

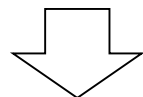
# 第2回 船舶料理士資格の効率的な 取得に関する検討会

---

平成30年3月  
国土交通省海事局

## 1. 検討会の意義

内航船員の働き方改革の検討を開始しており、若者目線で海上労働に目を向けてもらうためには、職場環境の改善を図り、職業としての魅力向上につなげる必要がある。



職場環境改善の1つの方策として、内航未来創造プラン(平成29年6月)においても、「**船内供食**」改善のための取組を検討すると記載されている。(※参考資料あり)

## 2. 船内供食の課題と改善の方向性

### (現状)

- ・乗組員(主に若者)が交代で調理
- ・各自が食事を調達
- ・メタボの船員が増加 (※参考資料あり)

### (問題点)

- ・船員の負担となり、離職原因の1つに
- ・栄養バランスが偏るおそれ
- ・船内生活の楽しみの1つが失われる

### (改善の方向性)

「**料理士・司厨員**」が供食を行うことで、船員の負担軽減、船員の健康管理を図る

そのためには、「**料理士・司厨員**」を確保・育成する取組が必要

## 3. 検討会における取組の内容

### ①これまでの経緯

○「第1回船舶料理士資格の効率的な取得に関する検討会」を開催(平成30年4月9日)

→料理士・司厨員を確保・育成する取組の1つとして、まずは船舶料理士資格の効率的な取得方法等について議論を開始

＜第1回検討会での主な意見＞

- ・船舶料理士の国家試験について、学科試験のみでも良いのではないか
- ・船舶料理士を何人確保する必要があるのか、具体的な目標や数字を示して欲しい
- ・水産高校や調理師学校の卒業生(陸上の調理師免許取得者)を確保できたら良い

○アンケート調査およびヒアリングの実施

→実態把握のためアンケート調査を実施(資料○)

→以下の者にヒアリングを実施

RORO船司厨長／外部供食サービス事業者／内航船舶所有者／内航オペレーター(鉄鋼)

### ②今後の方向性

検討会の議論、アンケート調査の結果を踏まえ、船舶料理士資格の効率的な取得のあり方とともに、料理士・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について、今後の方向性を示すこととしたい。

## 参考資料①【内航未来創造プラン(平成29年6月)】

### 【内航未来創造プラン(平成29年6月)(抄)】

#### Ⅲ. 今後取り組むべき具体的施策等

#### 3. 船員の安定的・効果的な確保・育成

##### (2) 船員のための魅力ある職場づくり

##### iii) 船内供食の確保

##### ①現状・課題

- ・職住が一体であり、陸上から隔離された海上労働における食生活は船内生活を送るために不可欠であり、また、船員が健康であることは安全に船内等作業を行う大前提である、また、船内で提供される食事は、船員にとって職場での大きな魅力でもある。
- ・一方、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り、このような負担が離職の一因となっているものと考えられる。また、全国健康保険協会船員保険部の調査では、船員は、肥満や糖尿病が発症する危険がある境界型糖尿病の割合が陸上労働者に比較して高いとの結果が出ている。
- ・このため、船舶料理士資格受有者や船内で調理を行うことの出来る者を早期かつ幅広く確保・育成することで、船員の負担を軽減し、離職の防止を図るとともに、栄養バランスが確保された魅力ある食事の提供を行い、健康で安全な船員労働の実現と船員職業の魅力の向上を図る必要がある。

## 参考資料①【内航未来創造プラン(平成29年6月)】

### ②取組の内容

・船舶料理士資格受有者や船内で調理を行う者の確保・育成のため、以下の取組を行う。

#### a) 船舶料理士資格の効率的な取得(近海区域以遠を航行する船舶)

- ・近海区域以遠を航行区域とする船舶のうち1,000総トン以上のものについては、船舶料理士の資格を有する者の乗船が義務付けられており、船舶料理士の資格取得のためには、国家試験である船舶料理士試験に合格のうえ、一定期間乗船した実務経験が必要となっている。
- ・この現行の要件について、ILO海上労働条約に定められた条件を引き続き担保した上で、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各種料理の実技能力を維持確保しつつ、より早期に資格取得を可能とする方法について検討を行う。

#### b) 船内で調理を行うことができる者への教育及び人材確保(沿海区域を航行する船舶)

- ・沿海区域を航行する船舶等については、船内で調理を行う者が船内における調理に関する基礎的な知識を有していることが必要である。
- ・このため、海技教育機構等における調理実習を受講した者や、船員災害防止協会作成の船内食事に関するテキストを用いた社内教育の修了者等に加え、船内で専従的に調理に従事できる人材を確保・育成できるよう、次の取組を行う。
  - 調理師学校への海上就職案内の強化やジョブカフェの全国展開
  - 海技教育機構清水校における司厨科施設の積極的活用
  - 調理師資格を取得できる水産高校調理課程卒業者に対する海技教育機構練習船における船内調理実習の実施 等

## 参考資料①【内航未来創造プラン(平成29年6月)】

### ③取組の進め方

#### a) 船舶料理士資格の効率的な取得(近海区域以遠を航行する船舶)

- ・資格に必要な技能を維持しつつ、早期に資格取得が可能な方法を検討するため、平成29年度中に関係者による検討会を開催し、必要な船内調理業務経験や教育内容のあり方について議論を進める。

#### b) 船内で調理を行うことができる者への教育及び人材確保(沿海区域を航行する船舶)

- ・平成29年度から、上記②b)に記載する取組を進める。

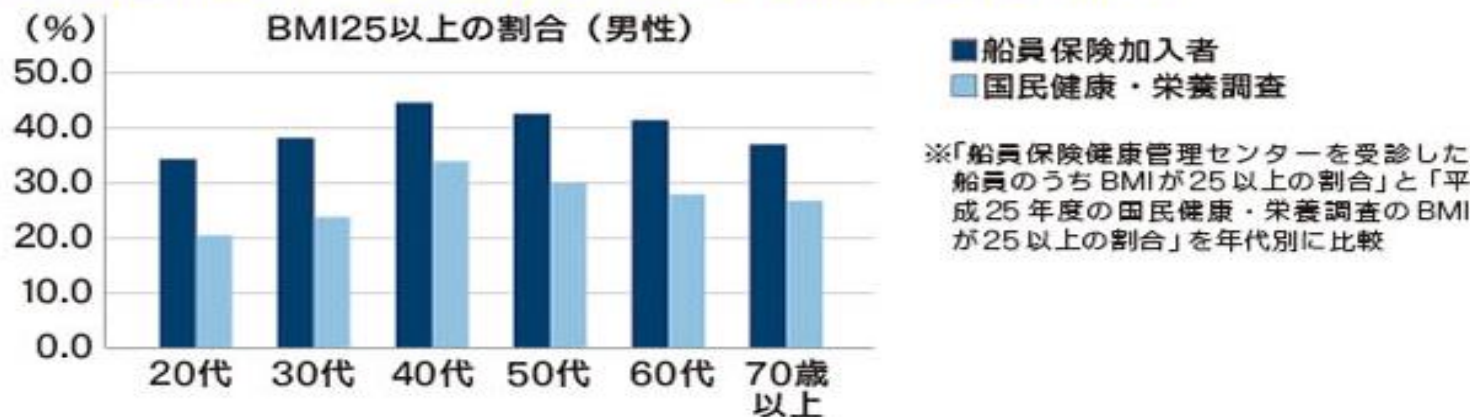
### ④期待される効果

- ・船舶料理士や専従の調理者を確保・育成し、船員の負担を軽減することで、労働時間の短縮が期待される。また、船内で提供される食事の栄養バランスの改善による生活習慣病の発生を予防することで、船員の疾病発生率について、第10次船員災害防止基本計画(平成25年度～29年度)に定める10%の減少に寄与する。

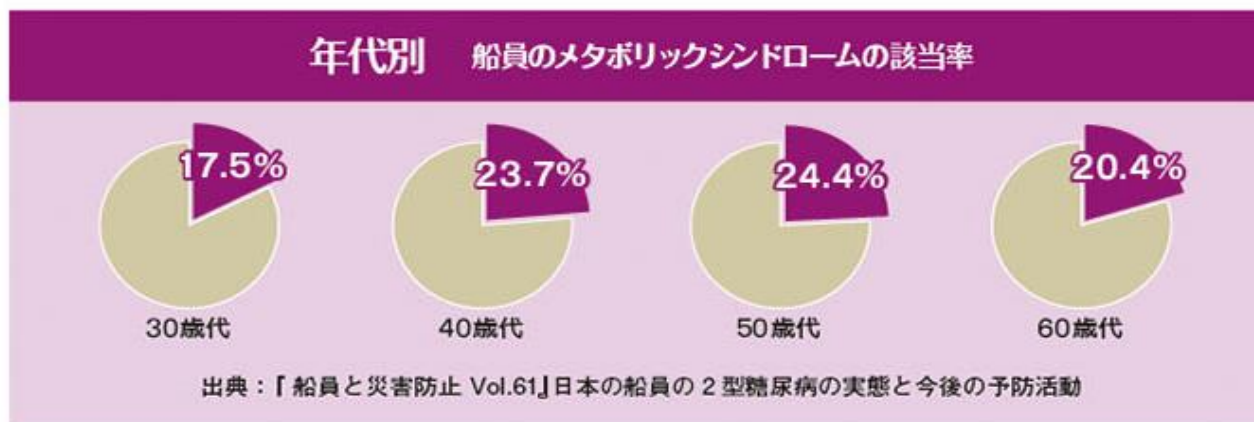
## 参考資料②【船員の健康に関するデータ】

### 【船員の肥満の割合】

◎船員さんは、すべての年代で一般よりも肥満の割合が高い！

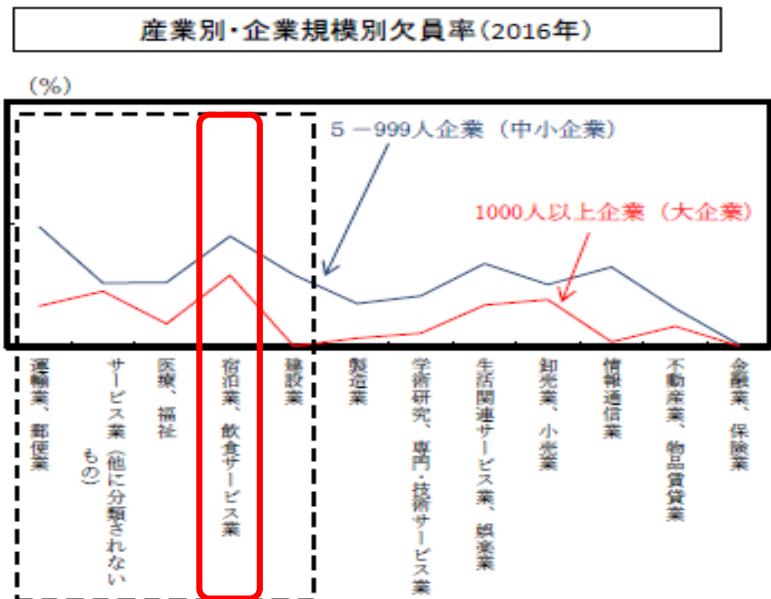
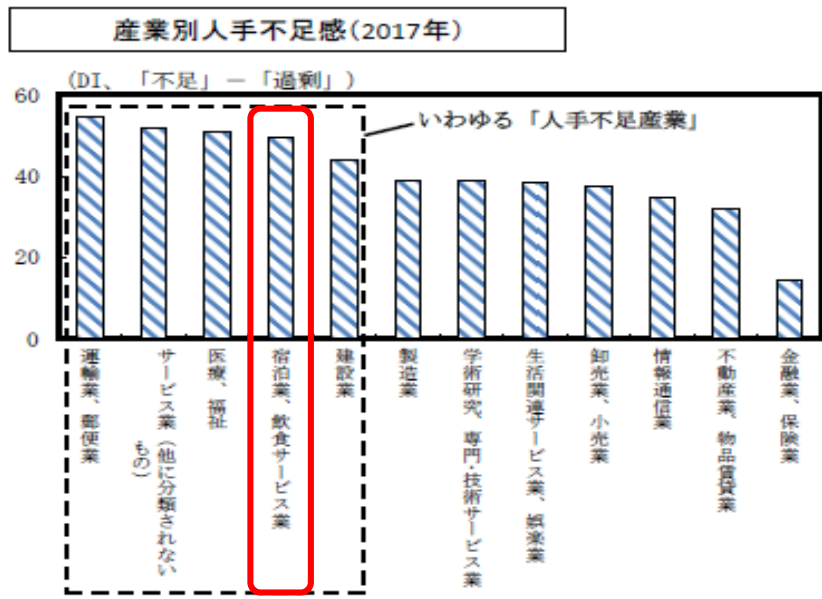


### 【船員のメタボリックシンドロームの該当率】



## 参考資料③【陸上の飲食業の人手不足の現状について】

＞＞陸上の飲食サービス業においても、人手不足感が高く、欠員率や有効求人倍率も高く、人員の確保が厳しい状況にある。



(備考) 1. 厚生労働省「労働経済動向調査」、「雇用動向調査」により作成。  
2. 右図は、「雇用動向調査」の個票を職業安定局雇用政策課において特別集計して作成。

### 求人・求職の状況、就業者数(2017年)

	接客・給仕	飲食物調理
有効求人倍率	3.85倍	3.16倍
有効求人数	1,526,249人	1,776,917人
有効求職者数	396,794人	562,888人
就業者数	184万人	222万人
	※資格外活動 101,539人(2017年10月末時点) (宿泊業、飲食サービス業)	

### 人手不足の原因・特徴

○休暇が取得しづらい  
○賃金が低い

【参考データ(宿泊業、飲食サービス業)】

離職率	:29.8%	(産業全体 14.9%)
賃金	:265.5千円	(産業全体 333.8千円)
55歳以上の者の割合	:28.6%	(産業全体 29.7%)
月当たりの総労働時間	:187時間	(産業全体 178時間)
非正規雇用者数の割合	:72.9%	(産業全体 37.2%)
年休100日以上企業の割合	:57.9%	(産業全体 79.2%)

【厚生労働省職業安定局 平成30年6月1日「雇用政策研究会第2回資料:人手不足の現状把握について」より抜粋】



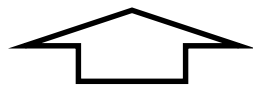
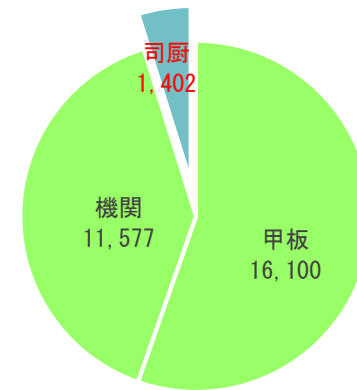
## 参考資料④【司厨部門の有効求人倍率について】

司厨の求人求職状況は他部門と比べて少ないものの、毎年一定水準の求人求職があり、かつ、他部門と比較してマッチング率が高いことから、今後求人数等が増えれば、伸びしろが期待できるのではないかと。

○求人求職状況（平成27～29年度）

	求人数	求職数	有効求人倍率	成立数
甲板	16,100	11,283	1.43	1,714
機関	11,577	5,307	2.18	919
司厨	1,402	1,342	1.04	252

○職種別求人件数（平成27～29年度）

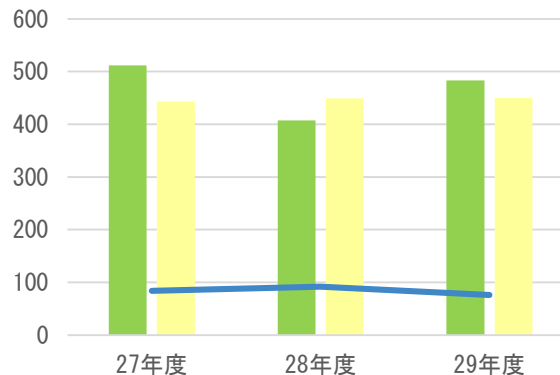


### 【求人に対する成立割合】

- 甲板：  $1,714 \div 16,100 \times 100 = 10.6\%$
- 機関：  $919 \div 11,577 \times 100 = 7.9\%$
- 司厨：  $252 \div 1,402 \times 100 = 18.0\%$

※成立数は求人に対する成立数をカウント

○司厨の求人求職状況の内訳（平成27～29年度）



	27年度	28年度	29年度	合計
求人件数	512	407	483	1,402
求職件数	443	449	450	1,324
成立数	84	92	76	252

■ 求人件数 ■ 求職件数 — 成立数

# 第一回委員会(H30.4.9)における委員からの質問への回答(その1)

## <質問事項>

検討会での議論を円滑に進めるため、船舶料理士資格者について、配乗義務船の隻数や予備員率を含めたおおよその必要人数を示す必要がある。

## <考え方>

(1)内航船(貨物船及び旅客船)における現状での必要人数は、

- ①船舶料理士の配乗義務船舶数(遠洋又は近海区域を航行する総トン数1,000トン以上の隻数)
- ②アンケート調査回答で任意に船舶料理士を配乗させている隻数について、全内航船舶に引き延ばした隻数
- ③上記①と②の合計隻数に、内航船における予備員率を乗じた隻数

(2)船舶料理士資格受有者の供給数

- ・法令上、船舶料理士資格証明書には有効期限がないことから、これまでの日本人の資格取得者数の累計から、外航と漁船の配乗義務船の隻数(=内航以外に従事している船舶料理士)を除いた人数

## <具体の人数についての推計>

(1)必要人数

- ①配乗義務船隻数(船員法111条報告):内航貨物船311隻、内航旅客船36隻 合計347隻
- ②任意配乗船の隻数(推計)
  - 1)74隻(アンケートでの任意配乗船隻数)÷392隻(アンケートでの非配乗義務船隻数) 18.9%
  - 2)内航(貨物及び旅客)における非配乗義務船隻数(111条報告): 3,577隻
  - 3)3,577隻×(74隻÷392隻)= 675隻 ※アンケートに回答した者の属性により推計値は異なりうる
- ③上記①と②の合計 1,022隻
- ④内航船における予備員率(111条報告) 23.6%
- ⑤1,022隻×(1+0.236)=1,263隻(人)

# 第一回委員会(H30.4.9)における委員からの質問への回答 (その2)

## <具体の人数についての推計(続き)>

### (2)日本人の船舶料理士資格受有者の供給数(終身有効。海上保安学校出身者を除く)

- ① アンケート回答では、乗船させている船舶料理士の年齢は40歳～60歳が貨物船で8割、旅客船で7割を占める。
- ② そのため、20歳前後で資格を取得すると仮定した場合、約40年間の資格取得者数の累計が供給数となる。
  - 1) 国家試験合格者数(昭和51年度～平成29年度) 538人
  - 2) 旧養成講習の修了者数(昭和52年度～平成14年) 309人
  - 3) 調理師等取得による資格取得者数(昭和51年度～平成29年度) 5,344人
  - 上記1)～3)の合計数 6,191人
- ③ 外航船と漁船の配乗義務船隻数 263隻
- ④ ②から③を除いた数 5,928人

### (3)上記(1)の必要人数と(2)の供給数との比較

必要人数1,263隻(人) < 5,928人

⇒有資格者数は、必要人数を大きく上回るものの、有資格者のうち多数が陸上で就職していると考えられるところ、潜在的な有資格者をいかに海上に引きつけ、就職させ、かつ定着させるかが課題。

# 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)

---

平成30年3月  
国土交通省海事局

# 回答者の属性

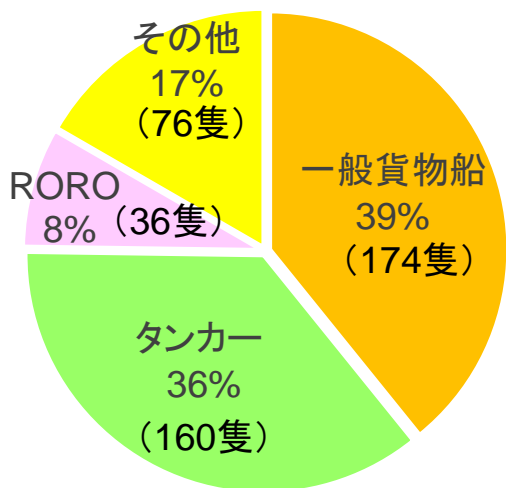
## 1. 回答率

- ・調査票配布数: 1930事業者
- ・回答事業者数: **130事業者**

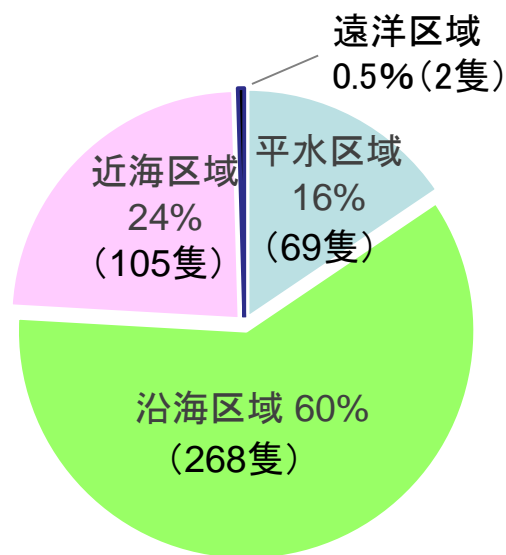
## 2. 回答者の属性

- ・回答事業者の所有船舶総数: **444隻**

【①船種別】



【②航行区域】



【③総トン数別の所有船舶数】

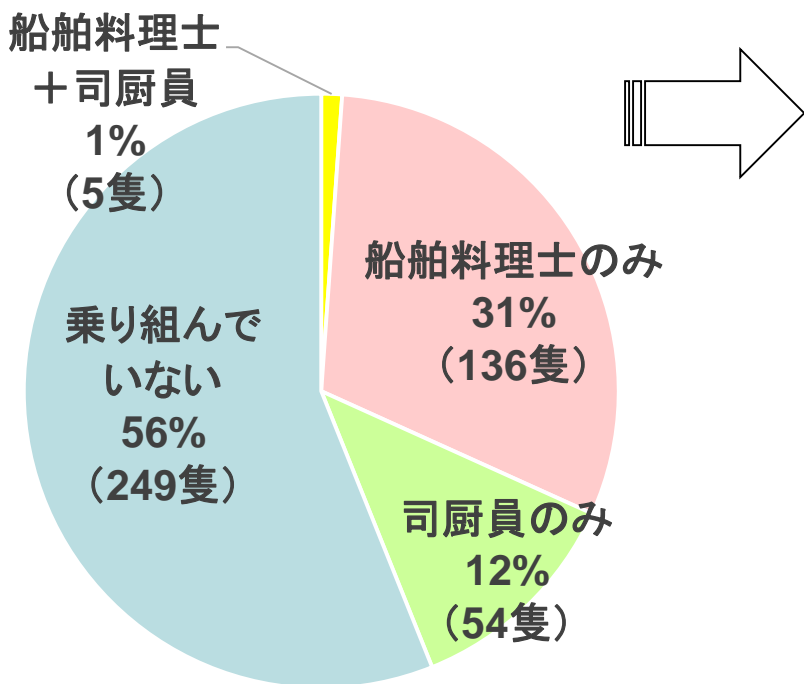
総トン数	隻数	割合
100~200	49	11%
200~400	50	11%
400~500	120	27%
500~700	19	4%
700~800	38	9%
800~1000	19	4%
1000~2000	22	5%
2000~3000	15	3%
3000~	112	25%
合計	444	

# 回答者の乗り組み状況

## 1. 船舶料理士及び司厨員の乗り組み状況

回答があった130事業者の内73事業者、所有船舶444隻の内195隻に船舶料理士もしくは司厨員を乗り組ませている。→回答事業者の5割、所有船舶の4割にあたる。

【①船舶料理士・司厨員の乗り組み状況】



195隻の内、約4割の76隻が船舶料理士の配乗義務船。残り約6割の119隻は船舶料理士または司厨員の配乗義務はないが、料理士もしくは司厨員を乗り組ませている

【②船舶料理士配乗義務について】

航行区域	総トン数	料理士 + 司厨員	料理士のみ <small>配乗義務あり</small>	司厨員のみ	合計隻数
遠洋	1000t以上	2	0	0	2
近海	1000t以上	2	72	0	74
	1000t未満	0	5	7	12
沿海		1	57	47	105
平水		0	2	0	2
合計		5	136	54	195

