

交通政策審議会海事分科会第2回基本政策部会

平成26年6月30日

【長崎企画室長】 それでは定刻となりましたので、ただいまから海事分科会第2回基本政策部会を開催させていただきます。委員の皆様におかれましては、ご多用の中ご出席賜りましてありがとうございます。私事務局を務めさせていただいております海事局企画室企画室長の長崎でございます。どうぞよろしくお願ひいたします。

当分の間、議事の進行を務めさせていただきまいたいと思ひます。恐縮でございますが、座って発言させていただいております。

まず本日の定足数でございますが、委員5名中4名、臨時委員9名中8名のご出席をいただいております、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おりますことをご報告申し上げます。

なお、本日浅野委員及び池田臨時委員におかれましては所用のためご欠席でございます。

また、当部会につきましては、情報公開の観点から会議自体を公開することと、議事録を国交省のホームページに掲載することといたしております。どうぞ予めご了承いただきます。また携帯電話でございますが、マナーモードへのお切替えをよろしくお願ひいたします。

それではお手元の資料を確認させていただきます。1枚目、配席図が1枚ございます。次にクリップで留めておりますが最初に議事次第、基本政策部会の委員名簿、その後ろに国土交通省の出席者名簿を付けております。

資料といたしまして、基本政策部会における検討の進め方でございますが、これは横長の資料で1枚紙でございます。次に資料2の関係でございますが、2-1といたしまして、交通政策基本計画中間とりまとめ（素案）についてとなっております、A4の横長が2枚、A3の横長が1枚の順でホチキス留めをさせていただいております。

次に資料2-2でございますが、これは3部に分かれておまして、(1)といたしまして、政府の経済財政に関する推進体制の1枚紙、(2)といたしまして、経済財政運営と改革の基本方針2014でございます。(3)でございますが、「日本再興戦略」の改訂について(6月24日閣議決定)ということで、こちらが縦長A4で3枚の紙でございます。最後(4)でございますが、こちらのほうは本文でございます、本文の抜き出しで再興戦略の改訂について(海事局関連事項)ということで、縦長の資料2枚を用意させていただいております。

次でございますが、議題3の関係で、使いやすい公共交通の実現に向けてということで、鏡の次に横長の資料が12ページまでということでご用意させていただいております。

次に資料4の関係でございます。こちらのほうは次の議題にあります人材の確保・育成の関係でございます、まずは枝番号1といたしまして、外航・内航船員の確保・育成の関係、これが大量で恐縮でございますが、1から28ページということで用意させていただいております。更に造船につきましても今回用意させていただいてまして、これが7ページまでということで、資料の4-2として用意させていただいております。

最後の議題でございますが、国民の海への親しみ、理解の向上ということで、鏡、目次等々含みまして全体で8ページまでの資料でございます。

あと最後に参考でございますが、これも後ほど説明申し上げますが、Art Setouchi 2014ということでパンフレットを用意させていただいております、これは部数の関係もありまして、委員の先生方のみでございます、後ろの傍聴の方には部数足りずに入っていないことを予めご容赦いただければと思います。

以上でございますけれども、過不足等ございませんでしょうか。

それでは審議を始めたいと思いますが、マスコミの方々におかれましては、カメラ撮りはこちらまでとなりますので、以降の撮影はご容赦いただきますようお願いいたします。

では、落合部会長よろしく願いいたします。

【落合部会長】 それでは早速お手元にあります議事次第の1の(1)にあります検討の進め方、それから(2)としての政策検討を取り巻く状況と、この2つにつきまして担当課のほうから説明をお願いいたします。

【長崎企画室長】 事務局を務めております長崎でございます。資料につきましてご説明申し上げます。先生のほうからご発言ございましたように、議題の1である検討の進め方、及び議題の2であります取り巻く状況、これを一括して説明させていただきます。

まず検討の進め方でございますが、こちらのほうは前回もご説明申し上げましたが、会議の冒頭、皆様と共通認識に立っていただくという前提で配布をさせていただいております。資料1でございますけれども、下の部分でございます。

第1回目4月23日に開催させていただきまして、検討の進め方ありますとか海事局そのものの状況及び取り組みというのを説明させていただきまして、ピンクのところでございます。実質議論といたしまして、まず1つ目のテーマとして使いやすい地域公共交通の実現に向けて、その1ということで取り組みの現状につきまして説明をさせていただきました。5月でございますが、当日も申し上げましたとおり、事業者の方であるとか自治体の方々等々関係者に我々のほうでインタビュー、ヒアリングをさせていただいております。

今回6月30日、第2回ということでその2というふうにかかせていただいておりますが、第1回目での議論、及び5月のヒアリングの結果等々踏まえまして、我々なりに今後の方向性につきまして、一定の方向性をまとめさせていただいております。これにつきましてご検討、ご議論をいただければと思っております。

次に、この黄色の濃い黄土色の部分でございますが、本日の審議の後半といたしまして

は、2つ紹介したいと思っております、1つは先ほどの資料のご案内で申し上げました人材の確保・育成の関係でございます。こちらのほうは内航・外航の船員と造船分野、こちらにつきまして現状の取り組みをご説明、ご報告させていただければと思います。その2でございますが、あわせて人材の確保・育成にも大きな貢献をしている国民の海への親しみ、理解の向上ということで、海の日も近づいてまいりますけれども、こういったところにつきまして現状取り組みをご紹介させていただければと思います。

引き続きまして7月になろうかと思っておりますけれども、地域交通同様ヒアリングを行いまして、第3回目、8月にできればと思っておりますが、具体的施策の一定の方向性につきましてご報告申し上げたいと。そのあとの議題でございますが、緑のところ、こちらのほうは今回新たに記載したところでございますが、3つ目のテーマといたしましては、新産業の創出ということで、海洋資源開発であるとか再生エネルギー、その他技術開発、更には組織の問題でございますが、安全・運航監理の充実ということで、これは多分に予算、組織等々の概算要求を念頭に置いておりますが、そういったことをご説明申し上げたいというふうに思っております。

本日の第2回はこのピンクのその2と、黄土色のその1、こちらの審議をお願いしたいと思っております。

次に取り巻く状況のほうでございますが、資料を細かく分けて恐縮でございますが、この4月からの1か月強、2か月弱の間に大きな動きが2点ございましたので、ご報告申し上げます。まず資料2-1でございますが、交通政策基本計画法が成立いたしましたして、現在政府の中では、特に国交省におきましては交通政策基本計画を策定しております。こちらのほうは交通政策審議会の地域公共交通部会、計画部会でやっておりますけれども、その状況でございます。

端的に申し上げますと、6月25日に中間とりまとめが計画部会のほうで取りまとめられまして、今後外部の方のご意見も踏まえながら最終のとりまとめをするということになっております。

中身でございますが、A3の3枚目をご覧になっていただければと思います。詳細を説明しますと、時間がいくらあっても足りなくなっておりますので、簡単にご説明することをご容赦いただければと思いますけれども。

計画の中の全体構成ですが、3つの観点と、基本方針というのを整理させていただいております、まずはAといたしまして、豊かな国民生活に資する使いやすい交通、Bといたしまして、成長と繁栄の基盤となる国際・地域間の旅客・物流ネットワークの構築、Cといたしまして、安心・安全な交通に向けた基盤づくりということで、こちらの安全・安心は単なる安全・安心、災害であるとかそういった問題だけではなくて、環境負荷みたいな広い意味での安心を含めた概念でございますが、3つに整理させていただいております、それぞれ政策目標を掲げた上で具体的な施策というのを書こうというスタイルになっております。

お手元の資料は、今回は海事分科会の中の基本政策部会でございますので、海事関係を赤い矢印で書かせていただいております、例えばAの国民生活で言いますと、地域交通の関係といったものが中心に書かれてございますし、Bの成長と繁栄、こういったネットワークにつきましては、例えば資源エネルギー輸送の話、観光の話、新産業の話が書かれてございます。Cの安全・安心でございますが、これは災害対応、環境問題、人材の問題が書かれております。今後具体的に、施策の柱の中でどういったことをやっていくのかということを最終に向けてとりまとめていくということになっておりまして、一応計画部会のほうでは年内にとりまとめをしたいということで作業を進めておるところでございます。

次に資料2-2でございますが、夏の概算要求等々を念頭に、政府におきましては様々な経済財政政策の検討が進められているという状況でございます、先週新聞等々でも報道がございましたが、いわゆる骨太方針及び成長戦略が先週の24日に閣議決定されているところでございます。中身については簡単でございますけれども、説明させていただきます。

まず冒頭、2-2-（1）でございます。全体の政府の検討体制はどうなっているかということでございます。左に経済財政諮問会議、右に経済再生本部となっております、左の経済諮問会議は、基本設計を経済財政の全般に関する基本方針をとりまとめるということになっておりまして、基本方針を策定、検討するという体制でございます。

一方右でございますが、日本経済再生本部は、全閣僚をメンバーとする会議でございます、その下に産業競争力会議というのが設置されております。こちらで具体的なデフレ脱却であるとか経済再生に向けた対策をとりまとめるということになっておりまして、こちらが日本再興戦略となっております、双方の基本設計と具体的な実施設計というのが相まって、我が国の経済財政体制と検討方針を策定するということになっておりまして、2014年版が先週の24日に閣議決定されたということでございます。

中身でございますが、次の資料2-2-（2）から（4）におきまして、それぞれ基本方針であるとか成長戦略におきまして、海事局関係の記載を抜粋させていただいております。抜粋のところは赤で海事局の関係を書かせていただいておりますが、例えば基本方針でありますと、人材の確保の問題であるとかエネルギーの問題。2枚目に移っていただきまして海洋産業の関係であるとか環境対策の関係が書かれてございます。

成長戦略でございますが、2-2-（3）が目次でございます、全体のイメージとして付けさせていただいておりますが、具体的な基本事項としましては2-2-（4）でございますけれども、それぞれの中に例えば外国人の人材活用というのを、人材の確保の関係で書いてあるとか、立地競争力、都市の競争力という観点では、国際戦略コンテナを推進する関係で水先の安全対策を含めた検討を行って、本年中に結論を得るであるとか、次のページでございますが、エネルギーの関係、シェールガス輸送等々北米からのLNGの供給の実現等々の大きな動きがございますので、資源輸送ルートの多様化への対応、こういったことを進めていくのであるとか、環境であれば水素社会を念頭に置いた対応、更に海

洋資源開発の推進ということで産業育成、こちらのほうが海事局関係では書いているということでございまして、こういったことを踏まえて来年度の予算要求等々につなげていくということになっております。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説明につきまして、何かご意見ご質問等があればと思いますがいかがでしょうか。

特にこのところは本日の本題というわけではなく、今までの検討状況及びその取り巻く状況についての外郭的な情報を共有しようということでもありますので、特にご質問がなければ本題のほうへ移りたいと思いますがよろしいでしょうか。

それではそのようにさせていただきます。そういたしますと、先ほど検討の進め方にもございましたけれども、本日は使いやすい地域公共交通の実現に向けての2回目の検討で、可能であれば基本的な線をとりとめたいというものですが、議事次第のほうでいきますと、(3)になります。

これにつきまして、担当課から説明をお願いしたいと思います。

【大石内航課長】 内航課長の大石と申します。前回に引き続きまして、地域公共交通につきましてお時間を頂戴してご審議をいただければと存じます。どうぞよろしくお願いたします。座ってご説明させていただきます。

お手元の資料で、資料の3がございまして、1枚開けて目次、更にその次でございましてけれども、まず前回の第1回基本政策部会におきまして、委員の先生方からいただいたご指摘について大きく、雑駁ではございますが4点ほどに特徴的なところをまとめさせていただいております。

最初ですけれども、公設民営、3セク化というのが進んでいるというのは承知している。しかしながら、船に知見のない人たちが新船建造を主導することがその結果として増えている、造船所との連携みたいなものがしっかりうまくいっているのか、効率性、燃費がよいとか就航率が上がるような船型であるとか、といったことがうまくいっているのかどうかというご指摘がございました。

それから観光との関連ということで、観光資源があるところという考え方ではなくて、観光資源を作っていくという視点も大事なのではないかと。その際には船自体も観光資源として重要ではないかというお話をいただいております。

