

**近畿地方交通審議会
近畿船員部会議事録**

第180回

令和5年9月28日

日 時 令和5年9月28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（欠）、佐藤委員、坂上委員

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180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179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8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、84人（前月比－34人、28.8%の減、前年同月比：＋27人、47.4%の増）となっています。

月間有効求人数は、219人（前月比－26人、10.6%の減、前年同月比：－13人、5.6%の減）となっています。

②求職関係

新規求職者数は、18人（前月比＋5人、38.5%の増、前年同月比：＋7人、63.6%の増）となっています。

月間有効求職者数は、36人（前月比＋5人、16.1%の増、前年同月比－5人、12.2%の減）となっています。

③成立状況

当月の成立数は、9人（前月比：－1人、10%の減、前年同月比：＋5人、125%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3人、甲板部部員2人、機関部部員0人、事務部部員2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3人、40歳代0人、50歳代1人、60歳代3人、70歳代2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69人（甲板部46人、機関部23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7人（甲板部6人、機関部1人、無線部0人、事務部0人）、部員11人（甲板部7人、機関部3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0人、雇用期間満了4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2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4人、40歳代1人、50歳代4人、60歳以上6人となっています。50歳以上は10人で占める割合は55.6%、30歳未満は3人で占める割合は16.7%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、基本手当の給付実人数は4人、給付件数は7件となっています。給付金額は1,049,612円です。前月は3人、4件の643,243円でした。

それから、高年齢求職者給付金が1件341,750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、1,391,362円となります。

4. 月間有効求人倍率の推移

8月の近畿船員は6.08倍で、前月比-1.82ポイント、前年同月比、+0.42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219人で、このうち、新規求人者数は84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42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0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36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1人、他局成立は5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

①7月の全国の月間有効求人数は、3,134人で、前月比103.

6%、前年同月比は104.6%となり、139人増加しています。

② 7月の全国の月間有効求職数は、771人で、前月比94.8%、前年同月比94.8%となり、42人減少しています。

③ 7月の全国の成立数は、71人で、前月比134.0%、前年同月比では131.5%となり、17人増加しています。

④ 7月の全国船員の有効求人倍率は季節調整値により3.92倍となっています。7月の全国陸上は季節調整値により1.29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：

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7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、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品目で減少したものの、結果的に前年同月水準で推移しています。

油送船は白油が増加した一方で、黒油、ケミカル、高圧液化、高温液体、耐腐食の5品目で減少したため、11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。

(貨物船の概要)

7月の貨物船の輸送量は、前年同月比102%、前月比107%となっています。

鉄鋼は、前年同月比で96%。時化等による輸送障害があったものの鉄鋼需要は低水準となっているため混乱は無かったようです。

原料は前年同月比96%。セメントや鉄鋼の生産が低調であり原料向けの輸送の減少が継続しています。

燃料は前年同月比112%。石炭については、本格的な夏の到来により石炭火力発電所向け需要の増加があったようです。コークスについても前月に引き続き好調な送り込みが見られたとあります。

紙・パルプは前年同月比92%。木材が好調となっている反面、紙製品は減産により減少傾向にあるようです。

雑貨は前年同月比93%。一般雑貨については猛暑の影響から飲料等の出荷が見られたが、消費財の値上げが度重なり（物価高）消費者の買い控えから需要は減少傾向にあるとのことです。コンテナについては、中国景気の減速の影響を如実に受けた結果となり減少に転じているようです。

自動車は前年同月比117%。供給制約の解消が見られ、生産の回復から大幅な増加が継続しています。

油送船の概要

7月の油送船輸送量は前年同月比98%、前月比で107%となっています。

黒油は前年同月比94%、猛暑により石油火力発電所向けの需要が見られたが、再生エネルギーの稼働や原子力発電所の再稼働もあり減少傾向にあります。

白油は、前年同月比102%、夏休みに入りジェット燃料需要が好調に推移したほか、前月同様に製油所のトラブル等のための製品転送も続いているようです。

ケミカルは前年同月比91%、中国需要の低迷や製品価格の上昇で需要は低調となっています。

それでは3ページ以降、貨物ごとの状況です。7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 95.8%、前月比では 102.7%
原料は、前年同月比で 96.2%、前月比では 103.2%
燃料は、前年同月比で 112.1%、前月比では 143.6%
紙・パルプは、前年同月比で 92.3%、前月比では 89.6%
雑貨は、前年同月比で 93.1%、前月比では 101.5%
自動車は、前年同月比で 116.8%、前月比では 107.2%
セメントは、前年同月比で 99.4%、前月比では 106.2%
貨物船全体の輸送量は、1,751万8千トンで
前年同月比で 101.8%、前月比では 106.9%となっています。

