第 154 回

近畿地方交通審議会
近畿船員部会議事録

令和３年７月２６日

日　時　　令和３年７月２６日（月）　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　藤本委員、北山委員、横見委員、定岡委員

労働者委員　大滝委員、松林委員、井上委員

使用者委員　礒合委員、四宮委員、開委員

運　輸　局　田畑海事振興部長、大谷海事振興部次長、
竹内船員労政課長、仲船員労政課専門官、
藤木船員労働環境・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

藤本部会長：

それでは、ただ今から第１５４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１５３回船員部会」の議事録につきましては落丁等ございましたので、本日、お手元に再度お配りしておりますのでご確認いただきたいと思います。よろしいでしょうか。また、後ほど確認したいと思います。

それでは、議題１の「管内の雇用等の状況」につきまして、運輸局から説明をお願いします。

竹内船員労政課長：

それでは「令和３年６月分管内雇用状況」について、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、９３人（前月比＋３８人、６９．１％の増、前年同月比：－２２人、１９．１％の減）となっています。

月間有効求人数は、１９１人（前月比＋３５人、２２．４％の増、前年同月比：＋６人、３．２％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－３人、２５％の減、前年同月比：－５人、３５．７％の減）となっています。

月間有効求職者数は、３３人（前月比－５人、１３．２％の減、前年同月比－５人、１３．２％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、４０％の減、前年同月比：－７人、７０％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、甲板部部員１人、機関部職員０人司厨長１人となっています。

年齢別については、１０歳代０人、２０歳代０人、３０歳代０人、４０歳代０人、５０歳代２人、６０歳代１人、７０歳代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６８人（甲板部３４人、機関部３４人、無線部０人、事務部０人）、部員２５人（甲板部１７人、機関部４人、無線部０人、事務部４人）となっています。

新規求職の職種別内訳は、職員４人（甲板部４人、機関部０人、無線部０人、事務部０人）、部員５人（甲板部２人、機関部１人、無線部０人、事務部２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０人、定年退職が０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０人、就労中２人、不明２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３人、５０歳代１人、６０歳以上２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歳未満は１人で占める割合は１１．１％です。

３．失業等給付金支給状況

受給資格者数は１５人で、基本手当の支払実人数は２人、給付件数は２件となっています。給付金額は４０５，２５０円です。前月は１人、１件の１９６，０００円でした。

それから、高年齢求職者給付金が２件６８４，７５０円、再就職手当が１件３９０，２８５円、就業促進定着手当が０件０円よって、当月支給額計は、１，４８０，２８５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５．７９倍で、前月比＋１．６８ポイント、前年同月比、＋０．９２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１９１人で、このうち、新規求人者数は９３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２名でございました。

求人の取り消しは５７人で、理由の内訳は有効期限切れ４３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１３人、その他は０人となっています。

②月間有効求職者は３３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１人、他局成立は２人でした。

求職の取り消しは９人で、理由の内訳は期限切れ６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

①５月の全国の月間有効求人数は、２，３８０人で、前月比９６．３％、前年同月比は１１０．５％となり、２２７人増加しています。

②５月の全国の月間有効求職数は、９３８人で、前月比９６．７％、前年同月比１０１．０％となり、９人増加しています。

③５月の全国の成立数は、８１人で、前月比８４．４％、前年同月比では１２８．６％となり、１８人増加しています。

④５月の全国船員の有効求人倍率は季節調整値により２．５２倍となっています。５月の全国陸上は季節調整値により１．０９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。

藤本部会長：

ご説明ありがとうございます。

資料１、２、３について何かご質問等ございますでしょうか。

松林委員：

資料１の２ページ目、運輸局管内の雇用情勢の推移、グラフがありますが、月間の有効求人数が高いのは、やっぱり企業側が求める人材とか、提示する条件で、それで求職者の船員さんが求める流れとか条件とか、折り合いがなかなかつきにくいのかなとは思うのですけれども、その年の傾向とかあるとは思いますが、ここ１年間の傾向としては、求職者の方がどういった条件を求めているかというのが分かれば教えていただきたいと思います。

