

近畿地方交通審議会
近畿船員部会議事録

第204回

令和7年9月18日

日 時 令和 7 年 9 月 1 8 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（欠）、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

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204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203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8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－12人、17.9％の減、前年同月比：－2人、3.5％の減）となっています。

月間有効求人数は、181人（前月比－15人、7.7％の減、前年同月比：＋15人、9.0％の増）となっています。

②求職関係

新規求職者数は、12人（前月比＋3人、33.3％の増、前年同月比：＋2人、20.0％の増）となっています。

月間有効求職者数は31人（前月比＋5人、19.2％の増、前年同月比＋4人、14.8％の増）となっています。

③成立状況

当月の成立数は、3人（前月比：－1人、25.0%の減、前年同月比：－1人、25.0%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47人（甲板部27人、機関部20人、無線部0人、事務部0人）、部員8人（甲板部4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5人（甲板部5人、機関部0人、無線部0人、事務部0人）、部員7人（甲板部5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0人、本人の申し出1人、自己の健康0人、倒産1人、就労中5人、不明5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3人、50歳代2人、60歳以上2人となっています。50歳以上は4人で占める割合は33.3%、30歳未満の占める割合は16.7%です。

3. 失業等給付金支給状況

当月末の受給資格者数は16人で、基本手当の支払実人数は3人、給付件数は4件となっています。給付金額は337,978円です。前月は2人、給付件数は3件、給付金額は277,000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、778,596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、1,116,574円となります。

4. 月間有効求人倍率の推移

8月の近畿船員は5.84倍で、前月比－1.70ポイント、前年同月比、－0.31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181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3人、他局成立は0名でございました。求人の取り消しは67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1人、その他は0人となっています。

②月間有効求職者は31人で、前月との差は＋5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3人で、理由の内訳は期限切れ1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

①6月の全国の月間有効求人数は、3,252人で、前月比191人増の106.3%、前年同月比151人増の104.9%となっています。

②6月の全国の月間有効求職数は、671人で、前月比10人減の98.5%、前年同月比10人減の98.5%となっています。

③6月の全国の成立数は、41人で、前月比9人増の128.1%、前年同月比6人減の87.2%となっています。

④6月の全国船員の有効求人倍率は季節調整値により5.04倍となっています。全国陸上は季節調整値により1.22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 についてご質問等ございますでしょうか。

開委員：

資料 2 の最後のページ、月間有効求職者の新規の方で、上から 4 段目の 37 歳の方が、未経験者で海技免状は 6 級を持っておられるということは船に乗るために学校に行かれて取得されたということでしょうか。その場合は履歴が必要となるので、経験者じゃないと取れないと思うのですが。

大樽船員労政課長：

ネット経由の申し込みですので詳細は不明ですが、乗船履歴があるかもしれません。わかれば報告させていただきます。

横見部会長：

乗船履歴の有無は本人申告なのでしょうか。

大樽船員労政課長：

そうです。

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 7 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 93%となっております。

貨物船は 燃料（石炭、コークス）が増加

鉄鋼、原料（石灰石・スラグ）、紙・パルプ、雑貨、自動車、セメントは減少

油送船は 耐腐食が微増

黒油、白油、ケミカル、高圧液化、高温液体が減少

7 月 30 日に発生したカムチャッカ半島付近の地震により、太平洋沿岸を中心に津波警報・津波注意報が発令され、荷役作業の一時停止や船舶の沖合待機が発生、また、これに加え、製油所や工場では、一時操業を停止した結果、製品出荷の停滞から出港スケジュールに遅延をもたらしたようです。

7 月の貨物船の輸送量は、前年同月比 94%、前月比で 103%となっています。

鉄鋼は 95%、月末のカムチャッカ半島付近の地震で発生した津波による一時的な輸送障害が発生したものの、それ以外ではほぼ支障なかったようですが、鉄鋼製品の出荷量は、依然として低水準が続いているようです。

原料は 91%、石灰石が減少で推移しているほか、金属鉱、スラグなども減少しており原料全体で減少のようです。

燃料は 103%、前月に続き、猛暑による石炭火力発電所向けの輸送需要が見られたほか、工場間転送もあったようです。

コークスは減少となったようですが燃料全体では増加のようです。

紙・パルプは 91%、パルプは大幅に輸送量が増加したが、紙製品はマシントラブルや品質不良によるイレギュラーな輸送が剥落したため減少と、木材も減少基調での推移が見られたようです。

雑貨は 98%、備蓄米のスポット輸送が引き続き発生しており、医薬品・飲料、砂糖、鋼材など一部品目が堅調に推移した一方で、自動車部品および工業品の輸送量が減少となっているようです。

