

船員養成の改革に関する検討会 第1回外航部会
議事概要（主な意見等）

日時：令和2年7月13日（月）15：00 ～ 16：30

場所：中央合同庁舎第2号館1階 共用会議室第5

議題 事業者に対するヒアリング

1. 外航事業者 A

- ・最近の新人船員、新入社員の状況について、まず、学校の勉強や英語等の学習については真面目に取り組んでいたようで成績が良い者も多いが、昔と比べ気力の足りない者が多いと感じる。
- ・指導の仕方によっては、こちらが普通の指導、注意をした場合でも、当人は怒られたと捉え萎縮してしまい、必要な報告、連絡、相談といった、いわゆる「ほうれんそう」ができなくなり、最終的には退職に至るようなケースも時々見受けられる。
- ・船内や国内外の入港時等、いろいろな対人性ストレスを感じるような場面が多々ある。海技教育機構（以下「JMET S」）の練習船で、そういった精神面を鍛えられるような練習、指導等が行えるのであればお願いしたい。
- ・ここ数年、退職者が非常に増えている。友人との情報交換等により、多くの者が陸上への転職先を探している。退職者については、以前は大体20代前半から半ばに集中していたが、最近は、30前後のシニアクラス又は30半ばから後半ぐらいの船・機長クラスの退職者も増えつつある。
- ・JMET Sに希望するのは現場力。具体的には、できる限り全員の実習生がいろんな経験をできるような体制づくりを乗船実習中をお願いしたい。そのためには、適正な実習生の数、それに合わせた教官の数が必要と考えている。
- ・新入社員に対して感じることは、機器の操作に消極的な者が多いように感じる。入社前に実機に触る機会が少ないためと考えており、練習船でできる限り実機に触らせる機会を作っていただきたい。
- ・安全意識がまだ足りない、もしくは醸成されていない。こういった点について、練習船等でできる限り訓練をお願いしたい。当社では、こういった安全意識による怪我等を防止するために、入社後に安全体感研修を実施している。
- ・一等航海士になるとフィリピン人部員を指導する立場になる。そういった指導をする際に、十分な経験や知識がないことを時々見受けられる。そういった際に、海技大学校で実施されている「整備作業に関する講習」を受講すればいい

ろんな経験、実習を事前に積むことができるとの報告等を受けているので、今後とも充実していただきたい。

- ・海技大学校の I G F 講習を受けた者からの報告では、まだ実務に即した講義内容ではないと聞いている。今後、L N G 燃料船の就航が増えてくることが予想されるので、できる限り実務に即した I G F 講習となるように充実していただきたい。
- ・海技大学校で実施されている一般大学卒業生を対象とした「新3級」について、文系出身の者で機関士を目指す者が時々いるが、他の業種、航空や鉄道と天秤をかけられ、内定を辞退されることがある。養成課程の開始当初に比べると、船に乗るという意思を持って入ってくる者が減っている。
- ・海技大学校で検討されている一般大卒生を対象とした「新々3級」については「新3級」よりも船員になりたいという強い希望を持って来ると期待している。
- ・陸上工作技能訓練について、実機に触れる機会が増えるということは、特に若手にとって効果があり、安全対策という観点では非常に大切と考えている。今後、こういった講習、訓練を充実していただきたい。

(質疑応答)

【委員】 事業者の回答は、何か質問事項があつての答えなのか。

【事務局】 どのようなことを言えばよいのかといったご質問もあつたので、教育全般として、例えば、新人船員で新しい人たちが入ってきている中でそういった方たちに対して満足はしているのか、J M E T S に対する実習でこんなことをやったらどうかなど。また、「新3級」とか、「新々3級」なども。第5回の検討会では、J M E T S に限った議題ではないということで皆様にはお伝えしているところであるが、幅広く特にどのような新人像を求めているのかという議題があつた。それに向けた教育について幅広く議論しようというものになっていると承知している。

【委員】 今、事務局から説明あつたとおり、この検討会では、幅広く御意見を承ろうと思っている。ある範囲に限定した質問を投げかけるということではない。先ほどの説明にもあつたとおり、白紙で説明というと何かと説明しづらいということもあると思い、幾つか例示で事業者の方にはお示しした。

【委員】 その「幅広く」という中には、船員教育、船員養成機関である大学や高専での教育ということも含まれた上での聞き方、そういう議論があつての聞

き方というふうに理解してよろしいか。

【委員】 大学に関することでも話してはいけないということではない。

【委員】 J M E T S、大学あるいは高専など、実社会に出る前の教育訓練のみの原因、要因ではなく、育っていく途中での要因も多くあるかと思うがどのように分析されたのか。

