

船員（海技者）の確保・育成に関する検討会

第3回 内航部会 議事次第

平成23年10月11日（火）

15：30 ～ 17：00

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1：船員供給体制のあり方

（1）新人船員の確保

（2）新人船員を確保するための制度改善

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）航機両用教育の必要性

論点3：乗船実習の見直し

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（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	森重	俊也
	参事官	若林	陽介
	総務課長	蝦名	邦晴
	安全・環境政策課長	加藤	光一
	海事人材政策課長	河村	俊信
	内航課長	瓦林	康人
	運航労務課長	山本	博之
	海技課長	岩月	理浩
	首席海技試験官	大野	実
	船員教育室長	磯崎	道利
	海事人材政策課企画調整官	林	正尚
	海技企画官	阪本	敏章

船員供給体制のあり方

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、船員志望者の裾野の拡大のために、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。

船員志望者の裾野拡大のための広報活動の現状

具体的な施策

交通政策審議会海事分科会ヒューマンインフラ部会中間とりまとめ（平成19年6月）

- ◇「**海洋国家**」である我が国にとって海運は国民生活・経済を支える不可欠の存在
- ◇海運を支える**人的基盤(ヒューマンインフラ)**である**船員の確保・育成**は極めて重要な課題
 - 海の魅力のPRを通じ、**青少年の海への関心を深めることが重要**
 - 海事広報は船員のみならず、造船、港湾等**幅広い海事産業の人材確保**や**海事地域の発展**といった観点から実施すべき

海洋基本法（平成19年7月施行）

- ◇**基本的理念**
我が国の経済社会・国民生活の安定向上のため**海洋産業の健全な発展**を図る
- ◇**基本的施策**
 - 「海の日」に国民の間に広く**海洋への理解と関心を深める**行事を実施
 - 効率的かつ安定的な海上輸送を確保するための**船員の確保・育成**
 - 海洋産業を振興するための**人材の確保・育成**
 - 国民が海洋についての理解と関心を深めるための学校教育・社会教育における**海洋教育の推進**

海事産業の次世代人材育成推進会議

（平成19年10月設置）

- ◇全国レベル・地域レベルで、**海の大切さ・海事産業の果たす役割**について、**青少年に感動とロマンを与える強力な広報活動**を一丸となって推進
 - 広報活動の**統一の方針の策定**とこれに基づく**行動計画の策定・推進**
 - 地域の海事関係者が連携して取組む広報活動に対する支援



◎ 海の魅力のPR

海の魅力を広く国民に知ってもらい、**海や海事産業に興味・関心**をもってもらう

◎ 海事産業の職業としての魅力のPR

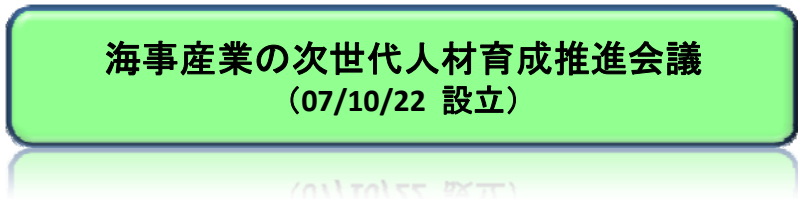
職業として海事産業に魅力を感じてもらい、**将来の職業の選択肢**として捉えてもらう

「海事産業の次世代人材育成推進会議」構成メンバー

分 野	組 織 名
行 政	国土交通省
	海上保安庁
海 運	(社)日本船主協会
	(社)日本外航客船協会
	日本内航海運組合総連合会
	(社)日本旅客船協会
船 員	(社)日本船長協会
	(社)日本船舶機関士協会
	全日本海員組合
造船・船用	(社)日本造船工業会
	(社)日本中小型造船工業会
	(社)日本船用工業会
	日本基幹産業労働組合連合会

分 野	組 織 名
海洋レジャー	(社)日本舟艇工業会
	(財)日本海洋レジャー安全・振興協会
	(財)マリンスポーツ財団
船員教育	(独)航海訓練所
	(独)海技教育機構
	(財)海技教育財団
	東京海洋大学
	神戸大学
	大島商船高等専門学校
青少年育成	(財)ブルー・アット・グリーンランド 財団
	(社)日本海洋少年団連盟
	(財)日本海事科学振興財団
海事思想	(公財)日本海事広報協会
	(公財)日本海事センター

全国の協議会の設置状況



海の魅力のPR～各主体による海事広報活動～

国の取組み

国（地方運輸局）が地域の海運業界、地方自治体や学校等と連携した取組み



帆船一般公開

海フェスタ～海の祭典～



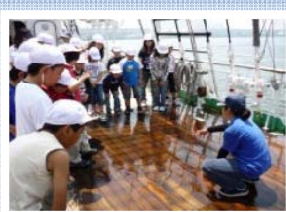
パネル展



霞が関子ども見学デー



造船所の見学



練習船の体験乗船



船員教育機関の学校説明会



情報サイトの開設

民の取組み

海運業界が主体となって実施している取組み



小中学校での出前講座～船長母校へ帰る～



学習素材の作成・配布



船の絵画コンクール



体験乗船



港湾施設の見学

海の魅力のPR～海フェスタ（海の祭典）～

目的

「海の恩恵に感謝し、海洋国日本の繁栄を願う日」という「海の日」本来の意義を再認識し、三連休をより有効に活用し、海に親しむ環境づくりを進め、広く国民の海に対する関心を喚起する。

開催年

昭和61年から毎年実施。

※当初は「海の祭典」として開催。平成15年から「の第3月曜日となり3連休化されたことを契機とし「海フェスタ」に改称して開催。



開催都市

港湾都市にて開催（主催は地方自治体が中心となって組織する実行委員会）

イベント内容

皇族の御臨席を賜る記念式典・祝賀会をはじめ、船舶の一般公開・体験乗船、海の施設見学会、シンポジウム、講演会、マリンスポーツ、コンサートなど、海に関するさまざまなイベントを開催

【開催都市】

昭和61年 福岡(北九州)
昭和62年 兵庫(神戸)
昭和63年 愛知(名古屋)
平成元年 神奈川(横浜)
平成2年 東京(東京)
平成3年 新潟(新潟)
平成4年 宮城(仙台)
平成5年 北海道(小樽)
平成6年 大阪(大阪)
平成7年 鹿児島(鹿児島)
平成8年 三重(四日市)
平成9年 徳島(徳島)
平成10年 広島(広島)
平成11年 福井(敦賀)
平成12年 静岡(静岡)
平成13年 青森(青森)
平成14年 石川(金沢・七尾)

【皇室御成】

秋篠宮殿下
秋篠宮殿下
秋篠宮殿下
皇太子殿下
天皇皇后両陛下
秋篠宮同妃両殿下
秋篠宮同妃両殿下
秋篠宮同妃両殿下
秋篠宮同妃両殿下
秋篠宮同妃両殿下
秋篠宮同妃両殿下
秋篠宮同妃両殿下
秋篠宮同妃両殿下
御成中止
秋篠宮同妃両殿下
秋篠宮同妃両殿下

平成15年 兵庫(神戸) 秋篠宮同妃両殿下
平成16年 福岡(福岡) 秋篠宮同妃両殿下
平成17年 沖縄(那覇) 秋篠宮同妃両殿下
平成18年 富山(富山) 秋篠宮殿下
平成19年 愛知(名古屋) 秋篠宮同妃両殿下
平成20年 岩手(大船渡他) 秋篠宮同妃両殿下
平成21年 神奈川(横浜) 秋篠宮同妃両殿下
平成22年 長崎(長崎他) 秋篠宮同妃両殿下
平成23年 広島(尾道他) 開催延期

