

近畿地方交通審議会
近畿船員部会議事録

第215回

令和8年8月27日

日 時 令和 8 年 8 月 2 7 日（木） 1 6 時 0 0 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 山崎委員、佐藤委員、小林委員

使用者委員 磯合委員、土屋委員、開委員（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215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214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、66人（前月比＋14人、26.9%の増、前年同月比：－1人、1.5%の減）となっています。

月間有効求人数は、159人（前月比＋2人、1.3%の増、前年同月比：－37人、18.9%の減）となっています。

②求職関係

新規求職者数は１２人（前月比＋３人、３３．３％の増、前年同月比＋３人、３３．３％の増）となっています。

月間有効求職者数は２８人（前月比－１人、３．４％の減、前年同月比＋２人、７．７％の増）となっています。

③成立状況

当月の成立数は、２人（前月比：－１人、３３．３％の減、前年同月比－２人、５０％の減）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５５人（甲板部３０人、機関部２５人、無線部０人、事務部０人）、部員１１人（甲板部８人、機関部０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２人、定年退職０人、雇用期間満了０人、本人の申し出４人、自己の健康１人、倒産０人、就労中２人、不明３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２人、５０歳代３人、６０歳以上０人となっています。５０歳以上は３人で占める割合は２５．０％、３０歳未満の占める割合は２５．０％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５人、給付件数は６件となっています。給付金額は８９１，８４０円です。前月は５人、給付件数は９件、給付金額は１，１１４，６６５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、184,540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、1,439,130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5.68倍で、前月比+0.27ポイント、前年同月比、-1.86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159人で、このうち、新規求人者数は66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0人でございました。

求人の取り消しは51人で、理由の内訳は有効期限切れ48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3人、その他は0人となっています。

②月間有効求職者は28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1人、他局成立は0人でした。

求職の取り消しは6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0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

①6月の全国の月間有効求人数は、2,810人で、前月比156人減の94.7%、前年同月比438人減の86.5%となっています。

②6月の全国の月間有効求職数は、648人で、前月比32人減の95.3%、前年同月比23人減の96.6%となっています。

③6月の全国の成立数は31人で、前月比3人増の110.7%、前年同月比10人減の75.6%となっています。

④ 5 月の全国船員の有効求人倍率は季節調整値により 4. 6 2 倍となっています。全国陸上は季節調整値により 1. 1 8 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：

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。
特に無いようですので、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 6 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 9 7 % となっております。

貨物船は、雑貨が増加した以外、鉄鋼、原料、燃料、紙・パルプ、自動車、セメントについては減少で推移。

油送船は、ケミカル、耐腐食が増加しましたが、黒油、白油、高圧液化、高温液体は減少が見られました。

台風 6 号、7 号、8 号の接近・通過や梅雨前線に伴います荒天によりまして船舶の運航に影響が見られたとのことです。

6 月の貨物船の輸送量は、前年同月比 9 7 % で、前月比で 9 9 % となっております。

鉄鋼は 9 8 %。広範囲で荒天の影響が見られましたため減少で推移しております。

原料は 9 5 %。金属鉱やその他原材料は増加で推移した一方、石灰石、スラグ、非金属鉱は減少で推移しております。

燃料は 9 2 %。石炭、コークス共に減少で推移。一部の船社で石炭専用船が修理中となっております、その影響が見られているとのことです。

紙・パルプは75%。紙、木材、パルプはいずれも減少。木材については、前年同月にバイオマス燃料向けの輸送量が大幅に増加していたことから、その反動により今月は減少となったとのことです。

雑貨は109%。時化の影響がみられたほか、一部の船社では、中東情勢を背景としました樹脂製ユニットバスの減産による影響もみられたとのことです。

自動車は96%。上旬および下旬に発生しました台風の影響により、船舶の稼働率が低下したほか、製品の出荷も減少したことから、前年同月を下回る結果となったとのことです。

セメントは93%。台風の影響があり減少で推移となっております。

続きまして、油送船の輸送量ですが、次に、油送船の概要です

油送船の輸送量は、前年同月比90%、前月比93%となっております。

黒油は79%。今月も前月に続き長距離航海が増加している一方、中東情勢の影響によりボンドバンカーの輸送量は減少とのことです。

また、5月以降、中東情勢を背景にナフサやガソリンの精製が優先されたことから、C重油の精製が後回しとなりまして、製品の品薄感が目立ったとのことです。

白油は90%。製油所の定期修理に伴う製品転送需要は旺盛であった反面、中東情勢の緊迫化に伴い元売り各社から販売制限が実施されました影響を受け、減少で推移しております。

