

**近畿地方交通審議会  
近畿船員部会議事録**

**第177回**

**令和5年6月22日**

日 時 令和5年6月22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 横見部会長、定岡部会長代理、三輪委員、安達委員

労働者委員 浦委員、佐藤委員、井上委員（欠）

使用者委員 磯合委員（欠）、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177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176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5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、90人（前月比－32人、26.2%の減、前年同月比：＋46人、104.5%の増）となっています。

月間有効求人数は、255人（前月比＋34人、15.4%の増、前年同月比：＋33人、14.9%の増）となっています。

#### ②求職関係

新規求職者数は、19人（前月比－5人、20.8%の減、前年同月比：＋5人、35.7%の増）となっています。

月間有効求職者数は、50人（前月比－9人、15.3%の減、前年同月比＋10人、25%の増）となっています。

### ③成立状況

当月の成立数は、4人（前月比：－2人、33.3%の減、前年同月比：－2人、33.3%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1人、甲板部部員1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1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75人（甲板部41人、機関部34人、無線部0人、事務部0人）、部員15人（甲板部13人、機関部0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7人、機関部4人、無線部0人、事務部0人）、部員8人（甲板部3人、機関部0人、無線部0人、事務部5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8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3人、30歳代2人、40歳代3人、50歳代7人、60歳以上4人となっています。50歳以上は11人で占める割合は57.9%、30歳未満は3人で占める割合は15.8%です。

## 3. 失業等給付金支給状況

当月末の受給資格者数は14人で、基本手当の給付実人数は3人、給付件数は4件となっています。給付金額は250,375円です。前月は5人、7件の923,392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1件593,621円、就業促進定着手当が0件0円よって、当月支給額計は、843,996円となります。

#### 4. 月間有効求人倍率の推移

5月の近畿船員は5.1倍で、前月比+1.35ポイント、前年同月比、-0.45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255人で、このうち、新規求人者数は90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0名でございました。求人の取り消しは55人で、理由の内訳は有効期限切れ44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9人、その他は0人となっています。

②月間有効求職者は50人で、前月との差は-9人でした。

当局の紹介による求職側の成立は1人、他局成立は3人でした。求職の取り消しは20人で、理由の内訳は期限切れ16人、自己応募・縁故により採用2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

①4月の全国の月間有効求人数は、3,165人で、前月比92.8%、前年同月比は111.6%となり、328人増加しています。

- ② 4月の全国の月間有効求職数は、959人で、前月比106.6%、前年同月比107.5%となり、67人増加しています。
- ③ 4月の全国の成立数は、74人で、前月比94.9%、前年同月比では96.1%となり、3人減少しています。
- ④ 4月の全国船員の有効求人倍率は季節調整値により3.42倍となっています。4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。

佐藤委員：

資料2の8ページに旅客船の求人情報があり、「海上実歴不要。HW連携」と記載されています。これは、ハローワークとの連携ということでしょうか。この記載は初めて見ましたが、どのようなものでしょうか。

岡田船員労政課専門官：

こちらは、運輸局で受理しました求人情報を陸上のハローワークにおいても掲示をお願いしまして、ハローワークの来庁者の方でその求人に興味を持たれた方がいれば運輸局に取り次いでいただき、就職のご紹介をするというものです。船員未経験者の求人に限られた取扱いですが、求人者が希望した場合にそういった措置を取るようになっております。

佐藤委員：

分かりました。ありがとうございました。

横見部会長：

ほか、いかがでしょうか。

土屋委員：

5月8日から新型コロナが感染症法上の第5類になって、少し人が動き出したりするのかなと想像していましたが、資料の数字を見ると、前年同月より求人も求職も件数が少し多いようですので、実際に窓口に来られる方が増加しているのでしょうか。

岡田船員労政課専門官：

窓口での印象としましては、やはり3月・4月が退職・就職の時期ということもありまして、求人・求職ともに多かった気がします。5月に入りまして第5類に移行しましたが、目に見えて来庁者の方が増えたようには感じません。また、海のハローワークネット経由で手続きができるようになりましたので、窓口に来られる方は少し少なくなったように思います。

