

## 第2回 外航日本人船員の量的観点からの確保・育成に関する検討会（議事録）

平成30年5月31日

【服部船員政策課専門官】 それでは、定刻よりは早うございますが、皆様、お集まりいただいておりますので、ただいまから「第2回 外航日本人船員の量的観点からの確保・育成に関する検討会」を開催いたします。

本日は、皆様ご多忙の中、お集まりいただき、誠にありがとうございます。事務局を務めさせていただきます、海事局船員政策課の服部です。よろしくお願いいたします。

最初に、配付資料の確認をさせていただきます。議事次第が1枚、資料1「外航日本人船員の量的確保に向けた更なる取り組みについて」が、横置き12枚ものの資料となっております。資料に不足等がございましたら、事務局までお申し付け下さい。行き届いておりますでしょうか。以上で資料の確認を終了させていただきます。

それでは、議事に入りたいと存じます。小塚座長、議事進行をよろしくお願いいたします。

【小塚座長】 お早うございます。蒸し暑い中をお集まりいただき、ありがとうございます。

本日は、前回、事務局の資料にいろいろとご意見を頂戴いたしましたが、それを踏まえて、更に検討が進められればと思っております。

本日は、議題は一つしかありません。「外航日本人船員の量的確保に向けた更なる取り組みについて」ということで、事務局が資料をご用意下さっていますので、ご説明を伺いたいと思います。それでは、よろしくお願いいたします。

【川路船員教育室長】 船員教育室の川路です。私の方から、船員教育機関の卒業生の就職状況についてご説明いたします。資料の2ページになります。この表は、商船系の大学、高専及び海技大学校、それぞれの学校の、平成25年度から、つい先日の平成29年度3月の卒業生の卒業生数、就職者数、また、求人数、そういったものを一覧表にまとめているものでございます。一点、ちょっと注意していただきたいのが、この、求人のところですが、商船系の大学、高専につきましては、これは、船社さんが複数の学校に求人を出した場合、それが全部カウントされますので、いわゆる延べ数として、ここに表示されております。なかなか、実数として把握が難しいということもありまして、こちらだけ延べ数です。一方、海技大学校につきましては、実際の数字、実数で表示しております。この中で、説明する点は3点程、ご説明をしたいと思います。まず、商船系の高専の学生につきましては、卒業生数のところを見ていただきますと、一番左側ですが、過去は、173、142名と、200名の定員のところ、5年間在学して、卒業生数がなかなか大きく減っていたのですが、ここ2、3年、197名、また、昨年度は192名と、ほぼ定員に近い学生が、途中で中退することなく卒業している。その結果、ずうっと目を右にずらしていただきますと、就職者数のところの数字、特に海上産業の就職者数は、昨年130名、平成28年度130名と、両方ともかなり、大体7割位の学生が海上就職をしているというところで、また、それに伴いまして、括弧内は、女子を内数で示しております。これまで一桁であった海上産業への就職者数が、ここ2年間程、二桁、10名、11名ということで続いているという状

況が見て取れます。もう1点は、商船系の大学の方でございますけれども、就職者数、海事産業につきましては、昨年度が75名ということで、まあ、ここ3年程、右肩上がりです。右側の方に、陸上産業で14名、昨年度就職しておりますけれども、学校にも確認したところ、この14名は、いずれも船用機器メーカーとか、造船会社とか、いわゆる海洋関連の陸上の会社に就職している状況です。2ページ目の説明は以上です。

裏面の3ページ目に参ります。こちらは、ただ今の表を、グラフに表したものです。ちょっと網掛けで、求人数のところは延べ数と書かせていただいています。この中で、グレイのラインが商船系の高等専門学校、赤のラインが大学、黄色のラインが海技大学校を表しております。過去5年間に渡りまして、求人数につきましても、まあ、外航船社、ここは、ほぼ横ばいという形で推移しております。内航への就職、求人につきましては、特に高専に対する、内航船社からの求人が、傾向としては、ほぼ増えてきている、右肩上がりです。一方、大学、海大につきましては、ほぼ横ばいの状況です。あとは、カーフェリー、旅客船に対しては、やはり、これも商船系高専、最近では、新しく、大型船への代替も進んでおりますので、そういった影響もあると思うんですが、求人も、ここ2、3年上がってきているという状況です。下の方が、実際の就職者数を、過去5年間で推移を示しております。外航につきましては、商船系の大学の採用が多く、まあ、例年、50名から60名が就職しています。まあ、この、50名、60名というのが、就職希望者数の内、約7割弱を示しておりますので、大学卒業生の内、就職希望者数の約7割程度が外航に就職していると。真ん中が商船系の高専ですけども、過去、平成25年度と比べますと、もう倍以上に増えております。これも右肩上がりです。商船系の高専の場合は、希望者数の約2割程度が、外航船社への就職をしているというところです。海大につきましても、ごく少数ですので、ちょっと説明を割愛させていただきます。内航の方の就職に参りますと、商船高専の学生が多くなっております。特に、ここ2、3年、70名で推移しております。希望者数の約6割弱が内航に就職しているという状況です。これにつきましては、まあ、最近では、商船系の高専の学生に対して、実習形態も、平成25年度から変わりました、サンドイッチ、いわゆる学年の途中で乗船実習を挟むような実習形態になりまして、まあ、そういったことも影響して、海に関するモチベーション、船乗りに対するモチベーション、そういったものも養えるようにしたのかなと考えます。また、各運輸局の方で、海技者セミナーといいまして、マッチングといいますか、船会社が、学生に対して、いろんな、会社のPRをする機会を設けております。そこにも高専の学生は参加しておりますので、そういった効果もあって、内航船社への就職も、少し上がってきているかなというふうに見ております。一番右側がカーフェリーですけども、こちら、かなり、大きな割合で増えております。大体、この、カーフェリー、船社さん、120から100名の求人、まあ、これを5で割りますと、大体、20名程度の、実際の求人かなと思うんですが、まあ、その、実際の就職者数を見ると、ほぼ20名を上回っておりますので、まあ、カーフェリー、旅客船に対して、はば、求人を充足するような採用ができています。かなあというふう考えております。

次に、4ページ目に参ります。これは、平成29年度、昨年度に限った就職者の解析をしたグラフです。上の方が、求人を行った会社、また、求人数。これは延べ数になります。下の方が、実際の就職者。これを、大学、高専、学校別、更に、航海、機関別に表しております。このところで、グラフの方を下の方に2つ提示しておりますけれども、よく、外航船社の方では、機関

士の採用がなかなかできていないという話もよく聞きますので、実際に、航海、機関で、どれ位の卒業生がいるのかということ、こちらのグラフで、年度別に表しております。航海科に比べまして、まあ、年度によって差はあるんですけども、実線が航海科の学生、破線が機関科の学生です。大体、まあ、20名程度、平均してですね、少ない状況かなあと。卒業生で見ると機関科の学生は航海科よりも、まず、20名近く少ないというのが、大体の現状の傾向かなあと見ております。で、それを、右側のグラフでは、これは、実際に、会社の求人に対してどの程度の採用ができていくかということで、まあ、いわゆる充足率という形で表しております。ただ、母数になります実際の求人数は、実数は分かりませんので、サンプリング調査をしまして、その中から、大体、実際の数はこの位ではないかという推計値を基に、その充足率を表しております。左側が外航労務部会の加盟船社における充足率、航海士、機関士、いずれも7割近い採用ができていくということで、まあ、こちらの方は、計画通りの採用が、ほぼできていくのかなあと考えますが、一方、その他の船社さんに限ってみますと、航海士でもやく6割弱、機関士にあたっては約4分の1という形になりまして、まあ、こういう面からも、やっぱり、機関士の採用ができていない会社さんもあるのかなあとということが見て取れると思います。

最後の5ページです。これは船員教育機関の就職状況、これを過去10年、平成20年度以降、就職希望者数を分母にしまして、実際の海上産業への就職者数で割ったものでございます。一番上のグラフが海技大学校、こちらの方はほぼ、まあ、外航船社に行く者は少ないんですけども、内航メインで就職していますけれども、まあ100%に近く、9割を超える学生が就職しています。真ん中の薄いラインが、商船系の大学でございまして。過去には94.5%と、高い数字もあったんですけども、若干、長い期間で見ますと、右肩下がりかなあとというところで、まあ、辛うじて8割を超えているような状況ですけども。このグラフには書いてないんですけども、特にこれに影響を及ぼすのが、現在は、各船社さんの方で、一般大卒の方を採用して、海技大学校で養成する、いわゆる新3級という制度が、平成17年からスタートしておりまして、これまで、最初、スタート当時は1桁の養成数だったんですけども、平成25年を境に、20名を超える学生が、この新3級の制度を利用しております。そうすると、平成25年以降を見ますと、その、新3級の増加に伴いまして、大学の方の採用に、若干こう、影響を及ぼしているのかなというふうな感じも、見て取れない訳ではないのかなというふうに推察しております。一番下の、濃い茶色のラインが、商船系の高専の学生です。先程、お話ししましたように、平成26年度以降、ずっずっと海上就職率が上がっております。業界団体へのいろんなPR、そういったことも影響もあって、このように、就職率にも大きく反映してきているのかなあとというふうに考えております。

卒業生の就職状況については、以上です。

**【服部船員政策課専門官】** 続きまして、外航日本人船員の量的確保に向けた更なる取り組みについてご説明いたします。

7ページ及び8ページは、多様な養成課程等による船員の育成に係る資料となります。まずは、7ページをご覧ください。外航船員養成課程の現状に係る資料となります。前回検討会において、商船系大学における編入学制度に関するご指摘をいただいたことを受け、確認を行いましたので、改めてお示しさせていただいております。

1枚おめくりいただきまして、8ページをご覧下さい。本件に関する更なる取り組みに係る資料となります。留意すべき事項等も踏まえつつ、船員、海技士となるための裾野を広げる観点からも、新3級養成課程や商船系大学への編入学制度の活用等も含めて、一般大卒者向けの3級養成課程のあり方について、関係者のニーズも確認しつつ検討することとしております。

9ページ及び10ページは、関係者の連携による、船員の仕事・船内生活等の情報提供の充実に係る資料となります。まずは9ページをご覧下さい。若者等に船員という仕事を就職先の一つとして選択してもらうには、我が国の経済活動を支える海運を身近に感じてもらい、船員の仕事・船内生活を正確に理解してもらうことが必要であり、また、事業者毎の特徴・特色や、労働環境向上に向けた取り組みの効果的なアピールも必要となりますが、一般国民に身近なトラック輸送や販売員等の陸上の職業と異なり、商船系船員養成学校の学生ですら船員の仕事の内容や船内での生活などの実態が正確に理解されていないのではないかとことも考えられます。このため、海運に興味のある生徒・学生や求職者等に対し、船員の仕事や船内生活等の情報提供の充実に図る必要があるのではないかと考えられます。

