

## 第5章 海員の養成・再訓練体系と教官・教員の採用・研修制度

はじめに

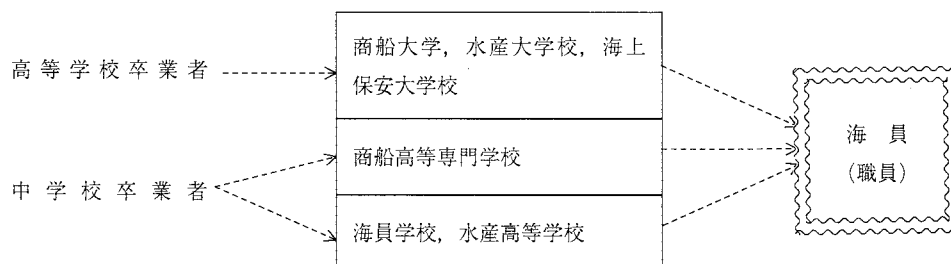
「海員」や海上労働者等は、陸上の労働者とは区別されて一つの労働社会を形成している。その海上労働者の教育・訓練制度としては、職業訓練制度の旧基準のように、対象者毎に養成訓練、向上訓練、離転職訓練と区別する事が可能である。しかし、その教育・訓練を担当する指導者を養成するための制度的な体系はない。ただ、「運輸省組織令」第77条の一により運輸省海上技術安全局船員部教育課において、船員の教育及び養成「に従事する者の研修に関する事」が所掌されている。この「研修に関する事」については第1節にて紹介する海員学校の新任教員に「生徒指導」等の内容について計画的に実施している研修をさしているという。

ところで、海員の教育・訓練を担当する教官・教員等の養成体系を明らかにするためには、先ず海員の養成制度を理解しておかなければならない。さらに海員の養成制度を解明するためにはその用語の意味を理解しなければならない。そこで先ず、“船員”、“海員”等の用語について紹介しておきたい。

「船員法」(昭和22年)によれば、「船員」とは「船舶に乗り組む船長及び海員並びに予備船員」からなる。「予備船員」とは船員として雇われているが、「船内で使用されていないもの」であり、「海員」とは船内で使用されている「航海士、機関長、機関士、通信長、通信士、運行士、事務長、事務員、医師」の「職員」と、職員以外の「部員」よりなる。(ただし、5トン未満の船舶、湖や川のみを航行する船舶、30トン未満の漁船はここで言う船舶に含まれない。)

このような船員の定義を見て職業訓練との対比で考えると、本章の主たる対象は海員と言う事になる。それでは、海員の養成または再訓練はどのようになっているのであろうか。その全体を理解するためには先の「船員法」だけでは不十分である。海員の養成等に関しては「船員法」の他に「船員職員法(昭和26年)」あるいは「船員職業安定法(昭和23年)」や「船員保険法(昭和14年)」などのように、船員のみを対象とした法制度全体を理解しなければならない。これらの管轄は主として運輸省となっている。

先ず、海員の養成については運輸省と文部省等との役割分担により実施されている。運輸省が設立する「海員学校」は高等学校と同等(中卒者の場合)であり、その上級に文部省の設置する「商船高等専門学校」及び「商船大学」(これも元は運輸省の前身である通信省が設置したものである)がある。これらの教育は「船舶職員法」により、告示にて海員の等級毎の養成施設として指定されている。その海

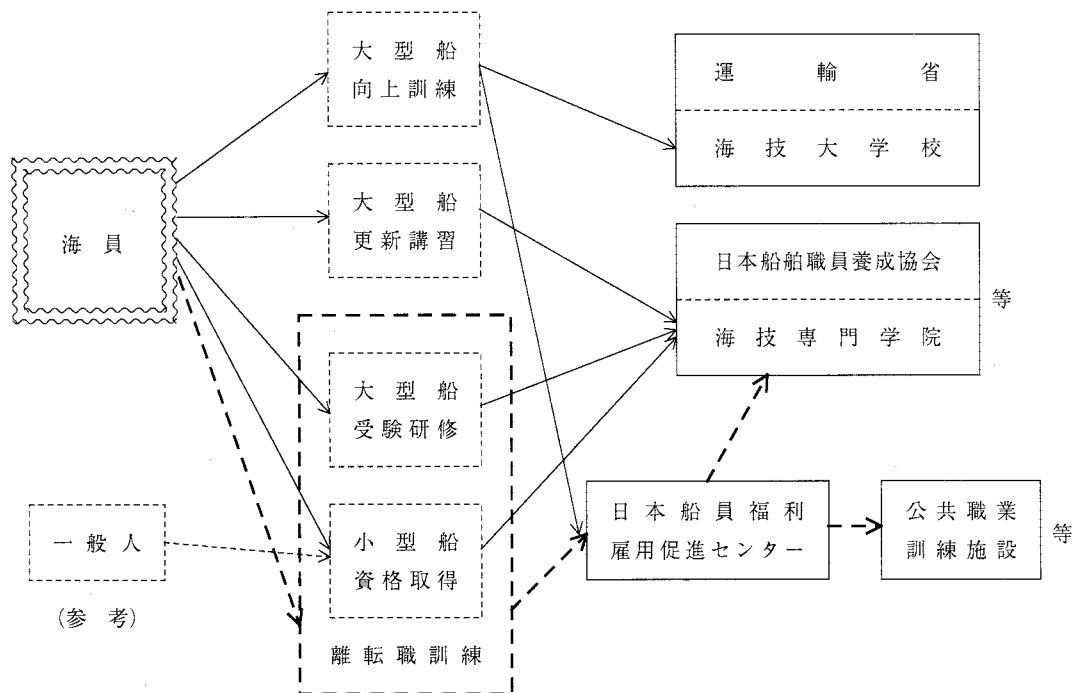


5-1 図 海員の養成訓練体系の概観図

員等の主要な養成施設に関して整理すれば5-1図のようになる。つまり、「海員」になるためにはこれらの養成施設を修了しなければならず、クローズドな労働社会を形成している根拠となっている。ただし、「部員」として乗り組む場合や航海士等の免状を必要としない職員の場合はこの限りではない。また、小型船の資格取得については5-2図に記している。

なお、5-1図で、「養成訓練」との用語は海員の教育・訓練に関する正規の用語ではなく、本報告書において用いる便宜的な用語である。このような海員の養成訓練の中の施設で運輸省が直轄する海員学校とその教官については第1節において述べる。

次に、海員の向上訓練や離転職訓練はどのようになっているのであろうか。この制度は海員の養成制度よりもより複雑になっている。その制度を概観すると5-2図のようになる。



5-2 図 海員の再訓練・離転職訓練体系の概観図

上図で大型船とは20トン以上の船舶であり、小型船とは20トン未満の船舶である。また、「向上訓練」の用語は本報告書の説明として用いたもので、海員の訓練のための用語ではない。既に取得している海技免状の上級を取るための訓練という意味である。上図で、海員が離転職（海員から海員へを含む）のために教育・訓練を受けようとする場合は、日本船員福利雇用促進センターを経由して受講すれば、その経費が免除される仕組みとなっている。

以上のような海員の再訓練、離転職訓練の中で特に重要と考えられる日本船員福利雇用促進センター及び日本船舶職員養成協会の海技専門学院とその教官については第2節で述べる。

なお、大型船舶の海技士の等級は「機関」、「航海」について1級から6級まで、「無線通信」について1級から4級までがあり、小型船舶については1級から4級までがある。本報告書で「小型」と注記して船舶の種類を記しているものを除けば、他は全て大型船舶の等級である。

