

平成23年5月27日

於：国土交通省中央合同庁舎3号館11階特別会議室

交通政策審議会海事分科会

第23回船員部会

議事録

目 次

1. 開 会	1
2. 議 事	
報告事項	
1. 船員職業安定年報について	1
2. 船員教育機関の卒業者の求人・求職状況等について	4
3. 職業訓練の実施等による特定求職者の就職の支援に関する法律について	8
審議事項	
1. 船員派遣事業の許可について	10
3. 閉 会	10

【出席者】

(委員及び臨時委員)

公益代表 落合委員、竹内委員、石塚委員、今津委員、河野委員、野川委員

労働者代表 高橋委員、藤澤委員、森田委員

使用者代表 阿部委員、小比加委員、小坂委員、林委員、三木委員

(事務局)

国土交通省 後藤審議官、三好参事官

海事人材政策課 石澤海事人材政策課長、久米雇用対策室長、川上企画調整官

運輸労務課 山本運輸労務課長

海技課 尾形海技課長、金田船員教育室長

開 会

【川上企画調整官】 それでは、定刻になりましたので、ただいまから交通政策審議会海事分科会第23回船員部会を開催させていただきます。

節電中ですので、冷房があまり効いておりませんので、もしお暑いようでありましたら上着等はどうぞ委員の皆さんのご自由にとり取っていただかれますよう、お願いいたします。

事務局の海事人材政策課企画調整官の川上でございます。

本日は委員及び臨時委員総員17名中14名のご出席になりますので、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条の規定による定足数を満たしておりますことをご報告申し上げます。

まず簡単に配布資料の確認をさせていただきます。配布資料一覧をごらんください。最初に資料1で、職業安定年報。横紙でホチキスどめで1冊になっております。次に資料1-1が1枚、資料1-2が1枚、資料1-3が1枚ございます。それから資料2の船員教育機関の卒業生の求人・就職状況が、ホチキスどめで横紙で4枚になっております。それから資料3の職業訓練の実施等による特定求職者の就職の支援に関する法律の概要が1枚ありまして、その後に資料3-1が1枚でございます。それから資料4、交通政策審議会への諮問についてがホチキスどめで2枚ございまして、その後に資料4-1がホチキスどめで2枚になっております。委員の皆様、資料は大丈夫でございましょうか。

それでは、議事に入りたいと思います。落合部会長、司会進行をよろしくお願いいたします。

報告事項1. 船員職業安定年報について

【落合部会長】 それでは早速、議事に入りたいと思います。

本日は、お手元の議事次第にありますように、審議事項が1件、報告事項は3件ということでございます。そのうち審議事項につきましては、船員派遣事業の許可については、個別事業者の許可に関する事項があるということで、公開することによりまして、当事者等の利益を害するおそれがあるということで、非公開ということにさせていただきたいと思っております。

そうしますと審議の順番ですが、この非公開の議題につきましては最後に審議をいただくことにして、報告事項から始めたいと思います。

それでは報告事項1の船員職業安定年報について事務局からご説明をお願いいたします。

【久米雇用対策室長】 それでは船員職業安定年報について説明をさせていただきます。雇用対策室の久米でございます。

平成22年1月から平成22年12月までの数値についてまとめましたので、ご報告したいと思います。ただ昨年12月までなので、別の資料で直近の4月までの数値について出たグラフを用意しましたので、そちらを説明させていただきたいと思いますが、年報は1ページ目に全体の動きという形でまとめさせていただいておりますので、そちらをご参照いただきたいと思います。

それでは資料1-1を見ていただきたいと思います。この資料も状況については下段に文章でまとめさせていただいておりますが、有効求人倍率の推移でございます。実はこの一番右端の今年の4月の数値は速報値なので、変更の余地があるということでご承知願いたいと思います。それでは説明させていただきます。

有効求人倍率については、平成20年の平均が1.09と高い状況にありました。波線より左を見ていただくと、ずっと0.幾つという数値が続く中、平成16年からにかけてぐっと求人倍率が上がり、最高で特に20年で1.09ということで、このころまでには人手不足感といいますか、人を求める数のほうが上回るということで、上回る時期が最高に高い状況にあったということでございます。その後、平成20年秋、リーマンショックをもととする世界金融危機を契機に、有効求人倍率は、見ていただくとおり急激に落ちまして、平成22年6月の0.29を底として穏やかな回復傾向にあるという基調を示しております。今年年明けから急激に上がっておるんですが、これは例年の季節的な傾向で、4月からの採用を控え、年明け、特に2月、3月については求人が増えていくという傾向でありまして、求人倍率もこのように伸びていく傾向があるんですが、本年の部分については伸び率が非常に高いという状況にあります。

