

平成29年4月28日（金）13時00分～

交通政策審議会海事分科会第88回船員部会議事録

【渡部専門官】 それでは、定刻となりましたので、若干定刻より早いんですけども、ただいまから交通政策審議会海事分科会第88回船員部会を開催させていただきます。

事務局を務めさせていただきます、私、海事局船員政策課の渡部でございます。成瀬の後任として4月より着任いたしました。どうぞよろしくお願い申し上げます。

本日は、委員及び臨時委員総員19名中11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。

ただいま、西村先生におかれましては、おくれて来られるとの連絡が入っておりますので、その旨ご了承願います。

次に、配布資料の確認をさせていただきます。上から議事次第、配布資料一覧。その次からが議題の資料となります。資料の番号は、資料の右上に記載してございます。

資料1としまして、諮問文として、諮問第275号「無料の船員職業紹介事業の許可について」が2枚。その参考資料といたしまして、資料1-2が2枚。こちらは委員限りとなります。議題とは別に、机上配布資料といたしまして、（参考）関係条文が1枚ございます。

資料は以上ですが、行き届いておりますでしょうか。

以上で資料の確認を終わらせていただきます。

それでは、議事に入りたいと思います。野川部会長、司会進行をよろしくお願いいたします。

【野川部会長】 それでは、今年度、最初の船員部会を始めてまいりたいと思います。

議事は、「無料の船員職業紹介事業の許可について」1つでございます。

本件につきましては、個別事業者の許可に関する事項であり、公開することにより、当事者等の利益を害するおそれがありますので、船員部会運営規則第11条ただし書きの規定により、審議を非公開とさせていただきます。マスコミ関係の方をはじめ、関係者以外の方はご退席をお願いいたします。

(非公開・関係者以外退席)

【野川部会長】 本日意見を求められました諮問につきましては、別紙に掲げるものに対する無料の船員職業紹介事業の許可について、許可することが適当であるという結論とすることといたします。

よろしいでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

【野川部会長】 どうもありがとうございました。

なお、交通政策審議会運営規則第8条及び海事分科会運営規則第9条により、交通政策審議会会長が適当と認める場合は、海事分科会の議決を、交通政策審議会の議決とすることができること。及び、海事分科会長が適当と認める場合は、船員部会の議決を、海事分科会の議決とすることができること、それぞれ定められております。

今般、交通政策審議会会長、審議会会長及び海事分科会長から、船員派遣事業の許可及び無料の船員職業紹介事業の許可については、この規定により行うことが適当と認めるとの判断がございました。したがって、この議決をもって、審議会の議決となります。

これで、本日の予定された議事は全て終了いたしました。ほかに何かございますでしょうか。

はい。どちら。じゃあ、立川委員から。

【立川臨時委員】 今、部会長のお話があった交通政策審議会運営規則並びに海事分科会の運営規則についての確認事項でございます。といいますのは、会長が必要と認めるときということで、今後、無料の船員職業紹介事業については、全て船員部会の議決が決定事項となるという理解でよろしいでしょうか。

【野川部会長】 そうだと思いますが、よろしいですか。

【風巻雇用対策室長】 さようでございます。

【立川臨時委員】 ありがとうございます。

そこで、この条文の2のところ。部会の議決は、会長が適当であると認めるときは、分科会の議決とすることができる。ここで議決をしました。1つ上の海事分科会の会長のところに行きます。そこで、会長が適当でないという判断は、あるんですか。ないんですか。

【野川部会長】 これはそういう意味ではないと思いますが、事務局のほうでご説明し

ていただけますか。

【高杉船員政策課長】 この交通政策審議会運営規則並びに海事分科会運営規則につきましては、従前からこういった規定がありまして、これらの規定について、今般、交通政策審議会の会長が、この船員の無料の職業紹介事業の許可については、分科会のほうの議決でもって足りるという判断がまずございました。その上で、海事分科会のほうの運営規則につきましても、分科会長のほうが適当と認めるときには、分科会の議決とすることができるというご判断がありました。それに基づいて、今、野川部会長のほうから、ご説明いただきましたとおり、この船員部会の議決をもって、海事分科会の議決になり、審議会の議決になるという判断が下されているというところでございます。

【立川臨時委員】 そこで、質問しているのは、部会の議決は会長が適当であると認めるときというのは、いつのことを言っているのか。

【野川部会長】 いいですか。

【立川臨時委員】 はい。

【野川部会長】 これは、個別の議決について、その都度適当と認めるかどうかということの問題としているのではありません。これは、船員部会の議決を、そのまま海事分科会の議決とするという仕組みにすることについて、適当かどうかということ、交通政策審議会会長が認めるということです。

