

船員（海技者）の確保・育成に関する検討会
第2回 外航部会 議事次第

平成23年7月8日（金）

13：30～15：30

三田共用会議所 第4特別会議室

1. 開 会

2. 議 事

議題1. 外航分野の船員養成のあり方に関する論点整理及び議論の
方向性について

議題2. その他

3. 閉 会

船員（海技者）の確保・育成に関する検討会委員名簿（外航部会）

【学識経験者】

早稲田大学 名誉教授	杉山 雅洋
明治大学 法科大学院 教授	野川 忍
(株) パソナグループ 取締役 専務執行役員	深澤 旬子
中央大学 法学部 教授	工藤 裕子

【教育・訓練機関】

東京海洋大学 海洋工学部長	鶴田 三郎
神戸大学大学院 海事科学研究科長	小田 啓二
国立高等専門学校機構 理事	木谷 雅人
大島商船高等専門学校 校長	久保 雅義
富山高等専門学校 商船学科長	見上 博
鳥羽商船高等専門学校 商船学科長	石田 邦光
弓削商船高等専門学校 商船学科教授	児玉 敬一
航海訓練所 理事長	飯田 敏夫
理事	斎藤 重信
海技教育機構 理事長	鋤柄 好利
海技大学校長	加藤 学

【関係団体】

日本船主協会 副会長	五十嵐 誠
日本船主協会 労政委員会委員（日本郵船 常務経営委員）	赤峯 浩一
日本船主協会 労政委員会委員（商船三井 専務執行役員）	平塚 惣一
日本船主協会 労政委員会委員（川崎汽船 取締役常務執行役員）	佐々木真己
日本船主協会 労政委員会委員（NSユナイテッド海運 執行役員）	阪田 泰一
日本船主協会 労政委員会委員（JX日鉱日石タンカー 取締役）	紙田 浩
国際船員労務協会 理事（キーマックスマリタイムCEO）	栢原 信郎
全日本海員組合 副組合長	田中 伸一
全日本海員組合 中央執行委員（国際局長）	森田 保己
全日本海員組合 中央執行委員（国際・国内政策局長）	立川 博行

【国】

文部科学省 高等教育局 専門教育課長	内藤 敏也
--------------------	-------

国土交通省 海事局長
海事局次長
審議官
総務課長
参事官
安全・環境政策課長
海事人材政策課長
外航課長
運航労務課長
海技課長
首席海技試験官
国際業務企画室長
船員教育室長
海事人材政策課企画調整官
海技企画官

井手 憲文
福本 啓二
後藤 靖子
蝦名 邦晴
三好 紳介
坂下 広朗
石澤 龍彦
平田 徹郎
山本 博之
尾形 強嗣
大野 実
吉永 隆博
金田 章治
川上 洋二
阪本 敏章

外航海運分野の船員養成のあり方に関する論点整理及び議論の方向性（案）

背景：効率的かつ効果的な新人船員の確保・育成

（１）日本人海技者の位置づけ

日本人海技者に対しては、単なる運航要員ではなく、会社における運航管理業務全般や営業支援（顧客のニーズを運航・荷役技術面からきめ細かくサポート）を担う要員として活躍してもらうことを船社は期待し、こうした者が一定数必要としている。

（２）採用にあたって船社が求める資質・技能等

採用にあたっては、新人船員に、①海技者としての資質面として、海運会社の将来（経営）を自分が担う気持ち、基本的なコミュニケーション能力、基礎的な英語力（例：最低 TOEIC500 点）、探求心、積極性、提案力、陸上勤務、外地駐在への意欲を、②船員としての技能・知識として、船舶の機関及び操船技術の基礎的な知識、船内業務及び船内生活への適応力・耐えうる精神力を求めている。

（３）幅広い供給源から優秀な人材を模索

こうしたことから、海運業界は商船系大学・高専に対して、運航技術の基礎知識・能力水準の維持の徹底、卒業者の資質向上を求めているとともに、一部の船社は商船系教育機関卒業者のみならず、一般大学卒業者も採用対象に入れて優秀な人材を幅広く模索し、一般大学卒業者への船員の道の維持・拡大を期待している。

（４）独立行政法人の事務・事業の見直し

「独立行政法人の事務・事業の見直しの基本方針（平成 22 年 12 月閣議決定）」等においては、船員養成の効果的・効率的実施に向けて海運業界と教育・訓練機関それぞれの間において連携を強化すること、独立行政法人の効率的な運営の観点から自己収入や受益者負担を拡大することが求められている。

論点1：英語力・コミュニケーション能力等の向上をめざしたカリキュラム等の見直し

船社は、商船系大学・高専に対して、論理的思考を養う基礎教育の強化、英語教育の強化、コミュニケーション能力・リーダーシップを育む教育の強化を求めているとともに、船舶の機関、操船技術に関する基礎教育については、引き続き徹底することを求めている。

商船系大学・高専も、これを意識しつつ、カリキュラムの見直し（神戸大学の例：①英語教育の徹底的な見直し（クラス分け・専任教員補充等）②専門科目の見直し（基礎知識・常識、基礎技術の確認）など）を検討している。

また、業界からも、MAAPと商船高専との交換留学制度の創設や船員に必要な資格（例：第3級海上無線通信士）の取得を可能とする取組等も提案されているところである。

より具体的に教育・訓練内容を見直すに当たっては、船社は教育機関がイメージできるような具体的な内容を提示する、教育機関はその見直しの内容について船社に対してより積極的にコミュニケーションを行うなど互いに連携を図り、より効果的な内容のカリキュラム構築をめざしていくことが必要ではないか。

