

令和5年5月26日（金）13時30分～

交通政策審議会 海事分科会 第160回船員部会

【岩下船員政策課推進官】 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160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岩下でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

まず、ウェブ会議の操作方法についてご案内させていただきます。

委員の皆様におかれましては、カメラ、マイクの通信はOFF（マークにスラッシュが入った状態）のまま、ご発言される際のみカメラ、マイクをONに、発言が終わりましたらカメラ、マイクをOFFにさせていただきますようお願いいたします。

ご発言時以外にカメラ、マイクがONの状態の方がいらっしゃいますと、通信状況が不安定になったり、回線が切れたりしてしまうおそれがございます。ご発言終了時にはカメラ、マイクを必ずOFFにさせていただくようお願いいたします。

また、傍聴者等の方々については、円滑な会議運営のため、映像、音声を拾わないよう、カメラ、マイクを常に切った状態（マークにスラッシュが入った状態）で傍聴をお願いします。

その他ご不明な点、映像や音声通話に不具合が生じた場合は、事前にお伝えしている事務局の緊急連絡先までご連絡ください。

本日は、委員及び臨時委員総員18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。

本日の資料につきましては、ウェブ会議となっておりますので、事前にお配りした資料をご覧ください。

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、議事を進めてまいります。この会議は、委員の皆様、大変お忙しいところ、時間を空けて参加していただいておりますので、できる限り定刻に始まるよう、皆様のご協力をぜひお願いいたしたいと存じます。

それでは早速、議事を進めてまいります。

前回、船員行政のデジタル化について、公労使委員の皆様各々の立場からご意見をいた

いただきましたが、本日は、事務局で作成した方向性のたたき台についてご議論いただきたく存じます。まずは船員行政のデジタル化の方向性について、事務局よりご説明をお願いいたします。

【谷口船員政策課長】 ありがとうございます。船員政策課長の谷口でございます。資料1でご説明させていただきます。船員行政のデジタル化の方向性、たたき台でございます。

1 ページ目ですけれども、デジタル化の課題と基本的な方向性についてでございます。現在、船員関係の行政手続は、窓口に出頭すること、あるいは海技免状などの現物を提示すること、そして船員手帳に手書きで記載して確認印を押す、こういうことを前提とした手続が多くございます。これらの義務づけがデジタル化を阻害しているということでございます。特に、提示が求められている船員手帳や海員名簿、海技免状ですが、船舶運航中に積む書類でございますので、これを、船舶にある書類を持っていかなければいけないということで、陸側の事務所じゃなくて、船員の方が結果として窓口に行かざるを得なくなっているというケースがございます。したがって、デジタル化を進めるためには、これらを前提としない制度に変更していくことが必要だと考えてございます。また、船員の働き方改革の観点からも、船員以外の方、陸側の事務所の方などが申請などを行えるような仕組みにして、船員の方がやむを得ず手続に行かなければいけないというケースを減らすことが重要ではないかと思っております。

また、様々な手続でいろいろな手続が歴史的にだんだん追加されてきましたので、同じ、あるいは似たような記載事項、添付書類が重複して存在しているものがございます。制度をつくった頃から状況の変化などございますので、今日的な観点から制度の見直しを検討するべきと思われるものもございます。したがって、現在の手続をそのままデジタル化するのではなく、関連する手続全体として業務プロセスの再構築、BPR (Business Process Re-engineering) でございますが、これを行った上で、合理的な仕組みにした上でデジタル化するということが必要ではないかということでございます。

次のページでございます。BPRをどういうふうな考え方でやっていくかということであります。関連する行政手続、1個の手続じゃなくて、関連する手続全体として合理的なものにしていくということが必要ではないかということであります。そして、現在添付したり、あるいは提示を求めている様々な書類につきまして、電子的な作成や保存を可能とする方向で検討してはどうかということでございます。そして、システムには、記載漏れ

や添付漏れなどがあつた場合に自動で注意のアラートを鳴らすとか、あるいはデータの自動集計、統計などの集計も現在、紙で出てきたものを手入力して集計したりしているんですけども、時間もかかりますし、間違いが起きる可能性もあるところでございますので、こういう機能を持たせることによって、審査ミスの発生を防止するとともに、審査に要する時間の短縮を図ればということでございます。

