

**近畿地方交通審議会
近畿船員部会議事録**

第211回

令和8年4月23日

日 時 令和8年4月23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(WEB)

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、山口海事振興部次長、
田中船員労政課長、大崎船員労政課専門官、
安井船員労働環境・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211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210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。

なお、議題に入る前に、事務局より前回の船員部会に関する補足説明があるとのことですので、よろしくお願いいたします。

(大崎船員労政課専門官より、前回話のあった仮バース一覧の資料について、礮合委員より資料提供いただき、各委員へ情報共有させていただいたことの説明及び礮合委員への謝意)

横見部会長：

ありがとうございます。本件資料に関し、何か意見等ございますか。

礮合委員：

国土交通省からも積極的に資料を出していただいているという話は聞いていますが、港湾管理者に理解を得られるためには、国の指導がもう少し必要と感じているところです。

山口海事振興部次長：

令和5年当時本省から調査依頼があつて大阪湾の仮バースの設定への協力状況について確認したところ、大阪港湾局の方からは積極的に対応いただいているようなお話でした。ただ、船舶は年中無休で運航されているのに対して、港湾局が対応できないタイミングもあるのではないかと改めて思いました。

横見部会長：

この資料はアップデートされる予定はありますか。

礮合委員：

日本内航海運組合総連合会の船員対策委員会が定期的開催され、そこで見直しが行われる予定とのこと。

横見部会長：

ありがとうございます。それでは議題に移ります。

最初に、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。

田中船員労政課長：

それでは「令和8年3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、52人（前月比－5人、8.8%の減、前年同月比：－4人、7.1%の減）となっています。

月間有効求人数は、163人（前月比－23人、12.4%の減、前年同月比：＋17人、11.6%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±0人、増減なし、前年同月比：－7人、33.3%の減）となっています。

月間有効求職者数は43人（前月比－1人、2.3%の増、前年同月比＋11人、34.4%の増）となっています。

③成立状況

当月の成立数は、6人（前月比：＋1人、20%の増、前年同月比＋4人、200%の増）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44人（甲板部20人、機関部24人、無線部0人、事務部0人）、部員8人（甲板部7人、機関部1人、無線部0人、事務部0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3人、機関部3人、無線部0人、事務部0人）、部員8人（甲板部5人、機関部2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8人、自己の健康0人、倒産0人、就労中1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3人、30歳代4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28.6%、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4人、給付件数は4件となっています。給付金額は259,819円です。前月は1人、給付件数は1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1件、1,163,547円、就業促進定着手当が1件、329,814円、その他が0件、0円。よって、当月支給額計は、1,753,180円となります。

4. 月間有効求人倍率の推移

3月の近畿船員は3.79倍で、前月比-0.44ポイント、前年同月比、-0.77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163人で、このうち、新規求人者数は52人となっています。

当局の紹介による求人側の成立は6人、他局成立は0名でございました。

求人の取り消しは65人で、理由の内訳は有効期限切れ63人、自己応募・縁故により採用1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43人で、前月との差は-1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

①2月の全国の月間有効求人数は、3,196人で、前月比8人増の100.3%、前年同月比9人増の100.3%となっています。

②2月の全国の月間有効求職数は、660人で、前月比2人増の100.3%、前年同月比8人増の101.2%となっています。

③ 2月の全国の成立数は、36人で、前月比3人増の109.1%、前年同月比18人減の66.7%となっています。

④ 2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1.19倍となっています。

7. 求人及び求職の年齢別内訳について

新規求職者の年齢別構成比が過去からの変化、求人者とミスマッチの有無について、前回安達委員よりご意見をいただいていた件になります。

傾向としては、年代別では令和4年度以降30代の求職者が上位を占めていること、職種別では一部求職者の若年の比率が高い部分があることから、年齢だけから見るとミスマッチにはなっていないと感じているところでございます。

