

第13回 官業民営化等WG 議事録（国土交通省ヒアリング）

1. 日時：平成16年10月20日（水）10：30～11：00
2. 場所：永田町合同庁舎1階第1会議室
3. 項目：日本人船員の育成
4. 出席： 規制改革・民間開放推進会議
鈴木主査、白石委員、原委員、大橋専門委員
国土交通省
海事局 船員政策課課長 内波 謙一（以下「内波船員政策課長」という。）

鈴木主査 おはようございます。それでは、間もなく私どもの方もそろいますけれども、第13回「官業民営化WG」を開催したいと思います。

今日は第2回目のヒアリングになるわけですが、最初に国土交通省さんから「日本人船員の育成」という問題について、こちらからの質問状も差し上げてございますので、そこら辺に焦点を合わせて御説明いただいて、なお質疑をさせていただきたいと思います。よろしくをお願いします。

内波船員政策課長 それでは、お手元に、いただきました御質問3問ございましたので、それぞれに関しました資料をつくりましてお持ちいたしました。

めくっていただきますと、まず問1でございます。御質問が、「実技訓練については、民間に任せの方がビジネスの実態に合うのではないかと。民間に任せられない理由があれば説明願いたい」ということのでございましたので、まず1.で、今の私どもがやっています航海実習については、商船教育ということがございますので、既にできるだけ実際のビジネス、内航と外航のビジネスの実態に合うように教育をしておりますということを御説明しております。

この点は、例えば1.の(1)のところ、内航の場合には、やはり非常に採算性が厳しいということもございまして、即戦力化が求められております。ここの①、②、③に書いてあります改善の部分につきましては、実は独法になりましてからこうした部分を強化しております。

瀬戸内海の航海、実際の練習航海内において瀬戸内海の中を通る航海を充実させていると。

内航の場合は出入港が頻繁に行われるということで、出入港が特に技術的にいろいろと難しいものを含んでおりますので、この回数を増加させております。実際に、独法になる前となった後では約三割方出入港、つまり、短い航路を頻繁に航行するというので出入港を増加させております。

機器類につきましても、今まででございますと教官がやって見せるという形から、実際に乗っている練習生が自ら機器類を開けてみて、いろいろ修理を試みる、自分でやって

みるというようなことでやらせております。内航の場合、人数が少ないので、どうしても中の船員さんが自分でやるということになると思います。

外航海運の方は勿論、これは長い伝統があって、外航海運の船舶技術については航海訓練所が世界でも最新の技術を持っておりますが、最近の日本の船は、いわゆる職員と部員と分かれている場合に部員が外国人でございますので、その外国人を指導する立場に日本人があると。

昔は、伝統的には船員が一番下の部員で入る場合もあります。まず、下積みの仕事をしてからそういう指導をする立場になったというのが伝統的な姿でございます。実は、内航は日本人しかおりませんので、今でもそういう面はございます。

ただ、外航は最初から外国人が部員で入っております。その外国人を教えるに当たっては、勿論、この前、御指摘いただいたように語学も非常に大事でございますが、まず自分で若いときにやってみる。やってみておけば、部員がやっているときにそれはこうではない、ああではないと言えるというようなことを、これは練習船だからできることでございますが、若い学生さんにやらせております。

もう一つ、船なのでございますけれども、船は5隻持っており、だいたい30年ぐらい使ったら新しくしておるのでございますが、今年竣工しました船は一応、最新の外航船の今後予想される最新システムを導入することによりまして、そこで訓練を受ければ外航の船舶でも十分通用するというようなものを導入しております。

こういう形で、私どもは、今、やっておる訓練は基本的には勿論、ビジネスの実態に合わせる訓練を努力しておるところでございますが、もう一つ大事な点は、やはり航海訓練所、海員学校でやっている教育は基礎的な訓練があってこそ、その後の実際に船に乗ってのOJTが効果を生むのかなど。これは前回も御説明いたしました。海技資格というのは筆記試験を通った後、船に乗って、その乗船履歴を持った上で次の資格に昇任していくということがございます。