だから、交通政策審議会会長が、「これからはこうしましょう」というふうに言えば、それ以後そうなるということであって、それ以後の一つ一つの議決について、一々適当かどうかをチェックするという意味ではありません。

【立川臨時委員】 わかりました。

【野川部会長】 はい。平岡委員。

【平岡臨時委員】 じゃあ、今後この種の案件については、船員部会で議決したものについては、交通政策審議会・海事分科会の議決という、そういう理解でいいんですか。

【野川部会長】 ノーチェックで、そのまま議決になるということです、交通政策審議会の。

ほかにございますか。

はい、どうぞ。

【矢澤旅客航路活性化室長】 海事局内航課の矢澤と申します。ご発言をお許しいたがきまして、ありがとうございます。

先般、3月の24日ですか。前回の船員部会において、平岡委員よりご質問がございました宇高航路の件につきまして、ご説明をさせていただきたいと思っております。

宇高航路につきましては、ご承知のとおり、本四架橋の整備等による輸送需要の減少に伴い、本年4月より、1日2隻10便体制から、1隻5便体制に減少をいたしました。当該航路の維持・確保を図るため、地元自治体におきましては、平成27年度から運航経費の一部を補助し、平成29年度においても引き続き支援を行うものと聞いております。

国交省といたしましても、当該航路の利用促進の観点から、地域資源を活用した観光振興の取り組みの一環といたしまして、外国人旅行者受け入れ環境整備等の交通アクセスの円滑化について、取り組んでいるところでございます。

以上、お答え申し上げます。

【野川部会長】 いかがでしょうか。平岡委員。

はい、どうぞ。

【平岡臨時委員】 ただいま、今内航課の矢澤室長のほうから、ご回答ということであったわけですが、私が前回からずっとこの場で質問しているのは、地方自治体が真水的に見えるような支援をしているという中で、地方自治体任せでいいのかどうなのかということなんです。

この協議会が設置されて、関係地方自治体を含め、その辺のところでは支援ができるのかということで、論議がされたというふうには思っているんですけれども、その中で、国のほうが、全く関与しないということはないと思いますが、地方自治体のほうが、具体的な支援策をつくって、今やっているというような状況です。

今、室長のほうからお話があったのは、利用促進で観光振興ということですが、じゃあ一体どれぐらいの規模で、その辺のところ、今なされているのか。我々が聞き及んでいるところでは、地方自治体の支援。その辺のところにも満たないわずかな額じゃないのかと思っています。当時、直接的支援はできないが、間接的な支援であれば、そういう話もされておりました。

とするならば、もっと積極的に見えるような形の中で、例えば支援するというのであれば、もっと大々的に支援の規模とか、その辺のところあってもいいんじゃないかと思うんですけれども、今のお話では、やっているのかやっていないのか全くよくわからないような状況ですので、この辺については、もう少し国のほうで積極的に航路の維持に向けて、地方自治体に取り組んでいるのと同じような形の中で、もっと積極的に取り組んでいただ

きたい。このままいくと多分航路はなくなる可能性のほうが強いと思います。

そうなってくると、先ほどから10便とか5便という話をしていますが、雇用問題にもすぐ直結してくる問題です。はっきり言いますと事業者の自助努力の範疇を超えておりますので、その辺のところはしっかり国のほうで具体的なメニューを出していただければというふうに思います。

【野川部会長】 はい。審議官。

【七尾審議官】 今内航課のほうから、本年の4月から2隻10便から半分に減ったと説明がありました。私もいろいろ聞いてはみましたが、65分の航路で、四国急行フェリーの約千トンの第一しょうどしま丸で運行をされていると。

今、委員からお話がありましたように、地方公共団体が補助をしています。2県2市です。香川県、岡山県、それから香川県の高松市。それから岡山県の玉野市ということで、両方結んでいる航路ですから、それぞれかかわっているところが、750万ずつです。27年度、28年度にわたり、2県2市、すなわち、4自治体より3千万の補助額になっている。定額補助というふうに聞いております。

とは申せ、実際は、乗客数などにもよりますが、やはり数千万の大きな赤字を出しているというふうに承知しております。確かに厳しい状況の航路だだと思います。国交省全体という形で見れば、当該航路の利用促進の観点から、観光資源を活用し、観光振興の取組の一環として、外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業費補助金を活用しつつ、多言語環境等の整備に対する支援なども行ってはおりますが、この航路自体が玉野と高松結んでいるというような現状から、国交省による離島補助航路ではないところです。

