

船員の確保・育成に関する検討会 第4回内航部会(議事概要)

1. 日 時: 平成23年12月5日(火)15:00~17:00
2. 場 所: 三田共用会議所4階 第4特別会議室
3. 出席者:

【委員】 杉山委員(座長)、岩本委員、小田委員(神戸大)、木谷委員、久保委員(大島)、岩崎委員(大島)、笹委員(広島)、見上委員(富山)、石田委員(鳥羽)、児玉委員(弓削)、飯田委員、斎藤委員、鋤柄委員、久保田委員、澤田委員、上窪委員、栗林委員、小比加委員、岩田委員(代理)、三木委員、佐藤委員、高松委員、蔵本委員、田中伸一委員、田中利行委員、立川委員(代理)、内藤委員

【国土交通省】 若林参事官、蝦名総務課長、大野首席海技試験官、加藤安全・環境政策課長、河村海事人材政策課長、瓦林内航課長、山本運航労務課長、岩月海技課長、磯崎船員教育室長、林海事人材政策課企画調整官、阪本海技企画官

4. 議事概要:

論点1: 船員供給体制のあり方

新人船員を確保するための制度改善について

事務局からの論点説明に続き、水産高校卒業生の6級海技士取得に必要な乗船履歴の見直しについて、学卒者に対する乗船履歴の特例を創設し、海上技術学校本科同様に必要な履歴を2年から8か月に変更することとしたい旨説明した。

・このことは、水産高校卒業生を有効活用するために乗船履歴整合を図る目的での提案であり、検討会で提案されたこととして進めて頂きたい。

論点2: 教育・訓練機関におけるより実践的な教育・訓練の維持強化

航機両用教育の見直し

事務局からの論点説明に続き、航機両用教育の必要性について、内航総連、海技教育機構それぞれが実施したアンケート結果を説明した。

・本アンケートは、業界の意見を纏めるために内航船社に対して実施した。配布数は3000社程度、そのうち回収は249社であり、回収率8%程度であった。今後目指すべき内航船員教育について、現状維持:40%程度、何らかの見直しをすべき:60%程度という結果であった。また、航機それぞれの資格は何級が妥当かということに対しては、航機とも4級が50%程度、40%程度が4級

と5級あるいは4級と6級等の組み合わせとの回答であった。現段階では業界として纏まった考えには至っていない。本科は現状維持、専修科は単科教育として教育のレベルアップを図ることにより業界ニーズに対応出来るのではないかと考える。

・アンケート対象者は、海上技術学校本科又は専修科の卒業生で、配布数は942名、回収数は334名。(回収率35.5%) まず、航機の選択時期であるが、本科学生は3年次に40%程度が、専修科学生は入学前に30%程度が、それぞれ航機を決定している。航機両方の学習をすることについては、「何らかの形で役に立つ」「非常に役に立った」「役に立つことがあった」が60%、これに「役に立つかも知れない」を加えると94%になり、航機両用教育に意味があるとの回答。次に、航機両方の資格取得の必要性については、「必要だと思う」が86%、「必要だと思わない」が11%、という結果。就業状況については、片方だけが71%の職種であり、両方の経験があるが23%、との回答であった。上記設問を課程別(本科と専修科)で集計を試みたが、両者ともほぼ同様の傾向を示した。

・これら2つのアンケート結果は、対象者が異なるが、航機両用教育の実態が反映されているものと思われる。ご意見を伺いたい。

・海技教育機構のアンケート結果は、航機両用教育に極めて肯定的であるということからやや驚いている。航機両用教育は個人としての知識や技術としてはもちろん行った方が良いが、その習熟度は疑問。7割以上の卒業生は社会に出てから片方の職種しか就業していないという結果から見ても業界ニーズとの整合が取れていない。費用対効果という点からしても、このことは無駄使いではないか。実際にプロフェッショナルを育てるという意味から両用教育を見直すべきと考えるが、教育の中身としてはいかがなものか。

・航機両用教育に賛成の意見として、航機両方学ぶことは有益で役立っている／魅力がある／夢も広がり自信も付いた／就職に有利である、などが寄せられている。一方、反対の意見としては、両方よりどちらか一方を専門的に学ぶべき／2年間では無理、もう1年は必要、などがある。

・内航総連のアンケート結果に対して、詳細は不明であるとは思われるが、イメージで構わないのでプロパー教育を行うとした場合の航機の人数配分は半々がいいのか、業界のニーズであるのか、分かる範囲で教えて頂きたい。

・大学・高専においては航機半々で同じはずだが、内航における実際の配乗定員から見ても航機の比率は4:3あるいは3:2であることも事実であり、現状は航海の方が多い。そのことも今後考慮する必要はあるが、まだその段階まで到達していない。

・海技教育機構のアンケート結果について、卒業生が採用された時にはどちらの職で採用されたのか教えて頂きたい。

・調査していない。

・論点2については、本日は内航総連及び海技教育機構ともにアンケート結果を示したものであり、結論を出すことはできないと考える。本日の意見などを踏まえて次回以降への方向性を議論して頂きたい。

