

**近畿地方交通審議会
近畿船員部会議事録**

第184回

令和6年1月22日

日 時 令和6年1月22日（月） 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、定岡委員（欠）、三輪委員、安達委員

労働者委員 浦委員、佐藤委員、坂上委員

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184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183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12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－21人、26.6%の減、前年同月比＋22人、61.1%の増）となっています。

月間有効求人数は、208人（前月比－9人、4.1%の減、前年同月比＋6人、3.0%の増）となっています。

②求職関係

新規求職者数は、10人（前月比＋1人、11.1%の増、前年同月比－1人、9.1%の減）となっています。

月間有効求職者数は、30人（前月比+3人、11.1%の増、前年同月比-10人、25.0%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+1人、33.3%の増、前年同月比：+1人、33.3%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1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0人、40歳代0人、50歳代0人、60歳代1人、70歳代1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29人、機関部14人、無線部0人、事務部0人）、部員15人（甲板部9人、機関部4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6人（甲板部3人、機関部3人、無線部0人、事務部0人）、部員4人（甲板部2人、機関部1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0人、定年退職0人、雇用期間満了0人、本人の申し出2人、自己の健康0人、倒産0人、就労中6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1人、30歳代4人、40歳代0人、50歳代4人、60歳以上1人となっています。50歳以上は5人で占める割合は50.0%、30歳未満は1人で占める割合は10.0%です。

3. 失業等給付金支給状況

当月末の受給資格者数は13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475,440円です。前月は2人、2件の475,440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396,270円、就業促進定着手当が0件0円よって、当月支給額計は、871,710円となります。

4. 月間有効求人倍率の推移

12月の近畿船員は6.93倍で、前月比-1.11ポイント、前年同月比、+1.88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208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94人で、理由の内訳は有効期限切れ94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0人、その他は0人となっています。

②月間有効求職者は30人で、前月との差は+3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2人でした。求職の取り消しは9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0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

①11月の全国の月間有効求人数は、3,270人で、前月比106.4%、前年同月比は114.9%となり、424人増加しています。

- ② 11月の全国の月間有効求職数は、703人で、前月比95.5%、前年同月比89.6%となり、82人減少しています。
- ③ 11月の全国の成立数は、41人で、前月比74.5%、前年同月比では65.1%となり、22人減少しています。
- ④ 11月の全国船員の有効求人倍率は季節調整値により4.32倍となっています。11月の全国陸上は季節調整値により1.26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11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97%となっております。

11月は低気圧が断続的に発生したため輸送障害が多くありました。貨物船は自動車、燃料の輸送が貨物船全体を牽引した結果、前年同月比で2ヶ月ぶりに増加に転じました。油送船は好調だった白油が前年同月を割り込んだこともあり2ヶ月連続の減少となっております。

(貨物船の概要)

11月の貨物船の輸送量は、前年同月比101%、前月比97%となっております。

鉄鋼は、前年同月比で94%。低気圧の影響で輸送障害があったものの、鉄鋼の低い需要の状況下であるため輸送遅延は無かったようです。

原料は前年同月比97%。スラグ、金属鉍の輸送は好調に推移した一方で、石灰石は一部の船社で使用船舶の入渠により原料全体が減少となったようです。

燃料は前年同月比110%。石炭の輸送が好調だったため燃料全体として増加になりました。

紙・パルプは前年同月比84%。紙製品等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99%。北海道航路の馬鈴薯の輸送は旺盛である一方、低気圧の影響で日本海航路は欠航がありました。コンテナについては円安の影響で輸入貨物の減少から輸送需要は低調となつたようです。

自動車は前年同月比116%。堅調な輸送が継続しています。

セメントは前年同月比91%。使用船舶の故障の影響もあるようですが、セメント需要は低調いままのようです。

(油送船の概要)

