船員（海技者）の確保・育成に関する検討会
第４回　内航部会　議事次第

平成２３年１２月　５日（月）
１５：００　～　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
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
航機両用教育の必要性

論点３：乗船実習の見直し
効率的かつ効果的な乗船実習

論点４：民間による実践的な船員養成の位置づけ

論点５：ステークホルダー間の連携強化
奨学金の充実

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）	髙松勝三郎
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

～　目　　次　～

議題　論点の検討について

論点１：船員供給体制のあり方
新人船員を確保するための制度改善・・・・・・・・・・・・・・・・・・　２
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
航機両用教育の必要性・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　５
論点３：乗船実習の見直し
効率的かつ効果的な乗船実習・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・１３
論点４：民間による実践的な船員養成の位置づけ・・・・・・・・・・・・・・１６
論点５：ステークホルダー間の連携強化
奨学金の充実・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・２０

論点１

「船員供給体制のあり方」より

○　新人船員を確保するための制度改善

論点整理（内航）における指摘事項

論点１：船員供給体制のあり方

（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。

水産高等学校卒業者に対する海技資格取得に必要な乗船履歴の見直し

内航海運事業者から要望のあった水産高等学校卒業者に対する海技資格取得に必要な乗船履歴の見直しに当たっては、水産高等学校及び水産庁等関係者の意向を踏まえた対応が必要。
見直しの方向性として、（独）海上技術学校本科卒業者と同様に、8か月の乗船履歴で6級海技士資格の受験を可能とする学卒者に対する乗船履歴の特例制度を創設。

たたき台

現行

（卒業後）

海上技術学校本科　乗船実習 3月
- → 海上技術学校 乗船実習科　乗船実習 6月 → 4級海技士受験
- → 乗船履歴 1年9月 → 4級海技士受験
- → 乗船履歴 5月 → 6級海技士受験

水産高等学校本科　乗船実習 3月
- → 乗船履歴 1年3月又は1年9月 → 5級/4級海技士受験
- → 乗船履歴 1年9月 → 6級海技士受験

※学卒者に対する乗船履歴の特例がないため、一般者の乗船履歴が適用。

見直し案

（卒業後）

水産高等学校本科　乗船実習 3月
- → 乗船履歴 1年3月又は1年9月 → 5級/4級海技士受験
- → 乗船履歴 5月 → 6級海技士受験

※水産高等学校本科における乗船実習は3月を前提

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」より

○　航機両用教育の必要性

論点整理（内航）における指摘事項

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。

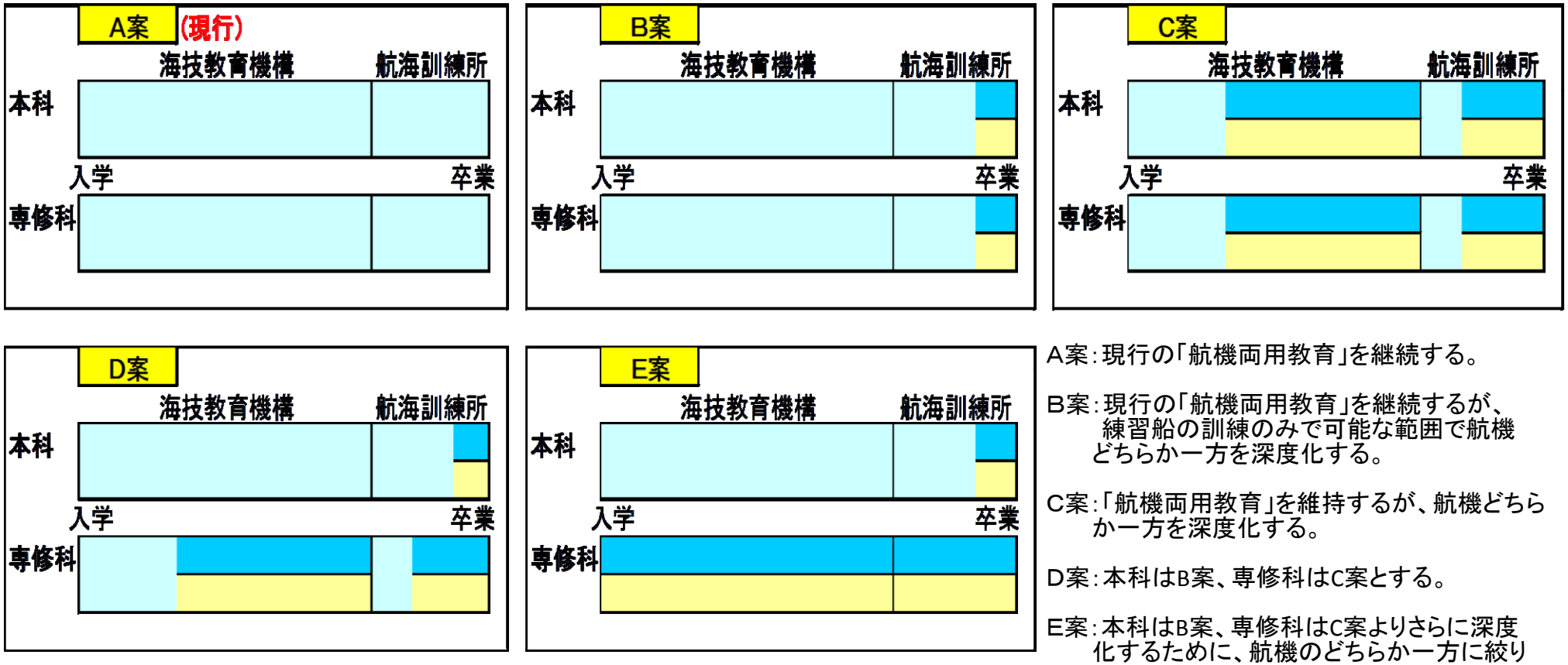
このように、航機両用教育の必要性については、様々な意見が寄せられており、事業者のニーズ、航機両用教育のメリット・デメリット、教育機関の対応能力等を十分に調査し、検討していくべきではないか。

