

船員教育のあり方に関する検討会第3回外航部会の概要について

平成18年11月27日
海 事 局

船員教育のあり方に関する検討会の外航部会におけるこれまでの討議を踏まえ、同部会のとりまとめに入る上での重要事項に関する議論の整理を行うために、第3回外航部会が11月22日に開催されました。その概要は次のとおりです。

1. 日 時 : 平成18年11月22日(水) 午後3時～5時
2. 場 所 : 中央合同庁舎第2号館15階 海難審判庁会議室
3. 出席者 : 別紙のとおり。

4. 議事概要

事務局から国土交通省の船員(海技者)の船員教育システムの改革の方向性及びこれまで議論されてきた論点のうち重要、かつ、同部会のとりまとめを行う上でさらに議論が必要なポイントが提示され、これについて意見の交換が行われた。次に市場化テストについて委員が共通の理解を得るために、事務局からその概要について説明が行われた。

なお、本日の議論で、同部会における議論の整理の方向性については概ね了承され、内航部会ともすり合わせ、年度内にあと2回の全体会議でとりまとめを行うよう調整を図ることとされた。

事務局から提示された方向性及び論点に関する主な意見は次のとおり。

①「社船実習のあり方」

- ・ 船社による乗船実習を航海訓練所の練習船と同等の乗船履歴として認めることに関し、規制緩和の対象となる船社について大手、中小の区別をする必要はないのではないか。
- ・ 規制緩和に反対をしているわけではないが、社船による乗船実習については、運航要員を教員に充てることの適切性や商業ベースで船舶を運航しながら同時に教育を行うタイミング等現実的な運用を考えると、この方向性を決定することについて躊躇する部分がある。
- ・ 船員教育の複線化の方向性について議論をしているのであり、現段階でその詳細について議論を深めることは重要ではないのではないか。
- ・ 社船実習を認めるという規制緩和については、利用するのは船社の自由で

あり、参入する船社の多少によらず、船員教育の複線化の推進のため、将来に備えての制度設計という位置づけでスタートすれば良いのではないか。

②「帆船について」

- ・これまでの発言どおり、資格取得について帆船実習の義務付けさえなくなれば、その実習期間については、6月か3月か特に異論はない。
- ・帆船教育については、その過程を経て船員になった者はノスタルジックな面からその必要性を主張する場合もあるが、実際船社や商船の幹部職員になってからも帆船教育の効果を評価する声が多くあり、海事関係の陸上就職者を除外し、船乗り希望者のみを実習の対象にすることについて疑問がある。帆船実習の義務を外す前にカリキュラムや実習期間など本当に必要なものは何かについて色々な角度からの検証が必要ではないか。
- ・海上に就職できないから陸上の海事関連会社に行っているというのが実情であり、船員になりたくない学生は殆どいないと考えている。現在は外航船社を含め就職状況が良くなっており、帆船実習を含む乗船実習の対象者についてはこの点も考慮する必要があるのではないか。
- ・現代の若者の資質の変化及び集団生活の経験が少ないという点から、コミュニケーション能力やリーダーシップの涵養のために帆船実習の効果に目を向ける必要があるということはこれまで発言してきたが、これから船員になろうとする若者に対する帆船実習がなくなって良いのかという疑問を再度提示したい。
- ・帆船実習については、義務づけを廃止するということであり、実習自体を廃止するわけではない。一方で、帆船に乗らなくても資格を取得し、船舶職員なることができるコースがあり、帆船実習の義務付けについてはこれを踏まえて議論する必要があるのではないか。

③「タービン船について」

- ・タービン練習船の老朽化と代替建造の必要性の検討に端を発したテーマである。エンジニアとしてのトータルプラントマネジメントを考える上でタービン船はそのための教育設備としては有効であるということについては共通の認識がある。そのためにタービン練習船があることに越したことはないが、どれだけのエンジニアが必要か、その費用対効果及び練習船隊の構成という観点から、現実的な対応として陸上のプラントで代替せざるを得ないのではないか。
- ・タービンプラントに関する基礎知識を身に付けることはタービン船、ディ

一ゼル船を問わずエンジニアが乗船する上で重要であるが、タービン練習船とタービンプラントそのものの教育については切り離して考えるべきである。実船実習と陸上のプラント実習の差の検証は必要になるが、経営規模の縮減という点からもタービン練習船の代替措置についての検討を進めるべきではないか。

- ディーゼル船のタンカーの多くは、補機として大型タービンプラントを搭載しており、その知識は重要である。無限定の資格教育を選択するのか、内燃機関限定の資格教育を選択するのかということについては、弊社においては日本人の船長、機関長を配乗することが必要であり、無限定でなければ1級は取得できないので、タービン練習船よりもコストが安い代替措置を講じて欲しい。
- ディーゼル及びタービンのいずれも同じ熱機関でありその知識は重要であることから、タービンが重要であることを認識していただきたい。タービン練習船が無くなるのは寂しいが、それがきちんと代替できるということであれば良いのではないか。
- 陸上でタービン船教育の互換が100%可能であれば異論はないが、陸上のタービンプラントとの蒸気特性の違いがあるのではないか。また、陸上とは違い激しく変化する気象・海象の中で負荷がかかる状況を練習船で実際に経験を積むことは、将来機関士になってから生きるということを考慮すべきではないか。
- 船員のあり方に応じて船員教育のあり方があると思われる。今後の外航海運政策においては、日本人船員は、海上における船舶運航要員としての業務のみならず、そのノウハウを活かし海技者として、陸上における船舶管理業務の中核を担う等重要な役割を担ってくることから、日本人海技者の質をより高め、その優位性を確保するための教育が必要と考える。タービン船実習等に係る規制緩和については、単なる規制の緩和ではなくそういう趣旨で実施すべきではないか。

④「外国人船員の教育について」

- 船社の費用負担を前提として航海訓練所において外国人船員の訓練を実施することについては、前向きな意味でやって欲しいと考えている。

船員教育のあり方に関する検討会
外航部会委員名簿（順不同）

- ◎船社等 宇佐美皓司 （社）日本船主協会副会長
江口 光三 川崎汽船株式会社取締役
鏡 敏弘 株式会社商船三井専務執行役員
栢原 信郎 国際船員労務協会会長
藤井 治 新日本石油タンカー株式会社常務取締役
萬治 隆生 日本郵船株式会社代表取締役・専務経営委員
森田 豪治 三光汽船株式会社取締役副社長
- ◎教育機関 小川 征克 （独）航海訓練所理事長
久保 雅義 神戸大学海事科学部長
小堀 欣平 （独）海技教育機構理事長
藤田 稔彦 東京海洋大学海洋工学部長
堀籠 教夫 広島商船高等専門学校長
- ◎関係団体 勝野 良平 （財）船員教育振興協会理事長
黒田 不二夫 （財）日本海技協会専務理事
- ◎組合 池田 秀男 全日本海員組合国際局長
三宅 隆 全日本海員組合中央執行委員
- ◎学識経験者 野川 忍 東京学芸大学教授
羽原 敬二 関西大学商学部教授
○宮下 國生 大阪産業大学経営学部教授
- ◎官庁関係者 大野 裕夫 国土交通省大臣官房審議官（海事局担当）
長谷部正道 国土交通省大臣官房参事官（海事局担当）
村上 玉樹 国土交通省海事局船員政策課長（事務局）
金田 章治 国土交通省海事局船員政策課船員教育室長（ 〃 ）
持永 秀毅 国土交通省海事局運航労務課長
天谷 直昭 国土交通省海事局海技資格課長
永山 裕二 文部科学省高等教育局専門教育課長

計 26 名

○は部会長。