

**近畿地方交通審議会
近畿船員部会議事録**

第189回

令和6年6月26日

日 時 令和6年6月26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、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 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189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188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、78人（前月比+27人、52.9%の増、前年同月比：-12人、13.3%の減）となっています。

月間有効求人数は、167人（前月比+37人、28.5%の増、前年同月比：-88人、34.5%の減）となっています。

②求職関係

新規求職者数は、12人（前月比-5人、29.4%の減、前年同月比：-7人、36.8%の減）となっています。

月間有効求職者数は、37人（前月比で増減なし、前年同月比-13人、26%の減）となっています。

③成立状況

当月の成立数は、1人（前月比：-2人、66.7%の減、前年同月比：-3人、75.0%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0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0人、30歳代0人、40歳代0人、50歳代0人、60歳代1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60人（甲板部38人、機関部22人、無線部0人、事務部0人）、部員18人（甲板部14人、機関部3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6人（甲板部3人、機関部3人、無線部0人、事務部0人）、部員6人（甲板部4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1人、本人の申し出7人、自己の健康0人、倒産0人、就労中3人、不明1人となっています。

③新規求職者の年齢別

30歳未満4人、30歳代4人、40歳代1人、50歳代0人、60歳以上3人となっています。50歳以上は3人で占める割合は25.0%、30歳未満は4人で占める割合は33.3%です。

3. 失業等給付金支給状況

当月末の受給資格者数は7人で、基本手当の支払実人数は0人、給付件数は0件となっています。給付金額は0円です。前月は0人、給付は0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、0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4.51倍で、前月比+1.00ポイント、前年同月比、-0.59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167人で、このうち、新規求人者数は78人となっています。

当局の紹介による求人側の成立は0人、他局成立は1名でございました。求人の取り消しは52人で、理由の内訳は有効期限切れ50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2人、その他は0人となっています。

②月間有効求職者は37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0人、他局成立は0人でした。求職の取り消しは15人で、理由の内訳は期限切れ13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

①4月の全国の月間有効求人数は、3,076人で、前月比23人減の99.3%、前年同月比は97.2%となり、89人減少しています。

②4月の全国の月間有効求職数は、716人で、前月比2人減の99.7%、前年同月比74.7%となり、243人減少しています。

③ 4月の全国の成立数は、51人で、前月比5人減の91.1%、前年同月比では68.9%となり、23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4.59倍となっています。4月の全国陸上は季節調整値により1.26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4月分の内航海運の輸送動向調査の結果になりますが、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。

前年同月よりも低気圧の通過が少なく、輸送障害の影響を受ける回数は減少したようです。

貨物船は、鉄鋼、原料、燃料（石炭、コークス）、紙・パルプが増加となった一方で、雑貨、セメントは横ばいで、自動車は減少となったようです。

油送船は、油送船は白油、高温液体、耐腐食は増加し、黒油、ケミカル、高圧液化は減少となったようです。

3月の貨物船の輸送量は、前年同月比99%、前月比93%となっています。

鉄鋼は 前年同月比 116%であり、前年同月は低気圧通過の多さから輸送障害の影響が顕著となっていた一方で、今年は天気も安定しており輸送は順調に推移した結果、増加となったようです。

原料は前年同月比 105%。石灰石は前年比横ばいに推移した一方で、スラグ、金属鉱等の増加が原料全体を押し上げる結果となったようです。

燃料は前年同月比 112%であり、一部で定期修理が見られたものの全体としての影響は少なく石炭の輸送量は増加となった。一方でコークスの需要は鈍化しているようです。

紙・パルプは前年同月比 116%。紙、パルプ、木材が増えて、全体としても二桁の増加となったようです。

雑貨は前年同月比 100%。

自動車は前年同月比 79%。引き続き、一部メーカーの不正問題に伴う工場稼働停止の影響が見られるようです。

セメントは前年同月比 100%であり、輸送量は前年比横ばいで推移しているようです。

続きまして、油送船の輸送量ですが、前年同月比、前月比ともに 101%となっています。

黒油は前年同月比 97%で、一部でトラブルもあったことや、石油火力発電所向けのC重油が減少しているようです。

白油は前年同月比 105%。ジェット燃料油は桜シーズンの訪日需要客や、ゴールデンウィークの旅行需要も相まって輸送は活況のようです。

ケミカルは前年同月比 83%であり、販売不振が継続中であり輸送は低調を推移しているようです。

それでは3ページ以降、貨物ごとの状況です。3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 115.7%、前月比では 95.0%
原料は、前年同月比で 114.7%、前月比では 106.2%

