

第148回東北地方交通審議会  
船員部会 議事要録

令和3年2月19日  
東北地方交通審議会  
船員部会事務局

# 東北地方交通審議会 第148回船員部会

日 時 令和3年2月19日(金) 13:30～

場 所 仙台第4合同庁舎 2階会議室

出席者 公益委員 : 高橋(真)部会長、増田部会長代理

豊田委員、佐々木委員(欠席)

労働者委員 : 鈴木委員、高橋(雅)委員(欠席)、奈良委員

使用者委員 : 勝倉委員、増富委員(欠席)、平岡委員

運輸局 : 寺川海事振興部長、丹藤海事振興部次長

菊池船員労働環境・海技資格課長

斉藤船員労政課長、鈴木専門官、渡邊労政係長

## 議 題

- (1) 船員の特定最低賃金の改正に係る東北地方交通審議会の意見に関する公示について
- (2) 管内の雇用等の状況について
- (3) 情報提供について
- (4) その他

## (資料)

- 資料1 船員の特定最低賃金の改正に係る東北地方交通審議会の意見に関する公示
- 資料2 船員職業安定業務取扱状況説明資料(12月分)
- 資料3 新規求人・求職数(東北管内:3年対比)
- 資料4 有効求人・求職数(東北管内:3年対比)
- 資料5 新規求人・求職数(全国)
- 資料6 有効求人・求職数(全国)
- 資料7 有効求人倍率(東北管内)
- 資料8 有効求人倍率(全国)
- 資料9 令和2年度 管内水産高校等新規学卒者の就職内定状況

参考資料 海事産業の基盤強化のための海上運送法等の一部を改正する法律案

参考資料 衛生管理者関係要望に関する説明資料

情報提供 コロナ禍における海技免許講習のあり方について

◎開 会

【丹藤海事振興部次長】

〔第148回船員部会の成立状況について報告〕

〔配付資料の確認〕

◎議 事

- (1) 船員の特定最低賃金の改正に係る東北地方交通審議会の意見に関する公示について

【高橋（真） 部会長】

それでは、議事に入りたいと思います。

お手元にあります議事次第の議題（1）「船員の特定最低賃金の改正に係る東北地方交通審議会の意見に関する公示について」、事務局から説明をお願いします。

〔斉藤船員労政課長から資料1に基づき説明〕

【高橋（真） 部会長】

ただいまの説明内容について、何かご意見、ご質問ありますでしょうか。

なければ、当船員部会からの審議結果報告のとおり、近日中に公示されるということです。

- (2) 管内の雇用等の状況について

【高橋（真） 部会長】

それでは、次に議題（2）「管内の雇用等の状況について」、事務局から資料説明をお願いします。

〔斉藤船員労政課長から資料2～8に基づき報告〕

【高橋（真） 部会長】

ありがとうございました。ただいまの報告内容について、何かご意見、ご質問ありますでしょうか。

【奈良労働者委員】

後段のところ、漁船から内航希望に変更というお話がありました。漁船の機関部の求職者は、多分今非常に厳しい状況で、どこもそういう方を見つけるのは難しい状況だと思いますが、今管内の漁船の機関部希望の状況はどんな状況です

か。

**【斉藤船員労政課長】**

商船・漁船関わらず、さっきのグラフでもありましたように、機関部というのは求人者と求職者のギャップがなかなか大きくて埋まらない厳しい状況だということ。

**【奈良労働者委員】**

ほとんどいないという認識でいいのでしょうか。

**【斉藤船員労政課長】**

ほとんどいないというわけではないです。

**【奈良労働者委員】**

分かりました。

(3) 情報提供について

**【高橋（真） 部会長】**

ありがとうございました。そのほかありますか。

それでは、ないようですので、続きまして、議題（3）「情報提供について」に入りたいと思います。

初めに、委員の皆様から意見交換したいものがあれば出していただきたいと思います。何かございますか。

**【奈良労働者委員】**

福島の話ですが、2点ございます。

1点は、昨年11月に開催された海員組合の定期全国大会の申し入れですが、2月1日福島県、2月4日いわき市、それぞれ知事さんと市長さん宛てに申し入れを行いました。内容は、船員の優遇税制と後継者確保に向けて小中学生が海に触れ合う活動について、それと船内廃棄物の受入れ、海洋プラスチックごみの対応についてということをお願いして、それぞれ部長さんに対応していただき、今後検討していきたいというお話がありました。

