

第 2 1 2 回
沖縄地方交通審議会
船員部会 議事録

令和 8 年 8 月 2 0 日（木）

沖 縄 総 合 事 務 局

第 2 1 2 回 沖 縄 地 方 交 通 審 議 会 船 員 部 会

日 時 令和 8 年 8 月 2 0 日 (木) 1 1 時 0 0 分
場 所 沖 縄 総 合 事 務 局 5 階 「 海 技 試 験 室 」

出席者：

公 益 委 員	赤 嶺 委 員、豊 川 委 員、大 城 (朝) 委 員
労 働 者 委 員	浅 野 委 員、二 神 委 員、大 城 (潤) 委 員
使 用 者 委 員	桃 原 委 員、亀 谷 委 員

沖 縄 総 合 事 務 局	山 口 船 舶 船 員 課 長、 宇 久 田 海 事 振 興 ・ 防 災 危 機 管 理 調 整 官、 大 滝 専 門 職、 仲 里 海 事 技 術 専 門 官
---------------	---

議 事 次 第

○ 開 会

○ 議 事

- 1 . 管 内 の 雇 用 状 況 に つ い て
- 2 . 意 見 交 換

○ 閉 会

(配 付 資 料)

- 資 料 1 . 第 2 1 1 回 船 員 部 会 の 議 事 録 (案)
- 資 料 2 . 船 員 職 業 紹 介 実 績 等 一 覧 表 (令 和 8 年 7 月 分)
- 資 料 3 . 船 員 の 最 低 賃 金 の 改 正 に 関 す る 諮 問 に つ い て

赤嶺部会長代理

定刻でございますので、第 2 1 2 回 船員部会を始めさせていただきます。

本日は上原部会長がお休みのため、私の方で代理を務めさせていただきます。

本日の委員の出席状況と配付資料の確認を事務局よりお願いします。

事務局（大滝）

本日は、公益委員 3 名、労働者委員 3 名、使用者委員 2 名が出席されており、船員部会運営規則第 9 条の規定による定足数を満たし、本部会が有効に成立していることをご報告いたします。

（配付資料の確認）

なお、本日は、資料 3 の説明者として部会長ご了承の下、沖縄地方交通審議会運営規則第 8 条第 2 項の規定により準用する同規則第 4 条の規定に基づき、船舶船員課から最低賃金改正の業務を担当しております仲里を今回船員部会に参加させておりますので、この場を借りて皆様にご案内申し上げます。

