

近畿地方交通審議会
近畿船員部会議事録

第200回

令和7年5月28日

日 時 令和 7 年 5 月 2 8 日（水） 1 6 時 0 0 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、小林委員

使用者委員 磯合委員、土屋委員（欠）、開委員（欠）

運 輸 局 寺地海事振興部長、三浦海事振興部次長、
大樽船員労政課長、矢野船員労政課専門官、
濱田船員労働環境・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200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199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。

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。

大樽船員労政課長：

それでは「令和7年4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、65人（前月比＋9人、16.1％の増、前年同月比：＋14人、27.5％の増）となっています。

月間有効求人数は、154人（前月比増減なし、前年同月比：＋8人、5.5％の増）となっています。

②求職関係

新規求職者数は、11人（前月比－10人、47.6％の減、前年同月比：－6人、35.3％の減）となっています。

月間有効求職者数は40人（前月比＋8人、25.0％の増、前年同月比＋3人、8.1％の増）となっています。

③成立状況

当月の成立数は、８人（前月比：＋６人、３００％の増、前年同月比：＋５人、１６６．７％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６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５５人（甲板部３５人、機関部２０人、無線部０人、事務部０人）、部員１０人（甲板部７人、機関部０人、無線部０人、事務部３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４人、機関部２人、無線部０人、事務部０人）、部員５人（甲板部３人、機関部２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０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７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１人、４０歳代１人、５０歳代２人、６０歳以上４人となっています。５０歳以上は６人で占める割合は５４．５％、３０歳未満の占める割合は２７．３％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１９８，７６９円です。前月は１人、給付件数は１件、給付金額は１３６，４８０円でした。

それから、高年齢求職者給付金が１件、３０２，９５０円、再就職手当が２件、１，１４１，５０７円、就業促進定着手当が０件、０円。よって、当月支給額計は、１，６４３，２２６円となります。

4. 月間有効求人倍率の推移

4月の近畿船員は3.85倍で、前月比－0.71ポイント、前年同月比、＋0.34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154人で、このうち、新規求人者数は65人となっています。

当局の紹介による求人側の成立は5人、他局成立は0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52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32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3人、他局成立は1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5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

①3月の全国の月間有効求人数は、3,128人で、前月比59人減の98.1%、前年同月比29人増の100.9%となっています。

②3月の全国の月間有効求職数は、662人で、前月比10人増の101.5%、前年同月比56人減の92.2%となっています。

③3月の全国の成立数は、49人で、前月比5人減の90.7%、前年同月比7人減の87.5%となっています。

④3月の全国船員の有効求人倍率は季節調整値により4.95倍となっています。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。

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７年３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 １０２％となっております。

貨物船は 鉄鋼、原料（石灰石・スラグ）、紙・パルプ、雑貨、自動車が
増加

燃料（石炭、コークス）、セメントは減少

油送船は 白油、ケミカル、高圧液化、耐腐食が増加

黒油、高温液体は減少のようです。

３月の貨物船の輸送量は、前年同月比 １０２％、前月比で １１３％となっております。

鉄鋼は １０１％、前月の繰り越し貨物もあって増加に転じたようです。

原料は １０１％、石灰石は前年同月が低調であったため、微増であるが反動増となったようです。

燃料は ８５％、石炭の積地側設備の故障で、荷役ができず輸送量を大きく落とした船社があったのも要因のようです。

紙・パルプは １７２％、木材は、船不足により減少が見られていたが、年度末の輸送需要の増加が見られ、紙・パルプ全体として大きく増加する結果となったようです。

雑貨は １０２％、一般雑貨は関西向けのコンクリート製品はじめ、飲料、肥料、飼料の輸送が堅調と、塩の増加も見られたようです。

自動車は 108%、前年同月の認証不正問題による影響で減少していたための反動増、

一方で、3月6日に起きた自動車部品工場の爆発事故により、部品不足から複数の自動車メーカーが生産ラインを停止させており、製品出荷の遅れから次月に繰り越す貨物が見られたようです。

