

平成23年度  
内航船員の雇用動向及び船員教育内容  
に関するニーズ調査報告書

平成24年3月

財団法人 海技教育財団

## まえがき

この報告書は、平成23年度財団法人海技教育財団の事業として、公益財団法人日本海事センターの補助を受けて実施した「内航船員の雇用動向及び船員教育内容に関するニーズ調査」を取りまとめたものです。

内航海運業界では、多数の船員が退職時期を迎えており、若年船員を確保する必要性が一層増している状況にあります。わが国にとって、内航船員の確保・育成は、重要な施策であり、物資の安全かつ安定的な輸送を求められる内航海運業界のニーズにふさわしい有能な船員に育て、かつ、定着を確実なものにしていくためには関係者間が強い連携を持って早急に取り組むべき課題であると認識しています。

独立行政法人海技教育機構は、内航船員養成を目的とする基幹的な教育機関です。今後とも内航海運業界のニーズに応え、その教育体制、教育内容の改善を図りつつ内航海運の中核となるべき船員を養成する必要があるものと思われまます。

このような状況から、当財団は、23年度の海技教育支援事業の一環として、現下の内航海運業界のニーズを把握するために、内航海運業者の船員の採用状況や就業実態、船員職業への定着、習得させたい職務能力等についてアンケート調査をさせていただき、(独)海技教育機構の内航船員の教育内容の改善に資することとしました。

当調査の実施及び報告書の取りまとめに当たっては、国土交通省海事局海技課船員教育室、(独)海技教育機構及び日本内航海運組合総連合会を初め関係者の皆様から多大なるご協力をいただきました。ここに報告書として取りまとめ皆様方に深く感謝申し上げますとともに、皆様方の事業推進のお役に立てれば幸いです。

平成24年3月

財団法人海技教育財団  
理事長 小川 吾吉

# 平成23年度 内航船員の雇用動向及び船員教育内容 に関するニーズ調査報告書

## 目 次

A	調査の概要	
1	調査の目的	1
2	調査対象と配布数	1
3	調査時期	1
4	回収状況	1
5	調査票	1
6	集計・分析	1
B	船会社調査結果	
1	調査対象船会社の状況	2
2	雇用船員の状況	6
3	将来見通し	13
4	(独)海上技術教育機構の学校教育	17
5	(独)海上技術教育機構の学校卒業者の採用と職業履歴	20
6	教育内容に関する自由記述回答	23
	まとめ	24
C	若年船員調査結果	
1	若年船員の実態	25
2	若年船員の職業経歴と定着意識	28
3	(独)海上技術教育機構卒業生の学校教育の評価	32
4	内航船員教育に関する自由記述回答	36
	まとめ	36
資料A	アンケート調査票	37
資料B	船会社調査集計及び記述回答	43
資料C	若年船員調査集計表及び記述回答	101

## A 調査の概要

### 1 調査の目的

国内で就業する船員の雇用動向と若年船員の就業実態及び船員教育についての意識を把握し、今後の船員教育の改善のための資料を得る。

### 2 調査対象と配布数

#### ① 船会社調査

平成20年度～23年度上半期の間（独）海技教育機構の海上技術学校及び海上技術短期大学の卒業生を採用した実績のある船会社285社と、前記を除く海技教育機構が求職募集をした会社243社と船舶明細書から無作為に抽出した72社の合計600社を調査対象会社とし、（財）海技教育財団が調査票を郵送で配布し、回答を記入後に当財団へ郵送で回収した。

#### ② 若年船員調査

船会社調査の対象会社に、30歳未満の船員に対する若年船員調査票を、雇用船員数が10名以上いる12社には各社10人分、5～9名の36社には5名分、その他の会社は各社3人分、船舶明細書から抽出した72社には各1名分、また、後日、追加送付依頼のあった66名分を合わせて総数1,878名分を当財団から送付し、会社から若年船員に配布してもらい、記入後に直接に当財団へ郵送で回収した。

### 3 調査時期

平成23年11月1日に調査票を発送し、同月末日を締切日とした。

### 4 回収状況

最終的に、同年12月下旬をもって締め切ったところ、船会社は600通の配布に対して、231社から回収（回収率38.5%）し、すべてが有効回答（有効回答率38.5%）であった。採用・退職の実績（問6）により海技教育機構の3種の学校卒業生の採用有無で分けると、採用会社は119（+ $\alpha$ ）社、無採用会社は112（- $\alpha$ ）社であった（ここで $\alpha$ は採用・退職が無記入で採用の弁別不能な38社のうち採用会社数）。若年船員は1,878通の配布に対して、592名から回収し（回収率31.7%）、584通が有効回答（有効回答率31.1%）であった。

### 5 調査票

船会社調査票は資料A-1、若年船員調査票は資料A-2のとおりである。

### 6 集計・分析

各調査票の質問について、回答番号の度数集計を行い、本文の集計図に示し、その集計表を資料編に示す。船会社の所在地域や、若年船員の出身学校別に、各質問間の度数集計（クロス集計）を行い、資料編の付表に示す。また記述回答は整理して資料編に一覧表で示す。

## B 船会社調査結果

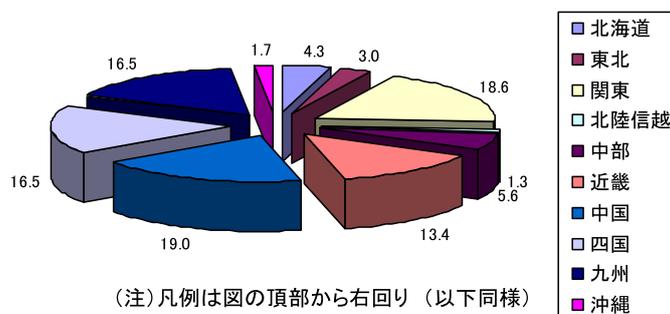
### 1 調査対象船会社の状況

#### (1) 船会社の所在地と業種

①船会社の所在地（問1、図B1-1-1） [B1-1]（前回調査報告書の表番号、以下同様）

本調査に回答した船会社の所在地を運輸局ごとにみると、「中国」19.0%（+2.4%：前回との差、以下同様）、「関東」18.6%（-1.6%）、「四国」16.5%（+0.1%）、「九州」16.5%（+2.0%）、「近畿」13.4%（-1.9%）の順に多い。「北海道」と「東北」7.3%（-3.1%）、「関東」と「北陸信越」19.9%（-1.5%）、「中部」と「近畿」19.0%（-3.5%）、「九州」と「沖縄」18.2%（+3.5%）を各1ブロックにすると、「中国」、「四国」と合わせて、「東北」と「北海道」以外の5ブロックに20%弱ずつ所在している。（表B1-1-1参照）

