

船員（海技者）の確保・育成に関する検討会
第4回 外航部会 議事次第

平成23年12月 5日（月）

13:00 ~ 15:00

三田共用会議所 第4特別会議室

1. 開 会

2. 議 事

議題1. 論点の検討について

論点2：英語力・コミュニケーション能力等の向上をめざした
教育内容等の見直し

論点4：乗船実習の見直し

（1）効率的かつ効果的な乗船実習

（2）商船系大学・高専の乗船実習の規模・実施時期

論点5：ステークホルダー間の連携強化

（1）奨学金の充実

（2）インターンシップ・共同（COOP）教育

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
参事官
総務課長
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
森重 俊也
若林 陽介
蝦名 邦晴
加藤 光一
河村 俊信
平田 徹郎
山本 博之
岩月 理浩
大野 実
金子 正志
磯崎 道利
林 正尚
阪本 敏章

～ 目 次 ～

議題 論点の検討について

論点 2 : 英語力・コミュニケーション能力等の向上をめざした 教育内容等の見直し	2
論点 4 : 乗船実習の見直し	
(1) 効率的かつ効果的な乗船実習	8
(2) 商船系大学・高専の乗船実習の規模・実施時期	10
論点 5 : ステークホルダー間の連携強化	
(1) 奨学金の充実	20
(2) インターンシップ・共同 (COOP) 教育	27

論点2

英語力・コミュニケーション能力等の
向上をめざした教育内容等の見直し

論点5

「ステークホルダー間の連携強化」のうち
「教育内容・方法の改善」を含む。

論点2：英語力・コミュニケーション能力等の向上をめざした教育内容等の見直し

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、教育内容の見直し(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、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一方で、大学からは、このような資格教育は学校教育に馴染まないことや、実施するにしても正規の授業の中に組み込むのは難しいとの意見がある。

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したり、教育機関と船社がより積極的にコミュニケーションを図るなどして、互いに連携を強化し、より効果的な教育をめざすことが必要ではないか。

論点5：ステークホルダー間の連携強化

ステークホルダー（教育機関、訓練機関、船社、関係団体）間では、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などについて、様々な連携が行われてきているが、以下の観点から連携をさらに充実・強化するべきではないか。

- ① 教育内容・方法の改善（現場の知見を教育・訓練に組み込むことは重要）

商船系教育機関に教育拡充を求めたい点について

1. 現行カリキュラムにおける講義内容習得を徹底させる動機付け

- ・経営、法律、物理(復原性計算等)、化学(腐食の影響等)、数学(統計を含む各種計算)、日本語学など、現在の一般教養科目に含まれている学習内容は、就職してから諸業務にあたる上での基礎となる、との前提を理解させ、それらの習得の徹底を意識付けること
- ・在学中の1級海技士免状筆記試験合格を念頭に、既存カリキュラムにある専門科目知識の習得徹底を意識付けること

2. 現場感覚の習得に資する教育

- ・航海訓練所練習船や、各校の教育船で少しでも多く機器に触れさせる機会を増やすとともに、訓練所では航海・機関当直の基礎学習に力を入れる等、現場感覚の習得に資する教育の拡充

3. 英語教育

- ・まず、海運業はグローバルな産業であることを改めて理解させた上で、外国人と意思疎通できる英語力を身につけさせてほしい。
- ・TOEIC のスコアは、最低でも 500 点以上は必須。そのあたりを意識した英語力の強化

4. 資格教育

- ・改正 STCW で要求される新資格・新要件を見据えた課程(例：ECDIS や BRM・ERM に関する講習)の新設
- ・第三級海上無線通信士、船舶局無線従事者証明書、衛生管理者資格の取得を可能とする授業課程の見直し

5. コミュニケーション力 等

- ・(特に上下の) 対人対応能力や環境対応能力を育む取り組み
- ・自分で考える力(応用力)を養う取り組み

以上

論点4

「乗船実習の見直し」より

- 効率的かつ効果的な乗船実習
- 商船系大学・高専の乗船実習の規模・実施時期

論点4: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。

社船実習を実施している船社は、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しているが、遠洋航海の実施や社船実習の教員資格などについての見直しを要望しており、社船実習を含めた乗船実習がより効率的かつ効果的に実施できるよう、今後の対応を検討すべきではないか。

