

船員（海技者）の確保・育成に関する検討会
第3回 外航部会 議事次第

平成23年10月11日（火）

14：00～15：30

三田共用会議所 第4特別会議室

1. 開 会

2. 議 事

議題1. 論点の検討について

論点1：優秀な船員志望者の確保

論点3：幅広い供給源から優秀な人材を確保するための環境整備

（1）新3級制度と社船実習の整合

論点4：乗船実習の見直し

（1）効率的かつ効果的な乗船実習

（2）商船系大学・高専の乗船実習の規模・実施時期

（3）タービン船実習

議題2. その他

3. 閉 会

船員（海技者）の確保・育成に関する検討会委員名簿（外航部会）

【学識経験者】

早稲田大学 名誉教授	杉山 雅洋
明治大学 法科大学院 教授	野川 忍
(株) パソナグループ 取締役 専務執行役員	深澤 旬子
中央大学 法学部 教授	工藤 裕子

【教育・訓練機関】

東京海洋大学 海洋工学部長	鶴田 三郎
神戸大学大学院 海事科学研究科長	小田 啓二
国立高等専門学校機構 理事	木谷 雅人
大島商船高等専門学校 校長	久保 雅義
富山高等専門学校 商船学科長	見上 博
鳥羽商船高等専門学校 商船学科長	石田 邦光
弓削商船高等専門学校 商船学科教授	児玉 敬一
航海訓練所 理事長	飯田 敏夫
理事	斎藤 重信
海技教育機構 理事長	鋤柄 好利
海技大学校長	加藤 学

【関係団体】

日本船主協会 副会長	五十嵐 誠
日本船主協会 労政委員会委員（日本郵船 常務経営委員）	赤峯 浩一
日本船主協会 労政委員会委員（商船三井 専務執行役員）	平塚 惣一
日本船主協会 労政委員会委員（川崎汽船 取締役常務執行役員）	佐々木真己
日本船主協会 労政委員会委員（NSユナイテッド海運 執行役員）	阪田 泰一
日本船主協会 労政委員会委員（JX日鉱日石タンカー 取締役）	紙田 浩
国際船員労務協会 理事（キーマックスマリタイムCEO）	栢原 信郎
全日本海員組合 副組合長	田中 伸一
全日本海員組合 中央執行委員（国際局長）	森田 保己
全日本海員組合 中央執行委員（国際・国内政策局長）	立川 博行

【国】

文部科学省 高等教育局 専門教育課長	内藤 敏也
--------------------	-------

国土交通省 海事局長
海事局次長
参事官
総務課長
安全・環境政策課長
海事人材政策課長
外航課長
運航労務課長
海技課長
首席海技試験官
国際業務企画室長
船員教育室長
海事人材政策課企画調整官
海技企画官

井手 憲文
森重 俊也
若林 陽介
蝦名 邦晴
加藤 光一
河村 俊信
平田 徹郎
山本 博之
岩月 理浩
大野 実
金子 正志
磯崎 道利
林 正尚
阪本 敏章

優秀な船員志望者の確保について

論点1：優秀な船員志望者の確保

近年、日本人船員（海技者）に求められている資質・技能がより高度化している現状を踏まえると、幅広い層からの優秀な人材の確保が必要となる。

船員教育の充実・強化や海運業界による安定的な採用はもとより、産・学・官が連携した海事広報による海の魅力のPR、船員の職業としての魅力を向上させるための、労働環境・職場環境の改善、キャリアパスのPR等の取り組みを通して船員をめざす若者の裾野を拡大することが必要ではないか。

船員志望者の裾野の拡大のための広報活動の現状

交通政策審議会海事分科会ヒューマンインフラ部会中間とりまとめ（平成19年6月）

- ◇「**海洋国家**」である我が国にとって海運は国民生活・経済を支える不可欠の存在
- ◇海運を支える**人的基盤(ヒューマンインフラ)**である**船員の確保・育成**は極めて重要な課題
 - 海の魅力のPRを通じ、**青少年の海への関心を深めることが重要**
 - 海事広報は船員のみならず、造船、港湾等**幅広い海事産業の人材確保**や**海事地域の発展**といった観点から実施すべき

海洋基本法（平成19年7月施行）

- ◇**基本的理念**
我が国の経済社会・国民生活の安定向上のため**海洋産業の健全な発展**を図る
- ◇**基本的施策**
 - 「海の日」に国民の間に広く**海洋への理解と関心を深める**行事を実施
 - 効率的かつ安定的な海上輸送を確保するための**船員の確保・育成**
 - 海洋産業を振興するための**人材の確保・育成**
 - 国民が海洋についての理解と関心を深めるための学校教育・社会教育における**海洋教育の推進**

具
体
的
な
施
策

海事産業の次世代人材育成推進会議

（平成19年10月設置）

- ◇全国レベル・地域レベルで、**海の大切さ・海事産業の果たす役割**について、**青少年に感動とロマンを与える強力な広報活動**を一丸となって推進
 - 広報活動の**統一の方針の策定**とこれに基づく**行動計画の策定・推進**
 - 地域の海事関係者が連携して取組む広報活動に対する支援



◎ 海の魅力のPR

海の魅力を広く国民に知ってもらい、**海や海事産業に興味・関心**をもってもらう

◎ 海事産業の職業としての魅力のPR

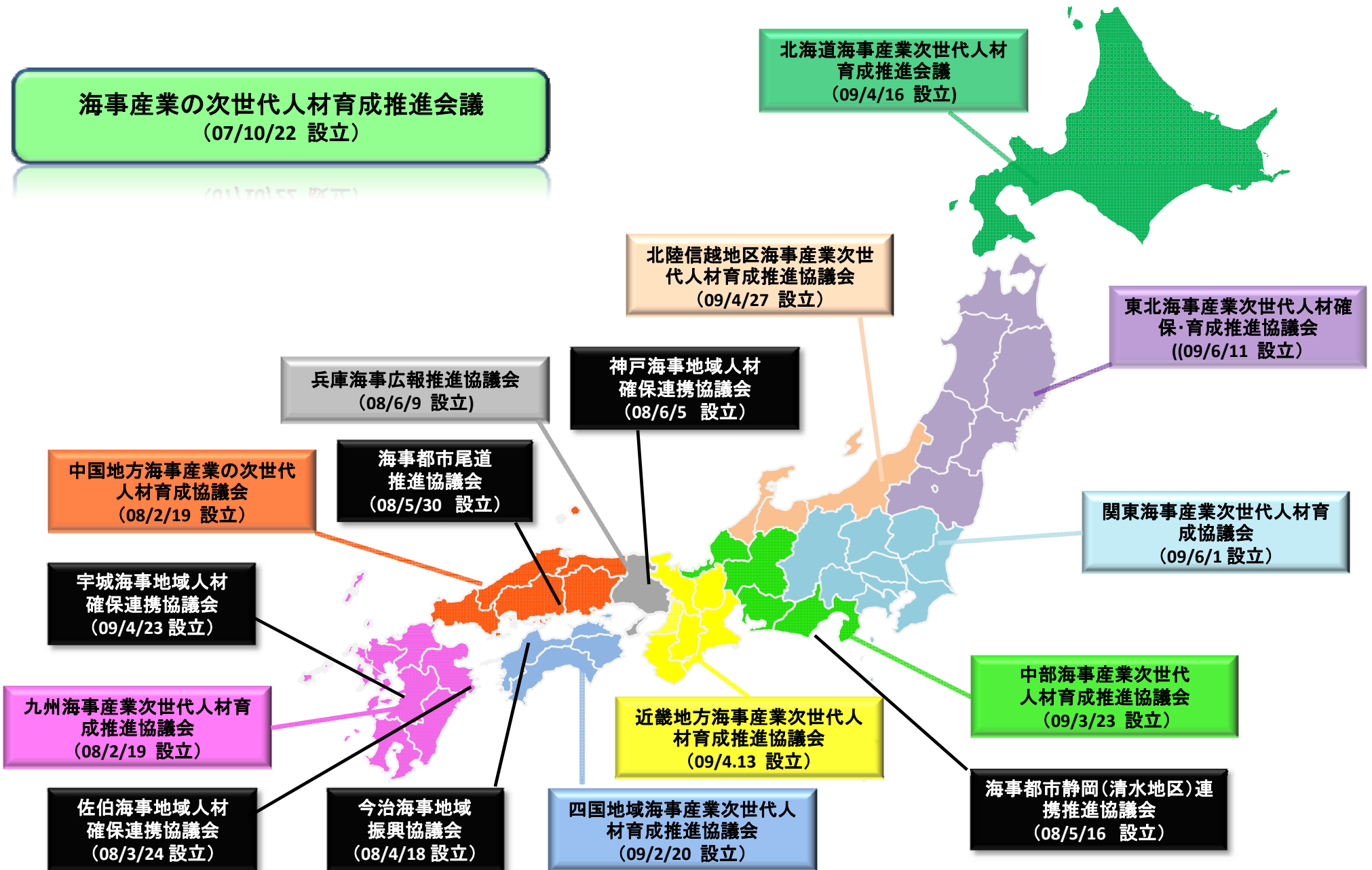
職業として海事産業に魅力を感じてもらい、**将来の職業の選択肢**として捉えてもらう

「海事産業の次世代人材育成推進会議」構成メンバー

分野	組織名
行政	国土交通省
	海上保安庁
海運	(社)日本船主協会
	(社)日本外航客船協会
	日本内航海運組合総連合会
	(社)日本旅客船協会
船員	(社)日本船長協会
	(社)日本船舶機関士協会
	全日本海員組合
造船・船用	(社)日本造船工業会
	(社)日本中小型造船工業会
	(社)日本船用工業会
	日本基幹産業労働組合連合会

分野	組織名
海洋レジャー	(社)日本舟艇工業会
	(財)日本海洋レジャー安全・振興協会
	(財)マリンスポーツ財団
船員教育	(独)航海訓練所
	(独)海技教育機構
	(財)海技教育財団
	東京海洋大学
	神戸大学
	大島商船高等専門学校
青少年育成	(財)ブルーシー・アント・グリーンランド財団
	(社)日本海洋少年団連盟
	(財)日本海事科学振興財団
海事思想	(公財)日本海事広報協会
	(公財)日本海事センター

