

## 第2回 船員養成の改革に関する検討会 議事概要（主な意見等）

日時：平成30年11月20日（火）09：45～11：50

場所：中央合同庁舎3号館4階特別会議室

### 「検討会の今後のスケジュール」に関する質疑応答

○この場で海技教育機構（以下「JMETS」という。）の必要な財源確保のあり方、自己収入の確保について論議することが船員の確保・育成とどのように関係するか理解できない。船員の確保は、そもそも国がやるべきことであり、運営費交付金も国が確保すればよいこと。日本人船員の確保・育成がどの程度必要で、それに伴ってサイズが決まるのであって、先にサイズありきという話にはならない。運営費交付金が下がる方向性はあるかも知れないが、それで国の責任を果たしていると言えるのか。

→ 運営費交付金について、平成31年度予算でも、しっかりと増額要求している。運営費交付金の右肩上がりを中心に議論するだけであれば、JMETSがしっかりと船員養成をしていくのが今後難しくなるおそれがある。運営費交付金も毎年増額要求しているが、しっかりと自己収入確保への取組みも財務省に示す必要がある。このことが結果的には予算確保にもつながる。また、必要な船員養成をいかに効率的にやっていくかが重要であり、しっかりと教育内容で必要な人数を教えるために、いかに効率的にやっていくかである。単に縮小するという意味ではない。

○JMETSの財源確保について、これからも十分に予算要求を行うことが大前提であるが、国交省が必要性を主張しても財務省がだめだと判断した場合、運営費交付金を確保することにはならない。ここでJMETS自体が一定の自己収入の道を開き、それにプラスして運営費交付金を要求することが、自立的な船員養成の確保のあり方を議論する上で必要ではないのか。運営費交付金の額は国交省が最終決定できない問題であるため、自己収入の確保は、財務省がどう対応しようと船員養成の改革を担保するためにも必要ではないか。よって、この場では議論の対象としたままにしておくことが適切であると考えられる。

### 議題1「内航新人船員の養成等の規模のあり方」に関する質疑応答

○内航未来創造プランにある養成定員500人について、様々な制約があり、色々な事情も勘案しながら段階的に拡大をお願いしたい。内航業界には小型船もかなりの隻数あるが、現実には今の若者は小型船には乗ってくれない。不足感だけなら、6級の方がいる。

- 資料 P4 について、例えば平成 24 年に 25～29 歳だった人数が、平成 29 年では約 350 人増えているが、これは資格所有者以外も含まれているのか。今、必要だといわれているのは、資格所有者の増員ではないのか。
  - 船員全体の資格者のみならず、部員も含めた船員の数全体を表したものであり、途中から業界に入る方も増えているのではないかと推測する。
  - 実際、船員として働いたが一旦陸に行き、再び船員になっている者も含まれていると考える。また船員養成ということであり、資格所有者を議論したい。
- このグラフの人数の中には、6 級海技士も含まれているのか。平成 29 年度は 107 名が 6 級海技士コースを受講しており、平均年齢が 28.9 歳であったため、この付近の年齢が増えていると考える。
- 内航船員と言っても 750G/T 以上で二人ワッチをしている大型船と 750G/T 未満で一人ワッチをしている小型船では船員不足の緊迫度が違う。小型船では定員ギリギリで運航している船がほとんどである。1 人の船員が辞めた場合、船が止まってしまうため、補充に苦勞している。航・機両方の免許を持っていると、その不足分を埋めることが可能になるため、短期で職員になれるような航・機両用の教育体制を維持していただきたい。
- 今後、民間で行う 6 級が更に増えるだろうと見ている。今後も教育内容について JMETS に協力をお願いしたい。業界としては、国からのご支援をいただければと思っている。
- 内航総連、JMETS 間での意見交換の中でも民間 6 級の強化が必要だと認識しているところである。今後とも需要を踏まえながら、連携を深めていく。
- 養成定員については、今後、業界においてどの様に技術革新が進むのか予測し、その中でどのような技術を持つ人材が必要かという議論も関連してくるのではないかと。機械化がもたらす養成規模への影響をどのように認識されているのか。
  - 必要な船員数を予測するには、様々な要素が絡んでくるので、難しい問題であり、精査していかなくてはいけない。今後更に検討していく。
  - 海技大学校で様々な船員の再教育を行っていることも、しっかりフォローしながら、学校あるいは練習船で行う教育の中身も充実させるという車の両輪で、全体として教育訓練内容をアップグレードしていくことも必要だと考えている。
- 今までの議論から、6 級海技士の不足について、内航業界から強い要望が出ている。6 級海技士の民間養成の強化というのも一つの方法である。また 4 級海技士の人数については、大体足りているか若干不足しているかというような認識である。内航業界の実情に鑑み、段階的に確認をしながら慎重に進めていく必要がある。

