

平成28年5月27日（金）13時30分～

交通政策審議会海事分科会第77回船員部会

【成瀬専門官】 定刻より少し早いですが、皆さんおそろいですので、始めさせていただきます。ただいまから交通政策審議会海事分科会第77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成瀬でございます。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。

まず最初に、新たに臨時委員に就任された方がございますので、紹介させていただきます。資料の2枚目になりますが、船員部会の委員等名簿がついております。使用者委員として、野崎委員の後任として日本船主協会内航委員会委員の田島委員に就任していただいております。ご紹介いたします。

【田島臨時委員】 近海郵船の田島でございます。お世話になります。よろしくお願いいたします。

【成瀬専門官】 ありがとうございます。

次に、配布資料の確認をさせていただきます。お手元の資料をごらんください。

議事次第、船員部会の委員等名簿、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、縦置き資料は右上に、横置き資料は左上に記載してございます。

まず、資料1として「船員教育機関卒業生の求人・就職状況」が両面印刷のもので2枚になります。

資料2として「交通政策審議会への諮問について 諮問第246号 船員派遣事業の許可について」が2枚になります。その参考資料として、資料2-2が2枚、こちらは委員限りの資料となります。

また、机上配付資料といたしまして「WIB式船内労働安全衛生マネジメントシステムの実例」というもの、2枚ございます。

さらに「スマートフォンを活用した小型船舶の衝突事故防止対策」というポンチ絵が1

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、司会進行をお願いいたします。

【野川部会長】 それでは、5月の船員部会を始めますが、5月からクールビズでございますので、特にネクタイをしてきてはいけないということはございませんが、そういう趣旨でございますので、しかるべくよろしくをお願いいたします。

事務局のほうは全員、ネクタイなしでいらっしゃいます。断固としてネクタイをしてきたら、何かサンクションがあるのでしょうか。いや、冗談です。

それでは、本日、早速議事を進めてまいりたいと存じます。

議題1は、船員教育機関卒業生の求人・就職状況等について、こちらは報告事項となります。

それでは、事務局から説明をお願いいたします。

【村松船員教育室長】 海技・振興課船員教育室の村松でございます。資料1に基づきまして、船員教育機関の求人・就職状況等をご説明させていただきます。資料1をごらんください。

1枚目でございますけれども、船員教育機関卒業生の求人・就職状況、平成28年4月1日現在でございます。本資料は、この表の一番左に書いてございます商船系大学、東京、神戸の2校、それから、商船系高専5校、海技教育機構の海上技術学校及び短期大学校、海技大学校の4月1日現在の求人・就職状況でございます。海上技術学校につきましては、本年9月に卒業見込みの者も含んでおります。

では、この表の一番上の商船系大学のところ、卒業年度、27年をごらんください。卒業年度27年、卒業生数、卒業者数85人、就職希望者数78人おります。求人につきましては、外航は昨年度並み、内航は若干下がっておりますけれども、全体の海上産業の求人数は144ということで、前年度よりマイナス9件。ほぼ横ばいの状態でございます。この状況の中、海上就職した学生は、外航は、外航労務会、その他、合わせまして51人、昨年度より8人増、内航は9人、昨年度よりマイナス5人ということで、合計は64人、昨年度より1人増えております。陸上産業への就職者数は13人で、昨年度より8人増えております。就職希望者数のうち、海上産業に就職した者の割合は82.1%でした。

次に、商船系高専でございますけれども、卒業者数が177人、就職希望者数が142

人、海上産業の求人数につきましては、外航、内航とも増え、全体としては、67件増えて748件でございました。このうち海上産業への就職者、外航、2つ合わせまして24人、内航は61人です。外航が6人増、内航は12人増ということになっております。全体としては、105名ということで、昨年度より27人増加しております。陸上産業の就職者は35名です。海上への就職率ということでは73.9%でございました。

次に、その下の海上技術学校及び海上技術短期大学校でございますが、卒業生数350、就職希望者数315でございます。外航の求人数は昨年並み、内航の求人数は100件ほど大きく伸びまして675、全体としては1,033件の求人がございました。就職につきましては、外航両方合わせて4人、昨年度と比較して1人減、内航につきましては、248人ということで8人の減ということになります。合計、海上産業への就職合計では308人、昨年度と比較して31人減っております。陸上産業への就職者が5名、海上への就職率としては97.8%でございました。

