

平成23年2月28日

於：国土交通省中央合同庁舎3号館4階特別会議室

## 交通政策審議会海事分科会

### 第21回船員部会

#### 議事録

## 目 次

1. 開 会	1
2. 議 事	
議題 1. 平成 2 3 年度船員災害防止実施計画について	1
議題 2. 船舶料理士に関する省令の一部改正について	3
議題 3. 船員法施行規則の一部改正に係る報告について	7
議題 4. 平成 2 1 年度船員派遣事業報告及び無料の船員職業紹介事業報告 について	8
議題 5. 船員派遣事業の許可について（非公開）	10
議題 6. 無料の船員職業紹介事業の許可について（非公開）	10
3. 閉 会	10

### 【出席者】

（委員及び臨時委員）

公益代表    小杉委員、竹内委員、三好委員、石塚委員、河野委員

労働者代表    高橋委員、立川委員、田中委員

使用者代表    小比加委員、小坂委員、林委員、三木委員

（事務局）

国土交通省    後藤審議官

    海事人材政策課    石澤海事人材政策課長、久米雇用対策室長、川上企画調整官

    運航労務課    山本運航労務課長、柳沢安全衛生室長

    海技課    尾形海技課長

## 開 会

【川上企画調整官】 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21回船員部会を開催させていただきます。

事務局の海事局海事人材政策課の企画調整官の川上でございます。

本日は、委員及び臨時委員総員17名中12名のご出席でございますので、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ることをご報告申し上げます。

まず、配付資料の確認をさせていただきます。議事次第を飛ばしまして、配付資料一覧がございますが、まず、資料1、ホチキスどめで1セットになっております。その後に、縦紙で資料1-1、船員災害防止実施計画について、1枚でございます。それから資料2、交通政策審議会への諮問について、これが縦紙で2枚ホチキスどめとなっております。続きまして、資料2-1、省令の一部改正についてというのが3枚ございます。それから資料3で、船員法施行規則の一部改正についてというのが、縦紙で2枚1セット、ホチキスどめとなっております。それから資料4-1、船員派遣事業報告、これが縦紙で1セットで、ホチキスどめで3枚となっております。それから資料4-2、事業報告（概要）が3枚1セットでホチキスどめとなっております。それから資料5、これが2枚1セットとなっております。それから資料5-1、委員限りのものですが3枚ホチキスどめ、横紙となっております。それから資料6、交通政策審議会への諮問について、これが縦紙で2枚、ホチキスどめとなっております。6-1、委員限りのものが2枚で1セットです。それから、資料6の参考資料が2枚で1セットとなっております。

以上でございますが、皆様、よろしゅうございますでしょうか。

そうしましたら、早速議事に入りたいと思います。小杉部会長、司会進行をよろしくお願いいたします。

### 議題1. 平成23年度船員災害防止実施計画について

【小杉部会長】 皆様、悪天候の中をお集まりいただきありがとうございます。資料もたくさんございますようですので、早速議事を進めていきたいと思っております。

まず、議題1の平成23年度船員災害防止実施計画について、事務局からご説明をお願いいたします。

【柳沢運航労務課安全衛生室長】 説明させていただきます。運航労務課安全衛生室の

柳沢でございます。

資料1の、平成23年度船員災害防止実施計画に関する諮問案件について説明させていただきます。添付している資料は、資料1が諮問文でございます、別紙に実施計画全文、27ページ、その後ろに参照条文がついておりまして、資料1-1が概要になっております。

本議案につきましては、海事分科会より、本船員部会にご一任をいただいておりますので、本日ご了承が得られれば、4月以降の新年度の計画として公表を行わせていただきたいと思います。

ご案内のとおり、資料1-1の上段でございますように、船員災害防止活動の促進に関する法律に基づき、5年ごとの基本計画の策定と、各年度の実施計画を作成しています。

現在、平成20年度を初年度とする第9次基本計画ですが、5カ年の4年目となります平成23年度の実施計画についてお諮りするものでございます。

船員災害の防止については、各船舶所有者や船員の自主的な活動を基盤として、国、船員災害防止協会、関係事業者、団体等の関係者が連携しながら進めていくべきものですが、本文を1枚めくっていただきまして2ページの表にございますように、関係者のご努力により船災防法の施行以降、死傷災害や疾病の発生率は大幅に下がってきているところですが、しかしながら、次の3ページの上段にございますように、陸上産業労働者と比較した災害発生率はまだまだ高いものがあるところでありまして、いま一層の減少の促進を図っていかねばならない状況にあります。

