

第2回船員教育のあり方に関する検討会の概要について

平成18年7月10日
海 事 局

6月29日に開催された第2回船員教育のあり方に関する検討会の概要は次のとおりです。

1. 日 時 : 平成18年6月29日(木) 午後2時～4時
2. 場 所 : 中央合同庁舎第3号館11階 特別会議室
3. 出席者 : 別紙1のとおり。

4. 議事概要

これまで開催された第1回検討会(4月26日開催)、第1回外航部会(5月24日開催)及び第1回内航部会(6月7日開催)における審議の内容を事務局がまとめた「船員教育のあり方に関する検討会 中間整理(案)」に基づき、「今後の検討の基本的視座」及び「具体的な検討の方向性」等について意見の交換が行われ、同中間整理(案)については、一部修正のうえ「船員教育のあり方に関する検討会 中間整理」としてとりまとめられた(別紙2)。

別紙 1

船員教育のあり方に関する検討会委員名簿 (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常務執行役員
	伊川 重夫	オーシャン東九フェリー株式会社海務部長
	上窪 良和	第一船舶株式会社代表取締役社長
	木許 作太	日本内航海運組合総連合会船員政策委員長
	羽山 憲夫	川崎近海汽船株式会社常務取締役
	藤岡 宗一	上野トランスティック株式会社執行役員
	真木 克朗	日本内航海運組合総連合会会長
	三木 孝幸	三洋海運株式会社代表取締役社長
◎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	馬越 洋造	全日本海員組合沿海局長
	平山 誠一	全日本海員組合国際汽船局長
	三尾 勝	全日本海員組合政策教宣局長
◎学識経験者	羽原 敬二	関西大学商学部教授
	野川 忍	東京学芸大学教授
	○宮下 國生	大阪産業大学経営学部教授
◎官庁関係者	星野 茂夫	国土交通省海事局長
	富士原康一	国土交通省海事局次長
	小野 芳清	国土交通省大臣官房審議官 (海事局担当)
	飯塚 裕	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)
	藤井 照久	国土交通省海事局船員政策課船員教育室長 (〃)
	後藤 洋志	国土交通省海事局船員労働環境課長
	羽尾 一郎	国土交通省海事局海技資格課長
	長谷川伸一	国土交通省海事局国内貨物課長
	岡田 光彦	国土交通省海事局国内旅客課長
	浅田 和伸	文部科学省高等教育局専門教育課長

計 38 名

○は、委員長

船員教育のあり方に関する検討会 中間整理

1. まえがき

船舶による物資の安定輸送は、我が国の経済社会にとって欠くことのできないものであり、船舶の運航に従事する船員及び海事関係者により支えられている。

日本海運を取り巻く環境は、船舶に関する技術革新、国際的な安全基準の強化、保安意識の高まりなど著しく変化しているところであり、外航海運における日本人船員の減少と混乗化の進展、それに伴う日本人船員に求められる役割の変化、内航海運における高齢化の進展と後継者不足、安全対策に対応した即戦力船員の不足など、日本人船員を取り巻く環境も顕著に変化している。

本検討会は、こうした環境の変化を踏まえ、関係業界及び関係団体から寄せられる様々なニーズに対して、国土交通省所管の船員教育機関として対処すべき方向を示す必要があること、また、平成 18 年 3 月 31 日に閣議決定された規制改革・民間開放推進 3 か年計画では、航海訓練所の業務について市場化テストを含めた民間開放の実施に向けて積極的な検討を行い、平成 18 年度中を目途に結論を得ることとされていることから、これらの機関における船員教育のあり方全般について幅広い見地からの見直しを行うとともに、長期的視野に基づいた具体的な検討を行うものである。

2. 船員教育及び船員をめぐる現状

- 日本人船員数は、昭和 49 年のピーク時には全体で約 28 万人であったのに対して、平成 16 年には約 8 万人になり、1/3 程度に減少している。
- 船員数減少の内訳は、外航船員で約 5 万 7 千人から 3 千人(減少率 95%)、内航船員では、約 7 万 1 千人から 3 万 1 千人(減少率 57%)、漁船その他の船員で約 15 万人から 5 万人(減少率 67%)であった。
- 平成 16 年における日本人船員の年齢構成は、45 歳以上の船員が外航で

