

第3回船員教育のあり方に関する検討会の開催について

平成19年1月30日
海 事 局

1月29日に開催された第3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。

記

1. 日 時 : 平成19年1月29日(月) 午後3時～5時30分
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

昨年7月の「中間整理」以後の外航・内航の部会における議論を踏まえて事務局から示された「船員教育のあり方に関する検討会報告 骨子(案)」(別紙2)について意見の交換が行われた。また、事務局において、当該「骨子(案)」に対する本日の委員の意見を反映させて「報告(案)」を作成し、第4回検討会(3月開催予定)において審議を行い、最終的なとりまとめを行うこととした。

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副社長
 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
- 池田 秀男 全日本海員組合国際局長
 三尾 勝 全日本海員組合国内局長
 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
- 富士原康一 国土交通省海事局長
 春成 誠 国土交通省海事局次長
 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
 大塚 洋 国土交通省海事局内航課長
 永山 裕二 文部科学省高等教育局専門教育課長

計 37 名

○は、委員長。

船員教育のあり方に関する検討会報告 骨子（案）目次

<頁>

I	はじめに	1
	1. 船員を取り巻く状況の変化	
	2. 検討の経緯と視点	
	3. 検討会の開催状況	
II	船員教育及び船員をめぐる現状	(略)
III	今後の船員教育のあり方	4
	1. 基本的方向性	
	2. 具体的方策	
	2-1 実習内容の見直し	5
	(1) 帆船実習	
	(2) タービン実習	
	(3) 内航用小型練習船の導入	
	(4) 教育訓練の複線化	
	(5) 船員教育機関と航海訓練所の連携の強化	
	(6) 船社と船員教育機関及び航海訓練所の連携の強化	
	(7) 外国人船員教育	
	2-2 航海訓練所の練習船隊の見直し	10
	(1) タービン練習船の廃止と小型練習船の導入	
	(2) 小型練習船の導入に係る留意点	

2-3 海に対する関心を高めるための措置

11

- (1) 海に対する関心の重要性
- (2) 練習帆船の有効活用
- (3) 船員志望者を増加させるための方策

2-4 航海訓練所及び海技教育機構の財政基盤の整備

13

- (1) 自己収入の拡大
- (2) 経営の合理化・効率化
- (3) 運営費交付金の削減

2-5 航海訓練業務にかかる市場化テストを含めた民間開放について

14

IV おわりに (略)

14

(添付資料) (略)

船員教育のあり方に関する検討会報告 骨子（案）

I はじめに

1. 船員を取り巻く状況の変化

四面を海に囲まれた我が国においては、貿易量の99%、国内貨物輸送量の38%を海運が担っており、海上輸送は国民の生活、経済を支えるうえで大きな役割を果たしているが、我が国の経済社会にとって欠くことのできない船舶による物資の安定輸送は、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るが、外航海運においては混乗化の進展による日本人船員の減少、内航海運においては高齢化の進展と後継者不足が進み、昭和49年には28万人を数えた船員は、平成18年には外航では2,600人、内航でも30,000人まで減少している。

これに伴い、外航海運においては日本人船員に求められる役割が大きく変化しているほか、内航海運においては高齢化に加え、今後は外航海運や漁船分野からの参入も望めないことから、後継者不足と即戦力となる船員の不足が深刻化するなど、我が国の船員を取り巻く環境は顕著に変化している。

このような環境の変化に対して、今後とも海上輸送の安定性、安全性、信頼性を維持していくためには、船員のライフサイクルを踏まえた制度設計や船員の定着を図るための魅力ある職場環境の整備を図るとともに、教育システムの改革を実施するほか、海に対する関心を幅広く高めることにより、優秀な日本人船員（海技者）を確保・育成していくことが重要である。

2. 検討の経緯と視点

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応して、国土交通省所管の船員教育訓練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たことから、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った。

検討にあたっては、外航・内航業界ごとに詳細な検討を行うため、外航部会及び内航部会を設置することとし、事前に実施した外航・内航船社に対するアンケートやヒアリング調査の結果も含め、「船員教育の内容と質」、「船員教育の規模」、「船員教育に関する制度・組織運営上の見直し」という視点で意見を集約した中間整理を行って、主要論点について次のような具体的な検討の方向性を定め、検討を行った。

