

**近畿地方交通審議会  
近畿船員部会議事録**

**第173回**

**令和5年2月24日**

日 時 令和5年2月24日（金） 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、佐藤委員、井上委員

使用者委員 磯合委員、土屋委員、開委員（欠）

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、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173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172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)

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。

平田船員労政課長：

令和5年1月のご説明の前に、前回の部会において、近畿船員部会資料1の2ページ新規求職者の退職理由別内訳について、ご質問とご意見をいただきました件につきまして、先にご説明ご回答させていただきたいと思えます。

近畿船員部会資料1の2ページ新規求職者の退職理由別内訳の表をご覧ください。このデータは、船員の方々がどのような理由によって、仕事をやめたのかを示すための資料として作成しております。

この退職理由の分類、選択肢については、全国統一されたものではなく、当事務局において、分類、選択肢を定め、求職者の退職理由により集計しております。

この分類、選択肢としている理由は、求職に来られた方々の多くが、自身の船員手帳を見ながら求職票を記載されますので、船員手帳に記載されている退職理由が主な分類、選択肢となっています。その中であって就労中とし

ているのは、職業紹介業務の制度上、就労中の方でも求職票の提出が行えるため、これらの方も新規求職者としてカウントされます。

しかし主な退職理由別ではその選択ができないため、就労中という理由の枠を一つ設けて、新規求職者数の合計数の整合性をとっているもので、平成20年10月の第1回船員部会から就労中の理由で分類しています。また、他局では在職中として集計されています。

次に、資料の公表につきましては、配付資料そのものは公表しておりません。議事録において新規求職者の退職理由と人数をホームページにて公表しております。

今回お配りしています資料では、今申し上げた事情、経緯があることに加えまして、この表現に代わる違和感のない表現をうまく見出せなかったことから変更せずに作成しております。ご理解いただきたいと思っております。

事務局としましては、委員の皆さまのご理解を頂戴できるのであれば、このままの理由表記で継続としたいと考えております。雇用状況の説明のあと、ご意見などいただければと思っておりますので、よろしくお願いいたします。

それでは「令和5年1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、127人（前月比+88人、225.6%の減、前年同月比：+66人、108.2%の減）となっています。

月間有効求人数は、201人（前月比-1人、0.5%の減、前年同月比：+35人、21.1%の増）となっています。

### ②求職関係

新規求職者数は、15人（前月比+4人、36.4%の増、前年同月比：-1人、6.2%の減）となっています。

月間有効求職者数は、40人（前月比±0人、0%の増減無、前年同月比-1人、2.4%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：+1人、33.3%の増、前年同月比：±0人、0.0%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0人、機関部職員1人、甲板部部員2人、機関部部員0人、事務部部員1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1人、40歳代0人、50歳代1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111人（甲板部67人、機関部44人、無線部0人、事務部0人）、部員16人（甲板部12人、機関部2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10人（甲板部5人、機関部4人、無線部1人、事務部0人）、部員5人（甲板部2人、機関部2人、無線部0人、事務部1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3人、定年退職1人、雇用期間満了1人、本人の申し出7人、自己の健康0人、倒産0人、就労中2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1人、30歳代4人、40歳代2人、50歳代4人、60歳以上4人となっています。50歳以上は8人で占める割合は53.3%、30歳未満は1人で占める割合は6.7%です。

## 3. 失業等給付金支給状況

受給資格者数は15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690,513円です。前月は4人、4件の470,188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、690,513円となります。

#### 4. 月間有効求人倍率の推移

1月の近畿船員は5.03倍で、前月比-0.1ポイント、前年同月比、+0.98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201人で、このうち、新規求人者数は127人となっています。

当局の紹介による求人側の成立は4人、他局成立は0名でございました。求人の取り消しは45人で、理由の内訳は有効期限切れ38人、自己応募・縁故により採用2人、会社都合により取り下げ5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±0人でした。

当局の紹介による求職側の成立は2人、他局成立は0人でした。求職の取り消しは11人で、理由の内訳は期限切れ7人、自己応募・縁故により採用3人、自己都合により取り下げ0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

①12月の全国の月間有効求人数は、2,914人で、前月比102.4%、前年同月比は103.7%となり、104人増加しています。

- ② 1 2月の全国の月間有効求職数は、784人で、前月比99.9%、前年同月比98.5%となり、12人減少しています。
- ③ 1 2月の全国の成立数は、56人で、前月比88.9%、前年同月比では96.6%となり、2人減少しています。
- ④ 1 2月の全国船員の有効求人倍率は季節調整値により3.45倍となっています。1 1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。

