

**近畿地方交通審議会
近畿船員部会議事録**

第187回

令和6年4月24日

日 時 令和6年4月24日（水） 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（欠）、三輪委員、
安達委員（欠）

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 岩佐海事振興部長、三浦海事振興部次長、
土本船員労政課長、矢野船員労政課専門官、
衣川船員労働環境・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187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186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6年3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、57人（前月比+8人、16.3%の増、前年同月比：-4人、6.6%の減）となっています。

月間有効求人数は、156人（前月比+3人、2.0%の増、前年同月比：-86人、35.5%の減）となっています。

②求職関係

新規求職者数は、17人（前月比+7人、70%の増、前年同月比：-3人、15%の減）となっています。

月間有効求職者数は、30人（前月比同数、増減なし、前年同月比-24人、44.4%の減）となっています。

③成立状況

当月の成立数は、5人（前月比：－2人、28.6%の減、前年同月比：－3人、37.5%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2人、機関部職員2人、甲板部部員0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1人、30歳代0人、40歳代1人、50歳代0人、60歳代2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38人（甲板部24人、機関部14人、無線部0人、事務部0人）、部員19人（甲板部12人、機関部6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9人（甲板部3人、機関部6人、無線部0人、事務部0人）、部員8人（甲板部5人、機関部1人、無線部0人、事務部2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5人、自己の健康0人、倒産0人、就労中9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2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47.1%、30歳未満は3人で占める割合は17.6%です。

3. 失業等給付金支給状況

当月末の受給資格者数は8人で、基本手当の支払実人数は1人、給付件数は1件となっています。給付金額は25,470円です。前月は1人、1件の237,720円でした。

それから、高年齢求職者給付金が1件347,250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、768,990円となります。

4. 月間有効求人倍率の推移

3月の近畿船員は5.20倍で、前月比+0.1ポイント、前年同月比、+0.72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156人で、このうち、新規求人者数は57人となっています。

当局の紹介による求人側の成立は3人、他局成立は1名でございました。求人の取り消しは73人で、理由の内訳は有効期限切れ69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30人で、前月との差は+0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0人でした。求職の取り消しは8人で、理由の内訳は期限切れ3人、自己応募・縁故により採用3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

①2月の全国の月間有効求人数は、3,182人で、前月比98.4%、前年同月比は103.2%となり、98人増加しています。

- ② 2月の全国の月間有効求職数は、716人で、前月比102.7%、前年同月比87.4%となり、103人減少しています。
- ③ 2月の全国の成立数は、56人で、前月比124.4%、前年同月比では72.7%となり、11人減少しています。
- ④ 2月の全国船員の有効求人倍率は季節調整値により4.37倍となっています。2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。

三浦海事振興部次長：

資料4を説明申し上げます。

まず、日本内航海運組合総連合会が出典している令和6年2月分の内航海運の輸送動向調査の結果になりますが、2月も低気圧の断続的な発生から避難等による輸送障害が多く見られたようで、貨物船と油送船を合計した輸送量は前年同月比92%となっているようです。

はじめに貨物船の状況ですが、鉄鋼、燃料（石炭、コークス）が増加になった一方で、自動車の低調な輸送が貨物船全体の輸送量を押し下げているようです。

2月の貨物船の輸送量は、前年同月比91%、前月比107%となっています。

鉄鋼は、前年同月比で105%、低気圧の発生に伴う輸送障害の影響で、翌月に繰り越す貨物が今月も発生したようですが、前年同月の鉄鋼の輸送量が低かったため反動増となっています。

原料は前年同月比96%。スラグは前年同月が低い輸送量で推移していたことで反動増となっていますが、石灰石や非金属鉱は減少したため、原料全体で減少となっているようです。