- (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。

3. 検討会の開催状況

検討会では、各3回の外航部会、内航部会において外航・内航業界ごとによる詳細な検討を行うとともに、4回の全体会議において全般的検討を重ねた。

○第1回検討会（全体会議）平成18年4月26日

船員教育及び船員をめぐる現況、外航・内航船社を対象に実施した船員教育のあり方に関するアンケート等の結果をもとに、本検討会における議論の方向性及び今後の進め方について審議、決定

○第1回外航部会（5月24日）、第1回内航部会（6月7日）

外航、内航それぞれの部会において「船員教育の内容」、「船員教育の規模」、「船員教育における制度、組織運営面での見直し」という視点に基づき、以後の検討における論点を整理

○第2回検討会（全体会議）6月29日

「船員教育のあり方に関する検討会中間整理」として、各論点ごとの具体的な検討の方向性を取りまとめ

○第2回外航部会（8月31日）、第2回内航部会（9月20日）

○第3回外航部会（11月22日）、第3回内航部会（12月5日）

中間整理における「具体的な検討の方向性」に基づき各論点について審議

（外航分野）教育訓練の複線化、帆船実習・タービン船実習のあり方等

（内航分野）新たな6級海技士養成課程の創設、帆船実習・タービン船実習のあり方等

○第3回検討会（全体会議）平成19年1月29日

外航、内航各部会における検討内容を整理、本検討会の報告に向けた骨子（案）を審議

○第4回検討会（全体会議）3月 日

「船員教育のあり方に関する検討会報告」（仮称）を取りまとめ

Ⅱ 船員教育及び船員をめぐる現状

（略）

Ⅲ 今後の船員教育のあり方

1. 基本的方向性

- (1) 我が国の海上輸送の安定性・安全性・信頼性の確保、海技の世代間の安定的伝承等の観点から、日本人船員（海技者）を安定的に確保・育成していくことは死活的に重要な課題である。

厳しい気象・海象という自然環境のもとで、人命・財貨の安全・確実に効率的な輸送に係る技能を獲得するためには永年の運航実務経験が不可欠であり、有能な船長、機関長を育てるためには少なくとも10年以上を要するよう、船員は高度な能力を必要とされる特殊技術者である。また、一旦世代が途切れてしまうと、海技の伝承ができなくなり、再び技術を確立するには、失う前に比して極めて大きな時間・労力・費用を要することは避けられないこと、他方で、少子化が進む中で海や船に関心を持つ若者をいかに確保すべきかが問われていることを踏まえると、船員の計画的な養成は、海に囲まれた我が国の発展にとって、今後ますます重要な課題となる。船員の養成は、ひとり教育訓練機関のみの問題ではないものの、これら機関においては、より適切な対応が強く求められている。

- (2) 船員教育の基本的な構成として、必要な海技資格に対応した各種船員教育機関における座学教育と航海訓練所における一元的な航海実習との組み合わせにより国が責任をもって実施している我が国の船員教育システムは、永年にわたり優秀な船員を育ててきた実績があり、能力の高い船員を養成するうえで優れたものであると考えられる。したがって、今後の船員教育のあり方を考えるうえでは、さまざまな改善を加えつつ、基本的にはこのシステムを維持することが適当である。

- (3) 船員教育の内容については、

○ 著しく早まってきた環境の変化に対応して海運会社の求める人材の養成に向け、教育内容をより実戦的・効率的なものに変えていくべきであること

- 帆船実習は船員としての基本的知識・動作やシーマンシップの習得に効果的であるが、一定の見直しを図り、汽船による実戦的航海技術の習得により重点を置くべきであること
- 今後著しい船員不足が予想される内航船員の確保・育成に重点を置くべきであること

等の問題点が指摘されており、これらを踏まえ積極的な見直しを行うことが必要である。

また、独立行政法人である航海訓練所及び海技教育機構は、効率的な事業運営と収益事業の強化を通じ、自らの財政基盤の健全化を図ることが必要である。

- (4) さらに、外航海運における日本人船員（海技者）の減少や内航海運における高齢化と後継者不足という状況を踏まえ、各種船員教育機関及び航海訓練所は、海を職場に選ぶ青少年の増加を図るため、海に対する国民の関心を高めることを目的とした活動や船員という職業に興味を抱かせるための活動を積極的に実施していくことが必要である。

