

**近畿地方交通審議会  
近畿船員部会議事録**

**第193回**

**令和6年10月23日**

日 時 令和6年10月23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（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

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193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192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9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、59人（前月比+2人、3.5%の増、前年同月比：-11人、15.7%の減）となっています。

月間有効求人数は、160人（前月比-6人、3.6%の減、前年同月比：-81人、33.6%の減）となっています。

#### ②求職関係

新規求職者数は、11人（前月比+1人、10%の増、前年同月比：+1人、10%の増）となっています。

月間有効求職者数は、27人（前月比増減なし、前年同月比-2人、6.9%の減）となっています。

### ③成立状況

当月の成立数は、6人（前月比：+2人、50%の増、前年同月比：-3人、33.3%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4人、甲板部部員1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2人、50歳代1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44人（甲板部26人、機関部18人、無線部0人、事務部0人）、部員15人（甲板部11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5人、機関部1人、無線部0人、事務部0人）、部員5人（甲板部5人、機関部0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0人、定年退職1人、雇用期間満了0人、本人の申し出7人、自己の健康0人、倒産0人、就労中2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2人、30歳代3人、40歳代1人、50歳代2人、60歳以上3人となっています。50歳以上は5人で占める割合は45.5%、30歳未満の占める割合は18.2%です。

## 3. 失業等給付金支給状況

当月末の受給資格者数は15人で、基本手当の支払実人数は2人、給付件数は2件となっています。給付金額は176,894円です。前月は3人、給付件数は4件、給付金額は97,621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、780,815円、就業促進定着手当が0件0円よって、当月支給額計は、957,709円となります。

#### 4. 月間有効求人倍率の推移

9月の近畿船員は5.93倍で、前月比-0.22ポイント、前年同月比、-2.38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160人で、このうち、新規求人者数は59人となっています。

当局の紹介による求人側の成立は2人、他局成立は1名でございました。求人の取り消しは61人で、理由の内訳は有効期限切れ55人、自己応募・縁故により採用3人、会社都合により取り下げ3人、その他は0人となっています。

②月間有効求職者は27人で、前月との差は-10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7人で、理由の内訳は期限切れ6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1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

①8月の全国の月間有効求人数は、3,095人で、前月比138人減の95.7%、前年同月比92人減の97.1%となっています。

②8月の全国の月間有効求職数は、614人で、前月比37人減の94.3%、前年同月比147人減の80.7%となっています。

③8月の全国の成立数は、46人で、前月比4人増の104.5%、前年同月比8人減の85.2%となっています。

④ 8月の全国船員の有効求人倍率は季節調整値により4.86倍となっています。8月の全国陸上は季節調整値により1.23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、令和6年8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96%となっております。

貨物船は鉄鋼、燃料（石炭、コークス）、雑貨が増加、紙・パルプ、自動車、セメントは減少、原料は前年同月並みに推移し、油送船は今月も高圧液化以外の品目で減少、台風の影響により船舶が避難、欠航するなど輸送障害が見られたようです。

なお、8月8日に日向灘を震源とした地震による海上輸送への大きな影響は見られなかったようです。

8月の貨物船の輸送量は、前年同月比100%、前月比84%となっております。

鉄鋼は前年同月比103%ですが、月の中旬・下旬の台風により輸送障害を受け、次月に繰り越される貨物も見られたようですが、前年同月が低水準で推移していたため、比較増となったようです。

原料は 前年同月比 100%。 金属鉱、スラグ、石灰石に増加が見られたようですが、非金属鉱、その他の原料が減少しているため、全体として前年同月並みとなったようです。