ケミカルは107%。船舶の入渠・定期修理や中東情勢の影響により、フェノールやバイオエタノールは減少した一方で、トルエンの純増や、キシレン、メチルメタクリレート、アセトンの堅調な伸びが寄与しまして、ケミカル全体では増加となったとのことです。

高圧液化は99%。今月も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が見られております。

LPGについてはプロパン、ブタン共に増加が見られております。

高温液体は 94%。アスファルトやその他の高温液体は減少で推移となった一方、硫黄は増加で推移となっております。

耐腐食は 106%。硫酸およびその他の腐食性液体は減少となった一方、腐食性液体の輸送量の約半分を占める苛性ソーダについては、前年同月にプラントの定期修理の影響で減少していた反動からの増加により、全体を押し上げたとのこと。

それでは次に、貨物ごとの状況です。

鉄鋼の前年比は、	98.3%	前月比	88.1%
原料の前年比は、	94.9%	前月比	92.5%
燃料の前年比は、	92.4%	前月比	119.4%
紙・パルプの前年比は、	75.1%	前月比	95.5%
雑貨の前年比は、	109.3%	前月比	105.3%
自動車の前年比は、	95.8%	前月比	107.0%
セメントの前年比は、	92.9%	前月比	95.5%

貨物船全体の輸送量は、1589万2千トンで
前年比 96.9%、前月比 98.9% となっています。

黒油の前年比は、	78.8%	前月比	88.9%
白油の前年比は、	90.1%	前月比	94.1%
ケミカルの前年比は、	107.2%	前月比	98.4%

一般タンカーの輸送量は、636万4千トンで
前年比が、88.7%、前月比 93.3% 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	85.7%
高温液体の前年比は、	93.9%	前月比	93.9%
耐腐食の前年比は、	105.6%	前月比	93.9%

特タン船の輸送量は、85万9千トン、
前年比が、90.0%、前月比 92.8% となっており、

全てのタンカーの合計は、722万3千トン、
前年比が、90.0%で、前月比92.8%となっています。

次に資料5、令和8年6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、12,046台となっており、前月比が106.3%、
前年比113.2%

北九州方面では、31,524台となっており、前月比が108.0%、
前年比101.8%

中九州方面では、11,385台となっており、前月比が104.4%、
前年比98.1%

南九州方面では、10,973台となっており、前月比が85.1%、前
年比94.6%となっています。

次のページの「旅客」では、

北海道方面では、

17,460人となっており、前月比が116.6%、前年比86.6%

北九州方面では、

57,541人となっており、前月比が67.2%、前年比87.0%

中九州方面では、

26,961人となっており、前月比が60.7%、前年比86.2%

南九州方面では、

18,098人となっており、前月比が54.4%、前年比87.7%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、

7,280台となっており、前月比が120.6%、前年比99.3%

北九州方面では、

21, 776台となっており、前月比が 78.9%、前年比98.1%
中九州方面では、

4, 083台となっており、前月比が 53.1%、前年比107.0%
南九州方面では、

5, 975台となっており、前月比が 65.8%、前年比102.7%
となっています。

説明は以上となります。

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。

特にございませんでしょうか。

続きまして、資料6につきまして事務局より説明をお願いいたします。

〔田中船員労政課長より、最低賃金資料1～4について説明〕

横見部会長：

ご説明ありがとうございました。

先ほど、事務局より最賃部会の委員の提案がございました。

まずは、公益委員の割り振りにつきまして意見ございますでしょうか。

(異議なし)

横見部会長：

次に、使用者委員の割り振りにつきまして、礮合委員は昨年度に引き続き
となりますがよろしくお願いいたします。

最後に、労働者委員の割り振りにつきまして意見ございますでしょうか。

小林委員：

漁船について今回地元船員2名となっています。何年か前に全日本海員組合から委員にさせていただくようお願いしておりましたが、今回このようになった経緯について教えていただけますか。

横見部会長：

事務局のほうからご説明よろしいでしょうか。

田中船員労政課長：

最賃部会の設置にあたり、船員及び使用者から推薦をいただくように、舞鶴庁舎へ船舶所有者と漁協に対しまして推薦をいただくよう依頼をかけました。

その結果、関係する船員として労働者2名、使用者2名あがってまいりましたので、このメンバーでどうかと案を示させて頂いたところです。

横見部会長：

説明ありがとうございます。労働者委員からはいかがでしょう。

佐藤委員：

この話は令和5年にオブザーバーではなく委員として参加できないと話をさせていただいて、令和6年より委員として参加させていただいていましたので正直ビックリしております。なぜ、以前の状態に戻ったのか今の話では理解できません。

