

## 「今後の船員教育のあり方」(概要) (船員教育のあり方に関する検討会報告より)

### ○基本的方向性

- (1) 我が国の海上輸送の安定性・安全性・信頼性の確保、海技の世代間の安定的伝承等の観点から、日本人船員（海技者）を安定的に確保・育成していくことは死活的に重要な課題。  
船員は技能の獲得に永年の運航実務経験が不可欠で、高度な能力を必要とされる特殊技術者であり、一旦世代が途切れてしまうと、再び技術を確立するには、極めて大きな時間・労力・費用を要する。  
他方で、少子化が進む中、海や船に関心をもつ若者をいかに確保するかが問われていることを踏まえると、船員の計画的な養成は、今後ますます重要な課題。
- (2) 各種船員教育機関における座学教育と航海訓練所における一元的な航海実習との組み合わせにより国が責任を持って実施している我が国の船員教育システムは、優秀な船員を育ててきた実績があり、座学教育と航海実習を組み合わせるシステムを維持しつつ、様々な問題点について抜本的に改善を加え、社会ニーズに応じていくことが必要。
- (3) 具体的に改善すべき問題点として、環境の変化に対応して社会の求める人材の養成に向け、教育内容をより実戦的・効率的なものに変えるべき等が指摘されており、これらを踏まえ、積極的な見直しをおこなうことが必要である。また、航海訓練所及び海技教育機構は、効率的な事業運営と収益事業の強化を通じ、自らの財政基盤の健全化を図ることが必要。
- (4) 外航における日本人船員の減少、内航における高齢化と後継者不足という状況を踏まえ、海に対する国民の関心を高めることを目的とした活動等を積極的に実施していくことが必要。

### ○具体的方策

適切な時期に必要な法令の改正、予算の確保を行い、適切な経過措置を設け、座学と実習が円滑に継続するよう十分に配慮することが必要。

	項 目	内 容
1	実習内容の見直し	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 社船実習の拡大等による教育訓練の複線化の推進               <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 新人船員の供給源や教育訓練に対する船社のニーズが多様化していることを踏まえ、練習船による実習教育を基幹としつつ、教員、設備及びカリキュラムにおいて一定の要件を備えた社船による実習については、航海訓練所における実習と同等の乗船履歴を認めることにより、教育の複線化の推進を図ることが適当。</li> <li>・ 内航業界における船員不足、とりわけ、航海当直基準適格者の不足への対応として、関係者の合意に基づき一般高等学校等の卒業生を対象とする6級海技士（航海）資格を取得するための新たな養成課程を平成19年度初期に創設することが必要。</li> </ul> </li> <li>2. 帆船実習               <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 帆船実習は船舶職員に必要な資質の涵養に最適であり、その意義が認められるが、乗船履歴の特例の要件とする必要はなく、3級海技士（航海）資格の取得に係る帆船実習の義務付けは速やかに廃止することが必要。</li> <li>・ 商船系大学の実習生に対する帆船実習については、就職直前に長期間の帆船実習を行うことは、現代の商船教育にそぐわないという指摘や、帆船を「海への関心の醸成」を図るためのPR活動にも有効活用することが効果的であることを踏まえ、航海訓練所は帆船・汽船実習の組合せの最適化を図るなど効果的かつ効率的な航海訓練の体系を構築していくべきであり、具体的な方策の一つとして、実習時期や実習期間の変更について平成20年度から実施できるよう関係者間で検討することが必要。</li> </ul> </li> </ol>