全国の協議会の設置状況



海の魅力のPR～各主体による海事広報活動～

国の取組み

国（地方運輸局）が地域の海運業界、地方自治体や学校等と連携した取組み



帆船一般公開

海フェスタ～海の祭典～



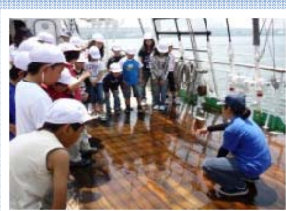
パネル展



霞が関子ども見学デー



造船所の見学



練習船の体験乗船



船員教育機関の学校説明会



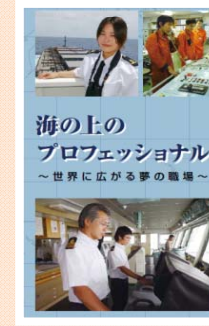
情報サイトの開設

民の取組み

海運業界が主体となって実施している取組み



小中学校での出前講座～船長母校へ帰る～



学習素材の作成・配布



船の絵画コンクール



体験乗船



港湾施設の見学

海の魅力のPR～海フェスタ（海の祭典）～

目的

「海の恩恵に感謝し、海洋国日本の繁栄を願う日」という「海の日」本来の意義を再認識し、三連休をより有効に活用し、海に親しむ環境づくりを進め、広く国民の海に対する関心を喚起する。

開催年

昭和61年から毎年実施。

※当初は「海の祭典」として開催。平成15年から「の第3月曜日となり3連休化されたことを契機とし「海フェスタ」に改称して開催。



開催都市

港湾都市にて開催（主催は地方自治体を中心となって組織する実行委員会）

イベント内容

皇族の御臨席を賜る記念式典・祝賀会をはじめ、船舶の一般公開・体験乗船、海の施設見学会、シンポジウム、講演会、マリンスポーツ、コンサートなど、海に関するさまざまなイベントを開催

【開催都市】

昭和61年 福岡(北九州)
 昭和62年 兵庫(神戸)
 昭和63年 愛知(名古屋)
 平成元年 神奈川(横浜)
 平成2年 東京(東京)
 平成3年 新潟(新潟)
 平成4年 宮城(仙台)
 平成5年 北海道(小樽)
 平成6年 大阪(大阪)
 平成7年 鹿児島(鹿児島)
 平成8年 三重(四日市)
 平成9年 徳島(徳島)
 平成10年 広島(広島)
 平成11年 福井(敦賀)
 平成12年 静岡(静岡)
 平成13年 青森(青森)
 平成14年 石川(金沢・七尾)

【皇室御成】

秋篠宮殿下
 秋篠宮殿下
 秋篠宮殿下
 皇太子殿下
 天皇皇后両陛下
 秋篠宮同妃両殿下
 秋篠宮同妃両殿下
 秋篠宮同妃両殿下
 秋篠宮同妃両殿下
 秋篠宮同妃両殿下
 秋篠宮同妃両殿下
 秋篠宮同妃両殿下
 秋篠宮同妃両殿下
 御成中止
 秋篠宮同妃両殿下
 秋篠宮同妃両殿下

平成15年 兵庫(神戸) 秋篠宮同妃両殿下
 平成16年 福岡(福岡) 秋篠宮同妃両殿下
 平成17年 沖縄(那覇) 秋篠宮同妃両殿下
 平成18年 富山(富山) 秋篠宮殿下
 平成19年 愛知(名古屋) 秋篠宮同妃両殿下
 平成20年 岩手(大船渡他) 秋篠宮同妃両殿下
 平成21年 神奈川(横浜) 秋篠宮同妃両殿下
 平成22年 長崎(長崎他) 秋篠宮同妃両殿下
 平成23年 広島(尾道他) 開催延期

※復興支援代替イベントを開催

海の魅力のPR～海洋立国推進功労者表彰～

概要

- ・海洋に関する分野で顕著な功績を挙げた個人・団体を表彰し、その功績を讃え、広く国民に紹介することにより、国民が海洋に対する理解を深めて頂く契機とすることを目的として、平成20年度より実施。
(平成23年度は第4回目。)
本表彰は、海洋基本法に基づく海洋基本計画にも位置付けられている。
- ・有識者からなる中立的な海洋立国推進功労者表彰選考委員会を設置し、各省が推薦した候補者について、選考のうえ受賞者を決定。
- ・毎年、海の日（7月第3月曜）周辺において表彰式を実施。
今年度は総理大臣官邸大ホールにおいて実施。

受賞者

以下の2分野合わせて8名以内

1. 「海洋立国日本の推進に関する特別な功績」分野
以下の分野で4名以内
 - ・普及啓発・公益増進
 - ・科学技術・学術・研究・開発・技能
 - ・産業振興
 - ・地域振興
2. 「海洋に関する顕著な功績」分野
以下の各分野ごとに1名以内（各省大臣表彰を経たもの）
 - ・海洋に関する科学技術振興（文部科学省）
 - ・水産振興（農林水産省）
 - ・海事（国土交通省）
 - ・自然環境保全（環境省）



後列左から 吉田宏一郎氏、宮古水産、小池勲夫氏、横濱康繼氏、鈴木 款氏
前列左から 北川フラム氏、市村政務官、三井副大臣、堀江謙一氏

※平成23年度は7名が受賞（水産振興分野は該当無し）

海の魅力のPR～キャラクターの活用～



【作品概要】

1999年に子供向けの絵本としてノルウェーで出版され、TVシリーズは国民の50%以上に視聴された。また、2006年には「国際MMY賞」にもノミネートされており、劇場映画も2作品が上映されている。

【あらすじ】

新人レスキュー船の「エリアス」が港町を舞台に、コーギー湾の仲間達と切磋琢磨しながら成長を遂げていく様を描いている。

【日本での展開】

〈TV放映〉

- ・2009年10月～ 「BS日テレ」
- ・2010年10月～ 「CSキッズステーション」

〈上映会〉

- ・2010年5月 ノルウェー大使館において上映会
船の科学館において上映会
- ・2010年12月 キンダーフィルム プレミア映画祭

海事関係イベントとのタイアップ

横浜で開催されたボートショーや、今治で開催されたバリシップなどにおいて、エリアスと海事関係イベントとのタイアップにより、子供たちが海や船に対して、より親しみをもつきっかけ作りに活用。



ボートショーでの上映会



バリシップでの上映会

【今後の展開】

「エリアス」の番組枠の中で船や港のしごとをわかりやすく紹介するための番組を構想中

海事産業の職業としての魅力のPR～教育機関へのアプローチ～

航海訓練所練習船の見学機会の拡大

これまで、寄港要請のあった港、訓練航海における出・入港式で実施していた練習船の一般公開及び見学会を、東京・横浜港での停泊期間中も見学会の参加申込みを随時受け付けることとし、練習船の見学の機会を拡大。



教育機関へのアプローチ

全国小学校社会科研究協議会を通じて、東京・横浜港近隣の1都3県の小学校に練習船見学会の広報チラシを配付。児童・生徒及び教師に対し練習船見学会のPRを行う。

配布地区	対象校及び配付部数
東京都	1,326校 1,300部
神奈川県	525校 2,600部
埼玉県	818校 4,000部
千葉県	845校 4,000部



更なる海のしごとのPR

- 練習船だけでなく、実際にはたらく船の見学の機会を設け、船員という職業の認知度の向上を図る
- 中学生向けに海事産業の職場体験のPRを図る



出港見送りの見学会へ出かけませんか？

帆船などの出港見学会

銀河丸 8/11(木) 東京港 (有明埠頭)
海王丸 9/3(土) 東京港 (有明埠頭)
日本丸 10/25(火) 東京港 (有明埠頭)
1/14(土) 東京港 (有明埠頭)

航海訓練所 <http://www.kohkun.go.jp/>

◎練習船だからこそ！のイベント

セイルパル(日本丸・海王丸)

朝(セイル)を応援する訓練、帆を巻く訓練を練習中に行います。約100名の乗客が力を合わせて作業にあたりますが、それぞれの訓練に約1時間かかります。乗客は船長から説明を受けながら見学することが出来ます。

遊覧船から遠く離れた海上において行う訓練のため、帆を巻いた日本丸・海王丸の姿を眺めることが出来るのはこの機会しかありません。「太平洋の巨艦(日本丸)」、「海の巨人(海王丸)」には日本丸乗組員の美しい姿も是非目の前でご覧下さい。

一般公開(全ての練習船)

特別に見学し難い練習船の船内を見学することが出来ます。船員を直接お話しすることが出来るので、船内見学が出来ます。船員から直接お話し出来る貴重な機会です。事前予約制の手続きはなく、無料にて実施します。

【実施時間】
午前9時00分～11時30分(11:00受付終了)
午後13時00分～16時00分(15:30受付終了)
※対応可能な練習船は各船が異なります。事前予約制イベントのホームページにて確認をお願いします。

◎会場案内図(晴海埠頭)

交通の中心
○有明の駅
○晴海埠頭(船客センター)
○有明の公園
○有明の公園(遊歩道)
○有明の公園(遊歩道)
○有明の公園(遊歩道)

【お問い合わせ先】
航海訓練所 03-5523-8946

◎帆船などの出入港予定

船名	入港日	出港日(船式)
日本丸	8/26(金)	8/30(火)
海王丸	9/27(火)	10/4(火)
日本丸	10/21(金)	10/25(火)
海王丸	12/8(木)	嵐年1/14(土)