セメントは 98%、引き続き、厳しい需要の状況となっているようですが、大型セメントタンカーの入渠が終了したので通常の輸送数量に戻ったようです。

続きまして、油送船の輸送量ですが、前年同月比 103%で、前月比 106%となっています。

黒油（こくゆ）は 96%、気温の上昇から冬季の電力需要は落ち着きを見せたほか、製油所の装置不具合に伴う輸送需要が一部で継続している。また、一部で陸上施設の工事並びに陸上係員の人手不足により、荷役作業の停滞が見られたようです。

白油（はくゆ）は 103%、時化の影響が少なかったため増加したようですが、黒油同様、一部で製油所の装置不具合に伴う輸送需要から輸送距離の長距離化が継続しているようです。

それでは5ページ以降、貨物ごとの状況です。3月の対前年比欄と、右側の対前月の欄をご覧ください。

鉄鋼ですが、前年同月比で 101.4%、対前月比 118.1%

原料は、前年同月比で 100.7%、前月比 122.1%

燃料は、前年同月比で 84.9%、前月比 83.4%

紙・パルプは、前年同月比で 171.3%で、前月比 193.2%

雑貨は、前年同月比で 101.9%で、前月比 112.1%

自動車は、前年同月比で 107.8%で、前月比 114.1%

セメントは、前年同月比で 98.0%で、前月比 109.4%

貨物船全体の輸送量は、1,764万6千トンで

前年同月比で 101.5%で、前月比 113.1%となっています。

黒油（こくゆ）は、前年同月比で 96.1%で、前月比 100.2%
白油（はくゆ）は、前年同月比で 102.7%で、前月比 108.5%
ケミカルは、前年同月比で 108.5%で、前月比 98.9%
一般タンカーの輸送量は、752万9千トンで
前年同月比で 101.5%、前月比 105.5%となっています。

続きまして、

高圧液化は、前年同月比で 114.5%で、前月比 108.1%
高温液体は、前年同月比で 97.6%で、前月比 126.2%
耐腐食は、前年同月比で 110.5%で、前月比 119.7%
特タン船の輸送量は、113万1千トンで
前年同月比で 111.5%で、前月比 113.4%となっており、
全てのタンカーの合計は、866万トンで
前年同月比で 102.7%で、前月比 106.5%となっています。

次に資料5、令和7年3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、10,854台となっており、前月比が113.3%、
前年比101.9%

北九州方面では、31,608台となっており、前月比が122.0%、
前年比 92.3%

中九州方面では、12,911台となっており、前月比が117.0%、
前年比120.4%

南九州方面では、13,596台となっており、前月比が107.2%、
前年比103.1%

次のページの「旅客」では、
北海道方面では、

9, 043人となっており、前月比が242.8%、前年比100.7%
北九州方面では、
96, 909人となっており、前月比が170.1%、前年比94.3%
中九州方面では、
49, 357人となっており、前月比が167.9%、前年比113.9%
南九州方面では、
38, 558人となっており、前月比が144.4%、前年比111.5%
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, 028台となっており、前月比が266.9%、前年比114.8%
北九州方面では、
28, 513台となっており、前月比が151.8%、前年比98.0%
中九州方面では、
6, 577台となっており、前月比が176.0%、前年比111.6%
南九州方面では、
9, 877台となっており、前月比が135.2%、前年比109.8%と
なっています。

ほとんどの航路で、対前月、対前年同月で同程度に推移か、それ以上となっているようです。

なお、北海道航路の旅客と乗用車は特に急増しているようです。

また、北九州航路が前月増ではあるものの過去の3月の実績では減少しているように見受けられました。

【資料6】4月21日に開催された（独）海技教育機構の中期的なあり方
に関する検討会について報告

【資料7】船員養成・就業拡大に向けた訴求強化戦略策定検討チーム設置
について報告

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、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7のカラーページ1枚目下段、「海技人材の確保のあり方に関する検討会中間とりまとめ（概要）」の左側「①海技人材の養成ルートの強化」で、一般大学の卒業生に対応する養成ルートの強化とあるのですが、一般大学を卒業して船員になった方が紹介されているというニュースを最近見ました。今、実際に一般大学卒の船員はどの程度いて、どの程度増えているのでしょうか。