ただ、その最初の段階、私どもがやっているのは、外航であれば3級、内航であれば4級という最初の段階でございますので、これはやはり練習船で徹底的にたたき込みたいと思っております。

その後の卒業後の、あるいは基礎訓練が終わった後の訓練について、勿論、船会社の方々といろいろと実際にやり方とかそういうのを御相談する機会はあるかと思うのでございますが、最初の基礎教育はやはり練習船の方が効率的でございますし、また、船をとめたり、実際に救命艇をみんなで操って、おろして、乗ってということまでやる。これは実際に走っている船ではとても採算性が取れずできないということでございますので、練習船教育というのは引き続き必要になるかなど。これが問1でございます。

問2でございますが、先般の私の発言でもフィリピンにつきまして、国を挙げて船員の養成の取り組んでいる例としてお示ししたわけでございますけれども、フィリピンのみならず、STCW条約と申しますが、船員の資格証明に関わる条約でございますけれども、

ほとんど、今の各国の船員教育はこの一定の基準に従った教育を最低基準として行っております。したがって、ある国で出た証書を持っておればほかの国に入港した際に、その船は船舶の安全性もチェックを受けますし、乗っている船員の資格もチェックを受けるようにはなっております。

ですから、最低基準はこの条約で担保されており、そして、ほかの国の船舶が入港したときには、それぞれの国がみんなほかの国の証書を見ながら、入港したときに、この前、万景峰で有名になりましたPSCをかけておるということでございます。しかし、あくまでもそれは最低基準であるということで、日本の場合は我が国の資格制度につきましては従来より、当然、試験内容に我が国の気象、海象、海上コースの状況も試験の範囲に含めておりますし、それから、我が国の国内法令につきましても対象にしております。

やはり、船員教育のうち、単に試験に受ければいいということではなく、あれだけの国費をいただいて教育をしているということの中には、試験に受かるだけではなくてどういう場面でも対応できるような基礎的な教育を行っているというふうに私どもも思っております。その意味では日本の海技免許はやはり日本で試験をしようと。したがって、日本の国内法令の知識も要求するし、コミュニケーションも必要とするということで、語学も日本語でということになっております。

引き続き、ただ、そうは言っても、外国といろいろ情報交換をしながら私どもの船員教育というものを見直していくということはおっしゃるとおりだと思っております。現に、実は私がこのフィリピンを挙げましたのは、フィリピンには長らくJICAの専門家、航海訓練所から送っております。実は今の航海訓練所の現理事長も約10年前にはJICAの専門家でフィリピンに3年ほど行っております。彼自身も専門家で向こうの事情をよく知っております。

今日のこのヒアリングに向けてお話を聞いたんですが、フィリピンは、勿論、非常に英語も得意であるし、優秀な船員さんがいるけれども、1つ日本と違うのは、基礎学力の差はあると言っておられました。テクニックは非常にうまいけれども、ただ、原理がなかなかわかっていないという面はときどき感じた。これは私どもの商船大学から航海訓練所の場合は、一般の高校を出て、物理とか化学とかをやった上で出てくるようになっております。

それから、海員学校も一般高卒の資格を与えているということは物理、化学等も教えているということでございますので、その原理を教えた上で船員教育をやっているところが少しフィリピンと違うかと思えます。ただ、フィリピンの場合も、英語などは勿論、非常に得意でございますので、そういう意味で今後も情報交換をして改善をしていきたいと思っております。

問3でございますが、実はこの問3の部分は全く同じ御質問が、私ども18日に独立行政法人の有識者会議の方でヒアリングを受けております。向こうの方では船員教育機関の3法人については一体化してということが中心になっており、民間転換というのは余りこ