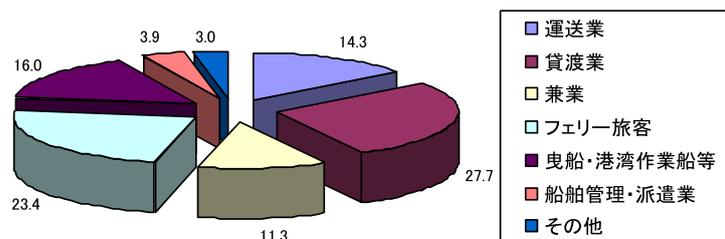
図 B 1 - 1 - 1 船社所在地（運輸局）



②船会社の業種（問2、図B1-1-2） [B1-2]

業種を旧内航2法の分類と業態の分類による会社数は、最も多いのが「貸渡業」27.7%（+2.5%）、次いで「フェリー・旅客船」23.4%（+19.6%）、「曳船・港湾作業船当」16.0%（+2.5%）、「運送業」14.3%（-21.3%）、兼業11.3%（+6.5%）、「船舶管理・派遣業」3.9%（+1.4%）の順であり、「その他」3.0%には「防災船」などが含まれる。「船舶管理・派遣業」は会社数としては少ないが船員数は多い。前回の調査に比べ「運送業」が約20%少なく、その分「フェリー・旅客船」が多い。（表B1-1-2参照）

図 B 1 - 1 - 2 業種別船社数

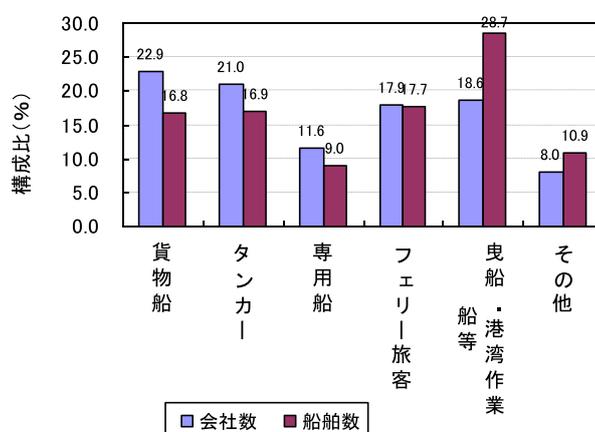


## (2) 船会社の所有船舶数

### ① 船種別会社数・船舶数 (問3、図 B1-2-1) [B1-3]

231社全てが回答し、船種別の所有会社数は延べ414社であった。延べ総数に対する会社数の構成比は、「貨物船」22.9% (-0.9%)、「タンカー」21.0% (-5.9%)、「曳船・港湾作業船」18.6% (+3.0%)、「フェリー・旅客船」17.9% (+12.9%)である。所有船の船種別船舶数の比率(延べ数に対する構成比)は、「貨物船」16.8% (+5.2%)、「タンカー」21.0% (-2.4%)、「フェリー・旅客」17.7% (+12.3%)、「曳船・港湾作業船」28.7% (+0.8%)である。(表B1-2-1・2・3・4参照)

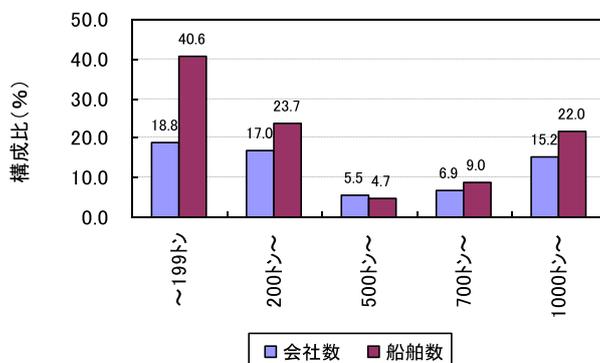
図 B1-2-1 業種別船社数・船舶数



### ② トン数別会社数・船舶数 (問3、図 B1-2-2) [B1-3]

同様に総トン数階級別に集計した延べ会社数は653社であった。各トン数に会社数と船舶数がともに大型と小型に分かれているが、船舶数は「200総トン未満」40.6%、「200~499総トン」23.7%で全体の1/3を占め小型船の方に偏っている。(表B1-2-1・2・3・4参照)

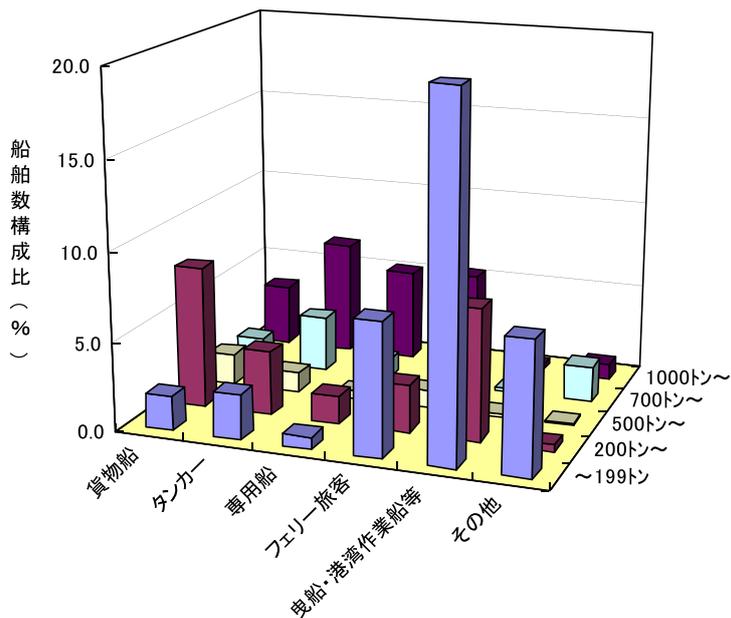
図 B1-2-2 総トン数別会社数・船舶数



③ 船種と船型（問3、図B1-2-3） [B 1-3]

それぞれの船種と船型に含まれる船舶数の船舶数全体に対する頻度は、「～199 総トン」の「曳船・港湾作業船」が最も多く 20.5%であり、10%に近いのは「200 総トン～」未満の「貨物船」、「～199 総トン」の「フェリー・旅客船」と「その他」が多い。他に「曳船・港湾作業船」「その他」以外では「1000 総トン以上」が5%前後ある。（表B1-2-1・2・3・4参照）

