

第161回

近畿地方交通審議会  
神戸船員部会議事録

令和4年2月25日

神戸運輸監理部

[第161回 近畿地方交通審議会 神戸船員部会議事録]

1. 日 時 令和4年2月25日(金) 15時30分から
2. 場 所 神戸運輸監理部 調停室
3. 出席者  
(公益委員) 羽原部会長、奥見委員、櫻庭委員、湊委員(欠)  
(労働者委員) 浦委員、和田委員、中野委員  
(使用者委員) 南委員、加藤(潔)委員(欠)、加藤(琢)委員  
(運輸監理部) 中村海事振興部長、中村海事振興部次長、  
土谷海上安全環境部調整官  
(事務局) 土谷船員労政課長 飯塚船員職業安定係員
4. 議 事
  - (1) 管内の雇用状況等について
  - (2) 船員に関する特定最低賃金の改正について
  - (3) その他
5. 閉 会

## [ 議 事 概 要 ]

海事振興部次長

では、161回の神戸船員部会、開催させていただきます。  
部会長、議事進行のほどをよろしくお願いいたします。

部会長

では、皆様、まん延防止等重点措置の時節でございます。本日も簡潔かつ迅速な議事運営にご協力をお願いします。

それでは、事務局から、出欠状況及び資料の確認をお願いします。

海事振興部次長

本日の出欠状況ですが、公益委員の湊先生と使用者委員の八馬汽船の加藤委員が所用により欠席されておりますけども、船員部会運営規則第9条の規定によりまして定数は満たしておりますので、本部会は有効に成立していることをご報告いたします。

次に、本日の配付資料です。

- ・議事次第
  - ・資料1 「第160回近畿地方交通審議会 神戸船員部会 議事録（案）」
  - ・資料2 「神戸管内職業紹介実績（1月分）」
  - ・資料3 「全国版船員職業紹介実績一覧表（12月分）」
  - ・神戸船員部会情報
  - ・令和3年度最低賃金審議等状況（全国版）
  - ・第7回海技振興フォーラムのリーフレット及び会議資料
- 資料としては、以上でございます。

部会長

それでは、議事に入ります。

まずはじめに、第160回船員部会の議事録の承認について、お諮りします。

お手元に配付されています資料1の議事録をご確認ください。（案）のとおり承認してよろしいでしょうか。

（異議なし）

部会長

では、異議なしということで、承認されたものといたします。

続きまして、議題について審議したいと思います。

まず、議題（1）管内の雇用状況等について、船員労政課長から、ご説明をお願い

いします。

#### 船員労政課長

それでは、資料2に基づいて、神戸管内の船員の雇用状況等について簡単にご説明いたします。

1月期の新規求人件数は42件で、前月比+15件、前年同月比では+17件でした。月間有効求人件数は114件で前月比+9件です。

新規求職件数は17件で、前月比+5件、前年同月比では-7件でした。月間有効求職件数は52件で前月比-4件です。

ちなみに新規求職者の平均年齢は46.8歳、最高年齢は70歳の方でした。

次に、求人側から見た成立件数が5件、求職側から見た成立件数が3件、月間有効求人倍率は2.19倍で前月比+0.31ポイント、前年同月比では+1.26ポイントと倍以上の増加となっています。

有効求人倍率が伸びた理由は明言できませんが、主な特徴としては、新規求職者数に比べて新規求人数が極端に増加したこと、月末未済求人数としてはむしろ前月より減っていること、提出した事業者は珍しい顔ぶれではなかったこと、ほとんどの求人会社は複数の職種の求人票をまとめて提出しており42件の提出者としては13事業者だったことなどが挙げられます。

