

海事分科会ヒューマンインフラ部会（第3回）

平成19年5月24日（木）

【事務局】 それでは、すみません、定刻に若干早いようでございますが、委員の皆様、おそろいいただきましたので、ただいまから第3回ヒューマンインフラ部会を開催させていただきます。

私、事務局を務めさせていただきます船員政策課船員確保対策企画官の余米と申します。委員及び臨時委員の皆様には、ご多忙中、ご出席賜りましてまことにありがとうございます。

会議に先立ちまして、1点だけ申し上げさせていただきます。本日は会議場がちょうどよい大きさでございますので、前回と同じくマイクは使用いたしませんので、よろしくそのほどお願いいたします。

また本日、大変お暑くなっておりますので、皆様、上着をおとりになってご審議いただけたら幸いです。

それから、事務局より一言お礼申し上げます。先日、5月13日、日曜日に、委員の皆様ご多忙中、浦賀港に行って航海訓練所の練習船、海王丸を訪れていただきまして、総帆展帆訓練をごらん賜り、まことにありがとうございました。

本日は、第3回部会でございますので、席上に配付いたしました座席表にて委員会及び臨時委員の皆様のご紹介にかえさせていただきます。

なお、本日は、山村レイコ委員、国際船員労務協会会長の栢原信郎委員、横浜国立大学副学長の來生新委員、日本船主協会会長の鈴木邦雄委員、株式会社パソナ取締役の深澤旬子委員の皆様方については、所用のためご欠席との連絡をいただいております。

また、本日、鈴木委員の代理といたしましてご参加いただいている方がいらっしゃいますので、ご紹介いたします。日本船主協会の中本理事長でございます。

【委員】 よろしくお願いいたします。

【事務局】 したがいまして、本日は、委員及び臨時委員15名中10名のご出席でございますので、定足数を満たしておりますことを申し上げます。

また、本部会につきましては、繰り返しでございますが、情報公開の観点から会議自体を公開といたしております。また、議事録等につきましても、後ほどホームページで掲載

することといたしておりますので、その点、どうぞよろしくご了解いただけたらと思います。

続きまして、配付資料の確認をさせていただきます。

お手元に、座席表のほかに、海事分科会ヒューマンインフラ部会としてクリップでとめたものがご用意しているかと思います。ばらしていただきますと、大きく3つに分かれるかと思います。1枚目が議事次第、2枚目が配付資料一覧ということでございまして、ホチキスで資料1から資料5までをとじております。また、資料につきましてはページ番号を振っておりますので、適宜、ご参照ください。

以上が、本日ご用意した事務局資料でございますが、このほか、全日本海員組合様より「OCEAN GATE」という資料をご持参いただきましたので、あわせて席上にご用意しております。

資料についての欠落等、ございませんでしょうか。ないようでございますので、それでは、杉山部会長に以降の議事進行をお願いできましたらと思います。よろしく願います。

【部会長】 本日は、お暑い中を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、第3回のヒューマンインフラ部会、議事を進めさせていただきたいと存じます。若干、振り返ってみますと、前回は4月19日、木曜日でございました。その際には、大日向委員より「A・G・C（旭硝子）グループにおける技術・技能の強化・伝承活動と人材育成」について、さらに越智委員より「今治市における人材育成の取り組み、地域における海事クラスターの形成・振興」についてと題しまして、大変興味深いプレゼンテーションをちょうだいいたしました。

そして次に、「今後の施策の方向性の概観について」と題しまして、いかにして船員、これはもう既に男だけには限りませんので、彼、彼女らを育て、そして船員としてのキャリアアップや、陸上海技者への転身を図っていくのかにつきまして、ご検討を進めていただきました。

続きまして、「論点を整理するに当たっての前提事項の整理について」というレジюмеをベースにいたしまして、日本人船員の必要性、意義、船員海技者の役割や、その求められる能力、内航船員の将来推計等について、活発にご議論をちょうだいしました。

さらに、最後の議題といたしまして、おのおのの施策の方向性、括弧で各論でございましたけれども、それにつきまして自由闊達なご意見の交換や、幅広いご意見を披露してい

いただきました。まことにありがとうございました。

本日は第3回となりますけれども、まず事務局より、前回の残された課題といたしまして、海への関心を高めるための施策の方向性の概観について、及び海事産業・文化を活かした「海のまち」づくりの推進について、さらに今後の施策・取り組みのイメージについて、それぞれ説明をちょうだいした上で、委員の皆様方に活発なご議論をちょうだいできればと思います。今回は今までと違いまして、プレゼンテーションをちょうだいするというプログラムになっておりませんが、議論を効率的に進めるということから、第1部及び第2部という2部構成にさせていただければと思います。

それでは、第1部といたしまして、議題の1が海への関心を高めるための施策の方向性の概観について、及び議題2が、海事産業・文化を活かした「海のまち」づくりの推進について、この2つにつきまして、海事局の船員政策課の村上課長さんよりご説明をちょうだいしたいと思います。よろしくお願ひいたします。

【船員政策課長】 村上でございます。よろしくお願ひいたします。

資料は1から5までございますが、順番にとじておりますので、ページでござんいただければ順番に出てまいります。まず前回、4月19日の第2回部会の議事概要でございます。2ページをござんください。先ほど、部会長からご紹介ございましたように、大日向委員からものづくり関係でお話をいただきました。ここに書いておりますとおりでございますが、この他には、10年で以前は一人前になっていたけれども、最近はそういう余裕もないので、3年程度で一人前にすべく、システムティックに対応しているということもおっしゃっていただきました。それから、委員プレゼンテーション②番というのは、越智委員から、今治に関していろいろ取り組みをご紹介いただきました。今治の海事クラスターは自然発生的にできたものであるということもおっしゃっていただいております。

3ページ以降は、その他、審議に入ってからのご意見でございます。ここに記載のとおりでございますので、ござんいただければと存じます。3ページ、4ページと続いております。

5ページでございますが、国際海上輸送部会が、5月18日に第3回をやっております。その概要でございます。こちらは主として、船員の関係では外航日本人船員の確保目標、その意義というところを中心にご議論をいただいております。コスト面では便宜置籍船のほうが有利であり、日本籍船・日本人船員は必要だけれども、国際競争力の確保の問題とのバランスをよく考えるべきであるというご意見でした。

6 ページでは、その非常時を念頭に置いた日本人船員の必要規模ということをごさ
いて、一部報道もございましたけれども、私どもとしては、仮に5,500人程度い
れば、1年間非常時があっても耐え得るだけの能力があるのではないかと
いう試算のご提案をさせていただいたところでございます。それから、船機長配乗要件の撤廃ということにつき
ましても、今後、日本籍船・日本人船員を増加するためには必要ではないか
というご提案をさせていただきました。

資料2でございしますが、本日の議題の1つ、前回までにお諮りした議題のうちの残った
部分、積み残した部分でございします。まず8ページで、青少年の海への関心を高める施策
の必要性を書いております。従来、私どもと致しまして、海事思想の普及、海事広報と
いう形で、PR活動を行ってまいりました。具体的には、海の日でございしますが、平成8
年、つまり11年前から7月20日として休日化が実現したものでございまして、4年前
に休日の3連休化に伴いまして、7月の第3月曜に移動休日として移行したものでござい
ます。この日を中心に、関係者が協力してイベントを展開し、同時に「海の月間」という
ことで、7月いっぱい月間活動としていろいろ行事を行っております。これに対しまして
は、各種広報素材、イベントを実施しております。その一環として、関係法人でありま
すが、海洋少年団やブルーシー・アンド・グリーンランド財団でも、青少年育成活動を実施
していただいております。この特徴といたしましては、広く国民一般を対象として活動
を行っておりますので、特に青少年の興味喚起とか感動を与えるというところには、十分な
取り組みとはなっておりません。それから、もちろん7月でございしますので、夏季に集中
しております。年間を通じたアプローチがないということでございます。それからイベ
ントが、どうしても各実施主体によって行われており、相乗効果のねらいがない点も挙げら
れます。一方通行であって、双方向的ではないということございまして、これらの問題
点を克服して、青少年の興味を喚起、感動を与えるというところに主眼を移していく必要
があるのではないかとございします。

具体的な視点でございしますが、9ページに移りまして、先ほど申し上げたような体験型、
参加型の活動、それから通年の活動、それからもう一つ、他産業に負けない学校教育との
タイアップという流れで取り組むのはどうかということでございます。そのときに活動体
制の問題としましては、地域の特性を活かした創意工夫のある活動の立ち上げ、全国的
にはこれをサポートしていくということで、必要ではないかと考えております。それから、
幅広く海事関係者の協働体制、それから海事産業の人材確保・育成戦略との一体性という

ことで、何よりも展開していくとすれば、当事者であります海事産業自体が、積極的に関与・貢献していただく必要があるのではないかと考えています。

10ページは、これらの流れを、私どもの全体の議論の中で、特に、船員に限らず広く海事産業においてどう位置づけるかという場合の概念図でございますが、当然のことながら入り口である部分、一番左下の若年層の海への興味や関心をはぐくんでいって、さらにそれを専門教育を与えて充実していき、さらに、技能伝承とか、実際の雇用・採用活動につなげていくという矢印において、その一番起点となる重要な部分であるという理解でございます。

11ページでございますが、では具体的に地域に落としていったときにどういうイメージで考えたらよいのかという点でございますが、これは取り組みの一例をお示したものとご理解いただければと思いますが、例えば、左側でございますが、各関係者が連携した中央組織を設けて、全国の様々な地域の活動をサポートし、資金、教材、講師などの面でやりくりしていくというものでございます。右側でございますが、例えば各市においては海の次世代人材育成協議会というイメージで、ここにありますような各団体のご参加を得て、連携イベント、新規展開を地域の特性を活かしつつやっていただくということでございます。真ん中にごございますのは、先ほどの問題点克服の見地から、例えば通年の体験型であったり、感動を与えるような具体的なやり方であったり、各分野が連携して交互に行っていくということをやってはどうかということでございます。