※復興支援代替イベントを開催

海の魅力のPR～海洋立国推進功労者表彰～

概 要

- ・ 海洋に関する分野で顕著な功績を挙げた個人・団体を表彰し、その功績を讃え、広く国民に紹介することにより、国民が海洋に対する理解を深めて頂く契機とすることを目的として、平成20年度より実施。
(平成23年度は第4回目。)
本表彰は、海洋基本法に基づく海洋基本計画にも位置付けられている。
- ・ 有識者からなる中立的な海洋立国推進功労者表彰選考委員会を設置し、各省が推薦した候補者について、選考のうえ受賞者を決定。
- ・ 毎年、海の日（7月第3月曜）周辺において表彰式を実施。
今年度は総理大臣官邸大ホールにおいて実施。

受賞者

以下の2分野合わせて8名以内

1. 「海洋立国日本の推進に関する特別な功績」分野

以下の分野で4名以内

- ・ 普及啓発・公益増進
- ・ 科学技術・学術・研究・開発・技能
- ・ 産業振興
- ・ 地域振興

2. 「海洋に関する顕著な功績」分野

以下の各分野ごとに1名以内（各省大臣表彰を経たもの）

- ・ 海洋に関する科学技術振興（文部科学省）
- ・ 水産振興（農林水産省）
- ・ 海事（国土交通省）
- ・ 自然環境保全（環境省）

※平成23年度は7名が受賞（水産振興分野は該当無し）



後列左から 吉田宏一郎氏、宮古水産、小池勲夫氏、横濱康繼氏、鈴木 款氏
前列左から 北川フラム氏、市村政務官、三井副大臣、堀江謙一氏

海の魅力のPR～キャラクターの活用～



【作品概要】

1999年に子供向けの絵本としてノルウェーで出版され、TVシリーズは国民の50%以上に視聴された。また、2006年には「国際MMY賞」にもノミネートされており、劇場映画も2作品が上映されている。

【あらすじ】

新人レスキュー船の「エアラス」が港町を舞台に、コーギー湾の仲間達と切磋琢磨しながら成長を遂げていく様を描いている。

【日本での展開】

〈TV放映〉

- ・2009年10月～ 「BS日テレ」
- ・2010年10月～ 「CSキッズステーション」

〈上映会〉

- ・2010年5月 ノルウェー大使館において上映会
船の科学館において上映会
- ・2010年12月 キンダー・フィルム プレゼンテーション映画祭

海事関係イベントとのタイアップ

横浜で開催されたボートショーや、今治で開催されたバリシップなどにおいて、エアラスと海事関係イベントとのタイアップにより、子供たちが海や船に対して、より親しみをもつきっかけ作りに活用。



ボートショーでの上映会



バリシップでの上映会

【今後の展開】

「エアラス」の番組枠の中で船や港のしごとをわかりやすく紹介するための番組を構想中

海事産業の職業としての魅力のPR～教育機関へのアプローチ～

航海訓練所練習船の見学機会の拡大

これまで、寄港要請のあった港、訓練航海における出・入港式で実施していた練習船の一般公開及び見学会を、東京・横浜港での停泊期間中も見学会の参加申込みを随時受け付けることとし、練習船の見学の機会を拡大。

教育機関へのアプローチ

全国小学校社会科研究協議会を通じて、東京・横浜港近隣の1都3県の小学校に練習船見学会の広報チラシを配付。児童・生徒及び教師に対し練習船見学会のPRを行う。

配布地区	対象校及び配付部数	
東京都	1,326校	1,300部
神奈川県	525校	2,600部
埼玉県	818校	4,000部
千葉県	845校	4,000部

更なる海のしごとのPR

○練習船だけでなく、実際にはたらく船の見学の機会を設け、船員という職業の認知度の向上を図る
○中学生向けに海事産業の職場体験のPRを図る



出港見送りや見学会へ出かけませんか？

帆船などの出港見学会

銀河丸 8/11(木) 東京港 (有明埠頭)
海王丸 9/3(土) 東京港 (有明埠頭)
日本丸 10/25(火) 東京港 (有明埠頭)
1/14(土) 東京港 (有明埠頭)

●上記日程は天候・船況により変更される場合があります。上記日程以外でも練習船の寄港が予定されている場合があります。詳細については各練習船のホームページをご覧ください。
●上記日程を由り、イベントが中止・変更された場合は、各練習船のホームページをご覧ください。

航海訓練所 <http://www.kohun.go.jp/>

◎練習船だからこそ！のイベント

セイルパル(日本丸・海王丸)

帆(セイル)を広げる練習、帆を巻く練習を体験いただけます。約100名の乗客が力を合わせて作業にあたります。それぞれの練習に約1時間を要します。乗客は船に乗りながらワークシートを記入します。
運賃は船内から船外に出るまでについて練習のため、帆を広げた日本丸・海王丸の姿を眺めることができるのはこの機会しかありません。
「太平洋の巨鳥(日本丸)」「海の巨人(海王丸)」と呼ばれる両船の美しい姿是非目の前でご覧下さい。

一般公開(全ての練習船)

船内は見えない練習船の船内を見学することが出来ます。船員を直接お話しすることが出来ます。また、船内にある乗客に直接お話しすることが出来ます。事前予約制の手続きはなく、無料にて実施しています。

午前9時00分～11時30分(11:00受付終了)
午後1時00分～15時00分(15:00受付終了)
※対応が難しい場合は事前の申し込みが必要です。事前に対応イベントのホームページにてご確認ください。

◎会場案内図(晴海埠頭)



①練習船の係留場所
②乗客の係留場所
③乗客の係留場所(船内)
④乗客の係留場所(船外)
⑤乗客の係留場所(船内・船外)
⑥乗客の係留場所(船内・船外)
⑦乗客の係留場所(船内・船外)
⑧乗客の係留場所(船内・船外)
⑨乗客の係留場所(船内・船外)
⑩乗客の係留場所(船内・船外)
⑪乗客の係留場所(船内・船外)
⑫乗客の係留場所(船内・船外)
⑬乗客の係留場所(船内・船外)
⑭乗客の係留場所(船内・船外)
⑮乗客の係留場所(船内・船外)
⑯乗客の係留場所(船内・船外)
⑰乗客の係留場所(船内・船外)
⑱乗客の係留場所(船内・船外)
⑲乗客の係留場所(船内・船外)
⑳乗客の係留場所(船内・船外)
㉑乗客の係留場所(船内・船外)
㉒乗客の係留場所(船内・船外)
㉓乗客の係留場所(船内・船外)
㉔乗客の係留場所(船内・船外)
㉕乗客の係留場所(船内・船外)
㉖乗客の係留場所(船内・船外)
㉗乗客の係留場所(船内・船外)
㉘乗客の係留場所(船内・船外)
㉙乗客の係留場所(船内・船外)
㉚乗客の係留場所(船内・船外)
㉛乗客の係留場所(船内・船外)
㉜乗客の係留場所(船内・船外)
㉝乗客の係留場所(船内・船外)
㉞乗客の係留場所(船内・船外)
㉟乗客の係留場所(船内・船外)
㊱乗客の係留場所(船内・船外)
㊲乗客の係留場所(船内・船外)
㊳乗客の係留場所(船内・船外)
㊴乗客の係留場所(船内・船外)
㊵乗客の係留場所(船内・船外)
㊶乗客の係留場所(船内・船外)
㊷乗客の係留場所(船内・船外)
㊸乗客の係留場所(船内・船外)
㊹乗客の係留場所(船内・船外)
㊺乗客の係留場所(船内・船外)

お問い合わせ先：航海訓練所 03-5538-8851

◎帆船などの出入港予定

船名	入港日	出港日(日祝式)
日本丸	8/26(金)	9/3(土)
海王丸	9/27(火)	10/4(火)
日本丸	10/21(金)	10/25(火)
海王丸	12/8(木)	新年1/14(土)

日本丸は、1984年に日本の技術で建造された。世界最大の帆船。船長13.80m。総トン数2,570トン。
海王丸は、1989年に建造された。船員さんになろうとする仲間と一緒に、みんなを乗せて数日間の航海をしたり、海の勉強をしながらの航海なんだ。ほくも勉強なんだ。

