

平成24年4月27日

於：国土交通省中央合同庁舎3号館11階特別会議室

交通政策審議会海事分科会

第31回船員部会

議事録

目 次

1. 開 会	1
2. 議 事	
報告事項	
1. 船員(海技者)の確保・育成に関する検討会の取りまとめについて	1
2. 船員職業安定年報について	7
審議事項	
1. 船員派遣事業の許可について	11
3. 閉 会	11

【出席者】

(委員及び臨時委員)

公益代表 落合委員、竹内委員、石塚委員、今津委員、鎌田委員、河野委員、野川委員

労働者代表 高橋委員、田中委員、森田委員

使用者代表 阿部委員、小比加委員、小坂委員、三木委員

(事務局)

国土交通省 河田参事官

海事人材政策課 河村海事人材政策課長、古坂雇用対策室長、林企画調整官

運航労務課 山本運航労務課長

海 技 課 大立教育室長

開 会

【林企画調整官】 それでは、定刻となりましたので、ただいまから交通政策審議会海事分科会第31回船員部会を開催させていただきます。

本日は、委員及び臨時委員総員17名中14名のご出席となりますので、交通政策審議会令第8条第1項及び船員部会運営規則第10条の規定による定足数を満たしておりますことをご報告申し上げます。

初めに、海事局に人事異動がございましたので、ご紹介させていただきます。

河田参事官でございます。

【河田参事官】 4月1日付で若林の後任といたしまして、参事官を拝任いたしました。船員関係を担当させていただきます河田でございます。何とぞよろしく願います。

【林企画調整官】 続いて、配付資料の確認をさせていただきます。まず資料1としまして「交通政策審議会への諮問について、諮問第149号船員派遣事業の許可について」、資料2としまして「船員（海技者）の確保・育成に関する検討会の取りまとめについて」、資料3としまして「船員職業安定年報について」以上でございます。

それでは、議事に入りたいと思います。

落合部会長、司会進行をお願いいたします。

報告事項1. 船員（海技者）の確保・育成に関する検討会の取りまとめについて

【落合部会長】 それでは、早速、議事を進めていきたいと思いますが、この議事次第にあります順序ですと、審議事項の船員派遣事業の許可についてが先になっておりますが、この件は、公開することによりまして当事者等の利益を害するおそれがあるということでありますので、審議を非公開とすることになりますので、順序を入れかえまして、最後に回させていただきますようにしております。

そういたしますと、報告事項のほうが繰り上がる形になりますが、最初の報告事項の船員（海技者）の確保・育成に関する検討会の取りまとめについて、こちらからご審議のほどをお願いしたいと思います。それでは、事務局のほうからご説明をお願いいたします。

【河村海事人材政策課長】 それでは、海事人材政策課長でございます。資料2に基づきましてご説明をさせていただきます。

表紙に船員（海技者）の確保・育成に関する検討会報告とございますが、この検討会は昨年5月より海事局で設け、議論をしてきたものでございます。船員の確保・育成に関す

る検討会とございますが、主に船員の教育・訓練システムについて、現在の状況に合わせた見直しを行うために、関係者の皆様にご参加いただき、議論してきていただいたものでございます。

関係者も幅広くご参画いただきまして、海運事業者の皆様、労働組合の皆様、それから、教育機関の皆様、国土交通省系の海技教育機構、航海訓練所、学校教育法に基づきます商船系の大学、商船系の高等専門学校、それに文部科学省高等教育局にもご参加をいただきまして、ご議論をいただいたものでございます。

3月27日に報告書の形で取りまとめを行っておりますので、本日は本資料に基づきましてその概要をご説明させていただきます。

1ページめくっていただきますと、船員を取り巻く現状と課題とございます。今回の教育訓練システムの見直しに当たりましても、外航、内航、それぞれの船員の今置かれている状況を踏まえてということでございますので、現状を整理してございます。

外航日本人船員、こちらのほうの課題でいいますと、厳しい国際競争によりまして、日本人船員が、今、非常に極端に減少しておりますが、安定的な国際海上輸送確保のために、この日本人船員の確保をしていくということが最大の課題でございます。