		<p>3. タービン実習 タービンを推進機関として搭載する船舶がLNG船に限られてきている現状において、タービン練習船を維持して実習を行うことの費用対効果は小さいことなどから、老朽化が進むタービン練習船の代替船をタービン船として建造する必要性は乏しい。 一方、外航機関士にとって、タービンプラントに関する知識・技能は主機関の種類を問わず重要かつ不可欠であり、カーゴポンプ等補機用タービンプラントの運転・管理にもタービン技能が不可欠であることから、従来通り内燃限定のない資格が必要であり、タービン実習は欠かせない。このためタービン練習船の用途廃止後においても支障が生じないよう社船実習や陸上における訓練などの代替制度の確立について、早期に関係者間による検討に着手することが必要。</p> <p>4. 内航用小型練習船の導入 内航業界において、即戦力となる新人船員の養成が求められていることから、出来る限り内航船の主力に類似した船型の船舶における実習を行い実習効果を高めるため、早期に内航用小型練習船を導入し、内航教育に適した教育体制とすることが必要。</p> <p>5. 船員教育機関と航海訓練所の連携の強化 航海訓練所における乗船実習をより効果的かつ効率的なものへ改善していくため、船員教育機関と航海訓練所の連携を強化しつつ、合理的な船員教育を行う必要があり、下記について関係者間で検討を行うことが必要。 ・遠洋航海実習の対象者を見直し、実習教育の効率化や船員政策上不必要な経費（国費）の縮減を図ること。 ・帆船実習の時期及び期間を変更すること。 ・低学年時における乗船実習を効果的に実施するため、実習前に船員教育機関において必要な基礎教育を行うこと。 ・これらの改善を進めるため、船員教育機関と航海訓練所との間で必要なカリキュラム調整等を行うこと。</p> <p>6. 船社と船員教育機関及び航海訓練所の連携の強化 ・教育訓練機関においては、海事英語教育の強化、教官の社船における乗船研修や船社の練習船視察会等について引き続き一層の充実が望まれる。 ・業界のニーズや教育訓練内容について共通の認識を持つとともに、一層の相互理解を図り、教育訓練の改善に反映させるため、定常的な意見交換の場を設定し、船社等、船員教育機関及び航海訓練所の連携を強化する体制を整えることが必要。</p> <p>7. 外国人船員教育 外国人との混乗体制が定着している日本商船隊が、優秀な外国人船員を確保・育成することは、安全かつ安定した運航体制を確保する上で重要な課題であることから、日本人外航基幹職員の養成及び内航船員の確保対策の推進に影響を与えないことを前提に、外国人船員養成のための実習その他の教育を航海訓練所、海技教育機構等の機関が積極的に行うべきである。</p>
2	航海訓練所の練習船隊の見直し	<p>1. タービン練習船の取扱い タービンを主機とする船舶がLNG船に限られている状況においてタービン教育を練習船実習により実施する必要性が乏しいことから、現在のタービン練習船について、タービン船として代船建造することは適当ではなく、内航用小型練習船の導入を図るなど業界のニーズを踏まえた船隊構成を整えるべきである。</p> <p>2. 小型練習船の導入 内航業界における船員不足に対応し、即戦力となる新人船員の効果的な養成に向け今後ニーズが増大する小型練習船を導入することが適当であり、平成19年度から小型練習船導入の検討に着手し、23年度を目途に小型練習船を就航させるよう準備を進めることが適当。</p>

3	海に対する関心を高めるための措置	<p>1. 海に対する関心の重要性 船員を志す者の減少は、国民の海に対する理解と関心の低下、海運や船員に対する認識不足が原因の一つと考えるべきであり、幅広い角度から海の重要性に関する理解の増進に取り組むことが必要。 練習帆船をはじめとする練習船の活用等を通じ、国民、特に青少年の海や船に対する関心を高めること、関係者が協力して船員を志す青少年を増加させる努力をすることが特に重要。</p> <p>2. 練習帆船の有効活用 航海訓練所が運航している練習帆船は、国民の人气が高く、海や船の魅力を象徴する存在となっていることから、これを活用し、多くの国民が実際に帆船に乗って航海に参加する場を形成することが重要であり、特に児童・生徒や青少年層に海のすばらしさを体験させることは、将来、海洋国家を担う人材を育成するうえで大きな意義がある。 したがって、練習帆船の活用範囲の拡大をすすめていくための具体的検討を関係団体、関係機関の理解と協力を得つつ、早急に進めることが必要。</p> <p>3. 船員志望者を増加させるための対策 帆船のみならず、各船員教育訓練機関のイベントの実施は大きな効果があり、またPRにより情報提供の活性化の努力が必要。さらに、海事関連産業全体による総合的なPRの推進等を通じ、国土交通省と海事関係者が一体となって、海に関する関心を高め、船員志望者を増加させるための施策を講じていくことが必要。</p>
4	航海訓練所及び海技教育機構の財政基盤の整備	<p>1. 自己収入の拡大 航海訓練所及び海技教育機構については、行政の減量・効率化及び適正な受益者負担という観点から、経営の効率化や自己収入の拡大が要請されており、航海訓練所の実習委託費（1人1月3,000円）については平成20年度から段階的な引き上げが図られるよう関係者で早急に調整を進めることが必要。また、帆船を用いた海事PR活動やキャリアアップに必要となる船員の再教育などの事業の実施にあたって事業内容に応じた適切な費用負担を求めることにより収益の増大を図ることが必要。</p> <p>2. 経営の合理化・効率化 航海訓練所及び海技教育機構は、組織の簡素化、定員の適正化、練習船の運航経費の見直し、業務の外部委託、管理費の節減などを一層進めることにより、更なる合理化・効率化を進めることが必要。</p> <p>3. 運営費交付金の削減 収益事業の拡大、経営の合理化・効率化を通じて、両法人に対する運営費交付金の削減を可能にしつつ、より効果的な船員教育を可能とする新たな船員教育体制の構築を進めることが必要。</p>
5	航海訓練業務にかかる市場化テストを含めた民間開放について	<ul style="list-style-type: none"> <li>・社船実習を通常の3級及び4級の乗船実習についても実施することが船員教育の民間開放の拡大の一策であり、船社の積極的な利用が期待できる制度設計を行いつつ、推進を図ることが必要。</li> <li>・市場化テストについては、民間の教育機関における公平性の問題の指摘や国の責任の下での教育の継続を求める意見、教育の同質性、中立性、平等性の観点からの反対意見、本来は国としてきちんとやるべきであり、民間が行うことは適当でないとの反対意見が示された。</li> <li>・本検討会は市場化テストの善し悪しを議論する場ではないとの意見があり、議論を深めるには至らなかった。</li> </ul>