

第185回

近畿地方交通審議会
神戸船員部会議事録

令和6年2月22日

神戸運輸監理部

[第185回 近畿地方交通審議会 神戸船員部会議事録]

1. 日 時 令和6年2月22日(木) 15時30分から
2. 場 所 神戸運輸監理部 調停室
3. 出席者
(公益委員) 奥見部会長、櫻庭委員、湊委員(欠)、石黒委員
(労働者委員) 浦委員(欠)、和田委員、中野委員
(使用者委員) 南委員、加藤委員、小林委員
(運輸監理部) 馬谷海事振興部長(欠)、大山海事振興部次長
松村海上安全環境部調整官
(事務局) 大當船員労政課長(欠)、江川船員職業安定係
4. 議 事
 - (1) 管内の雇用状況等について
 - (2) 船員に関する特定最低賃金の改正について
 - (3) その他
5. 閉 会

[議 事 概 要]

海事振興部次長

本日もお忙しいなかご出席いただきありがとうございます。少し早いですが、皆様おそろいですので、第185回近畿地方交通審議会神戸船員部会を開催いたします。

部会長、議事進行をお願いいたします。

部会長

皆様、本日も簡潔な議事運営にご協力をお願いします。

それでは、事務局から、委員の出欠状況及び資料の確認をお願いします。

海事振興部次長

本日は、公益委員1名、労働者委員1名の計2名が所用により欠席されておりますが、運営規則に定める公労使委員各1名以上並びに全委員の過半数の出席は満たしておりますので、本部会は有効に成立しておりますことをご報告いたします。

なお、行政側より海事振興部長、事務局の船員労政課長も所用により不在としておりますが、よろしくをお願いいたします。

続きまして、本日配付資料のご確認をお願いいたします。

- ・議事次第
- ・資料1 「第184回近畿地方交通審議会 神戸船員部会 議事録（案）」
- ・資料2 「神戸管内船員職業紹介実績（1月分）」
- ・資料3 「全国版船員職業紹介実績一覧表（12月分）」
- ・資料4 「令和5年最低賃金審議等状況」

神戸船員部会情報

資料は以上となっております。過不足等ございませんでしょうか。

部会長

それでは、議事に入ります。

まず初めに、第184回船員部会の議事録の承認について、お諮りします。お手元に配付されています資料1の議事録をご確認ください。

案のとおり承認してよろしいでしょうか。

(異議なし)

部会長

異議なしということで、承認されたものといたします。

続きまして、議題（1）の管内の雇用状況等について、事務局から説明をお願い

します。

海事振興部次長

それでは、資料2に基づきまして、神戸管内の船員の雇用状況等についてご説明いたします。

1. 神戸管内船員職業紹介等実績、令和6年1月期の新規求人件数は36件で、前月差-6件、前年同月差+9件、月間有効求人件数は105件で、前月差+11件、前年同月差+2件でした。

新規求職件数は16件で、前月差+10件、前年同月差+7件、月間有効求職件数は26件で、前月差+9件、前年同月差-2件でした。

なお、新規求職者の平均年齢は40.3歳、月末有効求職者の最高年齢は71歳の方です。

次に、管内の求人側から見た成立件数は1件で、貨物船（沿海区域）の司厨員となっています。求職者側から見た成立はありませんでした。

1月の月間有効求人倍率は4.04倍となり、前月比-1.49ポイント、前年同月比では+0.36ポイントでした。

1枚飛ばしていただきまして2ページ、2. 管内の求人・求職・成立数の内訳をご覧ください。

新規求人36件の内訳としましては、職員が31件、部員が5件、船種別では、タンカー・ガット船等を含む貨物船が27件、旅客船2件、その他の船舶7件、外航船・漁船はありませんでした。

部門別では、甲板部が23件、機関部が13件、無線部・事務部はありませんでした。

次に、新規求職者16名の内訳は、職員が11名、部員が5名、船種別では、タンカー・ガット船等を含む貨物船が12名、旅客船2名、その他船舶2名でした。

なお、貨物船を希望される12名の内、4名の方が外航船を希望され、内航船の希望は8名でした。

部門別では、甲板部が7名、機関部が8名、事務部（司厨長）が1名です。

年齢構成は、30歳未満4名、30代5名、40代2名、50代2名、60歳以上3名となっています。

続きまして、3ページ3. 新規求職者・年代別離職理をご覧ください。

1月の新規求職者の離職理由としましては、本人都合が6名、会社都合が1名、現在乗船中で転船を検討している方が8名、未経験が1名となっています。

4ページから9ページにつきましては、後ほどご覧ください。

資料2の最後、10ページをご覧ください。

雇用保険の失業等給付の状況としまして、前月末現在の受給者は2名で1月中の受給者の増減については、その他（求職再申込）として増加が2名あり、減少はありませんでしたので、1月末時点の受給者数は4名となりました。