に出ていないのですが、一体化というお話が出ていますので、そのときに私どもから御説明した内容と同じものをここへ掲げております。

船員関係教育機関につきましては、海員学校は高等学校卒業者等の初歩の海技技術。ですから、内航職員向け。それから、航海訓練所はいろんな教育機関からの実技の海技技術。海技大学校は、より高度な海技技術を教授する再教育機関というそれぞれの立場があります。

この複数の機関を船員教育ということでは目的が一致しているわけですので、例えば一緒にした場合に、単純に言えば一般管理費の削減の可能性が出てくるとは思いません。また、組織が大きくなることによって、重点的に人的、物的資源を有効に投入することも可能になるのではないかと。これはむしろ、有識者会議の先生方からこういう御指摘を受けたものですから、そのこと自体は私ども否定はできないとは思っております。

ただ、船員3教育機関の、今、やっている業務を見ますと、それなりに今の船員数の減少等に対応して航海訓練所の船も減らす、海員学校の校数も減らすという努力をしてきた結果、一応、今の状況ニーズに合った大きさになっているのかなというふうには思っております。これを統合したとしても、そんなに大きく組織的な合理化減が出ることはないのかなと思っております。

3教育機関の、1. で述べたような性格の相違から、やはりそれぞれ特色がございまして、海員学校の場合には、そこに書いてございますけれども、船員としての教育だけではなく、先ほど申し上げたような高校卒の一般教育、また、実は全寮制でございまして、今の若い子どもたちを集団生活に慣らさせるということは、人格形成等の教育も行っております。ですから、海員学校の先生というのは高校の先生、生活指導をしている高校の先生という雰囲気が強うございます。

航海訓練所は船でございまして、やはり船長以下、一体となってその指揮・命令を受けて、みんなが一体となって動くということで、航海訓練所は、勿論、所長も船長上がりでございますし、船長さんがいて、みんなが一体となっている、そういう組織でございます。

海技大学校は、高度な技術であると同時にいろいろ、例えば先ほど新しい船では新しいシステムをと申し上げましたけれども、そういう新しいシステムに対応した教育の在り方を検討し、かつ、実施をしている機関でございますので、そこでの教官の方々と、実は教授というふうなステータスを持ってございまして、研究職、かつ、ある程度の裁量権をもって教育をやっておられる方で、そういう意味で性格が異なるということなので、人的な部分でもそれほど互換性がないのかなというふうに思っております。

もう一つ、これは非常に実務的な話で恐縮でございますけれども、航海訓練所が私どもの船員教育機関だけではなくて、文科省の方の委託も受けるものでございますから、そういう意味では文科省サイドの教育機関からすると海員学校が優遇されるのでは、そんなことは絶対しないんですけれども、そういうふうな不安を生じさせるおそれがあるという、

一応、付け加えさせていただきたいと思っております。

ということで、有識者懇談会の方でも一体化することによってのメリットがあるのではないかという御指摘も受け、そのこと自体を否定するわけではありませんが、今の船員教育機関の現状から見ますと、やはりそれぞれの特色を生かして、それぞれが独立して行っていく方が私どもとして望ましいと考えております。そういう御説明を本日もさせていただきたいと思っております。

大橋専門委員 まず、2つほど質問させていただきたいと思うんです。

これはやや素朴な質問で、例えばおたくの国土交通省の所管の鉄道だとか、あるいは航空、こういうクルーなんかの養成というのはそれぞれの会社の責任で行っていると私は思うんですが、船員に限ってなぜ国が御自ら、船員教育というか、訓練というか、そういうものをしなければならないのか。

それとも関連して、確かに、この船員教育というのが国で行われたのは明治以来ではないかと思うが、そのときには国が御自らやる必要性はあったのかもしれないが、その後の時代変化を見てみると、もうこういう業務から国が撤退してもいいのではないかという感じをしているが、どうかということ。

それから、この前、第1回の際にいただいたかもしれないが、開発途上国なんかは別として、先進国もやはり船員教育というのは国御自らがやっているのかということ。これが1つ。