燃料は前年同月比120%。電力向けの石炭需要が高まり燃料全体で大きく増加しているようです。

紙・パルプは前年同月比90%。

雑貨は前年同月比94%。

自動車は前年同月比70%。一部船社についてはメーカーの不正問題に伴う工場稼働停止による影響で大きな減少になっているようです。

セメントは前年同月比88%。セメントの販売量は、大都市圏を中心に前年同月水準を割り込むなど見られ、輸送も低調に推移しているようです。

続きまして、油送船の状況についてです、高压液化、高温液体が前年同月比プラスとなっていますが、黒油、白油の低調さが目立ったようです。

2月の油送船の輸送量は、前年同月比93%、前月比で96%となっています。

黒油は前年同月比83%、暖冬による気温の上昇から需要の減少が見られたようです。

白油は、前年同月比97%、ジェット燃料油の需要は安定して推移しているが、暖冬のため灯油の需要は低く推移したようです。

ケミカルは前年同月比91%、ケミカルの輸送は需要の低さから低調に推移しているようです。

次に資料5、令和6年2月における長距離フェリーについて、大阪港が関係する輸送実績でございます。

令和6年2月は、うるう年でしたので、前年同月比については29分の28を乗じて算出してみました。

2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。
まずは「トラック」ですが、

北海道方面では、9,726台で、前月比99.0%、前年同月比で96.3%

北九州の新門司港では、29,362台で、前月比105.4%、前年同月比で104.1%

中九州の別府・大分方面では、8,949台で、前月比94.9%、前年同月比で84.9%

南九州の宮崎・志布志方面では、12,399台で、前月比107.6%、前年同月比で115.0%となっています。

次のページの「旅客」では、

北海道方面では、4,884人で、前月比93.8%、前年同月比で142.1%

北九州の新門司港では、62,268人で、前月比94.1%、前年同月比で120.8%

中九州の別府・大分方面では、28,446人で、前月比103.7%、前年同月比で117.3%

南九州の宮崎・志布志方面では、25,473人で、前月比119.9%、前年同月比で139.0%となっています。

最後に、次のページの「乗用車」では、

北海道方面では、1,669台で、前月比79.5%、前年同月比で114.0%

北九州の新門司港では、20,513台で、前月比88.5%、前年同月比で106.0%

中九州の別府・大分方面では、3,449台で、前月比72.0%、前年同月比で104.2%

南九州の宮崎・志布志方面では、6,420台で、前月比87.8%、前年同月比で90.7%となっています。

2月は、船のドック入りや低気圧の影響により減便されている航路もありますが、トラックの実績では、対前年同月比並びになっています。

旅客の実績は、コロナ禍前の数値より上まわっている状況です。

乗用車については、対前年同月比でほぼ横ばいになっている状況が見受けられます。

2024年3月19日の報道発表の中には、訪日外客数の推計値が「2月として過去最高を大きく更新」ともありました。

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。

三輪委員：

貨物船の説明の中で、低気圧等の発生で避難した船は、翌月に荷物を繰り越すとといった部分もありますというお話がありましたが、翌月に繰り越された荷物はどのぐらい許容できるものなのか疑問に思いまして、委員の方で、どのぐらいの積載量、パーセントぐらいで運行していますよというお話がいただければ理解が進むんですけども、いかがでしょうか。

土屋委員：

貨物船は、雑貨とか紙パ、バラものなど何でも積めるような仕様になっている在来船とタンカーに分かれると思いますが、決まった荷主さんで、決まった航路を運ぶものだけじゃなくて、日本中どこでも行き、何でも積みますよという船も多いと思います。我々はこういった船の稼働率を計算します。

船が荷物を運んで動いているのを実数として、次の積み地まで行くのに空荷で走る、次の荷物が決まらないで待機している時間、もちろん船員さんの休み期間も含んだ日数を不稼働日とします。日数単位で稼働率はどんなに多くても90%を超えることはほとんど無く、2割から3割以上は不稼働があ

るかと思えます。例えば、陸上の作業会社さんや工場自体が土日やらないという単純に7日間のうちの5日しか動かない勘定です。

次長もおっしゃられたように2月の時化でちょっと輸送量が少なくなり、3月は期末なので何とか期中に納めてくれということで、荷主さんが普段はやらない土日の作業をやるとなったら稼働率がそれなりに上がる。その辺がバッファーになっていると思えます。

三輪委員：

わかりました。ありがとうございます。

磯合委員：

もう一つの気象条件による不稼働ですが、気象の情報が前広に発せられるために、この日に航行するのは無理だろうということで積まないことがあったり、タンカーなどで危険物を積載する場合は、積んでしまうとその船が使えなくなってしまうので、次の揚げ地にも影響したり、また、気象情報が早すぎて早めに停船になってしまうこともあります。船の稼働率は、気象の情報で左右されることが多いということです。

タンカーなどは、非常に早くから止まってしまいます。危険物を積載してしまうと停泊する場所も限られることも要因となっています。

土屋委員：

鉄鋼メーカーの工場などは全天候型が多いと思えます。製鉄所の中の設備などは割とお金をかけてくれる。また基本的に鉄を運ぶ船というのは、固定的に製鉄会社さんが持っているので、自社船の稼働を高めるために雨でもできるような雨よけの天井を持ったりしています。こういったことで若干稼働数も上がったりしている可能性はあります。