船員災害の発生状況としては、一番後ろの1枚紙の概要ペーパーでございますが、その左側の点線の枠にございますように、直近の数字が出ている平成21年度では、船員1,000人当たり死傷災害発生率が11.1人、疾病発生率が11.6人と、対前年比でそれぞれ死傷災害が3%減、疾病が6%増となっております。疾病の増加した主な原因といたしましては、新型インフルエンザの感染が拡大したものと考えております。

災害と疾病の発生状況を業種別に見ますと、また申しわけございません、本文3ページの下の方のとおりとなっておりますが、直近の平成21年度の実績を踏まえつつ、第9次基本計画で掲げた5カ年の目標を達成するため、一般船舶と漁船が死傷災害、疾病のそれぞれの累計に分け、平成23年度の減少目標として、1枚紙の概要ペーパーの左側にあります数字を掲げさせていただいております。

具体的な対策の内容といたしましては、例年と大きな差異はございませんが、死傷災害

の主な原因となっている転倒、はさまれの防止対策、死亡災害につながるおそれの多い海中転落の防止、昨年もノロウイルスや新型インフルエンザの感染が大きく報道されたところですが、新型インフルエンザをはじめとする感染症対策等を重点を置くべき災害として掲げるとともに、主要対策としても列挙させていただいております。

なお、本件は策定後公表することにより、各地域や各事業者それぞれの実情に応じた取り組みを進めていただくこととなりますが、よりわかりやすい計画という観点から、今回は各種グラフや図表等も使用し、読みやすさも追求した体裁のものとさせていただいたところでございます。

最後に、本件に基づき、各地域レベルでは、地方単位で計画を策定の上、船員労働安全衛生月間の活動等をはじめとして、各種の取り組みが実施されることとなります。関係機関の地方組織の協力を賜りながら、船員の災害防止に向けた取り組みを進めてまいりたいと思います。何とぞ、どうぞよろしく願いいたします。以上でございます。

【小杉部会長】 ありがとうございます。例年のものに比べるとほんとうに、図表、グラフ、いろいろなものを使っていたいて、随分わかりやすく工夫をされているなと思います。これは大分ページ数も少なくなったんですか。いつも随分、ご説明を長々と聞いていた記憶がありますけれど、全体の分量というのは。

【柳沢運航労務課安全衛生室長】 例年ですと、資料がたくさんついておりまして、それを説明するのに30分はかかっていたという実情でございます。

【小杉部会長】 そうでしたよね。ありがとうございます。それでは、ただいまのご説明につきまして、ご質問等ございますでしょうか。よろしいですか。

(「なし」の声あり)

【小杉部会長】 それでは、特にないようでございますので、本日出されました平成23年度船員災害防止実施計画については、「国土交通大臣諮問第122号をもって諮問された件については、適当である」という結論とすることとし、海事分科会長にご報告したいと存じますがよろしいでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

【小杉部会長】 どうもありがとうございました。

## 議題2. 船舶料理士に関する省令の一部改正について

それでは次に、議題2の、船舶料理士に関する省令の一部改正について、事務局からご

説明をお願いいたします。

【山本運航労務課長】 運航労務課でございます。それでは、議題2についてご説明させていただきます。

資料2の船舶料理士に関する省令の改正に関する諮問案件でございます。議題1同様、本日の会議でご了承を得られれば、諮問内容に沿って改正省令の公布等の手続を進めていきたいと思っております。

資料2-1ということで、3枚紙が後ろについておるかと思いますが、そちらのほうの最後、3ページ目をごらんください。これが船舶料理士制度の概要ということで、現行制度をあらわしたものになりますが、遠洋、近海を航行区域とする船舶、あるいは一部の漁船につきまして、1,000トン以上の船を対象に、配乗が義務づけられる資格ということで船舶料理士という資格制度がございまして、その資格取得に当たっては、この表に書かれておりますように、年齢要件をはじめとして1から4までの4つの要件を満たすこととされております。