燃料は 前年同月比 130%。 石炭は猛暑による電力需要の増加が見られ、コークスは輸送需要の低迷から回復が見られたようで、燃料全体として増加に推移したようです。

紙・パルプは 前年同月比 87%。 パルプは前年同月比で増加が見られたが、紙、木材は減少となったため輸送量は低調に推移したようです。

雑貨は 前年同月比 102%。 塩の輸送増、北海道産の農産品（タマネギ、ジャガイモなど）の収穫が例年より2週間早めで8月下旬から輸送開始のようです。

自動車は 前年同月比90%で、認証不正問題や台風の影響により生産ラインが停止したため輸送量減のようです。

セメントは 前年同月比 89%で、販売数量の減少が続いているようです。

続きまして、油送船の輸送量ですが、前年同月比 92%で、前月比 93%となっています。

黒油は前年同月比 83%で、製油所装置不具合の長期化に伴う転送需要が継続しているため航海数が長距離化で輸送量が減少しているようです。

また、台風による避難のほか一部船社においては入渠船も重なり減少となったようです。

白油は前年同月比 96%。

製油装置不具合に伴う出荷製品の不足や出荷パターンの変更により輸送距離が延び、船員の労働時間管理の問題に加えて台風も重なり輸送の遅れが発生したようです。

そのため、船腹はタイトな状況となり、引き続きケミカル船での輸送対応が見られているようです。

それでは3ページ以降、貨物ごとの状況です。8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 103.2%、対前月比は 82.5%  
原料は、前年同月比で 99.7%、前月比では 85.6%  
燃料は、前年同月比で 129.6%、前月比では 101.4%  
紙・パルプは、前年同月比で 87.0%、前月比では 82.8%  
雑貨は、前年同月比で 101.7%、前月比では 87.6%  
自動車は、前年同月比で 90.5%、前月比では 71.2%  
セメントは、前年同月比で 88.8%、前月比では 86.7%

貨物船全体の輸送量は、1,491万5千トンで  
前年同月比で 99.7%、対前月比では 83.6%となっています。

黒油（こくゆ）は、前年同月比で 82.8%、前月比では 86.7%  
白油（はくゆ）は、前年同月比で 95.8%、前月比では 97.1%  
ケミカルは、前年同月比で 88.4%、前月比では 83.2%  
一般タンカーの輸送量は、684万6千トンで  
前年同月比で 91.7%、対前月比では 93.2%となっています。

続きまして、  
高圧液化は、前年同月比で 103.0%、前月比では 89.3%  
高温液体は、前年同月比で 97.3%、前月比では 76.6%  
耐腐食は、前年同月比で 95.1%、前月比では 91.7%  
特タン船の輸送量は、89万トンで  
前年同月比で 103.4%、前月比では 115.2%となっており、  
全てのタンカーの合計は、773万6千トンで  
前年同月比で 92.5%、対前月比では 103.6%となっています。

次に資料5、令和6年8月における長距離フェリーの輸送実績でございます。

8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、14,859台で、前月比 112.4%、前年同月比  
106.0%

北九州方面では、28,620台で、前月比 79.6%、前年同月比  
97.8%

中九州方面では、9,367台で、前月比 75.9%、前年同月比 10  
1.8%

南九州方面では、8,950台で、前月比 75.3%、前年同月比 97.  
6%となっています。

次のページの「旅客」では、

北海道方面では、

27,870人で、前月比 127.6%、前年同月比 106.1%

北九州方面では、

97,543人で、前月比 121.4%、前年同月比 100.8%

中九州方面では、

43,253人で、前月比 129.7%、前年同月比 113.8%

南九州方面では、

31,696人で、前月比 124.4%、前年同月比 116.4%

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、

9,029台で、前月比 116.5%、前年同月比 110.4%

北九州方面では、

29,468台で、前月比 128.3%、前年同月比 97.2%

中九州方面では、

8,155台で、前月比 182.5%、前年同月比 111.5%

南九州方面では、

8, 910台で、前月比 123.8%、前年同月比 108.8%となっています。

トラックは北海道方面のみ、旅客、乗用車の輸送実績は、すべて「対前月」「対前年同月」ともに100%を超えている状況が見受けられます。

トラックの九州方面については、「対前年同月」で見るとほぼ横ばいになっている状況が見受けられます。

資料5の説明は以上でございます。

私からの説明・報告は以上です。

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：

資料4の2ページ、油送船の概要のところ、白油について「船腹はタイトな状況となりケミカル船での輸送対応が見られている。」とありますが、白油タンカーが足りない場合に、ケミカル船で代替できるというのは一般的なことでしょうか。

