

**近畿地方交通審議会  
近畿船員部会議事録**

**第210回**

**令和8年3月26日**

日 時 令和8年3月26日（木） 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、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210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209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8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、57人（前月比－14人、19.7%の減、前年同月比：＋2人、3.6%の増）となっています。

月間有効求人数は、186人（前月比＋9人、5.1%の増、前年同月比：＋40人、27.4%の増）となっています。

#### ②求職関係

新規求職者数は14人（前月比＋5人、55.6%の増、前年同月比：＋6人、75%の増）となっています。

月間有効求職者数は44人（前月比+2人、4.8%の増、前年同月比+23人、109.5%の増）となっています。

### ③成立状況

当月の成立数は、5人（前月比：-1人、16.7%の減、前年同月比+4人、400%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1人、甲板部部員1人、機関部部員1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49人（甲板部31人、機関部18人、無線部0人、事務部0人）、部員8人（甲板部6人、機関部2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2人、機関部3人、無線部0人、事務部0人）、部員9人（甲板部5人、機関部4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1人、本人の申し出1人、自己の健康0人、倒産0人、就労中2人、不明9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2人、40歳代4人、50歳代2人、60歳以上3人となっています。50歳以上は5人で占める割合は35.7%、30歳未満の占める割合は21.4%です。

## 3. 失業等給付金支給状況

当月末の受給資格者数は21人で、基本手当の支払実人数は1人、給付件数は1件となっています。給付金額は85,116円です。前月は3人、給付件数は3件、給付金額は141,920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2件、770,112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、912,032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4.23倍で、前月比+0.02ポイント、前年同月比、-2.72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186人で、このうち、新規求人者数は57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72人で、理由の内訳は有効期限切れ68人、自己応募・縁故により採用3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44人で、前月との差は+2人でした。

当局の紹介による求職側の成立は2人、他局成立は2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9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. 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、3,188人で、前月比40人増の101.3%、前年同月比137人増の104.5%となっています。

- ② 1月の全国の月間有効求職数は、658人で、前月比42人増の106.8%、前年同月比46人増の107.5%となっています。
- ③ 1月の全国の成立数は、33人で、前月比3人増の110.0%、前年同月比9人減の78.6%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4.84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について質問等ございますでしょうか。

安達委員：

2点ありまして、1つは資料2の年齢の下限・上限の記載があると思うのですがけれども、空欄のところというのは特に指定はないという理解でよろしいのですか。

大樽船員労政課長：

はい。

安達委員：

分かりました。

その上で、資料1の2ページ目のところで、これ毎回新規求職者の年齢別内訳というのをお示しいただいていると思うのですがけれども、これって、例えば過去からのトレンドとして構成比がどういうふうに変ってきているのかというのがちょっと今興味を持ったというか、どうなっているのだろうというのを思いまして。

大樽船員労政課長：

過去の記録を恐らく積み上げていったら出てくると思います。

安達委員：

そうですね。例えば40歳未満の割合とかが5年、10年でどう変わってきたかとか、実際に求職者と求人とのミスマッチみたいなのがどれくらいあるのかというのがちょっと気になって。というのは、上限とか下限とか年齢の求められているレンジと、実際に職を求めている方の構成とが合っているのかなというのが、ちょっと気になったというところで、また、もし何か分かれば教えていただけると。

大樽船員労政課長：

10年ぐらいでよろしいでしょうか。

安達委員：

そうですね。

大樽船員労政課長：

調べられる限り調べてみます。

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。

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8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。

