

第132回東北地方交通審議会
船員部会議事要録

令和元年10月25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132回船員部会

日 時 令和元年10月25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、佐々木委員

労働者委員 : 熊谷委員、高橋(雅)委員(欠席)、鈴木委員

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、鈴木専門官、渡邊労政係長

議 題

(1) 管内の雇用等の状況について

(2) その他

(資料)

資料1 船員職業安定業務取扱状況説明資料(8月分)

資料2 新規求人・求職数(東北管内:3年対比)

資料3 有効求人・求職数(東北管内:3年対比)

資料4 新規求人・求職数(全国)

資料5 有効求人・求職数(全国)

資料6 有効求人倍率(東北管内)

資料7 有効求人倍率(全国)

資料8 令和元年度 最低賃金専門部会開催予定日

資料9 新聞情報

参考資料 船員に関する特定最低賃金の審議について

参考資料 内航海運事業における燃料サーチャージ等ガイドライン

◎開 会

【丹藤海事振興部次長】

〔第132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) 管内の雇用等の状況について

【高橋（真） 部会長】

それでは、議事に入ります。

お手元にあります議事次第の「議題（1）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1から資料7に基づき報告〕

【高橋（真） 部会長】

ありがとうございました。

ただいまの報告について、何かご意見、ご質問ありますでしょうか。

【平岡使用者委員】

7ページの山形の欄で、このデータは求職者のデータですが、ここは甲板員ではなく機関員だと思います。

あと5ページも同じく山形ですが、近海のほうで求職がないのに成立1になっています。隣の沿海の求職が2になっていますが、近海、沿海1、1だと思います。

【柳田船員労政課長】

再確認して、訂正します。

(2) その他

【高橋（真） 部会長】

では、山形に関しては次回、もう一度お願いします。

そのほかありますか。

なければ、次に、議事次第の「議題（2）その他」に入ります。

初めに、資料8について、事務局からお願いします。

〔柳田船員労政課長から資料8に基づき説明〕

【高橋（真） 部会長】

では、日程等を確認します。先月の段階では、11月の部会で決定、承認と思っていましたが、今の資料8のとおり沖底が12月に入ってしまったので、部会での最終的な決定は12月ということで、1カ月ほど後ろになりましたが、ご了解ください。

それでは、この件に関して何かございますか。

なければ、情報提供に移りたいと思います。

労働者委員からお願いします。

【熊谷労働者委員】

今日の新聞にも載っていましたが、今年は全然サンマが不振という中で、今までは公海の2昼夜半くらいかかる結構沖の漁でしたが、今月中旬ぐらいになり、ロシアの200海里水域でも漁が出てきたということで、今までは、10トンくらいだけの公海の操業でしたが、今月22日には、今期初めて一晩で100トン以上を漁獲した大型船もいたということです。今は漁場も寒くなってきているので水温の低下もあり、だんだん東から西側に入ってきているようで、中には160グラムくらい大きな脂の乗ったサンマも混じるようになってきましたが、今月とか来月、これからは時化も多くなってくるので、漁をする期間が限られてくるということです。

【鈴木労働者委員】

私からは、先月も言った沖底でのスルメイカの漁が、豊漁だという話です。その豊漁が今も続いていて、青森の沖底の分の割当トン数が、もうなくなり、ここ2回くらい、宮城、岩手、北海道が全然量がないので少しずつ分けてもらい、今は少し量を減らしながらとっています。それでも結構量はあって、値段もいいので、それなりの水揚げとなっています。

それともう一つ、逆に中型イカ釣りですが、今は日本海の能登半島付近にいるようですが、ここ一週間くらい、一晩操業して2桁にならないそうです。だから、何か早く切り上げる話も聞こえてきています。

【高橋（真） 部会長】

同じイカでもやっぱり違うんですか。

【鈴木労働者委員】

そうです。網でとるのと、釣りでとるのとでは違います。

【高橋（真） 部会長】

ありがとうございます。

それでは、使用者委員をお願いします。

【勝倉使用者委員】

熊谷委員のサンマの件に関連し、気仙沼の情報ですが、このところサンマ船の入港が続いていて、公海上のサンマは本当に小さかったが、ロシア海域のサンマは非常に大きいそうです。

今朝も水揚げされたサンマを見てきましたが、130グラムアップ、150グラムアップというのも結構入ってきていて、全体的に漁獲もいいし、魚もよかったと思います。今日の朝の段階で大体300円前後の値段なので、今日1隻100トンとってきた船がありますが、300円で3,000万円の水揚げとなっています。そういう船も中には出てきて、1ヶ月くらい時期が遅れていますが、サンマはこれから期待できるところに入ってきたと思います。

それと、気仙沼といえばカツオですが、カツオがやはりここ10年、15年と、年々漁獲量が減ってきています。漁獲量も減ってきている上、その餌、生餌の供給量が何か年々少なくなっている気がして、まだ魚はいるのに、カツオはいるのに、生餌の供給量が非常に少なく、その餌を確保するのに港で待機する船も最近は出てきています。ですから、そういうことも漁獲量に影響する、餌がないと魚は釣れないので、餌の供給体制の縮小ということもこれからのカツオ漁にとっては非常に懸念材料となっています。

