

**近畿地方交通審議会  
近畿船員部会議事録**

**第175回**

**令和5年4月27日**

日 時 令和5年4月27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（欠）、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

運 輸 局 大谷海事振興部長、村上海事振興部次長、  
土本船員労政課長、岡田船員労政課専門官、  
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175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174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。

土本船員労政課長：

それでは「令和5年3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、61人（前月比－5人、7.6%の減、前年同月比：＋7人、13.0%の増）となっています。

月間有効求人数は、242人（前月比＋23人、10.5%の増、前年同月比：＋97人、66.9%の増）となっています。

#### ②求職関係

新規求職者数は、20人（前月比＋2人、11.1%の増、前年同月比：＋8人、66.7%の増）となっています。

月間有効求職者数は、54人（前月比＋10人、22.7%の増、前年同月比＋19人、54.3%の増）となっています。

### ③成立状況

当月の成立数は、8人（前月比：+2人、33.3%の増、前年同月比：+4人、100.0%の増）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3人、機関部職員2人、甲板部部員2人、機関部部員1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2人、40歳代1人、50歳代0人、60歳代3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43人（甲板部23人、機関部20人、無線部0人、事務部0人）、部員18人（甲板部13人、機関部3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11人（甲板部8人、機関部3人、無線部0人、事務部0人）、部員9人（甲板部8人、機関部0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1人、定年退職1人、雇用期間満了2人、本人の申し出9人、自己の健康0人、倒産0人、就労中3人、不明4人となっています。

### ③新規求職者の年齢別

30歳未満5人、30歳代5人、40歳代2人、50歳代3人、60歳以上5人となっています。50歳以上は8人で占める割合は40.0%、30歳未満は3人で占める割合は25.0%です。

## 3. 失業等給付金支給状況

当月末の受給資格者数は18人で、基本手当の支払実人数は7人、給付件数は10件となっています。給付金額は1,190,054円です。前月は6人、7件の1,170,558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2件996,590円、就業促進定着手当が0件0円よって、当月支給額計は、2,186,644円となります。

#### 4. 月間有効求人倍率の推移

3月の近畿船員は4.48倍で、前月比-0.5ポイント、前年同月比、+0.34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242人で、このうち、新規求人者数は61人となっています。

当局の紹介による求人側の成立は1人、他局成立は1名でございました。求人の取り消しは140人で、理由の内訳は有効期限切れ134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4人、その他は0人となっています。

②月間有効求職者は54人で、前月との差は+10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4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9人、自己応募・縁故により採用4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

①2月の全国の月間有効求人数は、3,084人で、前月比102.9%、前年同月比は110.1%となり、283人増加しています。

- ② 2月の全国の月間有効求職数は、819人で、前月比102.8%、前年同月比101.2%となり、10人増加しています。
- ③ 2月の全国の成立数は、77人で、前月比118.5%、前年同月比では102.7%となり、2人増加しています。
- ④ 2月の全国船員の有効求人倍率は季節調整値により3.68倍となっています。2月の全国陸上は季節調整値により1.34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。

三輪委員：

資料2の9ページ目、3月30日に他局で成立された方ですが、この方はまぐろ漁船の甲板員の就職を希望されていて、結果はケミカルタンカーの機関員への紹介が成立したということによろしいですか。

土本船員労政課長：

はい。こちらの方は、これまで船員経験が全くない方でして、心機一転、船員の仕事に興味を持ったということで、資料には甲板員しか書いていないですけれども、実際の求職票には甲板員だけでなく機関員も希望する旨が記載されておりました。船種についても幅広く希望され、結果として、ケミカルタンカーの機関員で採用されたということになります。

三輪委員：

なるほどです。理解しました。

関連して、資料2の6ページ、上から7行目から7件連続して、官公庁船の甲板員の求人で、海技資格欄に「6NE」と書いてありますが、これは、航海と機関の両方の海技資格受有者を希望されているものですか。

