

近畿地方交通審議会
近畿船員部会議事録

第203回

令和7年8月21日

日 時 令和 7 年 8 月 2 1 日（木） 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、開委員

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（欠）

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203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202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7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、67人（前月比－6人、8.2％の減、前年同月比：＋3人、4.7％の増）となっています。

月間有効求人数は、196人（前月比－11人、5.3％の減、前年同月比：＋25人、14.6％の増）となっています。

②求職関係

新規求職者数は、9人（前月比±0人、増減なし、前年同月比：±0人、増減なし）となっています。

月間有効求職者数は26人（前月比－6人、18.7％の減、前年同月比－1人、3.7％の減）となっています。

③成立状況

当月の成立数は、4人（前月比：+1人、33.3%の減、前年同月比：+3人、300%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46人（甲板部28人、機関部18人、無線部0人、事務部0人）、部員21人（甲板部16人、機関部3人、無線部0人、事務部2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4人（甲板部3人、機関部0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1人、雇用期間満了0人、本人の申し出2人、自己の健康1人、倒産1人、就労中2人、不明2人となっています。

・倒産による退職1件については、フェリー会社の航路廃止による事業整理の結果となっています。

・また、先月の倒産2件につきましては、陸上の飲食店経営者が、店をたたんで再就職先として司厨員を希望しているというものでございました。一旦窓口に申請後にすぐに取り下げ、ハローワークネットで申請が行われたので、同一人物による申請となっています。

③新規求職者の年齢別

30歳未満2人、30歳代0人、40歳代0人、50歳代6人、60歳以上1人となっています。50歳以上は7人で占める割合は77.8%、30歳未満の占める割合は22.2%です。

3. 失業等給付金支給状況

当月末の受給資格者数は18人で、基本手当の支払実人数は2人、給付件数は3件となっています。給付金額は277,000円です。前月は0人、給付件数は0件、給付金額は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1件、402,885円、就業促進定着手当が0件、0円、その他が0件、0円。よって、当月支給額計は、679,885円となります。

4. 月間有効求人倍率の推移

7月の近畿船員は7.54倍で、前月比+1.07ポイント、前年同月比、+1.21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196人で、このうち、新規求人者数は67人となっています。

当局の紹介による求人側の成立は4人、他局成立は0名でございました。求人の取り消しは66人で、理由の内訳は有効期限切れ66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26人で、前月との差は－6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6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月の全国運輸局別の有効求人、有効求職、成立数、有効求人倍率につきましては、集計データのエラーが発生しており、来月に併せて報告いたします。

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についてご質問等ございますでしょうか。

安達委員：

先月の倒産について、同一人物の２件としてダブルカウントになっていた件ですが、データ管理上、自動的に検出して修正等できないのでしょうか。

大樽船員労政課長：

自動検出はされません。一件ずつ確認が必要となります。ケースとしては稀ですが、こちらから修正は難しいかと思えます。

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。

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６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 ９９％となっております。

貨物船は 鉄鋼、原料（石灰石・スラグ）、雑貨、セメントが減少

燃料（石炭、コークス）、紙・パルプ、自動車は増加

油送船は 高温液体、耐腐食が減少

高圧液化が増加

黒油、白油、ケミカルは前年同月並みの水準

のようです。

6月の貨物船の輸送量は、前年同月比98%、前月比で107%となっています。

鉄鋼は97%、海上での輸送障害はほぼ発生せず、順調な輸送ができたようですが、鉄鋼製品の出荷量は、前年同月と比べれば減少のようです。

原料は97%、石灰石、金属鉱の減少もあり原料全体で減少のようです。

燃料は102%、気温上昇のため、石炭火力発電所向けの輸送需要が旺盛となったようです。

紙・パルプは127%、紙製品はマシントラブルや品質不良により、イレギュラーな輸送が発生したことで増加したほか、バイオマス燃料の木材チップの輸送が目立ったようです。

雑貨は97%、一部で備蓄米のスポット輸送が継続しているほか、医薬品・飲料等の輸送が見られたが、自動車部品・工業品の輸送需要の減少で全体を押し下げているようです。

自動車は102%、前年同月の認証不正問題による影響で反動増が見られているようです。

セメントは93%、前月同様にセメント専用船の減船や入渠船が見られ、前年同月比減少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100%で、前月比103%となっています。

