近畿地方交通審議会
近畿船員部会議事録

第 167 回

令和４年８月２５日

日　時　　令和４年８月２５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　藤本委員、定岡委員

労働者委員　浦委員、佐藤委員、井上委員

使用者委員　礒合委員、土屋委員、開委員

運　輸　局　大谷海事振興部長、村上海事振興部次長
平田船員労働課長、水谷船員労政課専門官、
竹内船員労働環境・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１６７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１６６回船員部会」の議事録につきまして、ご承認願いたいと思います。ご異議ございませんか。

（異議なし）

藤本部会長：

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。

平田船員労政課長：

それでは「令和４年７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、１２５人（前月比＋６９人、１２３．２％の増、前年同月比：＋８５人、２１２．５％の増）となっています。

月間有効求人数は、２３１人（前月比－６人、２．５％の減、前年同月比：＋６２人、３６．７％の増）となっています。

②求職関係

新規求職者数は、１１人（前月比－５人、３１．２％の減、前年同月比：－５人、３１．２％の減）となっています。

月間有効求職者数は、４３人（前月比＋３人、７．５％の増、前年同月比＋６人、１６．２％の増）となっています。

③成立状況

当月の成立数は、８人（前月比：－７人、８７．５％の減、前年同月比：－３人、７５．０％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０人、甲板部部員０人、機関部部員０人、事務務部員０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１人、６０歳代０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１０３人（甲板部６２人、機関部４１人、無線部０人、事務部０人）、部員２２人（甲板部１４人、機関部５人、無線部０人、事務部３人）となっています。

新規求職の職種別内訳は、職員７人（甲板部２人、機関部４人、無線部１人、事務部０人）、部員４人（甲板部１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、船舶所有者の都合が０人、定年退職０人、雇用期間満了１人、本人の申し出５人、自己の健康０人、倒産０人、就労中４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１人、３０歳代２人、４０歳代２人、５０歳代３人、６０歳以上３人となっています。５０歳以上は６人で占める割合は５４．５％、３０歳未満は１人で占める割合は９．０％です。

３．失業等給付金支給状況

受給資格者数は２３人で、基本手当の支払実人数は７人、給付件数は８件となっています。給付金額は１，３８１，２３２円です。前月は３人、３件の３３９，９５６円でした。

それから、高年齢求職者給付金が１件３３８,０００円、再就職手当が０件０円、就業促進定着手当が０件０円よって、当月支給額計は、１，７１９，２３２円となります。

４．月間有効求人倍率の推移

７月の近畿船員は５．３７倍で、前月比－０．５６ポイント、前年同月比、＋０．８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２３１人で、このうち、新規求人者数は１２５人となっています。

当局の紹介による求人側の成立は５人、他局成立は１名でございました。

求人の取り消しは５５人で、理由の内訳は有効期限切れ５１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４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＋３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１３人で、理由の内訳は期限切れ１１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

①６月の全国の月間有効求人数は、２，８５０人で、前月比１０５．０％、前年同月比は１１３．１％となり、３３１人増加しています。

②６月の全国の月間有効求職数は、８４５人で、前月比９５．３％、前年同月比９１．３％となり、８１人減少しています。

③６月の全国の成立数は、７５人で、前月比９７．４％、前年同月比では７８．１％となり、２１人減少しています。

④６月の全国船員の有効求人倍率は季節調整値により３．４７倍となっています。６月の全国陸上は季節調整値により１．２７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。

最後に先月の部会でご質問いただきました日本内航海運組合総連合会が行う共助型船員育成スキームの申請・認定状況についてというご質問をいただきました。これについて本省に確認をさせて頂いたところ、７月末現在において、１社１隻が認定されているとの回答がありましたのでご報告させていただきます。