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。

事務局からの説明について質問等ございますか。

安達委員：

求人・求職の年代別の資料で、30代の求人が横ばいとなっていますが、特に30代以下の需給については、カバーしきれていないところもあるというところでよろしいでしょうか。

田中船員労政課長：

成立状況の件数からの調査ができていないので何ともいえないところですが、求人者数が求職者数よりもかなり多い状況ですので、カバーしきれていない部分もあると思います。

安達委員：

わかりました。

横見部会長：

このグラフの求人者数は成立者数ということですか。

田中船員労政課長：

これは申込のあった求人数です。また、求人の申込時に年齢について「不問」としている部分はこのグラフから除いています。

横見部会長：

ありがとうございます。ほか、ございますか。

開委員：

改めての確認となりますが、船員職業安定所で申し込める求職者は、職業経験者のみですか。

田中船員労政課長：

船員未経験者、新卒者でもこちらに申し込みがあれば数に含まれます。

開委員：

新卒者はあまりおられないのですか。

田中船員労政課長：

そうですね。

開委員：

わかりました。

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。

山口海事振興部次長：

資料4を説明申し上げます。

まず、令和8年2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、原料、紙・パルプ、雑貨は増加

燃料（石炭、コークス）、自動車、セメントは減少

油送船は 黒油、ケミカル、高圧液化、高圧液体は減少

白油、耐腐食は増加のようです。

2月の貨物船の輸送量は、前年同月比103%、前月比で102%となっております。

鉄鋼は118%、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109%、スラグ、非金属鉱、金属鉱は減少、石灰石が増加したため原料全体で増加となったようです。

燃料は97%、石炭、コークスは減少したため、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が見られたようです。

紙・パルプは106%、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102%、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、先月の船員部会で話のあった一部のRORO船における船員不足により運航が出来ていない航路については解消されたようです。

自動車は99%、前月までは反動増が見られましたが今月は下落しております。

セメントは91%、出荷が低調で輸送面でも減少しております。

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95%となっています。

黒油は89%、電力の石油需要並びに製油所間転送が低調に推移したことが要因とのことです。

白油は101%、灯油の輸送が堅調に推移したほか、前年同月ほど荒天による輸送障害の影響がなく微増となったとのことです。

それでは次に、貨物ごとの状況です。

| | | | |
|-------------|--------|-----|--------|
| 鉄鋼の前年比は、 | 118.0% | 前月比 | 106.1% |
| 原料の前年比は、 | 108.6% | 前月比 | 100.1% |
| 燃料の前年比は、 | 96.5% | 前月比 | 93.7% |
| 紙・パルプの前年比は、 | 106.0% | 前月比 | 112.8% |
| 雑貨の前年比は、 | 101.9% | 前月比 | 97.1% |
| 自動車の前年比は、 | 98.9% | 前月比 | 111.0% |
| セメントの前年比は、 | 90.6% | 前月比 | 96.9% |

貨物船全体の輸送量は、1612万4千トンで
前年比が、103.4%で、前月比 102.4%となっています。

| | | | |
|------------|--------|-----|-------|
| 黒油の前年比は、 | 88.9% | 前月比 | 95.2% |
| 白油の前年比は、 | 100.9% | 前月比 | 96.6% |
| ケミカルの前年比は、 | 96.3% | 前月比 | 92.8% |

一般タンカーの輸送量は、694万9千トンで
前年比が、97.4%、前月比 95.9%となっています。

続きまして、

| | | | |
|------------|-------|-----|-------|
| 高圧液化の前年比は、 | 98.8% | 前月比 | 95.3% |
| 高温液体の前年比は、 | 90.8% | 前月比 | 80.8% |

耐腐食の前年比は、 116.3%で、 前月比 100.0%
特タン船の輸送量は、104万3千トン、
前年比が、104.6%で、前月比 96.1%となっており、
全てのタンカーの合計は、799万2千トン、
前年比が、98.2%で、 前月比 95.9%となっています。

次に資料5、令和8年2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、 9,896台となっており、前月比が104.5%、
前年比103.3%