船名	入港日	出港日(日祝式)
日本丸	8/26(金)	9/3(土)
海王丸	9/27(火)	10/4(火)
日本丸	10/21(金)	10/25(火)
海王丸	12/8(木)	新年1/14(土)

日本丸は、1984年に日本の技術で建造された。世界最大の帆船。船長13.80m。総トン数2,570トン。
海王丸は、1989年に建造された。船員さんになろうとする仲間と一緒に、みんなを乗せて数日間の航海をしたり、海の勉強をしながらの航海なんだ。ほくも勉強なんだ。

船名	入港日	出港日(日祝式)
日本丸	8/26(金)	9/3(土)
海王丸	9/27(火)	10/4(火)
日本丸	10/21(金)	10/25(火)
海王丸	12/8(木)	新年1/14(土)

日本丸は、1984年に日本の技術で建造された。世界最大の帆船。船長13.80m。総トン数2,570トン。
海王丸は、1989年に建造された。船員さんになろうとする仲間と一緒に、みんなを乗せて数日間の航海をしたり、海の勉強をしながらの航海なんだ。ほくも勉強なんだ。



◎練習船の紹介

日本丸は、1984年に日本の技術で建造された。世界最大の帆船。船長13.80m。総トン数2,570トン。
海王丸は、1989年に建造された。船員さんになろうとする仲間と一緒に、みんなを乗せて数日間の航海をしたり、海の勉強をしながらの航海なんだ。ほくも勉強なんだ。

船名	入港日	出港日(日祝式)
日本丸	8/26(金)	9/3(土)
海王丸	9/27(火)	10/4(火)
日本丸	10/21(金)	10/25(火)
海王丸	12/8(木)	新年1/14(土)

日本丸は、1984年に日本の技術で建造された。世界最大の帆船。船長13.80m。総トン数2,570トン。
海王丸は、1989年に建造された。船員さんになろうとする仲間と一緒に、みんなを乗せて数日間の航海をしたり、海の勉強をしながらの航海なんだ。ほくも勉強なんだ。

◎練習船の紹介

日本丸は、1984年に日本の技術で建造された。世界最大の帆船。船長13.80m。総トン数2,570トン。
海王丸は、1989年に建造された。船員さんになろうとする仲間と一緒に、みんなを乗せて数日間の航海をしたり、海の勉強をしながらの航海なんだ。ほくも勉強なんだ。

船名	入港日	出港日(日祝式)
日本丸	8/26(金)	9/3(土)
海王丸	9/27(火)	10/4(火)
日本丸	10/21(金)	10/25(火)
海王丸	12/8(木)	新年1/14(土)

日本丸は、1984年に日本の技術で建造された。世界最大の帆船。船長13.80m。総トン数2,570トン。
海王丸は、1989年に建造された。船員さんになろうとする仲間と一緒に、みんなを乗せて数日間の航海をしたり、海の勉強をしながらの航海なんだ。ほくも勉強なんだ。

海事産業の職業としての魅力のPR～学校教育現場における海事教育の推進～

学校教育現場に海事教育を取り込むことの重要性

優秀な船員志望者を増加させるためには、小中学校などの教育現場に海事関係の職業教育を取り入れることが重要であり、このためには、教育現場が使いやすい又は興味を示すような学習素材を提供することや、海事産業に直に触れる機会を提供することが重要

海事教育を推進するための取組み

【学習指導要領】

新学習指導要領は平成20年に改訂、小学校（平成23年度から実施）は「物流」の形で、中学校（平成24年度から実施）は「海洋国家」の形で記載あり。

【教科書】（次期検定：小学H25・中学H26）

学習指導要領に基づき、民間の教科書発行者が作成。小中学校の義務教育の教科書は文部科学省の検定、教育委員会の採択を経て4年間同一のものを使用。

【副教材】

教科書に対し補助的に用いられる教材であり、使用にあたっては教育委員会に対する事前の届け出または承認に関する手続きを要する。

※既に海事関係団体等においてカリキュラム、副教材などの作成・配布に着手



【体験型学習】

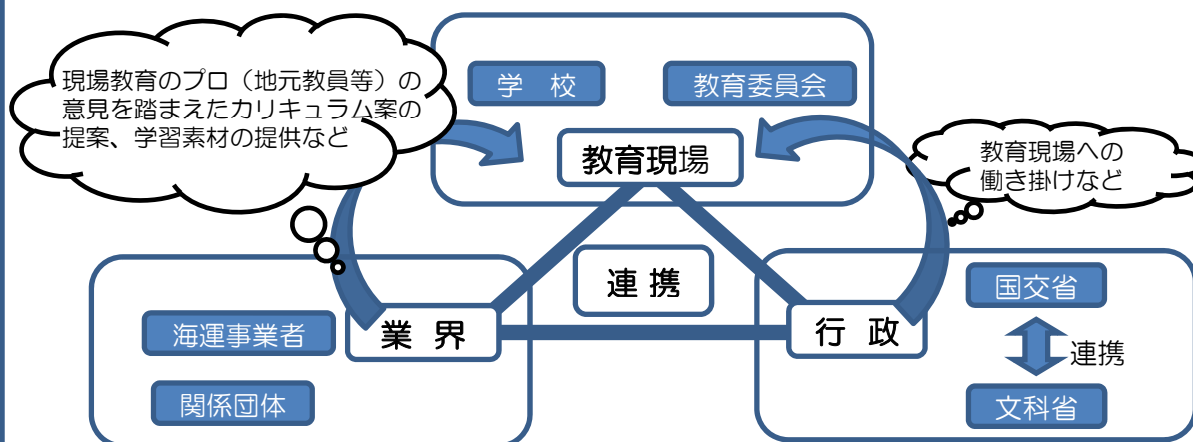
課外授業の時間を活用した体験型学習の実施

- ・体験乗船
- ・造船所の見学
- ・港湾施設の見学 など



児童・生徒の海事産業に対する興味・関心の喚起

船員志望者の裾野拡大



海事産業の職業としての魅力のPR～海技教育機構によるキャリアパスPRの一例～

海技教育機構では、若者が安心して一生を託すに足る職域として海の職場を選択できるよう、船員（海技者）のキャリアパスの全貌について、保護者・学生に積極的にPRするためのHPを開設している

(一例)
ある大型内航船所有船社に
就職した場合のモデルケース



* 出展: <http://www.船の学校.jp/shinro/shoninkyu/index.html>

今後の進め方～船員志望者の裾野の拡大①～

少子化の中で船員志望者の裾野拡大を図るため、ターゲットごとに海事広報活動の取組みを充実化

海事広報の充実

海の魅力を広く国民に知ってもらうとともに、**海事産業の職業としての魅力をPR**していく。

- 「海事産業の次世代人材育成推進会議」を活用した関係者間の連携の強化
- 「海の日」「海の月間」を中心に、海への関心を喚起するイベント等の海事広報について効果的な活動を実施
- 学校教育で海事産業を取り上げてもらうための学習素材の作成、教育現場への働きかけの実施
- 国民からのアクセスを改善するため、海に関するイベント等の情報発信、船や造船工場見学等の相談受け付けなどを一元的に扱う窓口をHPに設置

海事広報のターゲット

保護者	教職員	大学生	高校生	中学生	小学生	未就学児童
○ 国民や教育機関の積極的な参画を促すため、体験乗船や海事施設見学会等の情報を集約・一元化						
○ 船会社や造船会社等の協力を得つつ、体験乗船や海事施設見学会の機会を拡充 ○ 引き続き航海訓練所の練習船の一般公開を拡充 ○ キャラクターのテレビ放送枠を活用した子ども向け海の仕事の紹介						
○ 保護者や進路指導担当者の海事産業に対する理解の増進 ○ 学校教育での「海の仕事.com」の活用の働きかけ	○ 会社等の協力を得つつ、水産高校をはじめとする若年者の就業体験の定着			○ 教育関係機関（教育委員会等）との連携により体験乗船、施設等見学会を拡充 ○ 教科書などの学習教材に海事産業の割や重要性について記載するよう教科書会社等へ働きかけ ○ 教育現場の教員が授業で活用できる習素材を教員の参画の下で制作		

