

「竹富町における多機能型貨物輸送船基本計画（案）」に対するパブリックコメント等（委員からの追加意見を含む）とその対応

区分	No.	お名前・機関名等	意見等	対応等	基本計画記載 p. (概要版 p.)
パブリックコメント	1	竹富町民の方：1	①出来るだけ船の出航が途切れないことが重要	本基本計画においても重視しております。多機能型貨物輸送船（以下「多機能船」）の具体的な運航計画は、今後、実際の運航を担当する事業者の選定や契約時に検討・決定することになりますが、多機能船の運航計画は実質的に定期的な運航スケジュールで「途切れない出航」を行うことを重視します。本基本計画では、現在の農協やえやま（以下「現 JA 丸」）が現在担っている機能を必須機能と位置付けております。	p. 19, 40-41 (p. 2, 6)
			②車両運搬並びに重機運搬に耐えうる大きさを備えてほしい	本基本計画においても重視しております。現 JA 丸も車両運搬並びに重機運搬を行っておりますが、本基本計画では、現 JA 丸が現在担っている機能を必須機能と位置付けており、この機能は確実に担保します。また、母港となる石垣港と竹富町内各島の港湾施設及び各航路での安全運航と荷役が可能な範囲において、また、予算上許容される範囲において、現在の造船学で対応できうる限りの大型化も検討する計画となっております。	p. 19, 20, 37, 38 (p. 2~4)
			③車検や必要な法的手続きがある粗大ゴミの搬出などに公助を入れて欲しい。自助だけでは賄いきれない負担がある	本基本計画においても重視しております。まず、大型車両の車検の対応は、現 JA 丸では旅客の乗船ができないことで難しい対応となっておりますが、多機能船では 12 名以下の旅客が乗船できる登録とする計画です。これにより大型車両の車検もスムーズにする考えです。粗大ゴミ等の廃棄物は現 JA 丸も運搬しておりますが、その機能の強化は、多機能船の設計時において検討する計画です。また、燃料等の運搬も可能にするため危険物運用船適合証を取得する計画です。 なお、運送費の補助に関しては、申し訳ありませんが本基本計画とは別の政策となりますので、その政策検討の際に参考とさせていただきます。	p. 19, 37 (p. 2, 3)
			④新規で購入する大型の家電などの運送費も僻地ならではの負担が大きいので安心した生活を守る上でも運送費の補助など検討してもらいたい	大型家電に関しても、旅客が乗船できる登録となりますので、例えば車両に搭載した状態での運搬も可能になります。 なお、運送費の補助に関しては、申し訳ありませんが本基本計画とは別の政策となりますので、その政策検討の際に参考とさせていただきます。	p. 37 (p. 3)
2	竹富町民の方：2	牛運搬トラックは 3m 近い高さがあるので、収容可能な高さのある設計をお願いしたい。他の貨物船のように何台もトラックが積載可能な大型船が必要。高さのない小型船では町で導入する意味が	多機能船は現 JA 丸の構造をベースに、母港となる石垣港と竹富町内各島の港湾施設及び各航路での安全運航と荷役が可能な範囲において、また、予算上許容される範囲において、現在の造船学で対応できうる限りの大型化も検討する計画となっております。現 JA 丸も貨物スペースの天井高は 3m であり、それより小型になりませんので、牛運搬トラックの運搬はもちろん可能となります。なお、どの程度大型化できるかは、前記の通りで設	p. 20, 38 (p. 3, 4)	

区分	No.	お名前・機関名等	意見等	対応等	基本計画記載 p. (概要版 p.)