特に、様々な手続がございますが、優先的にBPRを進めるべき行政手続というものをここに候補として挙げております。まず1つは、見直しするための時間と、あとシステムの構築の費用というものもそれなりにかかるということでございますので、特に需要が高いところからまずは優先的にBPRとシステム化を進めていって、それ以外の手続についても順次改善していくという形でやっていってはどうかということであります。優先的にやるべき手続です。まず船員手帳につきましては、手書きではんこを押すという仕組みがありますので、ここ自体を変えなければ様々な手続がデジタル化できませんので、船員手帳を優先的にやるということが必要かと思っております。その際には、船員手帳の中に認証してはんこを押すみたいなものが幾つかございますので、そういう船員手帳を利用してやる手続についても併せて見直しを行う必要があると思っております。また、件数が多いものとしては、20万件ある雇入れの契約とか、航行の報告、こちらについても数千件ございます。それと、111条報告と言われている事業状況報告書などにつきましても、要望が強いところでございますので、優先的にやっていく必要があるかと思っております。これ以外の手続についても、オンライン化・デジタル化しないということではありませんでして、BPRをやった上で、システムをそれなりに組んでオンライン化するという観点から、こういう手続を優先する必要があるだろうということでございます。ほかの手続についても、まず初歩的な段階からでもオンライン化していくということは別途進めていくということでございます。

次のページでございます。船員手帳に関する論点でございます。

まず、オンライン化した後に船員手帳というものをどうするかと。例えばデータとして申請されたものであれば、電子的にはデータベースに収納されているという状態であるんですけども、何らかの形で物体、物理的なものを残す必要があるかどうかということでございます。現在、船員手帳については、運航中は船に積んでいて、船長が保管するという仕組みになっております。船員手続はお一人につき1冊しか発行しないということありますので、複数の船に名義貸しするようなことを防ぐという効果はあるかと思っております。

ます。したがって、引き続き、船舶に乗り込んでいる船員の確認に用いるために何らかの物理的なものがあったほうがいいのではなからうかということで、仮にカード型の船員証（仮称）ということで書かせていただいております。

次に、身分証明をどの程度やるかということでございます。現在、船員手帳では、出入国に関する身分証明を行う機能が持たされておまして、国によっては、パスポートを見せなくても船員手帳だけで乗下船できるような国もございます。逆に、パスポートだけでは駄目だというふうにやっている国もございます。それで、現在、外国人の方で出入国に係る身分証明を要求しない方については出頭することを求めておりませんが、現在、日本人については全員出頭しなければいけないということになっております。この場合、出入国に係る身分証明は恐らく内航船員さんについては必要ないと考えれば、もし身分証明を行わないということであれば、より簡易な形で手続ができるようになる可能性がございますので、このあたりご意見いただければと思っております。

それと、国際的な航海に従事される船員につきましては、港に着いたときに外国のポートステートコントロールの当局から、条約上の義務を満たしているかということをチェックを受ける場合がございます。このポートステートコントロールの際に、日本の新しい見直し後の船員手帳では駄目だということになると、円滑なポートステートコントロールができませんので、外国のPSC当局に対して、日本はこういうふうな制度変更を検討しているということであるので支障はないでしょうかと、例えばそういう確認みたいなことを一定程度やった上で実施に移すほうが円滑ではないかということでございます。後ほどご説明しますが、データベースの中の情報はIDやパスワードを使ってPSC当局なども内容が確認できるように、例えばバーコードをスマホで読み込むとデータベースの中身が見られるとか、そういう仕様にすることを考えておりますが、必ずしもPSC当局がスマホを持っていたりとかタブレットを持っていない可能性もございますので、例えばプリントアウトしたものを船舶にも備え置くということによって、そういう国の港であっても入国が円滑になる可能性がございますので、このあたり、現在情報を集めているところでありますけれども、円滑にオペレーションできるような仕組みにした上でスタートする必要がありますだろうということでございます。

