

第 1 4 7 回
沖縄地方交通審議会
船員部会 議事録

令和 3 年 3 月 1 8 日（木）

沖 縄 総 合 事 務 局

第 1 4 7 回 沖 縄 地 方 交 通 審 議 会 船 員 部 会

日 時 令和 3 年 3 月 1 8 日 (木) 1 1 時 0 0 分
場 所 沖 縄 総 合 事 務 局 5 F 海 技 試 験 室

出席者：

公 益 委 員	上原委員、赤嶺委員、豊川委員、大城委員
労 働 者 委 員	柴田委員、島仲委員
使 用 者 委 員	宮城委員、桃原委員

沖 縄 総 合 事 務 局 宮良調整官、比嘉課長、
玉城補佐、安慶田係長

議 事 次 第

○ 開 会

○ 議 事

1. 管内の雇用状況について
2. 意見交換

○ 閉 会

(配 付 資 料)

資料 1. 船員職業紹介実績等一覧表 (令和 3 年 2 月分)

資料 2. S T C W 基本訓練への対応 (内航) (再掲)

参考資料 1. 最低賃金改正後パンフレット

参考資料 2. 令和 3 年度船員部会開催予定表 (案) (再掲)

上原部会長

定刻でございますので、第１４７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いします。

事務局（安慶田係長）

本日の出席状況ですが、公益委員４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条の規定により定足数を満たし、有効に成立していることを御報告いたします。

続きまして、配付資料の確認をさせていただきます。

（配付資料の確認）

上原部会長

それでは、初めに議事１の「管内の雇用状況」につきまして、事務局に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。

事務局（玉城補佐）

令和３年２月分の管内雇用状況等の概要について御報告いたします。

●求人状況について

新規求人数は１１件でした。前月に比べ７件増加、また、前年同月に比べ４件減少となっております。

月間有効求人数は２０件でした。前月に比べ１件増加、また前年同月に比べ３件減少となっております。

月間有効求人数の内訳は、商船等１８件、漁船２件となっております。

月末未済求人数は１３件でした。

●求職状況について

新規求職数は１０名でした。前月に比べ５名増加、また、前年同月に比べ６名増加となっております。

新規求職数の内訳は、商船等１０名、漁船０名となっております。

●新規求職者の退職理由又は求職理由別内訳について

新規求職者１０名のうち離職者６名の退職理由は、船舶所有者等都

合 1 名、自己都合 5 名。離職以外の方 4 名の求職理由は、就業中に転職を希望するもの 4 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は、管内が 4 名、管外が 6 名となっております。

なお、新型コロナウイルスに関連した離職はありませんでした。

月間有効求職数は 19 名でした。前月に 9 名増加、また、前年同月に比べ 3 名減少となっております。

月間有効求職数の内訳は、商船等 17 名、漁船 2 名となっております。

月末未済求職数は 16 名でした。

● 成立状況について

2 月は 2 件でした。

● 求人倍率について

2 月の月間有効求人倍率は、1.05 倍でした。前月に比べ 0.85 ポイント減少、また、前年同月に比べ同数となっております。

● 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 2 件で、基本手当支給金額は 293,397 円でした。

総支給額は 293,397 円でした。

以上、管内雇用状況等の概要説明を終わります。

上原 部会長

はい、ありがとうございました。ただいまの説明について、何か御質問などはございますか。

上原 部会長

特にないようであれば、議事 2 の「意見交換」ですが、何かございますか。

事務局（安慶田係長）

事務局からひとつよろしいですか。

上原部会長

事務局からご報告をお願いします。

事務局（安慶田係長）

前々回報告されていたＳＴＣＷ条約の件で、動きがありましたのでご報告します。資料２をご覧ください。少し時間が経過しているため、念のため簡単にご説明しますと、３ｐのＳＴＣＷ基本条約に基づいて、非常事態における船員の安全性向上を確保すべく、個々の生存技術及び防火と消火に関する実地訓練を含めた訓練を、５年ごとに実施することが義務づけられることとなっております。

基本訓練の対象となるのが、運航において安全または汚染防止任務に携わるすべての船員となっており、船舶職員法に基づく職員や航海当直部員、危険物等取扱責任者等の船員が該当しております。

１５ｐをご覧ください。訓練の開始時期ですが、２０２２年４月から２０総トン以上の近海区域、２０２４年４月から２０総トン以上の限定沿海区域を除く沿海区域を航行する船舶に乗り込む船員が受講しなければいけません。

受講者の集中を避け、円滑に実施出来るよう船員手帳の有効期限をベースに訓練を受ける時期を分けております。

１６ｐの訓練実施機関ですが、福岡県にある日本海洋資格センターの沖縄事務所と沖縄管内で講習受講が出来るよう調整しており、仮の状況ですが、すでに認定機関の申請を行っているとのこと。

訓練施設ですが、生存訓練については既に場所は確保しており、防火と消火に関しては、以前は調整中と報告しておりましたが、日本海洋資格センター沖縄事務所から、糸満漁港での使用許可が降りたとの連絡があり、早ければ７月以降に講習が受講できそうとのこと。

