

【コーディネーター：関水】 本日は、このパネルディスカッションのコーディネーターのお役目をいただきました。大変光栄に存じます。パネリストのバックグラウンド情報をいただいておりますが、時間が限られておりますので、お一方ずつご紹介することはしないでおきたいと思っております。ただ、パネルディスカッションが始まる前に、いくつか申し上げておきたいと思っております。5時20分までということですので、1時間強あります。4つのプレゼンテーションがあります。プレゼンテーションをいただいた後、ディスカッションをしたいと思っております。その時間を取っておきたいと思っております。このパネルのテーマというのは、IMOの2010年の船員の年と、非常にテーマと関連の深いものであります。いかにして、質の高い船員を将来的にも確保するか、そして海運のイメージを改善するか、それと同時に若い世代がこの船員になりたい、と思うような魅力ある業界にするか、ということに焦点を当てて議論をしていきたいと思っております。

本日はフィリピンから、ニール フェレーラさん、そして、大黒さん、林さん、藤澤さんに、それぞれ日本の政府、業界、船員組合を代表して、おいでいただいております。フィリピンと日本の方においでいただいているわけですが、特に海運業界における日本・フィリピンの協力についても言及いただければと思っております。アジア海事フォーラムが、現在行われており、明日はセミナーといいますか、ワークショップが行われることになっています。日本の政府におかれましては、9ヶ国のアジアの国々から、代表を招待されました。IMO 理事会のメンバーの国であります。アジアの国々における船員についての議論が行われることになっているわけですが、今日のディスカッションにおきましても、明日の議論の土台になるものが出てくるのではないかと期待したいと思っております。

ということで、IMO 海上安全委員会議長のニール フェレーラさんに、最初にお話をいただきたいと思います。フィリピンの立場から、お話を下さると思います。もちろん、海上安全委員会の議長としてのお話もあるかと思いますが、よろしく願いいたします。

【パネリスト：フェレーラ】 関水さん、ご紹介ありがとうございます。まず、最初に何人かの方々、日本海事センター会長の松尾様、理事長の春成様、国土交通省海事局長の小野様、IMO 海上安全部長の関水様、IMO 訓練当直基準小委員会議長のブレイディ様、アジア地域の友人の皆様方、同僚の皆様方、そしてご参会の皆様方、こんにちは。本日はパネルスピーカーの一人として、お招きをいただきましたことを、大変光栄に存じます。また、国土交通省に対して、このような機会をいただいて、アジアの船員について、船員についてのお話をする、と言う機会をいただきましたことを、ありがたく存じます。私の立場、すなわち海上安全委員会の議長として、またフィリピン代表として、お話をする機会をいただきました。簡単に私のプレゼンテーションをさせていただきたいと思います。この時間帯、コーヒーを飲まれましたが、お話をいたしますと、なかなか目を開けているのが大変だという時もあるかと思いますが、どうぞよろしく願いしたいと思います。私のプレゼンテーションに関しましては、出来るだけ時間を短くして、ディスカッションの時間に当てていただきたいと思います。

今年はもちろん、船員の年でございます。まず、最初に申し上げたいのは、もちろん、フィリピンにおきましても、IMO が今年の世界海の記念日において、船員の年というテーマでお祝いをする、ということをお決めになったことを、大変嬉しく思います。フィリピンはもちろん、船員を供

給する国として、最も大きな国でもありますし、我が国においても、この年をお祝いしているところです。このお祝いに当たりまして、私達は外交会議を主催することが出来ますことを、大変喜んでおります。ブレイディさんから先程お話がありましたが、STCW 条約の改正に当たりましての外交会議がフィリピンで行われます。フィリピン政府におきましては、皆様方を心から歓迎申し上げます。今年の6月に行われる会議ですが、どうぞ皆様、マニラにおいでいただきたいと思います。皆様方の中にも、おいで下さる方がいらっしゃると思います。

海運、船員というのは、業界における最も重要な存在であります。先程の話にもあった通りです。海運は世界の貿易の90%を占めているわけであり、その中で船員というのは、この貿易でも最も大きな役割を果たしています。船員の役割なくしては、あるいは海運業界の役割なくしては、貿易が行われることはないということになります。世界の経済を推進する上で、大きな役割を果たしているわけであります。

しかし、多くの人が十分に評価をしていない、という点があります。それは、非常に厳しい法律的な、あるいは国際条約の基準の中で、船員が活動しているということは、余り認識されていないと思います。船員の権利については、十分な認識がありません。私達が活用している財の輸送には、船員が非常に重要な役割を果たしているわけですが、様々な規制があります。SOLAS 条約、STCW 条約、ISM（国際安全管理）コード、ISPS コードというようなものもありますし、また、ILO の規制もあります。それが船員に非常に大きな影響を与えるわけであります。国際的な機関が船員に影響を与えているということ認識しなければなりません。

私達は STCW 条約を改正するために、かなりの時間をかけてきました。

また、船員の質を高める、能力の基準やプロフェッショナリズムの改善のために、努力をしてきました。それは、もちろん重要なことですが、他の分野でも同じことをやっているのでしょうか。政治あるいは行政機関などを見ましても、指導者の能力を改善するためにそれほどのことをしているかと言いますと、そうではないかと思います。しかし、船員の能力の向上のために、質の向上のために、私達は努力をして参りました。

船員になるのは、なかなか難しいことであります。IMO の立場から見ますと、もちろん、SOLAS 条約がありますし、STCW 条約の一部として、その他いくつかの国際条約があります。国際安全管理、ISM コード、ISPS コードというものもあります。こういったような国際条約、あるいは国際的な取り決めが、船員の活動に影響を与えています。海上安全委員会におきましては、私が議長を拝命していますが、ここではもちろん、船員の役割というものが、最も重要であります。先程お話にありました通り、ヒューマン・エレメント・ワーキング・グループというのがあり、定期的に会合を開いております。この場におきましては、船員の中心的な役割に注目をして、議論をしているところであります。船舶の安全というのがもちろん重要であります、その背後にいるのが船員であるからです。

一つ重要なことは、IMO と ILO の関係の強化です。IMO の枠組みの中で、現在アドホック・ワーキング・グループというのが作られておりまして、船員の適切な取り扱い、また、事故が発生した場合の対応などについての議論が行われています。ILO は、船員の安全、また福祉を向上させるための活動をしています。その他、いろいろなことが行われています。関水さんからもお話がありましたが、IMO におきましても、様々な活動をしておられるわけでありまして、船員の数が今、非常に不足している。将

来的にも不足が予測される。また、船員のキャリアの問題等々が、今上がってきているわけですが、これに対応するためには、多面的かつ総合的な対応が必要です。各国の政府、国際機関、IMO、ILO がその中心であります。そのような機関、それから業界、NGO、そして国家ではないアクター、NGO も重要な役割を果たします。教育機関、訓練機関、研究所、メディアも非常に重要な役割を果たすと思います。

