

第1回 外航日本人船員の量的観点からの確保・育成に関する検討会（議事録）

平成30年5月11日

【服部船員政策課専門官】 それでは定刻となりましたので、ただいまから「第1回 外航日本人船員の量的観点からの確保・育成に関する検討会」を開催いたします。

本日は、皆様ご多忙の中、お集まりいただき、誠にありがとうございます。事務局を務めさせていただきます、海事局船員政策課の服部です。よろしく願いいたします。第1回目の検討会でございますので、座長が選任されるまでの間、私の方で進行させていただきます。

まず、はじめに、委員のご紹介をさせていただきます。お手元の資料1の2枚目に、別紙1としてお付けしております委員名簿をご覧ください。こちらに沿ってお名前を読み上げさせていただきます。

公益委員としまして、学習院大学法学部、小塚教授。

【小塚委員】 小塚でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

【服部船員政策課専門官】 東京海洋大学海洋工学部海洋電子機械工学科、堀木教授。

【堀木委員】 堀木と申します。よろしくお願い致します。

【服部船員政策課専門官】 労働者側委員としまして、全日本海員組合、立川中央執行委員。

【立川委員】 立川でございます。よろしくお願い致します。

【服部船員政策課専門官】 全日本海員組合、池谷中央執行委員。

【池谷委員】 池谷です。よろしくお願い致します。

【服部船員政策課専門官】 使用者側委員としまして、一般社団法人日本船主協会、田中常務理事。

【田中委員】 田中でございます。よろしくお願い致します。

【服部船員政策課専門官】 一般社団法人日本船主協会海務部、泉尾係長。

【泉尾委員】 泉尾でございます。よろしくお願い致します。

【服部船員政策課専門官】 次に、行政側委員をご紹介します。船員政策課、増田課長。

【増田船員政策課長】 増田でございます。よろしくお願いいたします。

【服部船員政策課専門官】 船員政策課、伊崎国際業務調整官。

【伊崎国際業務調整官】 伊崎でございます。よろしくお願いいたします。

【服部船員政策課専門官】 外航課、山田課長。

【山田外航課長】 山田です。よろしくお願いいたします。

【服部船員政策課専門官】 海技課、川路船員教育室長。

【川路教育室長】 川路です。よろしくお願いいたします。

【服部船員政策課専門官】 出席者の紹介は以上でございます。

次に配付資料の確認をさせていただきます。議事次第が1枚、次に、資料1「「外航日本人船員の量的観点からの確保・育成に関する検討会」の設置について」が別紙を含め3枚、横置き資料2「日本船舶及び船員の確保に関する基本方針の変更について」が表紙を含め7ページ、同じく横置き資料3「外航海運の現状と取り組みについて」が表紙を含め27ページとなっております。資料に不足等がございましたら、事務局までお申し付け下さい。行き届いておりますでしょうか。以上で資料の確認を終了させていただきます。

それでは、議事を進めさせていただきます。まず始めに、本検討会の座長を選任したいと思います。本検討会の座長につきましては、海事行政に幅広い見識を有しておられる学習院大学法学部教授の小塚委員に事前に事務局から座長をお願いし、ご内諾をいただいております。

皆さまのご了解をいただきまして、小塚委員に座長にご就任いただきたいと思います。よろしゅうございますでしょうか。

(異議なし)

ありがとうございます。それでは、小塚委員にご就任いただくことといたします。座長より、一言、ご挨拶を頂戴できればと存じます。

【小塚座長】 あらためまして、小塚でございます。先々週に、ロンドンのIMOで法律委員会が開かれまして、国交省の皆様と出席させていただきました。そちらの方では、船員の遺棄に関する話や、船員の海難事故に係る船員の権利に関する問題というような議題があり、海事分野で船員の問題は非常に重要性が大きいことを改めて認識したところでございます。そういったことを踏まえ、検討会の座長を務めさせていただきたいと存じます。及ばないところもあるかと存じますが、どうぞよろしくお願いいたします。

【服部船員政策課専門官】 ありがとうございます。それでは、以後の議事進行につきまして、小塚座長にお願いしたいと思います。よろしく願いいたします。

【小塚座長】 それでは、早速ですが、本日は議題が3つ掲げられております。その順序に従って進めて参りたいと思います。議題1は、検討会の設置目的・スケジュール等についてでございます。事務局からご説明をいただければと存じますので、よろしく願いいたします。

【服部船員政策課専門官】 それでは、ご説明いたします。資料1をご覧ください。こちらは外航日本人船員の量的観点からの確保・育成に関する検討会の設置に関する資料となります。

本検討会は、1. にございますように「日本船舶及び船員の確保に関する基本方針」において、外航日本人船員を平成30年から10年間で1.5倍という当面の目標を掲げていることを踏まえ、官公労使において、外航日本人船員の量的確保に向けた取り組みについて検討することを目的に設置されております。出席者については、別紙1の通りとなっておりますが、先程ご紹介させていただいたところですので、あらためての説明は省略させていただきます。議題につきましては、3. にございますように、外航日本人船員の量的確保に向けた更なる取り組みとなっております。また、会議の取り扱いにつきましては、4. にございますように、審議官の私的検討会として位置付け、会議及び議事録は公開といたします。検討内容については、報告としてとりまとめ、「船員部会」において報告することとしており、事務局は船員政策課が務めることとなっております。

2枚おめくりいただきまして、別紙2をご覧ください。当面のスケジュールとなります。本年度については、本日を含め、6月までに3回の検討会の開催が予定されており、また、検討内容については、6月の船員部会において報告を行う予定としております。本検討会については、毎年、4月から6月を目処に開催し、検討内容について船員部会に報告することとしております。

資料1の説明につきましては以上となります。

【小塚座長】 はい、ありがとうございます。それでは、今、ご説明いただいた内容につきましてですね、ご質問等ございましたら、ご発言いただきたいと思います。いかがでございましょうか。

何かご質問、ご指摘等はございますか。

はい、立川さん。

【立川委員】 本検討会は4月から6月に開催ということで、開催のタイミングと内容の問題なんですけれども、この時期に開催するというのは、予算措置を含めて検討していくという理解でよろしいかどうかということを確認させていただきたい。

【小塚座長】 事務局の方で回答はありますか。

【増田船員政策課長】 それで結構でございます。

【小塚座長】 はい、ありがとうございます。その他、いかがでございましょうか。

はい、どうぞ。

【立川委員】 4月から6月だけの時期でよろしいのかどうかということもありますので、もう少し幅広くしていただいた方が予算措置的にはよろしいのではないかという気がいたします。主として4月から6月でよろしいのではと思いますが、前年度に立てられた計画の中間報告や、その効果についても検証するタイミングがあれば、もう少し前広に開いていただいてもいいかと思えます。ご検討いただければと思います。

【小塚座長】 それはあれですね、今、ご説明がありましたように、当面は3回で、とりまとめをして船員部会に報告するというのがあって、その後の、次年度以降のフォローアップの方のご提案ですね。これは事務局の方でテイクノートしていただいてよろしいですか。では、お願いします。

よろしゅうございますでしょうか。本年度に関して言いますと、非常に短い期間で3回会合してとりまとめるということですね、委員の皆様にも負担をお掛けするかもしれませんが。

よろしゅうございますでしょうか。堀木先生もよろしいですか。

【堀木委員】 はい。

【小塚座長】 はい、それでは、特にこれ以上ご発言等ないようでございますので、議題1については以上ということで理解させていただきます。ありがとうございました。

次でございますが、議題2の「日本船舶及び船員の確保に関する基本方針の変更について」ということと、議題3の「外航海運の現状と取り組みについて」というものは、これは関連もしていますので、まとめてご説明いただきまして、まとめて議論をお願いするということにさせていただきますと思います。ということで、事務局から続けてご説明をいただけますでしょうか。どなたが説明して下さるんですか。

【山田外航課長】 資料2の「日本船舶及び船員の確保に関する基本方針の変更について」と、資料3の前半部分、外航課に係る部分につきまして、私、外航課長の山田からご説明させていただきます。

こちら、資料2の方ですが、こちらは、2月5日の第2回の交通政策審議会海事分科会にお出しさせていただいた資料をお付けしております。ご出席いただいた方、ご同席いただいた方を含めまして、報道も含め、皆様ご案内の内容だと思えますが、確認的にお付けしているものですので、ざっとおさらい的にご説明させていただければと思っております。

まず、1ページ目は、日本船舶及び日本人船員の確保に関する基本方針についての変更骨子です。この基本方針は、国土交通大臣告示でございまして、以前からのトン数標準税制で変更のない部分を除いたものでございます。まず、この骨子でご説明いたしますと、船舶及び船員の確保の目標というところが、左上にございます。こちらにつきましては、外航船舶の数の方につきましては、平成29年度までに目標値をどうにかこうにか達成しているということで、この目標値を更に見直しいたしまして、30年度からの5年間で1.2倍ということにしております。外航日本

人船員の方は、後程、申します通り、諸般の状況もあって増えていないということがございまして、もう1回、10年間で1.5倍という同じ数字を掲げているというところでございます。

左下ですが、準日本船舶につきましては、ややテクニカルなところですが、日本船舶を増加させた隻数の3倍を準日本船舶として、要は外国籍船ですが、税制の優遇対象としてよいということになっております。現実には、日本船舶の増加隻数の3倍に準日本船舶が届いていないものですから、この権利未行使部分については、次期確保計画への持ち越しを認めるということでございます。これは、準日本船舶が順調に増えていった時に、少し天井を広げるというものでございます。

右側に参りまして、船舶の計画的な確保については、5年間で1.2倍という数字がもう1回出てございます。右下、計画の勧告及び取り消しに関する基本的な事項、これは、船舶・船員の確保を十分に行っていないと認められる時に認定を取り消しをするということ。何か追加措置をうちなさいと、そうじゃなければ取り消すという勧告をする訳なんですけれども、歴史的な海運不況、後程、若干補足いたしますが、世界的に海運全体が非常に厳しく、そもそも、こういうことを求めること自体が、いかなるものかという場合には、取り消しの前提となる勧告をしなくてもいいということで、今回、それを明記したものでございます。

以下、若干、補足をさせていただきますと、2ページ目、船舶及び船員の確保の目標、これが先程申し上げました30年度からの5年間で1.2倍、10年間で1.5倍ということをお示ししているものでございます。また、その背景をお示ししているものでございます。日本船舶の方は9年間で3.2倍という目標があった訳ですが、29年度実績、この時点では書いておりませんが、着実にこの矢印の線に従って進んでいるということで、こちらについては、目標は達成し、これまでの努力水準とか、経済状況とか勘案して、5年間で1.2倍という数値を置いている訳でございます。

