

令和3年3月26日（金）13時30分～

交通政策審議会 海事分科会 第134回船員部会

【岡村労働環境技術活用推進官】 それでは定刻となりましたので、ただいまから交通政策審議会海事分科会第134回船員部会を開催させていただきます。事務局を務めさせていただきます海事局船員政策課の岡村でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

本日も新型コロナウイルス感染拡大防止の観点から、ウェブ会議により開催させていただきます。

まず初めに、ウェブ会議の操作方法についてご案内させていただきます。委員の皆様におかれましては、カメラ、マイクの通信はOFF（マークにスラッシュが入った状態）のまま、ご発言される際のみカメラ、マイクをONに、発言が終わりましたらカメラ、マイクをOFFにさせていただきますようお願いいたします。発言時以外にカメラ、マイクがONの状態の方がいらっしゃいますと、通信状況が不安定になったり、回線が切れてしまうおそれがございます。発言終了時にはカメラ、マイクを必ずOFFにさせていただきようお願いいたします。

また、傍聴者等の方々については、円滑な会議運営のため、映像、音声を拾わないよう、カメラ、マイクを常に切った状態（マークにスラッシュが入った状態）で傍聴をお願いします。

その他ご不明な点、映像や音声通話に不具合が生じた場合は、事前にお伝えしている事務局の緊急連絡先にてご連絡ください。

議事に入ります前に、交通政策審議会の委員の任期満了に伴う委員の改選がございまして、3月13日付で海事分科会長から、船員部会の委員として河野委員、野川委員の2名が指名されております。船員部会長につきましては、船員部会運営規則第4条第1項に基づき、船員部会の委員による互選が行われ、引き続き野川部会長が選任されております。

野川部会長、ご挨拶をお願いいたします。

【野川部会長】 このたび船員部会長として再任されました野川でございます。今までどおり皆様のご協力を得ながら、円滑かつ効果的にこの部会を進めてまいりたいと存じますので、どうぞ今後とも何とぞよろしくお願い申し上げます。

なお、船員部会運営規則第4条第2項に基づき、部会長は、部会長の職務を代理する者

をあらかじめ指名することとなっております。河野委員に部会長代理をお願いいたしました。どうぞよろしくお願ひ申し上げます。

【岡村労働環境技術活用推進官】 ありがとうございます。

また、3月の船員部会より臨時委員の公益委員といたしまして、立教大学経済学部の首藤教授が就任されております。首藤委員、ご挨拶をお願いいたします。

【首藤臨時委員】 立教大学の首藤と申します。このたび臨時委員に就任させていただきましたことになりました。まだ不勉強ですが、皆様と一緒に勉強して進めていきたいと思っております。専門は労使関係、労働経済論等になります。どうぞよろしくお願ひいたします。

【岡村労働環境技術活用推進官】 ありがとうございます。

それでは、本日は委員及び臨時委員総員19名中16名のご出席となりますので、交通政策審議会令第8条第1項及び船員部会運営規則第10条の規定による定足数を満たしておりますことをご報告申し上げます。

本日の資料につきましては、ウェブ会議となっておりますので、事前にお配りした資料をご覧ください。

それでは議事に入りたいと思います。野川部会長、司会進行をお願いいたします。

【野川部会長】 それでは議事を進めてまいります。議題1の報告事項である「船員派遣事業等フォローアップ会議の報告」につきまして、まず事務局よりご報告をお願いいたします。

【瀬田雇用対策室長】 雇用対策室長の瀬田でございます。ご説明申し上げます。

資料1をご覧ください。船員派遣事業等フォローアップ会議は、船員派遣事業者に対して実施した監査の結果及び是正指導状況等を基に、関係者からのご意見を伺い、今後の適切な指導監督に資することを目的として開催しているものでございまして、直近では第29回の船員派遣事業等フォローアップ会議をこの3月12日に開催いたしました。その内容についてご報告申し上げます。

今回は昨年4月から12月までの9か月間に実施いたしました32事業者の監査結果を事務局より報告し、是正状況等について確認いたしました。なお、令和2年12月末日現在の有効許可事業者数は285事業者となっております。

資料の(1)被監査事業者の概要等でございます。監査いたしました事業者の概要ですが、①は船員派遣の実施状況ということで、船員派遣を実施している事業者が19事業者、

まだ船員派遣の事業を実施していない事業者が13事業者でございました。②は派遣船員等の状況でございます。派遣船員数は296人、監査時現在の派遣先船舶が94隻、過去3年間の派遣先事業者数の延べ数は156事業者となっております。

