

第10回 官業民営化等WG 議事録(国土交通省ヒアリング)

1. 日時：平成16年10月1日(金) 10:30~11:30

2. 場所：永田町合同庁舎1階第1会議室

3. 項目： 気象等の観測

日本人船員の育成

4. 出席： 規制改革・民間開放推進会議

鈴木主査、原委員、大橋専門委員、福井専門委員

国土交通省

気象等の観測

気象庁 総務部 企画課長 小佐野 慎悟

(以下「小佐野企画課長」という)

課長補佐 寺本 幸弘

日本人船員の育成

海事局 船員政策課長 内波 謙一(以下「内波船員政策課長」という)

課長補佐 新垣 慶太

大橋専門委員 どうも、よろしくお願ひいたします。では、御説明を手短にお願ひします。

小佐野企画課長 気象庁の企画課長をしております、小佐野と申します。どうぞよろしくお願ひいたします。

御指摘の気象庁の観測についての民営化ということでございますけれども、これにつきましては、基本的に民間に気象の観測をしてはいかぬと、そういうものは何もございませんし、また測器だけ基本的に同じように揃えると、いろんな測り方によって違いが出てはいかぬということで、測器の規制だけはしておりますけれども、それにつきましても、もう基本的には登録機関がやると、気象庁自らが検査するということは基本的にしないと。

更に、型式検定制度も導入してございまして、そういう意味でかなり民間の負担は減っているのではないかとということで、着々と我々はしているつもりでございます。

あともう一つ、気象庁の場合で、民間にどれだけの観測データがあるかということで、実は気象庁の欲しい観測データはほとんどないというのが現状でございまして、気象のために必要なデータを気象庁自らやらざるを得ないという状況かと思っております。

ヒアリング調査票と別に色刷りのものが2枚ございますけれども、その気象情報の流れというのをごらんになっていただくと、大体どういうことをやっているのか御理解いただきたいと思っております。大体国民的なレベルでは、地上観測、今の天気かどうかというのは、基本的に皆さんよくごらんになるんですけれども、実はそれはほとんど一部でございまして、我々が天気予報をやるためには、実は上空の風の流れとか、気温とか、

そういうものを見ないと、明日の予報とか、一週間先の予報ができないというものでございます。

ですから、ウインドプロファイラとか、高層気象観測とか、こういうものを使って天気予報をやるといことなんです。というのは、天気というのは、西から東に動くとなってますけれども、実はそれは上空の風の流れによって動いてくるということがございます。そういう意味で、実は日本だけではなくて世界的なネットワークを組んで上空の風の流れをつかむということをしないと、天気予報ができないという状況になっております。そういうことから、そういうことをきちっと観測することが大事だと。

更に、静止気象衛星、これは、例えば、台風が南の太平洋上が発生しますと、どうしても地上とか、ほかの観測器ではつかまえられず、衛星でしかつかまえられないということになってございます。

ただ、豪雨災害を見るときは、ある程度雨の観測データを忠実に見ないと漏れてしまうということがございます。そういうことで、よくテレビでごらんになるように、アメダスで観測している。それは、大体 17 キロぐらいのメッシュでやっておるんですけども、更に集中豪雨の場合は数キロメッシュで起るといことがございまして、そのためにはレーダー観測網で更に、今、2.5 キロのメッシュでとらえるという形で、きちっと集中豪雨をとらえて、注意報・警報のための予備にすることにしております。ただ、注意報・警報につきましても、実は実況だけではなくて、予報を加味して出すという行為をしてございますので、どうしても上空の風の流れとかいうものも必要になってきますし、実況プラスこれからどうなるかという予測でもって注意報・警報を出してございます。そういうことが必要かと思っております。

それから、地震とかもやってございますし、火山もやってございますし、またCO<sub>2</sub>とかオゾンとか、そういういろいろな観測をしております。

ただ、船舶とか航空機にも、ボランティア的に観測していただいておりますし、それについては気象庁もデータを積極的に取り入れるということをしてございます。

それから、先ほど申しましたとおり、世界の気象機関からの観測データも収集すると。これは世界的なネットワークになってございまして、それでもって1日に数万とか数百万とか、それぐらいのデータが入ってきますけれども、そういうものを総合的に解析して、それで最終的に予報を出すと、注意報・警報を出すという形になってございます。最近、新潟とか福井の豪雨がありましたとおり、そのたびに短時間の大雨というのを、早く予測しなければいけないということがございまして、そのために気象庁としては、最近ウインドプロファイラというものを導入しまして、というのは、今、1日に2回程度しか上空の観測していなかったんですけども、それを毎時観測することによって、細かいスケールの現状を監視すると、また予測するということもだんだんできるようになってきたということで、ウインドプロファイラを導入して、国民を防災することができるように頑張っているところでございます。

もう一点、そういう意味では、気象の観測というのは、気象の業務のためにどうしても必要なんでやっているという状況ということでございます。

もう一つ、次のページに「世界気象機関（WMO）について」というのがございますけれども、これは世界的に一体どうなっているのかというものでございます。これは、世界中の187の国と地域というものが、世界気象機関条約というものに加盟してございます。これは何をしているかということ、世界気象監視計画、World Weather Watch というのがありまして、これでもって世界中の観測網について、皆さんこうしましょうと審議したり、こういう方向で行きましょうということをご皆さん合意して、その下で各国の気象機関がそれぞれの観測網をきちんつくるといいう仕組みになってございます。

気象庁もかなりこれについては積極的に関与してございまして、執行理事会というのがございます、そこに気象庁長官がずっと出て執行委員に選ばれているというふうになってございまして、そういう意味でこういう活動について積極的に関与している。

そういうことで、例えば、台風につきましては、東アジア地域の中樞になってございまして、気象庁が台風の国際的な共通番号を付けるとか、そういう行為をしております、そういう意味で世界の中樞になっているということで、世界中のデータを集めてきちんと皆さんに情報を公開するという形にしようということでございます。

