

第 12 回官業民営化等 WG・第 26 回市場化テスト WG 議事録(国土交通省ヒアリング)

- 1 . 日時 : 平成 17 年 10 月 26 日 (水)
- 2 . 場所 : 永田町合同庁舎 1 階第 1 会議室
- 3 . 項目 : 独立行政法人航海訓練所
- 4 . 出席 : 規制改革・民間開放推進会議
八代主査、草刈委員、安念専門委員、大橋専門委員、翁専門委員、
福井専門委員、美原専門委員
国土交通省
海事局 船員政策課 課長 村上 玉樹
船員確保対策企画官 海谷 厚志
船員教育室 室長 藤井 照久
海技企画官 磯崎 利道

草刈委員 では、よろしいですか。今日は雨の中を皆さんで来ていただきまして、ありがとうございました。

早速ですが、こちらの規制改革会議の方の「官業民営化等ワーキンググループ」というのと「市場化テストワーキンググループ」の合同ヒアリングということで、独立行政法人航海訓練所について、意見交換をさせていただきたいと思っておりますので、よろしくお願いたします。

私は立場上、司会をやるのが余り適当な人間ではないんですが、それは置いておいて、よろしくお願いたします。

45 分と時間が非常に短いものですから、最初にそちらからいただいたペーパーを 10 分でお話をいただいて、その後いろんな形でこちらから質問等をさせていただきたいと思っておりますので、よろしくお願いたします。

村上船員政策課長 国土交通省海事局の船員政策課長の村上でございます。どうもお世話になります。よろしくお願いたします。

それでは 10 分程度ということなので、全部で 6 ページとなっております一括とじをしてある資料で御説明いたします。最初の 2 枚がお示しいただいた様式でございます。

法人名は独立行政法人航海訓練所。

航海訓練所法がございます。

役員 5 名、常勤職員 459 名でやっております。

運営費交付金は年間 68 億 9,400 万円いただいております。

「4 . 事務・事業の内容」ですが、航海訓練所は、商船系大学等の学生などに対しまして、実地の航海訓練を行うということによりまして、船舶の運航に関する知識・技能を修

得させるということを目的としております。

全部で5隻ございますが、練習船を一括して管理・運用して、航海訓練の業務の効率化を図っていると。これはもともとばらばらに各大学などが持っておった船を束ねてやりだしたという経緯がございます。

いろんな対象がございますが、別紙の1ページ、2ページをごらんいただきたいと思いますが、まず2枚おめくりいただいた1ページでございます。

これは「船員教育機関の現状」でございますが、中断のちょっと下にあります緑色の部分「航海訓練所（航海実習）」を行なうと。ここに実習生を送り込んでくる教育機関というのが下にございます。左から行きますと、中卒で入る海員学校。高卒が入る海員学校の専修科というのもございます。この2つが上の方を上がってきますと、主に4級海技士資格と書いてありますが、内航船の資格でございます。内航の人はここの学校から航海訓練所のそれぞれ9か月の実習を受けに来るということです。

もう一つ、中卒の海員学校本科の後、海技大学校という、これはいずれも全部、独立行政法人ですけれども、再教育機関がございまして、ここで上積みの勉強をして実習を受けに来るという人がおります。

ここまでが国土交通省所管の独立行政法人でして、右の方にある3つの行は文部科学省系の機関でございます。真ん中のところが一番メインのところでございます。旧商船大学、現在だと東京海洋大学と神戸大学の学部になっています。これが外航船員の一番メインの進路。その左側にある商船高専。これも全国で5校ありますが、いずれも3級海技士を取って外航船の船員になるというコースでございます。実習期間も長めでございます。

右にございますのは後で御説明いたしますが、新3級という一般大学卒業のコース。昨年こちらの方で御指摘をいただきまして、今年度から海技大学校で取りかかっている新しいコースでございます。

こういう各教育機関の学生を受け入れているというのが最大の特色でございます。一般の人に直接働きかけて乗っていただくというルートは、体験航海的なものを除いてはございません。

2ページでございますが、このときにどういう教育訓練をやっておるのかという点であります。今、申し上げたように外航船の船舶職員、内航船の船舶職員ともに乗船実習が必要ですので、それぞれ12か月と9か月の履歴ですが、ここの部分の訓練をやり、かつ内容も船の中で教えていると。

その教えている内容が下の方でございます。「乗船実習内容」。航行海域の状況調査、航路の選定などの適切な航海計画の立案。GPS、レーダー等の最近の航海計器の進展はかなり目まぐるしくございまして、その辺の取り扱い。以下、航海科。

下の方で機関科の科目がございます。機関も船はエンジンの管理をし、修繕をしながら走っておりますので、機関の原理を完全に理解しておらないと難破してしまうという問題があります。そういうことで幅広くこの辺の部分の訓練しているというところがございます。

す。「履歴取得者数」であります。3級海技士の資格を取得した人は、航海科 156 人、機関科 119 人。内航船の 4 級海技士で、これは資格自体が両用の資格になっておりますが、234 名。併せて 509 名でございます。

1 ページにまたお戻りいただきまして、4 . の部分ですが、今、申し挙げたのが ~ でございます。 O D A による開発途上国船員養成事業というのがございまして、外国人研修生も 3 か月乗せているということがございます。

その他、関連の研究をやっております。

「5 . 民間開放の状況」ですが、今ちょっと触れました新 3 級というものでございます。今までは、内定の学生を含む海員学校とか商船大学の学生さんだけを相手にしておりましたが、ここがポイントでございまして、船員教育機関以外の大学等の卒業者、一般大学の卒業者を対象とした免状でございまして、これについては海技大学校で座学をやるほか、この航海訓練所で、3 級は原則 12 か月ですけれども、その前半の 6 か月が航海訓練所でやります。後半の 6 か月については既にもう雇い入れている各海運会社でやっていただいて結構という制度でございまして、訓練所の業務の一部の民間開放という位置づけで考えております。