約52%、内航では約62%を占め高齢化が著しいことが認められる。

- 商船系船員教育機関の卒業生のうち、航海訓練所の乗船実習を修了した者の海上就職者数は、外航職員の養成を目的とする商船系大学では70名程度（約60%）、商船高専では50名程度（約30%）であり、内航職員の養成を目的とする海員学校では250名程度（約60%）、海技大学校では15名程度（約65%）となっている。（平成13年～17年平均）
- 外航海運における船隊の構成は、全体隻数が約2,000隻で推移しているものの、外国用船が増える一方で、日本籍船は100隻以下にまで減り、混乗体制による商船隊構成が定着している。
- 5年毎に行われる世界的な船員需給調査(BIMCO/ISF2005)によれば、2010年、2015年には、それぞれ2万人、2万7千人の職員不足が予想されている。
- 内航貨物業界における船員の有効求人倍率は、平成16年4月頃から増加し始め17年1月には0.79となり、地域別では中国運輸局管内及び四国運輸局管内では2倍程度で推移し、船員不足の傾向がみられる。
- 内航船員への就職者内訳では、外航船員、漁船等から転向する者が減り、内航船員への供給源は新卒者に狭められており、今後もこの傾向は続くものと予想される。

3. これまでの主な意見

第1回検討会、外航部会、内航部会及び事前調査における主な意見は以下のとおりである。

(1) 船員教育の内容と質について

【外航】

- 学校や航海訓練所では、安全運航を確保するためのしっかりした基礎教育と安全教育を徹底すべきではないか。
- 船員教育機関については制度的に問題があるのではなく、基礎教育や航海訓練所の実務教育が足りないのではないか。
- 船員になろうとする意欲の高い学生を集めるには、船員という職業にどのようなアドバンテージがあるのか、関係者がもっと船員職業の魅力化を図るべきではないか。

- 船社ニーズと教育機関の考え方との間にギャップがあり、両者が交流を図ることによりその差を接近させることの努力が必要なのではないか。
- 単純に船社ニーズは一括りにできるわけではなく、大手船社とそれ以外の船社では考え方が違うので、更なる議論が必要ではないか。

【内航】

- 船員教育の内容と質の問題以前に、そもそも教官は商船への乗船経験が不足しており、教官の資質に偏りがあるのではないか。
- 実務をこなせる能力を養い即戦力とすべきではないか。
- 船種に応じた教育については、最低限度の内容で良いのではないか。
- 精神、肉体を含めて基礎教育のレベルが低く、船乗りとしての基礎教育や安全教育に力を注ぐべきではないか。
- 内航船員の確保の危機に直面している現在、教育の内容や方法が問題なのではなく、労働環境の向上や内航船員の魅力化を図るなど若者を集める努力が必要なのではないか。
- 海技教育機構の学生の職業意識という観点からは、本科よりも専修科の学生の方が船員の指向性や職業意識が強いと思われるので、本科から専修科へ移行する方向で船員の育成を図るべきではないか。

(2) 船員教育の規模について

【外航】

- 海運業の景況により採用者数が影響されるため、養成規模についてはある程度幅を持たせることが必要ではないか。
- 航海訓練所の実習は、意気込みの高い学生に限定するか、実際に採用される者の人数を前提にするかにより、絞り込むべきではないか。
- 船員の経験や海事知識が必要とされる陸上のマネジメント職や海事関連企業全体のニーズも考慮に入れる必要があるのではないか。

【内航】

- 現在の内航海運の状況では、全体で年間1,000人規模の船員の雇用が必要であるので、船員教育機関の養成人数はその規模を増やすべきではないか。
- 船員不足を解消するためには民間の教育機関ということも考えられる

が、養成規模を増やすにも現実問題として民間で教育に経費をかけるのは困難であることから、国の船員教育機関で引き続き船員教育を行うべきではないか。

(3) 制度・組織運営面での見直しについて

【共通】

- 航海訓練所の船隊規模については、今後の船員教育のあり方の方向性を見定めつつ、船社ニーズに合わせて再検討すべきではないか。
- 帆船実習については期間・規模等を見直すべきではないか。
- タービン船の教育は、船社やメーカーなど教育できるところで行い、航海訓練所の練習船で行う必要はないのではないか。
- 航海訓練業務の民間委託の問題は重要であり、今後議論を深めるべきではないか。

【外航】

- 例えば新3級制度^{*1}の実施・拡大、社船実習の実施等、新人船員の供給源の裾野を広げる検討も必要なのではないか。
- タービン練習船の実習があることで、LNG船等に必要な、内燃限定ではない免許が取得できるので、タービン練習船を廃止する場合であっても代替措置を講じるべきではないか。
- 世界的な船員不足が指摘されているが、自助努力で外国人船員の教育システムを確立できているのは大手船社だけであり、他の多くの船社にとっては国の支援が必要なのではないか。

【内航】

- 内航船員は高齢化が顕著であることから緊急に船員を確保することが必要であり、6級資格をすぐに取得できる制度を検討すべきではないか。
- 内航貨物船の主体が499GTであるので、この辺りの船種を想定した一定レベルでの即戦力教育をすべきではないか。
- 内航船は700GT未満が多いので、これに見合う中古船を購入して航海訓練所の実習に使用することや社船実習を実施することも検討すべ

