

第191回

近畿地方交通審議会
神戸船員部会議事録

令和6年8月23日

神戸運輸監理部

[第191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8月23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、淵委員、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、加藤委員、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191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、全員ご出席いただいております、本部会は有効に成立しておりますことをご報告いたします。

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190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（7月分）
- ・資料3 全国の船員職業紹介実績一覧表（6月分）
- ・船員最低賃金関係資料
- ・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（修正案）

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190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。

7月期の新規求人件数は34件で、前月差+1件、前年同月差+6件、月間有効求人件数は82件で、前月差+5件、前年同月差▲36件でした。

新規求職件数は4件で、前月差▲2件、前年同月差▲7件、月間有効求職件数は18件で、前月差▲2件、前年同月差▲17件でした。

ちなみに、新規求職者の平均年齢は42.3歳、月末有効求職者の最高年齢は55歳で、7月に求職された方です。

次に、求人側から見た成立件数はなし、求職側から見た成立件数は1件でした。

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7月の月間有効求人倍率は4.56倍で、前月比+0.71ポイント、前年同月比では+1.18ポイントでした。

続いてページ数2ページ目、管内の求人・求職・成立数の内訳をご覧ください。

新規求人34件の内訳をご報告します。

職員が29件、部員が5件、船種別では、ケミカル船、液化ガスばら積船、タンカー船、ガット船を含む貨物船が24件、旅客船はなし、その他船舶が9件、漁船が1件でした。

甲機別では、甲板部の求人が16件、機関部の求人が17件、事務部の求人はなし、無線部の求人が1件でした。

次に、新規求職者4名の内訳をご報告します。

職員はなし、部員が4名、船種別では、貨物船が1名、旅客船が1名、警戒船を含むその他船舶を希望する方が2名でした。

甲機別では、甲板部が3名、機関部はなし、事務部（司厨）が1名、年齢構成としては、30歳未満が2名、30歳代はなし、40歳代もなし、50歳代が1名、60歳以上は1名でした。

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2名、会社都合が1名、乗船中の方が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、7月中の新規受給者もなしでした。

下段に記載があります就職促進給付につきましては、失業給付の待機期間中に就職された方に再就職手当として、384,048円を支給しました。

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6月分の実績は、新規求人件数が1,230件、新規求職件数が243件、有効求人倍率は4.55倍で、前月比+0.09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。

労働者委員

1枚目の求人数、求職数について、令和6年7月、令和5年7月から見たら36件少ない。これって、去年、同じ会社が同時に何パターンも出したときに求職の数が多くなるという話あったじゃないですか。36はそのパターンなのか、求人が落ち着いてきたのか。

船員労政課長

一つの会社が一度に複数の職種・人数を求人し、増減するケースもあるのですが、最近、求人が少し減ってる傾向にはあるのかと思います。

労働者委員

少し減ってるということは、船員さんの動きが落ち着いたのか。

船員労政課長

短期間の数字なので、はっきりしたことは言えませんし、波はあります。

8月については、求人・求職共に増えているように思います。

ただ、一度に複数の職種・人数を求人される会社が数社あると、ある程度の増減には響くと思います。

労働者委員

分かりました。

部会長

よろしいでしょうか。

(なし)

部会長

ほかにないようでしたら、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

労働者委員の方、いかがでしょうか。

労働者委員

先ほど承認されました、第190回近畿地方交通審議会神戸船員部会議事録について、確認をお願いしたいです。7ページの船員労政課長の発言について、MLC 5.2.2の規則上、船員の苦情しか受け付けることができない。情報については本省に報告とあります。

ポート・ステート・コントロール情報としたポート・ステート・コントロールの出動要請書はこういうものですが、何の効力もないので、今後、要請には及ばないという解釈でいいのか、船員の苦情であれば船員労政課が受け付けていただけるのか、今回のポート・ステート・コントロール情報、出動要請は船員労政課に同行はしていただいたのですが、海上安全環境部の外国船舶監督官を経由して、神戸運輸監理部長に要請したものでもありますし、今後は本省の海事局船員政策課が対応していただけるという理解でいいのかを確認しておきたいので、日を改めてのご回答でも構いませんが、お願いしたいと思います。