また人口減少がますます進んでいくに当たって、私どものほうから離島航路行政の実態について予算面も含めてご説明を差し上げたわけですが、この国費を導入して維持していくことこのナショナルミニマムというか、どういうところまで人口減少の中で離島の人口に支援を進めていくのかといった問題意識をご指摘いただきました。

そして最後に、地域が主体といってもノウハウでありますとか財政面でありますとか、そういったソフト、ハードにも一定の限界がある中での進め方ということについて問題意識を持つべきであるというお話をいただいたわけでございます。

こういったことを踏まえまして、次のページ、2ページ目と3ページをささっと見てい

ただきますと、4つほどの分野に分けてヒアリングさせていただきました。船舶建造等のハード面についての取り組み、それから次の括りがソフト面について、陸上との連携等々の取り組み、そして3番目に交流人口といった観点からの利用促進、4番目がその他といったような括りでございまして、2ページ目の最初のほうにありますように、先月5月20日と23日に分けて、鹿児島県、長崎県、薩摩川内市、五島市、東海汽船、三洋汽船、そして旅客船協会といったところから直接にお話を伺うことができました。

以下にそのお話の主要なポイントのみご報告をさせていただきたいと思いますが、まずハード面につきましてのいろいろなお話を伺っている中で、船舶の代替建造を進めるといいうことが、やはりハード面については何よりも重要なエポックメイキングな時点であると。代替建造を進めるところで省エネはもちろんのこと、居住性のようなこと、低騒音・低振動、あるいはバリアフリーも含めて利用者の利便性の向上が実現できていますというお話がございました。

他方で、先ほども問題意識のところでも出ましたけれども、それに呼応するかのように、公設民営の場合には、自治体によっては船舶建造に関する知識が不十分なために、十分造船所との連携がうまくいかず、建造後にすぐに改造をしなければいけないような船ができてしまったこともあったと。他方で共有建造スキーム、これは次の行に書いてあります鉄道建設・運輸施設整備支援機構というところと事業者さんとで共有をすることで使いやすくする制度でございましてけれども、この場合には技術的なサポートをこちらの機構からしてもらえるので、建造計画の段階から造船所の選定、工事監督といったところまで、非常に地元のいい船を作るといいうことについて役立っているというお話もいただきました。

続いてソフト面のほうでございましてけれども、やはりいろいろな島々に住んでおられる方の人口が変わってくるといったことなどに対応して、事業の統廃合、航路再編等をしていただくことが進められることがあるわけですが、そういった場合にはやはりどこの航路でも経緯が、あの時はどうだったというような話が出てくると。あるいはその補償はどうするのかといったことの調整が非常に時間を要するものでありますが、いくつかの事例においては自治体が強いリーダーシップを実現し、場合によっては古い事業者さんの持っていた債務を引き受けるなどの積極的な対応をすることで、しっかりと自治体のリーダーシップによってさまざまなソフト面の取り組みが進んだことがあるというお話がございました。

次のところは、フェリーの寄港地と陸上交通との関係ですけれども、寄港地を発着点としたバスを運行するでありますとか、あるいは乗り継ぎに合わせた発着時刻にするといったこと、更には実際に全体をどういうふうに進めていくかの計画である航路改善計画を作る時には、地元の協議会に陸上のバス事業者の皆様にも参加していただくなど、工夫をすることでしっかりとダイヤの調整などがうまくできましたといったようなお話を伺っております。

次のページにまいりまして、交流人口の拡大に向けた取り組みと課題ということでござ

いますけれども、航路航路でさまざまな取り組みをしていただいております。地域の観光資源を活用したツアーの造成でありますとか、あるいは先般も少しご説明しましたけれども、新幹線のデザイナーの方に、ターミナルから船舶のデザイン、あるいは途中のバスというのも含めてですけれども、デザインを統一することで、先ほどの乗り物自体も観光資源という考え方で、島外観光客の利用者増加を図っているというようなお話。

あるいは地元の行政、あるいはJR等の他のモードとも連携をして統一的な切符の販売を行っているということですか、それから都道府県のレベルではなかなか組織規模の大きいといったところから観光部門と交通部門の連携が難しい場合もあるということがある中で、市町村が主体的に取り組んでいただくことで総合的な取り組みが効果的にできた事例がありましたといった話。最後のものは、離島と本土といった二地点間の線の移動から滞在型、あるいは島から島へというようなアイランドホッピング、そういった面的な移動を容易にするような航路整備というのが、今後交流人口のみならず定住人口の増加という観点からも重要であろうといった示唆も事業者の方からもいただいております。

最後にその他ということですが、少子高齢化ということがやはり大きく全体の施策なり事業の実態にのしかかってきているということで、この中でどうやって利用者数の維持向上に努めていくかと、限界を日々感じておられるというお話でございます。そんな中で国や自治体からの新たな補助といったようなお話もございました。

例えば、4つほどここには挙げておりますけれども、生活の足の確保と効率性と、効率的な事業の維持ということを両立させる観点から、これまでの定期航路事業のみならず、海上タクシーといったところにも補助対象とすることはできないのかどうかと。あるいはドックに入る時には船が使えなくなるわけですが、そういった時に旅客船が使えないと、貨物船のほうをどうしても傭船してこななければいけない場合の補助のあり方。最近では燃油の高騰など突発的な費用に関する負担が大きいという中でどのような支援のやり方が考えられるのかと。最後には、補助対象航路だけでなく、補助対象になっていない航路、黒字の航路であっても利幅が、利益の規模がなかなか大きく取れない時に、老朽化した船舶の更新については負担が大きいと、こういったことについて何ができるのかというようなお話がございました。

以上、さまざまな前回の先生方からのご指摘、更にはヒアリングの実施結果を踏まえまして、本日は最後のほうで今後の方向性ということでご説明させていただきたいと思いますが、その前にいくつか、今ご説明しましたような意見に沿った事例をご紹介させていただきたいと思います。

4ページ、5ページでは、船舶の建造に関わる事例でございます。4ページは萩海運ということで、見島との間でございますけれども、ここは公設民営方式を導入した事例でございます。当然船舶を萩市が所有するということになりますので、事業者の欠損の中から減価償却費がなくなるということで、大きく負担が減るわけでありまして、それに加えて、十分にデータ、市場調査した上で、フェリー化を行ったことによりまして、車両

航送の収益も得ることができたということで、事業の運営上大きなプラスになっており
ます。

またそのほか、スペックそのものとしましても、スタビライザーによる減揺効果であり
ますとか、あるいはバリアフリーの基準をしっかりと充足するといったことで、この船舶の
建造を契機として利便性も向上したというのがこの事例でございます。

次のページでございますのは、これは前回第1回の時に委員の方からもご紹介が、関連
したような事例に触れていただきましたけれども、一般的に船舶を小型化するということ
で、船舶の運航そのものから起因する収支は改善するわけでありましてけれども、乗り心地
のほうが問題があることが多いわけですが、この事例においては船底の形を変更するとい
ったことで技術的な改善を加えることによって速力も高まり、復原性も高まり横揺れに強
くなることで、就航率の向上といった結果が得られているという事例でございます。

このほか、ターボチャージャーその他の工夫によりまして、こちらに書いてありますよ
うな燃費が10%向上する、あるいは航行時間が短縮するといったような効果が得られた
事例でございます。

以上が船舶そのものについての改善ですけれども、次から2ページは、陸上との連携の
事例であります。6ページの鳥羽市の事例でございますが、これは若干いろいろな情報が入
っていて見にくくなっておりますが、右側の図を見ていただきますと、右側の地図の上
のほうのところ赤い丸で矢印がこの沖のほうに出ております。

鳥羽市におきましては、平成23年の4月に、この地区全体の改善の中で旅客船ターミ
ナルが少し沖のほうに出ております。現在の鳥羽マリンターミナルと書いてあるところ
ですけれども。これに伴いまして、全体の陸上も含めた計画を練り直しまして、ここの鳥羽
駅、それからちょっと下のほうにありますかもめバスという矢印が出ているところ、中之
郷駅というところがございまして、これらを通って更に中のほうに行ったところま
で行くバスのダイヤ、それから旅客船ターミナルから駅、両駅の間につきましては、この
バスを無料化するというような全体の改善を図った事例であります。

これにつけて、右の上のほうにありますけれども、乗継ぎ割引券といったようなこ
とも工夫をされておられます。

次のページでございますけれども、新潟県のほうの粟島浦村でございます。佐渡島の東
のほうにあるところですが、ここにおきましては、平成21年にまず島内交通とい
うことで、島内ではコミュニティバス、それから本土のほうでも港から村上駅までの間の
乗合タクシーといったことを導入しまして、これに加えて、この平成23年に新高速船、
高速船をも就航させるといったようなパッケージの改善を図っております。

この結果、医療機関までのアクセス等を含めた空白地帯の解消、アクセスの改善、更
には観光振興といった効果が得られているというのがこちらの事例でございます。

次のページでございますけれども、交流人口増加に向けた取り組みの事例を掲載させ
ていただいております。左のほうはご案内の瀬戸内国際芸術祭でございます。この時にはい

くつかの島で芸術祭をやったわけですが、これに合わせて定期航路、非常に航路を便数だけでなく、新しい航路といった面でも拡充をいたしまして、運輸局のほうでも臨時便を迅速に取り扱うといったことで取組みをいたした次第であります。

そういった事例、こういったものを成功事例としまして、瀬戸内では今年国立公園指定80周年ということもあり、今度は西のほうの愛媛、広島と連携した「しまのわ」などの取組みも進めているところでございます。

右のほうは個別の島での話でありますけど、ネコ人気により観光地化した離島ということで、ここでは石巻のほうにある島を1つご紹介しておりますが、このほかにも愛媛のほうの青島ですとか、あるいは福岡のほうには相島とか姫島とか、いろいろなところでネコが多いということで、猫好きの方には人気を博しているといったところがございます。

ほとんど宿泊の施設もないような島に、猫を見るためだけに1日2便しかない、朝の便で行って夕方の便で帰ってくるというようなお客様がだんだん増えてきているというようなお話でございまして、個性を踏まえた利用促進といった取組みの一例でございまして。

次が9ページであります。これは先ほどの観点から言いますと、その他というところに対応するかと思えます。四角の中にはヒアリングで五島市様からお伺いした内容について、若干簡潔にまとめておりますけれども、やはり人口の減少といったところから欠損額が増加傾向にある中で、どこまで島民の足として定期便で支えていくのかという問題意識であります。

航路運営を抜本的に見直すことで、デマンド方式による運航、陸上ではデマンドバスというのがいろいろなところで見られるわけですが、海ではなかなかこれまで、そういったところまでの施策的な範疇の中に入ってこなかった部分もあるということで、この地域の実態に即した運航体制に変更していくということも選択肢の1つではないかといったお話をいただきました。

五島市の場合ですと、左の下に書いてありますような2つの航路がございます。一番下を見ていただきますと島内の人口とございますが、右の黒島は2人といたことでございまして、確かに先般の委員会でのご指摘いただきましたように、こういったものに対してどういうふうに対応していくのが合理的で理にかなって、かつ地元の皆様の生活の利便性を大きく損なわないものになっていけるのかといったところが大きなテーマであろうということかと思えます。

以上のようなご指摘、ヒアリング、あるいは事例といったことを踏まえまして、最後の10ページ、11ページのところでは、これは今後の方向性と裸で書かせていただいておりますが誠に僭越でございましたけれども、今の段階でこういったことが考えられるのではないかという素案というふうに受け止めていただければ幸いです。これからまた、今日の議論を踏まえまして、また関係の皆様ともお話をしながら形を作っていくものというふうに思っております。

まず10ページのところで今後の方向性、前提及び政策目的につきましては縷々ご説明

した内容となっております。これらを踏まえて、10ページで1、11ページで2、3とございますけれども、これは第1回のご説明の中でこの輸送サービス自体にしっかりと取り組んでいくという1番、それから利用者目線での利便性の向上というのを2番、バリアフリーを3番というふうにご説明させていただいたものを対応したものでございます。

