近 畿 地 方 交 通 審 議 会

近畿船員部会議事録

第214回

令和８年７月２３日

日　時　　令和８年７月２３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　山﨑委員（ＷＥＢ）、佐藤委員（ＷＥＢ）、
　　小林委員

　　使用者委員　礒合委員、土屋委員、開委員（欠席）

　　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２１４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２１３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。

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６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－２人、３．７％の減、前年同月比：－２１人、２８．８％の減）となっています。

月間有効求人数は、１５７人（前月比－５人、３．１％の減、前年同月比：－５０人、２４．２％の減）となっています。

②求職関係

新規求職者数は９人（前月比＋３人、５０．０％の減、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２９人（前月比－６人、１７．１％の減、前年同月比－３人、９．４％の減）となっています。

③成立状況

当月の成立数は、３人（前月比：＋２人、２００％の増、前年同月比±０人、増減なし）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５１人（甲板部２６人、機関部２５人、無線部０人、事務部０人）、部員１人（甲板部０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５人（甲板部３人、機関部２人、無線部０人、事務部０人）、部員４人（甲板部２人、機関部２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０人、雇用期間満了０人、本人の申し出６人、自己の健康０人、倒産０人、就労中２人、不明１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１人、５０歳代２人、６０歳以上１人となっています。５０歳以上は３人で占める割合は３３．３％、３０歳未満の占める割合は３３．４％です。

３．失業等給付金支給状況

当月末の受給資格者数は２３人で、基本手当の支払実人数は５人、給付件数は９件となっています。給付金額は１，１１４，６６５円です。前月は５人、給付件数は５件、給付金額は９２１，９１５円でした。

それから、高年齢求職者給付金が１件、３６２，７５０円、再就職手当が１件、４７８，２９６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、１，９５５，７１１円となります。

４．月間有効求人倍率の推移

６月の近畿船員は５．４１倍で、前月比＋０．７８ポイント、前年同月比、－１．０６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１５７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１人、他局成立は２人でございました。

求人の取り消しは５９人で、理由の内訳は有効期限切れ５９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２９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１２人で、理由の内訳は期限切れ７人、自己応募・縁故により採用５人、自己都合により取り下げ０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

①５月の全国の月間有効求人数は、２，９６６人で、前月比３１３人減の９０．５％、前年同月比９２人減の９７．０％となっています。

②５月の全国の月間有効求職数は、６８０人で、前月比１６人減の９７．７％、前年同月比１人減の９９．９％となっています。

③５月の全国の成立数は２７人で、前月比１５人減の６４．３％、前年同月比５人減の８４．４％となっています。

④５月の全国船員の有効求人倍率は季節調整値により４．７９倍となっています。全国陸上は季節調整値により１．１７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。

田中船員労政課長：

前回山﨑委員からご質問をいただいていました件について、１点目の、資料１最終ページのグラフで、令和７年７月の月間有効求人倍率が非常に高くなっている理由についてですが、令和７年６月と７月の新規求人数が非常に多かったことと、その期間の求職者数が少なかったことが重なりまして、結果的にこのような高い数値となりました。

２点目の、求人票で「危険物未認証でも可」と表記されている件につきましては、求人票を改めて確認したところ、その求人票の特記事項に「危険物未所持の方も、弊社で資格取得のお手伝いをさせていただきます」との記載がありましたのでご報告させていただきます。以上でございます。

横見部会長：

ただ今のご説明につきまして、何かご質問はございますか。

安達委員：

第１３表について、２０２１年１１月頃から船員の有効求人倍率が右肩上がりになっているのですが、これは何か大きな出来事があったとか、要因がわかるようであれば教えて頂きたい。

また、この傾向が地域的なものなのか全国的なものなのかも併せて教えて頂きたい。

田中船員労政課長：

第１３表については、全国のグラフとなります。また、この傾向についてですが、当局では把握しきれていないところです。

土屋委員：

おそらくですが、その頃はもともと船員不足と言われていることもあって、６０歳や７０歳を超えても船で働いている人はいたと思うのですが、何とか頑張っていたところにコロナが発生したこともあり、高齢の方は船に戻るのをやめてしまったり、同じ船にずっと乗っている人が多かったりしたのではないかと想像いたします。

その後、コロナが明けて、世の中の動きが活発になると、若い船員であれば他の船に行こうとか、他の会社に行こうみたいな動きが増えて船員の労働市場が活性化してきたのではないかと思います。

