

令和2年5月22日（金）10時00分～

交通政策審議会 海事分科会 第124回船員部会

【岡村労働環境技術活用推進官】 おはようございます。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124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岡村でございます。長岡の後任として4月1日付で着任いたしました。どうぞよろしくお願いいたします。

本日は、新型コロナウイルス感染症拡大防止の観点から、WEB会議により開催させていただきます。委員の皆様には機器準備や事前テストにご協力を賜り、ありがとうございます。

まず、WEB会議の操作方法についてご案内させていただきます。委員の皆様は事務局担当者より事前にご案内の「WEB会議接続マニュアル」も併せてご参照願います。

画面左下に「吹き出し」のマークがございます。こちらを押すと、画面上で会議参加者向けにメッセージの送信が可能です。映像や音声通話に不具合が生じた場合、こちらでやりとりをお願いします。

次に、映像と音声通話のご説明です。画面下中央に4つのマークが並んでおります。向かって左から、「カメラ、マイク、資料等の共有、通話終了」のボタンです。カメラ、マイクはそれぞれのマークに斜線、スラッシュが入っている状態ですと委員ご自身の映像と音声を拾わない状態です。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、マイクのスイッチを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。発言時以外にスイッチが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。発言終了時には、カメラ、マイクを必ずOFFにさせていただきますようお願いいたします。

なお、部会長、事務局は、カメラ、マイクが常にONの状態にしてあります。

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。ご発言の音声をマイクが拾っている場合、ご発言者の顔の下に青い線が表示されます。ご発言時に青い線が表示されない場合は音声を拾えていないため、マイクがONになってい

るか、ご確認ください。基本的なWEB会議操作の説明は以上です。

その他ご不明な点、システムに不具合がございましたら、事前にお伝えしている事務局の緊急連絡先にてご連絡ください。

それでは、本日は委員及び臨時委員総員18名中15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。

議事に入る前に事務局を務めさせていただいている海事局に人事異動がございましたので、紹介させていただきます。

船員政策課瀬田雇用対策室長です。

**【瀬田雇用対策室長】** 雇用対策室長の瀬田でございます。どうぞよろしくお願い申し上げます。

**【岡村労働環境技術活用推進官】** 船員政策課富田労働環境対策室長です。

**【富田労働環境対策室長】** 船員政策課労働環境対策室長の富田でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

**【岡村労働環境技術活用推進官】** 海技課鶴山船員教育室長です。

**【鶴山船員教育室長】** 海技課船員教育室長の鶴山でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

**【岡村労働環境技術活用推進官】** 資料につきましては、本日はWEB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】** お久しぶりでございます。それでは、早速議事を進めてまいりたいと存じます。

船員部会をオンライン形式のWEB会議で開催するのは初めてでございますので、委員の皆様は不都合や問題がありましたら、どうぞ事務局に遠慮なくお申出いただきますようお願いいたします。

それでは、議題1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」、事務局よりご報告をお願いいたします。

**【鶴山船員教育室長】** 船員教育室長の鶴山でございます。

それでは、資料1に基づきまして説明いたします。

おめくりいただきまして、初めの1ページ目でございます。船員教育機関卒業生の求人・

就職状況といたしまして、直近5年間における、大学、高専、海技教育機構の学校、短大、そして海大ごとに、求人数、就職者数、進学者数をまとめたものでございます。括弧内の数字は女子の内数としてご覧ください。令和元年度卒業生、すなわち今年3月に卒業しました生徒・学生につきましては、全体的に求人数は前年度に比べ増加しております。特に、海上産業に進んでいる、内航の増加が目立つというものでございます。一方、就職者数につきましては、昨年度に比べ、就職希望者数が大学、高専では減少、海技学校、短大では増加している分に比例しまして、海上産業へはそれぞれ減少、増加となっております。陸上産業についても減少しているところでございます。

また、進学者数につきましては前年度よりも若干減少という結果となっております。

続きまして、2ページ目でございます。船員教育機関における航海・機関別の求人・就職状況といたしまして、令和元年度における求人・就職状況を航海・機関別にまとめたものでございます。表が2つございますが、上の表は三級養成に係るものです。求人数の数字は延べ数で示してあります。求人数につきましては、外航、内航、カーフェリー及び旅客船といったところでは、いずれも機関のほうが航海よりも若干多い数字となっております。一方で、採用数につきましては航海と機関の割合が合計で約6対4という数字となっております。

