

船員（海技者）の確保・育成に関する検討会

第2回 内航部会 議事次第

平成23年7月8日（金）

15：30 ～ 17：30

三田共用会議所 第4特別会議室

1. 開 会

2. 議 事

議題1. 内航船員需給予測について

議題2. 内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3. 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（内航部会）

【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 乗船実習科長	岩本 勝美
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
大島商船高等専門学校 商船学科教授	岩崎 寛希
広島商船高等専門学校 商船学科長	笹 健児
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
清水海上技術短期大学校長	久保田 栄次
館山海上技術学校長	澤田 茂一

【関係団体】

日本内航海運組合総連合会 船員対策委員長（第一中央船舶 代表取締役社長）	上窪 良和
内航大型船輸送海運組合 会長（栗林商船 代表取締役社長）	栗林 宏吉
全国海運組合連合会 会長（東都海運 代表取締役社長）	小比加恒久
全国内航タンカー海運組合 会長（旭タンカー 代表取締役社長）	岩田 誠
全国内航輸送海運組合 会長（三洋海運 代表取締役社長）	三木 孝幸
全日本内航船主海運組合 会長（佐藤國汽船 代表取締役社長）	佐藤 國臣
日本旅客船協会 理事（オーシャントランス 社長）	高松勝三郎
日本船舶管理者協会 理事長（イコーズ 取締役会長）	蔵本由紀夫
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（国内局長）	田中 利行
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	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	三好	紳介
	安全・環境政策課長	坂下	広朗
	海事人材政策課長	石澤	龍彦
	内航課長	蝦名	邦晴
	運航労務課長	山本	博之
	海技課長	尾形	強嗣
	首席海技試験官	大野	実
	船員教育室長	金田	章治
	海事人材政策課企画調整官	川上	洋二
	海技企画官	阪本	敏章

I-1 前回の内航船員の需給予測方法

H19年海事局試算の方法

○ 需要

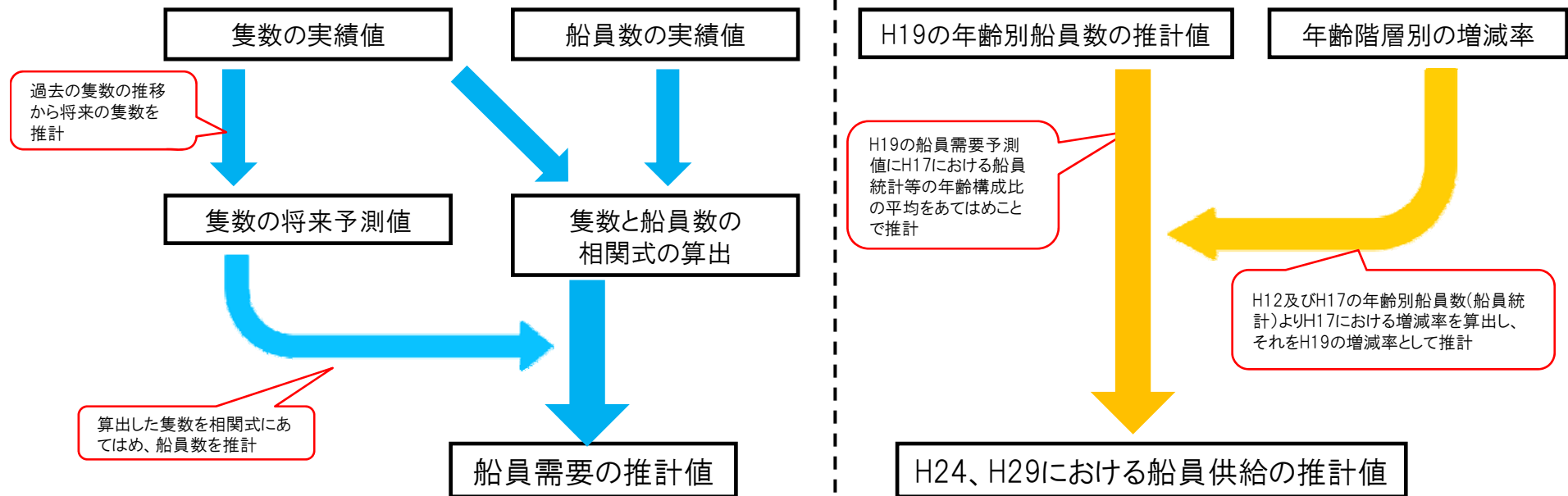
過去の統計より得られた船舶の隻数の動向の推移に基づき、将来の隻数の予測値を算出。その上で、過去の船員数と隻数との相関関係を算出し、その相関関係と将来の隻数の予測値によって、将来必要な船員数を算出。

○ 供給

過去5年間(H12→H17)の船員の年齢階層別の増減率(例えば55歳以上59歳未満の者のうち、どれだけの比率の者が5年後に60歳以上として残っているかの割合)を算出し、その増減率をH19年年齢階層別船員数(推計値)に乗じて算出。

船員需要の推計方法

船員供給の推計方法



I-2 需給予測値と実績値の比較

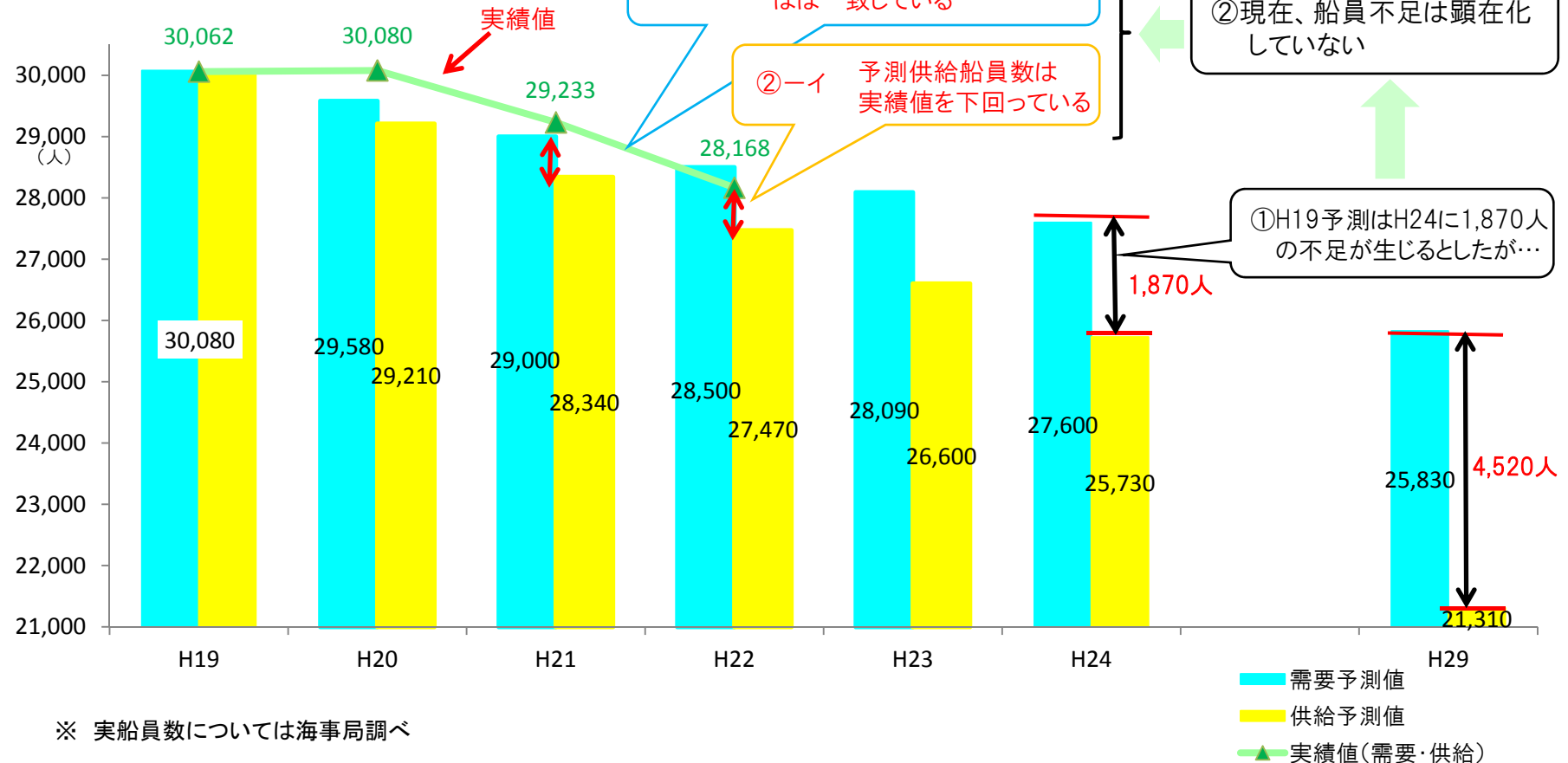
○平成19年の内航船員の需給予測では、平成24年及び平成29年において船員不足が生じると予測していたが、現在の内航業界においては船員不足は顕在化していない。そこで平成19年における船員需給予測値と実績値の検証を行ったところ、