日本丸は、1984年に日本の技術をいっしょに集めて、世界で一番大きな船を作った船なんだよ。帆に力を入れて、船員さんたちが、安全に航海できるように頑張るんだよ！

海王丸は1989年生まれ！船員さんになろうとする仲間と一緒に、みんなを連れて航海の練習をしたり、海の勉強を聞いていたりするんだよ。早くも勉強しているんだよ！

◎練習船以外のPR

他の名前にはエアリス、ブルワー生来のレスキュー船だよ。体は小さいけど、早く一人前のレスキュー船と、みんなに認めて貰えるように一生懸命頑張っているんだ！
他の友達の航海訓練所の船たちと、一緒に一人一人の船員さんになってもらうことが一番うれしいんだよ！そんな船達の魅力を僕が伝えるよ。
僕、エアリスを詳しく知りたい人は <http://eais-gogo.jp/> を見てね。

船名	入港日	出港日(船式)
海王丸	8/8(土)	8/11(木)
晴海丸	9/29(木)	10/3(月)
晴海丸	12/8(木)	嵐年1/7(土)

2004年生まれの晴海丸、地球を歩きまわっているんだよ(エンジン)と、人にやさしいリアプリー技術を持っているんだ。しかも！コンピュータを使って操縦でやっかいな作業なんだ！

船名	入港日	出港日(船式)
銀河丸	7/23(土)	7/27(水)
晴海丸	9/9(金)	10/3(月)
海王丸	12/3(土)	12/8(火)
空海丸	12/9(金)	嵐年1/7(土)

1997年に生まれた空海丸、日本人と一緒に船員さんになるんだ。みんなの力を合わせて頑張るんだ。言葉や文化が違っていても同じ仲間。船内ではみんなが通じやすいように工夫がされているんだ。世界の夢が広がった船なんだ。

コフクンのマークがある日は登しよう礼や登艦礼が行われます。

航海訓練所ナビゲーター コフクン

登しよう礼 登艦礼

航海訓練所ホームページ <https://www.kohkun.go.jp/>

海事産業の職業としての魅力のPR～学校教育現場における海事教育の推進～

学校教育現場に海事教育を取り込むことの重要性

優秀な船員志望者を増加させるためには、小中学校などの教育現場に海事関係の職業教育を取り入れることが重要であり、このためには、教育現場が使いやすい又は興味を示すような学習素材を提供することや、海事産業に直に触れる機会を提供することが重要

海事教育を推進するための取組み

【学習指導要領】

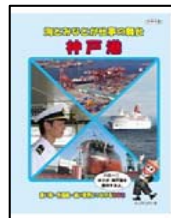
新学習指導要領は平成20年に改訂、小学校（平成23年度から実施）は「物流」の形で、中学校（平成24年度から実施）は「海洋国家」の形で記載あり。

【教科書】（次期検定：小学H25・中学H26）

学習指導要領に基づき、民間の教科書発行者が作成。小中学校の義務教育の教科書は文部科学省の検定、教育委員会の採択を経て4年間同一のものを使用。

【副教材】

教科書に対し補助的に用いられる教材であり、使用にあたっては教育委員会に対する事前の届け出または承認に関する手続きを要する。
※既に海事関係団体等においてカリキュラム、副教材などの作成・配布に着手



【体験型学習】

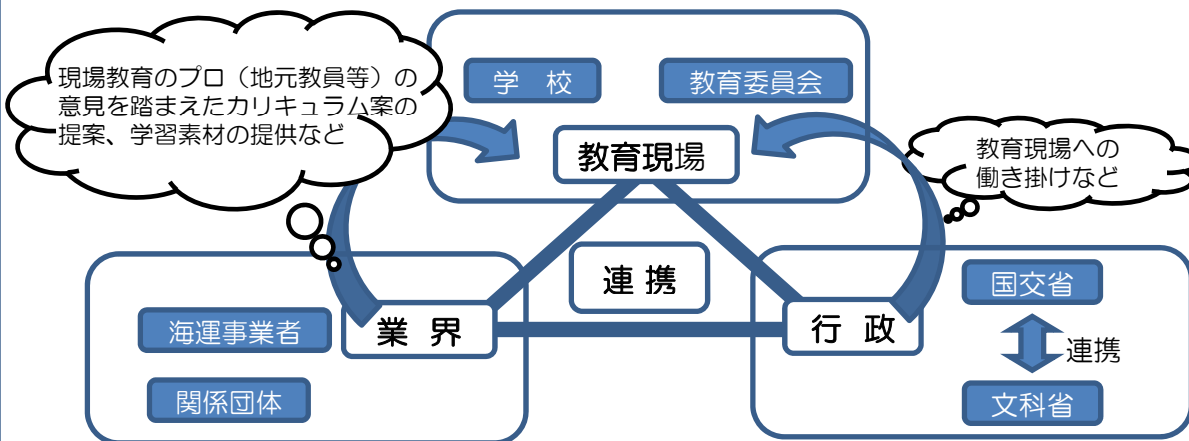
課外授業の時間を活用した体験型学習の実施

- ・体験乗船
- ・造船所の見学
- ・港湾施設の見学 など



児童・生徒の海事産業に対する興味・関心の喚起

船員志望者の裾野拡大



海事産業の職業としての魅力のPR～海技教育機構によるキャリアパスPRの一例～

海技教育機構では、若者が安心して一生を託すに足る職域として海の職場を選択できるよう、船員（海技者）のキャリアパスの全貌について、保護者・学生に積極的にPRするためのHPを開設している

(一例)
ある大型内航船所有船社に
就職した場合のモデルケース

N君の場合

- 船長
- 一等航海士
- 二等航海士
- 三等航海士
- 甲板員

E君の場合



荷物の上げ下ろしの責任者。
やりがいのある仕事です。

(肩章・袖章)

職名(チーフオフィサー)から
チヨッサーと呼ばれています。

給与
約45万円

航海士	卒業	就 職	25才	30才	35才	40才	50才	60才
機関士	卒業	就 職	25才	30才	35才	40才	50才	60才

N君の場合

- 船長
- 一等航海士
- 二等航海士
- 三等航海士
- 甲板員

E君の場合



船の最高責任者として
責任重大!
船の運航はまかせとけ!

(肩章・袖章)

船長としての海上勤務と
SI(船舶管理監督)としての
陸上勤務が交互にあるんだ。

給与
約60万円

航海士	卒業	就 職	25才	30才	35才	40才	50才	60才
機関士	卒業	就 職	25才	30才	35才	40才	50才	60才

N君の場合

- 船長
- 一等航海士
- 二等航海士
- 三等航海士
- 甲板員

E君の場合



国家試験に合格!!
三級海技士(航海)の
免許を取りました。

(肩章・袖章)

陸上勤務も経験。
安全運航のためにこれも
大切な仕事だね。

給与
約40万円

航海士	卒業	就 職	25才	30才	35才	40才	50才	60才
機関士	卒業	就 職	25才	30才	35才	40才	50才	60才

N君の場合

- 船長
- 一等航海士
- 二等航海士
- 三等航海士
- 甲板員

E君の場合



職員として
昇格しました!
忙しいけど
やりがいのある仕事です。

(肩章・袖章)

乗船履歴がいたら
三級海技士国家試験
にチャレンジ。

給与
約35万円

航海士	卒業	就 職	25才	30才	35才	40才	50才	60才
機関士	卒業	就 職	25才	30才	35才	40才	50才	60才

N君の場合

- 船長
- 一等航海士
- 二等航海士
- 三等航海士
- 甲板員

E君の場合



初乗船は
3ヶ月でした。

あっという間だったな。
次の乗船まで1か月くらい
休めそうだよ。

給与
約26万円

航海士	卒業	就 職	25才	30才	35才	40才	50才	60才
機関士	卒業	就 職	25才	30才	35才	40才	50才	60才

* 出展: <http://www.船の学校.jp/shinro/shoninkyu/index.html>

海事広報活動の充実化の視点

少子化の中で船員志望者の裾野拡大を図るため、ターゲットごとに海事広報活動の取組みを充実化

《海の魅力のPR》

- 国民や教育機関の積極的な参画を促すため、体験乗船や海事施設見学会等の情報を集約・一元化。

- 船会社や造船会社等の協力を得つつ、体験乗船や海事施設見学会の機会を拡充
- 引き続き航海訓練所の練習船の一般公開を拡充

- 学校教育での「海の仕事.com」の活用の働きかけ
- キャラクターのテレビ放送枠を活用した子ども向け海の仕事の紹介

《海事産業の認知度向上》

- 保護者や進路指導担当者の海事産業に対する理解の増進

- 会社等の協力を得つつ、水産高校をはじめとする若年者の就業体験の定着

- 教育関係機関（教育委員会等）との連携により体験乗船、施設等見学会を拡充
- 教科書などの学習教材に海事産業の役割や重要性について記載するよう教科書会社等へ働きかけ
- 教育現場の教員が授業で活用できる学習素材を教員の参画の下で制作

ターゲットに応じた取組の充実化

保護者

教職員

大学生

高校生

中学生

小学生

未就学児童

乗船実習の見直しについて —効率的かつ効果的な乗船実習—

論点3: 幅広い供給源から優秀な人材を確保するための環境整備

新3級制度の活用による船員養成については、当該制度を活用している船社は養成された新人船員に対して一定の評価をしているところ。

しかし、新3級制度と既存の商船系大学・高専の養成制度とでは、船社による乗船実習（いわゆる社船実習）の期間や入社時期などで整合していない部分があり、これらの不整合を是正すべきとの意見も出ているところ。

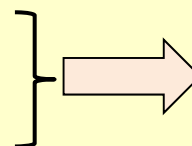
他方、より幅広い供給源からの優秀な人材確保については、神戸大学からは、既存の4年＋乗船実習科のスキームに加えて、編入学、非乗船系学科・他大学からの転入学システム、乗船実習科を取り込んだ大学院専門職コースの構築を検討したいといった紹介もされたところ。

今後、優秀な人材をより幅広く確保するためには、新3級制度等の改善について検討すべきではないか。また、神戸大学が検討しようとしている新たな養成システムの検討について、関係者で協力できることはないか。

