

第29回沖縄地方交通審議会船員部会 議事録

日 時 平成23年2月25日（金）14時00分

場 所 沖縄総合事務局 1F 「共用会議室」

出席者

公益委員	宮里部会長、儀部委員、春田委員、上江洲委員
労働者委員	漢那委員、黒田委員、牧添委員
使用者委員	新垣委員、山城委員、大城委員
事務局	伊志嶺船舶船員課長、島袋課長補佐、伊佐海事振興調整官、友利職業安定係員、仲里労政係員

議事次第

○開 会

○議 題

1. 第28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. 平成22年度地方運輸局船員労政課長等会議資料について
4. 意見交換

○閉 会

議事概要

事務局

それでは、定刻でございますので、会議を始めさせていただきます。

今日は、委員の方全員出席であり、船員部会運営規則第9条の規定による定足数を満たしており、有効に成立していることをご報告いたします。

それでは、本日配布しております資料の確認をさせていただきます。

(配付資料の確認)

よろしいでしょうか。

伊志嶺船舶船員課長

今回、2月1日付けで勘場委員の後任といたしまして、全日本海員組合鹿児島支部長の牧添委員が新たに就任頂き、本日ご出席いただいておりますのでご紹介します。

新メンバーを迎えまして、私の方から船員部会を構成する委員の皆様をご紹介させていただきます。お手元にお配りしております名簿をご覧くださいと思います。

まず、部会長の宮里委員です。

次に、公益委員の上江洲委員、儀部委員、春田委員でございます。

次に、労働者委員でございますが、

漢那委員、黒田委員でございます。

続きまして、使用者委員でございますが、

新垣委員、大城委員、山城委員でございます。

次に、事務局を紹介します。私こと船舶船員課長の伊志嶺、、島袋課長補佐、伊佐海事振興調整官、友利職業安定係、2月1日で本田の後任となりました労政係の仲里でございます。

よろしく申し上げます。

(牧添委員から挨拶・自己紹介)

初めまして、全日本海員組合鹿児島支部長の牧添でございます。一昨年の12月に本部外交部長から長崎支部長に転勤になり、昨年一年間は長崎で活動させていただきました。交通審議会についてですが、九州の交通審議会に昨年の12月まで参加させていただいたところです。

沖縄船員地方労働委員会の際は、およそ10年ほど前にわずか3ヶ月でしたけれども参加させて頂きました。当時は、有村問題や、琉球海運の更正法を脱却後のいろいろな問題などがありまして、当時の総合事務局の幹部の方といろいろな話をしたことを覚えております。

現時点において、沖縄の状態というのは昨年の普天間問題、及び船関係においては有村産業の問題などでいろいろな形の中で大変苦勞していることは十分承知しているところです。ただ、政策的な問題として現在いろいろ形で取り組まれている交通基本法の問題、若しくは一昨年に国で定めていただいた地域活性化の法定協議会の問題、こういう部分について現地の労働組合の意見が反映されない。そういったことについて、九州においても本地区においても皆様と意見交換していきたいと思っております。

なぜそういうようなことを言うかといいますと、事業者側及び利用者側にとっては航路の維持存続、利用者側の声としては安価な料金サービスの提供ということになります。事業者側としてはどうしても労務費コストの部分に目がいってしまう。そのようなことについて組合としてはそういうわけには中々いかならないのではないかと思いますので意見交換の中で活発な論議をさせていただければと思います。短い期間になるかもしれませんが今後ともよろしくお願いします。

伊志嶺船舶船員課長

それでは、宮里部会長、宜しくお願いいたします。

宮里部会長

それでは、はじめに第28回船員部会の議事録の承認についてお諮りします。お手元に配付されております議事録をご検討ください。しばらく休会といたします。

(休 会)

宮里部会長

それでは再開いたします。第28回船員部会議事録を原案のとおり承認してよろしいでしょうか。

黒田委員

一点修正をお願いいたします。議事録5ページ目、阪急フェリーの漢字が間違っていますので阪九フェリーに修正願います。

宮里部会長

それでは誤字を訂正して承認するという形でよろしいでしょうか。

(異議無し)

宮里部会長

それでは異議なしということで、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」について事務局からご説明をお願いします。