《海の魅力のPR》

- 国民や教育機関の積極的な参画を促すため、体験乗船や海事施設見学会等の情報を集約・一元化

- 船会社や造船会社等の協力を得つつ、体験乗船や海事施設見学会の機会を拡充
○ 引き続き航海訓練所の練習船の一般公開を拡充
○ キャラクターのテレビ放送枠を活用した子ども向け海の仕事の紹介

《海事産業の魅力のPR》

- 保護者や進路指導担当者の海事産業に対する理解の増進
○ 学校教育での「海の仕事.com」の活用の働きかけ

- 会社等の協力を得つつ、水産高校をはじめとする若年者の就業体験の定着

- 教育関係機関（教育委員会等）との連携により体験乗船、施設等見学会を拡充
○ 教科書などの学習教材に海事産業の割や重要性について記載するよう教科書会社等へ働きかけ
○ 教育現場の教員が授業で活用できる習素材を教員の参画の下で制作

今後の進め方～船員志望者の裾野の拡大②～

職業を選択する立場にある学生に訴求するため、内航業界の職場としての魅力の向上を図る。

船員の職業としての魅力と弱点

職業を選択する立場の学生は船員という職業に対し、以下のようなイメージを有している。

職業としての魅力

- 所得の高さ
- 自然との共存
- やりがい
- 休暇サイクル
- 社会的役割
- 将来性



弱点

- 離家庭性
- 離社会性
- 居住環境の特殊性
- 危険性
- 職場環境の特殊性



* 出展: 海技教育機構入学生アンケート

船員の職業としての魅力の向上

職業として海事産業に魅力を感じてもらい、**将来の職業の選択肢**として捉えてもらう

- 船員(海技者)のキャリアパスの全貌を明示することによる職業的魅力の積極的PR
- 海運業界による船員の労働環境・職場環境の改善

水産高校卒業生等の積極的活用

水産高校の学生に内航船員を志向させるための課題

- 安定的な国内海上輸送の確保を図るためには、若年の優秀な船員の確保・育成が必要だが、船員教育機関だけでは解消しない。
- このため、高齢化の進展による船員不足を解消するためには、当面は船員教育機関以外にも目を向ける必要があるが、内航船員となるための情報・知識・理解等が不足しているため、内航船員を志向する学生が少ない。



具体的な取組み例

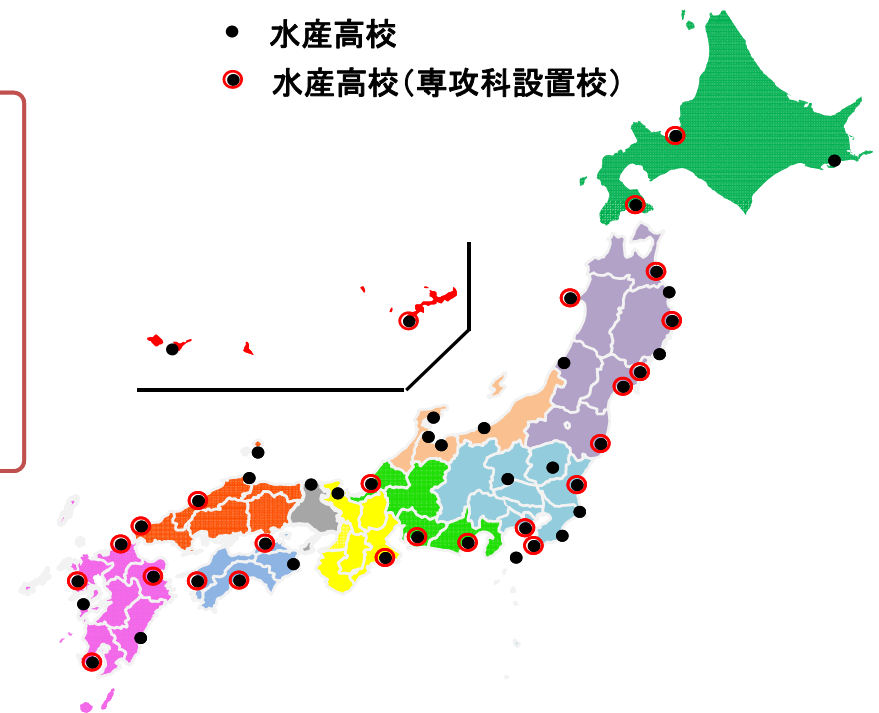
これらの課題を解決するため、内航海運事業者や教育機関等の関係者等と連携し、内航船員を志向する学生を増加させる取組を行い、内航船員の確保推進を図る。

<課題>

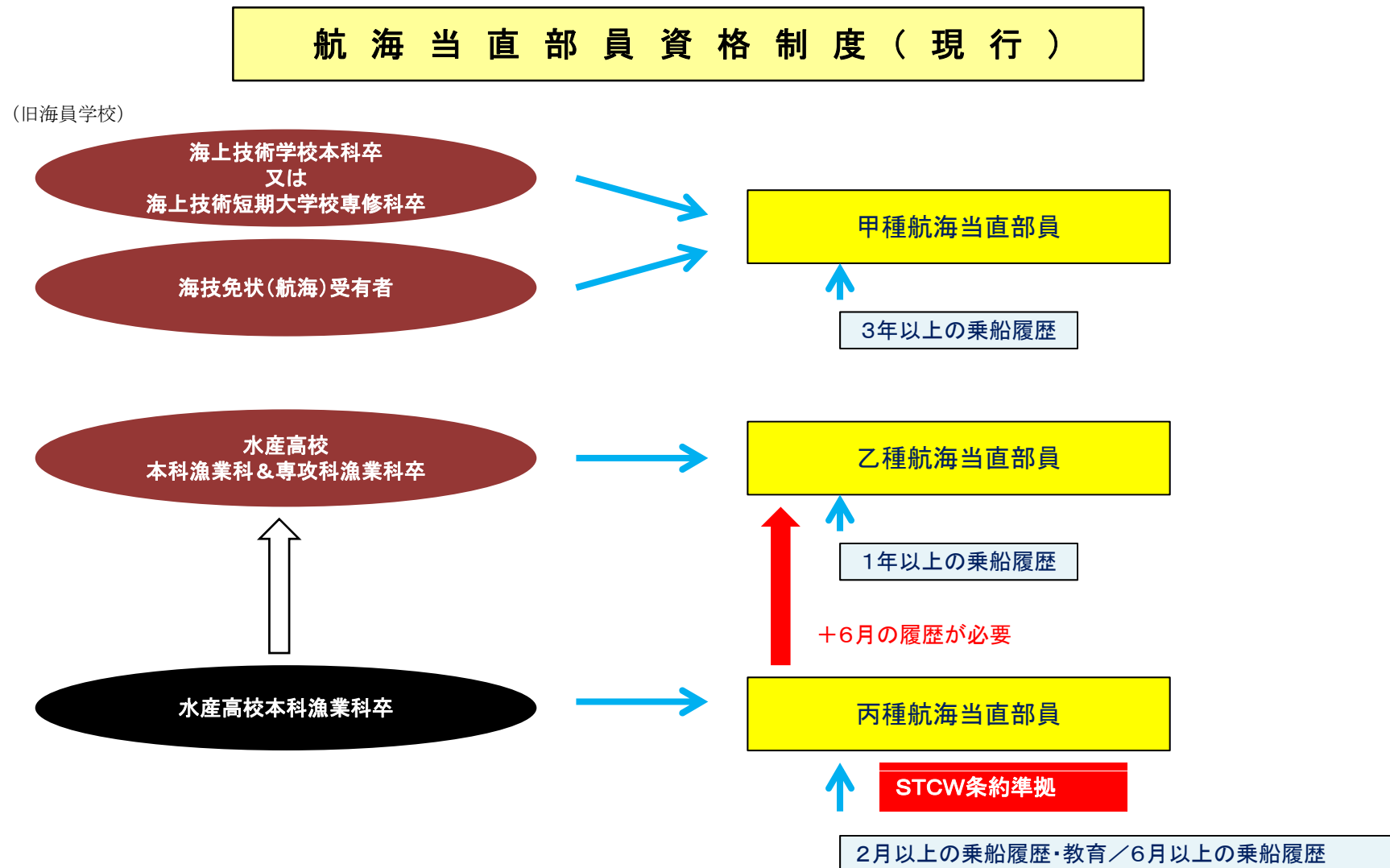
- ◆ 生徒等の内航船員に対する理解・情報不足
- ◆ 教師や生徒等の内航業界や内航船員に対する知識不足
- ◆ 保護者の内航船員に対する理解不足