土本船員労政課長：

そうですね、Nは航海で、Eが機関の海技資格です。

三輪委員：

私が何に興味を持っているかといいますと、甲板員か機関員のどちらかで働くというのが通常かと思いますが、この求人は、ある場面では甲板員として働き、ある場面では機関員として働いてというような、なにかマルチパーパスな雇用形態で就労するということがここに表現されているのかなと思いました。私が勤務している神戸大学の船員養成課程では、航海士なのか、機関士なのかという区切りがはっきりありますけれども、今回の求人では、状況によっては甲板員で働いたり、機関員で働いたりという、そういうヒューマンリソースがここに表現されているのかなというふうに思ってお聞きした次第です。ですので、使用者側の方、もしくは労働者側の方で、現状、そういった実情というところをご教示いただけたらと思った次第です。

竹内船員労働環境・海技資格課長：

私のほうから説明します。

ご質問のあった「令和5年3月分月間有効求人・求職状況（近畿）」6ページにある7件にわたっている同一の官公庁からの求人の件ですが、例えば、当課に船員法の手続について相談のあった官公庁の担当者の話では、官公庁船の場合、不測の事態等が発生した場合、夜間でも乗組員を召集して、対応しなければならない場合があるそうです。

その際、乗組員が甲板部及び機関部の海技免状の両方を受有している方が臨機応変に甲板部でも機関部でも配乗できることから、迅速に不測の事態に対応できるとのことです。

三輪委員：

なるほどです。

私、内航船員の皆様の働き方事情はよく分かってないところもあり、例えば、機関室でトラブルが発生して、甲板員の方が緊急応援で機関室の作業にちょっと手を貸してあげるみたいな、そういったことができるのかなと思っていて、逆もしかりだと思うのですけれども、人手の足りないところに、本当にその知識・能力のある人がサポートに行けるのかなと思ひまして、それは、機関もしくは航海の免状しか持ってない場合とは全然違って、すごく特別な強みかなと思った次第です。

村上海事振興部次長：

竹内課長は経験も長く、色々なパターンをご存じなので、その可能性もあります。この件についてはまた改めて確認したいと思ひます。

三輪委員：

分かりました。ありがとうございました。

横見部会長：

では次回、また改めてご説明いただくということでよろしくお願ひします。ほか、何かご質問ございますでしょうか。

開委員：

今の件に関してですが、この求人募集されている資格は、6級だけですか。ほかに、もっと上の5級とか、4級の免状でも良いのでしょうか。

竹内船員労働環境・海技資格課長：

これは、求人内容の最低限の条件として6級海技士の資格を有する者ということで、5級や4級の海技士の資格を有する者でも構わないと思ひます。この船舶の総トン数が36トンですので、船長または機関長として配乗できる6級海技士（航海）、6級海技士（機関）以上の資格を有する者を採用できれば良いのかと思ひます。



横見部会長：

ほか、いかがでしょうか。

ちなみに、資料1の2ページ目ですけれども、退職理由別求職者内訳で船舶所有者の都合による離職が1件ありますが、これまであまりなかったと思うのですが、これはどういう理由によるものなのでしょうか。

大谷海事振興部長：

いわゆる人員整理等で、船舶所有者から船員に船を降りてほしいと申し出るケースが考えられます。

横見部会長：

以前、事業規模縮小に伴う減船とか、そういった際の離職も船舶所有者の都合による離職に入っているという説明を受けたと思います。例えば3隻持っている会社が2隻にするとか。それは船舶所有者の都合による退職だというような説明を受けましたが、よろしいですか。

大谷海事振興部長：

そういったケースも含まれます。船舶所有者の都合による離職は割とよくあるケースだと思います。

横見部会長：

なるほど。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、令和5年2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100%となっております。

