

「青雲丸」事案に関する第三者委員会報告書概要

I. はじめに

- 本報告書は、青雲丸実習生の一連の事案に関して第三者委員会が調査に基づき、練習船における実習の実態及び問題点を把握して、実習等における改善点を整理し、今後望まれる提言をとりまとめたもの。

II. 第三者委員会の設置・開催

1. 第三者委員会の開催概要

2017 年

- 9 月 27 日、29 日 委員による青雲丸現場視察
- 10 月 2 日 第 1 回委員会（今後の調査、検討の進め方に関する審議等）
- 10 月 20 日 第 2 回委員会（ヒアリング調査対象者の選定等）
- 12 月 4 日 第 3 回委員会（アンケート・ヒアリング調査結果における重要項目に関する審議等）
- 12 月 19 日 第 4 回委員会（報告書の内容に関する審議等）

2018 年

- 2 月 13 日 第 5 回委員会（報告書の内容に関する審議等）

2. アンケート・ヒアリング調査

(1) アンケート

- 以下を対象にアンケートを実施（機構が回答データを閲覧できない形で無記名で実施）
 - ・ 事案発生時期に乗船実習に参加していた実習生（青雲丸及び他船）
 - ・ 練習船教官その他乗組員

(2) ヒアリング

- 以下を対象に委員が直接ヒアリングを実施
 - ・ 実習生・保護者（事案当事者実習生およびその保護者、当事者と同室または同班の実習生）
 - ・ 練習船教官
 - ・ 機構本部、海大職員

Ⅲ. 乗船実習に関し把握された実態・問題点

1. 実習環境・実習内容

(1) 実習のカリキュラム

- 実習内容について実習生を送り出している大学、海大などから意向や要望を確認するステップがない。
- 実習内容について機構本部であらかじめ確認し、修正指示等を行うタイミングがない場合がある。

(2) 船内の環境

- アンケートにおいて多くの実習生（青雲丸・他船とも）が練習船はストレスの溜まりやすい環境であると回答。

(3) 乗船する実習生

- 実習生の在籍する学校側が、個別の実習生の参加可否を判断することはない（身体的な問題がある場合などを除き、原則として乗船実習に参加）。
- 大学生（神戸大、東京海洋大）と海大生といった複数の乗船経歴をもつ実習生が一つの船に乗船して実習を行っており、同じ講習、実習を受けても理解度に差がある。

(4) 実習生に課される課題

- 実習生へのヒアリング調査において課題の量が多い等のコメントがあった。
- アンケート調査において、機関科の実習生は航海科の実習生に比べ、課題が多いと思うことがあると答えた割合が多い。

2. 実習生のケア

- 練習船には実習生の相談窓口があるが、相談実績は少なく、教官以外の相談窓口の認知度は低い。
- 実習生の不満や不安についての教官の気配りについては、実習生と教官の認識に乖離がある。
- 実習生の在籍している学校が、実習生の日々の様子の確認を行っている事実の確認できない。

3. 教官

(1) 教官の資質および教育・研修

- 練習船の教官の採用は海技士の国家資格以外を要件としていないため、教育に従事した経験や教育に関する資格を持たない者が教官として採用されて

いる。

- 機構による教官への教育は行われているが、教育の実効性に乏しいおそれがある。

(2) 教官による指導

- 実習生へのアンケート調査及びヒアリング調査において、練習船の教官による「船に向いていない」「海大生は常識がない」「そんなこともわからないのか、こんなことは4級以下だ」「こんな状態だと船を降ろすぞ」などといった発言等があったことが確認され、「良くあることだから気にしていない」と考える実習生がいる一方で、「気にする人は気にするかもしれない」と話す実習生もあり、教官として不適切な発言・指導があったと考えられる。
- 実習生へのアンケートにおいて、「実習では一部の実習生に過度の力を入れることなく、級、学校、進度・理解度や適性に応じて適切な指導が行われているか」との設問に対し、「あまり行われていない（適切でない・不公平だと思う時がある）」と回答した実習生の割合は、青雲丸実習生と他船実習生との間で一定程度の差が確認された。