燃料は、前年同月比で 112.2%、前月比では 84.3%
紙・パルプは、前年同月比で 116.1%、前月比では 91.3%
雑貨は、前年同月比で 99.7%、前月比では 101.3%
自動車は、前年同月比で 78.8%、前月比では 81.4%
セメントは、前年同月比で 99.6%、前月比では 95.4%

貨物船全体の輸送量は、1,613万2千トンで
前年同月比で 100.9%、前月比では 93.9%となっています。

黒油（こくゆ）は、前年同月比で 96.9%、前月比では 97.7%
白油（はくゆ）は、前年同月比で 105.1%、前月比では 103.7%
ケミカルは、前年同月比で 83.0%、前月比では 95.7%
一般タンカーの輸送量は、753万トンで
前年同月比で 100.9%、前月比では 101.5%となっています。

続きまして、
高圧液化は、前年同月比で 93.4%、前月比では 91.7%
高温液体は、前年同月比で 104.9%、前月比では 101.2%
耐腐食は、前年同月比で 101.2%、前月比では 104.3%
特タン船の輸送量は、98万7千トンで
前年同月比で 97.4%、前月比では 97.3%となっており、
全てのタンカーの合計は、851万7千トンで
前年同月比で 100.5%、前月比では 101.0%となっています。

次に資料5、令和6年4月における長距離フェリーの輸送実績でございます。

3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、10,564台で、前月比 99.1%、前年同月比
で 101.6%

北九州の新門司港では、34,459台で、前月比100.6%、前年同月比で106.8%

中九州の別府・大分方面では、11,065台で、前月比103.2%、前年同月比で108.8%

南九州の宮崎・志布志方面では、13,501台で、前月比102.4%、前年同月比で113.2%
となっています。

次のページの「旅客」では、

北海道方面では、9,974人で、前月比111.1%、前年同月比で100.0%

北九州の新門司港では、79,970人で、前月比77.8%、前年同月比で113.0%

中九州の別府・大分方面では、33,535人で、前月比77.4%、前年同月比で106.3%

南九州の宮崎・志布志方面では、26,124人で、前月比75.6%、前年同月比で110.0%
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、4,266台で、前月比121.6%、前年同月比で105.0%

北九州の新門司港では、25,759台で、前月比88.6%、前年同月比で107.6%

中九州の別府・大分方面では、5,267台で、前月比89.3%、前年同月比で103.1%

南九州の宮崎・志布志方面では、7,886台で、前月比87.7%、前年同月比で95.9%
となっています。

4月は、トラックの輸送実績は、全体的に前年同月より増加しており、対前月においても横ばいの状況が見受けられます。

旅客の輸送実績は、前年同月より増加になっているようです。

乗用車の輸送実績は、北海道・北九州航路は引き続き増加傾向にありますが、南九州航路は、ほぼ横ばいになっている状況が見受けられます。

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。

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：

航空機燃料の供給不足が問題になっているようで、外国航空会社が日本で契約を結ばなくて、札幌など地方空港への就航を諦めているというようなニュースが出てきており、大手の石油元売業者が比較的大規模な製油所2か所の統廃合を進めたことが主な原因のようですが、輸送力については、問題は生じていないのでしょうか。単に製油所だけの問題ではなく、運ぶ船自体も足りていないということはないのでしょうか。

礮合委員：

コロナ渦で海外からの旅行者が激減した時に、航空燃料を輸送していた白油タンカーは、北海道での備蓄用灯油を輸送しており、航空燃料を輸送する船舶が減少することはありませんでした。

現在も新型コロナウイルス感染症が発生する前と航空燃料を輸送する船腹量が減少しているとは聞いていませんので、航空燃料を輸送する船舶の影響は少ないと思います。

以前は、石油元売り業者は十数社あり、製油所も多くありましたが、石油元売り業者が統廃合されたことと高度化法により、各石油元売り業者の製油所も統廃合され閉鎖されています。直近では、和歌山の下津にある製油所も閉鎖されました。

