

第101回
沖縄地方交通審議会
船員部会 議事録

平成29年3月16日（木）

沖縄総合事務局

第101回沖縄地方交通審議会船員部会

日 時 平成29年3月16日（木）14時00分
場 所 沖縄総合事務局 5F 海技試験室

出席者：

公益委員	宮里委員、儀部委員、春田委員
労働者委員	姫路委員、大崎委員
使用者委員	大城委員、山内委員

沖縄総合事務局	野原課長、宮里調整官 宮城補佐、普天間専門官
---------	---------------------------

議事次第

○開 会

○議 事

1. 第100回船員部会の議事録承認について
2. 管内の雇用状況等について
3. 最低賃金改正に関する決定公示について
4. 意見交換

○閉 会

（配付資料）

1. 第100回船員部会の議事録（案）
2. 船員職業紹介実績等一覧表（平成29年2月分）
3. 沖縄地方交通審議会船員部会構成員名簿（事務局含む）
4. 平成28年度沖縄若年内航船員確保推進事業
5. 平成29年度船員部会開催予定表

宮里部会長

定刻でございますので、第101回船員部会をはじめさせていただきます。

本日の委員の出席状況と配付資料の確認を事務局よりお願ひします。

事務局（普天間専門官）

本日は、公益委員3名、労働者委員2名、使用者委員2名が出席されており、船員部会運営規則第9条の規定による定足数を満たし、有効に成立していることをご報告いたします。

昨年11月下旬、伊禮委員から辞任願があり、後任についての諸手続をしていましたところ、伊禮委員に代わりまして、2月28日付で沖縄地方交通審議会臨時委員に那覇地区漁業協同組合代表理事組合長をされております山内得信様に辞令があり、3月6日付で宮里部会長より船員部会の使用者委員として任命されましたので御報告いたします。

山内委員には、臨時委員就任のひと言よろしくお願ひします。

山内委員（使）

皆さま初めまして。那覇地区漁協の組合長しております山内と申します。代表理事もさせていただき間もなく、また、今回船員部会の委員についてもまだ勉強不足の部分があるかもしれません、これからよろしくお願ひいたします。

事務局（普天間専門官）

山内委員ありがとうございました。これからよろしくお願ひします。なお、本日出席している船員部会委員の方々を私の方からお呼び申し上げ御紹介させていただきます。資料3の構成員名簿もご覧下さい。

～ 船員部会委員の紹介 ～

それでは改めて配付資料の確認をさせていただきます。

～ 配付資料確認 ～ 以上です。

宮里部会長

ありがとうございました。

それでは、はじめに第100回船員部会の議事録の承認につきまして、お手元に配付されています議事録を御確認ください。

原案のとおり承認してよろしいでしょうか。

各委員

（「異議なし」）

宮里部会長

それでは、ご異議がありませんので承認されたものといたします。

続きまして、議題2の「管内の雇用状況等」につきまして、事務局にご説明をお願いします。質問は最後に受け付けたいと思います。

よろしくお願ひします。

事務局（宮城補佐）

平成29年2月分の管内雇用状況等の概要について報告いたします。

●求人状況について

新規求人数は10件でした。前月に比べ1件減少、また、前年同月に比べ8件減少となっております。

月間有効求人数は28件でした。前月に比べ8件増加、また、前年同月に比べ3件減少となっております。

月間有効求人数28件の内訳としましては、商船等27件、漁船1件となっております。月末未済求人数は16件でした。

●求職状況について

新規求職数は3名でした。前月に比べ3名減少、また、前年同月に比べ10名減少となっております。

新規求職数3名の内訳としましては、すべて商船等となっております。

月間有効求職数は13名でした。前月に比べ1名減少、また、前年同月に比べ17名減少となっております。

月間有効求職数13名の内訳としましては、商船等12名、漁船1名となっております。月末未済求職数は6名でした。

●成立状況について

2月は1件でした。

●求人倍率について

2月の月間有効求人倍率は、2.15倍でした。前月に比べ0.72ポイント増加、前年同月に比べ1.12ポイント増加となっております。

●新規求職者の退職理由又は求職理由別内訳について

2月の新規求職者3名のうち、離職者1名の退職理由としましては、船舶所有者都合等となっており、離職以外の方2名の求職理由としましては、就業中に転職を希望するもの2名となっております。