新3級制度と社船実習制度のスキーム（社船による航海訓練）

～第1回検討会資料の抜粋～

- トン数標準税制適用による日本船舶・船員確保計画の実施
- 教育訓練に対する船社ニーズの多様化



社船による航海訓練の導入

	対象	スキーム
三級海技士	(商船系大学・高専) 学生	<p>○商船系大学 養成期間: 4. 5年</p> <p>■ 航海訓練所練習船での実習 ■ 社船での実習(船社の費用負担)</p> <p>第1学年 第2学年 第3学年 第4学年</p> <p>座学 1月 座学 1月 座学 1月 座学 3月 6月* / 6月*</p> <p>平成21年度から実施</p> <p>○商船系高等専門学校 養成期間: 5. 5年</p> <p>* 航海訓練所練習船又は社船による実習</p> <p>座学 4.5年 6月 6月* / 6月*</p>
	(一般大学卒業生) 社員	<p>○海技大学校 養成期間: 2年(航海)、2. 5年(機関)</p> <p>座学 9月 6月 6月* / 6月* 座学※ 3月 or 9月</p> <p>平成17年度から実施</p> <p>* 1 航海訓練所練習船又は社船による実習 ※航海は3月、機関は9月</p>
六級海技士	(18歳以上) 求職者	<p>○民間養成施設 養成期間: 4. 5カ月</p> <p>座学 2.5月 2月</p> <p>平成21年度から実施</p>

年度	17	18	19	20	21	22	23
三級(学生)					40	48	41
三級(社員)	1	3	5	7	8	7	未定
六級					10	20	未定

新3級制度と社船実習制度の整合

1. 新3級制度の乗船実習と社船実習における相違点(教員)

	新3級	社船実習				
教員の要件 実習生40名 以下の場合	<p>※以下では便宜上、 船舶職員としての兼務が可能である教員を「教員A」、 実習を専門に担当する教員(船舶職員と兼務不可)を 「教員B」として表記する。</p> <p>[航海科] 1. 実習生40名以下の場合:教員1名</p> <p>教員A1名:3級海技士(航海)以上 履歴限定を除く、承認船員不可</p> <p>[機関科] 航海科と同様の基準</p>	<p>[航海科] 1. 実習生の数が3名以下の場合、次の①又は②のいずれか。</p> <table border="1"> <tr> <td>①</td> <td> <p>○実習生2名以下の場合:教員2名 教員A 2名:[船長] 1級海技士(航海) [船長以外] 2級海技士(航海)以上*1</p> <p>○実習生3名の場合:教員3名 教員A 3名:[船長] 1級海技士(航海) [船長以外] 2級海技士(航海)以上*1 3級海技士(航海)以上*2</p> </td> </tr> <tr> <td>②</td> <td> <p>○実習生3名以下の場合:教員2名 教員A 1名:[船長] 1級海技士(航海) 教員B 1名: 2級海技士(航海)以上</p> </td> </tr> </table> <p>2. 実習生の数が3名を超え40名以下の場合:教員4名</p> <p>教員A 3名:[船長] 1級海技士(航海) [船長以外] 2級海技士(航海)以上*1 3級海技士(航海)以上*2</p> <p>教員B 1名 3級海技士(航海)以上</p> <p>上記の各海技資格は履歴限定を除く。 *1 *2:後述の教育補助者と置き換え可</p> <p>[機関科] 航海科と同様の基準</p>	①	<p>○実習生2名以下の場合:教員2名 教員A 2名:[船長] 1級海技士(航海) [船長以外] 2級海技士(航海)以上*1</p> <p>○実習生3名の場合:教員3名 教員A 3名:[船長] 1級海技士(航海) [船長以外] 2級海技士(航海)以上*1 3級海技士(航海)以上*2</p>	②	<p>○実習生3名以下の場合:教員2名 教員A 1名:[船長] 1級海技士(航海) 教員B 1名: 2級海技士(航海)以上</p>
①	<p>○実習生2名以下の場合:教員2名 教員A 2名:[船長] 1級海技士(航海) [船長以外] 2級海技士(航海)以上*1</p> <p>○実習生3名の場合:教員3名 教員A 3名:[船長] 1級海技士(航海) [船長以外] 2級海技士(航海)以上*1 3級海技士(航海)以上*2</p>					
②	<p>○実習生3名以下の場合:教員2名 教員A 1名:[船長] 1級海技士(航海) 教員B 1名: 2級海技士(航海)以上</p>					

新3級制度と社船実習制度の整合

1. 新3級制度と社船実習制度における相違点(教育補助者、実習期間)

	新3級	社船実習
教育補助者による教員の代替	教育補助者:実習実施の統括管理の方法、教育補助者が行う実習の内容等が適切であることを条件に、教員の監督下において、実習を担当することができる者	
	認めない	<p>[航海科] 前表の2級海技士(航海)以上*1、3級海技士(航海)以上*2の教員Aを次の教育補助者に置き換えることができる。</p> <p>*1: 1等航海士以上の承認船員、又は、3級海技士(航海)(履歴限定を除く)以上の者 *2: 2等航海士以上の承認船員、又は、3級海技士(航海)(履歴限定を含む)以上の者</p> <p>[機関科] 航海科と同様の基準</p>
	新3級 (海技教育機構理事長達)	社船実習
社船による実習期間	<p>10月1日から3月31日まで ただし、社船の行動より乗船期間は変更可</p> <p>運用: 10月1日から6月30日(通信教育期間3カ月含む)までの間で、実乗船期間を180日確保すれば、6カ月の乗船履歴として認める。</p>	<p>4月1日から9月30日まで</p> <p>運用: 当該期間内で実習実施日を120日以上確保すれば、4月1日から9月30日までの6カ月の乗船履歴として認める。 なお、実習生が社船練習船に実際に乗船する日は、4月1日以降のできるだけ早い日とし、実際に下船する日は9月10日前後とすることとしている。</p>

新3級制度と社船実習制度の整合



2. 整合案

教員	新3級		社船実習					
現行	実習生	40名以下	実習生	2名以下	3名	4-40名以下	or	3名以下
	教員		教員	 	 	 		
整合案	実習生	2名以下	3名		4-40名以下		or	3名以下
	教員	 	 	 		 		
		・船長を教員にすることも可		・新3級にも教育補助者を導入				
		教員に必要となる海技資格の級 (数字の級以上)		教員A: 船舶職員と兼務可		教育補助者(承認船員等)に置き換え可		
		教員B: 実習を専門に担当する教員(船舶職員と兼務不可)		教員 : 3級海技士(履歴限定を除く)以上の者		or		
				教育補助者: 2等航海士・機関士以上の承認船員、又は、3級海技士(履歴限定を含む)以上の者				

乗船実習期間	新3級	社船実習
現行	10月1日から6月30日までの間で 実乗船期間を180日 として実習を実施。	4月1日から9月30日までの間で、実習実施日を120日以上確保して実習を実施。(現行と同じ)
整合案	10月1日から6月30日までの間で 実習実施日を120日以上確保 して実習を実施。 乗船履歴として認められる期間は休暇を含めた個々の実習期間とする。	

論点4:乗船実習の見直し

(1)効率的かつ効果的な乗船実習

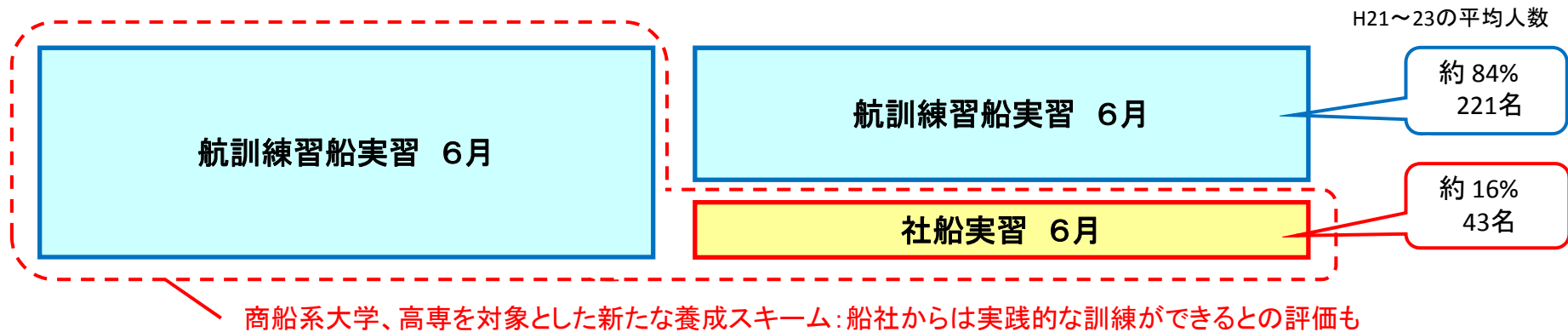
乗船実習については、平成21年から社船実習が導入され、必要な12カ月の乗船実習のうち、後半6カ月の乗船は社船で実施することが可能となった。

社船実習を実施している船社は、社船実習の導入により実践的な訓練が付加できると評価しているが、遠洋航海の実施や社船実習の教員資格などについての見直しを要望しており、社船実習を含めた乗船実習がより効率的かつ効果的に実施できるよう、今後の対応を検討すべきではないか。

さらに、乗船実習に使用する練習船を航海訓練所の練習船や社船だけに限定せず、教育機関の実習船も含めたあらゆるリソースの活用も考えるべきではないか。

乗船実習の見直し（効率的かつ効果的な乗船実習）

1. 社船を活用した新たな養成スキーム（平成21年4月より社船実習制度を導入）



○航訓実習のメリット

- ・多人数に対する画一的な訓練が可能
- ・基礎的な訓練を繰り返し実施できる
- ・シミュレータなどの大型教材をはじめとする実習教材が多数装備されている
- ・日本人教員が多い
- ・訓練の目的に合わせて運航を計画できる 等

○航訓実習のデメリット

- ・荷役に関する実習（バラスト実習等）の実施が困難
- ・少人数訓練の実施が困難
- ・限られた財源の中、燃料高騰により航行日数が制限される 等

○社船実習のメリット

- ・荷役実習等の実践的な訓練の実施が可能
- ・少人数訓練が可能
- ・プロ意識を早期に醸成できる
- ・外国人船員との共同生活により英語力の向上、異文化の把握が可能 等