新規求人42件のうち、38件がタンカーを含む貨物船で、その他船舶は4件でタグボートでした。

新規求職者17名のうち、タンカーを含む貨物船の希望が13名、フェリーなどの旅客船の希望が4名でした。

年齢構成としては60歳以上の方が3名、50代の方が7名、40代が1名、30代は4名、20代が2名と、全体の半数以上50代以上の方となっています。

求職者の離職理由のうち、会社都合の方が2名いらっしゃいますが、お二人とも以前から継続的に求職票を提出しておられる方です。

船員未経験の求職者1名は運転手をされている方で、定年をきっかけに違う仕事がしてみたいという方です。

また、在職中の方が9名と多く見られました。うち1名は売船のためまもなく退職予定で、会社は管内の事業者ではありません。それ以外の方々は、人間関係や体力的なきつき、給料等の条件などから求人情報をご覧になりたいという方々です。

コロナに関連した求人・求職者は見られませんでした。

失業等給付の支給状況で、1月末現在の受給資格者は4名で、前月比-2名です。基本手当の支給額は1,285,370円で、就職促進給付金が1名で1,192,604円、高年齢求職者給付金が1名で289,300円でした。

次に、資料3の、本省海事局が取りまとめた全国の船員職業紹介実績についてご説明いたします。

全国の船員の12月期の実績は、新規求人件数が1,069件、新規求職件数が261件、有効求人倍率は3.53倍（前月比－0.01ポイント）でした。

これに対し、厚生労働省がとりまとめた陸上職12月の有効求人倍率の全国値は1.16倍で前月比＋0.01ポイントです。

また、兵庫労働局発表の就業地別の有効求人倍率（季節調整値）では、兵庫県が1.02倍（前月1.00倍、＋0.02ポイント）でした。ちなみに、近畿2府4県全体では1.01倍で前月比－0.01ポイントでした。

簡単ではありますが、私からの説明は以上です。

部会長

ただいまの説明につきまして、ご質問、ご意見等がありましたら、お願いします。

(なし)

部会長

特にないようでしたら、議題（2）船員に関する特定最低賃金の改正について、事務局から現在の処理状況のご説明をお願いします。

海事振興部次長

今日お配りしている全局の最低賃金審議状況が、2月10日時点のものになります。近畿と神戸、北海道、東北が2月2日に意見聴取の公示をしたと、記載されております。

2月2日に答申の要旨が官報公示され、15日間の公示期間中に、事務局に対して異議申立て等はございませんでした。したがって、2月18日に最低賃金の決定の手続に入ったところでございます。

現在は、事務局から本省に決定公示の手続を依頼中でありまして、これから本省内部での手続が行われ、今のところ3月10日前後の官報に公示されるのではないかなという見込みになっております。そうなりますと、その決定の公示日から30日後の、4月10日前後に効力が発生する運びとなります。

この資料をご覧くださいますと、関東が少し早く決定し、早めに進んでおりますけれども、北海道、東北、近畿、神戸、中国、沖縄といった辺りは、大体同じような日程で進んでおります。次回の3月の船員部会では、この効力発生日まで入った一覧表を資料としてご用意できるかと思っております。

事務局からは以上でございます。

部会長

皆様から何かございましたら、お願いします。

公益委員として、何かございますか。

(公益委員なし)

部会長

それでは私から。お手元の資料としては、「第7回海技振興フォーラム」のプログラムと、先ほど追加配布した資料です。

この中で、特に「産業医制度による船員の健康確保」で、今回の船員の働き方改革の一貫にもなりますが、船員に対する産業医制度を構築して取り入れるということです。その経緯等は、陸上職に比べれば、やはり海上職の船員の健康状況からは、労働環境条件が職住一体であることなどから、メタボリックシンドロームの割合であるとか、けがの発生率などが高く、しかも高齢化している状況があります。指定医の健康診断を受け、それによって乗船し、かつ働いていいということは明確になるのですが、その後も、船内において健康管理を十分に実施しなければならないことから、その点を重視して、産業医により巡視をしてもらったり、訪船したりして、船員の健康管理をより充実させた制度にすることで、労働環境を改善していくものでもあります。事前に予防・予知をして対応することが産業医制度の目的であり、病気にかかってからではなくて、かかる前に措置・対応をする。それによって、コストとして、保険費用や医療費用削減にもつながることが主な役割でございます。

