

船員（海技者）の確保・育成に関する検討会

第5回 内航部会 議事次第

平成24年3月2日（金）

13：00 ～ 15：00

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2：教育・訓練機関におけるより実践的な教育・訓練の維持強化

- ・内航用練習船の活用等
- ・航機両用教育の必要性

論点3：乗船実習の見直し

- ・効率的かつ効果的な乗船実習
- ・航海訓練所における様々な乗船実習の配乗バランス

論点5：ステークホルダー間の連携強化

議題2. 取組の方向性について

議題3. 船員（海技者）の確保・育成に関する検討会の進め方（案）について

3. 閉 会

船員（海技者）の確保・育成に関する検討会委員名簿（内航部会）

【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 乗船実習科長	岩本 勝美
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
大島商船高等専門学校 商船学科教授	岩崎 寛希
広島商船高等専門学校 商船学科長	笹 健児
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
清水海上技術短期大学校長	久保田 栄次
館山海上技術学校長	澤田 茂一

【関係団体】

日本内航海運組合総連合会 船員対策委員長（第一中央船舶 代表取締役社長）	上窪 良和
内航大型船輸送海運組合 会長（栗林商船 代表取締役社長）	栗林 宏吉
全国海運組合連合会 会長（東都海運 代表取締役社長）	小比加恒久
全国内航タンカー海運組合 会長（旭タンカー 代表取締役社長）	岩田 誠
全国内航輸送海運組合 会長（三洋海運 代表取締役社長）	三木 孝幸
全日本内航船主海運組合 会長（佐藤國汽船 代表取締役社長）	佐藤 國臣
日本旅客船協会 理事（オーシャントランス 社長）	高松勝三郎
日本船舶管理者協会 理事長（イコーズ 取締役会長）	蔵本由紀夫
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（国内局長）	田中 利行
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	森	雅人
	海事局次長	森重	俊也
	参事官	若林	陽介
	総務課長	蝦名	邦晴
	安全・環境政策課長	加藤	光一
	海事人材政策課長	河村	俊信
	内航課長	瓦林	康人
	運航労務課長	山本	博之
	海技課長	岩月	理浩
	首席海技試験官	大野	実
	船員教育室長	磯崎	道利
	海事人材政策課企画調整官	林	正尚
	海技企画官	阪本	敏章

論点2:教育・訓練機関におけるより実践的な教育・訓練の維持強化

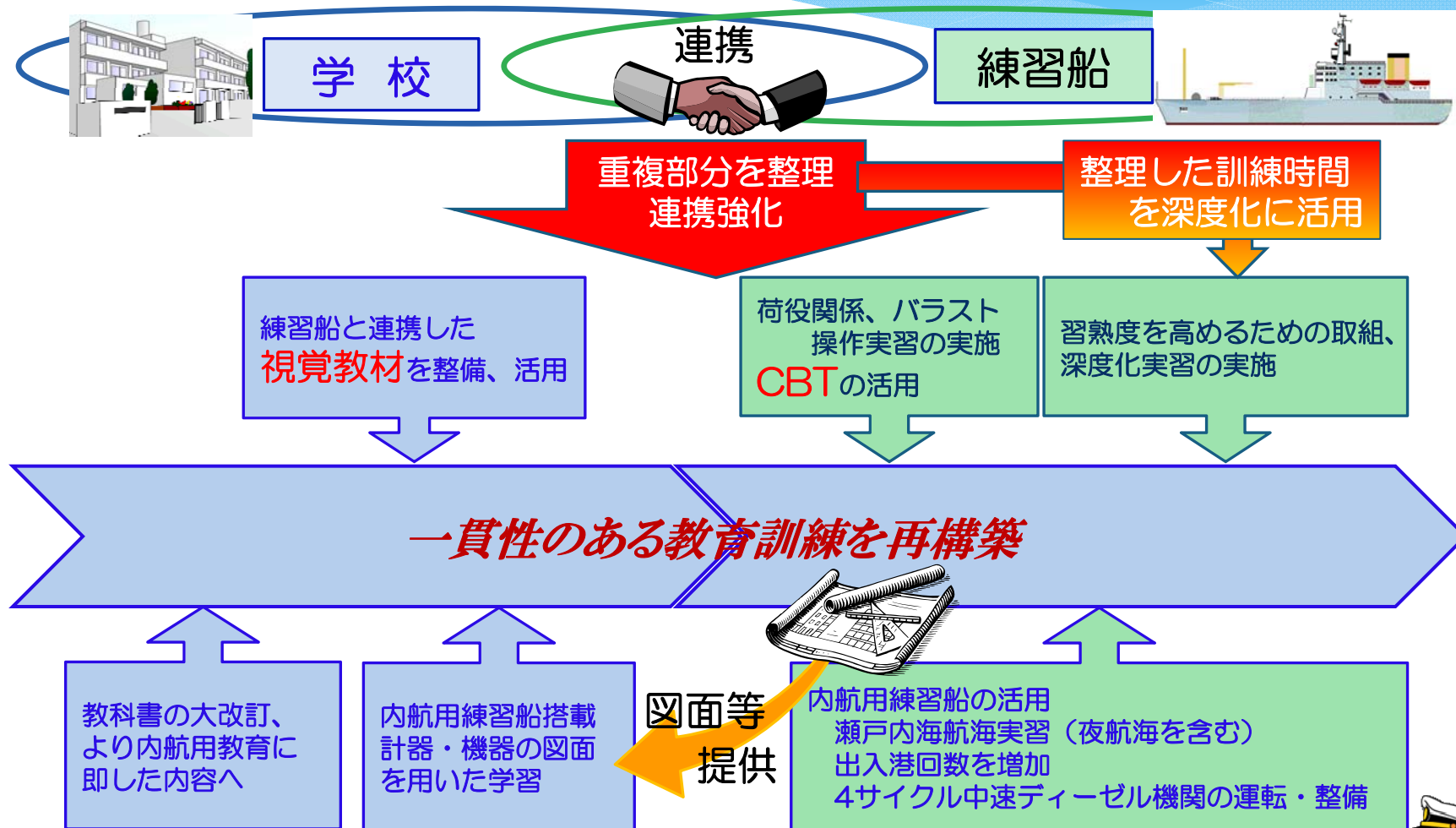
(1)内航用練習船の活用等

船社は、「内航船を単独で安全に運航する知識・能力」に関する教育・訓練について、船社での実際の運航に合わせた形でより実践的に行うことを求めている。航海訓練所においては、内航用練習船を平成26年度中に就航させることを目途として建造に着手し、同船を用いた教育・訓練プログラムについても海技教育機構等と検討を進めており、内航業界の知見を積極的に取り入れながら、同プログラムの具体化に取り組むこととしている。

