

平成29年5月26日（金）13時00分～

交通政策審議会海事分科会第89回船員部会議事録

【渡部専門官】 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89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。どうぞ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15名の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。

七尾審議官につきましては、他業務のため、おくれて出席いたします。

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、資料の右上に記載してございます。

資料1としまして、「船員教育機関卒業生の求人・就職状況等」が両面刷りで2枚ございます。

資料2としまして、「申請手続等の見直しに伴う船舶に乗り組む医師及び衛生管理者に関する省令の一部改正について」が1枚ございます。

資料3としまして、諮問文として、諮問第277号「無料の船員職業紹介事業の許可について」が2枚。

その参考資料としまして、資料3-2が3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、縦置き資料で、「『船内向け自主改善活動指導者養成講習会』についてのアンケート」調査の結果について（抜粋）」が、両面刷りのもので3枚ございます。

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】 それでは早速議事を進めてまいります。

まず議題1でございますが、船員教育機関卒業生の求人・就職状況等について、事務局

からご説明をお願いいたします。

【村松船員教育室長】 海事局海技・振興課船員教育室長の村松でございます。船員教育機関卒業生の求人・就職状況及び入学状況について、資料1に基づき、説明させていただきます。

それでは、資料1をご覧ください。1枚目に、船員教育機関卒業生の求人・就職状況でございます。この調査につきましては、船員教育機関の平成28年度の求人・就職状況及び平成29年度の入学状況を、本年4月1日現在で調査したものでございます。

調査対象は、1枚目の表、左端にございますように、商船系大学の2校、それから商船系高専5校、独立行政法人海技教育機構の海上技術学校が4校、海上技術短期大学校3校、海技大学校となっております。

それでは、商船系大学から、平成28年度の数字について、ご説明いたします。商船系大学の表のところでは24から28と書いてございますのは卒業年度。そこで、平成28年度について申し上げますと、卒業者数が89名、そのうち就職希望者数が80名となっております。

その中で、その右側に書いてございますのが求人数でございます。海上産業、陸上産業に分けております。海上産業の求人数は219。外航が増えて、全体的にも増えてございます。

その右側、就職というところですが、海上産業の計が66名となっております。昨年に比べて2人増加。その右側が陸上産業ということで、12名が就職しております。合計で78名。

進学された学生が5名いるということでございます。

その次に、商船系高専でございますけれども、ここも28のところを見ていただきますと、卒業者数が197名、そのうち就職希望者数が155名。求人数が、海上につきましては793名で、昨年より増えております。

就職につきましては、海上就職者数が130名ということで、昨年に比べて25名と大幅に伸びております。陸上就職者が23名。

進学については30名ということになっております。この30名の進学者の内訳でございますけれども、各商船高専の専攻科に進学された方、それから、東京、神戸の商船系大学に編入された方がほとんどでございます。

その次ですが、その下になりますけれども、海上技術学校4校、それから海上技術短期

大学校3校につきましては、卒業生数が368名、このうち就職希望者数は332名。

その右側、求人ですけれども、海上産業につきましては1,100名と、これも昨年より増えております。

就職につきましては、海上産業が計327名、陸上就職者が4名。

進学者が33名となっておりますが、これは、この下にあります海技大学校に進学して、3級海技士の免状を取るために進学した者がほとんどでございます。

最後に海技大学校になりますけれども、卒業生数が27名、就職希望者数が27名。

求人数は、海上産業延べで108名。

就職につきましては、全員が海上産業に行っておりまして、27名ということになっております。

裏面のグラフをご覧ください。今、数字でお示しましたけれども、海上就職率ということで、就職希望者数のうち、海上産業に就職した者の割合を示したものでございます。商船系高専が大幅に伸びていることがわかります。

商船高専につきましては、先ほど表でご覧いただいたように、卒業生数が伸びて、海上産業への就職者数も伸びているということですが、この要因としまして、まず、卒業生が増加した要因につきましては、一部の学校では学力不足で途中退学していたケースがあり、それに対して補習などを実施して学力向上を図った結果、途中退学の者が減少した。それから、学生募集に尽力した結果、平成28年度卒業生については、入学時の学力が確保されていたと聞いております。

それから、海上就職者が商船高専の卒業生だけでも25名増加しているわけですが、すけれども、これにつきましては、要因としましては、内航業界からの強い要望が学校に寄せられていること、それに伴って学校から学生に対してそういう進路指導をしていることに加えて、海技者セミナーについても、商船高専の学生の参加を促す取り組みをしていること、それからもう1つ、乗船実習時期を、かつては最終学年で1年連続して行っていたものを、現在は2年生で1カ月、4年生で5カ月、最終学年で6カ月と、大学と同様、サンドイッチ形式にしたことにより、学生の船員へのモチベーション、船へのモチベーションが上がったことも1つの要因かと考えております。

最後に、各卒業生数と就職者数、それから進学者数の差でございますけれども、まだ就職が決まっていない、あるいは進学が決まっていない者が大学で6名おります。それから、商船高専については11名いるという中で、その17名のうち11名は、外航日本人船員

確保育成スキームと申しまして、外航の中小船社とそこに就職を目指す学生の面談、それから、実際にその外航船社の船に乗船して訓練を行うというスキームに参加している者でございます。この11名についても、順調にいけば、その外航船社に就職することが期待できるということになっております。

では、次の2枚目、船員教育機関入学状況について、説明させていただきます。一番上、商船系大学でございますが、今年度、平成29年度、入学定員318名ということで、これは、東京海洋大学に今年度から海洋資源環境学部が新設されまして、3学部にも再編されたということで、海洋工学部の定員が減ったものでございます。倍率については4.5倍ということになっております。