友利職業安定係

それでは、「管内の雇用状況等」についてご説明いたします。

平成23年1月分の管内雇用等状況の概要について報告いたします。

1頁の「船員職業紹介実績等一覧表」をご覧ください。

●求人状況について

新規求人数は、1名でございました。

前月の0名と比べますと1名の増加となっています。

また、前年同月の4名と比べますと3名の減少となっています。

月間有効求人数につきましては、4名（商船等4名・漁船0名）でございました。

前月の3名と比べますと1名の増加となっております。

また前年同月は同数の4名となっております。

月末未済求人数は3名でございます。

●求職状況について

新規求職数につきましては11名でございました。

前月の6名と比べますと5名の増加となっています。

また前年同月の5名と比べますと6名の増加となっております。

月間有効求職数につきましては34名でございました。

前月の27名と比べますと7名の増加となっています。

また、前年同月の30名と比べますと4名の増加となっています。
成立が2名、期間満了が9名で、月末未済求職数は23名でございました。

●成立状況について

成立について、ご説明させていただきます。

成立状況ですが、1月の成立は2名でございました。

1名は管内の押船に50代の男性が一機士として、もう1名は管外のアスファルト船に50代の男性が一航士として採用されました。

その他、自己就職はございませんでした。

●求人倍率について

1月の月間有効求人倍率は、0.12倍でございました。

前月の0.11倍より0.01ポイントの増加となっております。

また、前年同月の0.13倍とくらべますと0.01ポイントの減少となっております。

続きまして2頁をご覧ください。

上の表は本月「新規求人数」と「新規求職数」の希望条件の詳細でございます。

●新規求職者の退職理由又は求職理由別内訳について

1月分の新規求職者11名の内訳につきましては一旦退職し、再就職したいということで求職票を提出された方が6名ございました。

退職の理由としては、雇用期間満了が2名、事業縮小・倒産が1名、自己都合が3名でございます。

それから、現在乗船中ではありますが、別の会社へ転職を希望されている方が1名、陸上勤務をしておりますが海上勤務を希望されている方が4名となっております。

退職者又は転職希望者が所属する会社所在地につきましては、管内が9名、管外が2名となっています。

3頁と4頁は先程説明しました月間有効求人数、月間有効求職数、本月成立数、月末未済求人数及び月末未済求職数の詳細でございます。次に5頁をご覧ください。

●失業等給付支給内訳について

基本手当につきまして初回受給者は3名でございました。

受給者実人員は9名、支給延件数は10件で、1月分の支給金額は1,013,614円でございました。

傷病手当は1件で、支給金額は253,708円でございました。

高年齢求職者給付金、再就職手当、就業手当は0件で

本月総支給額は1,267,322円でございました。

以上でございます。

宮里部会長

ありがとうございました。只今のご説明につきまして、何か質問等ございますでしょうか。

(質疑応答)

牧添委員

一点だけ教えて下さい。資料を見ると沖縄の月間有効求人倍率がかなり低いのはわかりますが、沖縄の陸上側の有効求人倍率がどのようになっているのか教えていただきたい。

友利職業安定係

現在、手元に陸上側の有効求人倍率に関する資料がありませんので、来月の船員部会にて回答したいと思います。

牧添委員

私が言いたいのは、ようするに船だけが特異な状況なのか、船は九州でも0.5倍程度の有効求人倍率がある。全国の場合でも0.47倍はあるという形で、沖縄は0.11倍で求人数が少ないということだろうと思います。沖縄は失業率が高いと言われているので、船だけが特異な状況なのか、陸上側と比較してどうなのか、陸上側の有効求人倍率と対比する資料を出して次回報告していただきたい。

春田委員

一年ぐらい前に0.25倍～0.3倍とか相当程度悪いなという記憶でしたが、現状では陸上の有効求人倍率は少し良くなっているかもしれませんね。

伊志嶺船舶船員課長

0.3倍程度はあったと思います。

宮里部会長

牧添委員の他に何か質問はありますか。

春田委員

成立は2件あったということですね。

伊志嶺船舶船員課長

はい。

春田委員

それはいいことですね。

宮里部会長

倒産した事業者もあるのですか。倒産して職を失ったりということはあるのですか。

伊志嶺船舶船員課長

沖縄ではございません。

資料の8ページ目に過去三年分の有効求人倍率をグラフ化した資料がございます。

平成23年1月末現在で、0.11倍、昨年の3月が一番高く0.37倍ということとなっております。陸上側と比べるわけではありませんが高いときでそういうような状況となっております。