このために、現在、外航海運業界では、外航日本人船員を増やすためのご努力をいただいておりますし、これにあわせ、政府のほうでもトン数標準税制の導入などにより支援を行っているわけでありまして、今回の教育訓練システム、船員養成システムの面から見ますと、こういった業界の努力、政府の取り組みに対して、こういう業界が求める資質を持った優秀な外航日本人船員、これを十分供給していくということが、教育システムの課題になっているということでございます。

右側、内航船員のほうですけれども、内航の一番の問題は、現在の年齢構成が著しく高齢化しておりまして、このまま推移すると将来の船員不足が危惧される状況となっております。そういう意味では、将来の中長期的な船員不足へどう対応していくかということが、内航の課題となっております。これについても事業者の皆さん自ら、将来を見越した計画的な雇用に取組んでいただいておりますし、そうした取組みを支援するため政府も助成金の支給などを行っているところでございますが、こうしたものに対応するためにも、船員養成システムの側からも、これまでの供給源以外の新規供給源への対応も含めて、また、即戦力として内航の分野で活躍できる船員の養成というものが必要になってきているということでございます。

こういった外航、内航、それぞれを取り巻く現状を十分踏まえて、今回、船員の養成システムの見直しを行ったということでございます。

1枚おめくりいただきまして2ページ目、報告の内容に入ります前に、もう1点だけご説明しておきますが、現在の船員養成システムのご紹介でございます。

船員の養成については、左側のほうに座学とありますけれども、これはそれぞれここにありますような学校で船舶の運航についての基本的な知識を授ける座学機関というものがございまして、外航は、商船系の大学、東京と神戸の2校でございまして、商船系の高等専門学校、全国で5校ありますけれども、こうしたところが中心になって、基本的な知識を授ける座学機関があるわけでございます。

それから、主に内航の座学機関としては、そこに独立行政法人海技教育機構傘下の海技大学校、海上技術短期大学校、海上技術学校とありますが、こういった機関で基本的な知識を伝授することになっております。

一方で、それを実地に、乗船実習の場で訓練する、これが乗船実習にあたり、右下のところでございます。これにつきましては、それぞれの座学機関がこういった船を持って訓練をすることがなかなか困難でございますので、一括して独立行政法人航海訓練所が5隻の船を持ちまして、ここがそれぞれの座学機関から訓練を受託するという形で実施してきているということでございます。

今回の養成システムの見直しについても、こうした座学機関、それから乗船実習を行っています、これは航海訓練所、こういったものそれぞれについて見直しを行ったということでございます。

1枚おめくりいただきまして、3ページ目から報告書の内容でございます。今回の見直しの観点でございますが、船員の養成システムをめぐる状況の変化を整理しております。

求められる教育内容の変化、一番左のところでありますけれども、外航では日本人船員が乗る場面というのは、すなわち外国人船員との混乗ということになりますので、これまでも増して、英語力、それから全体を統率するコミュニケーション能力と、こういうものが一層求められるようになってきております。

それから、内航では非常に乗組員の少ない形態が一般的になっておりますので、即戦力としての船員養成が求められるように一層なってきたということでございます。

それから、乗船実習の面では、左から2番目でありますけれども、前ページで見ただきましたとおり、伝統的に我が国の場合、乗船実習については航海訓練所が一括して行

ってきたところでございますが、近年になりまして、その一部を海運事業者の自社船を活用した、実際に運航している船を活用した社船実習というものが出てきておりまして、こういったものとどう組み合わせていくか、こういったものを拡大していくかということが課題になってきております。

3点目、供給源でありますけれども、これは主に座学機関でありますと、今、前ページで見ていただきましたように、外航系の商船大、商船高専、それから内航系の海技教育機構、こういったところが中心になってきたわけでありますけれども、最近、外航でいいますと、一般の大学の卒業者、内航でも水産系の高校卒業者などに対するニーズが高まってきておりまして、こうしたものにも対応していかなければいけないということでございます。

最後に独立行政法人改革でありますけれども、これは政府全体の動きでありますけれども、自己収入や受益者負担の拡大ということについて、これはこの船員教育機関だけではありませんけれども、独法改革の一環としての取り組みが求められているということでございます。