土屋委員：

大きく増加しているということはないのですね。分かりました。ありがとうございます。

開委員：

海のハローワークネットを經由して採用が決まった場合等、この資料に記載されているのでしょうか。

岡田船員労政課専門官：

海のハローワークネット経由であったかどうか、この資料には現時点では記載できておりません。

開委員：

海のハローワークネットの利用者は増えてきているのでしょうか。

土本船員労政課長：

5月の新規求職者19人のうち8人が海のハローワークネットで手続きをされましたが、資料では識別していないところです。

横見部会長：

以前の船員部会で、海のハローワークネットの利用状況について、時機を見てご紹介いただければというお話があったと思います。今後、統計がまとまりましたらご紹介いただければと思いますので、よろしくをお願いします。

ほか、いかがでしょうか。

横見部会長：

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4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。

貨物船は燃料、自動車が増加した一方で、鉄鋼、原料、紙・パルプ、雑貨、セメントの5品目で減少した結果、前年同月比で2ヶ月連続減少となりました。

油送船は白油、ケミカル、高压液化が増加した一方で、黒油、高温液体で減少したため、8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。

(貨物船の概要)

4月の貨物船の輸送量は、前年同月比98%、前月比87%となっております。

鉄鋼は、前年同月比で82%。引き続き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88%。セメントや鉄鋼向けの原料の輸送が減少しているようです。



燃料は前年同月比116%。石炭は前年同月の福島沖地震の影響による反動増であり、コークスについては、引き続き順調のようです。

紙・パルプは82%。紙製品、木材とも輸送は低調になったとあります。

自動車は前年同月比124%。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、中古車の輸送が堅調に推移しているようです。

セメントは前年同月比91%。人手不足等からセメント需要は低水準で推移しているようです。

#### (油送船の概要)

4月の油送船輸送量は前年同月比99%、前月比で92%となっています。

黒油は前年同月比85%、前年の福島県沖地震により、東京・東北電力管内の石炭火力発電所が停止した影響による需要増からの、その反動による減少となった。

白油は、前年同月比105%、前年同月はガソリン価格が高騰したため需要が減少したが、今月は製油所のトラブル等の影響による輸送が発生し増加に転じたようです。

それでは5ページ以降、貨物ごとの状況です。4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	82.4%	、前月比では	84.2%
原料は、	前年同月比で	88.5%	、前月比では	86.1%
燃料は、	前年同月比で	116.2%	、前月比では	92.2%
紙・パルプは、	前年同月比で	81.9%	、前月比では	81.9%
雑貨は、	前年同月比で	93.8%	、前月比では	96.1%
自動車は、	前年同月比で	124.3%	、前月比では	87.2%
セメントは、	前年同月比で	91.2%	、前月比では	82.2%

貨物船全体の輸送量は、1,599万1千トンで  
前年同月比で 97.8%、前月比では 87.2%となっています。

黒油（こくゆ）は、前年同月比で 85.0%、前月比では 90.6%  
白油（はくゆ）は、前年同月比で 104.9%、前月比では 91.0%  
ケミカルは、前年同月比で 101.8%、前月比では 102.8%  
一般タンカーの輸送量は、746万0千トンで  
前年同月比で 98.5%、前月比では 91.9%となっています。

続きまして、

高压液化は、前年同月比で 108.4%、前月比では 92.2%  
高温液体は、前年同月比で 78.6%、前月比では 93.1%  
耐腐食は、前年同月比で 99.8%、前月比では 93.9%  
特タン船の輸送量は、101万3千トンで  
前年同月比で 101.8%、前月比では 92.9%となっており、  
全てのタンカーの合計は、847万3千トンで  
前年同月比で 98.9%、前月比では 92.0%となっています。

次に資料5、長距離フェリーの令和5年4月の輸送実績でございます。

4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、10,401台で、前月比96.5%、前年同月比で101.5%  
北九州は、32,257台で、前月比99.8%、前年同月比で106.2%  
中九州は、10,169台で、前月比90.0%、前年同月比で 98.7%  
南九州は、11,929台で、前月比95.3%、前年同月比で100.0%  
となっています。