今後、より実践に即した教育・訓練を実施するにあたり、教員についても現場の運航実態の知見を向上させ、教育・訓練に反映させる必要があることから、内航船経験者の教員採用、教員の内航船社での乗船研修を推進する必要があるのではないか。

内航用練習船を活用した内航船員教育

―連携した教育訓練(案)のポイント―



I.A.I. Marine Technical Education Agency

独立行政法人 海技教育機構

独立行政法人
航海訓練所
National Institute for Sea Training
Independent Administrative Institution



内航用練習船を活用した内航船員教育

―業界のニーズを踏まえたプログラム構成―

ニーズ

航海当直

- ・ 広い水域での単独当直
- ・ 危険の認識と船長への報告 等々

出入港関係

- ・ 船首尾での甲板機器の操作
- ・ 単独での係留・離岸作業 等々

機関運転

- ・ 運転操作、定常作業の実施
- ・ 危険察知と機関長への報告 等々

整備関係

- ・ 取説、図面の理解
- ・ 単独での定期整備作業 等々

共通関係

- ・ 荷役計算、バラスト操作
- ・ 安全管理の知識、実践力 等々

教育訓練プログラム

船橋当直プログラム

船橋単独当直

航海計器

航路航行

出入港プログラム

船首尾配置

船橋配置

機関運転プログラム

ディーゼル機関

運転維持

機関室当直

機関整備プログラム

保守整備

定常作業

工具・工作設備

共通プログラム

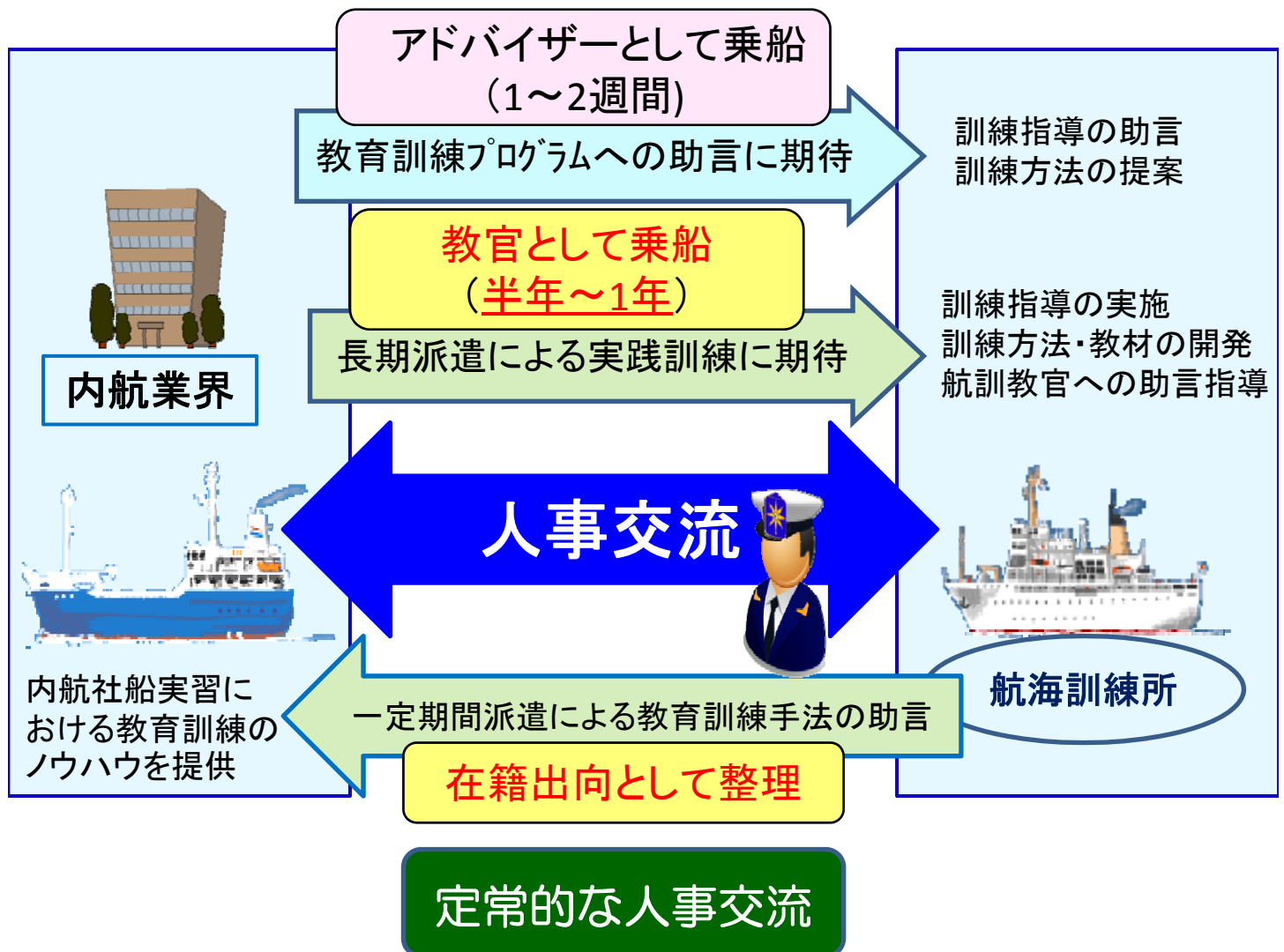
荷役

安全管理

保安応急

環境保護

航海訓練所と海運業界との人事交流



<航海訓練所から在籍出向の目的>

- ① 内航社船実習における教育訓練に関するノウハウを提供
- ② 在籍出向者の内航船に関する理解促進と能力向上
- ③ ISM等の安全管理に関する技術交換
- ④ その他

<アドバイザー・教官として乗船の目的>

- ① 内航船の実務の直接指導
- ② 航海訓練所教官の内航船への理解
- ③ 内航船員教育訓練プログラムの継続的な発展向上・見直し
- ④ 内航船社の人材募集、PRに活用
- ⑤ 内航社船実習における教官育成スキームに活用

論点2:教育・訓練機関におけるより実践的な教育・訓練の維持強化

(2) 航機両用教育の必要性

OJTの実施能力が相違していることから、大手事業者と中小零細事業者では新人船員に求める能力・資質が異なっているが、海上技術学校等における航機両用教育については、OJTが可能な大手事業者の中でも評価が分かれている。