これにより生産量が落ちたことが大きな原因になっているのは間違いないと思います。

横見部会長：

供給が増えたら、運ぶ能力自体は問題ないので解消されると。

磯合委員：

私が知っている関西国際空港の例になるのですが、関西国際空港へは航空燃料を輸送する白油タンカーは5000KL積又は6000KL積の船舶でほぼ毎日2~3隻が水島・堺・下津から輸送していました。下津からの輸送がなくなっていることから、生産量への影響はあるのではないかと推測でき、輸送能力には問題ないと判断しております。

横見部会長：

ありがとうございます。インバウンドが増えてきて、せっかく外国から日本の空港へ乗り入れてこようというときに、ちょっと水を差しているなというふうに危惧しているところです。

安達委員：

今の燃料の件に関連して、最近、新しい燃料、環境に優しい燃料として、航空ですとSAFというものが出てきて、海運のほうだとアンモニアの燃料がありますが、生産の体制がどの程度まで来ているかとか、現場レベルでそれが全部代替していきだろうみたいな話まであつたりするのでしょうか。

磯合委員：

先駆けで化石燃料以外の船用燃料として、LNG 燃焼船が建造されましたが、燃料の供給問題並びに採算性などで化石燃料の代替燃料としての話は進んでいないと理解しています。

浦委員：

今、横浜でアンモニア船を動かそうとしていますが、危険なガスですので安全がしっかり担保できるかを我々も求めています。

土屋委員：

いま国内大手のエンジンメーカーで話題が挙がっているのは、メタノール、アンモニア、LNG、水素です。これらが代替燃料の候補のなかで4強だと思いますが、いずれも一長一短で決め手に欠けていて、どの燃料のエンジンとなってもいいように開発中とのこと。やはり問題となっているのはインフラのようです。国でもいいのですが、これと決めてくれればそれに向けてみんなが動くと思います。大手の船会社はLNGやメタノール、水素との混焼などに取り組んでいます。近距離の船などでは電気推進が良さそうだけれども電池の問題があってまだまだ難しい。アンモニア、水素もタンクの問題や毒物なので漏れたときの対策、供給体制などの問題があります。

磯合委員：

EV船・LNG燃焼船など新たな取組を国の補助を受けて行くと各種データの報告を行うこととなり、メーカー等の技術援助者がフォローしていますが乗組員への負担が増えていると聞いています。

主機メーカーによっては、化石燃料と並行した燃料が使用できるデュアルフューエルエンジンの開発を主流として進めておられるところもありますが、船用燃料として化石燃料以外の燃料について絞り切れていないように思われます。

浦委員：

さきほどの話のアンモニア船、横浜のタグボートなんですが、元々LNG燃料船で作った物をアンモニアに換装しています。

安達委員：

航空では、国際航空の中でグローバルスタンダードとして決めてしまって日本もそれに合わせていくという流れがあるのですが、海運の場合はどのような流れになるのでしょうか。

土屋委員：

海の場合は I M O という国連の組織が主導していくことになるのではと思います。

磯合委員：

私の勉強不足かもしれませんが、国際海事機関 I M O の中に海洋環境保護委員会 M E P C があり、その下部組織の小委員会で様々な協議がなされ船用燃料で化石燃料以外についても検討されていると思いますが、統一された代替燃料としては決まっていないと思います。

土屋委員：

ジェットのほうが安定した出力をだすのが技術的に難しくて選択肢が少ないのではないのでしょうか。船のエンジンの場合は多少出力に変動があっても直ちに危険ということはないのですが、ジェットだと燃焼が不安定になると安全に飛ぶことが難しくなる。そういうのもあって航空業界としては比較的ジェット燃料に近いものでやっぺいこうとなっているのではないのでしょうか。

磯合委員：

船のエンジンメーカーに比べて航空エンジンのメーカーは少ないように感じます。

横見部会長：

航空業界も E U の国がまずグローバルスタンダード、自分たちでもう先に S A F のつくれるような環境を整えて、ほかの国々がついて来ざるを得ないような状況になっています。

磯合委員：

海運業界も同じです。私の主観かもしれませんが国際条約等 IMO での協議は EU が中心に行われており、アメリカは IMO で決議された以上に厳しく規制していると思われます。

IMO で国際条約が発効する要件として 15 ヶ国以上が批准し、かつ世界の船腹量の 50% を超えた場合となっています。SO_x や NO_x 規制など EU が中心で行われ、1~2 隻しか保有していない国が批准していることも現実にはあるようです。