もう一つの流れといいますか、視点としては、12ページにございますように、これは4月27日、先月公布されました海洋基本法の関連の視点がございます。4月27日公布でございますが、施行は公布から3カ月以内で別途、定めるということになっており、夏には間に合うという形かと思っております。直接的に関係する条文だけでも、上に引っ張ってありますように、第13条の海の日行事、第28条の海洋に関する国民の理解の増進等というところで、国民の間に広く海洋についての理解と関心を深めるような行事をやるべきであるとなっております。それから学校教育、社会教育に関する教育の推進というのをやらないといけないとされております。このほかにも、業界であるとか国とか、地方公共団体とか、各主体がさまざまなことをやりなさいという規定がございますけれども、直接、関連部分だけでもこの2つがあるということでございます。一方で、これを受けて考えるに、海の日・海の月間関連プロジェクトといたしましては、左の①でございますけれども、先ほどご紹介したように、セレモニー化、マンネリ化といった問題がある。今後の方向性

としては、これをバージョンアップして集中的にアピールするということがございます。例えば、海フェスタというのが海の日を中心にございますけれども、そこに総合海洋政策本部長、これは今度、新しく海洋基本法によって内閣に設置される組織の本部長でありまして、実際はこれは総理大臣が当たることになっております。要するに、総理大臣にご出席いただいて、海洋政策担当大臣、これは副本部長でして、こちらも来てもらう。それにはまず、プレアップをしていって、当然イベントもそこでいろいろ連携した形で集中的にやっていくということはもちろん必要だと思います。それから、日ごろの取り組みの活動というのが非常にこのような大きなイベント劣らず大事だということでございまして、右側にございますように、現状として、いろいろな主体で努力してやっていただいておりますけれども、類似の、例えば環境教室、絵画展、見学会ということとか、海事広報協会がやっているジュニアマリン賞という青少年に海の勉強をしてもらおうという奨励事業もございますけれども、これらをさらにブラッシュアップしていって整理・統合し、資金も効率活用しつつ、連続的にやっていくことが重要であります。

例えば、船の科学館では、次のページにございますけれども、「海の男のギャラリートーク」というものを、この5月19日から新たに一連のイベントとして、毎週土曜日、とりあえず24回連続でやるということに既に着手しておられます。ここにあるような、実際の体験者、経験者による生々しい職業に即したキャリアパスを示すような形での講習会というものをを行うということでございまして、かなりねらいを絞った具体的なやり方で従来のものに比べて新しいものとなっております。例えばこういうものを集中的に実施することは意義あることでございます。

もう一つ、12ページにございますけれども、私ども、国土交通省としてはなかなかやりにくい部分もあるものの、学校教育でぜひ取り上げていただけないかという念願がございます。これはやはり、地域と連携しないとこういう持ち運びはできないという部分でございます。その他、いろいろな団体が随所でやっていただいていることを、何とかネットワーク化したり、情報交換が進むような形にできないかという視点でございます。

それから14ページにありますけれども、冒頭にお礼申し上げた練習帆船の視察の絡みという感じでございますけれども、練習帆船をいろいろ活用しております。

写真は次の15ページにございますのでごらんください。特に左下の、岸壁に係留しているのは、まさに13日の浦賀のときの写真でございます。こういう形で一般公開をしているというのが中心の活動でございまして、従来よりそれなりの実績を上げております。

見学会や体験航海など、海洋教室というのを船を舞台にして行っておりますけれども、14ページの右上でございますが、実際の乗船の機会が少ないという問題がございます。見学いただく場合でも、停泊中に駆け足でごらんいただくというのが中心でありました。体験航海というものは実施はしておりますが、参加可能な定員数が少なく、これはどうしても、乗船実習と並行して一緒にごらんいただくわけですので、お客さんとしてのキャパシティがあまりございません。それから、もちろん、実習航海と同道するわけですので、乗船日数が長くなったり、当然、ウイークデーも入ってくるということになってくると、対象者が、実は、広く一般的にやっているとは言い難い状態でございます。特に、学校のあるお子さんをご両親が連れて行くのは難しいという形になっています。これを何とかできないかということで、今後、児童・生徒や青少年層に、特に海のすばらしさを体験してもらい、帆船を知ってもらい、感動を味わってもらいというところを目指すべきではないか、特に、海の日とか海の月間、夏休み、春休みといったところでありましてけれども、これらを中心にイベントを組んでいくべきではないかということで、一番下に書いておりますような、この前の横須賀港の100周年記念行事であったわけですがけれども、このような行事に参加しております。名古屋では、今年の夏に海フェスタがあります。神戸でも、11月に開港140周年の行事がございます。このようなタイミングをとらえてやっていくということを戦略的に取り組むべきだということでございます。

15ページは、今申し上げたようなことをまとめてございまして、以上が1つのPR関係の今後の取り組み方、戦略というところのご提案でございます。

16ページ以降の資料3も一緒にあわせてご説明させていただきますが、これは地域の特性を活かした「海のまち」づくりという形に引き写したときにどういうイメージかということでございます。17ページをごらんください。「海のまち」づくりと題しておりますが、海事産業、海事クラスターというのは、全国満遍なくあるわけではなくて、地域に根ざして立地しているということでもあります。例えば最近、造船が活況を呈しておったり、海運も一部ではブームになっておりますけれども、それぞれの地域の問題自体として、衰退、一極集中だとか都会との格差という問題も背景に、衰退の局面にあるのではないかとということでございます。海事産業全体としても、少子化を背景に後継者などについて考えてみると、先細りへの懸念が大きい状況でございます。その裏返しとして、アジアの台頭がございます。このままでは地域が衰え、結局、ひいては日本全体の国力も衰退していくおそれがあるのではないかとということでございます。

ここを何とかするためには、「海のまち」づくりというものに、例えば取り組んではどうかということであります。地域に集積された海事産業・文化の活性化に総合的に取り組み、人材確保・育成、特色ある地域づくり、そして何よりも競争力の強化につながるような形で取り組んでいくということでございます。その際に、それぞれの地域の特色もございますので、全国一律ということではなくて、トップランナーを伸ばして、海洋立国の競争力を強化していくという発想で取り組むというのはどうかということでございます。

先ほど、11ページの資料でもご説明いたしましたけれども、次世代の人材育成協議会といったイメージとダブらせていただいても結構かと思えますけれども、地域ベースでこういう市町村を中心に協議会をつくっていき、そこに関係者が集まって、特性を活かした「海のまち」づくりを推進するとして、期待されるアウトプットとしては、人材確保・育成のところを中心にできればいいと私ども思っておりますけれども、雇用とか再就職、それから技術・技能の伝承ということにつながれば結構ですし、あとは地域において中小企業をグループ化したり、地域交流を含めた海上交流とか、観光への旅客船の活用、それから、海事文化の紹介、学校教育でももちろんやっていただいて、産学官の連携、これは学術研究だとか環境保全だとか、地域を超えた国際連携というような、いろいろな考え方があろうかと思いますが、そういうものにつながっていくのではないかと考えております。

前回、越智委員からプレゼンテーションをやっていただきまして、それも踏まえて、ちょっと私どもでも考えてみたのが18ページでございますが、私どもの考え方の一例でございますけれども、お示し致しております。例えば、今治市においては造船、海運の産業集積がございまして、歴史的にも船どころで現在でも船づくりをしております。それから海運の拠点、水軍もあるということでございます。また、いろいろな海事関係、造船の技術センターとか船員教育機関、それら管海官庁もございまして、これを連携してうまくできないかなということもございます。ただ、今治市全体では、失礼ながらこちらで書かせていただいたのですけれども、人口減少だとか高齢化とか、地域の深刻な問題もございまして、こういったものを、海事クラスターや海事産業をばねとかでこにして、実際できるかどうかは難しいところでございますけれども、海事世界においても協力して、地域の活性化につながるような部分の貢献が、例えば可能ではないかとすると、今治で協議会をおつくりいただいて、右にありますような、先ほどのものとダブってまいります、期待できるアウトプットもあるのではないかとということでございます。

とりあえず、部会長からお示しになりました項目については以上でございます。

【部会長】 どうもありがとうございました。ただいま、議事録を含めまして、資料の2と3を一括してご説明いただきました。これからご意見をちょうだいしたいのですけれども、資料2と3は、大変関連深いものでございますので、あえて、おのおのを区切るということをしていたしませんので、資料2、資料3に関連しました内容につきまして、ご質問を含め、ぜひ委員の皆様方のご意見をちょうだいしたいと存じます。

どうぞ。

【委員】 先日、帆船のセイルドリルを見せていただいたのですが、非常に多くの方が岸壁から見学なさっていた。ああいう方々を1回きりでなく、ひきつけることが必要かなと思うのです。14ページにPR活動ということで、これまでのとこれからの施策が書いてあります。帆船視察のときも、航海実習はお年寄りの方が多いという話を聞いたのですが、お年寄りの方は懐かしいとか何かで乗ってこられるし、時間もあるので乗ってくると思います。こういう言い方をしては失礼かもしれないのですけれど、お年寄りの方が乗っても船員に興味を持つとか、海に目を向けるという事に関しては、あまり意味がないと思います。ですから、もっと若い方、中学生とか小学校の高年齢層、それから、そういうお子さんを持つ両親も含めて乗せて興味をわかすことをする必要があると感じます。このような施策を、一過性ではなくて、継続して行うことが必要と考えます。例えば、船の科学館なんていうのは家族でみんな行かれるわけです。ですから、そのようなところでこういうことがあるということアピールして、来た人の中から抽選で乗せていくとか、そういう施策を連続していかないと、いざそういう年齢になったときに、船員になってみようかなという気が起きないのではないかなということをすごく感じました。ですから、申しわけないのですが、施策を見ていると、どうも一過性でこういうことをやりますというように、つながりが見えません。ですから、その辺を考えていかなければいけないのかなと思います。