磯合委員：

航行できない場合でも、積むことはできます。満載喫水になると航行できる場合があります。

三輪委員：

ありがとうございます。

先日ニュースで、2024年のトラック問題の話のときに、船が長距離の部分を担うことができれば、トラックドライバーは港までのもの、もしくは先の港からの運転のみを行うことで、労働時間の適正化が図れるみたいなことをテレビのニュースで言っていたものを聞いていると、こういった話で、天候の都合によって繰越しになるようなときに、船はどちらかというときゃパがあるので、先ほど90%以上はちょっと危険だという話があると、そういった問題解決のためにはうまく連携しないと難しいかなというふうに感じたところでした。ありがとうございます。

横見部会長：

はい、ありがとうございます。ほか、いかがでしょうか。お願いします。

佐藤委員：

長距離フェリーの輸送実績の中で、旅客がかなり増えているというところで、先ほどインバウンドの話がありましたが、その増えている理由というのは、やはりインバウンドのお客さんの需要というのが増えたことによる増加なのか、もしその辺分かれば教えていただけますか。

三浦海事振興部次長：

このデータ上だけでは、正確な実態はわかりませんが、訪日外国人旅客が2月の今までの最高値を更新したという報道があり、これがどこまで連動しているかというのまではわかりませんが、外国人は増えているのは事実かなというところですね。

横見部会長：

インバウンドに関連して、外国人観光客は、そもそもフェリーに乗って長距離移動する人々は、どれくらいいるのでしょうか。外国人にとって、たと

えば大阪南港から九州への長距離フェリーを利用することは情報入手の面などで敷居が高いように思います。長距離フェリー旅客が増えている理由として、私の想像ですが、現在は円安で海外旅行が割高になっていることから、国内旅行が相対的に増えている現象があるように思います。

土屋委員：

私、1月に安かったし興味があったのでその南港から北九州のフェリーに乗ってみました。正式なデータは知りませんが、その時は私の想像以上に外国人が多くてびっくりしました。感覚的に2割か3割ぐらいは恐らく外国の方で、最近、大阪とかでもよく見かけるようなスーツケースをそのまま持ってこられて、船のセントラルホールあたりにも山積みで、ネットがかかっている、こんなところまで来たのかと驚きがありました。

横見部会長：

団体旅行客ですか。

土屋委員：

いや、どちらかというと、個人やファミリーぐらいの単位、意外と子供も多いですね。

横見部会長：

東南アジアの方ですか、中国とか。

土屋委員：

国はわからないですけども、アジアと欧米、半分ぐらいに見えました。金曜日の晩に出て、土曜日の朝に着いて、土曜日の晩に出て、日曜日の朝に着く。いわゆる弾丸ツアーですが、そういう構成でしたね。

ちょっと話変わりますけれども、大阪港周辺には海遊館があって、外国人の方は非常に多いです。去年の5月にコロナが一応終息となって、それまで地元のいわゆる街食堂みたいなところは、外国人の方はほとんどいなかった

んですが、最近はそのような場所にも多くなってきたように感じます。その店の人に聞いてみると、SNSとかで、ローカル食堂みたいな口コミがあって、恐らく来日1回目じゃなくて、2回目、3回目と来られる方がそういうコアなところを目指して来ていて、フェリーなど旅客船も同じようにそういう需要はあるのかなど。

横見部会長：

意外に乗っているのかもしれないですね。

土屋委員：

そうですね。次長さんがおっしゃられたインバウンドとか、私も1回しか乗ってないので、正確な数字ではありませんが。

横見部会長：

いえいえ、ありがとうございます。私も2月に、ある長距離フェリーに乗りましたが、若い人たち、多分高校生などの団体が多かった印象があります。昨今の夜行長距離フェリーは、安だけでなく、船内設備も個室を増やすなど充実しており、女性や家族連れにも安心というイメージがあるのかもしれない。

ほか、いかがでしょうか。よろしいでしょうか。

それでは次に、第12次船員災害防止基本計画について、衣川船員労働環境・海技資格課長よりご報告をお願いします。

衣川船員労働環境・海技資格課長：

2024年度船員災害防止実施計画について、一番上に添付している概要版にて、説明させていただきます。

最初に、船員災害防止計画について、説明します。

本計画は、船員災害防止活動の促進に関する法律の規定により、国土交通大臣は、5年ごとに船員災害の防止に関し、基本となるべき事項を定めた船員災害防止基本計画を作成し、基本計画の実施を図るため、毎年、船員災害防止実施計画を作成しなければ、ならないこととされています。また本年は、第12次船員災害防止基本計画の2年度目となっています。