安達委員：

コロナ禍の影響があったのは２０２０年の１年間で、海外でも動きが止まっていたという話があり、確かに陸上は２０２０年のところで下がっているのですが、なぜか２０２１年から船員は逆に上がっています。

コロナが終わっても元の数値に戻らずその傾向が続いていて、それは単なる労働者不足なのか、高齢化の問題なのか、それとも他の要因があるのかと疑問に思ったというところです。

土屋委員：

コロナを境に大きく変わったと感じることが２つあります。

船員さんの世代間のギャップが広がったこと、船舶のリプレース（代替建造）が再開され始めたことです。船員さんは高齢者の退職が進み、若手が増えたことで転職する世代の層が厚くなったこと、船舶はコロナで停滞していた経済環境から脱するとともに見送りになっていた代替建造に踏み切り会社が増えたことが理由と思います。船の代替期に（特に高齢の）既存船員さんが退職するのはよく見られますので、背景になっていることも多いかと思います。これらはコロナ明け以降、現在も進行中であるように見えます。

横見部会長：

ありがとうございます。

先ほど、前回山﨑委員からいただいた質問に対する回答がございましたけれども、山﨑委員いかがでしょうか。

山﨑委員：

ご回答ありがとうございます。有効求人倍率の件について、７月は求人数が多くて求職者が少なかったのでここが跳ね上がったというご説明だったと思いますが、私が前回申し上げたのは、手続の関係で求人票と求職票の有効期限を一斉に迎えたことが跳ね上がった理由の一つにあるのではないかと思っていたのですが、それはないという理解でよろしいですか。

田中船員労政課長：

求職票や求人票は翌月末日までが紹介期限となっているので、月末になれば期限切れで消えていくというのはご認識の通りです。

横見部会長：

期限切れは特定の月ではなくて、毎月月末に消えていくという認識ですか。

田中船員労政課長：

そうです。

山﨑委員：

ありがとうございました。

もう一点、求人票の危険物取扱責任者の資格を必要としないという点につきましても、本人が資格を有していなくても当社で支援しますということで理解をしました。できれば「入社後資格支援する」とかの文言を資料に入れていただければわかりやすいのでありがたいです。

横見部会長：
　もし可能であれば、今後同様の案件があれば船員部会資料に記載いただければと思います。

田中船員労政課長：
　わかりました。

横見部会長：
　お願いいたします。他如何でしょうか。

佐藤委員：
　資料１の２ページ目で新規求職者の退職理由に、「船舶所有者の都合」とあるのですが、事業縮小や雇用調整などもここに含まれるとの理解でよろしいでしょうか。

田中船員労政課長：
　はい。

佐藤委員：
　例えば、具体的な話になりますが、南海フェリーが２年後の事業撤退を発表している中で、南海フェリーの船員が求職票を出した際は「船舶所有者の都合」に含まれるのでしょうか。

田中船員労政課長：
　離職された際に、会社から発行される離職票というのがあるのですが、その離職票に退職理由を記載する欄がありそこで確認できます。
　どのような形で南海フェリーから離職票が出されるかによって、ここの記載内容は変わってくるかと思います。

佐藤委員：
　例えば、会社側が会社都合だというところで理解していれば、運輸局も会社都合として取り扱うのでしょうか。

田中船員労政課長：
　そうですね。ただ、その離職票の欄に船員の方もその離職理由に合意しているか確認する欄がございますので、一方的に会社の言い分のみという話ではございません。

佐藤委員：
　わかりました。

山﨑委員：
　追加でお聞きしたいのですが、「船舶所有者の都合」というのは、「倒産」は別の項目があるのですが、倒産以外の事業縮小などは、「船舶所有者の都合」になることでよろしいでしょうか。

田中船員労政課長：
　はい、そうです。

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。

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５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１０２％となっております。
　貨物船は、全品目が増加で推移。

油送船は、ケミカル、高圧液化、耐腐食が増加、白油が前年同月水準、黒油、高温液体は減少。

５月の貨物船の輸送量は、前年同月比１０４％、前月比で９９％となっております。

鉄鋼は１１０％。順調な輸送が見られている一方で、一部メーカーでは高炉火災の影響によります他地域からの代替輸送が発生。

原料（石灰石・スラグ等）は１０３％。非金属鉱は減少した一方、石灰石、スラグ、金属鉱等は増加。

燃料（石炭、コークス）は１０３％。コークスは減少で推移した反面、石炭は堅調な輸送で推移しており、燃料全体で増加。

紙・パルプは１０２％。紙は減少した一方で、木材、パルプは増加。

雑貨は１０２％。引き続き、中東情勢の影響により、石油化学製品の基礎原料でありますナフサの調達に対する先行き不透明感が高まる中、確保可能なうちに在庫を積み増す動きも見られ、特需的な荷動きが発生。