そういうことで、国際的な観点からも継続的にきちん観測し、また情報を出すと、きれいな解析をして、更に予報を出すということは引き続きやる必要があるかと考えてございます。

簡単ですが、以上でございます。

大橋専門委員 ありがとうございます。何かございますか。

民間の気象観測、例えば、かつての国鉄なんかは、相当全国的規模で観測していたと思うのですが、今、例えば、電力会社とか、そういう民間における気象観測の実情というのは把握されておられますか。

小佐野企画課長 はい、基本的には理解してございまして、ただ、例えば、鉄道の場合ですと、基本的に雨と風をはかるといのが基本でございまして、それは鉄道の運行の規制のためにはかっていると聞いております。実際、我々も鉄道気象連絡会というのを持ってございまして、そこで情報交換しているんですけれども、なかなか向こうもシステムがきちんできていないので、どちらかと言うと手作業に近いところもあると聞いてございます。

電力につきましても、送電線の雷とかの監視のためにレーダーを使ったりし、ただ、非常に強いエコーだけをとらえるという形で彼らは見ておりまして、要するに、どこに雷が発生しているかという形で運用していると聞いてございます。

大橋専門委員 あと、どんな機関がありますか。NTTなんかはやってないですか。

小佐野企画課長 NTTは余り関係ないと思います。ただ、どちらかという我々は国の機関、例えば、河川局とか、道路局とか、そういうところで雨とは風をはかっておりま

す。あと、地方自治体でも当然彼らも防災対応がございまして、そういう意味では雨の観測をしているということで、それらについては我々は基本的にデータをもらうようにしてございます。そういうものは、割合システムティックにつくってございまして、気象庁のデータと言われると、今、大体気象庁のアメダスのデータが1,300ぐらいございましてけれども、それぞれの国の機関等を入れると、大体5,000ぐらいになります。そうしますと、かなり10キロ以下のメッシュでもって、きちっと豪雨の監視ができるというふうになってございまして、そういう意味では非常に国民のためにはいいことではないかと思っております。

大橋専門委員　そういう民間でやっている観測データというのを、積極的に提供してもらって、あるいは極端に言えば委託して、この地域については測候所も十分カバーできないので、ここに委託してやってもらうと、電力会社などに。そういう考え方はないですか。

小佐野企画課長　1つは、例えば、雪の観測については、実は委託してやっている部分もございまして。そういうところについては、我々も活用することはしています。

実際、アメダスのデータ処理とか全部民間に委託してございます。ただ単に、我々はほとんど素通りでもって、データが手に入って、我々はそのデータのチェックはします。このデータの観測は変だとなったら、職員を派遣して、この観測は本当に変かどうかをチェックすることはしておりますけれども、データ処理については全部委託してございます。

原委員　今度は、観測の方ではなくて、観測をされた結果、発表と言うんでしょうか。それは、かなり今もホームページで、気象振興協議会というところに所属してらっしゃるいろんな組織がありまして、こういったところがかなり広く情報提供していらっしゃるようなんですけれども、この部分はもう本当に外部でもいいのではないかと思います。いかがですか。

小佐野企画課長　基本的に、民間気象事業者が加盟しておられるんでございまして、それは気象庁のデータを使って表示しているというのが実態でございまして、気象庁のデータは公共財のような形で、基本的には全部無料で出しております。ですから、民間気象事業者も自由に使っておりますし、また、一方、自治体等も好きに使っていただいております。

そういう意味で、そういうデータを加工して、見やすい形でもって民間気象事業者が提供しているというのがほとんどだと理解してございます。

原委員　ベースは気象庁のデータと。

小佐野企画課長　はい。

大橋専門委員　先ほど、雪の何かは民間委託していると。どのぐらいの件数、民間委託であるんですか。

小佐野企画課長　ちょっと今、調べますけれども。

大橋専門委員　もしあれだったら、後でもいいですよ。

小佐野企画課長　はい。たしか100前後だと聞いておりましたけれども、ただ、それ以

外に自動観測でもって。

大橋専門委員 それは、100 か所ということですか。

小佐野企画課長 はい。100 か所ぐらいあると思います。それもかなり大変なことでもございまして、毎日朝9時にはかってくれという、必ず見なければいけないんですね。そういう意味で、かなり労力をかけているということもございまして。このため、消防署等への委託に切り替えつつあります。

ただ、よく雪が降る地域については、それはきちっと自動観測でもってやると。たまにしか降らないところを自動観測の器械を入れるのもったいないものですから、そういうところは委託して、雪が降ったら教えてくださいよというようなイメージでやっております。

ですから、まさに豪雪地帯は、これは自動的に観測して毎日チェックしなければいけないということで、例えば、四国のところだと、たまにしか降らないので、これは委託でいいんじゃないかという切り分けをしてやらせていただいております。

原委員 もう一つなんですけれども、そういった地域性とか、そういったところでの工夫はなされていらっしゃるようですけれども、世界的な機関に所属しているのが187か国もありましたけれども、それぞれやはり基礎的なデータの入手方法というのは、工夫をされていらっしゃるんじゃないかと思うのですけれども、すべて国がやっているということではなくて、対外的に比較をしたときに、より民間でやれる部分がある。そういう工夫をしている国があるとか、そういった比較調査みたいなことはおやりになったことはございますか。

小佐野企画課長 基本的にほとんどの国で国がやっていると認識しております。たまに違うところもございまして、でも、ほとんど例外だと思っております。例えば、アメリカでもやっているのは全部NOAAという、National Oceanic and Atmospheric Administration というところがやっています。そこがきちっと観測していると。イギリスでも、基本的に気象局がきちっと観測していると。ですから、世界中のネットワークの中で、ほとんど国がやっているというのが実情だと理解してございます。

原委員 だから、恐らく気象というのは非常に重要なお仕事なので、勿論もともとは国だと思っておりますけれども、具体的な実測というか、その業務がどうかということですね。