下の表でございますが、これは四級養成に係るものです。求人数は実数で示しております。求人数は航海・機関の割合が合計で6対4ぐらいとなっております。一方で、採用数としましては、航海と機関の割合がトータルで7対3というような結果となりました。

続きまして、3ページ目でございますが、これは三級海技士養成機関における求人・就職状況の推移といたしまして、さきの1ページ目、2ページ目で示しましたのに関連し、直近5年間の海上への求人・就職状況の推移を折れ線グラフで示しております。求人数は、大学、高専、海大ごとに延べ数で表示しておりますが、求人票のカウントの重複を限りなく排除することを試みて、推測値ということで点線で示してございます。令和元年度につきましては、左側のグラフでお示しする外航では、高専の求人数が大きく増加しております。一方、就職数では前年度よりも減少する結果となっております。また、この外航では大学の就職者数が最も多い数字となっており、全体の約6割を占めているものです。

真ん中のグラフでお示しする内航では、ここでも高専の求人数が大きく増加しているのが分かりますが、就職者数では就職希望者数が前年度より減少していながらも微増という結果となっております。また、内航では高専の就職者が最も多く、全体の約8割を占めて

おります。

右側のグラフでお示しするカーフェリー／旅客船では、高専の求人数が高止まりの状況にあります。大学と海大については若干の増加となっております。また、ここでも高専の就職者数が最も多く、全体の約7割を占めているというものでございます。

これまでの3つの資料から令和元年度につきましては、大学の場合、就職希望者数の約7割が外航に、約1割が内航に就職しております。また、高専の場合は約2割が外航に、約6割が内航に、約1割がカーフェリー／旅客船に就職しているという実態が読み取れるかと思えます。

次の4ページ目でございますが、これは四級海技士養成機関における求人・就職状況の推移といたしまして、これも初めの1ページ目、2ページ目に関連し、直近5年間の海上への求人・就職状況につきまして、実数を積み上げた棒グラフ、それと合計数を推移で折れ線グラフで示しております。見やすいようにと工夫しておりますので、1つ前の三級養成のページのグラフとは若干違った格好で示しております。

令和元年度につきましては、左側のグラフでお示しする外航では、ここ2年間は求人数の増加が見られましたが、今年度、元に戻ったという感があり、就職数も同様となっております。また、真ん中のグラフでお示しする内航でございますが、求人数は増加の傾向にあることが分かります。就職者数も就職希望者数に関連して、これに並行して、昨年度から再び増加傾向にあるようです。右側のカーフェリー／旅客船ですが、求人数は昨年度に比べ若干減少でありますけれども、高い数値となっております。一方で、就職者数については、内航のほうに就職したというようなことの影響のためか、若干減少しているというものでございます。

次の5ページでございますが、海上就職率の推移といたしまして、平成21年度から令和元年度までの海上就職率の推移を示してあります。まず、青色でお示しする大学につきましては、このところ増加傾向にあります。令和元年度の海上就職率は5年ぶりに9割台に達しております。茶色でお示しする高専につきましては、4年間連続して8割を超える海上就職率となっております。この3年間は増加傾向です。緑色でお示しする海技学校及び海技短大につきましては常に9割台後半となっております。内訳では海上技術学校が96.2%、海上技術短大が99.5%ということでございます。最後に紫色でお示しする海大につきましては、母数の少ないことが数値変動には大きく関係しておりますが、3年度に100%という結果となっており、令和元年度の陸上就職者はありません。

最後の6ページ目でございますが、これは船員教育機関への入学状況といたしまして、直近6年間における大学、高専、海技教育機構別の入学状況を示しております。世の中全体的に少子化となっておりますが、令和2年度のところに着目してみますと、大学では令和2年度の応募者数が前年度に比べ合計43名の減少となっております。これについて大学からも幾つかのコメントを頂いているところもございますが、受験生は前年度の応募状況を見て出願する傾向もあるので、前年度多かった応募者数の反動で減少し、よって、上がったりがったりというようなことになっているのではないかと考えております。

