

**近畿地方交通審議会
近畿船員部会議事録**

第198回

令和7年3月26日

日 時 令和7年3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（WEB）、佐藤委員（WEB）、小林委員

使用者委員 磯合委員（欠）、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198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197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。

次に、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7年2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、55人（前月比－10人、15.4%の減、前年同月比：＋6人、12.2%の増）となっています。

月間有効求人数は、146人（前月比＋10人、7.4%の増、前年同月比：－7人、4.6%の減）となっています。

②求職関係

新規求職者数は、8人（前月比－5人、38.5%の減、前年同月比：－2人、20%の減）となっています。

月間有効求職者数は、21人（前月比－8人、27.6%の減、前年同月比－9人、30%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：－5人、83.3%の減、前年同月比：－6人、85.7%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0人、機関部職員1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1人、50歳代0人、60歳代0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45人（甲板部32人、機関部13人、無線部0人、事務部0人）、部員10人（甲板部5人、機関部4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5人（甲板部4人、機関部1人、無線部0人、事務部0人）、部員3人（甲板部2人、機関部1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4人、自己の健康0人、倒産0人、就労中0人、不明3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3人、40歳代0人、50歳代1人、60歳以上3人となっています。50歳以上は4人で占める割合は50.0%、30歳未満の占める割合は12.5%です。

3. 失業等給付金支給状況

当月末の受給資格者数は17人で、基本手当の支払実人数は3人、給付件数は3件となっています。給付金額は528,642円です。前月は5人、給付件数は6件、給付金額は668,743円でした。

それから、再就職手当が2件741,076円、よって当月支給額計は、1,269,718円となります。

4. 月間有効求人倍率の推移

2月の近畿船員は6.95倍で、前月比+2.26ポイント、前年同月比、+1.85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146人で、このうち、新規求人者数は55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54人で、理由の内訳は有効期限切れ51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3人、その他は0人となっています。

②月間有効求職者は21人で、前月との差は-8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9人で、理由の内訳は期限切れ4人、自己応募・縁故により採用1人、自己都合により取り下げ4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

①1月の全国の月間有効求人数は、3,051人で、前月比4人増の100.1%、前年同月比183人減の94.3%となっています。

②1月の全国の月間有効求職数は、612人で、前月比73人減の113.5%、前年同月比85人減の87.8%となっています。

③1月の全国の成立数は、42人で、前月比14人増の150.0%、前年同月比3人減の93.3%となっています。

④ 1月の全国船員の有効求人倍率は季節調整値により5.08倍となっています。1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：

ありがとうございます。

資料1、2、3についてご質問等ございますでしょうか。

三輪委員：

資料2の一番最後の7ページ目のところで、海技免状の種類4N○のような○はどういう意味ですか。

土本船員労政課長：

はい。Nは航海の意味ですが、それ以外にも持たれている方、例えば、航海と機関の両方持っていらっしゃる方を示しています。

三輪委員：

もう一点、緑の塗りつぶしのマークというのは、新規求職者のうち船員未経験者になるんですか。

土本船員労政課長：

はい。未経験の方になります。2月で新規求職された方のうち、緑マーカ-72歳の方1名が該当します。

三輪委員：

72歳で船員になりたいとは、非常にモチベーションが高い方ですね。理解しました。ありがとうございます。

横見部会長：

ほか、よろしいでしょうか。

無いようですので、次に議題3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7年1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101%となっております。

貨物船は 鉄鋼、燃料（石炭、コークス）、雑貨、自動車が増加
原料、紙・パルプ、セメントは減少

油送船は 高温液体が増加

黒油、白油、ケミカル、高圧液化、耐腐食は減少したようです。

1月の貨物船の輸送量は、前年同月比106%、前月比90%となっております。

鉄鋼は 103%、 低気圧の発生により輸送障害を断続的に受けたこともあり、計画通りに運ばず、次月に繰り越す貨物が見られたようです。

原料は 98%、 石灰石の輸送は一部で揚荷役設備の工事に伴う影響が見られたようです。スラグ、金属鉱、非金属鉱などは減少のようです。

燃料は 110%、 コークスは微増のようですが、石炭は、荒天の影響による荷役の中断等が多く発生していたため減少が見られたようです。

紙・パルプは 87%、 パルプは増加し、紙、木材は減少となり、全体としても低調に推移したようです。

雑貨は 104%、 一般雑貨では、年末年始の日数が前年よりも長かったこともあり、12月の送り込み後は荷の薄い状況下であったようです。また、北海道発の公共工事向けのコンクリート製品の輸送がみられたようです。