小佐野企画課長 実測も、基本的に国がやっている。ただ、世界的な流れでは自動観測に移りつつあるというのが正しいんですけれども、そういう形で国がそれぞれ実測しております、各国とも財政事情よくないものですから、なるべくコストを下げようということで、自動観測に移行するということはしておりますけれども、そういう世界のネットワークから言えば、精度のいいデータはきちっと回せばいいということなんで、自動観測で十分であれば自動観測に移行させるということは、世界的な流れかと思っております。

鈴木主査 確認ですけれども、その条約はどういう形ですか。国家機関がこれをやって、そしてこの条約に参加すると条約は書いてあるわけですか。

小佐野企画課長 先生も御存じだと思いますけれども、普通、条約にはそんな義務規定みたいなものは書かないと、国としてそういう組織をつくりなさいという形で書かれています。

鈴木主査 措置ができれば、その解釈としては、民間機関でやるということで、その国はOKだというのだったら、それはそれで構わないわけですね。

小佐野企画課長 勿論、やり方は各国で任されていると理解してございます。ただ、世界の流れは自動観測。

大橋専門委員 条約の写しを、後ほど事務局に提出してください。

小佐野企画課長 わかりました。

鈴木主査 諸外国では国がやっているのとさっきおっしゃったけれども、国のどういう機関で大体やっておられますか。

小佐野企画課長 大体みんな気象局というのを持っています。ただ、その気象局が2種類ぐらいあって、運輸省系と言うんですか、公物関係の機関にぶら下がると。あと防衛庁系の機関にぶら下がっているという2種類ございます。

ですから、例えば、発展途上国になると、どちらかという防衛庁的な組織にぶら下がっているところが多いと。だけど、いずれにしましても、気象局のようなイメージでそれぞれ持っている。

鈴木主査 それは、気象庁のように政府の直轄体制の中に入っているのですか。

小佐野企画課長 勿論、国の直轄でございます。

大橋専門委員 先生、よろしいですか。

鈴木主査 はい。

福井専門委員 結構です。

大橋専門委員 観測ではないんですけれども、予報なんですけれども、不特定多数である公衆への予報業務というのは、これは気象庁の独占なわけですか。

小佐野企画課長 いや、そうではございません。基本的にはフリーになってございます。ただ、ナショナル・ミニマムとして、全国あまねくやっていますけれども、民間でも、例えば、局地的な予報とか、全国的にやっても構わないというふうになっています。ただ、防災だけは、申し訳ないですけれども、それはシングル・ボイスということが必要でございますので、例えば、アメリカの場合ですとハリケーンのときに、一回民間にわたしたことがあるんですけれども、それもやはりシングル・ボイスでないとまずいということが出てきて、やはりNOAAが基本的にやっているという形になっております。

極めてシングル・ボイスということが大事だということで、防災については基本的には我々がやらせていただきたいと思いますと思っております。

大橋専門委員 不特定多数の公衆に対するものではなくて、特定の防災情報でも、特定の相手方に対する防災情報、例えば、地方公共団体に出すというような防災情報でも、これはシングル・ボイスでなければいけないということですか。

小佐野企画課長 それは、それをどう解説するかについては自由かもしれないですけども、少なくともこういうふうに国として統一的に動いてほしいと、防災対策してほしいというのは、やはりシングル・ボイスの方がいいと思っております。

ただ、それについてこれから実際どうなのかという解説行為については、別にそれを規制しているつもりはございません。

大橋専門委員 解説と対策というか、その境目というのは、非常に微妙なところがないですか。

小佐野企画課長 ただ、それをわかりやすく伝えるというのが、多分解説だと。

大橋専門委員 解説というのは、何かという問題ですけどもね。

小佐野企画課長 基本的には、ベースがこうなっていますよ。これをわかりやすく、気象庁は割合専門的な用語を使ってしまうこともございますので、そういう意味でそれをもっと素人と言うか、防災担当はかなり素人さんが多いものですから、そこにわかりやすく伝えるのが解説かなと思っております。

大橋専門委員 解説については、シングル・ボイスでない、フリーになっているということですか。

小佐野企画課長 はい、基本的には、これをこの中をもって解説する分には、それは自由ではないかと思えます。我々は余り規制するつもりはございませんので。

大橋専門委員 そういう解説をやっている民間事業者というのは、どのぐらいいますか。

小佐野企画課長 基本的には、皆さんやっても構わないということになっていますので、気象の場合には大手が2つぐらいございますけれども、気象協会というものと、それからウェザーニュースというのがございまして、彼らがやっていると理解してございます。

大橋専門委員 ありがとうございます。

小佐野企画課長 それでは、よろしく願いいたします。

(国土交通省気象庁総務部関係者退室)

(国土交通省海事局関係者入室)

大橋専門委員 どうも御苦労様です。それでは、御説明いただきたいと思っておりますけれども、時間も押し迫っているので、できるだけ7、8分ぐらいでお願いできればと思っております。

内波船員政策課長 お手元に調査票と、それから3枚カラー刷りの資料を付けてあると思いますが、お手元にございますでしょうか。

まず、ごく簡単に、調査票を2枚めくっていただいて、「船員教育機関の現状」というチャートがございますので、まずは3機関に関係したお話になると思っておりますので、その関係を御説明いたしたいと思っております。

私ども、国土交通省でやっております船員教育というのは、これは商船、いわゆる外航船、内航船のプロの船員教育をやっております。プロの船員教育というのは、資格的には、実は海技士資格というのは1級～6級までと、それからプレジャーボートの小さなものがございまして、いわゆるプレジャーボート以外の大型船まで運行できる資格の3級と4級

からスタートいたします。ですから、この表の真ん中のところに「四級海技士資格取得」あるいは「三級海技士資格取得」というのがございますが、これがスタートラインになります。