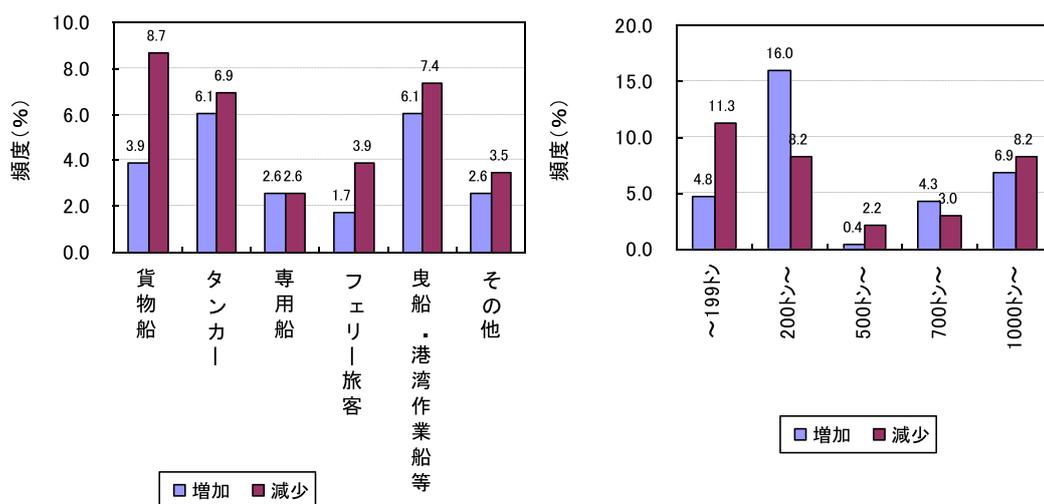
図 B 1 - 2 - 3 総トン数別船舶数の割合



④ 船舶数増減の会社数（問3、図B1-2-4）

所有船の各船型と船種の状態と各船型における増減から、増減があった各社の発生頻度を求めた。同じ会社で同じ船型階級に増加隻数と減少隻数が記入してあるケースはリプレイスまたは売買であり、増加と減少のそれぞれに集計した。増加は4%前後、減少は5%前後であり、その差は「専用船」以外は1%程度であるが、「貨物船」を減少した会社が多い。総トン数別では、「200総トン未満」を減らし「200総トン～」を増やした会社が多く、その差は6%程度である。（表B1-2-1・2・3・4参照）

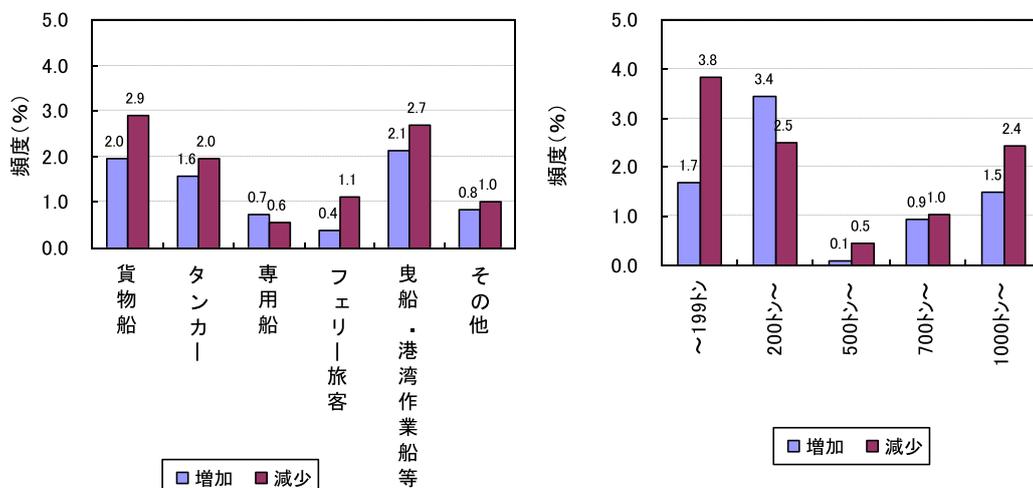
図 B 1 - 2 - 4 船舶数を増減した会社数



⑤ 船舶数の増減（図 B 1 - 2 - 5） [B 1-3]

現在の所有船舶数に対する増加隻数の比率は2%前後であり、減少隻数が1%ほど上回り「貨物船」、「200総トン未満」の減少が大きい。（表B1-2-5参照）

図 B 1 - 2 - 5 船舶数の増減



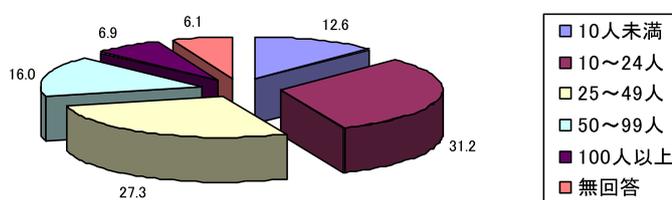
## 2 雇用船員の状況

### (1) 雇用船員

#### ①雇用船員数別会社数（問4、図B2-1-1） [B2-1]

各社が雇用している総船員数は8,575名（無回答の13社を除く218社、前回調査は同様に無回答2社を除く159社で7,740名）であった。雇用船員数階級別の会社数の構成比は、「10人未満」が12.6%（+0.8%）に対して「10～24人」が31.2%（+5.1%）、「25～49人」が27.3%（-1.5%）であり、「50～100人」が16.0%（-3.9%）を占め、内航船社全体では中小船主の比率が高いのに比べ、この調査対象会社では低い比率であり、内航船社全体より大手の船主が多い可能性がある。（表B2-1-1参照）

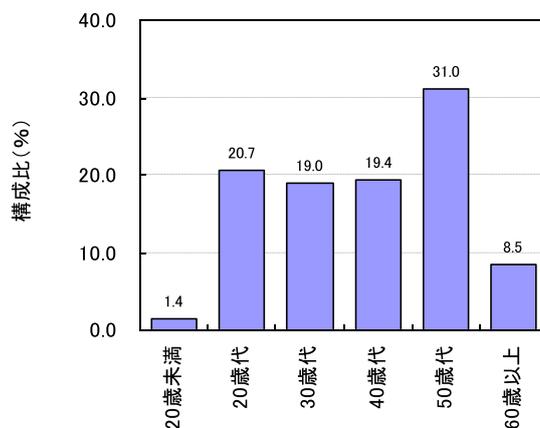
図 B2-1-1 雇用船員数



#### ②雇用船員の年齢分布（問4、図B2-1-2） [B2-1]

年齢階級別の船員数は「20歳未満」1.4%（-0.2%）、「20歳代」から「40歳代」は大差なく19.0%～20.7%（前回は17.4～22.2%）、「50歳代」は最も多く31.0%（-4.5%）、「60歳以上」8.5%（+5.3%）である。この年齢別人数分布に年齢階級の重み付けをして算出した平均年齢は43.2歳（-0.1歳）であり、内航船員全体より10歳ほど若い船員を雇用している。（表2-1-2参照）