さらに、乗船実習に使用する練習船を航海訓練所の練習船や社船だけに限定せず、教育機関の実習船も含めたあらゆるリソースの活用も考えるべきではないか。

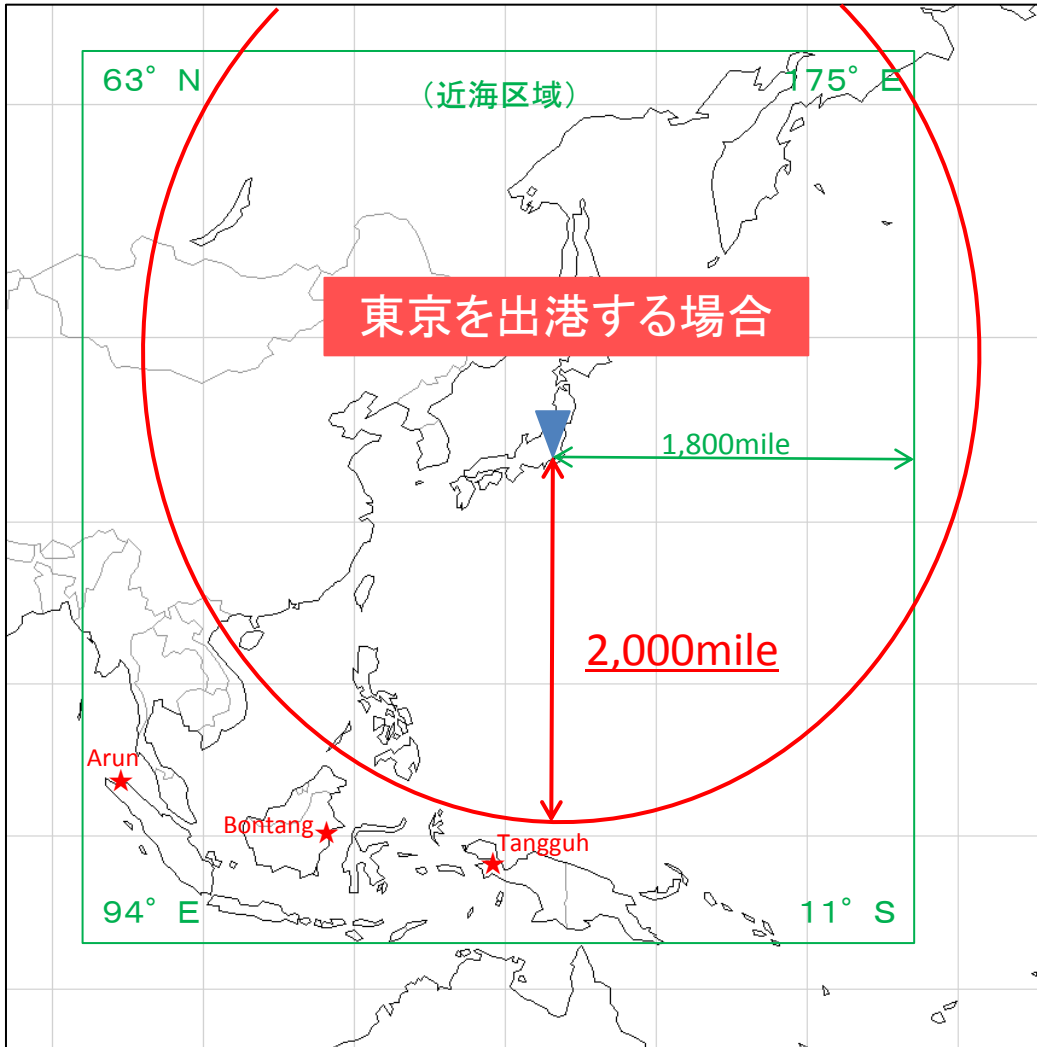
乗船実習の見直し（遠洋航海の見直し）

たたき台

見直しの背景

- 外国の港を起点とする社船実習の実態
- 社船実習実施者の要望によるインドネシアのLNG航路における社船実習の促進

遠洋区域(近海区域外)と見直し遠洋航海基準(赤円)



遠洋航海の目的

- 大洋航海における航海技術、機関運転技術等の習得
- 長期航海を通じた、閉鎖された船内における協調性、忍耐力、海上生活への適応力等船員としての必要な資質の涵養

現行制度

遠洋航海の目的を達成するための航海規模を定めており、それを、本邦を起点とした遠洋区域における航海としているところ。

現行制度の見直し

航海規模の考え方

- ・ 遠洋区域における航海を規定しているのは、大洋を横断、または、縦断することにより、一定期間の航海を担保するため。
- ・ 本邦(東京)を出港して、遠洋航海の目的を達成できると判断できるのは、
 - ① 東に向けて航海し遠洋区域に入ったとき(1,800mile)
 - ② 南に向けて航海し太平洋の南端に到達したとき(2,000mile)
- ・ これらの距離は本邦の出港地により、変動するが、**概ね2,000mileを航海規模の目安**とすることが考えられる。
- ・ 今後は**外地の港を含めて**、遠洋航海を開始する港を起点とした**半径2,000mile程度の区域を超える**ことを遠洋航海の基準とする。

※ 図中のArun、Bontang、TangguhはLNG船の主な寄港地

論点4:乗船実習の見直し

(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であり、船員志望の動機付けに有効であるほか、海事クラスター全体の人材育成の観点からも評価すべきである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、実習生のうち、船員を志望しない一部の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状況でもある。

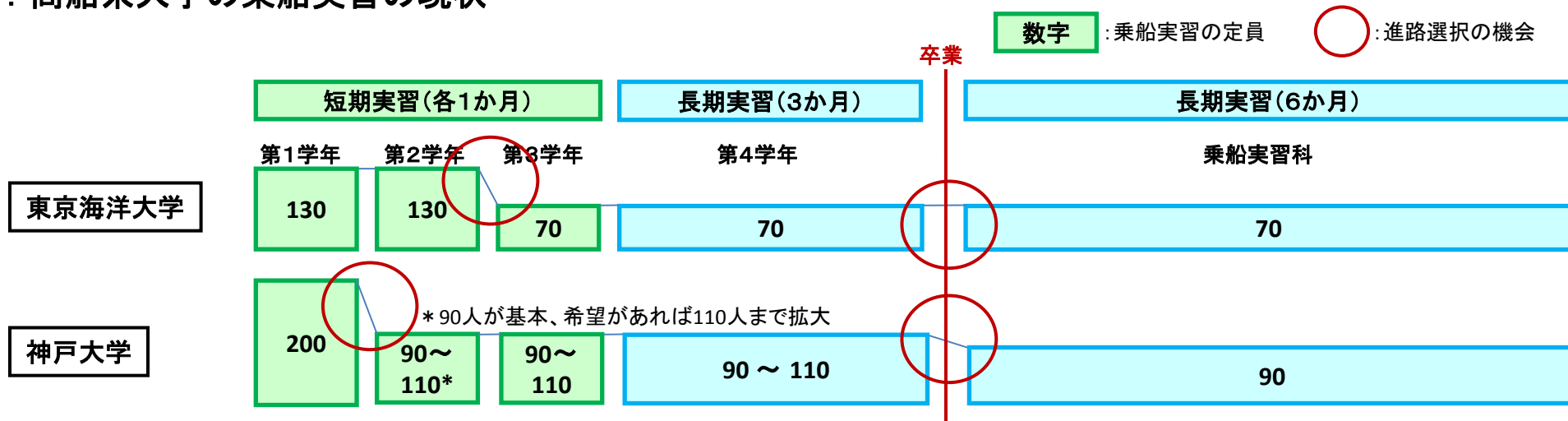
他方、商船系高専からは、教育内容の高度化及び職業意識の育成のために、乗船実習時期を見直し、第4学年からの乗船実習も提案されているところ。