11月の油送船輸送量は前年同月比93%、前月比で95%となっています。

黒油は前年同月比81%、冬期の需要期を控えてA重油の需要は増加している一方、製油所間転送や石油火力発電所向け需要であったようです。

白油は、前年同月比97%、製油所間の転送需要があった反面、需要期に入った灯油の輸送が荒天の影響で計画どおりに輸送できず前年同月比で減少となったようです。

ケミカルは前年同月比91%、ケミカル市況は依然として低調に推移おり、輸送面においても厳しい状況になっています。

それでは3ページ以降、貨物ごとの状況です。11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 93.9%、前月比では 92.8%

原料は、前年同月比で 96.7%、前月比では 95.8%
燃料は、前年同月比で 110.0%、前月比では 118.0%
紙・パルプは、前年同月比で 84.0%、前月比では 97.9%
雑貨は、前年同月比で 98.6%、前月比では 98.0%
自動車は、前年同月比で 115.6%、前月比では 97.1%
セメントは、前年同月比で 90.8%、前月比では 91.5%
貨物船全体の輸送量は、1,724万7千トンで
前年同月比で 100.8%、前月比では 97.0%となっています。

黒油（こくゆ）は、前年同月比で 81.0%、前月比では 92.2%
白油（はくゆ）は、前年同月比で 97.5%、前月比では 93.8%
ケミカルは、前年同月比で 91.1%、前月比では 98.6%
一般タンカーの輸送量は、728万0千トンで
前年同月比で 92.1%、前月比では 93.8%となっています。

続きまして、

高压液化は、前年同月比で 104.7%、前月比では 104.9%
高温液体は、前年同月比で 79.6%、前月比では 90.2%
耐腐食は、前年同月比で 91.6%、前月比では 101.3%
特タン船の輸送量は、97万7千トンで
前年同月比で 96.8%、前月比では 102.2%となっており、
全てのタンカーの合計は、825万7千トンで
前年同月比で 92.6%、前月比では 94.7%となっています。

次に資料5、長距離フェリーの令和5年11月の輸送実績でございます。

11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、12,154台で、前月比 86.2%、前年同月比で100.7%
北九州は、34,264台で、前月比 99.0%、前年同月比で104.4%
中九州は、11,113台で、前月比100.1%、前年同月比で105.5%
南九州は、12,240台で、前月比110.1%、前年同月比で107.7%

となっています。

次のページ、旅客でございます。

北海道は、 6,176人で、前月比 45.5%、前年同月比で 97.2%
北九州は、 83,212人で、前月比110.3%、前年同月比で111.3%
中九州は、 36,028人で、前月比113.6%、前年同月比で121.6%
南九州は、 27,995人で、前月比113.1%、前年同月比で112.4%
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、 2,189台で、前月比 44.3%、前年同月比で 94.4%
北九州は、 25,261台で、前月比104.0%、前年同月比で102.9%
中九州は、 5,285台で、前月比108.0%、前年同月比で109.8%
南九州は、 7,994台で、前月比102.5%、前年同月比で101.6%
となっています。

11月分のトラックの実績について、北海道便は対前年同月とは同じような実績ですが、対前月比は大きく下回っています。この資料にはありませんが、他の北海道航路（北関東、北陸）も前月から1～2割減少の実績でした。理由といたしましては、11月に何度も低気圧や前線の通過で大雨になり、荒天による船舶の遅れもありましたが、陸上側にも大雨による輸送障害等があったためと思われます。九州便の各航路とも順調な実績で推移しているものと考えられます。

旅客、乗用車の実績については、北海道便は、秋から冬に向けて減少していくのは例年どおりの傾向です。

九州便は全ての航路で対前月、対前年同月比を上まわっており、順調に推移しているものと思われます。

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。

横見部会長：

無いようですので、運輸局からその他の報告事項をお願いします。

- ・令和6年度海事局関係予算決定概要について

〔 村上海事振興部次長（説明） 〕

- ・能登半島地震に関連する在籍出向の特例について

〔 岡田船員労政課専門官（説明） 〕

- ・船員の特定最低賃金の改正に係る答申について

〔 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。

ただいまの説明につきまして、ご質問等はございますでしょうか。

佐藤委員：

予算決定概要21ページの物流2024年問題にかかる海運シャーシの導入経費を支援するというところで、これはトラック会社に対しての支援だと思いますが、新車のシャーシを買うということに対しての支援であれば良いのですが、老朽化しているシャーシのリプレースに充てられたら何の意味もないと思いますので、支援の考え方を示していただきたいのがまず1点です。