次に(2)監査における是正指導状況でございます。是正指導を行った事業者は4事業者で、是正指導の件数としては8件でございました。是正指導の対象となった内容は派遣契約書の不備、就業条件の明示不備、派遣先への通知不備、派遣元管理台帳の記載不備の4項目でございました。

若干ご説明させていただきますと、派遣契約書の記載不備につきましては、従事する業務について最小の単位での記載になっていなかった等の事業者が2事業者あったものでございます。就業条件の明示不備につきましては、船員派遣に係る就業条件等の明示書を作成していなかった等の事業者が3事業者あったものです。派遣元管理台帳の記載不備につきましては、派遣元管理台帳の労働時間について記載漏れがあったものです。派遣先への通知不備につきましては、船員派遣事前通知書を作成していなかったものです。

今回、不適切事項のあった事業者に対しましては、文書により是正するよう指導の上、当該事業者から不適切事項に関する是正報告の提出があり、全て是正されていることを確認しております。

次に2. 会議におきましての主な質疑、意見等でございますが、「タンカー等への派遣が多いこと、また派遣料金の設定状況等について」、質疑が行われました。また、「船員の働き方改革に係る制度改正に伴い、船員派遣事業者においても派遣船員の適正な労務管理が行われるよう、適切に周知・指導すべき。」、「単純な不適切事項が多い。しっかりと周知・指導すべき。」、「監査実施済み、未実施の事業者数が分かりやすいような資料の要望があったということで、コロナの影響が及んでいる状況に鑑み、次回に向けて事務局で検討願いたい。」、「派遣料金が極端に低い事業者は、教育訓練等に係る規則を遵守しているか確認が必要。」といったご意見ないしご要望を頂いたところでございます。

事務局といたしましては、頂いたご意見等を踏まえ、今後の監査・指導に反映するなど、引き続き船員派遣事業制度の健全な運営に努めてまいりたいと考えております。

次のページは委員名簿を参考までにつけさせていただきます。よろしくお願いいたします。

ご説明は以上になります。

【野川部会長】 ありがとうございます。

今回もウェブ会議でございますので、委員の皆様が同時に話し出してしまうことを避け

るために、発言は私の指名の上で行っていただきます。発言を希望される時は、カメラ、マイクをONにして「部会長」とまずご発言いただき、私より指名がありましたらご自身の氏名をおっしゃった後に発言をお願いいたします。発言の際には、該当する資料のページ、記載がある箇所などを必ず述べた上で、ご発言をお願いいたします。

それでは本件につきましてご質問等ございましたらお願いいたします。

いかがでしょうか。特にございませんでしょうか。

ありがとうございました。それではこの件についてはこれで終了とさせていただきます。

本日はこれで予定された議事は全て終了いたしました。ほかに何かございますでしょうか。

【平岡臨時委員】 部会長、よろしいでしょうか。海員組合、平岡です。

【野川部会長】 平岡委員、どうぞ。

【平岡臨時委員】 JR九州高速船のパナマ船籍、「クイーンビートル」の国内運航問題について発言させていただきます。国土交通省は3月10日付で、JR九州高速船が申請していたパナマ船籍「クイーンビートル」の国内運航を可能とする特例措置を認めました。本件についてはカボタージュ規制堅持の立場から、特例措置を認めないよう国土交通大臣に申し入れ、また、この船員部会でも再三にわたり会社に対し日本籍船への転籍を促すべきであることを主張してまいりました。

しかしながら、その都度、海事局は、会社と相談していること、その扱いについては検討中であるとの答弁に終始しておりました。このことは、規制省庁である国土交通省が当初からクイーンビートルを特例措置により国内運航を可能とすること、そしてどのような行政手法により特例措置を認めるのか、その方向でこれまで検討を進めていたとしか考えられません。

一方、海事局長は報道の中で限りなく日本籍船に近いとしています。それであればなぜ日本籍船に転籍させないのか。また、日本籍船にすれば固定資産税など経済的デメリットがあるとも述べられておりますが、結果として国土交通省は一企業に対し税金の納付を逃れることに手を貸したとも取れ、我が国の税法に従わなくてもよいとお墨つきを与えたのではないのでしょうか。

