近畿地方交通審議会
近畿船員部会議事録

第 162 回

令和４年３月２８日

日　時　　令和４年３月２８日（月）　１６時００分から

場　所　　近畿運輸局　会議室（船員部会室）

出席者　　公 益 委 員　藤本委員、横見委員、定岡委員、万谷委員

労働者委員　佐藤委員、松林委員、井上委員

使用者委員　礒合委員、四宮委員、開委員

運　輸　局　田畑海事振興部長、大谷海事振興部次長、
竹内船員労政課長、仲船員労政課専門官、
藤木船員労働環境・海技資格課長

議題１．管内の雇用等の状況について

議題２．その他

議　　事　　概　　要

藤本部会長：

それでは、ただ今から第１６２回近畿船員部会を開催いたします。

あらかじめお配りしております「第１６１回船員部会」の議事録につきまして、ご承認願いたいと思います。ご異議ございませんか。

（異議なし）

藤本部会長：

無いようですので、ご承認をいただいたものといたします。

次に議題１の「管内の雇用等の状況」につきまして、運輸局から説明をお願いします。

竹内船員労政課長：

それでは「令和４年２月分管内雇用状況」について、ご説明させていただきます。

１．職業紹介状況

①求人関係

新規求人数は、３８人（前月比－２３人、３７．７％の減、前年同月比：－３人、７．３％の減）となっています。

月間有効求人数は、１４５人（前月比－２１人、１２．７％の減、前年同月比：＋２２人、１７．９％の増）となっています。

②求職関係

新規求職者数は、８人（前月比－８人、５０．０％の減、前年同月比：－１２人、６０．０％の減）となっています。

月間有効求職者数は、３７人（前月比－４人、９．８％の減、前年同月比－８人、１７．８％の減）となっています。

③成立状況

当月の成立数は、４人（前月比：０人、０％の増減無、前年同月比：０人、０％の増減無）となっています。

④職員・部員別成立者内訳

職種別の内訳は、甲板部職員２人、機関部部員１人、甲板部部員１人、機関部員０人となっています。

年齢別については、１０歳代０人、２０歳代１人、３０歳代０人、４０歳代１人、５０歳代２人、６０歳代０人、７０歳代０人となっています。

２．新規求人・求職者の取扱実績

①職種別内訳

新規求人の職種別内訳は、職員３０人（甲板部１４人、機関部１６人、無線部０人、事務部０人）、部員８人（甲板部５人、機関部３人、無線部０人、事務部０人）となっています。

新規求職の職種別内訳は、職員３人（甲板部３人、機関部０人、無線部０人、事務部０人）、部員５人（甲板部４人、機関部１人、無線部０人、事務部０人）となっています。

②新規求職者の退職理由

内訳は、船舶所有者の都合０人、定年退職が１人、雇用期間満了１人、本人の申し出２人、自己の健康０人、倒産０人、就労中１人、不明３人となっています。

③新規求職者の年齢別

３０歳未満３人、３０歳代０人、４０歳代３人、５０歳代１人、６０歳以上１人となっています。５０歳以上は２人で占める割合は２５．０％、３０歳未満は３人で占める割合は３７．５％です。

３．失業等給付金支給状況

受給資格者数は１８人で、基本手当の支払実人数は８人、給付件数は１０件となっています。給付金額は１，３１４，９００円です。前月は５人、５件の６５３，１３４円でした。