（上窪委員提出資料）

航機両用教育アンケート結果

質問Ⅰ：今後目指すべき海技教育機構、航海訓練所の「航機両用教育」はどのようにあるべきか。

航機両用　航海　機関



A案：現行の「航機両用教育」を継続する。

B案：現行の「航機両用教育」を継続するが、練習船の訓練のみで可能な範囲で航機どちらか一方を深度化する。

C案：「航機両用教育」を維持するが、航機どちらか一方を深度化する。

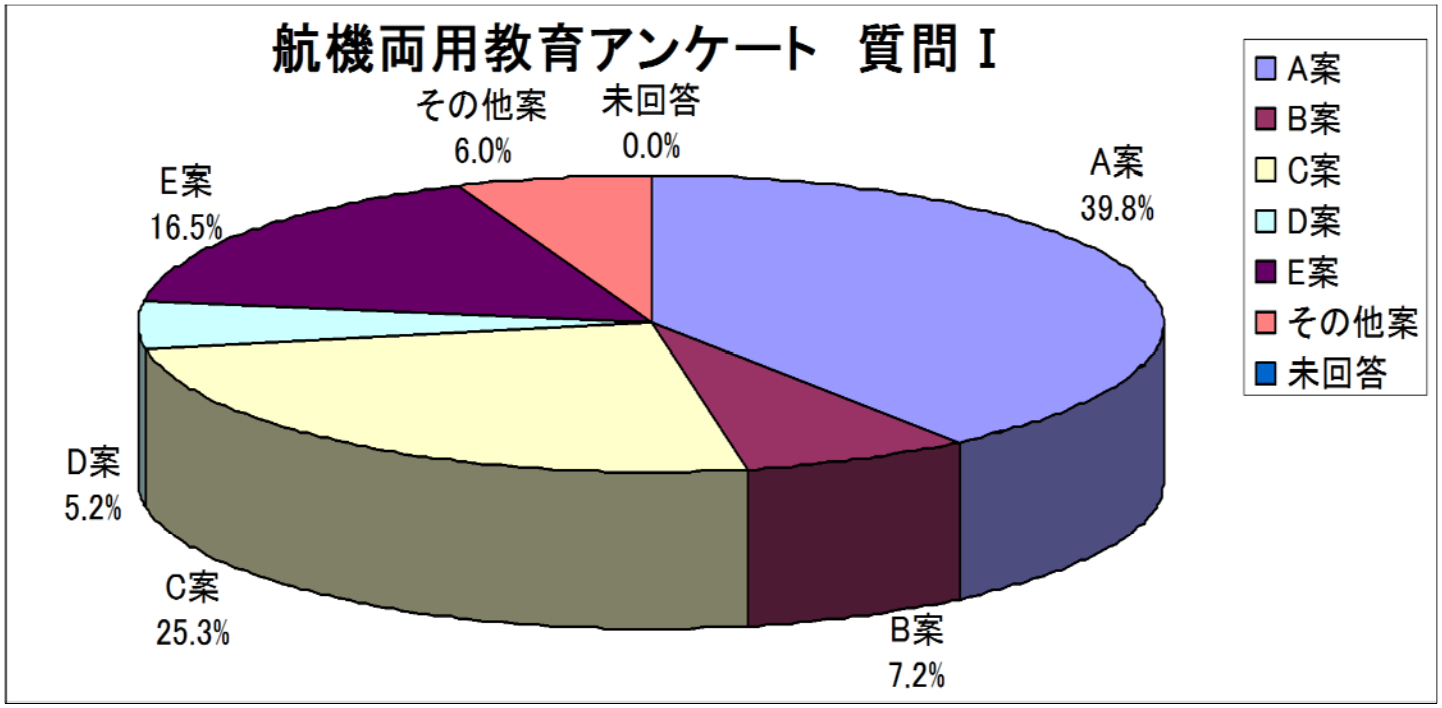
D案：本科はB案、専修科はC案とする。

E案：本科はB案、専修科はC案よりさらに深度化するために、航機のどちらか一方に絞り単科教育とし、3級海技士筆記免除程度の教育とする。

航機両用教育アンケート結果

質問Ⅰ　（単位：社）

A案	99
B案	18
C案	63
D案	13
E案	41
その他案	15
未回答	0
合計	249

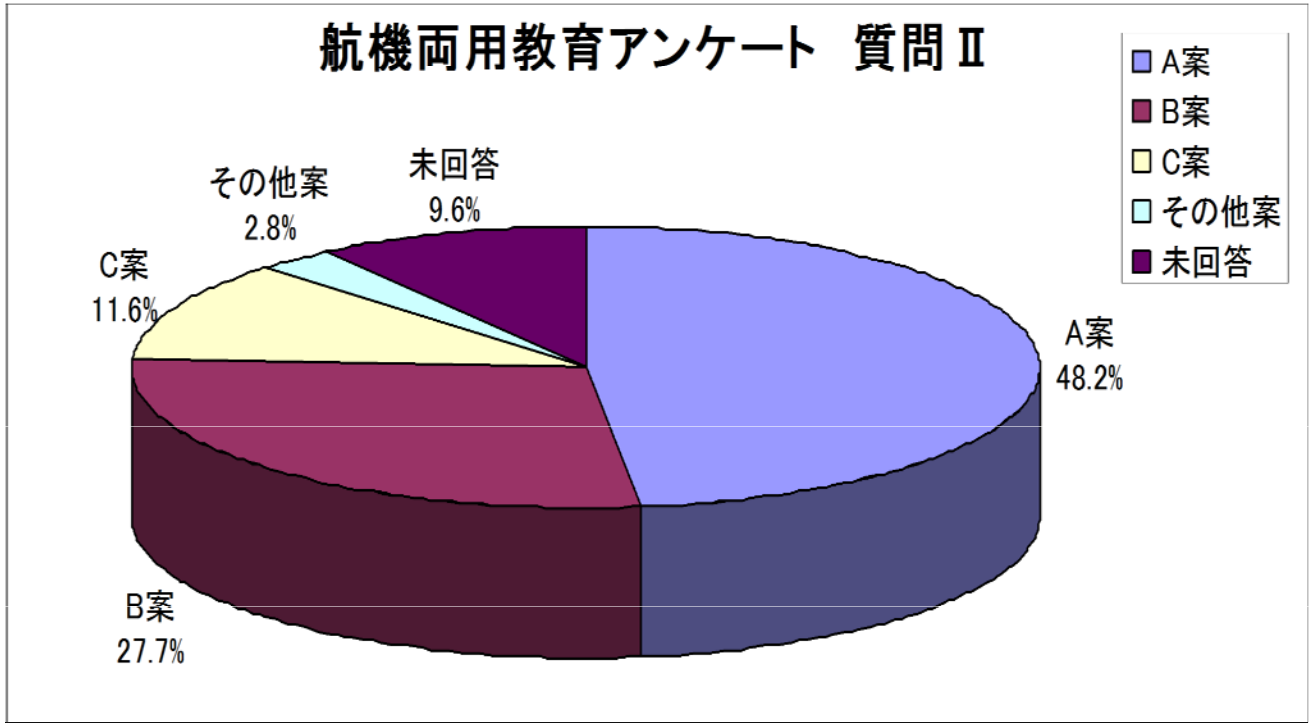


航機両用教育アンケート結果

質問Ⅱ:「質問Ⅰ」で選択した案の「航機両用教育」で付与される受験資格は、
航機それぞれ何級が妥当か。

質問Ⅱ　（単位:社）

A案	120	← 航海、機関ともに4級