			ない。	計時にできうる限りの大型化も検討することになります。	
	3	竹富町民の方：3	良い	—	—
	4	竹富町民の方：4	<p>①町運営の貨物船ですが、計画からパブリックコメントまでの期間が非常に短いと感じます。予算取りのためたと聞いていますが、莫大な費用をかけているので一部の方への説明だけでなく地元説明会や議会でも取り上げてください。</p> <p>②今竹富町に必要な船は悪天候でも西表や鳩間島や波照間島へ人や荷物を運べる船だと思いますがいかがでしょうか。</p> <p>③災害時に活躍できるというが、災害時には既存会社の高速船の方が浅瀬でも航行できるので利便性が高いことでしょう。</p>	<p>ご意見ありがとうございます。まず、本計画策定の経緯を説明いたします。本基本計画（JA丸の後継船の導入）は、JAおきなわ殿の運航担当部門より現JA丸の処分と海運業からの撤退に関する意向が示されたことを受け、黒島等からの要請があり、町議会での議論を経て実施することになった経緯があります。この点、ご理解いただければ幸いです。</p> <p>また、本基本計画は現JA丸の処分が予定される令和7年度までに後継船となる多機能船の設計・建造手順を終え、導入することが必須の条件になります。そのため、約半年間で基本計画を策定し、予算の調整とともに年度内に設計に取り掛かること必要な状況です。この状況を踏まえたパブリックコメント等のスケジュールになっていることも、ご理解いただければ幸いです。</p> <p>なお、今後の設計・建造及び運航管理の検討段階においても、公開の原則に基づき、町民の代表者等を含む委員会を組織して検討するとともに、パブリックコメントを実施していく考えで、本基本計画にも明記しております。その際には可能な限り長期間のパブリックコメント等や様々な機会を通じて、皆様のご意見をお聞きし、反映してまいりたいと思います。</p> <p>前記しましたが、本基本計画においても、多機能船は現JA丸の構造をベースに、母港となる石垣港と竹富町内各島の港湾施設及び各航路での安全運航と荷役が可能な範囲において、また、予算上許容される範囲において、現在の造船学で対応できうる限りの大型化と構造を検討する計画となっております。この具体的な設計に関しては、最新の造船学での専門的な検討が必要となります。そこで、ご意見に基づき「6. 1. 設計・建造手順方針」の「⑦設計・建造公募要領」の判定基準に「運航可能な天候基準を含む」を追記させていただきます。</p> <p>ご指摘の面も確かにあります。そこで、多機能船においては、既存会社と高速船、さらには海上保安庁の船舶との役割分担を行うことを前提に、本船の特徴を活かした、例えばドローンによる遭難者捜索や被災状況の調査、通信基地機能、電力、水、燃料の供給、復旧に際する資材・重機・車両等の輸送機能を主眼にしております。</p>	<p>p. 1 (p. 1) 、 p. 38, 40 (p. 4 ～6)</p> <p>p. 37, 38 (p. 4)</p> <p>p. 18, 19 (p. 2)</p>

区分	No.	お名前・機関名等	意見等	対応等	基本計画記載 p. (概要版 p.)