それから、高年齢求職者給付金が０件０円、再就職手当が０件０円、就業促進定着手当が０件０円よって、当月支給額計は、１，３１４，９００円となります。

４．月間有効求人倍率の推移

２月の近畿船員は３．９２倍で、前月比－０．１３ポイント、前年同月比、＋１．１９ポイントとなっています。

５．近畿運輸局、月間有効求人・求職状況

①月間有効求人は１４５人で、このうち、新規求人者数は３８人となっています。

当局の紹介による求人側の成立は２人、他局成立は０名でございました。

求人の取り消しは５２人で、理由の内訳は有効期限切れ４５人、自己応募・縁故により採用１人、会社都合により取り下げ６人、その他は０人となっています。

②月間有効求職者は３７人で、前月との差は－４人でした。

当局の紹介による求職側の成立は０、他局成立は２人でした。

求職の取り消しは９人で、理由の内訳は期限切れ６人、自己応募・縁故により採用１人、自己都合により取り下げ２人、その他０人となっています。

６．全国運輸局別の有効求人、有効求職、成立数、有効求人倍率

①１月の全国の月間有効求人数は、２，７２３人で、前月比９６．９％、前年同月比は１１５．１％となり、３５７人増加しています。

②１月の全国の月間有効求職数は、８６３人で、前月比１０８．４％、前年同月比８６．７％となり、１３２人減少しています。

③１月の全国の成立数は、７４人で、前月比１２７．６％、前年同月比では９１．４％となり、７人減少しています。
④１月の全国船員の有効求人倍率は季節調整値により３．１９倍となっています。１月の全国陸上は季節調整値により１．２倍となっています。
以上が管内の雇用等の状況でございます。

藤本部会長：
ご説明ありがとうございます。
資料１、２、３について何かご質問等ございますでしょうか。

松林委員：
近畿運輸局管内の月間有効求人倍率の推移ですが、こちら毎月更新という形で提示はされていますね。例年であれば今から若干減少して、また春先から少しずつ上がってくるという傾向があるということは、たしか去年の船員部会の中でも説明をいただいたというところですが、この状況で昨年並みの上げ幅が出てしまうと、６月、７月ぐらいにはどれぐらい上がるんだろうということで、ちょっと僕としては心配しているところもあるんですが、そこら辺は多分局のほうでも何が原因であるか、どういった要因があるかと、それに対する対策とかを恐らく話し合われているんじゃないかと思うんですけれども、そういうことを少し参考までにお示しいただけるといいのかなと思いますので、よろしくお願いします。

竹内船員労政課長：
例年４月は、年度末で退職された船員が発生することもあり、その補充のための求人が増加する傾向にあります。
そのことにより４月、５月については、求人倍率が上がることになります。
一方で、求職者について、海技免状を受有していない方については、海技免状を受有することの優位性について説明するとともに、船員教育機関の紹介を積極的に行っているところです。

また、失業保険受給者については、希望に応じて海技免状の取得やグレードアップのための受講指示も併せて行うことにより、成立数を増やしていきたいと考えています。

松林委員：

今年は、こういった傾向が非常に多いと言う解釈ですか。四級海技士でも保有していれば、再就職も容易なのでしょうけれど、保有していない求職者も多いと言うことですね。

竹内船員労政課長：

新規求職者のうち、陸上勤務者で船員未経験の方については、窓口において海技免状を取得することが、船員への近道であることを説明するとともに、船員教育機関の紹介や海技免状取得までの流れについても、併せて説明しているところです。

藤本部会長：

その他いかがでしょうか。無いようですので、それでは、次に議題２の「その他」に入ります。

運輸局の方から説明をお願いします。

大谷海事振興部次長：

資料４を説明申し上げます。

まず、１～２ページは１月分の概要ですが、鉄鋼、原料、雑貨、セメント、白油、ケミカル、耐腐食について、前年同月比増加となっております。

特に鉄鋼は、鉄鋼生産の回復から増加傾向にあり輸送は活況を呈しているため、今月も次月に繰り越す貨物が発生したとあります。

また、耐腐食は、前月と同様に苛性ソーダの需要が旺盛であり、前年同月が硫酸やその他の腐食性液体等について低調な輸送であったため、反動増が見られているとなっています。