それからもう1点は、2月9日、福島県立いわき海星高等学校で、毎年行われていますが学生の進路に関するガイダンスが開催されました。今回は海洋科の2年生6名の男子生徒、それから食品システム科の2年生女子生徒3名が出席し、講師として地元の遠洋マグロ会社1社と大中型まき網会社1社が参加しまして、漁業形態や就業体制について学生さんに説明を行いました。

**【高橋（真） 部会長】**

ありがとうございました。そのほかありますか。

**【鈴木労働者委員】**

八戸ですが、中型いか釣り船が2月いっぱいでの切り上げに向けラストスパートにかかっています。ほかの県の船はほとんど切り上げましたが、八戸だけは20隻くらいが今もやっていて、今は日本海の山口、鳥取のほうに行っていますが、このあと徐々に日本海を操業しながら上ってきて、今月いっぱい切り上げるといことです。漁価は去年より下がっているの、水揚げもそれなりに大分下がっているといことです。

**【高橋（真） 部会長】**

ありがとうございました。

それでは、使用者委員、お願いします。

**【勝倉使用者委員】**

情報提供の資料をつけさせていただきました。「コロナ禍における海技免許講習のあり方について」というタイトルで、気仙沼における全閉囲型救命艇の導入に関しての情報提供です。

では朗読させていただきます。

国土交通大臣が認定し登録された全国9団体のうちの一つである公益財団法人日本船員雇用促進センター（SECOJ）が主催する気仙沼での海技免許講習について、現在気仙沼市水産振興協会がSECOJとの契約に基づいて講習を行っております。

別紙記載の海技免許講習のうち救命講習、これは救命艇の講習とプールでの訓練がありますが、これについて以前は実地訓練によらず視聴覚教材等を使用する代替措置が取られておりましたが、平成28年11月の国土交通省海事局海技・振興課の文書により視聴覚教材等を使用する代替措置を認める規定等が削除され、平成29年1月1日から実地訓練が義務付けとなりまして、救命講習については東北・北海道地方に救命艇の設備がないことから、横浜市の一般社団法人日本船舶職員養成協会（JEIS）などに出向いての受講となっております。

現在のコロナ禍では、首都圏や遠方に出向いての受講は感染リスクが高く避けたいと考える事業所・船員も多く、また受講者の時間的・経済的負担軽減の面からも、気仙沼において全ての講習が完結できることが望ましいことから、気仙沼市水産振興協会などが資金を出し合っ、全閉囲型救命艇の購入に向けて検討を行っているところであります。プールの講習につきましては、気仙沼市内の施設を利用する内諾をいただいております。

人的要因による船舶事故が絶えないことや条約改正により、実地経験・訓練が必要だとする告示改正は理解できますが、一方で、コロナ禍における海技免許講習のあり方を考えたとき、救命講習用教材、全閉囲型救命艇の導入に関して国土

交通省等から何らかの手当または補助があるべきなのではないかという声が気仙沼で上がっております。

2 ページ目が、海技免許講習の内容です。航海と機関の救命講習につきまして、先ほどお話しした横浜市の J E I S を中心に講習を行っているところです。下の写真が全閉囲型救命艇の写真です。3 枚目に関しましては、平成28年11月の国土交通省からの規定を削除するという文書になっております。

コロナの状況で、首都圏とか遠方に船員が出向いて講習を受けるということにやっぱり難色を示す人が非常に多くて、これは海技資格につきものの講習なので、これを気仙沼でワンストップでできるような体制にしていきたいという気仙沼の動きであり、そこに国土交通省からこういうコロナ禍の海技免許の講習に対して何らかの補助がいただけないかなという声が気仙沼のほうでは上がっておりますので、これについて見解をお聞かせいただきたいと思っております。よろしくお願ひします。