竹内船員労政課長：

５月の書面開催での船員部会の書面開催調書でも回答させていただいたんですが、30代、40代の船員さんにつきましては、やはり日帰り船というんですか、比較的短期での航海、特に家族を持たれている方の傾向として多いよう見受けられます。

実際、前回の船員部会で使用者側委員の発言にもありましたが、そういう傾向にあるようです。

松林委員：

求職票を出しておられる方の中で、日帰りのタグボートはないんですかというのが、まず、スタート地点ということですか。

竹内船員労政課長：

そうですね、タグボートとか、給油船とか、そういう比較的短期間での乗船を希望される方が見受けられます。そのような状況で紹介はしていますが、求職者の希望条件に見合うもの全てを紹介するのは、困難な状況にあります。

松林委員：

これだけ多く人の求人数がある中で、結構選べる背景があるのに、なかなかマッチングは難しいということですか。

竹内船員労政課長：
はい。

松林委員：
現状を把握したかったので、質問させていただきました。ありがとうございました。

藤本部会長：
そのほか、いかがでしょう。どうぞ。

井上委員：
資料１の４ページ目、月間有効求人倍率の推移なんですけれども、１年間の、令和２年６月から令和３年６月までの推移の件についてなんですけれども、これで見ると、去年の６月もそうなんですけれども、今年の６月、月間求人倍率、倍率が大幅に上がっているということなんですけれども、これの理由というか、なぜこの６月に大幅に上がるのかというのを、説明して頂けないでしょうか。

竹内船員労政課長：
これは、やはり４月に入って、ちょっと五月病的な状況での退職される方もいると思われることと、やはり６月にボーナスをもらって退職される方、そういうことも含めて、求人者側である程度予測して出していっているのかと推察しております。

井上委員：
毎年６月はこういう状況でしょうか。

竹内船員労政課長：
　そういう業界の方の声も聞きます。

横見委員：
　これは、全国ではそうじゃないのに、なぜ近畿だけなのでしょうか。

竹内船員労政課長：
　いや、全国はどうか、そこまでは確認しておりませんが、近畿としてはそういう傾向が見受けられます。

井上委員：
　通常であれば、ボーナスが６月と12月に支給されるからですか。

竹内船員労政課長：
　そうですね、ボーナスをもらってから辞める方を、求人側では見越して、求人票を出してきているというところもあると思います。

井上委員：
　ありがとうございます。

藤本部会長：
　そのほか、いかがでしょうか。よろしいでしょうか。
　それでは、次に議題の「その他」に入ります。
　運輸局の方から説明をお願いします。

大谷海事振興部次長：
　資料４を説明申し上げます。
　５月分の概要ですが、貨物船と油送船を合計した輸送量は、２，５２３万３千トンで、前年同月比１２１％となっています。

前月と同様、前年同月が緊急事態宣言の影響が強く、経済活動の落ち込みからの反動増と思われ、感染症の影響が見られていない前々年度との比較では未だ５％程度マイナスとなっております。