【説明者】 当社ではそこまで検討したことはない。主に、卒業される最後の最終学歴の学校での教育内容に関してフォーカスを当て、それに関して当社でできることなり、学校でできることなりを検討させていただいている。

【委員】 例えば気力が不足、ほうれんそう（報告、連絡、相談）、精神面強化、30代半ば後半での離職などというのは、社会に送り出す前にどうのこうのという問題だけではないようにも感じたので確認させていただいた。

【説明者】 教育するのであれば早い方がいいのではないかという点で、入社後よりもまだ学生のうちにということをお願いした次第である。

2. 外航事業者 B

- ・弊社でも退職者が微増傾向にあり、最近2年では、毎年10名程度の退職者が出ている状況。
- ・年齢層については、新人1年目で辞めてしまう社員も多いが、入社して3年から6年、一等航海士になったぐらいの職員、航海士、機関士あるいは任用の船長、機関長になった者が辞めるケースもまれにある。
- ・入社前の段階で、社会への順応、適応力、特に船内生活という厳しい環境に適応できる能力、気力を練習船に乗っている間に鍛えていただきたい。
- ・昔、大学生は大学生同志、高専生は高専生同志で練習船に乗り合わせ実習するのが一般的だったが、最近は大学生と高専生又は海技大学校や海上技術学校の学生が混乗したりしている。そのような状況で十分な教育ができていのかと感じる。
- ・ほうれんそう（報告、連絡、相談）、コミュニケーションが取りにくい学生が増えている。
- ・ちょっと注意されただけでも心が折れてしまうという職員が増えている。最近はハラスメントの問題も世の中で話題になっているので、注意しながら現場では指導している。

- ・商船系学生の船社への志向が減ってきている。商船系の大学または高専から採用するのが難しい状況。
- ・自社養成（新3級）で、一般大学卒の学生でそこで補っていかなければならない。「新3級」の定員をもう少し増やしていただきたい。
- ・「新々3級」の制度の考え方については理解できるが、その前にまだできることがあるのではないかと考える。新しい制度を作る前に、既存の教育機関で船員になりたいという人間を増やすことを検討するのが先ではないか。
- ・「新々3級」に関して、毎年どれぐらいの人間が供給されるのか、ということ懸念している。学生が売手市場の中で、就職の道を選ばずあと2年間、船社で採用してもらえないかどうか分からない状況で、海技大学校に行って2年間勉強するという人たちがどのぐらいの数、出てくるのか。
- ・今の教育制度に関しては、卒業要件に練習船実習を終えなければならないとなっており、船乗りになる気持ちが少ない人も練習船に乗らないといけない。それが練習船定員を圧迫し、教育の効率も低下していると聞く。高専の卒業要件から実習を省き、船に乗る気のある人だけを練習船実習を受けるといった形での変更はあるかと思っている。
- ・練習船の柔軟性を持たせるために、例えば内航に就職する方たちは、学校の練習船を履歴として数えられるような形にするとか、昔あった工場実習を復活させるなど、柔軟な対応がこれから考えていけるのだと思っている。
- ・J M E T S への要望として、弊社の教官担当の職員が J M E T S 練習船に乗り、お互いに乗船研修みたいな形で、相互配乗するようなことができないか。

(質疑応答)

【委員】 質疑応答に入る前に、J M E T S で検討されている「新々3級」というコースの説明を J M E T S からしていただけませんか。

【委員】 「新々3級」は、「新3級」の船社内定を持っている方という条件を外し、いわゆる船会社のひもつきではなく、今まで船の勉強をしたことがない4年制大学あるいは短大卒業者を入学資格の条件とし、新たに募集、教育していきたいと考えている。

【委員】 不本意乗船について、そもそも商船系高専、商船系大学に入学して船員教育を受けようとした方が、乗船したくないというような状況にあること、そのものが非常に好ましくない状況ではないか。学校の先生の皆さんには、船乗りを志望する方々を入学させようとすることや、船員養成についての考えを伺いたい。乗船したくない方々を乗船させないではなく、全員が乗っていくん

だという意思をもつ、船員になろうとする意識を継続させることにより、不本意乗船がなくなっていくものと考え。そうでなければ議論が違う方向に行くことが懸念される。将来を議論する場であるとするならば、このことについて議論を深めて頂きたい。

【委員】不本意乗船について、高専としては、船乗りになりたくない者を商船学科には入れていないというのが大前提。なぜ不本意乗船が起きているのかということについては、JMET Sと高専側とでいろんな対策等の話し合いを現在進行中である。学校としては、最初から船乗りになりたくないものを入学させているわけではない、と御理解していただきたい。教育の過程でどういうふうになっているのかということをお我々も今、検討しているところ。