自動車は 122%、 昨年、一部メーカーの認証不正問題により輸送量が減少していたことにもよる反動増が見られたようです。

セメントは 100%、 低調な輸送が継続中のようです。

続きまして、油送船の輸送量ですが、前年同月比96%で、前月比96%となっております。

輸送主要品目別の前年同月比を見ると、

黒油（こくゆ）は 94%、冬期の需要期に入ったものの、火力発電所需要は低調さが継続しているようです。

白油（はくゆ）は 98%、ガソリン、軽油、灯油の輸送は増加が見られたが、半製品やジェット燃料の輸送は減少したようです。

加えて、一部の船では修繕工事が発生したため、白油全体としては減少しているようです。

それでは3ページ以降、貨物ごとの状況です。1月の対前年比欄と、右側の対前月の欄をご覧ください。

鉄鋼の前年同月比は、	102.5%	前月比	92.8%
原料の前年同月比は、	97.6%	前月比	85.8%
燃料の前年同月比は、	110.2%	前月比	92.7%
紙・パルプの前年同月比は、	87.0%	前月比	90.9%
雑貨の前年同月比は、	103.5%	前月比	87.2%
自動車の前年同月比は、	122.2%	前月比	97.4%
セメントの前年同月比は、	99.7%	前月比	83.1%

となっており、貨物船全体の輸送量は、1,558万4千トンで、前年同月比が、105.6%で、前月比 90.1%となっています。

黒油（こくゆ）は、前年同月比で	93.9%	前月比	93.4%
白油（はくゆ）は、前年同月比で	97.5%	前月比	96.7%
ケミカルは、前年同月比で	95.7%	前月比	96.4%

となっており、一般タンカーの輸送量は、747万3千トンで前年同月比が、96.4%、前月比 95.8%となっています。

続きまして、

高圧液化は、前年同月比で	93.5%	前月比	100.9%
高温液体は、前年同月比で	104.3%	前月比	92.4%
耐腐食は、前年同月比で	98.9%	前月比	97.1%

特タン船の輸送量は、98万7千トンで

前年同月比で 96.2%で、前月比 98.8%となっており、
全てのタンカーの合計は、846万トンで
前年同月比で 96.4%で、前月比 96.2%となっています。

次に資料5、令和7年1月における長距離フェリーの輸送実績でございます。

1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、9,593台となっており、前月比が 79.8%、前年比 97.6%

北九州方面では、27,452台となっており、前月比が 81.9%、前年比 98.5%

中九州方面では、11,752台となっており、前月比が107.6%、前年比124.6%

南九州方面では、12,036台となっており、前月比が 87.4%、前年比104.4%

となっています。

次のページの「旅客」では、

北海道方面では、

5,644人となっており、前月比が 85.6%、前年比108.4%

北九州方面では、

65,133人となっており、前月比が 85.8%、前年比 98.4%

中九州方面では、

30,174人となっており、前月比が 98.0%、前年比110.0%

南九州方面では、

22,662人となっており、前月比が 85.0%、前年比106.7%

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、

2, 499台となっており、前月比が101.5%、前年比119.1%

北九州方面では、

22, 505台となっており、前月比が97.7%、前年比97.1%

中九州方面では、

4, 756台となっており、前月比が96.8%、前年比99.3%

南九州方面では、

7, 619台となっており、前月比が99.7%、前年比104.2%となっています。

トラック、旅客、乗用車と、各航路の実績は、コロナ前と変わらない状況になってきたように感じます。

私からの説明・報告は以上です。

- ・ R6.10～12月長距離フェリー等のトラック輸送に係る積載率動向
- ・ 自動運航船検討会のスケジュール

[三浦海事振興部次長（説明）]

- ・ 船員の特定最低賃金の改正決定に関する公示

[土本船員労政課長（説明）]

横見部会長：

ありがとうございました。

それでは、これまでの説明についてご質問等ございますでしょうか。

横見部会長：

資料4の一番下、「北海道発の公共工事向けコンクリート製品の輸送がみられた」と書いてありますが、具体的にどういうものかご存じでしょうか。お分かりであれば、お教えいただければと思います。

横見部会長：

もう一つ、三輪委員もいらっしゃるので、自動運航船について、初歩的な質問ですが、完全に自律航行ができるのでしょうか。障害物があったら船が勝手によけてくれるレベルの自動運航船となるのですか。

