

第 8 5 回東北地方交通審議会  
船員部会 議事要録

平成 27 年 11 月 27 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85回船員部会

日 時 平成27年11月27日(金) 15:30~

場 所 仙台第4合同庁舎 4階会議室

出席者 公益委員 : 長谷部部会長、高橋(真)部会長代理、佐々木委員(欠席)、  
船津委員

労働者委員 : 正路委員(欠席)、鈴木委員、高橋(雅)委員

使用者委員 : 佐藤委員(欠席)、鶴本委員(欠席)、湯村委員

運輸局 : 菅原海事振興部長(欠席)、村木海事振興部次長  
峯田船員労働環境・海技資格課長  
鈴木船員労政課長、佐々木労政係長

議 題 (1) 管内の雇用等の状況について

(2) その他

### 配付資料

- 資料1 船員職業安定業務取扱状況説明資料(平成27年9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 新聞情報

(参考資料) 平成27年度船舶に乗り組む衛生管理者試験の実施に関する公示

## 議 事 概 要

### ◎開 会

【村木海事振興部次長】

〔第85回船員部会の成立状況について報告〕

〔配付資料確認〕

### ◎議 事

(1) 管内の雇用等の状況について

【長谷部部会長】

それでは、議事に入りたいと思います。

まず、議事次第の議題(1)管内の雇用等の状況について、事務局の方からお願いいたします。

〔鈴木船員労政課長より資料1から資料7に基づき報告〕

【長谷部部会長】

どうもありがとうございます。いつもながら資料の整理、図の作成方ありがとうございます。

ただいまの報告に関しまして、何か質問等ございますでしょうか。

よろしいですか。

それでは、こういう状況だということで、これが年末にかけて、この1~2ヶ月、実際どうなっていくか、来年になってから分かるんでしょうけども、ちょっと見つけていきたいと思います。ありがとうございました。

(2) その他

【長谷部部会長】

それでは、次に、議事次第の議題の(2)その他に入りたいと思います。

船員の特定最低賃金の改正に係る専門部会の審議状況ですが、東北内航鋼船運航業及び木船運航業最低賃金専門部会での審議が昨日終了したということです。

それでは、専門部会の高橋部会長からご報告方よろしくお願いいたします。

【高橋(真)公益委員】

東北内航鋼船運航業及び木船運航業最低賃金専門部会の部会長は私が務めましたので、私の方から報告します。

ただいま、長谷部部会長からお話がありましたように、当専門部会は11月19日と26日の2回開催いたしまして、昨日審議が終了いたしました。

その結果、お手元に配付してあります審議結果のとおり、東北内航鋼船運航業及び木船運航業の最低賃金は、職員・部員とも1,800円アップすることで合意しました。

適用する部員に係る最低賃金額の職員は、24万2,400円を24万4,200円に、ただし書きの職員(若年職員)は22万5,950円を22万7,750円に、部員は18万3,200円を18万5,000円に、ただし書きの海上経歴3年未満の部員は17万4,050円を17万5,850円に、それぞれ改正することで合意

いたしました。以上、報告いたします。

**【長谷部部会長】**

どうもありがとうございました。

今回は報告だけということで、船員部会での審議に関しましては、4業種全てが終わった時点で総括的に行うということによろしいですね。

そういうことにさせていただきますので、アナウンスのみということになります。それで、全部終わって審議するのは12月ですね。

**【鈴木船員労政課長】**

そうですね。最賃部会を30日に2つ、あと12月7日に1つ開催して、結論が得られれば、次回、12月25日の船員部会に、改正についてということで審議事項として上げて、皆さんにご審議いただき結論を出すということになります。

**【長谷部部会長】**

ということで、皆さん、引き続きそれぞれの専門部会での審議も含めてどうぞよろしくお願いいたします。

それでは、次に衛生管理者試験に関して事務局の方から説明方お願いいたします。

**【峯田船員労働環境・海技資格課長】**

はい。衛生管理者試験なんですけど、例年、関東とか中部とか神戸地区で、実施されていたんですけども、今年は、遠洋マグロ漁業の関係者から、東北地区でも実施できないかと要望がありまして、来年、1月21日に東北運輸局で開催されることになりました。