1枚おめくりいただきまして、10ページをご覧下さい。本件に関する更なる取り組みに係る資料となります。事業者毎の特徴・特色や労働環境向上に向けた取り組み、生徒・学生や求職者等が職場を選択する際に重点をおく事項等の調査、海運に興味のある生徒・学生や求職者等に対する、船員の仕事・船内生活等の情報の提供・充実、厚生労働省が平成30年9月に開設を予定している職場情報総合サイトも活用した情報提供、といった取り組みを行うこととしております。

11ページから13ページは、船員職業安定窓口の更なる活用による、海運事業者に対する求人申込みの促進及び求人情報の充実に係る資料となります。まずは11ページをご覧下さい。船員職業安定窓口は、運輸局など全国57カ所に設置されており、求人者である海運事業者と求職者の雇用のマッチングを図っておりますが、事業者の求人申込みの促進や、求人情報へ企業情報を盛り込む等求人情報の充実など、更なる求人開拓に向けた取り組みや、需要ニーズや船員労働実態・環境を踏まえた雇用のマッチングに向けた取り組み方策の検討が必要ではないかと考えられます。

1枚おめくりいただきまして、12ページをご覧下さい。本件に関する更なる取り組みに係る資料となります。事業者の求人申込みの促進や、求人情報へ企業情報や労働環境等を盛り込むなど、求人情報の充実に関する助言・相談による更なる求人開拓、荷主、船種、時季等による船舶運航の繁忙・閑散の実態や船員の乗下船サイクル等の調査、需要ニーズや船員労働実態・労働環境を踏まえた雇用のマッチングに向けた取り組み方策の検討、といった取り組みを行うこととしております。

1枚おめくりいただきまして、13ページをご覧下さい。他の業界の取組事例として、バス事業におけるマッチング事業をご紹介します。本事業は、バス事業の生産性向上を図るべく、新しい運行体系を導入し、運転者の長時間労働を是正するものです。地域間における閑散期の違い等によるドライバーのニーズの不均衡に着目し、バス事業者間におけるドライバー融通のモデル事業を行うもので、繁忙期の長時間労働の軽減、閑散期のドライバー所得の向上、観光ニーズへの対応などの効果が期待されます。

14ページから18ページは、女性船員の活躍促進に向けた取り組みに係る資料となります。

まずは14ページをご覧ください。海運業界については、船員のうち女性の占める割合はわずか2%にとどまっており、必ずしも女性船員の就労が促進されている状況とはなっていないことから、女性船員の活躍促進に向けた取り組みが必要とされているところです。国土交通省においても、各種取り組みを行っておりますので、ご説明をさせていただきます。まず、「海事産業における女性活躍推進の取組事例集の作成」についてですが、こちらは、海事業界の取り組みや先輩女性の声を広く紹介する事例集を作成し、国土交通省ホームページで公表するもので、「輝け！フネージョ★」プロジェクトの第1弾として、本年4月9日にプレスリリースを行いました。

1枚おめくりいただき、15ページをご覧ください。こちらは、本年4月11日にプレスリリースを行いました、「女性船員の活躍促進に向けた女性の視点による提案」に係る資料となります。提案の概要についてもお示ししておりますが、本提案につきましては、前回検討会においてご説明をさせていただいておりますので、説明は省略させていただきます。

1枚おめくりいただきまして、16ページをご覧ください。こちらは、イベント等における周知活動の実施に係る資料となります。女性船員の活躍促進を図るためには、様々な機会を捉えて情報を発信していくことが重要ですが、その取り組みの実施例として、本年4月12日に開催された「Sea Japan Woman in Maritime」における周知活動をお示ししたのがこちらです。当該イベントは、「Sea Japan 2018」という海事産業展におけるイベントの一つとして開催された、海事産業で働く女性を応援する企画であり、海事産業で働く女性によるトークショーなどが行われましたが、国土交通省からも「女性船員の活躍促進に向けた女性の視点による提案」等についての講演を行うとともに、パネルの展示や「海事産業における女性活躍推進の取組事例集」の配布を実施しております。

1枚おめくりいただきまして、17ページをご覧ください。本件に関する更なる取り組みに係る資料となります。先程ご説明しましたように、国土交通省においては、これまでも様々な取り組みを実施して参りましたが、更なる取り組みとして、事業者や女子学生等に対する「海事産業における女性活躍促進の取組事例集」の周知及び掲載記事の更新、事業者団体や船員教育機関に対する「女性船員の活躍促進に向けた女性の視点による提案」の周知、イベント等を活用した、女性船員の活躍促進に向けた情報の積極的な発信、女性船員、フネージョ★に関する情報を掲載するサイトの検討などを実施することとしております。

1枚おめくりいただきまして、18ページをご覧ください。他の業界の参考事例として、貨物自動車運送事業における女性の活躍に向けた取り組みをご紹介します。トラック事業における女性の活躍促進のため、国土交通省自動車局において、トラガールサイトというサイトを開設し、PRを実施しております。同サイトにおいては、全国で活躍する女性ドライバーを紹介し、運転免許の種別ごとの取得方法の解説など、トラガールを目指す女性に役立つ情報を提供する他、事業者向けにも女性雇用に係る各種制度を紹介するなど、関係者に幅広い情報を発信しています。

1枚おめくりいただきまして、19ページをご覧ください。海上ブロードバンドの普及に向けた取り組みに係る資料となります。前回検討会においてご説明しましたように、総務省、国土交通省及び水産庁は、平成29年2月に「海上ブロードバンド対応関係省庁連絡会議」を設置し、課題を整理の上、本年3月に取り組みの方向性についてとりまとめを行いました。本資料の課題4までの部分は、同会議において整理された課題となりますが、これらに対し、3省庁が連携し、

海上における高速通信の普及に向け、対応して行くこととしております。国土交通省においても、引き続き関係省庁と連携し、衛星通信サービスに係る事業者向け検討会の開催や、事業者や乗組員の利用状況・要望等を通信事業者に伝達することを通じて、ニーズに対応したサービスがより低価格で提供されるよう、海上における高速通信の普及に向けた対応を行うこととしております。

20 ページから 22 ページは、高い技能を有する外航日本人船員を養成するための教育内容の改善等に係る資料となります。まずは 20 ページをご覧ください。求められる外航日本人船員、海技者像や、求められる教育に係る資料となります。前回検討会においてもご説明しましたように、外航日本人船員は、運航要員としてのみならず、陸上における活躍も期待されており、業界からも高い技能を有する人材の輩出が求められております。そのような外航日本人船員を養成するため、関係者のニーズも確認しつつ、教育内容の改善等を行うことが必要ではないかと考えられます。

1 枚おめくりいただき、21 ページをご覧ください。中小規模の外航海運事業者を対象とした、外航日本人船員に求める役割や、採用する外航日本人船員に求める主な知識・技能等についてのヒアリングの結果に係る資料となります。まず、事業者が外航日本人船員に対して求める役割についてですが、一定の海上経験を積んだ上で、陸上の業務に携わってもらいたい旨の回答があり、中小の外航海運事業者においても、海陸両方での活躍が期待されていることが見受けられます。次に、採用する外航日本人船員に対して求める主な知識・技能等についてですが、語学力、マネジメントや船舶管理の仕事内容等に関する基礎的な知識などといった、多様な回答がございました。

1 枚おめくりいただき、22 ページをご覧ください。本件に関する更なる取り組みに係る資料となります。高い技能を有する外航日本人船員を養成するため、関係者のニーズも確認しつつ、例えば、イメージとしてお示ししておりますような事項について、教育内容の改善等の検討を行うこととしております。

1 枚おめくりいただき、23 ページをご覧ください。外航日本人船員（海技者）確保・育成スキームのカリキュラムの見直し等に係る資料となります。同スキームの概要については、前回検討会でご説明をさせていただきましたが、更なる取り組みとして、外航日本人船員（海技者）確保・育成協議会において、外航日本人船員に対して求める役割等、船社のニーズ等も踏まえ、例えば、英語力の向上や船舶管理業務に関する基礎知識に関する教育の実施等、教育内容の改善を行うことが考えられます。

資料 1 のご説明につきましては、以上となります。

【小塚座長】 はい、ありがとうございました。それでは、今、ご説明いただきました資料の内容につきまして、ご自由に、ご質問、あるいは、ご意見、ご指摘等をいただけましたらと思えます。前回の資料を、ちょっと再掲していただいたようなところもありますけれども、今回は更なる取り組みということで、水色の囲みといいますか、こういうものを要所要所に作っていただいで、まあ、この辺りが、事務局からのアイデアといいますかね、出していただいたということかと思えます。

はい、池谷さん。

【池谷委員】 事務局にお願いしておきたいことがありますて、今後の具体的な取り組みということで、ご説明をいただきましたけれども、まず、検討会を進めて行くにあたって、これまでの経過の総括というか、認識を一致させることをしなければいけないと思います。平成19年に確認された、日本船舶450隻、日本人船員5,500人という目標を設定するに至った当時の経緯については、必要規模の考え方というか前提が基本的にあって、そういった取り組みを少なくともこの10年間講じてきたけども、改めて、今後10年間、当面の目標を立てて、外航日本人船員をいかに確保していくのかという議論をしながら、検討に入っているということを意識する上で、改めて、海事局の方から日本船舶・日本人船員の必要規模の当時の考え方ですね。当時、どういった形で、10年間で1.5倍という目標を設定されたのか。その当時の考え方を認識する上で、簡単な説明をしていただいて、それを前提に今、提案された更なる取り組みに関する議論を深めていければと思うんですが、いかがでしょうか。

【小塚座長】 はい、ありがとうございます。これはですね、資料がきちんと用意されていないとですね、正確なことはお話しいただけないと思いますが、何か海事局で、今、口頭でご説明いただいても大丈夫なような認識等がありますか。

