

「青雲丸」事案に関する第三者委員会
報告書

2018年3月14日

目次

1. はじめに	3
2. 事案の概要.....	4
2.1 事案当事者（X 実習生）	6
2.2 事案当事者（Y 実習生）	8
2.3 事案当事者（Z 実習生）	11
3. 第三者委員会の設置・開催.....	13
3.1 第三者委員会開催の目的.....	13
3.2 第三者委員会委員.....	13
3.3 第三者委員会開催概要.....	13
3.4 第三者委員会による調査の全体像.....	15
4. アンケート・ヒアリング調査	16
4.1 アンケート調査実施概要	16
4.2 ヒアリング調査実施概要	19
5. 乗船実習とは	21
5.1 乗船実習の背景	21
5.1.1 乗船実習の目的.....	21
5.1.2 機構が管轄する各種学校	22
5.1.3 取得可能な資格.....	23
5.1.4 各学校における乗船実習の時期.....	24
5.2 練習船.....	26
5.2.1 練習船の概要	26
5.2.2 練習船の組織・管理体制	26
5.2.3 練習船・教官・実習生数の推移.....	28
5.2.4 練習船別の乗船した実習生の所属	29
5.3 実習環境・実習内容	31
5.3.1 乗船実習のカリキュラム等.....	31
5.3.2 乗船実習での生活	36
5.4 乗船実習に関わる各種の仕組み	39
5.4.1 実習生のケア	39
5.4.2 事故上陸の制度.....	40
5.4.3 機構の緊急対応の仕組み	41
6. 乗船実習に関し把握された実態・問題点	42
6.1 実習環境・実習内容	42
6.1.1 実習のカリキュラム.....	42
6.1.2 船内の環境.....	42
6.1.3 乗船する実習生.....	43
6.1.4 実習生に課される課題	44
6.2 実習生のケア	45
6.3 教官	48
6.3.1 教官の資質および教育・研修	48

6.3.2 教官による指導.....	48
6.3.3 教官同士の情報共有.....	50
6.3.4 教官の勤務環境.....	50
6.4 海技教育機構本部.....	51
6.4.1 問題発生時の対応.....	51
6.5 海技大学校等.....	52
6.5.1 乗船実習への参加可否の判断.....	52
6.5.2 学生の卒業要件.....	53
6.6 調査結果に基づく整理の方針.....	53
7. 第三者委員会からの提言.....	54
7.1 実習環境・内容.....	54
7.1.1 実習内容の策定.....	54
7.1.2 多様な実習生の混乗.....	54
7.1.3 課題の量・難易度.....	55
7.1.4 船の環境.....	55
7.2 実習生のケア.....	55
7.3 教官.....	56
7.3.1 教官の資質および教育・研修.....	56
7.3.2 教官同士の情報共有.....	57
7.3.3 教官の勤務環境.....	58
7.4 海技教育機構本部.....	58
7.4.1 実習への関与.....	58
7.4.2 問題発生時の対応ルール.....	58
7.5 海技大学校等.....	59
7.5.1 実習内容に関する要望・協議.....	59
7.5.2 乗船実習への参加可否の判断.....	60
7.5.3 学生の卒業要件.....	60

1. はじめに

2017年7月、独立行政法人海技教育機構（以下、「機構」という）の練習船「青雲丸」において、実習生の自死未遂、自死、失踪事案が短期間に集中して発生した。

このことについて、機構は極めて重要な問題であると受け止め、公正・公平の立場からの検証が必要とのことから、第三者委員会が組織された。

本報告書は、これら事案に関して本委員会が調査に基づき、練習船における実習の実態および問題点を把握して、今後、同様の事案が発生することを未然に防止するために、実習等における改善点を整理し、今後望まれる取組について提言を取りまとめたものである。

青雲丸において発生した三つの事案は、短期間に発生しており、それぞれが別々の事案であると合理的に言い切ることはできないと考える。そこで、相互に関係しあいながら発生したものである可能性も視野に入れ、これらの事案を総合的に検証することが必要であると考えた。

本委員会としては、これらの事案について整理し、検証することにより、練習船での実習環境ならびにその運営主体である機構全体における問題点を抽出、検討することにより改善のための提言を行うこととした。

本委員会の設置目的が、練習船青雲丸において発生した事案の直接的原因を究明し、責任を追究するためのものではなく、乗船実習、機構による運営、ひいては現代の船員教育の在り方全体に関わる問題について総合的に言及することを試みるというものであることが、基本的な考え方であることを強調したい。

なぜなら、同じような事案を二度と起こしてはならないことは、全ての関係者の願いであり、この国の海運を担う若者たちが、より良い環境で育つことができるようにすることが責務であると考えからである。

本委員会による提言が、今後の練習船における実習環境の改善、重大事案の再発防止に寄与することを願うとともに、本事案により亡くなられた実習生のご冥福をお祈りする。

第三者委員会 委員長
大野 精一

2. 事案の概要

独立行政法人海技教育機構は、機構が管轄する 8 つの学校、商船系大学や高等専門学校などの船員教育機関の学生・生徒（以下、「実習生」という）に対して、大型練習船による航海訓練を通じた新人船員の養成を実施している。

各練習船は一年を通じて船員の資格取得（海技士）のために必要な航海訓練を実施しており、一部を除き実習生は3 か月毎に練習船を替えて訓練を受けている（詳細は5章参照）。

機構が保有する 5 隻の練習船のうち、練習船「青雲丸」では、平成 29 年 7 月 1 日より、商船系大学、商船系高等専門学校、海技大学校及び海上技術学校の実習生を乗船させ、3 か月にわたる航海訓練を行っていたが、同年 7 月、青雲丸に乗船していた実習生に以下の事案が発生した。

- X 実習生事案：小豆島坂手港沖に停泊中、X 実習生が海に飛び込み、自死を図った事案。しかし、泳いでいるうちに陸にたどり着き、その後、青雲丸からの通報を受けて捜索を行っていた海上保安庁職員が小豆島の犬角鼻付近を歩いていた実習生を発見した。
- Y 実習生事案：神戸港に停泊中、このまま実習を継続するか非常に悩んでいる様子であった Y 実習生が、家族に実習継続を相談するため一旦下船し帰省した後、名古屋市内で自死していたことが警察からの連絡で判明した。
- Z 実習生事案：名古屋港に停泊中、自由時間を利用して上陸していた Z 実習生が、保護者や他の実習生に「船を下りて失踪する」という趣旨のメールを送った後、行方が分からなくなった事案。その約 2 か月後、Z 実習生は帰宅したことが確認された。

上記事案が発生した青雲丸の運航・寄港スケジュールは次表のとおりである。

表1 運航・寄港スケジュール（青雲丸（2017年7月～9月））

港名	着港月日	発港月日	航海時間 日-時-分	航走距離（海里）		備考 （仮泊地等）
				帆走	機走	
神戸	—	7月4日	07-11-10	—	726	大阪湾、小部湾 燧灘、小豆島
			⚓ 02-13-25			
神戸	7月14日	7月18日	01-17-05	—	28	大阪湾
			⚓ 00-03-40			
神戸	7月20日	7月22日	04-23-00	—	255	大阪湾、名古屋
			⚓ 00-21-35			
名古屋	7月28日	8月2日	04-14-05	—	476	小豆島、安下庄
			⚓ 01-12-35			
別府	8月8日	8月12日	04-18-45	—	811	安下庄
			⚓ 02-10-15			
神戸	8月19日	8月23日	04-22-10	—	1056	大阪湾、小樽
			⚓ 02-21-55			
小樽	8月31日	9月4日	02-18-35	—	757	中ノ瀬
			⚓ 02-01-40			
横浜	9月9日	9月14日	00-08-20	—	77	館山、東京湾
			⚓ 03-12-00			
東京	9月19日	—				
合計			12-21-25 ⚓ 34-16-50	—	4186	

本委員会が組織され調査を行うきっかけとなったこれら三事案の経緯について、以下、時系列に整理、記載する。

2.1 事案当事者（X 実習生）

当事者の概要は以下のとおり。

- ・ 所属：海技大学校（海上技術コース（機関））
- ・ 年齢：19 歳（当時）
- ・ 性別：男性

<X 実習生の乗船実習の履歴>

- ・ 海上技術学校在学時 H28 年 1 月 1 日～3 月 10 日 大成丸
- ・ 海技大学校機関科在学時 H29 年 4 月 1 日～6 月 10 日 海王丸
H29 年 7 月 1 日～ 青雲丸

<事案の経緯>

事案の経緯は以下のとおりである。

日	時刻	内容
7 月 1 日	12:30	青雲丸 乗船（神戸）
7 月 12 日	14:00	青雲丸 小豆島錨泊
7 月 13 日	01:00 頃	X 実習生が青雲丸ウインチデッキ右舷より入水
	06:30	整列時に X 実習生が来ていなかったため、教官（機関長）から X 実習生の同班実習生に探すように指示
	06:40	教官（一等機関士）から他班の実習生にも船内を探すように指示
	08:00	船長から総員に船内を探すように指示
	08:36	教官（航海科専任教官）から海上保安部に行方不明者発生を連絡
	08:45	船長から機構本部に行方不明者発生を連絡
	08:50	機構本部に緊急対策本部を設置
	09:20	教官（機関科専任教官）から X 実習生父親に X 実習生が行方不明であることを連絡
	09:27	機構本部が国土交通省（海事局）に状況を報告
	10:25	ゴムボートで捜索中の海上保安部が X 実習生を確保
	10:45	船長から機構本部に X 実習生発見を連絡 教官（一等航海士）から総員に X 実習生発見を連絡
	10:55	教官から X 実習生父親に X 実習生発見を連絡
	11:00	X 実習生を病院に搬送し、診察を受けさせる
	13:24	X 実習生が海上保安部に移動し、事情聴取を受ける
	16:42	機構本部の緊急対策本部を解散
7 月 14 日	08:30	X 実習生が海技大学校（以下、「海大」という）担任と海大に移動

	—	海大で X 実習生を X 実習生父親に引き渡す
8月20日	15:40	機構本部（航海訓練部長）および海大（教務課長）担当者が、X 実習生および X 実習生保護者訪問
8月30日		<機構より一連の事案について公表>
9月7日	17:50	機構本部（航海訓練部長）および海大（教務課長）担当者が、X 実習生および X 実習生保護者訪問

2.2 事案当事者（Y 実習生）

当事者の概要は以下のとおり。

- ・ 所属：海技大学校（海上技術コース（機関））
- ・ 年齢：20 歳（当時）
- ・ 性別：男性

<Y 実習生の乗船実習の履歴>

- ・ 海上技術学校在学時 H28 年 1 月 1 日～3 月 10 日 大成丸
- ・ 海技大学校機関科在学時 H29 年 4 月 1 日～6 月 10 日 海王丸
H29 年 7 月 1 日～ 青雲丸

<事案の経緯>

事案の経緯は以下のとおりである。

日	時刻	内容
7 月 1 日	12:30	青雲丸 乗船（神戸）
7 月 12 日	14:00	青雲丸 小豆島錨泊
7 月 13 日		<X 実習生事案発生>
7 月 14 日		船長から、実習生・乗組員全員に事案について説明。「命の大切さ、悩みを抱えている場合には相談するように」呼びかけ
7 月 20 日	11:00	青雲丸 神戸着
7 月 21 日	22:00	教官（参席二等機関士）が青雲丸第一教室前の廊下にいる Y 実習生に声を掛け、Y 実習生より相談を受ける
7 月 22 日	06:30	教官（参席二等機関士）から教官（機関科専任教官）に昨晚の相談内容を報告
	—	教官（機関科専任教官、参席二等機関士）が Y 実習生から状況を確認
	11:50	Y 実習生が事故上陸を希望
	12:00	教官（二等機関士）が Y 実習生の事故上陸手続きを実施
	—	教官（機関科専任教官）が Y 実習生父親に事故上陸に関して電話で説明
	13:10	Y 実習生が青雲丸を下船
		青雲丸より機構本部に Y 実習生の事故上陸開始を連絡
	14:00	青雲丸 神戸発
	14:30	青雲丸より海大の教員あてに Y 実習生の事故上陸を報告
	21:15	教官（二等機関士）が Y 実習生より自宅に到着した旨の電話を受ける

7月24日	AM	海大担任が Y 実習生より実習再開を決めた旨の電話連絡を受ける
	—	教官（二等機関士）が Y 実習生父親より Y 実習生の実習再開を決めた旨の電話連絡を受ける
	PM	海大教務課（課長）が Y 実習生父親に実習再開について電話で確認
	—	教官（二等機関士）が Y 実習生に実習再開について電話で確認
7月27日	07:15 頃	Y 実習生が自宅を出発
	16:00	Y 実習生がビジネスホテルにチェックイン
7月28日	10:30	青雲丸 名古屋着
	—	ビジネスホテル従業員が、チェックアウト時間が過ぎている Y 実習生の部屋を開けたところ、倒れている Y 実習生を発見
	13:28	ビジネスホテル従業員が警察に通報
	14:20	警察から海大に Y 実習生がビジネスホテルで亡くなっている状態で発見された旨の電話を受ける
	14:31	海大（学生課長）から Y 実習生父親に Y 実習生が発見されたことを電話で連絡
	14:35	海大（学生課長）から機構本部（教務課）に Y 実習生が発見されたことを電話で連絡
	15:33	機構本部より国土交通省（船員教育室専門官）に事案発生をメールで報告
	17:30	機構本部（理事長）が国土交通省（海事局長）に状況を報告
7月30日	13:50	Y 実習生ご家族が警察署を訪問
	16:50	Y 実習生ご家族が青雲丸に乗船し乗組員（船長、機関長、航海科専任教官、機関科専任教官、次席一等航海士、二等機関士）機構本部（実習訓練担当）、海大（教務課長）と面談
		<Z 実習生事案発生>
8月1日	—	Y 実習生告別式 海大校長より Y 実習生ご家族に対して、X 実習生、Z 実習生の事案について説明
	—	青雲丸に海大教員が臨時乗船
8月2日	10:00	青雲丸 名古屋発
8月8日	10:00	Y 実習生ご両親が海上技術学校に訪問し、校長と面談
8月10日	15:00	機構本部（理事）および海上技術学校（校長）が Y 実習生宅を弔問
8月17日	13:00	機構本部（理事長、実習訓練課長）および海上技術学校（校長）が Y 実習生宅を弔問
8月30日		<機構より一連の事案について公表>

8月31日	10:00	青雲丸 小樽港入港
	15:45	船長および教官（機関長）、海上技術学校（校長）が Y 実習生宅を弔問
9月2日	—	青雲丸実習生（4名）が Y 実習生宅を弔問
9月3日	13:10	機構本部（審議役、航海訓練部長）および海上技術学校（校長、教頭）が Y 実習生宅を訪問
9月4日	08:00	Y 実習生ご家族が青雲丸に乗船し、教官および実習生と面談
	14:00	青雲丸 小樽港出港
9月9日	10:00	青雲丸 横浜港入港
9月15日	13:00	機構本部（航海訓練部長、実習訓練課長）および海上技術学校（校長）が Y 実習生宅を訪問
11月1日	—	機構本部（航海訓練部長）および海上技術学校（校長）が Y 実習生宅を訪問

2.3 事案当事者（Z 実習生）

当事者の概要は以下のとおり。

- ・ 所属：海技大学校（海上技術コース（機関専修））
- ・ 年齢：21 歳（当時）
- ・ 性別：男性

<Z 実習生の乗船履歴>

- ・ 海上技術短期大学校在学時 H27 年 1 月 1 日～3 月 10 日 青雲丸
H27 年 4 月 1 日～6 月 10 日 日本丸
H27 年 10 月 1 日～12 月 10 日 大成丸
- ・ 海技大学校機関専修在学時 H29 年 4 月 1 日～6 月 10 日 海王丸
H29 年 7 月 1 日～ 青雲丸

