

平成29年6月23日（金）13時00分～

交通政策審議会海事分科会第90回船員部会議事録

【渡部専門官】 ただいまから交通政策審議会海事分科会第90回船員部会を開催させていただきます。

事務局を務めさせていただきます海事局船員政策課の渡部でございます。よろしくお願いいたします。

本日は、委員及び臨時委員総員19名中12名のご出席となりますので、交通政策審議会令第8条第1項及び船員部会運営規則第10条の規定による定足数を満たしておりますことをご報告申し上げます。

また、七尾審議官におかれましては、本日、所用により欠席となっております。

次に、配布資料の確認をさせていただきます。上から、議事次第、配布資料一覧、その次からが議題の資料となります。資料の番号は右上に記載してございます。

資料1としまして、「海上運送法及び船員法の一部を改正する法律の施行期日を定める政令等について」が2枚。

資料2としまして、「MARPOL条約改正に伴う船員法施行規則の一部改正について」が1枚。

資料3としまして、「個人情報保護法の一部改正に伴う船員雇用管理分野ガイドラインの一元化等について」が3枚。

資料4としまして、「船員派遣事業等フォローアップ会議の報告について」が両面刷りで2枚。

資料5としまして、諮問文として、「諮問第280号船員派遣事業の許可基準の見直しについて」が1枚。別紙としまして、資料5①「船員派遣事業の許可基準の見直しについて」が1枚。参考資料としまして、資料5②「船員派遣事業の許可基準の見直しについて【概要】」が1枚。資料5③「船員派遣事業の許可基準の見直しについて」が両面刷りで8枚ございます。

資料6としまして、諮問文として、「諮問第281号船員派遣事業の許可について」が2枚。その参考資料として資料6-2が2枚。こちらは委員限りとなります。

席上には、議題以外の資料としまして、「船員教育機関への求人数（実数）の推測につい

て」が3枚になります。

資料は以上ですが、行き届いておりますでしょうか。

以上で資料の確認を終わらせていただきます。

それでは、議事に入りたいと思います。野川部会長、司会進行をよろしくお願いいたします。

【野川部会長】 それでは、議事を進めてまいります。本日は、議題が若干多いのと、所用で途中で退席しなければならない方が複数おられますので、いつにも増して議事の速やかな進行にご協力をお願いいたします。

それでは、早速進めてまいります。議題1の海上運送法及び船員法の一部を改正する法律の施行期日を定める政令等について、事務局から説明をお願いいたします。

【鹿渡船員政策課長補佐】 それでは、お手元の資料1をごらんください。海上運送法及び船員法の一部を改正する法律の施行期日を定める政令等について、こちらは報告事項となります。

1つ目が、上側の海上運送法及び船員法の一部を改正する法律の施行期日を定める政令ということで、こちらは先般4月21日に成立した同法律の規定に基づきまして、液化天然ガス等燃料船の船員資格等に関する規定の施行期日を本年、平成29年10月1日とするといった施行期日令が1つでございます。

また、下側ですが、海上運送法施行令及び船員法関係手数料令の一部を改正する政令について。こちらは1枚おめくりをいただきますと、今般改正法においては、下側の部分になるのですが、準日本船舶の認定申請時に海上労働検査の事前検査を行うことを規定いたしました。そういった事前検査を行った際に、実際に当該準日本船舶がフラッグバックする際の検査に要するその手数料とか、あるいは、上側の部分になるのですが、そういった事前検査を行う場合の通常臨時海上労働検査を行う場合の検査に要する手数料を最新の積算等に基づいて新たに定めるといったものでございます。

【野川部会長】 それでは、ただいまのご説明につきまして、ご質問等はございますか。よろしいでしょうか。

それでは、次に、MARPOL条約改正に伴う船員法施行規則の一部改正についてでございます。これも事務局からご説明をお願いいたします。

【鹿渡船員政策課長補佐】 それでは、お手元の資料2をごらんください。MARPOL条約改正に伴う船員法施行規則の一部改正について、こちらも報告事項でございます。

経緯といたしましては、船員法施行規則第11条第2項においては、航海中の操練等について、そういった航海中の操練等を行う場合など、航海日誌に概要の記載を行う場合、どういった場合に航海日誌に概要の記載を行うのかといった場合について定めております。

船舶に由来する大気汚染の防止のため、IMOでMARPOL条約が数次にわたり改正されている中、これを受けて国内法においてもこれまで海防法等の改正によって排出規制海域、ECAの設定などを行ってきたところですが、今般同MARPOL条約の改正により、平成28年1月1日以降に建造に着手した船舶であって、窒素酸化物の排出量が一定の基準を超える原動機、エンジンを設置したもの等については、本年の9月1日以降に北米沿岸やカリブ海等のECAを出入りするときなどについて航海日誌に記載しなければならないこととされました。これを受けて船員法の施行規則を改正いたしまして、対象船舶がECAを出入りするとき等について航海日誌に記載することという規定を追加することとしたいと思います。

【野川部会長】 それでは、ただいまのMARPOL条約改正に伴う船員法施行規則の一部改正ですが、何かご質問等がございますでしょうか。よろしいでしょうか。

ありがとうございます。それでは、次の議題3、個人情報の保護に関する法律の一部改正に伴う船員雇用管理分野における個人情報に関するガイドラインの一元化等について、これも事務局からご説明をお願いいたします。

【鹿渡船員政策課長補佐】 お手元の資料3をごらんください。

平成15年に個人情報保護法が成立をいたしまして、それ以降、これまで当該法律の所管は消費者庁で、法執行は主務大臣制をとりまして、事業分野ごとのガイドラインを各省庁で作成してきました。例えば、国交省では、個人情報のうち事業者に要する船員の雇用管理についてはガイドラインを国交省で用意するなどの対応をしてきましたが、それからのその情勢の変化、情報通信技術の発展等の変化を踏まえまして、個人情報保護に係る権限を一元化することによって、より分野横断的かつ柔軟な対応が必要ではないかというような背景から、今般、個人情報保護委員会が設立されまして、監督権限が一元化されることとなりました。

ページをおめくりいただけますでしょうか。

このような監督権限の一元化を踏まえて、これまで個人情報保護法に関してガイドライン、こちらの左側の図ですけれども、事業分野ごとにばらばらに規定してきたガイドラインを一元化をして新しいガイドラインを策定する。こちらで、個人情報保護委員会で新た