さはさりながら、観光振興なども図っていかなければなりませんし、実際これを生活の重要な足とされている方もいらっしゃいますので、航路の現状を内航課としても、さらに調べるべきであると思います。とは申せ、厳しい財政状況からは、すぐに特別な枠組みをつくってという具合にはいきません。その点、ご理解いただきながら、航路維持に向けて、勉強はしていただくということだと思います。

【野川部会長】 平岡委員。

【平岡臨時委員】 まあ、今審議官がお話しされましたが、言われていることが全く理解できないです。はっきり申しますと、要は、地方自治体任せでいいのかという話なんですよ。もともとこの協議会が発足したときに、国が事務局で入って、その辺のところ、航路をどのようにするかというような話があったと思います。そこで、基本的に、この航

路を存続させるためには、国もしなければいけないけれども、やはりその関連する地方自治体がしっかりその辺のところどうするかということで、地域の協議会の中でしっかり協議しなさいということです。その中で、国は、直接的な支援はできないけれども、航路存続のために、間接的にバックアップしていかなくちゃいけないというようなことになっていると思います。

今審議官がおっしゃったことは予算がないから全くしない。何年たっているわけですか。やっと今年で2年目です。地方自治体が支援をしている中で、それにも満たないような、観光の資源とかそういうお話をされていますが、もっと目に見えるような観光資源とか、積極的にその辺のところ、どのように取り組むのか、そういうことでやっていただきたいと言っているだけであって。それと、離島航路補助の補助金が使えない。当たり前の話です。ただ、法律的なものがあれば、どういう形なら使えるのか。内部での検討課題だと思います。その中で法律を変えることもできるでしょうし、その辺のところ、もっと積極的に考えて、この航路に対して、国としてどういうふうにするのか、はっきりしたことが見えていないということです。

【七尾審議官】 いいですか。

【野川部会長】 はい。審議官。

【七尾審議官】 ご趣旨は、私もよくわかります。いずれにしても、その航路事業者の努力といいますか、コスト節減の努力というのももちろんしていただかないといけないし、より多くの方々に使っていただくという努力も必要なんだろうなと思いますので、もう少し航路実態を調べるのが妥当であると考えています。

【野川部会長】 はい。平岡委員。

【平岡臨時委員】 今のお話ですと、全く航路の実態を理解されていない。航路実態を今から調べるという話をしているんですけども、じゃあ今まで何をやってきたかということです。私から言わせたら。航路実態を調べるも何も、減船しなければやっていけない、自助努力では難しいから、事業者はそれなりに精いっぱい努力をしてやっているわけです。例えば、国のほうは支援できないんだ、この航路はいらないんだと。そういうふうに国が思っているのかどうなのか。

【七尾審議官】 あまりこれで議論してもしょうがないので、コメントやめます。

【野川部会長】 平岡委員のおっしゃるのは、きちんと協議会をつくって、この航路の維持存続のために、地方と国とそれぞれどういうことができるかということを実際に検討

してきたその結果としては、あまりにも抽象的で、一体どういうふうなことが具体的にできてくるのかっていうのがわからないと、そういうご趣旨だと思います。

それで、例えば外国人旅行者受け入れ環境整備等については、具体的に支援のためのお金が出ているわけです。それも項目が出ていると。それは、極めて小さな形かもしれませんが、1つの形であると言えます。それに加えて、例えば定量的に、こういうような額なり、人材なりを、国から提供していますとか、あるいはこういう制度を新たに、航路存続のためにつくっていますとか、そういうような明確な形が出るような、少なくとも努力は国に求められていると、そういうご趣旨だというふうに思います。

全体の中でのお話ですので、なかなか国としても、明確なお答えをすることを、直ちにというとなかなか難しいかもしれませんが、ただ、やはりこの宇高航路については、存続させるという方向で努力をするということは共通に認識されていると思いますので、その点について、もし今後、次回の船員部会でも何か今平岡委員がおっしゃったようなことについて、具体的に、規模であるとか制度の形であるとかについて、おっしゃれることがないか、ちょっと検討していただけないでしょうか。

【矢澤旅客航路活性化室長】 ご指摘ありがとうございます。

今、部会長のほうから、ご提案ございました件につきましては、私どもといたしましても、できる限りわかりやすくご説明したいと思います。今年度も観光促進の取組を四国運輸局になりますが、検討しているところでございますので、次回地方運輸局の取組も含め、……。