ただ、非常に期待が大きいんですが、まだなかなか利用が進んでおらない状況でございまして、特定の会社で若干名予定しておられるというだけでございます。もっと利用が進めばと我々も思っております。商船大学の先生からは叱られたりするんですけども、これも必要な部分だと思っております。

「6 . 当該独立行政法人を廃止した場合の影響」。これは今、申し上げたような組織ですので、非常にこういう特殊な分野の訓練だということが言えると思ひまして、それを新たに整備する場合がありますけれども、これは非常に長期の期間を要すると。代替機能がなかなかないということでございます。実際にこういう職業から含めてすべてやっておられる民間海運企業はありませんで、勿論会社の実務の部分だとか必要な部分はそれぞれ会社でやっておられますが、こういう基礎部分はないというのが現状でございます。

したがって、採算的にもどうなのかというのが、よく研究がなされていない分野でして、例えば、経営上の問題等により撤退されてしまうと、学生さんの教育に支障が出て、各大学等から送られている学生さんが宙に浮いてしまうと。乗船の履歴も付かなくて免状が取れなくなってしまうという、その辺は我々も非常に避けたいところでございます。

具体的に 3 ページに一部を書いておりますが、例えば、どういう人が教官をやっているんだと。人の養成が一番時間のかかる部分でございまして、一応その教育機関としての体裁と言いますか、助手、講師、助教授、教授という階層制を取っております。それぞれここにあるような年数の経験が必要と考えております。こういう資格を持った先生は合計で 229 名いるということでもあります。

また 1 ページで恐縮ですが「7 . 更なる民間開放についての見解」。これは練習船でも海運業界は言葉が英語化しております。今実際には日本人と外国人と一緒に乗っている

船ばかりだということもございますし、もともと業務がそういう業務のところがございますが、これはアシスタント・アドバイザーで、要は従来、英語も日本人の教官でやってあった部分がございますが、これを例えば外国人を入れるとか、もしくは会話学校の関係でも可能かと思いますが、民間開放をやっていくと。これはごく一部ではありますけれども、そういうことを検討しておる段階でございます。

草刈委員 済みません。時間が余りないので極力簡潔に。

村上船員政策課長 済みません。2枚目でございます。

活動実績については、4、5ページをごらんいただきたいと思います。ここに書いてあるような人数でございます。これはごらんいただければ、今、申し上げたような内訳で人数が入っております。

5ページの方は、練習船の5隻の運用の模式図です。5ページの下段。練習船A～Eまで5隻でやっております。右に色分けしておりますような各教育機関の学生がローテーションを組んで乗っております。ここで各教育機関との調整が結構大変な業務でありまして、全体で回しているというのが現状でございます。

また2ページにお戻りいただきまして、の昨年の指摘ということについては今も御説明いたしました。英語のカリキュラムはアシスタント・アドバイザー、OJTにつきましては新3級。

の教育と訓練というところの再編成がありますが、独法につきまして、海技大学校と海員学校、いずれも国交省所管について、現在、統合する方向で法律案を策定中でございます。

最後のの部分。民間から提案のあった「市場化テスト」の対象とすることについて否定的な見解、その理由ということでありますが、今、御説明した部分の裏返しであります。今のところ民間事業者が行なうことは不可能と考えております。

と言いますのは、国立の商船系大学、高専等の教育カリキュラムの一環と。あくまで入り口はあちらの方でございます。その一部を引き受けている法人であると。しかも一元的にやっているというところでありまして、例えば、ここで民間の部分が一部肩代わりするとか全部肩代わりをする場合には、どういう位置づけになるかということの議論が生じると。正直、今までそういう議論がなかったということでございます。新たな議論が必要と。

2.については、先ほど触れましたように、今も参入制限はございませんが、そういうこと全体をやる人は存在していないと。なかなか難しいんだろうと推察できます。

3.につきましては、各船社の要員を集中的に教育しているという位置づけになっております。国立の大学等と一体となっていてやっておりますので、今のところ、独立行政法人という制度が一番適切かなと考えております。船員の養成は国の責務というのが私どもの考えでございます。

4.は、そうは申しまして、独法全体ですが、来年の4月から非公務員化ということ

で、先ほどの法案の中にも盛り込んでおります。したがって、役員と書いていますが、教官、教員も含めて大いに交流していただいて、民間の海運会社の御意見とか御要望をくみ取っていかないといかぬと思っております。そうでないと我々の教育機関の意味がないということで考えておりますので、まずそちらの方でいろいろと取り入れていきたいと考えておるのが現状でございます。

以上でございます。

草刈委員 どうもありがとうございました。

八代先生から御質問をどうぞ。

八代委員 基本的な誤解があるみたいで、特にこの不可能ということはすごいんですが、こういうことを言うほかの省庁はさすがにないんですけども、何と何を比較しておられるのかということで、民間が採算が取れないかもしれない。それはそうかもしれませんが、68億ももらっているところともらっていないところを比較したら、それは採算が取れないかもしれない。

当然ながら、基本的に言えば、まずこの68億を民間のしかるべきところに出した上で採算が取れないかどうかをお聞きしているわけで、自分たちは68億もらう権利がある。ほかの人にはあげない。それでできませんよというのは、基本的に我々の考え方ではないわけです。

そこをまず説明していかないといけないわけで、民間ならそんなにたくさんのお金は要らないでしょうというのが、まず第一にあるわけです。

それから、国の責任においてやるということも、もしそれがそうであれば当然ながらやるわけで、国の責任において、きちんとした補助金を出してもらってやるということでありますから、その前提で議論していただかないといけない。

あたかもこの議論というのは、仮に民営化したら国は一銭も金を出さない。民間が勝手にやれということであれば、おっしゃるとおり不可能かもしれないけれども、そんなことはこちらは最初から議論していないので、これは初めてのヒアリングなのかもしれませんが、事務局の方から、そういう前提ということは御説明していなかったんですか。基本的にこれまでの民営化という意味についてですけれども、それは別として、基本的認識が余りにも違うのではないかとということでもあります。

