

第 1 2 5 回東北地方交通審議会
船員部会 議事要録

平成 3 1 年 3 月 2 2 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125回船員部会

日 時 平成31年3月22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

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、村林専門官、大友労政係長

議 題

- （1）船員の特定最低賃金の改正決定に関する公示について
- （2）管内の雇用等の状況について
- （3）その他

（資料）

- | | |
|-----|-----------------------|
| 資料1 | 船員の特定最低賃金の改正決定に関する公示 |
| 資料2 | 船員職業安定業務取扱状況説明資料（1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 |

◎開 会

【丹藤海事振興部次長】

〔第125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) 船員の特定最低賃金の改正決定に関する公示について

【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）船員の特定最低賃金の改正決定に関する公示について」、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に基づき報告〕

(2) 管内の雇用等の状況について

【高橋（真） 部会長】

ありがとうございました。

ただいまの報告内容について、ご意見、ご質問はありますでしょうか。

ないようですので、ご了承いただいたものといたします。

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】

ありがとうございました。

ただいまの報告内容について、ご意見、ご質問はありますでしょうか。

ないようですので、ご了承いただいたものといたします。

続きまして、「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。

まず、労働者委員からお願いします。

【熊谷労働者委員】

いわき地区のマグロ会社3社が、マグロ部門のみを集約して新たな会社をつくり、「いわき地区遠洋まぐろ漁業地域プロジェクト」というのを立ち上げて、国

の「もうかる漁業創設支援事業」の認定を受け、船を建造していましたが、先週の月曜日18日に気仙沼に三保造船所から新船を持ってきて、関係者にお披露目しました。出港は来月の3日を今予定しているところです。もう一隻も、今また三保造船所で作っていますが、今度就航して、6月1日をめどにこの新しい船ができてきて出港予定となっております。

【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】

今、いわきの漁業会社の集約の話が出ましたので、関連して、気仙沼のほうでも漁船ではなくて造船所の集約が進んできています。ここ一、二年の中で気仙沼の木戸浦造船、吉田造船、小鯖造船、澤田造船の4社が合併して「みらい造船」という新しい会社をつくり、そして今までの施設は津波で地盤沈下等もあって、復旧するのがかなり難しいということで、気仙沼湾の入り口のところに新しい上下架の設備、ドックヤードを整備して、この3月に完成したということです。先日、マスコミ等も含めてお披露目を行い、試験稼働が行われたと聞いています。

4月から供用開始になり、これまでの造船場から順次5月以降に移転していく、引っ越しをしていくということです。これまでの修繕とか新造船の仕事をやりながらの引っ越しなので、すぐに稼働というのはなかなか難しいようで、4月、5月から順次、できるところから引っ越しをしていき、実際に本格稼働するのは7月ぐらいになるのではないかと聞いています。

気仙沼では、この「みらい造船」の稼働は経済効果も非常に大きいものと捉えていて、国土交通省も含め全面的にバックアップして、気仙沼市も予算をとって進めています。

【高橋（真） 部会長】

ありがとうございます。

今の「みらい造船」の話は、もともとあった4社を合併するわけですが、結局のところ、震災の影響で単独の会社としては、やっていけないからというのが理由ですか。

【勝倉使用者委員】

そうです。今まではワイヤーで引き上げる船台でしたが、この新しい「みらい造船」の上下架の設備はシップリフト方式といって、このシステムを導入するのは、日本で3番目と聞いています。

ですから、これまでは潮の満ち引きとか満潮時にしか上下架ができませんでしたが、新しいそのシップリフト方式では、いつでも潮の干満に関係なく上下架ができるということと、これまでは船台の長さが上架できる船のマックスのサイズ

だったので、400トンクラスのマグロ船が最大でしたが、これからはもっと大きな船も上架できるということで、貨物船とか、官庁船等、そういう大きな船も対応できるという話を聞いています。

