

**近畿地方交通審議会
近畿船員部会議事録**

第207回

令和7年12月18日

日 時 令和7年12月18日(木) 16時30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(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207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206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「船員の特定最低賃金の改正に関する答申について」に入ります。

本議題に関しては、「近畿内航鋼船運航業及び木船運航業」「近畿海上旅客船運送業」および「近畿漁業（沖合底びき網）」の3業種について最低賃金専門部会を設置し、調査・審議をしていただきましたが、その結果について各専門部会からご報告いただいた上で、審議することとしたいと思います。まず、「近畿内航鋼船運航業及び木船運航業最低賃金専門部会」の部会長を務められました定岡委員からご報告いただきます。

定岡委員：

近畿内航鋼船運航業及び木船運航業最低賃金専門部会における調査審議の結果について、ご報告します。

近畿内航鋼船運航業及び木船運航業最低賃金専門部会は、11月27日及び12月15日の2回にわたり部会を開催しました。その結果、近畿内航鋼船運航業及び木船運航業最低賃金の改正については、

職員及び部員ともに一律『11,000円』アップとし、現在の、職員『271,500円』を『282,500円』に、

ただし書きの職員『255,050円』を『266,050円』に、
はしけ長『271,500円』を『282,500円』に、
部員『212,750円』を『223,750円』に、
ただし書きの部員『203,450円』を『214,450円』に
それぞれ改正することが適当である。」との結論に至りました。
以上、報告いたします。

横見部会長：

ありがとうございました。

次に、「近畿海上旅客運送業最低賃金専門部会」ですが、こちらについては私が部会長を務めましたので報告いたします。

近畿海上旅客運送業最低賃金専門部会における調査審議の結果について、ご報告します。

近畿海上旅客運送業最低賃金専門部会は、12月3日及び12月11日の2回にわたり部会を開催しました。

その結果、近畿海上旅客運送業最低賃金の改正については、職員は『10,500円』アップとし、

現在の、職員『264,800円』を『275,300円』に、

部員は『10,000円』アップとし、

現在の、部員『203,400円』を『213,400円』に、

それぞれ改正することが適当である」との結論に至りました。

以上、報告いたします。

横見部会長：

最後に、「近畿漁業（沖合底びき網）最低賃金専門部会」ですが、こちらについても私が部会長を務めましたので報告いたします。

近畿漁業（沖合底びき網）最低賃金専門部会における調査審議の結果について、ご報告します。

近畿漁業（沖合底びき網）最低賃金専門部会は、10月24日に部会を開催しました。

その結果、近畿漁業（沖合底びき網）最低賃金の改正については、「『11,000円』アップとし、

『220,000円』を『231,000円』に改正することが適当である。」との結論に至りました。

以上、報告いたします。

ただ今の各専門部会長の報告及び資料1の改正案につきまして、ご質問等がございますでしょうか。

特に無いようですので、「船員に関する特定最低賃金近畿内航鋼船運航業及び木船運航業最低賃金、近畿海上旅客運送業最低賃金、近畿漁業（沖合底びき網）最低賃金）の改正について」は、「最賃資料」の改正案1～3のとおり船員部会の結論としてよろしいでしょうか。

（異議なし）

横見部会長：

ありがとうございました。それでは、この改正案のとおり決定することとし、近畿地方交通審議会会長にご報告したいと存じます。
それでは事務局よりお願いいたします。

・海事振興部長挨拶

〔 寺地海事振興部長 （挨拶） 〕

・最低賃金改正の今後のスケジュールについて

〔 三浦海事振興部次長 （説明） 〕

横見部会長：

ありがとうございました。

それでは、議題２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１１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－２６人、３２．１％の減、前年同月比：＋１３人、３１％の増）となっています。

月間有効求人数は、１８４人（前月比＋３人、１．７％の増、前年同月比：＋５人、２．８％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－７人、４３．７％の減、前年同月比：＋４人、８０％の増）となっています。

月間有効求職者数は４２人（前月比－４人、８．７％の減、前年同月比＋１６人、６１．５％の増）となっています。

③成立状況

当月の成立数は、２人（前月比：－１人、３３．３％の減、前年同月比：－３人、６０％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。

