

船員の確保・育成に関する検討会 第5回外航部会(議事概要)

1. 日 時 : 平成24年3月2日(金)15:00~17:00
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】

座長 : 杉山委員

大学 : 鶴田委員(東京海洋大)、小田委員(神戸大)

国立高等専門学校機構 : 木谷委員

国立高等専門学校 : 岩崎委員(大島)、笹 委員(広島)、見上委員(富山)、
石田委員(鳥羽)、児玉委員(弓削)

航海訓練所 : 飯田委員、斎藤委員

海技教育機構 : 鋤柄委員、加藤委員

日本船主協会 : 五十嵐委員、赤峯委員、門野委員(代理)、阪田委員、
紙田委員

全日本海員組合 : 森田委員、立川委員

文部科学省 : 内藤委員

【国土交通省】

森重海事局次長、若林参事官、蝦名総務課長、大野首席海技試験官、奥村安全・
環境政策課企画調査室長、河村海事人材政策課長、平田外航課長、山本運航労
務課長、岩月海技課長、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

4. 議事概要:

議題1 論点の検討について

論点2: 英語力・コミュニケーション能力等の向上をめざした教育内容等の見直し

論点5: ステークホルダー間の連携強化

論点2(・5)に関する質疑

第4回外航部会(11/12/04)において日本船主協会からの提出資料(商船系教育機関に教育拡充を求めたい点について: 1.現行カリキュラムにおける講義内容習得を徹底させる動機付け、2.現場感覚の習得に資する教育、3.英語教育、4.資格教育、5.コミュニケーション力等)に対して、各教育機関(東京海洋大、神戸大学、高専)より業界ニーズに対する対応状況及び検討事項等が資料に基づき説明された。これに対して、委員から意見や質問等は特になく、教育機関の対応状況が理解された。

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

事務局より、社船実習の教員要件について、現行の教員要件(指揮監督及び教員)を、一級海技士資格を有する船長・機関長であるが、これを、同資格を有する一等航海士・機関士クラスまで幅を広げる。同時に、社船実習を統括管理する船長について、一級海技士資格の保有要件を撤廃。これにより社船実習船の船長は外国人でも可能となり、中手船社についても参画しやすい環境を整備することが説明された。

(2)商船系大学・高専の乗船実習の規模・実施時期

事務局より、航海訓練所練習船で実施している乗船時期・期間等の乗船実習スキームについて、航海訓練所練習船のキャパシティに制約がある中、乗船実習を更に効率的かつ効果的なものとするため、乗船実習のスキームを見直す。見直しに当たって、学生本人の意志を尊重できるスキームとすることが説明された。各教育機関における取組の方向性は次のとおり。

○東京海洋大:実習スキームについては現行どおりであるが、代替科目の履修等を認める制度を検討。

○神戸大:現行1,2,3学年それぞれで実施している1月の乗船実習を、2学年で1月、3学年で2月の実習に変更。乗船実習の選択制も検討。

○商船高専:現行12月の連続した乗船実習を、1月・5月・6月の実習体系へ抜本的に変更。乗船実習の選択制、転学科、代替科目の履修等を認める制度も検討。

(4)航海訓練所における様々な乗船実習の配乗バランス

事務局より、資料に基づき、乗船実習の配乗バランスについて、大学・高専の乗船実習の見直しや、内航船も含めた社船実習の拡大により新たに生じた余席を、海上技術学校・短期大学の実習の拡大、新3級実習の拡大に活用したいことが説明された。

論点4に関する質疑

乗船実習の見直しについて、それぞれの教育機関での進捗状況、検討ごとのオプション、内容の差異などについて、細かく見ると状況が違うことを考慮し、議題2の取組の方向性においてはそれぞれの教育機関の検討状況を正確な記述と修正するため、最終とりまとめに当たっては調整させて頂きたい。

配乗バランスのイメージ図について、「不本意」という表記があるが、大学の組織上・規程上においては、身体等の条件という理由で本意ではないが乗船実習に行けない者を救済しようということが趣旨である。それを準用しようという考え方で乗船実習の見直しである

ので、不本意という表記は適切でない。また、乗船実習参加者は状況に応じて減る場合も、逆に増える場合もあり、定員(乗船実習参加者)の変動は今後有り得るということをご考慮頂きたい。