**【高橋（真） 部会長】**

令和2年度に関しては、横浜のほうで実施したということですか。

**【勝倉使用者委員】**

平成29年の1月から、東北・北海道地方には1つも救命艇がなくて、全国の中で一番近いのが横浜なので、ほとんど横浜のほうへ行って受講している状況です。

**【高橋（真） 部会長】**

分かりました。

事務局のほうでこれに関して何か分かりますか。

**【菊池海技資格課長】**

まず、補助金ですが、これは現状では制度としてございません。それから、免許講習ということでは、勝倉委員から出された資料の真ん中付近の日本船舶職員養成協会、J E I S と略称で呼んでいますが、これが分社化されまして全国各地に支部がありましたが、東北支部となっていたものは現在、株式会社日本船舶職員養成協会東北という名前の株式会社が変わっております。もともとやっておりました小型船舶の教習や、それから更新・失効に関する講習、それはそのままやっておりますが、その前に持っていた甲板5種類、機関3種類の免許講習、これは全て手放してしまいました。手放す前にあった、勝倉委員の資料でいうところのレーダー観測者、ALPA、救命、消火、英語、こういったものは全て塩竈でやっておりましたが、手放してしまったことによって最寄りが横浜の、もともと協会の本部があったところだけしか東北・北海道からは行けなくなったというのが経緯であります。

それから平成28年度に改正となった勝倉委員のおっしゃいました救命講習の実地訓練ですが、要は視聴覚、ビデオやDVDを見るだけで、現物を使わないとど

うしてもやっぱり頭に入らないといえますか、知識として少し足りないということで、これは法律の前に国際条約でそういうふうにしなさいとなってしまったためです。水産高校や民間の協会ですらやっていたものが今までどおりにはいなくなってしまうということで、要はコロナの前であれば6月に講習をやっていたもののうち、救命関係だけは横浜もしくは、J E I Sは横浜ですが契約をしている例えば海洋大学の一部を使うとかそういうことは可能でしたが、それでも関東圏が一番近いということで、たしか昨年、気仙沼地区で水産振興協会自ら救命艇を手に入れて、現地に置いた状況でS E C O Jがそれを使ってやるという動きになっていました。

ですから、気仙沼地区にあると、気仙沼の臨時試験を受けた後に免許を取りたい方、それから気仙沼向洋高校を出身の方、同じ宮城県ですと例えば石巻にありますが宮城県水産高校の生徒さんがそこへ行って受けるというのが可能にはなりますが、これをS E C O Jが持ってしまった場合は、S E C O Jの講習を受ける方にしか貸せないという状況がありまして、水産高校の生徒がそれを使えないという話がありますので、S E C O Jではなくて違う団体が免許講習としてやれば一番いいのかなという動きになっているかと思えます。

#### 【勝倉使用者委員】

今、気仙沼で気仙沼市水産振興協会等が資金を出し合って購入しようというのは、水産振興協会が所有して、S E C O Jが講習を行うときにS E C O Jに貸し出すという体制を取ると聞いています。通常の状態ではなくてこういうコロナ禍なので、やはりいろんなコロナ対策のメニューが各省でいろいろ出てきていますので、その中で、これまではこういう教材に対して支援というか補助をするメニューはないという今の課長のお話でしたが、こういうコロナ禍だからこそ、国土交通省としてそういうメニューを新設、もしくは何か工夫をしてそういう手当てをしてもいいのではないかと気仙沼からの声なんです。

ですから、このメニューがないというのは重々気仙沼のほうでも分かっています。ただし、津波の訓練に関しては、避難艇といえますか、津波救命艇に関してその補助メニューがあるということで、津波救命艇とこの今お示しした救命艇というのはほとんど構造は一緒なんです。それで、周囲に防舷材がついているとか、あとはワイヤーでつり下げて投下するフックがあるかないかとかそういった違いだと聞いていますが、いずれにしても、似たような津波の救命艇に関しては補助があって、こちらの救命艇、講習用の教材に関しては補助がないというのは、ちょっと我々からすると納得できないというか、いずれにしてもコロナ禍なので、そういうときの免許講習に関してできるだけリスクがなく、そしてスムーズに、そしてその地域の実情に応じて各地で資格者を養成できるように、その辺のご協力をいただけないかという声が多くて、今日の情報提供といたしました。よろしくお願ひしたいと思えます。

### 【菊池海技資格課長】

地域のことを考えるとそれが一番いいと思いますが、制度に関わる問題やお金に関わる問題は地方では何ともできませんので、しかるべく本省海技課に情報提供したいと思います。

