

平成21年 2月16日

於：国土交通省3号館4階特別会議室

## 交通政策審議会海事分科会

### 第4回船員部会

#### 議事録

## 目 次

1. 開 会	1
2. 議 事	
議題 1. 船員電離放射線障害防止規則の一部改正について	1
議題 2. 平成 21 年度船員災害防止実施計画について	2
議題 3. 外国人船員の確保育成策について	15
3. 閉 会	38

### 【出席者】

(委員及び臨時委員)

公益代表 杉山委員、山村委員、井山委員、小杉委員、田付委員、田原委員、野川委員

労働者代表 高橋委員、中澤委員、田中委員

使用者代表 阿部委員、飯塚委員、小比加委員、小坂委員、三木委員

(事務局)

国土交通省 伊藤海事局長、大野海事局次長、又野審議官、染矢技術審議官

海事人材政策課 蝦名海事人材政策課長、川崎企画調整官

運航労務課 西村運航労務課長、三沢安全衛生室長、勝谷課長補佐

海技課 樺葉海技課長、上田課長補佐

総務課 石塚国際企画調整室長

**【川崎企画調整官】**

それでは定刻になりましたので、ただいまから交通政策審議会海事分科会第4回船員部会を開催させていただきます。

私、事務局の海事局海事人材政策課の川崎と申します。よろしくお願いいたします。

本日は、委員及び臨時委員総員17名中15名のご出席となっておりますので、交通政策審議会第8条第1項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。

次に配付資料の確認をさせていただきたいと思います。最初に議事次第がございまして、その次に配付資料一覧というのがございます。資料1から順に資料1-1、資料2、その後の参考資料が4つほどございます。最後に資料3という、全部で8セットの資料となっております。過不足等ございましたら、事務局までお申しつけいただければと思います。

それでは、早速議事に入りたいと思いますので、杉山部会長、進行のほうをお願いいたします。

**議題1. 船員電離放射線障害規則の一部改正について**

**【杉山部会長】**

本日はお忙しいところお集まりいただきまして、まことにありがとうございます。

それでは議事次第に従いまして、早速、進行のほうに移らせていただきたいと思います。議題の1は前回に引き続いてのことですが、船員電離放射線障害防止規則の一部改正についてでございます。この資料につきましては、第3回、前回の船員部会でご説明を伺いました。そして、その後ご質問等々があれば、事務局のほうに皆様からお寄せいただきたいということをお願いしておいたわけですが、事務局のほうに何か特別なご意見、ご質問等はございましたでしょうか。

**【西村運航労務課長】**

前回、ご審議を賜りましたけれども、その後、ご意見等承っておりません。本日は前回ご説明しました原案のまま、席に配付しております。

**【杉山部会長】**

そうですか。わかりました。

それでは、本件につきまして、改めてこの席上、ご意見、ご質問がございましたら、どうぞお出しいただければと存じます。いかがでしょうか。

特にございませんようですので、国土交通大臣諮問第76号をもって諮問された件につきましては適当であるという結論にすることとして、その旨を海事分科会長にご報告申し上げますが、いかがでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

【杉山部会長】

ありがとうございました。

それでは、そのように取り扱わせていただきます。

## 議題2. 平成21年度船員災害防止実施計画について

【杉山部会長】

次に議題の2でございます。平成21年度船員災害防止実施計画についてでございます。それでは、まず事務局のほうから資料のご説明をいただいた後、ご議論に移らせていただければと思います。よろしくお願ひ申し上げます。

【西村運航労務課長】

運航労務課でございます。

それでは資料2に沿いまして、ご説明をさせていただきたいと思ひます。実はちょっと資料をたくさんつけさせていただきました。資料2と、それから参考資料ということで、1、2、3、4とございます。ご確認をお願いいたします。

まず右肩に資料2というものでございますが、これは「交通政策審議会への諮問」ということで、諮問文とその次のページ以下、ずっと続いておりますが、18ページまで、今回ご審議を賜ります諮問の内容であります。来年度、平成21年度の船員災害防止実施計画の案でございます。よろしくお願ひいたします。

これの説明につきましては、参考資料1から順次ご説明をさせていただきたいと思ひます。よろしくお願ひします。

それでは、参考資料のほうのご説明をしてまいります。まず船員災害及び船員の疾病についての現在の状況ということで、一番下につけております資料2の参考資料の4というのをご覧いただきたいと思ひます。横長の一番頭に折れ線グラフがついているものでございます。

私どもは法律に基づきまして、船員災害とか疾病が起こった場合には、事業者の方からご報告をいただいております。それを毎年まとめたものが、このグラフでございます。こ

のグラフは左のほうに千人率と書いてございますけれども、千人当たり何人の災害があったかという数字でございます。ご覧いただきますとわかりますように、昭和42年から平成19年までの数字を入れておりますけれども、全体的には右肩下がりで推移をして、労働災害としては減ってきているという状況でございます。

一番右の平成18年度から平成19年度にかけましては、この数字的に見ますと、枠囲いのところの一番上が、18年度が11.8、19年度が11.3ということで、4%ほど、この1年間、18年度から19年度で減少したという数字でございます。いずれにしましても、千人率で見ますと、11.強という数字でございます。

ちなみに陸上の労働災害で見えますと、陸上の場合はいろいろな形態の業務がございますけれども、全産業では平均で2.4、それから例えば大きい数字で林業でいきますと、26.3とか、鉱業でいくと16.9、それから建設業などでは5.7という数字でございます。一部を除きまして、全体的には船員災害はまだまだ陸上労働に比べると災害率が多いという状況でございます。

1枚めくっていただきまして、2ページでございます。これはどのような要因で災害が発生しているかというものでございます。円グラフの中で転倒が一番多くて、21%、何かの機械等にはさまれるというものが16%、この2つを合わせまして、37%というものでございまして、こういったものについて重点的に対策を打っていかうということを考えているわけでございます。

それから、ちょっとはしょって行きますけれども、3ページ、それから4ページは一般船舶、船舶での「転倒」や「はさまれ」が、どういう作業をやっていたときに起こったかというものでございます。

それから5ページをめくっていただきますと、死亡災害の場合の要因でございます。件数は12人でございますけれども、33%ということで、海中に転落しての死亡が多い。その次は海難事故、海難による死亡が14%という状況でございます。

それから6ページ、7ページは少し細かいのは省略させていただきますと、6、7、8、9と省略して、10ページをおあげいただきますと、これが年齢別にどういう状況かというのを示したものでございます。全体的に船員が高齢化しておりますけれども、船員災害の場合には、50歳以上の方の被災が56%となって、高齢化が進んでいるという状況でございます。

それから、次の11ページは省略させていただきますと、次に疾病のほう、病気のほう

でございますけれども、12ページでございます。これも先ほどと同じように千人率で報告を受けたものの推移でございますけれども、全体的には右肩下がりになっておりまして、18年度から19年度ではほぼ横ばいであったという状況でございます。

それから、13ページはどんな部類の病気であったかということ。それから14ページが疾病による死亡の原因といったものでございます。

15ページをごらんいただきますと、中高年齢船員におきまして、どういう病気が疾病発生が多いかということでございます。生活習慣病の発生割合が全体の中で左側の30%、それから死亡に至るものとなりますと、生活習慣病が85%になっているといった、心臓病でありますとか、その他いろいろな生活習慣病によるものの死亡が高まっているということでございます。

2枚めくっていただきますと、17ページ、最後のページでございますけれども、これも年齢階層別に疾病発生状況を調べまして、一目瞭然でございますが、35歳以上で86%、それから50歳以上で63%という、当然でありますけれども、高齢化によりまして、病気がこちらの方向にシフトしているという状況でございます。

以上のような現在の状況を踏まえまして、いろいろ毎年、毎年の災害防止実施計画を策定しているわけでございます。

大変恐縮ですが、資料2の参考資料1というパワーポイントのポンチ絵の縦長の資料をごらんいただきたいと思っております。参考資料1と右肩に書いてあるものでございます。平成21年度の船員災害防止の実施計画の（案）の概要でございます。

まず実施計画とはどういうものかというのを恐縮ですが、そのとじてあるものの2枚めくっていただいた3ページ目に実施計画の（案）がどういうものかということと、本審議会にお諮りする根拠を書いて、法律を引っ張っております。船員災害防止活動の促進に関する法律というのがございます。そこで、真ん中の2つ目でございますが、第6条で基本計画というのがございまして、国土交通大臣は5年ごとに船員災害防止基本計画を作成しなければならないとなっております。

それから、その次の7条に実施計画ということで、国土交通大臣は毎年交通政策審議会の意見を聞いて、基本計画の実施を図るため船員災害防止実施計画を作成しなければならないということで、その項目としましては船員災害の減少目標、それから重点を置くべき災害の種類、それから防止のための主要な対策に関する事項その他というのを定めなさいということになっているわけでございます。

2枚戻っていただきまして、一番頭の部分、1ページ目でございますけれども、幾つか枠囲いがございますが、一番上の枠、これが基本計画でございます。今般、第9次の基本計画でございます、これは昨年、船中労でご審議をいただきまして、ご了解をいただいたものでありまして、本年度から5年間、この計画で行くというふうに定めたものでございます。

全体の5年間の船員災害の減少目標は、死傷災害であれば全体で2割減、21%減、疾病では8%減ということでございます。主な対策は、そこに記載してあるとおりでございますが、自主的な船員災害防止対策あるいは安全衛生教育訓練、死傷災害等々でございます。

