

第121回東北地方交通審議会
船員部会 議事要録

平成30年11月30日
東北地方交通審議会
船員部会事務局

東北地方交通審議会 第121回船員部会

日 時 平成30年11月30日（金） 13：30～

場 所 仙台第4合同庁舎 4階会議室

出席者 公益委員：高橋（真）部会長、増田部会長代理（欠席）、

豊田委員、森委員

労働者委員：熊谷委員、高橋（雅）委員（欠席）、津田委員（欠席）

使用者委員：勝倉委員、白幡委員、平岡委員

運輸局：畠山海事振興部長、丹藤海事振興部次長

佐藤船員労働環境・海技資格課長

柳田船員労政課長、村林労政課専門官

大友労政係長

議 題

（1）審議事項

東北内航鋼船運航業及び木船運航業最低賃金、東北海上旅客運送業最低賃金、東北漁業（沖合底びき網）最低賃金並びに東北漁業（大中型まき網）最低賃金の改正について

（2）管内の雇用等の状況について

（3）その他

（資料）

資料1 東北内航鋼船運航業及び木船運航業最低賃金、東北海上旅客運送業最低賃金、東北漁業（沖合底びき網）最低賃金並びに東北漁業（大中型まき網）最低賃金の改正について

資料2 船員職業安定業務取扱状況説明資料（9月分）

資料3 新規求人・求職数（東北管内：3年対比）

資料4 有効求人・求職数（東北管内：3年対比）

資料5 新規求人・求職数（全国）

資料6 有効求人・求職数（全国）

資料7 有効求人倍率（東北管内）

資料8 有効求人倍率（全国）

資料9 新聞情報

議 事 概 要

◎開 会

【丹藤海事振興部次長】

〔第121回船員部会の成立状況について報告〕

〔配付資料の確認〕

◎議 事

(1) 審議事項

東北内航鋼船運航業及び木船運航業最低賃金、東北海上旅客運送業最低賃金、東北漁業（沖合底びき網）最低賃金並びに東北漁業（大中型まき網）最低賃金の改正について

【高橋（真） 部会長】

それでは、議事に入ります。

議事次第の「議題（1）審議事項」の「東北内航鋼船運航業及び木船運航業最低賃金、東北海上旅客運送業最低賃金、東北漁業（沖合底びき網）最低賃金並びに東北漁業（大中型まき網）最低賃金の改正について」、各専門部会部会長から「資料1」審議結果について、報告をお願いします。

初めに、東北内航鋼船運航業及び木船運航業最低賃金専門部会と東北海上旅客運送業最低賃金専門部会については、部会長を務められました森専門部会長からご報告をお願いいたします。

【森専門部会部会長】

それでは、「東北内航鋼船運航業及び木船運航業」と「東北海上旅客運送業」は、私が専門部会の部会長を務めましたので、私から報告いたします。

まず、「東北内航鋼船運航業及び木船運航業最低賃金専門部会」につきましては、平成30年10月29日と11月19日の2回にわたり開催されました。

その結果、資料1の「1」に記載のとおり、「東北内航鋼船運航業及び木船運

航業最低賃金（平成15年東北運輸局最低賃金公示第2号）」については、

・適用する船員に係る最低賃金額の職員（船長を含む。）

「247,100円」を1,350円アップし「248,450円」に、

・ただし書きの職員

「230,650円」を1,350円アップし「232,000円」に、

・部員

「187,900円」を1,350円アップし「189,250円」に、

・ただし書きの海上経歴3年未満の部員

「178,750円」を1,350円アップし「180,100円」に

それぞれ改正することが適当であるということで合意を得ました。

次に、「東北海上旅客運送業最低賃金専門部会」につきましては、平成30年11月14日と11月22日の2回にわたり開催されました。

その結果、資料1の「2」に記載のとおり、「東北海上旅客運送業最低賃金（平成15年東北運輸局最低賃金公示第3号）」については、

・適用する船員に係る最低賃金額の職員（船長を含む。）

「242,100円」を1,350円アップし「243,450円」に、

・部員

「180,250円」を1,350円アップし「181,600円」に

それぞれ改正することが適当であるということで合意を得ましたのでご報告いたします。

【高橋（真）部会長】

それでは続きまして、「東北漁業（沖合底びき網）」と「東北漁業（大中型まき網）」については、私が専門部会の部会長を務めましたので、私から報告いたします。

まず、「東北漁業（沖合底びき網）最低賃金専門部会」は、平成30年11月1日と11月16日の2回にわたり開催されました。

その結果、資料1の「3」に記載のとおり、「東北漁業（沖合底びき網）最低賃金（平成15年東北運輸局最低賃金公示第4号）」については、

・適用する船員に係る最低賃金額

「1人歩199,700円」を600円アップし「1人歩200,300円」に改正することが適当であるということで合意しました。

次に、「東北漁業（大中型まき網）最低賃金専門部会」は、平成30年11月2日と11月15日の2回にわたり開催されました。

その結果、資料1の「4」に記載のとおり、「東北漁業（大中型まき網）最低賃金（平成15年東北運輸局最低賃金公示第5号）」については、

・適用する船員に係る最低賃金額

「1人歩199,650円」を1,000円アップし「1人歩200,650円」に、

・青森県八戸市に主たる船員の労務管理の事務を行う事務所を有する2そうまきまき網漁業の用に供する漁船の船舶所有者に雇用されている船員については、

「1人歩185,950円」を1,000円アップし「1人歩186,950円」に、

それぞれ改正することが適当であるということで合意しました。

最低賃金専門部会での審議結果は、以上のとおりとなりました。

【高橋（真）部会長】

ただいまの各専門部会の審議結果について、質問、意見はありませんか。

なければ、4業種とも了承いただいたということで、審議結果を資料1のとおり船員部会の決議として東北地方交通審議会会長へ報告いたします。

なお、資料1の後ろには、参考として今日現在、決定している全国の各業種の最低賃金審議状況が添付されております。

（2）管内の雇用等の状況について

【高橋（真）部会長】

それでは次に、「議題（2）管内の雇用等の状況について」、事務局から報告をお願いします。

[柳田船員労政課長から資料2から資料8に基づき説明]