あと、前に本省に説明したとき、例えばふるさと納税ですとか、それからクラウドファンディングとか、そういった類いでのお金集めも可能ではないかというようなアドバイス、意見をいただき、その話はSECOJか振興協会の事務局長さんあたりにお話ししたと思いますが、あくまでも現状では気仙沼地域の会社さん等が出資して購入に動いているということですか。（「そうです」の声あり）確かに、先ほどの津波救命艇ですと通常のやつよりもかなり高いはずですので、例えば中古品もそうですし、何か地元だとエンジンが見つからないものを探しているという話も伺いましたが、その後何も情報が入ってきていない状況ではありました。

いずれ6月にその講習をやっていくというスタンスは変わらないと思うので、話は本省に通しておきます。

### 【勝倉使用者委員】

何か使える予算というか、制度というかそういうのがもしあれば、水産振興協会のほうにでも情報をいただきたいと思います。

### 【菊池海技資格課長】

予算のほうは毎年大体これくらいという話は、この時期には会議の資料を通じて入ってきています。しかし、今年度ですと小樽の海上技術学校を短大にするというのがあって、今回そちらに予算が結構取られているので、ほかの部分は少なくなっているという感じがします。

それから、先ほど地域の水産高校と気仙沼地区のお話もしましたが、今回3月8日に八戸でも同じ二次試験を全く同じ日に開始します。八戸の方もやっぱり免許講習に行くということで、横浜とか、今回あふれた人は尾道までいらっしゃるという話も伺っていますが、もし例年どおりですと、試験に関していうと気仙沼が6月で、八戸が3月と時期がずれていますので、同じものをもしSECOJではなくて違う団体がやるという話になった場合は、おそらく時期をずらして講習を受けられる形になると思います。

### 【増田部会長代理】

ちなみに、これ1艇幾らくらいするんですか。

### 【勝倉使用者委員】

現在見積りを取っている金額ですと、税込みで330万円ほどと聞いていました。あと高いものはもっと高い、1,000万円くらいです。

**【菊池海技資格課長】**

1,000万円くらいするはずで、中古なので300万幾らという話は伺っています。

**【高橋（真） 部会長】**

東北や北海道は、船に関わっている人が多いわけで、特にこの講習も受ける人が多いのに、その講習を受ける場所がないというのは、単純に考えると不自然な気がします。その辺、国交省本省としてはどう考えているのか分かりますか。

**【菊池海技資格課長】**

そこまで聞いたことはないのですが、ただ現状として言えるのは、例えば東北には現在水産高校が6つ、そのほかに宮古海上技術短大があって、7つ養成する学校がありますが、卒業すると、商船に回っていく数がすごく多くて、例えば気仙沼にしろ石巻あるいは八戸にしろ、漁船がいっぱいあるにも関わらず漁船に乗らないという現状があるので、ここを変えられるかどうかというのもまた一つあります。

**【勝倉使用者委員】**

先ほど話がありましたが、八戸でも今臨時講習が行われていて、気仙沼も、あと北海道も行っています。そういう東北・北海道地区で臨時試験も行われている中で、こういう救命講習が今は横浜より西に行かないと受けられないという状況では、やはり東北地方というのは船員を多く輩出する地域でもあるので、気仙沼に限らず東北のどこかに、宮城県に置くのが一番いいとは思いますが、そこでやはりこういう講習も、北海道・東北地方全部から集まってきてできるような体制にしてもらうというのが理想だと思います。

ですから、西日本だけではなくて、東北地方にもこういう拠点というか、最後の講習までできて、そして免許が完結するという施設設備、そういったものはぜひ今後考えていただきたいなと思います。よろしくお願いします。

**【増田部会長代理】**

そもそも資格取得のプロセスが、よく分かりませんが、今お話があったように、この試験を受けている方の全国統計というのがどこかにあると思うので、都道府県別の受験者数みたいなものが分かれば、「こんなにいるのに、ないのはおかしい」という議論がもう少し合理的にできるのではないかと思います。

**【高橋（真） 部会長】**

あるいは、要は国ではなくて一般社団法人などがやってくればという話になってくると、逆に言えば、もう国を頼らないで、そういう講習を受けられる団体を設立してしまえばいいということになります。（「そうですね」の声あり）

