

交通政策審議会海事分科会 第5回ヒューマンインフラ部会

平成19年6月27日(水)

【事務局】 それでは、委員の方々、皆様お集まりいただきましたので、ただいまから第5回ヒューマンインフラ部会を開催させていただきます。

私は、事務局を務めさせていただいております船員政策課船員確保対策企画官の余米でございます。

委員及び臨時委員の皆様方には、ご多忙中、ご出席賜りまして、まことにありがとうございます。本日は、第5回部会でございますので、席上に配付させていただきました座席表にて、委員及び臨時委員各位のご紹介にかえさせていただきたいと思っております。

なお、本日、日本船主協会会長の鈴木邦雄委員、大阪産業大学経営学部教授の宮下國生委員におかれましては、所用のためご欠席とのご連絡をあらかじめいただいております。また、本日は、日本船主協会の中本理事長に鈴木委員の代理としてご出席いただいております。

したがって、本日は、委員及び臨時委員総員15名中13名がご出席でございますので、交通政策審議会令第8条第1項による定足数を満たしていることを申し上げます。

また、本部会につきましては、繰り返しになりますが、情報公開の観点から、会議は公開でございます。また議事録につきましても、後ほど国土交通省のホームページで公開させていただきたいと思っております。

続きまして、繰り返しになりますが、マイクの使い方でございます。お手元のマイクにつきまして、ご発言のときには、この「トーク」というボタンを押してご発言ください。ご発言が終わりましたら、もう1回、「トーク」というボタンを押していただければ幸いです。

次に、配付資料の確認でございます。お手元のほうに、ひとまとめにしております資料があると思っております。ちょっとばらしていただきますと、1枚目が議事次第、2枚目が配付資料一覧となっております。

続きまして、横長で、資料1としまして、前回の部会の議事概要をご用意しております。そして、資料2といたしまして、「海事分野における人材の確保・育成のための海事政策のあり方について(中間とりまとめ)」の案。これは前回、素案としてお示しさせていただい

たものにつきまして、見え消しの形で修正を施しております。前回との比較がこれでおわかりになっていただけたらと思っています。さらに、その参考といたしまして、見え消しを溶け込ましたものを続いてご用意しております。ですので、こちらのほうをごらんいただければ、全体の流れがつかめるかと思っています。さらに、最後に、資料3といたしまして、今後のスケジュールでございます。

以上、本日、事務局よりご用意した資料でございますが、お手元の資料で抜けとかございましたら、ちょっと教えていただけたらと思いますけれども、特にならなければ、このまま進めさせていただきます。

また、本日は、クールビズということでございますので、必要に応じて上着等をおとりいただければと思っています。

それでは、以後、杉山部会長に議事進行をお願いしたいと思っています。よろしくお願いいたします。

【部会長】 それでは、早速、議事に入らせていただきたいと存じます。

前回は、6月13日でございます、その第4回にきて、「中間とりまとめ（素案）」という形になっておりました。それを活発にご議論いただきまして、まことにありがとうございました。また、その折の議事概要につきまして、資料1でまとめてございますので、ごらんいただければと思います。

本日、メインの議題でございますのは、「中間とりまとめ（案）」、先ほど余米さんのほうからご説明がございましたけれども、前回は、全くのたたき台だということで、「素案」という文字が入っておりました。今回は、前回ご議論いただきましたご意見への対応及び、その後、各委員の皆様方からお寄せいただきましたご意見等を反映する形で、「素案」から「案」に昇格させたものが用意されてございます。この案につきまして、ぜひとも活発なご議論を頂戴できればと思います。

それでは、村上船員政策課長よりご説明をお願い申し上げたいと存じます。よろしくお願いいたします。

【船員政策課長】 村上でございます。よろしくお願いいたします。

それでは、杉山部会長からお話がございます、資料2につきましてご説明申し上げます。2種類ございまして、これはどちらも内容は同じでございますので、適宜見やすいほうをごらんいただければと存じます。

ご説明の前に、あらかじめ御礼申し上げますけれども、本案をご審議いただくに当たり

まして、この準備といたしまして、これまで委員の皆様方から、有形無形と申しますか、大所高所の観点も含めていろいろご指導、ご意見をちょうだいしたところでございます。それをできるだけ事務局として、酌み取る形で内容に反映させたいつもりでございますので、御礼申し上げるとともに、そういうこととしてごらんいただければありがたく存じます。

それで、最終的な形でございますので、ちょっと冗長かもしれませんが、全文を読み上げる形でご説明させていただきたいと存じます。大部につきまして、事務局が分担して読ませていただきますので、よろしくお聞き取り願えればと存じます。

【事務局】 それでは、お手元の資料2をご参照ください。

海事分野における人材の確保・育成のための海事政策のあり方について。

はじめに

「海」は、物理的な障壁であると同時に、貴重な生活交通路や資源の宝庫であり、社会成立の基盤としての貿易に不可欠な存在である。

四面を海に囲まれた我が国においては、貿易量の99%、国内貨物輸送量の38%を海運が担っており、海運は国民の生活、経済を支える上で大きな役割を果たしている。

これら我が国の社会・経済にとって欠くことのできない海運は、船舶の運航に従事する船員及び陸上でこれを管理・支援する海技者により支えられており、海運の安定確保の観点からは、人的基盤（ヒューマンインフラ）である船員（海技者）の確保・育成は、「海洋国家」である我が国における極めて重要な課題である。

一方、外航日本人船員は、ピーク時の約5万7千人から約2,600人へと20分の1以下に極端に減少している。内航船員も約7万5千人から約3万人へと減少しており、高齢化が著しく進行している。今後の生産労働人口の減少や少子高齢化の進展を踏まえると、育成に長期間を要する専門技術者である船員の確保・育成は、今や喫緊の課題となっている。

船員の確保・育成のためには、海の魅力のPRを通じ、青少年の海への関心を深めることが重要であるが、このような海事広報は、船員のみならず、造船・港湾、マリレジャー等幅広い海事産業の人材確保や海事地域の発展等幅広い観点に立って実施すべき問題である。

このような認識のもと、国土交通大臣より、交通政策審議会に対し、平成19年2月、「今後の安定的な海上輸送のあり方について」の諮問がなされたことを受け、同審議会海事分科会にヒューマンインフラ部会を設け、優秀な日本人船員（海技者）の確保・育成策

を中心に、海事分野における人材の確保・育成のための海事政策のあり方について調査・審議を続けた結果、現時点における審議の結果を中間的にとりまとめることをしたものである。

第1章 船員（海技者）の確保・育成に関する基本的考え方

1. 船員（海技者）の確保・育成に関する問題点

海運を取り巻く環境は、船舶に関する技術革新、国際的な安全基準の強化、保安意識の高まり等により、近年著しく変化してきている。このような中で、「海洋国家」である我が国における海運の安定性・安全性・信頼性の確保、海技の世代間の伝承等を可能とするためには、船員（海技者）を安定的かつ計画的に確保し、育成していくことが死活的に重要な課題となる。

しかしながら、外航日本人船員については、厳しい国際競争の中、各国で採用されているような支援措置が我が国では採用されていなかったこと等の影響もあり、この30年間で、ピーク時の約5万7千人から約2,600人へ船員数が極端に減少している。

一方、内航船員については、船舶の大型化による運航効率の向上と運航技術の進歩に伴い漸減傾向にあり、現在雇用の需給は概ね均衡しているが、中国・四国等の一部地域においては船員不足の状況が顕在化している。また、45歳以上の占める割合が64%に上る等高齢化が著しく、今後は外航海運や漁船分野からの経験豊富な即戦力となる船員の参入が望めないこともあって、近い将来船員の不足が深刻化することが確実視される等、内外航ともに厳しい局面にある。

海技は一旦世代が断絶してしまうと、再び確立するには、極めて大きな時間・労力・費用が必要となるものであり、このまま内外航の船員を巡る厳しい局面を放置するならば、早晚、「海のDNA」が損なわれ、これまで「安全性が高く、環境負荷が低い」という長所を有していた日本海運にとって致命的な影響が生じてしまうおそれが高い。これは我が国の海運の安定性・安全性・信頼性の確保、海技の世代間の安定的伝承等の観点からは極めて大きな問題である。