## 議題 2 「機構の必要な財源確保のあり方」に関する質疑応答

- 資料 P14 の各学校で、入学から卒業までの年数が違うので、1 年あたりの金額に直すと大分変わってくる。それを踏まえた上での数字にすべきである。
- 資料 P11 の意図を確認したい。「JMETS の自己収入の比率が少ないので自己収入を増やしたい。そのために受益者負担を増やす。」という理屈に聞こえた。神戸大学の自己収入については、海技者育成のみならず、病院等、全てが入っている。データについて説明してほしい。
  - 数値については HP で公表されているキャッシュフロー計算書より抜粋した。
- 公表データとして間違いはないが、考え方としてはどうなのか。競争的に取りに行き獲得している自己収入と、受益者負担等による収入が混同されては全然違った話になるのではないかと強く危惧する。
  - 自己収入は色々な取り方があり、競争的に取りに行くものもあれば、授業料のように競争といった言い方が馴染まないものもあり、精査していく。
- 法人としての性格が異なるため、同じ自己収入といっても全く性格が違う。一律に並べられても比較することはできない。
- 資料では、運営費交付金が全体の中でどれくらい占めているのかを示している。財源を運営費交付金に頼り切ってはまずいのではないかとということが資料の趣旨ではないか。
- 資料を見ると JMETS への寄附金が少ないように見えるが、業界としては支援している。直接的な寄附金の支援だけではなく、JMETS の募集活動時に使用するパンフレット等の印刷等、毎年 2,000 万円以上寄附している。平成 25 年には海技者の確保・育成に関する検討会における結果から、奨学金の基金として 3 億円を寄付した。
- 練習船の実習生の経費負担の説明の中で、実習生の食料費負担については、検討しないということを明言してもいいのではないか。
- 財務省の予算執行調査結果がでた昨年来、自己収入については、大学・高専機構との協議の中で、食料費も含めて個人負担が明確な経費ということで検討を進めてきた。諸般の事情により、食料費の検討については中断している状況である。今後検討会を通じて一定の方向性が得られれば、それを踏まえた関係者間の協議になるものと考ええる。
- JMETS の必要な財源確保のあり方についてが議題である。いかに財源を確保するかであり、いかに支出を抑えるのかではない。
- 練習船の実習生から食料費を徴収するという財源の確保のあり方が見え透いている。そんなことを議論する場ではない。JMETS の問題にしている海事局の姿勢のあり方が問題である。資料 P14 で色々比較しているが、恣意的な資料だ。海技教育を受ける学生というのは、練習船に乗って実地訓練を受け、実質的には船長の指揮下に入って実習を行っている。それを食料費の負担ができないからと言って、「カップラーメンを 3 ヶ月分持ち込んで乗船する」などということも考えられ

る。教育という名の下に船に拘束され、特殊な環境下で実地訓練を受け、法律的にも条約的にも認められている資格を取得するための教育を受けていることは、根本的に他の教育訓練とは違う。実習生の食料費については検討会を踏まえ、改めて検討するとの発言であるが、あり得ないことである。