にガイドラインを策定する。一方で、個別法に基づくガイドライン等、左側のイラストの下側ですが、例えば、船員職業安定法に基づいて指針といったものが定められてきたところで、この中で個人情報の取り扱いも定められていたところですが、こういった個別法に基づいて策定された指針については、所要の改正を行いつつ存続していくといったような流れとなってまいります。

こういった流れを踏まえまして、船員政策課所管のガイドライン等について、①から③まで列記しておりますが、統合すべき船員の雇用管理分野における個人情報の保護に関するガイドラインについては、一元化されるということで廃止を行い、②、③、船員派遣元事業主が講ずるべき措置に関する指針等、個別法に基づくものについては、一部改正をして存続するということを考えております。

具体的には、最後のページになるのですが、船員の雇用管理分野における個人情報の保護に関するガイドライン、こちら、個人情報保護委員会では一元的にガイドラインをつくるということですが、これまでかつてのそのガイドラインに掲載されていた個別事項というのが左側に列記しておりまして、新しいガイドラインは右側に各事項を列記しているところですが、これまで規定されていた内容については、全て新ガイドラインに包含されております。

また、一番下側の部分なのですが、一元化に伴う一部改正についてということで、先ほどの②、③の指針につきましては、条ずれ等の所要の改正を行うことにより存続をさせていただきます。

【野川部会長】 ありがとうございます。それでは、ただいまの個人情報の保護に関する法律の一部改正に伴う船員の雇用管理分野における個人情報のガイドライン、これにつき、一元化するものと、これまでどおり個別のガイドラインを維持するものと、このように分かりますよというお話でしたが、いかがでしょうか。

松浦委員。

【松浦臨時委員】 ありがとうございます。1枚目で、今説明があったように、個人情報の部分で事業分野ごとのガイドラインを各省庁で策定をしというのがもともとのものだと思うんですけども、これを、最終の3ページ目の部分ですけども、新ガイドラインで全て包含をされることから従来どおり個人情報の保護が図られるというふうに表現をされているのですが、この部分で新しい部分に変わった部分は、そもそもは、それぞれ管轄されていた部署でガイドラインがつくられているので、もとあったガイドラインが廃止を

されて新ガイドラインになると思いますが、そうすると、もとのガイドラインから新ガイドラインになったところで、文言とか意味合いがどういうふうに変ったのかというのは、もし資料があれば示していただければと思います。

【野川部会長】 いかがでしょうか。

【鹿渡船員政策課長補佐】 承知いたしました。何かこう、かつてのガイドラインの部分、これから新しくなっていくガイドラインのその比較ということ、ご趣旨だと思いますが、そういったものについて、何か簡単にお示しできるようにできないかということを引き続き検討させていただけないかと思います。

【野川部会長】 では、よろしく願いいたします。ほかにいかがでしょうか。

立川委員。

【立川臨時委員】 少しお伺いしておきたいというか、教えていただきたいことがございましてご質問させていただきます。

新たに個人情報保護委員会というのが設立されるということですが、これはどこかの省庁の機関の配下に入る部分だとは思いますが、どこの省庁の配下に入るのかということが第1点目です。

それから、3枚目の資料で、現行の形から新ガイドラインに変わったときに、下から3番目と2番目、表現が少し変わっている部分があります。例えば、現行で、「法違反行為又は違反のおそれが発覚した場合の対応」というのは、「漏えい等の事案が発生した場合等の対応」ということで、「おそれ」というような言葉がなくなってきているんですけども、何か変わった部分があるのでしょうかということ。それから、「勧告、命令等についての考え方」というところの中では、「緊急命令」等についての考え方」という新たな言葉が入って来たりしているのですが、何か変えた意味ないしはどのようなものが変わったのか、何かあるのかないのか、その辺を教えていただければと思います。

【鹿渡船員政策課長補佐】 承知しました。まず1点目のご質問なのですが、個人情報保護委員会というのは、国家行政組織法第3条に基づく機関、三条委員会というもので、個別に内閣府設置法に規定されておりまして、公正取引委員会等と同じく、内閣府に置かれる機関というところで置かれる委員会でございます。

2つ目のご質問なのですが、資料3の3ページ目、新ガイドラインで下から3番目の項目、「漏えい等の事案が発生した場合等の対応」ということで、旧来のガイドラインと比較して名称が変わっているけれども、具体的にどのように変わっているのかということでご

ざいますが、こちらは、規定されている内容自体は変わっておらず、「法違反行為又は法違反」というのは、では具体的に例えばどういったものかというところ、個人情報保護法に基づくその法違反行為ということで、例えば個人情報の漏えいとか、具体的に、ではそのケースが何かというのを特出しして「漏えい等の事案」というふうに表現しただけであって、具体的にここを規定されてある内容は同様のものとなっております。

次に、「「勧告」、「命令」、「緊急命令等」についての考え方」と、標記上、「緊急命令」といったところがタイトルに新たに浮かび上がってきているんですけども、こちら、実は規定されている内容自体は従来のもので法律の時点から変わっておらず、「勧告、命令等」のこの「等」の部分に緊急命令といったものも従前より含まれておりました。それが今回タイトルにより個別の項目を書いていったというところで、内容自体は変わってはいないところとなっております。

【野川部会長】 ありがとうございます。ほかにいかがでしょうか。よろしいでしょうか。

それでは、議題4に移りたいと存じます。議題4の船員派遣事業等フォローアップ会議の報告について及び議題5の船員派遣事業の許可基準の見直しについてでございますが、議題4は報告事項、議題5は諮問事項となります。ただ、議題4、議題5は関連する議題になりますので、まずまとめて事務局からご説明をお願いしたいと存じます。よろしくお願ひします。

【風巻雇用対策室長】 それでは、議題4の船員派遣事業フォローアップ会議の報告と、議題5の船員派遣事業の許可基準の見直しについて、ご説明させていただきます。

まず、資料番号4をごらんください。船員派遣事業につきましては、今から12年前の平成17年4月に制度化されまして、個々の事業者の許可に当たりましては、本船員部会においてご審議いただいているところでございます。本日も議題6で1事業者をご審議いただくことになっております。

船員派遣事業の適正な実施を図るため、運輸局が事業所監査を実施しており、その監査結果などをもとに、関係者で構成しますフォローアップ会議の場において派遣制度のフォローアップを行っております。24回目の会議が先月16日に開催され、議題1としまして、昨年7月から12月までの半年間に実施しました20事業者の監査結果を事務局より報告いたしました。