三浦海事振興部次長：

J M E T S 海技大（3級（一般大卒））はいわゆる「新3級」といって、以前から制度としてあるのですが、その人数については、把握しておりません。昨年8月の船員部会場でJ M E T Sにおける採用者数等の報告をおこないましたが、詳細情報については結局もらえませんでした。今の質問についても答えられない可能性が高いですが、本省で行われました5月の船員部会で、海大・商船大・J M E T Sの求人求職の人数が報告されているようですので、次回または翌々月の船員部会で報告したいと思っております。

横見部会長：

一般大学とは、いわゆる船員養成課程のある大学ではなく、普通の大学みたいなものを想定されているのですか。

三浦海事振興部次長：

はい。大手外航船社が海運に興味・関心を持っている一般大学の優秀な学生を集めて、自社で育てるということは記事で見たことがあります。一般大

学生を外航に乗せて船員の知識を身につけてから陸上の業務に回ってもらうということも考えているようです。

横見部会長：

わかりました。ありがとうございます。

他いかがでしょうか。

三輪委員：

資料7の3ページ目、「第一回船員養成・就業拡大に向けた訴求強化戦略策定検討チーム議事概要」の4つのステージの1つ目にある、「若年層に対して船員を目指す人を増やす活動」というのは、以前から船員部会で聞いております小学生向けのイベントのような活動ということによろしいですか？

三浦海事振興部次長：

そうですね。現在取り組んでいる内容も含めて、関係団体などと連携してやっていこうという意図です。

三輪委員：

海事思想の普及や、船員という仕事の紹介・認知度向上といったこれまでおこなわれた小学生向けの取り組みについて、評価や分析みたいなものはされているのでしょうか。例えば、アンケートをとって今までより知ってもらえて、だんだん認知されてきているとか。

三浦海事振興部次長：

近畿の場合については、「近畿内航船員対策協議会」というところで、出前講座や体験乗船を実施しており、実施後アンケートも行っております。海に対して興味や関心を示す人もいれば、船員とは別の職業になりたいという人がいたり様々ですが、実施することで少しでも関心は確実に広がっているというように感じています。

三輪委員：

わかりました。ありがとうございます。

私のところの話で恐縮ですが、神戸大学の海洋政策科学部は1年生で200人、そのまま入ってきた200人が2年生に進級するときに、海技ライセンスを取って船員になるといった海事分野に進学するか、専攻するか、それとも一般の理系学生と同じように、普通の陸上のエンジニアですとか何かそういった研究職に行くとか大学院進学するとかといった進路を想定して、2年生のときに、5つの分野に希望を取って分かれてもらいます。

私は機関係の教員で、海技士ライセンスを取って、将来、船舶職員になりましょうと事前に1年生に説明会で説明をして、ぜひ2年生進級のときには海技ライセンスのコースへということを行っています。私が説明を始めて、1期生がこの3月末で卒業したんですが、1期生が10名、2期生が14名、今3期生15名、機関学領域を選んだ生徒が200人中10人とか15人といった少数でした。

ところが、今年の4月に2年生になった学生で機関学領域を選んだ学生が34人いまして、今まで10人、14人、15人という数が一気に34人になりました。何かの影響があって34人も希望している望ましい結果になったのですが、毎年同じ説明をしていったのに突然増えたけれど、増えた原因がわからず、一過性のもので終わってしまって、来年、その次の年はまた十数人に戻るんじゃないかという危機感をもっています。こういった子どもたちへのPR活動みたいなものも、例えばアンケートとか取って、その後の評価、その後の分析みたいなものをやられていたら、次の年以降、よかったものをより強化させていくと、もっとよくなるんだろうなと思っているのですが、私は残念ながらそれができておらず、そういう活動の取組をどうされているかを伺った次第です。