私からは以上でございます。

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。

井上委員：

前回の船員部会で質問させてもらったスキームの状況説明で１社１隻が実施しているとのことですが、今後増えるなどそういう話は出ていますか。

平田船員労政課長：

確認させていただいた時点で、状況としては今申し上げたとおりの認定状況ということですので、申請状況についても今のところはまだないということでした。

井上委員：

１社１隻は１名を研修として乗せているのか。また、船のサイズやトン数はどれくらいの船でやっているのかというのはお分かりでしょうか。

平田船員労政課長：

トン数については４９９トンクラスと聞いておりますが、人数というところまでの詳細は確認できておりません。

井上委員：

４９９トンクラスでしたら、２人乗せるというと難しいと思います。

平田船員労政課長：

既造の船ではそのように思われます。

井上委員：

分かりました。ありがとうございます。

藤本部会長：

その他いかがでしょうか。無いようですので、それでは、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。

村上海事振興部次長：

資料４を説明申し上げます。

まず、６月分の内航海運の輸送動向調査の概要ですが、

黒油のみ前年同月水準を維持していますが、それ以外の全ての品目において前年同月比を下回る結果となっています。

６月の貨物船の輸送量は、前年同月比９１％、前月比１０６％となっています。

鉄鋼については、前年同月比で８４％。自動車の供給制約の影響等で荷動きが鈍い状況に大きな改善が見られず荷動きが低調となっているとあります。

原料や燃料については、前年秋の製鉄所の閉鎖から減少が続いているようです。

貨物船については、前年同月比割れは５ヶ月連続になります。

また、黒油について、製油所間転送需要は減少しているものの、LNG 価格上昇に伴う石油火力発電所向けの重油転送、猛暑による需要が影響して、前年同月並みの水準で推移しているようです。

白油は、製油所間転送の増加や行動制限解除を受けて航空燃料需要の回復が見られた一方で、ガソリンの価格高騰による需要の低迷から盛り上がりに欠ける結果となったとあります。

それでは３ページ以降、貨物ごとの状況です。６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８４．１％、前月比では９５．１％

原料は、前年同月比で９５．１％、前月比では９６．０％

燃料は、前年同月比で７１．９％、前月比では１１９．５％

紙・パルプは、前年同月比で８５．８％、前月比では９５．０％

雑貨は、前年同月比で９８．８％、前月比では１０２．２％

自動車は、前年同月比で９１．５％、前月比では１３８．６％

セメントは、前年同月比で９６．０％、前月比では１０１．６％

貨物船全体の輸送量は、１，６１１万４千トンで前年同月比では９０．７％、前月比では１０５．８％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１００．４％、前月比では９９．１％

白油は、前年同月比で９３．９％、前月比では９７．８％

ケミカルは、前年同月比で９４．３％、前月比では１０８．２％

一般タンカーの輸送量は、７５２万１千トンで前年同月比では９５．８％、前月比では９９．１％となっています。

続きまして、

高圧液化は、前年同月比で９２．８％、前月比では９５．１％

高温液体は、前年同月比で８１．３％、前月比では１１３．８％

耐腐食は、前年同月比で９８．７％、前月比では９９．０％

特タン船の輸送量は、９９万４千トンで前年同月比では９３．８％、前月比では９８．２％となっており、全てのタンカーの合計は、８４６万５千トンで前年同月比では９５．５％、前月比では９９．０％となっています。

次に資料５、長距離フェリーの令和４年６月の輸送実績でございます。
近畿管内長距離フェリーの６月分実績は、GW の人と自動車の動きが好調だった反動で、対前月比の九州便で旅客と乗用車が減少しております。
対前年同月比で、旅客、自動車で高い数字が出ておりますが、コロナ前の実績には届かない状況です。
６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。
まずトラックですが、
北海道は、１１，２４６台で、前月比１０８．５％、前年同月比で９５．１％
北九州は、３１，８０３台で、前月比１１４．５％、前年同月比で１０５．１％
中九州は、１０，６００台で、前月比１１５．５％、前年同月比で９９．３％
南九州は、１０，５６５台で、前月比９１．８％、前年同月比で１０４．１％
となっています。
次のページ、旅客でございます。
北海道は、１２，９４３人で、前月比１２１．１％、前年同月比で１９６．２％
北九州は、４６，３７６人で、前月比７３．７％、前年同月比で１８２．３％
中九州は、１６，８７３人で、前月比７４．１％、前年同月比で１６５．９％
南九州は、１４，１７６人で、前月比６５．５％、前年同月比で１６３．８％
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、４，８０７台で、前月比１１７．７％、前年同月比で２１６．１％
北九州は、１８，４８４台で、前月比７８．０％、前年同月比で１４９．６％
中九州は、２，７７９台で、前月比６１．４％、前年同月比で１４５．６％
南九州は、５，５０３台で、前月比８０．１％、前年同月比で１３２．２％
となっています。
６月に、ご質問のありました「阪神～北九州」航路の自動車の輸送実績が

