

**近畿地方交通審議会
近畿船員部会議事録**

第172回

令和5年1月26日

日 時 令和5年1月26日(木) 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 横見委員、定岡委員、万谷委員、三輪委員

労働者委員 浦委員(欠)、佐藤委員、井上委員

使用者委員 磯合委員、土屋委員、開委員

運 輸 局 大谷海事振興部長、村上海事振興部次長
平田船員労政課長(欠)、水谷船員労政課専門官
竹内船員労働環境・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

横見部会長：

それでは、ただ今から第172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171回船員部会」の議事録につきまして、ご承認をお願いしたいと思っております。ご異議ございませんか。

(異議なし)

横見部会長：

無いようですので、ご承認をいただいたものとして取り扱わせていただきます。

それでは、議題1の「管内の雇用等の状況」について、運輸局からご説明をお願いいたします。

水谷船員労政課専門官：

それでは「令和4年12月分管内雇用状況」につきまして、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、36人（前月比－7人、16.3%の減、前年同月比：－16人、30.8%の減）となっています。

月間有効求人数は、202人（前月比＋10人、5.2%の増、前年同月比：＋4人、27.0%の増）となっています。

②求職関係

新規求職者数は、11人（前月比±0人、0.0%の増減無、前年同月比：－4人、26.7%の減）となっています。

月間有効求職者数は、40人（前月比－1人、2.4%の減、前年同月比±0人、0.0%の増減無）となっています。

③成立状況

当月の成立数は、3人（前月比：-1人、25%の減、前年同月比：-6人、25.0%の減）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1人、機関部職員0人、甲板部部員2人、機関部部員0人、事務部部員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2人、30歳代0人、40歳代0人、50歳代0人、60歳代1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36人（甲板部17、機関部14人、無線部0人、事務部0人）、部員5人（甲板部2人、機関部1人、無線部0人、事務部2人）となっています。

新規求職の職種別内訳は、職員7人（甲板部5人、機関部2人、無線部0人、事務部0人）、部員4人（甲板部3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、船舶所有者の都合が0人、定年退職0人、雇用期間満了1人、本人の申し出5人、自己の健康0人、倒産0人、就労中4人、不明1人となっています。

③新規求職者の年齢別

30歳未満6人、30歳代1人、40歳代2人、50歳代0人、60歳以上2人となっています。50歳以上は8人で占める割合は18.2%、30歳未満は7人で占める割合は54.5%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4人、給付件数は4件となっています。給付金額は470,188円です。前月は4人、5件の914,376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3件2,300,944円、就業促進定着手当が1件618,540円よって、当月支給額計は、3,389,672円となります。

4. 月間有効求人倍率の推移

12月の近畿船員は5.05倍で、前月比+0.37ポイント、前年同月比、+1.07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202人で、このうち、新規求人者数は36人となっています。

当局の紹介による求人側の成立は0人、他局成立は1名でございました。求人の取り消しは125人で、理由の内訳は有効期限切れ118人、自己応募・縁故により採用0人、会社都合により取り下げ7人、その他は0人となっています。

②月間有効求職者は40人で、前月との差は-1人でした。

当局の紹介による求職側の成立は0人、他局成立は2人でした。求職の取り消しは13人で、理由の内訳は期限切れ12人、自己応募・縁故により採用0人、自己都合により取り下げ1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

①11月の全国の月間有効求人数は、2,846人で、前月比94.0%、前年同月比は99.1%となり、27人減少しています。

- ② 11月の全国の月間有効求職数は、785人で、前月比96.0%、前年同月比96.8%となり、26人減少しています。
- ③ 11月の全国の成立数は、63人で、前月比77.8%、前年同月比では103.3%となり、2人増加しています。
- ④ 11月の全国船員の有効求人倍率は季節調整値により3.47倍となっています。11月の全国陸上は季節調整値により1.35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。