横見部会長：

三輪先生の大学もいろいろこう燃料の種類が増えていくに従って教えることが増えてきたりとかしているんですか。

三輪委員：

今まで教えていた内容のエンジンプラントの話だけじゃなくて、先ほどデュアルフューエルエンジンの話がありましたけれども、LNG になるのかアンモニアになるのかによってエンジンルームの安全構造が変わってくるので、どれを教えるべきかというか、共通する何か要素を教えて、あとは乗組員として会社に入ったときに、その会社がどういう船を運航しているかによって、そこに対応していくというふうに思っていて、先ほどのデュアルフューエルでメタノール使うのかアンモニア使うのか LNG 使うのかによってエンジンプラントが変わってきますので、そのあたりの全部に対応して教えるというのは多分無理だなとちょっと思っていました。

一方で、電動化の船になってしまいますと、完全にエンジンプラントが変わってくるので、モーターで動かすと言われたら、エンジンプラントの取扱いは何を注意するのかといった情報を結構集めてはいるのですが、決めかねるような状態です。ただ、電気推進の船はよさそうに思っていたんですけども、フジツボとかが推進用プロペラに付着すると、プロペラに負荷がかかって、推進モーターがオーバーカレントになる状況があって、普通にディーゼルエンジンでプロペラ回しているよりもリスクが高くなるのではと危惧し

ています。バウスラスターといって船を横移動させるような、あの程度のプロペラでしたら多少フジツボについても、ちょっと抑えて動かすことで、風が強くなければそれでやり過ごせるものですが、推進用の前進・後進の絶対要のプロペラがそういったオーバーカレント、電流値が高くてモーターが運転できないみたいな話になると、ちょっとそれは深刻な問題かなと思っています。学内の練習船がありまして、夏場にフジツボつくので、バウスラスターのところにはダイバーが入ってフジツボ落としみたいなことをやるんですが、推進のメインとなるプロペラでも結構高頻度でやらなきゃいけないとなると、結構運航のメンテナンス費用がかかるんじゃないかなと思って、電動化のエンジンもちょっとややこしいかなというのが印象で持っています。

一方でお伺いしたいんですが、先ほどLNG船をアンモニア船に転換という話がありましたが、船の運航というときに、明らかにやっぱりアンモニアって危険物ですので、例えば外国往来の大きな船になりましたら、その船員はLNGの船だったら普通のディーゼルエンジンと取扱いが違うので、LNG研修とかというようなことをやるんですが、内航船の場合もやっぱりそういった特殊の燃料研修みたいなことをやるんですか。

浦委員：

今、全くそういう指針は出されていません。我々が国交省に言っているのは、国交省が通達でも何でもいいので、先ほど言ったプラントの逃げ道をどういうふうにつけるとか、防護服とか、あと乗組員の教育訓練はどうするんだとか、そういうレギュレーションを全部決めて指針なり何か出してくれという形で、我々が一番大事なのは安全対策なので、そこを含めて求めているんですけれども、まだ出てこないですね。それが出ないと乗組員として乗って運行なんかできないという話をしているんですけれども。IMOででてい

三輪委員：

ありがとうございます。

磯合委員：

代替燃料で現在の機関出力を維持するには、化石燃料に比べて燃料タンクの容量が大きくなり機関室のスペースを大きくする必要があると聞いています。小型の船舶ではこれ以上機関室のスペースは拡大できないのが現実問題として挙げられます。

三輪委員：

デュアルフューエルにすると、液体の燃料をガスにして、エンジンに入れるので、ガス化する装置も必要で、体積当たりの熱エネルギー量が油と違ってガスは目減りするるので、シリンダーの大きさが同じエンジン2つ持ってきて、片や従来からの油だきと、片やガスだきで比べると、やっぱりガスだきが2割減ぐらいの出力になるというので、出力を同じようにしようとしたら、シリンダーの大きさを大きいやつにしなきゃいけない。そうするとエンジンが大きくなるのでエンジンルームを大きくしないと、附属する機械もあって、どこにそれを置くんだという話になって、貨物スペースを使うのかとかそういう話になると聞いたことがあります。

