

**近畿地方交通審議会
近畿船員部会議事録**

第176回

令和5年5月25日

日 時 令和5年5月25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、三輪委員、安達委員

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(欠)、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176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175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。

土本船員労政課長：

それでは「令和5年4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、122人（前月比+61人、100.0%の増、前年同月比：-14人、10.3%の減）となっています。

月間有効求人数は、221人（前月比-21人、8.7%の減、前年同月比：-1人、0.5%の減）となっています。

②求職関係

新規求職者数は、24人（前月比+4人、20.0%の増、前年同月比：+12人、100.0%の増）となっています。

月間有効求職者数は、59人（前月比+5人、9.3%の増、前年同月比+24人、68.6%の増）となっています。

③成立状況

当月の成立数は、6人（前月比：－2人、25.0%の減、前年同月比：＋1人、20.0%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2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0人、30歳代2人、40歳代1人、50歳代3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83人（甲板部56人、機関部27人、無線部0人、事務部0人）、部員39人（甲板部28人、機関部9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14人（甲板部7人、機関部7人、無線部0人、事務部0人）、部員10人（甲板部4人、機関部3人、無線部0人、事務部3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2人、定年退職0人、雇用期間満了1人、本人の申し出10人、自己の健康0人、倒産0人、就労中4人、不明7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7人、40歳代3人、50歳代5人、60歳以上3人となっています。50歳以上は8人で占める割合は33.3%、30歳未満は6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15人で、基本手当の支払実人数は5人、給付件数は7件となっています。給付金額は923,392円です。前月は7人、10件の1,190,054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1,762,253円、就業促進定着手当が0件0円よって、当月支給額計は、2,685,645円となります。

4. 月間有効求人倍率の推移

4月の近畿船員は3.75倍で、前月比-0.73ポイント、前年同月比、-2.59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221人で、このうち、新規求人者数は122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51人で、理由の内訳は有効期限切れ49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2人、その他は0人となっています。

②月間有効求職者は59人で、前月との差は+5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3人でした。求職の取り消しは22人で、理由の内訳は期限切れ17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

①3月の全国の月間有効求人数は、3,410人で、前月比110.

6%、前年同月比は121.4%となり、602人増加しています。

- ② 3月の全国の月間有効求職数は、900人で、前月比109.9%、前年同月比105.8%となり、49人増加しています。
- ③ 3月の全国の成立数は、78人で、前月比101.3%、前年同月比では83.9%となり、15人減少しています。
- ④ 3月の全国船員の有効求人倍率は季節調整値により3.85倍となっています。3月の全国陸上は季節調整値により1.32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。

井上委員：

資料2の9ページの新規求職者の中で、遠洋区域を航行する船舶を希望する方が3名いらっしゃいます。船種については、官公庁船であれば日本人が乗船している船があるかと思いますが、コンテナ船の機関部員を希望されている方について、基本的に外国航路で遠洋に就航する船では、部員は外国人が乗っている船が多いイメージです。この求職者に対し運輸局さんでヒアリングをされていると思いますが、そういう実態とかを説明されているのでしょうか。

沿海とか平水であれば、免状を持っておらず、未経験であったとしても、若い人が欲しいというので採用する会社もあると思うのですけれども、一方、遠洋になってくると、ちょっと勝手が違うかと思いますが。未経験の方で乗船実態の分からない方から、こういった求職を希望されたときに、なかなか乗船できる船が少ないですよと運輸局からアドバイスされているのかなと少し気になりましたので質問させていただきます。

土本船員労政課長：

今、お話をいただいたコンテナ船の機関員をご希望の方につきましては、インターネットを経由して求職申込みをされた方です。実際に窓口でお話をお聞きしたわけではありませんので、以前に甲板員をされていたことはあると書かれていましたけれども、それ以上の情報はちょっと持っていないという状況です。