あと詳細は、この資料等を見ていただければお分かりになると思います。これはメンタルヘルスや精神衛生的なものと同時に、船内の安全衛生環境の管理・改善を目的として、船内の職場領域の居住環境・作業環境における安全衛生と労働環境の整備・改善・管理向上につなげ得るようなシステムを構築していこうということです。

今はすでにICT等を活用して、やられています。無線通信医療相談等の内容を充実させるといった形でも取り組まれています。損保ジャパンの例では、船員の健康づくりを支援するプログラムによって、生活習慣病の改善とか、いわゆる「船員のヘルスリテラシー向上」で取り組むことについて、いろいろなサービスを行っていることが挙げられます。その辺を、今後の可能性と、さらに充実したシステム体制へ持っていくための方策について、ご報告・取りまとめをさせていただいたということでございます。

それでは、労働者委員から何かございましたら。

労働者委員

この中にあるように、各社船社に対するアンケートの結果とか、船社、マンニング、全部荷主に聞きましたという話ですけど、一番の問題は、受ける側の乗組員の

アンケート調査は一切されてないです。そういうことを反映しないで、枠だけ作って、やりましょうといっても、最終的に受ける乗組員側の意見はこれからやっていくのでしょうか。法律改正を実施していくみたいな話であって、そういった意見の取りまとめをしないでどうだと言われても、何ら対応できるのかなというのが、ちょっと疑問点があるので、先生、どういうふうにお考えですか。

部会長

これは、船員に対する健康管理のアンケート調査はしています。

労働者委員

船員に直接ですか。船社さんとかオペレーターを通じてですか。

部会長

もちろん、そこを通じてです。そういう意味では、船員に直接、どの程度情報を得たかというのは、少し問題はありますけども。

労働者委員

実際にかかる人は船員であって、産業医に恩恵を受けていくのも船員であって、会社やオペレーターに聞いて、枠だけ作っても無意味なのかなという思いも少しあります。

部会長

これは、船社だけじゃなくて、オペレーターにも、荷主さんにも理解をしていたかないと、うまく回っていかないだろうということで、まずは意識から変えていくということです。

労働者委員

理解を得る前に法律が改正されて、義務を課せられて、努力義務も課せられるという中で、ここが進んでいくのかなと思います。最後に受けるのは船員なので、その認識がないとどうなっていくのか、うまく運用できるのかという気がしています。

部会長

なるほど。ありがとうございました。  
それ以外に何か労働者側からありますか。

労働者委員

ほかの案件でもいいですか。

部会長

どうぞ。

労働者委員

4枚目の資料で、新型コロナ関係の2月7日の記事で「待機5日に。」というところでは、

「国交省は」とありますのでお尋ねしますが、濃厚接触の判断は各地方の保健所になるとは思いますけど、5日ということであれば、4日までには濃厚接触者であるかどうかの判断が出るということですね。今の場合、みなし感染、みなし濃厚という判断もされる場合もあるとは思いますが、濃厚接触者の認定が、そもそもその日中とか、その次の日に出るのであれば、それは確定して陰性が確認できれば、5日で解除ですよというのにはあり得るのですが、現状では保健所が回っていないのが実態です。感染者が多過ぎて、保健所も対応し切れない、濃厚接触かどうかよく分からない、みなし濃厚なんだ、みなし接触なんだという判断の中で、国交省として、これは運用できていくのでしょうか。実際には誰が判断するのか、判断するのは保健所になるとは思うのですが。

もう一点が、3月1日から水際対策で、今後入国してくる人については、もう少し弾力的に運用しましょうと既に発表されています。この考え方でいくと、既にみなし陽性、みなし感染みたいなことはあるでしょうけども、陰性が確認できれば自宅待機の継続を求めない。入国3日以降という話になってくれば、入国してくる人より、日本にいる人の方が待遇が厳しいというのはいかがなものかなと気になっています。これは、何か新しい進捗があれば教えていただければと思います。