荒天の影響が断続的に見られたようです。

貨物船は 鉄鋼、紙・パルプ、雑貨、自動車は増加

原料、燃料（石炭、コークス）、セメントは減少  
油送船は 黒油、白油は減少、高温液体は前年同月並み、  
高压液化、耐腐食は増加のようです。

1月の貨物船の輸送量は、前年同月比101%、前月比で92%となっています。

鉄鋼は 104%、前年同月の輸送が低調だったので反動増のようです。

前月に引き続き、一部メーカーでは製鉄所火災の影響による他地域からの代替輸送が見られているようです。

原料は 99%、スラグ、非金属鉱、金属鉱は増加、石灰石が減少したため原料全体で減少となったようです。

燃料は 95%、コークスは前年同月並みですが、石炭が減少したため、燃料全体を押し下げているようです。

石炭は一部船社で船舶修理による不稼働のほか、発電所の揚炭機故障や定修も見られたようです。

紙・パルプは 104%、今月も紙、パルプは減少が見られたようです。木材については、電力向けのバイオマス燃料の輸送が増加したようです。

雑貨は 111%、製鉄所火災で、他の製鉄所からトレーラーによる代替輸送が発生したため、RORO船の輸送需要が高まったようです。

なお、今月も一部のRORO船において船員不足により運航が出来ていないため減少の航路があったようです。

沖縄航路では、年末の雨の影響で製糖工場の稼働が滞ったため、年始は滞船が見られた。さらに、さとうきび輸送が優先されることで空船回航が顕著となったようです。

自動車は 102%、自動車販売の回復が見られたため、順調な輸送だったようです。

セメントは 95%、一部で定修及びセメント製造用キルンのトラブル発生が見られたようです。

続きまして、油送船の輸送量ですが、前年同月比 98%で、前月比 97%となっています。

黒油は 92%、電力の石油需要は不振となったほか、製油所の設備トラブルによる影響や、製油所間転送の低調さも見られた結果、減少で推移したようです。

白油は 97%、ジェット燃料や、灯油の需要は堅調であったが、荒天による輸送障害の影響のほか、製油所の装置トラブル発生に伴う航路の延伸があり減少で推移したようです。

それでは次に、貨物ごとの状況です。

|             |        |     |       |
|-------------|--------|-----|-------|
| 鉄鋼の前年比は、    | 103.9% | 前月比 | 98.3% |
| 原料の前年比は、    | 98.8%  | 前月比 | 86.9% |
| 燃料の前年比は、    | 95.3%  | 前月比 | 93.0% |
| 紙・パルプの前年比は、 | 104.2% | 前月比 | 85.6% |
| 雑貨の前年比は、    | 111.0% | 前月比 | 94.3% |
| 自動車の前年比は、   | 101.6% | 前月比 | 96.7% |
| セメントの前年比は、  | 94.9%  | 前月比 | 82.8% |

貨物船全体の輸送量は、1,575万2千トンで前年比が、101.1%で、前月比 92.1%となっています。

|            |        |     |        |
|------------|--------|-----|--------|
| 黒油の前年比は、   | 91.6%  | 前月比 | 96.2%  |
| 白油の前年比は、   | 97.3%  | 前月比 | 94.9%  |
| ケミカルの前年比は、 | 110.6% | 前月比 | 104.1% |

一般タンカーの輸送量は、724万7千トンで前年比が、97.0%、前月比 96.0%となっています。

続きまして、

|            |        |     |        |
|------------|--------|-----|--------|
| 高圧液化の前年比は、 | 107.8% | 前月比 | 99.5%  |
| 高温液体の前年比は、 | 100.0% | 前月比 | 88.0%  |
| 耐腐食の前年比は、  | 115.1% | 前月比 | 102.7% |

特タン船の輸送量は、108万5千トンで

前年比が、109.9%で、前月比 99.8%となっており、  
全てのタンカーの合計は、833万2千トン  
前年比が、98.5%で、前月比 96.5%となっています。

次に資料5、令和8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。

まずは「トラック」ですが、

北海道方面では、9,467台となっており、前月比が85.7%、前年比98.7%

北九州方面では、28,989台となっており、前月比が90.2%、前年比105.6%

中九州方面では、11,623台となっており、前月比が103.8%、前年比98.9%

南九州方面では、12,020台となっており、前月比が 85.8%、前年比 99.9%となっています。

次のページの「旅客」では、

北海道方面では、

5,530人となっており、前月比が 80.9%、前年比 98.0%

北九州方面では、

65,852人となっており、前月比が 87.7%、前年比101.1%

中九州方面では、

32,521人となっており、前月比が 90.8%、前年比107.8%

南九州方面では、

24,258人となっており、前月比が 82.8%、前年比107.0%  
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、