この4名に対する支給実績は、実員数が3名、延べ人数で4名となり、支給額は483,939円でした。また、1月には高年齢求職者給付が2件あり、お二人合わせて694,500円を支給していますので、1月の支給合計額は1,178,439円となりました。

次に、資料3をご覧ください。

本省の海事局が取りまとめた全国の船員職業紹介実績の一覧表となりますが、全国の令和5年12月分の実績としまして、求人は新規求人数が1,295名、月間有効求人数は3,224名、求職では新規求職数が175名、月間有効求職数644名となり、有効求人倍率は5.01倍で前月比+0.36ポイントでした。

なお、同月の全国に対する当部取扱占有率は、新規求人数3.2%、月間有効求人数2.9%、新規求職者3.4%、月間有効求職者2.6%となっています。

また、厚生労働省が取りまとめた陸上職の11月の有効求人倍率は、全国値では1.28倍で、前月比-0.02ポイントとなり、兵庫県の就業地別の有効求人倍率は1.16倍で、前月比-0.01ポイントとなっています。

ちなみに、47都道府県の内、兵庫県を含む40都道府県が前月からマイナスとなっています。雇用状況等の説明は、以上となります。

部会長

ただいまの説明につきまして、ご質問、ご意見等がありましたら、お願いします。

労働者委員

10ページの雇用保険ですけど、実員数が3で延べ4となっていますが、これをもう一回教えてください。実員数と延べ。

海事振興部次長

実員数は、実際に支給を受けられた方の数となり、3人で4回の支払いがあったということになります。1月に受給者の増加としてその他で2名ありますが、一旦就職されていた方が降りてこられて、就職前まで受けていた残りの失業等給付を再度受けられる方になります。そのうちの1名が就職する際に、就職の前日までの失業認定による支給を受けておられず、その部分を、今回申し込みされた際に1回認定を受け、続けて1月中に本来の認定日に2回目を受けたというものです。

労働者委員

簡単に言えば、1人が2回のカウント2ということ。

海事振興部次長

そういうことです。

労働者委員

3人の、その人の分で4という。

海事振興部次長

本来は実員数も4名になりますが、お一人の方については、手続が遅れて、支払いが2月に入ってしまった、来月にその方の分は出てくるので、実員数は1人少なくなっています。

労働者委員

分かりました。

部会長

ほかに、ご質問、ご意見等がありましたら、お願いします。

公益委員

3ページの求職者の中に60歳以上の人が3人おられて、1人が本人都合で、1人が会社都合で、4ページの中にも、その成立した方、62歳の方ですけど、陸の感覚でいきますと、今、高齢者の雇用確保って課題の1つになっていて、62歳で転職ができるのもいいなと思いますけど、これは人手不足で、かつ資格を持っている方だから、高齢での転職が可能だという理解でよろしいですか。

海事振興部次長

4ページに出ている方は司厨なので、特に求人が多いように思います。また、キャリアが長いほど、腕が立つようなイメージもあるのではないかと思います。

労働者委員

船員法に定年とか退職という概念がないから、何歳まででも。

公益委員

船員ですか。

労働者委員

船員法上にはないですね、何歳で辞める。

海事振興部次長

会社として定めがあって、延長されている場合とかあると思いますが、船員法上はないです。

労働者委員

法律上にもないので。

公益委員

反論する訳ではないんですが、3ページに、会社都合の中に定年。

労働者委員

会社の取決めで65歳までという考え方もあるけど、船員法にはその概念がないので、会社として必要であれば、何歳でもという会社があります。

公益委員

定年は企業の定めかと言うと思うんですけど、陸でもそうだと思いますけど船員さんのほうがより、定年後であったり、あるいは定年がなかったりして、割と転職ができたり、長く働ける職なのかなという印象をもっています、これまでの議論の中で。