【高橋（真） 部会長】

ありがとうございます。
それでは、ほかに。

【平岡使用者委員】

山形県で酒田港長期港湾計画の改訂に伴い、酒田港中長期構想検討委員会というのを今年度何回か開催し、10月ぐらいに港湾計画の改訂ということでやっています。その中で出てきた課題ですが、海の法律がかなりおくられているということです。例えば酒田の古湊埠頭という一番大きい岸壁に、ダイヤモンド・プリンセス等のクルーズ船が、去年は2回、今年は4回入港することになっていますが、このダイヤモンド・プリンセスというのは11万5,000トンの船です。そして、古湊埠頭というのは1番、2番、3番とあって、1番がマイナス13メートルで、2番、3番はマイナス10メートルです。1番に関してはマイナス13メートルなので、通称5万トン岸壁といわれていて、マイナス10メートルなら1万5,000トンとなりますが、その岸壁というのは、四、五十年前にできています。実際のところ、漁船もどんでかかっている中で、その5万トンというのは、重量トンなんです。旅客船の場合は重量などなくて、そのダイヤモンド・プリンセスの11万トンというのは、あくまでも総トン数です。今、バイオマス発電所ができていますが、2万トンの船が、1万5,000トンのところには接岸できないでいます。

また、その1番にダイヤモンド・プリンセスが入ってくると、貨物船等はそこから離さなければならないことになり、長期的には新しい岸壁をつくらなければならないと言いますが、それ以前につけられないというのが現実です。

そういうことがやっぱり多く、海の法律というのはもう数十年前からやっているもので、今の時代にマッチしないという点が問題となりました。

【高橋（真） 部会長】

ポイントは、今酒田に大型の客船などを接岸しようとする、それに見合う岸壁がないということですか。

【平岡使用者委員】

いや、つける岸壁はあります。

【高橋（真） 部会長】

それでは、法律がそれを阻んでいるということですか。

【平岡使用者委員】

法的に貨物船がつけられない、11万トンの客船がつけられるのに、デッドウェート2万トンの貨物船がつけられないということです。

【高橋（真） 部会長】

酒田港自体が問題ということですか。

【平岡使用者委員】

全国的な問題となります。

【高橋（真） 部会長】

そうすると、例えば大型の船舶が着岸できるところというのは、今の日本では横須賀とか横浜しかないということですか。

【平岡使用者委員】

そういうことではなく、岸壁にはつけられるが、要するに通常5万トン岸壁の5万トンというのは重量トンなんです。船というのは重量トンと総トン数と2つあり、総トン数というのは船の大きさをあらわすのに対し、貨物船に関する重量トン数は積載能力です。岸壁というのはそれで制限されるんです。それがもう四、五十年前の法律がそのまま残っていて、船は大型化になって、物理的にはつけられるのに、だめですということです。

【高橋（真） 部会長】

法律上。

【平岡使用者委員】

だからといって客船は、その11万トンの客船はつけているわけです。でも、そこに、1万5,000トンのところにデッドウェート2万トン、2万トンのペレットを積んできた船をつけてはだめということもあり得るんです。5万トンのところはいいですが。

【高橋（真） 部会長】

そうすると、法改正すればいい話ですか。法律が現状に合っていないので、実際にやろうと思えばつけられるけれども、それは法律上だめになるということですか。

今、平岡委員から酒田の話が、とりあえずきっかけで出ましたが。

【平岡使用者委員】

全国的にも言えることです。

【高橋（真） 部会長】

全国的にそうであれば、法改正しようという動きになっていないのですか。

【平岡使用者委員】

なっていないです。例えばこの11万トンの船をつける場合には計算書を出せというんです。計算書を出すことは大変であり、貨物船というのは頻繁に入るので、1回ずつそのような対応はできないわけです。

旅客船の場合は、例えば「ダイヤモンド・プリンセスは来年何回入港する」とあらかじめ全部計画を立てているので、できると思います。

【高橋（真） 部会長】

その場合、そういう船は着岸できないので、全部沖合にとめるのですか。

【平岡使用者委員】

つけられる岸壁はありますが、そこにダイヤモンド・プリンセスが入ってくると、離さなければならぬんです。離して沖で待って、ダイヤモンド・プリンセスが出港したらまた、タグボートを使ってつける。それだけで、やっぱり500万円ぐらいの費用がかかります。

