

第2回船員(海技者)の確保・育成に関する検討会(議事概要)

1. 日時:平成23年8月5日(金)14:00~15:55

2. 場所:三田共用会議所 第4特別会議室

3. 出席者

【 委 員 】 杉山委員(座長)、赤峯委員、飯田委員、五十嵐委員、岩田委員、小田委員、上窪委員(代理出席)、紙田委員、栢原委員、木谷委員、久保委員、蔵本委員(代理出席)、小比加委員、阪田委員(代理出席)、佐々木委員(代理出席)、佐藤委員、鋤柄委員、高松委員、立川委員、田中伸委員、田中利委員(代理出席)、鶴田委員、内藤委員、林委員(代理出席)、平塚委員、深澤委員、三木委員(代理出席)、森田委員(※座長以外五十音順、敬称略)

【国土交通省】 井手海事局長 ほか

4. 議事概要:

(1)外航船員の確保・育成のあり方に関する論点整理及び議論の方向性(案)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)日本人船員の確保の目標

- ・外、内航共に、日本人船員の確保の目標について、供給の「量」と「質」の話をしているのだと思うが、外航は「質」のことは言っているが「量」のことは言っていない。1.5倍にする」と記載されているが、ボリュームがどのくらい必要なのか非常にあいまいであり、その辺りを明確にしないと論議がかみ合わない。難しいかも知れないが、ある程度の数字を示してもらいたい。
- ・外航は内航のように相対的に考えれば非常に数値は出しにくい。船社がどういう経営方針を立てているのかということにも関わってくる。そういう意味で具体的な数値になり得ないし、抽象的な表現になってしまうが、ある種の示唆的な指標という形で示していくことは十分あり得るのではないか。国交省、船社の考え方とも合わせて検討させていただければと考えている。
- ・船員数の予測が難しいから、議論しても意味がないということでは進歩がない。予測が難しいなかでも、やるべきことは何か、どのようにしてできるかを前向きな議論をお願いしたい。

論点1: 優秀な船員志望者の確保

- ・船員(海技者)の確保・育成については、大学は大学教育の一環として乗船実習を行うことにより、船乗りになる者だけに限定するのではなく、船員、海技者を支える海事クラスター全体の維持拡大ということで教育を行い、それにより船員の魅力を伝え、優秀な船員(海技者)の確保育成を目指している。そのため、論点の記載にあっては、海事クラスターという視点も入れていただきたい。もう一つは、「船員の職業としての魅力をより多くの若者に伝えることにより」とあるが、閣議決定に合わせて「船員の職業としての魅力を向上させる」という言葉に修正願う。
- ・海事クラスターに関する記載については工夫したい。この検討会は船員の確保・育成をより効率的、効果的に行うことを目的としており、大学教育について議論する場ではない。職業としての「魅力の向上」については、魅力自体をきちんと位置づける形で論点に記載したい。

論点2: 英語力・コミュニケーション能力等の向上をめざしたカリキュラム等の見直し

- ・「カリキュラム」という語句については、「教育内容、教育方法」という語句に修正し、「基礎教育(常識)」という語句においては、「(常識)」を削除願う。また、「資格教育は学校教育の中ではなじまない」という記載について、全ての資格教育を否定している訳ではない。三級海技士資格以外の衛生管理者や無線の資格教育のすべてを大学で行うのは「しんどい」ということを言いたかったので誤解のないようにお願いしたい。

論点3: 幅広い供給源から優秀な人材を確保するための環境整備

- ・新三級や社船実習について、実施している船社は限定的であるので、その趣旨で記載の修正をお願いしたい。船社全体が新三級、社船実習の拡大という方向に向かっている訳ではないということを理解した上で制度改変等を検討していただきたい。

論点4: 乗船実習の見直し

(1) 効率的かつ効果的な乗船実習

- ・これまで部会では、社船の一層の活用について議論されてきたが、航海訓練所や船社だけではなく、水産系や商船系高専も船を持っている。一般論としてあらゆるリソースを活用するというのが大前提であり、検討の土俵に乗せる意味であらゆるリソースの活用

について追加記載した。

- ・リソースの活用について、内航部会で水産学校の学生の活用が議論になり、水産学校で行っている乗船実習の履歴をどのように認めるのか、ということがテーマの一つになったこともあり、あらゆる練習船の活用についても検討すべき点として加えている。
- ・現在、学校の練習船はトン数の制限などで、乗船実習の対象となり得ない状況にある。規則の見直しも含めて検討するのか。
- ・現在の練習船のトン数規制を改正すべきだという必要性があり、且つ、現行の制度を改正したとしても支障がないのであれば、制度改正も検討する。現時点で結論が出ている訳ではない。この議論の場で考えていきたい。