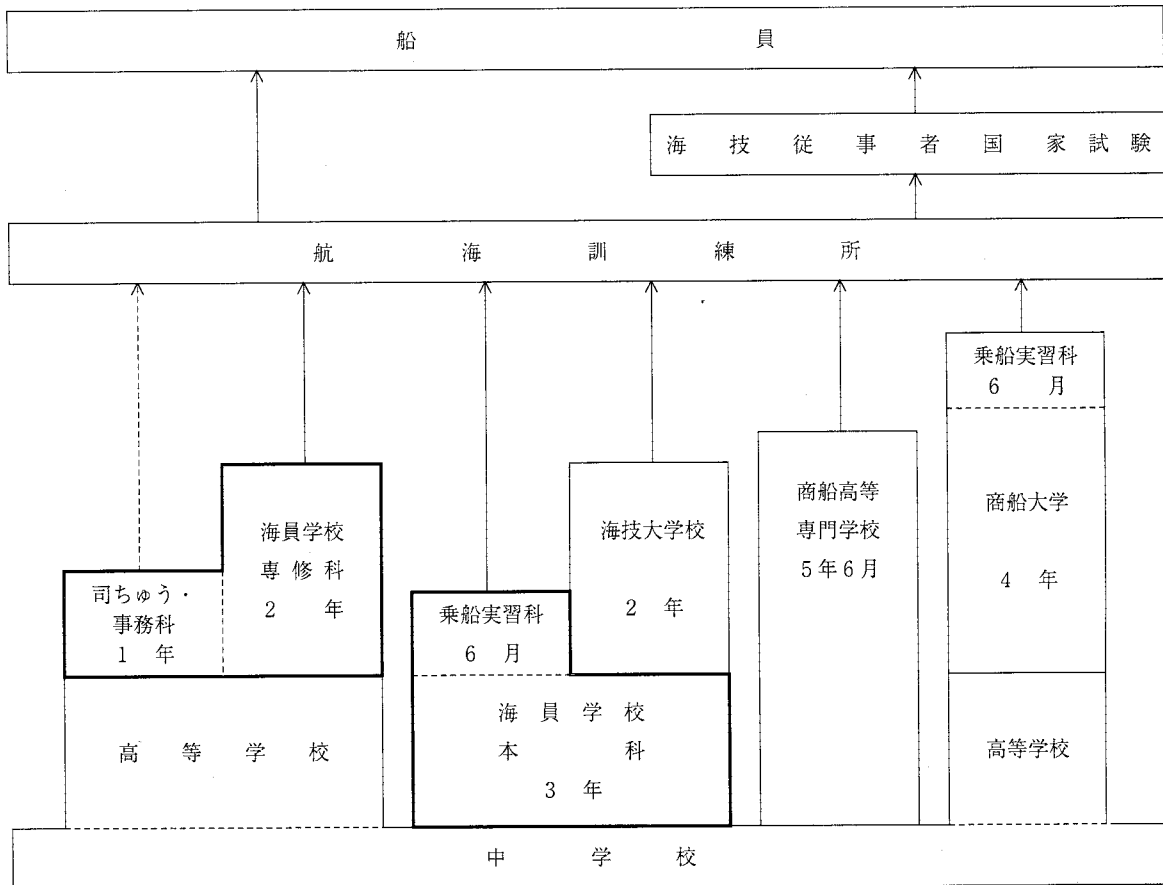
## 第1節 海員の養成制度と教官の採用

### (1) 船員の教育機関の関連

先に海員の養成体系を5-1図に示したが、その中で運輸省が所管する養成施設としては、海員学校、海技大学校及び航海訓練所がある。これらの施設は運輸省の海上技術安全局船員部教育課において所掌され、「運輸省組織令」第77条において次のような事務をつかさどるように定められている。

- 一 船員の教育及び養成並びにこれに従事する者の研修に関すること。
- 二 海技に関する研究及び調査に関すること。
- 三 船員の職業の補導に関すること。

運輸省が所管する海員の養成施設と文部省の商船大学及び商船高等専門学校との関連を5-3図に示す。次の図で、海員学校及び商船大学の「乗船実習科」は航海訓練所における訓練を意味する。



(出典) 運輸省『航海訓練所』、5頁から作成。

5-3図 船員教育機関関連図

上の海員養成施設はそれぞれ「海技士」の受験資格と関係しているが、海員学校の卒業生は4級の、商船大学と商船高等専門学校の卒業生は3級の海技士国家試験の受験資格が付与されることになっている。従って、上の養成施設では3級までの資格は取れるが、2級及び1級の海技士資格はその後の経験と海技大学校での訓練を受けて受験しなければならないことになっている(5-6図参照)。

海員の資格である「海技士」が担当できる業務の範囲は国により定められている。つまり、船長・機関長や航海士・機関士などの船舶職員になるためには免許が必要で、「船舶職員法」により航海区域や、船の大きさ、あるいは機関の出力に応じて必要とする海技免許の種類が5-1表のように定められている。

5-1 表 海技免許の種類

| 免許の種類                 | 就業可能な職務の例   |
|-----------------------|---|
| 一級海技師<br>(航海)<br>(機関) | 遠洋区域の大型船の船長<br>〃 〃 機関長  |
| 二級海技士<br>(航海)<br>(機関) | 遠洋区域の大型船の一等航海士、近海区域の大型船の船長<br>〃 〃 一等機関士、 〃 〃 機関長                    |
| 三級海技士<br>(航海)<br>(機関) | 遠洋区域の大型船の二等航海士、沿海区域の大型船の船長<br>〃 〃 二等機関士、 〃 〃 機関長                    |
| 四級海技士<br>(航海)<br>(機関) | 近海区域の大型船の二等航海士、沿海区域の1,600トンまでの船長<br>〃 〃 二等機関士、 〃 出力3,000キロワットまでの機関長 |
| 五級海技士<br>(航海)<br>(機関) | 近海区域の大型船の三等航海士、沿海区域の500トンまでの船長<br>〃 〃 三等機関士、 〃 出力1,500キロワットまでの機関長   |
| 六級海技士<br>(航海)<br>(機関) | 沿海区域の200トンまでの船長<br>〃 出力750キロワットまでの機関長                               |

## (2) 海員学校の沿革と組織

5-3 図の運輸省が所管する海員学校に関してその概要を紹介しよう。海員学校は「運輸省組織令」(昭和59年6月6日、政令第175号)、「運輸省組織規程」(昭和27年9月1日、運輸省令73号)、「海員学校規則」(昭和24年9月21日、運輸省令第58号)及び「海員学校組織規則」(昭和39年6月1日、運輸省令第40号)等により定められている。

海員学校は昭和14年に海員養成所として創設されている。戦後は中学校卒業者を対象として訓練が再開され、昭和27年に海員養成所は海員学校に改称された。そして海員学校は好況を反映して昭和30年代の終わりには14校までに拡大した。高度成長期における技術革新に対する教育内容の充実も図ってきた。しかし、オイルショックの影響を受け、海運業界の不況を反映して廃止される海員学校も出、今日では全国で8校になっている。このように海運業界の景気に伴う学校の整理再編、船員制度近代化に対応する新教育制度など数度の制度改革を経て現在に至っている。

また、高校進学率の向上という高学歴化を考慮し、昭和40年代には本科(1年制)を高等科(2年制)に切り替えて対応してきた。しかし、社会の情勢の変化に対処するための、船員の教育訓練の充実強化についての本格的な変革は、次の二つの答申が契機となっている。

その一つは、昭和57年12月21日の海安教審第14号の答申であり、二つは特に海員学校の在り方についての昭和60年6月21日の海安教審第5号の追加答申であった。概要としては、第1章で海員学校の問題点が指摘され2章で改善の方向が示されている。そして第3章で具体的改善措置が示されている。

まず海員学校の問題点として「海運不況の下で志望者が大きく減少するとともにその質も低下するという事態が生じつつあり、このまま推移すれば将来の海運にとって必要な良質な船員の確保が危ぶまれる状況にある。」ということ、また「学制や教育内容等必ずしも最近における社会的要請に対応し得てない面がある。」という2点について指摘がなされた。

そこで改善の方向としては、①「船員制度近代化等船内職務体制の変化への対応」、②「高学歴化社会への対応」、③「一般教育体系との連携」、④「養成規模の適正化」など4項目について詳細な方向付けがなされた。

その具体的改善措置として以下のことが提起された。

- ① 現行高等科（中卒2年制）を中学校卒業者を対象とする修業年限3年の本科に改める。
- ② 教育内容は、航・機共通課程により、航海及び機関の4級海技士の知識の水準の専門教育並びに職業高等学校と同程度の普通教育を行う。
- ③ 高等学校卒業者を対象とする修業年限1年の専修科外航課程を新たに設置する。
- ④ 現行司ちゅう科（中卒1年制）を高等学校卒業者を対象とする修業年限1年の司ちゅう・事務科に改める。

- ⑤ 資格等については次の改革が提起された。

卒業後一定期間の船内における教育訓練を受けることにより船舶技師の資格が得られる。

4級海技士（航海・機関）の筆記試験が免除される。

高等学校と同等の資格が得られる。

- ⑥ 養成規模等については次のようにされた。

昭和70年における船員需給状況を勘案すれば外交部員（甲・機）300名程度、同（事務）60名程度とすることが適当である。また内航職員の養成規模については、将来の船腹量等を勘案すれば80名程度とすることが適当である。

- ⑦ その他

学制改革を実施するに当たっては、新しい学制に対応した教育指導要領の作成、教科書、教材の整備、教職員の確保等の準備をし、新制度への移行が円滑に行われるよう留意するとともに、視聴覚機器等の活用等教育手法の改善を図り、有効な教育が行われるよう配慮する必要がある。

以上のように答申され、海員学校の全面的な学制改革が提起され、現行の制度が確立された。つまり、昭和61年に本科3年制（中学校卒業生対象）と専修科1年制（高等学校卒業生対象）とに再編された。このとき、同時に本科は大学入学に関し、高等学校と同等であることが文部省から認定されている。さらに、平成4年には専修科を2年制に切り替えている。（全国海員学校後援会『海員学校五十年の歩み』、平成2年3月より。）