法的規制は存在しないけれども、事実上ほかの民間主体はないというのは、68億もまさに補助金をもらっていないから存在していないのは当たり前のことで、あくまでもイコールフィッティングの観点からどうかというのが「市場化テスト」の基本的な概念なので、今までいただいた説明は全く役に立たないと思います。

村上船員政策課長 その辺の基本的な枠組みについては伺っていませんで、想定してどういふ議論かというのは、私どもは全然材料がなかったわけであります。

安念専門委員 大体どんな職業でも、プロフェッショナルと言われるようなものも含めて、民間のマーケットの中で言わば勝手にそのプロフェッショナルになるわけです。公的

な資格がないと就けない職業というのものもあるけれども、試験などは国でやることはあっても、そのプロフェッショナルとしての訓練、素養、教育は、これも民間のマーケットの中で言わば勝手にやっているわけです。

今、船員を養成するのは国の責任だとおっしゃったんですけれども、なぜ船員だけは国が責任を持って養成しなければいけないんですか。

村上船員政策課長 これは多分、歴史的経緯もあると思うんですが、海運日本として、海運事業自体がそうですが、国の安全保障であるとか危機管理に関わる部分があると。これは日本としては是非、商船隊を維持しないという考え方と同時に、そういう日本船には日本人の船員が必要だったということで来ております。

あと、やはり船員教育がかなり特殊な部分が恐らくあったんだと思うんです。したがって、国が、かつ国策として積極的にそれを養成しようということが勿論あったわけで、国立の各機関がそれぞれのクラスに応じてできてきたと。

この練習船についての部分ですが、ばらばらにやったのでは全然効率が悪いので、一緒にするというのがこの航海訓練所でありまして、恐らくそういう流れで来ておって、基本的な部分は、時代は勿論変わっておりますが、国の責務として船員は基本的な免状を取るところまで、技能とかシーマンシップであります、それは国のところで養成すると。それ以上のところは各社で勿論。

草刈委員 その議論はものすごくクラシックな議論だと思うんですけれども、要するにかつて日本人船員が主として働いていた時代がありましたね。要するにプラザ合意の随分前。そのころは外航だけで数万人の日本人船員がいて、組合も御存じのとおり日本で一番強い組合だったという時代。

だけれども、もう全然違ってしまっていて、今、外航の日本人船員というのは2,000人ちょっとしかいないわけですね。日本籍船というのは100杯しかないわけでしょう。それでも国交省が日本籍船は要らないんだらうということを行っているような時代ですね。

村上船員政策課長 そういう議論もございます。

草刈委員 ですから、もう時代は全然違ってきてしまっていて、この程度の人たちを国家が本当に全部責任を持ってやるのなら、これはまた別ですが、要するにもう完全に民営化の世界でいるんなものが進んでいる中で、これだけを国家でやらなければいけないなどという議論は、私らとしては全然通用しないと、海運の経営者としても思っていますし、今の議論は付いていけないです。

私は玄人ですから、変な言い方になってしまっ。

翁さんからどうぞ。

翁専門委員 運営費交付金が68億ですね。そのほかにも船舶建造の補助金とかそういうものを合わせれば、年間で80億とかそのぐらいの経費をかけていますが、さっき御指摘もありましたように、現在の船会社への就職者というのは年間300人強で、しかも本当に船に乗っておられる方というのは100人とかそのぐらいだというデータもございます。

そのぐらいになりますと、本当に効率ということを考えて場合に、いかに大きなお金をかけて、こういった少ない人たちを養成するのに莫大なお金をかけているかという印象が本当に拭えない。民間によってもっと効率的にできる方法があるのではないかというのがまず一つです。

もう一つ、今、私も少し勉強したんですけれども、船員の方というのはほとんど外国人になっていて、しかもその海事産業というのかなり構造変化が起こっていて、船会社がすべて持つのではなくて、船舶管理会社みたいなところが船を持つという形で大きく変化をしている。

そう考えますと、今の船員の教育というのが、本当に今のニーズに合っているのかどうかということに関しては非常に疑問があるということで、こういったところに関しては、やはり民間を参入させて運営していくというのが望ましいのではないかと思います。

藤井船員教育室長 ちょっとその辺に関しまして。今いろいろなデータ等もいただきながらの御質問ですけれども、1つはこの資料の中にもございますように、今、私どもの養成の対象が内航という分野もかなりの比重を持っております。

国内の航路に従事する船員というものは日本人でございまして、しかも事業者数も6,000社弱ございまして、その部分に対しての4級海技士という国内向けの資格の養成も取り組んでおるところは御理解いただきたいと思います。

その部分には外国人の話は出てまいりませんで、先ほどからの御議論はどうしても外航の分野だけということですが、私どもの航海訓練所は内航の養成にも携わっていることは御理解いただきたいと思います。

安念専門委員 では、そちらの方に特化なさればいいではないですか。内航に関する船員の養成はどうしても民間ではできないとおっしゃるのであれば、そちらの方に特化なされるべきであって、外航の方はお放しになればよろしい。

藤井船員教育室長 それはその需給のバランスでそういう方向に行く可能性はあろうかと思います。ただ、説明が舌足らずであった部分、5ページをお開きいただきたいんですけれども、この5隻を外航と内航と完全に分離というのは技術的にかなり難しい。

と言いますのは、そこに訓練の効率性ととも効果を考えてございまして、種類の違う船で幅広い訓練を提供するというので、絵としてはかなり複雑なんですけど、個人ベースで学生の上の段を見ていただいても、個々の学生がそれぞれの練習船の機能。そこから技能を一番効果的に修得させるというところで、外内をこの時点で船のベースで区別を仕切るというのはちょっと難しいところがございます。

福井専門委員 「あじさい要望」で、これは経団連から要望が出ておりまして、御省から2回ばかり回答があって、再検討要請があってという経緯は御存じですね。

この回答が全くもって理解しがたいのです。再検討要請で経団連からあったものは我々も全く同感ですけれども、要するに1次回答では訓練所の根拠のない優位性がただ一方的に主張されているのみであり、具体的な論拠も検証可能なデータも示されていない。