インターネット経由での求職の場合、航行区域や船種について、本人が希望の勤務条件を選んで申し込むこととなります。こちらの方に限らず、いろんな方が申し込まれると思うのですけれども、実際その方が遠洋についてどういうところまで知識をお持ちかどうかは、ちょっとこちらでは把握ができません。

また、遠洋の官公庁船の司厨員をご希望の方がいらっしゃいますが、こちらから海のハローワークネット（インターネット）経由で申し込まれた方になります。こちらの方は、以前に窓口に来られたことがあり、当時、料理学校に通っておられ、司厨員という職業にも興味をお持ちだとお話されていたようです。遠洋航海の乗船実態につきましても窓口で少しはお話をしたかと思いますが、今回のご本人からの求職申込みについては、遠洋のところにチェックをされていたということになります。

竹内船員労働環境・海技資格課長：

以前は、窓口で求職申込みをすることがほとんどで、利用者の利便向上を図るということで、3月から海のハローワークネットの運用が開始されたと思いますが、インターネット経由の求職申込みでも求職者の連絡先は、記載されていますか。

土本船員労政課長：

連絡先は載っています。

竹内船員労働環境・海技資格課長：

連絡先が記載されているのであれば、ご意見をいただいたような求人がほとんどない求職票を提出してしまっている求職者の方に対して、航行区域を

近海区域や沿海区域に変更する等の求職内容の変更について、連絡する方がよいと思います。

横見部会長：

そうですね。夢とか憧れを持って船の世界に飛び込んで来てくれるというのは本当に嬉しいことだと思うのですが、働き始めてから現実とのミスマッチが起きないように、窓口などを通じて船員労働の現実について説明していただけたらいいのかなと思いました。

浦委員：

同じ資料にあります賃金の欄は、求職者が希望する手取りの賃金額という意味でしょうか。

土本船員労政課長：

はい。

浦委員：

わざわざ遠洋の船に乗って20万円で良いということですね。

横見部会長：

海のハローワークネットでは、賃金の希望額を自分で直接入力するのでしょうか。それともドロップダウンリストから選択するのでしょうか。

竹内船員労働環境・海技資格課長：

窓口での求職申込みの場合は、求職票に賃金の希望額の欄があり、求職者に記入いただきます。インターネット経由の申込みの場合も同様かと思いません。

土本船員労政課長：

求人申込み及び求職申込みともに、賃金額については直接入力することができたかと思えます。

村上海事振興部次長：

いずれにせよ、航行区域や賃金額等の求職条件について、若い方や未経験の方が現実離れした求職条件を選択してしまっている場合にはある程度助言すべきかと思えます。ごもっともなご意見かと思えます。

横見部会長：

ほか、いかがでしょうか。

安達委員：

海のハローワークネットでの求職条件の選択の手順ですが、例えば、この航行区域と船種と職種というのをどういう順番で求職者は選択していくのでしょうか。例えば、その航行区域を選ぶと、次の条件は選択可能なものが絞られるという形でしょうか、それとも、全部自由に選ぶことができるのでしょうか。

土本船員労政課長：

今のシステムは、全部自由に選択できる仕組みになっています。

安達委員：

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。

前回の船員部会で、三輪委員からある官公庁船の求人について、同一人物が必要に応じて甲板部と機関部の作業に従事することができるのかというご質問があったと思うのですがけれども、その後、事務局のほうで何か確認されましたでしょうか。

土本船員労政課長：

前回の船員部会で三輪委員よりご発言いただきました官公庁船の求人につきまして、次回の船員部会でお答えすることになっていましたので報告させていただきます。

当該求人は、ある官公庁からの求人で、甲板部及び機関部の両方の海技免状を受有する船員を、甲板員または機関員として採用したいというものでした。改めて当該求人者に確認しましたところ、両方の海技免状の受有を条件としているのは、作業内容や配乗計画の都合により、甲板部または機関部の船員として乗り組む可能性があるからということでした。

