

平成30年5月25日（金）13時00分～

交通政策審議会海事分科会第101回船員部会

【長岡労働環境技術活用推進官】 それでは、定刻となりましたので、ただいまから交通政策審議会海事分科会第101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長岡でございます。どうぞよろしくお願いたします。

本日は、委員及び臨時委員総員19名中13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。

議事に入る前に、事務局を務めさせていただいている海事局に4月1日付で異動がございましたので、ご紹介させていただきます。

川路船員教育室長でございます。

【川路船員教育室長】 船員教育室長の川路です。どうぞよろしくお願い申し上げます。

【長岡労働環境技術活用推進官】 伊崎国際業務調整官でございます。

【伊崎国際業務調整官】 国際業務調整官、伊崎でございます。よろしくお願いたします。

【長岡労働環境技術活用推進官】 続きまして、配布資料の確認をさせていただきます。お手元の資料、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、縦置き資料の右上に、横置き資料は横書きに見て右上に記載してございます。

まず資料1としまして、諮問文、諮問第302号「海上運送法及び船員法の一部を改正する法律の施行に伴う船員法施行規則等の一部を改正する省令案について」、こちらが別紙と合わせまして3枚、その概要としまして、資料1-2が1枚、資料1-3として、「船員法施行規則等の一部を改正する省令案について」という横置きの両面刷りのもの、こちらが6枚ものでございます。次に、資料2としまして、「船員教育機関卒業生の求人・求職状況等について」、こちらが9枚ものございます。次に、資料3として、諮問文、諮問第305号「船員派遣事業の許可について」、こちらが別紙を含めて2枚、その参考資料として資料3-2が6枚、こちらは委員限りの資料となっております。

資料は以上でございます。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、司会進行をお願いいたします。

【野川部会長】 それでは、早速議事を進めてまいります。

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に伴う船員法施行規則等の一部を改正する省令案について、こちらは前回の船員部会において諮問のあった案件でございます。各委員からのご意見等の有無やその調整状況について、事務局よりご報告をお願いいたします。

【鹿渡船員政策課課長補佐】 それでは、本件につきまして、ご説明をさせていただきます。資料1をごらんいただければと思います。資料1-3で、横長のイラスト、ポンチ絵を用意しておりまして、こちらは前回諮問させていただいた省令案でございますけれども、その後の調整状況や意見等についてご説明させていただきます。この資料に基づいて、前回との特に変更点等を中心に説明させていただきます。

資料の4ページをごらんいただけますでしょうか。こちらは特定海域運航責任者の職務、③になりますが、こちらは今回ポーラーコード、北極海や南極海を航海する際の必要な資格につきまして、甲種、すなわち上級、乙種、すなわち初級につきまして職務を規定するということですが、こちらにつきまして、下線を引いたところが前回から省内の審査を経て文言が修正されております。

こちらにつきまして、参考で9ページをごらんいただければと思います。こちらは新旧で左右で並べ書いているところでございます。旧が、前回諮問時に紹介をさせていただいた文言でして、新が、今回新たにそれを改めたものでございます。こちらの内容につきましては、前回と具体的に何か内容が変わったというものではなく、省内の審査を経て、このような形で文言の整理がなされた。例えば甲種につきましては、特定海域を航行する際の指揮監督につきましては、審査後、特定海域を航行する際の指揮監督と、あと、非常の場合における適切な措置の実施に分かれて、また、業務に関する記録の作成というところをさらに特出しさせていただくとか、そういった既存の資格等の並びをとりながら、このような形で修正をさせていただいているところでございます。

次に、前回からの変更場所につきましては、6ページをごらんいただければと思います。6ページでいうと⑥登録講習という箇所がございます。こちらは、甲種、上級の資格に係る登録学科講習の内容をこの省令で定めるというものでございますが、ここにつきましても文言等の修正がございました。ここにつきましては、参考の登録講習関係の10ページのところをごらんいただければと思います。こちらも新旧で、前回諮問時と今回修正した

ものというところで、左右の対比ということを見せていただいておりますけれども、こちらも何か具体的に内容が変わったとかというのではなく、文言等も整理をなされた上でこのような形で改めさせていただいたというところでございます。