例えばということで申し上げますと、1次回答の中で、訓練生の安全性を確保しつつ乗船訓練を実施するためには、戦前により長年にわたり訓練を実施してきた訓練所が責任を持って行う以外にその方法はないとおっしゃっているんです。

しかし、昨年10月の海王丸の海難事故のケースにも見られるとおり、民間事業者よりも訓練所の方が優位にあるとは言い切れないという主張が経団連からなされています。にもかかわらず、ここ以外が行うことは無理だという。「市場化テスト」の対象にはそもそもなり得ないと主張するなら、その論拠を具体的データとともに示すべきであると経団連がいますが、これに対して、2次回答でも具体的データも論理的な根拠も示されておられないわけですが、これについてはどうお考えでしょうか。

海谷船員確保対策企画官 経緯の点でございますけれども、最初の御要望がございました。これに関して、安全ですとかコストですとか、そういう話がございましたので、そういう回答をしたところ、そういう再検討の御依頼があったものと承っております。

安全の点につきましては、昨年度、航海訓練中の方で非常にマスコミにも出ましたので、委員の方も御承知と思えますけれども、海王丸という船が台風のため富山沖で座礁いたしました。非常にあってはならないことでございますけれども、そういったことがあったことは事実でございます。

そういったことを受け止めまして、その安全性云々ということで、それに関するところで御回答することは、むしろ差し控えた方がよろしかろうということで、むしろそれに対しては回答の根拠になっていないかもしれないということをおある程度踏まえた上で、別の視点から再検討要請についての御回答をさせていただいたわけでございます。

福井専門委員 民間より安全だという主張は撤回されたという理解でいいですね。

海谷船員確保対策企画官 そう言っていただいて結構です。

福井専門委員 では、これはどうなんですか。今の安全性もさることながら、要するに、ここしかできないということについて、2次回答では、今は練習船5隻を一括して集中的に管理・運用をすることによって、効率化と充実化が図られている。このような体制で年間1,700人の実習生に乗船訓練を実施している民間企業はほかに存在しないとあるんですけれども、これはさっき八代委員が指摘申し上げたとおり、68億ももらえる民間企業はほかにないから、そんなものが存在しないということは子どもでもわかる理屈、当たり前なわけで、今特別の補助金をもらって特別の地位にあるからできているだけで、同じ補助金をもらって、それでも民間ができないとどうして言えるんですか。

村上船員政策課長 そういう意味では、お金の議論は確かにしておらないんですけれども、教育側のノウハウから考えまして、先ほど、草刈先生からお話がありましたように、ずっと日本人の船員が減ってきております。5万7,000人いたのが3,000人を切っていて、最盛期の20分の1程度になっていると。

各社ともそういうノウハウを持った人がもう払底してきている状態。一部おられる会社はあると思えますけれども、なかなか少なくなってきていると。それから、そういう人で

残っている人も団塊の世代でありますから、あと数年以内に引退されると。

実際にそういうノウハウが民間にはありません。これは事実で、実際に聞いていただいてもいいと思います。

福井専門委員 ノウハウとは何のノウハウですか。

村上船員政策課長 そういう教育訓練を行うノウハウ。

草刈委員 ちょっとそれは、あまり私の前ではそういうことを言わないでください。やるのは十分できますよ。

村上船員政策課長 この規模でというのは。

草刈委員 規模というか、その点は200人ぐらいでしょう。その程度だったら。

村上船員政策課長 外航の部分はですね。

草刈委員 それはちょっと暴論ではないですか。どうしてノウハウがないなどと言えるんですか。私らははっきり言っておきますが、教育訓練所で1年間だか何かやりますね。商船大学でその前に4年の勉強をしているんですよ。何をやっているんだか知らないけれども。それで5年かかって会社に入ってくる。全然使いものにならないんです。仕方ないから、1年間ぐらい必死になって自前で教育しているんです。後でなぜといますが、だからこのまま使えるものをくれればいいですけども、全然使いものにならないじゃないですか。だから、むしろノウハウは民間にあって、そちらにはないんです。全然逆のことをおっしゃっている。

村上船員政策課長 多分ちょっとずれている部分があって、我々は商船の航海・機関の教育をやっています。

多分、草刈さんのおっしゃるのは、会社に採用してから実際に役に立つ社員として養成する部分だと思うんですが、これは多分、商船大学にお話しいただいた方がいいんですけども、一般の大学でそこまでやるかどうかというのは、多分あらゆる分野について問題がある部分だと思ひまして、各社のニーズに応じて全部テラー・メイドで行けるというのは、恐らくどれだけ追求しても難しい部分かと思ひます。ちょっと本題がそれでしたけれども。先ほど言いたかったのは、ノウハウが完全にないということではなくて、こういう形での海技免状を取得するための教育を、これは中小も含めてでありますけれども、各社で持っておられるところは、多分職員構成とか要員構成から見ても、そういう余裕がなくなつて。

福井専門委員 それはもう繰り返しになるからやめた方がいいと思うんですけども、要するに今、同じ規模で同じようなことをやれるところがないというのは当たり前ですよ。今、現実にクラウディングアウトが起こっているわけですから、それを言っても甲斐がない。同じだけの補助金をもらって、例えば、同じような5隻の練習船を貸し出すとして、それでもなおかつ教育のノウハウにおいて、どこもできないというふうには断定できないでしょう。

しかも、草刈委員の指摘の本質は、要するに各社ごといろんなニーズの違いがあつたと

しても、要するに船を動かすという技術においては別に変わりはないはずだということです。要するに、船を動かす技術というのは、安全に的確に時間どおりに運航できるというノウハウでしょう。

