

第7回 船員養成の改革に関する検討会
議事概要（主な意見等）

令和2年11月9日

日時：令和2年11月9日（月）13：30～15：00

場所：中央合同庁舎2号館 共用会議室5

取りまとめ骨子案について

●座長

配布の資料1のP14, P15の「・・・乗船実習を要しない学生・・・」を「・・・乗船実習を行わない学生・・・」に修正したい。

（注）公開資料では、検討会の後修正が行われた結果であり、表現されていない。

●事務局より資料1（当日配布資料）に基づいて検討会取りまとめ骨子（案）の説明があった。船社ヒアリング、関連検討会における課題を踏まえて本検討会の論点がP5の4項目になったこと、及び項目ごとの取り巻き状況、検討会での意見、目指すべき方向性について説明があった。

「とりまとめ骨子（案）について」の質疑応答

○【委員】

検討会は、スタートしてから2年近くたっており、中間取りまとめや部会など、余りにも長い期間論議をしたため、第一次中間取りまとめの内容について確認したい。

海技教育機構（以下「JME T S」）の財源確保について、中間取りまとめでは記載されているが、それ以降論議はしたのか。財源確保については、全体的に国で責任を持ち、必要な予算を安定的に確保してもらいたいと主張している。その辺りのアップデートも無く、約1年半前にまとめられた第一次中間取りまとめの内容をも

って最終的な取りまとめの議論に行くのには疑問が残る。

→【事務局】

中間取りまとめに至るまでの間、JME T Sの財源確保については結構な議論をされた記録も残っており、いろいろな予算が年々減っていく中で、どのようにしてやっていくかというようなことを真摯に御意見頂いた。確かに、中間取りまとめ以降は、特に議論というまでは進んでいない。ただ、言えることは、やはりできることをやっていくということなので、国としては、予算確保に向けて努力していくということ。

○【委員】

論点と目指すべき方向性(まとめ)におけるJME T Sの財源確保について、「今後も継続して国は必要な予算確保に努力する」とあるが、「国は予算の安定的な確保に努力する」など、主体的には国が一定程度の予算を確保しなければこの事業というのは成り立たないため、安定的な確保ということを入れていただきたい。

○【委員】

まず、誤解を招きかねない表現の訂正として、資料1の1ページ目、内航の冒頭のところ、「未だ高齢化率の高い状況云々」とあるが「未だ」という文字は高齢化率の高い状況が今後緩和されることを期待しているように誤解されかねない。

9ページの真ん中の、「ご意見、検討内容」の最後の項目。「船員になろうとする者の範疇に海技資格を取得して活躍する人材を含めて実施している状況にある」との表現が、ポジティブなのかネガティブなのか、どういう意図なのかを読み取りにくいので、こういう対象者・海技資格取得者も、しっかりと今後も担っていくのであるというように明示した表現にした方がよい。

14ページ目、冒頭で事務局から修正というところで、「船員を志す教育を実施し、乗船実習を要しない学生」が「乗船実習を行わない学生」となると、それを踏まえて文章の後ろに「学内でケアすることも検討」を続けると、大学も高専もすでに乗船実習を行わない学生校内でケア行っているため、矛盾した表現になる。

戻って1ページ目、「指導であっても怒られたと捉え」や「人間関係やコミュニケーションがうまく取られていない」と、今の若者や新人に対するコメントがあるが、年長者群、指導者群、管理者群などでも改善すべき点があるため、双方の側面からの議論が不可欠ではないか。

また、資料の中で、困難点の表示にとどまることなく、要改善点の具体的な表示が必要な点はいくつかある。1ページ目や14ページ目などのハウレンソウ能力の低さに関しては、BRMやERM教育の実践教育の重要性について表現するなど加えて、学内・校内での教育現場における要改善点への具体的な提言を、3ページ目の「船内での適応力・耐えうる精神力云々」でも同様に教育現場でどのような具体的提言があるのかを明確に記載すべきである。

9ページ目に「資質面が低下」とあるが、資質は産業界が採用時に見極めているものであり、産業界がMET機関、JMETS、大学校、高専、海上技術学校などに期待する資質向上の具体策の明示を行うべき。

1ページ目、転職・離職者が増加傾向にあることについて、これは主要因が養成課程のみにあるのか不明なため、教育訓練課程、METだけではなく、実職環境についての分析が不可欠ではないか。