そこで、5年間の重点的な対策といたしまして、作業時を中心とした死傷災害防止対策の推進、それから先ほどもご説明いたしました、海中転落が多いということで、それによります死亡災害防止対策。それから船員の高齢化に対応しました死傷災害防止対策等、あるいは生活習慣病の予防といったものを重点的にこの5年間で対策を打っていきなさいというものをまとめております。

本年度がその1年目でございます、今般、ご審議を賜りますのが、2年目であります平成21年度、船員災害防止実施計画でございます。その下の枠が、主な概要でございます。そこで、今回の実施計画を検討しますときに、まず基本的な方針をどう定めるかということで、そこに書いた4行でございますが、実施計画につきましては、基本計画を実施するために毎年作成するものであるということでございます。

また、災害疾病の発生状況が、先ほどご説明をいたしましたけれども、昨年と比べて、著しく変化はしていないという状況でございます。

そこで、来年度は基本計画の2年目でございますので、その基本的な事項は徹底して行うべきであると考えております。

したがって、1年目でありました、ことしの実施計画を基本としつつ、今年度といえますか、昨年、社会的注目を集めました漁船の転覆事故、これは昨年の6月に犬吠埼沖等で起こった転覆事故等でございますけれども、そういったものや、あるいは漁船火災といった海難事故、これは昨年の7月に海難審判庁より国交大臣に意見ということで、漁船の火災が頻発しているということで、チェックなり検査なりの体制をきちっと検討しなさいという意見をちょうだいしているわけでございますが、そういったものを今回含ませて入れております。

あるいは、船内労働安全衛生マネジメントシステムの普及促進と書いてございますが、このマネジメントシステムは、実は本年度にそのガイドラインをつくって導入を検討しているものでございますけれども、一言で申しますならば、船員の船内の労働環境を改善するために、会社単位の経営トップを含めた、段階的にステップ・バイ・ステップで向上させるといった、実質的なシステムでございます。現在、まさにガイドラインをつくっておまして、その導入を図るという段階まで来ております。これを本年度中に作成をいたしまして、会社自身は自主的に導入をいただくわけですが、そのために来年度からその導入の普及促進のための施策を図っていききたい、あるいはそれを検討していききたいということでございます。

そういった方針のもとで作成をいたしました原案、たたき台が、下の枠囲み3つでございます。1つが船員災害の減少目標でございますけれども、これは基本計画で5年間の減少目標が決まっておりますので、その単年度単年度ということで、1年ごとの目標でございます。死傷災害で言えば全体で5%の減少。それから疾病でいいますと2%の減少を考えております。

それから、重点を置くべき船員災害の種類でございますけれども、この中で赤いのが新しく、ことし検討して入れたものでございまして、黒いのは昨年から項目としては入っていたものでございます。重点を置くべき災害の中の海中転落であります。作業基準等の不遵守とあって、あるいは多発する「転倒」「はさまれ」といった先ほどご説明をいたしましたけれども、数的に多いものを中心にきちんと対応していこうということを昨年に引き続きやっていこうと思っております。

さらに今年度は、先ほど漁船の転覆等ございましたけれども、海難防止対策等による死傷災害の抑制を図っていくべきだということで、その項目、災害の種類としてはそれを入れております。

具体的にはその右の枠の同じような段のところをごらんいただきますと、右側に、これは具体的な、主要な対策でございますけれども、海難防止対策等による死傷災害の抑制という、同じ項目の中で、先ほども少しご説明をいたしましたけれども、漁船の火災防止対策のために、船内設備の点検等の徹底を図ることが具体的な方策として考えております。

また実際に海難が起こった場合のために、操練の実施でありますとか、船員災害防止協会等がやっているわけですが、生存対策講習、ライフジャケットを着て、海に落と

してという講習でございますけれども、そういったものの受講をきちんとやっていただくということを具体的な対策として入れております。

それから、その欄の上のほうをごらんいただきまして、船員災害防止のための主要な対策の、赤字で今年度新しく入れたものをずっとご説明をいたしますけれども、まず大きな項目で、安全衛生管理体制の整備とその活動の推進ということで、若年船員に対する安全衛生に係る指導の充実ということで、船内労働環境の安全といったものはベテラン船員によりまして、きちっと船内で指導・教育がされていたんですけれども、そういった船員がどんどんやめていかれるということで、若年船員に対しまして、きちっと指導をする場がこれからなくなっていく可能性がございますので、そういった人たちの対応のために、船員教育機関の実際の乗船実習をやっている場において、安全衛生教育の充実を検討していこうというものでございます。

それから、2番目に船内労働安全衛生マネジメントと、先ほどご説明をいたしました会社内でのシステムでございますけれども、これは実際に導入を今年度、仕組みをつくるということでありますので、来年度から講習等によりまして、その普及を図っていきたいと思っております。

それから、普及を図るに当たりまして、実際の船舶所有者等のシステムによる取り組みを促進するために、何らかのインセンティブについて、これは検討会等で検討することにしておりますけれども、そういった検討を実際にやっていこうと思っております。

それから死傷災害の防止でございますけれども、海中転落が案件としては多いということもございますので、そのために丈夫なげん梯等の使用、げん梯等の点検・整備といったことで、これは陸から船に上がる、船から陸におりるという上下船時の乗っていくはしごでございますけれども、これについても安全確保策としてきちっとやると。先般も造船会社の事故等もございましたけれども、船員においてもきちんとした形で、点検・整備をして改めてやっていくというふうに思っております。

それから、死傷災害に係るリスク低減対策の中身としまして、内航船とか漁船などの中小船舶所有者を中心としまして、自主的に船内での安全衛生の委員会等で、安全衛生活動をきちっとやっていただく。その際には簡単なチェックリスト等を用いて点検・整備、改善をしていただく、そういう活動を推進していただくというふうなものを考えております。

そのほか生活習慣病におきましては、食生活を改善するための新たな教材を作成すると

か、あるいは新型インフルエンザ対策として、マニュアルがありますので、それを配布して推進を図っていくといったことを考えております。

それから新規はございませんが、外国人船員に係る安全対策としてコミュニケーションの充実とか、十分な指導といったものを従来に引き続きやっていくといったこと。あるいは一番下でございますけれども、船内における労働生活環境の整備・改善ということで、先般、法律改正をいたしました休息時間の確保等について、きちんと対応するといった内容の新しい施策を今年度の計画に追加して盛り込んでいきたいと思っております。

1枚めくっていただきまして、2ページ目は今年度、基本計画の1年目なんですが、今年度の中身、中身といいましてもほぼ項目しかございませんが、こういったことを参考でつくっております。

それから恐縮ですが、参考資料2という縦長のものをごらんいただきたいと思いますが、縦長の資料でございますけれども、左側が今骨格をご説明いたしました、来年度の実施計画、右側が今年度の実施計画の骨子でございます。下線が引いてあるところが、それぞれ変わっているところがございます、今ご説明した中身で、ほぼ網羅されております。

ただ2点だけ、若干新規ではないんですけれども、今年度の中身を深掘りしたという感じでございますので、2点だけご説明を加えさせていただきますと、1ページの一番下のところでございますけれども、作業基準等の確認、船員の意識向上を図るという中で、陸上の労務管理部門において、リスク低減対策の推進を図るということで、従来は現場である船内だけの問題という認識がありましたけれども、陸上においてもきちんと防止対策を図っていくという内容で、少し右側に同じ趣旨のものがありますが、右側の部分に陸上の労務管理部門を加えたというのが1点でございます。

それから1枚めくっていただきまして、2ページ目の真ん中あたり、(3)の②、安全衛生教育の実施、派遣元責任者、派遣先責任者等による定期的な派遣船舶への巡回により安全衛生を点検及び改善すること。それから船員災害防止協会等が実施する講習等の活用に努めること。それから派遣元は派遣船員に係る安全衛生の水準を適正に確保するための事項を船員派遣契約に定めること等といったことで、派遣事業においてもきちんと対策をとるということで、これは今年度、右側にも記述はございますけれども、それをより詳細に、具体的に記述したということでございます。

そのほかの点につきましては、先ほどご説明した新規の内容と同じ下線の部分でございます、下線のないところは、昨年と同じものを引き続き重点的にやっていくということ

でございます。

それから、もう1枚横長の参考資料3、これは今年度と来年度の計画をすべて網羅しまして対比した資料でございます。これで実施計画のご審議を賜り、来月確定をいたしましたら、来年度に入りまして、それに持っていきまして実施をしていきたいと考えております。

ご説明は以上でございます。

**【大野海事局次長】**

ちょっと補足させていただきますと、本日ご審議いただきまして、この案につきまして、本日出ました意見をベースに修正いたしますとともに、次回までの間に引き続き議場外で調整をさせていただきますと、案を固めたいと思っております。したがって、ご答申は次回にいただきたいというつもりで、2回に分けてやらせていただいているということでございます。

**【杉山部会長】**

ありがとうございました。今、大野次長からご説明がありましたように、この議題2に関しましては、次回に答申案をご検討いただくということで、本日は西村課長さんからご説明いただいた内容につきまして、何かご不審な点、あるいはこの資料についてのご意見があれば、この場でお伺いするというので、次回につなげたいと思います。どうぞ、どなたからでも結構でございますので、ご質問、ご意見をお出しいただければと存じます。どうぞ。

**【田付臨時委員】**

統計のとり方なんですけど、この災害と疾病の発生状況の年齢階層別のがありますね。これを、全船員数を母数にしないで、年齢階層別の人員を母数にしないと、高齢化の影響というのは、結論は変わらないと思いますが、はっきりとは説得的には読み取れないグラフになってしまいますよね。