春田委員

3年ぐらい前に船員の数が足りなくなるというような話が結構出てたと思いますが、実際の雇用状況は一端失業してしまうと厳しいというのが現状ですか。

伊志嶺船舶船員課長

ミスマッチもあると思います。沖縄の人は県内志向が強いことも影響しているのではないかと思います。

春田委員

漢那委員、現場の感覚として一端失業してしまうと再就職するのは難しいのですか。

漢那委員

県外に求人があるんですが、県外の会社は沖縄出身の方は旅費がかかるという関係で嫌がるんです。休暇中に旅費を支給しなければならず経費がかさむということで最近では中々求人がないというような状況になっています。

春田委員

そういった場合に、例えば船を使って沖縄まで移動させるとかというような方法はないのですか。

漢那委員

そういう場合は、旅行日数や休暇日数が逆に長くかかるためそのようなことは実施していないと思います。

牧添委員

資料を見ると求職者数の数は分かるんですが、九州の方は年齢構成まで入れて作成しているんです。ようするに一つは職探しの問題と求人をかけている側の求める年齢構成とミスマッチがあるんだろうと思います。やむなく会社都合で退職された方は高齢の方が多い、会社としては若い人を欲しがっている。そういう部分のギャップも出てきているのではないかと思います。求職者数を比率で見ただけではなくて根本的な構造問題を把握するため年齢構成が分かる資料を作成していただきたい。

宮里部会長

求人募集の場合、年齢を掲載してはいけないのではないですか。

春田委員

採用の時に募集条件をつけると問題があると思いますが、資料の6ページにもあるように求職者数等の統計資料なら問題はないのではないかと思います。雇用安定法の中で採用時に年齢を限定して募集すると法に触れるとは思いますが。

牧添委員

資料の6ページが求職者34名の年齢構成ということで理解してよろしいですか。

友利職業安定係員

月末未済求職者数の年齢別内訳数でしたら、資料の10ページに掲載していますので資料を見ていただくと年齢別の内訳がわかると思います。

牧添委員

資料からすると事業者側の経営がかなり厳しいというような理解ですか。

伊志嶺船舶船員課長

一般的に言えることは給与の面からしても若い方を好みますよね。

牧添委員

九州の交通審議会でも話がでたんですが、事業者側も経営が厳しくなってくると要員を増やさないんですよ。休曜日数を法律違反してまでも買い上げ処理するとか、休暇を与えないとか、そういった形になっています。それでは需要が生まれないんですよ。それは、労使間の問題も一つありますが、行政側の責任も出てくるんだろうと思います。この問題は地元振興も一つあるわけでしょう。事業者側も問題についての認識はしているはずですから、この問題についての政策的な問題についてお互い努力しなければならない。ようするに法律違反してまで休曜日数を減少させているというのは問題だろうと思います。若い人若しくは求職者をどうやって広げていくかという側面からの考え方をしないと有効求人倍率、就職の成立数は上がっていかないとそういう面もあるかもしれません。

春田委員

一つ教えていただきたいんですが、陸上の部分でいくと三六協定があつて、事実上労働時間の上限はない。海上の方も一応基準はあるんだけど、それを超えたとしても行政指導を超えてやることあるのですか。

牧添委員

年間の休日ですが、法律が一日8時間労働として、最低限105日の休日付与となっているんですよ。105日の3分の1の買い上げになりますから35日買い上げできるので年間70日の付与でいいわけです。買い上げ処理をするという形を含めて労使間の三六協定など最低限のことはやるかもしれません。組合と協定を結んでいるところについては3分の1の買い上げまで認めてませんから年間休日は80日から90日与えなければいけない形になっていると思います。適正要員数は、計数的な問題があつてどうしても定数で雇うよりも買い上げ処理してしまう。そういう部分は多少出てくると思います。

一番問題なのは、これだけ離島航路含めていろいろあるわけですから、適正要員数が現在乗船している船員の定員と比較して少なかったら、一人雇うことは事業者にとって大きな負担ですし、船員費を削減するために休日買い上げでしのごうとする問題が出てくるかもしれません。そこはきちんと把握しないと法律違反と簡単に言える問題ではないと思います。せっかく若い船員就職希望者がいるのでしたら事業者を採用して頂く、地元就職させていただくというような側面からの運動がないと簡単にはいかないと思います。

