

平成23年4月22日

於：国土交通省中央合同庁舎3号館11階特別会議室

交通政策審議会海事分科会

第22回船員部会

議事録

目 次

1. 開 会	1
2. 議 事	
議題 1. 船員部会長の選任について	2
議題 2. 成長戦略船員資格検討会の取りまとめについて	2
議題 3. 船員教育機関の中期目標・計画について	8
議題 4. 東北地方太平洋沖地震への対応等について	12
3. 閉 会	18

【 出席者 】

(委員及び臨時委員)

公益代表 落合委員、竹内委員、鎌田委員、石塚委員、今津委員、河野委員
労働者代表 立川委員、田中委員、高橋委員、藤澤委員、森田委員
使用者代表 小坂委員、林委員、三木委員

(事務局)

国土交通省 井手海事局長、後藤審議官、三好参事官
 総務課 瀧本総務課長、元野危機管理室長
 海事人材政策課 石澤海事人材政策課長、久米雇用対策室長、川上企画調整官
 運航労務課 山本運航労務課長
 海技課 尾形海技課長、金田船員教育室長

開 会

【川上企画調整官】 それでは、定刻になりましたので、ただいまから交通政策審議会海事分科会第22回船員部会を開催させていただきます。

事務局の海事局海事人材政策課の企画調整官の川上でございます。よろしくお願いいたします。

はじめに、交通政策審議会の委員の任期満了に伴う委員の改選がございまして、船員部会長でございました小杉委員及び三好委員がご退任されました。この委員の改選に伴いまして、3月24日付で海事分科会長から船員部会の委員が指名されておりますので、ご紹介させていただきます。

まず落合委員でございます。

【落合委員】 落合でございます。どうかよろしくお願いいたします。

【川上企画調整官】 鎌田委員でございます。

【鎌田委員】 鎌田と申します。よろしくお願いいたします。

【川上企画調整官】 また、竹内委員が再任されております。なお、委員の交代による新しい委員名簿は資料1にございますので、ご参照いただければと思います。また4月1日付で海事局に人事異動がございましたのでご紹介いたします。三好参事官でございます。

【三好参事官】 三好でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

【川上企画調整官】 本日は委員及び臨時委員総員17名中14名のご出席となりますので、交通政策審議会令第8条第1項及び船員部会運営規則第10条の規定による定足数を満たしておりますことをご報告申し上げます。

それでは資料の確認をさせていただきます。議事次第がございまして、その後、配付資料一覧がございます。資料1が船員部会委員名簿でございまして、その次に資料1の参考資料がございます。その次に資料2、船員資格検討会について、2枚ホチキスどめとなっております。その次に、資料2-1、取りまとめの概要について、2枚ホチキスどめとなっております。その次に資料2-2、簡素化・見直しについて、横紙3枚となっております。その次に、資料2の参考資料1、参考資料2をあわせて2枚でホチキスどめとなっております。その次に資料3-1、航海訓練所の目標・計画の概要となっております。その次に資料3-2、海技教育機構の目標・計画の概要となっております。その次に資料3参考資料が2枚でホチキスどめとなっております。資料4につきましては、ホチキスどめで9枚となっております。

以上でございますが、皆様、資料はよろしゅうございますでしょうか。

議題 1. 船員部会長の選任について

それでは、議事に入りたいと思います。まず、議題 1 の船員部会長の選任につきましてお諮りいたしたいと思います。先ほどご報告いたしましたとおり、交通政策審議会の委員の改選がございましたので、今回新たに船員部会長を選任していただきます。規則で申しますと、交通政策審議会令の第 7 条第 3 項及び船員部会運営規則第 4 条第 1 項の規定によりまして、本部会に属する委員の互選により決定することとされております。皆様、いかがでございましょうか。お願いします。

【竹内委員】 当審議会の海事分科会長でもいらっしゃいますし、幅広いご見識とご経験をお持ちでいらっしゃいます落合委員にぜひお願いしたいと思いますが、いかがでございましょうか。

【川上企画調整官】 ただいま落合委員を船員部会長にとのご推薦がございましたが、皆様いかがでございましょうか。

(「異議なし」の声あり)

【川上企画調整官】 それでは落合委員に船員部会長をお願いすることといたしまして、今後の議事進行につきましては、部会長をお願いいたしたいと存じます。落合部会長、よろしくお願いいたします。

【落合部会長】 ただいま各委員の皆様方からご推挙を受けまして部会長に就任いたすことになりました落合でございます。どうかよろしくお願いいたします。

それでは早速議事を進めていきたいと思います。最初に交通政策審議会令第 7 条第 5 項及び船員部会運営規則第 4 条第 2 項の規定によりまして、部会長代理は委員のうちから部会長が指名することに定められておりますので、私から部会長代理を指名させていただきたく思います。部会長代理につきましては、引き続き竹内委員をお願いしたいと思います。どうかよろしくお願いいたします。