横見部会長：

ちょっとよろしいでしょうか。事務局より全日本海員組合には事前に説明をしたとお伺いしておりましたが、そのあたりの経緯はどうなっていますか。

田中船員労政課長：

昨日、大阪支部へ伺って小林委員へは説明させていただきました。

横見部会長：

その時はどのような話を。

小林委員：

説明はお聞きしましたが今日の船員部会で話をさせてくださいと。私しか聞いていませんので、佐藤委員、山崎委員はこの話を聞いていません。

山口海事振興部次長：

全日本海員組合が昨年、一昨年ご尽力いただきましたことは十分承知をしております。昨年までは地元1名、全日本海員組合1名であがってきておりましたのが、今年度は地元の船員2名でお願いしたいという話が上がってきたのがつい最近でございまして、十分ご説明できる時間が取れなかったこと、地元の意思を尊重せざるを得ないということで、今回の人選となりました。

横見部会長：

これまで、漁業の最賃部会は労働者側も賃金は上げなくていいという発言もあり、かなり構造がいびつでした。今回、4名のうち3名が新規であり、健全な話し合いが行われるのであれば構わないと思います。ただ、以前のように労働者側から最賃は上げなくていいという話が出てくるようであれば、全日本海員組合に参加いただくのがいいと思います。

山崎委員：

偏った人選をしたとしか思えません。我々にも推薦依頼をすべきではないでしょうか。なぜされなかったのでしょうか。

山口海事振興部次長：

地元の代表を誰にするのかは地元の船員が考えるものでございまして、代表者が地元の人でなければならないということはございません。結果、地元の船員を代表者にするのか、全日本海員組合の委員を代表者にするのかは地元の意向でございまして、選別の意図はございません。

山崎委員：

選別されているじゃないですか。なぜ、我々に依頼をくれないのですか。

田中船員労政課長：

漁船の労働者委員としてですか。

山崎委員：

もちろんです。なぜ、地元だけなのでしょう。偏ってませんか。

田中船員労政課長：

去年、一昨年は地元船員が1名しかいなかったもので、全日本海員組合にお願いしたということではないでしょうか。

佐藤委員：

その経緯は違います。勘違いをされているようでしたら今すぐ我々に推薦依頼を出してください。それはこれまで船員部会で議論してきた内容です。

山崎委員：

地元から2名で我々からも2名、その4名から部会長が選任するというのなら話は分かります。事務局が地元から2名推薦依頼を出してそこに座らせているというのを案として出してきているわけですから、こんなものは絶対了承できません。

定岡委員：

先ほど、地元の代表者が1名しかいなかったのですが、残り1名を全日本海員組合にお願いしたというご説明がございましたが、公益委員の立場から申しますとそれは違ひまして、確かに関係船員の推薦があつて、その船員さんたちから推薦を受けた人になるっていうのはその通りですけれども、そもそもがその労働者側の委員が労働者の利益を代表できる状況になかったんですよ。それがずっと問題になっていまして。

それで、公益委員も含めて議論を重ねた結果、2年前、そういうふうに変つたというふうに私たちも理解しております。

そうであれば、その時に変更した、全日本海員組合さんに1名推薦依頼を出して、地元にも1名推薦依頼を出すやり方に変えたのであれば、そのように続けていくのだろうと理解をしておりました。

横見部会長：

どういたしましょう。この部会場で話をしても結論にたどり着けないと思うので、事務局と労働者委員で別途お話いただくか、あるいは私も加わる形でお話するかということで、別に話し合いの場を設けますか。

佐藤委員：

こちらの意向もしっかり組み入れていただけるのであれば、そういった場で構いませんが、そうでなければ船員部会場で議事録にしっかりと残したいと思いますが如何でしょうか。

安達委員：

これは今案ということで確定ではないという理解でいいですか。この推薦が上がってきたのを踏まえてこの場で決めるのが本来でありますので、きちんと議論をした方が良くないかと思いました。例えばですが、地元1名にして、1名をオブザーバーとすることは可能でしょうか。

山口海事振興部次長：

承諾があったうえで推薦されていると理解しております。

安達委員：

委員をどう構成するのは事務局と船員部会の委員で決定するところですから、地元の船員をどう割り振るかはまた別の話かと思いましたが。

おそらくこのメンバーで進めますと、3、4年前の状況に逆戻りで、公益委員に大きなご負担になると考えております。

横見部会長：

事務局に確認いたしますが、この労働者委員のお2人は、ご本人は承諾済みなのでしょうか。

山口海事振興部次長：

ご本人の意向だと思います。

横見部会長：

そう考えますと、現実問題として、既に本人も承諾されている上でその承諾を取り消すってというようなことをしてしまうと、委員の依頼をする際に、その時の軋轢が残ってやりづらくなることを心配しています。