B案	69	← 航海4級、機関5級　又は　機関4級、航海5級
C案	29	← 航海4級、機関6級　又は　機関4級、航海6級
その他案	7	
未回答	24	
合計	249	



航機両用教育に係るアンケート結果（海技教育機構）

（鋤柄委員提出資料）

アンケートの実施概要

1. アンケート対象者等

○ **アンケート実施期間** ：平成23年9月16日 ～ 10月31日

○ **対象者** ： 本科、または、専修科の卒業生のうち、平成18年、20年、22年に卒業した者

○ **調査人数** ： アンケート送付数：942名
アンケート回収数：334名（船員経験者287名、船員未経験者47名、回収率：35.5%）

2. アンケート内容 （参考資料参照）

【全員に対して】
①保有する海技資格の種類
②卒業後の職業、卒業後の進路（陸上、海上）を決めた時期 など

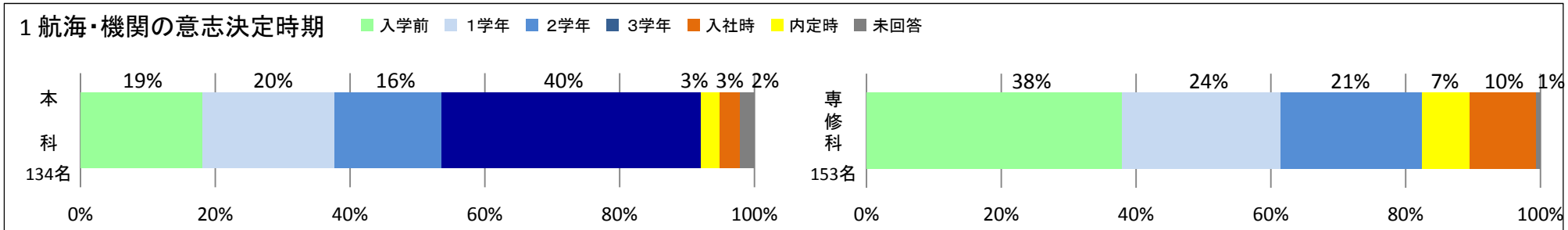
【船員経験者に対して】
①航海、機関を選択した時期
②資格の取得に関係なく、航海・機関両方の学習が役に立っているか
③航海・機関両方の資格は必要だと思うか
④航海・機関両方の職種に就いたことがあるか など

