

第162回
沖縄地方交通審議会
船員部会 議事録

令和4年6月16日（木）

沖縄総合事務局

第162回沖縄地方交通審議会船員部会

日 時 令和4年6月16日（木）11時00分
場 所 沖縄総合事務局5階「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 漢那委員、柴田委員、島仲委員
使用者委員 亀谷委員

沖縄総合事務局 古謝課長
比屋根補佐、池原係長

議事次第

○開 会

○議 事

1. 第161回船員部会の議事録承認について
2. 管内の雇用状況について
3. 意見交換

○閉 会

（配付資料）

資料1. 第161回船員部会の議事録（案）

資料2. 船員職業紹介実績等一覧表（令和4年5月分）

資料3. 船員労働の総合相談窓口開設について

上原部会長

定刻になりましたので、162回の船員部会を始めさせていただきます。

まず初めに、本日の委員の出席状況と配布資料の確認を事務局からお願ひいたします。

事務局（池原係長）

本日は、公益委員4名、労働者委員3名、使用者委員1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、本部会が有効に成立していることを御報告させていただきます。

続きまして、今回の船員部会の配付資料を確認させていただきます。

（配付資料の確認）

上原部会長

ありがとうございます。

それでは、早速議事に入ります。第161回船員部会の議事録承認について、前回の議事録が配布されております。内容を確認いただき何か指摘等がありましたら、よろしくお願ひいたします。

よろしいでしょうか。

それでは、議案のとおり承認とさせていただきます。ありがとうございます。

続いて、議事の2「管内の雇用状況」について、事務局から説明をお願いいたします。

事務局（比屋根補佐）

令和4年5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8件でした。

前月に比べ1件減少、また、前年同月に比べ1件減少となっております。

月間有効求人数は19件でした。

前月に比べ1件減少、また、前年同月に比べ8件増加となっております。

月間有効求人数の内訳は、商船等19件、漁船0件となっております。

月末未済求人数は18件でした。

●求職状況について

新規求職数は10名でした。

前月と比べ 1 件減少、また、前年同月と同数となっております。
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

5 月の新規求職者 10 名の退職理由は、自己都合が 5 名、期間満了その他が 2 名、海上勤務中の現職が 3 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、管外が 1 名、管内が 9 名となっております。

●求職状況について

月間有効求職数は 14 名でした。

前月に比べ 15 名減少、また、前年同月に比べ 14 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 12 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

5 月は 3 件でした。

●求人倍率について

5 月の月間有効求人倍率は、1.36 倍でした。

前月に比べ 0.67 ポイント増加、前年同月に比べ 0.97 ポイント増加となっております。

●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 件です。

基本手当支給額は、294,930 円でした。

その他、就業促進定着手当の支給があり、222,750 円、総支給額は 517,680 円でした。

以上、管内雇用等状況の概要の説明を終わります。

上原部会長

ありがとうございます。

ただいま事務局から説明がありましたが、何か御質問等ありますでしょうか。

特ないようですので、議事の 3 番項「意見交換」に移りたいと思います。

何かございますか。漢那委員いかがでしょうか。

漢那委員

今、沖縄県も含めて漁船の技能実習生が、入国許可されてきています。その中で、マルシップの場合はマルシップ管理委員会に国交省、農水省、海員組合で審査を行って、マルシップ漁船が一応運航できるような体制を作っています。

そこで、法定定員は2人だが、海員組合も入った労使確認で安全定員として3人としている。そのほとんどが19トンですが、ちゃんとルールが守られているのかどうか、監査等実施したことがあるのか確認したい。

それと他県では、市町村での雇い入れ手続きを行う場合もあります。地方運輸局であれば定員等詳しいプロパーがいる中で、市町村の場合制度違反を指摘できていないのではないか、宮崎、日向市や日南市などへの手続きしているのも多いので、取り締まりも強化してもらいたいと思っている。

ただ日本人船員が少ない状況の中で、取締りを強化すると、船が止まってしまう恐れもある中で微妙なところです。

しかし、海難事故が起ころるたびに日本人が2人しか乗ってない。要するに制度違反をやっているわけです。そこに乗船しているインドネシア人等は組合員で、我々も労働協約書就業規則を作成しています。去年あたり、八重山の漁協所属の船舶が沈没して、18歳ぐらいの方が一人助かりました。その船もマルシップで、そのときに問題になったのは、災害補償をどう取るかで、インドネシアのうちの代表部を通じて家族の方に補償をしています。