資料の1ポツで、被監査事業者の概要等が監査いたしました事業者の概要となっております。

ますが、説明は省略させていただきます。

めくっていただきまして、2ページ目の真ん中より少し上、2ポツ、事業所監査における是正指導状況でございます。是正指導を受けた事業者は、船員職業安定法関係で4事業者、船員労働安全衛生規則関係で1事業者、実際の事業者数はトータル4事業者になります。是正指導内容は、まず派遣事業の事業変更の未届け。これは派遣元責任者の住所を変更したということでございます。そして、船員派遣契約書の記載不備。派遣元責任者の名前が前任のままであったというものです。派遣船員であることの明示不備。これは文書ではなく口頭で行っていました。派遣先への通知不備は、これも口頭で実施していたものです。そして、派遣船員への就業条件明示書の不備、それと派遣元管理台帳の記載不備でございます。もう一つ、船員労働安全衛生規則関係では、派遣先への安全衛生教育に係る実施記録を通知していなかったということでございます。いずれの内容も必要な是正指導を行いまして、既に全ての是正措置が講じられていることを確認しております。

次に、会議での主な意見でございます。是正指導を行った事業者の過去における監査の指摘事項の状況はどうなっているかということについて質問がありました。過去の指摘事項は既に全て是正されておりますが、担当者の引継ぎがうまくいかず、再度同様の指摘を受けたケースもありました。

もう一つ、派遣元責任者に対する講習会でございますが、これは平成27年度から始めたもので、今年度も全事業者の派遣元責任者に対して実施することとしております。

次に、議題2の船員派遣事業の許可基準の検討につきまして、事務局からご提案させていただいたものです。これに対して委員から、フォローアップ会議は何かを決定する場ではないので、この場で議論し、取りまとめることは、会議の目的を逸脱しているのではないかと。船員部会で検討すべきではないかとの意見が出されました。また、前回4月の本船員部会の場におきましても同様の意見が出されておまして、この案件の取り扱いにつきましては、事務局で関係者と調整することとなり、調整の結果、本日の議題5いたしまして、船員派遣事業の許可基準の見直しについてということで諮問をさせていただくこととなりました。

では、許可基準見直しの諮問についてご説明いたします。資料番号5をごらんください。

国土交通大臣から交通政策審議会会長宛てに、船員派遣事業の許可基準の見直しについて諮問された文書でございます。諮問の内容につきましては別紙となっておりますが、具体的な内容、諮問に至った経緯やその考え方などにつきましては、資料5②と資料5③で

説明させていただきます。

資料5②、横長のカラー版の資料をごらんください。概要版でございます。

まず、経緯としまして、船員派遣事業の許可基準の1つといたしまして、船員派遣事業を的確に遂行するに足る能力を有するものであることというものがございます。その中の具体的基準の中で、財産的基礎に関する判断といたしまして、基準資産額、これは資産総額から負債総額を引いたものでございます。通常バランスシートの右下、資本金等の純資産の部分になりますが、この基準資産額が負債の総額の7分の1以上あること。それともう1つ、事業所に関する判断といたしまして、事業に使用し得る面積がおおむね20平方メートル以上と定めている基準でございます。一方で、今申し上げました基準に関して、次のような要望や問題が生じております。

1つ目といたしまして、平成17年の船員派遣事業の制度導入以来、船舶建造費が上昇傾向にあり、負債に占める建造費の割合が大きくなっており、当該基準を満たすのが困難であるため、船舶の購入費用を負債から控除してほしいという事業者からの要望でございます。

2つ目といたしまして、地方に比べ都市部では20平方メートル以上の事業所を借りると多額の費用がかかり、また、以前とは違って通信機器の発達、個人の所有する携帯とかスマホとかメールなのですが、そういうものが発達してございまして、派遣船員とはいつでも連絡がとれる状況からも、事務所の面積が20平方メートル以下でも事業を遂行できるのではないかと。

そして、最後でございますが、船員派遣事業を行おうとする事業者が許可基準を満たさず、わざわざ別会社を新たに設立してそこに船員を移籍させて申請をするような、船員派遣事業の制度本来の趣旨に沿わないような事案が見受けられるということでございます。

そういった問題点、要望を受けまして、見直し案として下に書いております。その前に、考慮すべき点ということで、点線で囲っているところでございます。船員職業安定法第69条におきまして、派遣元事業主は派遣船員に対して教育訓練の機会の確保を図るために必要の措置を講ずることとされております。2つ目といたしまして、最小でも派遣元責任者及び職務代行者の2人で船員派遣事業に係る業務を行うことになるが、この場合にあっても当該事業を遂行するために事業に使用し得る必要最小限の面積は必要であろうと。

そして、最後、許可基準見直しの内容でございます。財産的基礎に関する判断でございまして、先ほどの考慮すべき点も加味しまして、教育訓練に使用する船舶の建造等に要し

た金額について、負債の総額から控除して算定して差し支えないこととする。この場合において、船舶の建造等に要した金額は、貸借対照表の有形固定資産として記載されている金額とする。ただし、当該金額が当該船舶の建造等のために金融機関等から借り入れた借入金より大きい場合は、当該借入金の額とする。

もう一つ、事業所スペースでございますが、派遣元責任者及び職務代行者の数が2人の場合にあっては、事業に使用し得る面積をおおむね10平方メートル以上としても差し支えないこととするというふうに案をお示ししております。

最後に、これは財産的基礎に関する判断でございますが、派遣事業の許可の更新の場合でございますが、平成20年に基準の見直しを行っておりまして、既にこの考えと同様の考え方を適用しております。

概要は以上でございます。

続きまして、資料5③で補足的に説明させていただきます。ページ番号は右下に打っております。まず1ページ目でございます。これは事業者からの要望を取りまとめたものでございます。

2ページ目は、私どもは実際に派遣事業の許可を運輸局の窓口で受け付けをしているのですが、事業者からいろいろ事前相談を受けております。そういった中の要望内容を列記しております。これは、私どもの窓口で把握できたものだけを書いております。

3ページ目といたしまして、これは、最近の3年間で船員派遣事業の許可を受けた事業者はトータル36事業者でございますが、そのうち5事業者につきましては、財産的基準を満たさなかったため、子会社を新設する等で、その子会社で許可を受けたというケースを匿名で書かせていただいております。

4ページ目でございます。これは参考でございますが、既に派遣事業の許可を受けた事業者さんへのアンケートなのですが、左側の円グラフ、赤のところでございますが、いろいろと許可申請時に支障になった項目ということで、財産的基礎に関する項目が25%で4分の1ぐらいあったと。もう1つ事業所に関する項目も8%ぐらいあったということでございます。右側に主な内容を書いてあります。船舶の購入時期をずらしました、事業所の面積が足らず別途借り受けました、または事務所を移転しましたということでございます。

