

第1回（独）海技教育機構の内航船員養成に関する調整会議
議事概要（主な意見等）

日時：平成29年6月5日（月）13：00～15：20

場所：中央合同庁舎2号館15階 海事局会議室

- ・議題3：『教育の質の向上のための具体方策について』及び、
- 議題4：『内航養成定員拡大のための具体方策について』の主な意見等

<全般>

- 海技教育機構（以下、機構）は、教員数や施設の問題等において、限界が近づいている状況だが、定員拡大や教育の質の向上等の要望がある中で、現状のリソースで何ができるか、ステークホルダーが連携して考える必要がある。今回提案した制度変更も連携無くしてはできない。
- 機構のリソースが限界にきているとのことだが、定員の拡大には施設・教員・練習船等、予算の確保が必要であり、その問題をどのように解決していくのか、調整会議で議論すべきではないか。
- リソースの問題を解決することは必要だと思うが、調整会議の場で議論しても話がまとまらないのではないか。
- まずは現状のままどのような施策が実施できるかという議論を進めていくと認識している。
- 質の向上や定員の拡大に向けて議論する上で、事務局が予め定めた枠組みのみ議論し、その他について議論しないとすれば、本来の問題解決は図られないのではないか。また、調整会議の中で、予算をしっかりと確保するといった話がなければ、議論する意味がない。

<甲・機専科教育への移行>

- 機構の卒業者を採用している会社に限れば、専科教育が良いという意見の方が多いが、両用教育を求めている会社もあり、様々な意見がある。
- 小型船は、両用教育を望んでいる。小型船は人が少ないため、甲板部及び機関部がそれぞれの仕事を手伝い、助け合って船内の和を築いている。今後、技術革新とともに、免許制度の変更が生じることも考えられるため、制度の見直しを慎重に進める必要があるのではないか。

<甲・機専科教育への移行による教育の高度化・深度化>

- 甲・機専科教育へ移行すると、履歴限定期間が3か月から6か月に延びるた

め、「乗船3か月・休暇1か月」のサイクルの船の場合、最低でも8か月は履歴限定が解除できないことになる。履歴限定期間が延びると、その分、職員として配乗できるまでの期間も延びることになり、事業者側としては厳しいと考える。

- 現場では、ECDIS（電子海図）の限定解除に苦労している。今年の1月1日から、ECDISの限定解除を行っていない者は職員として配乗できなくなったため、4月1日に入社した者を職員として配乗できない状況。
- 専科教育にした場合、航海科においてECDIS講習の実施が可能となる。一方、機関科はエンジンシミュレータ、現場での工作実習やエンジンメンテナンスに特化した授業を実施することで、現場に近い能力が養えると考えている。

<甲・機専科教育への移行による修業年限短縮>

- 海上技術短期大学校（以下、海技短大）の修業年限を2年から1年半に短縮した場合、文部科学省系の学校との差をどのように考えているのか。
- 海技短大は文部科学省系の短期大学とは異なるため、修業年限に定めはない。専科教育を提案しているのは、現状、運営に苦慮している機構において、こうした抜本的な制度改正をしなければ、ニーズに応えていくことは困難と考えたため。機構、船員教育にとって大きな話。修業年限については、海技短大で何を教育するのかと併せて考えていく必要がある。
- 修業年限を短縮した場合、商船系高専への進学に影響するのではないか。また、3級取得ということまで想定すると、大学にも大きな影響があると考えられる。
- 修業年限を短縮した場合、卒業時期は9月になると思うが、あと6か月で更に充実した教育を行って卒業させてほしいと考える。
- 修業年限を1年半にするもののメリット、デメリットがある。ニーズに応えるため、教育を更に充実させるために何をすべきか検討したい。

<養成定員拡大>

- 機構が定員を拡大した場合、商船系高専の募集活動に影響が及び、生徒を取り合うことが考えられる。そもそも船員を目指す者をどのように増やしていくか考えるべきではないか。

以上