論点3:乗船実習の見直し

効率的かつ効果的な乗船実習

事務局からの論点説明に続き、大型フェリーを活用した社船実習の実施について、遠洋航海は航海訓練所で実施することとして、乗船実習の仕上げとして最後の3か月に内航船を導入するたたき台を説明した。

・内航船による社船実習により訓練期間は3か月延長されるのか。

・現行の3級海技士養成の実習カリキュラム12か月の中で考えているものであり、トータル12か月ということに変わりはない。

・これは3級海技士養成に対するものであるが、論点3にも掲げられているように民間教育機関での6級海技士養成において社船実習を導入し一定の業績を上げていること(尾道海技学院)や航海訓練所が定員一杯であることを鑑みると、3級海技士育成のような大型船以外の導入という考え方はないのか。

・今回の提案は、前回旅客船協会の方から報告された3級海技士育成に内航フェリーを活用するという提案に対するたたき台であり、フェリー以外の内航船についても出来るだけ社船実習を拡大したいと考えている。今後、社船実習の実施に相談の余地があれば具体的に相談させて頂きたい。

・例えば、尾道海技学院における新6級のような社船実習導入に準ずるような体制やこのような制度に対する補助などは、今後の展開として可能性はあるのか。

・新6級の尾道海技学院の件については、次の論点4で議論したい。

・ここでは3級海技士育成の話となっているが、外航でも内航でも実習内容に差があってはならないと考える。それぞれの実習内容は保証されるのか。

・教員要件の話などは現状では進んでいないようであるが、いかがか。

・基本的には航海訓練所で実施しているカリキュラム内容と変わりはないので、今後それを基に調整をしていくことになる。

・仮に、内航業界で社船実習を導入すれば教育をしなくてはならないことになる。この場合、受け入れ側はボランティアなのか。外航はどうなのか。

・外航では、実施会社の負担で行っている。本検討会の大きなテーマの一つであり、様々な分

野から分かち合って船員教育をより充実したものにしたいと考えている。

・外航のケースは、実態としては船社の費用負担。これがボランティアなのかどうかは考え次第である。

・外航の場合は大学・高専から相当数の採用を決めていることから、内定者であればボランティアではなくて自社養成として実務を教えていると考えるべき。内航では、他社の実習生を受け入れる可能性はあるのか、内航フェリー業界ではどうか、正直なところ教育とはそんなに簡単ではなく、内航船では船務多忙な中船員がすぐには教育者にはなれない。

・内航フェリー業界では、卒業して入社採用後3か月間は自社において実習を実施しているのが現状。それを前倒しで実施したいと考えている。心情的には内定者を対象に実施したいところであるが、教育上問題があることを認識していることも確かである。

・このたたき台は長距離フェリーを念頭に入れて検討しているものであり、将来、内航貨物も含めて検討の余地があるのであれば、そのときには相談をさせて頂きたい。

・船社としては、社船実習はオプションとして選択出来るのか。強制ではないという解釈でよろしいのか。

・社船実習は長距離フェリーを含めて強制ではなくオプションとして考えている。別途内航業界と国交省とで話をする場を設けたいと考えているので、その節はよろしく願いたい。

・今回のたたき台は大きな方向性が示されているものであり、このような方向性で検討するのであればより具体的に議論を進めていく必要がある。

・私見ではあるが、これらは過去の青田買いをまた繰り返すことになるのではないのか。

・お互い自由範囲の意志決定の中で行うことと理解している。

論点4: 民間による実践的な船員養成の位置付け

事務局からの論点説明に続いて、民主導で実施している船員養成について、国として何らかの支援(法的支援など)が出来ないかと考えている旨を説明。また、具体的には現在、地域レベルで行われている、小型船を対象とした現行(新6級)あるいは新たな取り組み(船舶管理者(SI)に至るキャリアアップのための評価システム)等に対して業界全体でどのように位置づけるか議論して頂きたい旨説明した。その後日本海事共育センターについて委員が説明した。

・提示した資料は、西日本を中心として産・学・官20名程度で構成される共同調査研究会の下に議論している資料の一部である。今年度の議論の途中ではあるが、(仮称)日本海事共育センターの役割、事業構想について説明する。事業は大きく分けて次の4つ、事業プラン1: 民間商船による船団の拡大と整備による乗船実習及びインターンシップ受託事業、事業プラン2: 日本人船員確保育成事業(内航版)、事業プラン3: 海上版ビジネスキャリア検定の創設、事業プ

ラン4: 管理事業者の育成事業(海事人材育成のための環境整備)に分けられる。様々な団体を巻き込んで実施していくものであり、今年度中に構想を固め、それを基に各団体へ相談しつつ、実施を目指すイメージ。

・SIについては、本校においても外航経験者で、30-40歳程度の人材の問い合わせが時々あるが、船会社での経験が大前提であるとの認識と理解している。提案された日本海事共育センターでSIを育てるという考え方がある中で、やはり船の経験はSIIにとって必要であるのか、あるいは教育の分野でカバー出来るのか、教えて頂きたい。

・内航SIIについては、船種が様々であり個別の各論については議論できていない。外航SIIについてもまだそれらの条件は構築できておらず議論がなされているところと聞いている。