めくっていただきまして5ページ目でございます。これは許可基準の一覧でございます。青で囲った白抜き文字で1、2、3とございます。これが法律で明記されております3つ

の許可基準でございます。1つ目が雇用管理を適正に行う能力。2つ目が個人情報を適正に管理することです。3つ目としまして、今回のご提案の部分でございますが、船員派遣事業を的確に遂行するよう足りる能力を有するものであること。この中で、財産的基礎の分と事務所に関する判断、こういう具体的な基準は私どもが通達等で定めております。

次に、6ページ目をごらんください。今回の1つ目の案として、財産的基礎に関する見直しの案の考え方を書いております。平成17年の派遣事業制度導入以来、船舶建造費が上昇傾向にあります。負債に占める建造費の割合が大きくなって、基準資産額が負債の総額の7分の1以上であることを満たすのは少し困難になってきています。

2つ目といたしまして、船員派遣事業を的確に遂行するための基準としてある一方で、船員派遣事業主は、派遣船員に対して教育訓練をする機会を確保するために必要な措置を講ずることが求められております。教育訓練に使用する船舶の建造については考慮していただけないかということを書いております。

3つ目としまして、単なる船舶建造は投資目的など、船員派遣事業とは何らかかわらないものについては考慮する必要はないのではないかとこのように書いております。

これは先ほど概要のところでも述べさせていただきましたが、見直し案をここに書いております。教育訓練に使用する船舶の購入等に要した金額については、負債の総額から控除するというように書いております。

最後に、先ほども概要の最後の一番下のところで述べさせていただいたのですが、既に平成20年に更新のときの許可基準につきましては、この財産的基礎については同様な適用をしております。

最後でございますが、その改正された基準を適用して更新された事業者の中で、更新後、倒産や廃業に至ったケースは現在のところございません。

次に7ページでございます。これは、例として左下にバランスシートを書いております。現行基準では基準をクリアできませんが、今回の見直しをすればクリアになります、基準を満たすことになりすという具体的な例を書いております。説明は省略させていただきます。

次に8ページ目でございます。これも参考としてつけさせていただいております。左側の円グラフ、これは内航貨物船の事業者の総資産のうち船舶の固定資産の占める割合ということでございます。船舶資産がゼロというのが全体の11%ございまして、残り9割弱については何らかの船舶を所有しているということになっております。次に右側でござい

ます。これは、基準資産額、資産総額から負債総額を控除したものでございます。その負債総額に占める割合でございます。右側の青い部分でございます。基準資産額が負債総額の7分の1以上の事業者数が45%。これは現行基準でクリアする事業者の数でございます。そして、その次の赤の部分になりますが、これが7分の1をクリアできていないところでございます。債務超過も34%ございますが、このような事業者は論外かと考えております。

次に9ページ目でございます。これも左側ですと、内航貨物船の事業者の財務状況を表しております。左側の円グラフの右の水色、これは船舶の固定資産の割合を書いております。資産に占める固定資産の船舶の割合は39%。そして、その左側の部分でございますが、負債の割合も77%と高いということです。右側は旅客船のものをつけております。

10ページは、外航、海運、そして水産事業者というものを参考までにつけさせていただいております。

次に11ページでございます。先ほどの最近建造費が高くなってきているという部分でございますが、まず左側、内航貨物船の新造船価格、これは1隻当たりの金額でございます。上に499、平成26年で5億4,000万、これが派遣制度の始まった平成17年でしたら4億8,500万、大体11%ぐらいアップしております。そして199、平成26年で3億2,000万、平成17年でしたら2億7,000万、これは18から19%アップしております。右側は、旅客船と漁船、外航船を書いておりますが、こちらはグロストン当たりの数値でございます。

12ページ、もう一つの事業所のスペースの見直しの考え方でございます。事業所、当然一定規模のものが必要だと判断しております。少なくとも派遣元責任者と職務代行者の最低2人で派遣事業を行うこととなりますので、この場合にあっては、事業を遂行するために必要最小限の面積でいいのではないかとということで、それがいかほどの広さになるのかということを見直した点線の囲みで書いております。

これは、事務所の労働者の環境から導いたものでございますが、建築基準法とか事務所の衛生基準規則、労働者保護の観点からそういうものを引用させていただきまして、1人頭、天井の高さが2メートル。事務所衛生基準規則では気積、体積でございますが、労働者2人当たりでは20立方メートルが必要。そういう考え方のもとから、労働者2人の場合は概ね10平方メートルが必要ではないかということです。10平方メートルというのは6畳1間くらいになります。それで案として最後に書いております。現行基準は20平

米でございますが、ただし、派遣元責任者と職務代行者の数が2人であっては、おおむね10平方メートル以上で差し支えないということとしております。

次、めくっていただきまして13ページでございます。これはイメージになりますが、事務所レイアウト例を書いております。大体10平米の場合は3.6メートル掛ける2.8メートル、これで6畳1間になるかと思えます。

そして最後の14ページでございます。これは、オフィスの賃料ということで、一番高いと思われる、東京丸の中で、20平米借りるとなりますと大体月額14万円から15万、年間170万から180万ぐらいになるだろうということで、参考までにおつけしております。

【野川部会長】 ありがとうございます。

この諮問につきましては、船員派遣事業の今までの許可基準を今ご説明いただいたような内容について、今ご紹介いただきましたような根拠に基づいて見直すということでございまして、拙速を避けるために、きょうは、まず今ご説明いただいたので、これに係るご質問、ご意見をいただきまして、次回、これについて決めることができればというように考えます。

まず、財産的基礎に関する基準について、この教育訓練に使用する船舶等の建造に要した金額については、負債総額から控除するという提案です。それから、事務室、事業所に関する判断については、建築基準法等の労働者が働くときの面積を参考にして、これは20立方メートルなければいけない。だから10平方メートル掛ける高さが2メートルで20立方メートルだから、面積としては10になるというような、そういう考え方です。それにあわせてこういうような提案をなさるといことですが、きょうはいろいろご意見あるいはご質問もあるかと思いますのでお伺いしますが、いかがでしょうか。