海事振興部次長

ご指摘のとおりで、外国から入ってくる外国人の方と、ずっと国内にいる方で待機期間が違うのは、当初から指摘されていました。

労働者委員

3月1日から、外国人の方が少し緩くなるような感じがするんです。

海事振興部次長

すみません、この資料の新聞記事は2月7日の記事ですが。

濃厚接触者に対する待機期間はどんどん変動しているのかなと思います。取りあえず2月7日時点ではこういうことであつたと、スクラップとして資料に加えました。

労働者委員

国交省としての判断、いま認識している時点では、このままでしょうか。今どう



なっているのですか。

#### 海事振興部次長

この資料は、この時点で海事と港湾関係団体に周知させてもらいましたよという記事だけなので。

#### 労働者委員

今日の段階では、どうなっているというのは分かりますか。

#### 海事振興部次長

特に国交省として、新たな周知は出していないと思います。

#### 労働者委員

了解です。

こういったことで、待機期間とか濃厚接触者が、感染者が多過ぎて、どうもこうもならないので、船員さん自体もちよっと苦慮をしているところがあります。記事では「国交省は」ということなので、国交省として、そこら辺を十分理解して対策を早めていただかないと、安易な濃厚接触、みなし濃厚接触、みなし感染で、船が止まってしまいそうな勢いが顕著に出ています。その辺も、国交省として対応していただきたいとお願いをしておきたいと思います。

話は変わりますがけれども、前回の船員部会で、運航管理者の法令改正の話に若干触れたと思いますけど、海上運送法施行規則等の一部改正する省令（案）として、国交省海事局より新しく2022年1月31日に公示し、締切り3月2日で意見募集が出ております。近年の公職選挙法選挙権の年齢や憲法改正国民投票の投票権の年齢を18歳と定めるなど、若者にも国政の重要な判断に参加してもらうための施策や、2022年4月1日から、現18歳、19歳の方は新成人となる取扱いについては理解をしております。

今般、改正する運航管理者の要件である年齢要件については、海上運送法施行規則に定める運航管理者の要件として、次のいずれかに該当するとして、「イ、船長として3年または甲板部の職員として5年以上乗り組んだ経験を有する者であること」「ロ、船舶の運航管理に関して3年以上の実務経験を有する者であること」については、各運航会社で規定はありますが、それは内航ということでは同じであって、まず「イ」の船長として乗り組むことができる資格を有する者になれば、課程と最短として、6級海技士短期養成課程で座学2.5か月と乗船実歴2か月の課程を終了後、乗船経歴6か月を経て6級海技士を得たと仮定すると、16歳以降に乗船し、経歴取得、免許を取得後3年の船長経験は、18歳にはちょっと取得できないかなと考えております。

次に「ロ」の中学校を卒業して入社をして、すぐに副運航管理者などに抜てきす

れば、3年の実務は18歳に間に合うのかなという気はします。

また「ハ」では、「イ、ロに挙げた者と同等以上の能力を有すると地方運輸局長や国土交通大臣が認めた者であること」、これが一番得意技なのかもしれませんが、どちらにせよ改正18歳は、現状では、その要件を満たすには厳しいと思われませんが、今後、その他の要件を満たすための改正がなされる予定なのか否かも聞いておきたい。

また、運航管理者として、18歳のほぼ未経験者に行為能力があるとする、ちょっと言い方は悪いですけど、無責任な改正であり、18歳未経験者に船舶の安全運航の管理能力があるとする見解をお聞きしたいです。

個人的な考え方ですが、船員の働き方改革と称し、船舶の安全運航に起因する無責任な改正だけは注意していただきたいなという気がしております。運航管理者を18歳とする法改正で新しく上がっておりますけれども、これらについて、本当に18歳で運航管理ができるのか、なかなか常識では考えられないことを、法律だからといって改正するんだということについては、国交省で十分精査していただきたい。ちょっと個人的な意見になりますが、見解を述べさせていただきました。