一方、自動車は、前月まで供給制約の影響下から徐々に持ち直しも見られたが、影響が長引いているとみられています。

それでは３ページ以降、貨物ごとの状況です。１月の欄と対前月の欄をご覧下さい。

鉄鋼ですが、前年同月比で１１２．８％、前月比では９７．１％

原料は、前年同月比で１０７．７％、前月比では９９．３％

燃料は、前年同月比で９６．４％、前月比では８５．３％

紙・パルプは、前年同月比で９２．３％、前月比では９４．９％

雑貨は、前年同月比で１０７．３％、前月比では９２．１％

自動車は、前年同月比で８０．２％、前月比では８０．２％

セメントは、前年同月比で１０９．６％、前月比では８８．１％

貨物船全体の輸送量は、１，６２６万５千トンで前年同月比で１０１．６％、前月比では９１．２％となっています。

次のページをご覧ください。タンカーの状況です。

黒油は、前年同月比で９６．８％、前月比では１０２．１％

白油は、前年同月比で１０４．９％、前月比では１０３．４％

ケミカルは、前年同月比で１１４．１％、前月比では１１６．０％

一般タンカーの輸送量は、８８３万１千トンで前年同月比で１０３．２％、前月比では１０４．０％となっています。

続きまして、

高圧液化は、前年同月比で９５．０％、前月比では１００．５％

高温液体は、前年同月比で９８．２％、前月比では１０９．８％

耐腐食は、前年同月比で１０９．５％、前月比では１０６．０％

特タン船の輸送量は、１２１万４千トンで前年同月比で１００．５％、前月比では１０３．４％となっており、全てのタンカーの合計は、１，００４万５千トンで前年同月比で１０２．８％、前月比では１０３．９％となっています。

次に資料５、長距離フェリーの令和４年１月の輸送実績でございます。

１月の欄と、右のほうの対前月、対前年同月比のところをご覧ください。

まずトラックですが、

北海道は、９，６６８台で、前月比８０．７％、前年同月比で９４．１％

北九州は、２７，０８２台で、前月比８３．２％、前年同月比で１０３．９％

中九州は、９，３７９台で、前月比９３．４％、前年同月比で９８．７％

南九州は、１０，８７８台で、前月比８６．７％、前年同月比で９８．１％

となっています。

次のページ、旅客でございます。

北海道は、３，９３２人で、前月比８６．８％、前年同月比で１１９．０％

北九州は、４６，８７９人で、前月比７９．１％、前年同月比で１７４．３％

中九州は、１６，５３７人で、前月比８３．１％、前年同月比で１６２．０％

南九州は、１５，９３６人で、前月比８２．６％、前年同月比で１４１．８％

となっています。

次のページ、乗用車でございます。

北海道は、１，３５２台で、前月比９３．１％、前年同月比で１０４．４％

北九州は、１９，３００台で、前月比９５．９％、前年同月比で１３２．１％

中九州は、３，６０５台で、前月比８９．７％、前年同月比で１５２．５％

南九州は、６，２６５台で、前月比９６．７％、前年同月比で１２６．６％

となっています。

私からの説明は以上でございます。

藤本部会長：

ありがとうございました。

それでは、資料４、５について何かご質問等ございますでしょうか。

佐藤委員：

阪神～北海道航路等の過去の台数ありがとうございました。

これ見て分かるように、やっぱり乗用車、旅客については、対前年度同月比で少しずつ戻ってきていることが見受けられますが、コロナ前に比べたらまだまだ低い水準ではないのかなというふうに思っております。

長距離フェリーの旅客が増えていますが、やはりコロナの影響も少しずつ緩和されたことから人の動きも少しづつ戻っているというところなんでしょうか。

大谷海事振興部次長：

そうですね。昨年度の年末年始は感染拡大の真っ直中にあって長距離フェリーの輸送実績が特別に少なかったのですが、今年は年明けからまん延防止措置が発出されましたが、年末は帰省客等の需要が多かったものと思われます。

藤本部会長：

その他いかがでしょうか。

松林委員：

阪神や北海道便のトラックの輸送実績についてですが、１月、２月は例年ドック時期にあてはまると認識しております。なので、他の時期に比べたら輸送台数が少なくなるものと思います。しかしながら、今年１月の輸送実績は１万台を下回っていますが、なぜ今年に限ってこのような結果となったのか、参考までにお聞かせ願います。

