

## 第1回国土交通省独立行政法人評価委員会教育機関分科会

平成13年2月28日

【蒲生政策評価企画官】 定刻前ではございますが、ご出席予定の委員の皆様方がお集まりになられたようですので、ただいまから第1回国土交通省の独立行政法人評価委員会教育機関分科会を開催させていただきます。

本日は、委員の皆様方におかれましては、大変ご多忙の中、お集まりいただきましてまことにありがとうございます。

私、事務局の蒲生と申します。本日の議事進行につきまして、後ほど分科会長を互選していただくまでの間、私が務めさせていただきますのでよろしくお願ひ申し上げます。まことに恐縮ではございますが、座って司会をさせていただきます。

それでは、第1回の分科会でございますので、初めに国土交通省政策統括官の山本からごあいさつ申し上げます。

【山本政策統括官】 それでは、一言ごあいさつを申し上げます。

政策統括官の山本でございます。

委員の皆様方には年度末の大変ご多用のところをご出席を賜りましたことを先ず厚く御礼を申し上げる次第でございます。

独立行政法人化、中央省庁等改革、行政・政策評価等々、一連の行政改革につきまして、平成9年の行革会議でいろいろご提言いただきました。今般、それらの具体化ということで、今年に入りまして、国土交通省という新しい省庁が発足し、また、4月1日からは多くの独立行政法人が発足することになっております。私ども行政を預かる者として、国の行う事務につきまして、事務の効率化、さらには透明性や説明責任等々を十分に果たすために、独立行政法人という組織体系でさらに一層の国の事業の効率的な執行を図っていきたいと思っている次第でございます。

国土交通省におきましては4月1日から11の機関が独立行政法人に移行するわけでございます。本日お集まりを賜りました委員の皆様からなるこの独立行政法人評価委員会教育機関分科会は、教育機関を中心にした4つの独立行政法人について色々ご審議や実績評価をお願いするということでございます。4つの独立行政法人とは、海技大学校、航海訓練所、海員学校、航空大学校でございます。

過日の2月22日に、国土交通省全体の独立行政法人評価委員会を開催させていただ

たところでございます。その委員会の場におきまして、国土交通省の11の独立行政法人を6つの分科会の所管に分けて開催をすることとさせていただきますが、本日のこの教育機関分科会は、他の分科会に先立ちまして1番目ということで開催をお願い申し上げたところでございます。

独立行政法人が4月1日に設立し、業務を開始するに先立ちまして、中期目標や中期計画等を策定するという必要があるわけですが、本日は中期目標について、国土交通大臣から、この分科会のご意見を賜ることとさせていただきます。何ぶん、この分科会の運営、あるいは独立行政法人の設立、さらにはその業務の評価といったようなものについて、初めての試みでもございますので、私どもとしても大変期待をし、あるいはまた頑張らなければならないという思いと同時に、また、準備等々については不行き届きの点、あるいはまた不十分な点等々が多々あるかと思えます。そういう点につきまして、諸先生方にはご容赦を賜ると同時に、忌憚のないご意見を賜り、独立行政法人が発足に当たって、非常にスムーズに、より国民の皆さん方にわかる形でスタートできますようお願いを申し上げたいと思っております次第でございます。

なお、また、先般の2月22日の本委員会後、追って任命をさせていただきました臨時委員の講師の先生方にも改めてご就任いただきましたことを厚く御礼申し上げますと同時に、よろしくご審議のほどお願い申し上げたいと思っております次第でございます。

以上、大変簡単でございますけれども、お礼かたがた、また今後、よろしくご指導いただくことをお願い申し上げまして、簡単でございますけれども、ごあいさつにかえさせていただきます次第でございます。よろしくお願い申し上げます。

【蒲生政策評価企画官】 それでは、まず初めに、資料の確認をさせていただきます。

お手元の資料をごらんいただきたいと思います。

第1回の分科会資料でございますが、1ページ目から全部で37ページの資料になっておりますが、1ページ目が今回の議事次第でございます。今回の議事は分科会長の互選等と中期目標に関するものが2つ大きな議題となっております。

1ページ目から開きまして、資料目次、さらには資料3ページ目には事務局の連絡先がございます。

資料1と資料2は委員会と分科会の名簿でございます。後ほどご説明させていただきます。

9ページ目が資料4でございますが、先般の委員会でお認めいただきました運営規則等

が資料4、さらには議事の公開関係の資料が11ページからの資料5になっております。

次は、資料6でございますが、13ページ目からでございますが、分科会の議決をもって委員会の議決とすることのできる事項、これも先般の委員会での審議事項でございました。これが15ページまでございます。

資料7からが本分科会所管の独立行政法人の概要等に関するものでございます。16ページから始まります。17ページ以降、それぞれの独立行政法人に関しまして、20ページまで資料7が続きます。

21ページからが資料8でございまして、今回の議題でございます中期目標案に関しまして、それぞれ独立行政法人ごとに2ページから3ページぐらいずつ中期目標案をおつけしております。

なお、資料8に関しまして、21ページの左上でございますが、委員限り資料となっておりますが、この趣旨は、現在、関係省庁との調整中ということもございまして、現段階においてはまだ委員限りとさせていただきたいと思っておりますが、後ほど調整等が済めば、制約はとれるようなものになるという趣旨のものでございます。この中期目標案に関しまして、全部で32ページまで続いております。

33ページからが参考でございまして、こちらにつきましては、適宜、議事の中で触れることがあり得るといってお付けしております。参考1と参考2でございます。参考2は35ページからでございますが、前回の第1回国土交通省独立行政法人評価委員会の議事要旨をお付けしておりますので、ご参考としていただきたくよろしく願います。

以上が今回の資料でございますが、落丁、乱丁等がございましたら、事務局までお知らせいただきたいと思います。

次に、当分科会の委員の皆様のご紹介をさせていただきますが、その前に、先日の委員会後、追加任命させていただきました臨時委員の皆様に関しましてご報告申し上げます。

資料1、4ページをお開きください。こちらが臨時委員を含めました委員会名簿及び臨時委員名簿の一覧でございますが、5ページ目に臨時委員に関しまして、網かけになっている方々がいらっしゃいます。この網かけになった方々が今回、追加任命された方々でございます。よろしく願います。全部で7名を追加任命させていただいております。最終的には、現在、総計41名、委員が29名、臨時委員が12名となっております。注2に記しております。

6 ページ目の資料 2 でございますが、これが臨時委員の追加の方々も含めました全体の分科会の所属関係を整理した資料でございます。これが 6 ページ、7 ページということで、こちらにも網かけになられた委員の方々が追加ということでございます。よろしくお願いいたしますします。

それでは、当分科会の委員の皆様のご紹介をさせていただきます。

委員にご就任された方々は、資料 3、8 ページでございますが、こちらの教育機関分科会委員名簿のとおりでございます。初回でもありますので、事務局から本日もご出席の委員の皆様をご紹介させていただきます。

お席に座席表をお配りさせていただいておりますので、大変僭越でございますが、事務局から向かって左側からお名前を申し上げますので、よろしくお願いいたしますします。

まず、青山佳世委員でございます。

【青山委員】 青山でございます。よろしくお願いいたしますします。

【蒲生政策評価企画官】 井上篤次郎委員でございます。

【井上委員】 井上でございます。よろしく。

【蒲生政策評価企画官】 北野蓉子委員でございます。

【北野委員】 北野でございます。よろしくお願いいたしますします。

【蒲生政策評価企画官】 鈴木真二委員でございます。

【鈴木委員】 鈴木でございます。よろしくお願いいたしますします。

【蒲生政策評価企画官】 中井和夫委員でございます。

【中井委員】 中井でございます。よろしくお願いいたしますします。

【蒲生政策評価企画官】 杉山武彦委員でございます。

【杉山委員】 杉山でございます。よろしくお願いいたします申し上げます。

【蒲生政策評価企画官】 芦田昭充委員でございます。

【芦田委員】 芦田でございます。よろしくお願いいたしますします。

【蒲生政策評価企画官】 加藤俊平委員でございます。

【加藤委員】 加藤でございます。よろしくお願いいたしますします。

【蒲生政策評価企画官】 埜野廣文委員でございます。

【埜野委員】 埜野でございます。よろしくお願いいたしますします。

【蒲生政策評価企画官】 湯浅康司委員でございます。

【湯浅委員】 湯浅でございます。よろしくお願いいたしますします。

【蒲生政策評価企画官】 本日ご出席の委員は以上でございます。よろしくお願いいたします。

引き続きまして、事務局並びに本分科会関係の独立行政法人を所管しております部局の責任者のご紹介をさせていただきます。

先ほどごあいさつ申し上げました政策統括官の山本でございます。

【山本政策統括官】 山本でございます。よろしくお願いいたします。

【蒲生政策評価企画官】 政策評価官の影山でございます。

【影山政策評価官】 影山でございます。よろしくお願いいたします。

【蒲生政策評価企画官】 海事局船員部長の鶴野でございます。

【鶴野海事局船員部長】 鶴野でございます。よろしくお願いいたします。

【蒲生政策評価企画官】 航空局技術部長の石塚でございます。

【石塚航空局技術部長】 石塚でございます。よろしくお願いいたします。

【蒲生政策評価企画官】 海事局船員部労政課長の園田でございます。

【園田海事局船員部労政課長】 園田でございます。よろしくお願いいたします。

【蒲生政策評価企画官】 船員部労政課船員教育室長の田根でございます。

【田根船員部労政課船員教育室長】 田根でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

【蒲生政策評価企画官】 航空局技術部乗員課長の塩坂でございます。

【塩坂航空局技術部乗員課長】 塩坂です。よろしくお願いいたします。

【蒲生政策評価企画官】 以上でございます。よろしくお願いいたします。

次に、昨日付で国土交通大臣より独立行政法人の理事長となるべき者として指名された方々が本日の審議を拝聴するために会場に来ておりますので、ご紹介します。

事務局の後方の席にお座りでございますが、まず、独立行政法人海技大学の理事長となるべき者に指名されました中村峻でございます。

【中村海技大学校長】 中村でございます。

【蒲生政策評価企画官】 次に、独立行政法人航海訓練所の理事長となるべき者に指名されました安本博通でございます。

【安本航海訓練所長】 安本でございます。よろしくお願いいたします。

【蒲生政策評価企画官】 独立行政法人海員学校の理事長となるべき者に指名されました木村豪志でございます。

【木村清水海員学校長】 木村でございます。よろしく申し上げます。

【蒲生政策評価企画官】 独立行政法人航空大学の理事長となるべき者に指名された北澤誠でございます。

【北澤航空大学校長】 北澤でございます。よろしく申し上げます。

【蒲生政策評価企画官】 以上でございます。

それでは、議事に入ります前に、国土交通省独立行政法人評価委員会令に基づきまして、当分科会の分科会長を互選いただきたいと思います。分科会長に関しましては、委員の皆様、いかがでしょうか。

青山委員、お願いします。

【青山委員】 私からで大変僭越でございますが、以前に審議会などで一緒させていただきました関係でご推薦申し上げたいと思いますが、運輸政策審議会の部会長などもお務めになりまして、交通関係行政には大変造詣も深く、また、こうした審議会などの議事進行、取りまとめに関しましても大変スムーズで、またソフトにやっていただけるという定評もございまして、杉山委員にお願いをしてはいかがかと思えます。

【蒲生政策評価企画官】 いかがでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

【蒲生政策評価企画官】 それでは、ただいまのご賛同をもちまして杉山委員に当分科会の会長にご就任いただきたいと思います。

それでは、杉山分科会長にご就任のごあいさつをお願いするとともに、以後の進行につきましては、杉山分科会長にお願いしたいと存じます。

分科会長、よろしく申し上げます。

【杉山分科会長】 杉山でございます。改めまして、よろしくお願いを申し上げます。

一言あいさつをせよというご指示をいただきましたので、簡単に申し上げたいと思えます。独立行政法人は今さら申し上げるまでもございせんけれども、中央省庁等改革の基本理念を実現する上での大きな柱の一つと理解をいたしております。さらにこの分科会が所管をいたします海技大学校、航海訓練所、海員学校、航空大学校、この4つの機関が我が国の経済、あるいは国民生活を支える交通・運輸分野の安定的な発展のために必要な担い手を養成し、教育していく、そういう非常に重要な機関であるということはもう言を待たないわけでございます。

しかしながら、現在、子どもが置かれております環境を考えてみますと、今後の少子化

の進展をはじめといたしまして、こうした機関をめぐる環境は非常に厳しいものがあって、大きく変化をしておるわけでありまして、それが独立行政法人のあり方についても大きな影響を与えることになろうかと考えております。

この委員会におきましては、国民サイドという視点に立ちながら、専門的、実践的な観点を踏まえて、それぞれの独立行政法人をチェックするために各法人の業務の実績評価でありますとか、あるいは中期目標に対する意見の具申というようなことについて議論をしまいたるることになると理解をいたします。

委員の皆様方には、交通・運輸分野の発展に不可欠な教育機関としてのあるべき姿というようなものについて、熱心なご検討をお願い申し上げる次第でございます。

最後になりますが、私自身非常に力不足でありますので、いろいろ議論の進行等にご迷惑をおかけすることが多いかと、不手際が多いかと思っておりますけれども、委員の皆様方のご支援、ご協力をいただきながら、分科会の円滑な運営に努めたいと考えておりますので、どうぞひとつよろしくお願い申し上げます。

それでは、議題1の中に分科会長代理指名ということがございますので、議事に入ります前に、これは正式に言いますと国土交通省独立行政法人評価委員会令第5条第5項、こういうことになるそうですが、に基づきまして、私から、分科会長に事故があるときにその職務を代理する者を指名させていただきたいと存じます。

恐縮ですけれども、分科会長の代理につきましては、本日はたまたまご欠席でいらっしゃいますけれども、慶應義塾大学教授の会田委員をお願いをしたいと存じます。会田委員には事前に分科会長代理のご就任につきまして、ご了解をいただいておりますことを念のために申し添えさせていただきます。