そしてもう一つ、今週の日曜日、27日ですが、気仙沼市産業まつりが行われて、今ちょうど旬になっているサンマの炭火焼きとつみれ汁、あと気仙沼産のコシヒカリ。そういう朝ごはんを市場でみんなで食べましょうという「市場で朝めし。」というイベントが行われます。毎年やっていますが、何千人も市場の朝ごはんを食べに来ます。普段は魚が並んでいるせり場にテーブルと椅子を並べて、専門の焼き部隊が30人くらいずらっと並んで、焼いてくれるということです。最初は500円、600円くらいでしたが、だんだんと値段が高くなってきて、今年は前売りで700円、当日800円という値段ですが、非常においしいので皆さんぜひ来てください。

【高橋（真） 部会長】

わかりました。ありがとうございます。では、白幡委員、お願いします。

【白幡使用者委員】

先日の台風19号の影響で、当会に所属する阿武隈川の川下りをする船ですが、5隻が打ち上げられ多少の被害があったということです。使えるには使えるという話ですが、乗り場等も被害を受けていて、秋の行楽シーズンを迎えるにあたり、大打撃ということです。

また、宮古へ行く途中の道路で土砂崩れがあったということと、最上川に関しては全く被害がなかったということを知っています。

【高橋（真） 部会長】

ありがとうございます。平岡委員、ありますか。

【平岡使用者委員】

先月の部会で、NHKや日本経済新聞で、国民の生活と密接にかかわっている内航船の人手不足が深刻で、流通停滞のおそれがあり、荷主や行政を巻き込んで、特殊な船員の働き方や30年間値上げされていないという運賃のあり方などの議論が必要であるということが報道された話をしましたけれども、そのような中で、内航海運のあり方について総合的な検討を行っている交通政策審議会海事分科会基本政策部会が、10月11日に国土交通省内で開催されました。

荷主企業から見た内航海運をテーマに、産業基礎物資分野を代表して日本製鉄の物流部長が講演しました。物流部長は、徹底的な生産性向上を図ることが必要、内航業界がリーダーシップをとって、荷主のみならず行政、港湾荷役事業者、倉庫事業者を含めて取り組まなければ生産性は上がらないなどと述べ、ステークスホルダーの連携強化の必要性を訴えました。日本製鉄の年間輸送量は、国内が2,000万トン、輸出が2,000万トンで、輸出比率が50%となっており、10年前は30%程度と内需が高かったが、現在は輸出に依存せざるを得ないというほど内需が減少しているとのこと。このように、国際競争にさらされ厳しい経営状況の中で、荷主がその船員対策のコストを負担するという事はなかなか厳しい状況であるということです。

要するに、内航海運でトータルの物流を合理化して、その中からその料金を出せ、自分たちは出す余裕はないということです。実際この30年間、バブルのときから上がっていないので、合理化をすすめ、もうこれ以上合理化するところというのは、極めて限られた分野しかないにもかかわらず、その中でやれということの間接的に言っているような状況なので、今後もやっぱり厳しいと思っています。

それと、今後、できれば公益委員の佐々木委員からも情報提供をしていただくとありがたいと思います。

【佐々木公益委員】

例えば、どんな情報をお聞きになりたいですか。

【平岡使用者委員】

今の船員不足の現状において、一番重要な海技大学校の状況等について、話していただければと思います。

【佐々木公益委員】

わかりました。

【高橋（真）部会長】

今のところ何かありますか。

【佐々木公益委員】

本校の2年生ですが、12月まで練習船の乗船実習があり、今ちょうど3船目として、10月1日から海王丸に乗っています。また、その前、9月10日から30日の月末までの下船休暇の間に就職試験を受けており、ほぼ内定をいただいている、あとは、岩手県の水産高校の練習船の乗組員希望者1名が結果待ちという状況で、ほぼ本校2年生の就職先は決定しております。

【高橋（真） 部会長】

ありがとうございます。
そのほかございますか。

【勝倉使用者委員】

今日の参考資料に燃料サーチャージの導入促進の資料がありますが、これについて説明してもらえますか。

【柳田船員労政課長】

本省でプレスした資料を提示しているということで、詳しい中身はこのプレスで書いている部分くらいしか分かりません。

【高橋（真） 部会長】

これは、川崎近海汽船が八戸ー苫小牧路線の運賃を上げたということに関係しますか。新聞情報では、海洋汚染防止条約の改正で、船舶用の重油の硫黄酸化物の濃度規制が強化され、これをやろうとすると、会社の中ではもう内部的な合理化だけでは対応できないので運賃を上げると書いてありますが。