片や、右の外航日本人船員数でございますが、まず、トン数標準税制の対象事業者とそうでない事業者がいる訳ですけれども、対象事業者、下の薄い青ですね、これは若干増えてはいる訳ですけれども、1割増というところで、10年間で1.5倍というところになかなか行っていない。認定事業者外の人も含めた全日本人船員数、認定事業者外は、義務を掛けようがなかったということもあって、残念ながらほぼ横ばい、若干、微減という状況になっております。こちらの方につきましては、もう1回ですね、10年間で1.5倍ということで置いてみようと。後程、申し上げますけれども、途中で、やはりこれでも無理という状況があれば、その、計画終了を待たずして、柔軟に見直すということも視野に入れております。

1枚めくっていただきますと、こちらは先程の1.2倍の考え方ということで、お時間のある時に図を見ていただければと思います。船の数を傾斜で表している訳ですけれども、最初の5年間で2倍というのは、非常に順調に行った。次はもうちょっと、船を増やすということで、この青の傾きを少し頑張った。ただ、途中で海運不況があり、商船隊全体の保有隻数全体が縮小しているということがございますので、どうにかこうにか青線までは行ったけれども、ちょっと、この先更に青線が続けるのは辛いということがありまして、次の区間につきましては、船の全体が減っているということを考慮すると、比例して減らすとこうなるということで1.2倍と置いているということでございます。

次、4ページ、準日本船舶の3倍の適用の考え方で、先程、申し上げた通りなのでご説明は省

略いたします。準日本船舶は合計の隻数目標ということではなくて、日本船舶を1隻増やすと、その事業者は、準日本船舶を3隻まで増やしていいということですが、使い残しが発生している状況にありますので、仮に、将来、準日本船舶を増やそうという時は、その使い残しの分も使えるということでございます。

続きまして5ページ。日本船舶・船員確保計画の認定の取り消しということで、先程も申し上げました通り、正当な理由があれば、船舶・船員の確保が順調に進んでいなくても勘案する。その正当な理由の中に、歴史的な海運不況ということを確認に意識するというところで考えた訳でございます。

これは、正にその下に書いているような場合ですが、そもそも運賃がものすごく低迷して、一定期間継続と、こういう時に、なかなか収入・利益が著しく低迷している時に、なおかつ増やせというのも、なかなか厳しいであろうと。これは、特定の会社ということではなくて、業界全体としてでございます。運航総隻数の削減、これも隻数全体が減っている中で、更に、増やすというのは、やや厳しいことがありますので、ある程度以上運航総隻数が減るという状況においては、勘案をしよう。勿論、日本籍船の比率が比例配分以上に減って行くということであれば、それはちょっと、どうだっけってところがあるんですけど、例えば比例配分的に減って行くのであれば、緩和せざるを得ないかなということでございます。それが、③のところを書いている話でございまして、大旨維持されているということと、全体が減っている、②ですね、と相まって、これはやむを得ないかなというように考えるということでございます。

こちらに取り上げているもの以外に、参考資料をお付けいたしまして、例えば、船員の確保につきまして、今でも準日本船舶につきましては陸上海技士という者をですね、これは、日本籍船で日本人を、乗せている形で確保するというのはなかなか厳しかろうということをやっている訳ですが、まあ、今回ですね、日本籍船が、なかなか非常にペースで増えていることに対して、どうしても厳しい場合が一時的を含め存在するというところで、一番最初にお諮りした案であります。なお、不足がある場合は、日本人海技士を、陸上に勤務しているが海技免状を有している人をカウントしてもよいということを中心にご意見をいただいたというのが、この6ページの資料でありまして、今、申し上げたのが下から2つ目、外航日本人船員に不足のある場合は、の改正案については、そもそも増加をさせようという時にですね、無限定で外航日本人船員を入れて行く代わりに海技士を入れて行くというのは、これで行くと増えなくなってしまうんじゃないかと。実際は、減らさないことという大前提がある訳ですが、そもそも、そういうことをやって増えなくなってしまうのはしかたがないのではないかとご指摘がございました。これにつきましては、最終的に、やむを得ない場合と、努力をしたけれどもしょうがないということを確認した上で、なおかつ、今回、これから増やすぞと、不足分に限って、ということ。後は、増やす人も過去5年間程度に1回以上の乗船履歴があるということで、入社以来、全く乗ったことがありませんというような、ペーパードライバーのペーパー船員ではなくて、ちゃんと、直近、乗船履歴もあって、実際に船に乗せることができるという人については、算入を認めるということにさせていただいたところであります。

それ以外に、1回目の席上を中心にいただいた意見として、トン数標準税制の拡充自体は評価をしていただけるということがあるんですけども、あと、その下のところで、1.5倍というのはなかなか現実に増えていないのに大丈夫なのかと、もっと、政策をきっちり入れて行くべきでは

ないかということと、全体の確保数を目標を考えた方がいいんじゃないかというようなご指摘をいただきました。これにつきましては、後半部分がですね、先程、申し上げた通り、これは、いくら何でも無理だよねということが分かればですね、10年を待たずして、実現可能性のある目標設定がということが必要であれば、考えるということをお答えしているところであります。

上の方の、より具体的な施策を検討すべきというのが、私の認識では、今回の検討会等を含む取り組みだということ考えております。4番目のところが、若年とか、女性とか、そういった者の確保、定着について、いろいろ貴重なご意見をいただきまして、今後、ご披露される、船員政策課の取り組みに反映されているものというように認識をしております。

資料2のご説明は以上でありまして、続きまして、資料3、外航海運の現状と取り組みについてということをご説明差し上げます。初めの方は外航課の方でご説明いたします。

1ページ。こちらにご出席の方々は釈迦に説法ですので詳しくは申し上げませんが、日本商船隊、要は、輸送を日本の船社がやっているというもので、必ずしも船自体が日本籍である、船員が日本人である、船を持っている会社が日本の会社である、会社ということの意味しない訳ですけども、そういったものが日本商船隊であると。で、輸出でも4割、輸入ですと7割近く、輸出入合計だと、輸入の方が重さとして大きいので6割を、いわゆる日本商船隊というものが輸送しておりまして、我が国の経済において、日本商船隊は不可欠であるということでございます。

2ページは、これは全体の隻数と其中での日本籍船ですけども、全体の隻数につきましては、2,500隻前後を長期的に上下しておりまして、直近、トン数標準運税制が適用されてから、一時期増えたんですけども、海運不況の深刻化に伴ってまた減って来て、28年度年央ですと2,400隻程度ということになっております。日本籍船につきましては、円高、古くはニクソンショック、もう少し近づくとプラザ合意、こういったところから円高が進むに従って、どんどん減ってきてしまっていた。国際競争力がなくなったことによってそうやってきた訳ですけども、トン数標準税制の適用と前後いたしまして、一番底の92隻から28年では219隻、29年ではもうちょっと増えておりますが、そういった数字まで回復しているということでございます。

次に3ページ、3ページ、4ページは、歴史的な海運不況に関わる訳ですけども、海運運賃、ばら積み、コンテナ、タンカーとある訳ですけども、いずれもリーマンの頃ですとかね、戦争があった頃に最高値になっているのに比べて、一時期、リーマンショックで極めて落ち込んだと。ばら積みはその後若干回復をしたこともあったんですけども、コンテナは直近が一番低い値段であり、海運をとりまく経済情勢は引き続き厳しいものとなっております。

4ページは、それを受けた大手3社の決算ですけども、28年3月期ないし29年3月期に、多額の特別損失を計上している。船隊縮小ですとかコンテナの再編といった、いわゆる事業のリストラを余儀なくされたところでございます。

5ページ準日本船舶に関するところでありまして、右の四角をご覧くださいますと、日本商船隊は大きく4種類ございまして、一番、中核となる部分が、日本船舶、日本の船会社が日本籍として持ってるという船であります。その外側に、いわゆる便宜置籍船として、海外子会社が持っている船がありまして、オペレーター自身が持っているのであれば、いざという時に、日本のために使ってもらえるということもあるだろうということで、準日本船舶の範囲の中に入れていた訳ですけども、先般の制度改正で、これをもう一步膨らませて、日本人のオーナーであって、オペレーターがいざという時に、輸送に使わせて下さいというところに同意いただける部分につ

いては、こちらにも、準日本船舶ということで、日本船舶に準ずる、準優遇措置の対象にしようということでございます。その他に、外国オーナーが持っている船があるんですが、外国オーナーですといざという時に日本の法制度で担保ができませんので、現時点では、準日本船舶に含め、対象とすることは難しいであろうということでございます。

この、準日本船舶というのは、6ページ、次になりますけれども、いざという時に、日本籍船に戻すことによって、日本の航海命令、海上運送法で定められるんですけども、に従って荷物を運んでもらうということ的前提に、平時に税制優遇をしましよということなんですけれども、今回、新たに広げた部分につきましては、オーナーとオペレーターが、実質、運航する人と持っている人が別でございますので、オペレーターさんにだけですね、いろいろ制約を強いたとしても、オーナーが同意しないとどうにもならないということで、オーナーさんも、いざとなったら、日本籍に戻した上で、ちゃんとそれをオペレーターの運航に供しますと、譲るか貸し渡しをするかは判断なんですけれど、そういうことをする。ということで、オペレーターとオーナーが共同で申請して、いざという時に日本船舶にした上で、航海命令の対象にいたしますということを申請していただくことによって対象にしようというのが6ページでございます。

7ページが、この日本船舶、準日本船舶の数でございます、直接税制の対象にしているということもあり、どうかこうにかですね、計画の数字に準じて増えて参りました。このペースです、平成34年平成30年度頭から始まります、今の計画の終了時点では、2つ合わせて415隻、目標の450隻が視野に見えてくるという数字まで増えるのかなあというように考えているところでございます。

こちらまで、外航課の方からご説明させていただきました。

【服部船員政策課専門官】 引き続き資料3のご説明をさせていただきます。

1枚おめくりいただきまして、8ページをご覧ください。外航船員の新規就業者数の推移に関する資料となります。船員教育機関からの外航への新規就業者数は、平成20年度から28年度までの9年間で1,227人、年平均で約142人が就業しております。一般大卒を対象とした、いわゆる新3級や外航日本人船員確保・育成スキームからの就業者が増加する傾向にあり、外航船員の育成に重要な役割を果たしております。

