

**近畿地方交通審議会  
近畿船員部会議事録**

**第178回**

**令和5年7月27日**

日 時 令和5年7月27日（木） 16時30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、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178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177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6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、58人（前月比－32人、35.6%の減、前年同月比：＋2人、3.6%の増）となっています。

月間有効求人数は、257人（前月比＋2人、0.8%の増、前年同月比：＋20人、8.4%の増）となっています。

#### ②求職関係

新規求職者数は、14人（前月比－5人、26.3%の減、前年同月比：－2人、12.5%の減）となっています。

月間有効求職者数は、39人（前月比－11人、22%の減、前年同月比－1人、2.5%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：±0人、前年同月比：-4人、50%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3人、機関部職員1人、甲板部部員0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2人、40歳代0人、50歳代0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48人（甲板部31人、機関部17人、無線部0人、事務部0人）、部員10人（甲板部8人、機関部1人、無線部0人、事務部1人）となっています。

新規求職の職種別内訳は、職員12人（甲板部8人、機関部4人、無線部0人、事務部0人）、部員2人（甲板部1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1人、定年退職0人、雇用期間満了0人、本人の申し出9人、自己の健康0人、倒産0人、就労中2人、不明2人となっています。

### ③新規求職者の年齢別

30歳未満2人、30歳代2人、40歳代3人、50歳代2人、60歳以上5人となっています。50歳以上は7人で占める割合は50%、30歳未満は2人で占める割合は14.3%です。

## 3. 失業等給付金支給状況

当月末の受給資格者数は16人で、基本手当の給付実人数は2人、給付件数は2件となっています。給付金額は242,295円です。前月は3人、4件の250,375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519,960円、就業促進定着手当が0件0円よって、当月支給額計は、762,255円となります。

#### 4. 月間有効求人倍率の推移

6月の近畿船員は6.59倍で、前月比+1.49ポイント、前年同月比、+0.66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257人で、このうち、新規求人者数は58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38人で、理由の内訳は有効期限切れ32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5人、その他は1人となっています。

②月間有効求職者は39人で、前月との差は-11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3人でした。求職の取り消しは17人で、理由の内訳は期限切れ15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

①5月の全国の月間有効求人数は、2,977人で、前月比94.1%、前年同月比は109.7%となり、264人増加しています。

② 5月の全国の月間有効求職数は、890人で、前月比92.8%、前年同月比100.3%となり、3人増加しています。

③ 5月の全国の成立数は、53人で、前月比71.6%、前年同月比では68.8%となり、24人減少しています。

④ 5月の全国船員の有効求人倍率は季節調整値により3.67倍となっています。5月の全国陸上は季節調整値により1.31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：

求人・求職状況の資料を提示いただいておりますが、例えば各月の新規求人数のグラフは、3か月ごとに山の波があるのは求人票の有効期間が満了して、求人票を再提出するからというお話を以前伺ってしまして、この求人や求職の件数は、求人が増えているのが望ましいのでしょうか、求職が減っているのが望ましいのでしょうか。といいますのも、求人・求職の件数の上がり下がりやをどう捉えればいいのかというのを毎回悩ましく思っておりまして、成立件数が増加するのは望ましいというふうに思っておりまして、求職件数が増加していれば、新しく職を探している人が増えている、つまり職にあぶれている人がいる。求人件数の増加は、新しく事業を起こされて人手が欲しい等、求人・求職の件数の増減をどのように捉えたらいいのかなというのをすごく悩ましく見ておりました。

私の主観でしかないのですが、資料の数字について、毎回増減がある中で、どのように捉えたらいいのか、何かご意見や、こう見れば良いですよというふうにおっしゃっていただけるとありがたいです。

土屋委員：

最近の船員不足になってからの私の主観ですけれども、求人数が多いというのは、船員が足りない船社が多いことが反映されているのかなと思います。

どんどん仕事が増えて新しい船をどんどん建造したりするような場合は、たぶん求人は増えると思います。新しい事業が増えているので人手が足りなくなるというのは、これは良いことかなと思います。ところが、船員が辞め、人手不足となって求人が増えているという現状からすると、求人数が多いということは人が足りない、育っていない。だから、人が欲しい会社ばかりが増えて、そして、船は回っていないということになるのかなと思います。