【竹内部会長代理】 よろしくお願いいたします。

議題 2. 成長戦略船員資格検討会の取りまとめについて

【落合部会長】 それでは、続きまして議題 2 の成長戦略船員資格検討会の取りまとめについてでございますが、事務局からご説明をお願いいたします。

【尾形海技課長】 海技課でございます。私と運航労務課長の2名からこの成長戦略船員資格検討会についてご説明申し上げたいと思います。資料2に従いましてでございますが、この検討会ですけれども、昨年の5月に策定された国土交通省成長戦略を実現するための位置づけということで、名前のタイトルにもそれがあらわれているわけでございます。その成長戦略でどのようなことが書かれていたかというのは、参考資料の1でございますが、青い横表でございますけれども、海運力の発揮ということで、日本籍船を中核とする日本商船隊の国際競争力強化のために日本籍船に係る船舶設備・船員の資格に関する手続の見直しをする必要があると。この船員の資格の部分でございますが、この下の規制改革検討リストにも細かく書いてございますように、具体的には外国人船員承認関係と船舶料理士関係の2点を規制改革の検討リストということでお約束し、期限を切って規制の手続の簡素化見直しを実施することが決まったわけでございます。これを受けて日本籍船の増加に向けて外国人船員等の資格手続などについて議論を行ってきたというものでございます。資格といいましても、この外国人の承認船員、船舶料理士のほか、衛生管理者、船舶保安管理者、いわゆるSSO、それから危険物等取扱責任者といったものについて幅広く対象にしたということでございまして、(2)に書いてあるとおりでございます。これをもともともどどういう趣旨でこういう制度が設けられているかということに立ち返って、例えば船舶の航行の安全であるとか、船員の労働保護といった目的との整合性を担保しつつ見直しを図ったということでございます。

委員構成でありますけれども、学識経験者、それから海技者、シーマンですね。それから医師といった有識者に加えて、船主、労働組合といった代表者の方々から構成されております。座長は国土交通省成長戦略を策定するプロセスにおいて、外航海運検討会がございましたが、その委員も務められていた羽原関西大学教授に座長をお願いしたところでございます。後ろの2枚目に委員名簿がございますが、ごらんになっていただいておりますのとおり、本部会のメンバーでいらっしゃる方が3名加わっておられます。野川先生のほか、海員組合の森田国際局長、それから船協の林副会長ということで、こういった方々のご尽力によって取りまとめを行うことができたということでございます。

審議経過は1枚目に戻りまして、3のところにあるとおりでございまして、計6回行いまして、昨年度末ぎりぎり3月30日に最終取りまとめを行っております。なお、とにかく迅速にという趣旨でございましたので、できることから順々に実施に移していくというコンセプトで第4回目、つまり22年の末という段階で一たん中間取りまとめをいたしま

した。この段階で中間取りまとめを行い、即そこから施行に取りかかるということで一部先行発車させていただき、残った積み残しの課題を23年に入ってから検討し、最終取りまとめということになっております。

その全体像、どうなったかというものを資料2-1に従いまして、ご説明申し上げたいと思います。今回、後ろの日程の期限を切られた検討でありましたので、この期間の中でコンセンサスの得られたものを取りあえず取りまとめるということをごさいました。ということなので、若干まだ時間がかかる部分もございまして、そういったさらなる制度の充実については、今後運用状況も踏まえて積極的に検討していくことがまず第1点でございます。つまり今回の取りまとめは時間の制約の中でできることからまずやったということでございます。

いずれにいたしましても今後のことも含めましてこういった新たな見直しが実施されることに伴いまして、日本籍船さらには日本人船員が増加し、世界最高水準の安全運航を維持しつつ、経済成長に貢献することが期待されているところでございます。

具体的に中身でありますけれども、大きく分けて船舶職員法に基づく承認船員制度関係、それから2枚目であります、船員法に基づく船舶料理士等の資格関係、分けてございます。Ⅰは私から、Ⅱは運航労務課長からご説明申し上げたいと思います。

まず承認船員制度関係でございますが、これにつきましては資料2-2のオールカラーのポンチ絵をまず見ていただきながらご説明申し上げたいと思います。一部、この制度についてお詳しくない方もいらっしゃるかと思いますので、簡単にどういう制度かを申し上げますと、日本籍船に配乗する船員については資格が求められます。つまり日本の海技免状、海技士という資格が必要だというのが基本でありまして、STCW条約が旗国主義をとっている関係で、日本籍船に乘せる船舶職員については資格船員を乗せなければならないのは各加盟国の義務になっているわけでございます。ですから、日本籍船に配乗する船舶職員については日本の海技免状を取ることが原則になっているということでございますが、そこに外国人を乗せることができないかというのがこの制度の問題でございます。実はこの制度は平成10年に立ち上げたものでございまして、昭和60年のプラザ合意の後、大幅な国際競争環境の激化ということに伴いまして、まず各国とも外国人船員を船隊に配乗することをやる中で、おくれればせながら我が国においてもこの平成10年から正式に日本の船舶職員として外国人船員を配乗することができるようになったのがこの制度でございます。具体的には、例えばフィリピンの海技免状を持っている者を一定