三輪委員：

検討委員会の中で、いろいろな場面を設定して他船をいかによけるかというのをやっています。ただ、万が一のときに備えて手動に切り替えて操作する船員は配置されて運用すると認識しています。無人というよりは船員の負担を軽減することがメインで、技術を使っていかに船を安全に、労力をなるべくかけずに運航するかといった技術開発の一端と認識しています。ですので、完全に機械が全部やってしまうというよりは、ある部分は人間が、ある部分は機械がというすみ分けを行っています。

資料にもございますように、今後そういった安全基準とか検査基準が、より具体的に定められていって、メーカーさん各社がいろいろな技術の特徴づけて開発していくための、要件事項のところをしっかりと固めましょうといった検討が進められております。

以上でございます。

安達委員：

今の話に関連しての質問ですが、一つは、技術としては航空機の巡航のときに機械がコントロールするイメージでいいのでしょうか。どの操作とか船を動かすときのどこまでが完全に自動化できるのか。あるいは今の技術でできないことってどういうものがあるのか、もしご存じだったら教えていただきたいです。あと、1ページ目の安全基準だけではなく、責任とか保険についても検討を開始すると書いてあったと思うんですけども、法律関係とか保険関係の先生方って、今回ワーキンググループに入っているからいらっしゃるのでしょうか。技術の方に偏っているのかなと思ったので、そのあたりをお伺いしたいのですが。

三輪委員：

ワーキングのところは検査基準ですとか、検査で要求する要件みたいなところで動いており、本体である検討会のほうには保険の専門家の方とか法律の専門家の方が加わっています。万が一事故が起きたときに、どちらがどう責任を取るのかという話も進んでいるところです。

一番最初の質問にありました、どこまで自動でやるのかについては、船の離岸・着岸というフェーズと、あとは大洋航海中のようなずっと同じ速力で動いて行くとき、狭水道といいますか港の出入りみたいなところといったフェーズを分けていって、それぞれの場所でどういった自動化、機械で作業が進められるかを、技術的に組み合わせていくといった雰囲気かと思っております。それぞれの場面で得意のメーカーさんがその技術を提供するという構成になっているというふうに思っています。

全部一貫して同じメーカーさんでやるのは難しいのかなと思っていまして、着岸するというところではロープを掛けなきゃいけない、飛ばさなきゃいけないとか、それこそエンジンの使い方かと思うんですけども、エンジンメーカーだけでなく操船技術のメーカーさんともタッグを組まないと、横移動するスラスターの調整がうまくいかないといったことがあります。私はエンジンのほうが専門なので、そちらのほうに注目していたんですが、パワーマネジメントと言うんですかね、よりエネルギーを抑えると言いますか、最適化しながら必要に応じて発電装置の出力を変えたりといった、スラスターという横移動装置の制御とプロペラ本体のエンジンで動く推進装置と組合せみたいなことをメーカーさんが独自のというか、特徴をつけて強みを発揮できるといったところの基準だけ作っていくというスタンスですね。

小林委員：

自動運航は我々も非常に注目しているところです。今後責任の度合いがどこにあるかとか、いろいろ問題になるかと思うのですが、ワーキンググループの構成を見ていると学校の研究職の方々とか業者の方々がいらっしゃいますが、私的な視点ですが、こういった自動運航をするにあたり、船に乗っている方々が横について運航しているので、ワーキンググループとかそうい

うところに現役で乗船している方々も参加し生の声を聞いたほうが今後のためには分かりやすいのかと考えています。実際にいろいろな船で実験はしているかと思うのですが、実験した船の乗組員の方とかを会議に呼ぶことはいいと思いますので、ご参考にしてください。

三輪委員：

ありがとうございます。検証、実証運航というところで検証に使う船が何隻かありまして、それは民間の船会社さんでも使っていると聞いていますので、実際に操作する現役の船員さんの感想といいますか使い勝手みたいなところも情報としては得られるんじゃないかと思っております。ご意見ありがとうございました。

土屋委員：

今の話は日本での研究と思いますが、世界でもこういう研究が恐らくされていると思います。公的などころ例えばIMO（国際海事機関）のような所で規格化という話がありませんか。