海運が注視されるのは、事故が発生した時に限られていると思います。そうあってはならないと思います。そういうことばかりに注目をいたしますと、船員としてのキャリアを考えるような人は無くなってしまいうだろうからであります。いずれにしても、このような様々な組織が関与して、この問題に対応し、たくさんの人達が船員としてのキャリアを持とうという気持ちを持てるようにしてあげることが必要だと思います。

国際的な問題というのが、この分野でもたくさんあります。船員が直面しているグローバルな問題で、様々なフォーラムで期待をされています。例を挙げますと、海賊の問題や犯罪者の扱い。海賊などはソマリア沖で多いと言われているわけですが、その他には、船員が犯罪者として取り扱われてしまい不当な拘束を受け、そして放置されるというような問題です。上陸許可の問題もあると思います。また、公正な処遇というものが重要であります。それは国際的な問題になっています。グローバルな問題に加えて、能力の向上というものも、もちろん重要であります。

しかしながら、最近私が気が付いたことなのですが、この会議のプレゼンテーションの準備をしていた時に思い付いたことがあります。つまり、それは国際的な視点と、例えばフィリピンの状況の間には、ギャップがあるということです。マニラにいくつかの訓練機関があり、船員あるいは船

員になろうという人達と話をする機会がありました。彼らはグローバルな問題については、認識をしていないようです。また、グローバルな問題を考えますと、船員になることはとても魅力的なキャリアではない、と考えているように思いました。

実際、フィリピンにおける状況を紹介させていただきますと、次のようなことが言えると思います。第一は、フィリピンにおいては、若い人達が船員になりたいと思う人達にまだ不足はないということです。若い人達の間には、船員になりたいという人達が少なくありません。これはフィリピンにとっても、プラスであると考えています。世界的な問題が船員に関してはあるということ、例えば、海賊の問題、犯罪者として見られるとか、不当な処遇を受けるとかと言われているわけですが、しかし、私が話をした人達の中には、例えば、携帯電話はきちんと使えるか、電波がきちんと届いて家族と話が出来るか、ということを心配しているようでした。つまり、コミュニケーション、インターネットにアクセスすることによって、船の上からでも愛する人と連絡が取れるかどうかということに関心を持っていたようです。ハイジャックされるとか、その他の問題については、余り心配をしているということはなさそうでした。正に彼らにとって重要なことと言うのは、海に出るということはとても良い経験になると、良いキャリアになると考えているようでありました。

なぜそうなのかと考えていたのですが、一つ理由として挙げられるのは、おそらく非常に良い海運の伝統をフィリピンが持っていることだと思います。フィリピンの国民は大半が、沿岸地域に住んでおり、海に対して非常に良い印象を持っています。ですから、若い人達が船員になりたいと思う確率も高いのだと思います。また、経済的、社会文化的な問題も、この

背後にはあると思います。比較的、船員になりますと、非常に経済的、お給料も良いということで、若い人達の間で魅力的なものだと考えられているのだと思います。無料で世界を見られるということも、良い印象に繋がっているようです。したがって、フィリピンの若い人達にとっては、非常にプラスのイメージを与えているということが言えると思います。

数字を示そうと思ったのですが、グラフを見つけることが出来ませんでした。例えば、海事学校に入っている学生の数を申し上げたいと思います。この10年間を見ますと、4万人～8万人位が、海事学校に在学をしています。機関士、あるいは甲板部の職員として、仕事に就きたいという人達がそれだけいるということです。ただ、実際に卒業する人の数となりますと、それほど多くはありません。いずれにしても、やはり多くの人に関心を持っているという点では、良い事だと思います。グローバルな視点から見たフィリピン人の船員の実際の数を見ますと、この数字は非常に良い数字が出て来ています。28万人～29万人になっています。外航船舶の上で働いている人達が、その位の数に昇っているわけです。またこの2年間、グローバルな経済の危機が続いてきたわけですが、それにも関わらず、フィリピンの船員需要は非常に高い、ということが言えます。実際に数は増えてきております。2008年は24万人でしたが、2009年には29万人になりました。20%くらいの上昇を見ているわけです。

したがって、フィリピンとしては、経済的には、世界の経済がスローダウンしたけれども、フィリピンの船員に対する需要は非常に高い。グローバルな経済も間もなく、あるいはもう改善を始めていますので、フィリピンの船員に対する需要は今後とも強いものであろう、というように予測されます。現在、フィリピンの船員、特に部員は非常に数が多いわけですが、

国際海運業界に対して、職員の需要を満たすことも出来るのではないかと思います。現在、14 万人位の人達が、将来的には職員になり得る。もちろん、職員の立場に立つためには、トレーニングが必要になりますが、それだけの数の潜在的な船員が現に存在しますので、国際海運業界に対して、職員として提供できる、需要を満たすことが出来る人員がいるということを示すことが出来ます。もちろん、2050 年までの間に、更にそういった需要が増えると考えられるわけですが、フィリピンは良い立場にあると思います。需要を満たす上でも、供給側としての可能性を秘めていると思います。

さて、ここでいくつか、ベストプラクティスと私が呼んでいるものについて、お話をしたいと思います。船員になるということが、あるいはフィリピンの船員を使っていただくことが良いのか、ということですが、特に申し上げたいのは、フィリピンは非常に長期に亘る経験をこの分野で持っていますし、専門的な教育機関を持っていることが第一であります。私達は船員の教育におきましては、質も高く、基準の高いものを提供することが出来るという自信を持っています。また、船員の保護、権利の保護についても、非常に効率的に行っていますし、モデルになるような教育機関があります。政府、組合、業界の協力をもちまして、船員の教育に力を入れております。特にこれについて、具体的にお話をしたいと思います。専門的な教育機関に関しては、いくつかの機関があります。また、政府の機関もこれに特化して関与しているところがあります。特に私達の国においては、フィリピンの在外雇用庁というものがありますが、この活動は非常に素晴らしいと思っております。在外労働者福祉局の活動も素晴らしいと思います。これら 2 つの機関におきましては、フィリピンの船員の権利の

保護というものを推進していますので、大変良いことだと思います。また、様々な関係省庁の間で、すなわち、トレーニングあるいは資格の認証を行うような機関が協力出来るようにということで、海事訓練協議会も出来ています。