次のページ、旅客でございます。

北海道は、9,974人で、前月比129.2%、前年同月比で123.5%  
北九州は、70,796人で、前月比75.5%、前年同月比で123.9%  
中九州は、31,551人で、前月比75.6%、前年同月比で160.6%  
南九州は、23,746人で、前月比70.4%、前年同月比で126.4%  
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、4,063台で、前月比124.2%、前年同月比で127.1%  
北九州は、23,935台で、前月比88.2%、前年同月比で105.4%  
中九州は、5,110台で、前月比83.3%、前年同月比で127.4%  
南九州は、8,225台で、前月比80.8%、前年同月比で129.9%  
となっています。

4月分の実績について、阪神～九州航路では、旅客、乗用車とも、コロナ禍の前年同月比で上まわっていますが、前月比では大きく減少しています。

船社さんに確認しますと、「3月は春休み需要でファミリー客や若年層が増加する時期であり、3月は4月より実績が多く、コロナ前も同様の傾向であったようです。3、4月共に旅行支援は実施致しましたが、旅行支援の要因等ではなく、自然な流れであると考えております。」とのことでした。

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。

安達委員：

長距離フェリーの輸送実績について、4月よりも3月の方が需要が多いとのことですが、阪神～北海道間の傾向は阪神～九州間の航路とは違う特徴があるのでしょうか。

といいますのも、資料5の令和元年3月から4月にかけて、阪神～九州間では輸送実績が落ち込んでいますが、阪神～北海道間では乗用車の輸送実績が大幅に増加しています。これは、何か理由があるのでしょうか。

村上海事振興部次長：

阪神～北海道間の航路について、3月より4月の方が輸送実績が多い理由は季節的なものが考えられます。暖かくなるにつれて北海道を訪れようとする方の需要が高まるのだと思います。また、海上の風浪についても少しずつ弱まっていきますので、快適に乗船できる日が増えてくることになります。こういった点は、阪神～北海道間の航路におけるこの時期の特徴かと思えます。

安達委員：

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。

三輪委員：

貨物船の輸送概要において、人手不足という理由でセメント需要が低水準で推移しているとのことでしたが、資料2の有効求人一覧を見ますとセメント船の求人がほとんどありません。近畿以外の地域でセメント船の人手不足が生じているのでしょうか。

土屋委員：

これは、もしかすると建設現場の人手が不足しているということかもしれませんね。

東日本大震災以降、大型の公共工事の建設需要が多く、建設現場に全国から多くの人手が集まっていました。ところが、復興需要が終わり民間需要に移行してきたときに、建築現場の人手が足りないということで、なかなか建設工事が進まないという時期がありました。やはり、建設現場での人手が足りていないのではないかと思います。

土屋委員：

弊社もそうなのですが、セメント船は大手荷主の専用船として使用されることが多く、雇用は比較的固いところが多いと思います。ですので、セメント船にも人手不足はもちろんあるのですが、ほかの船種と比較するとまだ船員を確保しやすいのではないかと思います。

三輪委員：

ありがとうございます。分かりました。

横見部会長：

ほかはどうでしょうか。

佐藤委員：

内航タンカーの荷動きがあまりよくないということですが、これは働き方改革の影響はないのでしょうか。今まででしたら荷役が終わればすぐに次の港へ向けて航行するのが通常だったと思いますが、最近は、荷役終了後に労働時間の関係で沖で錨泊してまず休息をとり、翌朝から航行するケースが増え、毎月の航海数を緩和させているという話を現場からよく聞きます。これが影響しているのではないのでしょうか。

村上海事振興部次長：

資料4の出展元によれば、最近の需要減少は働き方改革も若干は影響しているとのコメントがありました。タンカーの輸送実績は8ヶ月連続で対前年同月比を下回っている状況ですが、おっしゃるとおり毎月の航海数が減少しているという点についてはご指摘のとおりかと思われます。

土屋委員：

近年、世界では中国製品が増加し、日本の石油化学工場で精製されたものが、例えば樹脂の原料として中国の工場へ輸出されるケース等が増えています。中国の生産が上向くと日本の石油化学工場の稼働も良くなるという傾向が強く、昨年夏から秋口にかけてしばらく良かったのですが、最近の景況

では今期の見通しが悪く、概ねそのとおりの荷動きになっているとケミカルタンカー各社が感じていると思います。そこへきて働き方改革があるので航海数が減少しても輸送の停滞はなかったということになると思います。