もともとJR九州高速船は日韓航路、博多―釜山間にて日本籍のジェットフォイル3隻で運航していたと思いますが、今回、会社がコスト優先主義により日本籍船ではなく日本の法律が及ばない外国籍船を建造し、投入しようとしていることが問題であります。また、

コロナ禍において同じように影響を受けている日韓航路の事業者や外航クルーズ船など、真面目に法律を守っている事業者のことを考えますと、公正性を欠いていると言わざるを得ないし、今後の影響も懸念されます。

また、J R九州高速船ですが、2018年7月、博多―釜山航路を運航しているビートルが国際航路であるにもかかわらず、国土交通省はこれまで前例のない、対馬の比田勝から博多間に国内旅客を混乗させ運航させることを認めていることなど、今回のことも含め、J R九州高速船に対し意図的に前例のない措置が行われているとも考えられます。

いずれにいたしましても、今回国土交通省がパナマ船籍クイーンビートルに特例措置を認めたことは、今後カボタージュ規制に風穴を空けることにつながり得る対応であることには変わりありません。

そのような中、3月24日に開催された衆議院国土交通委員会で、本件について赤羽国土交通大臣が、これはコロナ禍での特例的なものであって、これによってアリの一穴になってカボタージュ規制がおかしいことになるということはあってはならないと答弁をしております。この発言を踏まえ、今後はこれを前例とせず、カボタージュ規制の堅持に努めて頂きたいと思っております。

以上です。

【野川部会長】 ご発言を承りました。

初めに私から申し上げたいと思っておりますが、ただいまのご発言は確かに承りましたが、この交通政策審議会海事分科会船員部会は海事政策の中の船員政策について特化して置かれた審議会でございます。したがって、その管轄すべき対象、それから事務局として責任を持って対応すべき内容もその範囲に限定されております。すなわち、この船員部会の中で議論されるべき事柄、たとえば最初に議題として設定されている事柄は全て船員政策に関することであり、その後、様々委員からのご発言についても船員政策に関わるものとして、この場で検討させていただいております。

したがって、船員政策に直接関係がなく、特にこの船員部会において事務局として、あるいは部会そのものとして責任を持った検討ができないような場合については、これは原則としては船員部会で議論することにはなりません。

ただ、せっかく三者構成として、公益委員、船員側、船主側が集まっている審議会でございますので、条件付きで、与えられた船員部会の時間の枠内において、ほかの議題が全て終了し、かつ船員政策に直接関連するご意見、ご発言がないという場合に、もちろんそ

ういう場合でも何でもご発言してよろしいというわけではありませんが、ご発言の内容に応じて、私が船員部会長として許可した限りにおいてご発言を頂くと、こういう趣旨でございます。

要するに、船員政策に直接関わりのないご発言については、許可をする場合であっても、ここに出席されている事務局も責任を持ってお答えする立場にないことは踏まえた上で進めていくこととなります。例えば、当然ここには、海事局長ないしは今日もご出席いただいている次長も出ておられ、職分としてはもちろん海事全般について責任を持っておられますが、船員部会にご出席されている限りにおいては、この船員政策に関することにおいて責任を持ってご発言すると、そういうお立場でございます。

ということ踏まえた上で、任意にはあってもご発言があれば、それに対する対応をすることは当然ながらあり得るということです。以上の点は、今後のこともありますのでここで確認をさせていただきたいと思っております。

その上で、今、平岡委員から非常に強いご懸念がございました。事務局でこれにお答えするのであればどうぞお願いいたします。

【有田船員政策課課長補佐】 今、ご発言いただいた内容に関しましては、担当課からは、経営状態が深刻化する中で乗組員の雇用を維持して企業としての存続を図るために、クイーンビートルの博多港発着の国内遊覧運航に投入すべく、J R九州高速船から沿岸輸送特許の申請があったとお聞きしております。

こちらに関しましては、一昨日の国会国土交通委員会において海事局長より、3月8日に特許申請があったクイーンビートルの国内遊覧運航については、あくまで日韓定期航路再開までの時限的なものであることを明確にした上で、運航事業者が日本船社であり、乗組員全員が日本人であること、起終点が同一であり2地点間の輸送ではないことなど、様々な条件を付して3月10日に緊急避難的な措置として特許をしたところということで申し上げます。

また併せまして、国土交通大臣からも、先ほど平岡委員からもご紹介がありましたが、あくまでもコロナ禍の特例的な対応であって、このことによってカボタージュ規制がアリの一穴みたいになってはならないと思っております。そこはしっかりコントロールしていきたいということで、大臣からも申し上げているところでございます。