それについて、例えば、外国人船員も増えていて、語学力も必要とされているのに、実はここを出たって全然語学力は身に付いていないとかいう批判があるのは御存じなはずで

す。

要するにソフトもハードも含めて、実際に船を動かすノウハウが身に付いていない人が多いという民間現場の指摘というのは、真摯に受け止めないとまずいのではないですか。

村上船員政策課長 実際の運航能力は付いておると思います。ただ、もうちょっと高度な別の上乗せの議論を草刈会長はされているんだと思うんですが。

草刈委員 今の話の関連ですけれども、それではちょっと申し上げておきますが、非常に怒っていることがありますして、帆船に乗せて一体何になるんですか。しかも50億もかけて海王丸を再生したことは、納税者をばかにしていますよ。あれは一体どういうつもりですか。あんなものに乗せてもらったって何の役にも立たないじゃないですか。

帆を張るのがうまくなったって、フィリピン人の船員なんて使えないですよ。今の船員というのは、労働者ではなくてマネジメントですから、英語力とITのノレッジあるいは勉強をじっくり座学のところでさせるとか、そういう点が欠けているのが問題なのであって、帆船などで日本人スピリットを育てるなどという教育はもう要らないんですよ。

海事局担当者 私どもの今日の資料は「市場化テスト」を想定してしまして、実際に課しているカリキュラムの内容とか、どちらがノウハウが高いとかいう話というのは、基本的に今回は……

草刈委員 「市場化テスト」をやる人は帆船なんか要らないよということで、帆船はやめてしまいますよ。そうしたら随分合理化できるでしょう。

村上船員政策課長 帆船の話で会長御存じのように、世界の主要海洋国、海運国、海軍国では帆船教育をやっております。これは別に軍事目的でやっているわけではなくて、船員の教育としてやっている。シーマンシップを広く取られているんだと思います。

世界では70隻ぐらいの帆船が、勿論練習船ですが稼働しております。私たちは日本もそういう主要国だというつもりでありまして、したがって、帆船は必要と考えております。

福井専門委員 ニーズがあるのかどうかという点でどうなんですか。よそがやっているというのではなくて、ニーズがあるのかどうかという観点です。

藤井船員教育室長 帆船を利用する考え方と言いますのは、この一つの船員教育を段階的に見まして、まず船の中での勤務に耐えられなければいけない。つまり資質という観点で、その部分を涵養するのに非常に役立つという考え方でございます。

それを踏まえて、別の練習船で、先ほど御指摘いただいた新しい部分の訓練をしていくということで。

福井専門委員 実際に運航されている、ここの修了生が乗る船のうち、帆船は何%を占

めているんですか。

藤井船員教育室長 船の数から行きますと4割。5隻中の2隻でございます。

福井専門委員 違います。航海訓練所を修了して船乗りになるわけでしょう。船乗りになったときに帆船を主たる職業上の対象として選んでおられる方は何%いるんですか。

藤井船員教育室長 それは極めて少ないというのは、帆船が商用に運航されておられませんので。

福井専門委員 だったら、それを一律に強制するというのは、どう考えても不合理ではないですか。

藤井船員教育室長 ですから、教育の中で必要という認識を持っております。

福井専門委員 教育にどう必要なのですか。

八代委員 それが供給者の論理で、義務教育でない限り、何が教育の中で必要かというのはユーザーが決めると、それがまさに官製だから、自分たちが好きな教育を公費を使ってやっていて、ユーザーの意見も全然聞かずにやっていて、それが必要だと言えるというのはまさに独立行政法人だからではないかと。

だから、「市場化テスト」というのはまさにユーザーのニーズに応じて、そちらの独立行政法人か潜在的な民間の競争者のどちらがいいかを競争させましょうというのが「市場化テスト」の本質なんです。

だから、カリキュラムの内容を用意して来なかったというのは、村上課長が今のカリキュラムが立派だ立派だとおっしゃっているから、それに対して聞いただけで、別にそんなカリキュラムの内容を議論しないんだったら、こちらだって議論したくなかったというだけの話です。

福井専門委員 ちなみに、帆船はやはりわからないんですけれども、何でほとんどの船員が帆船には乗らないのに、帆船の実習をするのはなぜですか。さっきの御説明は理解できなかったんですけれども。

藤井船員教育室長 まず、船の勤務という特殊な勤務に耐え得る資質を付けたい。その資質の中身を申し上げますと、例えば、忍耐力だとか指導力。つまり一番グループ活動の場面が取れるわけです。

福井専門委員 忍耐力や指導力は帆船に乗らなければ身に付かないんですか。普通の船では身に付かないんですか。

藤井船員教育室長 それが一番効果的に与えられる場ということでございます。

村上船員政策課長 動力がありませんから。

福井専門委員 忍耐力とか指導力は動力船では身に付かなくて、非動力船でのみ身に付くものなんですか。

海谷船員確保対策企画官 この帆船か汽船かというのは、実は世界的にも100年くらい論争がある分野でございます。そういう中でやはり実用的には汽船しかないのだから、汽船でのみ教育すべきではないかという議論は、実は今の商船大ができる100年前からされ

ていまして、これは世界的にもいろいろされている議論でございます。

しかしながら、室長の方が申し上げましたけれども、そういった議論の下に、現在、帆船というもので教育をやっておるといことは事実でございます。

福井専門委員 それはいいんです。今の御省の現時点でのスタンスなり政策論を聞きたいんです。要するに帆船でのみ忍耐力と指導力が養われるとおっしゃるから、どうして動力船で研修するのでは養われないのかという御質問に端的に省としての見解を教えてくださいませんか。

藤井船員教育室長 のみと申し上げてはおりません。この船を使う方が効果的という判断で使っております。

福井専門委員 どうして効果的ですか。帆船で研修した人の方が忍耐力があるとか指導力があるというデータや統計はあるんですか。

藤井船員教育室長 逆にその逆のデータもないと思います。

福井専門委員 ちょっと待ってください。論証するのは皆さん方です。逆のデータがないし自分の主張するデータもないんだったら、何で自分の主張することだけが正しいと言えるんですか。独善の塊っていうんですよ、そういうのを。