(2) 商船系大学・高専の乗船実習の規模・実施時期

- ・大学側の講義の方針と船社側のニーズのずれというのは、前回の会議から浮き彫りになっている。議論の順番は「商船系大学・高専の乗船実習の規模・実施時期」の議論なくして「効率的かつ効果的な乗船実習」の議論に進めず、その後に「国の関与のあり方」、「受益者負担」という問題と結びついて検討できると認識している。船社側のニーズを十分に認識したうえでの議論にしていただきたい。
- ・「船員を志望しない学生が訓練に悪影響を及ぼす」とあるが、「訓練に悪影響を及ぼす報告がなされている一方で、教育機関からは一部であるという報告がなされている」という記載に修正願う。実習に悪影響を及ぼす学生を乗船させないという方策を考えるということはあるかも知れないが、実習規模を縮小すればそういう学生が減るといった訳ではない。また、「乗船実習の規模や乗船実習の時期を見直すべきではないか」と書かれているが、「見直すことも検討すべきではないか」という書き方が正しいのではないか。乗船実習の「規模」の表現は適切ではない。
- ・論点には大学教育という視点と、優秀な船員養成について、質・量ともどのように増やし、高めていくかという視点がある。この視点が必ずしも一致しない。「規模」か「人」かの言葉の問題ではなく、我々は現実的な問題に直面している。航海訓練所の提供するキャパシティは無尽蔵ではない。他のリソースも含めて考えながら、どうやって実習の機会を確保し、あるいは必要に応じて増やしていくか、という観点で乗船実習の問題点を見ていただきたい。限られた席数においては、船に乗ることを熱望している生徒に乗っていただきたい。
- ・この会議は広く日本人船員を確保育成していくということを議論するものであり、予算の

削減や航海訓練所の養成規模の縮小を意図した委員会ではない。この委員会の議論の前提は、いかに日本人船員を増やしていくか、船員を志望する若者の裾野を広げていくということであり、そのような議論をしたい。教育の工夫、ありようの議論が大事だと思う。

- ・どうやって船員の養成数を確保していくのかという視点で議論していただきたい。社船実習を含め、訓練に使えるあらゆる練習船の数をどうやって増やしていくか。トータルで増やす方法を考えたい。

論点5:ステークホルダーの連携強化

- ・連携強化は、その中身がどこまで表現されているのか不明な部分がある。例えば、教育カリキュラムとは、大学高専のことなのか、航海訓練所のことなのか、不明確である。人事交流については連携強化なので両方向で考えるべきである。ステークホルダー間ということなら、双方向で考えなければいけない部分についてはそのように記載していただきたい。
- ・対象はすべてのステークホルダーであり、双方向の人事交流が必要であると考えている。具体的にどういう連携ができるかについては秋以降、対応策などを議論したい。
- ・プレゼンテーションの中では色々な意見があったことは承知している。その中でWIN-WINの関係で連携強化が出来ればと考えている。

論点6:国の関与のあり方受益者負担等

- ・「国の関与のあり方受益者負担等」について、論点の表題となっているが方向性が示されているか疑問である。国の関与のあり方とは、産学官の役割において官の役割が、これにあたるのではないか。この検討会は新人船員をどのように養成するかの議論に限定されている。現職船員については、新たな資格取得のための訓練など船社の負担で育成している。こういうことまで含めて、この検討会で「確保・育成」について発信することが本来のあり方と思う。
- ・経済学でいうと労働は私的財であるが、ヒューマンインフラ部会において、船員はインフラとして位置付けられ、単に民間だけにゆだねておいていいということではなかったと理解している。
- ・全てのステークホルダーと一緒に船員を育てていくということが、適切かつ当然である。ステークホルダーとは、ここに居られる方すべてであり、当然、国も入っている。国の関与の在り方については、政府等から明示的に指摘されているので記載した。国の役割につ

いては、検討の中で皆様の役割との関係において明らかになると考える。総務省の指摘においては、外航からは一定の受益者負担を得ているが、内航についても受益者負担を求められるとされており、外内航共通に記載した。

