

平成21年 3月16日

於：国土交通省3号館10階共用会議室B

交通政策審議会海事分科会

第5回船員部会

議事録

目 次

1. 開 会	1
2. 議 事	
議題 1. 交通政策審議会海事分科会船員部会長の選任について	2
議題 2. 平成 21 年度船員災害防止実施計画について	3
議題 3. 船員の雇用状況について	5
議題 4. 船員派遣事業の許可について（非公開）	
3. 閉 会	13

【 出席者 】

（委員及び臨時委員）

公益代表 小杉委員、山村委員、井山委員、田付委員、田原委員、野川委員

労働者代表 池田委員、高橋委員、田中委員、中澤委員、藤澤委員

使用者代表 飯塚委員、小比加委員、小坂委員、三木委員

（事務局）

国土交通省 伊藤海事局長、大野海事局次長、又野審議官、染矢技術審議官

海事人材政策課 蝦名海事人材政策課長、久米雇用対策室長、川崎企画調整官

運航労務課 西村運航労務課長、三沢安全衛生室長、勝谷課長補佐

海技課 榎葉海技課長

内航課 重田内航課長

開 会

【川崎企画調整官】

皆さん、おはようございます。それでは、ちょっと定刻より早いのですが、皆さんおそろいでございますので、ただいまから交通政策審議会海事分科会第5回船員部会を開催させていただきます。

事務局の海事局海事人材政策課の企画調整官の川崎と申します。よろしくお願いいたします。

最初に大野次長からお話がございますので、よろしくお願いいたします。

【大野海事局次長】

おはようございます。

会議の議題には入っておりませんが、海賊対策について一言お礼とご報告を申し上げようと思えます。先週の金曜日に海賊対策法案が閣議決定されまして、また、海上警備行動が発令されました。土曜日には自衛艦の出航式がございまして、海運大手主要3社の社長さんから花束贈呈も行われまして、感謝の意が示されているところでございます。

海事局も、防衛省と現場の間の連絡調整等、重要な任務を仰せつかっておりますので、そのあたりきちんとやってまいりますとともに、法案はまだ閣議決定された段階でございますので、ぜひ公労使各員の皆様にもご協力いただきまして、早期の成立を図ってまいりたいと思っておりますので、よろしくお願いいたします。

それだけでございますけれども、ちょっとお礼とご報告でございます。

【飯塚臨時委員】

今、大野次長からもごあいさついただきましたけれども、去年の春以降、アデン湾航行の船に対しての海賊がばっこしておりますので、それに対して何かしなくちゃいかんということで、いろいろと船主協会も運動いたしましたけれども、このたび皆様の運動、ご協力のもとに、おととい海上自衛隊の2艦が無事呉港を出発してアデン湾へ向かいました。この場をかりて皆様にお礼を申し上げます。

それと、海賊対策の新法が金曜日に閣議決定されて、これから国会に上程されますけれども、これをもってなお一層の海賊対策ができるものとして、この法案の成立を期待しております。これについてもまた皆様のご協力を得たいと思えます。よろしくお願いいたします。

【川崎企画調整官】

ありがとうございました。

初めに、3月12日に交通政策審議会の委員の任期満了に伴いまして委員の改選がございましたので、まずそのご紹介からさせていただきたいと思えます。船員部会長でございました杉山委員が退任されまして、新たに小杉委員、竹内委員が選任され、また山村委員が再任されておりますので、ご報

告いたしたいと思います。

竹内委員におかれましては、本日所用によりご欠席でございますが、皆様にはくれぐれもよろしくお伝えくださいとのご伝言を承っておりますので、ご紹介させていただきます。

なお、委員の交代による新しい委員名簿は資料1にございますので、ご参照いただければと思います。

本日は、ご出席委員及び臨時委員総員17名中15名のご出席でございますので、交通政策審議会令第8条第1項及び船員部会運営規則第10条の規定によります定足数を満たしておりますことをご報告申し上げます。

なお、本日は阿部委員がご欠席でございますので、日本旅客船協会から本田理事長にご出席をいただいております。また、事務局側は伊藤局長、又野審議官が所用により欠席でございます。

次に、配付資料をご紹介させていただきます。配付資料の一覧がございます。資料1から資料4-1までございます。皆さん適宜ご確認いただいて、もし過不足等ございましたら事務局までお申しつけいただければと思います。