部会長

行政のほう、本日回答できるでしょうか、それとも持ち帰り、次回に。

船員労政課長

一部の回答になるかもしれませんが前回の議事録にあるとおり、MLC 5.2.2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、窓口は船員労政課になりますが、船員からの苦情でなければ受け付けることはできません。

ただ、いただいた「PSC情報」について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。

労働者委員

本省に上げるということは、本省が対応するという事。

海事振興部次長

違います。

船員労政課長

情報提供として、報告させていただいております。

労働者委員

実際に課長にご同行いただいて、監督、技官はおられなかったのですが、少しお話しときますと港運同盟の荷役の方も一緒に行動をしている中で、タラップを巻き上げて乗船拒否するような内容だったので、そういったことのないように伝えてくれ。前回の話だけど、そういった内容についても、本省へお話したほうがいいと

いう話。

船員労政課長

その件に関しましては、所掌上、船員労政課では判断いたしかねます。
P S Cを実施するしないを含め、外国船舶監督官の判断になります。

労働者委員

我々としては、出動要請で要請書を出させていただいたけど、船員の直接の苦情でないので、要請には従えないという考えですね。

船員労政課長

はい、そうです。

労働者委員

垂れ込み制度はない。

船員労政課長

(MLC 5. 2. 2規則については、) そうなります。

部会長

今のは、こちらから本省に上げて、その件数とかが多かったら、もしかしたら内容によっては、本省が対応することもあるということになるわけですか。

船員労政課長

それは、私共では判断しかねます。あくまでも情報提供として報告しております。

労働者委員

舷梯巻き上げて、仮に荷役中の話もしましたように、荷役中なのです。港湾労働者が実際に船上におられて、もし、何かあれば船外へ脱出経路の舷梯を巻き上げて、脱出できない状況はどういうふうに判断されるのかとなってくると思いますが、それはどこがどういうふうに判断する。

船員労政課長

その件につきましては、前回、海上安全環境部調整官よりお伝えしましたとおり、外国船舶監督官に直接お話いただければと思います。

労働者委員

次回でも、聞いていただいて、回答していただければありがたいですけど。でき

れば、記録に残しておかないと、今後、どういうふうに我々も申請していいのか、対応の仕方を考えないといけないところになってくるので。

特に、神戸におかれましては、外国人のP S C官の船上実施訓練も実施するようですね。土地柄でありますし、外国人のP官の養成もするようなところで、実際に舷梯を巻き上げるような、命にも関わるような問題をどう扱うのかというのは大きな問題だと思いますので、ぜひとも管内で考えて、お話しいただければなど。次回でも構いませんので、それについてはご回答を願えたらなと思います。どうぞよろしくお願ひします。

労働者委員

本来、P S C情報、出動要請書で、こういう内容が明らかになると情報提供するので、神戸運輸監理部長宛てに。本来、部長名で、何らかのリアクションなり、回答があってもいいんじゃないですか。言いましたように、定期的に入ってくる船なので。その後、P官が査察した結果こうだったとか。普通、そうあるべきじゃないですか。

部会長

P S Cの判断がどこまでかなどについて、次回までに行政のほうで確認できることを、次回、報告してもらおうということによろしいですかね。

労働者委員

はい。

部会長

労働者委員の方、ほかにはありますか。

労働者委員

また、最賃の説明はまた後であるのでしょうか。

海事振興部次長

はい。

部会長

使用者委員の方はいかがですか、ないですか。

(使用者委員なし)

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、労働者委員からの船舶職員及び小型船舶操縦者法第20条特例許可に関するご質問について、ご回答いたします。