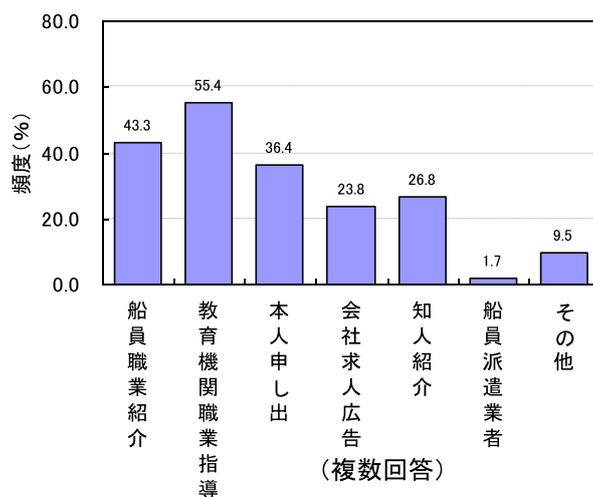
図 B2-1-2 雇用船員の年齢構成



③雇用船員の採用経緯（問5、図B2-1-3） [B 2-1]

採用の経緯についての複数回答の頻度は、船員教育機関の「就職指導」が55.4%（前回調査で示した延べ回答会社数に対する構成比は27.2%、前回との差は+6.8%以下同様にカッコ内に示す）で最も多く、次いで「船員職業紹介」43.3%（21.1%、+0.7%）、「本人申し出」36.4%（17.9%、+0.5%）、「知人紹介」26.8%（13.0%、-5.5%）、「会社求人広告」23.8%（11.7%、+1.5%）である。船員教育機関の卒業生を比較的多く採用している会社の特長を示している。（表B2-1-3参照）

図 B 2 - 1 - 3 雇用船員の採用経緯

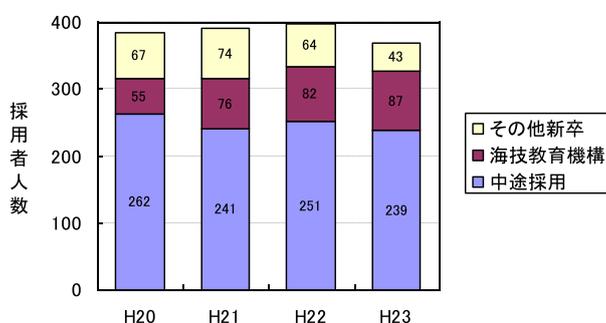


## (2) 船員採用の実態

### ①新卒採用及び中途採用の実績（問6、図B2-2-1） [B 2-2]

平成20年度から3年半の採用実績は毎年400名弱であったが、平成23年度は上半期でそれに近かった。前職が内航船員であった人が大半を占め、陸上職を一部含む「中途採用者」は半数を超えていた（前回調査の内航船員約1/3を下回る）。海上技術学校、海上技術短期大学校及び海技大学校（以下、「海技教育機構」）からの新卒者の採用は、平成20年度は少ないが、それ以後70名前後である（前回調査は平成18年度76名、平成19年度105名）。水産高校専攻科が多く、次に船員教育系高専を多く含む「その他新卒」は70名前後であり、「海技教育機構」に近い人数であった。（表B2-2-1・2）

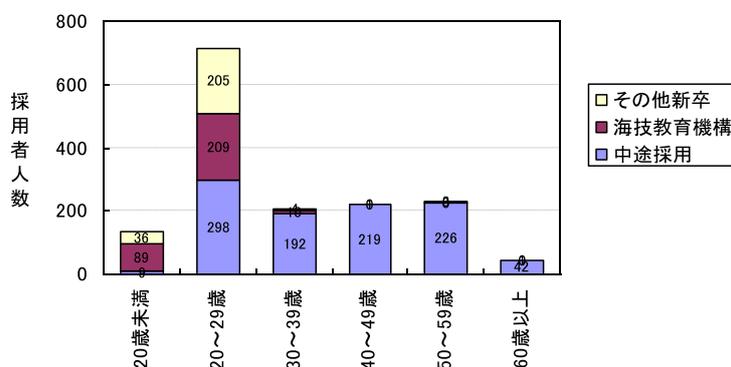
図 B 2 - 2 - 1 船員採用の推移



### ②採用者の年齢（問6、図B2-2-2） [B 2-2]

年齢は、30歳未満が半数以上であり、20歳代が約半数で、「中途採用」は298名、「海技教育機構」209名と「その他新卒」205名は、ほぼ同数であった。それ以上の年代では約200名が採用されていた。（表B2-2-1・2参照）

図 B 2 - 2 - 2 船員の採用時年齢

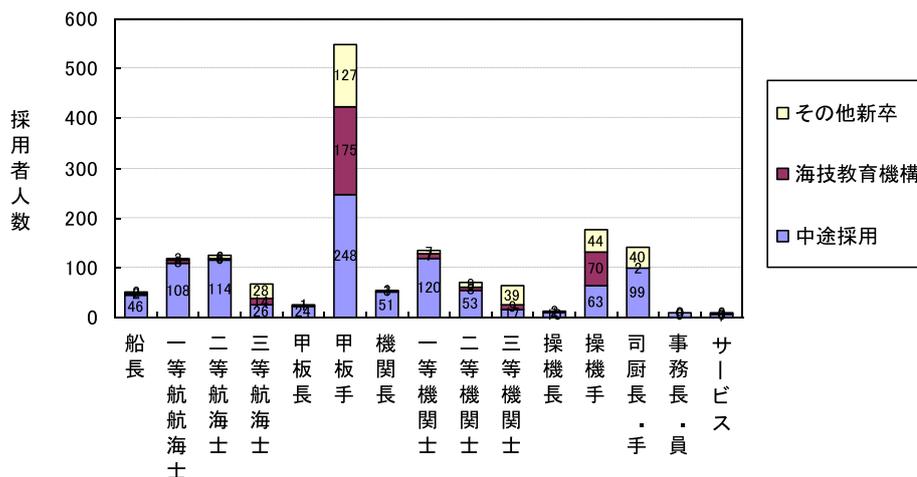


注) 派遣会社では、大量の移動があったケースがある。

②採用者の職務（問6、図B2-2-3）

採用者の職務は、甲板員を含む「甲板手」が約1/3で、その内訳は「中途採用」、「海技教育機構」、「その他新卒」の順であった。次いで操機員を含む「操機手」であり、「甲板手」の約1/3で、その内訳は「海技教育機構」が「中途採用」よりやや多く、「その他新卒」は44名であった。他は、大半が「中途採用」であるが、「三等機関士」、「司厨長・手」及び「三等航海士」は「その他新卒」が多い。（表B2-2-3参照）

