

平成 25 年 11 月 12 日
国土交通省海事局海技課

問 「船員養成の概要（産官学の役割分担）」の図を踏まえ、統合した場合に内航海運と外航海運のバランスを欠くという論拠・理屈を整理してお示し頂きたい。

答

1. 仮に両独法が統合した場合、海技教育機構部門出身の海上就職者数の増大など組織としての成果を上げるために、文科省系教育機関と共同利用している練習船への配乗を計画する際、自らの学生の配乗を優先しかねないと懸念する。

2. その懸念を示す例は次のとおり。

①配乗枠のバランスについて

航海訓練所においては、練習船には限りがあるため、内航・外航船員双方について一定数の確保ができるよう、中立的な立場から商船系大学・高専からの学生受け入れ人数と海技教育機構からの配乗枠を調整している。

仮に両法人が統合した場合、海技教育機構部門では、より多くの海技資格者を輩出することが航海訓練所部門を含めた法人全体の高評価につながるようになるため、組織としての成果を優先し、海技教育機構部門により多くの配乗枠を設定するなど文科省所管の商船系大学・高専の要請に対する配慮が十分に行えない懸念がある。

とりわけ、統合法人の理事長は目的の異なる海技教育機構と航海訓練所の双方の立場を背負うことになり、配乗枠調整の判断には困難が伴うことが予想される。

②乗船実習の実施時期について

海上技術短期大学校の乗船実習のカリキュラムの理想は、1年次に座学を修得した後、2年次初から連続した9ヶ月の乗船実習を行うことである。

しかしながら、航海訓練所は、文科省所管の商船系大学・高専の要請を踏まえ、商船系大学・高専の学生の乗船実習を夏休期間（7月～9月）に実施することとしており、海上技術短期大学校（宮古校、波方校）の学生の乗船実習は、連続して9ヶ月取れずに、分断されての実施を余儀なくされている。（商船系大学・高専の最終課程にある乗船実習は、9ヶ月間分断されていない。）

本来、乗船実習の前に座学をまとめて1年間行うことが望ましい。加えて、初期の乗船実習は、学生の船酔いへの慣れから、海上が時化やすい冬季を避けて開始することが望ましい。また、船上での生活に身体が慣れて、実質的な訓練が可能となるまでに一定期間を要するものであるところ、乗船実習の期間が

分断されることで、再度実質的な訓練に入るまでの期間を要し、非効率な形態となっている。

このため、海技教育機構は、効果的・効率的な実習の配乗についての運用改善を航海訓練所に要請しているところである。仮に両法人が統合した場合には、組織としての成果を優先し、文科省所管の商船系大学・高専の要請に対する配慮が十分に行えない懸念がある。

(参考)

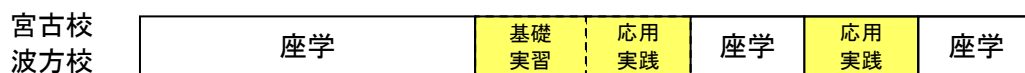
海上技術短期大学校の現行配乗



(理想型)



(文科省系教育機関に配慮した現実)



冬季に実習開始

実習が一時中断

問 統合はシナジー効果があるという前提に立って、統合のデメリットをデータ等も添えて、論理的に説明いただきたい。

答

統合のデメリットは、以下の通り。

(1) 公平性の欠如

統合後の法人は、組織としての成果を最大化するため、自らの学生の配乗を優先するおそれがある。

なお、この公平性を担保するため第三者委員会によりチェックさせることも考え得るが、この場合、新たに次の懸念がある。

- ① 練習船へ15校の学生を配乗させる計画は、航海訓練所が年度初に決定後、天候や自然災害などにより毎月のように変更を要する。この計画の変更に第三者委員会の承認を要するとした場合、変更の迅速な決定・実施に支障をきたす。
- ② 第三者委員会を設置し運営する場合、人的負担、経費負担が新たに生ずる。

(2) 官民連携した取り組み意欲への影響

両法人の統合という合理化は、海洋立国日本を標榜し、船員の育成確保のために、官民の関係者が一体となり協力し、昭和61年以降受益者負担を導入し、その拡大等に取り組む中、とりわけ内航海運業界に対しては、平成18年の海員学校・海技大学校の統合に次ぐ組織の整理縮小と受け取られ、意欲の減退、ひいてはその取り組みに支障を生じさせかねない。