→予測需要船員数は実績値と比べると大きな乖離は見られない。

→しかし、予測供給船員数は実績値を明らかに下回っている。

ことが判明した。

平成19年の海事局試算値と実績値の比較



Ⅱ-1 内航船員の需要の予測方法の見直し

- 平成19年予測による平成22年までの推計値(隻数)では、図①の通り大きなズレはないものの、4ポイントのズレが生じていた。この原因の一つとしては景気動向の影響を受けやすい内航海運業界の推計において、景気動向を反映していなかったことが考えられる。



- この点を踏まえ、今回は将来における日本の景気動向の様々なケースにおいて船員の需要がどのように変動するか、検討する。



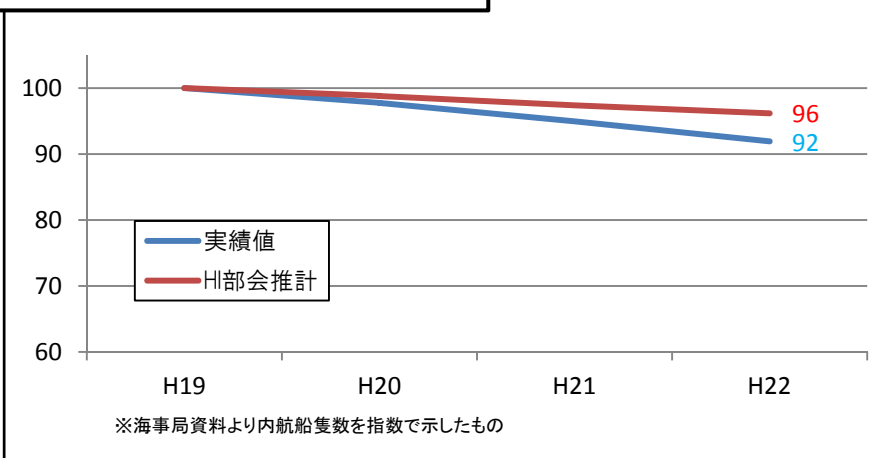
**将来の景気動向を踏まえた
内航船員需要の再予測に改める**

具体的には、内航船代替建造検討会で示された(財)海事センター調査「内航の適正船腹量の予測」(GDP成長率成長率を3ケース使用。)による総トン数予測値を活用する。

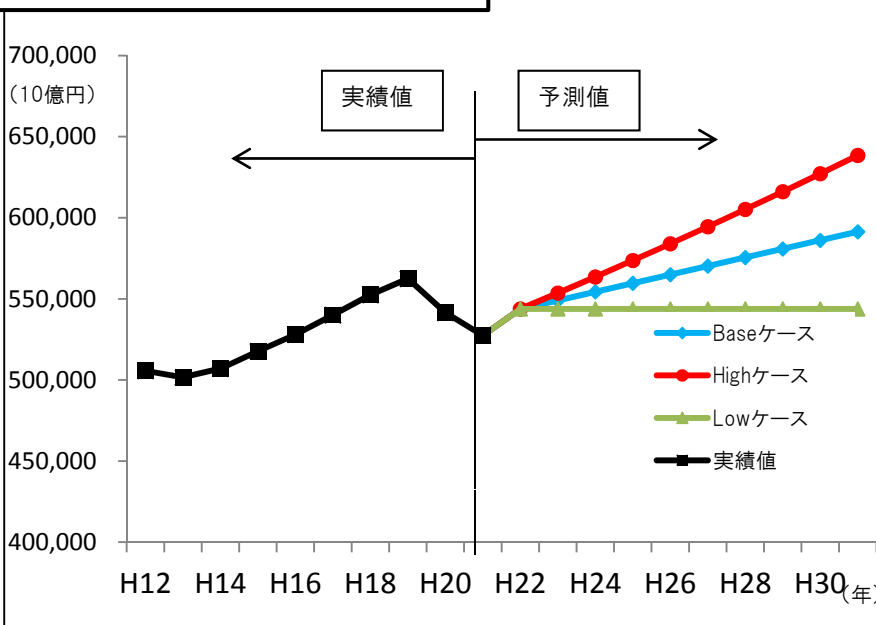
- ・Highケース IMF予測値(2010～15年の平均値)1.8%
- ・Baseケース 国土交通省予測値の0.82%～0.97%
- ・Lowケース 年率0%(今後一切成長しない) (→図②)

※旅客船は地域の交通手段等、公共交通機関としての役割もあることから、貨物船ほど景気動向の影響は生じないと考えられるので、旅客船の隻数の推計においては景気動向の反映は行わないこととする。

