

第2回 船員（海技者）の確保・育成に関する検討会
議 事 次 第

平成23年8月5日（金）

14：00～16：00

三田共用会議所 第4特別会議室

1. 開 会

2. 議 事

議題1. 船員の確保・育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. 今後の進め方について

3. 閉 会

船員（海技者）の確保・育成に関する検討会 委員名簿

【学識経験者】

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

【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
・航海訓練所 理事長 飯田 敏夫
・海技教育機構 理事長 鋤柄 好利

【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 赤峯 浩一（日本郵船 常務経営委員）
・日本船主協会 労政委員会委員 平塚 惣一（商船三井 専務執行役員）
・日本船主協会 労政委員会委員 佐々木 真己（川崎汽船 取締役常務執行役員）
・日本船主協会 労政委員会委員 阪田 泰一（NS ユナイテッド海運 執行役員）
・日本船主協会 労政委員会委員 紙田 浩（JX 日鉱日石タンカー 取締役
船舶管理本部長）
・日本内航海運組合総連合会 船員対策委員長 上窪 良和
（第一中央船舶 代表取締役社長）
・内航大型船輸送海運組合 会長 栗林 宏吉（栗林商船 代表取締役社長）
・全国海運組合連合会 会長 小比加恒久（東都海運 代表取締役社長）
・全国内航タンカー海運組合 会長 岩田 誠（旭タンカー 代表取締役社長）
・全国内航輸送海運組合 会長 三木 孝幸（三洋海運 代表取締役社長）
・全日本内航船主海運組合 会長 佐藤 國臣（佐藤國汽船 代表取締役社長）
・日本旅客船協会 理事 高松勝三郎（オーシャントランス 社長）
・国際船員労務協会 理事 栢原 信郎（キーマックスマリタイム CEO）
・日本船舶管理者協会 理事長 蔵本由紀夫（イコーズ 取締役会長）
・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 森田 保己（国際局長）
・全日本海員組合 中央執行委員 田中 利行（国内局長）
・全日本海員組合 中央執行委員 立川 博行（国際・国内政策局長）

【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 井手 憲文
海事局次長 福本 啓二
審議官 後藤 靖子
総務課長 蝦名 邦晴

参事官
安全・環境政策課長
海事人材政策課長
内航課長
外航課長
運航労務課長
海技課長
首席海技試験官
船員教育室長
海事人材政策課企画調整官
海技企画官

三好 紳介
坂下 広朗
石澤 龍彦
瓦林 康人
平田 徹郎
山本 博之
岩月 理浩
大野 実
金田 章治
林 正尚
阪本 敏章

外航船員の確保・育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）日本人船員の確保の目標

昭和 60 年以降、外航日本人船員は急激に減少しているが、海上輸送に多くを依存している我が国にとって、非常時における海上輸送の確保等の面から問題がある。そのため、各種施策により外航日本人船員の数を平成 20 年度からの 10 年間で 1.5 倍に増加させるための取り組みを促しており、外航海運業界は、業界の総意として、外航日本人船員（海技者）を今後 10 年間で 1.5 倍程度という目標を掲げている。また、業界が求める資質を持った人材の十分な供給も日本人船員確保にとって課題となっている。

（２）日本人船員（海技者）の位置づけ

船社は日本人船員に対して、一定期間の船舶運航実務を経験した後に陸上部門で運航管理業務全般や営業支援を担う要員として活躍する人材となることを期待し、こうした者が一定数必要としている。また、船員としての知識・経験を活かして船舶管理監督者(SI)等の船員以外の海事関連業務に従事する者（陸上海技者）も船員のキャリアパスとして重要である。

（３）船社が新人船員に求める資質・技能等

船社は新人船員に対して、①船員の資質として、船舶の機関及び操船に関する基礎的な知識・技能、船内業務及び船内生活への適応力・耐えうる精神力、②海技者の資質として、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求めている。

（４）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、資質の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。

(5) 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：優秀な船員志望者の確保

近年、日本人船員（海技者）に求められている資質・技能がより高度化している現状を踏まえると、幅広い層からの優秀な人材の確保が必要となる。

そのためには、産・学・官が連携した海事広報の充実はもとより、教育の充実・強化、海運業界による安定的な採用や、キャリアパスのPR等を通して船員の職業としての魅力をより多くの若者に伝えることにより、船員をめざす若者の裾野を拡大することが必要ではないか。

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一方で、大学からは、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3：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

新3級制度の活用による船員養成については、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・高専の養成制度とでは、船社による乗船実習（いわゆる社船実習）の期間や入社時期などで整合していない部分があり、これらの不整合を是正するべきとの意見も出ているところ。