※司厨員

本アンケートでは、専従の司厨員で、船舶料理士資格受有者以外の者を「司厨員」という。

## 1. 船舶料理士の配乗理由について【船舶料理士の配乗義務がない場合】 (自由記載)

→ 船員の健康面を考慮して栄養豊富な食事を提供するため、との理由が最も多かった。

◎船員の健康面を考慮して、栄養豊富な食事を提供するため (8)

◎配乗義務船と義務のない船舶があり、無資格者、有資格者を限定した配乗が難しいため (4)

◎たまたま有資格者が乗船している (4)

・全日本海員組合との労働協約があるため (3)

・船員の負担軽減のため

・労働環境を良くするため

・船上生活において、食事は乗組員の楽しみであるため

【◎は特に記載が多かった意見／( )内は回答数】

# 船舶料理士の確保状況について

## 1. 船舶料理士の確保状況について

→ 回答者の半数が船舶料理士の確保が厳しいと感じている。

当面確保できている	23
厳しい状況であるが、何とか確保できている。	21
確保できなかった場合がある。	2

## 2. 船舶料理士が確保できなかった場合の理由について（自由記載）

→ 調理師免許取得者を見つけること、定着させることが難しいとの意見があった。

- ・調理師免許取得者がなかなかみつからない
- ・調理師免許取得者を採用したが、船内で調理業務を経験させている途中で退社した



# 船内調理業務経験(1年間)について

1. 船舶料理士国家試験の受験による資格取得に必要な1年間の船内調理業務経験について →回答者の半数以上が確保できている。

1年間の経験について確保できている	25
1年間の経験について確保が困難である	16

2. 確保が困難だった場合の理由について(自由記載)

→定員外の者を乗り組ませる余裕がないという意見が多かった。

◎最少の乗組定員で運航しており、調理経験を取得させるために、余剰人員を乗船させる余裕(金銭面、人件費、部屋数等)がない (12)

・乗船期間が短く、1年間の調理業務経験の確保が困難である (3)

【◎は特に記載が多かった意見／( )内は回答数】

# 船内調理業務経験(3月間/1月間)について

1. 陸上の調理師資格または栄養士資格を受有する者の認定による資格取得に必要な3月間(一定の要件下では1月間)の船内調理業務経験について →回答者の多数が確保できている。

3月間の経験について確保できている	38
3月間の経験について確保が困難である	7

## 2. 確保が困難だった場合の理由について(自由記載)

→資格取得者を定員外で乗船させる余裕がない。また、指導する側にも余裕、経験、ノウハウがない、との意見があった。

◎最少の乗組定員で運航しており、調理経験を取得させるために、余剰人員を乗船させる余裕(金銭面、人件費、部屋数等)がない (5)

・指導する船長・船舶料理士が、多忙のため指導にあてる時間がなく、指導する経験・ノウハウもない (3)

【◎は特に記載が多かった意見/( )内は回答数】

## 1. 船舶料理士国家試験に対する意見について（自由記載）

- ・現場と同じ条件でバランスの良い料理が作れるかをチェックする試験にしてもらいたい。  
具体的には、材料費、乗組員人数分の料理を作るスペースを再現して料理させ、味のチェックやバランス、週間献立の確認など、現場で即戦力となることを保証する内容の資格として欲しい
- ・試験内容が難題すぎるため、もっと簡単な内容にすべき
- ・受験料に対する補助金等があればいいと思う

## 1. 認定による船舶料理士資格の取得要件に対する意見について (自由記載)

### ◎船内調理業務経験の期間を短縮してもらいたい(5)

→短縮の方法について以下の意見があった

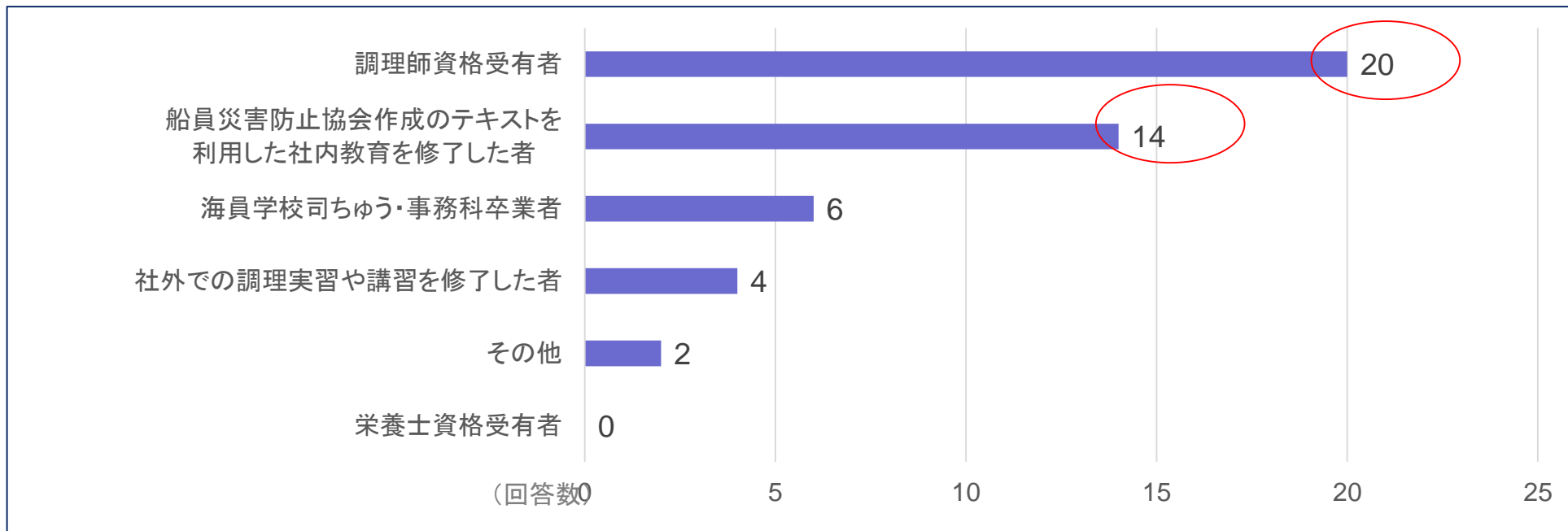
- ・陸上や航海訓練所の練習船での調理研修で代替する
- ・調理師免許取得者の調理実務経験を船内の業務経験に換算できるようにする
- ・海技専門学校に司厨部の課程を創設し、陸上の調理師学校と連携して、航海訓練所の練習船による司厨訓練を実施し、座学1か月、乗船実習1か月程度の短期間で資格を取得できるようにしていただきたい
- ・海員学校の司厨科の復活を希望する

【◎は特に記載が多かった意見／( )内は回答数】

# 司厨員の配乗状況について

## 1. 料理士以外の司厨員の資格要件について(複数回答可)

→調理師資格受有者が一番多く、社内教育修了者が次いで多かった。



→上記、「その他」の具体的内容について

- ・陸上の調理経験者
- ・陸上での就職が厳しく、脱サラして料理が得意な人がいると紹介を受け、海上技術短期大学校調理講師の下で研修を受けさせ採用、船員とした。

※上記の資格要件について

船舶料理士以外で船内で調理を行う者の要件を以下のとおり通達で定めている。

- ①船舶料理士試験に合格した者、独立行政法人海員学校司ちゅう・事務科を卒業した者、調理師、栄養士の資格を取得した者 等
- ②船内における調理に関する業務についての基礎的な知識について、通達で定める講習を修了した者
- ③船内における調理に関する業務についての基礎的な知識について、通達で定めるテキストを使用し、社内又は船内等において教育を修了した者

# 司厨員の配乗状況について

## 2. 司厨員の確保状況について

→回答者の半数が司厨員の確保が厳しいと感じている。

当面確保できている	15
厳しい状況であるが、何とか確保できている。	10
確保できなかった場合がある。	4

## 3. 確保が困難だった場合の理由について（自由記載）

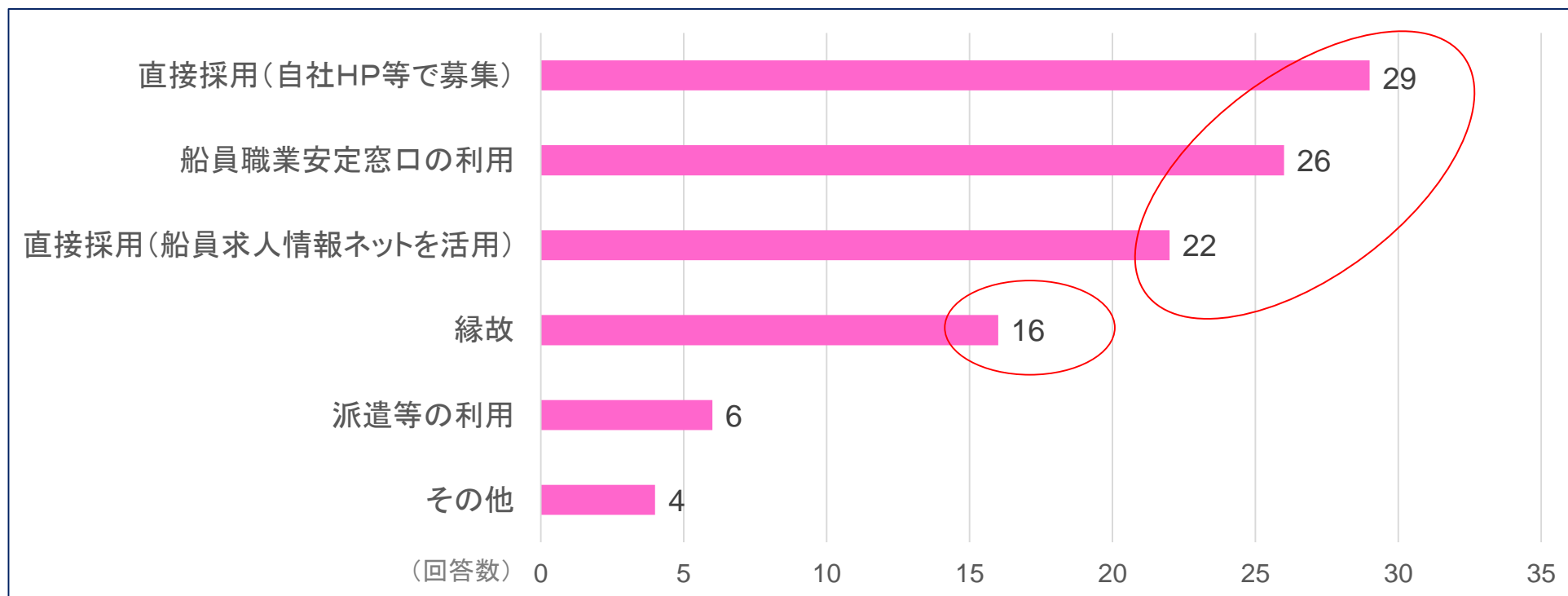
→有資格者が見つからない。調理だけでなく荷役等の手伝いもしてもらうことがネックになっているとの意見があった。

- ・調理師免許取得者を採用する窓口が見つからず、採用できなかった（1）
- ・調理師免許取得者を採用しようとしたが、陸上及び他船との競合で採用できなかった（1）
- ・船が小さいため、司厨員にも荷役やタンククリーニングの手伝いをしてもらうため、そこがネックになっている（1）

【（ ）内は回答数】

## 1. 船舶料理士の採用ルートについて

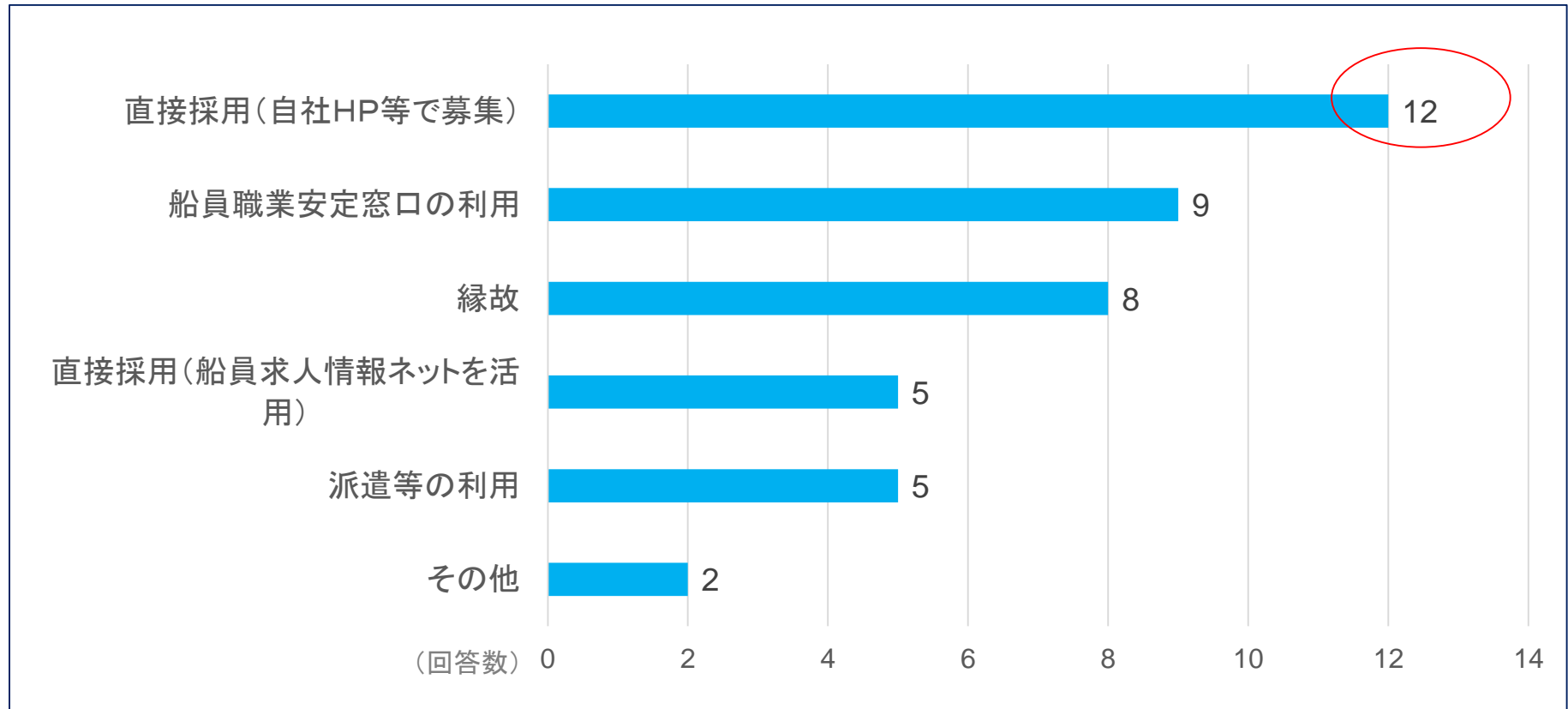
→直接採用、船員職業安定窓口によるものが多いが、縁故による採用も一定数ある。



→上記、「その他」の具体的内容について  
記載なし

## 2. 司厨員の採用ルートについて

→自社HP等による直接採用が一番多い。



→上記、「その他」の具体的内容について  
 ・調理師学校への求人等



### 3. 船舶料理士または司厨員を採用することができた事情・背景について (自由記載)

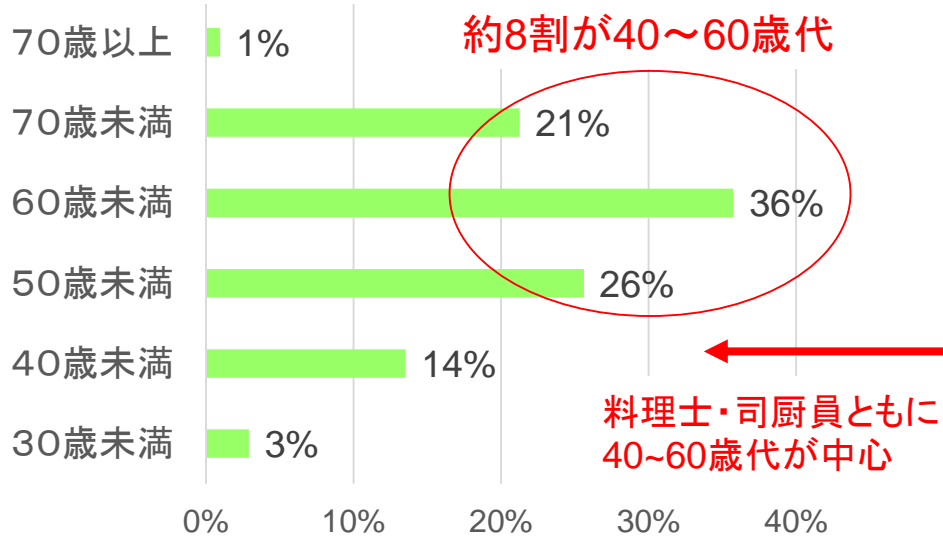
- ◎陸上の飲食店等よりも高い給与を提示することができた (16)
- ◎求職者の希望(乗船期間、休暇期間、給与)と調整することができた(6)
- ◎乗組員等からの紹介で採用した (6)
- ◎陸上と比較して、まとまった休暇が確実に取得できるため (5)
  - ・運輸局からの紹介で採用した (3)
  - ・料理士・司厨員の負担軽減を図っているため (2) →甲板作業の免除や買い出しの協力など
  - ・採用活動を行ったため(調理師学校訪問、海技者セミナーへの参加) (2)
  - ・縁故採用 (2)
  - ・各船の定員が決まっているため、計画的な供食体制がとれること
  - ・陸上と変わらないような技術力を教えることができた
  - ・陸上での飲食店の倒産や就職難から海上に転職し、就職・定着している
  - ・陸上飲食店等より給与水準が高いため、調理師資格保有者の転職希望者が多い
  - ・海上自衛隊を退官した者を採用した