			④さらには、民間の貨物船をもつと活用してほしいです。農協がつからないなら島への貨物輸送はその2社に任せるべきです。今回の貨物船には賛成できません。やるなら町民に対して丁寧な説明を求めます。	前記したように、多機能船の検討は、JA おきなわ殿の運航担当部門より現JA丸の処分と海運業からの撤退に関する意向が示されたことを受け、黒島等からの要請があり、町議会での議論を経て実施することになった経緯があります。 もちろん既存の海運会社殿に新たに建造・導入していただく考えもありますので、それらを含めて適切な建造と導入を進めるため、安栄観光殿、八重山観光フェリー殿及び石垣島ドリーム観光殿の代表者にも本基本計画の策定委員会にご参加頂いて議論を重ねました。また、既存の海運会社殿には、多機能船の必要性及び建造・導入と導入後の運営方法の検討に必要な情報提供と内部での検討の面で多大なるご協力をいただきました。これらを踏まえ、策定委員会で議論を重ねた結果として、令和7年度までのJA丸後継船・多機能船の導入とその後の運航・管理には、本基本計画で定めた竹富町の事業（委員会での検討を含む）として設計・建造、それに海運事業者との協働での運航・管理が最善であるとの結論に達しております。この点をご理解いただければ幸いです。丁寧な説明に関しては、前記したように、今後の設計・建造及び運航管理の検討段階においても実施してまいります。	p. 1, p. 40 ~ 42 (p. 1, 5. 6)
	5	竹富町民の方：5	①計画書に示された現状の課題は概ね適切だと思う。	—	—
			②竹富町が町営の船舶を持つことは、住民生活において大変重要なことであるので、この件の具体化について意見を述べる。	—	—
			③バースの問題は重要である。石垣市において今後の港湾計画が発表されたが、広域圏というくくりでは解決出来ない、石垣市と竹富町の密接な関係（親族や役場の職員などたくさんの竹富町関係者が納税者である）があるので、その計画の中に公益的なものは、優先的に配置して頂けるように積極的に働きかけ、解決すべきものだと考え	ご意見ありがとうございました。役場内で引き続き検討させていただきます。石垣市港湾課殿もオブザーバーとしてご協力いただいております。現行の係留地及び荷役地の使用を確保していただいているところです。	—

区分	No.	お名前・機関名等	意見等	対応等	基本計画記載 p. (概要版 p.)
			る。		
			④よって、以下の意見は、必要な機能中心にまとめたものである。また、経済合理性を加味した場合、貨物の種類が多岐にわたるため、匂い等を含む快適性ではなく、あくまで機能的、合理的に判断する事を薦める。	ご意見ありがとうございました。策定委員会としても同意見であります。	
			⑤必須機能 1. 現在の農協丸は 53 トンであるが、倍以上の船舶にする必要がある。 2. 船足は 18 ノット以上が出ることが、仕事効率を考えた速度面では必要である。	本基本計画においても、多機能船は現 JA 丸の構造をベースに、母港となる石垣港と竹富町内各島の港湾施設及び各航路での安全運航と荷役が可能な範囲において、また、予算上許容される範囲において、現在の造船学で対応できる限りの大型化等の構造を検討する計画となっております。具体的な設計に関しては、最新の造船学での専門的な検討が必要となりますので、設計業務時に検討させていただきます。なお、本基本計画においては、ご意見に基づき「6. 1. 設計・建造手順方針」の「⑦設計・建造公募要領」の判定基準に「最大船速を含む」を追記させていただきます。	p. 19, 20, 37, 38 (p. 2~4)
			⑥優先機能 1. 緊急時の対応を考えると、どの島々にも着岸出来る必要がある。よって、現在のプロペラシャフト方式から、ウォータージェット方式に変える必要がある。そうすれば水深 2 メートル以内でも対応可能である。 2. 新造船の船舶許可を貨物船から貨客船に変更する必要がある。大きなホールや葬祭場が石垣市にしかないの、遅くなる時など民間船では対応してくれないので、多大な出費をしてチャーターしている。旅客定員を確保していれば町民を乗船させることが出来る。	ご意見、ありがとうございます。本件も多機能船は現 JA 丸の構造をベースに、母港となる石垣港と竹富町内各島の港湾施設及び各航路での安全運航と荷役が可能な範囲において、また、予算上許容される範囲において、現在の造船学で対応できる限りの大型化も検討する計画です。ご意見に基づき「6. 1. 設計・建造手順方針」の「⑦設計・建造公募要領」の判定基準に「進入可能な水深を含む」を追記させていただきます。  多機能船の船舶登録は、関係法令に基づき、貨客船（旅客定員 12 人以下）とする計画です。よって、本ご意見に関しては、関連法令との関係に基づき対応させて頂いております。	p. 19, 20, 37, 38 (p. 2~4)

区分	No.	お名前・機関名等	意見等	対応等	基本計画記載 p. (概要版 p.)