商船高専につきましては、これも平成29年度、定員200名のところ、応募倍率が2.0というところで、昨年より若干下がっておりますけれども、減少の要因につきましては、昨年まで瀬戸内3校、これは大島、広島、弓削という3校でございますけれども、この3校については第一希望、第二希望という選択受験が可能となっておりまして、昨年度までは大島、弓削が第二希望の受験者数まで応募者数に計上していたということで、それを平成29年度から除いたということで、その分が若干下がっていると聞いております。

最後に、海技教育機構の各学校でございますが、平成29年度、定員390名のところを863名、昨年の1,292名に対して大幅に下がっております。倍率も2.2倍と下がっている状況です。

この要因につきましては、表の下に（注）とございますけれども、この5ポツのところを書いてございますように、海上技術短期大学校3校ございますけれども、この入試回数、昨年度までは5回していたものを4回に変更したというところで、その1回分が減少したということになります。この1回分は、共通選抜というものでございまして、一般入試の後に二次募集的に行っているものでございました。廃止した理由につきましては、一般入試までに十分学力の高い、質の高い入学生を確保できているということで、二次募集的な共通選抜は今年から廃止したということでございます。

それともう1つ、要因としては、今年度から入学検定料の徴収を開始したということで、今まで複数回受験していた方が受験の回数を減らした等で減っているということになっております。

実際に受験した方は入学定員の2倍弱となりますけれども、今後につきましては、引き続き入学者、応募者の募集に力を入れて取り組んでいきたいと思っております。

説明は以上です。

【野川部会長】 ありがとうございます。それでは、ただいまのご説明につきまして、ご質問等ございましたら、お願いいたします。

内藤委員。

【内藤臨時委員】 先ほどご説明いただいたように、特に国交省に主催していただいている海事者セミナーで、商船高専の方は乗下船時にセミナーに参加していただいております。私ども内航も、かなりの会社が採用させていただいております。それとあわせて、大型船では、おかげさまで平均年齢が若くなっており、全日海と労働契約を結んでいる団体の中で、40歳を割っている労務団体もあります。

ただ、問題となるのは、やはり小型船の船型でなかなか若い人が集まりにくく、そういう意味で、我々内航、必要な小型船をたくさん抱えております。ぜひそういう分野にも、私ども内航としても力を注いでいきますので、ぜひご協力をいただきたいと思いますと考えております。

あと、これはお礼となりますが、我々も日本船主協会に加盟している会社がありますが、その中で、商船高専と日本船主協会の中の内航部会という部会を中心に、商船高専とのパイプをもっと強くしていこうと、内航のほうも商船高専の採用が増えており、一步一步ですが、若い人に入ってきていただいております。

昨年度、大型カーフェリーさんを入れて、昨年の新卒の数字が780名ぐらいだったと記憶しています。多分今年はまだもう少し多い数が採用されていると考えております。

ただ、現場の考え方ですが、どうしても年金受給をされる頃になると、船員さんの職業柄、高齢のご両親を奥さんがお一人で見ている比率が高いんです。

これは別の問題ですが、なかなか介護施設に入れず、まだ働けるんだけれども、退職されるという海上の特異性があると思います。そういうことを考慮して、やはり若年層をもう少し努力して採用していきたいと考えております。お礼とあわせて、よろしくお願いいたします。

以上でございます。

【野川部会長】 ありがとうございます。

ほかにいかがでしょうか。

立川委員。

【立川臨時委員】 昨年もこの報告を受けまして、その中で商船系の大学、商船高専に

つきましては、求人数の重複があったかと。それを実態としてどのような形になっているかというようなお話を差し上げて、次回のときにはある程度その数字がわかる範囲で出していただきたいというお願いをしていたと記憶しているんですが、その辺のところはどうなっているか。今回、間に合わなかったのかどうかわかりませんが、その辺についてお答えをいただければと思います。

【野川部会長】 いかがですか。

【村松船員教育室長】 昨年ご指摘いただきました、主には商船系大学・高専の重複部分でございますけれども、昨年度のご指摘の後、それから今年度、学校からさらに詳しいデータの提供を受けまして、各重複を除く試みをしましたが、十分精度の高いものを求めることができないため、別途ご説明させていただいております。失礼しました。労働者委員にはそのようにご説明させていただきました。

その結果でございますけれども、推測値は今申し上げたように十分精度の高いものが出せないというところでございますが、詳細なデータからの傾向を申しますと、外航につきましては、先ほどの資料1の求人のところ、外航と書いている左側、外航労と書いている外航労務部会でございますけれども、ここにつきましては、商船系大学、商船系高専、各学校に幅広く求人をしているという状況で、求人している会社につきましては、ほぼ1人以上の採用はしているという状況にございました。ほぼ求人したら採用はできているという状況にございました。

その他外航につきましては、求人をしている会社数に比べて、実際に採用できている会社数は、航海科ですと2分の1程度、機関科ですと3分の1程度と、外航労務部会の会社に比べて低くなっております。ここには先ほど申し上げました外航船員確保スキームの人数は加味しておりませんので、そういう方が今後中小の会社に入れば、その割合は少し増えてくるということになります。

3級ということで、主に外航について答えさせていただきました。

【野川部会長】 いかがでしょうか。

【立川臨時委員】 資料がなくて、口頭でこの程度ですというような説明では、なかなか実態が把握できない。ですから、推計なら推計ということで、ある程度資料を出していただいて、こういう前提のもとにやりましたということでお話をいただいたほうが、理解が深まるのではないかと思います。