次に、高専につきましては、数字だけ見ますと、ここ2年間、応募者数は大幅な減少が見られるといったことで、特に平成31年度のところでは、夏季の集中豪雨とか、これによってオープンキャンパスが中止となって、PR活動ができなかったとか、そういったのが要因ではないかというようなコメントを頂きました。今年度は昨年度に続いて応募者数が減った状況になっているのですが、はっきりした理由は今のところ分らないんですが、最近、学校が募集要項に入学に係る身体基準を掲載しているといったことで、もしかすると受験しようとする学生さんが応募の際にこれがきっかけになっているのかなといったところも想像できるのですが、今のところは不明となっております。

海技教育機構につきましては、令和2年度の実験者数が前年度に比べ、188名減少ということになっております。これは表の下、注釈6.をご覧くださいなのですが、小樽海上技術学校が令和3年度から小樽海上技術短期大学校として開校いたします。これに伴って、令和2年度はこの学校が募集を停止したということで、この学校に限らず、機構全体の応募者数が減ったのではないかと考えても考えられます。

また、海技教育機構からは最近既卒者による受験数も減ってきているというようなコメントを頂いております。

令和2年度の入学者数のところ、定員が360でございますが、実際に入学したのは357ということで3名足りないという計算にはなりますが、海技学校で1名、海技短大で2名の復学・再履修者があり、その3名の数を考慮すると、1年生の人数は定員360になるということで不足しているものではございません。

また、入学定員360ということで、これによって養成人数が減少するというものではありません。

以上で説明は終わりでございますが、最初の入学者数のところでの情報として1つお伝えしておくとするならば、新型コロナの影響が現在いろいろとございます。これが求人数

に影響が出ているのかどうかということで、こちらもいろいろな情報を集めているところでございますが、令和元年度卒業生については今のところ出ていないと。内定が取消しになったというようなことも学校側からは特に聞いておりません。

一方で、令和2年度の卒業生、例えば海技短大の2年生でございますけれども、例年3月から5月ぐらいに求人票が届くようになっておりまして、今のところは昨年とほぼ同じぐらい求人が来ていると。ただし、今後、6月、7月、どうなるかということについては事業者からの情報は今のところないということでございます。

以上、簡単でございますが、ご説明でございます。

**【野川部会長】** ありがとうございます。

それでは、ご質問、意見等をお聞きする段に移りますが、今回WEB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ということを避けるために、発言は私が指名した上で行っていただくということにしたいと存じます。発言を希望されるときは、この装置のカメラ、マイクをONにした上で、「部会長」というように発言をいただきまして、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にご発言をお願いいたします。発言の際には該当する資料のページ、記載がある箇所などを必ず述べた上で発言をお願いいたします。

それでは、本件につきまして、ご質問、ご意見等ございますでしょうか。よろしゅうございますでしょうか。

**【内藤臨時委員】** 部会長、よろしいでしょうか。

**【野川部会長】** 内藤委員ですね。どうぞ。

**【内藤臨時委員】** 今、ご説明いただきました内航ですが、コロナの影響等々、3月末の輸送量が内航総連で昨日発表になっております。特に貨物船、鉄鋼関係もしくは紙パルプで、2桁台、例えば鉄で言えば15%ぐらいダウンしております。緊急事態宣言が行われて、4月の数字はまだ正確には取っていませんが、この緊急事態宣言で、物流がかなりとまっています。油のほうも前年から6%、7%、昨年度1年間で落ちていますが、特に自動車部品もしくは電気製品等々で2桁台、ケミカル輸送に関しては20%近く落ちております。ただ、先ほどご説明がありましたように、就職5種に関しては、皆さんこれから船主に働き方を進めていきたいということで私の聞いている範囲の中では積極的に採用していきたいとお話を伺っております。ただ、コロナの状況によって荷主、元請事業者さん、かなり厳しくなっているという話が出ておりますので、これは注視しながら考えていき

いと思っております。ただ、事業者としては働き方を含め、前向きに回答していきたいと考えております。

以上でございます。

【野川部会長】 ありがとうございます。内藤委員、カメラをONにしていただけませんか。本当に内藤委員がしゃべっているというのを、カメラで確認したいので。

【内藤臨時委員】 カメラが、OFFが直らないものですから、音声だけでお話ししました。

【野川部会長】 分かりました。結構です。機械の不具合、そういうこと、おありだと思いますので。ありがとうございました。今、ご意見ということですね。

【内藤臨時委員】 意見でございます。

【野川部会長】 今の件につきまして事務局のほうから何かコメント等ございますか。よろしいですか。内藤委員、ありがとうございました。

ほかにございますでしょうか。よろしいでしょうか。それでは、どうもありがとうございました。

では次に議題2の審議事項である「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WEB会議からご退出をお願いいたします。非公開での審議となりますので、関係者以外の方全員がWEB会議から退室しないと議事が始められないため、WEB会議からのスムーズな退室にご協力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、別紙に掲げるもの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】 それでは、どうもありがとうございました。