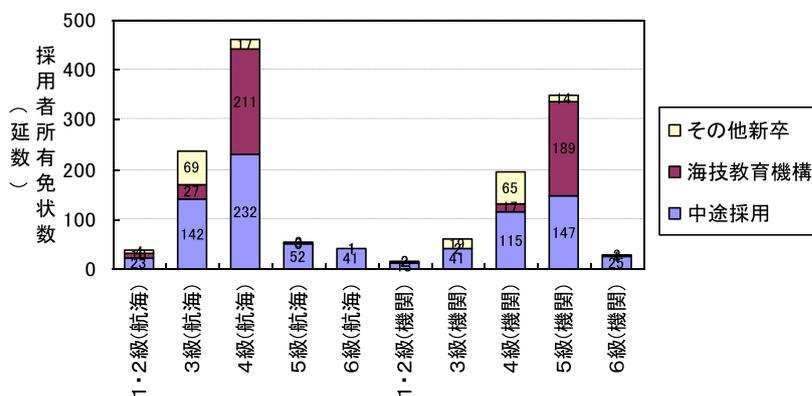
図 B 2 - 2 - 3 採用者の職務



②採用者の海技免状（問6、図B2-2-4） [B 1-1]

採用者が所有する海技免状（第1）所有者は929名で複数（第2）所有者は558名、複数所有者を重複して集計した延べ人数は1,487名であった。総数の内、約1/3が「4級（航海）」、約1/4が「5級（機関）」であり、これらを組み合わせた複数所有者が「海技教育機構」に多く、その大勢を占めた。「中途採用」は各免状の人数分布を構成しているが、「その他新卒」は「3級（航海）」と「4級（航海）」、「4級（機関）」と「5級（機関）」が多かった。（表B2-2-4参照）

図 B 2 - 2 - 4 採用者の海技免状



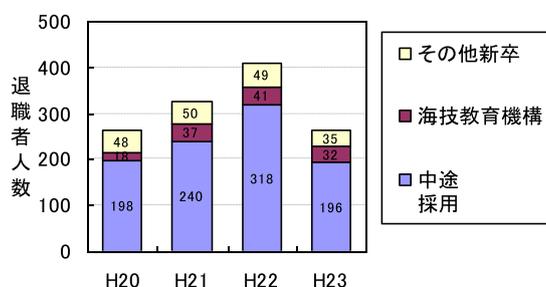
### (3) 船員退職の実態

#### ① 船員退職の推移 (問6、図B2-3-1) [B2-3]

平成22年度の退職者は雇用船員数8575名に対し408名であった(前回の平成19年は雇用船員数7740名に対し524名)。採用者397名に対し退職者408名でありほぼ均衡している。平成20年度から70名前後増え続けた結果になっているが、年度をさかのぼった集計が困難な会社、回答を省略した会社、短期間雇用を増やした会社などが含まれており、退職者の増加傾向の集計結果には実態との誤差が含まれるとみられる。

退職者の内訳は「中途採用」が3/4を占め、平成22年度の採用者より69名多い318名であり、その分が「海技教育機構」と「その他新卒」で補われており「海技教育機構」の方がやや多かった。(表2-3-1・2・3参照)

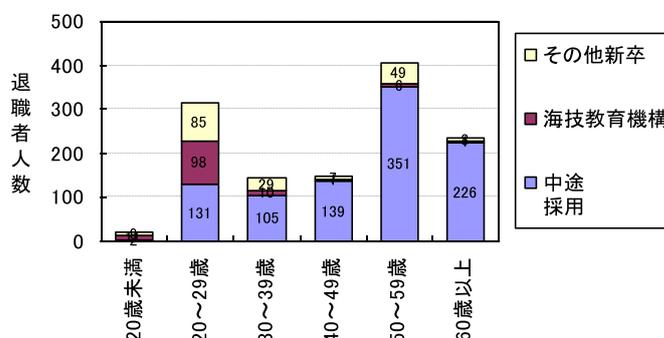
図 B 2 - 3 - 1 船員退職の推移



#### ② 退職者の年齢 (問6、図B2-3-2) [B2-3]

30歳以上60歳までの退職者は、「中途採用」がほとんどの約600名であり、その約半数が50歳代であった。「海技教育機構」学校卒業者は大半が20歳代であった。「その他新卒」は20歳代と50歳代が多かった。30歳以上の退職者は、学卒後転職の経験者が大半を占め、50歳以上転職に定年による退職が加わっていたとみられる。(表B2-3-1・2・3参照)

図 B 2 - 3 - 2 船員の退職時年齢



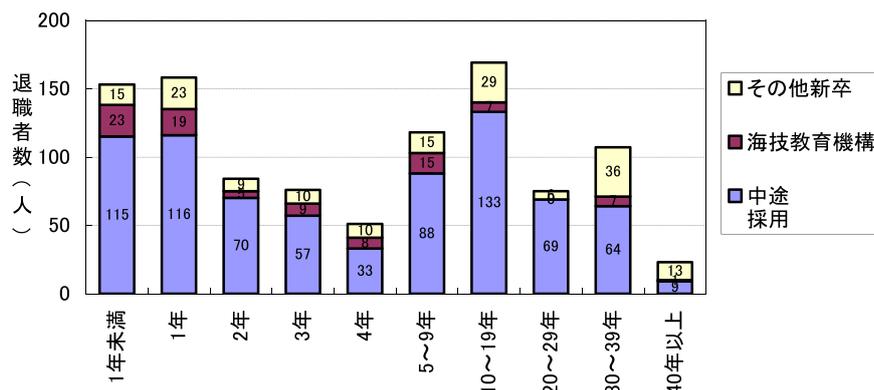
注) この内には、派遣会社の1社で退職175名の大量の移動があったケースが含まれる。

③ 退職者の在社年数（問6、図B2-3-3） [B2-4]

退職者の勤続年数は退職時年齢から採用時年齢の差から求めた。なお、採用時年齢の記述がない回答が多く、これを「無回答」としたため、回答数543名、無回答879名となった。

短期の雇用が含まれる「1年未満」と「1年」がほぼ同数で約150名であり、その後5年までは漸減し、5年以上の約35年間は各年とも7~24名で、総合計469名であった。（表B2-3-1・2・3参照）