2. 具体的方策

以上の観点を踏まえた具体的方策は次のとおりであるが、各方策の実施にあたっては、適切な時期に必要な法令の改正、予算の確保を行うべきであるほか、各種船員教育機関における在学生の不利益にならないよう、適切な経過措置を設け、船員教育における座学と実習が円滑に継続するよう十分に配慮する必要がある。

2-1 実習内容の見直し

(1) 帆船実習

帆船実習は、船舶職員に必要な協調性、責任感、積極性、忍耐力、リーダーシップといった資質の涵養に最適であり、船員の教育訓練において大きな

意義が認められる。しかし、水産系、海上保安庁など商船系以外の船員教育機関における3級海技士（航海）資格の取得にかかる学校卒業者の乗船履歴には帆船実習が義務付けられていないことを考慮すれば、乗船履歴の特例の要件とする必要はなく、3級海技士（航海）資格の取得にかかる帆船実習の義務付けは速やかに廃止する必要がある。

また、商船系大学の実習生に対する帆船実習については、実習の仕上げの時期にあたる6か月の乗船実習科において実施されているが、就職直前に長期間の帆船実習を行うことは、現代の商船教育にはそぐわないという船社からの指摘を踏まえ、船員としての進路を決定する乗船実習科進学以前の時期に移行するとともに、期間を3か月程度に短縮するなど、帆船教育に係る実習時期や実習期間の見直しを早期に行う必要がある。

なお、帆船実習の期間を短縮する場合には、その分汽船実習を増やすことが必要となるが、現状においても汽船実習の充足率が70%を大きく超えていることなどを考慮すれば、全ての増加分を航海訓練所の練習船において吸収することは困難であるため、後述する社船実習の実施を積極的に推進することが必要である。

（2）タービン実習

外航機関士にとって、タービンプラントに関する知識・技能は、乗船する船舶の主機関の種類（タービン、ディーゼルなど）を問わず重要かつ不可欠であり、これらの修得にあたっては、タービン練習船による実習が有効であることは確かである。

しかし、現在航海訓練所が保有するタービン練習船^{*1}は船齢25年に達して老朽化が進んでいる。蒸気タービンを推進機関として搭載する船舶がLNG船に限られてきている現状において、タービン練習船を維持して実習を行うことの費用対効果は小さく、代替船をタービン船として建造することの必要性は乏しい。

*1 大成丸 1981年建造、総トン数：5,886,73トン、全長×幅×深さ：124.84×17.0×10.5(m)
機関の種類：蒸気タービン×1基、出力7,000馬力/5,148kW、実習生定員140名

また、現在のタービン練習船についても、燃料消費で約2倍の差があるなど運航経費などの観点から、早期に用途を廃止することが必要である。一方、ディーゼル船であってもタンカーのカーゴポンプ等補機用タービンプラントの運転・管理には、タービン技能が不可欠であることを考えれば、新卒の3級海技士（機関）免許については、従来通り内燃限定のない資格が必要であり、実際上もタービン実習は欠かせない。このため、タービン実習船の廃止までの間に、限定のない海技資格の取得及びタービン技能の習得に支障が生じないように、LNG船による社船実習や陸上における特別の訓練などの代替制度を検討し、確立する必要がある。

代替制度の検討にあたっては、社船実習においては各船に分乗することとなる実習生の到達技術レベルの非均質化の問題があるほか、陸上訓練においては、気象・海象の変化による大きな負荷変動への対処をはじめ、現在タービン練習船で実施している外航機関士のプラント管理に不可欠な教育訓練内容を踏まえ、実船実習と陸上プラント実習の差の検証を行うなどの必要があることに留意する必要がある。

（3）内航用小型練習船の導入

内航業界においては、今後著しい船員不足が予想され、即戦力となる新人船員の養成が求められている。内航船の主力が700総トン未満の船舶であることを踏まえれば、できる限り類似した船型の船舶における実習を行うことにより実習の効果を高めるため、早期に内航用小型練習船を導入し、内航教育に適した教育訓練体制とする必要がある。

なお、小型練習船の導入に際しては、航海訓練所が委託を受ける船員教育機関からの実習生の受け入れに支障を来さないよう所要の乗船定員を確保するとともに、上述のタービン練習船の用途廃止時期に合わせて建造を行うことが適当である。