コロナ前の実績に戻っている理由ですが、名門大洋フェリー、阪九フェリーに確認しましたところ、部長の大谷が申しましたとおり、車で移動されている方が多いと認識しているとのことで、正確な統計は無いのですが、乗船前や下船後に公共交通機関を利用するより、マイカーで移動した方が密を避けれるので、旅客の実績と比べて、乗用車の利用率が増加していると考えているとのことでした。

また、阪九フェリーは令和２年３月と６月に、名門大洋フェリーは令和３年１２月と令和４年３月新造船を投入しておりまして、車両甲板のキャパが増えておりますので、その影響があって乗用車に関してはコロナ前の実績に戻っております。

ただ、船社さんとしては、新造船効果を期待していたところ、コロナの影響で実績は伸びず、本来ならコロナ以前よりもっと高い実績を期待していたとのことでした。

私からの説明は以上でございます。

藤本部会長：

ありがとうございました。

それでは、資料４、５について何かご質問等ございますでしょうか。

佐藤委員：

資料５、長距離フェリーの輸送実績ということで、阪神、北九州航路、いろいろと調べていただきましてありがとうございました。

乗船客として乗用車については、対前年度に比べたらどこの航路も大きく上回っているというところで少しずつではございますが、コロナ前には届かないといえども、人の流れが出てきているのが見受けられます。しかし、コロナ前の平時にはまだまだ戻っていない現状もございますので、引き続き、注視していく必要があると考えます。和歌山～徳島航路についてもよろしくお願いします。

藤本部会長：
　他に何かございますでしょうか。無いようでしたら、事務局よりご報告がございますので、よろしくお願いいたします。

・最低賃金関係資料１～４　報告

〔　大谷海事振興部長（報告）　〕

藤本部会長：
　ありがとうございました。
　これはご報告ということですので、審議事項ではございませんのでご質問等はお受け致しません。各委員の皆様方、お手数をお掛けしますが、よろしくお願いいたします。

藤本部会長：
　それでは続きまして、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、ご意見情報等ございましたらご発言をいただきたいと思います。
労働者委員の方からいかがでしょう。

佐藤委員：
　前回の船員部会でもご報告させていただいたところですが、和歌山徳島航路の現状ということで、昨日、改めまして、和歌山県へ支援策というところで申入れに行ってきました。申入れでは、各担当者との航路実態の共通認識を図るために、勉強会を併せて行っております。和歌山県としても、フェリーの重要性を認識しているところでした。ただし、南海フェリーに特化した支援というのは難しいということでした。バス、トラック、その他いろんな公共交通機関がコロナの影響を受けている中で、フェリーにだけ重点的に支援というのは難しいという見解が示されました。
　こちらからは、やはりフェリーというのは大規模自然災害が起きた際のライフラインになることも踏まえ、各地方自治体と各企業や旅客船協会のほう

で災害協定も締結しておりますので、その辺も踏まえて、電車やバスとは違うことを主張し、支援を求めてきておりますので、引き続き近畿運輸局からのバックアップをお願いしたいと思います。その際に８月23日に徳島和歌山航路活性化協議会が開催されたという話がありましたので、もしよろしければその内容というのを披露いただければなというふうに思いますが、いかがでしょうか。