開委員：

貨物の台数が減っているのは、海上荒天の影響で航海数が少なくなっているのが原因と思われます。１便当たり150台ほど乗船しますので、2便が欠航となれば１日当たり何百台もの減少になりますから、その差が出ているんでしょう。コロナ過で、貨物の輸送量も悪かったですが、昨年同様の水準にありますので、昨年比94％という数字は、冬の時化が原因で航海数が減ったためだと思われます。

松林委員：

この統計を見ますと、旅客数と乗用車数は例年どおりの水準にもかかわらず、輸送単価が高いトラックだけが１万台を割り込んでいるのが気になりました。

開委員：

そうです。トラックはコロナ禍でも極端には落ちていなかったので、同じ水準の乗船台数で航海数の差が出ている。旅客と乗用車は、前年がものすごく悪かったですから、今年は正月前後の需要がちょっと多かった分だけ、前年比で増加の数字が出ているんだと思います。

佐藤委員：

運航率の低下に伴うというところでしょうか。

開委員：

そうですね。トラックの減少はそれが原因だろうと思います。

藤本部会長：

よろしいでしょうか。そのほかございますでしょうか。

それでは次に船員政策や船員労働全般に関わる様々な問題につきまして、ご意見情報等ございましたらご発言をいただきたいと思います。
労働者委員の方からいかがでしょう。

佐藤委員：

今、海員組合のほうは海員春闘ということで労働協約改定交渉、中央のほうで行っております。報道、海事新聞等でもう出ているように、今年大型カーフェリーも内航船も含めてですが、非常に厳しいというところで、なかなか前進した前向きな回答は出てきていないところではありますが、一つ進展したのが、内航船の部分で船長水先慰労金ということで、船長に対する職務評価については一定の前進回答が今出されております。

ただ、船員の底上げというところでベースアップ、賃金の底上げというところが日本カーフェリーも内航船も前進回答はでておりません。

要因とすれば、やはりフェリーについては新型コロナウイルスの、先ほど台数の話もありましたが、まだまだコロナ前の水準には戻っていないという厳しい状況と、あとはロシアとウクライナ情勢の影響による燃料油価格の高騰と、これが大きく響いてなかなか使用者側も賃金アップというところに消極的という状況でございます。

ただ、やはり船員の有効求人倍率のお話も毎月ありますが、船員の後継者確保、育成というところで賃金改善はまだまだやっていかないといけないのではないかなというふうに思っていますし、３月１６日に陸上の大手企業の集中回答日ということで、これも大きく報道されましたが、鉄鋼、自動車、電気、満額回答というような報道もされて、景気がいい話もありながらですけれども、まだまだ船のほうも厳しいながらでもやっぱり陸上との賃金格差というところもつけていかないと、船員の魅力というところが欠けてきますので、厳しい流れでも一定の改定は必要ではないのかなというふうには思っております。今、労働情勢ということで中央交渉の状況の披露ということでさせていただきました。

藤本部会長：

情報ありがとうございました。

それでは、使用者委員の方からいかがでしょう。

四宮委員：

数年前に、会社のホームページに船員さん募集を載せたのですが、前回は書面だけでしたが、今回は新たに作り直しを行い、4名の船員さんの顔写真を入れインタビューを掲載しました。掲載内容の1番目は現在の仕事内容、2番目は入社を決めた理由、３番目は今後どういうことをやっていきたいかということを言って頂き、以前よりは非常に分かりやすくなったと思います。今後、お手隙のときに当社のホームページを見ていただいて、インタビューがありますので参考にしていただければいいかなと思っています。掲載者の

１人の船員さんが、入社の決め手として、当社は組合に加入していることで信用できるということを書いていただいたので、これも宣伝になったかなと思っています。ぜひお手隙のときに見ていただければなと思います。