なお、甲板部と機関部のいずれの作業も行うのではなく、どちらか一方だけの職務に従事するということでした。

前回の三輪委員のご発言にもありましたが、甲板部の作業と機関部の作業を共に行ういわゆる部門間兼務につきましては、船内労働の負担が増加する可能性があり、原則的には認められておりませんので、求人者には改めてその旨をお伝えいたしました。当該求人の有効期間は既に満了しましたが、採用人数を満たすことができず、4月14日に改めて提出されております。現在でも両方の海技免状の受有を条件としておられますが、応募者数が少ないということで、今後、求人条件の見直しについて検討されているようです。

三輪委員：

分かりました。ありがとうございます。理解しました。

磯合委員：

海上技術学校等を卒業した新卒の船員は、4級の航海・機関の両方の免状を取得してから入社して船員として乗船します。本人はデッキを希望して乗船していても、1年から2年ぐらい経つてくると、本人自身も自覚して、どうもエンジンの方が向いているのかなという適性が出てくることがありました。本人も細かい整備作業などが好きで、航海士でありながらエンジンルームの作業が気になっている様子でした。そこで、船長や他の乗組員とも話を

した上に、本人の希望もあったことから機関士に変更したケースもありました。両方の免状を持っていますと、そういったことができます。本人自身が気づいて希望することが前提となりますが、会社が本人の適性に気づくこと、できればと思いながら労務管理をしています。

三輪委員：

両方とも免状を持っていて、本人が途中で希望して変えられるというのであれば、すごく本人にとっても幸せですし、その船の中でも非常に適所適材みたいな形でうまくヒューマンリソースを使えるというのは、すごく好ましく、望ましい姿かなと思います。ありがとうございます。

土屋委員：

個人の船主さんですと、船長は船主さん本人がされるのですが、自分がオーナーですので、例えば、造船所で修繕費の交渉をしたりすることもあり、エンジンのこともとても詳しい方が多いです。機関の免状も持っている船主さんも多く、船長をしながら、ちょっとエンジンの様子を見たりする方も多いです。

磯合委員：

小型船で船主船長の場合、そのような方が多いと認識しております。

土屋委員：

デッキ・エンジンの両方を理解していないと、オーナー業として大変だと思います。個人船主で、例えば3～4人の乗組員で運航する船ですと、機関長が休暇の時に臨時で船長を雇い、船主が機関長として乗船するとか、そういったケースもあります。

三輪委員：

ありがとうございます。

横見部会長：

和歌山県の19トンの旅客船の船長の求人がこれまで1名募集されていましたが、今回の資料では3名募集されているようです。これは使用船舶が増えたのでしょうか。

岡田船員労政課専門官：

使用船舶が増えたということではありません。当該求人者は以前から観光船を2隻所有しており、現在も複数の船長が在籍していますが、新たな若手船長の育成を計画しているものの、一人前の船長に育てるには早くても半年以上かかることや小型船舶操縦免許を持っていても船長としての技術を習得できないケースもあり、人材育成を進める観点からこれまでより募集人数を増やしたと聞いております。

定岡委員：

観光船の船長ですと旅客の安全を預かる責任ある役職だと思いますが、賃金が19万円というのは、よくあることでしょうか。

岡田船員労政課専門官：

求人票に記載のありました手取り賃金を資料に記載しています。求人票には20歳以上との年齢条件がありましたので、若い未経験者を想定した手取り額かと思われます。採用後、当面の間は甲板員として経験を積むこととなりますが、当該求人者については就業規則の届出もあり、賃金規程も定められていると聞いております。

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、令和5年3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、自動車が増加した一方で、鉄鋼、原料、燃料、雑貨の4品目で減少し、セメントは横ばいとなった結果、前年同月比で減少となりました。

油送船は高圧液化を除き全品目で減少したため、7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。

例年見られる年度末の輸送の盛り上がりは今年度は見られなかったとあります。

3月の貨物船の輸送量は、前年同月比99%、前月比110%となっております。

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94%。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。