【部会長】 ありがとうございました。はい、どうぞ。

【官房審議官】 ご指摘のとおりだと思っております。そういった方向で考えていきたいと思っております。14ページの資料でございますが、とにかく乗るのもいいのですが、船というのは航海して何ぼというところがございまして、これからそういうこともふやしていきたいということをお村上からご説明申し上げましたが、ところがことし、名古屋の7月14日と書いてあるところでございますが、ここで試験的に市民を対象とする体験航海を、地元の法人とタイアップする形で航海訓練所のほうでやっていただくという方

向で検討中でございます。

それで、あとは来年度以降の話になるわけでございますが、今の大日向委員のご指摘も踏まえて、いかにPRするか。そしていかに続けていくか。それで、2つだけ申しますと、1つ考えておりますのは、やはり、ああいうふうに興味を持って集まってきていただいた方に、多分どなたも知らない、船員教育機関がこういうのがあってというような資料をつくらなければいけないなということを考えております。それから、もう一つは、例えば海洋少年団なんかに入っていると、そういった団員で優秀な人というのが優先的に乗れるような仕組みであるとか。あるいは、越智委員がいらっしゃるから今治だけというわけにはいきませんが、例えば今治のように、非常に将来の、これは海運だけではなくて造船なんかもいいと思うのですが、海で働こうという人を育てたいというところには、毎年必ずとは言わないまでも、連続的に寄港して、そこで航海をやっていく。そういったことを、何せ2隻しかないものでございますので、限られた範囲で工夫しようということを今、考えておるところでございます。

【委員】 やはり、海って怖いなという意識が結構あるんですね。ですから、それもなくしていかないとならないと思います。我々の企業も汚いなと思われると人が来ないのですよね。汚い、暑いという、なかなか若い人が来ないところがあります。僕らなんかは海は怖いなという意識が結構あります。その辺をなくすような何か活動ができるといいですね。具体的に思いつかなくて申しわけないですが。

【官房審議官】 そのあたりについては、例えば航海訓練所には大勢、海のプロがおりますし、子どもたちなども今までさんざん受け入れているわけでありますから。そういう、私もそういう意味ではアマかもしれませんが、プロの方のご意見も聞きながら工夫してまいりたいと思います。

【部会長】 はい、どうぞ。

【委員】 この海運、海事思想の普及につきましては、外航海運、内航海運、また我々、全日本海員組合も、あるいは行政機関のほうも今、ご説明ありましたように、いろいろな側面から取り組んでいるわけですね。それで、海運会社のほうも船長、機関長がいろいろな講義に行ったり、制服を着てですね。あるいは、内航海運もいろいろなパンフレットを出したり。きょうは、配付させていただきましたけれども、全日本海員組合も「OCEAN GATE」、これは創刊号でございます。芸能人等々の写真を載せましたところ、そのファンクラブから、これをどこで入手できるのだという問い合わせが殺到しまして、い

ろいろな反響が出てきているわけなのですけれども。私が言いたいのは、イギリスのように官民挙げての海事思想の普及のキャンペーン、こういったものを、全国キャンペーンが今行われているのだというイメージがもっと強くわかるように、いろいろな方面に、特に学校教育機関にわかるように、官民挙げた海事思想普及に向けて、日本国において関連行事、海の旬間記念だとか学校訪問だとか、あるいはそういう船員になるために、国も挙げていろいろな補助だとか助言だとか、あるいは資料だとか、いろいろなものを取り組んでいますよというものをわかるように、キャンペーンしないといけないのかなと考えております。それぞれの団体において、全日本海員組合も商船大学、商船高専、水産高校を中心に今、全国で、校長先生、あるいは担当教員といろいろ折衝を持って、いろいろな普及に努めているわけですが、今、1つ欠如しているのは、官民挙げた全国キャンペーンが張られていると、このイメージがまだあまり十分ではないのかなと考えておりますので、そこへひとつ、行政機関のほうも検討していただきたい。中心的な役割として、打ち上げていただきたいと考えております。

以上です。

【部会長】 はい、どうぞ局長。

【海事局長】 今、藤澤委員からお話ございました11ページが、私たちが今、考えているイメージなのですが。要するに、今、大日向委員からお話があったように、単発ではいけない、持続性が大事ということと、それから、やはりそれなりにインパクトのあることでないといけない。それから、いろいろな試みが行われているのだけれども、それぞれがあまり連携がとれていない。それぞれがばらばらにやっているというところが、まさに今、藤澤委員のお話があったとおりであります。ある意味では、それをいかに有機的に使うのか。幾つかの団体がやっていることを重ね合わせると、1日で何かすごく実のあることができるかもしれないということもあるだろうと思っています。それを、ある意味、国民運動みたいな形でやっていく必要があるだろうと思っております。その中核となる推進本部みたいなものを相互乗り合いでつくって、それで全国的な運動を持続的に展開していくという体制をつくるというのが大事かなというのが、この考え方でありまして。この構想自体は、過去1年ぐらい我々の中でいろいろ温めて、最終的には地域の教育、あるいは地域の自治体、教育機関も協力してくれないと、なかなか機能しないということもありますので。我々の地方の出先、あるいは各業界の地方組織なんかともうまく連携をとりながら、中央と、それから地方でそれぞれ連携しながら運動を展開するという体制を、ぜ

ひつくりたいということも考えておりました。そういう意味で官民挙げてという方向は、まさに我々も同じような必要性を感じておりますし、そこはやっていきたいなと考えているところでございます。

【部会長】 総務課長さん。

【総務課長】 もう今の。

【部会長】 よろしゅうございますか。

【総務課長】 ただ1つだけ。

【部会長】 はい、いいですよ。

【総務課長】 事務局からの説明もそうですし、ただいまの局長からのご答弁のとおりでありますけれども、12ページに、今、藤澤委員からご指摘をいただいたことと同じような問題意識で整理をした資料です。いろいろな団体、いろいろなところで海の関連行事をやっていただいておりますが、先ほど来から申し上げているとおり、相互の連携とか、あるいは継続性とか、個々、1つ1つのインパクトとかといった問題もあるのではないだろうかという中で、ご指摘をいただいた方向でやっていかなければいけない。そのときに、この下を書いてある3つの視点。1つは、戦略的な方針・ビジョンというのをつくっていかねばいけないなというのが1つ。それから、やはり推進体制の整備ということ。それから3つ目が、事業基盤の充実強化。資金的なことも含めた、そういった体制、事業を推進するに当たっての強化というのが必要だということを考えながらやっていきたいと思っております。官民挙げた全国的なキャンペーンという意味では、せっかく海の日というのがあるわけですから、この海の日の関連のプロジェクトというものをバージョンアップをしていかなければいけないと思っておりますし。また、海洋基本法というのも成立をいただきましたので、今までとは違った形で我々、海への関心を高める取り組みというのを強化をしていかなければいけないと思っております。

【部会長】 どうぞ、宮下先生。

【委員】 今まで出たことの繰り返しが半分以上になるのですけれども。一応、海洋基本法というのができて、国家戦略のもとで海事産業というものにかかわる人材を育成する手段をとられる。基本的に、やはりそのシステムづくりが、今までのところ欠けているというのが皆さんのお話の一番のポイントだと思うのですけれども。システムづくりをどうしたらいいのかということ具体的を考えられる場合に、ターゲットとして何を達成すればよいかということがないと、どのようなシステムをつくるのが最適なのかとい

うことが出てこないと思うのですね。幾つかのシステムが今の手段として重複しているけれども、これをこうすれば、こうなるのではないかと。その結果として、これだけのことが得られた。しかし、なお到達すべく目標には、遠いなら遠いと。それにはどうしたらいいか。こういう形で、おそらく実業界のほうでは設計をされていき、システムをつくって行かれる。これは、政策での現場も同じかと思うのです。

具体的に韓国のほうでは、ちょっと私、聞いたところでは、国家戦略として物流を重視するということは皆さんご存じのとおりでございますけれども、そのためにCOE、センター・オブ・エクセレンスの大学を決めまして、物流の人材を育成しているわけですが、ことしは、そのCOEの目標値が卒業生の70%まで高くなったと。要するに、卒業生100人のうち70%は物流会社に就職させろという形での数値目標が出されるようになったそうであります。なかなかそれは大変なことなので、皆さん困っておられるようなのですけれども。このような数値目標がきれいに出る場合は、それはそれなりにいいのですけれども、先ほどご説明を受けたいろいろな目標を見ておきますと、なかなか数値化できないといえますか、どこをどこまでやったらこれをやったということになるのか。今までと比べて、いいようにはなりましたが、これで十分なのかどうかというのがなかなか判断し難いところがあるかと思うのです。ですから、そのあたりのところが、例えば企業ですと在庫を抑えるためにシステムをつくってということで、在庫をとにかくトヨタのように低くしていくという目標値があるからシステムづくりができるわけですね。そういうようなことを1つ考えていただいて、やはり何らかの形の具体的なターゲットを設定する必要があるのではないかと思います。

それと10ページのところでは、段階別に上がっていくこの矢印、すばらしい矢印を書いておられるわけですが、この最初の段階のあたりのところで、かなり今、議論があると思うのですけれども、次の専門教育、さらには高等教育、つまり専門の高等教育というところで、社会あるいは国民において、どういうふうに海事に関する専門教育、高等教育というものが受け入れられているのか、どういう存在感があるのか、どういうふうにアピールできているのかということ、やはり同時に考えていかないと、これだけ日本人船員というのがかなり低く、割合として低くなってきている。そういう中でどういう、なぜ高等教育機関というのは存在し、やっておられるのかというのは、一般的に言うところの疑問、こういうところだったらいいのですよ、みんな身内ですから、よろしいのですけれども。そうではないところでは、かなりの疑問を持っておられる可能性があると思