それでは、引き続きまして、本日の議題に入らせていただきます。

まず、国土交通省独立行政法人評価委員会運営規則等につきまして、確認の意味も兼ねまして、簡単にご説明をいただきたいと思いますので、事務局のほうでよろしく願いいたします。

【影山政策評価官】 それでは、事務局を務めさせていただきます政策評価官の影山でございますが、私のほうから簡単にご説明申し上げたいと思います。大変恐縮ながら、座って説明させていただきます。

資料4、9ページでございます。先ほどちょっと触れさせていただいておりますが、去る2月22日の第1回委員会でご決定いただいた運営に関するもろもろの関係でございます。

す。当日、ご欠席の委員の方も一部おられますので、分科会の運営に関係深い部分を中心に、確認の意味で簡単にご説明をさせていただきたいと思えます。

まずその第7条というのが10ページにございますが、この中でこの運営規則の2条から5条までの規定は分科会に準用すると書いてございます。ちょっと戻っていただきますと、9ページに2条から5条がございまして、要は招集以下、会議の公開、運営につきまして、委員会と同様分科会でも同じようにするという趣旨でございまして、その中の5条の会議の公開が一つのポイントかと思えます。これは前回の委員会でもかなり議論をいただきまして、できるだけオープンにするということで、原則公開。ただし、例外的に一部非公開とすることが適当であるものはこの限りではないということになっております。その中身もちょっと確認をさせていただきますと、11ページにちょっと飛んでいただきまして、22日の委員会での申し合わせ事項ということでございまして、どのようなものについて議事を非公開とし、あるいはどういう手続をするかということの申し合わせでございまして。

会議の傍聴、これは会場の混乱防止という趣旨で、私どものほうに登録を受けた方に傍聴を認めるという手続的なものでございますが、第2は非公開とする案件ということで、かなり限定的にということもございまして、独立行政法人の業務の実績に関する評価にかかわる案件だけは、これは非公開にさせていただこう、理由としては、一つは個人情報に当たる部分も当然出てくる可能性もありますし、あるいはまた、厳しい意見を含めまして、委員の皆様方が自由に発言しやすい場というものも大事だろうという理由から、ここについては非公開ということが適当ではないか、こういう確認をさせていただいております。

それから、第3に、議事録がございまして、これも原則公表と。ただし、非公開とされた案件についても、発言者名を記載しないといったような措置を講じた上で、これもできるだけ公表しようということ。なお、議事録につきましては、前回の委員会でも特に、国民の方々が見やすいようにという意味で、インターネットでその議事そのものも公表するということが事務局は検討しろというご指示がございました。そういう方向で現在、やる準備を進めているところでございます。

それから、第4には、議事要旨につきましては速やかに公表ということで、本日、お手元にお配りしております「参考2」のような形で既に公表させていただいているところでございます。

これが議事の公開に関する部分でございまして。ちょっと戻っていただきまして、9ペー



ジ、第6条に分科会の議決という規定がございます。これは、委員会は、あらかじめ議決した事項については、委員長の同意を得て、分科会の議決をもって委員会の議決とすることができるということでございまして、その範囲も前回の委員会で決めていただいております。

それにつきましては、13ページの資料6でございます。これもちょっと確認をさせていただこうと思いますが、その説明に入る前に、分科会の役割のご説明にもなろうかと思っておりますので、ちょっと主要な業務の流れ、これも復習的でございますけれども、簡単に申し上げたいと思います。

15ページを先にお開きいただきたいと思っております。独立行政法人関係主要業務の流れということで、フローチャートにさせていただいております。4月1日の発足までにやっていた部分、毎年お願いする部分、それから中期目標期間終了後、要は5年後にお願いする部分と大きく3つに分かれております。その右端に評価委員会の業務ということで掲げておりますが、当面は本日、ご審議いただきます中期目標についての意見をいただく。引き続きまして、それに基づいて、独立行政法人が作ります中期計画への意見をいただく。この大きな2つの仕事をやっていただく必要がございます。それ以外にも、発足までに、ちょっと 書いてございますが、業務方法書の認可に対する意見具申などがございます。

大変これは、事務的なことで申しわけございませんが、4月までということで、ほんとうに1カ月しかない間に、一番右端に書いてございます財務大臣というのが出てまいりますが、実はこれは法律で財務大臣と協議をすることが定まっております、実は事務的な事前協議は既に始めさせていただいておりますが、こういった法定協議も合わせまして、非常に事務的な言い方で申し上げますと、かなりタイトな状況で今、進めておるところでございます。

それから、毎年度につきましては、年度の業務実績評価、これが一番大きな仕事になると思っております。

それから、5年後には、全体の中期目標にかかる業務実績の評価ということで、総合的な評価をお願いする。こういうような大きな流れになろうかと思っております。

それで、また13ページにちょっと戻っていただきまして、こういう流れの中で、全体委員会と分科会の役割をどう仕分けていただくかということでご議論いただきまして、ご確認いただいたのがこのペーパーでございますが、基本的な考え方としまして、特に重要な事項は全体委員会で多角的にご検討いただくという整理でご審議をいただきました。

分科会につきましては、具体的には、13ページの一番下の2と14ページに書いてございますが、個別性の強いものとか、実務的な性格の濃いもの、あるいは臨時的、弾力的に対応するものを分科会に委ねることが機動的な審議に適切だろうと位置づけていただいております。

具体的には(1)と(2)でございますが、一番のメインの業務ということで、各事業年度の業務実績の評価を分科会でしていただくということです。その他、(2)のほうは先ほど申し上げましたような個別にタイムリーにやるような意見具申等についてでございます。

ただし、附則で書いていますが、発足まで、先ほど申し上げましたように大変タイトだという事情もございまして、中期目標、あるいは中期計画に対する意見具申について、本来は全体委員会で、やはり基本的な運営方針でございますので、議論をいただくべきものであるが、4月1日に発足する法人については、時間的制約から、分科会の議決で委員会の議決とすることができるという確認をしていただいております。本日の中期目標等についてのご審議の結果は、委員会全体としての議決ということになるということでございますので、よろしくお願いを申し上げたいと思います。以上でございます。

【杉山分科会長】 どうもありがとうございました。

それでは、ただいまのご説明に関してご質問等ございましたら、お願い申し上げたいと思います。

よろしゅうございましょうか。

それでは、先へ進ませていただきまして、引き続き、本分科会が所管をしております各独立行政法人の概要につきまして、簡単にご説明をいただきたいと思います。

まず、船員関係の教育機関につきまして、鶴野船員部長よりお願いいたします。

【鶴野海事局船員部長】 では、船員関係の3機関につきまして、私のほうから説明をさせていただきます。座って説明をさせていただきます。

資料は16ページが「概要について」という資料の1枚目になっておりまして、それぞれの機関、航海訓練所、海員学校、海技大学校につきまして、17ページから19ページまでに記載をさせていただきます。ただ、資料に入ります前に、ここの皆様方の中には海運にお詳しい方もいらっしゃいますけれども、この資料のご説明のときに出てまいりますもの前提といたしまして、海運の現状でありますとか、あるいは船員の乗り組み体制について、若干補足的に事前にご説明しておいたほうがよろしいかと思っておりますので、ちょっとご

説明をさせていただきます。

まず、海運の現状についてでございますが、普通、海運を我々が議論するとき、外航海運と内航海運というのを分けていろいろな話をするというのをしております。外航海運というのは、日本と外国の間の輸送、国際貿易に従事をするということでございます。内航は国内の港間での荷物の輸送でございます。旅客の輸送というのもありますが、これは普通、非常に比率が小さいものですから、今のような分け方で大体議論をされます。

それぞれの現状について簡単に申し上げますと、外航につきましては、我が国と海外の物資輸送の99.7%を担当しております。それで、外航の話がいろいろ、例えば新聞なんかに出たようなときに、我が国の商船隊、あるいは日本の商船隊という言い方がされます。ここ数年、その数はおおむね2,000隻で推移をしているということでありまして、ただ、この商船隊という言葉はすべて日本籍船ということではなくて、3つのものから構成されておまして、日本籍船と、いわゆる便宜置籍船、それから外国から単純に用船しているもの、この合計になっております。日本の国籍を持った船というのは、今申しました外航の約2,000隻のうち百三十数隻でございます。また、日本人の外航の船員でございますが、約5,500人ということで、厳しい国際競争の中で減少傾向にあります。

そういう中、物資の安定的な輸送や運航についてのニーズ、ノウハウの維持というような観点から、日本籍船であるとか、日本人の船員を維持していくことが必要であるというように言われております。

続きまして、内航でございますが、これは国内貨物輸送のトンキロベースで41%を担当しております。平成10年度で申しますと、トラックは55%、鉄道は4%でございます。基礎資材であります鉄鋼等の金属だとか、セメント、石油製品等は特に船が分担している比率が非常に高くなっております。船とトラックが国内輸送の大きな担い手でありまして、環境問題、最近、大変いろいろ言われておりますが、そういう環境等に対する負担というのは非常にトラックが大きく、最近、粒子状物質の話とかが言われておりますけれども、他方、船はそういう意味ではクリーンであるということがございます。

他方、内航は現在、約4万人の船員がおりますけれども、45歳以上55歳ぐらいまでの方の数が大変多くなっておりまして、若い船員を確保していくことが必要であると言われております。

続きまして、船員につきましてはの若干の補足を申し上げますが、船員につきましては今申しました外航、内航のほかに漁船員とか、その他船員というのもありまして、現在、1

0万人強というところでございます。

もう一つ、これに関しまして、船舶への配乗と申しますか、乗組みの体制でございますけれども、これは船に乗る人を普通は、船の大きさ等によりますが、船長、一等、あるいは二等航海士、機関長、一等機関士というような人たちは船舶職員と呼ばれておりますが、そういう職務を行う人と、それから甲板部員とか、機関部員とか言われます部員というふうに、大きく2層にといいましょうか、分かれているということがございます。

前者につきましては、陸でいいます運転免許みたいなものと言うと若干不正確になるかもしれませんが、そういう免許を有するということが必要であります。そのときに、どういう種類の、どの程度のグレードのものを持っていなければいけないかというのは、あるいはそういう人たちが何人乗らなければいけないかというのは、船の航行区域と申しまして、どの辺まで、遠くまで、あるいは危ないところまで行くか、具体的には4つに分かれて、危なくないほうから、あるいは近いほうから平水区域、沿海区域、近海区域、遠洋区域と申しますが、そのどこまで行くか、あるいは船の大きさ、あるいは機関の出力の大きさ等で決まっております。より上級の資格を取るというためには、船に乗って、実際に働いたという乗船履歴、試験区分ごとにこれは決まっておりますが、それとあとは試験に合格するということが必要でございます。ただし、一定の学校を卒業した人たちについては、乗船履歴等が軽減されて、試験が受けられるというようなことがございます。

以上、概略をちょっとご説明した後、具体的に、それでは、17ページから順番にご説明をしてみたいと思います。

まず最初が独立行政法人航海訓練所でございます。沿革のところは省略をさせていただきます。この航海訓練所でございますが、文部科学省所管でございます商船大学2つ、商船高専5つ、それと独立行政法人であります、この後、ご説明します海技大学校や海員学校の学生等に対しまして実際に航海訓練を行うということを主たる任務といたします。

2,500トンクラスの帆船2隻と5,000から6,000トンクラスのディーゼルエンジン船2隻、それからタービン船2隻を一括して保有をしております。

そして、申し上げましたような船員養成機関である学校の卒業前の遠洋航海実習を主たる任務としております。ちなみに、漁船につきましては、漁労等の別の仕事が相当ございますので、これは水産大学校とか、水産大学とか、あるいは水産高校等で漁業練習船というような形での教育が行われております。ちなみに、この間、ハワイで事故に遭いました、えひめ丸というのはそちらの系列でございまして、あの船は約500トンくらいでござい

ます。

対象者、教育内容というところに、 と資料に書いてございます。 のところで、商船大学、商船高専の学生について、3級海技士養成のための訓練を行うということが書いてございます。3級海技士といいますのは、先ほど申しました資格の中の1級から6級まであるもののうち3番目でございます、これがまた航海担当とか機関担当とか、そういうのがあるわけではありますが、イメージというか、概略で申し上げますと、3級海技士というのは外航職員の最初の資格というような感じでありまして、遠洋区域を船舶の総トン数の限定なく、2等航海士が務められる。あるいは遠洋につきまして、500トンくらいの船についての船長も可能になるというのがこのクラスです。

それから、 のところに4級海技士という言葉がございます。これはそれよりランクが一つ下ではありますが、これは大体沿海区域、陸から20海里のところの1,600トン未満の船長ができる。あるいは遠洋区域の1,600トン未満の船について、二等航海士になる、そういうようなことで、内航船というのは相当程度が1,600トン以下でありますから、内航船につきまして、この職がかなり重要な職になるということでございます。

今、申し上げましたように、3級海技士、4級海技士はそういうようなところなんです、商船大学、海技大学校、海員学校等の生徒に対して、今、申し上げたような、あるいはここに書かれているような教育をする。

そのほかに開発途上国に技術協力を若干しております。

それから、研究といたしましては、航海訓練に関する研究をいたしております。

役職員等の数はここにございますが、学生定員は各機関から受け入れの合計が約2,070名、予算規模は年間80億円ということでございます。

続きまして、次のページへ参りまして、海員学校でございます。これも沿革は省略いたしますが、一番最後の行に、主として内航船舶職員の養成を行うということが書いてございます。

実はその一つ上の行に、最大13校あったけれども、現在8校あると書いてございますが、同じ海員学校という名前と呼ばれておりまして、実質は2種類あるような形でございます。それは中学校を卒業した人を3年間教育するものと、高校を卒業した人を2年間教育するものがメインだということでございます。