図① 予測隻数及び実績値



図② GDP予測値の推移



Ⅱ-2 内航船員数の需要再予測のフローチャート

Ⅰ 隻数の推計

①船種別総トン数 (将来予測値)【貨物】

※(財)日本海事センター試算値

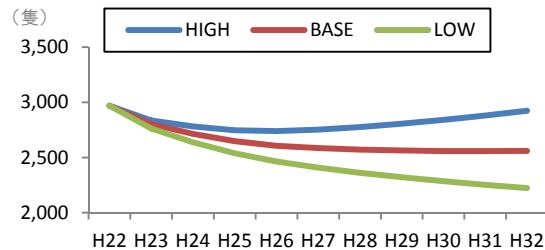
平均総トン数 = 総トン数 ÷ 隻数
※船種別に算出

H22年船種別隻数
(実績値)【貨物】

H22年船種別総トン数
(実績値)【貨物】

②H22年船種別
平均総トン数【貨物】

○内航貨物船の将来隻数の予測図

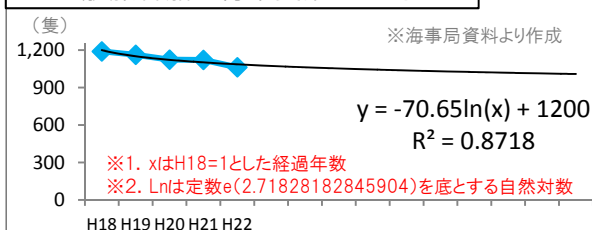


3つのGDP成長率に基づき算出された将来の総トン数の予測値にH22の平均総トン数を踏まえて隻数を算出。

④隻数【旅客】

(H18年からH22年の実績値)

○内航旅客船の将来隻数の予測

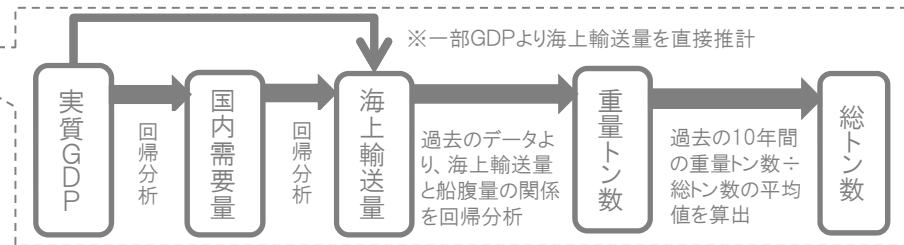


H18からH22の内航旅客船の隻数の推移から算出される推計式を踏まえて将来の隻数の予測値を算出。

内航船隻数 (将来予測値)

③隻数(推計値)
【貨物】

⑤隻数(推計値)
【旅客】



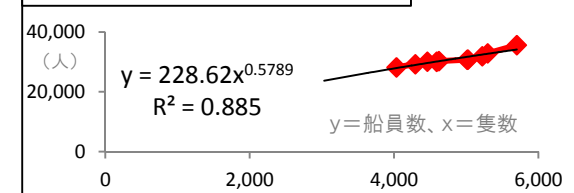
Ⅱ 隻数と船員の相関関係

内航船隻数
(H13年からH22年の実績値)

内航船員数
(H13年からH22年の実績値)

⑥隻数と船員数の相関式

○隻数と船員数の相関関係



※海事局資料より作成

H13からH22の過去10年間の隻数及び船員数の相関関係より相関式を算出

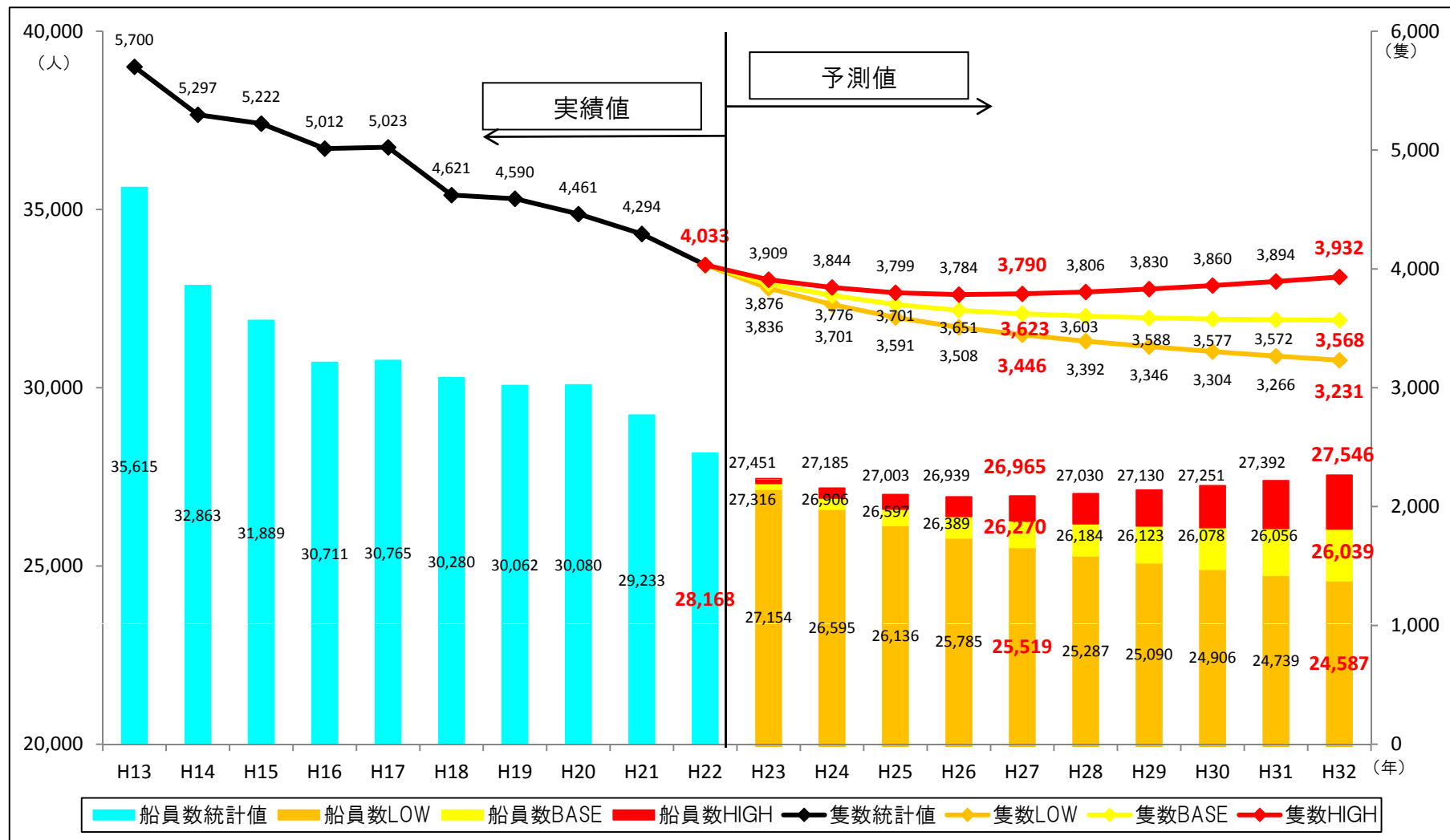
隻数と船員数の相関式に内航船隻数(将来予測値)をあてはめ、内航船員の将来需要を推計する。

Ⅲ 内航船員需要数(推計値)

注. 赤字はH19年における船員需要の推計方法とは異なる点である。

Ⅱ-3 内航船員数の需要予測（試算結果）

内航船員の需要は平成27年に2万6千弱～2万7千、平成32年に2万5千弱～2万7千強と推計



Ⅲ-1 内航船員の供給の再予測方法の見直し

- 平成19年における内航船員の供給予測は平成12年から平成17年における年齢階層別の増減率から、将来における船員数を推計した。その結果、平成24年に約1,900人程度の船員不足が生じるとしていた。
- しかしながら、実船員数は平成19年の供給予測値を上回って推移する一方で、60歳以上の高年齢層の船員の割合が増加している。(→図①)