航機両用教育に係るアンケート結果（海技教育機構）

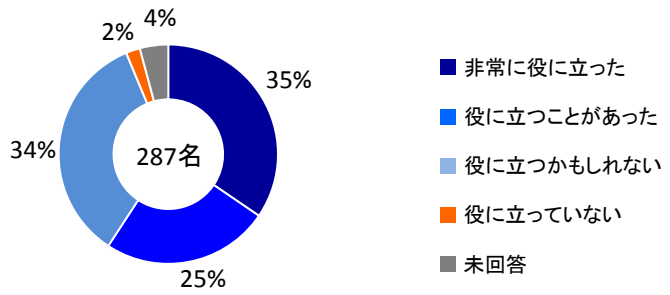
アンケート集計結果

回答数　287名（船員経験者数〔本科 134・専修科 153〕）

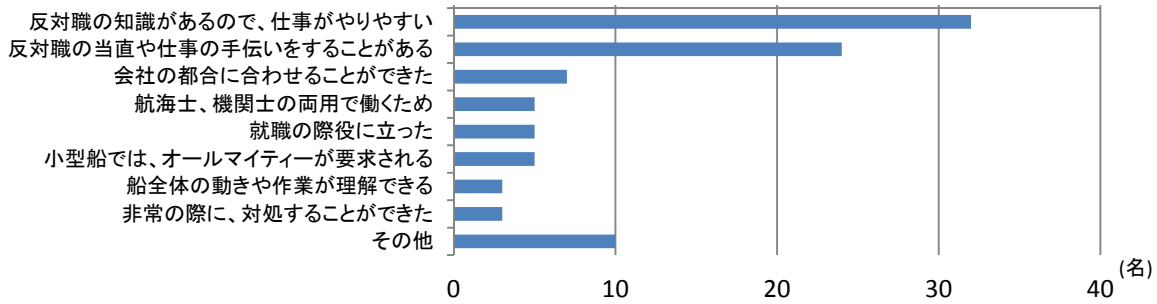
1 航海・機関の意志決定時期



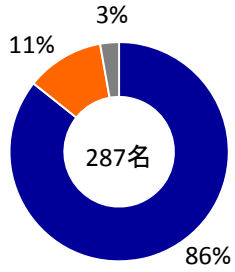
2 航海・機関両方を学習することについて

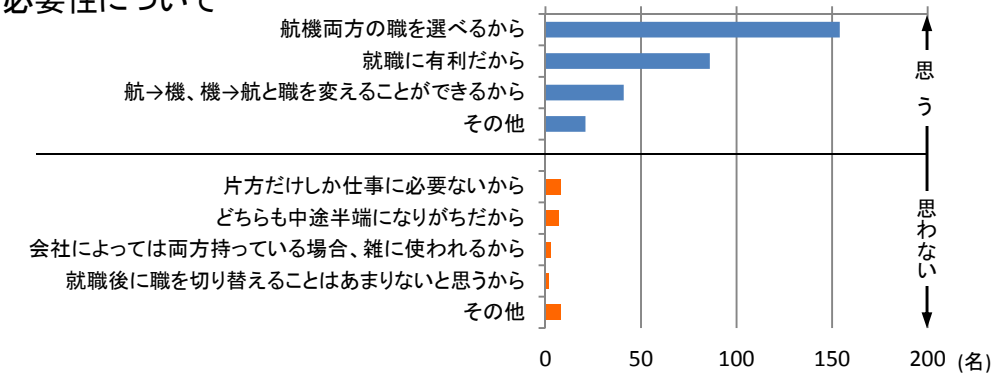


役に立つ等の回答の理由　（複数回答含む）



3 航海・機関両方の資格取得の必要性について

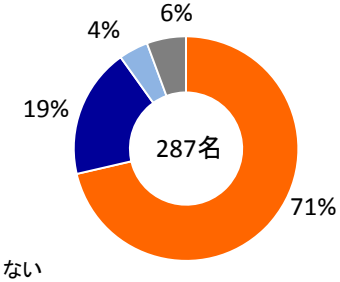




（複数回答含む）

必要だと思う　必要だと思わない　未回答

4 航海・機関両方の職種の就業



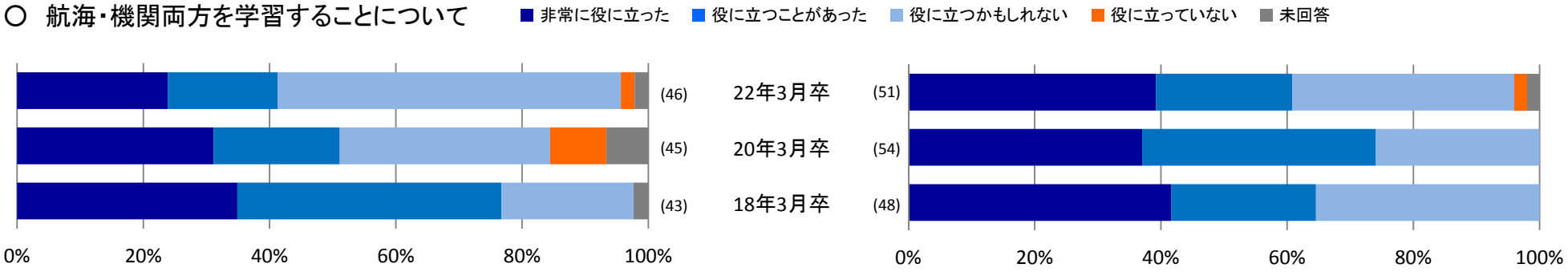
ない
反対側の職種もやったことがある
反対側の職種に転向した
未回答

航機両用教育に係るアンケート結果（海技教育機構）

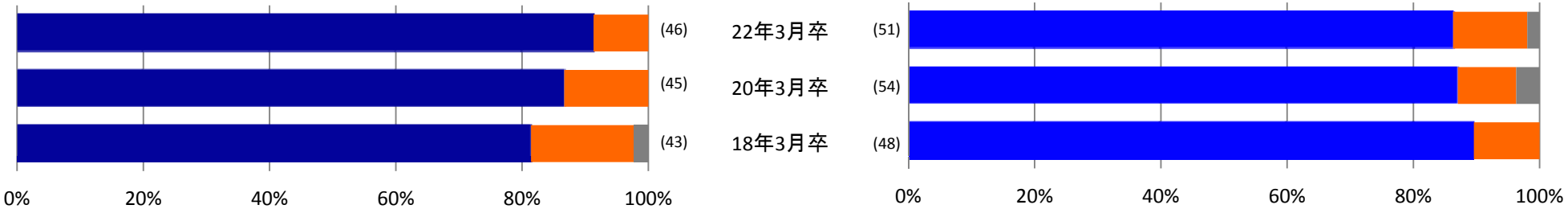
課程別集計結果

本　科　　専修科

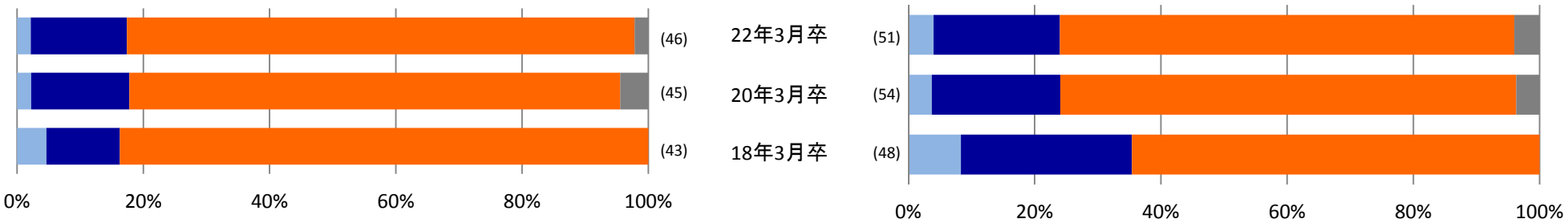
○ 航海・機関両方を学習することについて



○ 航海・機関両方の資格取得の必要性について



○ 航海・機関両方の職種の就業



※　（ ）は回答人数

論点３

「乗船実習の見直し」より

○　効率的かつ効果的な乗船実習

論点整理（内航）における指摘事項

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（内航）の導入

たたき台

○ 社船実習（内航）の導入案

3級海技士を養成する航海訓練所練習船の12か月の実習のうち、内航船（長距離フェリー）により3か月の社船実習を行う。

現状

航訓練習船実習　6か月

航訓練習船実習　6か月