次に、船員手帳のカード化・デジタル化のイメージでございます。次のページをお願いします。現在、左下に写真がありますが、船員手帳はこういうふうな感じで冊子型になっております。この中には表がいろいろありまして、その表ごとに書かれている情報などは

違いますが、これをカード化・デジタル化とした場合、どういうふうにするかというイメージでございます。一番上のところですが、仮にカード化し、「船員証」というものにするということでもあります。それで、当面はカード化を念頭に検討を進めたいと考えておりますが、システムのつくり方あるいは海外のPSC当局との調整状況などを踏まえて、形状でありますとか記載する内容、こういうものをちょっと見直す必要があるかもしれないので、これはあくまでも現時点でのたたき台ということでご意見いただければと思っております。その下であります。船員手帳の記載事項とほかの行政手続の重複・類似する記載事項を総合的に再編・整理して、無駄、二度手間みたいな形にならないようにしたいと思っております。それと、船員手帳の中で雇入契約等に関する記載事項がございます。この雇入契約の成立の届出を別途、船舶所有者が行っておりますので、ほかの手続で情報を国のほうで確認した上でデータベースに投入するというのをすれば再編できるのではなかろうかと思っております。その際に、船員の方がスマホやパソコンで内容を見たり、あるいは船舶所有者に必要な情報を例えばメールで提出することができるとか、あるいは国による証明書を申請することができるようにすることによって、従来船員手帳が持っていた機能を電子的に維持できないだろうかということでございます。また、船員手帳は、ずっと長年船員を続けていくと、だんだん記載事項の欄がなくなってきて、次の冊子に書き換えたりされますが、船員手帳を紛失してしまって過去の乗船履歴を追っかけることができなくなるというケースがあると伺っております。上級の海技免状を取得する際などに必要な乗船履歴の証明が円滑にいくように、過去の乗船履歴についてもデータベースに入れるべきではないかというご意見を船員の方からいただきましたので、そういうことをできるようにする方向で検討したいと思っております。また、これからつくる船員データベースなどのデータベースとのデータ連携や、例えば原本のスキャンデータの添付などによって窓口での現物提示を不要とするというふうにはどうかということでございます。下のところで再編・整理ということで矢印がありますが、例えば現在の船員手帳の表1から4に相当する情報は、船員証というカードのほうに記載すると。そして、航海当直部員の認定でありますとかにつきましては、船員カードというよりはデータベースのほうに別の手続として載せるということかどうかと、分割してはどうかと考えてございます。また、雇入契約の成立等の届出に関する情報ですが、雇入契約の届出は船舶所有者がしますのです、そのときの記載項目にないものを雇入契約の届出の際に出しておくような形に例えばすることによって分割ができるかなと思っております。例えば保険番号などござい

す。それと、現在の船員手帳の表8から10に相当する情報は労務管理記録簿にも記載されますので、労務管理記録簿のほうで確認するというところでどうだろうか、例えばそういうことでもあります。また、健康証明書につきましても、単体の証明書として会社のほうに提出していただいて保存する、例えばそういうことにして分割してはどうかということでございます。

船員証のイメージです。次のページをお願いします。今、仮に運転免許証と同じぐらいのサイズ、プラスチックのカードかなと取りあえず暫定的に考えております。写真でありますとか氏名、本籍、こういうものを入れるということですが、本籍については現在、番地まで書いていただいているんですが、例えば差別的な反応を受けると嫌なので、そこまで書かなくていいんじゃないかということをご意見で船員の方からいただいたことがございます。例えば東京都とか、本籍、ここまでで表示はいいんじゃないだろうか、例えば仮に本籍はそういうふうに書かせていただいております。また、左下に船員番号ということで書いております。これは、これからデータベースをつくる時に船員の方々一人一人に番号として入れることによって、いろいろなデータベースの連携ができるようにするというところで番号をつけております。手続の際などにも使える番号にしたいと思っております。それと、QRコードというのがその右に書いてあります。このQRコードを例えばスマホとかタブレットで読むと、ID・パスワードの入力画面に行って、そこでID・パスワードを入れると、その船員の方の持っている最新の保有資格であるとか雇入契約などの情報などが見られるようになるということでもあります。それと、右側のところに、青いところですが、FAL条約における船員手帳の記載事項で、現在、我が国の船員手帳には記載していないものがあります。希望される場合は追加的な事項を証明できるようにすることによって、FAL条約加盟国などの入出国のときの手続をより円滑にできないだろうかという観点で書かせていただいております。また、右上の吹き出しですが、出頭しない、出入国に係る身分証明を行わない方につきましては、そういう証明を行う者ではない旨を記載してはどうかということでございます。