まず10ページの1番でございますけれども、3つの方向性というものが有り得るのではないかと考えております。1つ目が輸送手段の効率化、輸送手段そのもの、船舶と言ってもいいかもしれませんが、これにつきましては、非常にJRTTの共有建造でありますとか構造改革補助、これは国庫補助のシステムでございますけれども、こういったシステムについてはそれなりの評価をいただいているのかなという受け止めをさせていただいております。

こういったものを活用した船舶の代替建造支援については引き続き予算を獲得しながら進めていくという方向性ではないかと。

他方で、技術的な支援のあり方、あるいは造船所との連携みたいな話については、公設民営化、3セクといったことが進んでいくことを背景にしていろいろなところからご指摘をいただいたわけでありまして、この船舶建造時の技術的助言の強化ということにつきましては、JRTTの共有建造の中で今までも進めておるところでありますけれども、こういった機能をしっかりといろいろな航路で生かしていただくことを、いろいろな形で取り組みを強めていく必要がある、そういう方向性について今後検討していきたいというのがこの記述でございます。

2番目の交通ネットワークの効率化というところではありますが、船舶そのものではなくて運営の仕方ということでございます。活性化法による再編計画策定の促進と言いますのは、法律の中身につきましては前回ご紹介いたしましたけれども、今回の国会で成立をしましたこの公共交通の活性化再生法によりまして、今後地域公共交通を維持していくための再編計画を作りましょうというスキームが整いました。その再編計画を作るに当たってのさまざまな行政側の取り組みについても今後検討が進んでいくことが予定されております。

この中で、陸上だけでなく海についてもしっかりと取り組んでいくというのがこの1番目のポツであります。

また2番目のところにつきましては、少し具体的に地域で策定した再編計画に基づき、旅客定期航路事業から転換するデマンド運航等への支援ということで書かせていただいております。

要はこのような再生化法を活用しながら再編計画を作る場合、ということなんでしょうか、離島の実態を踏まえた計画的な取り組みの中において、一定の要件を考えながらデマンド型の運航についても何らかの行政的なバックアップをしていくということ、今後検討をしていきたいというのが2ポツ目でございます。

3番目でございますけれども、これはもう交流人口ということ踏まえた利用促進でありますけれども、生活航路につきましては、これまでも、例えば写真集を出すであります

とか、あるいは観光振興のあり方について事例集、あるいはガイドライン等を検討するといったことを進めてまいりましたが、更に今後もファムトリップといった手法も含めて、旅行商品の造成を進めていくということが必要であると。

そのためには、単に事業者だけということではなくて、やはり旅行者にとっては目的地が何かということが一番重要なわけですので、この島の方々であるとかあるいは陸上側の地域であるとか、そういった目的地の増進、魅力を強めていくという取り組みと、船舶の運航事業者がしっかり連携した形で進めていくといったことを、どうやってバックアップできるか、そんなところが課題になってくるのかなというふうに思っております。

11ページのほうに進みまして、2. 利用者目線の利便性向上を確保するための取り組みということですが、この陸上・海上のモード横断的な取り組みにつきましては、まだまだ陸上側のダイヤを船舶のところに掲示するといった基本的な取り組みも十分に進んでないような実態がございます。今後先進事例の適用と、先進事例をしっかりと周知するといったことも含めて、地方にある運輸局のネットワークも活用しながら進めていくべきではなかろうかと。

次に書いてあります陸上・海上のシームレスな移動を可能とする船舶の開発・実用というところでございますが、これは1枚めくっていただきますと参考資料ということで、このような船の写真が付いております。これは、簡便な船の上にバスが乗っている図がありますけれども、こういった形で、コスト削減と陸上交通との、一貫輸送という両面を伸ばしていけるような、そういう新しい交通モードを導入できないかということで、本年の秋にも実証実験をしたいということで進めておるものでございます。こういった取り組みを含めて利用者目線の利便性の向上に取り組んでいきたいというのが2ポツ目でございます。

最後に3でございまして、バリアフリーということで、2020年のオリンピック、パラリンピックを契機としまして、これを東京だけのものとせず、全国のバリアフリーがしっかりと進めていけるように、またバリアフリー化された情報がしっかりと利用される方に届くように、情報の一元化でありますとか、あるいは補助制度の有効利用といったことを進めていきたいと。

そういった、以上3点の方向性を指針としまして、今後の地域公共交通の実現に向けたさまざまな取り組みに磨きをかけていきたいと、そんなふうに考えておるところでございます。

【落合部会長】 ありがとうございます。それではただいまの説明に基づいて質問、あるいはご意見をお願いしたいと思いますが、特に今後の方向性に関する10ページ、11ページ辺りのところに焦点を合わせる形をお願いしたいと思いますが、いかがでしょうか。はい、どうぞ篠原委員。

【篠原委員】 ちょっと私、途中で退席させていただくものですから。この方向性の全体のベクトルはこれでいいのではないかと思うんですけれども、前提、政策目的のところ、特に政策目的のところ、安全ということをやはりきちんと置いてほしいですね。やはり

韓国の旅客船の事故なんかも生々しい印象として国民の皆様に焼き付いておりますので、ずっとご説明聞いているとそこがちょっと、これがもう政策目的の中の大前提だということをお思いますので、その点はよろしくお願いをいたします。

【落合部会長】 ありがとうございます。他にご意見、ご質問ございますか。

【河野委員】 ご説明ありがとうございました。離島との航路についてですけれども、意外にいただいた資料は、本土に近い島の公共交通のお話を中心なのではないかというふうに承りました。これとは別に、比較的本土から遠い島との航路に関しては、現状はどのようなもので、またどのような問題点があるのかを少し伺わせていただければと思います。

【大石内航課長】 ありがとうございます。確かに離島航路と言いましても、瀬戸内のようなところから荒波を超えていく、例えば沖ノ島ですとかそういったような遠い島もございます。一般的に遠い島と近い島ということを離島航路行政上分けてやっているというわけではございませんけれども、やはり遠いところの島の場合には燃料もかかりますし、外洋に出るということでそれなりの設備も整えなければいけないということから、費用、固定費の面でも運行の費用の面でもかかるということはあるかと思えます。

支援制度という面では、そこは航路の実態、距離などに比例した形で支援をさせていただいておりますので、また航路の実態については離島航路協議会というところでご意見を聞きながら、代替建造などを進めていくので、基本的に遠いからということでは何か定性的に課題があるというようなことは余りないのかなというふうに、ないと言ってしまうと語弊がありますけれども、島民の皆さんの中の運賃の負担の額だとかが高くなってまいりますので、そういう面では違いがありますが、政策的には全体の状況に比例した形で取り組まさせていただいてるのかなというふうに思います。

【落合部会長】 ほかにございますでしょうか。それでは私から、今後の方向性、10ページから11ページのところで、いろいろな取り組みの基本的な方向と言いますか、重点というか挙げられていますけれども、この中で支援とか促進等のことを行うということが書かれているわけですけれども、地域交通の場合は地方自治体というものが存在しますよね。そうするとその地方自治体の果たすべき役割と国が果たすべき役割をどのように整理するのが一番いいのだろうかという問題があるように思うのですけれども。

その整理を前提にした上で国としては、国が積極的にやるというような事柄と、支援をするという、これはいわゆるサポートのような形で、主体的というよりも地方公共団体がやっていることをサポートしてあげましょう、あるいは助けてあげましょうということ。そうすると国と地方公共団体との役割がはっきりすると、国が主体となってやるところと促進を助けるという役割のところをはっきりしてくるようになると思うのですけれども、そういった観点からにつきましては、この方向性の議論の中において、事務局としてはどのようにお考えになっているのだろうかという辺りをお願いいたします。

【大石内航課長】 ありがとうございます。大変大切なご指摘をいただきまして。そういう意味では、この方向性をまとめるに当たりましては、第1回に、いろいろとこの地方と

国との関係、若干短かったのですけれども、そういった整理を前提にした上で国としてやる部分はどんなことかというところに絞ったところから資料を始めてしまっておりますので、その部分が説明の中からすべて抜け落ちてしまっているということかもしれません。

考え方といたしましては、まずやはり離島航路、これは事業ということでそれぞれの航路を維持していくということが前提になって、そこを国としてはナショナルミニマムという言い方でやっておりますけれども、その航路がないとさまざまな社会的、経済的な生活が維持できないような、そういう航路を維持していくための支援というものをしっかりやっていきたいと思いますというのがまず大きくございます。

現在の離島航路補助制度もそのような観点に立ってできておるわけでございまして、そういった中で、具体的に補助制度をどうやって運用していくかということになりますと、またこれも地域で支える部分と国で支える部分がございまして、この部分についてはいろいろな変遷が歴史的にもございますけれども、現在のところは、事業の効率的な運用ということをうまく全体のデータを並べることで取り組みの中に取り込みながら、自治体とそれから国との分担を作りながらやっておるといのが実態でございます。

そういった諸々の前提を取り組みの前提とした中で、今後国として進めていくべき方向性というのがここに書かせていただいておりますけれども、他方でここに書いてあることを実際に進めていく際に当たっては、当然地方行政、自治体の取り組みも協力いただきながら進めていかなければいけないものでございますので、そこは具体的な取り組みの内容を作っていく中で、具体的に作っていきたいというふうに思います。

【落合部会長】 大体わかったのですけれども、そうすると例えば地方公共団体が国の支援をしてほしいという要請が、あるいはそういう申請とか求めがかなりの数存在したような場合に、一体国としてどの部分、どこを支援するのかと。それは恐らく公平性等も要求されるでしょうから、しっかりした基準、客観的な基準というものは存在していて、その基準に従う形で支援すべき地方公共団体の地域交通に関する支援を行うということになるのだらうと思いますけれども。そういった具体的に支援を行う場合の事務上の公平さとか、そういったことについても十分目配りをしておかないと、あとあと問題が生ずる余地があるわけで、したがって方向性を明らかにすると同時にその方向性を実現するためのシステムですね、本省としてのシステムはどういったものを構築するのかという辺りについても目配りがあるとよろしいのではないかとということで、その辺も検討をお願いしたいと思います。ほかにご質問。

【大橋臨時委員】 ご説明ありがとうございます。細かい点で恐縮ですが、10ページ目のデマンド運航に対する支援の話でちょっとお伺いしたいのですけれども。そもそもヒアリングのところの3ページ目のところでは、旅客定期航路事業のみならず、デマンド交通にも補助してほしいという話があって、それでここでは実は転換するっていう話になっているのですけど、これ五島列島の辺りの事例もいただきながらこういうふうな話だと。ちょっと教えていただきたいのは、経費削減だけの話なのか、ここで言われている。転換

で構わないのですけれど、あるいは利便性を落とさず経費削減っていう話になっているのか。あるいはそこのところも込みで全体の経費を削減しようというような考え方で来ているのか、ここの2ポツ目の背景にある考え方っていうのはどういうところなのかなというのを教えていただければと思います。

【大石内航課長】 まだまだ検討課題のところであるというところ、注釈を繰り返させていただきたいと思いますが。利便性ということで先生おっしゃっているのは、恐らく定期航路ということよりも海上タクシーのほう、デマンドのほうがお客様の具体的なオーダーに従って動くので利便性も向上するというのもとらまえて、これを検討していくのかというご質問かと思いましたが、いいえ。

むしろ旅客船、現在のここで言っている問題意識は旅客定期航路事業というのは、旅客船というのは一定以上の規模の船を動かしますので、なおかつ定期航路というのはダイヤを定めたらお客さんがいてもいなくても必ず運航するというのが前提。それが公共交通ということになっておりますので、そういった大きな形でのサービスをやるよりも、ある一定上のところになったならば、少し、もう少し柔軟に、今までは対象でなかった小さな船であっても対象にするようなことで何か、実態にあった関わり方が可能になるのではなかろうかと、そういう方向性で検討している1つのアイデアということでございます。

【落合部会長】 ほかにご質問ご意見。

【竹内委員】 竹内です。前回確か欠席したと思うので、ダブったりすると申し訳ないのですけれども、2点あるいは3点ばかりでございます。最初に10ページのところで前提、政策目的とあって、特に目的のところは3つあるのですけれども、気になるのは、先ほどの資料でありました交通基本政策で中間とりまとめがだんだんできつつあり、その内容とここが整合性をとるようにしなきゃいけないのだろうなという気がしております。例えば先ほど篠原委員がおっしゃった安全というのは、例えば中間とりまとめのCにあって、それがなかったと多分そういうご指摘だと思いますし、それからあとはここでも政策目的で、利便性の向上という言葉がありますが、これは基本計画だと使いやすい交通とあって言葉になっていますよね。