その問題と、もう一つは災害発生率も、疾病も多分そうだったと思いますが、17年度に下がって、18年度に上がっているんですね。この18年度に上がったのに比べると、また下がっているんですけど、おそらく目分量だと17年度の水準をクリアしたかしないか危ないところだと思うので、ここも18年度になぜ上がったかという解析があったほうがより積極的になるのではないかと思います。

**【杉山部会長】**

今、2点ほどご意見が出ましたけれども。

【西村運航労務課長】

最初のほうのご質問で、階層別の発生状況といいますのは、すみません、資料でおつけていません。おっしゃるとおりだと思います。年齢階層別でどれだけ件数があるかという資料は、また次回にでもお示しできると思います。

【杉山部会長】

それは現データはあるわけですよね。年齢階層別に集計しようと思えば。

【西村運航労務課長】

あります。すみません。

【杉山部会長】

最近の疾病のDで、その原因等々がもし把握されておられれば、ご説明いただけると思いますが。

【大野海事局次長】

ちょっとこれも少し精査をさせていただきます、次回に回答することをお許しく下さい。すみません、すぐ出てこないで、申しわけございません。

【杉山部会長】

それでは2点目のご質問に関しましては、次回、回答をいただくことにしたいと思います。どうぞ。

【小比加委員】

この資料2の参考資料1の右側のほうに、船の労働安全衛生マネジメントシステムの普及ということが提案されているんですけども、実際のところ、これは船の大小にももちろんよる部分、大きな船であれば、それなりの人間の数が乗っていますから、それなりに対応はできると。ところが小型船等につきましては、ほぼぎりぎりの人間の数で乗っている中で、今、陸上のほうが運航のほうで安全の回避システムをやっていますよね。その辺のところと、結局同じようなことを、もしこれを実施した場合に、乗組員に全部負担が行くわけですね。船内の問題でしょう、これ。船内の問題なので、乗組員にこういった作業の負担が行ってしまうと。その辺のところをやっぱり船の大きい小さいによって幾らか分けられるような形にしていただければありがたい。

それから、このインセンティブ云々のこれは、今後検討されるということなのですが、この導入を最終的に義務づけるみたいな形のあれは避けていただきたい。正直言って、安

全の問題に関して、我々事業者のほうというのはノーとは言えないわけなんです。だから、お題目がこういうふうに出てきたときに、それに対して嫌だとは抵抗できないという、その背景がある中で、こういう形が出てきたときに、それを全部現場のほうにやっぱり押しつけて、加重労働になりかねないような形というのは避けたいというところで、その辺含んでいただきたいというところです。

【西村運航労務課長】

今の船内労働安全マネジメントシステムは、労使の方々含めて検討している最中でありまして、我々、このマネジメントシステムを強制するというつもりは全く考えておりません、導入についても任意に、主体的にやっていただくというふうを考えております。

ただ、できるだけ導入を図っていくために、強制的にやるわけではないので、インセンティブも何らかのペナルティーとかそういうものではないんですけれども、できる限り導入をしていただくというために、どういうインセンティブがあるかなということのを来年度にかけてやっていきたいというのが1つございます。

それから、大小の事業者というか、船の大小があるというのは、よく存じ上げておいて、それについても小さな船、少人数の船員が乗っている船に対して、どういう形で、これに類似のシステムを入れるかというのをまさに今、その検討会の中でもやっていますので、もしアウトプットがそこ出ようであれば、それをまたお出ししていきたいと思っております。

【小比加委員】

はい。

【杉山部会長】

よろしゅうございますか。それでは、そのほかご意見、ご質問があれば。

【阿部臨時委員】

ちょっと細かいことなんですけれども、資料2の参考資料2の6ページなんですけど、6番にアンダーラインのところで、「衛生管理者や船内料理士により」云々と書いてあるんですが、これは基本的には「調理師」という表現ではないんですか。調理免許という。これは言葉だけなので、大したことはないと思うんですが、なぜ料理士になっているんですか。

【西村運航労務課長】

船舶料理士ですね。

【阿部臨時委員】

そうなんですか。調理免許との兼ね合いで、調理とは呼ばないんですか。

【西村運航労務課長】

船内においては、資格としては船舶料理士という資格。

【阿部臨時委員】

料理士ですか。

【西村運航労務課長】

そうです。

【阿部臨時委員】

すみません。

【杉山部会長】

どうぞ。

【高橋臨時委員】

資料2の5ページの下の方に、新たに漁船火災による死傷災害を防止するため、船舶設備等の保守・整備等を徹底ということで、今回新たに記載されたということで、すみません、ありがたく思っているんですが、具体的なイメージというんですか、従来あるような消火設備ということとあわせて、この防止をするという観点からいくと、どういうことをイメージされているのかということが1点お伺いしたいということと、それからその下の(3)に船員災害防止協会の実施による生存対策講習、これは従来もやってきたはずなんですが、これについても、それから、この諮問の表題の13ページの下段から14ページの上段のほうなんですが、船員災害防止協会が作成したという形で何か記載を衛生管理、食材のものが書いてあるんですが、この災害防止協会の予算というのは十分、これだけの機能を果たせるぐらいがあるのかどうか、ちょっとお伺いしておきたいと思うんですが。

【三沢安全衛生課長】

まず第1点の関係ですけれども、食生活の改善の関係なんですけれども、私どもの関係で今イメージしておりますのは、実は船舶衛生管理者の関係で、実はこれも船員災害防止協会が策定したものなんですけれども、船舶料理士の教本がある。そこにいろいろと中身等について列挙されている本なんですけれども、参考書という程度なんですけれども、

それに準じて、船舶料理士についても船舶衛生だとか、そういう調理の関係につきまして、あるいは法律等も入れまして、皆さん方がそれをごらんになって、ある程度調理ができるような仕組みをすこしつくっていかうかなと今、考えているところです。イメージはそんな感じです。

ですから、ここに出ております、船舶料理士の四季のメニュー等があるわけなんですけれども、それらをもうちよつと深く挿入したものというふうに考えていただければよろしいんじゃないかと思えます。

これらについては、やはりこれからも検討していくつもりでございますので、またいろいろと意見がございましたら、皆さん方の意見を取り入れて策定していきたいと考えております。

次は2点目の船員災害防止協会の予算の件でございますけれども、これにつきましては、実は昨年の4月に会費等も上げていただいて、それと国の補助金、船員特別保険の特別会計のほうなんですけれども、それと会員団体からの補助金と、その大きく柱の3つで分けてやっているんですけれども、予算的にはそれほど裕福なあれじゃないですけれども、何とかある程度、今までのとおりの事業についてはやっていける状況だと、私どもは考えております。

【杉山部会長】

よろしゅうございますか。

【高橋臨時委員】

予算の関係はわかりました。一時期、かなり予算が減って、この手の安全講習等々も、開催が危ぶまれるということも若干ありましたので、やはりこういう安全対策に対する予算というのはきっちり確保していただきたいというのが1点です。

【三沢安全衛生課長】

そこらにつきましては、削減しない方向で考えております。

【高橋臨時委員】

それから、漁船火災というものが近年多発しているということで、非常に我々も危惧をしているという状況なんですけど、今回、このような形で整備を徹底していただくということで、非常にありがたくは思っています。この状況についても、やはり船舶の老朽化による漏電なり、それからこの火の元というんですか、ガスなり電気なり、いろいろありますけれども、そういうふうなものの設備の安全確認というのはやはり徹底してやっていた

できればということで、先ほどお伺いしたという趣旨です。よろしく願いしておきたい  
と思います。

【西村運航労務課長】

すみません、今、火災の件でございますけれども、私どもが考えておりますのは、今、  
委員がおっしゃいましたように、電気系統とか、機関周辺の漏電みたいな感じで発生する  
という数が増えているというふうに審判庁から指摘されておまして、老朽化している船  
等がございますが、そういったものの日常的な点検において、特に電気設備とか、機関周  
辺の点検・整備、その中でも20t未満とか、船齢が5年以上の漁船は特に有意してくれ  
ということになっておりますので、そういった点を中心に……。

【杉山部会長】

そのほかご意見、ご質問があれば、お出しただければと存じますが。

すみません、私から1点だけ、こういう解釈でよろしいのかということをお伺いしたい  
んですが、参考資料の2、3、共通のことですけれども、毎年度の計画を立てて、そして  
次の年度にまた追加すべきものは追加していくということのように、私、理解したんです  
けれども、この参考資料2あるいは参考資料3で、平成20年度の計画骨子、これをチェ  
ックした上で、そして左側の平成21年度の案が出てきたという解釈でよろしいわけです  
か。

【西村運航労務課長】

はい、おっしゃるとおりです。

【杉山部会長】

わかりました。

【井山臨時委員】

ちょっと関連してよろしいですか。

【杉山部会長】

はい。

【井山臨時委員】

こういうものというのは計画をつくるのはいいんですけど、フォローがちゃんとなさ  
れているのだろうか。例えば20年度の計画が今、結果がわかるはずがないので、だから  
19年度の計画を見て、ここがこういうふうに、先ほど先生がおっしゃったように、何で  
18年度にこれだけ上がったのは何なんだという分析の上で、21年度に来るんだろうと

思うんだけど、そこら辺がどうなんだろう。こういうのというのは計画するのは簡単なんだけど、フォローするのが大事ではないかという印象を持ったものですから。

【西村運航労務課長】

おっしゃるとおり、私は来年度、今回の検討で、どうしても今年度やっているものが、すべて網羅的にはできておりません。ただ、今年度いろいろ前半を中心にして活動、役所もあるいは団体も、それからいろいろな地方自治体、あるいは船員者の方も含めて、いろいろな活動をやっていまして、その中でいろいろなご意見なんかも取り入れて、結果という数字としては出ていないんですけども、そういったものも聞きながら、あわせて来年度どうするかというのを、前半の部分だけですけども、やっていきたいと思えます。