船員（海技者）の確保・育成を進めるためには、海の魅力や船員（海技者）の職業的魅力・重要性が広く理解されることが必要である。しかし、現状においては、

- ア 海の重要性についての社会的認知度の低さ
- イ 船員を志望する人材を集めることの困難さ
- ウ 船員になること自体の大変さ

エ 船員の厳しい職場環境・労働環境

オ キャリアアップのための環境の不十分さ

カ 船員・陸上海技者の全体を通じた海技者としてのキャリアパスの不明瞭さと社会的認知度の低さ等の問題点が顕在化しており、次代を担う若者が安心して船員という職業を選択できるような環境が形成されていない。

ここで船員とは、船舶に乗り組む者をいう。

海技者とは、船員としての知識・経験を有し、それを活かして海事問題業務に従事する者（船員を含む。）をいう。また、本中間とりまとめでは、船員以外の海技者を「陸上海技者」という。

2. 船員（海技者）の確保・育成についての基本的視点

（1）日本人船員（海技者）の意義・必要性

日本商船隊における外航日本人船員は、プラザ合意後の急速な円高等によるコスト競争力の喪失から、外国人船員への置き換えが進み、現在では極端に減少している状況にある。外航日本人船員は、日本海運のために核となるべき存在であり、我が国の置かれた地理的、経済的状況に照らせば、非常時をも想定して、平時から一定程度の日本人船員を確保・育成しておくことは喫緊の国家的課題である。諸外国においても、国家安全保障上の理由や、自国物資の安定輸送手段の確保、船舶運航等に係わるノウハウの維持、海運及び海事関連産業の重要性等の観点で、自国船員（海技者）の意義・必要性を認め、確保のための様々な施策が採られている。

外航船員をめぐるのは、国際的に船舶職員（船長・機関長、航海士・機関士を指す）が不足する一方で、甲板員・機関員等の部員が過剰となる需給構造が定着しつつあり、拡大を続ける世界の船腹量を背景に、船舶職員不足が将来一層深刻化する見通しとなっている。このような中、船員供給国の事情変化により安定的な海上輸送に支障を来すことのないよう、一定規模の優秀な外航日本人船員を確保しておくことが必要である。

四面を海に囲まれた我が国において、内航海運は、国内貨物輸送の約4割を担い、我が国の経済や国民生活を支える上で重要な産業基礎物資である鉄鋼、石油、セメント等についてはその約8割を輸送する等、極めて重要な役割を果たしている。

また、国内海上旅客輸送は、国内航空旅客輸送を上回る年間延べ約1億人の国民が利用しており、特に、離島航路は島民の唯一の足、さらには生活物資の輸送手段として地域経

済を支えている。

地球温暖化対策に対する取り組みが求められる中、中・長距離フェリーや貨物船は、環境に優しい物流を目指す陸上から海上へのモーダルシフトの担い手として、極めて高い公共性を有している。

これら貨物・旅客双方の内航海運の重要性を考慮すると、その人的基盤である内航船員の意義・必要性は論をまたない。

内航船員数は、外航船員の10倍を優に超える規模であり、一方で高齢化が著しく進展していることを踏まえると、今後、若干船員を確保し、円滑な世代交代を進める必要性は高いものがある。

近年、船舶の近代化や大型化が進む中、内航船員には、安全運航、環境保全等のための、より高度な船舶運航能力が求められるようになっており、優秀な技術者集団である船員(海技者)の確保は、外航海運に劣らず重要な課題となっている。

さらに、内外航を通じ、海運が持続的に発展するためには、陸上・海上を問わず内部にその業務の中核となる船舶運航能力及びそれに裏打ちされた管理・監督能力を備えた優秀な技術者集団である船員(海技者)の保持が必要である。

(2) 船員数の将来見通し

i) 外航船員の将来見通し

国際海上輸送部会において、外航日本人船員の必要規模について試算したところ、最低限必要な日本籍船は約450隻となり、これらの日本籍船を運航するのに必要な日本人船員は約5,500人となる。一方、平成18年に外航海運業界は、業界の総意として、日本籍船を5年で2倍、日本人船員を10年で1.5倍に増加させることを目標とする旨を表明している。

日本籍船・日本人船員の現状規模を踏まえれば、日本籍船約450隻、日本人船員約5,500人という必要規模を短期間で達成することは困難であり、今後、日本籍船・日本人船員の計画的な増加を図るべくさらに検討することが必要である。

今後、外航日本人船員の増加を促進するためには、外航海運事業者の国際的なコスト競争力の確保に配慮した制度的な措置が必要であり、それに向けた施策の実施は喫緊の課題となっている。

ii) 内航船員の将来見通し

内航船員については、高齢化が進んでいる年齢構成や現状レベルの採用や退職の状況並びに内航船のこれまでの運航の効率化の流れが今後も継続することを前提に、今後5年間ないし10年間の内航船員の需給状況を試算したところ、5年後に約1,900人、10年後には約4,500人程度の船員不足が生じる可能性がある。

高度な技術者である船員の育成には長い期間がかかることを踏まえると、少子高齢化が進展し、今後生産労働人口が減少する中で、内航船員の確保・育成に向けた対策は喫緊の課題となっている。

(3) 今後の施策を進めるに当たっての考え方。

船員（海技者）の確保・育成という観点からは、今後の施策を進めるに当たっての考え方を整理すると、船員を

- ①集め、
- ②育て、
- ③キャリアアップを図り、
- ④陸上海技者への転身を支援する、

という4つの施策を柱として推進することが適切であり、今後は、この4つの柱に沿った施策・取組みを行う必要がある。

【事務局】 第2章 優秀な日本人船員（海技者）の確保・育成のための具体的施策～
4つの柱に沿った取り組み～

(1) 船員を集める

①海の魅力のPR

外航における日本人船員の減少、内航における船員の高齢化及び後継者不足という状況に対処するためには、意欲ある人材に対して、船員という職業を今後選ぶ道として開放・提示していくことが必要であるが、その大前提として、海に対する国民各層の関心を高めることが必要であり、そのための海事広報活動については、これまで以上に積極的に取り組むことが求められている。

しかし、これまでの海事広報活動は、青少年の興味を喚起し、感動とロマンを与える点で必ずしも十分な効果を上げていない。

少子高齢化の中で、船員志望者の裾野拡大を図るためには、まず、多くの児童・生徒、

青少年、保護者に、海の魅力や海の職場の重要性について認識を深めてもらうことが必要である。このため、今後は、青少年の海に関する興味を喚起し、感動とロマンを与えることを目的とした活動を強化し、青少年に海に関わる仕事へのあこがれ・夢を抱かせることを目指すべきである。

このような活動は、船員の確保・育成のみならず、造船、港湾、マリレジャー等幅広い海事産業における人材の確保や、海事産業が集積する地域の発展にとっても重要な課題となる。従って、海事広報は広い視野に立ちつつ展開することが必要であり、幅広い海事関係者が連携し、海事産業の人材確保・育成に関する基本戦略を確立して、中央・地方の各層において海事広報活動に戦略的に取り組むことが求められる。また、体験乗船や造船所見学の人数等事業推進のための分かりやすい目標を設定し、中長期的な達成度を踏まえて施策の充実を図るP D C Aサイクルを確立することが重要である。

こうした活動に当たっては、先般制定された海洋基本法や陸海空の中で「海の日」が唯一祝日となっていることの意味を踏まえ、我が国が海洋国家であることの認識を社会全体で共有してもらうため、今まで以上に戦略的かつ効果的に海事広報活動に取り組んでいくことが必要である。

このため、海の魅力をPRするための象徴的な存在として航海訓練所の練習帆船「日本丸」・「海王丸」を青少年の体験航海や市民クルーズに有効活用することとし、これを1つの核としつつ、官民を挙げて海事広報活動の充実に取り組む必要がある。

また、海の魅力のPRをする際には、これまで以上に海の職場に関する情報提供についても充実を図ることが必要である。

(具体的施策の例)

○産学官及び地域の連携により全国及び意欲ある地域レベルでの協議会を形成し、マスタープランの下で、海事・海洋関係団体・N P O組織等のネットワーク化を図り、地域の自主的な取り組みを支援・調整する等により、戦略的かつ効果的に海事広報を推進