資料1-2を見ていただくとよくわかるのですが、求人、人を求めている部分が、1月に比べると3月は約2倍近い数値にはね上がっているという状況にあります。531が1,074ということで、企業が人を求めている人数が増えているという傾向にあります。一方、職を求めている人も、先ほどの1月と3月を比べると1,171から1,515と5割ぐらいアップしているんですが、求人のほうが伸び率は高いということで、結果として求人倍率が急激な伸びを示しているという形になっている。これは企業が、世界金融危機以降、荷動きの回復の基調があるのではないかとということで、それに備えて求人を出しているという状況が反映されているのではないかと考えられます。

それから4月については例年の傾向ではありますが、3月に伸びて4月に一旦落ちるといふ傾向で、今年度もこういう傾向にあるところでございます。

次に、文章で書かせていただいておりますが、震災の関係についてはこのグラフではわかりづらいということで、別途、資料は用意しませんでした。数値的なものについて調べたものがありますので、口頭でご報告させていただきたいと思っております。

東北運輸局で調べました震災後3月14日から5月13日までの約2カ月間について、管内において取り扱った数値についてご報告させていただきます。新規に求職者数、失業等によって新たに職を求める方については、223名の方が運輸局に出頭されております。そのうち80名が震災により離職した方です。震災の影響によって事業の廃止等で離職をし、80名の方が次の職を求めるということで求職申請をしております。そのうち、雇用保険申請、失業保険の申請をされた方が133名です。それとは別数ですが、雇用保険の震災特例ということで、失業しなくても事業が休業状態、廃止にはなっていませんが操業していないところの労働者について、休職状態の労働者についても失業保険を支払うという特例処置を行っています。これについて外数で50名出ています。ですから失業者の方が133名、休業者の方が50名ということで失業保険の申請をしております。例年といえますか、今年2月末の段階で失業保険を受けていた方が83名ですので、新たに133名という形で失業保険申請があったということですので、その影響は大きいものであると考えております。

次に求人ですが、就職の特例処置の関係で際立ったところについて、何点かご報告させていただきます。

1点目は、水産庁と厚労省と我が省で連携し、漁業関係被災者を中心とした広範囲な就業支援を行っております。これは被災地以外の県の漁協で漁船員として採用していいということで登録があった者を、水産庁がまとめていただき、当然船の大きさによって国土交通省、厚生労働省に分かれますので、それぞれハローワークと地方運輸局でその分について掲示し扱っているところですが、内訳として5月13日現在で被災者受け入れ数は、318名の漁船員の受け入れ体制が整っております。うち運輸局所管、船員法適用の、大きい船と考えていただければ結構だと思いますが、124名、そのほかの数字がいわゆる小さい船で、厚労省所管の漁船員という形です。ただ、5月12日現在で16件の相談がありました。16件はハローワーク、厚生労働省のほうです。ですから、小さな船と言うのは申しわけないですけど、東北地方でカキの養殖などに携わっている船員さんでございま

すが、そういう方々の相談はありましたが、マッチングといたしますか、成立したのはゼロ件という形になっております。

次に、震災において、在籍出向という形で職場を変わるということを特例処置として設けて、移ることを認めてきたわけですが、この状況は3件成立しております。

1件目は宮城県にある捕鯨の関係でございますが、船員さんが被災で船舶等がなくなったということで職が休業状態なので、宮城県の会社に籍を置きながら出向という形で、和歌山県の太地町にあります捕鯨船に4名の方が出向して仕事をするという形が一つあります。

次に、大阪の会社の船員さんが被災地の出身者で、被災状況の確認や家族の安否等確認のために下船し、そのかわりに在籍出向という形で大阪の会社に籍を置きながら山口県の船会社に出向していただいて仕事をするという形が1件ございました。

次に3件目ですが、福島県の会社でまき網漁をやっている会社でございますが、これは網船と運搬船等の船団で仕事をしていましたが、網船が被災して使用不可能になり、他に運搬船も2隻被災し、その3隻が使用不可能になり、他の運搬船等は残っているんですが網船がなく操業ができないという形になっていたところでございますが、そこで東京の会社から網船とその乗組員20名が被災を受けた福島県の会社に6月から在籍出向することになりました。これにより、もともと福島県の会社に所属する船員さん68名が休業という形ではなくて操業が開始され、雇用が確保されるという案件があります。