既にこのように申し上げているところではございますが、本日頂いたご意見についても改めて局内担当課に共有させていただきたいと思っております。

以上でございます。

【野川部会長】 ありがとうございます。

【森田臨時委員】 部会長、よろしいですか。

【野川部会長】 森田委員、平岡委員、どちらですか。

【森田臨時委員】 森田でございます。

【野川部会長】 森田委員ですか。森田委員、どうぞ。

【森田臨時委員】 部会長、ご再任おめでとうございます。引き続きよろしくお願いたします。

再任され、従前とは議事進行などについてのニュアンスが変わられたのではないかと思います、少し残念に思います。

私も交通政策審議会海事分科会船員部会は船員政策に関する事柄が主たる議題となって論議されるべきだと思います。とはいえ、私ども船員の立場でこうして国土交通省の皆さんにお話をする機会は公的にはないものですから、今回のカボタージュ規制の問題に限らず、船員の立場で海運政策全般に関して申し上げたいことがございます。そのことを事前に一定程度制限されるような議事の進め方をこれからされるということになりますと、我々としては残念だと思いますし、少なからず承服しかねる部分がございます。

今後、ケース・バイ・ケースでいろいろな件について議論が行われるでしょうけれども、今のような区切り方をしないでいただきたいということを、申し上げておきたいと思いません。よろしくお願いたします。

【野川部会長】 森田委員、おっしゃることはよく分かります。先ほどの私が申し上げたこと、つまり船員部会は船員政策に関して議論すべき場であり、限られた時間の中で船員政策に関する議題をまず検討し、その後時間があつた場合に船員政策に関するほかのご発言等についても検討し、それでも時間があつた場合に、様々な、今、平岡委員がおっしゃったようなことも含めて海事政策の事柄についてご発言があれば、私が適切と思ったときにそれを許可すると。そういうことには変わりはありませんが、ただいまの森田委員のご発言は、特に例えば今回のような場合は、許可すべき私の裁量の中で重視すると。そういうようなことがあってもいいのではないかというご意見として伺いました。そのようにお答えしたいと存じます。

【森田臨時委員】 もう一点だけよろしいでしょうか。

【野川部会長】 はい、どうぞ。

【森田臨時委員】 もちろん時間内に全ての議事が行われるということは、我々も目指すべきでございます。ただ、審議事項によっては、マスコミ等の関係者以外が退出させられ、議題にない緊急性のある問題や直前に発生した問題に関する議論を聞いて頂けない状況が生じてしまう場合があります。部会長のお計らいで、議事の進め方について考慮していただき、できるだけ多くの方に我々の議論を聞いていただく必要があると考えています。我々としても申し上げたいことについては事務局を通して事前にお知らせしたいと思っておりますので、広く皆さんに議論の内容を知っていただけるような議事の進め方をお願いいたします。

【野川部会長】 ご要望として承りましたし、きちんとテークノートされておりますので、それを確認しておきたいと思っております。

あと、いかがでしょうか。

【池谷臨時委員】 部会長、発言を求めます。

【野川部会長】 池谷委員、お願いします。

【池谷臨時委員】 池谷でございます。

先ほどの平岡委員等の質問に関連しまして、クイーンビートルに乗り組む船員の取扱いについて質問がございます。

本船はパナマ船籍のまま日本国内のみを就航するという異常な状況が生まれています。その上で本船が国内運航する際の海技免状の扱い、雇入れ、雇い止めどのように扱われるかを質問します。

また、本船に乗り組む船員には船員保険が付保されるのか。付保されたとしても、日本の就業規則の扱いはどのようになっているのか。船内で労災があった際に船員保険法上の職務上労災の適用は受けることはできるのか、説明をお願いします。

【野川部会長】 ではこの点、事務局、いかがでしょうか。

【有田船員政策課課長補佐】 就業規則と船員保険に関するご質問の件ですが、クイーンビートルに関する就業規則については日本法人であるJR九州高速船株式会社が作成し、船員法に基づく届出がなされて、船員法上問題ないことを確認しており、クイーンビートルの船員にはこの就業規則が適用されることとなっております。また、各船員の船員保険の加入状況についても、船員法上の手続の中で適切に確認しております。