三浦海事振興部次長：

そういう意味では、確かにアンケート結果を、次年度以降にうまく活用するための取組・対策については、まだ打ち切れていないとは思いますが。

話がこの船員部会とちょっとそれてしまうかもしれませんが、三輪委員の学生の話については、今の船舶の建造業界全体が、カーボンニュートラルの絡みでいろいろな新しい燃料へという大きな動きについて、エンジニアとして興味津々なところではないかと思いました。

三輪委員：

カーボンニュートラル、再生可能エネルギーが必要みたいな話から、新しい燃料に変わっていくという動きが、ニュース等で学生のところにそういった知識や情報が入っていて、将来的に船のエンジンについても、構造が変わるんじゃないか、最新技術を学べるんじゃないかという希望で入ってくる学生もいます。ですので、何か世の中に対する認知度みたいなものが、うまくそこに結びついてくると、船舶職員、機関士への希望も増えるのかと思っております。

横見部会長：

ありがとうございました。そういう方たちは、造船業界も進路の一つとなっているのですか。

三輪委員：

船員ではないけれど、海事産業に関わりたいという学生については、造船業界の地元優良企業さんへ、毎年、ある程度の人数が就職希望しています。エンジンメーカーさんも、デュアルフューエルエンジンですとか二元燃料と言われる天然ガス・重油等のミックスのものを技術開発しているので、海洋政策科学部から人材がほしいということで、会社説明会とかインターンシップといった形で学内に情報いただける機会も増えています。

横見部会長：

造船業界はかなり好調らしいですね。報道によると、ドックは3年先まで埋まっており、その先はちょっと不透明らしいですけれども、少なくとも国

内の造船については、今、かなりの好況らしくて、そういったことも影響しているのかと思いました。

三輪委員：

船の運航学生に対しては、造船や運航についてアピールしているんですけども、それは去年もおととしも同じようにアピールしたので、やはり何か変わったのかとは思っていました。

横見部会長：

業界の好・不況みたいなものに学生は敏感で、教員の知らないところでちゃんと調べて進路を選んでいるのかなという仮説は成り立つと思います。

三輪委員：

継続してちょっと研究して、次年度もよい報告ができるように頑張りたいと思います。ありがとうございます。

横見部会長：

ありがとうございました。

浦委員：

あと、想像できるのは、ここ3年ぐらいで、外航の大手を中心に、びっくりするぐらいの賃金改善がされています。だから、それを見て、業界に学生が流れている可能性があります。

あと、客船が大分盛り上がってきていて、客船に乗りたいという船員も意外といて、何年後か、ディズニーの客船も出てきますし、日本郵船、商船三井も新造船どんどん出てきますので、それに人が足りなくなるといった引く手あまたの状況というところに目をつけたかもしれないですね。

三輪委員：

わかりました。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。

安達委員：

今年度から海外でのインターンシップを、大学と海外企業が連携してプログラムをつくって、文系の学生も参画させていて、実際、うちのゼミ生3人、エントリーしています。聞くと、シンガポールで1週間、滞在費、渡航費、全て向こう持ちで行われて、英語でディスカッションとかやっていて、お金かけてそういう大学とのコネクションをつくって、一緒にインターンシップをやっていくみたいなプログラムができてきているので、様々なところでそういう取組、国内でもできたらすごくいいのではと思っていたところです。

横見部会長：

ありがとうございます。

ほか、いかがでしょうか。

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きまして、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、いかがでしょうか。

よろしいでしょうか。

横見部会長：

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。

礪合委員：

厚生労働省の話になるのですが、6月1日の改正労働安全衛生規則の施行により、企業に職場における熱中症対策が義務化され、対応手順・緊急連絡体制など安全配慮義務が強く要求されるようになったのですが、国土交通省