同じく1ページ目の外航のところ「運航要員としてのみならず」について、30年以上前から単なる船員ではなく、運航要員ではなく、陸上管理者に対する育成というものを、既に長らく実施しており、あえてここに表現する意図が不明。

2ページ目、JMETSの第3期中期目標ということに触れているため、JMETSの業務実績に関する評価に対し、その改善の方向性を確認が必要ではないか。

2ページ目、4ページ目、受益者負担の拡大に関しても、食料費に関しては、中間取りまとめのときに文言としては残っていないが、その直前の会議で海技課長から当面国費で賄う旨、明言されているのではないか。第4回検討会（平成30年10月14日）議事概要にも、その意味合いで議事録が残っているはず。

4ページ目、JMETSの財源確保に関し、「産学官の連携」の中の「学」の意味が不明。少なくとも委託費、受託費については、一人あたり一月1万4千円を上限として終結したはず。ただし、国の予算確保に学も協力して意見を述べるという意味での産学官の連携であれば理解できる。

8ページ目、陸上工作技能訓練に関して、余席確保のために陸上工作技能訓練の導入を検討しているかのように誤解されることを危惧している。また、海上技術学校の海上技術短期大学校化に関しては、入学者層、受験者層が、これまでと大きく変わるため、受験者数確保、すなわち優秀な人材確保の見込み調査が行われていたのか、この辺についての課題も指摘しておきたい。

そして、11ページ目、新三級云々で、意志を持って入社する者が減少しているとの記載について、背景や要因の分析が不可欠。同じ観点で、「自ら入学しようとする志向性の強い学生」との記載についても、期待するのは良いが社会にどの程度目に適う人材が存在するか調査が必要。場合によっては、ないものねだりに陥りかねない。

最後だが、13ページ目、「食料費の徴収・・・様々な問題点」と記載があるが、食料費については、中間取りまとめの直前に海技課長が、大きな社会変化がない限り議論はできない、すなわち現状を継続するというように表現していたと記憶しているため、確認いただきたい。

→【事務局】

まず、13ページの食料費については、今のところは現状維持ということを考えているため、その点を明記すべきということであれば検討したい。

海技学校の短大化については、来年の4月から、小樽海上技術学校が小樽海上短期大学校になることから、現在、精力的に募集活動をJME T Sが行っており、人が集まらないということとならないよう、他校の短大化について様子を見ながら進めていくことは重々承知している。

また、8ページの陸上工作技能訓練については、多くの方から賛同意見を頂いているが、今回の資料の中に、確かに「余席を確保する観点で」というような表現をしたばかりに、これが教育上の最大の目的のような誤解を招くようであれば、改める必要があると考える。

○【委員】

食料費については、そのように明示していただきたい。

短大化については、本末転倒にならないようにとの認識に違いはない。これも、根底には余席確保、すなわち修業年限が短くなるということで、+αとしての価値観があるということは承知しているが、それを最優先に進め過ぎると、これまで中卒で入ってきて、若い段階から船員になりたいと目指したものが、高卒でないと目指せなくなるというようなことに陥りかねない。あるいは、地域型だったのが全国型になり、薄く広がって苦勞していくというのは、大学も高専も一緒。本当に全国型になれば希望者が増えるのか、それはやはり需要であるとか調査が必要。

○【委員】

基本的な方針はうまくまとめられており、分かりにくかったというところのみ、2点ほど伝えさせていただく。

まず、8ページ目の一番上、「取り巻く状況」のところ、「多科・多人数、コロナ禍で乗船実習は三密状態」という表現だと、コロナ禍だから三密だというように取られかねない。コロナ禍が原因で三密ではないため、誤解を招く表現だと思う。

2点目は、14ページ目の最後「産学官の連携強化」について。ここで「目指すべき方向性」のところを大きく分けると、大学、高専、JME T S、業界とあるが、大学、高専は「学」、業界は「産」。しかしJME T Sというのが、これが「官」なのか、あるいは「学」なのかが不明瞭。もしも、これを「学」と捉えるならば「官」ではない。「官」となるのは、恐らくこれは国土交通省海事局ではないか。海事局はこの中に入ってこないのか、あるいは海事局は一切関係がなくてJME T Sが「官」なのだという理解なのか。この辺の産学官の分類が明確ではないため、国土交通省の政策担当がどうここに関わるのか、その辺りの記述が必要ではないか。