議題1. 交通政策審議会海事分科会船員部会長の選任について

【川崎企画調整官】

次に、議題1の交通政策審議会海事分科会船員部会長の選任について、お諮りいたしたいと思えます。先ほどご報告いたしましたとおり、交通政策審議会委員の改選がございましたので、今回新たに船員部会長を選任していただきます。規則で申しますと、交通政策審議会令第7条第3項及び船員部会運営規則第4条第1項の規定によりまして、本部会に属する委員の互選により決定することとされております。

皆様、いかが取り計らいましょうか。

山村委員。

【山村委員】

船員中央労働委員会の会長なども務められ、そして船員行政にも幅広い識見を有していらっしゃる小杉委員を推薦したく思います。よろしく願いいたします。

【川崎企画調整官】

ただいま小杉委員を船員部会長にとのご推薦がございましたが、皆様、いかがでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

【川崎企画調整官】

ありがとうございます。

それでは、小杉委員に船員部会長をお願いすることといたしまして、今後の議事進行につきましては部会長にお願いいたしたいと存じます。小杉部会長、よろしくお願いします。

【小杉部会長】

小杉でございます。平成11年に船員中央労働委員会の委員を拝命して、昨年まで船員中央労働委員会に務めてまいりましたが、このたびこの船員部会長に選任されまして、改めて重責を実感しているところでございます。

ご承知のように現在の金融危機、あるいは原油高に始まった海運界のいろいろな不況、その他の問題を抱えた中で、この海運界にとりましても労働条件を安定化させて労使の協調の体制をつくることはきわめて大事なことだろうと思っております。

皆様のご協力を得ながら、実りある審議をするようにできる限りの力を注力したいと思っておりますので、どうぞよろしくお願いいたします。

それでは、議事を進めさせていただきたいと思っております。初めに、交通政策審議会令第7条第5項及び船員部会運営規則第4条第2項の規定により、部会長代理は委員のうちから部会長が指名することとされておりますので、私から部会長代理を指名させていただきたく存じます。部会長代理は、本日はご欠席ですがご内諾をいただいておりますので、竹内委員にお願いしたいと思っております。どうぞよろしくお願いいたします。

議題2. 平成21年度船員災害防止実施計画について

【小杉部会長】

それでは、これで議題1が終わりましたので、議題2に入らせていただきます。前回に引き続いて平成21年度船員災害防止実施計画についてでございます。前回の議論を踏まえまして、事務局からその後の状況等についてご報告並びに追加資料のご説明をお願いいたします。

【西村運航労務課長】

前回のご審議以降につきましては、ご意見ご質問等ございませんでした。したがって、席上に配付しております実施計画（案）につきましては、前回の原案どおりのものをお示ししております。

それから、前回、田付委員からご質問を大きく2点ばかりちょうだいいたしております。それにつきまして補足資料でご説明させていただきます。

右上に資料2－参考資料1とついております、平成21年度船員災害防止実施計画（案）追加説明

資料をごらんいただきたいと思います。1ページに平成18年度の死傷災害の発生状況を千人率で示しておりますけれども、全体の傾向としましては右肩下がりで進んでいたわけですが、委員のご質問の1点目が、18年度は、17年度と19年度に比べて少し上がっているのはどのような要因であるかというご質問でございました。私どもで可能な限りいろいろ分析を加えておまして、1ページの①、②でお示したところが結果でございます。

まず1点目は、下の表にもございますが、平成18年度におきましては死傷災害の発生件数自体は対前年度で減少しておりますけれども、千人率でございますので、船員数分の発生件数となります。この分母の船員数の減少の幅が大きかったので、千人率としては上昇したというのが1つの要因でございます。表の上の合計欄でごらんいただきますと、平成17年度発生件数が左から921、千人率が11.3でございますが、18年度は発生件数が896、11.8でございました。下の枠の船員数の推移を見ますと、全体的に3年度で減少傾向でございますけれども、17年度、18年度が8万1,506から7万6,051ということで、少し減少が大きかったことが1点でございます。

2点目は、これもわかる範囲で調べをいたしました。①に加えて、18年度は異常気象、低気圧等の発生によりまして、海難事故、特に漁船の死亡災害で、10月には16名が亡くなられた災害がございます。そういったことで死傷災害が少し上昇し、特に漁船が上昇したということでございます。上の枠の海難の欄をごらんいただきますと、17年度に発生件数26が、18年度は31、特に括弧書きをごらんいただきますと14件が29件と、発生率も0.4から0.9に上がっているということで、これらの要因。そのほか、転倒、挟まれといった主要なものにつきましても、その表の数字のように上昇している傾向が見てとれるところでございます。