として何か動きはありますか。船員は甲板上など鉄板の上で作業するので、全国内航タンカー海運組合では3月から対応策などを協議しております。船員災害防止実施計画には熱中症対策については入っているのですが、法的な義務となったので、国土交通省からの海運会社又は船舶などへの動きはあるのでしょうか。

三浦海事振興部次長：

まだ情報はきておりません。

礮合委員：

タンカー業界は荷役作業が甲板上で行われます。例えば気温が31℃以上又はWBGT値(暑さ指数)28以上ある場合など連続作業は、時間(1時間以内)を決めて休憩しなさいというものがあるのですが、タンカーの場合は、その暑さ指数を測る機器が防爆じゃないと使用できないという問題点があります。

その他、今、陸上で一般作業する方々は、ファン付作業着を使用していますが、ファン付作業着もタンカーの場合は、防爆じゃないと駄目なので、試験段階での販売価格が、オーダーメイドとなり、一着が数十万円します。各社、ドリンクや休憩時間とかは非常に細かく対策しているのですが、船員に対して特化したガイドラインが出れば、会社としても取り組みやすいので、何か動きがあれば、教えてください。

横見部会長：

真夏には相当暑くなるのですか。

礮合委員：

船員は甲板上など鉄板の上で作業するので非常に暑くなります。今は、パラソルなどで対策していますが、それだけでは駄目だと思います。それ以外で電気を使う機器に関しては防爆型でないとダメなので、現場の船員さんも船会社としても対策に困っています。

横見部会長：

はい、ありがとうございます。

では続いて、公益委員のほうから何かございますでしょうか。

横見部会長：

前回に続いて万博関連の質問です。報道によると、万博では水上交通を利用してもらおうということで、様々な場所から船でアクセスする手段があるということですが、どうも利用が低迷しているらしくて、その原因として、岸壁使用料が、非常に高く設定されていることが理由に挙げられていました。船舶事業者の自助努力では克服できないことが原因で、運賃の大半が岸壁使用料になってしまう状況のようです。鉄道などの公共交通機関では数百円で行けるところを、船に乗ると3000円ぐらいかかる現状であり、これについて、何か情報があれば教えていただきたいです。

浦委員：

一回で5万円かかるらしいです。

横見部会長：

普通はどれぐらいなのですか。

浦委員：

何千円かですね。

磯合委員：

公共岸壁で船を係留させて停泊して乗組員の休息としますが、係船料は各自治体で総トン数1トン当たりいくらかの料金となっており、自治体により違いがあり、総トン数に対応して徴収されています。

総トン数199トンの船型であれば大阪で1日当たり1500円程度、地方になると1日当たり数百円です。

浦委員：

本来であれば、もっと旅客船業者が参入したはずだけど、それを聞いてやめたというところもよく聞きました。

横見部会長：

値下げするとかいうような話も出ていないですね。

浦委員：

運賃１０００円だとしたら、５０人乗せないと。燃料代もあるのでそれでもペイできない状況です。

小林委員：

発着場から入り口までの送迎バスが、３台、４台しかないので、５０人、６０人となるとバス移動できないので、最初的时候はバスを増便してくださいとお願いしたそうですが、これ以上バス出せませんということで、たくさんお客さんが到着しても、バスが帰ってくるまで待たなくてはいけない、そういう現状もあるようです。

横見部会長：

せっかくの「海の万博」ですから、海上輸送がもっと利用されるようになってくれたら良いと思います。

磯合委員：

万博期間中、周辺海域には航泊禁止区域があるのですが、プレジャーボートが航行並びに停泊する場合があります、海上保安部がプレジャーボートに対して、注意喚起しているようです。