船員雇用状況については、以上となりますが、

この時間をお借りしまして、先月部会にて、ご質問とご要望のありました2点につきまして、ご回答させていただきました。

まず1点目は先月の部会において、横見部会長よりご質問がございました「航行区域が遠洋大西洋の冷凍運搬船の機関長の求人」について、どのような業種の会社かというご質問をいただきました。

こちらの会社は大阪に本社がございます国内船舶に対していわゆる船舶管理業を行っております。

今回の求人の詳細を説明しますと、こちらは外国法人が所有するパナマ籍船舶への日本人の船員派遣を行っておりまして、当該船舶に乗船してもらうための求人がございます、過去から求人を行ってございました。

つづきまして、2点目は開委員のご質問で、船員不足が失業率という数字に表れているのか、船員の失業率というものが統計的にないかというご質問をいただきました。

これにつきましては、海事局に確認いたしましたが、船員の失業率というデータは公表されていないという報告を受けました。

私からは以上でございます。

横見部会長：

私たちからのご質問に対してもご回答、ありがとうございました。
ただいまのご説明について、何か質問などございますでしょうか。

万谷委員：

近畿船員部会の資料1においてが、以前も質問があったように記憶しているのですが、新規求職者の退職理由別内訳で、やはりこの退職理由の中に就労中というのとは、少し何か違ったような気がします。就労中といえ、現在職務に就いていることになるかと思えます。その中でほかの選択肢は納得できるのですが、この就労中というのとは、求職しているのに就労されているという考えでよかったですか。

水谷船員労政課専門官：

そうです。現在は船に乗っておられまして、よりよい条件をとということで求職票を出されているという状況です。

万谷委員：

退職理由の欄は、求職者に「どういった理由で退職されるのですか」というご質問をされているかと思うのですが、項目の中に就労中があるということですか。

水谷船員労政課専門官：

そうです。

万谷委員：

就労中について、何か別の言葉がないのかなと思うのですが、現在就労しているのに退職理由に就労中と記載するのは、少し文言的に違うのかなと、やはり思います。変えられるものなのか、それとも全国的に選択肢が決まっていて、変えることができないような状況なのか、ちょっと区別がつかないのですが、ご検討というか、調査いただければと思います。

横見部会長：

以前、質問があったときは、たしかこんな回答でしたね。退職する意思があるけれども、まだ決め切れずに就労している状況が維持されているという、そういうケースも就労中になるのですよね。

水谷船員労政課専門官：

そうです。

横見部会長：

退職を決めたけれども、退職する時期まで在籍しているという、そういうケースも就労中に入るのですか。

水谷船員労政課専門官：

それも入ります。

横見部会長：

ですので、先ほど万谷委員がおっしゃったみたいに、統計の整合性を考える上では、むやみに選択肢を変えちゃいけないと思うのですが、そういう制約がなければ、就労中というのは、第三者から見るとどういう理由なのかよく分からないというところを私もずっと感じていまして、それで言うと、本人の申出というのも実は違和感を持っていて、最後辞めるって、要は本人の申出は自己都合のことですか。

水谷船員労政課専門官：

そうです。

横見部会長：

ですので、本人の申出でその理由が健康上の理由ということもあるわけですか。

水谷船員労政課専門官：

もちろんあります。

横見部会長：

退職する理由ですので、あまり根掘り葉掘り聞くことができないので、どうしてもこういったところに分類されてしまうと思うのですが、全国的にこういう選択肢で統一しているということなんですか。

竹内船員労働環境・海技資格課長：

本日、船員労政課長が不在のため、私から補足させていただきますと、就労中での求職者は、横見部会長がおっしゃったように、よりよい労働条件を求めて、例えば子供が生まれて、日帰り船に転職したいとの理由で求職票を提出されている。それが決定すれば退職する。そのような方もいると思います。しかしながら、この資料の退職理由別内訳のなかで、「就労中」というのは、表現として必ずしも適切ではないと思いますので、表現方法について、事務局の方で、検討させていただきたいと思います。