社船実習（外航）　6か月

社船実習（内航）導入後の実習スキーム

航訓練習船実習　6か月

航訓練習船実習　6か月

社船実習（外航）　6か月

航訓練習船実習　3か月
（遠洋航海実施）

社船実習（内航）3か月

新たな社船実習

◎社船実習（内航）の基準

練習船	内航船（平水区域を除く）、航海科：5,000総トン以上、機関科：機関出力6,000kW以上
教員	現行の社船実習（外航）と同じ　　（見直し中）
実習期間	3か月
実習内容	航海訓練所の実習カリキュラムを分担
訓練対象	大学、高等専門学校及び海技大学校の学生（3級海技士養成）

論点４

民間による実践的な船員養成の位置づけ

論点整理（内航）における指摘事項

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４：民間による実践的な船員養成の位置づけ

○　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こなかったため、地域レベルでの新たな取り組みがなされ、また、提案されている。

○　こうした取組を一層進めていくためには、個々の事業者や地域レベルの取組に止めず、業界全体が船員確保の有効な手段として位置づけた上で必要な取り組みを進め、国としてもこれを支援していくことも考えられるが、どのように考えるか。

＜現状の取り組みと構想＞

①小型の民間商船を活用した訓練による船員確保の試み

　現状、小型の民間商船を活用した船員養成の試み（新６級海技士（航海）養成制度）がなされており、即戦力の観点から一定の評価がなされているが、訓練用の商船の確保等の問題から、大幅な拡大は困難な状況にある。

②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

　陸上の職種においては、技能検定制度等の評価システムが存在するが、船員においては明確な評価システムが存在しない。キャリア評価システムを導入することにより、船員という職種にステータスを与え、ひいては船員の職業としての魅力の向上につながるのではないかとの意見がある。