以上、簡単でございますがご報告します。

【落合部会長】 はい、ありがとうございます。

ただいまのご報告につきまして、何かご質問、ご意見ございますでしょうか。

よろしいでしょうか。

報告事項2. 船員教育機関の卒業者の求人・求職状況等について

それでは次の議題に移りたいと思います。次の議題は報告事項2というものでありますが、船員教育機関の卒業者の求人・就職状況等についてというものですけれども、これも事務局のほうからご説明をお願いいたします。

【金田船員教育室長】 船員教育室長の金田でございます。ご説明いたします。資料2をごらんください。求人・就職状況と入学の状況をまとめてご説明いたします。

まず1枚目ですけれども、この表は求人・就職状況。昨年度までの直近5年間、4月1

日現在でまとめたものです。対象となる教育機関、左側に書いてございますけれども、大学、商船高専、それから海技教育機構のそれぞれの教育機関となっております。卒業生数、就職希望者数、それから求人状況、右側が就職の状況となっております。順に見ていきますが、まず大学ですけれども、ここは東京海洋大学の海洋工学部、それから神戸大学の海事科学部、これの船員コースということでございまして、定員が160名。昨年の9月に修了した者についての状況です。定員160名のところ、卒業生数が95名、22年度でございまして、それに対して就職を希望する者が81名。それに対して求人状況は、海上、外航、内航その他分けて書いておりますが、海上をまとめて120名となっております。それに対して右側の就職ですけれども、外航が54名と多くなってはおりますが、海上全部で68名という状況でございます。

それから次に商船高専でございまして、全国に5つあります商船系の高等専門学校、これは定員が全部で200名です。22年度は卒業生数が171名、その中で希望者数は126名となっております。これに対して海上求人の合計は449名。実際の就職状況は、外航の23名に20名を足して43名を含め、海上の合計が82名となっております。

次に海技教育機構。2つに分けておりますけれども、まず主として内航対象の海上技術学校及び海上技術短期大学校、これは合わせて7校でございます。定員が380名。これは今年の3月に卒業した者に係るものです。ただし海上技術学校につきましては、この3月に卒業してから、その後6カ月間乗船実習科に進む課程がございまして、ここへ今現在進んでいる者がいますので、その者については就職の内定状況も合わせてカウントしているということです。含めまして卒業生数が373名、そのうち希望者数が334名でございます。

求人状況ですが、477名となっております、19年度、これは非常に高かったんですけども、927名というところから、次の年のリーマンショック等ありましたが、3年間連続で減っている状況でございます。

しかしながら就職のほうを見ていただきますと、今年は313名ということで非常に高くなってはおります。内航業界にも相当ご理解をいただきまして、また新たなところも開拓していったということで313名という、過去最高でございまして、このような数字を得ています。

それから一番下の海技大学校でございまして、ここは上の海上技術学校及び短期大学校の四級課程を終わって、海技大学校に進学した三級の課程でございます。ここは定員が3

0名でございます。これに対しましては卒業生数が17名、希望者数が17名、全員就職希望をしている。それに対して海上求人の合計が32名、就職は17名ということで、全員が就職をしている状況でございます。

これをもとに次の2ページ、3ページ目に表をつけておりますけれども、海上就職率の推移、それから求人倍率というところをごらんください。

海上就職率の推移ですが、一番右側、22年度を見ていただきます。4本線がございますけれども、上から海技大学校、それから次が海上技術学校及び短期大学校、3番目の青いのが大学、一番下が高専と、こうなっております。21年度と比べまして、それほど変わってはいないんですけれども、海上技術学校、それから短期大学校、上から2番目ですけれども3.9ポイント上昇しているという状況です。なお、これら全部を合わせた場合の平均でございますが、83.7パーセント。大学の84の少し下あたり、全員合わせるとそういう就職率になります。

1ページめくっていただきまして求人倍率でございます。線がたくさんありますけれども、比較のために一般の大学ですとか高校、それから高等専門学校。高等専門学校といいますのは商船系を入れて全体の、工学系も含めての線を入れております。これを見ますと、リーマンショックが20年の9月にございましたけれども、大体そこから求人倍率は落ちているといったところです。

上から2本目の高専ですけれども、高専は、そういったものとは別に独立して倍率が推移しているということです。一番上の点線は高専全体でございますけれども、高専全体は1.8倍から2.5倍ぐらい、非常に高いんですけれども、商船系の高専に限っては2倍から4倍程度というところで推移をしています。それから緑のライン、これは大学ですけれども、大学もほぼ横ばいということでございます。