遠洋マグロ船で選任しなければならない船は、150トン以上の遠洋カツオ・マグロ漁船が該当することから、東北地区でやってほしいという要望があったと思われます。以上です。

**【長谷部部会長】**

どうもありがとうございます。何か質問、ご意見等、ございますでしょうか。

官報に載せられた以外のこと、もしあれば…。

なければ、ご了承いただいたということで、先に進みたいと思います。

追加で配付されている国土交通省の資料に基づいて、「5夜連続！若者就職面接会」で厨房員募集という面接会の話のアナウンスしていきたいと思います。

鈴木船員労政課長の方からお願いいたします。

**【鈴木船員労政課長】**

資料番号も付けずに両面印刷のもので、国土交通省のプレスリリースの資料と、裏面の方になると「5夜連続！若者就職面接会@わかハロ」というものです。

就職面接会につきましては、運輸局主催のセミナーというものが全国7ヶ所でやっているんですけど、これについては、東京労働局が主催している陸上の方の就職面接会に海運事業者の参加を得ることができたということで、裏面の方を見ていただくと、それぞれ日鉄住金物流さんとか、栗林マリタイムさんとかが面接会の方に参加して、司厨員の就職面接会を行うというものです。

船員不足の解消の対策ということで、未経験の方でも採用する企業がありますという話は前から出ていたんですけど、具体的に会社が名乗りを上げて、こういうところに参加するというのは今回初めてということで、国土交通省の方でもプレスを

出しましたので、船員対策で、こういうことを国土交通省としてもやっておりますというお知らせになります。

【長谷部部会長】

ありがとうございます。

陸上とのマージということですけど、新たな動きとしてご了解いただきたいと思  
います。

何かご質問等ございますでしょうか。よろしいですか。

はい、ありがとうございました。

それでは、次に委員の皆さんからの情報提供ということで、労働者委員の方から  
情報提供等ございますでしょうか。

【高橋(雅)労働者委員】

それでは、私の方から。

【長谷部部会長】

高橋(雅)委員、お願いします。

【高橋(雅)労働者委員】

前回お話ししました全日本海員組合の全国大会の件ですが、11月10日から  
12日まで3日間行われまして、無事終了いたしました。

それで、活動の内容に2項目追加されております。

1つは船員養成教育機関の維持・定員の拡大というものと、女性船員の増加に向  
けた環境整備、この他に、あと決議案3件あります。

1つは海上公共交通機関の維持・存続と本四架橋で働く組合員の雇用を求める決  
議、もう一つがカボタージュ規制堅持を強く求める決議、3つ目が船員養成教育機  
関の維持・定員拡大を求める決議、この3つです。

活動の中で、今の決議案の1つ、船員養成教育機関の定員の問題がありまして、  
これをもう少し増やしていくことと、あと、前にもあったと思うんですが、水産高  
校の実業高校との統合の話が、各地で出ておりまして、特に沖縄の方なんですけど  
も、沖縄水産高校がこの実業高校と統合という話が、今また話として出ているよう  
な内容です。

とにかく今、船員さんが少なくなっていますので、是非とも拡大してほしいとい  
う取り組みをするということと、あと女性船員、どの産業もそうですが、労働人口  
が減っていく中、船の方の職場に女性を受け入れようと、今も受け入れているん  
ですけど、もっと女性を活用しようということで、環境整備に向けた取り組みをして  
いくというような内容です。

【長谷部部会長】

ありがとうございます。船津委員の方から何か追加ありますか。

【船津公益委員】

今、海技教育機構の新人船員の養成定員が390名なんです。

それまで380のところを、今年4月に10増やして390になったんですが、  
組合の方からは、例えば500とかいう数字は出てきておりますけども、現状では  
教室の数も教員の数も足りませんというところなんです。

あと、私から逆に、今我々の学校の教員の採用が非常に難しい状態になっている

ということです。

船員の採用と同じで、基本的に中途採用は新卒ではありませんので、船員の経験者といいますかそれを中途採用しますけど、以前は外航船員が徐々に減っていく過程で外航船から流れてきたとか、そういうソースがあったんですが、今はもう外航も遠洋漁船もほぼ底を打っている状況ですし、内航船員も人手不足の状態なので、教員のなり手がなくて非常に困っているというところなんです。