ここにつきまして、少し委員からご質問があったところでご紹介をさせていただくんですけれども、次の11ページをごらんいただけますでしょうか。ご質問いただいたというのがこの登録講習の内容につきまして、今回こちらの登録講習につきましては、講習を実施する予定機関であります海技教育機構とも相談の上で、一番右側になるんですけれども、小計21時間という箇所がございますが、これに効果測定を合わせて23時間というところで、これを想定のもとで今回省令でも時間等も定めているんですけれども、もともとIMOのほうで、条約対応ということで上級のモデルコースといったものがございまして、こちらでは、小計28時間の効果測定2時間の30時間となっているというところですね。この情報を提供させていただいた際に、なぜこのような差異が生じるのかというところでご質問があったので、こちらの資料を用意させていただいたところであります。具体的に、なぜそのような差異が生じるかと申しますと、水色のところになるんですけれども、上級モデルコースというところで、IMOのところ、上級モデルコースの中でコース紹介、あるいは乗組員の準備とかいった部分がございますが、こちらは基本の初級の資格を取得する際のコースにおいても全く同様のものがございまして、もともと上級の資格を取るには基本の資格が必要となってきますので、既に基本のコースは習得済みのはずですので、そこについては重複するというところで割愛させていただいて、21時間という形でまとめております。もともとIMOのほうでまとめさせていただいている上級モデルコースというのも、あくまで何か具体的に30時間にしなければいけないとかいうそういう縛りではなく、必要な技能を習得するために必要な内容をまとめた一つの事例ということで、そちらを参考にして我が国のほうもつくっているところでございます。

そのほかあった質問の一つに、今回、3ページをごらんいただければと思うんですけれども、②の特定海域運航責任者乗り組み基準の箇所につきまして、上級の資格が必要となってくるようなケース、あるいは初級の資格が必要となってくるようなケース、ア、イ、ウでいろいろ場合分けをしているんですけれども、イのところ、海氷の密接度が10分の1未満である特定海域のところ、10分の1以上の区域というところで線引きがなされているところでありますけれども、じゃ、誰がこの10分の1とか以下、そういったところを判断するのかというところでご質問いただいております、こちらにつきましては、

基本的には本船からの見張りや、あるいはレーダー観測や沿岸国が提供する気象、海象情報に基づき本船が氷の密接度を判断するということ考えているところでございます。

以上、概要の説明でございました。

**【野川部会長】** ありがとうございます。

本件は前回から継続して検討しておりますが、今回新たに修正された内容も含めましてご質問等ございましたらお願いいたします。

松浦委員。

**【松浦臨時委員】** 3ページのところの10分の1未満と、逆に言うと10分の1以上ということなんでしょうけれども、本船のほうで確認をするというご説明がありました。基本的に極海を安全に航行するために船長、一等航海士に上級の講習終了が必要だという話だと思います。それを運航する船舶で判断するというのはちょっと安全上どうなのかという気がするのですが、その辺はどういうふうにお考えなのでしょうか。

**【鹿渡船員政策課課長補佐】** お答えいたします。10分の1以上か以下かを本船で判断していくということなんですけれども、そもそも今回、北極海域とか南極海域に入るに当たって、場面場面に出くわしたときに、実際にそこが、じゃ、10分の1以上かとか10分の1未満かとか、本船での判断ということでご説明をしているところなんですけれども、実際にはどこまでが10分の1なのかとかそれ以上なのかとか、なかなか判断するのがシビアなケースもあるというふうにはもちろん想定されるところであります。ただ、そういった海域に入ることが航海計画上想定されるのであれば、我々行政側としては、あらかじめ船長や一航士の方につきましては、氷密度が10分の1を超える可能性があるのであれば、もともと気象情報や海象情報につきましてはさまざまな機関から情報が発出されておりますので、実際はかなり正確な情報、過去これまでこのエリアにおいて氷密度がどうか、10分の1以上なのか、あるいは2か3か4かとか、実際かなり正確な情報がさまざまな形で発出されておりますので、それをあらかじめ把握していただいた上で、過去、氷密度が一般に10分の1を超える可能性が一定程度あるというのであれば、もうそういった海域に入られる際は、あらかじめ船長や一等航海士の方は上級の資格を持っていただければということで、我々のほうから事業者様にはお願いをしたいというふうに考えております。実際に、こういった特に南極海域とかに入られる可能性のある事業者様にもいろいろお話を聞いていただいた上で、そういった事業者の実際に運航する海域につきましては、上級が必要となる氷密度10分の1以上の海氷域で行っているのです、そもそもそう

