

「船舶料理士資格の効率的な 取得に関する検討会」 今後の方向性(案)

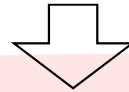
平成31年3月

国土交通省海事局

1. 検討の基本的な方向性について

アンケート調査およびヒアリング結果から

料理士・司厨員を**育成**(資格者を増やす)→**確保**(採用を促す)→**定着**させることが必要



育成→**確保**→**定着**のテーマ毎にとりまとめる

2. 今後の方向性(案)の構成について

1. 育成に向けた取組

(1) 船舶料理士資格要件の見直し

①船舶料理士試験内容のあり方 ②船内調理業務経験のあり方 ③資格取得の年齢制限について

2. 確保に向けた取組

(1) 船員職業や船内の調理業務についての若者への積極的な働きかけ

(2) 多様な採用ルートを活用による船舶料理士等の確保

3. 定着に向けた取組

(1) 食材等の購入や船内搬入業務の負担軽減

(2) 調理等業務の負担軽減

(3) 船内労働における司厨部業務の明確な位置づけ等

(4) 技能者としての船舶料理士資格受有者の格付け

4. 料理士・司厨員以外の船内供食のあり方

1. 育成に向けた取組

(1) 資格要件の見直し ①船舶料理士試験内容のあり方

【現状・背景】

①学科試験について

衛生法規、公衆衛生学、食品衛生学等の7科目を実施。

②実技試験について

実技試験は、現在、日本料理、西洋料理及び中華料理の3種類の料理をそれぞれ30分以内に調理する能力を確認。

【検討の方向性】

船舶料理士資格については、職住が一体であり、陸上から隔離された海上労働において、健康で安全な船内等作業を行う大前提であること、船内で提供される食事は船員にとって大きな魅力であることを踏まえ、船舶料理士に必要な栄養や食品衛生管理等の知識とともに調理の実技能力を維持確保しつつ、より効率的に資格取得を可能とする方法として、次の考え方があるのではないか。

また、アンケート調査結果では、船舶料理士は、司厨員に比べ、海上職としての定着率が長いことが判明しており、この観点からも、陸から海上に目を向けてもらい、まずは、より多くの人に資格を取得してもらうべく、可能な限り船舶料理士資格を効率的に取得できる方法について検討する必要があると考えられる。

1. 育成に向けた取組

(1) 資格要件の見直し ①船舶料理士試験内容のあり方

【検討の方向性(続き)】

①学科試験について

学科試験は、長期間孤立した海上における食品管理、衛生管理を行う能力を適確に担保する必要があることから、衛生法規、公衆衛生学、食品衛生学等を含む現在の試験科目については意義があり、現行のとおり存続させる必要があるのではないか。

②実技試験について

- ・陸の調理師免許受有者は、船舶料理士試験を受験することなく、船内での調理業務経験(3月又は1月)により船舶料理士資格を取得できること
- ・船内では、若年層や中高年齢層の嗜好や栄養バランス確保に配慮した多様な調理を短時間で行う技能が要求されること

以上を踏まえ、現在の実技試験については、以下のとおり見直すうえでの選択肢があるのではないか。

1) 現在の実技試験は廃止し、調理技能については、法令上義務づけられている、船舶における調理経験(1年以上)に委ねることとする。

2) 実技試験の科目や実施方法を改正し、現在の和洋中の各料理の試験から、より船内の調理実務に即した試験とする(アンケート調査意見)。

1. 育成に向けた取組

(1) 資格要件の見直し ②船内調理業務経験のあり方

(船舶料理士試験受験に必要な1年以上の経験)

【現状・背景】

アンケート調査結果では、回答者の過半数が1年間の経験について確保できているとする一方で、その確保が困難であるとする回答も相当数あった。

現在の1年間の要件は、平成15年に従来の3年間を1年間に緩和したものであるが、これは、その際の検討を行った「船舶料理士資格制度に関する検討委員会」において、調理、食料の調達、在庫管理、貯蔵等の業務及び司厨部全体を指揮監督する資質の涵養のためには最低12月が必要との報告がされたことによる。

【検討の方向性】

上記背景を勘案し、本要件については、さらなる期間の短縮が適当か否か、引き続き検討する必要があるのではないか。

1. 育成に向けた取組

(1) 資格要件の見直し ② 船内調理業務経験のあり方

(陸上の調理師等資格受有者が資格認定を受けるために必要な3月間もしくは1月間の経験)

【現状・背景】

- ・平成26～28年度の船舶料理士資格取得者(日本人のみ)合計470人のうち、調理師等資格取得者は330名(70%)を占めている。(第1回検討会資料6頁)
- ・アンケート調査結果では、多数の事業者が3月間(船内で船舶料理士等による教育を受ける場合は1月)の船内調理業務経験を確保できているとの回答があった一方で、船舶料理士を取得させるために定員外で乗船させることが困難との回答もあった。

