

令和6年6月24日（月）14時00分～

交通政策審議会 海事分科会 第172回船員部会

**【岩下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172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。

本日はウェブ会議システムを併用しての開催としておりますので、システムの操作方法についてご案内させていただきます。

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）のままで、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。また、ご発言いただく際は画面上部のアイコンから「手を挙げる」を選択いただくか、カメラ、マイクをONにして、「部会長」とご発言いただき、部会長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に発言をお願いいたします。

傍聴者等の方々については、円滑な会議運営のため、カメラ、マイクを常に切った状態で傍聴をお願いします。

本日は、委員及び臨時委員総員18名中12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22ページもので、各ページの右下に通し番号を振っておりますので、ご確認をお願いいたします。

なお、本日の議事進行につきまして非公開で行う審議を1番目としております都合上、議題1の終了後に報道関係者の入室時間を設けさせていただきますので、よろしくお願いいたします。

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、本日は日時・場所ともいつもとは違う形で行われますが、よろしくお願いいたします。大変広い会議場でこうして一人でポツンとしておりますと、皆さんに私が査問を受けているような気持ちになりますけれども、どうぞお手柔らかにお

願いいたします。

それでは、早速、議事に入りたいと存じます。議題1の審議事項でございます「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条ただし書の規定により、審議を非公開とさせていただきます。

それでは、事務局よりご説明をお願いいたします。

(非公開)

**【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、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の前に報道関係者の入室時間を設けさせていただきますので、そのまましばらくお待ちください。

(報道関係者 入室)

**【野川部会長】** よろしいでしょうか。

それでは、次の議題に移りたいと存じます。議題2の「船員の求職と求人に関する状況例について」、まずは事務局よりご説明をいただきます。お願いします。

**【佐藤船員政策課長】** 船員政策課長の佐藤でございます。私から。

資料2の関係でございますけれども、前回の船員部会でも、その他説明事項として前回資料4でおつけしたものの続きでございます。そのとき、前回は一部の委員の方がご欠席だったということもございまして、次回などでまたご意見も聞けたらという船員部会でのお声もありまして、あとは、そのときにもうちょっと詳細をこちらでも調べていますと申しました点について少しお尋ねとかも出ましたので、資料2の2枚目以降、カラーの円グラフのところを追加でお示ししたのになります。

今日、よろしければ最初に私から若干数分程度説明して、その後でまた前回欠席だった委員の方を中心にご意見をいただいて、恐らく細かいところでまたお尋ね点みたいなのが出てくると思いますが、それに対して、もしよろしければ補足の説明を追加させていただければと思っております。

最初にあまり私がたくさん、ポリュミーに説明してもあれかなと思っておりますので、冒頭

の資料2でございますが、かいつまんで申しますと、前回と同じでございますけれども、離職、一度船員を辞めた方で、私ども船員職業安定窓口というのをやっています、そこで統計を抽出しているものでございます。上半分の一番左側に8,000という数字が書いてあるところが、船社さん側、雇用者側から、船員さんの数ではなくて、それぞれ船員が何人ぐらい欲しいという求人を総計したものが大体これぐらいでございます。これは内航の貨物船というカテゴリでございます。それに対して求職者が2,300とか2,400ぐらい出てきていまして、これに対して、採用が成立しているのが600台とか、最近ですと400台、採用数というのが、求職者に対して実際それが再度船員に採用されているのが二十数%と。見方によっては、かなり低位かなというところでございます。

この統計データを抽出したのがその下にありますような、ホームページでも公開しています「船員職業安定年報」というものがございまして、右側にかなり細かくなっていますけれども、これが原データで、これも公開してございますが、この中で例えばほかの内航貨物船以外とかも見ることもできるということでございます。ここは3か年、令和の3、4、5を入れているところでございます。

あと、冒頭の1枚目の説明は少しだけでございますけれども、次のページ以降は、例えば前回の船員部会の会議中でもそうでしたし、あるいは会議外でも少し声があった部分ですが、一人の人が何回も出しているのではないかとか、あるいは機関部と甲板部で随分アンバランスで、機関部が多いのではないかとか、あとは免状をどんなの持っているのではないかとこのところで、これは冒頭、その点について解剖といいますか、できる限りデータを洗ったものです。

おめくりいただいて2枚目の冒頭の箱を見ていただきますと、まず注意点としましては、先ほどの新規求職者数が、内航船員ですと大体二千数百人のうち主要な部分を占める、2枚目に※で小さく書いているところがあるのですが、貨物船とタンカーとケミカルで抽出しまして、物理的な時間との関係ですが、そうすると分母が1,651になります。前のページの2,300とか2,500ぐらいのものから1,600を抽出したという、一番大層なところでございます。それについて年齢分布とか、あるいは甲板・機関の別、それから資格をどれぐらい持っているか、海上履歴がどれぐらいあるか、学歴がどんなところかというのと、それから最後のページで、同一の人が何回出しているのかと。例えば実際のお声がこういう感じでしたので平たいので申しますと、失業給付をもらうための主眼として何回も出しているのではないかとこの点に関しては、例えば1回のみとか、あとは資格を