亡くなつた方も含めて、その保険等にきっちり入っているか監査をやってもらいたいんです。わざわざ日本に夢を求めて、マルシップ漁船で働きに来て海難事故にあって、船主が保険にも入つてない、補償もない、なぜ2年もかかったかということです。ちゃんとした保険に入つてないからです。

近海マグロを安く食べられるのは、このマルシップ漁船が漁業して、頑張ってマグロをとってきてくれているからであつて、そこにいるインドネシアの若い船員さんには、気持ちよく働かせてあげたいです。

制度を無視した定員について、いま一度、また監査を強化してもらいたいと思っています。

今年はマルシップ漁船の一斉更新の時期です。沖縄支部、鹿児島支部、宮崎、全てのうちの支部ではその取組を行っております。

どこの漁協にどの船が何隻いるか全て把握していますので、沖縄支部とも連携をとりながら、沖縄総合事務局の監査・指導、事故があつたときの対応をきっちりやってもらいたいなと思っています。

上原部会長

貴重な御意見ありがとうございます。

この件に関して何か事務局からありますか。

事務局（池原係長）

監査の実施については、調べさせてください。保険加入も、雇い入れのときに注意したいと思います。

柴田委員

補足ですが、その八重山の事故について、その船は労働基準法適用船舶でした。船員法適用船舶で船員さんとして雇い入れされる場合は、もちろん船員保険に加入しなければなりません。

今、話があったのは労働基準法適用船舶の漁船、19トン以下の漁船では船員保険に加入することもできますが、基本的には僕たち陸上で働く方の労災保険、社会保険といったのが基準になってくるのです。

陸上でお弁当か何かの自営業の方が船舶を所有していたので、従業員10名以上雇用していたため労災保険を加入していました。

他の会社も全て保険を加入しているかは、正直怪しいところがあります。19トン以上の船員法適用の船舶であれば保険加入はほぼ間違いないありませんが、沖縄は19トン型が非常に多く、そこに働く外国人も多い、その保険加入は労使しか確認できていないのです。

亀谷さんも御存じだと思いますが、漁協で加入できる生命保険があります。その生命保険を今労使で確認しています。技能実習生には法律ではなく、労使で確認してこれに加入することをルールとして、海員組合と船主さん、漁協さんで取り決めているのが今実態です。

ただ、それも強制権はないので、例えば宮崎など入らない可能性も十分あるので、僕もあの一件以降、その保険加入というのにすごく強い意識をもってやっています。

まだまだこここの整備がされていない現状、船と陸の社会は違うのかもしれが、これから技能実習生、特定技能生がこれから入国して来るでしょうから、その際にこの監督権のあるほうから注意やアドバイスで保険の加入も勧めていただけすると非常に助かります。

亀谷委員

今御指摘のあった保険の話ですが、業界としてもこういった保険会社を持っておりますので、そこはしっかりと推進しているところですが、

強制ではない部分もありますので、その辺は船主さんのお考えもあると思いますが、業界としては、何かあったときしっかりと補償ができる形で推進していく体制はしっかりととっていきたいと思います。保険会社にもその辺どのような取組をしているのか確認しながら、推進していきたいと思います。

そこで一つ質問ですが、先ほどのマルシップの3名の話ですが、一応、法律的には2人となっています。それに海員組合さんと契約の中でもう一人つけて3人としていますが、沖縄総合事務局さんがそのチェックをするときに、2名が違反という指導ができるのかと思いましたがいかがですか。

漢那委員

その質問はマルシップ管理委員会というのがあります、中央実施しております、それには国道交通省も入っています。

この船をマルシップで運航させるため資料を提出させて、その中で定員もみんな決めているわけです。海員組合が決めているわけではな

く、国交省、水産庁も入っています。

そこで法定定員の2名だけでいいですよということだったら、我々は、はっきり言っときますよ。そういった船には外国人を乗せません。ルール違反、規則違反をやっている船には、マルシップ許可を全て取消しますという考えをもっています。それは沖縄支部長が何と言おうが、俺がそう言ったらそうなのだから、だから、今このルールを守っていない船があるのであれば全てやめてほしい。