- 実習生の食料費については、強い反対の意見があることを踏まえて対応をすることになる。実習生から食料費を徴収するという事は、他の教育機関における受益者負担とは違い、コストの転嫁ということにも繋りかねないため、かなり慎重な議論が必要だろう。コストを転嫁して財源を確保するという事は、必ずしも正論ではない。積極的に外からの資金をどのように獲得できるかの検討も必要となってくるのではないか。
- 資料 P12 の自己収入の内訳を見ると、外航事業者からの社船実習負担金の割合が大きい。内航事業者にもご負担いただくことはできないのか。また、資料 P11 の寄附金の割合が JMETS は少ない。もう少し個人や関係業界から集めることはできないのか。
- 内航業界は中小事業者が多い中、精一杯寄附等を行っている。これ以上の寄附は困難。今後できる範囲では努力していくが、他の業界のように多額の寄附が難しい状況だということをご理解いただきたい。
- JMETS の実感として、内航業界に金額に出ない部分でご協力いただいている。JMETS と内航総連の間では具体的な負担に関して相反する部分もあるので、今後引き続き認識の共有、連携の強化を続けていきたい。
- 乗船実習を経験した OB、個人等、広くからの寄附金を取っていくということも含め、努力してほしい。
- 寄附という形を含めて社会の各層、様々な関係者をお願いするということは理想的な形だと考えている。今後、問題のない範囲での寄附の拡大について検討していく。
- この問題についてはまだ一定の方向性について共有するには至っていない。今日出された意見も踏まえ、今後検討を進めていただきたい。

### 議題 3 「教育内容の高度化等のあり方」に関する質疑応答

- 資料 P16 では専科教育へ移行することにより教育の深度化を図り、早期に自立できる即戦力となる人材を育成とある。3ヶ月の履歴限定であれば問題がないが、乗船期間を現在の9ヶ月から6ヶ月に短縮することによって、履歴限定期間が6ヶ月になり、即戦力となるまで3ヶ月遅れる。機関係の免許を取得する場合、1年9ヶ月の乗船履歴が必要となり、即戦力となるには入社後約2年かかる。これは即戦力となる人材の育成と相反するのではないのか。

→ 資料 P17 の取得できる免許については、一例として航海科を専攻した例を挙げている。4級海技士（航海）の免許については、免状取得後6ヶ月の

履歴限定となるが、専攻した航海科については、教育内容の高度化により、これまで以上により即戦力に近い養成が出来ると考えている。反対系で取得出来る免状について、記載内容を解りやすく修正する。

- 航・機両用教育を一部残してもらいたいという要望が明確になったことはありがたい。社船実習についても要件緩和を検討していただければ協力していきたい。
- 高度化のあり方の方向性について異論はない。この方向性で養成していただきたい。業界のニーズを踏まえながら如何に教育していくかが JMETS の方向性である。今と同じ訓練内容では、いずれ行き詰まることは明確である。社船実習の拡大については窓口を広げているところである。技術革新を取り入れながら教育内容について検討していただきたい。
- 航・機専科教育に移行することにより、実習生のモチベーションも上がる。専科教育によって生じた時間についても、繰り返しの学習、より基本に忠実な教育へ費やしていけると考える。
- 航海、機関に特化した採用が大半を占めているという実際の状況を踏まえ、当該職に対してより高度で実践的な教育を行っていく。他方で、航・機両用教育も一部残し、取得免許について学生個人が選べる余地も残している。
- 専科教育に移行することは、教育の高度化には必要かもしれないが、教育する現場としては大きな負担になるのではないか。
- 今回出された懸念や要望にどれだけ対応できるか、それを踏まえて検討を進めていただきたい。
- 教育の深度化には専門家も必要となり、教育側の人材の問題も出てくる。そのあたりも含めた検討をお願いしたい。

#### 議論 4 「効率的な船員養成体制のあり方」に関する質疑応答

- 資料 P20 の就職者の定着率について、アンケートの回収率等はどうなっているのか。
- 後日回答する。
- 資料 P20 に、9 割あるいは 8 割が船員として定着しているとあるが、これは船員及び海技者として定着ということか。海上職のみならず、陸上勤務でも海技資格を活かした者も含むということか。
  - 全員が船員として就労している者である。
- 海技資格を活かして陸上職に勤務する者は、資料の陸上職に含まれているのか。
  - このデータは現在船員として働いているか、それとも陸上に転職しているかのみを示したものであり、海技資格を活かして陸上に転職しているかまでは分からない。
- 今後「船員」あるいは「海技者」として議論をしていく時に、「船員」は海上に勤