の経路を経て日本の船舶職員として日本の船舶に配乗するにふさわしい有資格の船員と大臣が認定するという制度でございます。その経路について資料2-2に簡単な絵をかいてあるわけでございますけれども、基本的にはSTCW条約締約国の中で、日本と二国間取極を結んだ国が承認の対象になるということでございます。現在フィリピン、インドネシアをはじめとして16カ国がこの二国間協定の対象国になっているわけでございますが、こういった国々の海技免状を持つ船員さんについて日本の船舶に乗せるに当たって一定の経路を経て、一番下の国土交通大臣による承認というところがございますが、日本船舶に配乗する船舶職員として承認するという制度でございます。この締約国の資格証明書を持った国の船員さんが日本の船舶に配乗するに当たって2つのハードルがございます。1つが国内海事法令講習でございます。そしてもう1つが能力確認ということで、海技試験官による承認試験その他幾つかのチャンネルがございますが、基本的には従来この海技試験官による承認試験が必要だったというのがこの承認船員制度でございます。ですから、国内海事法令講習を陸において勉強していただいた上で海技試験官による承認試験を受けていただくことをやって初めて、例えばフィリピンの海技免状を持っている方が日本籍船に配乗できるということになったわけでございます。

これまでどのぐらいの方々がこの制度で承認を受けてきたかといいますと、これは参考資料の2でございますけれども、平成11年度から22年度までの推移であります。トータルで7,121件が発給されてきたということでございます。現在これで有効な承認証を持っているのは何人かといいますと、この括弧内でございます4,455人。米印をつけて括弧に入れてございますが、約4,500人が発給を受けてきているということでございます。このかなりの部分がこの海技試験官による承認試験というルートだったわけでございます。それからもう1つ、これは平成16年度から実施しているもので、このポンチ絵でございますと真ん中の黄色いところでもありますけれども、船長による能力確認という制度もございます。試験を受けるだけではなくて、実際に乗船中の実務の中で能力は十分確認できるであろうという発想でございまして、まさに使ってきた船長さん自身が責任を持って能力を確認するという制度で、この承認試験にかえるという道もございます。従来は一番左側にあります承認試験と真ん中にごございます黄色の能力確認というルートが主たるルートだったということでございます。先ほどの数字の表で見いただいても試験ルートが大体4,500人、それから船長確認ルートが2,600人ということで、7,000人の発給数の大半はそれで占めてきたということでございます。

その後、この承認試験を外部委託化するということで、民間によります審査員による審査という道も平成22年度から設けられておりまして、これも昨年度361人の実績をはじめいておりますが、いずれにいたしましてもすべて時間のかかる手続でございまして、特に承認試験を通して行いますと大体配乗するまでに1カ月から2カ月弱の期間がかかるということで、船舶の運航オペレーションにかなり大きな影響があるというご不満をユーザー側からいただいていたところでございます。そこで私どもとしては新たにこれを迅速化するようなスキームを考えようといいましたのがこの赤いところでございます、赤いところというのは具体的に申しますと、まず国内海事法令講習という陸において講義を受講するというものであったものにつきまして、E-Learningという電子媒体を使った新たな技法の導入によりまして、例えば船上でも受講できるようにするというものを行ったわけでございます。それから講習区分も1等航海士、2等・3等航海士と細分化されていたものをある程度統合いたしまして簡素化することといたしました。つまりステップアップするとき今までは2等・3等、1等とそれぞれやっていかなければいけなかったんですけれども、それは一切なくして、航海士なら航海士でまとめてしまうというようなことにしたわけでございます。これで1つ法令講習が一々陸にありなくても受けられるあるいは何度も受けなくても済むようになったわけでございます。

それからもう1つでございますが、先ほど来船長確認のご説明をしておりますが、この船長確認を認めております相手をフィリピンとインドネシアの海技免状を持つ船員さんに限っておりました。実際には16カ国と取極しているわけでございますので、もっと広げてほしいというご要望があったものですので、これを拡充したというのが黄色いところの拡充という話でございます。船長による能力確認について、一定の要件縛りをした上でその要件を満たす者については新たなスキームにおいて対象国を拡大するというところをございまして、従来のフィリピン、インドネシアに加えてインド、ブルガリア、クロアチア、ルーマニアを追加しました。これらの国々については適切な教育訓練の修了という要件を満たす船長さんが能力確認を行う場合であれば、能力確認の期間も今までの3カ月から1カ月に短縮するというところで、ここも迅速な手続を改めて整備したということでございます。

それから3つ目でございますが、これが一番大きな話でありますけれども、新しくこの能力確認を省略するという道を設けました。これがポンチ絵の一番右側にございます機関承認制度という赤い点線で囲んだ部分でございますけれども、個々の船員さんの能力確認

をするのがこの絵の左側3つのチャンネルすべてに共通の要件でございます。試験を受けるか、あるいは審査でやるか、あるいは船長さんが確認するか、いずれにしても個々の能力確認というルートクリアしなければならなかったわけでございますが、新しい機関承認制度に基づきますと、一定の船員教育機関、例えば、優秀だと認められるような商船大学を卒業した者については、もう新たな個別の船員さんごとの能力確認は行わないということになります。ですから、もう言ってみれば型式でこの船員教育機関を卒業したということをもって能力があるとみなしてしまうということございまして、引き続き国内海事法令講習の受講だけは義務でございますけれども、個別の能力確認は必要ないということで大幅にこの手続が簡素化されると思っております。

こういったことを今回まとめて最終報告までの2段階に分けて打ち出しまして、既にこの能力確認と国内海事法令講習のE-Learning化といったものについては、施行通達を発出しております。この機関承認制度につきましても、この夏までにはすべての手続を終えまして、第1号の機関認定を準備したいと考えておるところでございます。続いてよろしくお願いいたします。