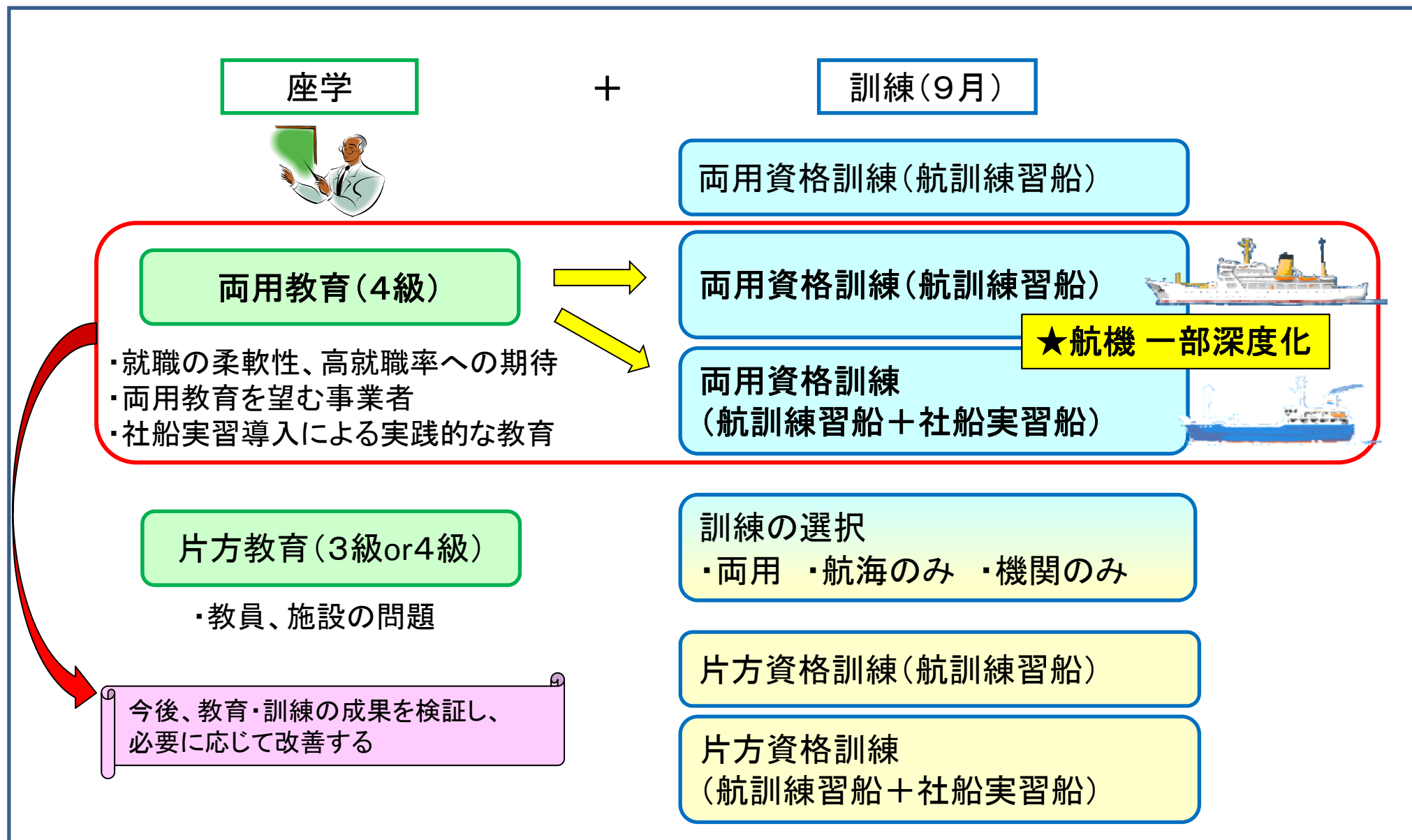
また、内航業界の一部から即戦力を身に付けさせるためには、片方の教育を深度化させることが必要との意見がある一方で、教育機関の側からは両用教育を実施しつつ、深度化に必要な教育時間を確保できるか疑問との意見もある。

さらに、学生側の立場や若手船員のステップアップの観点から見た両用教育の評価についても意見は分かれている。

このように、航機両用教育の必要性については、様々な意見が寄せられており、事業者のニーズ、航機両用教育のメリット・デメリット、教育機関の対応能力等を十分に調査し、検討していくべきではないか。

航機両用教育の検討と今後の方向性

これまでの検討：航機訓練メリット・デメリット、航機両用教育アンケート結果、意見交換・・・



論点3:乗船実習の見直し

(1)効率的かつ効果的な乗船実習

外航業界では、平成21年度に商船系大学・高専に社船実習が導入され、実施している船社は、実践的な訓練が付加できると評価している。内航業界においても、民間教育機関での6級海技士養成において社船実習を導入し、一定の実績を上げているところ。

このようなことから、今後は業界ニーズ、社船実習の実施能力等を調査し、社船実習の拡大を検討すべきではないか。

内航(4級)社船実習について

社船実習(内航4級)

○海技教育機構(本科及び専修科)

(第1船)

航訓練習船実習 3月

(第2船)

航訓練習船実習 3月

(第3船)

航訓練習船実習 3月

社船実習 3月

船員を効率的かつ効果的に養成するために、
航訓練習船による基礎訓練と社船による実務的訓練
を組合せた乗船実習を実施する。



航訓練習船実習 3月

(第3船)

