

第3回（独）海技教育機構の中期的なあり方に関する検討会（議事概要）

日 時：令和6年10月18日（金）13：00～15：00

場 所：国土交通省8階特別会議室

出席委員：野川座長、加藤委員、首藤委員、田口委員、元田委員、平山委員、國枝委員、上田委員、
藏本委員、佐々木委員、田中委員、蔦井委員、土屋委員、渡邊委員

野川忍委員を座長に、議事次第に沿って、事務局から資料の説明を行い、意見交換を行った。主な意見は以下のとおり。

議事概要：

- 危険物の取扱いに係る安全のための取組は、学校側でもできるかもしれないが、IGF コードを全て満たすような形というのは、簡単にはいかないのではないか。
- 人的・物的・財務的リソースが苦しい中、IGF コードのように海技免状を取得する上で必ずしも必要ではない特定の船種で実務上必要な資格は、引き続き、資格認定を受けるニーズを持つ特定の船員向けの講習として実施していきたい。
- 乗船経験のない者が商船の運航に係る実務に即した高度な教育訓練を受けるためには、まずは、乗船中の生活面も含む船員として基本的な知識や動作を身につける必要がある。このような前半に行うべき船員の基本訓練は、引き続き、教育専門家が乗り込む練習船で行うのが適切ではないか。
- LNG 燃料船が今後増えていく中、IGF コードに基づく資格を早い段階で取得できるよう検討いただきたい。
- 制度改正は行政の仕事。まずは検討いただきたい。
- 新燃料の教育のあり方について、取扱いの基準などソフト面は教育と結びつくが、安全性が担保された機器開発が重要になるので、国は総合的に考えていただきたい。
- 最初の6ヶ月の乗船実習は、海技教育機構にお願いしたい。
- 商船系5高専は、DX・GX 海技人材育成に力を入れている。今後は、海技教育機構あるいは船社と一緒に取り組んで、より良い人材を育てていきたい。
- リソースの厳しい中、今日の船員に求められている基本的な知識・技能の取得等に努める方向にシフトしていくのが良いのではないか。異質かつ高度な知識・技能まで求めても、対応しにくく、優先順位をつけて議論ができればと思う。
- 内航未来創造プランの定員500名規模は、実際に可能性がある場合は、計画的にある程度増やしていけるような対策をとっていく必要があるが、仮に実現できない場合は、今後の対策として取り上げるべきではないのではないか。
- 内航船員の人手不足は、審議当時よりも今日においてはさらに顕著。その状況は緊迫。少なくとも500名規模の養成を早期に実現し、内航船員の不足に対処することが必要。そういう方向で取組の継続をお願いしたい。
- 関係者の議論を踏まえたことを実現していくことは大事であるが、養成定員を拡大するためには、学校施設、練習船の収容人数、教員の人手不足など、様々な制約要因があることを理解いただきたい。

- 日本の内航海運をしっかりと支えていく人材養成を引き続きお願いしたく、これを実現できるアイデアを出していきたい。
- 4級海技士資格を持って内航海運会社の船舶職員となる者を教育している中で、必ずしも資格が必要でない内航部員の養成クラスは、方向性が違うのではないかと。また、特進科といった2級以上のハイレベルな養成は、これまで船社が雇用する船員が実務経験を通して養成されてきたものであり、海技教育機構には教育ノウハウがなく難しいのではないかと。
- 内航業界のニーズを踏まえると、引き続き、専科教育への移行を進めつつ、並行して両用教育の仕方を一部見直す方向で考えるのはどうか。
- 富山高専は入学時にコースを定めておらず、入学段階ではほとんどが航海士を希望するが、在学中に機関士の特徴や良い面を説明し、3年次のコース分けでは半々となる状況が続いている。色々な場面で機関士をPRすると機関士も増えるのではないかと。
- 数多くの実習生に対して、限られた数の教官が、内容の異なる多数の実習や生活指導を並行して行う多科配乗は、教官への負担が大きく、教育や生活指導の質の低下を招いている。実習が意味のあるものにしたいと、多科配乗は解消していきたい。
- 外国の練習船では、ペアラーニングという形で先輩が後輩を教える例もある。多科・多人数配乗は、考え方を変えれば、いい訓練ができるのではないかと。
- 条約に求められた3級職員の養成にふさわしい環境を作っていただきたく、教職員の負担になっている多科・多人数配乗は解消いただきたい。特に3級の練習船を専用にすることを検討いただきたい。
- 教育訓練は、就職内定の有無や海上就職希望の有無ではなく、そもそも船員になるために、資格取得のために教育を受けているのであり、全ての学生に対して等しい乗船訓練の機会が与えられるべき。
- 船乗りを分かってもらうため、業界と協議の上、テレビなどメディアを使った船会社のイメージ広告を展開していくことが重要ではないかと。
- 高専は、実際の船を知った上で海事関連会社あるいは検査機関など陸上就職しているため、乗船実習は続けていただきたい。
- 海技教育機構の状況を踏まえて効率を少しでも上げるためには、大学と同じく、高専も3月に卒業後、6か月の乗船実習をして資格を取る制度を検討できないかと。
- 海技資格を取得しなくても船員養成機関を卒業できる人が出てしまうので、いかにして船員を確保・育成しようかという基本的な議論からずれている。高専の海上就職率は、過去に比べてもかなり高く、海技資格を取得し卒業する今の状況は維持いただきたい。
- 大学に入ってから船に乗るつもりがない大学生を、船乗りを目指すと転換させるという意味では、乗船実習は重要なプロセス。継続していただきたい。
- 造船所実習やシミュレータを乗船履歴として代替するためには、カリキュラムを立てて、専任教員を配置することが条件となるのではないかと。
- 海上就職しないから資格取得しなくてもいいと学生が思っても、その後、変わることは多分にある。現状が良いと思うが、仮にカリキュラムを変える場合は、後から取れる仕組みを残しておく点も踏まえて検討すべきではないかと。
- 卒業に絶対必要だからと学生の意思に反して乗船実習を受けるため、やる気のなさが他の実習生に悪影響を与えたり、指導教員の時間が大量に投入され疲弊するといった問題がある。