【委員】神戸大学海事科学部は、2004年入学生、すなわち大学統合後の海事科学部1期生の時代から、入学時には学科を決めていない。1学年200人を一括で採って、当時は1年生全員に1か月の実習を課していた。

海事科学部で、船に乗りたくない者は僅かながら散見されたが、2011、12年頃の国交省の検討会において、航海訓練所練習船のキャパシティ確保も含めて、200人全員乗船についてコメントがあり、2013年度入学生以降は、2年生になって初めて1か月実習を行っている。その段階で、航海科はもう船員志向に絞っているが、機関科はまだまだ陸上志向と海上志向とを選択できないため、最初の1か月は80名、お願いしている。

その80名全員、確実に船乗りになりたいのかということ、必ずしもそうではないという背景もあるが、高学年あるいは乗船実習科実習においては、たとえ陸上志向の学生であっても、エンジンメーカーや造船メーカー、船級協会と海事社会で活躍したいという意欲を持って実習に臨んでいる。

【委員】東京海洋大学（海洋工学部）の場合、航海系の学生、海事システム工学科に入学する1年生にアンケートをすると、大体80%の人間が航海士になりたいと答える。海洋電子機械工学科、エンジン系の学生については、機関士になりたいという学生は、ほんの数人しかいない。ただ、3年生になった頃に機関系の学生は約半数、35名程度が船に乗りたくもしくは船に乗る勉強をしたい、舶用機関を学びたいと変わっている。対して、海事システム工学科、航海系の学生は80%から減っていく傾向。

大学生活や乗船実習を含め、いろいろ経験していくことで少しずつ学生の希望が変わっていく、志向性が変わっていく。そして4年生になって就職が決まった段階で免許を必要とするような職種に就かない学生については4年生の実習もしくは乗船実習科には行かない。就職先で9月まで修了を待ってもらえないという社会の風潮があり、免許は諦めるといった形になる。

船乗りにならない学生は免許を取らなくてもいいということでもあるが、その代わり免許を持っていて、それを役立たせる学生が減ってきている状況につながっているという印象を持っている。

【委員】不本意乗船の問題というのは非常に気力が足りないとか、船員としてなかなか強い船員が育たないとか、そういうことと何かつながりがあるような気もするので、入学してからどう育てていくかという観点で、もう少し深い議論をこれからしていきたいと思います。参考になります。

3. 外航事業者 C

- ・最近の新人船員の状況は、特に入社後7年目までに退職するケースが増えてきている。
- ・昨年は2桁の者が退職しており、12名の20代、3名の30代と15名が退職している。
- ・これら退職者の出身母体に特に特徴はない。商船系の高専、大学、新3級の一般大学卒業生、ほぼ同じくらい退職している。
- ・商船系学生に関しては、「周りの人についていけなかった」、「思った世界と違っていた」が退職の理由になっている。一方、新3級では、「コスパが悪い」、「自分なら他の世界でもっと稼げるような気がする」が退職の理由となっている。最近では、退職代行業者を使って離職をしていく者も出てきている。
- ・一方、採用では志向性を持った学生を見つけるのがなかなか難しい状況である。これまでの採用基準を若干なりとも下げてでも、必要な人数を確保している状況である。
- ・「新3級」の採用に関しては、面接の練習量が多いのか、非常に受け答えもスムーズで船に乗りたいという気持ちを伝えてきてくれるが、20分、30分程度の面接では、個人の資質、志向性の強さというものを見抜くのが難しい。
- ・最近の若手航海士、機関士ともに、なかなか実機に手を出さない。実機に手を出しづらいのは、実機に触る機会が少ないのではないかと考えている。
- ・機関整備に関する実務について学ばせるために、当社はグループ企業に依頼して、開放点検の研修を行っている。こういった実機に触れる機会を得られる講習が海技大学校で実施されるのであれば非常に興味がある。
- ・海技大学校で実施している一般大卒を対象とした「新3級」の養成については、定員を極端に増やすということは、現状考えていない。
- ・一方で、「新々3級」については、幅広いソースから優秀な人材を採りたい

というところは変わらないので、ひもつきでない状態で、志向性を持った学生が受験してくれるのであれば賛成である。

- 実機の開放点検というのは非常に重要なことで、触ることで覚えることを考えると陸上工作技能訓練というのは是非とも行っていただきたい。
- 当社の場合、フィリピンに研修所があり、自社製のエンジンを持ち込んで実習に活用している。

- ヒアリングの付属資料（非公表）として、船員教育に関する社内での検討内容について紹介があり、事実関係等の質疑応答を行ったが、それ以上の議論には至らなかった。

以上