

## 船員の確保・育成に関する検討会 第3回外航部会(議事概要)

1. 日 時 : 平成23年10月11日(火)14:00~15:30
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)、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、飯田委員、斎藤委員、鋤柄委員、加藤委員、五十嵐委員、赤峯委員、平塚委員、佐々木委員、阪田委員、紙田委員、栢原委員、田中委員、森田委員、立川委員、内藤委員

【 国 土 交 通 省 】 若林参事官、蝦名総務課長、加藤安全・環境政策課長、河村海事人材政策課長、山本運航労務課長、岩月海技課長、大野首席海技試験官、磯崎船員教育室長、林海事人材政策課企画調整官、阪本海技企画官ほか

4. 議事概要:

### 資料説明(事務局より一括説明)

論点1 「優秀な船員志望者の確保」

論点3 「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」

論点4 「乗船実習の見直し」

### 検討会の進め方に関する議論

- ・論点が船員の「質」だけで「量」の問題がない。この論点で進めて良いのかどうかコンセンサスを得てもらいたい。「本日の配布資料について」というタイトルの資料を、各大学、各高専、文科省の連名で提出させていただく。

(以下、各大学・各高等専門学校・文部科学省連名で提出された資料)

本日の会議に国土交通省から提出されている資料につきましては、前回の委員会から2ヶ月以上の時間があったにもかかわらず、国土交通省から文部科学省及び大学、高専関係者に対し、10月6日(木)朝の時点で、その内容も含め、初めて提示されたものです。

資料には、練習船や実習など将来的に文部科学省、各大学、各高専の教育内容や予算・人員配置等を拘束しうる内容が含まれておりますが、申し上げるまでもなく、これらの内容は、それぞれの機関内での十分かつ慎重な検討を要するものです。

しかしながら、これまでに委員会内外で具体的な議論がほとんどなかった事項も含め、今回の会議では、単なる論点に留まらず、「たたき台」として方向性が提示されています。

さらに、その記述についても、一部の資料は、委員会における各委員の意見が十分に反映されているとは言い難いと言わざるをえません。

国土交通省の事務局に対しては、その点をご指摘しつつ、資料の見直しをお願いしましたが、残念ながら多くの「たたき台」について、修正すらいただかず、そのまま提示されています。

今後、本委員会に、真に建設的な議論の場として参加していくためにも、会議の取り進めにあたって、委員間の議論を尊重していただくとともに、関係者との十分な調整を図り、国土交通省内部のみで検討された案が、将来的に具体的な負担や責任を負うことになる者との調整も経ないで提示されるようなことのないよう、適切に運営を進めていただくよう強く求めます。

今回、こういう形で資料を配付させていただいた理由は、検討会資料は結論の方向性を示したのではないということは会議出席者は理解できると思うが、資料を見ただけでは会議の方向はこの方向で進むものと認識される危険性がある。たたき台を示す場合には公式または非公式に負担を伴う関係者との調整が行われ、一定の理解が得られ、結論のベースになり得るものとなっていることが多いと認識している。今回はその手順がなく、少なくとも文科省及び大学、高専は承知しておらず、責任を負えない状況であり、これをはっきりとわかるようにあえて文書を配布したものである。このため、この文書は会議資料としてホームページに掲載していただきたい。

- ・資料の提示に十分な時間がなくお詫び申し上げます。今後、前広に相談させていただきたい。この検討会で建設的な議論をしていただきたい。
- ・調整せずにたたき台を提示させていただいた点については、時間に余裕を持って丁寧にやるべきであったと思っているが、たたき台に対する具体的な対案を提示していただいた上で議論したいというお願いであった。いくつかは資料として省いたが、調整できていない前提で提示させていただくことに了解を得たとの理解である。
- ・大学、高専との間で意見を擦り合わせるだけでほぼ1日必要とした。さらに後1日で対案を示せというのは物理的に難しい。たたき台ではなく論点を部会において提示し、まず委員間で議論できないかお願いしたが、たたき台のまま資料を提示させていただくとのことだったので、当方から意見書という形で提出させていただいた。我々も建設的な議論をしたいので十分な時間的な余裕を持ってご相談いただければと思っている。
- ・今回の議論は大きな論点を思い切った提案をしながら議論していくこととなる。船員行政については、大変歴史があり、急務の案件が多い。是非積極的にまとめて行きたい。このプロセス段階において、委員の方々に不愉快な思いをさせることは本意とするところではない。

- ・この検討会は審議会という形を取っていないため、大いに議論していただくため思い切ったたたき台があっても良いという座長としての判断を事前にしたということもお詫びしておきたい。この論点でいいのかということについて、今回は3つの論点に絞って検討することをご了解いただいたものと理解していたが再度確認したい。
- ・船員の確保の規模をどの程度か決めないといけない。「質」だけでなく「量」について共通のコンセンサスを得る必要があるのではないかと。日本人船員の確保の目標として具体的な数は資料にはないが、国際海上輸送部会で取りまとめられた5,500人という規模は暗に含まれているのか。国の政策としての養成規模が定まらないと教育訓練の話に進めない。
- ・外航船員の確保については、トン税適用会社は一定の期間内に一定の雇用をすることが義務付けられている。日本人船員の必要規模については、国際海上輸送部会で取り纏められた5,500人という数字以外に目標はないが、採用は市況やビジネス環境の変化による影響を受けるため、その目標の達成状況を定点・定量で議論することはできない。
- ・本検討会において、日本人船員を10年で1.5倍増加させることを確実に進めるために議論させていただいている。この場で新たな目標を設定することは荷が重いのではないかと。
- ・今後10年で750名の船員が減る。1.5倍であるならば相当数の養成をしなければならない。国としてきちんとした政策目標を持っていただきたい。