続いて、３ページ以降の貨物ごとの状況です。

５月の欄と対前月の欄をご覧下さい。

鉄鋼ですが、前年同月比で１４６．６％、前月比では１０１．３％

原料は、前年同月比で１１９．１％、前月比では１０６．１％

燃料は、前年同月比で１４１．９％、前月比では１１６．３％

紙・パルプは、前年同月比で１２６．９％、前月比では１０４．４％

雑貨は、前年同月比で１１６．１％、前月比では８４．８％

自動車は、前年同月比で１４１．３％、前月比では７５．８％

セメントは、前年同月比で１１０．４％、前月比では１００．７％

貨物船全体の輸送量は、１，６６３万３千トンで前年同月比で １２７．７％、前月比では９５．４％となっています。

次のページをご覧ください。タンカーの状況です。

黒油は、前年同月比で１０４．９％、前月比では８９．６％

白油は、前年同月比で１１５．９％、前月比では１０１．３％

ケミカルは、前年同月比で１３６．４％、前月比では１１５．１％

一般タンカーの輸送量は、７５８万３千トンで前年同月比で１１４．４％、前月比では９９．０％となっています。

続きまして、

高圧液化は、前年同月比で１２８．１％、前月比では８５．１％

高温液体は、前年同月比で１２０．０％、前月比では１０１．９％

耐腐食は、前年同月比で１０３．９％、前月比では８８．３％

特タン船の輸送量は、１０１万７千トンで前年同月比で１１７．２％、前月比では８７．８％となっており、全てのタンカーの合計は、８６０万トンで前年同月比で１１４．７％、前月比では９７．５％となっています。

次に資料５、長距離フェリーの令和３年５月の輸送実績でございます。

５月のところと、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。

まずトラックですが、

北海道は、１０，４３３台で、前月比９５．１％、前年同月比で１０６．７％

北九州は、２７，２８５台で、前月比８７．１％、前年同月比で１１６．４％

中九州は、９，０２８台で、前月比８６．５％、前年同月比で１０６．６％

南九州は、１１，３９６台で、前月比９４．５％、前年同月比で１０３．０％となっています。

次のページ、旅客でございます。

北海道は、４，７５１人で、前月比８４．６％、前年同月比で１５３．９％

北九州は、２９，００１人で、前月比８４．４％、前年同月比で１８８．８％

中九州は、１０，５３７人で、前月比８１．６％、前年同月比で１５９．７％

南九州は、１１，２５１人で、前月比８７．２％、 前年同月比で１４８．７％となっています。

次のページ、乗用車でございます。

北海道は、１，８５４台で、前月比７８．７％、前年同月比で１６３．６％

北九州は、１４，６２４台で、前月比８７．０％、前年同月比で２０１．４％

中九州は、２，０８２台で、前月比７６．５％、前年同月比で２１７．６％

南九州は、４，１８２台で、前月比７０．７％、前年同月比で１４８．６％となっています。

以上でございます。

藤本部会長：

ご報告ありがとうございます。資料４、５に関して何かご質問等ございますでしょうか。いかがでしょうか。

井上委員：

資料５の長距離フェリーの部分について、トラック関係はそんなに大きく変化してないんですけれども、やはり旅客については、昨年よりは多くなっている。ただ、一昨年で見るとまだまだコロナの影響というのが続いている

というのが、この結果を見てみて思います。その中で、ちょっと話がそれるんですけれども、短距離フェリーで、和歌山支局所管の和歌山から徳島に出ているフェリーがあるんですけれども、そちらも相当コロナの影響で大きいダメージを受けているんです。

昨年は、第２次補正予算で国交省の総合政策局のところで、全国の公共交通のところに対しての予算が下りたということで、そのフェリーについても、昨年、半額キャンペーンということで両県から１億2000万円の補助が出たんですけれども、その後、大きな補助というのはなかった。結局、コロナは今も続いている中で、補助事業というところで調べたら、観光庁のほうで、別の支援事業をやっているというのがあったんですけれども、ただ、旅客船とかであれば使いやすそうだなというのがあるんですけれども、やはり交通を主体としているフェリーではなかなか使えないという部分の中もあると思います。やはりお願いという形になると思うんですけれども、国交省のほうで、昨年の２次予算のように特化した補助というのをお願いしたいと思います。

大谷海事振興部次長：

当局から国交省にお願いはするんですけれども、去年の補助金にしても、まず生活航路という形になってしまいます。南海フェリーの場合は和歌山県と徳島県からの補助金で航路の利用促進のためのキャンペーンをやっていただいた形になっていると思います。臨時交付金の投入に関しましては、各関係府県の首長に対して当局幹部からお願いには上がっているところですが、なかなかフェリー関係まで手が回っていないのが現状でして、ただ、当局としましても、旅客船協会の要望につきましては関係者に対してバックアップしていきたいと思います。