- 前回の平成19年における船員供給予測方法について、供給実績値と比較して検証を行った。(→図②)
- 検証を行った結果、前回の推計方法では、実態と比較して、**60才以上の高年齢層の船員の推計値において顕著なズレが見られることが判明した**。これは、以下の2点が原因として考えられる。

① 高年齢層の船員の活用の増加

→第1回検討会における議論によると、年金給付との併用等で賃金水準の低くなる高年齢層の船員の活用が進んでいるとの指摘があった。

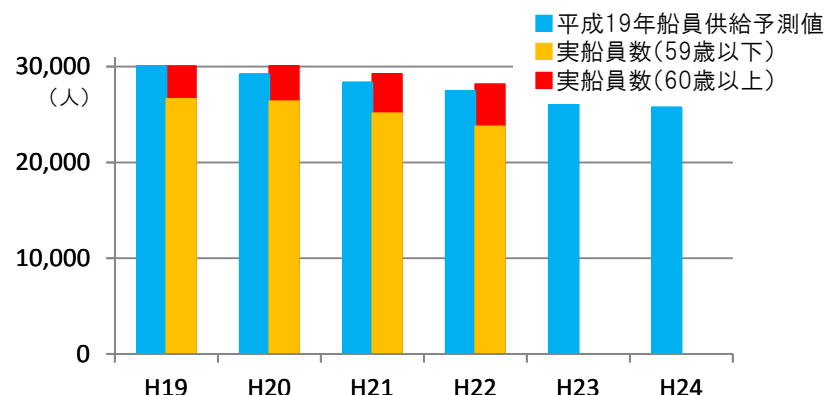
② 年齢構成比の差異

→平成19年で利用した年齢階層別の統計が、高年齢層の船員が多いとされる零細事業者を反映できていなかった。



**前回推計の誤差を踏まえた
内航船員供給の再予測に改める**

図① 船員供給予測と実績値との検証

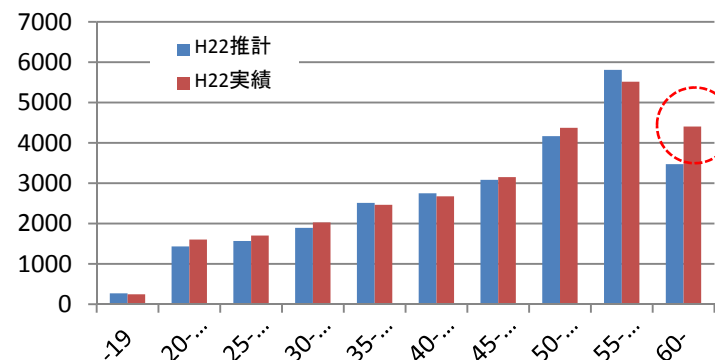


〈全体に占める60歳以上の船員の割合〉

	平成19年	平成20年	平成21年	平成22年
60歳以上の割合	11.4%	12.3%	14.0%	15.6%

※実船員数については海事局調べ

図② 船員供給予測方法の検証



※H22推計値は前回の推計における計算式を用いて算出した船員供給推計値。

※H22実績値は海事局調べ。



高齢層において推計値と実績値にズレが存在

Ⅲ-2 内航船員数の供給再予測のフローチャート

内航船員の供給は、平成27年に2万5千弱、平成32年に2万2千強と推計

【船員供給の推計方法】

1. 年齢階層別の増減率の算出

近年、高年齢層の活用が進んでいることを反映するため、今回の予測では船員数の年齢階層別の増減率を算出するにあたっては、入手可能な最新値を用いる。（平成17年と平成22年における年齢階層別船員数から算出する。）

※平成17年の年齢構成比については統計の連続性を考慮して平成18年の比率を適用することとする。

年齢階層別の増減率とは

年齢階層別の増減率とはある年齢層が5年後、どれくらい増えているか（または減っているか）を示したものである。

（例）（25-29）の増減率の算出方法

	-24	25-29
平成17年	1,621	1,732
平成22年	1,851	1,703

ある年齢層が5年後、次の年齢層にシフトしたときの増減を割合で算出する

※計算式：増減率（25-29）＝平成22年（25-29）／平成17年（-24）-1×100

※各年齢階層別に算出する

〈H17→H22増減率〉

	-24	25-29	30-34	35-39	40-44	45-49	50-54	55-59	60-
増減率	-	5.1%	17.1%	4.5%	9.8%	8.5%	12.2%	-11.9%	-30.4%

2. 船員供給の推計

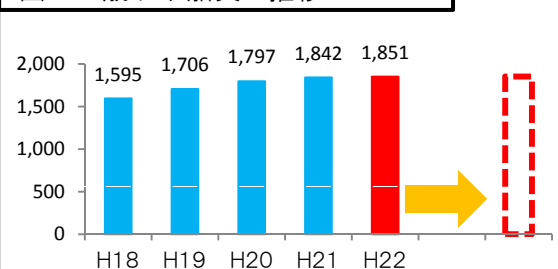
〈船員供給数の推計結果〉

上記より算出した増減率を使い、平成27年及び平成32年における年齢階層別の船員供給数を推計する。なお、24歳以下の船員数については過去の実績値より多少の増加は見られるが、大きな変動は見られないため（図参照）、ここでは最新の平成22年時点の船員数が今後も続くと仮定する。

	-24	25-29	30-34	35-39	40-44	45-49	50-54	55-59	60-	合計
増減率	-	5.1%	17.1%	4.5%	9.8%	8.5%	12.2%	-11.9%	-30.4%	
平成22年	1,851	1,703	2,028	2,464	2,676	3,152	4,371	5,516	4,407	28,168
平成27年	1,851	1,945	1,994	2,119	2,706	2,905	3,535	3,850	3,842	24,746
平成32年	1,851	1,945	2,277	2,083	2,327	2,938	3,258	3,113	2,681	22,474