→ 上記について、蔵本委員からプレゼンテーション

（蔵本委員提出資料）

日本海事共育センターの事業構想

事業プラン1

職業訓練　現場体験

民間船による乗船訓練及び インターンシップ受託事業

・新六級短期養成コース（訓練による海技資格履歴の短縮）の実習船確保と、実践現場における指導側研修側に優しい教材，カリキュラムの研究

・海技教育機構/航海訓練所との連携、乗船訓練の 一部民間船での実施

・民間商船を利用したインターンシップの提供
・各種船舶を利用した子供たちの航海体験

海技士短期養成講座の風景

事業プラン2

戦力化

日本人船員確保育成事業（内航版）

・1～5年間、事業者が中心に出資する共同雇用体が雇用主体となり、有効なOFF－ON JT育成プログラムによる早期戦力化を促す

事業プラン3

海上版ビジネスキャリア検定の創設

・海上⇒陸上キャリアプランの見える化（技能要件/カリキュラムの認定）

・高度化する安全/船舶システムへの対応（次世代船員育成）

BRM訓練風景

事業プラン4

管理事業者 ガイドラインの策定と認証事業
（海事人材育成のための環境整備）

・船舶管理の適正化と高度化
・船舶管理診断士（仮名）の創設

海事人材のスキルアップイメージ

検定創設

子供たちや学生（将来の海事人材）

一般（海技資格を持たない者）就職希望

就職希望者

非雇用者

海上版ﾋﾞｼﾞﾈｽｷｬﾘｱ検定の概要

海技資格を有する就職希望者（新人）

検 定 1 基礎海技技能	レベル1	甲板部員 甲板職員 / 機関部員 機関職員 ・初級海技資格者	海事従事者（海員）
検定2－1 応用海技技能 労働安全衛生管理 荷役管理責任者	レベル2	一航士 / 一機士 ・中級海技資格者	海事従事者（海員）
検定2－2 船内総括責任者 ISM実施責任者	レベル2	船長 / 機関長 ・上級海技資格者	海事従事者（海員）
検 定 3 船舶安全運航管理者 海洋環境保護管理	レベル3	ﾏﾈｰｼﾞｬｰ SI ・陸上管理者	陸上管理者（陸員）
検 定 4 統括指揮管理 緊急措置管理 訪船指導者	レベル4	管理 SV ・陸上管理責任者	陸上管理者（陸員）

雇用者

海事人材

内航海運事業者
船舶管理者
船員派遣許可事業者

事業者

論点５

「ステークホルダー間の連携強化」より

○　奨学金の拡充

論点整理（内航）における指摘事項

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。

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）

ステークホルダー間の連携強化　ー海技教育機構の現状と課題ー

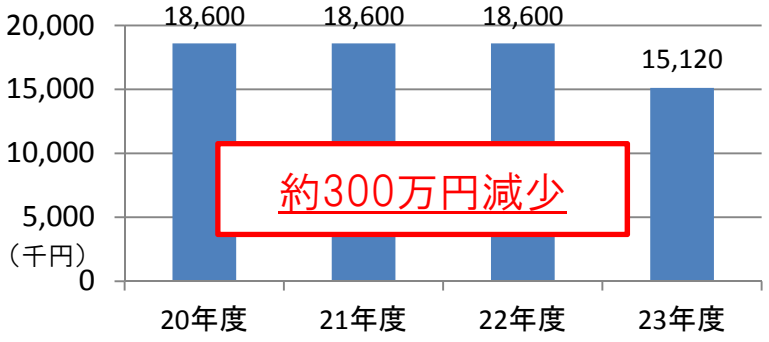
(鋤柄委員提出資料)