もう一つは、航海訓練所の訓練内容、カリキュラムというのが時代に合っていないというような批判もあるように聞いていますが、例えば、航海訓練所が持っている実習船というのは、あの「日本丸」という帆船ですか。

内波船員政策課長 はい。

大橋専門委員 それ以外に、今回、これから導入しようとしている「銀河丸」以外にどんな実習船を持っているのか。それがかなり近代化が進んでいる船舶の実態を反映したもののなのかどうかという、まず、この2つ。

内波船員政策課長 まず、国と船員教育の関係ということで、今、御指摘のとおり、船員教育が始まりましたのはまさに明治になりまして、一番最初に船員教育をやったのが海軍練習所だという説もあるんですが、実際には三菱商船学校という名前だと思いますが、ただ、当時の三菱商船は御存じのとおり国そのものであったわけでございます。その後、商船学校というのをずっとやってきた。

国が明治時代、終始一貫やってきましたし、今の3教育機関の設立ということ、大体、昭和10年代ぐらいでございます。その背景には、これは予想されることですが、第2次世界大戦における物資輸送のために急遽、大量の船員さんを国家事業として養成して、かつ、かなり多数の方が亡くなられたということも現にございますが。

その後、戦後になりましてから我が国日本経済を支えてきた外航海運の優秀な船員を引き続き国が中心になって育ててきたということで推移してまいりました。

現在も、引き続き国において船員教育を行っているところで、私ども特に大事だと思っていますのは、かつ、国土交通省でやっているという意味で大事だと思っていますのは、やはり物流を支える人材の育成ということで、内航海運を中心に考えますと、中小企業が非常に厳しい中で運用を行っている。片方で、船員の高齢化が進んでいる。やはり、ここは国の方として今後も物流を、内航海運を支える人材の育成ということでは国の関与が引き続き必要であると、かように思っているわけでございます。

外航の方も、今、数が非常に少なくはなっただけでしたが、我が国にとって外航海運が不可欠であること自体には大きく変化がないわけでございます。

例えば、先ほど、私も他の所管なのでなかなか申し上げにくいところではございますが、航空につきましても航空大学校という組織がございまして、国の方がパイロットの養成を行っております。

鉄道については、JRがずっと養成を行って、JRも一時、国であったものがそのまま今のJRに引き継がれたということでございますが、船員教育の場合には基本的には海運会社は、明治の初期を除けばずっと民間だったんですが、それを支える人材の養成は国がやはり行ってきた。それは、我が国における内外航の物流の重要性になるかなと思っております。

そういう面で、ヨーロッパのという御指摘でございましたが、ヨーロッパの中でもやはり国立の学校で船員を教育しているケースが多うございます。ただ、ヨーロッパの場合はそうした高等教育について、国によっては別に船員にかかわらずすべての高等教育を国が中心になってやっている。恐らく、フランスなんか一つの大きな先例になるかなと思っておりますが、そういう国もございます。

あとは、やはりその国その国におきます海運の重要性ということが大きいのかなと思っております。ノルウェーも、実は国立の学校で船員教育をやっておりますが、この場合は学費はただでございますので、そういう意味では、うちは商船大学の学生さんには52万円の授業料をいただいているということに比べると、やはりノルウェーという国の海運の重要性をそれは反映していますが、国立で。

鈴木主査 もう少し簡便にしていただけませんか。

内波船員政策課長 済みません。

国立で教育しているところが一番多うございます。

船につきましては5隻ございまして、もし、あれでございましたら、口頭で説明するよりはパンフレットを手に入れて後でお見せできればと。

大橋専門委員 そうしてください。

内波船員政策課長 帆船が2隻、汽船が3隻でございます。

原委員 遅れてまいりまして、申し訳ございませんでした。

2点なんですけれども、今、海外の状況、特に各国でそれぞれ違うということで、ノルウェーとフランスと非常に手厚く国が関与している例を挙げられたんですが、かなり、ま

た逆の例もあるかというふうに思いますので、そうではない事例をお持ちでしたら教えていただきたいということ。

それから、3点目のところで独法の方でもヒアリングを受けられて回答をつくっていらっしゃるけれども、質問の後半のところ、一元化だけではなくて民間でやっているか、転換してはどうかという質問も出されていたわけなんです、この部分についてはどのように御回答になったのかということと、2点お聞きしたいと思います。