【◎は特に記載が多かった意見／( )内は回答数】

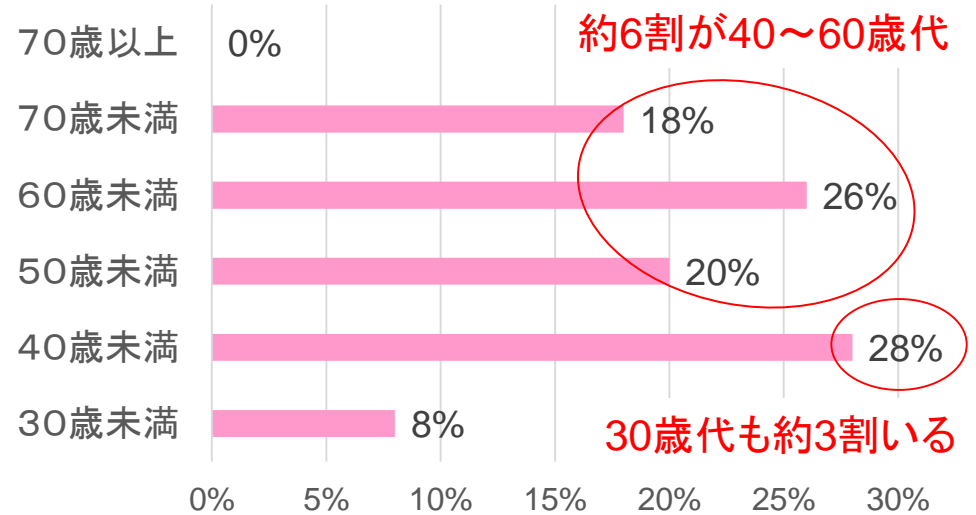
# 年齢・勤続年数について

## 1. 乗船させている船舶料理士または司厨員の年齢及び勤続年数

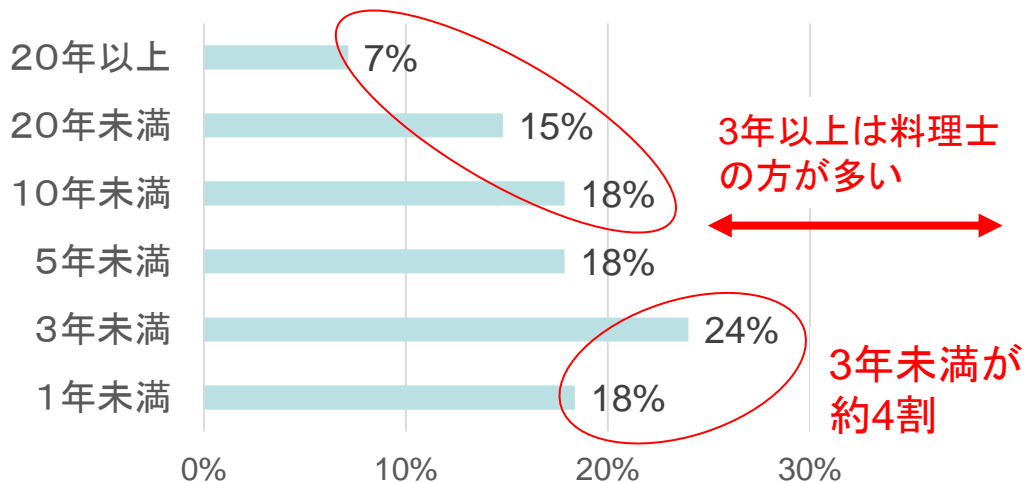
【①船舶料理士の年齢】



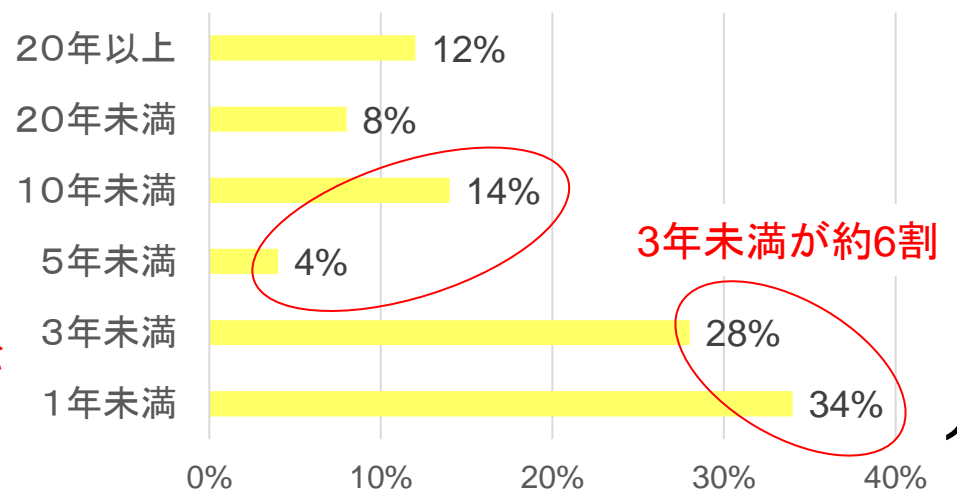
【③司厨員の年齢】



【②船舶料理士の勤続年数】



【④司厨員の勤続年数】

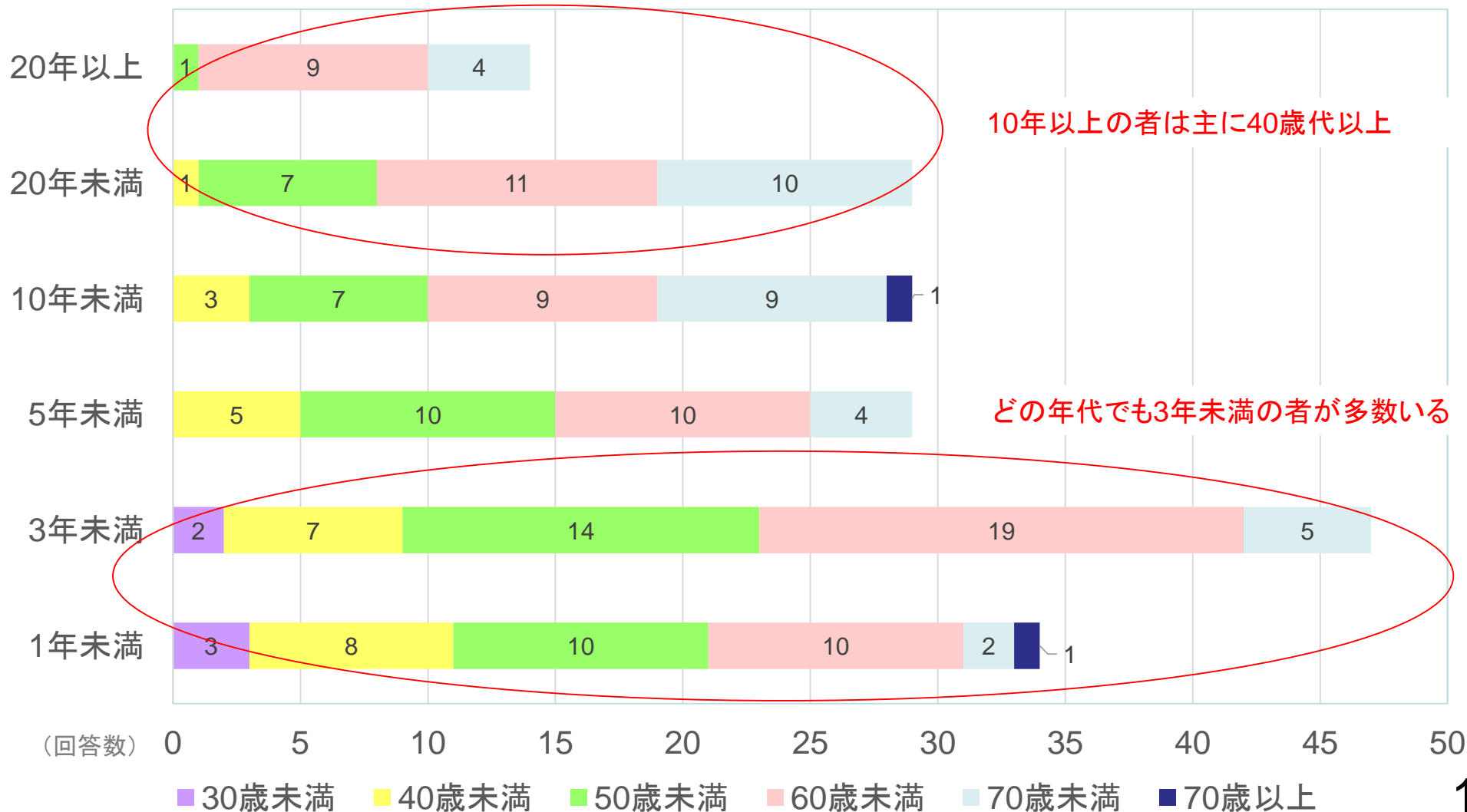


# 年齢・勤続年数について

## 1. 乗船させている船舶料理士の年齢及び勤続年数の相関

→10年以上勤務している者は40歳代以上に限られる。

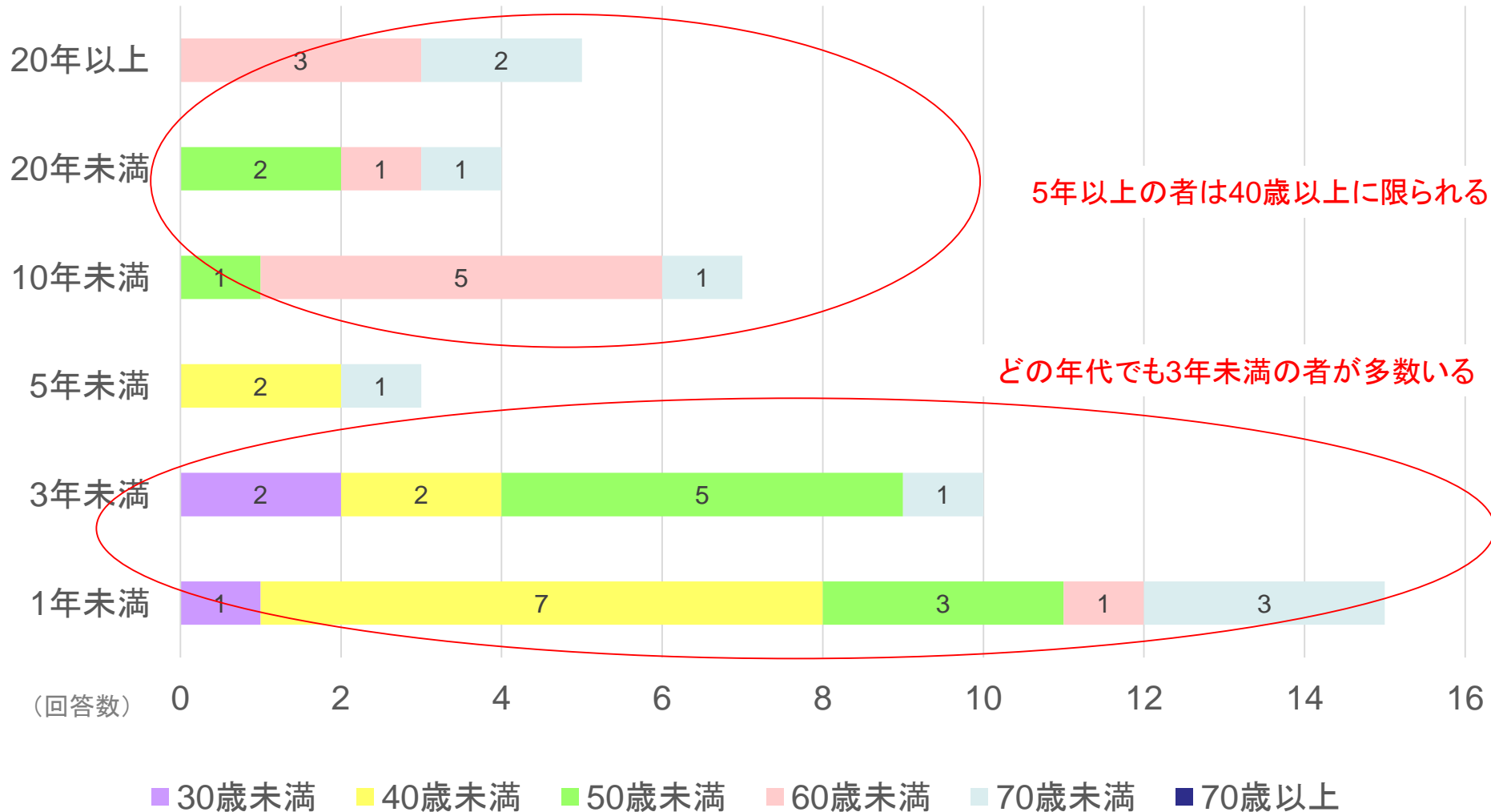
どの年代でも3年未満の者が多く、勤続年数が短い傾向がある。



## 2. 乗船させている司厨員の年齢及び勤続年数の相関

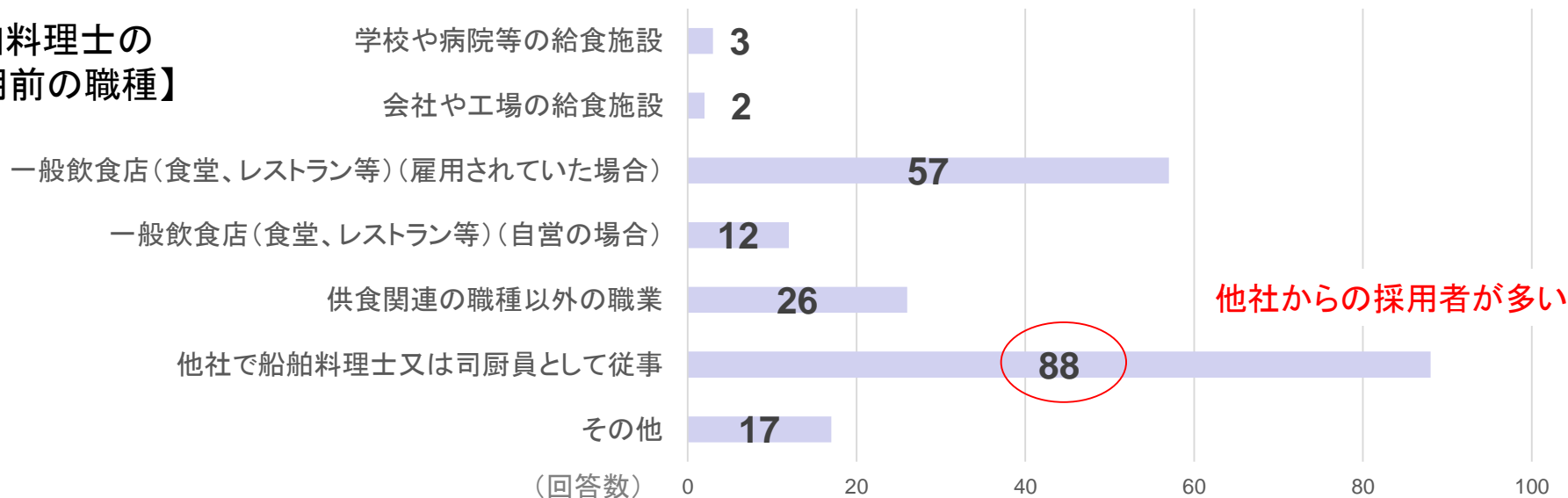
→ 5年以上勤務している者は40歳代以上に限られる。

どの年代でも3年未満の者が多く、勤続年数が短い傾向がある。

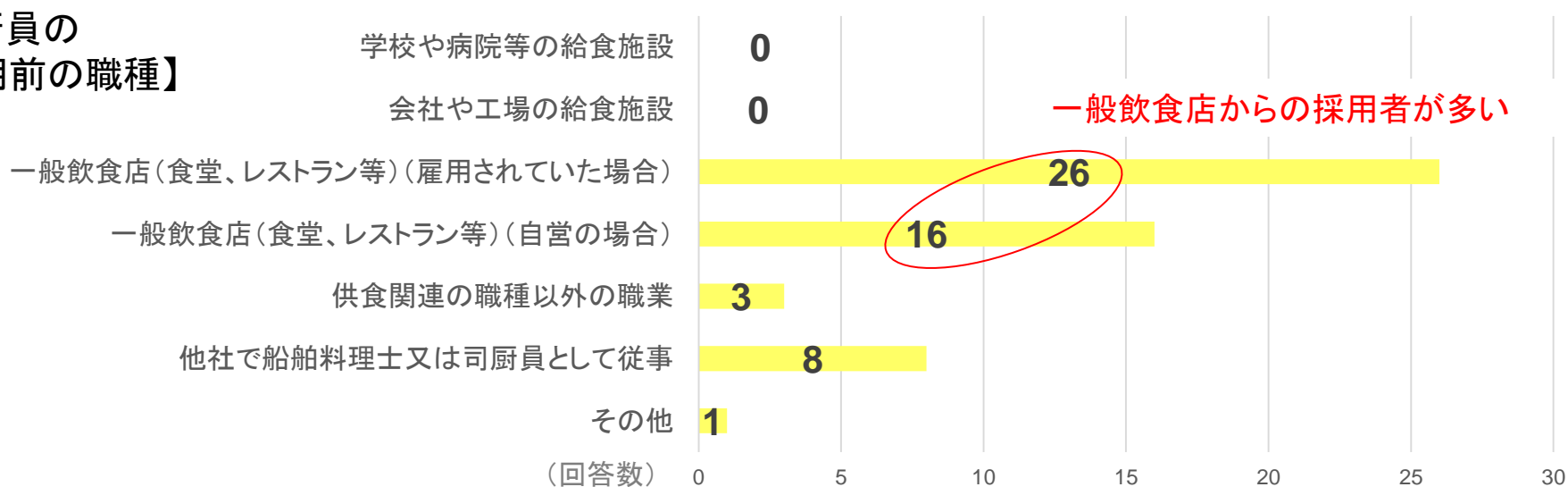


# 採用前の職種について

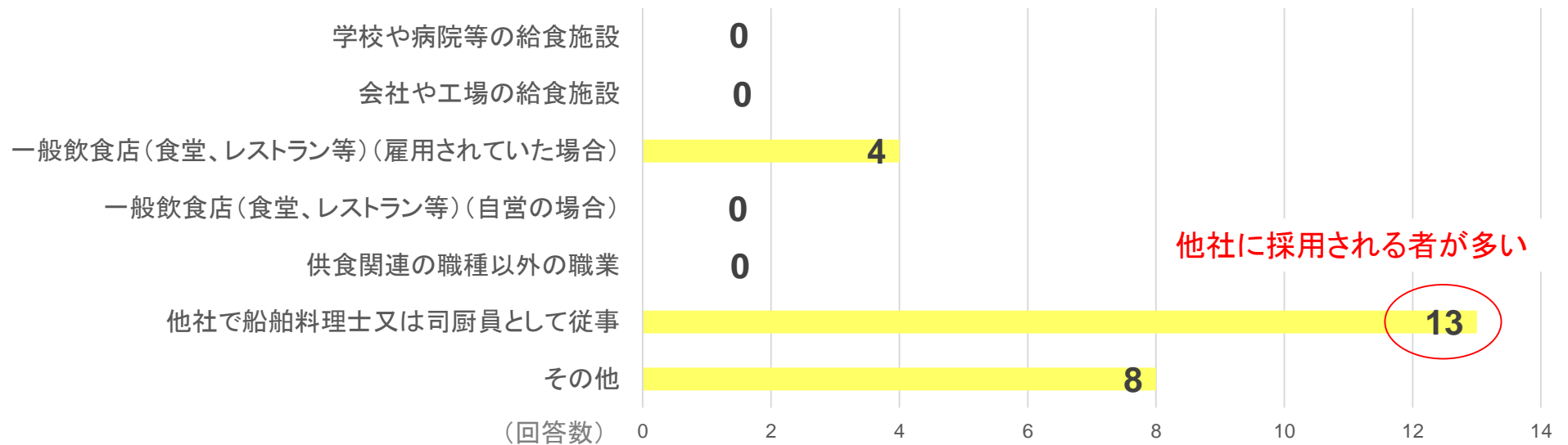
## 【①船舶料理士の採用前の職種】



## 【②司厨員の採用前の職種】



## 【①船舶料理士の退職後の職種】



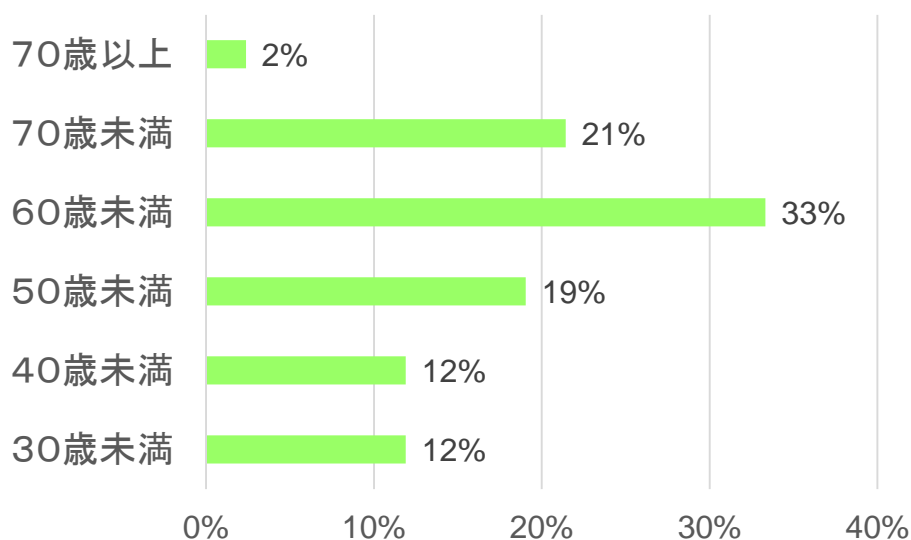
※その他・・・船舶管理会社等へ献立を提供する会社の経営者

## 【②司厨員の退職後の職種】

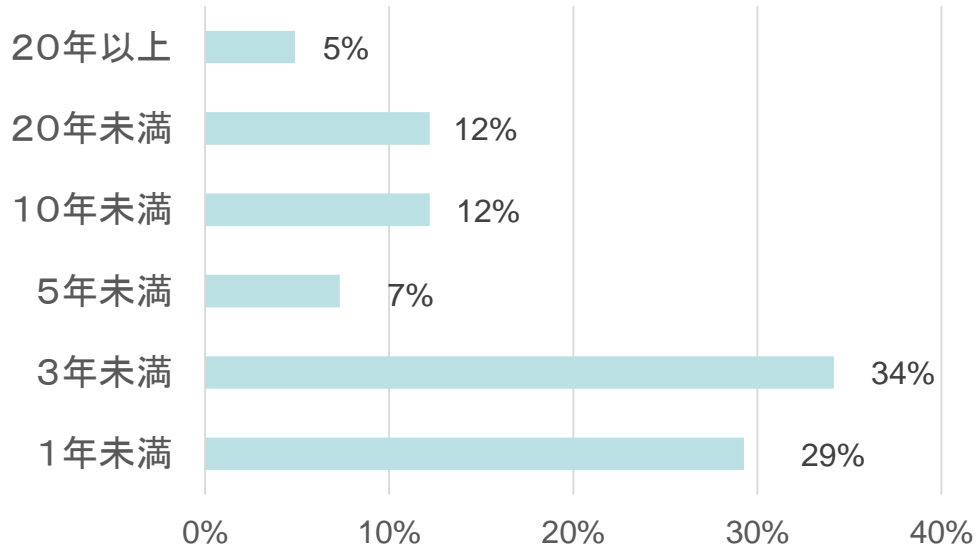
回答なし

# 退職時の年齢について

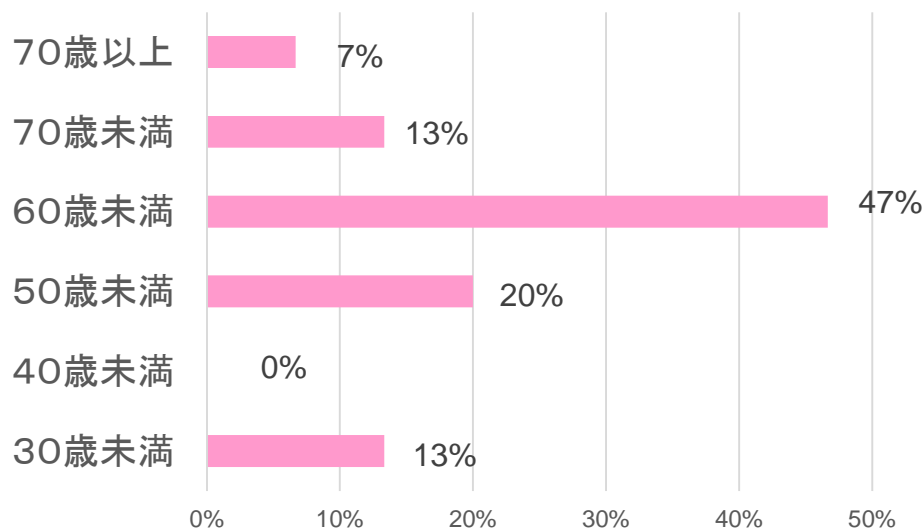
【①退職した船舶料理士の退職時の年齢】



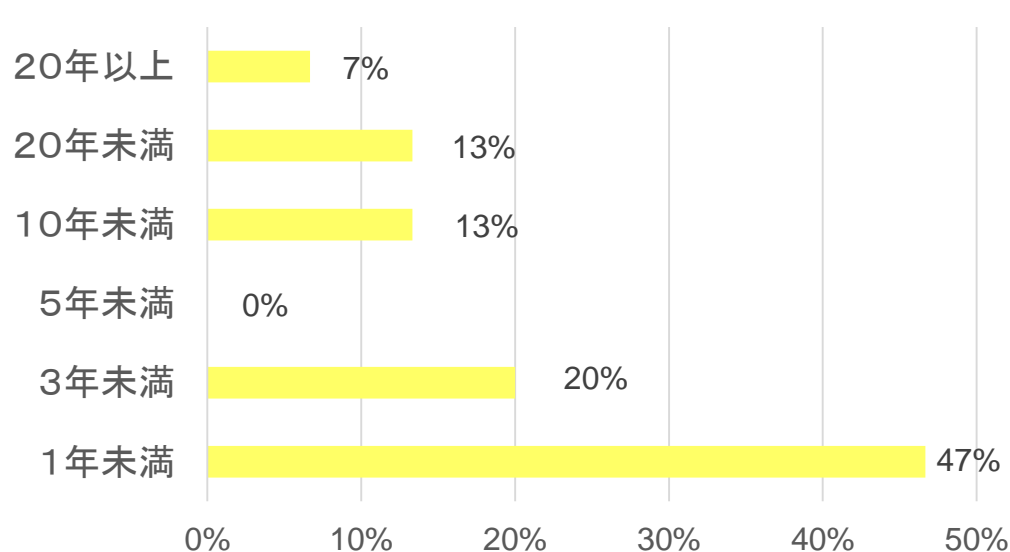
【③退職した司厨員の退職時の年齢】



【②退職した船舶料理士の退職時の勤続年数】

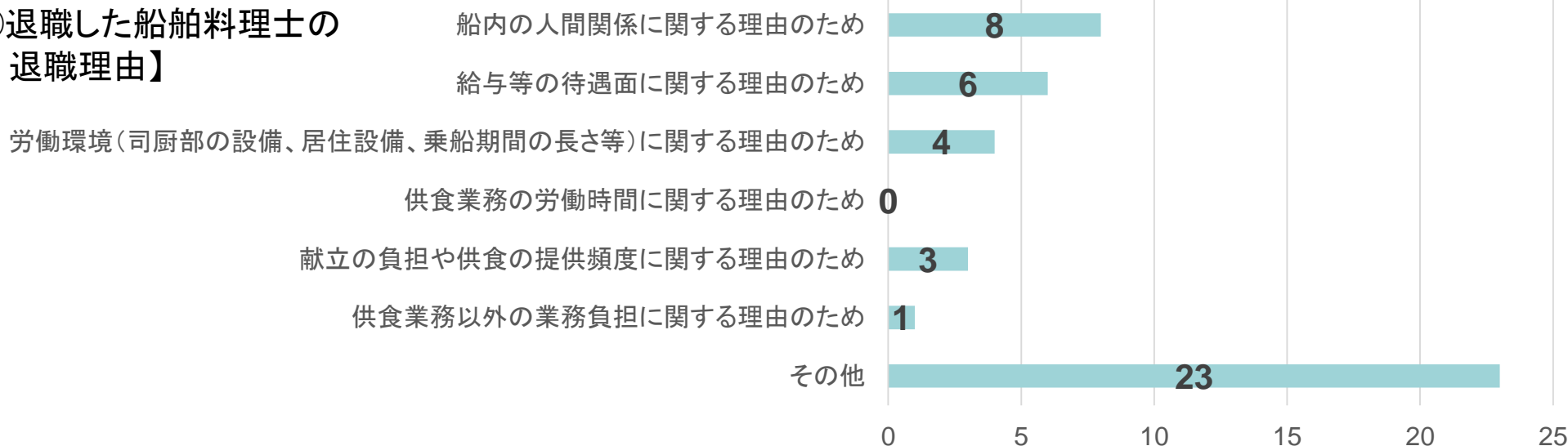


【④退職した司厨員の退職時の勤続年数】

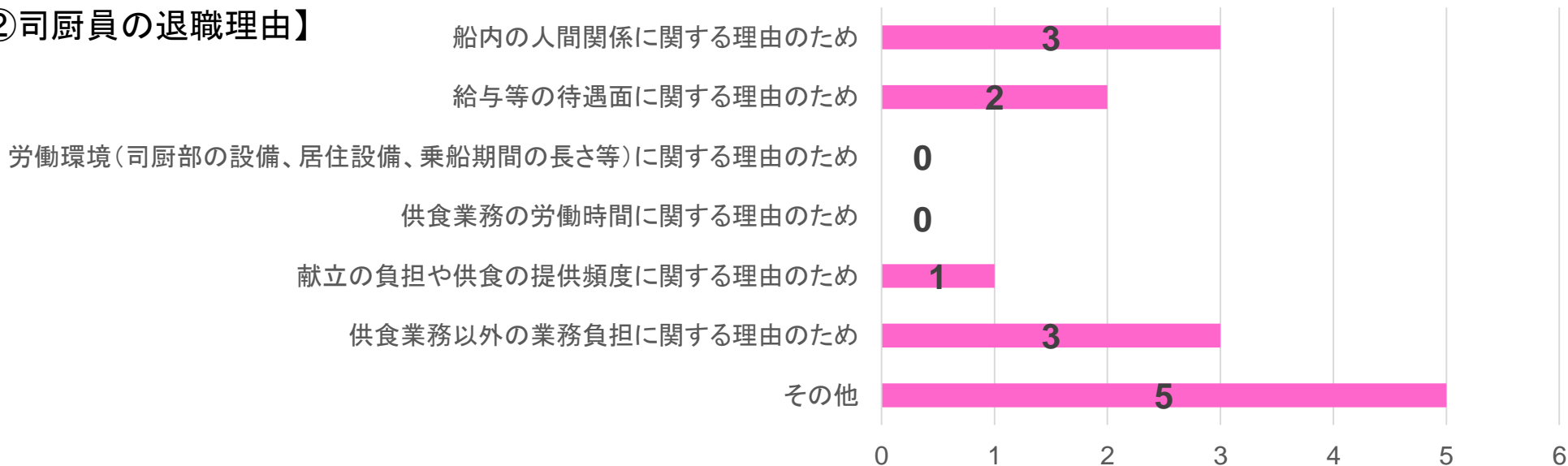


# 退職理由について

## 【①退職した船舶料理士の退職理由】



## 【②司厨員の退職理由】

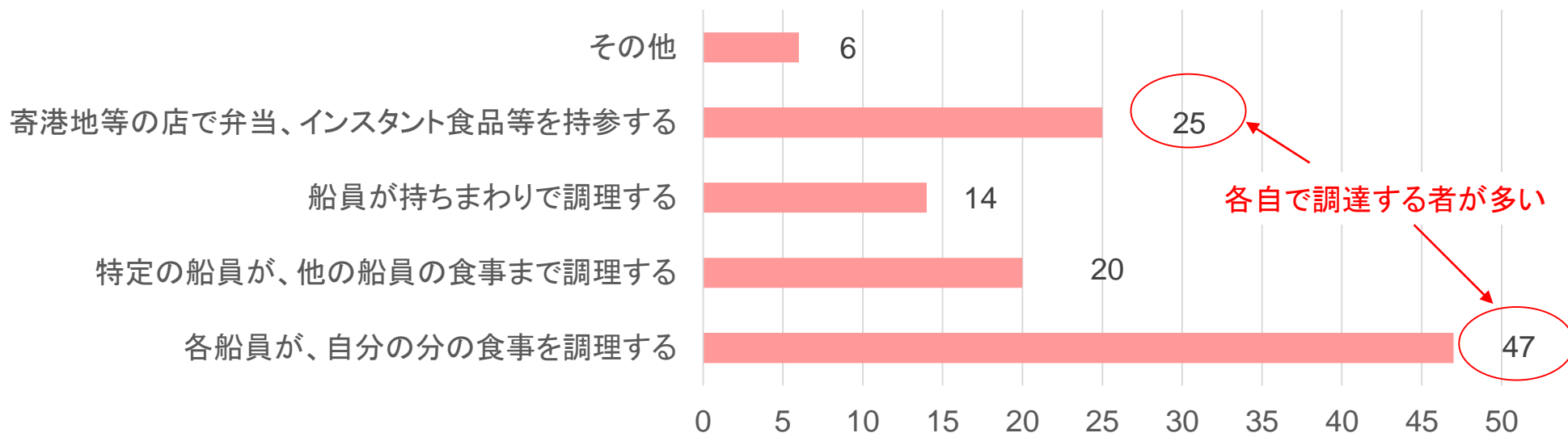


※その他の退職理由・・・家庭の事情、健康上の理由、船舶管理会社等へ献立を提供する会社の起業準備のため、家業を継ぐため、職務不適合、高齢及び病気、定年退職、自己都合、会社都合、就労に不適切な行動があったため

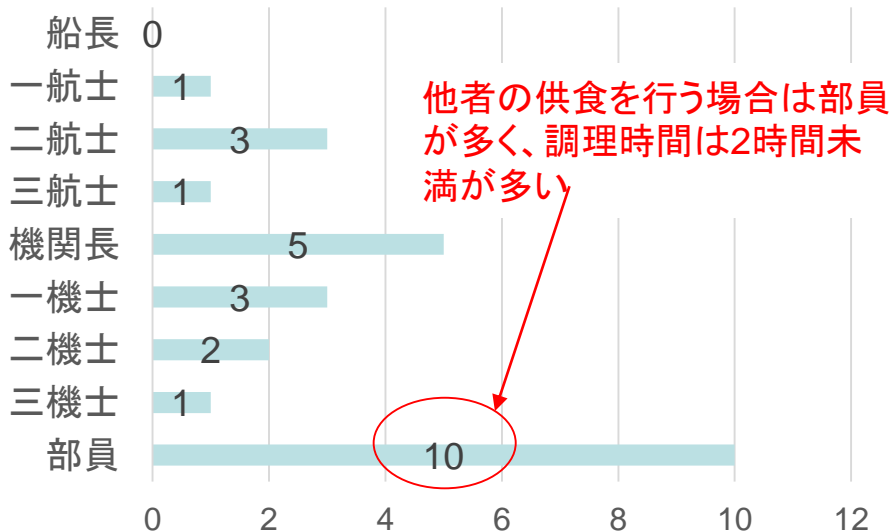


# 料理士・司厨員以外による供食

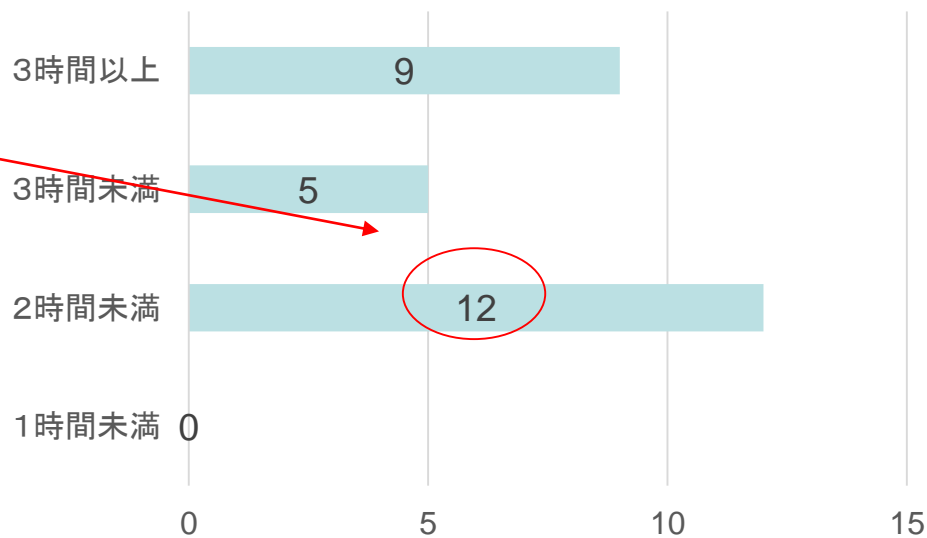
## 【①船舶料理士または司厨員以外が船内供食を行っている場合の方法】



## 【②他の船員の供食を行っている場合の役職名】

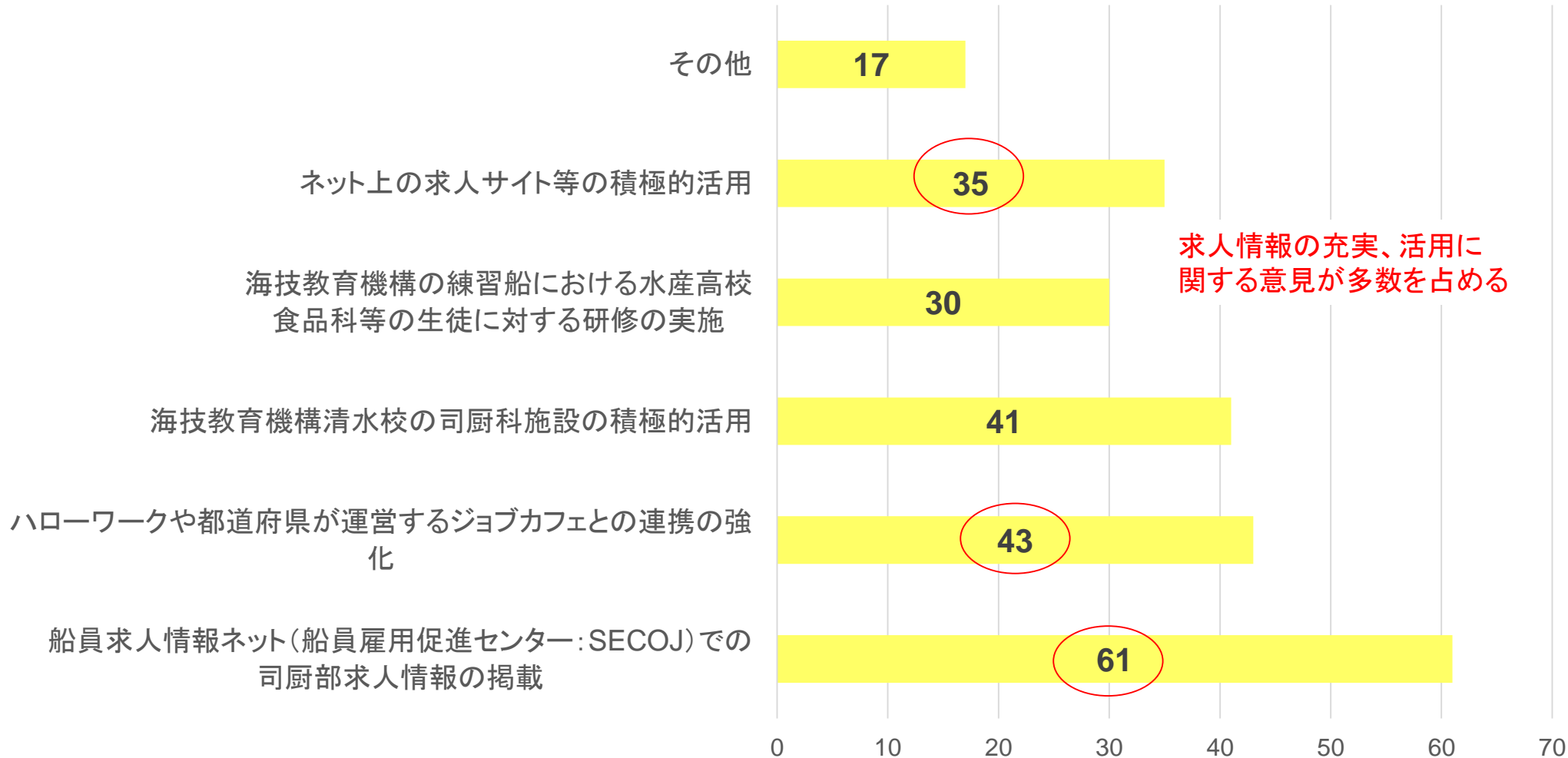


## 【③他の船員の供食を行っている者の1日あたり調理時間】



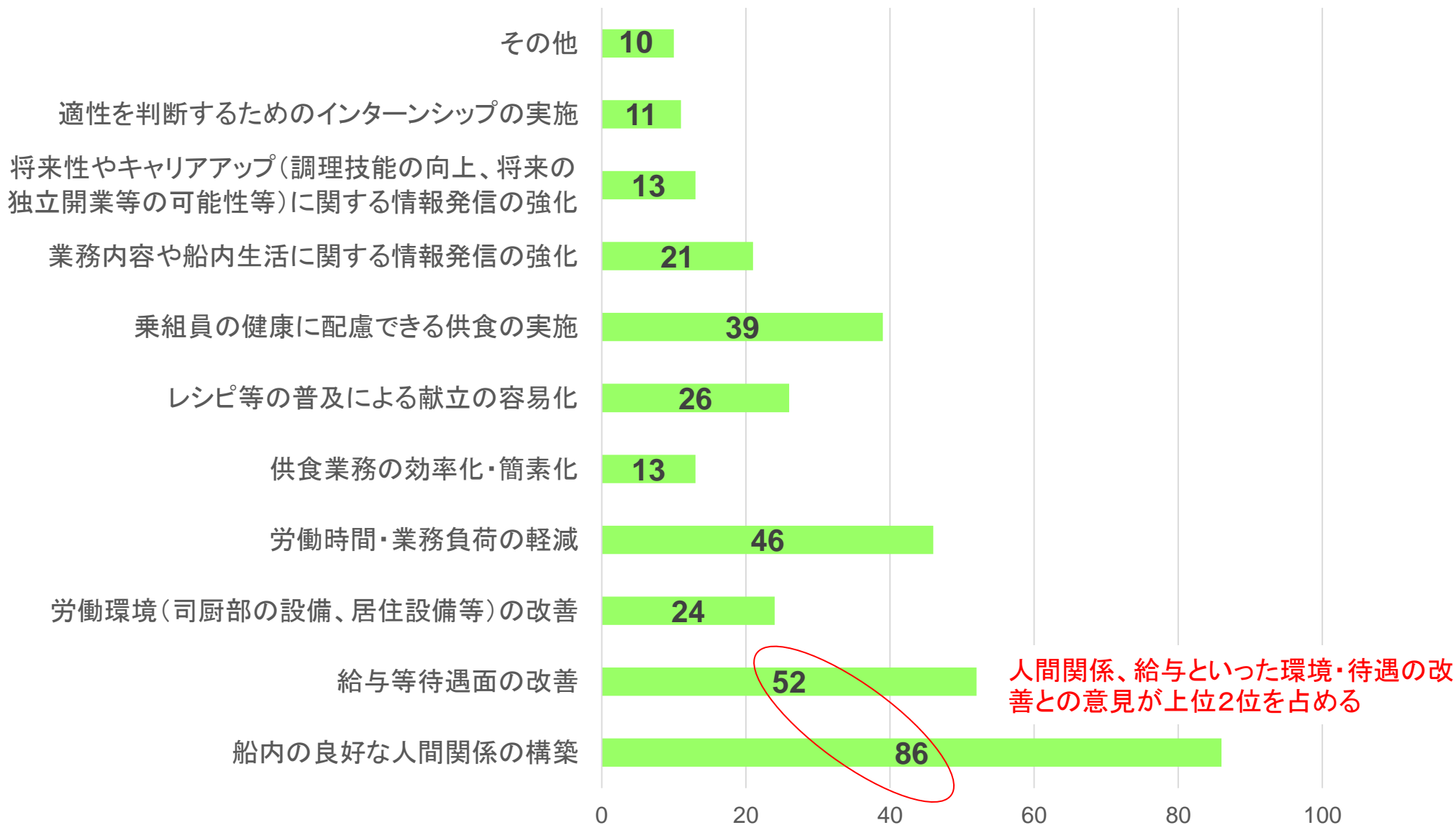
# 料理士・司厨員確保に必要な取組

## 1. 船舶料理士と司厨員を円滑に確保していくために必要な取組（採用ルート面）



# 料理士・司厨員確保に必要な取組

## 2. 船舶料理士と司厨員を円滑に確保していくために必要な取組(労働条件面)



## 3. 「労働環境(司厨部の設備、居住設備等)の改善」意見の具体的内容について

### 【司厨部の設備で設置意見があったもの】

(調理器具)

大型の全自動食器洗い器／製氷機／家庭用システムキッチン／火力の強いコンロ／電気式コンベクションオーブン／業務用電子レンジ

(保存器具)

冷蔵庫→食糧の買い出し・積込み間隔を長くするため

保温庫・保温棚→作り置き料理を保存するため

(スペース)

調理配膳スペース／食器等収納場所

### 【居住設備等で設置意見があったもの】

・司厨員用の船室

### 【その他意見】

- ・食糧買い出し・積込み業務軽減のため、岸壁に十分に届くリーチのあるプロビジョンクレーンの両舷設置を義務付ける等、食糧の積込み方法を改善する必要がある