私からは以上です。

赤嶺部会長代理

それではまず初めに、前回、第 2 1 1 回の議事録の承認を諮りたいと思いますが、お手元の議事録案をご確認いただき、何かご質問はございますか。

原案のとおり承認してよろしいですか。

～ 各委員より「はい」の声 ～

赤嶺部会長代理

異議がありませんので、承認されたものといたします。

続いて、議事の 2 「管内の雇用状況」について、事務局から説明をお願いいたします。

質問は最後に受け付けたいと思います。

事務局（大滝）

令和 8 年 7 月分の管内雇用状況等の概要についてご報告いたします。

●求人状況について

新規求人数は 8 件でした。

新規求人における内訳としては、

貨物船に係る県内事業者 1 社より、船長又は航海士 1 名、機関長又は機関士 2 名

旅客船に係る県内事業者２社より、船長２名、一航士１名、機関長１名、一機士１名

前月に比べ３件増加、また、前年同月に比べ５件減少となっております。

月間有効求人数は１６件でした。

前月に比べ７件増加、また、前年同月に比べ１１件減少となっております。

月間有効求人数の内訳は、全て商船等となっております。

月末未済求人数は１５件でした。

●求職状況について

新規求職数は８名でした。

前月に比べ７件増加、また、前年同月と比べて３件増加となっております。

新規求職数の内訳は、商船等６名、漁船２名となっております。

●新規求職した者の退職理由又は求職理由別内訳について

７月の新規求職者８名の退職理由は、船舶所有者都合が１名、自己都合が２名、陸上勤務中の転職希望が３名、その他が２名となっております。

新規求職した者が所属していた会社所在地は、管内が６名、管外が２名となっております。

●求職状況について

月間有効求職数は１５名でした。

前月に比べ２名減少、また、前年同月に比べて１名減少となっております。

月間有効求職数の内訳は、商船等１２名、漁船３名となっております。

月末未済求職数は１３名でした。

●成立状況について

７月の成立は３件でした。

●求人倍率について

７月の月間有効求人倍率は、１．０７倍でした。

前月に比べ０．５４ポイント上昇、前年同月に比べ０．６２ポイント減少となっております。

●失業等給付支給内訳について

基本手当受給者実人員は３名、支給延べ件数は３件です。
基本手当支給額は、商船等３件で５２２,０６４円でした。

以上、令和８年７月分の管内雇用状況等の概要の説明を終わります。

赤嶺部会長代理

ありがとうございます。

ただいまの事務局からの説明につきまして、何かご質問などはございますか。

特にはないようですので、議事３の意見交換に移りたいと思いますが、その前に事務局から資料３について説明あるようです。

資料３について説明をお願いいたします。

事務局（仲里）

資料３をご覧ください。

令和８年度の「船員の最低賃金の改正に関する諮問について」簡単にご説明いたします。

１.の「諮問理由」でございますが、沖縄県内の消費者物価指数について、令和８年５月の総合指数は、令和２年を１００として１１６．３となっており、前月比で１．１パーセントの上昇、前年同月比でも１．３％の上昇となっており、食料、光熱・水道などが主な要因となっております。

経済状況で見ますと、沖縄県がまとめた「沖縄県経済動向（令和８年１月－３月期）」によりますと、物価高は続くものの、観光需要の増加が続いていることから、「景気は拡大基調にある。」としており、先行きについては「好調な観光需要を背景に拡大基調が続くことが期待されるが、中東情勢を背景とする物価高やサプライチェーン停滞が県経済に及ぼす影響に十分注意する必要がある。」とされており、沖縄総合事務局財務部がまとめた管内経済情勢報告においても、「雇用・所得環境が改善する下で、各種政策の効果もあって緩やかに拡大していくことが期待されるものの、中東情勢や金融資本市場の変動等の影響を注視する必要がある。」とされております。

また、令和８年春闘においては、内航二団体（内航労務協会、一洋会）がベースアップ・標令給で１４,６８０円、全内航がベースアップ・標令給で１４,７９０の引き上げとなっており、日本カーフェリー労務協会がベースアップ・標令給で１８,２６０円の引き上げで妥結に至っております。

これを受け、中央・各地方運輸局の動きについてですが、国土交通省において、７月１０日に交通政策審議会へ諮問がなされた事に伴い、各

地方運輸局においても船員の特定最低賃金について諮問することが予定されています。

以上のことから、沖縄管内におきましても船員の雇用の維持や物価上昇による労働条件の改善を検討する必要があるため、沖縄総合事務局長から地方交通審議会会長あて諮問書が8月4日付けで決裁されたところです。

こちらが3枚目の「最低賃金の改正に関する諮問について」となります。

次に、2.の「諮問後の流れ」についてですが、①の官報公示（意見聴取）ですが、諮問について、関係船員・使用者の意見を聴くため、「意見聴取の官報公示」を15日間公示し、諮問に関する意見の提出があった場合は、専門部会の調査審議に活用します。

8月13日付けで、上原沖縄地方交通審議会会長から公示に関する決裁を頂きましたので、今後、国交省海事局へ官報への掲載を依頼する予定です。

②の審議付託及び専門部会設置についてですが、諮問を受け、同審議会の下部組織（船員部会）に審議付託が官報公示の決裁と併せて行われましたので、今後は同船員部会に「内航鋼船運航業及び木船運航業」並びに「海上旅客運送業」の業種ごとに、最低賃金法第25条第2項に基づき、最低賃金専門部会が設置されることとなっております。

調査審議につきましては、この2業種それぞれに公益委員、労働者委員、使用者委員を各2名の計6名で構成される最低賃金専門部会を設置することになります。

最低賃金専門部会の委員は、船員部会の委員から部会長が指名しますが、内航鋼船運航業と海上旅客運送業につきましては、使用者側の委員が船員部会の委員だけでは不足してしまうため、沖縄地方内航海運組合と、沖縄旅客船協会からご推薦をいただいた方を最低賃金専門部会の臨時委員として任命する予定となっております。

③の最低賃金専門部会の審議日程についてですが、例年、船員部会と同日に開催しており、今年度は第1回目を11月19日（木）に予定しています。

最賃専門部会の時間ですが、まずは船員部会を13：30～から開催し、部会終了後に内航の最賃部会を14：15～、そして、旅客の最賃部会を15：15～の開催を予定しております。