【検討の方向性】

以上を踏まえ、認定に必要な現在の船内調理業務経験の期間については、船舶料理士資格取得者のうち、調理師免許取得者が大半を占めることを踏まえ、見直すうえで以下のような考え方があるのではないか。

- 船内の実務経験と同等の知識技能の内容を明確にしたうえで、調理師資格受有者を対象とする、短期の研修の実施について引き続き検討する必要があるのではないか。具体的には、例えば、海技教育機構の練習船における短期講習の実施が考えられるのではないか。

1. 育成に向けた取組

(1) 資格要件の見直し ③資格取得上の年齢制限について

【現状・背景】

現在、船舶料理士資格の取得には、法令上20歳以上であることが要件とされている。

また、全国水産高等学校長協会からは、高校卒業と同時に船舶料理士の資格を取得することができないため、年齢要件を見直して欲しいという要望が寄せられている。

【検討の方向性】

当該年齢要件は、民法上の成年の概念による規定であるところ、民法の成年年齢の18歳への引き下げに伴い、同法が施行される2022年4月1日までに改正される見込みである。

2. 確保に向けた取組 (1) 若者への働きかけ

【現状・背景】

アンケート調査結果では

- ・回答があった貨物船及び旅客船の合計145事業者(486隻)のうち、60事業者(257隻)が、船舶料理士又は司厨員ともに乗り組んでいないとの回答であり、少人数乗組みの内航船舶においては、乗組員が船内作業の合間に自ら交替で食事を準備するといった状況があることが確認された。
- ・内航船の司厨という業務を含め、船員としての仕事を社会的にもっと広める必要があるとの意見があったほか、採用することができた事情・背景として、調理師学校へ訪問するなどの採用活動をした結果、採用になったとの回答もあった。
- ・船舶料理士または司厨員を採用することができた背景について、陸上の飲食店よりも高い給与を提示できたこと、陸上と比較してまとまった休暇が確実に取得できることといった回答が多数あり、陸上の調理職と比べた時に船内での調理職に魅力を感じられることが多いと考えられる。

2. 確保に向けた取組 (1) 若者への働きかけ

【検討の方向性】

- ・国及び船舶所有者等は、調理師学校や、調理師免許を取得できる水産高校等調理課程の在校生に対する働きかけやインターンシップを実施するとともに、その際に、例えば、食事代を含む乗船中の費用負担が生じないこと、まとまった休暇が取得できること、各地の名物料理を味わうことができるといった、船員としての仕事、船内の調理業務やその魅力の周知理解に努める必要があるのではないか。
- また、上記働きかけにあたっては、例えば、水産高校調理課程在校生に対するインターンシップ(シップスクール)の機会において、若年者への集団インタビュー等による意識調査や海上労働への意識づけといった試みにも取り組む必要があるのではないか。

2. 確保に向けた取組 (1) 若者への働きかけ 【参考資料①】

【船員の仕事を紹介するWEBページの例(海の仕事.com)】



3 事務部

現在、船に乗り組む事務部員といえば、乗組員の食事を作る調理員(コック)を指します。そのほかの職種では、客船や大型カーフェリーに乗船し乗客のサービスにあたる事務長・事務員やマリニアテンダントと呼ばれることもある船員が活躍しています。



昔の大型商船には事務長という職種がありましたが、今日では客船や大型カーフェリーなどの乗客が乗る船に限られます。

2. 確保に向けた取組 (1) 若者への働きかけ 【参考資料②】

【船員の仕事を紹介するWEBページの例(日本内航海運組合総連合会)】

日本内航海運組合総連合会

サイトマップ リンク



HOME > 船乗りになろう! > 船員の仕事

船員の仕事

船員の仕事

日本経済の大動脈となって、産業や暮らしの基盤を支えているさまざまな内航船も、それを運行する船員がいなければ、その役割を果たすことができません。

船員とは船に乗って働く人々のことで、船長、機関長、航海士、機関士などの職員と、甲板部員、機関部員、司厨部員などの部員をさします。

船内の組織は、船長を頂点に、甲板部(航海士・甲板部員)、機関部(機関長・機関士・機関部員)、司厨部(司厨部員)等に分けられており、各部門の職員、部員は相互に協力し合い、船舶の安全運航を維持するための責任を持って、それぞれの職務を担当しています。

甲板部は、船舶の運航から貨物の管理、船体の整備など航海と荷役に関することを行います。機関部は、エンジンや補機類などの運転・整備を行います。船を常に故障なく動かし続けるには、甲板機関とも保守点検作業が重要です。