○社船実習のデメリット

- ・各船の行動が異なるため、画一的な実習の実施が困難
- ・商船運航に合わせた実習であるので、実習計画が流動的
- ・専任の教員が乗船していないことがある 等

船員を効率的かつ効果的に養成するためには、航訓練習船による基礎訓練と社船による実務的な訓練を組み合わせ、双方のメリットを最大限に活用しながら乗船実習を実施することが理想的。

乗船実習の見直し（効率的かつ効果的な乗船実習）

たたき台

2. 社船実習拡大の効果と課題

○社船実習拡大の効果

- ・現場を経験することにより、より多くの実践的な知識・技術を備えた船員を輩出できることが期待される
 - 現場の荷役作業を通しての知識・技術の習得
 - 社船実務、生活を通しての実務英語の習得
 - 大型船の操船、大型機関の運転に係る知識・技術の習得
 - 少人数実習による知識・技術の確実な定着、責任感の涵養
- ・即戦力を持った船員を早期に養成できる
 - 実社会での実習を通して社会人としてのマナー等を身につけることができる
 - プロ意識を早期に醸成できる
 - 就職後のOJT期間を短縮することができる
- ・航訓練習船の充足率の適正化を図ることができる
 - 過密状態の航訓練習船の実習環境を改善
 - 過密状態を緩和することで、燃料高騰により制約されている航行時間を有効に活用できる
 - 創出した余席の一部を業界ニーズへの対応に活用することが可能

○社船実習拡大への課題

- ・社船実習は、本来、内定者に限るものでなく、希望する学生全員を対象とするものであり、航訓と同等の訓練であることを求めている。
- ・そのため、実習に関する基準、教員資格、実習カリキュラムなども航訓と同等であることを求めている。
- ・現状においては、船腹、受入環境等の関係から大手3社のみが実施。
- ・今後、社船実習を大手船社はもとより、中小船社にも拡大を図るためには、次のことについて検討する必要がある。
 - 教員資格などの実施基準の見直し
 - 遠洋航海の考え方の見直し 等

課題解決

社船実習の拡大

全学生に対する社船実習の実施

○現行

航訓練習船実習 6月

航訓練習船実習 6月

社船実習 6月

○将来

航訓練習船実習

社船実習

教育機関の練習船の活用（学内練習船の活用状況）

1. 学内練習船の活用状況

活用状況等の概要

- ①各校における在学中の学内練習船の乗船日数は、合計して大学は12日、高専は20日程度。航海科、機関科でバラツキがある。
- ②練習船での宿泊数は、大学は5泊、高専は10泊程度であり、1回あたりの最長の実習は3泊4日。
- ③乗船実習の内容は船舶運航実習（航海当直、機関当直）、実験などが中心であるが、高専は船舶運航実習を多く実施。
- ④必要とされる設備のうち、六分儀を除けば全船問題なし。
- ⑤必要とされる教員についても全船配置可能。

校名	主要要目				定員		船内生活 可能日数	設備の 適否	※1 教員配置 の可否	※2 在学中の一人当たりの実習			主な実習内容
	船名	航行区域	総トン数	航続距離	乗組員	実習生				科	合計回数	合計日数	
東京海洋大学	汐路丸	近海	425 t	3,200海里	12名	44名	7日	△ (六分儀なし)	○	N	4回	12日	航海、運用等に関する総合的実験及び実習、航海当直 船舶運航実験、航海実務、機関実務、緊急時の対応等
										E	2回	3日	
神戸大学	深江丸	近海	449 t	3,000海里	12名	48名	7日	△ (六分儀なし)	○	N	6回	11.5日	学内船舶実習・航海学実験（操船実習、航海当直） 学内船舶実習（揚投錨操船実習、機関当直）
										E	1回	4日	
富山高専	若潮丸	近海	231 t	1,056海里	9名	44名	4日	○	○	N	13回	18.5日	航海当直、夜航海、自差測定、離岸作業等 機関当直、機関英語、暖機、冷機
										E	8回	16日	
鳥羽商船	鳥羽丸	近海	244 t	2,300海里	9名	44名	5日	○	○	N	19回	22.5日	航海当直、天測、入出港実務等 機関当直、MOチェック、機関講義等
										E	19回	22.5日	
弓削商船	弓削丸	近海	240 t	2,300海里	9名	44名	10日	○	○	N	15回	24日	出入港作業、航海当直、投錨実習 夜間航行等総合的な航海実習 出入港作業、機関当直、速力試験実習、総合的な機関実習
										E	15回	24日	
広島商船	広島丸	近海	234 t	2,100海里	9名	44名	10日	○	○	N	23回	18日	航海当直、船位決定、船体保守、ISO、停泊当直 機関当直、機関管理、機関運転法、ISO、停泊当直
										E	11回	15日	
大島商船	大島丸	近海	228 t	1,100海里	9名	44名	5日	△ (六分儀なし)	○	N	20回	24.5日	船橋当直、天測実習、投錨、英語による船橋当直総合実習 機関雲煙、機関当直、ブラックアウト実習、英語による機関当直総合実習
										E	12回	20.5日	

※1 教員配置の可否：法定の乗組員以外に、実習を担当する教員の配置についての可否

※2 一人当たりの実習：一人当たりの実習日数と実習回数（8hを1日として換算）

2. 乗船履歴の考え方

- ①海技従事者としての必要な実技面の知識及び能力は、実際の乗船業務を通じて習得されるものであるため、海技資格の取得に際しては、所定の乗船履歴を満たすことが必要。
- ②練習船による実習は、専門的知識を有する教官の指導の下で集中的に実技実習を行うことにより、短期間で効果的に知識及び技能の習得が可能であることから、必要とされる乗船履歴を短縮。
- ③その場合、練習船による実習は、一定期間、様々な気象・海象条件の下、計画的にかつ集中的に実施されることにより高い実習効果が得られることを踏まえ、30日以上連続したものであることを1つの基準としている。
- ④ただし、航訓練習船による実習のうち、当初の1月間については船舶の基本的な構造や機器の取扱いなど船舶の概要を知ることを目的として行われており、下記4. に掲げる課題等がクリアされれば、訓練の効果の観点からは必ずしも30日以上連続したものでなくても、各船員教育機関が保有する学内練習船で実習目的を達成することは可能と考える。

3. 航海訓練所練習船における主な初期訓練(当初1月)

航海系	機関係
<ul style="list-style-type: none"> ○ 航海当直 ○ 停泊当直 ○ 航海計器取扱い ○ 水路図誌取扱い ○ 船位決定 ○ 気象測器取扱い ○ 甲板機械取扱い ○ ロープワーク等甲板整備作業 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 航海当直 ○ 停泊当直 ○ 主機暖機・冷機作業 ○ ディーゼル機関、ポンプ等操作 ○ 機関室機器配置調査 ○ 工作機械取扱い ○ 計測器具取扱い ○ バルブ整備等機関整備作業
共通	
<ul style="list-style-type: none"> ○ 安全に関する習熟訓練(救命設備、防火設備の取扱い等) ○ 船内の設備調査 	

4. 学内練習船の活用にあたっての課題

- ①実習の実施については、航海訓練所の実習との連携を円滑にするために、大学、高専それぞれのグループで統一した対応を行う必要がある。(各校単位での実施は航訓の対応不可)
- ②乗船履歴として認められる実習は休日を含め30日以上実施する必要がある。
- ③実習は航海訓練所における最初の実習の前までに終了しておく必要がある。(大学は第2学年実習、高専は航訓の2月目の実習)
- ④航海訓練所のカリキュラムによることを基本とするが、連続実習日数、実習の実施間隔等の実習実施にかかる基本事項について、別途その目安を設定する必要がある。

論点4:乗船実習の見直し

(2)商船系大学・高専の乗船実習の規模・実施時期

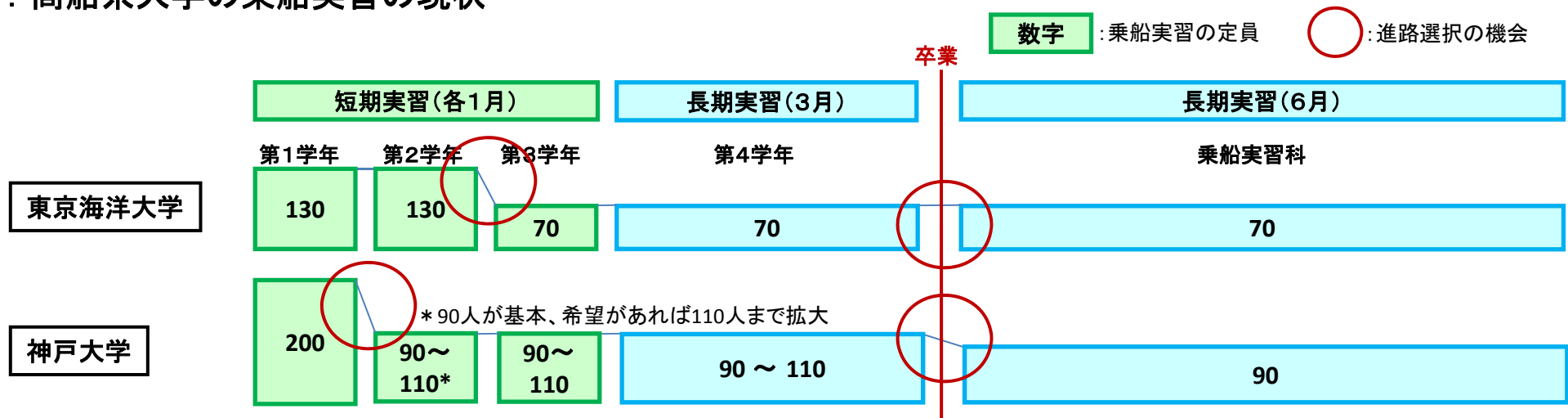
商船系大学・高専の航海訓練所練習船における乗船実習については、船員を志望しない者に対しても訓練を実施している。この乗船実習については、教育機関は海技者を養成するには必要な訓練であり、船員志望の動機付けに有効であるほか、海事クラスター全体の人材育成の観点からも評価するべきであるとの認識である一方、航海訓練所及び船社からは、独法運営の観点、あるいは、船社が望む種類の乗船実習の拡大の観点から、船員を志望しない者に対する乗船実習は無駄ではないかとの指摘がある。また、実習生のうち、船員を志望しない一部の者が乗船実習に拒否反応を示して、訓練に悪影響を及ぼしている状況でもある。