○児童・生徒や青少年層を主な対象とした練習帆船「日本丸」・「海王丸」への体験乗船。そのための海事青少年教育機関との連携、練習帆船による市民クルーズ等の積極的推進

○年間を通じ継続し、かつ、海の日・海の月間において集中実施する等の海事広報活動における戦略的な取り組み

○船や造船所の見学会等海事産業全体による総合的なPR

○船員教育訓練機関が連携したイベント・PRによる海の職場に関する情報提供

○海のまちづくりの中で行う海の魅力のPR

○授業や修学旅行での活用等学校教育との連携推進

②船員の職業としての魅力の向上

若者が安心して一生を託すに足る職域として海の職場を選べるようにするためには、海運事業者の自主的な努力により、経営基盤の確立・安定化や、船員の労働環境・職場環境の改善を図るとともに、それを可能とする制度的な枠組みの充実を図ることが必要である。

しかしながら、海運業界においては一部に大手企業は存在するものの、その大半を中小零細企業が占めており、現状のままでは、海をめざす若者が安心して就職できる環境とはなっていない。また、かつての船員の給与は、陸上の職種に比べ相当程度高く、船員を志望する者にとっての大きな魅力となっていたが、近年、海陸の給与格差は大幅に縮小しており、海上労働の厳しさを考えた場合、職業としての魅力が失われかねない状況となっている。

船員の職業としての魅力の向上のためには、業界の魅力や事業者の体力を向上させるための施策が必要であり、例えば、内航海運事業者等のグループ化を推進し、船員の計画的な募集・採用・育成等を容易に行える体制を整備する等、さまざまな角度から対策を推進する必要がある。

また、海を職場として選んだ若者を船員としてキャリアアップさせるための環境整備を進める観点からも、内航海運事業者等のグループ化をはじめ、中小海運事業者の経営基盤の安定が必要である。

(具体的施策の例)

○船員（海技者）のキャリアパスの全貌を明示することによる職業的魅力の積極的PR

○内航海運事業者のグループ化を活用した船員の活躍する場の拡大、船員の計画的募集・採用・育成の支援

○トライアル雇用を通じ船員の能力を的確に把握すること等により若年者の採用の拡大を推進していく観点から、船員の就職促進・能力開発のための支援策の見直し

○残業時間の上限の設定、休息・健康の確保及び労働条件の明確化による船員の労働環境の改善

○若者にとっての船員教育の魅力を向上する観点からの奨学金の見直し

③海上経験を有する者の有効活用等

内航における船員不足をはじめ、今後発生する船員不足の状況に的確に対応するためには、若者を海の職場に誘導する施策に加え、退職海上自衛官をはじめとする海上経験を有する者を積極的に海運業に迎え入れることが求められる。このため、海上経験を有する者の持つ技術を評価し、短期間で資格を取得できるようにする等海技資格制度の柔軟化や、女子船員の船舶運航要員としての活躍の場の拡大を図る必要がある。また、船員教育機関の卒業生の海上就職率向上、水産高校卒業生等海になじみのある人材の内航への活用促進等により、人材の有効活用を図っていくことが必要である。さらに、その際、内航海運の実務に即した訓練を受けることができるような環境整備も重要である。

各企業が自主的に定年後再雇用の拡大を図ることにより、中高年技術者の有効活用を図ることも重要な課題である。

限られた人材を有効活用する観点からは、新たな技術やシステムの船舶運航の省力化の効用に応じて、乗組制度の見直しを行うことが必要である。

この他、雇用のミスマッチを解消するためには、海の職場を希望する者が的確な就職情報を入手し、適切な職業指導・就職斡旋を受ける環境を充実させる取り組みも重要である。

(具体的施策の例)

- 退職海上自衛官等の海上経験を有する者や女子船員の船舶運航要員としての活用推進
- 海上経験を有する者の活用を推進するための海技資格取得の容易化等海技資格制度の柔軟化
- 海上経験を有する者や女子船員の活用等人材確保の対象の拡大を推進していく観点から、船員の就職促進・能力開発のための支援策の見直し
- 定年後再雇用の拡大
- 新たな技術やシステムの船舶運航の省力化の効用に応じた乗組制度の見直し等海技資格制度のあり方についての検討

(2) 船員を育てる

関係者が広く認める日本人船員の優秀性は、日本船の事故発生率の低さからも証明されるものであり、四面を海に囲まれた我が国が今後も安全性が高く、環境負荷が低い海運を維持・整備していくためには、質の高い船員の確保に資する船員教育訓練システムを保持していく必要がある。

我が国は、船員教育機関における座学教育と航海訓練所における一元的な航海実習との組み合わせにより、国が責任を持って船員を育成する日本型船員教育訓練システムを長い期間をかけて形成してきており、この下でこれまで数多くの優秀な船員を育成してきた。

船員には、船舶を安全に運航するための知識・技能や、船内の統率力、協調性、責任感、積極性、忍耐力、危機管理能力、他船・陸上機関とのコミュニケーション能力等様々な能力が要求される。さらに、近年の海運業界では、技術の進展に合わせたより高度な船舶運航能力に加え、海技者としての能力等も求められるようになってきている。

このため、これまで優秀な日本人船員を育ててきた我が国の船員教育訓練システムについては、その長所を維持しつつ、海運業界が求める技術力の優れた人材の養成に向け、改革を行っていくことが強く求められている。従って、海運事業者の船舶（社船）を用いた乗船実習の導入、帆船実習の義務付けの廃止、実習船舶の構成や実習内容等について見直しを行い、積極的に改革を進めていくことが必要である。また、適職を求めて転職を考える人々に対し、船員という職業への門戸を広く開放する観点からは、船員教育訓練システムについて、誰もが自由にチャレンジできるものに再構築するとともに、それを積極的にPRしていくことが必要である。

（具体的施策の例）

- 社船実習の拡大による教育訓練の複線化推進
- 帆船実習の見直し（遠洋航海の義務づけの廃止、実習時期・期間の見直し）
- 一般大学、高校等卒業者の海技資格取得を可能にするシステム（現行：新3級、新6級）のさらなる拡充
- 内航船員養成に重点を置いた航海訓練所船隊構成の改革
- 船員教育期間や航海訓練所の運営の合理化、効率化
- 船員教育機関と航海訓練所の連携強化、海運事業者と船員教育機関・航海訓練所の連携強化

（3）船員のキャリアアップを図る

団塊の世代の退職を受け、あらゆる産業が若年人材の確保に努力している状況下において、若者にとっての船員の魅力を増大させるためには、船員になった若者が経験を積む中でキャリアアップを図ることを可能とし、職業としての船員の魅力を高めることが必要である。このためには、上級資格の早期取得や、船長・機関長への早期昇進、内外航の垣根

を越えた転職、小型船から大型船への転船等のキャリアアップが容易になるような環境整備を図ることが必要である。

また、(1)で述べた内航海運事業者等のグループ化は、海運事業者の経営基盤の安定化や安全運航の確保等に資するだけでなく、充実した体制の下での教育・訓練を通じた高度な技術の獲得により、船員のキャリアアップを図る上でも有効な手法であり、その推進を図る必要がある。

(具体的施策の例)

○上級資格の取得の容易化、錆び付いた技能の復活、新技術や乗り組む船の特性を踏まえたシミュレータによる操船訓練等スキルアップに資するための、広く一般の船員が利用可能な研修・講座等の開設・拡充

○内航海運事業者等のグループ化を活用し、船員が研修・講座を受講する機会を増大させる等船員のキャリアアップ支援体制の構築

○外航日本人船員(海技者)確保・育成スキームを活用した船員の確保・育成の推進

(4) 陸上海技者への転身を支援する

船員を取り巻く環境の変化により、海上のみならず、陸上においても、船員の持つ高度な船舶運航技術や豊富な海上実務経験が必要となる業務が数多く生まれてきている。

このような業務は、船舶管理・監督者(SI)や水先人、造船所のドッグマスター、石油基地のバースマスター等直接的に海や船に関わる職業のほか、保険業・金融業や企業経営等の幅広い部門に見受けられる。また、船員教育訓練機関における教官、海技試験官、海難審判官等の公的な海事関連分野にも幅広くニーズが存在し、現に多数の船員経験者が「陸上海技者」としてこれらの業務に従事している。最近は、海運業等の新しいビジネスモデル構築の試みを通じ、そのフロンティアがますます拡大している状況にある。