【山本運航労務課長】 それではその他の資格について資料2-1の2枚目になりますがご説明します。船舶料理士等ということで船員法等に基づきます4つの資格でございます。

具体的には横長の資料2-2の2枚目、3枚目でご説明をさせていただきますが、2枚目が船舶料理士の資格でございます。一部の船舶に配乗の義務づけをおこなっている資格ということで、現行と簡素化後ということで上下に記載しておりますが、現行の右のほうをご覧ください。現状の資格要件A、B、C、Dということで年齢要件、船内調理経験要件等4つの要件で資格取得ができることになっておりますが、昨年末の中間取りまとめということで、1点は、4つの要件のうち船長等証明要件を廃止させていただいております。これについては既に4月1日に改正省令を施行してございまして、外国人船員の日本資格取得に限らない一般的な緩和措置ということで見直しをしております。

それから2点目の取りまとめ事項が、従来外国人船員の方が日本の料理士資格を取得するに際しては年齢要件等を満たした上で、SECOJさんが外国で実施をされます試験に合格するというルートだったわけですが、現状船社さんで任意に実施されております講習の内容を少し充実していただく形で、この講習の修了をもって試験合格と同等に扱うという取り扱いを導入したいと思っております。実施機関としては従来の任意講習同様、船社

の海外研修施設を想定しておりますが、早期に講習の詳細な実施基準等をお示しの上、準備を進めていただきたいと思います。なお、この資格ルートについてはその人が外国の料理士の資格の保有は要件になっておりませんので、講習修了と他の2つの要件を満たせば取得ができるということでございます。

もう1枚おめくりいただきまして、衛生管理者等3つの資格でございます。この1枚にまとめさせていただいております3つの資格は、外国人船員の資格取得に当たっては承認船員の国内海事法令講習と同じタイミングで実施されておるものがございますので、承認船員の国内海事法令講習のE-Learning化とスケジュール感をあわせて新システムを導入していきたいと思っております。衛生管理者につきましては従来SECOJさんを実施機関として座学それから実習の講習が設けられておりましたが、この座学部分につきまして、あるいは実習の一部につきましてE-Learningを図ることと、実習は残りますが、実習方法の工夫等によって現行8時間の時間数を削減するという見直しを行いたいと考えております。

次の船舶保安管理者の資格につきましては、独立行政法人の海技教育機構さんを講習主体として、従来座学3時間という講習が実施されておりますが、これについて簡易なE-Learning講習化ということで、船上で受講ができるような形をとりたいと思っております。

最後の危険物の取扱責任者につきましては、船社さんの海外研修施設を実施機関ということで、座学で講習が行われていますが、これについても船上講習可能なE-Learning化ということで進めていきたいと思っております。先ほどの料理士同様、早期に実施基準等をお示しして準備を進めていただきたいと思いますのでよろしく申し上げます。簡単ではございますが、以上です。

【落合部会長】 ありがとうございます。それではただいまの事務局からのご説明をもとにして何かご意見、ご質問等ございますでしょうか。よろしいでしょうか。

(「なし」の声あり)

【落合部会長】 それでは特にご意見、ご質問がないようですので、議題2につきましてはこの程度にいたしまして、次の議題3に移りたいと思います。

議題3. 船員教育機関の中期目標・計画について

議題の3は船員教育機関の中期目標・計画についてであります。これにつきましても

事務局からご説明をお願いいたします。

【金田船員教育室長】 海技課船員教育室長の金田でございます。ご説明させていただきます。航海訓練所と海技教育機構の中期目標・計画ということでございます。どちらも独立行政法人ですので国が中期目標を与え、独立行政法人がそれに対応する計画を立てて業務を実施していくということになっております。中期的なというところで、中期目標期間と言っておりますが、5年ということになっておりまして、この4月1日から新たな中期目標期間が始まっているということでございます。

船員の養成につきましては既にご案内のとおりと考えておりますけれども、若干説明をさせていただきます。資料3-1を2枚めくっていただきまして、参考資料、船員教育訓練機関（商船関係）の概要をごらんください。左に座学、右に乗船実習と書いてございますけれども、船舶職員の養成につきましてはS T C W条約で知識あるいは能力の要件が決まっております。その中で特に乗船履歴も明確に獲得しないといけないということが条約で決まっております。したがって我が国におきましては、左側の座学で教育機関、学校での席上課程と右側の乗船実習、これは独立行政法人航海訓練所が専門で行っておりますけれども、この組み合わせで行ってきているということでございます。左側、外航と内航がございますけれども、海技教育機構は主として内航船員の新人船員を養成しているということです。文部科学省所管の教育機関も含めまして、それぞれの乗船実習につきましては右側の航海訓練所がすべてを請け負っているということでございます。航海訓練所は一番右端に日本丸から大成丸まで5隻挙げておりますけれども、この5隻の船を順繰りに回して乗船実習を行っているという仕掛けになっております。

もとに戻っていただきまして資料3-1。航海訓練所中期目標・計画の概要でございますが、目標・計画を設定するに当たりまして、一番上に3行書いてございますが、これが基本的な考え方でございます。独立行政法人の事務・事業の見直しの基本方針、及び主要な事務及び事業の改廃に関する勧告の方向性。基本方針と勧告の方向性が外部から指示を受けているものでございまして、これと業界のニーズといったところを組み合わせで中期目標を立て、それに対応してそれぞれの独法が計画を立てているという構図になっております。