かつ、気になった発言があったのですが、労働側にはというような発言があったかと思

います。この場で皆さんの理解を得るためにお話をしていたのに、なぜ労働側だけとかという話が出てくるんですかね。その辺、私には理解できません。

しっかり、こういう前提のもとにこういう推計をいたしたというお話を公式な場でしていただいたほうがよろしいと思うんですが、いかがでしょうか。

【村松船員教育室長】 すいません、先ほどの私の発言については、申しわけありません。

推計につきましては、先ほど申し上げたように、実際に推計した値が実数に近い値かどうかという検証もままならぬという状況でございますので、別途、各委員の方にはご説明させていただきたいと思っております。

この船員部会に出せるかどうかというのは、検討させていただきたいと思っております。

【野川部会長】 定量的に数字として出すというのにはまだ精度が足りないの、言わば定性的な傾向としてこうだということであれば、口頭としてなら話せるというような趣旨だと思います。

ただ、それを書面に何も無い形で常にある場で、議事録には残りますけれども、形としては出てこないということでは、ちょっと不安もあるので、できれば、定性的な表現であっても、何らかの傾向としてこうだということだということであっても、形として何か出れば、またそれを土台とした検討ができますので、その辺のことをご検討いただくということでいかがでしょうか。

【村松船員教育室長】 承知いたしました。出せるものを今後検討させていただきます。

【野川部会長】 庄司委員。

【庄司臨時委員】 今のお話と少し関連するんですけれども、そもそもこの報告を何のためにやっているのかということをお考えすると、やはりこの状況だけではわからないところがたくさんあるのかなと思いつつ、去年も今年も聞きました。

私は大学なので大学のほうにこだわるんですが、例えば外航の外航労というところで今までよりも随分求人が多くなっているけれども、就職はそれほど実際は変わっていない、就職していった人たちは変わっていない。それが高専にはあまり反映されていない。この辺がどういうことなのかとか、そういうものもある程度これから検討していく必要があると思うんですけれども、そこ、何か、これに限って理由がわかるのでしょうかということと、そういうものを検討するための資料として見ると、この書き方では足りないのではないかなというのを意見として言わせていただきたいと思います。

【野川部会長】 ご質問とご意見ですが、ご質問の点、いかがでしょうか。

【村松船員教育室長】 商船系大学の外航労の求人が増えているということでございます。これは東京海洋大学の求人につきまして増えている分でございます、確認したところ、昨年度までは実際に来ている求人から東京海洋大学へという人数を加味したものをデータとして提供していたということでございましたので、実際に増えているという分もございまして、その分もあり、増えているということでございます。

実際の求人に対して就職者数でございますが、両大学に確認したところでは、学生さんの就職動向として、依然として大手の事業者に就職希望が多いと。大手の就職がかなわない場合には、大手の陸上の企業に移る、あるいは大手内航に移るというところで、就職数としては同じような伸びは見せていないということだと考えております。

【庄司臨時委員】 あまりこだわって時間をとってはいけないとは思いますが、海洋大学に来た分という意味がよくわからないのと、それから、大手と今ご説明がありましたが、現場にいる者からしますと、就職試験の時期が重なっていることによって次のところを狙えないという実情も学生は持っていて、船乗り希望の学生が陸上に行かざるを得ないという状況が毎年発生しているというのはお伝えしておきたいと思えます。

【野川部会長】 ただいま意見もございましたので、この種の資料はどうしてもルーティンの作業を漫然と繰り返すということにもなりがちですので、ただいま出ました意見を踏まえて、ぜひもう少し具体的に、いろいろな点、わかりやすいものにしていただきますようにご尽力いただければと思います。

ただいまの意見を踏まえて、よろしく願いいたします。

【村松船員教育室長】 承知いたしました。

【野川部会長】 この点については、よろしいでしょうか。

立川委員。

【立川臨時委員】 今の話はよろしくお願ひします。もし可能であれば、求人が航海士系に来ているのか機関士系に来ているのかというようなことの分析もできたら、お願ひしたいと思います。これもたしか前年お願ひしたところかと思っております。

それはそれとしまして、次には、船員教育機関の入学状況のところ、独立行政法人海技教育機構ということで、昨年1,292人から今年863人ということで、大幅に減少している。その理由としては選抜制度が変わったからだということなんですけれども、実態として、AO、学校推薦、自己推薦、一般、共通選抜という形の時期ですとか、実際の数

字を時系列的に教えていただけませんか。

そうしませんと、共通選抜を廃止したから約400名減ったという単純な読みでいいのか、それともそうではないのかということが、数字の扱いとしては非常に重要な部分といえますか、突然これだけ減ってしまうということは、大きな変動ですので、その辺の理由をお伺いしておきたい。

それから、この数値を発表するときに、そういう理由をしっかりと内訳を含めて提示していただかないと、数字がひとり歩きしてしまっていて誤解を生む可能性があると考えますので、説明をぜひお願いしたいと思います。

【野川部会長】 よろしいですか。コメントをお願いします。

【村松船員教育室長】 海上技術短期大学校につきましては、5回ということで、AO入試が8月末、学校推薦が9月中旬、自己推薦は10月下旬、一般入試が1月下旬で、今年度は実施しておりませんが、共通選抜は2月ということになっております。

共通選抜は、先ほど申し上げたように、昨年度は3校合わせて100名程度おりましたので、その100名が少なくなっているということでございます。

そのほかについては、入学検定料の徴収により、複数の受験を控えた方が出たということとっております。

各入試の応募者数につきましては、学校推薦につきましては昨年度と差はございません。AO入試、それから自己推薦については減っております。一般入試については、学校によって差はありますけれども、若干増えているという状況でございます。