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

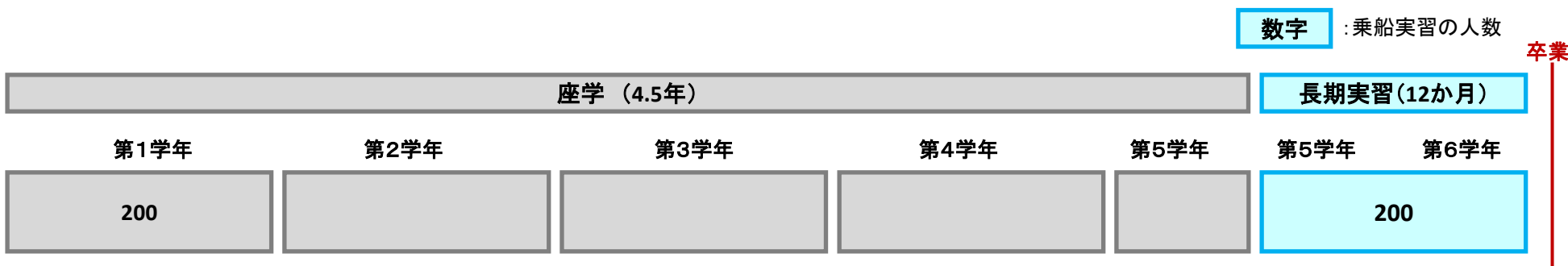
商船系大学・高専の乗船実習の見直し

～第3回外航部会資料の抜粋～

1. 商船系大学の乗船実習の現状



2. 商船系高専の乗船実習の現状



論点について

東京海洋大学

論点4 「乗船実習の見直し」

(1) 効率的かつ効果的な乗船実習

① 東京海洋大学は、高度専門職業人の養成を目指しており、今期中期計画にも中期目標として掲げている。海洋工学部においても、そのための教育を行っており、乗船実習科を含む乗船実習も、座学を含めた海事・海技に関わる大学教育の全体教育の一環・一部として位置づけている。このため、教育内容は単なる三級海技士の免状取得のためのものではなく、将来を見据え、一級海技士、二級海技士、三級海技士、その他の高度専門職業人として必要とされる内容も含むものとなっている。この内容に対応し、航海訓練所に対して、三級海技士免状取得のための実習に留まらず、高度な内容についての実習も従来から要請し、航海訓練所においては、乗船実習科を含め実施頂いてきている。

上記の大学からの要請に対応して、航海訓練所の乗船実習科では、例えば航海科については、実習の組み立て、実施、評価については、カリキュラムに沿って、教務担当の一等航海士（一級海技士）が、航海科専任教官（船長経験者）の監督、指導、助言のもと行っている。二等航海士、及び三等航海士が実習を行う場合であっても、あくまで、上記二名の教務担当教官の責任の下に行っているとのことである。

乗船実習科の実習を行う社船実習の教員の資格について検討する場合には、例えば航海科については、以下の訓練内容を乗船実習科では行うことになっており、この内容に関わる実習の組み立て、実施、評価が、社船において三級海技士によって可能かも併せて検討する必要がある。また、機関科の実習内容 についても同様の検討が必要である。

航海科訓練内容と担当

- | | |
|---------------|-------------------------------|
| ・ 航海計器取扱実習 | 二等航海士（二級海技士）、
三等航海士（三級海技士） |
| ・ 甲板機器取扱実習 | 二等航海士 |
| ・ 航海計画演習 | 二等航海士 |
| ・ 保安応急設備取扱実習 | 三等航海士 |
| ・ 訓練艇降下揚収実習 | 二等航海士、三等航海士 |
| ・ 揚投錨実習 | 一等航海士（一級海技士、衛生管理者） |
| ・ VHFシミュレータ実習 | 通信士 |

・天文航海計算演習	一等航海士
・天文航海・諸計算実習	一等航海士
・無線室当直	通信士
・操船シミュレータ演習	航海科専任教官（船長経験者）
・応急医療実習	船医、看護長、一等航海士
・海事英語訓練	一等航海士、外部専門家

② 社船実習の拡大が可能か検討を行うためには、まずこれまで行ってきた社船実習の内容について検証を行うとともに、社船実習受入数、修了者数、受入数の内の入社数、在籍者数、免許取得者数、船員就業者数、退職者数などの定量的情報をもとに詳細な検証を行う必要がある。

(2)乗船実習の規模実施時期について

2年次の船舶実習（海事システム工学科、海洋電子機械工学科必修）について、乗船実習に参加することが難しい学生がいた場合には、乗船実習に参加しなくとも代替科目の履修により必要単位の履修が可能となるよう対策を講じる。