務する者のみとするのか、それとも陸上勤務においても海技資格を活かした者も含むのか明確にするべきである。後者の方がよいと考える。

- 海技資格を活かして様々な方面で活躍できるという方向がよいのではないか。船だけに最初から限定する、という方向でなくてもよいのではないか。
- 短大化のメリットとして全国規模での学生募集が可能とあるが、これはメリットなのか。全国から学生が来るということが、必ずメリットとなるのか。
- 意識の高い人材を広範囲から集められる。地理的な問題でもあるが、水産高校等との競合が少なくなり、地域要因に左右されることなく、人材確保が安定すると考えている。
- 大学の場合、地域に根付いた学校の方に学生が集まるケースがあるため、必ずしも全国規模がメリットはならない。むしろ地元で集客し、当初船員への志向性がなかった者を育てていくことも、海運全体としてはメリットと考える。
- 資料 P20, 21 によれば、海技短大 3 校には全国から学生が来ている。海技学校は北海道・関東・九州にしかない。逆に海技学校を中部・四国に作ればよいのではないかという発想があっても構わないのではないか、そういうことを議論する場だと考えている。中卒者で船員になりたくてもなれない方が中部・四国には多いのではないか。そういった見方をすれば、もう少し違った角度からも検討ができるのではないか。
- メリット・デメリットという点、こちらの方がベターということになるが、全国規模で学生募集をする学校と、地元で根付いて学生募集をする学校とは特徴が異なり、どちらの方がよいという評価は難しいのではないか。メリットとして明確に記載することについては、再検討が必要ではないか。
- どちらが良いと決めるという性質のものではなく、あくまでも総合的に判断して方向性を出していくということであろう。ただし、現場の声としては海技学校の生徒（中卒者）より海技短大の学生（高卒者）の方が、本人の志向も固まっているため、生活指導面では負担が少ない。現場では生活指導面でも苦勞していることをご理解いただきたい。
- 供給側の話ばかりになっているので少し視点を変えると、7 校あるどの学校も地元との関係が強い。供給側だけでなく、受け入れる地元や学生の意向にも配慮した新たな工夫ができるのではないか。
- 高専も海技学校と同じ中卒者を募集している。（船員を志望しないで）地元だからと入学してきている学生もきちんと卒業させていることを理解していただきたい。高専の学生の出身地の分布についても、必要があれば資料を用意する。
- 地元、地域性の話になると、自治体との関連が強い。地元でまかなえない部分について、広域的に募集することでまかなえるというのは短大化のメリットであると、地元との意見交換などで聞いている。特に地元との調整という観点は重要。
- 教育側の苦勞もわかるが、一度に 4 校全てを短大化すると混乱が起こるのではないか。船員の確保育成ということで体験乗船を行っているが、参加した子どもの

保護者から船員になるための費用、また船員の収入について質問を受ける。経済的に苦しいのであれば奨学金制度もあるし、中学卒で海技学校に行けば18歳から年収500万稼げるという話もしている。海技学校の生徒の中には、経済的に困窮している家庭が多いことは事実。15歳の子どもを学校で面倒を見るのは確かに大変だと思う。しかし、そういった子どもが日本の海運を支えていることは事実である。

- 6級を増やすこと、教育を深度化すること等、JMETSに負担がかかっており、現状で限界の状況と考える。JMETSだけの問題ではないので、様々な意見を整理し、いかにJMETSを充実させ、良い人材を育てられるかということが重要であり、国交省を中心に、他の機関、業界の協力が必要である。
- たたき台について、今回の意見も踏まえ、この場で意思の共有ということまでには至らないので、もう一度検討いただき、次回検討を進めていきたい。

以上