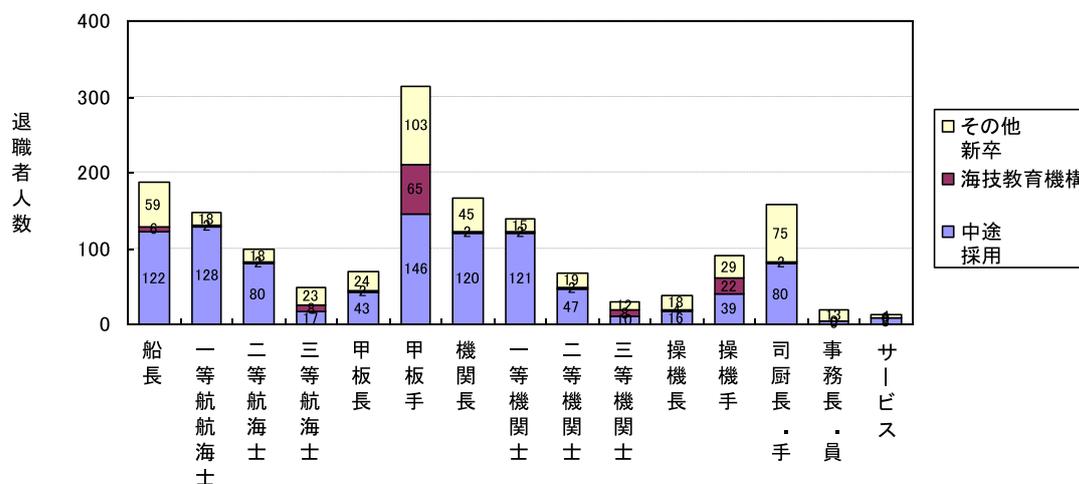
図 B 2 - 3 - 3 退職者の在社年数



④ 退職者の職務（問6、図B2-3-4）

退職者は「船長」、「一等航海士」、「機関長」及び「一等機関士」が大半を占めていた。その内訳は「中途採用」のそれぞれの職務で約120名ずつに、「その他新卒」の「船長」59名及び「機関長」45名が加わっており、「海技教育機構」はほとんどなかった。最も退職が多い「甲板手」は「中途採用」、「その他新卒」、「海技教育機構」の順に多く人数比は約3：2：1であった。（表B2-3-4参照）

図 B 2 - 3 - 4 退職者の職務

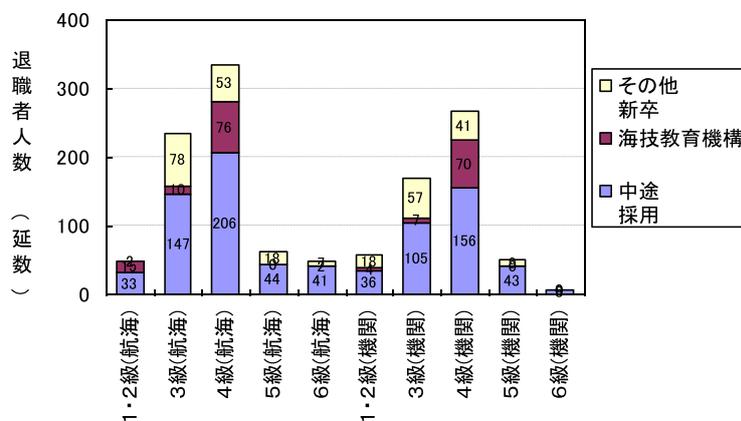


⑤ 退職者の海技免状（問6、図B2-3-5）

退職者が所有している海技免状所有者数は851名で、複数の所有者数は435名であった。複数所有者を重複して集計した延べ人数は、航海が「4級（航海）」335名と「3級（航海）」235名、機関が「4級（機関）」267名と「3級（機関）」169名であり、航海と機関はそれぞれの級で約20%に相当する70名ほど機関の方が少ない。

内訳はそれぞれ「中途採用」が最も多く、それぞれ3級には「その他新卒」が加わり、4級には「海技教育機構」と、それよりやや少ない「その他新卒」が加わっていた。他の級は少なかった。（表B2-3-5参照）

図 B 2 - 3 - 5 退職者の海技免状



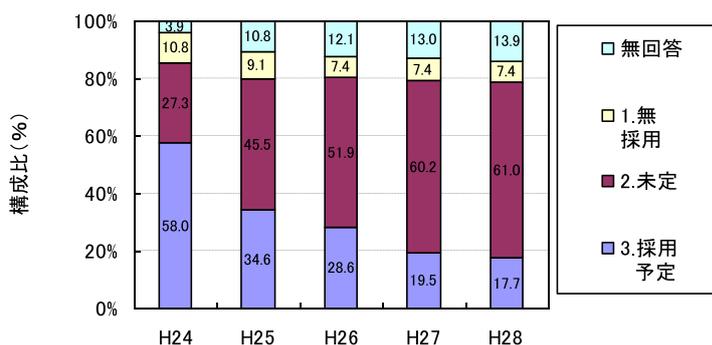
### 3 採用見通し

#### (1) 採用予定

##### ① 採用予定（問7、図B3-1-1） [B3-1]

将来5年間の採用は、平成24年度には58.0%（-4.7%、平成20年度との差）が予定していた。その先は未定が多くなるため、予定する会社は少なくなるが、採用しないとする会社「無採用」は10%以下であった。（表B3-1-1・2・3参照）

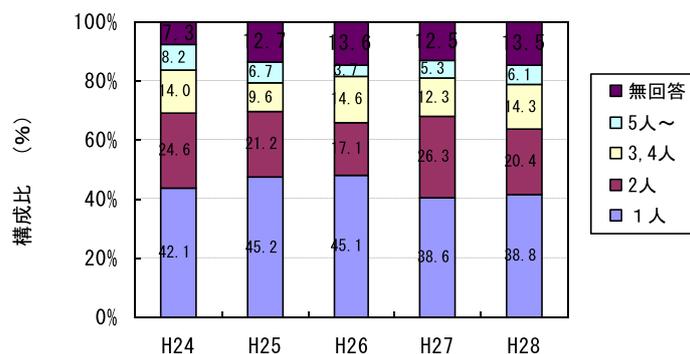
図 B3-1-1 船員採用見通し



##### ② 採用予定人数（問7、図B3-1-2） [B3-1]

採用予定を明らかにした会社は、平成24年度に新規学卒採用が276名、その他が71名の合計347名であり、先の年度になるほど見通しが難しく少なかった。各社の採用予定人数別内訳は、年間毎の変動は小さく、「1名」が38.6~45.2%（前回は23.5~36.2%、以下同様）、「2名」が17.1~26.3%（28.1~35.3%）、「3~4名」が9.6~14.6%（17.4~26.3%）、「5名以上」は8.2%以下（15.2%以下）であった。（表B3-1-1・2・3参照）