藤井船員教育室長 主張する背景ということでございますけれども、これはやはりいろいろな意見がございますけれども、その海運業界の方々の中にもそういう資質が最近の若い人たちには足りないという意見も現実がございますし……

福井専門委員 ちょっと待ってください。帆船に乗らなければ、そういう資質が身に付かないかどうかだけが今の議論の論点です。

村上船員政策課長 帆船が一番効率的と申し上げています。

福井専門委員 どうしてですか。

安念専門委員 データはどこにあるんですか。

村上船員政策課長 一番凝縮されていますから。

福井専門委員 しかし、乗らないんでしょう。実際には動力船で多数の船員で、外国人も相手にしながらマネージメントをやらないといけないという極めて高度な、言わば複雑な操作なり技能が要る場面ですら、なおかつ帆船が効果的というのは、まるで的外れの議論をされているとしか思えない。

どうしてですか。現実の運航場面と違う形の方がかえって忍耐力や指導力が身に付くということの根拠は何ですか。実際の運用に近い動力船なり汽船なりで研修した方が、よほど実際の運航に当たって参考になるし役に立つというのが、だれが考えても常識ではないですか。どうして逆のことを主張できるんですか。

藤井船員教育室長 現在、世界的にヒューマンファクターというものについて、特に海事の場面でも着目されてございます。その中のセーフティーカルチャーとかそういう部分で、もっと技術の前の部分について着目をされつつあります。これを改めて着目されると。

福井専門委員 どちらにしても、ばかばかしいというか、余りにもびっくりするような例が今出たので、あえてお聞きしたわけですが、要するに帆船の方が忍耐力や指導力が付くというデータはないというにもかかわらず、それがいいと主張されるのはやはりおかしい。もし一事が万事、ほかの帆船に限らずなんです、今のカリキュラムが合理的で、この訓練所にのみなし得るんだということをあえて主張されるのであれば、やはりそれにふさわしいロジックとデータ、証拠を示していただかないと困ります。

思い付きでやるのではなくて、すごくお金をかけてやっているわけです。そのお金に見合う効果があるのかどうかというと、例えば、一事が万事ですが、帆船などはほとんど乗る人がいないにもかかわらず、それが5隻のうち2隻も占めているというのは無駄ではないかということです。

草刈委員 ちょっと時間の関係もあるので、帆船の議論はそろそろ終わりたいと思いますが、要約すれば、さっき八代先生がおっしゃったポイントがすべてだと思うんです。

それは要するにユーザーですね。ここでただやって、いい勉強をしましたと言って終わりではなくて、この人たちが将来、職場として想定するところに行くわけです。そうすると、それを雇って使う人というのは当然いるわけですから、それがユーザーであるわけです。

要するにユーザーにとって、70億使ってこういう形がいいのか、もっと安く効率的に、あるいはまた業容範囲も広がるような形でビジネスをやるという人が出てきたときに、どちらをそのユーザーとして選択しますかという問題だと思うので、その辺のところをよく考えておいていただきたいと思います。

ほかの方、どうぞ。

大橋専門委員 少し基本的な点を教えていただきたいと思うんですけども、その船員の養成は国の責任だということをおっしゃったのは経緯だからということですが、その経緯の流れの中で、現在、なぜ船員の養成というのは国の機関で行わなければならないのかという、その根拠、理由というのを教えていただきたいと思うのでございます。

国土交通省の前身の運輸省を見ますと、かつては国鉄ですね。鉄道事業については国がやっていたから、当然国が養成している。飛行機のパイロットについては航空訓練所というのが独立行政法人になったのかな、そこがやっていると。それから大学校ですね。それから、今、そちらの方の独立行政法人の航海訓練所が船員の養成をやっている。

国土交通省を見ても、既に鉄道事業の職員の養成というのは民間に委ねられている。決して国や国の機関を設けて養成をするのが、国の責任として存在するというのはそろそろ考えるべきではないかというのが、私の常々思っていることございまして、まさに経緯はあるにしろ、そろそろ情勢の変化に対応した、国の責任なのかどうかという本質的な見直しを是非してもらいたいと思うんですが、私が先ほど言ったように、なぜ船員の養成というのは独立行政法人を設けてまでやらなければならない国の責任なのか。現状で国土交通省の御見解を賜りたいと思います。

村上船員政策課長 非常に真摯な御指摘ありがとうございます。

こちらの1ページのところが一番模式的でございますが、国土交通省の独立行政法人と言いますのは、この本件の航海訓練所、左手にあります海員学校、海技大学校であります。文部科学省が商船高専、旧商船大、一般大学というところでありまして、今のところ、経緯はございますが、すべて国立の機関で来ていると。

船員というのは、非常に養成になかなか特殊なノウハウが必要であって、民間で今までなかったから国がやってきているというところが確かに……

八代委員 それは論理が逆で、国がやってきたから民間にないわけです。

村上船員政策課長 ただ、民間もやっていただいているのは今でも同じでして、例えば、この68億円の予算をはるかに上回り利益を上げておられる海運企業がやられたら、それは結構なんです。

八代委員 では、その税金はなくていいわけですか。

福井専門委員 だって税金から68億円を当然のようにもらっている組織が、民間の血のにじむような努力で稼いでいる金の中から、同じだけをそちらが出せというのは、非常に理不尽な御発言です。そういうことにはならない。国費で、言わば納税者が支える形で国の組織があるということについての問題をここで議論しているのです。

村上船員教育室長 それはそういう養成ができない中小の企業……

福井専門委員 中小、大手は関係ないのです。そういう問題ではなくて、まさに航海訓練所が70億近い国費が、言わば天から降ってくる形で業務を独占しているがゆえに、民間では同じようなビジネスが成り立たないんでしょうということです。

村上船員教育課長 今の続きがまだございまして、そういう意味で海員学校は内航船の船員を養成していると。これは事実でございます。

海技大学校は各海運会社に雇われた船員さんの再教育であります。これもちょっと普通の学校とは違う部分がありまして、そういう国土交通省で申し上げますと、外航のメインストリームの部分を、むしろ私どもはやっておるといよりは、内航向け、もしくは中小船主向けの教育に既に重点がシフトしているという理解であります。