横見部会長：

ありがとうございます。

そうですね。これは外部に公表されているデータなんですか。

竹内船員労働環境・海技資格課長：

退職理由別内訳の退職理由について、外部に公表されているデータで、統一して使用されているものかどうか確認し、次回の船員部会で報告させていただきます。

横見部会長：

内々のものであれば、我々が分かっていたらいいと思うのですけれども、外部にもこういう形で公表となれば、表現を変えたほうがいいのかと思います。

万谷委員：

もしかして今ご説明を聞きまして、タイトルを変えたほうが、いいような気がします。例えば、求職理由内訳です。

水谷船員労政課専門官：

検討させていただきたいと思います。

横見部会長：

難しいですね。求職理由も就労中という理由にもならないですからね。なかなか難しいところだと思いますが、何かうまく分かりやすく改善できればいいなというのは、私も思います。

横見部会長：

ほか、いかがでしょうか。

土屋委員：

すみません、今の言い方でいくと、求職理由はもう分からなくなるということなのですか。本人の申出、あるいは就労中というのがそのまま残ると、辞めた理由は何ですかというのが分からないままになるということですか。例えば辞める理由の中にはお金なのか、待遇なのか、いじめなのか、いろいろな理由があると思うのです。

竹内船員労働環境・海技資格課長：

個人的なこともありますし、求職票に記載されている求職理由について、詳細に確認することは、困難な面があります。

横見部会長：

ありがとうございます。

横見部会長：

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。

村上海事振興部次長：

資料4を説明申し上げます。

まず、11月分の内航海運の輸送動向調査の概要ですが、

貨物船と油送船を合計した輸送量は前年同月比98%となっております。

貨物船は前月同様に鉄鋼、原料、セメントが減少したため、自動車等多品目は増加したものの、前年同月比では微減に転じたようです。

油送船は白油を除き全品目で減少したため、今月も前年同月の水準を割り込むことになっています。

11月の貨物船の輸送量は、前年同月比99%、前月比93%となっています。

鉄鋼については、前年同月比で91%。荒天による時化の影響は少なく輸送は順調に推移したが、鉄鋼の出荷は依然低調のままで、一部、高炉を停止しているため出荷に影響が出始めているようです。

紙・パルプは前年同月比123%。前月に続いて、新聞用紙は販売数量の減少から低水準を推移している反面、古紙、木材、パルプの輸送は好調に推移したため増加になっています。

雑貨は前年同月比102%。北海道航路では馬鈴薯、タマネギの輸送は前年が不作であったため反動増となり、一部の航路では運航便の増便があったようです。

自動車は前年同月比107%。前月に続いて、前年同月水準が低かったため反動増になっているとのことです。前月比では90.7%となっており、業界紙でも11月は自動車が不振となっておりました。

油送船の概要

11月の油送船輸送量は前年同月比97%、前月比で100%となっています。

黒油は前年同月比99%、石油火力発電所向けの輸送が堅調な反面、製油所間転送の減少しているようです。

白油は、前年同月比100%、ガソリン、ジェット燃料輸送は移動制限緩和のほか全国旅行支援の実施もあり、順調に推移しているようです。ケミカルは前年同月比90%、国内での需要や中国での需要が振るわない。輸出も冴えないとあります。

それでは3ページ以降、貨物ごとの状況です。11月の欄と対前月の欄をご覧ください。

鉄鋼ですが、	前年同月比で	90.8%	、	前月比では	87.2%
原料は、	前年同月比で	96.2%	、	前月比では	96.4%
燃料は、	前年同月比で	103.9%	、	前月比では	102.7%
紙・パルプは、	前年同月比で	122.6%	、	前月比では	105.8%
雑貨は、	前年同月比で	102.1%	、	前月比では	93.4%
自動車は、	前年同月比で	106.8%	、	前月比では	90.7%
セメントは、	前年同月比で	97.8%	、	前月比では	93.1%