求職者が多いのは、本当は良くないのかなと思うのですが、考えようによっては、初めて船に乗ろうという人が出てくると求職者が増えるので、そういう人の割合がどれくらいいるのか、求職件数はそういった傾向を把握することができると思います。

三輪委員：

ありがとうございます。

今のお話ですと、純粹に求職するという件数が増えるのは、船員教育機関の卒業時期などでしょうか。

土屋委員：

新卒の方は、多分、運輸局に求職票を提出しないと思います。船社が教育機関に求人を出して、それに応募しますので、運輸局の求職件数には含まれていないと思います。

三輪委員：

ここには入らない。なるほどです。

土屋委員：

新規の求職というと、例えば海技免状がないけれど、でも船員の仕事をやってみようと思って飛び込んで来る人は、新規求職件数に入るのかなと思うのですけれども、ただ絶対数は少ないのかなと思います。

三輪委員：

分かりました。

磯合委員：

新卒は求職票を出さないなのでデータとして現れることはないですが、全国の求人倍率の資料を見ていただければ、近畿運輸局の場合は、管轄している地域は船員さんが多く居住していない、いわゆる船員どころではない地域で、求人票を出す船会社が多いことから求人倍率が多くなるのではと考えています。例えば、中国運輸局や四国運輸局のように、船員さんがたくさんおられるところに比べて、その求職と求人のバランスは違うように私は理解しています。近畿運輸局管轄の地域では、特に、船員さんの数について、大阪の平水区域で働く船員数を見ても、本当に少ないと感じています。

それが四国や九州の船主さんと話をすると地域の船員数は非常に多いが、タンカー船に乗る船員は少ないと言っておられ、求職と求人のバランスはその各地方局で違ってくると思います。船員が少ない上に船会社がたくさんある地域では、すごい求人倍率になっていると思っています。近畿運輸局管轄だけでは、船会社の求人件数と、求職する船員数の差がとても大きいと思います。

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。

安達委員：

各運輸局で求人情報を取りまとめられていると思いますが、地域ごとに求職されてきた方が、その管轄内の船社だけにマッチングをされているので



しょうか。例えば、近畿運輸局が扱っているものも、例えば全国のほかの運輸局でもご紹介されているということですか。

土本船員労政課長：

はい。当局に求職票を提出された方であっても、全国の求人者に紹介することができます。

安達委員：

そうですね。ですと、もう少し成立件数があってもいいのかなと思ったりしたのですが。

村上海事振興部次長：

船員は住所地を管轄する運輸局に求職票を提出しますが、今、磯合委員からお話があったように、もともとの出身地といいますか、船員の土壌があるような九州や瀬戸内地方などの地域は求職者数が多く、いわゆる個人オーナーのような事業者が地元の船員を雇って、どこかのオペレーターの下で働くというケースが、業界の中で半数以上を占めていると思います。そういう意味では、やはり船員の多い地域では地元の中で何とかなっていて、大阪では地元の船員が少ないため、成立件数が少ないのではないかと思います。

磯合委員：

弊社でも、近畿運輸局に求人票を提出すれば、全国の方からご連絡を頂きますので、日本全国にきちんと連携されていると実感しています。大阪の求人数が多いため、他の運輸局の求人に応募する求職者との成立は少ないのかもしれない。

安達委員：

ありがとうございます。

横見部会長：

ほか、何かご質問ございますでしょうか。

横見部会長：

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5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99%となっております。  
貨物船は前月に続いて燃料、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、結果的に前年同月水準で推移  
しています。

油送船は白油、ケミカル、増加した一方で、黒油、高圧液化、高温液体、  
耐腐食の4品目で減少したため、9か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)