以上が1点目の死傷災害の増加についてでございます。

2ページ、3ページがもう1件のご質問でございます。前回、年齢階層別に見ていくと、件数としては高年齢にいくほど災害発生状況や疾病の状況が多くなっているというご説明をさせていただきました。その中で、絶対数は年齢階層別に船員の数違いますので、それぞれのカテゴリーの中で災害の発生率はどういう傾向にあるかをご質問されました。

そこで、2ページが災害の場合の年齢階層別、5歳ごとに区切ったときの発生率、3ページが疾病の5歳ごとに区切ったときの発生率でございます。2ページの上に結論が書いてございますが、年齢階層別の災害発生率は高年齢層ほど上昇する傾向にあるということで、棒グラフで載せておりますけれども、5歳ごとに区切りまして、年齢層が高くなるほど千人率の数字が上がる傾向にあることが17、18、19で見えてとれるところでございます。具体的なそれぞれの数字は、下の枠囲いで左から船員数、災害発生件数、千人率とお示ししております。この傾向は3ページ、疾病におきましても大

体同じような傾向で推移していると考えられます。

以上が前回のご質問の追加説明でございます。

【小杉部会長】

ここで一度切りますか。続いて説明されますか。

【西村運輸労務課長】

もうこれでご説明は終了です。

【小杉部会長】

田付委員、何か追加でございますか。

【田付委員】

いえ。ありがとうございます。

【小杉部会長】

では、本件についてほかにご意見、ご質問等ございますでしょうか。

特にないようでございますので、国土交通大臣諮問第77号をもって諮問された件については適当であるという結論にすることとし、その旨海事分科会会長に報告することにしたいと思いますが、よろしいでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

【小杉部会長】

ありがとうございました。

議題3. 船員の雇用状況について

【小杉部会長】

引き続きまして、議題3の船員の雇用状況についてでございます。

これは自由討論になっております。まず、現在の船員の雇用状況等について、事務局からご報告いただき、各委員からご意見をお聞かせいただければと思います。

それでは、事務局からよろしく願いいたします。

【蛸名海事人材政策課長】

海事人材政策課長の蛸名でございます。よろしく願いいたします。

お手元の資料3をごらんください。1ページ、船員の有効求人倍率の推移という表でございます。真ん中辺のぐにゅぐにゅとあるところまでが各年で4月時点のもの、平成20年は月ごとに追いか

てございます。ごらんいただきますと、全船員がブルーのライン、内航貨物が赤いラインでございませぬけれども、8月ぐらいから1.0を割り込みまして、徐々に下がってきております。内航も10月には1を割り込んで、直近は1月の数字でございませぬが0.8でございませぬ。陸上に比べますとまだやや高い状況ではありますものの、ぐっと下がってきてございませぬして、今後契約更改期を迎えますので、その時期に向けてさらにこれが厳しい状況になっていくのではないかと推測されます。

2ページは、今の求人倍率の数字の求人数でございませぬ。求人数もずっと右肩下がりになって減ってきておりますが、12月から1月にかけてはぴょこっと上に向かっております。これは、原因はなかなかわかりにくいわけではありますけれども、例年この時期、1月から2月、3月ぐらいにかけては、季節波動的にこの時期は高くなっております。一般的には、定年退職者の補充や新契約の補充を考慮して、少し年度末にかけて人をとっておこうという動きがあるようではございませぬ。その辺の季節波動もあつてのこととは思いますが、やや上向いた感じになっておりますけれども、全体的な傾向としてはぐっと右に下がってきてございませぬ。

他方、3ページが求職者でございませぬ。求職者もずっと横になっておりますが、少し去年の後半ぐらいからぐっと上がってきてございませぬして、やはり職を求める数もふえてきている。この求職と求人との関係で冒頭の有効求人倍率もぐっと下がってきていることが見てとれる状況ではございませぬ。

4ページは船員保険の新規受給者数の推移でございませぬ。ごらんいただきますと、10月のところでぴょこっと山ができておりますのは、おそらく有村産業の関係の数字だと思はれませぬけれども、新規に失業保険をもらう状況が出てきてございませぬ。ここの11、12、1も全体でやや横ばいからぐっと首を持ち上げるような感じになってございませぬして、やはり新規に雇用を離れられる方が出てきていると思はれませぬ。

