

第140回東北地方交通審議会  
船員部会議事要録

令和2年6月26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140回船員部会

日 時 令和2年6月26日(金) 13:30~

場 所 仙台第4合同庁舎 2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、佐々木委員

労働者委員 : 熊谷委員(欠席)、高橋(雅)委員、鈴木委員

使用者委員 : 勝倉委員、白幡委員、平岡委員

運輸局 : 寺川海事振興部長、桶谷海上安全環境部長

丹藤海事振興部次長、菊池船員労働環境・海技資格課長

斉藤船員労政課長、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(4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 船員の特定最低賃金の改正に関する検討資料
- 資料9 人事異動

## ◎開 会

### 【丹藤海事振興部次長】

それでは、ただいまから第140回船員部会を開催させていただきます。

議事に入ります前に、今月6月の部会から委員の交代がありましたのでお知らせいたします。公益委員の佐々木透委員の後任として、佐々木直人委員が新しく委員に任命されました。

ここで、佐々木委員からご挨拶を賜りたいと思います。佐々木委員、よろしくお願いたします。

### 【佐々木公益委員】

〔挨拶〕

### 【丹藤海事振興部次長】

ありがとうございました。

また、労働者委員につきましても、熊谷委員が4月末をもって辞任しており、現在後任者の手続中でございます。発令されましたら、改めてご紹介したいと思います。

続きまして、4月1日付で東北運輸局に人事異動があり、海事振興部長が交代しましたので、新部長の寺川からご挨拶申し上げます。

### 【寺川海事振興部長】

〔挨拶〕

### 【丹藤海事振興部次長】

また、海上安全環境部長も交代しましたので、新部長の桶谷からご挨拶申し上げます。

### 【桶谷海上安全環境部長】

〔挨拶〕

### 【丹藤海事振興部次長】

ほかの人事異動につきましては、事務局の私のほうからご紹介いたします。

配付資料9にあるとおり、海事振興部船員労政課長が柳田から斉藤に、海上安全環境部船員労働環境・海技資格課長が佐藤から菊池に変更になりました。

### 【丹藤海事振興部次長】

〔第140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。

[斉藤船員労政課長から資料1から資料7に基づき報告]

### (2) その他

#### 【高橋（真） 部会長】

ありがとうございます。

それでは、今の報告に関してご意見、ご質問等あればお願いします。

なければ、ご了承いただいたものとします。

続きまして「議題（2）その他」に入ります。

初めに、資料8について、事務局から説明をお願いします。

[斉藤船員労政課長から資料8に基づき報告]

#### 【高橋（真） 部会長】

ありがとうございました。

現時点における最低賃金の改正に関する検討資料について報告いただきましたが、ただ今の説明内容について何かご意見、ご質問等ありますでしょうか。

なければ、ご了承いただいたものといたします。

次に、委員の皆様からの情報提供に移りたいと思います。

それでは、労働者委員からお願いします。

#### 【高橋（雅） 労働者委員】

それでは、私から令和2年度の労働協約改定妥結内容について報告いたします。

内航ですが、内航2団体は、一洋会と内航労務協会があり、一洋会が3月30日、内航労務協会が4月20日に妥結しております。また、全内航が3月31日に妥結しております。改定内容ですが、標齡給を700円増額し、18歳で17万1,450円。もう一つ、船長水先慰労金ですが、こちらは1,000円増額し、上限が7万1,000円。それと年間臨時手当ですが、0.1割相当を増額し、内航2団体は42.6割、全内航は40.0割という内容です。

大型カーフェリーですが、こちらも4月20日に妥結しております。職務給を700円増額し、員級で8,870円。それと継続協議事項ですが、定年延長について協議し

ていくという内容です。

旅客船は、中・四国の旅客船ですが、こちらが3月31日に妥結しております。各職初任給を一律100円増額しております。

以上が令和2年度の協約改定の内容です。

もう一つ、インドネシアの国内のニュース記事ですが、船員の派遣を停止というものです。内容としては、中国漁船で働いていたインドネシア船員が病気となり、船内で亡くなったが、その船員を海に水葬した様子がユーチューブで流れてしまったことで、インドネシア国内で問題視され、派遣を停止する方向で今検討しているということです。

#### 【高橋（真） 部会長】

ありがとうございます。ほかにありますか。

#### 【鈴木労働者委員】

八戸ですが、6月30日で沖合底びき船が切り上げます。昨日のニュースでも出ましたが、コロナの影響で魚が50%安となり、そのため、風がよく、操業できるのに、魚が安いということで運休している船もありますが、6月30日で切り上げるということです。