次の業務の概要のところには海員というのが出ております。海員の養成と書いてありますが、これはまた若干専門用語であります、船内で使用される船長以外の乗組員を言う

いうことになっておりまして、船員と同義とお考えいただいでよろしいかと思ひます。

具体的な教育内容ですが、本科のほう、これは今申しました8つのうちの6つですが、小樽、宮古、館山、唐津、口之津、それから沖繩県の石川というところにござひまして、本科で3年、それから乗船実習科というのが下にござひますけれども、これと合わせて合計3年半の教育をいたしますけれども、中学校卒業者を対象に海員となるのに必要な教育をするということでござひます。

それから、すぐ次の専修科、これは2校ありまして、清水、波方という今治の近くにござひます。これは高校卒業の人に対して教育を行うわけですが、これはこの2年の中に海上実習が含まれております。

それとはちょっと系列の違うものとして、清水にあわせてござひますけれども、司ちゅう・事務科というものがござひまして、これは栄養、調理、食品衛生等々について、あるいは船内事務についての勉強をするところでござひます。

以上のようなことで8カ所、お聞きになっておわかりかもしれませんが、かなり各地にばらばらにござひまして、それから、昔、船員や漁船員になる人が非常に多かつた地域にあります。

役職員等のところ、3番でござひますが、定員は本科220名、専修科160名、司ちゅう科60名、予算規模は約19億円になっています。

続きまして、19ページでござひますが、海技大学校でござひます。これにつきまして、業務の概要といたしましては、既に船員になっている人たちに対して船舶の運航に関する高度の学術、技能を教授するというござひまして、基本的には、より上級の資格を目指す人のためのステップアップ。それから、技術革新が行われたようなときに、そういう新しい技術に対応するような講習。さらには、船の種類によりまして、一部の船にある設備につきまして、そういうものを扱えるように技術教育をするという基本的には再教育機関であります。

海技士科というのが先ほど言ひましたステップアップのためのものござひまして、講習科というのが特定の技能等を短期間で教える。例えばシミュレーターが大分出てきますと、それを使つての講習を行うとか、近代化船というのができてくると、そのための対応の講習を行うとか、あるいは危険物の船舶における扱いについての講習を行うというようにござひます。

あと、それと別に、通信教育というのをやつておりまして、船員さんが船の上で勤務を

しておられる勤務時間以外のときに、さらにステップアップしたいということで勉強されるというようなことへの対応をしております。

役職員等のところでありますが、ここにありますような定員を持っておりまして、予算規模は年間約12億ということでございます。

以上、大変簡単でございますが、3機関についての説明とさせていただきます。

【杉山分科会長】 どうもありがとうございました。

それでは、続きまして、独立行政法人航空大学校につきまして、石塚技術部長よりお願いをしたいと思います。

【石塚航空局技術部長】 石塚でございますけれども、済みません、座ったままさせていただきますしたいと思います。

それでは、まず、概要に入ります前に、先ほどと同じように、航空の現状につきまして、具体的な数値、ただ、かなり丸めた数値で、こんなものかということでご説明をいたしたいと思います。

まず、航空の旅客数でございますが、国内輸送は年間約9,000万人でございます。国際が約5,000万人、合わせて1億4,000万というところが一番新しい年間の旅客数でございます。この旅客数を輸送するために、1日当たりの便数、1回離陸してから着陸するまでの便数が約2,000便です。そのためのパイロットが約6,500人、そのための飛行機が約450機でございます。先ほど言いましたパイロット6,500人のうち、これからご説明します航空大学校の卒業生は現状で2,300人、全体のパイロットの約3分の1ちょっとでございます。それで、ほぼ同じ3分の1ぐらいが航空会社、日本航空さん、全日空さん、それぞれが自分で養成しているところがあとの3分の1、残りの3分の1は自衛隊出身の方とか、その他のソース。大体大まかに現状はそうっております。

それから、過去5年間の推移を見ても、旅客全体の伸び、先ほど国際、国内併せて約1億4,000万人と言いましたけれども、大体年間4.2～4.3%で伸びてきております。

それから、飛行機の数、先ほど450機と言いましたけれども、この5年で約60機増えていきますので、大体年に10機ぐらい増えてきているというのが現状でございます。

それでは、今後の問題となりますパイロットの需要はどうかといいますと、前提として、今後も1年に10機ぐらい飛行機が増えていくのかなと。かなりかたい数値でございますが。それで、1機当たり必要なパイロットの数は単純に機長と副操縦士の2名ではなく、

大体1機当たり10名ちょっと、十一、二名が必要となっております。

それから、ここで非常に重要になりますのは、パイロットの定年退職でございますが、現在の定年は60才ですけれども、今後10年間で、大まかに言いますと1年当たり150人が定年退職していくという予測がございます。こういうことが前提で、先ほど言いました、それでは1機、毎年、これから10機増えていくとなると、その分でパイロットは10掛ける10.幾つで百数十名、それだけ必要です。それが飛行機の自然の伸びというかですね。それから、定年退職で大まかに10年くらいの長いスパンで見ると年間150人くらい減っていくことから、この補充が今後必要となっております。これが航空界の現状でございます。

それでは、20ページをごらんになっていただきたいんですが、そういう現状のもとに説明をさせていただきますけれども、20ページで、まず沿革、これは昭和29年7月、実はこの2年前の27年に民間航空は再開しております。民間航空が再開のときに、パイロットが民間にいないということで、国の責任でもって養成するというので、29年の7月、実際にできたのは10月でございますが、養成を開始しました。開始時の年間養成規模は10名でした。その後規模が拡大され、昭和46年が、ここがオイルショック前の非常に伸びた時期で、135名という時代がありました。その後規模は縮小し、現在は72名となっております。。

業務の概要といたしましては、操縦に関する学科、技能、つまりパイロットを養成していくことでございます。現状で、先ほど言いましたように、日本の航空運送事業者のパイロットの3分の1強が航大卒です。今後とも安定的な航空輸送の確保には一定規模の養成が必要と考えており、そのためにこの業務を行いたいと考えております。

養成の対象者といたしまして、実はつい先日まではヘリコプターのパイロットも養成していましたが、今は飛行機だけに絞っております。入学は年3回に分けて、2年4カ月でパイロットとしての基礎課程をやっております。

3になりましたが、役職員数等は、移行職員数が123名、それから役員数4名以内でございます。また、学生定員は、先ほども言いました72名ですが、この72名と申すのは、今後の機材の伸びの予測、定年退職者の予測等、今後10年くらいの需要を精査した上で、72名が適当であろうという結論に達したものであります。

それから、予算規模は32億9,400万です。

ちなみに、パイロットの需要予測で一番難しいのは、航空大学校で基礎課程を終わった



後、航空会社に採用していただいて、ジェット機の機長になるためには7年、8年とか、かなりの期間を要します。そういう意味では、常に需要予測で時間差が伴うものです。したがって、過去の例からいっても、昭和50年代にも、航空大学卒業生のうちかなりの人が就職できなかった時期がありましたけれども、その後、10年くらいのうちに、卒業時に就職できなかった者も全員就職したということもございました。

以上でございます。

【杉山分科会長】 どうもありがとうございました。

以上で4法人について、背景を含めて概要をお伺いしました。このご説明に関して、何かご質問等ございますでしょうか。

【鈴木委員】 海運の件で、先ほど人が減ってきているというような話がありましたけれども、学生定員数の数年来の推移というものはあるのでしょうか。

【鶴野海事局船員部長】 あります。細かくご説明をするとちょっとあれになってしまいますが、養成定員について、簡単に比較をしますと、例えば海技大学校、これはピーク時と比べて、ピーク時は海技大学校は昭和56年ですが、2,300人台だったんですね。今は1,700人台になって、約7割。航海訓練所は4,095人だったのが今は2,070、約半分になっております。あるいは商船大学は昭和49年がピークですが、いわゆる機関、航海学科、船に乗るための課程ですが、これは2つ合わせて360人が今160人になっています。商船高専は600人が200人になっています。

【鈴木委員】 それは何年置きぐらいに見直しがあるんですか。

【鶴野海事局船員部長】 見直しは随時やって、少しずつ段階的に減らしています。

【鈴木委員】 わかりました。

【杉山分科会長】 よろしゅうございますか。

【北野委員】 先ほど商船隻が2,000隻とおっしゃいましたね。その中で、大部分は外国人の乗員ですね、1隻にある程度。日本人の、言うなれば1等航海士等々、そういう方たちがどのくらいのパーセンテージで。

【鶴野海事局船員部長】 日本人の職員を含めての数字は……。

【北野委員】 平均的な数字で。

【鶴野海事局船員部長】 ちょっと先ほど私が申し上げた隻数と1年ずれるんですが、約5,500人です、外航の船に乗っている人たち。さっきの商船隊の全体は、実は正確な数字はわからないんですが、約5万とされています。

【北野委員】 なるほど。そうすると、言うなればリーダーみたいな方たちなのですね。

【鶴野海事局船員部長】 まあ、比較的上級の船員が多いですね。

【北野委員】 上級ということですね。

【鶴野海事局船員部長】 はい。

【芦田委員】 北野さんの質問で、私は海運会社でございますので、商船三井の場合には約500隻、今、運航しております、これに乗っていますのが、平均23人乗っていますから、乗組員が1万人乗っているわけです。この中で日本人というのは三百数十名です。ですから、運航している船全体に対しては3.5%ぐらいです。

それから、質問をよろしいでしょうか。

【杉山分科会長】 どうぞ。

【芦田委員】 さっき船員部長のご説明の中に、日本人船員5,500人とおっしゃいましたけれども、当社の場合、約850人おりまして、大手3社で大体2,500人ぐらいと言われています。大手3社が全体の日本人外航船員の8割を占めていると言われていますから、大体3,000人ぐらいじゃないかと思います。

【鶴野海事局船員部長】 それは実は我々のほうの統計はベースが少し違うんです。

【園田海事局船員部労政課長】 私どもの5,500という数字は、船員統計という指定統計になっているものがございまして、基本的には船員法の適用船舶でございます。私どもの数字は、そういう面ではちょっと統計のとり方が違うんですけれども、あくまでも日本籍なり、日本の船員法が適用される船に乗っている日本人の船員の数ということが外航の場合、5,500と。これが今、私どもの持っている最新の数字でございます。

したがって、皆さん、聞いている方はちょっとわからないと思うんですけれども、この船社の方は今、日本籍船を入れるような形でいろいろ運航されているところがありますので。

【加藤委員】 航海訓練所の開発途上国船員養成事業と書いてあるんですけれども、これは何人ぐらいで、それでいつごろからこれはやっていたらっしゃるんですか。

【田根海事局船員部船員教育室長】 この事業はODA事業といたしまして平成2年からやっております。当初、75名という規模でスタートしまして、現在、予算等々の制約ですとか、そういうものがありまして、現在、60名弱、57名、56名という人数が昨年、本年という数になっております。

【杉山分科会長】 よろしゅうございますか。

【湯浅委員】 航空大学校に関してですが、先ほどの発足、開校時は10名からの定員で開校しまして、135名の時期もあったと。ここに、現在の予定では学生定員72名となっておりますが、今後の業界のニーズとか、いろいろな、退職パイロットがずっと定常的に増えてきたときに、学生定員を見直すというようなお考えはあるのでしょうか。

【石塚航空局技術部長】 実は航空の柔軟な運用ということで、72といいましても、毎年、確実に72かといいますと、少なくとも、先ほど言いましたように、時間差でもって養成してから、実際に航空会社でパイロット訓練に入って機長になるまで時間差があるということで、今後10年平均しては72という数を考えておりますけれども、毎年、柔軟にといいますのは、日本の航空界のパイロットの航空大学校に対する期待というか、そういう数を確認しながら進めていきたいと思っております、ですから、あるとき、山谷があって、やっていきたいと考えています。十分現実の需要に合わせた形で進めていきたいと思っております。

【井上委員】 先ほど加藤委員が言ったように、航海訓練所のほうには開発途上国の話を書いてあります。海技大学校のほうにはこれは入ってないんですけれども、やはりやっているわけでしょう。

【鶴野海事局船員部長】 それは主な事業を概要的に書いてございますから、そういうことになっています。

【井上委員】 強いて言えば講習会とか、何とかに入るんですか。全く別のものですか。

【田根海事局船員部船員教育室長】 海技大学校も、いわゆる国際協力事業としまして研修員の受け入れですとか、集団研修、いわゆるJICAが主催するような集団研修等を海技大学校で受託して、実施しております。

ODA事業は、私どもが国から必要な経費といいますか、補助して事業をやっているという事業でございまして、これは14カ月やるんですが、そのうちの一部分を海技大学校でも受け持ってやってございます。

【杉山分科会長】 よろしいでしょうか。

【加藤委員】 海技大学校ですと、先ほどの船員部長の説明では、つまり、ステップアップへのリフレッシュトレーニング、その中で特にシミュレータートレーニングをやっていらっしゃるということなんですけれども、航海訓練所、あるいは海技大学校含めて、シミュレーショントレーニングの位置づけというのはどうなんですか。全体の船員教育における必要性であるとか、国際的にはどういう評価になっているか。

【鶴野海事局船員部長】 まず、一般的な話としてのシミュレーターであります。海事のシミュレーターのほうは、海事といいますか、海技といいますか、船の。航空のシミュレーターは、私も航空局にいたことがありますけれども、これに比べると発達のぐあいというのはちょっと遅いのかなという感じはしますが、最近、かなりいいものができております。これから先、シミュレーターによります訓練の度合いというのは、だんだん比重が高まっていくんじゃないか。去年の8月に、省庁再編でなくなりましたけれども、海上安全船員教育審議会の教育部会で、船員教育機関について、今後の方向についての方針をいただいておりますけれども、そういう中でも、シミュレーターについては、シミュレーターの講習についてもうちょっと力を入れていくべきではないかという方向が提言されているところでありまして、私どもとしても、そういうことも踏まえながら、あるいは実態も踏まえながら充実をさせていきたいと思っております。