【野川部会長】 今のご説明で、AO、学校推薦、自己推薦、一般、共通選抜、いつ、大体どういう時系列でやっているかということはお話いただきましたが、いろいろと細かな制度変更もありますので、常にその内容について詳細に記載することは難しいかとは思いますが、今回のように、確かに入学定員に対する応募者数が激減をしているというのは目立ちますので、そういうように、明らかに制度的な変更等によって生じたような結果が見られる場合には、その裏づけや根拠となるような情報については、確かに注のところでも少し記載していただくことが必要かなと思います。

注5の①ですと、入試回数を5回から4回に変更とあって、そのうち共通選抜を廃止というところだけで、それがこの数字の変化にどのようにつながっているのかということについて、ある程度想定できるような記載があると、わかりやすいかなと思います。

ただ、他方で、立川委員、いかがでしょうか、AOとか何かについて、いちいちの数字、

AOで何人で、どれぐらいやったかということまでは、全部必要でしょうか。どの程度までの情報が必要かということになります。

【立川臨時委員】 今の説明を聞きましても、簡単に言うと応募者は400人減ったわけですね。昨年度の共通選抜の応募者は3校合わせて100人ほどで、その分が減ったのだとしても、あとの300人はなぜ減少したのか。

実際問題として、AOが前年度幾つで今年度幾つというような形で、傾向値がある程度見えれば、おおまかな減少理由は把握できるのではないかと思います。

ただ、今のお話ですと、応募者が約1,300人から860人に減ったと。にも関わらず、減少した分の内訳はそのうちの100人しか出てこない。そうすると、単純にこれを見ただけではどのような理由で約400人が減少したのか、入試制度の変更と応募者数の減少にどれほどの相関関係があるのかが全く分かりません。

であれば、この時点、平成28年と平成29年の応募者数の減少について、具体的な内訳の記載、ないしは補足説明の資料として出てきてもいいのではないかと考えるわけです。

そうしませんと、今後見たときに、平成28年から平成29年、この説明だけではなぜ減ったのか、どういう形で減ったのか。ということが理解できないのではないのでしょうか。

ですから、後日でも結構ですので、そういう形で資料が出せれば、お願いをしたいと思います。

【野川部会長】 わかりました。今の点、テークノートしていただいて、可能かどうかについて検討していただいて、もし可能であれば、何らかの形で次回にでも補足資料を出していただければと思います。

【村松船員教育室長】 検討させていただきます。

【野川部会長】 ほかによろしいでしょうか。

松浦委員。

【松浦臨時委員】 ありがとうございます。今の中も含めてなんですけれども、船員教育機関の入学状況の中で、入学者数、ここには括弧で女子の数が明記されているんですが、応募者数のほうもわかれば、その数字を教えてくださいませんか。

【村松船員教育室長】 すいません、今、手元に持っておりませんので、次回、お答えさせていただきたいと思います。

【野川部会長】 よろしくお願ひします。

平岡委員。

【平岡臨時委員】 意見ですけれども、独立行政法人海技教育機構の入学者数がありますよね。それで、この辺を見ると、入学定員に対し、今までは若干のプラスアルファ、例えば5名なり10名なり、多目に採っていたんですけれども、今年はどういうわけかきっちり定員の390名、去年についても391名となっているんですが、今まで若干アルファで採っていたものを、これからは390名しか採らないということなのか、それとも、例えば10名なりでも、5名なりでもたくさん、例えば商船学校のようにプラスアルファで採っていくとか、その辺のところはどうなんですか。

【野川部会長】 お答えいただけますか。

【村松船員教育室長】 今のご質問でございますけれども、入学定員と入学者数がほぼ同じというところで、これにつきましては、現在、この学校で乗船実習がございまして、乗船実習をする船5隻の容量がほぼいっぱい状況でございます。定員以上に多く採ることになりますと、在学中に乗船実習を実施できない可能性もございまして、定員としているところでございます。

【野川部会長】 平岡委員。

【平岡臨時委員】 じゃあ、平成27年のここは405名採っているんですけども、この辺については、全く実習をできなかったという理解ですか。

【村松船員教育室長】 いえ、入学したからには実習をして修了させるということでありまして、実習ができなくて進路変更ということはございません。

大学・高専の在学者数、それから、在学者数には留年した方等も含みますが、その辺を勘案して決めているところでございます。

【野川部会長】 内藤委員。

【内藤臨時委員】 今、ご説明がありましたが、私ども、一昨年から進路普及制度という制度を使い、練習船で未経験の方々を乗せるスキームを行っております。今現在、尾道の海洋センターで六十数名、それからあと、熊本・天草地域を中心に17名の海上経験のない方に小型船を中心に免状資格を取ってもらうというスキームで、短期乗船で基礎的な乗船実習をお願いしております。

内容については、正確には私も理解しておりませんが、練習船に乗船することによって、安全性の担保ですとか、初めて船を経験する方に教育を行っていると同っております。

よろしく申し上げます。

【野川部会長】 よろしいですか、平岡委員。

【平岡臨時委員】 お願いなんですけれども、仮に5名から10名とか、それぐらいの範囲であれば許容できるのではないかと思いますので、きちきちに例えば390名で足切りするんじゃなくて、乗りたいという生徒さんもおられるわけですから、1人でも2人でも多く入れていただければ、またその人らが結局内航なら内航に向かっていくということがありますので、その辺、十分よろしくお願ひしたいなと思います。