労働者委員

そうですね、元気だったらですね。

海事振興部次長

高齢者の方でも元気な方であれば、割と決まると思いますね。

労働者委員

今、特に船員不足で、若い方に響くことはないですけど、今言われたように、大体、陸上では役職定年がつきものじゃないですか。今、定年延長ともさきやきながら、大半は役職定年で、65歳までは再雇用制度を導入してるところがあるんですけど、この船の世界は、免状を持っていて、必要であれば、そのまま船長は船長、機関長は機関長でいけるんです。

考えたら、体が元気で、ずっと船で乗れる体力があれば、収入もそのまま確保できるところもあるし、その意味では魅力ある職なんです。

公益委員

そうですね。

労働者委員

若い子には、まだその先のことは響かないですけど。陸上の今の制度を比べたときには、年齢を重ねても、それが生きるという職は、よくある職やといつも説明しますけど。

労働者委員

ちゃんとした制度と言われたら、定年制は各社で取り決めているので、年齢に到達すればリタイアしていただくのですが、その後、個人船主の船員になられているケースがあります。

公益委員

そうですね、技術がほかで生かせる。

労働者委員

今、74歳ぐらいの人が働いているのは知っていますけどね。

労働者委員

元気だったら。

部会長

ほかにないようでしたら、議題（2）船員に関する特定最低賃金の改正に移ります。

本日は、本部会で以前から検討を進めております、「漁業最賃専門部会の労働者委員としての全日海さんの参画について」に関する事務局からの提案と、本年度の最低賃金の改正等についての報告の2点があります。

最初に、最低賃金の改正等について報告を受け、その後、検討事項に関する事務局提案を聞く流れでよろしいでしょうか。

(異議なし)

部会長

それでは、事務局から、最低賃金の改正等についての報告をお願いします。

海事振興部次長

資料4をご覧ください。船員最低賃金の改正に係る全国の審議状況等について、前回の船員部会以降の変更部を赤字にて記載しております。

全国、中央における内航、旅客は、昨日2月21日から効力を発しております。全国漁業のうち、かつお・まぐろは、2月8日に決定公示がされていますので、3月9日から効力を発する予定となっております。

地方局につきましては、最も早いグループとしまして、東北、関東、中国の3局が3月1日に決定公示がされ、3月31日に効力を発する予定となっております。2番目のグループとしましては、北信、四国、沖縄が3月5日に決定公示、4月4日から効力を発する予定となっております。今現在、予定が立っているのは、この

6局になります。

神戸の状況につきましては、2月8日付で意見要旨公示がされております。本日時点で異議の申出はございませんので、近畿運輸局と調整することになりますが、来週中には本省に決定公示を依頼する予定となっております。恐らく3月中旬に決定公示、4月中旬に発効という流れで進むかと思えます。

船員最低賃金の改正等についての報告は以上となります。

部会長

ただいま、事務局から、全国及び当部会における船員特定最低賃金の改正について報告ありましたが、委員の皆様から何かございましたら、ご発言をお願いします。

(なし)

部会長

よろしいでしょうか。

それでは、事務局から、漁業最賃専門部会の労働者委員としての全日海さんの参画について、提案をお願いします。

海事振興部次長

提案というかお願いということでお聞きいただけましたら幸いですので、よろしくお願いいたします。

労働者委員による付議にありました、漁業最賃部会の労働者委員としての全日海参画については、9月の第180回部会以降、皆様方にご審議を重ねていただき、12月の第183回船員部会において、「全委員が出席された部会で直ちに表決に移る」と決議をしていただいたところですが、1月部会に続き、本日の2月部会と、ご欠席の委員がある状態が続いており、この先についても不透明な部分がございます。

次回、皆様のご出席が確定的で3月部会において投票、採決となりましたら問題ないですが、急な用事や体調不良によるご欠席の可能性もございます。このまま、長引いた場合には、最悪、委員の交代という状況も考えられ、もし体制が変わりましたら、説明等を一からやり直す必要等が懸念されます。

つきましては、2段階方式での表決をご検討いただきたく、ご提案いたします。

本日、ご出席委員の皆様には、この場で投票用紙に記入していただき、個別に封筒に入れてのりづけをしていただきます。更に、のりづけした上からサインをしていただき、その上からテープで封をし、事務局でお預かりします。本日は2名の委員がご欠席ですが、次回ご出席の際に投票していただきます。併せて、今回お預かりした分については、それぞれお返しをし、その場で自分のものだということを確認して投票していただきます。