横見部会長：

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。

横見部会長：

資料1の2ページ目の求職者の退職理由別内訳について、前回の部会では、例えば就労中というのは退職理由には当たらないだろうというようなご意見が出まして、それ以外にも、文言自体がこの退職理由としてあまりしっくりこないようなものが幾つか並んでいるので少し精査願いたいというような、そういったご発言がございました。それを受けて先ほどご回答いただいた訳なんですけど、このまま継続していくということと、それから、このデータ自体は外部には公表していないということで、こちらも前回、もし外部にこういったデータを公表しているのであれば少し文言の精査が必要というような意見があったと思うんですけども、公表はしていないというご回答でした。

まず、この点について何かご意見、ご質問ございますでしょうか。

万谷委員：

はい、では私のほうから。

以前ご質問させていただきました件につきまして、ご回答及び調査ありがとうございます。

ずっと同様に実施されているということで、特に異論はありませんが、人が変わればまた同じような質問が出てくる可能性があるかと思imasので、注釈でも構わないので、どこか別紙か、もしくは下欄に簡単に記載いただいたほうがそのままずっと続けていけるのかなというふうに感じました。以上です。

横見部会長：

では、そのようにご検討いただけないでしょうか。

平田船員労政課長：

今おっしゃられたように注釈という形を取らせていただければと思います。その注釈についてもまたご意見いただければと思いますので、よろしく願いいたします。

横見部会長：

よろしく願いします。

それでは、この点も含めて、ほか何かご意見、ご質問ございますでしょうか。

井上委員：

2点あります。1点目は資料1の新規求人なんですが、今回は大きく増えているというところで以前にも確認させてもらったと思うんですが、求人の手続きの申請が変わって3か月置きに提出しないといけないということで、2ページ目のグラフが3か月置きで山になっているのかという確認です。2点目は、資料2の月間求人・求職状況の中の当局で4つの成立があつて、このうち2人がこの近畿管内で求職されている方だと思imasますが、そのうち一番最後の8ページの左側でハーバータグに成立した方なんですが、本人はもともと大阪の旅客船を希望されていたという中で、最終的に成立したのが和歌山のハーバータグに決まったというところですが、本人の意思などどのような流れで決まったのか分かれば教えてほしいと思imas。



平田船員労政課長：

まず、1点目のご質問、資料1の2ページ、これは前にも申し上げましたとおり、求職票の様式が変わり、昨年4月に求人が増えました。求人については翌々月末で期限がくるため、切れたタイミングで出されているということを前の部会でも答えさせていただきました。今回もそのタイミングになっているということで、担当者にも確認させていただいているのですが、要因としては、やはり周期的に出されているという部分が多いというふうには思っております。

ご質問の2点目、今回成立された方が本来旅客船を希望されて、結果的にはハーバータグで成立された理由についてですが、確認は取れておりませんが日帰り船という形では似ている条件ご本人様も納得されたのではないかなと

こちらからご紹介をさせていただいてご本人様がそれで面接を受けられていますので、そういうふうな形ではなかったかなというふうには思います。

以上でございます。

横見部会長：

井上委員よろしいでしょうか。

井上委員：

はい、ありがとうございます。

横見部会長：

ありがとうございます。

ほか、何かご意見、ご質問等ございますでしょうか。

佐藤委員：

資料2の年齢の下限と年齢の上限、空欄になっているところは年齢問わないという理解でよろしいですか。

平田船員労政課長：

はい。特に問われていないというところは空欄です。

佐藤委員：

例えばですが、ガット船で499トンで機関長で海上実歴5年以上で、1つの欄が5人で下は多分1人だと思うのですが、表としてはまとめてもいいのかなと思います。

平田船員労政課長：

はい。同じ会社で、一度に求人を出されているものです。それだけ必要だということを出されますとこういう形になってしまいます。

佐藤委員：

何か例えばですけれども、これ、ガット船で499トンで機関長で海上実歴5年以上で、1つの欄が5人で下は多分1人だと思うのですが、表としてはまとめてもいいのかなと思います