もちろん、更に我々の行政システムを改善する余地はあるわけです。しかし、我々の経験というのは、他の国々にとっては、ひとつのモデルになるのではないかと思います。海上だけではなく、地上において支援をしている人達にとっても、モデルになるのではないかと思います。それは、フィリピンにとっては非常に良いわけですが、まだ支援を必要としている機関もあります。教育訓練プログラムを改善するための支援を必要としています。クオリティ・マネジメントというものは、常に注目されるわけですが、関係諸機関が協力をする、参加をして、この点での改善をしていくことは、もちろん重要なことだと考えています。定期的なミーティングを行う。そして、どんなニーズがあるのか、どういう要件があるのかを特定するようにしています。そして、それに対応するようにしています。追加的な機関士の訓練プログラムコースというものも考えています。これも、また非常にプラスの効果を上げていると思います。エンジニアになる前のプログラムも実施されています。

フィリピンの船員の権利の保護ですが、いくつかここに重要なことを挙げさせていただきました。もちろん、他にもたくさん問題があるかと思っています。重要なものとして一つ挙げましたのは、やはり、海賊の問題があるかと思っています。私達は今月、つまり今年の2月からですが、フィリピンの船員に関しては、特にリスクの高い地域で活動しなければならない人に対しては、海賊対策の訓練を無料で行うことにしました。海賊の問題は、

船員にとっては、非常に大きな懸念事項であるというわけではなく、むしろ、船員になると給料が良い等と考えられていますが、しかし、リスクの高い地域に行かなければならない人に対しては、賃金を上げるとか、あるいは保障するというような手当も必要だと考えています。フィリピンでは、問題が発生した時に、本国に帰れるようにするメカニズムをきちんと持っております。何か事故が発生した場合に、きちんと船員が家に帰れるように、担保をすることが重要であります。その意味では、いくつかのメカニズムがあります。何か事故が発生した場合に、対応するところがあります。いろいろな機関が配置されているわけですが、そういう機関がない場合には、政府が直接介入することになっています。福祉部門におきましては、保険を提供しています。教育やトレーニングの分野におきましても手当をしています。

時間が無くなってまいりましたので、早めに済ませたいと思うのですが、もう一つお話をしたいのが、モデルになる教育機関である MAAP と呼ばれている海事アカデミーです。アジア・太平洋海事アカデミーですが、日本からのご支援もいただいております。これは非常に良いモデルとして見られています。すなわち、この地域の他の国にも、お手本となるようなアカデミーではないかと思えます。フィリピンには船員組合がありますが、その組合と国際船員労務協会、全日本海員組合とが協力をさせていただいております。学生たちは、全員奨学金を受けることが出来るようになっております。日本のパートナーから、奨学金をいただいておりますし、その他の機関からも奨学金が出ています。ほとんどがヨーロッパの船主協会なのですが、奨学金をいただいております。全日本海員組合および国際船員労務協会におきましては、非常にクオリティの高い支援をさせていただいております。

す。とても質の高い装備なども提供していただいています。外交会議にお出でになられる方は、こういった施設も、その時に是非ご覧いただけるのではないかと思います。今申し上げました通り、この機関の学生の100%が奨学金を受けています。勉強を終了しますと雇用も保証されています。日本の商船で仕事が出来るという保証がされているわけです。その他、ヨーロッパの海運業界でも働くことが出来ることになっています。いろいろな装備、経験など、日本のご協力によってトレーニングが提供されている施設もあります。

後ほど、フィリピンとの関係については、日本の方々からもお話があるのではないかと思います。しかし、そう申しても、まだこのフィリピンの船員業界においては、様々な課題があります。一般的に申しますと、学生はお金がかかるということを考えなければなりません。教育にはお金がかかりますが、90機関位、50機関位の職業訓練所があります。いずれにせよ、学校に行くと、教育を受けるということは、非常に大きな投資が必要になるわけです。したがって、奨学金ですとか、また学生ローンでもよいのですが、そういうものが更に増えると良いと考えています。

最大の課題は、訓練船の確保です。優れたプログラムが必要です。通常、3年位の訓練が行われますが、3年の訓練の後に、1年間の船上訓練が必要とされています。訓練船がないために、直接船上訓練が出来ないという教育機関もあるわけです。実際に船上での訓練を受けることが、船員には極めて重要です。したがって、私達としては、学生達が船上訓練を実際に受けることが出来るように、経験を積んで、実際に船員となり、また職員となることが出来るよう確保したいと考えています。

3つ目、ここに挙げておりますのは、いわゆる報告されている海員候補

生の搾取の問題への対応が重要だと考えています。いろいろな教育機関では、訓練船がないということで、実は海員候補生の中には、実践訓練を受けるのを待っている間に、ドライバーとしてあるいは掃除夫として使われてしまうというようなこともあるわけなのです。教育機関によって、そのような搾取を受ける、あるいはまた、教官として使われることもあるようです。彼らは船員になるために、船員としてのキャリアを積み上げるために、時間もお金も掛けてきたわけですから、実際に船舶の上で仕事出来るように機会を担保することが重要だと思います。その他の形で搾取されることがないようにしなければなりません。資格審査制度ですが、これも強化する必要があります。今もその制度があるわけですが、これを強化する必要があると考えています。候補生にとって、試験を受ける、あるいは審査を受けるチャンスが少ないわけですので、今後はこれを増やしていく必要があると考えています。

一般的には、教育訓練機関の強化を全体的にしていかなければならないと思います。MAAP（アジア太平洋海事大学）というのは、良いモデルですが、その他の機関に関しては、支援を必要としているところも多いですし、制度の強化が必要であります。このように教育機関が、MAAPと同じように海外との協力関係を持つことが出来るようにしたいと思います。それから、船員になるための教育訓練の質の向上を継続的に行う必要があると思います。船員の質を高めるということが要求されています。特にリーダーシップ、マネジメントの分野における能力の向上が必要です。教える方ですが、候補生を訓練するためには、トレーナーのトレーニングが必要です。教員の質を高めることが必要です。教員の数、トレーナーの数が不足しています。実際に船員の方々が、非常に良い教員になる、あるい

はトレーナーになることが出来ると思います。彼等は実際の経験を持っているからです。しかし、それ以上に、フィリピンの船員は、あるいは職員であった人達で、実際の経験を持っている人達に教えていただくことが重要だと考えています。そうしますと、フィリピンにおける船員の教育の質を高めることが出来ると思います。

いろいろな機関が船員に対して、雇用の機会を与えているわけなのですが、幾つかの政府機関もこれに関与しています。これを数えてみましたら、14の機関が存在することが分かりました。ということで、より質の高い船員、あるいは学生の方々もこれを上手に使うことができるように、また国際的な企業に関しても、上手く利用して頂くために14の機関をもう少し整理・統合する必要があると思いました。