（4）教育訓練の複線化

新人船員の供給源や教育訓練に対する船社のニーズが多様化していること

を踏まえ、自社船での実習を可能にするという観点から、海技資格の取得にかかる帆船実習の義務付けの廃止や、LNG船等によるタービン実習も含め、教員、設備及びカリキュラムにおいて一定の要件を備えた社船による実習について、航海訓練所における実習と同等の乗船履歴を認めることにより、教育訓練の複線化の推進を図ることが適当である。

練習船となる社船の具体的な要件については、3級課程においてはすでに新3級制度^{*2}の導入に際して、「登録船舶職員養成施設の教育の内容の基準等を定める告示」において基本的に整理されたところであるが、4級をはじめ他の級に係る措置についても、業界のニーズを勘案しつつ、検討を行っていくことが適当である。

また、内航業界における船員不足、とりわけ、航海当直基準の適格者の不足への対応として、関係者の合意に基づき一般高等学校等の卒業生を対象とする6級海技士（航海）資格を取得するための新たな養成課程を平成19年度初期に創設する必要がある。

当該課程の具体的な内容は、次のとおりとし、定員、開催回数等の規模については業界ニーズに応じて速やかに、かつ柔軟に対応することが適当である。

- 課程は海技教育機構に設置し、課程における必要な教育訓練を、海技教育機構における座学（1月）＋航海訓練所練習船における実習（2月）で実施する。
- 課程の対象者は、船員教育機関以外の一般高等学校等卒業以上の学歴を有する者であって、内航海運事業者に雇用（内定を含む）されている者とする。
- 課程修了者については単独当直を可能とし、その後社船に6か月以上乗船した者に6級海技士（航海）試験の受験資格を付与する。

さらに、今後の内航船員の不足の状況や、スーパーエコシップ等新技術の

*2 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）

導入に合わせ、船員養成ニーズに変化が生じた場合には、安全の確保に十分配慮しつつ、養成課程の変更について柔軟に検討を加え、必要な制度の見直しを図っていくことが適当である。

(5) 船員教育機関と航海訓練所の連携の強化

航海訓練所における乗船実習をより効果的かつ効率的なものへと改善していくためには、船員教育機関と航海訓練所の連携を強化しつつ、合理的な船員教育を行うことが必要である。具体的には、

- 遠洋航海実習の対象者を見直して船員志望者及び海事関連産業志望者など、真に実習が必要となる者へ絞り込むこと
- 帆船実習の時期を早めること
- 低学年時における乗船実習を効果的に実施するため、実習前に船員教育機関において必要な基礎教育を行っておくこと
- これらの改善を進めるため、船員教育機関と航海訓練所との間で必要なカリキュラム調整等を行うこと

また、限られた財政資金の効率的な使用及び適切な受益者負担という観点から、現行1人1月3,000円となっている実習委託費の適正化について、平成20年度から段階的な引き上げを図ることとし、そのために平成19年度から関係者間で早急に調整を進める必要がある。

(6) 船社と船員教育機関及び航海訓練所の連携の強化

教育訓練機関においては、昨今の船社ニーズを踏まえ、特に海事英語教育について船社との連携により強化が図られているほか、従来、教官の社船における乗船研修や船社の練習船視察会が積極的に実施されており、これらについては引き続き一層の充実が望まれる。

一方、新人教育に必要な基礎教育や安全面での教育訓練などについては、船社のニーズに対して、船員教育機関及び航海訓練所との間において認識の相違も見られ、業界のニーズに対応する人材の教育訓練に関して、必ずしも十分な配慮がなされていたとは言えない。

今後は、業界のニーズや教育訓練内容について共通の認識を持つとともに、一層の相互理解を図り、教育訓練の改善に反映させるため、定常的な意見交換の場を設定することにより、船社等、船員教育機関及び航海訓練所の連携

を強化し、それぞれの役割分担に応じて適切かつ迅速に対応できる体制を整える必要がある。

(7) 外国人船員教育

外国人との混乗体制が定着している日本商船隊が、今後世界的な船員不足が懸念される中で、優秀な外国人船員を確保・育成することは、安全かつ安定した運航体制を確保するうえで重要な課題である。