これら陸上海技者への転身は、若者や船員が一生の仕事・ライフサイクルを考えるに当たって無視することのできない重要なステージである。

しかしながら、海上海技者への業務のうち、水先人以外の民間業務については、資格制度やキャリアアップのための仕組みが未だ整備されておらず、内外航を通じ、船舶管理部門等の重要性が増す中で、陸上海技者の社会的地位や育成システムが明確にされていない業務がほとんどとなっている。

この問題を解決することは、船員のキャリアアップへの意欲を増大させるだけでなく、

「船員」という職業自体の魅力の増大にもつながり、ひいては船員志望者の増加にもつながる重要な課題である。

このため、陸上海技者に係る（民間）資格制度の創設を軸に、船員としての経験を活かしてさらなる活躍が期待できる新分野（新しいキャリアパスモデル／ビジネスモデル）を明確化する等の施策の充実を図り、船員の陸上海技者への転身を強力に支援し、海事産業の職業的魅力を復活させることが必要である。

（具体的施策の例）

○船舶管理・監督者（S I）等、陸上海技者の行う民間業務に関する新たな（民間）資格制度の創設

○業界との連携による陸上海技者の位置づけと業務内容の明確化

○船舶管理会社の陸上支援部門等陸上海技者が活躍する場の拡大

○陸上海技者への転身に当たっての参考情報の充実の観点からの国土交通省における陸上海技者の採用情報等の積極的開示

○より高度な開示に関する知識・技能を教授する観点から、海事専門職大学院の設置等についての船員教育訓練機関等の関係者による検討

【事務局】 第3章 海事地域の振興

海運、造船をはじめとする我が国の海事産業は、水運の発達度や産業の立地経緯等から特定の地域（以下「海事地域」という。）に集積している。最近、海事地域における海運業、造船業等の海事産業は全体として好調に推移しているが、海事地域全体についてみれば、若年人口の減少や高齢化の進行、低い財政力等によりその活力が停滞ないし後退しつつあり、地域の海事産業においても後継者難や海外移転等により先細りの懸念が生じている。

このような状況を放置しておく、海事地域の中長期的な活力の低下が避けられず、我が国全体の海事産業の衰退や船員をはじめとする海事分野における人材の確保にも支障を来すおそれが強い。

これらの問題を解決するためには、海事地域が、地域に集積された海事産業・文化の活性化に総合的に取り組み、青少年の海への関心の高まりを通じた海事関係の人材確保や特色ある海事地域の形成を実現することが重要である。

特に、基礎的な自治体である海事地域の市町村が核となり、地域におけるさまざまな関係者が連携して地域の特性を活かした「海のまちづくり」を進めることは、海事地域の振興を実現するための重要な観点である。

例えば、海事地域の一つである愛媛県今治市は、次世代の人材育成、海事クラスターの構築、海事文化の振興と交流の促進という観点から、「海のまちづくり」を推進しており、地域住民に対する海事広報活動の実施、人材育成に係る地元教育機関との連携、小中学生を対象とした出前海事教室等の取り組みを行っている。その他の地域においても、海事クラスターの構築等に向けた取り組みが行われている。

海洋国家である我が国の国際競争力を強化していくためには、今後、海事地域の多くの市町村がこうした取り組みを積極的に行い、青少年が海や船に親しむ機会の形成、学校教育と連携した海事教育の推進、海運・造船等に係る人材の教育・訓練環境の整備を進めていくことが望ましい。

また、このような事業を実施しやすくする環境を整備していくためには、国、船員教育訓練機関、地域の海事関係者等が海事地域の市町村に協力しながら「海のまちづくり」を推進するための枠組みを構築する必要がある。

第4章 施策の推進のための体制と制度等の整備

船員（海技者）の確保・育成は、第一義的には海運事業者が船員を安定的に採用し、車内で育成していくことにより達成されるべきものであり、今後、前述した船員（海技者）の確保・育成に関する考え方及び具体的施策を踏まえた取り組みを行う必要がある。

また、国、業界団体、各種海事関連団体、船員教育訓練機関等は、海運事業者による自主的な取り組みを支援し、船員（海技者）の確保・育成キャリアアップが可能となるような環境の整備を図ることが必要である。

特に、国においては、船員（海技者）の円滑な確保・育成を図るための枠組みの形成、様々なニーズに対応した規制の緩和（船員の資格取得や船員職業紹介に係る制度の見直しや運用の改善等）、陸上海技者に係る（民間）資格制度の導入等船員（海技者）に関する制度改革について速やかに検討を進める必要がある。また、経済的合理性に基づく企業行動のみでは解決しえない分野において船員の確保・育成に向けた諸活動を円滑に推進するため、行財政上の措置の導入・拡充について検討することが必要である。

一方、海の魅力のPRという観点から、幅広い海事関係者が連携し、海事産業全体における人材の確保・育成に関する基本戦略を確立して、中央・地方の各層において海事広報活動に戦略的に取り組む必要がある。

併せて、海事地域の振興という観点から、海事地域において市町村や中小零細事業者が

行う事業に係る支援のあり方についても、必要な仕組みの構築を図る必要がある。

おわりに

人材育成は、一朝一夕にはなし得ない。長期的な視野のもと、取り組まねばならない課題である。

海洋国家である我が国が、今後とも海の恵みを享受し、海運の安定性・安全性・信頼性を確保していくためには、優秀な日本人船員（海技者）をはじめとする海事産業を支える人材の確保・育成は極めて国家的な課題である。

この国家的な課題に対応していくためには、産学官及び地域の海に関する関係者において、今回盛り込まれた諸施策を着実に実施することが必要である。

また、システムとして、持続可能となるよう施策効果の検証・評価を行い、不断に施策の見直し・改善を図るため、個々の施策を実施するに当たっては、可能な限り、目標を設定し、その達成度を管理することも重要である。

今回の報告は、船員（海技者）の確保・育成の観点から、取るべき施策に関する基本的な考え方を明らかにするとともに、問題の緊急性を考慮すると、早急に取り組むべき具体的な施策についてとりまとめたものであるが、これらが海に関する人材育成に関わる全ての関係者にとって参考となることを願う次第である。

国土交通省は、本中間とりまとめを踏まえ、速やかに必要な制度改正や予算要求について検討するべきである。

船員をはじめとする海事分野における人材の確保・育成のための方策については、これまでの審議において、おおむね基本的方向を示すことができた。しかし、そのための具体的な戦略については、未だ十分な審議が行われてはいない。従って、本部会では、今後、船員をはじめとする海事分野における人材の確保・育成等に関する具体的な方策のあり方等について、引き続き検討していくことが適当である。

以上でございます。

【部会長】 どうもありがとうございました。近代野球では、投手起用にスターター、セットアップパー、クローザーという戦略を使っておりますけれども、この中間とりまとめも近代的な手法を取り入れられたのではないかとこのように拝見いたしました。

それでは、この中間とりまとめの案でございますが、これにつきまして、ご意見、ご質問をお寄せいただければと思います。なお、これは願望でございますけれども、本日は、

中間とりまとめに向けた最後の審議ということになりますので、本日、ご意見はご自由に出していただくのが筋ですけれども、そのご意見につきましては、できる限り最終答申に向けた審議に活用させていただくということとさせていただければと思います。したがって、この中間とりまとめの案の変更については、可能な限り最小限にとどめさせていただければ大変ありがたいというように思いますが、これは私の願望でございます。

それでは、この中間とりまとめの案についてのご意見、ご質問はご自由にお寄せいただければと思います。どなたからでも結構でございますので、今お読みいただいた、この内容について、ご意見があれば、ぜひお寄せいただきたいと存じます。

【委員】 日本旅客船協会の村木でございます。5 ページに、上から2行目なんですけど、「今後5年間ないし10年間の内航船員の需給状況を試算したところ、5年後に約1,900人、10年後には約4,500人程度の船員不足が生じる可能性がある」。私もそれは非常に実感として、そのとおりだと思います。ただ、人手不足が生じる、これをどうするかということが、この後にずっと書いてございますが、「省力化」というような言葉が出てきます。私ども、省力化というのは、経営者として当然ですが、非常に重要性を持つと考えております。