新規求職者が所属していた会社所在地につきましては、全て管内となっております。

●失業等給付支給内訳について

基本手当受給者実人員は2名、支給延べ件数は3件で、基本手当支給金額は484,325円、その他に就業促進定着手当の支給が1件あり、就業促進定着手当支給金額は203,184円でした。総支給額は687,509円でした。

以上で管内雇用等状況の概要の説明を終わります。

宮里部会長

ありがとうございました。ただいまの説明につきまして、何か質問等ございますか。

山内委員（使）

よろしいでしょうか。初めてということもあるので、質問させて下さい。表によると漁船の方の求人求職ともほとんどないですがどのようになっているのでしょうか。

事務局（宮城補佐）

当局に提出のある漁船等で求人求職ともに1件あるのですが、実質県内の漁業者からの求人はほとんどないです。管内で求職している方は漁業調査船を希望されていて、管外からの1件求人は水産会社の漁船ですが、マッチングがうまくいっておりません。管外からの求職も結構ありますが、管外の漁船に行かれる方はほとんどおりません。管内の漁船で当方に求人を出す事業者はなく、縁故で見つけられる例が多いようです。

その結果年齢の高い方がずっと残っておりますけども、年齢の高い方にはなかなか求人がないのが現状です。

山内委員（使）

ここにある数値は窓口の方に来る方の数値ですか。

事務局（宮城補佐）

そうです。管内の漁船からは求人もありませんし、管内の漁船に乗りたいという求職も実質的にはありません。

窓口には漁船に初めて乗りたいという方もこられますが、管内漁船の求人もないため、実質、求職票を出されるというケースまでには至らないです。

山内委員（使）

実際漁船の現場においては、人の入れ替え等もあり、船員とし乗下船しているので、新しく乗船する方はいるかと思います。

事務局（宮城補佐）

そうです。船員の雇入れ窓口にもよくこられますが、誰かの紹介なのか縁故で入れ替え等新たに乗船されている方はおるようです。

山内委員（使）

これは窓口で手続きをした数字ですね。

事務局（宮城補佐）

そうです。実質的に当方に求人、求職されてる方の数字しか把握できませんし、その数字を出しています。

山内委員（使）

分かりました。どうもありがとうございます。

春田委員（公）

失業保険を受給する場合はこの求職をしないともらえないのですよね。

事務局（宮城補佐）

そうです。失業給付は、仕事をする意欲はあるが、探しても仕事に就けないという方に対して給付することができるようになっております。

春田委員（公）

それだと、漁船に乗られる方は失業給付をもらわなくても早めに仕事が決まっている状況なのでしょうか。生活が困るので早めに仕事に就くのかもしれませんね。

事務局（宮城補佐）

漁船も10トン未満で船員法の対象にならない船もあります。実際に漁船に乗船されている船員が求職に来られて失業給付を受けるというのも、過去に例はあります。

宮里部会長

他に質問ございますでしょうか。大崎委員どうぞ。

大崎委員（労働）

4ページの月末未済求人数内訳表ですが、これを見ると60歳以上の方が1名おられます。60歳以上のため年金は当然受給しているかと思いますが、年金との絡みはどうなるか分かりますか。

事務局（宮城補佐）

この方はハローワークで実際に失業給付は受けられており、まだ1年以下の求職期間で、紹介期間も1年間で、陸上と船員と両方で仕事を探したいということでした。最近は窓口にこられませんが、数値としてはそのまま残っています。もしかすると年金に切替えられたかもしれません。

大崎委員（労働）

船員としての経歴があれば、今現在、当然60歳の支給年齢で受給できると思います。実態がどのようかと思い質問しました。仕事は決まりましたか。船の方ですか。思ったとおりのところに就職されたのですかね。

この方は高年齢の求職者給付金には当たらない年齢かと思いますが、その中で今後この年齢で船員の仕事を探した場合、何に乗れるかという気がします。それでこの表を見たらやはり明らかに高年齢者の方に偏ってきており、1か月未満の方が3名いる中で、1名は