村上海事振興部次長：

すみません、旅客課が出席しておりまして、私たちはその会議に出ていないのですが、報告を聞いている限りでは、今までの実績とか、南海フェリーの経営状況とかを参加者の和歌山県、和歌山市、徳島県、徳島市のいわゆるメンバーの方々に改めて説明して、当局の旅客課長からも本当に経営状況が厳しいと伝えております。海員組合の方は、よくご存じだと思うんですが、現在、フェリーあいが新造船から３年ほど経ちまして、その前の代替船ですと、船齢が20年ほどたっておりまして、あいに変わりました。今のもう一隻の、フェリーかつらぎが23年ぐらい。そろそろ代替を考えないといけないという中で、１隻のいわゆる船価が二十数年前に造ったときは約20億でしたのが、それが今の船価としてはかなり高いということです。会社としてはちょっと計算違いだったのかということ、また、コロナで客足が少なくなった。コロナ前の経済状況がずっと継続できていたら、取りあえずフェリーあいに対しての借金を返していくというのは順調にいっていたのかもしれないんですが、今まである程度の利益をずっと続けていたのにコロナ禍で売り上げが大幅に減少し、新しい船を考える余裕がないというところです。

当局からも、このままでは本当に厳しいなと、いわゆる債務超過のほうに行きます。

まずは自治体の方々がどれだけあの航路が必要かという、やっぱり地元の盛り上げがないことには。それこそ住民の声が上がらないと、地方自治体も力の入れようがないのではないでしょうか。

その機運を高めるために、活性化協議会では南海フェリーについて、当局からも一生懸命説明させていただいたというところです。

といって、自治体さんも議会があって予算を、それこそ真水を投入というのはなかなか難しい話でしょうし、国のほうも現状、離島航路というところには欠損補助というルールがありますけれども、それ以外はありませんので、また、南海さんにだけそれをできるかというたらとても難しい話です、その辺も本省には少なからず南海フェリーの現状というのは話はしているところですけれども、さりとて、じゃ、こうしましょうという、我々も弾を持っているわけではないので、自治体さんがどのようにもうちょっと危機感をもってもらいたいところです。

親会社の南海電鉄は、過去に貴志川線も売ったり、みさき公園を売ったりされています。それは会社を維持するためには企業努力というのも一つのお考えでしょう。海員組合さんが自治体さんにご挨拶に行って、申入れという形で行っていただいているのは、我々にとっても非常にありがたい話です、何とか航路維持してほしいなと思っています。

すみません、ちょっと回答になっているかどうかあれですが、会議のざっくりした概要としてはそんなところです。何が結論出たというわけではないんですけれども、一生懸命現状を説明したというところです。

浦委員：

今の話を聞いていると、航路活性化協議会。何か今の話を聞いていると、結局はいつものとおり、自助努力しなさいよで終わって、何かガス抜きして終わったふうに聞こえました。

でも、我々が求めているのは、確かに真水を入れてくるのが一番、直ちに血が止まりやすくなるのかもしれないけれども、それができなかったら前回も言ったところですが、港湾使用料だとか、できることはいっぱいあると思います、そういう細かいところから、まず、そこから手をつけて一つずつやっていく。せっかく会社、企業と局といろいろ関係者が集まってやっている会議ですから、何か結論を出すべきだと思うんですよね。結局、開いたけれども、自助努力しなさいで終わったと聞こえたので、それじゃ集まって何のためにやっているのですかと。それは県にしたって、収入が減ってしまうということも非常に懸念している部分があるかもしれないけれども、それ以上

に和歌山と徳島を結ぶ非常に大事な航路ですよ。みんな大概の方が認識されていると思うんですよ。災害協定だって結んでいるわけですからね。だから、災害協定を結ぶ以上は、ふだんのある程度のサービスの提供というか、そういうのも一つやるべきだと思いますし、そういうことを真剣に考えていただきたいなというふうに思います。何か聞いていて非常に寂しかったです。

村上海事振興部次長：

今までとは少し違う会議だったと認識しています。それこそ徳島県をはじめ自治体さんがどう自分のところに持ち帰っていただいているのかというのは、そういう意味では当局からも確認する必要はあるのかもしれませんね。ありがとうございました。