以上です。

部会長

それ以外に、労働者側の委員の方、よろしいですか。

(なし)

部会長

それでは、使用者側から何かございますか。特によろしいですか。

(使用者委員なし)

部会長

行政からはいかがでしょうか。

海事振興部次長

今、労働者委員がおっしゃったのは、質問ということですか。

労働者委員

ちょっと意見を述べました。

海事振興部次長

ご意見ということですね。

労働者委員

そう、意見と捉えていただければ。

確かに18歳に公職選挙法上の大人という考え方が明らかにされたのは事実ですが、運航管理者の点まで、現行20歳であるものを落とす必要があるのかと。国交大臣か、地方運輸局長の承認ですか、そういったことは得意なのかもしれませんけれども、ちょっと無責任過ぎる。運航管理者を18歳にやらせるなんて、そこまで必要なのですかというのを、ちょっと聞いておきたい。

海事振興部次長

分かりました。

労働者委員

意見があったということだけでもいいです。

海事振興部次長

議事録に載せさせていただくことでよろしいですか。

労働者委員

はい。

海事振興部次長

前回、船員法の改正と船舶職員法の履歴限定の関係でもご質問をいただき、船員労政課長が本省に問い合わせしておりますので、後ほどお答えいたします。

最初に「クイーンビートル」の件です。今年1月7日の運航について、西九州新幹線「かもめ」の海上輸送を見学する1日だけのツアーに沿岸輸送特許を許可した理由に関して、ご質問をいただいたと思います。

前回の部会の後、こういう質問があったということを本省には伝えているのですが、特段、事務局への回答はありませんでした。

次に、船員法と職員法関係を船員労政課長からお答えします。

船員労政課長

まずは、船員法の施行規則の改正でいただいたご意見ですが、前回の1月の船員部会で労働者委員から、船員法施行規則改正に係る内容について、2点ご質問をいただいた件について、回答を述べさせていただきます。なお、回答をするに当たりまして、海事局船員政策課にも確認を取っておりますので、あらかじめ申し添えておきます。

まず1点目、法改正説明会資料、ホームページで公開されているものですが、こちらの「「労務管理責任者及び認定労務管理責任者講習について」というページで、

安全統括管理者や運航管理者には資格要件があり、実態として船長が兼務している場合もあり、今後の適正な労務管理として、船員の労働時間の管理責任は船舶所有者管理にあるとしていますが、船舶統制上の指揮監督権と併せて矛盾が生まれるように感じますが、いかがか」「一部だけの職務責任の軽減や譲渡は船内の規律に混乱を招くおそれがあると考えているが、今後の在り方としてどのように考えておられるのか」というご質問でございました。

これについては、今回の法改正は、公・労・使の代表からなる交通政策審議会海事分科会船員部会において、約2年にわたる議論の結果として取りまとめた「船員の働き方改革について」を踏まえられたものでございます。このうちご質問があった部分は、これまで主に船長に委ねられていた船員の労務管理について、船舶所有者が選任した労務管理責任者が各船員の労働時間等を一元的に管理し、各船員の労働時間等に応じて、乗船サイクルの調整など適切な措置を行う仕組みを構築するという内容でございます。

具体的には、今後は、これまで船長が担ってきた役割のうち、例えば、各船員の総労働時間の管理、各船員から労務相談への対応等に関しては、労務管理責任者が今後担うこととなる一方、船長は、各船員への業務内容の指示や当直当番・体制の徹底のほか、新たに、労務管理責任者との必要な調整を担うこととなるものという想定になります。

なお、船員法第7条等の船長の職務及び権限に関する規定については、現行のまま改正を行っておりませんので、船長の船内における指揮命令系統に影響を与えるものではございません。また、改正法施行後の船長と労務管理責任者との役割分担・連携について適切な対応が図られるよう、労務管理における船舶所有者、労務管理責任者及び船長の役割・責務等を解説した資料として、「船員の労務管理の適正化に関するガイドライン（案）」を作成し、ホームページで公表しておりますので、そちらも参照していただくことが想定されております。