次のページをお願いします。それで、今後、BPR、デジタル化を進める上での留意点でございます。前回の船員部会で労使の各委員から、また公益の委員からも様々なご意見、ご提案をいただきました。現在、個々の手続について、事務局において、どういうことができるだろうかということを個別に検討しております。それで、デジタル化する前にも見直しをすると便利だったり、あるいは効率がよくなるというものも幾つかあるかなと思っ

ておりまして、そういうものにつきましては、順次、検討が終わったものから、例えば省令改正が必要なものでしたら、船員部会にもお諮りした上で、できるだけ速やかに見直しを行っていくという方向でどうだろうかということでございます。また、各種講習をオンライン化してほしいというご意見を労働者委員からいただきました。実際にいろいろな講習を受けるときに移動するのも大変であるとか、お金もかかるという話などもございますので、講習のオンライン化のルールみたいなことについて検討を事務局でさせていただきます。順次、公的な講習についてもオンライン化を進めていければということであります。それと3点目ですけれども、先ほど本籍地の話をさせていただきましたけれども、船員の方のプライバシーの保護の観点からも必要な見直しを行ってはどうかということでもあります。例えば現在、海員名簿に給料とか書いてあるんですが、手続の際に海員名簿の原本を船員の方が届けるときに、ほかの船員に自分の給料が知られてしまうと嫌だとか、そういうタイプの話が船員の方から伺ったことがございまして、もしかしたらそういう類いのことはほかにもあるかもしれませんので、そういうものがございましたら、どういうふうに情報を取り扱うといいだろうかということを考えたいということでございます。それと、情報セキュリティーをしっかりとご意見もいただきました。ここについてはしっかりと取り組んでいく必要があると思っております。それと、手続が分かりにくいという話などもいただいております。手続される方、そして行政、どちらも手戻りを減らすためにも、やはり分かりやすい記載例やQ&A、こういうものを整備していく必要があるのではなかろうかということもございます。それと、オンライン化の電子的な手続が苦手な方もいらっしゃるかと思いますので、船員の方や船舶所有者向けにオンライン手続に関する説明会を実施したり、例えば説明会の動画をホームページに載せたりとかいうことで、なるべくストレスなくやり方をご理解いただいて、実際に使っていただくようにしていけばどうかということもございます。

ご説明は以上でございます。

【野川部会長】 ありがとうございます。

それでは、今回もウェブ会議でございますので、委員の皆様が同時に話し出してしまうことを避けるため、発言は私の指名の上で行っていただきます。発言を希望される際は、カメラ、マイクをONにして、「部会長」とご発言いただき、私より指名がありましたら、ご自身の氏名をおっしゃった後、ご発言をお願いいたします。

それでは、本件につきまして、ご発言等ございましたらお願いいたします。いかがでし

ようか。

【遠藤臨時委員】 部会長。

【野川部会長】 はい。どなたでしょうか。

【遠藤臨時委員】 海員組合の遠藤です。

【野川部会長】 遠藤委員、お願いいたします。

【遠藤臨時委員】 よろしくお願いいたします。まず、船員行政のデジタル化の方向性についてということで、この方向性の中に、今ある船員行政の窓口、いわゆる運輸局、それから運輸支局、それから地方自治体への委託で窓口も設置されてますけれども、このあたりの扱いについて、方向性が一つも書かれていないように思うんですけれども、この辺については方向性の中で何か触れておく必要があると思っているので、考え方を1つ加えていただきたいという意見と、それから、若干、もう一点質問ですけれども、船員行政の最後の6ページのところで、システムの構築に当たっては情報セキュリティーを十分に確保するべきではないかというところに少し関連してきますが、システム自体がどこでどういった管理をされるのかというところがここでは読み取れないので、例えば一元的に全てデータをそこに集めて管理するのか、それとも分散させるのかというところ、分かっている範囲で教えていただきたいと思います。