【井山臨時委員】

よろしくをお願いします。

【杉山部会長】

ほかに議題2に関してのご意見、ご質問、いかがでしょうか。

それでは冒頭、大野次長からご説明がありましたように、答申案は次回ご議論いただくということで、本日のご議論を踏まえまして、もし追加的にご意見等がございましたら、あらかじめ事務局でございませぬ運航労務課までご連絡いただければ、大変ありがたいと存じます。もしご意見をいただける場合は、事務局とすればいつごろまでお受けできるというようにお考えでしょうか。

【三沢安全衛生課長】

申しわけございませぬが、できれば2月末日ぐらいまでにいただければ、大変ありがたいんですけども、よろしく願いいたします。

【杉山部会長】

もしご意見があれば、2月末日までにお寄せいただきたいということでございませぬので、どうぞよろしく願い申し上げます。

### 議題3. 外国人船員の確保育成策について

【杉山部会長】

それでは続きまして議題の3でございませぬ。外国人船員の確保・育成策についてでございませぬ。まず本テーマに関しましての取り組み状況等につきまして、事務局から資料のご説明をいただいた後、各委員の皆様方からご意見をお聞かせいただければと存じます。

ご説明をよろしくお願ひ申し上げます。

【蛸名海事人材政策課長】

それでは、資料3に基づきましてご説明をさせていただきたいと思ひます。

1 ページをはねていただきますと、外国人養成の取り組みについてということでございます。基本的な考え方のようなものが書いてあります。ご案内のとおり、日本の商船隊の中核というのは、あくまでも日本人船員ということでありますけれども、日本人船員の育成につきましては、トン数標準税制の支援策などによりまして、その養成の方向づけというのができております。それとあわせまして、日本商船隊全体を支えております安全で効率的な運航を支えておりますのは、運航要員の多くを占める外国人、特にアジア人の船員ということございまして、その質の高い船員を確保・育成していくということが日本商船隊の安全運航にも大変重要な観点であります。

またアジア人船員そのものは、アジア、非常に海事産業が盛んでありますけれども、そのアジア諸国の経済活動を支える貴重な人材にもなっておりまして、彼らを支えるということ、あるいはそれを養成していくということは、それらの国の経済発展にもつながっていくという意味で、二重の意味で重要なポイントであろうと。アジア諸国からもそういう養成に対する期待が寄せられているということでございます。

こういう中で、外国人のアジア人の船員を養成していきたいということでございますが、2 ページ目にその現状ということでございます。日本の商船隊におけます外国・外航船員の現状というのを見ていただきますと、そこにありますように94%がアジア人の船員、中でもフィリピンが多うございます。

世界的な海運につきましては、昨今の急激な景況の状況がございまして、これまでのトレンドとしましては、船舶建造量の増加などありまして、船舶職員が不足すると。これはBIMCOというところの予測でありますけれども、2.7万人という数字など、推計などもございます。若干の調整が行われる可能性はありますけれども、引き続き長い、中長期的に見るトレンドとしては、やはり船舶職員というのは世界的には不足していくだろうということでございます。

あわせて、日本籍船のほうもトン数標準税制の導入などによりまして、隻数が増加をし、日本人船員も増やしていくということでありますが、当然、日本籍船の数も増えていけば、そこに乗る外国人の船員もまた必要になってくるということでございまして、優秀なアジア人船員を効率的に養成し、困り込んでいくということは急務であろうと考えております。

3 ページ目が外国人船員の現状、世界で見ましても、やはりアジア地域というのが非常に大きな大供給国でございまして、欧州各国もアジア人船員を非常に困り込むという状況になっております。

他方で、アジアの船員教育というのは必ずしも十分な状況ではありませんで、乗船実習機会が不足したりして、せっかくそういった船員の養成機関に入っても、海技免状がとれないままに、リタイアをしていくという現状もございまして。

こういう中で、4 ページ目でございますけれども、日ASEANの交通連携という多国間の枠組みがございまして、その中に船員政策フォーラムという、幾つかあるプロジェクトの中に船員関係のプロジェクトもございまして。こういう中で、アジア人の船員の共同養成をやっていこうじゃないかということをして2007年の秋ぐらいから提唱を始めまして、昨年11月にマニラで開かれました大臣会合で、そういった養成プログラムをみんなで取り組んでいこうということが承認されました。さらに今後は、このマルチの枠組みを受けて、個別にも政府当局間で、いろいろな協力をすることを進めていきたいと思っております。

その具体的なプログラムの中身といたしましては、5 ページ目でございますけれども、その真ん中より下のところに具体的なプロジェクトというのがございまして、3つのプロジェクトがあります。乗船の訓練環境促進プロジェクトということで、特に足りない乗船実習機会の拡大をしていくということ。それから、インストラクターも必ずしもアジアのほうに十分いないということで、そういったインストラクターの方を育成していくということ。それから、いろいろな船員関係の情報で、奨学金の制度でありますとか、あるいは雇用とか、学校に関する情報、そういったさまざまな有益な情報、あるいは政策、こういったようなものにつきまして、1つの情報のシステムをつくりまして、皆が見れるように、こういう形の3つのプロジェクトを進めることによって、共同養成をしていこうというプロジェクトが、日ASEANの枠組みの中で合意されているわけでございます。

具体的に、特に大供給地でありますフィリピンにおける取り組みというのを例えば見ますと、当然、邦船社、あるいは組合もそうでございますけれども、そういった船員の育成、あるいは困り込みというものにも非常に努力をいただいております、それぞれ個別に学校を持っていたり、訓練センターを開設したり、あるいは奨学金といったようなものを払ったりされております。

他方で、諸外国も専用の学校をつくる、あるいはインストラクターを常駐させる、ある

いはそういったシミュレータのような設備をつくる、あるいは奨学金を払うというようなことで、いわば非常に取り合いになっているという状況がございまして、既にかなり民間ベースでも進んでおりますけれども、官民連携によって、さらに取り組みを強化していく必要があるというところでございます。

そういった日ASEANの枠組みを受けまして、先ほどの3つありましたうちの、特に1番目の乗船機会の拡大ということで、7ページにございますけれども、アジア人の共同養成プロジェクトといったようなものを進めてまいりたいと考えております。特にフィリピンには、旧青雲丸でございますがございまして、かなり老朽化している船でございますが、こういうものを活用いたしまして、乗船履歴を付与するという仕組みをつくっていったらどうかということでございます。

ここは特に、乗船履歴を1年間つけるに当たって、このOca号で、集中的にまず3カ月乗船実習をした後で、社船に乗り組むような、そういった形で育成をしていくということでございます。これは官民共同のプロジェクトということで、官のほうは具体的なそういうスキームづくりでありますとか、あるいは教官、特に航海訓練上の教官が豊富なノウハウを持っておりますので、現地のインストラクターを指導しながら、カリキュラムづくりなども含めて支援をしていく。民間のほうでは業界団体、あるいは日本海運組合などから具体的なご支援をいただいて、こういった青雲丸、Oca号の改修でありますとか、あるいは研修費、あるいは奨学金といったようなものを出して、囲い込んでいく。こういう取り組みをし、さらにフィリピンの政府とは具体的にこういった協力をしていくことについて、二国間でも覚書のようなものを結びまして、両国を挙げて協調体制のもとで進めていくということに組みたいと思っております。さらに、これを将来的にはASEANのほかの地域にも拡充ができていけばと考えているわけでありまして。

さらに、8ページ目でございますが、こういうプロジェクトに加えまして、従来からODA事業の一環として、そこにありますけれども、フィリピンだけではなくて、インドネシア、ベトナム、バングラデシュといった方々を日本にお招きをして、海技大学校や航海訓練所で訓練をするといった取り組みもしております。ほかにも民間ベースでもその8ページの下のところにもありますけれども、乗船実習をやるという機会をつくったりされておまして、こういう取り組みを双方に連携させながら進めていきたいというふうに考えております。

こういった次の9ページでございますけれども、外国人の船員を養成していきますと、

先ほどのトン税で増えていく日本籍船に乗せる場合には、外国でとった免状にプラスしまして、国内の海事法令講習等々をやりまして、承認をして、そのまま日本に乗せ込むという、承認制度というのがございますが、こういう制度もさらに使い勝手のいいものにして、養成した船員を日本商船隊で速やかに活動していただけるような環境を整えたいということで、検討会もつくりまして、具体的施策として承認試験の拡大でありますとか、法令の講習の合理化といったような改善をし、さらにワーキングもつくりまして、今後の課題も検討していくということで取り組んでまいりたいと思っております。

10ページはそういう承認制度の状況でございまして、11ページにこういうような取り組みを通じまして、先ほどのODAの見直しでありますとか、共同養成プロジェクトの拡充等を通じまして、アジア地域と連携をいたしまして、我が国の持てるそのソースを提供して、アジアにおける船員養成のセンター的機能を担っていけるような形で、我が国が貢献できればと思っております。これがアジアの地域の経済活動あるいは商船隊の輸送力の安全性の確保というものの向上につながればということで取り組んでいるというところでございます。現在の取り組みをご紹介させていただきました。

#### 【杉山部会長】

ありがとうございました。極めて重要な政策課題でございます。外国人船員をいかに確保・育成していくべきかということについて、現在の取り組みをご説明いただきました。これからは委員の皆様方にご自由にご議論を展開していただければと存じます。