2点目、「法改正説明会資料の労働時間の把握方法について、原則、パソコン、タイムカード等による客観的な記録とはどういうものか。現行の時間外記録簿は客観的とはいえないのか」というご質問と「あくまで客観的にこだわるなら、今の時間外記録簿も客観的だし、タイムカードも客観的と考えられるので、最終的には、労務官の考え方とか監査が徹底されないと、何も守られない法改正になるのではないか」というご意見も併せていただきました。

これにつきましては、船舶所有者による船員の労働時間の状況の把握や記録に関する規定については、1点目の回答にてご説明しました「船員の働き方改革について」を踏まえて設けられたものでございます。陸上との連絡手段が発達した現代において、船長に労働時間等の記録や保存の第一義的な責任を負わせるという理由は乏しく、船舶所有者が、労働時間等の記録と、その保存・管理等の責任を負うことを明確化したものであり、当該条文自体は陸上制度も参考にしているということでございます。

このうち、施行規則で明示されている「客観的な方法」は、パソコン、タイムカード等を用いて作業の管理終了に打刻した、その時点における現在時刻の機械的な記録等に基づく方法が想定されております。仮に、現行の船内記録簿の作成に当たって、こうした方法で労働時間の把握を行っていらっしゃるのであれば「客観的な方法」といえますし、逆にそうでない場合もあるかと思えます。

他方、施行規則においては、労働時間の把握の方法として「その他の適切な方法」も規定されておりますので、実務においては、例えば、パソコン等による現在時刻の打刻のような客観的な方法と、各船員の自己申告による入力のような方法を組み合わせて労働時間を把握することも多くなると想定されております。こうした場合は、ガイドラインにも述べていますが、その他の客観的な記録と整合性の確認を併せて行うことが重要となっております。

なお、船員労務監査において、船員の働き方改革の実効性の確保の重要なツールと位置づけておりますので、適切に監査を実施することによって、法改正の目的を果たしていく考え方になります。

以上が、船員法の施行規則の改正に関する回答になります。

続きまして、話が長くなっておりますが、もう一点の、履歴限定に関していただいたご質問に関する回答です。同じく前回の船員部会において、労働者委員から1月からパブリックコメントを募集しておりました、船舶職員及び小型船舶操縦者法施行規則の一部を改正する省令（案）のうち、履歴限定に関する部分のご質問をいただいております。

ちなみに、履歴限定について、前回の部会で質問をいただいた際に、特段のご説明をしておりませんでした。元々あまり馴染みがない制度ですので、ここで改めてご説明させていただきます。

これは、海技免許を取得後、乗船する際において、船舶の区分ごとに船舶職員の職に就くにあたり制限をする制度になっておりまして、省令で定めた一定期間の乗船履歴を積んだ後、手続をすることによってその限定を解除して、通常の乗組みができるようになる制度です。さらには、海員学校や海上技術短大、水産高校卒業生が海技士口述試験受験時に必要な乗船履歴について特例を設けておりますので、その方たちが合格後に免許取得をすれば、一定期間、船舶職員の職に就くことができないという内容の特別な履歴限定がつきます。

現状では、5級海技士養成施設の登録を受けた水産系高校の生徒が5級海技士の口述試験を受験するためには、1年6か月の乗船履歴が必要であり、在学中の課程では乗船実習は3か月なので、卒業後に新たに1年3か月の乗船履歴を積みなければ受験ができないことになっております。今回の省令改正案では、卒業後に水産大学校にすすみ、新たに検討されている6か月の乗船実習コースを修了すれば、5級海技士口述試験の受験に必要な乗船履歴を満たすこととするという内容になっております。ただこの場合も、合格して海技免許を取得した際には、6か月の履歴限定