以上です。

【野川部会長】 2点、お願いいたします。

【谷口船員政策課長】 船員政策課長、谷口でございます。

まず窓口の件でございますが、窓口については、現状、何か見直す予定があるかということにつきましては、ないということでございます。オンライン化・デジタル化した後も紙での手続を希望される方というのはある程度、一定数、しばらく続くと思いますので、窓口については減らすとかいうこと、現時点で何か予定が明確にあるわけではございません。ただ一方で、だんだんスマホがみんな普及して、世の中、スマホが使える人が増えてきたように、将来的に見ていくと、例えば99%の手続がデジタルで行われていって、例えば年に1回しか窓口が利用されないような、極端に言えば、そういうケースも考えられるわけでありまして、実際に利用される方がどの程度いらっしゃるかということ踏まえて、窓口については必要に応じ、増やすこともあるでしょうし、減らす場合もあるということは、それはほかの通常の行政手続と同じかなと思っております。ただ、いずれにしても、船員の方がいろいろご質問とかご相談をされるような窓口みたいな、問合せ先みた

いなものは当然ながら必要だと思っていますので、そういう機能はいずれにしても確保することにはなろうかと思っています。

あと、2点目のシステムの件でございます。システムの具体的な組み方は、今年度システム会社に調査を委託して、具体的にどういう形にしていくかということを検討してまいりますけれども、現状、政府内でもいろいろな手続のオンライン化のためのシステムの検討が行われております。例えば現在、e-Govというようなオンライン手続ができる窓口があります。現在、機能は限られておりますけれども、より多くの機能を持たせて、充実させていく方向にあると伺っておりますし、国土交通省においてもe-MLITというフロントとなる窓口システムみたいなものを共通化するようなことも検討したりしております。それで、それぞれ現在進行形で改良が加えられたりしておりますので、実際にオンライン化を実行する段階で一番総合的に優れているシステムを使って組んでいくことになろうかと思っています。また、データについては、ガバメントクラウドという政府共通のクラウドシステムの検討なども行われておりますので、そういうものを利用する可能性もございます。いずれにしても、いろいろな政府全体の動き、あるいは国交省全体の動きを見ながら、一番よいと思われるシステムを選択していくということかと思っています。そういう意味で、データを分割して保管するのか、一本にまとめるかということについても、現時点では具体的に決まっている状況ではございません。

以上です。

【野川部会長】      ありがとうございます。

遠藤委員、何かございますか。

【遠藤臨時委員】      ありがとうございます。いずれにしても、船員行政のデジタル化を進めていく上で、やはり船員の労務負担が増えることのないように、軽減されるようにしていただきたいと思っていますので、よろしく願いいたします。

【野川部会長】      ありがとうございます。

では、友田委員、手が挙がっておりますので、よろしく願いします。友田委員、手が挙がっておられますが、おられませんか。では、時間もありますので、後ほどまた改めてご意見ありましたらご発言をお願いいたします。

ほかにございますでしょうか。よろしいでしょうか。

前回、今回と、この件について皆さんにご議論いただいておりますが、今回、この方向性、事務局に作っていただきましたので、少しご意見をいただきまして、次回の部会で取

りまとめの方向に行くと、こういうスケジュールでやっておりますが、今日のところはよろしいでしょうか。

それでは、特になければ、3月の部会で事務局から説明ありましたとおり、次回、6月の部会で方向性の取りまとめを行いたいと存じますので、よろしく願いいたします。本日のご発言以外に追加のご意見がございましたら、6月2日までに書面にて事務局である船員政策課までご連絡をいただきますようお願いいたします。

それでは、次の議題に参ります。議題1の審議事項である船員法施行規則の一部を改正する省令案について、事務局よりご説明をお願いいたします。

【木坂船員政策課課長補佐】 資料2について、船員政策課の木坂よりご説明させていただければと思います。

資料2につきましては、交通政策審議会への諮問についてということでございまして、船員法第110条の規定に基づきまして、省令改正について諮問させていただければと、そのように考えているところでございます。