こうした状況の変化を踏まえ、必要な方策として報告書では大きく3点挙げております。

1点目は、入り口論と申しますか、そもそもそういう船員養成システムに優秀な志望者を集めるための取り組みが1つ目でございます。

それから、2点目が主要な内容でありますけれども、実際の船員養成システム自体の見直し、ニーズに応じた教育・訓練システムの見直しということでございまして、以下、箇条書きで3点出ておりますけれども、これを次ページ以下でご説明いたします。

それから、3点目でありますけれども、こういった船員養成にかかわる関係者、ステークホルダー間の連携の強化です。こういう教育機関と例えば海運事業者でありますとか、その他の公益的な機関も含め連携の強化を図っていく、こういうことが3つの柱になっておりますが、次の紙以降では、この中心的な内容であります教育・訓練システムの見直しについてご説明いたします。

4ページ目でございます。

見直しの1点目、効率的・効果的な教育・訓練の実施でございますけれども、これは教育内容、それから、カリキュラムそのもの見直しでございます。報告書ではさまざまな点が挙げられておりますけれども、ここでは大きく外航と内航で1点ずつご説明いたします。

外航のほう、左側でありますけれども、現在、外航については商船系の大学、高専、それと航海訓練所の乗船実習という形で組み合わせてやっているわけでありますけれども、実は結果的に船員に就職しない、志望しない学生に対しても、各大学、高専などのカリキュラムのスキームに応じまして、航海訓練所において乗船実習を実施しているということがございます。

これについて、今後のリソースの制約がある中で、効率的な教育・訓練をする、あるいはそういった養成枠のようなものを必要とされるものに重点的に振り向けるためには、左側の中ほどにありますように、少し絞り込みを行いまして、海技資格取得希望者に対してのみ航海訓練所での乗船実習を実施する方向での見直しを提言しております。

このためには大学、高専のカリキュラムの変更が必要になりますので、これにあわせて乗船実習の実施時期ですとか、人数の見直しと、こういったようなことを検討していくこととしております。

それから、内航のほうについても1点でありますけれども、内航については今ほども申し上げましたように、即戦力となる船員に対するニーズが一層高まってきております。このために今回、内航用練習船、これは導入することが決まっておりますけれども、今まで前ページで5隻の船が出てきておりましたけれども、どちらかという、もともと外航の訓練ができるように大型の船でありまして、必ずしも今の内航の実態に合ったものではなかったということもあるものですから、内航用の練習船を導入することによって、より実践的な内航教育を行おうということでございます。

教育内容、カリキュラムの見直しについては以上でございます。

次の5ページ目でございますけれども、社船実習の拡大でございます。

これまでの船員養成のスキームは、基本的に、船員教育機関で座学を教えた後、乗船実習については航海訓練所で一括して行ってきたということでございますが、現在、そのうちの外航の一部でございますけれども、航海訓練所の練習船に加えて、自社船を活用した乗船実習というものがスタートしております。

これは実際にスタートしてみると、なかなか効果も上がっておりまして、先に一番下のところをごらんいただきますと、一番下の右側、海運事業者のところにありますように、自社船、実際の運航船を使うものですから、実践的な乗船実習が実施できると。それによって、海運会社からすれば即戦力を備えた船員の養成・確保につながるということもありますし、その左のほう、国というのがありますけれども、限りあるリソース、訓練船など

のリソースが限られている中で、船員養成を効率的に進める、あるいは海運業界からの受益者負担を拡大していただくという観点から、こういった取り組みは国にもメリットがありますし、海運事業者にもメリットがあります。

そこで中ほどのところに戻りますけれども、こうした社船実習のさらなる拡大を図っていかうと、こういうことになったわけでございます。

そのために、中ほどの左のほう、国としては海運事業者がこうした社船実習をより行いやすくなるよう環境整備を行うということでございます。社船実習も航海訓練所の実習にかわるものでありますので、一定の要件を満たすようなものについてのみ認めているわけでありまして、その際の要件であります遠洋航海実習ですとか、教員要件を緩和するというようなことをいたしまして、その上で、外航海運事業者はこれまでなかなか参加しづらかった中手外航海運事業者の新たな参画を期待するということでありまして、あるいは今まで社船実習をやっておりませんでした内航についても、大型貨物船、それから長距離フェリーと、こういったところで社船実習を導入していただくということにしたものでございます。