【長谷部部会長】

非常にネガティブな状況だというお話ですか。定員に対しても。

【船津公益委員】

そうですね。今養成定員というかその拡大という話は出てきているんですけど、教員の方も足りなくて非常に困っている状況にあるということです。

【長谷部部会長】

そういう状況を分かったうえでの…。

【高橋(雅)労働者委員】

以前、宮城水産高校の方から、エンジンの方の船員上がりの先生が欲しいということで、誰かいないかという問い合わせがありましたけど、実際の経験というか、職場で船員の経験を持つ方が少ないみたいですね。

【長谷部部会長】

ということで、決議の方は、どこに向けられて出されているものなんですか。政治ですか、それとも行政ですか。

【高橋(雅)労働者委員】

これは政治の方ですね。

【長谷部部会長】

そうですね。私たちは、そういうことを受け止めておけばよろしいんですね。

【高橋(雅)労働者委員】

この3つの決議については、国会陳情、政党、そちらの方への陳情になると思います。あと、部分によっては行政というか、関係する市町村なり県の方に申し入れするということになります。

【長谷部部会長】

もう一つだけ教えていただきたいのですが、これは学校でも組合の方でもいいんですけど、女性の船員を増やすという時に、実際にこれを養成する方と雇う方では、それを育てて受け入れるという環境は実際整っているんですか。

【高橋(雅)労働者委員】

整っている船もあるし、それなりに受け入れ体制がしっかりしているところもあります。

【長谷部部会長】

学校の方ではどうですか。

【船津公益委員】

学校から見ますと、女子学生の就職というのは本当にはないです。

【高橋(真)公益委員】

女子学生はいるけれども。

【船津公益委員】

はい。男子の場合はもう、どこでもすっと決まっていくなんですけど、女子は、定款的に採用されている会社は2～3社あるんですが、そこに全国の学校から集中してきますので、かなり女性は厳しいです。

イメージ的には男子の10倍位厳しいような感じはあります。ですから、乗りたくても乗れない。

【高橋(真)公益委員】

希望者は多いんですか。

【船津公益委員】

希望者は、全国の7校とも大体いますので、合計すると定員の1割弱、7～8%位は女性がいると思います。年によって若干波がありますけど。

【高橋(真)公益委員】

受け皿がないんですか。

【船津公益委員】

その半分も出ていないと思います。

【高橋(真)公益委員】

それは使用者側の問題ですか。内航を代表させるつもりはありませんが。

【湯村使用者委員】

船によっては、女性だけの乗組員の船というのもあるという話は聞いたことがありますけど…。

【船津公益委員】

特に、お客さんを乗せる船ですね。

【湯村使用者委員】

旅客船とかですね。

【船員労政課長】

旅客船ですよ。

【湯村使用者委員】

船種にもよりますし、やっぱり、こんな太いホーサーを持って色々作業しなきゃいけないとか、女性の体力で果たしてできるかということで、なかなか実際、難しいところもあります。

居住区についても、大型船であれば、ある程度余裕があるからそういった対応もできますけど、小型船の場合は、小さなものでも置く場所がないようなのが現状ですから、そこに女性専用の浴室なり、洗濯場なり、新たに設置するというのは、実際、ちょっと難しいですよ。

【長谷部部会長】

組合の方では、どういうところに矛先を向けてこういう決議案を出している訳ですか。そういう受け入れ側の状況を踏まえたうえでの話なんだと思いますが、抽象的な話ですか、それとも具体的な話なんですか。