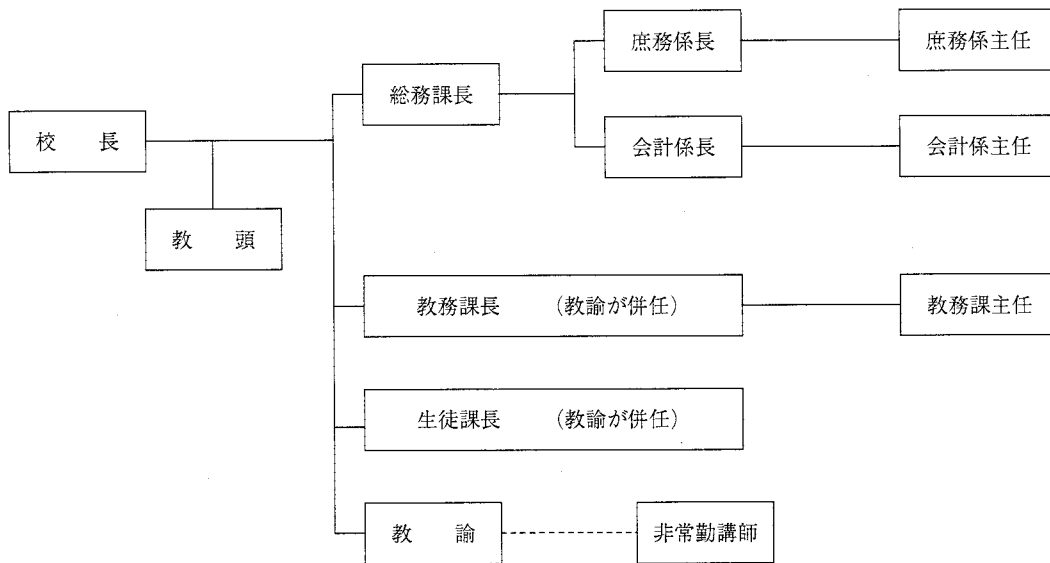
現代のような高学歴社会における労働者にとって、「高卒資格」を取得できないことは、就職の面、あるいは生涯教育の面においても格段に不利になることから、海技大学校に通信教育課程をもうけて、そこを卒業した者について同資格を付与することとした。ここでの最大の眼目は、本科においては卒業時点で「高卒同等資格」を付与できるような制度にすることであった。しかし、海上において独学しその課程を修了することは非常に困難であって、成業率は約2割程度であった。

さて、「海員学校組織規則」はその第一条に海員学校の名称及び位置を次のように定めている。

| (名称)   | (位置)        |
|--------|-------------|
| 小樽海員学校 | 小樽市         |
| 唐津     | 唐津市         |
| 宮古     | 宮古市         |
| 口之津    | 長崎県南高来郡口之津町 |
| 清水海員学校 | 清水市         |
| 館山     | 館山市         |
| 沖縄     | 石川市         |
| 波方     | 愛媛県越智郡波方町   |

また第2条には学校に、校長、教頭、教諭、助教諭、講師をおくこととなっており、指導者のことを正規の呼称として教諭とし、組織を5-4図のように示している。

5-4図 海員学校の組織



(3) 設置科等の概要とカリキュラム

海員学校は全国で中学校卒業者を対象とした本科が6校、高等学校卒業者を対象とした専修科が2校、司ちゅう・事務科が1校設置されており、それぞれ航海や機関の海技士をめざしての専門教育や、船舶料理工や船内事務を行うための教育が実施されている。さらに平成4年度からは本科校に乗船実習科が併設されており、乗船履歴を得ることにより海技士免許取得までの時間短縮が図られている。また、卒業生のうち約3割が進学している。海員学校の教育訓練の概要を5-2表に示す。

5-2表 設置科等

| 設置科                  | 修業年限及び<br>入学資格                | 学校名                               | 教育内容  | 卒業後の特典  |
|----------------------|-------------------------------|-----------------------------------|---|---|
| 本科<br>(6校)           | 3年<br><br>中学校卒業者<br>(15~19歳)  | 小樽<br>唐津<br>宮古<br>口之津<br>館山<br>沖繩 | 内航職員及び近代化船における船舶技師となるのに必要な専門教育に加えて、四級海技士レベルの航海及び機関の専門教育並びに職業高校と同程度の普通教育を行う。 | 1. 四級海技士試験のうち、筆記試験が免除される。<br>2. 卒業と同時に船舶技師の資格と、さらに高等学校卒業と同等資格が付与される<br>3. 海員学校乗船実習科及び海技大学校海技士科三級海技士科への進学ができる。 |
| 専修科<br>(2校)          | 2年<br><br>高等学校卒業者<br>(18~20歳) | 清水<br>波方                          | 内航職員及び近代化船における船舶技師となるのに必要な専門教育に加えて、四級海技士レベルの航海及び機関の専門教育を行う。                 | 1. 四級海技士試験のうち口述試験を経て海技免状が取得できる。<br>2. 卒業と同時に船舶技師の資格が付与される。  |
| 司ちゅう・<br>事務科<br>(1校) | 1年<br><br>高等学校卒業者<br>(18~20歳) | 清水                                | 船舶料理士となるのに必要な専門教育に加えて、近代化船における船内事務に必要な専門教育を行う。                              | 1. 船舶に乗り組み調理に関する業務に2年以上従事すれば船舶料理士資格証明書を取得できる。<br>2. 調理師の免許を取得できる。<br>3. 近代化船事務部員特定資格が付与される。                   |
| 乗船実習科<br>(6校)        | 6月<br><br>本科卒業生               | 本科校に<br>併設                        | 航海訓練所の練習船における航海実習を行う。   | 四級海技士試験のうち、身体検査・口述試験を経て20歳に達すれば免状が取得できる。  |

本科・専修科及び乗船実習のカリキュラムをそれぞれ5-3表及び5-4表に示す。なおこれらのカリキュラムに関しては運輸省海上技術安全局船員部教育課で学習指導要領が定められており、使用教科書等も含め全国で統一されたものとなっている。

5-3表 本科カリキュラム

| 科 目 |               | 1 年     | 2 年   | 3 年   |    |
|-----|---------------|---------|-------|-------|----|
| 一   | 国 語 I         | 140     |       |       |    |
|     | 国 語 II        |         | 70    | 35    |    |
|     | 地 理           |         | 70    |       |    |
|     | 世 界 史         |         |       | 70    |    |
|     | 現 代 社 会       | 105     |       |       |    |
|     | 数 学 I         | 140     | 70    |       |    |
|     | 数 学 II        |         | 35    | 70    |    |
|     | 総 合 理 科       | 105     | 35    |       |    |
|     | 物 理           |         | 35    |       |    |
|     | 英 語 I         | 105     | 105   |       |    |
|     | 英 語 II        |         |       | 80    |    |
|     | 保 健 体 育       | 35      | 35    | 35    |    |
| 商   | 航 海           | 70      | 105   | 105   |    |
|     | 運 用           | 70      | 70    | 70    |    |
|     | 海 事 法 規       |         | 105   |       |    |
|     | 海 洋 気 象       | 35      |       |       |    |
|     | 電 気 電 子 工 学   |         | 35    | 105   |    |
|     | 機 械 工 作       | 70      |       |       |    |
|     | 計 測 制 御       |         | 70    |       |    |
|     | 情 報 技 術       |         |       | 35    |    |
|     | 船 用 機 械       | 70      | 105   | 105   |    |
|     | 海 運 実 務       |         |       | 35    |    |
|     | 海 事 英 語       |         |       | 35    |    |
|     | 航 機 実 技       | 70      | 70    |       |    |
| 船   | 海 上 実 習       | 105     | 105   | 105   |    |
|     | 総 合 訓 練       | 70      | 70    | 70    |    |
|     | 特 活           | 課 題 研 究 | 35    | 35    | 35 |
|     | ク ラ ブ 活 動     | 105     | 105   | 105   |    |
|     | 練 習 船 航 海 実 習 |         |       | 360   |    |
|     | 合 計           | 1,330   | 1,330 | 1,375 |    |

5-4表 専修科カリキュラム

| 科 目           | 1 年   | 2 年   |
|---------------|-------|-------|
| 航 海 学         | 210   | 70    |
| 運 用 学         | 150   | 60    |
| 海 事 法 規       | 65    | 40    |
| 海 洋 気 象       | 40    | 0     |
| 電 気 電 子 工 学   | 90    | 50    |
| 機 械 工 学       | 50    | 20    |
| 計 測 制 御       | 50    | 20    |
| 情 報 技 術       | 35    | 0     |
| 船 用 機 関 学     | 210   | 70    |
| 海 運 実 務       | 0     | 20    |
| 海 事 英 語       | 20    | 0     |
| 航 機 実 技       | 140   | 0     |
| 海 上 実 習       | 245   | 0     |
| 総 合 訓 練       | 35    | 0     |
| 体 育 ・ 特 別 活 動 | 35    | 0     |
| 練 習 船 航 海 実 習 | 0     | 1,100 |
| 合 計           | 1,375 | 1,450 |

本科カリキュラムの特徴としては卒業時には高校卒業と同等の資格を得るため高校と同様な一般科目の習得、ならびに商船に関する専門教育や海上実習をはじめ練習船による航海実習が大きなウェイトを占めている。又専修科においてはほとんどが商船に関する専門教育で、2年時には9ヶ月にわたる練習船による航海実習を実施している。

練習船航海実習は、運輸省航海訓練所に委託して運行に関する実務的な知識・技術を習得させるとともに、座学による知識・精神力・体力を錬磨し、船舶職員として必要な指導性と行動習慣を身につけさせている。実習に使用するのは、航海訓練所の所有する6隻の練習船で、そこの職員である航海士・機関士が指導に当たっている。その乗船実習カリキュラムを5-5表に示す。