1枚めくっていただきまして、前の2枚の就職率と求人倍率、これをそれぞれとってプロットしてみました。そうすると青い点線で囲んであるのが大学、それから右下の黄色い点線、これが高専でございます。それから左上のピンク色といいますか、これが海上技術学校及び短大。それからちょっと広がっておりますけれども、緑のところ、これは海大でございます。海大のほうは母数が少ないので飛んでおります。それ以外のところは大体の傾向が見えるのではないかと考えています。大学につきましては、あまり求人倍率は変わっておりませんが、大体70パーセントから90パーセントぐらいの就職率ということで、安定していると。それから海上技術学校等につきましては、これも1倍から3倍

ぐらいの求人倍率。少しばらついておりますが、安定して90パーセント内外の海上就職率を持っているということです。

これに対しまして高専のほうですが、非常に倍率は高いんですけれども、60パーセントから65パーセント程度のところに滞まっているといったところがうかがわれるということでございます。

最後に、1枚めくっていただきまして入学状況でございますが、これは海技大学校の分は載せておりません。大学につきましては、先ほど申しましたとおり、船員コースは160名の定員ですけれども、それを含めて入学定員330名のところ、倍率は5.3と、昨年までに比べてかなり高くなっております。同様に高等専門学校につきましても2.2倍、それから海技教育機構の海上技術学校及び短期大学校につきましても2.5倍と、それぞれ、ここ数年に比べて非常に高い値を示しているという結果が出ております。

以上、ご説明申し上げます。

【落合部会長】 ありがとうございます。それでは、ただいまのご説明につきまして、ご意見、ご質問ございますでしょうか。

どうぞ。

【藤澤臨時委員】 この求人と就職の関係ではないんですけど、学生が卒業して海運にどのように就職の道を切り開いていくかということにつきまして、労使でも奨学金制度を設けまして、商船高専におきましては今回その受給者は、数は11名でございますけれども、卒業生は大手の外航海運を中心に就職が内定いたしました。あと、また水産高校とか、その他の海上技術学校等々でございますけれども、そこも大体20数名が内定してきたという状況にあります。そういった意味で、まだこれは増える傾向になってまいりますので、そういった道からも新しい学生が船員になっていく道を切り開いておりますので、ご紹介させていただきます。

【落合部会長】 ありがとうございます。ほかにもございますでしょうか。

お願いします。

【林臨時委員】 この数字は、あくまでも船員教育機関の卒業生の数をあらわしたもので、先ほど藤澤委員が言われましたような、水産系から外航海運であるとか内航海運に入った者の数、それからあるいは新三級から入った人の数というものはつかんでいらっしゃいますか。

【金田船員教育室長】 はい。水産系の数についてはまだつかんでおりません。発表さ

れていないというところでございます。それからもう一つ、新三級のほうは、もともと船社に雇用されている者ですので、当然ながら既にその社に入っているということでございます。以上です。

【落合部会長】 林委員、よろしいでしょうか。

【林臨時委員】 はい。

【落合部会長】 ほかにございますでしょうか。

特にないようですので、それでは次の議題に移らせていただきます。

報告事項 3. 職業訓練の実施等による特定求職者の就職の支援に関する法律について

報告事項の3というもので、職業訓練の実施等による特定求職者の就職の支援に関する法律についてというものであります。これにつきましても事務局のほうからご説明をお願いいたします。

【久米雇用対策室長】 はい。雇用対策室の久米でございます。今国会で、職業訓練の実施等による特定求職者の就職の支援に関する法律が既に成立しまして、資料の5のスケジュール（予定）で、公布は未定と記載させていただいたんですが、資料作成時は未定だったんですが、もう既に5月20日付で公布されております。

それでは早速ですが、制定の背景でございますが、労働市場の変化といいますか、パートタイム労働者や派遣労働者、契約社員等の非正規労働者が雇用に占める割合が3割を超えるような状態、また失業に占める長期失業者の割合も多いという情勢に変化してきた。このような状況の中で、いろいろ雇用保険法を改正し、適用範囲の拡大や受給資格の緩和等を実施し、非正規労働者に対するセーフティネットとしての形を強化してきたわけですが、しかし、短期に離職することにより受給資格がない、受給期間が終了しても就職できないという状況の労働者が依然としてあるという状況でございます。

一方で、失業後に、失業保険が最大330日ですか、出るわけですが、その間に就職しないとそういう状況の方々が出てくるということで、その次は、制度としては生活保護があるわけですが、ご承知のとおり生活保護は資産等がある場合には出ないという形で、その間そういう資産を売却して充てなければいけないという状態であるということで、資産を売却しながらそういう訓練とかをしなくてはいけないと。資産がある方はまだよろしいんでしょうが、そうでない方も大勢いるという形で、このような状況を踏まえて、雇用保険制度と生活保護制度の間のセーフティネットとしての新しい職業訓練を、レベルアップ