春田委員

行政側の指導項目というのは行政指導になるわけですね。例えば労働時間に関する指導を行ったりというのはあるのですか。

牧添委員

その問題は、調査などしないと中々難しいのではないですか。

漢那委員

今後は年金支給開始年齢と共にも雇用期間も延びてくるんですよ。そういった関係から勇退者の交代者として新卒者である若い人の採用枠が減ってくると思うんですよ。

宮里部会長

実状はわかりました。経営者の側からは何かありませんか。

山城委員

私どもの会社から言わせてもらいますと事業が拡大といいますか経営利益が増えない限りは現状の体制でやるわけです。そうなってくると定年退職者の補充あるいは臨時退職者の補充にしかないわけですね。そうしますと中々50代の皆様の雇用というのは非常に難しいんですよ。事業者からの本音を言わせてもらおうと新卒の若い人を雇用していくのが理想ですね。

現在、沖縄全体の経済は落ち着いていますけれど、内航海運においてはまだまだ伸び悩んでいる状況です。経済がよくなならないと事業拡大をすることもないわけですから、現状のままの体制で定年退職の代わりに若い人を採用するというようなサイクルとなってしまうんです。

宮里部会長

他には何かございませんか。

それでは、事務局から報告事項がございます。報告事項について事務局からお願いします。

(島袋補佐、仲里労政係から「平成22年度地方運輸局船員労政課長等会議資料」について説明)

宮里部会長

ありがとうございました。只今のご説明につきまして、何か質問等ございますでしょうか。

新垣委員

船員計画雇用促進等事業についてですが、漁船関係の事業は説明の資料からすると該当する事業がない。我々漁船漁業に関しても水産庁の委託事業を受けて大日本水産会が実施する就業フェアを毎年活用して取り組みを行っているところです。この計画の積算の中で50名の受講者がいて就業まで到達するのかもしれないのかというところについてですが、就業できなかった場合でも漁船関係では就職先もあります。また、我々水産関係でもスキルアップのために有資格者の講習会等を実施しているのですが、終了と同時に内航に方に流れてしまうんですよ。我々としては費用の支出したのにも関わらず内航に流れていくというのが現実なんです。漁業関係の事業も加えて頂けるよう検討していただけだと思います。

宮里部会長

昨年予算額と比べますと予算額が減っていますが。

伊志嶺船舶船員課長

行政事業レビューの指摘を受けたことによるものと思われます。

牧添委員

船員計画雇用促進等事業についての質問ですが、資料の２ページにある船員教育機関卒業生に関しては４万円を６ヶ月、その他については６万円を６ヶ月となっていますが、その他については必ずしも新卒者でないといけないのですか。

仲里労政係

その他に該当するのは、退職自衛官、女性（甲板部、機関部又は無線部の職員又は部員に限る。）及び水産系の高校、一般大学、一般高校等を卒業又は中退した者ということで国土交通省としては考えております。

牧添委員

説明のあったその他の使い方の問題で、限定されてしまうと資料でもあったように未済求職者で２０代、３０代の方が何人かいたけれどもそういった方は、事業対象者にできるのか。例えばその人達が地元で就職したい場合に、雇う側としては即戦力になるかはわからないけれども６ヶ月試行的に雇用してみようとする。６万円を６ヶ月支給されるということは事業者として非常にありがたいと思います。資料を見ると新卒・若年者に限定されているような使い方は如何かと思います。本省で決めた事ですのでとやかく言うつもりはありませんが。

春田委員

船員計画雇用促進等事業の資料の中にある新卒・若年者について支給するとありますが、自衛隊の方でも数年で退職した人を念頭においているのではないですか。そうではなくて中高年の方も念頭においているということですか。

伊志嶺船舶船員課長

船員計画雇用促進等事業で、中高年を採用するというようなことは想定されておられません。退職自衛官については、沖縄での採用がないので年齢についての実態を承知しておられません。

牧添委員

海員組合に無料職業所がありまして、自衛隊の就職担当者が相談にくることがあります。その場合に相談がある方は５０代の退官前の自衛官の方がほとんどです。

相談に来る人も努力して海技免状を取得する方もいます。しかし、ほとんどの方は自衛艦に乗っていた方で船員としては使い物にならないですよ。だから、事業者側は敬遠するんです。努力する方は甲板部員の履歴をつけて海技資格を取得する人もいます。船