いった甲か乙かといった判断を行うというところではなく、もうあらかじめ上級が必要であらうというご判断のもとで実際にその海域に向かわれることを想定しているということでした。

【野川部会長】 いかがでしょうか。

松浦委員。

【松浦臨時委員】 今回の説明で大体わかりましたけれども、であればなおさら氷の密度が10%以下であっても10%以上であっても、安全のためにはそういう10%以上であらうという予想がつくのであれば甲が必要だという判断でしょうから、それであればちゃんとしっかりその前に甲を取得する人というか、甲を持った人が船長であり一等航海士に必要なという周知をしっかりとさせていただいて、甲を取るように、講習をしっかりと受けるようにということは事前に説明をしていただければと思います。

【鹿渡船員政策課課長補佐】 ご意見ありがとうございます。今おっしゃられた旨、しっかりとそこは事業者のほうにもさまざまな形で周知していきたいと思っておりますので、よろしく願いいたします。ありがとうございます。

【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。

立川委員。

【立川臨時委員】 資料のほうで配られてはいるんですが、前回にプラスで事前講習というか、過去の経歴を持っている方の資料が入っているかと思うんですが、それについて改めてご説明をいただければというふうに思います。これは前回たしか入っていなかったものですので、よろしく願いします。

【鹿渡船員政策課課長補佐】 立川委員、済みません、ご指摘ありがとうございます。確かにこの点は前回の資料に書いておりませんでしたので、説明をちょっと失念しておりましたので改めて説明させていただきます。こちらは、前回から審査を経て経過措置ということで、通常、省令の附則とかで規定される部分になってくるんですけども、こちらについても内容が詰まってまいりまして、ご紹介をさせていただければというふうに思っております。

もともとはこういった北極海域や南極海域で当然運航なされていた、そういった経験を有する船員の方もいらっしゃるしまして、そういった方々につきましては、その経験をもって資格を付与することができるという経過措置を講ずることを予定しております。こちら

は、今、経過措置の要件案というところで8ページに列記されているところなんですけれども、経過措置により資格の申請手続が可能となる期間は、今年の7月1日から起算して2年間とするというふうにあります。すなわち経験をもって資格を付与することができるのは、今年の7月からの2年間ということになりますので、その期間の間に手続をしていただける方につきましては、先ほどご紹介させていただいたような講習等のプロセスをなしにして資格を付与することができることを想定しております。また、具体的に、じゃ、どういう経験かというところで、上級、すなわち甲種と、乙種、すなわち初級のところ、下のところに具体的な経験というところを書いているんですけども、甲種の場合は、船長または一等航海士として3月以上従事した経験、乙種のほうにつきましては、船長または甲板部の当直を行う職員として3月以上従事した者、そういった経験を有する者につきまして資格を付与するということを想定しております。

以上です。

【野川部会長】 よろしいでしょうか、立川委員。お願いします。

【立川臨時委員】 この経過措置を受けるために必要な書類についてお教え願います。

【鹿渡船員政策課課長補佐】 必要な書類につきまして、じゃ、どのようにそういった経験を証明するのかというところなんですけれども、そちらにつきまして、船舶所有者が発出する航行証明で対応することを想定しております、その旨につきましては、各事業者や業界団体のほうにも説明をしているところであります。

【野川部会長】 立川委員。

【立川臨時委員】 そうしますと、対象となる船員が自分の船員手帳を持って申請を一度所有者のほうに出して、所有者はそれに航行証明等をつけてということになるわけですね。そういう形で進めていけば申請で資格といいますか、許可が出るという理解でよろしいですね。

【鹿渡船員政策課課長補佐】 資格を有する者というのは、当然事業者様ではなくて個々の船員という方になるので、船員の方々が運輸局等に資格の申請を行う際に、船舶所有者の方から航行証明を出してもらってそれを持ってきてもらうということを想定しております。