このように、それぞれが微妙に違っていると整合性とれているのかと疑われる可能性がありますので、なるべくその整合性がとれるように気を配っていただければありがたいという点が1点でございます。

それから2点目ですけれども、同じく10ページのところになりまして、政策目的は本当にもっともなことだと思うのですが、それを受けた、その下に矢印があって、そういう目的を実現するためのいわば手段、取り組みだと思うのです。言葉だけの話ですが、特に1が引っかかっていまして、1はあくまでも目的は輸送サービスの安定的提供への取り組みなの、支援を持続可能にすることが何か目的になっているように見えてしまうのです。ところが2や3は政策目的をそのまま書いてあって、利便性のための取り組みであり、バリアフリーへの取り組みでいいのですけれど、1だけが支援のための取り組みになっていて、

ちょっとここだけ違和感があります。ですから、何か言葉を少し変えておいたほうがいいのではないかなということが2点目です。

あと3点目、これお話ししようかどうか迷っていたのですけれども、またここで議論すべきことでなければ議事録削除で全然私は構わないのですが。離島航路でとりわけ本土から離れたところだと、単に島民の方々を運ぶ、あるいは本土から人を運ぶっていうことだけではなくて、いわゆる安全保障上の意味合いもかなり強くあるだろうと思います。

この表現も余り適当じゃないかもしれませんが、例えば尖閣に人が住んでいて、そこに航路があったら、これだけ揉めたかなという気もします。これはちょっと言い過ぎだとしても、そういう特に中央から離れたところで安全保障上の意味合いもあるとするならば、それはつまりもう輸送ではなくてある意味で防衛、安全保障の話ですから、そういう意味では国費が入って当然のことですよね。ですから、そういう性格のものを離島航路にみなして判断をするかどうか、これも1つ大きな政策判断だと思いますから、防衛関係は範囲外ということであれば全然構わないのですけれども、そういう点も少し気を配ることも、注意することも必要ではないかという気がいたしました。以上3点でございます。

【落合部会長】 ありがとうございます。事務局で今の竹内委員に対してコメント等がありますか。

【大石内航課長】 計画のほうとの整合性、それから1ポツの言葉づかい、しっかりご指摘を踏まえて検討させていただきたいと思います。

それから3番目の安全保障の関係でございますけれども、海事局、内航のこのペーパーにおきましては基本的に交通政策という観点からどうあるべきかということについて、検討させていただいたつもりでございます。他方で当然、政府の中では、内閣官房の海洋政策本部、あるいは参与会議などを中心として、全体を見ながらご議論されていくということは考えておりますので、そういった中でのやり取りの中で必要な部分についてはしっかりと対応していくということかと思っております。

【櫻井次長】 ちょっと付言させていただきます。ある意味では上から下りてくる話なのかなと思っておりますけれども、国会のほうでは国境離島という言葉が使われて、やはり離島において人がどんどんいなくなってしまうといったことについて、それはまずいだろうと。そのためには、方策としましては、産業振興をどうするのか、通信インフラどうするのか、あるいは先にそこに、いわゆる行政の拠点というのをどうするかといったようなことも議論されています。その中で交通ということもワンオブゼムに入っているところでございますけれども。

申し上げたいのは、やはりもっと大きなスペクトルの中で国境離島といったものについて、今国会のほうではご議論がされているということです。私どもはその国会のご議論の中で、例えば法律ができてその実施を、政府でもっと中身を詰めろといったようなことが下りてくるというようなことも想定しながら、今ちょっと国会での議論の動きを見てるといのが現実でございます。

【落合部会長】 竹内委員いかがでしょうか。よろしいでしょうか。では鈴木委員お願いします。

【鈴木臨時委員】 鈴木でございます。先ほどのご指摘にもありましたけれども、自治体と国との関係性、国でどこまでのやっていくのかという中で、この使いやすい地域公共交通の実現という中で、全くこの前提、政策目的、そのとおりだなと思うのですが、この中に例えば10ページ一番下のところに、旅行商品の造成支援みたいな、要は観光的な要素というのが入ってこようかと思っています。

まさに観光的な要素というのは、自治体がある程度、競争原理と言いますか、それぞれアイデアをひねりながらというところで、主体的にやっていくところだと思うのですが、本文脈の中で、国の支援の位置付けというのはどういうふうに捉えられるのかというところ、あれば教えていただきたいと思います。

【大石内航課長】 ありがとうございます。おっしゃるとおりの部分がございます、官公庁なり、現場におります観光行政の中でもインバウンドなどを中心として国としての取り組みを、支援も含めた取り組みを見ておられるというところはあると思います。

ここで書いておりますファムトリップの実施というのは、実は必ずしも国がお金を出すといったことを前提にしていることではございませんで、例えば現在ですと、日本旅客船協会ですとか、あるいはJATAのほうで連携をしながら、そこにこれも入って、ファムトリップなどを必ずしも生活航路ということだけではなくて、例えば瀬戸内海の長距離フェリー航路でありますとか、あるいは世界遺産に指定された富士山を見下ろすような航路ですとか、いろいろなところでのファムトリップなどを実施しております。

そういった取り組みを、いろいろなところで進めていく際に、例えば瀬戸内海でしたら運輸局同士の連携をしながら、こういったところでルートを設定してやっていけばいいのかといったところの場を作るとか、そういったものをこまめにやっておりますので、そんな取り組みを生活航路という地域公共交通という文脈の中でも位置付けて取り組んでいってはどうかというのが、この文章でございます。

【落合部会長】 鈴木委員、よろしいでしょうか。ほかにご意見などはございますか。

【鍋山臨時委員】 資料の8ページの事例のうち、直島は有名ですが、「ネコ」人気による観光地化した離島は知りませんでした。両社とも、市場を創造している、という点で重要です。「人口減少による市場収縮」という危機意識の高まりで、新しい提案をする人の意見を聞く素地ができつつありますから、こういう取り組みが、ほかの島々に広がっていけば、経済のパイも拡大します。ノウハウの共有が課題です。

他方、そうは言っても、国から財政面で支援していただかないと維持できない（いわゆる分配）島のほうが大半だと思います。この点が10ページ一番上にある「財政上の制約」に絡んでます。昨今では、新しい金融手法として期待されていた、PFIやPPPのブームが過ぎていますが、再度新たなPFIやPPPの手法が模索されています。これが、金融面での資金調達多様性、という課題です。海外の事例を含めて、今一度、有効性につ

いて考えるべき時期でしょう。東日本大震災以降に普及してきたのが、クラウドファンディング（ネットを活用した直接小口金融）です。ふるさと納税のような形で、大都市の人々から被災地域を含む中小都市へと、資金が還流しています。金融という視点で、できる点があれば、個々の取り組みに織り込んでいくことが重要です。以上です。

【落合部会長】 ありがとうございます。ほかにご意見等ございますでしょうか。よろしいでしょうか。

この本議題に関連した部分での地域交通に関する問題と、使いやすい地域公共交通の実現に向けてというところにつきまして、本日委員から出ました意見を踏まえて、10ページ、11ページにある部分について改訂を加えると。基本的な方向としては、ここを削除しろとかそういうご意見は出なかったの、基本的な方向は認められたのではないかなど。今日の議論を踏まえて微調整を、更にこの10ページ、11ページについてしていただくということにしたいと思います。

それでは次の議題のほうへ移らせていただきまして、海事産業を支える人材の確保育成という問題であります。これは海事産業を支える人材の確保・育成と、造船業における人材の確保・育成と、2つに分かれておりますので、それぞれにつきまして担当課から説明をしていただくことを考えておりますので、よろしくをお願いします。

【多門船員政策課長】 船員政策を担当しています多門でございます。こちら海事分科会のほうに、別途船員部会というのがございまして、そちらからも委員の先生方参加しておられます。いろいろと普段からご意見、ご尽力いただきまして、この場を借りてお礼を申し上げます。座って説明をさせていただきます。

今、部会長ご紹介のとおり、海事局海事委員が支える人材の確保・育成という意味では、大きく外航、内航船員、すなわち洋上で働く人々ということと、あとでもう1つ分野としてご説明申し上げる造船業と、この2つがございまして、お手元の資料は4-1のほうにございまして、外航・内航船員の確保・育成について、まずご説明をしたいと思っております。

おめくりいただきまして目次、1ページでございます。平素から船員等に関してはなかなか目に触れることが少ないものですから、資料の構成といたしましては、いろいろ現状ですとか施策ですとかそういったものを子細にお話しする前に、簡単にイントロ的な、船員についてというものも入れてございます。

船員が実際に働く船内組織でありますとかキャリアパスでありますとか、そういったところの話も、若干もうご存じの方もいらっしゃるかもしれませんが、その後に取り組み、それから最近の新しい動き等交えて、最後に非常に重要な点でございますが、今回、政策の棚卸しということでございまして、先ほど公共交通、旅客の話でもございましたが、現時点でも私どもの問題意識、また今後ヒアリングを行っていくということで予定しておりますので、その際特に重点的にご意見を伺いたい事項というのを簡単にまとめてございます。この点については、また別途ご意見をお伺いしたいというふうに考えてお

ります。

それでは時間も限られておりますので、早速資料のほうに移らせていただきます。

2ページをおめくりくださいませ。船と言ってもたくさん種類ございます。外航、内航の区別ですとか大きさ、あるいは旅客、貨物、あるいは荷役負担があるかどうかで、その船の上に乗っている人の数っていうのは大きく変わっております。さまざまでございますが、ここには2つの典型事例を持ってまいりました。

上のほうが外航の大型船事例でございます。ご覧になってわかるとおり、一般の会社と異なりまして同僚がおらないという組織でございます。基本的には上か下しかいない、上下関係が非常に厳しい組織でございます、実際の船員養成に当たってもそういったところが配慮されているような養成がなされております。

更に、大きくそちらのほうに甲板部、機関部ということで緑とピンクに分けてございます。これが現在大きく2つ船を動かす組織でございますが、そのほかに従来無線、陸との通信ですとかあるいは司厨・事務という形で、これは船内食料提供義務というのがございます。長期間最長で船に乗りっぱなしで3か月とか1年近く乗ったりもしますので、そういった食料提供ということで司厨が外航の、二十何人乗っているような船では乗ってございます。

外航の場合、総員で大体二十数名程度乗っているのが普通です。大型船5万トンクラスでございますが。ただ現在は、後ほどご紹介いたしますが、大半が日本商船隊については外国人船員によって運航されているという実態でございます。

下半分が内航の小型船の場合でございます。この場合、ほとんどが甲板部、機関部、船長はございますが、司厨、事務ですとか無線の要員というのはほとんど今ございません。最低限運航に必要な要員に、あるいは当直、要するに8時間、1日24時間航行する場合、それを労働時間との関係で8時間で3つに割って、これも後ほどご紹介しますが、航行するものですから、船長、一等航海士、二等航海士、3人で8時間ずつを区分するというところで、このような当直シフトを組んでブリッジに立って、ブリッジというのは船の実際操船を行う場所でございますが、そういったものを立てているという状況でございます。

こういった船内組織、組織によって船は動くということをご理解いただければと思います。

続いて3ページ目おめくりくださいませ。当直体制の話が先ほど出ましたが、左側は一例でございますが、ある新人船員の1日のスケジュールを円グラフにしたものでございます。我々これパーゼロワッチというふうに呼んでいる8時～12時、20時から0時ということで、12時間制で数えると8～0になるものですからパーゼロワッチと呼んでおります。

このように、1日を4時間×2回というふうに分けて、その間に8時間ずつ休憩ですとか、そういったものを挟むというのが船員の大体1日のサイクルになっておりまして、この場合大体このパーゼロワッチというのは、ほかの船員さんも起きていることが多い、特