なかなかね、過去に議論した時の理由というのは、日本の官庁は担当者の方が何年かで替わるので、なかなか資料がないとすぐに出てこないんですけれど。

【山田外航課長】 今のお話で言えば、まさに座長がおっしゃっていただいたとおりですけど、今回、その議論を中心にしようと思っていなかったこともありますし、前回少し説明したこともあります。もし、皆様のご認識が本当にそういうことを前提としてご説明が必要ということであれば、改めて、ご説明させていただいた方がよろしいかと思えます。船員政策課長の方からもお話があるかもしれませんが、我々の認識としては、当面のですね、今すぐやtingること、直ちにやろうとしていることを含めまして、なにがしか、やっぱり増やしていかなくやいけないですね。そのために、どういう取り組みがまず必要でしょうかという点をご相談したいということでお話をしておりますので、そもそも確保は要らない、育成は適当にやればよいということでないという前提でご相談させていただいていると思っています。仮に、いやいやそうではなくて、そもそもこれをやるに当たっての大前提を、やっぱりもう一度おさらいせんと、しかもこの場でおさらいせんといかんということであれば、船員政策課長と相談させていただいた上で、対応させていただければと思います。

【小塚座長】 ありがとうございます。

【増田船員政策課長】 手元にある資料だけで恐縮ですが、ご説明させていただきますと、平成19年12月に、交通政策審議会答申におきまして、安定的な国際海上輸送を確保するため、経済安全保障を確立するためということで、必要な外航日本船舶及び外航日本人船員の規模を試算したところ、外航日本船舶が450隻、外航日本人船員は約5,500人とされました。その試算というのは、皆様ご存じだと思うんですが、一定規模の国民生活、経済活動水準を確保するために必要

な 450 隻というのが、まず、ございまして、これに必要な船員を 8 名、それから通年運航を可能とするための予備員率、1.5 を乗じて試算されたものでございますけれど、直ちにこの人数と隻数を達成することは非常に難しいであろうということもあり、当面の目標といたしまして、特に外航日本人船員の方は、10 年間で 1.5 倍にするという目標を掲げて取り組むということにされたということでございます。

それで、20 年からの 10 年間におきまして、トン数標準税制の適用でありますとか、外航日本人船員の確保・育成スキームによるキャリア支援などで取り組んできたところでございますけれども、目標がこの 10 年間では達成されなかったということもございますので、今回、新たに、平成 30 年からの 10 年間で 1.5 倍にするということを目標として掲げたということでございます。今、手元にある資料による、これまでの経緯でございます。

【小塚座長】 はい、ありがとうございます。今のようなご説明で、皆様のご認識は一致していますでしょうか。よろしゅうございますか。

はい、ありがとうございます。それでは資料があるということですので、終わりましたらですね、次回会議までの間に、委員に共有していただくことは可能ですか。大丈夫ですね、委員に出せる資料ですね。はい、ありがとうございます。それではそのようお願いいたします。

はい、それでは、そのような認識を踏まえまして、今回のですね、ご説明いただいた資料についてのご指摘、ご意見等を承りたいと思います。いかがでございましょうか。

はい、どうぞ。

【池谷委員】 今回の配付資料について、順番にお伺いしたいと思いますが、様々な施策に関する問題意識等々については、当然必要だと考えています。更なる取り組みとして、記載されている部分もございますので、その辺について、どのような考え方をお持ちなのか。まず、資料 8 ページの、多様な養成課程等による船員の育成という部分で、他の養成課程との競合の問題があることから混乱が生じないように養成数については配慮が必要だと記載されております。外航日本人船員になるためのすそ野を広げるため、新たな養成課程を検討することに関しては否定するものではないんですけれども、その前提として、一番初めに外航海運の現状の追加ということで、各養成機関における就職の実態というような説明がございました。その中で、既存の養成機関の養成規模をどのように捉えるのかが非常に大事なのかなと思います。というのは、船員養成教育機関が文部科学省所管と、国土交通省所管とで分かれています中で、それぞれ、船員養成教育機関における養成枠とか養成規模、これをどのように認識すればよいのかという論点があるのではないのでしょうか。なぜかといいますと、実際、関係する大学、高専の関係者の方が出席しておられないので、それを言うのかどうかというのがあるんですけれども、大学の方については、外航船社の方に採用される割合が多いという状況です。今、東京海洋大学と神戸大学の 2 校の数字が出されていて、それぞれの大学の運営、あるいは学部の形態の見直しなどの枠組みの中で、船員課程に進む養成規模の見直しなども行われてきています。その数字をどう見るのかが、私どもとしても非常に分からない部分があります。平成 28 年度においては、東京海洋大学海洋工学部の募集員数が減少したということもございました。一方で、機関士は採用において求められる割合が高いにもかかわらず、その充足率は十分でない、という話も先程ございました。その前提となる

国としての船員養成教育機関の規模というのが、コアの部分がしっかりしていて、その上で、すそ野の拡大に向けた、新たな仕組みの検討というのはプラスアルファということで分かりやすいんですけど、既存の仕組みの部分をいかにして維持していくのか、既存の枠をいかに増やしていくのかという課題もあろうかと思しますので、その辺の認識について、やはり整理しておかなければいけないと思っています。一方で、外航船員の量的確保というテーマで議論していくわけですから、既存の船員養成教育機関が過去に縮小されたのであれば、何らかの理由があって縮小されたのだらうと思いますが、極端な話をすれば、以前の規模に戻すことによって、その充足が図られるかどうかは定かではないにせよ、そういった働きかけも有効なのではないかと思っています。今の養成規模に関して、国土交通省としてどのように考えているのかを示していただければと思います。

【小塚座長】 一旦、そこで切られますか。

【池谷委員】 更なる取り組みということで、新たな養成課程等について検討することを否定するものではないんですけども、前提となる既存の養成機関の規模についての考え方を教えて下さい。

【小塚座長】 分かりました。はい、ありがとうございます。それでは、まず、事務局がこの資料を作る際には、今のようなことについてどう考えていたかということについて、事務局のどなたか、ご説明いただけませんか。

【川路船員教育室長】 それでは私の方から。現在の養成規模のあり方というお話もありましたので、教育室として、どういうふうな状況であるかということをちょっとご披露したいと思っておりますけれども、まず、文科省系の生徒さん、商船系の大学と高専の学生を、我々のところの海技教育機構の方で、練習船の実習を預かっているところでございます。練習船につきましては、現在、5隻のみ運航しております、ほぼ、消席率といいますか、定員に対する充足率は、年間を通じて8割を超えている状況でして、これ以上の学生の受入っているのはかなり厳しい状況が、現状です。

一方で、卒業生の就職率を見ますと、商船系の大学、まあ、最近の高専では、8割近くまでできているんですけど、それでも、やはり、陸上へ、乗船実習を行いながら、やっぱり陸上に行く学生さんもいるということで、そういったところが、少しもったいないようなところがあるなというふうに感じております。で、商船系の大学につきましては、定員は、東京の方が70名、神戸が90名ということで、定員の枠は、過去から変更はありません。ただ、やっぱり、そういったところに、全員が、定員を満足する学生が来るかといいますと、ご覧のとおり、就職、大学でも、昨年は97名、一昨年は89名と、90から100名位の学生が来まして、マイナス60名、定員が充足されていない状況でございます。ただ、やっぱりこの、実情を言いますと、160名の定員が、ごっそり、そのまま練習船に来ましても、パンク状態になりますので、今のところ、この程度、100名程度以内で、どうかうまく、練習船の実習が行われているような状況ではございます。

一方で、商船系の高専につきましては、まあ、最近では、こういうふうには海上就職率も上がってきたんですけども、それでも、海上への就職者は130名ということで、200名に対して、大体60名のマイナス要因がある。で、まあ、こういったところがもう少し整理されまして、例えば、商船高専の学生さんは、中学を卒業して5年間学ぶんですけど、まあ、中学卒業時に、いわゆる職業選択を迫られるというような学生ですので、在学中に、自分が、船乗りではなくて、陸上の産業に就職したいと思っても、卒業要件として乗船実習が課せられている状況でございますので、そういったところで緩和措置があつて、乗船実習をしなくても卒業できるような、そういった仕組みになって行ければ、もう少しその枠が空いてきまして、その分を他のところにも活用できるかなというふうに考えています。これにつきましては、実際に、文科省の方にも、そういった制度を入れて欲しいというようなことをお願いしておりますけれども、なかなか、まあ、過去に1名か2名程度、そういった制度で、他の科に転科した、もしくは乗船実習に行かなくても、卒業要件を満たせば、そういったことで卒業した学生もいると聞きますけれども、こちらとしましては、もう少しそういった制度を活用して、できるだけ、海上就職を希望する者だけが練習船の実習に来るというふうな形になってくれればいいのかあというふうに、毎回、文科省の方にもお願いをしているところです。

一方で、海技大学の学生さんのところ、我々の機構の方ですけども、これは、海上技術学校及び海上技術短期大学から進学してきています。彼らは、大体、今、見ますと、定員は30名の枠があるんですけども、まあ、実際には20名程度ですかね、おります。じゃあ、彼らの就職先はどこかといいますと、外航船社には1名が去年、ああ、2名ですね、そのほとんどが内航への就職となっております。まあ、こういうふうには内航にシフトしてきている。また、一方で、商船系の高専の学生も、内航に7割近くの学生が就職している。じゃあ、実際に海技大学で、3級を今後続ける必要があるのかどうかについては、今後の検討の余地があると思います。まあ、そういったもので、ある程度、練習船の枠をうまく活用するには、スクラップもどこかで必要ですし、その空いた枠を、新しい制度で使うということになれば、効率的に3級、外航船社への就職を希望する者への教育も実施可能かなというふうに考えております。まあ、そのためには、関係者の皆様といろいろな議論をした上で、合意を図る必要があると思っております。

【小塚座長】 ありがとうございます。

はい、どうぞ。

【池谷委員】 ご説明、ありがとうございました。ちょっと、私の言い方がうまく伝わっていません。大学の乗船実習課程における員数は確かに変わっていないんですが、全体的な学部の募集員数が若干減っていた、という状況です。何が言いたいかというと、現在の入学定員が約320名で、併願だとしても1,300人近くが受験するという状況があるわけですよ。その募集枠を縮小することによって、乗船課程に行くまでのすそ野の枠も狭まるわけですから、乗船実習課程に進む員数に満たない状況がもしあるのなら、その枠を広げて、海洋工学部に入れた方の選択次第ということになるんでしょうけれども、最終的に実習課程に進めば、今、足りない部分を補えるのではないかと。そういった取り組みができないかを、国土交通省の方から働きかけてはいただけないでしょうか。実習課程における規模を拡大してほしいという話をしてい