スタートラインの4級海技士の方が、上にいきますと主に内航の方を対象に考えた資格になっておりまして、それから3級の方が外航。大型船の船長さんというのは、1級、2級の資格が必要になりますが、これは実は3級を持った人が一定の船に乗った経験をプラスいたしまして2級の資格が受験できるようになります。そして、2級の資格を取った上で、一定の期間船に乗ることによって1級の資格が取れるということがございますので、船員教育の目的としては外航は3級の、内航は4級の資格の教育になっております。

現在、私どもと文科省の方で分担をしながらこの船員教育をやっておりますが、3級の場合は内容的には大卒程度の、例えば、知識、技能が要求されるということがございますので、これは文科省の方が御存じだと思いますが、商船大学、改め東京海洋大学、あるいは神戸大学の方でやっておられると。

私どもの方は、4級の教育、つまり内航船員のための教育を海員学校の方で中心にやっております。それが、まず教育の初歩でございます。海員学校の方は、中卒の方々を対象にしたものが、本科と申しまして、その卒業をされた後、航海訓練所で実習を受けると筆記試験免除で4級の資格が取れるようになります。

それから、海員学校はもう一つ、専修科と申しまして、これは高校を卒業された方を対象にするものでございますが、これは教育期間が2年でございますけれども、これも航海訓練所の実習を受けることによって筆記試験免除で4級の資格が得られます。

海員学校の生徒さんの中でも、勉強されているうちにより上位の資格を得たいと、そういう方は、実は海技大学校の講習を受けることによって、3級の方に行けるようになっております。

航海訓練所は、この海員学校、それから高等商船、いずれも全部航海実習は航海訓練所で5隻の船を使いまして行っているというふうにお考えいただければ、うち2隻が御存じのとおり帆船でございますが、帆船もあれば汽船もあって、それぞれのタイプのいろんな実習をやっておられるということです。

海大は、海員学校の生徒さんを3級に仕上げる教育もございますが、大きなところは上の方でございいただけるように、再教育とあります。海技大学校の目的は、そのときどきの時代の要請に応じまして、船員の再教育を行っているところでございます。船員というのは、先ほど申し上げたように、最終的には船長さんの養成を考えておりますが、今、実際に船長さんになれるのが、40歳の半ばぐらいでございます。資格そのものを大学卒業した時点で3級をお持ちの方々が自分で勉強される。あるいは、海大で勉強される。そして、実際の乗船履歴を積んでいくということによって、40歳半ばぐらいで船長さんになっていくということで、比較的息の長い教育が必要になってくるということがございます。

こういう体系で、現在の船員教育が文科省、それから我々が協力をしながらやっております



いう状況でございます。

それで、調査票の説明をごく簡単にいたしますが、調査票をごらんいただくと、今日御説明いたしたいと思っておりますのは、私どもが所管しております、独立行政法人の海技大学校と航海訓練所と海員学校でございます。従事者数は、海技大学校は83名、航海訓練所は船を5隻持っております、その教員、教授に当たる方々と、運航に当たる方々等がいらっしゃって、かなり大きな組織でございます、453名の方。それから、海員学校は全国に現在8校ございますが、その8校の教官、それから事務職の方を合わせて147名の陣容で行っております。

予算につきましては、海技大学校が12億、航海訓練所が78億、海大が20億という予算規模で運営をしております。

授業内容は、先ほど表で御説明したとおりでございますが、海大は特徴的なところは、船員であった者、船員になろうとする者とありますが、船員であった者という言い方も妙でございますけれども、既に既存の船員の方に対して、高度な学術・技能を享受することを目的にしているというふうにお考えいただいて、ですから、再教育機関というのが、私どもの認識でございます。

航海訓練所は、さまざまな教育機関からその委託を受けまして、航海実習を一手に引き受けてやっている機関というふうにお認めください。

海員学校は、海員、海員というのは、船員法上の言葉という意味では、船員のうち船長さん以外の者ということでございますが、現在は内航の職員教育、先ほど申し上げました4級の職員教育を行っている学校でございます。

現在、民間委託の具体的内容といたしましては、施設管理に関わるものを、それぞれ3校ともにやっておりますが、業務そのものは基本的にそれぞれの機関が責任を持って行っている。専門の職員が専門の知識を持って行っているところでございます。

8番の「更なる民間開放についての見解」でございますが、恐縮でございますが、別紙をめぐっていただきますと、私どもの見解を簡単にまとめさせていただきました。この船員の数については、いろんな御議論があることは私も承知しております。ただ、私どもの認識では、内航、外航ともに下げ止まったのではないかと考えております。この点で、資料の2枚目のところに「わが国の船員数の推移」という表がございまして、これをごらんいただければ、ピークが昭和49年の数字でございます。それに対しまして、確かに減少していることは事実でございます。この減少の原因は、ドルショック以降、日本は非常に厳しい国際競争下に置かれた中で、特に外航船舶におきまして、日本籍船以外の外国籍船、あるいは日本籍船におきまして、資格を要しない、私ども部員と称しておりますが、部員の方々を外国人にする。あるいは、外国籍船を使うということで、特に外航船員の減少が、5万6,000人から現在は3,000人ちょっとまで減少しているのが事実でございますが、この間の大きな変化といたしましては、今、申し上げた、昭和49年当時は、この5万6,000人のうち約3分の2は、いわゆる部員という方々でございまして、特に資格教育は必要

なかった方々でございます。その方々が多かったんですけれども、現在は3,000人の陣容でございますが、そのうちの約7割は職員、先ほど申し上げた商船大学校等をお出になられた、3級の資格を持って、その後船長までなられる方々が中心になると。ですから、高度技能職に大きく変化しているということでございます。

それから、内航船員の方も、昭和49年当時は7万人ほどございましたが、これも現在3万人になっております。その大きな原因は、やはり船舶の大型化、機械化によりまして、運航人員等の減少がございます。内航の方も、やはり職員と部員に分かれておりますが、昭和49年当時は資格のない方が約6割を占めておりましたが、今は逆にその比率が反転しておりまして、資格のある方が約6割を占めているという状況です。