これで本日の予定された議事は全て終了いたしました。私のほうから報告がございません。先月4月の第123回船員部会の持ち回り開催におきまして審議事項でございました

船員法施行規則の一部を改正する省令案について（諮問第351号）の議決の結果についてご報告いたします。

事務局から18名全ての委員が賛成という報告を受けましたことから、諮問のとおり改正するのが適当である旨、海事分科会長にご報告をさせていただきます。

ほかに何かございますでしょうか。

【富田労働環境対策室長】 部会長、よろしいでしょうか。

【野川部会長】 富田室長。

【富田労働環境対策室長】 労働環境対策室長の富田でございます。1点ご報告でございます。

船員部会の臨時委員で、公益委員の堀木委員が本年3月をもちましてご退任されております。3月の船員部会が持ち回り開催となりましたため、ご本人からはご挨拶を頂けず、残念ではございますが、ご紹介させていただく次第でございます。堀木委員におかれましては平成28年10月の第82回船員部会以降、3年半にわたりまして公益委員としてご尽力を賜りました。堀木委員のご尽力に対しまして深く感謝の意を表したいと存じます。

以上でございます。

【野川部会長】 ありがとうございます。ご本人はおられませんけれども、大変長い間、ご苦労さまでございましたという感謝の意を私からもここで表したいと存じます。

ほかに何かございますでしょうか。

【平岡臨時委員】 部会長、よろしいでしょうか。平岡です。

【野川部会長】 平岡委員、どうぞ。

【平岡臨時委員】 雇用調整助成金についてお尋ねしたいと思います。現在、報道などによりますと、雇用調整助成金の支給は手続などが煩雑過ぎて、支給までにかなり時間を要すると言われております。このような状況下で、海員の事業者に対する雇用調整助成金の支給はスムーズに行っているのか否か。また、窓口は現在、ハローワーク、労働局になっていますけれども、海運、船員に関わることを勘案すれば、なぜ運輸局で扱われなかったのか。

それと、平成21年のリーマンショック時には海事局が雇用調整助成金の手続、支給を行っておりましたが、今回はなぜ相談窓口にとどまるのか。また、相談件数はどのくらいあり、どのくらい支給されているのか、分かれば教えていただきたい。特に、フェリー、旅客船は減便、運航休止を余儀なくされている事業者もあることから、事業者は早く助成

金が支給されるよう取り組んでいただければと思います。

以上でございます。

【野川部会長】 ご質問が3点ほど、あとご要望もございましたが、いかがでしょうか。

【瀬田雇用対策室長】 雇用対策室長の瀬田でございます。

まず、雇用調整助成金につきましては、今、平岡委員、お話がありましたように、リーマンショックのときは運輸局窓口ということだったのですけれども、これは保険制度の統合がなされまして、平成22年1月以降は陸上一本化となりまして、現在は100%厚生労働省の制度の中で、窓口としましては、陸のハローワーク、労働局の担当所管ということで運用されておりますので、私ども海運事業者様からのご相談を受けることはありますけれども、申請はそちらのほうにさせていただいているということでございます。

助成の申請につきましては、解釈の問題等含め、事業者団体のほうからのご要望に応じて、私どももいろいろなサポートをさせていただいているところでございます。実際に今何社の方が使っておられるかという正確な数字は、すみません、私、今手元にはございませんけれども、今後、現在の状況を鑑みれば、非常に重要なポイントだと思いますので、事業者さんがそういったものをきちんと活用できるように、十分私どももサポートしていきたいと考えております。

【野川部会長】 すみません。ちょっと私から。平岡委員がおっしゃったことは、制度として厚労省で全て一括して対応していることは当然として、その中で海運業者からどれぐらいの申請があつて、それにどれぐらいが給付されているかということであつて、確かに関心のあるところだと思いますので、それを判明させるということは可能でしょうか。