一番下の海技大学校でございますが、卒業生数25名、そのうち就職希望者数が24名。外航の求人数が大きく増えております。内航も7件ほど増えております。全体としては、133件で昨年度より51件増えております。就職につきましては、外航2つ合わせて6人、内航につきましては15人と、全体では24人ということで、こちらは、全員が海上就職をしているということで、海上就職率は100%でございました。

海上就職率の推移については、その裏のページのグラフをごらんください。商船系大学につきましては、昨年度90%ということで、7.9下がっております。商船系高専については、昨年度より上がって73.9%で、海上技術学校、海上技術短期大学校、海技大学校につきましては、ほぼ100%に近い数値を維持しております。

恐れ入ります。また、1枚目の表に戻っていただきたいと思っております。この中で卒業生数と就職希望者数に差がございますけれども、大学であれば大学院への進学、商船系高専であれば、商船系大学への進学、あるいは高専の専攻科への進学をした者が含まれております。商船系高専にはそのほか、外航日本人船員確保スキームを利用する学生が5名含まれております。海上技術大学校、短期大学校の350と315名の差の中には、進学が32人、そのうち、一番下の海技大学校の海上技術コースと申しますけれども、こちらに進学する者が28名含まれております。

昨年と大きく違ったところ、数字として大きく違った点を2点申し上げます。商船系高専卒業生数177人ということで、昨年度142人から24年、25年並みに戻っており

ます。この理由としましては、昨年度の卒業年次の学生は、学力不足で単位の不認定等が理由で退学、あるいは留年した者が多かった。その対策として、学校では、通常の授業のほかに補講を行うようにしていたとのこと。それで27年度、今年度はそういう途中退学、学力不足による退学、留年という学生が少なく、24年、25年度並みに戻っているということでございます。それに伴って就職者数も143と、24年、25年度並みに戻ったということをお聞きしております。

それから、その下の海上技術学校、海上技術短期大学の卒業生数でございますけれども、350名と、昨年度と比較して30人減っております。これは入学時371人いて、21名が卒業できなかったということになりますけれども、途中、例えば船になじめなかった、集団行動になじめなかったなどの理由により進路変更した生徒、学生が多くあったということで、350人の卒業ということになってございます。

全体を通して見ますと、海上産業への就職者数は501名、昨年度より2人減っております。外航につきましては、計85人ということで、昨年度より17人増えています。内航につきましては、求人数が増加しておりますけれども、これは海上技術学校、それから、海上技術短期大学の就職希望者数が減っているというところで、全体としましては、333名で昨年度より2人少ないということになってございます。

では、3枚目の船員教育機関入学状況の説明をさせていただきます。この表につきましては、今年度、28年4月1日に商船系大学、商船系高専、それから、海技教育機構の海上技術学校、それから、海上技術短期大学校に入学した応募者数、倍率を示しているものでございます。

まず、一番上の商船大学でございますが、入学年度28年度ということで、入学定員330のところ、応募者数が1,425人、応募倍率が4.3ということで、昨年度より0.2上がっています。入学者数は332人ということになっています。括弧内は女子学生の人数でございます。真ん中の商船高専でございますが、28年度、入学定員が200人のところ、応募者数が456人、応募倍率が2.3、0.1下がっております。入学者数は221人、女子の数が29人となっております。

一番下の海技教育機構でございますが、28年度は定員を10人増やしまして、390としております。その中、応募者数も増えて1,292人となっていることから、応募倍率も上がりまして、0.6上がって3.3倍となっております。入学者数は391人、女子の数が20人です。ここの表の中で海技教育機構、定員が390に上がって、入学者数はそ

の定員プラス1名、391名ということでございます。昨年度の405より減ってございますけれども、これは、合格者数が427名あったところ、ほかの教育機関に進むという方が多く、結果的に391名となっております。

4枚目のグラフでございますが、応募倍率の推移を示したものです。商船系大学、商船系高専はほぼ横ばい、海上技術学校、海上技術短期大学校は、昨年度は少し落ちておりますが、上昇しているということでございます。

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、本件につきまして、質問等ございましたら、お願いいたします。立川委員。