基本方針は行政刷新会議が昨年取りまとめまして、11月に閣議決定を受けたもの。それから勧告の方向性と申しますのは、独立行政法人が新たな中期目標期間を迎えるに当たって、総務省の評価委員会でございます政策評価・独立行政法人評価委員会、政独委と言

っておりますけれども、ここが次期中期目標期間の事務・事業についてこうするべきだといったような方向性を与えるということでございます。この2つを基本的に横目でにらみながら、それに応えながら立てているということでございます。

下の表でございますけれども、左側に航海訓練をめぐる環境、それから基本方針・勧告の方向性でございます。環境の変化に応えることが1つ。それから先ほどの方針あるいは方向性に応えるというこの2つに応えるということでございます。まず環境の変化でございますけれども、船員、船舶職員としての知識・技能の獲得はもちろんですが、昨今資質教育への期待が高まっている。これは船員としての例えばリーダーシップですとか、協調性ですとか、そういった基本的な資質をもっときちんと教育して欲しいというニーズがございます。それから船舶の安全あるいは環境に係る管理能力をもっと強化するべきであるという声がございます。また内航船員でございますけれども、ご承知のとおり高齢化に伴って若年船員はもっと即戦力化を図って欲しいという大きな声がございます。この3つの環境変化に対して応える必要があります。

それから基本方針・勧告の方向性におきましては、先ほどご説明しましたとおり席上課程、教育機関の座学、それから乗船実習のこの2つの両輪で回っておりますので、この連携を強化すべきであるという指摘がございます。

それから個別の名前が出ておりますが、大成丸の代替船は運航経費を縮減と書いております。大成丸と申しますのは、3枚めくっていただきまして、先ほど申しましたけれども、航海訓練所の持っている5隻の練習船の中で今年建造後30年ということで老朽化が進んでいる大成丸という船がございます。これは蒸気タービンの船でございますけれども、これを先ほど申し上げました内航船員の即戦力化を進めるために内航用に特化した練習船に代替建造するということになっております。そのために元気な日本復活特別枠を活用いたしまして、これを要望し、23年度予算として4.5億円がついております。一応3年間で要望しておりますので24年度、25年度もつくものとは考えておりますが、この予算をもって大成丸を内航用の専用練習船に代替建造しますが、一番下を見ていただきますと、内航海運の運航実態に即した訓練をここで行うということになっております。通常、内航船というのは小型で喫水も浅く、小さな港へも入っていく、あるいは船舶交通の輻輳したところを走るといったようなところで、そういった運航実態を踏まえた訓練をする必要がある。したがって練習船も形から入って小さな船、輻輳したところもどンドン走れるような船にするべきであるということで、狭水道の航行実習、頻繁な出入港作業、あるいは内

航船によく使われているディーゼル機関の運転実習ができるようなエンジンを積むといったようなことで、その結果としてハードウェアとしては船体を小型化し、水深が浅いところもいける、タグボートなしでも出入港可能といったようなものにつくりかえるということでございます。その結果として、小さくなりますのでコストが削減できる。これは人も減りますし、例えば燃料費も減るといったような運航コストが減るということでございます。もとに戻っていただきまして、大成丸の代替船は運航経費を縮減というのはそういう意味でございます。

それから独法にあまねく求められておりますが自己収入の確保・受益者負担を拡大せよという指摘がございます。

これらに基づきまして、真ん中ですけれども、国が中期目標を立てています。業務の質の向上ということで、海運業界に必要な船員像、それから官民の役割分担を明確化する。それから連携強化によって訓練内容を改善する。これは先ほど申しました業界ニーズでございます管理能力を強化する。あるいは内航用練習船の導入で即戦力化に向けた訓練の充実・強化を図るといった業務の質の向上を図りなさいという目標でございます。それと同時に業務運営の効率化という面では内航用練習船の、これは再掲でございますけれども、要員の縮減等を図る。あるいは運航経費の削減を図る。もう一方で訓練受託費の引き上げ、受益者負担のあり方等についても検討しなさいという目標を立てております。

これに応えまして、右側ですけれども、独法が立てている中期計画、それぞれの訓練の強化ですとか、内航用練習船での瀬戸内海での内航訓練を行いますといったような計画を立てております。また、業務運営の効率化に関しては訓練受託費を引き上げる。これは平成21年月額5,000円となっておりますけれども、22年度は6,000円に既に上げておりますが、この5年間の中期目標期間の最終年度の27年度におきましては、毎年1,000円上げていきますと1万1,000円となり、これを目標に収受を図るということでございます。こういった目標計画におきまして、高質の訓練を効率的に実施するという目標計画にしております。

1枚めくっていただきまして、海技教育機構でございます。上の3行のスタンスは基本的に変わりませんが、特に内航の新人船員を育てるのがメインの目標でございますので、2行目には内航海運に求められている即戦力を備えた船員を輩出するために必要な教育訓練を効率的に実施するというように明確にうたっております。