さて、船員の雇用ですが、3ヵ月とか6ヶ月とか、非常に短い期間の契約雇用という場合が多いです。従って、このような雇用形態を長期的な雇用へとパラダイム・シフトする必要があると思います。そうすることによって、船員になるということが、つまりひとつの会社の為に生涯働くことができるようにしてやるということが、魅力的な船員の雇用機会を提供する、ということにつながっていくことだと思います。キャリアの開発にもつなげることができます。それから、そのことは、企業にとってもプラスになると思います。企業にとって、働いてくれる船員が将来的にもずっと長い間働いてくれるということを担保することができることになるからです。将来的に、船員が足らなくなるという心配もなくなるし、こういう形にすることが船員にとっても、企業にとっても良いと思います。したがって、短期的な契約雇用から、例えばパッケージで医療保険を提供するか、あるいは家族を含めて船員に対する保険を提供する、それから住宅を

提供するとか、年金を提供するというようなことも必要だと思います。今、関連の組合が、こういったことについても議論し、対応しようとしていますが、やはり、こういったことが実際に行なわれるように推進していかなければならないでしょう。

それから、フィリピンにとって、大きな課題はグローバル化です。非常に質の高い、能力の高い船員を、国際海運業界に提供することを推進しているわけですが、国内にも海運業界があるわけです。国内の船員というのは、国際海運業界で働いている船員と比べると、資格があまりありません。従って、そういうところから事故が起き易い、ということも見られます。資格が十分でないために、例えば、海上におけるルールがよく分かっていないとか、そういう事も起こり得る訳です。国内の海運業界においても、資格のある質の高い船員が活動するようにしなければならないと、考えています。

結論になりますが、フィリピンはこれからもワールドクラスの船員を国際海運業界に提供する準備が出来ています。フィリピンにおいては、それと同時に、質の高い船員を提供する役割を今後とも担って行きたいと思えます。この点におきまして、日本とのパートナーシップの推進を今後ともよろしくお願いしたいと思っています。

【コーディネータ：関水】 有難うございました。大変包括的なお話を頂いたと思います。伺っていて、非常に前向きな発言が多かったと思います。つまり、フィリピンという船員供給国として、主たる存在である方からの非常に前向きな発言であったと思います。早速、次の発表に移っていただきたいと思えます。残されている時間を念頭に置きながら、出来れば各パ

ネリストの方々には、できれば発表を 10 分以内に収めていただければと思います。そうすれば、良いディスカッションが行なえると思います。次に大黒伊勢夫国土交通省海事局次長にお願いいたします。これ以上ご紹介するまでもなく、海事に関しては大変有名な方でいらっしゃいます。日本フィリピンの対話においては、大変重要な責任を持っています。よろしくお願いいたします。

【パネリスト：大黒】 ご紹介を頂きました海事局次長の大黒です。時間が限られていますので、相当はしょった形で説明をさせていただきます。

今、フェレーラさんから最大の船員供給国であるフィリピンのお話があり、更に 14 万人の職員をこれから用意できるということで大変心強く感じています。一方において、日本人船員について考えますと、逆の状況があります。そういったことをまたおさらいをさせて頂きたいと思います。

まず、1 ページ目ですが、外航日本人船員について、2007 年に交通政策審議会の答申があり、一定規模の国民生活・経済活動水準を確保するために最低限必要な日本の船舶を 450 隻、その為の外航日本人船員数として、約 5,500 人を確保すべきであるという答申がなされました。これに基づいて、我が国としては、十年間で外航日本人船員数を 1.5 倍に増加させる、という目標を持っています。そういう答申が出された背景ですが、右の図にありますように、外航日本人船員はピークでは 5 万 7000 人いましたが、現状では、2,600 人に極端に減っているのが、フィリピンと違うわけですが、そういう状況が生じています。我が国の外航日本人船員は、我が国の外航海運の安全運航を担うコアとして、あるいは陸上の海技者も含めませんが、海技の伝承や安全確保の観点から、やはり一定程度の日本人船員を確

保しなくてはならない、というところがあります。

それから、次の右のグラフにあります内航船員をみてみますと、約3万人という一定規模の船員が確保されています。しかしながら、その船員の中身を見ると、世代交代が進む中で、相当高齢化が進んでいます。50歳以上が半数を占めるような状況があります。国内貨物輸送で35%のシェアを持つ重要な内航海運、これを今後維持するためには、やはり長期的な観点では、内航船員も不足していくということが想定されます。こういった状況を踏まえて、私どもとしましては、日本人船員の確保・育成にかかる必要な政策として、事業者に対する雇用のインセンティブの確保、それから外航日本人船員志望者の裾野の拡大といったこと、広報等になるわけですが、そういった船員全体に対する船員志望者の確保のための色々な広報活動などが必要になってくるということです。

そういう中で、平成20年から導入されています、日本人船員の確保・育成のための施策があります。海上運送法が改正され、トン数標準税制が導入されて、船舶運航事業者が日本船舶船員確保計画を作成し、国土交通大臣が認定した場合は、その税制が適用されるという制度が創設されたところです。この認定を受けるために、一定数の日本人船員を確保することが要件になっています。現在、10事業者が認定を受けています。下の2に書いてありますが、合わせて、内航日本人船員についても、この日本船舶船員確保計画を定めて頂いて、それに基づいて、新たに船員を採用する場合、あるいは訓練をする場合について、国から支援措置をするという制度を創設したところです。

日本の船員の養成・育成のシステムの図です。現在、2つの商船養成の大学、それから5つの商船高専、海技教育機構の海技大学校、あるいは海

技短大、海技学校、こうした15の養成施設があり、STCW条約で定めている実践のトレーニングを果たす為に航海訓練所が5つの練習船を持って実践教育をするというシステムになっています。この練習船によるシステム以外に、この新たな計画の中では社船による実習をやって頂くという制度が組み込まれたところです。

それから日本人船員を確保するという観点から、色々な海事広報活動の推進を行っています。日本人船員の志望者の裾野を広げるために、若者を中心とした一般国民に海に関する仕事に興味・関心を持って頂く事が重要であります。その例示的な海事広報イベントとしては、ご承知のとおり、7月の第三月曜日が「海の日」ということで定められています。皇室のご臨席を賜って記念式典・祝賀会等を開催しています。その他、船舶の一般公開・体験乗船、海事都市における産学官連携による戦略的な広報活動であるとか、こういった企画をし、国家的戦略的に取組みを行っています。また、各地域でも、海事関係の都市を中心に、色々な海事広報活動を行って頂くとともに、私どもも、最近に於きましては、一般の人に対するピアーアールも含めて、海運事業者と船員志望者との面接の場として「海へのチャレンジフェア」というものを各地で開催しています。今後の取組みとして、先程も一部出ていましたが、更に、若い人の海事に対する広報活動というのが必要です。学校教育の中で、海や海事産業を取り上げてもらうための取組み、出来れば教科書への反映やパンフレットの配布など、そういった取組みも今後必要になってくると考えています。