			<p>3. ビーチランディング機能があれば有効だとは思いますが、制約が多いので、テnderボートを装備することを薦める。</p>	<p>本件に関しては、新城・下地島ではビーチランディングを行っておりますので、同様の対応が可能なることを基本構造にすることを明記しております。 (p. 37、「多機能型貨物輸送船」の基本構造に含める内容)</p>	
			<p>⑦設計時の検討課題</p> <p>1. 台風時のエネルギーの安定供給がいつも大きな課題である。ガソリンとガスボンベを同時に輸送することが出来ないからである。船内にタンクを備えるなど、タンカーとしての登録をすれば可能であるが、登録をする必要が出てくるので厄介である。ここは研究が必要である。</p> <p>2. 廃棄物の輸送に関しては、貨物室を自動で仕切ることが出来る装置があるので設置すればよいので、設計課題に入れるべきである。</p> <p>3. 大型貨物の輸送に関しては、最低でも3段式ブームのあるユニック機能のあるクレーンを設置すべきである。</p> <p>4. 海洋基本法創設の一番乗りで</p>	<p>ご指摘ありがとうございます。登録関係に関しては策定委員会に委員として参画頂いている沖縄総合事務局八重山運輸事務所殿にご指導を頂きながら進めております。可能な範囲で様々な対応が可能なるように登録していく方針なので、引き続き八重山運輸事務所殿ご指導いただきながら検討いたします。</p> <p>なお、ガスボンベがLPGボンベの場合は、多機能船が旅客定員12名以下等で登録しておけば、以下の条件①～③等を全て満たせば積載量の制限無しにて同時輸送可とのご見解を頂いております。</p> <p>①危険物運送船適合証に積載可の危険物として記載され、甲板上の積載区画（指定区域）内であること。</p> <p>②機関室上部の甲板には、引火性液体類（ガソリン）、高圧ガス（LPG）積載不可であり、機関室などの熱源から2.4m以上隔離されていること（機関室は船尾に設置され、危険物積載区画は船首（ランプウエイ）側に指定されるものと思料）。</p> <p>③危規則に適合した容器等に収納された「ガソリン」と「LPG」が水平距離で6m以上離れていること（甲板上積載に限る）。ただし、一方の危険物（例えばガソリン）が消防法適合タンクローリーの場合、水平距離で3m以上離れていること（甲板上積載に限る）。</p> <p>ご指摘ありがとうございます。こちらは「6. 1. 設計・建造手順方針」の「⑦設計・建造公募要領」を策定する際は、改めて委員会で具体的に検討することとしておりますので、その委員会での検討項目とさせていただきます。</p> <p>ご指摘ありがとうございます。こちらは「6. 1. 設計・建造手順方針」の「⑦設計・建造公募要領」を策定する際は、改めて委員会で具体的に検討することとしておりますので、その委員会での検討項目とさせていただきます。</p> <p>ご指摘ありがとうございます。こちらも「6. 1. 設計・建造手順方針」の</p>	<p>p. 20, 37, 38 (p. 3, 4)</p>

区分	No.	お名前・機関名等	意見等	対応等	基本計画記載 p. (概要版 p.)