船舶職員及び小型船舶操縦者法第20条の「乗組み基準の特例許可」は、船舶が特殊の構造又は装置を有している場合や、航海の態様が特殊な場合、入渠または修繕のために係留している場合などの事由により、通常の乗組み基準による船員配乗をしていなくても航行の安全を確保できると認められる場合等について、船舶所有者からの申請によって許可されるものでございます。

これらの条件に該当する船舶について、申請があれば、要件に沿って審査され、航行の安全を確保するために必要な条件等を付して許可されます。当該条件の内容は、船舶職員の減員や海技士資格を軽減しても航行の安全が確保できるものとして、本省を含む関係機関において検討・審議がなされたものでございます。

今回の事故の原因に関する情報は持ち得ておらず、乗組みの軽減との関係の有無は所管部局でなければわかりませんが、適切な指導等がなされているところであると考えております。

引き続きまして、事務局からの報告として、神戸運輸監理部長権限の船員の最低賃金改定にかかる手続きの進捗状況について、お手元の船員最低賃金関係資料をご覧いただきながらご説明いたします。

前回の船員部会でもご報告いたしましたとおり、国土交通大臣から交通政策審議会会長に対し7月24日付で諮問され、これを受けて、神戸運輸監理部長権限の船員最低賃金の改正にかかる調査・審議が必要と判断し、8月2日付で運輸監理部長から近畿地方交通審議会会長に対して諮問、8月19日付で近畿地交審会長から神戸船員部会長に対し、調査・審議を付託されました。

これにより、最低賃金法第37条第2項に基づき最低賃金専門部会を設置することとなり、現在、事務局において、内航・旅客・漁業の3部門の専門部会の臨時委員の任命手続きに入っております。

また、船員最賃改正の決定について調査審議を行うにあたり、関係船員及び関係使用者の意見聴取の公示については、8月20日に本省に依頼したところです。なお、官報掲載日は9月6日の予定で、意見徴収期間は15日以内です。

各部門の最低賃金専門部会を開催するのは、例年と同様、10月以降になります。日程調整のため、皆さまには度々で恐縮ですが、来週、お手元の調査票データをメール送信いたしますので、大変恐れ入りますがなるべく早めのご提出にご協力いただけますようお願いいたします。

労働者委員

最賃の説明がありましたので、労働側の考え方を申し上げさせていただきたいと思います。

さて、7月24日に総務省より、日本の人口は1億2,488万人あまりで、昨年より約53万人減との報道がありました。都道府県別の人口総数で、兵庫県は5,426,863人と7番目に多い県となっています。一方で、亡くなった人が生まれた人を上回る自然減が、北海道に次いで2番目に多い41,471名だそうです。

このように我が国の慢性的な人手不足が伺える中、7月24日に中央最低賃金審議会の小委員会は、最低賃金の目安を全国平均で時給1,054円にすることを決定しました。10月には、兵庫県においても1,052円での審議会で決定されていくような運びになっております。

あくまでも机上の空論にはなりますけど、1年間は、うるう年込みで考えると365.25日になります。週休2日は年間104.36日の休日と考えられます。残りの260.89日が労働日であり、1か月当たり21.74日の労働日となります。容易に、1か月当たりの労働時間は174時間であることと考えることができます。

一方で、人手不足の現状で、アルバイトの時給実態は1,300円から1,500円と言われており、様々な企業で労務問題や倒産が浮き彫りとなってきています。

物流の2024年問題の中で、一般のアルバイト時給でさえ1,500円で、174時間働いたのなら261,000円が見え隠れする中で、神戸の内航鋼船運航業及び木船運航業の部員は192,800円であり、職員でさえ244,200円であります。どうやって海上へ優秀な人材を呼び込むのか、大きな課題であります。

ここから近いガソリンスタンドのアルバイトに話を伺ってみました。なぜ、この夏の暑い過酷な条件下、ここで働くのかの問いに対して、彼女は大学生で、時間帯によっては1,300円から1,500円になる好条件だからと笑って答えてくれました。