第12次船員災害防止基本計画では、第11次計画期間からの船員災害の減少目標を、

	死傷災害	疾 病	死傷災害	疾 病
貨物船等	13%減	8%減	14%減	14%減
漁 船	6%減	10%減	11%減	11%減
全 体	11%減	9%減	16%減	13%減

としています。

また、主要な対策としては、

- ・ 作業時を中心とした死傷災害防止対策
- ・ 海中転落・海難による死亡災害防止対策
- ・ 漁船における死傷災害対策
- ・ 船舶の設備等ハード面での安全対策の推進
- ・ 船員の健康確保
- ・ 新型コロナウイルス等の感染症予防対策
- ・ ハラスメントの防止とメンタルヘルスの確保
- ・ ITを活用した健康管理等の推進
- ・ 年齢構成を踏まえた死傷災害及び疾病防止対策

の9項目としています。

次に、2024年度 船員災害防止実施計画について、説明させていただきます。

船員災害の減少目標は、2022年度の最終実績から2023年度と同数値目標としています。

死傷災害 疾 病

貨物船等	13%減	8%減
漁船	6%減	10%減
全体	11%減	9%減

としています。

また、主な取組みとしては、

●安全衛生管理体制の整備とその活動の推進

- ・社内・船内安全衛生委員会等の活用
- ・船内労働安全マネジメントシステムの導入に努める。

導入が難しい場合は、船内向け自主改善運動（WIB）導入に務める。等

●船内の居住環境・作業環境の整備・改善

- ・死傷災害・疾病に係るリスク低減対策等

の2点に加え、

○重点を置くべき船員災害の種類に対応した取組み

- ・作業時を中心とした死傷災害防止対策
- ・海中転落・海難による死亡災害防止対策
- ・漁船における死傷災害対策
- ・船員の健康確保対策
- ・新型コロナウイルス等の感染症予防対策
- ・船舶の設備等ハード面での安全対策の推進
- ・ハラスメントの防止対策とメンタルヘルスの確保
- ・ITを活用した健康管理等の推進
- ・年齢構成を踏まえた死傷災害及び疾病防止対策

以上、9項目について、実施していくことにしています。

最後に9月の船員労働安全衛生月間の実施です。

例年同様、月間での配付資料としては、船員労働安全衛生月間実施のしおり、船員災害防止協会作成のリーフレット等を想定しています。

以上が2024年度船員災害防止実施計画の概要になります。

横見部会長：

ありがとうございました。

非常に多岐にわたる内容について、ご説明いただきました。

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。

では、1つよろしいでしょうか。

この一番分厚い資料の1ページ目のこの表の見方ですが、それぞれ、例えば死傷災害であれば、一般船舶等のところに上、中、下と3段ありますけれども、一番上の列が「前年からの減少率」を意味するのでしょうか。例えば、2018年度「0.6%」と書いてあるのは、なにを意味するのでしょうか？

衣川船員労働環境・海技資格課長：

これ全部、表の見方は、各年度の実績を基にして、これ海上の一番左の赤枠のところ、もともと11年度の最初の目標数値です。

横見部会長：

実績というのは、けがをした人の数なんですよ。

衣川船員労働環境・海技資格課長：

実績というのは、船員法第111条の船員災害の災害疾病報告というのが各年度ごとにまとまっていて、これの統計データから割り出します。

横見部会長：

例えば2018年度の一般船舶等の266人というのは、これ何の数字でしょうか。

三浦海事振興部次長：

災害疾病のやつで、上段のほうが実際にけがとか、先ほど言われたようにされた実績で、下のほうの疾病というのは、実際に内臓疾患とかやった方々の件数を年に1回、111条の災害疾病報告ということで報告をもらっている

んですね。その総数として、一般船舶等では 266 人、2018 年度ではあり
ましたと。

横見部会長：

その下の 4 万 2247 人というのは、全体の数ですか。

あと、平均と書いているんですけれども、何の平均でしょうか。

土屋委員：

割り算すると、多分、先生おっしゃられたように 4 万 2247 人に対して
266 人が 0.63。

横見部会長：

前年比ではないのですね。

土屋委員：

266 を 42247 で割ると 0.062963 なので、0.63%になるので、多分、全
体に占めるご病気になられた方の割合が 0.63 ということかと思います。