<事案の経緯>

事案の経緯は以下のとおりである。

日	時刻	内容
7 月 1 日	12:30	青雲丸 乗船（神戸）
7 月 12 日	14:00	青雲丸 小豆島錨泊
7 月 13 日		<X 実習生事案発生>
7 月 14 日		船長から、実習生・乗組員全員に事案について説明。「命の大切さ、悩みを抱えている場合には相談するように」呼びかけ
7 月 28 日		<Y 実習生事案発生>
	10:30	青雲丸 名古屋着
7 月 30 日	17:00	Z 実習生が他の実習生（4 名）と散歩上陸開始
	17:20	Z 実習生は、他の実習生から飲みに行くことを誘われたが断り、別行動をとった
	21:34	Z 実習生が同科の実習生宛に「船には戻らない」旨のメッセージを SNS に送信
	21:50	上記メッセージを受けた実習生が教官（当直の機関士）に相談
	22:00	Z 実習生が帰船者点検時に帰船していなかったため、教官が Z 実習生の携帯に電話を掛けるが応答しなかった
	—	Z 実習生が父親に「船を降りて失踪したい」旨のメッセージを SNS に送信 父親が Z 実習生に電話を掛けたところ、コンビニエンスストアの店員が置きっぱなしの Z 実習生の携帯電話に出たため、預かりを依頼

	22:45	教官（一等航海士）が警察署へ訪問
	23:45	教官が駅周辺を捜索
7月31日	00:28	青雲丸（教官）が、Z実習生父親より警察署へ行方不明届を提出したという内容の電話連絡を受ける
	08:30	船長から総員にZ実習生に関する情報の提供を依頼
	09:25	機構本部が国土交通省（海事局）に状況を報告
	13:20	青雲丸 名古屋港出港を延期
8月2日	10:00	青雲丸 名古屋発
8月18日	18:30	機構本部（実習訓練課長）担当者が、Z実習生保護者訪問
8月30日		<機構より一連の事案について公表>
8月31日	13:15	機構本部（実習訓練課長）担当者が、Z実習生保護者訪問
9月19日	—	機構本部（実習訓練課長）担当者が、Z実習生保護者訪問
9月20日	—	機構本部（実習訓練課長）担当者が、Z実習生保護者訪問
10月4日	—	Z実習生帰宅
10月14日	13:15	機構本部（実習訓練課長）および海大（教務課長）担当者が、Z実習生およびZ実習生保護者訪問

3. 第三者委員会の設置・開催

3.1 第三者委員会開催の目的

第三者委員会は、青雲丸における事案の再発を未然に防止するために、こうした事案が起こった背景等の調査および検証を実施し、練習船における実習について改善すべき問題点を検討して、今後実施することが望まれる取組について整理し、提言として報告書を取りまとめることを目的として設置された。

3.2 第三者委員会委員

第三者委員会は、以下の委員により構成し、実施した。

表 2 第三者委員会 委員

氏 名 (○：委員長)	所 属
○ 大野 精一	星槎大学大学院 教育実践研究科 教授・研究科長
影山 秀人	影山法律事務所 弁護士
小林 正稔	神奈川県立保健福祉大学 保健福祉学部 教授
平尾 潔	くれたけ法律事務所 弁護士
古澤 真美	合同会社FMS 産業医・労働衛生コンサルタント
吉田 勝明	医療法人社団哺育会 横浜相原病院 院長

事務局：東京海上日動リスクコンサルティング株式会社

3.3 第三者委員会開催概要

第三者委員会は、2017年10月から2018年2月までの間に、計5回開催した。各回における主な審議事項は以下のとおり。

表3 第三者委員会 開催概要

回次	開催日	主な審議事項
—	2017年9月27日、 29日	・ 青雲丸見学 ¹
第1回	2017年10月2日	・ 「青雲丸」の実習環境、実習内容等に関する確認 ・ 「青雲丸」アンケート調査結果（途中経過）報告 ・ 今後の調査、検討の進め方に関する審議
第2回	2017年10月20日	・ 第1回から第2回委員会までの進捗状況報告 ・ 「青雲丸」アンケート調査調査結果（続報）報告 ・ ヒアリング調査に関する以下の事項についての審議 ➤ ヒアリング調査対象者の選定 ➤ ヒアリング調査体制および方法の検討 ➤ ヒアリング項目の検討 ➤ 日程調整 等
第3回	2017年12月4日	・ 第2回から第3回委員会までの進捗状況報告 ・ 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 ・ 追加調査の要否、追加調査対象者に関する審議 ・ 報告書の構成に関する審議 ・ 今後の委員会開催に関する審議
第4回	2017年12月19日	・ 第3回から第4回委員会までの進捗状況報告 ・ 機構、海大等に対するヒアリング実施 ・ アンケート・ヒアリング調査結果に関する審議 ・ 報告書の内容に関する審議 ・ 今後の進め方に関する審議
第5回	2018年2月13日	・ 第4回から第5回委員会までの進捗状況報告 ・ 報告書の内容に関する審議 ・ 今後の報告書の取りまとめスケジュール等に関する審議

¹ 委員会開催に先立ち、練習船の構造、乗船実習における実習環境、生活環境等を把握するため、第三者委員会委員による青雲丸の見学を実施した。

3.4 第三者委員会による調査の全体像

第三者委員会による調査の全体像は以下のとおり。下図のような構成、手順で進めた。

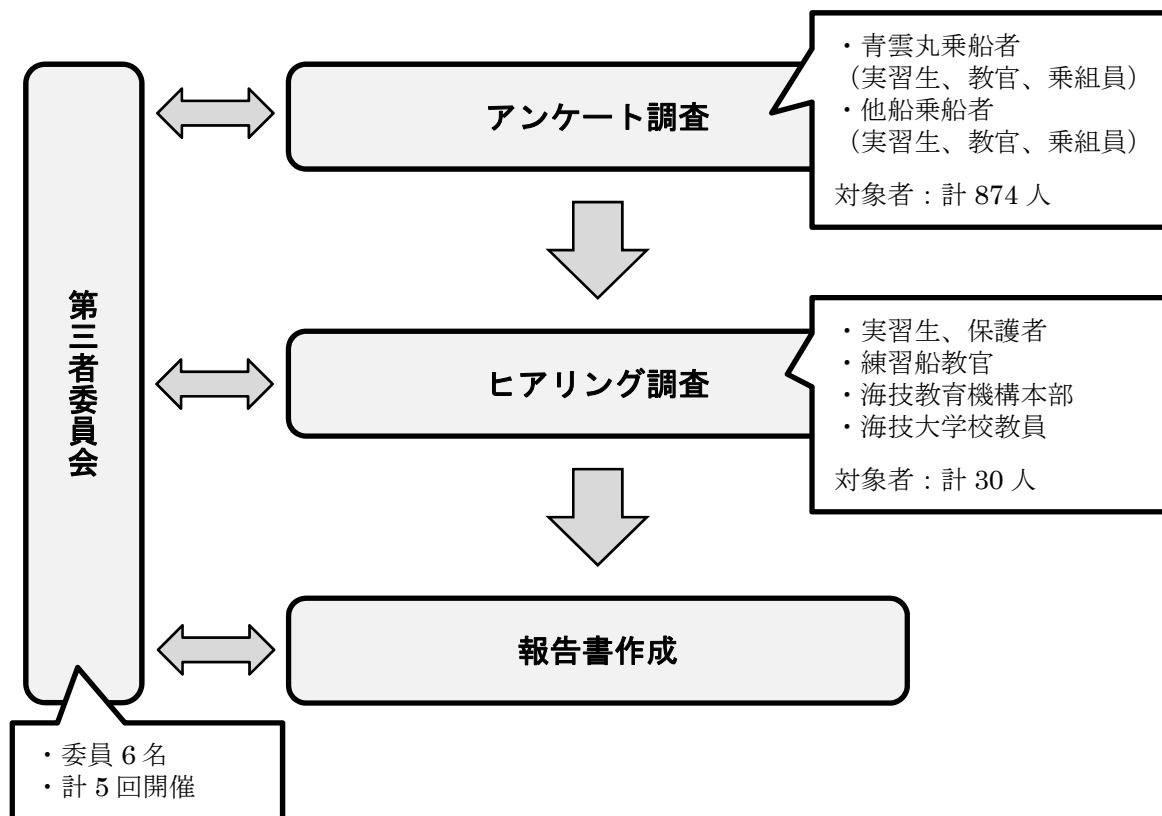


図 1 第三者委員会による調査の全体像

4. アンケート・ヒアリング調査

本委員会では、機構等における今後の改善の方策検討に関する提言の整理にあたり、青雲丸にて発生した事案に関する事実の把握および乗船実習における問題点の明確化を目的とし、第三者の視点で委員会独自の調査を行うこととした。

調査にあたっては、はじめに、三事案の発生した青雲丸を含む 5 隻の練習船の実習生および乗組員に対してアンケートを実施した。その後、アンケート回答の集計結果をもとに、事案に関する事実や乗船実習における実態について、委員会として特にどのような点を、どのような関係者（実習生、教官、機構、機構管轄の学校（海上技術学校、海上技術短期大学校、海技大学校）等）に確認すべきかを整理した。

その上で、アンケート結果を通じて確認すべき点として整理された事項について、ヒアリング対象者やヒアリング内容を設定し、実施したヒアリング調査の結果を参照して、委員会における総合的な判断をもとに、6 章以降に把握された実態や問題点を取りまとめた。

なお、本委員会の目的に鑑み、調査結果から、特定の個人の責任を追及することを目的としていないことにご留意いただきたい。

4.1 アンケート調査実施概要

事案発生時期を含む 2017 年 7 月～9 月に乗船実習に参加していた実習生 631 人（そのうち青雲丸に乗船していた者は 145 人）および同時期に練習船に乗船していた教官およびその他乗組員 243 人（そのうち青雲丸に乗船していた者は 51 人）に対し、以下の要領でアンケート調査を実施した。

なお、アンケート調査の主な対象である青雲丸実習生は、2017 年 9 月の下船後に就職する学生などがおり、下船以降に調査票の配布、回答、回収が困難になるおそれがあるため、第三者委員会開催に先立ち、第三者委員会事務局にて調査票を作成の上、アンケート調査を実施した。

表4 アンケート調査実施概要

対象者		対象者数	実施期間 ² (配布から回答締切までの期間)
青雲丸乗船者 ³	A群(実習生) ⁴	145人	2017年9月9日～9月23日
	B群(教官)	27人	2017年10月3日～10月13日
	C群(乗組員)	24人	2017年10月3日～10月13日
他船乗船者 ⁵	D-1群(実習生)	486人	2017年9月9日(配布同日に回収)
	D-2群(教官)	101人	2017年10月3日～10月13日
	D-3群(乗組員)	91人	2017年10月3日～10月13日

アンケートの実施にあたっては、アンケート調査票(紙面)による調査とWEBによる調査を併用した。紙面の調査票による調査の場合には、その配布を機構に依頼したが、回収については、回答者自身が用紙を専用の封筒に封入し事務局に郵送することとし、第三者委員会以外の主体がその回答を確認することができないような手法とした。一方、WEB調査の場合においても、調査対象者に対するアンケートWEBサイトのURLの通知は機構に依頼したが、上記同様第三者委員会以外の主体が回答データを直接閲覧することができないようにした。

その他、本アンケート調査を実施するにあたって、以下の点に配慮した。

- ・ アンケートの回答は無記名とした。
- ・ 回答内容は、すべて統計的に処理し、特定の個人を識別できる情報(回答内容)として公表または取り扱わないこととした。
- ・ 個々の回答そのものを、機構、教官、他の実習生に開示しないこととした。
- ・ アンケートの回答は、本委員会以外の目的に利用しないこととした。

なお、アンケート調査において調査対象者に確認した主な事項は次表のとおり。

² アンケート調査の実施期間は、第三者委員会の開催日より前となっている。これは、アンケート調査の主な対象である青雲丸実習生のうち、大学生(神戸大学および東京海洋大学の学生)については、2017年9月の下船後に就職する学生がおり、下船以降に調査票の配布、回答、回収が困難になるおそれがあるため、第三者委員会開催に先立ち、第三者委員会事務局にて調査票を作成の上、下船時に調査票を配布してアンケート調査を実施した。

³ ここでの「青雲丸乗船者」は、2017年7月～9月に練習船「青雲丸」に乗船していた者を指す。

⁴ 短期実習課程も含む。

⁵ ここでの「他船乗船者」は、2017年7月～9月に練習船「青雲丸」以外の練習船(日本丸、海王丸、銀河丸、大成丸の4隻)に乗船していた者を指す。

表5 アンケート調査における主な確認事項

分類	主な確認事項（実習生、教官、乗組員共通）
I. 実習環境全般について	・ 乗船前後の実習についての印象 ・ 実習環境の特徴
II. 各種相談の機会や状況について	・ 悩みや疑問があった場合の相談の機会、相談状況 ・ 乗船前後の進路・適性に関する悩みの相談経験 ・ 船内における実習生から教官への相談状況
III. 練習船内のコミュニケーションについて	・ 教官と実習生間のコミュニケーション状況 ・ 実習生同士を含む船内コミュニケーション全般の状況
IV. 実習カリキュラムについて （難易度、ボリューム、指導・評価等）	・ 実習内容の難易度および課題ボリューム ・ 指導・評価の公平性 ・ 実習を円滑に進めるためのストレス対策の状況
V. いじめ・嫌がらせについて	・ いじめ・嫌がらせに関する意識
VI. その他	・ ご意見、改善要望 など

本アンケート調査の回答数・回収率を以下に示す。

実習生全体（A群+D-1群）で見ると、アンケート対象者631人のうち531人が回答（回収率84%）した。また、教官・乗組員全体（B群+C群+D-2群+D-3群）で見ると、アンケート対象者243人のうち120人（回収率49%）となった。他船実習生については、アンケート調査票を配布した際に、その場で即時回答してもらい、回収したため、回収率が100%という結果となっている。

このように、対象者によってアンケートの回収率が異なるため、アンケートの集計結果を対象者間で比較した場合、実態と異なる可能性がある点について、留意が必要である。

表6 アンケート調査 回答数・回収率

対象者		対象者数	回答数	回収率
青雲丸乗船者	A群（実習生）	145人	45人	31%
	B群（教官）	27人	15人	56%
	C群（乗組員）	24人	13人	54%
他船乗船者	D-1群（実習生）	486人	486人	100%
	D-2群（教官）	101人	56人	55%
	D-3群（乗組員）	91人	36人	40%

4.2 ヒアリング調査実施概要

ヒアリング調査は、アンケート調査結果を踏まえ、青雲丸にて発生した事案に関する事実や、乗船実習における実態・問題点を把握し、機構等における今後の改善の方策検討に活用することを目的とした。

ヒアリング調査は、予め委員会で審議のうえ設定したヒアリング調査項目に基づき、1回につきヒアリング対象者1名、ヒアリング実施者2名以上（委員1名以上+事務局1名）体制で実施した（下記参照。ただし、機構本部へのヒアリングを除く）。

表7 ヒアリング調査 概要

日時	概要
10月20日（金）	<ul style="list-style-type: none"> ・ 第二回委員会の開催 ➢ ヒアリング調査対象者の選定 ➢ ヒアリング調査体制および方法の検討 ➢ ヒアリング調査項目の検討 等
10月28日（土） ～ 12月5日（火）	<ul style="list-style-type: none"> ・ ヒアリング実施（対象者は以下の通り） ➢ 実習生・保護者17人（事案当事者実習生およびその保護者を含む） ➢ 教官7人
11月20日（月） ～ 12月11日（月）	<ul style="list-style-type: none"> ・ 委員間の意見交換実施 ・ 第三回委員会の開催 ➢ ヒアリング調査結果の共有および考察実施
12月19日（火）	<ul style="list-style-type: none"> ・ ヒアリング実施 ➢ 機構本部5人 ➢ 海大1人

ヒアリング対象者の選定および協力依頼にあたっては、対象者が事案発生以降、著しく身体的・精神的な不調を訴えていないか、ヒアリングに協力可能な状態であるのかについて、専門家または専門機関による判断を仰ぐことが望ましいと考えたが、本人にヒアリング調査への協力を仰ぎ、その依頼に対して対応可能である旨の回答を得ていること、特に事案当事者の実習生については、保護者がヒアリングに対応可能と判断していることなどを踏まえ、第三者委員会としてはすべてのヒアリング対象者が協力可能と判断し、身体的・精神的な不調がないかを配慮してヒアリング調査を行うこととした。

なお、ヒアリング実施中に対象者が身体的・精神的に不調を訴えた場合はヒアリングを中止することと取り決めたとうえで実施したが、実際には、身体的・精神的に不調を訴えるあるいはそのような不調が観察されることはなかったため、予定した対象者全員にヒアリング調査を行った。