持っているのが、これは内訳になっているんですけども、おめくりいただいた2ページに戻る部分で、3級、4級とかあるのですが、総数が大体1,250ぐらい。簡単に言いますと、甲板部のN=845と機関部のN=413を足した数字が1,258になりますので、1,651の1,250幾つでございますので、全体を推測すると、これを推計で広げますと、大体4分の3はこの求職を出した人はちゃんと免状を持っているようなところでございます。

ひとまず、以上でございます。あとは、また細かい点はコメント等を踏まえてと思うんですけども、まとめますと、最後の最後で、円グラフでお示しましたように、あまり1人が10回出しているとか、免状を持っていないということではございませんので、戻りまして、1枚目の青いところの新規求職者数というのは、ある程度割り引いて、例えば実数的には半分とか4分の1とかでかなり安全めに、現実離れしたぐらいの安全めで割り引いて考えましても、相当数がいて、それに対する採用率が結構低くなっているというのは、ここについては今後、船員不足が新卒のほうで結構、新卒の定員数を増やすというのも当然議論としては一つあるんですけども、それに比して忘れられがちで、目が向いていないところとしましては、一度辞めた方を再度採用するというのを、私ども行政もそうですし、あるいは労使の間でもそういうアクションに動いていくように促していけたらと思っております。

ひとまず以上になります。よろしく申し上げます。

**【野川部会長】** ありがとうございます。

それでは、船員政策課長の説明をまず踏まえて、意見交換に移りたいと思いますが、初めに藏本委員からご発言をよろしくお願いいたします。

**【藏本臨時委員】** 先月は業界の会議で出席できずに、申し訳ございませんでした。それから、この資料をそれ以降に頂いて、総連合というよりも、私が所属している全海運の理事会等でヒアリングした内容について説明させていただきます。

この資料の中で成立数が非常に低いということに対して、現状、実態はどうか、何が考えられるかという質問の中で、課長が言われた、まず2回以上申請を出している求職者の問題です。これは失業保険の満額給付で何回も出して、働く意思がない人がたくさんいるのではないかというような質問というか、意見でした。もう一つは、グラフの中で60歳以上の割合が40.4%、特に70歳以上が12.1%という非常に高い高齢化率が示されておりますが、この人たちが本当に再就職を考えての求職申請なのかどうか

疑問ですよということ。あとは、あつてはならないんですけれども、在籍中に乗船または休暇中に求職活動をしている人がいて、その人たちはいろいろな船社から問合せがあったときに待遇のいい会社を選別するための情報収集をしているというような情報、あとは求人船社が毎日数十件から数百件程度、求職者は求職票を見ながら問合せをしているけれども、ほとんどコンタクトが取れることがない、たまにコンタクトが取れても、面接に至るのはほんの数件、数人程度なんだと。求人活動に疲弊してしまって、本当に面接してうまくいって1人雇用できても、報告、届出をしないという状況のようです。船員側も情報集めで、実際に待遇のいいところに採用されたとしても、当局への届出をしていない人が相当数いるのではないのでしょうかというような現場の意見でございました。

以上です。

**【野川部会長】** ご意見ありがとうございました。

それでは、皆様のご意見を承りたいと存じます。いかがでしょうか。

はい、遠藤委員。

**【遠藤臨時委員】** よろしく申し上げます。前回、船員部会で当方からは、意見交換の中で理解を深めたところですけども、最後の10ページ、令和5年の貨物船の向かって右側の資料、求職者の年齢構成のところ、5年だけの求職者の年齢構成だけを見てみると57%ぐらいですか、50代以上の求職者がこれだけいるということですけども。

**【野川部会長】** 年齢構成は8ページですか。おっしゃっているのは、8ページの左側？

**【遠藤臨時委員】** 8ページの、そうです。これだけ見てみると、甲板部と機関部に分かれていますけれども、これは前回の資料で、今回の資料でいくと、単年度で出されているのですが、ここだけ見てもなかなか分からないので、せっかく最初に2021年から23年までの部分が出ているので、できれば比較するために、この3年間の推移を見るために、同じような資料を出されたほうがもう少し比較になったかと思いました。これは感想です。