5-5表 乗船実習カリキュラム

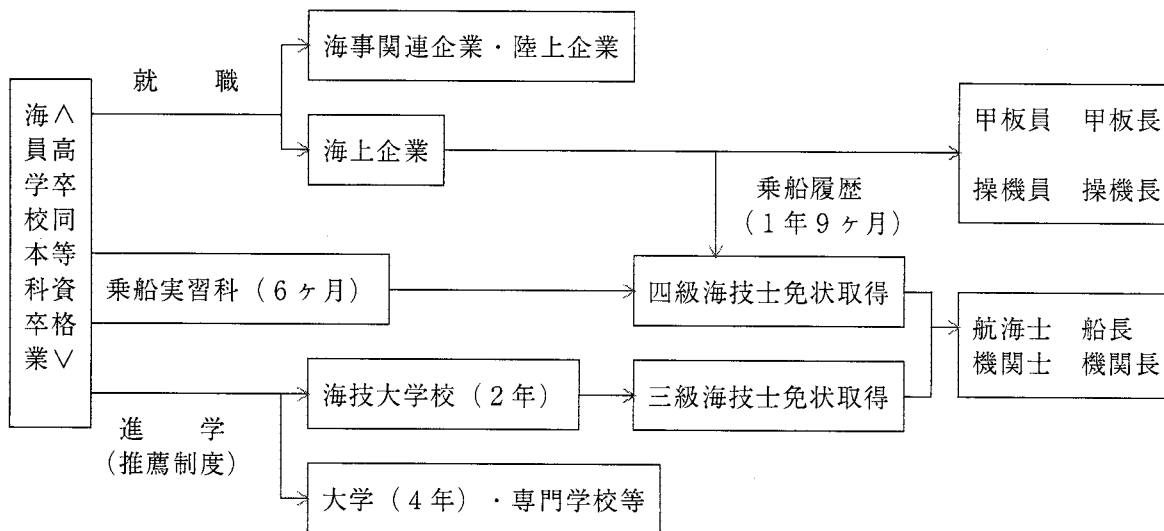
| 本科・専修科 |                                      |      |  | 司ちゅう・事務科 |              |
|--------|--------------------------------------|------|--|----------|--------------|
| 航海系    |                                      | 機関係  |  | 特習科      |              |
| 科目     | 項目                                   | 科目   | 項目                                     | 科目       | 項目           |
| 船橋当直   | 航海当直<br>停泊当直                         | 機関当直 | 航海当直<br>停泊当直                           | 船舶概要     | 船内用務<br>運行概要 |
| 航海     | 運行計画<br>地文航海<br>天文航海<br>電子航海<br>航海計器 | 機関運転 | 機関装置<br>出入港<br>運転操作<br>特殊運転            |          |              |
|        | 運用                                   |      | 出入港操船<br>一般操船<br>特殊操船<br>気象・海象<br>船舶整備 |          |              |
| 運行業務   | 海難予防<br>海難措置<br>船舶書類<br>通信<br>貨物輸送   | 機関用務 | 運転計画<br>燃料油<br>潤滑油<br>機関書類             |          |              |
| 船舶用務   | 応 急 部 署<br>船 務 一 般<br>安 全 衛 生        |      |  |          |              |

本科の航海実習においては3年次に3ヶ月間の大型練習船（運輸省航海訓練所の汽船・帆船）による日本一周の乗船実習を実施している（乗船実習科と合わせれば9ヶ月）。また、専修科の場合は9ヶ月間を3ヶ月ずつの期間に分け、帆船・タービン・ディーゼルといった種類の異なる3隻に乗船し、6ヶ月間は日本各港間を航海し、残りの3ヶ月間で国外への遠洋航海を実施している。

さらに、乗船実習科においては海員学校の本科を卒業した希望者を対象として6ヶ月間の大型練習船による訓練航海を実施している。日本国内は、北は北海道から南は沖縄までを、また国外はハワイなどへの遠洋航海を実施している。乗船実習科を卒業すれば、直ちに四級海技士（航海及び機関）の国家試験の口述試験を受けることができる。そして司ちゅう・事務科においては上記内容で10日間の乗船実習を行っている。

このように海技士の資格を取得するためには、専門学科等は勿論のこと乗船履歴が大きなウェイトを占めており、後に述べる教員の要件にもからんでくる。

海員学校の卒業後の特典としては、なんといっても海技士国家試験の受験資格の取得である。なお、そのクラスは4級であるが、より上級の資格を受験できる海技大学校への入学資格も付与される。従って卒業後の進路としては5-5図のようになり、その就職状況は5-6表のようになっている。



(出典) 国立館山海員学校『海には、青春をかける夢がある。』、平成7年度から。

5-5図 本科卒業後の進路

5-6表 求人及び就職状況 (平成5年度)、( )内の数字は女子で内数である。

| 卒業者数    | 進学等         |        |       |    | 就職希望者数 | 合計          |               | 海上                           |       | 陸上               |     |            |
|---------|-------------|--------|-------|----|--------|-------------|---------------|------------------------------|-------|------------------|-----|------------|
|         | 乗船実習科       | 海技大学校等 | 一般進学等 | 計  |        | 求人          | 就職            | 外航貨物・内航貨物・カーフェリー・官公署・水産系 (計) |       | 造船・海上関連産業その他 (計) |     |            |
|         |             |        |       |    |        |             |               | 求人                           | 就職    | 求人               | 就職  |            |
| 本科      | 152         | 51     | 25    | 9  | 85     | 67          | 1,031         | 67                           | 780   | 57               | 251 | 10         |
| 専修科     | 135<br>(11) | -      | 7     | 8  | 15     | 120<br>(9)  | 548<br>(9)    | 120<br>(9)                   | 512   | 114<br>(7)       | 36  | 6<br>(2)   |
| 司ちゆう事務科 | 64<br>(42)  | -      | 1     | 1  | 2      | 62<br>(40)  | 198<br>(40)   | 62<br>(40)                   | 81    | 35<br>(24)       | 117 | 27<br>(16) |
| 総計      | 351<br>(53) | 51     | 18    | 18 | 102    | 249<br>(49) | 1,777<br>(49) | 249<br>(49)                  | 1,373 | 206<br>(31)      | 404 | 43<br>(18) |

(出典) 『館山海員学校概要説明資料 (平成6年12月)』から。

(4) 海員学校教官の採用要件と研修

海員学校の組織・制度及びカリキュラム等については以上でおおよそ明らかに出来たと思う。それでは以上のような教育訓練を担当している海員学校の教官について紹介してみよう。

まず、教員の要件としては、昭和58年4月28運輸省告示第199号「船舶職員養成施設の教育の内容の基準等」の別表第三に、船舶職員養成施設の種類、科目及び教員の要件がそれぞれ示されている。船舶職員養成施設の中の四級海技士第一種養成施設、即ち海員学校では次のように「航海」と「機関」に区別されており、教官として採用されるときに絶対条件が定められている。

「船舶職員養成施設の種類」が「4級海技士第1種養成施設」の場合の「科目」及び「教員の要件」としては5-7表のように定められ、各種航法をはじめ出力装置の取り扱い及び各種関係法令等の履修が重要な要素になっている。

5-7表 海校の教官の要件等

| 種類                   | 科目   | 教員の要件   |
|----------------------|--|---|
| 四級海技士(航海)第一種養成施設     | 地文航法<br>天文航法<br>電波航法<br>航海計画<br>船舶の復元性及び損傷制御<br>当直<br>操船<br>非常措置<br>搜索及び救助                                 | 四級海技士(航海)第一種養成施設にあつては、五級海技士(航海)の資格またはこれより上級の資格についての免許を有する者であつて、当該免許を受けた後一年以上船舶職員として次の各号の一に該当する船舶に乗り組んだ履歴を有するもの又はこれと同等以上の能力があると認められる者であること。<br>一 近海区域または遠洋区域を航行区域とする船舶<br>二 乙区域又は甲区域内において従業する漁船<br>三 総トン数五百トン以上の練習船  |
|                      | 海上衝突予防法及びこれに基づく命令<br>(航法に係わる部分に限る)<br>海上交通安全法及びこれに基づく命令<br>(航法に係わる部分に限る)<br>港則法及びこれに基づく命令<br>(航法に係わる部分に限る) | (同上文 引用者略)<br>一 総トン数百トン以上の沿海区域、近海区域又は遠洋区域を航行区域とする船舶<br>二 総トン数五十トン以上の漁船  |
| 内燃機関四級海技士(機関)第一種養成施設 | 出力装置<br>(取り扱いに係わる部分に限る)<br>補機及び甲板機械<br>(取り扱いに係わる部分に限る)<br>当直、保安及び機関一般<br>損傷制御                              | 四級海技士(機関)(内燃機関五級海技士(機関)第一種養成施設にあつては五級海技士(機関)の資格又はこれより上級の資格についての免許を有する者であつて、当該免許を受けた後一年以上船舶職員として次の各号の一に該当する船舶(出力装置(取扱いに係る部分に限る。)の科目のうち、内燃機関に係るものにあつては内燃機関を推進機関とするものに限る。)に乗り組んだ履歴を有するもの又はこれと同等以上の能力があると認められる者であること。<br>一 近海区域または遠洋区域を航行区域とする船舶<br>二 乙区域又は甲区域内において従業する漁船<br>三 総トン数五百トン以上の練習船 |