【高橋(雅)労働者委員】

具体的に、これから女性船員の方々に聞いてどういう問題点があるのか、そこからスタートということですよ。

【長谷部部会長】

起爆剤のような役割を決議で果たせると、そういう話ですね。分かりました。

【高橋(雅)労働者委員】

取り組みですね。

【長谷部部会長】

ということだそうですので、ご了解下さい。よろしいでしょうか。

どうもありがとうございます。

それでは、それ以外に何か、使用者側、湯村委員からお願いします。

【湯村使用者委員】

船員不足について、先ほどお話があったように、女性船員の雇用推進もそうですが、総数を増やして何とか船員不足を解消していこうという考えも確かにあるんですが、ただ一方、船津委員のところの学生さんはどうか分かりませんが、意外と定着率が低いと。

二十代のアンケートの数字で、こういったアンケートなのか分かりませんが、ものによっては定着率が、二十代で船を下りるのが50%位いるという数字も出ています。

そういうことで、門戸を広げて船員を採用するというのも一つありますけど、定着率を良くしてというような業界での動きも必要になってくるんじゃないかという船員不足に対する対策としての考え方も今徐々に生まれてきています。

あと、今日情報として提供しようと思ったのが、情報資料集の15ページにそのまま載っていましたが、内航主要元請オペレーター60社の15年度上期、4～9月の輸送実績が出ましたので、これ見ていただければ分かるんですが、ざっとご報告したいと思います。

この4～9月につきましては、貨物船全般では前年同月比で4%の減少になっています。輸送船は1%増えています。

内訳を見ますと、鉄鋼が8%減、自動車6%減、セメント6%減、石灰が2%減、石炭コークスは6%の増加ということです。輸送船の方は、黒油が3%減、白油が1%増、LPGが8%増、アスファルト1%増ということで、輸送船については全般で1%ほどのプラスということになります。

この期間は、台風による輸送の停滞とかそういった要因もありましたけど、やはりアベノミクス効果の息切れというところも、この数字が示しているんじゃないかということで、弱い経済動向を示す形となったというように見られています。依然厳しい状況が続いているということです。