以上です。

**【野川部会長】** ということですが、何か事務局からございますか。

**【佐藤船員政策課長】** 最後の、今の遠藤委員のは前向きに検討いたしたいと思います。少し手がかかる部分で、少しお時間をいただければと思います。

それと、併せて申させていただきますと、先ほど藏本委員がおっしゃった点、前回のところの現場のお声も、そういう要素もあり得るかと思っています。ただ、それでこれを全

数は捨象できないかなという点もございまして、例えば高年齢というのが非常に、2度目の説明として申させていただきますと、ざっくりの数字の整理ですけれども、今、政府の方針もそうですが、50代といってもある程度現役世代というのも含めて言いますと、ここで年齢を見て半分ぐらい、この円グラフから見て半分ぐらいにまず数字を減らしてみましようかと。50代が若干入ると、あとは40代未満、ここで2分の1にして、あとは最後の今日の円グラフでございましてけれども、これは2度以上出している人というのはすごく少なく、実は1回と2回で95%行くのですが、そこはもう反実仮想ですけれども、平均2度出してみましよう。そうすると、半分にして半分にする。これは4分の1でございまして。かなり絞って、先ほど言いました過剰に安全サイドで考えて、それから資格を持っているのが大体4分の3と申しましたので、半分にして半分にしてそこから4分の3、免除を持っていない人を主たる、今の一義的な議論の対象から除いてみるといいまして、2分の1、2分の1、4分の3。そうすると16分の3になるのですが、それを1枚目の青い数字に戻っていただきますと、3か年平均すると大体2,300名弱なのですが、それを16分の3にしても四百数十人ぐらいはいるということです。ただ、ここから統計的に難しいのは、現役のまま出しているというのもあるのですが、それをまた半分ぐらいぐっと減らしているとしても、実数でもそれなりに残るのではないかと。

それに対して採用率は50を優位に、相当下回る率ですと、場合によっては、ここからは推計の議論になりますけれども、年間100人ぐらいは採用し切れていない可能性も少なくはないというので、私ども例えば計画雇用促進事業というのがございまして。今、新卒を対象としていて、一度辞めた人は対象になっていないんですけども、労使の間で、主に使用者側になるかもしれませんが、こういうところにも環境整備といいますか、促していけるという意味で、私どもが持っている支援制度なんかも考えていこうかと思っております。

それともう一言、これも率直に、表現があれかもしれませんが、こういうのをいろいろ分析してお声なんかも聞いている中で、例えば着眼点としては、1枚おめくりいただいた円グラフの資格のところですけども、一度船員を辞めて再就職市場に求職を出している人って、実は3級とかが結構多いんです。3級、4級、本来は外航用でして、これは業界の方はご案内が多いかと思うんですけども、外航に乗れる免状なのですが、大型船の長距離フェリーに行っていると。長距離フェリーなんかのお声を聞くと、離職率が結構高いと。4級も、もともと内航で働いている方もいれば、長距離フェリーの一番上

のオフィサーのキャリアじゃないところで入ってくる、そうすると4級も結構取っている。こういうところがマスとして結構大きい部分がございますと、何がといいますと、やはり再就職、船員になりたいというのがこれだけの数、求職件数ですけれども、二千何百と出して、結局、陸に流れている可能性は当然あるんだと思います。ですから、船員不足という面もあるんですけれども、陸に流れてしまう、取り切れていないという面でも、若干採用し切れていないみたいなところは、ちょっと僭越な言い方になりますが、促していただけるような支援制度等を考えていく必要があるかと思っています。

蔵本委員がおっしゃられたように、ちょっと言葉はあれですが、小規模・零細に近い事業者さんからすると、新卒で一つのクラスみたいなので、集団でいるところに求職活動を出すほうが手間はそんなにかからないので、そっちはできるけれども、先ほどおっしゃったように、一人一人がばらになっている求職者を追って、電話で連絡がつくかどうかというのは手間がかかると思うのですが、ですから、小規模の会社ほどやり切れないという部分はあると思うのですが、そこを少しでも促していくことによって、こぼれている、場合によっては陸上職種に転換してしまっているのではないかと。それは待遇面もそうだと思いますけれども、やはり給与水準を含めて待遇面でも、求職票を海のほうにも出しつつ陸も見ているというので、陸に流れている可能性があるなと思ってございます。

最後にまとめますけれども、この議論を船員部会でさせていただいているのは、実は海技人材の検討会とも関わってくる部分あると思ってございまして、海技人材検討会というのは野川部会長に座長をやっていただいている中の一つのテーマとしまして、全体的な労働人口が減ってきている中で、ある程度魅力ある、船員になる学生さんとかから見た場合に、待遇面で陸に流れてしまうところに対して競争力を取っていくという意味で、実際に一部の業界から、先ほど申しました長距離連絡フェリーなんかは、例えば両方に求職を出しながら陸のほうに行ってしまうというのがあると、せっかくJME T Sで3級、4級の定員を増やそうと言って新卒で出していて、JME T Sの最初の学生の就職は99%とかになっていて、その後の経年を、これは行為になりますが、統計ではないんですけれども、3年とかたつと5割以上が離職している。そういうのがこのマーケットに入ってきていて、実際の採用に至っているのが二十数%となりますと、3年ぐらいたつと実はもう陸上に流れてしまっている部分もそれなりにあるというのを、少しでも止血していくというのが大事かと思っていますとございまして。

