

第65回
沖縄地方交通審議会
船員部会 議事録

平成26年2月21日(金)

沖縄総合事務局

第65回沖縄地方交通審議会船員部会

日 時 平成26年2月21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、春田委員
労働者委員 大崎委員、辻委員
使用者委員 山城委員、大城委員

議事次第

○開 会

○議 事

1. 第64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. 沖縄若年内航船員確保推進事業「就業体験（インターンシップ）」の報告について
4. 沖縄若年内航船員確保推進事業「海事教室」の報告について
5. 意見交換

○閉 会

（配付資料）

1. 第64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26年1月分）
3. 「就業体験（インターンシップ）」報告資料
4. 「海事教室」報告資料

(議事概要)

事務局（徳田）

定刻でございますので会議を始めさせて頂きます。

本日は、公益委員2名、労働者委員2名、使用者委員2名の6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ており、有効に成立していることをご報告致します。

それでは、配付資料の確認をさせて頂きます。

(資料の確認)

それでは、宮里部会長、宜しくお願ひ致します。

宮里部会長

初めに、第64回船員部会の議事録の承認についてお諮りしたいと思います。

お手元に配付されております議事録をご確認ください。

(各委員の意見確認)

第64回船員部会議事録につきまして、原案のとおり承認して宜しいでしょうか。

(異議なし)

異議なしということで承認されたものと致します。

続いて、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致します。

事務局（宮良）

平成26年1月分の管内雇用状況等の概要について報告致します。

●求人状況について

新規求人件数は3件でした。

前月は0件で3件増加、また、前年同月は2件でしたので1件増加となっております。

月間有効求人件数は11件でした。

前月は8件で3件増加、また、前年同月は6件で5件増加となっております。

月間有効求人件数11件の内訳としましては、商船等8件、漁船3件となっております。

月末未済求人件数は10件でした。

●求職状況について

新規求職件数は9名でした。

前月は2名でしたので7件増加、また、前年同月は11名で2名減少となっております。

新規求職件数9名の内訳としましては、商船等9名、漁船0名となっております。

月間有効求職数は16名でした。

前月は12名でしたので4名増加、また、前年同月は28名でしたので12名減少となっております。

月間有効求職数16名の内訳としましては、商船等14名、漁船2名となっております。

月末未済求職数は14名でした。

●成立状況について

1月の成立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0.69倍でした。

前月は0.67倍でしたので0.02ポイント増加、また、前年同月は0.21倍でしたので0.48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

1月の新規求職者9名のうち離職者8名の退職理由としましては、船舶所有者都合2名、雇用期間満了3名、自己都合3名となっており、離職以外の方1名の求職理由としましては、陸上勤務中で転職を希望となっております。

雇用期間満了3名の前職につきましては、3名とも官公庁船となっております。

新規求職者が所属していた会社所在地につきましては、管内が7名、管外が2名となっております。

●失業等給付支給内訳について

基本手当の初回受給者は0名でした。

受給者実人員は4名、支給延べ件数は4件で、

基本手当支給金額は、574,137円、、

他の支給は、ありませんでしたので、

総支給額は、574,137円 でした。

以上でございます。

宮里部会長

ありがとうございました。

ただ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。

無いようなので、議題3の沖縄若年内航船員確保推進事業「就業体験（インターンシップ）」の報告を事務局からお願ひします。

事務局（宮良）

（沖縄若年内航船員確保推進事業「就業体験（インターンシップ）」の最終報告）

宮里部会長

ありがとうございました。

なかなかいいインターンシップを実施できたようです。

続いて、議題4の沖縄若年内航船員確保推進事業「海事教室」の報告について、事務局から

お願いします。ご意見等は後でまとめてお願ひ致します。

事務局（徳田）

（沖縄若年内航船員確保推進事業「海事教室」の報告）

宮里部会長

ありがとうございました。

先程の「インターンシップ」と「海事教室」について何かご意見ありますか。

辻委員

今回の「海事教室」のような子供を対象とした事業につきましては、我々全日本海員組合でも重要だと考えていまして、組織会社等にご協力頂き子供達を体験乗船させるといった活動をしております。報告資料のアンケートを見ますと、海事産業に興味を持ってくれているようですから一人でも多く間口を広げていかないといけない、ということを改めて感じます。この後は、実際に高校へ進学する前の中学生をどうするか考えないといけない。子供の頃のイメージだけに終わらず、実際水産高校に入る段階の中学生に対して、もう一度船を認識してもらうということを今後検討した方が良いのではないかと思います。