【野川部会長】 ありがとうございます。390で足切りをするという趣旨はないということは確認したいと思います。そういう趣旨でこういう数字になっているわけではない。今後の状況、普通の文科省所轄の学校でも、定員があつて、その定員はそれ以上は採らないという趣旨は含まれていないという点では、これ、同じだと思いますので、今、平岡委員の言われた点は確認できるのではないかと思いますので、よろしくお願ひします。

森田委員。

【森田臨時委員】 今に関連でお伺ひしたいんですが、よく言われているのは、学校の先生と練習船と教室が足りないから定員が増やせないという話を聞くんですけども、実際、今のファシリティで、あと、教員の数で、最大何名の方の受け入れが可能になるんですか、海技教育機構については。

【野川部会長】 それはわかりますか。いかがでしょう。

【村松船員教育室長】 まだ、その……。

【森田臨時委員】 よろしいですか。というのは、定員が380名のときに405名は採っているわけですよ。最大405名はいけるということになるわけで、そうすると、定員が390名である必要は、逆に言うと、全くないわけですよ。先生と練習船と教室が足りないから390名でしか定員をセットできないんだということにならないと思うんですよ。

ですから、そういう意味じゃ、最大405名、いけるんじゃないかと思っちゃうんですけども、いかがでしょうか。

【野川部会長】 課長。

【高杉船員政策課長】 正確なところはまた教育室長から補足させたいと思うんですけども、おそらく学校の実態として、例えば森田委員ご指摘いただきました平成27年度で380名の定員に対して405名入学されておられる。この年、まさに入学生が405名だったということなんですけれども、海技学校であれば3年間いるわけですし、途中で退学されたり、いろいろなところで、学校によっては残念ながら実は定員よりその前の年

に人数が少なかった、あるいは学校によってはちょっと多かったというところで、少なかったところは定員よりもしっかり次の年度は入学を増やしているとか、そういった結果がおそらく、例えば平成27年度では405名、平成28年度では391名といったようなところがあったんじゃないかと思います。

また、練習船の訓練に当たっては、実際に航海訓練中の練習船を後半使うときに、一部、外航、内航とも社船実習という形で、民間の社船を使っているところもありますので、年度によって若干キャパの差はおそらくあるんじゃないかと思います。

そういった中で、ある種、恒常的にきちんと対応できる、そういった意味では最低レベルの数というのを入学定員として定めてきていて、それを若干ではあるんですけども、現在、少しずつ増やしてきて、平成29年度、390名にきているというところなんじゃないかと推測しています。

もし補足があれば、教育室長からお願いしたいと思います。

【村松船員教育室長】 今、高杉課長のご説明のとおりですけれども、405名としたときには、受験時に確かに学校に入るという確認をして合格発表をするというところをしてございますけれども、中には、ほかの学校と併願して、やめるというようなケースがございます。多目に採って、そのやめる人数が少なかったというようなケースもございません。

先ほどありましたように、390名で足切りしているということでは決してございません。

【森田臨時委員】 よろしいですか。

【野川部会長】 ちょっと待ってください。西村委員がご質問。

【西村臨時委員】 この入学定員との関係、自分の大学の経験で、文科省の政策というんですか、対応がちょうど変わった年じゃないかなと思うんです。

それで、2年ぐらい前のところ、独立行政法人海技教育機構では380人ですよね。この年までは定員の1.1倍まで採っていいという対応だったのが、その後から定員の1.0、1.1倍は採れないというふうに変更されてきましたので、どの大学も入学定員を少し超えて採ることができなくなってきていまして、その対策として、入学定員そのものを申請して増やしてもらおうというようにやっている大学も多いので、380人が390人ということ申請して、認められたりしているんじゃないかと思います。政策がちょうど変わった時期なんですね。

今は、入学定員を1人とか2人ぐらいの幅のところまでしか許されないぐらいになっていると思うので、その関係じゃないかなと思います。

【森田臨時委員】 ですから、今伺っているのは、過去のことでもそうなんですけれども、定員については500名にさせていただきたいという話をずっと継続してやっているわけで、そういう意味では、例えば先ほど申し上げた条件、先生が足りないとか練習船がとか教室とか、そういう問題が、405名受け入れられたということは、制度的な問題は別にして、実質的には受け入れが可能であったとするならば、少なくとも定員を400名にさせていただけるというのは、今の西村先生がおっしゃった1.1倍か1倍かの問題ではなくて、実質的に400名が受け入れ可能であれば、来年度の定員については400名で検討させていただきたいとお願いをしているわけです。そういう趣旨で質問をしているということです。

【野川部会長】 わかりました。問題が拡散しないように確認しますけれども、まず、独立行政法人海技教育機構については、毎年、例えば平成26年が372名で、平成27年が405名になったのは、定員としては10名しか増えていないけれども、実際入学者が増えていますね。ただ、減ることもあり得るわけです。さっきおっしゃったように、実際に採ってもほかに行く人も普通の大学と同じようにありますので、さっきは練習船の容量であるとか、少し特化をしたような説明があったのでわかりにくくなりましたけれども、これはいろいろな要素の中で決まってくることでありますので、今の森田委員のご要望は、ただ、それでもキャパとして例えば405名で十分に入学させることができたという実態があるのであれば、今後はこういった実態を踏まえて、入学定員増を検討することは可能ではないかというご要望であると思いますので、そういった観点を含めて、この中身について、過去について、どうだったかということについて、詳しい検討はしないにしても、その要望について、どのように対応できるかは、今後、事務局でも、あるいはもちろん海技教育機構でも検討していただきたいと思いますが、500名という数字自体は出ているわけですね。