20代がいますが、20代の方はこの上の表のどこの位置になりますか。

事務局（宮城補佐）

20代の方は資格のない甲板部員の希望になります。陸上で船の修理をされている会社に勤めていて、今回初めて船員になりたいということでお問い合わせします。

大崎委員（労働）

未経験で近海の甲板部員ですか。全く船を知らない人が近海というものは自分の経験上は厳しい気がします。それで乗られた後、ミスマッチとならないように、そこは総合事務局の方で指導というか、船の詳しい実情の教示をしたり、御相談に乗っていただき、当然新しく船員になるのはいいことですが、長く就職できるような環境整備をしていただきたいと思いますのでよろしくお願ひいたします。以上です。

宮里部会長

他に何かございますか。他にないようでしたら、続きまして議事3の「平成28年度沖縄若年内航船員確保推進事業実施報告」について事務局から報告をお願いいたします。

事務局（普天間専門官）

資料4を御覧ください。これより平成28年度沖縄若年内航船員確保推進事業の報告をいたします。

最初に資料上部の表に沿って説明いたします。今年度は海事セミナーを6月29日（水）に実施しました。対象は進路指導教員と保護者でしたが、実際石垣で開催しまして、参加者は全部で8人となりました。開催場所は石垣市で、「フェリーよなくに」の船内見学もいたしました。

概要としましては、船員養成機関である学校の紹介、これは海技教育機構と沖縄水産高校の先生を講師としてお招きして実施しました。普通高校生徒の内航船の就業体験についての説明と地元石垣市の海運事業者の紹介、最後に「フェリーよなくに」の船内見学を実施しました。

次に、中学生を対象にした体験学習は8月19日（金）に実施、中学生31人、保護者等16人の計47人の参加者で実施しました。実施場所は、沖縄水産高校と県の実習船「海邦丸五世」で実施しております。

概要としましては、「海邦丸五世」の船内見学、沖縄水産高校の施設見学、海洋技術科の紹介、在校生やOBとの意見交換会を実施しました。昼食は「海邦丸五世」の司厨員が船内調理した「マグロ丼」を食することができ、大変好評でした。

その次は就業体験で7月25日から8月26日の夏休みの間にそれぞれ3日間程度実施しております。参加者は、今年度は普通等高校も対象としました。水産系高校は沖縄水産高校の海洋技術科の2

年生が30人、宮古総合実業高校の海洋科学科の2年生が15人、普通等高校は八重山高校の2年生が1人、3年生が1人、八重山農林高校の3年生が1人となっております。実施場所は水産系高校が沖縄本島と宮古の事業者、普通等高校は八重山の事業者で、離島航路と内航海運の事業者に協力依頼をしまして、村営で「フェリー粟国」「フェリーとかしき」「フェリーざまみ」、久米商船の「フェリー琉球」、大東海運の「だいとう」、琉球海運の「しゅれい」「ちゅらしま」、東亜運輸の「天竜丸」、多良間海運の「フェリーたらまゆう」、安栄観光の「うみかじ」「ぱいかじ」等、八重山観光フェリーの「にいぬうふあぶし」等、福山海運の「フェリーよなくに」と実際に乗船して就業体験を実施しました。

概要としましては、航海当直、出入港作業、貨物の積込み、船内清掃、機関整備等について船員から指導を受けて実施しております。

最後に小学生向けの海事教室ですが、11月27日（日）に実施、小学生が25人、保護者等22人の計47人の参加者で実施しました。実施場所は渡嘉敷村営の「フェリーとかしき」でしたが、今回は天候が優れなかったこともあります、渡嘉敷まで向かったものの、ピストン運航で戻り、泊港で船内見学等を実施しました。

概要としましては、体験乗船、出入港の見学、航海当直体験、船内見学等を実施しております。以上です。

宮里部会長

ありがとうございました。ただいまの御報告につきまして、何か御質問等ございますか。

大崎委員（労働）

私は若年内航船員確保推進協議会方に委員として出席していますが、就業体験は八重山高校と八重山農林高校の生徒が合わせて3名ですが、この生徒達は就業体験で乗船したのですね。

事務局（普天間専門官）

はい、実際、乗船しております。

大崎委員（労働）

今後の進路として、船の方も選択肢に入れていただけるということであれば非常に有効かと思いますので、やはり船の仕事になじみのない方にもこのような体験を実施して、実践的にこれからも進めていただきたいと思います。八重山地区の方は船員のなり手がなかなかいないということを聞いておりますので、よろしくお願ひいたします。以上です。