ますので、そういう疑問を克服して、今のいろいろ出しておられます政策とうまく整合するような形でやっていただきたい。ちょうど、日本人船員をふやさなければいけないという政策目標も出ておりますし、そのあたりとも絡んで、全体的なヒューマンインフラにおける政策のシステムづくりといたしますか、そういうものを期待したいと思っておりますので、よろしくお願ひしたいと思ひます。

【官房審議官】 ありがとうございます。後ほどご説明しますように、21ページとか22ページとかになりますと結構具体的な数値も入っております。今、宮下先生から2番目にご指摘いただきました10ページの表を上の方にいきますと、なかなかそういうことができるのでありますが、どうもやはり、海事広報というのは漠としたものでございますので、私どもも明確な数値目標というのは、実はあまり念頭にございません。ただ、ご指摘、ごもっともでございますので、これから検討していきたいと思っております。上のほうに、より専門性になったときの数値目標のようなものはできないかもしれませんが、それにいたしましても、明確なターゲットを設定するということ。それから、PDCAサイクルのようなもので、それを検証しながらさらに改善をしていくと。こういう視点が必要だなということで、今、ご指摘を受けたと思っておりますので、その線に沿って検討させていただきたい、こういうことでございます。

【部会長】 ありがとうございます。各委員のおっしゃることは、私はごもっともだと思います。宮下委員が言われた、10ページの一番下の赤い二重丸ですけれども、ここがかなり長期にならざるを得ない。そんなところから具体的な数字がここでは示されなかったらろうと、私は思ひますけれども。短期及び中期ぐらいに関しては、今、大野審議官が言われるように、数字がありますので、またあわせてご議論をちょうだいできればと思ひます。

広報活動というのは、やればいいというだけではなくて、いかに効果的にやらなければいけないかということが非常に重要だと思ひます。最近、公共事業に費用対効果といわれますけれども、私は広報活動に費用対効果を要求すべきではないかと、こんなことを勝手に思っておりますけれども。先ほど来言われた効果的にアピールするという点で、私は、海運が一番恵まれていると思ひるのは、繰り返しになりますけれども、海の日が休日になっているということですね。空の日も、道の日も、あるいは鉄道の日も休日になっていない。休日になっているということは、非常に扱いやすい。例えば、学校教育なんかにおいても、休日をいかに有効に扱うのか。そこをぜひ活用していただいて、単発にならずに継続的に

とお考えいただければと思います。

参考になるかどうかわかりませんが、体験とか見学ですね。今、非常に、鉄道ファンにとって垂涎の的となっているのは、リニア新幹線の試乗会です。これは抽選制です。鉄道ファンというのは非常に多いものですから、みんな応募してなかなか当たらないよという声が出ております。ですから乗船体験も、どういうところにアプローチすれば順番待ちができるのかどうなのかというような具体性も、少しお考えいただければと思います。

【官房審議官】 ありがとうございます。

【部会長】 どうぞ。

【委員】 では3点ほど。1つは、修学旅行にぜひ、海上のクルージングというのを組み込んでもらいたいという点。学校教育との連携が今、いろいろご説明いただきましたけれども、残念ながら時間の関係で、とまっている船に船内見学するだけというのがほとんどのようでありますけれども、先ほど審議官がおっしゃったように、船というのは動いて何ぼのものでありまして、修学旅行に組み込めば、例えば朝から晩まで1日ぐらいはとれるわけであります。例えば、東京湾を小一日クルージングしますと、港の機能でヤードに並んでいる自動車だとか工作機械、国際貿易の現場を実感できるわけでありますし。それから工業地帯、海から見るとまた違った雰囲気も出てくるわけで、相当新鮮な刺激を学生諸君に与えるのではないかと思います。旅行会社とタイアップして、ぜひ、その辺の企画をつくってもらいたいと思います。

それから2つ目は、インターンシップであります。今盛んに、高校や大学で現場体験をすることを単位として正式に付与することがはやっているようであります。通産関係の経済産業省関係のあれでは、海外に日本進出している日本企業の現場に学生が行って、そこで働く体験をすると。それを単位として認めるという大学が最近多いようであります。例えば、船での体験というものを単位として認定する、インターンシップというのも1つの刺激になるのではと思います。

それからもう一つは、イベントとの連携ということであります。二、三年前になります、川崎で、ある海に関してのシンポジウムがありました。主催者の配慮で、もしご希望があれば、竹芝から海上まで船をご用意しますということになりました。大変たくさんの方が船で海上まで行かれたと、大いにシンポジウムが盛り上がったという経験があります。そういう形で、工夫のしようによってはそういう形で、いろいろなイベントと海とを結びつけることが考えられるのではないかと思います。とにかく、いろいろなアイデアを出し

合って、海への関心を高めていくというのが必要ではないかと思えます。

以上です。

【部会長】 ありがとうございます。

【官房審議官】 3点とも非常に的確なご指摘だと思っておりますので、検討させていただきます。なお、第1点目の修学旅行でございますけれども、実は今、旅客船協会の村木会長もおられますけれども、旅客船協会と私どもで協働いたしまして、船旅の活性化ということをやっております。そういった中で、これはまだ具体化しておりませんが、やはり修学旅行にもうちょっと長距離フェリーなんかを使ってもらえないか。それも、ただ乗るのではなくて、乗った以上は操舵室が見学できたり、エンジンルームが見学できたり、あるいは船長さんとか一等航海士と一緒に夕食のテーブルを囲んで、そのときに海の男の話が聞ける。こういうことも、実は検討の俎上には上っているわけでございまして、ぜひ活性化のほうに向けて動いていきたいと思っております。

【部会長】 どうぞ、赤塚先生。

【委員】 海事思想普及のことなのですが、航海訓練所を初め、活発にやっておられて非常に意を強くしたのですが、大学のほうもそれぞれ練習船も持っております、それぞれいろいろとやっておられると思います。私どももそうですし、お隣の今津先生のところでもやっておられるし、あるいは東海大学なんかでもやっておられるのではないかと思います。私どもですと、学生の実習以外に、企業の方が新入社員の研修とかということにも使っていただいているということでございます。やはり、先ほどからご指摘ありましたように、改めて感じますのは、どうもシステマティックに動いていなくてばらばらではないかということで、やはりここに書かれておりますような、中央のコーディネート機関が必要ではないかという気がいたしました。

それから、学校教育との関連なのですが、海事思想の普及というのは、そう簡単に数値目標を掲げて達成できるようなものではありませんが、子どもたちにこういった体験をさせることによって、どういう影響があるのか、可能性があるのかといった問題につきましては、例えば、私どもの大学ですと附属学校がございまして、幼稚園から中学校まで、間もなく、いずれ高等学校もできるのですけれども、高等学校。それから一般の学部、要するに、商船系ではない学部の経済学部とか、その他の学生にも、乗せて体験をさせておりますので、そういったことである程度、長期的にフォローアップ調査といったこともできるのではないかと考えております。

【部会長】 貴重なご指摘いただきまして、ありがとうございます。まだいろいろご意見あるかと存じますけれども、次の議題がございますので、ここで第1部を切り上げさせていただきます。2つあります時計、これは同じ針だと思っておりますけれども、5分ほどの休憩ということで、この時計が25分になりましたら第2部を始めさせていただきますと存じますので、どうぞよろしくお願い申し上げます。

(休 憩)

【部会長】 それでは第2部に入らせていただきたいと存じます。議題は4になりますけれども、今後の施策・取り組みのイメージについて、資料5を使いまして、引き続き村上課長さんからご説明をお願いしたいと存じます。

【船員政策課長】 はい、わかりました。資料4でございますが、先ほどお話に出ました、指標の点について、十分ではないのですが現状について補足しますと、例えば14ページをごらんいただきますと、これまでの一般公開の実績は、日本丸についてはこちらが先にできたほうですので182万762名、海王丸は103万という、これは累計の一般公開のお客さんの数ということであります。また、右側でございますように、1回20人を年8回とか、こういったことを例えば独立行政法人の評価ということもございまして、一応、目標に掲げたり報告したりするということもございまして、もっと海事広報の視点からシステムティックにというご指摘だと思いますので、今後検討させていただきたいと思っております。

それで、本題の20ページでございます。20ページ以降は、このヒューマンインフラ部会の取りまとめに向けて、直接関係してくる部分につながると認識しておりまして、そういう意味でご説明させていただきたいと思っております。20ページ自体は、今後の施策・取り組みの方向性ということで、いわば、この部会の検討の基本的な考え方とか方向性を示すものでございます。ちょっと逐次、ご説明させていただきますと、まず海洋国家たる日本にとって海事産業の振興は国の発展を支えるための重要事項である。その中核を担う海運業にとって船員は不可欠な人的基盤、ヒューマンインフラである。しかしながら、ここにごございますように、外航海運においては2,600人へと、20分の1以上減少してきている。内航海運におきまして、これはピーク時が7万人超でありましたけれども、今は3万人でございます。そういう現象に加えて、著しい高齢化が進んでいる。45歳以上の割合、64%というのは、農業と林業のちょうど間ぐらいの水準だということでございます。船員は基盤的な技術者であり、その技術、すなわち海のDNAととらえるとする、

これが一たん途切れてしまった場合には、安全性が高く、環境負荷の小さい日本海運の発展、再発展は困難となると言えると思います。

次の船員の確保でございますけれども、多くの若者が海を職場として選択できる環境を整備する必要があります。このためには、海の魅力をより多くの若者にアピールするとともに、業界の魅力を高め、次世代を担う若者が安心して船員という職業を選択できるような環境整備を図る必要があるということでございます。このため、今後の船員政策については、船員を集めて、育てて、キャリアアップを図り、さらにはキャリアアップの延長とも言えますが、船員から陸上海技者への転身も支援するという仕組みが不可欠ではないかということです。一人前になるためには十数年を要するという高度な技術者でありますので、船員確保のための制度設計は中長期的な視野をもちろん含めつつ、しかしながら、取り組みとしては喫緊に始めるべき課題と位置づけたいということでございます。