雑貨は１０５％、中東情勢の影響により、石油化学製品の基礎原料のナフサの調達に対する先行き不透明感が高まる中、確保可能なうちに在庫を積み増す動きも見られ、特需的な荷動きが発生。

自動車は１０３％。前月に続いて増加で推移。販売回復の要因としましては、３月末まで続いておりました環境性能割（自動車税・軽自動車税）の廃止が考えられるところ。

セメントは１０４％。前年同月がセメント専用船の減船や入渠船が見られたほか、セメント工場での生産が順調に推移したため、輸送面においてプラスに寄与。

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１０１％となっています。

黒油は９３％。長距離航海の増加による航海数の減少や中東情勢の影響によりボンドバンカーの減少が見られているとのことです。

白油は１００％。今月も中東情勢の影響により、商社が扱う白油は低調に推移したものの、一部で製油所の定修等の影響により製品の転送需要が発生した結果、前年同月並みとなったとのことです。

ケミカルは１１５％。前月に比べて中東以外からのナフサ調達の進展、原料輸入に伴う沖荷役の増加が見られたとのことです。

高圧液化は１０６％。ＬＰＧ、液体アンモニアは増加している一方で、エチレン、塩ビモノマーは減少。ＬＰＧについては一部でブタンの減少が見られたとのことです。

高温液体は８５％。アスファルトの製油所間転送が減少した船社があったほか、その他の高温液体の大幅な減少により高温液体全体で減少となっております。

耐腐食は１１２％。苛性ソーダは好調な輸送が継続しているほか、その他の腐食性液体も増加で推移した一方で、硫酸は減少となっているとのことです。

それでは次に、貨物ごとの状況です。

鉄鋼の前年比は、　１０９．８％で、　前月比　１０６．５％
原料の前年比は、　１０３．０％で、　前月比　１０５．８％
燃料の前年比は、　１０２．９％で、　前月比　８９．６％
紙・パルプの前年比は、１０１．５％で、　前月比　１０５．６％
雑貨の前年比は、　１０２．２％で、　前月比　９３．７％
自動車の前年比は、　１０３．４％で、　前月比　９１．８％
セメントの前年比は、　１０４．０％で、　前月比　１０５．５％
貨物船全体の輸送量は、１６０６万５千トンで
前年比が、１０４．４％で、　前月比　９９．４％となっています。

黒油の前年比は、　９２．７％で、　前月比　１０６．８％
白油の前年比は、　９９．７％で、　前月比　９８．７％
ケミカルの前年比は、　１１４．９％で、　前月比　１０６．０％
一般タンカーの輸送量は、６８２万２千トンで
前年比が、９９．２％、前月比　１０１．１％となっています。

続きまして、
高圧液化の前年比は、　１０６．０％で、　前月比　　１０５．１％
高温液体の前年比は、　　８５．４％で、　前月比　　１１８．８％
耐腐食の前年比は、　　１１２．５％で、　前月比　　　９５．０％
特タン船の輸送量は、　９５万８千トン、
前年比が、１０６．２％で、前月比１０１．８％となっており、
全てのタンカーの合計は、７７８万トン、
前年比が、１００．０％で、前月比１０１．８％となっています。

次に資料５、令和８年５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、１１，３３３台となっており、前月比が１０１．２％、前年比１０２．１％
北九州方面では、２９．１９３台となっており、前月比が８５．５％、前年比１０２．９％
中九州方面では、１０，９０２台となっており、前月比が９０．７％、前年比９８．７％
南九州方面では、１２，８９９台となっており、前月比が９６．７％、前年比９７．５％となっています。

次のページの「旅客」では、
北海道方面では、
１４，９７３人となっており、前月比が１４３．１％、前年比１０５．１％
北九州方面では、
８５，６２０人となっており、前月比が１０５．１％、前年比１０６．５％
中九州方面では、
４４，４３２人となっており、前月比が１１８．４％、前年比１１０．９％
南九州方面では、

３３，２６６人となっており、前月比が１１２．４％、前年比１０８．４％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、
６，０３５台となっており、前月比が１３９．４％、前年比１０６．０％
北九州方面では、
２７，６０６台となっており、前月比が　９７．９％、前年比１０６．６％
中九州方面では、
７，６８９台となっており、前月比が１２３．５％、前年比１２１．２％
南九州方面では、
９，０７５台となっており、前月比が１０２．３％、前年比１０７．８％となっています。