【瀬田雇用対策室長】 もちろん事業者を把握していないというわけではなくて、私が今申し上げたのは、私の手元に数字がなかったというだけでございまして、失礼しました。

【有田船員政策課課長補佐】 すみません。事務局です。今事業者にはヒアリングをしている最中ございまして、現時点の情報ということになりますけれども、内航貨物事業者130社にお聞きした時点では検討中の事業者が20社、活用に向け具体的に検討中の事業者が6社、実際に活用いただいている事業者が1社いるということで伺っております。以上です。

【野川部会長】 審議官。

【磯野審議官】 審議官の磯野でございます。私、省全体のコロナ体制の取りまとめをやっている関係で、雇調金の話、厚生労働省からも伺っているんですが、ご指摘のように、

実は雇調金制度というのは企業のキャッシュフローを支えるための制度設計になっていないくて、実際に休業が生じまして、その休業者を抱えている企業が休業手当を翌月に払いまして、払ったあかしを労働基準局に提出して、それからお金が振り込まれるという手順になっているものですから、通常は実際に休業が生じてからお金が手元に届くまで2か月ぐらいかかるといふ仕組みになっているんですね。それで今いろいろなところから、これじゃ遅いじゃないかというご批判を海運業界問わず受けておりまして、厚生労働省のほうでも今仕組みの改善に動いておられまして、5月27日に新聞報道でご承知の方も多いかもしれませんけれども、第2次補正予算が決定されます。6月第2週でおそらく国会でご審議いただくということになるかと思うんですが、その中で、要するに、ボトルネックは何かというと、会社は1回休業手当を払いまして、それで、国に申請するということに時間がかかっているの、実際に労働者の方が直接に雇調金の請求ができるような仕組みを設けるように動いているというふうに聞いていますので、これができますと、労働者の方に直接お金が入るといふことになりますから、かなり改善はされるようになるのではないかと思います。政府全体でそんな動きになっているということをご紹介させていただきます。

【野川部会長】       ありがとうございます。よろしいでしょうか。

【平岡臨時委員】      部会長、よろしいでしょうか。

【野川部会長】       どうぞ。

【平岡臨時委員】      雇用調整助成金の問題で相談窓口ということを開いているのであれば、スムーズに助成金の支給に至るように、しっかりサポートをしてもらえればと思います。できれば海事局のほうで予算を取って、そこで雇用調整助成金なりが支払われるような状況が望ましいんでしょうけれども、それが無理ということであれば、相談窓口のほうでしっかり事業者のほうに助成金が支給できるような手続については、相談の上、しっかり支給できるような状況づくりをしていただければと思います。

【野川部会長】       ありがとうございます。強いご要望ということでぜひ事務局のほうでもそれを受け止めてお応えをお願いいたします。ほかによろしいでしょうか。

【立川臨時委員】      部会長、よろしいですか。立川です。

【野川部会長】       立川委員、どうぞ。

【立川臨時委員】      確認というか、教えていただきたいことがあります。現在船員教育機関に多くの方が在籍するなり、入学された状況にあると思うんですが、実際問題として

授業がまだ始まっていないということが考えられます。そのような中で、再開のタイミングに関して、何か基準があるのかどうかという観点と、そのような中で特に乗船履歴をつけるための乗船訓練、これの扱いに何か影響が出ているのでしょうか。また訓練船自体が今運航されているのかどうかの情報についても教えていただきたい。もし乗船履歴に影響があるのであれば、そのリカバーないしは対応をどう取っていくのかということも含めてお伺いしたいと思います。よろしく願いいたします。

【野川部会長】 分かりました。いかがでしょうか。事務局。

【鵜山船員教育室長】 船員教育室長の鵜山でございます。現在の新型コロナの感染拡大の影響でおっしゃるとおり、確かに各学校、海技教育機構の練習船においても、今実習の開始ができていない状況でございます。また、学校の生徒、学生も今学校が閉校中ということで、まだ学校に行けないという状況でございます。再開のめどは今のところ、何月何日というようなことは立っておりませんで、各都道府県の緊急事態宣言の解除、それと県をまたぐ移動の制限、こういったところの自粛制限が解除されるのを見ながら、いつ再開しようかというようなことで、現在、情報交換しながら進めているところでございます。また、乗船実習ができないことによる弊害については、おっしゃるとおり、履歴というところでございますが、履歴がないと海技資格を取る際に影響がありますので、この辺りは、例えば特例の措置なども検討しながら、生徒、学生が困らないようにしていきたいと現在検討しているところでございます。