平岡委員。

【平岡臨時委員】 質問させてください。まず資料5③のところで、2ページのところで、申請はしたいけれども、そういう財産的基礎の判断があって申請を辞退したというような会社数が出されているんですけども、思ったよりは少ないなということと、その次のページで、だから結局子会社を新設して派遣事業を設立せざるを得なかったということが書いてあるんですけども、この関連で辞退を余儀なくされた会社が、次のページで、別会社を設立したというような会社が何件あるのか。

それともう1点は、平成20年、更新時に財産的基礎の見直しをしたというようなこと

ですが、それがどのような背景でそういうふうになったのか。また、例えば入口の部分、財産的基礎についての論議にならなかったのか、その辺のところがわかれば教えていただきたいと思います。

【野川部会長】 いかがでしょうか。

【風巻雇用対策室長】 まず、資料ページ、2ページ目と3ページ目の関係でございますが、これはリンクしております。少なくとも3ページ目は、実際許可申請が子会社から上がってきたという部分でございます。件数が少ないということもございますが、実際、私どもはこの派遣事業の許可基準についてはホームページで公表しております、事業者さんはまずそういうものをチェックしているかと思われま。だから運輸局の窓口にも来られず諦めるようなケースもあるかと考えております。

それから、あと平成20年の背景でございます。これは、平成17年に派遣事業許可制度が始まりまして、まさしく初回の更新が3年間でございますので、船舶を購入したことによって7分の1がクリアできなくなり実際に更新できなかったという事業者が出てきたということで、関係者からの要望を受けまして、フォローアップ会議の場でご議論をいただき、船員部会の場合でもご報告をさせていただいたということでございます。

【野川部会長】 待ってください。今のを確認させてくださいね。2ページの、その諦めた事業者として9事業者上がっていますね。

【風巻雇用対策室長】 はい。

【野川部会長】 それと3ページがリンクしているというのは、この9事業者のうちの3ページに書いてある5事業者が新たにその子会社を新設する等で許可を受けたと、こういう関係ですか。

【風巻雇用対策室長】 この2ページの部分と3ページの事業者は全く別という形になっています。実際2ページは、運輸局の相談で諦めてしまったというような形のもの聞いております。

【野川部会長】 2ページに書かれている9事業者、これは申請を諦めた事業者ですね。

【風巻雇用対策室長】 はい。

【野川部会長】 3ページに書かれているのは、2ページに記載されている事業者とは別ということですか。

【風巻雇用対策室長】 はい、別ということでございます。

【野川部会長】 わかりました。そうすると、この2ページに書かれている9事業者は、

最終的にもう諦めて申請はしてないと。3ページに書かれているのは、そうではなくて、いろいろ苦労して子会社を設けるなどして何とか申請を受けたものが5事業者あったという、そういうことですね。

【風巻雇用対策室長】 そのとおりでございます。

【野川部会長】 わかりました。

【風巻雇用対策室長】 それも、2ページも、運輸局の窓口を確認したもので、担当者が変わっていますとか、全て記録が残っているわけではございませんので、わかった範囲で書かせていただいております。

【野川部会長】 平岡委員、先にあれしてしまって。どうぞ。

【平岡臨時委員】 今のご説明では、全くリンクしてないと、そういうことですよ。だとすれば、基本的に苦労したとは言いながら、いずれにしても事業者が従来どおりの事業申請で許可を受けたということ。これは従来どおりのやり方でやっているということですよ。

【風巻雇用対策室長】 そうでございます。

【平岡臨時委員】 だから当初、話を聞いたときに、この問題があるから結局申請できないということで事業者が苦慮しているというようなことですが、今回資料で出されているんだけど、ここで最初9件が辞退した、だからここに出ている会社については、子会社を新設して申請したと、そういうことではないんですか。

【風巻雇用対策室長】 少なくとも事業者としては、これは全くダブっていないのですが、最終的に子会社で許可を取ったということは、当然そういう事前相談は運輸局の方にあつたと考えております。

【平岡臨時委員】 とすれば何も今までどおりと変わらないということでしょう。言っているのは、結局そうやって取れない会社があるから、入口の部分、財産的な判断のところを緩和して欲しいとされているんだけど、ここの9社のうちそれに対して何故申請しないのか、よくわからないんですが。

【風巻雇用対策室長】 少なくとも子会社をつくって、本来、船も持たず、船舶も所有せず、船員も雇用せず、そういう会社が許可を取って、許可後に船員をそこに移籍して事業を始めているというのが先ほどの5事業者だと思うのです。それは本来の姿ではないのではなかろうかということで今回問題提起をさせていただくわけです。

【野川部会長】 だから今この表が示されているのは、今のお話から、今はやりの付度

しますと、まずは9事業者、申請をもう諦めてしまって引き下がった事業者もこれだけいる。それから、確かに何とか許可を受けた事業者の中にも、こういうような形で、あまり自然ではない、望ましくはない、子会社を何とかつくて形の上だけそれを整えて受ける、こういうようなこともある。だからこの2つを役所としては、こういうふうに変な状況なんだということの例として、9事業者は諦め、5事業者は、不自然と言っては何ですけども、な形で許可を得ざるを得ないと、こんなことも起こっているのだから何とかしましょうという、そういう趣旨ですね。ご説明がいろいろと複雑でしたけれどもね。

【平岡臨時委員】 平成20年のときの説明をもう1回してください。私はよくわからないんだけども。

【風巻雇用対策室長】 平成17年に制度が始まって、最初の更新は3年間でございまずので、20年ごろから更新が始まりました。その時に現行基準によって許可の更新ができない事業者が出てきたので、何とかその辺を救えないかということが労使両方からご提案があったかと思えます。それでフォローアップ会議の場で議論をして、教育訓練に使う船舶については控除するという事になっております。

【野川部会長】 どうぞ。

【平岡臨時委員】 それにリンクして、なぜそのときに、今回みたいな、例えば入口の部分でそういう論議があったのかなかったのか。例えば、平成20年に、更新時でその辺のところと同じことをやっているのであれば、そのときに、入口の部分はどうなんだというような多分論議があったのかどうなのか、その辺のところはどうですか。

【風巻雇用対策室長】 当時の議事録とかそういうものを調べたのですが、その辺については議論されていませんでした。当初から、更新について何とかできないかという議論が始まったというふうに聞いております。ただ、一部議事録の意見の中で、新規と更新を同じような考え方で述べられている方もおられたが、フォローアップ会議の中では、新規のことは一切議論されていません。