<具体的な取り組み例>

- ➡ 実際の職場の雰囲気や業務内容を直接体験させる就業体験
- ➡ 内航船員の職業キャリアパスの説明や職業紹介などの内航船員になるための就業支援
- ➡ 保護者に向けた海事産業セミナーの開催



水産高校卒業生等の積極的活用～甲板部当直の見直し～



水産高校卒業生等の積極的活用～甲板部当直の見直し～

乗組基準（現行）

700トン以上

当直部員は、甲種又は乙種の資格者。ただし、過半数は甲種資格受有者

6級義務化前

船長A(4級)
一等航海士B(5級)
当直部員C(甲種)
当直部員D(甲種)
当直部員E(甲種)
当直部員F(乙種)



6級義務化後(現状)

船長A(4級)
一等航海士B(5級)
二等航海士C(6級)
当直部員D(甲種)
当直部員E(甲種)
当直部員F(乙種)

or

船長A(4級)
一等航海士B(5級)
当直部員C(6級)
当直部員D(甲種)
当直部員E(甲種)
当直部員F(乙種)

※ 5,000トン超だと、船長(3級)、一等航海士(4級)となる。

700トン未満

当直部員は、丙種以上の資格者

6級義務化前

船長A(5級)
一等航海士B(6級)
当直部員C(丙種)



6級義務化後(現状)

船長A(5級)
一等航海士B(5級)
二等航海士C(6級)

or

船長A(5級)
一等航海士(6級)
当直部員C(6級)

※ 500トン超だと、船長(4級)、一等航海士(5級)となる。

水産高校本科漁業科卒業者は、6月の履歴を加算し、乙種資格の取得が必要

水産高校本科漁業科卒業者は、6級資格の取得のために、「+1年9月」の乗船履歴が必要。

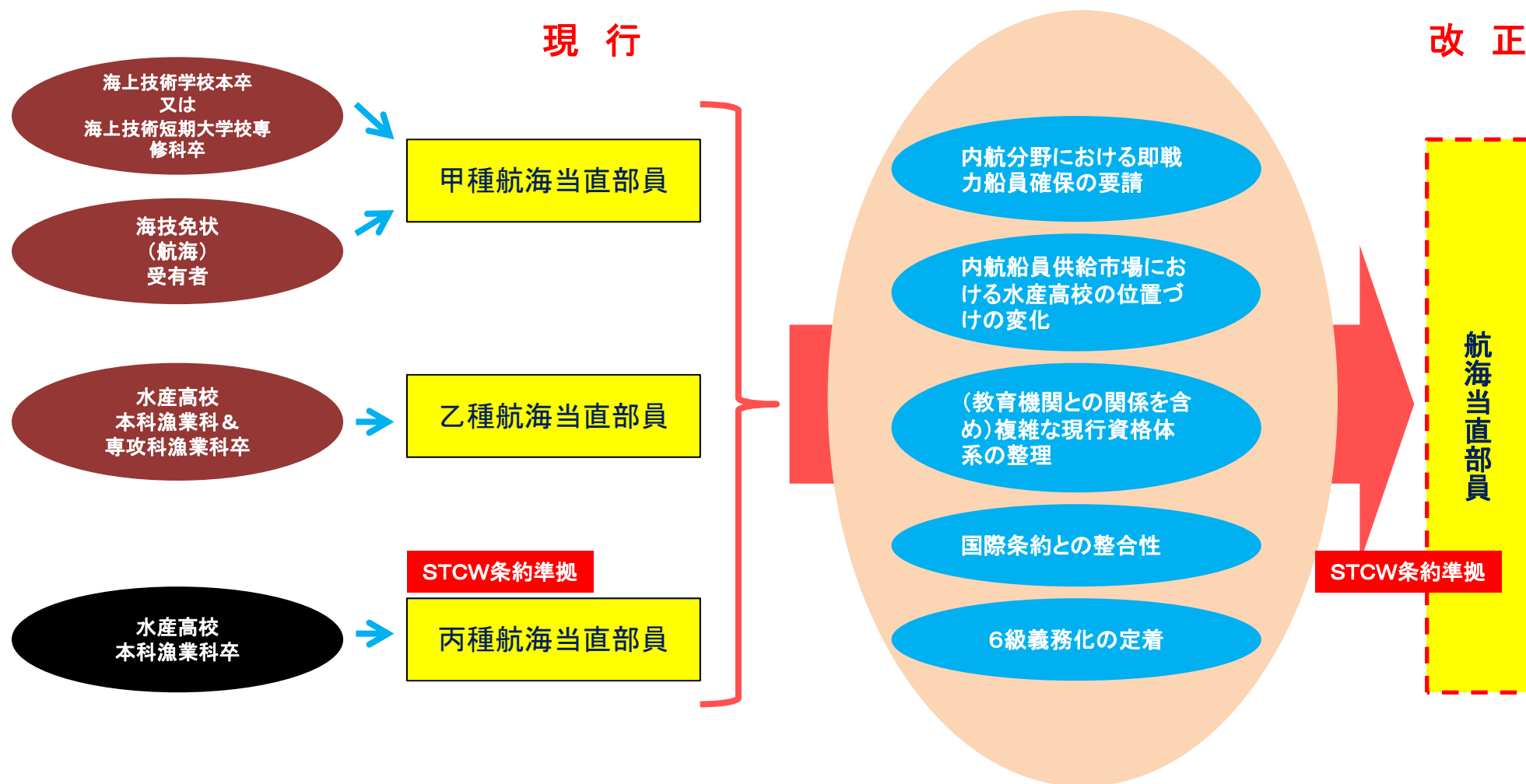
当直員の1名以上は、海技免状受有者(平成18年)