平田船員労政課長：

この表の人数5人が結局下の空白4つ合わせたものです。

横見部会長：

人数が5と書いてある時点で、その下の4行は要らないかもしれないですね。

佐藤委員：

要らないですよ、分かりました。

平田船員労政課長：

マクロを組んでいますので、ご理解いただきたいと思います。

横見部会長：

なるほど。これも内々の資料で、我々が分かっていたらそれでいいというところですね。

平田船員労政課長：

はい。ご理解いただければありがたいです。

横見部会長：

はい、分かりました。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、12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96%となっております。

貨物船は紙・パルプ、自動車は増加したものの、それ以外の品目は減少となり前年同月比では2ヶ月連続減少となりました。

油送船はケミカルを除き全品目で減少したため、4ヶ月連続で前年同月の水準を割り込む結果となっております。

12月の貨物船の輸送量は、前年同月比96%、前月比101%となっております。

鉄鋼は、前年同月比で88%。鉄鋼の出荷は依然低調のままで、加えて冬型の気圧配置による荒天で輸送障害が頻発した。一部、高炉の改修工事による出荷停止の影響が続いているようです。

紙・パルプは前年同月比101%。前月まで旺盛だった木材の輸送の伸びが鈍化したとあります。

雑貨は前年同月比98%。移動制限の緩和後、初の歳末で期待感があったが輸送は伸びなかったようです。

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ようですが、供給制約の影響は徐々に緩和しつつあるとあります。

12月の油送船輸送量は前年同月比95%、前月比で103%となっています。

黒油は前年同月比97%、石油火力発電所向けの輸送が堅調な反面、製油所間転送が減少傾向にあるようです。

白油は、前年同月比93%、ガソリン、ジェット燃料輸送は移動制限緩和もあり、順調に推移しているようです。一方、本格的な寒波到来を受けて灯油の輸送も繁忙期を迎えたが、荒天による輸送障害が長期化したため、全体として低調に推移したようです。

ケミカルは前年同月比104%、市況の低迷から国内外の需要不振に好転の兆しはなく、前年同月の輸送量が低かったことによる反動増の結果であるとあります。

それでは3ページ以降、貨物ごとの状況です。12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	88.5%	、	前月比では	100.8%
原料は、	前年同月比で	94.5%	、	前月比では	101.1%
燃料は、	前年同月比で	91.8%	、	前月比では	100.5%
紙・パルプは、	前年同月比で	100.7%	、	前月比では	85.3%
雑貨は、	前年同月比で	98.2%	、	前月比では	97.7%
自動車は、	前年同月比で	107.3%	、	前月比では	102.2%
セメントは、	前年同月比で	96.8%	、	前月比では	100.6%

貨物船全体の輸送量は、1,721万2千トンで  
前年同月比で 96.5%、前月比では100.6%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	97.2%	、	前月比では	105.4%
白油（はくゆ）は、	前年同月比で	93.0%	、	前月比では	101.0%
ケミカルは、	前年同月比で	103.8%	、	前月比では	99.6%

一般タンカーの輸送量は、807万3千トンで  
前年同月比で 95.1%、前月比では 102.1%となっています。

続きまして、

高圧液化は、前年同月比で 94.9%、前月比では 121.5%

高温液体は、前年同月比で 85.3%、前月比では 93.5%

耐腐食は、前年同月比で 89.7%、前月比では 93.7%

特タン船の輸送量は、108万1千トンで

前年同月比で 92.1%、前月比では 107.1%となっており、

全てのタンカーの合計は、915万4千トンで

前年同月比で 94.7%、前月比では 102.7%となっています。

次に資料5、長距離フェリーの令和4年12月の輸送実績でございます。

12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、11,751台で、前月比 97.4%、前年同月比で98.0%

北九州は、34,074台で、前月比 103.8%、前年同月比で104.7%

中九州は、9,473台で、前月比 89.9%、前年同月比で94.4%

南九州は、12,509台で、前月比 110.1%、前年同月比で99.7%  
となっています。

次のページ、旅客でございます。

北海道は、4,793人で、前月比75.4%、前年同月比で105.8%

北九州は、73,125人で、前月比97.9%、前年同月比で123.4%

中九州は、24,373人で、前月比82.2%、前年同月比で122.5%

南九州は、23,827人で、前月比95.7%、前年同月比で123.5%  
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、1,753台で、前月比 75.6%、前年同月比で120.7%

北九州は、23,298台で、前月比94.9%、前年同月比で115.8%

中九州は、4,184台で、前月比86.9%、前年同月比で104.1%  
南九州は、7,591台で、前月比96.5%、前年同月比で117.1%  
となっています。