司厨部は乗船している船員に食事を提供し、船内生活のサポート業務を担当します。

内航船の乗組員

内航船には、最高責任者である船長、船の運航を担当する航海士、エンジンの管理を担当する機関長と機関士が乗っています。

ほかにも、船の大きさや種類によって、それぞれの業務を補佐する部員とよばれる人たちが乗船します。



2. 確保に向けた取組 (2) 多様な採用ルートを活用

【現状・背景】

アンケート調査結果では、

- ①船舶料理士又は司厨員の採用ルートとして、自社HP等での募集によるとの回答が最も多く、船員職業安定窓口や日本船員雇用センターが運営する船員求人情報ネットを活用したとの回答が次に多かった。
- ②船舶料理士や司厨員の採用前の職種としては、既に船員として従事していた場合を除き、一般飲食店で雇用されていたとの回答が多数あった。関連して、第一回検討会では、陸上でお店を経験している人は働く意義が分かっているため、給料や通勤時間がないことに魅力を感じて船舶を選ぶとの意見もあった。

【検討の方向性】

- ①国は、主要な採用ルートである船員職業安定窓口や船員求人情報ネットを通じて、船舶料理士又は司厨員の求人求職の円滑なマッチングに努めるとともに、これらの採用ルート自体の周知を図る。
また、引き続きハローワークが主催する若者就職面接会等の機会において、船舶所有者のブースの出展や船内の司厨業務の周知を図る等、ハローワークとの連携強化に取り組む必要がある。
さらに、求人票の備考欄等に船舶料理士又は司厨員による食事を提供していることを会社のPRとして記載することができれば、甲板部・機関部の求職者に対するPRになるのではないか。
- ②陸上で勤務している調理従事者を積極的に確保すべく、船舶所有者等は、飲食店や、病院・学校の給食施設等に対して、積極的に海上職への働きかけを実施する必要があるのではないか。
また、陸上の調理業務経験者を引き込むという点でも、上述のハローワークとの連携の強化は重要である。

2. 確保に向けた取組 (2) 多様な採用ルートへの活用【参考資料①】

(船員求人情報ネットの検索画面)

3. 定着に向けた取組 (1) 食材等の購入や船内搬入業務の負担軽減

【現状・背景】

アンケート調査結果では、船舶料理士又は司厨員を採用することができた事情・背景として、買い出しについて、他の乗組員が協力する体制となっているとの回答があった。また、船舶料理士・司厨員の確保に必要な取組として、食糧買い出し・積込み業務の緩和のため、岸壁に十分に届くクレーンの設置の必要性に係る意見もあるなど、食材等の購入や、それらの船内の搬入に係る業務の負担軽減を図ることは、船舶料理士や司厨員の定着の向上に寄与するものと考えられる。

これらを踏まえ、船舶所有者等は、以下の取組を積極的に進める必要があるのではないか。

【検討の方向性】

- ・例えば、停泊地である製油所や製鉄所の構外で食材の購入を行う場合、乗組員による食材の購入、構内の移動を含む船舶内への食材の搬入等の業務負担を軽減できるよう、食材の外部事業者や宅配便による配送や搬入、製油所等構内の代理店における食材の保管、船舶への搬入の機械化等といった取組について推進していく必要があるのではないか。
- ・また、国及び船舶所有者等においては、これら業務の陸側からの支援について周知啓蒙を図っていく必要があるのではないか。

【クレーンによる食材搬入の様相】



3. 定着に向けた取組 (2) 調理等業務の負担軽減

【現状・背景】

第一回検討会では、一般商船では、商業料理ではなく賄いになるため、調理師学校で学んだことと全く違う料理になるため挫折する人が多いとの意見があった。この背景には、アンケート調査結果で、現状の乗組員は、各自が個々人好きなものを食べたいとの嗜好が強くなっているとの意見があったことから伺えるように、職住一体で長期間運航する内航船における供食作業は、幅広い世代により構成される乗組員に、短時間で、幅広いメニューを提供する必要性がある点が大いものと考えられる。

そのため、船舶所有者等や関係者は、調理等業務の負担軽減のため、以下の取組を進める必要があるのではないか。

【検討の方向性】

- ・多様な献立の考案や調理負担を軽減できるよう、レシピ集の提供等の取組を進める。
- ・アンケート調査結果では、厨房設備や調理器具の充実の必要性に関する意見が多数あったところ、例えば、停泊中の荷役に伴い、調理作業に火器やガス器具を使用できない場合等に対応できるよう、電気式調理器具の導入等、調理業務負担を軽減できる設備の導入を進める必要があるのではないか。
- ・海技教育機構清水総合研修センターでは、平成17年度末における船舶料理士課程の終了後も、その施設を活用し、船舶料理士資格取得のための調理技能の確保や船内調理業務の負担軽減のための研修を実施しているところ、船舶所有者等は、積極的にその利用を図るとともに、国及び海技教育機構は、連携してその周知を図る必要がある。