以上です。

【野川部会長】 ありがとうございます。

それでは、改めて。藏本委員、お願いします。

【藏本臨時委員】 1点、グラフで教えてほしいんですけども、新規求人数の数ですが、先ほどの説明だと船社ではなくて、求人された数ということで、毎月受理した新申込みの数と聞いているのですが、例えば先ほどの求職者の場合は2回以上重複して提出することの分析はできていますが、逆に求人数のほうで、そういう毎月毎月出している、例えば1社で複数人の職種に対して出している、それがずっと繰り返し行われているようなことがあるのか、ないのか、その辺りを教えていただけますか。

【野川部会長】 お願いいたします。

【前田雇用対策室長】 その月に求人を出したものについては、翌月の末日までその求人は有効になるので、さらに1回だけ更新ができるので、その翌々月まで有効になるので、そこが新規の求人数になるんですけども、そこでもまだマッチングがなされなかったら、その翌々月の次の月は新規の求人という形になります。当然、成立しない場合には、また同じように翌々月の次の月に新規にまた求人票を出すというような企業もあるかと思いますが、そこまで精査していないです。同じ企業で、船長、機関長、あるいは一航・機それぞれ1つ1つ求人票を出すという企業もあるだろうし、何回か年に求人票を出しているという企業もあるだろうし、そこまで精査できていないので、あるということは想定されますということだけは申し上げられると思います。

【野川部会長】 ということで、これは調べるのは難しいかもしれませんね。かなり膨大なエネルギーと時間を要するかもしれません。しかし、藏本委員がおっしゃったような状況はあり得るということです。現実にも恐らくあるでしょうね。ただ、その割合とか状況を正確に確認するのはなかなか難しいということですね。ありがとうございます。

いかがでしょうか。

この件につきましては前回もそうでしたけれども、いろいろと役所のほうでも、今後、精査していろいろ分かりやすい資料をご提示していただくということにして、また改めて検討する場があればと思います。よろしいでしょうか。

ありがとうございました。

それでは、次の議題に移らせていただきます。議題3の説明事項である「船舶料理士資格について」、まず、事務局よりご説明をお願いいたします。

【田口産業保健企画官】 産業保健企画官の田口です。船舶料理士資格に関し、5月に

インドへ行ってまいりましたので、そのご報告と今後について説明いたします。

資料3に基づいてご説明します。12ページをご覧ください。まず日本において、船舶料理士資格証明書を持っている方の配乗が必要な場合は、航海中に食料調理を船内で行う場合であって、航行区域が遠洋区域、または近海区域を航行区域とする船舶、または第3種の従業制限を有する漁船、大きさ1,000総トン数以上とされています。資格取得要件は①から③のとおりですが、②のとおり、資格取得ルートが複数あります。こちらについて次のページをご覧ください。

13ページです。船舶料理士資格の資格取得ルートは以下の5つあります。このうち国外に居住する方については、5番目のとおり、母国等の船舶料理士資格及び1年以上の船内調理業務経験を有し、船員政策課長が認定する同等認定講習機関において、約12時間の学科・実技講習を修了する必要があります。この同等認定講習機関というのは、下の1の船舶料理士試験合格者と同等以上の能力を有すると認められる者を養成する講習です。同等認定講習機関は現在、フィリピンで3機関、インドに1機関設置されています。

同等認定講習の講習科目については次の14ページにありますけれども、一番左の船舶料理士試験の科目と、一番右の同等認定講習の科目が同一となっています。

それでは、15ページに参ります。今回のインドの船舶料理士資格の調査の目的・背景についてです。ポツの2つ目ですが、同等認定講習機関とインド共和国の船舶料理士訓練機関の講習科目に重複が認められる場合に、同等認定講習の科目受講を一部免除することが可能であるかなどを検討する、こちらが今回の調査目的となっております。

それでは、内容について16ページをご覧ください。資格取得要件についてです。インドの船舶料理士資格はCertificate of Competency as Cook in Merchant Navyと呼ばれており、外航船に配乗義務があります。資格取得要件としては、①から③のいずれかとなっております。①は、CCMCと呼ばれる6か月の認定講習を修了し、その後6か月以上の船内調理業務経験がある方、②は、履修期間3年のCatering TechnologyのDegreeまたはDiplomaを保有し、12日間の講習を終了した方、③は、履修期間3年のMaritime Hospitality Studiesの学位を保有する方となっております。そして、一般商船の船舶料理士になる方は専ら①のCCMCコースということでしたので、今回はこのCCMCコースを見てきました。

監督官庁についてです。海上運送を管轄している政府機関は海運総局です。船舶料理士に関する資格・訓練に関する関連通知は、全て海運総局のウェブサイトにて英語で公開され

ています。海運総局は、資格・訓練制度について全国統一的、かつ厳格に管理しています。資格証明書発行機関は海運事務所であり、その事務所の長である海運監督官に発行権限があります。