同じ規模の船で、運航船舶の――運航要員といいますが、運航船舶の船員がかなりばらつきがございます。同じ2,000トンなら2,000トンで、運航要員が20人近くも乗っている船もあれば、10人ぐらいでよくやっている船もあります。これは当然、機械化それから設備、そういったものにお金をかけているという差が出てまいります。MOもそうですし、GPSもそうですし、レーダーにしましても、非常に進んでいます。ただ、経営者が、船主がどれだけ金をかけても、労使が協力し合わなければ、その省力化は進まないと思います。私は、もうまず、この省力化を労使前向きに努力すべしと。それから、それを国も指導し、支援するということをしていただいて、むしろここに書いてある省力化というのは少し後に、船員を有効活用する項目に置いてありますが、やはり不足する船員の対策のためには、そういうことも考えていいんじゃないか。まず、それを書いていいんじゃないかと。

人員的に言いますと、内航で3万人です。3万人で、私は10%～15%の人間が減ると思います。エンジン、そういった機器を整備いたしますとね。それで、20%と仮定すると、これは6,000人浮くわけなんですけれども、かなり大きい数字だと思います。ですから、省力化というのを、もう少し前のほうに強く書いていただければいいのかなと思

います。

【部会長】 ただいまのご意見について、大野審議官、お願いいたします。

【官房審議官】 ありがとうございます。おっしゃるとおりでございますし、例えば、私ども、8ページの上から10行目ぐらいでございますが、「限られた人材を有効活用する観点からは」ということで、2行さらっと書かせていただいていますけれども、これは、最新の技術を生かしました船舶について、さらに乗り組み制度の見直しを行うと、こういうことを国としても取り組んでいくという決意をあらわしたものでございまして、あわせて村木会長がおっしゃられますように、円滑に労使が話し合っというようなことも当然必要になってまいっていると思っております。

具体的には、この中で、最新鋭の内航貨物船あるいは旅客船に活用されておりますスーパーエコシップ、これがぼつぼつ実船が出てきております。もう3隻ばかり動いております。こういったものについて、陸上支援というようなものも前提に置きながら、運航に関する陸上支援も前提に置きながら、乗り組み人員の減少が可能かというようなことで実証実験といったことも予定しているわけでございます。国におきましては、そういったことを踏まえまして、今、村木会長がおっしゃられたような趣旨に沿いまして、こういう実際の乗り組み人員というものをどういうふうに考えていくかということについて、できるだけお手伝いしていきたいと思っております。

今回の答申案では、事務局もいろいろ工夫したわけでございますが、やはり船員という角度から物を考えるときに、そういった乗り組み人員の削減みたいなものを、あまり大きく取り上げるということになりますと、どうもはまらないということで、相当苦労いたしまして、実は7ページの下から2行目、「海上経験を有する者の有効活用等」の「等」でごまかせていただいているというような仕組みになっておりますけれども、最終答申に向けまして、さらにそのあたりを深めていくということを考えさせていただくということでご了承賜ればと思う次第であります。

【部会長】 ありがとうございます。村木委員の言われるのはもともとだと。私もそう思いますけれども、このヒューマンインフラ部会の中で、全面的に書くのが非常に難しいという側面がございます。これは、行政のほうではしっかり受けとめてくださっておりますので、最終答申で、また新たな工夫をしたいというように思いますけれども、村木会長、いかがでしょうか。

【委員】 はい、わかりました。

【部会長】 よろしゅうございますか。それでは、そのほかの点につきまして、ご意見をちょうだいしたいと存じます。

先ほど私が、中間とりまとめの修正は、できる限り少なくしたいと、こんな一方的な願望を申し上げたものですから、委員の皆様方のご発言を縛ることになろうかと思えます。ただ、ご自由にお話しいただくのは、これはもちろん大切なことでございますので、どうぞ最終的な取りまとめのところについては、またご相談させていただければと思えますけれども、ご意見はどうぞ自由にお出しただければと思えます。いかがでしょうか。いつも温かいご意見をちょうだいしている山村委員、何かありましたら、ぜひ。冷静なご指摘でも結構でございますので、お感じになっていることを……。

【委員】 きょうも温かいんですけれども。(笑)

【部会長】 ありがとうございます。

【委員】 1カ所だけ、これは何か足したほうがいいのかなど思ったところがあったんですけれども、2ページ目の上から6行目ぐらいなんですけれども、極端に減少している理由が、「各国で採用されているような支援措置が我が国では採用されていなかったこと」と書いてあるんですけれども、これだけではない、何か理由がいろいろあったら、そういうものも最初に足したほうがいいのかなど思ったんですけれども、これだけが理由で、この案ができていくような感じがしちゃうんですけど、いかがでしょう。

【部会長】 これは、実は私が申し上げたところで、海運自由の原則からいくと、自由競争が建前になっておりますと。そうであれば、市場において、資源配分等々は効率化されるんですけれども、現実問題として、市場にゆがみが出ている。ですから、市場競争に委ねておいたのでは適切な資源配分に至らないんじゃないかと。それで前回、たしか大野審議官が、これはもう1つの部会で、国際部会でもってやっているもので、できる限りここはさらりと触れたいというようなご返答がありました。それは、私は重々承知していたんですけれども、もう少しわかりやすく書くことがどうなんだろうかというご意見を申し上げ、そして、このような修正文があったんですけれども、そこに「等」という言葉がありまして、これだけではございませんけれども、これが主要な背景になっている。こういうことを反映して船員数が大幅に減少していると。こういう趣旨の反映だろうと私は思います。審議官、何かございますか。

【官房審議官】 実は、明日、国際海上輸送部会の中間とりまとめが出されます。そこでは、そういった内容、かなり細かく触れているわけでございますが、部会2つでござい

ますので、あまり重なった内容もどうかということで、表現ぶりにはさらっと書かせていただいたというようなことで、部会長のご指導も踏まえながら、こういうふうにさせていただきたいと思っております。

表現ぶりはそうなんですありますが、やはり外航船員、5万7,000人、昭和49年、これがピークでございます。それが今まで大きく減ってきたという中で、これは最大の要因として円高の進展というのがあろうかと思えます。日本が豊かになりまして、円高は別にしましても、賃金水準というものは高くなっていく上に、円高ということで、国際的にドルベースで比較しますと、外航海運はドルベースのご商売をされておりますので、ここで大きく船費に差がついてきたと。これが最大の原因ということで、5万7,000人が2,600人に減ったということだと思っております。

ただ、その中で、最大の政策としては、1990年代半ば以降の欧米諸国等を中心としたトン数標準税制の採用ということになるかと思うんでございますけれども、欧米各国では、そういう中で自国籍船、それから自国船員、こういうものを確保するために、いかにして外航海運企業の体力アップを図っていくかと、こういう政策がとられてまいりました。これが日本では、まだとられておりませんで、まさにそれを導入すべきかどうかということが今大きな論点になっているわけでございます。そういったことが背景にございますので、それはぜひ山村委員にもご認識いただきたいと、口頭のご説明にかえさせていただいて、まことに恐縮でございます。

【部会長】 何回かご説明がありましたけれども、同じ海事局の中に2つの部会が設けられておりますと。そして、委員の方々にも、双方にまたがってご参加いただいている方がおられるということ等もかんがみまして、実はこの2つの答申が独立のものではなくて、お互いに補完し合うものなんだと。こういう位置づけでいきたいというような方針を伺ったように思います。したがって、こちらの部会の議事概要も国際海上輸送部会に報告申し上げますし、また国際海上輸送部会の議事概要もこちらにお伝えいただくと、こんなような形になっております。したがって、2つが合わさって、我が国の海運政策を今後どう考えていくんだというようにご理解いただければと思いますが、よろしゅうございませうでしょうか。

そのほか、ご意見があれば、ご自由に。どうぞ。來生先生。

【委員】 11ページの具体的施策の例の専門職大学院ということについて、2つご質問をしたいんですけれども、1つは、この具体的施策は、前ページの(4)の陸上海技者

への転身を支援するということの具体的な例で、専門職大学院というのがどういうふう
に結びつくのかというのがよくわからないということが1つ。

それから、もう1つは、もっと根本的な問題なんですけれども、海事専門職大学院とい
うのが、果たして今問題になっている問題の解決に有効なのかどうかと。これは関係者、
東京海洋大学あたりで検討されておられるということであれば、それはそれで結構なんで
すけれども、何となく専門職大学院というのは、大学の、特に国立大学の立場から見ます
と、数たくさん養成するというのにあまりふさわしくないといえますか、教員1人当たり
の学生数というのは、ものすごく制限的に構成されているんですね。ですから、そういう
意味で、仮に高度な教育をする人をたくさん増やさなければいけないというときに、ほん
とにこういう海事の専門職大学院というのが適当な手段であるのかどうかということが
私にはちょっとよくわからないので、お教えいただけたらと思います。