その下の環境といたしましては、資質教育への期待の高まりは同様でございます。また

特に即戦力化が喫緊の課題となっているということでございます。

基本方針・勧告の方向性のところでは同様に船員教育訓練機関等との連携強化。また機構の中の1つの組織としまして、海技大学校に児島分校がございましたけれども、既に業務を停止しておりますが、これを国庫返納する。あるいは要員の縮減。または自己収入の確保・受益者負担の拡大については同様でございます。

こういった要求にこたえまして、目標として同様に資質教育の強化ですとか、連携強化といったことをうたっております。入学定員の見直しも書いてございます。これまで380人の定員でございましたけれども、今期首においては350と縮小を図っております。これはリーマンショック等もございまして、求人状況が芳しくはないというところで350に落としております。ただ、内航船員が不足する状況は変わりませんので、その需要に依っていつでも定員を見直すことができる状況を確認しておくという目標を与えてございます。それから業務運営の効率化等については同様でございますが、航海訓練所の訓練負担金の引き上げにかわるものとして授業料あるいは講習料の引き上げといったものを入れております。

これに対応しまして中期計画でそれぞれの項目を立てているということでございます。授業料につきましては、21年度に5,000円、22年度には既に6,000円。もうこの4月1日からは新入生は7,000円に上げておりますけれども、これを27年度には公立高校並みの9,900円へと、これは月額ですが、ここまで上げていきますという計画でございます。この数字につきましては、明確に基本方針等で指示をされているものでございます。海技教育機構は新人船員も養成しておりますが、海技大学校におきましては既に船員となった人の再教育も行っているということでございまして、その中の運航実務課程の講習全体の見直しを図る。自己収入の増大もあわせて図るという計画にしております。以上でございます。

【落合部会長】 ありがとうございます。それではただいまの説明につきましてご意見、ご質問ございますでしょうか。よろしいでしょうか。

(「なし」の声あり)

【落合部会長】 それでは特段ないようですので、次の議題に移りたいと思います。

議題4. 東北地方太平洋沖地震への対応等について

次の議題4は東北地方太平洋沖地震への対応等についてであります。これにつきまして

も事務局からご説明をお願いいたします。

【元野危機管理室長】 海事局の危機管理室でございます。お手元の資料4でございますけれども、東北地方太平洋沖地震への対応についてというペーパーについてご説明させていただきます。3月11日の本地震の発災によりまして、またそれに伴う津波被害によりまして、現在でも1万4,000人以上の方がお亡くなりになり、また1万3,000人以上の方がまだ行方不明の状況でございます。こういった中、港湾施設、造船所、海上運送事業にも大きな被害があったところでございますけれども、被害の概要とまた復旧、復興に向けました海事関係、船員、海事事業者の取り組みについてご報告いたします。

1枚あけていただきまして、パワーポイント1枚で船舶による緊急物資輸送等の対応というペーパーがございますので、まずそこをご説明させていただきます。まず発災直後でございますが、被災地の支援のため、地元の要請に応じまして緊急物資輸送でございますとか、船舶による派遣等を展開してきたところでございます。まず1つ目がフェリーによります自衛隊員等や車両など災害復旧要員の緊急輸送を海事の部分では展開しております。この図にございますように、特に北海道からの自衛隊、道警察、道消防等の要員、車両等の派遣を随時実施したところでございまして、現段階で車両5,000台以上、自衛隊につきましても1万8,000人以上を派遣したものでございます。これにつきましてはすべてフェリーよってまかなわれたところでございます。

もう1つ発災直後から燃料油が問題になったところでございますけれども、これにつきましてもタンカーでの輸送を展開したところでございます。この地図上でまず左側でございますが、日本海側でございますけれども、ピンクであらわしてございますが、発災直後からここ日本海側の港は地震による被害が小さかったものでございますので、まずは秋田、酒田、新潟に向けましてタンカーが展開いたしまして、延べ282隻の船がこの港から原油あるいは燃料油を輸送した形となっております。またあわせまして、太平洋岸でございますけれども、一番この資料の右下のピンクの囲いでございますけれども、太平洋岸の港につきましても港湾の啓開作業。啓開作業というのは緊急的に港を使用可能にさせる状況のことを啓開作業と申しますけれども、それにあわせましてタンカーの入港をしていったところでございます。3月21日の仙台塩釜に入港を皮切りといたしまして、八戸、鹿島、日立等々への船が延べ221隻現段階で入っているところでございます。

さらに航海訓練所の練習船等の派遣もなされております。ちょっと場所が飛んで恐縮でございますけれども、この資料の一番右上のところでございますけれども、航海訓練所の

被災者支援という形で銀河丸が3月の発災直後、10日ぐらいたった段階で宮古に入りまして、医療品ですとか、軽油、炊き出し等を実施しております。また海王丸は3月21日から小名浜に入りまして、被災者あるいは原発の関係者に対しましての炊き出し、お風呂、宿泊施設の提供等をしてきたところでございます。