同等のカリキュラム



社船実習 3月

4級海技士を養成する航海訓練所練習船の9月の実習のうち、
航海訓練所が行っている後期3月分に係るカリキュラムを内航船により行う。

論点3:乗船実習の見直し

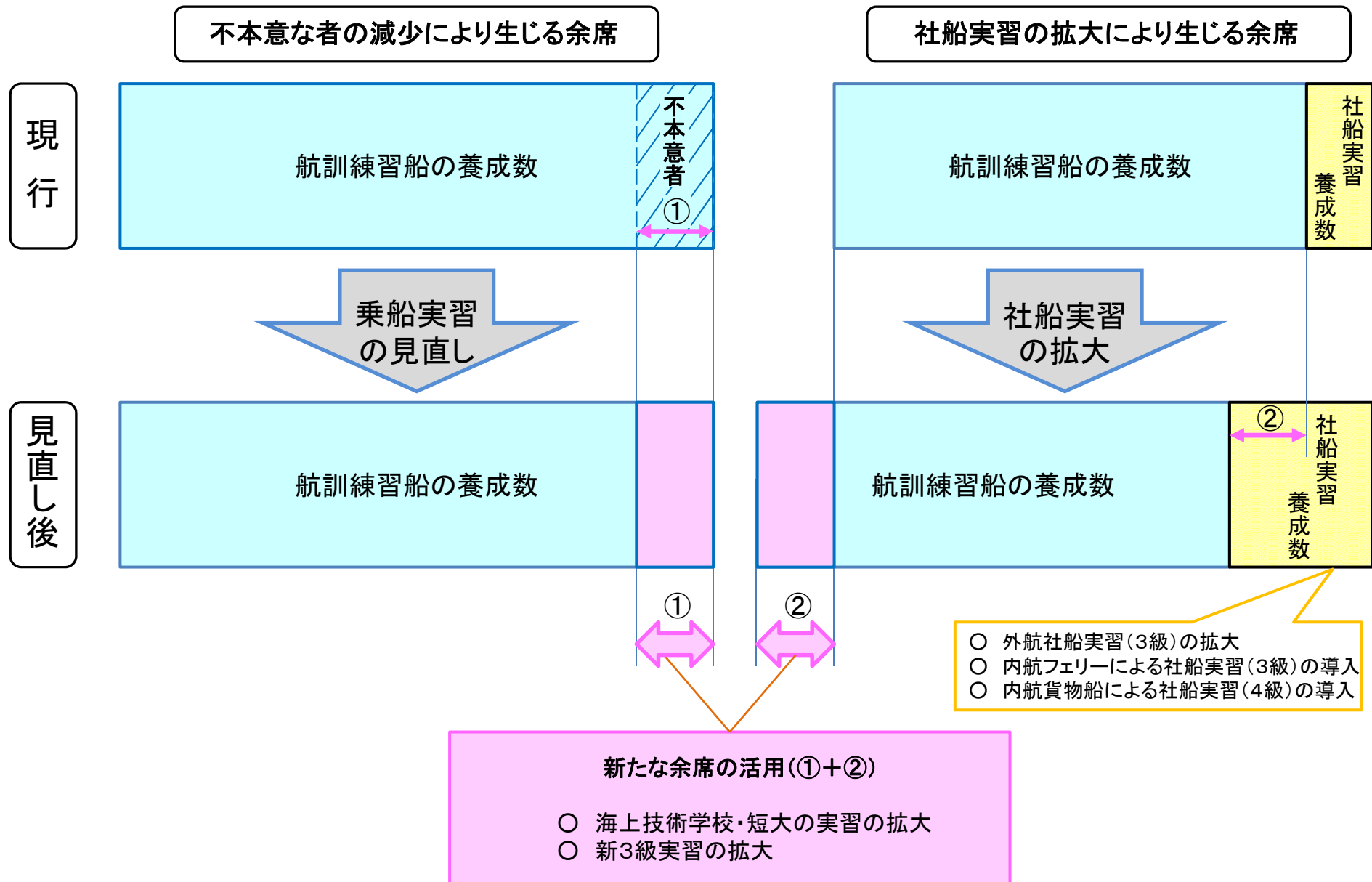
(2)航海訓練所における様々な乗船実習の配乗バランス

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。

乗船実習の配乗バランスのイメージ



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。

- 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、現場の知識・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）

平成21年度の国立高専の学生を持つ家庭の経済状況は、年間収入500万円以下が31.2%、300万円以下が11.0%であった。これに対し、内閣府の平成21年の家庭状況調査によれば、高校生のいる世帯では年間収入500万円以下が24.8%、300万円以下が6.9%である。一方、国立高専の授業料は23万4,600円で公立高校平均の約2倍となっている。このため、高専は苦学生が多く、生活が困窮している学生も多いので、奨学金等の支援が必要となっている。

*5高専商船学科における奨学金の現状

※下記その他、高専機構の規則に基づく授業料減免の制度あり

種別	支給額 (月額)	希望 者数	受給 者数	(%)	返還義務の有無	備考
海技教育財団奨学金	2.6-5万円	157	133	85	有	学業、健康状態、人物の評価による選考基準有。
海技教育財団入学準備金	20万円	36	36	100	有	入学時のみ
全日本海員組合・ 国際船員労務協会奨学金	4万円	56	47	84	有 (返還猶予・免除あり)	学業、健康状態、人物の評価による選考基準有。
近藤記念海事財団奨学金	2万円	5	3	60	有	学業、人物ともに優秀で健康な者を校長が推薦。
日本学生支援機構奨学金	2.1-12万円	83	67	81	有	学業、健康状態、人物の評価による選考基準有。

■5高専商船学科から、現在ご協力いただいている各種奨学金に関するお願い

- ① 船社等への一定勤務年数等、一定の条件を満たす者に対して返還免除・猶予を設けていただきたい。
- ② 将来の所得に応じた返済金となる所得連動返済型の奨学金としていただきたい。
- ③ 給付条件となる家計基準について、俗に所得が透明となるサラリーマン世帯と自営業の収入実態に不公平感があるため、家計基準を条件から外し、優秀な学生への支援とさせていただきたい。
- ④ 各校に割り当てられた人数枠で空きがでている場合の情報を共有させていただき、高専機構全体の枠としていただきたい。

※ 商船学科生の奨学金貸与者数は非常に多く、経済的に困窮している学生は奨学金さえも借りることをためらっているようですので、給付型奨学金についても検討いただくと大変ありがたい。