(3) 意思決定の遅れ

学校の運営を行う海技教育機構と船の安全運航を行う航海訓練所の統合は、重複のない業務の統合による組織の肥大化であり、迅速な意思決定に支障を生じさせる懸念がある。

(4) 統合に必要な経費負担

管理機能の集約により、管理部門の費用縮減が一定程度見込まれるものの、一方で給与システムの改修、移転、移転後の事務スペースの確保等の費用が別途生じることになる。

【参考】

仮に統合後の本部を航海訓練所の現本部地である横浜（民間ビルに移転）とする場合の初期費用（推計）は約2億円

※統合後の本部を海技教育機構の現本部地である清水とする場合、庁舎の新築が必要

問 船員養成を国が行う必要性について

答

1. 資源が乏しく、四面を海に囲まれた我が国において、海運は、原油、天然ガス、鉄鉱石などの資源エネルギーをはじめ、輸出入貨物の99.7%を担っている。また、国内においては、産業基盤物資である鉄鋼、石油、セメント等の約8割の輸送と離島における唯一の移動手段を海運が担っており、災害時の緊急物資の輸送も担ってきている。我が国経済や国民生活を支えるライフラインとして極めて重要である。
2. したがって、海運を支える船員は我が国の経済安全保障の現場を担う人材であり、平時より一定規模の日本人船員を確保し、安定的な海上輸送網を維持することは、日本全体の利益に繋がるものである。
3. 海洋基本法において、効率的かつ安定的な海上輸送の確保を図るため、船員の育成及び確保を国が講ずべき措置と明定されているところ（第20条）。同法に基づく海洋基本計画（平成25年4月閣議決定）において、政府全体で、船員の確保及び育成に総合的に取り組むこととされている。
4. 世界的に見ても主要海運国（米国、英国、ドイツ、オランダ、デンマーク、ノルウェー、韓国、中国）においては、自国海運産業の維持・発展のため、国の教育機関により船員を養成している。（グローバルスタンダード）
5. 船員は、海技資格の取得のために、1年以上に及ぶ座学を要する筆記試験の合格と、長期の乗船履歴（内航船員の就職に主に求められる4級海技資格の場合には9ヶ月）を必要とし、その養成にはトータルで2～5年半を要する。この海技資格は、国際条約（※）に基づく知識、技能の修得を要するものである。

※1978年の船員の訓練及び資格証明並びに当直の基準に関する国際条約

6. また、船員の育成課程では、練習船、シミュレーターなど多額の費用を要する教育施設、多分野に亘る教材の整備や、網羅的かつ効果的な教育を行うための教員の育成及びノウハウが必要となり、個人や船社個々の取組により取得させるには大変困難であるため、独法がその役割を担っているところ。

問 公的船員養成機関を有する諸外国において、国のどの省庁が船員養成の機関を設置・運営しているのか。
また、我が国同様、乗船実習の機関と座学の機関に分かれているのか。

答

1. 海運関係主要国の船員教育における所管省庁は次のとおり。

国名	教育機関名称		所管省庁等
米国	国立商船大学	国立	運輸省
	カリフォルニア州立大学	州立	カリフォルニア州
英国	リバプール・ジョーン・モーレス総合大学	公立	運輸省及び 教育水準局の共管
	サウス・タウンサイド大学	公立	
	サウサンプトン・ソレント大学ワースシュ商船学校	公立	
ドイツ	ブレーメン専門大学	州立	運輸建設省及び 教育研究省の共管
	フレンスブルグ専門大学	州立	
オランダ	アムステルダム応用 [科学] 大学・海事コース	国立	社会基盤環境省
	ウィレム・バレンツ商船大学	国立	教育文化科学省
デンマーク	スヴェンボー国際海事大学	国立	科学技術開発高等教育省
ノルウェー	ベストフォールド大学	公立	教育研究省
韓国	海技大学校	国立	運輸省
	韓国海洋大学	国立	教育科学技術省
	木浦海事大学	国立	
中国	大連海事大学	国立	交通部

平成24年（財）海技振興センター調べ（主要海運国の主な船員教育機関を調査）

2. 船員には国際条約に基づく知識・技能・能力が求められ、条約加盟各国においても、船員の養成は、座学による知識の習得と乗船訓練により行われている。
3. 海運関係主要国においては、教育機関ごとに所有する練習船を用いて、乗船訓練を行っており、我が国のように乗船実習の機関と座学の機関に分かれている国は承知していない。
4. 我が国においては、個々の大学・高専等の船員教育機関が個別に練習船を所有し乗船訓練を実施するのは非効率であることから、その効率化を図るた

め航海訓練所を設立し、すべての船員教育機関の訓練を一元化し、専用練習船の乗り合い方式としている。

5. また、我が国においては、乗船実習は、平成20年度まで航海訓練所練習船によってのみ行っていたが、平成21年度以降、応用実践編として社船による乗船実習を取り入れ、より効果的なものとしている。今後、さらなる拡大を図りたい。

問 受益者負担の拡大について、人件費等も含めた費用で検討していただきたい。

また、海技教育機構の費用について、海運業界の負担を検討していただきたい。

答

1. 受益者負担については、他の教育機関における費用負担の状況、経済情勢や国の財政状況も踏まえ、拡大する方向で海運産業界、教育機関等の関係者とこれまで検討を進めてきたところであるが、今後、さらに拡大する方向で検討を続けていきたい。
2. なお、平成 30 年度までに直接必要となる経費の 2 分の 1 まで受益者負担を引き上げるという目標については、あくまで現時点の目標に過ぎず、将来的に人件費等の費用を受益者負担の対象から除外することを意図したものではない。
3. したがって、平成 31 年度以降の受益者負担については、次期中期計画（計画期間平成 28～32 年度）策定に合わせ関係者と検討していくが、その検討に当たっては、直接必要な経費に限らず人件費等も含めた費用で検討することとしたい。また、海技教育機構の費用についての海運産業界の負担についても検討することとしたい。

【参考】

海運業界等の負担の現状につき、別紙参照。