論点2：幅広い供給源から優秀な人材を確保するための環境整備

幅広い供給源からの優秀な人材確保については、商船系大学からは、既存の4年＋乗船実習科のスキームに加えて、編入学、非乗船系学科・他大学からの転入システム、乗船実習科を取り込んだ大学院専門職コースの構築を検討したいとの提案があった。

他方、平成17年に一般大学卒業者が入社後に乗船訓練等を受けて3級海技士免状を取得することが可能となった新3級制度が創設され、当該制度を活用した船社は、養成された新人船員に対して一定の評価をしているところ。しかし、新3級制度と既存の商船系大学・高専の養成スキームとは、採用時期等の点でフェアではないとの指摘も出ているところ。

商船系大学の提案については、これがより効果的になるように更に具体的に検討するとともに、新3級制度の養成数の拡大、商船系大学卒業生の採用時期の見直し等についての検討が必要ではないか。

論点3：乗船実習の見直し

(1) 効率的かつ効果的な乗船実習

乗船実習については、平成21年から民間船社による乗船実習いわゆる社船実習が導入され、必要な12カ月の乗船実習のうち、後半6カ月の乗船は社船で実施することが可能となった。

船社は、社船実習の導入により実践的な訓練が付加できると評価するとともに、社船実習をより効率的・効果的に実施するための要望（航海訓練所の遠洋航海の実施時期の見直し等）を出している。一方、教育機関からは社船実習は教育課程における訓練ではなく単なるOJTであるとの指摘もある。

社船実習を含めた乗船実習をより効率的かつ効果的にするためには、実地の運航経験の強化という観点と基礎的な運航技術・知識の徹底という観点との兼ね合いから、理想的な乗船実習の姿について整理し、その上で、実現可能性を踏まえた今後の対応を検討すべきではないか。

(2) 商船系大学・高専の乗船実習の規模・実施時期

商船系大学・高専の航海訓練所練習船における乗船実習については、船員を志望しない者に対しても訓練を実施している。この乗船実習については、教育機関は海技者を養成するには必要な訓練との認識である一方、航海訓練所及び船社からは、独法運営の観点、あるいは、船社が望む種類の乗船実習の拡大の観点から、船員を志望しない者に対する乗船実習は無駄ではないかとの指摘がある。また、船員を志望しない者が乗船実習に拒否反応を示して、訓練に悪影響を及ぼしていることも報告されている。

他方、商船系高専からは、教育内容の高度化及び職業意識の育成のために、乗船実習時期を見直し、第4学年からの乗船実習も提案されているところ。

これらのことから、商船系大学・高専の乗船実習について、乗船実習の規模及び実施時期を見直すべきではないか。

(3) タービン船実習

航海訓練所練習船「大成丸」が用途廃止を迎えるにあたり、これまで実施してきたタービン船実習が航海訓練所では実施できなくなるため、今後の訓練については、LNG船の活用等を想定した対応を検討すべきではないか。

(4) 航海訓練所における様々な乗船実習の配乗バランス

航海訓練所は、共同利用機関として船員教育機関 15 校（大学、高専、機構）の学生等を受け入れるとともに、ODA 実習や船社ニーズに応じた外国人実習に対しても訓練を提供しているが、練習船の充足率は高く、ある種類の実習生が増加すると（配乗バランスが変わると）、他の乗船実習にも影響を与える状況にある。

船社からは、新 3 級の枠の拡大、外国人学生との同時訓練の拡大が要望されているが、内航用練習船の導入による実習生定員が減少することもあり、乗船実習を実施する実習生の数を見直さなければ、船社ニーズに応えることはできない。

このようなことから、現在実施されている様々な乗船実習の配乗バランスをどう考えるべきか。

論点 4：ステークホルダー間の連携強化

ステークホルダー間の連携強化については、従来から「人事交流」「意見交換」「連携による海事の PR」「業界からの専門技術等の教授等の支援」について様々な取組が行われてきているが、以下の観点からの連携はさらに充実・強化されるべきではないか。

- ① 教育カリキュラムの改善（船社の知見を教育カリキュラムに組み込むこと、訓練との一体化を図ることは重要）
- ② 海事広報（教育機関が優秀な学生を確保するためには、海事広報の充実・強化や学生募集活動における船社の協力が重要）
- ③ 奨学金（船員を目指す者の中には苦学生が一定数含まれているため、船社と教育機関が連携して、希望学生のニーズと比較して適用枠が不足している現状を改善することが必要）
- ④ 教官の人事交流（教育機関の教官の船社の現場における運航の知識・経験の水準を向上させることが必要。また座学と乗船実習との連携を図ることが必要）
- ⑤ インターンシップ（教育機関の学生が船社の現場体験を積むことで船員としての職業意識を高め、また、実践的な教育・訓練を積むことは有効）
いずれにしても、教育機関と船社とがお互い踏み込みあって、お互い不可欠な存在としてやっていけるような具体的なプラン作りを関係者全体で具体的に話し合っ進めるべきではないか。

論点5：国の関与のあり方、受益者負担等

「独立行政法人の事務・事業の見直しの基本方針（平成22年12月閣議決定）」等で指摘されている受益者負担については、受益者が国民全体なのか、海運業界が受益者なのかという議論がなされているところ。最終的に受益者が国民全体としてもそれは産業全体にいえる中で、船員養成には他のモードと比較すると相当税金が入っており、今後も単純に受益者＝国民として税金を投入し続けることは妥当ではないのではないかと意見、また一方では、船員養成は基本的に国で実施すべきとの意見もあったところ。

受益者負担のあり方を議論するにあたっては、まず、論点1～4等の様々なニーズに対応した船員教育のあり方を議論した上で、船員教育に対する国の関与のあり方を整理する必要があるのではないかと。

加えて、これらの議論を通じて、航海訓練所の訓練負担金の引き上げ、海技教育機構の運航実務コースのあり方についての考え方も整理すべきではないかと。