ですから、日本人船員に求められている役割が、高度技能職という色彩が非常に強くなる中で、数的には絞られてきたけれども、私どもとしては一応下げ止まっているのではないかと考えております。

特に内航につきましては、そのお話に加えますと、もう一枚めくっていただきますと、「船員の年齢構成(平成15年)」の図がございますが、この職員の比率が高まったとは言え、非常に高齢者の方が多いと。これはやはりここ何年か、我が国の不況の影響を受けまして、内航情勢が非常に苦しい中で、若手が欲しかったけれども、なかなか若手が採用できなかったということで、現在50歳~55歳の方が中心を占めておられると。元気でやっただいてはいるんですが、しかし、早晩この層が退職されることはもう目に見えているわけございまして、その意味で若手の教育をしておかないと、人員不足が生じるのかなと。その点、外航は、外航の方も高齢者が多ございますが、35歳、30歳代ということで、一応若年層もつながっているという状況になっております。

恐縮でございますが、2枚目にもう一回戻りますと、1番、2番のところは、内航と外航の、今、申し上げたような状況を踏まえまして、私どもとしては特に内航についての若年船員の確保、外航では、数は非常に減ってまいりましたが、現在の日本商船隊の置かれた現状、つまり外国人船員と共同で仕事を行っていくという現状に応じた高度技能職である日本人船員を育てていく必要性は引き続きあるものと認識しております。

船員の養成は、先ほど申し上げましたように、非常に時間のかかる、手間暇のかかる教育でございます。その意味で、現在独法で行っておりますのは、確かに、相当の費用。それから、いろいろな、例えば、練習船でございますとか、学校でございますとか、いろいろな施設がございます。それは、長年の伝統によって私ども国から独法に引き継いだいろいろな資産がございます。その資産を利用して、長期的に、計画的に行っていくべきではないかと考えております。

その意味で、民間企業に対しまして、これをすべてゆだねることやはり難しいのではないかと。引き続き独立行政法人の役割があるのではないかと考えております。

その意味で、優秀な船員の安定的な供給を確保する。特に、商船の教育という面では、独立行政法人が行っていく業務の必要性はあると考えております。

以上、簡単でございますが御説明させていただきました。

大橋専門委員 ありがとうございます。何かございますか。

原委員 3点ぐらいあるんですけども、外航について、外国の国籍が違う方々が一緒に混在して業務をしてらっしゃるといふふうになると、例えば、英語教育とか、こういったような教育というのは、外部委託というのは、学習内容によっては十分考えられると思っております、必ずしも全部国ではなくて、内容を切り分けるとやれるのではないかというのが1つです。

もう一つは、これは高校を卒業してからの学校、教育も含まれますけれども、ごく普通の一般の教育の場面では、私立の大学ですとか、私立学校というのものもあるわけですが、必ずしも教育は、どういう高度なレベルのものであっても、必ずしも国がやるということでもいいのではないかというふうに思いますので、その点が2つ目です。

3つ目は、やはり外国籍の方が一緒に働いているということなんですけれども、そうすると、その方たちの教育というのは、特にそれぞれの国の教育事情に任せられたままの方たちを採用しているということになりますから、日本の方々のように、こういう教育訓練を受けているとは必ずしも言えない。そういう方でも、一緒に業務を行ってらっしゃるといふことを考えると、実際に教えられている内容というのが、ちょっとどのぐらいのレベルのものになるのかわからないですけども、内容から考えても、非常に高度な内容になりますとおっしゃられたんですけども、高度だから国ということもないだろうと思っております、民間でも十分やれるような業務内容ではないかと思うんですが、その3点についてお聞きしたいと思います。

内波船員政策課長 ありがとうございます。御指摘の点のまず第1点目の英語教育の点でございますが、本当に御指摘のとおりで、今後、今まで以上に外国人と混乗すると称しておりますが、実戦的な英語教育の必要性は如実に感じているところでございます。

その点につきましては、独立行政評価委員会の方からも御指導いただいているところでございますが、現在やっておりますのは、実は実戦的な英語教育という意味合いにおきましては、教える側も、ただ英語がお上手というだけではなくて、船内の英語に通じておられる方というのが前提になります。

今、私どもがやっておりますのは、実は外国、例えば、商船大学の教官の方、あるいは学生の方に、実際に一緒に乗っていただきまして、それで実戦的な英語教育を実施するということはまずやっております。ただ、それ以上に、今後業務の見直しを図っていく中で、今、委員御指摘のような、実戦的な英語教育をどういうふうに行っていくか、英語教育をもっと充実するのであれば、外部委託ということも検討の一つといたしたいと考えておりますが、今やっておりますのは、かなり実戦的な、要するに、船員さんが船員に英語を教えるということを中心にやっておりますけれども、それ以上のさらなる英語教育についても検討してまいりたいと考えております。

2点目でございますが、確かに、私立の教育機関もあるということでございます。例え

ば、大学教育自身も国立もあれば私立もあるということですが、1つ、特に国土交通省で一貫してやっている教育のうち、海員学校の部分がございますが、海員学校で今、来ておられる学生さんというのを見ますと、場所が比較的、昔から船員の供給地というところに学校を置いてございまして、長崎でございますとか、岩手の宮古でございますとかで、実は伝統的に船員の成り手といったときに、非常に優秀な方なただけけれども、学費の点でなかなか上級の学校に行けないというところが、伝統的に船員の教育になっていることは事実でございます。

今、各独法の方で行っておりますけれども、授業料につきましては、かなり安いのが現状でございます。現在は、月3,000円でございます。それを国の教育、これは国の運営費交付金の負担があつてこそできることは事実でございます。ただ、それによりまして、日本の物流を支える優秀な人材が現に海員学校に来ていただいているということで、やはり私立大学に行かれますと、相当数の授業料を払われると思いますが、そういう額で維持できるのも、やはり国の独法のお陰なのかなと。そういう中で、物流を支えておられる人材を何とか確保してきているというのが、今までの現状だと思います。