黒油（こくゆ）は100%、全国的な気温上昇により需要期に入ったものの、原子力発電所の稼働率の上昇やその他のエネルギーへのシフトで黒油火力向けの需要は低調のようです。

また、一部船舶の陸側の人手不足による長期停船や製油所の定期修理等の影響もあったようです。

白油（はくゆ）は100%、冬場に向けて灯油の備蓄輸送が始まったようです。

それでは5ページ以降、貨物ごとの状況です。6月の対前年比欄と、右側の対前月の欄をご覧ください。

鉄鋼の前年比は、97.2%で、前月比98.3%

原料の前年比は、 96.9%で、 前月比 100.4%
燃料の前年比は、 102.4%で、 前月比 133.0%
紙・パルプの前年比は、 128.0%で、 前月比 129.0%
雑貨の前年比は、 96.5%で、 前月比 98.5%
自動車の前年比は、 102.0%で、 前月比 115.4%
セメントの前年比は、 93.4%で、 前月比 107.0%
貨物船全体の輸送量は、1,639万3千トンで
前年比が、 98.4%で、 前月比 106.5%となっています。

黒油（こくゆ）の前年比は、 92.9%で、 前月比 93.0%
白油（はくゆ）の前年比は、 94.6%で、 前月比 99.8%
ケミカルの前年比は、 97.9%で、 前月比 77.3%
一般タンカーの輸送量は、687万7千トンで
前年比が、99.8%、 前月比 104.3%となっています。

続きまして、

高圧液化の前年比は、 104.1%で、 前月比 91.9%
高温液体の前年比は、 90.1%で、 前月比 85.4%
耐腐食の前年比は、 92.8%で、 前月比 100.0%
特タン船の輸送量は、85万トンで
前年比が、97.9%で、 前月比 94.2%となっており、
全てのタンカーの合計は、 802万4千トンで
前年比が、 99.6%で、 前月比 103.1%となっています。

次に資料5、令和7年6月における長距離フェリーの輸送実績でございます。

6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、10,639台となっており、前月比が 95.9%、
前年比 95.4%

北九州方面では、30,981台となっており、前月比が109.2%、前年比 91.7%

中九州方面では、11,603台となっており、前月比が105.0%、前年比103.6%

南九州方面では、11,599台となっており、前月比が 87.6%、前年比102.0%

次のページの「旅客」では、
北海道方面では、

20,163人となっており、前月比が141.5%、前年比121.9%
北九州方面では、

66,151人となっており、前月比が 82.3%、前年比112.0%
中九州方面では、

31,273人となっており、前月比が 78.0%、前年比113.4%
南九州方面では、

20,637人となっており、前月比が 67.3%、前年比119.0%
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、

7,333台となっており、前月比が128.9%、前年比113.6%
北九州方面では、

22,209台となっており、前月比が 85.8%、前年比113.5%
中九州方面では、

3,816台となっており、前月比が 60.2%、前年比 88.3%
南九州方面では、

5,818台となっており、前月比が 69.1%、前年比 98.4%
となっています。

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。

三輪委員：

資料４の２ページ目、「油送船の概要」のなかで、製油所の定期修理、プラントの定期修理と複数みられる定期修理について、定期ということは年に数回行われるかと思うのですが、毎年６月に集中するのでしょうか。

磯合委員：

石油業界は、６月から９月は閑散期でタンカーも動かない時期となります。その間に陸上施設の定期検査等を集中して行います。製油所は、４年に１回大規模定期修理が行われ、間の２年に１回中規模修理が行われており、大規模の場合。装置をすべて止める為３ヶ月近くかかるそうです。その間、出荷も大幅に減少します。止めている製油所の分は別の製油所での出荷となるのですが、全体の輸送量は減ります。

土屋委員：

プラントでは関連法令で定期修理が厳しく決められています。各プラントでまちまちのようですが、一般的には２年に一度の大定修、毎年の小定修などでほぼ毎年行っています。トラブルとか事故が発生すると、大きな定期修理を毎年やりなさいという指導があったりすることです。