水産高校卒業生等の積極的活用～甲板部当直の見直し～

航海当直制度に関する改善方策案

たたき台

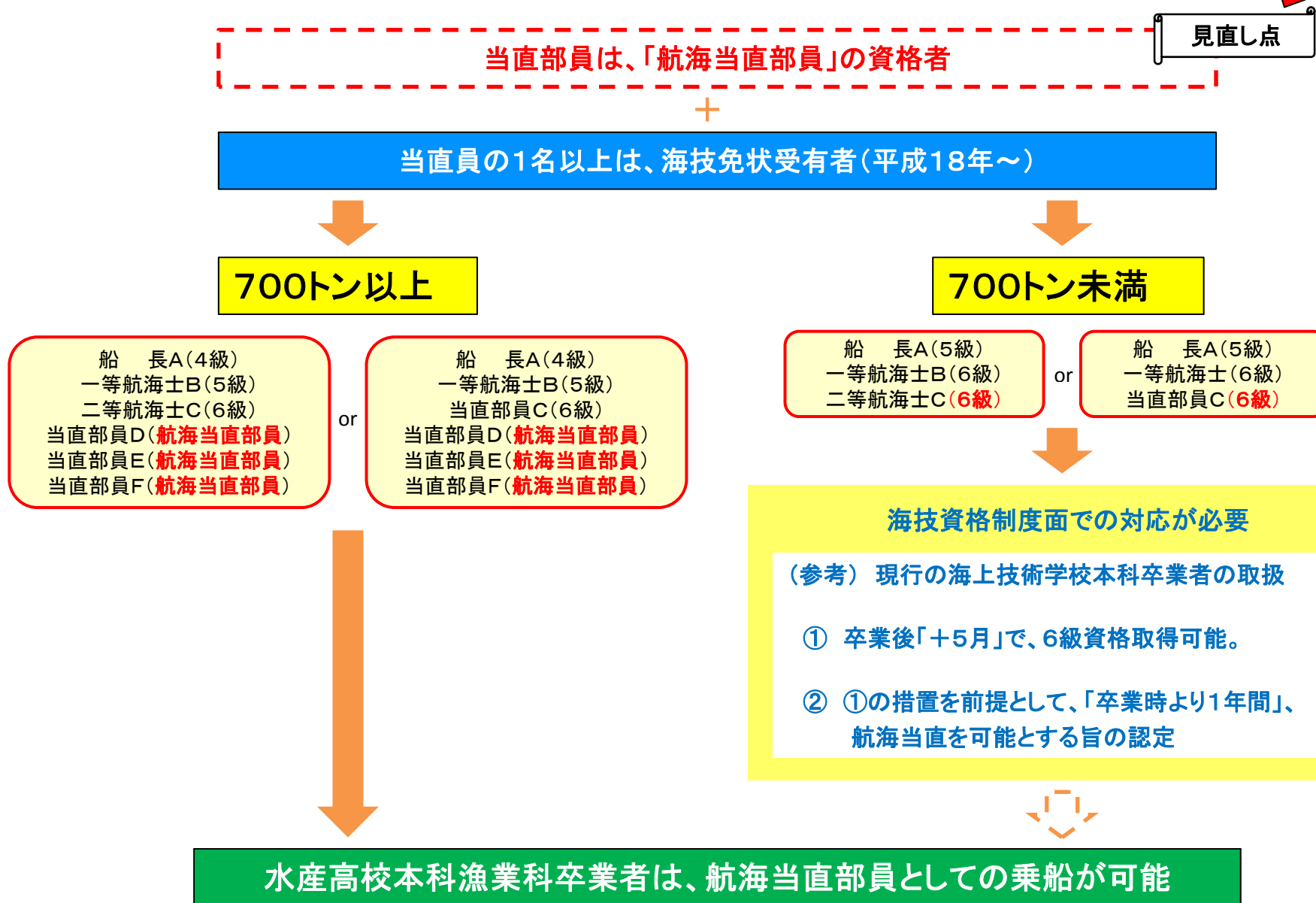
1 航海当直部員資格の統合



水産高校卒業生等の積極的活用～甲板部当直の見直し～

たたき台

2 乗組基準の見直し



航機両用教育の必要性について

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）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。

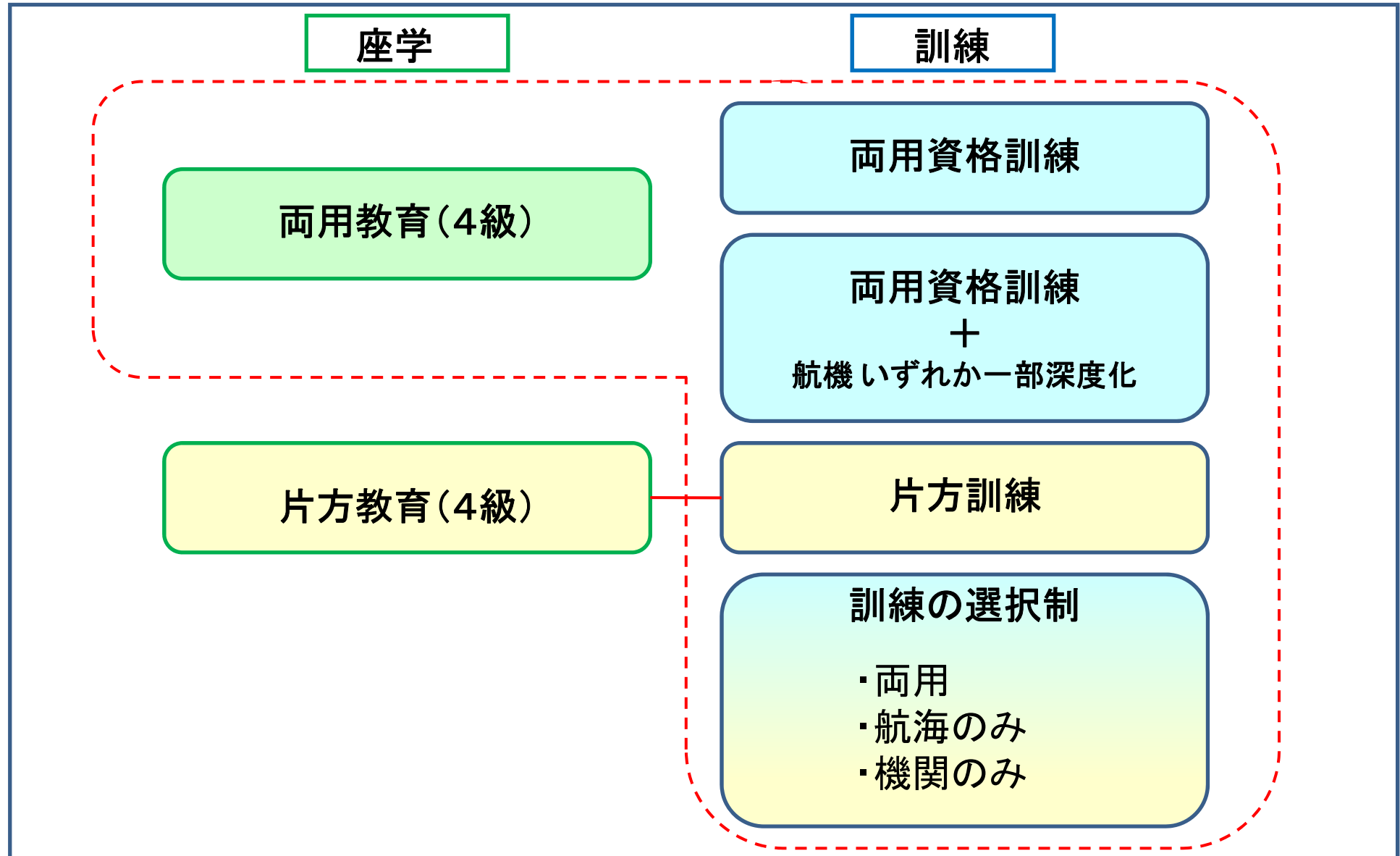
また、内航業界の一部から即戦力を身に付けさせるためには、片方の教育を深度化させることが必要との意見がある一方で、教育機関の側からは両用教育を実施しつつ、深度化に必要な教育時間を確保できるか疑問との意見もある。