5ページは失業保険の受給者数でございませぬ。ご案内のとおり、失業保険は加入期間に応じまして最大330日まででございませぬ。途中で離脱される方と新規に入つてこられる方がいますので、そのもらわれている数でございませぬ。ここもやや上向き基調の傾向が12、1あたりで出てきてございませぬして、再就職がしづらい環境が少し出つつあるのかなと、まだあまり顕著ではありませぬけれども、そんな感じが見てとれます。

以上が求人ではございませぬ。

6ページは内航総連からいただいた数字ですけれども、輸送の実績を昨年度と比べたものでして、赤いラインが下に、特に昨年後半ぐらいからぐっと下回つてございませぬして、かなり厳しい状況が見えてきているということです。

7ページはタンカーの関係ではございませぬ。これも赤いラインが昨年よりも下にきてございませぬして、

冬場の需要期ではありますけれども昨年より下のレベルになって、特に2月にぐっと頭を垂れている感じが出てきて、今後3月、4月の契約更改期にいろいろな影響が出てくるのではないかと想定されま
す。

8ページは長距離フェリーのデータ、長距離フェリー協会からいただいたものでございます。これも昨年に比べますとやはり下回っている状況でございます。

データとしてありますものは以上でございますが、9ページをごらんいただきますと、これは、私どもで船舶・船員確保計画の認定をいたしました内航113事業者に、1月の時点でアンケート調査を実施させていただきました。その際の景況感でございます。

左上が船員の採用について、約8割弱の方々が予定どおり採用したいとしています。その下、船員不足については、3年以内に、あるいは3～5年以内という方がそれぞれ3割ずつぐらい不足感を持っていらっしゃる。右のほう、景気の悪化に向けて採用はどうかということにつきまして、約6割弱の方が予定どおり実施できる見込みとっておりますが、まだわからないとか計画の変更もあり得るという方が4割程度いらっしゃいます。船員不足対策については、若年船員の計画的採用を考えている方が8割近くいらっしゃいまして、まだ若年の船員について育成していこうという考え方が少しここで見てとれるところでございます。

それから、こういう状況下での現在あります船員の離職者の対策についてでございます。左上から、離職をされることになると、失業給付金が50日から最大330日まで支払われることとなります。これは船員保険から払われるわけですが、船員保険自体は来年1月から雇用保険と統合されることになっております。さらに、離職者の給付につきまして、失業保険をもらった後、漁業関係につきましては通称漁特法、漁臨法に基づきまして、それぞれ失業保険給付後、最大2年間支給されることが法律上の制度でございます。

それから、当然失業されている間には再就職に向けての活動をされますので、その際の職業紹介等につきましては、船員の職業安定所での紹介、「海へのチャレンジフェア」といったものの紹介、さらに技能訓練を無料で実施するといったことで再就職の手助けをする仕組みができ上がっております。

さらに11ページ、今の船員離職四法といわれる、漁特法、漁臨法に加えまして船特法——船員の雇用の促進に関する特別措置法、それから本四の建設に伴う特別措置法が現行法としては生きておりますが、船特法については指定業種を対象業種として政令指定することになっておりますが、現時点では対象業種はいない状態になっております。これは、同じように失業保険給付後、最長1年間給付金が支給されるものでございます。本四は建設に伴うもので、現在建設がされておられませんので、建

設がされないとこの関連事業についての支給はされないことになっております。

12ページでございますけれども、漁業は既に動きが出ておりまして、真ん中辺に国際協定とありますが、昨年の11月から12月にかけてましてマグロ船の関係で漁獲量の3割削減が国際協定の中で合意をされました。これに伴いまして水産庁で漁船の縮減の算定をされております。最大ですが104隻という想定、それに伴いまして最大1,000人の離職者発生の見込みがあるという想定をされておられます。

これに伴いまして、先ほどご説明をいたしました漁特法に基づきます政令指定をしております。これは2月18日に政令指定がなされております。したがって、この関係で離職される方につきましては、漁業の離職者手帳が発給されて、失業給付の後でございますけれども、転換給付金が最大2年間支給される手当てが進んでいる状況でございます。