【野川部会長】 よろしいでしょうか。

どうぞ、立川委員。

【立川臨時委員】 最後の11ページに出ております登録講習検討プロセスの中で、基

本モデルコースというのがあるんですが、これは乙種の中身という理解でよろしいのでしょうか。それと、乙種は前回21時間というようにお話が出ているわけですが、どこがどう変わって、33時間が21時間になっていくのか。基本的には、これは省令ではなくてということで前回お話しいただきましたが、どのような形が出ていくのでしょうか。教えていただければと思います。上級モデルコースについてはノルウェーが取りまとめたものを参考にしているということで理解するんですけども、この基本モデルについては、どういう形で21時間になっていくのか、事例いうか、計画があれば教えていただけますか。

【鹿渡船員政策課課長補佐】 ご質問ありがとうございます。この左側の基本モデルコースは、IMOのほうで準備された、ノルウェーのほうで作成されたと同っておりますが、基本的なモデルコースというところで一つの参考となるようなコースでございまして、今こちらをベースに、実際に講習を実施する予定の団体である海技教育機構のほうと相談しながら、日本における講習案というところを策定しているところでして、前回告示でそれについては定めて、およそ21時間を想定しているところをお答えさせていただいております。実際にまだちょっとそちらは策定中でして、告示のほうも今検討しているという状況でございまして、後日改めてそちらについてはご報告をさせていただければというふうに思っております。ただ1点、先ほど上級のほうでもご説明をしているんですけども、33時間、こちらは基本モデルコースもありますけれども、あくまでこれは資格を取るために想定されるような内容の一例としてこういったモデルコースがあるということなので、何らかこれが絶対的な基準であるのではなく、その同等の内容、資格に求められる内容というものがしっかり担保できるのであれば、それは各国が独自にそれぞれ講習を策定するということが対応可能となっているところでございます。いずれにつきましても、またこちらの内容につきましても後日別途紹介をさせていただければというふうに思っております。

【野川部会長】 よろしいでしょうか。

【立川臨時委員】 1つだけ。

【野川部会長】 立川委員。

【立川臨時委員】 省令改正に伴ってこういう教育訓練、講習について、登録講習検討プロセスということで出てきているわけですが、省令を改正する際に、ある面で言うと告示の部分の中身がわからないとか、ベースの部分があまり明らかになっていない状況の中でこの省令自体を改正するというプロセスはどうなんだろうかと。他のケースでは事

前に何らかの形で勉強会があったという記憶もありますけども、基本的には審議会、検討会のような中である程度公にする中で、全体像が見える中で省令改正に進むのが本来の筋ではないかと思います。そういう部分についていかがお考えか、聞かせていただきたいと思ひます。

以上です。

**【鹿渡船員政策課課長補佐】** ご意見ありがとうございます。そもそものこのポーラーコードに係る船員の資格の変更というところにつきまして、もともと、おとししになりますか、勉強会のところで各団体からのご意見をいただきつつ、また、船員法の改正に当たってもこちらの部会で審議をいただき、またさらに今回、関連する省令につきまして、こちらでいろいろご意見をいただいているところでございます。今、ご指摘のありました、そもそも基本の告示の部分というところがちょっとこの中でまだよく情報提供がなされていないというところで、検討のプロセスにつきましてのご意見だというふう理解をしております。こちらにつきまして、おっしゃるとおりの部分もあるかと思っております、今後、告示の内容というところもまたご報告をさせていただくというところでお伝えさせていただいているとおりでございまして、実際どうしても検討の順番上、上級のほうの省令の内容を変えなくてははいけないというところで今回省令のご説明をしているところなんですけれども、告示とある程度一体的に検討しなくてははいけないという部分もあるというのはご指摘のとおりではございまして、そこにつきまして、ある程度基本モデルコースというような形も今ここに紹介させていただいているんですけれども、国内でどうやって定めていくかというところにつきましても、別途情報提供をさせていただければというふうに思っております。