*1 新3級制度：船会社に雇用されている者（内定者を含む）であって、船員教育機関を除く高等専門学校、短大卒以上の学歴を有する者を対象とした3級海技士養成制度。

平成17年7月に海技大学校に開講。（課程期間は航海科2年、機関科2年半）

きではないか。

- 船乗りの精神の涵養や国民一般への海事思想の普及においては帆船による効果を認めるが、内航貨物船の教育の手段としてはあまり必要性がないのではないか。
- 帆船での展帆作業においては、チームワークが不可欠であり個々の作業の重要性及び責任感を養うには非常に効果的であるのではないか。
- 帆船に搭載されているエンジンは内航船舶の機関の実習に適していることから、帆船については、その使い方や訓練の方法について議論する必要があるのではないか。

4. 今後の検討の基本的視座

今後の検討に当たっては以下の基本的視座により進めていくこととする。

- (1) 日本海運の現在及び将来の環境変化・ニーズに的確に対応する。
- (2) 教育の過程（座学・実習・OJT）に応じた教育内容の役割分担を明確にしつつ、それぞれの連携を図る。
- (3) 行政の減量・効率化の要請にも的確に対応する。

5. 具体的な検討の方向性

3. に掲げた意見や4. に掲げた基本的視座等を踏まえ、以下のような方向で、検討を深めていく必要があるのではないか。

- (1) 外航分野
 - ① 学生の職業選択時期の多様化等に対応し、新人船員の供給源に対するニーズが多様化していることを踏まえ、商船系船員養成に係る教育訓練体制の複線化の推進について検討していくべきではないか。
(例) 新3級制度の実施・拡大、社船実習の実施等
 - ② 航海訓練所における帆船実習については、実習の仕上げにあたる6月

の乗船実習科において遠洋航海が実施されているが、これを抜本的に見直していくべきではないか。

- ③ 航海訓練所におけるタービン船実習については、タービン練習船の老朽化を踏まえ、以下の点を考慮しつつ、廃止を含めそのあり方を見直していくべきではないか。
- ・ LNG船等タービン主機を設備する船舶に必要なタービンエンジン用の海技資格の取得について支障が生じないようにするべきではないか。
 - ・ 荷役作業用などタービンプラント補機を搭載する船舶が多数あることから、何らかの配慮が必要ではないか。
- ④ 船社ニーズの的確な反映の観点から、以下のような取り組みについて検討すべきではないか。
- ・ 船員教育機関独法の具体的な運営の場に教育の内容や規模に関する民間船社等のニーズが適切に反映されるような方策
 - ・ 船員教育機関独法の教官の船社船における研修の積極的な推進
この場合、船員教育機関独法は、大学や高専との連携を十分図る必要があるのではないか。
- ⑤ 基礎教育の充実、特に安全面での訓練の充実を図っていく必要があるとの指摘もあり、早急に対応すべき部分はどこか、具体策を検討する必要があるのではないか。
- ⑥ 航海訓練所における乗船実習の規模については、実習生の数と就職率との乖離が大きい場合においては、以下のような問題があるので見直すべきではないか。
- ・ 船員志望者と非船員志望者が共に訓練することによる訓練効果の問題。
 - ・ 限られた財政資金の効率的な使用という観点からの問題。
- ⑦ 外国人船員教育については、今後の外航海運政策を視野に入れながら、適切な措置を講じていく必要があるのではないか。

(2) 内航分野

- ① 6級海技士の人材供給ソースの多様化に関するニーズを踏まえ、海技教育機構を活用した高卒者を対象とする6級海技士取得のための措置について検討していくべきではないか。
- ② 海技教育機構における専修科への重点化を推進すべきではないか。
- ③ 内航においては大型船から小型船まで船型の差が大きいこと等を考慮し、
 - ・ 内航教育に適した練習船を活用すること
 - ・ 社船実習を実施することについて検討していくべきではないか。
- ④ 航海訓練所における帆船実習については、現状の目的・規模・期間について抜本的に見直していく必要があるのではないかと。
なお、現在の帆船練習船に用いているディーゼルエンジンは内航の機関教育には有用であるとの意見に留意する必要があるのではないかと。
- ⑤ 航海訓練所におけるタービン船実習については、廃止を含めそのあり方を見直していくべきではないかと。
なお、ジェットフォイルに必要なタービンエンジン用の海技資格の取得について支障が生じないようにするべきではないかと。
- ⑥ 船社ニーズの的確な反映の観点から、以下のような取り組みについて検討すべきではないかと。
 - ・ 船員教育機関独法の具体的な運営の場に教育の内容や規模に関する民間船社等のニーズが適切に反映されるような方策
 - ・ 船員教育機関独法の教官の船社船における研修の積極的な推進