また、観光系の補助については、確かにフェリーにとって使いにくいところもあるのですが、観光部とも連携して助言、紹介していきたいと思います。

井上委員：

まず、自治体としても、やっぱり予算がないとなかなか補助もできないとなってくるので、やっぱりそこは国のほうでいろいろそういう対策として予算を立ててもらうというところで、運輸局さんにもいろいろご尽力いただきたいなと思います。

藤本部会長：

そのほか、いかがでしょう。よろしいでしょうか。

それでは、最初に紹介した議事録に関しまして、ご意見、ご質問等ございませんでしょうか。よろしいでしょうか。

特にご異議なさそうですので、承認いただいたものとして取り扱わせていただきます。ありがとうございました。

それでは、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、皆様方からご意見、情報等ございましたら、ご発言をお願いしたいと思います。

まず、労働者委員側のほうから、どうぞ。

井上委員：

前回の船員部会の議題には上がったんですけれども、高度化船舶の安全管理システムの搭載についての機関部２名を職員１名と補助者とするという検討会なんですけれども、今月８日に検討会が開催されて、シャドウプレーを行った中で、特段、問題という問題がなかったのでということで、今後はリアルプレーに移行していこうという、検討会でそういう話になったというところだと思うんですけれども、同様の船に乗っている船員さんといろいろ話をしていると、やはりそうなると、職員でいけば機関長１人になるというところで、負担が非常に大きくなる。

また、安全面の懸念というのもすごく大きい声が上がっているというところで、検討会の中でやっていくという話になったとは思うんですけれども、その中で、やはり安全を無視したこととならないようにしていただきたい。あとは、この実証が、もうやっていくんだという前提で話をされても困りますので、そこら辺はしっかりと対応いただければと思いますので、よろしくお願いいたします。

藤本部会長：

ほか、よろしいですか。どうぞ。

松林委員：

海員組合としては、これまで、海事思想の普及の一環として、各小学校に訪問して船員の仕事を紹介したりとか、いわゆる出前授業というのを実施しているんです。今年はどうなのかというと、感染対策を実施した上で８月になると、連合大阪さんを主体にした職場見学会に参画するとか、11月にも、昨年に引き続き白浜の小学生を対象にした出前授業を実施するなどを計画しています。

我々としても、こうした船の仕事の魅力を発信するためにも、いろんな活動を展開していますので、ぜひ皆さんも協力できるところがあれば協力いただきたいなと思いますし我々も、講師など要請があれば協力できますので、引き続きよろしくお願いしたいと思っています。

藤本部会長：

ありがとうございます。

横見委員：

すみません、今のお話なんですけれども、一般の大学に対しては、そういうこと（出前授業）はされているのでしょうか？

松林委員：

大阪支部においては、現状、大学では行っていないですね。やっぱり小学生、中学生が主な対象となって、たまに水産高校とか、高校生を対象にした職業紹介はやったりしていますけれども、なかなか大学までは。

横見委員：

私は大学では航空輸送を専門に教えているのですが、航空会社の方に対しては、これまでも出前授業に招聘したことがあります。船員さんの仕事に興

味を持ってもらうという意味では、大学生に対しても何かやっていただけることがあるのかなというのを前から思っていました。

松林委員：

一般の大学生の殆どが、ある程度、卒業後の進路が決まっているとは思いますが、お声かけいただければ。

横見委員：

確かに一般の大学に進学される方は、卒業後船員になる可能性は低いと思われます。

松林委員：

船員を目指す方を対象にした大学もありますので、そこはしっかりと、対応していきたいと思います。

大滝委員：

まず、船員不足というところで、船員の養成学校に既に行っている人たちに船員になりましょうといっても、皆さん船員を目指して行っているんで、これはなかなか船員不足の解消にならないなというところから話が始まって、じゃ、船員を将来的に増やすためには、長い目で見たら、船員の養成学校に行ってもらうという視点がいるのではないかというところから、我々の活動が始まっているんですね。

今、だから、それで小学生とか中学生とか、あとは水産学校。だから、水産高校に行っても水産業に携わらない生徒たちに船員の仕事をＰＲするということはやり続けているんですけれども、まだ、大学生になって、既に道をほとんど決めてしまっている子たちに対する活動というのは、現状では我々としては行っていないです。

