

第1回船員(海技者)の確保・育成に関する検討会(議事概要)

1. 日時:平成23年5月18日(水)10:00~12:00
2. 場所:中央合同庁舎3号館11階特別会議室
3. 出席者

【 委 員 】 杉山委員(座長)、赤峯委員、飯田委員、岩田委員、小田委員、上窪委員、紙田委員、栢原委員、木谷委員、工藤委員、久保委員、蔵本委員(代理出席)栗林委員、小比加委員、阪田委員、佐々木委員(代理出席)、佐藤委員、鋤柄委員、高松委員、鶴田委員、内藤委員、野川委員、林委員(代理出席)、平塚委員、深澤委員、三木委員(※座長以外五十音順、敬称略)

【国土交通省】 三井国土交通副大臣、市村国土交通大臣政務官、井手海事局長 ほか

4. 議事概要

会議冒頭、検討会の開催に当たり、三井国土交通副大臣、続いて市村国土交通大臣政務官より挨拶があり、事務局からの資料の説明の後、フリーディスカッションを行ったところ、その概要は以下の通り。

(1)外航業界関係

- ・日本人海技者には、専ら本船現場の運航を担う要員から、乗船経験を活かし陸上でのマネジメントの中核としての役割を期待されるようになった中で、日本人の船員を確保・育成していく意味合いを確認することが必要。誰が、どのような船員を、どの程度、確保・育成していくかについて、議論すべきではないか。
- ・船主が日本人船員についてどのようなニーズを持っているか検証しなければ、検討会の内容と船主のニーズにミスマッチがおこるのではないか。
- ・外航については、外国人を視野に入れれば日本商船隊の運航要員としての船員は不足していないところ、なぜ日本人船員が必要かについて積極的な立証が果たされていないのではないか。

(2)内航業界関係

- ・外航と内航の環境が違うという認識が必要。現在暫定措置事業や景気低迷で船員不足が顕在化していないというのは事実だが、内航の年齢構成では60歳以上が14%を占めていることを考慮すると、こうした者が退職すると船員供給は不足するという危機感を持っている。また内航船社は3000社以上存在し、合理化・集約が進んでいない業界であり、船員の問題を考える際には、7割を占める零細事業者の視点、こうした事業者による雇用促進についてもどうしていくかを考える必要があるのではないか。
- ・内航については、零細船社が多く、こうした事業者は家族や知り合いといった狭い地域の労働市場から労働力をまかなっていたところ、こうした狭い労働市場をいかにオープンにするかの観点からの検討も必要があるのではないか。

- ・船員需給に関して、平成19年の試算とは異なる原因について分析し、新たな試算に反映する必要がある。
- ・内航と外航では土壌が違う。内航業界として反省すべき点もあるが、業界の構造の問題として、現役の内航船員で70歳を過ぎても乗船している者がいる。用船料が低迷している中で人件費を削らないといけないため、年金受給の高齢船員を使いやすく仕上げていく。海上技術学校の定員が削減されていく一方で、船員確保育成の話もある。海事行政には一貫性も求めたい。

(3)教育機関関係

- ・教育と訓練は世界的には一体的に行われているのに対し、日本では教育機関の教育を分担しているため連携が必要だと認識している。また海事教育訓練の教育と高等教育・大学教育の微妙な違いについても議論が必要ではないか。
- ・業界の方向性が変化することで教育機関の方向性も変化するため、教育機関がある程度の一貫性を保って動けるようご配慮願いたい。
- ・商船系大学・高専は船舶職員の育成機関であるとともに高等教育の場である。文科省ではこの観点から国土交通省と連携している。今回の検討会の結果を踏まえてどのように教育に反映するかを考えたい。

(4)その他

- ・平成19年6月に海事政策のとりまとめがあり、日本人船員・日本籍船を増やすという考えが示されているが、一方で閣議決定の中では受益者負担がうたわれており、一見相反するように見える。
- ・大震災の影響は重要であり、単に交通だけでなくエネルギー等の将来予想が変化しており、将来予測を変更する必要がある。
- ・国による支援について現実に必要なものは必要と言うべきである。日本のような孤立した国では、空や海の分野での孤立は、国民・産業界全体生活に影響するため、受益者負担は大きな視野で検討すべきではないか。
- ・海事分野は他のモードよりもBtoCが少なく、BtoBの世界で固まっている。外部にアピールが足りないため、理解不足を招いている。
- ・受益者負担に関しては、予算上の制約がある。あらゆる産業の受益者は最終的に消費者である国民であるが、航空や鉄道等の他のモードでの労働者の養成は事業者が担っているが、船員については3級海技士を取得するまで税金で負担しており、税金の負担度合いの大きな分野である。
- ・海運は国力の一つとして重要な問題であり、未来に向けた成果を出せるようにしたい。
- ・大学進学者がどのような思いを持つか調べたところ、海洋大学進学者は90%以上が自らのキャリアビジョンを意識しており、今のキャリアビジョンが明確でないとされる若者の中ではすばらしいことではないか。今の学生は使命感に惹かれる者が多い。業界の事業

が若者のモチベーションをどのように刺激するのか、確保・育成の観点から考える必要があるのではないか。