3. 定着に向けた取組 (2)調理等業務の負担軽減 【参考資料①】

【船舶所有者のレシピ提供の取組事例：浪速タンカー(株)】

船員の健康管理及び調理担当者の負担軽減のため、陸上スタッフが栄養バランスに配慮したレシピを考案し、司厨員に伝える「なにわ食堂」という取組を実施している。

(実際のレシピ)

ジャガイモのザクザク焼き



材料 (1人分)

ジャガイモ	80.0g
マヨネーズ	6.0g
かしー粉	小さじ 1/6 (0.3g)
パン粉	大さじ 1/2
パセリ	少々

しじでチキンのしモン蒸し



材料 (1人分)

鶏もも肉(皮なし)	75.0g
玉ねぎ・蘿蔔	各 23.0g
しモン	7.0g
塩・黒コショウ	少々
オリーブオイル	小さじ 1/6g強
白ワイン	小さじ 3/4 強
パセリ	少々

なにわ食堂



【画像は浪速タンカー(株)より提供】

(陸上スタッフから司厨員にレシピを伝えている様子)

3. 定着に向けた取組 (2)調理等業務の負担軽減【参考資料②】

【レシピの一例：神戸マリナーズ厚生会編「船内での供食のためのレシピ集」】

→ 掲載URL <https://www.wib-or.com/船食レシピ集/>

【ホームページより抜粋】

本レシピは、船員の疾病予防のために神戸マリナーズ厚生会管理栄養士が、船で供食することを想定して、なるべく手間をかけずに調理できるように考えたレシピです。

14食分あり、1日二食+パンなど簡単な食事を考え、一週間分を提供します。

はじめに

1. 1か月以上の航海を想定しています。生の食材は傷んでしまうと思いますので冷凍食材と乾物のみで献立作成をしています。
2. 冷凍の野菜は節水と、調理の手間を省くために、自然解凍のみで使えるタイプの製品を想定しています。加熱のいる製品を使用の場合は、加熱をおこなってください。
3. 1週間分は、1日3食で計算すると21食分となりますが、14食分の献立を作成しました。1日のうち2食分は献立にしたがった、メニューにさせていただき、1食は好きなメニューをお召し上がりください。
4. 病院の味付けや分量をベースにしているので味が薄かったり、ボリュームに欠けると感じるかもしれません。その場合は、味を濃くしたり、1品増やしたりして工夫をしてください。ただし健康面への配慮も忘れず、あまりにも、献立からかけ離れるのはひかえてください。
5. オーブン等での加熱時間は目安です。食中毒をふせぐために、しっかり火が通ったかは必ず確認してください。
6. 献立で示している食材は一例です。生の食材が手に入る場合は、一部食材を変更したりして、工夫してみてください。

3. 定着に向けた取組 (2)調理等業務の負担軽減【参考資料②(続き)】

【レシピの一例：神戸マリナーズ厚生会編「船内での供食のためのレシピ集」】

○煮魚

材料 分量 備考

赤魚 80g どんな魚でも可 濃口醤油8g みりん8g 料理酒10g 砂糖2g おろし生姜2g 添え

作り方

1. 冷凍里芋をゆでておく
2. 濃口醤油、みりん、料理酒、砂糖、おろし生姜を鍋に入れて、沸騰させる。
3. 沸騰したら赤魚を加えて、10分ほど煮込み、火が通ったら、鍋から取り出す。
4. 1の里芋を赤魚を取り出した後に、鍋に残った煮汁に加え沸騰するまで煮て完成。

○ほうれん草のごま和え

材料 分量 備考

冷凍ほうれん草 70g ごま(すりごまでも可) 1g すりおろす 濃口醤油 3g みりん 1.0g

作り方

1. 冷凍ほうれん草を解凍して、水気を絞る。
2. ごまと濃口醤油とみりんをほうれん草と和えて完成

○豚汁

材料 分量 備考

豚肉 30g 冷凍白菜 20g 冷凍ささがきごぼう 10g 水 150g ほんだし 1g 味噌 10g

作り方

1. 冷凍の白菜を解凍し、水気を絞っておく。
2. 分量の水に冷凍ささがきゴボウを入れ、沸騰させる。
3. 10分くらい沸騰させたら豚肉を加え、豚肉に火が通ったら、1の白菜を加え沸騰させる。
4. 沸騰したら味噌を加えて完成。

3. 定着に向けた取組

(3) 船内労働における司厨部業務の明確な位置づけ等

【現状・背景】

アンケート調査結果では、船舶料理士又は司厨員を採用することができた事情・背景として、甲板作業等を免除しているとの回答があった。また、船舶料理士・司厨員の確保に必要な取組として、調理時間も労働時間であることを踏まえた労働時間の上限の遵守の必要性に係る意見があった。そのため、船舶料理士や司厨員の定着を図るためには、船舶所有者等において、以下の取組を図る必要があるのではないか。