燃料は前年同月比96%。コークスの輸送は順調のようですが、石炭の輸送が大きく減少したため全体として減少となったようです。

紙・パルプは前年同月比101%。木材輸送が好調のようですが、紙の輸送は減少しています。

自動車は前年同月比115%。前年同月水準が低いための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。

3月の油送船輸送量は前年同月比93%、前月比で106%となっております。

黒油は前年同月比86%、前年同月は3月16日に発生した福島県沖地震の影響で、東京・東北電力管内の複数の石炭火力発電所が停止したため、バックアップ電源である石油火力発電所への輸送が増加していたため、今年の

3月はその反動減となりました。さらに、記録的な気温の上昇から需要は減少し、製油所間転送も減少傾向が続いているようです。

白油は、前年同月比96%、移動制限の緩和や訪日観光客の増加等によりジェット燃料の需要が順調とのこと。一方、記録的な気温の上昇に伴い灯油の需要は伸び悩みが見られたようです。

2023年度の実績についての記載がありますので、少しだけ触れておきますと、貨物船は前年同期比で上半期は95%、下半期は100%となった。年間を通して見ると雑貨と自動車の2つが前年の輸送量を上回ったのに対し、鉄鋼、原料、燃料、紙・パルプ、セメントは下回った結果、貨物船合計で前年対比97%となったとあります。

油送船においては、2022年2月のロシアによるウクライナ侵攻や欧米先進国の金利引き上げの動きによる景気後退懸念等による原油価格の上昇のほか、製油所トラブルや中国のゼロコロナ政策等により輸送需要は大きく影響を受けたようです。

上半期・下半期別で見ると黒油の上半期のみ前年対比増加となった以外は、全ての品目・期別において前年水準を下回り、油送船合計では前年対比97%となったとあります。

それでは5ページ以降、貨物ごとの状況です。3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	86.2%	、	前月比では	112.4%
原料は、	前年同月比で	93.9%	、	前月比では	109.5%
燃料は、	前年同月比で	96.1%	、	前月比では	96.7%
紙・パルプは、	前年同月比で	101.4%	、	前月比では	105.1%
雑貨は、	前年同月比で	99.3%	、	前月比では	112.1%
自動車は、	前年同月比で	114.9%	、	前月比では	114.1%
セメントは、	前年同月比で	100.4%	、	前月比では	107.7%
貨物船全体の輸送量は、	1,833万2千トンで				
前年同月比で	99.1%	、	前月比では	110.2%	となっています。

前回の船員部会で開委員からご質問がありました「自動車の輸送実績の単位について、トンか台か」についてですが、結論から申しますとトンでございます。

この輸送実績の調査ですが、国土交通省から依頼している内航船舶輸送実績調査が実績の基礎となっており、全ての品目において単位は貨物の重量トンを用いるとされています。

輸送した貨物の重量に輸送した距離をかけた「トンキロ」は輸送活動の大きさを表すものですので、輸送品目の全てにおいて単位は重量トンであります。

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 85.5%、前月比では 96.3%

白油（はくゆ）は、前年同月比で 96.5%、前月比では 109.4%

ケミカルは、前年同月比で 93.1%、前月比では 106.7%

一般タンカーの輸送量は、811万8千トンで

前年同月比で 93.0%、前月比では 105.4%となっています。

続きまして、

高压液化は、前年同月比で 104.2%、前月比では 108.3%

高温液体は、前年同月比で 71.3%、前月比では 116.0%

耐腐食は、前年同月比で 92.3%、前月比では 108.1%

特タン船の輸送量は、109万0千トンで

前年同月比で 95.8%、前月比では 108.8%となっており、

全てのタンカーの合計は、920万8千トンで

前年同月比で 93.3%、前月比では 105.8%となっています。

次に資料5、長距離フェリーの令和5年3月の輸送実績でございます。

3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、10,773台で、前月比 110.4%、前年同月比で100.0%