横見部会長：

ありがとうございます。

他に何か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のところ、旅客のうちどのような構成であるかの内訳についてのデータはあるのでしょうか。例えばインバウンドの人がどれぐらいいるか。特に京都など観光にくる訪日外国人観光客がコロナ前とコロナ後で構成が変わっていて、中国からの訪日外国人がコロナ前に比べて10分の1になっていて、逆に欧米からの割合が増えている状況です。北海道や九州方面において、そういった割合に違いがあるのかどうかをお聞きしたい。

三浦海事振興部次長：

内訳などの分析情報は持っていません。

浦委員：

各社ベースとなると旅客名簿があるのでわかると思いますが、全体の集計はしていないと思います。

安達委員：

ありがとうございます。

横見部会長：

他に何かございますでしょうか。

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：

船内廃棄物の話について、船内で発生したごみは、以前は船上での焼却や海洋投棄として処理できておりましたが、現在は全て陸揚げしなければならず、処理に非常に困っているとの声が現場組合員から多くあがっています。国交省から港湾管理者の責務として公共バースにゴミ捨て場を設置するよう求めてられています。実態は、陸揚げ可能な施設バースや仮バースで公共岸壁へ着けた際に処理業者を呼んで処理をしています。各自治体の監理する公共岸壁の現状が今どうなっているのかを把握した上で、ゴミ箱が設置されていない箇所には設置するよう求めていただきたいです。

浦委員：

自治体の多くは、適切な処理業者を紹介すると言っていますが、そうではなくて港ごとにゴミ捨て場を作っていただきたい。

佐藤委員：

古い話になりますが、平成24年に国交省から船内廃棄物の受入れに関するガイドラインが出されていて、その中には港湾管理者が処理場所を確保するように港湾計画等に定めることがうたわれているところです。これは、マルポール条約批准に伴う法改正があって、そのときにこういう取決めをしている中で、公共岸壁というのは各自治体が港湾管理者ですから、ごみステーションを用意しなければならないと考えます。働き方改革で求められる休息場所としての公共岸壁の需要は増えておりますし、今は土日でも公共岸壁に結構な数の船が停泊しています。そういった中で、ごみの処理に困っているという声が非常に多く上がっておりますので、国交省の管理じゃないですけども、各自治体に対しては、現状把握というのをさせていただければと思います。今日、大阪港のほうの港湾局に現状どうなっていますかという話をしたら、ほとんどが設置されていませんという回答でした。

三浦海事振興部次長：

ガイドラインが出されて、処理施設についての記載はあるが、実際には処理業者の紹介だけして場所の設置はしていないのが現状は多いので、そこをもう少し踏み込んでほしいということですね。

矢野船員労政課専門官：

近畿だけでしょうか。設置されているところが多い地域とかあるのででしょうか。

佐藤委員：

四国の公共岸壁で設置しているところもありました。そういうところはすぐにゴミがたまります。なぜかといったら、もちろん船から持って行く人もいれば、一般の釣り人とかがゴミを捨てたり、あとはトラックドライバーのゴミ捨て場になっていたり、そういった用途に使われるケースというのも多

く発生していて、本来の趣旨からちょっと離れたような結果にはなっているようなことは聞いたことがあります。

安達委員：

設置がされてない港湾というのは、地方の公共岸壁だけじゃなくて、例えば、国際戦略港湾とかの大きなところでも同じような状況ということですか。そうであれば、港湾の国際競争力みたいなところでも、ほかの国ではちゃんとやってくれているのにとか、日本の中でレピテーションとして下がっていくところもあると思うので、国とかがしっかり通達を出すというところまでしないといけないのかなと。

土屋委員：

むしろ大きな戦略港湾みたいなところでは遊ばせておく場所がないのか、仮バースすらない気がします。むしろ泊められるのは地方港が多いです。

磯合委員：

私の理解では、SOLAS 条約の中で国際港湾施設の保安確保等に関する付属書が発効され、これを担保するため国内法に取り入れられ外航船が入港する港では定められた危険度により保安確保が実施されており、岸壁に近づけないようフェンス等が設置され鍵がかけられたりしていますので、仮バースする公共岸壁が少ないというのが現状です。この為、内航船は、地方の港で仮バースが出来る公共岸壁を利用することが多くなっています。

横見部会長：

はい、ありがとうございます。

ほかの委員から何かございますか。

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7月24日（水）16時30分からとなっておりますので、皆様よろしくお願いたします。

（配付資料）

資料1．令和6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6年5月分 月間有効求人・求職状況（近畿管内）

資料3．令和6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6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6年4月まで）