【検討の方向性】

- ・食材の購入や搬入については、司厨業務として船員の労働時間に含まれるよう、労働時間の管理や時間外手当の算定上、適正な対応を図る。
- ・船舶料理士や司厨員は、船内供食を通じ、乗組員の健康確保を図るとともに、船内業務の魅力の向上に貢献している業務であることを理解のうえ、司厨部業務以外の業務負担について、その負担の軽減を図る。
- ・なお、アンケート調査結果では、司厨員を配乗させるためには、そのための運賃・用船料アップが不可欠との意見があったことに留意する必要がある。

3. 定着に向けた取組 (4) 技能者としての船舶料理士資格受有者の格付け

【現状・背景】

アンケート調査結果では、船舶料理士資格受有者は、勤続年数が3年以上を越える者が全体の約6割を占めるとともに、10年以上勤続する者も全体の4割を占めることが判明した。

【検討の方向性】

この海上定着率の高さを引き続き維持・向上させることができるよう、船舶料理士資格の効率的な取得のあり方の検討とともに、例えば、船舶料理士資格受有者について、資格取得による船内調理業務従事経験の長さに応じて、その技能の格付けを行うことにより、次のメリットをもたらすことができるのではないか。

- ・船舶料理士資格受有者が、求職する場合、保有する技能をPRできること
- ・求人を行う船舶所有者にとっても、求職者の技能を評価できることにより、賃金等の就業上の労働条件と求職の円滑なマッチングを図ることに資すること
- ・技能保有者である船舶料理士のモチベーションの向上による定着率の向上を図ることに資すること

そのため、船舶料理士資格者の技能の格付け制度について、国は、他資格制度における技能の格付け制度等を参考にしつつ、格付けの基準、その確認や表示方法、格付けの記録の方法等について、さらに検討を進める必要があるのではないか。

3. 定着に向けた取組 (4) 技能者としての船舶料理士資格受有者の格付け【参考資料①】

<参考：他資格制度等における格付け等の概要(個人タクシーマスターズ制度)>

○マスターズ制度とは

【一般社団法人 全国個人タクシー協会HPより掲載】

一般社団法人全国個人タクシー協会では、平成10年12月より、優良個人タクシー事業者認定制度、いわゆるマスターズ制度を実施しています。

個人タクシー事業者がマスター(みつ星)になるには、ひとつ星、ふたつ星の認定を順に受けて、3年目にマスターの申請にたどりつき、マスター申請後に、個人タクシー業界以外の有識者で構成される「マスター認定委員会」の審査を受けて認められれば、マスター称号を車両の屋上に表示することができます。

マスター称号(みつ星)の事業者は、個人タクシーの最高ブランドとして、「やさしさと安全・安心を乗せて走ります。」を合言葉に、高品位のタクシー・サービスをお客様に提供するように心がけております。

○制度理念

「良質なタクシー・サービスを提供します」

制度参加者は、マスターズ宣言を行って、常にマスターを目指し良質なタクシー・サービスをお客様に提供します。

「サービス向上への意思表示」

制度参加者は、マスター称号又は制度参加章を、表示灯に一体的に表示し、安全・安心に利用できることを情報提供します。

「最高ランクのサービスを維持」

マスター事業者は、更新を重ねるごとに自己研鑽に努め、最高レベルのタクシー・サービスを目指します。

「サービスに対する業界の姿勢」

公益法人として、マスターズ制度を適正に運営してお客様の信頼に応えるとともに、制度参加者の自己研鑽と日常営業における活動を支えます。

○制度のしくみ

この制度は、個人タクシー事業者が自由意志で参加、最高位であるマスター(みつ星)を目指し、その過程・状況をみつ星(マスター)や制度参加章(ひとつ星・ふたつ星の期間)により表示して、お客様に情報提供するものです。

○認定基準について

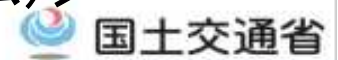
法令遵守、無事故・無違反、接客マナー等の基準に基づき、ひとつ星及びふたつ星の認定は全国個人タクシー協会会長が、マスターの認定はマスター認定委員会が行う。



3. 定着に向けた取組 (4) 技能者としての船舶料理士資格受有者の格付け【参考資料②】

＜参考：他資格制度等における格付け等の概要（建設キャリアアップシステム）＞

建設キャリアアップシステムの概要



1. 基本理念・基本方針

- 技能者の経験が蓄積されるシステムを構築し、評価に応じた処遇改善などの技能者を巡る環境の改善等を目指す
- 技能者の本人情報について、その真正性を確認した上で、各種情報を業界統一のルールで登録・蓄積するシステムとする
- 簡易で低コストのシステムとする一方、個人情報の適切な保護にも留意する