【立川臨時委員】 少しお伺いしておきたいと思うところが何点かございます。といいますのは、求人・就職の状況ということで、毎年このイメージで数字を出していただいているわけなんですけれども、例えば先ほど、商船系の大学、高専、それから、海上技術学校というところからも進学者がいるので、卒業者と就職希望者の数がバランスがとれないというか、差異が出ますというお話がありました。実際の就職者ではなくて、進学者の数、どういう形でどこに行っているのかという分析ができないかということ。

それから、就職希望者ということで、例えば商船系大学、商船系高専のほうは、極端なことを言いますと、陸上就職がかなりの率を占めている。文科省系の学校でございますね。海上技術学校等は国交省系で、ほとんどが海上就職をしている。そうしますと、船員教育をしているわけなんですけれども、文科省の教育の方針と国交省系で、違う部分があるんだろうか。何ゆえに船員としての道を選ばなかったのか。どういう希望があるのかという分析が必要ではないか。例えばこの差分が本来、就職希望としては海上就職を希望しているんだけれども、陸上就職しか道がなかったというのか、もともと陸上就職を希望しているんだという者なのか。そういう分析が基本的に必要ではないかと思うところです。

それから、前年度もちょっとお伺いしたと思うんですが、たしか海上技術学校系は求人のダブリというか、ダブルの計上がないという、たしか記憶をしております、数字的に。文科省系の商船系の大学、高専については、複数、例えば1社が商船系5校に求人をすれば、5件の求人があったという扱われ方をするという話がありました。そうしますと、実際の求人数というのは幾つなのかという分析はできないのでしょうか。

その大きく言って2点をちょっとお伺いできたらと思うのですが、これはなかなか資料をつくるのは難しいのではないかとはい思うところではありますが、そういう分析がで

きませんと本来必要とする船員数の分析ができないのではないかと。ないしは、現時点で業界としてはどのくらい求人数があるのか、船員が不足しているのかというのがある面でここに指標として出てくるわけですから、その分析ができませんとどのくらい船員教育、船員の実人数の教育をしなければならないか、要求がどこにあるのかというポイントがつかめないのではないかと思うところです。そういう意味で、今後、資料を強化していただくなり、分析を強化していただくなり、現在わかっている部分があれば教えていただきたいということでございます。

以上です。

【野川部会長】 いかがでしょうか。事務局、お願いします。

【村松船員教育室長】 お答えさせていただきます。現在わかっているものということで、進学者の内訳、卒業者数と就職希望者数のこの差でございますけれども、先ほど一部申し上げましたけれども、商船系大学につきましては、7名差があるわけですが、このうち6名が進学ということで、この6名は全て、商船系大学の大学院への進学ということになっております。商船系高専につきましては、35名の差があるわけですが、このうち24人が商船系大学と商船系高専の専攻科への進学ということで、割合としては、商船系大学への進学が多くなっております。

これが24名ということで、そのほか、これも先ほど申し上げましたが、外航日本人船員確保・育成スキームという、海技大学校と社船の実習での訓練というものに進む学生が5名おります。あとの6名は未定ということでございます。

海技教育機構の海上技術学校、それから、短期大学校につきましては、35名の差のうち、28名が海技大学校の海上技術コースということで、上級の3級を取得するコースに進むということになっております。ほか4名は、残念ながら、海上、海事産業とは違う分野のところに進学ということになっております。

陸上就職者希望のうち、海上、陸上希望者数のその割合、あらかじめ学生のうちから陸上就職を希望しているのか、あるいは海上就職ができなくて陸上就職となったのかということでございますけれども、両方の方がいらっしゃると思うのですが、商船系高専が練習船に乗船しているときに、一部の学生にアンケートをとった結果では、4年次の乗船実習開始時においても、陸上就職希望の学生がいるということで、在学中からある一定程度は、陸上就職を希望する方がいると考えてございます。その傾向については、航海科よりは機関科のほうが高くなっているという結果が出てございます。

2つ目のご質問としまして、求人数の重複というところがございました。ご指摘のとおり、商船系大学、商船系高専、それから、一番下の海技大学校ですけれども、特に外航の事業者が多いと思うのですが、ある事業者から各学校に同じ求人票を送っているということで、それが、このデータにつきましては各学校からの数字を足し上げたものでございますので、そこの重複分を含んでございます。海技教育機構につきましては、本部で一括して求人を受け付けている、それを各学校に流しているということですので、海技教育機構の学校間では重複はございません。