以上でございます。

【野川部会長】 ありがとうございます。

【池谷臨時委員】 部会長、よろしいでしょうか。

【野川部会長】 池谷委員、どうぞ。

【池谷臨時委員】 今の説明ですが、就業規則上の配乗船舶にこの本船については記載されるのか。それとも海外法人への予備員派遣認定を受けるのか。いずれにせよこの部分については法律上大きな問題だと思いますが、いかがでしょうか。

【野川部会長】 事務局、いかがですか。

【有田船員政策課課長補佐】 日本法人である J R 九州高速船株式会社が借り入れた船舶であるクイーンビートルに乗り組んでいる船員については船員法が適用されることとなりますので、そういった整理かと思っております。

以上でございます。

【松浦臨時委員】 部会長、松浦ですけれども、よろしいでしょうか。

【野川部会長】 松浦委員、どうぞ。

【松浦臨時委員】 今、池谷委員から質問があった件について、先ほどの事務局の回答では就業規則に載せているということでしたが、パナマ船籍のクイーンビートルが間違いなく就業規則に載せられているということによろしいのですね。

【野川部会長】 お願いします。

【有田船員政策課課長補佐】 クイーンビートルも就業規則に載せられております。

【野川部会長】 松浦委員、どうぞ。

【松浦臨時委員】 もう一点、確認します。そもそもパナマ船籍である船舶に日本の法律が適用できないというのは皆さんご存じだと思います。クイーンビートルはパナマ船籍ですが、日本の法律が適用されるという理解で良いのですね。

【野川部会長】 事務局、どうぞ。

【有田船員政策課課長補佐】 船員法におきましては、日本船舶とそれ以外に国土交通省令で定める船舶については船員法が適用されるという規定がございます、日本船舶を所有することができる者が借り入れた船舶についても船員法の適用範囲内という規定がなされております。今回のクイーンビートルに関しましては、日本法人である J R 九州高速船株式会社が借り入れ、運航する船舶でございますので、この船舶に乗り組む船員には船員法が適用されることとなります。

以上です。

【野川部会長】 船員法適用船舶であるということですね。日本籍船ではなくても、船

員法上そのように整理されていて、今後も船員法は全部適用されるということですね。はい。いかがでしょうか。

【池谷臨時委員】 部会長、よろしいでしょうか。

【野川部会長】 池谷委員、お願いします。

【池谷臨時委員】 重大な疑問があります。本船はパナマ籍船であります。そのようななか、日本の国内就航においてこのパナマ国政府の主権が及ぶのかどうかについて。もう一点。本船の登録免許税はパナマ国政府に支払われるのかどうかを質問します。

【野川部会長】 2点、いかがですか。パナマの主権国家としての主権作用が及ぶかということと、登録免許税がパナマに行くのかということです。

【有田船員政策課課長補佐】 パナマの法律はクイーンビートルに及びますが、船員法におきましては、船員法が及ぶ範囲についてははっきりと規定しておりまして、この法律における船員とは日本船舶または日本船舶以外の国土交通省令で定める船舶に乗り組む船長及び海員並びに予備船員、これが船員法の適用がなされる船員と規定されておりまして、具体的にその国土交通省令において日本船舶を所有することができる者が借り入れた船舶、これは適用船舶ですという規定がなされておりまして。今回のクイーンビートルにつきましても、日本法人であるJR九州高速船株式会社が借り入れた船舶でございますので、この船舶に乗り組む船員には船員法、国内法も適用されるということでございます。

以上でございます。

【野川部会長】 登録免許税の話。

【有田船員政策課課長補佐】 登免税に関しましては、外国籍船となりますので、我々は承知しておりません。

以上でございます。

【野川部会長】 ありがとうございます。

ちょっと補足しますと、前の点はあたかもパナマ法と日本法が競合するような印象があるかもしれませんが、そういうことではない。一般的に言えば、確かにパナマ法が及び得る可能性はありますが、そこは法律の世界で言う特別法と一般法の関係と同じでして、日本の船員法は、たとえ外国籍船であっても、日本の国家法である船員法として強制的に及ぶということを特別に明記しておりますので、そのこと自体をターゲットとして排除するようなパナマ法がない限りは、日本の船員法は及ぶということが優先するということですので。これはいわゆる国際私法、抵触法の世界のお話ですが、そういうことになりますので、

日本の船員法が全面的に及ぶことについては間違いないと思います。登録免許税については、まさにパナマ籍船であるということから、日本においては関知しないということですね。