【杉山分科会長】 ありがとうございます。

それでは、まだほかにもおありかと思っておりますけれども、時間の制約もございますので、先へ進ませていただきたいと思います。

続きまして、各独立行政法人の中期目標（案）についてご審議をいただきたいと思います。この点は本日の中心的な議題でありますので、これは今のように一括してということではなくて、審議の実効性を確保するという観点から、1法人ずつ別途に取り上げてご審議をいただきたいと思います。

それでは、大体時間的な予定としては、ご説明10分、そして審議10分ということを考えておりますが、その点、ひとつご了承いただければ幸いです。

まず最初に、独立行政法人航海訓練所の中期目標（案）につきまして、ご説明をいただきたいと思います。

【園田海事局船員部労政課長】 労政課長の園田でございます。座って説明させていただきます。

お手持ちの22ページの資料でございます。実は今、お手元にパンフレットを配っておりますけれども、先ほど部長から説明がございましたように、今、こういった船を6隻使って航海訓練を行っております。中期目標の期間でございますけれども、これはほかの国土交通省の法人と同じでございますけれども、5年間ということを考えております。

それから、次に、業務運営の効率化に関する事項につきまして、まず組織運営の効率化の推進ということを中心として考えております。

先ほど申しましたときに、船体規模ということで、関連する船員教育機関の養成数に対応した船体規模及び配乗計画の見直しを行い、効率的組織の再編と運営を図るということをごさいます、この6隻のうち、実はかなり老朽化した船がございまして、銀河丸といいますが、これが来年度の予算で代替建造が認められたということで、これが4年計画で平成16年に進水する予定になっております。

一方で、実は商船大学の定員が従来、年間200人ということで、東京と神戸で養成しておったわけですが、これは昨年の4月から160人ということで減っております。そういったこともございまして、この中期目標の期間中に、こういった定員が減るという部分と、それから船体が代替建造になる。それに合わせて少し船体規模を見直そうということで、1隻落とすということで、5隻で研修をやっていこう、航海訓練をやっていこうということも考えてございまして、そういったことで、この目標の中ではそういった船体規模なり配乗計画の見直しを行うということを指示してございまして。

あと、人材の活用の推進ということでございまして、当然、これはこういった練習船に教官が乗り込んで、いろいろ学生の指導に当たるわけですが、そういった教官の資質というのが教育効果を上げる場合に非常に重要なことございまして、そういった航海訓練の実施のために必要な教職員を確保して、そういった人材、いわゆる教官の資質の向上をやっていくということで、これはほかの機関との人事交流を特に強く推進しようということで、現状もかなりやっておりますけれども、さらにそういった他機関との人事交流を推進してほしいという指示でございまして。

それから、業務運営の効率化の推進ということで、これは今、船のほうは日進月歩といいたいまいしょうか、いろんな技術の進歩でいろんな新しい装置がどんどん船に入ってきております。そういったものを教えるということが非常に重要になってくるわけですが、先ほど話が出ていたけれども、シミュレーター等の設備もそういった練習船に搭載し、使い方について学生にいろいろ教えていく。これは業務運営の効率化の推進ということ、いろんな訓練施設を稼働率を向上させようということを考えております。

それから、ここに練習船の学生等受け入れ定員に対する充足率をおおむね70%とするよう努めるということですが、現在、実はベッド数といいたいまいしょうか、6隻の練習船に対して定員の約6割強の学生がそこで訓練を受けているわけですが、5隻体制に移行するということもございまして、これを7割ぐらいに上げようという目標をここで書いてございまして。

それから、2つ目の柱は、国民に対して提供するサービスその他の業務の質の向上に関する事項ということで、これは、私ども教育機関の場合は、よりよい教育を行うということが、ここで言う目的に合致するという理解になってございまして、1つは、航海訓練を実施するということで、この航海訓練につきましては、先ほどの機器の自動化や情報技術等船舶の技術革新ということで、先ほど、えひめ丸の事件が引き合いに出されておりましたけれども、最近、船ではモールス信号を使わずに、人工衛星を使った、いわゆるGMDSSと呼んでおりますけれども、そういった設備が強制になっております。したがって、学生に対しては、そういった設備の使い方なり、そういった訓練を行っていくということで、カリキュラムにつきましても見直していくことで、より質の高い学生、生徒を訓練していこうということでございます。

それから、先ほど教官のほうの話もございましたけれども、民間の船にも、場合によっては、教官自身が乗ってもらって、そういった中で最新の船のいろいろな運航についてもそこで学んでもらうということ。それから、場合によっては内航の船にも乗り込んでもらって、実際学生なり生徒が卒業していった後に、職場となるところの勉強もしていただくということでございます。

それから、航海訓練に関する自己評価体制を構築するということでございますけれども、従来、実習生からレポートをとるというようなことで、それを訓練のほうに生かしておったわけですが、これをさらに体系的にしながら、こういった教育についての自己評価体制を確立していくことを指示しております。

航海訓練所の2つ目は、訓練の次に、研究を実施するということで、これは、今の船に多くの教官が乗っているわけですが、そういった訓練をしながら、あわせて研究もやっていく。それから、陸上のところの若干の教授が本部のほうにいるわけですが、そういった研究者に対しまして、いろいろ実践で航海訓練をやっているわけですから、それを生かしたような研究をいろいろやっていこうということで、それで、独自の研究、それから、例えば船舶技術研究所、これは今度独法になりますけれども、そういったところと共同研究をやっていくとか、そういった形で研究内容をさらに充実させていこうということで、そういった指示をしてございます。

それから、研究した成果を対外的にもどんどん発表していこうということでございまして、ここで論文発表とか、学会等を通じて対外的にもそういった成果を普及していこうと。

あと、人材の中で、先ほど話が出ていましたけれども、内外から研修員を受け入れたり、

あるいは教官をより国際的ないろいろな経験を積ませるということで、現在でもJICAでいろいろな国に行きまして船員教育に当たっているわけですが、引き続きそういった分野にも力を入れていくということでございます。

次の柱は4番目で、財務内容の改善に関する事項でございます、特にこれは間接部門、管理経費、こういったところを極力抑制するように指示をしております。

それから、自己収入の確保ということでございまして、これは独立行政法人になるわけでございますけれども、航海訓練所の業務の範囲内において、受託収入あるいは自己収入等の確保を図るという指示をしております。

次の柱が、その他業務運営に関する重要事項ということでございまして、施設整備ということで、これは先ほどちょっと申しましたけれども、銀河丸、これを代替建造ということが中心となっております。

最後に、人事に関する計画でございますけれども、人員の適正配置による計画的人員の抑制を図るということでございます。

なお、人員の適正配置に関しては、船員法の完全適用への対応に留意するというので、ちょっとこの部分だけ説明が必要かと思っておりますけれども、現在、航海訓練所の乗組む船員等につきましては、これは船員法ではなくて、国家公務員の法律が適用されておりますけれども、今回、独立行政法人になるに当たりまして、訓練所の船員につきましては、国家公務員の法律が適用にならずに、本則でございます船員法が適用されるということでございます。

そうなりますと、実は船員法の場合は、陸から離れて労働するというのもございまして、労働時間なり有給休暇に関するルールが非常にきつくなっております。例えば、有給休暇につきましては、1年間乗れば25日与えなさいというようなことでございまして、直ちにこれを完全適用にした場合は、実は6隻の船を今までどおり運航できないという問題が出てまいりまして、したがって、法律をつくる際にこれは大分議論しまして、この第1期の5年間は、こういった船員法への適用を猶予するというところでございます。

先ほど言いましたように、銀河丸が平成16年に竣工します。それにあわせてもう1隻船を落としますので、4年目、5年目を使って、第2期中期計画において、船員法を完全に適用できるような準備をやるということで考えていまして、そういったことで、今ここに書いてございますように船員法の完全適用への対応に留意するという指示をしております。

【杉山分科会長】 ありがとうございます。

それでは、今ご説明いただきました中期目標に関してご審議をいただきたいと思います。どうぞご意見、ご質問等ご自由にお出しいただきたいと思います。

【鈴木委員】 商船大学とか商船高等専門学校の教育の実習部分をこちらでなさっているというご説明だったんですけれども、この資料なんかを見させていただくと、中で授業もやっているようなんですけれども、航海中に何か講義に対して単位を取るといようなこともあるのでしょうか。

【園田海事局船員部労政課長】 今のご質問は6ページの資料を見ていただければわかると思います。要するに、学校でいわゆる座学をやる。このグリーンのところ、いわゆる大学のほう、あるいはいろいろな養成機関のほうで座学をやっているところがございます、ブルーで表示しているところがございますけれども、そこがいわゆる航海訓練を行う。この部分がいわゆる航海訓練所で各養成機関の学生、生徒を集めまして、一元的な航海訓練をやっているという構図になっております。

【鈴木委員】 そうすると、船に乗っていると、空いている時間もかなりあるんじゃないかと思うんですけれども、そういうときに授業をやって単位を取るといことはないわけですか。

【田根海事局船員部船員教育室長】 授業の内容につきましては、2種類に大きく分かれるかと思えます。その1種類は、いわゆる実習を実施していく上で必要な説明といいですか、講義といいですか、それが1種類と、もう1種類は、座学課程、大学なり高専なり、学校と航海訓練所の練習船の上で行う部分というところで、ある程度練習船に任されたカリキュラムの部分というのがございます。

単位としては、それはいずれも学校側の単位になる、卒業要件といいですか、そういうことになります。そのうちの一部分を、より適した場面でというところから、練習船の上でという授業もございます。ですから、大きく分けて2種類の授業でございます。

【鈴木委員】 先ほど来のお話ですと、実際には外国人の方が船員の方に非常に多く含まれるわけですね。この練習船の中にはほとんど日本人という環境でやられているわけですが、他の国の方とコミュニケーションをとるといような教育なり何なりというのはどういうふうになさっているのでしょうか。

【園田海事局船員部労政課長】 1つは、先ほどの6ページに書いてございますけれども、開発途上国船員養成事業というODAでやっている部分でございまして、毎年50人



ちょっと、途上国の学生を集めて、日本で教育しているわけでございますけれども、この14カ月の中の3カ月が、ブルーになっておりますけれども、このブルーのところは航海訓練所の練習船を使って訓練している。その限りにおいては、そこで實際上、日本の学生なり生徒と途上国でODAのこの制度に乗っかっている人が一緒に、実際は混乗したような形で訓練を受けている状況でございます。最初はなかなかコミュニケーションはうまくいかないと思うのですけれども、そこで實際上英語を使ってより実践に近い形で英語の勉強もできるということでございます。

【鶴野海事局船員部長】 実績としましては、商船大学とか、あるいは海員学校にしても、海事英語というのがありまして、あるいは短期ので、海技大学で海上関係の英語をやるとか、そういうことで、昔に比べて日本人が全部乗っていたのと大分体制が違いますので、そういうことを学校の教育の中ではやっております。あとは実践といいますか。

【鈴木委員】 言葉の問題というのもありますけれども、文化の違いというのもありますので、そのあたりが大学を卒業してからこの社会に入ったときにスムーズに移行できるかというのが多少懸念されるわけですが、そうしますと、そういう機会を通じて徐々に慣れていくというシステムになっているということですね。

【園田海事局船員部労政課長】 そうですね。

【鈴木委員】 わかりました。

【北野委員】 中期目標に掲げられたいろいろな項目があるんですけれども、例えば6隻を5隻にして云々とか等々は、これは何も独立行政法人に変わったからということでもないわけですね。何を申し上げたいかといいますと、今まででも当然のことながらやられていたことがあるわけですね。ただし、独立行政法人になったから、これが例えばメリットですとか、例えば自己収入の確保というのは、今までできなかったですけれども、できるようになったとか、言うなれば、中期目標の独立行政法人ならではの目玉というのは何なんでしょうか。これを見ると、今まででもそうやっていらしたんじゃないかなと思いますよね。

【園田海事局船員部労政課長】 ご質問の2つ目のほうから先に申し上げますと、要するに、自己収入をどうするんだということでございまして、中期目標のほうでは、独法に対して自己収入の確保を図りなさいという指示をしているだけでございますけれども、現実に、今航海訓練所で航海訓練をやる場合については、それぞれの教育機関のほうから、無料で学生なり生徒を預かって訓練をしております。

そこで、今内部で、財務省でもいろいろ議論しているんですけども、当然独立行政法人になれば自主性ということになりますから、それなりのコスト見合いの、まあコスト見合いまでいくかどうかわかりませんが、それなりのものをいただくというか、我々としてはそういった方向もあると思っています。

ただ、問題は、これは航海訓練所で預かっている学生、生徒につきましては、先ほど言いましたように商船高専とか、商船大学の関係もございまして、そこは、今、特に国立大学につきましては、平成15年中に独法にするかどうかについて結論を得るということになっていまして、そこで様子を見なきゃわからない。

したがって、今、実は文部科学省ともいろいろ相談しているのですけれども、まだ向こうの間では調整がとれていません。要するに、航海訓練所として東京商船なり神戸商船からお金をいただくということにつきましては、

それで、實際上、船の上では、混乗でいろいろ乗っていますので、ある生徒はお金を払っている、ある生徒は払っていないというのはちょっとまずいだろうということで、いずれにしても、この辺は国立大学に関する独法の議論の様子も見ながら、第1期中期計画の5年間の期間の中で何らかの結論が出せればということで考えている次第でございます。

【鶴野海事局船員部長】 あと受託研究が、今までに比べて大分やりやすくなるし、また外の機関との連携を考えながら、より実用的なものに力を移していくということになるかと思います。

【杉山分科会長】 北野委員の第1点のほうについては、何か、つまり、独法でなくてももともと持っているようないろいろ課題、それとの関連というのはどういうふうにここでは、目標といったときには、そういうものも含めて広く与えると。