最後、3点目は6ページでございます。多様で優秀な船員の確保。これは先ほどのいわゆる商船系の教育機関以外からの人材の確保ということでございますけれども、外航についていいますと、先ほどの一般大学卒業者、これが船員になるためのルートというものが今試行的に行われていますけれども、これを拡充していくということでございます。

これもそのためにネックになっています実乗船時間の短縮、航海訓練所練習船の養成枠の確保などを国として措置するとともに、内航につきましては、どちらかといいますと、先ほど申しましたように、将来的な船員不足を考えると、量的な確保も図っていかねばいけません、その最大の供給源である海技教育機構の制約もございまして、水産系高校の卒業者も一層活用していかうということでございます。

水産系の高校も同じ海を職場とする教育を行っておりますので、技能はあるわけでありましてけれども、商船系と違って、卒業時に取得できる資格などについて商船系とはばらつきがあったものを、内容を確認いたしました結果、ある程度商船系と同じような形で資格を持っていただくことが可能であろうということで、資格制度の簡素化、取得に要する期間の短縮などの措置を講じることとして、水産系高校の卒業者の一層の活用を図っていかうということでございます。

大きく内容については3点お話ししましたが、これらの点について今後報告書を

踏まえて、私どもとしても関係者と連携をとりながら着実に実施していこうと考えております。

私のほうからのご説明は以上でございます。

【落合部会長】 ありがとうございます。

それでは、ただいまのご説明につきまして、ご意見、ご質問等がありましたらお願いしたいと思いますが、いかがでしょうか。よろしいでしょうか。

それでは、特にご質問等ないようですので、次の議題に移りたいと思います。

報告事項 2 . 船員職業安定年報について

これは報告事項 2 の船員職業安定年報についてというのですが、これも事務局のほうから説明をお願いいたします。

【古坂雇用対策室長】 それでは、ご報告させていただきます。

その前に、少しご挨拶をさせていただきます。この 4 月 1 日付で、久米前室長の後を受けまして雇用対策室長を拝命いたしました古坂と申します。この場をおかりいたしましてご挨拶申し上げます。よろしくをお願いいたします。

座らせていただきまして、ご説明をさせていただきます。

お手元のほうに資料の 3 ということで、「船員職業安定年報 平成 23 年」平成 23 年 1 月から 23 年 12 月までの動きというものを資料としてお配りをさせていただいているところでございますが、この中身すべてをご説明させていただくのは時間もございますので、まことに恐縮でございますが、その年報の後ろのほうにつけさせていただいております資料 3 - 1 「船員の有効求人倍率の推移」、資料 3 - 2 「船員の有効求人数の推移」、資料 3 - 3 「船員の有効求職者数の推移」、この 3 枚につきましてご説明をさせていただければと思います。

それでは、順にご説明をさせていただきます。

まず、資料 3 - 1 「船員の有効求人倍率の推移」でございますが、このグラフの左側は年平均を示してございまして、右側が平成 23 年の 1 月から平成 24 年 3 月までの間におけます毎月の有効求人倍率を示してございます。

この有効求人倍率でございますが、ご承知のごとく企業が人を求める傾向値でございます。これにつきましては、平成 20 年平均では、内航貨物で 1.09 倍という高い状況にございましたけれども、その後、平成 20 年秋のリーマンショックを契機とする世界金融危

機、これを契機といたしまして、有効求人倍率は急落をしている状況でございます。平成22年の平均で0.34倍にまで落ち込んでおります。

このグラフに実は表記をされておられませんけれども、平成22年の6月期には0.29倍を示しております、ここを底に再び緩やかな回復傾向を示しつつございます。

また、毎年、年明けには4月期採用のための求人活動が活発となりますので、その関係から有効求人倍率は上昇する傾向を示しております。しかしながら、平成23年の3月期には、1年前に発生しました3.11の、東日本大震災がございました。この影響で4月期、5月期におきましては、一時的に落ち込みを見せました。しかしながら、6月期からはまた上昇傾向を示しております、平成23年の平均値では、0.68倍まで回復をしているという状況でございます。平成24年3月期におきましては、0.95倍まで持ち直してございます。