【長谷部部会長】

ありがとうございます。若者の定着率50%ですか。

【湯村使用者委員】

どういうアンケートか知りませんが、全内航業界全体の数字ではないかも分かりませんが、そういった数字も出ていることは確かです。

【長谷部部会長】

他では3分の1くらいなんですよね、ずっと言われている3年以内が。



【湯村使用者委員】

果たして、それが全て陸に上がっているのか、他の船会社に行っているのかというところの追跡調査は、なかなか難しいので。

【長谷部部会長】

辞めているのか分からないと。

【湯村使用者委員】

ですから、業界内の転職みたいな感覚で、業界に留まる人は留まっているんでしょうけど。

【長谷部部会長】

元々は、高かったんですか。船員さんというのは、一旦就職したらずっとその船でという傾向が強かったんですか。

【湯村使用者委員】

いや、そうでもないですよ。

【鈴木労働者委員】

そうでもないです。陸上に上がるというのは余りなかったですよ。船をそっちこっち渡り歩いてという感じで。

その話をすると、5ページにもある漁船の若者が3年で10人近くとなくなっていますが、海技免状取って内航船に移っている人も結構いるんですよ。

【長谷部部会長】

キャリアアップ。

【鈴木労働者委員】

キャリアアップという感じでね。

【長谷部部会長】

この実態というのは、誰がどういうふうに把握しているんでしょうね、船員市場の実態は。

船員不足と言われる時に知っている人は知っているんでしょうね。その船員不足の中身というのを。

【湯村使用者委員】

船津委員のところの卒業生は、動向とか追跡しているんですか。

【船津公益委員】

この間、ちょっとその追跡をやりまして、今集計しているところで、まだ数字は上がってきていませんが、本部の方で、今持っているところです。

【長谷部部会長】

そうですね。この前教えていただきましたね。

【湯村使用者委員】

新卒者については、そういった形である程度数字は把握できるけど、それ以外の人たちには難しいでしょうね。

【鈴木労働者委員】

ちょっと把握できませんよね。

【長谷部部会長】

何か非常に少ない労働組織、労働者、そこのところの動きがよく分からないまま

対策を打つというのは変な話ですよ。

やっぱり労働組合の方なんかで、大規模な調査をやってみたらどうかという、そんな感じになるんですかね。

【高橋(雅)労働者委員】

調査、うちの方では内部の調査しか…。

【鈴木労働者委員】

できないですね。

【高橋(雅)労働者委員】

できないですから、統計的に見ても、年々うちの組合員は少なくなっていますから…。

ただ、うちの場合は協約上定年制を設けていますので、定年後、未組織の方に行っている方もいるだろうし、そこら辺までは分かりません。

【長谷部部長】

国交省の方の調査というのはあるんですか、一度聞いてみたいと思ってはいたんですけど、そういうリサーチなしに船員養成とか言っているのでしょうか。

【鈴木船員労政課長】

定着率については、ちょっと聞いたことないです。

内航関係の機関誌で、何社かの人事担当者の方の座談会みたいな記事があって、その中で定着率が3年50%みたいなのがあって、いわゆる今の若い方に対する教え方、接し方を工夫していかないと、定着率が上がっていかない。

今の子の教え方が難しいという話の何か座談会の記事みたいなものがあるんですけど、うまく教えてあげると定着率が高くなっているといった会社の座談会形式の記事を見たような気がしますけど、全体として定着率がどのくらいとかという具体的なデータはちょっと見たことないです。

【菅原海事振興部長】

いや、それを調べる術はないですね。

【船津公益委員】

特に船員の場合は追跡しづらいんですよ。住所も変わったり、あと本人が乗船して連絡取れないと、留守宅に送ってもそのまま回答なかったり…。

ですから、回答率が非常に悪いので、なかなかその辺のデータはないと思います。

【長谷部部長】

ぐるぐる回っていて、それでも労働力市場がちゃんと維持され、差し迫ってキャリアアップできるような世界だったらいいんでしょうけど、そこら辺まで十分つかまえていない中で、船員を確保するといっても、なかなか難しいところがあるのかなと思いました。

【鈴木船員労政課長】

あと、最近だと船員不足というのを若い方が分かっているんで、今よりも給料のいい会社とか、待遇のいい会社へ乗り替わるといって、そういう移動もあるというのを聞いたことがあります。条件がいい方へ移っていくという…。

【湯村使用者委員】

それはありますね。今の若者の一番大きな理由が休暇の付与の仕方なんです。

4ヶ月も、5ヶ月も連続で乗らされて嫌になるというので、ちゃんと休暇を与えてくれる船会社に移っていくというケース。こっちの話をしますと休暇の付与の仕方の方が理由として…。

**【船津公益委員】**

給料よりも休暇の方の比重が高いような気はします。

同じ4月に就職して、最初みんな一斉に船に乗る訳ですが、同級生40名、殆どラインで繋がっているんですね。

それで、もう下りて遊んでいるのがいるんですよ。1ヶ月、2ヶ月とかしてくと、だんだん会社に嫌気が差してくるケースがあるみたいです。

下りたら他の会社に移ったとか…。

**【長谷部部会長】**

それは、船員さんとして移る訳ですか。

**【船津公益委員】**

そうです。その場合は船員ですね。

船内で、人間関係でトラブって、もう戻らないというケースも聞きますけど、ただ、なかなか学校にはそういう情報は入ってこないです。

休暇になって、学校に遊びに来たとか、そういう情報を、彼らは全部知っていますから、そこから入っていけば、彼はこういう理由で移ったとか、後になってそういう…。

**【鈴木労働者委員】**

どうしても小さい会社なら予備船員もいないので、うちの決まりは3ヶ月乗船して1ヶ月休みなんですが、予備船員がいないため、4ヶ月も5ヶ月も乗船となると、湯村委員が言っているように、若い人は休みを優先したいので、嫌気が差して辞めていくというのが結構いるんですよ。そういうのも定着率が悪い要因なんじゃないかな。