13ページ、職業紹介の方の手助けにもなります「海へのチャレンジフェア」でございます。これは過去にもずっとやってきておりますが、20年度は9回を予定しておりまして、既に7回実施しております。年度内にあと2回、予定されております。そこにありますように参加事業者もふえてきておりまして、最近では、徳島ではハローワークと連携をいたしまして、ハローワークの場所を提供していただいたり、求職者の参加要請もハローワークにやっていただくなど、連携をしながらそのマッチングをやっているところでございます。こういう形で、さらに離職の方が出てきた場合も、雇用の促進、再就職の促進にも資する形でやっていきたいということでございます。

以上、現行の状況をご説明申し上げました。今見ていただきましたような厳しい雇用の状況、おそらく3月からの契約の更改期を機に、さらに厳しい減船とかも言われております。数字上はまだ直ちには見えてきておりませんが、そういうことが出てくると思いますので、追加的な景気対策といった中で、今後必要に応じて対策を考えていきたいと思っております。

以上でございます。

【小杉部会長】

ありがとうございました。

いろいろな資料について詳細なご説明をいただいたわけですが、なかなか深刻な問題もたくさん含んでいるように思われます。

自由討論でございますので、ただいまのご報告を踏まえて自由に議論していただければと思います。どなたかご発言ございますでしょうか。

【藤澤臨時委員】

それではまず、船員の求人と求職の状況のご説明がありました。トン数標準税制等に絡んで、10

社から76隻の日本籍船が160隻、日本人の職員を680人採用するという一応採用計画等が、外国には例は出ましたし、今報告ありましたように、国内旅客船部門では113事業者、1,832名の採用計画なるもの、あるいはそれに準ずるものが出た状況です。この国土交通省の海事分科会国際海上輸送部会、ヒューマンインフラ部会等においてしっかりとした議論の末、そういう状況が生まれていることは高く評価しているわけですが、今ご承知のように若い人がなかなか船員になろうとしないといったいろいろな状況がある。

陸上の非正規雇用者が大変な雇用問題、解雇問題に直面して、今政府は地域雇用創出推進費、平成21年度、22年度それぞれ5,000億円を対象にして、国会の中での予算審議がいろいろ行われております。これは船員についても全く同じような状況にあるわけですが、それぞれの地域、あるいは港町を中心にした船員の雇用対策についても、船員の確保育成等を含めて、いわゆる学校教育機関等とも連携をとって、こういった方面にもこういう国家予算が実現するように、行政機関である国土交通省に切にお願いしておきたいと思っております。

それから、8ページで長距離フェリーの輸送実績の報告がありました。これも、今月28日から高速道路を1,000円一本にするといういろいろな動きの中で、さらに長距離フェリーの輸送の中に大きなマイナス要因として、あるいは企業の存続問題に発展するような要素として、いろいろな政府の方針が今出てきているわけです。これにつきましても、やはり大きな税金、5,000億円も、こういった高速道路を1,000円に切り下げることには税金を投入したり、あるいは10年間で2兆5,000億円をもう高速道路の割引で現在実施しているわけです。そういった実態があるわけですので、これでは海上インフラがもうがたがたになってしまう。鉄道もそうでしょうし、航空もそうです。こういったことを放置しておけば当然、地球環境保全上も、高速道路が大変渋滞するし、排ガスが相当充満するわけですから、そういった観点からも非常に大きな問題がある。

このことをまずよく認識をしていただいて、これも国土交通省にも大きな役割をお願いしたいのは、現在、国会の予算審議の中において論議されている道路整備の財源の特例措置の一般財源化、9,400億円を想定されているわけですが、これらが地方活力基盤創造交付金（仮称）といった方面に使われることを含めた国会の論議が行われております。こういう趣旨のものを、特定財源の一般財源化に伴う財源を、例えば港における港湾使用料の無料化だとか、あるいは高速道路が安くなればトラックも含めて大体陸上輸送に集中するわけですから、やはりそういったことが出ず弊害が多々あるわけですが、しがたいたしまして、そういったものにはいわゆる国の予算を充当して、海上輸送モードにもトラックを中心にする貨物輸送が継続できるように、一つお骨折りをお願いしたいと思います。