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。

募集関係補助金の推移



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

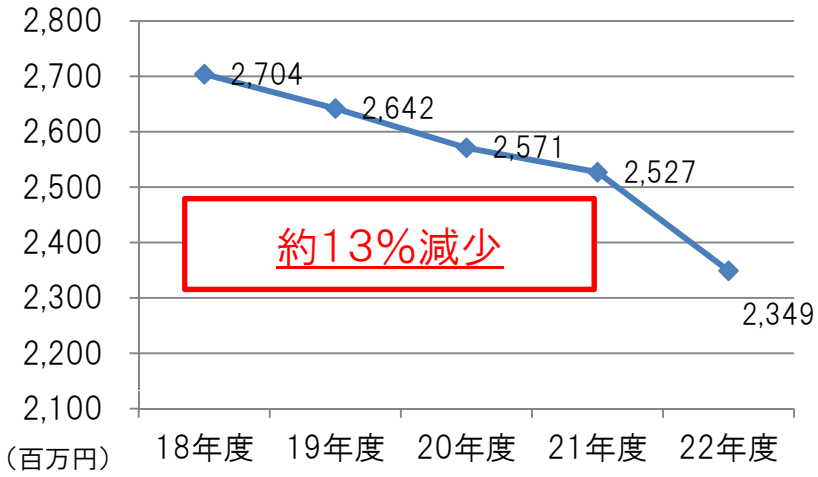
②独法運営の効率化・運営費交付金の削減

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

運営費交付金の推移（除く退職金）

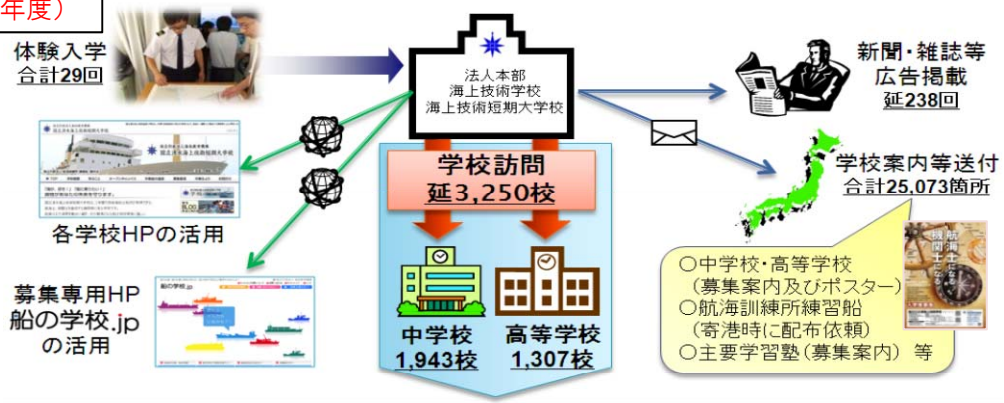


ステークホルダー間の連携強化策①　ー募集活動の強化ー

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）

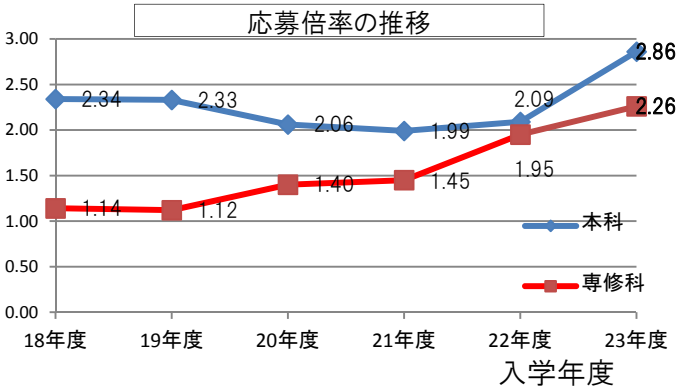


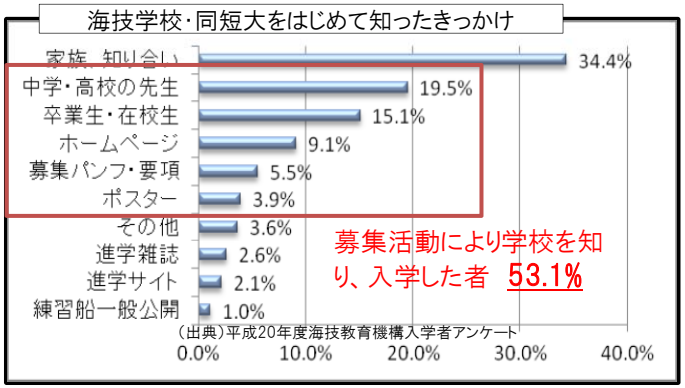
○15,931校*ある全国の高等学校（5,116校）及び中学校（10,815校）のうち、**約20%に当たる3,250校を訪問**（平成22年度実績）

*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

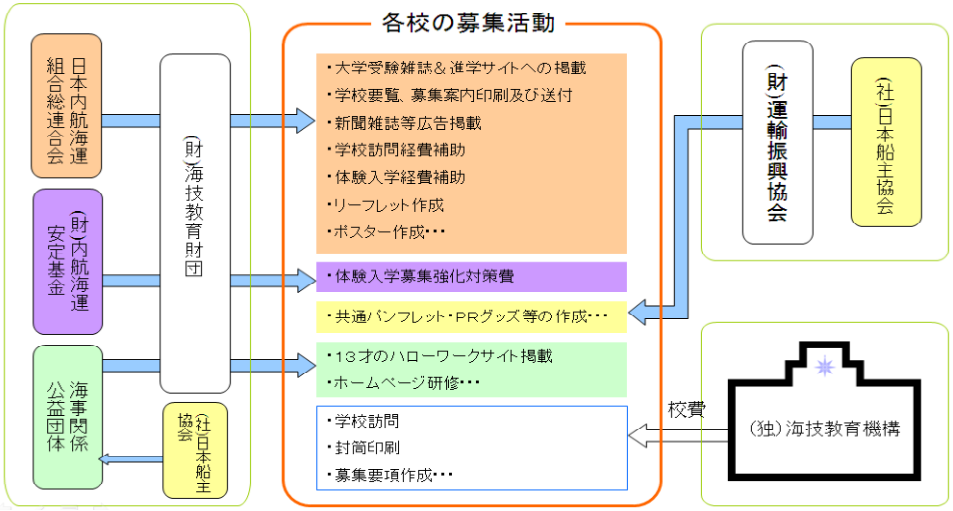
ステークホルダー間の連携強化策①　ー募集活動の強化ー

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。

募集活動財源

募集財源 と 募集活動



活動資金削減による各校の募集活動への影響（平成22年度→23年度）

学校訪問の縮小（本科3校）

・　全国約2,000中学 → 約1,700中学
　小樽校　道外3県（青森・岩手・新潟）訪問
　　→ 道外1県（青森）にエリア縮小
　唐津校　623校→390校に大幅減　等

広告の縮小・廃止（本科及び専修科5校）

・　全国5校で縮小・廃止（延 約240回 → 延 約190回）
　館山校　広告エリアを千葉・埼玉・神奈川
　　→千葉のみに縮小
　口之津校　新聞・電車内広告を全面廃止　等