**【船津公益委員】**

学校にいる間は実際勤務していないから分からないんですけど、「自分は、3ヶ月、4ヶ月になってもいいですよ。」と言っているのが半分もいるんですね。

ところが、どうも感じ的にはそういう人は1割位には減るんじゃないかなと思います。実際に乗ってお金が手に入ると、9割位はやっぱり休みが欲しくなるみたいですね。

**【村木海事振興部次長】**

あと、船ごとで見ると、何十年も同じメンバーで1隻の船を回しているかというところではない、結構入れ替わりはあるみたいですね。

10年間メンバーが一緒だったらかなり長い方、恐らく1~2年から数年位でメンバーが入れ替わっているのかなと思います。

**【長谷部部会長】**

全国的にこんな規模で動いている産業であれば、危機感を感じて何かしなきゃいけない状況なのであれば、やっぱり実態はどうなのかりサーチをきちっとしたうえで、対策を立てるということが必要なんじゃないですかね。

そういった意味で、使用者側でも労働者側でもだめだとすれば、やっぱり行政側

で1回きちっと調査をやったうえで方向付けをすることが必要なのかな。中央がやることですかね、それとも東北でやるという話なのですかね、よく分からない。

【高橋(雅)労働者委員】

一番行政の方がデータとしては持っているでしょうからね。

【長谷部部会長】

持っていていいはずですよんね。

【湯村使用者委員】

船員手帳を活用すれば、現状は分かりますよね。年金機構あたりだったら分かるんじゃないですか。

【長谷部部会長】

いつも印象批評で、船員不足だ、どうしたらいいか、ということが言われているような感じなので、ここのプレーヤーはやっぱりそういうことになっちゃうんだと思うんですが。

【鈴木船員労政課長】

ただ実際、前にも言ったんですが、船員の高齢化がどんどん進んでいるので、若い人が来ないとこの方たちが引退した場合に、ぽっと穴が開いてしまう。それがXデーがもう来るんじゃないかという話になっているんですね。

【長谷部部会長】

でも、いつ来るかは調べていないのでよく分からない、ということ？

【鈴木船員労政課長】

来ないと分からないんですけど、もうそんな遠くない時期にXデーは来るよということで、大手の会社はどんどん若い方にいい条件を与えたり、あとさっき紹介したように未経験の方でも働ける職種、司厨員とかは未経験の場合でも調理の経験、資格があればもうやっていますよということで、対策をとっているんだと思います。

【長谷部部会長】

でも、なすがままに任せていいんですかね。何かそんな気がするんですけど、こんな状況になっていて。

このまま消えてしまってもかまわないというんだったら、どうでもいいことなんでしょうけど。行政側は1回全体をきちっと調べて方策を出してくれないと、どうしようもないんじゃないんですかね。

東北なんか特にそうじゃないかしら。中小漁船、漁業、会社の事業者、一気にそういう問題に遭遇するということになりませんか、ちょっと心配しています。

【鈴木船員労政課長】

業界の代表という訳じゃないですが、内航総連という中央団体があって、そちらの方からの話としても、いわゆる船員不足の問題は喫緊ですと、もう声が出ているので、それが業界の声でしょうと。

【高橋(真)公益委員】

そうすると、実際に何人足りないというのは出ないんですか。

【鈴木船員労政課長】

今、ざっくり2,000人いきなり人が出るんじゃないかというのが、Xデーだというんですよ。船員不足が全国で…。

【高橋(真) 公益委員】

いや、単純に考えると、事業主がいて、事業主がその会社を運営するために、必要な人間がいる訳じゃないですか。

それを全国で集めれば最低これは必要だというミニマムは計算できますよね。

【鈴木(敏) 労働者委員】

うちの方の統計にも、今地方支部長が見ていたんですが、外航船員で、例えば有事があって、今外航船で殆ど外国人が乗っていて日本の船を動かしているんですが、日本に来なくなった場合、日本人は最低何千人要するというのが統計でとられていて、それが外航の場合は5,500人が必要になっています。

今言った国交省の方なんかでも、それだけの人数を確保するための色々な資格取るような取り組みはしています。

内航船で4,500人か5,500人位、このままいくと足りなくなるということで、今国交省の方でやっています。

漁船はちょっとあってない、なかなか出てこないんですが…。

【高橋(真) 公益委員】

ただ離職といった時に、今の話を聞いていて、Aの会社は労働条件が悪いからBの会社に移るという場合は、Aの会社の労働条件さえ改善すればいい話ですよ。

ところが、Aの会社は悪いと、Bの会社に行かないで陸上に上がる。こっちが問題なんですね。

だから、2つに分けて、実際海上の方に行かないという現状がある。船員不足といった時にそっちの方ですよ。そこをごっちゃにしているので何かはつきりしないんじゃないか。

つまり海上から陸上に上がる人をまず減らすのと、陸上にいた人たちに海上に来てもらうのを増やす。それからAの会社からBの会社に、同じ船に乗っているんだけどAの会社の労働条件は悪いのでBの会社に移るとした場合だと、Aの会社の労働条件さえ上げれば離職率は減りますよね。