4年次の船舶実習（航海システムコース必修）について、乗船実習に参加することが難しい学生がいた場合には、乗船実習に参加しなくとも卒業できるよう、カリキュラムの変更、関係規則の変更を検討する。

尚、1年次の船舶実習（海事システム工学科、海洋電子機械工学科必修）については、募集要項に必修であることを記載していること、また3年次については3年次進級時に航海システムコースおよび機関システム工学コースにおいては乗船実習が必修であることの説明を行い、意思を確認していることから、また東京海洋大学が把握している実状から、不本意乗船は殆どいないため特段の対策は不要である。

論点5 「ステークホルダー間の連携強化」

海事・海技に関わる大学教育の一環・一部としての乗船実習を効率的かつ効果的に実施するため、座学と乗船実習の順序性、連続性、体系性について、大学と乗船実習実施機関との間で調整・検討を行う必要がある。

以上



船員(海技者)の確保・育成に関する検討会外航部会(平成23年12月5日)

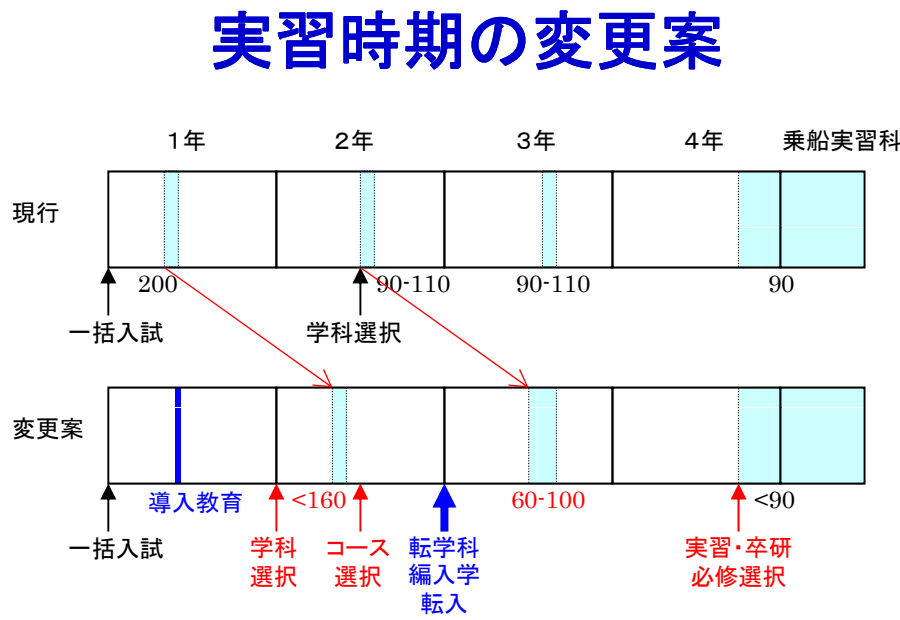
海技者養成カリキュラムの見直し案(神戸大学)

目的

- 1) 自らの意志で選択する(責任を持つ)機会を提供する
- 2) 実習の実質化と効率化を目指す
- 3) 転学科、編入、転入しやすい制度とし、多様な学生を受け入れる

変更のポイント

- ・実習年次を移す
1年次8月→2年次8月
2年次10月→3年次10月
- ・学科選択を2年次前期(最初の実習の前)とする
- ・学科内に海技士免許取得コースとそれ以外のコースをおき、2年次後期に選択する
- ・4年次の実習を卒研との必修選択とする



メリットとデメリット

- いくつかの時期で、自らの意志で選択できる
- 導入教育のために別途プログラムが必要
- 編入・転入生の乗船実習の困難さが低減できる
- 3年次の実習が連続した2ヵ月となり、より効率的な実習内容が期待できる
- 3年次は月制授業を導入することになる(教員負担)
- 航海訓練所の実習計画(配乗計画)へ影響を及ぼす可能性がある

検討会等の審議を踏まえた高専の対応状況について

－乗船実習の見直しについて－

1. 従前からの検討状況

5年6月の修業期間の最後に1年間の乗船実習を必須としている。この修正案として4年次後半に6月、6年次前半に6月という案を関係機関と相談していたところであった。

2. 検討の方向性

○3年次までの期間に1ヶ月の乗船実習を行う。

⇒ 専門課程が始まる3年次までの期間中に1月の乗船実習を経験させることで導入教育として職業観の涵養及び学習意欲の向上を図ることを検討中。また、自身の進路を見直す機会ともなり、3年次終了時点までの転学科であれば5年間での高専卒業が可能。なお、時期としては夏季休業期間の活用を想定しており、具体的な時期や学年については今後検討を行う。

○進路変更を希望する者のために転学科等の機会を設ける。

⇒ 上記の1ヶ月実習を実施した上で、商船学科の3年次までに他学科に転学科することは現行制度でも対応可能。また、4年次後半の実習後に転学科することについては学習期間が他学科と比べ半年短いため、1年間の留年が必要。

○乗船実習を行うことが困難な者に対する例外的代替措置を設ける。

⇒ 身体的あるいは精神的理由等で乗船実習を行うことが困難な学生に対しては例外的に代替措置を行うことを検討する。なお、具体的な要件や代替措置の内容等については今後検討を行う。

論点5

「ステークホルダー間の連携強化」より

- 奨学金の充実
- インターンシップ・共同(COOP)教育

論点2

「英語力・コミュニケーション能力等の
向上をめざした教育内容等の見直し」のうち

「MAAPと商船高専との交換留学制度の創設」を含む。

論点5:ステークホルダー間の連携強化

ステークホルダー（教育機関、訓練機関、船社、関係団体）間では、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などについて、様々な連携が行われてきているが、以下の観点から連携をさらに充実・強化すべきではないか。

