

船員の確保・育成に関する検討会第2回外航部会(議事概要)

1. 日 時: 平成23年7月8日(金)13:30~15:30
2. 場 所: 三田共用会議所4階第4特別会議室
3. 出席者:

【委 員】 杉山委員(座長)、野川委員、鶴田委員、小田委員、木谷委員、久保委員、石田委員、児玉委員、見上委員、内藤委員、進藤委員代理、田中伸一委員、森田委員、立川委員、五十嵐委員、赤峯委員(代理出席)、平塚委員、佐々木委員、阪田委員(代理出席)、紙田委員、栢原委員、藤井委員代理、加藤委員、斎藤委員、飯田委員

【国土交通省】 福本海事局次長、後藤審議官、蝦名総務課長、石澤海事人材政策課長、川上企画調整官、金田船員教育室長ほか

4. 議事概要:

(1)外航分野の船員養成のあり方に関する論点整理及び議論の方向性について

- ・表題に「外航分野の船員養成のあり方に関する論点整理及び議論の方向性」とあるが、今回の会議は船員(海技者)の確保育成に関する検討会で、外航分野の船員養成のあり方を検討する場ではない。海洋基本法においては船員等の確保育成が重要視されている中で、論点の中に「日本人船員の確保育成」が入っていないのはおかしいのではないか。
- ・船員(海技者)の確保育成に関する検討会としておきながら、論点が船員養成のあり方に関するものになっていることに違和感がある。この検討会は船員の確保育成に関する検討会である。
- ・表題についてご指摘いただいた点については、表現を改める。

○背景:効率的かつ効果的な新人船員の確保・育成

①日本人海技者の位置づけ

- ・「日本人海技者を位置づけるにあたっては、海技者の定義に「一定期間の実務、実職を経験した者」という条件が不可欠である。
- ・「海技者は単なる運航要員でなく」の「単なる」の表現は不適切である。

②独立行政法人の事務・事業の見直し

- ・国交省の意向で「独立行政法人の事務・事業の見直し」が入っているが、この会議の論点が独法の事務、あるいは費用負担であるならば、議論の趣旨、方向性が違うのではない

か。トン数標準税制や海洋基本法に日本人船員を10年間で1.5倍にすることが書かれている中で、この検討会が設置されたと考えている。この様な考えの上で議論を進めていただきたい。

・独法の事務事業の見直しを背景としているのは、受益者負担が目的ではないが、閣議決定されており、背景のひとつでもある。このことも論点として念頭に置き、効果的かつ効率的な海技者の育成を考える。

・「今後も単純に受益者＝国民として税金を投入し続けることは妥当ではないのではないか」との記載は、第1回検討会において海事局長が発言した通り、改めるべきである。

・「国民として税金を投入し続けることは妥当ではない」という表現について、1回目に行われた全体会議で海事局長が申し上げた、「予算上の制約もある」ということを意味したものである。適正な表現に改める。

○論点1:英語力・コミュニケーション能力等の向上をめざしたカリキュラム等の見直し

・コミュニケーション能力は、一般社会人にも必要な能力と考えている。英語による航海当直などを含め練習船で取り入れられる部分の訓練は実施しているが、英語の基礎の部分は学校でしっかりと習得させていただきたい。また、会社が要求しているコミュニケーション能力は多岐にわたると思うが、どの部分が不足しているのか、訓練の改善のために指摘願いたい。目上の人に対するコミュニケーションについても出来ていないとの指摘もあるが、もう少し具体的に教えていただきたい。

・業界からは大学に対して、船員に必要となる資格の取得を可能とする取組み等を提案されているようだが、資格教育は大学における学校教育にはなじまない。余裕があれば放課後などに行うことはあっても、正規の授業の中に組み込むのは難しい。

○論点2:幅広い供給源から優秀な人材を確保するための環境整備

・商船系大学・高専の養成スキームと、新三級制度の養成スキームにおける不整合を是正して欲しい。例えば、商船系大学・高専の社船実習は120日以上の実習実施日を設定することで6ヶ月の履歴が認められるが、新三級制度での社船実習の場合は180日の実乗船が必要となる。このような不整合を是正して欲しいという趣旨である。

○論点3:乗船実習の見直し

①効率的かつ効果的な乗船実習

・「教育機関からは社船実習は教育課程における訓練ではなく、単なるOJTである」との指摘もあるが、「単なるOJT」ではいけないのか。大学4年半、高専5年半の課程が終了しな