1枚おめくりいただきまして、9ページをご覧ください。こちらは外航日本人船員のキャリアパスに関する資料となります。船員の役割の変化に伴い、陸上海技者を含む外航日本人船員は、単なる運航要員ではなく、船社における運航管理業務全般への対応や営業支援要員としての役割が期待されています。本資料は、採用時に3級海技士免状を受有する商船系大学の卒業者の例となりますが、入社後、各船社において、独自の育成システムに基づき、運航要員としてのキャリアアップ、運航船舶のマネジメント・営業支援・海技者の教育者の育成などを実施しています。海上勤務と陸上勤務を交互に経験していきますが、船員としては、上級の免状を取得しつつ、航海士・機関士から、一航士・一機士、船長・機関長へと昇進していきます。陸上勤務員としては、管理部門、技術部門及び営業部門において、人事や運航管理等の業務にあたります。海陸両方で主戦力となり得る海技者の育成には、15年から20年程度の期間が必要となります。

1枚おめくりいただきまして、10ページをご覧ください。外航日本人船員の年齢構成の変化に関する資料となります。平成20年の20歳代25.5%、50歳代31.3%から、平成28年には、20歳

代 31.9%に増加し、50 歳代は 15.8%に減少しています。また、50 歳未満の占める割合は、平成 20 年の 63.5%から、平成 28 年には 75.8%に増加しており、年齢構成の若返りが見られます。なお、ご参考までに、内航船員の年齢構成についてもお示ししておりますが、平成 28 年における 50 歳未満の占める割合は 51.8%となっており、それとの比較でも、外航日本人船員の年齢構成の若さが見て取れます。先程申し上げましたように、外航の場合、内航とは異なり、採用後、一定の履歴を積んだ後、陸上での業務に従事する例が多いことも、年齢構成が若くなる一因と考えられます。

1 枚おめくり下さい。11 ページ及び 12 ページは、多様な養成課程等による船員の育成に関する資料となります。まず、11 ページをご覧ください。外航船員となろうとする場合、3 級以上の海技士資格の受有が求められることが多いため、現行の 3 級の養成課程について資料でお示ししております。現状、一般大学の卒業生が 3 級海技士資格を取得するためには、海上技術短大 2 年を修了した上、更に海技大学校 2 年の修了が必要とされています。一方で、海上技術短大には、毎年 20 名程度の一般大学の卒業生が入学している状況にあり、大学卒業後に改めて船員を志す若年者の存在が見受けられます。このような状況を踏まえ、船員（海技士）となるための裾野を広げる観点からも、既存の課程の他に、一般大の卒業生向けの 3 級養成課程の設置について、関係者のニーズも確認しながら検討して行くこととしており、12 ページにございますように、海技短大の学生や外航船社に対するアンケート調査の結果なども踏まえつつ、課題について検討しているところです。

1 枚おめくりいただきまして、13 ページをご覧ください。関係者の連携による、船員の仕事・船内生活等の情報提供の充実に関する資料となります。資料の中段にございますように、これまで、SECOJ の運営する船員求人情報ネットにおいて、スマホ向けサイトの追加や、船員未経験者がアクセスしやすい画面への改修、ハローワークインターネットサービスのホームページに貼り付けているバナーデザインの変更やバナー位置の変更等、船員未経験者等のアクセス機会の拡大、利便性向上のための環境の整備等の取り組みがなされております。一方で、一般国民に身近なトラック輸送や販売員等の陸上の職業と異なり、商船系船員養成学校の学生ですら船員の仕事の内容や船内での生活などの実態が正確に理解されていないのではないかと考えられることから、海運に興味のある生徒・学生や求職者等に対し、船員の仕事・船内生活等の情報提供の充実を図ることや、事業者毎の特徴・特色や労働環境向上に向けた取り組みを効果的にアピールすることが必要と思われまます。

1 枚おめくりいただきまして、14 ページをご覧ください。船員職業安定窓口の更なる活用による、海運事業者に対する求人申込みの促進及び求人情報の充実に係る資料となります。船員職業安定窓口は、全国の運輸局や運輸支局など 57 カ所に設置されており、求人者である海運事業者と求職者の雇用のマッチングを図っております。更なる求人開拓、求職者の望む求人情報の充実等の助言・相談を行うことにより、海運事業者の求人の申込みを促すことや、海運事業者の需要、船員の労働実態を踏まえた、求人者と求職者の雇用のマッチングを図ることが必要と思われまます。

1 枚おめくり下さい。15 ページ及び 16 ページは、高い技能を有する外航日本人船員を養成するための教育内容の改善等に係る資料となります。外航日本人船員は運航要員としてのみならず、船社における運航管理業務全般への対応や営業支援要員としての役割も期待されていることから、業界からも高い技能を有する人材の輩出が求められております。現行の船員教育機関及び業界関

係者との意見交換会等の設置状況につきましては16ページの通りとなっておりますが、外航日本人船員の量的な確保を進める観点からも、質の向上を図る取り組みが必要と考えられることから、関係者のニーズも確認しつつ、教育内容の改善等を行うことが考えられます。

17ページから20ページは、女性船員の活躍促進に向けた女性の視点による提案の概要に関する資料となります。まずは17ページをご覧ください。女性船員の活躍促進に向けた女性の視点による検討会の概要に関する資料となります。海運業界については、船員のうち女性の占める割合はわずか2%にとどまっており、必ずしも女性船員の就労が促進されている状況とはなっていません。船員への就業を希望する全ての女性が活躍できる環境の整備が課題となっております。このため、女性の視点により、船員や船員になろうとする者、海運事業者それぞれの立場から課題を整理し、有識者のご意見を伺いながら、女性船員の活躍促進に向けた提案をとりまとめることとし、平成29年6月に、委員8人全てが、学識経験者、船員経験者及び海運業界の女性により構成される「女性船員の活躍促進に向けた女性の視点による検討会」を設置し、計3回に渡り、活発なご議論をいただきました。検討の成果は「女性船員の活躍促進に向けた女性の視点からの提案」としてとりまとめられ、本年4月にプレスリリースを行っております。

1枚おめくりいただきまして、18ページをご覧ください。ここからが提案の概要となります。まず、「現状①」としまして、事業者に対する意識調査の結果の抜粋等をお示ししております。意識調査においては、事業者の79.9%が女性船員の雇用経験がなく、また、雇用に対しても、66.7%が否定的です。その理由として、女性船員に対する設備面・心理面双方での配慮の負担が重いことを挙げる回答が多く見られました。一方、検討会においては、委員より、女性船員への対応については、合理的な配慮がなされればよく、過度の対応は不要であり、船内秩序の面でも特段の問題は生じていない等、事業者の意識とはギャップがあるとの意見が出されました。女性船員の活躍を促進するためには、雇用に否定的な事業者の意識を変えることが必要ですが、多くの事業者は女性船員の視点からの助言を得る機会が乏しく、実情が十分に伝わっていないことが、女性船員の雇用を敬遠させる一因となっているものと思われます。

1枚おめくりいただきまして、19ページをご覧ください。こちらは「現状②」としまして、船員教育機関の女子学生に対する意識調査の結果の抜粋等をお示ししております。船員教育機関の女子学生を対象とした意識調査においては、32.5%が船員への就職を希望しないと回答しております。また、就職活動においては、採用してくれる船社が少ないことや、欲しい情報が入手しづらいことに困っているとの回答が多く見られました。体力面の問題や結婚・出産後も仕事を続けられるかを心配する回答も多く見られましたが、船員への就職を希望する女性が必要とする情報が十分に入手できる状況にないことが、女性船員の活躍促進を阻害する一因となっているものと思われます。女性が船員として就職し、働き続けられる環境を構築するために必要なものとして、ライフステージの変化に対応した体制・制度の充実を求める回答が上位を占めており、また、検討会においても同様の意見が出されております。

1枚おめくりいただきまして、20ページをご覧ください。こちらは、現状等を踏まえた課題と取り組みに関する提案の概要となります。まず、「1. 事業者の積極的な女性船員の雇用を促進するための情報の発信」については、先程ご説明しましたように、事業者の多くが女性船員に関する情報を得る機会が乏しいことが、女性船員の雇用を敬遠させる一因となっていることに対し、事業者の積極的な雇用を促進するための情報をどのように発信して行くかが課題となっております。

これに対しては、事業者間での積極的な情報提供や女性船員の活躍促進に関するサイトを設置し、事業に対する情報を発信する等、4つの提案がなされております。「2. 船員という仕事を職業として選択してもらうための女性船員に関する情報の発信」については、こちらも先程ご説明しましたように、必要な情報が入手できないことが女性船員の活躍促進を阻害する一因となっていることを踏まえ、女性に船員という仕事を職業として選択してもらうために、女子学生等に対し、どのように情報を発信して行くかが課題となっております。これに対しては、事業者における、自社の女性船員等の活躍促進に向けた取り組みの積極的な公開等、5つの提案がなされております。「3. 女性船員が働き続けられる環境の構築」につきましても、アンケート調査等を踏まえ、女性船員が結婚・出産を含むライフステージの変化に合わせて働き続けられる環境をどのように構築して行くかが課題となっております。これに対し、結婚・出産等のライフステージに合わせ、本人の希望に応じた乗船期間の短縮や海上勤務と陸上勤務の円滑なリンクへと繋げる取り組み等、5つの提案がなされております。

1枚おめくり下さい。21ページから24ページにかけては、関係省庁と連携した海上ブロードバンド通信の普及による船内通信環境の改善に向けた検討に関する資料となります。まずは21ページをご覧ください。海上ブロードバンド対応関係省庁連絡会議設置の趣旨に関する資料となります。陸上においては、大容量の情報通信インフラの整備が進み、家族や友人等とのコミュニケーションの手段としてSNSなどのサービスが普及しております。一方、海上では、衛星通信が利用されていますが、海上需要の密度など陸上与異なる制約があるため、ブロードバンドの普及に関し、陸上との格差、いわゆる海上におけるデジタル・ディバイドが拡大しており、船員を確保する観点からも、海上における通信インフラの整備が課題となっております。このため、総務省、国土交通省及び水産庁は、海上のデジタル・ディバイド解消に向け、船員・乗客が陸上と同じようにスマートフォンを利用可能な環境の構築を目指し、利用者である船舶サイドのニーズも踏まえた海上ブロードバンドの普及方策等を検討するため、平成29年2月に海上ブロードバンド対応関係省庁連絡会議を設置し、検討を行って参りました。今般、課題の整理を行い、最終報告を取りまとめ、本年3月に3省同時にプレスリリースを行っております。