ネット契約の縮小（専修科2校）

・　宮古校　ネット契約半減（4社→2社）　等

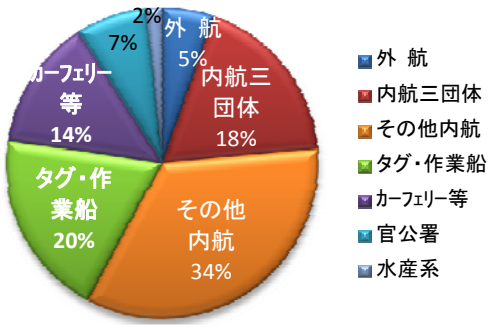
まとめ

○　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　ー奨学金の拡充ー

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ているのは、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

（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

○　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**。

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**

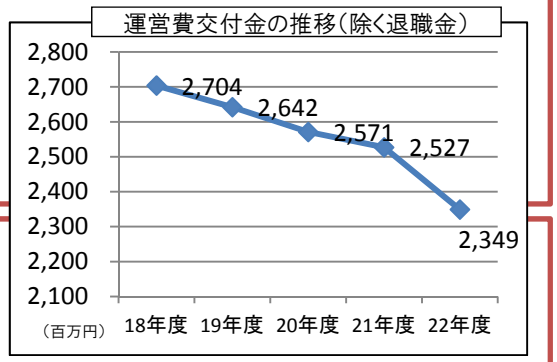
○　**学生の学業に対するインセンティブの付与**

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　ー寄附受入制度ー

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タ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＆モニタ

船型模型

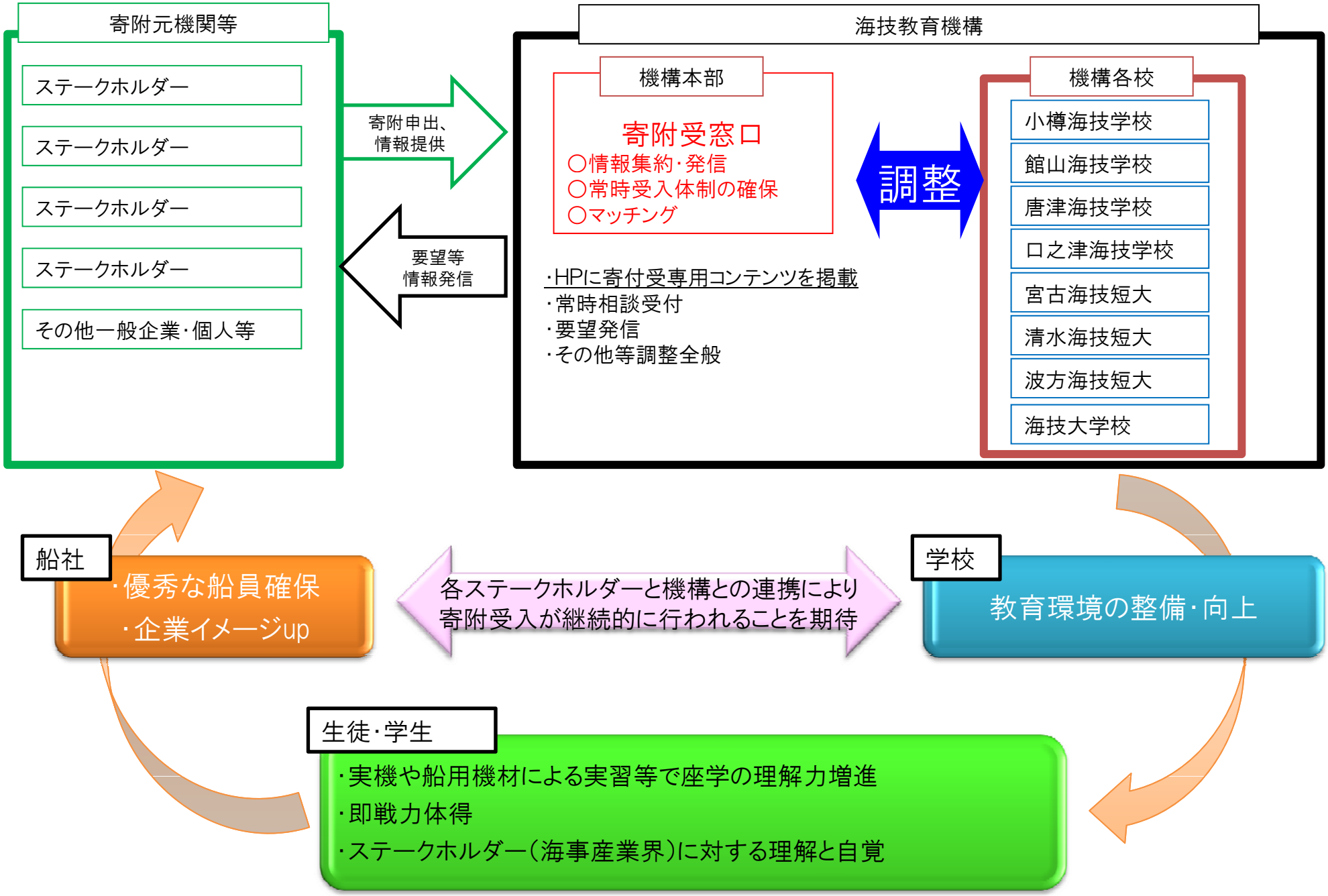
寄贈書籍

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判らない、何を欲しているか判らない、そもそも機構が寄附を受けるのかどうかも判らない

⇒ 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　ー寄附受入制度ー