いと、STCW条約に基づいた訓練、すなわち、3級海技士免状を取る要件に値しないのか。

- ・OJTを完全に否定している訳ではなく、METの「T」とOJTの「T」は、質が違うべきであるという趣旨である。航海訓練所で行っているSTCW条約に基づいた航海訓練も検証すべきではないかと思っている。訓練を検証するステップがあってもしかるべきではないかと思っている。
- ・社船実習を実施しているのは、現在、大手3社に限られている。他社も自分たちの手で、船員を育てたいという希望は持っているが、教官となる船長、機関長は日本人でなければならないとか、航行区域はアデン湾、ソマリア沖を除く安全な海域でないといけないなど、3社以外で実施するにあたってはハードルが高い。拡大したいと思うが拡大出来ない状況にある。
- ・社船実習の拡大については、あつてしかるべきであると考えている。ただし、実際には、社船実習は、自社内定者に限った受入れしかしていない。社船実習は自社内定者以外の者であっても受け入れるべきである。
- ・自社内定者以外の者に対する社船実習は、一民間企業としてリスクの許容範囲内であれば出来ないことではないと考えている。しかし、現状では自社の内定者に限られているということである。
- ・航海訓練所の乗船実習の見直しについては、部分的な手直しを求めているわけではない。船社は、航海訓練所の基本的な見直しを求めている。日本商船隊の運航要員の98%の外国人船員は全員社船実習を行っている。そういう観点で、航海訓練所の訓練の基本的なあり方を検証していただきたい。

②商船系大学・高専の乗船実習の規模・実施時期

- ・航海訓練所からの報告で商船系大学の乗船実習参加者65名のうち乗船実習に否定的である者が2名いたとの報告は、それ程、不思議なことではない。この2名について問題視するのは、統計上問題である。この2名がいるために乗船実習科の枠を2名ずつ減らしていったとしても、このような学生がなくなる訳ではない。むしろ、1学年で乗船実習に参加した際、乗船実習に否定的であった者が8.5%から、2学年で4.5%に減っているということを評価・重視すべきではないか。そうでないと船員を増加させるとの考え方と合わないのではないか。
- ・統計上の見方について否定しないが、神戸大の場合、1年生から2年生に行く時に、20

0名から、90名に絞り込まれている。これは、乗船実習に否定的な者が排除されて乗船実習に参加しているため、8.5%から4.5%に減っていることを理解いただきたい。

③航海訓練所における様々な乗船実習の配乗バランス

- ・航海訓練所の遠洋航海時期の見直と、社船実習導入に対するハードルが高いことと関連するが、遠洋航海とは日付変更線を越えなければならないなどの縛りがある。一方、社船実習でインドネシア航路に就航してもこれは近海区域であり、遠洋航海としては認められないため、社船実習に進む前に遠洋航海を終了させるか、社船実習に係る遠洋航海の要件を緩和していただきたい。
- ・三級海技士の資格取得の要件に遠洋航海を行わなければならないという縛りがある。社船ではインドネシア航路などの船も多いのではないかと推測するが、このような近海区域でも、遠洋航海とみなすようなことはできないのか。

○論点4:ステークホルダー間の連携強化

- ・船員(海技者)の確保、育成をするためには、その教育に限定したものという書き方になっている。別な言い方をすれば、その周辺である海事産業や海事クラスターなど、その裾野を広げるということで船員が確保されるのではないか。
- ・陸上海技者の定義を明確にして欲しい。
- ・高専が行っているインターンシップは4年生の前半に1週間程度行うものである。船主協会から多岐にわたる要望があるが、これらを実行しようとするれば、かなり踏み込まないといけない。一つの方法としてCOOP教育という概念があり、英語教育のあり方、例えば、MAAPとの交換留学なども行いたいと考えているが、かけ声だけでは実現しない。随分、お金のかかる話でもあり、そういう観点からも議論を行っていただきたい。
- ・海事広報の関連で見学会の話が出たが、小中学生が、これらの見学会などを通して教育機関に入学して貰うことが最終目標である。海事広報活動については高専・大学などの教育機関と一体となって進めていく必要がある。また、優秀な学生を確保するためには、出口がしっかりしていることが一番であり、この点で船社にも協力をお願いしたい。
- ・航海訓練所でも広報のあり方の検討を行った。広報とは、いかに露出するかがポイントである。専門紙では掲載されても、一般紙ではなかなか取り上げられない。インターネットで「船員」を検索しても、海員組合や海技教育機構のところでヒットするが、船社のHPには辿り着かない。船員がどういう職種であるのかも見えない状況にある。海運も同じである。ついては、会社でも船員という職種の紹介をお願いしたい。