**【野川部会長】** ありがとうございます。

今の立川委員のご意見は、省令改正について検討するに当たって、改正されてから具体的にブレークダウンした形で告示等が検討されていくことになるわけですが、ただ省令の適切さ等を判断する上で、必要な告示のイメージであるとか方向性であるとかといったことはきちんと担保しておいていただきたいと、そういうようなことだと思ひます。ここに掲げられている内容から、改正省令についてどうなるかが全くわからないということはないと思ひますが、確かに、例えば具体的にどういふようにこのところが告示になるのかといったことが完全に明確になっているというようなことでもないので、その辺については、今おっしゃったように、今後これで終わりということではなくて、これに基づいてど

のような具体的な実施要領やガイドラインや、あるいは告示、通達等になるのかについてはご報告をいただくということをお願いしたいと私も思います。

【増田船員政策課長】 ありがとうございます。ご指摘を踏まえて、今後十分に対応していきたいと思います。ありがとうございます。

【野川部会長】 ほかによろしいでしょうか。

それでは、ほかに特にございませんようですので、今回の海上運送法及び船員法の一部を改正する法律の施行に伴う船員法施行規則等の一部を改正する省令案については諮問案のとおり結論とし、海事分科会長にご報告したいと存じますが、よろしいでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

【野川部会長】 ありがとうございます。

それでは、次の議題2、船員教育機関の求人・就職状況等について、事務局よりご説明をお願いいたします。

【川路船員教育室長】 船員教育室長の川路でございます。資料2に基づきまして、船員教育機関卒業生の求人・就職状況をご説明いたします。

まず資料1ページ目ですけれども、これは、従来この船員部会に提出させていただいている資料でございます。これまでと違うところは、右側の就職者の欄に括弧書きで数字が書いております。この数字は、女子学生の数をこちらのほうに今回初めて明記しております。また、商船系大学と商船系高専の、左側の求人の欄につきましては、事業者様が各学校に複数で求人を出す場合もありまして、なかなか実数を把握できないこともありまして、これは延べ数という形で表記しております。このグラフでは2点ほどご報告したいと思います。1つは、商船系高専の学生ですけれども、一時期、卒業者数が142名と少ない時期もありましたが、近年、昨年、今年と197名、192名とほぼ200名の定員に近い学生が卒業しております。それに従いまして、右側の海上産業への就職者数も昨年と同数、130名という大勢の学生が海のほうに就職をしているという状況が1つ。もう1点は、海技教育機構の学校ですけれども、29年度の卒業者数を見ますと、392名と去年よりも24名増えております。これにつきましては、平成28年度に入学定員を390名に増やしまして、その学生がほぼ全員卒業して392名の卒業者数となっております。したがって、右側にあります海上産業への就職者数も353名と、これまでで最高の数字となっているところであります。以上が資料1ページ目の説明でございます。

続きまして、1枚めくっていただきまして資料2、2ページ目に参ります。こちらも海

上就職率の推移をグラフにしているものでございます。これまでは、過去5年間のみの表記でございましたけれども、過去10年まで広げまして、過去からの推移がわかるように表示をしたものでございます。グラフの上のほう、100%に近いところでは、海上技術学校、短期大学校及び海技大学校の就職率がほぼ例年100%に近い数字で推移しております。その下側にブルーのラインで商船系の大学の海上就職率です。傾向としては若干右肩下がりにはなっているけれども、今年は昨年よりも増えまして84.3%と、常に8割を超える状況で推移しております。茶色の数字が商船系高専の就職率ですけれども、一時期は6割前後であったところですが、平成25年以降、右肩上がりです上がっておりまして、数字上は80.2%、去年よりも落ちておりますけれども、先ほど申したとおり、130名の学生が海上就職しているということで、ほぼ横ばいという状況でございます。

下側のグラフにつきましては、海上技術学校及び短期大学校の就職率、これまでは学校としてまとめて表記しておりましたので、今回、学校と短期大学校を分離して表記しております。短期大学校、オレンジのほうですが、常に9割を超える100%に近い数字、特に平成26年度以降は99%を超えた状況で推移しております。一方、海上技術学校のほうも、一時期、リーマンショックの後、79.2%と落ち込んでいる時期がありましたけれども、それから比べますと今年におきましても98%と、これまでの最高の就職率という形になっております。