【鶴野海事局船員部長】 私が後で若干補足しましたのは、例えば1つの具体的な独法についてのメリットという意味で、独立していろいろやれるということは増えるわけですから、受託研究なり何なりは、従来はまあ、自分のための研究みたいな部分があったかもしれませんが、それがより、例えば商船大学でありますとか、実際に使われる船社のあれだとか、いろいろな意見を聞きながら、それに対応したものはやりやすくなると。もしそれがうまくいけば、収入としては増える、こういうような自由度が増すところがあると思います。

【杉山分科会長】 つまり、ここでその目標というものを記述するときに、従来の基本

的な部分も当然根っこに入れて、当然その独法ならではの新しいものも入ってくるけれども、基本の部分は別に独法でなくてもあるようなものであっても、当然この中に中心的なものは含まれるという理解でよろしいわけですね。例えば、大学で言えば、教育・研究というのは独法にならなくたって当然あるわけですから、ただ、そのときに独立行政法人化されたことによって、少し新しい見方とか何とかが加わってくるということでしょうから、その辺はあまり切り離せないということなのかなと。

【北野委員】 そうなんですか。目標としては全部、前の当然あるべきものも、新しいものも含めて、中期目標という形になっていると理解していいと。

【杉山分科会長】 そういうことで確認してよろしいでしょうか。

【鶴野海事局船員部長】 はい。

【鈴木委員】 今の北野委員のご意見は、この中期目標の本質的なところでありまして、独法化というのは、多分、民間の企業マインドを導入することによって、むだな経費を削減しようという意図があるんだと思うんですけども、それをあまり進めてしまいますと、公共の利益を増すというような、本来の国の機関としての役割が多分損なわれていくだろうという、両方相反するような要因がありますので、それをチェックするのが、この中期目標のようなものではないかなと私は理解しているんですけども、それともう一つは、独法化ということが行われますと、各組織が自主的に目標を持ってよくしていこうという努力を促していかないと、上から目標を与えるのでは今までとあまり変わらないじゃないかということで、この中期目標というのは、そういう意味では具体的なものを羅列しても、かえって逆効果になるんじゃないかという気もするんですね。国の機関としてどういうことをやるんだという理念的なことを示すほうが、本来の目的に合っているのではないかという感じがするんですけども、いかがでしょうか。これは全体に対して言えることだと思うんですけども。

【影山政策評価官】 確かにおっしゃるとおり独立行政法人をつくる趣旨というのは、独立行政法人の自主性、主体性というものもフルに活用といいますか、機能を高めながらということですから、おっしゃるとおりあまり中期目標で重箱の隅をつつくみたいにして手とり足とり決め、独法の本来のねらいとします自主性とか、あるいはいろいろな意味での創意工夫を阻害するようなことは、かえって問題と考えておりますが、いずれにしても程度の問題なものですから、線引きがなかなか難しいと思いますけれども、残りの独法についての目標も出てまいりますので、ちょっとこれは行き過ぎじゃないかと思うところ

がございましたら、具体的にご指摘いただければと思っております。

【杉山分科会長】     ありがとうございました。

もちろん深い審議をしていくことが最終的な目標ですが、進行管理の人間としては、時間がちょっと気になりますので、とりあえずここで最初のものについては切らせていただいて、次へ進ませていただきます。4つ全部終わりましたところで共通に考えるべきところはまた後でご意見をちょうだいしたいと思います。

次に、独立行政法人海員学校の中期目標（案）に関しましては、ご説明をいただきたいと思えます。

【園田海事局船員部労政課長】     続きまして、私のほうから説明させていただきます。

お手元の資料の25ページでございます。

まず中期目標の期間は、先ほどと同じく5年間ということで、平成13年の4月1日から平成18年の3月31日までとするということです。

業務運営の効率化に関する事項ということで、まず、組織運営の効率的な推進をどうやっていくかでございますけれども、先ほど部長の説明もございましたように、現在、海員学校は全国に8つ分散しております。それを今度、清水のほうで一元的に管理して、事務局機能の集約化を図っていこうと考えております。その結果、会計部門を集約できたり、いろいろな組織の効率化を図ることを期待しているということでございます。

人材の活用の推進でございますけれども、教育機関はやはり教職員の、特に教員の質というのは非常に大きくなっていくわけで、これにつきましても、いろいろなほかの関係機関との人事交流を推進してほしいということで指示をしております。

業務運営の効率化の推進でございますけれども、これにつきましても、いろいろな教育機材、先ほどのシミュレータ等いろいろな話が出てきておりますけれども、最新のそういったものを計画的に整備を行うとともに、そういった設備をできるだけ有効に活用して、稼働率の向上を図っていこうということでございます。

それから、施設管理業務等の外部委託化を含めた業務運営の効率化を図るということでございまして、これにつきましても、今、食堂等内部の職員でやっているわけでございますけれども、これをできるだけ外注化を図るということで、できるだけコストダウンを図っていこうということでございます。

次に、国民に提供するサービスその他の業務の質の向上に関する事項ということでございまして、これにつきましても、まず海員に対して、教育を実施していくということが1

つの大きな柱でございます。

これにつきましては、実は今、中学校卒業生を対象とした3年コースの本科、高卒を出て2年の専修科、それから1年の司ちゅう・事務科というのがございますけれども、実はこの卒業生の中で、現場サイドから見たときに、一番要請の高いのは専修科でございます。高校を出て2年間一生懸命やって、そこで卒業する学生への要請が非常に高い。それに比べて本科のほうは、それほど高くないということでございまして、今、この適正な養成数に基づく再編を図るということは、できるだけ利用者たるというか、船会社でございますけれども、船会社のニーズに対応したような育成を図っていくということでございまして、できるだけ可能な範囲で本科の定員を専修科に振り分ける、あるいは司ちゅう・事務科の定員を専修科に振りかえるような形で中期目標の間でできるだけ再編も図っていこうという指示をしております。

それから、教育につきましても、これは今でも授業の評価につきましては、内部的にチェックをしておりますけれども、これにつきましても、しっかりとした自己評価体制を構築して、効果的な教育への反映を図っていこうということを指示しております。

あと、成果の活用の促進ということでございますけれども、特にこれは組織的に就職相談なり、就職指導を推進していこうということで、現に今、内航の事業者等の団体では、定期的な就職懇談会なども開かれておりますけれども、こういったところにもさらに力を入れて、できるだけ海員学校の生徒の就職指導を促進していくということでございます。

それと同じように、教員あるいは職員の質の向上を図るということで、研修生を外部にいろいろ派遣したり、あるいは外部からいろいろな方を受け入れるという形で質の向上を図っていこうということでございます。

それから、財務内容の改善ということでございまして、これは先ほどと同じようになるかと思っておりますけれども、間接部門の経費をできるだけ抑制することを指示しております。

それから、自己収入の確保ということで、学校の業務の範囲内において、自己収入の確保を図ってほしいということでございます。

最後に、その他業務運営に関する重要事項の中で、施設・設備の整備ということで、学校の目的の確実な達成のために必要となる施設・設備に関する整備計画を策定し、効果的な業務運営を図るということでございまして、この中には古くなったプールを新しくするといった内容も検討されております。

それから、あと人事に関する計画ということで、これにつきましては、現在、155名、

4月1日時点で定員がいるわけですがけれども、そういった人員の適正配置による計画的な人員の抑制を図ってほしいということを指示してございます。

以上、駆け足でございましたけれども。

【杉山分科会長】 ありがとうございます。

それでは、海員学校の中期目標（案）に關しまして、ご意見、ご質問をいただきたいと思います。

【北野委員】 受験者というのは、どういう状況なんですか、今。

【鶴野海事局船員部長】 受験者の数とかですか。

【北野委員】 数とか、それからそれに対する就職状況などですね。

【鶴野海事局船員部長】 では、私のほうから概要だけ申し上げます。

海員学校、例えば平成12年度であります、定員が全部で440人です。応募者が970人です。だから、2.2倍ぐらいの人が来ている。これは大体ここ数年皆同じで、そういうところで推移しております。2倍強ぐらいですね。

もう一つ就職のほうであります、同じく11年度、就職希望者が328名いて、求人は1,200台と。これは実は陸上産業も含まれておりますけれども、それで、実際に就職したのは海運全体で合わせまして224、それから、陸上産業71ということで、就職希望者の全員ではないですが、ほとんど全員が就職しており、海運企業の比率は高いということです。

【加藤委員】 この種のいわば職業学校、職業高校なんですけれども、船員に絡んで一番大きいのは、水産高校が今問題があった英語もそうでございますが、水産高校との比較で、水産高校はどのぐらいあるのか。海員については、海員学校は8校でございますけれども、水産高校の応募率、そこら辺との比較ではいかがでございましょうか。

あるいはまた、もう一つ、海員学校は、国の機関とすれば、3年間全寮制教育をやっていると聞いておりますけれども、そこら辺のユニークさですね、そこら辺はどうであるのか。

【鶴野海事局船員部長】 水産高校は、後で正確に補足いたしますが、大体海のある県については、ほとんど1つぐらいはあるはずでありまして、全体で47校です。もちろん水産高校のうち全員が船員になるわけではない。別の課程も、募集人員の中に入っておりますが、いずれにせよ学校としては、12年度初めて47校あります。

【杉山分科会長】 3年間全寮制というような、そういうものをどうふうに見てお

られるか。

【鶴野海事局船員部長】 それは、1つは場所がやや町の真ん中から離れているというのもあるかもしれませんが、やはり船の中で一体的にやっていくということで、生活全部を1つの学校と、その周りに宿舎がありまして、やっているというのが通常の形になっております。

それは、集団で船で生活をしていくというのには大変いい訓練ではありますけれども、他方、そういう学校に入った途端に、就職が実際できるかどうかは別にして、船員という職業と相当密接に結びつくということがございます。そうすると、中学を卒業して入ったんだけど、特にまたそういう厳しい生活をやっていくととって、若干抜け落ちる部分が途中であると、こういうことでございます。

【杉山分科会長】 今のと関連するんですけれども、例えば、この目標の中に、学生、生徒の理解度の向上というのがあって、これは何となくいろいろ見当がつけられるんですが、満足度の向上というのがいろいろなところに出てくるわけですね。例えば、今の全寮制の生活であるとか、あるいは居住性とか、いろいろなことから考えて、満足度の向上ということを目指して与えたときに、それを受け取った側でもって、その満足度ということ、一体どんな面から考えて、どんな努力をするということを想定して、こういう満足度の向上ということを入れるかという点が多少関心があるんですけれども、もし何か伺えれば伺いたいと思います。

【田根海事局船員部船員教育室長】 これについては、いわゆる生徒側のみの要求を満足するというのでは、やはり教育の効果の向上はいかがなものかというものもございまして、とは申しながら、授業の内容が学生に対していかに浸透しているかというのは、教育を施す側からも知りたい要素であるなというところから、学生がどういう感触を持っているのかというのをアンケートなり感想文なりというもので吸い上げながら教育に生かして、それが結果としては、ここで言えば、国家試験の合格率ですとか、そういうものに反映していくといいなと思っております。

【杉山分科会長】 ありがとうございます。

ほかにいかがでございましょうか。

【鈴木委員】 これは海員学校だけではないんですけれども、組織として、企業としてこういう学校を考えたときに、優秀な先生をどうやって確保するのかということが問題になってくるわけですが、そのことに関してはほとんど触れられてない。人員の交流

というような形では載っておりますけれども、そこはどういうふうにお考えなのでしょうか。

【園田海事局船員部労政課長】 海員学校は、実はいろいろなところと今人事交流をやっておりますけれども、まず教える教官のソースは、自分で当然養成していく部分もありますけれども、例えば、民間の海運会社、こういったところで実践でいろいろ経験されている方を教官として受け入れるといったことで、教育内容の充実を図るということもやっております。

【鈴木委員】 ここに載ってないということは、もう満足すべきレベルになって、改善の余地はないのかなと。

【園田海事局船員部労政課長】 そこは、今日は中期目標の説明でございますけれども、次回、3月23日に今度は中期計画をそれぞれ独立行政法人のほうから計画を説明してもらいますから、その中でかなり具体的に、じゃ、人事交流なり、あるいはどうやって具体的にという、具体的な数字も含めて説明することになっております。

【埜野委員】 ちょっとお願いなんですけど、特に海員学校の場合、先ほどもちょっと話が出ましたけれども、国内の物資の、特に国民の物資にかかわる41%近くを輸送している、その船員の占める割合はほとんど海員学校なんですね。その学校の実態というのは今までは機器類も非常に貧弱で、また、国内を走る現在の船舶は非常に近代化しているわけです。生徒は非常に優秀なんですけど、何せ学校の機器類がそれとマッチしてないという部分がありますので、こういった行政法人化された際に、ぜひとも国内の日本人の船員の養成を特にしていただきたい。

その上に、またできれば、機器を充実していただければ、非常に就職も向上しますし、また我々国民の生活でいろいろ物資面の輸送もこれから重要になってくるのではないかと思いますので、よろしくお願ひしたいと思います。

【園田海事局船員部労政課長】 わかました。今のお話はまさにそのとおりだと思います。この中でも、より即戦力になる船員をつくっていかうということで書いてございまして、そういった施設の整備につきましては、実はこれはお金の絡みがございまして、これは今後、我々としてもできるだけ財務省等に働きかけて、しっかりした機器をそろえられるような体制をつくっていかなくやいかんし、独法自身もいろいろ効率化して、その中でこういった機材をそろえることができるような体制をつくっていただきたいと思ひます。



【埜野委員】 特に以前から、私の個人的な考え方なんですが、いろいろ各学校で外国人あたりの人を入れて訓練されているわけですが、我々に関係のある教育に対して非常に機器類もお粗末なような感じもしますので、その点、特に我々に直接関係のあるところが、これから特に必要になってくると思うんです、いろいろ環境問題なんかからみましても。そういう意味でもひとつよろしくお願ひしたいと思います。