内波船員政策課長 ヨーロッパで、例えば、民間に完全に船員教育をゆだねているというのか、私立大学でやっているというのは私どもも、今、全く資料の持ち合わせがございませんので、また調べて回答します。

民間開放につきましての考え方につきましては、どこでも御説明しているところがございますけれども、船員養成については長期的視野に立って行っていると。そういう意味では、採算性が立たなければ撤退するというような民間企業に船員教育をゆだねることはできないと。そのすべてをゆだねることはできない、勿論、民間との協力は行いますけれども、やはり、先ほど申し上げたように、基礎的な教育については私どもが安定的に行っていく必要があるということをおお体御説明をさせていただきます。

原委員 もう一つ、追加なんですけれども、勿論、需要がなければ撤退するというのは、ほかの教育産業ではあり得ると思うんですけれども、こういった船員教育というかなり特殊な教育事業であれば、必ずニーズというものはあるわけで、私は、その競争の中での、需給の中での撤退ということは余りなくて、民間でも十分にやれるのではないかというような感じがするのでありますけれども。

内波船員政策課長 実際に内航海運の置かれた状況を見ますと、高齢化の問題はみんな認識をしておりますけれども、やはり、ここ数年来の非常に不況の中で、それでも各事業者サイドの方から自発的に若手船員を雇用したいという気は余りなく、やはり私どもの後押しがないと難しかったのではないかという気はしております。

そのことによって、実際に民間企業の場合には船員の手当てがつかないので、事業そのものからも撤退をするということも現に起きておりますので、その意味では、物流の重要性にかんがみますと、引き続き国の支援が必要な分野ではないのかというふうに思っております。

鈴木主査 もう一つ、なぜこの問題を2次ヒアリングまでに持ち上げてきておられるのかというのは、この実技訓練その他について、私どもはその内容自体がどの程度かということには正直言ってわからない。あなたに、それはどうですか、高度ですか、低度ですか、役に立つのですかと聞いたら役に立つと言うのに決まっていますね。だから、そういうところに問題の基本はなく、もう少しOJTを中心としてやってくれないと、言ってみれば使い物にならぬ人が船会社にやってくるということになりませんかということにポイントがあったのではないかと思います。

だから、さっき言ったように、とめたり動かしたりというような初歩的な問題はそれは

それとして、例えばその後の訓練というものの中に大幅に、実際に船を動かす段階では、動かせるようになったものは実際の船の中で勉強していったらどうか。こういうところに問題の原点があると思うのです。そこら辺の可能性はどのようなのですか。

お医者さんでもそうですね。大学出て、インターンみたいなことで練習しますね。そういうようなところを民間に委託していったらどうですかと。この中だけで、「銀河丸」がどんな船か知らないですけれども、そういう定番の船みたいなものでやっているだけでは勉強にならないでしょうという問題です。

内波船員政策課長 繰り返しになって申し訳ないんですけども、いずれにしても、学校を出て、航海訓練所の訓練を終わった段階ではまだ、いわゆる一番下の2等航海士、3等航海士にしかなれませんので、船長、機関長になっていくためには船社の中のOJTは絶対不可欠なシステムになっています。その部分は海技大学校で教えることもございますけれども、やはり基本的にはそれぞれの船でのOJTが中心で、ですから、私どもとしては、今、鈴木主査のおっしゃられた部分について、今のシステムは既にそういう課題が取り組まれているとは思っています。