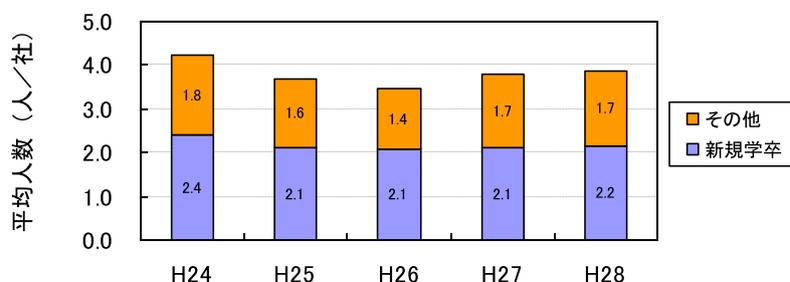
図 B3-1-2 採用予定会社の人数（無回答を含む構成比）



③ 採用予定平均人数（問7、図B3-1-3）

採用を予定している会社の平均人数は、新規学卒者が2.1～2.4名、その他が1.4～1.8名であった。（表B3-1-1・2・3参照）

図 B 3 - 1 - 3 採用予定会社の平均人数

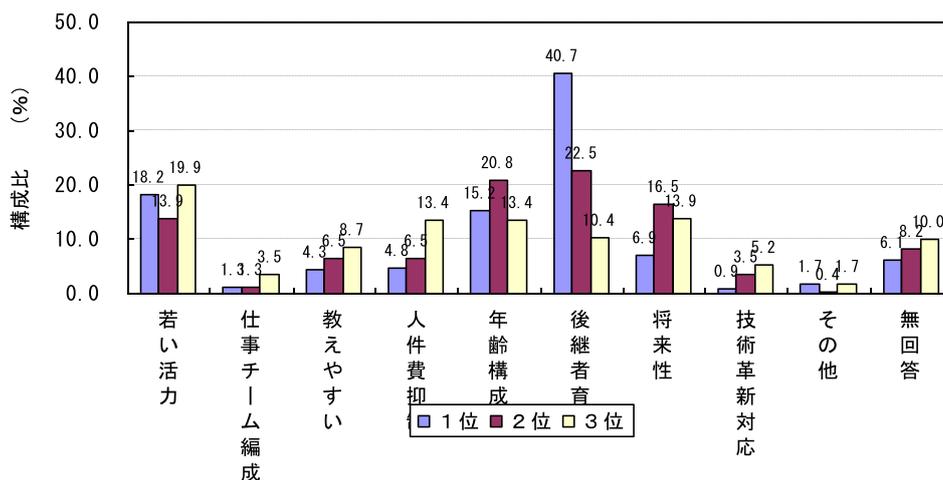


(2) 若年者の採用の背景と給源

① 若年者採用の理由（問8、図B3-2-1） [B3-2]

第1位の理由で多いのは「後継者育成」であり半数近い40.7%（-2.2%）が指摘し、次いで「若い活力」18.8%（+0.4%）である。第2位では「後継者育成」に次いで「年齢構成」が20.8%（-4.0%）である。第3位では「年齢構成」に次いで「将来性」13.9%（-3.5%）と「人件費抑制」13.4%（+4.2%）である。全般的な長いスパンを見据えた理由が多いといえる。（表B3-2-1参照）

図 B 3 - 2 - 1 若年者採用理由

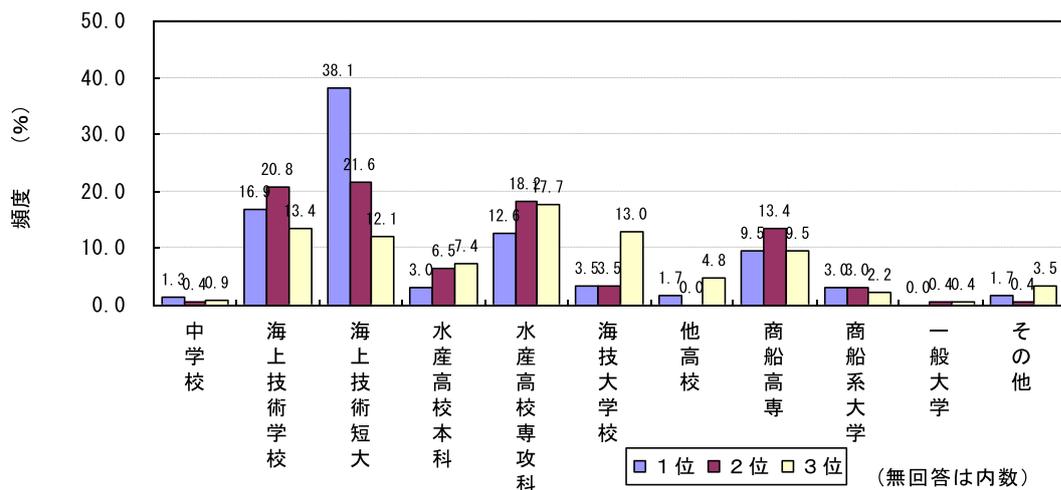


採用理由の記述回答は111件あった。採用理由は、約半数の45件が退職者の補充、13件が高齢化対策、12件が退職者対応、9件が船員不足、7件が後継者育成としていた。未定は船舶数や退職者の見通しが不明などで8件、無採用は、当面移動がないことなどのため12件であった。（資料編 記述回答82～84頁）

② 採用で優先する学校（問9、図B3-2-2中段） [B3-2]

優先する学校の第1位は海上技術短期大学校 38.1% (+3.7%)、次いで海上技術学校 16.9% (-3.2%)、水産高校専攻科 12.6% (本科と専攻科を合わせ 15.6%、前回より+5.8%)、商船高専 9.5% (-6.0%) である。第2位もこの上位2校だが、水産高校専攻科はそれに続き 18.2% (本科と専攻科の合計 25.0%は前回より+5.0%)、第3位では水産高校が最も多く、次いで海技大学校 13.0% (+1.3%) である。(表B3-2-2参照)

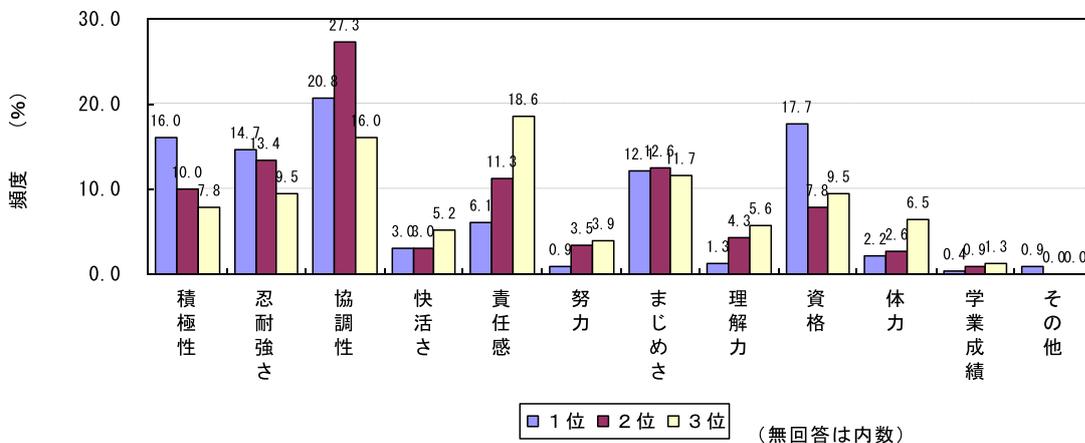
図 B3-2-2 優先学校



③ 採用で重視する事項（問10、図B3-2-3） [B3-2]

重視する事項は、第1位では「協調性」20.8% (-1.7%)、次いで「資格」17.7% (前回調査にはない項目)、「積極性」16.0% (+0.7%) である。第2位では「協調性」に次いで「忍耐強さ」13.4% (+4.8%)、「まじめさ」12.6% (-3.4%) であり、前回2番目の「責任感」11.3% (-7.1%) は3番目である。第3位は、ほぼ第2位と同じ傾向であるが、前回調査になかった選択肢の「体力」は6.5%である。(表B3-2-3参照)