(3) 教官同士の情報共有

- 船内のミーティングは行われているが、教官へのヒアリング調査から、実態として教官同士が情報共有するためのミーティングは行われていないと考えられる。
- ある教官の指導の現場を他の教官が見て、前述のような不適切な指導等があった場合などに、その内容を通報・報告する制度がない。

(4) 教官の勤務環境

- 教官に対するヒアリング調査やアンケート調査において「教官の人数が足りない」「1人の教官に対して指導する生徒数が多い。教官のキャパシティをオーバーしている。」などの指摘があった。

4. 海技教育機構本部

(1) 問題発生時の対応

- 問題発生時の対応について、Y実習生の事案発生後はカウンセラーや海大教員（担任）の乗船等の実習生のケアを実施したが、最初のX実習生事案発生後に練習船内の実習生の動揺を防止するために、特別な措置を検討し、対策を講じていない。
- Y実習生の事故上陸（実習生の願い出により許可される上陸）は、教官が実

習生に事故上陸制度があることを説明し、保護者と相談することを勧め、許可されたものだったが、どのような場合に認められるか等といった点の詳細な定めはない。

- Y 実習生の事案においては、事故上陸前の練習船における教官と実習生との面談内容が保護者と迅速に共有されていなかった。保護者へのヒアリング調査において、この面談内容が共有されていれば、事故上陸時の実習生への対応が変わっていたかかもしれず、その結果として事案発生を防止できた可能性もあるとの話があった。
- 同様に保護者へのヒアリング調査において、「事故上陸後、再乗船する旨の連絡を青雲丸に入れた際、教官から本人に連絡があり、『1、2日で結論を出すのは早すぎる、もっと時間をかけて考えるべきだ』との助言がなされ、この発言により、実習生本人は『自分は船に居場所がないのではないか』と考えたおそれがある」とのことだった。
- 加えて事案当事者の保護者へのヒアリングにおいて、事案発生後の機構の対応として、事実を伝えていなかったり、質問に的確に回答しておらずはぐらかされているように感じたことがあるとのコメントがあった。

5. 海技大学校等

(1) 乗船実習への参加可否の判断

- 前述の通り実習生の在籍する学校側が、個別の実習生の参加可否を判断することはない（身体的な問題がある場合などを除き、原則として乗船実習に参加）。

(2) 学生の卒業要件

- 大学は乗船実習が必須ではないが、海大の学生は乗船実習を行わなければ卒業できない規定となっている。

IV. 第三者委員会からの提言

1. 実習環境・内容

(1) 実習内容の策定

- 実習内容の策定が、教官個人の能力に依存せず、常に適切なものとなるよう、組織として検討、策定する仕組みを設けることが望まれる。

(2) 多様な実習生の混乗

- 多様な実習生が混乗している現状を改め、同じ知識レベルの学生が、安心して十分な指導を受けられる環境で実習に取り組めるようにすることが一案である。

(3) 課題の量・難易度

- 機関科における課題の量が過大になっている可能性を考慮し、実習生に課す課題について、その内容、実施・提出期限のタイミングなどとともに、本当にその課題が必要であるかどうかという点に関し、組織的に再検討することが望まれる。

(4) 船の環境

- 海上技術学校や海上技術短期大学校、海大への入学時及び乗船実習前には、船が閉鎖的な場所であること等について十分に説明を行い、理解を得ておくことが望まれる。
- 実習生同士及び実習生・教官間の信頼関係を深めるための取り組みなどの実施も望まれる。
- ストレスを感じる実習生のメンタル面の健康を確保するため実習生のケア（後述）を行うことが望まれる。

2. 実習生のケア

- 実習生の相談窓口の存在を実習生に周知する必要がある。
- 外部の第三者（弁護士やカウンセラー等）につながる相談窓口を確保することが望まれる。
- 相談窓口への相談件数を定期的に確認し、著しく少ない場合には窓口のあり方や実習生への周知の方法・頻度について見直すことが望まれる。
- 特別にケアが必要な実習生がいれば、その情報を教官同士で共有し、適宜ケア・サポートを行える体制を構築することが必要である。
- 心のケアの必要な実習生に「保健室」のような逃げ込める場を設ける。