員計画雇用促進等事業にあるその他の定義の考え方を限定せずに一度就職した方のリターンとして受け入れていけるような体制の事業になればと思います。

春田委員

繰り返しになりますが資料の2ページの目的にもありますように著しい高齢化に伴う船員不足というのが第一義的にあってそこが一番重要なんですよね。

牧添委員

これはですね3・4年くらい前に交通政策審議会の中に国際海上輸送部会とヒューマン・インフラ部会が設置され、外航日本人船員確保対策と内航船員人材育成対策事業という2つの大きな政策の柱が出来たんです。当時内航船員の平均年齢が45歳以上となっており、今後約3900人ぐらいの人達が高齢化していくということでその問題を解消するということで法律ができたんです。それに基いた形でその中の予算措置として全体の大枠が決まったものです。そういった中での制度設計ですから急にでてきた問題ではないんです。

牧添委員

部会長、一点よろしいですか。

宮里部会長

どうぞ。

牧添委員

先程新垣委員も言われたのですが、若年内航船員確保推進事業に関する資料4ページで水産高校を対象とすると表記されていますが、本来、水産高校というのは内航船員の養成をする学校ではないだろうと思っています。水産の事業に対する展望が厳しい状況というのは分かりますけれども、資料のような表記のされかたをされると、水産業を希望する人達に対して水産高校からも内航に進むというような話をするのですかと疑問に思います。新垣委員もこういった表記をされると腹が立ってしょうがないと思います。

昨日、海船協の運営委員会で銚子の方まで行っているいろいろ話をしてきました。日本漁船に外国人が増えているのは事実です。技能実習生であるとか19トン型の鰹・鮪漁船にマルシップを導入していますから。外国人は1月現在で4800人ぐらいに増えています。以前は4000人ぐらいでしたから800人程増えているんです。ようするに日本人船員が800人減ったということなんです。漁業であつても高齢化しているわけで、このままですと一次産業の位置づけができなくなると思います。このため、一つは事業者側若し

くは漁業団体に若年者の船員を確保育成するための環境整備をやっていただかなければいけないですが、資料にあるように水産高校生を内航船員へもっていくというようなポイントの置き方というのは国土交通省が主体的に決めれる話ではなくて文部科学省の教育方針もあるだろうと私は思います。地方運輸局は水産高校の教育カリキュラムに注文をつけることはできないと思います。文科省の問題だと思うんですよ。資料にあるような考え方については中央に聞いてもらいたいと思います。漁船だって船員は減っているんですよ。

新垣委員

私どもの組合ですと、ここ十五年水産高校出身者からの乗船希望者は一人もいません。全て県外からのＩターン・Ｕターンの人ばかりなんです。

漢那委員

現在、海員組合の取り組みとして、泊地区の漁船の賃金体系について教えてもらえないかと漁船関係の事業者をお願いをしている所なんです。沖縄水産高校の先生に対して、専攻科ではなくて本科の卒業生を泊地区の漁船に乗船させて働ける環境を作る。そのためのパイプラインを作ろうということで先生達とやりとりをしているところなんです。

そういった取り組みをすれば少なからず就業してくれる人がいるのではないかと思います。取り組みを実施しているところです。

春田委員

私のイメージですが、漁船事業者というのは５人ぐらい雇うような小さな事業者が多いようなイメージをするのですが、５０人ぐらい雇うようなそういった大きな事業者もあるんですか。

漢那委員

基本的には船の船主が社長なんです。現状として、日本人が３人インドネシア人が３人というようなそういった環境になっているんです。環境もそうですが、休暇、最低賃金及び漁獲に対しての手当がどれだけあるか等、具体的には分からないんですよ。

私が事業者に言っているのはそういった条件面を教えてくれれば水産高校の就業に関する説明会で事業説明をしてきますというような話を事業者にしているんです。

春田委員

テレビの見過ぎかもしれませんが、大阪や東京の方が沖縄の漁師に憧れて弟子入りして働くというようなイメージがあって、雇用契約に関してのイメージがわからないんです。

新垣委員

これまでのパターンから行きますと、沖縄県内の出身者が東京の就業フェアに参加して、県内に就職するというようなケースもあったんです。県内には水産業に関する情報提供の場がないんですよ。

宮里部会長

新垣委員、一つお聞きしてもよろしいですか。水産業の場合は、若い人を育てるために船員部の中で説明のあった事業ではなくて、水産庁主体で事業の取り組みを実施されているのですか。