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５０人（甲板部３５人、機関部１５人、無線部０人、事務部０人）、部員５人（甲板部４人、機関部０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 2 人（甲板部 1 人、機関部 1 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 1 人、定年退職 1 人、雇用期間満了 0 人、本人の申し出 5 人、自己の健康 0 人、倒産 1 人、就労中 1 人、不明 0 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 2 人、40 歳代 1 人、50 歳代 3 人、60 歳以上 2 人となっています。50 歳以上は 5 人で占める割合は 55.5%、30 歳未満の占める割合は 11.2%です。

3. 失業等給付金支給状況

当月末の受給資格者数は 23 人で、基本手当の支払実人数は 4 人、給付件数は 5 件となっています。給付金額は 472,143 円です。前月は 2 人、給付件数は 3 件、給付金額は 118,398 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 0 件、0 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、472,143 円となります。

4. 月間有効求人倍率の推移

11 月の近畿船員は 4.38 倍で、前月比 +0.45 ポイント、前年同月比、-2.5 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 184 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 2 人、他局成立は 0 名でございました。求人の取り消しは 58 人で、理由の内訳は有効期限切れ 46 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 12 人、その他は 0 人となっています。

②月間有効求職者は 42 人で、前月との差は -4 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10人で、理由の内訳は期限切れ8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

- ① 10月の全国の月間有効求人数は、3,298人で、前月比62人減の98.2%、前年同月比112人増の103.5%となっています。
 - ② 10月の全国の月間有効求職数は、663人で、前月比38人増の106.1%、前年同月比27人増の104.2%となっています。
 - ③ 10月の全国の成立数は、38人で、前月比1人増の102.7%、前年同月比10人減の79.2%となっています。
 - ④ 10月の全国船員の有効求人倍率は季節調整値により4.91倍となっています。全国陸上は季節調整値により1.18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。

三輪委員：

資料の2、月間有効求職者のページ、紹介状況の列に日付と取消と書かれていますが、どういった経緯で取消となったのでしょうか。

矢野船員労政課専門官：

求人票、求職票ともに紹介期限が設定されていまして、期限が過ぎると自動的に期限切れの取消となります。

三輪委員：

上の青枠の中の取消10名中、期限切れ8名が該当するということですね。

横見部会長：

期限切れで取り消された方は通常どうされるのでしょうか。

矢野船員労政課専門官：

再度提出される方もいらっしゃる、そのまま更新がない方もいらっしゃいます。

横見部会長：

求職者としての登録が取り消されると、仮にその後マッチングする求人があったとしても、紹介されないということですね。期限が切れたことは本人には分かる仕組みになっているのでしょうか。

矢野船員労政課専門官：

申込時に有効期限がこの日までというのは示していますが、期限が切れるときに改めて通知はしておりません。また、求人者から検索できなくなりますので、紹介されなくなることで期限がきれていることに気づかれるかもしれません。

横見部会長：

ありがとうございます。他ご質問いかがでしょうか。

無いようですので、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10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。

地域によっては前年同月よりも荒れた天候の影響が見られ、輸送障害が発生したようです。

貨物船は 燃料（石炭、コークス）、紙・パルプは増加

鉄鋼、原料、雑貨、自動車、セメントは減少
油送船は ケミカル、耐腐食が増加

黒油、白油、高圧液化、高温液体は減少のようです。

10月の貨物船の輸送量は、前年同月比97%、前月比で99%となっています。

鉄鋼は 91%、荒れた天候の影響が前年同月よりも大きかったため減少で推移し、翌月に繰り越される貨物が発生したようです。

原料は 99%、非金属鉱、金属鉱等の増加が見られたが、石灰石、スラグは減少したため、原料全体で微減のようです。

燃料は 112%、石炭需要の伸びが見られたようです。また、前年同月に一部船社の輸送が台風の影響で輸送できなかったこともあり、反動増が見られたようです。コークスは減少となったようです。

紙・パルプは 105%、紙、木材は増加で、パルプは減少のようです。

雑貨は 96%、北海道航路の農産品輸送が見られているが、タマネギは例年よりも小粒のようです。

さらに今月は入渠船が見られたほか、全体から見れば僅かではあるが、飲料会社のサイバー攻撃による出荷停止の影響が見られたようです。

自動車は 96%、販売台数の減少により輸送は低調となったようです。

セメントは 92%、働き方改革の浸透により出荷が低調に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 94%で、前月比104%となっています。

黒油（こくゆ）は 91%、電力需要が僅かに持ち直し、一部で、長期停船にあった船舶が運航再開したようですが、入渠船や油槽所の開放点検の期間延長の影響があり、全体では減少で推移したようです。