### 論点1: 優秀な船員志望者の確保

- ・船乗りはとても魅力ある職業として知られていないことが問題であり、知られるようになれば優秀な船員を確保できるというように論点に書かれているが、海事広報の効果の検証はされているのか。
- ・海事広報は大事だと思うが、前提として、船員の職業としての魅力の拡大が必要だと思う。船員の魅力を高めるような労働環境の改善等について整理する必要があり、事務局としても考えているところであるが、ご提案等があれば承りたい。
- ・「海事産業の次世代人材育成推進会議」については、2年間で1回開催されたのみで、幹事会レベルの動きも止まっている。広報活動は教育機関と連携していただきたい。

### 論点3: 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

## (1)新3級制度と社船実習の整合

- ・新3級制度と社船実習制度の成り立ちは大きく違う。前者は社員の育成であり、後者は学生の身分のまま、トン数標準税制に関する教育の義務化という違いがある。教育の質の確保という観点では、提示された案では教員の要件を落としているため、社船実習の教育の質が下がることになるのではないか。
- ・現状において新3級の社船実習における教育の水準は問題ないという認識である。新3級については提示された案によると教員の人数要件が厳しくなるため、良いとこ取りになるが現状のままにしていきたい。または、実習生4名以上で専任の教員を置かなければならないとなっているが、10名以上にできないか。
- ・社船実習は航海訓練所の実習の代替えとして行っているため、新3級と比較するべきではないのではないか。また、その質が提示されている案のように変わって良いのか。現状の社船実習は内定者のみを対象に行っているが、本来はその他の者も引き受けるということではなかったのか。
- ・海事局通達「社船実習の実施について」には、社船実習の定義があるが、新3級も同じ趣旨、目的なのか。
- ・2つの制度の出来た時期も経緯も違うのはご承知のとおり。経緯は違っても条約上の12ヶ月の乗船訓練の中の6ヶ月を社船で行うことにおいては、新3級、社船実習も差を設ける合理性はないため、整合させる必要があるのではないかという意見に鑑みてたたき台を提示した。
- ・社船実習は大学・商船高専の教育課程の一環として行っているものであり、航海訓練所の乗船実習に代わるものとして同意した。たたき台によると大学・高専の教育の質が十分に考えられていないのではないか。
- ・新3級の養成規模はどの位を考えているのか。また、どの程度増やすのか。
- ・新3級は10名/年である。船社からは、今後、拡大して欲しいという要望があると聞いている。現在、航海訓練所の練習船は定員一杯であるが、船員を志望しない者が乗船しない方向になれば、新3級に定員を回すことも出来る。拡大して欲しいというニーズがあるので、応えたいと思っている。効率的に練習船の定員枠を使うため、論点4にあるように船員を本当に志望している者に乗船実習を回して行きたい。

- ・訓練の有り様は時勢に応じて変わってくるのだと思う。社船実習が航海訓練所の訓練と同等でなければならないという論点であるが、なすべき事が何なのかということさえ押さえていけば、変わってもいいのではないか。社船実習を始めて3年経つが、相当良いものになってきた。時代の変遷の中でどういった方法がステークホルダーに対して資するのか、という観点で議論いただきたい。

#### 論点4: 乗船実習の見直し

##### (1) 効率的かつ効果的な乗船実習

##### (2) 商船系大学・高専の乗船実習の規模・実施時期

- ・陸上海技者の定義を明確にしてもらいたい。高専の乗船実習は4年後期と6年前期に行うサンドイッチ式としたい。
- ・航海訓練所の乗船実習(6月)を将来は全て社船実習に置き換えるとの案であるがこれでいいのか。まだ完成された制度ではないので検証するステップが必要ではないか。
- ・社船実習の問題点は航路の限定があること。近海区域だと乗船実習に認められない。また、学校の指導で下船日を決められていることや実習時間や休暇取得日数の制限がある。さらに実習中は学生気分であり、新3級や4月入社の上陸社員とギャップがある。学生の声として、学校に支払う授業料と学校が航海訓練所に支払う委託金との関係や社船実習は経費をもらっているのかという指摘もある。新3級は拡大したいのではなく、良い人材を確保するために自由度を出して欲しいということである。全てを社船実習に置き換えることは難しく、免状を取得しただけの学生が乗船してくると面倒なのが本音である。船に乗りたい、海運会社で働きたい、ということが最低の条件になる。学校教育と免状教育を切り離して考える時期に来ているのではないか。4年間の学校教育における実習は海運思想の部分に特化して、免状教育は卒業後、練習船または社船実習で行ってはいかがか。外航については航海訓練所の練習船が1隻あれば養成規模に沿った教育が出来る。
- ・この検討会では船員だけでなく海事クラスター全体の議論をするべきではないのか。
- ・十分認識はあるものの、今検討会の議論は船員の確保・育成に絞らせていただきたい。