2. 登録する情報・利用手順

①技能者、事業者の申請（申請は任意）に基づき、振興基金が以下の情報をシステムに登録

技能者情報

本人情報（住所、氏名、生年月日、性別、国籍）

必須情報

- 社会保険加入状況
- 建退共手帳の有無 等

推奨情報

- 保有資格、研修受講履歴
- 健康診断受診歴の有無 等



事業者情報

- 商号
- 所在地
- 建設業許可情報
許可番号・許可の有効期間・建設業の種類

現場情報

- 現場名及び住所、元請事業者名
- 工事の内容が分かる項目 等

③現場入場時にカードリーダー等でカードを読み取る

就業履歴

- 現場入場実績（日単位）等



※上記の申請手続きは、利用者の利便性確保のため、インターネット申請、郵送申請、窓口申請の手法を認める

3. 技能者に交付するカード（キャリアアップカード）

- 技能者の申請に基づき、運転免許証等で本人確認をした上で交付
- 技能者は申請方法に応じた実費（2500円又は3500円）を負担し、有効期間は10年。
- 将来的には技能者の技能に応じた色分けを検討。当面は登録基幹技能者をゴールドカードとする。



4. 事業者のシステム利用・情報閲覧の範囲

- 事業者がシステムを利用する際は、事業者の資本金に応じた登録料や利用の程度に応じた利用料の負担が必要。
- システム利用料を負担した他の建設事業者は技能者本人及び所属事業者が同意した範囲内で技能者情報の閲覧が可能。

5. システムの運営主体・普及目標

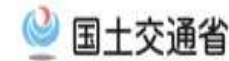
- 運営主体は（一財）建設業振興基金。
- 運用開始後1年で約100万人の登録を目指し、開始後5年を目途に全ての技能者の登録を目指す。

3. 定着に向けた取組 (4) 技能者としての船舶料理士資格受有者の格付け【参考資料②】

＜参考：他資格制度等における格付け等の概要（建設キャリアアップシステム）＞



建設キャリアアップシステムのメリット



技能者の処遇改善

○経験や技能に応じた処遇の実現

- ・システムに蓄積される就業履歴や保有資格を活用し、技能者をレベル分けする能力評価基準を検討
(レベルに応じてキャリアアップカードを色分け)
- ・技能者の能力評価と連動した専門工事企業の施工能力等の見える化も進め、良い職人を育て、雇用する専門工事企業が選ばれる環境を整備

技能者の能力評価の対象

- 経験（就業日数）
- 知識・技能（保有資格）
- マネジメント能力
(登録基幹技能者講習・職長経験)

建設キャリアアップシステムにより客観的に把握可能

これら実績を基に評価

※カードのカラーイメージ



4. 船舶料理士や司厨員以外による船内供食のあり方

【現状・背景】

アンケート調査結果では、船舶料理士又は司厨員のいずれも乗り組んでいない船舶が多数あることが判明した。また、調査結果では、これらの船舶における供食の方法として、各船員が、自分の分の食事を調理するとの回答が最も多く、次に寄港地等の店で弁当・インスタント食品を持参するとの回答が多かった。また、特定の船員が他の船員の分の食事を調理するとの回答や、船員が持ち回りで調理するとの回答もあった。

これらの回答は、上記3. (2)に記載のとおり、乗組員は、各自が個々人の好きな物を食べたいという嗜好が強くなってきているとの意見にも合致するものと考えられる。

一方で、アンケート調査結果では、船舶料理士又は司厨員以外の乗組員が他の船員供食業務を行う場合の1日の調理業務時間について、1時間以上2時間未満との回答が最も多く、3時間以上との回答も多数あり、

この場合供食業務が相当の負担になっていることが推察される。

また、各自の嗜好に応じて自分の食事を調理する場合や、弁当等を購入する場合であっても、職住が一体である長期の船内生活において、栄養バランス上の問題が生じ、長期間においては生活習慣病の原因となるおそれが生ずることも考えられる。

【各自で食事を準備する様子】



4. 船舶料理士や司厨員以外による船内供食のあり方

【検討の方向性】

以上の現状・背景を踏まえ、国及び船舶所有者等においては、上記2. に記載のとおり、船舶料理士又は司厨員の確保と定着のための取組を図ることが必要であると考えられるが、一方で、現在の乗組員による船内供食業務の負担軽減を図ることも必要である。

この場合、既に船舶料理士や司厨員が乗り組んでいる場合の負担軽減の取組は、乗組員による船内供食業務の負担軽減にも有効であると考えられる。

そのため、船舶所有者等においては、「3. (1) 食材等の購入や船内搬入業務の負担軽減(2) 調理等業務の負担軽減に記載する取組」について、積極的に検討する必要があるのではないか。

・船員の健康管理のため、船舶料理士や司厨員がいない場合には、例えば、停泊地において栄養バランスが確保された多様なメニューや新鮮な食材を提供できる外部の供食サービスの利用を図る。