それともう一つは、中型イカ釣りです。5月の連休明けの10日前後から、八戸から22隻のうち1隻残して21隻が太平洋のアカイカ漁に行きました。情報では、7月のはじめに漁が出てきて、7月中頃に帰ってくる船もあるのではないかとということです。

#### 【高橋（真） 部会長】

ありがとうございます。

では、使用者委員からお願いします。

#### 【勝倉使用者委員】

この新型コロナの問題で、船員の海外での配乗がなかなか難しい、スムーズにいかないというよりもできない状況になっています。今我々が関係する港ですと、日本人の船員の乗船が可能なのは、もちろん日本と、あとはスペインのカナリア諸島のラス・パルマス、この2つです。この2か所しか日本人の船員の乗下船ができません。外国人では、インドネシア船員の乗船が、その2つに加えて今何とかできるようになったのが、確実ではないですがインドネシアのバリ島ベノア港の港外、あとチワンダン港、この2つです。

今、各遠洋マグロ漁船は、日本に大西洋とかインド洋とか太平洋から寄港し、日本で整備を行って、日本の各港にインドネシアから船員を呼び寄せ、そして一定の待機期間を経た後に乗船・出港という流れになっています。通常であれば海外基地においては、漁場まですごく近いところで係船、ドックしますが、非常に操業効率も悪くなっているし、乗組員を呼び寄せて出港するまでの期間が長くな

っているということで、かなり支障が出てきています。

今、海外の港、南アフリカのケープタウン、そしてペルーのリマの郊外にカヤオという港がありますが、その港に合計10隻ぐらいがとまっているのではないかとされていて、船員が派遣できないため出漁ができないので、2月、3月ぐらいからずっととまっています。中には1隻、ケープタウンにとまっている船ですが、機関長交代のためにケープタウンに入りまして、機関長が病気で下船して、そして代替りの船員を送ろうとしたらロックダウンして、国際便の運航停止によって船員が乗船できなくなってしまったということで、これは3月の下旬に入港したと聞いていましたので、3月の下旬からもう約3か月間、残りの船員が乗船したまま港にとめ置かれているという状況が続いていると聞いています。

そういうことで、新型コロナの問題で、日本での乗下船は何とかできているものの、海外の港では一部の港を除いてほとんど全て不可能な状況になっていて、燃料とか食料とかの補給はできるものの乗組員の乗下船ができないということで、これが長引いてくると海外で活動する漁船の運航に大きな影響が出る。もう既に出てきていますが、いつ終息するか分からず、そういう海外にとめ置かれている船員とかもおりますので、あとは人道的な対処も日本の国として必要になってくるのかなと思います。

#### 【高橋（真） 部会長】

ありがとうございました。かなり深刻な状況になっています。  
白幡委員、お願いします。

#### 【白幡使用者委員】

今回のコロナウイルス禍で、我々旅客船業界も非常に大きなダメージを受けておりまして、既に福島県で結構歴史ある船会社・磐梯観光船、猪苗代湖と桧原湖を走っている遊覧船が6月15日をもって倒産しております。

昨年、小名浜のいわきデイクルーズもなくなっていますので、我々の協会、東北6県の中で福島県が2社とも全滅してしまったということで、もう船員さんがいない状況になっております。

緊急事態宣言が解除されまして、県境をまたぐ移動も自由にできるということ踏まえて運航を再開している業者も多々ありますが、いまだ青森含めて5業者が運航を見合わせているという状況で、非常に厳しい環境にあるのかなということでございます。

#### 【高橋（真） 部会長】

ありがとうございます。  
では平岡委員、お願いします。

#### 【平岡使用者委員】

4月の内航輸送量ですが、主要元請オペレーター60社の輸送量は、前月比で

17.7%減、前年同期比で17%減と、コロナショックが鮮明となりました。貨物船における4月の輸送量は、前月比で20.7%減、前年同期比で19.3%減と、全種目とも減少いたしました。減少幅が一番大きかったのは自動車で前年同期比32.5%減、鉄鋼が前年同期比27.2%減となっております。

このような中で、日本製鉄の元請オペレーターである日鉄物流は、新型コロナウイルス感染拡大による鋼材輸送の激減に対応するため、5月から共同係船を実施しております。係船数は全鋼材船の二、三割にあたる30隻、5万重量トンです。係船方法は、船種を5グループに分けて30隻ずつ3か月係船し、順次グループを中継していく方法で、係船した船には用船料の六、七割の補償金、499総トン数で月額650万円を支給し、その原資は全鋼材船の用船料を2割カットして充当するそうです。用船解除は独占禁止法上難しいことから共同係船を選んだみたいですが、原資を用船料のカットで賄うため、しわ寄せを下請に押しつけただけで優越的地位の濫用にはかわりないと批判が出ております。