3枚紙の1枚目に戻っていただきまして、資料2-1の資料でございますが、こちらの1ポツ、経緯のところに記載されておりますとおり、日本籍船の国際競争力強化等を目的として海技資格等、他の船員資格とともに、手続の簡素化・合理化が求められ、それを受けて昨年の秋以降、成長戦略船員資格検討会の場で、この料理士制度のあり方についても議論が行われたものでございます。

昨年末に行われました中間取りまとめにおきまして、1枚めくっていただきますと、2ページ目の下の黄色で示した部分になりますが、本資格の資格要件のうち、能力確認については試験等に一元化し、従来資格要件の1つであった船長証明要件については廃止するという旨の結論を得られたことを踏まえ、改正を行わせていただくものでございます。

新制度の施行は4月を予定しておりまして、したがって、4月以降の資格取得に当たっては残る3つの要件を満たしていただくということになります。

また、本制度改正としては、外航船あるいは外国人船員の資格取得に限らずの制度改正となりますので、その旨ご承知おきください。

それから参考までに、2ページの、先ほど黄色いところを見ていただきましたが、その上の(1)というところで、検討会の中間取りまとめで、もう1点、料理士に関しては指摘がなされております。こちらのほうは、外国人船員の資格取得の円滑化を図るという観点から、一定の講習受講により現行の料理士試験合格と同等と扱うという旨の取りまとめ

が行われているところでございます。

こちらのほうにつきましては、同じくこの検討会で方向性が取りまとめられております衛生管理者、あるいは危険物の取扱責任者といった他の資格の関係とあわせ、現在船主協会さんと、講習内容等新しい教育システムのあり方についてのご相談を始めさせていただいておるところでございます。ご参考まででございます。

ということで、船長証明要件廃止を4月施行ということでやらせていただきたいと思えます。

なお最後になりますが、料理士の資格を持った方であれ、あるいは料理士という資格ではなくて、船内で調理業務に当たっておられる方すべてについて一定の能力を維持していただくということは、船内生活での船員の健康維持ですとか衛生管理にとって、非常に重要な課題だと思っております。各船社さんにおかれましても、いろいろ社内での教育等お取り組みいただいているところかと思いますが、こちらのほうは引き続きよろしく願いできればと考えております。

以上、簡単ではございますが、省令改正のご報告でございます。

【小杉部会長】 ありがとうございます。それでは、本件につきまして、ご質問、ご意見等ございますでしょうか。どうぞ。

【三木臨時委員】 この件につきまして、事務の簡略化、まことにありがとうございます。私は内航海運業界に働く者でございますけれども、内航船でも限定近海船というのがございます、やはり船舶料理士の配乗が義務づけられます。

資料2-1の3ページにカラーで図解されておりますけれども、3ページ目の下の一番右側に③とあります、調理師などの方については、船社研修施設において実施する講習の同等認定を行うと書いてくださっておりますけれども、陸上の調理師試験を通った方につきまして、例えば船員災害防止協会というような施設を使って、船員としての最低限の避難訓練あるいは防災訓練などを受けたことを条件に、船舶料理士の資格を与えていただければ大変助かります。

現在1年以上の船内の調理経験が必要とされておりますので、この辺の時間の短縮をしていただければ内航船のほうでは大変助かりますので、これからのご検討の中に入れていただければありがたいと思えます。ぜひご検討のほどよろしくお願いいたします。どうも今日はありがとうございます。

【小杉部会長】 ありがとうございます。今の三木委員のご意見について何かござい

ますか。ご要望というような形でしたが。

【山本運航労務課長】 今すべてご説明いただいたんですが、この3枚目の資料で、右下のほうに赤字で書かせていただいている講習の同等認定を行う予定というのは、先ほど途中で申しあげました外航船に乗り込む外国人船員の資格取得ということで今船主協会さんにご相談を始めている内容でして、これはちょっとまた別の話になるんですが、今お話がありましたように、内航船、あるいは漁船もそうかと思いますが、日本人の方で船舶料理士の資格取得を行われている方というのは、ちょうどこの資料の一番下に21年度の取得者数とございますが、日本人が72名ということで、おそらくこの大半が、今お話がありましたように陸上の調理師なりの資格を取得してこられ、持っておられる方が、年齢要件なり業務経験の要件なりを満たして船舶料理士になっていただいているということで、お話にありましたように、特に1年以上の業務経験というところがネックというか、長くて、もう少し調理の技能を持っている方なんで、簡略化できませんかねというお話だろうと思います。