事務局（普天間専門官）

就業体験後の進路としまして、八重山高校の3年生が沖縄水産高校の専攻科へ進学し、八重山農林高校の3年生は地元の海運事業者の方に就職と聞いております。今回は当初計画より少ない人数での参加でしたが、実際に船員関係に進学、就職となりました。以上報

告します。

宮里部会長

それは実績が上がってよかったです。この事業は内航船員の確保事業ですが、漁船に対してというのではないですか。

事務局（普天間専門官）

国土交通省の事業としましては、漁船船員の確保事業ではなく、内航船員の確保事業になりますが、漁船には沖縄県の事業があるようです。若年内航船員事業の就業体験報告会で水産高校に伺う機会があり、その報告会で今年度から漁船への就業体験を沖縄水産高校で実施しているという報告がありました。水産高校ですので、元々漁業について学ぶ学校でもありますが、船舶職員養成機関でもあり、海技資格も取れるということで、沖縄の場合は内航船員確保事業とも連係していただいております。

宮里部会長

県の漁船の体験事業は水産高校の生徒ですか。他に八重山高校とかの普通高校は対象でないですか。

事務局（普天間専門官）

漁船の体験事業については、普通高校ではなく、今年度初めて県の事業として水産高校で漁船体験を実施したと聞いております。国土交通省の事業は予算の関係で縛りもあり、内航船のみの事業になっております。

宮里部会長

分かりました。

大崎委員（労働）

追加で聞いてもよろしいですか。

宮里部会長

どうぞ。

大崎委員（労働）

御存じの方もあろうかと思いますが、今年沖縄水産高校の海洋技術科は沖縄県内1位の入学志願者数でした。倍率が1.77倍で、県内1位で狭き門になっています。そういう状況ではせっかく志望校として選んでいただいた中で、多くの生徒が入学できるように入学定員の拡大について、今後とも要望していきますので、よろしくお願ひします。

山内委員（使）

あと一つ質問してもよいですか。

宮里部会長

はい。山内委員。

山内委員（使）

御存じのように我々漁業業界の中では、長年にわたって人材確保というのが大きな課題となっております。そういう中で、今日報告のありました沖縄県の事業で水産高校における漁業体験学習の機会が設けられたということは大変ありがとうございます。

少しでもそのような取組をしていただけることはうれしいことだと思います。我々の業界は高齢化が著しくて、あと10年経つとどうなるのかという危機感を非常に持っております。そのため水産高校への働きかけとか、我々独自でやれる範囲が限られており、業界の体力も経済力も徐々に落ちてきてまして、自ら後継者育成をする資力がないという経営者がほとんどで、自分が辞めたら漁業から撤退する、船を辞めるという人がたくさんいます。そのような状況では、今後沖縄県の漁業は衰退の一歩を進んでいくのではないかと非常に危惧しておりますので、ぜひ皆さんのお力添えもいただいて、何とか我々の持っている課題を少しでも好転させるようにしていただきたい。業界や組合もできるだけそういう協力を当然やる考えはありますので、よろしくお願ひいたします。

春田委員（公益）

今日の意見を聞いていての感想ですが、私も含めて現在の委員の皆様も年齢を経てきておりますので、是非、当部会事務局の若い世代にも頑張ってもらいたいと感じました。人材育成も含めて、今後の沖縄における国土交通省の独自の政策についても勉強してもらえると安心して次の世代に任せられるかと思います。

宮里部会長

それでは、意見交換に移りますが、他に御意見ございますでしょうか。今、山内委員の意見にもありました、国の予算としては今後、漁業に何かできる枠組みがあるのでしょうか。

事務局（普天間専門官）

漁業者育成については、国としては国土交通省の事業ではなく、水産庁や農林水産省に関係するかと思いますが、沖縄県として漁業者育成のために今年度以降も予算を確保して、漁業者のための漁業フェア等もやるように聞いておりますので、そこは、また情報がありましたら情報展開をさせていきたいと思います。