また、JFEスチールの元請オペレーターであるJFE物流も同様の手法で6月から用船料カットによる共同係船を実施したことにより、内航市場の令和2年度用船料は下落が濃厚となり、船員と船舶の2つの高齢化が喫緊の課題となっている内航業界にとって至難の年になりそうです。

#### 【高橋（真） 部会長】

ありがとうございます。

今回コロナの影響がかなり大きいですが、漁船や貨物船、観光船に対する政府の支援というのはあるのでしょうか。

#### 【鈴木労働者委員】

私の担当している観光船ですが、本来4月20日からの運航予定が、コロナで予約がキャンセルになりゼロに等しいということで、2か月延ばして、やっと先週、20日から動き始めました。補助金、助成金も、もらうように手続き、あと会社の持続化給付金、200万円も手続きしてオーケーをもらったという話は聞いています。

#### 【白幡使用者委員】

一般の企業と同じように、セーフティネットであったり、それなりのものは一応あります。

#### 【勝倉使用者委員】

金融支援的なところ、金利の補助、そういったところではありますが、乗組員が帰国できない、もしくは派遣できない、休業を余儀なくされるというようなところもありますので、そういったところに対しての補助というか補填というのはないです。

**【高橋（真） 部会長】**

船に関しての特別な支援というのはないということですか。

**【勝倉使用者委員】**

ないです。それと、海外でのドックが今はほとんどできない状況になっているので、操業を切り上げた操業を終わるタイミングの船から今、順次日本に戻す動きが結構出てきています。そうすると航行時間、航行期間も長く、その間操業できないわけで、別の見方をすれば往復航が休業状態となるので、そういったところの支援もあっていいのかなと思います。

陸上では、雇用調整助成金のような休業者に対する補助、給料補填もありますが、なかなかハローワークとかに行ってみても、海の仕事に対して理解が得られません。

**【高橋（真） 部会長】**

結局、船に関しては国交省が管轄なので、国交省として何か動きというのはないのでしょうか。

**【斉藤船員労政課長】**

コロナ関連で離職された方に対する給付日数の延長措置というのがあります。コロナ関連の理由で離職した方については給付日数を30日から60日までの間で延長しますよという、雇用保険法の臨時特例措置というのがあります。

**【勝倉使用者委員】**

離職船員ではなくて、休業せざるを得ない人に対してのものということです。陸上であれば雇用調整助成金を申請すればもらえるのに、船員だとそういったところに支援の手が届いていないということです。

**【高橋（真） 部会長】**

結局、雇用調整助成金自体は国交省ではなくて、厚労省の管轄になるのでそっちで動いていると思いますが、要は船に関しては国土交通省の管轄なので、国交省自体として動くというものはないのでしょうか。

つまり、船なら船に特化した形の動きというのを国交省はしていないのかということ。もしそうであれば、全国の船員部会同士が連絡を取りあい、逆に部会の声として上に伝えるということではできないのでしょうか。

**【勝倉使用者委員】**

先ほど、平岡委員からお話があったように、内航船のほうで共同係船のようなところも出てくるとすれば、やはり漁船、内航船問わずにそういう休業を余儀なくされる船員というのは、会社も含め出てきます。ですから、船舶に関しての休業補償、船員への手当というものも、国土交通省から関係省庁等に働きかけてい

ただきたいと思います。

**【白幡使用者委員】**

結局、国からの予算の使い道は最終的には地方自治体です。例えば、我々であれば気仙沼市が最終的な補助金の用途を決めるわけです。今回、我々も手を挙げて役所のほうにオファーしたら、今回は船関係の予算ではないですと言われました。だから、特別、船というのは、まち全体の産業に占める割合にすれば多いわけではないので、どうしても後手後手に回ってしまっているというのが現状かなと思います。

**【高橋（真） 部会長】**

国交省として特別な予算、補助というのを考えてもらわないと、船自体が立ち行かなくなるという気がします。

だから、運輸局は船という業界を管轄している部署なので、そういう意見があったというのを各地方局が、連絡を取りあい全体で上げていてもらいたいと思います。そうしないと、使用者も労働者も大変なことになると思います。

**【齊藤船員労政課長】**

各運輸局、日常的に情報交換や連絡は取り合っていますので、そういったネットワークでそういう声があるということ共有していきたいと思います。

**【高橋（真） 部会長】**

できれば、そういう意見をまとめた上で上のほうに上申するというところまで持っていく、予算の特別措置等を検討してもらいたいと思います。

**【齊藤船員労政課長】**

分かりました。

**【増田部会長代理】**

もう一つ、短期的には求人や求職のデータはそんなに大きな変動がないという話でしたが、長期的には、人手不足になるのか、それとも船員のマーケット自身が小さくなるのか、どういうことが予想されるのでしょうか。