・同時に、船内での食事レベルを向上させることができるよう、例えば、地元の新鮮な食材を活用した半製品の提供を受けるサービス等の活用に努める。

4. 船舶料理士や司厨員以外による船内供食のあり方 【参考資料①】

【地元食材の活用:八丈島漁業協同組合連合女性部の学校給食提供の事例】

魚食普及活動に力を入れる八丈島漁業協同組合連合女性部は、学校給食にも地元の水産物を提供したいと考えていました。まず、16年に魚の調理方法や旬について学ぶ魚料理講習会を開催し、栄養士や保育士との理解を深め合いました。その後、女性部が中心となって加工施設を立ち上げ、学校給食用にすり身や切り身の製造を開始しました。利用度の低かった規格外のトビウオやムロアジを使ったことでコストが抑えられ、女性部が考案したハンバーグやメンチカツは子どもたちにも「おいしい」と好評を得ています。流通業者や東京都と連携し供給体制を整えたことで、島内の学校だけでなく、これまで都内の約1,800校にも納品しています。

都内の学校に納品する際には、島の写真や食材となった魚をサンプルとして同封したり、女性部が出前授業を行うほか、栄養士を目指す大学生や保護者にも調理方法を伝えるなど、島のくらしや魚への理解を深めるための工夫を行っています。



東京都内の小学校における出前授業

【水産庁HPより掲載】



アカサバのねぎみそ焼きと地場産物

9月、10月とアカサバの登場が続きました。7月に大量に水揚げされたものをすぐに加工して冷凍保存したものを給食で使用しました。

思い起こせば、7月の初め、漁協女性部の方より「アカサバが揚がったけど、給食で使えるかな？」との一報が始まりでした。

私自身、アカサバを扱うのは初めてだったので、どう調理しようか悩みましたが、白身の魚とは違った味わいで、味噌や油との相性がよくおいしくいただきました。

給食センターの魚料理は、こんなやりとりをしながら決まります。

一方、八丈島の一部の野菜(明日葉、キャベツ、じゃがいもなど)は、農協さんや生産者の皆様のご尽力により島のものを頻繁に使っていますが、他の野菜もこんな風にもっと給食で使っていただけたらいいなと願っています。

【八丈町給食センターHPより掲載】 25

4. 船舶料理士や司厨員以外による船内供食のあり方 【参考資料②】

【外部供食サービス利用の一例(ヘルシーフード(株))】

ヘルシーフード(株)にヒアリングを実施。

船員向けの供食には、低カロリー・減塩の冷凍弁当・総菜の利用が考えられる。

<498円のメニュー例>

(和風きのこハンバーグ)

<ヒアリング概要>

(サービスの概要)

○ 管理栄養士が糖尿病、腎臓病などの患者向けに監修した、低糖質、低たんぱく質で塩分を控えた弁当・惣菜を扱っている。船員向けの供食には、冷凍の弁当・お惣菜が有力な選択肢だと思う。

○ 多彩なメニューの中から、1食単位で注文でき、皆がバラバラな志向であっても全く問題ない。ボリュームのある品もあるし、カロリー低めの食事も用意しており、様々なニーズに対応できる。

○ 管理栄養士がアドバイザーとして電話でメニューの選択等について相談に乗っている。

(配送・保存について)

○ 午前11時までに発注があれば、関東近県ならその日のうちに配達できる。北海道、沖縄以外なら、基本的に翌日には配達できる。

○ 1食498円から。輸送はヤマト便を利用し、コストは1回の配送で972円。1食あたりの輸送コストは殆ど気にならないレベルである。

○ 冷食の大きなメリットは、保存がきくこと。賞味期間は9か月あるので、スケジュールが多少狂っても、食材のロスを全く心配しないがいい。



(秋刀魚の蒲焼風)



【メニュー写真はヘルシーフードサービス(株)ホームページより掲載】

4. 船舶料理士や司厨員以外による船内供食のあり方 【参考資料③】

【家事代行サービス:タスカジ】

タスカジとは

独自テストにパスした多様性豊かで経験豊富なハウスキーパー(=タスカジさん)と家事を依頼したい人が出会えるシェアリングエコノミーシステムです。あなたにピッタリのハウスキーパーと出会えます。

依頼者



個人間契約



タスカジさん



依頼者様とタスカジさんの出会いの場をご提供します
あなたにぴったりの家事パートナーとの出会いを通して
核家族から拡大家族へ、新しい家族の形を見つけてください

タスカジの作り置き・料理代行サービス



タスカジの「作り置きサービス」では、3時間で約1週間分の夕食を冷蔵・冷凍保存して共働きを始めとする忙しいご家族の生活をサポートします。(目安:約8品~15品を作ります)小分け冷凍にしてお弁当の素材にしてもよし、ホームパーティーのサポーターとして、日々の食事のための食材のカット等の下ごしらえを依頼してもよし。ご希望に応じて食材の買物代行も行います。後片付けも含まれているので安心です。