【野川部会長】 可能であれば、可能なところまで結構です。

【矢澤旅客航路活性化室長】 可能なところまでで、ご報告させていただきたいと思います。

【野川部会長】 ほかにいかがでしょうか。

はい。河野委員。

【河野委員】 1つ質問させていただいてよろしいでしょうか。

私自身、四国の出身なので、宇高連絡船は、昔からよく知っていますし、歴史のある航路だと思います。先ほど審議官のおっしゃった離島の航路とは違う性格があるというのは、またこちらもよくわかるお話だと思います。今問題になっている航路以外に、離島ではない航路で、やはり維持がすごく大変な航路というのは、ほかにもあるのでしょうか。

【平岡臨時委員】 今、河野委員のほうから、お話があったように、この宇高について

は、架橋との並行航路ということで、架橋の通行料金の値下げによって、結局立ちいかな
いような状況になっていることが大きな原因です。それで、架橋との並行航路については、
なくなりつつあるんですけれども、唯一残っているのが、この宇高と、アクアラインと並
行している東京湾フェリーの2つの航路は、厳しい状況にあります。

その関連で、瀬戸内でも離島航路と言われていますが、補助航路の対象になっていない
航路は、結構あるわけです。私が言っているのは架橋との並行航路においては結構厳しい
状況にある中で、架橋と共存共栄ができれば一番いいと思っています。なかなかそういう
状況にならないので、残っている航路をいかに存続させていくかということ言っている
わけです。

【野川部会長】 ありがとうございます。

ほかにいかがでしょうか。

池谷委員。

【池谷臨時委員】 1点教えていただきたい件がございます。日本周辺におきます近隣
諸国の軍事行動。飛翔体の発射等によって、緊迫した情勢というのは続いています。その
ことによって、日本周辺海域を航行する船舶、船員の安全が脅かされている状況にあると
認識しております。このような状況におきまして、国土交通省海事局として、船会社、船
舶、また船主団体などに対し、情報の提供など含め、どのような取組を行っているのか、
あれば教えていただきたいと思ひまして、質問させていただきました。

【野川部会長】 いかがでしょうか。

【七尾審議官】 私がお答えしましょう。

【野川部会長】 はい。審議官。

【七尾審議官】 私、危機管理の審議官も兼ねておりますので、両方の立場にあります。
現在、非常に、高度な警戒感を持って監視しているという状況になっております。先般来、
核実験はちょっと間が空いていますけれども、ミサイル発射事案は、繰り返し発生してい
るわけでありまして。3月でしょうか。EEZにも落下いたしました。日米韓の同盟関係を通
じた抑止努力を行っているところでございます。

他方、経済圧力をかけることによって、北朝鮮のかかる行動を何とか抑止しようという
努力も並行して行われており、加えて、本日、日本時間では夜になるかもしれませんが
ども、安保理の閣僚級会合も開かれるということも、ご案内のとおりです。

国土交通省としては、そういう努力を見守りながら、いざまさかのときに、ミサイル等

飛翔体発射事案に際して、いち早くの情報をキャッチして、できるだけ速やかに情報を事業者さんなり、船舶に通知するという努力をしております。

防衛省から内閣官房に間髪を入れず情報いただくことももちろんのこと、防衛省から私ども国交省にいただいたり、実際に運航している航空機や船舶に対して、いかに速やかに情報を流すかというような努力をしております。防衛省にしても、外務省にしても、各々の努力をしておりますし、政府全体としてよく連携をしております。

具体的には申し上げられないんですけども、訓練も繰り返しております。情報伝達訓練も何回もしております。少々雑駁な説明になって申しわけないんですけども、以上です。

【野川部会長】 よろしいでしょうか。

【池谷臨時委員】 ただいまの説明の中で、いち早く情報の提供を行っているというお話がございました。そのような取組を行っているというのであれば、私どもに対しても、情報の共有を図っていただきたいというふうに思います。

また、必要な手続きなどあれば、それらを含めて説明をいただいた上で、船会社、船舶、船主団体を含め、同様な対応というのを、この場でお願いしたいなというふうに思いますが、どうでしょう。