それから先程も、フィリピンのお話がありましたが、やはり日本の外航海運を見た場合に、アジアの船員の確保・育成ということが大きな課題であります。関水さん、フェレーラさんからもお話がございましたように、

現況においては、世界的な船員不足が今後生じる。特にアジア人船員に対する各国の囲込みが激化していく、ということが予想されます。我が国においては、外航船員の多くを外国人船員に依存してしまっていて 94%がアジア人船員です。その内、フィリピン人の船員は 71%を占めています。我が国の商船隊、海運の安全運航を支える外国人船員の確保・育成が必要であるということは言うまでもないところです。

この為、後ほどお話もあるかもしれませんが、アジア地域での外国人船員の養成への支援、それから STCW 条約に基づく日本籍船に対する外国人船員の承認船員制度の円滑な運用が実施されています。そのうち優秀なアジア人船員の確保・育成のための施策ということでご覧いただきたいと思います。2008年に日本 ASEAN 交通大臣級会合において、日本 ASEAN 船員共同養成プログラムが承認されたところです。これを受けて、各種の事業が行われています。一番上が、日本とフィリピンの間で実施していますアジア人船員国際共同養成プロジェクトでして、これは官民が協力してフィリピンが所有する練習船、ここに写真がございますが、この練習船を利用して乗船訓練をする。その乗船訓練関係を整備して、海技資格を取得後に日本商船隊に乗組員として働いてもらおうというプロジェクトです。それから 2 つ目は、船員教育分野のエキスパート研修ということで、これはフィリピンだけではなく、ASEAN 各国から船員教育関係者を招聘して、教育・研修施設の視察や、練習船への体験乗船として知見を広めていただくということでございます。一番下が、今予算を審議して頂いている状況ですが、平成 22 年度から取り組む事業でして、実践教育のインストラクターの資質向上を目的として、ASEAN 各国から船員教育分野の教官を我が国へ招いて、2、3 ヶ月間我が国の船員教育機関、訓練船も含めて乗船

していただいて研修を行うというものです。

最後に承認船員制度についての表です。STCW 条約に基づいて、我が国は各国との協定に基づきまして、日本籍船に外国人船員が乗ってもらうための海技免状の承認を行っているところです。現在までに 12 カ国 3,591 名の方に日本の海技免状にあたる資格を有しているということで承認をしているところです。この承認船員制度につきましても更に民間の力を活用しながら試験実施回数の増加や、試験実施国の拡大を行うこととしていくところです。以上です。

【コーディネーター：関水】 大黒さんありがとうございました。大変コンパクトに日本の政府の政策についてお話いただきました。特に日本の船員が国内でも需要があるわけですが、その需要を満たすと同時に将来的にも国際的な需要をどう満たしていくかということで対応してくださっているというお話でした。質問は後ほどということで、次のプレゼンテーションに移らせていただきたいと思います。日本船主協会副会長林忠男様でございます。林様の方からご自身の、そしてまた協会の視点からお話をいただきます。林さんお願いします。

【パネリスト：林】 船主協会の副会長の林でございます。この度は海事立国フォーラムで、日本船主協会を代表してお話させていただく機会がありますこと、まことに光栄に存じます。持ち時間が約 10 分間ということでございますので、多くは語れませんが、私自身、船舶管理会社の社長を 8 年間やっていたので、その経験を踏まえ、船員の問題についてお話をさせていただこうと思います。私が所属します日本船主協会のことにつ

きましては多く語る必要がないと思いますが、現在会員が 106 社ということで世界最大の船主団体となっています。現在日本の商船隊は 2,600 隻強でありまして、この商船隊を運航する船員は約 5 万名を数えます。トン数ではギリシャに継いで第 2 位ですが、隻数では世界一位でありまして世界トップの海運大国ということが言えると思います。日本の産業の中で世界に冠たる産業というのは、それほど多くないと思いますが、もっと外航海運に注目が集まっても良いのではないかと、こういう団体に所属しながらいつも思っています。

ここに示しましたのは、ここ 20 年強の海上の荷動きです。先程関水部長からもご説明がありました通り、世界の海上の荷動きは右肩上がりが続けております。中国を中心とした発展途上国の成長余力であるとか、あるいは世界の人口の増加ペースなどを考えますと、今後も更に海上の荷動きは伸び続けるであろうと予想されます。ただし、ひとつ気に掛かりますポイントは、青線で示しました日本外航海運の積み取り比率が右肩下がりとなっていることです。この原因は勿論、日本自身が貨物国としての地位を失う中で、中国を中心としたアジアの発展途上国がそのシェアを増やしていったということが主因と思われれます。他の理由として、あるいは日本の外航海運の一部が海外へ出て行ったということもあろうかと思えます。

もうひとつ気に掛かりますポイントとしては、わが国海運の国際競争力の問題です。外航海運は世界単一市場で戦っておりまして、燃料費や船員費など運航に掛かるコストはどここの会社も同じであります。償却制度など税制の違いが大きく影響します。2 年前に導入されましたわが国のトン数税制におきましても、その対象が他国と異なり日本籍船に限られております。日本商船隊に占めるに日本籍船の割合は僅か 5% です。こうした税制

の違いがキャッシュ・フローの差違となり投資コスト、企業体力で大きく違い、少しずつ日本の外航海運の競争力が下がっているのではないかと、いところが気に掛かっているポイントです。今後世界の海上の荷動きの成長に合わせて、成長していくためにも、税制の問題は非常に大事なポイントだと考えています。

現場を支えているのが船員であります。日本商船隊を運航している船員約5万人のうち、フィリピン人が約70%の3万人、インド人が約6%の3千人、次いでインドネシア人、ミャンマー人等となっています。日本人は2,600人という状況であります。

船協加盟の中核会社の中期経営計画は未だ出揃ってはいませんが、現在非常に厳しい環境の中で船体縮小に努めてはいますが、おおよそ2012年、あるいはもう少し先の2015年に向けて、15%から20%ぐらい船舶の増強計画をしているものと思われます。船員の育成にはミニマム10年掛かります。船機長になるには更に数年掛かりますので、各会社は10年以上も前から将来の成長図を描きながら、人材投資のための色々な種を撒いています。その為世界の主要な船員供給国に船員学校を作ったり、あるいはトレーニング・センターを作ったり、奨学金を出したり、特別クラスを養成しながら必要な船員の数と質の確保に懸命の努力を続けております。

ここに示しておりますのが、フィリピンにあります日本郵船の船員大学及び商船三井のトレーニング・スクールです。こういうトレーニング・スクール、学校を作りながら各社が船員の確保・育成に努めている状況です。将来のフリート・エクспанションに備えるには、船員の数の確保はもちろんです、質の低下があってはなりません。海運にとって優先すべき課題は安全運航と環境保全です。長年掛かって築き上げた信用、ブランドが