本日の話題でもありますが、3番目に、日本では海事産業が海に面した特定地域に偏在、この地域の特性を活かした「海のまち」づくりを推進していく必要があるというのは、先ほどご説明したとおりでございます。

少子化が進行する我が国にとって、船員を含めた海事産業に従事する人材の確保は産学官及び地域が一体となって取り組まなければ解決できない困難な課題である。このため、今後は関係者の協力、強力な体制の確立ということを行い、国においては、皆さんのご意見も踏まえつつ、船員の確保・育成に必要な規制緩和、その他の行財政上の支援、この中で後ほどイメージをご説明させていただきますが、とともに船員の労働環境の改善や教育機関の改革等、幅広い措置を講じていくことが必要であるというのを、方向性と位置づけるのはどうかということでございます。

それで、もうちょっと具体的にご説明する際に、21ページは、前回の部会でご紹介、ご説明したものの焼き直しでございますけれども、このまま放置しておくと、船員の需要と実際の供給のギャップは、5年後に約1,900人、10年後では約4,500人に拡大すると、単純に試算してですね。このために何らかの取り組みが必要ではないかということでございます。ちなみに、需要と供給の前提条件は、左下に書いております①のような需要、②のような供給をやっていた場合に、これくらいのギャップが生じるという単純計算でございます。

22ページをお開きください。今申し上げた5年間で1,800人と、毎年直すと360人でございますが、これを確保するために、これも前回ご紹介した施策のイメージであ

りましたが、海上技術学校等の新規卒業者の海上職への就職率を向上させ、ここで、例えば毎年70人ふやしていくということ。それから2番では、内航船員の定着率向上、これも5年間で10%ぐらい減るような世代がございました。こういうところを向上させていくということで、例えば30人つなぎとめる。水産高校新卒者の、もっと内航船員への就職を促進するというので、これは数が多くございまして、例えば頑張れば100人ぐらいいくのではないかと。それから、海上経験を有する者の積極的な活用、海上自衛隊OBとか女子船員というイメージでございまして、例えば60人。普通高校等の卒業生の内航就職促進。これは、実はことしから取り組み始めておりますけれども、もっと規模を拡大して、例えば100人。これでようやく360人という合計になるわけではありますが、こういう大幅な取り組み拡大をやっていくにはどうするかという課題が当然、次のステップとして出てまいります。

以上、申し上げた部分が、例えば左上にありますような、船員志望者を集める局面での課題でありまして、これをさらに、右に橋渡しでつながっておりますような、今後船員を育てていく、キャリアアップを支援していく、陸上海技者への転身も支援していくということにつなげていきつつ、全体の展望を示しながら、若者に安心して就職してもらうということを念頭に置きたいわけございまして。そのためには真ん中に政策として、政策のイメージを羅列しております。例えば内航海運業界において業界の魅力向上、内航船員の定着率向上に資するよう、体質改善を実際にやっていただく。これは、職場の改善でありますので、最大の問題と言えるわけであります。ただし、そのためにいろいろ、国も支援できる部分がありまして、例えばロにありますように、労働環境改善、これは残業時間の上限の制限だとか、休みがとれるようにするという支援であります。それからトライアル雇用の、これは助成金がございます。雇用対策の助成金がございますけれども、これをもっと見直し、充実をしていく。ここにありますように、対象者とか対象期間の拡大。それから、若年船員の計画的雇用とかキャリア形成を支援するような方策に変えていく。それから退役自衛官、元船員の中途採用についても対象としていく。女子船舶職員も同様でございます。それから海上経験の、かつて海上勤務経験をした人で、今、船員をやめているという人が相当ある。これまでの不況時期、それから外航海運の縮小過程を通じて、相当まだ潜在的にあると我々見ておりまして、そういう方が、また即戦力として復帰していただくための、例えば4級海技士の短期講習コースをやってみるとか、そういう支援があるのではないかと。一般大学、一般高校卒、進学率向上で皆さん、こちらに進むとすれば、こ

ちらの若者もターゲットにするのは当然ではないかという発想でございます。

これらのような業界とか地域が主体的に実施している事業については、スキームとして、現在想定していないもの、もしくは来年、再来年ですぐに実現が可能というものばかりではございませんので、そういうものについても将来、この流れに沿った施策であるという場合には、いろいろな支援策が講じられる、もしくは規制緩和の対象とできるというような、柔軟なスキームということも考えてみてはどうかということだと思います。イメージでございますが。

以上、申し上げたことを、もうちょっと各局面、全部満遍なくすべて見た表でございます、23ページ。前回の部会でもうちょっとこれの原始的なといいますか、網羅的でないものについてはご紹介したところですが、これを、今申し上げたような視点で広くカバーできないかということをつくってみたものが、本日お示ししたものでございます。船員を集める、育てる、キャリアアップする、陸上海技者への転身を支援するという局面で、それぞれ一番上からPR的な施策、真ん中の段、赤破線で囲まれた真ん中の部分でありますけれども、これは制度改正であるとか支援といった、行政的な施策ですね。それから、その一番下の赤破線枠は、業界が主体となって取り組んでいただくような部分。その両者の境界線に横ぐしとして入っておりますけれども、内航海運のグループ化の努力とか、それに対する支援という切り口を考えてみたものであります。一番下には、地域が海事産業とか文化を活かして「海のまち」づくりをやる場合に、さらにこれも対象として考えていくというアイデアをつけております。それぞれの項目については、詳細なご説明は省略させていただきますけれども、例えばPR部分で申しますと、それぞれの各機関のPRといったものを、先ほどご指摘いただいた形でコーディネートして行って、全国運動で進めていくということも必要でありますし、イベントも当然、そういう考え方で整理していくという発想でございます。

それから、制度改正の部分につきましては、船員の労働環境改善とか、帆船の活用というのは当然やるとして、例えば育てる部分では、技術開発等に合わせた乗組み制度の見直しを今後とも進めて行って、海技資格制度のあり方を検討していくということ。海上勤務経験を有する者の船舶職員資格取得を容易化する、さっきちょっと触れた話でございます。一般大学、高校卒についても同じ。それから、船社ニーズを踏まえた社船実習の拡大ということで、例えば船員供給能力が足りない、船員教育が不足するといった際に、今の航海訓練所で全部やっていくということでは当然、限界がございますので、複線化することに

よって教育力を拡大という部分。もちろんこれも、産業界、海運業界もご協力をいただいてやっていくと、資金分担の発想にもつながってくるのではないかと思います。キャリアアップにつきましては、これも各種、細かい細分化されたいろいろな安全の資格だとか管理の資格というのがございます。ここもますますふえていく傾向にあるとすれば、それらを、資格取得を容易化したり、支援していくという方向性があるのではないかと。陸上海技者については、なかなか概念の整理自体が進んでいない部分がございますが、例えば資格制度というものを導入してはっきりとした目標を示し、必要な業務についてはその資格を取っていただいてきちりやっていただくという体制を、例えばやっていくというのはどうかということも検討することが一案でございます。グループ化につきましては、次の紙でまたご説明いたします。

それから、あと業界のいろいろな自主的なご努力でありますけれども、体質改善とか、左にありますような、若手船員の計画採用。これは非常に大事なことで、私ども実際に教育機関を所管しての感想でございますが、これをやっていただくのとやっていただかないとで、かなり学生、教育機関の取り組み、心構えが変わってくるという部分が大きいでございます。それから、トライアル雇用助成金を拡充していく際に、実際に業界として踏み出していただかないといけない部分、それから業界の負担の部分もございます。自衛隊OBについても同様でございますが、自衛隊の協力はもちろん必要でありますけれども、いろいろ取り組みを進めていく余地がある。それから、キャリアアップと申しましても、そういうコース、研修コースを受ける際には、休暇をとったり旅費を支給したりしないといけないわけでありまして、こういうところについてもご理解が必要。陸上海技者の活躍する場とか、組織化についても同様でございます。

以上が全体的な施策の方向性の、今の段階でのイメージでございますが、積み残したグループ化については24ページをお開きいただきたいと思っております。内航海運のグループ化というのは、中小企業を今後どう活性化していくかという視点が中心にございまして、資料のつくり方としては、船員の問題ということで、最初の部分に良質の労働力確保と書いておりますが、実はこの右側にあります会社の体質基盤強化、それから安全確保という部分が一番大事な部分でありまして、会社の体質基盤の強化につきましては、グループ化によって経営基盤の安定化、信用力が向上する。代替建造も促進されるということ。それから、予備船員確保の容易化、コストダウンができるという、まず、体質自体の強化がございまして、これによって船員に回せる資金的余力も生み出されるということでございます。

安全確保については、グループ全体で安全管理をやっていくわけでありますから、そうするとスペシャリストの育成が可能となってくる。ノウハウも共有できるというメリットがあります。

こういう体制のもとで、若者を中心とした労働力の獲得に向かっていかないと、なかなか若者は、中小企業そのものに対してはアクセスが難しい部分があります。グループ化した上で、労働力不足の解消に取り組んでいただく。これはもう、魅力がかなり向上してきているわけでありまして、十分、競争力が出るのではないかと。労働環境の向上についても、質の高い労務管理ができる。一たん就職した船員のキャリアアップについても、会社として取り組めるというメリットがあります。

現在、内航海運の対策としては、1つはグループ化の普及促進を進めていきたいという考えは私どもございまして、このため、下の段でございまして、各地で説明会・意見交換会を開催、普及啓蒙活動を実施しているところでありますし、相談窓口とかガイドラインの設置をやっております。今後、船員の施策といたしましても、複数の海運事業者が連携して若手の船員を計画採用する。もしくは派遣して、いろいろ経験を積ませるといったときには、キャリアアップとして、そのための施策を、例えば講習、研修をつくっていくということのほかに、事業者に対する支援も考えていけないかということでございます。それから、船舶管理についてもグループでやるというのは非常にメリットがございまして、船舶管理者の養成、それから、グループでの船舶管理自体の取り組みの支援ということも、今後視野に、進めていくべきではないかというご提案でございまして。