			<p>ある本町としては、海洋調査、研究、教育に関しても、この新たな町営新造船には、活躍できるための機能を盛り込むべきである。</p> <p>5. 海で隔てられている本町としては、そのインフラ整備に新造船を活用すべきである。海底送水管等の定期検査や事故対応をするためには、海へのトライがしやすいようにすべきである。梯子での乗降も出来るが、海洋教育等への利用を考慮すると、船の後方にダイビング用の階段を設置すべきである。また、それに付随して潜水器具や潜水用コンプレッサー等を備えることが出来ればなお良いと考える。</p>	<p>「⑦設計・建造公募要領」を策定する際に改めて具体的に検討することになります。なお、本基本計画でも設計時検討機能として明記しております。</p> <p>ご指摘ありがとうございます。本件も上記と同様です。海洋教育とともに調査・研究で活用できる装備をすることを「6. 1. 設計・建造手順方針」の「⑦設計・建造公募要領」を策定する際に改めて具体的に検討することになります。</p>	
			<p>⑧推奨される形状（私見）</p> <p>1. 以上の課題等を考慮に入れ、私なりに現在の船舶形状で推奨されるのは、カタマラン（双胴船）タイプである。</p> <p>2. カタマランは幅広で貨物デッキが取りやすく安定感抜群である。</p> <p>3. 喫水が浅くて済むので、石西礁湖には最適である。</p> <p>4. 速度が速く、燃料効率が非常に良い。</p> <p>5. 資料を添付する。</p>	<p>ご意見、資料のご提供、有難うございました。具体的な多機能船の大きさや構造は、現 JA 丸の構造をベースに、母港となる石垣港と竹富町内各島の港湾施設及び各航路での安全運航と荷役が可能な範囲において、また、予算上許容される範囲において、現在の造船学で対応できうる限りの検討する計画としておりますので、「6. 1. 設計・建造手順方針」の「⑦設計・建造公募要領」を策定する際の委員会での具体的な検討の際に参考情報・資料として活用させていただきます。</p>	p. 20, 37, 38 (p. 3, 4)
委員	6	沖縄県八重山土木事務所 殿	<p>①「5.1 基本条件」の記載</p> <p>1. 導入する「汽船農協やえやま」</p>		p. 20 (p. 3)

区分	No.	お名前・機関名等	意見等	対応等	基本計画記載 p. (概要版 p.)
からの追加意見			<p>後継船、多機能型貨物輸送船（以下、「多機能型貨物輸送船」）の基本条件は、石西礁湖内等の航路を安全に航行できることその他、基地港となる石垣港においては係船と荷役の場所の変更が出来ないことから、現在地での係船と荷役が可能なこと、また、竹富町内の港湾と漁港の現状構造を変更することなく、竹富町各島への貨物輸送が可能なのが条件となる。</p> <p>⇒修正文案</p> <p>導入する「汽船農協やえやま」後継船、多機能型貨物輸送船（以下、「多機能型貨物輸送船」）の基本条件は、石西礁湖内等の航路を安全に航行できることその他、基地港となる石垣港においては係船と荷役の場所の変更が出来ないことから、現在地での係船と荷役が可能なこと、また、竹富町内の港湾と漁港の現状構造を変更することなく、竹富町各島への貨物輸送や荷役が可能なのが条件となる。</p> <p>理由・コメント</p> <p>現状構造には、「係留施設の延長や付帯設備（係船柱や防舷材等）、及び臨港地区内の各施設を含める」との理解でよいか</p>	<p>ご理解の通りです。係留施設の延長や付帯設備（係船柱や防舷材等）、及び臨港地区内の各施設の変更は、現時点では予定されておりませんので、現状の施設の範囲内で運航できる多機能船の構造としなければならないとの考えです。ご提示いただいた修正文案を使用させていただきます。</p> <p>修正文案：</p> <p>導入する「汽船農協やえやま」後継船、多機能型貨物輸送船（以下、「多機能型貨物輸送船」）の基本条件は、石西礁湖内等の航路を安全に航行できることその他、基地港となる石垣港においては係船と荷役の場所の変更が出来ないことから、現在地での係船と荷役が可能なこと、また、竹富町内の港湾と漁港の現状構造を変更することなく、竹富町各島への貨物輸送や荷役が可能なのが条件となる。</p>	

区分	No.	お名前・機関名等	意見等	対応等	基本計画記載 p. (概要版 p.)