ヒアリング調査では、対象者に応じて、主に以下のような事項を確認した。

表8 ヒアリング調査における対象者および主な確認事項

対象者	対象者の概要	主な確認事項
事案当事者		<ul style="list-style-type: none"> ・海大入学の経緯 ・進路 ・実習中の生活 など
保護者		<ul style="list-style-type: none"> ・実習生の普段の様子 ・乗船実習に関する本人の感想・考え、進路 など
実習生	事案当事者と同室 または同班	<ul style="list-style-type: none"> ・事案当事者の事案発生前の様子 ・実習・課題の内容、量 ・教官による指導 など
教官	青雲丸または海王丸に乗船	<ul style="list-style-type: none"> ・教育・指導方針、教育スキル ・教官間の情報共有 ・カリキュラム・実習の決定方法、内容 ・事案当事者の事案発生前の様子 など
機構	機構本部担当者、 訓練関係部門の次長、課長	<ul style="list-style-type: none"> ・実習の目的 ・事故上陸等の各種ルール、規定 ・カリキュラム・課題の内容・決定方法 ・教官の選任方法 など
海大等	機構本部の海大等の 窓口責任者、事案当事者の担任	<ul style="list-style-type: none"> ・学校教育の概略 ・事故上陸等の各種ルール、規定 ・機構本部との連携 ・卒業要件 など

その他、ヒアリング調査においては以下の点に注意および配慮をすることとした。

- ・ ヒアリング調査は、事実を把握することが目的であり、特定の個人の責任を追及することを目的としていないことを対象者に説明したうえで実施する。
- ・ ヒアリング調査においては、ヒアリング対象者が思い出すことや発言することで心理的負担になる事項等、答えにくいこと、答えたくないことには無理に回答を求めないことを対象者に説明した上で実施する。
- ・ 回答内容を、発言者が特定される形で、第三者委員会以外の第三者に公開することはしないことを対象者に説明したうえで実施する。

5. 乗船実習とは

5.1 乗船実習の背景

海技免状を取得するには、「船員養成施設」において海技免状の取得に必要な所定の科目・単位を修得し、かつ定められた期間の乗船履歴を有する必要がある。ここで言う「船員養成施設」としては、機構が管轄する海上技術学校（4校）、海上技術短期大学校（3校）及び海技大学校の3種類の学校等の他に、文部科学省の所管する商船系高等専門学校（5校）及び商船系大学（2校）等がある。

機構管轄の3種類の学校等では、船舶職員及び小型船舶操縦者法（職員法）で定められた専門科目を主とする専門教育が行われており、海技士免許の取得に必要な乗船実習が卒業要件とされている。ただし、海上技術学校に限っては、高等学校学習指導要領に定める一般科目教育が行われており、乗船実習に参加できない場合は特別措置として卒業認定することを可能としている（これにより、高校卒業同等の資格が得られる）。

機構の航海訓練科では、海技免状の取得に必要な乗船履歴を付けるため、機構の生徒、学生の他に航海訓練を委託しようとする機関から入構した者に航海訓練（以下、この航海訓練を「乗船実習」という）を行うことを目的としており、5隻の大型練習船に実習生として乗船させて乗船実習を実施している。

乗船実習の期間は、取得しようとする海技免状の種類によって異なり、また実習の実施時期やその内容は学校別の所属コースや課程により異なる。機構の練習船では、時期により免状の種類や所属する学校等のコースや課程の異なる実習生を同時に乗船（混乗）させ、乗船実習を実施していることがある。

5.1.1 乗船実習の目的

機構は、全国の船員養成施設から学生・生徒を実習生として受け入れ、5隻の大型練習船に乗船させて、乗船実習を行っている。

練習船における乗船実習の目的は、船舶職員に要求される資質や能力を涵養することで、具体的には実習生に船舶運航に関する知識・技能を習得させるとともに、海技者更には良識ある社会人として必要とされる旺盛な精神力と体力を養わせ、優れた指導性と行動習慣を体得させることとしている。

5.1.2 機構が管轄する各種の学校

【海上技術学校】

海上技術学校は、中学校卒業生対象の学校で修業年限は3年（2年9か月の座学と3か月の練習船乗船実習）となっており、高等学校学習指導要領に定める一般科目に加え、専門科目を学び、卒業と同時に高等学校卒業同等資格が付与される。（卒業後、多くは4級海技士取得に向けた乗船実習科（6か月の練習船乗船実習）に入科する。）

専門科目の内容は、船舶職員及び小型船舶操縦者法（以下、職員法という）で定められた船舶職員養成施設、海技免許講習及び小型船舶教習所の教育内容に沿ったものとなっている。選択科目はなく、一律で同じ科目を受講する。

入学定員は、小樽校と口之津校が30名（1クラス）、館山校と唐津校が40名（1クラス）である。座学の授業は基本的にクラス単位で教室にて行うが、専門科目における実習の授業では、実習室でのロープワーク実習や機関解放実習、校内練習船（43～44トン）での操船実習など少人数のグループに分けて実施している。

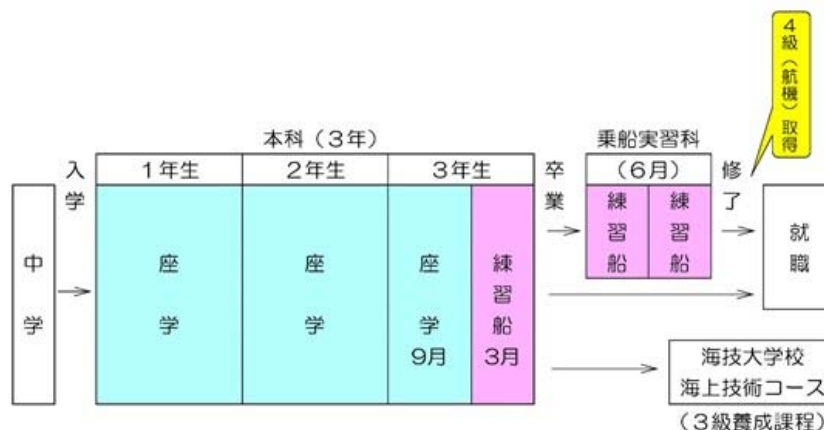


図2 海上技術学校の乗船実習期間

○担任の配置

各クラス 担任1名、副担任1名

○ホームルーム

毎朝、5分間のSHR（ショートホームルーム）を実施

週に1時間（50分間）のLHR（ロングホームルーム）を実施

【海上技術短期大学校】

海上技術短期大学校は、高校卒業生もしくは高校卒業同等者対象の学校で修業年限は2年（1年3か月の座学と9か月の練習船航海実習）となっている。

授業は単位制（座学は1単位30時間、実習は1単位35時間）を採っており、一般教養科目はなく、職員法に定められた専門科目の内容は海上技術学校と同様であるが、その他、航海特論／機関特論の選択科目や乗船体験実習、卒業研究などの単位認定科目が

ある。

入学定員は、宮古校が 45 名（1 クラス）、波方校が 90 名（2 クラス）、清水校が 115 名（3 クラス）である。

担任の配置やホームルームについては、海上技術学校とほぼ同じ。（SHR を実施していない学校もある。）

【海技大学校】

海技大学校では、主に新人船員教育と船員再教育を行っている。

前者については海上技術学校を卒業した学生を教育する海上技術コース（定員 20 名）、海上技術短期大学校を卒業した学生を教育する海上技術コース（専修）（定員 10 名）、一般大学を卒業し、船社に採用された学生を教育する海上技術コース（専攻）（定員 10 名）があり、それぞれの課程には、主担任、副担任の二人を配置して、学校生活をフォローしている。

航海科については、週 1 時間から 2 時間の特別教育（HR に相当する）を実施、機関科についても同様の特別教育を前期に実施している。また、特別教育の時間以外にも特別研究（ゼミに相当する）を実施しており、少人数で教員と学生が講義以外で接するようにしている。

単位制（座学は 30 時間 1 単位、実習は 35 時間 1 単位）を取っており、単位は必修科目と選択科目に分かれ、所定の単位の修得と乗船実習が修了すると卒業でき、三級海技士の口述試験受験の資格を得る。

5.1.3 取得可能な資格

船舶職員及び小型船舶操縦者法及び登録船舶職員養成施設の教育の内容の基準等を定める告示並びに 2010 年 STCW 条約（マニラ改正）の要求事項を満たすため、海技教育機構航海訓練科規程に航海訓練課程を定め、それを基に実習を行っている。取得しようとする海技免許と対象校は以下のとおり。

【三級海技士（航海又は機関のいずれか）】

- ・ 機構（海技大学校）海上技術コース（航海、機関）
- ・ 機構（海技大学校）海上技術コース（航海専修、機関専修）
- ・ 機構（海技大学校）海上技術コース（航海専攻、機関専攻）
- ・ 大学（航海科、機関科）
- ・ 高等専門学校（航海科、機関科）

【四級海技士（航海及び機関の両方）】

- ・ 機構（海上技術学校）本科（および乗船実習科）
- ・ 機構（海上技術短期大学校）専修科

取得しようとする海技免許によって実習内容が異なるが、学校によって異なることはない。しかし、学校によって乗船実習の実施期間と時期（ユニット）が異なるので、それぞれに応じて実習訓練時間配分総括表及び実習訓練分担表に従って担当する時期の日課予定表を策定し、実習を行う。

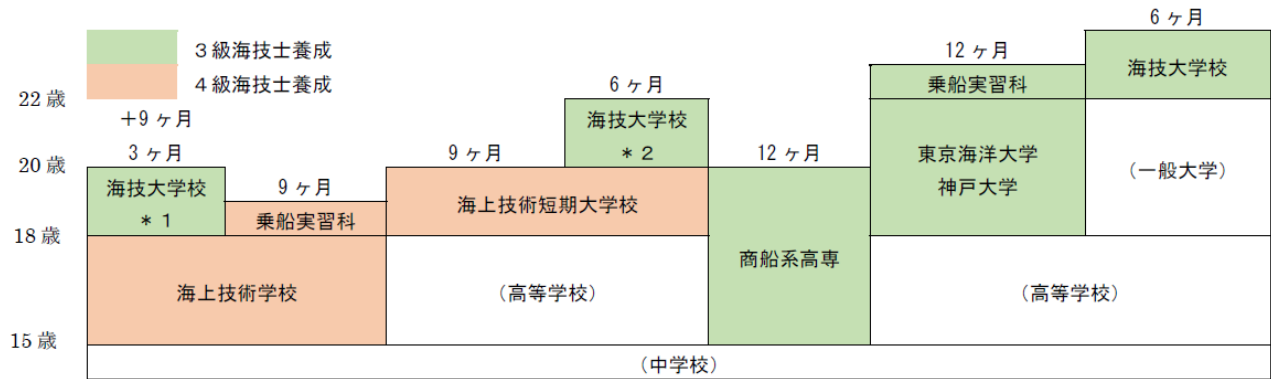


図3 各学校で取得可能な資格と乗船実習期間

5.1.4 各学校における乗船実習の時期

事案の発生した時期に青雲丸に乗船していた実習生を例に、乗船実習時期を学校別に図4に示す。

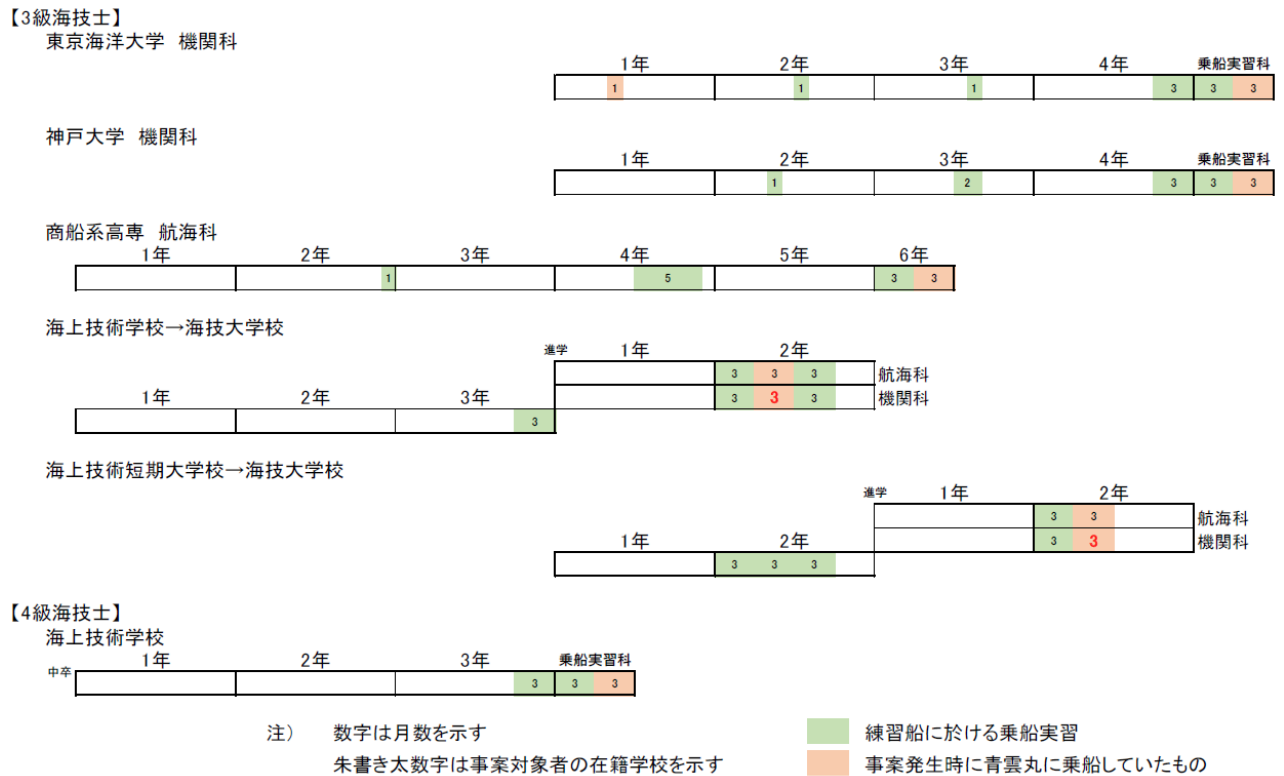


図4 各学校における乗船実習時期

【3 級海技士】

○ 東京海洋大学 機関科

H25 年東京海洋大学入学（1 年次 1 か月、2 年次 1 か月、3 年次 1 か月、4 年次 3 か月の乗船実習を経験）の後

H29 年 4 月同大学乗船実習科へ進学（4 月 1 日～6 月 10 日海王丸乗船、7 月 1 日～青雲丸乗船）

○ 神戸大学 機関科

H25 年神戸大学入学（2 年次 1 か月、3 年次 2 か月、4 年次 3 か月の乗船実習を経験）の後

H29 年 4 月同大学乗船実習科へ進学（4 月 1 日～6 月 10 日海王丸乗船、7 月 1 日～青雲丸乗船）

○ 海技大学校 機関科

中学卒業後、H25 海上技術学校に入学（H28 年 1 月～3 月に乗船実習を経験）、同校 H28 年 3 月卒業後 4 月海技大学校へ進学

同大学校 2 年の H29 年 4 月から乗船実習を実施（4 月 1 日～6 月 10 日海王丸乗船、7 月 1 日～青雲丸乗船）

○ 海技大学校 機関専修

高校卒業後、H26 海上技術短期大学校に入学（H27 年 1 月～12 月の間に 9 か月の乗船実習を経験）同校 H28 年 3 月卒業後

海技大学校へ進学、同大学校 2 年の H29 年 4 月から乗船実習を実施（4 月 1 日～6 月 10 日海王丸乗船、7 月 1 日～青雲丸乗船）

○ 海技大学校 航海科

海技大学校 機関科に同じ

○ 海技大学校 航海専修

海技大学校 機関専修に同じ

○ 商船系高専 航海科

中学卒業後、H24 商船系高専に入学（2 年次 1 か月、4 年次 5 か月の乗船実習を経験）の後

H29 年 4 月 1 日～6 月 10 日の間青雲丸乗船、7 月 1 日～青雲丸乗船

【4 級海技士】

○ 海上技術学校

中学卒業後、H26 海上技術学校に入学（H29 年 1 月～3 月に乗船実習を経験）の後、

同校乗船実習科へ進学（1 月 1 日～3 月 10 日大成丸乗船、4 月 1 日～6 月 10 日日本丸乗船、7 月 1 日～青雲丸乗船）

5.2 練習船

現在、練習船は青雲丸を含め 5 隻あり、青雲丸は最大 180 人の実習生の乗船が可能である。

練習船内では、3 級海技士以上の国家資格の取得者（教育免許等の教育に関する資格は不要）が教務にあたっている（以下、これを「教官」という）。なお、教官は船務（船の運航や整備などに関する業務）を兼務しており、教務担当・船務担当の区別はない。指揮命令権はすべて船長が有している。