横見部会長：

ということは、一般船舶の船員さんは 4 万 2000 人なんですか。

土屋委員：

4 万 2000 人の登録があるということなんですかね。

横見部会長：

そんなものなんですね。

土本船員労政課長

すみません、左側のほうを見ていただいたら、一般船舶が4万653人、漁船が2万4906人で、全体で6万5559人の船員さんがいらっしゃるということになっております。

土本船員労政課長

災害、死傷のほうも、疾病のほうもそうなので、6万5559人に対して何%の方でおけがされた方がいらっしゃるというふうに読み取れます。

横見部会長：

はい、分かりました。ありがとうございました。

衣川船員労働環境・海技資格課長：

読み方が分からなくて、申し訳ございません。

横見部会長：

いや、各年の船員総数が分からないなかで、怪我をされた人数の増減だけみても施策の効果が分からないと思ったのですが、総数が分かりましたので大丈夫です。ありがとうございます。

礪合委員：

船舶所有者は船員法の111条の報告事項として、在籍船員、災害補償等を報告することになっていますので、年に1回報告しています。

横見部会長：

この表を見るのが初めてでしたので、表の見方が分かりませんでした。ありがとうございます。

横見部会長：

報告をしていない船社もいる可能性があるのですか？

磯合委員：

いや、船舶所有者はすべて報告していると思います。

横見部会長：

わかりました。

磯合委員：

以前は船舶の海員名簿に船員法 111 条報告済の印紙を貼り付けで船舶所有者が報告していることがわかるようになっており、運航労務官が船舶に訪船して労務監査があった場合、その印紙をチェック確認しておられましたが、現在は報告済の印紙が廃止されていますので、船員法 111 条の報告済を確認する場合には船舶所有者に連絡して下さるようです。

横見部会長：

実態をよく表した統計なんですね。

磯合委員：

船舶所有者がミスなどにより間違えない限りは実態を反映した統計だと思います。

横見部会長：

ありがとうございます。

磯合委員：

今回頂いた資料の 21 ページにある係船索を含む係船設備の点検というのは、S O L A S 条約改正に伴う係船設備の安全対策が、論文まとめてくださっており、国が指針として参考に通知して下さったので、一番助かります。安全活動として 20 年近く前から、外資系石油会社では、係船設備の安全対策について要求されており、各船会社がロープメーカーさんから資料を頂き、

独自で指針を作成していましたが、今回いい内容のものが出たなと思って、4月から安全活動の大切な資料として使おうとしています。

やはり係船ロープが起因する事故は労災事故につながりますので、国が通知して頂いた資料として、利用させていただきます。

横見部会長：

ほか、何かございますでしょうか。よろしいですか。

それでは、次に、船員政策や船員労働全般に関わる様々な問題について、ご意見や情報などございましたらご発言をお願いいたします。

では、まず労働者委員のほうから何かございますでしょうか。

坂上委員：

労働契約改定交渉の中央の妥結状況として、前回カーフェリーの報告をしました。内航についても3月27日に妥結しましたので、その内容を報告します。

内航二団体については、基本給が標齡給1%の1740円、職務給が各職2.74%の改善、船長水先慰労金の上限金額が3000円改善され、7万7000円。新型コロナウイルスワクチン接種費用の会社負担。年間臨時手当は、昨年度プラス1.1割の43.8割となっております。

続いて、全内航については、基本給が標齡給1%の1740円、職務給が各職2.76%の改善、内航二団体と同じく船長水先慰労金の上限金額3000円改善の7万7000円と新型コロナウイルスワクチン接種費用の会社負担。年間臨時手当については、昨年プラス1.0割の41.1割となっております。

以上となります。

横見部会長：

はい、ありがとうございました。

ほか、労働者委員のほうから何かございますか。

それでは、使用者委員の方からいかがでしょう。

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。

それでは本日の部会は終了いたします。

次回は5月22日（水）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6年3月分 近畿運輸局管内船員職業紹介実績表

資料2．令和6年3月分 月間有効求人・求職状況（近畿管内）

資料3．令和6年2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6年2月分まで）

資料5．長距離フェリー輸送実績の推移（令和6年2月まで）

資料6．第12次船員災害防止基本計画（概要）及び令和6年度船員災害防止実施計画