(2)内航船員の確保・育成のあり方に関する論点整理及び議論の方向性(案)について

論点1：船員供給体制のあり方

(1)新人船員の確保

- ・部員の確保については事業者がそれぞれ行うということだと思うが、「産・学・官が連携した海事広報の充実」とあるように、部員の問題も入れていただきたい。また、文科省に船員という職業を紹介してもらい我々も一緒に学校に出向き、船の世界をアピールしたいと考えている。
- ・高校生へのアプローチについては必要であると思っている。航海訓練所の練習船の出港の際、小中高校生を含めた多くの人に見学してもらい、写生会なども行っている。船に興味を持ってもらうことが狙いであり、学校の先生にもどのようにアピールするか考えている。高校の先生にも船員という職業があるということを知ってもらい進路指導の際にも参考にしていきたい。
- ・部員の場合は高等教育機関の船員教育と結びついている訳ではない。対象がかなり広く、基本的に高校段階ということになるが、一部大卒の方もいる。幅広い中で部員の確保の仕方、改善点等について、高校レベル、大学レベルで何が出来るのか、ということについて情報をいただきながら考えていきたい。
- ・前回の会議において、部員も含めた船員の募集でハローワークを活用できないかという話があったが、船員職業安定所とハローワークは、連携している。船社の方で希望があれば、ハローワークに求人票を張り出すことも可能なので、より広いネットワークを活用し、職員部員の確保に役立てていただきたい。

(2)新人船員の確保するための制度改善

- ・「水産高校卒業生等の資格取得の促進」という記述があるが、今の制度のままでは促進は出来ない。資格制度の改善を省庁間において検討するという記述にしていきたい。
- ・「水産高校の資格取得の促進」についてはより一層促進するようにしていきたい。省庁間で連携しつつ、また、水産高校は都道府県の管轄であるためそのご意見も取り入れ

ながら、一緒に検討していただければありがたい。

論点3:乗船実習の見直し

(1)効率的かつ効果的な乗船実習

- ・昨今、我々の業界でも船員不足、部員不足が話題になっている。また、インターンシップや乗船実習などは検討したことがないが、今後は我々も大型フェリーなどを使いこれらのことを検討したいと考えている。
- ・大型フェリーやRORO船などの比較的大型の船については、実習生を受け入れることも可能ではないかと思っている。前向きなご検討をお願いしたい。

(2)航海訓練所における様々な乗船実習の配乗バランス

- ・新三級コースの枠の拡大が書かれているが、これだけを読むと内航船社でも新三級の枠の拡大を希望しているかのような記述にもとれるが、そうではないので記述を改めていただきたい。

論点5:ステークホルダー間の連携強化

- ・「教育カリキュラムの改善」、「船社の知見を教育カリキュラムに組み込むこと」とあるが、「教育内容、教育方法の改善」という表現が、また、「船社の知見」ではなく、「現場の知見」という表現が適切ではないか。

論点6:国の関与のあり方、受益者負担等

- ・内航部会でも訓練負担金や講習料の適正化の話は議論されなかった。大成丸の代船建造にあたって他の場で受益者負担の話は伺ったことがある。
- ・論点6に関してはあまり議論がなされなかったことは間違いない。文章化するにあたっては再度、検討させていただく。
- ・航海訓練所の訓練負担金の引き上げ、海技教育機構の運航実務教育におけるコースの統廃合及び講習料の適正化に取り組むべきではないかという記載については、閣議決定である独法の事務・事業見直しの基本方針、総務省の勧告の方向性で既に指摘されており、第1回の検討会において、それらについての資料を出させていただいた。勧告の方向性には、船員の供給について一定の負担を求めている外航海運会社に加え内航海運会

社についても透明性、公平性を考慮した受益者負担を求めることを検討することも書かれており、これは国の方針として決められたものであるとの観点で論点として出ている。

- ・この書き方であると検討会で訓練負担金を引き上げるべきであるかどうかを議論するようにもとれる。これらは前段に記載する方がよいのではないか。
- ・国交省としては、こういう論点もあると認識している。前回の会議では、そういう議論はなかったと考えているのかも知れないが、我々としてはこういう問題意識を持っているのも事実である。論点として上げさせていただいて、今後の部会を通して議論をしていただきたい。
- ・内航と外航に言えることであるが「すべきではないか」と決定的なことで書かれているように思われている方も多いかも知れないが、それはまだ決定ということではなく、こういう議論を行うべきではないか、ということで広い範囲で提示している。今日の意見等については出来るだけ忠実に次回以降の論点整理に反映させていただきたいと考えているが、資料作成については私に一任いただきたい。

(3) 今後の進め方について事務局より説明

- ・質疑応答なし