それと、旅客船でしかできないという状況があるとは思うのですが、内航船での「インターンシップ」についても考えて貰いたい。船の仕事はそれだけではないですし、住み込みというか、基本的に船に乗船したまま3ヶ月、4ヶ月乗るという船もあるわけです。旅客船のイメージだけとなると、今度は働くときのギャップというのが出てくると思います。内航船でのインターンシップというのが難しいことは重々承知はしますが、今後こういうことも検討して対象を旅客船だけではなく、いろんな船に広げていくべきではないかと思います。意見として述べさせて頂きます。

宮里部会長

大型漁船やマグロ漁船等については、無理なのでしょうか。

辻委員

沖縄に多い19トン型というのはかなり狭い環境で、ほとんどインドネシア人等の外国人が乗船してるという現状の中では、かなり厳しいと思います。また、大型の漁船というのは、多分沖縄には無くて、東北の方ぐらいかと思いますし、その大型の遠洋船になりますと、出港したら1年間ぐらい帰って来ないというふうになってしまいます。本来であれば水産の方にも目を向けて、漁船についても知った方がいいのではないかという気がしますが、なかなか難しいかなと思います。

いわゆる漁船と言ったらあまりきれいというイメージはなかったのですが、そういうイメージを刷新させようと考えて、震災後の東北の方で、ヨーロッパ型というか、北欧の方ではやっている最新型の船とか、そういう船を補助金を使って建造していまして、結構好評だったりします。そういうことをしながら、漁船にも目は向いていかないといけないのかなというふうに思います。

宮里部会長

タンカーとかはどうですか。タンカーは、結構沖縄にも来ているのですか。それとも、あれ

はなかなか入れないものなのでしょうか。

事務局（宮良）

中学生ですか小学生向けの事業というのを実際にやってはおりますが、全く船の知識も無い子供たちに船の見学をさせるにあたって、やはり1番心配なのが安全面になります。貨物船ですかタンカーになりますと、フェリーよりも少なからず危険度が増すといいますか、そういう船に関しては我々の方も神経を使うことになりますので、ちょっと言い方は悪いかも知れませんが、無難なところではまずはフェリーを見学してもらってるという現実がございます。ただ、やはり辻委員がおっしゃるとおり、それ以外の船もあるんだという実態を見せるためには、我々としてどのようなことができるかを検討しつつ、もう少し船や海事産業の知識を深めてもらいたい、そういう基本スタンスで今後も事業をやっていきたいと思います。ご意見ありがとうございました。

辻委員

船に乗せるだけではなくて、荷役作業をどうやって見せるかということもあると思います。この事前クイズの質問にもあるように、外国の物資は、ほぼ99%が船によって運ばれていますので、船にどのように積んでいるのかというところを見せてイメージをもってもらうのもいいのかと思います。そうすれば、乗って走るだけが船ではないわけですから、実際この船にどれだけ積めるのかとか、これだけすごい物を運んでるんだといった、そういう意識というか、想像力を身に付けるような事業を今後考えていったらしいのではないかと思います。

春田委員

ちょっとだけ話がずれるのですが、船員供給の需給バランス、これは感覚としてうまくいってるのか、それとも逼迫してるという感じなのでしょうか。管内の雇用状況については、統計の部分を毎月報告して頂いてもほとんど議論しづらいところがありまして、これはそもそも、専門的な船員を供給しているといった専門性があるがゆえに、失業の問題とか、陸と関係なくある程度うまく推移してるというふうに見受けられるのですが如何でしょうか。