私の案ではございますが、今回4人中3人が新しい方になったことで、今回このメンバーで漁業部会をやってみて、使用者委員は使用者委員の立場として、労働者委員は労働者委員の立場として正常な話し合いができれば、来年度以降もこのメンバーでやっていくことにして、もし、労働者委員が労働者を代表しないような、つまり最低賃金はもう上げなくてもいいよというような、これまでのねじれた議論になるのであれば、来年度は全日本海員組合に1名労働者委員として入っていただくという話はいかがでしょうか。

山崎委員：

反対です。推薦依頼はもらっていないですけど、漁業の労働者側に当方から1名推薦します。

横見部会長：

そのやり取りはどうされますか。ここの部会でやるわけにはいかないの
で。事務局から地元の船員を1名取り下げいただくようにお話しただけま
すか。

山口海事振興部次長：

この場で決められる話ではないので、こちらで預かります。

地元船員1名を取りさげるか、使用者委員を3名にするのか可能かどうか
調整させていただきたいと思います。

安達委員：

推薦依頼は人数を指定されていたのでしょうか。

山口海事振興部次長：

特に人数の指定はしておりませんが、毎年2名でやっておりましたので、
その認識で進めておりました。

横見部会長：

これは本当に私の感想ですけども、今回は事務局も変わったこともありま
すし、それから引き継ぎのこともあって、単純に地元から2人という話があ
って、特に全日本海員組合の方を外すとかいう意図的なものではなかったと
思います。これは単純に行き違いの話であって、何か他意ある話ではなかつ
たのかと思いました。

その上で、先ほどの話を繰り返しますが、今年度はこの人選でやってみ
て、うまくいかないようなことがあれば次年度以降は全日本海員組合に入っ
ていただくのをご提案したいのですけれども如何でしょうか。

山崎委員：

反対です。

小林委員：

今回駄目だったら、次回こちらへ依頼するというのは話が違うのではないのでしょうか。

山口海事振興部次長：

今回委員も代わりましたことですので、全日本海員組合のご懸念もご理解いたしますが、一度このメンバーでやらせていただくということにはできないのでしょうか。

山崎委員：

了承しません。

佐藤委員：

公平性に欠けています。全日本海員組合を外しているとは思えません。
地元の関係性はわかりませんが我々は納得がいていません。

山口海事振興部次長：

昨年度は運輸局から全日本海員組合へ推薦依頼をかけていたと。

佐藤委員：

昨年度はメールで依頼をいただいていたと思います。

あと、令和5年9月から12月までの議事録に当時のやり取りがしっかり残っていますので、そういったことも踏まえて進めていただきたい。

山口海事振興部次長：

我々としては地元のご意向で1名しか出せないのであれば、全日本海員組合を頼られていたと思っておりました。

佐藤委員：

それは違います。

安達委員：

ずっと地元から2名出ていただいたけれども、そこで健全な議論が、関係性もあるからできないっていうので、第三者的立場の労働者委員がいないと議論にならないという経緯が、この船員部会ではここ数年共有されて、オブザーバー、そして委員という流れだったわけです。この案で行くと本当数年前に逆戻りになるし。横見先生は一旦やってみてもっていうお考え示されましたけど、多分、健全な議論にはならないかと危惧していますので、これを踏まえた上で、丁寧にご説明いただいたら、調整は可能かと思います。

横見部会長：

その調整は現実問題出来るのでしょうか。

穏便にできるのであればそれに越したことはございませんが。

定岡委員：

これまで労働者委員として務めていただいていた人の資質ではなくて、あそこの業界の構造上、労働者の利益を代表する委員を出せないと思います。そういう議論があって1名は地元の代表者から、もう1名は全日本海員組合からという話になったのが2年前の話だったと思います。

磯合委員：

運輸局は長年同じ話をしています。そこを3、4年前に佐藤委員から意見と、横見部会長もこれでは労働者の意見はできないよといった話が出てきて、やっと全日本海員組合が入れるようになったというのが私の理解です。

それは引き継がれていないのではないのでしょうか。事務局は、以前からずっと運輸局さんの意見として同じ内容をおっしゃられている話です。

それは事務局の中での話であって、船員部会の中では解決している話だと思っていました。

山崎委員：

事務局が出した案が、労働者委員、使用者委員、公益委員から反対されているわけですから、変えてもらう必要があるかと。

山口海事振興部次長：

地元の船員の意見を尊重させて頂いた結果であると。

山崎委員：

尊重は否定していません。1名いれば地元の意見は尊重できる。2名だと地元の意見しかない。それじゃおかしいでしょという話で我々が1名入った。その引継がうまくいっていないだけの話です。