この点は、使用者側というか、各業界団体さんのみならず、海員組合さんのほうからもいろいろ従来要望をいただいている事項でございますので、何らかのさらなる措置がとれるよう検討も始めておりますし、また、いろいろ業界さん、組合さんにご相談に乗っていただきたいような点もございますので、またちょっとお知恵を拝借させていただければと思っております。前向きに考えさせていただきます。

【小杉部会長】 ありがとうございます。よろしいですか。

【三木臨時委員】 はい、ありがとうございます。

【小杉部会長】 ほかに。はい、どうぞ。

【林臨時委員】 船舶料理士に関する省令の件は、先日の成長戦略船員資格検討会の中間取りまとめに基づき、早速やっていただいたことだと思います。まことにありがとうございます。

現在、船協と官も一緒になりまして、成長戦略検討会で中心になりましたEラーニングということのシステム構築を検討しておりますけれども、まだ今の段階では、官民の考え方に隔たりがあるように聞いております。

この成長戦略船員資格検討会ですけれども、この目的はあくまでもいろいろな資格手続の簡素化とか見直しを中心だと考えておりまして、今回のEラーニングなんかを含めまして、新たなバーデンだとかハードルができるということを非常に危惧しております。あくまで



も、今回の取り組みができるだけ手続を簡素化できるような方向でぜひとも取りまとめをお願いしたいと、一言この場でお願いしたいと思います。

【小杉部会長】 ありがとうございます。今の件は、何かご要望に対してございますか。

【尾形海技課長】 Eラーニングのほうは、海技課の所管でございますので、私のほうから。

官民ですり合わせの作業において意識に食い違いがというお話につきましては、まことに恐縮なんですけど、詳細については把握しておりませんでした。改めてどういったことで何が問題になっているのか確認申し上げますけれども、私どもの基本的な方向性は、今、林委員がおっしゃったことと同じでございます。私どもとしては、あくまでも成長戦略に資する、他方で、安全性の確保はする、安全性を値切らない形でどうやって合理的な手続を新たにつくっていけるか、簡素化できるかという方向でやっているわけでありまして、そこで無用な、また改めての手続の煩をかけるという意識はございません。以上です。

【小杉部会長】 よろしいでしょうか。

【林臨時委員】 はい、ありがとうございます。

【小杉部会長】 ほかにございますでしょうか。

特にないようですので、出されました船舶料理士に関する省令の一部改正については、「国土交通大臣諮問第121号をもって諮問された件については、適当である」という結論とすることとし、海事分科会長に報告したいと存じますが、よろしいでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

【小杉部会長】 ありがとうございます。

### 議題3. 船員法施行規則の一部改正に係る報告について

それでは、次に議題3の船員法施行規則の一部改正に係る報告について、事務局から報告をお願いいたします。

【山本運航労務課長】 それでは、引き続きまして、議題3でございます。船員法施行規則の一部改正ということで、同じく省令改正案件でございますが、陸上の制度改正に準拠する形で改正を行うものということで、各委員、事前ご説明の上、既に先週25日付で公布・施行させていただいておりますので、ご報告の案件ということで簡単にご説明させていただきます。

資料3の2枚目にフロー図がございます。上のほうのフロー図をごらんいただきまして、労働中の災害・疾病により障害を負った場合の給付制度ということでは、ご案内のとおり、陸上労働者、船員にわたるものとして、労災保険による支給制度がございます。原則、労災保険で、事業者が保険料という形で負担していた保険の中から手当が支払われるということになりますが、万が一の保険未加入時の対応ということで、陸の労働基準法、あるいは海の船員法に基づく災害補償制度、保険で支払われると同額が事業者により負担されるという仕組みがそれぞれ用意されております。

これらの制度に基づく手当の支給に際しましては、表が載っておりますが、等級表というものが定められておりまして、障害の程度に応じまして、保険であれ、災害補償であれ、医療機関で認定された等級に応じて支給されるということになっています。

