

第3回 船員養成の改革に関する検討会 議事概要（主な意見等）

日時：平成30年11月29日（木）14：00～16：00

場所：中央合同庁舎3号館4階特別会議室

「第2回資料の修正」についての質疑応答

- 資料P7について、高専機構も授業料収入、寄附金、先生方が獲得してくる研究費等が含まれていることから、大学同様の扱いにしていきたい。
→ 指摘のとおり、修正する。
- 資料P9、反対系の資格の取得について、履歴限定が1年9月となっているのには、何か理由があるのか。
→ 乗船実習が現行9月から6月になり、最初の3月は両用教育（航海・機関両方）の乗船期間となるが、後半の3月は専門教育となり、航海・機関、完全に分かれる。そのため、反対系の実習は両用教育の3月のみとなり、本来2年間の乗船履歴が必要であるところ、3月しかないため、1年9月の乗船履歴が必要となる。
- 3年後の定着率のアンケート回収率はどうなっているのか。
- 回答率は3割程度だが、対象者が1,008名、有効回答数334名であり、データとしての信頼性はある。表中に回答率、回答数も入れるようにする。
- 公開された検討会で出された資料なので公表する、ということであれば、資料として適切かどうか、検討会の中で議論すべきではないか。
- 十分なスキルを持ち、安全運航を担保できる海技者をどのように育成するかがこの場の主題であり、養成するために必要な費用については、この場で議論することではない。運営費交付金を減らそうとする意図が見え隠れするような資料だから、本検討会にはなじまないと考える。
→ 毎年増額の要求を行っていることは理解いただきたい。JMETSのあり方については、多方面に関係してくるため、皆様からのご意見を承りながら進めていくことがよいと考えている。
- この資料はたたき台であり、これ自体は何の権威もない。したがって、資料について意見があれば、資料に対する批判や指摘があったという形で残る。出された資料について、意見を出していただき、今後の議論を進める。
- 内航海運では小型船を中心に、船員が不足し、船の運航が困難になっている状況にある。どの程度の海技者が必要で、いかに養成していくか、ということ議論のベースにすべきである。それなしでは、予算の議論はできない。

→国交省として JMETS の予算を減らそうとしているわけでもなく、今後も毎年予算の増額要求をしていく。

→国全体の予算の制約があり、結果として減額になることもある。いくら増額要求をしても我々だけで決められない状況である。そういう中で、多様な財源を確保する努力は必要である。食料費について多数ご意見があったが、一度ここで集約し、ある程度の方向性を出しておきたい。そのため、この場で議論することが適切とし、議題として出している。

○たとえば事務局としてグランドデザインがあるかもしれないが、それでいいということではないので、この場で議論している。この場で共有が得られるのであれば、その方向性がここでの議論の方向になる。必ずしも一定の方向を共有するというわけではない場合には、出た意見そのものが記録として残り、それが今後の船員養成の改革に関するあり方に反映されていく。忌憚のない意見をいただき、その中である方向性ができればよいし、できなければできないという形で、多彩な意見があったということが、今後有益な機能を果たす。修正資料の取り扱いについて、如何するか。

→ご意見いただいた部分について、修正した上で公表したい。

○これまで出された資料についての意見も、議事概要に適切に反映していただきたい。

議題 1. これまでの議論を踏まえた方向性について

「第 1 次中間取りまとめの位置づけ」についての質疑応答

○「第 1 次中間取りまとめの位置づけ」は確認をしながら進めていくしかないのだろうが、課題を如何に解消していくか、共通理解を図りながら進めていくことが議論の筋道になるべき。国交省がやりたいことだけを、時間が限られているから先に詮議するようにはしか見えない。「必要な財源確保の検討を少しでも前に進めるため」ということに共通認識をもったということではない。そう議事録には記載していただきたい。

○必要な財源確保について、「少しでも前に進めるため」とすると違和感がある。「必要な財源確保の検討を議論した」くらいにすべき。

○中間取りまとめ位置づけを「ここまでの議論の到達点として」としているが、到達までいくか懸念がある。検討会を 4 回開催し、どのような議論が行われ、どのような段階に至ったかということ、区切りとして報告をすることが重要である。それにより、それを見た国民がこのような議論をしていることに対し様々な反応等もあるであろうし、関係者の今後の議論の参考にもなるで