【森田臨時委員】 申し入れのときは500名という数字を使ったりしていますけれども、いずれにしても、405名にこだわらずに、最大限、募集された方々の気持ちを受けとめていただいて、入学できるような形で、できるだけ定員数は増やしていただく方向で検討をお願いしたいということです。

【野川部会長】 わかりました。

では、時間も大分過ぎましたので、特にこれだけはということがなければ、進みたいと

と思いますが、よろしいでしょうか。

それでは、次の議題2の申請手続等の見直しに伴う船舶に乗り組む医師及び衛生管理者に関する省令の一部改正について、事務局よりご説明をお願いいたします。

【鹿渡船員政策課長補佐】 私より説明させていただきます。お手元の資料2をご覧ください。ただければと思います。今回、船舶に乗り組む医師及び衛生管理者に関する省令の改正を行います。具体的な改正内容はこの資料の一番下に書かれているんですが、現在、当該省令におきましては、第13条において、衛生管理者の資格の認定を受けようとする者は、戸籍の謄本、抄本または記載事項証明書を添付する必要があるんですけども、今お話ししたその3種類に加えて、本籍記載のある住民票の写しを添付してもよいということで、選択肢を増やすような改正を行うところでございます。

経緯といたしましては、当該資料の上の部分をご覧ください。と思うんですけども、国家資格の登録や事業の許可等の申請手続等については、平成9年に閣議決定された申請負担軽減対策に基づきまして、国民の負担を軽減していくという観点から、申請手続等に係る調査を全省庁において継続的に実施し、見直し等の取り組みを進めてまいりました。

今般、申請手続等に必要な書類のうち、戸籍謄本または戸籍抄本について、申請者の取得の費用や手間等の面から、それが負担となっているといったことから、これらの提出にかえて、住民票の写しの提出もあわせて認めてほしいといった要望がございましたことから、取りまとめの総務省行政評価局におきまして、このような必要な手続について、調査を行ってまいったところでございます。

調査の結果、本人確認の際に、氏名、生年月日、そして本籍地の3情報のみを確認しているという手続のうち、住民票でも確認可能であるといったものについては、戸籍謄本または戸籍抄本を提出させる必要がないと確認されたことから、総務大臣から当省を含む関係省庁につきまして見直しの勧告が発出されまして、関係省庁において、申請手続等について本籍記載のある住民票にかえてもよいということで手続を進めるよう、全省庁的に取り組みを進めていくというところでございます。

このような経緯を踏まえまして、今般、当該省令の改正を行いたいと考えてございます。

【野川部会長】 ありがとうございます。では、ただいまの件につきまして、何かご質問等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した。

それでは、次の議題3に移ります。無料の船員職業紹介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無料の船員職業紹介事業の許可について、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】 ありがとうございます。

それでは、本日本日予定された議事は終了いたしました。机の上に別途、久宗委員によるアンケート調査の結果についての資料がございますので、これを、では、久宗委員にご説明していただきたいと思っております。

【久宗臨時委員】 公益委員の久宗です。一昨年度に引き続き、昨年度も船内向け自主改善活動指導者養成講習会の講師をさせていただきましたので、概略について、ご報告をさせていただきます。全国11カ所で開催させていただきました。各関係機関、ご協力ありがとうございました。総受講者数は584名で、そのうち無記名式のアンケートに421名の方が回答いただきました。回収率は72%です。受講者の構成は配布資料の図1-3になっております。図の番号が飛んでいるのは、資料から抜粋しております。

次にWIBの講習会、わかりやすさについて参加者に聞いたところ、約体85%がわかったと回答を頂きました。めくっていただきまして、図2-4-2、一番上の図なのですが、実用性についても大体8割ぐらいが実用的と回答いただきました。次は自主改善活動自体についてですが、わかりやすさ、実用性では、大体8割ぐらいがよいと答えていただいております。職種別では機関部部員が100%で、司厨部も非常に高く、参加された方に非常に効果があったと言っていました。

今年度は、これに引き続きまして、配布資料の3ページを見ていただきたいのですが、フォローアップアンケートとして、一昨年度受講した方に対して自主改善活動を実施されたのか、また、どういう課題があったのかなどのアンケートを行いました。

実施方法は運輸局の職員を除く318名に、企業を経由したアンケート表をお配りしました。個別に無記名でアンケートを記入後に、ポストに投函していただくという形でやりました。回収率は44%でした。こちらの概略も報告させていただきます。

第3-1表、船内改善活動状況について、6割の方が実施をしたと言っております。

第3-2表、実施した改善内容ですが、危険防止が66%、整理整頓が14%、誤操作の防止が13%として、それぞれの船に併せて実践的な改善をされているようです。

ページをめくっていただきまして、続きまして4ページ目です。逆に実施しなかった理由としましては、現場担当者じゃないとか、実施する時間がないなどの理由でした。

第3-3表、船内改善実施上の問題ですけれども、問題がなかったが70%でした。

その下の第4-1表は、船内講習会の実施状況では、実際に講習会を船に戻ってやられた方が23%、大体4分の1が開催されました。実際にやってみてどうだったかということとは、92%が効果あったとおっしゃっています。

続いては5ページ目です。逆に実施しなかった理由について聞くと、実施する時間がない、現場担当者じゃない、ミーティングで代替ということでした。

真ん中の第6-1表、自主改善活動への要望といたしましては、自主改善活動の必要性・有効性が4割、講習の関係とか周知・普及ということで、比較的皆さんポジティブな意見をいただきました。

最後、第7-1表、労働安全衛生関係で困っていることについての回答としましては、安全意識の向上、続いて自主改善活動の普及・環境整備、ハード面の整備ということがありました。