学校から寄せられた個々の求人の数などから見ますと、ちょっと内航のほうは、数が多くて、まだ十分な分析はできておりませんが、外航のほうは、これの数字、外航の外航労務会、その他の求人数、商船系大学から海技大学校まで全て合わせると344件が学校に届いているわけですけれども、これよりかなり少ない数字であるとは推測できますが、ちょっと正確な値はつかめておりません。

以上でございます。

【野川部会長】 よろしいですか。はい、確かに。

【立川臨時委員】 最後の344はどこからどこまでを足した分ですか。

【村松船員教育室長】 商船系大学でございますと、外航の外航労務会その他、2つ合わせて84、同じように、商船系高専は186、海上技術学校、短期大学校18、海技大学校56、これを足すと344ということになります。

【立川臨時委員】 よろしいですか。また繰り返になってしまうんですけれども、今、お話になった部分についても、例えば商船系大学と商船高専の重複はあるんですか、ないんですか。

それから、海上技術学校、海技大学校での重複はあるんですか、ないんですか。結局、全部重複があるとすれば、実質、ほんとうの数は幾つなんですかと、そういう分析が本来必要じゃないんですかという趣旨での質問をしているんです。そうしませんと、実際に何人、船員が必要なのか、業界としては何人必要なのという大きな枠、細かい正確な数字じゃなくてもいいわけです。大きな流れがわからないんじゃないでしょうかと言っている。そういう中で何人、教育機関から卒業されているのかと、そういう傾向値をつかんでいかないと、これからの船員の確保・育成には役立たないんじゃないでしょうか。そのための基礎資料になるような資料にしていだけないでしょうかという話をしている。そういう理解のもとでお話をいただければと思います。

以上です。

【野川部会長】 ちょっと時間もありませんが、今、立川委員がおっしゃったことは大事なことだと思いますので、資料の作成の仕方等について、検討していただいて、次回、きちんとした形で報告をいただくということでいかがでしょうか。

【立川臨時委員】 結構です。よろしく願いいたします。

【野川部会長】 そのようなことで取り扱うようにお願いをしたいと存じます。よろしいでしょうか。

【村松船員教育室長】 そういうようなことが、可能かどうか検討したいと思います。

【野川部会長】 もしあれでしたら、この後でも、立川委員からもう少し詳しいことを、ご要望されている資料の内容等についてももう少し詳しくお話をいただいて、おつくりいただきたいと思います。

そのほかにいかがでしょうか。よろしいでしょうか。

それでは、この件につきましては区切りをつけさせていただきます。

それでは、次の議題に移りたいと存じます。

議題2は、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。よろしいでしょうか。

(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、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した。

それでは、ほかになければ、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。久宗委員。

【久宗臨時委員】 お手元の2枚の資料をごらんください。先月の船員部会で私のほうから、WIB式船内労働安全衛生マネジメントシステムについて紹介をいたしました、その際に配布資料がなかったものですから、今回、資料をつけて補足をさせていただきます。

お手元の船内労働衛生マネジメントシステムは、このA4版1枚の書類だけで完結をしています。これで国土交通省の船内労働安全衛生マネジメントシステムの要求事項は、最低限ですが一通り満たしております。

実際に使われている例ですが、方針の表明や、安全目標は、「事故ゼロ」とか、「安全性の向上を図る」というふうに短い言葉で結構ですので、管理者の安全に対する思いが確実に船員に伝わるように書いていただいております。2枚目の資料は、この会社が実際に自主改善活動で進められた改善例を示しております。この会社、20名ほどの小さな旅客船会社なのですが、講習会の後、2カ月で20例以上の改善案を出しまして効果がでており、一般社団法人自主改善活動協会から認証を受けております。

さらに、この会社はさらに運航関係を加えまして、当局より運輸安全マネジメントシステムもクリアをしております。こちらの経営者がWIB式労働安全衛生マネジメントシステムは簡単で、非常にPDCAがわかりやすくてできたとコメントを頂きました。安全衛生マネジメントシステムを船主、船員ともに理解するツールの一つとしての実施を紹介して、本日の補足説明とさせていただきます。どうも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した。これにつきまして、もし何かあれば。大変有益な資料、どうもありがとうございました。