るのではなくて、せっきく 300 名の枠に対して 1300 人近くの方が受験されているわけですから、その人達を取りこぼさないような取り組みをして、実習課程に進んでライセンスを取っていただいて、船社に採用していただけるような流れをつくる必要があるんじゃないかということをお願いした次第です。

【小塚座長】 はい、ありがとうございます。この辺りのことは、それぞれ、大学とか、あるいは出口としての船社の側のお立場からもいろんな見方があると思いますが、堀木先生、田中さん、泉尾さん、何かご意見はございますか。

【堀木委員】 すいません、それでは、先に私の方から。今、池谷委員の方からご指摘いただいた傾向というのは、まさにございまして、平成 15 年に、東京海洋大学が本学になりまして、その前の東京商船大学の、私の方の機関科で申しますと、元々入学して来るのが 45 名でした。で、そこから乗船実習科に進んで、まあ、ちょっとここは、はっきり把握していないんですけども、35 の枠で船員になって行くってところで絞られて行くってところがあったんですが、先程のご説明通り、充足はしてなかったと思います。乗船実習科の枠ですね。で、その時から、平成 15 年、平 16 年の入学者からなんですけれども、海洋電子機械工学科という新しい学科になりまして、65 名に枠が増えました。で、そこから 3 年生になる時に、船員になる、海技者になることが出来るコースっていうのを選ぶ。そこで 35 名に絞られる。で、そこから乗船実習科に進学するかしないかっていうことになってくるんですけども、その辺、ちゃんとした数は持ってないんですけども、印象として、そこから、新しい大学になってから、船員になる者、なりたいなと思う者、実際になる者は増えた印象があります。5 名程度の印象なんですけれども、増えた印象がございまして、やはり、すそ野を広げて、まあ、私達の教育のやり方は、先程、教育室長が言われたように、サンドイッチ方式で乗船実習を経験できてっていうようなベースがございまして、それで船員に興味を持つ、それで船員になるっていうようなことがありますので、母数、すそ野を増やすっていうのは、一定の効果があるものではないかというのが、印象で申し訳ないですけども思っております。

【小塚座長】 はい、ありがとうございます。  
はい、どうぞ。

【池谷委員】 ありがとうございます。より明確に申し上げますと、平成 28 年度に再度見直しが行われて、68 名が確か 59 名になりました。(聞き取れず。)。65 名が 68 名に一旦増えて、今度は 59 名に減りました。定員より多く合格しているかもしれないんですけども、先程も言いましたように併願される方がいるとしても神戸大学と東京海洋大学を合わせて、約 1300 人の入学希望者がいることになりますよね。その方々を取りこぼさないための取り組みが、何かできないのか。要するに、現行は 59 名ですが、枠が 68 名だった時期もあるわけですよ。大学の需要であるとか、文部科学省のいろいろな考え方もあるんでしょうけれども、そういった働きかけが何かできないんでしょうか。

逆に言えば、せっきく手を挙げている一般の方がいるのなら、受け入れられる規模を広げてお

いた方がいいのではないか。定員の枠を元に戻させる取り組みが必要ではないか。各学部 68 名に戻せるような取り組みが何かできないんでしょうかということです。

【小塚座長】 ありがとうございます。つまり、こういうことですね。商船系大学というのは、あくまでも文部科学省の管轄下にありますけれども、しかし、そこに対して、実際のニーズを担う国土交通省の側から、課程の扱いについて、こういうことを望むというような、要請のようなことが可能かということですね。

はい、どうぞ。

【増田船員政策課長】 ありがとうございます。資料の 22 ページに書いてございますが、私どもの方で、これから、高い技能を有する外航日本人船員を養成するために、関係者からですね、アンケート、意識調査みたいなものを、その意味では更なる取り組みの 1 つとしてやっていきたいと考えております。事業者さんですが、現役の学生さん、それから卒業生の方々からも、いろいろ、教育内容もありますが、今のそういうお話も含めて調査していく中で、ある程度、結論と言いますか結果がまとまった時点で、また、関係機関の方とよくご相談をさせていただくという対応を考えていきたいと思っております。

【小塚座長】 はい、ありがとうございます。前向きなお返事をいただきました。まあ、省庁間の協議というのは、もちろん、インフォーマルでは常に可能だと思いますが、どういう形でこれを落とし込んでいくかということはいろんな考え方があるかと思しますので、ちょっと検討してみてください。

教育機関のあり方について、田中さんとか泉尾さんからは、何かございませんか。

はい、どうぞ。

【田中委員】 船乗り志望者を増やしていこうって話については全く賛同するところなんですけれども、まあ、ここにいるメンバーで、教育機関の方は、たまたま堀木先生がいらっしゃるけれども、欠席裁判で、ああして欲しい、こうして欲しいって言うても、具体的な政策に落とし込んでいけるかっていうことの方が問題だと思っております。まあ、池谷さんからもご指摘はあったんですけども、実態としては、神戸はずうっと 90 名の乗船実習科の枠は変わっていないです。

【池谷委員】 神戸の定員の枠が変わっているとは申し上げていません。乗船実習課程は変わっていない。

【田中委員】 だけど、そんなにあって、学生さんは乗船実習科に行ってくれ行ってくれっていうことで、僕らは一生懸命、在学中にも海運界のことだとか、船員の職業だとか、船員のキャリアパスの話説明に行って、一生懸命、そっちに向けて言ってるんですけども、なかなかその中でそれだけの数か来ていないと。ね、これが実態なんですよ。これを、もっと枠を広げろっていったって、これはまあ、大学がどう考えるかはここで議論する内容じゃないけど、そういうことな

んでね。

【池谷委員】 ですから、冒頭、私から言うのも何ですが、ということをお願いしたんですが、田中委員がおっしゃること、また先程事務局から説明があった今の状況も、実態として理解できるんですが、一方で、新たなソースの検討という提案がある中で、その前提となる、船員養成教育機関の規模の現状をどういうふうに認識すればいいのかっていうところを踏まえて、問題提起をしているわけです。

【田中委員】 ただ、私はですね、大学志望の時に、今、1,300人という人を取りこぼしているんじゃないかという、どういう数え方をしたら1,300人になるのか、今、全く私の中では理解できていないんですけれども、それよりかは、今、どんどんどんどん職業選択の、選択する時の年齢が高齢化していると言っては変だけれども、後ろに下がっている中で、大学卒業する時に船乗りを目指そうっていうのがね、相当、たくさんいらっしゃるんですよ。その人達を増やすために、また新しい教育課程を作ろうということについて、私は別に反対はしないですよ。そういう意味なんです。新しい教育課程を作ろうということに、前の教育課程をもっと広げる方が大事だろうということであれば、前の教育課程は、大学を選ぶ時に決めないと入れない。で、高専を選ぼうと思うと、高校を選ぶ時に船乗りを決めないと入れない。その職業選択のタイミングが、今や、大学生になってもできないから、大学院に行ってから考えようっていうのが一般的な流れになってきているなかでね、そこにマッチングするひとつの形として、大学卒業のタイミングで船乗りを目指そうっていう人がいるんだとしたら、拾い上げればいいじゃないですかというのを、前回申し上げたとおりなんですよ。で、実際に、今、大手船社で新3級ってのをやって、その人達は、確実に船乗りになってるんですよ。今、東京で5人程増えたとか、それはまあ、先生の働きかけもあるし、我々業界としても一生懸命宣伝してるし、こういうところがありますよということをやってる。だけど、もう、そういうことを乗り越えて、自分で情報を集めてきた大学生、卒業のタイミングで船乗りになりたいですという方が、結構、わんさかいらっしゃいます。それが、今、受け入れられない状況になってるっていうのが、さっきから言ってる練習船卒とか、そういうことなんですよ。で、教育室長からお話もありましたけれども、今、練習船って、708人ですよ、定員が。その95%を前提に、満杯だということで、練習生を振り分けてらっしゃるんですけれども、その中で、まあ、当然ながら皆さん既にご存じだと思いますけれども、今、内航船員が全然足りないから、内航船員を増やしてくれっていうことで、どんどんどんどんその部分を広げていこうっていう話が出ている訳ですよ。で、外航船員は、居場所がなくなってきたのに、まあ、今さっきの資料じゃないですけども、両大学から75名が海上就職してるってことは、少なくともこの学年で、75名以上が実習に行ったと思いますよ。ところが大学は、陸上に行ったこの14人とか、乗船実習科っていうのは卒業してから別の課程で行きますから、選択ができるんですよ、本人が。で、一方で、高等商船学校は、200人の定員があって、192人が卒業する内の、さっきの資料の2ページですけども、就職希望者数が162人。で、この差は何だろうっていった、進学される方だとか、その他ということになってるんですけれども。で、就職した人の蓋を開けると、130人が海上で、32人が陸上と。で、一方で練習船の方は、今、もう、どんどんどんどん海技教育機構も、計画的に予算が下がっていくって言ったら、これはちょっと

言い過ぎかもしれませんが、その中で、5隻の練習船、フル配乗で、今、教育している中にですね、実は、高等商船学校は、5年半一貫教育だから、船に乗らないっていう選択をしてる人も、この乗船実習に行かないと卒業できないんですよ。で、まあ、これは、数字の上では32とあります。もちろん、陸上企業でも、商船高専に行ってるんだから、船の実習を済ませて免許を取ってから来てくれるっていう会社もあると思います。一概に全部だとは言いませんけれども、この32の方に、まずは練習船の場所から退場していただかないと、3級の、本当に船乗りを目指している人間を教育する場所がないんですよ。じゃあ、そういう人達のためにもう1隻、練習船作ってくれますかっていっても、当然無理だし、今はもう、練習船の数を減らさないと駄目じゃないかっていう位のところまで来ているのに、何で、卒業しないといけないから、船に乗らないけどとか、もう、船酔いで、俺、乗ったら大変なんだけど、行かないと卒業できないっていう人まで乗せてるっていうふうにも聞いております。で、それを、一生懸命、独法統合の時でしたかね、私、ずうっと申し上げて、その結果、国交省から文科省に働きかけていただいておりますけれども、学校教育法でそう決まっているから、動かしようがないんだと。こんな不幸なことはないですよ。今、練習船で1人実習するのに、こないだ、トン税のね、第三者委託金っていうのがあって、こういうふうになると、幾ら掛かるっていう数字を見たらね、これだけ国費を掛けて、船に乗らないって言う人を無理矢理乗せてんだったら、政策としてできることは、早速、この人達が降りていけるように考えて方がいいと思いますよ。で、学校教育法が動かないんだったら、せめて、最後の6カ月は実習に行かなくとも、何か、実習の代わりにこういう実習を選べば卒業できるというやり方とか、いろいろあると思うんですよ。両大学は、そこを乗船実習科として、卒業とは切り離れた上で選択科目となっているという理解をしておりますし、場所が足りなければ、会社側もやはり、社船実習ということで、最後の6月の実習を自前でやっていく訳ですよ。そういうふうな形の中で、まずこの、不本意乗船という言葉が、当たっているのか当たっていないのかは知りませんが、船に乗らない選択をして、この人は、おそらく、4年生の6月位に就職が決まってる訳ですよ、陸上に。それで5年生になってから、半年間、まだ船に乗らないと卒業できないと、そういう方々に、早く、ちゃんといい道でいけるような転学科だとか、実習を他のものに振り替えるだとか、そこを選択制にするだとか。学校教育法だから触れられないって言われると、何年経っても変わらないなあみたいな、そんな状況になっておまして、まあ、川路さんが言われたとおりですね、とりあえずは言っているけど、まさに、政策として手を付けられるところがここだとしたら、もっと本気でやるべきじゃないだろうかと。そこまでやって、こっち側は予算を削って、練習船を減らして行ってですね、文科省の要請に従って、ずっとこれは乗せないといけないなんてことは、きっとありえないと思っています。