→【事務局】

JME T Sについては、乗船実習または学校教育を行う「学」の部類だと考えている。そういった意味で、産学官の連携とは、全てが全て同じやり方で連携するのか、ものによっては、こことここが連携をして、それを国がまとめていくなど、いろいろなやり方があり、関わり方がそれぞれ違う中で連携していくというものである。

→【座長】

目指すべき方向性の中に産学官とあるため、官の位置づけとしてこのように対応するといった示すものが何か1つ必要であるため、表記できるよう検討したい。

JME T Sは、中間的な性格も持っている認識しており、純粹に学校、要するに文部科学省管轄下で、いわゆる完全に学校という対応と、職業教育を行う施設であると、少し微妙な部分であるため、ここではどこに入るのかと分けることはできない。「官」として国土交通省海事局が、どのように関与して、目指すべき方向性の中で役割を果たしていくのかを表現としてきちんと明らかにしていく方法を考えたい。

→【事務局】

今の座長からの御意見も含め検討したい。

○【委員】

おそらくそうしないと、産学のみ連携になるため、産学官の「官」を入れる以上、そのところを明確にしていきたい。

○【委員】

4 ページ目、過去との比較の一番下の四角枠、○の意味がよく分からない。「課題に大きな変化はないが、講じられた方策が年月の経過とともに周りの環境や状況の変化に対応しており」であれば意味が通じるため、このような解釈でよいのか。

それから、9 ページ目の一番下の「資質・精神面を意識した」、それから、11 ページ目にも同じ「資質・精神面を意識した」というところ。14 ページ目にも、今度は「資質・精神面の向上に関し」という一番下の3行目。これについて、今回、検討会で時間をかけて議論されたはずなので、ここは目指すべき方向性に合わせ、例えば「資質や人格の育成を目指す」や「資質や人格の陶冶を目指す」といった育成を目指す機関だということを確認に書くべきではないか。

→【座長】

4 ページ目の一番下の文章は、指摘のとおり分かりにくいので、事務局の文の趣旨を確認したうえで修正したい。

→【事務局】

修文を検討したい。

→【座長】

ここは、「課題に大きな変化はないものの講じられた方策が年月の経過とともに周りの環境や状況の変化に必ずしも十分に対応し切れていない面もあり、引き続き適切な対応と」といったような表現にしたいと思うが問題ないか。

○【委員】

異論なし。

○【委員】

陸上工作技能訓練について、ぜひ取り入れていただきたい。現状、練習船では3か月に1回、機器の開放点検整備を行われているが、数名の学生だけが携わって、残りの学生はそれを見ているだけが現状ではないか。この陸上工作技能訓練が行われれば、工場実習と表現すれば簡単だが、エンジニア全員がそれぞれの機械を触ることができるため、船員使用者側からすれば、ただ見ているだけの学生よりも実際

に触ってきた学生の方が後々の教育がしやすい。

→【座長】

ご要望として受け止めさせていただく。

○【委員】

14ページの産学官の連携強化について、一番下の目指すべき方向性の1行目、先ほど委員から指摘があったが、高専でも、学生は学内でケアすることというのは当然行っているため、次のような修文を提案したい。「大学、高専においては、引き続き、船員（海技者）を志す学生の募集に努力し、JME T Sと連携して、質の高い船員（海技者）養成に取り組む」。連携して教育を行い、質の高い船員または海技者を養成するという趣旨にしたらどうか。

→【座長】

検討させていただく。

○【委員】

14ページ目の産学官の連携強化に関する修正に賛成する。

9ページの記述で、乗船実習をしなくても卒業できる選択肢があってもよいのでは、といった意見については反対意見を申し上げたが、14ページと15ページには、現在、大学では乗船実習を最後まで行わなくとも卒業できるが、商船高専は乗船実習が卒業要件に義務づけられているため、目指すべき方向性の中にある、商船高専の学生で、乗船実習を行わない学生というのは存在しない。これは、以前の委員会でも指摘したが、乗船実習を行わない、すなわち単位を取らずに退学をするということであり、乗船実習をせずに卒業する生徒はいないということである。