配布資料に無いのですが、WIBの普及に対してどういうことが必要かという質問では、1位がDVDの配布、2位が講師の派遣ということでした。昨年度からDVDを講習会の際に船社ごとに配布しまして、昨年330枚配布しておりますので、少しずつ浸透するのではないかと思います。

それでは、最終ページをご覧ください。こちらは1度、この船員部会でも去年出させていただきましたWIB自主改善活動方式の船内労働安全衛生マネジメントシステムの実例を示しております。船内労働安全衛生マネジメントシステムのガイドラインに基づいて、実施する1つの方法として、自主改善活動方式で考えております。

この表を見ていただくように、A4版1枚にまとめています。これは実際に船会社さんが作成したものを、ご了承の上、個人情報を除いて出しております。表明の部分は非常に

長いのですが、目標の部分は非常に単純明快ですし、計画は短わかりやすく書いています。この書類の作成には船主さんにも負担がありませんし、船員さんにもわかりやすいので、実際にこれを読んで計画を実施できたということで、好評を得ています。

具体的に、昨年度、島根県の隠岐観光さん、広島県のさくら海運さん、作業船の親力海運さんとかにこれを実施していただいて、好評を得ております。一部では運輸安全マネジメントシステムの内部監査を補完する方法として実施をしております。

また、今後、普及を考えますと、来年度から第11次船員災害防止基本計画が始まりますので、それに併せて、WIB方式船内労働安全衛生マネジメントシステムを普及することによって、船内の労働安全衛生の環境を向上させたいと考えております。

以上です。

【野川部会長】 ありがとうございます。今、久宗委員からアンケート調査の結果について、ご紹介、また、説明いただきましたが、これにつきまして、何かご質問等ございますでしょうか。

よろしいでしょうか。久宗委員、ありがとうございました。

それでは、特にほかに、本日、何かございますでしょうか。

立川委員。

【立川臨時委員】 お伺いしておきたいことが1点ございます。

先般、船員派遣事業のフォローアップ会議が開催されております。そのような中で、今回、本日の船員部会でなぜこの会議の報告がなかったのかというのが1点と、その関係も含めまして、フォローアップ会議の位置づけについて、改めて教えていただけませんか。どこの管轄のもとに開かれて、何を論議する場なのか。

我々の理解としましては、船員派遣事業が適正に運営されているかどうかというのを、監査の観点から報告をいただいた中で、いろいろ意見交換をしながら適正に制度が運営されるようにしていくものだと理解しているのですが、そういう理解でよろしいのか。かつ、フォローアップ会議は決して決定機関ではないという定義がされているわけで、そういう理解でよろしいのかどうか。その辺の見解をお伺いしておきたいと思っております。

【野川部会長】 よろしくお願ひします。

【風巻雇用対策室長】 まず、6月16日、フォローアップ会議を開催させていただきました。その報告につきましては、毎回、船員部会、この場において報告させていただいておりますが……。

【野川部会長】 ちょっと待って。6月16日って、今、言った？

【風巻雇用対策室長】 申しわけございません。5月16日でございます。5月16日に開催されまして、毎回、なるべく近い船員部会において報告させていただいておりますので、今回も6月の船員部会で報告させていただきたいと考えております。

あと、位置づけでございますが、法的な位置づけという意味では、この船員部会のように交通政策審議会令とか、そういう形のものはありません。ただ、派遣事業を平成16年の法改正でつくりましたときに、それまでの長い間、関係者でご議論いただきました。その関係者の中で法の施行後も制度をちゃんとフォローアップしていきましょうという皆さんのご意見のもと、12年にわたり、私ども船員政策課からメンバーをお願いいたしまして、会議の開催をさせていただいているところでございます。そういう意味では、きちんとした法的な裏づけはございません。

確かにフォローアップ会議は決定機関ではないということでございますが、いつも監査の報告をもとに皆さんご議論いただいているのが事実でございます。その中で、もっと監査を強化していきましょうとか、そういう話もございまして、実際そういうふうにも運用も変えているところでございます。

平成20年ごろになるかと思うんですけども、更新の許可基準につきましては、フォローアップ会議の中でご議論いただきまして、ご議論いただいた内容で許可基準を変えております。その内容については船員部会でも報告させていただいております。

そういう例もございましたので、できましたら、当然皆さんのご了解のもとで、フォローアップ会議でそういうご議論もいただければなと思って、労働側にはご提案させていただいているところでございます。

【野川部会長】 私の理解では、フォローアップ会議は、船員派遣事業がきちんと行われているか、監査、オーディットをして、その結果についての情報をちゃんと共有しましょうということであって、またその結果について何か懸念等があれば、それをきちんと出し合うような場を設定しましょうということで、船員派遣事業が円滑に公正に運営されていくことを担保する1つの機会として設けられたと思います。

ただ、その場で、例えばやってみた結果、こういう点に支障が見つかったと、たとえば、システムそのものとか制度そのものに支障が見つかったとしますと、これは例えばルールとか仕組みを変更する必要もあるのではないかという意見も当然出ることはあり得ると思います。その折には、じゃあ、ルール変更をフォローアップ会議で決めますということは

できない。それは、この船員部会に上げていただいて、そういう懸念がフォローアップ会議で出されましたと。そこで、ここで、じゃあ、このシステムについて今後どうしていくかを検討しましょうと、そういう段取りだと思います。

ただ、こういう審議会の場合、今日もいろいろ決めましたけれども、物事を決めるということが多いので、具体的な仕組みの中身がどのように適切に運営されているかどうかの検討等については、よく、ワーキンググループであるとか作業部会等をつくって、そこで検討してもらって、そこで何か審議会で決定すべき事柄があればこちらに上げていただくということになっていますので、そういうものの一環という機能を持っているのではないかと理解しておりますが、いかがでしょうか。