次のページに参ります。3ページですが、こちら三級海技士養成機関の平成29年度、昨年度の卒業生についてのみ解析をしております。表の上のほうには求人数、先ほども述べましたけれども、この求人につきましては延べ数になります。その下には実際の就職者数を表記しております。この資料では、特に最近ではエンジニア、機関士がなかなか足りないという話もよく聞きますので、実際に機関科の卒業者はどれぐらいいるかということで、平成25年度以降をグラフとして表記しております。実線が航海科の学生、点線が機関科の学生になりますけれども、年度によって差はありますが、大体、高専、大学ともに機関科の学生のほうが20名程度少ないのが例年の状況かなというふうなことが見てとれると思います。

それでは、実際にそういったエンジニア、航海士につきまして、外航船社の求人をどれぐらい充足しているかという観点で右側の棒グラフをつくってみました。求人につきましては、先ほど延べ数という形で説明いたしました。この延べ数につきまして、できるだけ重複するところを外すような形で推計値というものを我々事務局のほうで出しまして、そ

れを分母にして実際の就職者数を計算した結果でございます。外航にいきますと、外航労務部会につきましては、航海、機関、両方とも7割を超える採用ができています。一方、その他の外航船社につきましては、航海士につきましては6割近くいますけれども、やっぱりエンジニアにつきましては25%という形で、少しやはり足りないのかなという状況が見てとれます。一方、内航につきましては、内航については高専の学生の就職が増えていきます。内航三団体加盟船社におきましては、約6割採用できているものの、その他になりますと機関士は33%と、やはりエンジニアが不足しているのかなということがこのグラフからもわかるのかなと思います。今後、船舶機関士の魅力について、在学中でもやっぱりそういったPRをしていくことが必要なのかなというふうに推察いたします。

次のページに参ります。三級海技士養成機関の求人・就職状況の推移ということで、先ほど説明しました1ページの資料から年度別に過去5年間でグラフにしたものでございます。上半分が求人数、これは延べ数でございます。外航、内航、特に外航につきましては、これは傾向でしかわからないですけれども、ほぼ一定横ばいの状態で、特に大きな変化は見られないのかなと思います。下のほうが就職者数ですけれども、やはり商船系の大学の就職が多くて、希望者数の大体7割程度が外航のほうに就職していると。一方、真ん中のグレーが商船系高専ですけれども、平成25年度以降、順調に右肩上がりが増えておりました、昨年度は34名と。希望者数の約2割の学生が外航に就職している状況です。真ん中が内航ですけれども、これも延べ数ですが、やっぱりグレーのラインが商船高専に対する求人数ですけれども、右肩上がりですと上がってきている状況と。これに対しまして、下の就職者数を見ますと、一旦77名と、去年は上がったけれども、71名と今年はちょっと減っていますけれども、ほぼ高どまりの状況になっています。高専の学生の就職希望者数の58%、約6割近い学生が内航に就職しているという状況でございます。あと、一番右側にカーフェリー／旅客船ですけれども、最近ではフェリーの大型化も進んで、代替船も出てきております。それに伴ってでしょうか、求人のほうも上がってきております。それに対応しているのが、やっぱり商船高専の学生さんのほうが、平成26年は11名だったところが今現在では2倍にまで増えているという状況でございます。以上が三級養成に関する内容でございます。

1枚めくっていただきまして、次は四級の養成機関に関する内容でございます。同じように上のほうは平成29年度の卒業生に対して、航海、機関、求人数、就職者数を表であらわしております。下の方のグラフにつきましては、内航の方では船員不足ということが