5月の貨物船の輸送量は、前年同月比100%、前月比95%となってい  
ます。

鉄鋼は、前年同月比で90%。引き続き鉄鋼需要は低水準で推移している  
ようです。

原料は前年同月比89%。セメントや鉄鋼向け原料の輸送の減少が継続し  
ています。

燃料は前年同月比129%。石炭は前年同月の石炭火力発電所のトラブル  
等の影響による反動増であるようです。

紙・パルプは80%。紙製品の減産により、輸送は低調になっているよう  
です。

自動車は前年同月比138%。供給制約の解消が見られており、生産も回  
復した結果、大幅な増加が継続しています。

## 油送船の概要

5月の油送船輸送量は前年同月比98%、前月比で99%となっています。

黒油は前年同月比87%、前年同月は製油所間転送需要やLNG価格上昇による火力発電所向けの転送等の需要がありましたが、今月はそのような転送需要が無く減少しています。

白油は、前年同月比103%、製油所のトラブル等の影響による輸送やジェット燃料、ガソリンの需要が好調に推移しているようです。

ケミカルは前年同月比102%、前年同月はプラント工場の定期修理や半導体不足による減産、中国の都市封鎖等に伴う輸出の減少が見られていたが、今月は影響が無く反動増になりましたが、需要自体にはまだ弱さが見られるとのことです。

それでは5ページ以降、貨物ごとの状況です。5月の欄と対前月の欄をご覧下さい。

鉄鋼ですが、	前年同月比で	89.5%	、	前月比では	107.3%
原料は、	前年同月比で	89.4%	、	前月比では	105.6%
燃料は、	前年同月比で	129.3%	、	前月比では	99.8%
紙・パルプは、	前年同月比で	80.0%	、	前月比では	94.9%
雑貨は、	前年同月比で	88.2%	、	前月比では	87.6%
自動車は、	前年同月比で	138.4%	、	前月比では	78.2%
セメントは、	前年同月比で	94.3%	、	前月比では	105.2%

貨物船全体の輸送量は、1,524万7千トンで  
前年同月比で100.2%、前月比では95.3%となっています。

黒油（こくゆ）は、	前年同月比で	87.4%	、	前月比では	100.1%
白油（はくゆ）は、	前年同月比で	103.0%	、	前月比では	100.4%
ケミカルは、	前年同月比で	102.1%	、	前月比では	97.8%

一般タンカーの輸送量は、746万7千トンで  
前年同月比で98.4%、前月比では100.1%となっています。

続きまして、

高压液化は、前年同月比で 93.0%、前月比では 85.4%

高温液体は、前年同月比で 75.0%、前月比では 74.1%

耐腐食は、前年同月比で 94.4%、前月比では 92.6%

特タン船の輸送量は、88万5千トンで

前年同月比で 92.1%、前月比では 87.4%となっており、

全てのタンカーの合計は、835万2千トンで

前年同月比で 97.6%、前月比では 98.6%となっています。

次に資料5、長距離フェリーの令和5年5月の輸送実績でございます。

5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、10,380台で、前月比99.8%、前年同月比で100.2%

北九州は、29,607台で、前月比91.8%、前年同月比で106.6%

中九州は、9,360台で、前月比92.0%、前年同月比で102.0%

南九州は、12,380台で、前月比103.8%、前年同月比で107.5%  
となっています。

次のページ、旅客でございます。

北海道は、15,618人で、前月比156.6%、前年同月比で146.2%

北九州は、78,981人で、前月比111.6%、前年同月比で125.5%

中九州は、36,431人で、前月比115.5%、前年同月比で159.9%

南九州は、27,563人で、前月比116.1%、前年同月比で127.3%  
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、5,480台で、前月比134.9%、前年同月比で134.2%

北九州は、26,218台で、前月比109.5%、前年同月比で110.6%

中九州は、6,426台で、前月比125.8%、前年同月比で141.9%

南九州は、8,514台で、前月比103.5%、前年同月比で124.0%

となっています。

5月分の実績について、トラックの実績は大きな動きはありませんが、全ての航路で前年同月比を上まわっており、コロナ前の実績に少しずつ戻りつつあるものと思われます。

旅客、乗用車はゴールデンウィーク需要もあり、全ての航路で前月比、前年同月比を上まわっています。航路によっては、コロナ禍前の実績を上回っていますので、このまま順調に利用実績が回復すればと考えております。