【部会長】 はい、お願いいたします。では、審議官のほうから。

【官房審議官】 実はこれは、部会の議論では今まで出ておらないわけですが、
今、赤塚委員が手を挙げられたんですけれども、実は赤塚委員のほうからのご意見で、神
戸大学のほうでこういうことも検討していると。それで、こういうことが間接的に寄与す
ると思うので、ぜひ入れてほしいということで、「わかりました」というふうに申し上げた
ものでございまして、ですから、赤塚委員のほうからお願いいたします。

【部会長】 赤塚委員、よろしくお願いいたします。

【委員】 本件につきまして、過去の発言の中で、わずかですが触れさせていただいた
とは思っております。ご存じのように、理工系の学問におきましては、学部課程4年だけ
では実社会に出て活躍するには問題があるということはかなりはっきりしておりまして、
工学部の学生は、今やほとんど修士を出ると。それから、医学系につきましては、これは
昔から6年制なんですけれども、薬学関係についても新たに6年制になったとか、人文系
でも、教職につきましては教職員大学というようなことを言うておりまして、4年の学部
課程を終えただけの先生では、最近の子供や、あるいは、いわゆる「モンスターペアレン
ト」と言われる保護者たちを相手にするのは問題であるということが言われております。

海関係につきましても、やはり理工系、さらに非常に幅広い学問ですから、やはり実社
会に出て即戦力となるというためには、十分な教育が必要ではないかというふうに考えて
おりますのと、それから、高度な教育を受けられる、あるいは勉強できる、研究できる
ということは、意欲のある人材を引きつける大きな問題になるのではないかという気がして

おります。

それから、さらに今まで海事関連の陸上における仕事、例えば、先ほどちょっとございましたけれども、海難審判官だとか、船舶管理者だとか、あるいはパイロットだとか、保険業だとか、こういったものは、今まで船社が学卒を採用しまして、そして乗船経験あるいは海上経験を経て、そうした人材がそこから出ていくという、いわゆるスピルオーバーできる状況にあったんですけれども、現行の企業の経営上、そうした余裕はだんだんなくなってきているわけですし、そういった人材を必要とするところは自前で養成しなければならないということになってきたんじゃないかと思います。そのためには、そういった教育を与えられるような機関が必要ではないかというふうに考えております。ここにつきましては、このような形で取り上げていただいたことに非常に感謝しております。この中間答申では、関係者による検討ということで、非常に感謝しているわけなんですけれども、最終答申に向けては、もう少し具体的な形で何か載せていただけるように審議していただけたらありがたいと思っております。

以上でございます。

【部会長】 ありがとうございます。來生先生、今の点でいかがでしょうか。

【委員】 必ずしもよく理解できていないのは、今の船員養成のシステムが、学部レベルで完結しているのかどうか。完結しているとすれば、専門職大学院というのは、その上にさらに2年乗せるということですから、むしろ船員になりたいという人にとっては、コストがすごく大きくなるという可能性があるということはどう考えるのかというのが1つの問題だろうと思いますし、それから、もう1つは、陸上海技者への転身を支援するという項目の中の具体例として入れるのが適切なのかどうか。そこが必ずしも十分理解できていないんですけれども、ご検討いただければ結構です。

【部会長】 4年間で完結するか否かというのは、現場でご指導なさっていていかがでしょうか。その上に大学院……。

【委員】 いや、完結するというのは、少なくとも資格を取るために完結していて、オン・ザ・ジョブトレーニングが当然必要だということは十分に理解できていますけれども、専門職大学院ということになると、資格を取るためにさらに2年上乗せするという議論になりはしないかと、そういうことなんです。

【委員】 実はパイロットの制度を導入するときに、東京海洋大学でも考えたんです。専門職大学院というのが、ちょっと適さなかったもので、通常の大学院の中で対応すること

にしましたが、ここで言っているのは、船員の経験を踏まえた上で、さらにほかの分野に拡大しようとするようなときの大学院を指していると思います。ですから、船員になるためではなくて、なった後で、さらに社会に広がるという意味だと思います。

それで、私もちょっと、この意見には賛同なんですけれども、ここで言う海事専門職大学院と言ったら、国立大学の先生は皆大体わかるんですけれども、この「専門職」という部分を切り取っていただいたほうが、一般大学院の中で対応できると。実は、本学の場合、専門職大学院で対応しようとしたら、教員が足りなかったんです。専門職大学院の教員は、学部教育はやれないとなると、1人が1人ずつにしか対応できないので、それで取りやめたという嫌いがあります。ですから、これが構わなければ、海事関連大学院とか、そういうイメージで少しぼやかしていただくと、具体策のときには助かるなという気がいたします。

以上です。

【部会長】 それから、もう1点は、來生先生が疑問を投げかけておられるのは、(4)のところ、この具体策が論じられているという、その意味はということなんですけれども、これは、私の推測では、おそらくこの具体的施策というのは、必ずしも(1)から(4)までではなくて、共通する部分はかなりあるけれども、特にこの場合は、(4)で重点的に考えたい。こんな意味かなというように私は理解したんですけれども、そこはいかがでしょうか。

【官房審議官】 よろしゅうございますでしょうか。まず、來生先生が先ほどおっしゃられましたけれども、船員になるための資格を取るために、さらにあと2年間の教育を付与するというつもりは全くございません。これはまず断言できます。

それで、赤塚委員のご意見を踏まえてなんですけれども、これ、ご意見いただきまして、非常に正直に申しますと、こういったものを、いろいろなアプローチというのがあっていいのではないかというふうに私どもは思っております。ただ、先ほど赤塚委員からお話がありました、果たしてこの場が最終答申に向けて、その議論を深めていくべき場なのかと。こちら、我々は文部科学省でございませんで、大学院はどうあるべきかというような議論にはあまり深入りしたくない。しかしながら、赤塚委員がおっしゃられるように、いろいろな角度から、いろいろな方々がかかわっていかれるということは非常に重要なんだと思っています。それで、すばつとはまらないんですけれども、來生先生、そういう意味で、(4)に書かせていただいたのは、船員そのものというより、より広い海技者と。海技

者は船員も含むということに一応させていただいていますので、陸上海技者の転身ということと、100%一致しないかもしれませんが、8割ぐらい一致するのではないかとということで、入れるならここだなというふう感じた次第でございます。

なお、今津先生から、海事専門職大学院ではなくて、海事大学院とか、海事関連大学院にすべきというご意見があったわけですが、これは先生方、ご支障がなければ、訂正させていただきたいと思いますが、いかがでしょうか。

【部会長】 赤塚先生、いかがですか。

【委員】 学校教育法の詳しいことはちょっと知らないんですけども、専門職大学院と、それから、いわゆる大学院、研究科と若干違うようでして、簡単に言いますと、専門職大学院の場合は、論文の必要がないんじゃないかといったことがあったんじゃないかと思います。それで、この海事系といいますか、海事専門職大学院のほうは、論文を書かせるというより、もっと実務知識を深める、あるいは管理能力をつけさせるとか、そういったことを目的に考えたほうがいいのではないかと思いますので、専門職大学院という形がいいんじゃないかと思っております。

それから、今津先生がご指摘のように、こうした知識・技能を教授できる先生方の問題なんですけれども、これは、おっしゃるように、なかなか大変な問題だと思いますので、そういった点からは、今津先生のところとももちろん協力させていただきたいと思いきし、いただきたいといいますが、協力してやるべきだと思います。それから、広く国際的にこういった教師を公募する必要があるのではないかと私どもは考えております。

いずれにしても、船員になって、さらにセカンドキャリアといいますか、陸上に転身するに当たっては、こうした支援はぜひ必要だと。また、そうしたシステムがあるということが意欲ある人材、優秀な人材を集めることになるのではないかと考えております。

以上でございます。

【委員】 現場的な意見で恐縮でございます。11ページにこの文章を見たときに、大変力強く感じました。心強く感じました。雇用の促進で一番大きな問題というのは、陸上海技者への転身問題というふうに語られておりますけれども、具体的に言いますと、現在の海運界の中で、陸上海技者への転身というものの指導というのが徒弟制度に限られてしまっている現状があると。これが大学院であるか専門職大学院であるかという言葉は難しくわかりませんが、陸上海技者への転身への十分な教育機関があり、また、そういったものをトレーニングする機関があるということは、極めて雇用の促進に役立つし、