あと、海技教育機構の予算が昨年とほぼ同じだと思うんですが、これまでの学校からの意見として、教員不足ですとか、寮の受入れ体制の話とかもしてきた中で、そういった予算が計上されているのかどうか、これはもう数年前からずっと言っている話ですが、いまだに寮にWi-Fiが完備されていないとか、寮母がないとか、そういった学校もある中で、しっかり予算を

確保して改善していく必要があると思うんですが、そのあたりが考慮されているのかどうかお伺いしたいです。

村上海事振興部次長：

この物流2024年問題の関係について詳しいことまではお答えできませんが、違うところで聞いた中では、背後地が狭いという状況で、例えば資料の写真にありますように荷役効率が良い横開きのシャーシの導入経費等が対象になると聞いています。

海技教育機構の件は、ちょっと情報を持ち合わせておりませんが、何か特別なものが予算化されたという良い話は聞いていないです。

浦委員：

あと、海技教育機構の予算に関して、前年度の補正予算はいくらだったんですか。この資料を見ると、まるで去年よりも予算がついているみたいに見えるんですが、前年度の補正予算はいくらでしたか。

結果として減っているんです。65億だけでも、燃料代もこれだけ高くなって実習もかなり制限されている中、「効率的に訓練するため」ってここに書いてあって、なのに予算を減らすって意味が分からないです。さらに言えば、機構の人数を500名にしようという方針まで出ている中で、なぜ予算を減らすのか意味が分からない。

村上海事振興部次長：

海事局としては、いろんな手法を使って予算を確保しようとしておりまして、それこそ全日海さんからのご意見や事業者様からのご意見も踏まえて強く要求しているところですが、なかなか財務当局に認めていただけないのが現状だと思います。

浦委員：

削れるところは削っても構わないと思うけど、船員の確保・育成体制の強化だって予算は9000万だけど、一番大事なところだと思うんですよ。去年の補正予算が分かったら、次回でもいいので教えてください。

村上海事振興部次長：

分かりました。

佐藤委員：

在籍出向の特例は新型コロナのときもありましたが、船員派遣事業の許可を取得している会社もある中で、こういった特例制度を悪用されることがないように注意していただきたいと思います。特例の要件①ですが、本当に被災されたかどうか、例えば罹災証明のような書類を確認するのでしょうか。それとも、口頭のみで申告で特例を認めるのでしょうか。

岡田船員労政課専門官：

手続としましては、出向元事業主から在籍出向確認書を提出いただきまして、要件に該当するかどうかあらかじめ確認することになっています。罹災証明まで確認するということにはなっておりませんが、その分、速やかに対応することができると思います。当局としましても、不正のないようにしっかりとヒアリングで確認したいと思っております。

横見部会長：

ほか、いかがでしょうか。

土屋委員：

人材確保に関連して、私も学校訪問をしている時や、あるいは就職してきた船員さんの話を聞いていると、船の仕事を知っている人がすごく少ないんです。何で船の仕事に決めたの、船に乗る気になったのと聞くと、大体船乗りの親戚がいるか親が船に乗っているという人が多いです。より広く海運の仕事を知ってもらう取組みを、最近の内航総連さんがいろいろされています

けれども、できればそういう予算を国交省さんも確保していただいて、もう少し広く取り組んでいただけたらと思います。学校側の募集定員に満たないところが結構あると思います。船乗りになりたいと応募してくれる、そういう仕事があるということをもっと知ってもらうのが一番大事だと思います。労働組合さんのほうで小さいお子さんに教育していたり、そういう取り組みも含めて、できれば人材確保・育成分野で予算が確保できればとても良いと思いますので、意見の一つとして発言させていただきます。