貨物船全体の輸送量は、1,711万4千トンで
前年同月比で 99.1%、前月比では 93.0%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（こくゆ）は、	前年同月比で	98.8%	、	前月比では	101.0%
白油（はくゆ）は、	前年同月比で	99.6%	、	前月比では	100.4%
ケミカルは、	前年同月比で	90.4%	、	前月比では	96.6%

一般タンカーの輸送量は、790万5千トンで
前年同月比で 98.5%、前月比では 100.2%となっています。

続きまして、

高压液化は、	前年同月比で	84.6%	、	前月比では	95.1%
高温液体は、	前年同月比で	83.0%	、	前月比では	97.9%

耐腐食は、前年同月比で 97.1%、前月比では 105.9%
特タン船の輸送量は、100万9千トンで
前年同月比で 89.3%、前月比では 99.7%となっており、
全てのタンカーの合計は、891万4千トンで
前年同月比で 97.3%、前月比では 100.2%となっています。

次に資料5、長距離フェリーの令和4年11月の輸送実績でございます。

11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、12,068台で、前月比83.6%、前年同月比で95.8%
北九州は、32,817台で、前月比99.6%、前年同月比で103.4%
中九州は、10,533台で、前月比100.0%、前年同月比で102.6%
南九州は、11,365台で、前月比106.1%、前年同月比で103.0%
となっています。

次のページ、旅客でございます。

北海道は、6,357人で、前月比62.3%、前年同月比で124.3%
北九州は、74,731人で、前月比118.3%、前年同月比で144.3%
中九州は、29,635人で、前月比118.6%、前年同月比で141.1%
南九州は、24,902人で、前月比113.7%、前年同月比で143.7%
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、2,318台で、前月比55.8%、前年同月比で143.8%
北九州は、24,552台で、前月比105.9%、前年同月比で126.1%
中九州は、4,814台で、前月比107.7%、前年同月比で116.4%
南九州は、7,866台で、前月比106.1%、前年同月比で127.0%

となっています。

北海道航路につきましては、先月も申し上げましたが、日本海航路という特性から毎年10月を境に旅客、乗用車が減少してく傾向があり、対前月比では大きく減少していますが、例年どおりの実績傾向であるとのことでした。

このデータは長距離フェリー協会さんから提供していただいているものですが、他の航路の11月の乗用車が減少に転じており、ガソリンの高騰で利用客が減っておりましたが、阪神・九州航路では、旅客・乗用車それぞれ前年同月比、前月比とも増加しております。

北九州航路は新造船投入で車両甲板のキャパが大きくなった分と10月から始まった全国旅行支援の影響と考えられます。

引き続きまして、

- ・令和4年度海事局関係予算決定概要・・・（資料6）
- ・船員の特定最低賃金の改正に係る地方交通審議会の意見に関する公示について

〔 村上海事振興部次長 説明 〕

私からの説明は以上でございます。

横見部会長：

ありがとうございました。

それでは、資料4、5、6及び船員の特定最低賃金の改正に係る地方交通審議会の意見に関する公示について、何かご質問等ございますでしょうか。

三輪委員：

勉強不足なので教えてください。

資料4の表ページの一番下のコンテナについては引き続き円安を背景とするCKD輸出の横持ち輸送が見られているということで、CKD輸出と横持

ち輸送というのは専門用語かと思うのですが、どういうことを示されているのですか。

村上海事振興部次長：

CKDのCはコンプリートです。コンプリートノックダウン輸出と言うようです。代表例としては自動車の全ての部品を輸出し、それを現地で組み立て、車を完成させる解体輸出方式のこと。国産化推進による完成車輸入禁止、関税の対応、価格の低減などに対応した方式。SKDのセミという言葉もありまして、セミというのは、一定程度造られた状態で、最後に組み立てるといふセミノックダウンといいます。最後にコンテナで輸出しますが、そこまでの横持ちというのは日本の中の移動で、内航船で運ぶことを指します。