言われて久しいですけれども、実際どのような求人がどれくらい推移しているかという形でグラフにしております。この求人数は実数ですので、各学校で企業から直接受けた実数として表記しております。一番上にあるグラフが、その他内航というところで、これにはタグや作業船も含んでおります。22年度から常に右肩上がりであってまいりましたが、昨年からほぼ横ばい、若干減っていますがほぼ横ばいの状況で推移してきていると。下のほうのグラフを見ますと、オレンジがカーフェリーですけれども、内航、四級養成に対する求人も増えてきておりまして、既にもう内航三団体よりも求人の数が多い状況が続いています。内航3団体につきましては、赤の線ですけれども、これは平成27年度以降、ほぼ横ばいの状態が続いているという形で推移しておりました。グラフの右側につきましては、就職者数がどれだけ内航、またカーフェリー、旅客船業界に就職しているかという形でのグラフです。ブルーが船員教育機関で、大学、高専及び海上技術学校、海上技術短期大学の学生の就職者数の総数です。400名でほぼ推移しておりますけれども、赤い棒グラフは水産高校、全国に46校ありますけれども、その水産高校から内航業界に就職された方も年々増えておりまして、既に平成28年度は25年度の倍以上の就職ということで、平成28年度の就職者数の総数が854名。29年度はまだ水産高校のデータがありませんのでここに表示しておりませんが、454名が船員教育機関から内航に就職しておりますので、水産高校からも去年と同数と仮定しますと、880名程度が内航業界に新たに就職しているのかなということが推測されます。

1枚めくっていただきまして、四級養成についての過去の推移をグラフにしたものでございます。特に内航のほうから説明いたします。内航につきましては、オレンジが海上技術短期大学校に対する求人数ですけれども、去年から横ばい状態となっております。これは海上技術学校につきましても同様の傾向です。これに対しまして、実際の就職、下のグラフですけれども、海上技術短期大学校で178名、海上技術学校でも104名と、これまでの最高の数字という形で、わずかではありますが年々増加しております。一番右側のカーフェリー／旅客船のところですが、海上技術短期大学校に求人がかなり集まっております。平成27年度以降、毎年求人数は増加しております。これに対しまして、実際の就職者ですけれども、海上技術短期大学校、一時期26年度以降右肩下がりだったところが、29年度については、昨年より9名増えて33名という形になっております。これが四級海技士養成における求人の就職状況の推移でございます。

最後の7ページに参ります。船員教育機関の入学状況についてご説明いたします。商船

系大学、高専、海技教育機構の学校の過去5年間の応募者数、また倍率等をこちらのほうで表示しております。特に商船系大学におきまして、今年度、30年度の応募者数につきましては、かなりの、表の上では137名のマイナスとなっております。学校別に確認したところ、東京のほうで162名マイナス、神戸では25名プラスという形で、東京だけ人数が減っていたという状況です。詳しい状況はなかなか学校のほうからも確認することができませんでした。商船系高専につきましては、昨年度の397名とほぼ同数の応募者数です。海技教育機構につきましてはですけれども、平成29年度は、その前年度に比べまして約400名以上大きく減少したところですが、昨年度のご説明の中でもありましたけれども、複数回受験をしている方もおられます。この数字は全て延べ数ですが、昨年から入学検定料というものの徴収を開始しました。いわゆるこれまで無料だったものがお金を払って受験するという形です。1人1回払えば2回まで受験資格が与えられるということでございます。そういった影響もあったのかなという形で大きく減少したけれども、今年につきましても、大体前年度と比べまして54名マイナスですが、ほぼ定着した、それほど大きな変更はなかったのかなというふうな認識でおります。入学倍率についても、2.1倍という形でした。一方で、この機構の学生の定員は390名ですが、今回入学された方が382名と、その差8名ですが、これにつきましては、各学生さんもほかの学校と併願される場合があります、それを見越して多めに合格を出すけれども、予想以上にほかの学校に流れた方がいたという形で、今回定員に達しない状況がありました。また、こういったことも機構のほうでは見越しまして、もし入学定員に満たさないような状況があれば学校間で調整しまして、ある学校が少ないようであればほかの学校で少し多めに合格を出すとか、そういった工夫はしているところでございます。下のグラフは、入学倍率の推移過去10年を比べたものであります。

最後のページに参ります。参考資料として1枚つけさせていただきます。商船系の大学については、1枚目の資料で入学定員が318名となっているのですが、実際には、海技免許を取得するコースに行く者と、途中で4年で卒業する者に分かれております。そういった学生、両大学でどのようにして海技免許取得コースに進むのかという形を学校のほうに確認いたしまして、その数字をこちらに表記したものでございます。東京ではそれぞれ合わせて118名が入学、神戸では200名が入学いたしましたけれども、大体、航海科、機関科によってコースが分かれまして、最終的に乗船実習科に進む学生は東京で70名、神戸で90名、計160名が免許取得のコースに進む枠があるけれども、