北九州方面では、27,592台となっており、前月比が95.2%、前
年比106.5%

中九州方面では、10,813台となっており、前月比が93.0%、前
年比98.0%

南九州方面では、12,716台となっており、前月比が105.8%、
前年比100.3%となっています。

次のページの「旅客」では、

北海道方面では、

5,049人となっており、前月比が 91.3%、前年比135.5%
北九州方面では、

58,934人となっており、前月比が 89.5%、前年比103.4%
中九州方面では、

31,420人となっており、前月比が 96.6%、前年比106.9%
南九州方面では、

27,318人となっており、前月比が112.6%、前年比102.3%
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、

1, 841台となっており、前月比が 82.6%、前年比122.0%

北九州方面では、

20, 216台となっており、前月比が 86.6%、前年比107.6%

中九州方面では、

3, 945台となっており、前月比が 73.7%、前年比105.6%

南九州方面では、

7, 093台となっており、前月比が 95.0%、前年比 97.1%
となっています。

続きまして、先月の船員部会で内航船のレベル4による自動運航のお話を
いただきましたので、自動運航船の状況について説明いたします。

〔「世界初複数の自動運航船の同時モニタリング・運航支援に成功」

(日本財団ニュースリリース)の記事に基づき説明〕

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か。

横見部会長：

私から1点、資料5の長距離フェリーの輸送実績の旅客について、2月の
北海道便が非常に好調ですけれども、何か要因はございますか。

開委員：

前年11月に新造船を就航させまして、その影響が大きかったのではない
かと思います。特にインフルエンサーのSNSによる宣伝効果が大きかった
と思います。

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。前回議論のあった自動運航船についてですが、このレベルの船で船員の数はどれぐらい乗っておられるのでしょうか。

山口海事振興部次長：

決められた配乗人数を削減するというものではありませんが、配付しております「日本財団ニュースリリース」の記事4枚目の1番目に紹介されております船舶「げんぶ」については、機関部の遠隔監視を行うということで、機関長の業務を陸上からの監視により行うようなことを検討されていると聞いております。その他、操船については、当直の一部を機械に委ねるということで船員の省力化を目指していると考えております。

横見部会長：

これは実際の運用レベルになっても、船員の数は減らないのでしょうか。

山口海事振興部次長：

方向性としては、当直等の業務の一部を機械に委ねることで船員の労力を減らし、他の作業に時間を割り振れるようなことを目指しているところのようです。

浦委員：

半年ほど前に、「おりんぴあどりーむせと」に乗船して見学いたしました。沖で仮想の障害物を設定して、それを避航するのは十分可能でした。ただ、着岸するときには、岸壁から大分遠ざけて接岸して、あとは船長お願いしますという形だったので、人を実際に減らして、無人化というのも大分先かなという気がしました。

横見部会長：

船員の立場としては、こういった自動運航船は歓迎されているのでしょうか。

浦委員：

船員がこれだけ少なくなっている状況で、全く否定するものではないと思っています。ただ、単純に職域を奪うというものじゃなく、省力化されつつも安全が担保されているものであれば歓迎と言えるのですけれども。

横見部会長：

ありがとうございます。

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：

3月30日に、南海フェリーが2年後の3月末をもって事業撤退ということで報道されまして、私たちの方から和歌山県、和歌山市、徳島県、徳島市へ緊急的に航路存続でご協力を願いたい申入れを行いました。また、近畿運輸局と和歌山運輸支局のほうにも支援のお話をさせていただきました。

五十数年続いている航路であり、四国を結ぶフェリーというのがもう南海フェリーしかございません。先日も東北で地震がありましたが、和歌山県、徳島県については災害の支援の協定を結んでおり、岸壁があれば船を着けることができます。

特に徳島県においては、橋が駄目になれば四国から出られなくなりますので、運輸局にも、国としても支援ができないのかということで我々申入れをしていますので、2年って言いますけれども、あっという間に2年たちますので、皆様のご協力もいただきたいと思います。