【柳田船員労政課長】

はい。これとは関連してくると思います。

【高橋（真） 部会長】

これは、船全般にかかわることではないのかと思ったので、少し気になりました。

【白幡使用者委員】

これは、大型フェリーの運賃ということですが、量の確保と価格については、まだ決まっていないので、その関係で、結局、会社が経営的に非常に厳しい状況にあれば、利用者に負担していただかなければいけないということで、この情報が流れていると思います。

【高橋（真） 部会長】

この規制と絡むのですか。

【白幡使用者委員】

そうです。SO_x規制そのものです。

【高橋（真）部会長】

そうすると、それはほかにも影響してくる。

【白幡使用者委員】

基本的に今私が把握しているのは、大型カーフェリーです。

【柳田船員労政課長】

船の大きさ、エンジンの大きさによって使用する燃料が違ってきます。大型の船、長距離フェリーや貨物船でも大きい貨物船などになるとC重油を主に使いますが、それより小さな船や、しょっちゅうエンジンをかけたりとめたりする船はA重油というもう少し精製度合いが高い重油を使います。何が違うかという、粘度というか、さらさらする油とそうではない油です。

【高橋（真）部会長】

つまり、このことによって影響を受ける業種は、例えばフェリーの関係では、特に長距離の場合は絡む話になってきます。

【勝倉使用者委員】

それと外航商船もそうです。

【柳田船員労政課長】

外航商船もそうです。

旅客船の場合、運賃として値上げをするのか、燃料サーチャージの制度を入れて燃料の価格の変動によって上げたり下げたりするのかという、方式が大きく2つに分かれます。いずれにしても旅客船の場合ですと、海上運送法という法律に照らして、料金を変えるのであれば届け出をしなければいけないということです。

【勝倉使用者委員】

実際、その荷物を運ぶ大型の商船の中に冷凍マグロを運ぶ超低温の運搬船もあり、それが今、三、四十隻はあると思いますが、いろいろな世界の海域で冷凍マグロを集荷して日本に持ってきます。その運搬船会社から、やはりこの燃料サーチャージの話が出てきていまして、C重油からA重油やマリンガスオイルのような硫黄分が少ない燃料に変えることによるコスト上昇分を負担してもらえないかという話です。しかし、そういったサーチャージというのは、我々漁船側からすると、運賃にオンされて、それが製品にオンされていくというのがまっとうな転嫁の仕方だと思うので、だからその燃料サーチャージであれば、それがその漁業

会社の中のコストで収まるのではなくて、その最終製品の値段について回るといような仕組みでないと、どこまでも漁業会社は厳しいことになってくるし、全てそういったものに関してのコストというのを私たち漁業会社が引き受ける形というのは、おかしいと思います。だから、何とかその末端まで、そういったものにオンしていくようなシステム、流れをつくっていきたいと思います。

【平岡使用者委員】

フェリーの場合、大体1万トン以上の船であればスペースもあり、燃料消費量も多いので、低硫黄の重油を使わないで除去装置をつけます。それが億単位なので、結局その装置の改修代をとらなければいけないということです。だけど、小型船の場合は、億単位では元もとれないし、置くスペースもないので、除去装置はつけません。

その燃料の考え方というのは、商船であればやはり荷主が全部負担するという考え方で、一時期A重油が10万円くらいになったときがありましたが、そのときも、漁船に関しては国で助成したのに、商船に対しては1円も出さずに、それは荷主に請求しろということでした。今の勝倉委員の話でも、結局運搬船であれば、やはり荷主負担となるので、だから魚に転嫁するしかないという発想になってしまいます。

【高橋（真） 部会長】

何で質問したかということ、要は最賃があるので、こういう話がどの程度まで影響するのか、どの業種でこういう影響を受けて、どの業種がその影響を受けないのかというのを少し情報として欲しかったということです。

【平岡使用者委員】

重油を燃料としている船だと全て影響を受けます。

【高橋（真） 部会長】

内航でもこの影響はありますか。

【平岡使用者委員】

はい、あります。

【勝倉使用者委員】

それと、今言われているのは、来年の1月1日から、全ての世界中の船がC重油からA重油もしくはマリンガスオイルのような形質の油に切り替わるので、A重油の需要が高まり、原油の価格とは関係なく、値段が上昇することが考えられるということです。

【高橋（真） 部会長】

わかりました。ありがとうございます。
そのほかありますか。

【佐々木公益委員】

本海技教育機構の練習船の青雲丸が、台風19号の入浴支援で小名浜港に入港し、2日間くらい入浴支援をさせていただきました。船長から話を聞いたところ、100名以上の方に入浴施設を使っていたということでした。

【畠山海事振興部長】

18日の1時に小名浜港に着き、18日、19日、20日の3日間入浴支援をし、合計102名の方にご利用いただいております。東北運輸局からも、現地の福島の支局等と本局からお手伝いに行ったところでございます。

【高橋（真） 部会長】

わかりました。ありがとうございます。
それでは、皆さんからいろいろと情報をいただきました。
そのほかなければ、本日の議事は終了となります。
次回は、11月22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