

第1回安定・効率輸送協議会<鉄鋼部会> 議事概要

- ・日時:平成30年2月28日(水) 10:30~12:00
- ・場所:国土交通省低層棟1階共用会議室3A

今の若手船員が何を求めているのかと言えば、確認できる範囲の状況ではあるが、報酬よりも、できるだけ休暇をもらいたいという傾向がみられる。製鉄所は24時間 365日稼働しており、その製品の安定輸送のために、内航海運は海上ベルトコンベアと思って励んでいるが、今の若手船員は給与より働き方が重要との意識に変化していると感じる。

従来から指摘されているところではあるが、船員によるダンネ - ジの片づけや、一部の港における混雑等による入港時の制限、岸壁の設備の陳腐化、老朽化などの問題が船員からは指摘されている。また、499総トン以下の小型の船舶の場合、船舶調理士が乗船していないこともあり、食事面や生活面での不満も聞いている。

一例であるが、ある二次請けオペレータの運航船における船員の年齢構成は、平均年齢が57歳、20代はゼロ、30代が2人、40代が2桁、50代が75%、最高齢は75歳となっている。

これまで以上に、より内航船舶や船員のことを知ってもらい、船員を志望する若者を増やしていくための活動の一環として、「ふなどこ阿南まちづくり協議会」を昨年4月に発足させ、地域振興と併せた活動を始めたところ。その他の地域でも出前講座等、あらゆる機会を捉えて地道に船員確保のための取組が行われている。こうした取組を続けていくことが、今、船員を確保するための近道と考えている。

生活ごみについて、船内焼却炉を持っている船は船内で処理できるが、小型船などは船内焼却炉もないことが多く、各製鉄所で引き取ってもらっているところも少ない。船主としても船に生活ごみを取りに行かなければいけないとの気構えでやっている人もいるが、そうでないケースもある。これらの問題に関し、この協議会で議論を深めていくことなども考えてみては良いのではないかと。

高炉の技術的な観点から24時間、365日稼働は致し方のないところであり、今後もこうした高炉の稼働体制を前提として、内航輸送における課題をどのように考えていくのかを本協議会を通じ、検討を深めてみては良いのではないかと。

これまで、荷主側としても内航船社からの様々な要望に応えるべく、各製鉄所における安全最優先を原則に、ネックとなっている事柄の改善に向けた努力を重ねてきているところ。例えば、ダンネージの片付けなど、船員の負担軽減対策に関する議論を深め、改善に向けた取組を考えてみては良いのではないかと。

船員はトラックドライバーなどに比べて一般的に見かけることも少なく、仕事の認知度が低いので、業界も行政も一緒になって、もっと船員という仕事をアピールするようなことなどを考えてみては良いのではないかと。

船員の職場環境改善や瀬戸内航路などの輻輳海域の運航の安全性の確保の観点からも国が進めている自動運航船の技術開発に大きく期待するところである。

様々な課題に対応すべく、多層的な視点から分析を行い、海事行政の中で取り組むべきもの、協議会・部会の枠組みの中で取り組むべきもの等々、課題の深掘りを踏まえた場合分けを図りながら、次回以降の検討につなげてまいりたい。