横見部会長：

ありがとうございました。

それでは次に事務局より報告事項がありますので、よろしくお願いいたします。

・今年度の近畿運輸局における最低賃金の諮問について

〔大樽船員労政課長（説明）〕

横見部会長：

ありがとうございました。今の件について、何か質問ございますか。

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。

佐藤委員：

先日、館山海上技術学校から令和8年度から入学生募集を停止するという発表がありました。船員不足の状況の中で、国が先頭に立って船員を育てていかなければならない状況で、海員学校が廃校となっていくのは問題だと思います。また、内航未来創造プランの中では、海技教育機構の養成定員数500名の目標を掲げている中で、現在、390名であるのに、館山が無くなると、逆行している状況です。今回の募集停止となった背景について説明をお願いいたします。

三浦海事振興部次長：

今回の館山校の廃校は、機関教員の不足によるもので、館山校を募集停止して、機構全体で整理する考えかと思います。今後は、J M E T S の第八次計画で、目標に向けて館山校の募集停止分をどこかで補足、追加が行われていくものと思われます。

浦委員：

機関に限らず先生が足りないと聞いています。独立行政法人で毎年予算が削減されていく状況ですが、教える側の先生の給料を上げていかないと、教員のなり手はいなくなります。

磯合委員：

水産系高校も同じく、先生の給料が安く、なり手がいないと聞いています。

浦委員：

職場環境もかなり悪くて、サービス残業は当たり前と聞いています。それで給料が安いとなると誰も来てくれないですね。

三浦海事振興部次長：

日本船主協会、大手三社が練習船を寄贈するという話が新聞記事にありました。そういった支援もあったりしてどうにか持ち直して欲しいと思います。今の段階では、全体の総数を減らさない方向で動いているとは感じています。

土屋委員：

以前の資料では、6級養成機関を増やして総数は維持するとありましたが。

三浦海事振興部次長：

6級養成をしている尾道とか日本海洋資格センターでは、100名定員のところを200名まで増やす動きがあるという話がありますね。

大樽船員労政課長：

奨学金の制度ができてから150名くらいまで増えたと聞いています。

土屋委員：

6級の養成機関では乗船履歴が付かないので、各会社で余剰人員として雇用して履歴を付けるとなると、大きな船を運航している大手に比べて小型船しか持っていない個人船主などではそもそも余剰人員を乗船させる部屋が無いとなって、ますます格差が広がるのではと心配しています。雇用をしても育成できないので、結果雇うことができない。途中で大手を辞めた人を雇うにしても待遇面で敵わないとなると、中小はますます淘汰されて全体の船数が維持できなくなっていくのではないかと危惧しています。また、逆に小さい船で6級免状を取ったばかりの経験が浅い人がすぐ機関長になったりしてしまって、経験不足から起こる事故が今後増えていくのではないかともあります。

あと、館山の場合は寮が老朽化で水漏れがひどくて直さないと来年から使えなくなるという状況みたいです。

礮合委員：

J M E T Sとして、若い新卒を500名分育てていく施設を維持していかないと、特に小さい会社は大きい会社からの人材を受け入れている状況ですので、5級も増やしていくというのが人手不足への対応だと思います。

佐藤委員：

先生の待遇や施設などのハード面の改善など、できることからやってほしいと思います。この先どうなるんだろうと海運業界皆が心配しております。

礮合委員：

自分の母校が無くなってしまうのではないかと心配する船員は多いです。

三浦海事振興部次長：

館山校がなくなると、本科校は口之津校だけとなり、あとは高卒対象の短大がほとんどになってしまいますね。

土屋委員：

海技系学校出身者は横のつながりが強くて、20年、30年経っても仲間として繋がっているケースも多く、それが離職率の低下にも結びついていると思います。6級の取り方では3ヶ月の講習でバラバラになるのでつながりは薄いです。

礮合委員：

大学出身者も、そこまで強くないと感じています。

横見部会長：

ありがとうございました。

ほか、労働者委員からなにかございましたらお願いします。
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。

横見部会長：

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：

事務局のほうからはいかがでしょうか。

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9月18日（木）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7年7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7月分 月間有効求人・求職状況（近畿管内）

資料4．内航輸送実績状況（令和7年6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6月まで）

資料6．最低賃金関係資料1～4