2,229台となっており、前月比が 94.4%、前年比 89.2%

北九州方面では、

23,337台となっており、前月比が 96.1%、前年比103.7%

中九州方面では、

5,352台となっており、前月比が 94.6%、前年比112.5%

南九州方面では、

7,465台となっており、前月比が 92.7%、前年比 98.0%

となっています。

- ・船員の特定最低賃金の改正決定に関する公示

〔 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。

それでは、これまでの説明について質問等ございますでしょうか。

佐藤委員：

資料4の2ページ目ですが、RORO船の船員不足ということで、これは先月の報告でも聞いておりましたが、RORO船といえれば比較的若い方に人気のある船種で新卒も多く採用しているところですが、そのRORO船に人が来ないで止まるということは、本当にいよいよ船員不足がひどくなっているのかなというふうに感じました。

これまでは家族船などで後継者不足を理由に労務倒産とかいう話はよくありましたが、RORO船は内航大手のオペレーター会社が非常に多いところで、そこに人がいないというところは、非常に注目していくべきだと思いますし、このままでは本当にこの先どうなるのかなとすごく不安を感じました。

この関西管内におきましても、こういった船員不足を要因とした労務倒産とか係船を余儀なくされている会社というのがあるのかどうか、ちょっとお伺いしたいのですけれども如何でしょうか。

三浦海事振興部次長：

現在、ホルムズ海峡が閉鎖されている関係から、燃油や石油製品の流れが厳しくなっている話は聞こえてくるような気はしますが、人がいなくてというのは聞こえてこないです。

土屋委員：

船員不足の件ですが、私どもの周りにも一般的に人がいなくて止まっている船は見られます。

ところで、先ほどRORO船の話がありましたが、RORO船から流れてくる船員も結構おられます。聞くと、新卒のときにRORO船とかコンテナとか、非常に華々しく宣伝して、職場もきれいなので知らないで入る。入ったのはいいけれども、定時性を求められ、労働環境が厳しいので、あんな思いはしたくないとって一般の貨物船に流れてくるのも事実です。

磯合委員：

旅客船以外の内航船では、RORO船やタグボートが、新卒船員には非常に人気がありますが、若年船員にとってはRORO船では、2ヶ月から3ヶ月の乗船期間が長いこと、日帰り出来るタグボートでは拘束時間が長いことを理由に退職して転職しています。若年船員の中には、弊社の日帰り給油船などに再就職してきています。

小林委員：

RORO船だったら運航ダイヤが決まっていて、1週間に1回停泊とかがあるので、私的には定着率がいいのかなと思っていたのですけれども、そんなふうに悪いのですね。

磯合委員：

乗組員が確保できずに止まる船舶のほかに、オペレーターによっては船主さんが予備員を確保できていないことから労働時間・休日休暇の関係で計画的に止める場合も発生しています。

RORO船の船員不足は、休日休暇の関係で、運航できる人間はいても予備員がないという状況だと思います。

佐藤委員：

短期乗船を望んでいるということでしょうか。

磯合委員：

若年船員は、そのようです。

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。

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。

小林委員：

仮バースの件で。

年末年始に貝塚の方で仮バースを申請しようとしたら、空いているのにもかかわらず、もう完全に貝塚の港はクローズして入れないという話がありました。管理者側が年末年始は入れたくないのかもしれないが、そんなふうに断られたという話を、実際に聞きましたので、ここで発言させていただきます。

磯合委員：

仮バースの話ですが、日本内航海運組合総連合会から全国公共岸壁における仮バース情報の共有として全国の仮バースに関する資料が配られています。資料が全国となっている為、何十ページもあり、管理者についても府や