- ・荷役中はガスが使えないため、船によっては調理時間が制限されたり、食材を置くスペースが少ないため、献立にも制限が出る。

## 4. その他自由意見

### 【制度等に関する意見】

◎限定近海船(非国際)は、航路的には沿海船と同様であるため、船舶料理士の配乗義務の緩和を希望する (3)

◎船員教育機関の司厨科の設置を希望する (2)

- ・内航船員という職業を学生、求職者に広めることが必要 (2)
- ・船舶料理士を雇用するためには、運賃、用船料の値上げが必要 (2)
- ・(料理士に対して?) 船内規律について、教育可能な機会(例:海技教育機構等で職業訓練)を設けて欲しい

### 【供食に関する意見】

- ・周囲の船は個人食になりつつあり、コミュニケーション不足等が心配される
- ・本船は毎日着棧するため、弁当やインスタント食品で、健康的かつ飽きないものがあればいいと考えている

【◎は特に記載が多かった意見／( )内は回答数】 (次ページに続く)

## 4. その他自由意見

### 【乗組員の意見等】

- ・司厨員の賄飯より、各自で好きなものを食べたいと考える乗組員も多いため、本検討は乗組員の意見を聞いて進めるべき。
- ・999G/T以下の内航船は、食糧金として乗組員に支給し、乗船中の供食は個人任せの場合多く、食事をせずに食糧金を浮かせたいと思う乗組員も少なからず存在することを認識すべき
- ・以前は、料理士の採用にあたって、現場から供食以外にも着離棧作業補助等の業務経験等を求める声が出ていたが、最近では単純に料理の質を求める声が多くなっている。

### 【料理士・司厨員の乗組みに関する意見】

- ・料理士を雇用したくても、コスト上難しいのが実情だと思う。
- ・499G/T以下の船型では、船室、定員、交代の問題があり、現実的ではないと思う
- ・設備(司厨・居住)の改善にも多額の出費となる
- ・陸上でも給食施設の経験者が適していると思う
- ・料理士や司厨員は必要ない
- ・料理士資格があるから美味しいもの、バランスの取れたものが作れるのではなく、本人の腕、向上心の問題だと思う

# 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 (旅客船事業者)

---

平成30年3月  
国土交通省海事局

# 回答者の属性

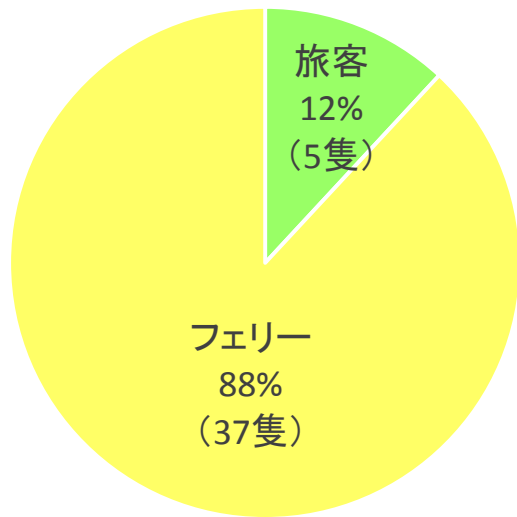
## 1. 回答率

- ・調査票配布数: 20事業者
- ・回答事業者数: **15事業者**

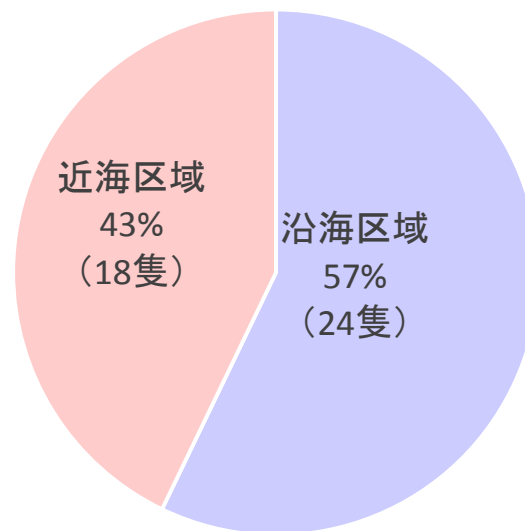
## 2. 回答者の属性

- ・回答事業者の所有船舶総数: **42隻**

【①船種別】



【②航行区域】



【③総トン数別の所有船舶数】

総トン数	隻数	割合
～1000	3	7%
1000～3000	7	17%
3000～5000	6	14%
5000～7000	2	5%
7000～9000	2	5%
9000～11000	2	5%
11000～13000	9	21%
13000～15000	7	17%
15000～	4	10%
合計	42	

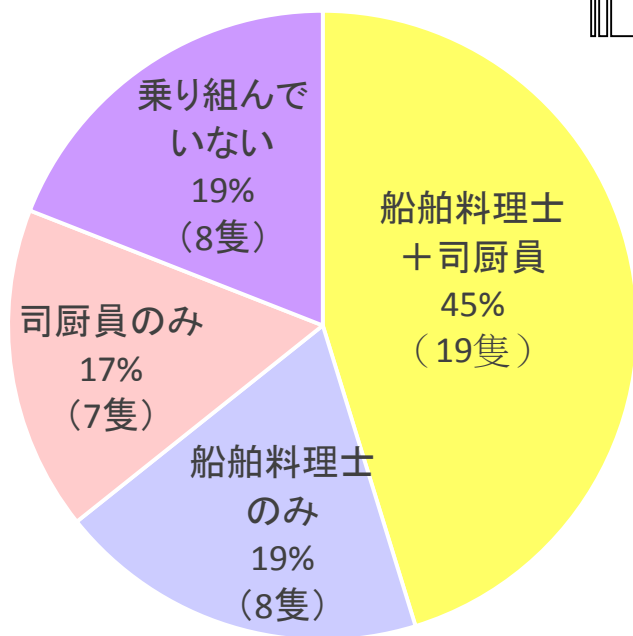


# 回答者の乗り組み状況

## 1. 船舶料理士及び司厨員の乗り組み状況

回答があった15事業者の内12事業者、所有船舶42隻の内34隻に船舶料理士もしくは司厨員を乗り組ませている。→回答事業者の8割、所有船舶の8割にあたる。

【①船舶料理士・司厨員の乗り組み状況】



34隻の内、5割の18隻が船舶料理士の配乗義務船。  
残り約5割の16隻は配乗義務はないが、料理士もしくは司厨員を乗り組ませている

【②船舶料理士配乗義務について】

航行区域	総トン数	料理士 + 司厨員	料理士のみ <small>配乗義務あり</small>	司厨員のみ	合計隻数
遠洋	1000t以上	0	0	0	0
近海	1000t以上	14	4	0	18
	1000t未満	0	0	0	0
沿海		5	4	7	16
平水		0	0	0	0
合計		19	8	7	34

## 1. 船舶料理士の配乗理由について【船舶料理士の配乗義務がない場合】 (自由記載)

- ・乗組員だけではなく、旅客への供食もあるため、船舶料理士または調理師免許の受有者が望ましい
- ・カーフェリー船内でレストランを営業しているため
- ・事務部(司厨員・手)乗組員で、2年以上調理業務に従事した者については、船舶料理士の資格を取得させ、司厨長への昇進条件の1つとしているため
- ・接客と調理の両方ができる人材育成に努めているため