資料については以上でございます。

【部会長】 どうもありがとうございました。ただいまの、今後の施策・取り組みのイメージということで、今後はおおよそ5年、場合によってはその先の10年ということ念頭に置いて、ここに示されたようなことを検討されたらいかがかという事務局の提案でございまして。このご説明につきまして、ご質問を含めましてご意見をお出しいただければと存じます。はい、どうぞ。

【委員】 それじゃあ、今、ご説明いただきました23ページに関連するわけでございますけれども、非常に考え方、とらえ方はタイムリーにとらえていると思います。我々自身が外航の船員の経験があるわけでございますけれども、そこにあるように、船員を育てるという真ん中辺に、一般大学だとか一般高校等卒業者の船舶職員資格取得の容易化とか、対象が昔の船員教育の対象と随分変わってまいっております。やっぱり若い人が船に乗る

場合、船乗りイコール船長、機関長なのですね。キャプテンとかチーフエンジニアと、こういうイメージを持ってそういうものを、ある意味の自分が近い将来、そういうものになりたい、なろうと。ここに若い人の一つ意欲が出てくるのではないかなと、私の経験からしてもそう思うわけです。

そこで、私が言いたいのは、海技資格あるいはそういう要件、当然、安全面を重点にはしますけれど、もっと容易にそういう海技資格が取れるような、根本的な見直しが必要なのではないのか。これは、ドラスチックに考えていかないと、昔は商船大学、商船高専、あるいは海員学校、もう専門的に数年、5年ぐらい教育を受けて、そういう海技資格を取る、そういう資格制度だったわけですが。こういう一般学校が対象という状況も生まれるとしましたら、かなりドラスチックにそこら辺も考えていく必要があるのではないのか。それで、早い時期に船長、機関長になれるような環境を整備をして、右端にあるように、陸上海技者への転身だとか、いろいろなものをイメージするとしましたら、もっと若い間にそういう船機長になれるような環境整備を正面からとらえていく必要があるのではないのか。そこには資格制度の問題、経験を重視していくとか、いろいろな問題があると思います。

そういったところと、もう1点は、いろいろ外航海運も5,500名という数字が出てきているわけです、非常時を想定するならば5,500名必要だと。そういういろいろな状況の中で、やはり行政としても、養成に対してどういう支援、支持をしていくのか。あるいは、イギリスなんかは183日以上国内に居住しない場合は所得税を減免するとか、あるいは住民税の問題だとか、全体的にそういう船員の優遇税制といわれていますけれど、税制面についても、若い人を海に誘致する場合にはやはり検討する必要があるのではないのか。

最後に、私は、これは今既に国土交通省がアンケートをとったり、いろいろな調査に入っていますけれど、海上ブロードバンドの問題ですよね。これを、内航船等々イメージするのであれば、今、国交省が進めているそういったものの整備を早く急いで、航海の安全だとか、船内における健康問題、健康相談だとか、医療機関との連携とか、いろいろな方面で案件が出てまいっておりますよね。それから映像が配信されるとか、いろいろなメリットが随分あるわけですが。この海上ブロードバンドの整備を早く進めていく必要があるのではないかと考えておりますので、意見として述べさせていただきます。

以上です。

【部会長】 では、大野審議官からお願いします。

【官房審議官】 幾つかご指摘がございましたが、ともかく容易に資格が取れるような仕組みというのは、私どもとして真剣に考えていかなければいけない。どこまでドラスチックかどうかというのは別といたしまして、おっしゃるとおりでございますし、船長、機関長への道というものをできるだけ幅広くしていこうということでございますし、行政といたしましても、今、藤澤委員のほうからおっしゃられましたように、要請に対して支援をしていく。皆さん、ご賛成をいただきまして、中間取りまとめという形でご答申をいただいた後、それを踏まえた予算要求等についても検討してまいりたいと思っております。

それから、税制のことをお話いただきまして、ご指摘はまことにごもっともだと思っておりますが。これは後で局長が補足されるかもしれませんが、目下、私ども、トン数標準税制の導入ということで全力で取り組んでおりまして、税制であまり一度にあれもこれもということになりますと、全部がだめになってしまうということも、また考えなければいけない。ただ、必要性というものについてはご指摘を踏まえまして、少なくとも中長期には考えていく必要があると思います。

それから、海上ブロードバントにつきましても、第1回か第2回の資料でもご説明いたしましたけれども、携帯電話も通じないというあたりというのは、若者を集めるのにかなりマイナスになっているということを意識しておりますので、取りまとめでも触れさせていただき、そしてその後、これは我々だけでできることではございませんので、関係機関への働きかけ等も含めて努力をしていきたいと思っております。

【部会長】 どうぞ。

【委員】 この23ページの表、よくできていますので、これで良いと思います。1つ、過去の経験からですけれども、このPRのことですが、うちの大学の場合も、学生募集を3月に行っておりまして、PRをするのですが、ちょうど高校生が進学を考える段になったときに、新聞紙上に日本人船員は要らないなど、そういう記事を出された過去の経験がありまして、そうするとがくっと希望者が減るんですね、確実に。そして、書かれた記事がほんとうであればいいのですけれど、船会社に聞いてみると、日本人が要らないというのではなくて、外国人のほうが経済的であること、しかし日本人も核としては欲しいということは昔から言っていたのですよね。そういう、きちんとした情報を国民に流してほしい。それから、たまたま朝日新聞の夕刊に出ていましたけれど、あれも情報としては一部、間違っていると思うんです。過去、今まで聞いてきた話からしても。そういう間違ったPRがあると、少ない人数を扱っている部門には非常に大きな影響が起きる。これは注意が

必要ではないかと思えます。

それからもう一つ、キャリアアップの欄なのですけれども、これは外航船かもしれませんが、日本人ばかりであったときには、船内で着実に技術の伝承が行われて、レベルアップが図られた。ところが、今、外国人と一緒に乗るようになって必ずしも、上級者が外国人の場合、うまく伝承されていないやに聞いております。卒業生で、乗ったばかりなのに割と早くやめて、陸に揚がる者がいるので、一度聞いたことがあるのですけれども、1つは自分と同じぐらいの年代層があまりいないということと、もう一つは、仕事の中で教えてくれるような人があまりいなかったそうです。そういうことも影響がありますので、内航船であろうと外航船であろうと、一度入れた船員を確実にキャリアアップしていくような仕組みを考えていただきたいと思えます。

以上です。

【部会長】 ありがとうございます。

【官房審議官】 確かに間違った情報は困るわけでございまして、きちんとした情報提供、必要なわけでございます。この辺は心がけていきたいと思えます。

それから、例えば混乗の場合ということでご指摘がありましたけれど、一方、内航船員なんかも相当にやめていく人がいるわけでありまして、これは正直に言いまして、会社の問題だと思えます。やはり、最近によく公務員たたきをされていますので、我々も上級職で受かってきたのが結構どんどんやめてしまって、困っているわけなのですけれど、同じことだと思ひまして。まず、一義的には会社にご努力いただくということが、やはり必要だと思ひます。ただ、私どもとしまして、例えば、外国人と混乗します。そういうことがあるかないかわかりませんが、それで技術伝承が船の中ではできない。ちょっと雇って、何年かしたときにこういう講習をみたいなことというのは、実は、取り組んでおられる会社はたくさんございまして、私どもの独法の、ご存知のとおり、海技大学校あたりでも、実は若い人より、既に社会人の人が講習を受けている人数のほうが多いというときがたくさんございまして。そういうことを含めまして、キャリアアップについての需要がある場合に、そういう機会を提供して教育をしていく。それで、会社だけではできないこととの間で、うまくシステムがつくっていけないか。それも、私どもが考えますのに、あまり役人がこういうことがあるべきだといって、あまり硬直的に考えても仕方がない。むしろ、需要があるときに、弾力的に対応していくという体制を、これは大学のご協力も含めて考えていって、そういったものをトータルにやっていくのでないと、先生のおっしゃること、

なかなかわかるのですが、行政主体でやりますと間違いなく失敗すると思いますので、みんなでもう努力していきたいと思っております。大学のほうもご協力よろしく願いいたします。

【部会長】 ありがとうございます。そのほか、ご意見あれば、ぜひお出しただければと思いますが。はい、どうぞ。

【委員】 海、もしくは船員さんに興味を持ってもらうということで、非常に俗な話なのですけれども、例えば消防関係のドラマがあると、非常にそれを志向する若者がふえたり、あるいは、近いところでは海上保安庁の関係で「海猿」というドラマ、映画があると、一気に志願者がふえたりとかいう傾向があります。その関係ではないけれども、海なり、船員さんをテーマにしたようなドラマなり、そういった映画がもしできれば、俗な話ですけれども、かなり志願者がふえることは間違いのないのではないかという気はします。そういうふうにするために、ではどうしたらいいかというと、例えばその対象者をどう絞り込むかはあれですけれども、まずはシナリオというか、ストーリーをつくらなければいけないということは、海または船員さんをテーマにしたシナリオの、あるいは小説の募集とか、懸賞つきでやっても構わないし。そういった方向も1個はおもしろいのかなと。あるいは、小さい子相手だったら、紙芝居とか絵本になるような童話ですね。海に関する童話だとかといったものも考えていってもおもしろいかなという気もします。