② 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 インターンシップ・共同(COOP)教育（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）

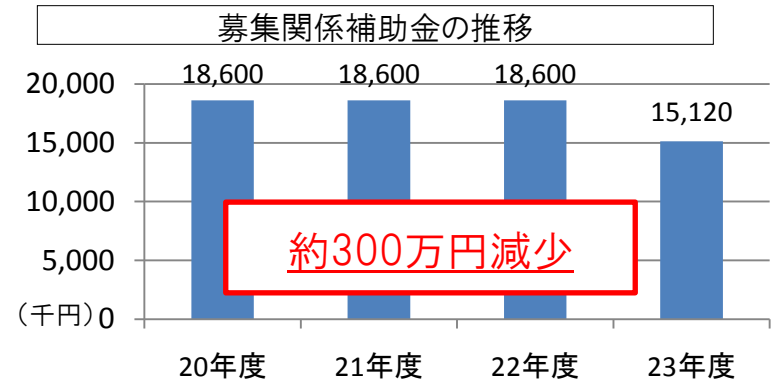
論点2:英語力・コミュニケーション能力等の向上をめざした教育内容等の見直し(抜粋)

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（以下略）。

①募集活動資金の削減、奨学金の不足

募集関係補助金の削減によって、従来の募集活動の継続が困難となっている。

また、奨学金をより充実させることにより、募集活動において海技教育機構の魅力をより向上できるのではないか。



奨学金の充足率

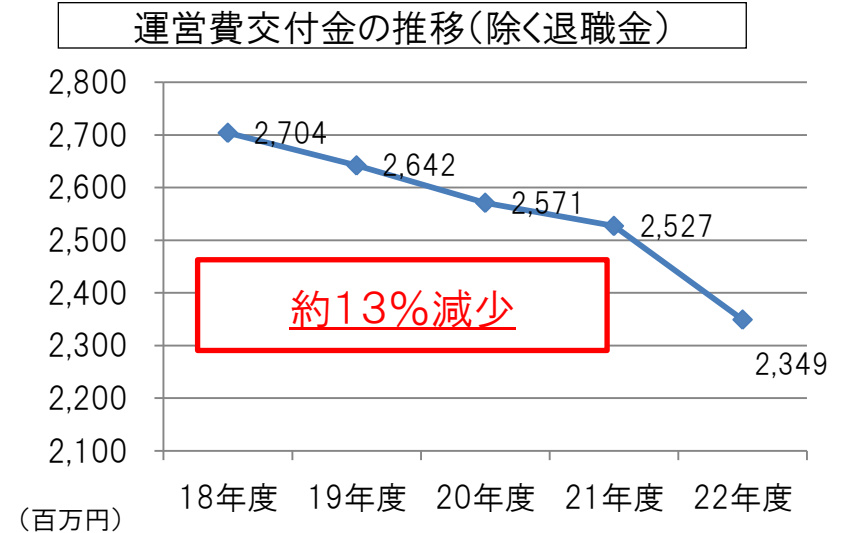
おおよそ4割の生徒が奨学金を希望
奨学金を実際に受けられる生徒は3割程度

②独法運営の効率化・運営費交付金の削減

独法の運営費交付金は削減されており、海技教育機構においては、限られた予算の中で教材費等の捻出を迫られる状況にある。



新型機器の導入、教材の充実等に課題

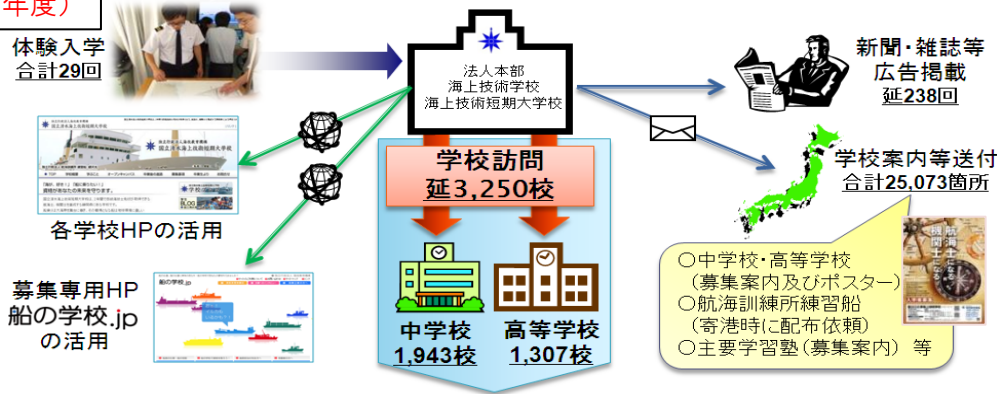


ステークホルダー間の連携強化策① ー募集活動の強化ー

募集活動の概要

- 海運業界のニーズに応え、質の高い新人船員教育を行うためには、入学希望者の増加により基礎学力の高い入学者を確保することが重要。
- 入学希望者の増加を図るため、募集活動の拡充に取り組んでいるところ。

活動実績(平成22年度)