※海事局資料より作成

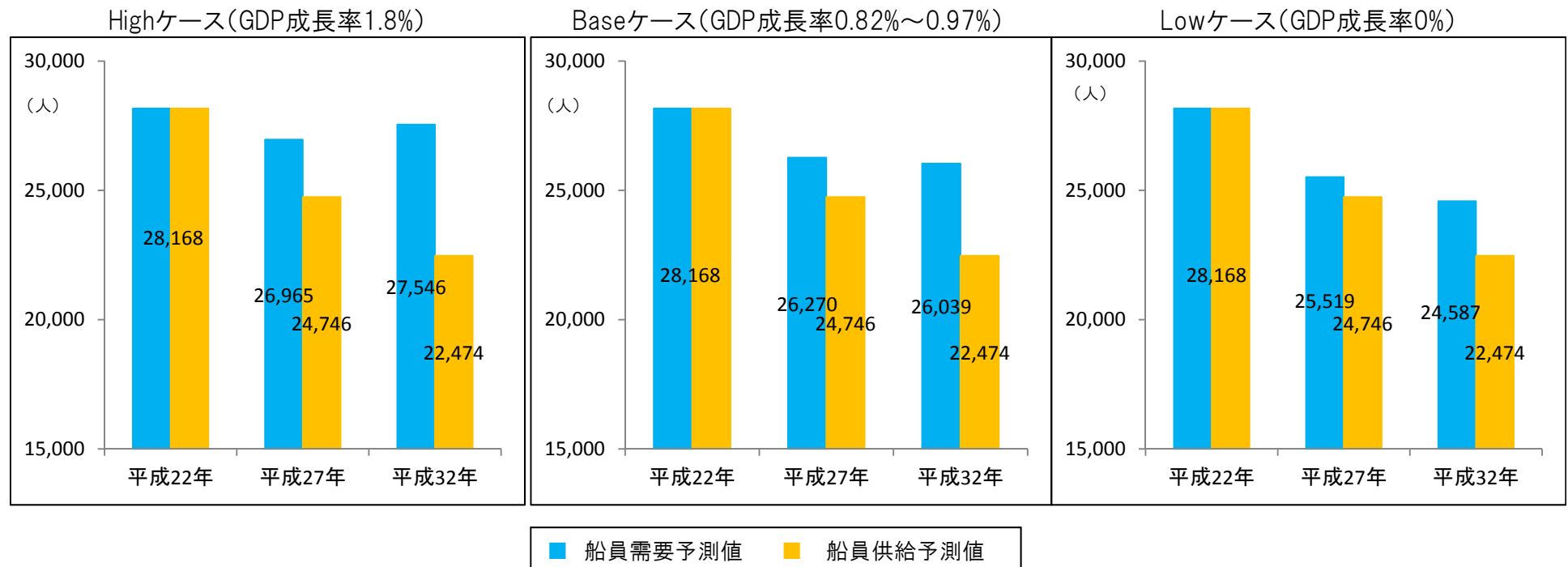
図 24歳以下船員の推移



※ 海事局資料より作成

IV-1 内航の船員需給の試算結果①

船員需給予測による需要と供給の乖離状況



【Highケース】

平成27年には 2,219人の不足
平成32年には 5,072人の不足

【Baseケース】

平成27年には 1,524人の不足
平成32年には 3,565人の不足

【Lowケース】

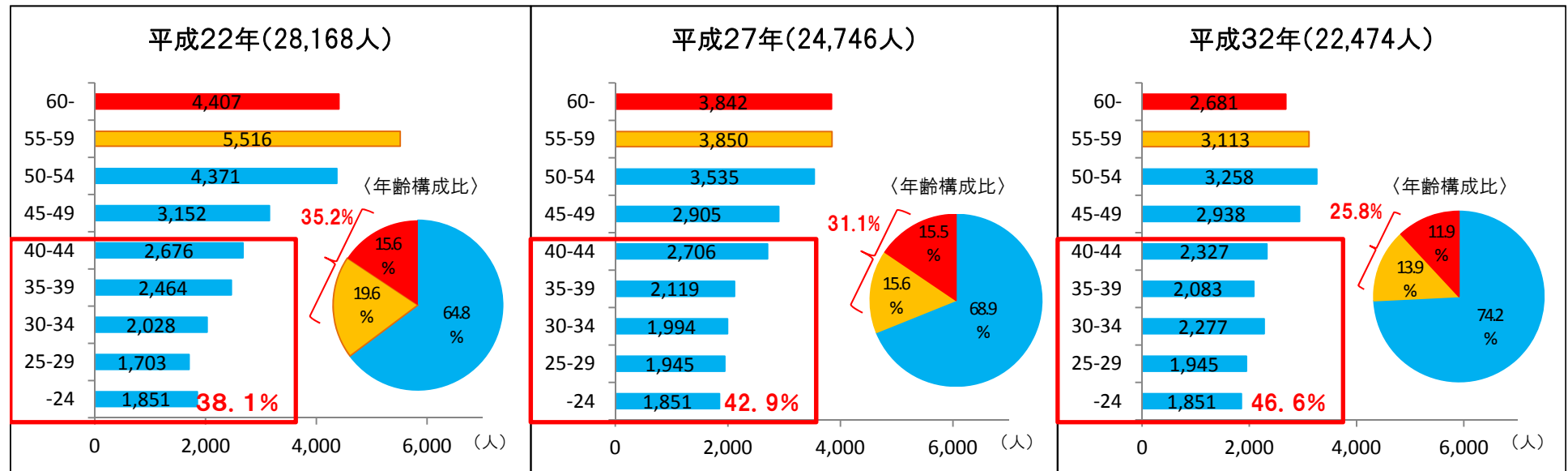
平成27年には 773人の不足
平成32年には 2,113人の不足

※海事局資料より試算

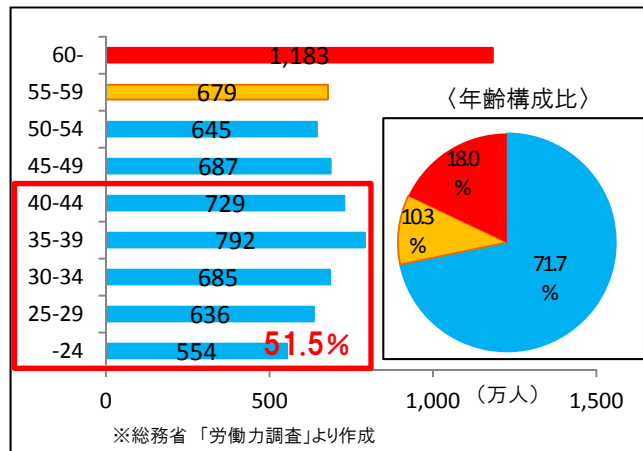
現状の傾向が継続すると、平成27年及び平成32年ともに不足が生じる。

IV-2 内航の船員需給の試算結果②

船員供給予測の年齢構成表



全産業における年齢構成表(H22)