## 2. 船舶料理士の確保状況について

→回答者の半数以上が確保できている。

当面確保できている	8
厳しい状況であるが、何とか確保できている。	3
確保できなかった場合がある。	0

# 船内調理業務経験について

## 1. 船舶料理士国家試験の受験による資格取得に必要な1年間の船内調理業務経験について →全ての回答者で確保できている。

1年間の経験について確保できている	11
1年間の経験について確保が困難である	0

## 2. 陸上の調理師資格または栄養士資格を受有する者の認定による資格取得に必要な3月間(一定の要件下では1月間)の船内調理業務経験について

→回答者の多数が確保できている。

3月間の経験について確保できている	10
3月間の経験について確保が困難である	1

## 1. 船舶料理士国家試験、料理士の資格取得全般に対する意見について (自由記載)

### 【船舶料理士国家試験に対する意見】

- ・船舶料理士試験の開催回数が少なく、地方での開催がない。

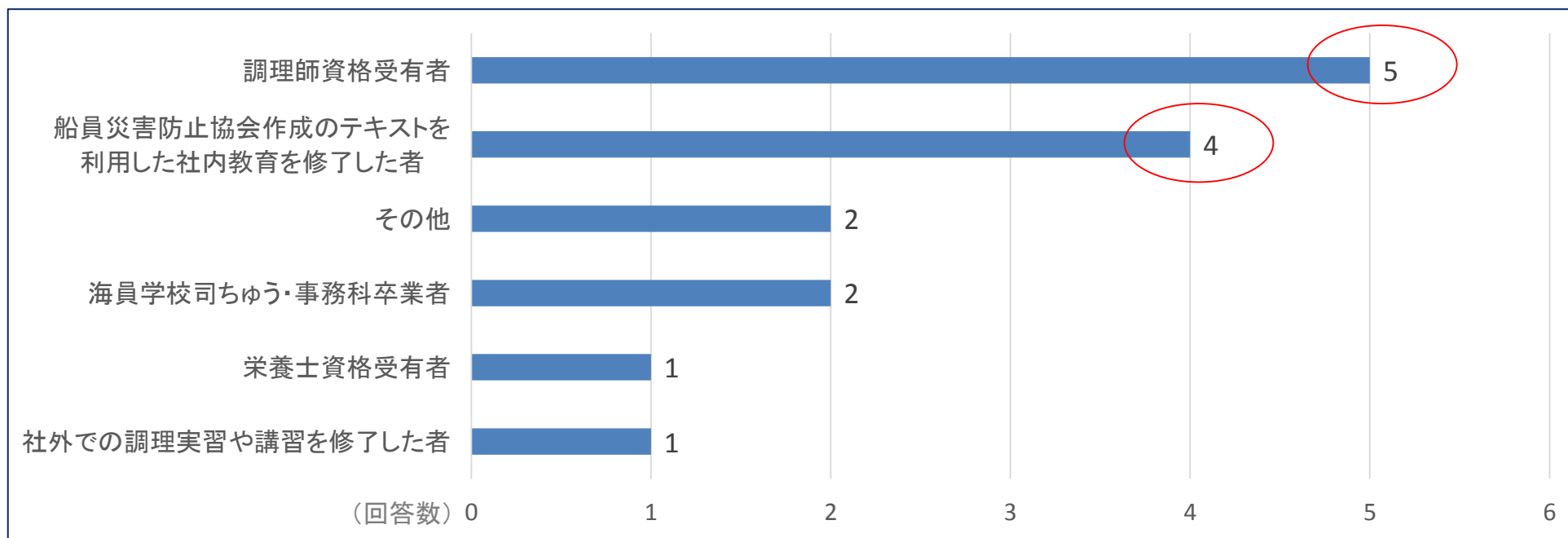
### 【船舶料理士資格取得に対する意見】

- ・定点間輸送フェリーの弊社では調理師免許を持っている者に、船舶料理士の資格を取らせるケースが多い。
- ・調理師資格保有者に、短時間の講習等を受講させ、船内調理の特殊性を講じるべき
- ・乗船履歴の短縮を希望する

# 司厨員の配乗状況について

## 1. 料理士以外の司厨員の資格要件について(複数回答可)

→調理師資格受有者が一番多く、テキストが次いで多かった。



※上記の資格要件について

船舶料理士以外で船内で調理を行う者の要件を以下のとおり通達で定めている。

- ①船舶料理士試験に合格した者、独立行政法人海員学校司ちゅう・事務科を卒業した者、調理師、栄養士の資格を取得した者 等
- ②船内における調理に関する業務についての基礎的な知識について、通達で定める講習を修了した者
- ③船内における調理に関する業務についての基礎的な知識について、通達で定めるテキストを使用し、社内又は船内等において教育を修了した者

# 司厨員の配乗状況について

## 2. 司厨員の確保状況について

→回答者の半数が司厨員の確保が厳しいと感じている。

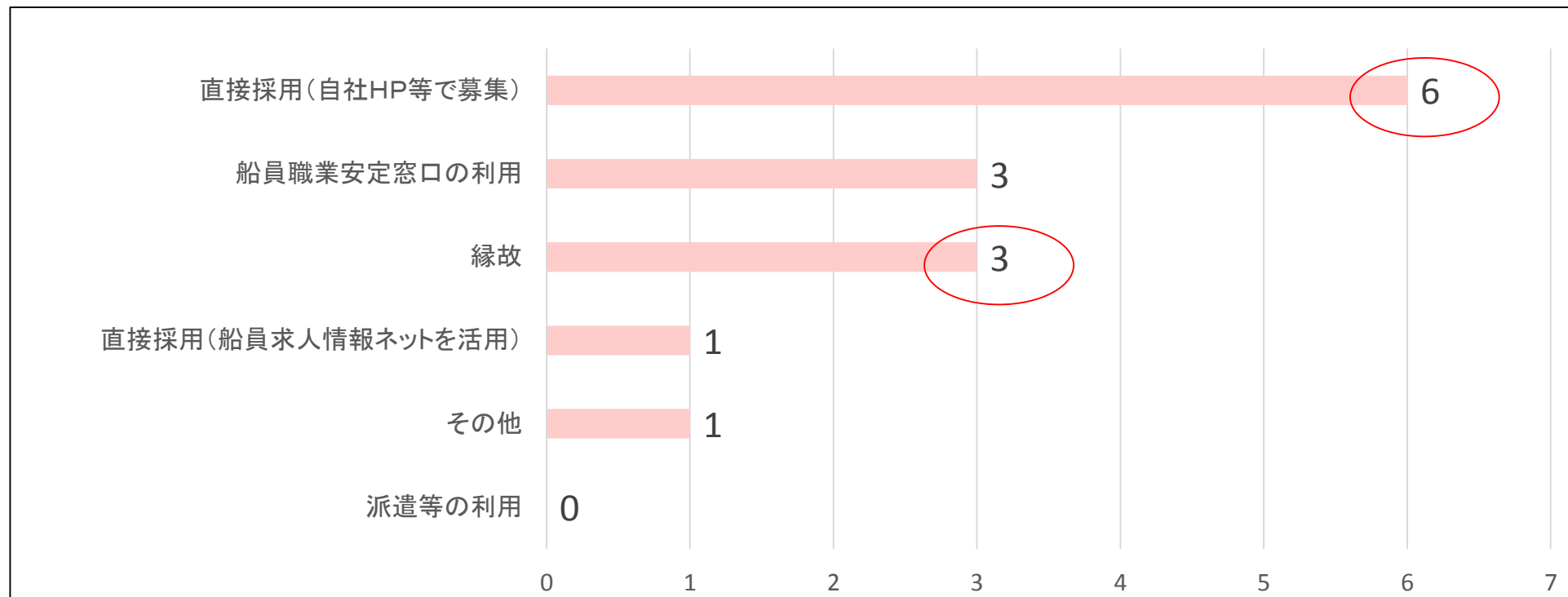
当面確保できている	5
厳しい状況であるが、何とか確保できている。	4
確保できなかった場合がある。	1

## 3. 確保が困難だった場合の理由について(自由記載)

→記載なし

## 1. 船舶料理士の採用ルートについて

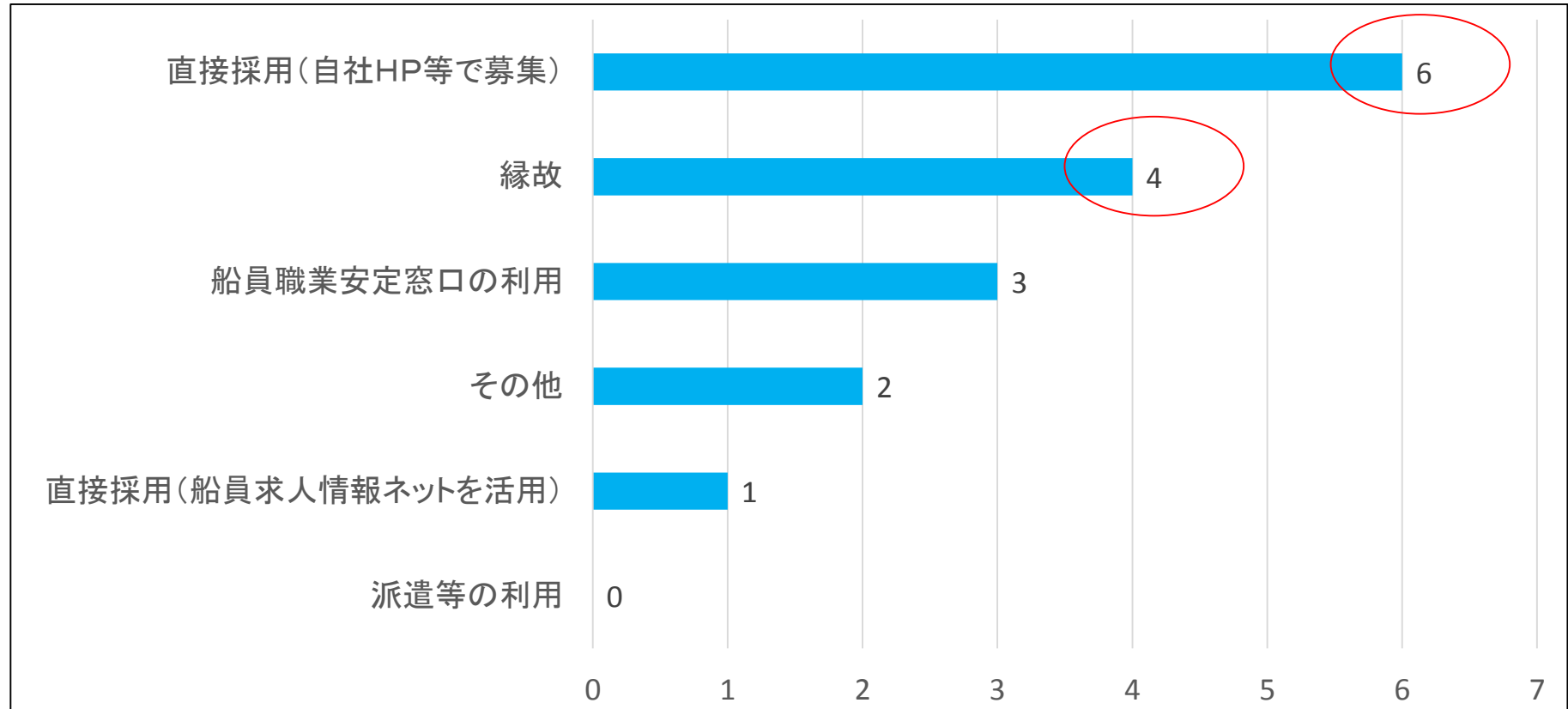
→ 自社HP等による直接採用が一番多いが、船員職業安定窓口の利用および縁故による採用も一定数ある。



→ 上記、「その他」の具体的内容について  
 ・調理師専門学校卒業生から採用

## 2. 司厨員の採用ルートについて

→ 自社HP等による直接採用が一番多いが、縁故による採用も一定数ある。



→ 上記、「その他」の具体的内容について  
 ・調理師学校への求人等



### 3. 船舶料理士または司厨員を採用することができた事情・背景について (自由記載)

◎陸上の飲食業より給与・休日など福利厚生面で条件が良いため (2)

・調理師専門学校などに、毎年求人を行っている

・地元採用(九州)に限定しており、長距離フェリーの場合、地方と都会を結ぶため、地方に住みながら都会の空気に触れることができる。また、乗船と休暇のメリハリがはっきりしている。

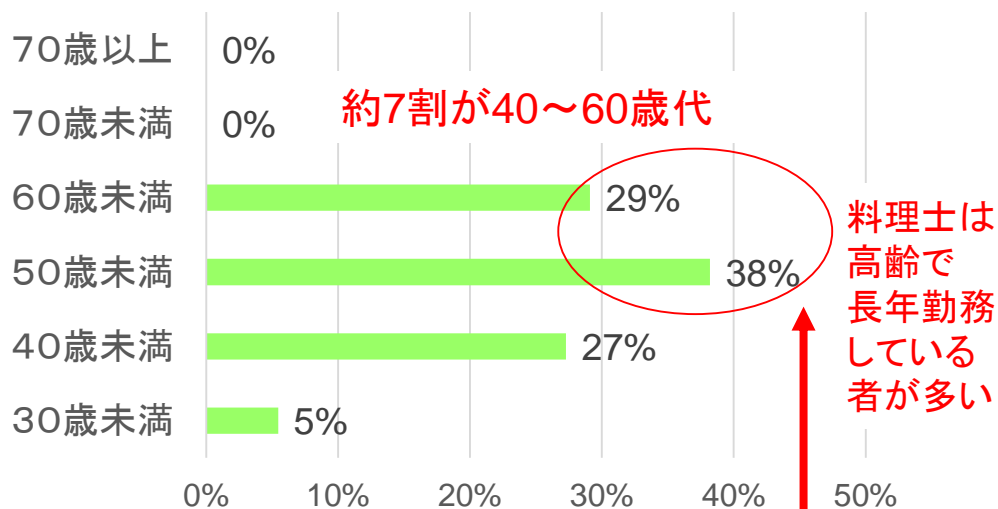
この2点を強くアピールして若い方に関心を持っていただいている

【◎は特に記載が多かった意見／( )内は回答数】

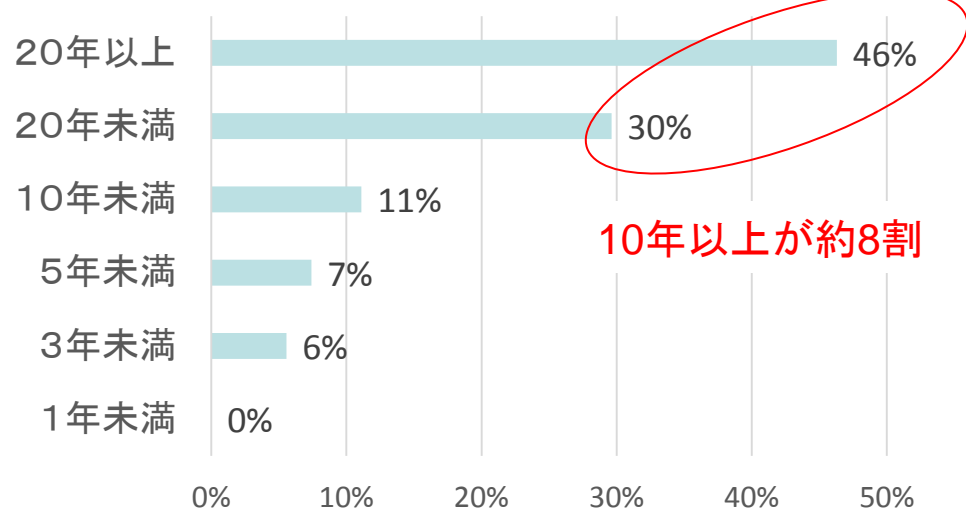
# 年齢・勤続年数について

## 1. 乗船させている船舶料理士または司厨員の年齢及び勤続年数

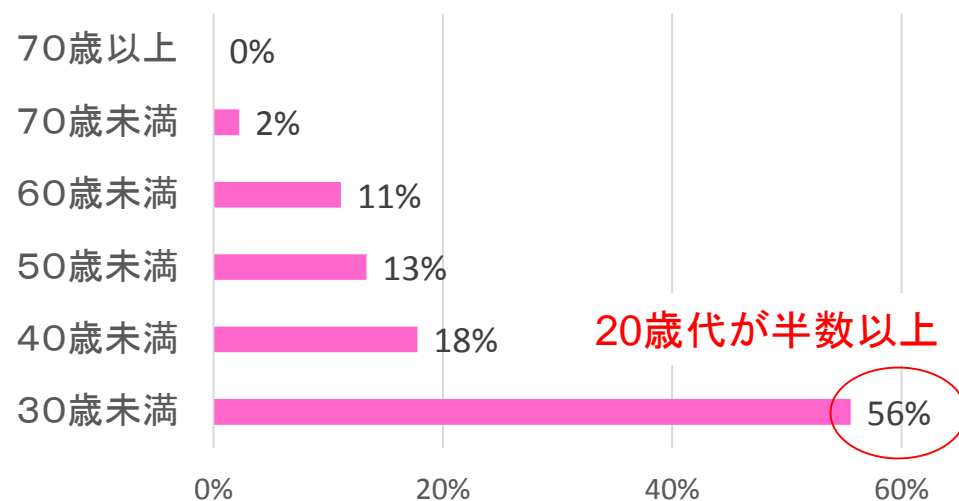
【①船舶料理士の年齢】



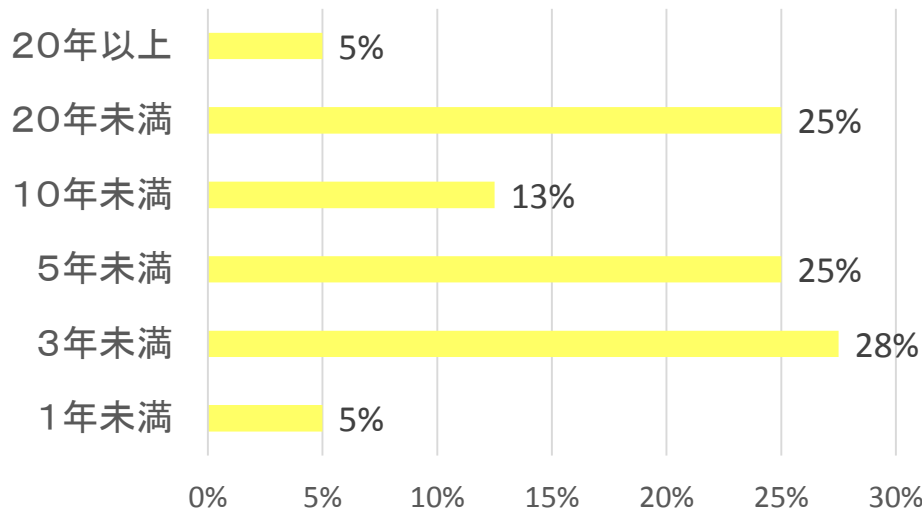
【②船舶料理士の勤続年数】



【③司厨員の年齢】

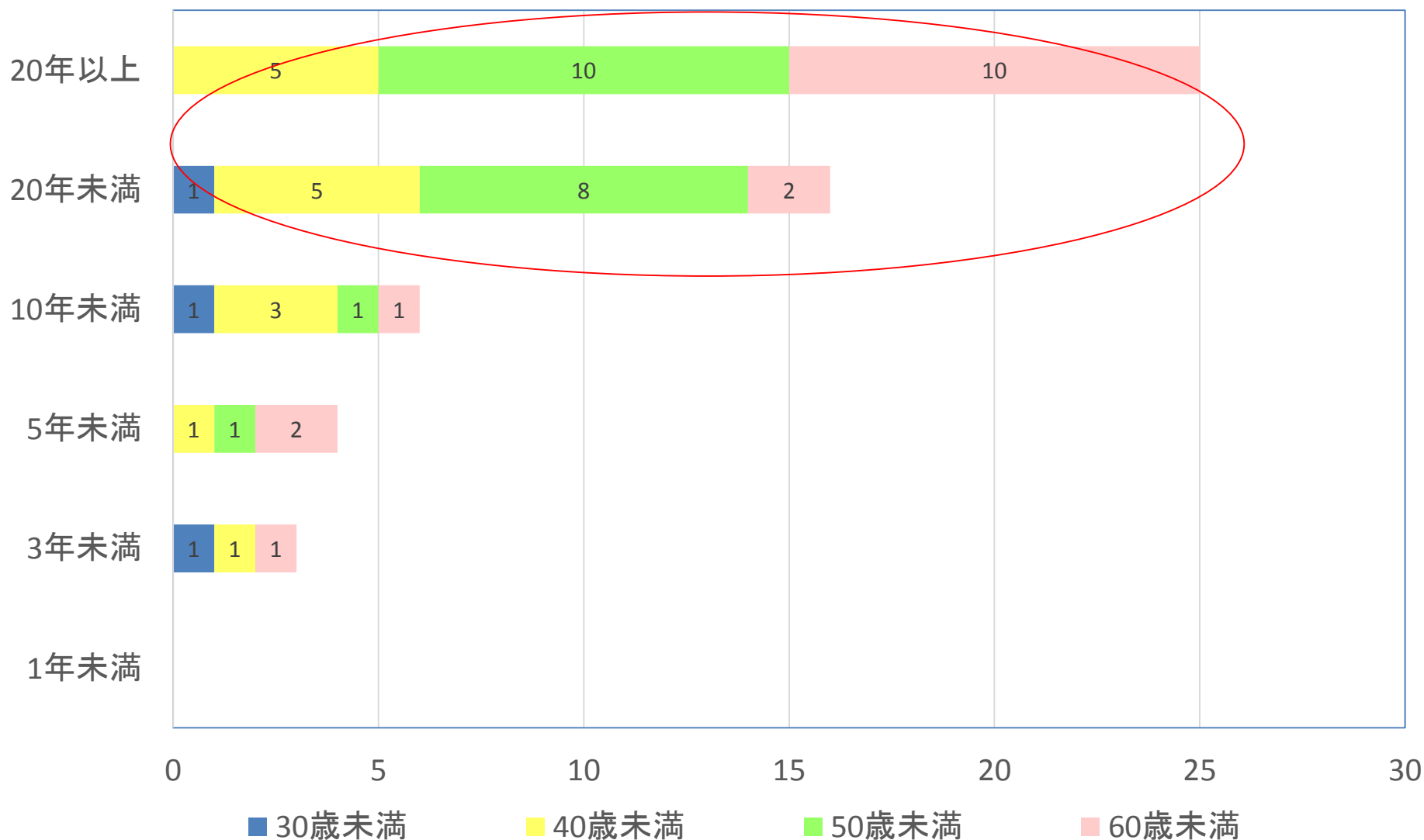


【④司厨員の勤続年数】



## 1. 乗船させている船舶料理士の年齢及び勤続年数の相関

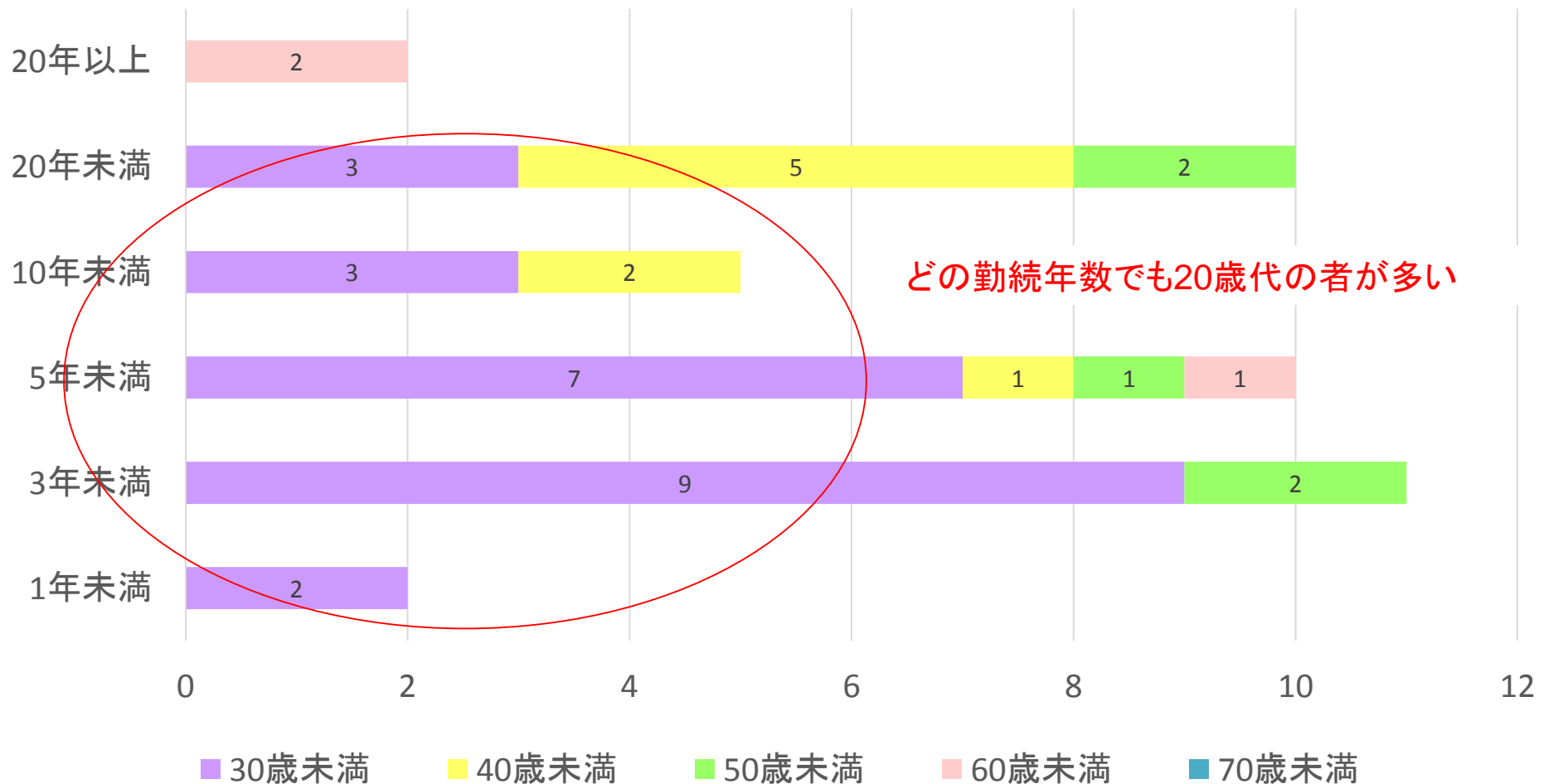
→40歳以上で勤続年数が10年以上の者が多く、長期で勤務する者が多い傾向がある。