横見部会長：

このままでは話がまとまりませんので、次回に持ち越すのはいかがでしょうか。

山崎委員：

我々の方から労働者委員として1名エントリーします。でなければ反対いたします。

山口海事振興部次長：

ちょっとお時間を頂きますが、全日本海員組合から1名エントリーしたいと意向は理解いたしました。

佐藤委員：

しっかり事務局として過去の経緯を把握していただきたい。

山口海事振興部次長：

過去の経緯につきましても改めて確認してまいりたいと思います。

横見部会長：

労働者委員の意見は事務局に伝わりましたが、今すぐ委員を変更することはできませんので、結論は次回に持ち越すとしたしまして、次回までに調整する期間としてはいかがでしょうか。

田中船員労政課長：

次回の部会までですと、委員の任命手続が間に合いません。推薦依頼の手続も含めまして、去年の手続をどうやっていたか確認させていただいて、これからどうやって進めさせていただくかご提案させていただきたいと思います。決まったメンバーの報告を次回部会にさせていただきたいと思います。

山崎委員：

労働者委員の候補として、地元船員2名、全日本海員組合1名の3名ですよ。使用者委員は2名で増やすのが難しい。であれば部会長に労働者委員を3名の中から2名を選んでいただくというのはいかがでしょうか。

横見部会長：

今この場で決めるのは難しいと思います。

山口海事振興部次長：

今回船員部会で出ました話につきましては、地元に丁寧に説明を行い進めてまいりたいと思いますので、少しお時間を頂ければと思います。

横見部会長：

それでは、地元の労働者委員を1名にしてくださいとお願いしていただいたうえで、地元1名、全日本海員組合1名で進めていきたいと思います。

そのような進め方でよろしいでしょうか。

事務局の方もそうにご対応をお願いいたします。

それでは議事に戻ります。

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。特にないでしょうか。

佐藤委員：

「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の一部を改正する法律要綱が、令和8年6月10日に交付されております。今ここでこの法律のことを申しましたのは、南海フェリーの事業撤退の理由の一つに船の老朽化という問題がございます。

和歌山県としても、カーフェリー最後の一社であって、大規模災害時のライフラインとしての重要性は理解いただいているところではありますが、国は支援する法律がないので難しいということで、維持存続に向けての明るい話はなかなか出てきていないところです。

この法律は法定検査（ドッグ）の期間中に休止となる場合に、休止期間中他の会社はその航路を運航できるという内容ですけれども、法定検査に限らず、維持困難になっている航路の支援の整備を、南海フェリーに限らず、現在維持困難な航路が全国いくつもございますので、新たな法整備の構築に向けて航路維持に向けた、検討をお願いしたいと思います。

船の建造費も今は1.5倍から2倍くらいかかっており、今の運賃収入では賄えないところですので、その点も含めまして航路維持に動いていただければと思います。

話が長くなりましたが、南海フェリーに関する情報で、ここでお話しただけのものがございましたら披露いただければと思います。

山口海事振興部次長：

現時点で報告できるものは残念ながらございません。和歌山県につきましては航路維持に向けて最大限努力すると伺っております。南海フェリーが航路を維持していくのが一番ですけれども、それ以外にも、航路を引き継ぐ会社についても探していくとのことですので、進展ございましたら情報の共有をさせていただきたいと思います。

また、公共交通の支援の関係につきましては、地方局ではなかなか難しいところもございますので、今回いただきましたお話を本省へ上げさせていただきたいと思います。

横見部会長：

はい、ほかに労働者委員からございますか。よろしいでしょうか。

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。

安達委員：

日本海事新聞に「研究者の論点」という日本海運経済学会員の連載がございますが、ちょっと機会をいただきまして記事を書かせていただきました。その際に、事務局よりデータ提供いただきましたこと、改めて御礼申し上げます。8月19日に掲載された短い記事ですので、お時間ございましたらご覧いただければと思います。

横見部会長：

ありがとうございます。以前もこの部会でご紹介したところですが、産官学連携というものを我々研究者としても重視していきまして、お互いまあいい意味で交流ができて、情報交換できればいいなと思っていますので、引き続きよろしくお願いいたします。

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9月24日（木）16時となります。

皆様よろしく願いいたします。

（配付資料）

資料1．令和8年7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7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6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6月まで）

資料6．最賃部会資料1～4