【野川部会長】 わかりました。

では、組合のほうにも同等な対応ということでよろしく願いいたします。

あとはよろしいでしょうか。

はい、立川委員。

【立川臨時委員】 3件ほど教えていただきたいんですが、1件ずつお願いできればというふうに思っております。

まず、先般、海上運送法と船員法の改正の論議が、衆議院等で行われてきております。そのような中で、海洋基本計画の中に記載があります外航日本人船員の人数を平成20年から10年間で1.5倍に増加させるというような記載がございます。そのような中で、海事局長のほうから、目標にはまだ至っていないんだけど、これは、日本人船員の割高なコスト、あるいは近年の海運不況下における厳しい経営環境、こういったものにも影響されているという認識ですというお話がございました。我々労働者側としては、日本人船員の割高なコストという認識は全く持っていないんです。どこからこういう認識が出てきたのか。じゃあ、どこと比べて割高なのかというのを、教えていただきたい。そういう認

識を共有しておきませんと、論議がかみ合わないことになろうかというふうに思っております。

それに関連しまして、平成20年度の日本人外航船員は、何人だったんでしょうか。現在は何人でしょうか。といいますのは、今平成29年度に入ってきておりますので、この言われているところの10年というところのレンジにかかってくる部分ではないかという考えの中での質問でございます。

それから、もう一つの案件としましては、平成19年ですか。国際海上輸送部会の中で、我が国において、日本人船員の最低人数を5,500人という目標を掲げております。これにつきまして、いろいろ施策を行ってきていただいているというふうには理解しているわけですが、その一端が、例えば海上運送法によるトン数標準税制であったりということになるんでしょうけれども、先ほどお話をしました20年から29年というところの日本人船員の増加というところで見ますと、どういう進捗、どういう評価なのかという部分が、非常に疑問に思うところがございます。

国交省さんとしては、外航日本人船員のために、日本船舶、船員確保計画というところを着実に実施してということで、やっているわけなんですけれども、どのぐらいの効果が実際あったのか、なかったのか。それほど発揮されていないとすれば、今後どのような施策をとろうとしているのか。その辺のお話をしていただきたいなというふうに思うと、よろしくをお願いします。

【野川部会長】 では、お願いいたします。

【鹿渡船員政策課長補佐】 それでは、私のほうから、お答えをさせていただきます。

まず、最初のご質問で、先般の海上運送法の一部改正法における国会審議の中で出てきた議論の中で、日本人船員と外国人船員とそのコスト差というところを、当局長から、国会審議の場でも述べさせていただいたところなんですけど、その具体的な背景というところなんですけれども、一例としてなんですけれども、一般的には、日本人船員が終身雇用というところ、しっかりやっている一方で、外国人船員は、期間雇用が多いとか、そういった雇用形態の違いだとか、そもそもの国による社会保障制度の違いというところでは、日本人船員。日本人であることゆえの社会保障等の、それはコストと云っていいのかはまたちょっと疑問はもちろんあるかと思うんですが、そういった社会保障などの関係での違いがあるとか、そういったところできっと違いがあるんじゃないかというふうに考えているところがございます。

2点目に、10年で1.5倍というところで、少しずつ平成20年から起算した上での時間が迫ってきているというところでの人数どのように変化してきているのかというご質問なんですけれども、平成20年、2008年が2,315人というところですよ。外航日本人船員がカウントされてきたところですよ。その後の推移なんですけれども、その後2009年に一度2,187人とか、減少してきたんですよけれども、その後2015年、すなわち平成27年。直近のデータだと、2,237人まで回復していつているものというふうに考えております。

また、5,500人という、さらなる450隻を、動かしていく上での意欲目標というところで、当時も5,500人。平成19年の交政審で記載されているという数字でございます。それは重要な試算であるというふうには考えておりました。国交省としても、当該試算を努力目標として、先ほど申し上げた10年間で1.5倍という目標を追いかけて、関係者の皆様と一緒に頑張っているところでございます。

具体的な進捗という観点で言えば、先ほど申し上げたとおり、なかなか、それは歴史的な海運不況とか経済状況もあって、国際競争にさらされている事業者の経営状況というところもありまして、なかなか難しいというところになっているんですが、引き続き国交省としても、トン税の活用とか、日本船舶船員確保計画の確実な実施等をもって、そういった施策を講じながら、業界の合意も得られた10年で1.5倍というところについては、事業者様からのご理解と、当面目指すべき目標としての位置づけもございまして、一緒に頑張っていけたらというふうに考えてございます。