それから、外国人の、同じく混乗になる外国人について、教育がどうなっているのかという御質問だと思いますが、各国非常に力を入れております。フィリピンが、実は日本の商船隊、日本だけではなくて、世界中の商船隊の船員の供給を担っておりますが、フィリピンは、現在、国を挙げて優秀な船員の教育を行っているところでございます。

世界中の商船大学のような海事大学それぞれが今、連絡を取り合ひまして、より優秀な船員の教育に努めているというのが一つございます。

それから、もう一つ、日本の混乗船に乗ってこられる、いわゆる船長さんとかそういう資格を持たれた方ではなくて、昔は日本人がやっていて、今は外国人がやっておられる部分の、その外国人の方につきましては、今後私どもやはり日本においても教育の機会があつてもいいんじゃないかと。今後、航海訓練所の実習、あるいは海技大学校の教育の中で、そういう方々も教育の対象に検討していくということも十分考えられるのではないかと考えております。

現在、ODAという形で、一部そういう授業も行っておりますが、今後の方向性といったしましては、更にもっと広く日本商船隊を實際に支えていただく外国人船員の質的向上も、私どもとしては十分視野に入れて考えていきたいと考えております。

原委員 補足でなんですけれども、1か月の授業料が3,000円というのは、非常に低くて大変驚いたんですが、自衛隊も学校がありますけれども、これは1か月の授業料がどれぐらいかということ。

それから、空のパイロット、このパイロットの方たちの育成というのはどうなのか、ちょっと比較のために、もしもデータをお持ちでしたら。

内波船員政策課長 それは、私ども所管が海だけなものでございますから、ではちょっと宿題としていただいて、事務局を通してお返しさせていただきます。

大橋専門委員 どうぞ。

福井専門委員 授業料が安いということで、まさに国がやっているがゆえに安いというお話だったんですが、例えば、私立なり独立行政法人ではない形にしても、補助するとか、あるいは教育寄附の形でパウチャーをわたすということをやれば、結局国にとって支出する金額が本当に安いのかどうかということは、必ずしもイエスだとは言えないと思うんです。

単に安くするためであれば、直営だということには必然的にならないと思うんですが、そのほかに何か理由があるのかどうかということについて。

内波船員政策課長 現在の独立行政法人につきましては、いわゆる公務員型の独立行政法人になっております。そもそもこの3機関は、いずれも発足当初から国の機関として行ってきたところでございまして、私どもとしては、勿論安くするだけではなくて、実際の人事交流、それから日常の業務につきましても、独立行政法人と海事局と一体となって業務を行っているところでございます。

実際に私どもの教育というのは、正直申し上げて文科省と若干違うのは、教育するだけが目的ではなくて、そこが実際の就職に結び付きませんと、私どもやっている意味もないということで、海事局の中のそういう雇用対策、雇用政策と密接に結び付きながらやっているということが、独法としてやっている一つのメリットなのかなと思っております。

福井専門委員 旧商船大学などと、その海技大学校と就職先とか、その後の進路等で、どういう差があるんでしょうか。

内波船員政策課長 海大は、再教育という観点で見えておりますので、そもそも商船大学御出身の方も海大で、例えば、新しい技術が導入されたら、その付加的な教育というのがございます。ですから、もし差を申し上げるとするならば、高等商船、商船大学というグループと、海員学校というグループになるかと思えます。それは、先ほど申し上げた、内航と外航ということで、一応分かれている。ただ、勿論、海員学校御卒業の方が、自分が自ら外航で働きたいということで、先ほど申し上げたように、追加的な教育を受けることによって外航にも行けるようにはなっております。

福井専門委員 例えば、この商船高等専門学校、あるいは旧商船大学などと、統合した方がもっと研修効果が上がるということはないですか。

内波船員政策課長 それと私どもの教育機関ということでございましょうか。

そこは、今、私どもがやっている、彼らが私どもに吸収されるようなことがあれば別かもしれませんけれども、ただ、やはり文科省の大学でやっておられる面は、職業教育という以外に、やはり研究に相当の重きを置いておられるかなという気がしております。

航海訓練所、海員大学校も、研究を全くやってないわけではございませんで、あくまでも実践的な教育に役立つ研究でございますが、文科省系の大学の場合は、今回は特に水産大学と一緒にられる、あるいは神戸大学と一緒にられるということで、高度の教育、教育のみならず研究と一体となった教育ということで、少し私どもとは形状が違うのかな

という印象を持っております。

福井専門委員 大学校は、学位には対応してないんですね。学士号等は出ないわけですね。

内波船員政策課長 神戸ですか。

福井専門委員 海技大学校です。

内波船員政策課長 それは、ございません。

福井専門委員 大体、高校を出た人が一番多いんですけど。

内波船員政策課長 海技大学校でございますか。

福井専門委員 はい。

内波船員政策課長 海技大学校は、ここはいろんな教育を入れていきますので、商船大を出られようが、海員学校を出られようが、海技大学校の、いろんなございますがございません。ですから、それぞれのコースに応じて入られますので。

福井専門委員 中学を出てすぐ入ることもできるんですか。

内波船員政策課長 再教育でございますから、中学を出られた段階の方は、船員になるためには、普通まず海員学校に行かれます。海員学校を行かれた方が、もっと上の資格を取りたいというときに、海技大学校に行くというような形になります。

福井専門委員 学位がないんだったら、いっそのこと学校になって学位とか、学士号を出して上げる方が、本人たちは喜ぶんじゃないですか。

内波船員政策課長 大学校という名前は確かに持っておりますが、ここは実際は非常に実戦的、それぞれいろんなございますがございまして、そのコース、コースの集約体みたいな形になっております。