三輪委員：

予算資料16ページの内航船員の確保・育成のところ、内航船員就業ルート拡大支援事業、一般教育課程出身者向けと書かれているところが今のお話に関連すると思いました。小学生やちびっ子向けに広報活動されているものと、あと、一般教育課程の出身者から船員への道につなげないと、実態としては途中が途絶えてしまっはいけないかなと考えるところです。そうしますと、中学校、高校、もしくは大学という一般の教育課程から船員の道というルートの認知度をもう少し上げるべきかなと感じました。

ここで教えていただきたいのですが、使用者側で一般教育課程出身の方はどのぐらいいらっしゃるものですか。例えば、海上技術学校、短大、商船高専以外から船員になった方がいらっしゃれば、まさにそういった方がどういったきっかけで船員になったかというところを強化すれば、すごく即効性のあるPRができるんじゃないかなと思います。

土屋委員：

弊社ですと、船員さんの紹介で一般教育課程からの入社というのがごく少数ですがいます。ただ、どこかでそういう仕事を知って応募してきたというより、転職を考えていた方が、知り合いである弊社船員に相談したことがきっかけで入社したという人がいます。入社してもうすぐ半年になるのですが、船の生活にも無事に馴染めているとのことで、今後6級海技士資格の取得を目指しています。

そのほか、普通の大学を卒業した後、清水の海上技術短期大学で学び、弊社の船に乗った方がいまして、なぜ船の学校を志望したかという、やはり知り合いが船員養成の学校を出て船に乗ったということがきっかけでした。ですので、一般の人が知人等を介さずに船の仕事を知り、弊社の船に乗ったというケースは弊社ではないです。

磯合委員：

弊社には、一般の大学を卒業後、清水の海上技術短大に行ったという乗組員と、一般の大学を卒業し、陸上に就職したものの給料が安いから退職し、図書館で調べて船員は給料が高いことを知って、大型内航タンカーに乗船して、3級海技士免状(航海)を取得した上で、家から通えるところが良いという理由で弊社に入社した乗組員がいます。このような経緯をたどって入社してきた乗組員は、やる気が違っていると感じています。彼らは将来、船員も陸上勤務も両方ともやりたいと言ってくれています。

三輪委員：

ありがとうございます。

村上海事振興部次長：

三輪委員がおっしゃるように、この一般課程の出身者に船の業界に来てもらうというのはとても大切です。この資料ではいわゆる海洋共育センター等のことを書いていると思いますが、資格のない人に短期間で6級免状を取得していただき、また現場に戻ってもらうという形です。各船社さんでスカウトした方を海洋共育センターに預けるとい、もう始まって10年ぐらいたっていると思いますが、結構機能してきていると思います。そうしますと、一般課程の出身者の方が6級免状を取得するというケースは、年間一定程度はいらっしゃるのではないかと思います。

三輪委員：

船員という職業の認知を小学校ぐらいで与えるのも一つ重要だと思っているところと、あと、その気持ちが継続できるような形で中高、もしくは大学まで行って、やはり今のお話を聞くと、船員を目指すきっかけはやっぱり何か種がないと、そこから芽が出るということにならないかなと思います。全く雑談ですけども、私、先週久しぶりに三宮の街を歩いていると地下鉄の通路のところに、2～3mの大きな広告が出ていたんです。「“開運”じゃなくて、“海運”です。」という、あの広告がドーンとありまして、本当にその道は生田神社に繋がる道の途中でしたので、まさにこれは、海運で開運しているじゃないかという、それぐらいのインパクトがありました。あれを見て、何かしら海や船に興味を持つきっかけになったら、この広告の効果はすごく絶大だなと思って、ある程度年齢が上がってからも認知度が高まるような、そういったPR作戦をしないといけないのかなとすごく感じたところです。