あろう。そういう意味で、このような結果になった、ということではなく、4回の検討会の中でこのような議論が行われている、という報告になると捉えている。ご意見は明確に議事概要に残していただく。

→今回の議論を踏まえて、次回中間取りまとめの案を提出できればと思っている。いただいたご意見を踏まえて、とりまとめ案を作成する。

→この資料自体は中間取りまとめをしていく際のコアとなる事項を書いている。その表現について色々ご議論あれば中間取りまとめを行うにあたり考慮し、次回お示ししていく。

○この資料は、この状態で公開されないという理解でよろしいか。

→この検討会で配られた資料として公開したいと考えている。意見は議事録に残させていただく。

○この取りまとめの位置づけに「必要な財源確保の検討を少しでも前に進めるため」とあるが、「必要な財源確保について検討をするため」という意味であると、座長として理解しているということを残してほしい。もう一点、「議論の到達点」というと少し問題があるので、「区切り」として理解するということも、残してほしい。

「内航新人船員の養成等の規模のあり方」についての質疑応答

○養成定員「500人を目指した」とあるが、人さえ揃えばいいというものではなく、優秀な船員を500人ということである。職場環境を改善し、このような環境ならば私もやろう、という優秀な人が集まってくることが大切である。また、魅力のある環境を作ったとしても、それを人々に知られないといけない。そのためには広報や宣伝が必要となる。そういった面も、工夫をして取り入れていってほしい。

→そのような内容についても取り入れていく。

○この500人という数字は、養成規模か、船員となる者の数か。

→養成定員を500名である。

○「本検討会と並行して内航総連とJMETSとの意見交換の場が設けられた」とあるが、その議論と本検討会の関係はどうなっているのか。同じタイミングで設置されたとしか思えない。意見交換会での協議内容が本検討会に影響するとしか読めない。そうではないのならば、記載すべきではない。

○検討会が始まる以前から、内航総連のもつ問題意識に対し、JMETSとして練習船など協力していくものがあるということで、意見交換会を始めており、必ずしも本検討会とリンクがあるわけではない。

→表現は精査する。議論の内容的には全然関係ないということではない

め、リンクすると考える。しかし、この検討会のサブワーキングのような意見交換会の場であるということではない。意見交換の場で話し合われた内容については、この場で随時報告いただければいいと考えている。その上で本検討会での検討に反映できるところについては反映していく。

- 小委員会か別の委員会があり、その議論を踏まえ本検討会で何か新しいことの議論をやっていくということなのか。リンクするのかもしれないのか、はっきりさせてほしい。
- 検討会と意見交換会が互いに制約し合うということではない。たとえば **JMETS** と内航総連の意見交換会でこう言われたから、それを前提として本検討会で話し合うことはない。ただ、情報として出してもらい、それを踏まえてここでは独立した議論を行う。本検討会とワーキンググループというような関係にはない。意見交換会の内容は情報として聞き、有益な部分があれば扱う。
- ここに記載されていると、権威があるもの、あるいはこの検討会での議論を拘束するような印象を与えかねないので、記載しない方がよい。
- 第4回で予定している「中間取りまとめ」では、表現を直していただきたい。本検討会と意見交換会が互いに制約し合うものではないということを確認したい。
- 検討会委員とメンバーが一緒であるのに、**JMETS** と内航総連とで確認したことを、この場で **NO** と言えるのか、または疑義が挟めるのか。協議内容を報告してもらうことは結構だが、たたき台や中間取りまとめに残す必要はない。
→仮に両方で話し合われた内容について、この検討会としておかしいとなればだめだと言う。
- JMETS** と内航総連の話し合いでこういうことがある、と報告された際、委員から厳しい意見が出る等あれば、特にここで共有するようなことにはならないと考える。
- こういう資料が出れば、内航総連と **JMETS** の意見交換会の内容がこの検討会で反映されると、一般の方は理解してしまう。たたき台、資料といっても、誤解を招く部分については、検討会の中でコンセンサスを得たら修正をして公表すべき。**JEMTS** と内航総連の方は本検討会においても委員として発言権があるのだから、報告が必要な結果があれば、委員としてここで披露すればより理解が深まるし、それらを取り入れて、取りまとめが行われていくと考えている。
→前回内航業界の協力について質問があり、それに関してこういう場でも議論しているというご紹介があったことを踏まえての記述である。本検