●まとめ

今回の船員需給予測では平成27年及び平成32年ともに船員不足が生じる結果となっているが、

→今後も高年齢層の活用で不足分を補えるのか

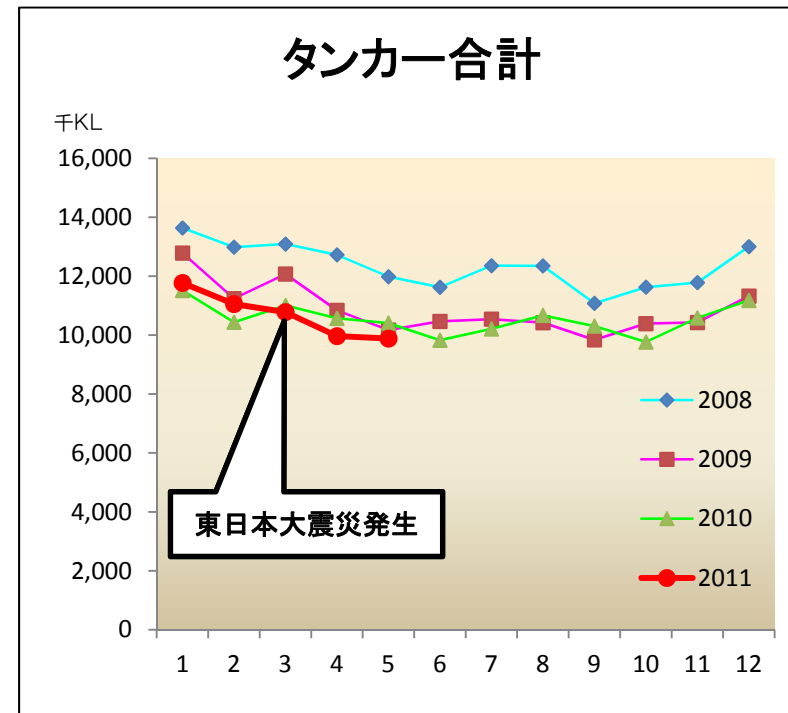
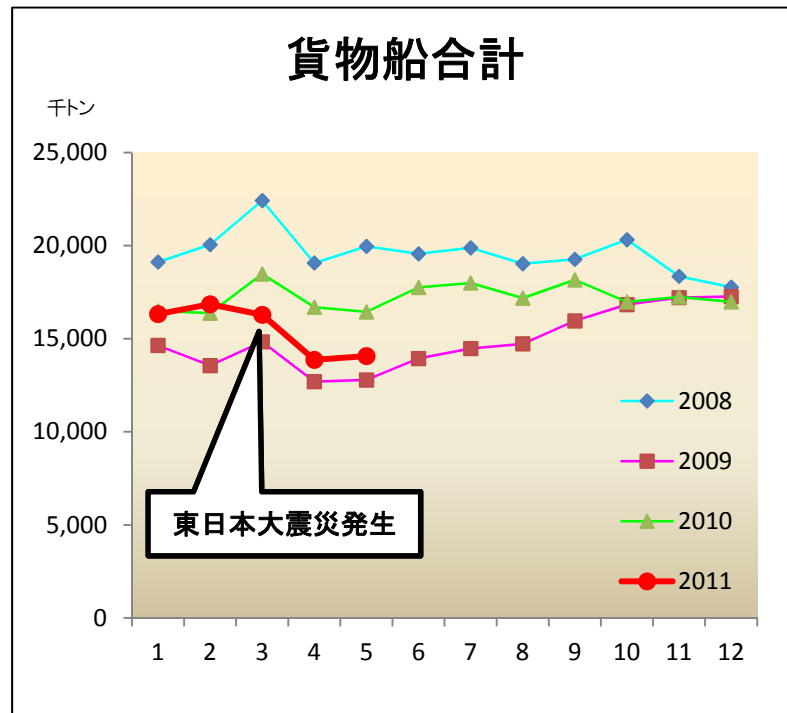
→現在の需要を支えている高年齢層が今後退職していった場合さらなる船員不足が生じると考えられるが、業界としてはどのように対応するのか

→働き盛りの45歳未満の割合が他産業と比較するとまだまだ低いのではないのか

円滑な世代交代を促すために一層の若年船員の確保・育成が必要ではないか

震災後の内航海運の輸送動向

船種別 年間（1月～12月）輸送実績の推移 比較



※内航海運組合総連合会（内航海運における輸送動向調査について）より作成
※5月については速報値

震災が貨物輸送等にどのような影響を与えるかは現時点では流動的であり、また、その影響を検証するには中長期的なデータの検証が必要であるため、引き続き震災の影響を情報収集し、また今後の統計データを吟味しながら検討を進めていく。

参考 平成19年の船員需給分析（その1）

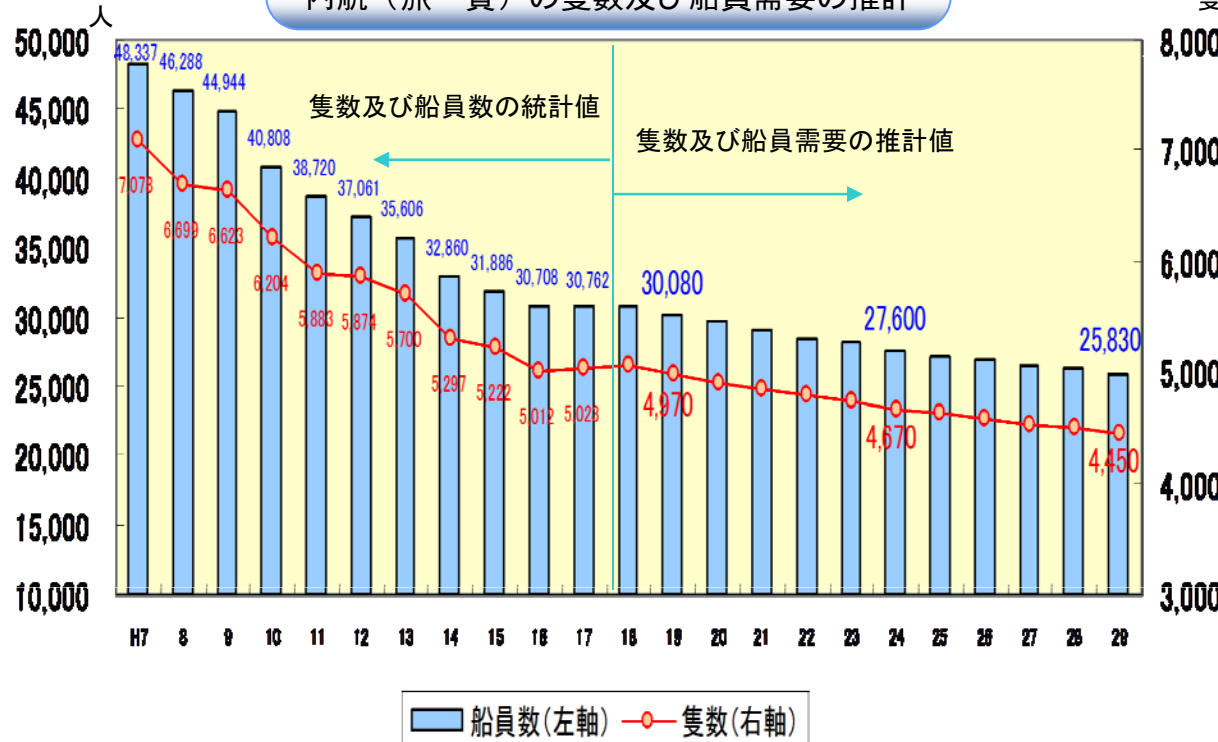
内航（旅・貨）船員の需要は、5年後に2万8千人弱、10年後に2万6千人弱と推計

- 本試算は船員統計により得られた近年の隻数、船員数の推移から導き出される傾向に基づくものであり、景気動向等他の要因については考慮しておらず、また適正船腹量を示すものではない。
- 船員統計について、外航（旅・貨）、内航（旅・貨）と区分して把握が可能となった平成7年以後の内航（旅・貨）船員数（※1）、内航（旅・貨）隻数（※2）を使用。
- 平成7～17年の内航（旅・貨）の隻数の減少傾向から「内航（旅・貨）の将来隻数の推計式」（参考図1）を求め、将来隻数を推計。
- 平成7～17年の内航（旅・貨）隻数と内航（旅・貨）船員数の間には相関関係がみられることから、両者の関係式を求め（参考図2）、「内航（旅・貨）の将来隻数の推計式」により推計された将来隻数にかかる内航（旅・貨）船員需要を推計。