宮里部会長

よろしくお願ひします。はい、他に何か御意見はございますか。

大崎委員（労働）

意見交換の中で少々お願ひしたいことがあります。資料を配布しておりますが、先日の報道で八重山地区の労基法違反というのが大

きく出ています。これは業種にもよるかと思いますが、まず1点目が海上交通機関においても同様の調査を行っているのか、またその結果があれば教えていただきたい。なければ今後の予定をお知らせいただきたい。もしそのような調査をする予定があるのであれば内容も教えていただきたいです。

4月から沖縄も観光シーズンに入りゴールデンウィークに向かう中で、安全確保というのは海上交通では絶対守るべきことですので、法令順守の観点から、安全運航の周知徹底を行っていただきたい。特に会社に対して労務担当者の考え方等が少し甘いと大変なことになりますので、そこも沖縄観光を左右することになりかねないのでしっかり正していただきたいと思っております。

2点目が定期の海技士国家試験ですが、那覇で行われているのは聞いています。ただ、石垣地区では船員不足が叫ばれる中、全く行われてないと耳にしまして、できれば那覇だけではなく、宮古、石垣地区でも年に1回でも実施していただければ有り難いので、今後の検討と今後の試験予定を教えていただけますか。

事務局（野原課長）

大崎委員の質問に答えたいと思います。今回こういった新聞報道を見まして、船員に対して、労働基準法、残業代の不払とか時間外労働者らに対する特化して調査は行っておりません。通常、国の方としては定期監査、または事故を起こした場合の特別監査等で陸の労基法に変わる船員法関連の監査をしております。その監査に基づいては、特に大きな違反はないと聞いております。八重山地区の特に旅客船事業者は夜間運航をやっていませんし、ある程度運航時間も決まっているというところから、沖縄管内の違反はないというふうには考えておりますけども、今後ともそういった違反がないように注意していき、引き続き今までどおり、法令順守の指導をしていこうと考えております。

あと、2点目の定期の海技士国家試験の件ですが、確かに宮古ではやっておりまして、八重山では実施しておりません。なぜ宮古では実施しているかというと、宮古には宮古総合実業高等学校海洋学科という船員を養成する施設がございまして、そこから毎年一定以上の人数の試験申込みがありますので、それに応える形で毎年実施している状況です。一方、八重山はそういった施設がありませんので、宮古のような形で定期的に実施しておりません。

一昨年の平成26年度には要望があり、ある一定の人数が集まりましたので、検討して臨時試験を1回実施しております。

御指摘のように、八重山地区では事業者が船舶を大型化する動きがありまして、それに伴って新たに機関長等の海技免状を持った船舶職員が必要になりますが、実際地元に有資格者がいないため、なかなか採用ができないのが現状です。

当局としてもそのようなことで違反があつてはいけないので、事業者に対して計画的に職員を養成するように、逐一連絡取りながら継続的に進めております。

過去に1回臨時試験を実施しましたが、その後、まとめた人数

がいないということで、地元の要望がその後ないところです。当方も船舶の大型化については船員を確保しながら進めるように指導しており3か年計画で進めているところです。以上です。

宮里部会長

はい、分かりました。ありがとうございます。ある程度人数があればまた実施するのですね。

事務局（野原課長）

もちろんそのような要望があれば、それに応じて実施すること検討させていただきます。

宮里部会長

分かりました。

大崎委員（労働）

追加で聞いてもよろしいですか。先ほどの回答ですが、八重山地区において海上旅客運送事業者の夜間運航は行ってないとのことでしたが、本当にはないのかを調べていただきたい。夜間運航の事実がないと言い切れるのであればそれはそれで結構です。あるのかないのかを調べてください。

それと先ほど特に調査は行っていませんということでしたが、時間外協定というのは今非常に大事なところだと思います。世間的にもいろいろ言われています。オーバータイムの話が言われている中で、行ってないと言い切るのは少しどうかという気がします。それで、事故があったときに特別監査で入ります。事故があってからでは遅いので、海上では繰り返し安全安心というのを言っているわけなので、できれば常日頃の監査の中で、特別監査でなくて通常の中で1社1社やっていただきたい。八重山の会社自体の数は対した数ではないと思います。