最初の3級を取るところは国が中心になっているけれども、その後の2級、1級を取って船長になる部分は民間のOJTが不可欠で、だから、全体の総論としてそういう進め方を取っておりますが、ただ、今の御指摘は訓練所がやっている部分についても不断に、例えば民間のニーズに応じた教育なり訓練なりをするようにきちきちっとフォローをしていけという御趣旨だと思っておりますので、それは今もやってきましたし、今後もやっていきたいと思っております。

鈴木主査 出て、それから船会社に就職していくとき、3等航海士というものになって、それからOJTみたいなものでしょう。だけれども、その意味とはちょっと違って、それは会社に入って新入社員が使い物にならないと同じことです。

だから、そうではなくて、教えるところ自体もまどろっこしいから、基礎的なもののためたり動かしたりというところだけをやったら、あとは船会社に教育を委託してしまったらどうですかということで、OJTが繰り返されていくわけです。

つまり、一番低いところを出て、実務をやって、ときどき航海訓練所でやってきて、それから、ずっとやってから大学校みたいなところへ行くというような、その流れの中で実務があるけれども、その仕組みの中の、例えば本当の初歩的なものを教えたら、あとは船会社での訓練に任せたらどうですかということを言っておるわけで、OJTもあるというふうにおっしゃっているのは会社に入ってからで、最初に入った1~2年はOJTみたいなものです。それとはちょっと違う意味で言っているのです。

内波船員政策課長 そのとらえ方ですけども、船の場合に船長になるのに大体、最低十数年ぐらいはかかるような形で訓練をしていきますので、私どもは、訓練所でやっている部分というのは本当の基礎の基礎ではないかと思っております。

あと、船会社にお任せするといっても、これはよく御存じのとおり、船会社は人数をぎ

りぎりまで削っておりまして、船舶の運航に本当に必要最小限の人間しか日本人を乗せていないわけです。そうなったときに、基礎を知っている人間ならあれでございますけれども、船会社にお任せしても果たして教えるような余裕が船会社でおありになるのかという気はいたしております。

訓練所の船は教えるのに非常に都合のいい構造にもなっておりますので、そこで徹底的に教えておけば、あとは1等航海士、2等航海士、3等航海士という序列の中でOJTが完成していくのかと思っております。

鈴木主査 教える余裕があるならばいいんですか。

内波船員政策課長 余裕があるならいいんですけれども、我々は余裕はないと思っておりますが、そういうような会社があればまた検討には値するかと思っておりますが。

鈴木主査 検討していただけるのですね。

内波船員政策課長 はい。

鈴木主査 こういう余裕とニーズがあるから。

内波船員政策課長 それは確かにございます。船会社の方のニーズについて、例えば完全に仕上げたから持ってきてくれというのか、自分たちで教えるからということをおっしゃるのか、そのニーズの把握については引き続き努めたいと思っております。

大橋専門委員 今のOJTに関連してですけれども、1ページ問1に対する答えの3番目ですが、これを見ると、航海訓練所で、今、訓練している教科というんですか、科目と申しますか、それは全く、その訓練設備がないんだから、船会社に任すわけにはいきませんというふうに読めるんですが、そういうシステムが一切ないという意味ですか。

つまり、その訓練設備が船会社になくても訓練できる科目を航海訓練所が現在やっているという部分はないのかどうか。

内波船員政策課長 ここに書いてあるのは訓練のやり方でございます。実際に船をとめてしまう。船そのものは民間の船と同じ製造法で、船をとめてしまうということで、その意味ではやり方の部分ですけれども、今、御質問の分野で申しますと。

大橋専門委員 船をとめるというのは、船会社に任せてもできるのではないですか。

内波船員政策課長 でも、それは船会社が採算性を重んじながら運航していますので、まずそういうニーズはないと思っております。

もう一つ、今の御質問の点で申しますと、航海訓練所の船は機関室を大きく取っていたり、船橋を2つ持っていたりしまして、大人数の生徒を効率的にOJTができるようになっています。