平成 13 年度以降、実習生の数、乗船率（実習生の定員に対する実乗船人数の割合）、コース数は増加傾向にある一方で、練習船職員数は近年では年々減少している。また、平成 16 年度から 6 隻あった練習船が 5 隻に減少している。

5.2.1 練習船の概要

機構は、全国の船員養成施設から学生・生徒を実習生として受け入れ、5 隻の大型練習船に乗船させて、船舶運航に関する知識・技能の習得及び船員としての資質の涵養を目的に乗船実習を行っている。

以下に、練習船の概要を示す。

表 9 練習船概要

	日本丸	海王丸	大成丸	銀河丸	青雲丸
船種	帆船	帆船	汽船	汽船	汽船
竣工年月日	S59.9.12	H1.9.12	H26.3.31	H16.6.15	H9.9.25
航行区域	遠洋	遠洋	遠洋	遠洋	遠洋
総トン数	2,570	2,556	3,990	6,185	5,890
全長 (m)	110.09	110.09	91.28	116.40	116.00
機関出力 (kW)	2,206	2,206	3,000	6,600	7,722
航海速力 (ノット)	13.20	12.95	14.50	18.65	19.50
実習生定員	120	128	120	180	180

練習船 5 隻のうち日本丸、海王丸及び銀河丸は遠洋航海を行っている。

5.2.2 練習船の組織・管理体制

表 10 に、事案発生当時の各練習船に乗船していた船員の人数を示す。

練習船においては、指揮命令権は全て船長が有しており（船員法第 7 条）、船長以外の乗

組員に対して、自己の職務を行うのに必要な命令をすることができる。

表 10 練習船に乗船した船員の人数

職務		日本丸	海王丸	大成丸	銀河丸	青雲丸
船長		1	1	1	1	1
航海科専任教官		1	1	1	1	1
甲板部	一等航海士	1	1	1	1	1
	次席一等航海士	1	1	1	1	1
	二等航海士	2	2	2	1	2
	三等航海士	2	2	3	3	3→2(7/30 付)
	甲板長	1	1	1	1	1
	甲板次長 (船匠を含む)	5	5	4	4	3
	操舵手	3	3	2	2	2
	甲板員	5	7	2	2	3
機関長		1	1	1	1	1
機関科専任教官		0	1	1	1	1
機関部	一等機関士	1	0	1	1	1
	次席一等機関士	0	1	1	2	1
	二等機関士	1	2	1	2	3
	三等機関士	2	1	2	0	1→2(7/15 付)
	操機長	1	1	1	1	1
	操機次長	2	2	2	3	3
	操機手	2	2	2	3	3
	機関員	3	3	3	4	2→3(7/29 付)
無線部	通信長	1	1	1	1	1
	二等通信士	0	0	0	0	0
	三等通信士	0	0	0	1	1
事務部	事務長	1	1	1	1	1
	事務員	1	1	1	1	1
	司厨長	1	1	1	1	1
	司厨次長	3	2	2	3	2
	司厨手	3	4	5	3	3
	司厨員	3	3	2	3	5→4(7/15 付)
部 医務	船医	0	0	0	0	0
	看護長	1	1	1	1	1
合計 (名)		49	52	47	50	51→52→51

青雲丸は7月13日～30日の間の推移を、他の練習船は7月16日現在の員数を示す。

5.2.3 練習船・教官・実習生数の推移

以下に、平成 13 年度から平成 27 年度の実習生の乗船数および乗船率の推移を示す。

- ・ 実習生が増加傾向にある
- ・ 平成 19 年以降、実習生の乗船率が 80%を超えている（上昇傾向にある）

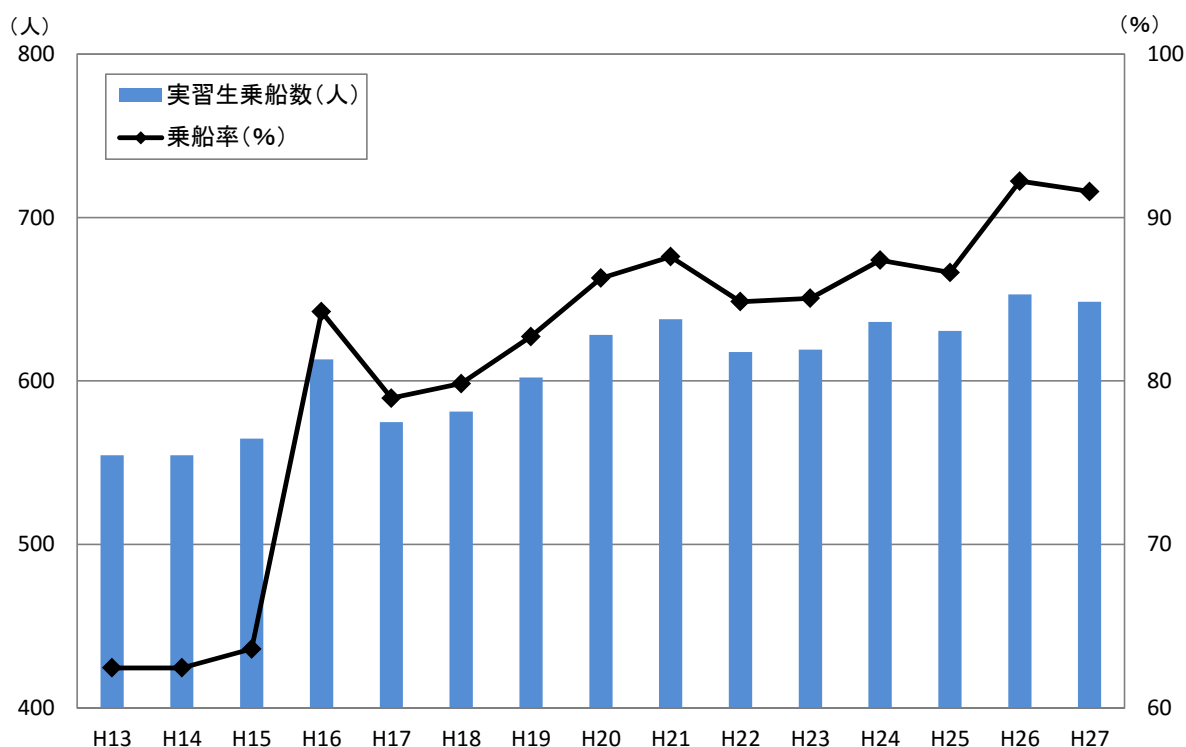


図 5 実習生乗船数・乗船率推移

以下に、平成 13 年度から平成 28 年度の練習船職員数および関連学校のコース数の推移を示す。

- ・ 近年では、年々職員数が減少している
- ・ 平成 16 年から練習船が 6 隻から 5 隻に減少している
- ・ 平成 13 年は 15 科であったコース数が現在 23 科に増加している

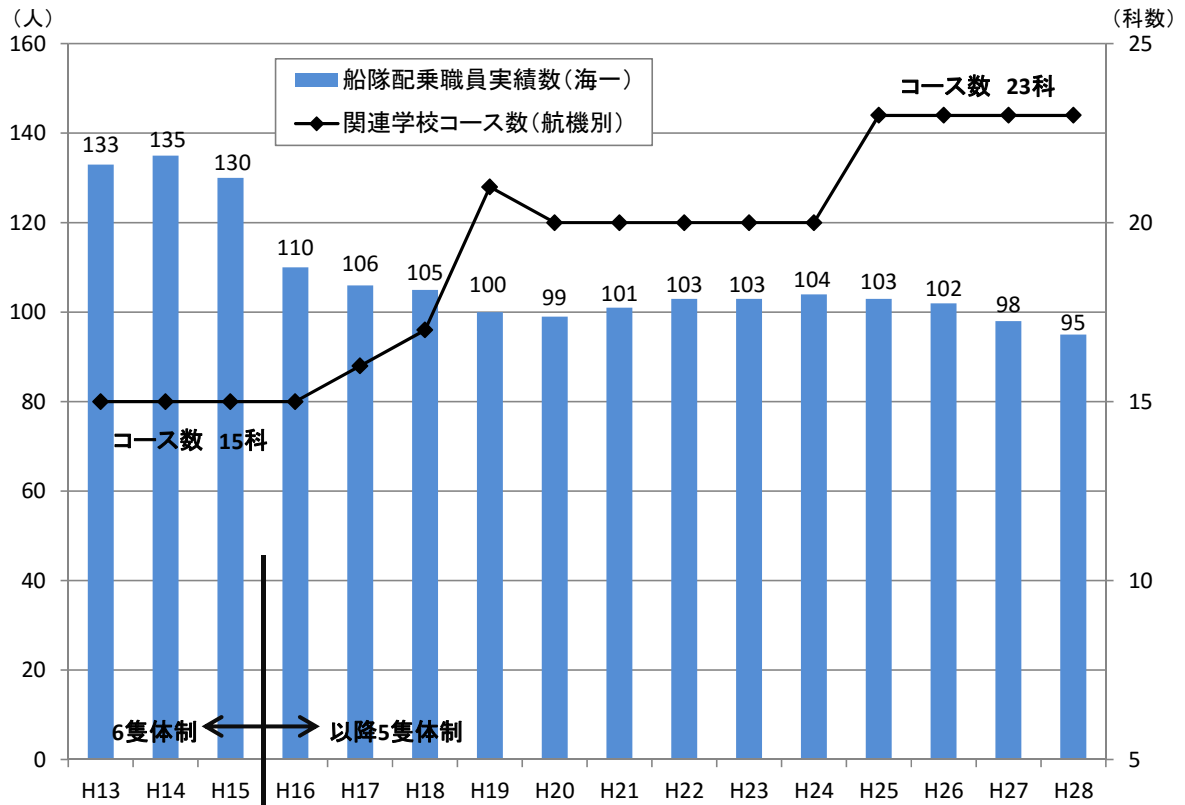


図6 練習船職員数、学校コース数推移

5.2.4 練習船別の乗船した実習生の所属

平成 29 年度に各練習船にどのような学校の実習生が乗船したかの一覧を、図 7 に示す。時期および練習船により異なるが、5.1.4 で見たように、練習船によっては多様な実習生が一度に乗船実習を行うこととなっている場合がある。

備考	
N	: 航海科
E	: 機関科
O	: 学卒一員数
()	: 女子内数
< >	: 乗下船日
①	: 3級海技士対象実習生
②	: 4級海技士対象実習生
③	: 6級海技士対象実習生
④	: 海上技術短期大学校
⑤	: 海技大学校
⑥	: 海技大学校
⑦	: 入渠期間
▲	: 外航社船運強者数
△	: 内航社船運強者数
定	: 学校定員
Max	: H26~H28年度実績最大数
*	: 未定

平成29年度7月1日 関連学校在籍者数等調査結果を反映

4/4期海王丸 海校21名は乗船実習科進学希望者

	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3
日本丸 120	海短(波方) ②	87 (4)		大学(東京) ① 110 定	20 (22)	大学(神戸) ② 110 定		高専 N ④ 93 (15)		高専 E ④ 15 (0)		高専 ② 113 (12)
	海校	④ 30 (3)										(1 31)
	乗下船地	東京	入渠地	東京	神戸	東京	東京	東京	東京	東京	東京	東京
最大員数	117 (7)											
海王丸 108 (128)	高専 E ⑥	1 (0)										
	大学 N ⑤	42 (4)	▲17									
	海大 N ②	10 (0)		海校	④ 69 (2) ▲1						大学 N ④ 68 (5)	
	海大専修 N ②	6 (0)										
	海大専攻 N ②	14 (1)										
	海大 E ⑤	22 (4)	▲16									
海大 E ②	7 (0)			海短(宮古) ②	45 (2)							
海大専修 E ②	7 (0)											
乗下船地	東京	東京	東京	東京	東京	東京	東京	東京	東京	東京	東京	東京
最大員数	109 (9)											
大成丸 120	海校	④ 70 (2)										
	海短(宮古) ②	45 (2)										
乗下船地	横浜	東京	東京	東京	東京	東京	東京	東京	東京	東京	東京	東京
最大員数	115 (4)											
銀河丸 180	高専 N ⑥	17 (6)		大学 N ⑤	41 (4) ▲17▲1							
	海大専攻 E ②	15 (0)		高専 N ⑥	45							
	海短(清水) ②	113 (9)		高専 E ⑥	79 ▲8 ▲2							
乗下船地	東京	東京	東京	神戸	東京	東京	東京	東京	東京	東京	東京	東京
最大員数	169 (15)											
青雲丸 180	高専 N ⑥	81 (6)	▲7									
	海大 N ②	9 (0)	▲7 ▲2									
	海大専修 N ②	6 (0)										
	大学 E ⑤	22 (4)	▲16									
	海大専修 E ②	6 (0)										
	海大 E ②	8 (0)										
大学(東京) ①	20 定	20 定	20 定	20 定	20 定	20 定	20 定	20 定	20 定	20 定	20 定	20 定
海校	④ 28 (3)	▲2										
乗下船地	東京	東京	東京	東京	神戸	横浜	東京	東京	東京	東京	東京	東京
最大員数	160 (16)											
合計員数	670											
〔乗船率〕	[94.6]											
乗下船地	東京	東京	東京	東京	神戸	横浜	東京	東京	東京	東京	東京	東京
最大員数	160 (16)											
合計員数	670											
〔乗船率〕	[94.6]											

図7 平成29年度 乗船件数乗表

5.3 実習環境・実習内容

練習船における乗船実習は、共同生活を行う（他の実習生との相部屋であり、共同空間での生活）、上陸回数が限られている、1日のスケジュールが決まっている、交代制の当直があるなどといった点で、実習生が在籍している学校と、学習・生活環境が大きく異なっている。

乗船実習のカリキュラムは、機構本部にて予め定められているが、練習船で実施する具体的な内容、方法などは練習船ごとに作成される。また、同じ練習船でも、実習の実施時期・期間、乗船する実習生が毎回異なるため、個別に実施内容・方法を定め予定表を作成したうえで、実習が行われている。なお、実習には、練習船内の教室で行われる講義形式のものと、船内各所で行われる実技形式のものがある。

5.3.1 乗船実習のカリキュラム等

乗船実習のカリキュラムは、STCW 条約（船員の能力、資格等を定めた条約）および国内法に基づき、機構本部にて予め定められている。

練習船で実施する具体的な内容、方法等は、練習船ごとに定めることとされている。例えば、2017年7月～9月の青雲丸の機関科における実習のスケジュール（日課予定表）は次ページ以降の「日課予定表」のとおり。

なお、乗船実習は、同じ練習船でも実習の実施時期、実施期間、乗船する実習生が毎回異なるため、毎回個別に実施内容、方法を定め、日課予定表を策定している。この日課予定表は、作成担当者である教官（主に次席一等機関士／航海士）が作成し、その上司（機関科／航海科専任教官）が確認を行い、最終的には船長の承認を受けて各教官に周知されることとされている。

乗船実習は、教室における座学（講義）と、実技実習により実施される。また、カリキュラムにおいて必要とされている場合や、講義・実習の内容をより理解するために、実習生に課題が課される場合がある。2017年7月～9月の青雲丸において、機関科実習生に課された課題およびその提出期限の一覧は、表14のとおり。