昨年、真ん中のあたりに書いておりますが、陸上の工場火災の労災の案件で、現行の等級表が、同じ障害の内容で男女で等級に差を設けているのは違憲であるという旨の判決が出たことを受けまして、今般、陸上の障害等級につきまして、下にございますように、男女の区別なく障害の程度を定める、あるいは少し等級の細分化を図るといような改正が、保険制度あるいは労基法の災害補償制度のほうで行われることになりました。これに準拠した形で、船員法施行規則で定める災害補償制度の等級表の見直しを今回行わせていただいたものでございます。

なお、陸、海とも保険加入のチェックが行われるということで、この災害補償制度自身が働く場面は現実的にはほとんどないと聞いております。

簡単ではございますが、以上でございます。

【小杉部会長】      ありがとうございました。それでは、本件について、ご質問等ございますでしょうか。

（「なし」の声あり）

【小杉部会長】      それでは、特にないということで、次の議題に移りたいと思います。

#### 議題4. 平成21年度船員派遣事業報告及び無料の船員職業紹介事業報告について

それでは次に、議題4の平成21年度船員派遣事業報告及び無料の船員職業紹介事業報告について、事務局からご説明をお願いいたします。

【久米雇用対策室長】      21年度の船員派遣事業報告及び無料船員職業紹介報告をとりまとめましたので、ご報告いたします。

資料4-1に、平成21年度船員派遣事業報告をまとめてあります。一番上の表にありますように、平成21年度における許可事業者数は207事業者で、報告事業者は180事業者ということですが、事業年度ごとに報告をいただくことになっており、報告事業者数は100%となっています。

1でグラフにしておりますが、180事業者のうち実際に派遣業を行ったのが113事業者で、62.8%となっております。2の(1)では、派遣船員として雇用された数と、実際に派遣された派遣船員の数について3年間分をグラフにしております。一日平均の雇用船員は2,538人で、一日平均1,078人の船員が派遣されており、対前年度比0.5%増となっています。

次のページの2の(2)は、派遣先の数でございます。延べ834事業者に派遣されており、対前年度比1.2%増となっております。

次の2の(3)でございますが、一人当たりの派遣料金は、87万3,354円です。不況の影響等があるのかもしれませんが、対前年度比6.1%減という状況となっております。

それから、次の2の(4)は、一人一月当たりの派遣船員の賃金ですが、58万2,877円で、これも派遣料金が下がったと同じように賃金も下がっている状況でございます。

それから、次の2の(5)の派遣事業全体の180事業者の事業としての売上高でございますが、103億円となっております。

次のページを開いていただきますと、ここからは1ページの表にはございませんが、2の(6)ということで、外国船舶に船員を派遣した事業者が23事業者で、対前年度比15%増で、外国船舶に船員を派遣した事業者数は増えています。船員派遣の実績のあった事業者数は113事業者なので、大体全体の20%程度の事業者が外国船舶に船員を派遣しているという実態が出ております。

2の(7)は派遣船員の派遣契約の期間でございますが、一番多いのは3カ月未満、それから3カ月以上6カ月未満で、短いといえますが、3カ月未満から6カ月未満の期間に派遣する形態が半分以上を占めている状況となっております。

3の(2)でございますが、これは派遣船員等が教育訓練を行ったかどうかをグラフにしたものです。それから3の(3)については、教育訓練を行う方法がOJTかOff-JTかについてのグラフとなっております。

次に、無料の船員職業紹介事業報告に移らせていただきます。全体の事業者数について、

①でございますが、求人数、求職者数、成立数という形でグラフにしております。②は許可事業者ということで、これは許可を必要な事業者の内訳でございます。③は届出事業者で、主に学校関係の内訳になっております。細かくは、次のページの表になっているところでございます。これは細かいので説明は省かせていただきますが、1点だけご報告させていただきますと、2ページの参考資料でございますが、平成21年度の合計で新規求職者数の貨物船の外航が183でございます。表の右端の、上から7番目の数字でございますが、前年度と比べると、99が183と倍増しております。この理由は、実は20年度は、商船大学系が1校だったのでございますが、21年度に新たに届け出がされて2校になった関係で数字が増えているという形で、単純に増えたということではなくて、とる母体が変わったということでございますので、理由ははっきりしているところでございます。