なお、最賃専門部会での調査審議で得られた結論を船員部会において答申案として議決され、その後に地交審会長から沖縄総合事務局長あて答申が行われる予定です。

④の官報公示（意見要旨）ですが、答申後は、「意見要旨の官報公示」を15日間行いまして、異議申し立てがなければ、⑤「決定官報公示」

がなされ30日間を経過した後に、改正特定最低賃金の効力が発生することになります。

最後に、資料に最低賃金関係フロー図を添付しておりますが、今後委員の皆様にはこのフロー図に沿って進捗状況等を説明させていただきます。

予定日は赤字で記載し、実施したら黒字で日付を記録します。

本日は、詳細な資料等の準備はしておりませんが、委員の皆様には事前に資料等を配付し審議が円滑に進んでいくよう努めて参りますので、引き続きご理解とご協力の程よろしくお願いいたします。

説明は以上でございます。

赤嶺部会長代理

資料3について何かご質問はございますか。

去年はかなりベースアップしましたよね。

事務局（仲里）

はい。

去年は9,000程度ベースアップしました。

陸上の方も最低賃金の審議が進んでいるようでして、陸上に並行して船員についても最低賃金の改正を審議すべく、最低賃金専門部会の設置を予定しています。

赤嶺部会長代理

続きまして、意見交換に移りたいと思います。

ご意見ございますでしょうか。

事務局（宇久田調整官）

本日は前回部会におけるご指摘・ご意見の回答として、2点についてご説明申し上げます。

1点目は、二神委員及び浅野委員からいただいた久米島オーシャンジェットへのご指摘への回答、2点目としては、辺野古沖転覆事故に関する浅野委員からのご質問への回答ということで、ご説明させていただきます。

前回の部会において、二神委員から、「改善策の内容が精査中のまま運航再開した」とのご指摘がありました。

この点についてご説明申し上げます。

まず、7月1日の運航再開についてご説明いたします。

事業者は5月12日から6月30日までの間、運休する旨の運航計画変更の認可を受けておりました。

7月1日の運航再開は、この認可を受けた運休期間が終了したことに

に伴い、再発防止策を講じた上で、事業者自らの判断により再開したものでございます。

次に、改善報告の確認状況についてです。

事業者からの改善報告は6月19日に提出があり、6月25日に運航労務監理官の監査において、その改善報告の内容を確認しております。

その際、運航労務監理官からの指摘はありませんでした。

前回部会において、この点を正確にご説明できなかったこととお詫び申し上げます。

次に、「審査中」とご説明した経緯についてです。

6月25日の運航労務監理官の監査において、改善報告の内容を確認しており、運航労務監理官からの指摘はありませんでした。

しかしながら、6月29日に本省へ報告を行っており、本省から何らかの指摘があるかもしれないという想定があったため、6月26日の全日本海員組合沖縄支部からの問い合わせに対して、7月1日に審査中と答えしてしまいました。

結果として、本省からは特段の指摘はなく、全日本海員組合沖縄支部への回答は正確ではございませんでした。

深くお詫び申し上げます。

次に、運航再開の判断根拠についてです。

7月1日の運航再開時点において、当局としては、6月22日の船舶検査合格及び6月25日の監査を通じて、改善報告の内容を確認し、運航労務監理官からの指摘はなかったことを踏まえ、事業者による運航再開を認識していたものです。

次に、運航再開後の状況および当局の対応状況についてです。運航再開後において、一部機器の不具合などに伴う欠航事案が発生しております。

いずれの事案についても、事業者において原因調査および必要な点検整備が実施されているところであり、当局としては、事業者からの報告を受け、事案ごとの対応状況や再発防止策を確認しております。直近では、令和8年8月11日に不具合が発生し、欠航した旨の報告が事業者から当局にありました。

事業者は、当該不具合への対応として、上架点検、ドック入りによるメンテナンスを実施することとしており、令和8年8月12日から当面の間、運休する旨の運航計画変更の認可を受けております。

当局としては、引き続き事業者からの報告を受け、対応状況を確認してまいります。

最後に、今後の対応についてです。

今後は、担当者間の情報共有を徹底し、関係者への説明については正確を期すよう努めてまいります。

また、関係各課が連携し、必要な安全指導および監督を適切に行うことで、引き続き安全確保に努めてまいります。

次に前回部会において、浅野委員から久米島オーシャンジェットのハード面とソフト面への安全規制に関するご意見をいただきました。

安全規制は、ハード面、ソフト面ともに本省が定めるものでございますので、当局としてのコメントは差し控えさせていただきます。

続きまして2点目として、前回部会において、浅野委員から「辺野古沖転覆事故に関して、沖縄総合事務局はこれまで無許可で有償運送をしてきたのを見過ごしてきたのではないか」とのご指摘がありました。