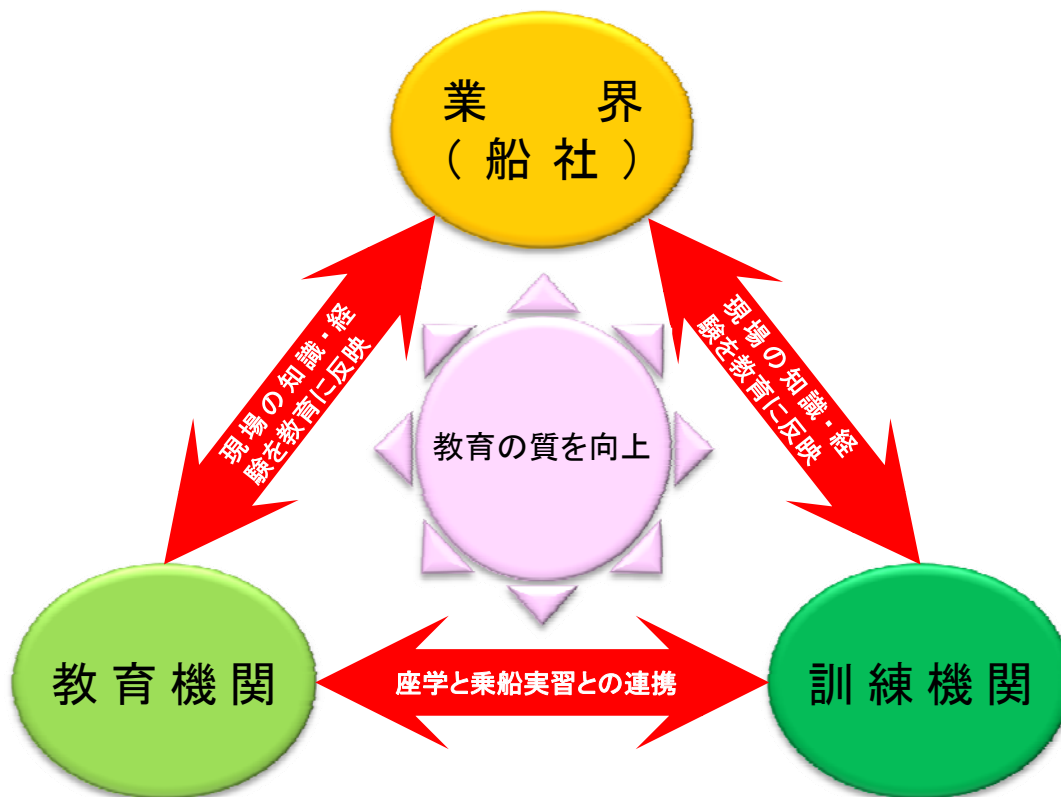
ステークホルダー間の連携強化（教員の人事交流）

教育機関の教員、船社の航海士・機関士が人事交流し、現場の知識・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

《人事交流の現状と問題点》

- 主として業界から教育・訓練機関へ教員の派遣
- 教育、訓練機関、業界の関係組織間のみの一時的な人事交流となっている

〈取組の方向性〉



派遣できる人材

求める人材

ステークホルダー間のニーズの鳥瞰

本検討会をフォローアップする機会等を活用して、各ステークホルダーのニーズ、人事交流に係る課題などの整理共有

人事交流の更なる活性化

取組の方向性 (内航部会における議論の事務局まとめ)

論点１：船員供給体制のあり方

(１) 新人船員の確保

<論点>

今後、中長期的に船員不足が予想される中、新人船員の主たる供給源である海技教育機構の養成定員の見直しや、水産高校卒業生等の積極的な活用などの取組が必要ではないか。

また、船員志望者の裾野の拡大のために、内航業界の職場としての魅力の向上や、産・学・官が連携した海事広報の充実を図る必要があるのではないかと。

<取組の方向性>

○新人船員供給源の見直し

今後の内航船員不足に対応するためには、既存の新人船員供給源の拡充を図るとともに、新たな新人船員供給源の確保に向けた取組を進めていく必要がある。

既存の新人船員供給源の拡充策としては、海上技術学校・短大の養成定員の見直しが挙げられる。海上技術学校・短大の養成定員について、地域の事情や業界ニーズ等を踏まえ、海技教育機構全体としてより効率的な船員養成が可能となるよう、それぞれの定員の見直しも含めて検討することが適当である。

また、新人船員供給源として、水産高校卒業生等の一層の活用を図るため、(２)の制度改善を行い、それを踏まえた上で、内航業界による積極的な船員確保の取組が必要である。

○海事広報の充実

海事広報については、従来より、国民の祝日である「海の日」に関する取組を中心に、海事関係者による様々な活動が行われてきたが、必ずしも十分な効果を上げていないのではないかと指摘があった。

こうした指摘を踏まえ、海や職業としての海事産業の魅力を高め、船員

志望者の裾野を拡大していくために、海事関係者が一丸となった海事広報の更なる推進と、青少年の海への関心を高めるための教育現場へのアプローチが重要となる。

海事関係者が一丸となり海事広報を推進していくためには、各海事関係者が個別にイベント等を開催しており、情報共有や協力がなされていない点や、一般の国民が海事産業や海事関係施設に興味を持った際に、どこに相談すればよいか分からないといった現状の問題点を解決する必要がある。

したがって、海事関係者間で連携の下、国において、海事関係者間でのイベント情報等を集約し、また窓口として相談を受けることが可能となる体制整備を行い、効果的な海事関係イベントの推進や、国民に対する広報窓口として積極的な情報発信、相談受付を行うこととする。

また、教育現場へのアプローチとしては、学校教育で海事産業を取り上げてもらうため、小学校の社会科の教科書を補完する副教材の作成・配付、海事施設の見学の機会の提供、学校における職業教育と連携した出前講座の実施など、国が中心となり、優秀な若者が海事関係の進路を選択するように学校教育と海事教育機関、海事産業界がタイアップして取り組むための調整等、積極的な働きかけを行うこととする。

○職場環境の向上

若者が安心して海事関係の職場を選択できるようにするためには、船員の労働条件や労働環境の更なる向上を図り、その職業的魅力を一層増大させる必要がある。これに関連して、船員の労働条件に関するグローバルスタンダードを定めるものとしての「2006年の海上の労働に関する条約」の発効に先立ち、今通常国会に関連法案を提出している船員法改正を始め、同条約の国内法化を着実に進めていく必要がある。

また、特に職場環境が厳しい一部の船種では、新人船員が集まらず、厳しい船員不足が生じている状況にある。こうした分野に新人船員を呼び込んでいくためには、就業後のキャリアパスの中で船員として様々な船舶に乗船し、多様な経験を積めるよう、個々の企業を越えた横断的な仕組みを検討していくことも必要である。

（２）新人船員を確保するための制度改善

＜論点＞

内航業界に新人船員を供給しているそれぞれの教育機関の教育・訓練レベルは様々であり、教育機関によっては内航船の運航に必要な資格要件が不足しているケースがあるとの指摘がある。幅広い供給源から新人船員を確保するためには、例えば、水産高校卒業生等の資格取得を促進するなど、船員確保に資する資格制度改善を関係省庁間で検討する必要があるのではないかと。

＜取組の方向性＞

内航海運業界において、新人船員の主たる供給源である海技教育機構に加え、より幅広い供給源から新人船員を確保していくためには、水産高校卒業生等の資格取得を促進するなど、即戦力として活躍できるよう内航船の運航に必要な資格要件面での改善が重要である。