航海訓練所は本当に純粋に技術的な問題で、各教育機関がばらばら1隻ずつ持っていてもなかなかできませんので、まとめてやっているということで、これは必要というのが、先ほどの大橋専門委員の御質問に対するお答えだと思えます。

大橋専門委員 わかりませんね。

安念専門委員 必要かということと、国費を投入しなければいけないかということとは、全然違うんです。船員を要請するのに教育や訓練が必要だというのは、勿論それはそうでしょう。突然ブリッジに乗ったって何もできやしない。そのことと国費を投入する必要があるかということとは全然違う問題です。なぜ国費を投入しなければいけないかというのが、私ども大橋専門委員を含めて、最前からお尋ねしていることです。

八代委員 中小企業ならば何だって国費を投入されて当然なんですか。中小企業は国費

を投入して労働者を養ってもらっているんですか。訓練してもらっているんですか。

村上船員政策課長 基本的な教育の部分です。

福井専門委員 違います。要するに、零細か大きいかによって国費の投入がもらえるかもらえないかが変わってくるということではないんですかということですか。

村上船員政策課長 もう一つ、民間で多分乗りにくいのが、資格というのは国際的な条約で決まっているもので、別に日本政府が押し付けている資格ではないんですけれども、この資格のために修得すべき内容なり乗船の履歴、期間も決まっています。これは短縮するというのはいりません。

ここにありますように、例えば、3年～5年とか4年半とかいう期間がかかるのがあって……

八代委員 奨学金を出せばいいじゃないですか。

村上船員政策課長 奨学金といいますか、そういうことだけを時間をかけてやろうという人が今までは現れなかったんです。

福井専門委員 長いことやるのが無理だったら、すなわち長いことやらないと身に付かない技能を、長いことかけて身に付ける気がない人ばかりだったら、それは仕方ないじゃないですか。船に乗るためには、それだけのコストがかかるというだけのことです。

でも、実際にはここは1年でいいんでしょう。実際には3年か4年かかるのを、航海訓練所を出れば1年で済むんでしょう。

村上船員政策課長 3分の1に短縮になります。

福井専門委員 それはどうしてですか。何で航海訓練所に行ったら、途端に短くてよくなるんですか。実質的な論拠は何でしょうか。

村上船員政策課長 それはもう中身が濃いと。

福井専門委員 どう中身が濃いんですか。それこそ民間のオン・ザ・ジョブよりも何ゆえにこの1年間の方が中身が濃いと、証拠もなしに御主張なされるのか。

草刈委員 それは私が答えるのも変な話なんだけれども、要するに会社に入ってしまうと、やはり1つは休暇というのが発生してしまうんです。そうするとまだ1年のうちに半分も行かないけれども、船に乗らないというのが1つ。それから、いろんな雑務がありますから、どうしてもコンセントレートという意味では、訓練にコンセントレートするのは難しいということだと思います。

だから、その3分の1がいいのか2分の1だかわかりません。だけれども、必ずしもそれがいかぬという感じでもない。

福井専門委員 本来、長い必要はないわけでしょう。集中して適切な訓練を施せば1年ぐらいでいいし、その1年だってここである必然性はないということでしょう。それに反する証拠は全然お示しになられていないから。要するに何でここが業務独占して70億もの国費を毎年むしり取り続けなくてはならないのか。そこがやはり基本的な疑問です。

今、年間の養成者が1,700人ですか。それで68億円かけているということは、1人40

0万円くらいかけているということですか。単純に割っていいんですか。そういう問題でもないんですか。

海事局担当者 期間の長さにも差がありますが、ただ単純平均としてはそうです。

福井専門委員 1,700人のうち、実際に船乗りになる方は毎年何人いるんですか。

村上船員政策課長 実際には年によっても採用がかなり違ってきているんですが。

福井専門委員 平均的に何割ぐらいがなされているんですか。

藤井船員教育室長 1,700人というのは、1年間に航海訓練所で訓練を受けた者の総数でございます。卒業していく人数というものは訓練の修了部分でございますので、定員ベースで、内航も入れまして700人ぐらいです。

福井専門委員 1,700のうち700人しか卒業しないんですね。

藤井船員教育室長 ですから、先ほど申し上げましたように、この4ページの資料は。

福井専門委員 ということはフローベースで言うと、要するに年間700人ぐらいが修了生だと考えればいいんですね。

藤井船員教育室長 定員ですね。

福井専門委員 700人の修了生のうち、何人ぐらいが船乗りになれるんですか。

翁専門委員 368人の就職者がいて、そのうち100人ぐらいしか乗っておられないと。

福井専門委員 ということは、船乗りになる方は3分の1以下ということですか。

藤井船員教育室長 就職の希望者は外内合わせますと……

福井専門委員 就職ではなくて、船に乗る仕事に就く方です。

藤井船員教育室長 就職をした者は船の方でございますけれども、内航を入れまして340という数値が最近です。

福井専門委員 それは陸上勤務ではなくて船上勤務ですか。

藤井船員教育室長 ちょっとそこまでは追求できません。

福井専門委員 それが重要ではないですか。海員を養成しているのだから、意味があるのは船乗りでしょう。

村上船員政策課長 船員か陸上かはどうしようもなく、採用した側の御判断ということに。

福井専門委員 それはいいですけども、要するに投資効果を考えるときには、修了生というのは、これはまさに船乗りを養成する専門機関なんだから、そこを出た人がどれだけ船乗りになっているかということがポイントです。要するに船乗りの技術を身に付けさせたのに陸の仕事に付いてもらったって、それは投資としては埋没しているということなんです。正確に教えてください。