他方、商船系高専からは、教育内容の高度化及び職業意識の育成のために、乗船実習時期を見直し、第4学年からの乗船実習も提案されているところ。

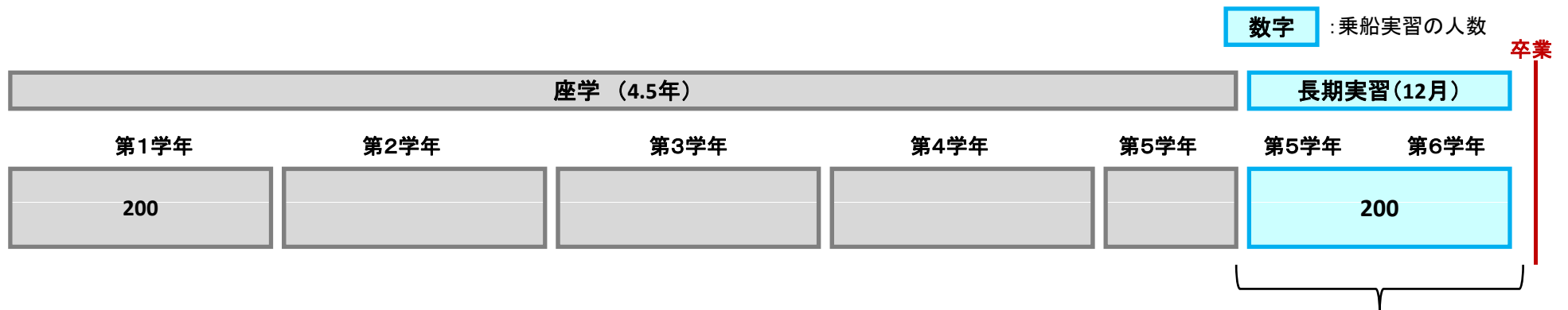
これらのことから、商船系大学・高専の乗船実習について、乗船実習の規模や実施時期を見直すべきではないか。

商船系大学・高専の乗船実習の見直し

1. 商船系大学の乗船実習の現状



2. 商船系高専の乗船実習の現状



乗船実習は卒業単位となっているため、座学を受けた者全員(200名)が乗船実習を履修しなければならない。

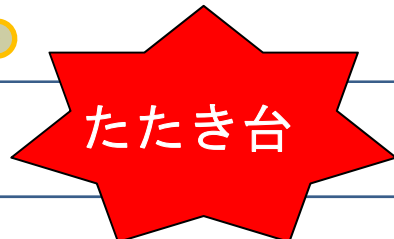
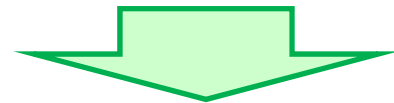
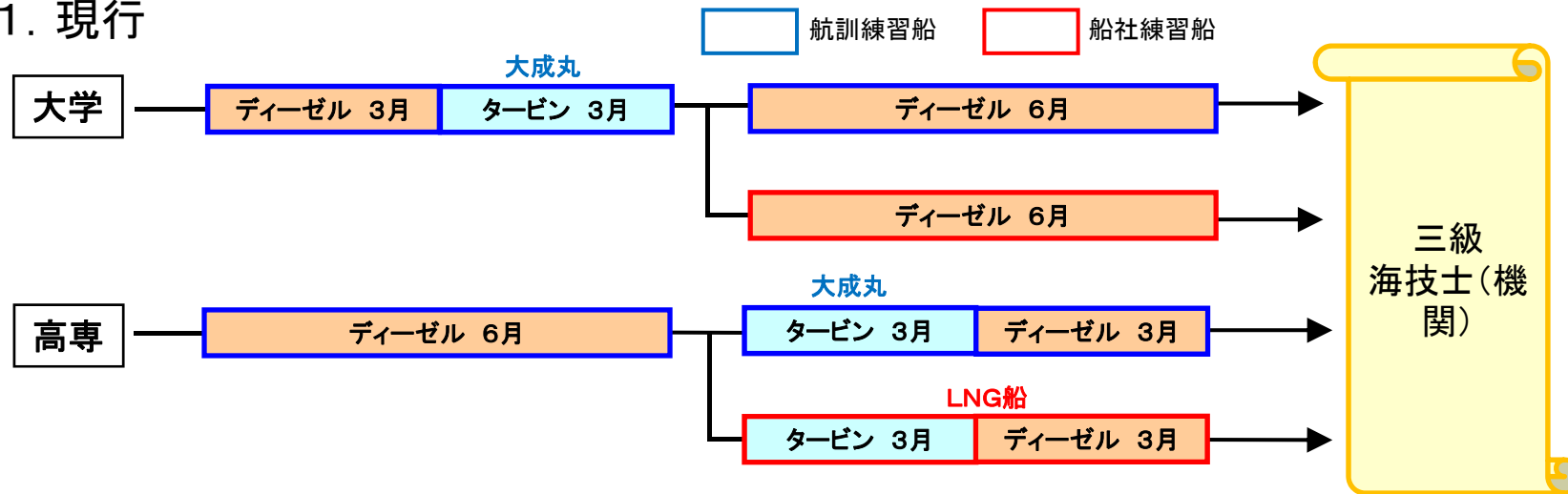
論点4:乗船実習の見直し

(3)タービン船実習

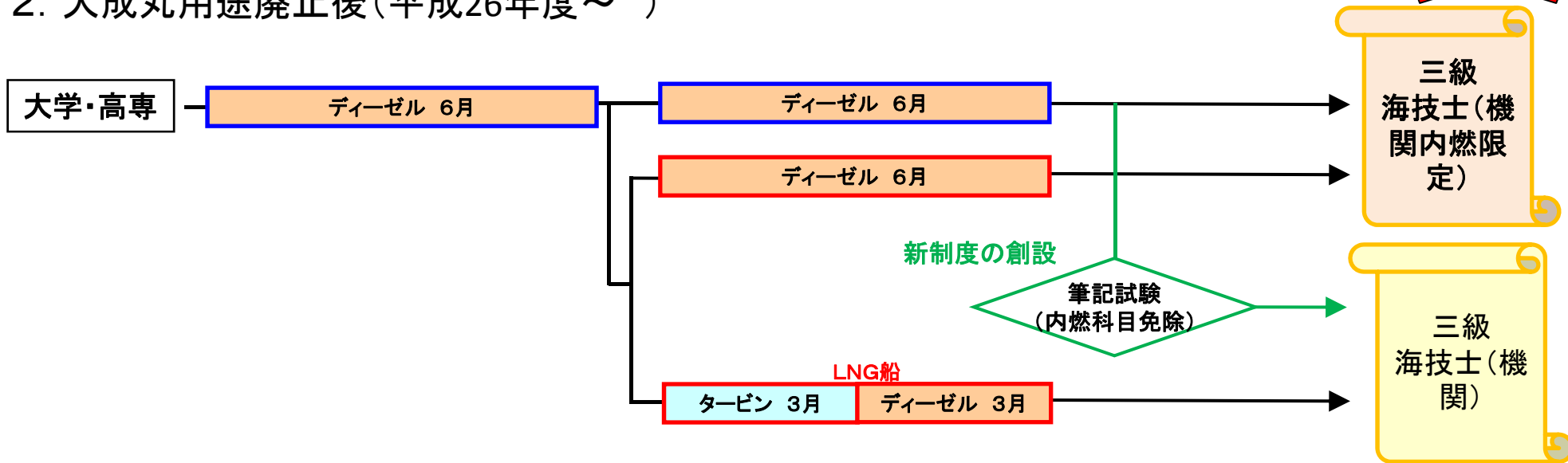
航海訓練所練習船「大成丸」が用途廃止を迎えるにあたり、これまで実施してきたタービン船実習が航海訓練所では実施できなくなるため、今後の訓練については、LNG船の活用等を想定した対応を検討すべきではないか。

タービン練習船用途廃止後の海技資格（機関）について

1. 現行



2. 大成丸用途廃止後(平成26年度～)



外航船員の確保・育成のあり方に関する論点整理及び議論の方向性（案）

背景：効率的かつ効果的な新人船員の確保・育成

（１）日本人船員の確保の目標

昭和 60 年以降、外航日本人船員は急激に減少しているが、海上輸送に多くを依存している我が国にとって、非常時における海上輸送の確保等の面から問題がある。そのため、各種施策により外航日本人船員の数を平成 20 年度からの 10 年間で 1.5 倍に増加させるための取り組みを促しており、外航海運業界は、業界の総意として、外航日本人船員（海技者）を今後 10 年間で 1.5 倍程度という目標を掲げている。また、業界が求める資質を持った人材の十分な供給も日本人船員確保にとって課題となっている。

（２）日本人船員（海技者）の位置づけ

船社は日本人船員に対して、一定期間の船舶運航実務を経験した後に陸上部門で運航管理業務全般や営業支援を担う要員として活躍する人材となることを期待し、こうした者を一定数必要としている。また、船員としての知識・経験を活かして船舶管理監督者(SI)等の船員以外の海事関連業務に従事する者（陸上海技者）も船員のキャリアパスとして重要である。

（３）船社が新人船員に求める資質・技能等

船社は新人船員に対して、①船員の資質として、船舶の機関及び操船に関する基礎的な知識・技能、船内業務及び船内生活への適応力・耐える精神力、②海技者の資質として、海運会社の将来（経営）を自分が担う気持ち、基本的なコミュニケーション能力、基礎的な英語力(例:最低 TOEIC500 点)、探求心、積極性、提案力、陸上勤務、外地駐在への意欲を求めている。