大崎委員

頭数でいえば、船の数と定員の数という需要と供給のバランスが上手くいってるようには見えますけども、年齢構成は非常にいびつです。現在、日本の内航船員の半分は50歳以上というのがよく伝わってきてまして、船の高齢化と船員の高齢化が内航の問題になってます。先日行われました若年内航船員確保推進協議会に持っていた資料の話ですが、中四国の方だと思いますけど、ケミカルというか特殊な船舶で乗組員が足りなくなって船が停まったという実態を聞いています。船には定員があって、その定員さえ満たしておけば船は動くのですが、船員の予備員という考え方があななかん理解できなくて、そこで供給の部分というか若年船員がやはり足りない。今から育成して船長、機関長を目指して頂かないといけないという糊代の部分がどうしても人が足りなくて、20代、30代後半といった即戦力の世代がまずいません。特に機関部にとって非常に厳しい状態です。

辻委員

あとはやはり学校、教育機関が減少しているという問題ですね。今の40代、50代の方々が卒業されたであろう学校の数が、統廃合で半分くらいになってるのかなと。これは、船が不

足になってきても供給する側の絶対数が足りないというと、今後さらに船員不足が深刻になるだろうという状況になっています。

春田委員

山城社長のところでもこのような問題はあるのですか、やはり若手がいないとか。

山城委員

非常に不安ですね。ですから、水産高校の問題についても、船乗りになりたい人の環境を潰さないように是非進めて頂きたいと思っています。

辻委員

それに関連して、水産高校の学科編成についてですが、前回私からご説明させて頂いたように、我々としては、船員養成機関独立の学科を残すようにということで、2月4日に沖縄県の教育長と議会に対して単科での存続を求める要請を行いました。すぐにイエスという話にはなりませんでしたが、やはり我々としてはそういう活動をして、供給ソースをなくさないでおこうと考えています。そうしていかないと、こういう議論をしているにもかかわらず、いざ船員になりたいと思っても、入る学校がありませんという話になって、こういう活動も全く無意味になります。そこは、我々としても引き続き活動をしていかなければと考えています。業界等のご協力を仰ぎながら、官労使一体になって取り組んでいかなければいけない問題だと思います。

宮里部会長

前回の部会で話題になったようですが、本当にそうですね。沖縄水産高校の学科統廃合、構成の問題については、一体どうなっているのかよくわかりませんね。

大崎委員

プロパーという意味合いで、高校に入る段階で船員を目指す大事な船乗りの卵、そういう方たちが本科を終了して専攻科に進んで船乗りになって頂くという形で育てていかないと、この先沖縄での船員養成機関と位置付けられる学校がもう無いことになるという考え方もありますよね。県外の水産高校、海洋技術高校とかを出られて沖縄に就職されることになると、今度は船社さんが大変で、全て、県外に求人を出さなければならなくなってしまいます。そういう事態にならないように私達は、沖縄水産高校の海洋技術科が、大事な船員供給校という位置付けの単科では残して欲しいと求めています。

春田委員

前から気になっていたことなんですが、34か35歳ぐらいの世代だと思いますけど、ロストジェネレーションといった感じで、普通の陸の大学を出ても正社員になれないといった問題があったと思っています。それとは関係なく船員というのは専門性があって仕事が決まっていたのだろうと思っていました。ところが、今の話を聞いてみると30代後半、中堅の船員が足りないようですが、その足りなくなってる理由は何でしょう。景気が悪くても専門性があるので、就職が決まっているというふうに思っていたものですから。