討会を制約するものではない、というような記述にしていくが、座長と相談しながら作成していきたい。

- 次回新しく出されるたたき台が、今出されているものと全く違ったものになっていけば、前回のたたき台はこれだけ叩かれて、こんなに変わったのだということになる。その点では、公表されてよいのではないか。
- 決して内航総連と JMETS の意見交換会を阻害するために言っているわけではなく、どんどん進めてほしいと考えている。

「教育内容の高度化等のあり方」についての質疑応答

- 「練習船の余席を確保の観点」の部分は、「余席を確保するという観点で効果的な運用等」の表現の方が、誤解を招かなくてよい。余席の確保そのものが目的ではなく、効率的な運用を行うことで余席が発生し、育成が増えるという観点の方が望ましい。
- 練習船の余席の確保自体が目的ではないと共有できれば、次回その方向で変更していただきたい。
- 海技学校を短大化することについて、3項目め「教育内容の高度化等」及び4項目め「効率的な船員養成体制」それぞれに書かれている。3項目めと4項目めは総合的に書かれており、タイトルと中で書かれていることが混在して、どうとでも読めるような表現となっている。混乱が生じないようにコンセンサスを得ながら実施していくという説明が前回あったので、それを踏まえた書きぶりにすべき。3、4項目めに書かれていることが、具体的に何を意図し、どのタイミングでどうしていくかが読めない。
→項目の整理等、ご意見を踏まえて整理させていただく。
- 教育内容が十分高度化されていけば、効率的に優秀な船員が養成される、ということが分かるような形で書いていただければよいと考える。
- 字面だけ見ると、教育の話をしているのか、効率化の話をしているのか、よく分からない。これだけを読むと、航・機両方の免許がほしいという学生には両方を、そうでない学生には片方の教育をするということで効率化した。短大にしたから高度化したと読めてしまう。
- 船員教育の高度化とは何か。
→例えば ECDIS の講習を行う等、今取り組めていないことを実現していく、それを中間取りまとめに記載していきたい。
- 短大化のメリットとして、高校卒業課程が終わっているので、集中した時間で教育の高度化を行えるのではないかと期待している。
- カリキュラム改訂や色々な面での制約はあるが、そういうものも変えるくら

いでないと深度化は難しい。JMETSには効率的にいい人材を育ててほしい。

- 高度化・深度化といっても現場の実需を離れたものではない。航海技術は、新しい技術の導入等に応じて我々も進化させている。他方で、短大化により就学期間が3年から2年となる時間の制約もあり、高校卒業程度で入学するのであれば、基礎学力もあり、専科なり重点化した部分を現場により即した教育を行う、あるいは社船実習を行い、スムーズに現場に入れるようにするといったことが、高度化や深度化のヒントになると思っている。
- 内航貨物船業界も同感である。

「効率的な船員養成のあり方」についての質疑応答

- 3項目め「教育内容の高度化等」と4項目め「効率的な船員養成体制」は大いに関係しているが、4項目めは「過度な負担にならない」とネガティブに書いてある。たとえば、短大化によって専門分野を教える新しい教官を雇い、スタッフも拡充していくという意味で、教育を厚くするという高度化もある。もっと前向きなことも書くべき。
- 確かに「よく相談し」や「過度な負担とならないよう」と記載してある。積極的な方向に行けるような書き方にしてほしい。
 - 今までの議論のエッセンスをまとめ、ご意見を反映していきたい。
- 過度な負担とは、学校であれば実習現場として、社船実習の拡大で高度化の負担軽減など、ストーリーで読み取れる。しかし、練習船隊の現場に過度な負担とならないように社船実習の拡大と読み取ると筋が通らない。練習船隊の過度な負担を回避するためには、JMETSの乗組員の増員が必要ということではないか。
 - 養成人数が増えた際にJMETSの練習船のみで受けるのか、それとも希望者は社船実習で受けるか。社船で受けたら、その分JMETS練習船に乗船する実習生が減るので、現場の負担が軽減するという意味と考える。
- 本当にそれを意図されているのであれば、極めて危険な方向に進みかねない。練習船の配乗比率が8割、7割に減ると現場の負担が減る。したがって船は1隻減らせるのではないか、という議論に至りかねない。
- 本来、必要な練習船という教育の訓練施設があって、必要な定員、教官、乗組員が全部揃っていて、適正な配乗ができていれば、過度な負担にはならないが、現実には色々な問題があると聞いている。そのような状態にならないよう、予算を確保し、職員を採用・教育して、適切な訓練を実施していくに尽きる。ここにある「JMETSの現場に過度な負担」という言葉だけだと、色々な読み方、見方がされるし、6隻あった練習船が、5隻になったのだから、社船でも