黒油（こくゆ）は、前年同月比で 94.5%、前月比では 110.1%
白油（はくゆ）は、前年同月比で 101.7%、前月比では 103.7%
ケミカルは、前年同月比で 90.9%、前月比では 110.2%
一般タンカーの輸送量は、785万7千トンで
前年同月比で 98.6%、前月比では 106.0%となっています。

続きまして、

高压液化は、前年同月比で 88.2%、前月比では 115.5%
高温液体は、前年同月比で 118.8%、前月比では 129.5%
耐腐食は、前年同月比で 101.5%、前月比では 118.0%
特タン船の輸送量は、96万7千トンで
前年同月比で 96.2%、前月比では 117.9%となっており、
全てのタンカーの合計は、882万4千トンで
前年同月比で 98.3%、前月比では 107.2%となっています。

次に資料5、長距離フェリーの令和5年7月の輸送実績でございます。

7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、12,940台で、前月比123.9%、前年同月比で102.8%
北九州は、33,148台で、前月比104.8%、前年同月比で100.9%
中九州は、10,227台で、前月比101.8%、前年同月比で95.2%
南九州は、10,552台で、前月比102.2%、前年同月比で110.2%
となっています。

次のページ、旅客でございます。

北海道は、25,013人で、前月比173.6%、前年同月比で139.0%
北九州は、72,655人で、前月比133.8%、前年同月比で129.0%
中九州は、28,289人で、前月比109.8%、前年同月比で138.1%
南九州は、22,045人で、前月比151.5%、前年同月比で124.6%
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、7,682台で、前月比135.6%、前年同月比で124.5%
北九州は、22,709台で、前月比116.2%、前年同月比で114.4%
中九州は、4,297台で、前月比118.6%、前年同月比で117.5%
南九州は、6,784台で、前月比127.2%、前年同月比で108.3%
となっています。

7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、業界紙では猛暑による飲料水や食品工業品の増加が前月越えの主な理由とありましたが、阪神航路では数字上微増にとどまっているようです。

一方、旅客、乗用車は夏休みに入る繁忙期ですが、旅客は全ての航路で前年同月比2割以上、乗用車は全ての航路で約1割以上増加しており、コロナ禍からの回復が鮮明になってきているところです。

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。

よろしいでしょうか。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。

- ・中～長距離フェリーのトラック輸送に係る積載率動向について

〔 岡田船員労政課専門官 （説明） 〕

横見部会長：

ありがとうございました。

ただ今の説明につきまして、何かご質問等ございますでしょうか。

土屋委員：

開委員にお聞きしたいのですが、この2024年問題に関連して、私どもの雑貨船で引き合いをしていただくようなお話が一部あるのですが、実際フェリーではそういう新しい引き合いが増えているのでしょうか。

開委員：

そうですね、特に全国的に大きな荷主さんのほうでは、やはりこの問題に対してすごく危機意識を持たれていて、どんどんフェリーを使おうとか、RORO船を使おうという動きになっているのですが、じゃ、それを実際に運んでいる運送事業者さんがそこまではっきり危機意識を持たれているかという、まだそうでもないような感じですね。我々も非常にアピールはしているのですが、もう少しせっぱ詰まってこないと動かない。それに向かって、早くからそういう機運が高まっているという状況でもないと思います。