【野川部会長】 船主、内藤委員、もう退席されるので、何かございますか。

【内藤臨時委員】 小委員会の中でもこの議論をさせていただきましたが、現実的に、面積の問題と、資産の問題というような大別の中で、確かに耐用年数との割合で船を購入した場合現状これをクリアするのが難しいかと思えます。それと、面積の場合には、本当にこのレイアウトで足りるものであれば、先ほど比較されたように、都心部と地方の運用の仕方がかなり変わってきています。都心部でいえば子会社と親会社がやられている場

合もあり、その状況というのは私も実際に伺ったことがございます。海運局でつかまれている実態を私どもは存じ上げませんが、業界としてはそういう話は聞いております。

【野川部会長】 あと、何かございますか。

立川委員。

【立川臨時委員】 今、資産の関係の話が出ましたので、それに関係した部分と、それから、事務所のスペースの関係の話がありますので、その2つをお伺いしておきたいと思っております。

まず、資産と負債の関係の中で、7分の1とかというのは基本的な根拠があると。これは、他の派遣法等に、例えば、陸上の派遣をやる事業者についてはどのような制度になっているのでしょうか。現在のこの船員派遣事業との差は何かあるのかなのかということ。

それから、7分の1の根拠というのは、当初、決めたときに何か根拠があったのではないかと思います、その根拠は何だったのかというようなところをお伺いしておきたい。

20年前の変更時に申請時の論議がされたのか、話はなかったのか、論議がなぜされなかったのか、よくわからないので何とも言えないのですが、そのときにも同じような問題が提起されたのではないかと、更新ができないという部分があれば、当初申請ができないという業者もあったのではないかと思います、そのような中でも更新の部分についてのみやられたということについては、何かそこに理由があったのではないかと、何か7分の1の関係と何かがあったのかということ、わかる範囲で教えていただかないと、今回の変更についてどう判断したらいいかというのがわからないかというふうに思っております。

それから、個人情報といいますか、事務所のスペースの関係なのですが、個人情報の話が先ほど報告事項でございました。そのような中で、個人情報の保護のガイドラインというのが決まっているかと思えます。そのお話が先ほどあったので。そのような中で、個人データを取り扱う区域の管理、物理的な管理というのは決められているかと思えます。そうしますと、その中では、管理区域の管理手法であるとか、取り扱い区域の管理手法ということで、間仕切りであるとか、のぞき見を防止する措置の実施というようなことが記載されているかと思えます。その場合に、現在のこの許可基準の中では、管理規程の策定というところまでしかなくて、実際の事務所などがこの個人情報保護法に沿った運用と申しますか、管理手続がされているのかどうか、まずそこをお伺いしたい。

その上で、2人で10平米という話が出てくるわけですがけれども、実際にそういうこと

をやった場合に可能であるのかどうか、その辺のシミュレーションないしは考え方を教えていただけませんか。

【野川部会長】 多岐にわたるので、少し分けさせてください。最初、財産的基礎のところ、1つは、陸上の派遣法を含めて、との比較でどうなっているのかというのが1つですね。それから、7分の1というものの根拠ですね。それから、20年改正のときに、それらについてどういう議論があったのか、とりわけなぜこの更新のときに、こちらの、ほかのことについてではなく、つまり7分の1というものについて扱われなかったというか、扱われなかったのかと。それではお願いします。

【風巻雇用対策室長】 陸の派遣事業は、1985年に制度化されたかと思いますが、先ほど申し上げた7分の1、これにつきましては、全く変わっておりません。それともう1つ、その基準資産額、私どもは1,000万というのがございます。そして現金預金が800万でございます。これにつきましては、1年半ほど前の陸の派遣事業法改正時、つまり常時雇用型も許可制とした、そういう改正の中で基準を変えております。現在、基準資産額は2,000万、現金預金は1,500万、ただし7分の1はそのままでございます。一部緩和規定がございまして、常時雇用している労働者が10人以下の場合であっては、私どもと、船員さんと一緒に1,000万以上、現金預金が800万。そしてもう1つ、零細企業ですが、5人以下の場合では、それがまた半分になりまして500万、現金預金は400万となっております。いずれにしても7分の1については全く一緒に、陸上も変更はしておりません。私ども平成17年にこの制度をつくったとき、陸のこの基準をご参考にさせていただいて、同じような基準を決めさせていただいていることとございます。この7分の1の根拠を、厚生労働省にも確認したのですが、今ではわからないということです。

もう1点、平成20年のときでございます。なぜ更新だけで新規のときはなかったのか。当時の文書とか議事録によりますと、実際に更新できない事業者が出てきてしまったので、まずは何とかしなければならぬという、そこから議論が始まっております、更新だけの議論で終わっております。新規については、先ほど申し上げましたとおり、全く議論されておられません。

【野川部会長】 入口問題は特に議論がなかったということですね。対症療法みたいな議論だったということですね。ここまでのところ、いかがですか、立川委員。

【立川臨時委員】 そうしますと、陸上では、資産関係については基本的に上げたと

いう理解ですよね。ただし、人数の関係の部分がありますよと。ただ船員の派遣事業については、単純に1,000万というだけで、人数の関係の部分は一切ありませんという制度の違いがあると。逆に、追随するという概念はあるんですか、ないんですかというのが第1点。逆に、大きな船員派遣事業をやる場合には、資産価値が1,000万ではなくて、もっと上げなければだめですよという考えも逆に出てくるのかと。

それから、負債関係のところでは減免といいますか、免除規定というものが陸上にはあるんですか。それをお願いします。

【風巻雇用対策室長】 陸の基準に追随する考えがあるかとのことですが、個人的な考えですが、陸はリクルートとかパソナとかそういう大手が派遣専門という形でやっております。一方船員関係につきましては、内航事業者がほとんどでございまして、従来からやっていた船員の融通を、法的にきちんと表に出して制度化されたものと理解しております。そういう意味では、なかなか上げるのは困難かと。もう一つ、先ほど申し上げましたが、事業者さんとしては、船舶を所有して事業をするのが本来の姿である、そういうことを考えると簡単にこの基準を上げることはあまりよろしくないのではないかと考えております。

もう1点、陸の特例でございまして。更新については、同じように教育訓練の場、教育訓練に投資した場合は同じような考えで負債から控除するというのを書いております。陸は、新規のところではそういうのは書いてなかったと思います。そういう意味では、船員派遣は、船舶を持って仕事をするのが本来の姿で、新規についても教育訓練で投資するものについては控除したいという考えのもと、今回ご提案させていただいております。