北海道航路につきましては、日本海航路という特性から冬に向けて旅客、乗用車が減少してく例年どおりの傾向であります。12月は特に冬型の気圧配置により荒天の影響があったようです。

九州航路は旅客、乗用車とも前月比割れですが、前年同月比では全て上回っていますので、コロナ禍から回復傾向にあるものと考えられます。

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について何かご質問等ございますでしょうか。

無いようでしたら、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えます。  
労働者委員の方からいかがでしょう。

井上委員：

前回、働き方改革の話で休みが結構取れるようになっているという話をさせてもらったと思うんですけども、一方で、最初の報告でもあったとおり、求人もまだまだたくさんあり、求職ももちろんある中で、やっぱり全体的に船員不足と言われている中で乗船期間がどうしても長くなっているところがあります。働き方改革で一日の労働時間、月の労働時間を管理していても、4か月または5か月と長期で乗ることで負担が出てきている部分があるという中で、運輸局さんにお伺いしたいんですけども、もちろん船員不足というのは皆さんの共通の理解なんですけど、運輸局として長期乗船に対して何か改善とか、指導ではないんですけども、そういうところをどうにか改善する方法というのは何か考えられていますか。もちろん人がいないので、休みはどう改善するんだというところではあると思えます。

村上海事振興部次長：

今のご質問、働き方改革というのは、改革後というお話ですか。前からそういう話がありますでしょうか。

井上委員：

働き方改革によって船員の労働負担軽減で休息が取れるようになっていることは良いところですが、一方で長期乗船も出ており、解消するために人を増やして長期乗船をなくさないといけないと考えております。

村上海事振興部次長：

働き方改革をやったけども長期乗船についてはあまり施策がないといえますか、そこら辺の改善というところですね

私は立場が違うのですけれども、いわゆる船員労務官といえますか、運航労務監理官が訪船したときには、今は時間管理は陸上でもすることになりましたが、基本船長がという話になっていた中で、要はいつから乗ってますかという話は必ず労務官が聞くようにしており、休暇取れていますかという確認は必ずする。そこで結局行政指導の範囲で、船員さんから休み取らせてもらえないという陳情が具体的にあれば、その場ででも船舶所有者に言いますというようなアクションを起こすようには、当時というかこの改革前からはやっていたんですが、船主も交替要員の船員さんを確保出来ないため、船員さんが譲歩してあげている。船舶所有者の都合というところに対しては、なかなか我々も関与できていないのが現状でした。

今回、井上委員がおっしゃられていたようにこの制度が、働き方改革で変わったという中では、改めてどのようなことがというのは、当局の中でも情報展開といえますか、共通認識にはしておきたいと思えます。

申し訳ありません、回答になっていないかもしれないです。

横見部会長：

続いて、使用者委員の皆さんからいかがでしょうか。

磯合委員：

現在、労働時間に関しては非常に厳しくチェックしております。バンカー会社の中でも一番大きいところが行政処分されたこともありまして、今ピリピリしてチェックしているということと、弊社船の日帰り勤務になると、乗組員は、拘束時間が全部労働時間といたしますか、朝出て帰ってくるのが全部労働時間になっているので、その辺の違いを説明をしていかないと、全部労働時間だと思っている方もおられるというところですよ。待機とか。AISで、相手船がいつ到着するのか。昔は待っていましたが、内線ですとか、今は分かるので、弊社ではAISを使ってやっていますけれども、タンカー船はどうされているのかなとか。何か非常に、よその業界ではありますが、そういう状況で、時間管理が一番、どちらかというとチェックする対象になっています。

横見部会長：

やっぱり船員さんを募集されるときも、そういう労働時間に関する質問とか関心というのは高いんですか。

磯合委員：

船員さんは、給与に関心が高く、次に休日休暇、労働時間の順だと思います。

横見部会長：

ああ、そうなんですか。

土屋委員：

新卒の人は求人票を見て来るので、やはり金額が目立つと思います。

中途採用の場合は休みが取れるかと聞かれる人が多いですし、入社・乗船してからは休みが取れないからと辞める方が結構おられます。



磯合委員：

休暇が少ない理由で、辞めている方は若い方が多いですね。

土屋委員：

あと10代、20代が多いですね。

結構中持ちで使われていますよね。スマホでね。

磯合委員：

若い方は、SNSで情報を得て、やめることを決めているようです。

土屋委員：

私どもの会社でも長期間乗船の人が何人かいますが、2つに分かれます。交代がないから休暇が取れない場合と、年配の人でもう家帰ってもしようがないからずっと船にいる方が良いと仰られる方も中にはいます。休暇が取れずに辞められる前に交代をするのは、もう本当に人手が足りず難しくなっています。求人を進めて行く為にもいろいろ待遇改善をやろうということで、何をしたらいいのか、お金なのか休みなのかななどをアンケートを取ったりして、ご希望を伺っているところです。