だから、今話を聞いていると、3パターンがあるのをごっちゃにしているので、船員不足という言葉だけが空回りして具体策が出ないというのは、何となくその辺の分析というか、きちっとケース分けをしていないので混乱しているのかなという気がしました。

【長谷部部会長】

中央の方で、一旦ちゃんと全体像を描いたうえで見計らっているのかどうか…。

もし「なすがままに任せよ」で考えているんだったらあぶないですね。

【高橋(真) 公益委員】

それが必要ですもんね。

【長谷部部会長】

「なすがままに任せよ」と言っても、ちょっとどうなんですか、最後に一言、行政サイドから。

【鈴木船員労政課長】

平成20年、22年に専門のそういう検討会のようなものをつくって、その検討結果の内容が、26年、27年に2,000人位の船員不足が発生するという、そう

いう結果があったんです。

それがまさに、平成27年なので、その22年だかの検討会のデータからいうと今起きるよと。

その検討会のやり方が、結局全国の必要な船舶数を枠として、今回の船の隻数だと1隻当たり何人乗るんだから、全体で何人の船員が必要になると。

それで、今の年齢構成がこうだから、これが5年後にこの人たちがいなくなると、その時に今の現状のいわゆる海技系の学校からの新規の採用者が同じパターンでいくと、入る方よりも出る方が多い、自然に辞めていく方、退職する方。

なので、だんだんに減っていく傾向があるけど、この団塊世代の部分でドーンと大量退職が出るでしょうという予測があって、そのXデーが27年か28年という話なんです。

今まさにXデーが来るんじゃないということで、現状としても、湯村委員の方も分かっていると思うんですけど、機関長とか、今は70、80がもう珍しくない時代なので。

70、80と言うと、もう引退する年齢ではあるんだけど、代わり的人がいないので、無理に頼んで乗っていただいているというパターンですよ。それで、何とか今持ちこたえているんだと思う。

それが65歳で定年なので、もし辞めていけばそこに全く穴が開く訳ですよ。

【長谷部部会長】

団塊の世代なのか。2015年問題ですか、シミュレーションは1回やったと。

【鈴木船員労政課長】

その時の検討結果に基づいて、船員不足対策というのが、ずっと続いている。

【長谷部部会長】

それは対策になっていたんですか。

【高橋(雅)労働者委員】

うちは入っています。

【長谷部部会長】

いやいや、10年近く経つ訳でしょう。そのXデーというものが予想された時期になってきた訳です。それで、対策としてきちんと…。

【高橋(雅)労働者委員】

対策というか、10年のうちにセメントの荷主の方の合併とか、あと石油会社の合併等で、その中で、また輸送体系が変わっていつている訳です。

いらぬ輸送船は、効率のいいように削減をと言ったらおかしいんですけど、淘汰していつて、それで今の現状になっていますので、また石油関係で合併の話ありますし、そこら辺でまた輸送関係も効率のいい輸送体系をとられて幾らか余った船員は、他の部分で就職されていくというような感じになっていたんです。

