

船員の確保・育成に関する検討会第2回内航部会(議事概要)

1. 日 時: 平成23年7月8日(月)15:35~17:30
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、岩本委員、小田委員、木谷委員、久保委員、岩崎委員、笹委員、内藤委員、田中伸一委員、田中利行委員、立川委員、高松委員、蔵本委員、佐藤委員、三木委員、岩田委員、小比加委員、栗林委員、上窪委員、澤田委員、久保田委員、鋤柄委員、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、瀧本総務課長、蝦名内航課長、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)内航船員需給予測について

内航船員需給予測について、資料に基づき事務局から説明した。

(2)内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

○背景:効率的かつ効果的な新人船員の確保・育成

①船社が新人船員に求める能力・資質

・海上技術学校・短大では4級海技士を養成しており、卒業後の進学先として海技大学校で3級海技士(30名)の課程を併設している。ステップアップや上級資格を望むのであれば、海技大学校の卒業生を採用していただきたい。また、専修科においても在学生の1/4が上級の筆記試験に合格しており、教育レベルはアップしている。部員に関しては、外航や内航大型船に部員を前提として就職する者がいるので、日本旅客船協会の要望には既に対応できているものとする。

②高齢化と人材不足

・内航の船員問題については、以前から議論されており、平成14年の「次世代内航海運ビジョン」では、船員の高齢化、船員不足の議論に並行して、船内での働き方も新しい技術、システムで変えていくべきではないかとの議論があった。今回の需給予測において、船員不足にはならなかったとの結果であったが、実態としては高齢者が不足分を埋めていたからだと思うし、事実として高齢者が増えている。高齢者が増えている状況に対して、大丈夫かと口にする荷主もいる。若い人を採用する努力は必要だが、現実的なアプローチとして健康な高齢者も働いていただく、両側のアプローチがなければこの問題は解決できない。いかに高齢者に働きやすい環境を整えるのか、若い人が船の中でどのように働き方を変えていくのかということも、並行して考えなければならない重要なテーマと考えている。この機会に、内航船の

省力化、自動化に対してもご意見をいただきたい。

③幅広い供給源から採用

④独立行政法人の事務・事業の見直し

・背景に「効率的かつ効果的な新人船員の確保・育成」とあるが、このように限定せずに議論することが必要。特に、独立行政法人の事務・事業の見直しが議論の中心にあってはならないと考えており、最重要の背景とは思わないので削除すべきと考える。

その他

・この検討会は、船員の確保・育成をいかにするか、若い人をどのようにして採用するかの方
向付けを検討する場であり、その共通認識がなければ、各論に対して全体のコンセンサスは
得られない。

・論点となる背景部分について、足りないものがあれば追加する。独法の事務・事業の見直し
については、船員の確保・育成を考えるにあたって、独法の事務事業の見直しについての議
論もあると思うので背景として残させていただきたい。

・この検討会では、いかに新人船員を確保・育成するかを検討するのであるが、効率的、効果
的ということはないがしろにするわけにはいかないもので、このような表現となっているのでは
ないか。世間の動きは公平性よりも効率性であり、効率性を求められればある種の対応が必要
ではないか。

・コストを優先するあまりに、適正な運賃、用船料を設定できず、船舶を代替できず老朽化が進
んでいる。船員問題についても同じである。適正な運賃等をいただけない現状においては、
船舶を大型化、省人化してコストを抑えることで対応するしかない。人を多く乗せて、新人を育
成できるようなコストをいただけるのであれば、我々も助かる。そのことで安全も担保できる。

○論点1：船員養成体制のあり方

①海技教育機構の養成定員

・海技教育機構の養成定員について、就職率が落ちたことにより定員減となったことは理解し
ているが、就職率がある程度一定ならば、増やした方が新人船員は増える。単純に100%内
航に就職できないので、定員を減らすという考え方には賛成できない。定員については考え
直していただきたい。

②海技教育機構以外からの船員確保

・海技教育機構は内航船社への主たる供給源である。海技教育機構以外のどこに供給源を
求めるかを考えると、1000人規模の卒業生がいる水産高校の活用を考えるのが現実的で

ある。内航船社にも毎年、100人から150人が就職している。水産高校の活用にあたっては、5級資格に対する乗船履歴の問題、大型船部員としての当直資格の問題があり、これらが水産高校卒業者を活用できない要因であるならば、この会議で検討していただきたい。

・水産高校卒業生に新6級を付与することは考えられないか。

・水産高校の目的は水産系の職業人養成であるが、中には、商船系の人材養成や就職指導もされていると聞いている。このような課題について、必要に応じて、国交省と相談できると考える。

・九州地区の水産高校も学生が集まらない現状。水産高校と農業学校との合併や校名を変更しているようだ。少子化を実感している。

○論点2:教育機関におけるより実践的な教育・訓練の維持・強化

・航海訓練所の練習船における1ヶ月の航海日数は3.5日のようなのだが、その短い航海日数で業界の要望に応えられるのか心配である。また、海洋基本法って何だと感じる。教育コストを削ることは国としていかなものか疑問を持たざるを得ない。

・以前は1ヶ月7~8日航海していた。今年度は1ヶ月3.5日しか航海していないが、不足分はシミュレータを活用して補完している。我々も航海し、教えることが理想と理解しているが、予算の面で出来ていないのが現状である。この点をご援助いただければありがたい。また、内航現場からの教官を受け入れる準備はある。内航業界から教官を派遣願いたい。