課題の様式、分量は各教官に任されているが、実習生にとって過度の負担とならないよう、教務担当（航海科／機関科専任教官、次席一等機関士／航海士）が調整を行っている。

表 11 日課予定表 (青雲丸 (2017年7月~9月) 機関科) その1

大学 海技大校		機関科 3級機関第24期・機関専修3級第13期		第10回 第13期		日課表 (1/3)		別資料9-2-2 2017.7.1~9.30 機密性2 練習船青雲丸										
月/日 曜日	行動予定	午前	午後	備考	停泊 当直・日誌	航海当直					出入港部署							
						0 / 4	4 / 8	8 / 12	12 / 16	16 / 20	20 / 24	制 御 室	機 関 室 上 中	下 船 室	機 関 室	第 2 機 室		
7/1 土			乗船式 「規律慣習」C/O「日課説明」B1/E		1													
2 日		安全に関する習熟訓練①	「ERM/推進プラント概要」「運転準備」SP/E		2													
3 月		主機解放整備実習事前説明① 「運転準備」「当直業務」B1/E	「ERM/推進プラント概要」SP/E 「蒸気発生装置」「海水装置」 「電路・非常用電路」3/E		3													
4 火	1410 神戸発 1545 大坂着	安全に関する習熟訓練② 部署立付	出港部署/仮泊部署		4			W1 MTC	1	C4 MTC	1	2A2B	3	4				
5 水		機関分団実習①	操縦①		1													
6 木		機関分団実習①			2													
7 金		機関分団実習①	機関分団実習②		3													
8 土	1000 心発	抜締部署/航海当直 整備作業① 3	航海当直/整備作業① 4		4		W4	4	3	2	1	4	1A1B	2				
9 日		航海当直/整備作業① 1	航海当直/整備作業① 2		(1)	4	3	2	1	4	3							
10 月	0850 小部着	航海当直/整備作業② 3	機関分団実習②		4	2	1	4	C4			4	1A1B	2	3			
11 火	1100 心発 1445 豊島心	抜締部署/航海当直 「経済操作」「効率測定説明」B1/E	航海当直/仮泊部署 整備作業②/ME作業計画書作成 24		1		W3	1	3	C1		3A 3B	1B1A 1B1A	3B 3A				
12 水	1000 心発 1405 小部着	抜締部署/航海当直 「経済操作」「効率測定説明」B1/E	航海当直/仮泊部署 整備作業②/ME作業計画書作成 13		2		W2	4	2	C4		2A 2B	4A4B 4A4B	2A 2A				
13 木		課題研究	「応急処置」「応急運転」1/E		3													
14 金	0935 心発 1445 神戸着	航海当直/仮泊部署 整備作業②/ME作業計画書作成 42	航海当直/入港部署 課題調査123		4		W3	1	4	C2		3A 4	1A1B 23	3B 1				
15 土		総員上陸			1													
16 日		一般公開/機関演習 (主機操縦装置調査)	一般公開/機関演習		2													
17 月		一般公開/課題調査	一般公開/課題調査		3													
18 火	1435 神戸発 1405 大坂着	機関分団実習②	出港部署/仮泊部署		4			W3	3	1	C1	3 1	4B4A 2A2B	1 3	2 4			
19 水		機関分団実習②	「計画保守」 「工事仕様書・業中工事」1/E		1													
20 木	0910 心発 1120 神戸着	抜締部署/航海当直	「船内職制」SP/N		2		W2	2	C3			2	3B3A	4	1			
21 金	大学1年乗船	総員上陸			3													
22 土	1400 神戸発 1545 大坂着	「Mゼロ当直」「燃料油・潤滑油」「機関 検査」SP/E	出港部署/仮泊部署		4			W1	3	2	C2	1 2	2A2B 3A3B	3 4	1 1			
23 日		「塔航性保持」「運転計画」C/E	操縦②		1													
24 月		機関分団実習③			2													
25 火		機関分団実習③			3													
26 水	1430 心発	『ディーゼル機関の燃焼』/ 課題調査	抜締部署/航海当直		4			W2	2	1	3	2	3A3B	4	1			
27 木	0850 名古屋着	仮泊部署	知識テスト①		1	4	2	1	C1			1	2B2A	3	4			
28 金	0905 心発 1035 名古屋着	抜締部署/入港部署	主機解放整備実習 ツールボックスミーティング		2		W3	3	C2			3	4A4B	1	2			
29 土		総員上陸			3													
30 日		一般公開/課題調査	一般公開/課題調査		4													
7/31 月		課題調査	課題調査		1													

天候その他の事情により予定を変更することがある。 停泊当直(白誌欄の○)は航海当直の日誌記入班を示す W:暖機、C:冷機 機関室上:上段・機関室中:中段・機関室下:下段 夜間時は操縦室に立ち会う

表 12 日課予定表 (青雲丸 (2017年7月~9月) 機関科) その2

大学 海技大学校		機関科 3級機関第24期・機関専修3級第13期		第10回 日課表(2/3)		別資料9-2-2 2017.7.1~9.30 機密性2 練習船青雲丸													
月/日 曜日	行動予定	午前	午後	備考	停泊 当直・日誌	航海当直					出入港部署								
						0 / 4	4 / 8	8 / 12	12 / 16	16 / 20	20 / 24	船 御室	機関室 上中	下 段	第2 教室				
8/1 火		課題調査	課題調査		(3)														
2 水	1000 名古屋発	出港部署 /航海当直	航海当直/ 整備作業 4		1	W4	4	1	3	2	4	1B1A	2	3					
3 木	0650 小豆島	航海当直/ 整備作業 3	機関演習 I		2	4	1	C3				1	4A4B	3	-				
4 金		運動上陸			3														
5 土		機関分団実習④			4														
6 日	1810 心発	「航海概要」N/O	抜錨部署 機関分団実習④ 口述試験2		1			W4	3	1	4	3B3A	4	-					
7 月	0425 安下庄	仮泊部署 機関分団実習④ 13	機関分団実習④		2	2	4	C4				4							
8 火	710 心発 1240 別府着	航海当直/ 機関分団実習④ 4	航海当直/入港部署 大掃除		3	W1	3	2	C2			1 2	2B2A 3A3B	3 1	-				
9 水		課題調査 主機解放整備実習 ・ﾌﾞﾗｯｸｱｳﾄ実習調査	知識テスト②		4														
10 木		総員上陸			1														
11 金		「高電圧電気設備」B1/E		課題調査 知識テスト															
12 土	1000 別府発 1515 安下庄	出港部署/仮泊部署 整備作業 3 / ピストン抜き準備 4	出港部署/仮泊部署 整備作業 2		3	W2	2	1	3	C4	2 3	1A1B 4B4A	4 1	-					
13 日		主機解放整備実習			4														
14 月		主機解放整備実習			1														
15 火		主機解放整備実習			2														
16 水		主機解放整備実習			3														
17 木	1000 心発	抜錨部署/航海当直	航海当直/課題調査 2		4	W1	2	4	3	9 1	2	3B3A	4	1					
18 金		航海当直/課題調査 1	航海当直/課題調査 3		(3)	9 2	9 4	9 3	1	2	4								
19 土	1500 神戸着	航海当直/課題調査 4	航海当直/入港部署		4	3	1	2	4	C3	3	4A4B	1	2					
20 日	大学1年下船	総員上陸			1														
21 月		総員上陸			2														
22 火	大学2年乗船	総員上陸			3														
23 水	1405 神戸発 1555 大宮着	課題調査	出港部署/仮泊部署		4		W3	4	1	C2	3 1	4B4A 2A2B	1 3	2 4					
24 木		機関分団実習⑤			1														
25 金		機関分団実習⑤			2														
26 土		知識テスト③	操縦④		3														
27 日	1405 心発	課題調査 主機解放整備実習 ・効率測定・ﾌﾞﾗｯｸｱｳﾄ実習準備	抜錨部署/航海当直 整備作業 1		4		W4	2	4	3	4	3A3B	2	-					
28 月		航海当直/整備作業 3	航海当直 ブラックアウト実習		(3)	1	2	4	3	1	2								
29 火		航海当直/整備作業 2	航海当直/整備作業 1		(2)	4	3	1	2	4	3								
30 水	0920 小樽	抜錨部署/航海当直/課題研究	機関演習 「蒸気タービンプラント」		4	1	2	4	C4			4	1A1B	2	3				
31 木	0920 心発 1010 小樽着	抜錨部署/入港部署	主機解放整備実習評価会		1	W3	3	C1				3	4A4B	1	2				

天候その他の事情により予定を変更することがある。 停泊当直・日誌欄の()は、航海中の日誌記入班を示す W:暖機、C:冷機 機関室上:上段・機関室中:中段 下段:抜錨時・保船時・保船機試験運転に立ち会う

表 13 日課予定表（青雲丸（2017年7月～9月）機関科）その3

大学 海技大学校		機関科 3級機関第24期・機関専修3級第13期		第10回 機関専修3級第13期		日課表(3/3)		別資料9-2-2 2017.7.1~9.30 機密性2 練習船青雲丸									
月/日 曜日	行動予定	午前	午後	備考	停泊 当直・日誌	航海当直						出入港部署					
						0 / 4	4 / 8	8 / 12	12 / 16	16 / 20	20 / 24	制 御 室	機 関 室 上 中	機 関 室 下 段	第 2 教 室		
9/1 金		総員上陸（大学・海大3E専修） 機関演習			2												
2 土		総員上陸			3												
3 日		総員上陸			4												
4 月	1400 小樽発	出港部署/航海当直	航海当直/整備作業 1		1		W1	1	4	2	3	1	2B2A	3	4		
5 火		航海当直/整備作業 3	操練⑤		(3)	1	4	2	3	1	4						
6 水	1425 中ノ瀬岬	航海当直/整備作業 4	航海当直/仮泊部署		1	2	3	1	4	C2		4	1B1A	2	3		
7 木		課題調査 効率測定・ブラックアウト勉強会準備	機関分団実習⑥		2												
8 金		効率測定・ブラックアウト勉強会	効率測定・ブラックアウト勉強会 機関演習「蒸気タービンラット」		3												
9 土	0900 岬発 1015 横浜着	抜錨部署/入港部署 補油実習	大掃除②/TRB整理 身の回り整理		4		W2	2	C4			2	3B3A	4	1		
10 日	下船 高専N高校下船	修了式/下船式			1												
		付加休日上陸 9月11日～9月21日 定例外泊 9月22日～9月30日															

天候その他の事情により予定を変更することがある。

停泊当直・日誌等の()は、航海中の日誌記入班を示す
W:暖機、C:冷機 機関室上:上段・機関室中:中段・機関室下:下段(保船部は保船部試験運転に立ち会う)

表 14 課題一覧（課題提出期限（青雲丸（2017年7月～9月）機関科））

大学機関科 海技大学校 3級機関・3級機関専修		
課題提出期限		
項目及び内容はシラバスを確認のこと		
1. 課題		
項目	担当教官	提出日
プラント概要課題	S.Prof./E	7月31日
主機解放整備作業計画書 英文和訳 主機解放・組立	1/E S.Prof./E	中間提出 7月22日 8月3日 1900
主機解放整備まとめ 作業計画書最終と合冊 *内容提示済み	1/E	8月20日
模擬操練シナリオ	1/E	仮作成 8月23日 最終 8月31日
消防設備調査	B1/E	7月26日
作業報告書（一般整備作業）	1/E	実習実施毎
効率測定	B1/E	8月25日
蒸気発生装置調査	3/E	7月31日
電気設備調査	3/E	8月10日
2. 実技テスト		
配管現場確認テスト（海大のみ）	B1/E	日課予定表又は 実施方案に示す
発電機・ポンプ運転操作 *主機暖機・冷機作業時	B1/E	8月中適宜実施
機関トラブル対応 *シミュレータ訓練 *原因追及に関する課題提示有り	B1/E	実習実施毎
3. 講義のまとめ		
リスクアセスメント	1/E	7月20日提出済み ME 作業計画書の「安全対策」項の 作成のため返却中 活用が終われば 班毎にまとめて提出のこと。
配管調査 主機ピストン抜き関連 （大学のみ）	S.Prof./E	初回 7月25日 再整理 8月6日 1900

5.3.2 乗船実習での生活

乗船実習での生活に関して特徴的な点は以下のとおり。

- ・ 1 部屋 4 人～8 人の相部屋である。
- ・ 実習期間中（約 3 か月間）に休日として終日上陸できるのは 10 回程度である（表 15 参照）。停泊中には、それ以外に自由時間を利用した数時間程度の上陸も認められている。
- ・ 1 日のスケジュールは、表 16 のとおり起床から消灯まで明確に決まっている。
- ・ 航海中は当直実習があり、4 時間交代で実施する。

乗船実習における生活で使用する主な船内施設は以下のとおり。

図書室

**第一教室
航海科演習室**



**第二教室、制御室
機関科演習室
工作室**



図 8 練習船内設備（その 1）

娯楽室、食堂
体育室、厨房



実習生居室(4人~8人部屋)



衛生設備

(大浴室、中浴室、シャワールーム、トイレ、洗面所、洗濯室)



図9 練習船内設備 (その2)

事案が発生した青雲丸の運航・寄港スケジュールは以下のとおりであった（再掲）。

表 15 運航・寄港スケジュール表（青雲丸（2017年7月～9月））

港名	着港月日	発港月日	航海時間 日-時-分	航走距離（海里）		備考 （仮泊地等）
				帆走	機走	
神戸	—	7月4日	07-11-10	—	726	大阪湾、小部湾 燧灘、小豆島
			⚓ 02-13-25			
神戸	7月14日	7月18日	01-17-05	—	28	大阪湾
			⚓ 00-03-40			
神戸	7月20日	7月22日	04-23-00	—	255	大阪湾、名古屋
			⚓ 00-21-35			
名古屋	7月28日	8月2日	04-14-05	—	476	小豆島、安下庄
			⚓ 01-12-35			
別府	8月8日	8月12日	04-18-45	—	811	安下庄
			⚓ 02-10-15			
神戸	8月19日	8月23日	04-22-10	—	1056	大阪湾、小樽
			⚓ 02-21-55			
小樽	8月31日	9月4日	02-18-35	—	757	中ノ瀬
			⚓ 02-01-40			
横浜	9月9日	9月14日	00-08-20	—	77	館山、東京湾
			⚓ 03-12-00			
東京	9月19日	—				
合計			12-21-25 ⚓ 34-16-50	—	4186	

また、乗船実習における実習生の1日のスケジュール概要は以下のとおり。

表 16 乗船実習の1日のスケジュール（停泊中）

時刻	内容
6:30	起床・整列・体操 ・総員起こし、整列、点呼、体操の実施
6:40～	朝の掃除（朝別科）
7:15～	朝食
8:00	当直交代（停泊・仮泊時）
8:30～	午前課業（講義・実習）
11:30～	昼食
13:00～	午後課業（講義・実習）
16:30～	夕食
18:00～	夕刻課業（自習時間、停泊当直等） ・当直班は船橋または機関室当直に入直 ・デッキ上での運動、読書等、自由に時間を過ごすことが可能
19:45～	諸当番（掃除、巡検準備） 担当区域の掃除に加え、異常の有無を確認
20:00～	巡検（船内の点検）
	船内巡検終了後は、予習復習、課題の実施、読書・談話等、自由に時間を過ごすことが可能
22:30	消灯

5.4 乗船実習に関わる各種の仕組み

機構では、乗船実習に際して、問題の発生を防止するため、また問題が発生した場合にこれに対処するため、各種の仕組みを設けている。ここでは、実習生に悩みがある場合などに実習生が利用する相談窓口、実習生が希望する場合に乗船実習を一時的に中断し、上陸できる「事故上陸」の制度、および緊急事態が発生した際に発動する緊急対応手順について述べる。

5.4.1 実習生のケア

乗船実習における実習生の相談先として、以下の相談員および相談窓口（以下、「相談窓口等」という）が用意されている。

これら相談窓口等については、乗船実習開始時の説明会で実習生に対して説明され、実

習生に配布される小冊子「練習船実習の手引き」に記載されている。

【セクシャル・ハラスメント相談員】

- ・ 航海科・機関科専任教官
- ・ 次席一等航海士・機関士
- ・ 練習船の看護長（准看護師の資格を持つ者）

【心理相談担当者】

- ・ 一等航海士・機関士
- ・ 通信長
- ・ 事務長
- ・ 船医

【相談窓口】

- ・ 本部実習訓練課受付（電話）
- ・ 実習生専用メールアドレス
- ・ 機構ホームページ「お問い合わせ」サイト
- ・ 手紙（機構 実習訓練課 宛）

5.4.2 事故上陸の制度

事故上陸とは、機構本部において定められた、実習生が一時的に下船する制度である。文書において以下のように規定されている。

独立行政法人海技教育機構実習訓練実施細則

第 42 条 実習生は、事故上陸及び外泊を希望する場合には、理由、行先及び期間を記入した願書を当直航海士又は当直機関士に提出し、船長の許可を受けなければならない。