# 年齢・勤続年数について

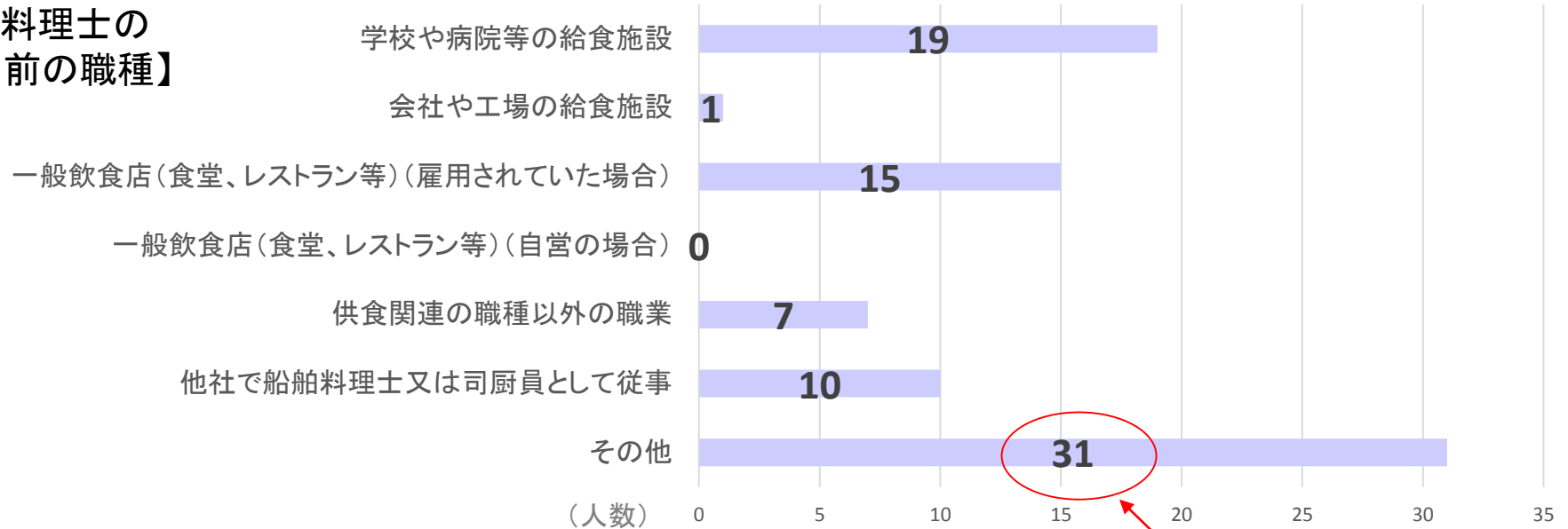
## 2. 乗船させている司厨員の年齢及び勤続年数の相関

→ 20歳代の者が継続勤務している傾向がある。

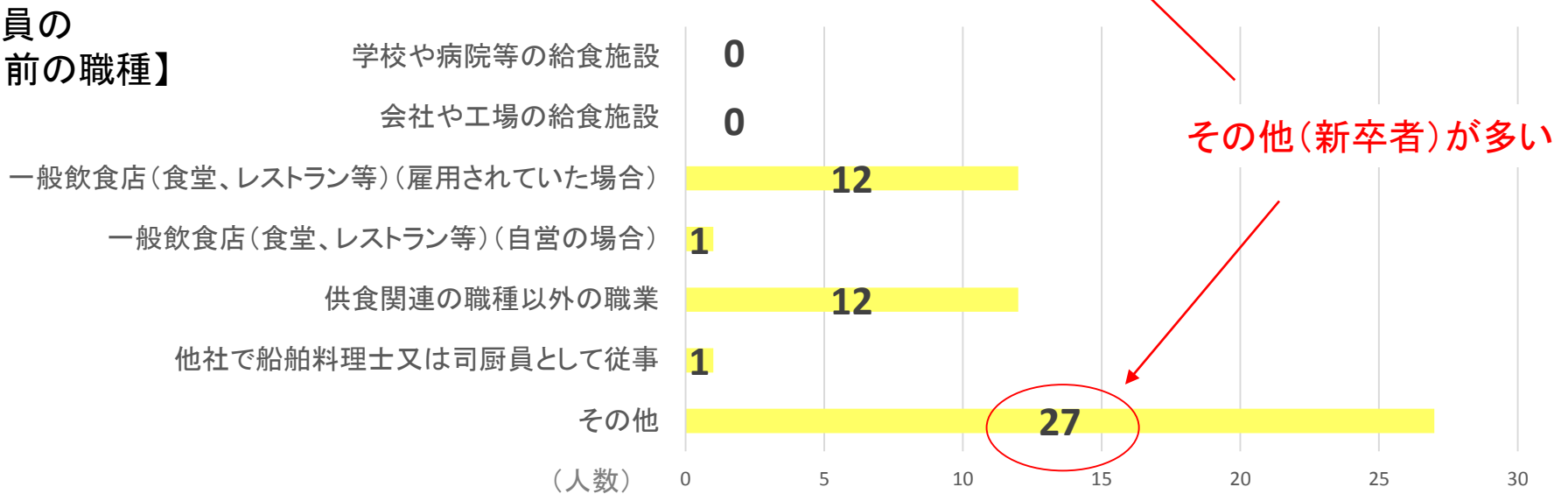


# 採用前の職種について

## 【①船舶料理士の採用前の職種】

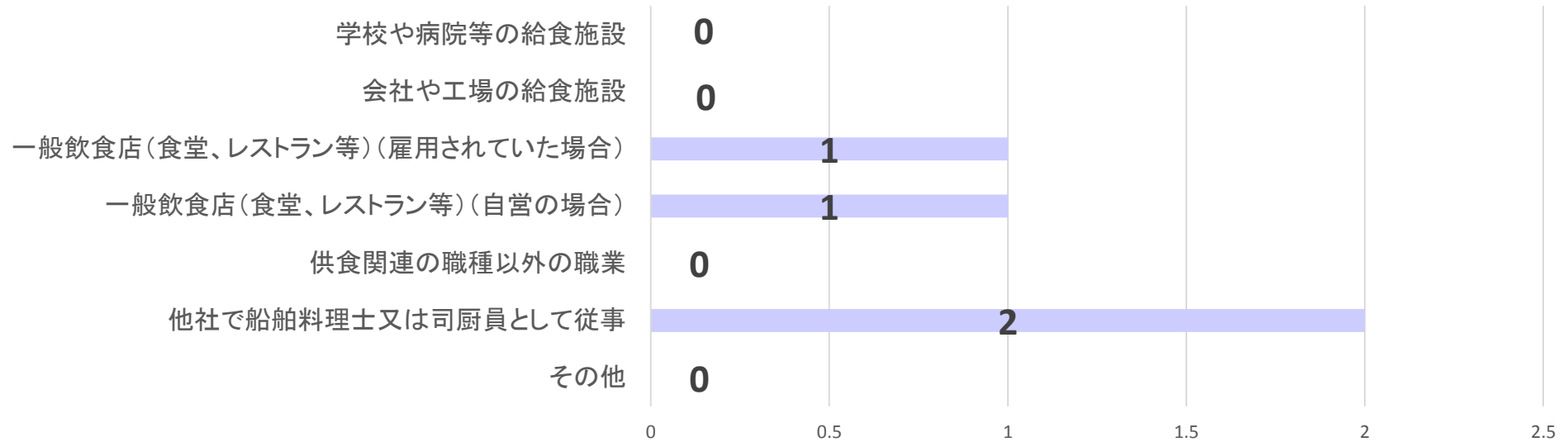


## 【②司厨員の採用前の職種】

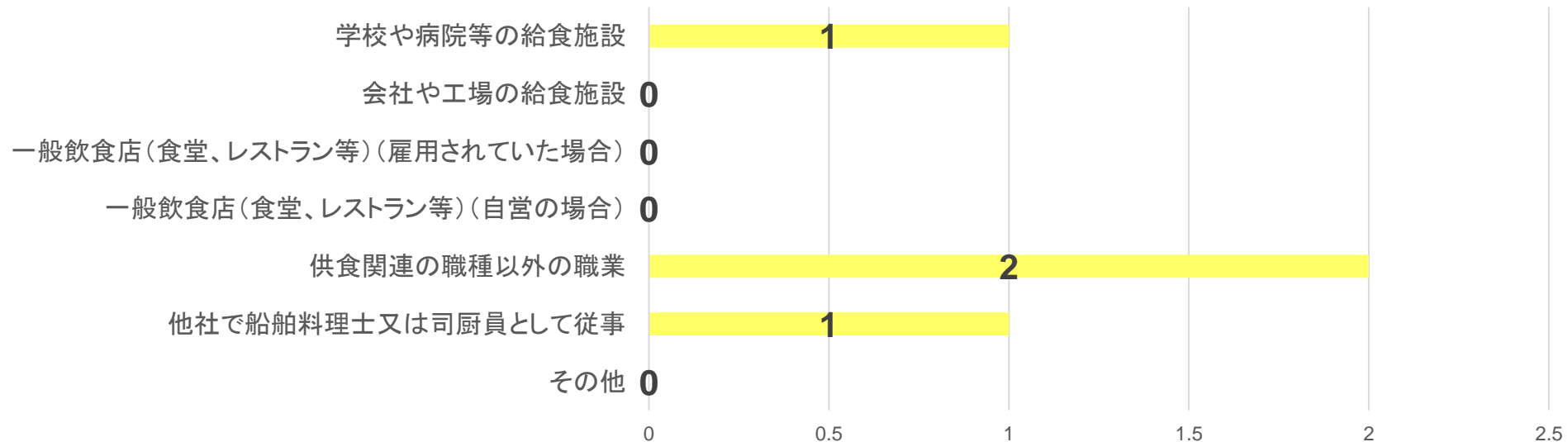


※その他・・・調理師学校、清水海員学校司厨科、水産高校等の新卒者

## 【①船舶料理士の退職後の職種】

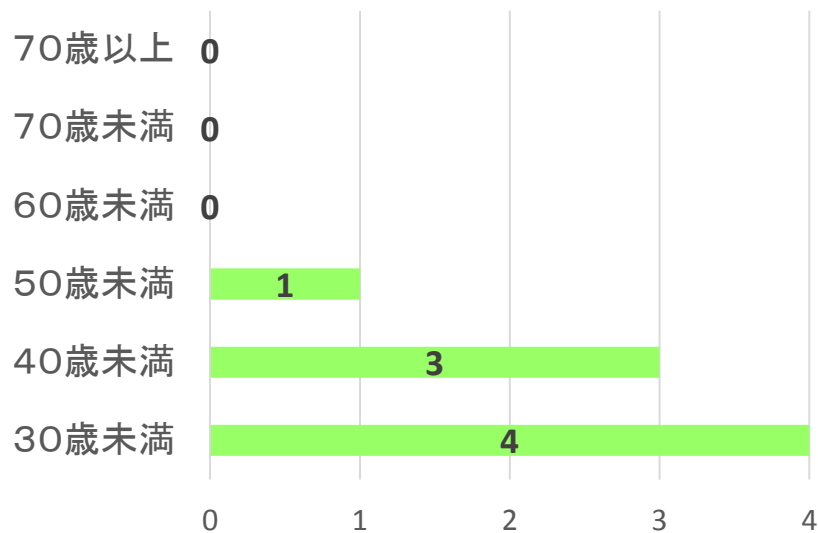


## 【②司厨員の退職後の職種】

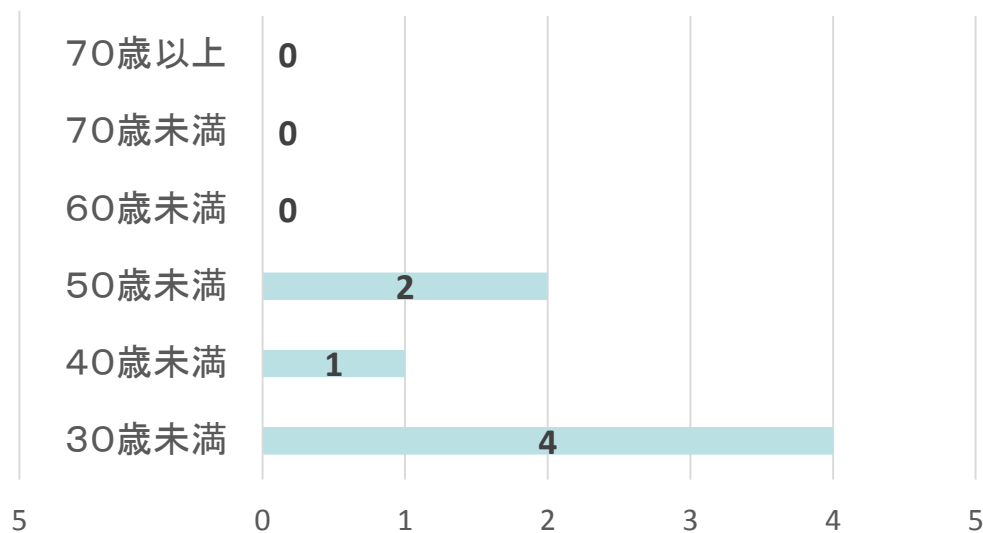


# 退職時の年齢について

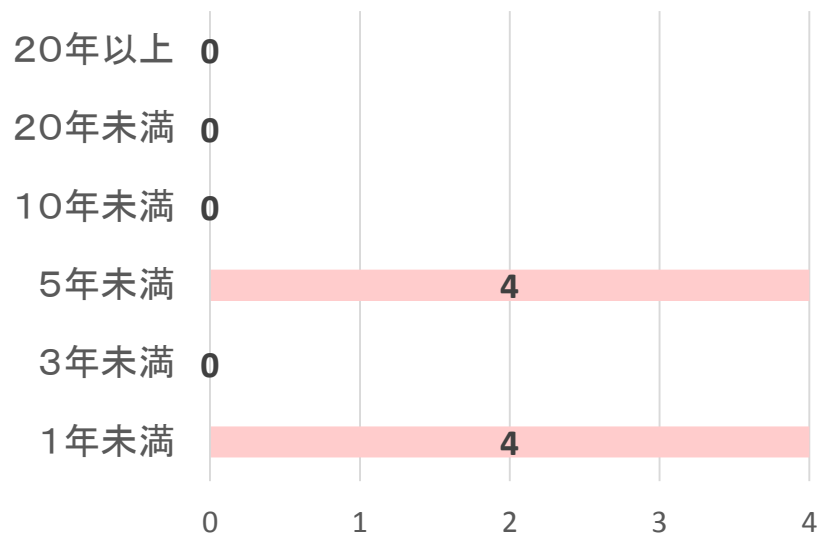
【①退職した船舶料理士の退職時の年齢】



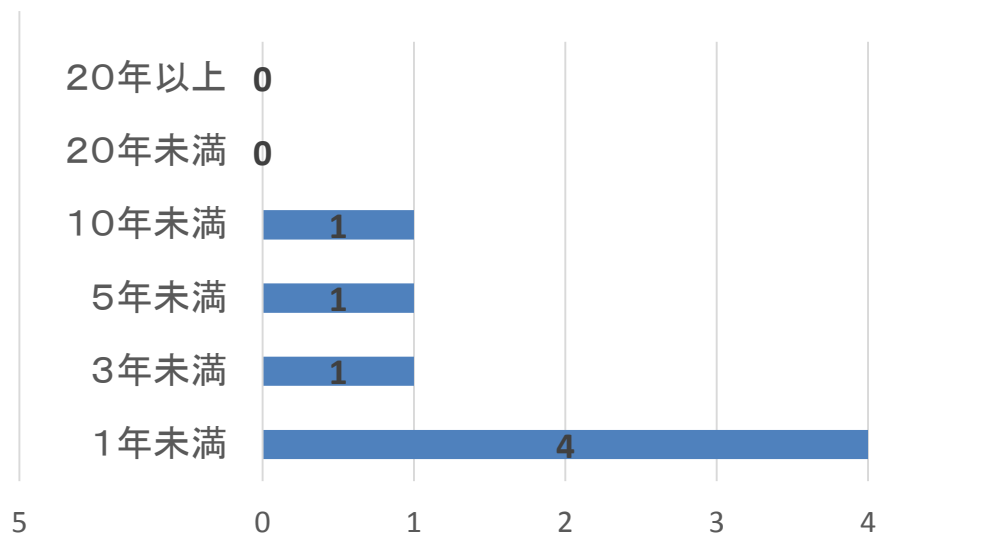
【③退職した司厨員の退職時の年齢】



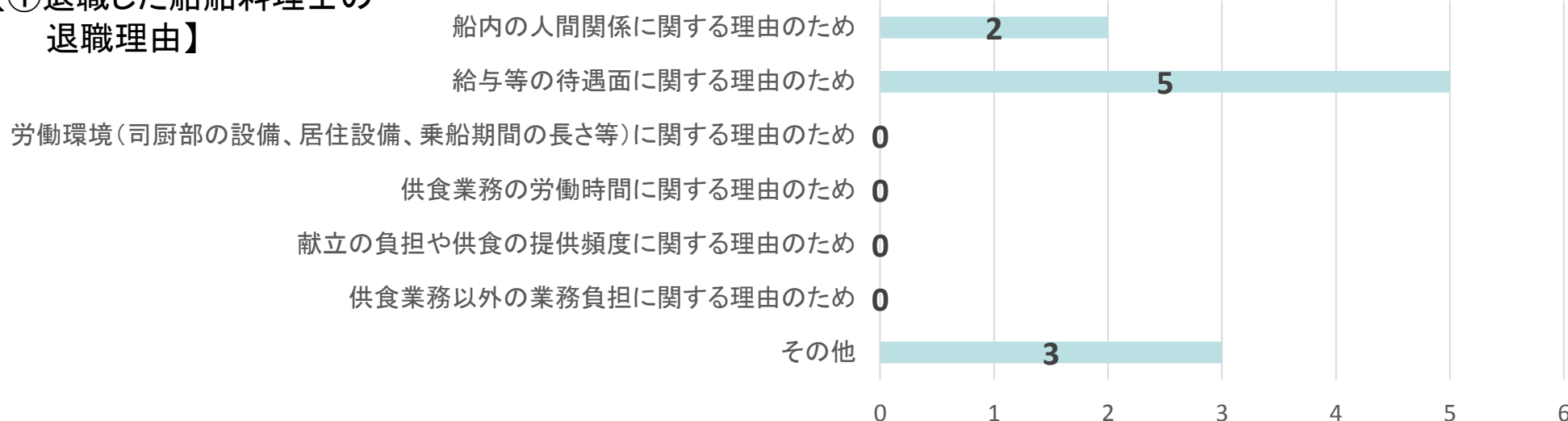
【②退職した船舶料理士の退職時の勤続年数】



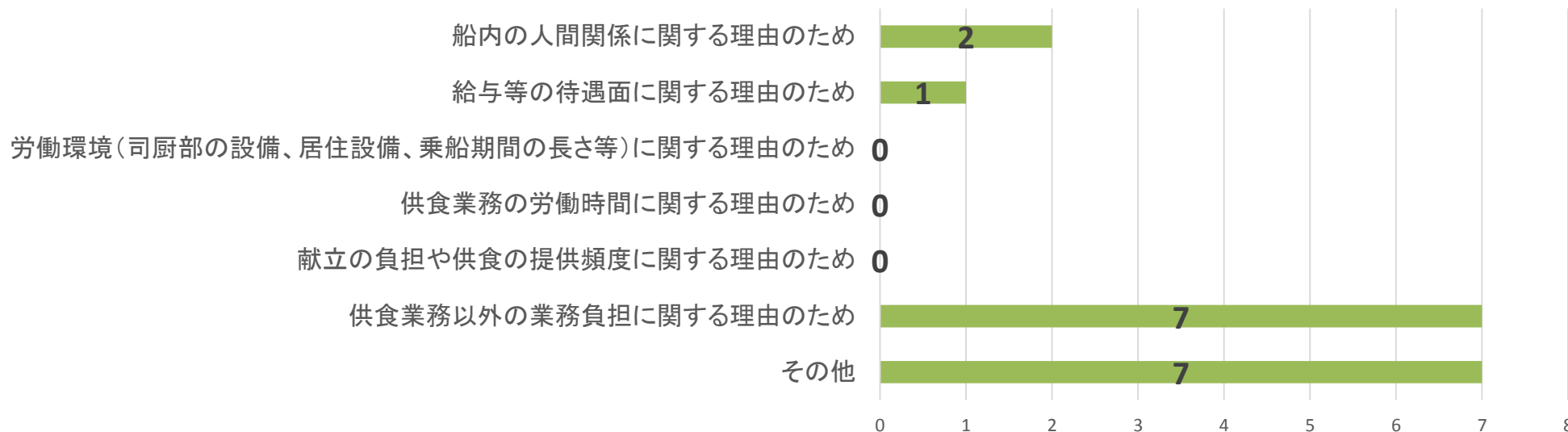
【④退職した司厨員の退職時の勤続年数】



## 【①退職した船舶料理士の退職理由】



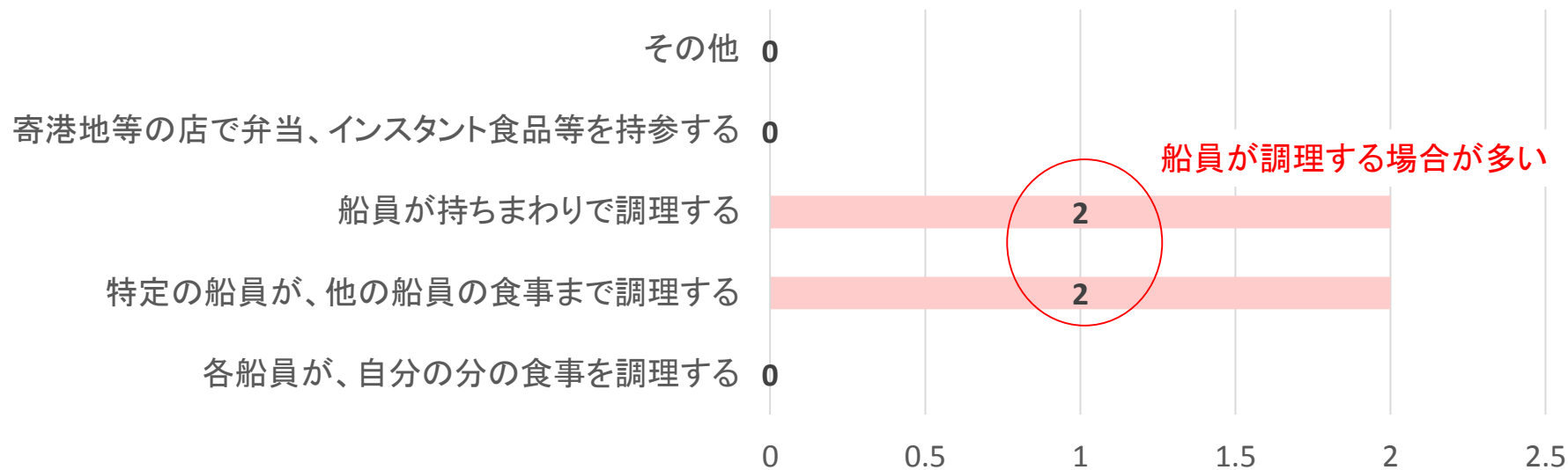
## 【②司厨員の退職理由】



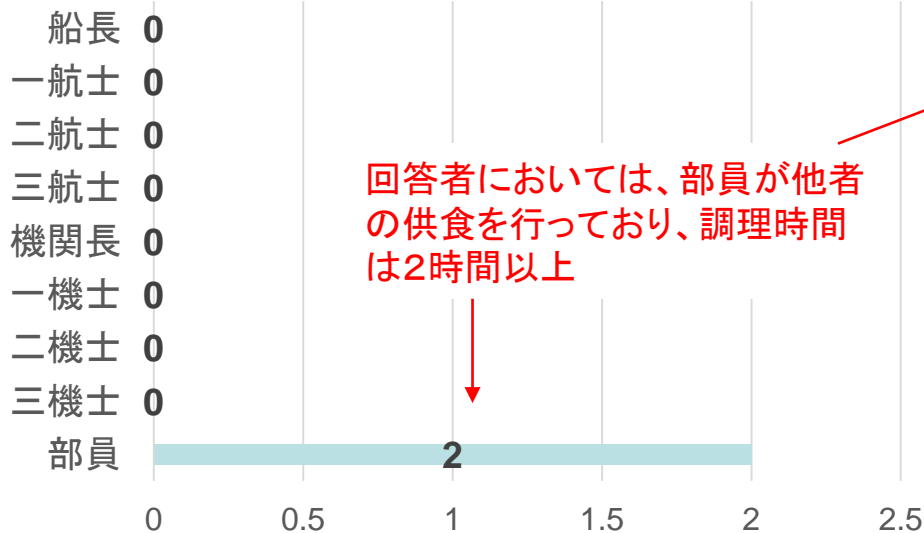


# 料理士・司厨員以外による供食

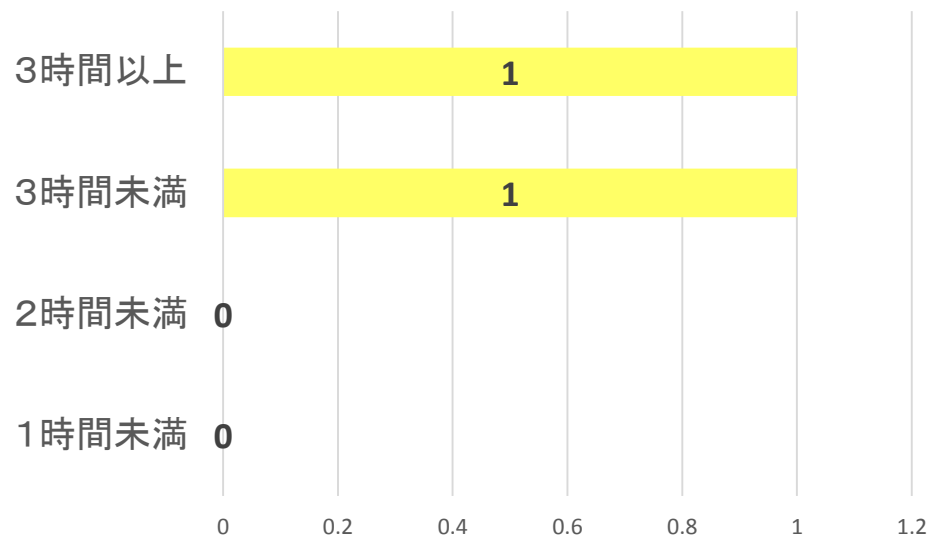
## 【①船舶料理士または司厨員以外が船内供食を行っている場合の方法】



## 【②他の船員の供食を行っている場合の役職名】

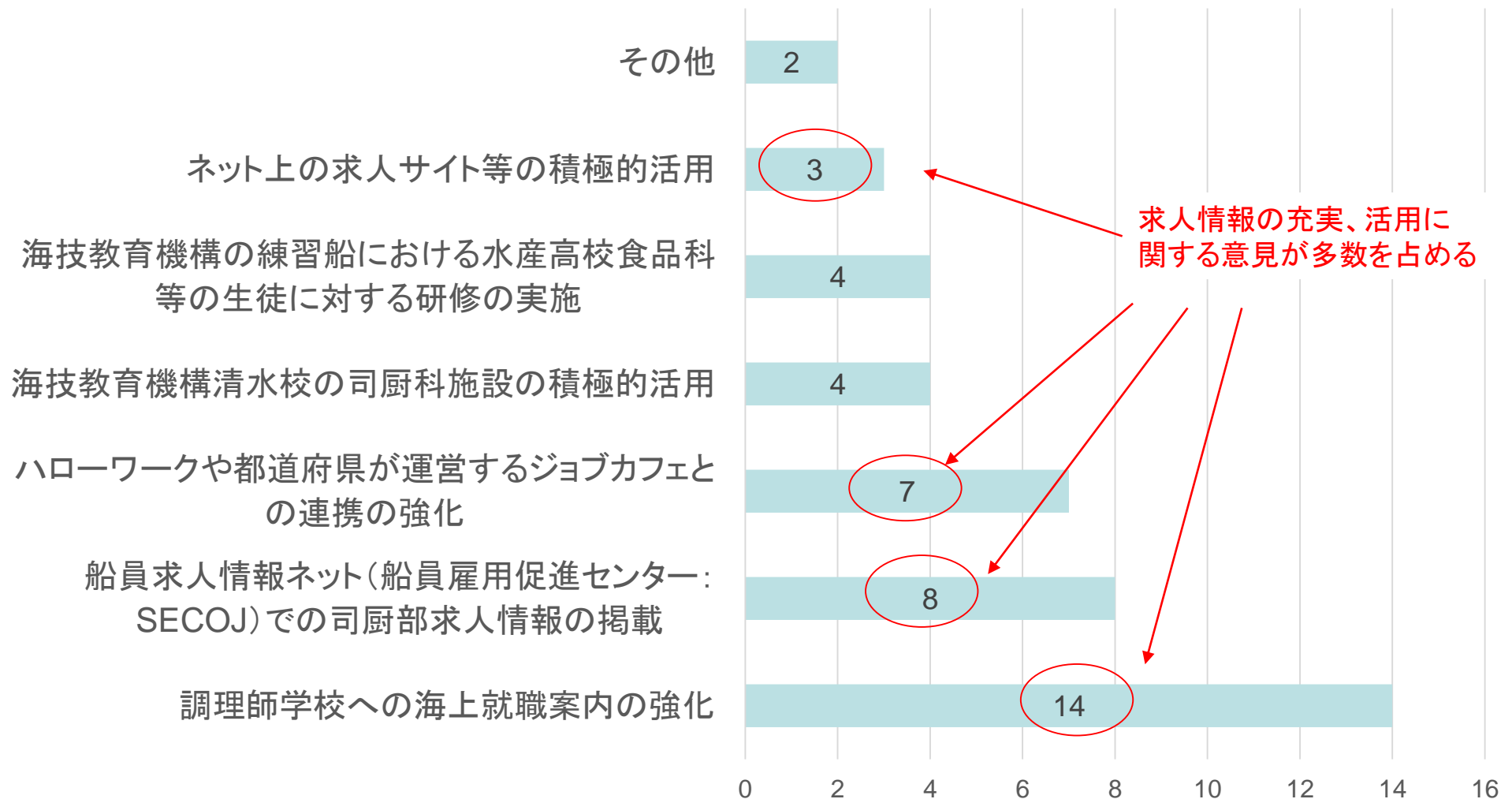


## 【③他の船員の供食を行っている者の1日あたり調理時間】



# 料理士・司厨員確保に必要な取組

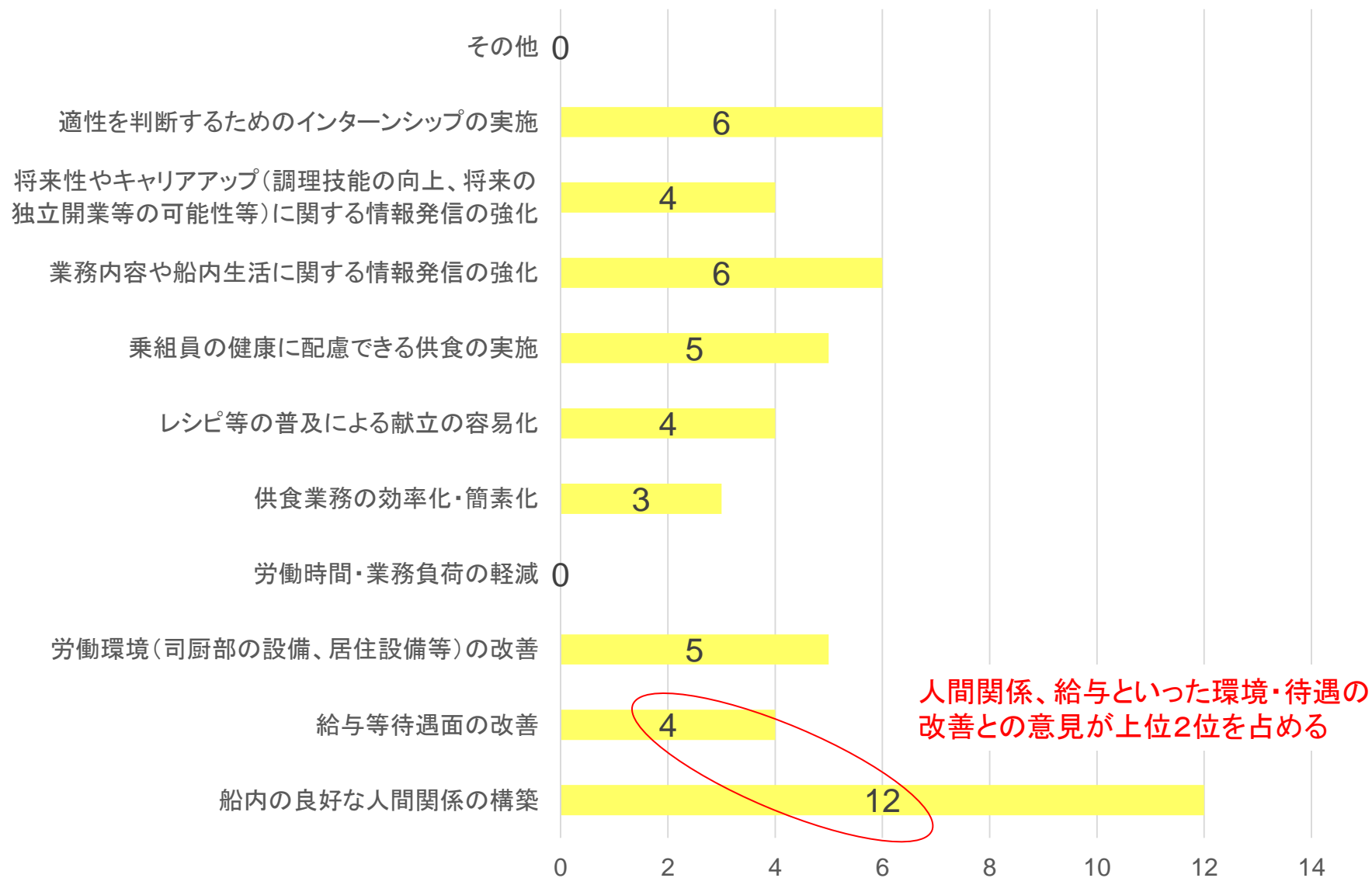
## 1. 船舶料理士と司厨員を円滑に確保していくために必要な取組(採用ルート面)



※その他意見・・・海技教育機構の司厨科を復活させる

# 料理士・司厨員確保に必要な取組

## 2. 船舶料理士と司厨員を円滑に確保していくために必要な取組(労働条件面)



# 「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)

---

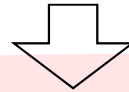
平成31年3月

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・事務員やマリン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いましたが、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。

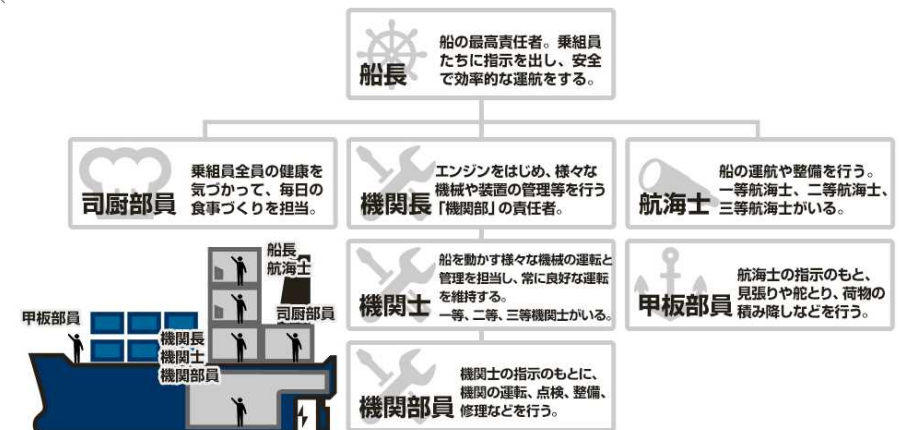
甲板部は、船舶の運航から貨物の管理、船体の整備など航海と荷役に関することを行います。機関部は、エンジンや補機類などの運転・整備を行います。船を常に故障なく動かし続けるには、甲板機関とも保守点検作業が重要です。

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) 多様な採用ルートを活用【参考資料①】

### (船員求人情報ネットの検索画面)

**船の仕事を難しそう？ 未経験OKの求人もあるよ**

船の仕事を難しそう？ 未経験OKの求人もあるよ

海好き、作り好き、車やバイクなど機械いじりが好きなら、あなたも船で働きませんか？ 船中では見えない大海原、感動的な風景を眺めて、新しい生活力を身につけてみましょう。ここでは、船務の仕事など、未経験でも働ける求人情報を紹介しています。

調理の仕事 COOKS 求人情報を見る

甲板部の仕事 DECK 求人情報を見る

機関部の仕事 ENGINE 求人情報を見る

9 NEW ARRIVAL

19 調理の仕事

53 甲板部の仕事

28 機関部の仕事

**求職登録の流れ**

求職票を提出し登録することによって、紹介を受けることができます。

01 求職票の入手 求職票がダウンロード (Word)

02 求職票の提出 最寄りの運輸局・支庁・海事事務所へ求職票を提出し登録 (PDF)

03 求人情報の検索 調理の仕事

04 申し込み・詳細情報入手 他県の求人についても、お住まいの最寄りの「海のハローワーク」で求人情報を共有しております。

**まず、求職票を提出しましょう！**

船員求人情報ネットでご案内中の求人に申し込むためには、求職票をダウンロードし、全国の地方運輸局等の船員職業紹介機関へ求職票を提出してください。求職票は船員職業紹介機関や船員職業紹介窓口より入手できます。

求職票ダウンロード

**海のハローワーク 求職票の提出先**

「海のハローワーク」とは、船員職業紹介機構の連絡です。全国の運輸局、運輸支庁、海事事務所等に窓口があります。船員職業紹介窓口は、求職票の方でも船員の仕事に興味がある方は、最寄りの窓口にお気軽にご相談ください。

**最寄りの紹介窓口をチェックする**

海のハローワーク一覧

**よくある質問**

募集内容について、さらに詳しく知りたい、まずは最寄りの運輸局の「海のハローワーク」に求職登録(求職票の提出)をしてください。その後、詳細を聞いたリ、面接を申し込むことができます。

英語が話せなくても大丈夫ですか？ 英語が話せなくてもできる仕事はたくさんあります。求人情報を見て、「海のハローワーク」窓口でご相談ください。

他県の求人情報の詳細を聞きたい場合はどうしたらよいですか？ お住まいの最寄りの「海のハローワーク」にお問い合わせください。全国の「海のハローワーク」で求人情報を共有しております。

ハローワークに登録していますが、そちらで船の仕事は探せないのですか？ 海上のハローワークでは船の仕事を取り扱っていません。船の仕事専門の「海のハローワーク」に求職登録してからご利用ください。