この点について、事実関係をご説明申し上げます。

「不屈」の船長による過去の無許可有償運送の実態は、事故発生後に当局が実施した調査、事実確認の中で初めて判明したものであり、事故前から把握していたにもかかわらず放置していたという事実はございません。

また、今回の無登録営業の事案を受け、5月22日に地方運輸局等に無登録営業疑いの通報窓口を設置し、情報収集の強化を図っているところです。

当局といたしましては、寄せられた情報を適切に活用し、引き続き海上運送法の適切な運用に努めてまいります。

以上が、前回部会におけるご指摘・ご意見への回答でございます。引き続き、委員の皆様の皆様のご指導をよろしくお願い申し上げます。

以上です。

赤嶺部会長代理

ただ今の説明について、浅野委員、二神委員からご意見はありますか。

浅野委員

ご説明ありがとうございました。

ただ今の説明を受けまして、気になる点として、前回の私の発言内容と少し内容が違っていたかなというところもございますので、発言させていただきます。

後段から申し上げますと、辺野古事故に関しては報道、あるいは局のホームページを見ると、過去から行政指導を行って、それを無視してきたというような記載があったことから、前回の放置してきたのではないかという発言に至っていることはご理解をいただきたいと思います。

ただ、今回の事故に起因して調査した結果、そういった事実関係が発覚したということの報告があったわけですが、過去に行政指導的な指導があったというふうに私は認識していたのですが、なかったということですかね。

事務局（宇久田調整官）

そうです。

浅野委員

ありがとうございます。

内容承知しました。

いずれにしても、前回も指摘させていただいている久米島オーシャンジェットの件も含めて、真面目に適正にやっている事業者に対する制約などが厳しくなっていくことは本末転倒であるというように思っております。

最近では、いわゆる夏期繁忙期の中でも久米島オーシャンジェットがまた運休をしているという実情もある中で、ちゃんとメンテナンスがされていれば、こういうことはならないんじゃないかなっていうふうに率直に思うんですね。

船舶検査には合格をして、運航労務監理官による監査もチェックも何も問題なかったということではあるのですが、ここまで船が止まるのってなかなかないんじゃないかなっていうのが率直なところですよ。

今月中に復旧するのかどうかはちょっと分かりませんが、その辺の進捗については総合事務局としても注視しながら、陸上におけるメンテナンス体制のあり方なども含めて精査をしていただければと思います。

ただ船舶だけの問題ではなくて、例えば船舶の不具合が生じた時に、それをバックアップする体制がなければすぐに復旧できないということになるわけです。

通常の運行业者であれば、翌日には復旧してちゃんと規定のダイヤが取れるというのがスタンダードな話だと思うのですが、なかなかそうはなっていないということがやはり問題ではないかなと思います。

定期旅客線事業をやっている上では、やはりその辺の対応も必要なのではないかなというふうに考えていますので、引き続き注視をお願いしたいと思っております。

私からは以上になります。

二神委員

よろしいでしょうか。

前回の指摘の中でというところで、私が電話連絡した時の話だと思うのですが、その時の回答の内容は分かったのですが、ここではっきり確認しておきたいのが、運航労務監理官の監査は問題がなかったということは分かるんですけども、今回、運輸部長名で改善命令を出している中で、部長として、もうこれで問題ないという運航労務監理官の報告を

受けて、問題ないという判断に至ったのかどうかというところはどういうことなのでしょう。

運航労務監理官がどうこうではなくて、やはり警告書なり勧告書なりで会社の方に4項目の改善命令が出されているわけで、その中で、部長は運航労務監理官の監査の報告を受けられたと思うのですが、それに基づいて問題ないという判断に至ったのでしょうか。

事務局（宇久田調整官）

今回の運航再開に関しては、先ほどもご説明した通り、事業者の認可の休止期間の認可が終わったことに伴って、事業者自ら判断して再開しております。

その再開にあたって私たちの意見が反映されるかという、そういうものではございません。

再開について、私たちが事業者に対して不完全だから再開するなとか、そういった意見を言える立場ではなかったところになります。

二神委員

安全というのは、旅客運送において最も重要なことだと思います。

その安全を第一に考えなければならない中で、問題があったということで、今回指摘を受けていると思います。

総合事務局の運輸部長名で指摘がなされている中で、事業者が7月1日に再開を申し出たからといって、「それは事業者の判断だ」ということになるのであれば、部長名での勧告や警告には何ら効力がないという理解になってしまいます。