なお、事故上陸に関する連絡経路、情報共有は以下のとおり。実線は主たる連絡経路、白矢印は情報共有を示す。

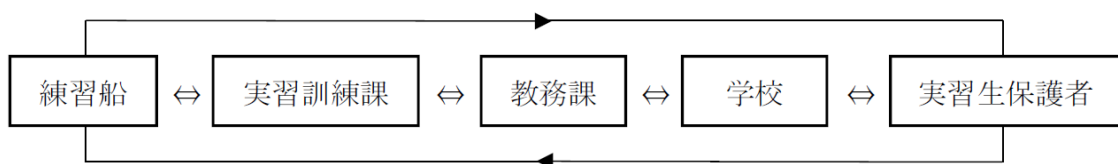


図 10 事故上陸時の連絡経路等

5.4.3 機構の緊急対応の仕組み

海技教育機構安全管理システム（以下「SMS」という）における SMS 安全管理マニュアル、SMS 緊急対応手順書により、緊急対策本部の設置、初動体制、事故別対応手順等を定めている。緊急事態の対象のうち、特に実習生に関わる事項は、以下の 5.1～5.3 に記載の 3 点である。

SMS 緊急対応手順書 構成
1. ー省略ー
2. ー省略ー
3. 陸上組織の対応
3.1 緊急対策本部の設置
3.2 初動体制
3.3 専従連絡者の指名
4. ー省略ー
5. 事故別対応手順
5.1 死亡事故
5.2 行方不明事故
5.3 傷病者発生
5.4～5.11 ー省略ー

6. 乗船実習に関し把握された実態・問題点

アンケート調査、ヒアリング調査の結果から、乗船実習に関して把握された実態と、改善すべき問題点として、第三者委員会での議論を踏まえて特定された事項を以下に述べる。なお、把握された実態および問題点は、その内容に応じて分類して記載している。

6.1 実習環境・実習内容

6.1.1 実習のカリキュラム

5.3.1 に記載のとおり、乗船実習の具体的な内容は、実習を行うごとに練習船内で作成されることを確認した。

実習内容を日程表に落とし込んだものとして、日課予定表（練習船ごとに作成されるもの、5.3.1 参照）があるが、教官へのヒアリング調査から、日課予定表は主に担当者と上司が相談して作成しており、教官が集まって会議を行うなど、他の教官がその作成に関与することはなく、作成されたものの通知を受けるということが確認された。

また、機構等へのヒアリング調査でも、実習内容は機構が決定しており、実習生を送り出している海大から意向や要望を確認するステップはないとのことであった。

なお、機構へのヒアリング調査から、実習内容が練習船における実習の直前に決定することもあり、機構本部にて予め確認し、修正指示等を行うタイミングがない場合があるとのことだった。また、実習内容は乗船実習の1日目に実習生に対して通知されるが、事前の通知は行っていないとのことだった。

6.1.2 船内の環境

5.3.2 に記載のとおり、乗船実習での生活は実習生が在籍している学校と学習・生活環境が大きくことなることを確認したが、このような船内の環境に関しては、実習生へのヒアリング調査において、「練習船では一人になれる環境がなく、それがストレスになり得る」とのコメントがあった。

アンケート調査では、練習船がどのような環境かを聞いた設問において、「ストレスの溜まりやすい環境である」を選択した実習生は、2017年7月～9月に青雲丸に乗船した実習生の73.3%、その他の練習船に乗船した実習生の66.9%という結果であった。

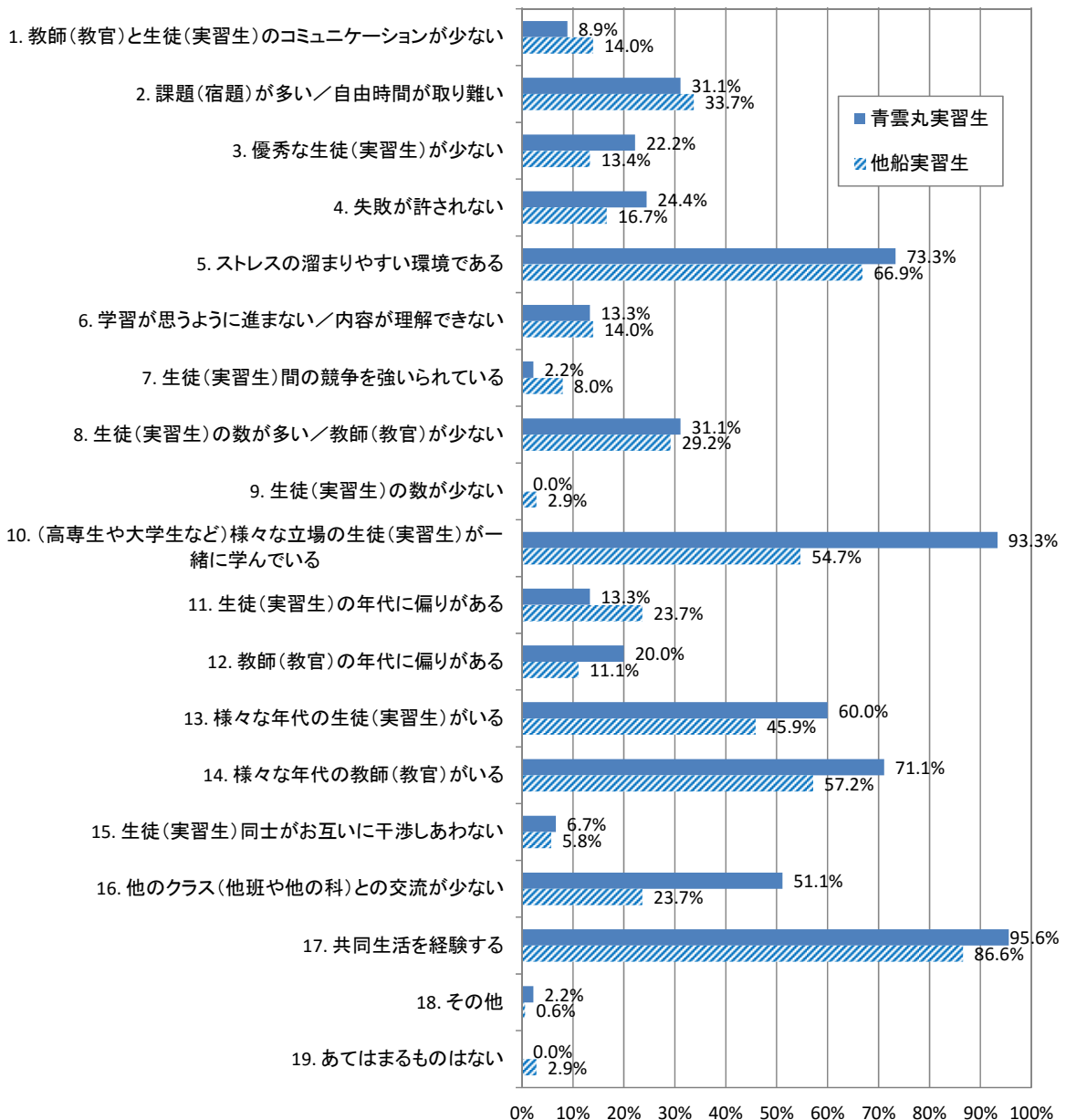


図 11 「実習環境」に関するアンケート調査結果

6.1.3 乗船する実習生

5.1.2、5.2.4 で確認したように、練習船には、海技大学校や商船系高等専門学校等の船員養成施設（5.1 参照）から、多様な学生・生徒が乗船している。

機構、海大へのヒアリング調査において、実習生の在籍する学校側が、個別の実習生の乗船実習の参加可否を判断することはないとのことだった。これは、乗船実習前に実習に必要な講義を受けて知識を習得しているため、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することとしているとのことだった。

なお、大学生（神戸大学および東京海洋大学の学生を指す。以下同様）と海技大学校の学生（以下、「海大生」という）、海大生も海上技術学校卒と短大卒といった複数の経歴を

もつ実習生が一つの船に乗船し、実習を行っている。特に、今回の事案が発生した青雲丸に乗船した教官および実習生へのアンケート・ヒアリング調査から、「これらの学生には知識の差があり、同じ3級の免許を取る場合でも知識の差がある」「同じ講習、実習を受けても理解度に差がある」とのことだった。

また、事案当事者の保護者から、「大学生と海大生との学力、知識レベルにギャップがあると思われるため、一緒にやるという点について構成の見直しが必要かもしれない」とのコメントがあった。

加えて、教官へのヒアリング調査において「同じ水準の実習生を集めて教えるべきである」とのコメントがあった。

一方、教官へのヒアリングにおいて、「事案が発生した青雲丸では、大学生が海大生に教える形だったが、現在は経験のある海大生が、新しく乗船した経験のない大学生に教える形になっており、海大生のレベルアップと責任感の向上を感じる」とのコメントもあった。

6.1.4 実習生に課される課題

乗船実習では、例えば機関科の実習生に対しては5.3.1で確認したような課題が出されるが、このような課題（5.3.1参照）について、実習生および教官にヒアリング・アンケート調査を行ったところ以下の事項が確認された。

- ・ 教官へのヒアリング調査において、「課題の量が多い」「課題が難しい」という実習生の声を聞いた教官がいた。
- ・ 実習生へのヒアリング調査においても「課題の量が多かった」「毎日やらないと終わらない量である」（海大生）、「みんなで分担して取り組まないと終わらない」（海大生）、「時間がかかって大変だった」（海大生）とのコメントがあった。
- ・ 実習生へのヒアリング調査において、「大学生は以前の青雲丸への乗船実習中に実施した課題は免除され、海大生だけに課された課題があった」とのことで「海大生は免除されていないため遅くまでやっていた」「課題に追い詰められていた。常に何らかの課題があった」とのコメントがあった。
- ・ 教官へのヒアリング調査において、「課題を課していても、進捗が思わしくない場合などには、回答を教えたり、貼りだすなどしている」とのことだった
アンケート調査における課題に関する設問において、課題のボリュームについて、機関科の実習生は「課題が多すぎると思うことがある」と「課題が多いと思うことがある」の合計が70.5%であったのに対し、航海科の実習生は33.1%であり、「自分にとってちょうどよいボリュームだと思う」との回答が60.5%であった。
- ・ 教官へのヒアリング調査から、実習生に課している課題の量は多くないと認識であり、課題が終わらない人にはヒントを与えているとのことだった。
- ・ 実習生へのヒアリング調査において、「課題は少し多いかなというぐらいで、きつくはなかった」とのコメントがあった。

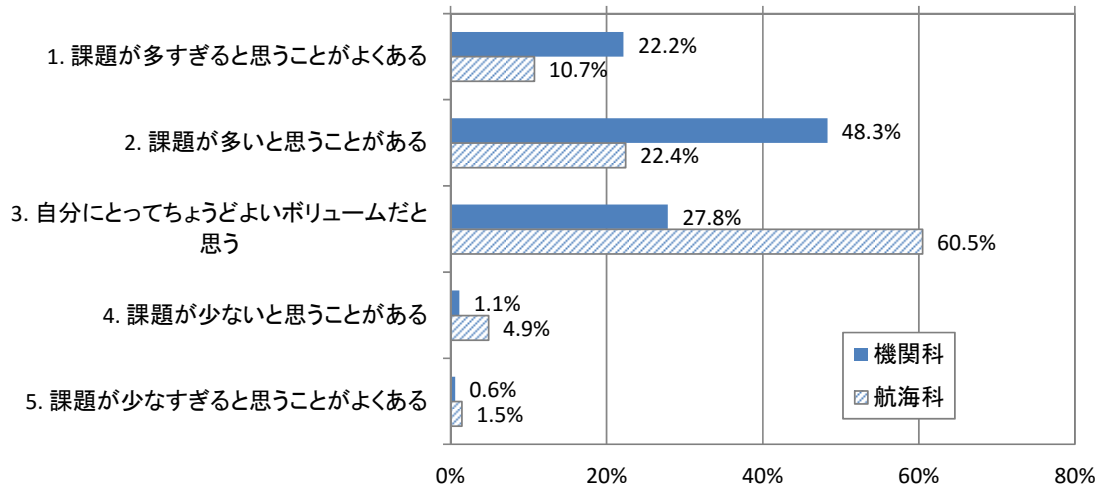


図 12 「課題のボリューム」に関するアンケート調査結果

6.2 実習生のケア

現在、乗船実習における実習生の相談先としては、5.4.1に記載したようなものが用意されている。これらの仕組みに関して機構にヒアリング調査を行ったところ、以下のようなことが確認された。

- ・ 機構より提供された情報から、実習生の相談窓口における相談の実績は以下のとおり。看護長への比較的深刻な内容の相談は過去 25 年間で 16 件。
- ・ 本部相談窓口への相談はほとんどない。
- ・ 実習生専用メールアドレスには、旧航海訓練所（機構の組織統合前）に年間 5 件程度の悩み相談、苦情等の連絡があったものの、組織統合後（平成 28 年 4 月以降）は 0 件。

また、同様にこれらの仕組みについて実習生および教官へのヒアリング・アンケート調査を行ったところ、以下のような事項が確認された。

- ・ 教官へのヒアリング調査においては、実習生の相談窓口を設置し、周知しているとのことだった。
- ・ 実習生へのヒアリング調査において、以下のような回答があった。
 - ✓ 相談窓口があることを知らない。
 - ✓ 相談するとしたら、話しやすい教官にするくらいしか思いつかない。
 - ✓ 進路相談については、船の中では誰に相談するのかはわからない。
- ・ アンケート調査における、相談窓口の認知度に関する設問の回答は、図 13 のとおり。実習生の回答における、「教官への相談」の認知度は 8 割であるが、機構が設けた各種窓口の認知度は全体の 1/3 以下であった。
- ・ アンケート調査における、青雲丸実習生が「相談したいと思ったこと」のうち最も多いのは、「進路について」の 22.2% であり、次いで多いのは「他の実習生との交友

関係について」「適性について」「カリキュラムについて」の13.3%であった。なお、「教官からのいじめ、嫌がらせ」⁶は11.1%であった。

- ・ 実際に相談したことについては、「進路について」が15.6%、「カリキュラムについて」が11.1%である一方、「他の実習生との交友関係について」「適性について」は6.7%、「教官からのいじめ・嫌がらせについて」は4.4%となっており、相談しやすい項目としにくい項目があることがわかった。