そこで特別監査をやった中で、大きな違反はないという話で行くと、小さな違反はいいのかというのが、先ほど提示した新聞の中身のような気がします。小さな違反は大丈夫だと言い切ると会社は、ここまでだったら大丈夫という話で、後出しじゃんけんみたいなことになっていきます。

そこは早いうちに叩きつぶしとかないと、大きな事故があってから人命が損傷することになるとか、結局そのようなことが起きて、罰金なり懲罰という意味合いで船長が受けるわけです。会社は注意勧告があるかもしれません、船長は免許停止になったり、いろんな意味合いで生活の糧がなくなる可能性がありますので、そこになる前に芽を摘んでいただきたいというのが率直な意見ですのよろしくお願いします。来月詳しい回答をいただければありがたい。

このことはまた来月返事を下さい。決して厳しい対応をしろと言っているわけではないんで、法令順守の中でやってくださいということです。私たちが時間外協定を会社に対して結んでくださいと言うのは、労働組合的に言ったらおかしな話です。会社から時間外労

働をさせてくださいという話なので、そこの協議の中では徹底していただきたい。

それと、先ほど説明のあった海技士国家試験の中であった一定数というのは何人ですか。

事務局（野原課長）

規則ではそれぞれの種別 40名とはなっており、それは原則になります。

大崎委員（労働）

宮古で 40人集まっていますか。

事務局（野原課長）

実数として 40人は集まっていません。がちがちにいうと 40名なのですが基本的には一定数があれば実施しております。

事務局（宮城補佐）

石垣については、平成 26 年度に 1回だけ実施しています。

大崎委員（労働）

その時は何人だったか分かりますか。

事務局（宮城補佐）

すぐには正確な数字は分かりませんが、ただ、事業者の方が、まとめて休暇を取らして受験することが不可能であるということがあります。臨時試験を 1回だけ実施したのですが、その後は要望がありません。今課長から説明があったように 3か年計画の中で、若干の 2、3人をやりくりして受験させて海技免状有資格者の確保を図っているようですので、もしかすると石垣の事業者からまとめて受験させてくれという要望が今のところはないかと思います。

大崎委員（労働）

要望がないというのは、40人という基本の数字があれば、当然 40人集まらなきゃ仕方がないと思い、感覚的に見て駄目なのかという入り口論では駄目だと思います。それで 3か年というのは何年から何年の計画ですか。

事務局（宮城補佐）

平成 29 年度の今年が 3年目になります。

大崎委員（労働）

今後要望があれば実施していただけるという感覚でいいかという気がしますので、私たちも現場に行って、必要があれば要望を出すように話をします。それと船員数で見れば、当然宮古よりも石垣の方が船員は多いです。その上で上級免状を取らざるを得ない今、石垣の旅客船の状況を鑑みれば、1人 2人でも、せめて 2桁という数

字であれば検討していただきたいと思いますのでよろしくお願ひいたします。以上です。

春田委員（公益）

少し意見いいですか。今、たまたまですが労働者の権利の実現という原稿を書いていますが、労働者の権利の実現というとややこしいところは、本来は労働者が自分で権利を実現しないといけない部分があって、それは弁護士に相談して裁判起こすのか、あるいは沖縄労働局に行くのか、労働委員会に対する申し入れとか、それはいろいろありますが、そのところと、行政がやりにくいかと思うのは、労使の使用者側のところの違法状態を、行政側としては、特に使用者ですね。働きながら守ってくださるという部分がありながら、それこそ言い方悪いですけど、すごく沖縄でのたちの悪い企業でいきますと、「うちは年休ない」と。「なぜ年休がないのですか」。というと「俺が決めたから」というところで、そのところで行政が指導しても、いや、うちの労使のところと使用者のところと行政の指導のところで分からぬところもあります。それでこないだ相談して分かったのですが、船員の方で労働基準監督官に該当するような職務をしている職種は何でしたか。