自動車は 90%、部品の欠品に起因する一部工場の稼働停止や

7月30日に発生したカムチャッカ半島付近の地震の影響により、広範囲にわたる工場停止が生じ、複合的な要因による減少が見られたようです。

セメントは99%、前月までセメント専用船の減船や入渠船が見られて減少していたが、今月は新造船の投入で若干持ち直しが見られているようです。

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96%となっています。

黒油（こくゆ）は87%、全国的に気温が高かったが、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、製油所の定期修理が長期化したことも減少の要因のようです。

白油（はくゆ）は94%、一部で入渠船の入渠期間の延長が見られたほか、製油所の定期修理の長期化、輸送航路の延伸化等の要因が重なり、減少で推移しているようです。

それでは4ページ以降、貨物ごとの状況です。7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、95.1%で、前月比102.0%

原料の前年比は、91.0%で、前月比103.2%

燃料の前年比は、102.5%で、前月比120.6%

紙・パルプの前年比は、91.0%で、前月比78.1%

雑貨の前年比は、97.7%で、前月比109.2%

自動車の前年比は、89.8%で、前月比94.6%

セメントの前年比は、99.1%で、前月比101.9%

貨物船全体の輸送量は、1,685万2千トンで

前年比が、94.4%で、前月比102.8%となっています。

黒油（こくゆ）の前年比は、87.4%で、前月比93.4%

白油（はくゆ）の前年比は、94.4%で、前月比93.8%

ケミカルの前年比は、 86.4%で、 前月比 98.3%
一般タンカーの輸送量は、674万8千トンで
前年比が、91.9%、 前月比 94.1%となっています。

続きまして、

高圧液化の前年比は、 86.8%で、 前月比 104.9%
高温液体の前年比は、 83.0%で、 前月比 95.1%
耐腐食の前年比は、 101.0%で、 前月比 115.4%
特タン船の輸送量は、91万9千トンで
前年比が、91.9%で、 前月比 108.1%となっており、
全てのタンカーの合計は、 766万7千トンで
前年比が、91.9%で、前月比 95.6%となっています。

次に資料5、令和7年7月における長距離フェリーの輸送実績でございます。

7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、12,229台となっており、前月比が114.9%、
前年比 92.5%

北九州方面では、32,727台となっており、前月比が105.6%、
前年比 91.0%

中九州方面では、12,469台となっており、前月比が107.5%、
前年比101.1%

南九州方面では、11,296台となっており、前月比が 97.4%、
前年比 95.0%

次のページの「旅客」では、

北海道方面では、

21,359人となっており、前月比が105.9%、前年比 97.8%

北九州方面では、

77, 621人となっており、前月比が117.3%、前年比 96.6%
中九州方面では、
34, 342人となっており、前月比が109.8%、前年比103.0%
南九州方面では、
25, 545人となっており、前月比が123.8%、前年比100.3%
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, 411台となっており、前月比が101.1%、前年比 95.7%
北九州方面では、
24, 405台となっており、前月比が109.9%、前年比106.3%
中九州方面では、
4, 515台となっており、前月比が118.3%、前年比101.0%
南九州方面では、
6, 684台となっており、前月比が114.9%、前年比 92.8%
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。

横見部会長：

昨今、進められている洋上風力発電の建設は、今後の船員需要にどれくらい影響してくるのでしょうか。実際の状況についてご存じの方がいらっしゃれば教えていただければと思います。

三浦海事振興部次長：

明確な答えはできかねますが、洋上風力発電設備は沖にあるので、直接陸までつながっているかどうかにもよりますが、そこに船で物を取りに行った

り電気を取りに行ったり、メンテナンスに行くための運航などが定期的に発生するという意図ではないかと推測します。

横見部会長：

洋上風力発電の建設が進むなかで、船員の需要は増えるとしても、その影響は、どの程度のものでしょうか。

三浦海事振興部次長：

まだ計画段階のものを含めて、今後、洋上風力発電を増やしていくという話から、そこに船員を導入していかないといけないという意図が入っているのではないかと推測します。

横見部会長：

ありがとうございます。

礮合委員：

洋上風力発電設置工事並びにメンテナンス工事で風力タービンまでの作業員等の交通手段としての船舶と工事警戒船へ乗船する乗組員が必要となるので、求人をだしていると聞いたことはあります。当初、話があったのは北海道です。

横見部会長：

北海道のどのあたりに造っているのですか。

礮合委員：

2年前くらい前に問い合わせがあったので、場所の詳細までは覚えておりませんが、建設工事並びにメンテナンス工事での作業員の送り迎えとか、日帰りできる船舶のようなので、そこに乗組員が行くことが考えられます。また、工事中や施設周辺の警備を行う警戒船でも同じように求人活動をされていました。

横見部会長：

今後、全国的に広がればそれなりの需要につながるということでしょうね。
ありがとうございます。

小林委員：

北海道に関しては、石狩の沖に造られており、あとは秋田の沖でもかなり多くの洋上風力が造られています。今、磯合委員がおっしゃったように、洋上風力ができるまでの間は、毎日作業員を送り迎えする。朝出発して送って、夕方迎えに行き帰る、その間だけの送迎なので、日帰り船員だと思います。洋上風力ができた後は、定期的なメンテナンスに行くとしても、毎日出るわけではないので、需要は少なくなるのではと思います。