一瞬の事故で失われることを考えれば、質の維持がいかに重要な課題であるかということがよく分かると思います。こういうことをトレーニング・センター、学校等を通じながら船員を養成しているところです。

船員の問題については、船員を目指す青年をいかにして増やすかということが重要であります。先程話が出ましたが、海運を目指す青年を目指すには初等教育の中で、海および海洋教育を導入してもらわなければならない。海洋基本法が出来て、海というテーマは初等教育の中でとりあげられていますが、海運までは踏み込んでいない。カリキュラムの選定、あるいは副教材の提供などに加えて、現在行っている広報活動を有効に取り込み、もっと具体的かつ戦略的な取組みを始める必要があるかと思います。

船員の質の維持・向上について申し上げたいと思います。船員の質の向上は、船員教育に尽きると思います。各社では船員のキャリアアップ計画を立て、これに基づき船員の教育・訓練を行っております。ただし、船員が義務的に受けるということではなく、船員が会社と共に育つという気持ちを持たせるようにするには、会社の哲学と、船員を教えるトレーナーの質の向上が非常に重要なポイントであると思います。また教育につきましては、どのようなタイミングでどのような教育手段を提供するか、船員には色々な教育を与えますが、階層別であったり、船種別であったり、あるいは現場で *on the job training* というようなことを行っております。船員にやる気を起こさせる為に船員の教育方法は更に工夫を凝らす必要があります。そういう工夫を凝らすことによってまだまだ向上できる余地があるかと思っています。

日本人船員につきましては今や単なる運航要員と位置付けている会社はありません。安全運航を陸上から支援すること、すなわち海技の向上で

あったり、船舶管理であったり、あるいは国際ルールの解釈、研究、事故防止、船員政策、更には営業支援など、船員をサポートする為の海技資格を持った日本人海技者を必要としています。海上でキャリアアップを図りながら陸上で経験を積んでもらい、海と陸の溝をできるだけ小さくする為の海技者が必要となっています。これらの仕事は日本人に限ったことではありませんが、日本の海運会社が日本の顧客を抱えている以上、日本の海技者に頼る比率は高くなるであろうと思います。ただし、人材投資の裏側にはコストの問題がありますので、ここのバランスをとりながら、コスト競争力を高めつつ、海技力を高めるということが大事であろうと思います。

最後に船協の活動を一言述べさせていただきます。2008年に人材確保タスクフォースを立ち上げ、日本人船員確保のための中高生向けDVDを作成したり、商船高専の先生方と一緒に中学生向けの進学ガイダンス行ったりしています。あるいは小学校の社会科の先生方に海運の話をし、授業の中で海運の話をしてもらうような活動をこつこつと始めております。海事広報は成果が見えにくいところがありますが、好不況に関わらず地道にこうした広報活動が続けることが肝要であろうと考えています。昔は5万数千人の外航船員が存在していましたので、周りを見渡せば隣近所親戚に格好良い船乗りがいました。今は親も先生も船員という仕事があることを知る人が非常に少なくなっています。30代半ばで責任のある仕事を任せ、しかもある一定の魅力的な給与を貰うという、こういう仕事があることを皆で知らしめなければいけない。ここにお集まりの関係する皆様方が色々な機会にこの仕事の魅力を、また海運の重要性を色々な機会に話していただくことが優秀な日本人船員を増やすことに一番有効なことではないかと思っております。以上で私のスピーチを終わります。有難うござい

ました。

【コーディネーター：関水】 林様、有難うございました。全日本海員組合組合長藤澤様の方からご発表いただきたいと思っておりますが、できればプレゼンテーションの後に時間を残し、ディスカッションができればと思っております。

では、藤澤さんよろしく申し上げます。

【パネリスト：藤澤】 それではまず始めに国土交通省、日本海事センター、また IMO、更には本日お集まりの皆様にごこのような機会を与えていただいておりますことに、まず厚く御礼を申し上げます。全日本海員組合の組合長藤澤でございます。私は日 ASEAN 交通大臣級会合に連動するアジア海事センター構想に伴う日本船主協会、あるいは国際船員労務協会、また国土交通省を中心に、フィリピン国におきましては、TESDA（労働雇用省技術教育技能教育庁）、POEA（海外雇用庁）、OWWA（海外労働者福祉庁）を中心としている色々な取組みについて、皆さんにご説明させていただきたいと思っております。

まず与えられたテーマでございます日本の船員の確保と魅力向上に向けて質の高い船員への需要にいかに応えるかというテーマでございます。我が国は海洋貿易立国日本として、商船隊の安全運航、管理に携わる質の高い船員確保への取組みについて論じる場合は、我が国の経済安全保障に大きな役割を担う日本商船隊における船舶の船籍と船員の実態を斟酌し、考えなければいけないと思っております。

資料 1（スライド 2）をお願いします。日本商船隊 2,535 隻のうち日本

籍船は 107 隻で、これはわずか 4%を占めるに過ぎません。船員数につきましては日本商船隊に乗り組む船員 4 万 9567 人のうち、日本人船員は 1,288 人で僅か 2.6%を占めるに過ぎません。こういった我が国外航海運の現実への対応として、2008 年 11 月にマニラにおいて開催されました第 6 回日 ASEAN 交通大臣級会合におきまして承認をされた「日 ASEAN 船員共同養成プログラム」に連動する「アジア海事センター構想」に基づきまして、日比政官労使による船員供給国との教育、訓練、船員の福祉などに関する共同プロジェクトへの積極的な取組みが進められております。

「アジア人船員国際共同養成プログラム」といたしましては、まず第一点は乗船訓練環境整備プロジェクト、第 2 点は船員教育向上プロジェクト、第 3 点は船員関係情報発信プロジェクト、これは我が国行政主導の下で進められているところです。

資料 2 (スライド 3) をお願いします。フィリピン、ベトナム、中国など外国政府承認の下に全日本海員組合と国際船員労務協会が中心となりまして取組んでいる研修プロジェクトなど、船員の資質向上に向けた教育訓練を、更に東南アジア諸国連合 (ASEAN) との連携により充実させ、官労使により日本商船隊の安定輸送体制を確立させることが必要であると考えております。

それでは地図 (スライド 4) をお願いします。JSU・CSU (全日本海員組合・中国海員建設工会) 中国海員大連総合研修センター、これは中国大連に日本商船隊に乗船する中国人船員の資質向上を目的として、BRM (操船シミュレータ) 研修、および英語研修が実施可能な船員訓練施設を建設中です。また JSU/IMMAJ (国際船員労務協会) キャンパス、これはフィリピンにあります MAAP(アジア太平洋海事大学)内に日本商船隊に乗り