三浦海事振興部次長：

白油の油送船とケミカル船は、タンクの構造が似ているので、ケミカル船で白油を積むことはできるようです。輸送距離が伸びたことで対応できなくなった船舶の部分をケミカル船で補っている状況です。

磯合委員：

船舶安全法で定められた船舶検査証書には、航行の条件としてケミカル船の場合、積み込むことが出来る品目すべてが記載されており、タンカーの場合は、引火点が摂氏60度以下の油が積載できるか禁止されるかが記載されています。ケミカルタンカーは、積み込む有害液体物質の分類により船体の構造

基準が定められており、強固な構造となっていますので、品目に灯油、軽油、ガソリンなどを積むために引火点を記載すれば積み込みは可能です。油タンカーがケミカル(有害液体物質)を運ぶことはできませんが、ケミカルタンカーはできます。堺から関西空港へ輸送であればピストン輸送ができますが、関東・関西エリアから北海道など長距離になるとタンカーがいなくなってくるのだと思います。有害液体物質の輸送が減少している時に小型タンカーが行っている輸送距離が短いところはケミカルタンカーで輸送しているというのが実情ではないでしょうか。

三輪委員：

違うものを入れたときに船員の負担が増えるといったことはありますか。

磯合委員：

ケミカルタンカーの場合は、タンククリーニングを行う際、有害液体物質が含まれるクリーニング水を外に出さないための洗浄等の操作基準がP&Aマニュアルで定められており、タンククリーニング作業で、昔はタンクに入って手作業を行っていましたが、現在は機械化されているので、乗組員の作業上の負担は、荷揚げした後のクリーニングに時間がかかることだと思います。

土屋委員：

ケミカル船は、少量多品種を運ぶことが前提でそれぞれ輸送ごとにタンクを洗浄出来るよう機械化された洗浄装置が付いていたり、不活性ガスの充てん設備など一般的な油タンカーよりも設備が良い船が多く、また船員さんもそれらの作業・操作に特化した方が求められるので、求人上も給料は高い傾向にあると思います。

磯合委員：

油タンカーでしたら一カ所で揚げたら終わりですが、ケミカルタンカーは陸上のタンクが小さいので複数箇所荷揚げするといったケースもあります。

土屋委員：

もともと全体の輸送量がケミカルより油のほうが多いですし、ケミカルタンカーの会社は、ケミカルが暇なときに油の輸送ができるように油タンカーの資格を取っている会社が多いです。最近では全体の油槽船数が少なくなっていることもあって油タンカーの会社もケミカルタンカーをスポットで傭船する頻度が高くなっているのではないかと推察します。またケミカル製品は白油と近い貨物も多いため様々な洗浄方法を経験しているケミカル船での油輸送自体はさほど難しくないと考えています。ケミカルの荷主さんからは油を前荷とすることが嫌われることが多いので、その調整は必要となります。

磯合委員：

ケミカル製品は、有害液体物質、石油由来製品などIMOで分類されて、新しい製品は未査定物質となり、分類する判定に半年ぐらいかかることもあります。一方で油タンカーの場合は、引火点により積めるかどうか分けられていると理解しています。

三輪委員：

ケミカル船の乗組員の方が複雑なことに対応していて、負担も大きいということでしょうか。

磯合委員：

タンククリーニングという作業上の負担がありますが、ケミカルタンカーの乗組員は油タンカーなど他の種類の船舶に乗船しても対応できる乗組員だと判断しています。

横見部会長：

航空燃料不足の原因に関する記事が昨日の日経新聞にでていましたが、航空燃料が不足しているのは国内問題が全ての原因で、製油所の効率化・統廃合を進めた結果供給が減っていることが原因だと書かれていました。製油所の統廃合が原因でタンカー自体の数も減っているのでしょうか。