がつくことが想定されている、という内容になっております。

これについていただいたご質問4点について、海事局海技課に照会して得た回答を述べさせていただきます。

まず1点目のご質問が、「5級の省令案は、合格後6か月の履歴限定を設けるのか」という内容でした。省令改正の内容については、本省において検討されておりますので詳細を承知する立場ではないのですが、本省に確認したところ、確定したものではないが、海技士免許取得後、合格ではなくて海技士免許取得後に6か月の履歴限定を設けるという方法で検討をしている、と聞いております。

2点目が、履歴限定の期間の差は、3か月や6か月等と定められていますが、それはどのような考えによる期間なのかというご質問でした。

これにつきましては、STCW条約において、当直職員、つまり船長、一航、二航、三航士並びに機関長、一機士、二機士、三機士のことですが、この当直職員として職務を行うに当たって、「1年の乗船履歴」を条約の中で要求していることから、1年に満たない乗船履歴の期間について履歴限定に係る期間を設定しています。例えば、9か月の乗船実習であれば、残り3か月は履歴限定期間であるし、6か月の乗船実習であれば、6か月の履歴限定になる、という設定になっております。つまり、合計すると条約で必要としている乗船履歴1年を満たす、という回答でした。

3点目が、「経験の浅い者に免許取得を促す海事局の考えをお聞かせ願いたい。また、3か月や6か月の限定期間や経験で、船長や一航、一機士の能力を満たすという考え方についてもお聞かせ願いたい」というご質問でした。

これについての回答といたしましては、船舶の航行の安全を確保することを前提に、業界からの要望を考慮しつつ、船舶職員として必要な知識及び能力を有した海技士を確保するための制度を構築していく、と本省より聞いております。

なお、今回の改正で措置する履歴限定とは、「船舶職員として乗り組むことができない」という限定であって、3か月や6か月の履歴限定の期間を得ると船長や機関長として乗り組むことができるわけではありません。船舶の航行する区域及び船舶の大きさ、または船舶の推進機関の出力の区分によっては、一航士、一機士として乗り組むことはできない、ということでございます。

4点目のご質問は、「4級の乗船実習コースが軌道に乗った際に5級を検討するとされていたと思いますので、5級乗船実習を検討するに至る、これまでの経過と実績についてご説明願いたい」というご質問でした。

これについての回答といたしましては、昨年12月に漁業関係者や全日海本部等が参画された意見交換会において、5級乗船実習コースの制度創設について全会一致で合意された、と本省から回答がありました。

長くなりましたが、以上です。

部会長

よろしいですか。

労働者委員

この間の質問への回答、どうもありがとうございます。  
全会一致で合意であって、実際に何人ということとは分からないということで。

船員労政課長

はい。

労働者委員

ありがとうございました。

部会長

それ以外に皆様方から、何かございますか。

(なし)

部会長

先ほど、1点述べておりませんでした。IMOのHTW8が開催されて、その結果については、国交省のホームページで、内容の取りまとめがなされていますので、ご覧いただければ、STCW条約の関係のことは分かると思います。

それから、使用者側からは意見はないということでしたが、これから、船舶燃料油の価格は、さらにまた急増していくと思いますが、その辺、いかがですか。

使用者委員

現在も高止まりの状態が続いているのですが、今回、ロシア、ウクライナ戦争の中で、さらなる上昇が懸念されております。ただ、当社は、月ぎめですとかクォーターぎめ、特に使用燃料量が多いバンカーについては、クォーターぎめをしているのですが、価格が上がった部分について、それをすぐ荷主様に転嫁することは非常に難しいことなので、そこは、できれば国交省というか国にお願いして、ガソリンの上昇と同様な策を講じていただければと、個人的には思います。

部会長

ほかに、何かございますか。

なければ、本日の部会は、これで終了します。

海事振興部次長

次回、3月は、第4金曜日ではなくて、3月22日火曜日にさせていただきますので、ご注意をお願いします。

本日は、どうもお疲れさまです。