組む船舶職員育成を目的に第二校舎の建設をいたしました。JSU/PSU（フィリピン船員組合）マリナーズコート・セブ、これはセブ島にあります、在住するフィリピン人船員に対する色々な取組みの為に JSU 事務所、会議室、教室、レストランを含む宿泊施設の建設が終わりました。JSU/AMOSUP（フィリピン船舶職員部員組合）ダバオ船員センター、これは AMOSUP ダバオ船員病院の敷地内に組合員、および家族への福利厚生施設として、コンピュータ・ルーム、自習室、娯楽室、宿泊施設などを有するダバオ事務所の開設が終わったところです。更には全日本海員組合独自の取組みとして、天津、ホーチミン、ハイフォンにおきまして、日本商船隊に乗る船員を中心に英語研修を実施しています。この他にも韓国、インドネシアにおける教育訓練への取組み計画が政官労使によるアジア海事センターの構想の一環として進められているところです。

資料 3（スライド 5）をお願いします。これは学生の練習船における訓練として、フィリピン海事大学 MAAP の学生と、我が国の商船系学校実習生の合同訓練が、日本の航海訓練所の練習船「青雲丸」および MAAP 練習船「カピタン・フェリクス・オカ」号で実施されています。

資料 4（スライド 6）をお願いします。日本人船員の確保・育成への取組みです。全日本海員組合と国際船員労務協会により、アジア海事センター構想の中核である日本人船員に対して、総額約 24 億円におよぶ CBA 基金による取組みを進めているところです。時間の関係がありますので簡単にご説明させていただきます。まず第一点は船員教育機関への進学を推奨する広報活動。2 点目は外航船員や海技者を目指す青年を支援する奨学金制度。3 点目は外航日本人船員・海技者の雇用促進のための補助制度。4 点目は船舶管理監督育成講座の開設。5 点目は外航日本人船員（海技者）

に対する国内外研修支援制度。なお、日本船主協会との間では、外航日本人船員（海技者）確保・育成スキームなどに SECOJ（日本船員福利雇用促進センター）の協力を得ながら取り組んでおります。海洋貿易立国日本としたしまして、国益、国民生活を守る経済安全保障に向けた日本商船隊における質の高い船員需要への取組みは政官労使によるアジア海事センター構想の下で、これ以外にも多岐に渡って進められているところです。

もうひとつのテーマ、海運のイメージをいかに創造していくのかという問題があります。これはご承知のように世界を概観いたしますと、欧州連合 EU27 カ国がいよいよ大統領を選出をして、域内における経済の流動化、労働の流動化などを図りながら、国際海運市場、船員市場にも一大勢力を形成してまいっております。

資料 5（スライド 7）をお願いします。我が国外航海運産業は 1985 年のプラザ合意以降の変動相場制への移行により、先程林副会長のご説明にもありましたが、ドルコスト経営が不可避となり、船舶の外国への便宜置籍化が進められ、船員費削減の為に日本人船員の大幅な削減が 1987 年から 2 年間あまり行われました。

資料 6（スライド 8）をお願いします。新自由主義、市場原理主義が崩壊したと言われる今、国際海運、船員市場における公正・公平な日本の海運経営として、あるいは船員政策への取組みとして、大きな変化を迎えているのが実情です。この時期減少した自国船比率を高め、また自国船員比率を欧州並に引き上げる、我が国の主権の及ぶ海運の再構築が、我が国海運の大きなテーマになっていると考えます。

資料 7（スライド 9）をお願いします。これは先程大黒次長からご説明がありました平成 19 年の交通政策審議会における、必要とされる隻数、

また必要とされる船舶職員の人数です。

資料 8 (スライド 10)、資料 9 (スライド 11) をお願いします。これは欧州並みの船舶トン数税制、船員税制による日本籍船と日本人船員の拡充に向けた取組みは確実に進めていかないと、日本の国益、国民生活に大きな影響が出る現実を主張しております。

最後にソマリア沖アデン湾、インド洋における略奪、海賊行為に遭遇するなど、経済のグローバル化が進む中で、激変する世界の海運・船員市場におきましては、我が国主権の及ぶ自国船・自国船員比率向上による国策としての海運の構築が求められております。海洋基本法、および ILO 海事労働条約や IMO の SOLAS 条約などの国際条約に基づき、我が国主権の下で世界に冠たる日本海運を構築させなければならないと考えているところです。

以上、ご清聴ありがとうございました。

【コーディネーター:関水】 藤澤さん、どうもありがとうございました。特に時間を守っていただきましてありがとうございます。

4つの大変素晴らしいプレゼンテーションをしていただきまして、様々な問題が明らかになったかと思えます。非常に素晴らしい情報をご提供いただきました。いかに将来の海員を確保していくかということとは非常に重要なことだと分かりました。

私の課題は 5 分間で意味のある議論をいかにするかということなのですが、このような重要な問題に対応しなければいけないわけですが、全ての側面をカバーすることはできません。そこでまずは大黒さんに伺いたいと思えます。5,500 人の船員を教育するというターゲットを日本政府では

作っておられるようなのですが、国の最低限の目標として、これは政府の中でコンセンサスはあるのでしょうか。

【パネリスト：大黒】 今の計画では、一応ビジョンとして 450 隻、5,500 人ということですが、具体的な先程のトン数税制等の関係では 10 年間で外航船員を 1.5 倍に増加させる、これが今の具体的な目標ということになると思います。

【コーディネーター：関水】 はい、ありがとうございます。時間が限られておりますので私の方から林様にもう一度お聞きしたいのですが、日本の企業は多大なる投資をし、フィリピン、インドネシアなど海外で、何とか将来、未来の世代を確保できるようにしたいと思っていらっしゃるようですが、日本人の船員を確保する、育成するということに関連してですが、その為に PR 活動をしてらっしゃるというお話があったと思います。何とかイメージを改善しよう、このような国際海運のイメージを高めるということ、これが若い世代に対しては非常に重要です。しかし、同時に PR は PR に過ぎません。それによりどうやって海運の魅力を高めるのですか。どうやって具体的に船員になることが職業として魅力的であるということをお納得させるのでしょうか。これは単なる PR だけでは済まされないと思います。もっと中身のある、若い人達を惹きつけるような要素が必要だと思います。日本人の船員をこれから育成していく、それを目指す中で、何か具体的な措置をとってらっしゃるのでしょうか。業界の魅力を高める為に何か措置をとってらっしゃるのでしょうか。そして日本人の船員を増やすというやり方をとってらっしゃるのでしょうか。

【パネリスト：林】 船員の職業を魅力あるものにする為にどうするかということですが、勿論関水さんがおっしゃられたように本船の住環境を整えるということは大事なポイントかもしれません。インターネットの問題などは非常に大事なポイントだろうと思います。