このように海員学校の教官の採用にあたっては、海技士の免許は勿論のこと船舶職員として船舶に乗り込んだ経験、即ち乗船履歴が重要な条件となっているため、指導者のほとんどが船員経験を積んだ人で占められており、自信を持って指導しているようである。ちなみに海員学校の教官のうち約8割が商船大学および商船高等専門学校の卒業生で占められており、残りの2割が一般大学・その他の出身ということだそうである。また内規として教諭は高等学校普通免許（商船科）を持つことになっており、給与は国立高校と同様に教育職俸給表（二）が適用されているという。

職業能力開発大学の長期課程のカリキュラムにも1ヶ月の実務実習はあるものの、海員学校教官の養成方式は、職業訓練指導員の養成体系と大きく異なっているところである。職業訓練指導員養成の場合もインターン制度の導入等とからめて参考にすべき価値があるものと思われる。

ただ、教官の研修制度としては確立したものがなく、休暇期間中に民間の船会社等に出かけて行き、新しい操船技術や機器等の操作技術を習得しているという。従って、研修の面での制度確立が期待されていた。冒頭に紹介したように、「運輸省組織令」第77条の一にあった「これに従事する者の研修に関する事」については主として新任教官に対する「生徒指導」が中心であるという。教官は基本的に大型の海技士免許を取得しているため教官の「専門研修」については計画されていず、教官独自で小型の免許を取得するようにしているという。この場合も国の援助ではなく、海員学校後援会等の財団からの補助によってまかなわれているという。

## 第2節 海員の再訓練・離転職訓練制度と教員の研修

### 2-1 海員の再訓練（1）一部員職業補導の制度

海員の再訓練制度をまず概観しておきたい。それは「船員職業安定法」と「船員職員法」との2法の体系により実施されている。

まず、「船員職業安定法」においては、第2章「政府の行う船員の職業紹介、職業指導及び職業補導」の第4節に「部員職業補導」が規定されている。「部員職業補導は、海上労働力の需要供給の状況に応じて必要な職業種目について、これを行わなければならない」（第27条）、「部員職業補導の期間は、三箇月を越えてはならない」（第30条二項）、「政府は、部員職業補導を受ける者に対して、手当を支給することができる」（第31条）のように、「職業安定法（昭和22年）」下の公共職業補導<sup>(1)</sup>の目的と類似した規定を定めている。つまり、「政府の行う業務（第5条）」の四項に「求職者に対し必要がある場合には職業指導又は部員職業補導を行うこと。」と規定しているように、第1節で紹介した海員の“養成訓練”とは異なった制度であることが分かる。

この部員職業補導機関については「運輸大臣の指定する船員教育機関（昭和24年、運輸省告示第16号、最終改正昭和46年）において規定されている。当初8海員養成所（海員学校の前身）が指定され、昭和38年には最高10校までになるが、昭和42年に3校となり、現在は「船員職業安定法に規定する部員職業補導を行う船員教育機関は、清水海員学校とする。」と海員学校1校のみとなっている。その清水海員学校においても、部員職業補導は昭和48年7月の第12期生の修了を最後に以後補導科の募集をしていない<sup>(2)</sup>。にもかかわらず今日でもその制度を存続させているということは、恐らく緊急事態が生じたときに短期

促成の海員養成が必要になることを想定して制度の存続を図っているのではと考えられる。今日では部員（海員）としての一定の経験を有すれば後に述べるように海技士の受験資格が備わるため、実質的に必要性が無くなっているのかも知れない。つまり、部員職業補導の「種目」は上の運輸省告示によれば「漁船に乗り組む者の部員職業補導」であるからである。この部員職業補導の教科課程は「海員学校規則」第30条において5-8表のように定められている。なお、海員学校の部員職業補導の停止は、「船員保険法」において規定している「職業補導所」として後に述べる日本船舶職員養成協会を昭和43年に社会保険庁長官が指定したことと関係があるかも知れない。

「船員保険法」第33条の13第1項には「職業補導延長給付」が規定されているが、その職業補導所として昭和38年8月1日に社会保険庁告示第21号にて海技大学校、海員学校、「職業訓練法」による職業訓練所等が指定された。これは昭和43年7月1日に、上の施設に追加して日本船舶職員養成協会その他の3海技学院を設置する協会が追加指定された。

(1) 「職業補導」とは今日の「公共職業訓練」の意味である。「職業能力開発促進法」の前身である「職業訓練法」が成立するまでは、公共職業訓練の分野は「職業安定法」（昭和22年）において制度化され、当時「職業補導」と称していた。詳しくは田中萬年『職業訓練カリキュラムの歴史的研究』、1933年、職業能力開発大学校指導学科報告シリーズNo.12を参照されたい。

(2) 全国海員学校後援会『海員学校五十年の歩み』、平成2年3月。

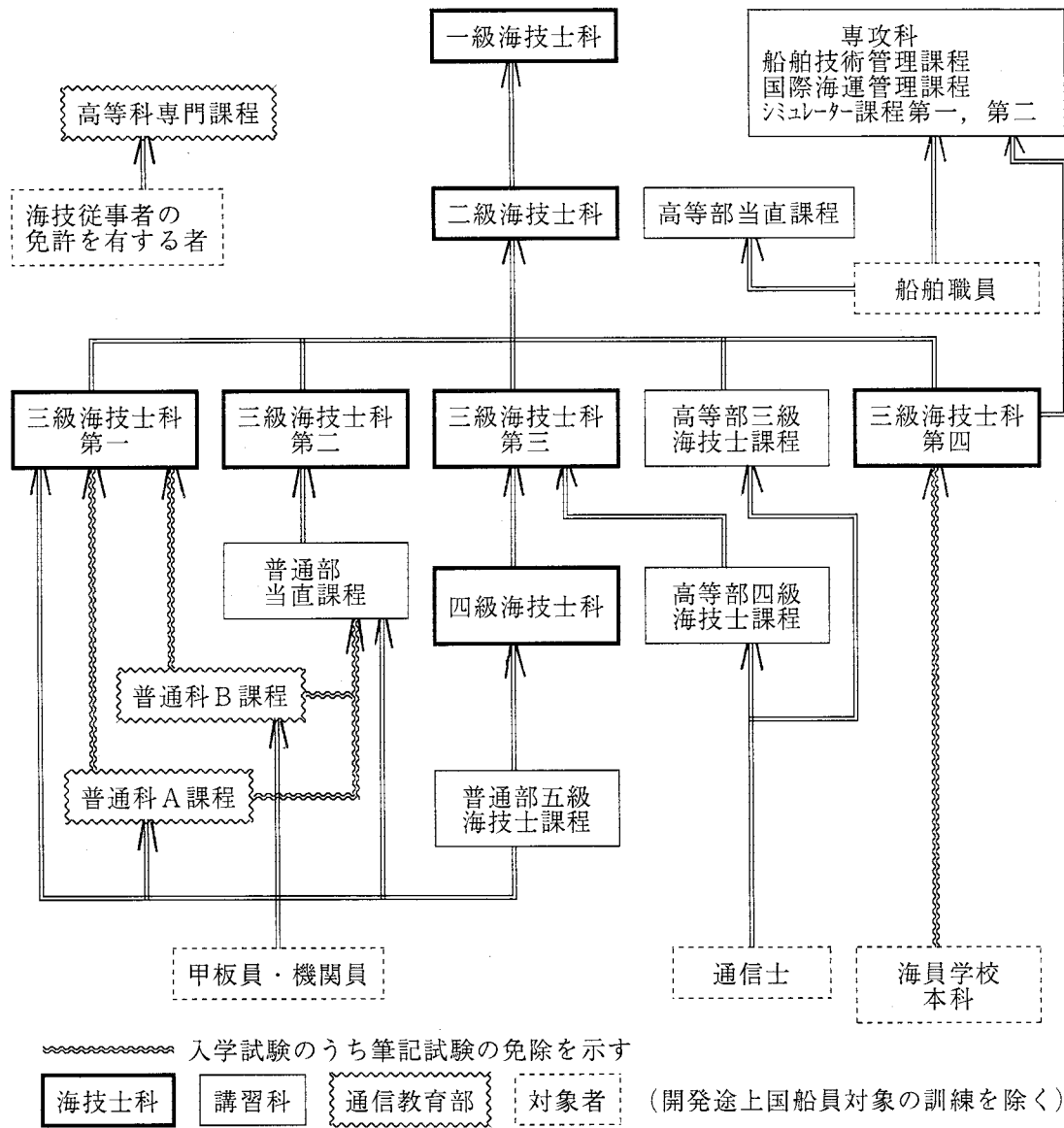
## 2-2 海員の再訓練 (2) -海技士の向上訓練制度-

既に海員になっている者を対象に、いわゆる向上訓練を実施している最も良く知られている施設として運輸省が直営する海技大学校がある。海技大学校は昭和20年4月の海技専門学院に端を發し、昭和36年に現在の名称になっている。