○航海当直部員資格

ブリッジにおいて見張業務を行う甲板部乗組員に必要な資格（航海当直部員資格）については、現行制度において、三段階に資格を区分するとともに、船舶の大きさに応じ、必要な乗組要件を定めている。船員教育機関卒業者の同資格取得に関しては、教育内容に応じ、取得できる資格に差異を設けており、水産高校卒業生が卒業時に取得できる資格では大型の船舶の見張要員にはなれない、小型の船舶でも単独で見張業務に就けないといった課題がある。

甲板部の見張要員に関しては、少なくとも１名以上は海技免状を有する者でなければならないことや、国際条約で定められる資格要件等を勘案し、航海当直部員資格を国際条約で要求されるレベルの資格として一本化するとともに、船舶の大きさに関わらず当該資格を有することを見張要員の要件とする等の制度改正を行うこととする。これにより、水産高校卒業生が卒業と同時に見張業務に就くことが可能となる。

○六級海技士資格

現行、水産高校の本科を卒業した者が六級海技士資格を取得するためには、水産高校在籍時の乗船履歴を含めて合計２年の乗船履歴が必要である。他方、海上技術学校の本科卒業生は、海上技術学校在籍時の乗船履歴を含めて合計８か月の乗船履歴で六級海技士資格を取得することが可能となっている。

近年、漁業界においても後継者不足問題を抱え、水産高校卒業生が即戦力として活躍できるよう海技資格を早期に取得させることに対するニーズが増大しており、海上技術学校本科及び水産高校本科の教育内容等を踏まえると、六級海技士資格の付与について同等の取扱いを行うことは可能であると考えられる。

したがって、水産高校卒業生による海技資格取得の促進は、水産高校卒業生の就職機会の増大・多様化に寄与し、ひいては内航船社への就職にも資することに鑑み、水産高校本科卒業者についても合計8か月の乗船履歴で六級海技士の資格を取得することを可能とする措置を講じることが適切である。

論点2：教育・訓練機関におけるより実践的な教育・訓練の維持・強化

(1) 内航用練習船の活用等

＜論点＞

船社は、「内航船を単独で安全に運航する知識・能力」に関する教育・訓練について、船社での実際の運航に合わせた形でより実践的に行うことを求めている。航海訓練所においては、内航用練習船を平成26年度中に就航させることを目途として建造に着手し、同船を用いた教育・訓練プログラムについても海技教育機構等と検討を進めており、内航業界の知見を積極的に取り入れながら、同プログラムの具体化に取り組むこととしている。

今後、より実践に即した教育・訓練を実施するに当たり、教員についても現場の運航実態の知見を向上させ、教育・訓練に反映させる必要があることから、内航船経験者の教員採用、教員の内航船社での乗船研修を推進する必要があるのではないかと。

＜取組の方向性＞

内航用練習船を活用した教育・訓練については、業界が求めている就職後の早期に単独で業務が行える能力（即戦力としての人材）を養成することに主眼を置き、座学と訓練の一貫性をより強くすることが必要である。例えば、内航用練習船に搭載される機器類についての講義を座学に組み込んだり、練習船の実際の航行や作業を踏まえた視聴覚教材を開発し座学に活用するなど、海技教育機構、航海訓練所それぞれが為し得ることを検討し、それぞれに一貫性を持たせることが大切である。

また、乗船実習に焦点を当てれば、内航用練習船の持っている性能、機能を最大限に活かして、これまでの大型練習船では十分に実施できなかった瀬戸内海航行訓練や出入港訓練などを多数取り入れるなど、内航船員を養成するための特徴のある訓練を実施することが重要である。

さらに、船員の資質の涵養も重要な要素である。海技教育機構での学生寮における団体生活、航海訓練所練習船における海上での団体生活という他に類のない教育・訓練の環境を有効に活用することも考える必要がある。そのためには、職員相互の現場見学の機会を増やしたり、生活指導に関する情報を共有したりすることなどの取組が考えられる。

人事交流については、内航船社から海技教育機構又は航海訓練所への教員の派遣は活発とはいえず、内航船社から海技教育機構への教員派遣は年間1名程度に過ぎない。また、内航船社から航海訓練所へは、現職船員がアドバイザーとして短期間派遣されているものの、教員としての一定期間の派遣実績はまだない状況にある。即戦力を養うためには、現場の知見を教育・訓練に反映させることが不可欠であり、そのためには、内航船社の現職船員が教員として教育・訓練に参画することが効果的であることは言うまでもない。

したがって、内航船社からの教員派遣については、これまで以上の理解・協力を内航船社に期待するところである。

他方で、内航船社からの教員派遣とは逆方向の動き、つまり、海技教育機構又は航海訓練所の教員が、内航の現場を経験し、教育・訓練に反映させていくことも非常に重要である。これまで、定期的に両法人合わせて年間4名程度の教員に対して現場を経験させる研修を実施してきたところであるが、今後もこの取組を継続・拡大することが必要である。

（２）航機両用教育の必要性

＜論点＞

OJTの実施能力が相違していることから、大手事業者と中小零細事業者では新人船員に求める能力・資質が異なっているが、海上技術学校等における航機両用教育については、OJTが可能な大手事業者の中でも評価が分かれている。

また、内航業界の一部から即戦力を身に付けさせるためには、片方の教育を深度化させることが必要との意見がある一方で、教育機関の側からは両用教育を実施しつつ、深度化に必要な教育時間を確保できるか疑問との意見もある。

さらに、学生側の立場や若手船員のステップアップの観点から見た両用教育の評価についても意見は分かれている。

このように、航機両用教育の必要性については、様々な意見が寄せられており、事業者のニーズ、航機両用教育のメリット・デメリット、教育機関の対応能力等を十分に調査し、検討していくべきではないか。

＜取組の方向性＞

海上技術学校・短大における教育について、これまでの航機両用教育から航、機いずれかに特化した片方教育の実施、四級海技士養成から三級海技士養成への教育レベルの見直しなど、業界から様々な意見が寄せられており、その検討にあたっては、卒業生や内航船社に対してアンケート調査を実施するなど客観的データも入手して議論を重ねた。

海技教育機構の卒業生に対して実施したアンケート調査の結果、卒業生のうち9割弱は、航機両方の資格が必要であるとの回答であった。ただし、7割強が航、機いずれかの職しかこれまで経験していないという実態も明らかになった。

一方、内航船社に対するアンケート調査の結果では、6割程度の船社が現状の教育に何らかの見直しが必要との回答であったが、大手船社と中小船社とでは意見が異なっており、大手船社は片方教育による深度化、中小船社は両用教育の継続などを求めているとあり、業界として意見を一つに集約することは困難な状況である。