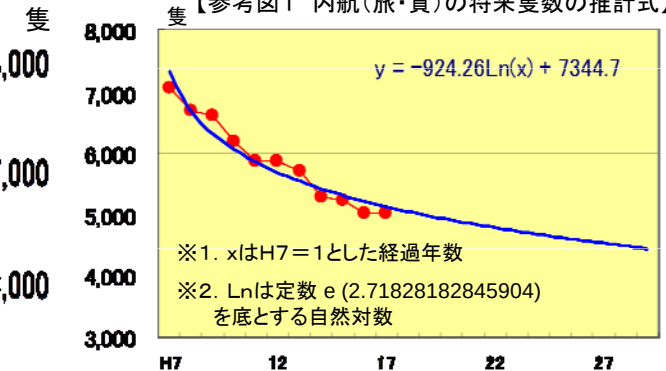
※1. 船員数（船員統計）：船員（船員法第1条に規定）を雇用する内航（旅・貨）の事業者（保有船舶の合計総トン数は1,000G/T以上、1,000G/T未満の双方を含む）が雇用する10月1日現在の船員数（予備船員含む）

※2. 隻数（船員統計）：船員（船員法第1条に規定）を雇用する内航（旅・貨）の事業者（保有船舶の合計総トン数は1,000G/T以上、1,000G/T未満の双方を含む）が雇用する船員が10月1日現在乗り組んでいる船舶の隻数

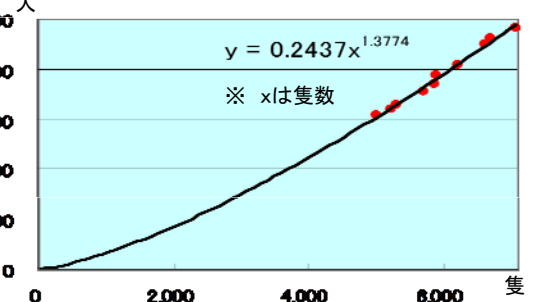
内航（旅・貨）の隻数及び船員需要の推計



【参考図1 内航（旅・貨）の将来隻数の推計式】



【参考図2 内航（旅・貨）の隻数と船員数の関係】



※船員統計に基づき海事局作成

参考 平成19年船員需給分析（その2）

年齢構成に基づく試算による今後の内航(旅・貨)船員数は、5年後に2万6千人弱、10年後に2万1千人強と推計

●本試算は現状レベルの採用数や離職の状況が継続するものと想定し行ったものであり、景気動向等他の要因については考慮していない。

●船員需給総合調査(※1)、船員統計(1,000G/T以上)(※2)、内航総連調査結果(※3)の3調査の年齢構成比を船員統計の内航(旅・貨)船員数の平成17年値(30,762人)にあてはめ、3調査の年齢構成比に基づく年齢別船員数をそれぞれ推計し、この3調査の各年齢層における船員数の平均を「平成17年の内航(旅・貨)年齢別船員数」と推計。

- ※1.船員需給総合調査:内航(貨物)の労務団体(内航労務協会、一洋会、全内航)に加盟している事業者(労働協約準用の盟外を含む)の雇用する平成17年10月1日現在の船員数(予備船員含む)
- ※2.船員統計(1,000G/T以上):船員(船員法第1条に規定)を雇用する内航(旅・貨)事業者のうち、その保有する船舶の合計総トン数が1,000G/T以上の船舶保有者が雇用する平成17年10月1日現在の船員数(予備船員含む)
- ※3.内航総連調査:日本内航海運組合総連合会が内航事業者(貨)に対して行った調査で、平成18年1月20日現在の船員数(予備船員含む)

●この「平成17年の内航(旅・貨)年齢別船員数」の年齢構成比を「今後の内航(旅・貨)船員の需要(隻数に基づく試算)※前ページ参照」で推計された平成19年の内航(旅・貨)船員需要(30,080人)にあてはめ、「平成19年の内航(旅・貨)年齢別船員数」を推計。

●将来推計を行うにあたり、若年層の船員数が過小な推計とならないよう、「平成19年の内航(旅・貨)年齢別船員数」における19歳以下の船員数(147人)を、船員統計(1,000G/T以上)の年齢構成比から推計された平成17年の内航(旅・貨)年齢別船員数における19歳以下の船員数(269人)に代えることとし、これに伴う船員数合計の増加分(122人)を60歳以上の船員数で調整することにより、船員数合計を平成19年の内航(旅・貨)船員需要(30,080人)に合わせた。

●船員統計(1,000G/T以上)の年齢構成比から推計された内航(旅・貨)の平成12年及び平成17年の年齢別船員数の比較により、「各年齢層の5年間の増減率」を推計(例:平成12年の20～24歳と平成17年の25～29歳の船員数を比較することにより、20～24歳の船員が5年後に25～29歳になる時の船員数の減少率をマイナス8.9%と推計)。

●以上により推計した「平成19年の内航(旅・貨)年齢別船員数」、「各年齢層の5年間の増減率」により、5年後(平成24年)、10年後(平成29年)の内航(旅・貨)年齢別船員数を推計。

●なお、平成24、29年にあてはめ、19歳以下層の人数を平成19年と同じ269人と推計。

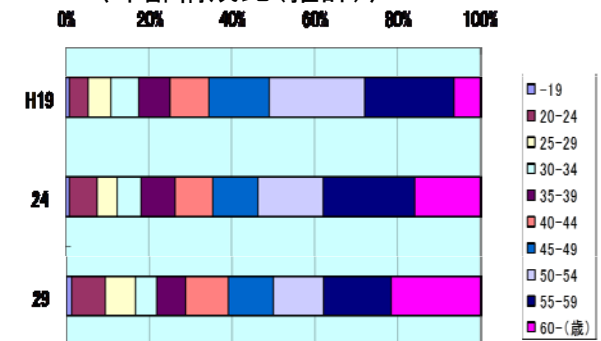
内航(旅・貨)船員数の推計

年齢	-19	20-24	25-29	30-34	35-39	40-44	45-49	50-54	55-59	60-	合計
増減率		533.5%	-8.9%	-10.8%	0.7%	7.1%	-3.1%	-5.8%	-35.9%	-71.1%	
H19	269	1,352	1,648	2,062	2,215	2,889	4,304	6,943	6,496	1,902	30,080
24	269	1,704	1,232	1,469	2,077	2,371	2,799	4,052	5,692 ※1	4,068 ※1, 2	25,733
29	269	1,704	1,553	1,098	1,479	2,224	2,297	2,635	3,483 ※1	4,563 ※1, 2	21,305

※1.増減率については隻数の減少による影響がある。このため、将来推計においては、隻数減少に伴う離職者が再び内航(旅・貨)業界に吸収されるものと仮定し、この再吸収分(「今後の内航(旅・貨)船員の需要(隻数に基づく試算)※前ページ参照」により平成19～24年では2,480人、平成24～29年では1,770人と推計)について、単純化のため55～59歳、60歳以上の船員数に均等にわりふり船員数の補正を行う。

※2.内航総連調べでは「60歳以上の船員」のうち、「65歳以上の船員」が占める割合は約4割あることから、5年前の60歳以上の船員数が5割残存するように船員数の補正を行う(例:平成24年の60歳以上の船員数(4,068人)は、増減率により推計された船員数(1,877人)、※1で推計された再吸収分(1,240人)、及び平成19年の60歳以上の船員数(1,902人)の5割にあたる951人の合計である)。