横見部会長：

例えば、2ページ目と3ページ目に表がついていますが、その表の⑤番目の阪神～北海道の航路というのは、これはもう開委員の会社の実績ということになるのでしょうか。

開委員：

そうですね、はい。

これを調査されたのが1月から3月とか4月から6月ですので、このくらいの実績なのかなと思います。

横見部会長：

北海道のフェリー輸送のピークは何月ぐらいになるのでしょうか。

開委員：

この後、まさに8月、9月、10月あたりになると増えてきます。農産物とかが収穫の時期を迎えますので。

横見部会長：

ありがとうございました。

他にご質問等ございますでしょうか。

それでは、事務局より次の報告事項をお願いします。

・港湾における物流2024年問題への対応について

[村上海事振興部次長 (説明)]

横見部会長：

ありがとうございました。

ただ今の説明につきまして、何かご質問等ございますでしょうか。

土屋委員：

2024年問題絡みで、フェリーだけでなく在来船も利用できないかという話が結構ございます。いろいろケーススタディーをしてみますと、港頭地区の倉庫や栈橋の大きさとかは規制の問題などがあり、必要な港がなかなか確保できていない、あるいは後背地が整備されていないということがあるのかなと思います。

もうRORO船と在来船は棲み分けができていますし、一定の貨物量があればやはり在来型がコストも安いということで需要があるかと思います。こういう検討会があるのであれば、その辺もまた検討いただければと思います。

あと、これはお願いなんですけれども、かねてより船員さんの休憩のための仮バースの確保が課題となっています。船を停めても休むところがない、あるいは長距離を航行して夜中に入港しなければならないことや、特に危険物や高圧ガスの船はそもそも停泊するところすらないという実態がありまして、このあたりの規制緩和や整備ができると、船員さんになる人や、あるいは辞めない人が増えるのかなと思います。できれば、その港湾政策の検討において、船員労働の実情を考慮いただきますようお願いしたいと思います。

竹内船員労働環境・海技資格課長：

仮バースの設定については、「船員の働き方改革」を推進するうえで有効であることから、本省から各地方運輸局等に対して、港湾管理者に協力要請を行うよう指示がきております。

大阪地区は、大阪府港湾局と大阪市港湾局が統合して大阪港湾局になっていますが、私と海事振興部貨物・港運課長の2人で出向き、長時間労働の是正や休日の確保等の観点から仮バースの設定が有効である旨を説明し、協力要請を行いました。同港湾局の担当者からは、府営港湾、市営港湾でも何か所かは、仮バースとして停泊できる岸壁があるとのことでした。

ただ、そこを貨物船が利用することは可能ですが、危険物を積載しているタンカーについては、港長が認めていないようです。

また、本件に併せて、「船員さんや船舶所有者にとって有益な情報があれば教えてください」とお願いしていますので、何か情報がありましたらこの部会等で、報告させていただきたいと思います。

土屋委員：

よろしく申し上げます。ありがとうございます。

磯合委員：

タンカー船の場合、特定港では仮バースできる場所は限られており、港長への届出許可などが必要な場合もあり、タイミングが合わないことが多くあります。又、最近は、仮バースをする船舶が増えてきており、弊社のタンカー船がいつも仮バースとして停泊していた岸壁に貨物船が停泊することが多くなり、使用する前日に申し込んでも場所が確保できないということが多くなりました。

土屋委員：

一方で働き方改革の効果もあると思うんですね。

船を泊めざるを得ない、あるいは泊めて休みをとるということはいい傾向だと思うんですけど、ちょっと環境整備が追いついていないのかなと思います。

佐藤委員：

休息に関する意見というのは、船員からいろいろ意見を伺っております。働き方改革で運航スケジュールが緩和されて、荷役が終わってすぐに出港、そして次港まで航海しておりましたが、今は荷役終了後、港を出て翌朝まで休息時間を確保するために沖アンカーするということが増えてきました。若い船員は岸壁につけてリフレッシュしたいので、仮バースをすることによって、離職を減らすことにもつながると思いますし、船員の魅力というところにもつながっていくと思います。

タンカーは荷役中に買い出しに行くというのが当たり前でしたが、やはり仮バースを取って、近くのスーパーに行きたくてゆっくり自分の買い物ができるとか、そういった環境をつくることも大切だと思います。タンカーは限られた港しか着岸出来ないという状況ですので、仮バースできる場所をもっと増