内容といたしましては、船員法施行規則の一部を改正する省令といったところでございまして、具体的な内容については、お手元、事前に送付させていただきました資料の2ページ目以降についてご覧いただければと考えているところでございます。こちらにつきましては、今回の省令改正においては、危険物等取扱責任者のうち、低引火点燃料に係る資格の部分についての見直しといったことで諮問させていただきたいと考えております。その資格の取得に関連しまして、この資格については、甲種と乙種、2つの資格があるところでございますけれども、乙種の資格の更新に際しましては必ず講習を受講していただく必要があるといったところになっております。一方で、甲種につきましては、講習の受講に加えまして、実際の一定の作業経験をもって更新することができるというような取扱いになっております。この際、乙種の資格の更新に際しても、甲種と同様に、一定の作業経験に基づいて更新することができるということに見直しをしたいということで、今回省令改正をしたいということで諮問させていただければと思っております。

説明としては以上です。

【野川部会長】 ありがとうございます。

ご発言は先ほどと同様に、私の指名の上で行います。

それでは、本件につきまして、ご質問等ございますでしょうか。

【友田臨時委員】 委員長。

【野川部会長】 はい。どなたでしょうか。

【友田臨時委員】 友田です。先ほどは失礼しました。

【野川部会長】 友田委員、お願いいたします。

【友田臨時委員】 先程は接続状態が悪く、音声が届かず失礼しました。後戻りになって恐縮ですが、先ほどの船員手帳についてコメントさせていただきますでしょうか。

【野川部会長】 はい。短くお願いいたします。

【友田臨時委員】 一般に、ILO185条約を批准している国では、船員の入国手続は船員手帳で行うことが出来ますが、これに対応するために、少なくとも外航船員には船員の身分証明が必要です。しかし、日本はこの条約を批准していないことから、例えばロシアとブラジルにおいて船員手帳で入出国できなくなっており、パスポートとビザ取得が余儀なくされています。しかしながら、ロシアやブラジルではビザが簡単に取得できず、船舶が急遽ロシアやブラジルへ入港する際に、日本人の入国手続が困難なことから、日本人から外国人へ配乗を変えなければならない状況が起きております。このことから、私も日本国がILO185条約を批准することと船員手帳の記載事項をILO185条約で求める内容に適合することをお願いしております。ついては、船員手帳が船員の身分証明として使えること及びILO185条約に適合した記載内容となるようにしていただきたいとお願い申し上げます。さらに、日本がこの条約を批准するように、引き続き法務省との折衝に協力していただきたいと思っております。

なお、現在の船員手帳の手帳式から自動車運転免許証と同様なサイズの船員証にすることについては賛成ですが、同条約の要件を満たすことについて、加えて、外国の港での入出港手続の際、船員手帳へ入国スタンプを押すことがあります。これをどう担保するかということも課題と考えますので、併せてご検討をお願い申し上げます。

以上でございます。

【野川部会長】 何かございますか。お願いします。

【谷口船員政策課長】 ご意見ありがとうございます。条約の批准については、今日の時点ではご要望としてまず受け止めさせていただきたいと思っております。

それで、船員手帳のカード化に当たって、どういう記載項目にするかなどにつきましては、いただきましたご意見も参考にしながら、より具体的な検討を進めてまいりたいと思っております。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。

では、改めて、先ほど議題1の審議事項、船員法施行規則の一部を改正する省令案についてご説明いただきましたが、これについてのご質問等はございますでしょうか。よろしいでしょうか。

特にないということでしたら、次回、答申の決定に向けた議論をすることにしたと存じます。何かございましたら、遅くとも6月2日までに書面にて事務局である船員政策課までご連絡いただきますようお願いいたします。

それでは、次の議題に参ります。議題2の報告事項でございます。船員教育機関卒業生の求人・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。