磯合委員：

小型のタンカーは後継者不足に加え、後継者がいた場合でも船員不足で苦勞させたくないことから継がせないことや、船齡が古くなってきて代替船を建造するにも数年前に比べて建造船價が倍近く高騰しており、荷主も新造船での運賃を出すことが出来ない状況となっており、古い船が残り、この古い船が辞めるときに代替船が無くて船腹が減少している傾向がここ数年続いていると思います。小型のタンカーの船腹が減少していると認識しています。同じ白油タンカーでも大きい船は足りないわけではなく、港で運ぶ小さい船が足りなくなっています。瀬戸内海の例で言うと、各島には大型タンカーを着ける設備がなく、小型タンカーでないと輸送できないので、そういう意味で不足といわれているのではないのでしょうか。

横見部会長：

白油等の需要の減少で意図的に減らしているわけではないということでしょうか。

磯合委員：

ただ、陸側工場での燃料転換によって液化天然ガスに変わっていったところもあり、小型タンカーでの重油需要は減っており、供給側の船の数も減っているようです。

横見部会長：

もう1点、航空燃料はガソリンに付随して作られています。平成23～28年度の年平均需要で、ガソリンは2.6%減少する一方、航空燃料は0.3%しか減っていないというところにも航空燃料不足の原因があるようで、ガソリンの需要量に合わせて供給を減らすと航空燃料の需要はまだ多いので、不足するというこのようです。

磯合委員：

原油から石油ガス、ナフサ、ガソリン、灯油、軽油、重油が精製されています。JP4とかJP5といったジェット燃料は主に灯油でそれに軽油を混ぜていると聞いています。ガソリンからできているわけではないですが、省エネ、脱炭素化の傾向により全体の生産が減っているというのはあるかもしれません。

横見部会長：

ガソリンの比率を少なくしてジェット燃料だけを生産することはできないのですか。

土屋委員：

沸点の違いなどでガソリン、軽油、重油などを精製しているので、微調整はできるようですが、極端に偏った生産はできないと思います。

横見部会長：

ありがとうございました。他何かありますでしょうか。

佐藤委員：

資料4の2ページ、油送船の概要のところ、「船員の労働時間管理の問題に加えて台風も重なり輸送の遅れが発生している。」という書き方については、働き方改革で船員の労働時間を適正化していきましょうという考え方なので、この書き方では遅れの原因が労働時間の適正化でそれが悪いことのように捉えられるのではないかと思います。

磯合委員：

荷主は、労働時間の適正化に対応した運航を行っており、船員不足も合わせて理解は以前に比べてかなり進んでいると思います。

佐藤委員：

資料5のフェリーの輸送実績について、前月に比べて8月のトラックだけ減少しているのですが、台風の影響があったとはいえ、旅客は増えているので要因について情報はありますか。

開委員：

北海道便については、台風の影響はなかったので前月に比べて減ってはいません。トラックと旅客についてはコロナ前に比べて需要は完全には戻っていないなか、乗用車は同じ水準以上に戻っているので、旅行の仕方が変化していることが現れているかと思います。

横見部会長：

他によろしいでしょうか。

それでは事務局より報告事項がありますのでよろしく申し上げます。

- ・令和6年度 船員労働安全衛生月間の取組結果について  
〔 衣川船員労働環境・海技資格課長（説明） 〕

横見部会長：

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。

佐藤委員：

11月19日、20日、21日の3日間におきまして、第108次海員FOC・POCキャンペーンということで、外航船の査察訪船を行います。この地区においても夢洲・咲洲に入港するコンテナ船が主な査察対象船となっておりますが、今年においても乗組員の賃金や船内設備、ITF協約の無協約船については、労働協約の締結に向けた活動を実施します。先日、近畿運輸局長及び外国船舶監督官あてに通知文書を送付しております。また、会社の指示により、査察乗船を拒否、タラップを巻き上げる行為などが発生した際

は、船員労政課宛てP S C 出動要請を出す可能性もありますので、その際は、出動いただくようお願い致します。

横見部会長：

他によろしいでしょうか。

それでは、使用者委員の方からいかがでしょうか。

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：

そのほか、事務局からいかがでしょうか。

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11月27日（水）16時30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9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9月分 月間有効求人・求職状況（近畿管内）

資料3．令和6年8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8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8月まで）