貨物船は燃料、雑貨、自動車が増加し、鉄鋼、原料、セメントの品目で減少となりましたが、前年同月比では4ヶ月ぶりの増加になっています。

油送船は白油を除き全品目で減少したため、6ヶ月連続で前年同月の水準を割り込む結果となっています。

2月は荒天による輸送障害はなかったようですが、一方で製品価格の上昇に伴う需要の減少が見られたとあります。

2月の貨物船の輸送量は、前年同月比101%、前月比105%となっています。

鉄鋼は、前年同月比で86%。鉄鋼需要の不振から輸送需要が低水準で推移しているようです。

原料は前年同月比96%。セメントや鉄鋼の需要減少に伴う輸送の減少が見られるようです。

紙・パルプは前年同月比100%。木材輸送が好調のようですが、紙の輸送は減少しており、一部では紙の需要の低迷から専航船の運航を停止する航路があったようです。

自動車は前年同月比123%。前年同月水準が低い反動増という見立てですが、供給制約の影響が解消しつつあり、新車の出荷、中古車の輸送が回復しているようです。

2月の油送船輸送量は前年同月比99%、前月比で91%となっています。

黒油は前年同月比94%、石油火力発電所向けの重油の輸送は気温の上昇や電気代の高騰から減少になったようです。

白油は、前年同月比104%、移動制限の緩和によるジェット燃料の需要が好調とのこと。一方、気温の上昇から灯油の需要は減少したようです。

それでは3ページ以降、貨物ごとの状況です。2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 | 86.4% | 、 | 前月比では | 96.6% |
| 原料は、   | 前年同月比で | 96.0% | 、 | 前月比では | 98.1% |

燃料は、前年同月比で 102.6%、前月比では 92.5%  
紙・パルプは、前年同月比で 100.7%、前月比では 106.2%  
雑貨は、前年同月比で 101.9%、前月比では 104.4%  
自動車は、前年同月比で 122.6%、前月比では 122.9%  
セメントは、前年同月比で 98.0%、前月比では 108.0%  
貨物船全体の輸送量は、1,663万0千トンで前年同月比で 101.5%、前月比では 105.1%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 94.4%、前月比では 88.3%  
白油（はくゆ）は、前年同月比で 103.9%、前月比では 92.1%  
ケミカルは、前年同月比で 93.0%、前月比では 85.0%  
一般タンカーの輸送量は、770万3千トンで前年同月比 100.0%、前月比では 90.4%となっています。

続きまして、

高压液化は、前年同月比で 92.0%、前月比では 91.5%  
高温液体は、前年同月比で 78.1%、前月比では 91.5%  
耐腐食は、前年同月比で 95.9%、前月比では 96.8%  
特タン船の輸送量は、100万2千トンで前年同月比 92.3%、前月比では 93.6%となっており、全てのタンカーの合計は、870万5千トンで前年同月比 99.0%、前月比では 90.7%となっています。

次に資料5、長距離フェリーの令和5年2月の輸送実績でございます。

2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、9,756台で、前月比 97.4%、前年同月比で 103.5%  
北九州は、27,222台で、前月比 101.7%、前年同月比で 96.0%  
中九州は、10,173台で、前月比 106.1%、前年同月比 110.8%  
南九州は、10,412台で、前月比 95.5%、前年同月比 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、3,319人で、前月比 83.6%、前年同月比で137.8%  
北九州は、49,782人で、前月比89.0%、前年同月比で173.5%  
中九州は、23,420人で、前月比100.4%、前年同月比223.4%  
南九州は、17,694人で、前月比94.2%、前年同月比で182.0%  
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、1,414台で、前月比 87.2%、前年同月比で182.7%  
北九州は、18,678台で、前月比84.6%、前年同月比で129.9%  
中九州は、3,195台で、前月比 79.3%、前年同月比で159.0%  
南九州は、6,837台で、前月比 93.0%、前年同月比で139.3%  
となっています。

2月分の実績については、旅客、乗用車とも、前月比から大きく落ち込んでおり、原因としては2月の大雪のため外出控えがあったとされています。しかし、対前年同月比では上回っており、航路によってはコロナ前の実績水準になっているところもございます。今後、寒波の影響が無くなった3月以降の実績を注視したいと思います。

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。

開委員：

今さらの質問ですけれども、資料4の貨物の輸送実績の中で自動車の単位は重さでしょうか。2月ですと400万トン以上あり、他の鉄鋼や油等に比べても随分重いと感じました。この実績は新車の輸送でしょうか。