それでは、ほかにはございますか。お願いいたします。

【中川安全政策課課長補佐】 ありがとうございます。海事局の安全政策課でございます。前回の会合で高橋委員からご質問がございました、スマートフォンを活用した小型船舶の衝突事故防止対策について説明をさせていただきます。資料をごらんいただきながら、説明を差し上げたいと思います。まず、一番左の方の船舶の事故の状況ですけれども、毎年、我が国の周辺で2,300隻ぐらいの事故が起きておりまして、約100人の方が亡くなっていると思います。このうち700隻が衝突事故でございまして、2,300隻のうちの7割は小型船舶による事故です。衝突だけで見ますと、700隻のうちの6割が小型

船舶の衝突事故という状況になっております。今現在、今年の3月にここを策定中と書いてありますが、第10次交通安全基本計画が本年3月に策定されました。これが平成32年までに事故隻数を2,000隻未満にするという目標になっておりまして、今よりも300隻以上、事故隻数を下げていかなければならないことになっており、まずは、一番多い衝突事故をどうにかして削減しようという取り組みの一つが、スマートフォンを活用した小型船舶の衝突事故防止対策になります。

右側のほうの絵を見ていただきますと、大型の船には船舶自動識別装置、AISというものが積んでありまして、船と船の間で互いの位置がわかる仕組みがございます。一方で、総トン数500トン未満の船舶、それから、総トン数20トン未満の小型船舶、これについては、このようなAISの設置が義務化されておりませんし、また、普及も進んでおりませんので、これらの船舶については、高価なAISにかわる何らかの他船の動静を把握する仕組みが必要とされているところです。

これに対して、我々としてはスマートフォン、もう多くの方が持っておられますが、これを活用してできないかと考えております。ここに絵が描いてございますけれども、スマートフォンのGPS機能を使って自分の位置を、赤い矢印でビルの絵がありますけれども、ここはデータセンターになります。こちらのほうに送りますと、瞬時にほかの船から集めた情報含めて、全てを集合して船舶の動静情報として船のほうにまた送信をするという仕組みです。右のほうにありますスマートフォンのマップ上に、今動いている船の表示が出るというような仕組みで他船の動静把握ができるような仕組みでございます。

あわせて、下のほうにございますけれども、VHS無線機の義務づけがない船、これらについては、スマートフォンを使うことによって、ラインなどのメール的なもののやりとりで、自分が今後どちらの方向に向かっているのかとか、そういったことも情報として共有するというので、コミュニケーションがとれるようになります。こういう手段によって衝突事故を防止していこうというものであります。

もともと総トン数20トン未満の小型船舶向きに開発を進めておりますけれども、大きい船も、AISだけでは小型船舶の動静はわかりませんので、大きい船においても、このアプリケーションをダウンロードしていただくことによって、タブレット端末とか、そういったものを使いながら、小型船舶の動静もわかるようになるという仕組みであります。このようなアプリはもう既にたくさんの航海計器のメーカーさんであったりとか、携帯のキャリア会社とか、通信会社等で開発が進んでおります。また、あわせて鳥羽商船高等専

門学校とか、そういう海技の学校でも、学生さんたちがこのアプリの開発をやっているところでした、こういった開発を促進していくために、海事局のほうでガイドラインづくりをやるというのが我々の取り組みでございます。今年度中にアプリの基本仕様とか、運用ルールを策定しまして、29年度に、これを踏まえて民間がシステムの開発を完成度の高いものをつくってもらうということを進めてまいります。平成30年度にはもう運用を開始しまして、最終的には、平成32年度になりますけれども、オリンピックの際に東京湾内の監査や警備にも活用できるような仕組みとしていきたいと思っております。

以上が概要でございますけれども、このような形で現在、作業を進めておるところでございます。

以上でございます。

【野川部会長】 ありがとうございます。ただいまのご説明につきまして、何かございますでしょうか。

ありがとうございました。それでは、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、事務局よりお願いいたします。

【成瀬専門官】 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、改めてご連絡を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77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いただきまして、ありがとうございました。

— 了 —