【高橋（真） 部会長】

でも、それは北海道から沖縄までの港、全部やっているわけで、酒田に限った話ではないと思います。

【平岡使用者委員】

例えば旅客の専用岸壁がある港もありますし、一概には言えませんが、私が言いたいのは、四、五十年前の法律に基づいていまだにそういうことを言っているというのが、おかしいのではということです。

【高橋（真） 部会長】

それに関して、業界団体として動くというのはないのですか。

【平岡使用者委員】

動きというのは、今のところはないと思います。

【高橋（真） 部会長】

そうすると、例えば、貨物船で自動車を海外に輸出する場合など、それ自体着岸できないという話になると、かなりコストをロスしますよね。

【平岡使用者委員】

そういうことです。実際には使える岸壁があるのに、新たに別の新しい岸壁をつくるという話になるわけです。だから、この部分の法律の解釈を変えて有効活

用できればと思います。

【高橋（真） 部会長】

つまり、法改正で済む話であれば、岸壁をつくらなくても大丈夫なので、そっこのほうがコスト安いですね。

【平岡使用者委員】

そう思います。

【高橋（真） 部会長】

法改正で済む話であれば、法改正の動きをとる必要があります、だめだと言っているだけではなく、業界団体などが、議員や政府に対してアプローチをする形をとらないと何も変わらないと思います。

では、次に白幡委員からお願いします。

【白幡使用者委員】

今月3月14日に日本旅客船協会の第5回議会有り、その中でさまざまな議題が出て協議検討してきました。その中でとりわけ各社が懸念している事項があり、STCW条約改正に伴う対応についてということです。船員の訓練及び資格証明並びに当直の基準に関する国際条約の2010年改正が平成29年1月1日に完全実施となったことから、実際の水中への飛び込み、また、実際の消火による実技訓練等が、船舶に乗り込む全船員を対象に新たに義務づけられたということです。

これは実は、平成31年に入り、海事局のほうから、外部訓練機関におけるこれら訓練の受け入れ体制が整ったとして、内航船舶についても7月1日から、この訓練の実施を義務づけたいという意向があり、2月14日に海事局船員政策課からも出席いただき第2回船員制度近代化委員会を開催し、意見交換を行いました。が、会員からは、国際ルールを直ちに国内船舶に適用するのは時期尚早ではないかと反対意見がありました。いわゆる離島航路ですが、少ない船員数の中でやりくりしている現状では、条約で求められている訓練に参加するために訓練機関に船員を派遣することは運休のリスクが伴いなかなか難しいということです。そしてまた、ある船会社からは、なぜアルバイトの売店店員まで飛び込み訓練をしなければならぬのか、船員のなり手がいなくなってしまうなどの反対意見を申し入れたということですが、非常に状況は厳しく予断を許さない状況にあるということです。

今後、国に対して、条約至上主義ではなく我が国の旅客船事業の実態を十分に踏まえ、真に安全に資する訓練を実施していくという方針に立って、制度化するように働きかけていく必要があるのではないかとということで、これを否応なしに今年の7月からやりなさいということで、実際海に飛び込んだり、実際に消火したり、これはもう船員全員なのでフェリーに乗っている事務の船員も対象になるということで、話題になっています。

【高橋（真） 部会長】

ありがとうございました。安全対策は大事な反面、飛び込むのは嫌だというアルバイトの人もいるでしょうから、その辺は少し厳しいと思います。

それから、新聞情報の中に旅客船の記事がいっぱい載っていて、先ほどの岸壁の話は内航貨物船だけじゃなくて旅客船のほうにも、当然共通した話になるのではないかという気がしました。