きょうはこれについて、こういうようにするというような取りまとめは別段考えておりませんので、どうぞご意見をお出しいただき、今後の議論に結びつけていただければと存じます。

なお、断るまでもないんですけれども、この外国人船員は、外航海運に関してございまして、内航についてはないということは申し添えさせていただきます。

それでは、どなたからでも結構でございます。どうぞ。

#### 【飯塚臨時委員】

この「我が国における外国人船員養成の取り組みについて」というところで書かれてあるいろいろなプロジェクト、特にアジア人船員国際共同養成プロジェクトその他、これについては非常に海事局の取り組みに感謝いたします。ありがたいと思っております。賛成いたします。

基本的なところはそういうことで賛成なんですけど、ちょっと1つ、細かいところで教え

てもらいたいんですが、まず1ページに書かれてある、この表題の下に書いてある「トン数標準税制による支援により、その養成を支援」と、若干言葉遣いが何となく、もうちょっと適切な言葉があるんじゃないかなという感じがするのと、この支援と、トン数標準税制による支援ということなのかもしれませんけれども、これはトン数標準税制を導入というか、適用する会社は、条件として日本人船員の雇用だとか、育成だとかということが養成されておりますので、何か支援という言葉が若干、もうちょっといい言葉がないのかなという感じがいたします。

それから、日比のグリーンネットのところで、これから職員が非常に不足すると、どこか書かれておりました、5ページですか。これ、2015年には2.7万人の見込みと、これ、承認文書の内容ということで、このように書かれているんだと思いますけれど、現下の状況では若干不足するその割合が、少し低くなっているんじゃないかなという感じがいたしますけれど、その辺は何か海事局のほうでご意見がございますでしょうか。

【大野海事局次長】

まず1点目は、飯塚委員がおっしゃられるとおり、表現が悪うございます。

【飯塚臨時委員】

いやいや、そんな。

【大野海事局次長】

トン数標準税制の導入によりまして、将来の日本人船員の増加に向けて、一定の見通しが立ったというような表現だろうと思いますし、確かに要件として義務づけているわけではございますけれども、その過程で、海運各社のご協力というものを養成していきたいということでございますので、次回以降、何かにこの同じ紙を使いますまでの間に表現をちょっと訂正させていただければと思います。

それから、2番目のご質問ですけれども、これはわかりません。そもそも2015年の雇用の見通しがわかれば、だれも苦労しないわけでありまして、私どもとして、この2.7万人不足というものを下方修正するような数字が出たということは今まで、今のところつかんでいるわけではございません。したがって、先ほど蛭名課長のほうからご説明いたしましたように、このマイナス2.7、この数字はもうちょっと小さくなるかもしれないなというふうに感じているということでございます。

その上で、日比でどういうふうこれから確保していくかという話でございますが、これは別途検討委員会もつくって進めているわけでありまして、あまり計画経済的に

何年度何人、何年度何人ということ为先々まで決めていくのはよろしくないのではないかと感じています。

ただ、現実特に中小船社の方々を中心にまだまだ需要はあると。これは最近の世界同時不況であっても、基本的には変わっていないと思っておりますので、所要数等につきましては、言ってみれば毎年度、毎年度、受け入れサイドである船社の方々のご意見を聞きながら、慎重に進めていくということが現下の景気状況だと、必要だろうと思っております。

他方、中長期的にやはり船員、特に船舶職員が足りないということは、おそらく明らかでしょうから、フィリピン国政府、あるいはフィリピンの海事関係者とのいい関係をつくりながら、多少人数の上下はあっても、うまくこれを続けていく。せっかく始まったものを発展させていくという姿勢で臨んでいきたいという感じで考えております。

#### 【飯塚臨時委員】

ご説明はわかりました。ただ、2.7万人と申しますと、相当大きな数字ですので、この数字が、これをもとに計画するというのではないという了解はいたしますけれども、これが何かひとり歩きすると、えらい大変な数字だなという印象を皆さんが持っておられると思います。この2.7万人そのものは私の知る限りは、BIMCOか何かの数字だと思うんですけども、私、BIMCOにもいたことがありまして、よく存じているんですけども、若干相当「エイヤ」というような数字でございまして、世界的にそういう数字しかないということもわかっているんですけども、この数字は若干今の状況からすると、相当大きいなということで、これがひとり歩きしないように、お気をつけ願いたいと、このように要請しておきます。

#### 【大野海事局次長】

わかりました。今、私どもが考えておりますのは、初年度にプラス100人程度の養成であります。それで、将来的に使える練習船をもう1隻増やすようなことを前提とした場合でも、机上の計算で最大で年間400から600ぐらいのプラスアルファの養成だと思っています。400とすれば、目いっぱいやって、5年間で2,000という数字でございまして、結局、この2.7万というものをベースにして、練習船10隻つくって、何が何でもこれを埋めるんだということではございませんので、当面様子を見ながら進めていくという形で、問題はなかろうとは思っております。ただ、それに当たりましては飯塚委員のご指摘も十分踏まえまして、あまり先々のことまで決めつけないで、柔軟に進め

ていけるようにということは常に配慮していく必要があろうという感じです。

【杉山部会長】

2015年って、それ中長期になりますから、その姿がどうであるかというのは、非常に現在では推計しにくいですね。私はもう単純に、このモデルが提示されていれば、またはデータを更新することによって、直し直すことができるんじゃないかと思ったんですが、今飯塚委員のお話ですと、どうもそんな状況じゃないということなので、益々この数字がひとり歩きするというのはちょっと怖い感じがしますね。

【井山臨時委員】

ちょっと教えてほしいんですが、9ページに承認船員制度というのがありますが、これは国際条約上何か根拠があるんですか。

【石塚国際企画調整室長】

STCW条約にこういった承認して、相手国の免状を認めるという制度がございます。それに基づいた制度でございます。

【井山臨時委員】

日本の場合は法律根拠は何ですか。

【石塚国際企画調整室長】

船舶職員法です。

【井山臨時委員】

の何条ですか。

【樺葉海技課長】

23条11だっと思いましたが。

【井山臨時委員】

あの制度がこれになっているんですか。大変失礼だけど、あれはもともとタグボートのエンジニアが、あのSTCだとえらい高い免状が必要になるから、それを緩和するために設けた規定なんだけどな。国際条約に対応する、それまであの規定で読めますか。

【石塚国際企画調整室長】

こちらのほうは、すみません、私の理解のほうでは条約に新たに……。

【井山臨時委員】 23条であれから船舶職員法が変わったのかな、そしたら。

【石塚国際企画調整室長】

ええ。平成10年に……。

【井山臨時委員】

10年に変えて、これが認められるようになったのか。ああ、よかったね、それだったら。

【石塚国際企画調整室長】

はい。

【井山臨時委員】

いや、私は前からこれ……。ということは、日本の免状になるわけではないんですね。

【石塚国際企画調整室長】

違います。

【井山臨時委員】

日本の免状はあくまでもやれないというか、やらないんですね。

【石塚国際企画調整室長】

日本の免状はあくまで日本の試験を同じように受けた者。

【井山臨時委員】

だから、そこでちょっとお伺いしたいのは、日本の試験というけれども、それは日本語だからですか。大変失礼ですけれども、フィリピン人が日本語で試験を受ければやるけれども、英語だったらだめなんですか。

【石塚国際企画調整室長】

そういうことになります。

【井山臨時委員】

何かよくわからないんだけど、この世の中で、日本船の免状をやるときには日本語でなきゃいけないなんていうのはあるんですかね。オーストラリアの場合ね……。

【樺葉海技課長】

日本の免状自体には国籍要件はございません。

【井山臨時委員】

ないでしょう。だから日本語でいいんだけど、それを英語で試験はできないんですかということ。そしたらフィリピンの人もどんどん日本で免状がとれるんじゃないのかなと思っているんだけど。

【樺葉海技課長】

制度的に英語で試験をやるという意味決定をすればそれは可能だと思いますけれども、

実際にそれは船と船の……。

【井山臨時委員】

だから、昔からの伝統で、日本語しか試験やらないというからそうなのであって、ちょっと頭を切りかえてみたら、英語でやってもいいんじゃないの。英語で日本の免状をやってもいいんじゃないのかなと、私は思ったんだけど、違いますか。

【樺葉海技課長】

オール英語ということになりますと、例えば船と船がこうやって危ない場面になる。そのとき、ぱっと行かなきゃいけないのはまず日本語であろうかと思っております。「危ない、どけ」というような話でございますので。

【井山臨時委員】

じゃ、航空のパイロットはどうですか。あれはなぜ英語でいいんですか。もっぱら英語を使う。

【樺葉海技課長】

船と船の目の前でこうやってぶつかる、ぶつからないほうがいいんですが、そういった場合と、飛行機とはやっぱりちょっと状況が違うんじゃないかならうかと思えます。

【井山臨時委員】

いや、私は頭を切りかえたほうがいいと思うんだけどな。

【大野海事局次長】

よろしいですか。

【杉山部会長】

井山委員に詰められますと、大変お答えにくいところがありますけれども、なかなか外国人のどこまで認めるかということについては、例えば内航ですと在留資格の問題とも絡んできますので、なかなか一筋縄ではいかないところがございます。そこで、これがほんとうに正しいかどうかは別として、私どもの今の考え方では、内航については、国籍要件は確かにございません。ですから、例えば在留資格を現に持っておられるような、一例を挙げれば在日の韓国人のような方が、日本語で試験を受けていただいて、日本の免状をとっていただければ、これはなれます。