ここでは1級から4級までの「海技士科」14コースと「講習科」22コース及び「通信教育部」3コースが開講されている。最長は海員学校本科卒業生のための3級海技士科及び通信教育部の2年、最短は講習科の中の1ヶ月である。これらの課程には海員が所属する船会社からの派遣指示や、あるいは会社を退職して来る受講者もいるという。海技大学校における各種課程の関連は次頁の5-6図のようになっている。

5-8表 部員職業補導の教科課程

| 補導科教科課程 | 教授時数    |     |
|---------|---------|-----|
| 船内勤務    | 24      |     |
| 航海      | 72      |     |
| 機関      | 72      |     |
| 船内工作    | 12      |     |
| 保健体育    | 24      |     |
| 実習      | 信号及び見張り | 36  |
|         | 端艇      | 60  |
|         | 技業      | 168 |
|         | 船舶実習    | 12  |
| 計       | 480     |     |



5-6 図 海技大学校における海技士科、講習科、及び通信教育部との関連

2-3 海員の再訓練 (3) -免許更新講習の実施体制-

海技大学校の他に、海員の向上訓練等を目的とする機関には海技専門学院等がある。これは(財)日本船舶職員養成協会(以下「船員養成協会」という)が設置している海技学院が主であり、その他に3種の団体がある<sup>(3)</sup>。

船員養成協会は次のような経過により設立された<sup>(4)</sup>。

海員の資格が定められ、その取得のための試験制度が網羅されている海員制度の中で、上級の資格は受験により取得する必要があるが、その受験のための講習機関が全国に開設されていた。その中の古い歴史を持つ大日本水産会、日本海員掖斉会と学院の施設を既に作って運営していた関門、尾道及び中国の養成協会を除けば多くの機関は私塾的なものであった。その結果、受験講習機関として種々の弊害や問題があり、好ましくない状況であった。そこで、全国的な統一的な養成機関をつくって、責任ある講

習を実施することが緊要な課題と認識され、昭和39年に船員養成協会が設置された。

船員養成協会は本部の他に海運局の所在地に11ヵ所の支部を置き、海技専門学院12ヵ所を設置している。

船員養成協会において、大型船舶の海技士免許受験の講習の他に、小型船舶の指定教習が昭和45年から始まった。指定講習は実技・学科の試験も免除されるという恩典があり、次第に増加するようになり、近年ではレジャーブームも加わり、次の表のように小型船の受講者が多くなっている。

5-9表 講習実績累計（昭和39～平成5年度）

| 講習の種類       | 受講者数       | 比率     |
|-------------|------------|--------|
| 大型講習        | 133,736(人) | 7.8(%) |
| 免許講習        | 22,306     | 1.3    |
| 更新・失効・再交付講習 | 477,046    | 27.7   |
| 特別・安全講習     | 431,173    | 25.0   |
| 移行講習        | 48,473     | 2.8    |
| 小型講習        | 585,828    | 34.0   |

（教員研修講習を含まず。）

(3) 日本船舶職員養成協会の海技専門学院の他に、関門海技協会、尾道海技学院、中国船舶職員養成協会に同様な学院がある。これらは船員養成協会が設立される以前に、海技士受験のための講習を実施するために既に海技学院を組織していた団体であり、日本船舶職員養成協会に統合・再編されないまま残った団体である。

(4) 日本船舶職員養成協会『協会15年史』、昭和54年9月。

#### 2-4 海員の離転職訓練のコースと受け入れ体制

海員の離転職訓練には海員が海上労働から陸上労働へ移るための職業転換訓練と漁船等に乗組んでいる海員が資格を取って内航船等に乗組むための訓練とがある。これらの受講に関する統括を行っている組織として、(財)日本船員福利雇用促進センター（以下「船員雇用センター」という）がある。

船員雇用センターは以下のような経過により設立された<sup>(5)</sup>。

オイルショックは船員の過剰雇用を作りだし、その後多くの離職船員が発生するという憂慮すべき事態になった。このような深刻な雇用状況に対処するため、昭和52年の「特定不況業種離職者臨時措置法」とともに「船員の雇用の促進に関する特別措置法」（船特法）が成立した。船特法は離職船員（海から海）に対する就職促進と船員の雇用の促進を図るための事業を行うために船員雇用促進センターを指定している。