池谷委員、いかがでしょうか。

【池谷臨時委員】 部会長、ありがとうございます。海事局から説明はございましたが、私は全く理解できません。正直なところ、今の説明では相当な禍根を残すことになるということを、私から強く指摘しておきたいと思います。

以上でございます。

【野川部会長】 ご懸念について了解いたしました。

よろしいでしょうか。なお、さきほどの件については既に以前からもこの場でご発言を頂いているところでございます。繰り返しになりますが、この船員部会にはカボタージュ規制に関しては担当する責任はなく、また担当課もこの船員部会を管轄しておりませんので、担当課に改めて今日出たご懸念をしっかりとお伝えいただくということを、私からもお願いしたいと思います。

そしてまた、そのご意見についてはきちんとテークノートされ、議事録に残ることも確認させていただきたいと思います。

【平岡臨時委員】 部会長、よろしいですか。平岡です。

【野川部会長】 平岡委員、どうぞ。

【平岡臨時委員】 先ほど、今後これを前例とすることなく、カボタージュ規制の堅持に努めて頂きたいと申し上げましたが、その旨を多門次長からはっきりと明言していただきたいと思います。

【野川部会長】 多門次長、いかがですか。

【多門海事局次長】 多門でございます。

既に3月24日の衆議院国土交通委員会でのやり取りでも明確にされておりますけれども、私どもの大臣からは、このことによってこのカボタージュ規制がアリの一穴のようになり、そういうことで広がっていくことはあってはならないと。そこをしっかりとコントロールしていきたい、というのを基本としてしっかり考えていきたいとは思っております。

ただ、何分、本日その担当課を含めて組織としては出席しておりませんので、局内で改めてそういったご発言の趣旨については共有し、今後の行政に活かしてまいりたい、そのように考えております。

以上でございます。

【野川部会長】 ありがとうございます。

本問題についてなお懸念もありませんが、先ほどからご紹介されております国土交通大臣の答弁を、私も拝見いたしました。こちらでも大臣自身が今回の件によってカボタージュ規制がアリの一穴みたいなことになることはあってはならないということを明言しておられ、これは本委員会の大臣の発言ですから議事録に残るということで、私もこの大臣の発言を重みがあるものと思っておりますし、以前から、別に義務はありませんけれども、個人的に申し上げてきたのは、日本のカボタージュ規制に変化はないということを知っております。今日出された懸念につきましては、しかし、いずれも全て議事録に残り、また担当課にきちんと伝えさせていただきたいということをもう一度申し上げておきます。

それではよろしいでしょうか。それでは事務局、お願いいたします。

【富田労働環境対策室長】 部会長、よろしいでしょうか。

【野川部会長】 どうぞ。

【富田労働環境対策室長】 一点、ご報告させていただきます。

船員部会臨時委員で使用者委員の田島委員におかれましては、交代によりまして今月の部会をもちまして退任される予定となっておりますことから、ご紹介させていただき次第でございます。田島委員におかれましては平成28年5月の第77回船員部会以降、4年10か月にわたりまして使用者委員としてご尽力を賜りました。田島委員のご尽力に対しまして深く感謝の意を表したいと存じます。

【野川部会長】 よろしければ田島委員、こちらにいらっしゃっておられますので、一言ご挨拶を頂ければと存じます。よろしくお願いいたします。

【田島臨時委員】 日本船主協会内航委員会の田島でございます。

先ほど事務局からご説明がありましたとおり、今月末で身分が変わります関係で、この船員部会の臨時委員を退任することになりました。参加は今回が最終回となります。約5年間、あまり参加率のいいほうではなくて部会長には大変申し訳ございませんでしたが、引き続きこの船員部会が活発な議論の場となり、船員政策がますますよりよいものになるよう貢献していただけることを心より祈念しております。部会長はじめ関係の委員の皆様、大変お世話になりました。ありがとうございました。

【野川部会長】 ありがとうございます。長い間、大変お疲れさまでございました。

田島委員のご尽力に深く感謝を申し上げます。ありがとうございました。

それではほかになければ、事務局にお返しいたします。

【岡村労働環境技術活用推進官】 次回の船員部会の開催日程につきましては、部会長にお諮りした上で改めてご連絡させていただきます。

事務局からは以上でございます。

【野川部会長】 それでは以上をもちまして、交通政策審議会海事分科会第134回船員部会を閉会いたします。本日はお忙しいところ委員及び臨時委員の皆様には会議にご出席を賜り、ありがとうございました。

— 了 —