**【高橋（雅） 労働者委員】**

内航船は、高炉の休止もあり、パイは小さくなると思います。ただ、船員の人たちも高齢化していますので、おのずとそこで淘汰されることもあるのではないのでしょうか。

**【平岡使用者委員】**

実際、さっきも言いましたが、結局2割、用船料がカットされているので、雇

用調整助成金をもらったとしても、会社は大変です。2割もカットされているので、国から、無利子、無保証・無担保で二、三年お金を借りても、会社は存続するというだけで、中身はもう赤字です。

そういった中で、最賃のアップというのはどうなのかなと思います。山形県では、コロナだからこそ賃金をアップしなきゃだめだとか労働者側は言っていました。経営者側にしてみたらもう大変です。

#### 【勝倉使用者委員】

また、今年、コロナの問題が起きてから、海技資格の講習が軒並み全部、来年の春3月以降に延期になっています。今、気仙沼では若い船員に免状を取らせて幹部船員を増やしていこうという動きがある中で、この1年間の海技資格講習の中止は相当厳しいです。今は、大学、高校も含めてリモートでの授業等いろいろな手段がある中で、海技資格者の講習だけが会場に集まれないから全部中止というのは、何か納得できない感じがします。

我々としても、年々船員が高齢化している中で、しっかりと船員に海技資格を取らせて、次はこの人を配乗していくという計画があります。いつ終息するのか分からない状況の中、来年3月再開できるか分からず、2年3年こういう状況が続いたら、その間、海技資格者はゼロとなり、非常に大きい問題だと思います。

#### 【菊池海技資格課長】

我が課でやっているのはあくまでも試験の運営なので、講習という話、リモート等の話であればこちらでやっているわけではないので、地区の講習主催団体と、それから先生の間でうまく調整していただければできるのかなと考えます。

#### 【高橋（真） 部会長】

ズームを使えば、みんな家にいて参加できるので、講習主催者側がやる気になれば、できると思います。よって、講習主催者側にその検討をしてもらえるように、要望として出せないのでしょうか。

#### 【勝倉使用者委員】

その辺、資格課長からもそういう指導的なところを各運営団体のほうにできないものなのでしょうか。

#### 【高橋（真） 部会長】

この船員部会で毎回出ていることは、船員不足がやはり深刻だということです。だとすると船員になりたいという希望の人とはとにかく受験させて、合格者をなるべく確保するという方向を向いておかないといけないのではないのかと思いました。

それから、佐々木委員の海技短期大学校でも同じように、今入っている学生の中で、今回のコロナにより、船を考え直そうという動きは出ていませんか。

**【佐々木公益委員】**

本校は全員が船乗りになりたいということで来ているので、今のところコロナの影響で船を諦めるといふ学生は、出ていません。

**【高橋（真） 部会長】**

そうすると、これから入ってくる学生、今の高校生ですか。

**【佐々木公益委員】**

そう思います。ダイヤモンド・プリンセスの報道もありましたので、船に対して敬遠を持つような人が出なければいいなと思っています。

**【高橋（真） 部会長】**

だから、船に対するイメージが悪くなっているなので、その意味ではなるべくプラスのイメージをつくっていく、改善できるところは改善していくということを見ると、講習会は逆に積極的にやるという方向にしたほうがいいのではないかと思います。

**【菊池海技資格課長】**

少なくとも水産高校とか職員を養成する学校につきましては、教室の中での授業だけではなくて、リモートでやっていいとなっています。講習団体が、国に登録された養成施設であればある程度話はできますが、任意の形でやっていますので、どこまで話ができるか、踏み込めるかは分かりません。

**【高橋（真） 部会長】**

だったら、講習会について、延期、中止も含め、今後の方向性等どんな感じで動いているのか情報を集めていただくことはできますか。

**【高橋（雅） 労働者委員】**

気仙沼では1月に、本来4月からやる講習を実施します。

**【勝倉使用者委員】**

その1月にしますというのも、またコロナが再燃して第2波、第3波みたいになったら、分からない話です。だから、別なやり方も考える必要があると思います。

**【増田部会長代理】**

さっきのオンライン講習ですが、できるかできないか分からないのだったら、例えば全国のどこかモデル地域でやれるのかを試しにやってみて、それで実技は難しいけれどもオンラインでこれぐらいまでならできるといったことが分かれば、場合によっては、全国展開につながるのではないのでしょうか。

**【高橋（真） 部会長】**

分かりました、ありがとうございました。

では、次回、運輸局から本日の意見・要望に対する回答をお願いします。

それでは、本日の議事はこれで終了となります。

次回は、7月31日金曜日の13時30分から、会場は4階会議室で開催します。

◎閉 会