他方、より幅広い供給源からの優秀な人材確保については、神戸大学からは、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・他大学からの転入学システム、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いった紹介もされたところ。

今後、優秀な人材をより幅広く確保するためには、新3級制度等の改善について検討すべきではないか。また、神戸大学が検討しようとしている新たな養成システムの検討について、関係者で協力できることはないか。

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。

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。

また、船舶燃料が高騰している状況に鑑みて、船舶燃料を安定的に確保できる方策や訓練手法等を工夫して、訓練の質を確保すること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であり、船員志望の動機付けに有効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、乗船実習の規模や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り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5：ステークホルダー間の連携強化

ステークホルダー間では、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 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）
- ③ 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）
- 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）

いずれにしても、他の分野に見られる産学連携の進んだ事例のように、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て進めるべきではないか。

論点6：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）」等で受益者負担の拡大が指摘されているところであるが、そもそも各セクターで必要となる人材については、そのセクターにおけるステークホルダーが養成について一定の貢献を行うことは当然である。

このような視点から、船員養成についても、すべてのステークホルダーが、

論点 1～5 の議論の結果から導き出される産・学・官それぞれの適切な役割を踏まえて、人材養成に積極的に貢献していくべきではないか。

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教育におけるコースの統廃合及び講習料の適正化に取り組むべきではないか。

内航船員の確保・育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）中長期的な船員不足

現時点では船員不足は顕在化していないが、今回行った内航船員需給の再予測調査によると、中長期的には船員不足となり、その規模は、平成 27 年で約 800～2200 人、平成 32 年で約 2100～5100 人と予測されており、これまでのように、高年齢層の船員の活用により不足分を補えるのか等の問題がある。今後、船員不足に関しては、新人船員の確保・育成を基本に据えつつ、新人船員にとって魅力があり、高齢船員にも働きやすい職場環境の整備、技術革新による省力化等、総合的な船員確保策が求められている。

（２）新人船員の供給の多様化

内航新人船員の供給源は、内航船舶職員（４級海技士）を養成目的とする海上技術学校・短大が供給全体の約 5 割を占めているものの、水産高校はそれに次ぐ約 3 割を占め、また、平成 19 年に創設された新 6 級制度による海技大学校や民間教育機関も合計で約 1 割を占めている。

このほか、主として外航船舶職員（３級海技士）を輩出している大学（商船系、水産系、私立）や商船系高専からも、カーフェリー、R0-R0 船等へ内航新人船員が供給されており、その数は 1 割程度となっている。

（３）新人船員に求める能力・資質

内航事業者の多くは、運航コストの制約、小型船舶での少人数による運航という事情から、即戦力を有した人材を必要としており、新人船員に対して、①内航船を単独で安全に運航する知識・能力と②責任感、判断力、積極性、協調性、安全意識を求めている。

しかし、OJT を自ら行うことが可能な大手事業者とそれを行うことが困難な中小零細事業者では船員教育に求める内容が異なっている。すなわち、大手事業者は基礎に重点を置いた教育訓練を求めているのに対して、中小零細事業者は内航船を単独で安全に運航する知識・能力を要望している。

なお、旅客船事業者は職員教育のレベルアップを求めているとともに、部員確保も重視している。

(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：船員供給体制のあり方

(1) 新人船員の確保

今後、中長期的に船員不足が予想される中、新人船員の主たる供給源である海技教育機構の養成定員の見直しや、水産高校卒業生等の積極的な活用などの取り組みが必要ではないか。

また、船員志望者のすそ野の拡大のために、内航業界の職場としての魅力の向上や、産・学・官が連携した海事広報の充実を図る必要があるのではないか。

(2) 新人船員を確保するための制度改善

内航業界に新人船員を供給しているそれぞれの教育機関の教育・訓練レベルは様々であり、教育機関によっては内航船の運航に必要な資格要件が不足しているケースがあるとの指摘がある。幅広い供給源から新人船員を確保するためには、例えば、水産高校卒業生等の資格取得を促進するなど、船員確保に資する資格制度改善を検討する必要があるのではないか。

論点2：教育・訓練機関におけるより実践的な教育・訓練の維持・強化

(1) 内航用練習船の活用等

船社は、「内航船を単独で安全に運航する知識・能力」に関する教育・訓練について、船社での実際の運航に合わせた形でより実践的に行うことを求めている。航海訓練所においては、内航用練習船を平成26年度中に就航させることを目途として建造に着手し、同船を用いた教育・訓練プログラムについても海技教育機構等と検討を進めており、内航業界の知見を積極的に取り入