【園田海事局船員部労政課長】 私ども、教官のほうも、そういった現場をできるだけ体験させていただくことを考えていまして、教える教官自身が現場を知らないことには、ほんとうの意味での教育はできないということもございまして、それもよろしくお願ひしたいと思います。

【杉山分科会長】 大変貴重なご指摘をありがとうございました。

それでは、次に進ませていただきます。続きまして、独立行政法人海技大学校の中期目標（案）に関しまして、よろしくお願ひいたします。

【園田海事局船員部労政課長】 引き続き私のほうから説明させていただきます。

資料の27ページでございまして、まず、中期目標の期間は、同じく5年ということにしております。

業務運営の効率化に関する事項の中で、まず組織運営の効率化でございますけれども、実は、今、海技大学校というのは、いろいろなニーズに合わせた形でいろいろなコースが組まれております。大きく分けると、海技士科、講習科、あるいは先ほどの説明がございました通信教育部ということでございまして、その中で40近いコースがあるわけですが、そのコースの中には必ずしも養成定員に満たないところもございまして、そういった中でカリキュラムを再編していく。あわせて養成定員も基本的に見直していくことで、現行、実は1,715名という、年ベースに直しますと、そういう養成定員がございまして、これを5割程度に削減していく。非常にドラスティックでございますけれども、そういった中で教官の弾力的な配置による効率的組織編成と運営を図るということで、これは非常に厳しい指示を海技大学校に出すということを私どもは考えております。

人材の活用の推進でございますけれども、これも同じく教育機関でございますから、教員の資質の向上、あるいは職員の質の向上ということで、そのためにも人事交流を推進せよということで指示を考えております。

業務運営の効率化の推進でございますけれども、この中で、先ほどいろいろお話がござ

いましたように、いろいろな教育機材もできるだけ新しいものを入れていくということが1つ。それから、今までのコースというのは、どちらかと言うと、定食のメニューでございまして、今後は、独立行政法人になりますので、船社サイドのニーズといたしまして、それに柔軟に対応できるように、ニーズに対応したコースといったことも、まあ委託研修の受け入れというようなことで考えております。

3番目のサービスの向上ですが、これも教育機関でございますけれども、船員に対する教育の実施を第一義的に考えております。

その中で、新しい機器を使ったいろいろな訓練であるとか、そういったことを図っていただくということでございます。

あと、教えるサイドの教育体制の問題でございますけれども、これも自己評価体制をきちっと確立して、しっかりとした教育ができるようにやっていただくという指示をしております。

海技大学校は、教育とあわせて、実は研究にも非常に力を入れておまして、その研究につきましても、機関の目的とか、各種シミュレータ等独自に保有する機材を生かすことを踏まえて、組織的な研究計画を策定し、それと、ほかの機関との共同研究といったことも力を入れてほしいということで指示をしております。

その結果の研究の成果の普及であるとか活用につきましても、先ほどの航海訓練所と同じでございますけれども、できるだけ外に発表するようにという指示でございます。

あと、いろいろな人事交流等で外からの研修員の受け入れとか、あるいはこちらのほうから職員を外に出すといったような形で教職員の資質の向上を図っていただくことを指示しております。

財務内容の改善でございますけれども、これは先ほどの説明と同じになりますけれども、できるだけ間接部門の経費を抑えて効率化を図るようにということでございます。

それから、自己収入の確保ということで、先ほど定食のほかに、ニーズに合ったメニューをつくれという指示でございますけれども、そういったことで、できるだけ自己収入の確保も図れということをご指示しております。

最後になりますけれども、その他業務運営に関する重要事項ということで、これも必要な施設整備に関する整備計画をつくるということ。

それから、人事につきましては、これは4月1日の移行時に職員85名の体制で乗り出すわけでございますけれども、これにつきましても、中期目標の期間中に、できるだけそ

の機関の人員の適正配置による計画的な人員の抑制を図るということを指示しております。

以上でございます。

【杉山分科会長】 どうもありがとうございました。

それでは、同様にご意見、ご質問等いただきたいと思えます。

【芦田委員】 先ほどの航海訓練所の中で、英語の授業をおやりになっているというご説明がありましたけれども、海技大学校でもそういう英語の授業はございますでしょうか。

【田根海事局船員部船員教育室長】 いわゆる科目として英語だけの科目というのは、種々コースがございまして、例えばそういう必要なものには英語の科目がございまして、逆にODAという科目には日本語の授業というようなものも組んでおりますが、一般的な船員の再教育の中では、極力授業の中で英語を使う、あるいは授業そのものを英語でやるとか、そういう授業の中で工夫をして英語を極力使うという形でやっております。

【芦田委員】 その場合の先生は、外人でしょうか、日本人でしょうか。

【田根海事局船員部船員教育室長】 日本人といいますか、外部で研修をしてきたり、あるいは外地派遣等々で語学力を身につけてきたりというような形で身につけておられて、授業する上では不自由をしない程度にはなっているというふうに私どもは思っております。

【芦田委員】 民間企業から見ますと、実は国際船舶制度ですと、船・機長2名だけと。外国人との混乗の場合には5名程度乗っていますし、日本人だけ乗っている船というのはほとんどないわけなんですね。そうしますと、とにかく英語でやらなきゃいけません。読むのと書くのは大体できるんです。話すのとヒアリングなんですね。ですから、ヒアリング能力が悪い、それから英語で的確に指示できないということになると、とんでもないこととなりますので、まあ、できましたら、外人の先生を雇っていただくということで、実践的な授業をやっていただきたい。日本人の英語というのは非常にわかりやすいんですけども、実際に下で使っていますのは、フィリピンがほとんどなんですね。乗組員のうち65%がフィリピン人で、あとはインド人、ヨーロッパ人ということで、それぞれ癖のある英語をしゃべりますので、できたら、フィリピン人の先生を雇っていただきますと、フィリピンの英語になれるのではないかと。それができないときは、ビデオで、ヨーロッパ人はこういうふうにししゃべる、インド人はこういうふうなししゃべり方だと、フィリピン人はこうだと、そういうのをに入れていただく大変ありがたいんですけども、そういうとこ

るので大変苦労しておりますので。

【田根海事局船員部船員教育室長】 大変参考になりまして、今後の遂行の参考にさせていただきたいと思いますが、ちょっと余談的なものになるかもしれませんが、そういう感じで、先ほど委員の方からご質問があったんですが、ODA事業の中で、ODAの学生が当初75名というのか全員フィリピンからの研修生でございまして、それが年とともにいいますか、要望もあって増えて、インドネシアが加わって、次にベトナムが加わり、現在3カ国でやっているんですが、また新たに今度はバングラディシュが4カ国目といえますか、来まして、授業と、生活もそうなんですが、共通語としては英語でやっておりまして、そういう意味では4種類のなまり英語と言っていいんでしょうか、そういう実践OJTといえますか、そういう現状、生活、授業が海技大学校にはございます。

【加藤委員】 教育訓練機関では、海技大学校というのはアップグレードであると同時に、リフレッシュ機関なんですね。そういう点では、航海訓練所もリエントリー、海技大学校もリエントリーで、若干教育機関とすれば特殊な立場にある。特にリフレッシュということになりますと、各船社もそれなりにOJTなり、それぞれ我が国の企業はそういう期間を持っておりますから、そういう中で、従来は国の機関でありますからなかなか入れることができなかつたと思うんですね。今回、独立法人でありますから、民間でやっている、そういうリフレッシュ教育機関等も大いに参照しつつ、そういうものと競争し、かつジョイントしながら、つまり独立法人で、まさにこれからいろいろなことをみずから仕掛けて、大いに売り込んでいくことが可能ではないかと。今までは国の機関でありますから、なかなか国の機関としたらできなかつたところがあると思いますけれども、そういう方向で大いに船社を中心にして、海事産業全体のニーズに幅広く応じて、独自の事業を展開していくと。そういうことによって、スタッフの活性化をさせていくことが必要ではなからうか。そういうことを十分ターゲットにしていただければ、もう少し国民のニーズにこたえているなという評価を受けるようになるのではなからうかと思っております。

【鶴野海事局船員部長】 特に、先ほどからの話でおわかりになるとは思いますけれども、外航海運の中では日本人の比率が減っておりますので、そうしますと、日本人で船に乗っていた方が陸上勤務をしばらくされて、また戻るといようなケースが、昔に比べて、一定のキャリアの中で船に実際に乗っている期間の比率が減るといようなことがありますし、リフレッシュの部分も大変重要になってきつつあると思っております。

特にわりと少なくなってきた貴重な人材でありますから、そういう人たちを混乗にちゃ

んと対応できるようにやっていかなければいけないのでありまして、そういうニーズはますます増えると思います。大手の会社ですと、比較的そういうことをしっかりされているところもあるかと思いますけれども、いずれにせよ、我々としてもそういうところのニーズ等も参考にしながら、事業を進めていきたいと思っております。

【青山委員】 レベルアップから再教育にかかる費用というのは、雇用されている会社が負担されるんですか。これは個人が自分のレベルアップのために学ばれるんですか。

【鶴野海事局船員部長】 それはいろいろケースがありますが、例えばレベルアップで、上の試験を受けようというときには、基本的には会社のほうが負担されて、それで本人は、会社のほうでの勤務ではなく、しばらく学校に来ているのが多いだろうと思います。

【田根海事局船員部船員教育室長】 双方ございます。そういう意味で自費でといたしますか、自分で学費等負担してという人もありますし、会社からの派遣の一環といたしますか、会社負担でというのもございます。

【鈴木委員】 今の英語教育の話も、先ほどの教官の話と非常に関連しているんだと思うんですけども、今まで教官を採用するというのは、非常に公務員の枠の中でやらなければいけなかったのが厳しい状況にあったかと思うんですけども、今度独法化することによってかなり自由度が増すのではないかと思うわけです。

それから、正式に雇う以外にも、短期的に契約するとか、それから、我々ですと、客員ですとか、非常勤というような形でスポット的に契約するということもあり得るわけで、そういうシステムを積極的に取り入れて、社会のニーズにタイムリーに適用していくというようなシステムをぜひ取り入れていただければいいかなと思います。

【園田海事局船員部労政課長】 全くおっしゃるとおりだと思ひまして、そういったことを積極的にやっていきたいと思ひますし、先ほどちょっと説明しましたけれども、この海技大学校も、民間の船会社の方からもいろいろ採っておりまして、今、船会社で実際に乗られている方が、實際上混乗で乗られる方が多いものですから、そうすると、実践でフィリピン人の部員の方と相当仕事をされたような方で、ある程度こちらに来られている方もいらっしゃいますので、そういう面では、船会社の方は相当英語能力が、通常の日本人に比べて飛躍的に高いと、特に外航のほうは思っておりますが、いかがでございましょうか。

【杉山分科会長】 ありがとうございます。いろいろまた重要なご指摘を賜りました。

それでは、最後になりますが、独立行政法人航空大学校の中期目標（案）についてご説

明いただきたいと思います。

【塩坂航空局技術部乗員課長】 乗員課長の塩坂と申します。30ページをお願いします。

中期目標の期間といたしまして、教育の成果を見きわめる2年間の教育を予定しておりますので、そういう観点から5年間の中期目標の期間というふうに設定いたしました。

業務運営の効率化に関する事項につきましては、教育の質の低下を招かないという前提で以下の項目について対応していくということで、まず組織運営の効率化ということです。

操縦教育は、特に個人教育といいますが、1人の教官が3人の学生を担当するという、どうしても個人教育の体制になりやすいものですから、そういう中で責任体制を明確にするということで、管理体制を明確にしていくことを指示しております。

人材の活用におきましては、従前、国の機関ということで、国土交通省の中に、ライセンスを付与する試験官とか、エアラインの路線の審査を行う審査官とか、それから航空保安施設の無線施設等の検査を行います、これは実際に自分みずから飛んでいる操縦士の飛行検査官、いろいろな操縦士の職員がおりますので、そういう方たちが人事交流をやりまして、より実践的な教育ができるようなことを、従来もやっておりましたが、今後さらに進めていきたいと考えております。

ほかの事務の職員も当然ですけれども、従来もそうですし、今後もローテーションしていきたいと考えております。

この中には、非常勤の職員という、必要に応じた対応というのも考えていきたいと考えております。

業務運営の効率化ですけれども、この中には、教育、訓練機材等3項目挙がっておりますけれども、1つは、教育のシラバスの内容を精査いたしまして、現行で2年4カ月の教育期間を2年間に短縮するというので効率化を図りたいと思っております。

訓練機材の利用率の向上ということで、従前の場合ですと、土曜日、日曜日は、機体の整備も行わない、学校としては完全なシャットダウンした形になっておりましたけれども、そういう時間も整備に充てるというような、これは若干コストアップの面も一部ありますので、そういう中で、なるべく効率のいい整備等を行いまして、1機当たりの稼働率、利用率の向上を図りたいと考えております。

ここでは7%という目標を1つ掲げております。

そういうことで、12年度で34機の機材を持っておりますが、それを逐次、より少な

い機材で運航できるよう、対応できるような形にしていきたいと考えております。

訓練機への情報提供業務の効率化ということで、エアラインの飛んでいる飛行場を使用した場所で訓練しておりますので、気象情報、エアラインの飛行の状況とか、そういうようないろいろな情報提供を効率的に提供できるような形で進めていくように指示しております。

3の国民に対して提供するサービス等ですが、教育の質の向上につきましては、質の高い操縦者を継続して養成するということが航空交通の安定的な供給に資するということで、以下にありますように、質の向上、それから標準化を図るための体制・制度を構築していくよう指示しております。

それから、追加教育制度ですが、これは非常に運航単価が高いものですから、時間をきちっと決めて、その時間で所定のレベルに到達するというシラバスをつくっているわけですが、順調に仕上がった人間は少し短めに終わらし、進度の若干遅い人は追加教育の時間を設定するというので、全体としてはシラバスの時間を減らすということで、効率的な教育ができるようにしてあります。