また、仮に、航、機いずれか片方の教育に移行する場合には、それぞれの教育機関においてクラスを航、機に分ける必要があり、現状の教員、教室、教育施設・機材等の数では対応できず、これらを増やす必要があり、航、機いずれかのコースのみを設置するにしても、教員や教育施設・機材等の配置等に課題があることが明らかとなった。

航機両用教育を片方教育と比較すれば、片方分野の専門化を図るという点においては不利であるものの、若年における進路選択という点においては、教育機関入学時に航、機いずれかにするか意志が固まっていない生徒・学生

も多く存在することを踏まえると、航機両方の海技資格を取得しておくことにより、就職の選択に柔軟性を持たせて就職先を確保できることは大きな利点である。また、就職率の向上は、船員を志す生徒・学生の応募者数の増大につながり、ひいては生徒・学生の質の向上や優秀な新人船員の確保にも資することとなると考えられる。

このように、航機両用教育を望む船社が相当数存在すること、航機両用教育は生徒・学生にとっての就職の柔軟性を確保できることなどを踏まえれば、従来どおり、航機両用教育を継続することが適当であるが、即戦力の向上を目指して、乗船実習の訓練プログラムを見直し、生徒・学生の進路に応じた選択訓練を導入すること等により、深度化を図っていくことが必要である。

論点 3：乗船実習の見直し

（１）効率的かつ効果的な乗船実習

＜論点＞

外航業界では、平成 21 年度に商船系大学・高専に社船実習が導入され、実施している船社は、実践的な訓練が付加できると評価している。内航業界においても、民間教育機関での六級海技士養成において社船実習を導入し、一定の実績を上げているところ。

このようなことから、今後は業界ニーズ、社船実習の実施能力等を調査し、社船実習の拡大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。

＜取組の方向性＞

平成 21 年度から外航業界において導入されている社船実習については、
○荷役実習等の実践的な訓練が実施できる

○少人数訓練が実施できる

○プロ意識を早期に醸成できる

等の長所が指摘されているが、これらは、航海訓練所練習船による実習では十分に対応しきれない部分を補完するものであり、航海訓練所練習船、社船それぞれが持つ長所を組み合わせた実習にすることで、乗船実習をより効率的かつ効果的なものとするのが可能であると考えられる。

したがって、内航船員養成についても、航海訓練所練習船による基礎実習を実施した後、社船を用いた実践的な実習を付加することが適当と考えられ、次のとおり社船実習を導入することが適当である。

○内航貨物船による社船実習の導入

四級海技士養成のために、現在航海訓練所で実施している海技教育機構の生徒・学生に対する9か月の乗船実習のうち、後期3か月に内航貨物船による社船実習を導入することについて、内航船社の数社から賛同を得ていることから、平成25年度に開始することをめざす。

○長距離フェリーによる社船実習の導入

三級海技士養成のために、現在航海訓練所で実施している商船系大学・高専の学生（外航船社による社船実習対象者を除く。）に対する12か月の乗船実習のうち、後期3か月に長距離フェリーによる社船実習を導入することについて、日本長距離フェリー協会からの賛同を得ていることから、平成26年度に開始することをめざす。

教育機関が保有する学内練習船による実習については、いずれの教育機関においても学内練習船による実習期間が1か月未満であること、乗船履歴1か月相当の学内練習船による実習を航海訓練所の練習船実習が始まる前までに実施することが困難であること、各教育機関での実習内容にばらつきがあること等から、現状の教育機関のカリキュラムを見直さない限り、航海訓練所練習船とのカリキュラムの一貫性、連続性を持たせることはできない。

そのため、現状においては学内練習船による実習を乗船履歴として認めることは適当ではないが、各教育機関においては、座学と連携させつつ学内練習船をより一層効果的に活用していくことが望まれる。

（２）航海訓練所における様々な乗船実習の配乗バランス

＜論点＞

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。

外航船社からは、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。

＜取組の方向性＞

大学・高専の乗船実習の見直しや、今後予定される内航船による新たな社船実習が導入された後は、現在はほとんど余席なく稼働している航海訓練所練習船に幾分かの余席が生じるものと考えられる。その際、これまで十分に対応しきれていなかった業界ニーズに応ずることが可能となるが、航海訓練所の運営経費の大部分が国費によって賄われている現状に鑑みれば、第一義的に、生じた余席を日本人船員の養成のために活用することが適当である。

具体的には、内航船員不足に備えての四級海技士の養成の拡充や新 3 級の枠の拡大を優先することとし、その後で残存している余席については、外国人学生の訓練を受け入れるなど、効果的な活用に努めることとする。

論点 4：民間による実践的な船員養成の位置づけ

＜論点＞

内航海運において 500 総トン未満の小型船の占める割合は非常に高い。また、これらの船舶の船員数は内航船員の多くを占めている。これら小型船事業者は船員教育機関の卒業生を必要数に対して必ずしも十分に採用できていない。新人供給源からの採用が難しい中、小型船事業者の実態に即した小型の民間商船を活用した訓練による船員確保の試みがなされている。また、内

航船員の養成に際しては、船員にステータスを与え、プライドを持てるような船舶管理監督者(SI:Superintendent)に至るキャリアアップのための評価システム等についても提案があった。

こうした取組について、船員養成事業の一部として位置づけ、具体的な内容について検討を進めるとともに、事業支援を検討すべきではないか。

＜取組の方向性＞

内航海運の多くを占める小型船事業者においては、論点においても指摘されたとおり、船員教育機関の卒業生を必ずしも十分に採用できておらず、船員確保に課題を抱えている。

現在、一部の小型船事業者においては、民間商船を活用した訓練による船員確保の取組が始まっている。計画的に新人船員を雇用・訓練する海運事業者に助成金を支給する「計画雇用促進等事業」等も活用しながら、こうした取組が進められていくことが望まれる。また、こうした取組については、現在、その拡充に向けた検討も行われており、今後、その結果も踏まえ、今後の小型船事業者における新人船員の確保のための取組について、関係者間で検討していくことが必要である。

他方、船舶管理監督者(SI)を始めとする評価システム等については、内航海運業界における共通理解が十分ではないことから、構想の具体化を待って、その対応についてステークホルダー間で検討することが必要である。

論点5：ステークホルダー間の連携強化

＜論点＞

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（船員をめざ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、現場の知識・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て進めるべきではないか。