何で法定定員より1人増やそうということでやっているか、後継者をつくるためです。船主を助けるためです。

それなのには人がいないから法律違反じゃなくても、ルール違反をやってでも船を運航します。事故を起こして、日本人2人しか乗船していません。ひどいのは1人しかいない場合もあります。法定定員の違反をやっている船もあるのです。そういう船には、沖縄支部も甲斐育組合も全て許可を出さないということです。

亀谷委員

私が言っているのはそういうことではなくて、法定定員で2人、海員組合との契約で3名となっている中で、沖縄総合事務局が、3名の乗船で指導すること、権限があるのですかということです。

決められた約束ですから、しっかり守るべきだと思っていますけど、沖縄総合事務局がそれは駄目ですよねという権限があるのですかというところだけ確認したかったという話です。

事務局（池原係長）

法定定員が2名のところ、協定で3名乗船させることは聞いておりますが、雇い入れの届け出に2名となっていた場合、必ず3名乗船させないさいということまでは言えないと考えております。

漢那委員

これ今大事なところで、マルシップ管理委員会には国交省も一緒に入っています、それを総合事務局としては法定定員がそろっていれば許可しますという解釈でいい。そんなの議事録に載せて大丈夫なのかということを言っているのです。

確かに法律的には法定定員、船舶職員法でも決まっているからいいと思います。

しかし、それを許可して分かっていて、そのままやりましたよってなると中央のほうで問題にならないのですかということを、逆に俺は聞きたいのだけどね。

柴田委員

まず、日本人2名で雇い入れにくる船主は多分いないと思います。

沖縄支部に来て3年間くらいの把握している内容、事故起こって2人しか乗っていなかった、実例です。

書類上は3名、その事故が起こった日には機関長又は船長が体調不良で乗っていませんでしたので2人でした。

この間の話では1人しか乗っておらず理由を聞くと、乗る予定だったけど乗船には間に合わなかったなど、いろんなことを言って結局その日だけだとか、そのときには乗ってなかったというのは、これまで一番そういうのが多い。

僕も例えば乗組委員名簿などの沖縄総合事務局が印鑑押しているのも確認したことがあります。書類上は日本人3名乗っていますが、けど実態はその人数乗っていないのです。

漢那委員の言われているのは、書面上は3名かもしれないけど、実際、泊港に行って、2人しかいないとか、1人しかいな可能性があるという話なのです。

雇い入れに持ってきた段階で2人とか1人というのではないと思います。そこを指導する権限が今はないかもしれません、今まで指導対象になるような気になる船が出なかったのもそういう理由じゃないかと、だって書面上3名で雇い入れに持ってくるわけで、本人が3人連れてくるとかってないわけです。そこで印鑑押します。戻ってみたらその人は乗船しませんでした。少し体調不良で乗りました、そのときに偶然事故が起つたりとか、運悪く事故を起こしたりとかいうことになっているのが、そこがどうなのだろうという話です。

漢那委員

労働協約書定員表も、就業規則の定員表も全てうちが作って、沖縄総合事務局の雇い入れ届け出をさせてているわけです。だから2名の雇い入れを許可するということを言っちゃ駄目ですよ。

なぜそのことを言うかというと、マルシップ漁船と技能実習生、こういう日本人船員がいない中で、外国人の労働力を使って魚を獲らなければならぬ環境で、そんないい制度があるのに沖縄からその定員を無視して事故やそういうのがいっぱい出ているわけです。

制度を守るためにルールを守ってくれないと、マルシップを中止します。その制度なくしたら、逆に労働力もない中で、漁船の皆さんマグロとれますか。だからルールを守ってちゃんとこの制度を活かしてやってくれということを言いたいわけです。沖縄がそういうことをしてしまうと、よその県もこの制度使えなくなります。

後継者ができるまで、できるために定員も3人にしているわけです。自分の代で漁業やめるのであれば2人でもいい、そういう気持ちでや

ってほしくないわけよ。次に繋がるように後継者も育てながらやってくださいねというための1人プラスアルファなのです。そこをちゃんと守らせて指導、監督してくださいということを、沖縄総合事務局にお願いしたいということを言っているわけ。

