

第 8 回 ヒューマンインフラ部会

説 明 資 料

平成19年12月20日



国土交通省海事局

第7回ヒューマンインフラ部会における委員からの主な意見

<開催日時>

平成19年11月21日(水)

<出席委員>(敬称略)

杉山雅洋、山村レイコ、赤塚宏一、今津隼馬、越智忍、來生新、藤澤洋二、松尾正洋、宮下國生、村木文朗

<オブザーバー>

社団法人日本船主協会飯塚副会長、日本内航海運組合総連合会中西理事長

「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」(答申素案)について

- 船員の質の向上に関する表現が若干不明瞭。答申に盛り込むかどうかは別として、引き続き船員の質の向上の問題について検討する必要があるのではないか。
- 例えば船員教育機関の定員の拡大や、船員志望者の海上就職率向上などの船員教育の強化を図るため、産学官(文科省を含む)の連携が必要。
- 産学官の連携のうち、特に産と学の連携が弱いと感じる。大学側は産業界のニーズにもう少し耳を傾けるべき。今後は特に産業界と教育機関の連携を強化すべき。
- 第4章(3)②の基本方針に関して、外航船員2,600人はまだ減りつつある。5,500人という数字が出ているが、教育体制のあり方等の問題を考えて、現実に達成可能な内容にして欲しい。
また、SIの認定資格については、前回の意見を採用いただき感謝したい。
- 第4章(3)①の経営安定との表現は、一般の人には収益性や採算性のイメージが強い。ヒューマンインフラ部会の議論は、就職先としての魅力向上、キャリアアップ体制の整備という観点からグループ化を図る旨の記述をしてきたのであり、別の表現方法を検討していただきたい。
- 第4章(3)①に、「船員需給調整システムの円滑化に必要な船員派遣事業の許可制度に関する運用の緩和」との記載があるが、中間取りまとめでは「船員職業紹介に係る制度の見直しや運用の改善」となっていた。なぜ表現が変わっているのか。

第7回ヒューマンインフラ部会における委員からの主な意見

続き

- 第2章(1)①には帆船を海の魅力のPRの核として使うと書いているが、第2章(2)では帆船実習を大いに見直すと書いている。これは、帆船実習が過酷であるが故に船員成り手がいないという現実があるからか。以前、帆船日本丸の予算要求時に、操船技術の会得には帆船実習は欠かせないと言われていた。ここまで書くと、帆船の耐用年数が来た時に、予算要求が出来なくなるおそれがあるのではないか。
- 第4章(3)③の労働環境の改善の方向性については納得ができるが、最近、船員労働委員会を廃止して、都道府県の労働委員会に統合する動きがあるときいている。船員の労働条件は陸上とかなり違っていると思うが、船員の労使紛争に特化した機関を無くしてしまっこの答申の方向性を担保することができるのか。
- 以前水先人と話す機会があったが、海の仕事に関わる個人個人には宝の倉庫のような話が一杯あり、感動して自分も船員になりたいと感じたことがある。ドラマか何か、海に関わって生き生きと仕事をしている人達をもっと知るために身近に感じるものが必要。現場で働く方々が集まってこれからの将来像を検討する場があってもいいのでは。
- 欧州では社会的基盤と個人の能力があいまって船長の一般的地位が高いのではないか。また欧州では海事マスターが隆盛で、多くの船員出身者がそこで働いており、一般の方に触れる機会が多い。また、エキストラマスターは、英と英連邦諸国で、船長経験者でありかつ法律関係と理工系の試験を通過した者に資格を与える制度である。現在は、英国はこの制度を廃止し、修士号に代わっている。一方、インドやパキスタンなどの英連邦諸国には、依然この制度が残っており、例えば、海難審判官や一定の大学教授はエキストラマスターの資格を必要としている。
- 今後は、船員のキャリアパスやキャリアアップが我が国の海事社会の中でどのように位置づけられるかということが重要な課題になっていくと考える。
また、何か海運、船員に注目させるための情報発信が必要。そのために広告塔として青少年が憧れるようなカリスマ的存在が必要。メディア活用の際は、単なるPR映画ではなく、現場の生き生きとした所、今アジアはこんな風にダイナミックに動いているんだというような所を出して海運界の生きたPRをして欲しい。