横見部会長：

洋上風力を造るための資材を運ぶ船も当然あると思うのですが、それよりも作業員を送り迎えする船のほうが船員の需要があるということですね。

磯合委員：

予想になってしまいますが、日本全国に次々に風力発電装置が建造されていくと、その都度、乗組員が集められる可能性は否定できないと思います。

寺地海事振興部長：

どれくらいの大きさの船ですか。

開委員：

数百トンくらいの小さい船です。

磯合委員：

警戒船や交通手段として使用する船舶では、20トン未満の小型船舶でもいいかもしれません。

土屋委員：

ブレードとかの資材を運ぶ船は大きいです。

横見部会長：

現在は、人里離れたところに風力発電の風車を建てることが多いですが、騒音や超低周波音などの問題があるから洋上なのか、それとも洋上のほうが風が強く吹くからというメリットのほうが大きいのか。

開委員：

低周波や騒音の問題なしに造れるのは大きいです。あと当然風がよく吹いているというのもあると思います。

磯合委員：

陸上で設置されていた風力タービンのブレードが破損して人が亡くなるといった事故もあるようですので、洋上のほうがリスクは少ないといった考えがあるのかもしれませんが。

三輪委員：

神戸大学海洋政策科学部の授業の中に日本郵船さんからの寄附講義という授業がありまして、その中で風力発電の専用作業船の説明がありました。Self-Elevating Platformといって、CMか何かで出ていたかと思いますが、洋上でくいを打って、そのまま船全体が洋上で上がって、揺れない状態で風力発電用のくいを打って工事をするといった特殊船の運航が本格化するので、船員さんが必要ですという説明を学生にしておりました。SEP船と呼んでおりましたが、そういった特殊船の需要が今後増すというふうな話をされて、先ほどの石狩湾とか秋田とかで今後展開するという話をされていしました。

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。

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。

よろしいでしょうか。

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。

よろしいでしょうか。

横見部会長：

事務局のほうからいかがでしょうか。

寺地海事振興部長：

資料2の5ページ、成立した方の年齢が64、65、78とあり、船主さんの判断で採用されるのですが、例えば荷主さんから何歳までの船員に

限るといった外部からの制限といった話はあるのでしょうか。特に石油会社は品質については厳しいと思うのですが。

磯合委員：

荷主側から年齢について言われたことはないです。

一杯船主さんの中には家族で乗船されており、80歳代のお父さんとその息子さん兄弟が乗船して、その兄弟が主に運航している船舶があります。家族以外の乗組員の休暇などの時、短期間乗船しているようですが、90歳近い乗組員が乗船していたという話題にはなりますが、年齢制限についての話題にはなっていません。

土屋委員：

年配の方はずっと続いて乗っておられる方が多いので、割と地場ではありふれた状況と見ていただける方が多いかと思います。

寺地海事振興部長：

もう荷役はされていないのですか。

磯合委員：

荷役中は、油面監視しているだけという人もいます。家族である他の乗組員がカバーして年配のお父さんは、軽微な作業だけを行っていました。

横見部会長：

たまに70代後半の方とかをみますが、一杯船主さんを除けば船会社の船員さんって定年はどれくらいなのでしょう。

磯合委員：

一般の企業と同じで、定年は60歳とか65歳が多いかと思います。

横見部会長：

船長さんを降りた後、パイロットとかになられる方となると、定年はもっと長いのでしょうか。

磯合委員：

退職後の職業としてパイロットになるのは、外航船の乗組員では聞きますが、内航船の乗組員ではフェリー等一部を除き、聞いたことがありません。又、パイロットには1級から3級の資格があり、海技大学校等で養成課程を修了する必要があります。

横見部会長：

外航船からのパイロットであれば、70近い方とかもいらっしゃるのでしょうか。

開委員：

定年は74までです。

磯合委員：

パイロットは甲板部の退職後の選択できる職業としてありますが、機関部についても退職後は船会社の工務監督・舶用メーカーなどの技術員など引く手あまたです。

機関部の方はボイラー免許を持っている方が多く、昔は年金をもらいながらできる仕事として、地元の病院のボイラー管理の職業に就いておられる方が多くおられました。その人が健康で働ける限り出来る仕事のようなものでした。

横見部会長：

長くまで働けるといいうのも船員さんの魅力なのかなと、今のお話を聞いていて思いました。

横見部会長：

ありがとうございました。何かございますでしょうか。

よろしいでしょうか。

それでは本日の部会は終了いたします。

次回は10月23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8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8月分 月間有効求人・求職状況（近畿管内）

資料3．令和7年6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7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7月まで）

資料6．中長距離フェリー、RORO 船及び内航コンテナ船に係る積載率動向について