【野川部会長】 はい。

【立川臨時委員】 あと1点だけ。

【野川部会長】 はい。

【立川臨時委員】 この説明の中で船価が上がってきているということが言われております。そうしますと、資産の中における負債というのが大きくなる、より以上に資産がなければいけないのではないかと、安定性が損なわれるのではないかとという考えが出てくるのですが、その辺はどういう考えでおられるのでしょうか。

【野川部会長】 いかがでしょうか。

【風巻雇用対策室長】 そもそも事業遂行能力をチェックするための基準として通達で定めさせていただいているのですが、それを法律で求められた事業遂行能力、それをどの

ような形で見るとかというのはほんとうに悩ましいところでございます。平成20年に、資料でもご説明しましたけれども、実質その船舶を購入して、それを控除した形で更新した事業者については、現在もきちっと事業を行っているということを考えますと、それなりにこの基準を適用しても事業遂行能力については問題ないのではないかと考えています。確かに、基準そのものを、どこに線を引くかというのがなかなか難しい判断でございますが、実態として特例で更新された事業者さんは、現在も問題なく事業を行っているという実態がでございます。

【野川部会長】 次に行ってよろしいですか。

【立川臨時委員】 はい。

【野川部会長】 次の事業所の件で、個人情報保護との関係で、確かに執務スペースの中で個人情報の漏えいとか拡散とかがないように、パーティションを置いたりしなければいけない場合もあると、そういうこととの関係でこの10平米に下げるということはどうなのかということですが、いかがでしょうか。

【風巻雇用対策室長】 個人情報保護、プライバシーの保護の観点からそれなりにスペースが必要でしょうし、パーティションもしくは個室という考え方もあるかと思います。少なくとも、狭くなったとしても個人情報保護は絶対図っていただくというのが法律でも明記しておりますし、管理規程でもそういう形でうたっておりますので、何らかの形で事業者さんは対処していただけると認識しております。

【野川部会長】 今のご意見も含めてのことということで、次回また、おそらく何らかの事務局からも対応があると思いますので、検討したいと思いますが、ほかの点でいかがですか。どうぞ。

【池谷臨時委員】 今、事業許可を受けています、先ほど報告がありました234事業者で、そちらからその事務所に関する何らかの要望だとか、そういったことについて声が上がっているのか。もし上がっているとすればどれくらいの割合で上がっているのか、その辺を教えてください。これは質問です。

【野川部会長】 いかがでしょうか。

【風巻雇用対策室長】 ③の4ページでございますが、実際、右側の下に書いております。事業所面積を拡張した、または事業所を移転したということは実際でございます。それが234のうちどれくらいあったのかということまでは把握しておりません。少なくとも申請、受理する段階では20平米あることを必ず確認しておりますので、何らかの形

で事務所を確保していただいているというふうに理解しております。

【野川部会長】 どうぞ、立川委員。

【立川臨時委員】 1つお答えいただいてない部分があるので再度質問をいたします。

現在の運用規定の中で、個人情報 を適正に管理する能力ということで、適正な個人情報管理規程を作成という部分があります。これは規程を作成するということであって、事務所の実態検査として、先ほどお伺いしました物理的な管理という部分について監査をされているのかいないのか。実際に適合しているということを確認していただいているのですよねと、その上でこういう提案をされているのですよねということを改めて確認させていただきます。

【野川部会長】 いかがですか。

【風巻雇用対策室長】 先ほど述べさせていただきましたけれども、事業所監査時、事務所にお伺いして現場を見させていただいております。ここが派遣事業を行うスペースですよという形は確認しております。監査を行っているときに、実際にその場で派遣事業者との会話なり何らかのことが行われているというところまでは確認しません。少なくとも管理規程をつくっていただいて、その管理規程に基づいてしっかりやっていただいていることの確認はしております。

【野川部会長】 管理規程に基づいて、今後もし10平米になったときにそれができるのかということが懸念されるというのは確かに生じ得る問題ですのでね、何かしら次回これを議論するときに、それについて参考になるような資料を出していただけたらと思いますが、よろしいでしょうか。

【風巻雇用対策室長】 わかりました。

【野川部会長】 時間も1時間たって、またもちろん議論はいたしますが、よろしいですか。船主側からはよろしいですか、特に何かございませんか。

それでは、きょうはこれぐらいにいたしまして、また次回、これについては、本日のご説明・ご議論を踏まえまして検討したいと思いますので、なお、この後でもご意見等ございましたら、あらかじめ船員政策課までご連絡をいただきますようお願いをしたいと思います。

それでは、次の議題6に移ります。船員派遣事業の許可についてでございますが、本件につきましては、個別事業者の許可に関する事項であり、公開することにより当事者等の利益を害するおそれがありますので、船員部会運営規則第11条ただし書きの規定により、

審議を非公開とさせていただきます。

マスコミ関係の方をはじめ関係者以外の方はご退席をお願いいたします。

(非公開・関係者以外退席)

【野川部会長】 本日意見を求められましたこの諮問につきましては、別紙に掲げるものに対する船員派遣事業について、許可することが適当であるという結論とすることとしたいと存じますが、よろしいでしょうか。

(「はい」の声あり)

【野川部会長】 どうもありがとうございました。

これで本日の予定された議事は全て終了いたしました。議事とは別に、前回5月の部会で説明がありました船員教育機関卒業生の求人・就職状況について補足説明資料が配付されておりますので、これにつき、事務局よりまずご説明をお願いいたします。

【村松船員教育室長】 それでは、船員教育機関卒業生の求人・就職状況の補足説明ということで、資料に基づきご説明させていただきます。

まず資料の1枚目、船員教育機関への求人数(実数)の推測についてでございますけれども、委員の皆様からご指摘、ご質問がございましたように、各船員教育機関、3級海技士養成ということで、商船系大学、それから商船系高専、海技大学校の3級コース、この求人数には重複があると考えられるために、実際の求人数について推測を試みました。

推測の考え方ですが、真ん中の箱に書いてございますように、各教育機関から送付された求人数と就職数を比較いたしまして、個々の事業者がそれぞれの教育機関に対してどの程度求人しているかを推測してみました。その推測の一例がその下に書いてございますが、一事業者から各教育機関への求人数ということで、上側の表になりますけれども、大学Aに5名、大学Bに5名、それから商船系高専5校、それから海技大学校にそれぞれ2名というような求人が来ておりますところ、その就職数で、大学Aが3名、大学Bが4名、高専Dが1名、高専Eが1名ということで、これを考えますと、右の枠になりますけれども各大学の求人数と就職者数は近い値にあると。それから、各高専及び海大のいずれかの1校の求人数とそれらの就職合計数は同じということで、このことから、この事業者に関しては、各大学の求人数及び各高専、海大のいずれかの求人数を合計したもの、赤丸で囲ったところでございますけれども、これを足して12名と。延べ数が22というところを、