以上です。

藤本部会長：

そのほか、いかがでしょうか。

田畑海事振興部長：

すみません、運輸局の方から、海事振興部長の田畑です。

実は、私ども国交省海事局ではC to Seaプロジェクトという名前のプロジェクトを５年目になりますけれども、やっております。これは何かといいますと、海事に関して皆さんに国民の方に関心を持ってもらうためには、まず海のことを知ってもらって親しんでもらう必要があるでしょうということで、様々な活動を進めるための組織づくりをしたわけですが、活動の在り方があまり芳しくないということで、実はこの間、国交省の海事局幹部、それと各地方運輸局長、それと全国の海事関係の中央団体理事長、もしくは広報に係る役員、この方々を集めて、ウェブではございましたが、実は勉強会というのをやりました。博報堂の方を講師に迎えて海事関係の広報の在り方というのを一から考えましょうと。そこで紹介されたのがＳＮＳ、ツイッターの利用ということです。我々行政の広報というのは、どうしても関連する皆様にはお届けはするのですが、本当に関心を持ってもらいたい国民の方までにはなかなか届く機会がないということで、我々一人一人がツイートをすることによって、どこかで国民の方とつながりたい、要はハッシュタグにつながる言葉をたくさん設けて繋げていきたいということで、近畿運輸局としても海事だけに限らず、近畿運輸局の広報の在り方として、ＳＮＳ、ツイッターの利用を検討していく動きもございますので、ご紹介だけさせていただきます。皆様のほうでも、同じような形で考えていただければと思います。

藤本部会長：

ご紹介ありがとうございます。

個人的な考えですが、ツイッターなどを投稿する場合に、内部資料の中で、写真を載せたりするといけないという事例が結構あると思いますが、そういうところの話はありませんでしたか。

田畑海事振興部長：

これはあります。要は炎上ということがよくありますが、その炎上につながらないようなテクニックということに関しても、博報堂の方からご案内がございました。

藤本部会長：

はい、承知しました。神戸大学に新船が建造されたのですが、建造の記録をずっと大学のホームページに載せていましたが、毎回、造船所側に写真及び掲載内容をチェックいただいて、写ってはいけないものが写っていると削除をせよというふうに厳しくチェックをされました。そういう点では、やはりＳＮＳでそれを出すときにはかなり気を遣いました、特に行政側ですと、ＳＮＳで会社を出すとなると、悪い方向にいかないようにというチェックのところがかなりうるさいと思われます。それさえなければ、自由に記事を出せればいろいろできると思うのですが、これだとかなりの制約がかかると思いますし、うまく皆さんが引っかかるような検索ワードが載せられればヒット数は上がって、見てもらえるかなと思います。

田畑海事振興部長：

博報堂の方からアドバイスとしてありましたのは、ご指導いただくために聴講生が勉強会等で作ったものを素材にされたんですけれども、言われるのは、長いというのが多いです。何でも詰め込もうとし過ぎ。ツイートなのだから短く、印象に残ること。そういう案内がありました。