賃金だけがその産業の魅力ではないとは思いたいのですが、陸上の労働者の労働環境とは異なり、海上という孤立した状況で、かつ船舶という閉鎖された労働環境に身を置かれ、その航海にあっては船内に長時間拘束される生活の場でもあります。我々は、このような海上労働の特殊性を踏まえ、賃金の在り方について考えなければならぬと思います。

海上の最低賃金の改正状況は、これまでも陸上の改定状況以下の水準で推移していることを正しく認識しておく必要があることを労働側より提言しておきたいと思っております。どうぞよろしく申し上げます。

部会長

使用者側は、この最低賃金の何かご意見等ありますか。

(使用者委員なし)

部会長

続いて、その次の議題、資料について説明していただければと思います。

海事振興部次長

続きまして、部会資料について簡単にご説明させていただきます。

現在、募集中のパブコメが1件ございます。船舶職員及び小型船舶操縦者施行規則の一部を改正する省令案で、こちらは小型船舶操縦士国家試験の受験に係る各手数料の金額の改正に係るものについて、意見を聴取しているものでございます。

続いて、本省海事局プレスの2件と神戸運輸監理部プレスの1件を添付しております。

1件目が、海上輸送の安全に関わる情報の令和5年度の公表になります。

事業者が安全に係る事項の透明性を向上させ、輸送の安全の確保に対する意識を高め、海上輸送の安全確保を図ることを目的としまして、令和5年度に地方運輸局等で実施された運航管理監査の結果が公表されています。これは例年公表されているものですが、ここには、監査状況のグラフのページのみ添付しております。

ホームページ上では、安全確保命令並びに行政指導に係る事項も公表されておりますので、ご紹介だけさせていただきます。

2件目は、海上運送法に基づく指定試験機関の募集についてです。

同法の改正によりまして、令和7年度から開始される安全統括管理者試験、運航管理者試験の指定試験機関を公募するという内容になってます。こちらの公募要領の中に、国が想定する試験問題のイメージとなるものが示されておりましたので、あくまで参考ですが添付させていただいております。

次に、神戸運輸監理部のプレスリリースで、但馬地区漁船の訪船安全点検を実施について、海上安全環境部調整官からご説明してもらいます。

海上安全環境部調整官

海上安全環境部調整官です。私から、但馬地区の漁船のプレスリリースの件について、簡単にご説明させていただきます。

但馬地区の漁船訪船につきましては、従来、毎年9月から1か月実施しております船員労働安全衛生月間、この活動の一環といたしまして、沖合底びき網漁業の解禁が9月ですので、その解禁前に一斉点検を実施しているところであります。本年につきましても、21日から本日まで日本海地区の各港でもおいて訪船点検を実施したところです。

また、本日の部会資料には間に合いませんでしたけど、神戸地区及び姫路地区におきましても、9月2日の月間開始式を皮切りに、安全衛生月間の期間中に訪船活動や船員の無料健康相談など、船員の災害防止、健康確保に向けた活動に取り組む予定でありますので、ご理解とご協力のほどをよろしくお願いいたします。

簡単ですが、以上です。

部会長

ただいま、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。

労働者委員

香住、柴山、浜坂、諸寄、津居山あるじゃないですか。兵庫県の日本海側で支所は、これ以外になかったですか。但馬と浜坂の漁協が2つあると思うんですけど、支所ってこれだけですか。諸寄が一番西でしたかね。