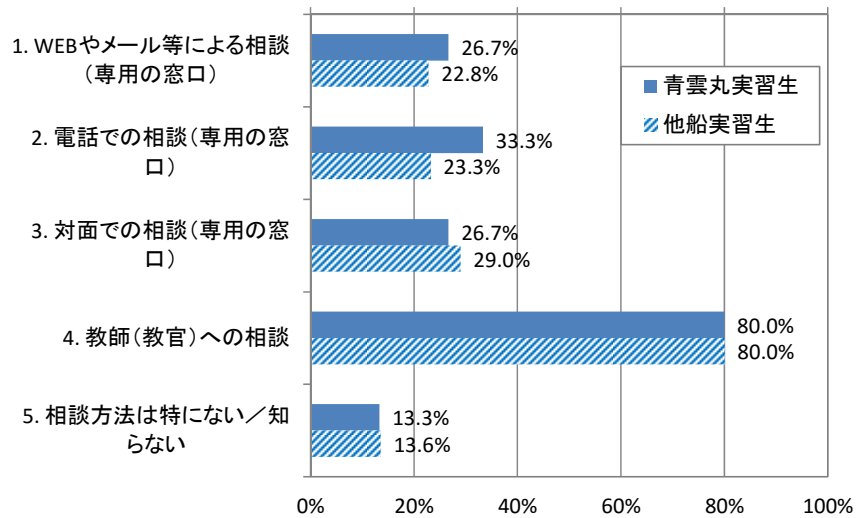


図13 「相談窓口 (の認知度)」に関するアンケート調査結果

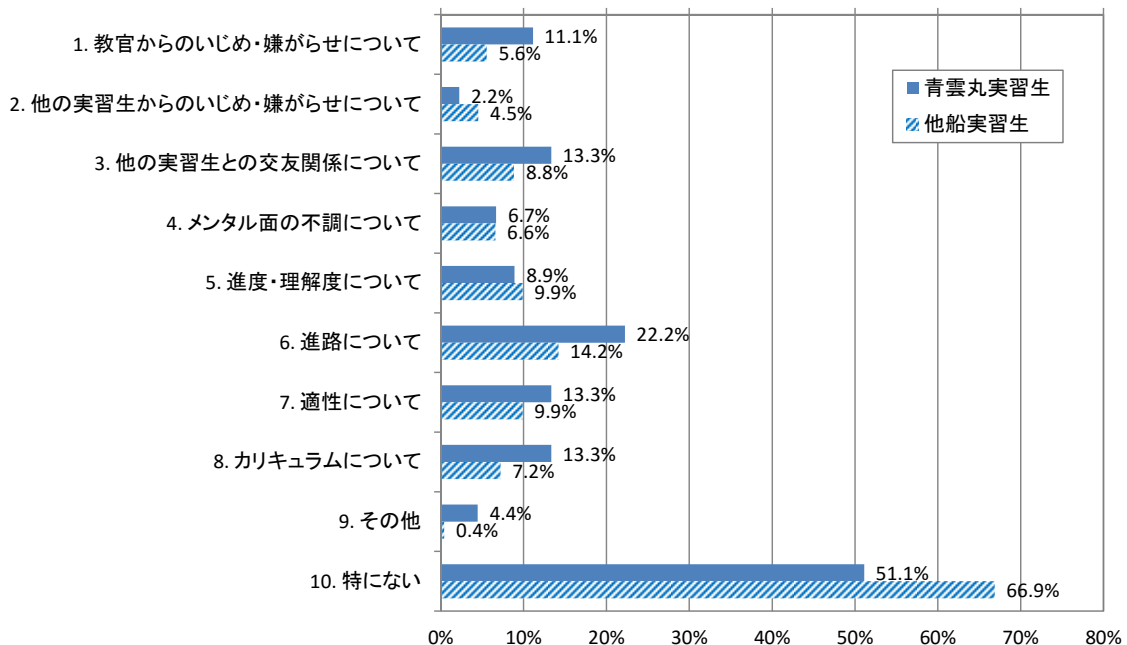


図14 「相談したいと思ったこと」に関するアンケート調査結果

⁶ アンケートにおいて、「いじめ・嫌がらせ」とは、教官と実習生、実習生と実習生の間で、相手の個人的な属性や広く人格に関する言動によって、相手に不利益や不快感（身体的な苦痛や精神的な苦痛）などを与える又は実習環境を悪化させるような行為とした。

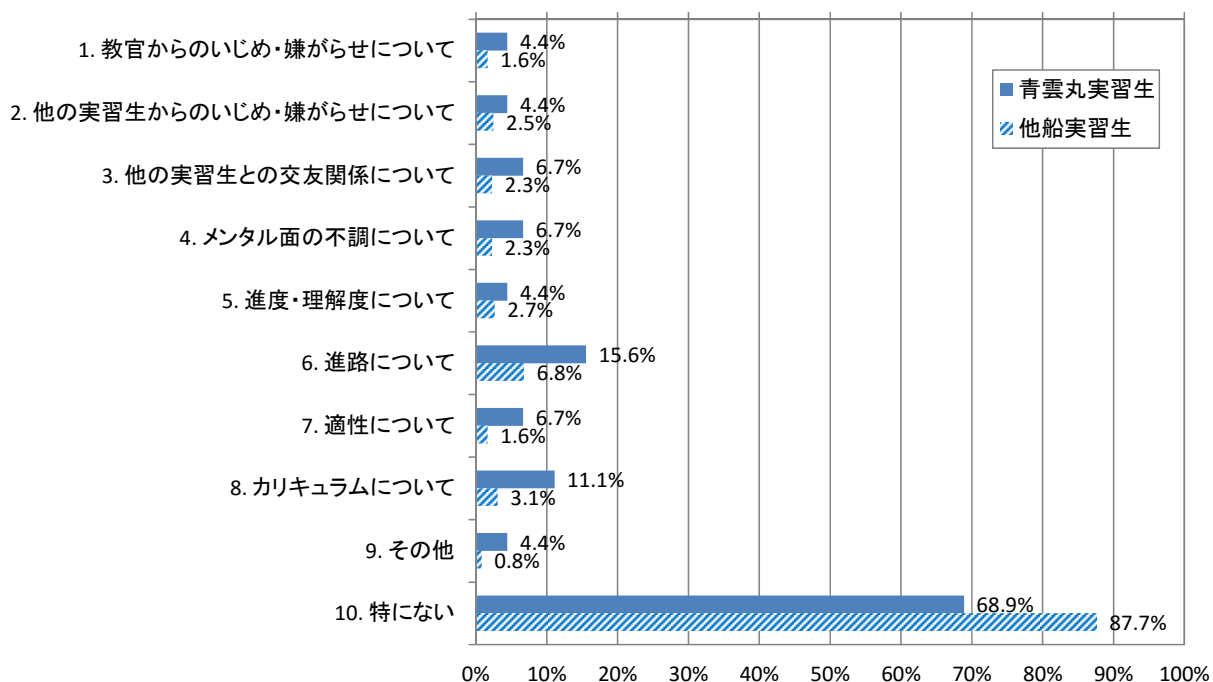


図 15 「実際に相談したこと」に関するアンケート調査結果

加えて、教官へのアンケート調査の「教官の取組」の設問における、「普段から実習生の不満や不安について気を配るようにしている」の項目について、この項目を選択した乗組員（教官）は 64.3%であるものの、このように感じている実習生は 31.1%に留まっており、実習生と教官の認識に乖離が見られた。

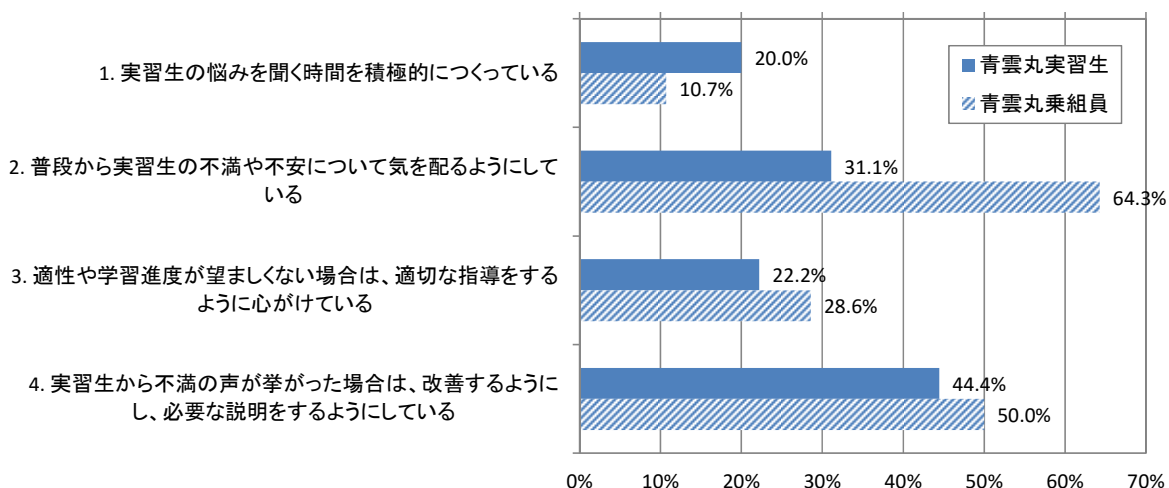


図 16 「教官の取組」に関するアンケート調査結果

なお、今回実施したアンケートとは別に、練習船において、実習生に対して乗船実習の前後で実習の満足度等に関するアンケート調査を機構が行っているが、教官および実習生へのヒアリング調査から、当該アンケート調査は、すぐ隣に他の実習生がいるような環境で回答せざるを得なく、率直な感想などを回答するのが難しいとのことだった。また、事

案当事者である実習生が回答した実習の満足度等に関するアンケート調査結果を機構で確認しているとのことであったが、事案発生後に確認したとのことであった。

機構、海大へのヒアリング調査において、学校と練習船のパイプ役となる実習生の連絡係が存在するが、実態としては就職活動の連絡に留まっており、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は確認できなかった。また、乗船実習中は、学校の教員（担任等）が練習船を訪問したり、TV 電話などを通じるなどして実習生と対話する機会はないとのことだった。

6.3 教官

6.3.1 教官の資質および教育・研修

練習船にて教務に従事する教官については、5.2.2 に記載したとおりであるが、この教官の採用基準を機構へのヒアリング調査により確認したところ、教官の採用においては、法令に基づき三級海技士（航海または機関）以上の国家資格を取得していること（または取得見込み）を要件としているが、その他に要件はないとのことだった。そのため、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ことが確認された。

一方、採用後の教官の育成という観点で、複数の教官へのヒアリング調査を行ったところ、「教官になるための、機構による研修はない」「トレーニングも特にない」といったコメントが確認された。

機構へのヒアリング調査では、実態としては、機構による教官への教育は行われているとのことであったが、教官にその認識がなく、教育の実効性に乏しいおそれがある。

なお、機構は、教官に対して、定期的にハラスメント防止研修を行っており、この点については、教官へのヒアリングでも実施が確認された。

実際の教務については、教官のヒアリング調査から、通常、教官の職位ごとに役割が分かれていること、実習内容の是非について検討・判断を行うのは特定のランクの教官であることが確認された。しかしながら、事案が発生した青雲丸の機関科においては、今後当該ランクに昇進予定であるもう 1 人の教官を追加して、2 人の教官が分担して実習内容の検討および指導を行っていた。昇進予定の教官は、初めて実習内容の検討・指導を行う立場で乗船した。こういったことはよくあることであるとのことだった。

6.3.2 教官による指導

機構本部が行った事案当事者の保護者へのヒアリングにおいて、「教官による不適切な指

導があった」旨の発言があったとの情報に基づき、実習生へのアンケート調査およびヒアリング調査を行ったところ、教官による以下のような発言、行動があったことが確認された。

- ・ 「船に向いていない」といった発言
- ・ 「海大生は常識がない、空気が読めない」といった発言
- ・ 「そんなこともわからないのか、こんなことは4級以下だ」といった発言
- ・ 「こんな状態だと船を降ろすぞ」といった発言
- ・ 嫌味のような発言
- ・ 強い口調で叱る（怒る）
- ・ 間違った時の叱責がきつい（えぐる、ずばっと言い切る感じ）
- ・ 叱った理由の説明がない
- ・ 実習と関係ないところで怒る（人格を否定する感じ）
- ・ 海大生のみに対して厳しい（海大生を嫌っているように受け取れる、海大生を見ないで大学生だけを対象に実習しているような）態度をとる

これらについて、「よ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」と話す実習生もあった。教官として不適切な発言・指導があったと考えられる。なお、事案当事者の実習生へのヒアリングにおいて、事案に至ったのは、教官による不適切な指導が原因ではないとのコメントがあった。また、5.1.4、5.2.4で確認したように、多様な実習生が乗船している練習船で、教官がすべての実習生を平等に指導しているかについて、2017年7月～9月に青雲丸に乗船した実習生とその他の練習船に乗船した実習生に対してアンケート調査を行ったところ、「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・理解度や適正に応じて適切な指導が行われているか」との設問の回答は、図17のようになった。「あまり行われていない（適切でない・不公平だと思うときがある）」との回答は、他船実習生では5.8%であったのに対して、青雲丸実習生では17.8%であり、一定程度の差が確認された。

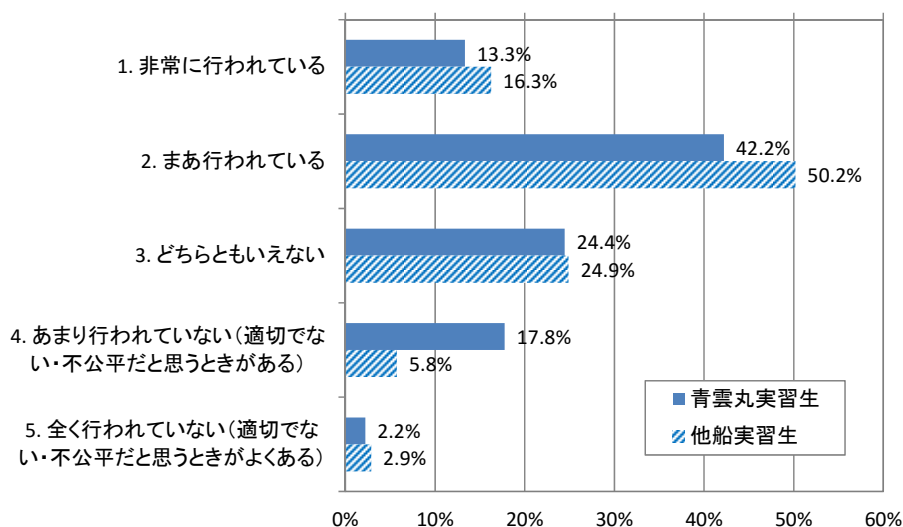


図17 「実習で適切な指導が行われているか」に関するアンケート調査結果

なお、機構へのヒアリング調査では、機構が、教官に対して、ミーティングで注意事項の伝達を行い、定期的にハラスメント防止研修を行っている、とコメントがあった。

6.3.3 教官同士の情報共有

6.2 で見たように、乗組員（教官）の中には、アンケート調査で、普段から実習生の不満や不安について気を配るようにしていると回答した回答者が 6 割以上いた。本委員会ではこの点をさらに掘り下げ、実習生の様子についてどの程度組織的な対応がなされていたのか、特に教官同士でどの程度情報共有がなされていたのか、という点について、機構および教官に対してヒアリング調査を実施した。

機構へのヒアリング調査からは、以下の事項が確認された。

- ・ 機関科／航海科専任教官、次席一等機関士／航海士による毎日の教務ミーティングや、各部（甲板部、機関部等）ミーティングが定期的実施されている。
- ・ これらミーティングの打合せ内容等は、特に記録として保管していない。
- ・ これらミーティングの実施については、マネジメントシステムのモニタリングで確認を行っている。
- ・ 乗船実習前には、受入会議（どういった学生が乗船するか、成績や素行で特に留意すべき学生がいれば、その情報が学校から伝達され、教官同士で共有する会議）がある。

しかし、複数の教官へのヒアリング調査において、「教官が集まったの打合せ・会議ではなく、上司に伝えるのみ」「空き時間に情報共有している」などのコメントがあり、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。

また、教官へのヒアリング調査において、ある教官の指導の現場を他の教官が見て、6.3.2 で挙げたような指導等があった場合などに、その内容を通報・報告するシステムがあるかを確認したところ、そのようなシステムはないとのことだった。

6.3.4 教官の勤務環境

5.2.3 で見たように、教官の減少、実習生の増加がある現状から、教官の勤務実態を確認するため、教官に対するヒアリング調査およびアンケート調査を実施した。ヒアリング調査において、「練習船内で改善した方が良い点」として以下のような指摘があった。また、アンケート調査における「練習船での実習について改善すべき点」に関する集計結果を図 18 に示す。

- ・ 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。

- ・ 多種多様な実習生がいる中で対応するのは大変な業務であり、特に若手はきつそう。
- ・ 多種多様な生徒がいるため、多種多様な教官も必要。
- ・ 実習生にあった教え方が必要である（が、人数が少ない中で十分な対応ができない）。