藤本部会長：

はい、よろしいでしょうか。

それでは、ほか何かございますでしょうか。
公益側、いかがでしょう。よろしいですか。

佐藤委員：
フェリーや旅客船への支援策というのは、まだまだ求めていきたいなというふうに考えています。組合でも、昨年１２月から近いではこの前３月２４日に白浜へも行ってきたんですが、フェリーや旅客船、観光船も含めて、今は人の動きが悪いということで、企業体力がないところについては、廃業に陥るところもありますし、減便とか航路の縮小を実施している会社もございます。やはりこの厳しい状況というのは、各企業の努力だけでは乗り越えられない状況にもありますし、そういった中で、各地方自治体からの支援策もそうですけれども、国のほうも企業に対しての何かしらの支援をお願いしたいなというふうに考えています。
大阪もそうなんですけれども、南港は大阪市が管理しているというところと、あと泉大津のほうは大阪府の管理というところで管理も違うんですけれども、各地方自治体ですごい温度差を感じます。手厚い支援をやっている県もあれば、はっきり言って、申し訳ないですけれども大阪は何もやっていないんですよね。例えば港湾使用料の減免にすら支払いの猶予期間を設けるというところでとどまっていますが、あくまでもこれは支払い猶予ですから、結果的には払ってくださいよというところで何の支援にもなっていない。ただ、他の県を見てみると、対前年で売上げが半分以上下がった企業に対しては、港湾使用料全額免除とか、そういったフェリーや旅客船に手厚い支援をやっているところもございますから、その辺は各地方自治体に対して、組合からもお願いはしますけれども、できたら国交省の方からもプッシュしていただけると非常にありがたいなというふうには考えております。

開委員：
まさに非常におっしゃるとおり。ぜひいろんなところで、機会を通じて言っていただければ助かるお話なので、よろしくお願いします。

田畑海事振興部長：

大阪に関しては、もう府市の境目がなくなって、大阪港湾局という形で、港湾法上の管理者は別ですけれども、物事の考え方は同じベクトルでやられているというふうに思います。

各様々な支援ということで言いますと、内閣府のほうの地方創生交付金を各自治体に交付された際の利用の仕方というのは、これは自治体に任されていますので、我々としては、各自治体にできるだけ交通行政にもお使いいただきたいということは申しております。ただ、このコロナ禍において優先されたのが旅行業であったり、観光業であったり、そちらにまず自治体の交付金が回されたのかなというふうに思っています。

佐藤委員：

そのときに言っていたのが、一般客への大阪府民を対象に１回乗ったら2000円のクーポンを発行するとか、2000円の支援をというクーポン券みたいなのを発行していましたけれども、あれについてもなかなか不評らしいですし、予定していた枚数にも全然達していないとか、そういったところもございましたし、やはりこんなときだからこそぜひ動いていただきたいなというふうに思っています。その辺、広島県とか、手厚いんですよね。だから各都道府県によって全然違うんだなというのはすごい感じています。

田畑海事振興部長：

多分、これはもう完全に私個人の思いですけれども、私も船が好きで、結構年何回かフェリーで九州とか往復するんですけれども、船から見ていたら、瀬戸内海通ったら、そこの地域が海にどれだけ密接につながっているかというのは、やっぱり瀬戸内のある県と大阪は違いますよね。だから瀬戸内の場合は利用者自体がそこにおられるんですよね。けれども、大阪府民のどれだけが、じゃ船を利用していますかという話になるかと思うのですけれどもね。

佐藤委員：

それは分かりますけれども、ただＡＴＣとか、あの辺の南港を見てみても、やっぱりフェリーが止まっていての港かなというふうにも思いますし、１日トラックが100台以上、乗用車も何十台と人を運んでいますから、それでこの地域の経済に大きく貢献しているところもあるんじゃないかなと思います。

田畑海事振興部長：

その辺は、フェリーというのは旅客輸送がどうしても目が行きがちですけれども、物流インフラの一つですよ、もう道路と同じですよというようなことは機会あるごとに皆さんにはご紹介するんですけれども。事業とかそのものも非常に資産にもかかる話です。それを１回止めてしまうともう復活はないということで、今後も引き続きやっていきたいとは思います。

佐藤委員：

ぜひよろしくお願いします。

藤本部会長：

それでは本日の部会は終了いたします。

次回は４月２８日（木）１６時００分からとなっておりますので、皆様よろしくお願いいたします。

（配付資料）

資料１．令和４年２月分　近畿運輸局管内船員職業紹介実績表

資料２．令和４年２月分　月間有効求人・求職状況（近畿管内）

資料３．令和４年１月分　局別月間有効求人数（商漁船・職部員別）等

資料４．内航輸送実績状況（令和４年１月分まで）

資料５．長距離フェリー輸送実績の推移（令和４年１月まで）