ですから、学位が欲しい方は、やはりそういう意味では商船大学の方へ行かれるのかなと思いますけれども、私どもこの海技大学校というのは、戦前から実は同様の組織があるんでございますが、そのときどきの、例えば、技術革新に応じた追加的な教育をやる機関だと思っております。そういう国の施策に十分合致しながら、そのときのニーズに応じて教育をしている機関です。ですから、船会社のニーズに応じて、今、非常に多くの講座を持って運営しております。

鈴木主査 日本人要件ですけれども、これは日本船籍の中での船長、機関士だけだというふうに理解してよいですか。

内波船員政策課長 今、主査の御質問のところは、そうですね、説明がなかなか難しいんですけども、主査の御質問になっているのは、実は海技資格の制度につきまして、一部規制緩和をしていく中で、船長、機関長以外は、外国で免状を資格された方を、私どもが追加的な承認試験を行うことによって、日本の免状として認めて、日本の国内法の免状と認める制度を持っております。

ですから、日本籍船について乗せるべき船員は、日本の免状を持った船員だというシステムは変わらないんでございますが、船長、機関長以外の資格者につきましては、外国の

免状を持った方が追加的な承認試験で、日本の免状を持ったものとみなせるという制度はございます。

鈴木主査 わかりました。それで、日本国籍の船というのは、実質的には日本国籍というのか日本所有だけれども、ここにも書いてあるけれども、他の国へ行く自由を持ってあって、随分日本国籍船が減ってきておるといのは、有名な話ですね。これは、国土交通省としては、そういうトレンドについてどうお考えになっているのか。ますます今後減っていくとしても、それはもうやむを得ない話だから、海運会社の自由に任せる問題だというふうにお考えなのか、どちらなのでしょう。

内波船員政策課長 一応、例えば、船主協会の方から第二船籍というような、最近御提案がございます。第二船籍の提案の意味するところは、日本の船会社自身も、このまま日本籍船の減少を放置しておいてよいのかというお考えがあるように、私どもとしては認識しております。

ただ、日本籍船の数を戻すためには、競争力の観点から、さまざまな措置が必要ではないか。欧米諸国でとられているような競争力、例えば、船員の排除の問題もありましょう。あるいは、税金の問題もございましょう。そうしたものについて、新たな制度を模索すべきではないかという御提案だと思っております。

私どもといたしましても、同様にその御提案を真摯に受け止めまして、今後ともかく今の減少を何とか歯止めをかけること。そして、日本籍船の競争力を回復することによって、また日本籍船の数を増やしていきたいというのが、現在国土交通省の取っている方針だと思っております。

鈴木主査 私は、採算が取れなければ撤退することが自由な民間企業にゆだねておくと、日本国の船がなくなると言うけれども、それを阻止することができるのだろうかという疑問を持ちます。今、言ったようないろいろな優遇措置を講ずるのはどれとして、そもそも優遇措置によって競争条件を回復するというのは、おかしな話ではないかと思えます。自由にまかせておいたら、高コスト構造の国の船籍の船ははなくなっていく、それは仕方がない話ではないかということです。

何が言いたいのかというと、何が何でも日本の訓練組織で、日本の船員教育をやっているかなくても、それを埋めてくれるのは世界中にどこにでもあるのではないのか。しかも、それは日本国の船会社が実質的に所有している船によって、外国船籍としてでもやれるのではないか、それが今の実態ではないかということです。こういう教育施設というものを日本が持っておやりになるのは、数も減っていることだし、どれほどの意味合いがあるのか、そろそろ考え直さなければいけないのではないかと。そういうことを聞いているのです。

内波船員政策課長 その文章に書いてあるところは、海運会社のことを念頭に置かないで書いたんでございますが、あくまでも教育機関の問題として、教育機関としてもこういう育成に対して参入をされる教育機関がもしあったとしても、もし採算が取れなければ

撤退されると、船長になるのに20年ぐらいかかる船員教育にはそぐわないんじゃないかという趣旨で書きました。

今後、海運そのものの競争力の問題、これもどうやって競争力を維持していくか、非常に大事な問題だと思いますけれども、あとは内航の問題は引き続き、今、日本の物流を支えている内航海運の担い手としての船員教育といったものを、そこを外国にゆだねることが可能かという点、その点はやはり日本の、特に外航は、例えば、日本の海運業が競争力を失えば、日本の物流はひょっとすると外国の会社が運ぶかもしれないけれども、日本の国内の物流は、やはり日本の会社が運ぶということだと思いますので、その物流の実際の担い手というのは、やはり日本が育成していく必要性があるんじゃないかと考えております。

鈴木主査 ここでカボタージュを認めたらどうだとまでは言いませんが。それから、もう一つは、教育訓練ですけれども、これはいろいろな施設でおやりになっているけれども、それは自前の施設、例えば、このところの航海訓練所にしろ、こういう自前の施設と自前の教員でおやりになっておるのかどうか。

内波船員政策課長 私どもは、自前の施設と自前の教員、これは国から引き継いだ独法化した施設でやっております。

鈴木主査 その能力程度については、勿論こうやって聞いたら、大変優れておりますという答えしか出しようがないと思いますけれども、それは信じておきましょう。しかし、現実的には世界を走り、また国内を運搬している船の、実際の実技の中で本当の訓練はされているわけですね。そういうところに、そういう実技訓練というものを委託していくという形でやる方が、オンザジョブトレーニングとして非常に意味があるのではないかという感じもするのですけれども、その点についてはどうお考えか。

内波船員政策課長 船員の資格と申しますのは、筆記試験だけではなくて、いずれの資格も必ず乗船履歴というのを要求してございます。こうした学校、あるいは航海訓練の実施もそうでございますが、その1つのメリットは、例えば、普通の国であれば、3年間乗らなければいけないところを1年間で認めるということ、これは国際基準に従ってそういうふうになっているのでございますが、ですから、実際のオンザジョブトレーニングをできるだけ反映した実習をとら思ふんだけれども、それを訓練船という中で専門の教官が行うことによって、効率的に集中的に行っていくというのが、これらの船員教育機関、私どもがやっているような実習機関のメリットであると考えております。