ただ、ほかの意味での在留資格のない方が、船員という形で国内のカボタージュに入ってくるということは、今、認められていないということが1つございます。

それからもう一つは、外航の場合、これは別なわけですがけれども、やはり内航の小型船

の場合、基本的にさまざまなコミュニケーションというものを考えたときに、英語だけでいいよと。内航船にも国内の漁船にも外国人がどんどん入ってくるという状況というのが、安全上、ほんとうに問題ないかどうかというのは、関係者間で相当慎重な議論をする必要があるというふうに思っています。

そういう意味で、国内について、ある程度慎重論を述べた上で申し上げますと、確かに外航の船員については、英語で試験を受けた上で、例えばフィリピン人であっても、日本語の免状を与えるというやり方もあろうかと思えます。法制度上はあろうかと思えます。現にインド国籍の方をイギリスあたりでそういうことをやっている例はございます。あとは在留資格がないから、内航には従事できないよと、それだけで整理するというやり方もあろうかと思えます。

ただ、現実に日本籍船に乗り組むときには、承認船員ということで、それをとっていただければ、これで実務上問題がないというふうに今考えておりますし、外国籍船の場合にはもちろん外国免状でいいわけでございますので、そういう意味で従来の実務の延長線上、そういうふうに整理させていただいているというだけでございまして、制度のあるべき論ということであれば、二通り考えられることだという考えです。

【井山臨時委員】

だから、外航1級でも内航1級でもいいじゃないですか。あれだけ細かくしちゃったんだから。

【大野海事局次長】

ですから、それは今、それを改正する必要があるかないかは別にしまして、制度論、政策論としてはあり得る考え方だと思います。

【井山臨時委員】

だから、人が足りない、2万7,000人か2万人なのか知らないけど、足りないんだったら、フィリピンの人に横文字で試験を受けて、日本の免状をやって、どうぞと、日本船に乗せてもいいんじゃないですか。

【石塚国際企画調整室長】

先生、例えば1級海技士、2級、3級と、この3級以上は英語が試験になっております。試験そのものの。4級は、英語は講習を受けると。5級、6級になりますと、英語そのものが講習すらないという状況でございます。例えばそういった人たちが乗っている船と、要するに安全上の問題でございますね。全員が英語ができれば、それは問題ないのか

もしれませんけれども。

【大野海事局次長】

それもあるんだけど、井山先生のおっしゃっていることも十分わかるんですが……。

【井山臨時委員】

外国の港で、日本語で危険回避の行動をするんですか。

【大野海事局次長】

違います。

【井山臨時委員】

外国人の港ですよ。日本の東京湾の中に入ってきたときに、危ないというときに英語じゃだめで、やっぱり日本語ができたほうがいいというのは、それはわかりますよ。

【石塚国際企画調整室長】

外航船は基本的には3級海技士以上の方が乗っておられますので。

【井山臨時委員】

だから、そうじゃなくて、あなたがおっしゃるのは日本語で原則試験をやって、それに英語の科目が試験でありますということでしょう。私が言っているのは違うんですよ。英語で試験をしていて、それにももちろん英語をつけてもいいんですけどね。日本の試験問題を英語で出したらどうなんですかということなんです。それはね……。

【大野海事局次長】

わかります。

【井山臨時委員】

海技試験の昔からの伝統で、頭がカチンコチンの人がいっぱいいるからなんですよ。そんなもの、どこの世界に日本語でなきゃだめって、そんな漢字仮名まじりの……。

【大野海事局次長】

ですから、承認試験は現に英語でやらせていただいております。

【井山臨時委員】

それがいいんだったら、それで認めて、日本船に乗せているんだったら、なぜ、英語で試験をやらないんですか。

【大野海事局次長】

あり得るお話だと思っています。ただ、問題は実務的に考えました場合に、例えば1級の海技士を採るときには、こういう教育を受けなければいけない。要するにこういう教

育を何単位分やらなければいけない。あるいは乗船実習のときには、こういうことを教えなければいけないというのは細かく決められております。これがまたコチンコチンと言われたら、それまでなんですけれども……。

【井山臨時委員】

いやいや、そんなことないけどさ。

【大野海事局次長】

ただ、それを前提とした場合、1つは、じゃ、日本の学校にフィリピン人を呼んできて、それと同じ教育を英語で全部やるのかということになった場合には、いろいろ行革の中で、航海訓練所にしても海技機構にしても、ぎりぎりの運営をしておりますし、なかなかその余裕はございません。じゃ、フィリピン側でそれをやってもらったら、試験だけ受ければいいじゃないかということでもありますけれども、その日本の教育あるいは航海訓練で要求している水準というものと、全く同じ水準を全部要求できるのかと。あるいはそれは日本政府がまさかフィリピンの教育機関を直接監督するわけにはいかないですから、フィリピン政府にそこまで保証してもらえるのかということ、なかなか実務的には細かい問題が出てきて、難しい問題があらうかと思っております。

したがいまして、今、承認試験をやらせていただいているということの中身は、フィリピンでその1級なら1級の免状を持っておられる方に、例えば日本独特の交通法規、例えば港則法だとか、海上交通安全法だとか、そういったこともお教えしますし、それから失礼ながら、実際に10%わずかに切るぐらいの不合格率がございます。免状を持っていませんけれども、日本の要求水準まで行っているかどうかを試験で確認させていただくというふうに、比較的簡素化された便法で、フィリピンの資格というものを尊重しながら、やらせていただいていると。便宜的であります、それがまたSTCW条約でも認められているやり方であるということで、それをとらせていただいているということでもあります。

ですから、将来的にもっと根っこからやるべきじゃないかというのは、これはあり得る話だろうと思っておりますが、今、直ちにとということになりますと、若干抵抗があるというのは、その教育内容とか、そういう具体的な話でございます。

【井山臨時委員】

だから、日本語の教科書を横文字にして教えてもいいんじゃないの。教える人がいないか、今度。

【大野海事局次長】

ただ、それをフィリピンの例えば船員学校でやってくれるか……。

【井山臨時委員】

だって、英語で講義をしている大学はいっぱいありますよ。英語やフランスで。日本の国内ではそれで単位を認めた。商船学校はできないという理由は、私はないと思うんですよね。

【大野海事局次長】

ですから、先ほどから私も……。

【井山臨時委員】

しかも準技術的な話なんだから。

【大野海事局次長】

何回も繰り返しておりますように、制度論的にはあり得る話だと思っております。ただ、直ちにそれができるかというと、いろいろ実務的に解決すべき課題がありますからという部分。

【井山臨時委員】

初めから、何かできない理由を並べられたら、何だという感じがするんですね。逆に……。

【大野海事局次長】

それが……。

【井山臨時委員】

私がそうだったけど、まず何か言われたら、できない理由を4つ、5つ並べると。できる理由を並べないというのはよくないと思うんだけどね。

【大野海事局次長】

それはひとえに海事局次長の能力不足でございまして、できるだけそのような、おっしゃられたような姿勢で行政をやっていきたいと。

【井山臨時委員】

いや、そんなこと言っていない。発想を変えてもいいんじゃないかと。ほんとうに少ないんだったら、日本人で船員になりたがる人が少ないというのなら、フィリピンの人に日本の免状をやったっていいじゃないかと言ったら、大いに働きますよ、それは。確かに難しいと思いますよ。日本のは昔からレベルが高いんだから。だけど英語は一切だめですと、その理由として、ぶつかるときになんて、そんな理由なんかあり得ないじゃない。

【大野海事局次長】

あり得ないと思います。

【井山臨時委員】

じゃ、外国に行ったら、そんなことになるの。外国の港で、日本語で「危ないからどいてくれ」とか、「おい、どけどけ」と言ったって、そんなもの通じますか。

【樺葉海技課長】

ですから、外航船においては、3級以上の方が……。

【井山臨時委員】

だから、それは英語の試験をやっているというが、だけど話であって、それはそれだけの話だよ。ぶつかるかどうかの本質は、その試験をやっている科目の話だよ。その下にある航海術の話ですよ。の、ことでしょう。

【樺葉海技課長】

はい。最初に私が申し上げましたが、制度的には可能だと申し上げた。

【井山臨時委員】

もちろん可能。だからそれをそろそろ考えてもいいんじゃないかなと、これは承認制度という、私に言わせたら、ちょっとそんなに責任を持てるのかねという感じなんだかね。というのは、外航の教育って、いろいろあるじゃないですか。だから、日本は非常にきちっとやっているから、日本人の船員は一番質が高いと言われているんですよ、イギリスの次というか、同じぐらいに。それも何かちょっと悪いけど、承認というSTCWで認めたからと、それでいけるのかねという……。

【大野海事局次長】

だから例えば今、国費で税金をさらに増やして、それで例えば日本国内に連れてきて、フィリピン人の船員を英語で教育して、日本の試験を受けさせるかと、これはちょっと私は消極的なんです。だから、例えば船協さんあたりで、じゃ、わかったと。日本国内でこういう学校をつくりましょうと。それで日本の基準に合った形で、英語で教育するから、試験だけ英語でやってくれということになりましたら、仮にそういうことがあった場合には、今、そこまでご検討をいただいていることはわかっていますが、そういうことになった場合には、それは前向きに検討するというのが我々の姿勢としてはあり得べきんじゃないか。ただし、内航の話は別でございますから、1から3級に限りますし、在留資格との関係をどう整理するかというのはきれいに整理した上で、外航だけに乗れる資格とい