【前田船員教育室長】 海技課船員教育室長の前田でございます。私よりご説明を申し上げます。説明資料は資料3になってございます。

まず、右下ページ数1ページ、船員教育機関卒業生の求人・就職状況をご覧ください。平成30年度から令和4年度の直近5年間の商船系大学、商船系高専並びに独立行政法人海技教育機構の海上技術学校、海上技術短期大学校及び海技大学校におけます求人、就職、進学の数値で、括弧内の数字は女性の数で、内数になります。こちらの表は、海事産業だけでなく、参考までに陸上産業の求人・就職状況の数値もお示ししてございますが、海事産業のうち、外航、内航、カーフェリー／旅客船の3つの業態の求人及び就職の状況を抽出いたしました数値につきまして、右下ページ数3ページ、商船系大学、商船系高専及び海技大学校の三級海技士養成機関につきまして、4ページに海技教育機構の海上技術学校及び海上技術短期大学校の四級海技士養成機関に分けて、分かりやすくグラフ化した資料がございますので、こちらの資料をご覧ください。

まず、3ページ、三級海技士養成機関の状況の推移をご覧ください。上のグラフが求人数、下のグラフが就職者数になります。上のグラフの求人数でございますが、棒グラフの数値は延べ数のため、複数の学校に重複している求人をできるだけ排除して、実数に近い数値を推測したものを折れ線グラフでお示ししてございます。令和4年度と令和3年度との比較で見ますと、外航とカーフェリー／旅客船は増で、内航は減の状況となっておりますが、極端な数値の変動はないものと考えてございます。下のグラフの就職者数ですが、昨年の5月の船員部会におきまして、庄司臨時委員より、一般大卒者で海技大学校の三級海技士養成課程を修了した者の数についての言及がございまして、左端の外航の棒グラフ、一番上の白い帯の部分を加えてございます。令和4年度と令和3年度との比較で見ますと、外航は微増、内航とカーフェリー／旅客船は減の状況となっております。

続きまして、4ページ、四級海技士養成機関の状況の推移をご覧ください。上のグラフの求人数ですが、こちらは実数の数値となっております。令和4年度と令和3年度との比較で見ますと、外航とカーフェリー／旅客船は減少から増加に転じ、内航は増加傾向で、5年間で一番多い求人数になってございます。下のグラフの就職者数ですが、外航は増加傾向、内航は微増、カーフェリー／旅客船は微減の状況となっております。

また、就職希望者のうちの海上就職者の割合、海上就職率につきまして、右下ページ数5ページ、海上就職率の推移をご覧ください。平成25年度から令和4年度、直近10年間の数値を折れ線グラフでお示ししてございます。海技教育機構の海上技術学校及び海上技術短期大学校は緑色の折れ線になりますが、令和4年度は97.7%で、平成25年度以降、90%台後半を維持してございます。

続きまして、右下ページ数2ページに戻りまして、船員教育機関における航海・機関別の求人・就職状況（令和4年度）をご覧ください。上の表は三級海技士養成機関におけます各業態別の航海・機関に区分けした求人数、これは延べ数になります。それと採用数をお示したもので、下の表は四級海技士養成機関の数値をお示したものでございますが、航海・機関の割合が分かりづらいので、口頭で恐縮ですが、ご説明を申し上げますと、まず、三級海技士養成機関について見ますと、求人数（延べ数）ですが、各業態の航海・機関、それぞれ足し合わせた全体で見ますと、航海51%、機関49%、ほぼ半々の状況で、業態の中で外航と内航を見ますと、外航は、航海46%、機関54%、若干の機関のほうが多く、内航は、航海51%、機関49%、ほぼ半々の状況になってございます。採用数につきまして、全体の比率で見ますと、航海61%、機関39%、航海が多い状況で、業態の中で外航と内航を見ますと、外航は、航海58%、機関42%、若干航海のほうが多く、内航は、航海65%、機関35%と、航海が多い状況となっております。次に、四級海技士養成機関について見ますと、求人数、こちらは実数になりますが、全体の比率といたしましては、航海61%、機関39%、航海が多い状況で、業態の中で内航を見ますと、航海59%、機関41%、若干航海が多い状況になってございます。採用数につきましては、全体の比率で見ますと、航海71%、機関29%、航海のほうが多く、業態の中で内航を見ますと、航海69%、機関31%、航海が多い状況となっております。