三輪委員：

分かりました。ありがとうございます。

横見部会長：

ほか、いかがでしょうか。

先ほどの次長のご説明で、資料の5ですけれども、フェリーによる乗用車輸送について、他局では11月は乗用車輸送が減ったとおっしゃっていらして、その理由がガソリン高騰ということですが、いろんな要因があると思うんです。必要性の高い移動ではガソリンが高騰すると高速道路からフェリーにシフトするでしょうし、必要性の低い移動ではガソリン代が高いとそもそも出控えるケースもあると思います。実際のところ、どうなのでしょう。

村上海事振興部次長：

業界紙の書き方を見て、自分で説明しようとしたのを改めて考えてみた感じなんですが、要は長距離フェリー協会全体としては、11月は乗用車は減ったという認識です。結局アンケートを取っているわけではないので、長距離フェリー協会でしたら、業界のほうもガソリンの高騰で出控えというので下がったのではないだろうかという推測にはなります。阪神・北九州便につ

いては、前月比も前年度比も上がっておりますので、これについては出控えというのはそれほどない。また、旅行支援がまだ残っていた分があると思われます。

横見部会長：

先ほど聞き漏らしたんですが、新造船が入ったんですか。

村上海事振興部次長：

新造船は何か月か前も佐藤さんからご質問を受けて、北九州便はコロナ前の数字に戻っていますねというご質問があったと思います。

横見部会長：

そうですね。それがびっくりしました。

村上海事振興部次長：

それは、阪九フェリーと、名門大洋フェリーです。名門大洋フェリーは去年で、阪九フェリーは約2年前にリプレースされました、新しい船にされたときに例えば車両甲板に100台積めていたのが130台積めるようになったということで、今まで断っていた分が載れるような体制になっていると思われます。これは実際、船社にもそのように聞いています。新船効果といいますか、キャパが大きくなった分が数字に現れていると思います。

横見部会長：

一部の船社では、ガソリン価格が高騰する中で、フェリーを利用することでガソリン代が節約できることを主にトラックに対してアピールしているところもあるようです。非常に興味深い動きかなと思いました。ありがとうございます。

ほか、令和5年度の予算についても毎年いろいろ議論が交わされる場所ですけれども、これも含めていかがでしょうか。

井上委員：

では、私のほうから。

働き方改革の関連で、今、内航船や各船に回って、船員さんからいろいろ意見を聞いていますが、その中でこの働き方改革によって荷役スケジュールが大分緩やかになってきていて、休暇というか、休みが取れるようになってきているというのはすごく耳にしています。これが導入されてよくなってきたなというところで感じています、一方で、休みができたときにどうするかという中で、仮バースを取ったりする船も結構あります。この仮バースについて問題が出てきて、例えば小さい船、499トンとか1000トン未満の船に関しては、結構頻繁に場所があるので、公共岸壁や仮バースが取れると聞いています。ただ一方でトン数が大きくなってくると仮バースを取る場所が全然ない。また船種によって、タンカー船などの危険物船に関してはさらに取れないという聞いており、大阪では、どこに入れるんだという中で、堺泉北港の大浜岸壁という岸壁がタンカー船であれば取れると聞いています。ただ、それぐらいしかないというところで、この仮バース公共岸壁等々については、各港の港長や、取り決めなんかが大いにあるとは思うんですけども、せっかくこうやって休みが取れるようになっていきますので、船員さんもリフレッシュという中で、ただコロナ過でまだまだ外で何かできるわけではありませんが、港や岸壁に着けていることでも休息にもなるというところで、近辺の仮バースができる公共岸壁がもう少し増えるように、ぜひ運輸局からも働きかけをお願いしたいなと思います。以上です。