### 【勝倉使用者委員】

担当に聞きますと、ものすごく手続が煩雑で管理も難しいような話をしています。

### 【増田部会長代理】

あともう一つよく分からないのが、普通の船にはこれはそんなには載っていないということですか。

通常の救命艇そのもので講習しなければいけないが、これが載っている船というのは実際にどれくらい今ありますか。

### 【菊池海技資格課長】

そもそも救命艇を積まなければならない船というのが、外航の船、商船でいうと外航の船で500トン以上。漁船についているものというのはほとんどないです。代わりになるものが救命いかだといって、丸いコンテナに入っていて落とすと自動的に膨らんで三角状の屋根みたいな形になっているゴムボートがありますが、それを置けばいいということになっております。あとは、大きい旅客船です。

ですから、マグロ船、カツオ船あるいは遠洋底びきでは、使いませんが、勉強はしなければなりません。それはなぜかというと、条約で免許を与えるための条件というのがいろいろありまして、そのうちの航海5種類、機関3種類というのをかなり求められています。要は試験を取るときもそうですが、これを分かっている人間でないと免許は与えませんという中の一つが、その救命講習です。ほかに電子海図というのもありますが、漁船の場合、電子海図はほとんど積んでいません。紙の海図でやっています。よって、日本の場合は、500トン未満の内航船や漁船にはつけなくていいことになっていますので、実際は免許に限定をつけて、電子海図を積んだ船では航海士や船長はできませんという限定で対処しています。

### 【高橋（真）部会長】

分かりました。ありがとうございました。ほかにありますか。

なければ、では、平岡委員、お願いします。

### 【平岡使用者委員】

昨年の7月に、政府が二酸化炭素を多く排出する非効率な石炭火力発電所を2030年まで段階的に休廃止する方向で調整に入ったことにより、内航海運にとって大きな痛手になりそうだと申し上げました。政府は、さらに2050年までに温室効果ガスの排出量を実質ゼロにする脱炭素社会の取組を成長戦略として打ち出しました。これを受けて、経済産業省は、2030年代半ばに全ての新車を電動車にする実行計画を策定しました。今後、まちからガソリンスタンドが消えるなど、産業構造が大きく変化します。

海運業界においても、タンカーの減船など大きな影響を受けそうです。また、船員の雇用にも影響が出てくると思われます。

**【高橋（真） 部会長】**

ありがとうございます。それでは、ほかに情報提供はございますか。

**【増田部会長代理】**

今の話だと、船の内燃機関もいずれ変えろということが出てくるんですか。

**【平岡使用者委員】**

そうです。

(4) その他

**【高橋（真） 部会長】**

分かりました。ありがとうございます。そのほかございますか。

なければ、情報提供については終わりにします。

次に、議題（4）「その他」に入ります。

それでは、事務局のほうから資料9について説明をお願いします。

[斉藤船員労政課長から資料9に基づき説明]

**【高橋（真） 部会長】**

ありがとうございます。今、事務局から説明があったように、ちょうど2年前にそういうふうな、つまり、海上だけに限定する部分が分からなかったのもっと詳しくということをお願いをして、こういう形になっております。

確かに海技資格課長が言ったように、高卒の場合は6割から7割はもう商船のほうに行っています。これを見ても、男子商船81名、漁船のほうが38名と約2倍弱となっていますので、しかもそれが全ての高校で同じような傾向を持っていますから、なかなか漁船に向かう高校生が少ないという実態が分かっています。

この資料に関して何かご質問はありますか。よろしいですか。

それでは、次に事務局からほかの説明をお願いします。

[菊池船員労働環境・海技資格課長から参考資料に基づき説明]

**【高橋（真） 部会長】**

ありがとうございます。今の説明に関して何かございますか。よろしいですか。

それでは次に、もう一つの資料についてお願いします。

**【菊池海技資格課長】**

まず、最初のページですが、衛生管理者を乗せなければならない船というのを法律で定めております。この第82条第1項第2号では国土交通省令の定める漁船となっていて、これに関連するのが真ん中やや上くらいの黄緑色の部分で、

第3号大臣の指定する漁船となっています。これは何かといいますと、もっと下がって下から3つ目、これはマグロ船です。遠洋カツオ・マグロ船150トン以上のものについては、衛生管理者の資格を持った人間を選任して乗せなければならないという形になっております。

では、取り方としてどうなのかというのが、まず一つは国家試験を受けて合格した方、それからもう一つが認定を受ける方法ですが、認定の方法も二つに分かれておまして、一つは水産系の学校で関係ある単位を修了している方、それから、まさに気仙沼がこれなんです、真ん中やや下の黄色い部分、第8号と書いてあるところ、登録講習を修了した方ということで、その講習というのは表の一番下にあります船員災害防止協会、これが国から登録を受けておまして、その課程を全て修了した者、要は修了証明書を持ってきた方については認定で差し上げるという形になっております。