（４）幅広い供給源から優秀な人材を模索

こうしたことから、海運業界は商船系大学・高専に対して、運航技術の基礎知識・能力水準の維持の徹底、資質の向上を求めているとともに、一部の船社は商船系教育機関卒業者のみならず、一般大学卒業者も採用対象に入れて優秀な人材を幅広く模索し、一般大学卒業者への船員の道の維持・拡大を期待している。

(5) 独立行政法人の事務・事業の見直し

「独立行政法人の事務・事業の見直しの基本方針（平成22年12月閣議決定）」等においては、船員養成の効果的・効率的実施に向けて海運業界と教育・訓練機関それぞれの間において連携を強化すること、独立行政法人の効率的な運営の観点から自己収入や受益者負担を拡大することが求められている。

論点1：優秀な船員志望者の確保

近年、日本人船員（海技者）に求められている資質・技能がより高度化している現状を踏まえると、幅広い層からの優秀な人材の確保が必要となる。

船員教育の充実・強化や海運業界による安定的な採用はもとより、産・学・官が連携した海事広報による海の魅力のPR、船員の職業としての魅力を向上させるための、労働環境・職場環境の改善、キャリアパスのPR等の取り組みを通して船員をめざす若者の裾野を拡大することが必要ではないか。

論点2：英語力・コミュニケーション能力等の向上をめざした教育内容等の見直し

船社は、商船系大学・高専に対して、論理的思考を養う基礎教育の強化、英語教育の強化、コミュニケーション能力・リーダーシップを育む教育の強化を求めているとともに、船舶の機関、操船技術に関する基礎教育については、引き続き徹底することを求めている。

商船系大学・高専も、これを意識しつつ、教育内容の見直し（神戸大学の例：①英語教育の徹底的な見直し（クラス分け・専任教員補充等）②専門科目の見直し（基礎知識、基礎技術の確認）など）を検討している。

また、業界からも、MAAPと商船高専との交換留学制度の創設や船員に必要な資格（例：第3級海上無線通信士）の取得を可能とする取組等も提案されている一方で、大学からは、このような資格教育は学校教育に馴染まないことや、実施するにしても正規の授業の中に組み込むのは難しいとの意見がある。

より具体的に教育・訓練内容を見直すに当たっては、船社は教育機関がイメージできるような具体的な内容を提示したり、教育機関と船社がより積極的にコミュニケーションを図るなどして、互いに連携を強化し、より効果的

な教育をめざすことが必要ではないか。

論点3：幅広い供給源から優秀な人材を確保するための環境整備

新3級制度の活用による船員養成については、当該制度を活用している船社は養成された新人船員に対して一定の評価をしているところ。

しかし、新3級制度と既存の商船系大学・高専の養成制度とでは、船社による乗船実習（いわゆる社船実習）の期間や入社時期などで整合していない部分があり、これらの不整合を是正するべきとの意見も出ているところ。

他方、より幅広い供給源からの優秀な人材確保については、神戸大学からは、既存の4年＋乗船実習科のスキームに加えて、編入学、非乗船系学科・他大学からの転入学システム、乗船実習科を取り込んだ大学院専門職コースの構築を検討したいといった紹介もされたところ。

今後、優秀な人材をより幅広く確保するためには、新3級制度等の改善について検討すべきではないか。また、神戸大学が検討しようとしている新たな養成システムの検討について、関係者で協力できることはないか。

論点4：乗船実習の見直し

（1）効率的かつ効果的な乗船実習

乗船実習については、平成21年から社船実習が導入され、必要な12カ月の乗船実習のうち、後半6カ月の乗船は社船で実施することが可能となった。

社船実習を実施している船社は、社船実習の導入により実践的な訓練が追加できると評価しているが、遠洋航海の実施や社船実習の教員資格などについての見直しを要望しており、社船実習を含めた乗船実習がより効率的かつ効果的に実施できるよう、今後の対応を検討すべきではないか。

さらに、乗船実習に使用する練習船を航海訓練所の練習船や社船だけに限定せず、教育機関の実習船も含めたあらゆるリソースの活用も考えるべきではないか。

また、船舶燃料が高騰している状況に鑑みて、船舶燃料を安定的に確保できる方策や訓練手法等を工夫して、訓練の質を確保することを検討すべきではないか。

(2) 商船系大学・高専の乗船実習の規模・実施時期

商船系大学・高専の航海訓練所練習船における乗船実習については、船員を志望しない者に対しても訓練を実施している。この乗船実習については、教育機関は海技者を養成するには必要な訓練であり、船員志望の動機付けに有効であるほか、海事クラスター全体の人材育成の観点からも評価するべきであるとの認識である一方、航海訓練所及び船社からは、独法運営の観点、あるいは、船社が望む種類の乗船実習の拡大の観点から、船員を志望しない者に対する乗船実習は無駄ではないかとの指摘がある。また、実習生のうち、船員を志望しない一部の者が乗船実習に拒否反応を示して、訓練に悪影響を及ぼしている状況でもある。

他方、商船系高専からは、教育内容の高度化及び職業意識の育成のために、乗船実習時期を見直し、第4学年からの乗船実習も提案されているところ。

これらのことから、商船系大学・高専の乗船実習について、乗船実習の規模や実施時期を見直すべきではないか。

(3) タービン船実習

航海訓練所練習船「大成丸」が用途廃止を迎えるにあたり、これまで実施してきたタービン船実習が航海訓練所では実施できなくなるため、今後の訓練については、LNG船の活用等を想定した対応を検討すべきではないか。

(4) 航海訓練所における様々な乗船実習の配乗バランス

航海訓練所は、共同利用機関として船員教育機関15校（大学、高専、機構）の学生等を受け入れるとともに、ODA実習や船社ニーズに応じた外国人実習に対しても訓練を提供しているが、練習船の充足率は高く、ある種類の実習生が増加すると（配乗バランスが変わると）、他の乗船実習にも影響を与える状況にある。

船社からは、新3級の枠の拡大、外国人学生との同時訓練の拡大が要望されているが、内航用練習船の導入により実習生定員が減少することもあり、乗船実習を実施する実習生の数を見直さなければ、船社ニーズに応えることはできない。

このようなことから、現在実施されている様々な乗船実習の配乗バランスをどう考えるべきか。

論点5：ステークホルダー間の連携強化

ステークホルダー（教育機関、訓練機関、船社、関係団体）間では、従来から人事交流、意見交換、連携による海事のPR、業界からの専門技術等の教授等の支援などについて、様々な連携が行われてきているが、以下の観点から連携をさらに充実・強化するべきではないか。

- ① 教育内容・方法の改善（現場の知見を教育・訓練に組み込むことは重要）
- ② 奨学金（船員を目指す者の中には苦学生が一定数含まれているため、船社と教育機関が連携して、希望学生のニーズと比較して適用枠が不足している現状を改善することが必要）
- ③ 教員の人事交流（教育機関の教員、船社の航海士・機関士が人事交流し、現の知識・経験を教育に反映させ、教育の質を向上させることが必要。また、座学と乗船実習との連携を図ることが必要）
- ④ インターンシップ・共同（COOP）教育（教育機関の学生が船社の現場体験を積むことで船員としての職業意識を高め、また、実践的な教育・訓練を積むことは有効）

いずれにしても、他の分野に見られる産学連携の進んだ事例のように、教育機関と船社とがお互い踏み込みあって、お互い不可欠な存在としてやっていけるような具体的なプラン作りを関係者全体で具体的に話し合っ進めるべきではないか。

論点6：国の関与のあり方、受益者負担等

「独立行政法人の事務・事業の見直しの基本方針（平成22年12月閣議決定）」等で受益者負担の拡大が指摘されているところであるが、そもそも各セクターで必要となる人材については、そのセクターにおけるステークホルダーが養成について一定の貢献を行うことは当然である。

このような視点から、船員養成についても、すべてのステークホルダーが、論点1～5の議論の結果から導き出される産・学・官それぞれの適切な役割を踏まえて、人材養成に積極的に貢献していくべきではないか。

加えて、これらの議論を通じて、航海訓練所の訓練負担金の引き上げ、海技教育機構の運航実務教育におけるコースの統廃合及び講習料の適正化に取り組むべきではないか。

船員の確保・育成に関する検討会 第3回外航部会 資料

大島商船高等専門学校 校長 久保 雅義

【船員志望者の確保】

《入学志願者の確保》

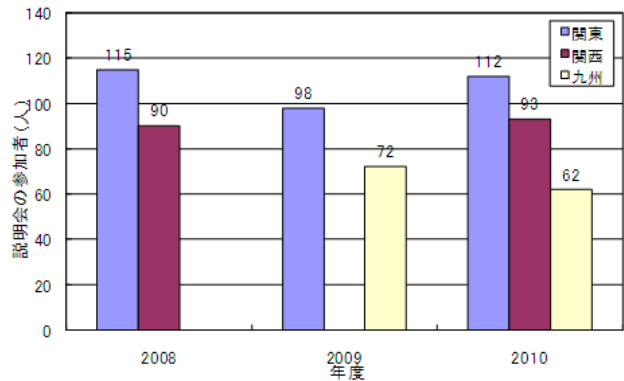
・平成20年より船主協会との連携による合同説明会

- ①年間500万円の学校へのPR経費支援
- ②関東・関西・福岡での合同ガイダンス
- ・平成22年より全日本海員組合と国際船員労務協会から年間6600万円奨学金支援毎月4万円、各学年5名(5年生までは12月、6年生は6月)
- ・平成22年より全日本船舶職員協会との共同パンフレット及びポスター配布
- ・平成23年度入試において、34か所の学外試験場設置と瀬戸内3商船学科の複数校受検制度の立ち上げ、第1回目H23年度入試で43名の志願者を確保