県、市町村の連絡先も詳細記載されていきました。おそらく、各オペレーターが自分の主要航路をピックアップして使用すると思います。

横見部会長：

その資料はどこが出しているのですか。

磯合委員：

日本内航海運組合総連合会から全国内航タンカー海運組合本部をとおして配信されて来ていたのですが、詳細確認していませんでした。

佐藤委員：

そのような資料があれば、例えばネットでアクセスして、何月何日予約とか、申請ができるようになれば、いつでも船から休みたいときに仮バースが取れるということになれば、船員の定着率の改善に繋がるとは思います。

三浦海事振興部次長：

ネット予約でもカラ予約の場合もあるようなので現場とのやり取りが必要という話があったかと思います。

横見部会長：

その資料は我々もアクセス可能なものですか。

磯合委員：

全国内航タンカー海運組合本部から来た資料は公開できると思いますが、今度、本部での会議があるので、確認します。

横見部会長：

ありがとうございます。

我々が共通認識を持てるだけで十分かなと思うので、何か資料として頂けるものがあれば、サンプルでも構いませんので、次回の船員部会の際にでも机上に配付いただけるとありがたいなと思います。

矢野船員労政課専門官：

一部分を抜粋したものになるかと思いますが次回の部会で資料として提供いたします。

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。

よろしいでしょうか。

横見部会長：

では続いて、労働者委員のほうから何かございますか。

佐藤委員：

3月23日の日本海事新聞で「内航海運の標準的な考え方」に「適切な運賃・用船料收受へ」ということで、今年から運賃・用船料の改善に向けた、ちょっと一歩進んだ取組ということを出ております。法律に基づく部分ですが、運賃・用船料は船員の賃金にも直結する非常に大切な部分なので、この取っかかりが一番大切だと思っています。

これを機に適正な運賃・用船料を、国が判断して進めていただければなと思っていますので、この場でちょっと発言させていただきます。

磯合委員：

タンカー業界では、取適法の関係もあって、荷主から料金の押しつける事例は聞いていません。

各地で海運会社向けの説明会が行われています。

佐藤委員：

もう1点、燃油価格について、この海運業界、かなり皆さん気にしているところでは。特に旅客船関係は経営に占める燃油価格の割合が高い。

燃油、バンカーサーチャージということで燃油価格調整金があって、運賃から取る考え方もあるが、そうすると今度はお客さんが減るとかどうまいこといかない。各社の経営状況をしっかり注視していただいて、安定的な航路の維持というところをお願いしたい。

寺地海事振興部長：

激変緩和はまたやるようです。

磯合委員：

一方で石油元売会社の出荷制限は早くから行われています。離島航路や定期便が優先されている様子です。現在は、大阪地区での燃料油の配給も極端な影響は出ていませんが、今後については不透明な状況となっています。

横見部会長：

供給制限について、運輸局で把握されている情報は何かございますか。

寺地海事振興部長：

本省の方で情報収集はしていますが、九州で連絡船の運航停止とか、そういう状況はあるみたいですね。内航船も入りにくいと。

横見部会長：

ありがとうございます。

労働者委員からほか何かございますか。よろしいですか。

では、続いて使用者委員から何かあればお願いします。

土屋委員：

3月に新聞で「内航船の自動運転レベル4商用運航へ」という記事があつて、国交省が2030年までには自動化をするような話が出ていましたが、情報があれば教えていただきたい。

三輪委員：

検討会では、年配の船員でも操作ができるかどうか、機械を操作するほうに注意力が取られてしまって本来の見張りがおろそかになるとか、そういったことのないようにというところも検討の中には入っているようでございました。

三輪委員：

衝突防止支援装置は今もあるのですが、さらにレーダーの精度を上げていくとか、システムが航路をサジェスチョンしてくれて、それを認める、認めないとかという判断をするのはやっぱり人になる。

システムが検知している情報を人が確認できればそれを承認できるのでしようけれども、やみくもに機械が出してきた情報を選んでしまうと取扱い上、適切ではないといえますか、ちゃんとやっぱりそこは人が入りましよう、エキスパートがちゃんとそこで判断しましようというのが今現状の使い方かなというふうに考えられています。

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

（配付資料）

資料1．令和8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8年2月分 月間有効求人・求職状況（近畿管内）

資料3．令和8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8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8年1月まで）