海上安全環境部調整官

国土交通省が所管している船員法、船員労働安全衛生規則の適用を受ける漁船が所属している支所の一番西が浜坂漁協の諸寄支所です。

労働者委員

日本海側の支所はこの5か所ですね。

海上安全環境部調整官

そうです。

労働者委員

了解です。

部会長

1点だけ、私からいいですか。

作業用の救命胴衣の着用がありまして、作業用の救命胴衣は、昔、ベストのようなものを着用していると思いますけど、今、ベルト式か何かになってるんでしょうか。

労働者委員

ガスボンベになった。

部会長

そうですよね。

公益委員

膨張式もあります。

部会長

今は、この着用はどれを案内してるのですか。

公益委員

検査マークを受けているやつでしたっけ。

労働者委員

そうです。

公益委員

いわゆる桜マークですね。

部会長

ベスト式救命胴衣ですか。

労働者委員

いろいろだと思いますけど。

海上安全環境部調整官

どの作業救命衣を導入するかによって、昔はそれぞれで決めてらっしゃいますので。ただ、先ほど公益委員のおっしゃられたとおり、私ども、国の型式承認を受けた救命衣を必ず準備して、着用することにはなってます。

部会長

確かに救命胴衣が暑いとか、重たいとかいろいろあって、それで着用しない方がいらっしゃると例年言われてたと思うので、何か改善が、ベスト式じゃなくて、もう少しウエスト式みたいなものは駄目なんですか。ウエスト式の救命胴衣は、今は認められていない。

公益委員

ウエストポーチ型、そこから取り出すやつは存在してましたけど。

部会長

存在してますよね、世の中には。

労働者委員

膨張式の、ガスボンベの。

部会長

そうです。

労働者委員

桜マークがついているかどうかは。

部会長

そうなんですね。

公益委員

ついてないんじゃないかな。

労働者委員

ボンベで上からベストになったやつは、オーケーな物はあったと思いますが。

部会長

やっぱりベスト式の。

労働者委員

タンカーバースではウエスト式だけでも大丈夫ですけど、商船や漁業船でどうなのかなというのは。

部会長

世の中にはベルト式じゃなくてウエスト式のものがあるって、それだったら暑いとか重いとか、そういうのが軽減されるのかなと思って、それでもいけるようになったのかなという質問だったんですけど。

労働者委員

次回までに調べて。

部会長

そうですよね。

使用者委員

旅客船の中でも使ってます。実際、動くのが大変です。

労働者委員

ただ、商船や漁業船ではどうかなというのは。

使用者委員

漁業がどうかということは、分からないですけどね。

労働者委員

正式な規定あると思います。浮力だけなら、膨ませれば浮きます。なぜ救命胴衣がベスト型なのか、やはり呼吸がしやすいように作られてると思います。

救命胴衣として、公式に認められる定義があるかどうかを調べてもらえたらと思います。

部会長

すみません。

労働者委員

いえいえ、皆さんが分からないやつは調べてもらったほうが。

J I S マークだけでは駄目なので、船舶で使う場合は桜マーク。

海上安全環境部調整官

救命胴衣の基準は、船舶設備規程の中で基準が決められていると思いますので、次回に回答させていただきたいと思います。

部会長

ほかにはございませんか。

公益委員

海上運送法に基づく指定試験機関を募集しますとあるんですけど、試験問題のイメージについて、この試験問題、結局、各指定機関が作るんですか。

海事振興部次長

はい。

使用者委員

これは、あくまでイメージですよ。

海事振興部次長

あくまでイメージです。

使用者委員

車の試験みたいな感じがしたんですが。

公益委員

そんな感じがしましたよね。

使用者委員

運航管理者の試験、こんなのでいいのかという気持ちはありますよ。

部会長

ほかに何か、よろしいでしょうか。

(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

もう一点、事務局から提案、ご連絡をさせていただきます。

船員部会の開催日程案についてです。前回の船員部会で、複数の委員の方からご都合が悪いというようなご発言がありましたので、改めて皆様のご都合を伺って集約した結果、最大公約数の出席となる日をこちらに示しております。

この日程案につきまして、調査時点から状況が変わって出られなくなったという委員の方はいらっしゃいますでしょうか。

状況に変更無しということでしたら、この日程でもちまして9月以降開催をしてみたいと思いますので、ご予約いただきますようお願いいたします。

次回の船員部会は、9月26日木曜日の15時半から、こちらの場で開催いたします。

では、本日の部会はこれで終了させていただきます。ありがとうございました。