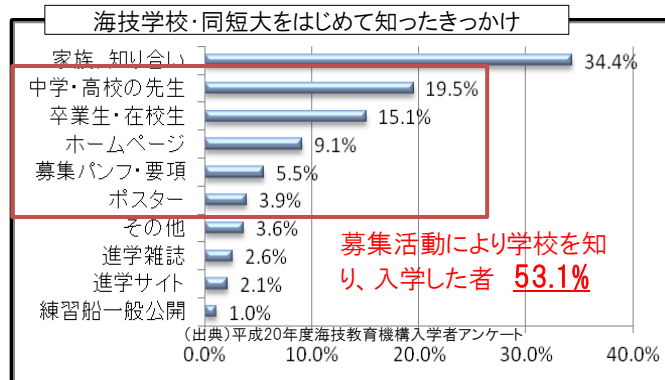
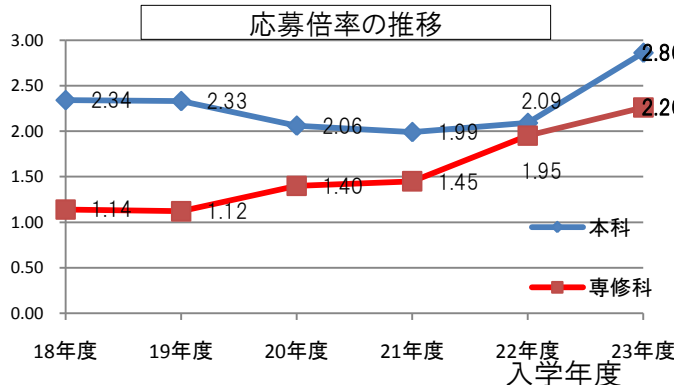


○15,931校*ある全国の高等学校(5,116校)及び中学校(10,815校)のうち、**約20%に当たる3,250校を訪問**(平成22年度実績)

*文部科学省「平成22年度学校基本調査」による

募集活動の成果

- 近年、入学希望者は増加傾向。
- 募集活動により海上技術学校等の存在を知った入学者も多く、入学希望者の増加に貢献。
- 一方で、海上技術学校等の認知度がまだ低いため、今後も積極的な募集活動が必要。
- 内航海運や船員という職業そのものの認知度を上げることも必要。



中学校・高等学校訪問時の反応

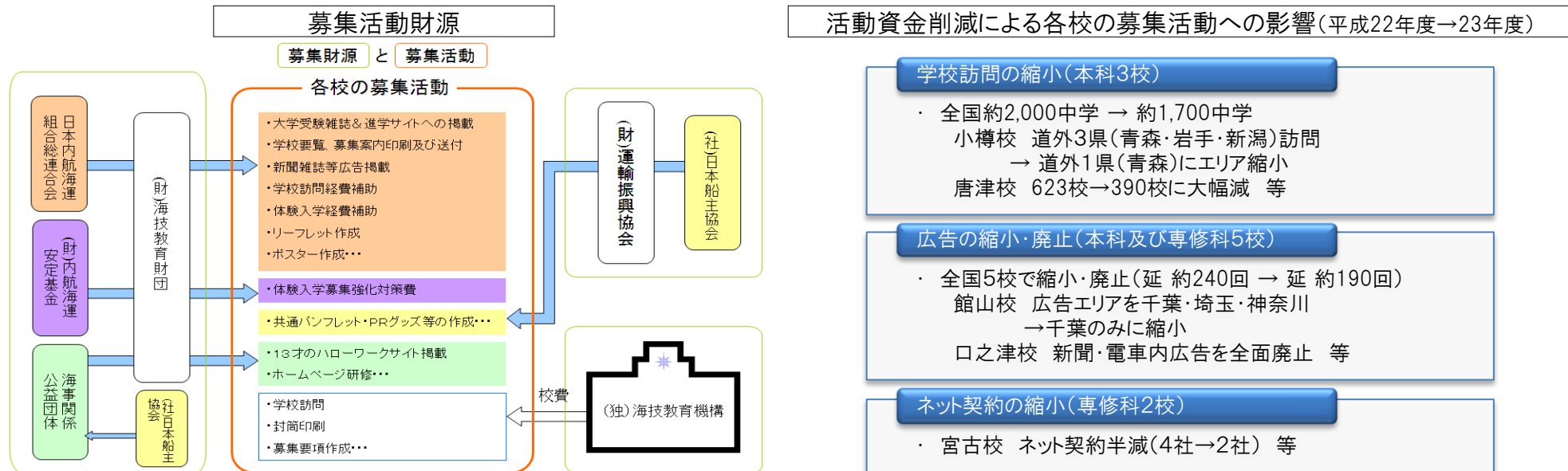
- ・このような学校があることを初めて知った。
- ・就職が厳しい中、良い学校を教えてもらった。
- ・早速、生徒に紹介したい。
- ・こういう職業が生徒に認識されることが必要だ。

(出典)平成23年度学校訪問報告書

ステークホルダー間の連携強化策① - 募集活動の強化 -

募集活動の課題

- 業界団体等からの支援(補助金)に支えられ、募集活動を行い、入学者の増加を図ってきたところ。
- 近年、募集関係補助金の減少により、募集活動を縮小せざるを得ない状況にあり、今後の入学者確保への影響が懸念される。



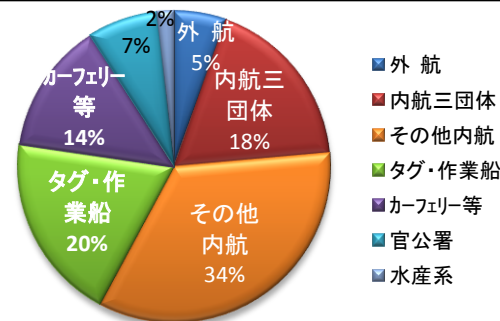
まとめ

- 入学希望者の増加による基礎学力の高い入学者の確保は、質の高い船員の養成に繋がり、海運業界の期待に応えることになる。
- 少子化の中で、質の高い新人船員を確保して行くには、募集・広報活動をこれまで以上に積極的に実施すべき。