うことになります。ですから、そういうことはあり得る。

【井山臨時委員】

やるとしたら、各社が持っているフィリピンの学校を、高等科をつくるんでしょうね。今もあるのかもしれないけど。

【大野海事局次長】

各社の持つておられるフィリピンの学校というのは、むしろ私の理解が間違っていたら、飯塚さんからご訂正いただきたいんですが、一部の会社で、ほんとうにいわゆる学校というものをつくっているところがありますけれども、大部分は既に船員としての資格を持ってきて、自社船に乗っている方のキャリアアップのための、社会人のための再訓練施設なんですね。ですから、そういう意味で根っこから、例えば高校を卒業した人間、中学を卒業した人間を教えているというのは、非常に例外的に、日本郵船さんと、一部でやっているだけだと認識しております。

【杉山部会長】

どうぞ。

【飯塚臨時委員】

今のご説明は、大野海技次長のご説明のとおりで、我々も根っこからその船員教育を考えて、日本の制度の上で試験が受かるような生徒を英語で教育しようと、そこまではなかなか体力的にもできないということで、今、もうそれなりのできた船員さんを再教育すると、再教育に近いところなんですけど、そういうことでやっているというのが実態です。郵船さんはまた別途、若干もう少し下のところからやっているというところで、各社によってまちまちです。

それから承認船員のところは、その制度的な問題もたくさんあるんだと思いますけれど、我々の希望としては、この承認船員制度を緩和してほしいと、いつも言っているんですけど、それは1つには、非常に単純な考え方なんですけれども、便宜地籍船で、フルアイジンであるとどんどん日本に入ってきているわけですね。それがほとんどなんです。そのほとんどの人たちが日本籍船に乗ることも十分あり得ると。そのときにF O C船と日本人船員、船社としては全く区別しないで船舶管理をしているという状況で、その相互融通がもう少し簡単にできないかというのが、1つの動きとしてはあるということで、その承認船制度をなるべく今の現行法のもとで緩和してほしいというのが要望であると。これは1つの要因、原因です。というところにあるということを理解してほしいと思います。

【大野海事局次長】

ちょっと余計なことかもしれませんが、井山委員がおっしゃられたことで、ちょっと別の角度からご説明させていただいたほうがいいのかなと思うんですが、これは要するにフィリピン、最大の船員供給国の実態でございます。全土に数百の船員養成機関があるそうでございます。その中で、この資料の中にもありますような、アジア太平洋海事大学、MAAPといいますけれども、このあたりというのは、非常に恵まれたところでありまして、少なくともそこに入りますと、ほとんどの学生が奨学金をもらいまして、乗船訓練も受けられるということであると。ところがほとんどの民間のいわゆる船員学校は、自前で船を持っていない。それで、しかも外航船員になろうとしますと、1年間の乗船履歴というのがないと試験を受けられないんですが、これが1,000t以上の船に乗らなきゃいけないと。これが条約上決まっています。

したがって、私がたまたまマニラで行きましたある学校では、1年生のときは1,000人を超える学生がいるのに、乗船訓練を受けられないからというので、4年で卒業できるのが100人ぐらいしかないと。それで、実はそこに最大の問題があるんです。もちろん国内船の船員になるとか、部員になるということは自由なんですけれども、やはり彼らは収入の面でもステータスの面でも、外航船の職員になりたい。ということで、ならば、Oca号とかも使いまして、それから船社のご協力をいただいて、社船実習の機会を増やすということを通じて、乗船実習を受けて、優秀な学生さん、日本が困り込むような形で、船舶職員の資格をとってほしいなということが、日比のプロジェクトのベースにあるわけでございます。

そのときのさらに前提としましては、フィリピンのそういう学校に入ってきた方々に、乗船実習の機会を与えると、最大の問題というのはクリアしてうまくいくということで、実態からスタートして検討しておりますものですから、確かに井山委員がおっしゃるように、根っこから変えたらいいじゃないのというのはあるのでありますけれども、その実態をベースにした場合に、現時点では少なくともプラクティカルな対策ではないかというふうにして、これを採用させていただいたというのが実際のところでございます。

【井山臨時委員】

だってエアプレインのパイロットなんていうのは、アメリカでとろうと、どこであろうと、日本国内を飛んでいるじゃない。

【石塚国際企画調整室長】

条約を所管する立場から申し上げますと、この承認制度というのは、抜け道的に無理無理やっている制度ではなくて、IMOで各国の承認のもとにつくられて、ヨーロッパ各国、もちろん先進各国が使っている制度でありまして、海の世界では通常こういうやり方でやっているということで、今のところ過不足はないので、これで進めているという実態がございます。

【井山臨時委員】

失礼しました。どうも。

【伊藤海事局長】

ちょっとよろしいですか。

【杉山部会長】

どうぞ。

【伊藤海事局長】

大分議論が熱を帯びまして……。

【井山臨時委員】

いえいえ。

【伊藤海事局長】

船員制度、船員供給も含めてですけれども、STCW条約そのものは、各国が船員を養成をして、海技資格を与えるということを共通のベースで承認をする仕組みをつくっているわけですから、船員の海技資格を与える教育というのは各国自身がこれをフィリピンも実際に行っているわけですね。多分、今の海運界の意向というのは、基本的にはその国の船員を養成した人たちを日本の船、あるいは日本の便宜地籍船で活用するというところで要請があると。だから、さらに井山先生のおっしゃるように、フィリピン人といえども、日本の海技資格をとりに来たいというような需要が発生すれば、その時点で、やっぱりそれはおっしゃるとおり、彼らが日本の海技資格をとれるような、英語による試験というのを考える需要があれば、出てくれば、それは我々も考える必要があると思います。ただ、今の時点では、あくまでもフィリピンならフィリピン、インドネシアならインドネシアの政府が、船員を教育して、その船員を使うときに承認制度として日本の船会社が使う。ここが需要になっているということなので、そこでとどめているだけです。

【井山臨時委員】

私のほうは、包括的に運ぶんだったら、そこからやらないと、何万人なんて出てこな

いんじゃないのということを言いたかったんだけど。

【伊藤海事局長】

おっしゃるとおりだと思いますが、ただ、ですから、おっしゃるように船会社各社が、そういうご要望がしっかりあるというのであれば、それは受けとめて、日本の制度で、フィリピンの方が、日本の海技資格をとりたいという話があるのであれば、それは考えざるを得ないと思います。

【井山臨時委員】

日本の船会社はそんなこと考えませんよ。人が養成してくれた人を雇えばいいんですから。それは無理ですよ。

【伊藤海事局長】

ただ、それが……。

【井山臨時委員】

それは国策としてやらなければだめですね。

【伊藤海事局長】

そうなんです、ただ、実際に例えば日本の海技資格を日本の学校に入って、それで確かに日本の訓練を受けて、それで海技資格をとっていくというプロセスにはコストがかかりますから、ですから、そういう選択をする外国の方々はほんとうにたくさんおられるかというのは、若干疑問がありますね。

【井山臨時委員】

そうですね。

【伊藤海事局長】

ですから、そこは、もしそれでも日本の教育制度がいいという方がおられれば、それは需要があるわけですから、当然我々は考えなければいけない。あとは経済合理性だけの話になりますから、確かにそういう方々がたくさんおられて、そこに教員も含めて、それに対応できる英語もでき、それから外国人が入るとすれば、そういう対応がとれるようなコストをかけるというところまで、コストパフォーマンスがあるかどうかという議論は当然出てきますね。それがあるのであれば、別に先ほどの要するに言語の話というよりは、むしろそういった教育制度のパフォーマンスの問題としてとらえるべき話じゃないかなと思いますし、決してそれは否定するものではないというのが結論だと思います。

【井山臨時委員】

条約上、日本の制度でフィリピンの人に日本の免状を与えてもいいんですね。それは別に禁止されてはいない。

【伊藤海事局長】

禁止されていません。

【井山臨時委員】

日本の試験を受けるには何語でやるかは別として、日本の免状を外国籍の人に与えても、それはいいと。

【伊藤海事局長】

免許を与えるのは構いません。日本の会社で、例えば日本の会社に就職するときに、いわゆる在留資格の問題とか、そういう問題が出てくるだけです。

【井山臨時委員】

それは大体別の系統の話ね。

【伊藤海事局長】

別の話でございます。

【杉山部会長】

大変貴重な問題提起をちょうだいして……。

【井山臨時委員】

すみません、余計なことを言いまして。いえ、貴重でもないんです。

【杉山部会長】

この問題はこれだけで結論は出ませんので、課題として受けとめさせていただきます。どうぞ。

【田中臨時委員】

ちょっと、これで終わられると困るんですが、外国人船員の問題をこういうふうに、きょうテーブルに乗せられて、相当なボリュームというか、いろいろな多岐にわたるODAの話まで含まれていますので、最初に部会長のほうが要するにきょう、何か結論を出すという話ではないということでしたので、話をお聞きはしていましたけれども、まず1つは、議題とは違うんですけれども、外国人船員の育成で、これだけ議論になるわけですが、やっぱり基本的には日本人船員の育成、養成ということもしっかりやっていただきたいですし、その中で、特に外航の日本籍の問題、こういったことも議論されてきて、いかに日本人船員を育成、あるいは日本籍船を確保するというこの中で、おそらく産業

政策の中で、こういう外国人船員の確保・育成ということも当然あるのは理解しています。

ただし、その大前提というか、これだけありきでは当然ないわけですから、きょうは議題が外国人船員ということですから、それはそれで結構だと思いますけれども、本質的には日本籍船は日本人船員をどうするのだということが議論されるべきだと思います。