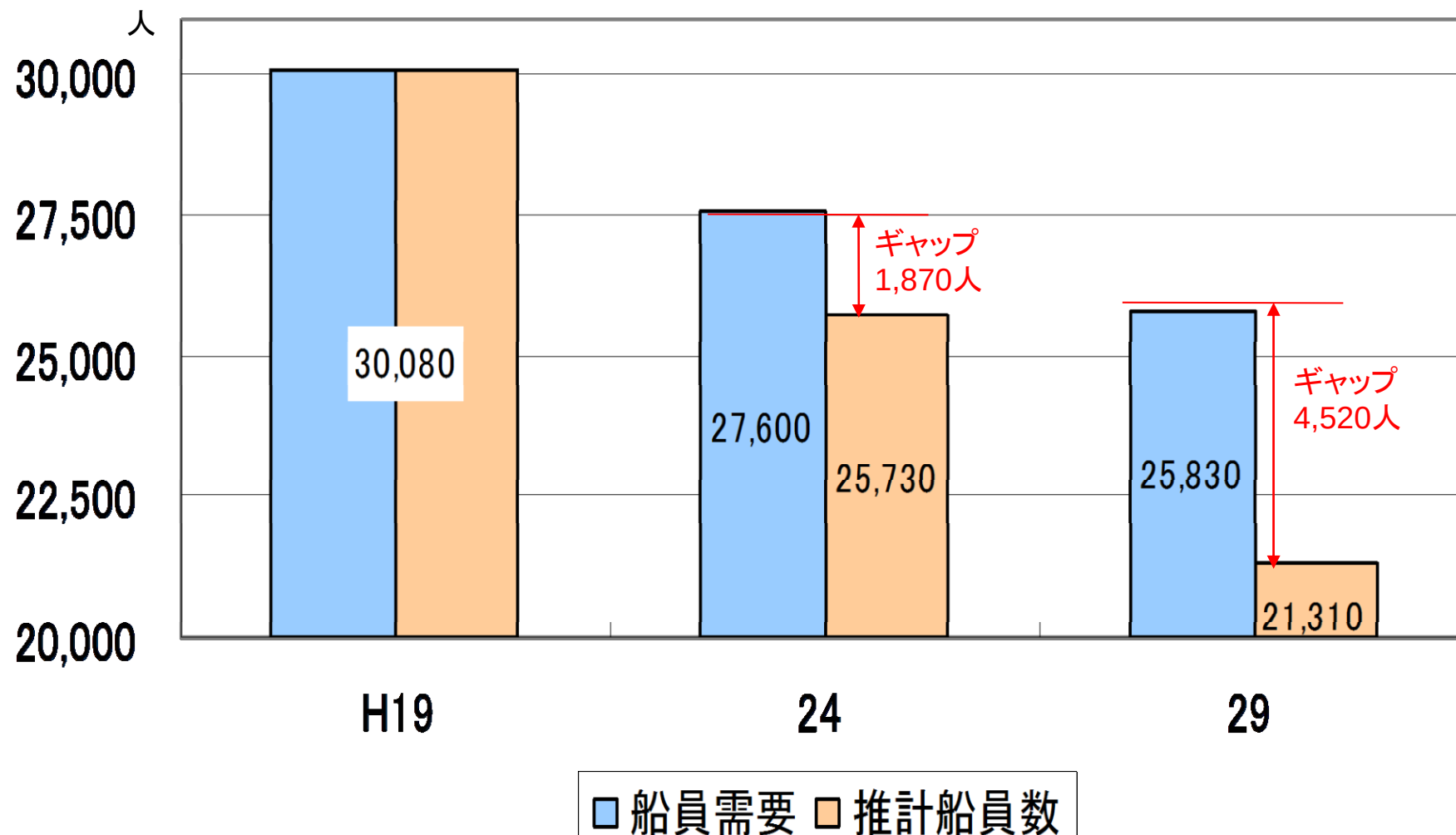
〈年齢構成比(推計)〉



※3.船員需給総合調査、船員統計、日本内航海運組合総連合会調査結果(平成18年)に基づき海事局作成

参考 平成19年の船員需給分析（その3）

このままで放置しておくと、船員需要と推計船員数のギャップは5年後に約1,900人、10年後には約4,500人に拡大。ギャップを埋めるためには何らかの取り組みが必要ではないか。



※船員統計、船員需給総合調査、内航総連調査に基づき海事局試算

内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（案）

背景：効率的かつ効果的な新人船員の確保・育成

（１）船社が新人船員に求める能力・資質

内航船社は低いコスト、小型船舶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とそれを行うことが困難な中小零細では船員教育に求める内容が異なっている。すなわち、大手企業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、中小零細企業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、内航旅客は職員教育のレベルアップを求めているとともに、部員養成も重視している。

（２）高齢化と人材不足

現時点では船員不足は顕在化していないが、内航船員需給の再予測によるとこれまで通りの新人船員採用数では今後は船員不足となることが予想される。従来のように高齢者を融通することは困難となると考えられ、新人船員の一層の確保が必要である。

（３）幅広い供給源から採用

内航業界は、新人船員を内航海運の主たる供給源である海技教育機構の他、商船高専、水産高校等の幅広い供給源からも採用している。

（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：船員養成体制のあり方

（１）海技教育機構の養成定員

海技教育機構では毎年養成する新人船員の数従来380名から350名に低減させたが、今後船員不足となることが予想される中、養成定員を見直すべきではないか。

（２）海技教育機構以外からの船員確保

中小零細の内航海運企業は海技教育機構からのみではなく水産高校等からも採用を行っており、また、内航旅客では商船高専等からも採用を行っている。今後船員不足となることが予想される中、こうした教育機関からも新人船員が引き続き求められている。

これについては、こうした教育機関の卒業生が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。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関係者で検討する必要があるのではないか。

論点２：教育機関におけるより実践的な教育・訓練の維持・強化

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、内航用練習船の建造に着手し、練習船を用いた訓練メニューについても海技教育機構等と検討を進めている。

今後とも、実際の運航に即した内航用練習船の確保に努めるとともに、出入港、夜間航行、輻輳海域での航行についての教育・訓練を強化することが必要ではないか。

また、教官についても現場の運航の知識・経験の水準を向上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。

論点３：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：民間による実践的な船員養成の位置づけ

中小零細事業者にとって、地縁血縁の労働マーケット、船員教育機関に依存した人材確保は難しくなっており、また、入社後も事業者任せの人材確保ではキャリアアップは期待できない。このような背景から、自ら民間船舶を確保して実践的な乗船実習を行うことを通じた民間完結型の6級海技士養成が実施されているが、業界全体で船員を養成するシステムや船員がキャリアアップしていくための評価システムの構築といった検討が、一部の船社で実施されている。

こうした取組については、船員養成の一部として位置づけ、具体的な内容についての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：航機両用教育の必要性

大手企業と中小零細企業では新人船員に求める能力・資質が異なっているが、特に航機両用教育については、中小零細事業者の一部には航機両用教育の継続を希望しているのに対して、大手事業者は航機各々の専門分野における教育・訓練の深度化を希望している。

このような大手企業、中小零細企業のニーズの違いに対しては、各々の量的ニーズ、教育機関の対応能力等を踏まえつつ検討していくべきではないか。

論点 6：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て進めるべきではないか。

論点 7：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の意見、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 1～6 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。

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。