三輪委員：

国際海事機関で定めているマスコードという、自動運航船の基準というか規約がありまして、検討会ではそれを踏まえた上で実際に国内でどういった形で自動運航船の実現をしていくかというようなことを進めています。海外では既に非常に短い距離で渡し船のような、もしくは旅客を運ぶ電動化の自動運航船みたいなものが実働している事例は紹介されていまして、そういった運航のスタイルといいますか使い方みたいなものも参考にとという形での情報提供は、会議の中で提示されています。そのマスコードの解釈をいかに国内で実現していくかというところで、先ほどもご質問いただきましたように、どこまで実用化するか、保険の話になると、どこまで人が責任持つのかというところが、今後は、かなり喧々諤々の議論になるように思っております。

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、次に、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、ご意見や情報等ございましたらご発言をお願いいたします。

まず、労働者委員のほうから、何かございましたらお願いします。

浦委員：

3月11日に海事局から船舶法施行細則改正についてパブリックコメントがされました。その省令改正の背景としましては、提案の後段に事業者の予見可能性を高める観点からとして、一定期間内の不開港場寄港または沿岸輸送を一括して特許申請できることや、国土交通大臣が必要ないと認めるときには、地方運輸局長などを経由した申請は不要という、特許に係る申請リスクの合理化等を図る改正を行おうとしているように見えます。しかしながら、事業者の予見可能性を高める観点からといった抽象的な前例を示していることや、一括申請や地方運輸局長を経由しない申請の基準などにおいて適応する対象や理由が示されておりません。このような不明確な省令改正は今後容認できるものではありません。

ましてや、令和6年1月になりますが、北海道と札幌市が連名でGX金融資産・運用特区の提案書を提出しまして、洋上風力発電の設置募集に係る外国籍船の船舶の活用と称するカボタージュ規制の緩和及び外国人船員等が乗船する船舶の海外港への寄港要件を緩和すると称する外国人船員に係る60日ルール緩和を含む提案が内閣府に提案されております。これを受けて政府は昨年6月21日付で規制改革実施計画を閣議決定して、洋上風力発電設備の設置・保守に係る外国籍船の利用、外国人材の活用として、当該設備の設置・保守に関する輸送内容が明らかになった時点で、日本籍船のみでの対応が困難である場合のみにおいて、当該設備の設置・保守に関する複数の輸送に対してあらかじめ特許を付与することにおいて、事業者の予見可能性を高める観点からとして、令和6年度中に必要な省令改正を行うということをして述べております。

このような経過を踏まえれば、今回の船舶法施行細則の一部を改正する省令改正は閣議決定された規制改革実施計画で示されております洋上風力発電設備の設置・保守に係る外国籍船の利用また外国人材の活用に関する特許申請を迅速に許可するための省令改正であると言わざるを得ません。とてもじやありませんが、このような、これまで船舶法第3条で担保されておりましたカボタージュ規制がこれによって穴が開いて、今後ないがしろになっていく可能性もあるというところで、反対という形で意見を述べさせていただきます。

以上です。

三浦海事振興部次長：

これについては、全体的な話ではあると思うんですけども、部会の中でこういう話が出たということについては、中央のほうには報告をしておきたいなとは思っています。

浦委員：

もう一つお伺いしたいのは、これまで海事局長はインタビューなどあらゆる場面でカボタージュ規制は堅持していくという考えを述べられておりましたが、このパブリックコメントの内容を見ると、カボタージュ規制を緩和していく方向になるのかなと思います。これは国土交通省としてカボタージュ規制は緩和の方向へかじを切ったという理解でいいのか、その辺が分かれば教えていただきたいです。

三浦海事振興部次長：

カボタージュ規制の取扱い・考え方についての情報がこちらのほうにないので、同じように伝えていきたいと思えます。考え方等について入手できるのであれば、報告いたします。

横見部会長：

ありがとうございました。

ほか、労働者委員のほうからいかがでしょうか。よろしいでしょうか。
では、続いて使用者委員のほうから何かございますでしょうか。
よろしいでしょうか。

横見部会長：

公益委員の皆さんはいかがでしょう。

横見部会長：

事務局のほう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4月23日（水）16時00分からとなっておりますので、皆様よろしくお願いいたします。

（配付資料）

- 資料1．令和7年2月分 近畿運輸局管内船員職業紹介実績表
- 資料2．令和7年2月分 月間有効求人・求職状況（近畿管内）
- 資料3．令和7年1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7年1月分まで）
- 資料5．長距離フェリー輸送実績の推移（令和7年1月まで）
- 資料6．長距離フェリー&RORO船のトラック輸送の積載率動向
- 資料7．自動運航船検討会のスケジュール
- 資料8．船員の特定最低賃金の改正決定に関する公示