			<p>2. 結論として、「多機能型貨物輸送船」の総トン数及び全長等具体的な構造は、現在の造船技術での検討で大型化等の可能性があるものの、喫水は現「汽船農協やえやま」の 2.3m とすることが条件となる。</p> <p>⇒修正文案 結論として、「多機能型貨物輸送船」の総トン数及び全長等具体的な構造は、現「汽船農協やえやま」と同等の規格とすることが条件となる。</p> <p>理由・コメント 水深だけを問題にしているように見えるが、大型化（総トン数や全長が増加）する場合、係留施設が対応できなくなる可能性がある。数字を載せる場合は、総トン数や全長についても条件をつける必要があるのではないか。</p>	<p>ご指摘ありがとうございます。なお、総トン数や全長にも条件をつけるのご指摘ですが、これらは造船学の最新かつ専門的な検討が必要と認識しております。現段階で具体的な数字を示してしまうと、大型化や構造に関する適正化の検討を阻害する可能性もあると考えます。そこで、ご意見も踏まえ、下記のように修文させていただきます。</p> <p><u>修正文案：</u> 結論として、「多機能型貨物輸送船」の総トン数及び全長等具体的な構造は、現「汽船農協やえやま」と同等の規格が基本条件となる。なお、最終的な構造は、今後の設計時における造船学の最新かつ専門的な検討を経て、関係する港湾施設及び航路を改変しない範囲で決定する。</p>	
			<p>②「4）西表島：仲間港・船浦港・船浦港（上原地区）・白浜港・船浮港・西表漁港」のタイトルと記載</p> <p>1. タイトル： 4）西表島：仲間港・船浦港・船浦港（上原地区）・白浜港・船浮港・西表漁港</p> <p>⇒修正案 4）西表島：仲間港・船浦港（船浦地区）・船浦港（上原地区）・白浜港・船浮港・西表漁港</p> <p>2. 記載：</p>	<p>ご指摘ありがとうございます。ご提示いただいた修正案とさせていただきます。</p> <p><u>修正文案：</u> 4）西表島：仲間港・船浦港（船浦地区）・船浦港（上原地区）・白浜港・船浮港・西表漁港</p>	p. 27



区分	No.	お名前・機関名等	意見等	対応等	基本計画記載 p. (概要版 p.)
			<p>白浜港と船浮港の泊地・物揚場の水深は 2m で航路及び周辺海域はそれ以上、西表漁港の泊地・物揚場の水深は 1.5～2.5m で航路水深は 2.5m である。</p> <p>⇒修正案 白浜港の物揚場は水深 2.0～3.0m、岸壁は 7.5m、船浮港の物揚場は 2.0～3.5m である。白浜船浮航路水深は 2.0m となっている。</p>	<p>ご指摘ありがとうございます。ご提示いただいた修正案とさせていただきます。</p> <p>修正文案： 白浜港の物揚場は水深 2.0～3.0m、岸壁は 7.5m、船浮港の物揚場は 2.0～3.5m である。白浜船浮航路水深は 2.0m となっている。</p>	
			<p>③「5.2. 基本構造・船舶登録区分」の記載</p> <p>1. 3～6行目： 総トン数と全長及び下記の内容等は、石垣港の荷役地と係留地を含め航路と港湾内で安全な航海と荷役が行われるという条件下において、現「汽船農協やえやま」建造後 30 年間に進歩した造船会社の最新技術での検討結果及び予算・経費を総合して決定する位置付けとする。</p> <p>⇒修正案 総トン数と全長及び下記の内容等は、石垣港や竹富町内の対象港湾・漁港等の荷役地と係留地を含め航路と港湾内で安全な航海と荷役が行われるという条件下において、現「汽船農協やえやま」建造後 30 年間に進歩した造船会社の最新技術での検討結果及び予算・経費を</p>	<p>ご指摘ありがとうございます。ご提示いただいた修正案とさせていただきます。</p> <p>修正文案： 総トン数と全長及び下記の内容等は、石垣港や竹富町内の対象港湾・漁港等の荷役地と係留地を含め航路と港湾内で安全な航海と荷役が行われるという条件下において、現「汽船農協やえやま」建造後 30 年間に進歩した造船会社の最新技術での検討結果及び予算・経費を総合して決定する位置付けとする。</p>	p. 37 (p. 3)

区分	No.	お名前・機関名等	意見等	対応等	基本計画記載 p. (概要版 p.)