さらに定期航路につきましても順次再開がなされてきたところでございます。フェリーにつきましても、右の中段ほどでございますけれども、カーフェリーの絵が出ておりますけれども、3月28日、仙台に入るべくフェリーについて暫定運航が始まっているところでございまして、それからその船が名古屋の展開、あるいは4月28日につきましてもは貨物から旅客の限定を外すという形でフルオープンという形で展開がなされております。さらに仙台を発出します離島航路でございますけれども、これも3月24日に網地島ライン、3月26日に塩釜市営、3月30日に大島汽船という形で暫定的でございますけれども、運航がなされております。既にこの離島航路、塩釜を出るものは4航路でございますけれども、そのうちの3航路は限定再開がなされている状況となっているところでございます。以上が船舶による緊急物資輸送あるいは中止された航路での再開の状況を説明したものとなっております。

もう1枚めくっていただきまして、海事局の資料となっておりますけれども、4月21日現在の資料でございます。緊急物資輸送については今申したような形の展開となっております。そのほか海事関係で被災によりまして幾つかの懸念事項が発生していただいておりますので、それについて簡単にご報告いたします。このページの下のほうでございます。2と書いてあるところでございますけれども、東京港、横浜港等の寄航回避の動きが始まっております。これは福島原発の被災を受けまして、非常に東京湾の港が危ないと風評被害が出たものでございますけれども、それに対する対策をとってきたところでございます。1枚あけていただきまして、2ページ目でございますけれども、IMOからも3月20日を皮切りといたしまして、いわゆる放射能汚染による影響は日本の港湾では限定的なものなんだと。福島沖以外には特段ないんだということを3月20日以降数次にわたって国際機関から情報が発出されているところでございます。またこれらにつきましても私どもといたしましても日本船主協会、全日本海員組合、国際船員労務協会等々へも周知して、各船員の方にも通じるように周知をお願いしているところでございます。

さらにもう1つの風評被害の動きといたしましては、この中の最後のポツでございますけれども、ヨーロッパあるいは欧米あるいはアジアの港でも邦船社につきまして入港に対

する懸念の声が上がっているところでございます。特に発災後4月10日、約1カ月たった時点でございますけれども、欧州の港湾へだんだん日本を出た船が入る時期となつてきているところでございますけれども、ロッテルダム等々はじめまして、放射線量の検査が実施されてきたところでございます。これは幸いなことにいずれも問題なく入港が認められているところでございますが、こういった動きを受けまして、このペーパーには書いてはいないところでございますけれども、日本から出ていくコンテナ及び船舶に対する安全性の懸念が非常に大きいということでございますので、輸出するコンテナあるいは船舶の放射線測定に対する証明を我が国でちゃんと発給して、世界にちゃんと発信していこうという動きを本日から始めたところでございます。さらには港湾内での大気あるいは海水につきましても放射線量、特に東京湾のデータについては測定し、これを本日から公表しているところでございます。

続きまして3ポツの航路の運航再開につきましては先ほど述べましたので割愛させていただきます。5でございますけれども、申請手続等の特例措置でございます。特に被災地におきまして海技免状でございますとか、船舶検査の申請手続が非常に手続に問題が生じてまいりますので、被災者向けの特例措置を速やかに実施したところでございますし、次のページを見ていただきたいと思っておりますけれども、船員の雇用関係、雇用保険関係の手続につきましても被災地の事務所はかねてより実施してきたところでございますけれども、事務所が被災によって業務ができなくなっておりましたが、3月30日には気仙沼の事務所、4月6日には石巻の事務所ということで、被災した地域でも倉庫などを間借りいたしまして業務再開をいたしまして、船員関係の雇用保険等々の手続ができるように準備を進めてきているところでございます。さらには被災学生に対しましても海技教育機構からの授業料減免等の手続を行っておりますし、宮古の海技学校につきましても被災を受けたところでございますけれども、清水校で仮校舎を置いて授業を実施するという形で、速やかに船員の教育については滞りなくできるような手はずをとってきたところでございます。

続いて6ポツでございます。被災船舶。これは非常に被災地に多く存在いたしておりますけれども、船舶所有者の情報でございますとか、あるいは移動困難な船舶につきましても船舶所有者、保険会社との協議を国がちゃんと支援するという体制を整えております。そういった状況を進めていきたいところでございます。

7番目でございますけれども、被災者を特に対象といたしましたきめ細やかな就職支援活動の実施でございます。船舶所有者に向けましては雇用保険の特例措置、雇用調整助成

金制度の説明会等実施しておりますし、また船員の再就職希望者につきましても全国の求人情報が検索できるシステムを活用いたしましての就職相談を行うでございますとか、あるいは造船関係事業者につきましても、厚生労働省と連携いたしまして受け入れ先を全国で開拓していくという形で雇用調整を実施しているところでございます。

4 ページ目、5 ページ目、6 ページ目は資料になりますので割愛させていただきます。

最後のページになりますけれども、今時の災害にかかわります船舶の運航事業に係る従事者の人的被害の状況でございます。確認できる範囲でございますけれども、旅客船でお亡くなり、あるいは安否不明、けがをなさった方が合計10名ほどいらっしゃいます。また内航貨物船では59名の方がそういった被害があるということでございます。以上でございます。