推測ではありますけれども、12名ということでそれぞれをこの考え方で推測をいたしました。

その結果でございますけれども、求人数（推測値）に関しましては、業種間等で若干の差はあるものの、延べ求人数の5割程度。この業種間と申しますのは、2枚目につけてございます、外航の場合は外航労・その他、内航の場合は三団体・その他、カーフェリー／旅客船、官公庁、水産と、この間で若干の差はあるものということでございます。

それから、航海、機関の割合ですけれども、その中、推測値の中で航海、機関の割合はほぼ5割ずつという推測をいたしました。

2枚目をごらんください。これについては、推測値は入れておりません。延べ数を書いてございますけれども、それぞれの商船系大学、商船系高専、海技大学校、これらにきた求人数の延べ数ということで載せてございます。それから、そこに対する、求人している会社数、地方自治体等も含まれますけれども、会社数を書いてございます。それから、その下、二重線の下は採用数ということで、それぞれの学校の数、それから採用会社数ということで書いてございます。これを見ますと、航海よりは機関部が人がとりにくい状況になっているということがわかると思います。

下の2ポツは、4級海技士養成機関ということで、海上技術学校4校、海上技術短期大学校3校ということで、ここは前回ご説明いたしましたとおり、機構本部で一括して求人を取り扱っておりますので、求人数は実数ということで、それぞれの学校別、海上技術学校本科、海上技術学校乗船実習科、海上技術短期大学校ということで採用数を分けております。

それから、3枚目をごらんください。入学状況に関しまして、海技教育機構の応募者数が大幅に減った件でございます。前回の説明の中で、入試回数の変更、入学検定料の徴収開始ということで、考えられる理由を申し上げましたけれども、そのところで細かい数字を右側に示してございます。まず、海技教育機構の入学状況ということで、1ポツは、平成28年度から29年度の変化ということで、応募者数の変化、海上技術学校、それから海上技術短期大学校、合計ということで、合計で429名減っている。それぞれの学校、複数の受験の機会がございますので、その延べ数ということでございます。それから、実際に受験をされた方、2回、3回と受験をされた方を1人と数えた場合に、右側の実受験者数ということになりまして、実受験者数ですと約半分の209名が減っているという状況でございました。

2 ポツですけれども、それでは、海上技術短期大学校で5回の受験機会がございまして、それぞれの受験でどの程度減ったかというものを示しております。それから、その右側は、海上技術学校が2回、推薦入試と一般入試ということでそれぞれどれだけ減ったかということを示しております。前回、共通選抜で100名強が減っているという以外に、これを見ますとAO入試、それから自己推薦というところが大きく減っているところがございます。

(2) に関しましては、入学検定料の徴収開始ということで、どのぐらい取っているかということで、海上技術学校については2,200円。これは公立高校と同額でございます。海上技術短期大学校は9,600円ということで、国立専修学校と同額ということで、今年度の、29年度の入試から徴収を開始しているというところでございます。

それから、左側の船員教育機関入学状況(応募者数に女子学生内数追記)ということで、応募者数のうち、女子学生の内数をということでございましたので、今回追記させていただきました。今回、航海、機関の数、それから女子学生の数、内数でございますけれども、次年度からはそれらを入れて、様式を見直してどのように示すことができるかということを検討しまして、示させていただければと思っております。

【野川部会長】 ありがとうございます。それでは、ただいまの資料、その説明につきましていかがでございましょうか。

平岡委員。

【平岡臨時委員】 船員教育機関の入学状況で、863名、29年度の実験者数ですが、前回の話では、その減った要因が、共通選抜、それと検定料を取ったということですが、実質的にここで共通選抜112人ということですが、それだけの要因ではなくて、ことしに限っては、陸上諸産業に流れていったため実験者が減ったとか、またAO入試などは物すごく減っていますよね。だから結局実験者が少なくなっているのではないかと思います、その辺の分析というのはどうなのですか。今までずっと1,000人以上あって、昨年などは1,292人となっています。今のお話を聞くと、ただ共通選抜、それと受験の検定料を取ったからというだけではなくて、何かほかにも要因がありそうな気がするんですけども。

【野川部会長】 いかがでしょう。

【村松船員教育室長】 今、平岡委員ご指摘のとおり、この共通選抜以外のところでも、その検定料を取ったことによって複数回の受験を見合わせたという方もいるでしょうけれど

ども、陸上景気がいい場合、この海上技術学校、海上技術短期大学の応募倍率が下がるという傾向は過去にもございましたので、その辺は、次年度以降も見ないと現時点でははっきり申し上げられませんけれども、その点も踏まえて、今年度、募集活動というのはより一層強化してやっていきたいと思っております。

【野川部会長】 幾つかの要因の当複合的な効果だというふうに思いますが、確かに29年度はいきなり下がっているのですね、だから何で29年になっていきなり下がったのかというのは、もう少し検討が必要かもしれませんね。29年度に明確に変わったというのが1つには検定料ですよ。お金は大きいので、それは1つの大きな要因で、かつそれまでもあった要因が複合的に作用してこういうようになったのではないかと私は推測いたしましたが、この資料をいただいて。ただ、まだ、今ご説明されましたように、来年、再来年、どうなるかによって、それらのうちの作用のどの辺がほんとうに効いているのかということとはわかってくるのではないかというふうには思います。

ほかにいかがでしょうか。この今の資料とご説明につきまして。

立川委員。

【立川臨時委員】 1つだけ教えてください。指定校推薦とありますよね。この指定校というのはどこを言われているのですか。指定校の内訳です。

【村松船員教育室長】 指定校は、それぞれの学校で決めておりまして、数的には、宮古海上技術短期大学校、清水海上技術短期大学校、それから波方海上技術短期大学校、それぞれ15校前後の指定をしております。

【野川部会長】 ありがとうございます。ほかによろしいでしょうか。

それでは、特にございませんようでしたら事務局にお返ししたいと思います。お願いします。

【渡部専門官】 ありがとうございます。次回の部会の開催日程につきましては、部会長にお諮りした上で改めてご連絡させていただきます。

【野川部会長】 それでは、以上をもちまして交通政策審議会海事分科会第90回船員部会を閉会いたします。

本日は、お忙しいところを、委員及び臨時委員の皆様にはご出席いただき、ありがとうございました。

— 了 —