ですから、そこでの観点は恐らく、実際に行われている実習ができるだけ実戦的なものにするように、不断の努力が必要なのかなというふうに思っております。

大橋専門委員 今の話に関連して、船員の実戦的な教育の仕方の一つとして、例えば、同じ国土交通省の宅検業の資格を得るためには、3年間実際に宅検業者の下で実務経験をするという条件を付しているんです。そういう発想みたいなものを、この船員教育の、特に実務訓練をやっている、航海訓練所の訓練において、その考え方というのが導入できな



いのかどうか。つまり、もう少し具体的に言えば、船会社に訓練生をばんとわたして、何か月お前やってこいと、そしてそのやった結果をオーソライズするというやり方、これは一種の民間活力の活用ですけれども、そういう考え方があり得ないのかどうかということ、それが1つと。

もう一つ、先ほどの福井先生の質問とも関連しますが、こういう船員教育というのはお金がかかるから、国の一定の助成というのが必要かもしれないけれども、船員教育の実施主体というのは、現在は国の独法法人がやっている。その組織形態を、むしろ民間というものに転換して、そしてやらせると。その場合には、その3つの機関というのはばらばらではなくて一元的なものにしてやらせるということは、なぜだめなのか。

逆に言えば、独法でなければ、船員教育の的確な運営ができないというのはなぜなのかということについて、2つ質問させていただきたいと思います。

内波船員政策課長 まず、まずオンザジョブトレーニングを行っていく観点で、民間の実際の船に乗せれば、その教育効果があるではないかという御質問でございますが、私どもがやっているのは、最初に申しあげましたように、スタートの資格教育でございます。ですから、基礎教育ということでございますので、私どもの方で、高校出の方、中学出の方を教育しているということでございます。

先ほど申しあげましたように、資格そのものは、2級、1級という、本当にその船の中でリーダーになっていく方のところは、実際どうしているかということ、それぞれの船会社の船に3年、あるいは2年乗っていただいた後に試験を受けうかっております。ですから、船員教育の中そのもので実際の船会社の船に乗ることが教育の一貫であるというシステムになっております。私どもが担っているのが最初の、ですから、そういう実戦的な教育、実際のオンザジョブトレーニングが円滑に受けられるような基礎教育を行っているということでございまして、そこはもう我々の中で既に、船員教育システム全体の中で取り入れているというふうに認識をしております。

ただ、私どもがやっている部分の航海訓練所の実習におきましても、そのときどきの実際の船舶の運航の変化があれば、それを着実に反映しながら実習内容を生み出す。それは、不断の努力としてやっていきたいと思っております。

それから、3つを統合して民間でということでございますが、民間でやる話と統合の話は、またちょっと違うのかなという気がしておりますけれども、システムそのものとしては、民間の方で手を挙げられて、船員教育をやりますという方がいらっしゃれば、それを止めるシステムはございません。ただ、実際に手を挙げられる方がいないし、私どもが運営費交付金をいただいて運用しているのが事実でございます。ですから、民間にゆだねるといったときに、民間で手を挙げられている方は、今はいらっしゃいません。また、採算が取れるかどうか、なかなか難しいかなという気もいたしております。

それから、統合の問題につきましては、これはまた別の観点かなと思いますけれども、やはり3機関それぞれに特色がございます。海員学校は、中卒の方、高卒の方を対象にし

て、いわゆる学校の色彩が強ございます。

海技大学校は、先ほど申し上げたように、さまざまないろんなニーズに応じたものを、そのときどきの要請に応じて海技大学校の教授の方が柔軟に対応しておられます。

航海訓練所は、これはもう船でございまして、船員さんというのは、高度技能者の面もございしますが、いかに陸でやっても、最後は船の上での経験でございまして。ですから、ここはもう航海訓練所のシーマンは、シーマンの中でもトップクラスのシーマンになるわけですが、それが船長の命令一下団体行動を取るということで、やはりそれぞれ3機関の特徴があるけれども、それから拠点がそれぞれ航海訓練所が横浜、海員学校は全国にちらばっておりますが、センターになっているのは清水、それから、海技大学校は神戸ということで、今、全国に拠点が3つあることもありまして、私どもとしては統合してもそれほどのメリットは出てこないのではないかと。ただ、それぞれの機関の合理化とか、効率化は引き続き努力をすべきかと思っております。

大橋専門委員 あと1つだけ、先ほど承認試験のことをおっしゃったけれども、STCW締約国というか、その発行する資格証明書を持っている船員については、日本の船に乗れるということをおっしゃられましたけれども、この承認試験というのは、STCW締約国が発行している資格証明書を持っている人を自動的に日本の船員の資格が取れるんですか。それとも、また何らかのもう一回試験をするんですか。

もう外国の資格を持っているんだから、日本でわざわざもう一回試験なんかする必要はないじゃないかという感じがするんですけども、自動的に認めればいいんじゃないかと。

内波船員政策課長 実施している条約は、国際条約でございまして、資格の最低基準でございまして、私ども海技士資格を持っている以上、海技士資格を持った者というのは、その船舶においては管理者でございまして。

したがって、私どもの海技士資格の試験内容につきましては、単に技能のみならず、日本の国内法の知識も実際には確認をしております。ですから、技能はたとえ世界に共通する技能があっても、日本籍船に乗られる以上は日本の国内法が適用になりますので、その部分の知識を補う意味で追加的な試験を行っているということになっております。

大橋専門委員 承認試験で落ちる人はいるんですか。

内波船員政策課長 今のところはいないと思っておりますが、確認してみます。

大橋専門委員 よろしゅうございますか。ありがとうございました。

内波船員政策課長 それでは、よろしくお願いたします。