ところが、実際の船はそんな余裕はとて持っておりませんので、ぎりぎり人が1人入れるかどうかという中でやっている。ですから、施設面で申せば、集団教育ができるという施設は訓練所の船しかございません。

大橋専門委員 そういうところで訓練するのが意味があるんです。

内波船員政策課長 基礎的な訓練、効率的なものを行うというのは意味があると思っ

おります。だから、それで全員がそこで参加できる、みんなが商船大学の学生何十人来たときにも、そこで一括して教育ができるというふうに思っています。

個別の基礎教育があった後、個別の船で船社がマン・ツー・マンで教えるという余裕があれば、その可能性は否定できないと思っております。

大橋専門委員 だから、先ほど鈴木主査が言ったように、仮にOJTを船会社に任せるときに、船会社自体が余裕があるかという問題と、航海訓練所の方から見ると委託できるものがないのかどうかという観点からの質問をしたわけですがけれども、もう一回再確認しておきたいけれども、全く今の段階ではないと考えていいんですか。

内波船員政策課長 はい。委託の方は余り想定ができない、OJTの方は、今ある基礎訓練を終わった3級以上の1級、2級をそもそもOJTが今の海技資格制度の中には組み込まれておりますけれども、ただ、そういう船社で行っているOJTの改善について、例えば航海訓練所と一緒に共同研究する等々の改善の余地はあるのかなと思っておりますけれども、そういうニーズがあったり、御要望があればあるのかなと思っております。

鈴木主査 どうぞ。

白石委員 遅れてまいりましたので、既に御質問として出たかもしれませんが、この航海訓練所を卒業された、訓練生を終えられた方について、現場に出たときに果たしていい訓練してくれたねとか、ここが足りないのかというような、受け手側からの評価というんでしょうか、そういうものを今までされたことがありますでしょうか。例えば、こうしたカリキュラムについてももう少し強化をしてほしいとか。

内波船員政策課長 実は、各船会社には商船大学、航海訓練所の出身が多数、海務関係の仕事をしておりまして、そういう方々とは私どももそうですし、航海訓練所もそうございまして、定期的に会合を持っております。

かなりいろんな御意見をお伺いして、非常に厳しい御意見もございますが、日常的に、ある意味では私ども船員教育をやっている連中と、船会社で海務をやっている連中は学校の同級生みたいなものなんですけれども、頻繁に情報交換を取り合いながら評価をいただいているということになっております。

白石委員 済みません、追加で。

それでは、その評価をどういうふうにかリキュラム改革に活かしてこられたかみたいなプロセスがわかるような文書は、請求すればお出しいただけますでしょうか。

どういう情報交換がされて、そこからどんな評価が得られ、どういう反省点が得られ、この航海訓練所でどのような発展的経緯をたどってきたのかというようなことを。

内波船員政策課長 御指示いただければ取り寄せたいと思います。

鈴木主査 時間が切迫していますから、最後に、3つの独立行政法人をただ一緒にしても意味がないではないかというお話だけれども、そういうふうに合併とか統合の意味を考えられては困るので、それは高等学校と実技学校と大学校という3つのものを1つのものにして、こういう特殊な船で航海するという問題ですから、別な、今までとは違う教育体

系というものをきちっとつくっていくというところが統合の意味なのです。

ただ3つをくっつけて、高等学校と実技学校と大学校を一緒にして、その代わりに職員が1人減るだけではないかというふうに発想されては統合の意味はないわけです。だから、その目で一度、十分考えていただきたいと思います。

寄せ集めてトップの数さえ減らせばよいというので会議の方も言っているのでは決してないと思います。それが統合の意味ですから、その点は今日お答えいただいて議論する時間はありませんので、これから議論させていただきたいと思っておりますので、よろしくをお願いします。

どうも、今日はありがとうございました。