1枚おめくりいただきまして、22ページをご覧ください。海上ブロードバンドのあるべき方向性に関する資料となります。海上ブロードバンドについては、様々な制約があることから、陸上ブロードバンドと比較して普及が進まず、格差が存在することが課題となっております。これに対し、海上ブロードバンドのあるべき方向性として、通信技術の発展や、利用者のニーズを掘り起こし、多様な衛星通信事業者の参入を促すことにより、利用しやすいサービスの実現を図る等、海上にいる船員や乗客がスマートフォンを陸上と同じように利用できる環境を目指すこととしております。

1枚おめくりいただきまして、23ページをご覧ください。利用者のニーズの把握・掘り起こしに関連した、旅客を含む外航海運事業者を対象としたアンケート調査の結果に関する資料となります。外航船の海上ブロードバンドの導入率は96%となっており、主として運航データ送信等の業務用に導入されております。海上ブロードバンドの導入事業者のうち、83%は船員にも開放しておりますが、全面開放は17%となっており、65%は動画の利用を不可とする等、制限付きでの開放となっております。また、海上ブロードバンドに関する要望としては、全ての海域での使用拡大と、船員への全面開放等のためにも、定額料金での更なる高速化を求める意見が出されてお

ます。

1枚おめくりいただきまして、24ページをご覧ください。海上ブロードバンドの普及に向けた取り組みに関する資料となります。総務省・国土交通省及び水産庁の3省庁が連携し、衛星通信サービスの更なる高度化の円滑な実施、3省庁が連携しての、通信料金、スペック、設置費用等導入に係る手続きや経費、導入のメリット等について、関係団体向けの説明会の開催等、利用者のニーズの把握・掘り起こし、利用者のニーズに対応したサービスがより低価格で提供されるよう、需要サイドの動向・要望等の事業者への伝達などの取り組みを推進することとしております。

1枚おめくり下さい。25ページ及び26ページは、外航日本人船員（海技者）確保・育成スキームのカリキュラムの見直し等に係る資料となります。25ページをご覧ください。本スキームは、中小外航船社の即戦力ニーズに応え、若年者のキャリア形成を支援する、国土交通省、全日本海員組合、日本船主協会、国際船員労務協会が協力して実施している取り組みです。前年の就職活動期に合同面談を行い、中小船社と若年者とのマッチングを促進した上で、座学研修を3カ月、乗船研修を9カ月実施し、訓練終了後の就職を目指すものとなっております。なお、現行の座学に関するカリキュラムについては、26ページの通りとなっておりますが、昨年度より船社の方々やスキームの経験者等を対象に、本スキームの利用に関するアンケート調査を実施しており、船社のニーズを踏まえ、カリキュラムの見直しやスキーム志願者の増加等に向けた取り組みを行うこととしております。

資料3の説明については以上となります。

【小塚座長】 はい、ありがとうございます。資料2、資料3と続けてご説明をいただきました。これらにつきまして、ご意見、ご質問、あるいはご指摘等がございましたらですね、どうぞご自由にお出し下さい。今回は検討会の背景のご説明があり、同時に、今後、施策を考えて行く上でのですね、いろいろなヒントが詰まっていると思いますので、どうぞ、忌憚なく、ご発言をいただければと存じます。いかがでしょうか。

はい、堀木先生。

【堀木委員】 海洋大学の堀木ですけれども、12ページに記載していただいている、「多様な養成課程等による船員の育成（その2）」の下の方に、一般大卒者向けの3級課程設置という項目があると思うんですが、あの、本学、東京海洋大学の方ですと、編入の制度がございまして、ええと、2年生に編入をすると。それで、そうしますと、3年半ですか、で、3級を取得。ただ、3級の筆記の免除等にはならないのですけれども、自力で受けてもらって、3級を取得するというコースがございまして。こちらの資料の方にも、就職先の競合などが書いてございまして、神戸大学の方は把握していないんですけれども、そういったものもございましてという紹介をさせていただきたく、発言いたしました。

【小塚座長】 はい、ありがとうございます。これは貴重な情報ですので、ぜひ、事務局の方で、必要があれば神戸大学の方も調べていただいて。多分、一般的には、大学はこういった編入学制度をどこも持っているんですよ、ですからあるんじゃないかと思いますが。まあ、必要があれば調べていただいて、把握・確認をして下さい。

はい、その他、いかがでしょうか。どなたからでも、どうぞ、ご遠慮なく、ご自由にご発言下さい。

ご紹介のありました中で、この辺りはもうちょっと掘り下げると有効な施策に繋がるのではないかと、あるいはこういった問題意識を持っておられるとか、何かございますでしょうか。

はい、立川さん、お願いします。

【立川委員】 すでに問題分析はされているのかもしれませんが、改めて国土交通省の見解といますか、分析されたものがあれば教えていただきたい。資料2の2ページですけれども、船舶数については計画通り増加しているんですけれども、船員数については乖離しているということです。トン数標準税制の対象会社については若干ですけれども増えてきている。ところが、トン数標準税制非適用会社を含めた全体としては減少傾向にある。なぜ増えてこないのかという分析は何かされているのですか。もしその分析がされていれば、それが解決できれば増えて行くのではないかと思います。どういう分析がされているのか、そこまで至っていないのか。

【増田船員政策課長】 やはり、海運不況の影響が一番大きかったと思うんですが、先程もお話がありました、商船隊全体としても縮小しているという部分がありますので、一つ、そういう部分が事実としてあると思うんですが、あとは、やはり、私どもの政策も十分でなかった部分があるんじゃないかということで、これまでの施策について、本日、ご説明させていただいたんですが、いろいろなアイデア等もいただきながら、いろいろな施策を考えて行きたいと思っているんですが、今の分析としましては、やはり、この10年間、海運不況の影響が一番大きかったのではないかと考えております。

【小塚座長】 はい、ありがとうございました。外航課から追加することはございますか。

【山田外航課長】 大体、今、船員政策課長からお話をいただいた通りであります。市況については、足元は最悪期を脱しているということでもありますし、あとはもう一つ、この検討会の成果を含めて政策をうって行くということがありますので、外航課としては、この傾向が少し反転して上向きになるということ、半分予測し、半分希望して、改めて次の10年間で1.5倍増やしますということを目指して掲げさせていただいたところでもあります。そういう意味で、増やすための施策を、正にこの検討会で、事務局、我々に対し充実していただいて、それをより確かならしめるということをしていただければ、誠にありがたいと思っておりますので、よろしくご意見をいただければと思います。

【小塚座長】 はい、ありがとうございます。

【立川委員】 あの、

【小塚座長】 はい、立川さん。労働者側としては何か問題意識等はございますか。

【立川委員】 トン数標準税制など、10年間いろいろな施策を講じてきた訳ですけれども、なぜ全体として増えないのか、増やすためには何か欠けているのかということが重要なのではないのでしょうか。そういう意味では、どのような施策をどういった形で講じることによって全体として増えるのかをいかに考えて行くのか。また、トン数標準税制という制度はあるんですけど、トン数標準税制適用会社の方に何かメリットをもたらすような施策がないと全体が増えないのではないのでしょうか。

【小塚座長】 トン税適用会社ですか。

【立川委員】 失礼しました。適用会社ではなく、適用されていない会社ですね。トン数標準税制適用会社については、微少ですけど増えてきましたが、トン数標準税制の適用を受けていない会社は増えていないので、そちらにもメリットをもたらすような施策が必要ではないかということですね。

【小塚座長】 ああ、なるほど。

【立川委員】 この施策の中で、トン数標準税制の適用を受けていない会社にも何かメリットがあったのだろうかなかったのだろうか、ということも考えなきゃいけないのかなという趣旨の質問です。

【増田船員政策課長】 分かりました。そうですね、一つは、これまでやっております、外航日本人船員の確保・育成スキームというものが、こちらは、大体、トン税の適用のない会社を中心にですね、実績の方も年々増えてはきている訳ですけれども、一方で、本日お示ししました13ページとか14ページの施策につきましては、主に、トン数税制の適用を受けていないような会社をというものを一つ、念頭に置いているところがございます。これは、自社のHP等で、事業者毎の、例えば特徴とか、特色とか、労働環境向上の取り組みが十分にアピールできていないようなところも含めてですね、それから船員の魅力ですね、海運に興味がある方に船員の魅力や船員の生活なんかに関する情報を提供することによって、トン数税制の適用を受けてらっしゃらない会社についてもですね、十分な情報を提供するなかで、それぞれの会社の特徴とか特色をアピールすることによって、そういう意味では学生さんの方にアピールして行くということと、それからもう一つ、14ページの方もですね、そういう意味では、むしろ、今現在、求職者っていうのは外航でも結構いらっしゃるということのようでございまして、こういう外航日本人船員を、海運事業者の方でですね、積極的に活用いただきたいなあと。逆に、あの、求人側の方にですね、自社の情報なりを出していただくとともに、私どもの方の船員職業安定窓口の方でですね、求人者と求職者をうまくマッチングをして行くと。全国57カ所で。それからハローワークとの連携も進めておりますので、そういう取り組みを進めて行く形で、トン税適用事業者以外の方々にもですね、ぜひ、積極的に外航日本人船員を採用していただいて、働いていただくという形で取り組みができないかなということを考えているところでございます。

【小塚座長】 はい、ありがとうございます。この辺りの施策は、船社の方にもニーズはあるんですよね。求職者にうまく情報が伝わっていないとかですね。何かご意見はございますか。はい、どうぞ。

【田中委員】 ええと、まずですね、日本船舶及び船員の確保の目標と書いてある、資料2の2ページですけども、この表が2つ並んでいると、まあ、あの、釈迦に説法だから勘違いされているとは思わないですけども、ミスリードをしちゃうんですよね、はい。あの、まず、事實は、日本商船隊というのは、一昨年、2,651隻あったフリートが、これは日本籍船も日本の船会社が運航する仕組船もみんな入った数字ですね、これが、今や、2,400に減っているんですよ。もちろん誤解はないと思いますけれど、くれぐれも、こうやって見ると船が増えているように読んじゃうんですよね。これは、税制の政策の中で、それなりのメリットを出そうということで、船会社が、今まで仕組船だったやつを、リフラッグ、要は日本籍船に換え戻したという結果、日本籍船が増えているけれども、ここで増えている数字以上に、仕組船は減っているんですよというのが、まず前提ですよ。その間に、日本商船隊に対する日本人船員の乗り方というのは、これはもう、日本籍船であれ、FOC船とか便宜置籍船であれ、指導的とか管理的とか、一部のトップだけを乗せるだとか、船によっては、完全に、日本籍船を含めて全員外国人ということで、乗っているのは何も変わらない訳ですから。