将来的な船員のライフサイクルをつくっていく上で大きな要素となると思います。この文章が、実は、ここに加わっていたということで、この項に加わっていたということを見逃したしまして、現場的には大変力強く感じたということをもっと申し上げておきたいと思えます。

【部会長】 これは、私が随分前、文部省時代に、ちょっと大学の設置の問題にかかわったんですけれども、そのときの記憶ですと、たしか専門職というのは、マスターコースがイメージされていて、ドクターコースも含めた場合には、研究職とか、何かそんな言葉、ニュアンスをもって使い分けていたような記憶があります。ただ、それも何年も前の話ですから、今もそうであるかという自信はさらさらないんですけれども、そんな記憶がありました。

そんなことから考えますと、「専門職」という言葉を「関係」という言葉に変えたほうがいいのかというご提案なんですけれども、私は、より広い視点を考えるということであれば、今津先生の言われたように、海事関連というようにしておいたほうが双方を含む、そのニュアンスが伝わるんじゃないかなと思いますけれども、どうでしょうか。

【委員】 よろしいですか。現在では、専門職大学院というのは、設置基準が完全に別になっておりまして、教員の要件で、実務課教員でありますとか、教員と学生の数というのが、一般の大学院よりも非常に厳しく定められているというのが事実でございます。そういう意味で、何て言いますか、専門職大学院を含む海事関係の大学院の充実というような表現で、両方の可能性を残すというのが多分一番よろしいのではないかと。選択の幅は広いほうが私もいいと思ひまして、専門職大学院だけになると、なかなか大変かなという感じもいたしております。

【部会長】 そうすると、これは「関連」という言葉ではいかがなんでしょうか。海事関連大学院。

【委員】 関連大学院というと、専門職大学院は、具体のイメージとして入りにくくなるんじゃないかと。そこはどうでもいいといえばどうでもいいんですけれども、関連でも、それが入ると理解をすれば、それはそれでよいのだらうと思います。

【委員】 私どもの神戸大学には、海事科学研究科という修士・博士がございます。それに加えて、現在、こういった海事系専門職大学院というのを検討しているわけなんですけれども、今、來生先生がおっしゃった文言で私は非常に結構と——結構と言うと失礼ですけれども、妥当ではないかという気がいたしました。

【部会長】 すみません、來生先生、もう1度、訂正された言葉を……。

【委員】 単純に専門職大学院を含むというようなことにして、専門職大学院と、そうではない大学院とで、全体に高等教育での対応をすべきだと。

【官房審議官】 それでは、すみません。「海事専門職大学院を含む海事関連大学院の設置」——そのかわり「等」をとると——「についての関係者による検討」というふうに改めさせていただきたいと思います。全文読みますか。「より高度な海事に関する知識・技能を教授する観点から、海事専門職大学院を含む海事関連大学院の設置についての、以下同文」と、こういうことでいかがでしょうか。

【部会長】 いかがでしょうか。今のような言葉にここを修正したいというご提案なんですけれども。よろしゅうございますか。

それでは、11ページの具体的施策の例の一番最後の○は、今、審議官が提案されたような文言に修正したいと思います。

それ以外、どこでも結構でございますので、ご指摘いただければと思います。いかがでしょうか。

【官房審議官】 ちょっと私から1点よろしゅうございますか。先ほどの栢原委員のご意見に対して、ちょっと1点コメントさせていただきたいんですが、おっしゃるとおりだと思います。海技者への転身というのが重要だと思っております。そのためのツールの1つとして、こういったものを関係大学で検討されていることも非常にいいことだと思っております。ただ、この答申全体としてのトーンとしまして、まず、これはS Iだけでいいのかわかりませんが、船舶管理監督者、こういうものについて資格制度があったほうがいいのではないかと。それも、また国の資格になりますと、偉そうになってしまうといけませんので、民間資格でもいいのではないかと。こういう資格制度ができましたら、これは意欲のある方はそれを目指そうという気になるであろうと。一方で、そういったものを受け皿としての講座をつくっていかうと。これは、大学院に限らず、幅広い形でそういう講座ができてくればいいのではないかと。全体は、あくまでもそういうことだと思っております、その中で大学院が重要な働きを示していただけることはまことにありがたいんですが、より広く考えていくと、こういうつもりでおりますけれども、そういうことでよろしゅうございますでしょうか。

【委員】 ありがとうございます。以前ちょっと発言させていただきましたけれども、資格制度ということにつきまして、実は現場で既に進んでいる。一端をとりますとS Iだ

けの問題でございますけれども、日本独自のS I資格制度というのを検討することによって、広く陸上転身というのを図れるということで、具体的な検討が進んでおります。そういったときに、ただ、問題になっておりましたのは、資格制度をつくるのはいいけれども、教えるやつがいるのかというような具体的な問題が出てまいります。その中で、この赤塚先生ご提案の言葉が出てきたということに対して大変心強く感じたということでございます、全く審議官のおっしゃるような方向だと考えています。

【官房審議官】 わかりました。そういう意味では、これはまだ具体的にはなっておりませんが、例えば、我が省管轄の海技教育機構、神戸にあります海技大学校、こういったところでも、そういったものがあれば、積極的に対応したいと、そういう気持ちがありますので、1つだけでなく、いろいろな幅広い選択肢がそこでもできるといいのかなと思っております。

【委員】 もう1点よろしいですか。実は、省力化のところ、本部会の趣旨に沿わないとか、書きにくいということは大変よくわかるんでございます。一方で、もう私なんか申し上げるのはあれでございますけれども、造船業界で現在進んでいる話と申すか、大変研究を積極的に進めているのは、当然ながら、壊れない船、入渠の期間が少なくてよい船、運航しやすい船、管理しやすい船と、これはある造船所さんでタイトルを出しまして、どういう船を将来的に目指すかということで、この4点が上がっております。その中に、明らかに「省力化」ということが出ておまして、省力化によって減少する船員の、不足する船員に対する対策の一環だということが明確に、造船所さんの文書に書いてあるんです。書きにくいことはわかるんですけども、やはり省力化ということを目指した船舶というのは極めて重要な課題、必ずしも絶対必要数の減少というのは、必ずしも船員増加の趣旨とは異なると考えますので、先ほどおっしゃった省力化という点につきましては、若干もう少し触れたほうがいいのかという感じを受けましたので、それだけちょっとご質問で。

【官房審議官】 先ほど村木委員のご発言についても回答させていただきましたけれども、今、直ちに、今日この場でなかなか詳しく書き込むというための検討は不足しております。これは、旅客船、外航、両業界から、今日ご意見をいただきましたし、最終答申に向けまして、若干資料を用意させていただいて、またご検討いただいと、こういうことで対応させていただきたいと思っておりますので、ぜひよろしく願いいたします。

【部会長】 よろしゅうございますか。どうぞ。

【委員】 今回の答申は、船員だけでなく、海技者の部分についてかなり触れていらして、非常にいい答申であると思っています。それから、その船員の資格制度等についても、いろいろ頭出しをしているので、ぜひともそういうことを具体的に進めていただければ非常にいいのではないかと考えています。

また、先ほど村木委員からご指摘のあった部分というのは、ほんとうに大事な部分で、私どもの会議の中でも、しょっちゅう資格制度みたいなものが、あまり人を縛っちゃうというんですか、それが経済効率性を失わせてしまうというのが非常に問題だというのが、いつも議論になっていますので、ぜひとも私どもからも、その点、今後の検討課題として検討していただければありがたいと思っています。

それから、あと1点、いろいろ海事思想等の中で、クルーズについて1つも触れられていないので、最終答申に向けて、もしまた書き足すような場面があれば、クルーズというのもぜひとも活用していただきたいと思っています。

以上でございます。

【官房審議官】 今、中本理事長から2点ございました。1点目につきましては、今後とも検討していくというよりは、むしろそういう具体的なさまざまなご要望が出てきたときに、柔軟に対応できるような、そういった制度設計をさせていただきたいと思えます。