以上でございます。

【新田海技課企画調整官】 部会長、補足でよろしいでしょうか。

【野川部会長】 どうぞ、補足。

【新田海技課企画調整官】 海技課の企画調整官の新田でございます。乗船履歴の件につきましては、4月末に私どもから事務連絡を出しておりまして、おっしゃるとおり、コロナの影響で乗船実習ができていない。これはJME T Sに限らず、水産高校等も含めて、そういう状況でございます。そういったことを踏まえまして、陸上で代替で様々な教育ですとか訓練を行うということで、乗船実習と同等の教育訓練ができるということが認められるものにつきましてはそこは柔軟に乗船履歴としてカウントしていきますよということ登録養成機関の皆様にお伝えしているというところでございます。あくまでコロナの影響を受けた特例的な対応ということでございますけれども、学生の皆さんが今後困ることがないように、しっかりそこは柔軟に、かつ安全には目配りをしながら進めていき

たいと思っております。

以上でございます。

【野川部会長】 ありがとうございます。よろしいでしょうか。

【内藤臨時委員】 部会長、よろしいでしょうか。

【野川部会長】 内藤委員、どうぞ。

【内藤臨時委員】 お答えいただいてありがとうございます。私ども、来期の採用を前向きに考えておりますので、ぜひ乗船履歴を特例として認めていただきそれと同時に、やはり免状資格がJ M E T Sで四級、あと商船高専で三級というような免状資格が必要となってきますので、ぜひとも口述試験ができるような体制でお願いし、採用のときには免状、限定ですけれども、取得していただきたいと考えています。

以上です。

【野川部会長】 ありがとうございます。あとよろしいでしょうか。

【庄司臨時委員】 すみません。部会長、よろしいでしょうか。

【野川部会長】 どうぞ。庄司委員。

【庄司臨時委員】 庄司です。ただいまのご説明の特例措置等、どうもありがとうございました。よろしく願いいたします。このコロナの中でいろいろな特例措置やご対応をいただき、どうもありがとうございます。学生にとっては非常にありがたいことです。ただ、大学もしくは学校としましては、今期卒業もしくは修了する学生のみではなく、1年生のときから年次進行で船舶職員養成の教育を行っています。乗船実習も年次進行でございますので、できましたら、今年1年の特例措置が全学なのか、それとも全学年に対してなのか、今後、大学ですと4年半あるのか、その辺りも今後で構いませんので、ご検討いただければと思います。今何かその辺出ますでしょうか。

以上です。

【野川部会長】 いかがでしょうか。確かに影響がずっと続きますのでね。どうでしょう。

【新田海技課企画調整官】 ありがとうございます。海技課の新田でございます。おっしゃるとおり、コロナの影響がさらに長期的になってくるということでありまして、おっしゃるような課題も出てくるのかなというふうに思っております。コロナの影響がどこまで延びてくるのかというのは現時点では読めないところもありますが、今後の影響をしっかりとそこは大学をはじめ船員養成機関の皆様と意見交換をさせていただきながら、また、

業界の皆様とも緊密に連携しながらこういった特例を取っていくべきなのか、あるいはどういった解決策があるのかということについてはしっかりと前向きに検討させていただきたいと思っております。

以上です。

【野川部会長】 ありがとうございます。この点、船員教育機関に限らず大学も含めてどの教育機関も共通のいろいろな問題がございますので、対応して、ぜひ前向きの、不利益が学生に課されないように対応をお願いしたいと思います。

【森田臨時委員】 部会長、森田です。

【野川部会長】 森田委員、どうぞ。

【森田臨時委員】 ありがとうございます。船員部会をこのような形で開催していただいて、本当に感謝しています。今の件でちょっと質問したいんですが、私も経験があるんですけど、実習船、練習船の中で相当なボリュームで座学を行っています。教室の中でいろいろな勉強をするわけですが、どの部分でどの程度、特例として乗船期間としてみなすかというのは、これからの教育訓練の在り方を検討する上でも重要になってくると思うので、詳細を後日明確にさせていただきたいと思っております。よろしく申し上げます。