4. 船舶料理士や司厨員以外による船内供食のあり方

～700トン未満の船舶における食料内容の向上の必要性について～

【現状・背景】

- ・ILO海上労働条約は、自国を旗国とする船舶の船員に提供される食事について、食料の量、栄養価、品質及び種類に関して適当なものとするを義務づけ。
- ・船員法では、長期航海の場合の船員の栄養摂取、航行区域に応じた食料入手の容易性等に基づき、遠洋区域若しくは近海区域を航行する総トン数700トン以上の船舶等について、1人10日分の可食量として、魚介・肉・卵・豆、乳製品、緑黄色野菜、果実、穀類、油脂類の6種別ごとに必要な数量を食料表で規定。
- ・一方、アンケート調査結果では、半数以上が船舶料理士又は司厨員ともに乗組んでおらず、その場合の供食方法としては、各船員が自分の分の食事を調理しているほか、寄港地等の店で弁当・インスタント食品を購入しているとの回答が多数。
- ・そのため、700トン未満の船舶においては、法令上の食料表に定める栄養バランスが確保された食事を取ることが困難な場合も相当あるものと考えられる。

【検討の方向性】

- ・海上労働における健康な船内生活と労働の実施を確保するとともに、船員職業の魅力を向上させるために、船内での食事をより栄養バランスが確保されたものとする必要があるのではないか。
- ・そのため、短期間で運航と荷役等業務を繰り返す小型船の航行実態に即した、例えば1日単位等の新たな食料表の作成が必要だといえるのではないか。
- ・一方、新たな食料表に基づく船内供食を実効性あるものにするためには、そのための供食設備や司厨員の確保の可否とともに、現在の乗組員における調理業務の負担が増加しないよう考慮する必要がある。
- ・そのため、新たな食料表については、ガイドラインとして励行を図るといった位置づけが考えられるのではないか。

【資料 2】

第 2 回 船舶料理士資格の効率的な取得に関する検討会議事概要

1. 日時 平成 31 年 3 月 12 日（火）
2. 場所 中央合同庁舎 3 号館 9 階海事局第 5 会議室
3. 議題
 - 1 船舶料理士資格の効率的な取得に関する検討会について
 - 2 第 1 回委員会における委員からの質問への回答
 - 3 船舶料理士及び司厨員に関するアンケート調査の結果について（貨物船事業者及び旅客船事業者）
 - 4 今後の方向性（案）
4. 委員 別紙のとおり
5. 議事の概要

○議題 1：船舶料理士資格の効率的な取得に関する検討会について（資料 1）

本検討会の議論のテーマについて以下の内容とすることを改めて確認しました。

- ・船舶料理士資格の効率的な取得のあり方
- ・船舶料理士及び司厨員の確保をはじめとする、船内供食環境の改善に向けた取組全般

○議題 2：第 1 回委員会における委員からの質問への回答（資料 2）

船舶料理士資格の配乗義務船の隻数及びおおよその必要人数について、配乗義務船隻数が計 3 4 7 隻であること、任意配乗船の隻数と予備員率を踏まえた必要人数が約 1, 2 6 3 人であることを確認しました。

○議題 3：船舶料理士及び司厨員に関するアンケート調査の結果について（貨物船事業者及び旅客船事業者）（資料 3、4）

船舶料理士及び司厨員の確保、育成等の観点から貨物船事業者及び旅客船事業者に対して実施したアンケートについて、計 145 事業者から得られたアンケートデータを報告しました。

○議題 4：今後の方向性（案）（資料 5）

（1）船舶料理士試験の学科及び実技試験について

学科及び実技試験は存続させるべきことについて確認しました。なお、実技試験の内容については、実技講習の受講に替える選択肢も含め、引き続き検討することとなりました。

（2）船舶料理士試験受験に必要な 1 年間の船内調理実務経験について

平成 1 5 年の船舶料理士資格制度検討委員会において報告された 1 2 月の船内調理実務経験について、求められる根拠や求められる内容が現在でも変更していないか、また、代替し得る手法の有無も含めて引き続き検討することとなりました。

（3）調理師資格受有者の船舶料理士資格認定に必要な 3 月等の船内調理経験について

調理師資格は、陸上の飲食店等における2年以上の調理業務経験を踏まえ取得できる点を踏まえ、3月等の船内調理経験と同等の効果がある短期講習の実施の可能性について引き続き検討することとなりました。

(4) 船舶料理士資格の年齢要件について

現行法で定められている年齢要件（20歳）について、18歳まで引き下げても実務上差し支えない点を踏まえ、民法の成年年齢引き下げを待つことなく、早期に引き下げることの可能性について今後検討することとなりました。

○今後のスケジュールについて

今回時間の制約により議論できなかった議題については、第3回検討会（4月頃予定）にて議論することとなりました。