

## 資料 1

### (1) 第2回ヒューマンインフラ部会の 議事概要について

## 第2回ヒューマンインフラ部会の議事概要について

○開催日時 平成19年4月19日(木)

＜委員、臨時委員＞(五十音順 敬称略)

杉山雅洋、山村レイコ、赤塚宏一、今津隼馬、大日向正文、越智忍、栢原信郎、來生新、鈴木邦雄、藤澤洋二、真木克朗、松尾正洋、宮下國生、村木文郎

### 【委員プレゼンテーション①】

- 一般的に新入社員のものづくりの力が低下している。大学でもものづくりを教えていないようだ。新入社員は知識はあるが、それを実際に活用する知恵がない。
- ものづくりの楽しさを教えるべく社内で検討し、様々な取り組みを行っている。例えば100人の新規職員を5～6人のグループに分け、ものづくりの楽しさを経験するのみでなく、仕事の段取りや分担など、仕事のプロセス(企画立案、製造管理、スケジュール管理)を教えるための課題を与えている。

### 【委員プレゼンテーション②】

- 今治は海に近いにも関わらず、海への関心が低いので、海に目をむけてもらおうと努力している。そのため、現状としては広く海へ興味を持ってもらうべく、小中学校で講演会を行うなど子どもへのアプローチを行っている。
- 船員のやる気の創出は難しい課題である。例えば、商船高専の生徒は地域外から来る人が多く、船員について地元の定着率もよくない状況だ。人件費、外国人の問題もある。日本人は船員になりにくい風潮があるので大きな悩みである。国、県とも協力して地域の船員増加に努めていきたい。

## 第2回ヒューマンインフラ部会の議事概要について

### 【外航船員の減少】

● 外航と内航では、問題の本質は似ているかも知れないが、実際の対処はすごく違う。かつて原則日本籍船・日本人船員であったのが、今のように日本籍船・日本人外航船員が減少した理由は、ただ単に経済的理由によるものであり、日本海運が残るためにそうせざるを得なかった。国際競争という観点を無視すれば、今でも日本籍船・日本人船員であったはず。

国際競争の面では、諸外国の6割がトン数標準税制導入、1割が無税、残り3割が中国と日本。よくわからない中国を除くと日本だけが外航強化策を導入されておらず、これでは会社としてもたない。

### 【日本人船員の必要性】

● 非常時における日本人船員の必要性は理解できる。しかしながら、日本人船員の必要性を、単純に外国人船員が優秀ではなく、日本人船員が優秀であるからという点に置のなら、船社のニーズに結びついてこない危険性がある。コストだけを考えると、追加費用を払ってでも、外国人船員の質の向上に努める方が合理的といことになる。雇用者側・船主・船社の本音を交え、日本人船員の必要性を掘り下げていかないと、総論で良い案が出ても、受け側で要らないという話に必ず結びついてしまう。

### 【内航船員の現状】

● 内航船員はかなり前から不足していると言われてきたが、これまでは外航や漁船の余剰船員を受け入れて何とかこなしてきたが、今ここにきて、高齢化が顕在化し、どうにもならなくなった。

以前、内航海運について法律が出来たが業界を締め付けるものでしかなかった。仮に法的整備を行うのであれば、締め付け法ではなく、活性化法にしてほしい。

業界でも様々な方法で船員確保のために努力しているので、国としても何らかの取組みをお願いしたい。

## 第2回ヒューマンインフラ部会の議事概要について

### 【グループ化】

- 合併を前提とした集約・協業化は進展しなかったという経緯があり、その解決策として船舶管理会社があるということだが、これはどのような仕組みなのか。従来の合併や中小事業協同組合等共同事業とはどういう関係になるのか。
  - ← 数隻単位又は企業グループ単位で緩やかにグループ化を進める動きがある。グループ化は経営の合理化、信用力の確保、人材の確保、確保した人材のキャリアアップ等に有効であるので、何らかの形で進めていきたい。

### 【人材確保策】

- 内航船員を確保するための誘導手段に関する情報が大事である。
- 人材を確保するための誘導策は、端的に言えば、給料をどのようにして上げるか、である。高齢船員が退職して、代わりに若手船員を雇うのなら、給与の剰余が出るのだから、それをどのように使っていくのか。
- 「海に対する関心」を高めることは重要だが、具体的にどのような手段で行うのか。
- 船員に関する奨学金のような優遇策が徐々に少なくなって来ている。優秀な人材を集めようとするならば、優遇策をとるというのも1つの策であり、考えていく必要があるかもしれない。

# 第3回国際海上輸送部会の議事概要について

## (船員関係) <速報>

○開催日時 平成19年5月18日(金)

<委員、臨時委員>(五十音順 敬称略)

杉山武彦、浅野正一郎、馬田一、赤塚宏一、秋山昌廣、太田和博、河野真理子、鈴木邦雄、南部鶴彦、藤澤洋二、山口公生、渡文明

<オブザーバー>(社)日本物流団体連合会中田理事長、(社)日本造船工業会寺門企画部部長

【日本籍船及び日本人船員の計画的増加と国際競争力の確保のバランス】

- 日本籍船及び日本人船員の計画的増加を課そうとしているが、現在の減税規模が高くない中、国際競争力の強化にも対応できるように配慮すべき。
- 平時におけるコスト面ではFOC船の方が有利。非常時に日本籍船・日本人船員は必要だが、その確保のために国際競争力をダウンさせてしまう程の過度な増加義務は課すべきではない。
- 日本籍船・日本人船員の増加と国際競争力の強化はトレードオフの関係にある。トン数標準税制の効果を提示する必要があるが、厚くなったキャッシュ・フローをどう使うかを明確にすべき。
- 日本籍船・日本人船員の確保スキームを厳しくし過ぎると、国際競争力を逆に低下させてしまう。一方、ソフトにし過ぎると、税務当局や国民に説明がつかない。そのバランスをとることが大事。

## 第3回国際海上輸送部会の議事概要について

### (船員関係) <速報>

#### 【日本籍船及び日本人船員必要規模の試算】

- 必要規模は非常時を念頭に置いているが、生活保護世帯の生活水準が唐突に出てくるのは違和感があるし、厳しすぎるのではないか。非常時係数は、弾力的な幅を持たせた係数にしておくのがよいのではないか。
- 日本人船員の必要規模である約5500人を確保するのに30年かかるとのことだが、その間に危機的状況が発生した場合には、その対策はどうするのか。

#### 【船機長配乗要件の撤廃】

- 今般のトン数標準税制は、本来は国際競争力の確保のためのものであるが、国民各層の理解を得るため、安全保障という観点を前に出す必要があることも事実。一般には、日本籍船には日本人船員が乗るものと想像しているであろうから、船機長要件の撤廃をしても差し支えないということについての説明ぶりについては磨き上げが必要。