・海上版ビジネスキャリア検定について、この検定制度ではこの試験に合格していないとSIIになれないと理解するのか。

・特に義務付けるような検定ではなく、基本的には民間で作っていくものと考えている。民間で扱ってもそれを採用する側において一定の評価が得られなければならない、そういう意味では第三者の評価の中でしっかり使われるべきだと考えている。

・実際に船舶管理をするにあたって、外航であれ内航であれ、積荷、航路、船種などによってその船舶管理の内容は相当違って来るはず。陸上の秘書検定の場合もそうであるが、実際の仕事をする上では、検定を取っていないと出来ないとはいえない。その様な縛りがあると却って船舶管理がやり難くなる事を心配する。

・求めるものによって対応が異なるはずであり、それが一つの必要条件にならないように配慮しなくてはならないが、小型船事業者は自らが何かを変えていくことが出来ない状況であり、一定の外部評価も必要であるとも考える。義務づけにならないよう作成したい。

・参考意見として、内航海運管理の分野でも船舶管理は大事なことであり、特に小型船を扱う企業については船舶管理会社をいかに有効活用して体質強化、競争力向上に必要。海事局においても、年度内に船舶管理のガイドラインを作ろうとしているところである。

・SIIに海上経験は必須ではないが、現場が分からないと船舶管理業務は務まらない。例えば、大手船社のように船舶管理者が複数名いれば海上経験が無くともある程度はSIIになれる可能性はあるが、内航におけるSIIは、航海1人、機関1人という実状ではやはり海上経験が必要と言わざるを得ない。

・今回提案された海事共育センターは完成版ではなく、今後詳細を詰めていくための参考意見である。将来的にどのように検討をしていくべきか、という形で本日は終わりたい。

論点5:ステークホルダー間の連携強化

奨学金の充実

奨学金の拡充について、事務局からの論点説明に続いて海技教育機構より奨学金の問題に合わせて生徒の募集活動、教育活動の支援について問題提起があった。

・1点目として、募集活動資金については、業界からの支援が減少しており、募集活動に支障をきたす状況であるので、従来と同様の支援をお願いしたい。2点目として、奨学金が不足しているので、その充実をお願いしたい。3点目として、運営費交付金も右肩下がりとなっており、教育機材等を寄附していただけるよう寄附の受入制度を考えている。

・厳しい状況下での提案であることは理解できるが、この状況を国交省はどう考えるのか。本来は国の問題ではないのか。

・予算削減に関しては、海技教育機構だけの話ではない。航海訓練所も海事局も国交省も政府全体でも同様のことが言える。国としても、ここ数年の予算は全体で非常に厳しい状況であり、このような中でそれぞれがギリギリ確保しているのが現状。

・もったもな指摘である。予算については公共事業の削減をはじめ、枠が減らされており、そもそも毎年9月の予算要求の際に要求をすることさえ出来ない状況にある。国の長期的な債務の現状の中でも、優先順位を付けて日本を支えるための要求をし、予算が減らされているなかでも、海事局としても出来るだけ多く確保するよう努力はしている。このあたりを拝察して頂き、船員の安定的な確保を将来的に考えて頂きたい。

・大変重要な問題かつ大変貴重な意見ではあるが、国土交通省としては回答に限界があると思わざるを得ない状況であろう。あまりにも大きな話題であり別の機会譲って頂きたい。

・予算的に海事局の厳しい枠の状況の中で、航海訓練所における大成丸代船について優先的に進めて頂いている。しかし、それでも厳しい状況は航海訓練所も変わりはなく、ご支援をよろしくお願ひしたいと考える。

・総論的ではあるが、少子高齢化という状況の中できちっとした教育が必要であり、航海訓練所実習に社船実習を取り込むことも必要だと考えるが、公的な予算で船員の確保育成に努めて頂きたいと考える。

・独立行政法人の運営費交付金については一律の統一的な査定方針で決定されるのが現状であり、現状では必ずマイナスとなるのが宿命である。これに対して大成丸のような特殊な事情がある場合にはこれとは別枠で予算が確保された。トータルの予算の中ではメリハリを付け、シーリングの制約の中で重点化をしていく。来年度は独法改革で通則法の見直しの観点から予算の仕組みも変わるかも知れないが、やはり基本は合理化が求められて減らされることが予想される。船員養成に対してはこれまで国費をかなりつぎ込んできており、こうした仕組みは世界的にも例は少ないし、船員確保育成計画に従って補助金も増額してきており、独法予算だけでなく、トータルで考えてもらいたい。関係者による負担も金銭的なものだけでなく、講師派遣な

ど人的貢献の方法もあり、どのような船員を養成していくのか、そのための支援のあり方についてステークホルダー間の連携として考えるべきである。

・いかに知恵を出すかが我々に求められている役割ではないか。論点5はまさしくステークホルダー間の連携強化ということで、皆さんの知恵を拝借しご協力をお願いしたい。

・第4回内航部会においては、方向性が定点ではないが、角度がかなり絞り込まれてきのではないと思われる。次回の検討会でも更なる議論を頂きたい。

以上