

## 意見の概要及び国土交通省の考え方

意見の概要	国土交通省の考え方
<p>今回の制度改革による船員育成に関する助成金制度は、零細内航事業者にとっては、新規の船員を育てたくても余剰の船室がないこと、船員が1人で航海当直ができるようになるまでに少なくとも3年は必要である等負担が大き過ぎ、当該制度を十分に活用できる状況にない。</p>	<p>今般の制度改革に伴う助成金制度は、主に中小の内航海運事業者が船員の募集・採用・育成等を行いやすくする体制を整備するため、グループ化を通じて、船員の計画的な確保・育成を行う場合に支援を行うこととしており、新しい養成課程（新6級）の導入と合わせて、助成金制度を活用いただきたいと考えています。</p>
<p>助成金制度によって、一時しのぎに船員を補っても、その質が急激に上がるわけではないため、海技教育の根本を見直す又は民間主導の教育に移行し、いわゆる業界での自己責任として位置付ける事が望ましいことから、海事事業者の選別を行い、アイデンティティーの高い企業を育成していただきたい。</p>	<p>内航船員の育成・確保は重要な課題であると認識しており、今回の法改正によって導入した施策だけで完結するものではないと考えています。その中で教育制度の改革や企業形態のあり方などの点についても検討を進めていく必要があると考えており、関係者の意見を聞きながら、今後とも施策の充実に努めて参ります。</p>
<p>船員を育成するシステムは、一番の問題となっている個人船主、いわゆる居住区に限られて、予備の船員を確保する余裕がない船主には無関係であり、一番困っている船主が制度を活用できない状態であり、仮にその船主にも使える制度であっても、設備基準的な緩和をするか、別の補てん制度を制定するべきである。</p> <p>また、経済的な余裕がある船主であっても、その船員の管理に問題があれば確認できる制度を構築し、一定の差別化及び企業としての責任を明確にするべき。</p>	
<p>内航海運業界の船員育成に関して、今回の法律改正は、日本人船員の確保における第一歩と考えられ、大手のオペレーター及び比較的大きな内航海運事業者（貸渡事業者）においては有効と考えられるが、船員問題が深刻化している中小零細の内航海運事業者にとっては、現状の制度だけでは不足しているものと考えられる。</p> <p>安全管理規程と同様にPDCAで継続的に永続的に続けて頂きたいことをお願いしたい。</p>	