➢ 募集活動の活性化のため、従来の枠にとらわれず、機構の卒業生が数多く就職しているタグや旅客船の関係者からの支援もお願いしたい。

➢ 機構のノウハウ、行動力を活かし、募集活動と海事広報が連携して募集・広報活動を広く展開していくべき。

海上技術学校、海上技術短期大学校及び海技大学校卒業者の海上就職先 (5か年平均)



(出典)平成18~22年度独立行政法人海技教育機構求人・就職状況報告

ステークホルダー間の連携強化策② 一奨学金の拡充

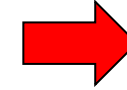
1. 奨学金に関するアンケート調査結果

奨学金の貸与希望

奨学金をおよそ4割の生徒・学生が希望しているが、貸与を受けることができるのは、3割程度

奨学金の貸与希望額

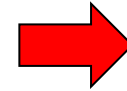
奨学金希望者のおおよそ80%以上が3万円以上の奨学金を希望
〔1万円〕5%、〔2万円〕14%、〔3万円〕34%、〔4万円〕25%、〔5万円〕以上22%
※海上技術学校の学費(寮費・食費込み)は年平均40万前後



- およそ4割の生徒が奨学金を必要としている。
- 希望額は学費に相当する3万円程度

2. 現状の奨学金制度(海上技術学校及び同短大対象のもの)

実施機関	採用人数/希望者数	条件等	貸与月額
(財)海技教育財団	329人/397人	収入基準 特別奨学金の場合は返済免除 (本科3年生、各校1人、1月限り)	(本)2.5万円 (専)3万円
(入学準備金)	38人/40人		20万円以内
全日本海員組合	92人/116人	収入・学業基準、学校長推薦 卒業後組合加入で返済免除	1万円
(財)近藤記念海事財団	22人/30人	学校長推薦	2万円
(社)日本海員掖済会	83人/108人	学校長推薦	0.5万円

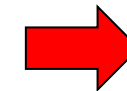


- 奨学金の採用定員の関係で、奨学金を受けることができない生徒が多数存在。

(各奨学金は併給可能) ※海上技術学校及び同短大の学生は日本学生支援機構の奨学金は対象外

3. 奨学金制度の拡充について

- 希望者が全員支給を受けられるように採用枠を拡大
- 拡充により、機構による、奨学金(入学準備金を含む。)制度の積極的なPRが可能に



- 奨学金制度の拡充による、志望者のすそ野拡大
- 学生の学業に対するインセンティブの付与

優秀な人材確保のためには船員志望者に対する奨学金拡充が重要

ステークホルダー間の連携強化策③ 一寄附受入制度

1. 教育機材・教材整備の状況

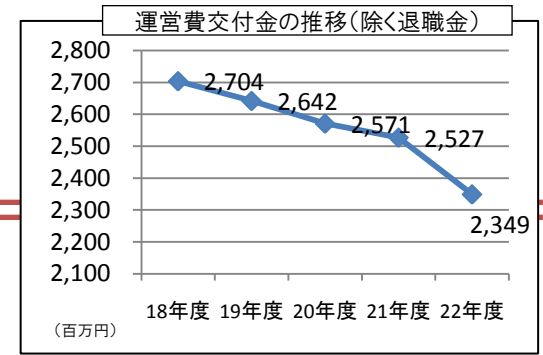
海技教育機構では、限られた予算の中で、工夫して教育機材・教材を整備しなければならない状況

例えば、①中古機材を購入するなど教育機材・教材確保に工夫

(H21年度 中古ディーゼル機関購入(清水校))

②教官が手作りで機材整備、教材を制作

(例:信号回路図面、船体構造模型等)



課題

- ・新型教育機材の導入等がなかなか進まない。
- ・実機(実際に稼働する機関等)の不足など、教育機材・教材の整備・充実が課題

例えば、

- 海大では、業界からも要望を受けているダブルハルトンカーシミュレータによる訓練が、機材整備ができず実施できていない状況。
- 製造から40年以上経過し、老朽化が著しいディーゼル機関を未だに教材として使用しており、更新ができていない。