佐藤委員：

乗船台数も局としても把握されていると思いますが、過去にない、乗船台数ですよね。平時のときの５分の１とか４分の１とか、そういったことがコロナ過に入って２年、３年ぐらいは続いてきていますから、もうそろそろ本当にいつ手を上げてもおかしくないという状況になっています。やっぱりもうちょっと本腰入れて真剣に取り組んでもらいたいなというふうに思います。

昨日も各担当部署の方、課長さんが３人来ていただいて、現状の説明をしましたが、利用客促進につながるキャンペーンは今後も考えていきたいですというようなご回答はいただいたんですが、支援というところでの考え方には全然前向きでなくて、それはフェリーだけには特化してはできませんと言われました。もちろん、さっきも言いましたが、バス、電車、タクシー、どこも厳しい中で、なかなかフェリーだけに行うのは難しいと。特に南海フェリーだけにはできませんと、はっきりそのようなことを言われたものですから、ものすごく温度差を感じました。

藤本部会長：

なかなか一旦なくしてしまうと復活させることは非常に難しいです。

村上海事振興部次長：

時代的に、橋ができる前はうちの田舎が四国なので、ずっと船に乗って50年前から通っていました。橋ができてからは自らの車に乗るようになって、今まで乗っていたフェリーがなくなってしまったとか、タコフェリーでさえもなくなるとは夢にも思いませんでしたし、そこが本当にこのまま悪い方向もあり得るのかなとは思ってしまいますよね。何とかならんのかなというというところです

佐藤委員：

もともと和歌山徳島航路は３隻体制でやっていましたが、１３年前に減船し、２隻体制になって、今、１日２４時間、２隻で動いていますが、これがもうミニマムだと思うんですよね。一隻になったら、利便性が悪化してますます乗客も離れていくと思いますので、今の２隻体制を維持していかないといけないというのは強く思っています。

村上海事振興部次長：

そうですね、それは社内的にも１隻とは考えてはおられないようです。本当にリプレースがどのタイミングなのか、潰れるまで、それこそ30年まで使うぐらいに、変更しているかもしれません。今ちょっと勝負のしどころじゃないのかもしれませんね、会社側としては。その報告は南海フェリーもよく当局へ来られて、現状は聞いております。

藤本部会長：

なかなかすぐに解決できる話ではありませんので、注意深くウォッチをしておいていただければいけません。組合側のほうにお願いしたいと思っています。

藤本部会長：

それでは、使用者委員の方からいかがでしょう。

開委員：

私どもの会社で、１０月になりましたが、高校生の求人が内示になりますので、引き続きある程度の人たちを募集したいなと思っています。

藤本部会長：

ほか、よろしいでしょうか。

井上委員：

働き方改革で船員の労働時間の話で少し言いたいというところがありまして、船員の働き方改革で来年から当直の交代と操練関係に関しては労働時間に入れることが決まっています。あとは細かい労働時間については国交省からのガイドラインで労務管理記録簿の時間を把握するために分単位でやってくださいとあります。もちろん分単位で把握するというのは一つ必要な部分になるのかとは思うのですが、やはり１分単位での記録については管理する船員側にも負担が出てきます。業務内容によっては人それぞれで何分かかってしまうと異なります。ワッチの交代だって、それはいろんな考え方があると思います。何分に来るとか、別に人それぞれだと思うのですが、そこら辺の部分を来年からになるので、各事業者さんもいろいろ考えられることはあると思うんですけれども、改正でよくなっていく分はもちろんいいと思うのですが、負担にならないように、近畿運輸局としても考えていただければなというのを１点言わせてください。

藤本部会長：

うちの大学の管理簿も今それでつけていますので、１分単位はとてもじゃないけれどもできないから、１５分刻みということでやっています。

特に最近、大学の前の公共岸壁なんかも夕方入ってきて朝まで船がとまっていたりとか、昔はあまり見ませんでしたが、結構休みを振っておられるなという感じがします。土日も結構、岸壁が埋まっていたりするので、休業しておられるんやなというのは、ちょっと目に見えて変わってきたというふうに感じています。内航船でのことです。ガット船や貨物船やケミカル船とか、