【長谷部部会長】

なるほど。実際そうだった。

【高橋(雅)労働者委員】

はい。それで、さっき言っていた平成24年に、内航船の関係ですけど、船員の確保育成に関する検討会というのがありまして、それで将来的には2,100人から

5, 100人の船員が不足するだろうと。

それで、その年というのが平成32年。

【長谷部部会長】

まだまだですね。

【高橋(雅)労働者委員】

はい、そのくらいに、それくらいの船員さんが不足するだろうというような試算です。このままの新規採用と退職が続けばということです。

【長谷部部会長】

効率化を進めると、2008年、10年だったら、前の自民党か民主党になったのか。

効率化、新自由主義か。全体として効率化を図ってということで、それに対処するのが中心ですか、人材育成というのは。

【高橋(雅)労働者委員】

業界はそういうふうになってきた部分がありますね。

その部分で船員が移動したというような部分あると思うんですけど。

それと、効率いい輸送体系のために、船を大きくしたりとか、そういう部分もあると思いますので。

【長谷部部会長】

内航、外航、そういうふうにいるんだったらね、でも、何か違うトーンでずっと聞いていますけども、船員不足が大きくてというか…。

【鈴木船員労政課長】

どうしても、東北管内には内航の会社がそんなに多くないので、東北の方はそんなに大きくはないです。

【長谷部部会長】

そうですね。いつも出している方ですからね。

【鈴木船員労政課長】

やっぱり関東とか、中国・四国ですかね。向こうの方は相当騒ぎになっている。

【鈴木労働者委員】

うちの方の会議でも、やっぱり中・四国の方は大分船員さんがいないと言っていますからね。

【湯村使用者委員】

数字を見ますと、中国・四国は有効求人倍率が4倍とか5倍とかそういった数字なんですよね。

【鈴木労働者委員】

そうですね。

【長谷部部会長】

全然違うわけ。

【湯村使用者委員】

小船が多いので、当然船内の住環境も大型船に比べると相当落ちる訳ですよ。

そこに、例えば教育機構の卒業生が来るかという、まずそういうところには若者は来ないということがあるので、そういうところは、多分組織船を定年退職した

人を、未組織会社が安くアルバイト感覚で採用してというような、そういった流れで今のところはうまく具合に機能していて何とかしのいでいるというんでしょうけど。

**【鈴木労働者委員】**

その中で、毎年1,000人近く、うちの組合員が減っているということは、退職した人と、入ってもきているんですが、それでも1,000人近くの組合員が減ってきていますからね、毎年。

だから、どう考えても追いつかなくなってくるんですよ、若い船員がね。

**【鈴木船員労政課長】**

今でも差し引き勘定は合わないはずなんですよ。合わないけど、問題になっていないということは、辞めたと思った方が、どこか別の方に行って乗っているとか。

**【長谷部部会長】**

陸に上がっている訳ではないということですか。

**【鈴木船員労政課長】**

陸に上がらないで別な方の船会社に行っているのかなと。

**【長谷部部会長】**

見えない訳ですね。問題が顕在化してくる。東北地方はそういった意味では人を出している方だし、あとは漁業中心だから、なかなかそれは見えないという構図の中で動いている訳ですね。

そんなことを念頭に置きながら、この部会を維持していけばいいということになる訳ですね。

分かりました。今日はとても勉強になりました。ありがとうございました。

大体時間になりましたので、勉強会は終わりにしましょう。

何か他にございますか。

**【湯村使用者委員】**

あと、今ちょうど石油会社の合併というお話が、高橋(雅)委員の方からありましたけど、皆さんご存じだと思いますが、国内首位の石油元売りのJXホールディングスと第3位の東燃ゼネラル石油が統合するんじゃないかというような、JX側が東燃の方に打診しているという情報が流れていまして、日鉄住金の時と同様、さっきお話があったように、あらゆる面で物流の合理化を図ってくるだろうということで、当然輸送船についても、減船が実際の話となるだろうと、心配されているような状況です。

大体2社合わせると、国内全体の製油能力の半分ぐらいになると、巨大企業になるらしいんですね、もし合併しますと。

相当大きな再編があるんじゃないかという話です。

**【長谷部部会長】**

プラスとマイナス、色々考えちゃいますね。それぞれの立場があると思いますけれど、そういうことを念頭に置きながら、ご対処下さいますようによろしくお願ひします。ありがとうございます。

他にもしありませんでしたら、今日はここで終わりたいと思いますが、よろしいでしょうか。（「はい」の声あり）



ありがとうございました。

それでは次回の船員部会ですが、12月25日金曜日の午後3時30分から、ここ4階会議室で開催したいと思います。

◎閉 会