このため、日本人外航基幹職員の養成及び内航船員の確保対策の推進に影響を与えないことを前提として、日本船社の外航船舶の運航に従事することとなる外国人船員養成のための実習その他の教育を航海訓練所、海技教育機構等の機関が積極的に行うべきである。このような見地から、当面、自社養成が困難な中小船社等のニーズを踏まえ、船社による費用負担を前提として前向きに検討する必要がある。

2-2 航海訓練所の練習船隊の見直し

(1) タービン練習船の廃止と小型練習船の導入

前述のとおりタービンを主機とする船舶がLNG船に限られてきている状況においてタービン教育を多額の費用を必要とする練習船実習により実施することの必要性が乏しいことから、タービン練習船は廃止し、代替建造は行わない。その一方で、今後ニーズが増大する内航用小型練習船を代替船として新たに建造することが適当である。

内航用小型練習船は、主機関が蒸気タービン機関からディーゼル機関になることによる運航経費の低減、教官他運航要員数の削減等、経費面での大幅削減が見込まれ、代替船として内航用小型練習船を導入することは、航海訓練所の運営の効率化にも資することとなる。

(2) 小型練習船の導入に係る留意点

タービン練習船の代替船として小型練習船を建造するに際しては、航海訓

練所が船員教育機関から委託を受ける乗船実習の受け入れに支障がないよう十分な乗船定員を確保することや、建造サイズ及び小型練習船における実習内容に係る内航業界のニーズを適正に見極めることが必要であるほか、財政的にも無理がないような仕様及び建造方法、資金調達のあり方等について検討が必要である。このため、平成19年度から小型練習船建造の検討に着手し、23年度を目途に小型練習船を就航させるよう準備を進め、就航と同時にタービン練習船を用途廃止することが適当である。

2-3 海に対する関心を高めるための措置

(1) 海に対する関心の重要性

海洋国家であるわが国にとって、海の持つ重要性や、海事産業への関心は不可欠なものであるにもかかわらず、海に対する国民の関心は決して高いものになっていない。船員（海技者）を志す者の減少には、さまざまな原因があるが、国民の海に対する理解と関心の低下、海運や船員に対する認識不足もその一つの原因であると考えべきである。

海の重要性に関する理解の増進は、幅広い角度から取り組むことが必要な課題であり、船員教育訓練機関のみが責任を負うべき問題ではないことは当然である。

しかし、船舶職員及び小型船舶操縦者を養成している公益法人を含め、すべての船員教育訓練機関がこの問題に対して貢献できることはたくさんある。練習帆船をはじめとする練習船の活用等を通じ、国民、特に青少年の海や船に対する関心を高めること、関係者が協力して船員（海技者）を志す青少年を増加させる努力をすることは特に重要であり、こうした努力を通じて、船員（海技者）志望者を増加させることは、海洋国家であるわが国の発展のみならず、船員教育訓練機関そのものの経営の健全化にもつながる重要な課題である。

(2) 練習帆船の有効活用

航海訓練所が運航している練習帆船は、国民の人气が高く、海や船の魅力

を象徴する存在として、日本各地への寄港の際には多くの市民が見学に訪れる存在となっている。しかし、現状では、一般の国民が練習帆船に乗って実際に航海に出る機会はきわめて限定されている。

一方、帆船実習の義務付けの廃止、帆船実習期間の短縮等により、今後練習帆船の船員教育への活用がある程度縮小されるため、PR効果の大きい練習帆船を幅広い分野で活用することが物理的に可能になってくる。

練習帆船の有効活用に当たっては、できるだけ多くの国民が実際に帆船に乗って航海に参加する場を形成することが重要である。特に、児童・生徒や青少年層に帆船による航海を通じて海のすばらしさを体験させることは、将来、海洋国家を担う人材を育成するうえで大きな意義がある。また、帆船が寄港する港の市民に体験航海の機会を提供することは、地域の人々の海への理解を深めるために重要である。さらに、旅行会社とのタイアップ等により、一般の国民に対し、帆船による航海の機会を提供することも重要である。

したがって、練習帆船の有効活用を図るためには、地方公共団体や港湾管理者との連携、各種教育機関や青少年教育団体等との連携を深める必要があり、これらの関係者の理解と協力を得つつ、練習帆船の活用範囲の拡大をすすめていくための具体的検討を早急にすすめる必要がある。