そういうのが結構とまっているので、休みについて会社の考え方が変わってきたと思います。できるだけ岸壁につけるみたいな方針がある程度効いているのではと感じました。

礒合委員：

弊社で運航する船舶で、瀬戸内海水島地区から九州地区を航行する船舶は、以前から船舶が休船する場合、岸壁で停船させるようにしていましたが、急な場合、岸壁が取れなくなってきています。買い物できる店舗が近い三原港や尾道港の岸壁をよく利用していましたが、急な場合に岸壁が取れなくなったのは４月以降です。

また、労務管理記録簿を数分単位で記録すると乗組員の負担が増えていると感じています。パソコンを使用するのはISMを導入しており乗組員の皆は使いこなせることが出来るのですが、1分単位なのか、５分単位なのか１０分単位なのかで記録内容に違いが出ており、当初は会社から応援の為、何回も訪船して労務管理記録簿を記載するのに手助けして、乗組員の負担軽減に努めていました。

乗組員の従来の仕事にプラスアルファの負担となったと感じております。

藤本部会長：

何時に出港して、何時に入港というのはちゃんとミーティングで言っています。今日は何時に入港ね。何時に出航ねと。ミーティングも込めて、何時まで時間外つけてよといってやっています。そうしないと、皆、部員がばらばらにつけたら、後で見る人が見たら、何でこんなにずれているのとなりますから。

礒合委員：

弊社で運航する日帰り船では、乗組員が拘束時間・待機時間・休憩時間・労働時間を勘違いする場合があり、又、船長さんによっては解釈の違いがあり、解釈が非常に難しいかなと思います。

解釈の違いが無いよう当初は訪船して、会社側として説明しておりました。

土屋委員：

労務管理の勤怠ソフトというのを当社でも何社か試しています。

今、色々なところで開発がされていますが、うち２～３社ほど試しています。最初にｉＰａｄを船に送って、乗組員全員が１台でここに出勤簿（タイムカード方式）でやったらどうとかと思いましたが、全員が共有するには画面の操作がしづらいとかの意見が多く、各個人のスマホを使うのがやっぱり一番簡単だろうと言うことで始めています。しかし、トライアルで実際にやってみますと接続方法とか、操作が分かりづらい、シンプルでなく色々面倒くさいなどの意見が多く出て、まだ模索をしているところです。労務管理に特化した画面がシンプルで、船員さんが一目でぱっと見て、はい、これ、タッチのようなものが今のところないように感じています。

藤本部会長：

ありがとうございます。

そのほかよろしいでしょうか。

浦委員：

最後に、すみません、後出しなんですけれども、ちょっと１件、この間、コロナ関係で内航船でプチクラスター的なもの、６名定員なんですけれども、そのうち４人が感染してしまって、２人が濃厚接触者に指定されたと。船主さんもやむを得ず、これは船を止めましょうということで、その４名も船で隔離してくださいとなりました。２名は濃厚接触者という形でどこかのホテルに行きました。病院には行っていないと思います。ホテルに隔離されていました。それで、そのホテルで、またその２人が時間差なのか分からないけれども発症したんですよね。そしたら、船に帰りなさいと言われまして、何かその扱いがどうかなと思ってですね。ちょっとこれは人道的にどうなのかなということでね。臭い物には蓋をするじゃないけれども、何かそのような感じで受け取りましてので、何か保健所の指示だったんでしょうけれども。もう少しやり方があると思いました、もし外でなったなら、そのままどこか

隔離施設なりに置いておいてくれればいいものを船に帰りなさいということで。船に帰らせたらしいんですよ。４人かかっているところにですよ。何かその扱いが非常にちょっと解せなくてどうなのかなと。ちょっと苦言です。

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。

藤本部会長：

それでは本日の部会は終了いたします。

次回は９月２２日（木）１６時３０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４年７月分　近畿運輸局管内船員職業紹介実績表

資料２．令和４年７月分　月間有効求人・求職状況（近畿管内）

資料３．令和４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４年６月分まで）

資料５．長距離フェリー輸送実績の推移（令和４年６月まで）

資料６.最低賃金関係資料 1～４