【池谷委員】 ちょっとよろしいですか。冒頭から申し上げておりますけれども、新たな養成課程を検討するということについては、一切否定していません。少なくともこの新たな養成課程を、これから具体的に検討していくなかで、一般大卒を対象とした新3級で新たな取り組みということで、この人達を受け入れる上でも…

【田中委員】 場所がないでしょうね。

【池谷委員】 練習船などの枠の余裕がない、ということもあるじゃないですか。だから、そういった取り組みをする上で、国土交通省の方から、今の概略をちょっとお聞きしたい。

【田中委員】 だから、今、委員長からですね、何か意見はないのかって言われたから、ここに32行くよねと。これ、早速下ろしましょうよってことを申し上げただけです。まあ、これは養成の先生がいらっしやらないところで勝手に言っているから、また、負け犬の遠吠えか、みたいになっちゃうんですけれど、当事者がいないところでこうやって叫んでも、一步も前に進んでないねと。もう5年間経ったけど、何にも変わってないよと。1人2人が体調の理由で辞退できるっていうのが現状だと、今、認識してます。ここは大きな問題だと思いますよ。

【小塚座長】 はい、ありがとうございます。まあ、その辺りのことは、教育室長が先程おっしゃったことの背景をご説明いただいた訳ですね。

立川さん、はい、どうぞ。

【立川委員】 この検討会で何を目的として話すのかを一度、整理しなければならないと思います。冒頭、事務局の方から、外航日本人船員の増加を目指す、その目標値は1.5倍であるという説明があって、そのためにどういう方策を作るか、求めていくかがこの検討会の主たる命題だと思います。そのために今回この教育の問題が出てきましたが、教育の問題を論議する時に、海技大学の卒業生の100%、就職希望者が100%就職している。では、この枠を拡大すれば、船員は増えるんですか。卒業者数が増えれば採用者数が増えていくのか、そういう見積もりを国土交通省はどう見ているのか、これから増やしていくために、外航日本人船員を1.5倍に増加させる、現状約2,000人しかいませんので、3,000人程度に10年間で増加させるとなると、例えば、どの教育機関の規模がどれほどであつたらいいのか。練習船の容量が足りないのであれば、練習船を増やすためにどうしたらいいのかという方向性を国土交通省に示していただくというような検討をすべきではないでしょうか。乗れる、乗れないというのではなくて、その先の問題について方向性を出していただいて、それに向けて進むにはどうしたらいいんでしょうかというところがポイントだと思うんですよ。そのための論議をすべきところであって、田中委員のおっしゃる、船員志望でもないのに練習船で乗船実習をしないと卒業できない、という事態を解消しなければならないという論議は、現状の問題ですよ。それが今回の論議のメインではなくて、どうすれば外航日本人船員を1.5倍に増加させることができるのか、そのための論議をするところなんですよね。かつ、教育機関の規模の問題、あるいは教員の問題が出てきた時に、そういうケアをどうするのか、そういう問題をしっかり捉えて、ここで論議すべきである。それについてはしっかり国土交通省がどういう方向性で臨むのか、をしっかりと示していただければよろしいのではないのでしょうか。商船系大学の現状をめぐる問題については、船主側も労働側も、言っていることは同じだと思うんですよ。前段として、大学の教育の枠が増えれば、卒業生が増えて船員が増える。職業選択のタイミングが段々遅くなっているのも、一般大卒を対象とした養成課程を新たに作ってもいいじゃないですかという論議ができればいいのであって、それについては船主側も労働側も一致していますよね。じゃあその方向で進めるには、国土交通省としては何か方策がないのか、しっかりしたアイディアを出して下さいよ、それに対して我々はこう考えています、

という論議が進めればいいのではないのでしょうか、そういう方向で論議すべきではないかと思うんですけどね。

【小塚委員】 ありがとうございます。そういう方向で議論が進んでいたと思っているんですけどね、まあ、練習船1隻作るのも、なかなか大変なので、その対象をね、今、練習船の席を空けていただいてっていうのも、一つの小さな政策の一つではありますので、そういうものも含めてアイデアを出していただいている、それで、結局、国交省さんの提案としては、あれですね、資料の8ページにある、一般大卒者向けの3級課程のあり方について、関係者のニーズを踏まえつつ検討してはどうかということですよ。

【増田船員政策課長】 そうです。

【小塚座長】 というのが、今回、出てきているもので、まあ、そういう意味では、この、検討というのはですね、また、いろんな関係者を交えた場でしていくということですね。

はい、どうぞ。

【立川委員】 海技教育機構の話もありましたけれども、内航未来創造プランの中では、養成定員を390名から500名にしましょう、という話が出てきている訳ですよ。具体的にどう実現するんですか。予算の話も出てきますし、規模の話ですから、練習船の容量もどうなるのか、という問題もありますよね。そういう対応を国土交通省としてはどう考えているのか。それが早期に実現できれば、先程田中委員が言ったような問題も解消されてくるんですよ。だから、そういう視点をどんどん出していただく。更なる取り組みという話ではなく、将来の増加に向けての話を出していただくと、より実質的な論議ができるのかなと思います。それがこの検討会の目的であると理解しているので、そういう意味での論議をしたいと思っているんですよ。

【小塚委員】 はい、ありがとうございます。

はい、どうぞ。

【堀木委員】 あの、もしかしたら暗黙の了解の話なのかもしれないんですけども、前回の話、議論の内容からですね、1.5倍のうちの0.5っていうのをどう増やすのかっていう意味合いで、前回、非常に話題になっていた、海運会社の陸員の数え方ですかね、これを、まあ、法律的ですか、何かよく分からないんですけども、何らかの方法で、船員と数えられるようにして、0.5に充てるっていう方法と、実質的な数を増やすっていう方法とがあると思うんですけども、今の議論の流れで言うと、後者を目指すっていうことになるのか、もしくは、前者も考慮して検討していくのか、どちらなんだろうと、ちょっと思っているんですが、いかがでしょうか。

【小塚座長】 ありがとうございます。これは、船員という言葉の定義みたいな話ですよ。これは、事務局は、どういう前提ですか。

【増田船員政策課長】 これは、当面の目標として、後者で取り組むということになっております。船員として海上で働いておられる方の規模を1.5倍にすることを考えております。前者の議論もご意見をいただくと、それは大変結構なんですけど、一応、目標としては、そういうことで進めております。

【堀木委員】 そうすると、どこに、その0.5は行くのかなと、個人的には思ったりするんですけど、もし具体的なイメージがあれば、教えていただけますか。

【小塚座長】 それはなかなか、この検討会のゴールなのか、ゴールの先なのか分かりませんが、大きな問題ですね。何か、今のところでイメージはございますか。

はい、どうぞ。

【山田外航課長】 今、まさに座長がおっしゃりかけていたことでもあるんですけど、今、事務局から出している資料は、供給の方の話をしております。そもそもの1.5倍の話は、需要の方の話とっております。需要の方の話をする時は、その制度とかの方の話を中心に据えなければいけなく、それはそれで重要な話なので、この場でお話があれば承りますし、いずれどの場かは別として、お話をせんといけないと思っているのですが、ただ、その話が中心になってしまいますと、今、事務局の方からご相談させていただいている議論が、なかなか手が回らなくなるものですから、今、どちらかというと、供給ということでのお話をさせていただいている。立川委員がおっしゃったこと、それも併せて考えなければいけないところもある訳なんですけれども、今は、当面のご相談をさせていただいている趣旨で、0.5の部分とかをどういうふうにするのかという議論を忘却している訳ではございませんけれども、当面、こちらのご相談を先行させていただければと思っております。

【小塚委員】 前回の資料には、ちょっとね、船社の経営状況とかね、そういうのも出てたんですよ。ですから、背景としては、皆さん、こう、頭の中では常に気になっているんですけども、そういうことは。ただまあ、例えば、外国為替とか燃料代とかそういうことを、国交省の政策で変えられる訳ではないので、それはそれとして、今、国交省の政策としてできることはこんなイメージかなというのを、今回は出していただいたと、そういう感じでございますね。

はい、どうぞ。

【立川委員】 そうしますと、更なる取り組みということで提案が出てきています。当面というか、供給の関係での話だということですけども、この更なる取り組みをいつまで続けたら、何名ぐらい増えると予測しているんですか。

【小塚委員】 また、非常に難しいご質問かもしれませんが。

【立川委員】 といいますのは、海技教育機構なら海技教育機構で、乗船実習ができる練習船の容量は上限が決まっています。その容量は、現状では増える見込みがほとんどないですよ。海