藤井船員教育室長 16年度の卒業生で船乗りになったのは350弱です。

福井専門委員 それは単に海運会社に就職したというだけではなくて、船員ですね。ということは、700人のうち、半分ぐらいが船乗りになったということですね。

藤井船員教育室長 入口に対して。

福井専門委員 では、残りの方はどうされているわけですか。

藤井船員教育室長 それは別の学校へ進学したり、途中で進路変更したりする。若年でするので、そういうものが含まれております。

福井専門委員 ということは要するに68億円かけて34億円ぐらいは埋没費用になっているということではないですか。そんなもったいないことをしていいんですか。

藤井船員教員室長 訓練所の部分でドロップアウトするわけではなくて、学校の入口からですから、それは正確な話ではございません。

福井専門委員 訓練所がかけているお金の一体何割が船乗りになることによって社会に還元されているんですか。

翁専門委員 実際にそういうデータを出していただきたいと思いますのと、あと先ほど、大橋専門委員が質問された、なぜ2005年現在、国が船員養成にコミットしているのかということの明確な根拠がどうしてもわからない。仮に船の安全性とかいろいろとあると思うんですけども。

大橋専門委員 あとからペーパーで出してください。

草刈委員 もう時間もありませんので。

大橋専門委員 あなたの説明はわからなかったから、出してください。

村上船員政策課長 1つは、これは全体のスキームの関係だと思うんですが、どうもお話を聞いていると、やはり航海訓練所の船と要員を含めて民間で引き受けるというのは、そういうイメージですか。

草刈委員 それは、まだそこまで話は行っていなくて、今日は1回目のヒアリングですから、要するにどういうことを考えておられるのか、それをまず伺った上で、いわゆる民間にやると言っても、いろんな形がある。それを何も最初から全部やめて、民間で全部やってしまうとか、そういうところまで一挙に行くのがいいのか、あるいは途中の段階なのか、この辺のところはまだ議論のあるところですから、それは弾力的だと考えていただいていたと思います。

村上船員政策課長 私ども最大の懸念は、一旦民間で引き受けていただいても、参入自由ですから退出も自由ということになると、学生さんの教育が途絶えると、そこが一番の心配事であります。

八代委員 68億円もらったら、絶対やめません。そんなのは当たり前ではないですか。そんなぼろい商売をだれがやめるんですか。

村上船員政策課長 スキルを含む部分かもしれませんが、その懸念がどうしても役所の中で議論しても……

八代委員 だから、それはもらえる補助金次第だということですね。

草刈委員 それで、今、どうもクリアーではないので、要するに何で国がいまだにそういう船員を養成しなければいけないかと。しかも、こういう機関を使って、国が船員の養成というものが国家的使命であるというのは、私個人はそれなりにわからないでもないん

ですが、そのところを明確にさせていただきたいのと、こういう機関を使って、それがどういう形なら民間にやらせてもいいんだというようなことを少し考えていただいて、次回、是非その辺の御見解をもう少し伺いたいと思います。

それと、何のデータでしたか。翁さんですか。

翁専門委員 実際に船員になられている方のデータです。

福井専門委員 要するに、埋没費用がどれくらいになるかということをしてできるだけきちんと具体的な数字でお示してください。

八代委員 それはコストベネフィットで計算されていないんですか。68億円も国費を使いながら、それがどれだけメリットがあるか、今までどこにも説明を求められたことがないんですか。

福井専門委員 端的に申し上げますと、今、非常に海員の雇用需要が冷え切っていて、半分ぐらいしか船乗りさんになれないというのだったら、規模を半分にしていただかないと困ります。要するに、陸で勤務するに決まっている人に対して、漫然と三十何億円もかけて海の仕事のためのお金を垂れ流し続けるという感覚が理解できない。

海谷船員確保対策企画官 今、おっしゃられた御指摘ですけれども、独立行政法人の見直しは来年の4月からありますけれども、その中でいろいろ見直しがされております。

航海訓練所におきまして、今まで6隻でやっておりました。これはさすがに需要の観点から多かるうということで1隻削減し、昨今5隻体制にしたところでございます。これに関しては、当然、不断に見直していく必要があると思っております。

それで、内航の方の機関、これは私どもの国土交通省の所管の法人、海員学校内ですけれども、これについてはこのたび独立行政法人が統合されますので、そういうのはまたスリム化等を図っていくということで。

福井専門委員 そういう問題ではなくて、数値でもうちょっと大きな概括的な傾向をつかみたいのです。

海谷船員確保対策企画官 そういうことでしたら、また。

草刈委員 数字をくださいということです。

福井専門委員 経団連とのやりとりですが、冒頭に申し上げましたけれども、こういう答え方はないと思うんです。民間から要望があって、経団連という大きなちゃんとした組織を通じて真摯な質問を寄せているのに、こういう相手を小ばかにしたような、といいですか、木で鼻をくくったような不誠実な回答をされるというのは極めて不適切、遺憾に思います。もうちょっときっちりお答えいただけませんか。経団連の再検討要請なり、要望理由なりは極めてリーズナブルだと思いますし、今の我々の指摘もそういう観点に立ってやったものですから、これもベースにさせていただいて、言わば根拠もないのに、データもないのに主張だけするという形ではなくて、実証的で建設的な素材あるいはデータをお示しさせていただきたいと思います。

草刈委員 随分、時間が経ってしましまして、45分のお約束だったんですが、1時間経

ってしまいまして、非常に大事で、初めてなものですから、時間が経ってしまいまして申し訳ありません。

是非、さっき申し上げたこと、あるいは、今、福井先生、翁先生が言われたデータについて整えていただいて、またお話をさせていただきたいと思います。

今日、お話を伺っていて、やはり感じたのは、さっきの経団連ではありませんけれども、この際、いわゆる業務内容について「市場化テスト」というようなもので、そちらがどういうふうを考えていて、ある民間業者なり何なりがどういうふうを考えて、それを比較した中でいい方を選んでいく時点に来ているのではないかという印象を更に受けてしまいましたので、次回、またオープンにいろいろと話をさせていただきたいと思いますので、よろしくをお願いします。

今日は、雨のところ長々とお引き止めしまして済みません。また今後ともよろしく願います。どうもありがとうございました。