**用語集**

**内航海運** 国内の港と港を結び、鉄鋼や石油などの資材や食品、日用品などの貨物を運ぶことを「内航海運」と呼びます。日本と外国との間で船で物や人を運ぶのが「外航海運」です。

**沿岸・内** 船が航行する区域の一つ。海岸から20海里以内の水域が沿岸区域、航行区域は平水区域、沿岸区域、近海区域、遠洋区域の4種類に分けられています。

**司厨員** 乗組員全員健康を気づかすて、毎日の食事づくりを担当する人を司厨員と呼びます。

**甲板員・機関員** 航海士の指示のもと、見張りや舵とり、荷物の積み下ろしなどを行う人を甲板員、機関士の指示のもと、機関の運転、点検、整備、修理などを行う人を機関員と呼びます。



## 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急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

#### しじめ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・舞茸	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。

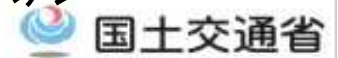




### 3. 定着に向けた取組 (4) 技能者としての船舶料理士資格受有者の格付け【参考資料②】

＜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

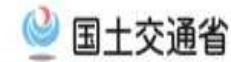
- 運営主体は（一財）建設業振興基金。
- 運用開始後1年で約100万人の登録を目指し、開始後5年を目途に全ての技能者の登録を目指す。

### 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等を伝えるなど、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ふ。

○ 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り組んでおらず、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。



## 第1回 船舶料理士資格の効率的な取得に関する検討会 議事次第

日時：平成30年4月9日（月） 14：00～15：00  
場所：中央合同庁舎3号館11階海上保安庁会議室

議題：

1. 検討会における議論のテーマ
2. 船舶料理士資格の現状
3. 船舶料理士資格の効率的な取得方法に関する検討課題
4. 第二回までのヒアリング及びアンケート調査の実施
5. 今後のスケジュール（第2回予定）

配布資料

委員名簿・配席図

資料1 「船舶料理士資格の効率的な取得に関する検討会」

資料1別紙 船舶料理士に関するヒアリング・アンケート  
調査（案）

資料2 今後のスケジュール

参考資料① 現行の船舶料理士資格 取得要件の対比表

参考資料② 船舶料理士の法的根拠等

参照条文①～④

船舶料理士資格の効率的な取得に関する検討会

委員名簿

(五十音順、敬称略)

1. 学識経験者等

(座長) 神田 一郎 船員災害防止協会専務理事  
鈴木 博 オフィススズキ トウキョウ 代表  
多田 恭祐 (独) 海技教育機構航海訓練部船員課長  
松田 賢栄 (独) 海技教育機構学校教育部教務課  
調理教育室主幹

2. 労使委員

岩瀬 恵一郎 (一社) 日本旅客船協会労海務部長  
内藤 吉起 日本内航海運組合総連合会理事  
平岡 英彦 全日本海員組国内局長

(事務局) 船員政策課労働環境対策室

## 内航未来創造プラン関連記載

### ○内航未来創造プラン(平成29年6月)(抄)

#### Ⅲ. 今後取り組むべき具体的施策等

#### 3. 船員の安定的・効果的な確保・育成

#### (2) 船員のための魅力ある職場づくり

#### iii) 船内供食の確保

#### ① 現状・課題

- ・職住が一体であり、陸上から隔離された海上労働における食生活は船内生活を送るために不可欠であり、また、船員が健康であることは安全に船内等作業を行う大前提である、また、船内で提供される食事は、船員にとって職場での大きな魅力でもある。
- ・一方、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り、このような負担が離職の一因となっているものと考えられる。また、全国健康保険協会船員保険部の調査では、船員は、肥満や糖尿病が発症する危険がある境界型糖尿病の割合が陸上労働者に比較して高いとの結果が出ている。
- ・このため、船舶料理士資格受有者や船内で調理を行うことの出来る者を早期かつ幅広く確保・育成することで、船員の負担を軽減し、離職の防止を図るとともに、栄養バランスが確保された魅力ある食事の提供を行い、健康で安全な船員労働の実現と船員職業の魅力の向上を図る必要がある。

#### ② 取組の内容

- ・ 船舶料理士資格受有者や船内で調理を行う者の確保・育成のため、以下の取組を行う。

## 内航未来創造プラン関連記載

### a) 船舶料理士資格の効率的な取得(近海区域以遠を航行する船舶)

- ・近海区域以遠を航行区域とする船舶のうち1,000総トン以上のものについては、船舶料理士の資格を有する者の乗船が義務付けられており、船舶料理士の資格取得のためには、国家試験である船舶料理士試験に合格のうえ、一定期間乗船した実務経験が必要となっている。
- ・この現行の要件について、ILO海上労働条約に定められた条件を引き続き担保した上で、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各種料理の実技能力を維持確保しつつ、より早期に資格取得を可能とする方法について検討を行う。

### b) 船内で調理を行うことができる者への教育及び人材確保(沿海区域を航行する船舶)

- ・沿海区域を航行する船舶等については、船内で調理を行う者が船内における調理に関する基礎的な知識を有していることが必要である。
- ・このため、海技教育機構等における調理実習を受講した者や、船員災害防止協会作成の船内食事に関するテキストを用いた社内教育の修了者等に加え、船内で専従的に調理に従事できる人材を確保・育成できるよう、次の取組を行う。
  - 調理師学校への海上就職案内の強化やジョブカフェの全国展開
  - 海技教育機構清水校における司厨科施設の積極的活用
  - 調理師資格を取得できる水産高校調理課程卒業者に対する海技教育機構練習船における船内調理実習の実施 等

## 内航未来創造プラン関連記載

### ③ 取組の進め方

#### a) 船舶料理士資格の効率的な取得(近海区域以遠を航行する船舶)

- ・資格に必要な技能を維持しつつ、早期に資格取得が可能な方法を検討するため、平成29年度中に関係者による検討会を開催し、必要な船内調理業務経験や教育内容のあり方について議論を進める。