船員不足で船の運航を不定期に停止しているケースも聞きますし、それでも何とかなっているというのが大手ケミカルタンカー船社の実感なのかなと思います。

横見部会長：

ありがとうございます。ほかによろしいでしょうか。

それでは、事務局から報告事項がございます。よろしく申し上げます。

岡田船員労政課専門官：

前回の船員部会で浦委員及び佐藤委員からご発言のありました新型コロナウイルスの拡大に併せて設けられました船員関係事務における特例措置の終了につきまして資料提供させていただきます。

新型コロナウイルスにつきましては感染症予防法上の位置づけが5月8日から5類感染症に変更されましたが、船員関係事務の特例措置につきましては、これまでに全て終了しております。配布資料は国土交通省ホームページの一部ですが、船員法関係船舶職員及び小型船舶操縦者法関係の特例措置について列記しており、2月末や4月末などバラつきはありますが、概ねこれらの時期に特例措置はすべて終了しておりホームページ等で周知されました。以上、資料提供させていただきます。

横見部会長：

ありがとうございます。この件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：

特に無いようですので、事務局からもう1件報告事項がございます。よろしく申し上げます。

岡田船員労政課専門官：

3月の船員部会で海上運送法等の改正が閣議決定されたことをご報告させていただきましたが、その改正法が一部施行されましたのでご報告させていただきます。

今回の海上運送法等の改正は、知床遊覧船事故対策検討委員会で取りまとめられました「旅客船の総合的な安全・安心対策」についての改正が中心です。その改正法は5月12日に公布されまして、そのうち「安全確保命令違反に対する罰則の強化」及び「事業許可の欠格期間を2年から5年に延長する改正」につきましては、法律の公布日から1ヶ月以内に施行することとされており、6月11日から施行されました。

安全確保命令といいますのは、輸送の安全を阻害している事実がある時に、輸送施設の改善、事業計画の変更、安全管理規程の遵守等、輸送の安全を確保するため必要な措置を講じることを国土交通大臣が事業者に命令する制度でして、その命令に従わなかった場合に適用される罰則について、罰金刑から懲役刑となりました。

また、欠格期間につきましては、過去に海上運送法の事業許可の取り消し等を受けた方は、その後2年間は再度許可を受けることができませんでしたが、その期間を5年に延長するというものです。

なお、この法律は、一部の規定を除き、公布の日から起算して一年を超えない範囲内において政令で定める日から施行されるほか、段階的に施行されることとなっていますので、今後、本件について何か動きがあれば、情報提供させていただきます。

横見部会長：

ありがとうございます。この件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：

旅客名簿の備え置きの見直しというのは、どのような見直しなのでしょうか。

村上海事振興部次長：

旅客名簿の改正はまだ施行されていませんが、現在は船員法により近海区域以遠を航行する旅客船に旅客名簿の備え置きが求められています。もう20年ほど前になりますが、それまでは沿海区域を航行する旅客船にも適用されていましたが、旅客名簿を記載することが事業者としては負担が大きいということで、事業者団体を通じて規制緩和の要望があり、現在の形になりました。実際には、フェリー会社や長距離航路の事業者は沿海区域を航行する旅客船であっても自主的に旅客名簿を作成されている場合もございます。

今回の改正は、知床での事故をうけて、旅客名簿の必要性について改めて見直しているところであり、やはり今以上の一定程度の範囲として、限定沿海区域以遠を航行する旅客船に旅客名簿が必要となる予定です。また、船員法ではなく海上運送法において旅客名簿の規定が新設され、旅客名簿は船内ではなく事業場に備え置くこととなります。

横見部会長：

ということは、観光目的の遊覧船やグラスボート等も旅客名簿が必要になるということでしょうか。

村上海事振興部次長：

沿海区域を航行する場合はそうなります。

横見部会長：

ありがとうございました。

横見部会長：



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、ご意見や情報等ございましたらご発言をいただきたいと思います。いかがでしょうか。

横見部会長：

特に無いようでしたら、本日の部会は終了いたします。

次回は7月27日（木）16時30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5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5月分 月間有効求人・求職状況（近畿管内）
- 資料3．令和5年4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4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4月分まで）
- 資料6．船員関係事務における新型コロナ特例措置について
- 資料7．改正海上運送法の一部施行について