【立川臨時委員】 部会長からそういうお話がありましたので、ちょっと確認をさせていただければと思うんですが、フォローアップ会議はそういう論議ができるの場だという理解なんでしょうか。

それとも、例えば船員部会なら船員部会の下に、小委員会のような論議の場をつくっていただいて、そこで論議するというほうが、まだ論理性が整っているのではないかなと思うんですが、いかがでしょうか。

【野川部会長】 それはこの船員部会の機関としての位置づけにもかかわってくるので、私あまり軽々には申し上げられませんが、私の印象としては、フォローアップ会合でフォローアップした結果、船員派遣のあり方について、こういう問題があるじゃないかという指摘をするのはフォローアップ会議であろうと思います。

そこで何か問題点が見つかった場合に、まずはここに上げていただく。そのときに、この問題は、ほかにもいろいろと検討することがある中で、この審議会で時間をかけて検討するというよりも、この問題についての作業部会であるとか小委員会を設けたほうがむしろ合理的かつ効率的な検討ができるのではないかなということになれば、それを設定するというので、立川委員のおっしゃったような小委員会を設けるかどうか、そういった問題が出てきたときに、まずここに上げていただいて、ここで決めるということになるだろうと思います。

【立川臨時委員】 まず、私は個別の問題についてお伺いをしたわけではないということが今、発言の中ではわかっていただけたと思います。事務方からはフォローアップ会議の中での内容に少し触れてこられました。

実際問題、フォローアップ会議の中で事務局から提案がございました。その中で、フォ

ローアップ会議で検討して結論を出すというような趣旨の文書が出てきています。派遣事業者の資産と負債の関係の整理をしましょう、それから、事務所の広さの問題を論議しましょうという個別具体的な問題が提起されてきています。それが直接フォローアップに出てきているんですね。それを論議すべきなのか、すべきでないのかと。ですから、どういう権限のもとにフォローアップ会議は開かれているんですか、どういう性格のものなんですか、そういうことを論議してもいいんですか、結論を出してもいいんですか、ということをお伺いしているわけです。前提としては結論を出す会議ではないと言われていながら論議をして、結論を出したい、というような提案が事務局からありましたので、今回、どういう位置づけの会議なのかを改めて確認させていただきたい。

例えば論議をして結論を出す、という性質の会議として、その論議をするのであれば、船員部会なら船員部会の中で、これを付託するというプロセス、また、前提として決して結論を出す会議ではないと言っているのですから、船員部会で意見交換をしてきなさいというのなら、まだ理解できる。しかし、突然論議が出てきて、検討しましょう、結論を出しましょうというような話はちょっとおかしいんじゃないですかという部分がありましたので、改めてここで確認をさせていただいているところです。

【野川部会長】 まず、先ほど私が申し上げた一般的な構造については、よろしいでしょうか。つまり、船員フォローアップ会合でいろいろな問題が出てきて、それが制度変更などにかかわるものである場合にはこちらに投げてもらって、ここで決めるものはここで決め、あるいはもうちょっときちんと本格的に検討すべきものは小委員会をつくって検討していただくと。それが一般的な構造です。

今、立川委員がおっしゃった内容は、私、承知しておりませんが、ご説明いただけますか。

【風巻雇用対策室長】 確かに5月16日の船員フォローアップ会議で、事業者からいろいろ要望のありました案件について、事務局からこういう形の要望があるんだけどもご検討願えませんかという形で提案させていただきました。船員部会の委託を受けてやっているわけではございません。

その趣旨としましては、フォローアップ会議で、長年、派遣事業制度を見ている中で、いろいろ問題があれば、皆さんで検討する場であるという私ども事務局の理解だったものですから、前回も更新のときにご議論いただいたということもございましたので、ご提案させていただいたものでございます。

船員部会の何らかのアクションがないと議論できないよというお話もいただきましたので、その辺につきましては、再度、事務局で検討させていただいて、委員の皆さんとご相談させていただきたいと思いますが、いかがでしょうか。

【野川部会長】 来月の船員部会で、その報告をいただくわけでしょう。

【風巻雇用対策室長】 はい。

【野川部会長】 それまでの間、フォローアップ会合での議論をちょっとストップしていただくことはできますか。つまり、そういう懸念のあるままですと、どこで何を決定しているのかという不満が出ますので、あるいはもちろん、私と労使に具体的に説明をいただいて、了解がとれるということであればいいんですが、やはりこういう平場でご報告をいただいて、それでもう一度確認をしたほうがよろしいと思います。

【森田臨時委員】 ちょっとよろしいですか。私はその会議には出ておりませんが、報告を受けているところによりますと、今のようなご提案があったということで、それは我々としては苦言を呈したいわけですが、そもそもそういった種のテーマについては、この船員部会の中で提案されて議論されるべきであって、フォローアップ会議というのはフォローアップ会議の目的があるわけですから、それを逸脱したものについては論議すべきじゃないと理解しますので、このようなことは今後起きないように、ぜひよろしく願いたいと思います。

【野川部会長】 その確認も含めて、よろしいでしょうか。私が今言ったような形で。

【風巻雇用対策室長】 わかりました。申しわけありませんが、調整させていただきたいと思います。

【野川部会長】 よろしく願いいたします。

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、今日はこれで終了させていただきます。

では、事務局にお返しいたします。

【渡部専門官】 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。

それでは、交通政策審議会海事分科会第89回船員部会をこれで閉会いたします。

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いただき、ありがとうございます。

ございました。

— 了 —