白油（はくゆ）は 92%、入渠船が戻り、新造船が運航を開始したことで増加した船社もあったようですが、前月同様、大型船の運航停止のほかガソリン、灯油、ジェット燃料等の減少が見られたようです。

それでは次に、貨物ごとの状況です。10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、 91.4%で、 前月比 95.3%

原料の前年比は、 99.2%で、 前月比 101.5%

燃料の前年比は、 117.5%で、 前月比 87.3%

紙・パルプの前年比は、 104.8%で、 前月比 88.9%

雑貨の前年比は、 95.7%で、 前月比 102.4%

自動車の前年比は、 96.2%で、 前月比 99.1%

セメントの前年比は、 91.8%で、 前月比 104.9%

貨物船全体の輸送量は、1,721万6千トンで

前年比が、 97.2%で、 前月比 98.7%となっています。

黒油（こくゆ）の前年比は、 91.0%で、 前月比 105.9%

白油（はくゆ）の前年比は、 92.0%で、 前月比 103.2%

ケミカルの前年比は、 108.6%で、 前月比 104.7%

一般タンカーの輸送量は、701万6千トンで

前年比が、 93.1%、 前月比 104.0%となっています。

続きまして、

高圧液化の前年比は、 98.4%で、 前月比 101.7%

高温液体の前年比は、 86.7%で、 前月比 108.3%

耐腐食の前年比は、 119.2%で、 前月比 105.4%

特タン船の輸送量は、98万3千トンで

前年比が、105.5%で、 前月比 103.7%となっており、

全てのタンカーの合計は、799万9千トンで

前年比が、94.5%で、 前月比 103.9%となっています。

次に資料5、令和7年10月における長距離フェリーの輸送実績でございます。

10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、14,238台となっており、前月比が89.9%、前年比87.8%

北九州方面では、34,499台となっており、前月比が106.8%、前年比91.4%

中九州方面では、12,998台となっており、前月比が115.8%、前年比103.8%

南九州方面では、11,025台となっており、前月比が91.7%、前年比92.6%となっています。

次のページの「旅客」では、

北海道方面では、

14,219人となっており、前月比が71.0%、前年比79.3%

北九州方面では、

88,132人となっており、前月比が104.1%、前年比98.8%

中九州方面では、

44,364人となっており、前月比が110.5%、前年比123.1%

南九州方面では、

26,748人となっており、前月比が88.9%、前年比113.8%

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、

5,675台となっており、前月比が80.2%、前年比93.3%

北九州方面では、

26,773台となっており、前月比が108.6%、前年比99.1%

中九州方面では、

6,531台となっており、前月比が136.7%、前年比121.8%

南九州方面では、

7,390台となっており、前月比が100.7%、前年比94.3%

となっています。

続きまして、資料6になりますが、

荷主・物流事業者に対しての情報提供として、内航海運へのモーダルシフトを推進するために、「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の動向について」の令和7年7月～9月実績の調査結果が11月26日に公表されていまして、お知らせします。

資料説明については以上ですが、以前より話をしておりました仮バースの件につきましてのご報告です。

12月9日に港湾局の担当者に、令和5年の港湾局に発出した働き方改革への協力依頼文書の話を変えながら、船員部会での話として、「土日祝日における仮バースの運用」「港湾のゴミの収集」など、要望をお伝えしましたのでご報告します。

仮バースであっても荷役優先とのことで、荷役予定の入港船舶との間で時間調整をしなければならないので、システム化は難しく、仮バースの場所を増やすことについても、商業地から離れてしまうので、船員からは敬遠されてしまうとの話もありました。

なお、港湾局側としては、船員の働き方改革以降、仮バースを利用したい船舶が増え、更にスケジュール調整が難航している状況とのことです。

港湾局としても、協力できる範囲で対応しているのでご理解いただきたいとのことです。

以上、簡単ではございますがご報告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、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。

佐藤委員：

仮バースの拡充については、内航船員にとってリフレッシュにつながる場所で、加えて、若手の船員の定着率向上にもつながる非常に大切な部分だ

と思っています。港湾局からするとリフレッシュ目的というよりは、荷下ろしのためだけのバースとしての考え方をしているのではと思います。

予約のシステムについては、小さい船は特に、船員が自分で港湾管理者に直接電話して予約しています。港湾管理者は市役所だったりするので、土日になると電話もつながらない。人手が足りないならなおさら、何らかの形で受付できるシステムができるように動いてもらえるとありがたいです。

