

## 第71回 活性化プロジェクトチーム議事概要

開催日時：平成30年10月18日（木）14：00～15：45

開催場所：鹿児島市 城山ホテル鹿児島 開聞の間

出席者：計12名

- 議 題：1. 青年経営者との意見交換対応の件  
2. 砂利船部会の要望（外国人導入「ガット士に限る」）対応の件  
3. 暫定措置事業終了後の組合組織・事業のあり方について  
4. その他

委員長及び担当副会長挨拶の後、議案審議に入る。

### 議 事

#### 1. 青年経営者との意見交換対応の件

事務局より、次の通り説明。

青年経営者から、1昨年度からの青年部要望（船舶職員及び小型船舶操縦者法の特例許可）の進捗状況について、報告を求めたいと伺っている。

本件は内航未来創造プランに基づき国交省内に検討会が設置され、499型A重油専焼船の機関部員労務状況データ収集に時間を要し、議論が進んでいない状況であり、意見交換会では本検討会に参画頂いている村田委員から状況報告をお願いしたいと考えている。

全員異議無く了承。

#### 2. 砂利船部会の要望（外国人導入「ガット士に限る」）対応の件

事務局より、次の通り説明。

砂利船部会では数年前にも船員不足解消のため、ガット士に限って外国人導入の検討要望が出されたが、今般も同様の要望が理事会に報告された。

全海運では活性化PTと船員対策検討委員会の合同会議を設け、導入のメリット、デメリットを考察し、検討した結果、『日本人船員の確保・育成のための方策・支援を最優先に検討すると共に、外国人船員の受け入れが困難であることを論理的に説明するための勉強会を継続する』と

の結論を出している。

又、先般国交省担当官を交えて意見交換したところ、業界（総連合会 or 全海運）が教育施設を作る必要がある、国は導入する相手国を指定する必要がある、等々容易に対応できる問題では無い、と言うことであった。

担当副会長は、現実本当に船員不足なのかどうかという実態が把握できていないのではないかと、船型によっても小型船は切迫しているが大型船はそれほど無く、また船種によってもまちまちだが全体的には不足していないのではないかと行った指摘もある。また、ガット製造メーカーの協力やシミュレーターなど用いた日本人ガット士養成訓練の創設なども視野に研究する必要もあり、船員対策検討委員会においても議論していきたいと付言した。

議長は本問題は船員対策検討委員会においても議論頂くこととして、場合によっては合同委員会も視野に入れたいと述べ、全員了承した。

### 3. 暫定措置事業終了後の組合組織・事業のあり方について

事務局より、次の通り説明。

総連合会の正副会長会議において、内航海運業界のコンプライアンスを目的に「内航海運適正化事業」を実施することが合意され、国交省に対して制度化を求めるため、5組合に対し早急に了承を求めたいとして、先般緊急の正副会長会議を開催し、総連合会理事長に説明を求めた処であるが、内容のかなりの部分に疑義があり、承服できるものではなく、9/27高松に於ける第340回理事会に上程の処全会一致で反対が決議されたものである。

その後の総連合会政策委員会後の正副会長会議において、会長が「全海運としては反対」とする意見を表明したものであるが、改めてご議論頂きたい。

#### ※主な意見

- 中央組織がどの様なものになるのか？
- 組合組織については何ら議論されていない。
- 適正化事業が求心力になり得るものなのかどうか？
- 国交省の補完作業であるならば経費は国交省が負担すべきであり、法定賦課金として事業者から強制徴収すべきものではない。
- 地方の事務局を活用することが地方の活性化に繋がると言うが、
  - ★1人で指導に行くのは危険、少なくとも2人体制が必要
  - ★指導外の事業者が違反した場合、指導員への責任追及が起こる  
(何故その事業者を指導しなかったのか！)
  - ★組合員以外の事業者は何処の事務局が指導するのか
  - ★指導・報告の義務責任が事務局の負担となる  
と言った懸念が生じる。
- 経費については基金の活用が考えられる。
- 中央組織（指定機関）が権限を保持する。（上下関係が維持される）

- 総連合会の正副だけで議論を進めるのは如何なものか
- 11月の正副から5組合事務局1名をオブザーバー参加させることとした。
- 全海運と内タンの執行部同士で一度勉強会の開催を申し入れている。

議長は、本件中味を十分理解できていない方々もいたと思われるが、青年経営者の方々からも色々と意見が述べられるものと思われる故、意見交換の場で対応していきたいと述べ、了承された。

以上