これはちょっと、またうちの例なのですけれども、実はNHKの朝の連続テレビ小説、これが各都道府県を回っていつているのですけれども、今、残り3県になりまして、1周が終わろうとしています。愛媛県も、大分前に「おはなはん」というのをやっていただきまして、ちょっと今、チャンスかなというので、非常に働きかけをしまして、NHK側のほうに何名か売り込みに行きました。ついては、ドラマになり得るようなストーリーを、断片的なもので構わないから何種類か出しておいでという話もあったので、海とかしまなみ海道とか、いろいろなものをテーマにしたものを幾つか出しています。ただし、最終的にはNHK側のほうが、視聴率が取れるような内容で精査をして、脚本家の方につくってもらってやろうということでもって、努力をしています。これはなかなか、大河ドラマほどではないけれど競争率も高いので、仮にうまいこといっても二、三年先にはなると思うのですけれども、そういった目に訴えかけるようなこともとても大事ではないかと思っています。

ちょっと話が戻るのですけれども、先ほどの1の資料の13ページで、いろいろなテーマ

でもって大変すばらしい話がたくさんあるのですけれど、例えばこういうのもやられたらば、ビデオか何かお撮りになられるのかしら。こういうのをビデオかDVDに落としておいて、ライブラリというか、ぜひ僕も見たいなと思ったりもしますし。あるいはまた、インターネットで配信ができたらとてもすばらしいかなという気もします。若干、インターネットで、先ほどブロードバンド、出ていましたけれど、これは余談なのですけれど、航空機のほうで非常に一時、機内でインターネットが使えるという環境が整備されていたのですけれど、ここへ来て見ていると、だんだん撤退をしていっています。飛行機に乗っている時間が、長くても15時間ぐらいしかないということもあるのでしょうけれど、一番大きいところでは、コネクション・バイ・ボーイングという衛星を利用したブロードバンドが、ついにサービスを停止するというようなニュースを聞きましたので。ちょっと変な話ですけど、それを横取りして船に使えないのかと。そんなことも、ちょっと余談ですけど。すみません、ちょっといろいろ申し上げました。

【部会長】 ありがとうございます。

【官房審議官】 まことに、どこまでできるかというのは別にして、必要な視点だと思っております。実は、まだこれは相談の段階なのですが、例えば日本丸、海王丸みたいな帆船というのが一番絵になると思うんですね。それで、各地にフィルムコミッションみたいなものがどんどんできています。例えば、そういうところに情報を流して、そういうフィルムコミッションからロケ地として使いたいという要望があったような場合に、それを、では協力していくという形、こういうことをやれば、ある意味それがうまくいけば、ある意味、港で一生懸命、体験航海をするよりも、航海訓練所にとってもいいPRになるのではないかと考えております。「海猿」みたいなドラマをつくれればいいのではないかとされるので、あれはヒットしたわけでありまして、ヒット作をつくれと言われるのは、打席に立つときにホームランを打てというサインが来るのと一緒でございます。これは無理でございますが、おっしゃられたことを含めて、さまざまな広報に対する努力をしていきたいと思っておりますし、その際に今のご発言、大いにまた参考にさせていただきたいと思う次第でございます。

【部会長】 今、市長さんが言われた13ページのギャラリートーク、これはその場限りなのですか。それとも。

【官房審議官】 今のところはその場限りだと思いますが、大変よいご指摘をいただいたと思いますので、これの実施機関とまた相談をして、むしろ実施機関は喜ぶのではない

かと思っております。

【部会長】 そうですね。これからのほうがはるかに多いわけですからね。

【官房審議官】 それで、うまくいけばことだけで終わらない。そういうので何か、いろいろなものをためていくというのも必要かもしれません。ビデオではなくても、例えばそういうのがまとまった本ができたなら、そういうのを副読本に使っていただける方もいるかもしれない。そういうふうに、ものすごくいいアイデアをいただいたと思っております。ということでよろしいですね。相談してまいります。

【部会長】 そのほか、今後の方向性についての思案についてご意見をお寄せいただければと思いますが、いかがでしょうか。

【委員】 1点よろしいですか、質問して。

【部会長】 どうぞ。

【委員】 22ページの一番下段に、業界等や地域が主体的に実施している事業については、現在想定していないものも施策の対象となり得るような新スキームを創設と、こういう説明があったのですけれど、もう少し詳しくご説明していただけますかね。どういうイメージを持たれているのか。

【部会長】 はい。

【官房審議官】 ちょっとこれ、まだお出しできるほど詰まっておりますので、まだ生煮えでございますので、もしかすると今から私がお説明することと違ったようなことになるかもしれませんが、今考えていることを申しますと、要はこれ、我々なりに、例えば23ページのメニューにしても、今考えられることというのは書いているつもりでございます。しかしながら、それだけなのかと。世の中というのはどんどん変わりますし、二、三年たてばどういう状況になるのわからない。あるいは、業界や藤澤さんの組合、あるいは地域からも、ことしの段階ではこんなことだと思っただけれど、こういうことをやりたいとか、こういうことをやるべきであるというのが出てくるかもしれない。

例えば、22ページの例でいいますと、ホのところで一般大学、一般高校等卒業者の船舶職員資格取得の容易化と。これは今、現にございますのは、1つは、一般大学を出た方が外航の船舶職員資格を取れるような、3級を取れるような育成をやや促成栽培にしよう。それでも2年ちょっとかかるのですが、商船大学から入りますと4年半かかるわけでございます。こういうものを、船社の皆さんと協力して、組合のご理解もいただいて取り組んでおります。これは新3級と呼びます。ことしから始めたのが内航業界のご要望でござい

まして、一般高校卒の方を主として念頭に置きまして、航海当直ができるような職員資格を取れるようにしようではないか。これは半年ぐらいのコースで養成しようではないか。これを新6級。例えば将来、新4級が必要だというようなものが出てくるのかもしれない。5級とか2級というのはちょっと中途半端ですし、あれなので、そういうのは実際にはないかもしれませんが、新5級とか新2級とか、そういうものが例えば出てくるかもしれない。そういうことを思っております。それから、今、内航が人手不足でございますので、直ちにやろうとしますと、これはうまくいかないと思うのですが。例えば、内航海運の業界に入ったら一生内航なのかということになりますと、やはり、船員になろうと、これから思う方の上昇意欲みたいなものに水を差すようなことが考えられます。今の職員制度では、4級が内航で、超大型は別としまして、船長資格でございます。そこから3級に上がれるのはあるんですが、20万トンのタンカーなんかになりますと一番下の職員です、3等航海士、3等機関士。船長をやっていた人間が、だれがやりたがるかと。そうすると、仮に4級から2級への飛び級制度ができますと内航の船長から、大きな船の1等航海士になれる。内航の機関長から、大きな船の1等機関士になれる。そこで、会社側に認められたら、船長、機関長にもなれるかもしれない。こういう部分も必要かもしれない。全く今は考えていないことも出てくるかもしれない、ということでございます。

こういうものにつきまして、私どもとしましては、何らかの形で、そういった実際の需要が出て、例えば、これは世の中的に必要ですね、安全性も問題ないですねということになった場合には、そういったものを、そのたびに法律改正をしていると、また3年、5年かかるかもしれない、お話し合いも含めると。そういうものを比較的、短期にできるような形で、うまい仕組みを考えたいと思っております。ただ、どういう仕組みかというのがご質問だと思うのですが、これはなかなか難しいところがございます。今、一生懸命、検討中でございますが、例えば今申しましたように、新4級が出てくる、飛び級制度が出てくる、あるいは、養成方法でも全く別のものが出てくる。グループ化の説明も1枚ございましたが、こういうことではなくて、こういうやり方でやればうまくいくというのが出てくるというときに、柔軟に対応できるような仕組みを整えたいと思っているわけでございます。

すみません、半分ぐらいしかお答えしていないのは承知なのですが、まだ考えがまとまっておりませんので、お許しくださいませ。

【部会長】 実行可能かどうかは別にしまして、どうぞ委員の皆様も、こんなようなこ

とを新しいスキームとして検討されたらどうだという提案をお出しいただければ、大変ありがたいと思います。

【委員】 はい。

【部会長】 それ以外、いかがでしょうか。はい、どうぞ。

【委員】 それでは、今、資格の取得の容易化ということでいろいろご説明いただいて、非常に結構なことだと思っております。やはり、資格を取るためには勉強をしなければいけませんし、卒業した後は、やはり経済的な問題もあると思いますので、その間、講習の無料化、あるいは非常に安くしていただくとか、あるいは奨学金を考えていただくとか。それから、資格試験も年に何回かということになりますと、非常に制限が多くなるので、これも柔軟にやっていただくということも考えていただけるのではないかと思います。究極的には、いわゆる何ていうのでしょうか、ウォーク・イン・エグザミネーションというのですか、いつでも受験者のほうが都合が付き次第、試験が受けられるというようなシステムも一部の国ではあるとも聞いておりますので、そういった点も考えて、要するに質を下げるのではなくて、資格が取りやすいようなスキームをぜひ考えていただきたいと思えます。

【部会長】 はい。

【官房審議官】 おっしゃるとおりだと思います。ただ、今の段階では、例えば商船大学とか海員学校とかの、そういったものの卒業時期に合わせて試験をやるということが一番便利でございますし、現実問題として、ほかから出てくるというものもゼロに近い、約イコールゼロだと思っております。しかしながら、こういったことをやっていくときに、将来、需要が出てくれば、最大限柔軟に対応していく必要がある。いつでもというのはちょっと無理だと思いますけれども、需要に応じて柔軟な対応をしていく必要があろうかと思えます。

それからもう1点、ご指摘いただきまして、講習の無料化とか、あるいは費用を低廉にするとか、こういったことにつきましても、なかなかこれは国も財政状況が厳しいわけで、そう簡単にいく問題とは思っておりませんが、関係者のご協力も得つつ、また国も努力してということで。少なくとも中小企業とか、中小零細企業とか、そういったことになってしまうのかもしれませんが。そういった体質が、会社が小さくて、どちらかというと企業基盤が弱い会社こそ船員を募集しにくい、社員として雇いにくいという環境にあるわけでございますから、そういったところを中心に何とか支援していく体制を、予