ただこの講習が、勝倉委員ご存じかどうかは分からないのですが、全部で100時間の講習というのを必要としております。よって、1日5時間、週休2日でやったとしても、1日5時間の20日間ということで100時間がかかるという形になりますので、現状コロナでいろんな医療機関が逼迫している状況を考えてなかなか難しい部分はありますが、昨日、おとといくらいからですか、ワクチン接種が始まりましたので、医療関係者も少し重篤化するリスクが下がってくるだろうということで、病院に運ばれる人も少なくなる可能性があって、講師の先生も何とか対応できる形になっていければいいと考えておりますが、先ほど申しました登録講習機関は、船員災害防止協会がやっていますので、いつどこでどういう講習をやりますというのは船災防が決めることなので、一概に簡単にはできませんが、先月の部会の勝倉委員からの資料をそのまま本省に転送しまして、何とかならないですかと本省の担当にお話ししたところ、すぐその船災防の担当者に電話していただいたようで、やり方とかいろいろ方法は考えてみたいという話が返ってきたようです。

6月の部会のときにもありましたが、ではリモートでやるという話、これもやはり本省と船災防の間でやり取りがあったようですが、おそらく学科については講師が見つかった場合、やろうと思えばできるであろうと。それで実技ですが、全部は無理だとしても、やれるところもあるのではないかという話が出ているそうです。例えば注射というのは自分でやってみないとできない話ですし、骨が折れたので、たて木して包帯で巻きますというのは、おそらくインターネットを介してカメラでそれぞれやっているのを見るということは可能だと思います。ただし、例えば30人受けますとなった場合に、30人全員が適切にやっているかどうかというのを講師の先生が確認するのはなかなか難しいので、人数制限とかはあるのかなというところがあります。

それから、この講習が気仙沼で行われたのは、こちらで把握しているかぎりでは、平成8年度が最初で平成17年度が最後の10年間でした。

**【高橋（真） 部会長】**

ありがとうございます。では、ただいまの説明に関して、ご意見、ご質問ありますでしょうか。

**【勝倉使用者委員】**

ありがとうございました。

これだと、現状では、この船災防が行っている衛生管理者の登録講習を受講して修了しないと衛生管理者として登録というか認定できないということですが、それ以外でも、例外規定みたいなものがあると思えますが。

**【菊池海技資格課長】**

第9号ですか。

**【勝倉使用者委員】**

第9号、同等以上の能力、これはどういうことなんですか。

**【菊池海技資格課長】**

現状では、先ほど若干触れましたけれども、水産高校等で衛生管理者を取るための課程が含まれているものであれば、学校の何科を卒業したという限定でリストがきていまして、そこを修了していれば認定は可能です。それ以外は、現状ではありません。

**【勝倉使用者委員】**

そのカリキュラムが含まれる科目というか、それが含まれる高校というのは限られていますよね。

**【菊池海技資格課長】**

そうです。ちなみに、気仙沼で過去にやられていた100時間の講習の内訳ですが、労働生理というのが7時間、船内衛生が10時間、食品衛生が7時間、疾病予防が14時間、保健指導が30時間、薬物が8時間、労働衛生法規が4時間、残り実技は20時間という形になっておりまして、たとえば、遠洋船で誰かが倒れた場合、電話で先生の指示を受けながらやれば大丈夫ではないかということですが、ただ、基礎知識がないとできないと思います。医療行為そのものは医師でないとできないことになっておりまして、看護師もできないとなっています。ただし、衛生管理者は、医師の指示でもってできることにはなっていますが、時間数を削ってしまうと、どこかがおろそかになってしまう可能性があって、そうすると命の危険がある船員さんを救えないという可能性が出てくるので、その時間数を削るといのはかなり難しいのではないかなと考えております。

よって、資格を持った人間が適切な知識を持ったまま乗っていただくのが最善だと考えております。

**【高橋（真） 部会長】**

ありがとうございました。

ほかに事務局からありますか。（「ないです」の声あり）

では、ないようですので、本日の議事は終了となります。

次回は3月26日金曜日の13時30分から、会場はいつもの4階会議室で行います。

◎閉 会