○論点3:航海訓練所における様々な乗船実習の配乗バランス

・「実習生配乗表」を説明。委員から意見なし。

○論点4:民間による実践的な船員養成の位置づけ

・内航小型船には海技教育機構からの学生は就職していない。我々は独自に船員の確保・育成に取りかかっており、この取組にサポートを求めている。海技教育機構卒業生と一般企業等を離職し船員教育を受けた者の両者を比べると初乗船ではレベルに差はない。職業意識という点では、現場からの評価は高い。このような人材をもっと活用することが必要ではないか。大型船と小型船では船員に求められるものが根本的に違うので、教育のあり方を分けて考える必要がある。「共育センター」のようなものを作って、就職できなかった機構卒業生も訓練して、1年後、2年後に即戦力を持った船員として輩出できるシステムがあればいいと考える。もっと民間商船を活用した乗船訓練をしてはどうか。社船実習が可能ならば、建造時に実習生を乗船させるための船室を増やすことも可能であるという船主もいる。実習生用の船室はトン数から除外するという特例を希望する。

- ・必ずしも新たに共育センターを設立するということではない。例えば、海技教育機構に小型船船員を養成・検討できる部署があればいいと考える。船員のキャリアアップ制度を整備し、船員のステータスを与えて、プライドを持てるような職業にしたい。
- ・外航でトン数標準税制を導入した際、内航では社船実習が無理であろうとの共通認識があった。内航において、社船実習可能数が有意な数として存在するならば全く否定するものではない。
- ・民間完結型の新6級コースにおいて実習は社船で行っている。社船実習で何を教えるかを船に指示すれば、内航船においても社船実習は十分にできる。
- ・内航船における社船実習は一定数可能との理解である。これらは今後の論点になると考えている。
- ・内航総連でも新6級を募集しているが、学生が集まらない。内航総連は雇用された者を前提としているが、民間型はそうではない。本人が内航船社へ就職したいという意思があるので、内航総連の新6級とは噛み合わない。

○論点5: 航機両用教育の必要性

- ・オペレータ、小型船を所有している事業者にも聞いたが、航機両方の免状を求めている事業者が圧倒的に多い。航機両方の免状が必要という事業者と片方で深度化を期待する事業者とはっきり分かれている。大型船を所有している事業者においてもSESや高度船舶管理システムにおいて、兼務雇入が可能となっていと考える。当社の航機両方の免状を持った若手船員が5年間で15人、小型船事業者に引き抜かれた。このことは航機両用教育を受けた者が小型船事業者にとって使い勝手がよいことを証明している。
- ・我社でも、他社への引き抜きはある。しかし、業界内に残ってくれるのであれば、どんどん船員を育成したいと考える。
- ・即戦力を求めるならば航機どちらか片方の深度化しかあり得ない。航機両方の免状を持った者を採用しても、どちらか片方の職を執る。片方の職で働き、船長、機関長になるというのが船員の夢になるのではないのか。両方の職での雇用は、就職した者にメリットがある訳ではなく、事業者側にとってメリットがある。早く一等航海士・機関士に育てるならば、やはり深度化が必要ではないか。航機両用教育か片方かを考えたとき、海上技術短期大学校の場合、15月の教育期間のうち、最初の5月は5級程度の両用、その後、4級でどちらか片方の教育で深度化するというアイデアもあるのではないか。学生のことを第一に考えないと、学生が内

航から離れていく。

- ・航機両用教育を希望するのは会社の都合だけではない。本人の希望で反対の職に移ることも頻繁にある。学生にとっても両方の資格があれば就職に有利というのも事実である。
- ・海技教育機構の学生の就職先を調査した結果、699トン以下の小型船を運航する事業者にも全体の約1/3が就職している。学生が大型船を運航する事業者だけに流れている訳ではない。航機両用教育についても検討しているが、深度化するにしても教育時間を確保するのは困難であり、学生が入学前に進路を選択できるかというのも疑問である。航機両用教育は大変であるのも事実だが、学生は就職という目的があるので、頑張っている。航機両用教育は甲乙つけ難い状況である。片方だけの教育へ方向転換もできるが、難しい状況である。
- ・海技教育機構の就職先に対し、認識が間違っていた。小型船事業者にも就職している者が居るようなので、小型船事業者に対し、海技教育機構に求人票を出すよう伝える。
- ・航機両用教育の必要性は大変な論点である。議論するにあたっては客観的なデータが必要である。

論点6:ステークホルダーの連携強化

- ・すべてのステークホルダーが海事広報に取組、具体的なプランを作って目標達成にご尽力いただきたい。

論点7:国の関与のあり方、受益者負担等

- ・受益者負担をこの場で検討するのめどうかという意見があったが、閣議決定された項目に対して何らかの議論が必要とのスタンスである。
- ・「国の関与のあり方」「受益者負担」という言葉に違和感がある。これが議論の方向性を左右するならば、大変問題である。「国の関与のあり方」について、船員教育はこれまで国の制度として、国が責任を持って実施してきたので、引き続き、行っていただきたい。国が関与しなければ船員教育は崩壊する。コスト的な問題は次元の違う問題。問題があれば個別具体的に議論することが必要。「国の関与のあり方」「受益者負担」がこの検討会の中心的な議論であるならば、何の結論もでない。国交省にはもっとしっかり責任と自覚を持っていただきたい。未来に続く検討会であったと評価されるような議論を期待したい。