2. 寄附受入の状況

船社等からの寄附物件例

ディーゼル主機関



教習用小型船舶



メカトロニクス
シーケンスキット



模擬機関総合実験装置



DVDプレイヤー&モニター



船型模型



寄贈書籍



問題点

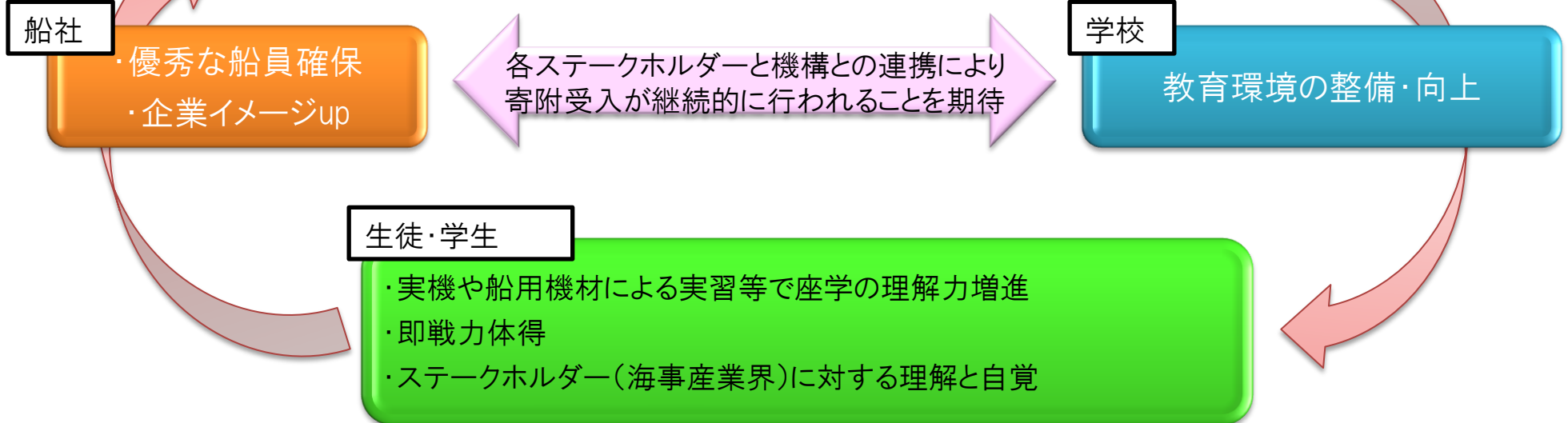
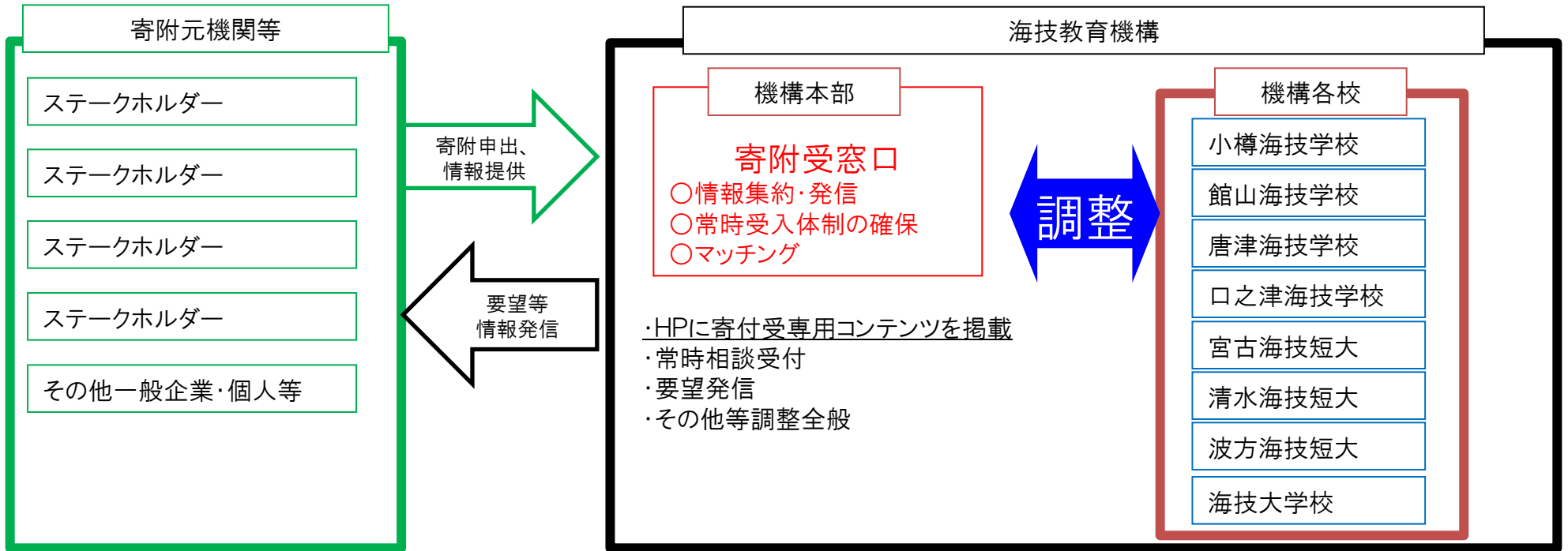
寄附する側としては、何処にコンタクトすればいいのかわからない、何を欲しているかわからない、そもそも機構が寄附を受けるのかもわからない

➡ 機構に寄附の受付窓口を設け、ミスマッチの解消を図る。

- 船社・関係団体等からの寄附により教育環境の向上を図り、業界ニーズに即応した、より質の高い教育を実施

ステークホルダー間の連携の象徴として、継続的な寄附の体制を望む。

ステークホルダー間の連携強化策③ 一寄附受入制度



【COOP教育-事例-】

COOP教育：学校の授業ではできない部分の教育を産業界との間で長期にわたって連携を取りながら行う教育

①海技者としての資質	課題	対応事例等
会社の経営を自分が担う気持ち	海運の成り立ち、海運経営とはいかなるものか	WEB講義等を活用し、連携講座を開設
基本的なコミュニケーション能力	年齢差がある現場での仕事であり、話し相手が必要	海務部、工務部、港湾荷役、代理店等に協力を依頼
TOEIC 500点	現在の授業では基礎養成に重点をおいている(英語対応については学校毎に対応が異なっている)	MAAPとの連携
資質教育 探究心・積極性・提案力・陸や外地駐在への意欲	講義での演習形式では育成しづらい	実際の現場における問題を卒業研究で実施
②船員としての技能・知識	課題	対応事例等
機関と操船技術の知識	学校での講義及び校内練習船での実習のみでは不足	学校での講義及び校内練習船での実習を通じて基礎を身につけ、航訓練習船の長期間実習で応用力等を育成
船内業務・生活への適応力と精神力	寮生活、クラブ活動及び校内練習船での実習のみでは不足	寮生活、クラブ活動及び校内練習船での実習を通じて基礎を身につけ、航訓練習船の長期間実習で応用力等を育成

※各項目毎に評価を行い改善