ところが、この、右側に書いてある、外航日本人船員数として出てくるのは、これは、どういう数字を持ってきているかは難しいですけども、ここに出ているのは、現場の船員さんの数という資料なんですね。と、いうことは、乗る場所が減っているのに現場の船員さんが増えたら、この人達、予備員率がどんどんどんどん増えてることになるんですよね。そういうのが事実ですから、これ、単なるミスリードをされてなければ、何で日本人船員が増えないのっていうのは、日本籍船が増えて日本人船員が増えないのっていうのは、日本籍船イコール8名日本人が乗らないと動かないルールがあるんだったら別ですけども、今、その辺が変わっていない段階において、昨日までFOC船だったやつが、明日から日本籍船になって走りましたというのが、この左側の図ですよ。そこの乗組員は、パナマの人だったりフィリピンの人だったりしたのはそのまんまですよということになった時に、日本人船員は、船員さんということでは増えないですよ。ましてや、さっき、増田課長からご説明のあったように、海運不況もあってですね、日本のフリート全体自身が、今、シュリンクしてるんですよ。2,600あったのが2,400台まで下がってきてますから、日本人船員といえども、その中に乗っかっていた人としては、200隻近くフリートが小さくなれば、余計、乗る場所がなくなってるっていうことなんですね。そのなかで、日本籍船は増えてんの何で日本人船員は増えねえんだって理屈だと、ちょっと難しいかなと。そういう分析は、おそらく海員組合さんもちろんとされてる筈なんで、そこのリンクをとられると、ううん、何を求めていらっしゃるのかなという話に、やっぱりならざるを得ないなど、こんなイメージなんですけど。何か、私の理解、この表の読み方を間違えていますかね。

【小塚座長】 はい、何か、課長からコメントはございますか、よろしいですか。記憶に新しいところでは、東日本大震災の時に何が起こったかという、日本籍船でない船舶については、東日本に用船しようとしても、船主が拒否するというようなことが起こる。船員についても、やは

り、日本人の方は、ぜひ、そういうところに行かなければと言って下さるけれども、外国人船員はそうでないといった中で、日本籍船も日本人船員も増やしましょうと、そういう政策を進めて行くので、二つのグラフが並んでいる、そういうことですよね。

【田中委員】 ただ、そこだけで言うとね、なんだお前、そんな答えありきで身も蓋もない話をすんのかと、こうなっちゃうといかんですから、ね。じゃあ、日本籍船を増やしている意味合いはなんなんだって言うと、何かその、ね、日本はこれだけ、先程、外航課さんの資料にあったように、海運立国であると。外航海運が破綻するようなことがあったら困るから、日本籍船を確保して、まあ、経済的にも安全保障の観点から、日本籍船はいつでも、まあ、航海命令という言葉なのかどうか分からないですけども、運航できる体制を作って行くんだと。そのためには、そこに乗るべき人が外国人だったら駄目だろうってのがベースにあるから、日本人船員を増やさないかんよねってということで、船主協会も、遠い目標で、これは森田組合長にはあんまり受けないんですけど、そんなんやったって、お前、一個も増えないんじゃないかと、何年先の話をしてるんだって言われるけど、1.5倍にするだとかです、5,500はどこ行ったんだと言われるけど、5,500は、多分、計算間違いだと僕は思ってますけども、日本人船員が増えていかないと、この、増えた日本籍船をそういう状況の時にどうやって運航するんだというのは、後ろに付いていると思うんですよ。

ただし、ここに書いてあるのは、今、日本人船員で船に乗って働いている人、で、船に席があって休暇している人の数だけ書いているから、やっぱりここも、反対にミスリードしていて、減ってる減ってるとか、ほとんどその、トン税に登録している会社が辛うじてぐうっと頑張っているだけじゃないかとか言われるけども、全体像として、全く増えていないということはないと思ってるんですよ。そこは、見方として、ただいま、乗る船員でないかもしれないけれど、何かの時には乗れる船員ということで、今回、その、配乗要件についても見直しがあった範囲ですけれど、そういう人達が少しでも増えて行けるように、業界としてもやっぱり取り組んで行くべきだということで、少しでも船員になってもらう人を増やすべく、広報活動もしておりますし。

で、実は、現場の船のポジションというのは、これは海員組合さんと会社とは、ずうっと雇用計画も確認している通り、そんなに極端に増えたりはしませんけども、極端に減ったりもしないように頑張りながら、なおかつ、陸上で働く船員さんも、順番に海陸異動させながら、全体の mass として膨らんで行くように頑張ろうじゃないかという目標を出していると。その中で、幾つかこういう国交省さんの制度的な、少しでも船員の方に若者を引き入れるような体制を取っていかうと、こういうことに努力して行くしかない。しょうがないという認識なんですけどね。あの、だから、身も蓋もない話をしてるんじゃないかと、僕のこの表の見方の分析の説明をさせていただきただけです。

【小塚座長】 はい、ありがとうございます。非常に本質に関わる場所をお話いただきました。

【池谷委員】 一点、いいですか。

【小塚座長】 はい、池谷さん、どうぞ。

【池谷委員】 今、日本船舶数と船員数について、平成 29 年度末における実態を踏まえて、今後、日本船舶数については、5 年間で 1.2 倍。船員数については、10 年間で 1.5 倍という目標を立てて一生懸命やるんだという話の下で、運用面についての方策を含めて、海事分科会で確認されて、これからやっけて行こうということですので、これを踏まえてスタートとして見なければならぬと思うんですよ。平成 29 年度ということは、平成 30 年 3 月末の実態が、本来、ある筈なんですよ。それから、日本船舶数と船員数について。これは平成 28 年度の数字ですけども、今年の 3 月末時点で、全体の数はどうなっているんですか。

【増田船員政策課長】 これは、毎年ですね、集計をしておりますが、7 月頃に出させていたでいるんですけども。

【池谷委員】 で、そこから、今度は 10 年間の、

【増田船員政策課長】 それは 29 の数字ですか。

【池谷委員】 平成 29 年度末で、4 月 1 日から 10 年間って話じゃないですか。元々は。

【増田船員政策課長】 いえ、30 年度の数字から、1.5 倍です。

【池谷委員】 いつですか。

【増田船員政策課長】 30 年度。

【池谷委員】 30 年度。

【増田船員政策課長】 ええ、30 年度の日本人船員数から 1.5 倍というふうになっております。

【小塚座長】 30 年度の日本人船員数は、30 年度末なんですね。毎年、年度末に数えるんですか。

【増田船員政策課長】 そうですね。あ、30 年の 10 月 1 日です。

【池谷委員】 これについては認定事業者を含めて、申請がなされて確認されています。そういったことを掌握している部署は外航課になるかと思うんですけど、新たなトン数標準税制の枠組みの中で、今後推移していくと想定した場合に、予想される数字が立てられるかどうか、海事局としての考えをいかに施策として盛り込む検討がこの場でできるのか、という素材を、今までの論議を含めて、示していただきたいと思います。

【小塚座長】 それは確かに大事なことです。現状の施策であれば、どうなるであろうということを上振れさせるといふかですね。それができるのかということですね。非常に重要なご指摘でした。

よろしゅうございますでしょうか。堀木先生、どうぞ。

【堀木委員】 今のお話に関連しまして、ちょっと教えていただきたいのですが、資料3の8ページの方では、毎年、平均して140名程度の方が新しく就業されていると。で、だけれども、資料2の2ページの方では、全体として120名程減っていると。で、今の田中委員のお話ですと、隻数が減った分であるってことだったと思うんですけど、それは退職される分の方が多いということになるのでしょうか。

【小塚座長】 まず、この資料をお作りになっている事務局からご認識をお伺いして、その後で関係者の方のご認識をお伺いしたいと思います。資料2の2ページと資料3の8ページの関係をご説明いただけますでしょうか。

【増田船員政策課長】 平成20年からトン税が入りましてから、この前の辺りだとですね、19年が133名ですが、もう少し少なくて、大体80人とか90人位だったものが、トン税が入ったことによりまして、就業者数はかなり増加したという中でですね、ご覧になっていただきたいのは、10ページでございますけれども、一つは若い方がたくさん入られたことに伴いまして、非常に若返りが進んだということがあり、例えば50歳代が31.3%から15.8%と半減していたりしていますが、これは9ページをご覧になっていただきますと、大体、外航の場合ですと、40歳を過ぎて、45歳以降とかにですね、陸に上がってしまわれるということのようでございますので、退職者数というのは、多分、全部の会社は掴んでいないんですが、大手を見ても、もう、ほぼ団塊の世代は過ぎて、そういう意味では退職者数はほとんど変わらない状況にありますので、むしろ、海の、船の船員として働いておられた方の若返りが進んでですね、若い人が入ってきたことによって、陸に上がってしまったという部分があって、全体としてはそれほど数が変わらなかったということじゃないかなというふうに理解しております。

【小塚座長】 はい、ありがとうございます。労使それぞれの方から、実情とか、何かご存じのことはございますか。

【田中委員】 あの、会社によって多少ばらつきはあると思うんですけど、年齢構成がワイングラスになって、その後、今、かなり、ざあっと安定的な採用がされるようになってきているというのは、堀木先生もよくご存じだと思うんですけど、ここ2,3年から後5年先位までは、明らかに採用が大きいと思います。これは、とある検討会の試算ですけども、過去8年間で、毎年140人規模入って来る、この業界に。入職者が、8年間の総計で973人いたと。で、退職者が、そこから出ていった方ですね、もう船に乗らなくなった人526人なので、明らかにこの8年間で400人位増えているんですよ。ここに出てこないマジックは、さっきも言ったようにですね、船が増