村上海事振興部次長：

すみません、念のため資料の提供元に確認させてください。来月また報告させていただきます。

横見部会長：

ほか、いかがでしょうか。

資料5のトラックの輸送実績の単位は台数と記載されていますが、ROR船に積まれるシャーシも、トラック1台とカウントしているのですか。

村上海事振興部次長：

シャーシもトラック1台とカウントします。航路にもよりますが、フェリー会社においても有人トラックよりシャーシのシェアが多いです。

横見部会長：

ドライバーのいるトラックとドライバーのいないシャーシも、全部等しく1台とカウントしているということですね。ありがとうございます。

ほか、いかがでしょうか。

旅客の需要がコロナ前の水準近くまで戻ってきたのが本当によかったなど思っていますけれども、ゴールデンウィークの予約状況はどうでしょうか。

開委員：

そうですね。弊社の場合も、ゴールデンウィークはすごくたくさん予約をいただいています。そして旅行割ですかね、あちらもまだまだ利用できる地域がありますので、随分利用されているなど感じております。

ずっと我慢していた人たちがやっと旅行できるようになり、一方で海外もそんなに行けないので、国内で回られているのかなと感じています。海外に行こうとしても航空機の便数は以前ほど戻っていないですから。

横見部会長：

そうですね、中国便が戻ってないですね。あと、供給を絞っているので運賃が高止まりしてしまって、なかなか手が出ないという理由もあるみたいですね。航空会社にとっては、今までの価格競争から脱出するという意味では追い風なのですが。

ほか、いかがでしょうか。

佐藤委員：

J R 西日本がゴールデンウィークにあたり破格の新幹線チケットを売り出しており、その辺が瀬戸内の大型カーフェリーには影響してくるのかなという感じがします。「ゴールデンウィークお子様 1000 円！ファミリーきっぷ」では、子供ですと片道 1000 円で、大阪市内から博多まで行けるようです。

横見部会長：

旅客船業界でも何か需要喚起策をとられているのですか。

開委員：

そうですね。J R さんがされることに対して、旅客船業界として対応するということはたぶんないのではと思うのですが。

村上海事振興部次長：

以前、弾丸フェリーとかを始めた頃は一つの宣伝効果といいますか、「フェリーというのもありますよ」という宣伝効果はありました。もう随分年数が経って、多くの方に認知されていると思います。

開委員：

そうですね。弾丸フェリーですと行って帰って1万円とかですよ。

村上海事振興部次長：

弾丸フェリーも最初は一番下の等級しか適用しないと言っていましたけれども、やはり利用客のニーズで、上等級でも差額を支払えば利用できるようになったり、フェリー会社も柔軟に対応されているようです。

横見部会長：

はい、ありがとうございます。

ほか、いかがでしょうか。

それでは、事務局より報告事項がございます。

・第12次船員災害防止基本計画（概要）及び令和5年度船員災害防止実施計画について

〔 竹内船員労働環境・海技資格課長（報告） 〕

横見部会長：

続いて資料7についてお願いします。

竹内船員労働環境・海技資格課長：

資料7「令和5年度船員安全・労働環境取組大賞」の募集につきまして、説明させていただきます。

船員安全・労働環境取組大賞とは、第11次船員災害防止基本計画における取組の一環として始まった表彰制度で、船舶所有者、船員及びその関係者を対象に船員の労働災害防止、安全運航、健康管理及び労働支援に係る優れた取組を「船員安全・労働環境取組大賞」として表彰し、その取組の普及啓発、活用促進を図ることにより、船員災害及び海難の防止とともに、船員の労働環境の向上に貢献することを目的としております。

応募期限が令和5年5月31日となっております。近畿運輸局では関係団体である大阪船主会、全日本海員組合大阪支部、大阪海運組合、全国内航タンカー海運組合関西支部、全国内航タンカー海運組合薬槽船支部、近畿旅客船協会、日本沿岸曳船海運組合、船員災害防止協会近畿支部にお知らせしているところですが、船員部会の委員の皆様にもお知らせさせていただきます。

お配りしたカラー刷りの「船員安全・労働環境取組大賞」（船員トリプルエス大賞）の資料を見ていただければ分かりやすいと思いますが、いわゆる先進的な取組をいただいている方から応募していただき、国土交通本省での審査を経て、認定されましたら海事局長から表彰がなされます。