事務局（野原課長）

運航労務管理官で当局管内に4人います。

春田委員（公益）

4名いるというのは結構ノウハウもあり蓄積できると思いますが、先ほど紹介しましたように、労働基準監督官も大阪と東京に過重労働撲滅特別対策班（通称「かとく」）という組織を作り、労働基準監督官でも、エキスパートを集めて、ここ2、3年で動きだして、それが結構効果があるからということで全国の労働基準監督署に派遣してノウハウ教えて、鳥取か島根で同じようなことやって、それが沖縄においても今回県立病院の超過勤務についても手をつけましたよね。何が言いたいかっていうと、国がそろそろそういう働き方に対する行政のある程度の指導とか改善についてノウハウの部分を蓄積してきましたので、これはやりようによっては急にはできないと思いますが、おっしゃるように、八重山とか石垣でもし問題があるならば、問題がある可能性があるならば、予算を計上して、1回調べてみるというのもいいのかもしれないというふうに思いました。そしてこの船員部会でもそのような意見が出たのだということを1つのきっかけにしながら。それで、多分今まであまりやってこられなかつたことは、結構ノウハウの蓄積も難しい部分があるので、これもう少しフィードバックして東京といいますか、本省との関係でも少し聞いてみた方がいいかと思います。労働基準監督官もようやく動きだしていますし、今後4、5年で、沖縄ではすごい大きな問題が一杯あると思いますので、かなりいろんな案件が、不払賃金とかもでてくるのではないかと予測をしています。繰り返しになりますが、労働者は自分の権利を実現するという意識と、それか

ら行政が協力できる部分と、三権分立原則がありますから、ここはかなり難しい部分だと思いますが、みんなで協力していかないといけないと思いますし、大崎委員のおっしゃっているところを1つの突破口にしながら少しできるところを探られた方がいいかと思います。結構難しいのかなという気はいたします。

山内委員（使）

漁船の立場で少し意見を述べさせていただきたいと思います。先ほども言いましたけれども、漁船員の定員の絶対数が全く足りてない状況があります。いろいろな規制や縛りがあり、人の確保ができない。やはりいい環境にしていこうとすればするほど規制という壁が立ち上がっているというのがありますので、そこら辺の緩和もぜひ考えていただきたいなというのが率直な気持ちです。

春田委員（公益）

これはやはり人手不足のところの問題を解決しなければいけない部分と、それから、例えば沖縄県立病院は多分お金はあるはずなので払うべきですよね。払うべきところを少し脱法的にやっている部分だったり、電通もやはりずっと恒常に過労自殺だったり、過労自殺2件目ですけど、それからこの労災認定だったり、こういう本来1回事件を起こしているところがもう1回やっているというところの社会的責任を追及されているということだと思います。ですから、今話されている、これも非常に大きな問題かと思いますが、要するに企業なくして雇用なしですから、企業がふとんじゃうと労働もやっぱりなくなってしまうので、ようするに大きな問題提起だと思います。が、多分、大崎委員が話されたのは、労働組合ですから細かい、ちょっとした違反行為も見逃してくれるなという話になると思いますが、それよりもやはりこれは考えないといけないのはこれ海上じゃなくて陸上ですが、非常にコンプライアンスに欠けたような、とんでもない働かせ方をしている大きな企業が、そういう企業が最低賃金でもなく、最低賃金を下回って払わないと企業は倒産する、会社が潰れるというのであれば、これは企業としての経営者としてのやはり責任を果たしてないところがあると思いますので、そういうところから少しずつ変えていくしかない問題です。

これは私がいつも大学で教えていますが、道路交通法と同じぐらい労働基準法を守らないといけないと言われたら、それはそのとおりですけど、それでいいかというと、それは望ましい社会じゃないと思いますので、少しずつやることを行政側もやっていただいて、せっかく労働環境に携わる職場にいらっしゃるわけですから、そのところはやはり緊張感を持たれて、できることをできるだけやっていただければ、大崎委員もそんなに何もおっしゃらないと思います。

そういうことで、いろいろ見ていると少し変わってきていますね。過労死で死ぬような働かせ方をするような企業は少しおかしいという形であったり、働き方の改革も含めまして、少子高齢化に向かって、外国人労働者をいれるかどうかは別として、何らかやはり少し

働き方の方向転換をしないといけない時代になってきていますし、それから弁護士とか弁理士とかも含めまして、ただA.Iみたいな形のものが入ってきて、これからできることできないこともいろいろ出てきたりとかなかなか働き方自体が大きな問題なってくると思うので、特に若い人の時代ですね。私たちはもうそろそろあと15年ぐらいで終わるかと思いますけど。