上原部会長

事務局よろしいですか。

事務局（池原係長）

はい、確認します。

上原部会長

本日はいい意見交換ができたかと思っています。

それでは、意見交換はこれにて終了させていただきまして、続いて事務局から参考資料等の説明をお願いいたします。

事務局（池原係長）

船員労働の総合相談窓口開設についてです。

こちらは令和2年9月に中央の船員部会とりまとめにおいて、船員の働き方改革の実現に向けて、労働関係法令制度の周知と浸透が必要だということが提言されまして、各地方運輸局に船員労働総合相談窓口が設置することになりました。開設が来る7月1日となっております。

この窓口の設置によって、相談窓口を通じた事業者における労働環境の改善や法改正に合わせて増加が見込まれる相談に対する効率的、効果的な対応、全国的な相談体制及び質の一定化、充実化を図ってまいります。

本省及び各地方運輸局のホームページにも周知する予定です。

資料は以上です。

上原部会長

ありがとうございます。今の点に関して何質問はありますでしょうか。

柴田委員

これ自体にどうこうという話ではないのですけど、先ほどのマルシップや技能実習といった外国人の方々の船員さんもたくさんいます。その方々の例えは苦情だとか、相談はここで受け付けるという考え方でよろしいのかどうかをお聞かせください。

事務局（池原係長）

外国人の方の取扱いは、後日調べて連絡します。

柴田委員

さっきも言いましたけど、例えば労働基準法適用の技能実習生は、ここ管轄外かと思いますが、マルシップ船や技能実習の中にも船員法適用の船あります。そこに働く外国人の船員さんは、基本的に日本の法律の適用が大きいと思うので、僕らも相談受けることもありますし、何か事案があったらお手伝いすることも多いのですけど、行政としても外国人の労働者に対して何もしないというのは今の時代の背景に正直マッチしない、内航船だけの話なのか、漁船で働くそういうマルシップや技能実習の方々も含めてなのかを、もうちょっと詳しく教えてほしいなと思います。

事務局（池原係長）

調べさせていただきます。

上原部会長

はい、よろしくお願ひします。

そのほか御質問等ありますでしょうか。

漢那委員

事業者の方と船員さんが相談するわけですよね。これ下のほうにあっせん、指導、助言とあるのですけど、これ苦情が来たらその会社に対して指導をあっせんするのですか。今も九州運輸局に調整官がいるけど全然やってくれないじゃないか。これ沖縄総合事務局としては船員部がやるのか、船舶部がやるのか分からぬけど。

事務局（池原係長）

沖縄は、船舶船員課になります。

漢那委員

だよね。一つ言いたいけどさ、公務員は定員を減らして、1人で3人ぐらいの仕事をして、それでまたあんな業務増やしたところでできるのかって、一人当たりの相談40分の仕事で、何人一日当たり対応するのですか。

前は中央労働委員会、船員中央労働委員会があったけど、それも廃止されて今船員部会になっていますが、このあっせん（個別労働紛争）は、県でやるのかどうなのか、ほとんどが未組織船の船員が電話してくると思うのです。

組合に加入している船員さんというのは組合に苦情を相談してきますから、逆に大丈夫なのかなって、あんなの簡単につくって、本当に対処できるのかなと思ったら不安でしかない。

指導、紛争解決制度によるあっせんまでやるの。

事務局（池原係長）

実績は把握していませんが、これまでも個別労働紛争のあっせん制度はございます。

漢那委員

あるけど全然やったことないでしょ。人事異動で誰もいなくなるし、やってくれたこと一度もないわ。県の労働委員会にこれあっせん出すの。

事務局（池原係長）

船員部会の公益委員の方にあっせん委員ということで指名させていただいております。

上原部会長

制度つくったということですから。周知してもらって、利用していただきましょう。

そのほか御質問ありますか。

ないようでしたら、次回の日程について、事務局から説明をお願いいたします。

事務局（池原係長）

それでは、7月の船員部会は、当初の予定どおり7月21日木曜日、会場は5階の聴聞室兼会議室になります。

また後日、改めて案内の文書を送付しますので、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、今回の議事録の案は、後日メールで照会させていただきますので、よろしくお願いします。

上原部会長

それでは、以上をもちまして本日の部会を閉会いたします。ありがとうございました。