17ページに参ります。CCMCコースのカリキュラムについてです。訓練時間は学科399時間、実技610時間で、6か月全寮制で受講することになっています。①から⑤の科目に分かれています。調理関係は②の調理技術、衛生、栄養のところ。学科200時間、実技316時間、計516時間となっています。内容は、衛生・食品安全、ごみ処理、安全な作業方法、調理基礎、食材基礎・下準備、調理技術、世界の食文化、メニュー作成、食料コスト管理、食料貯蔵、栄養、調理実習などがカバーされています。訓練修了要件としては、訓練機関が内部で実施する試験に加えて、外部の試験に合格することが必要です。

講師要件についてですけれども、1クラス常勤講師3名以上の配置が必要となっております。資格・経験など、別途必要事項も定められています。

18ページをご覧ください。今回の調査の総括についてです。船舶料理士資格制度に係る根拠通知や訓練機関の基準については文書で確認できました。そして、船舶料理士資格証明書発行や養成機関については、海運総局が全国統一的かつ厳格に管理しているということを確認できました。また、船舶料理士資格証明書については、国内で統一した様式が使用されているということも分かりました。そして、船舶料理士訓練カリキュラムの内容は質・量ともに十分で、日本人の乗船を想定した実技科目、日本料理、中国料理を除いてカバーされているということも分かりました。そして、講習実施状況については、海運総局が定期的な立入検査を実施しているということも分かりました。

こういった調査を踏まえて今後考えられる措置としましては、インドの船舶料理士資格保有者については、①同等認定講習科目のうち、学科科目はインドの資格を取得する際に履修済みと確認できたため、同等認定講習の実技科目のみを履修すれば、船舶料理士試験合格者と同等以上の水準ができると整理できますので、学科科目は履修免除可能と考えています。ただし、実技科目の実施に当たって、受講生が日本の食文化に対する理解を深めることができるよう、日本の食文化に関する資料を配布できるよう配慮が必要ではないかと考えています。

②ですが、同等認定講習科目のうち実技科目は、日本人の乗船を想定した日本料理、中華料理を除けば、船舶料理士試験合格者と同等以上の水準を確保できると整理できるので、

外国人全乗船という限定つきであれば履修免除可能と考えています。つきましては、同等認定講習基準に係る通知等を、本年夏頃を目処に改正していきたいと考えております。

最後に、資料に書いておりませんが、今回はインドの船舶料理士資格について要望を受けます。日本の船舶料理士試験合格者と同等以上の水準を確保できるかという観点から検討してきました。今後、他国の資格保有者について同等認定講習科目の一部免除等のニーズがある場合も、検討するに当たって、当該国の船舶料理士資格保有者が日本の船舶料理士試験合格者と同等以上の能力を有すると認めることができるための情報が必要となりますので、ご要望の際は必要な情報をお伝えいただければと思います。

説明は以上となります。

**【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、ご質問等がございましたらお願いいたします。いかがでしょうか。

よろしいでしょうか。土屋委員、お願いいたします。

**【土屋臨時委員】** 今回はインドの実地調査に行ってくださいまして、誠にありがとうございました。実地調査の結果、インド船員の船舶料理士資格認定の緩和が我々が望む方向で進むと理解していますので、この点についても感謝申し上げたいと思います。ぜひ関連する通達または通知等の改正を肅々と進めていただきたいと思います。引き続き、ベトナムの実地調査も実施をよろしくお願いいたします。

以上です。

**【野川部会長】** ありがとうございます。よろしいでしょうか。

ほかにごございますか。よろしいでしょうか。

よろしければ、次の議題に移りたいと存じます。議第4の説明事項である「IMO関係報告について」、事務局よりご説明をお願いいたします。

**【宅見国際業務調整官】** 事務局、船員政策課の宅見です。資料4、IMO関係の報告、MSC108の結果についてご説明いたします。

本年5月15日から5月24日にかけて、国際海事機関、IMOにおきまして、第108回海上安全委員会が開催されました。今次の会合では、主に漁船員の訓練及び資格証明、並びに当直の基準に関する国際条約でございますSTCW-F条約の改正案の採択や、船上における暴力及びハラスメントの防止に関する能力要件を追加するSTCW条約の改正等が採択されております。また自動運航船、MSSに関する国際ルールでございます

ますM A S Sコードにつきましてさらなる検討が行われ、そのロードマップの更新等がなされておりますところを報告させていただきます。具体的には次のページからまた説明させていただきます。