つまり、「安全に問題があるから是正しなさい」と総合事務局から会社に対して指摘しておきながら、会社が「運航を再開します」と言えば、それをそのまま認めてしまうのかということです。

うまく言えないのですが、そこがどうしても腑に落ちません。

そんなに簡単なことなのでしょう。

事務局（宇久田調整官）

繰り返しになりますけれども、今回の運航再開にあたっては、私たちが「運航を再開していいよ」というような意見を言える立場ではない、ということは申し上げますが、ただ今のご意見については、部内で再度担当者間でも共有したいと思います。

二神委員

今の発言を端的に聞いていますと、要は4項目の改善命令が出た中で、会社側がもしその改善策を提出していなくても、会社が「運航を再開す

る」と言えば、それが可能になってしまうような発言に聞こえてしまうんですね。

赤嶺部会長代理

先ほどの6月12日の警告書というのは、これは行政指導に基づいてやっているのですか。

それとも何か法律に基づいて警告書が発せられるという手続きがあるのですか。

事務局（山口課長）

改善報告に関しては法令に基づいた形でなされております。

現状、国の監査において指摘したことに対し、会社側による改善がなされたことを国が確認した上で、会社側が運航再開の時期を判断する形がとられておりますが、ただ、会社側による運航再開の判断に関し、国側にどれだけの強制力があるのかというところがご質問の趣旨かと存じます。

我々の中では、改善報告の内容を確認し、その内容が「是」と判断できた後に、会社側が運航再開の判断をするものであると認識しており、国と会社側とのコミュニケーションで実効性を担保しているのが実情となっています。

赤嶺部会長代理

法的には船舶検査に合格して、監査を実施して指摘事項がなければ、国がそれを「だめだ」という運航を禁止する取扱いはあるんですか。

事務局（山口課長）

船舶検査に関しては、ハード面で船舶本体が安全に運航できるかということと、運航労務管理における改善命令に関してはソフト面、人間による安全管理体制が整えられているかということは“別もの”とお考えいただければと存じます。

浅野委員

少し再確認をさせていただきたいのですが、2点ほどあります。

今の発言にあった沖縄総合事務局から久米島オーシャンジェット社に対しての4項目は、勧告なのか、行政指導なのか、改善命令なのかと、この辺がいろいろあるので、それは何であったのかということが1つ。

2点目は、この指導に対して再発防止策等が事業者から出てきたということですよ。

それに対する総合事務局としての履行状況のチェックなどはされるの

かどうかということ。

勧告なのかちょっと中身が分かりませんが、その取り扱いが何であったのかということと、その再発防止策等に関する履行状況のチェックがなされるのかどうかということについて伺ってもよろしいですか。

事務局（仲里）

今のご質問ですと、行政処分の種類にこういったものがあるかというふうに捉えたのですが、今回の文書警告のほか、重い処分として事業の停止、事業の取消し、運航管理者の解任命令等の行政処分があるかと思えます。

今回に関しては事業の停止の処分は出されていないと思うので、事業の停止の処分に至らず文書警告が発出されたのかなということで、先ほど調整官からもありましたが、文書警告だと事業を止めることが法律上出来ないかと思えますし、先ほど課長からもありましたが、改善状況について運航労務監理官の監査にてチェックを受けた後、事業者及び運航労務監理官お互いでコミュニケーションを取って、7月1日の運航再開に至ったのではないかなというふうに調整官、課長の説明を受けて私は思ったところではあります。

お伝えしたことが答えになっているかどうか分かりませんが、行政処分の種類については、運航労務監理官、総務運航課の担当に確認しないと明確にお答えできないところがありますので、それについては預らせていただいて、来月以降の部会でご説明できればと思います。

浅野委員

ありがとうございます。

今の発言を聞いていまして、沖縄総合事務局から発信される警告書というふうに捉えています。

今日の段階では。

先ほどのお話と総合事務局からの説明で、いわゆる4項目の改善命令とか警告書とか勧告とかいろいろな言葉が出てきたので、それが何なのかということが聞きたかったです。

いずれにしても前段の話になりますが、警告書であれば強制力があるものではないということの話であって、強制力があるかないかではなくて、ちゃんと適切に対応してくださいねということです。