その結果、大体リーマンショックの前までの水準に徐々に回復しつつあるということが見てとれるのかなと思っております。

それから、業界関係者の方から、聞き及んでおるところによりますれば、今後も原発から火力発電への転換という動きがございますので、その動き等に伴いまして、燃料輸送のためのタンカー需要の増加が見込まれるだろうとお聞きしております。それに伴いまして船員求人の増加が見込まれるのではないかと。そうしますと、有効求人倍率は回復をしていくのではないかとこのように考えてございます。

以上が求人倍率につきましてでございます。

その次に、資料3-2の有効求人数のグラフをご覧くださいませでしょうか。ご覧いただきました有効求人数でございますが、これは未済求人数と新規求人数の合計という前提のもとにまとめられた資料でございます。

こちらでも同じように内航貨物に関するグラフにつきましてご説明をさせていただきますと、やはりリーマンショックに伴います影響で、平成20年平均で958人あった有効求人数が、平成21年平均では一気に518人と、約400人程度減少しております。それから、平成22年平均では451人と、約500人までの減となっておりますが、23年平均で見ますと、666人まで増えているという状況が見てとれます。

今度は右の23年の月別の状況をごらんいただきたいと思うのですが、こちらをご覧くださいませと、23年の3月期に719人の求人が、東日本大震災の影響を受けまして、4月、5月のこの2か月間で若干の減少傾向を示しておるといふような状況になってござ

います。これが9月期には200人近くの増となりまして、24年の3月期においては、23年9月期とほぼ同数の求人数というふうな状況になっていることがご覧いただけるかと思えます。

以上が求人数についてでございます。

その次に、資料3-3、求職数につきましてご説明をさせていただければと思えます。こちらの有効求職数、これは未済求職数と新規求職数の合計をもとにしたデータでございます。

これもやはり内航貨物に関するグラフを主体にご説明をさせていただきたいと思えますが、同じように左側が年平均、右側が月平均という形になってございますので、年平均のほうから順にご説明をさせていただきたいと思えます。

求職者につきましてもやはり、ご覧いただきますとおり、リーマンショックに伴います影響で、求人とは今度は逆に、職を求める人が平成20年平均と平成21年平均を対比してみますと、約2倍近い増加というふうな状況になっていることがおわかりいただけるかと思えます。

これは、有効求人数が減傾向を示していたこととおおむね連動した傾向というふうにご考慮してございます。

今度は各月のほうのグラフをごらんいただきたいと思います。平成23年の各月ごとの傾向といたしましては、3月期の数値と平成24年3月期の数値、これを比較していただいても、比較的緩やかな減少傾向は示しており、大幅な変化というものにはつながっておらないという状況が見てとれると思えます。

以上、甚だ簡単ではございますが、全体的な資料3-1、3-2、3-3に基づきますご説明とさせていただきたいと思えます。

その次に、お手元に資料はお配りをさせていただいてはおりませんけれども、3.11以降、東北地方におけます求人、求職、こちら辺がどういうふうな状況になっているのかということで、これまでも先生方等からもご質問等をいただいていると聞いておりますので、そのような観点も含めまして、3.11以降、1年経過したということから、まとめ的に今般、東北運輸局管内の状況につきまして、24年2月29日までの段階でございますけれども、その状況につきまして、若干ご説明をさせていただければと思えます。口頭だけで大変恐縮でございます。

3.11の東日本大震災後の東北運輸局の主要支局管内におけます新規求職申込状況、そ

れから失業保険の申請状況につきましてご説明をさせていただきますが、新規求職者数につきましては、これも、時点は23年3月14日から24年2月29日までの取りまとめというふうな期間についてでございます。

まずは東北の本局管内でございますが、本局管内、64人の新規求職者数がございます。この内訳といたしましては、商船系が48人、それから漁船が16人。これは東北運輸局管内全体の7%程度を示してございます。

それから、八戸支局管内におきましては、新規求職者数が161人ございました。これを内訳として船種で申しますと、商船系が94人、それから漁船が67人。これは東北全体の中で18%を占めております。

続きまして、岩手支局管内でございますが、こちらにつきましては全体で76人の新規求職者数となっております。内訳といたしましては、商船系が56人、漁船が20人。これは東北全体の約9%に当たるものでございます。