横見部会長：

船だと、移動手段だけではなくて、レジャーとして考えると、３０００円であれば高くないと感じる人もいるのかもしれないですが、いずれにしても、

その理由が岸壁使用料ということであれば、何か改善の余地がないのかと思った次第です。

横見部会長：

それでは他になにかございますでしょうか。よろしいですか？

事務局のほうからはいかがでしょうか。

濱田船員労働環境・海技資格課長：

前回の船員部会で、佐藤委員からご質問いただいた、船員災害防止実施計画の海中転落者における不明者の要因については、6名のうち5名が漁船ということはわかっていますが、その要因までは確認が取れないという状況でした。

佐藤委員：

わかりました。

その他の要望ですが、各港湾地区で保安対策協議会が設置されているのですが、これが最近では、書面開催や情報伝達訓練のみで、保安対策協議会があまり開催されていない現状でございます。原則年一回、協議会開催するという決まりになっていたと認識していますが、コロナのときに、書面開催になってそのままというところもございまして、地方整備局が事務局になっているんですが、年に一回の開催をお願いできればと思います。

近畿管内でも、内航船員がソーラスゲートが閉められていて外出できないとか、そういった声を聞きました。年一回協議会を開催した上で、こういった問題を含めて港湾管理者や関係者との意見交換を図り港の現状について議論する必要があるかと思いますので、ぜひ開催を要望いたします。

以上でございます。

横見部会長：

何か、事務局のほうからございますか。

三浦海事振興部次長：

保安対策協議会の部署的な、場所的なところ、ピンポイントに何か話をうちのほうから伝えたほうがいいのか、何か全国的にやっているのでしょうか。

佐藤委員：

ほかの地区がやっているかまでは把握はしていませんが、関西管内で各港設置されているかと思います。例えば、大阪、堺・泉北、和歌山・新宮・下津、日本海のほうへ行ったら舞鶴もあります。保安対策協議会は保安委員会の下の会議になるんですが、ソーラスゲートの関係で各港で保安対策協議会が設置されていて、ゲートの問題といったことをこれまでは問題提起する機会がありました。

外航船が停泊していて、荷役していれば、もちろん警備員はいるんですけども、夜間や荷役していない時は、港・ゲートを閉められて、鍵をかけられてしまいます。ただ、そこで停泊している船員は、船の中で休んでいますので、夜間外出ができないとか、緊急的に船内で急病人が出たときに緊急車両が入れないといった問題も生じております。

三浦海事振興部次長：

外航のバースではフェンスがあるかと思いますが、内航でもあるということでしょうか。

磯合委員：

貨物船関係の船会社の方はソーラスフェンスと呼んでいますが、SOLAS条約付属書に基づき国内法が平成16年7月に施行され国際航海をいる船舶が利用する岸壁に定められた危険度にもよりますが、保安措置の一つとしてフェンスが設置されています。外航船が着く港の岸壁では内航船も利用している場合も多くあり、このフェンスの門を通るのに門限があったりします。公共岸壁にも国際港湾施設となっている場所があり同様の保安措置が取られています。

荷主さんに着けていいよといわれたけど結局フェンスがあって外出できない、といったこと岸壁があると聞いたことはあります。

岸壁に停泊しているのに陸での休養が出来ないのは沖で停泊しているよりも苦痛だという船員さんもおられます。

佐藤委員：

最近聞いたのは、西舞鶴港で夜間外出できないという声が組合員から上がっています。舞鶴港も保安対策協議会設置されており、全日本海員組合も参画していますから、ぜひ開催していただいて、そういった問題を会議の場で発言し問題解決に繋げられたらと思いますので、よろしくお願いします。

三浦海事振興部次長：

機会がありましたら情報共有させていただきます。

横見部会長：

ありがとうございました。

それでは本日の部会は終了いたします。

次回は6月26日（木）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します。

（配付資料）

資料1．令和7年4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4月分 月間有効求人・求職状況（近畿管内）

資料3．令和7年3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3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3月まで）

資料6．（独）海技教育機構の中期的なあり方に関する検討会について

資料7．船員養成・就業拡大に向けた訴求強化戦略策定検討チームについて