次のページ、20ページをお願いいたします。まずS T C W-F条約の改正につきまして、今次会合においてS T C W-F条約の改正及び新たなS T C W-Fコードが採択されました。S T C W-F条約は、漁船員の訓練及び資格証明並びに当直の基準に関する国際条約でございます。日本は未批准の条約になります。S T C W-F条約は、採択後これまで一度も改正されておりましたが、2015年より全体的な見直し作業が行われ、I M Oにおいて条約改正案の検討が進められてまいりました。今回、条約改正案が採択されまして、改正条約の発効日が2026年1月の予定となっております。

主な改正内容といたしましては、船長及び航海士、機関長及び機関士、無線通信士の資格要件に関しまして、商船の条約ではございますけれども、S T C W条約と同等の能力要件表を導入するとともに、船長、航海士に対しては漁具の取扱いに関する事項など、漁船特有の知識を担保する能力表の導入がなされております。また、漁船員の身体検査基準や健康証明に関する基準の導入、また、各基準の適用についてはこれまで漁船の長さのみに基づいたものとなっておりますけれども、各国の状況に応じて、柔軟な基準の適用が可能となるように、漁船の長さトン数の読替規定の導入がなされております。

本条約につきまして我が国は未締結ですけれども、本条約で定められた内容を国内法令にどのように取り入れるかを検討するため、官民の関係者において、国内法制化に向けた議論を行ってきているところでございます。国内法制化に向けた関係者の議論を踏まえて、対応していきたいと思っております。

次の21ページをお願いいたします。自動運航船の国際ルール、M A S Sコードの検討についてご報告いたします。今次会合ではM A S Sに関する会期間通信作業部会、コレスポネンシス・グループにおける作業進捗を踏まえて、非義務的なM A S Sコード案の内容について議論されました。その中でも特にM A S Sの運航に関わる人的因子に関して、日本からもM A S Sに乗船する船員やM A S Sの遠隔操船者の能力要件や習熟内容について提案を行いました。こちらは一般財団法人海技振興センターの検討会において検討された内容を基に提案しております。具体的には、M A S Sに乗り組む船員に必要な追加的な能力として、例えば船の自動化システムの操作に習熟していることや、自動化システムが正常に機能しない場合に適切にその操作を引き継ぐ能力を有していることなどについて、

船員がそのような能力を持っていることが必要ではないかということで提案しております。まだこのMAS Sの運航に係る人的因子については、今後、IMOのほうでもっとさらに詳細な議論がなされていく予定となっております。我が国の提案も含めて、引き続きCG、コレスポンデンス・グループで検討していくこととなっております。

そのほか、自動運航船の航行の安全に関する要件については、遠隔操船と自律航行の違いを明確にして議論を進めていったほうがよいのではないかというような論点も示され、引き続き、詳細について検討していくこととなっております。

また、MAS Sの船長の役割につきましては、MAS Sに乗船者がいる場合には、船長が乗船すべきかどうかといった点が議論なされた結果、乗船者の安全を確保して船長の権限を行使するためには、船長はMAS Sに乗船する必要があるということで、会議の中では見解の一致がございました。

今後さらに作業を進めるために、CGを再設置するとともに、本年9月にMAS Sの中間会合を開催することが合意されております。

また、作業の進捗状況を踏まえ、MAS Sコード策定に向けたロードマップにつきましては更新がなされております。当初、MAS Sコード、非義務的なMAS Sコードについては2024年中の最終化を目指しておりましたが、今次会合では、MSC110、2025年での最終化を目指すことに変更となっております。義務的なコードは2030年までに採択を行い、2032年の発効を目指す予定となっております。

次の22ページをお願いいたします。その他としておりますけれども、2つほど主な改正について紹介させていただきます。

国際ガスキャリアコード、IGCコードの改正について報告いたします。IGCコードはタンカーに関する国際的なルールになります。IGCコードでは、毒性のある貨物を船舶の燃料として使用することが禁止されていますが、カーボンニュートラルへの貢献が期待されるアンモニア運搬船、アンモニアのタンカーを念頭に、今次会合でアンモニア等の毒性貨物に対して安全措置を講じた場合に、アンモニアを燃料として使用することを可能とする改正案が承認されております。次回のMSC109、12月予定で改正案が採択される予定でございます。発効日は2026年7月1日の予定となっております。

また、次にSTCW条約の改正について紹介させていただきます。STCWコードA-6表に、船上における暴力・ハラスメントの防止に関する船員の能力要件を追加する改正案が採択されました。発効日は2026年1月1日です。本改正について、国内法令への

取り込みなど適切に対応してまいりたいと思います。

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、本件につきまして、ご質問等がございましたら。木上委員。

【木上臨時委員】 木上でございます。20ページのSTCW-Fの件、包括的見直しにおきましては、長年にわたって国土交通省等関係者の皆様方に多大なご尽力を賜りまして、改めましてこの場をお借りして感謝を申し上げたいと思います。

批准に向けて現在、国内法制化検討会も大詰めを迎えているところでございますが、あともう少しのところでございますので、引き続き皆様方の温かいご支援とご協力をひとつよろしくお願ひしたいと思ひます。