横見部会長：

第三者の譲渡先を探しているという報道もありましたけれども、そういう動きもあるのですか。

小林委員：

具体的な話は聞いておりませんので、できれば南海フェリーとして運航して、航路を維持存続できるよう市町村に申入れをしています。

浦委員：

今回の発表後2年後に休止なので、その2年間でできれば譲渡先を探すという話だったかと思います。

横見部会長：

以前、体験乗船会の際に乗せていただき、その後プライベートでも乗ったことがあるのですが、日曜日の夜でも満席に近くて、赤ちゃん連れの家族が多かった。確かに赤ちゃん連れで移動となると、鉄道やバスでは難しいので、そういった面で需要があるのだと観察しておりました。最短距離である輸送には間違いなくと思いますし、最後の鉄道連絡フェリーということもあるので頑張っていたきたいなと思っています。

佐藤委員：

今後、高齢者が更に増えていく中で、車を運転できない人や交通弱者が増えていく中で、国民の移動権の確保というところもあると思います。

先日も運輸局に申入れさせていただいたところですが、やはり高速道路を走れない車、幅広車両・自転車・125cc以下のバイクは南海フェリーを使うしかない。支援の仕組みがないから国は何もできないというような話をされますが、やはり国民の移動権、生活権というところで、支援できる制度、仕組みづくりというのを検討していくべきではないのかなと思います。

交通政策基本法では交通政策基本計画に基づいて、各自治体が地域公共交通計画を策定して、例えば赤字路線とか、過疎地域の路線バスとかは国からの支援制度があるわけです。しかし、航路には何もない。やはり航路にも、

そういう支援ができる仕組みづくりを考えてもらいたいと思うので、先生の知恵もお借りしながら、ぜひこの航路の維持存続というのをこの近畿の船員部会の場で発信してもらえたらなというふうに思います。宜しくお願いします。

横見部会長：

ありがとうございます。

今のご意見について、何かございますか。

山口海事振興部次長：

南海フェリーの撤退につきましては、一事業者の航路の撤退や廃業の問題ばかりでなく、地域の生活、交通の問題もございますので地元県と情報の共有を図らせていただいているところです。

また、補助制度の話については地方運輸局での対応は難しい話のため、国土交通省とも情報を共有しているところです。

横見部会長：

ありがとうございます。他ございますか。

続いて、使用者委員のほうから何かございますか。

土屋委員：

今後の輸送動向に絡んでくるかもしれませんが、3月に船舶燃料の供給制限がかかりました。3月はかなり混乱しましたが、4月に入ってから少し先が見えたと言いますか、例えば半月先ぐらいまでは昨年実績並みの数量は出せそうですよとか、割と少し前向きな回答が各油の販売会社さんから来ている状況です。

一方で、化学メーカーの減産、プラントの稼働を落としているということで、生産量は落ちていると推測していますが、全てのものが一律に全体に落ちているということではないという話も聞こえています。思っていたよりも

クライシスというほどではないかと感じているところですが、これが長期化すると、またどこかで状況が一変するのかもしれませんが。例えば自動車とかの生産が大幅に落ちると、非常に裾野が広いので一気に来るということもあり得るのかと思います。

磯合委員：

現在、元売り石油会社は出荷調整されていて、製油所からの出荷が制限されているようで、先週、ある製油所では、弊社の船ともう一隻しか当日出荷がなかったと製油所に行った乗組員から聞きました。今週は、通常に近い出荷となっていると聞いております。

弊社の船で長崎の五島列島や種子島や屋久島など離島航路へ行く船では、生活必需品として確実に出荷されているのですが、出荷地がなかなか決まらないケースが続いています。定期的に必要なところへは出荷されているようですが、出荷調整はされていると聞いています。

開委員：

フェリーについて、取りあえずゴールデンウィーク中の燃料は確保ができました。でも、確保できたのももう先週ぐらいの話ですので、それまでは出せるか出せないか分からないという中で日も迫ってきまして、取りあえず量は確保できたんですけども、値段はまた後からの話ですよということで、取りあえず量だけは確保して、10日ぐらいまではめどがつかれましたけれども、それ以降については、直近でないとは分かりませんという返事でした。