県外で受講するより、日数も短く、金額も安く受講できそうです。

また、参考資料１として、船員の特定最低賃金の改正決定と、参考資料２の令和３年度船員部会予定表（案）を添付しておりますので、ご確認よろしくをお願いします。

上原部会長

ありがとうございます。この件について何かありますか。

柴田委員

今の報告の件ですけれども、非常にご協力いただき本当にありがたいと思っております。

まだSTCWの話を知らない船員さんが非常に多かったので、お金がこれぐらいかかります、5年に1回更新しないといけません、と改めて現場の方にお話しできれば。

船員個々の訓練ではあるのですけれども、それを生かして働きますので、事業主の方にも関係団体を含めてご理解を頂きたいと思います。

上原部会長

ありがとうございます。去年柴田委員から提案があり、それを船舶船員課の皆さんで取り組んでいただいて、実を結びつつあるなと思っております。その他何か意見ありますでしょうか

柴田委員

私の方から少し意見というか、懸念すべき内容が出てきましたので、皆さんにお話したいと思います。

九州にJR九州高速船のビートルという船があり、昨今の日韓関係の悪化と、コロナの影響により売船にかけられております。

その代替船として、クイーンビートルという船を海外から購入し、韓国航路に参入したいという話が以前からありましたが、コロナの影響の休業や、日韓関係がまだまだうまくいってないということで、なかなか就航できない状況でした。

実はこの船は日本国籍ではございません。パナマ船籍の船です。

そのまま今までどおり釜山航路に導入していれば問題なかったのですが、休業があつたり、コロナの影響で走らせることができなかったりということで、JR九州はクルーズの方に使いたいという話が出てきました。

何が問題かという、日本も含めた世界的な慣行として、船舶を守るもので一番大事なカボタージュ規制というものがあります。

これは自国の国内輸送で、お客さんや貨物を運ぶときには自国の会社さんが運ぶ。沖縄でいえば琉球海運さんや久米商船さんが運ぶというのが法律で決まっています。

クイーンビートルはパナマ船籍です。ということは自国内の輸送が出来ない仕組みになっているのですけれども、JR九州は特例としてこれは認めてもらえないだろうかという話が昨年出てきました。

日本国籍に一度切り換えてしまえば問題ないのですけれど、なかなか

そうはいかず、最終的に今月の確か20日だったと思いますが、特例の許可を受けて運航を実施することとなりました。

その特例には何か条件が付け加えられているようですが、海員組合として、海運業界全体がこのカボタージュ規制に対しては、しっかり堅持していこう、守っていこうということが基本スタンスであるにも関わらず、最も大事にしなければいけないものを国土交通省の方は特例を認めてしまった。

以前沖縄でも特例1例が出ております。その時も僕らは反対をしましたが、結果的に特例が通ってしまった。沖縄も以前特例を認めたケースがありますので、こういった話が出てこないように僕らも注視していかないといけないですし、沖縄総合事務局もこういう話には前例がありますと、JR九州さんはこういうふうなやり方をやっているので、こうすれば大丈夫ですなどの話にならないように、しっかり監督していただきたい。

意見と要望と、あと皆さんにもこういったことを共通理解していただきたいなということで意見させていただきます。

上原部会長

ありがとうございます。今の柴田委員の情報提供について、何か他の委員の方意見ございますか。

桃原委員

以前沖縄でというのは、こういった特例ですか。

柴田委員

民主党政権の時だったと思いますが、いろいろ規制緩和をしようという話の中で、このカボタージュ規制に対して特例を認める事例がありました。

ぜひともこのカボタージュ規制については堅持して、国としてもしっかり続けて欲しいと思っております。事業者側も同じ思いが思いもあるかなと僕は思います。

宮城委員

以前、沖縄でカボタージュ規制を緩和してくれと政治的な動きがあり、

日本国籍船で外航を走っている船が、沖縄と本土間、つまり内航に運航することについて特例で許可しようという話がありました。ただし実態としては1件もありません。

カボタージュ規制については、内航総連としても非常に重要な課題として位置づけており、堅持していく立場。本件については貨物では無いということで報告だけでしたが、これが貨物輸送についても風穴が開けられて実行されればどんなことが起こるか。

例えば東日本大震災の時、外国船籍の船はいち早くみんな逃げちゃったのですね。ところが、日本の内航の船社は地元根づいていますから責任を持って対応している。地域の生活の安全ですから、規制緩和は認めていちゃいけない。自分たちの社会インフラとして責任を果たす。これが仮に外国の船だったら、何かあったらすぐ逃げると思います。自国の領内の海上輸送については、自国船でやっていくというのが国際的なスタンダード。明治時代にできた法律ですけど。

上原部会長

貴重な意見ありがとうございます。その他何かありますか。無いようなら事務局から連絡がありますのでお願いいたします。

事務局（安慶田係長）

4月の船員部会は、4月15日（木）に1階共用会議室A・Bで11:00より開催いたします。後日、改めて案内の文書を送付いたします。出席できない場合は、事前に事務局まで御連絡ください。

また、今回の議事録案は後日、メールで照会させていただきますので、よろしくお願いいたします。

上原部会長

はい、ありがとうございました。

それでは、本日の部会はこれで終了したいと思います。ありがとうございました。