それから、一般的な話としていろいろ飛び交っていますけれども、やっぱり外国人の船員の問題が国内にどう波及するか、一般論、あるいは法律論の話かもしれないですけども、やはりそれは相当繊細な問題ですし、大野さんがおっしゃったように、それはもう入管法ではっきり在留資格がなければ、日本に外国人は入れないわけですから、そこははっきりしているんで、何も問題がないですけども、やっぱりその辺はよく注意をして意見交換というか、議論をしていただきたいと思います。

たくさん資料が出ているので、ちょっと1点だけ、7ページなんですけれども、ここでOca号での訓練が書かれているんですけども、ここに書いてあることが、ちょっと違和感があるというか、今、たたき台なのか、現在進行形なのかということなんですけれども、例えば官と民が仕分けをされているような記述の仕方ですけども、こういった内容なのかどうなのか、細かい点はちょっと承知していませんけれども、これだけのいろいろなボリュームなり、こういう流れがあるのであれば、その辺はちょっと慎重に今後も対応していただきたいというのが私の意見です。

ODAの話とかも全部フィックスして入っていますから、多分、もともとの趣旨、目的というのは海運政策とODAの対応というのは違うと思いますので、そこら辺のところはできましたら、わかるような位置づけが一体どういうふうになっているんだというようなことも今後、ご説明いただければ、ありがたいなと思います。

以上です。

**【杉山部会長】**

第1点に関しましては、1ページの最初に日本商船隊の運航の中核は日本人船員が担うことが前提ということで、ここから出発しておりますので、十分その趣旨は踏まえた資料だと思います。どうぞ。

**【大野海事局次長】**

おっしゃるとおりでございまして、日本人船員、これは外航、内航、漁船問わず、これを軽視しているものでは全くございませんので、これは、本日はこれを議題として、今まで一度も正面から取り上げてご説明していなかったことですから、させていただいたわ

けでありまして、既にご案内のとおり、同じ審議会の海事分科会、国際海事輸送部会、あるいはヒューマンインフラ部会で、大変なご議論をいただきまして、そのあたりは政策に既に反映されているということをご案内のとおりだと思っております。

1点だけ、この7ページの資料でございますが、これはもうこの方向で進んでおりますというご報告でございます。別途、検討委員会がつくられておりまして、全日海さんにも十分にこれはご説明しておりますし、委員会自体にイケダ国際部長に入らせていただきまして、ご賛成を得ながら進んでいるということでございますので、内部でご確認いただければ、恐縮ですが、ありがたいと思います。

【杉山部会長】

ありがとうございました。

【田中臨時委員】

よろしいですか。

【杉山部会長】

はい。

【田中臨時委員】

そういうことをおっしゃられるんだったら、その改修費用は民が出すということは確認したんですか。そういうことになりますので、ちょっとご指摘を申し上げただけなんです。ですから、その細かいことを別にここで意見交換する必要は、もっと煮詰まってくれば、すればいいと思うんですけれども。

【大野海事局次長】

別にこれは政府がお願いする以前に、O c a号の改修が必要だということで、国際船員労務協会さん、全日海さんともご相談の上で、既に改修を実施したというふうに聞いております。これからするという計画ではございません。そういうことです。

【田中臨時委員】

それは別に官のプロジェクトをここに書いているわけじゃないですよ。

【大野海事局次長】

だから民と書いてあるんです。これはなかなか微妙なところがありまして、やはり民間で大部分、現にやっただいてるし、今後もそういうふうにはやっていかなければうまくいかないであろう。そのための基金も持っておられると。ただ、日本とフィリピンの政府のご関係とか、それからやはりその中で官に一番やってほしいというのが教育内容及

び教官ですね。教える人間がない、カリキュラムがしっかりしていない。この辺を手伝ってこないかということをおっしゃっています。

そういう意味で、その辺を中心に我々はやっていこうと思っております。逆に民間中心で今までも、このとおりじゃないけれども、いろいろやってきているわけだから、これ全部官でとるみたいにしなさいということは、業界側から、きょうは国船協の代表は来られていませんが、強く言われておまして、その辺は逆に私ども身を慎みながら、出過ぎないようにして、気をつけてやらせていただくということです。

ただ、やはり資料をつくるときには、これ、官民と書かざるを得ませんので、別に官が決めて、民に押しつけているわけではございませんので、これは誤解のないようにお願いします。

【田中臨時委員】

これそのものに反対をしているのではなくて、むしろこういうことのかかわりを、正面でやられるということは、これはいいことだと思います。ただ、その位置づけを全部ごちゃまぜにしていくと、それは何をもとにこれが国土交通省の事業としてやるんだということもはっきりさせるべきだし、それから、こういう場ではもちろん外航だけでなく、内航海運もあるわけですから、そういう免状の制度とか、そういったことは当然、影響しないわけないですから、慎重にやっていただきたいという意見だということで、聞いていただければと思います。

【大野海事局次長】

十分貴組合ともご相談の上、慎重にやらさせていただきます。

【杉山部会長】

まだいろいろご意見があろうかと思えますけれども、時間が既に過ぎてしまいました。この事前の打ち合わせをさせていただいたときに、多分、きょうはそんなに時間がかからないから、早く終わってもいいんじゃないかと、こんなようなことだったんですけれども……。

【井山臨時委員】

すみません。

【杉山部会長】

いえ、とんでもございません。大変貴重なご意見を出していただいたものですから、十分時間が足りなかったということは、おわび申し上げたいと思います。

本日のご意見等につきましては、今後の議論に大いに参考にさせていただき、また具体的な施策の策定・実施に役立てていただきたいと思いますと考えております。どうぞよろしくお願い申し上げます。

それでは、時間の関係と云ったら大変言葉が適切ではございませんけれども、ご意見をいただきました時間が過ぎておりますので、本日の議事はここまでさせていただきたいと存じます。

ただ、この際、これで終わっては困るんだというご意見があれば、もうちょっと時間を延長させていただいて、お聞きしますけれども、いかがでしょうか。

よろしゅうございますでしょうか。

## 閉 会

【杉山部会長】

それでは、事務局から連絡事項があれば、お伝えいただければと存じます。

【川崎企画調整官】

それではいつもですが、次回の部会の日程でございますが、次回は3月16日の月曜日の10時からということをご予定いたしておりますので、皆様、よろしくお願いいたします。事務局からは以上でございます。

【杉山部会長】

時間が来たということをお知らせしながら、私ごとで大変恐縮でございますが、一、二分お時間をちょうだいしたいと思います。私は交通施策審議会の委員をやらせていただいて、この3月12日が任期切れということでございます。私自身はほとんど意識していなかったんですけれども、何かもう10年間やらせていただいたということでございます。また、その前は運政審の時代にも加えていただいたものですから、私は運輸省及び国土交通省で大変貴重な勉強をさせていただいたと思っております。

では、私自身が何らかの政策面にコントリビュートできたのかということをお自身自身に問うてみますと、甚だ心もとないというのが偽らざる心境でございます。とは申し上げましても、これで私、交通の勉強を終わるわけではございませんので、これからはささやかながら勉強させていただき、また機会があれば、そのときにはより貢献ができるような、そんなことを心がけさせていただきたいと思っております。したがって、私の役割はきょうで終わりになりますけれども、次回からは私よりもはるかにふさわしい部会長さんに進行

をお願いすることになっております。この部会にとりましては、むしろそちらのほうが好ましいと思います。

最後ですけれども、船員というのはきょう大変大きな議論が出ました。私は海運だけではなくて、国家のインフラだと思っておりますので、どうぞ、皆様方の英知を存分にお出しただいて、今後の船員政策に向けて、有意義な議論を続けていただければと存じます。ほんとうにありがとうございました。（拍手）

【伊藤海事局長】

私のほうから、杉山部会長に一言だけ御礼のごあいさつをさせていただきたいと思えます。

部会長は今、退任のごあいさつをいただきましたけれども、正直申し上げますと、部会長の退任は私ども実は本意ではございませんで、ただ、部会長のお話からございましたとおり、委員の任期が10年を超えて再任できないという規定が残念ながらございまして、今回で部会長のお仕事をしていただくのが最後になったわけでございます。そういうことで議論も非常に活発に、思い出深い最後の部会になったとは思いますが、その間、ほんとうに大変ありがとうございました。

この船員部会につきましては、昨年の10月に発足いたしまして、発足間もない部会の審議をこういった形で軌道に乗せていただきまして、大変ありがとうございました。

そのほかにも海事関係で申しますと、先ほど日本人船員の問題がトン数標準税制の関連で議論されましたときのヒューマンインフラ部会での座長をお務めいただきましたし、またそのほかにも、競艇関係のルネサンスという委員会がございましたけれども、これも、あるいは離島の委員会もハンドリングをしていただきまして、さまざまな形で海事関係の政策をお助けいただいたわけでございます。これも含めまして、心から御礼申し上げたいと思えます。

実は私どもの大臣の賞でございます、交通文化賞というのを昨年ご受賞いただきました。多分、ご本人はこれで終わりとお思いかもしれませんが、私どもは実はこの受賞はこれからもお世話になるという気持ちで、ご推薦を申し上げ、立派なご功績がおりということで、ご受賞いただいたわけでございます。これからもこの部会では、部会長としては最後のお仕事になりますけれども、海事分野の行政につきましては、これからも引き続き、ご支援、ご協力を賜りますことを私ども職員一同、心からお願い申し上げます。

ほんとうにどうもありがとうございました。（拍手）

【杉山部会長】

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4回の船員部会を閉会させていただきます。

本日はお忙しい中、大変ありがとうございました。

— 了 —