大崎委員

船員数には当然枠がありますから、上の方がいなくなないと下が入りづらい時代、この世代のときに余剰人員を抱えられる船社さんが中々いなかったのかなという気がします。ある意味永久就職的な船社さんに入られて、そのまま船・機長までいければいいのでしょうか、このような限られた世界で入り口で船員になれなかつた方というのは、当然陸上転換をしてると思います。年齢構成の中で、その世代に10年ぐらいブランクがあいてる会社というのはたくさんあるのです。上の世代の方たちがいなくなつたとき、その次の世代の方がいないとなると下の方じゃちょっと若過ぎるとなって、プロパーを探すことになります。どこの船社さんも即戦力を求めてますから、40代のファーストとかの位置付けがいなくなると、とり合いになつてしまうところがあるのです。実態的には、以前から船員が足りないんだというのは言われていて、こういう状況はずっと続いています。ただ、それでも船は動いてます。それは、いっぱいいっぱいやってるのでしょうかし、休みを完全に取れてないという実態も各地で結構あります。

春田委員

なるほど、分かりました。ありがとうございました。

山城委員

インターンシップは、旅客船やフェリーに限定してなさつたのですか。

事務局（宮良）

結果として限定してしまつたのですが、先ほど言いましたとおり、貨物船の方については少し危険を伴う作業ということでしたので、協議会の検討の段階で旅客船の方にシフトしていつたという流れがあります。

山城委員

それはよく分かりました。ただ、フェリー大東さんで、こんなに長期間のインターンシップができるのであれば、例えば、琉球海運の先島航路も3日間で戻つて来れますから、出来ない訳ではないのかなと、意見というか感想として述べさせて頂きます。

辻委員

特定の会社の話ではないですけれども、やっぱりRORO船とかは大きくて何階建てにもなつてしたりしますし、そこに車両をずっと積んでいくとか、コンテナを積んでいくとかを見ることができれば、これまでにない船のイメージが湧きやすいと思います。そういうことも検討していただければと思います。

山城委員

相談にのりますのでご検討下さい。

事務局（宮良）

分かりました。ありがとうございました。

大崎委員

今回のインターンシップは、2年生対象ということで、琉球海運さんのような貨物船の場合はまだまだ危ないという話があつて、どうしても安全性の方を重視したということがあります

た。社長も検討可能だと言っておられるので、今後宜しくお願ひします。

春田委員

社長も次世代の船員の育成に本腰を入れなければいけませんね。

辻委員

1 社が採ってしまっては、次は採れないという形でとり合いになってしまいますので、やっぱり窓口をどんどん広げていく必要があると思います。

宮里部会長

今日は、非常に貴重な意見が聞けてよかったです。

では、他に何かありますでしょうか。

大崎委員

海員組合では、随分昔から船員の税制についてやっておりますけども、船員税制の進捗状況と言いますか、今回、四日市の方で一定の前進がありましたので、資料の方を付けさせて頂いております。沖縄の方では、今日お示ししております那覇市長への申し入れの文面と同一のもので11市について申し入れしておりますことを、報告させて頂きます。沖縄の方でも一定の理解を得て、船員、外航船員の船員税制について前進できればと思います。これは首長さんが判断できるということなので、全部お願ひして回っております。何かありましたら、また応援の方宜しくお願ひ致します。

辻委員

もう一点、我々の方では、外航船への査察活動というか現状調査等の活動をしておりまして、2月4日から6日の3日間で実施する予定ではありましたが、当該期間で外航船が入港しなかったということで残念ながら査察ができませんでした。やはり外国人船員につきましても船によっては厳しい環境にさらされていることがありますので、我々としましては労働調査ということで活動しております。またご紹介できるようなことがあれば、この場で披露させて頂きたいと思います。

宮里部会長

他に何かありますか。

では最後に事務局から連絡をお願い致します。

事務局（徳田）

次回の船員部会についてお知らせ致します。今年度最後となる3月の部会は第4週金曜日にあたる3月21日は春分の日で祝日になっております関係で3月20日の木曜日、14時に開催致します。場所は、5階の海技試験室となっていますので、宜しくお願ひ致します。

宮里部会長

では本日はこれで終了したいと思います。どうもありがとうございました。