したがって、この14ページ、15ページの目指すべき方向性の1行目に「大学、高専、それぞれに乗船実習を行わない学生」という表現をすることは現状の事実と異なるうえ、私自身も反対である。その上で、今の修文については、大学、高専においても共通する課題であることから、是非、委員提案のとおり記述してもらいたい。

総論的なことは避けるが、この船員養成の改革に関する検討会が、JME T Sの運営の話に話が絞られ、また、そこに関連する乗船枠を、いかに余席を確保するか、その方法として、商船高専の卒業要件から乗船実習を切り離すといった点も見え隠れしている。

陸上の工作機械の訓練についても、プラス面もちろんあるが、マイナス面で言えば、練習船教育はプログラム化されており、これを陸上に持ってきて、J M E T Sあるいは修繕船や新造船を取り扱うような造船所で実習するとなれば非常に分かりやすいが、現実には民間企業等の船舶で使わないような機器整備や電気の配線作業を1日中行うなど、作業内容が千差万別であるため、もし陸上に乗船実習を一部取り入れるのであれば、その実習の中身についてもしっかりJ M E T Sで精査をし、船員養成にふさわしい実習をやっていただきたい。

それから、J M E T Sの海上技術学校・技術短大に関し、14ページ、15ページのまとめ(2)の学校を段階的に短大化するということが記載されているが、一方で、前段のまとめの中に、全て短大化するのではなく、一部学校で残すということも状況を見ながら検討する旨の記載がされていると理解している。学校全てを段階的に短大化するということが(2)に記述され、その前段の(1)には、短大については航海・機関の両用教育からいずれかの専科教育に移行すると記述をしており、この15ページ全般を見れば、いずれ全ての海上技術学校を短大化し、短大化をする過程において、専科教育に移行するというまとめになっているが、これは今までやってきた議論の内容と異なる。小樽校については、耐震や廃校の問題があった中で小樽商業高校の跡地を使うと言うことで短大化、専科教育となったと理解しており、現行で両用教育を行っている他校については慎重に取り扱ってほしい。

最後に、このまとめで短大化の決定や、専科教育への移行を決定するということがないということの確認をしておきたい。

→【事務局】

質問の順番が前後するが、15ページについては、論点と目指すべき方向性において、箇条書きにより断定的な表現となっているが、学校を段階的に短大化するというところは、中間取りまとめの考え方とおおりであり、内航業界、地元関係者等とよく相談しながら検討を進めることが適当といった方向で考えているところ。専科教育についても中間とりまとめと同様。

陸上工作技能訓練については、J M E T Sから、カリキュラム策定はこれからと聞いている。また、別途、予算要求等も必要となるが、とにかく、船で行う訓練を陸で行うことになるため、それなら船で行ったほうがよいとしないようにしていきたい。

→【座長】

15ページの表現については、確かに全ての学校を短大化する方向であるかのようにも見える。両用教育もなくなるわけでは無いため、誤解あるいは懸念が生じない表現にしていく所存。

○【委員】

短大化の問題と専科の問題は相当議論を行ない、学校のありよう、あるいはその地域での船員の確保に大きく影響することから、ただ今の座長の発言のとおり、その点がしっかりと分かる表現にしてもらいたい。

○【委員】

14ページのところの修正は、他の委員からの意見が出た形で修正いただきたい。3ページ、4ページにある過去の検討会報告等の対応については、報告書に書かれている今後の取組みのうち、何が評価されてうまく進み、何がうまくいかなかったのかを検討しなければ、またこの検討会で結論を出しても同じような結果となってしまうのではないか。

具体的には、社船実習の拡大について、民間による実践的な船員教育は平成24年の報告の中にもある。その後、内航社船実習については、いろいろな練習船基準などが決められたが、外航社船実習の場合に、そういうものがきちんと決められて実施できているのか。あるいは、なぜその社船実習が広がらないのかを検討しなければ、学生が社船実習を行うとその分練習船に余席ができてくるというような状況にはならない。極端な考え方もかもしれないが、これまでの検討会で、こういう教育も入れようとやってきたのが、全てJMET Sの肩に乗っかってしまっているように思える。六級についても、四級についてもだ。たしか、我々が練習船実習を行っていた頃は、航海訓練所の実習は三級に限定されていたが、その後、海員学校の実習が始まり、いろいろな実習でかなり過程の違う実習というのが、あるいは独立行政法人になって予算的に問題が出てきたというように、JMET Sに余りにも過大な要求をしてきたという印象を持っているため、その辺を検討し、うまくいってない、もう少し考えないといけないもの、その辺をうまく表現してもらいたい。