学内の話ですが、うちは海洋政策科学部という4年前から学科が新しくなりまして、海技ライセンスコースという独立して船舶職員養成をかなり前面に出した学科ができています。ところが、その定員の充足率が低くて、特に機関学コース、そこで機関士という船舶職員の認知度がすごく低いです。もともと船長になりたいというので航海学の方に進学してくる学生はそこそこいるんです。数字を言うと、1年生から2年生に上がるときに選択希望するのですが、今の新しく改組した1期生のうち機関学コースを選択した学生が10人で、2期生は14人でした。次年度は4年目になるのですが、今の1年生が2年生に上がるときに何人が機関学コースを志望するかというところで、PR作戦をすごくやりました。

航海学コースは35人ぐらいコンスタントに希望者がいますので従前と同じぐらいですが、機関学のほうは一気に目減りして10人のボーダーになってきています。希望調書の提出期限が今月末でして、事あるごとに学生の前に立って機関士が非常に魅力的だよということをアピールしているんですが、いかんせん学生の情報源がSNS等のネットに上がっているもので、すごくネガティブに船舶実習がしんどかったとか、そういう情報を見ているので、マイナス方向に影響しているということが分かりました。ただ、そういった

経験ができるのは船舶実習でしかないんだというその魅力・メリットというのは実習を経験した学生はすごく理解しているんですけども、やはり経験のない人が情報を入手しようとするならばネットに頼ってしまうところに、適切な情報がヒットするようなことも必要かなと思ひまして、街中の広報活動プラス何かインターネット上で情報がうまく伝われば、船員を志望する学生や社会人が増えるのではないかと思っているところです。

坂上委員は、船舶実習は楽しかったですか。それともつらかったですか。

坂上委員：

私は楽しかったです。

三輪委員：

つらいこともあったと思いますが、やはりそこで得たものが今も役立っていて、経験した後だとプラスなことは言えて、何かネガティブなものだけではないという理解になると思うんです。船員という職業の魅力をいかにその経験のない人に伝えるかというのはすごく難しいなと思ひています。私自身も学生に機関士は楽しいと伝えていますが、なかなか伝え切れない。船から離れて年数がたつので、なかなかリアルな話をしにくいところが最近の悩みです。

安達委員：

三輪委員のお話を聞いて、なるほどと思ひしたのは、私も神戸大出身で、学生のとときに「海への誘い」という授業で、海事科学部以外のキャンパスの学生も含めて抽せんで年に何十人か、当時の練習船深江丸に乗って、1泊2日の乗船実習に参加できるプログラムがあったんです。神戸にいたから何かそういうのを身近に感じて、海に関する仕事というのも一つの将来の選択肢としてあるんだとそこで初めて知り、それが自分の中で残っている気がします。

ただ、今はこうやって交通関係の授業を関西一円いろんな大学で教えていると思うのが、やっぱり皆さん、海に関心がないというか、そもそも接点がないんですよ。例えば奈良県ですとそもそも海がないですし、海に関するこ

とが選択肢としてないですし、知る機会もない。だから、そういうところにもリーチするような、各大学でできないようなもっと大きなプログラムとして、特に大学生、これから社会に出るといふ人たちに何かアプローチできるような仕組みづくりとして、大学間で協定を結ぶとか、そういうところに国や事業者さんとかみんなで参画したスキームみたいなのができると、一般課程からの人材確保のルートが構築できるような気がします。今はそれがなかなかないのかなと三輪委員のお話をお聞きして思いました。

横見部会長：

ありがとうございました。

ほかに、よろしいでしょうか。

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ひます。

労働者委員の方からいかがでしょう。

佐藤委員：

1月2日に、羽田空港で日航機と海上保安庁の航空機が衝突するという大きな事故がありました。今、運輸安全委員会が事故原因の究明をおこなっているところですが、管制官と各機のやりとりの記録がすぐに公表されました。