そこまでなかなか満たされていない現状でございます。

以上、長くなりましたけれども、就職状況についてご報告いたしました。

【野川部会長】      ありがとうございます。

それでは、ただいまのご説明につきまして、ご質問、ご意見等ございましたらお願いいたします。

平岡委員。

【平岡臨時委員】      船員の教育機関の入学状況のところですが、海技教育機構については、おおむね入った人の約9割以上のところが海上のほうに、内航も含めてですけど、就職しているというような状況です。それで、3年前に定員を10名増やして390名にしたということですが、先ほど説明の中で、定員割れした場合についても各学校間で調整をしながら定員に見合うようにするというような話ですが、ここから質問ですけども、今、390名ですが、今後増やす可能性とか、例えばさらに10名ずつ増やしていくとか、その辺のところの考え方についてお聞きしたいと思います。

【川路船員教育室長】      現状今、390名が学校の施設、または練習船での枠、受け入れ可能な枠もありまして、なかなかすぐに増やせる現状ではないですけども、関係機関ともいろいろ協議しながら少しでも増やせるような形で検討はしていきたいと考えております。今ここでいつから増やせますというふうなことは言えないですけども、今後とも関係者との協議を重ねていきたいと考えております。

【野川部会長】      平岡委員。

【平岡臨時委員】      いずれにいたしましても、ここは予算が伴わないと増やすこともできないのではないかとと思いますが、500名という数字が内航未来創造プランに盛り込まれています。早急に定員の拡大について、どうしていくのか、その辺のところについてはよろしくお聞きしたいと思います。

【川路船員教育室長】      了解いたしました。我々としても、少しでもそういった方向性になるような検討は進めていきたいと思っております。今後ともどうぞよろしくお聞きいたします。

【野川部会長】      ほかにはいかがでしょうか。

立川委員。

【立川臨時委員】      今回から括弧書きで——今回からですか、前からありますか——女性の数が入ってきたんですけども、進学のところの部分はわからないんですか。

【川路船員教育室長】 進学者のところの女子の内数ですね。これもわかります。データとしてはありますので。

【立川臨時委員】 全体的にわかったほうがいいと思いますので、そういう部分も配慮していただければと思います。

【川路船員教育室長】 わかりました。ご指摘いただきましてありがとうございます。今後そのように、資料につきましては記入するようしていきたいと思います。ありがとうございました。

【野川部会長】 ありがとうございます。

昨年と違うところは、女子の内数が入ったところと、あと頭数が入ったところですね。延べ数だけではなくてね。ほかにいかがでしょうか。今大変、人手不足がこの船員の世界にも及んでいて、売り手市場になっているはずなんです。それが例えば教育機関への志願者の数とかには必ずしも反映していないですね。海の仕事というのが就職率もよくて非常にやりがいがあるということが普及していきますと、もっとそれが反映されていくのではないかと思います。最後の7ページのところの機関入学状況でも、応募者数が必ずしも増えていないですね。ここ数年ずっと船員に対する需要が高まっているにもかかわらず、なかなかそれがやはり浸透していないということは、ちょっと意識をしたほうがよろしいのではないかと思いますので、その辺についても検討をぜひお願いしたいと思います。

ほかにいかがでしょうか。よろしいでしょうか。

それでは、特にございませんようでしたら次の議題に移りたいと存じます。議題3の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諮問につきましては、別紙に掲げる者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、海事分科会長にご報告したいと存じますが、よろしいでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

【野川部会長】 どうもありがとうございます。

それでは、これで本日の予定された議事は全て終了いたしました。ほかに何かございますでしょうか。よろしいでしょうか。

それでは、なければ事務局にお返しいたします。

【長岡労働環境技術活用推進官】 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。

事務局からは以上でございます。

【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101回船員部会を閉会いたします。

本日はお忙しいところ、委員及び臨時委員の皆様にはご出席を賜りありがとうございました。

— 了 —