三浦海事振興部次長：

港湾局からは、設備全体で構築していかないと難しいと言われました。

佐藤委員：

あと、安全上の問題かもしれませんが、積み荷を積んだままの状態では仮バースにつけることができる場所が非常に少なく、神戸の兵庫埠頭や丸亀など、数えるくらいしかありません。ガスフリーが着岸の条件となるなど、特にタンカーの仮バースは非常に難しい現状があります。

磯合委員：

港則法で定める特定港となると、大型船や危険物運搬船では入港する場合や停泊する場合に港長への届出が必要となり、海上保安庁が関係してきます。引火性危険物を運ぶタンカーや、有害物質を運ぶケミカルタンカーなどは空船でもガスフリーが出来ていない場合には特定港での岸壁使用が出来ないため、特定港でない港、瀬戸内海を航行している船舶では丸亀港に行って岸壁に係留しています。

特定港の場合は、危険物積載船は港長に届出が必要なので、入出港する船舶はAIS等で監視されており、緊急時以外は公共岸壁へは接岸できないと理解しています。

また、公共岸壁の使用について、確かではありませんが、大阪では、平日は上屋で荷役が行われていますが、土日は荷役が無くて空いているのではないかと推察しますので、土日の使用をお願いする提案をしてもいいかと思います。

三浦海事振興部次長：

入港するタイミングが遅れたり早まったりするとその調整が必要になるので、難しいのが現状です。

土屋委員：

仲の良い船同士では連絡を取り合ったり、綱取り放しをしてあげることも多いようです。

一方、混む時期には取り敢えず早めに仮バースの予約を取っておいて、予定が変わってもキャンセルをせずにそのまま来なかったというケースもあるようですし、調整は難しいです。

三浦海事振興部次長：

働き方改革があって、仮バースの使用量が増えたようで、それもあって人が足りないようです。

横見部会長：

国として仮バースについての検討会といったものは設置されているのでしょうか。

三浦海事振興部次長：

仮バースだけの検討会は予定も含めて無いかと思います。関係団体などに協力要請を実施した状況です。

横見部会長：

国全体で動かないと進まないという印象を受けたので、近畿運輸局から働きかけはできるのでしょうか。

三浦海事振興部次長：

部会の議事録は本省へ報告しておりますが、どこまで効力があるかはわかりません。地方の担当者同士で情報共有することで少しでも進めることができればと思います。

三輪委員：

最近の駐車場では、空き状況がネットを通じていつでも把握できるシステムがあるのですが、そういうシステムができればいいのかなと思います。

横見部会長：

我々利害の絡まない研究者の中で、勉強会のようなものを立ち上げて報告書をだすといった形で広くアピールできれば効果的かと思います。

はい、ありがとうございます。ほか、いかがでしょうか。

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。

土屋委員：

J M E T S の体育館を対象としたネーミングライツ契約の記事が内航海運新聞に出ていました。当初、入札応募者がいないのではないかという話もありましたが、実際にはいくつか応募があったようです。予算が足りない中で、いろいろ工夫をされているようです。今回、弊社は落選しましたが、引き続き協力していきたいので、次回も入札したいと思っています。

三輪委員：

ネーミングライツは、学生の中では場所の名前という認識からその由来の話になっていくので、そこから会社につながっていくと考えると学生に対する露出としてはすごく重要かと思います。

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。

安達委員：

来年度に、海事新聞で記事を書かせていただくことになったので、扱って欲しいテーマとかありましたらご提供お願い対します。

横見部会長：

私も理事を務めている日本海運経済学会という学会があって、私も海事新聞に寄稿させていただいたことがあるのですが、学会としては、実務の方と学会、いわゆる研究者とのつながりをもっと密にしようという目的で、海事新聞にコラムを寄稿しようというのがそもそもの発端でした。この部会もそうですが、ぜひこういったつながりを海事政策・船員政策に生かしていくことができれば、この船員部会の成果として非常に有意義と思っていますので、引き続きよろしくお願い致します。

横見部会長：

他、公益委員の方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：

事務局のほうからはいかがでしょうか。

よろしいでしょうか。

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1月29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たします。

（配付資料）

資料1．令和7年11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11月分 月間有効求人・求職状況（近畿管内）

資料3．令和7年10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10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10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