【落合部会長】 ありがとうございます。それではご質問、ご意見ございますでしょうか。

【藤澤臨時委員】 よろしいですか。

【落合部会長】 どうぞ。

【藤澤臨時委員】 全日本海員組合組合長の藤澤と申します。今、ご報告、ご説明がありましたように、我が国は海国日本で周りが全部海であることと、それから日本国民、あるいは国の活動における経済活動、経済安全保障、あるいは食料安全保障を担っているのは海運であり、水産であると。こう言われてまいりました。まさに今、全国民がこれをすべて体験するような大震災に直面していると言えると思います。したがってこれから復興過程において気の遠くなるようないろいろな対応が必要になってくるわけでございます。これまでの今日の議事にもありますように、それでは日本の海上輸送に従事している実態が外航海運、内航海運、水産業、今日、水産業の数字が出ていませんけれども、どんな実態になるのかと。こういうことのいろいろな分析あるいはこれの取り組みの報告がございました。資格要件も含めまして。しかしその根底にあるのはやはり日本のそれでは政治・行政の主権が及ぶような実態になっているのか。例えば貿易に従事している日本商船隊。外航海運ですね。これはおおむね2,500隻あるわけです。船員がおおむね6万人従事しております。しかし日本人船員は2,400名ぐらいしかいない。職員だけ。果たしてこれで福島のような放射能の流出問題、あるいは世界各国が日本に寄港しない、そういういろいろな政府の判断が過剰に反応しているような中で、日本の果たして経済安全保障といったものに主導権を持って政府・行政がやっていけるのか。今こういう問題にも直面

していると思います。水産業もやはり食料安全保障の側面からあの東北の大惨事からいきますと、おそらく相当な食料事情への影響が出てくるのは自明の理でございます。海洋・貿易・島嶼立国と、島通いの船も壊滅的狀態になっておりますので、そういう海洋・貿易立国日本、水産立国日本と言われてきたこういう現状への復旧に向けて、こういったところ、いわゆる日本の主権の及ぶ海運・水産政策といったものへも大きく目を向けて、行政主導をしていただきたいし、政府もそういう取り組みをしていただきたいと考えておりますのでよろしく願いいたします。

【落合部会長】 ありがとうございます。ただいまのご発言につきまして、事務局サイドでは何かありますか。どうぞ。

【井手海事局長】 今、藤澤委員からお話ございましたように、今回の震災それから津波のいろいろな被害から今、復旧過程にあるわけでございますが、その過程において海運の果たした役割がほんとうに大きいということは先ほど震災の取り組みの状況でお話ししたとおりでございます。一番その中でもシンボリックなのは燃料が足りないというときに、三陸側の港がやられてタンカーが着かないため、何とか日本海側から船を回して、それをローリーで東のほうへ持ってくるということが大変なオペレーションであり、ずっと慢性的な燃料不足であったと。実はJR貨物の列車も東側の東北本線がやられていましたので、日本海側から盛岡のターミナルまで持って行って、そこからローリーで持って行くということで、初めて全部石油製品という貨物列車を仕立てる等懸命にやりました。ただ幾ら頑張っても、JR貨物のような比較的輸送力の大きいものでさえ、列車編成全部でやっと1,000キロリットルの石油製品であります。内航のタンカーだったら簡単に2,000キロ入るわけです。1隻で。これが東側の港がやっと先ほどの啓開作業によって入れるようになって、今も自衛隊や内航海運の方々のタンカーがどんどん入っております。これによってやっと石油なり燃料の不足という事態が何とか解消に向かい始めたということ。これが一番象徴的な例でございますが、このように海運の活動はいかに大きいかということとを改めてみんなが再認識したということだったかと思えます。

それから水産のお話が出ました。水産は水産庁の話ではございますが、今回被害を受けたエリアは大変水産が盛んなエリアでございます。水産庁の数字でも2万隻近い漁船がやられたということで、これは私どもも地元で水産の関係の漁船を修理をしたり、あるいはつくっている造船所もやられておりますけれども、こういったところに力を注ぐことによって、水産の復興にも力を入れていかなければいけないということで水産庁と一緒になっ

てやっているところです。以上です。

【落合部会長】 ありがとうございます。藤澤委員よろしいでしょうか。

【藤澤臨時委員】 はい、ありがとうございました。

【落合部会長】 いずれにしましてもこの大震災を契機として海運、水産も含めていろいろな問題点あるいは対応すべき点がよりくっきりと浮き彫りになるという面はあったと思いますので、そういった問題点の浮き彫りについていかに海運あるいは水産その他、さらに交通政策という観点から見て、どういう対応を将来的に真剣に取り組んでいくべきかという課題は突きつけられていることは間違いないと思いますので、海事分科会あるいはこの船員部会等におきまして、必要に応じて突きつけられた課題についての対応も可能であれば議論することも考えていくということできたいと思います。ほかに何かご意見、ご質問ございますでしょうか。よろしいでしょうか。

そういたしますと本日用意いたしました議題はすべて終了になりますが、この際特にご発言がございましたらお願いしたいと思います。よろしいでしょうか。

(「なし」の声あり)

閉 会

【落合部会長】 それではこれで本部会を終了にさせていただきたいと思いますが、事務局からお願いいたします。

【川上企画調整官】 次回の部会の日程でございますが、次回につきましては5月27日の金曜日の14時からとさせていただきますのでよろしくお願いいたします。事務局からは以上でございます。

【落合部会長】 それでは以上をもちまして、交通政策審議会海事分科会第22回目船員部会を閉会にいたしたいと思っております。大変お忙しい中ご出席いただきまして、どうもありがとうございました。

— 了 —