浦委員：

休みもそうですよね。我々もそろそろ春闘に入ってきますので、陸上は大手中心ですけれども、これだけ派手な賃上げなんか騒がれたら、どんどん海上に目が向かなくなってくると思いますよね。我々も頑張りますけれども。

横見委員：

この業界では賃上げは進みそうなんですか。結構大手の企業さんではかなり、今おっしゃられたように大幅な賃上げが相次いでいるような。

磯合委員：

海運会社は圧倒的に中小企業が多く、9割以上が中小企業ですから、大手企業と同様に大幅な賃上げが出来る環境ではないと思います。

佐藤委員：

特に最近定着率が悪いので、もう転職して当たり前という、転職ありきで入社してくる人たちが増えていて、そういった人たちに対しては、組合労働協約を説明し、将来しっかり勤めて、労働協約には旨味があるというところを宣伝していかないとはいけませんし、それは我々の仕事でもありますから。

土屋委員：

そうですね。私たちも同じく定着率の上昇が課題だと思っています。

佐藤委員：

あと、労働時間の話が出たので、ちょっと問題提起じゃないですけどもさせてもらいたいんですが、トン数の小さい船というのはやはり定員も少ないという中で、1日2港上げとか、特にタンカー船とかになったらスケジュールも半端ない状態であるのが実態です。しっかり改善していってもらわないといけないのかなと思っているところです。

よく最近聞くのが、船長がワッチに入るような船というのは、航海当直、狭水道、荷役となったら、一日の休息時間が取れない。タイトな配船スケジュールを組んでくるオペレーターもあるようなので、その辺の労働時間の規制というのは、しっかりやっていってほしいなというふうに思いますのでよろしくをお願いします。

村上海事振興部次長：

先ほど磯合委員からご発言がありましたように、大手の会社で行政処分がありましたよね。それこそ陸上で知らんふりできないと言いますか、本当に純粹に1日14時間でも、それを1週間72時間を超えたら当然アウトになってきますので、その辺は我々組織としては抜かりのないようにと考えております。

佐藤委員：

しっかり労務管理はしていますけれども、やっぱりスケジュール自体を管理してもらわないとなかなか改善というのはならないと思います。

磯合委員：

タンカー業界では、労働時間の問題があつてから、かなりゆとりのある運航スケジュールになってきました。小型タンカーでは、荷物を揚げた当日の荷物の積みこみはやらなくなっています。弊社は平水船が多いことから、航海時間並びに荷役時間が短時間となることが多いのですが、瀬戸内海を航行する船舶の場合、岸壁に係留して休ませる対応を行っています。他社さんの船舶も岸壁に係留させて休ませることが多くなっており、公共岸壁の利用者が増えて、岸壁が空いていないことが増えてきているのも実感としてあります。

横見部会長：

そういうお話というのは学校というか、生徒さんとか学生さんに出前授業をされる時とかにも、この労働時間の現状とそれから今こう変えようとしているみたいな話とかはされたりするんですか。

磯合委員：

出前授業では、労働環境・労働時間の話はします。生徒さん達に将来の話もしますが、生徒さん達が関心毎として聞いてくれるのは、今現在の乗船中の話、休日休暇の話、給与の話となります。先ほど佐藤委員もおっしゃいましたけれども、将来がという話を幾らしても、今どれだけもらえるのか、休暇の体制はどうなっているのかという話を中心となります。

横見部会長：

ご紹介ありがとうございます。

それでは、ほか何かございますでしょうか。

公益側、いかがでしょうか。よろしいですか。

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3月23日（木）16時00分からとなっておりますので、皆様よろしく願いいたします。

（配付資料）

資料1．令和5年1月分 近畿運輸局管内船員職業紹介実績表

資料2．令和5年1月分 月間有効求人・求職状況（近畿管内）

資料3．令和4年12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12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12月まで）