最後に、右下ページ数6ページ、船員教育機関入学状況をご覧ください。平成31年度から令和5年度の5年間におけます商船系大学、商船系高専、海技教育機構の海上技術学校及び海上技術短期大学校の入学定員、応募者数、応募倍率、入学者数を一覧表にし、下

に応募倍率の推移を折れ線グラフでお示ししてございます。海技教育機構の令和5年度の入学定員360名ですが、令和4年度の400名から40名減となっておりますが、これは注の5に記載してございますけれども、唐津海上技術学校、定員40名ですが、来年、令和6年4月から唐津海上技術短期大学校として開校する関係で、令和5年度の入学生の募集を停止したことによるものです。なお、唐津海上技術短期大学校の入学定員は45名ですので、令和6年4月の入学定員は、海技教育機構全体で令和4年度の400名から405名に増えます。海技教育機構の応募倍率及び入学者数はいずれも減少傾向にございます。要因といたしましては、コロナ禍によりましてオープンスクール、オープンキャンパスが対面で行えず、ウェブ形式で非常に制約された開催となり、また、中学校や高等学校への学校訪問PR活動も、県外移動制限などでコロナ禍前のようなPR活動が全くできない状況に大きく影響を受けたものと推察いたしております。今年度は、新型コロナウイルス感染症につきまして感染症法上の分類が変更されましたので、コロナ禍前と同様に、あるいはそれ以上の活動に取り組んでまいります。

ご説明のほうは以上です。

**【野川部会長】** ありがとうございます。

それでは、ご発言は先ほどと同様、私の指名の上で行います。

それでは、本件につきまして、ご質問等ございますでしょうか。よろしく願いいたします。

**【遠藤臨時委員】** 部会長。

**【野川部会長】** はい。遠藤委員、お願いします。

**【遠藤臨時委員】** 資料3の6ページ、最後のページでご説明いただいた、短大化を行うに当たって、令和5年度については募集を停止、しかしながら、令和6年度には定員405名というご説明あったわけですが、もともと定員数は、内航未来創造プランの中で示されている定員のところには、まだまだ届いていないのではないかと感じておりますし、この資料の6ページに、入学定員に比べて入学者数のところが、令和5年については24名ですかね、少ないという数字も出ております。そういった中で、倍率が1.3で、コロナ禍での募集活動ができなかったという説明もありましたけれども、ここは定員数を、入学定員のところをもっと増やして、入学できなかった、いわゆる船員になるスタートにもつかなかった、スタートラインに立てなかったという方を救済するように、2次募集など、定員を増やしていくような制度の導入を検討いただきたいと思います。

以上です。

【野川部会長】 いかがでしょうか。

【前田船員教育室長】 海技教育機構の養成定員拡大に向けましては、令和3年2月に取りまとめられました船員養成の改革に関する検討会取りまとめにおきまして、海技教育機構の四級海技士の養成定員の拡大については、学校体制の議論や内航船員の需給状況を見ながら段階的に判断し、実施することとしておりますことから、環境の変化に対応しつつ、今後も検討会取りまとめを踏まえた対応を検討してまいります。

【野川部会長】 ありがとうございます。

ほかにご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、これで本日の予定された議事は全て終了いたしました。

ほかになにかございますでしょうか。

特になければ、事務局にお返しいたします。お願いいたします。

【岩下船員政策課推進官】 次回の船員部会の開催につきまして、一部の委員より、対面形式での開催についてご要望をいただきましたので、日程及び開催形式につきましては、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】 ありがとうございます。久しぶりの対面形式の開催について検討したいと存じております。事務局のほうでいろいろな事情を勘案して、私とも相談してお決めいただきたいと存じますが、個人的にはやはり私は原則としては対面で、ご事情のある方についてはオンライン参加も可能というような形がよろしいのではないかと考えておりますが、これは私の個人的な意見でございますので、どうぞ事務局のほうでご検討をお願いいたします。

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160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会議にご出席を賜り、ありがとうございます。

— 了 —