最後に、いわゆる船員保険と陸上保険の統合に絡む話になってくるわけですが、これはいわゆる陸上において実施されている、正確かどうかわかりませんが雇用調整金なるものを、やはり船員保険を受給している船員にもいろいろ享受できるように、整備を早急に進めていただきたいとお願いしておきたいと思います。誤解のないように、この雇用調整金は、私の解釈では、いわゆる雇用形態を持つ中で出向するとか派遣されるとか、そういった場合に給付されるものですから、雇用調整金が結局雇用調整に使われるお金ではないというのは理解しております。ただ、現在、船員保険の統合の中で陸上並みのその趣旨のものは整備されていないと思いますので、その整備についても一つお願いしておきたいと思います。

以上です。

【小杉部会長】

ありがとうございました。

藤澤委員から雇用の問題、長距離フェリーの関連の問題、最後に保険の統合の問題と3つほど挙げられたと思います。何か当局からございますか。

大野次長どうぞ。

【大野海事局次長】

お答えいたします。

まず、1点目。若い人が船員になりたがらないという中でどう進めていくかという話でございますけれども、先ほど海事人材政策課長からも、徳島で海のチャレンジフェアをやりますと。これはハローワークと連携して、そして参加したい方もハローワークを経由ということでして、藤澤委員がおっしゃられたような陸上の失業者、あるいは陸上の非正規雇用者を念頭に置いているところでございます。今後とも必要に応じて進めていきたいと思っておりますし、地域雇用推進の中で自治体から動きがあれば——陸上から船員になるという場合はなかなかすぐになれるものではございませんで、必要な研修等を受けませんと技術も身につかないことがございます。そういったところを含めまして、ご協力していきたいと思っております。

ただし、こういったものを進めていくためには、やはり我々、商船大学なり商船高専あるいは海上技術学校、水産高校等、いわゆる船員の養成機関を卒業した方々にまず船員になってもらうことをより優先していく必要があるかと思っておりますので、雇用情勢は見きわめた上で、例えばそれで陸上から来たけれども、船員の学校の卒業生が就職できないということにはなってはいけませんので、バランスを考えながら進めていきたいと考えております。これが1点目に対するお答えでございます。

2点目は長距離フェリーのお話がございました。これは、日本旅客船協会あるいは長距離フェリー協会からも強い要望をいただいているところでございます。高速道路の値下げに対応する対策が必要だと、そうしないとフェリーが消えてしまうという強い危機感を業界、そして組合の方々がお持ちということについては、私どもも認識しております。

それに対して、先週末に麻生総理からも検討の指示がありました追加的な経済対策、この中でどういことができるかを最大限検討してまいりたいと思っております。また、藤澤委員お申し越しの道路整備の交付金9,400億円の用途につきましても、関係者と協議していく中で、そのようなご意見、ご要望があることは踏まえて対応をしていきたいと思っております。

3点目、雇用調整助成金の話がございました。これは、実は不況になっても、例えば工場が休業しても首にはしませんと、そのときには給料を払い続けますというときに、通常ですと3分の2なんです、この不況ということで事業主が負担する給与の5分の4まで国が面倒見ましょうと、こういう制度でございます。あわせて出向のときにも、出向先じゃなくて出向元が給与を負担するとして、これも5分の4までという制度でございますが、現時点船員については適応されておられません。

これにつきましても、内航の貨物船業界、旅客船業界の双方からこれを何とか適応対象にしてほしいと要請を受けているところでございます。ただし、これは国土交通省の制度ではございませんで、社会保険庁の船員保険関係の制度になってまいります。私どもといたしましては、そういったご要望を受けまして、既に社会保険庁に、こういうものを船員についても適用していただきたいと——結局失業対策は大事なんですけれども、その前に失業しなければもっといいわけですから、こういうことを強く要請しているところでございます。まだ結論は出ておりませんが、必要性については一定のご理解も得られていると考えておりますので、今後とも強く要請し、実現するように国交省としても努力してまいりたいと、こういうことを今進めております。

以上3点、お答え申し上げます。

【小杉部会長】

ありがとうございました。

さらにはございますか。

【藤澤臨時員】

最初の地域雇用創出推進費、今5,000億円を21年度予算、22年度にも5,000億円と、これは霞が関の埋蔵金といわれる趣旨のものでしょうけれども、こういったものを船員の雇用政策にも、地域ごとにこれからいろいろな状況が上がってくると思いますので、国土交通省も予算等への絡みにもご尽力お願いしたいということでございます。

【大野海事局次長】

全日海さんで非常にこの問題に熱心に取り組まれておられることは十分承知しているつもりでございます。そうした中、地域からこれを推進していきたいという要望が出、あるいは事業が固まってきた場合、その推進あるいはその円滑な実施、中身の問題について、十分にご協力をしていくことは当然だと思っておりますので、決して腰を引くつもりではございません。前向きな対応でございます。よろしく願いいたします。