- ・船社では、海運はB to Bモデルで相手が荷主である。トヨタやサントリーなどは、B to Cモデル、すなわち国民が対象でテレビなどでも容易に拝見することが出来る。このようにビジネスに違いがあり、PRの相手が違う。この点で、船社もビジネスモデルの見直しが必要ではないか。
- ・海事広報については、船員の確保という観点からは「ステークホルダーの連携」というよりももっと基本的な課題ではないか。特に、船社と教育機関に限らず、国交省や航海訓練所においても、色々取り組まれていると思う。
- ・本学の学生に海運、物流の話をするると初めて聞いたという学生がたくさんいる。海運や港運に関しては、港に行ったこともないし、船にも乗ったことがない。私の経験ではこういう学生が7~8割いる。今集まっている専門家の情報と世間一般の情報ではかなりギャップがあり、これをいかに埋めるのかが切実な問題である。専門家の話をベースにし、世間一般の素人にどうやってこれらのことを分かってもらえるのかということもお考えいただきたい。これを何十年と一般大学の学生と接し、身にしみて感じていることである。
- ・閣議決定された海洋基本法でも、「海運業の職業としての魅力を向上させるため」とあり、船員、海技者を育成する上で重要なことである。今回の日本船員の確保育成を考えるには、これらの職業としての魅力向上については検討課題にはならないのか。
- ・職業としての魅力向上というのは極めて大事な話、視点である。今回の検討会での検討課題は効率的かつ効果的な船員の確保育成のあり方と考えている。
- ・出口、入口の話があったが、出口の話も同時にしないと船員、海技者の確保育成には結びつかない。これは閣議決定された海洋基本法に書かれている。そういう意味で、今回の検討会では、そのあたりが抜けている。出口がよくなると入口もよくなる。
- ・出口の問題は船社の方でどのように確保するのかということでもある。船員の職業の認知度については、海事広報に関わってくる面も多い。
- ・この会議で幹の部分に限定的に議論して、議論の結論を得るということでは、船員の確保育成という名前が折れてしまう。技術的な話はこんな仰々しい所でなくても私は出来ると思っている。今回、この会議は副大臣まで出席されており、このような限定的な議論では、まとめられないとも思っている。この委員会は「次世代船員の委員会」と何処が違うのかという疑問をもった。事務局から、広い視野でアイデアを出しながら日本の海運業の発展や日本人海技者の確保育成をし、船員数の増大と質の向上が目的であるという説

明を伺ったので、今回の議論に参加することを承知した。従って、この委員会の進め方として、そういう視点をなくして各論をしていくと論点がずれていき、コスト負担は誰がするのだ、という話になる。コスト負担などの議論をするためにここに来た訳ではないということを申し上げておく。

・この検討会では、出口論について全く述べられていない。ステークホルダーの連携とか具体的な検証などは、このようなメンバーで行うことはない。小さな委員会等で解決出来る問題はいくらでもある。日本人船員の確保育成という出口論が抜けており、全く重要視されていないことが現状で見られる。これは本委員会の行き先について、危惧している。本委員会の質を高めていただきたい。

・国及び産業界が安定的に必要なとされる人材の数を提示してもらいたい。

○論点5: 国の関与のあり方、受益者負担等

・受益者負担について、誰が受益者なのかという議論は、このようなメンバーで何年続いても結論が出ない。問題は、限られた予算でどうすれば効果的に日本人船員、海技者を確保育成できるかである。受益者を検証するなどは極めて無駄な行為である。国交省も限られた予算であると最初から言っている。であれば、それをどのように活用し、日本人船員、海技者を確保育成するかという方向で議論すべきではないか。

・受益者負担については国交省独自の考え方ではなく、政府の方針として示されたので、何らかの形を持って対応、あるいは検討しなければならない。そういう位置づけで入ったものであると私自身は解釈している。これについて何もやらないということになると、何をしているのか、ということになり、結論はどうなるか分からないが有識者の意見をここに集約させて考え方をまとめたいということである。

・実行の可能性として、二つの意見があるとする。この二つの意見に対し、どちらの意見の方が実行の可能性が高いのかということも考えていけない。

・ルールや閣議決定されている事項、日本人船員の拡大や日本籍船の拡大などが、議論されているが、これまで船の問題はこれらが一体のものとして議論されていた。これだけの規模で 会議をしているので構想として大きなものを掲げた上で位置付けていくようなものにしたい。座長が言われたように実行の可能性のあるものから行っていくというのはもちろんであるが、他方でエネルギーと時間をそれ程費やさなくても実行できるものもある。しかし、それでもやりたくないものもあるし、相当、エネルギーと時間を費やし、血を流すかも知れないが、これはやらなければならないものとして一致した、ということもある。政策としてこれをやって行こう、というコンセンサスが得られるような議論をしたいと思っている。

今後の議論は、もっと突っ込んだものにしたい。今日も少し火花が散った議論もあった。これは嫌だという人がいてもやっていこうというような方向があってもいいのではないか。