それから、教育機材、施設とか生活環境、これは航空大学校も全寮制をとっております、特に年に4回ということで、帯広、宮崎、仙台と非常に頻繁に移動するものですから全寮制をとってやっております。そういう生活環境の充実を図るということを目指しております。

それから、質の高い学生を確保するための受験資格の拡大ということで、これは過去3年の応募者の数の平均が570名でありまして、以前は募集人員が若干多かったのですが、7倍前後の競争率でありますけれども、なるべく応募者の数を増やして、その中から適切な人材を確保するというので、受験資格そのもの、それから特に身体検査関係、視力とか、一番それが端的な例なんですけど、そういう基準を見直しまして、なるべく門戸を広げる、その中から適性のある人を選ぶということを考えてくださいというふうに指示しております。

養成人員は先ほどもご説明しましたが、72名ということ数を数字として設定しております。

その他、行政のために必要な業務として、国の操縦職員に対する訓練を実施するというので、先ほど申しました国土交通省にいる操縦士の技量維持とか、それから資格取得についても訓練を実施すること。それはひいて言えば、回ってきて、自分たちの教官の質の

向上にもつながるということで、こういうことも目標として考えております。

航空安全に係る教育の充実ということで、特に、どの交通部門でもそうですけれども、安全というのは非常に重要なものですから、学生に対する安全教育の充実、それから教官に対する安全意識の向上のための外部講師等による安全教育、それから整備士に対する質の向上というものについても充実していくように目標を設定しております。

他機関との有機的連携で、これは先ほどもちょっと出てきました運航管理という面で、的確な情報を収集して、運航管理の質の向上に努めるように国土交通省の機関との連携を十分にとっていくということです。

次のページの成果の活用・普及ということで、これに関しては、特に航空大学校は基礎教育を主としてやっておりますので、その中での教育手法とか、評価法、そういうことに、非常に経験も持っておりますけれども、なおかつ調査研究、国内外の施設の実態調査等を調査研究しまして、それをみずからの教育にも反映するということと、それから、外に対しても、そういうものを発表していくというふうにしていきたいと考えております。

航空思想の普及、啓発についてですが、従前も空の日というのが9月20日にありまして、その近傍のところで、それぞれの地域の住民に対して体験搭乗とか、航空教室という形で航空の普及をやっているわけですが、さらに進めて、航空教室等、教育委員会や学校と連携して啓蒙していくことを目標としております。

それから、財務内容の改善に関する事項としては、これは、効率的に業務を実施する体制を構築するということで、いろいろな面でコスト削減、財務内容の改善に努めていくということです。

それから、施設、設備の整備に関しては、先ほども出てきましたけれども、学生寮、それから機材等の環境整備、そういうものを行っていく。それから人事の効率化、これについては、先ほどのようなローテーション、あとは非常勤講師の採用とか、また、エアラインの方々の教官業務についても、今後検討していくということで、効率化を図るということを目指しております。

駆け足でしたけれども、以上です。

【杉山分科会長】 大変ありがとうございました。

それでは、ただいまのご説明に関して、またご意見、ご質問ちょうだいしたいと思います。ですが、いかがでございましょうか。

【中井委員】 よろしいですか。



操縦演習における追加教育制度というのは、具体的にどういうふうに行われるのでしょうか。

【塩坂航空局技術部乗員課長】 これは、お配りしてありますパンフレットで言いますと、単発機ですと、今飛行時間としては、独法後で155時間という教育を行うことになっております。普通ですと、その間に何カ所かチェックがありまして、そのハードルをクリアしないと次の課程に進めないような形になっています。一番最後のチェックというのは、約150時間前後のところで開催されるんですけども、例えばそこで、失敗、試験に不合格になってしまったと。一応再訓練のチャンスが与えられて、もう一回だけチェックを受けられるチャンスがある。その間の再教育の訓練時間という形に、この追加教育時間が使われると。最大10時間ですので、チェックの時間も全部入れますと、そういう人の場合には165時間まで教育としてのチャンスが与えられると。従前は、160時間でしたけれども、それで再訓練も全部含めての話でしたので、実際には150時間ぐらいのところではチェックをやらないと、もしチェックに失敗したときにもう教育できないという形になってしまうんですが。そういう面では、適切なシラバスになって、なおかつ順調にいった人は155時間で終わるということです。

【中井委員】 ありがとうございます。

【杉山分科会長】 はい、どうぞ。

【湯浅委員】 教育期間、養成期間、2年4カ月から2年に短縮ということですが、学科と飛行訓練を行う場合、飛行訓練については、訓練機材の利用率向上というところで、これは民間の企業でもやっていることでわかるんですが、学科については、どのような見直しを行われたかということ、概略でいいんですけども。法的要件もありますよね。その兼ね合いの中で、どのような見直しを行ったか。

【塩坂航空局技術部乗員課長】 一番大きいところは、飛行機を飛ばすときに無線、電波を出しますので、電波監理局の航空無線通信士という資格を取らなくちゃいけないんですが、今まではそれがこの教育の中に入っていて、長期養成コースという。そうするとある時間数が求められたんですけども、それを自己教育で、適宜入学する前とか、課程中でみずから受けるという形にしましたので、シラバスの中身がすごく柔軟性がとれるようになりました。特にその辺で、無線電気関係とか、電波法とかそういうような、もちろん知らなくちゃいけないんですけども、そこまではやらなくてもいいようなものがありまして、そういうものを整理いたしました。

それから、あとは個々にそれぞれ全体の中で、多少重複していないかとか、それぞれの移動する過程の中で重複していると思われるものを整理しました。それで8カ月の座学、最初の座学期間を6カ月に短縮いたしました。

【湯浅委員】 ありがとうございます。

【加藤委員】 2の人材の活用のところと、他機関との有機的な連携との問題ですけれども、ここでは特に国土交通省との交流人事、それから職員の活用でより活性化を図るといことなんですが、これはあれですか、先ほどご説明ありましたように、民間のエアラインの自社養成、あるいは自衛隊、航空自衛隊であるとか、そういうところで養成をされているわけですね。

【塩坂航空局技術部乗員課長】 そうですね、はい。

【加藤委員】 そういうところとの交流等はあまり考えられていないんですか。

【塩坂航空局技術部乗員課長】 人的な交流というのは、お互いに訪問し合って、内容について意見交換をするという場はありますけれども、人的な交流という面では……。

【加藤委員】 ない。

【塩坂航空局技術部乗員課長】 ええ、ありません。情報の交換はやっておりますし、今後とも。

【加藤委員】 むしろあれですか、有機的機関というのは、パイロットに運航管理業務、例えば気象データであるとか、いろいろなデータが必要であろうから、そういう点では、航空大学校の場合には、国土交通省にいろんな機関がございますから、そういうものとより密接な関係で回していったほうが、より効率性があると、こういう趣旨でございませうか。

【塩坂航空局技術部乗員課長】 はい。飛行場にはそういう職員が配置されておりますが、航空大学校にも同様の職員を配置しておりますして、国の機関との間の情報の交換をより有機的に実施するという事です。

【杉山分科会長】 ほかに。青山委員。

【青山委員】 目標の中に、航空安全にかかわる教育の充実を掲げられて、これは大変結構なことだと思っております。1点お伺いしたいんですが、先ほどの就職に当たって、航大出身の方が3分の1で、民間の自前の養成というのが3分の1というお話がありましたけれども、この数字を多いと見るか少ないと見るかということもあろうかと思いますが、民間の多分大手になろうかと思いますが、そこからの養成をどう受けとめておられるかと

いうのかしら。例えば3分の1しか航大で養成ができないのか、あるいはそうではなくて、何か民間航空会社にはお考えがあって、自前でやっておられるのか。

将来10年以内に定年のパイロットの方が出てこられるというお話でしたけれども、そういった方たちの就職先が、航大出身の方が就職に当たれば、非常に望ましい形になるかと思えますけれども、ひょっとしたら、民間航空会社の方たちは、さらに自前で海外でいくということにもなってしまうおそれもあるわけ……。おそれなのか、いいのかよくわからないんですけれども、その辺の関係についてはどういうふうにごらんになっておられますか。

【石塚航空局技術部長】 アメリカの例を言いますと、アメリカの場合は飛行機が実は日本が2,000機ぐらいに対して二十数万機ありまして、それからパイロットは日本は何千人に対し六十数万人いるわけですね。そうすると底辺がものすごく広くて、ヨーロッパもそうなんです、コンピューターとか、自家用からだんだんパイロットが上に上がって行って、エアラインに優秀な人が吸い上げられていく、そういう形になっています。ところが日本の場合、エアラインの数が今までずっと少なかったんですけれども、最近では、去年も新規会社が幾つも出て、今年の1月にもエアジャパンが生まれているように、十幾つにも増えてきました。これからは、会社の規模に応じて、航大生の採用、あるいは海外で資格を取った人の採用、自衛隊からの採用と、多様なソースが考えられ、どの者を採用するかは、会社の経営方針にかかってくると思います。その中で、じゃあ、航空大学校はどのくらい養成したらいいかというと、今のところ過去の実績から言って、さっき言いました多分年間に日本の航空界全体で250人から300人、300人というのは多いと思いますけれども、パイロットが必要となると考えており、その中で、航空大学校の養成規模70人ぐらいだと、3分の1よりも少ない、二十数%でございます。その程度は国として確実に養成しておかないと、国際競争力の観点からも、パイロットの不足が生じるんじゃないかと思われまして、したがって、我々としては、かなりミニマムだと考えているんですが、それを養成した上、今後は、パイロットのソースについては航空会社の方々が自社養成されるか、いろんなことを考えていただくのかなと思っています。

ただ我々としてやはり、過去の統計から、国としてある程度、国際競争力という観点から考えた上で、確保しなければならないと思っています。ただ、それが数的に合わないようなことになったときには、適宜見直しをしていきたいと考えています。

【杉山分科会長】 北野委員。

【北野委員】 感想で申しわけないんですけども、受験者の人数、これ、もっと多くてもいいんじゃないかなと思います。そのためには、PR、パブリシティをしなければいけない。いろんな意味で、私ども航空関連会社にいる人たちは、航空大学校をよく知っているんですけども、意外に知られていない方面もあるので、女性の応募者も含め、そういうパブリシティをして、独立行政法人におなりになったのですから、もっともっとうような広告とかPRをなされたほうがいいのかなという感じを持っています。

【石塚航空局技術部長】 実は1つ、かなり強い切り札を持ってまして、現在航空会社の採用時もそうですが、航空大学校も入学時の要件として裸眼視力、いわば眼鏡をかけた状態での左右0.6の視力を求めています。今どきパソコンをやっていて、大学卒業して、左右0.6ある人というのは、かなり少ないですよ。そういう中から、また身体上いろんな厳しいチェックをして、最後残る人がどれだけいるかというのを考えますと、実は、今年中に身体検査の基準を改正する予定でありまして、この中で、視力基準も緩和することとしております。このため、かなり応募者が増えると期待しております。

【北野委員】 そうですね、確かに視力の問題は大きいですね。

【杉山分科会長】 どうもありがとうございました。

時間が多少過ぎているものですから、大変恐縮ですけども、航空大学校の中期目標案に関する議論はこれで終了させていただきまして、改めて4つの独立行政法人全体を振り返りまして、もし共通する事項、あるいは振り返ってみて、1つ落としたというようなことがあればご意見を承りたいと存じます。そういう視点からしますと、本日ご欠席をされている工藤委員から、事前にメールでその種のご意見が寄せられているということですので、これを事務局からご紹介いただきたいと思います。よろしくお願いいたします。

【蒲生政策評価企画官】 それでは事務局よりご説明します。工藤委員から一昨日、電子メールにて問題意識を承っております。大きく3点ございます。第1点目でございますが、この計画目標におきまして、削減、縮小、合理化といったマイナスの観点ばかりではなく、現在の組織や人材、今までの蓄積を活用しつつ、新たなニーズを的確に予測、対応して、将来に向かって伸びていく、発展していくという観点が必要ではないかという点がまず第1点です。

次が、この分科会は教育関係機関でございますので、教育関係機関にはその任務に関連する、いわゆる広い意味での文化を研究して深め、広く普及、啓蒙していくという役割もあるはずだと。そういった観点が欠落していないかどうかということが1つ重要じゃない

かということです。

あと最後でございますが、先ほどPRという話もございましたが、現在は国公立、私立を問わず教育機関が生き残りをかけてサービスの向上や差別化、またはそれらのPRに必死に取り組んでいる時代であるので、独立行政法人化に当たりましては、みずからの任務や業務、提供するサービス等についてのPRの視点が大切であり、これに必要なお金、費用をかけることも重要であると。大きくこの3つの問題意識を承っております。以上でございます。

【杉山分科会長】 ありがとうございます。

それでは、今申し上げましたように、何か全体としてのご意見等、重ねてもしご発言ございましたら、ちょうだいしたいと思います、いかがでしょうか。

加藤先生。

【加藤委員】 中期目標としては大体今までやってきたことが書かれてあって、しかもそれは大事ですよ。そうすると、先ほど北野委員からありましたように、独法になって、一体どこが目玉にするのか、こういう厳しいご指摘があったんですけども、基本的には、独法になるというのは、民間ベースに近いということが基本でしょう。したがって、企業会計も入れるということでございますから、そういう意味では、一応こういう目標を、どないに中期目標として実現するかというのは、もっぱら独法のスタッフの意識改革だろう。つまり、いろいろ人材の交流であるとか、いろいろ活性化をする視点は書いてありますけれども、それをやはり積極的にやって、しかも今回については、毎年毎年レビューがかかって、姿形として定量的に出てくるわけでありましてけれども、それをやるかどうか、定量的にどこまで出るかというのは、大変厳しいそれぞれの問題を抱えていると思いますけれども、やはり評価に値するというようなものになるためには、先ほどからしばしばご指摘がありましたように、組織をいかにして活性化するか、その活性化の手法をどう我々がつけていくかというのが、外部評価だけじゃなく、内部でも活性化するための努力を最大限する。そのためには、やはりこれを担っていくスタッフがどれだけ意識を変えて、それで基本的には独立法人として必要である、国民のニーズにこたえるということでございますから、そのニーズをよりみずから手を出して理解を掘り出し、それで積極的にみずからをPRしていくという姿勢が一番必要ではないか。