あとは、トン税というところでもって、最後のご質問に対する回答なんですけれども、どういうふうにこのトン税が効果があったかというところなんです。先ほど申し上げた外航日本人船員数です。例えば平成27年だと、2,237人という数字を申し上げましたが、これは全体の日本人外航船員数だとすれば、トン税がそのうち適用されていた会社様の外航日本人船員数の推移がどうだったかというところなんですけれども、2008年、平成20年が、要は先ほど申し上げた2,237人とか、あるいは2008年の2,315人の内数なんですけれども、平成20年には、そのうちのトン数税制の適用事業者の数が、船員数の数が1,072人だったのですが、その後平成27年です。1,146人と増加してきているところということに考えておまして、少なからず外航日本人船員数の増加というところには、寄与しているものだというふうに、我々としては考えてございます。

以上、駆け足でございましたが、回答させていただきました。

【野川部会長】 いかがでしょうか。

はい、立川委員。

【立川臨時委員】 簡単に言いまして一向にわからないというのが真実の話です。例えば言葉で聞いてしまって、日本人船員の割高なコストと言ったときに、今ご説明になったことが背景になっているとは決して皆さん思われたい。単純に給料が高いとかそういうところに帰結するんじゃないでしょうか。そういう背景を全く語らずに、単に割高であるという話をされるのは、私にすれば、取ってつけたような理屈を言っているようにしか思えないという感じがいたします。

それから、人数の話も出ましたが、実際は2,315から2,237に減っているんじゃないんですか。20年から見れば。途中でそれよりへこんでまた戻ったという話がありますけれども、結果的には1.5倍の起点となる2,315から2,237。最新の数値では減っているんじゃないんですか。

トン税を適用されている企業については、こういう形で養成しなければいけないという形の決めがございますので、それは理解をしています。その中で、何人か増えてきているというのがありますけれども、全体数としては減っている。そういう評価じゃないんでしょうか。

今後1.5倍というものを求めていくときの施策は何にもないんですか。もう期限ですよ。ある面で、これをどういうふうに関後取り組んでいくかというところをおうかがいしたいんです。

【鹿渡船員政策課長補佐】 済みません。引き続き私のほうから回答をさせていただきます。まず、コスト差の部分というところ言えば、済みません。ご指摘の部分もございしますが、ある程度給与レベルとかでも違いはあるのかなというところはあり、それを全体として、包括して、コスト差というふうに関国会審議の場で述べさせていただいたものだと認識しております。

次に、全体では、実際に外航日本人船員数はなかなか増えずにむしろ減っているのではないかというところのご指摘なのですが、確かにご指摘のとおりではございますが、全体で見ると2008年からなかなかうまくいっていないという部分もあるのかなというところで、さらに今後10年間で1.5倍という目標の時間的な期限が近づいていく中で、その目標との関係でどうするかとか、そもそも何か新しい施策があるんじゃないのかとか、そういうご指摘も踏まえながら、今後この目標については、また今回この海上運送法の改

正に伴いまして、日本船舶船員確保に関する基本方針の改訂も行っていまして、その中にもまさに10年間で1.5倍とか、そういった目標に関する記載もございますが、これをどうやっていくかというのは、今後しっかり検討して、その中で施策とかも何か見ていくべきものがあるんじゃないのかとか、そういったところにつきましても、皆様のご意見とかを踏まえながら、一緒にしっかり検討していけたらいいなというふうに考えております。

【野川部会長】 はい。立川委員。

【立川臨時委員】 先ほどからお話を聞いていますと、全体的には検討、検討ということばかりで、全く進んでいないという感覚が非常に強く感じます。コストの面とか、具体的にどこと比べてどれだけ違うんだという客観的な資料が全くなくて、単純に割高なんじゃないかと。それと、雇用形態の違いから出てくるものだと、非常に抽象的な説明でしかありません。それは国交省さんが持たれている感覚ではないのかという感じを受けます。

ですから、我々が持っている感覚と非常に違う。これは我々からすれば、進まなかった理由にならないという理解しか、私にはできません。その結果として、実際に2,315が2,237。減っているという結果にあらわれたのかなという気がいたしているところです。

今後検討していただけるということですので、なるべく早く。スケジュール感をどこかで出していただければというふうに思います。そうしませんと、10年。ほぼ10年たつのに全く進んでいないという状態が、今後また何年か継続してしまうのではないのでしょうか。いつになったら1.5倍になるんですか。5,500人になっていくんですか。そういう面では、早くスケジュールを出していただきたいし、方策を出していただかないというふうに思います。