できるのであれば、4隻でもいいのではないかと、外部から指摘されかねない。海事局としてそんなことは絶対にさせないとお答えいただけるのだろうが、議論の方向性として、しっかり確認をしていただきたい。

→養成定員を段階的に増やせないかという要請がある中、社船実習という手段を有効に使いながら、練習船でしっかりと実習ができるようにと考えているので、余席があるから1隻減らすという議論とは異なる。

○六級、四級、三級と養成があり、練習船では各級の実習生が混乗状態で、指導する教官の負担は明らかである。単に人数だけの問題ではない。そういったことも整理していくと、何人が乗船できるから、何隻いるという単純な話ではない。

○資料 P4「段階的に短大化することについて、地元関係者等とよく相談しながら、検討を進めることが適当ではないか」とあるが、相談先として内航業界も含めた表現にしていきたい。

→承知した。

「機構の必要な財源確保のあり方」についての質疑応答

○食料費だけではなく、実習生から負担を求めることが財源確保のあり方だという考え方自体が、そもそもおかしいのではないか。ここでいう財源確保とは、国の予算を増やすなり、違った形で外から求めるものであって、実習生から求めることは、発想から外していただきたい。このような薄い議論しかしてこなかったことになりかねないので、書き直した方がよい。寄附金が少ないとか、国家予算を取らなければならない位にした方がよい。実習生からの負担についての議論はこれ以上しないということではどうか。

→JMETS が必要な経費をどう賄うかという中で、どう収入を得て、それをどこに充てるかという話もあり、実習生の負担という議論が大前提。

→食料費について様々な場で話が出ており、その点から記載しているので、実習生からの負担ありきという印象をもたれると思う。まずは積極的な財源論の話から記載すべきなのかもしれない。食料費については、様々な指摘があるので、このような意見があったということはテイクノートしておかないと、議論することがなかなか厳しいところがあると感じている。