以上です。

【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。

よろしいですか。大山委員、どうぞ。

【大山臨時委員】 海員組合の大山です。よろしくお願ひします。

22ページのIGCコードの改正の関連ですけれども、こちらに書かれていますのはアンモニア運搬船を念頭にということですが、今、国内でアンモニアを燃料としたタグボートの就航に向けて準備が進んでいるということで話は聞いておりますが、もう既に海員組合から申入れもさせていただいていますように、安全措置、安全基準、乗組員への訓練とか危険に対する教育といった基準は、今のところ我々としては何もないという認識でおります。やはり毒性の強いアンモニアですので、万が一のときには、正直、命に関わるような毒性ですので、万が一のないようにしっかりと安全措置、それからいろいろな規制、命に関わるものですから非常に厳しい基準で対応していただきたい。安全基準、教育訓練といったものの基準をしっかりと国土交通省として定めていただきたいという要請です。

以上です。

【野川部会長】 ご要望ということですが、事務局から何かコメントはございますか。

はい、お願ひします。

【前里労働環境対策室長】 ご要望ありがとうございます。アンモニアは今もお話がありましたように、刺激性とか腐食性、それから毒性のガスを発生するおそれがあるということで、慎重な取扱いが必要であると認識しております。このため、アンモニア燃料船に乗り組む船員の安全を確保する観点から、必要な教育訓練を適切に船舶所有者に実施して

いただくということが必要と考えております。

今お話にありましたように国際ルールはまだ制定されておられませんけれども、IMOにおいて検討されているアンモニア燃料船の安全ガイドラインにおいて、アンモニア特性の危険性を考慮に入れ、STCW条約の5-3規則に従って訓練を受けることを求める方向で検討されていると認識しているところでございます。

このような背景も踏まえて、船員に関する必要な教育訓練をしっかりと考え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。

以上です。

【野川部会長】 ありがとうございます。大山委員。

【大山臨時委員】 繰り返しになりますけれども、万が一の場合は命に関わりますので、しっかりと安全措置、それから教育訓練を実施していただくように重ねて要請いたします。よろしく願いします。

【前里労働環境対策室長】 はい、ご意見承りました。

【野川部会長】 ありがとうございます。ほかにございますか。

よろしいですか。はい、遠藤委員。

【遠藤臨時委員】 21ページのMASSコードの検討のところですけども、MASSコードのロードマップのところ、2025年での最終化を目指すというご説明と、それから、先ほど上から四角の黒いポツで、我が国の提案を含めて作業部会のほうで検討していくという話になっているんですけども、「我が国の提案を含めて」という、この「我が国の提案」がどの辺までの提案なのかというのを少し説明していただきたいのですが、それに合わせてどのような検討をしていくのかということも含めて、教えていただければと思います。

以上です。

【野川部会長】 お願いいたします。

【宅見国際業務調整官】 船員政策課の宅見です。ご質問ありがとうございます。

ご質問いただきました、まず我が国から提案した内容ですけども、こちらにつきましては、一般財団法人海技振興センターの検討会において検討された内容を提案しています。具体的には、MASSに乗り組む、自動運航船に乗り組む船員に必要な追加的な能力がどのようなものであるかということをご提案しています。例えば船の自動化システムの操作に船員さんがちゃんと習熟していること。また、船の自動化システムが正常に機能しな

い場合に、適切にその操作を引き継ぐ能力を船員さんがちゃんと持っていなければならないのではないかと。そういった通常、船員さんに求められる能力に追加して、補足的にM A S Sに乗る船員さんがこういう能力を持っていないのではないかとといった点を海技振興センターの検討会において取りまとめておまして、そちらの内容を我が国の提案としてもM A S Sコードの中に盛り込むべく、対応しているところでございます。

M A S Sに乗組む船員さんの追加的な能力といった点について日本が提案しております、それが今後、コレスポネンシ・グループというメールベースの作業になりますが、そちらでM A S Sコードの中に入れ込んでいけるように考えているところでございます。

【野川部会長】 ありがとうございます。よろしいですか。

遠藤委員、どうぞ。

【遠藤臨時委員】 ありがとうございます。今、資格とか能力関係のそういう技術面の話だったんですけども、はっきり言えば、自動運航船での責任の明確化が必要になってくると思うのですが、この辺の話はそういったテクニカルな部分でしかないということで理解しておけばよろしいでしょうか。

【野川部会長】 お願いします。

【宅見国際業務調整官】 M A S Sコードにおいては、M A S Sに関わる安全要件が主となっており、安全面からの技術的な面から議論がなされています。一方、ご指摘いただきました船員さんの役割や責任、自動運航システムとの関係といった点、法的な面等いろいろな課題があるところでございます。そちらにつきましては、法的な観点から、別途、I M Oの法律委員会などで議論がなされているところでございます。