をするための支援として対策を設けるといふことで、求職者支援という形で制度が設立されたといふことをごさいます。

制度の目的も、先ほど言っただよな状況の中で、より雇用を安定化させるといふことで、第2のセーフティネットといひますか、そういう形の制度設計をしたといふことをごさいます。当然、求職者支援制度の対象となる人は、雇用保険の給付がされている方は対象になりませんといふ形をごさいます。

では、どのような方々がいるかといふ具体的なことで、2番目のポツに書いてありますよように、もともと雇用保険の適用でなかつた離職者、こいう方もいらつしゃいます。保険制度で除外されている。例へば週20時間とか時間が短いので雇用保険の対象にならない方、学卒後まだ就職してない方、それから自営を廃業して雇用関係に移ろうとする方などは雇用保険の対象になりません。そういう方たちのために、支援制度として、制度の対象者となろうといふことをごさいます。

ではどういふことが中身としてあるかといふことで、2枚目のポンチ絵のほうを見ていただきたいと思ひますか、1つは、1ポツですが職業訓練の認定といふことで、新たに、そういう長期に就職できない方は、技術的なものも含めていんな技術をつけてもらうといふことで、職業訓練を受けていただくことになるわけですが、その職業訓練の認定といふことで、求職者の就職に資するための新たな訓練を設けるといふ形であります。新たな訓練の訓練コースは成長分野、地域の求人ニーズを踏まえて新しく設定するといふ形になっております。

それから2ポツで、職業訓練受講給付金の支給といふ形をごさいますか、その職業訓練を受けるためには、指定された訓練には、受講するために受けやすいようにするために、公共職業安定所長の指示を受けた場合については職業訓練受講給付金を支給するといふ形であります。ちなみに給付額については月10万円をごさいます。それから別途、職業訓練機関に通うための交通費を支給するといふ形になっております。

就職支援という形で、就職支援計画を公共職業安定所長が作成し、それによつて、職業訓練と、職業指導や職業紹介などを行つて、就職をより具体的に指導するといふ形になっております。

4ポツはその他の、それぞれの給付金の出どころや立入検査等のことを書いてあるとおりです。

そのような制度が成立しまして、1枚目に戻つていただいて、4ポツに書かせていただ

いておりますが、法律のほうで、船員になろうとする者に関する特例という形になっております。船員であった元職ではなくて、新たに船員になろうとする方について、元職がどんな形でも構いませんが、船員を目指す方についてはその取り扱いは国土交通省の地方運輸局等で実施するというようになっております。

施行でございますが、23年の10月1日ということで、一部の規定については公布の日から施行となっておりますが、実際に給付とか計画、指導がされるのは今年の10月1日からという形で決まっております。

以上でございます。

【落合部会長】 はい、ありがとうございました。それでは、何かご質問、ご意見ございますでしょうか。よろしいでしょうか。

審議事項1. 船員派遣事業の許可について（非公開）

それでは報告事項を終わらしまして、次の議題ということですが、次の議題は船員派遣事業の許可についてというものですけれども、本件につきましては、先ほど冒頭で触れましたけれども個別事業者の許可に関する事項が含まれていると。したがって、公開することによって当事者等の利益を害するおそれがあるということですので、船員部会運営規則11条ただし書きの規定によりまして、審議を非公開というふうにさせていただきたいと思っております。マスコミ関係の方をはじめ、関係者以外の方はご退席をお願いいたします。

（関係者以外退席）

閉 会

そういたしますと本日予定いたしました議事はすべて終了ということになりますが、事務局のほうから何かございますか。

【川上企画調整官】 次回の部会の日程でございますが、次回については諸般の事情により開始時間を1時間繰り下げまして、6月24日金曜日の15時からとさせていただきますので、よろしくをお願いいたします。

また場所につきましても、ここではなくて4階の特別会議室となりますので、よろしく申し上げます。後ほど事務的にきちんと通知いたします。事務局からは以上でございます。

【落合部会長】 それでは次回は少し時間と場所が異なるということですので、ご留意

のほどお願いいたします。

はい、どうぞ。

【林臨時委員】 来る6月15日の日本船主協会の総会で私は退任する予定にしております。今回は最後の船員部会への出席となります。6月24日ということでございますので今回最後ということで、皆様大変お世話になりました。ありがとうございました。ご挨拶とさせていただきます。

【落合部会長】 どうもありがとうございました。これまでのご貢献に対して当部会としても感謝の意を表したいと思っております。ありがとうございました。

それでは、予定しましたことはすべて終了ということでもありますので、第23回交通政策審議会海事分科会の船員部会を閉会ということにさせていただきます。

それではこれで、どうもありがとうございました。

— 了 —