算を考えたいと思っております。ぜひ、ご協力ご支援をお願いしませんととれませんので、よろしく願いいたします。

【部会長】 いろいろ示されている中で、行政がどういう支援体制が組めるのかということもここに挙げられております。おそらく、国土交通省としてやれる範囲と、国の予算との兼ね合いでとらなければいけない問題等々があろうかと思えますけれども。先ほど、内航にも税制上の優遇処置を講じたらどうだというご意見がありまして、その際、審議官のほうから、局長のほうからお話があるのではないかと、こんなようなことが言われておりましたので、もしよろしければ、トンネージ・タックスの問題を含めてお話いただければと思いますが。

【海事局長】 船員税制の問題でありました。他の諸国を見ると、船員に対して優遇税制を設けている国は多数ございまして、実は、当省も何度かチャレンジしたことがあるということでもあります。ただ、そのときに、やはり日本の税制というのは、なかなか硬直的な制度になっておりまして。例えば公平性みたいなところからいけば、180日以上とか、いろいろ海外の場合も基準はあるのですけれども、一方で家族はきちんと日本に住んでいるという問題も起こるわけで、ほんとうに理屈としてそれが通るのというところを、これまで残念ながら突破できてきていないというのが現状であります。それで、当面、長期的にはどう考えるのかという問題がありまして、例えば客観的に見て船員が海外に、船に乗っていて日本にいないといったって、実は家族がいたり何かいろいろするという、そういうある意味、税負担の軽減をするとすれば、その根拠をどこに求めるかというところが、やはり大きな問題なのだろうと思っております。

それで、今回は私どもトン数税制の要求を昨年やり、基本的には来年度から導入するべく、関連の法整備をやるということで、今、もう一つの国際部会で検討していただいているわけですが。そこは、やはり日本籍船、あるいは日本人船員の再認識と申しますか、日本の国家としての必要性をベースとして議論していきましょうという話でスタートしている。そういうところからいくと、今までと別の切り口からの船員問題というのを税制当局とこれから議論する余地というのはあり得るのだろうとは思っています。そこはですね。ただ、今がその適切な時期かどうかという話になると、これはなかなか難しい。特に財政問題、非常に深刻な財政問題を日本が抱えている状況の中で、やはり税を1円でもまけるというのはものすごい逆風が吹いているということでもあります。その中で、トン数標準税制を担いで走るだけでも、これは大変なエネルギーを今、要しているわけでござい

まして。逆に言うと、ことし海洋基本法ができ、さらにトン数税制が我々、来年度から実現することを願っているわけでありますが、ある意味、日本の国家としての日本籍船、日本人船員の必要性というのを認知していく中で、ではそれを守るのかという論理、それが社会的に定着していけばいろいろな可能性があると思っていまして、そういう意味では、一挙にというわけにはなかなかいかないわけですが。

では、その税制のほかにも、固定資産税の問題だとか、いろいろな税制の問題を海運は抱えております。それはやはり、できれば一挙にやるのがほんとうが一番いいのですが、残念ながらあいにく、それだけの力もないということですね。あとはやはり、基本的に税というのは政治の世界の話でありますから、そこは政治の理解もしっかり得ながらやっていく。ありがたいことに、海運問題についても、政治向きには非常に力強い支持勢力というのが最近はできてきておりますので、その辺の力も合わせて、これからやはり日本海運の船員問題というのは、かなり幅広く、どういうことが政府としてできるのか、国として必要なのかということ、もうちょっと長い目でこれからやっていきたいと考えております。

ちょっとじれったいところがあるかという気もいたしますが。

【官房審議官】 部会長、ちょっとよろしゅうございますか。

【部会長】 はい。

【官房審議官】 今、部会長から局長へのご質問で、船員税制、内航についてもとお聞きしたような気がするのですが。

【部会長】 いや、もう。

【官房審議官】 これはなかなか。

【部会長】 藤澤委員がそうおっしゃったのではないかと私、理解したものですから。

【官房審議官】 国内というのは難しゅうございまして、今の局長のも外航船員と、要するに日本にいないからという意味だと思って。藤澤委員も外航についておっしゃっているように私は受けとめておったのですが。

【部会長】 いや、私が誤解したのかもしれませんが。

【委員】 全船員を対象の話がしたいところですけど、私も、それですと、もう入り口で話が進みませんので、私が言ったのは、先ほどは外航の船員のイメージを持ちながら、船員の優遇税制についても検討していただきたいと、こういう質問をしました。

【部会長】 そうですか、では私の取り違えです。失礼しました。

【官房審議官】 恐縮でございます。

【部会長】 はい、どうぞ。

【委員】 局長さんにちょっとおたずねいたしますが、今度、海洋基本法が成立しましたが、その第20条で、いわゆる輸送の問題、船舶あるいは船員の育成等が謳われております。これに関してはきちんと補助対策がとられるのかどうか。格好だけであれば、20条は要らるので、そこをおたずねしたい。

【海事局長】 私たち当然、海事産業の必要性というのは海洋基本法で、ある意味、国としてきちんとそれを認知し、これから内閣総理大臣が本部長として海洋政策をやっていくのだということを明らかにしたという意味で、これは私は、行政がやっていく上では強い追い風になるだろうと思っています。ただ、一方で財務省は何と言っているかといいますと、海洋基本法をネタにした予算のあれには応じるつもりはありませんという話を。

【委員】 それは頑張ってもらわないと。

【海事局長】 一応、そういうわけです。だから、海洋基本法ができたからといって、何でもそういう、今までと違う予算がつくと、それほど世の中は甘くないというのが現実であります。ただ、そこは当然、私どもとして、そこはある意味、ほんとうにそれが必要なのかどうかということは、きっちり見させていただきますよというのが財務省の立場ですよね。そこは、当然のことながら、海洋基本法があるからいいではないかと、そういう話にはならない。そこはきっちりとやはり説明責任を果たし、やっていく。そのときに、海洋基本法があるのとないのとで同じかということ、これはあるほうが、やはりいいに決まっている、そういうことだろうと思います。

【委員】 ないよりはあるほうがいいと。またそれを特に利用してもらわなければいけない。

【海事局長】 承知いたしました。そういうことです。

【委員】 よろしく。

【部会長】 ほかにご意見等、ございませんでしょうか。

第1部のところで、宮下先生が、できるだけ多くの方が理解するような、身内だけの議論ではだめなのだというご指摘をされました。その観点からいきますと、この20ページの今後の施策・取り組みの方向性というところで、我が国の海運が国にとってどういう位置づけにあるのかということをお書きになられたというのは、大変効果的だと思います。この部会の答申になるのか、あるいは報告書になるのかわかりませんが、これを公

にする場合は、ぜひ専門家の間で理解されるというよりは、むしろ多くの一般の国民の方々のご理解をちょうだいできる、そういうことを通して海への関心、それから将来の船員の確保というところにつなげていただくのが大切なことではなかろうかと思えます。そういう点では、私はこの20ページで書かれている、こういう方向は大賛成でございます。

【官房審議官】 ご指摘を踏まえてシェイプアップしてまいりたいと思えます。

【部会長】 ほかに、もしご意見がないようでしたら、議題の6、その他の今後のスケジュール等についての。

【官房審議官】 その前に一言よろしゅうございますでしょうか。

【部会長】 はい、どうぞ。

【官房審議官】 実はまだ、事務的に準備ができておりませんので、次回に答申案がお示し、中間取りまとめ案がお示しできるのか、骨子ぐらいになってしまうのかわからないのですが、次回もうそういう段階になってまいります。それで、きょうもさまざまなご意見をいただきまして、これを受けとめさせて、反映させていただきませんが、恐縮でございますけれども、もし、これ、言う時間がなかったと、こういうことを入れたほうが良いということがございましたら、おおむね来週中あたりに船員政策課あて、メモのような形でご意見を賜れば、それも含めて反映させていただきたいと思えますので、よろしく願いいたします。

【部会長】 そのメモは、メールでもファクスでも、何でもよろしいですか。

【事務局】 何でも大丈夫です。

【部会長】 では、委員の皆様がふだんお使いになっている手段を活用されて、もしこの場でもってご発言がいただけなかったような内容につきましては、船員政策課のほうにご一報いただければと思います。

それでは、今後のスケジュールについてのご説明をお願いしたいと思います。

【事務局】 ありがとうございます。今後のスケジュールでございますが、お手元の資料25ページに書いてございますように、第4回部会は6月13日水曜日、1時半から3時半まで。場所は変わりました、3号館の11階、特別会議室になります。こちらにつきましては、今、審議官から申しましたように、中間取りまとめの骨子をお示しする予定でございますので、皆様、ご意見等ございましたら、よろしくご送付いただけたら幸いです。

さらに、次々回につきましてはですが、第5回、いわゆるとりあえずのまとめのヒューマ

ンインフラ部会につきましては6月27日水曜日、同じく13時半より15時半まで。こちらも第4回と同じく、隣の3号館、11階の特別会議室におきまして開催します。この第5回では、中間取りまとめの案をご提示し、ご審議いただけたらと思っておりますので、よろしくお願いいたします。

ご多忙のところ、大変恐縮でございますが、あと2回、よろしくご参集のほど、よろしくお願いいたします。

【部会長】 どうもありがとうございました。繰り返しになりますが、今回は中間取りまとめの骨子をご検討いただくと、こういう運びになっておりますので、それに向けて、こういうことも反映すべきではないか、あるいは検討すべきではないかというお考えがありましたら、ぜひ船員政策課のほうにご一報いただければ、この中に素案として盛り込んでいただけるのではなかろうかと思えます。

それでは、以上をもちまして第3回のヒューマンインフラ部会を閉会させていただきます。

本日は、お忙しいところ、皆様方には大変ご熱心にご議論をいただきまして、まことにありがとうございました。

— 了 —