【野川部会長】 遠藤委員。

【遠藤臨時委員】 ありがとうございます。それからもう1点ですけども、最後のページの一番下に四角で囲まれているS T C W条約の改正というところで、これは発効日が2026年1月1日に発効されるということなので、恐らく国内法制化の部分については非常に大切になってくるのではないかと思います。国内法制化された場合、まだされていないんですけども、これは恐らく国内法制化なので、非常に罰則規定的な部分になってくるのではないかと思います。その辺は何か船員法の中で確認されると、それなりの処罰がついてくるという理解でよろしいですか。

【野川部会長】 これはどなたでしょうか。お願いします。

【宅見国際業務調整官】 国内の法制化についてはまだ検討している段階でございます。

が、こちらは船員の基本訓練の1項目として、今、個々の安全及び社会的責任における最小限の能力要件というところがございます。そちらのほうで船上における暴力・ハラスメントを防止するための、船員さんは知識を持って、それに対応する能力を持つようにということが追加されたものになります。なので、船員さんの基本訓練のところでしっかりと、このようなハラスメントが船上において起こらないように、予防措置をしていくということが主なこととなります。なので、ご指摘があった罰則という点については、うまくお答えできないのですが、今後の検討によるものと思います。

**【野川部会長】** STCWコードのA-6表は、今おっしゃったように船員の能力に関するいろいろな規定のところなので、遠藤委員がおっしゃったのは、その筋からアプローチがちょっと違うということですね。だからまた異なるアプローチから、当然ながらハラスメント・暴力はあってはいけないことなので、改めて検討することになると思います。STCWのA-6表との関係では、船員の能力要件という枠組みの中でハラスメント・暴力等が起こらないようにしていくという方向性ですね、という理解でよろしいでしょうか。

ほかによろしいでしょうか。政策課長。

**【佐藤船員政策課長】** 補足の説明で、先ほど遠藤委員からあったところで私どもが答えたわけですが、やはり責任の辺は大事だと思っていまして、MASSの中でも幾つかの主要な章みたいなので分かれて、こちらの事務局説明でもございました人的因子みたいなチャプターのところは、我々としてリード国になろうというので提案文書とかを出していますけれども、責任のところは先ほど宅見からもありましたように、MASSというワーキングと法務委員会とのジョイントワーキングなんかを開催して、そこも詰めていこうということになってございます。

その中では私、担当課長の認識にはなりますが、21ページ目で青の下線を引かせていただいたというのは一つの整理として一歩前進なのかと思っていまして、これがそういうふうに今から持つことがワーキングとかで明確にディスクリプされているわけではないのですが、この青線で船長が乗るという点は、要はほかに乗組員がいたら船長が乗るとなっていますので、責任を議論するに当たっても、当座の非強制のMASSを入れていくに当たって、そうすると、形だけ船長が責任を負うみたいにならないように、今度は機能論として、MASS、自動運航船というのはかなり技術的な、本当に技術専門的なものの集合体、積み上げになってくると思うんですけれども、船長が乗るという前提の下で

責任論も議論されていくのかと思っております。

それから、さらに一つ戻りまして、大山委員がおっしゃられたアンモニアの関係ですと、当然、安全の確認というのも行政側として制度化すべきもの、例えば危険物の取扱資格にかかるような、そういうのは適切な時期に制度化していかなければいけないと思っております。この最終ページで書いたのは、アンモニア燃料船、アンモニアキャリアの船については燃料として使用できないと、鍵がかかっている鍵は外れましたというだけでございまして、これで全ての措置というわけでは当然ございません。一方でIGFのほう、フェューエル船とかでは、先ほど担当からも説明がありましたが、現在、国際のほうも精力的に議論しているところでございますので、国際的な標準と基準と合っていないてはいけないこともありますのも踏まえながら、我々として適切な時期に安全を確認するというのを、先ほど室長の前里も申しましたけれども、やはり危険性が高いものですので、当然、LNGなんかでも危険物の取扱いに関して制度化しているところでございますので、それで足りない部分はアンモニアについても措置していくというのは、役所としてもやるべきことの基本的方向性かと思っております。

以上です。

**【野川部会長】** ありがとうございます。最後の点、アンモニア等の毒性貨物ですが、これは安全措置を講じた場合に燃料として使用することを可能とするというわけですから、逆に読めば、安全措置を講じていない限り燃料として使用できないということがはっきりしているということで、ここはもう明確にした上で、特に実際に危険を被る可能性のある船員さんにとって理解ができる内容の安全措置を講じていくということは当然だと思いますので、よろしくお願ひしたいと存じます。

よろしいでしょうか。

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か。

では、なければ事務局にお返しいたします。よろしくお願ひいたします。

**【岩下労働環境技術活用推進官】** 次回の船員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、これをもちまして、交通政策審議会海事分科会第172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した。

— 了 —