なお、機関科／航海科専任教官以外の教官は、教務と船務の両方を担うこととされている。

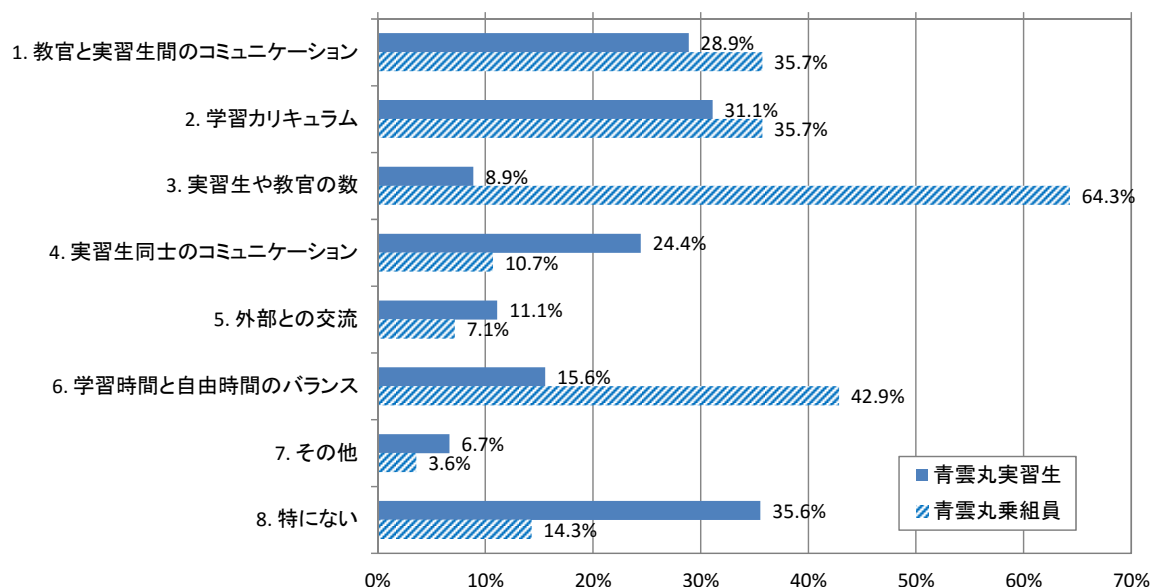


図 18 「練習船での実習について改善すべき点」に関するアンケート調査結果

6.4 海技教育機構本部

6.4.1 問題発生時の対応

機構における緊急対応の仕組みおよび事故上陸の制度については、5.4.2、5.4.3で確認したとおりであるが、本委員会では具体的に2.1、2.2、2.3に記載した事案発生の中で、機構がどのような措置を取ったかという点を重要視し、その点について機構へのヒアリング調査を行った。

結果として、X実習生の事案発生後に、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、対策を講じてはいないことが確認された。

その後のY実習生の事案発生（2017年7月28日）後には、海大生のケアを行うことを目的とし、カウンセラーの乗船を企図したが、すぐに乗船することが難しかったため、8月1日から8日まで海大の担任が乗船し、船内を見学して1人ずつ面談を行った（対象者は当該担任が担当する11人の実習生）。面談では、何か困っていることはないか等、状況の確認を主として実施したとのことだった。また、8月9日、10日にはカウンセラーが4名乗

船し、海大の機関科長、機構本部の実習訓練担当課長が乗船した。

さらに、9月1日～3日には、カウンセラー2名が乗船し、希望する実習生を対象にカウンセリングを実施した。

機構へのヒアリング調査から、規定上、事故上陸は「実習生の願い出により許可される上陸」とされているが、どのような場合に認められるかなどといった点の詳細の定めはないとのことだった。なお、今回発生した事案における事故上陸は、教官が実習生に事故上陸の制度があることを説明し、保護者に連絡を取ることを勧めて許可されたものだった。

実習生が事故上陸する際には、5.4.2のとおり、機構と学校との申し合わせにより、情報の連絡系統が明確になっている。

しかし、今回の事案においては、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。事案当事者の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もしれない、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。また、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（ただし、機構等に対するヒアリング等において、この発言を教官が行ったとの事実は確認できていない）。

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。

6.5 海技大学校等

6.5.1 乗船実習への参加可否の判断

6.1.3に記載したように、乗船実習に参加する学生の知識レベルは様々であり、その所属する学校が、学生が乗船実習に参加できるかどうか（十分な知識を身に付けているか、3か月という長期間の特殊な環境での生活に耐えられるか等）を確認するため、海大等へのヒアリングを行ったところ、乗船実習前に、学生は乗船実習に必要な知識を習得するための座学を受け、単位を取得しているため、基本的に学校側では学生が乗船実習に参加できるかどうかの判断を行っていない（一部の例外を除き、すべての学生が乗船実習に参加することとなる）とのことだった。

6.5.2 学生の卒業要件

実習生および教官へのヒアリング調査から、今回の事案当事者の 3 人の学生をはじめ、進路に悩む学生も多く、他の進路を考える学生も存在する。

そこで、機構および海大に対してヒアリング調査を行ったところ、大学は乗船実習が必須ではないため、船の仕事に就く予定ではない学生は乗船実習を行わない場合があるが、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とのことだった。

海大の目的から考えれば妥当であるとも考えられる一方、他の道に進むことを希望する学生にとっては不要・不本意な実習になるおそれがあると考えられる。

機構へのヒアリング調査においては、海大のカリキュラムから乗船実習を除外して、卒業させたとしても、通常の大学のように学士の学位が得られるわけでもなく、メリットがないとのことであった。

教官へのヒアリング調査においては、「大学生、海大生ともに、乗船しなくても卒業できる仕組みがあればよいのではないか」とのコメントがあった。

乗船実習を望まない学生が乗船することで、実習生の人数が多くなり、6.3.4 の教官の勤務環境の悪化にもつながることが想定される。

6.6 調査結果に基づく整理の方針

三事案それぞれの原因を究明することは困難であり、また、本委員会の設置目的は、練習船青雲丸において発生した事案の直接的原因を究明し、責任を追及するためのものではない。

第三者委員会としては、X、Y、Z 実習生の事案を個別の事象として実態・問題点を挙げ、提言を行うのではなく、これら三事案が、練習船「青雲丸」という一つの場所で極めて短期間に連続して発生したという事実を重要視し、これら三事案をまとめて捉え、乗船実習等に関わる実態・問題点を抽出し、提言を行うこととする。

7. 第三者委員会からの提言

前章まで（特に 6 章）に記載した実態・問題点をもとに、本委員会では、主に以下の 5 つの項目について、今後の実習環境等の改善に関する提言を行うこととした。

- 乗船実習の仕組みに関する事項（実習内容、実習生のケア、教官の 3 つの観点）（6.1～6.3 参照）について
 - 1 乗船実習の環境・内容については、組織的な設計が必要であること（7.1）
 - 2 助けを必要とする実習生を孤立させない仕組みを構築・機能させること（7.2）
 - 3 船員教育実務者による適切な教務遂行を促進させること（7.3）
- 海技教育機構本部の問題発生時の対応に関する事項（6.4 参照）について
 - 4 問題発生時の対応ルールを構築し実効化させること（7.4）
- 海技大学校等との連携に関する事項（6.5 参照）について
 - 5 乗船実習に際し、機構・練習船・海技大学校等の中で連携を強化させること（7.5）

以上の点について、以下に詳述する。

7.1 実習環境・実習内容

7.1.1 実習内容の策定

実習の計画等を組織として行っておらず、教官個人の力量に頼っていると思われる。担当する教官に十分な知識・能力がない場合や、実習生の実情を把握していないなどの場合には、実習生に合った適切な実習計画が立案できず、実習生が必要な指導を受けられなかったり、必要な知識・技能を習得できないおそれがある。

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。

7.1.2 多様な実習生の混乗

教官が実習生に指導する際、多様な実習生が混乗しており、実習生の予備知識や理解度が大きく異なることで、1 回の講習、実習で実習生全員の十分な理解が得られないために、理解度に応じた個別の対応を行う必要があり、教官が多忙になる一因となっているおそれがある。

多様な実習生が混乗している現状を改め、できるだけ同じ属性・経歴の実習生が乗船し、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。

7.1.3 課題の量・難易度

課題の量・難易度について、実習生の学力等に基づく個人の感覚にもよるところではあるが、機関科は課題の量が多く、実習生の負担になっているおそれがある。

また、課題の回答を貼り出すなどしていた点については、課題が意味をなしていないおそれがある（進捗が思わしくなければ、教官が配慮して答えを教えるという環境では、自ら積極的に学習するという意欲が湧かず、学習する習慣が身に付かなかつたり、また回答だけ貼り出されても、本質的な理解を得られないおそれがある）。

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、難易度、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などといった、課題の在り方全般に関し、組織的に再検討することが望まれる。

7.1.4 船の環境

船は閉鎖的であり、一人になれる場所がないと共に、外航（海外への航海）においては外部とのコミュニケーションが閉ざされてしまう環境（インターネットができない、ネットゲームができない等）によりストレスを感じる学生が少なくないと考えられる。

海上技術学校や海上技術短期大学校、海大への入学時および乗船実習前には、船が閉鎖的な場所であること、集団生活であること、外海では外部とのコミュニケーションが困難であり、インターネット等が使用できない環境であること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。また、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。また、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、7.2に記載する対応を行うことが望まれる。

7.2 実習生のケア

6.1.2、6.2 で挙げた問題点への対応としては、まず、実習生はどのような相談窓口等があるかを知らない者が多いため、相談窓口等の存在を実習生に周知する必要がある。また、現状で設けられている相談窓口等は、船または機構内部に限られており、船または機構に対する苦情や悩みなどを相談しにくい場面が想定される。実習生の相談窓口等は外部の第三者（例えば弁護士やカウンセラーなど）につながるものを確保することが望まれる。

なお、相談窓口等を設けても、相談がなく、適切に機能しなければ意味を成さない。相談窓口等への相談件数が何件あるかを定期的に確認し、相談件数がない、または著しく少ない場合には、相談窓口等が機能していないおそれがあるため、相談窓口等のあり方や、実習生への周知方法・頻度について見直すことが望まれる。

加えて、アンケート調査から、現状で実習生が真っ先に相談する相手は教官であると考えられる。しかし、現在の船においては、相談を受けた教官が、その内容を他の教官と共有するための仕組みがない（6.3.3に記載のとおり、本来的には毎日のミーティングがあるが、適切に運用されていないと考えられる）。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。

また、心のケアに必要な実習生には、何らかの「逃げ場」が必要である場合があると考えられる。上記の相談窓口等に対応できる場合もあると考えられるが、すぐにでもどこかに逃げ込みたい場合には、例えば「保健室」のような逃げ込める場を設けることが考えられる。

ここで、実習生のケアを行った場合には、その実施日、対象者、対応内容、その後の対応の可否などを記録として作成することが望まれる。

さらに、6.2に記載のとおり、乗船実習の前後で実習生に対して実習の満足度等に関するアンケート調査を行っているとのことだったが、率直な回答が得られなかったり、得られた回答も有効に活用されていないと思われる点が確認された。この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。

乗船実習は、慣れない船という環境、初めて接する教官など、実習生にとって心身ともにストレスがかかり不安定になる環境であると考えられる。そのため、海大等と練習船、機構本部が連携し、普段から接している学校の教員（担任等）が練習船を訪問したり、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、気になる点はないかなどを確認し、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。

最後に、実習生のケアに関しては、「助けの必要な人を孤立させないこと」である。実習生のケアに関しては、このキーワードを全うするための対応を行う必要がある。

7.3 教官

7.3.1 教官の資質および教育・研修

教官採用の際の基準が「三級海技士の資格を取得していること」のみであると、教官にふさわしい者であるかを判断する術がない。

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。

また、乗船実習は実技を学ぶ場であるものの、教官が実習内容（船員としての実務）に関する知識だけでなく、教官としての心構えや学生への接し方など、教官が身に付けておくべき知識・能力がなければ、適切な指導が行えないおそれがある。そのため、採用した教官に対しては、乗船実習の目標に照らし、ハラスメント研修以外にも、例えば以下の

ような⁷教官として身に付けておくべき心構えや、知識・能力を身に付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もし、指導を行うことが望まれる。

- ・ 教職に対する使命感、責任感
- ・ 実習生に対する教育的愛情
- ・ 新たな学びを展開できる実践的指導力
- ・ 豊かな人間性、常識と教養を持つことをはじめとした総合的人間力
- ・ 同僚とチームで対応する力やコミュニケーション能力 等

教官に対しては、定期的にハラスメント研修を実施しているが、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（教官同士による相互チェック、実効性のあるアンケート調査、そもそもの研修のあり方、内容、頻度、講師 など）を再考することが望まれる。

加えて、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。現状では、各教官の指導現場、勤務態度を、その上司が直接確認、評価できる機会が乏しいと思われる。適宜または定期的に上司が指導現場を確認したり、実習生の本音を収集できるアンケートを行い、不適切な指導の有無等を教官の業績評価に反映するとよい。また、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。

7.3.2 教官同士の情報共有

機構が認識している、毎日または定期的なミーティングが有効・適切に実施されていないおそれがある。その結果、実習生の様子がおかしい場合や気に掛けるべき事項等があっても、その情報を共有する場がなく、教官・乗組員全体でその情報を共有できずに、十分な対応がなされないおそれがある。

教官同士が情報共有するため、定例の会議等を確実に実施することが望まれる。例えば、週に1回、同じ科のすべての教官が集まって会議を開催し、ここでは、今後1週間の講習・実習内容を確認すると共に、この1週間の出来事を振り返って、講習・実習における問題点や特に気にかけるべき実習生に関する情報を共有し、対応を検討することなどが考えられる。

また、教官による不適切な指導・行動があった場合の有効な報告・通報制度がない点については、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、報告者が

⁷ 中央教育審議会答申「教職生活の全体を通じた教員の資質能力の総合的な向上方策について」（平成24年8月28日）（抄）、「これからの学校教育を担う教員の資質能力の向上について」（平成27年12月21日）（抄）を参考に要約。

不利益を被ることがないことを約束すること、匿名での報告を可能とすることなどを規定することが望まれる。

7.3.3 教官の勤務環境

乗船実習では、様々な学校に所属する実習生が多数乗船し、それを指導する教官が十分に確保できていないおそれがあるなどの理由により、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、7.3.1に記載した教官への研修や教育等も十分に実施できないおそれもある。

これらの結果、教官の離職や教官の不足による勤務環境のさらなる悪化、勤務環境が悪いことにより人材確保が困難になるといった悪循環に陥るおそれもある。

勤務環境を改善するため、以下の対応について、検討を行うことが望まれる。

- ・ 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

7.4 海技教育機構本部

7.4.1 実習への関与

教官への指導、実習内容の策定など、主に練習船において実施されている事項について、機構本部の関与がほとんどないと考えられる。

特に実習内容については、7.1.1に記載したように、機構本部で確認する時間を確保できない場合がある。

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。

7.4.2 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、当事者および他の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。

事故上陸は本人の願い出により許可される上陸とされているが、今回発生した事案においては、教官から実習生に事故上陸の制度を説明し、許可されたものであり、どのような

場合に事故上陸を行うか、教官が実習生にこうした対応を行うかが明確になっていない。状況によっては、本人が望まなくとも上陸させる必要がある場合も考えられるため、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。

また、実習生が「逃げ道がない」と考えて、重大な事案に至ることを避けるためにも、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および保護者に対して通知することが望ましいと考えられる。

加えて、事故上陸等の際に実習生のケアを適切に行い、重大な事案発生を回避するため、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、例えば事故上陸する際の以下のような事項について、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。

- ・ 実習生に発生した事象の内容
- ・ 実習生の発言・行動内容
- ・ 機構の対応内容 など

上記手順・ルールには、共有した情報、実施した内容等を文書として保存する旨の規定を盛り込み、その経緯を記録しておくことが望ましい。

さらに、事故上陸後の指導や事故上陸の解除（再乗船）の条件等も併せて明確にし、その経過、判断した事由を記録することも必要と考えられる。

事案発生後の対応が不適切であった点については、機構本部において、どのような情報を外部に提供するのか、外部に提供する情報をどのように公表するか、誰が対応するかなどといった事項に関する規定がなく、ルールが明確になっていないために発生した可能性がある。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に、公開するかどうかを判断した経緯とその結果、公開する場合にはどのような内容を、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。

7.5 海技大学校等

7.5.1 実習内容に関する要望・協議

実習内容は練習船にて決定されており、海大等が要望を出したり、機構本部や練習船と海大等が協議する場がないため、どのような講義、実習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と考える。

7.5.2 乗船実習への参加可否の判断

乗船実習に参加する学生は、必要な知識を習得していることが前提であるが、実際には、6.1.3のように、実習生によって知識の差が小さくない。また、船関連の進路に進むことを希望しない学生もいるものと考えられる。実習は危険を伴うものもあるため、必要な知識を十分に身に付けていなかったり、意欲のない学生は、重大な事故に至る可能性がある。また、知識や意欲が不十分な学生に対しては、個別に指導する必要性が出るなどして、教官の多忙につながるおそれもある。

そのため、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。

7.5.3 学生の卒業要件

海大生は乗船実習の実施が卒業要件になっていることは、海大の目的から考えれば妥当であるとも考えられる一方、船関連以外の進路に進むことを希望する学生にとっては不要・不本意な実習になるおそれがある。

6.5.2に記載のように、機構・海大のコメントでは、単に海大を卒業することは、学位などが得られないためメリットがないとのことであったが、これから社会に出る学生にとって、学校を卒業するか、中退するかには違いがあり、就職活動に際しても差が出る可能性もある。

そのため、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。

以上