#### b) 船内で調理を行うことができる者への教育及び人材確保(沿海区域を航行する船舶)

- ・平成29年度から、上記②b)に記載する取組を進める。

### ④ 期待される効果

- ・船舶料理士や専従の調理者を確保・育成し、船員の負担を軽減することで、労働時間の短縮が期待される。また、船内で提供される食事の栄養バランスの改善による生活習慣病の発生を予防することで、船員の疾病発生率について、第10次船員災害防止基本計画(平成25年度～29年度)に定める10%の減少に寄与する。

## 船員災害防止計画の記載

### 1. 第11次船員災害防止基本計画(抄)

#### Ⅲ 船員災害防止のための対策

#### 2. 主要な対策の推進

##### (5) 生活習慣病等の疾病予防対策

(略)船舶所有者は、船員の健康状態を把握し、健康相談、健康指導、運動指導等の予防対策を推進するほか、船内供食による疾病予防を図り、船員も栄養管理や適切な運動等の自身の健康管理に留意する。

### 2. 平成30年度船員災害防止実施計画(抄)

#### Ⅲ 船員災害防止のための主要な対策

#### 〔2〕重点を置くべき災害に対応した取組

##### 5. 生活習慣病等の疾病防止対策

##### (1)生活習慣病の予防対策

調理師資格受有者等調理業務専従者を確保する等船内供食による疾病予防を図る。

## 本検討会における議論のテーマ(案)

- ①内航未来創造プランに基づき、船舶料理士資格の効率的な取得方法について先行して議論を進める。
- ②上記①の議論の方向性について中間とりまとめを行う。
- ③上記②に引き続き、船舶料理士の非配乗義務船舶において船内調理を行うことができる者への教育及び人材確保のあり方について検討を進める。

## 船舶料理士資格の現状

○船舶料理士資格について（船員法第80条及び「船内における食料の支給を行う者に関する省令」）

### 配乗要件

- ・遠洋区域若しくは近海区域を航行区域とする船舶又は第3種の従業制限を有する漁船であって、総トン数1,000トン以上のもののうち、その航海中に船員に支給される食料の調理が船内において行われるもの

### 資格取得要件

1. 20歳以上であること
2. 下記のいずれかに該当する者
  - (1) 1年以上の船内調理業務経験 + 登録国家試験（学科7科目及び実技3科目）の合格
  - (2) (独)海員学校の司ちゅう・事務科の卒業者 + 3月以上の船内調理業務経験
  - (3) 調理師、栄養士等 + 3月以上の船内調理業務経験



※ (2) 及び (3) の者については、

- ・船長の監督の下に行う船内における労働に関する事項  
及び

・船舶料理士資格証明書を有する者の監督の下に行う船内における調理に関する事項  
の両方について、それぞれ1月以上の教育を受けることにより資格取得が可能

## 船舶料理士資格の現状

○要件別資格取得者数（平成26～平成28年度 合計470人）※日本人のみ

(1) 1年以上の船内調理業務経験 + 船舶料理士登録試験の合格者		平成26年度	11名
		平成27年度	14名
		平成28年度	6名
(2) (独)海員学校の司ちゅう・事務科の卒業者	→ 3月以上の船内調理業務経験	平成26年度	0名
		平成27年度	1名
		平成28年度	1名
	→ 1月以上の船内調理業務経験	平成26年度	0名
		平成27年度	0名
		平成28年度	0名
(3) 調理師又は栄養士免許の取得者	→ 3月以上の船内調理業務経験	平成26年度	93名
		平成27年度	101名
		平成28年度	91名
	→ 1月以上の船内調理業務経験	平成26年度	11名
		平成27年度	18名
		平成28年度	16名



## 船舶料理士資格の効率的な取得方法に関する検討課題

- 船舶料理士の確保に問題はあるか
- 船舶料理士国家試験受験に必要な船内調理業務経験の確保に課題はあるか
- 司厨員の確保に問題はあるか
- 誰を司厨員として確保すべきか
- 船舶料理士や司厨員以外の船員が船内供食を行う場合の負担はどの程度か
- 司厨員を円滑に確保するためには、どのような取組やアピールが必要か



## 船舶料理士資格の効率的な取得方法の検討のためのヒアリング及びアンケート調査の実施

上記検討課題の議論を進めるため、船舶料理士資格者の資格取得方法、船内調理業務経験の期間への評価等についてヒアリング及びアンケート調査(別紙案)を行い、検討会における議論に資することとする。

あわせて、船舶料理士の配乗義務がない船舶における船内供食の実態等についても同アンケート調査により調査を行うこととする。

## 船舶料理士及び司厨員に関するヒアリング・アンケート調査(案)

このアンケートは、船員の皆様の健康確保とともに、職場の大きな魅力である船内の食事を提供する船舶料理士及び司厨員を円滑に確保するため、どのような取組が必要・可能か、検討するための実態調査として行わせていただくものです。

そのため、船舶料理士又は司厨員を配乗させている方、船舶料理士又は司厨員ともに乗船させず船内供食を実施されている方すべてにお伺いいたします。

ご多忙のところ誠に恐縮ですが、どうぞ御協力につきよろしく  
お願い申し上げます。

1. 御社が運航する船舶のうち1隻を選択し記載をお願いします。

注：船舶料理士の配乗義務船がある場合は、その船について記載をお願いします。

調査番号(記載不要です)	
船名	
船種	
航行区域	
総トン数	
乗組員数	
乗組員のうち、船舶料理士 又は司厨員が乗船している 場合はその人数	

2. 上記1. の船舶に船舶料理士又は司厨員が乗り組んでいる場合、その資格等について  
該当するものに「○」を記載して下さい  
(複数に該当する場合は、該当する欄に「○」を記載して下さい)

(1) 船舶料理士資格受有者(配乗義務船舶)


(2) 船舶料理士資格受有者(配乗義務のない船舶)

(2)に「○」を記載された方は、船舶料理士を配乗させている理由について  
記載をお願いします。  
<理由>例：船内で安定的に供食を行うには、船舶料理士資格受有者が  
適当であるため 等

- (3) 陸上の調理師資格受有者
- (4) 栄養士資格受有者
- (5) 海員学校司ちゅう・事務科卒業者
- (6) 社外での調理実習や講習を修了した者
- (7) 船員災害防止協会のテキストを利用した社内の教育を修了した者
- (8) その他(具体的に記載して下さい)


--

3. 上記2. で(1)の「船舶料理士」に「○」を記載された方に伺います。  
船舶料理士の確保に関する問題の有無について該当するものに「○」を記載して下さい。

- (1) 当面確保できている。
- (2) 確保には非常に厳しい状況にあるが、何とか確保できている。
- (3) 確保しようとしたができなかった場合がある(配乗義務船以外の場合)


4. 船舶料理士資格を取得する方法についてご意見を伺います。

(1) 船舶料理士国家試験について

- ① 試験受験に必要な1年間の船内調理業務経験の確保に課題がありますか？  
該当するものに「○」を記載するとともに、理由をご記載下さい。

※平成14年「船舶料理士資格制度に関する検討委員会」報告書では、「日本料理を含む調理、食料の調達、在庫管理、貯蔵等を主たる業務として行っており、かつ、司厨部全体を指揮監督する資質の涵養を図る必要もあることから、(中略)最低12ヶ月という期間は必要」として、それまでの3年から1年に短縮されています。

ア) 1年間の経験について確保できている。

イ) 1年間の経験について確保が困難である。


<p>(理由) (例)・乗組員数について、最少の定員で対応しており、調理経験を取得させるために乗船させる余裕がない。 ・乗船期間が短くなっており、1年間の調理業務経験の確保が困難になっている。</p>
--

- ② 上記①のほか、試験科目の内容等を含め、船舶料理士国家試験全般にご意見がありましたらご記載下さい。

--

(2) 認定による船舶料理士資格の取得方法について

陸上の調理師や栄養士資格を受有する者について必要な3月の船内調理

① 業務経験の確保に課題がありますか？

該当するものに「○」を記載するとともに、理由をご記載下さい。

※平成23年8月に、一般的な内航船における乗船期間が約3ヶ月であるとの状況に基づき、陸上の調理師等に必要な船内調理業務経験の期間については、それまでの6月から3月に短縮しています。

なお、陸上の調理師資格の取得には、2年以上の調理の業務に従事し、調理師試験に合格することが必要となっています。

ア) 3月間の経験について確保できている。

--

イ) 3月間の経験について確保が困難である。

--

(理由)

- 例・乗組員数について、最少の定員で対応しており、調理経験を取得させるために乗船させる余裕がない。
- ・乗船期間が短くなっており、3月間の調理業務経験の確保が困難になっている。

② 上記①のほか、認定による船舶料理士資格の取得要件についてご意見がありましたらご記載下さい。

--

5. 上記2. で船舶料理士以外の司厨員として(3)から(8)のいずれかに「○」を記載された方に伺います。司厨員の確保に関する問題の有無について該当するものに「○」を記載して下さい。

(1) 当面確保できている。

(2) 確保には非常に厳しい状況にあるが、何とか確保できている。

(3) 確保できなかった場合がある。

(4) 確保できない場合が多い。


6. 船舶料理士又は船舶料理士以外の司厨員を乗船させている方にお伺いします。船舶料理士又は司厨員の採用ルートについて該当するものに「○」を付けて下さい(複数選択可)。

(1) 直接採用

ア) 自社HP等で募集して採用

イ) 「船員求人情報ネット」(船員雇用促進センター(SECOJ))を活用して採用


- (2) 船員職業安定窓口の利用による採用
- (3) 縁故による採用
- (4) その他(具体的に記載して下さい。)


--

7. 船舶料理士又は船舶料理士以外の司厨員を乗船させている方にお伺いします。  
御社における船舶料理士又は司厨員の年齢は何歳ですか？  
該当するものに「○」を記載して下さい。

- (1) 20歳未満
- (2) 20歳～24歳
- (3) 25歳～29歳
- (4) 30歳～34歳
- (5) 35歳～39歳
- (6) 40歳～44歳
- (7) 45歳～49歳
- (8) 50歳～54歳
- (9) 55歳～59歳
- (10) 60歳～64歳
- (11) 65歳～69歳
- (12) 70歳～74歳
- (13) 75歳～79歳
- (14) 80歳～


8. 船舶料理士又は船舶料理士以外の司厨員を乗船させている方にお伺いします。  
御社における船舶料理士又は司厨員の勤続年数は何年ですか？  
該当するものに「○」を記載して下さい。

- (1) 1年未満
- (2) 1年～3年以内
- (3) 3年～5年以内
- (4) 5年以上


9. 船舶料理士又は船舶料理士以外の司厨員を乗船させている方にお伺いします。  
料理士又は司厨員の御社採用前の職種について該当するものに「○」を記載して下さい。

- (1) 学校や病院等の給食施設
- (2) 会社や工場の給食施設
- (3) 一般の食堂等
- (4) 特に供食関連の職種には従事していなかった。
- (5) 他社運航船で料理士又は司厨員として従事していた。
- (6) その他(具体的に記載して下さい)


--

10. 船舶料理士又は船舶料理士以外の司厨員を乗船させている方にお伺いします。  
既に退職された料理士又は司厨員がおられた場合、退職後の職種について  
該当するものに「○」を記載して下さい。  
(把握されていない場合や回答に支障ある場合は記入不要です)

- (1) 学校や病院等の給食施設
- (2) 会社や工場の給食施設
- (3) 一般の食堂等
- (4) 自営のレストラン等
- (5) 供食関連の職種以外の職業
- (6) 他社運航船で料理士又は司厨員として従事
- (7) その他(具体的に記載して下さい)


--

11. 船舶料理士や司厨員以外の船員が船内供食を行っている場合の船内供食  
の方法について該当するものに○を付けて下さい(複数選択可)。

- (1) 船員が各自自らの食事のみ調理
- (2) 特定の船員が、他の船員の分まで調理
- (3) 船員が持ちまわりで調理
- (4) その他(具体的に記載して下さい。)


--

12. 上記11.において特定の船員が他の船員のみで調理を行っている場合、その船員の職名及び調理時間数について記入して下さい。

職名( )  
調理時間数(1日あたり約 )分)

13. 船舶料理士や司厨員を円滑に確保していくためには、どのような取組が必要とお考えですか？該当するものに「○」を付けて下さい  
(複数選択可)。

(1) 採用ルートについて

- ① 調理師学校への海上就職案内の強化
- ② 船員雇用促進センター(SECOJ)運営の「船員求人情報ネット」での司厨部求人情報の掲載
- ③ ハローワークや都道府県が運営するジョブカフェとの連携の強化
- ④ 海技教育機構清水校の司厨科施設の積極的活用
- ⑤ 海技教育機構の練習船における水産高校食品科等の生徒に対する研修の実施
- ⑥ その他(具体的に記載して下さい)


--

(2) 司厨部の労働条件等について

- ① 給与面の改善
- ② 労働環境(司厨部の設備、居住設備等)の改善
- ③ 労働時間・業務負荷の軽減
- ④ 船内の良好な人間関係の構築
- ⑤ 供食業務の効率化・簡素化
- ⑥ レシピ等の普及による供食メニューの多様化
- ⑦ 乗組員の健康に配慮できる供食の実施
- ⑧ 適性を判断するためのインターンシップの実施
- ⑨ その他(具体的に記載して下さい)


--

14. その他お気づきの点がありましたら記載をお願いします。

--

ご協力ありがとうございました。



船舶料理士資格の効率的な取得に関する検討会  
今後のスケジュール（案）

第 2 回検討会（30 年 7 月頃（予定））

- （1）第 1 回で出された意見や質問への回答
- （2）ヒアリング・アンケート調査結果の報告
- （3）船舶料理士資格の効率的な取得のための制度改正の  
方向性と論点

第 3 回検討会（30 年 9 月頃（予定））

- （1）船舶料理士資格の効率的な取得について  
（中間とりまとめ）
- （2）今後のスケジュール

現行の船舶料理士資格 取得要件の対比表

	(A)船舶料理士 試験受験者	(B)調理師免許取得者	(C)栄養士免許取得者
年間取得者数	10人 (H26～H28平均)	37,990人(H26) うち試験合格者21,482人	19,090人(H26) ※全員が養成施設卒業者
学科	<学科試験科目> ①食文化概論 ②衛生法規 ③公衆衛生学 ④栄養学 ⑤食品学 ⑥食品衛生学 ⑦調理理論	<調理師試験科目> ①食文化概論 ②衛生法規 ③公衆衛生学 ④栄養学 ⑤食品学 ⑥食品衛生学 ⑦調理理論	厚生労働大臣の指定した栄養士の養成施設において 二年以上栄養士として必要な知識及び技能を修得した者 に対して、都道府県知事が与える。
実技	<実技試験科目> ①日本料理 ②西洋料理 ③中華料理	<実技試験なし>	
船内 調理業務 経験	1年以上	1. 調理師免許受験要件 一般食堂等の飲食店営業、魚介類販売業又はそうざい 販売業における2年以上の業務への従事  2. 船舶料理士資格取得要件 (1)3月以上 (2)船長の監督下での船内労働に関する教育及び船舶 料理士の監督下での次の船内調理に関する教育を受け る場合は1月以上 ①食品の積込 ②保存方法 ③献立 ④健康維持を考慮した食事の提供 ⑤調理及び貯蔵上の衛生管理 ⑥水の衛生措置	2. 船舶料理士資格取得要件 (1)3月以上 (2)船長の監督下での船内労働に関する教育及び船舶 料理士の監督下での次の船内調理に関する教育を受け る場合は1月以上 ①食品の積込 ②保存方法 ③献立 ④健康維持を考慮した食事の提供 ⑤調理及び貯蔵上の衛生管理 ⑥水の衛生措置

## 【船舶料理士の法的根拠】

- ◆ ILO第69号条約「船舶料理士の資格証明に関する条約」批准（S50年）
- ◆ 運輸省令「船内における食料の支給を行う者に関する省令」施行（S50年）
- ◆ 第69号条約を統合した海上労働条約（MLC2006）を批准（H25年）
- ◆ MLC第3.2規則「食料及び料理の提供」パラグラフ3に船舶料理士に関する規定を設置

「調理について責任を負う船舶料理士として雇用される船員は、船舶におけるその職務上の地位のための訓練を受け、及び資格を有していなければならない。」

※船舶料理士は、海上労働条約において、10人以上が乗り組む船舶に配乗が義務づけられており、わが国では、官労使による条約批准のための勉強会において、当該船舶は近海・遠洋区域を航行する総トン数1,000トン以上の船舶と整理されている。

## 【船舶料理士資格制度の変遷】

- ◆ S50年 制度開始 海員学校司厨・事務科卒業生等が資格取得開始
- ◆ S51年 船舶料理士試験開始
- ◆ H15年 取得に必要な調理従事履歴を3年から1年に緩和

（背景：「船舶料理士資格制度に関する検討委員会」報告書）

・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管理する資質の涵養のためには最低12ヶ月が必要との検討結果

- ◆ H17年度末 船舶料理士養成課程（清水）が終了。以降、船舶料理士養成課程は現存せず
- ◆ H23年8月 司厨・事務科卒業生、栄養士等が船舶料理士になるための履歴を6月から3月に緩和（船舶料理士配乗船にて乗船教育を行う場合には1月に緩和）

（背景：「内航海運代替建造対策委員会」資料）

・船内環境経験の習熟には、一般的な内航船における乗船期間が3月が必要。

## 【海上労働条約】（抄）

### 第3.2規則 食料及び供食

1・2（略）

3 調理について責任を有する船舶料理士として雇用される船員は、船内におけるその職務上の地位のために訓練を受けており、及び資格を有していなければならない。

### 第3.2基準（規範A） 食料及び供食

1（略）

2 (a)・(b)（略）

(c) 供食部の人員は、その職務上の地位のために適切に訓練され、又は指導されること。

3 船舶所有者は、船舶料理士として従事する船員が関係加盟国の法令に定める要件に従いその職務上の地位のために訓練され、資格を有し、及び有能であると認められることを確保する。

4 3に定める要件には、権限のある機関が承認し、又は認める訓練課程の修了を含む。当該訓練課程には、実際の料理方法、食料及び個人の衛生、食料の貯蔵、在庫の調整、環境保護並びに供食による健康及び安全を含む。

5 10人未満の定められた船員の配乗で運航する船舶に対しては、乗組員の数又は航海の態様により、権限のある機関は、十分な資格を有する料理士が乗り組むことを要求しないことができる。ただし、当該船舶の調理室において調理するすべての者については、食料及び個人の衛生並びに食料の取扱い及び貯蔵を含む分野において訓練され、又は指導されるものとする。

## 【船員法】（抄）

（食料の支給）

第80条 船舶所有者は、船員の乗船中、これに食料を支給しなければならない。

2～3 （略）

4 船舶所有者は、その大きさ、航行区域及び航海の態様を勘案して国土交通省令で定める船舶には、第1項の規定による船内における食料の支給を適切に行う能力を有するものとして国土交通省令で定める基準に該当する者を選び組ませなければならない。

## 【船内における食料の支給を行う者に関する省令】（抄）

（船内における食料の支給を行う者の乗組み）

第1条 船員法（以下「法」という。）第80条第4項の国土交通省令で定める船舶は、次の表の上欄に掲げるとおりとし、同項の国土交通省令で定める基準は、同欄に掲げる船舶ごとにそれぞれ同表の下欄に掲げるとおりとする。

1 （略） イ～ロ （略）	イ～ロ （略）
2 遠洋区域若しくは近海区域を航行区域とする船舶又は第3種の従業制限を有する漁船であつて、総トン数1,000トン以上のもののうち、その航海中に船員に支給される食料の調理が船内において行われるもの	イ～ロ （略） ハ 船舶料理士資格証明書を受有していること（船内における調理に関する業務を管理する地位に就く場合に限る。）。

## < 参照条文③ >

### 【船内における食料の支給を行う者に関する省令】（抄）（続き）

（船舶料理士の資格）

第2条 船舶料理士は、次の各号に掲げる要件を備える者でなければならない。

- 1 20歳以上であること。
- 2 船舶に乗り組んで1年以上（次号ロに掲げる者又は調理師、栄養士その他同号ロに掲げる者と同等以上の能力を有すると認められる者にあつては、3月以上）専ら調理に関する業務に従事した経験を有すること。
- 3 次のいずれかに該当する者であること。
  - イ 船舶料理士試験（以下「試験」という。）であつて第7条及び第8条の規定により国土交通大臣の登録を受けたもの（以下「登録試験」という。）に合格した者
  - ロ 独立行政法人海員学校の司ちゅう・事務科を卒業した者
  - ハ 調理師、栄養士その他イ又はロに掲げる者と同等以上の能力を有すると認められる者
- 2 前項第3号ロに掲げる者又は調理師、栄養士その他同号ロに掲げる者と同等以上の能力を有すると認められる者であつて、国土交通大臣が告示で定める基準に適合する者については、前項第2号の規定は、適用しない。

## 【船内における食料の支給を行う者に関する省令第2条第2項の規定に基づき、国土交通大臣が告示で定める基準】（抄）

船内における食料の支給を行う者に関する省令第2条第2項の国土交通大臣が告示で定める基準は、次の各号に掲げる事項に応じ、それぞれ当該各号に掲げる者の監督の下に行う教育を、船内において1月以上受けた者であることとする。

- 1 船内における労働に関する事項 船長
- 2 船内における調理に関する事項であって次に掲げるもの 船舶料理士資格証明書を有する者
  - イ 平成九年運輸省告示第61号(船員法第80条第3項の食料表)による食品の類別及び数量並びに食品の品質及び貯蔵期間を考慮した食料の積み込みに関する事項
  - ロ 船員労働安全衛生規則(昭和39年運輸省令第53号)第37条第1項に規定する食料の保存方法に関する事項
  - ハ 航海の期間並びに食品の貯蔵期間及び数量を考慮した献立に関する事項
  - ニ 船員の健康維持を考慮した食事の提供に関する事項
  - ホ 船員労働安全衛生規則第36条及び第37条に規定する衛生上必要な措置に関する事項
  - ヘ 調理又は飲用に供する水についての衛生上必要な措置に関する事項

## 第1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30年4月9日（月）
2. 場所 中央合同庁舎3号館11階海上保安庁会議室
3. 議題
  - 1 検討会における議論のテーマ
  - 2 船舶料理士資格の現状
  - 3 船舶料理士資格の効率的な取得に関する検討課題
  - 4 第2回までのヒアリング及びアンケート調査の実施
  - 5 今後のスケジュール（第2回予定）
4. 委員 別紙のとおり
5. 議事の概要

### ○議題1：検討会における議論のテーマについて（資料1）

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共有しました。

- ・船舶料理士資格の効率的な取得方法
- ・船舶料理士の非配乗義務船舶において船内調理を行うことができる者への教育及び人材確保

### ○議題2：船舶料理士資格の現状について（資料1）

船舶料理士資格の配乗要件、資格取得要件について事務局より説明し、平成26～28年度に船舶料理士資格を取得した470名の内、「調理師又は栄養士免許＋3月以上の船内調理業務経験」により船舶料理士の資格を取得した者が最も多いという現状を確認しました。

### ○議題3：船舶料理士資格の効率的な取得に関する検討課題について（資料1）

以下の検討課題を共有しました。

- ・船舶料理士・司厨員の確保に関する問題点
  - ・船舶料理士国家試験受験に必要な船内調理業務経験の確保について
  - ・船舶料理士や司厨員以外の船員が船内供食を行う場合の負担について
  - ・誰を司厨員として確保すべきか、また、司厨員を円滑に確保するために必要な取組
- 主な意見として、「船舶料理士を何人確保する必要があるのか。具体的な目標や数字を示して、議論を進めていく必要がある。」といった意見が出されました。

### ○議題4：第2回までのヒアリング及びアンケート調査の実施

上記の検討課題を議論するにあたり、船舶所有者に対して、船舶料理士や船内供食の実態を把握するための、ヒアリング・アンケート調査を実施することになりました。

### ○今後のスケジュールについて（資料2）

第2回検討会を7月頃（予定）に開催することになりました。