不本意という表現は、内航部会でもご指摘を頂いた。より適切な表現とする。

(事務局より)定員の変動についても重々わきまえており、状況に応じて対応することとした。

論点5:ステークホルダー間の連携強化

商船高専機構より、奨学金について、提出のあった資料に基づき、5高専商船学科における奨学金の現状に関する説明があった。また、一定の条件を満たす者に対して返還免除を設ける給付型奨学金についても検討して頂きたい旨説明があった。

事務局より、資料に基づき、教育機関の教員、船社の航海士、機関士が人事交流し、現場の知識・経験を教育に反映させ、教育の質を向上させること、本検討会をフォローアップする機会等を設け、各ステークホルダーでニーズ、人事交流に係る課題など整理共有し、人事交流の更なる活性化を図っていききたい旨説明した。

論点5に関する質疑

「本検討会をフォローアップする機会等」について、詳細な説明を伺いたい。

(事務局より)本検討会をどのようにフォローアップしていくか正式には未定であるが、今後事務局においてその様な機会を作り検討したいと考えている。

議題2 取組の方向性について

事務局より、これまでの部会での議論を踏まえ、それぞれの論点について取り組みの方向性をまとめた「取り組みの方向性」の資料に基づき、説明した。

* 取組の方向性(論点1:優秀な船員志望者の確保、論点2:英語力・コミュニケーション能力等の向上をめざした教育内容等の見直し、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、論点5:ステークホルダー間の連携強化、論点6:国の関与の有あり方、受益者負担等)

議題2に関する質疑

論点6(国の関与の在り方、受益者負担等)についてはこれまで議論した記憶がない。このまま論点6を議論しないまま取組の方向性という形で外航部会にあげ、次の全体会議でまとめるというのは、進め方としては非常に乱暴ではないか。論点1から論点5については

しっかり議論されてきたが、論点6については何もいまま全体をとりまとめるのは甚だ遺憾。日程等の関係云々ではなく、論点6としてしっかり議論すべき。

(事務局より)論点6については散発的に出ているところはあったが、個別の資料とした形できちんと議論したことはない。是非この場で議論した上でまとめたい。

論点6に関しては、論点1から論点5までと異なった側面がある。閣議決定による前提条件が課せられていることから正面から議論する余地があるのかと考える必要がある。この前提条件下で皆さんのご意見をまとめるべきと考える。

閣議決定の中で、独立行政法人事業の見直し等が記載されているところで、各セクターで必要となる人材についてはそのセクターにおけるステークホルダーが養成について一定の貢献を行う、とある。一方、日本海運については海洋基本法ならびに国土交通大臣が定める基本計画があるが、閣議決定と法律とどちらが大事か。

(事務局より)海洋基本法(法律)は遵守しなければならないものであり、同時に閣議決定での決定事項が両立するような形で進めていかなければいけない。関係者の方々と相談をしながら両立を図りたい。

海洋基本法第20条に「国は、効率的かつ安定的な海上輸送の確保を図るため、日本船舶の確保、船員の育成及び確保、国際海上輸送網の拠点となる港湾の整備その他の必要な措置を講ずるものとする」とあるが、このことは、ステークホルダーと関係があるのか。船員の確保・育成は国がやるべきことではないのか。

(事務局より)日本国の背骨である海運の育成、船員の育成を国がどう考えているのかというご指摘が出てくるのはごもつともである。残念ながら、航海訓練所あるいは海技教育機構に対する運営費交付金という国交省の予算が着実に減っており、我が国全体の経済力と国の運営との中で、実現させたいがそれができない状態に陥りつつあるということ。全て国の負担でしっかりやっていきたいという気持ちは皆様と共有するところだが、このような事態に追い込まれつつあるため、受益者負担については、船社にも学生にもお願いすることがあると思われるが、これは閣議決定があるからではなく、そのような状況を踏まえながら皆様をお願いするものであり、皆様のご理解を頂ければ有り難い。

受益者負担については、重たい課題であり、受益者をどのように定義するのか学会においても定説はない。資料中に「受益者の受益の度合い等に応じて、適切にコストを反映させたものとすべき」という程度の記載しか現段階では記載できないのではないのか。