次は、船員の養成機関の定員拡大についてということなんですけれども、内航船員の年齢構成についても、この審議会の中でお話があって、2万7千人に減りました。その構成については、50%近くが50歳以上です。別の資料を見ますと、60歳以上が20%ぐらいおりますというようなお話。ないしは資料が出てきています。そのような中で、船員の養成機関の今の定員数は、最近になって390に上がりましたが、これも途中経過を話すとややこしい話があるわけなんですけれども、あと何年かすると、内航船員というのは非常に枯渇することが予期される部分です。60歳以上が20%ぐらいいるわけですから。ここで考えていただきたいし、スケジュール感を持って、どういう形で進めていただくのか。定員増を。

20%といいますと、2万7千の20%で5千人以上ですよ。今の供給関係に関して

は、航海訓練所と海運供給機構の関係で390にはなっていますが、1年間にその程度の間しか供給できない。その教育をするためには、最低何年かかりますか。学校を卒業するまで。今定員を増やしていただかないと、船員不足がもっと如実にあらわれてくるのではないのでしょうか。そういう面で、今後の定員の増の関係というのを、どういうふうに見られているのか。理屈的には、各社さんの採用計画というようなことも述べられておりますけれども、その採用計画が出てくるのは、基本的には困ったときに採用計画が出てくる。ないしは1年前。しかし船員を養成するためには、1年ではできませんよね。そういう面で将来予測をどう立てられる中で、この計画を立てていくのかっていうのは、非常に重要な概念になると思うんですが、そういう面でスケジュール感をお持ちではないのかと。持っていかなければいけないんじゃないんですかということをおうかがいしたい。

そういう面で、どの辺まで、今思われているのか。どういう計画があるのかということの教えていただければと思います。

【野川部会長】 はい。これは、どなた、お答えいただけますか。

はい。では、政策課長。

【高杉船員政策課長】 船員の養成機関390名というご指摘ですけれども、海技教育機構の本科、専修科という課程のことだと思っています。実際のところ、内航船員50歳以上というのが、約半数ぐらい依然としていらっしゃるというのも立川委員のご指摘のとおりで、一方で30歳未満の若年船員というような方々の比率が、この10年近くでかなりの程度を高まってきているというのも事実でございます。最近の傾向といたしましては、いわゆる内航船員の方々の、何というんでしょう。出身といいますか。ということでいくと、海技教育機構から内航船員になれる方というのが、非常に主要な割合を占めているのも事実ですけれども、一方で、例えば商船高専を卒業されて、3級の資格を持ってということですが、内航船員に就職されている方もいらっしゃいますし、また、水産系の高校のほうから、水産業、漁船員にならずに陸上に行くよりはというところで、内航船員になっていただいている方も相当程度いらっしゃいます。

また、短期の養成という形で6級海技士の養成などもスタートさせていただいております。そういったトータルで、昨年、直近の数字では、780名ぐらいの学卒者が内航業界に就職していただいているというのが実態で、それが内航船員の若年船員。30歳未満の船員というところはかなり寄与していただいているんじゃないかと思っています。

そういった点で、もちろん中核を担ってきている部分というのは、海技教育機構である

のは間違いないので、これについてしっかり取り組んでいく必要があるというところは、おっしゃるとおりだと思いますが、それだけで内航船員を養成しているわけではないですし、いろいろな関係者の皆様と力を合わせていろいろなところで船員になる方をしっかり、ぜひ、きちんと船員になっていただくといったようなことの取組は引き続きやっていきたいというふうに思っております。

ここのほうで何かあったら……。

【長瀬企画調整官】 今、船員政策課長からご説明した内容は、私たちも全くもって同じ認識でございます。

先日もビジョン検討会。内航のほうで説明させていただいておりますけれども、機構としてもやはりその船社さんたちのニーズの中で、海技教育機構の学生のニーズがあるという事は、私たちも感じておまして、その中から供給していく部分というのは、やはり努力していかなければいけないだろうというふうに思っておりますけれども、また、それを390から、おいそれとすぐに増やせるわけでもなかなかなくて、予算上の制約ですとか、予算だけでもなくて、お金が何とかなればどうにかなるというだけの話でもなくて、教員の問題ですとか、それから施設の問題。そういうものを計画的にやっていかないと、私たちのところから、供給というのをしっかりしていけないだろうというふうに考えていますので、そういうところを、また、関係の船員教育機関。それから、業者。それからまた組合の皆様とも、いろいろと相談していきながら進めていきたいというふうに考えていますので、どうぞよろしく願いいたします。