に船長がその場で何かあっても駆けつけられるということで、下に三等航海士とありますが、新人船員が担当する場合の多いシフトでございます。

ただ、外航と内航で差がございまして、外航の場合は、特に大型船の場合、船長はほとんど当直をいたしません。更にこういったワッチに立つ職員の方々も実際には操舵士というのがおりまして、舵を切ったりそういったことは操舵士が行うという形で、かなり人員的には余裕を持っている、余裕とまでは申しませんが、そういった厚い体制を敷いております。

それに対して内航については、非常に人員が限られていますので船長も当直に立つ、自ら操舵するケースが多いというふう聞いております。

更に1年を通して見た場合に、非常に陸上とは変わった変形労働時間制、長期にわたる、3か月ですとか1年ですとか、そういった変形労働時間制がとられています。上と下が、内航と外航との分けておりますが、内航の船員で言いますと、これは貨物船とかの比較的長距離で航行するケースですが、行く先がはっきり決まってない航路が多いものですから、オペレーターなり陸上からの指示に応じていろいろなところに行くと。行ったところで荷役をし、また積み下ろしをして、また次の仕向地のほうに移るとというのが一般的でございまして、大体サイクルとしては3か月連続で乗船をいたしまして、1か月休暇をとる、これで1年のサイクルが3周りしてできているというのが多いとは聞いております。

ただ皆さん一般的によくご覧になるのは、よく湾内とか短距離とかで、近くの旅客船、我々日勤と呼んでおりますが、ごく短距離の旅客船等ではより短いサイクル、朝起きて船に乗り、夕方夜まで、シフトは組みますけれども、複数の船員で夜には帰ってくるという、結構これは親御さんにも理解しやすいものですから、そういったところに若年船員の人気は集まりますけれども、一般的に我々内航とかで、陸上に比べると特別なシフトを組むという意味では内航船員の場合、この3か月で1か月というシフトがとられるケースが多いと理解しております。

下がそれに対して外航の船員、特に日本人船員の事例でございまして、9か月乗船いたしまして、それに対して4か月、ちょっとおかしいですね。ここも8か月に訂正してください。8か月ないし9か月を連続乗船されまして、4か月休暇をとられると、そういったサイクルで回っている事例でございます。

ただこれは日本人の場合が中心でして、外国人の場合は例えば6か月乗船をして、そこで彼ら雇い止めという形で船から完全に降りてしまいますので、また次の船に行かれたり、国によっては自国に帰られて、その時間を休暇、休養にあてられるという船員さんも多いと聞いております。

さて、船員のキャリアパスってということで4ページご覧いただきたいのですが、船員の生涯、これも最近非常に船種であるとかそういった経済状況に応じて多様になってございます。非常に大まかな一例ということでご理解くださいませ。

上が外航でございまして例えば大卒、商船系大学等を出られまして22才で就職された

場合ですけれども、当初船のほうに回る場合が多うございます。20才代のうちは、実際のさまざまな、大手船社の場合ですと、バルクですとかコンテナ船ですとか、あるいはLNGタンカーといったさまざまな船種を持っておりますので、そういったもの、多様にいろいろなものを経験すると。

これは会社の方針でございまして、将来は真ん中にございますが陸上勤務、最後は管理部門とかマネジメントとか、子会社としてのマンニングとか、そういった海の上の経験があることをもってしっかり船を管理する、そういったところに行く場合がほとんどであると。すなわち最後まで洋上でキャリアパスが終了しないという事例が大半ということで、大手船社もそういう前提で採用されているというふうに聞いておりますので、そのプロセスにおいてはさまざまな船を経験しながら、そちらにありますように大体40才前後、早い方では30才代ぐらいで船長、機関長に登用される。ただその頃になると、我々海陸交互と呼んでいますが、船に乗ったりその次は陸上に行って船舶を管理する側に回ったり、あるいは船員をマネジメントする側に回るといったサイクルというふうに聞いております。

それに対して内航は、割合生涯船の上でというパターンが多いというふうに聞いてございまして、例えば海上技術短期大学校を出まして、内航に就職する場合20才、それからこの頃我々は山出しという言い方をしておりますけれども、必ずしも海の学校で専門に教育を受けるのではなくて、一般の高校、大学を出られた後に短期で船に乗るための免状取得、これ後ほど紹介いたします、そういった登用を経て実際船に乗る。

この場合、まず部員として乗られたりして20代のうちを過ごす。そのうち航海士、機関士として上位の免状を取得されたり、あるいは転船の機会、あるいは転職の機会を得て、最終的には40前後ぐらいで船長、機関長になれる方も多いうふうに聞いております。

この方々については比較的、船、洋上の職種への定着は、途中から以降は比較的確実になっていてございまして、大体65才から70ぐらいまでお働きになって船から降りるといようなサイクルで聞いています。

ただ下に米印で書いておりますが、内航の大半を占める一般船社を始めとした中小の船社の場合には、同じ船の中、例えば採用1つをとっても5年、10年に1人ということが非常に多いというふうに聞いておりますので、定期的に昇進なり定期異動があつて上位の職種に移してくれるということがあるわけではございません。このため、非常に20代での転職率は高くなつてございまして、転職をして定期異動に当たるのですが、上位職種に移ったり自分の希望するようなポストにつくというパターンが多いというふうに聞いております。

その次5ページでございまして、こういった先ほども申し上げた船員を養成して出す学校側でございまして、ちょっと時間がないので簡単にまいります。左側にざつとございまして商船系大学2校、東京、神戸でございまして。それから商船高専と我々呼んでいますが、高等専門学校でそういった船員養成を行う、この2つが外航でございまして。商船高専が5

校。それから主に内航向けとしては、下にございますが海上技術短期大学校、赤い丸でございます。これが3校ございます。その下に黄色の丸で海上技術学校、これが4校ございます。上の赤丸のほうは高卒、大体短大相当でございます。下の黄色の丸は中卒、概ね高卒相当でございます。こういった方々がそれぞれ外航、内航ということで訓練を受けております。

そのあと次のページに円グラフがございしますが、実はこういった訓練所で受け入れている人員というのがこちらに大体学校として取りそろえておりますが、これ以外に独自に専門の海技者を養成している学校として、水産高校、水産大学校ですとか、あるいは東海大学院といったものもございます。

主に我々訓練というスキームの中でスコープに入れているものが、こういった規模にあるということと、1点だけすいません、時間もない中で。5ページ右側にピンク色で囲った大成丸というのがございます。これ実は本年4月に就航した、初の内航船用の練習船でございます。徐々に外航のほうの採用が絞られてきておりまして、内航のほうからもいろいろ人手に関して引き合いが多いものですから、内航船用の練習船ということで5隻中の1隻については、初めての内航船用練習船というのをスタートしたという状況でございます。

次の6ページをご覧くださいませ。現在の供給、人のことを供給と言うと余りよくないのですが、供給構造でございます。内航、外航、採用数が大きく違うのがおわかりだと思います。内航529人、旅客船含めて貨物旅客船含めて529人、外航が117人ということですが、先ほど役割分担でも若干お話をしましたけれども、内航の場合はほぼ6割に当たるものが海上技術学校、あるいは海上技術短期大学校ということで、独立行政法人の海技教育機構傘下の学校が供給をしている。すなわち基幹的供給源が海上技術学校等になっているという状況がおわかりかと思えます。

免状としては4級筆記免状ですから、4級相当ということになります。

それに対して外航は大きく様相を違えておりまして、商船系大学が半分以上54%を占めておりまして、こちらが基幹的供給源という状況でございます。

従来、商船系高専に関しては、外航中心という位置付けであったと思いますが、現在は外航が大変採用を絞っております。14人しか採っておりません。前のページにあります。商船系高専200名の養成的力を持っておりますが、現在外航には14人しか行っていない状況でございまして、最近では左側、内航のほうにも黄色のグラフ、73名ということで、かなり内航への供給色を強めているというような状況でございまして、内航各社も商船系高専への就職活動を、求人強めているというふう聞いております。

その次ちょっと簡単に説明いたします。7ページ、8ページが、実際の免状を持ってどういったところに乗り組めるかということでございまして、これ後ほどまたリンクしてご説明いたしますが、1つご関心を持っていただきたいのは、自動車と言う免許に当たるものでございますが、20トン未満の小型船舶を除いては、基本的には複数配乗、こちらに

あるように左側甲板部、これはデッキに立って実際操舵を行うところ、それから右側がエンジンルームのほうに入る機関部というふうに分かれておりまして、組織として、組織制が前提で複数人数で船は動くものというものをご理解いただきたいのと、もう1点は級別によって、大体これぐらいの免状をとっていけばこれぐらいの船は動くという相場観を見ておいていただければと思います。

例えばでございますが、200トン、左側は甲板部で200という敷居がございますが、ここを右側国内、主に沿海ですとか平水とかも入れると6級5級という数字が並んでいると思います。ということは大体、199船型と我々呼んでいます、内航の一番小さいほうに近い船型の場合は、5級6級を持っていけば大体船長として動かすことができる。その上の500トンという敷居もございます。これは499という船型でございますが、4級から沿海とかであれば5級6級を持っていけば船を動かすことができるという、そういった相場観を、後ほどこれはご説明しますので、持っていただければと思います。

8ページは大体地図に落としたものでございますので、沿海というのはどういったものかというのを、大体これで把握いただければというふうに考えております。

さて時間も限られていますので、外航日本人船員の推移ということで、9ページから政策的な位置付けについて、これもちょっと端折って説明を申し上げます。

外航日本人船員については、船員数のピークは昭和49年、オイルショックの翌年でございます。5万6000人で、実は日本商船隊で働く船員の数自体は、大体このサイズと今も変わっておりません。ということは、この大半の数字というものは外国人に置き換わっていったという歴史でございます。

それが現在、大体ここ数年2000人台ぐらいで安定をしておりますけれども、いろいろ、特に為替変動ですとかドル円レート、そういったものに従って、急速に日本商船隊の中で日本人船員が乗っている船は競争力を失い、それが下にさまざまな制度、まず部員に外国人を入れていいよとか、職員に外国人を拡大していいよとか、あるいは外国人全乗でもいいよといったさまざまな制度の中で、やはりなかなか日本人の数が安定せずに減ってきた歴史というものでございます。

ただ、最近ここ数年ですが、次の10ページを見ていただきたいんですが、上の緑色のグラフを見ていただくとわかるとおり、大体平成20年、21年頃から横ばいになってきています。この頃から比較的安定して、先ほど申し上げた陸上の職種を含めて、船に一定数日本人が乗っている日本商船隊、商船団に、船団に乗っている必要があるのではないかとこの基本認識ができてきたのではないかとヒアリングでは声も出ておりますが、何分、ちょっと人の話ってデリケートなものですから、そこまで言い切れるかどうかは難しいところですが、数としては比較的安定をしてくれているという状況でございます。

次の11ページをご覧くださいませ。日本商船隊に乗っている、じゃ6万人弱いる日本商船隊の人員の中で、ここに今5万8000人という数字もございましたが、大半を外国人が乗っていると。日本人は2000人ちょっとという状況ですから、そのうちフィリピ

ンが大体4分の3を占めておりまして、残るグラフ構成を見ても、インドですとか中国ですとかミャンマー、そういった大所がやっぱり数字を伸ばしている、すなわち寡占化が進んでいるという状況でございます。

私どもこれに関しては、フィリピン一國依存という状況が長らく続いてきておりまして、いろいろ船社側なり業界側でも、供給源をリスク分散の観点から多様化しようというような取り組みをした時代もあったのですが、結果的にはここ10年以上の傾向としてはフィリピンへの依存度はほとんど変わっていない、むしろ細かい数字を見るとより太ってきていると。太ると言うてはいけません、数字が上がってきているというような状況でございます。

12ページをご覧いただければわかるのですが、そういうことでフィリピン人が日本のそういう SHIPPING、特に質の高い SHIPPING、クオリティ SHIPPING の太宗を支えているという現状にございまして、いかに優秀なアジア人船員、特にフィリピン人船員をいち早く他の商船隊に先んじて確保するかというのが大きな鍵になってきます。