国の船員養成の政策的な軸をしっかりとしてもらいたい。国が果たすべき責務のために法律を作っている。海洋基本法があつての船員政策であれば、それを軸にして国自身が政策を立てるべき。論点6は切り離して議論すべき。

(事務局より)海洋基本法の規定、閣議決定の趣旨を踏まえた形で文章構成を再考したい。

改めてご相談させて頂く。

内容について関係者で調整したと言うが、関係者はここにいる委員ではないのか。議論もしていないのにまとめた形にはならない。少なくとも日を改めて議論すべき。

(事務局より)本日、海運業界、教育機関の方々など様々な関係者が揃っていることから、この場で意見を聞き、文言等は今後相談しながらまとめたい。受益者負担については、人的・物的協力等についてこれまでも議論した部分もあったが、議論が足りないという指摘であれば是非本日議論をし、それを踏まえて調整したい。

日本海運の重要性については、我々全員が共通認識を持っているということは事実。そのことはステークホルダー間においても異論はないところ。考えられることを論点1から論点5まで議論してきたことから、その中からできることを一つ一つ目指していくべきではないか。このようなスタンスで外航部会も、内航部会も進めてきた。皆さんが異口同音に思っている日本海運の重要性について、国がどう関与すべきか、受益者負担原則をどう組み込んでいくのかについてご意見賜りたい。

参事官から、受益者負担の中で学生にもお願いする旨の発言があったが、教育機関では乗船実習を教育上必要な実習として扱い、訓練負担金は学生には負担させていないことをご理解頂きたい。

(事務局より)海上技術学校や短期大学校の授業料を念頭に置いている。

理論的に言えば、受益者原則というのは資源配分の効率性に帰結するものであり、基本的に受益者負担原則そのものを否定する者はいない。ただし、現実的には受益者が負担できないケースもあり、それを踏まえて受益者というものの定義が人それぞれで違ってくる。定義が違えば、それに応じて政策的な扱いも違ってこざるを得ない、というのが実情であろう。そのような観点から、まずコストがどの程度かかっているのか、そしてそのコストを生じさせている人たちが基本的にそれを負担するというのがベースにあって、それが現実的に実行できるかどうかを模索していくべくではないか、というのが基本的な考え方。

受益者負担自体を否定はしない。

(事務局より)受益者負担の記述に唐突感があり、当該記述については、海洋基本法の内容も反映させなければならないのは確かだと思う。海洋基本法に基づき、航海訓練所、海技教育機構が100%国の負担で船員育成が出来ていれば問題ない話だが、それが出来なくなったときに船員育成システムをどうするのかについても考えなくてはいけない状況であることをご理解頂き、受益者負担については何とか本検討会とりまとめに盛り込みたい。

論点6については、可能であれば、座長預かりとさせて頂き、どのような形でまとめていくのかについて、座長を含めて素案を練り直したい。本提案に異論がないようなので座長預かりとさせて頂く。

船員の確保育成の中の「質」の向上に対しては議論されてきた。一方では、70名(東京海洋大)、90名(神戸大)、200名(高専)、合計360名の学生を採用できないという問題があり、この「量的確保の問題」についてはこれまで議論されていない。その上で論点1について伺う。国交省海事局において主催している海事産業次世代人材育成推進会議というものがあり、そこで行われていることと今回の取組の方向性の中で書かれていることはかなりの部分で重複するが、どのようなイメージか。

(事務局より)海事産業次世代人材育成推進会議と基本的には同じ内容と考える。ただし、実際には国が事務局として調整体制を整えるということで今回はこのような提案をしている。新しく会議を立ち上げるとか、組織を作るというものではない。

論点4の中に、航海訓練所練習船実習と社船実習の長所、短所があげられている。この中で、社船実習の短所として3つあるが、これ以外に現実的な問題として内定者に限定した教育しか行われていないという状況があり、短所とは言えないが課題として記載して頂きたい。