それから、気仙沼支局管内におきましては、全体で245人の新規求職者数となっております。これを商船、漁船に分けますと、商船系が129人、漁船系が116人。東北全体で占めるパーセンテージといたしましては、28%ということになってございます。

それから石巻支局管内、こちらが、全体で232人の新規求職者数がございます。この内訳といたしまして、商船系が122人、漁船が110人。東北全体の27%を示してございます。

最後に、東北運輸局全体としましては、872人の新規求職者数がございます。そのうち、商船系が552人、漁船が350人というふうな状況でございました。

その次に、雇用保険、失業保険の申請者数につきましてご説明をさせていただきます。これも時点は23年3月14日から24年の2月29日までの数値をもとにしたものでございます。

東北の本局管内におきましては、15人の失保申請者がございます。これは東北全体の約4%に当たる数値でございます。

それから、八戸支局管内におきましては、51人の失業保険の申請者がございます。これは東北管内の約12%に当たります。

それから、岩手支局管内におきましては、20人の新規失業保険の申請がございますけれども、20人の人が来られました。これは約5%に当たります。

それから、気仙沼支局管内におきましては、146人、これは35%を示してございま

す。

それから、石巻支局管内におきましては、155人の申請がございまして、およそ37%に相当する申請があったという数値をいただいております。

東北運輸局全体といたしましては、416の方が新規に失業保険の申請者として申請がなされたと聞いてございます。

以上、年報等につきまして、甚だ簡単ではございますけれども、ご報告とさせていただきます。

ありがとうございました。

【落合部会長】 ありがとうございました。

それでは、ただいまの報告につきまして何かございますでしょうか。よろしいでしょうか。

それでは、特にないようですので、次の議題に移りたいと思います。

審議事項1. 船員派遣事業の許可について

次の議題は審議事項になりますので、企業の個別情報も多数含まれているということで、公開するのは当事者の利益を害するおそれがあるということで、船員部会運営規則第11条ただし書の規定によりまして、審議を非公開とさせていただきます。

マスコミ関係の方をはじめ、関係者以外の方はご退席をお願いしたいと思います。

(関係者以外退席)

閉 会

【高橋臨時委員】 国交省のほうにお伺いをしておきたいのですが、昨年9月に漁船の漁業最賃の件で要請をしておりました。当時の国交省からの回答については、ご承知のとおり、すべての漁船に乗っている乗組員に最低賃金が適用になると、回答をいただいているのですが、その時点でまだ額が決まっていませんということでございました。

その後、労使間の合意が得られるような状況の中で、国のほうからも働きかけをしたいというような話もされたということもお伺いしております。その後、どのようになっているのか、お聞かせを願いたいというように思います。

以上です。

【落合部会長】 それでは、高橋委員の提起された点につきまして、事務局のほうで回答をお願いしたいと思います。

ではお願いします。

【河村海事人材政策課長】 人材政策課長でございます。

改めまして、9月にお話ししましたとおりであります。私どもとしては最低賃金の決定について、労使合意が行われる業種があるのであれば、決定のための手続を進めてまいりたいと思っておりますので、そういった協議を進めていただくような働きかけを行ってまいりたいと思っております。

具体的に今、前回もご提案もありましたけれども、その中で、近海マグロにつきましては、関係団体の事務局のほうに勉強会といたしますか、協議、土俵に立っていただくよう働きかけを行っているところでございまして、これについては近海マグロの事務局のほうでもそういった勉強会を進めていくということについて話が出始めている。そういう意味では一歩前進している状況かなと認識しておりますが、引き続き協議を進めていただくような働きかけ、もちろん中立的な立場ではございますけれども、行っていきたくと思っております。

以上です。

【落合部会長】 高橋委員、よろしいでしょうか。

【高橋臨時委員】 はい。結構です。

【落合部会長】 ほかに何かございますでしょうか。

それでは、ないようですので、本日の議事は終了ということですが、事務局のほうでお願いします。

【林企画調整官】 次回の部会の日程でございますが、5月25日金曜日の13時30分からを予定しておりますので、よろしく願いいたします。

事務局からは以上でございます。

【落合部会長】 そうしますと、これで終了ということにしたいと思います。どうもありがとうございました。

了