技教育機構の予算はどんどん減らされている。さらに、受益者負担などという言葉が出てきて、個人、海技教育機構、船社などに対する負担が今後、増加していくという話にも見える。各教育機関の負担が増えるような話も出てきています。そのような中で当面、供給を増やすための取り組みは、どうやって進めていくんですか。こういう話が出てきている中で、どれほど増やせるのかという思いを持っているのかなど。外航課長の方から供給の面で、という話が出ましたが、どういう規模なのかが分からなければ、単に出てきたものを追認するような形になるわけですが、実際に雇用は増えるのでしょうか。最後は雇用の問題になるんですけども、供給はできる、できなければいけない、雇用も増えなければいけない、そうしないと結果的には増えません。とりあえず、供給の話ということであれば、どのくらいの見積もりをされているのか。さらに雇用の問題は、いつ頃そういう話をされるのか、当面という話ですから、そういうスケジュール感も出てこない、何のためにこの検討会を開いたのかということになりますよね。第1回の検討会で、予算についても論議の対象になるという話もありましたが、そういった前提をこの検討会の中で全く共通認識できない状態にあるんですよ。その辺をしっかりとこの場で明らかにしていただけないと、これだけの方が集まって議論する意味が薄れてしまうのかなと思います。従来の施策を10年間講じてきても、増加傾向にはないわけですよ。今、更なる取り組みということをおっしゃっている訳ですが、更なる取り組みでどの程度の効果を見込んでいるのかとも説明していただくと、意味のある論議になるのではないかと思います、いかがでしょうか。

【小塚委員】 はい、ありがとうございます。まあ、具体的な数字を語ることは、なかなか、事務局としては難しいかもしれませんが、まあ、どれくらい効果がありそうだと期待して、こういう提案を出されたかとか、何かその辺りの見立て、ご意見等は、事務局の方はお持ちですか。

【増田船員政策課長】 そうですね、一つは、前回、立川委員からもご意見がございました、トン数税制の適用を受けていない会社を中心とした施策というものがあのかというお話がございました。前回は、20年からの取り組みの中では、そういう部分の施策としては、十分な取り組みがなされてなかったんじゃないかという部分もございますので、そこに限る必要はなく、トン数税適用会社も含めてですが、これまで取り組んでいなかった施策について、ご提案をしているつもりでございます。具体的な数字については、おっしゃるように、本来、見込めればいいんですが、そこまでの数字っていうのはまだ見込んでいません。私どもとしては、この10年、取り組んでなかった、十分じゃなかった施策をご提案しているところでございますので、これから、どれ位効果があるかも含めて議論をしていかなきゃいけないと思うんですが、10年間の反省をある程度踏まえてといいますか、そういう取り組みが不十分だった部分について、施策をご提案していると考えております。効果等については、ご指摘ごもつもの部分もあると思いますので、十分に、この施策をうつことによってどれ位の効果があるかってことを考えて行かなければならないと思うんですが、今の段階では、いろんな施策の中で、これまで取り組んでなかったところについて、できる限りのご提案をさせていただいています。

それからもう一つ、前回の10年では増加しなかったのは、やっぱり、日本商船隊自体の減少ということも大きかったと思うんです。目標として掲げられておりますので、その目標に向かって取り組んでいくのですが、需要というのは、やっぱり不況とか、経済の状況にも左右される

ところがありますので、それはそれで重要な要素の一つではあるんですが、まず、私どもとしては、供給側としていろんな取り組みを、これまで不十分だと思われる部分について取り組んでいきたいと思ひまして、ご提案をさせていただいたということでございます。

【小塚座長】 はい、ありがとうございます。数にコミットするのは難しいところがあるんですが、少しでも制度を前進させていければということですね。

その他いかがでございましょうか、教育の話が、今、話題になっている課程の話と、それから教育内容の話が、資料の終わりの方に出ていて、で、これにサンドイッチされるような形で、マッチングの話が真ん中辺に出てきているんですね。求人・求職のマッチングの話と、それから、女性船員のところのミスマッチも大きいのではないかとということで、作っておられますが、資料全体につきまして、その他に何か、ご意見、ご発言等ございますか。

はい、どうぞ。

【池谷委員】 これまでの取り組みが十分ではなかったということで、船員政策課長から話がありました。更なる取り組みということで、23 ページで、外航日本人船員（海技者）確保・育成スキームのカリキュラムの見直しなどと記載されています。ここで、例えば英語力の向上や船舶管理業務に関する基礎知識に関する教育の実施等、教育内容の改善が必要である、ということが更なる取り組みとして掲げられております。これは既存の座学研修プラスこれらの研修内容、これを利用する事業者等のニーズなども踏まえた上で、具体的な取り組みとして座学研修を拡充して、なおかつ予算も拡充することを視野に入れていくという考え方であるとの理解でよろしいのでしょうか。

【増田船員政策課長】 こちらにも書かせていただいておりますけれども、私どもとしては、この件は、やはり、確保・育成協議会で検討していただくことになると思いますので、今後、関係の方々のご議論をさせていただいて、決めていくのかなと思っております。具体的にどのような中身にしていくかということ、皆様とご議論させていただきたいと思っております。

【小塚座長】 ありがとうございます。

はい、どうぞ。

【池谷委員】 これまでの経過を踏まえて、更なる取り組みということで提案されていると理解しています。そうであるならば、その座学研修に係る予算化というのは非常に大事だと思います。更なる取り組みということで提案されているので、あえて確認させていただきました。

【増田船員政策課長】 おっしゃるような部分もあるかとは思いますが、一方で、これまでの教育内容について、当然、見直しなり、効率化なりという部分もなくはないのかなと思ひます。特に、予算要求に絡むということになりますと、そういう部分の検討も含めてやらなきゃいけないのかなと思ひますので、今は、こういう中途半端な答えをさせていただいているという状況です。

【小塚座長】 この資料の、船社のニーズ等も踏まえてというのは、要するにあれですよ、船社が要求しているニーズとですね、船員の能力と、今までの船員養成のスキームの中で教育されてきたニーズが、必ずしも十分にマッチしていないんじゃないかと。この、船社のニーズというのは、事務局の方で把握しておられるんですか。

【増田船員政策課長】 確保・育成協議会の中に船社の方が入っていただいて、ご意見をいただいておりますので、そういう議論というのは、これまでも十分にできてきているところでございます。

【小塚座長】 なるほど、そういう形で情報を吸い上げているということですね。  
はい、どうぞ。

【池谷委員】 ここで、船社のニーズも踏まえて、ということなんですが、ニーズは合致しているはずなんです。だからここに提案されているというふうに理解しています。したがって、ニーズを踏まえ、取り組みを更にしていくんだという提案だと理解しているんですが、そういった理解でよろしいのでしょうか。なおかつ、座学研修に係る予算を確保するための方策をきちんと組み立てていくということですよ。

【小塚座長】 今の課長のご説明だと、ニーズは、少なくとも十分把握していると。私はここをもうちょっときちんと確認する必要があるのかなと思ったんですが。把握しているということですね。まあ、そうすると、ご認識に特にずれはないということでもよろしゅうございますか。

【増田船員政策課長】 検討をさせていただくということで、よろしく願いいたします。

【小塚座長】 はい、ありがとうございます。

【伊崎国際業務調整官】 一点、補足させていただいてよろしいですか。

【小塚座長】 はい、どうぞ。

【伊崎国際業務調整官】 いわゆる3級養成施設を卒業した学生は、勿論、3級は持っている訳ですけども、まあ、3級は、あくまでも、船員としての、外航船員としてのミニマムの資格だという中で、一方で、最近、いろいろ条約改正、船舶側の技術開発が進んでいる中で、ミニマムの3級資格に加えて、例えば、船の種類によったりとか、いろんなプラスアルファの要件が必要になってくる。船社さんが即戦力として卒業生を採用しようと思ってもですね、それを新卒で採用しても、すぐには船員として現場に出せない。そういう、プラスアルファのニーズが最近増えているのではないかと感じておりますので、まあ、そういったところを、このスキームです、ね、補強してあげることによって、即戦力としての採用というのが可能となるのではないかと。

あ、そのような方向性で、今、検討しているところです。そこら辺は、その、例えば、どのようなプラスアルファの要件が現場で必要になっているのか、そういったことも確認させていただきながらですね、今後の取り組みに反映させていきたいと、このように考えております。

【小塚座長】 はい、ありがとうございます。よろしゅうございますでしょうか。何かございますか。

はい、立川さん。

【立川委員】 受益者負担について申し上げたいんですけれども、実はこの受益者負担の話というのは、約1年前に海技教育機構の内航船員養成に関する調整会議の中で出てきた話の中の一部なんですけど、受益者負担が増えるということになりますと、何らかの形で予算が減らされるから受益者負担を増やさないといけないという考え方が出てきてしまうんですね。予算が減らされる前提の論議というのは、これまで、調整会議でも結論が出ていませんので、そういうことはないということでもよろしいんですか。なおかつ、海技教育機構の規模の拡大という部分も、会議の中で論議の対象になっていたんですが、海技教育機構の予算について、受益者負担を拡大することは、当面はないという理解をしてよろしいんですか。

【小塚委員】 いかがでございますか。どなたか情報をお持ちですか。

【川路船員教育室長】 教育室の方で調整会議を行っておりますけれども、ちょっと、今、会議自体は、いろんな事故がありまして、ちょっと、今、ストップしております。今後、その会議をどうするかということは、ご相談して参りたいと思います。ちょっと、この場で何か、皆様に約束するようなものは持ち合わせておりません。

【立川委員】 といいますのは、受益者負担が増えるということになりますと、特に個人、あるいは各教育機関の負担が増えるということになります。そうなるとなかなか、確保・育成という視点で見ると、逆行しているのではないかという気がするんですね。ですから、そういうことがないような方策を考えていただきたいし、そういう方向で進んでいただきたいということをよくご理解いただきたいというのが、要望です。是非とも、その辺は、お願いしたいと思います。

【小塚座長】 政府全体では、予算にシーリングが掛かっている中で、一方で、しかし、高等教育の無償化みたいな話もね、政治の方では動いている。これはまあ、ここだけではありませんけどね、海員だけではありません。むしろ俯瞰的にありますので、そういうものをいろいろ見ながら、国交省さんとしてもですね、ご対応いただければと思います。では、それは、受け止めていただいたということでもよろしゅうございますか。ありがとうございます。

その他の提案について、何かご指摘等ございますでしょうか。

はい、どうぞ。

【池谷委員】 この資料で、高い技能を有する外航日本人船員を養成するための教育内容の改善

などというところで、21 ページに外航日本人船員に対して求める役割ということで、まずはクルーとして一定期間の海上経験を積んでもらうと記載されています。また、まずは10年程度海上勤務をしてもらい、船長又は機関長までの経験を積んだ上で、最終的には陸上勤務に就かせ、船舶管理業務を行ってもらいたいという役割に関する取りまとめが行われております。22 ページにおいては、即戦力として必要となる能力のより一層の習得を図るため、衛生管理者等の資格取得を促進、ということが掲げられております。当然、船員として海上勤務するに当たっては国際条約で規定された資格要件をクリアして乗船する訳ですし、この資格要件の維持に係る訓練、研修などの促進に向けた取り組みを継続していただかなければいけないという状況がある訳ですよ。では、ここでいう促進というのは具体的にどのような取り組みをしていくのか。国として、どういう対応を図っていくのかという考え方を示していただきたいと思えます。