それぞれの機関は、4機関ともそれぞれの必要性があり、今日まで来たわけでありまして、しかしそれだけでは足りないでしょうというのが、独立法人だろうと思いますので、

その辺を特に、それぞれのスタッフが意識改革をして、どれだけそれぞれに中期目標を今後、具体化していくかということにあるのではないのかということ注文をしておきたいと思います。

【杉山分科会長】 ありがとうございます。ほかには、はい、どうぞ。芦田委員。

【芦田委員】 加藤先生、今おっしゃったことなんですけれども、民間ですと、いろんな権限規定というものがございまして、役員会で決める、あるいは各担当役員が決める、部長権限、課長権限とあるんですけれども、その権限規定がどういうふうになっているかということ、それから、役員会で相当な徹底した議論をやらないと効率化とか、コストの合理化とか、あるいはビジネスの拡大というところに結びつかないと思うんです。そうすると、役員会規定で、民間企業は毎週開くんですけれども、どういう頻度で役員会を開く予定になっているか。

それからもう一つはちょっと細かな話になるんですけれども、航海訓練所の場合ですね、いろんな船舶の修理費とか、あるいはドックの費用、燃料の調達とかいうようなところで、相当購買関係もコストの中で大きな比重を占めると思うんですけれども、例えば、修繕するときに見積りをとっておられるかですね、造船所で。あるいはドックに入って、造船所で修理するものと、あるいは航海中に訓練を兼ねまして、学生にペイント塗りとかいろんなことをやらずと。これは大変な違いが出てきます。これは毎日丁寧にペイントを塗っていますと、相当コストの削減になります。そういうこともお考えなのか。あるいはいろんな燃料費ですね、これも日本で1社だけでおやりになるのか、あるいは入札でおやりになるのか。それから日本は結構高いんですね。一番今のところ安いのがロッテルダムなんですけれども、次がシンガポールとか。そうすると、世界各地、ちょっとこの訓練所のパンフレットを見ていると、あちこち行くような計画になっていますけれども、例えばあらかじめ、どこそこで何トン調達とか、そういう計画までおやりになっているかどうか。あるいは、スエズを通るような計画もあるようなんですけれども、スエズを通るときに、あそこの通行料は結構高いんです。我々も、向こうはタリフという決められた料金表があるんですけれども、これを徹底的に値切ります。うちは、年間何隻通すからまけると、こういうことで、公共料金を下げてもらおうんですけれども、例えばこういうふうな航海訓練の練習船ですと、これはコマーシャルじゃないと。将来は民間に行ってそこで乗って、そのときに取ってくださいということで、これは訓練だからもっと安くしてくれ、あるいはただにしてくれというようなことを、いろんなアクションプランというのはあると思うんで

す。そういうのを役員会あるいは特別な委員会を設立して、そこで徹底的に議論をして、それじゃあ、そういう交渉は船会社にやらせようとか、いろんなことがあると思いますので、組織の活性化という意味では、やっぱり役員会をどういうふうに活性化するか、どういう権限があるのかというようなところがポイントじゃないかと思いますので、よろしくお願いたします。

【杉山分科会長】      ありがとうございます。

【鶴野海事局船員部長】      今のことにつきまして、共通事項は後から統括官のほうから答えがあるかもしれませんが、最後の航海訓練所のことでございます。これはまだ独立行政法人として成立していないわけでありますが、現在、今まで例えば船を何年かに一遍新しくするというときは、もちろん入札制度、これは国の全体の今の入札制度がございますから、そういう意味で当然入札等をしておるわけでありまして。これは当然引き継がれるでありますし、それから、例えば修理費とかそういうものについても、工夫はこれから独立行政法人の中で検討しているいろいろやっていくということになるかと思っております。

それから、今までいろいろな相談というのは、教授会というような格好、あるいは事務の打ち合わせという格好であったわけですが、これは組織が変わるわけでありまして、当然その中で、どういうふうにやるかというのは、またこれも当該法人、航海訓練所でいろいろと考えています。

ペイント塗りみたいな話というのは、実は先ほど銀河丸という船を代替するんだというお話を申し上げましたが、なぜかという、これは昭和47年にできた船でありまして、一例であります、もう30年ぐらいたっていると。これは現実には機関の精度というのでも大分落ちてきていますが、例えば甲板とかでもいろいろ問題が生じておりますが、なかなか外に出して修理してもらおうということについての予算上の制約があるという観点がありますけれども、生徒なり先生なりが実際ペンキを塗って、今、世界一周もあまりできない状態になっているものですから、もう少し近いハワイとかそういうところの訓練に使っていると、こういうような状況であります。

それから燃料とかで、外国のを買うのかというのがありますが、これは、そういう工夫は当然あるにしても、航海の数が年間の船の隻数と、それから行く方面がその船によって違いますので、それだけの規模があるかという問題もございまして、そういうものと比較考量しながら検討されていくということだろうと思っております。

あとスエズ運河のことは、私よくわかりませんが、そういうことが可能であればやるん

だろうと思います。

次回以降また、独立行政法人の長となるべき者から、あるいは実際の評価になりましたら、その後の時期であります、そういういろいろの工夫なりのご報告なりがあるだろうと思っています。

【杉山分科会長】 ありがとうございます。どうぞ。

【井上委員】 これは何も4つの独立法人化ということではないんですが、全般的な話で、ひょっとすれば、先週のほうがよかったのかなと思ったりしますけれども、今これ、概要等を見せていただきましたが、平成13年度の予算は決まっておりませんが、一応大体これくらいだという金額は書いてあるわけですね。いただきましたこちらの概要のほうには、会計的な話は一切、どのものにも出てこないんですが、多分かなり抑制された数字になっているのかなと、次年度の案がですね。そうした場合に、できるだけ、先ほどのお話に出ていますように、国として、日本国として保持していかなきゃならないという、我々のところは教育機関部会ですから、特にそういう面がかなり強いかと思うんですけれども、しかし、いろんな先ほどの経費、予算的な面での見直しを図らなきゃならん、あるいは人員の面、施設の面、そういうところでどのくらい現にやっているのか、あるいはプラスになっているところがあるのかもしれませんが、多分、私は減になっているんだろうと思っているわけです。そうでないと、ちょっと話がおかしくなってきますから。

全部キープできるということには、多分ならないと思うんです。どこかが見直しを図る。同時に、見直しを図る、縮小だけではつまりませんので、この面は今後、将来伸ばしていかないかない。これは先ほどから出ている話ですけれども、そういう点につきまして、重点的なもの、具体的なもの等何かありましたら、また次回以降お聞かせいただきたい。今日は、幾ら予算が少ないぜよということをお聞きしたいとは言っておりませんので。希望でございます。

【園田海事局船員部労政課長】 今日は、中期目標のほうの説明でございまして、先生方、まだ計画のほうが具体的にテーブルに乗せていませんので、ちょっと理解がしにくかったらという感じはしますけれども、次回に具体的なお金の入った資料が出てきますので、具体的な目標値とか、次回は、より具体的な話ができるんじゃないかと我々は思っています。

【杉山分科会長】 よろしゅうございましょうか。どうもありがとうございました。どうぞ。



【鈴木委員】 時間もあれなので申しわけないんですけども、今日、議論した組織というのは、技能の教育を行うというところが本質だと思うんですけども、教育という面にとらえますと、技能だけではなくて、個々の生徒の知性を高める。最近、飛行機の場合、特にキャプテンが技能だけではなくて、管理能力とか、コミュニケーションの能力を非常に問われるというように、技能の中身自体が非常に変わってきておりまして、昔のように、スキルを身につけるというだけでは一人前になれないということがあると思うんですよね。

ただ、スキル以外のタレントを育成するというのは、非常に難しい教育的な側面もあるわけなんですけれども、限られた教官の中でそれを行うというのは、非常に難しいので、社会、民間の力を最大限に利用する。独法化を機に、先ほど、私、何度も言っていますけれども、民間の方を講師に招くとか、短期的でもいいですので、高い文化を持った方を非常勤講師で招くとか、そういうことにぜひ努めていただきたい。先ほどの工藤委員の説明にもありましたけれども、文化の普及というのは、それをもっとPRするというところにまで高めてほしいということだと思いますので、単に教育活動をする以外に、日本は非常に大きな海運国で、それから航空機の運航に関しても、非常に大きな世界的な力を持っているわけなんですけれども、それをPRするという観点から、世界的に見ておけているところもあるんじゃないか。文化の普及をどういうふう目標に組み込むかというのは難しいかもしれませんが、教育という面で、ぜひそれを反映させていただきたいと思います。

中期目標なんですけれども、全体に見まして、先ほどの北野委員のご指摘でもないんですけども、国民に訴えるものがちょっとないかなと。教育機関ですので難しいとは思いますが、1つは社会との交流を活性化するという、それはニーズをよりの確にとらえるということもありませんし、それから、民間の活力といいますか、いろんな能力を導入するというのもありませんし、その反対に広く若い人たちに空、それから海のすばらしさというものをPRすると、そういったところが社会との交流をより活性化することにあるのかなと思ひまして、そういうのが1つの目玉になっていくのかなという気がするんですけども、今のままだと、それが隠れちゃっていますので、何かもっと表に出してもいいんじゃないかなと思います。

【杉山分科会長】 大変ありがとうございました。

ほかにもきつといういろいろご意見おありかと思ひますけれども、時間も大分過ぎましたの

で、中期目標案についてのご審議については、とりあえずここまでとさせていただきたいと思えます。

それで、今日ちょうどいしたご意見等々を振り返りますと、1つには、既に用意されている今日の案の中で、ここはまずいとか、これは修正が必要だとか、そういう具体的なご意見は特になかったように私は理解をしております。したがって、これはこれで生かすと。ただし、多くの委員からご指摘がありましたように、特に独立行政法人ということをもう少し意識して、独立行政法人自体がいろんなことを創意工夫を凝らして、自主性を持ってやるということが本来の意味なのだから、そういう点を非常に強調して考えると、何となく物足りないところがあるというのも、また共通したご意見だろうと思えます。

そういうご意見は、中期目標案にももちろんかかわってきますけれども、また場合によっては、中期計画のほうで具体的にいろいろとやっていただくという面も当然あるわけです。したがって、中期計画のほうと全体的にはセットになるのかと思えますけれども、今日の段階では、中期目標案については、今のような視点から少し書きぶりを事務局のほうでもう一度点検をしていただいて、独立行政法人それぞれが本来の趣旨に沿った活動を行うことがもちろん一番重要なんだけど、目標のほうについて言えば、もう少しそれをエンカレッジするような、あるいはインバイトするような、そういうものが盛り込まれた書き方になっているべきだというのが、多分、多くの委員の方々のおっしゃっているところだろうと思えますので、そういう趣旨でまた文言を振り返っていただいて、できれば多少の修正を加えていただければということ、私はそういうふうにしたいと思えますけれども、そういう考え方でよろしゅうございましょうか。

そうしますと、そのときに、結果的には振り返ってみて、それほど大きな修正はしにくいと、書き足すことが難しいということもあるかもしれませんが、あるいは、ある程度、積極的にできるのかもしれませんが、そこについては、形の上で事務局と私との間でということで一任をさせていただいてよろしゅうございましょうか。

(「異議なし」の声あり)

【杉山分科会長】 ありがとうございます。じゃ、そういうことでよろしくお願いを申し上げます。

それでは、今日の事柄につきましては、これを議事録に残した上で、それぞれのご発言の趣旨を十分に踏まえまして、今後の中期計画案の立案ですとか、あるいは独立行政法人の運営や監督、さらには実績の評価等に今日の議論を長期的に生かしていくように、事務

局側における対応を分科会として要望させていただきたいと存じます。

本日は中期目標案につきまして、熱心にご検討いただきまして、大変ありがとうございました。今日の議論はこれまでとさせていただきます。中期目標案に対する分科会としての対応は今申し上げたような形で処理をさせていただきたいと思います。

なお、冒頭に統括官からのお話もありましたけれども、今後も、財務省との調整の過程等で多少は修正が出てくるようなこともあるように伺っておりますので、そういうことも含めて今日の目標案の若干の修正、それからそういう面からの、調整面からの修正、それらを含めて、結果については、次回の分科会でまたご報告をいただくということにさせていただきます。

よろしゅうございましょうか。以上で、本日予定していた議題についての審議は終了いたしました。事務局のほうで何かございましたら、お願いいたします。

【影山政策評価官】 特にございませませんが、ご案内した通り、2回目の分科会を3月23日の金曜日、15時から予定をさせていただいております。場所はまた、追ってご連絡させていただきますが、今日の委員の皆さん方のご意見、ご指摘を踏まえまして、杉山分科会長とご相談した形で、中期目標についての報告を最初にさせていただきます。

それに、引き続きまして、今日の中期目標についてのご審議等を踏まえた形での中期計画の案をご用意させていただいて、ご審議をしていただくということをお願いしておきたいと思います。

【杉山分科会長】 今のご説明に関して、何かご質問等ございましょうか。ほかに何かご発言がなければ、時間の関係もございまして、本日はここまでとさせていただきます。

議事の進行については、事務局にお返ししたいと思います。よろしく申し上げます。

【蒲生政策評価企画官】 本日は長時間のご審議、まことにありがとうございました。なお、本日の審議概要等につきましては、議事要旨等を作成の上、公表することになっておりますのでよろしくお願い申し上げます。

それでは、以上をもちまして、第1回の国土交通省独立行政法人評価委員会教育機関分科会を終了させていただきます。どうも長い間、ありがとうございました。

了