(3) その他

【高橋（真） 部会長】

今の説明について、意見、質問はありますか。

なければ、ご了承いただいたものとし、次に、「議題（3）その他」に入ります。

委員の皆様から情報提供をお願いします。

最初に労働者委員からお願いします。

【熊谷労働者委員】

ニュースにもなりましたが、11月20日の夜に、中型イカ釣り船や石川のトロール船がよく操業する日本の排他的経済水域（EEZ）の大和堆において、韓国の警備艦が北海道の中型イカ釣り漁船に接近し、操業中止、移動せよと指示があったということです。その時、パトロール中の日本の巡視船がその無線を傍受して、その要求は認められないということで、近づいてきた警備艦と漁船の間に入ったようです。その後、韓国の警備艦は離れていきましたが、日本政府としては、韓国に対し抗議しているということです。

また、サンマ船ですが、各地区とも漁期を終了した船が出てきました。福島船団においても10隻のうち、きょう現在で5隻が既に切り上げました。

それと、大中型まき網の関係ですが、今年は、三陸沖のまき網が全然振るわないということです。去年は結構よかったが、今年7月、8月、まずまずのスタートはしたものの、9月、10月には失速し、また11月に少し盛り上がってきたという状況です。今年は小型が多く加工するにも手間がかかるとのことです。ただ先週八戸に大中型まき網漁船でまとまった水揚げがあり、1日では揚げられなかったのか、陸上に対応できなかったのか、わからないが、2回、2日に分けて水揚げをやったという情報もありました。

【高橋（真） 部会長】

次に、使用者委員からお願いします。

【白幡使用者委員】

内航も含め、旅客船業界においては、船舶の燃料中の硫黄分濃度が現状の3.5%から0.5%以下とする硫黄酸化物 SO_x 規制の強化が、2020年度から開始されることが確定しております。この規制に対応するためには、現在使用中の高硫黄燃料油より高価な低硫黄の燃料油への転換等が必要になり、多大な影響が予想される所です。

このため、低硫黄燃料油の品質の確保の問題であったり、供給量や価格の安定化、さらには荷主理解等に向けた支援を含め、規制強化に円滑に対応できるように、海運事業者、海運業界団体事務局、石油元売り事業者、石油連盟事務局、国交省、資源エネルギー庁、造船所、エンジンメーカー等の6者協議において、さまざまな問題点について、クリアできるように話し合いが持たれております。

【勝倉使用者委員】

ただいま熊谷委員から三陸沖のまき網の話が出たので、私からも補足しておきます。

先週、台湾の高雄港において、台湾漁船によるサンマ船の水揚げを視察してきました。現状では、台湾のサンマ漁船は、大きさが日本の199トン型とは違って1,000トン以上の大型船です。毎年5月から10月ぐらいまで操業し、1隻の持ち帰りが約10万ケース、約900トンくらい1隻で持ってくるということで、単純に八十数隻で計算すると、それだけでも8万トンになります。洋上転載の分も含めるとその倍以上というかなりの勢力になっていて、日本としては、8月20日に大型船が解禁となって操業していますが、来年には、その台湾船、中国船が操業する公海漁場での操業も、省令の改正も含めて行っていくということです。

よって、来年以降は、先ほどのイカ釣り船の話と同様に、サンマ船の公海漁場での競合や、それによる何らかのトラブルも危惧されるということで、その辺を注視していきたいと思っております。

【平岡使用者委員】

内航海運の船員確保対策として、水産系高校とともに注目されているのが、任

意退職などによる海上自衛官です。

自衛隊の任用制度は、任期制と若年定年制の2つがあり、任期制は、1任期目が3年、以降の任期を2年とし、隊員の意思により任期満了で退職するか継続任用により引き続き勤務するかを選択できる任用制度で、入隊後3年目、5年目、7年目に節目を迎えることとなります。自衛隊内の試験に合格し3等海曹に昇進した隊員は若年定年制に移行しますが、昇任試験は極めて狭き門となっており、多くの任期隊員は二十代から三十代前半で任期満了退職しています。若年定年制は、組織の精強性を維持するために一般の公務員よりも定年年齢が下げられており、階級により異なりますが、2等海曹と3等海曹では53歳、1等海曹では56歳が定年となります。

自衛官の再就職については、任期退職者と定年退職者を対象として、自衛隊援護協会を通し、海上自衛官を内航船員として採用することが正規ルートとなっています。しかし、昨今、一部の事業者が、船員となったOBを通じ、現役の海上自衛官を引き抜く問題が散見されています。また、内航船社に就職したOBが、厳しい自衛隊と比較すると内航船員の労働環境のほうが楽に感じられ、かつ給与が地方の会社の同世代よりもいいことから、ラインなどを通じて広まっているのも要因と見られています。

このことは、自衛隊の人員不足が問題となっている防衛省で問題視されており、そのため、日本内航海運組合総連合会から事業者に対し、正規ルートを通じた綿密な連携と調整を図った上で雇用するよう通達されています。

【高橋（真） 部会長】

労働者委員、使用者委員からの報告に関して何かありますか。

なければ、本日の議事はこれで終了といたします。

次回の船員部会は、12月21日金曜日の13時30分から、会場はここ4階会議室で開催します。

◎閉 会