えてないのに、現場にいる船員さんが増える訳がないと。それをやって怒ってくるのは海員組合さんですよ、予備員率が60%、70%になりましたといったら、お前ら何考えてんのやと、こうなりますよね。そりゃあ、予備員率を50%にするためにポジションを増やせばいいんですけども、景気の悪いときに、船も減らさないかんような時に、船会社も営利企業ですから、船員さんがたくさん増えてくるからといって、そうやってポジションを増やして行くかっというたら、できていないのが今までの実態だというのがこの表で、じゃあ、その人どこに行ったんだっていう話ですよ。実は、私がまだ船会社で働いていました頃は、営業にいる海技者とかの数は少なかったです。外地にいる海技者なんかもほとんどいなかったです。ロンドンに2,3人、シンガポールに10人いるかっというの、今や海外の陸上で活躍している船員さんの数って、びっくりする位増えています。100人超えてやっています。とある、私のよく知っている会社だと、その位です。ということはですね、そういう、景気が悪い、本来、船に乗ってもらいたい人だけ、船のポジションには繋がらないから、そういう人達が陸上で活躍している場所が増えているから、やっぱり、歯を食いしばりながらなのかも知れないけども、採用は続けようということで、結構、安定的に採用を取っているんですよ、30人規模。そうすると、卒業して行く人が10人になったら、20人ずつ毎年増えているんですよ。でも、船のポジションは増えないから、船員さんは増えないですよ。そういう人達は陸上で活躍する。営業に行っているとか、海外で駐在しているとか。まあ、会社によっては、多少、事情も違うでしょうけれども、そういう形で、日本の海技士を含めた、陸上・海上を合わせた海技者の総数は、私はやっぱり増えているんだというふうに認識しておりますので。だから、今、乗る船員さんを、この表に出てくる外航日本人船員数っていうのを増やせというなら、この人達が日本商船隊に乗って、日本商船隊が国際競争力があるような状況を作らないと乗れないですよ。

【立川委員】 そのためにこの検討会が開催されているのではありませんか。

【田中委員】 そうするとね、じゃあ、財務省の了解をもらって、そこに日本人船員の給料の補助を全部もらってこられますかっという話にしかならなくなっちゃうんですよ。

【立川委員】 450隻、5,500人という目標が設定された前提として、経済安全保障の話があつて、座長の方からも話がありましたけれども、東日本大震災等で原発の関係もあり、船舶が抜港するような事態が発生しました。そのような時に日本人船員が乗っていれば安心、入港してくれるという趣旨があるわけですよ。その意味では、日本人船員が実質的に増えていかなければ、本来の目的が達成されないんじゃないんですかということじゃないですか。田中委員が言われていることも事実なのですが、本来の目的は経済安全保障にあるはずですよ。そのためには、実質的に日本人船員を増やして行くためにはどうするべきなのかという話が、この検討会の命題じゃないですか。現状の理解としてそういう話をされるのはいいけど、今後どうしていかなければならないのかを論議すべきであつて。

【田中委員】 それが命題であるなら、船会社が、船員さん、本当に現場に乗る人間をちゃんと増やして行けよってことになるんですよ。

【立川委員】 ということが一番。そのためにはどうしたらいいかということです。

【田中委員】 そうするとね、ここから先は、別に、私、船会社じゃないんで、私が勝手なことをいう立場にはないですけども、日本人船員って、やっぱり期間雇用じゃなくて、所属船員であって、今や40年の雇用責任がある訳ですよ。で、それで、その、採り過ぎちゃったわとかやっちゃうと、また緊雇対みたいな話になるのも、誰も目指しているところじゃないですよ。で、一方で、世の中に、乗ってくれる船員さんがいないかっていったら、一時はいなくなるかもしれないっていう危機感があったけれども、今は、実はいるよねになっているんですね。で、その人達は都合のいいことに期間雇用で、ここに今、人が足りないから乗ってくれっていったら出てくるんですよ。それと競争するっていうのは、ものすごく大変なことです。その中で歯を食いしばって、お前、日本籍船に8人乗せて走らんかいといったら、日本の船社はばたばた倒れて行くと思います。それを行政も組合さんも望んでらっしゃる訳じゃないと思いますけどね。

【立川委員】 450隻、5,500人という目標を国土交通省として設定したわけですよ。そのための一つの施策として、経済安全保障のためにワンパッケージとして船舶と船員を増加させるための計画を立てて、できあがったのがトン数標準税制という制度ですよ。流れとしては。今、言われていることは、そうした前提を見直すのかという話になってしまうのではありませんか。国土交通省としてはどう考えているのか。どういう制度にしたら、船社が受け入れられる制度になるかという話になってしまうのではありませんか。

【田中委員】 日本籍船に8人乗せろと。

【立川委員】 8人というのはその後の話で、まずは施策としてどう持って行くのか。

【田中委員】 8人乗せろっていう話になっちゃったら、じゃあもう日本籍船は1隻も持たなくなるか、ONEのように、日本に船会社の本社を置いとく必要がないよねって、みんな出ていっちゃうと思いますよ。それ位、グローバルに、単一市場の中で、海運会社、外航海運は勝負してますんで、その事情をそちのけにしておいてね、こうやったら人が増えるじゃないかってやったら、そこに何か手当がないと、絶対に無理ですよ。で、それができないから、今、もう、日本籍船っていても、8人とかフル配乗だったのが、もう、全員、外国人でも走れるようにしないとイケないっていう事情について、それはもう、組合さん側ともお話ししながらね、全体像の中で、この部分は理解できるよって、順々に踏み込んでいっている世界だというふうに、僕は理解してますけどね。

【小塚委員】 ありがとうございます。たくさんのご意見を伺いました。政策目標としてはどうなんだというご指摘もありましたので、何か、事務局から、政策目標の設定でもあり、当検討会の目的の設定でもありますので、こういう方向で検討を進めたいというようなお話はございますか。

【増田船員政策課長】 新しく、基本方針を30年度から1.5倍という形で出ささせていただいておりますので、そのための、更なる取り組みのための検討会でございますので、それを前提にご議論いただきたいと思いますと考えておりますので、よろしく願いいたします。

【小塚委員】 はい、ありがとうございます。
はい、どうぞ。

【山田外航課長】 この後、他の会合で出てしまうので、一言、今のお話について申し上げますと、目標は、次の10年で1.5倍で、最終究極の目標の5,500ではない。今の時点では、それを前提に進めていきたい。今、いろいろご指摘のあったような点もあって、それはそれで考えなければいけないところは、当然、ございます。他方で、例えば情報だったり、例えばカリキュラムだったり、例えばその後のキャリアパスだったり、そういう要因で、要はコストとか競争力とか以外の要因で伸びていないところがあれば、そこを払拭しようというのが、こういう施策であり、今回お知恵をいただく趣旨でございます。

冒頭申し上げました通り、やっぱり増えて行かんねと、難しいねということがあればですね、そもそも、どういう人をどう数えて、どの人数を持つ必要があるのかということも含めてですね、それは先般の海事分科会でも申し上げました通り、将来的にそういうこともあり得ると思っておりますが、その前に、一応、やるだけのことはやってみよう。で、いよいよ、その根本的なところをやらなきゃいけないということになれば、また、別の場で、改めて関係者の方にお知恵をいただこう、というように考えております。

そういう意味で、今、増田の方から申し上げました通り、施策の方は、お金の話は抜きにすると、まず、こういうところは改善ができるんじゃないか、こういう部分については、給料というところとは別に対策ができるんじゃないかというところで、お知恵をいただければと思っておりますので、よろしく願いしたいと思っております。

【小塚座長】 はい、ありがとうございました。確かにそうですね、新しい計画ができたというところで、その計画の下で詰められる施策が何かということを検討すると、そういうことで当検討会は設置されたと、ということだそうです。

【田中委員】 あの、いいですか。

【小塚座長】 どうぞ。

【田中委員】 立川委員から、5,500とか数字が出たんで、あえて。今日の資料のどこにも5,500って数字はないし、絵空事みたいな、絵に描いた餅みたいな話をずっとやってんじゃねえやと、もっと現実的に増やして行くことを考えろと、こういうお話であったというふうに理解しております。で、今、経済安全保障の観点から450隻を動かすのに5,500人いるだろうという話なんですけれど、あの計算というのは、私なりに計算するとですね、8人の日本人船員が、ちゃん

とした予備員率で回って、十分な休暇を取って、5,500 なんですよ。で、経済安全保障というようなレベルが、何十年続く予定なんですかって聞きたいですよ。

【立川委員】 その点に関しては、労使で話すことではないでしょう。元々求めたのはどこなんですか、国土交通省でしょう、という話に戻ってしまいますよ。

【田中委員】 だから、この際ね、そのあり方については、

【小塚座長】 ごめんなさい、今のその話は、船協の中で確認された発言ですか、今の計算の話は。大丈夫ですか。

【田中委員】 いやいや、あの、大丈夫もへったくれもなく、5,500 が要るっていうのは、交通政策審議会で、いつぞや先生方が出されている数字ですよ。

【小塚座長】 それが計算違いだというご発言は、大丈夫ですか。

【田中委員】 計算違いは、僕の意見です。

【小塚座長】 分かりました。

【田中委員】 5,500 人の船員さんを抱えたら、どうやって食わすんですか。まずそれを聞きたいですよ。で、経済安全保障の危機的な状況が、30 年、40 年続くんだっていうのなら、それはありですよ。

【立川委員】 それをどう考えているのかは国土交通省に問うべきではないですか。

【田中委員】 あくまでもここに書いているのは、1.5 倍っていう話で、今、2,200。足元には 2,200 しかないんだから、3,300 の話なんです。まずそこが噛み合っていないなと思いましたけれども、いかがですか。

【小塚座長】 背景・事情として、いろいろ重要であることは分かりますけれども、当検討会の議題を超えそうな大きな話にもなりそうなので、ここはそんなに大きな話を議論する場ではありませんので。

【田中委員】 違いましたっけ。

【小塚座長】 ちょっと違います。はい、池谷さんどうぞ。

【池谷委員】 この 10 年間で、約 3,500 近くという目標が立てられて、いろんな取り組みをして

きたけども、現実的に増加していない。向こう 10 年間で 1.5 倍に増加させるというのは厳しい目標ではないかという話も審議会の中でされてきましたが、それでも目標を立てるということで立てられています。現実的なところを見た上で、本当に増やすという姿勢を関係当局に示さなければいけないじゃないですか。だからこそ、それに向けた議論をきちっとしなければいけないし、現実的にチェックをしつつ、増加を確認できる形を取らなければいけない訳ですよ。制度上のもの、あるいは教育関係のものもあるかもしれませんが、なおかつ、予算に盛り込むとすれば、どの費目に具体的に反映して行くのかとか、結構、密度が濃い話になろうかと思います。