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。

ただいまのご説明につきまして、何かご質問ございますでしょうか。

旅客船だけではないと思いますが、コロナ前にほぼ匹敵するぐらい、旅客も乗用車も含めて回復しているというのが特徴的だと思います。本当に目をみはるような回復ぶりですよ。

安達委員：

資料5のフェリーの輸送実績における旅客のデータというのは、各月の航路の合計値のみなのでしょうか。それとも、細かい内訳といたしますか、例えば年齢とか、団体なのか個人なのか、そういう詳細なデータはあるのでしょうか。

村上海事振興部次長：

私どもが提供いただいています資料は、合計値のみの数字ですね。大人か子供、団体か個人かという内訳は含まれておりません。

安達委員：

なるほど。では、資料の提供元は詳細な内訳をお持ちなのでしょうか。

村上海事振興部次長：

この資料とは別ですが、近畿運輸局のホームページで「近畿のちから」というページを作っております。フェリーの輸送実績を掲載しています。その中でも、大人・小人のような区分はありませんが、フェリー事業者から毎月情報提供いただいた際に、実績が増減した理由などを聞き取りしていただき、各社ごとに様々な集計を取っておられるようです。

安達委員：

どのような客層なのか、コロナの前後で変化があったのか、回復の度合いもスピードもかなり速いのですけれども、航路ごとに少しずつ違いますので、何かそのあたりの要因が分かればと思い、質問させていただきました。

村上海事振興部次長：

回答にはなっていませんけれども、近年、多くのフェリー会社で新造船へのリプレースが進んでいますが、どの船社さんも、旅客定員はほぼ一緒か、逆に減らしているとか、昔あった修学旅行生向けの大広間をあえてなくしたり、コロナの影響で設計を途中で変更したというお話も聞きましたし、そういう意味では、旅客については団体よりも、少し個人旅行の方にターゲットを向けておられるようなことを聞いています。

トラックや乗用車については、どの船社も新造船にリプレースする際に積載スペースを増加していますので、そういう意味では、ある程度増加するのは当然なのかもしれません。

安達委員：

ありがとうございます。

横見部会長：

そういえば、フェリーさんふらわあがデイクルーズを始めましたよね。あれは、まだこの資料には反映されていないのでしょうか。

村上海事振興部次長：

月1回、1往復の運航を7月から11月まで実施されるようです。今回の資料は5月の輸送実績ですので、まだ反映されていません。

デイクルーズにつきましては、多くのお客様からお申込みをいただいていると聞いていますが、資料の数字に反映されるほどの運航回数ではないかもしれません。

横見部会長：

ありがとうございます。

ほか、何かご質問ございますでしょうか。

横見部会長：

それでは次に、事務局より報告事項がありますので、よろしくお願ひします。

- ・今年度の近畿運輸局における最低賃金の諮問について  
〔 大谷海事振興部長（説明） 〕

横見部会長：

ありがとうございました。今の件について、何か質問ございますか。

佐藤委員：

例年、私たち労働者委員は、近畿の漁船の最低賃金部会にオブザーバーという形で参加していますけれども、正式に委員に入れないかということで、去年もお願いしております。京都の底引き網漁船に組合員がいないとか、労使関係を持った会社がないとか、そういった理由でなかなか委員になれないのですけれども、漁船員に関する様々な政策的な動きとかも我々やっていますので、そういった意味では、別に組合員がいる、いないにかかわらず、ぜひ労働者委員として漁船の最低賃金専門部会に参画させていただけるよう要請しますので、ご検討いただければと思います。

浦委員：

漁船の最低賃金部会は、使用者と労働者が親子だったり、労使の関係を成しておらず、話し合いができない状況ですね。結局、公益委員の先生が何とかまとめてくださっている。我々、神戸の漁船最低賃金部会にもオブザーバーという形で入っていますが、近畿も神戸も同じような状況です。