それから、2点目のクルーズの件でございますが、なかなかこの先検討する局面もないと思いますので、どうせだったら、今日1行入れてしまったほうがいいかもしれないなと思います。(笑) 実は、これはさまざまなことがございまして、全部書けないわけございまして、そういう意味で絞ったわけでございますが、それほど絞った中でクルーズを排除したいというつもりは毛頭ございません。確かに、これは外航クルーズのみならず、例えば、瀬戸内海における国内旅客船のクルーズとか、そういうことを含めて、離島航路とか、やはり重要な課題だと思っておりますので、ちょっと終わりました後に、杉山部会長と表現を考えさせていただいて、6ページの具体的施策の例のところには1行入れさせていただくということで考えさせていただければと思います。会長もそれでよろしゅうございませうか。

【部会長】 私は結構ですが、中本委員、よろしゅうございませうか。

【委員】 結構でございます。

【部会長】 そのほか、お気づきになられた点があれば、ぜひお出しいただきたいと存じます。

前回、大変活発にご議論をちょうだいいたしまして、そして、その後も事務局に各委員の皆様方からご意見をお寄せいただき、でき得る限り、それを反映したという案になっているものですから、あるいは、もう委員の皆様方、ご自身の考え方が反映されているなどというようにご判断いただいているのかなとも思います。もしほかにご意見がないようでしたら、約束した時間は15時30分でございますけれども、無為に時間を長引かせるという必要性もまたなかろうかと思えます。

そこで、ご相談させていただきたいのは、既にもう、この場で修文のご了解をいただいたものがございませぬけれども、クルーズを初め、あとまだ何点か技術的に修文をする必要があるところがございませぬ。もしよろしければ、私にご一任いただければと思えますが、いかがでございませぬか。

(「異議なし」の声あり)

【部会長】 ありがとうございます。それでは、責任を持って修文に当たらせていただきたいと存じます。どうぞ。

【委員】 取りまとめはうまくできていると思うが、このとりまとめの内容を実現するためには、船員雇用促進法的な法制度の整備を行い、各具体的対策を実施していくための財源について、一生懸命、財務大臣と張り合っても予算を獲得する努力をお願いしたい。

【海事局長】 時宜を得たご発言、ありがとうございます。(笑)まさにこれから私ども、この1件、中間とりまとめをもとにして、来年度の税制上の措置、あるいは財政上の措置を考えていかなければならないということございませぬ、今回いただいたご意見をきちんと反映したような予算措置をしっかりとこれから考えてまいりたいと思っております。そこは、当然、非常に厳しい財政事情の中で、そんな簡単な話にはならないとは思っておりますが、私ども最大限、それだけの意義のある仕事だと思っておりますので、最大限の努力をさせていただきたいと思っております。今後も支援をよろしくお願いいたします。

【部会長】 よろしゅうございませぬか。

【委員】 最大限予算がつけられるようにご努力いただきたい。今治の市長さんの代弁をするわけではないが、海事地域として「中間とりまとめ」の中に上手に書かれており、同地域における様々な対策について予算的な裏付けも期待されているのでよろしくお願い致します。

【官房審議官】 この予算要求というのは、私どもだけで決められるものではございませぬで、省全体で決めなければいけない。シーリングが、ご承知のとおりございませぬで、

省全体で要求額というのを縛られるわけでございまして、したがって、真木会長もまことにわかると思います。これは局長をしても、今これだけやりますとは言えないわけでありすけれども、これだけの審議会をやっていただいて、これだけの中間とりまとめをいただいて、このぐらいしか予算要求しなかったら、これは我々、ばかにされるわけでございます。法律制度もそうでございます。私個人といたしましては、全力を挙げたいと思っておりますし、組織としても海事局としてのそういうふうに通っていくということはお約束できますが、結果は2カ月待つてねと、こういうことになりますので、よろしくお願いいたします。

【委員】 はい、よくわかりました。楽しみにしておきます。(笑)

【官房審議官】 このようなプレッシャーも我々にとっては励みでございます。

【部会長】 それでは、ひととおり、この中間とりまとめの案について、ご意見を頂戴いたしました。確認させていただきますと、若干の修文の余地はございますけれども、この中間とりまとめにつきましては、各委員の皆様方のご了解をいただいたというようにさせていただければと思います。

もう1つ、議事次第が残っておりまして、「3.その他、今後のスケジュール等」がございます。これについてのご説明をお願いしたいと存じます。

【事務局】 ありがとうございます。本部会の今後のスケジュールでございます。本日の第5回の部会をもちまして、中間とりまとめということでございますが、今後、秋以降でございますが、お手元の資料3にございますとおり、「海事分野における人材の確保・育成等に関する具体方策のあり方等について」ということで準備させていただいております。

本日いただいた論点等々を踏まえまして、今後、部会長とも相談の上、また後日改めて事務局より日程等詳細についてご連絡させていただければと思っております。

また、本日、海事専門職大学院の箇所、及びクルーズ船につきまして、後ほど部会長とご相談いたしまして、修正等を加えました後、中間とりまとめということでプレスの方にリリースをさせていただくことをご了解いただければと思っております。

私のほうから、今後のスケジュールということでご報告する点は以上でございます。

【部会長】 ありがとうございます。それでは、予定されておりました議事も、ほぼ議論を尽くしていただきました。中間取りまとめということで、しばらくこの部会がございませぬので、この段を活用させていただきまして、私のほうから、若干、感想やら意見を述べさせていただきたいと思っております。

この中間とりまとめの「おわりに」で、国土交通省に関しては、速やかに必要な制度改正や予算要求を検討すべきであるというように書かせていただきました。これからは、この審議会の議論の場が行政の場に移ることになります。行政に関しましては、私どもは力が及びませんので、ぜひこの考え方が最大限反映されるようにご努力をいただきたいと思っております。予算折衝等々は、これは国全体のものでありますから、難しい点は重々承知しておりますけれども、ぜひこの委員会での議論が、できる限り反映されると、こういう点で、暑い中で恐縮でございますけれども、ご尽力をいただきたいと思っております。

また、海運関係者の皆様でございます、実はこれからの我が国海運をどうするのかということは、海運関係者だけでなくして、一体となって、これに当たるべきだと、こういう考え方が、この答申に盛り込まれておりますけれども、さはさりながら、最も見えるところが海運事業のところでございます。1人でも多くの若者に海運というのは、こんなにすばらしいんだと。そして、こんなに意義があるんだということを、ぜひ実地で見せてくださるような、そういうご尽力をお願いしたいと思います。

そして、大変熱心にご議論くださいました委員の皆様方でございますけれども、しばらくこの部会は休止ということになりますけれども、まだこの秋以降、議論が足りなかったところについては、再びまたご検討をお願いするという段になっております。ぜひ、またその段には、活発なご意見をお寄せいただければと存じます。

皆様方の協力でもって、この中間とりまとめができましたということ、私自身、喜んでおりますとともに、厚く皆様方に御礼申し上げたいと存じます。ありがとうございました。

【部会長】 では、局長お願いいたします。

【海事局長】 本日は、中間とりまとめをしていただきまして、まことにありがとうございます。杉山部会長初め、委員の皆様方に心から御礼を申し上げる次第でございます。

今年の2月に海事分科会に対しまして、今後の我が国の海事政策を問う諮問をさせていただきました。私どもの都合でまことに申しわけなかったんでございますが、平成20年度の税あるいは財政上の措置を行うということから考えますと、やはり6月中には中間的にとりまとめていただかないと、なかなか日程的に間に合わないという点もございまして、非常に短期間に詰めた議論をしていただきました。2月から勘定しますと、5カ月足らずでございます。そして、その中で、きょうまで5回部会を開催していただきました。皆さん、大変お忙しい委員の皆様方にこれだけの時間を割いていただいたというのは、ほんとうに心から感謝を申し上げる次第でございます。

私どもの現在の認識でまいりますと、日本の経済社会が急速に変化をしている。または日本を取り巻く環境も、今後一層厳しいものになっていくだろうというふうに認識しております。その中で、我が国のよって立つところの「海のDNA」をどうやって維持していくのかということが非常に重要であり、かつまた、重たい国家的な課題として私どもにのしかかっているというふうに認識をしております。今回、大変貴重な包括的な中間とりまとめのご意見をいただきましたので、私ども、来年度の税予算上の措置をこれから、この中間とりまとめを踏まえて作成し、皆様方のご期待にこたえられるように最大限の努力をしてみたいと思っております。どうもありがとうございました。

【部会長】 それでは、以上をもちまして、第5回のヒューマンインフラ部会を閉会させていただきます。お忙しい中、大変ありがとうございました。

— 了 —