【小塚座長】 おっしゃる通りだと思いますね。大きな話をすると、皆さん、いろんな思いがあり、いろんな考え方があると思いますけれど、とりあえず、当検討会の任務はですね、この新しい計画に示された数字をどう実現して行くかということですので、まあ、それに向けて、一つ一つは地味かもしれないけれども、積み上げて行きたいと、そういうことであろうと思いますので、そういうことをご議論をいただきたいなということでございます。

そういう政策ということで言いますと、先程、情報提供とかですね、求人情報の充実といった話がありましたけれども、その後の方で、女性船員の活躍というようなところで、堀木先生も委員に、それからこのメンバーですと泉尾さんも委員に加わられたということですけども、いろいろと充実した議論がなされた検討会でしたか。

【堀木委員】 女性船員で、私の方からちょっと申し上げますと、女性船員で船員を経験された方々の意見は、非常に皆さん、何ていうんでしょうか、熱心で、熱い方々が、一生、船乗りとして働いていきますっていうような方々が参加されていて、設備なんかも、こちらに合理的な配慮がなされていけばいいというようなことが書いてありましたけれども、雇用側の方の方が心配されている、設備投資のお金だとか、そういったことは必要ありませんというようなことをおっしゃっていて、本当に最低限、浴室に関しては時間を区切ってもらえれば十分です、個室があれば、まあ、実際、民間の船っていうのはそうだと思うんですけど、それでもう十分ですっていうようなことがあったりですね、そういう、実際に頑張っている女性の船員の方と、会社の方が、女性はこういう問題があるんじゃないかって思われているところの乖離というか、意見の違いを感じました。

【小塚座長】 ありがとうございます。はい、泉尾さん、どうぞ。

【泉尾委員】 こちらに出していただいている資料なんですけれども、検討会自体は堀木委員がおっしゃった通り、充実したものではあったんですが、ここのデータそのものは、かなりのものが内航業者が含まれているデータになりますし、検討会の内容としても、今、おっしゃった設備面の課題であるとかは、外航船社はかなり多くクリアしておりますし、後、18 ページですが、「79.9%が女性船員の雇用経験がなく」というのも、これは外航事業者にはあまり当てはまらない実情かなという理解をしておりますので、このままこれを、課題に対する提案を実現したからといって、外航船員がざくざく増えるかということ、それはちょっと違うかなと。誤解のないようにご理解をいただいた方がいいかなというふうに考えております。

【小塚座長】 はい、ありがとうございます。その辺りは、事務局で整理する時に注意をして下さい。

それから、その後の方に海上ブロードバンドというような話が出ていますけれども、これも非常に大きな問題でありますけれども。たまたま、昨日、SPECETIDE という宇宙ビジネスのシンポジウムがありましたけれども、そこに、新しい OneWeb という会社、日本は SoftBank が出資していますけれども、静止衛星 1 基ではなくてですね、低軌道の衛星をたくさん打ち上げて、それで海上ブロードバンド、大容量で安価な通信をするというビジネスを展開しますというようなお話もありました。そういうことが、近々、実現するとなると、この辺りも大きく変わってくるのではないかなと思いますし、まあ、確かに、ウチの学生なんかを見ていまして、最近の学生は、まず何かあると、LINE か Insta に写真をアップする、そういう行動ですので、そういう人達が、船ではスマホもネットも繋がらないというと、就職してこないのは分からないでもないという話なんですけど、その辺りも、おそらく大きく変わってくる時代が来るんじゃないかなというふうに思っています。この辺りにつきまして、何か、関係者の皆様からご指摘等ございますか。

はい、どうぞ。

【田中委員】 これも、先程の女性船員と一緒に、誤解なきように説明だけさせていただくと、今、問題になっているような外航海運では、LINE なんてほとんどできるようになっているのが現状ですから、

【小塚座長】 ただ、大容量ということになると、

【田中委員】 全然遅いですよ。

【小塚座長】 そうですよ。

【田中委員】 全然遅いですが、LINE ができるという状況にはなっているというのは、もう、外を向いて、企業説明でも、一般の皆さんにも、船に居たってちゃんと LINE が使えるよって説明をしておりますので、

【小塚座長】 繋がらない訳ではないと。

【田中委員】 公開の場で、これからそういうふうになって行くんだみたいなことが書いてあると、採用活動にも影響しますので、誤解のなきようによろしく願いいたします。ほとんどそれは、後は通信業者のインフラの問題で、衛星が上がって、どんどん値段も下がって、容量が増えてと、ここはそれに従って行くしかなくて、ここは申し訳ないですけども、海運会社の力で何ができるかということではないというレベルだと思っています。

【増田船員政策課長】 この資料は、むしろ、3 省庁が連携して、インフラとなるような基盤を

整備して、衛星のサービスの料金を下げて行くように取り組んでいきますという、そういう資料ですので、特に海運事業者に対しどうのこうのという話ではございません。

【小塚座長】 それはそうですね。できると。私が繋がらないといったのは言い過ぎかもしれませんが、遅いことは間違いがないですし、容量もあまり、ブロードバンドではないことも間違いがないですけどもね、外航船社でも、現状はそうだと思いますけれどね。まあ、ここは衛星の研究会的場ではないので、この辺にさせていただきたいと思います。

その他、全体について、何か、なお発言すべき点はございますでしょうか。はい、お願いいたします。

【川路船員教育室長】 船員教育室の川路でございます。本日の資料3の12ページのところに、一般大卒者向けの3級養成課程の設置に係る検討経緯という形で資料をお付けしております。これは我々どもの所管する海技教育機構、その中に海上技術短期大学校、いわゆる高校卒で入学して、4級海技士を目指す、2年間の養成課程ですけれども、そういった学校に入られる方の入学者数が、左側の方に、平成26年度以降、書いてあるんですけども、その中に、本来であれば高卒を対象としておりますけれども、一般大卒、4年制、もしくは短期大学、そういったところを卒業して、なお、海に、船に乗りたいという方が、約1割弱位入っております。更に、実際に海上技術短期大学校を卒業しても外航への道がなかなかないものですから、芦屋の海技大学校に進学される方が、残念ながら1名程度いると。一方で、3級海技士の筆記試験、これを在学中に取得する者は、多いときには130名もいるような、かなり海上志向の高い学生がここで学んでいます。

こういった学生に、3級への道、外航への道を開くすべはないかということで、我々の方も、これは3年前に考えたんですけども、そういったところで、じゃあ、一般大卒を対象とした、いわゆる、2年間で3級を取れるような、そういったコースができないものかということで、今、ここに資料をお示ししているんですけども、何せ資料がちょっと古いものですから、船社のニーズ、調査についても3年前のデータですので、現在の経済状況等で状況は変わっていると思います。ただ、一方で、我々どもの方で、教育機関の卒業者に対する、いわゆる、求人に対して、どれだけ就職をしているかということ进行调查しているんですけども、外航労務部会加盟の船社さんであれば、大体、まあ、航海士、機関士、ある程度充足されているのかな、一方で、それ以外の船社さんについては、特にエンジニアが不足しているというふうなデータも出ておりますので、そういったところを、採用に繋がるような、もしくは学生が増えるようなことができ得るかなあというふうなことを考えて行きたいと思います。また、実際に、教育機関卒業者数で航海士と機関士を比べますと、毎年、やっぱり機関士の方が20名位少ない状況ということもありますので、機関士の魅力、これを挙げて、エンジニアになりたい学生をいかにして増やして行くか、そういった施策も必要なのかなというふうに感じております。

もう一方で、その前の方に新3級の資料もあるんですけども、新3級につきましては、乗船実習を行う練習船の定員の制約もありまして、現在は定員10名という形で動かしていただいております。ただ、実際の入学者数につきましては、ここ4,5年、20名、倍以上、20名、平成30年度におきましては26名ということで、20名を超える学生を受け入れております。果たして、今

後、新3級をもっと拡充した方がいいのか、それとも、新たな、こういった大卒を対象としたコースがいいのか、船社さんに受けがいいのか、そういったところも皆さんのご意見を伺ってですね、今後の施策に役立てて行きたいというふうに考えておりますので、どうぞ、また、ご意見をお願いしたいと思います。

【小塚座長】 はい、ありがとうございました。企業の経営とかですね、船上の労働環境の話が、まあ、いわば需要側の要因だとすると、これは供給側の要因だということですね。両側から日本人船員を増やしていけないかということですね。ありがとうございました。

その他に、何か、本日、ご発言いただくことはございますでしょうか。

【池谷委員】 一点、よろしいですか。

【小塚座長】 はい、どうぞ、池谷さん。

【池谷委員】 資料3の、基幹職員の育成、日本人海技者確保・育成スキームのカリキュラムの見直し等ということで、増田課長から紹介がありまして、今後枠の拡大、また、座学期間の見直し等々ということで、変更のお話なのですが。

【小塚座長】 25ページ及び26ページのところです。

【池谷委員】 25ページ及び26ページ。で、ということ的前提で進んで行く場合には、現行の、その、座学に関わる予算とが増加される。もしくはそれに向けた検討もされることになるという認識でいらっしゃるのですか。枠の拡大という話もありましたし、座学の見直し等々という話もありましたので、お聞きしておきたいと思います。

【小塚座長】 はい、このスキーム自体は、これは、国の予算も、国交省の予算も使っているスキームなんですね。

【増田船員政策課長】 はい。

【小塚座長】 その辺り、何か考えておられることはありますか。

【増田船員政策課長】 それについては、また次回にでもと考えておりましたが、例えば、座学研修の部分についてですね、どのような形で見直して行くかという部分もございますし、それから、志願者数の増加についても、需要等も見ながらですね、引き続き議論いただいて、例えば予算措置に含めるというのも、一つの考え方かなと思ってですね、今回、お示ししております。