以上でございます。

【小杉部会長】 ありがとうございます。それでは、本件につきましてご質問等ございますでしょうか。

特になければ、次の議題に移りたいと思います。

#### 議題5. 船員派遣事業の許可について（非公開）

#### 議題6. 無料の船員職業紹介事業の許可について（非公開）

議題5の船員派遣事業の許可について及び議題6の無料の船員職業紹介事業の許可についてでございますが、本件については、個別事業者の許可に関する事項であり、企業の個別情報も多数含まれておりまして、公開することにより当事者等の利益を害するおそれがありますので、船員部会運営規則第11条ただし書きの規定により審議を非公開とさせていただきます。マスコミ関係の方をはじめ、関係者以外の方はご退席をお願いします。

(関係者以外退席)

#### 閉 会

いろいろ盛りだくさんの議題でありましたけれども、これで本日の予定された議事はすべて終了いたしました。事務局のほうで何かございますでしょうか。

【川上企画調整官】 次回の部会の日程でございますが、次回につきましては3月25

日、金曜の14時からとさせていただきますので、よろしくお願いいたします。

また、小杉部会長及び三好委員におかれましては、3月12日の任期満了をもってご退任されることとなっております。後任につきましては、後日、海事分科会長から指名されることとなります。

ご退任される小杉部会長及び三好委員には、一言ごあいさつをお願いいたたく存じますので、よろしくお願い申し上げます。

事務局からは以上でございます。

**【小杉部会長】** それでは、私のほうからご挨拶をさせていただきます。

船員中央労働委員会の谷川久会長からお声をかけていただいて、船中労の公益委員に任命されたのがもう10年前ということで、ほんとうにびっくりしている次第ですけれども、以来10年にわたって労使の委員の方々、公益委員の方々、また海事局の皆様には大変お世話になりました。私にとっては知らない分野をお教えいただくということで、大変に有益な役割を果たさせていただいたと思っております。

私の任期中に船中労がなくなって、組織が変わるということもございまして、いろいろ私も気を使ったところもございましたけれども、このように大過なくといえますか、10年の期日を迎えることができたのは、ほんとうに皆様のおかげだと思っております。

海洋基本法もでき、またトン数税制ということも動き出して、船員行政もまたこれから非常に大事な、前向きの施策を追っていく時期に入ると思いますので、この船員部会の発展、それから委員の方々、海事局の皆様のますますのご活躍、ご健勝を祈って、最後のあいさつとさせていただきます。

どうも、ほんとうにありがとうございました。(拍手)

**【三好委員】** では、私からも。

ほんとうに長い間、ありがとうございました。小杉部会長さんも一緒だったとは知らなかったもので、今ちょっと寂しいなど。初めて知りました。

私も交通政策審議会は10年になります。今日、実は担当の方に「私は一体海事分科会を何年やったのかしら、6年かな」と思っていたら、8年ということで、すごく長かったですよね。船員部会のほうは2年半お世話になりました。やっと顔なじみになってきたところでなんですが、私も全く知らない世界なので、微力ながらお役に立ったのかどうかほんとうに疑問ではあるんですけれども、大変有意義な時間を過ごさせていただきました。

もともと海事分科会のお話をいただいたとき、私はモータージャーナリストとか、パリ・

ダカールなどのラリーのほうだったので、砂の海は知っているけど、いつも波に似ているなと思っていたから、同じ波だから大丈夫かなと思ったり、あるいは、船をいつも利用して車両を送っていましたが、使用者としてはすごくなじみがありましたので、またモーターボートというか、海のスポーツはとても大好きだったので、そんな感じで、じゃ、受けてみましょうなんて軽い感じで言ってみたんですけども、ほんとうにわからない言葉だらけで最初はもうびっくりいたしましたけれども、だんだん、あ、そうか、なるほどなというのがすごくわかってきて、水先案内の方の船に乗せていただいたというのがほんとうにすばらしい経験だったんですけども、水先小委員会のほうでそういった形で、いかに人材を確保するかとか制度を変えるかとか、そういったことを勉強することでものすごく身近になったのと、あと船員部会のほうでは、ほんとうにびっくり、マグロやイカ釣り漁船の最低賃金を決める現場に立ち会って、そんな経験ができる人はなかなかいないのではないかなと思って、とても、言葉は変ですが、楽しい経験でした。