【平岡使用者委員】

例えば仙台港とかは、歓迎しないんです。

【高橋（真） 部会長】

その外国船、旅客船が来るのがですか。

【平岡使用者委員】

はい。なぜかと言うと結局、貨物船の邪魔になるからです。物流が麻痺しますから。

例えば、酒田港の場合は比較的少ない港ですからまだいいし、国も力を入れていますが、その荷主からすれば、貨物船を1回沖出しすると500万円かかるわけです。

【高橋（真） 部会長】

逆に言えば、貨物の流通があまり多くないところは来てもらって構わないけれども、頻繁に来ているところはかえって物流がストップし、来てもらうのは歓迎できないということですね。

【平岡使用者委員】

そういうことです。だから、3,000人とか乗っているのも、やはり経済的効果はありますが、逆にマイナス、デメリットもあるわけです。

【熊谷労働者委員】

客船専用の大きいターミナルを持っているところもありますが、地方はそういうところがなく、港湾労働者を邪魔にするというか、港湾労働者が作業しているそこに船をつけるような感じで、港湾労働者の迷惑となっています。

【平岡使用者委員】

汚い粉が飛んだりして、やめろということで、荷役も全部ストップされます。

【高橋（真） 部会長】

そういう話をしっかりと、伝えればいい。大型の外国旅客船が来たことによっ

て、観光としてはこのくらいプラスかもしれないけれども、物流ではこれぐらいの損失が出ているというのを伝えるようにしないとだめです。

【平岡使用者委員】

ところが、やはり地元では盛り上がっているのです、そんなことは絶対言えません。

【増田部会長代理】

今、時の流れはインバウンドに流れていますから。

【柳田船員労政課長】

自治体の考え方というのもあると思いますが、宮城県だと仙台塩釜港区は石巻まで含めて港エリアという考え方で、仙台・多賀城あたりの仙台港に関しては工業を担当します、クルーズ船は主に石巻のほうで受け入れましょうということで、宮城県は石巻の受け入れが多くなっています。

【高橋（真）部会長】

だから石巻に来るんですね。

【柳田船員労政課長】

デメリットばかりの話をしている部分もありますが、ただ岸壁につけば岸壁使用料は払ってもらえるし、給水、飲用水を積み込むのにもお金をくれるし、また、ごみの処理でもお金を取れるしということで、結構な経済効果はあると思います。あとは観光してもらえれば、お金を使ってもらえるということです。

【高橋（真）部会長】

わかりました。

それと、新聞記事で船舶の燃料規制というのがありますが、その影響というのは、出てきているのでしょうか。

【畠山海事振興部長】

2020年からSOx（ソックス）規制がございまして、実は、本日、当運輸局の2階でSOx規制に係る説明会を今やっているところです。

【高橋（真）部会長】

これもまた、従来とは違う形で船の購入などが必要となり、コスト的には大変ですね。

【白幡使用者委員】

燃料油そのものの性状問題はクリアできましたが、今度はコスト面でのすり合

わせで、国、石油連盟等業界を含めて、今、議論している最中です。

【高橋（真） 部会長】

今までは、船員不足のことが深刻だという話がずっと出ていましたが、今度はそれとは別に、環境の面で燃油に関しても従来のやり方ではだめですとか、あとは、先ほどの岸壁のことも含めて、海に関しては、だんだん従来とは違う新しい波が来ていて、それに対応するのが非常に厳しいと思います。しかもそれがコスト面にもかかってくるのであれば、船員確保だけでも大変なのに、それ以外の要素がどんどん入ってきているので、かなり厳しいと思います。

【畠山海事振興部長】

コスト増の部分を荷主さんなどが負担してくれればいいのですが。そこがやはり一番、問題点になるのかなと思います。

【高橋（真） 部会長】

わかりました。

そのほか何かありませんか。

それでは、使用者委員、労働者委員の双方からいろいろな情報提供をいただきました。ありがとうございました。

ないようですので、本日の議事はこれで終了といたします。

次回は4月19日金曜日の13時30分から、会場はここ4階会議室で開催いたします。

◎閉 会