新垣委員

そうですね。後継者育成対策事業という形で取り組んでいます。先だつての事業仕分けで大日本水産会関係の予算も手元にあります国土交通省関係予算以上に相当数仕分けされ予算が減少されたというような話を聞いています。

宮里部会長

先程の牧添委員の話ではないですが、水産系高校に対してこのような資料にあるような形のアプローチをして水産庁は特段意見等はないんですかね。

新垣委員

水産庁は国土交通省の資料は見えていないんだと思います。こういった委員会でなければこういった情報はわかりませんですし、海員組合から情報提供でも事前にあればそういった取り組みに対して行動をとることはできたのですが。

漢那委員

牧添委員がおっしゃったのは水産系は文部科学省、海員学校等は国土交通省管轄なんですよ。地方運輸局は国土交通省なので資料にあるような取り組みを実施してよいのかという話なんです。

牧添委員

一般論で言うと今までは外航船員の育成の場ということで東京及び神戸に商船大学があって、水産系については下関の水産大学校、東京海洋大学、鹿児島大学、長崎大学、北海道大学及び水産高校を含めた学校と系列が二つにあったわけです。

水産業の場合も日水さんや大洋さんなどの大型トロールや北洋漁業の事業があるわけ

ですが、漁業海域の縮小に伴って採用数が減ってきたわけです。

製造課程等については、女子学生含めて採用されていますが、漁労そのものは縮小傾向なんです。現在は漁船船員の養成大学としては東京海洋大学、下関水産大学校に統合されているんです。地域によっては遠洋マグロ漁船及び海外旋網漁船といろいろな形の漁業がありますが、地域の漁業に就く若い人がいなくなり高齢化していつています。

そういった問題からやむをえず海外基地方式だとかマルシップ方式とか外国人を乗船させて漁業の存続に努めています。それが先程議論されました、沖縄にもある19トン型の鰹・鯖漁船です。過去に日本人6人で操業していたのが、日本人3人、外国人3人として操業している。日本人を最低3人乗船させる、それがマルシップ基準として国土交通省及び水産庁で定めた定員基準です。

現状の日本人を3人乗船させる基準をキープできなくなったら、漁業者は事業そのものができなくなりますし、高い条件で県外等から船員を確保するとすれば事業そのものが成り立たなくなるわけです。そういった事から事業者側をお願いしたいのは、労働条件及び環境整備というものをやっていただきたい。そうすれば水産高校の生徒達に対して職業紹介できるというのが我々としての基本的な考えなんです。

それをあからさまに資料にあるように内航船員へというような動きというのは如何なものかと思いますよ。国土交通省所管として海員学校とか海上技術学校がありますから、まずはそちらの方で取り組んで下さいということなんです。水産系の卒業者が内航に進みたいならば、国土交通省所管の海技大学校等に進学して内航へ進む、というならば特段意見はないと思います。水産高校についてはまずは水産系にというのが本来の考え方ではないでしょうか。

新垣委員

そうですね。私ども漁業関係者としては常に水産高校の生徒達に目を向けているんですが、資料のように水産高校系出身者を内航船員へというような流れになると、水産業へ流れはどうなるんだと思いますよ。

漢那委員

事業者にも問題があると思うんですよ。賃金自体に基準がなく、最賃法もかからないうえに賃金に関する規定も定められていないんです。まずは、就職しやすいような環境を作ることが重要なんです。現在、海員組合としてもそういった問題について取り組んでいるところです。

牧添委員

漢那委員と新垣委員で沖縄の近海カツオ・まぐろ漁業に関する部分について意見交換されたらいいと思います。

新垣委員

資料にあるように漁業関係者に対する予算が組まれていないのであれば、漁船漁業の労働条件というのは非常に厳しいうえに労働条件についてきちんと整理されていないのが現状です。労働条件促進事業であるというような名目で国の予算をつけてもらい労働条件を改善できるというような方法でもあれば、漁業関係への就職についても良い方向に向かって行くのではないかと思います。

上江洲委員

一つよろしいですか。船員部会の資料を見ていると有効求人倍率はずっと低迷気味です。以前から船員が不足するというので、この会議にも船員確保のための計画が出てくるのですが、現状は、求人がなく、ずっと低迷している状況にあるわけです。