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。

航機両用教育の必要性

1. 座学と訓練の組み合わせ



航機両用教育、片方教育のメリット、デメリット

2. 両用教育(4級)＋各種訓練のメリット、デメリット

	メリット	デメリット	実施にあたっての課題
a. 両用資格訓練 (現行)	①航機両用の資格を取得できる ②船舶運航を総合的に理解できる ③学生・生徒の就職選択に柔軟性がある ④業界としても柔軟に人材確保が可能 ⑤(片方教育に比べ)教員、教室等を集約でき、座学を効率的に実施できる ⑥(片方訓練に比べ)学生・生徒の進路選択時期を遅らせることができる	①訓練を深度化できない ②学生・生徒の教育・訓練の負荷が大きい	
b. 両用資格訓練 ＋ 航機一部深度化	①a. に加えて、航機いずれかについて若干の深度化を図ることができる	①深度化を図る訓練は、両用資格訓練に要する時間外に実施するため、その時間に制約がある(深度化訓練のための時間は20時間程度)	①訓練において、航機の人数にアンバランスが生じた場合、深度化のための実習生1人あたりの訓練時間が、十分には確保できないおそれ
c. 片方訓練	①航機いずれかの訓練に集中できるため、深度化が図れる	①航機両用の資格を取得するのは困難 ②船舶運航を総合的に理解できない ③航機それぞれの需給バランスを保つことが困難 ④学生・生徒は実習開始までに航機を選択を求められる	①学生・生徒が訓練を選択するまでに、船社は確かな内定を出すことが必要 ②両用資格をとれないため、学生にとって魅力が半減し、応募者減少につながるおそれがあるが、それに対してどう対応するか
d. 訓練の選択制 ・両用 ・航海のみ ・機関のみ	①a. b. 又は c. に加えて、学生・生徒の進路の幅が広がる	①訓練教員を増員させなければ対応できないが、その余裕がない	①訓練教員の不足に対して、業界からの教員派遣の協力が得られるか ②学生・生徒の選択は実習の都度変動するため、それに応じた教員の確保が必要

航機両用教育、片方教育のメリット、デメリット

3. 片方教育(4級)＋片方訓練のメリット、デメリット

	メリット	デメリット	実施にあたっての課題
e. 片方訓練	①航機いずれかの訓練に集中できるため、深度化が図れる ②座学において、学生・生徒の教育の負担を軽減できる	①航機両用の資格をとれない ②船舶運航を総合的に理解できない ③航機それぞれの需給バランスを保つことが困難 ④学生・生徒の就職選択の柔軟性を失う ⑤学生・生徒は入学前、遅くとも入学直後には、航機の選択を求められる ⑥座学において、クラスを航機に分ける必要があり、教員や教室が不足する。 ⑦座学において、本科では文科省の高卒同等認定に影響を与える可能性がある	①1校に航機両科を設置する場合、教員、教室の不足への対応が必要 ②1校に航機いずれかのみを設置する場合、学校配置の見直しが必要となり、教育機材等の移設も必要 ③航機別の入学定員を業界の需要(航:機=2:1)に合わせることが考えられるが、既存の教員、教育機材の配置では対応できない ④航機それぞれの需給バランスに対応できないため、航機いずれかの船員不足が発生した場合、どのように対応するか ⑤両用資格をとれないため、学生にとって魅力が半減し、応募者減少につながるおそれがあるが、それに対してどう対応するか

乗船実習の見直し

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。

社船実習の現状

(1) 練習船の基準

	総 ト ン 数	設 備	実習期間
6級 (航海)	200トン以上の練習船	①実習用海図机 ②実習用海図 ③ジャイロコンパス ④レーダー等	2ヶ月
3級 (航海・機関)	航海科:5000トン以上 機関科:出力6000kW以上 (ただし、遠洋区域を航行する船舶)	航海科 ①実習用海図机 ②実習用海図 ③ジャイロコンパス ④レーダー等 機関科 ①出力装置 ②補機 ③電気設備 ④自動制御装置 等	6ヶ月

(2) 教員の基準

	教 員 の 人 数	資 格
6級 (航海)	1名	5級海技士以上
3級 (航海・機関)	2名(実習生2名以下) 3名(実習生3名)	1級海技士(船長、機関長) 2級海技士

3級の場合、教員はメンタルヘルス講習等の受講が必要

(3) 社船実習の内容(3級社船実習の場合)

- ・教育機関(大学、高専)が船社に訓練を委託し、船社は自社の責任において訓練を実施する。
- ・船社は「社船実習カリキュラム」にしたがって訓練を計画・実施し、訓練記録簿に実績を記入するとともに、訓練成績を教育機関に送付する。
- ・訓練の実施に必要な食費等の費用は船社が負担する。

○商船系大学

養成期間:4. 5年

航海訓練所練習船での実習

社船での実習(船社の費用負担)

第1学年	第2学年	第3学年	第4学年	
座学	1月 座学	1月 座学	1月 座学	3月 座学
				6月*
				6月*

平成21年度から実施

○商船系高等専門学校

養成期間:5. 5年

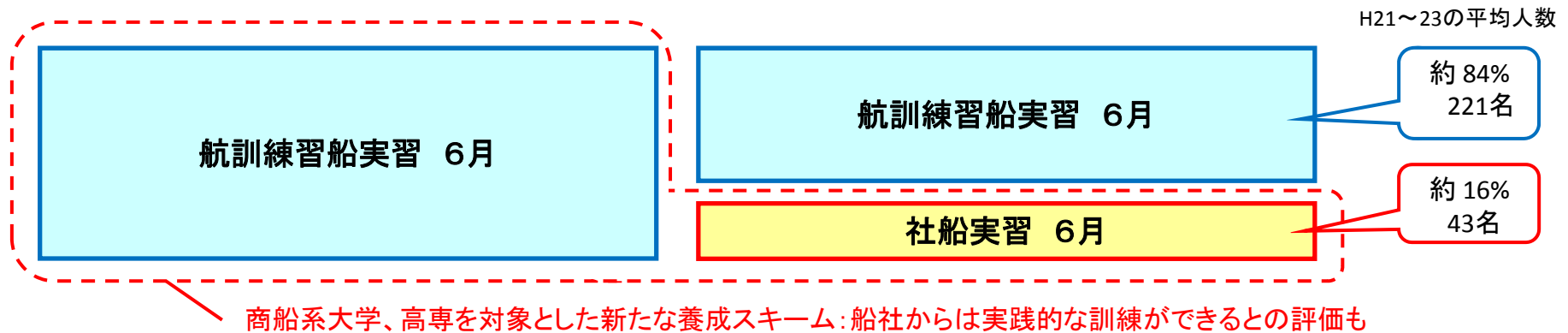
* 航海訓練所練習船又は社船による実習

座学 4.5年	6月	6月*
		6月*

乗船実習の見直し（効率的かつ効果的な乗船実習）

～ 第3回外航部会資料の抜粋 ～

1. 社船を活用した新たな養成スキーム（平成21年4月より社船実習制度を導入）



○航訓実習のメリット

- ・多人数に対する画一的な訓練が可能
- ・基礎的な訓練を繰り返し実施できる
- ・シミュレータなどの大型教材をはじめとする実習教材が多数装備されている
- ・日本人教員が多い
- ・訓練の目的に合わせて運航を計画できる 等

○航訓実習のデメリット

- ・荷役に関する実習（バラスト実習等）の実施が困難
- ・少人数訓練の実施が困難
- ・限られた財源の中、燃料高騰により航行日数が制限される 等

○社船実習のメリット

- ・荷役実習等の実践的な訓練の実施が可能
- ・少人数訓練が可能
- ・プロ意識を早期に醸成できる
- ・外国人船員との共同生活により英語力の向上、異文化の把握が可能 等

○社船実習のデメリット

- ・各船の行動が異なるため、画一的な実習の実施が困難
- ・商船運航に合わせた実習であるので、実習計画が流動的
- ・専任の教員が乗船していないことがある 等

船員を効率的かつ効果的に養成するためには、航訓練習船による基礎訓練と社船による実務的な訓練を組み合わせ、双方のメリットを最大限に活用しながら乗船実習を実施することが理想的。

乗船実習の見直し（効率的かつ効果的な乗船実習）

～ 第3回外航部会資料の抜粋 ～

たたき台

2. 社船実習拡大の効果と課題

○社船実習拡大の効果

- ・現場を経験することにより、より多くの実践的な知識・技術を備えた船員を輩出できることが期待される
 - 現場の荷役作業を通しての知識・技術の習得
 - 社船実務、生活を通しての実務英語の習得
 - 大型船の操船、大型機関の運転に係る知識・技術の習得
 - 少人数実習による知識・技術の確実な定着、責任感の涵養
- ・即戦力を持った船員を早期に養成できる
 - 実社会での実習を通して社会人としてのマナー等を身につけることができる
 - プロ意識を早期に醸成できる
 - 就職後のOJT期間を短縮することができる
- ・航訓練習船の充足率の適正化を図ることができる
 - 過密状態の航訓練習船の実習環境を改善
 - 過密状態を緩和することで、燃料高騰により制約されている航行時間を有効に活用できる
 - 創出した余席の一部を業界ニーズへの対応に活用することが可能