最近、実は自分の生活の中で、今年5月に行われる、富士山一周するトレイルランニングというのがありまして、今実行委員として準備もさなかなかんですけども、三、四カ月ずっと山に毎日入って道づくりをしております。そんなことをしておりますと、非常に実は共通することがございまして、毎日入るとおなじみの山も全然違って、何十キロ、何百キロと、道を160キロつなげているんですけども、どんな山でもどんな道でも、ほんとうにそこには地権者がいたり、使用している人がいたり、自然保護の団体がかかわり合っていたり、いろんな人が住んでいたり、行政がかかわっていたり、法律があったり、いろんなことがあって、あ、そうだったのかと。ぱっと見た感じはこうだけど、実は角度を変えるとこんなに違うんだというのがよくわかって、労使の方のいつも意見を聞いているわけですけども、そうなんだ、そんなに簡単にいくわけではないなと思ったり。

ただ、来週ぐらいに道はつながるんですけども、もう何度も何度も壁にぶつかりながら、自分で1本の道をつなげてきて思ったのは、ほんとうに自分の熱意があれば、必ず顔を見合わせていろんな方とお話ししていれば、確実に何か道は開けるといふか、1本の道が見えてくるなという気がして、あきらめちゃいけないなんて思いながらずっとやっておりました。

その場に、現場にいることの楽しさもわかりましたし、運営するほうの楽しさみたいなものを今かみしめているところですけども、とてもこの船員部会、海事分科会が役に立ったというのが、今すごく自分では不思議だなと。今日は一番書類の文字がよくわかった

りすることがございました。これからの自分の人生にはこの2年半、そして海事分科会にかかわらせていただいた8年間というのがとても役に立つのではとっております。

私はどちらかというと現場なので、また現場でお役に立てることがあったら何でもお手伝いしたいと思いますし、大好きな海で働くというのは、私の中では、実はものすごく素晴らしいことなんです。そういった方がどんどん増えてくれたらなと思いますし、日本の海運事業もすごく、さらに発展していけばなと心から願っておりますので、何でもお手伝いしたいと思います。いつも海に関するニュースが出るとほんとうに思うんですけども、陰ながら船員部会の発展と、そして皆様のこれからのよりよい幸せに向けて、私は祈っていたいと思いますので、今後ともよろしく願いいたします。

長い間、ありがとうございました。(拍手)長くなって。

**【後藤審議官】** 審議官の後藤でございます。一言、お礼の言葉を申し上げたいと思います。

ただいま小杉部会長、そして三好委員から、大変心のこもった温かいお言葉をいただきまして、ありがとうございました。小杉部会長は先ほど10年とおっしゃいましたけれども、その前に船員労働中央委員会の委員自体もございまして、それを合計しますと11年と11カ月、約12年という年月になります。それから、三好委員も、8年ということでもありますけれども、交通政策審議会の委員自体は合計しますと10年ということがございますので、ほんとうに長い期間にわたりまして、さまざまな形でご指導いただいたということを心からお礼を申し上げたいと思います。

部会長のほうからもお話がございましたけれども、その間には組織も変わりましたし、また船員をめぐる環境もいろいろ変わって、その中でどのような適切な仕組みがいいのかといった議論もさまざまになされて、そういう変化もあったわけでございますけれども、両部会長、委員には、それぞれの専門のお立場から、大変深いアドバイスや指導力を発揮していただきまして、適切に物事が進んでいったのではないかとっております。

先ほど来のお話にございましたけれども、海運というのは日本の暮らしや経済を支える大変重要な分野であると思っております、私どももこれからも仕事してまいりたいと思っておりますので、ぜひこれからもいろんな形でアドバイスなり、ご支援をいただけますように、心からお願い申し上げます、お礼の言葉とさせていただきます。ほんとうにありがとうございました。(拍手)

**【小杉部会長】** 後藤審議官から、ほんとうに過分のお言葉をいただきまして、三好委

員ともどもお礼を申したいと思えます。どうもありがとうございます。

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21回船員部会を閉会いたします。本日はお忙しい中、委員、臨時委員の皆様にはご出席いただきまして、どうもありがとうございました。

— 了 —