			<p>総合して決定する位置付けとする。</p> <p>2. 「<u>「多機能型貨物輸送船」の基本構造に含める内容:</u>」の記載 (①及び③)</p> <p>①喫水を現「汽船農協やえやま」と同じ 2.3m とした場合には、西表島の他の地域からの車道が無い船浮港と、船浮地区の対岸の白浜港の水深 2m に対応できない (過去には、潮位差等を利用して就航した実績はある)。水深 2m に常に対応可能な喫水を踏まえた基本構造にするか、白浜港は西表島内の他の港湾と陸路での移動が可能であることから、白浜と船浮間で運航している他の船舶との連携も含めた貨物輸送と「多機能型貨物輸送船」の基本構造を検討する。</p> <p>⇒修正案</p> <p>①喫水を現「汽船農協やえやま」と同じ 2.3m とした場合には、西表島の他の地域からの陸路が無い船浮港は、白浜船浮航路水深が 2.0m であることから、対応できない (過去には、潮位差等を利用して就航した実績はある)。水深 2m に常に対応可能な喫水を踏まえた基本構造にするか、白浜港は西表島内の他の港湾と陸路での移動が可能であることから、白浜港</p>	<p>ご指摘ありがとうございます。ご提示いただいた修正案とさせていただきます。</p> <p>修正文案:</p> <p>①喫水を現「汽船農協やえやま」と同じ 2.3m とした場合には、西表島の他の地域からの陸路が無い船浮港は、白浜船浮航路水深が 2.0m であることから、対応できない (過去には、潮位差等を利用して就航した実績はある)。水深 2m に常に対応可能な喫水を踏まえた基本構造にするか、白浜港は西表島内の他の港湾と陸路での移動が可能であることから、白浜港と船浮港間で運航している他の船舶との連携も含めた貨物輸送と「多機能型貨物輸送船」の基本構造を検討する。</p>	

区分	No.	お名前・機関名等	意見等	対応等	基本計画記載 p. (概要版 p.)
			<p>と船浮港間で運航している他の船舶との連携も含めた貨物輸送と「多機能型貨物輸送船」の基本構造を検討する。</p> <p>③総トン数(GT)及び全長等は、最新の造船技術等を踏まえ設計時に詳細な検討を行うこととする。ただし、石垣港での荷役地と係留地が現状の場所での使用に限定されること、及び上記①の内容を制限として検討する。</p> <p>⇒修正案 総トン数(GT)及び全長等は、最新の造船技術等を踏まえ設計時に詳細な検討を行うこととする。</p> <p>※上記2修正案の理由：重複(本文や①)記載のため</p>	<p>ご指摘ありがとうございます。ご提示いただいた修正案とさせていただきます。</p> <p><u>修正文案：</u> 総トン数(GT)及び全長等は、最新の造船技術等を踏まえ設計時に詳細な検討を行うこととする。</p>	<p>基本計画記載 p. (概要版 p.)</p>
	7	<p>沖縄総合事務局八重山運輸事務所 殿</p>	<p>【乗組員に関する参考情報】 ○現農協やえやまの機関は684kwであり、沿海区域、200ト未満、750kwに該当し、運航体制は船長(6級海技士(航海))、機関長(6級海技士(機関))、甲板員(5級海技士(航海))の3名体制(ただし、船長と甲板員は年に数度職種変更届)</p> <p>●これが機関出力750kw以上1500kw未満になる場合には、機関部の船舶職員数が機関長(5級海技士(機関))と一等機関士(6級海技士(機関))の2名体制となるため、計4名体制が必要となる。</p>	<p>参考情報のご提供ありがとうございます。本件は、運航体制の検討(運航・管理を実施する事業者の選定)時における参考・検討事項とさせていただきます。</p>	<p>p. 40 ~ 42 (p. 5, 6)</p>