- 単に資格を取るだけではなく、船員としての集団生活の所作も訓練として必要。それが海技教育機構の存在意義。船員教育を受けた中の本当に優秀な方が教官として練習船に乗り組んでおり、自信を持って船員教育に引き続き当たっていただきたい。
- 外国人は「教授」という在留資格を取得すれば本邦に滞在できるが、船員としては入管法上認められた資格はない。法令上、船員として乗り組むことができず、法で規制されていることを委員会の意見として記載するのは不適切。
- 3級海技士資格の取得者は、卒業後直ちに外国人船員と仕事をする。現状直ちにできると考えていないが、若いうちからこういう環境に親しんでおくことに意味があるのではないかな。
- 練習船は、商船と比較すると、数多くの実習生に教育訓練を行う多くの教員が必要。また、長期航海するための大規模な給食体制が必要であり、厨房の方も多数乗船。さらに、長期間使用することを前提にメンテナンス体制も整える必要がある。こういった特徴が組み合わさり、練習船には多くの人々が乗り組んでいる。
- 貸与型奨学金も、例えば、内航船員として一定期間勤務した場合に、返還免除あるいは雇用主の内航船社による返還肩代わりといったものがあれば、多数の学生が利用するのではないかな。
- 受益者負担に対して全面的に否定することではないが、学生の採用について回るような協力金のあり方は、採用控えを懸念する。貸与型奨学金の意見のような形で業界が協力できるようなことがあれば検討の余地がある。
- 採用控えと言われると、例えば、企業の支払い意思額が低いということは、海技教育機構の質の高い教育を評価していないことにもならないかな。認識を合わせた上でやらないと、解決策がないような気がする。
- 船員志望の学生に、これ以上経済的な負担を求めるのは、志望したくても志望できないということにつながるので、船員の確保・育成という観点から、そうではない方法で議論していきたい。
- 私立大学では、授業料そのものではなく、例えば、冷暖房費や施設教育充実費みたいなもので学生にお願いをしている。
- 東京海洋大学では、経済状況が厳しい学生もおり、施設使用料のような形で徴収するのは厳しい状況。仮に学生から何らかの形で徴収が必要な場合は、奨学金を活用して、見かけ上は徴収しても実質的には学生に負担が生じない仕組みづくりを考えていただきたい。学生から費用を取るだけでは、船乗り志望を諦めてしまう学生が出ることを懸念。
- 神戸大学では、現状でも負担がかかっており、さらに追加されると志望学生が減少すると考えるので、考慮いただきたい。
- 論点1から4まで、色々と拡充していくためには財源が必要である。しかし、財源については、どれも難しいということでは、どのように実現していくのか。学生の採用にまつわる負担は、採用控えに繋がるという懸念はもっともだが、人手不足の状況が厳しくなる中で、採用控えをしている状況なのだろうか。
- 負担を求められるなら採用しないのではなく、言葉を変えて言うと採用ができない。負担に耐える経営状況か、経営体かというところが問題。養成コストを負担できる体質に業界全体を変えていくことも見据えながら、応分の負担ができる業態に変えていっていただきたい。

- 学生の志願者数確保に必死な現状では、学生からお金を取るのではなく、就職して一定額のお金をもらう方から寄附を徴収できる体制を整えていくのはどうか。
- 少なくとも現在の養成規模を維持するよう求められている。質の高い船員教育を継続できるよう、関係者の理解と協力をいただき、受益者負担を継続的にお願いできればと思う。
- 海技教育機構は引き続き優秀な船員の確保・育成に尽力し、これからも維持・発展していけるよう、関係者は様々な知恵を絞っていただきたい。

以 上