横見委員：

そうですね、全然違う世界に進む子たちにも、啓蒙という意味でお話しをする意義はあるのかと思います。

大滝委員：

やっぱり大学出てから海上技術短大に入り直すことだって可能ですし、一回就職している人が、仕事辞めて、30歳ぐらいの波方の子とかもいますから、そういうのは。

横見委員：

（船員とは異なる進路の学生に対しても）船員不足の実態を知ってもらうという意味では、出前授業の意義はあるのかと思います。

大滝委員：

取りあえず我々の活動としては、まずは、そういう海上技術学校あるいは水産学校があるよ、商船高専があるよというのを、まずは親と子供に知ってもらおうという活動なんで、なかなか先生のところにまでご期待に沿えないかなというのがお答えになってしまうんですけれども、すみません。

横見委員：

ありがとうございます。

藤本部会長：

そうですね、一般の大学生から船員さんになろうというのはすごいハードルが高いと思うので、外航船で一般大学から採って、新３級制度でやられていますけれども、それでも、やっぱり１年、２年で辞めていかれるというのが多いと聞くので、今の若い人たちが長時間、長期間、家族と離れて仕事をするというのはかなりハードルがある。

その求人の、先ほどのご紹介があったのもそうですけれども、日帰り船がいいという、普通の勤務体系でないかというところがかなりネックになるというふうにもあるんじゃないかと。

専門の高専だとか大学を出た者であったとしても、実際に現場に行ったら、やっぱり違うというところで、１年でぽんと辞めてしまう人たちもいますので、なかなか現場がこうですよというのが、口で言ったところで分からないという部分もあるので。とは言いつつも、半日だとかほんの数時間だけ見ただけでは、上辺しか見えなくて、いいところしか見えなくて、実は全然そうじゃないよというところが後で分かってしまうという部分もあったりするので、ちょっと長期間のインターンシップみたいなのがあれば、人員はもう少しうまくいくかなと言いつつも、現場にそんなに長期間乗られると邪魔になるよねという、痛しかゆしというところがあって、なかなかマッチングって難しい状態ではあるかなと思います。

多分港湾労働もそうなんですけれども、やっぱりすぐ人が辞めてしまうと言われるので、海絡みのところの求人はやはり難しいなと、個人的な意見です。

かなりご苦労されていると思います。

開委員：

当社でも、一般大学出てから、清水の海上技術学校とかに行って、最終的に海技免状を取得し、船員でばりばりやっているという人も何人かおります。

そういう人は、大学４年間で卒業して、さあ何をしようかというときに、船に乗ろうかというのを決めていますので、結構年齢が高い状況でその決断をしていますから、本当に乗りたいと思った人は割とその後も続いたりしている面もあります。ただ、一般の人でも大学を卒業するときに、船に乗ろうかといって、さあ、どうしたらいいのかというがまず分からないところでしょうから、こういうルートがあるんですよぐらいは知らしめていただける方法が何かあれば、いいかと思います。それが船員不足に解消に即つながるという話ではないと思いますけれども、ぽつりぽつりはだとは思いますが。ちょっと期待も込めてですけれども。

横見委員：

繰り返しになるのですけれども、一般大学に出前授業をしたところで、彼らは船員さんにならない、なれないので、船員不足に対する直接的な解決策とはならないと思います。ですが、長い目で見れば、一般大学から公務員になる方もいれば、交通、観光系の分野で働く学生もいるわけですので、そういった方たちに海上輸送の現状、それも、船員不足ということも含めて、啓蒙をしていただく機会もあっていいのかなと感じています。私の大学でも、鉄道会社や物流企業から実務家の方が来られて出前授業をされています。ですが、海上輸送に関しては、私の知る限り、そういった機会がないように感じています。ですので、そうした機会があってもいいのかなと思ったため、先ほどのような発言をさせていただきました。