○食料費について、今後議論しないということは分かった。クリーニング代等も、実習生から負担を求めないといけないほど困窮しているのか。

○これまで練習船内で現金徴収していたお金でクリーニング代等をまかない、その後精算していたが、従来から現場の負担等の問題になっていたため、一

括計上し、明確な形にしたいという趣旨である。新たな負担を求めようとか大きな負担を増やそうとは考えていない。

- 「クリーニング代等を負担してもらおう」と「実習生に過度な負担とならないことに留意する」ということは、負担自体が増えていくおそれがあると読み取れないか。たとえば、実習生が今まで負担してきた以上のものを負担してもらおうが、過度な負担にならないよう留意するとも読める。新しく実習生に何か負担をさせるというのは、食料費も含めて、厳に慎んでいただきたい。
- 実習生の負担という点について、社会の生活環境が向上していくと、練習船内において、こういったものを共同で買いたい等、実習生から要望が出てくると思われる。その範囲について今から制約をするのではなく、ある程度、大学・高専と議論をして、合意的なところを見いだしていきたい。もちろん検討会の場で、方向をまとめいただくということであれば、それに合わせていきたい。
- 具体的に実習生への新たな負担とは、どういうものがあるのか。
- 例えば運動用具、洗濯機、ウォシュレット等、なかなか代替できないものに対して、基金として負担していただければと思っている。
- 固定したものではなく、生活環境上そういった声が出てくるものを、大学・高専の必需や希望等を踏まえながら、判断をしていきたい。
- 今の意見は看過できない。食料費だとうるさいから、他のもので取るとしか聞こえない。食料費の時も話したが、練習船内において、実習生には何ら選択肢はない。練習船での訓練を受けなければ海技資格は取れない。資格が取れないならば船員になれない。単にアカデミックな教育を受けるだけではなしえない。練習船内で実習生に経済的な負担を強いることは、海事局から「そういうことはするな」と JMETS に指導していただきたい。
- ご指摘を重く受け止めている。しかし、受益者負担のあり方が求められている中、実習生個人に帰属する負担を考えていかねばならないし、練習船での生活環境を良くしないと実習環境が良くならず、魅力化にならないため、実習生の個人負担のあり方も見直していきたい。
- 純粋に実習生のプライベートの費用まで丸ごと負担してくれということではない。一般企業でも、社員の資格取得のために費用等を会社の経費で出すのか、本人の負担とするのか、議論になることがある。練習船に乗る実習生の場合、生活から仕事まで全部が練習船内にあり、公私の仕分けが難しくなる。練習船内での生活環境をよくするという、本来個人がやるべきことを、JMETS が行うことで、よい環境での実習が可能となるのであれば、優秀な船員がどんどん養成されるという観点からすると、公的な負担も必要ともなるのではないかと。全面的に書き方、あるいは取り扱い方を考えていただきたい。

確かに寄附金をもっと募り、沢山予算を獲得することが本筋ではあるが、今申し上げた観点から、皆さんが議論の場に乗やすい形で示してもらいたい。

- 「JMETS において食料費の徴収について関係者と調整が行われてきた」とあり、この関係者は、高専と大学のことだと思うが、この文脈ではそれらとの調整が原因で食料費について問題が出ていると見える。修正をお願いしたい。

→どういうイメージか、後ほど教えていただければと思う。

- これまで実習生は船員と同等に扱ってきた。海事局としてはどのように考えているのか。

→船員というのは、船員法における船員であり、雇われている方だと考える。実習生は船員と同等であるという言いすぎだが、その置かれている環境が船員と類似する部分がある。したがって類似する部分は船員についての考え方を参考にしながら、取り扱いをしている部分はある。

- 船員法上の船員でないことは明らかであるから実習生が練習船に乗って実習している間の取り扱いについて、船員として取り扱っているのと同様のような考え方になるとの趣旨であると思う。もちろん制度上、制限がないところでは、区別することになると思うが、実習生が乗っている間、船員を取り扱うのと同じような考え方になると理解している。

- 船員法上の船員かどうかというと、船員ではないという言い方もあるが、逆に船員としての取り扱いをしないと人権侵害である。条約違反という実態が生まれてしまうということも、この場での共通理解であり、またその点は十分当局も踏まえて対応されると理解している。

- これ以上、食料費の話はしないということでもいいのか。食料費の話はこの場でも出さない、今後一切 JMETS 内でも議論しない、実習生に負担をかけるものではないということを確認したい。

→実習生からの食料費徴収について、これまでの検討会での議論を踏まると、大きな環境の変化がない限りは難しい問題だと思っている。

- 2 項目めの「内航新人船員の養成等の規模のあり方」のところでは言うべきであったが、JMETS の卒業生の約 8 割が大型船に就職している。この資料には、特に 750 トン未満の小型船については触れられていない。大型船と小型船では温度差があり、非常に逼迫した状態なのは、499 トン以下の船である。民間六級の養成人数拡充が必要だということもあるが、もう少し、小型船の逼迫度、育成について記載していただきたい。

→前回六級小型の船員不足状況について議論もあったので、しっかりと記載したい。

- 議論すべきは船員が不足している中で、いかに安全を担保しながら、優秀な船員を育てていくかということである。四級のみならず、六級も、あらゆる船

舶においても、対応できる形にしなければならない。国、JMETS がどのように絡むか議論をしていく必要がある。あるいは、そこにいかに国家予算を投入するかがメインテーマである。そういう方向での議論ができるようなたたき台を提案していただきたい。実際不足しているのは六級だと思う。

- 多様で活発な意見が出された。それを踏まえて、次回は中間取りまとめを出す場なので、ここで一層詰めた議論をして、中間取りまとめにつなげたい。事務局は今日の議事を踏まえて、中間取りまとめ案の作成をお願いします。

以上