労働者委員

手を挙げるので構へん。

海事振興部次長

それについても1回ではなかなか全員集まらないので。

労働者委員

はい、お任せします。

海事振興部次長

今日書いていただいて、次回欠席の方がいらっしゃいましたら、その方については、皆さんがいらっしゃる前で、中身が分からない状態で封を開けて投函させていただき、全員分で採決に移る。

こういった形式を取らせていただければ、来月、本日欠席のお二人が出てこられましたら、表決、採決という形が可能になります。

すみませんが、最近の状況を鑑みて、この方式でやらせていただければありがたいと思いますので、ご検討をお願いいたします。

部会長

ただいま、事務局から、漁業最賃専門部会の全日海さんの参画について提案がありました。皆様、いかがでしょうか。

労働者委員

我々は、異議はありません。

部会長

全員の意見を入れるということで、本当は全員がここで出席できればよかったでしょうけど、いろんな事情がございまして、1月、2月と全員出席がかなわない状況になっています。

それでは、今、事務局から説明があった方法で投票する。投票、採決、そういう話ですか。それでお願いします。

それでは、本日、ご出席の皆様には、ただいまから、労働者委員の付議に対し、承認または否認の表決を行っていただきます。

事務局は投票の説明をお願いします。

海事振興部次長

提案につきまして、ご承諾いただきまして、ありがとうございます。

今、画面に映しておりますが、本来、船員部会の議決に関しましては、出席した

委員の過半数で決するということになります。今日投票していただいて、もし、次回欠席になりましたら、出席はされてない訳ですけど、その場合でも有効票とし、出席があつて投票されたものだという扱いとさせていただきたいと思いますので、よろしくお願いいたします。

それでは、今から投票用紙とボールペン、封筒をお配りします。投票用紙には、承認欄、否認欄という2つの欄を設けていますので、いずれかの欄に丸でもチェックでも結構です、分かりやすく印をつけていただきたいと思います。書けましたら、半折りか四つ折りにしていただいて、皆様の手で封筒に入れ、両面テープを剥がして封を閉めてください。

封を閉めた上で封印という形で、それぞれのお名前なり、頭文字でも結構ですけど、どなたの物か分かるようにサインをしてください。念には念を入れるために、その上からテープを貼らせていただきますので、よろしくお願いいたします。

労働者委員

それやったら、丸の中に自分の名前を書いとってよろしいですか。

海事振興部次長

それでは開けたときに誰の投票か分かってしまいます。最終、ホワイトボードに貼り出そうと思っていますので、中身は誰のか分からないようにサインはしないでください。

(全員記入及び封筒を回収)

海事振興部次長

ありがとうございます。出席委員、全員の封筒を回収させていただきました。

では、先ほど申しましたように、次回、取り扱わせていただきますので、よろしくお願いいたします。

労働者委員

よろしくお願いいたします。

部会長

よろしいでしょうか。

皆様、ご協力ありがとうございました。

それでは、事務局は、次回部会まで各封筒を厳重に保管願います。

それでは、議題(3)、その他に移ります。委員の皆様から何かございましたら、ご発言をお願いします。

公益委員の方、いかがでしょうか。

(公益委員なし)

部会長

労働者委員はいかがですか。

労働者委員

令和3年5月27日に、来島海峡で「白虎」と「ウルサン・パイオニア」が衝突し、「白虎」が沈没。船長、一等機関士、二等機関士の3名が亡くなる痛ましい事故については、当部会、船員部会においても、第152回、第153回、154回、156回、157回、158回と、何度か問題提起や情報の共有と提供を求めてきましたが、一方で、運輸安全委員会の調査報告を待たずして、先行して刑事裁判が行われ、令和5年2月7日、松山地方裁判所より二等航海士に対して、基本的な注意義務に違反したとして、業務上過失致死傷罪などで、禁錮1年6か月、執行猶予3年の判決が言い渡され、在宅起訴されました。

この際、「ウルサン・パイオニア」船長は不起訴処分でありましたが、この不起訴処分について、乗組員の遺族などが処分不服として松山検察審査会に審査を申し立て、令和6年1月25日付で、「ウルサン・パイオニア」の船長は通常よりもレーダーなど確認を注意深くする必要があったと指摘、また船長の指示で重大事故になった可能性を示し、不起訴不当と決議したとの報道がありました。今後、松山地検はこの決議を受け、再捜査し、改めて起訴について判断されると思われま