【小塚座長】 促進という言葉の意味ですね。

【池谷委員】 資料では、外航日本人船員に対して求める役割として、こういう職務であるということでもっともっている訳です。10年以上海上勤務をしてもらいたいという考え方を含めて、示しておられるのでしょうし、船に乗るための海技免状以外の資格要件をきちんと保証した上で、乗船する訳ですから、資格の取得を促進というふうに謳われているんですけども、促進に向けた具体的な対応をどのように考えているのか、その考え方を教えていただきたい。

【小塚座長】 はい。それでは、これは資料を作った事務局へのご質問ですが。

【増田船員政策課長】 まず、衛生管理者の資格取得はですね、ちょっと、まだ、こういう場では申し上げにくいんですが、早期の資格取得に向けて、もう検討を終えておりまして、なるべく早く、資格を取得する仕組みとこのをやっております。これは、ご要望が非常に多いということをお伺いしてで、取り組みとして検討しております。こういう場ですので、検討しているとしてか申し上げられないんですが、やっております。

【池谷委員】 取得の方法の見直しを、今、行っているということなんですか。

【増田船員政策課長】 そうです。

【池谷委員】 そういった資格の取得方法、取得にかかる負担に関して、何らかの対応が一つあるということなんでしょうけれども、一方で、船員の資格要件に関する見直しは当然ながら度々行われてきて、今後、環境変化に伴って資格に関する国際基準が見直されれば、それに伴って国内法の整備が行われるわけですよ。それに基づいて、各船員が資格を取得し、事業者もそれを支援しながら、対応を図っていくという一連の流れになると思います。そういった中で、国として外航日本人船員に求める役割について定義付けがされていますが、それならば資格取得に取り組んでいる方々が船員としてのスキルを維持する上で、そういった資格要件に関する何らかの対

応を国として考えなければならないんじゃないでしょうか、という問題提起をしているわけです。現在でも資格の取得に関して、国内で訓練を受けることができる施設の規模の問題だとか、いろんな環境面での問題があるかと思うんですよね。そういった訓練を受けることができる施設の環境整備であるとか。事業者が現役の船員を雇用して、船員の教育訓練に携わることによって、雇用している船員の資格、能力が維持される環境がある訳ですから、国として資格の取得、維持を促進していく上で、何らかの助成なども具体的に検討しなければならないのではないか、という提案をしているわけです。促進という形で謳っているのであれば、具体的に促進する上で、どういった対応が取られるのか。既存の施設の拡充などで対応するのか。資格の取得、維持などに対して、国として船員の能力を維持する上で、具体的な対応策を示す時期にきているのではないかとということで、意見を述べさせていただきました。国際基準が変わって、国としてのルールも変わったので各自で対応して下さいということではなくて、資格の取得、維持の促進に向けて、船員個人に対して、あるいは事業者に対して、国としても何らかの対応を検討することが必要ではないか、という意見です。

【小塚座長】 はい、ありがとうございます。つまり、あれですね、この22ページのところに書いてあるのは、衛生管理者の資格取得の促進というですね、非常にこう、個別的な政策課題で、それについては、課長からお話があったように、既に動いているということなんですが、今のご発言は、もうちょっと大きな話で、本来の船員資格なんかに関わる部分も含めてですね、この、船員に必要な能力の構築ということについて、国がどういうふうに関わって行って、船員に必要なスキルを身につける上で、国がそれを促進する上で、果たし得る役割ってのは何なのか、そういうことを見せて欲しい。そういうことでございますね。小さな問題に特化したお話ではないということですね。

はい、ありがとうございます。これは非常に、この問題に関するアルファにしてオメガというかですね、根本論のようなところでもありますけれども。国のあり方みたいなもの、まあ、全体として、この資料の中にもですね、最終的なまとめをする時に、何か少し、そういうものが見えてもいいかもしれませんね。国としては、こういうスタンスで船員教育について臨んでいきますというようなことが、見えるようになってもいいかもしれません。ちょっと検討していただけますか、それは非常に大きな話ですので。よろしくお願いします。

その他、いかがでございましょうか。今まで話が出ていないのは、マッチングの話が、あんまり今まで議論になっていなくて、まあ、これは、事務局の問題意識を、私は、ちょっと、完全に理解していないのかもしれませんが、私の理解したところでは、今まで、このマッチングの話は、比較的、内航船員をターゲットにしたものに、政策的には向いていたんだけど、もうちょっと、外航のことも意識してやるべきということで、こういう、少しですね、実情の調査のようなどころから始めたいということかなあというふうに、私は理解したんでございますけれども、何かこれについては、ご意見等ございますでしょうか。

はい、どうぞ。

【田中委員】 もうちょっとご説明してあげた方がよろしいんじゃないですか。今まで官労使でどんだけ取り組んできてるかっていうことを。

【小塚座長】 まあ、譲り合って、どちらからでも結構ですので、ご発言いただけますか。

【立川委員】 それは国土交通省がしっかり説明されるのが一番だと思いますけれどね。国としてどういう制度をやっているのか。

【田中委員】 今、お話の出たマッチングっていうことも含めましてですね、この、最後のページに入っているここだというふうに、私は理解しておるんですけども、あの、マッチングっていうのは、外航船員の量的確保の世界の中で話をしてる分については、今、言われたように、内航船員のマッチングの話をされてるのではなくてですね、官労使で、外航船員の基幹船員を育てていくためのマッチングというのを、ずうっとこれまで取り組んできているってやつ延長線だと理解しておりますので、ちょっと、今のご発言は、何か、観点が違うところなのかなと思った次第でございます。以上です。

【小塚座長】 はい、ありがとうございます。そうですか、これは、私の説明がというか、私の理解がずれていましたか。

【田中委員】 いやいや、ずれてたんじゃなくて、あの、そうじゃなくて、外航について取り組んできたことの話がここに書いてあるだろうというふうに、私が読んでいるだけですけれどね。

【小塚座長】 ええと、いかがですか、事務局的には。私はこの資料は、外航については取り組みが足りなかったことでのご提案なのかなと思っていたんですけども。

【増田船員政策課長】 国の方ですね。船主協会さんとか組合さんの方で取り組まれているのは事実でございますので、何かを申し上げるつもりは全くないんですが、私どもの船員職業安定窓口においては、どうしても求人の数が少ないため、求職者がある程度いらっしゃるんですが、マッチングの件数も非常に少ないことから、もう少し、国として、外航に務めていただく方を増やすような取り組みを、内航も併せてですが、取り組んでいきたいという意味でご提案しているということです。

【小塚座長】 その前提として、少し、労働実態なんかの調査をしてはどうかというのが、12ページに出ている訳ですね。

【増田船員政策課長】 これは、私どもがやりたいということでございます。

【小塚座長】 はい。ということなので、今までご尽力いただいていることは、もちろん、それは多としますけれどもということで、むしろ、政府として、少し反省して、もうちょっと、取りこぼしているところがあるんじゃないかと、そういうことでございますね。

【鹿渡船員政策課総括補佐】 今までも、マッチングというところで言うと、おっしゃるとおり、23 ページの確保・育成スキームの中で、若年船員、一番左下の合同面談会というところで、官労使で取り組ませていただいていたところなんですけれども、11 ページで説明しているのはですね、船員職業安定窓口でですね、海のアローワークとか言われるところで、他にマッチングする機会ということで、これまでも外航のスキーム、23 ページの若年船員を中心にやってきたところであるんですけれども、そう少し、在野の、と言っはなんなんですけれども、他にも、外航船員を求める方に対して、何か、マッチングを促進するようなことができないかということで掲げさせていたものであります。

【小塚座長】 はい、ありがとうございます。

【増田船員政策課長】 途中で退職されたりして、アローワークに来られている方への対応ということですので、特に、新規について何かを考えている訳ではないんですが、現状を申し上げますと、海のアローワークに出てきているのは、求人の申し込みが非常に少ない一方で、求職者がそれなりにいらっしゃるので、内航の、今の求人倍率が2倍とかっていう状況と比べると、全く反対の状況になっているものですから、そういうところを何とかもう少し、私どもの方で何かできないかということのご提案です。特に新規学卒者とか、そういうお話をここに書いているつもりは全くないということです。

【小塚座長】 はい、ありがとうございます。まあ、それも取りこぼしの一つということなんです。つまり、外航船員に関して、新規のところだけ、今まで見ていたのではないかということで、少し違うところにも光を当ててみよう、そういうご提案だと思いますが。いや、そんなことは、無駄だからやるべきではないというご意見でしたら、事務局に削っていただきますけれども。よろしゅうございますか。

後はいかがでございましょうか。その他は、前回から出ている、労働環境、職場環境の関係で、女性船員の活躍促進とか、海上ブロードバンドの話とかが出ていまして、これもまあ、これをしたから、すぐに何人船員が増えるというものではないのかもしれませんが、まあ、こういう積み重ねも大事だということで、ご提案になっているんだと思いますが、この辺りについてはよろしゅうございますか。

はい、どうぞ、田中さん。

【田中委員】 女性船員の話が出たんで、少し、前回も、うちの委員がお話しさせていただいたと思いますけれども、まああの、相当、女性船員の活躍促進について、外航船社もしっかり取り組んでおりまして、で、なおかつ、ここに書いてあることは全く異論がある訳ではないんですけれども、ただ、内航の世界と外航の世界で、相当、状況が違うんで、一つ確認なんですけれども、14 ページに出ている、海運業における女性船員の比率はわずか2%にとどまっております、という、海運業という母数は、どういう母数ですかと。以前、何かの大きな会議、他の会議のことを言うとまた怒られちゃうけど、外航船員って、元々、世界中で日本の女性船員比率が非常に高い国だよってというのが、あったように記憶してるんですけれど、そういう意味で言うと、今、

外航日本人船員の量的確保をやってる時に、海運業の女性比率が2%だから、もっと頑張れみたいな印象になっているのは、ちょっと違うのかなと。いや、もちろん、女性の取り組み、女性の活躍促進に反対するものでも何でもないですよ。あの、この取り組みは、外航船社も続けておりますけれども、資料として出てくる時に、海運業と書いてあるんで、どういう数字なんだろうなって思って、ご説明いただければと思っただけです。