令和3年5月に来島海峡で起きた白虎と外国船の衝突事故では白虎が沈没し、3名の命が失われました。来島海峡航路は管制官の監視下の航路ですが、管制官と白虎のやりとりについては全くオープンにされることなく、事故時の当直航海士に刑事罰が下されたわけです。なぜ、航空機と船舶の海難事故の取扱が同じ国交省の中で違ふのか、疑問に感じます。おそらく海運事業者の方には同じ疑問を抱いている方がいると思うのですが、ぜひこのような声も上げていただきたいということで、この船員部会場で発言させていただきます。

旅客を扱うか貨物を扱うかという違いはありますが、乗組員が亡くなっているという点ではどちらも違いはないはずです。どちらの事故も客観的な記録を確認し、事故原因を解明していかなければならない。

一方で、来島海峡航路西側海域航行安全対策委員会がすでに立ち上がっていて、非公開で議論が進められているが、事故原因が明らかになっていないのにどんな議論をして安全対策していくのかという点についても疑問を感じています。

横見部会長：

ありがとうございました。

ほか、労働者委員からよろしいでしょうか。

坂上委員：

以前、仮バース確保の取組みということでお話があったかと思いますが、その後の進捗について情報があればお願いします。

竹内船員労働環境・海技資格課長：

仮バース確保の取組みにつきましては、近畿二府四県のうち兵庫県は神戸運輸監理部が対応しております。当局では、海のない滋賀県と奈良県を除くと、大阪府・京都府・和歌山県になりますが、大阪府につきましては、私と貨物・港運課長が大阪港湾局に出向いて、仮バースの確保について要請しております。和歌山県につきましては、和歌山運輸支局担当者から県土整備部港湾空港局へ要請しております。京都府につきましては、京都運輸支局担当者から京都府港湾局に対しまして同様の要請をしており、また、これらの取組状況は、本省海事局船員政策課へ報告しております。

坂上委員：

要請段階ですか。

竹内船員労働環境・海技資格課長：

要請に加えまして、船員にとって有益な情報がありましたら教えてくださいとお願いをしております。また何か動きがありましたら、この場でご報告させていただきます。

佐藤委員：

あと1点いいでしょうか。今、各自治体に対して、組合の定期全国大会決定事項の自治体への申入れということで、様々な陳情活動を行っております。そういった活動の中で話を聞いていますと、11月に重点支援地方交付金の追加あって、その後の使い方は各地方自治体の裁量ですというお話があったと思いますが、地域公共交通、特にフェリーに対して支援を行っている自治体は今のところありません。

今言った自治体は、敦賀市、舞鶴市、泉大津市ですが、和歌山市も聞いている感じでは何も支援されていないようでした。担当者と話す中で、やっぱり地域公共交通とはいえども、フェリーだけじゃなくてバス、トラック、タクシーとかある中で、どうしてもそちらのほうにお金が回って、なかなか船のほうに回らないのが現実ですというようなことを平気でさらっと言われます。もうちょっと力を入れてもらわないと、今後、大型カーフェリーは物流の社会経済を支える重要な機関ですから、しっかり自治体がバックアップしていかないと駄目ですよというお話をしています。ですが、全然、1円たりともまだ行っていないのが現状ですので、こういう場でしっかり皆さんに共通理解をしていただく意味で発言させていただきます。もう少しフェリーや船舶関係に優しい国になってもらいたいです。それによって、後継者確保・育成にもつながってくると思うし、船舶の魅力、船員の魅力にもつながってくるはずですので、ぜひお願いしたいと思います。

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。

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2月22日（木）16時00分からとなっておりますので、皆様よろしく願いいたします。

（配付資料）

- 資料1．令和5年12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12月分 月間有効求人・求職状況（近畿管内）
- 資料3．令和5年11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11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11月まで）
- 資料6．令和6年度海事局予算決定概要
- 資料7．能登半島地震に関連する在籍出向の特例について