す。このような状況下、地裁判決を不服として控訴された高松高等裁判所の判決が令和6年2月15日に言い渡され、当日、私ともう一名で傍聴してきましたが、その内容は、当直航海士がレーダープロットングなどで「ウルサン・パイオニア」の動静を的確に把握しておらず、衝突を防ぐべき業務上の注意義務があったと言うべきであり、過失が認められる一審の判決に不合理なところはないとして控訴を棄却するとの言い渡しでありました。

判決理由を聞き、運輸安全委員会の報告を待たずして、死亡者の有無のみが重視され、有罪判決を確定したように感じました。衝突予防法や航法やルールとは何なのか。衝突まで回避行動を取らずに、レーダープロットングとマーチスの聴取に努めていれば無罪なのか。禁錮刑ありきの現判決に、今後、後継者は現れるかさえ考えさせられる内容でした。

これまで船員部会でも何度か個人的な見解で触れましたが、本件は、来島海峡航路の西口出口付近において、西行する「白虎」と東行する「ウルサン・パイオニア」とが衝突したもので、衝突地点は来島海峡の大角鼻沖の航路に入っていたのか、いなかったかの問題はありますが、両船がそれぞれに回避動作を取る時間や距離に余裕が十分にあったとすれば、「ウルサン・パイオニア」から見て「白虎」は右舷前方にあるため、「ウルサン・パイオニア」に海上衝突予防法上の回避義務が発生す

ると思われます。

このように航路入り口付近であり、AISのサービスエリア内でWSKSラインの内側であれば、海上交通安全法の規定に基づいた来島マーチスの聴取義務海域であり、管制による指示や勧告の発出をマーチスが行ったのかなど、マーチスのレーダー画像を前提とした運輸安全委員会や海難審判所の報告も気になるところですが、局のほうで何かこれについて情報があれば、お知らせをいただきたいなと思っております。

この高裁判決は、概ねこの二航士に責任があるという判決が出ているのですが、よもやすると運輸安全委員会が海上衝突予防法の避航義務を支持する場合、両方の判決が相反するような内容になる可能性がある。こんな痛ましい死亡事故ではあるのですが、この航海士だけに責任をなすりつけたという言い方は悪いのかもしれませんが、そういった判決になる可能性があります。今後、後継者が判決を聞いて、航法は関係なく、そういう事故を起こしたほうが悪い。どっちが起こしたかもはっきりはしていませんが、その責任を取りなさいということだと思いますので、本件に関して局で運輸安全委員会の状況などが分かりましたら、教えていただければと思います。

労働側からは以上です。

部会長

今の分は、運輸安全委員会から報告書が、事故があったら、少し時間がかかることもあるようですが、提出されると思いますけど。本件は、まだ報告書が上がってない状態ですか。

労働者委員

そう。運輸安全委員会のどっちに責任あるかは出ないで、先に死亡事故の刑事裁判。

部会長

報告書自体もアップされてない状態ですか、今は。

労働者委員

そうですね。

部会長

まだ、運輸安全委員会において調査中で、報告書をもうすぐアップする。時期も分からない。

労働者委員

いつ出るのか、海難審判の問題はあろうとは思いますが。全部が相反するような内容になる可能性もあるのかな。

部会長

分かりました。

労働者委員

判決理由を聞いていたら、航法じゃないということを裁判官が言うので。ルールを守らないといけないような気がしました。そんな判決でした。

部会長

使用者側の委員は何かありますでしょうか。

(使用者委員なし)

部会長

行政は、いかがでしょうか。

海事振興部次長

先ほどの労働者委員のご発言につきましては、司法の判断は司法の判断として、こちらとしては、運輸安全委員会の報告書が出たという話があれば、それを情報提供という形でよろしいですか。

労働者委員

はい、よろしく申し上げます。

海事振興部次長

分かりました。

すみません、引き続きとなりますが、前回部会で労働者委員からご質問のありました「令和6年能登半島地震に係わる船員の在籍出向特例について」、神戸運輸監理部管内での取扱実績のほか5点につきまして、回答させていただきます。

なお、質問数が多めですので、質問内容のご確認につきましては、先ほどご承認いただきました「第184回神戸船員部会議事録」をご覧くださいながら、順に回答をさせていただきたいと思っておりますので、よろしくお願いいたします。