後段に私が申し上げた再発防止策が事業者から出てきたわけですから、それがちゃんと履行されているかどうか、今なお止まっているわけですから、ちゃんとその辺のチェック体制もしっかりしていただきたいということのお願いになりますので、よろしくご対応をお願いいたします。

赤嶺部会長代理

ほかに何かご意見はございますでしょうか。

前回の船員部会で案内があった体験学習について、私と大城委員が参加してきたのですが、大城委員いかがでしたか。

大城（朝）委員

先ほど事務局の方にもお伝えしたのですが、沖縄水産高校の先生の話の中で、将来、船の資格を取得してどのように働けるかはもちろんのこと、先生が自分を事例に出して、船に乗った後、その経験を生かして、水産高校の先生であったり、船の検査官や海技試験官に進む人がいたり、こういったことを売り込むと、ものすごくキャリア教育になるなと思いました。

ですので、船の資格取得から船で働く以外にも、そういった事例紹介があれば更に魅力的な学習になると感じました。

陸上と違って、一旦、この世界に入ったらもう戻れないというイメージがあるのかもしれませんが、そうではなくて、そのスキルを磨いて広げていくことが可能であるということを知らせると、夢があっていいのかなとすごく思いました。

それと現実的な話でお給料など金銭面、待遇面の話もすごく面白かったのですが、中学生に限らず、小学生ぐらいから聞くのがいいのかなと思います。

中学高校からだとはやっぱり遅いというのと、私も初めて知ったのですが、沖縄水産高校の専攻科のメリットの話、例えば海洋大学出身よりも先に免許資格を取れるとか、皆さんが専攻科がお得とおっしゃっていたのが、会場に行ってよく分かりましたので、そういったお話をもっと沖縄全域に広げていってもらえたらなと思います。

赤嶺部会長代理

私もこの部会で船や船員について分からないことがあったのですが、一緒に回ってくれた総合事務局の方が私たち2人にいろいろとレクチャーしてくれて、海技試験の話だとか、この免許を持っていれば沖縄の離島航路だったら船長になれるとか、そういった具体的な話を船の中で目の前でしてくれたので、この部会の中での議論がより立体的になったというか、そう思いました。

また、沖縄が離島航路で支えられているというのは、やはり島国だということも、なかなか普段陸上で生活していると実感しにくいのですが、多くの子に、船の仕事に就くかどうかは別としても、こういう人たちに支えられているんだということを知るという意味では大きいことかなと思います。

事務局（大滝）

ご意見ありがとうございます。

離島航路における若年船員の確保については、私ども事務局としても非常に重要なものと位置づけておりまして、１１月には八重山で、１２月には宮古島でも体験学習を開催する予定です。

また、大城委員から小学生向けのイベントについてご意見いただきましたが、これについても体験学習とは別に海事教室という形で開催を予定しておりまして、造船所の見学と船舶の見学をセットで行うことを現在企画しております。

それと、船舶の免許を取得し、乗船経験を積んだ後には、こういうことに活かせるよ、キャリアが広がるよというような説明があったらいいのではないかとご意見をいただきましたので、これについては、早速、今後の体験学習、海事教室の中で、事前学習等、座学的なプログラムを利用して、積極的にそういった説明を盛り込んでいきたいと思えます。

なお、体験学習や海事教室につきましては、基本的には小中学生の方を対象にしているのですが、大人に向けた海事への理解促進というところにも力を入れておりまして、小中学生以外にも、その保護者、教職員の方にもご参加のご案内をしておりますので、委員の皆様もご興味、機会がございましたら、是非、ご参加いただければと思いますので、引き続きよろしくお願いいたします。

赤嶺部会長代理

ほかに意見交換はございますか。

無ければ、事務局から次回開催について連絡をお願いします。

事務局（大滝）

９月の船員部会は、９月１７日（木）に、本日と同じく当局５階海技試験室で１１時より開催いたします。

後日改めてご案内の文書を各委員宛てメールで送付させていただきますので、もし、ご都合によりご出席ができない場合は、事前に事務局までご連絡いただけますと助かります。

また、今回の議事録案は、後日、メールでご照会させていただきますので、次回船員部会のご参加に併せて事前にご確認をよろしくお願いいたします。

以上です。

赤嶺部会長代理

それでは以上をもちまして、本日の船員部会を終了いたします。
お疲れ様でした。