この新規の事業を見ても、もともとターゲットを広くしていたんだけど、実効性を高めるために対象を狭めて、その中で一番可能性が高い水産高校にアプローチをして行こうという形になっています。皆が縦割りでいろいろな事業を立てて、さらに仕分けされていくような形になっているわけですが、こうした事業はリンクさせることは出来ないものなのではないでしょうか。

牧添委員

上江洲委員が言われた部分もあると思いますが、予算についてはどうしても縦割りの部分がついて回るのが事実だと思います。ただし公平な目を見た場合、水産を含めて船員の確保育成事業をどうしていくのか。そういった考え方は水産庁も関係ないですよ。船員教育のあり方検討会という報告書を3年ぐらい前にまとめたんですが、当時文科省の課長も一度出席しただけでそれ以降出席しなかったです。国土交通省の予算を見ても大成丸の代替費で4億5千万円計上してますが、水産高校の生徒はその船に乗れないですよ。

水産高校の専攻科は九州・沖縄で言いますと、山口県と福岡県と長崎県で練習船を1隻、沖縄で1隻で、九州においては3県で1隻というように統合されています。それは文部科学省の計画なんです。練習船を例にあげるとすると航海訓練所や各県の大学の練習船といろいろあるんですよ。

もう少し船員行政について理解の深い政治家の方がいて、事業の縦割りについて指摘されるようなことがあればお互いの船についてもうまく相互利用することができるというようなことがあるかも知れません。

我々としては、船員確保育成についてぎりぎりにきているんです。昔から内航船員が足りないと言われて来ました。先程山城委員が言われたように、物流が増えている状況の中での内航船の船舶数及び船員数に基づいて3,900人どうにかしましょうと。リーマンショック後、物流が減り、エコ事業の推進によりタンカーがどんどん縮小されてきました。当時の物流量と今の経済予測に基づく内航の物流量は減ってきているわけです。そういったことから船員需要予測も縮小されているため、当時と比べると大きく変化して

きているわけです。

そういった問題が続いて見直しがされればいいんですが、ただ、内航は平均年齢が45歳以上ということで、資料にもあるような新卒者・若年者を対象とした事業が出てきているんだと思います。しかし、我々としては内航だけではなく水産業もあるのではないかとということで、こういう場所で皆様にご理解して頂いたうえで、沖縄総合事務局の政策として中央にあげて頂いて船員の有効求人倍率等の改善につなげていただければと思います。

宮里部会長

他に何かございますか。それでは「意見交換」に移りますが、どなたかなにかありますか。

黒田委員

(海員組合、船員しんぶんの紹介)

牧添委員

宮里部会長、よろしいですか。

宮里部会長

どうぞ。

牧添委員

昨今の民主党政権下の中での動きですが、カボタージュ規制の問題について行政刷新会議でいろいろな動きをしています。沖縄については、うるま市及び沖縄市が本土に向けてのカボタージュ規制という形で規制の解除をしているわけです。ただし、国交省としては全体的な問題として内航事業法におけるカボタージュについては反対という形をとっています。私が知りたいのは、カボタージュ規制の解除によってどのような経済効果がでているのか。行政刷新会議では簡単に言われており、経済発展に必要だとおっしゃっていましたが現実的にはどうか。そういう情報があれば教えて頂きたい。

二つ目は、交通基本法の成立に向けて民主党もかなり取り組んでいます。関連法案の問題で、現在国の補助金は、公共輸送（空・海・鉄道・バス）のいろいろな形で国からおよそ210億円ぐらい補助金として支出されていると思います。これを305億円として概算要求し国会審議しています。その補助金の基本的な使い道の問題ですが、今後、国からではなくて県及び市からが、事業者に対して交付金として渡す形になっていくと思います。

補助金交付要綱等、予算関連法案を改正しなければ実施できるかわかりませんが、要綱の中では協議会を設置しなければならないという形になっています。協議会は、事業者、首長、行政関係者及び利用者団体、そういう部分についての委員構成については要綱の中に入っているんですが、協議会で働いている人、言ってみれば労働組合の参画というのはあまり明確になっていないんです。その辺について沖縄県はどう考えているのか。法案がどうなるか心配で深く考えてはいないかもしれませんが、県としてどのように考えているか情報があれば教えて頂きたい。