第184回神戸船員部会議事録、7ページ下から10行目以降がご質問となります。

まず1点目、「令和6年1月4日付、在籍出向の特例についての事務連絡に基づ

く、神戸運輸監理部管内での実績」につきましては、前回部会以降も引き続き、本日まで実績はございません。

2点目、7ページ下から3行目、「令和2年4月15日付、コロナ関連による同様の事務連絡に基づく、監理部管内での実績」については、コロナ特例は、適用期間がR2.4.15～R5.3.31の約3年間と長く、令和2年度は6件、令和3年度10件、令和4年度7件、合計で23件の実績がありました、なお、いずれも延べ数となります。

3点目、ページ変わりまして8ページ2行目、「コロナ特例の際に制限されていた「本邦事業者に限る」が何故今回の地震特例では記載されていないのか？また、本邦以外という取扱いとは、どのような場合の想定か？」については、基本的な考え方はコロナ特例の際と変わるものではありませんが、今回は、過去の自然災害発生時の特例の際（H23.3東日本大震災）と同様の記載としたものです。コロナウイルス感染症の影響は、全世界的なものであったことから、外国船社の船員についても在籍出向特例が利用される可能性があったため、本邦事業主に限ることをあえて明文化したものです。

4点目、8ページ6行目、「地震被害者の下船が発生した場合のみの限定的な措置なのか？また、運輸局への船員求人をしていることが前提になるのか？」については、「令和6年能登半島地震により、乗組船員、休暇中の予備船員及び家族の被災等に伴う下船等をはじめとした事情により乗組船員を確保できない船舶所有者」が対象であり、船員の直接的な被災経験の有無、船舶所有者の所在地や下船船員の居住地に限定はございません。また、船員職業安定窓口への求人申込や派遣船員の受入など、船員を配乗するためにとるべき努力が前提となっており、運輸局への求人申込の他、事業主の直接募集なども想定されますので、運輸局への求人申込が必須条件というものではございません。

5点目、8ページ7行目、「在籍出向期間は当面3か月との記載があるが、会社に対してなのか、人に対してなのか？」については、在籍出向を行う際には、出向元と出向先との間で交わされる「在籍出向契約書」に出向期間を定めており、その期間が3ヶ月程度ということで、会社・人の両方を含む一つの契約毎という意味となります。

6点目、8ページ10行目、「中間搾取とはどういうことなのか？」については、中間搾取とはいわゆるピンハネといわれるもので、例えば、本来支払われるべき給料の一部が出向元に入る等のケースが考えられます。また、「紹介料や仲介料について、搾取に当たるかどうか？」も問われていましたが、別物となります。

ご質問に対する回答は、以上となります。

引き続きとなり恐縮ですが、船員部会資料をご覧ください。
最初に2.16「人の運送をする船舶運航事業者に対する行政処分等の基準（案）」の創設について、本省パブリックコメントを付けております。

「旅客船の総合的な安全・安心対策」を踏まえ、法令違反の項目毎に付される違

反点数に応じて行政処分等を行う制度を創設するにあたり、改正海上運送法第17条の規定に基づく行政処分等を行う際の基準を示し、意見を募集するものです。なお、本件に関してご質問等がありましたら、すみませんが、問い合わせ先の国土交通省海事局内航課 意見募集担当へお願いいたします。

次に、神戸運輸監理部プレス R6.2.8「海上交通の安全・安心を確保するために」記事で、「安全統括管理者及び運航管理者研修」をYouTube配信により実施するというものです。申し込み〆切りが本日迄ですが、もし、視聴のご希望がありましたら、事務局がお取次ぎしますので、後日でもご連絡ください。

以降につきましては、毎回同様、スクラップ記事、12月分の内航海運輸送動向、1月分の月例経済報告となりますので、後ほど、ご確認いただけましたら幸いです。事務局からは、以上です。

部会長

ただいま、事務局から、前回部会時における労働者委員の質問に対する回答及び船員部会情報の説明につきまして、委員の皆様からは何かご意見等がありましたら、お願いします。

(なし)

労働者委員

パブリックコメント関係の質問は駄目と言われた。

部会長

特にないようでしたら、よろしいですか。

労働者委員

大丈夫ですよ。

部会長

それでは、進行を事務局にお返しします。

海事振興部次長

部会長、議事進行をありがとうございました。

それでは、本日の部会はこれにて終了とさせていただきます。次回の船員部会につきましては、3月22日金曜日15時30分から、この場で開催いたしますので、よろしくをお願いいたします。

また、新年度を迎えることで、もしかしたら異動等があるかもしれません。委員の交代を要するような場合には早目に事務局にお伝えいただければありがたく、よ

ろしくお願いいたします。

本日はありがとうございました。