【小塚座長】 これは、事務局では、何か、データをお持ちですか。

【増田船員政策課長】 外内航合わせた船員の内の女性比率です。

【田中委員】 ですよ。だから、内航船員って言うのは30,000人規模あってですね、外航は2,000人いて、それぞれの女性の比率が相当違うと思います。

【増田船員政策課長】 誤解があるようでしたら、これからは数字をきっちり分けた方がいいかと思えます。ただ、私どもとしては、女性船員ということで取り組んでおり、外航・内航に分けて取り組んでいるものではないものですから。そういう意味で、こういう数字の出し方になっていて恐縮なんですけど、女性船員を増やすという意味で、対外的に、私どもとして、これから取り組みをしますという大前提として、今まで取り組んでいただいております船主協会様と全日海様とは申し訳ございませんが、ちょっと数字を出させていただいているということです。別に取り組みが不十分だということではなく、他の産業との比較で、こういう数字がどうしても出るんです。私どもが出さなくても、トラック業界が使っていたりしますので、そこは、産業間で競争しているということで見ただけであればと思えます。

【田中委員】 おっしゃるとおり、だから、女性が十分だなんてことを言ってる訳ではなくて、就労が進んでいない状況である、2%っていうのが出てくるとですね、今までまるで取り組んでなかったかのように思えます。多分、世界標準以上に、外航海運における女性比率が高かったというのが、どっかでコメントを聞いたような気がしておりましたので。確認だけさせていただいた訳です。

【増田船員政策課長】 進んでいるというよりは、海事分科会でも、ご回答申し上げましたが、ほぼ外国並みと、欧州なんかでも2%位ですというご説明を、2月5日の海事分科会でもご説明させていただいております。

【田中委員】 分かりました。あの、いいんですけれども、海運業全体の資料であるってことの確認をただけで、だから女性は十分だなんてことを言ってるつもりはございませんので。

【増田船員政策課長】 統計上、明確にしたいと思えます。すいません。

【小塚委員】 はい、ありがとうございます。「わずか2%にとどまっており」という、この表

現ですかね。

【増田船員政策課長】 確かに、欧州と比べると、2%は、特に、わずかではございません。ただ、他の産業との比較で、よく議論されるということで、とどまっていると言われており、という感じだと思うんですが、他の産業から、そういうことを言われているということです。

【小塚座長】 はい、ありがとうございます。そうですか、トラック業界と産業間競争になっているんですね。

【増田船員政策課長】 あと、建設業とかですね、いっぱいありますので。

【小塚座長】 ありがとうございます。この辺りについては、何かご指摘等はございますか。組合としても、この、女性船員の増加というのも、バックアップしていただいている、そういうことでよろしゅうございますか。

【立川委員】 そういうことで、いろいろ活動して行かないといけないと認識しています。

【小塚委員】 ありがとうございます。

その他、全体を通じまして、予定の時間がそろそろ近づいておりますが、全体を通じまして、あるいは、次回に向けてですね、事務局に、こういう資料を作って欲しいというようなご要望がありましたら、承りますけれども。

はい、どうぞ、立川さん。

【立川委員】 第1回の検討会が開催された時に、この検討会の進め方について、概念的なスケジュールが提示されました。大体、3回でとりまとめという話をされているんですが、今後どういう形で進むのか、見えなくなってきたんですね。というのは、先程、外航課長から当面、供給という話がありましたが、供給だけでは増えませんよね。需要、つまり採用の問題もあります。一方で、6月の船員部会でとりまとめについて報告する、ということも出てきていますよね、今後どういう形で進めて行かれるのか。前回、素案として提示されていた資料をもとに、更なる取り組みということで強化しようというお話だと思うんですが、当面の供給側の施策としてはこれが全てなのか、あるいはもっと他にあるのでしょうか。供給面が拡充されても、雇用が増えなければ決して船員は増えない訳ですから、当面の施策として供給面の話が出てきて、需要の面は後追いでということになると、今後この検討会がどういう形で進められるのかをお話しいただかないといけないのではないのでしょうか。

【小塚座長】 はい、ありがとうございました。

堀木先生も、何かご発言はございますか、どうぞ。

【堀木委員】 すいません、ちょっと視点が違って申し訳ないんですけども、この取り組みの

対象が、ある程度、興味を持っている方に対する、何て言うんでしょうか、アプローチが提案されているなど感じまして、ちょっと、0.5増やすとなると、そこじゃない、実は潜在的に意識を持っているけれども、ご自分で気がついていないという若者にどうアプローチするかっていうところが、ちょっとないかなと。本学のような教育機関に来ていただく、もしくは、あの、船社が自社養成なさっているところに来ていただく、どちらにしても、やはり、そこをもう少し掘り下げ、新しく発掘をしないと、ちょっと難しいかな、0.5という数字はという気がいたしましたので、もし、あの、可能であれば、ちょっとアイデアがなくて申し訳ないんですけども。あの、更なる何かが必要かなと、資料を見て思いました。話がずれてしまって申し訳ないんですけども。

【小塚座長】 ありがとうございます。その辺りも含めて、ちょっと、その、次回に向けて、どんなとりまとめ案をですね、ご用意いただけるか、事務局の方で、今、お考えのところを、ちょっとご説明いただけますか。

【増田船員政策課長】 本日いただきましたご意見を踏まえて、それから、まだ幾つか検討しているものもございますので、具体的な取り組みとしてご提案させていただきます。ただ、何かしら施策としてできるものは、当然、進められますが、例えば、これから関係者の意向等も踏まえて取り組むものなどは、スケジュール等もいろいろ難しい部分もございますので、私どもとしては、更なる取り組みの施策をとりまとめた形で、第3回で、必要があれば、もう1回位やってもいいのかもしれませんが、議論をさせていただいて、それを船員部会に報告したいと思っております。今、この取り組みにプラスアルファとして、何か足すもの等がありましたら、ご意見等をいただきたいんですが、量的確保に向けた更なる取り組みということで、私どもとしては、これで準備をさせていただいております。

【小塚座長】 はい、ありがとうございます。

【増田船員政策課長】 そういう取り組みについて議論をする場だという理解で、施策をご提案させていただいております。

【小塚委員】 そういう意味では、今回の資料に、部分部分に、青枠囲みといますかね、水色の枠囲みで入っている、この取り組みというのを、まあ、パッケージにして、で、その、先程の外航課長のご発言をお借りすればですね、これが、いわば、船員供給側を改善する施策として出せるものではないかと。で、これで、どれ位効果があるかということは、まあ、見てみたいし、それを行う上で情報収集等が必要なのであればですね、そういうことについて、国交省としても、順に施策をうっていききたい、そういうようなことを、お考えになっているということですね。

はい、どうぞ。

【立川委員】 ちょっと気になったんですけども、「更なる」というのは、従来から行ってい

る施策を「更に拡充していく」という趣旨なののでしょうか。新たに講じる施策というのは何かないんですか。

【増田船員政策課長】 情報提供とかマッチングとか、新々3級や女性船員の件についても、新たな取り組みではあるんですけども。

【小塚委員】 従来のもので全くの継続ではないと。ただ、従来のを止めてしまっただけで、突然に新しいことを始めるような、何かそういう、新聞記事の大見出しになるようなことが出ているかという、まあ、そんな話は、あったら苦労しないといえますかですね、ということかなと思うんですが。

【立川委員】 外航日本人船員を平成30年から10年間で1.5倍に増加させる、という数値目標がありますよね、従来の施策の延長で本当に可能なのか、という疑問を持ってしまいますよね。

【小塚座長】 ちょっと、さっきの堀木先生のご発言と、実は繋がっているんですよ、そういう意味では。

はい、どうぞ。

【池谷委員】 先程この資料に対して、具体的な考え方、また、その提案の中身について検討するというコメントもございました。逆に、先程私の方から申し上げた、資格の取得・維持に対して国として何らかの対応を、という提案は、検討に値するのではないかとことで投げかけた部分もございますので、そういったことをしっかり検討してとりまとめいただいて、それらをどのように取り扱うかということも、次回、示していただければと思います。投げかけたことが、雇用の拡大に繋がる要素に含まれるものもあろうかということで、発言させていただきました。

【小塚座長】 はい、ありがとうございます。あの、私は、この取り組みが、漸進的といいますかね、その、まあ、大きく変わらないということ自体は、別に悪いことではないと思うんですよ。あの、何でも目立つ施策をうてばいいというものではないと思いますので、大きく変わらなくてもいいんですが、やっぱり、そこに中身がないといけない。今までと同じことをですね、名前だけ変えるというのであってはいけないと思いますので、そういう意味で、今日ですね、今、池谷さんもおっしゃいましたけれども、いろいろ、実質に関わるご提案などもいただいておりますので、それから、最後に堀木先生から、大きな宿題をいただきましたので、是非ですね、その辺りを受け止めていただいてですね、更なる取り組みの中身を充実したものにしていただければとおもいます。それで、それを見てですね、それは、最終的には、雇用される船社の側が、こういうことで、新たに供給される船員だったら採ってもいいかと、こういうふうですね、思われるような、そういう中身のある施策を出していただけたらと思いますので、そういうことで、この場でのご発言を活かして、次回の案を作っていただけますでしょうか。

【増田船員政策課長】 本日のご議論を踏まえて、再度、検討したいと思います。ありがとうございます

ざいます。

【小塚座長】 はい、ありがとうございました。それではですね、今後の日程等につきまして、事務局からご説明下さい。

【服部船員政策課専門官】 ありがとうございました。次回検討会につきましては、開催日時等につきまして、座長にお諮りした上で、改めて事務局からご案内させていただきますので、よろしく申し上げます。

【小塚座長】 ということで、先程、立川さんからご発言がありました、6月の船員部会に報告できるとは限らない、ずれるかもしれないということでございますけれども。

【立川委員】 それは、第1回の検討会での話にもありましたように、予算に関わる話になると、6月中旬には何らかの形でとりまとめる、という前提があったが故のことなんですけれども、ただ、今の説明では予算に関わってくるのかどうか、とりまとめも6月にできるかどうか不明な状態なので、先程、今後のスケジュール感やとりまとめに向けた展望をお尋ねしたわけなんです。

【小塚座長】 はい、分かりました。では、その辺りもよく事務局で検討して下さい。では、本日の議題は以上ということにさせていただきます。皆様、活発なご議論をいただきまして、ありがとうございました。

【服部船員政策課専門官】 それでは、以上をもちまして、「第2回 外航日本人の量的観点からの確保・育成に関する検討会」を終了いたします。本日は、お忙しい中ご出席いただきまして、まことにありがとうございました。

以上