このため、フィリピンにはアジア・太平洋海事大学という MAAP とか、有名な商船大学があるのですが、大手船社についてはそれぞれで教育施設、NYK、MOLさん、K-Lineさん、作っておりまして、それぞれで専用の練習船ということで早期に学生さんを囲い込んで優秀層に対して自社のほうに誘い込むという戦略をとっています。

細かい数字は申し上げにくいですが、例えばフィリピン人の年間大体1万名ぐらい、ここに MAS P という評価統一試験受けておりますが、上位何パーセントかという非常に優秀層については、非常に商船隊のほうでうまく採用ができていうふう聞いてございます。

それから13ページ、これもちょっと説明上なかなかわかりにくいのですが、日本の商船隊に外国人を乗せるということは、これまで所与の話として進めてまいりましたが、実は日本に外国人を入れる場合というのは、在留資格ですとか法務省の入国審査といった問題が本来は生じてございます。ただ、この日本籍船に外国人を乗せるという場合には、必ずしも外航で実際に外国人船員の方々が乗ってこられて、日本に正規の形で上陸、乗員上陸という一時的なものは別としまして正規上陸を必要とするわけではございません。

このため、一般の法務省の入国に比べると、そういったものを要しない簡便な方式をとっておりまして、具体的にはいったん日本籍船を不十分な形、必ずしも全員が乗っていない形で海外の法人に貸し渡して、いわゆる配乗権を海外に移しているという形で外国人船員を配乗する仕組みをとっています。

これによって海外で乗下船は完結するという代わりに、法務省の入国審査、在留資格の問題が生じない形で、日本籍船に外国人を雇用、乗船しているという状況でございます。

さて14ページ以降、時間も過ぎてまいりましたので、飛ばさせていただきます。

内航船員につきましては、長期トレンドだけをご覧いただければというふうに考えております。黄色の線にあるように、船員数自体減ってはきているのですが、実は輸送トン数

ですね、輸送量万トンを見ると、昭和49年、4万4830トンから、平成25年で3万6600トンということで6分の5、減ってはおりますが、そう大きな現象ではございません。

それに対して薄緑色、平均総トン数、船の一個当たりの線形を見ますと、242トンから673トンと3倍弱に上がっております。更に船員についてはこのように、大体7万人から2万6000人、実は内航自体の位置付けというのは、長期的には自動車のほうにとられたり、モータリゼーション等によって、事業自体は若干減ってはいるのですが、実は1隻の船で運べるトン数は増えている。

更に言うと1人の船員が運べるトン数が増えるということで、大型化・省力化が進展をしております、全体としての位置付けとしてはそこそこの荷を担っているのですが、より少ない船、少ない人員で運ぶようになった結果、このような数字になってきているというのがおわかりになると思います。

更に15ページ、次をご覧になっていただきますと、こうした中で船員に関しては目先の話、実は業界から言わせると、10年15年の長年の懸案だということをおっしゃる方が多いんですが、大体内航船員2万7000人弱ぐらいいらっしゃいますが、半分が50才以上の高年齢層でございます。

大体先ほど65から70でご退職されるということを踏まえまして、概ね15年から20年ぐらいで職場を離脱されるという状況にありまして、若年層をいかにしっかり安定的に確保するかという取り組みが、我々一番頭を痛めているところでございます。

ただ、平成20年頃から、かなり本格的に施策に取り組んでおりまして、ここ数年は改善傾向、しかもつい最近の数字なのですが、平成25年については初めて、近年では初めて50%を下回しまして、49.7%ということで、かなり長期的な構造対策については、効果が数字になって出てきているのかなというふうに思っております。

16ページはそれを実数ないしはそれぞれの割合で見たものでございます。

よく、船員全体が萎んでいるので、実数も減っているのではないかと、所詮若者が減っている中で、単に比率が上がっているだけじゃないかというご指摘もよくあるのですが、こちらにございますとおり、実数としても若者、ここ大体8年ぐらいで見ますと、平成18年の3300人から3800人に増加する一方、50才以上の高年齢層については1万5500人から1万3300人ということで、比較的非常に業界の努力等もあって、若年層が徐々に増えていき、年齢ピラミッドがほかの業界の中では更に高齢化が進んでいるものもあると聞いておりますので、実数も含めて若干改善はしてきている。

ただ、先ほど申し上げましたとおり、上の囲みの下のほうにございますが、現在50才以上の船員が70才までに完全にリタイアされるというふうに仮定して場合には、今後20年程度で1万3000人超の離職が発生する見通しでございます、ここの部分を吸収していくのか、しっかり考えてほしいというのが業界からの常々の要望でございます。

次に17ページを見てください。足元の問題でございます。有効求人倍率、陸上のほう

も1.09倍ということで非常に高く上がってきている、更に建設業とか特定の職種では、もうそれを更に上回る数倍というようなペースになっておりますが、実は内航につきましても逼迫感が出てきておりまして、最近では陸上を上回るペース、例えば年別で見ても、左側の数字ですが1.25とか1.29ですとか、特に内航貨物、全船員の中の太宗を占める内航貨物の部分での上昇が著しい状況でございます。

更に右側を見ると、去年から今年にかけての月別の変化を見ましても、上昇傾向が見てとれるというふうに考えております。この辺りちょっと個別のヒアリングなので、数字として明確に示せないのですが、業界からのヒアリング見ますと、非常に船員が確保しづらくなってきているのは事実であると。ただちに船が止まるような状況ではないけれども、急に船員が抜けた、あるいは辞めたという時の手当が難しくなっていており、例えば船員派遣という制度もございまして、そういった料金も上がってきているというような声、あるいは特定の船種、タンカーですとかケミカルですとか、一定の荷主との関係で経験とか、あるいは国の資格を要するような船種ではより強い逼迫感が、急に抜けた時にかなり慌てて確保しているというような状況と聞いております。こういったものに関して、私どもさまざまな施策を打っております。

18ページ、19ページが、内航・外航それぞれの施策でございまして、これはちょっとまた後ほど1つ1つ説明しますので、20ページのほう先にご覧くださいませ。

まず、内航最大の施策、船員計画雇用促進等費用、我々トライアル雇用の助成金というふうに呼んでおります。大きく、単純に若年の試行雇用、トライアル雇用などの資格取得等でございます。後ほども問題意識出てまいります。この制度、先ほど6ページのグラフにあったとおり、529人の内航就職に対して、123社430名がご利用いただいているという状況でして、大体8割、内航船員についてはこの制度を利用いただいています。

特に若年層に絞って出すというふうに制度も変えておりますので、先ほど申し上げた特に若年層が改善しているというのは、こういった補助金の成果も出ているのではないかと。ただ問題は、どうしても計画雇用というと3年ないし5年ないし、今5年ってということにしていますが。毎年計画的に船員さんを雇用できるということでもございまして、中小の船社さん、特に意欲ある船社さんがこれを利用しようとするされると、うちみたいに5年に1人とか、10年に1人しか採らないところがどうやって採ったらいいのだという話もございまして、こういったところをどう広げていくのかというのは1つの課題になっているという状況でございます。

その次、21ページ。これ外航最大の施策でございまして。私どもというより、外航事業、外航全体の施策でございまして、経済安全保障の観点から、一定の日本船舶、日本船員を確保して、我が国として最低限の緊急事態に対応したり輸送路を確保しようということでもトン税が導入されておりまして、それに従って海上運送の基本に従い確保計画を作って認定を受けるといったような仕組みになっております。

実績は10ページにあるとおりでございまして、これもトン税の導入とともに着実に実

施しておりますし、最近では純然たる日本船舶に加えまして、海外のほうにいったん売っている仕組船等についても日本船籍にフラッグバックすることを前提に、25年度から対象を追加し拡充をしたところでございます。

次に22ページでございますが、これは外航中小向けの施策でございます。先ほどのような大手中心でしっかり日本船舶・船員確保計画を認定することがなかなかやりづらい中小船社に関しましては、むしろ短期即戦力というのがキーワードでございまして、これまで我々旧スキームと呼んでおりましたが、労使の基金、それに国のほうも支援を活用いたしまして、修了者77名、最大3年から5年程度実際に船に乗せて実践力のある船員に仕立て、中小の船社側に送り込むということをやっておりました。77名修了が出て、外航船社就職者が39名ということで、概ね半分程度の歩留りとなっております。

これも今年度からは、より短期即戦力ということで、船社側からも要請ございまして、1年ということで訓練期間を短縮しまして、更に具体的なマッチングを図るというふうに見直してございます。

23ページでございますが、先ほど内航については特に大手の方々の計画雇用から始めましたが、これは中小船社向けの話でございます。7ページの表でございましたが、沿海とか平水とかそういったところでは、免状上は199トンとか499トンの船、そういった船に乗せる内航船員を短期要請して即戦力として船の上でも育てていきたいという要望が、中小の内航船社から非常に多くございます。

これについて現在甲板部、デッキのほうに立つ人間、操舵とか荷役をする人間を中心に、既にコースを設けておりまして、大体先ほどの6ページの円グラフ見ていただくと27名程度、人を出しておりますが、業界要望が非常に強くございまして、来年度からは機関、エンジンのほうにも拡大するというのを、下にございましてお関係者と検討中でございます。

更に24ページは、実はこういった船員養成の大きなボトルネックというのが、乗船実習、ここに航海訓練所の船に乗る部分というのが非常にボトルネックになっています。現在5隻で、その時だけの断面でいくと708名ということでございますが、これを緩和する手段として、そういった独立行政法人の船だけではなくて、社船、実際に会社が営業ビジネスで動いている船にも乗っていただく。当然余裕がないと乗れないわけですが、協力いただける船社、業界お願いいたしまして、特に内航に関しては徐々に拡大、遅ればせながら、外航よりは遅れておりますが、徐々に拡大を図っているところでございます。

それから先ほど新しいニーズということで、エネルギー輸送、これは外航では主にLNG、内航ではタンカー等でございますが、非常に船員に関して手ごたえというか将来的な船員不足への懸念があるため、対応してほしいというものでございます。

シェールガス、北極海、液化水素、それぞれございますが、具体的に船社さん等からのヒアリングでは特に目先のLNGに関して、シェールガスもそうなんです、LNGが急

速に船団を拡大するという計画ある中で、荷主から非常に厳しい履歴要求、乗船経験等を要求されていますので、それに何とか支援、助成をしてほしいというような声も出ておるところでございます。

26ページはデータシートでございます。いろいろさまざまにデータが出てまいります、簡単にお手元の参考にまとめさせていただきました。

時間も尽きてまいりました。27ページ以降、ご議論いただきたいポイントについてご説明したいと思います。まず内航でございます。私どもどうしても手持ちの資料とかグラフとか、業界要望ということで組み立てるものですから、先ほどお話しした中から導き出されるものということで書かせていただいております。

1つは内航船員、非常に高齢化が著しい状況でございます。今後15年から20年で半数の1万3500人ぐらいが離職をされるということで、その穴を埋めるのか、大型化によって対応するか、さまざまにあるのですが、特に業界のほうからは、商船系高専、水産高校など今後拡大が更にならなければ入職が見込まれるような離職をもっと増やすようなやり方を国のほうは後押ししてほしいという話ですとか、中小船社向けに短期養成制度、先ほど27人と申し上げましたが、こういったものも拡大できないか、新6級の拡充という形のご要望。

更に(2)にございますが、最近オリンピックとか復興需要とか建設投資、住宅投資、さまざまなアベノミクスの経済施策に伴って、非常に短期的な需給が逼迫をしております。輸送需要もそうですし、建設の資材輸送もそうでございます。

こういった場合に柔軟に業界が、そういった製品の繁閑に応じて数を調整できるような仕組みが必要ではないかということで、私どもそこに論点とさせていただきますが、最近の骨太方針などにはございましたが、助成の活用、あるいは退職された人々の活用ということで、早期退職をされて家庭に入られたご婦人、あるいは退役された自衛官、あるいは高年齢層であっても、65とかにまだならない層で、いったんいろいろな事情で船を離れられている方、そういった方々を積極活用できないかとか。先ほど申し上げたとおり船員派遣という仕組みがございまして、これまで業界では、いつときうちの会社が非常にこの時期は繁閑があつてちょっと暇なのだ、おたくのほう忙しいんだつたらちょっとそちらのほうに融通しようという形で業界ではよく行われていた慣行であるんですが、今はしっかり法に則って船員派遣という形でやっていただく形になっておりますので、それをよりシステムチックに効率的にできるような情報の共有とかそういったものができないかというようなお話。