【藤澤臨時委員】

ありがとうございました。

【小杉部会長】

ありがとうございました。ほかに何か。

【小比加委員】

今、藤澤委員、大野次長からもお話があったんですけれども、雇用調整助成金の問題。内航総連で12月、1月、2月と輸送量の調査をしている。一番ひどいのは、鉄鋼あたりだと対前年度比4割減という状況になっております。そういう中で、蝦名さんから先ほど、3月の契約更改を迎えてこれから数字がまた変化していくであろうという含みのあるお話だったんですけれども、現実には2月、3月、内航船、係船状態にある船も数多くあるわけです。そういった意味で雇用調整助成金、予算の問題も当然あるんでしょうけれども、何とか1日でも早く、係船しているということは船をまた動かすつもりで係船しているのであって、船員を離すわけでもない、そういう状況にありますので、その辺のところお引き続きお願いしたいと思っております。

あと、若年者の採用の問題について。9ページに一応データが上がっていますがけれども、業界としても、せっかく船に乗りたいという思いで学校に行っている子たちの採用がやはり最優先だろうと思っています。確かに業界全体で見れば船員不足という問題も、高齢者が非常に多いということではあるんですけれども、根本の若手の採用、せっかく今、そういった学校関係がこちらに目を向けてきてくれているところへ、この景気になって、下手したら後退しかねない状況になっている。そういう中でいかに若手を採用した、例えば会社に雇用調整のような形で援助を出すとかいった仕組みを、業界としても、また国交省としてもその辺を考えていただけないかなとは思っています。よろしく願いしたいと思っています。

【小杉部会長】

ありがとうございました。

【大野海事局次長】

じゃ、お答えいたします。雇用調整助成金の話は先ほど申し上げたとおりでございます、最大限努力をしております。

船員の教育機関の卒業生の採用状況でございます。実は経済不況になりましてから内定取り消しが世の中で大きな話題になっておりますが、船員の場合ずれますので、実質的には今年9月卒業生というのが最新の状況でございますけれども、内定取り消し1名、ただしそれはすぐほかの会社が来てほしいとして採用が決まった状況でございます。

ただ、来年9月の卒業生について放っておいていいのかは全く未知数だと思っておりますので、我々多少神経質なぐらいに状況を把握して、必要がなければ経済原則に任せる、必要があれば何らかの対策をとると考えていきたいと思っております。

なお、昨年、海上運送法の改正に伴いまして導入いたしました船員の計画雇用促進事業が、やはり若年者の計画的な採用には大きく寄与すると思っております。先週実は海へのチャレンジフェアが東京で行われましたので、私もちょっと行ってまいりました。この不況下で35社というご参加がありまして、聞いてみましたが、おおむね今後もとっていきますというところが多かった。一定の安心をしつつも、この先の景気がさらに落ち込むかどうかはわからないつもりで注視し、必要があれば取り組んでいきたい気持ちでございます。

【小杉部会長】

ありがとうございました。

ほかに何か、ご意見ございますでしょうか。

それでは、いろいろと貴重なご意見をいただきましたけれども、本件についてはこのくらいとさせていたいただきたいと思っております。本日いただいた意見等については、当局におかれましても大いに参考にさせていただいて、今後の具体的な施策の策定、実施に役立てていただきたいと思っております。

閉 会

【小杉部会長】

それでは、ほかに事務局から連絡事項ございますか。

【川崎企画調整官】

いつもながら、次回以降の日程についてでございます。次回以降は、開催日時を原則として第4月曜日の14時からと固定させていただければと考えておりますので、よろしく願いいたします。また、次回の部会は、4月はお休みをさせていただきます、5月25日、先ほどの原則に従いまして月曜日の14時からとさせていただきますので、よろしく願いいたします。

なお、資料の一番最後に、原則を踏まえてこんな感じになるのかなという、21年度の当面の予定の日程を入れさせていただきましたので、ご参照いただければと考えております。

事務局からは以上でございます。

【小杉部会長】

ありがとうございました。

それでは以上をもちまして、交通政策審議会海事分科会第5回船員部会を閉会いたします。本日はお忙しいところ、委員の方々、また、臨時員の皆様にはご出席をいただきまして、どうもありがとうございました。