そこで、官・労・使により、既に設立されていた(財)日本船員福利協会を改組して船員の教育・訓練に関する事業等を追加して、船員雇用センターは昭和53年に発足した。

(5) 『SECOJの概要（平成6年7月1日現在）』、(財)日本船員福利雇用促進センター、1頁。

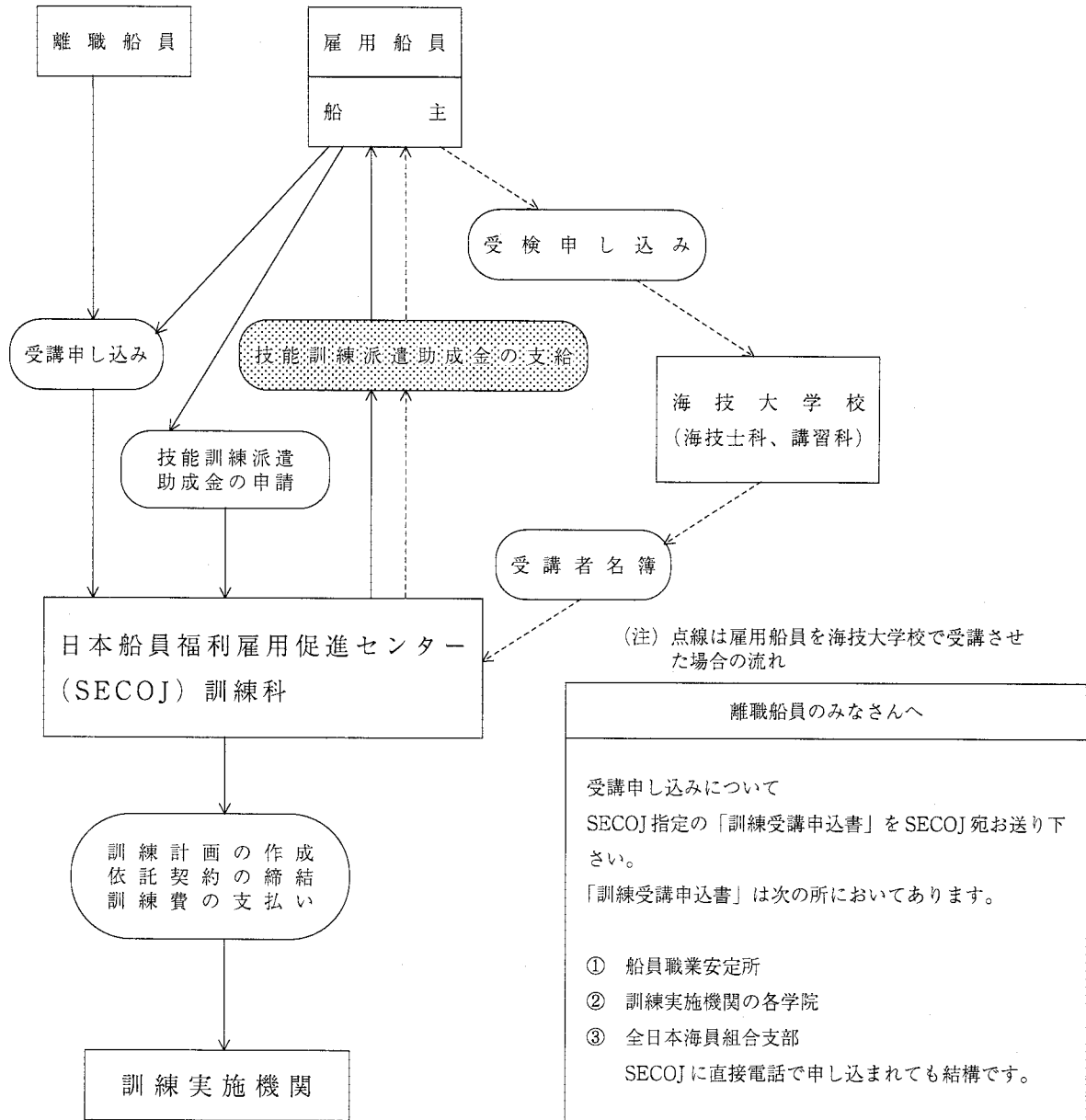
5-10表 日本船員福利雇用促進センターの技能訓練課程一覧

| 分類   | 対象                 | コース名  | 内 容   | 回数                               | 期 間   |
|--|--------------------|---|---|----------------------------------|---|
| 技能訓練 (I)                                       | す船<br>べ員<br>て<br>の | 1. 部員研修<br>2. 海事英語研修<br>3. タンカー研修<br>4. 衛生管理者養成研修                             | 3～5級海技士試験のための研修<br>職員向けの中級英会話研修<br>タンカー・滋養船に必要な安全災害防止教育<br>(離職船員のみ) 衛生管理者適任証取得のための受験準備研修  | 8回<br>4回<br>3回<br>2回             | 2～3ヶ月<br>2週間<br>2週間<br>約1ヶ月                   |
| 技能訓練 (II)                                      | 雇<br>用<br>船<br>員   | 1. 船舶職員養成訓練<br>2. 特殊無線技士養成訓練<br>3. 外国語教育訓練<br>4. 陸上転換職業訓練                     | 1～5級海技士試験の受験のための研修<br>電波法に基づく資格を修得するための研修<br>英語、スペイン語<br>陸上転換を希望する雇用船員に対し、下記の施設を利用し、再就職に必要な技能資格を取得させるための訓練<br>(1) 公共職業訓練校(事業団立、各都道府県立)<br>(2) 認定職業訓練校(各県が認定した訓練校)<br>(3) 各種専門学校<br>(4) SECOJ船舶調理講習所<br>(5) SECOJ主催の各船社研修所の指定研修所 | 11回<br>4回<br>5回                  | 2～4ヶ月<br>4日～2週間<br>1～2週間                      |
| 技能訓練 (III)                                     | 離<br>職<br>船<br>員   | 1. 船舶職員養成訓練<br>2. 外国語教育訓練<br>3. 特殊無線技士養成訓練<br>4. 漁船司厨長調理訓練<br>5. 認定航海当直部員養成訓練 | 3級海技士試験の受験のための研修<br>スペイン語<br>第1級海上特殊無線技士等電波法に基づく資格を修得するための研修<br>調理の技能向上のための初級調理訓練<br>認定航海当直部員資格取得のための研修   | 1回<br>1回<br>2回<br>2回<br>1回       | 約2ヶ月<br>約1週間<br>約1週間<br>約1週間<br>約1週間          |
| 技能船員訓練領域 (IV) 拡大訓練 =                           | 離<br>職<br>船<br>員   | 1. 技能訓練A<br>2. 技能訓練B<br>3. 技能訓練C<br>4. 技能訓練D<br>5. 技能訓練E<br>6. 技能訓練F          | フォークリフト、玉掛、移動式クレーン(5トン以上)、クレーン運転士(5トン以上)の訓練<br>2級ボイラー技士及び3種冷凍保安責任者の訓練<br>1級塗装技能士及び乙種四類危険物取扱者の訓練<br>ガス・電気溶接、2級ボイラー技士及び乙種四類危険物取扱者の訓練<br>調理に関する座学及び実技訓練<br>1級小型船舶操縦士及び小型船舶整備訓練   | 2回<br>1回<br>1回<br>1回<br>1回<br>3回 | 1ヶ月間<br>1ヶ月間<br>1.5ヶ月<br>1ヶ月間<br>1ヶ月間<br>1ヶ月間 |
| 技能訓練 (V) = 内航転換訓練 = (対象) 漁業から内航海運へ転換を希望する離職漁船員 |                    |   | 1. 4～5級研修<br>2. 海上防災訓練 (標準コース)  | 3回<br>3回                         | 約2ヶ月半<br>約2ヶ月半                                |
| 技能訓練 (VI) = 部員の職員化訓練 (海大特別訓練) =                |                    |   | 海技大学校海技士科3級海技士科第二、第三及び講習科普通部当直課程の「座学」受講者に「海事英会話訓練」を実施する。  | 8回<br>予定                         |   |

(出典) 「平成3年度技能訓練案内」、(財)日本船員福利雇用促進センターより作成。



船員雇用センターの雇用促進部訓練課は雇用船員と離職船員を対象に「船員の技能訓練の実施に関する事項」として5-10表のような「技能訓練（Ⅰ）」課から「技能訓練（Ⅵ）」課までの訓練に関して「訓練計画の作成」、「依託契約の締結」及び「訓練費の支払」を担当している。以上の各技能訓練の中で、海上保安庁の防災センターに依託している「技能訓練（Ⅰ）」の「タンカー研修」、横浜船員保険病院または神戸掖済会病院に依託している「衛生管理者養成研修」、及び公共職業訓練施設等に依託している「技能訓練（Ⅱ）」の「陸上転換職業訓練」、「技能訓練（Ⅳ）」の一部を除いた残りの課程を海技専門学院に依託している。



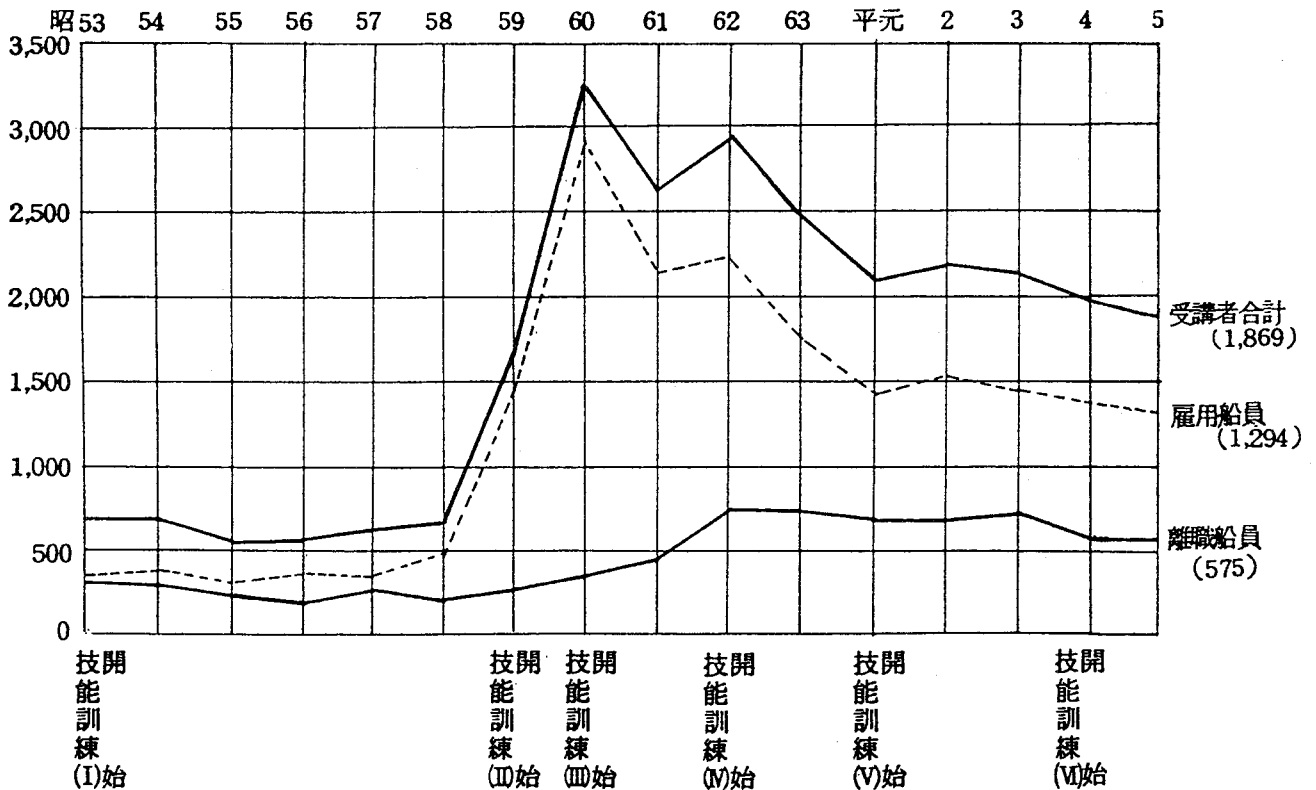
『SECOJの概要（平成6年7月1日現在）』、11頁から。

5-7 図 船員福利雇用促進センターの技能訓練指示の流れ

つまり、船員雇用センターは訓練施設は設置せず、主として（財）日本船舶職員養成協会の全国12ヵ所にある海技専門学院や公共職業訓練施設へ訓練を依頼するのである。従って、5-7図のように船員雇用センターを通して訓練を受ける受講者は訓練費が無料となっている。

以上のような技能訓練の近年の受講者数の変遷は、次の5-8図のようにになっている。その変遷は、オイルショックとその後の海運業界の不況を反映しているようである。

（自：昭和53年度～至：平成5年度）



5-8 図 日本船舶職員養成協会の訓練受講者数の推移

『SECOJの概要（平成6年7月1日現在）』、19頁から。

それでは、以上のような海員の再訓練・離転職訓練を担当している教員はどのように養成・研修されているのでしょうか。

2-5 海技専門学院の教員と研修体制

船員養成協会には平成6年9月現在で378名の教員（講師と説明している資料もある）が所属している。これらの教員はどのような資格が要請されているのかを見てみたい。

船員養成協会は海員の再訓練・離職訓練ばかりでなく、協会に所属する教員の研修も実施している。船員養成協会の実施している教員研修には、①「免許講習」担当教員、②「小型船舶操縦士」担当教員のための2種の研修がある。

その規程は昭和58年に運輸省告示第199号（昭和47年運輸省告示第366号の廃止）として「船舶職員養成施設の教育の内容の基準等」にて公布され、第1節で紹介した「別表第3教員の要件」の中で「小型船舶操縦士」担当教員については次のように規定された。