認定された場合に、例えば求人票に掲載したり、SSS大賞認定のロゴマークを使用できたり、船員災害防止大会等でのプレゼンや、ベストプラクティス事例集への掲載等、様々なPRができます。このベストプラクティス事例集というのは、国土交通本省のホームページで公開されております。また、自社ホームページ等で公表することもできますし、国土交通本省から認定されればプレスリリースもなされます。詳しくは、国土交通本省のホームページに掲載されていますので、見ていただければと思います。詳しい案内や2014年から2022年までの取組で、大賞または特別賞を受賞した事業者が掲載されております。

また、ここにおられる委員の皆様におかれましても、何か良い取組を行っている事業者等がいれば、本表彰制度について、ご案内いただきますよう、よろしく申し上げます。

横見部会長：

ありがとうございます。

何かこの件について、ご質問ございますでしょうか。大丈夫ですかね。ぜひ委員の皆様方でもご周知、ご応募いただければと思いますので、よろしくお願いいたします。

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、ご意見や情報などございましたらご発言をお願いいたします。



それでは、まず労働者委員のほうから何かございますでしょうか。

浦委員：

3月29日、公共交通・物流政策審議官から地方運輸局長宛に、電力・ガス・食料品等価格高騰重点支援地方交付金の活用による交通・物流事業者支援の働きかけのお願いについてという文書が出ており、その中で1兆2000億円の交付金の増額が閣議決定されて、そのうち7000億円がいわゆる事業者に充てられるという理解なのではけれども、昨年9月に創設されたときと同様に、中小企業等に対するエネルギー価格高騰対策支援、また、地域公共交通や地域観光に対する支援が挙げられております。文書の結びに、「交通・物流事業者への支援をいま一度働きかけるようお願いします」というふうに締められているのではけれども、文書が発せられて約1ヶ月経つわけですが、今の状況はどうなっているのかなと思ひまして、お聞きしたいと思ひます。

村上海事振興部次長：

交付金が出る度なのですが、近畿運輸局は飛行機を除く全交通網を管轄していますので、当局交通政策部から各地方自治体、各府県になるのではけれども、地方自治体に対して、運輸事業者へ適切に補助・支援をお願いしますという文書を発出してしております。制度の最初のほうは、幹部が直接各府県の担当者に面談に行くということもやっていたのですが、今回はそこまでの動きではなく、文書での取組ということを知っております。

浦委員：

分かりました。自治体にということですね。

佐藤委員：

その中で、自治体からアンサーがあったところってあるのでしょうか。

村上海事振興部次長：

アンサーについては、直接聞いていないのですけれども、特に反応があったというのは今のところ聞いていません。

結果として、我々も事後、交通事業者に支援したものを報告してもらえませんか、フィードバックしてもらおうようお願いはしています。そういう意味では、これまでの支援状況は交通政策部で把握していると思います。

佐藤委員：

各自治体によって公共交通事業に対する考え方は全然違うと思います。いつも言いますが、和歌山県とか厳しいフェリー会社がございますので、ちょっとその辺は重点的に運輸局さんからもプッシュしていただけると非常にありがたいと思います。なかなか文書だけでは、ああ、そうですかで終わってしまうので、力を入れていただければ有難いです。

村上海事振興部次長：

そうですね。管内の各支局には支局長がおりまして、自治体の幹部の方とお話ができる機会がありますので、当局からも文書が出ていると思いますがという挨拶から始まって、支援を積極的にお願いするよう運輸局長から周知されていますので、改めて我々も認識したいと思います。

横見部会長：

ありがとうございました。ほかにございますでしょうか。  
それでは、使用者委員の方からいかがでしょうか。

そのほか、公益委員の方からいかがでしょうか。

よろしいでしょうか。

それでは本日の部会は終了いたします。

次回は5月25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 3 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 3 月分 月間有効求人・求職状況（近畿管内）

資料 3. 令和 5 年 2 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 5 年 2 月分まで）

資料 5. 長距離フェリー輸送実績の推移（令和 5 年 2 月まで）

資料 6. 第 1 2 次船員災害防止基本計画（概要）及び令和 5 年度船員災害防止実施計画

資料 7. 令和 5 年度 船員安全・労働環境取組大賞