次のステップで検討させて頂く。

論点3において、4月入社についての記載に対し、それが困難であるとの見解が示されているとあるが、「修業年限による制限」ということが理由ではなく、教育の平等性や教育内容等の理由から実施が困難であると以前申し上げたことと思うので、文言の修正をお願いしたい。また、「これに対して、教育機関からは学校教育法に規定されている修業年限による制約等から、その実施は困難であるとの見解が示されている」ということで文章が終わっているが、今後4月入社をどのように扱うのかについてもその可能性を含めた文章として頂きたい。

検討させて頂く。

4月入社については新たな取組であり、関係者間で更なるすり合わせが今後必要ではあると思うが、現行制度においても、少なくとも両大学においては卒業生が入社し、社会人として乗船実習科へ進学することが可能ではないか。

可能である。学生がそのような選択をして、入社後実習をするということに対して我々は強制して止めものではない。そういう意味では、今後どう検討するのかということも含めて取組の方向性に入れるべきかと思う。

今回は論点についての取組の方向性ということでまとめられているが、最終とりまとめでは本検討会の背景についても記載すべき。

(事務局より)最終報告では、背景も含めて整理する。

4月入社について、高専の場合は5年6月の修業年限による制約があることは確かだが、

実際には、社船実習を実施しているのはごく限られた船社であり、実質的に内定者に限られるという形の中で行われていることが問題点であると認識。また、全部の船社が社員として社船実習をできる状況ではないということも大きな問題。このようなことから、最終とりまとめには、社船実習の短所として、内定者に限られる、ということを加えて頂きたい。

学内練習船実習による乗船履歴について、「現状のカリキュラムを見直さない限り、航海訓練所練習船とのカリキュラムの一貫性、連続性を持たせることは出来ない」と記載されているが、将来的には学内練習船による実習を乗船履歴として認定してもらうべくカリキュラムを検討する意向があることから、そのような余地を残した表記として頂きたい。

乗船実習の見直しについて、1-5-6月の分割した乗船実習を「実施する」とあるが、検討している段階であるという表記に変更して頂きたい。また、以前1-6-5月という提案をしたが、これは海技士試験を在学中に受験可能としたいことからの提案。例えば、省令の変更により乗船履歴修了見込みの者でも海技試験を受験させることが出来れば、1-5-6月でも構わない。そのようなことを踏まえた表記として頂きたい。

取組の方向性において、中央教育審議会の答申では、「現代の若者は、コミュニケーション能力など職業人としての基本的な能力の低下や、職業意識・職業観の未熟さ等を指摘している」とあるが、商船系大学や高専学生までも具体的に言及してはいないので、記載する必要はない。

奨学金について、「教育・訓練機関から出されている、教育機関間における奨学金枠の融通等の奨学金制度の改善に関する要望について、関係者間における検討。調整を行うこととする」とあるが、我々の意図するところは、給付型や返還猶予型奨学金等の希望がメインであるので、そのような表記として頂きたい。

基本的には未来志向で最終報告をまとめるというスタンスであるので、将来に向けての可能性も含め検討する。

(事務局より)海技試験の受験時期について、これは省令ではなく法律で決まっていることであり、乗船履歴を有する者でないと受験することができないと明記してある。要望に対して提示された検討したいとは思っているが、現状は法律での決定事項であることを申し添える。

論点1から論点5までに関しては、最終とりまとめは本日の意見を最大限反映させた形とする。論点6については、座長も入り抜本的に検討し、新たなものを次回提示したい。そのプロセスで委員の方々に意見を拝聴する機会もあると思うが、その節は願います。

議題3 船員(海技者)の確保・育成に関する検討会の進め方(案)について

事務局より、「船員(海技者)の確保・育成に関する検討会の進め方(案)」の資料に基づき、これまでの部会での議論及び本日の議論を踏まえ、外内航を束ねた最終とりまとめ案の作成を行い、最終とりまとめについては、3月中に開催予定の第3回検討会(全体会議)において、承認を頂くという進め方を提示した。

本日時間がないということで、意見が十分に出ていないと思われるので、未来志向で検討した場合に意見がある場合には取り上げる方向でお願いします。

ご意見がある場合には、文書あるいはメールで提出して頂く。

この他、特に異論等はなかったため、外航部会については、今後特段の事情がない限り、今回をもって最終回とし、検討会での議論にゆだねることとなった。

以上