れながら、同プログラムの具体化に取り組むこととしている。

今後、より実践に即した教育・訓練を実施するにあたり、教官についても現場の運航実態の知見を向上させ、教育・訓練に反映させる必要があることから、内航船経験者の教官採用、教官の内航船社での乗船研修を推進する必要があるのではないかと。

(2) 航機両用教育の必要性

OJTの実施能力が相違していることから、大手事業者と中小零細事業者では新人船員に求める能力・資質が異なっているが、海上技術学校等における航機両用教育については、OJTが可能な大手事業者の中でも評価が分かれている。

また、内航業界の一部から即戦力を身に付けさせるためには、片方の教育を深度化させることが必要との意見がある一方で、教育機関の側からは両用教育を実施しつつ、深度化に必要な教育時間を確保できるか疑問との意見もある。

さらに、学生側の立場や若手船員のステップアップの観点から見た両用教育の評価についても意見は分かれている。

このように、航機両用教育の必要性については、様々な意見が寄せられており、事業者のニーズ、航機両用教育のメリット・デメリット、教育機関の対応能力等を十分に調査し、検討していくべきではないかと。

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

外航業界では、平成21年度に商船系大学・高専に社船実習が導入され、実施している船社は、実践的な訓練が付加できると評価している。内航業界においても、民間教育機関での6級海技士養成において社船実習を導入し、一定の実績を上げているところ。

このようなことから、今後は業界ニーズ、社船実習の実施能力等を調査し、社船実習の拡大を検討すべきではないかと。

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と。

また、船舶燃料が高騰している状況に鑑みて、船舶燃料を安定的に確保できる方策や訓練手法等を工夫して、訓練の質を確保することを検討すべきではないか。

(2) 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り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 : 民間による実践的な船員養成の位置づけ

内航海運において 500 総トン未満の小型船の占める割合は非常に高い。また、これらの船舶の船員数は内航船員の多くを占めている。これら小型船事業者は船員教育機関の卒業生を必要数に対して必ずしも十分に採用できていない。新人供給源からの採用が難しい中、小型船事業者の実態に即した小型の民間商船を活用した訓練による船員確保の試みがなされている。また、内航船員の養成に際しては、船員にステータスを与え、プライドを持てるような船舶管理監督者(SI)に至るキャリアアップのための評価システム等についても提案があった。

こうした取り組みについて、船員養成事業の一部として位置づけ、具体的な内容について検討を進めるとともに、事業支援を検討すべきではないか。

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 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）
- ③ 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実態の知見を向上させ、教育・訓練に反映させることが必要。また座学と乗船実習との連携を図ることが必要）
- 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）

いずれにしても、他の分野に見られる産学連携の進んだ事例のように、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6：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）」等で受益者負担の拡大が指摘されているところであるが、そもそも各セクターで必要となる人材については、そのセクターにおけるステークホルダーが養成について一定の貢献を行うことは当然である。

このような視点から、船員養成についても、すべてのステークホルダーが、

論点 1～5 の議論の結果から導き出される産・学・官それぞれの適切な役割を踏まえて、人材養成に積極的に貢献していくべきではないか。

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教育におけるコースの統廃合及び講習料の適正化に取り組むべきではないか。

船員(海技者)の確保・育成に関する検討会の進め方(案)

～ ステークホルダー間の真の連携をめざして ～

進め方

- 個別論点につき具体的対応策を外航・内航部会にて検討する。
- 上記の検討は本年末までとし、平成24年3月頃に最終とりまとめを行う。

第2回検討会(全体会議)

8月5日

- ・ プレゼンの内容を踏まえ論点整理、議論の方向性を提示
- ・ 今後の進め方について説明、意見交換

第3回外航部会

9月

- ・ 船員志望者の確保
- ・ 幅広い人材供給源の整備(新3級等)
- ・ 乗船実習の見直し①

第3回内航部会

- ・ 船員供給体制のあり方
- ・ 乗船実習の見直し
- ・ 航機両用教育の必要性①

第4回外航部会

10～11月

- ・ 教育カリキュラムの見直し
- ・ 乗船実習の見直し②
- ・ ステークホルダー間の連携強化

第4回内航部会

- ・ 内航用練習船の活用等
- ・ 航機両用教育の必要性②
- ・ ステークホルダー間の連携強化
- ・ 民間による実践的な船員養成の位置づけ

第5回外航部会

11～12月

- ・ 深度化すべき論点につき検討

第5回内航部会

- ・ 深度化すべき論点につき検討

第〇回検討会(全体会議)

2～3月

- ・ 最終とりまとめ