- 実習生のケアを行った場合に対応内容などを記録として作成することが望まれる。
- 乗船実習の前後で行っている乗船実習の満足度等に関するアンケート調査の目的を再確認し、アンケート調査の実施方法、回答の活用方法について再検討することが望まれる。
- 学校の教員（担任等）が、実習船を訪問したり、TV 電話を用いるなどして実習生と対話し、普段と変わったことはないか等を確認し、学校側による実習生のケアを行うことや、メール、電話等で随時相談を受けている旨を実習生に通知することなどが望まれる。

3. 教官

(1) 教官の資質および教育・研修

- 教官採用の基準として、その人物や経験に関する項目を設け、教官にふさわしい者かどうかを確認することが望まれる。
- 採用した教官に対しては、教官として身につけておくべき心構えや、知識・能力を身につけるための教育の場を確保するとともに、これらの教育を繰り返し実施することが望ましい。なお、勤務の初期は、上司が常時行動をとるにし、指導を行うことが望まれる。
- 実習生への不適切な指導が行われている点については、ハラスメント研修の実効性を向上させるための仕組みを再考することが望まれる。
- 教官の実習生に対する指導や勤務態度を評価する仕組みと、その評価をもとに教官を指導する体制を構築することが望ましい。
- 教官に不適切な指導や問題のある勤務態度等が確認された場合には、本人の指導を行う機会を設けることが必要である。

(2) 教官同士の情報共有

- 実習生の様子や気にかけるべき事項等の情報を教官同士が共有するため、定例の会議等を確実に実施することが望まれる。
- 教官による不適切な指導・行動があった場合の報告・通報制度については、その報告の方法、内容等を定め、ルールを確立すると共に、報告先として外部の第三者を含む複数の窓口を設けること、窓口には秘密保持義務を課すこと等を規定することが望まれる。

(3) 教官の勤務環境

- 教官が多忙であり、教官が実習生に対する指導やケアを十分にできないおそれがある。また、今回提言された教官の研修や教育等も十分にできないおそ

れもある。

- 教官の勤務環境を改善するため、教官・乗組員の不足の解消、実習生の混乗の見直し、乗船実習を希望しない学生の乗船取りやめといった対応について検討を行うことが望まれる。

4. 海技教育機構本部

(1) 実習への関与

- 教官への指導、実習内容の策定などについて、機構本部が、教育機関の本部であるという認識を持ち、必要な事項をチェックし、必要に応じて練習船側で修正・改善させるといった機能を確保することが必要である。

(2) 問題発生時の対応ルール

- 今回のような事案が発生した場合、実習生の動揺を抑制し、連鎖的な事件・事故の発生を防止するため、いつ、誰が、どのように、どのような内容を実習生に対して通知するか、実習生の心の状態を確認し、不安定な実習生がいればどのような措置を講じるかなどといった点について、専門家を交えて検討し、実施することが必要である。
- 事故上陸の条件等について再検討し、より詳細なルールを規定することが望まれる。
- 事故上陸の制度があること、それがどのような制度であるかを実習生及び保護者に対して通知することが望ましい。
- 事故上陸に関連した情報の記録、保護者、学校との情報共有の仕組みを再考し、事故上陸の際の実習生の発言等について迅速かつ確実に記録し、情報共有するための手順・ルールを策定することが望まれる。
- 事案発生後、個別の担当者が自身のその場の考えで発言するのではなく、組織として情報の内容に応じた管理を行い、公表等の対応を行うことが必要である。
- また、ある情報の公開の可否を検討した場合の経緯や、どのような内容を、いつ、誰が、どのように公開したかなどといった事項を記録し、機構が発信する情報がその発信者、受領者によって異なることのないよう配慮することが望まれる。

5. 海技大学校等

(1) 実習内容に関する要望・協議

- 練習船においてどのような実習等を行うことが適切であるかについて、学生の現状を最もよく把握している海大等が機構本部、練習船に要望を出したり、

協議する場を設けるなどすることが望ましい。

(2) 乗船実習への参加可否の判断

- 各学校において、乗船実習の実施前に試験・面談等を行い、必要な知識を習得しているか、乗船実習に参加する意欲があるか等を確認し、実習への参加可否を確認、判断する機会を設けることが望まれる。

(3) 学生の卒業要件

- 海大の卒業要件に乗船実習を入れるべきか否かの検討を行うことが望まれる。