ただそれよりももっと大事なことは、船の仕事、船で物を運ぶ船員というやりがいのある仕事があることについて、いかに多くの国民に理解してもらうか、ということだろうと思います。特に、次世代を担う若者に対して、船員という職業は、日本を支えているという誇りをもって仕事ができるすばらしい職業であり、30代半ばにして船長や機関長になることができ、さらに待遇面でも魅力のある仕事であるということ、これから色々ところで話し続けるということが非常に大事なポイントだろうと思っています。

【コーディネーター：関水】 最後に、大黒さんにまた伺いたいと思うのですが、日本船に乗っている71%の船員というのはフィリピンの方だということでした。それと同時に他の国々でも重要な船員の提供をしてくださっているということだったのですが、日本の政府におきましては、フィリピン以外の国からの船員を募る為に何かしてらっしゃるのでしょうか。それからニール フェレーラさんに伺いたいと思います。先程のお話の中で、フィリピンにおいては、船員の不足はないというようにおっしゃっていました。世界から非常に強い需要があるということだったのです。日本の船舶だけではなく、フィリピンの船員が様々な国の船舶上で活動していらっしゃると思います。従って他の国との関係も非常に重要だと思います。

ので、何かこの政府間の協力、将来の協力を担保する為に、国と国との間の協力について、何かおっしゃっていただけますでしょうか。それではまず大黒さんどうぞ。

【パネリスト：大黒】 現状におきまして、フィリピンが外航船員の71%を担っていただいています。先程申しましたように、二国間の間でも船員の実践教育を中心としてですが、育てていただく為の協力というのは大変重要だろうと思っています。それから先程、承認船員では12カ国広がっているという話がありました。先程のご説明でもエキスパート研修であるとか、来年のインストラクターの教育支援であるとか、これはASEANということで、フィリピンだけではなく他の国にも門戸を開いて、日本の持っている教育システムのノウハウというものを船員教育で活かしてもらう為の政策というものを進めていきたいと思っています。民間でも色々な活動をされているわけですが、管理組合も先程ご説明にありましたが、相当頑張っておられる。こういった民間の動きと連携して私どもの政府としての役割を設けて、協力してやっていきたいと考えております。

【コーディネーター：関水】 ありがとうございます。フェレーラさん何かコメントはありますか。最後のポイントなのですが。

【パネリスト：フェレーラ】 大変重要なご質問有難うございます。確かに現在、少なくともフィリピンの若者が海に行って、この学校に行こうという人達は多いのですが、それに甘んじてはいけないと思います。フィリピン政府としても、もっと努力が必要だと思います。人々に対し、海に行

くように奨励する努力は止めてはいけないと思います。

また同時に、私達の初等教育、中等教育における基準、これもまた緩め
てはいけないと思います。こういった船員が大学に行く前の準備段階にお
いての基準、これも大事だと思えます。私達がここ最近見てきたことは、
例えば若い人達の英語力が落ちてきているのです。私達はくだらない政策
がこの母国語を推進すべしというようなことで、英語力の低下をみていま
す。そういった問題があります。ですので、もっとこの分野における努力
が必要だと思えます。理科系の教育の努力も必要でしょう。初等教育・中
等教育における、こういった努力をし、こういった人達が、本当に海に行
きたいと思った時の基礎的な知識を持っているようにしなければいけな
いと思えます。彼らが、必要な訓練、更にキャリアアップをするため、海
でキャリアを追求するための基礎力をつけさせるべきだと思えます。

それから、もうひとつ、政府間で協力をする事、これも確かに重要だ
と思えます。私達の経験から言えることは、例えば、日本との経験を申し
上げますと、これは非常に生産的な関係であると思えます。ひとつ上手く
行っていることがあるとすれば、私達が特にやり取りの中で、特筆すべき
ことがあるとすれば、それは単に、政府間だけではありません。これは三
者であります。私達は同時に、船主ですとか、管理者ですとか、そういっ
た人達も、そしてまた船員組合も加わっているわけです。フィリピン、日
本の船員組合も参加しているということで、本当に良いパートナーシップ、
良い連携が、全ての関係者の間で出来ていると思えます。これがまた非常
に良いモデルになると思えます。私達が他の国の間でも模範として、見て
行くべきだと思えます。同様なことを現在、関係する国内の機関、特に私
達 POEA を中心に積極的に他の国々と一緒になって、更にこのフィリピ

ンの船員の雇用を推進しようとしています。もちろん、それに伴って、色々な交渉が必要です。関係者との交渉が必要ですので、これをやります。さまざまな福利厚生も含めての交渉をしています。ですので、彼らが、もし雇用されたならば、外国において、そのような福利厚生を含めた保障がなされるようにということを、確実にしなくてはいけないと思っています。

従って、ご質問に対する答えとしては、政府の果たす役割は大きいといえます。ただ、これは政府の問題だけではありません。同時に管理者とか、船員組合等、他の関係者も是非協力をして頂き、参加して頂きたいと思えます。

【コーディネーター：関水】 有難うございました、フェレーラさん。恐らく、ここで総括をしなくてはいけないと思います。私の方から、皆さんに心より感謝を申し上げたいと思います。主催者の皆さま、聴衆の方々にお礼を申し上げたいと思います。わざわざお越し頂き、そして、このパネル・ディスカッションのところまで、お付き合い頂いたことに感謝いたします。大変重要な問題が幾つか出たと思います。これらの問題は簡単に解決できるようなものでは決してありません。ただ、フェレーラさんもおっしゃっていましたが、全ての人達が一緒になって取り組む。政府、産業界、その産業界の中には、管理・経営者側、そして使用者側、そしてまた、産学官という協力も必要です。さまざまな観点から、どうやって将来のより良い道筋を導いて行くことができるかと考えています。

IMO において、今年には船員の年に指定されています。従って、この1年を通して、是非、国際海運の重要性を認識して頂きたいと思います。海運無くして、皆さんの日常生活は成り立ちません。このメッセージを一般

の方々に是非伝えなければいけないと思います。今日のこのイベントが、大変その意味では役立つことを祈念しております。参加された皆様にとっても、大変役立ち、そしてまた、同時にひとつだけ皆様をお願いしたいことがあります。参加者、特に政府の代表の方々にお願いしたいことですが、5月のセッションの際に、私達は”Go to Sea campaign”の色々な要素、そして「2010 船員の年」について話すことになっています。私達はその中で、どうやって若い世代に対するプロモーションをするか、ということを取り上げます。政府には、その自分達の経験、PR の経験、自分達の採って来た対策について、情報提供をお願いしています。これらのそれぞれのIMO の加盟国政府、締約国政府の情報交換が出来ればと思っています。ですので、5月にフェレーラさんも合意して下さると思いますが、私達MSCにおいて、非常に有益な会合が開ければ、と思っています。

最後になりますが、皆様、どうかスピーカーの皆様は拍手で御礼を申し上げます。お願いいたします。