○社船実習拡大への課題

- ・社船実習は、本来、内定者に限るものでなく、希望する学生全員を対象とするものであり、航訓と同等の訓練であることを求めている。
- ・そのため、実習に関する基準、教員資格、実習カリキュラムなども航訓と同等であることを求めている。
- ・現状においては、船腹、受入環境等の関係から大手3社のみが実施。
- ・今後、社船実習を大手船社はもとより、中小船社にも拡大を図るためには、次のことについて検討する必要がある。
 - 教員資格などの実施基準の見直し
 - 遠洋航海の考え方の見直し

課題解決

社船実習の拡大

全学生に対する
社船実習の実施

○現行

航訓練習船実習 6月

航訓練習船実習 6月

社船実習 6月

○将来

航訓練習船実習

社船実習

社船実習の導入

たたき台

内航船社に社船実習を導入するに当たり検討すべき事項

	4級海技士養成	3級海技士養成
	社船実習の基準がないために、新たに基準を作成する必要がある。基準作成にあたっては、以下について検討。	外航船社が実施している基準あり。 内航船社が実施する場合、大型内航船にも適用できるように、必要に応じて基準を見直す。
練習船の基準	①総トン数、航行区域 →船橋・機関室の広さ、実習生居室等を総合的に勘案して検討 ②実習設備 →現行の社船実習(3級)と同程度の基準	①総トン数:5000トン、航行区域:遠洋区域(現行) →大型内航船にも適用できるように必要に応じて見直す ただし、必要とされる12月の乗船実習期間中に、航訓練習船による遠洋航海を1回以上実施することが必要 ②実習設備 →現行と同程度の基準
教員の基準	教員に必要な海技士資格、教員の数 →4级以上、教員の数は別途検討	教員に必要な海技士資格、教員の数 →外航部会で別途検討中
実習の期間	高い実習効果を確保するため、1月以上連続した実習であることが必要 →航訓での最後数月の実習を社船実習に置き換える →社船実習期間をある一定期間に統一 →航訓実習とのリンク、船社の負担等を考慮すれば、社船実習期間を3月とするのが望ましいのではないかな なお、実習期間が1月に満たない場合は、インターンシップとして扱い、別途推進	必要に応じて、現行の外航船社が実施する社船実習とは別に設定 1月以上連続した実習であることが必要 →航訓での最後数月の実習を社船実習に置き換える →社船実習期間をある一定期間に統一 →航訓実習とのリンク、船社の負担等を考慮すれば、社船実習期間を3月とするのが望ましいのではないかな なお、実習期間が1月に満たない場合は、インターンシップとして扱い、別途推進
実習内容	航海訓練所の実習カリキュラムを分担	

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関係省庁間で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、教員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、内航船経験者の教員採用、教員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。

（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。

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。

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) 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。

外航船社からは、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（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）
- 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 教員の人事交流（教育機関の教員、船社の航海士、機関士が人事交流し、現場の知識・経験を教育に反映させ、教育の質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。

船員の確保・育成に関する検討会

第3回内航部会 資料

大島商船高等専門学校 校長 久保 雅義

【乗船実習の見直し】

(1) 商船系大学・高専の乗船実習の規模・実施時期

実習の効果をより上げるために実習の時期について、4年後期と6年前期に分離を提案している。

(2) タービン船実習

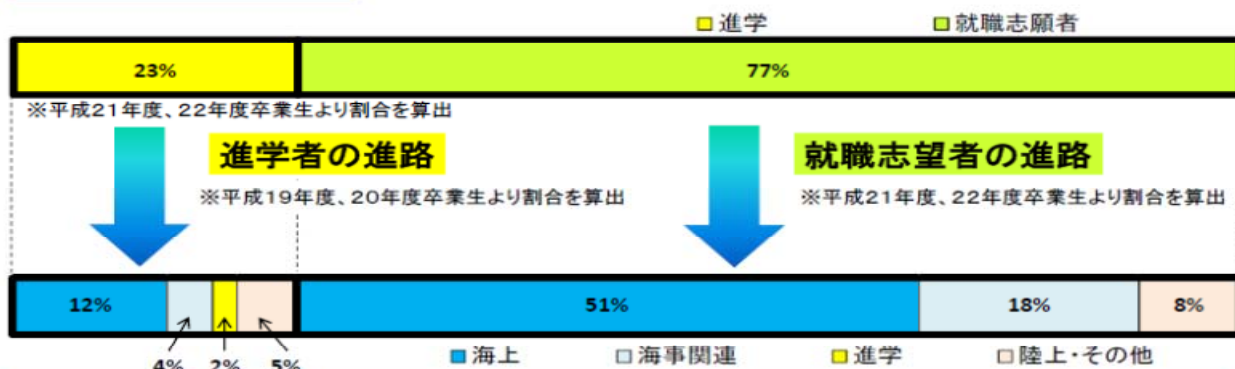
タービン船実習に関して再検討する必要はないのか。

(3) 航海訓練所における様々な乗船実習の配乗バランス

船員・陸上海技者・海事クラスターの規模は減少の一途をたどっている。このような背景を反映して海洋基本法等で日本人船員の増加を掲げていることを合わせて考えれば、養成定員数を減らすのではなく、船員・陸上海技者・海事クラスターの規模の拡大を図るべきである。

商船高専における実習修了者の海事社会への就職

本科卒の進学と就職



商船学科卒業生の63(12+51)%が海上に就職

85(63+4+18)%が【海上＋海事関連産業】に就職

就職先が不足しており、海事関連産業等へ就職しているが、海上へ就職を希望している学生は実際の就職者数よりも多い。

乗船実習時期の見直し(案)

前期乗船実習：4年後期

後期乗船実習：6年前期

現状の実習期間

6年	乗船実習
5年	乗船実習
4年	
3年	
2年	
1年	

将来の実習期間

6年	後期乗船実習	最後の仕上げとしての乗船実習
5年	海技試験＋英語対策	
4年	前期乗船実習	海と船を知り動機付けを行う
3年		
2年		
1年		

平成23年10月11日

本日の配布資料について

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
文部科学省 高等教育局 専門教育課長 内藤敏也

本日の会議に国土交通省から提出されている資料につきましては、前回の委員会から2ヶ月以上の時間があつたにも関わらず、国土交通省から文部科学省及び大学、高専関係者に対し、10月6日（木）朝の時点で、その内容も含め、初めて提示されたものです。

資料には、練習船や実習など将来的に文部科学省、各大学、各高専の教育内容や予算・人員配置等を拘束しうる内容が含まれておりますが、申し上げるまでもなく、これらの内容は、それぞれの機関内での十分かつ慎重な検討を要するものです。

しかしながら、これまでに委員会内外で具体的な議論がほとんどなかった事項も含め、今回の会議では、単なる論点に留まらず、「たたき台」として方向性が提示されています。さらに、その記述についても、一部の資料は、委員会における各委員の意見が十分に反映されているとはいひ難いと言わざるをえません。

国土交通省の事務局に対しては、その点をご指摘しつつ、資料の見直しをお願いしましたが、残念ながら多くの「たたき台」について、修正すらいただけず、そのまま提示されています。

今後、本委員会に、真に建設的な議論の場として参加していくためにも、会議の取り進めにあたって、委員間の議論を尊重していただくとともに、関係者との十分な調整を図り、国土交通省内部のみで検討された案が、将来的に具体的な負担や責任を負うことになる者との調整も経ないで提示されるようなことのないよう、適切に運営を進めていただくよう強く求めます。