横見部会長：

もし何かコメントありましたら、どうぞ。

村上海事振興部次長：

では、やりますとは言えませんが、以前から我々も運航労務監理官という立場で訪船に伺ったときは、タンカー船は自治体や、港のルールで岸壁に着けられないと聞きました。貨物船はその点、仮バースでも、船舶所有者の了承が得られれば着けられますとはよく聞いていたんですが、井上委員から言

っていただいて、改めた認識しました。うちの局内で認識して他官庁と会合がある場合に、お話ししておきます。

以上です。

井上委員：

ちなみにですが、堺の大浜岸壁に入るのに、堺水路という水路があります、そこを港則法で見ると、3000トン以上の船は前日の正午までに通過しますという報告を出さないといけないとあります。前日の正午といっても、まだどこかで荷役しているとか、次のスケジュールがその時点で決まってもいないのに、前日正午までには出せないという話もありますので、もっと使いやすいうように働きかけてもらいたい、もちろん危険物船ですとか、大型船では、何か規制がかかるのはもちろんだとは思いますが、ぜひよろしくをお願いします。

土屋委員：

泉北の話が出たので、泉北といえば昔、船から出るゴミを取ってくれていました。そこに大きなゴミ箱があって、割と誰でも使えたと記憶しています。少し前ですが、使えなくなったのか、許可制になったのかということで、結構、皆さんが聞かれると思いますが、船から出るゴミを処分、引き取る場所が少なくてなっております、メーカーでは有料で業者を呼んでくれて、取ってくれるところもあります、僕らの船も不定期船なので、いつ、どこの港に入るか分からないということもあり、日頃からゴミ処理に困っている船が多いと思います。もし港の話になったときには、ぜひ有料でも構わないので、産廃業者と連携していただければ、1回例えば1000円払えば取れるとかという話があると、非常に船員の労務、心労の緩和になりますのでこれもご検討いただけるとありがたいと思っています。

横見部会長：

ありがとうございました。

それでは続きまして、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：

労働情勢というので、大阪支部で担当しております日本のクルーズ客船、ぱしふいっくびいなすを所有する会社がこの1月末で、このコロナの影響で、大打撃を受けて事業を撤退するというので、乗組員69名の再就職先と併せて退職諸条件に関して、会社のほうと様々な協議を行っているところでございますが、この69名中、本段階で10名しか次の就職先の内定が決まっています。しばらくゆっくりしたいという人も中にはいますが、まだ働きたいけど次が決まっていないというところで、雇用問題が生じている状況でございます。退職諸条件に関してもなかなか整理が図られていない中で、1月31日が会社の解雇日となっております。2月1日からどこで働こうかというところで、なかなか次がまだ内定をもらえていないと、そういった状況の中で、会社のほうとは協議しておりますが、なかなか難航しているところでございます。

これについては、引き続きまだあと1週間ぐらい、週明けぐらいまでぎりぎりいっぱい協議のほうはやっていかうと思っておりますが、やはりこういった雇用問題というのは、最優先で最善を尽くしていきたいなというふうに考えております。そういった中で、折り合いがつかないというところでありまして、何とか1月末まであと営業日3日、明日と週明け2日あるので、協議のほうは続行していきますが、労働情勢の場ですから、ご報告させていただきます。

横見部会長：

情報ありがとうございました。

それでは、ほか何かございますでしょうか。

使用者側、公益側、いかがでしょう。よろしいですか。

無いようでしたら、事務局よりご報告がございますので、よろしくお願いたします。

・内航活性化セミナーに関する案内

[水谷 船員労政課専門官（説明）]

横見部会長：

それでは本日の部会は終了いたします。

次回は2月24日（金）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たします。

（配付資料）

- 資料1．令和4年12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12月分 月間有効求人・求職状況（近畿管内）
- 資料3．令和4年11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11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11月まで）
- 資料6．令和4年度海事局関係予算決定概要