山内委員（使）

農業組合の特区が作られて、それで外国人の労働者を入れていく。在留資格を与えている。それで、御存じのように、泊漁港にも外国人の方々たくさん従事しております。やはり我々としての人材確保は、例えば研修、実習事業にしても沖縄でやり始めて17年たっています。それと、マルシップ制度ももう15年以上ぐらいになっていると思います。中には優秀な外国人の子供たちもいます。それで、やはりそういう沖縄の漁業界の方でも特区制度、そのようなものが構築できないものかどうか。恒久的な制度として一度考えられたらどうかと思います。そういうことで、やはり外国人の地位の向上、給料も日本人並みとそういう社会的に地位の向上はかかるかどうか。そういうことで、我々も2つ目がけて、さらに投資がしやすいという環境に変わって行くと。これによって労働環境もよくなる。法令順守はもちろんですが。2重、3重のそういうことが、経済理由も含めていろんな波及効果が出てくると思います。やはりそれを支えていけるようにいろいろ行政の縛りみたいのがあって、思うようにいかない。先輩たちからは、海員組合さんとなかなか意見の対立もあるように聞いておりますけれども、一緒に協力してやっていきたいのが本音なので、使う側と使われる側との、どこで妥協ができるか。落としどころがどこにあるかを、少し何回か意見交換をやれたらなと思っています。

大崎委員（労働）

マルシップ制度にしても、研修制度にしても、今非常に問題が全国的に大きい中で、全て解決して、これがすばらしい制度だという中での延長というのだったら、改善というのであれば分かりますが、今ある制度でも実習制度は3年を5年にしようという中で、管理団体のやり方とかも、中には全国的に違反する受入れ団体も多々ある。陸上も海上も含めてね。その中でやはり沖縄だけがトップだっていうのもちょっと私は違和感を覚えますし、外国人労働者に頼らざるをえない今の水産業界、沖縄の水産業界の関係というのは、当然船員数見れば理解もできます。ただ、とはいって、そこを安易に外国人労働力として入れてどうなのかなというのではなく後継者育成というのは、誰がやるべきことなのかなというのを考えていけば、またそこは論点が違う話になると思うので、そこは制度の話と労働力確保の話は別物にしていただきたい。それで、今後はやっぱり正しい運用していただいて、やはり、沖縄の実習制度はすばらしいと。沖縄でやっているマルシップ制度は船主もすばらしいという中で、他県、他府県が沖縄を見た中で、あそこはすばらしいんだという中の

ブランドイメージということで特区というのであれば私たちもそれは大いに賛成だけども、言葉は悪いけども、逃げ道みたいな形で特区と言わると、私はそれは少し違うということをひとと言言っておきたいです。以上です

春田委員（公益）

外国人労働者の問題は今労働問題でも大きな問題なっていますので、やはり少子高齢化もあり、フィリピン人に来てもらつたら困るのだからといいますが、今東南アジアでも少子高齢化は進んでいっていますので、フィリピン人が逆に来てもらわないと困るようなアジアの国が一杯出てきているという話もあります。これは結構大きな問題ですけど、今後の、やっぱAIを含めた大きな論点なると思います。

宮里部会長

本日の部会は、多くの御意見が出ましたが、大体出尽くしたかと思いますので、最後に事務局から連絡がありますのでよろしくお願ひいたします。

事務局（普天間専門官）

4月の船員部会は、4月20日（木）に5階の聴聞室兼会議室で14時より開催予定としております。本日と開催場所が変わりますので御確認ください。

なお、出席できない場合は事前に事務局まで御連絡をお願いします。また、今回の議事録案は後日、次回の船員部会前にいつもどおり照会させていただきますのでよろしくお願ひいたします。

資料5のとおり平成29年度の船員部会は予定表のとおり計画しておりますので、御出席の方よろしくお願ひします。次年度も5月を除き毎月第3木曜日の開催を予定しております。時間につきましても、1月を除き14時からと予定しております。

委員の皆様には今年度も船員部会に御出席いただきありがとうございました。皆様の御協力で今年度も無事に開催できましたことを感謝申し上げます。また次年度も引き続きよろしくお願ひいたします。事務局からは以上です。

宮里部会長

ありがとうございました。それでは、以上をもちまして、本日の船員部会を終了したいと思います。