やしていくべきです。特にガスフリーしないと着けられないというような厳しい港の制限、それは地方自治体の管轄で港則法で定められていると思うんですが、そのあたりをしっかりと改正いただけるよう、運輸局さんからの働きかけも必要であると思いますので、どうぞよろしくをお願いします。

村上海事振興部次長：

タンカーについては、例えば製油所のプライベートバースで荷役を終了した後、次に入ってくる船がない場合にそのまま停泊してもいいですよというような使用方法は認めてもらえないのでしょうか。

磯合委員：

基本製油所では危険物を含む製品を積込む場所となり、船舶は危険物積載船となる船舶もあり、製油所等でのバースで停泊をお願いしても、危険物製品を取り扱うバースでの停泊については届出等の関係・陸上保安要員の関係等々で荷役以外での船舶の係留を認めて頂けないのが現状です。又、製油所や工場では仮バース中に船員さんが岸壁に上がってもいいか、危険物を積載している船舶が係留できるのか等々、様々な課題があるのが現実だと思われます。貨物船が荷役する岸壁においても停泊しても、乗組員の出入制限がある岸壁があり、工場から出ていくことができませんので、結局、船員さんはリフレッシュすることが出来ないと思われれます。

佐藤委員：

例えばセメント船とかは最近着ける港がないから、荷役がなくても私設バースに船を着けて、そこでリフレッシュさせるというようなケースも増えております。

土屋委員：

セメント船は専用船が多く、荷主さんたちが自分たちの船だと思っていただいていますので、船も荷主の設備の一環だから使用してもいいよとご理解いただける場合が多いと思いますが、製油所さんが特に厳しいかなと思います。

施設全体で非常に危険なものを扱っている上に、さらに海上まで責任を取りたくないと思いますし、海上保安部さんも荷役が終わったらすぐに出てくださいというスタンスですから、非常にハードルが高くなっているのかなと思います。

それともう一つは、施設側の規則が結構厳しいですので、例えばラフな服装をできないとか、いつもヘルメットを被らなければいけないとか、そういう点も窮屈に感じるのかもしれない。

こういった点も少し変えていきたいということで、荷主さんの団体等に、作業分担とかも含めてお願いするようにはしていますが、一方で安全最優先という流れの中ではどうしても難しいところもあります。やはり公共の岸壁ですと船員さんも気が楽だと思しますので、ぜひ仮バースできる公共岸壁が増えるといいなと思います。

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。

横見部会長：

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。

なければ、事務局から連絡事項がございます。

・最低賃金専門部会日程の報告

〔 岡田船員労政課専門官 （説明） 〕

横見部会長：

ありがとうございました。

ただ今の説明につきまして、何かご質問等ございますでしょうか。

佐藤委員：

今年も漁業最低賃金専門部会では私はオブザーバーという形での参加になります。例年、正式に労働者委員として参加させていただきたいという話をしていますけれども、これは部会長の指名によって選任されるということでしょうか。

大谷海事振興部長：

使用者委員については所属団体である漁協から推薦のあった方に、労働者委員は労働者の中から推薦された方に就任いただいています。

村上海事振興部次長：

推薦のあった方を部会長にご了解いただきまして、最終的に決定という流れになっています。

定岡委員：

誰が推薦者になるとか、その推薦というプロセスがどう決まっているのか、一度、規程を確認したいですね。

大谷海事振興部長：

現在は海員組合に加入している労働者がいないため、船員の中から推薦していただいています。

村上海事振興部次長：

その規程は別途確認します。組合員がいない中で海員組合の方が正式に委員になるとなれば、先に規程を確認しないといけませんので。

佐藤委員：

一度規程を確認していただいて、来年以降で構いませんので正式な委員として参加させていただけるようご検討をお願いします。

横見部会長：

よろしくをお願いします。

それでは、ほか何かございますでしょうか。

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10月19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8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8月分 月間有効求人・求職状況（近畿管内）

資料3．令和5年7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7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7月まで）

資料6．中・長距離フェリーのトラック輸送に係る積載率動向について

資料7．港湾における物流2024年問題への対応について