以上です。

【野川部会長】 立川委員。いかがですか。

【立川臨時委員】 ご相談という話も今あったんですけども、この話は何年も前からこの場を借りてお話をしている。ところが、何らかの委員会はできておりますけれども、基本的なご相談を受けた、具体的なご相談を受けた記憶はないというのが1つあります。

それから、そういう面では、ご相談というのは、委員会を開くことを言っておられるのか、それとも具体的な案をもっと出していただいているという話をしているのか。例えば外航の日本船舶船員の量的確保の委員会も開いていますけれども、そのような中で、具体的な、じゃあこういう形でという方策は出てきているのでしょうか。同じように、私は、詳しい中身はわかりませんが、内航関係も今やられているというお話がありましたけれども、具体的な方策は何か出てきているのでしょうか。

それから、過去に内航の船員が非常に今後数千人不足するというような試算も行われてきていますよね。そのような中で、それを充足できるような、人数を供給できる制度。ないしは教育体制になっているのか。その辺の認識はいかがなんでしょうか。

【野川部会長】 お願いします。

【長瀬企画調整官】 これまでどういう具体的な相談がなかったというようなことではありますけれども、外航日本人船員の量的確保で、私たちがどういう相談をしてきたかと、済みません。私確認していないので、申し上げることできないんですけれども、今後につきましては、いろいろと機構のほうも、今390。これを維持していくのも大変なわけですが、もっとさらに拡大をしていこうというところでは、機構だけで、海技教育機構だけでなかなかそれを達成することも難しく、いろいろな皆様から協力していく部分とか、していただかなければいけない部分ですとか、私たちが努力していく部分もあるんですけれども、そういうことをこれからやっていくつもりですので、具体的に今ここでどういう事項があるんだっていうのをお示しするものを、今持ち合わせているわけではないんですが、この間も、先日も、ビジョンの検討会なりのところで、機構としては、拡大を目指していくというようなお話をさせていただいていますので、今後、そういう部分の具体的なお話をぜひさせていただければというふうに考えておりますけれども、具体的には検討会の場もあるというような、検討会というか会議の場もあるということですので、ここでお話させていただければというふうに考えております。

【野川部会長】 はい、立川委員。

【立川臨時委員】 今後、海技教育機構さんのほうの定員増について、検討していく。ないしはそういうお話を進めていくというお話でしたけれども、そうしますと今後、海技教育機構さんに対する予算もそれなりに増えていくということになるんでしょうか。

といいますのは、最近非常に予算管理が厳しくなっております、28年から29年にかけての99%というような形で減額がされてきている。設備関係の部分については、耐震補強のみで、何ていいますか。教育に関する部分の予算というのは、どういう形になっているのか詳しいことはわかりませんが、あまり中身ないしは教育の規模を拡大するような予算がついているとは思えない形になっています。それが今後は定員拡大に向けた予算がついていくという理解をしてよろしいんでしょうか。

【長瀬企画調整官】 最後、私たちが要求したところで、どういった金額が言い渡されるかというところまでを、予断があるわけではないんですけれども、基本的には、必要な

教育体制を確保していくための予算要求というところを、させていただこうというふうに考えておりますので、またそれに対してのニーズですとか、必要性を説明できるように私たちも整理していかなければいけないので、そういうところで皆様のお話をうかがいながら、予算要求の内容については、整理していければというふうに考えております。

【野川部会長】 立川委員。

【立川臨時委員】 最後になりますが、ぜひともそういう説明。ないしはコミュニケーションをとっていただきたいということ。その際には、今後、日本人船員なり、日本人船員が枯渇する、不足するというシミュレーションがどういう形でこれから充足されていくのかと。そういう形のものを含めて、スケジュール的なものを含めてお話をいただければというふうに思いますので、よろしくをお願いします。

【野川部会長】 立川委員。もう一つご質問ありますか。

【立川臨時委員】 今ので大丈夫です。

【野川部会長】 大分時間も押しておりますので、まだ何かございましたら、ぜひお願いをいたします。

よろしいでしょうか。

では、今の件はよろしくお願ひいたします。

それでは、ほかに特にないようございまして、事務局よりお願ひをいたします。

【渡部専門官】 次回の部会の開催日程についてですが、部会長にお諮りした上で、改めてご連絡させていただきます。

事務局からは以上でございます。

【野川部会長】 ありがとうございます。

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88回船員部会を閉会いたします。本日はお忙しいところ、委員及び臨時委員の皆様には、ご出席をいただき、ありがとうございました。

— 了 —