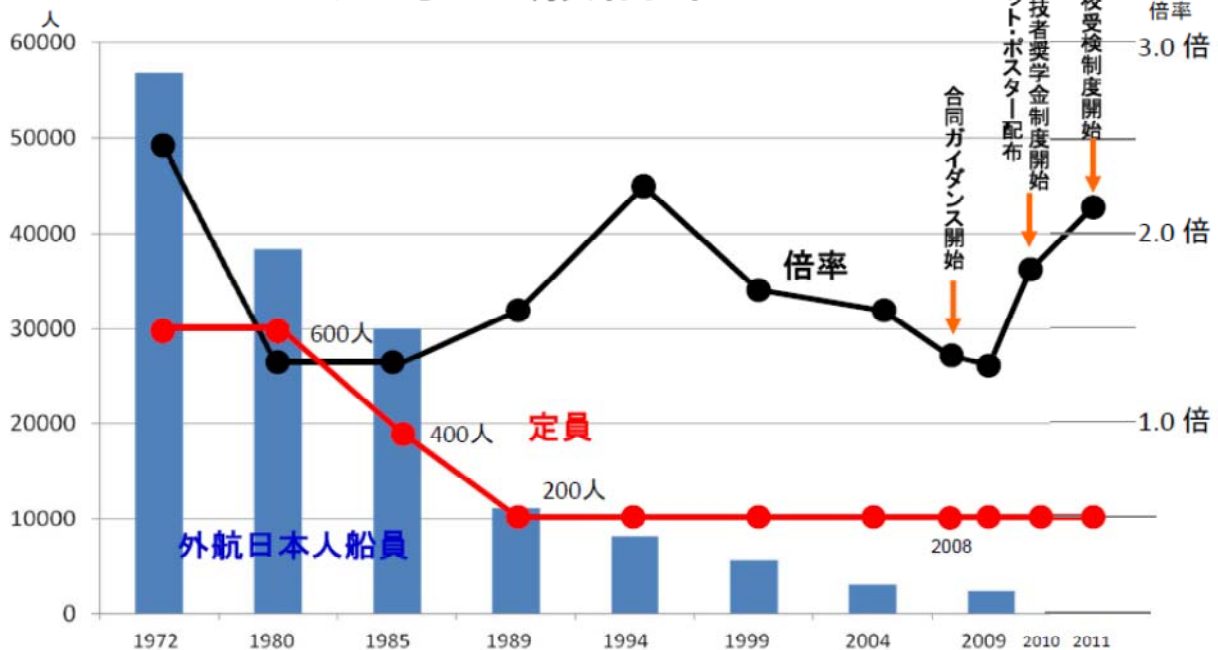


効果あり

日本船主協会との入学合同説明会とその効果



外航日本人船員数と商船学科の入学志願倍率



【乗船実習の見直し】

(1) 商船系大学・高専の乗船実習の規模・実施時期

実習の効果をより上げるために実習の時期について、4年後期と6年前期に分離を提案している。

(2) タービン船実習

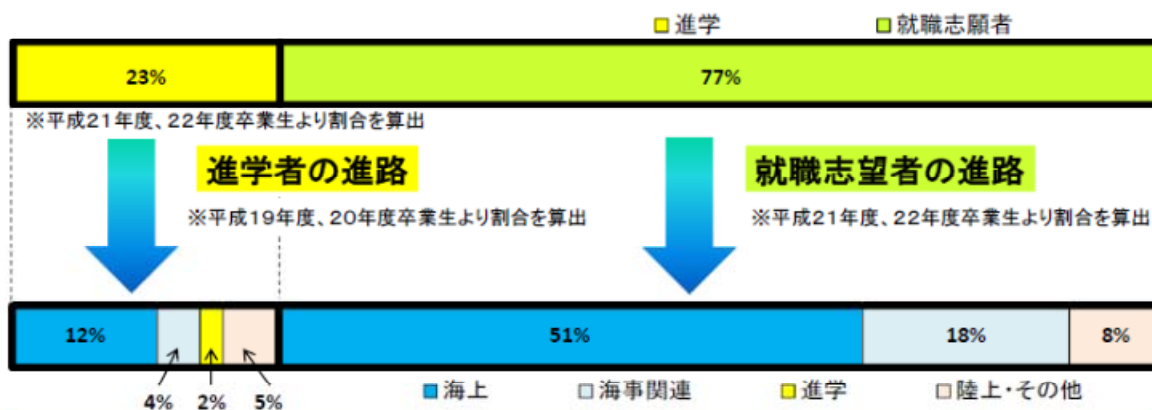
タービン船実習に関して再検討する必要はないのか。

(3) 航海訓練所における様々な乗船実習の配乗バランス

船員・陸上海技者・海事クラスターの規模は減少の一途をたどっている。このような背景を反映して海洋基本法等で日本人船員の増加を掲げていることを合わせて考えれば、養成定員数を減らすのではなく、船員・陸上海技者・海事クラスターの規模の拡大を図るべきである。

商船高専における実習修了者の海事社会への就職

本科卒の進学と就職

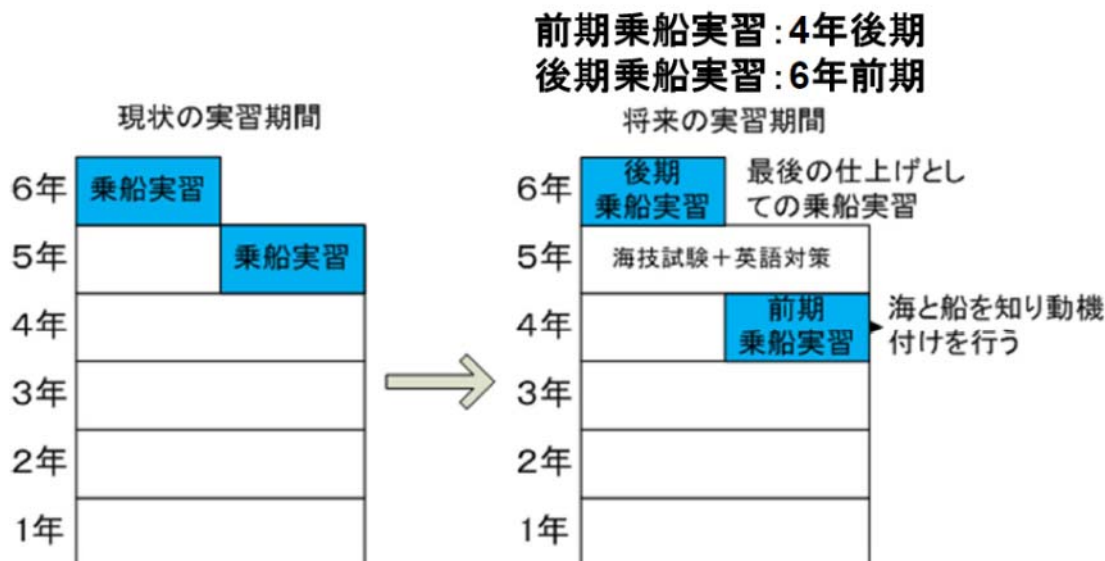


商船学科卒業生の63(12+51)%が海上に就職

85(63+4+18)%が【海上+海事関連産業】に就職

就職先が不足しており、海事関連産業等へ就職しているが、海上へ就職を希望している学生は実際の就職者数よりも多い。

乗船実習時期の見直し(案)



【COOP教育-事例-】

COOP教育：学校の授業ではできない部分の教育を産業界との間で長期にわたって連携を取りながら行う教育

①海技者としての資質	課題	対応事例等
会社の経営を自分が担う気持ち	海運の成り立ち、海運経営とはいかなるものか	WEB講義等を活用し、連携講座を開設
基本的なコミュニケーション能力	年齢差がある現場での仕事であり、話し相手が必要	海務部、工務部、港湾荷役、代理店等に協力を依頼
TOEIC 500点	現在の授業では基礎養成に重点をおいている(英語対応については学校毎に対応が異なっている)	MAAPとの連携
資質教育 探究心・積極性・提案力・陸や外地駐在への意欲	講義での演習形式では育成しづらい	実際の現場における問題を卒業研究で実施
②船員としての技能・知識	課題	対応事例等
機関と操船技術の知識	学校での講義及び校内練習船での実習のみでは不足	学校での講義及び校内練習船での実習を通じて基礎を身につけ、航訓練習船の長期間実習で応用力等を育成
船内業務・生活への適応力と精神力	寮生活、クラブ活動及び校内練習船での実習のみでは不足	寮生活、クラブ活動及び校内練習船での実習を通じて基礎を身につけ、航訓練習船の長期間実習で応用力等を育成

※各項目毎に評価を行い改善

平成23年10月11日

本日の配布資料について

東京海洋大学 海洋工学部長 鶴田三郎
神戸大学大学院 海事科学研究科長 小田啓二
国立高等専門学校機構 理事 木谷雅人
大島商船高等専門学校 校長 久保雅義
文部科学省 高等教育局 専門教育課長 内藤敏也

本日の会議に国土交通省から提出されている資料につきましては、前回の委員会から2ヶ月以上の時間があつたにも関わらず、国土交通省から文部科学省及び大学、高専関係者に対し、10月6日（木）朝の時点で、その内容も含め、初めて提示されたものです。

資料には、練習船や実習など将来的に文部科学省、各大学、各高専の教育内容や予算・人員配置等を拘束しうる内容が含まれておりますが、申し上げるまでもなく、これらの内容は、それぞれの機関内での十分かつ慎重な検討を要するものです。

しかしながら、これまでに委員会内外で具体的な議論がほとんどなかった事項も含め、今回の会議では、単なる論点に留まらず、「たたき台」として方向性が提示されています。さらに、その記述についても、一部の資料は、委員会における各委員の意見が十分に反映されているとは言い難いと言わざるをえません。

国土交通省の事務局に対しては、その点をご指摘しつつ、資料の見直しをお願いしましたが、残念ながら多くの「たたき台」について、修正すらいただけず、そのまま提示されています。

今後、本委員会に、真に建設的な議論の場として参加していくためにも、会議の取り進めにあたって、委員間の議論を尊重していただくとともに、関係者との十分な調整を図り、国土交通省内部のみで検討された案が、将来的に具体的な負担や責任を負うことになる者との調整も経ないで提示されるようなことのないよう、適切に運営を進めていただくよう強く求めます。