の船舶に運航管理業務や船員労務監査が行われているかというご質問をいただきました。

これにつきましては、運航労務監理官の監査が、従前より国土交通本省及び各地方運輸局におきまして、年度ごとに運航労務監理官監査基本方針を策定しております。それに沿って監査の優先順位をつけることによって、計画的かつ効果的に船舶監査及び事業所監査を実施しております。

旅客船事業者につきまして、特に神戸管内につきましては、一般定期、旅客定期を問わず、夏休み前の夏季多客期の旅客船安全点検でありますとか、年末年始の安全総点検などの訪船を通じて、実施していることを申し上げさせていただきます。

また、令和4年12月の知床遊覧船事故対策検討委員会から報告されました、旅客船の総合的な安全・安心対策によって、地方運輸局の監査体制の強化もうたわれておりました。令和5年度から運航労務監理官が増員され、監査体制も強化をしておるところを申し上げます。

2つ目の質問です。神戸運輸監理部管内における、旅客船以外を含む監査船舶数と運航労務監理官の人数をご質問いただきました。

まず、地方運輸局ごとの監査件数につきましては、これにつきましては非公表と

されておりますので、神戸管内の監査隻数については、この場で申し上げることはできないことを、まずご理解いただきたいと思います。

参考までに、国土交通省が先日公表しました、令和5年度の全国の船舶及び事業所に対する監査件数が公表されておりました、全国で海上運送法もしくは内航海運業法に基づく運航管理監査につきましては、船舶と事業所を合わせて3,898件、船員労務監査につきましては、船員法に基づく船員労務監査につきましては4,993件が公表されております。国土交通省のホームページを見ていただきますと「数字で見る海事2024」が公表されておりますので、また、そちらもご参照いただければと思います。

また、令和5年度の神戸運輸監理部管内の運航労務監理官の人数ですが、本局、姫路を合わせて昨年度は10名配置しております、そこで監査体制を構築して実施している状況です。

質問に対する回答としましては、以上となります。

労働者委員

1つ聞きたいですけど、今言われた監査については、全社行っているということ。

海上安全環境部調整官

一般旅客定期航路事業者と、旅客不定期航路事業者です。

労働者委員

全社、満遍なくやっている。

海上安全環境部調整官

はい。

労働者委員

ありがとうございます。

海事振興部次長

引き続きまして、事務局からの報告がございます。

「船員の最低賃金改定に向けた現況」のご報告です。

中央の動きとしまして、国土交通大臣権限による船員の最低賃金改定については、7月25日の交通政策審議会海事分科会において諮問されたという情報が入りました。

神戸運輸監理部におきましても、中央の動きを見つつ、8月初旬に近畿地方交通審議会に対し、最賃改定にかかる諮問を行う予定です。官報公示、最低賃金部会の委員任命手続きを経て、昨年同様に10月の「漁業」から順次、内航・旅客とそれぞれの最賃専門部会を開催させていただきたいと考えています。

船員部会委員の皆さまには、手分けして各専門部会委員としてご出席・ご審議をお願いし、12月の神戸船員部会において答申案の議決を目標として調整を進めたいと思います。その後、年内を目処に近畿地方交通審議会に報告、同審議会会長より答申をいただいた後、今年度内の「発効」を目指すスケジュールで手続きを進めてまいりたいと思います。ご理解・ご協力のほど、よろしくお願いいたします。

次に、船員部会資料について簡単にご説明をさせていただきます。
現在、募集中のパブコメが2件ございます。

1件目は、先ほど労働者委員からもご質問があった「「インバウンド船旅振興制度」の廃止について」です。

先ほどの話題にもありましたとおり、「インバウンド船旅振興制度」につきましては既に廃止するという方針が決定しておりますが、その経過措置期間中の取扱いについてご意見を求めるものです。

2件目は「海上運送法等の一部を改正する法律の一部の施行に伴う国土交通省関係省令の整備等に関する省令案について」です。

昨年5月公布の改正海上運送法のうち、「人の運送をする船舶運航事業」を届出制から登録制への移行については、公布後2年を超えない範囲内において政令で定める日から施行とされておりましたところ、今般、同法施行規則等について所要の規定の整備を行おうとするものです。

続いて、本省海事局のプレス発表3件と、神戸運輸監理部のプレス発表4件について添付しております。

この中で、7月16日にホテルオークラで開催した「『海の日』国土交通省海事功労者等表彰式典」では、三官署で全99名、このうち神戸運輸監理部関係では大臣表彰と監理部長表彰合わせて3社61名が受賞されました。なお、神戸運輸監理部長表彰海事功労の部において、使用者委員1名が受賞されましたことをご紹介させていただきます。また、当日お忙しい中ご出席くださいました部会長、労働者委員1名、使用者委員1名におかれましては、ありがとうございました。また、マリンエキスパートの船員部門の表彰候補者の選考につきましても、専門部会メンバーとして労働者委員1名、使用者委員1名にご協力いただきました、ありがとうございました。

最後にもう一点、事務局より提案及び連絡をさせていただきます。資料と一緒にお配りしております、令和6年9月から12月の船員部会開催日程案をご覧ください。

従来から基本的な開催日としている第4金曜日以外に、今回のご提案の中で、9月は第4木曜日の26日、12月に関しましては第4水曜日の25日をご提案させていただきます。

今、ご覧いただきまして、皆様のご都合はいかがでしょうか。現時点で、出席できない日があるようでしたら、お聞かせください。

(ご意見あり)

では、皆様のご都合が全て反映された変更ができるかどうかは分かりませんが、最低限、開催時の出席条件に見合うような形で、見直しが必要かどうかも再度確認をさせていただきたいと思えます。

ちなみに、本日、ご欠席の公益委員と使用者委員にも事前にご意見を伺っており、若干ご意見をお預かりしておりますので、そちらもあわせて、再度調整いたしますので、こちらの事務局に一旦預からせていただきます。

では、長くなりましたが、事務局からは以上になります。

部会長

ただ今、事務局から船員部会情報の説明につきまして、委員の皆様からご意見等がありましたらお願いします。

(なし)

部会長

なければ、進行を事務局にお返しします。

海事振興部次長

部会長、議事進行をありがとうございました。

次回の船員部会は、8月23日(金)15時30分からこの場で開催しますので、よろしく願いいたします。

それでは、本日の部会は、これにて終了とさせていただきます。

ありがとうございました。