【小塚座長】 まあ、そういう意味では、その辺りを、こう、前広にいろいろ検討していただくということですかね。よろしゅうございますか。

【池谷委員】 はい。

【小塚座長】 まだ、本日の時点では、あまり具体化していないような印象を受けましたけれども。はい、ありがとうございます。

その他、いかがでございましょうか。はい、どうぞ、田中さん。

【田中委員】 先程、川路委員からご提案のあった、一般大卒向けの3級課程の話ですけれども、先程、堀木委員から、東京海洋大学にも神戸大学にも、ちゃんと編入制度がありますよと、こういって、まあ、あの、大学2年生とか、3年生に上がる時に、俺、船乗りになりたいわ、という人がいたら、その制度でどこかに入るのが、一番いいと思うんですね。ところが、今、職業選択のタイミングっていうのが、どんどんどんどん後ろに下がって行ってると思うんです。で、正直言って、今、3級教育の中心になっていただいている、東京海洋大学だとか神戸大学の海事科学部、ここに船乗りを目指して入るためには、高校を卒業する時にですね、俺、外航船員になりたいわと、こう思わないとそこに入れないんですよ、ね。で、ましてや高等商船学校になると、高校を選ぶ時にですね、中学校で、俺、船乗りになりたいわと、こう選ばないと駄目なんですね。ところが、世の中の流れって、基本的には、あの、親の期待もあるんでしょうけど、まあまあ、選択肢を増やすためにどんどん学歴を上げていきたいと思います。で、お前の成績で行ける一番いい教育機関に行って、まあ、最終的には大学に行って、ゆっくり考えたらいいやと思った時にはね、大学に行って、俺、船乗りになりたいなっていう道は、今、ないのが、正直なところなんですね。ですんで、今、大手3社さん位が始めている新3級制度、一般大学で今まで船のことを全く勉強していない人ですよ、中には文学部だとか、完全に文系の人もあります。そういう人が、船に乗りたいよと思ったときに、受けに行くっていう人がですね、まあ、これは聞いた話なんで分かりませんが、数百人レベルでいらっしゃるんです。で、まあ、先程、川路さんが練習船の枠とかそういったことで制限してるけども、各社、5プラスアルファだぜ、位の話をして、本来は15人の筈が20人超えてるよと、今、実態はそんな感じなんですね。その位ね、あの、世の中には、もっと船乗りになりたいよっていう人がいるのに、こぼしてきてるなって印象はあります。で、そういう人達が、今、行く道は、その新3級の狭き門、これ、何百人の中から10人位に絞られる訳ですよ。10倍以上の倍率なんですからね。そこに受かる自信がなかったら、自分で勉強するしかないわって、今、海技教育機構の海上技術短大にもう一回入学するんですね。そこで2年間、4級教育を受けながら、自分で、自力で3級の筆記試験を受けてと。それでも履歴が足りないから、その人達は、なかなかすぐに外航海運に行けないんですよ。それを、何とかそういうニーズに応えようじゃないか、というのがこの制度だというふうに、僕は理解しております。ですんで、本当にいいタイミングで、いやあ、船乗りになりたいわって大学の途中で思う人がいて、海洋大学とか神戸大学の海事科学部に編入できればそれはハッピーなんですから、そうでない人達を救う道がこれで、で、先程来、言っているように、非常に船員さんの業務も大幅に変わってきていて、単に現場の運航を担うだけじゃなくて、マネジメントであったり、海外で駐在をしたり、営業支援であったりと、そうなってくると、もう、歌って踊れる海技者が必要になってくる。そういった時に、まあ、いろんなところから来ていただくっていうのは結構い

いし、意外と船会社さんの声を何となく小耳に挟んでいるところでは、川路委員の言われたように、エンジニアが取り難いと。まあ、これは、あの、大学はちゃんと勉強をさせてるから、もっと採れと言われるかもしれないんですけど、あの、そこでミスマッチが起きちゃう部分があると。そうなった時に、例えば、立派な工業大学、東京工業大学卒業で、船の機関士の資格を取りましたみたいな人が出てきたら、そりゃあちょっと美味しいかもしれないなど、思うところがあります。ただ、ここに書いてある通り、高専卒業生や商船系大学を出て来る方と競合しちゃうと思います。ですんで、あの、我々の業界の中では、期待もしてるけども、混乱が起きるのは一番恐れています。だから、その、いいんだけど、あんまり一気に数がばんと出て来るようなことがあると困るだろうとか。で、一方で、新3級をやってらっしゃる会社は、もう、4月に採用して、給料を払いながら海技大学校に通わせてるんですね。ところが、同じ教室で、隣で、自力で学校を卒業して来て、同じ免許を取って来る人がいたら、そらそっちがいいわなど、こうなるかもしれないから、これも、混乱が出てくると思います。それが混乱なのか混乱でないのかというのは、蓋を開けてみないといけないんですけども、さっきも言ったように、そういう、船乗りになりたいという人をとりこぼしている大きなところがあるんで、結構、期待はしておりますと。まあ、微妙な言い方で申し訳ないんですけど。だから、最初は、入り方の数だと思うんですよ。あんなところでそんな教育始めるから、お前、東京海洋大学の卒業生が一個も採ってもらわれへんようになったじゃないかなんてなると、これは大変な事になると思います。だけど、それはそれで負けんように、こっちも頑張ってるからいいよっていう位の数だったら、問題ないと思ってますし、で、それだけニーズがあるんだっていうのは、これは船会社の問題ですよ。そもそもお前ら採ってへんのに、入り口だけ増やしてどうすんねやと、立川さんに言われそうですけれど、そこは狭いんですよ、選択肢が増えると、これは歓迎すべきものであると、こういう言い方はあると思います。そんなイメージを持っておりますということだけ、この資料が出たんで、先程、そういうお話も出たんで、少し、コメントさせていただきます。

【小塚座長】 はい、ありがとうございました。この辺りの就職志望者は、むしろ、堀木先生が、日常、身近に接しておられませんか。何かコメントはございますか、今のご意見に対して。

【堀木委員】 はい。ええと、まず、私は機関士の方の担当の学科に所属している者ですけども、近年不思議に思っているのが、ここ2,3年ですね、入学時に、船舶機関士になりたいという学生が急増しまして、何が起きているのかなど、正直思っております。あの、恥ずかしながら、例えば60名位入学した中で、入学時に海技士、ま、機関士ですね、機関士を目指している人っていうようなことを確認すると、数人でした。で、あの、先程、田中委員が、本学でとおっしゃっていただきましたけれども、航海訓練所の実習等を経て、段々こう、機関士っていうのを初めて知る学生も多いんですね、大学に入ってから。それで、14,5人、機関士になって行くっていう状況が長く続いてたんですけども、最近、機関士になって行く学生、機関士希望の学生が、あの、就職の時点で20名位、ここ5,6年ですかね、増えている、ちょっと正確な数字ではないんですけども、増えている、ということと併せて、入学の時点で、機関士になりたくて来た者と確認をすると、20名位いるんですね。これも一重に、業界の皆様のご努力ですね、最近、あの、いろんところで、一般の船の公開ですかね、等をしておられる努力の賜ではないかなと思ってお

ります。で、ちょっと、もう一つ、つけ加えさせていただきますと、すみません、私達の大学の編入は卒業生も受け入れております。そこは、ちょっと、一言だけ、申し添えをさせていただきます。よろしくお願ひします。

【小塚座長】 はい、ありがとうございました。教育についても、いろいろご意見がございました。

ええと、そろそろ 16 時が近づいておりますがよろしゅうございますでしょうか。本日のうちに、これを是非、発言しておきたいということが、他にございますでしょうか。

はい、田中さん、どうぞ。

【田中委員】 はい。今の話で、

【小塚座長】 あんまり大きな話は駄目ですよ。

【田中委員】 堀木先生のお話の続きなんですけれども、実は、船主協会として、東京海洋大学や神戸大学の海事科学部に、まあ、入学してくれた学生さんにできるだけ、海上志向、船の方を向いてもらうために、一生懸命、あの、講演会をしたりとかですね、若手の人を連れてって、一緒に話をできる機会を作ったりとかいうことをずっとやってきてまして、で、今年もそういうことをやりましようねっていう話を、昨日、打ち合わせたところなんです。その中で、これやってなんか違いはありますかという話を聞いたところ、あの、今、東京海洋大学さんは、3年生になる時に、機関科っていうか海洋電子の方は、船乗りになれる資格を取るコースを選ぶか、そうでないコースっていうふうに分かれるんですよ。で、そのコース選択をする人が若干増えていきますと、こういうありがたいお言葉をいただいてたんで、そういう地道な活動を、業界としてもやっているし、いろんなところでの見学会だとか、J-CREW プロジェクトで、もっと一般の人が船に目が向くようにですね、あの、労使一緒になっていろんなところでやっておりますと、そういう努力は我々もやっておりますということをお伝えして、決して、機関が採り難いんだよっていったのは、それでもまだ、総数が足りない位ですよ。残念ながら、陸上も、もっと優秀な、有名な会社が、いっぱい、優秀な、海洋大学の機関科の学生さんを持って行っちゃうんですよ。そういった背景もありまして、なかなか採り難いよっていうのは、表によく出てくるんですけど、これはデッキ、エンジンに関わらず、やっぱり、いろんなタイプの人が、船の勉強をしたい、船に乗りたいたいという人は来てもらえるというふうな状況になって行くっていうのは、大学生であつてもいいのかなと思つてますんで、そういう意味で、この、新しい、海技大学校にそういう講座ができるかもしれないっていうやつについては、大変期待しております。ただ、本当に、船員教育って、日本の伝統的な船員教育をずうっと担って、業界と、その、アカデミックな部分と、役割分担を含めながら、そういう関係で来ている、今の、この教育関係を変に disturb されるのも困るという意見もやっぱり会社にはありますので、その辺も含めながら、まあ、よく様子を見ながらと、こういうことになるのかなということで、一応、堀木先生の言われた内容と私の内容は合っておりますよということをお願いいたします、はい。

【小塚座長】 はい、ありがとうございました。大旨よろしゅうございますでしょうか。それでは、今日は、背景・事情に及びまして、非常にいろいろなご意見をいただきました。どうもありがとうございました。それでは、次回の検討会はですね、これを、一旦、事務局の方で受け止めていただいて、どう施策に落とし込んでいただけるかというようなことをご提案いただけるのではないかと考えております。

では、本日の議事としましてはこれで終了にいたしまして、次回の予定等につきまして、事務局からご説明いただければと思います。よろしく申し上げます。

【服部船員政策課専門官】 ありがとうございました。次回検討会につきましては、ご案内の通り、5月31日10時より、本会議室での開催を予定しておりますので、よろしくお願いいたします。

それでは、以上をもちまして、「第1回 外航日本人船員の量的観点からの確保・育成に関する検討会」を終了いたします。本日は、お忙しい中ご出席をいただきまして、誠にありがとうございました。

以上