何を我々が言いたいかといいますと、離島航路補助金を作った時は離島の学校の先生の給与すなわち義務的経費を船員費の人件費と相身互いで対比しようとするものがあつたはずです。今まで公立の小・中学校の先生の人件費というのは義務的経費という形で、全部補助金で支払われているわけです。離島航路補助航路の人件費にあつては、地域特性によって画一的にはやっておりません。これは労使問題ということではいろいろと言うところもあります。補助金は必ずしも国だけでもありませんし県や関係市町村からも支出されています。船員というのは、フリーター的な臨時職員というような発想はありませんが、監査をする市町村によっては、安い臨時の職員を使えばいいじゃないかというような地方行政組織もあるやに聞きます。

我々が一番大事に思うのは、離島の生活航路そのものは離島航路補助制度改善検討会報告であつたとおり国も地方も見捨てないと明言しているわけですから、そこで働く船員の人件費という部分については、それぞれ協議会で論議されるにしても関係各市町村及び関係自治体の方はご理解していただかなければ離島航路そのものは維持できなくなるという懸念を持っています。

特に沖縄も離島航路が多いわけですから、そこにあえて競争原理を入れるということはいろいろなサービスはあるかもしれませんが、そこで働いている船員ができることは安全運航と定時運航しかないわけです。ですから労務費とサービスのあり方の部分は十分配慮して頂きたいという思いがあります。このため沖縄県及び関係自治体がどういう動きをしているのか教えて頂きたい。以上、二点です。

伊志嶺船舶船員課長

質問についてまだ動き出したばかりでこちらも資料を持ち合わせていないですから、県にそのような資料があれば、次回の船員部会にて提供したいと思えます。

牧添委員

離島航路補助金の制度についてもいろいろ変わっていますよね。おそらく国土交通省の総合政策局の方から地方自治体に対して12月ぐらいに説明会があつたと思います。今の政権の行方もわからないし、予算関連法案ももどうなるかわからないということで地方自治体が無関心でいては交付金をもらう方の事業者としても困るわけです。

宮里部会長

予算が成立しないことには見えない部分あると思いますが、船員の方も死活問題ですし、事業者も死活問題だと思いますので情報が入れれば次回提供をお願いします。

牧添委員

その協議会の構成は、地域の足としてバス事業者だってあると思うんです。飛行機もあるでしょう。その協議会の中で働く組合員若しくは従業員の代表者、海員組合が組織している部分は海員組合を含めてもらってもいいですが。その協議会を混乱させるつもりはないですよ。ただ、こんな言い方をするのは失礼ですが、離島住民など利用者側から言わせてもらおうと料金が安い方が良いわけですよ。しかし、事業者側から言わせてもらおうと、交付されるお金は定額であって、運賃収入が減少することであれば、どこかをけずらなければならないということなんです。経費としては人件費が大きなウェートを占めますからそこを考えなければなりません。

一時的には目玉として交付金を増やすこともあるかも知れませんがどうなるかわからない。ただし、交付金というのはご存じのとおり補助金と違って目的が制限されていませんから、島によってはバス事業に重きをおいて交付金を使うかも知れません。そうなれば船関係は縮小されかねません。

我々として一番心配なのは中身の問題といいますか、裁量権がすべて国ではなくて県若しくは関係市町村に落ちてくるといった場合に関係の議会なり首長さんが十分理解しうえてやってくれば特段文句はいいませんよ。参加することできちんと情報をオープンにされればわかることもあるんだし、一方的に関係者の同意なくされるということは問題があるということをおきたい。

宮里部会長

それでは、質問の件よろしくお願いします。本日の部会はこれで終了します。次回、3月の部会は25日、金曜日の午後14時00分から開催いたしますのでよろしくお願いします。最後に事務局からお願いします。

事務局

長時間の御議論ありがとうございました。今回の船員部会をもって沖縄県近海鮪漁業協同組合参事の新垣委員が退任されるので一言ご挨拶をお願いしたいと思います。

(新垣委員挨拶)

次回は5F「受験者控室」で開催いたします。本日は、大変お忙しい中でのご出席ありがとうございました。次回の部会もどうぞよろしくお願いいたします。

(配付資料)

1. 第28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23年1月分)
3. 平成22年度地方運輸局船員労政課長等会議資料
 - i. 平成23年度海事局関係予算概要(船員関係抜粋)
 - ii. 船員計画雇用促進等事業について
 - iii. 若年内航船員確保推進事業について
4. 沖縄地方交通審議会船員部会委員名簿