横見部会長：

私も、過去に2回、間人に専門部会長として行かせていただきましたが、労働者委員の方がオブザーバーとして参加して下さって、専門的な見地からご意見を言ってくださいました。正式に最低賃金部会の委員に入られるかどうかは事務局で検討されることになると思いますが、また少なくともオブザーバーとしてご参加いただけると私はありがたいと思います。

横見部会長：

ほか、いかがでしょうか。

それでは、もう一件、事務局から報告がございます。

村上海事振興部次長：

近畿運輸局では、業務効率化、働き方改革の一環として、令和5年9月1日より管内の海事部門の窓口受付時間を繰り上げ、平日の8時30分から12時及び13時から16時にしますことを海事関係の各団体あてに文書を出しまして、各団体から傘下の会員に周知していただくようお願いしました。

現在の窓口業務は、支局では17時15分まで、本局は17時45分までですけれども、勤務時間の最後まで受付を行っています。9月以降は16時を過ぎてしまっても、申請を受け付けないものではなく、申請者の皆様に16時までに申請いただくようご協力をお願いするという趣旨です。

これは、海事部門だけではなく、自動車部門等で既に実施している部署もあり、国土交通省の中でいろいろ調査しているところですし、近畿だけではなく、他局も同様の文書を各地の海事関係団体に出しています。内容もほぼ



同じで、働き方改革の一環としまして、勤務終了間際に申請を受理しますと、そこから1時間残業することになってしまいますので、できれば16時までにお越しただけませんかとお願いをしたということでございます。

横見部会長：

ありがとうございました。

今のご報告について、何か質問ございますでしょうか。よろしいですかね。

横見部会長：

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。

井上委員：

船員法適用の会社と労基法適用の会社の求人と求職についてですが、この船員部会の資料に、船員法適用の会社の求人について、陸上のハローワークとの連携という取扱があると思います。一方、労基法適用の、特に旅客船の会社ですけれども、総トン数20トン以上の船舶はやはり海技免状が必要になります。この労基法適用の会社の求人について、運輸局の窓口や海のハローワークネットと連携し、求職者を紹介できる体制の構築をお願いしたいです。船員法適用の会社も船員不足ではありますが、労基法適用の会社も同じく船員が不足しているという状況ですので、なにか対応できないでしょうか。

村上海事振興部次長：

過去からも、湖や港内で運航する総トン数20トン以上の旅客船等の事業者から同様のお話をいただいております。陸上の公共職業安定所に求人を出しても、4級や5級の海技免状を受有する求職者はほとんどいないと思います。現在の取扱では、公共職業安定所で受理された求人票の写しを求人者の希望により運輸局の船員職業安定窓口でも掲示することができるという運用にはなっていますけれども、確かに、窓口に来なくても海のハローワークネット

で自宅から求人を検索できる時代ですので、そこに連携できないというのはちょっと遅れてきたなという認識はしています。そこで制度を変えようと思いましたが、やはり厚生労働省と国土交通省との中で法令改正が必要ではないかというところで、なかなかハードルが高そうだというのが現状だと思いますが、労働者委員からもお話があったということは、しっかり情報共有しておきます。

浦委員：

法的な問題はありますか。

村上海事振興部次長：

国土交通省か厚生労働省のどちらで受理するかというのは、法令で整理する必要があると思います。

岡田船員労政課専門官：

船員職業安定法において運輸局の職業紹介の対象となる船員は、船員法上の船員と明記されていますので、一定の整理は必要だと思われます。

村上海事振興部次長：

法改正までせずに省令改正だけで対応できるのか、いずれにせよ国土交通省と厚生労働省で調整する必要があると思います。実際に紹介まではできなくても、海のアローワークネットに求人情報を掲載するだけでもできれば良いのですが。この件につきましては、改めて認識しておきたいと思います。

横見部会長：

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。

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。

よろしいでしょうか。

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8月24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6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6月分 月間有効求人・求職状況（近畿管内）

資料3．令和5年5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5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5月まで）

資料6．海事関係窓口受付時間の変更について