特に元売りの1社がそういう動きが強くてなかなか入らない状況と、あと、燃料以外の潤滑油や保船用のペンキとかシンナー類、これが全く入らない状況です。

磯合委員：

4月に2隻の船舶を定期検査で入渠しているのですが、3月初旬に船具業者からペンキの価格が4月から80%値上がりすると聞き、入渠前の3月中

に必要なペンキを購入しました。実際には4月から約50%値上がりしています。

今は、値上がりもしているのですが、シンナーの入手が困難で、各船舶に在庫のシンナーを節約して使用するよう指示しています。

ペンキについては使う量も多いので、値上がりを特に感じています。

寺地海事振興部長：

国もとにかく目詰まりの解消に努めろということで、内航総連と旅客船協会を通じて情報収集しているところです。確かにひどいところは経産局のほうから直接指導して、目詰まりは解消していていると思うのですがけれども、個別の取引の金額については、なかなか言えないというところです。

量については、まだいっぱいまではいかないでしょうけれども、なるべく目詰まりしないように指導はしているところでございます。

三輪委員：

船は着岸しているときは陸電を取れますか。

磯合委員：

平水区域を航行するタンカー(給油船)だと係船場が決まっている為、以前、その岸壁にお願いして、陸電設備の設置工事を考えましたが、工事費用がかかることがわかり、すでに停泊用発電機を備えている船舶ではコスト的に必要ないと判断しました。

内航のタンカー船が着岸する岸壁に陸電設備がある岸壁は非常に少ないイメージです。

三輪委員：

分かりました。ガソリンの値段が上がっているので、車を買替えるのならば、電気自動車を買う気もしますが、なるほどですね。

磯合委員：

CO₂削減で電気自動車などよく言われますが、電気を供給している火力発電所では重油を必要とします。

土屋委員：

停泊用の発電機を付けている船が多いですが、陸電は補機を回さないことで音とか振動が無いメリットが結構大きいので船は歓迎しています。一方で陸電設置費用がかかるので、「どこの港に行っても船を着けました。エンジン止めて陸電で」という事にはなかなかないと思います。

磯合委員：

以前、燃料代が高騰して着岸して停泊する場合、陸電の話がよく聞かれましたが、今はあまり聞かなくなりました。

寺地海事振興部長：

何かA重油より軽油のほうが安くて、そっちを使いたいというところが一部ありましたが、現実的にはあるのでしょうか。聞いたことないですか。

磯合委員：

私が聞いているのは、A重油と軽油では切り替えても成分的に問題はないと聞いていますが、機関長が了承するかどうかだと思います。

横見部会長：

ありがとうございます。ほか、使用者委員のほうから何かございますか。
続いて、公益委員のほうから何かございますか。

横見部会長：

事務局のほうからはいかがでしょうか。

田中船員労政課長：

一点ご提案ですが、開催通知について郵送から電子メールに変更させていただきたいのですがいかがでしょうか。大丈夫であれば、来月からメールの方でお送りさせていただきます。ありがとうございます。

横見部会長：

これから事務局から郵送で送られるものはないということですか。

田中船員労政課長：

これまで郵送されていたものについて、電子メールで対応可能なものについては電子メールで対応しようと考えております。

開委員：

欠席した際の資料も郵送でしたが、電子メールでいいと思います。

田中船員労政課長：

ありがとうございます。

横見部会長：

それでは、本日の部会は終了いたします。

次回の開催は5月28日（木）16時00分となります。

皆様よろしく願いいたします。

(配付資料)

資料1. 令和8年3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3月分 月間有効求人・求職状況（近畿管内）

資料3. 令和8年2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2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2月まで）

資料. 「世界初複数の自動運航船の同時モニタリング・運航支援に成功」

（日本財団ニュースリリース）