【野川部会長】 それはできますでしょうか。どういう特例をしていくんだということが決定し次第、それを示していくということですが、事務局いかがでしょうか。

【新田海技課企画調整官】 海技課、新田でございます。ありがとうございます。現時点では個別に学校に応じてどういう代替措置を取り得るのかというのは学校によって設備の増強ですとか、いろいろなキャパシティの関係で様々だと思っておりますので、なるべくそういった状況も踏まえながら、広くお認めしていく方向で行こうというふうに思っております。その結果を踏まえて、こういったものをお示しできるかというのはまた検討したいと思っております。

【野川部会長】 これ、どこの教育機関も同じですが、学校ごとにいろいろな事情がありますけれども、点検していくうちに一応大まかな共通のものというのは可能なので、それはお願いしたいと思います。

森田委員。

【森田臨時委員】 学校もそうなんですけど、練習船ですね。そちらのほうもお願いします。

【野川部会長】 お願いします。

【森田臨時委員】 要するに、乗船履歴を特例である程度みなして認めるということになるんでしょうけれども、どれをどのようにしてみなして認めるかということの詳細が分かれば後日教えてください。

【新田海技課企画調整官】 ちょっと今後検討させていただきます。いずれにせよ今回の措置というのは何か恒久的なものに関連づけるというよりは、あくまでコロナがあって、今部会長もおっしゃったとおり、学生さんに不利益をなるべく生じさせてはいけないという観点から臨時特例的にやろうということでございますので、そこはご理解をいただきつつ、ただ、どういった観点で整理してきたのかということについて何がお出しできるかは検討してみたいと思います。

【野川部会長】 すみません。これは代替的な、例えば授業として認めるとか、これは認められないとかという基準は今あるんですか。つまり、何でもやれば、それを代替措置として認めるというわけではないですね。

【新田海技課企画調整官】 練習船での実習と同等の教育訓練であると認められるものについて、代替措置として認めて、乗船履歴としてカウントしますよというふうなものについてはお示しをしています。それ以上のものははっきりとした基準としては作っていないので、これはなぜかと申しますと、先ほど申し上げた臨時特例的な状況ということと、教育機関によっても様々、練習船によっても様々な実態があるということも踏まえた上でのある意味ふわっとした基準になっているということでございます。

【野川部会長】 いかがでしょうか。

【森田臨時委員】 すみません。

【野川部会長】 森田委員、どうぞ。

【森田臨時委員】 しつこいようですが、練習船で行われたものとしてみなせることがもし仮に出てくるとすれば、練習船でやる必要がないんじゃないかという議論に発展しかねない部分があるわけです。ですから、今回は臨時的な措置だとしても、そのことが残ってこれから先のいろいろな議論に発展しかねないので、ちょっと心配しているところもあるんです。あくまで線引きをしっかりとさせていただきたいと思います。

【野川部会長】 なるほどね。お願いします。

【新田海技課企画調整官】 ありがとうございます。森田委員の問題意識は、ある意味、私ども共有しているところがございますので、あくまでコロナの影響を踏まえて臨時特例的なものであるということ的前提にまずは考えているという、その考え方自体は共通であ

るということをご理解いただければと思います。ご懸念についてはよく分かりました。

【野川部会長】 それではほかに。

【庄司臨時委員】 すみません。庄司です。

【野川部会長】 庄司委員、どうぞ。

【庄司臨時委員】 すみません。ちょっと蒸し返すようなんですけども、まず、きめ細やかなご対応ありがとうございます。先ほどコロナの影響がどこまで長期的かというご発言があったかと思うんですが、今年度の影響が既に年次進行で出ている。大学、高専、学校の場合は年次進行で出ているということ踏まえた上での先ほどの私の発言ですので、今後の長期的なこととはまた違うということをご理解いただければと思います。

以上です。

【野川部会長】 どうぞ。

【新田海技課企画調整官】 海技課、新田です。大変失礼しました。今出ている影響についてはしっかりと各校とご相談させていただきながら、しっかりそこは特例的な対応等をやるなり、繰り返しになりますけれども、学生の皆さんに不利益が生じることがないようにするという。それは私ども、強い思いを持っておりますので、しっかり対応させていただきたいと思っております。大変失礼しました。

【庄司臨時委員】 ありがとうございます。

【野川部会長】 それでは、ほかにございますでしょうか。

それでは事務局にお返ししたいと思います。よろしく申し上げます。

【岡村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124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おかれましてはWEB会議にご出席いただき、ありがとうございました。

— 了 —