練習帆船の有効活用は、平成20年度以降本格的に実施することとし、平成19年度に試行的な体験航海を実施して、その効果の検証、有効活用方策の検討等を行うべきである。

(3) 船員志望者を増加させるための対策

海への関心を高めるための手段は、帆船だけではない。各船員教育訓練機関が積極的に練習船、ボート等の施設を活用し、海への関心を高めるためのイベント等を積極的に実施することには、大きな効果があると考えられる。

また、船員教育に関する横断的なPR資料を作成して、港における各種イベント、帆船寄港時のイベント、各種体験航海等の機会に青少年層を中心に配布し、船員教育訓練機関の存在を広くPRする等、情報提供の活性化に向けた努力が必要がある。船員教育訓練機関のPRについては、学校関係者へのアプローチをさらに充実させることも重要な課題である。

練習帆船をはじめとする練習船を活用し、船員教育に興味を持つ中高校生をオリエンテーションのための航海に参加させることも検討する必要がある。

さらに、海事関連産業全体による総合的なPRの推進、プレジャーボート利用促進策の推進等を通じ、国土交通省と海事関係者が一体となって、海に関する関心を高め、船員志望者を増加させるための施策を講じていく必要がある。

2-4 航海訓練所及び海技教育機構の財政基盤の整備

(1) 自己収入の拡大

航海訓練所及び海技教育機構については、行政の減量・効率化及び適正な受益者負担という観点から、経営の効率化や自己収入の拡大が要請されている。

このため、航海訓練所は、帆船を用いた海事PR活動や定員の余力を活用した青少年等を対象とする体験航海、我が国商船隊に従事することとなる外国人船員養成のための乗船実習等の事業に積極的に取り組むべきである。また、海技教育機構は、今後の船員のライフサイクルを踏まえ、キャリアアップ等に必要となる船員の再教育などの事業に積極的に取り組む必要がある。両法人はこれらの事業の実施にあたって、事業内容に応じた適切な費用負担を求めることにより収益の増大を図る必要がある。

(2) 経営の合理化・効率化

航海訓練所及び海技教育機構は、独立行政法人として、組織の簡素化、定員の適正化、練習船の運航経費の見直し、業務の外部委託、管理費の節減などを一層進めることにより、さらなる合理化・効率化を進める必要がある。

また、収益事業等の拡大に際し、非常勤講師等の積極的活用に取り組む等十分な教育水準を維持しつつ、合理的な経営を実施する必要がある。

(3) 運営費交付金の削減

収益事業の拡大、経営の合理化・効率化を通じて、両法人に対する運営費交付金の削減を可能にしつつ、より効果的な船員教育を可能とする新たな教

育訓練体制の構築を進めることが必要である。

2-5 航海訓練業務にかかる市場化テストを含めた民間開放について

従来、新3級制度において一部実施している社船実習を、通常の3級及び4級の乗船実習についても実施することは、船員教育のさらなる民間開放の拡大の一策であり、外航、内航船社の積極的な利用が期待できる制度設計を行いつつ、推進を図る必要がある。

市場化テストについては、船社に対するアンケート、ヒアリングによる事前調査の結果においては、教育訓練の中立性や公平性の観点から、特定の船社が実施することは不相当とする回答が多かった。

また、本検討会における審議においても、同様の観点から、教育機関からは強い反対意見が表明された。

これに対して、教育論からではなく国費投入の費用対効果の観点から議論すべきではないかとする意見もあったが、市場化テストを積極的に実施すべきであるという意見はなかった。

本検討会は直接的に市場化テスト導入の是非を決する場ではないので、市場化テストについてさらに議論を深めるには至らなかったが、船員教育は普遍的に実施する必要があることから見れば、本検討会における議論の方向に沿って、航海訓練所の業務を見直し、社船実習等の民間開放の拡大を図るという方向で効果的かつ効率的な船員教育の推進を図っていくことが適当であると考えられる。

IV おわりに

(略)

(添付資料)

1. 検討会委員名簿
2. 船員教育のあり方に関するアンケート結果概要
3. 船員教育のあり方に関する船社ヒアリング結果概要
4. 意見概要