<取組の方向性>

本検討会においては様々な課題が提起されたが、それらの課題に取り組むためには業界、教育・訓練機関、国を始めとしたステークホルダーによる連携が不可欠なものも存在する。例えば、教育内容の改善については、現場の知見を生かすこと、教育現場の環境を改善することが課題として挙げられる。

○現場の知見を活用した教育内容、方法の改善

現代の若者について、中央教育審議会の答申（平成 23 年 1 月 31 日）では、コミュニケーション能力など職業人としての基本的な能力の低下や、職業意識・職業観の未熟さなどを指摘しており、海上技術学校・短大の生徒・学生についても、そのような課題があることは例外でない状況にあり、ステークホルダー間で連携し、現場の知見を教育・訓練現場に組み込む必要がある。

現場の知見を教育・訓練に組み込むため、これまでも、業界関係者による講演、生徒・学生の内航船乗船体験、業界から教育訓練機関への教員の派遣、インターンシップの実施など、業界と教育機関の連携により取り組んできたところであるが、現代の若者をめぐる諸課題を踏まえれば、さらなる実践教育を組み込むことが必要である。

具体的には、教育・訓練機関から業界に対して、現場の知見を教育・訓練に組み込むために

○寄附講座の実施

○内航船乗船体験の受入人数の拡大

○教科書及び教材の作成に対する資料提供等の協力

などの取組が提案されているが、今後、これらの取組を速やかに実現させることが適当である。

現場の知識・経験を教育に反映させる有効な手段の一つとしては、人事交流が挙げられているが、論点2（1）で指摘したとおり、業界と教育・訓練機関間の人事交流は活発とは言い難いというのが現状である。

実際、教育・訓練機関はどのような人材の派遣を期待するのか、業界からはどのような人材を派遣することができるのかなど、各ステークホルダー間のニーズを鳥瞰し、それに応える形での人事交流は行われておらず、関係組織間のみでの一時的な人事交流にとどまっている。

今後は、本検討会をフォローアップする機会等を活用して、各ステークホルダーのニーズ、人事交流に係る課題などを整理・共有し、人事交流をより一層活性化させていくことが必要である。

○ステークホルダー間の連携による教育環境の改善

教育現場の環境改善に関しては、特に海技教育機構等の教育・訓練機関においては、より実践的な教育・訓練に必要な資機材等について、更新がままならない現状が存在する。

このような状況に対応するためには、例えば使用済み資機材の提供等、業界等ステークホルダーによる支援が有効であり、積極的に進める必要がある。教育・訓練機関においても、必要な資機材等を幅広く発信し、また、受け入れるための体制整備を進める必要がある。

また、特に海技教育機構を始めとする船員教育機関においては奨学金が不足している現状にある。このため、意欲と能力がありながら、奨学金不足のために船員教育機関への進学を断念する生徒・学生も相当数に上ると考えられる。

その背景として、船員教育機関の生徒・学生に対する奨学金は、従来より、ステークホルダーによる拠出が中心となって担われてきているが、これまで

の船員教育機関の経緯より、対象者も、拠出者も、多くが外航海運を中心としてきたことが挙げられる。

しかし、今後の内航船員不足を考えると、内航分野においても奨学金制度の充実は焦眉の急であると考えられる。このため、船員志望者の裾野の拡大、ひいては優秀な船員志望者の確保のため、業界を始めとしたステークホルダー間で、奨学金の拡充についての議論を進めていく必要がある。

論点6：国の関与のあり方、受益者負担等

<論点>

「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。

<取組の方向性>

航海訓練所及び海技教育機構は、独立行政法人へ移行後、自己収入の拡大を求められてきたことから、訓練負担金、授業料などを年々引き上げ、受益者負担の適正化に努めてきたところである。

しかしながら、航海訓練所及び海技教育機構に対する受益者負担については、「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7日閣議決定）において、「更なる受益者負担の拡大（各船員教育機関及び海運業界等からの負担の拡大）を図る」との指摘を受けたことに加えて、「独立行政法人の制度及び組織の見直しの基本方針」（平成24年1月20日閣議決定）において、「海運業界を始めとする関係者の受益者負担について、その在り方を整理し、人的・物的協力を含む適切な負担の拡大を図っていく。」との指摘を改めて受けたところである。

これらを踏まえて、航海訓練所及び海技教育機構は更なる業務の効率化を行いつつ、航海訓練所については、教育機関から委託される航海訓練に係る費用などを、海技教育機構については、船員再教育に係る費用や海上技術学校・短大の授業料などについて、受益者負担の適正化を図ることとする。

この受益者負担の適正化に当たっては、生徒・学生に対する新人船員養成か、雇用船員に対する再教育かなどの養成の性質、受益者の受益の度合いなどに応じて、適切にコストを反映させたものとすべきである。

また、受益者負担については、金銭的な負担に限らず、論点2、論点3及び論点5で述べたように、教員派遣や社船実習の拡大を図るなどの人的・物的な協力という方法によっても推進していくべきである。

以上のように、今後の船員の確保・育成にあたっては、ステークホルダーそれぞれが真摯に向き合い、様々な方法により応分に負担し合うことで、産・学・官が全面的に協力し、一体となって取り組むべきである。

船員(海技者)の確保・育成に関する検討会の進め方(案)

～ ステークホルダー間の真の連携をめざして ～

進め方

- 個別論点につき具体的対応策を外航・内航部会にて検討
- 上記の検討は、概ね平成24年3月を目途にとりまとめ

第2回検討会(全体会議)

8月5日

- ・ プレゼンの内容を踏まえ論点整理、議論の方向性を提示
- ・ 今後の進め方について説明、意見交換

第3回外航部会

10月11日

- ・ 船員志望者の確保
- ・ 幅広い人材供給源の整備(新3級等)
- ・ 乗船実習の見直し① ほか

第3回内航部会

- ・ 船員供給体制のあり方
- ・ 乗船実習の見直し
- ・ 航機両用教育の必要性① ほか

第4回外航部会

12月5日

- ・ 教育カリキュラムの見直し
- ・ 乗船実習の見直し②
- ・ ステークホルダー間の連携強化 ほか

第4回内航部会

- ・ 内航用練習船の活用等
- ・ 航機両用教育の必要性②
- ・ ステークホルダー間の連携強化 ほか

第5回外航部会

3月2日

- ・ 教育内容等の見直し
- ・ 乗船実習の見直し③
- ・ 受益者負担等 ほか

第5回内航部会

- ・ 実践的な教育・訓練の維持強化
- ・ 乗船実習の見直し③
- ・ 受益者負担等 ほか

第3回検討会(全体会議)

3月

- ・ 最終とりまとめ