北九州は、32,324 台で、前月比 118.7%、前年同月比で 96.3%
中九州は、11,299 台で、前月比 111.1%、前年同月比で 110.4%
南九州は、12,518 台で、前月比 120.2%、前年同月比で 101.3%
となっています。

次のページ、旅客でございます。

北海道は、7,718 人で、前月比 232.5%、前年同月比で 126.5%
北九州は、93,709 人で、前月比 188.2%、前年同月比で 149.0%
中九州は、41,724 人で、前月比 178.2%、前年同月比で 181.8%
南九州は、33,742 人で、前月比 190.7%、前年同月比で 170.1%
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、3,271 台で、前月比 231.3%、前年同月比で 131.9%
北九州は、27,138 台で、前月比 145.3%、前年同月比で 116.4%
中九州は、6,133 台で、前月比 192.0%、前年同月比で 146.3%
南九州は、10,177 台で、前月比 148.9%、前年同月比で 127.9%
となっています。

3 月分の実績については、旅客、乗用車とも、前年同月比で大きく上まわっており、コロナ禍前と比較しても、ほぼ同水準まで回復しています。

令和 4 年度全体では、コロナ禍前と比較すると、回復傾向ではあるものの完全回復とはまだとはなりませんでした。

令和 5 年度はトラック、旅客、乗用車ともコロナ禍前を上まわる実績を期待しております。

説明は以上になります。

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。

よろしいでしょうか。

続きまして、事務局より報告事項がございますので、お願いします。

- ・ 船員労働災害防止優良事業者の令和5年度募集について

〔 竹内船員労働環境・海技資格課長（説明） 〕

横見部会長：

ありがとうございました。ただいまの件についてご質問はございますでしょうか。よろしいでしょうか。

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：

新型コロナウイルス感染症について、5月8日から感染症法上の取扱いが2類からインフルエンザと同じ5類に引き下げられました。これまで新型コロナに関連して国土交通省が船員関係法令上の手続きについて、様々な特例措置を講じていたと思いますが、5類に引き下げられて以降それらはどうなったのでしょうか。例えば、船員の在籍出向ができる条件について緩和する等、様々な特例措置があったかと思います。それらの取扱いが現在どのようになっているのか、ご説明いただけないでしょうか。

例えば、先ほどの船員労働災害防止優良事業者の認定におきましても、「5月7日以前に感染したものを除く」とされており、感染症法の取扱いの変更に合わせて、その扱いが変化していると思います。

竹内船員労働環境・海技資格課長：

例えば、船舶職員及び小型船舶操縦者法関係では、海技免状や小型船舶操縦免許証の有効期間は5年ごとの更新制になっておりますが、新型コロナに感染してしまって期間内に更新手続きができなかった場合や更新講習を受講することができなかった場合において、更新期間を超えて行われるものについ

ては、有効期間満了日に申請があったものとして取り扱うなど柔軟な対応をしてきました。

その後、新型コロナウイルス感染症に対して行動制限が緩和されるとともに感染症法上の位置づけが、5月8日に2類から5類に変更されることになったことから、船員関係の特例措置は、令和4年度内もしくは令和5年4月30日をもって終了しています。

磯合委員：

在籍出向の特例についても同様に3月末までだったかと思います。タンカー業界では、海事局から全国内航タンカー海運組合を通じて各社に周知されております。

浦委員：

一覧のようなもので結構ですけれども、各種特例措置が終了したことがわかる資料がありましたら、次回よろしくお願いします。

村上海事振興部次長：

はい、分かりました。

横見部会長：

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か。

横見部会長：

そのほか、公益委員の方からいかがでしょうか。

横見部会長：

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6月22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 5 年 4 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 4 月分 月間有効求人・求職状況（近畿管内）

資料 3. 令和 5 年 3 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 3 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 3 月まで）

資料 6. 船員労働災害防止優良事業者の令和 5 年度募集について