それから2については外航でございます。これは経済安全保障ですとかそういったほうの観点になりますが、日本人船員確保計画のほうの数字、10ページの下のほうの数字についても、必ずしも捗々しく伸びているという状況ではございません。更に中小外航船社への円滑な入職の支援ということでスキームを見直したりもしていますし、更にはアジア船員も優秀層を引き続き引きつける必要があるということで、フィリピン等の支援、OD

Aでの支援、対話推進等も行っているところです。こういったものに関しても更にブラッシュアップするということが必要ではないかという観点。

それからもう1つおめくりいただいて、28ページでございますが、その他ということで、1つは成長性のある(1)でございますが、LNGとかタンカーですとか、エネルギー輸送分野、非常に成長性があるということで、これは全体の輸送であるとか船舶も含めて今ご議論いただいているところではありますが、特に逼迫しつつある有資格の船員、そういったタンカーとか危険物とかLNG、そういったものを動かせる、回せる、荷役もできる、そういった船員を安定確保できるための取り組みを進めるべきではないか。例えば外航のLNG輸送であれば、船団の拡大に対応した船員をどう確保していくのか、あるいは内航タンカーであれば、そういった急に穴が開いた時に、資格を持った人間がいなくて、なかなか穴が埋まらないということであれば、そういったところに若手船員が目を向ける、あるいは資格を比較的容易に取得、そういったしやすい仕組みを整える、そういったことも考えていく必要があると思っています。

最後に、特に資料はございませんが、特に内航の船社さんから言われることに、洋上での生活環境、特に若者が船に乗って、あれ、こんなはずじゃなかったということで、結構短期で離職される方が多いという声もございます。例えばですが、デジタルディバイドという形で、洋上で携帯電話が通じない、インターネットが容易にはできない、よくキャリアさんがこれは使えると言っても、実際には大阪湾ですとか東京湾の中でも不感地帯があるためにしっかり見られない。

そういった、一昔前と言えばちょっと甘えているのではということも済まされたことが、結構最近船社さんとかに聞きますと深刻な事態で、これもできたら船社さんなり新技術等を活用して改善を図っていきたい。そういった洋上での生活というのは特殊な部分がありますので、そういったところも、若年層の定着を高めるという観点から取り組んでいただきたいという声が出ていることに踏まえたものでございます。

私のほうから、すいません、長々と恐縮ですが、以上でございます。

【落合部会長】 はい、ありがとうございました。続けて今度は、造船業における人材の確保・育成について説明をしていただいて、まとめてそれぞれのポイントにつきましてご意見をいただくやり方で進めたいと思います。時間の関係で更にもう1つ議題がございますのでそのようにさせていただきたいと思います。

特に造船業における人材の確保・育成につきましては、本日冒頭に日本再興戦略の話がありましたけれども、外国人の活用等大きな動きがあったということでありまして、造船業における人材の確保・育成につきましては、本格的な資料という点では時間的な関係で間に合わない部分があるということで、次回の部会におきましてそれらを含めて行う、今回は基本的な事項に留める形で説明するというようにさせていただきますという事務局のほうからの申し出がありましたので、それを踏まえた上で担当課のほうから説明をお願いいたします。

【大坪船舶産業課長】 船舶産業課の大坪です。造船業における人材の確保・育成についてご説明いたします。資料4-2に沿って説明します。

資料4-2の1ページ目を見ていただければと思います。造船業における工程と職種というのが図解されています。左上のほうに、技術職とあります。技術と技能という言葉を使わせていただきます。

技術職というのは研究開発、それから船の計画・設計等を行うもので、いわゆる大学の造船工学科、あるいは工学部の機械工学科といったところを出ている人たちというのが基本的に技術職です。右側のほうに技能職とあります。これは工業高校、普通高校を出てから現場の作業をしているというのが技能職でありまして、この流れを見ていただきますと、溶接とか配管とかとびとか塗装とか、後で話が出てきますが、建設業と共通する職種というのが多くあります。それが造船の特色でもありますが、流れとしてそれ以外の建設業とかぶらない職種というのにもたくさんあります。

1ページめくっていただきまして2ページです。就労者数ですが、一番下の赤いところが事務及び技術です。先ほど説明しました技術職と事務を合わせたものがこの赤い部分です。それから黄色いところと青いところが技能職です。黄色いところは社内工と呼んでいます。社内工あるいは本工という言い方をしますが、現場の技能者ですけれども、造船会社そのものに雇われている人、例えば三菱重工の船舶海洋事業部に雇われている人というのがこの黄色いところでは。

それから青いところは社外工、技能工ですけれども、社外工あるいは協力工と呼んでいます。下請とも言います。実際に働いているのが三菱重工長崎造船所の中で働いていたとしても、雇主が三菱重工ではなくて何々組とか何々工業といった事業者、10人、20人、30人といった人数の技能者集団からなる中小企業に雇われている方たち、これが青い部分ですね。社外協力工ということになります。

1枚めくっていただきまして、まず技能者の前に技術者のところから入りたいと思います。技術者はかつて各大学に造船工学科というのがあって、そこから造船会社に入るのが一般的でしたが、造船という名の付く大学、講座がきわめて少なくなりまして、大学の自らの資金やリソースだけでは成り立たなくなってきました。したがって外部の資金、外部のリソースを使うということで、このように各造船会社、エンジニアリング会社が寄付講座等を設立しまして、技術者養成を図っています。

下のほうにある造船技術者（社会人）のレベルアップとあります。これはもう造船会社に入った人用の講座ということなのですが、昔と違って造船工学科がなくなって機械、電気、そういった広い範囲から入ってくるようになってきているので、その造船の基礎を学ぶための講座というのを社会人になってからも行っているということが今進めているところで。

4ページ目に行きたいと思います。これも広く見れば技術者の枠なのですが、海洋人材ということで、特定のセグメントにおける技術者の養成についてです。海洋資源開発につ

きましては、第3回のこの分科会で議論をしますが、この海底から石油ガスを採ってそれを生産して運ぶというこの分野における設計技術者というのは圧倒的に不足しています。また、専門カリキュラムが国内にありません。また、現場のオペレーションを体験する機会がないということで、ないない尽くしですけれども、ないない尽くしになっている理由は、基本的に日本近海に石油ガスがないということが一番大きな理由ですけれども、そうは言っても成長分野ですので、ここで産業を育成したいということで、人材育成に対して取り組んでいます。

この詳細な施策については次回またご説明したいと思います。

1枚めくっていただいて5ページです。今までは技術者の議論ですがここからは技能者のほうです。技能者につきましては、かつてはこの団塊の世代の大量退職、約10年前ですがこれが最大の課題でありました。若年層を採用しなければいけないので、造船技能開発センターというのを作りまして、海事局も平成16年から19年度に予算措置をしまして支援してきました。

その他技能の向上のための取り組み、女性、高齢者の活用、それから一般の方々への啓もうといったことを進めてきておりますが、これらの日本人の雇用を拡大すると、そのための施策というのが、あとで話します外国人人材の活用ということの大前提になっていきます。この日本人活用の施策についても今後議論していきたいと思っています。

1枚めくっていただきまして6ページです。日本人の雇用拡大というのが大前提ながら、この成長戦略、6月24日に閣議決定されましたが、この中で外国人に関連して造船関連の施策が取り上げられています。1つ目は外国人技能実習制度の見直し、これは造船だけに限ったことではなくて、産業全般に技能実習制度、今3年目まで、3年間可能なのですが、それを5年目まで伸ばすという施策を取り入れられることになりました。

ただこちらのほうは法改正が必要なので、2015年度中に実施ということにされています。

下のほうは、即戦力となる外国人材の活用ということで、造船業について、建設業と同様の緊急かつ時限的措置を講ずるということで、技能実習制度を3年間終了の方に、この青い部分なんですけど、特定活動という特殊な在留資格を与えて3年プラス2年にする、あるいは最大で3年プラス3年にするということができるようになります。

これには法律改正は必要ありませんので、来年度初めにはスタートします。このことが閣議決定で取り入れられました。

次のページ、7ページお願いします。なぜこのように造船業を建設業と同じく緊急措置をとることにしたかということの背景を7ページに説明しています。造船業は国内立地型輸出産業で、かつ地方経済を支えています。円安局面になってV字回復したと、これは円安になっても経常収支改善していませんし、それはなぜかと言えば、ほかの産業は海外に移転しているところが多くて余り輸出が増えなかったのですが、造船は1年間で72.8%というふうに回復しています。

ところがこの技能工が不足すると、せっかく今この反撃のチャンスというところなんです、人手不足で増産が抑制されてしまいます。特に建設と造船は似た技能がありまして、建設のほうに特定活動という特別措置が認められると、外国人材を採ってくるということができなくなります。したがってこの成長機能を逃さないというために、造船業も特定活動として外国人修了者を受け入れるということが決定されました。今後、来年4月から、もう受け入れが開始されますので、このために外国人をしっかりと管理するというスキーム作りを進めてまいります。これを現在検討中であります。

その他日本人の確保、それから海洋分野での人材確保について検討を進めてまいります。以上です。

【落合部会長】 ありがとうございます。まずは人材の関係で内航船員、外航船員の部分と、それから造船業の部分、2つあったわけですが、造船業のほうに関しましては先ほど言及しましたように、基本的な施策の方向性っていうのは必ずしも本日のペーパーには盛り込まれていないこともありますので、それは次回に議論いただくことになろうかと思えます。

それから最後の議題であります、国民の海への親しみ、理解の向上につきましては、時間の関係で、議題5につきましては次回に回させていただくことにしたいと思います。

そうしますと、その人材の育成、とりわけ外航、内航の関連を中心にご質問、ご意見等をお願いしたいと思いますがいかがでしょうか。

【野川臨時委員】 時間ももうございませんので短く、しかし数点お話ししたいと思います。まずこの議論のポイントを、全体に関わることですが、人材確保について、これまでの船員の育成に関する制度的な点とそれから政策的な点についてご意見を申し上げたいと思えます。

まず制度的な点ですが、先ほどご紹介ありましたように、自動車と同じで免許が必要ですね。資格を持って船に乗ると。その資格の取得の仕方が、必ずしも柔軟性が高かったわけではないということに鑑みて、このご紹介いただきました資料ですと4ページ目になりますか、現在では新しい新3級であるとか、新6級であるとかいった資格を生んで、それでできるだけ簡便に船員という職業に就くことができるような制度的な担保をしようと、しているわけでございます。

また乗船実習に付きましても、社船を利用した形で対応ができるようにするというところでございますが、この点をやはり一層拡大するために、1つには養成施設を出た船員さんの増大に期待するのには限界がある。例えば学校を増やすというのは、特に商船大学とか大学の海技士を育てるコースを増やすというのは限界があると思えますので、一般の学校から船員になるコースについて、もう少し制度的な柔軟性を確保できる方向を考えていただきたい。

この新6級や新3級、特に新6級等は、1つの大きな出発点になるのではないかと思います。政策的にも、一般大学から例えば自分は普通の大学のほかの学部を出た

けれども、例えば理科系の学部で、全く船のことに無関係というわけではないという人もいるでしょうし、あるいは経済学部等出ている、交通経済などをやっていて、もし何らかの形で資格がとれるんだったら船員になってもいいという人も呼び込めるような対応を、もう少し政策的にできないかというふうに思います。

つまり、普通の大学の例えば工学部なり医学部を出ている、経済学部を出ている、しかし私は今船員だっていう人がもっと出てきてもいいのではないかというふうに思いますが、その点を考えていただきたいのと、それから外国人の活用ですが、実は内航船については、現在在留資格の中にございませんし、内航船に外国人が乗るということについては一種のタブーのような傾向もございますが、ただ、今造船業についてご説明ありましたように、既に造船については特定資格で外国人が限定的にはありますが入れるようになっています。

したがって、軽々にあるいは早急に、例えば外航船に外国人を乗せる乗せないという議論に行く前に、国際化の中で、外航だけではなく内航についても、国際的な人材の動きということ踏まえた何らかの対応というものができないのかという観点からの検討は、やはり必要になってくるのではないかというふうに思います。