→【座長】

検討させていただく。

○【委員】

当初は、J M E T S の次期中期計画に結びつけたいものとの話だったが、その後、だんだんと内航・外航の話に広がっていき、いわゆる余席をどう確保するかといった話で学校の方に話が来たと記憶しているが、今回の取りまとめ作業で、J M E T S が主体に戻ったように感じる。

実際に、J M E T S の教育内容の高度化、深度化、予算の確保など、具体案もついてここには示されていないが、例えば、教育の高度化であれば E C D I S や E R M、B R M をやれば高度化でよいのか、それから別途の予算、独自の財源というのは何をどうすればいいのか、そういうところを検討するべきではないのか。現状はそうっていないというのが残念。多様な財源の確保や、精神面や人格等、コミュニケーション能力等を育てるような教育、既存船員の教育なども既に広げているが、片や、もう乗る席がないというような矛盾にもなっており、それを今の J M E T S の体制で本当に実施していけるのか。非常に疑問を持ちながら、今日の取りまとめを見ていた。

それに対して、官がどのように関わるのかというのがほとんど見えないような取りまとめになっているのではないか。J M E T S はどういう工夫を考えているのか。この具体的な方策については、今後は海事局として、何らか別途の検討会や意見交換会などを行っていく予定があるのかないのか。それとも J M E T S にすべてお願いすることなのかどうか。

→【事務局】

この検討会は、船員養成の改革に関する検討ということで、御承知のとおり、J M E T S の次期中期立案のタイミングでもあった。ただし、議論に当たっては、J M E T S だけに特化せず、幅広く意見をいただいて、どういった問題があるのかご議論いただいた。細かいことを決めるというよりは、方向性をしっかりと定めることを考えていたため、この検討会については、今回骨子でお示しするようなもので最終取りまとめとしたい所存。

○【委員】

検討会の趣旨としては、その方向性を取りまとめるということでもいいのかもしれないが、結局、過去数回の検討会が、またそれで同じことをやっているということになったのではないかと感想を持った。

→【座長】

それにどうお応えできるか検討して参りたい。

○【委員】

人材確保策から、学校のカリキュラムのあり方、いろいろな研修や実習のなど、かなり幅広い内容になっているが、細かい内容とか方法の観点から申し上げたい。話を聞いていて、学生たちの、言わばコンピテンシーという行動パターンとか行動様式とか、対処の仕方といったところがかなり問題となっていた。それを船員の養成、船員教育の中でどのように改善していくのかを考えていたが、資格制度、専門性を評価するという点はとても大事で、それはそれでどんどん進めてよいと思うが、人が育つというのは、教官から学生たちに情報を流して、あるいは知識を覚えさせて、スキルを身につけさせて育つという面と、それから、学生たち自身が関わり合っていて、あるいは教官も含めて、グループで関わり合っていていくという面と2つある。

特に、海に出て仕事をするとすると、船の中である種のコミュニティーができ、その中で自分がどういう役割を担って、人とどういう関係を作っていくのかがとても大事になってくる。そういった訓練を、JMET Sをはじめとした教育機関なりあるいは現場の研修なり実習なりで、グループで代表を決めて、学生たちにそれをやらせてみるというような、集団学習といったこととか、あるいは責任を持って学生たちに発表させるというような自立性を養うといった教育方法など、むしろ方法論的な問題で、改善充実、あるいは工夫というものが考えられるのではないかと思う。

これがこの報告書のどこに入るかというのは明確ではないが、そういう自立性とか協調性、互いが互いに関わり合っていて互いを育てる、磨く、しっかりと自分の持っている能力を現場の状況で活用できるといった表現だけでも、あるいは、そのカリキュラムの中に持ち込んで、実際の教育として活かしていただければありがたいと思う。

→【座長】

今の御意見がどのように反映できるか、事務局と相談して検討させていただく。

— 了 —