5-11表 教員の要件

| 船舶職員養成施設の<br>の種類            | 科<br>目                     | 教 員 の 要 件  |
|-----------------------------|----------------------------|--|
| 小型船舶操縦士の<br>資格に係る船舶職<br>員養成 | す<br>べ<br>て<br>の<br>科<br>目 | 1 25歳以上の者であること。<br>2 規則第57条の7第3号ロに該当する者であること。<br>3 1級小型船舶操縦士の資格についての免許を有する者（機関に関する科目にあっては、4級海技士（機関）の資格又はこれより上級の資格の海技従事者で外洋小型船、沿海小型船及び沿海小型船の機関に関し十分な知識及び能力を有すると認められるものをもって代えることができる。）であって、当該免許を受けた後3年以上（実技に係る科目の教員にあっては、1年以上）船舶職員として船舶に乗り組んだ履歴を有し、かつ、運輸大臣が実施し、又は指定する講習を修了した後1年を経過しない者であること。 |

上の表のように、小型船舶担当教員の資格は1節で述べた大型免状とは別の独立した体系になっている。上の基準を受けて、養成協会は次頁の別表1のようなカリキュラムを作成し、運輸省の承認を得、各地の学院で研修を実施している。すなわち、昭和49年9月に運輸大臣から「小型船舶操縦士養成施設学科教員養成講習機関」として指定を受け、昭和51年12月には「小型船舶操縦士養成施設実技教員養成講習機関」として指定を受けている。

この小型船舶操縦士養成を担当する教員の資格は、大型船の海技士養成担当の教師とは別なものであるが、実際は講師の供給源は昔の高等商船学校、水産講習所や現在の商船大学、商船高専、大学水産学科卒業生である。これらの卒業生は当然大型船舶の経験者ということになるので、希望者の中から適任者を選んで上記の講習を受講してもらい小型船舶操縦士の養成も担当してもらっているという。

小型船舶操縦士の教員研修に関しては、船員養成協会の教員だけでなく、他の海技学院を運営している3つの協会に所属する教員、さらに海員学校、海上自衛隊、水産大学校や水産高校等の小型船舶の指定講習団体の教員に対しても実施している。すなわち、小型船舶操縦士の教員の研修は日本船舶職員養成協会のみが統一的に実施しているという。（ただし、小型船舶操縦士実技教員初任講習及びその一年後に行われる再講習だけは、（財）日本海洋レジャー安全協会が実施している。）

5-12表 (別表1) 講習科目及び講習時間

|                |               | 初任講習        |             | 再講習         |             | 定期講習        |             |             |             |   |
|----------------|---------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|---|
|                |               | 甲板学科<br>(初) | 機関学科<br>(初) | 甲板学科<br>(再) | 機関学科<br>(再) | 甲板学科<br>(定) | 機関学科<br>(定) | 一般実技<br>(定) | 四級学科<br>(定) |   |
| 学<br>科         | 教 育           | 教育心理学概要     | 2           | 2           |             |             |             |             |             |   |
|                |               | 学科教育指導要領    | 5           | 2           | 2           | 2           | 2           | 2           |             |   |
|                |               | 実技教育指導要領    |             |             |             |             |             |             | 2           | 2 |
|                | 船 舶 職 員       | 制度の概要       | 1           | 1           |             |             |             |             |             |   |
|                |               | 船舶職員法       | 3           | 2           |             |             |             |             |             |   |
|                | 服 務 心 得       | 1           | 1           | 1           | 1           | 1           | 1           | 1           | 1           |   |
|                | 指定養成施設        | 制度の概要       | 1           | 1           |             |             |             |             |             |   |
|                |               | 事務規程        | 4           | 2           | 1           | 1           | 1           | 1           | 1           | 1 |
|                |               | 修了試験実施規程    | 1           |             |             |             |             |             |             |   |
|                | 小型船舶の知識       | 現状及び検査      | 4           | 2           |             |             |             |             |             |   |
|                |               | 安全と事故防止     | 1           | 1           |             |             |             |             | 1           | 1 |
|                | 小 型 船 舶 の 航 海 | 6           |             |             |             |             |             |             |             |   |
|                | 小 型 船 舶 の 運 用 | 6           |             |             |             |             |             |             |             |   |
|                | 小型船舶の機関       | 機関一般        | 2           | 1           |             |             |             |             |             |   |
|                |               | ガソリン機関      | 2           | 2           |             |             |             |             |             |   |
|                |               | 高速ディーゼル機関   | 1           | 2           |             |             |             |             |             |   |
|                | 最小の小型船舶について   |             |             | 5           | 5           | 2           | 2           | 2           | 2           |   |
|                | 海 上 交 通 法 規   | 3           |             |             |             |             |             |             |             |   |
|                | 一 般 法 規       | 法律概論        | 3           |             |             |             |             |             |             |   |
|                |               | 海事法規        |             |             |             |             |             |             |             |   |
| 最近の海事法規の改正について |               |             | 3           | 1           | 3           | 1           | 1           | 1           |             |   |
| 海 事 一 般        |               | 2           |             |             |             |             |             |             |             |   |
| ゼ ミ ナ ー ル      | 3             | 2           | 3           | 3           | 4           | 4           | 3           | 3           |             |   |
| 小 計            | 49            | 23          | 15          | 13          | 13          | 11          | 11          | 11          |             |   |
| 実 乗 船 実 習      | A 型 船         | 3           | 2           | 1           | 1           | 1           | 1           | 3           |             |   |
|                | C 型 船         | 3           | 2           |             |             |             |             |             | 3           |   |
| 技 小 計          | 6             | 4           | 1           | 1           | 1           | 1           | 3           | 3           |             |   |
| 計              |               | 55          | 27          | 16          | 14          | 14          | 12          | 14          | 14          |   |
| 修 了 試 験        |               | 2           | 2           | 2           | 2           |             |             |             |             |   |
| 総 計            |               | 57          | 29          | 18          | 16          | 14          | 12          | 14          | 14          |   |
| 日 数            |               | 8           | 4           | 3           | 3           | 2           | 2           | 2           | 2           |   |

ところで、日本船舶職員養成協会は小型船操縦士の養成だけではなく、大型船に関する各種の講習を実施している。これらの講習に係わる教員の資格はどのようになっているだろうか。それは、あくまでも「講習」であり、「養成」ではないため、いわば予備校的な経営であり、その担当教員についての基準はない。しかし、日本船舶職員養成協会は昭和43年8月に内規として「講師規程」を制定し、それらの講習担当の講師基準を設けている。その内規としては少なくとも大型の1級海技士の資格を有する者としている。この結果、先に紹介したように、大型の経験者の中から講師を内定しているわけである。つまり、大型も小型も基本的には同じ講師が担当していることになる。当然ながら、講習内容の専門性に合わせて講師の中の適任者に依頼することになる。

なお、大型の講習を担当する「免許講習担当教員」のための教育基準として次のように定め、運輸省の了解を取っているという。

5-13表 研修科目及び教育時間数

| 研 修 科 目                           | 教 育 時 間    |             | 備 考               |  |
|-----------------------------------|------------|-------------|-------------------|--|
|                                   | 初任研修<br>時間 | 再 研 修<br>時間 |                   |  |
| 1. 一 般                            |            |             |                   |  |
| (1)教 育 心 理 学                      | 3          | 0           |                   |  |
| (2)船 舶 職 員 法                      | 3          | 1.5         |                   |  |
| (3) 服 務 心 得、免 許 講 習 等 実 施 事 務 規 程 | 4          | 1.5         |                   |  |
| 2. 救 命                            | 14         | 4           | 英語のみ担当する者は受けなくてよい |  |
| 3. 消 火                            | 14         | 3           | 同 上               |  |
| 4. レ ー ダ ー                        |            |             | 同 上               |  |
| (1)レ ー ダ ー 観 測                    | 14         | 3           |                   |  |
| (2)レ ー ダ ー シ ュ ミ レ ー タ            |            | 4           |                   |  |
| 5. 航 海 英 語 (航 海 科 研 修 者 に 限 る)    | 3          | 1.5         |                   |  |
| 6. 機 関 英 語 (機 関 科 研 修 者 に 限 る)    | 3          | 1.5         |                   |  |
| 計                                 | (航 海)      | 55          | 18.5              |  |
|                                   | (機 関)      | 41          | 11.5              |  |
|                                   | (英 語)      | 16          | 6                 |  |

(注) このほか必要に応じ2時間以内のゼミナールを開くことができる。

以上のような各種研修により、海技専門学院の教育水準の維持と向上を図っている。

なお、学院の教員は講師という制度的呼び名もあるように、財団の正規職員ではなく、非常勤の講師とすることだそうである。

また、その教員の教育・訓練を「研修」といっているように、誰でもが受講出来るわけではなく、養成協会等の団体に所属した講師でなければ受講出来ないようになっている。その受講修了者の中から教育内容に適切な者を選定し、それぞれの研修の担当を依頼しているわけである。

(付記)

本稿の作成に当たり、運輸省海上技術安全局船員部教育課須貝義信専門官、同航海訓練所長南賢司教務担当官、同清水海員学校鈴木修教頭、同館山海員学校沼田孝男教頭、(財)日本船員福利雇用促進センター中澤孝樹課長、(財)日本船舶職員養成協会藤波敏久課長代理、同横浜海技専門学院徳原清三郎学院長その他の関係者のご教示を得ました。記して、お礼に代えさせていただきます。