説明は以上となります。

〔寺地海事振興部長より今年度の近畿運輸局における最低賃金の諮問状況について説明〕

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。

安達委員：
長距離フェリーの輸送量について、毎年８月のところで、旅客や乗用車は増えている一方、トラックは減少しているのは何か理由があるのでしょうか。

山口海事振興部次長：

明確に分析したものはございませんが、８月はお盆休みで工場の停止期間にあたるところが多いのでトラックは減少し、他方レジャーなどで旅客・乗用車は増加する傾向にあるのではないかと思われます。

安達委員：
令和４年は８月の凹みがなくて、令和５年から凹みが目立つようになっているのですが、令和４年くらいまではコロナの影響で平準化されていたということでしょうか。

山口海事振興部次長：
トラックは荷主企業の事情でお盆休みが年によって異なるので、その影響ではないかと思われます。

安達委員：
以前、比較のためにコロナ前の情報も提供いただいていたところだと思いますが、トレンドを確認したいので情報提供いただけないでしょうか。

山口海事振興部次長：
データが残っておりますので、次回までに対応いたします。

横見部会長：
ありがとうございます。他ございませんでしょうか。

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。特にないでしょうか。

横見部会長：

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。

三輪委員：

船上における熱中症対策ついてお聞きしたいのですが、今年もここ数日気温が高い日が続いていますが、今年度の対策についてはいかがでしょうか。

昨年度はファン付きの空調服は防爆型でないと、というお話がありましたが。

土屋委員：

タンカーの場合、積荷の状況によって液面が正しく動いているか確認する液面管理などデッキの上での作業が多いのですが、熱中症対策として、日除けや霧吹きを船に設置しています。あとはアナログな方法ですが、交代の回数を増やしたり、船室にアイスや製氷機を設置したりしています。

ほか、在来型の貨物船の船内作業は風通しが悪いので、扇風機を回したり休憩時間を多くしたりして対策しています。

礒合委員：

全国内航タンカー海運組合の環境安全委員会で、熱中症対策の取り組みを行っているのですが、暑さ指数を基準にする為、荷役作業等の環境で暑さ指数を測るという話があったのですが、タンカー船では暑さ指数を測る計器が防爆型を必要とする為、測ることが出来ないこととなりました。

数年前までは、タンカーでは引火性危険物を積載する各製油所や揚げ地の油槽所・基地などから、静電気発生などを理由にパラソルなどの日除け対策を禁止しているところがったのですが、最近それが認められるようになっています。

熱中症対策として弊社では冷却ベストを会社で導入し、各船舶に配布したのですが、保冷剤が冷たすぎるということで乗組員には不評です。ただ、熱中症にかかった時のための応急処置用ということで船に配っています。
船舶での各作業環境で気温を調査したところ、機関室での温度が高いことが判明して、機関室作業では作業時間の制限・休憩頻度を多くするなどの対策をタンカー業界でもやっています。

小林委員：
先日、ドッグ中の船に訪船する機会があって、船に熱中症指数を測る機械を積み込んでいました。
ほか、乗組員に尋ねると空調服のバッテリーが午前中で切れるので、充電が必要になるということを言っていたのと、あとは新造船のタンカーで、オーニングのほかに、ミストサウナを導入した船がございました。実証効果はこれからという話を聞いております。

礒合委員：
タンカー業界では、ミストサウナについては、新しい船は導入しているところが多いです。

土屋委員：
弊社はミスト装置設置船を増やしていますが、霧を細かくするためにはポンプの圧力を上げる必要があるなど、費用が変わってくるようです。
弊社船では１箇所付けると２００万くらいかかると言われましたが、船主の方からは水道のホースと線をうまくつないで１０万円くらいで出来たとか、こういう気候なので各船工夫して実施しておられますので面白いなと。

横見部会長：
ミストサウナのミストは、真水を使っているのですか。
船の真水は貴重ではないのでしょうか。

礒合委員：

そうですね。ただ、大阪湾や瀬戸内海ですと各港に給水施設があるのですぐに水は取れます。大阪の防波堤でも船舶用給水販売機が置いてあって５００円玉で給水することができます。

横見部会長：

ありがとうございます。色々と対策されているとのことで非常に参考になりました。

横見部会長：

ほか、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。

次回の開催は８月２７日（木）１６時となります。

皆様よろしくお願いいたします。

（配付資料）

資料１．令和８年６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６月分　月間有効求人・求職状況（近畿管内）

資料３．令和８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８年５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５月まで）