それから、この議論のポイントとして挙げられていることの中で、この内航船員の確保の1の(2)ですね。中短期での荷動きの活発化等に対応するなど、これは陸上のほうでも言われていることですよね。要するに非常にその時、その時のニーズに対応した労働市場の流動性というものがもっと確保されなきゃいけないということで、現在実際には有期雇用とかパートタイムなどの非正規の労働者が増えております。

それとパラレルに考えて、この船員についても短期の雇用であるとか短期の就労を想定したシステムというものは必要だろうと思いますが、それと裏腹に、やはり陸のほうでも懸念されていることですね、雇用の不安定化、それから労働条件の低迷といったようなことがあぶりだされてこないような、そういう仕組みを考えていただきたいと思います。

特に、ここに早期退職した女性、自衛官、高齢層の積極活用とありますが、やはりこの中では今アベノミクスの目玉の1つでもある女性の登用ですね、これは何らかのアクションプランを考えてもいいのではないかと思います。というのは、高齢者は多いし、それから自衛官についても、あるいは限界がありましたら一定のルートあるかもしれませんが、女性は数が多いし、それから世の中全体が女性の活用ということ、今までなかったところにもどんどん向けていこうじゃないかという動きにございます。

更に船員の世界は、増えてきたとは言え圧倒的に女性は少ない。だからかなり思い切ったアクションプランを作って、この女性の活用ということを考えてもいいし、とりわけこのように中短期での、つまり将来的に長期にわたった雇用ということではないという世界では有益ではないかというふうに思います。

それから外航船の最後ですけれども、外航船の船員につきましては、先ほどもご紹介ありましたが、トン数税制を出発させた時に、一応外航船員については数千人、そして外航

籍船については数百隻を目標として対応してきたのですが、その中で安定しているというご紹介ではありましたが、やはりそこを増えるというふうにはしなければいけない。この外航船に乗る日本人船員の一定程度の確保というのは、1つはリスクマネジメントの観点から、それからナショナルミニマムということの観点から、どうしても必要だというふうに思いますので、先ほど頭打ちな1つのやはり理由は、商船大学等日本人の外航船員を育成するシステムが、ある枠の中でとどまっているということがございますので、この点についても、そうではないところからの、一般大学等からの外航船の船員のルートというものの可能性を考える時期に来ているのではないかとこのように思います。

全く最後の最後に、フィリピン人を中心とする日本商船隊に乗っている、特に日本籍船に乗っている外国人の育成については、これからどうバランスをとっていくか、やはりフィリピンに先ほどもありましたように依存し過ぎだというのは、私も非常に感じますので、一定の何て言いますか、合理的なバランスはどうあるべきかという目標を、一度考える必要があるのではないかと。成り行きに任せて、大体これからもフィリピンは増えていくなとかいうようなことだと、アジア情勢というのは必ずしも安定的でございませぬので、いろいろと不確定なリスクというものに直面する可能性も出てきてまいりますので、その点をぜひ検討いただきたいというふうに思います。すいません、長くなりました。

【落合部会長】 ありがとうございます。それではご意見などございますでしょうか。

【多田臨時委員】 ちょっと質問という観点で。1つは22ページの、これは外航船のほうにマッチングさせるということですけども、前のほうのご説明で、商船高専等、商船大学等卒業してもなかなか就職先がないとか、逆に採ってもらえないというような、国内においては狭き門ということで、これマッチングというのは具体的には、学生のほうに何かやることによってそれが解決されるという、そういうことなのかということも1つ、これは質問です。

あともう1つは、短期的な需要等に対応するためには今も野川委員のほうからいろいろコメントあったように、いろいろな柔軟性を持った仕組みというのを整えるのは大事だと思いますけれども、本質的にはやはり中長期的ということを見ると、元々あるこの商船系大学とか、海洋技術機構を出て行くというそういうパスを充実させるっていうところも重要かと思うのですが、そここのところの現状とか、十分なそこに、こういう世界に入ってくるような若者が十分確保できているのかとか、彼らのキャリアパスがどうであるかとかいうところ、もしそこが不十分であるとすると、やはりこの産業に対して、産業とか職業に対して、もっとこう魅力を打ち出していきというそういうところもかなり大事なんじゃないかというふうに感じましたので。

【多門船員政策課長】 先にちょっとご質問のほうから。前後逆になって申し訳ないのですが。まず22ページの外航の確保・育成スキームに関しては、これは基本的に大手、海洋大なりを出て、そのまま大手の船社に入られる方というのは余り対象にしておりませぬ。どちらかと言うと商船高専ですとか、やはり外航という名目で入ってきて、ぜひそこに向

かいたいと、ただなかなか船社の側で最近では外国人との関係とか語学力であるとか即戦力、船に乗っているような船内組織にも慣れがある、そういったものを前提とすれば採用できるような、もう一伸びすればできる方というのは実際船の上に乗せてマッチングをして、その結果が39名程度実績を伸ばしているといったものでございます。

それから先ほどの短期需要のところ、もうちょっと柔軟性をという話もございました。ご指摘のとおり6ページのところの表を見てわかるとおり、基幹的な供給源に関しては、商船系大学にしる、海上技術学校にしる、学校1つ増設するとかコースを1つ作るとなると、かなり時間も手間暇もかかることに今行革の中でそういったものができるのかってございますので、ここは今後の打出しに係る部分もあるので軽々には言えないのですが、できたら供給源を多様化する、その中で伸縮性があると言いますか、柔軟に対応できるような供給源を今後開発していくというほうが対応しやすいのかなというふうに考えておりました、もちろんその先に、業界を含めてそういった具体的なニーズがあるのであれば、ここにある大学とか技術学校についても対応は考えなきゃいけないというふうに考えています。それが最初の多部田先生からのご質問でございます。

それから野川先生からいくつか、5点ほどあったと思うのですが、まず内航、あるいは全体の話で申し上げますと、ご指摘のとおり先ほどの多部田先生のご質問には関連するんですが、資格を柔軟に取得する、あるいはいったん社会人になって商船系の学校を出てなくても、そういう人間が海上、海を志した時にしっかり職に入れるルートを確保して、我々も柔軟な人材確保を可能にするというのは、非常に我々望んでいるところでございます。

そのために新しい、新3級、新6級のような、いったん一般企業に入った後でも、割合比較的短期、あるいは会社の支援のもとにそういった免状を取得して船に乗れる、更には乗船実習に関しても、一般から出た学校がそういった船の上で経験を積めるということに関しては拡大をしていきたいというふうには考えております。

ただ何分、やはり相手方のある話、実際にこれを動かしているのが学校の関係者であったり民間の機関であったり、そういった養成学校であったりしますので、そういうところについては今後できるだけ工夫をしていきたいというふうに考えております。

2点目の外国人活用でございますが、これに関して正直申し上げますと、現在内航に関しては、正面から外国人を入れていただきたいという形での要望というのは余り聞くことがございません。

というのは、我々も当然例えば技能実習労働制度、国際協力という大きい枠組みの中で初級の船員とか海技者のようなものを養成するのもあり得るかとは存じますが、例えば送り出し国、それを実際送っていく国のほうで、日本のわざわざ内航船まわり、日本語でのコミュニケーションが大半を占めているところで働けるような方々を安定して送っていただけたらとか、あるいは業界団体においてしっかりした管理団体、造船などでは漁業とかでやっておられますが、そういったものが作れるかどうか等の問題もありまして、基本的にはそういったところの実需、実際のニーズを見ながら、今後我々考えていくべき問題だと

いうふうに考えております。

それから3点目でございますが、これ先生ご専門なので、私のほうは釈迦に説法になってしまうのですが、いわゆる働き方の問題というのは陸上のほうが非常に大きくクローズアップをされておまして、成長戦略ですとか骨太方針なんかでも多々書かれております。特に労働の流動性を高める、更に多様な働き方を認めていくということで、有期、パートタイム、非正規、そういったさまざまなもの、先生おっしゃったようにそれがデメリット、どういった仕組みづくりにするのかというところは非常にバランスの難しい問題でございます。

特に、私ども今後打ち出そうとしている女性ですとか退職自衛官、こういったものがリ्यूーム的のどの程度内航にとってこれは柱になる、これは使える、支えていけるというものになるかどうかというのは、非常にまだ見えないところございます。今はその部分を、少数とは言えちょっとずつそういった採用ですとか活用も進んできている状況でございますので、特に女性に関しては船の中の施設面の制約もありまして、採るほうもそうですが入るほうも今のような状況だとなかなか入職しにくいということもあると聞いていますので、そこはちょっとよく考えてまいりたい。

ちょっとこういったヒアリング等々やっていく中でも、事業者さんのほうからも資料いただいてまいればというふうに考えております。

外航について、4点目、5点目、引き続きご説明させていただきます。4点目の外航船に関してはトン税の話ございました。当初これについては日本籍船、あるいは日本商船隊で最低限の有事あるいは緊急時の輸送能力を確保するというので、経済安全保障上450隻5500人という目標を立てていたところでございます。

このナショナルミニマムの観点から、一定程度安定しているということでございますけれども、ここの部分をどう今後増やしていく道筋に乗せられるのか。私ども、なかなか中長期的な目標でございますので、船舶、外航課のほうとも協力して、どういった道筋が立てられるかってまた考えていかなきゃいけません、1つ私どもこういった場のアイデアとしては、やはり外航船員については成長性が見込める分野というものが、ある程度特定されるのではないかとこのように考えております。

例えば先ほどから申し上げているようなエネルギー輸送関係ですとか、短期ではないにしても長期的にそういった高度の専門性を有していたり、一定の国際的なルールの中で限られた人材が多く価値を生み出すような、そういう職種について、そういう活躍する分野を見付け、我々としてどういったものがサポートできるのかというものを考えてまいりたい、それが1つでございます。

それから5つ目のフィリピン人の問題でございます。成り行き任せではだめよと、非常に耳の痛いことございまして、フィリピン人のバランスをどう見ていくかと、私ども最近船社さんと意見交換させていただきますと、1つ怒られました。依存ということを言うなど。我々もいろいろがんばった結果、今のバランスに落ち着いて、ある意味顧客からも

評価を受けて安定輸送をさせていただいているということでございます。

ただ、他方、例えばミャンマーのように、国側も比較的、供給力は少ないけれども積極姿勢を見せ、我々のほうに教官とかを派遣していただいている、そういうのが徐々に拡大しているところもございます。そういったところもベストミックス、ミクスチャーをどうしていくかということについては、また今後のご審議、あるいはヒアリングの中でも、よりそういうところは聞いて反映していきたいというふうに考えております。長くなりました、以上でございます。

【落合部会長】 時間も超過しましたので、まだまだ議論も終わりになるとは思いませんけれども、本日の会議はこれで終わりにさせていただきたいと思っております。

次回につきましては、資料1、第3回目というところに掲げられているものについて、海事産業については今後の施策の方向性等も含めて、ヒアリングを踏まえた上でのご意見を伺うこととなりますし、新しい議題として2つ加わるスケジュールになっております。事務局から連絡事項はありますでしょうか。

【長崎企画室長】 本日は時間を超過してしまいまして、申し訳ございませんでした。特にこちらから伝達事項はございませんけれども、最後に、本日配布させていただいた資料の扱いでございます。お持ち帰りいただいても結構でございますし、机の上に置いておいていただければ後ほど事務局から郵送させていただきますので、どうぞ資料等々、鞆の容量等、問題ある場合は置いておいていただければと思います。

更に部会長からもお話ございましたが、今日は時間の関係で、海に親しむ部分ができませんでしたので、そちらにつきましては、次回ということでお願いできればと思います。更に本日させていただきました内航、外航の船員の話、及び造船の人材につきましては、今後我々の中でまた検討を深めさせていただきまして、時間の使い方については再度我々のほうで工夫をさせていただき、2時間でコンパクトにかつ中身のある審議会のほうにしたいと思っておりますけれども、引き続きのご協力のほうお願いしたいと思います。以上でございます。それでは以上をもちまして第2回の基本政策部会、終了いたします。本日はどうもありがとうございました。