藤本部会長：

ありがとうございました。

それでは、労働者委員、よろしいですか。

使用者委員の方から何かございますでしょうか。

四宮委員：

来年度の採用の件ですが、今月、７月15日に２名の学生さんを面接し内定を出しております。１名は清水海上技術短期大学の学生さんで、甲板部です。

もう一名は、鳥羽商船高等専門学校の学生さんで、機関部です。鳥羽商船さんに関しましては、ここ数十年採用はできていなかったので、
これを機会に今後も採用ができればいいのかなと思っております。そして、この子のお兄さんも船員さんで、この子はセメント船に乗りたいという形で、応募してきました。

以上です。

藤本部会長：

ほか、いかがでしょうか。

開委員：

コロナのワクチン接種なんですけれども、弊社では、ある程度職域接種を対応することができて、北海道と、こちらの近畿、大阪のほうで対応はしたんですけれども、それでも、やっぱりどうしても休暇との絡みがあって、全ての乗組員をそこに入れることができなかったので、まだできていない人間もかなりいるんです。

今、この人たちはそれぞれの住んでいる地域の、一般の人の順番を待つだけでしかないんです。そこで、あちこちの船員の多い地域とかもありますので例えば、北陸とかあの辺の県とかで、運輸局の方が中心になって、まとめて船員で打つというふうなことが、もし可能であれば、それにあちこちの会社、船員たちが集まって接種が何かできないかなとか、ちょっと期待もしたりします。今現状で、一般の人と同じ順番が来るのをただ待つしかないという状況で、何かお知恵があればと願う次第です。

前回、健康診断をやるところで打てるようにというお話もありましたけれども、そういうところで何かいい方法があれば、利用はしていきたいなと思いますので、また考えていただければと思うところです。

大滝委員：

よろしいですか。

物が入っていないから、実際には進んでいないという話なんですけれども、神戸市では、公共交通機関に携わる人は優先的にということが議会で決まって、その中に船員も、バスの運転手であるとか電車の運転士とかに携わる人に加えて、船員も優先的にということも。まあ、物がないから実際的にはまだスタートはできていないけれども、そういうことになっているという、そういう自治体もあるので、もし運輸局として、例えば船員はと、海事局としてやってくれれば一番ベストだと思うんですけれども、そうじゃないのであれば、あれは自治体ベースですから、自治体が接種券配っているわけですから、自治体と連携してなり、バックアップしてなりということをやっていただければ、船員に対してスピードアップできるんじゃないかというふうに思

いますので、その辺も含めて、ぜひともバックアップというか、力添えというか、やっていただきたいなと思いますので、よろしくお願いをいたします。

藤本部会長：

よろしいですか。

公益のほうからいかがでしょう。

では、私から。

今日、昨日のあたりですかね、鉄鋼新聞見ていたら、日鉄物流さんが、今、船400隻ぐらい動かしているんですかね、そのＣ重油だきをＡ重油に替えると。どうも、ローサルファーの油を積むとスラッジがいっぱい出て、故障原因が多くなるというのがあって、少しでも労力を下げたいという部分があると。ただでさえ機関士少ないのにと。

先ほども労働者側からありましたけれども、機関士減らすぞと。そういう絡みもあったりして、燃料代が少し高かったろうとも、船を止めずに機械が壊れないようにしようというような動きもあったりしますので、じゃ、そこの上がった部分は誰が持つのとか、さっきの人を減らす話は、シャドウプレーしたからできるかと言いつつも、外航船で、私が現役の頃の二十五、六年前、近代化船やりましたけれども、結局のところ、元に戻りましたので、混乗船になってしまいましたから、まあ何とか行けるだろうという部分で見切り発車をすると、現場がかなり苦労するという部分があるというところを、国としては慎重に考えていただきたいなと。私の個人的な意見だと思って聞いておいていただければと思います。

以上でございます。

藤本部会長：

そのほかいかがでしょうか。よろしいでしょうか。

公益のほうは、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８月２３日（月）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いたします。

（配付資料）

資料１．令和３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３年６月分　月間有効求人・求職状況（近畿管内）

資料２．令和３年５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３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３年５月まで）