図 B3-2-3 採用時の重視事項

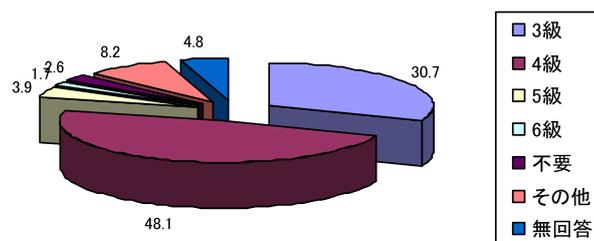


### (3)採用予定者の海技免状

#### ① 採用予定者に希望する免状（問11、図3-3-1） [B3-3]

採用予定の有無にかかわらず、採用者が所持する海技免状についての希望は、半数近くが「4級海技士免状」48.1%（+0.1%）であり、次いで「3級海技士免状」30.7%（-3.7%）、この2種類がほとんどであり、「その他」には2級海技士免状などがある。（表B3-3-1・2参照）

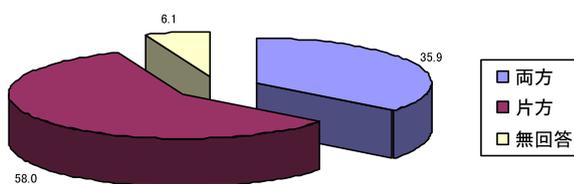
図 B3-3-1 採用者に希望する海技免状のクラス



#### ② 航海・機関海技士免状の両用（問11、図B3-3-2） [B3-3]

航海と機関の海技士免状を共に所持する「両方」を希望する会社は231社中83社35.9%（-0.3%）であり、「片方」でよいとする会社134社の58.0%（-3.1%）よりかなり少ない。（表B3-3-1・2参照）

図 B3-3-2 採用者の複数海技免状の希望



## 4 (独)海技教育機構の学校教育

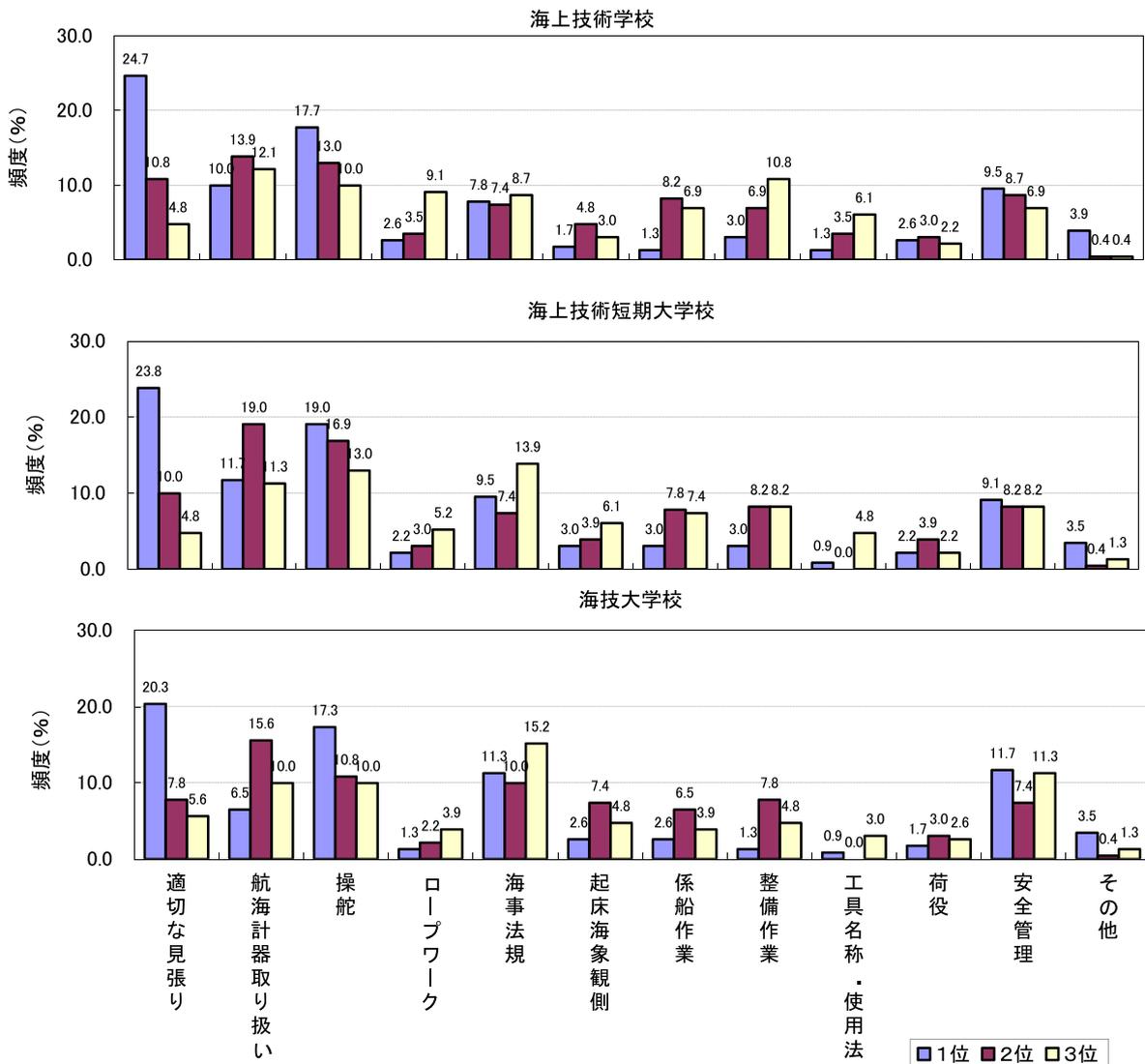
### (1) 重視する教育内容

#### ① 航海系教科での重視内容 (問14、図B4-1-1 a、b、c) [B4-1]

海上技術学校で重視する内容は、第1位で多いのは「適切な見張り」24.7% (-4.7%)、次いで「操舵」17.7% (+0.5%)、「航海計器取り扱い」10.0% (+4.5%)、「安全管理」9.5% (+0.3%)、「海事法規」7.8% (-0.2%)が続く。第2位もこれらが多いが「航海計器取り扱い」13.9% (+1.0%)が最も多く、他に「係船作業」8.2% (-0.4%)が多かった。第3位はこれらの他に「整備作業」10.8% (-0.9%)と「ロープワーク」9.1% (+4.4%)が加わる。

海上技術短期大学校と海技大学校は、大半が同じ傾向だが、第2位で「航海計器取り扱い」19.0%と17.8%、第3位で「海事法規」13.9%と15.5%が多かった。(表B4-1-1参照)

図 B4-1-1 重視する航海関係教科

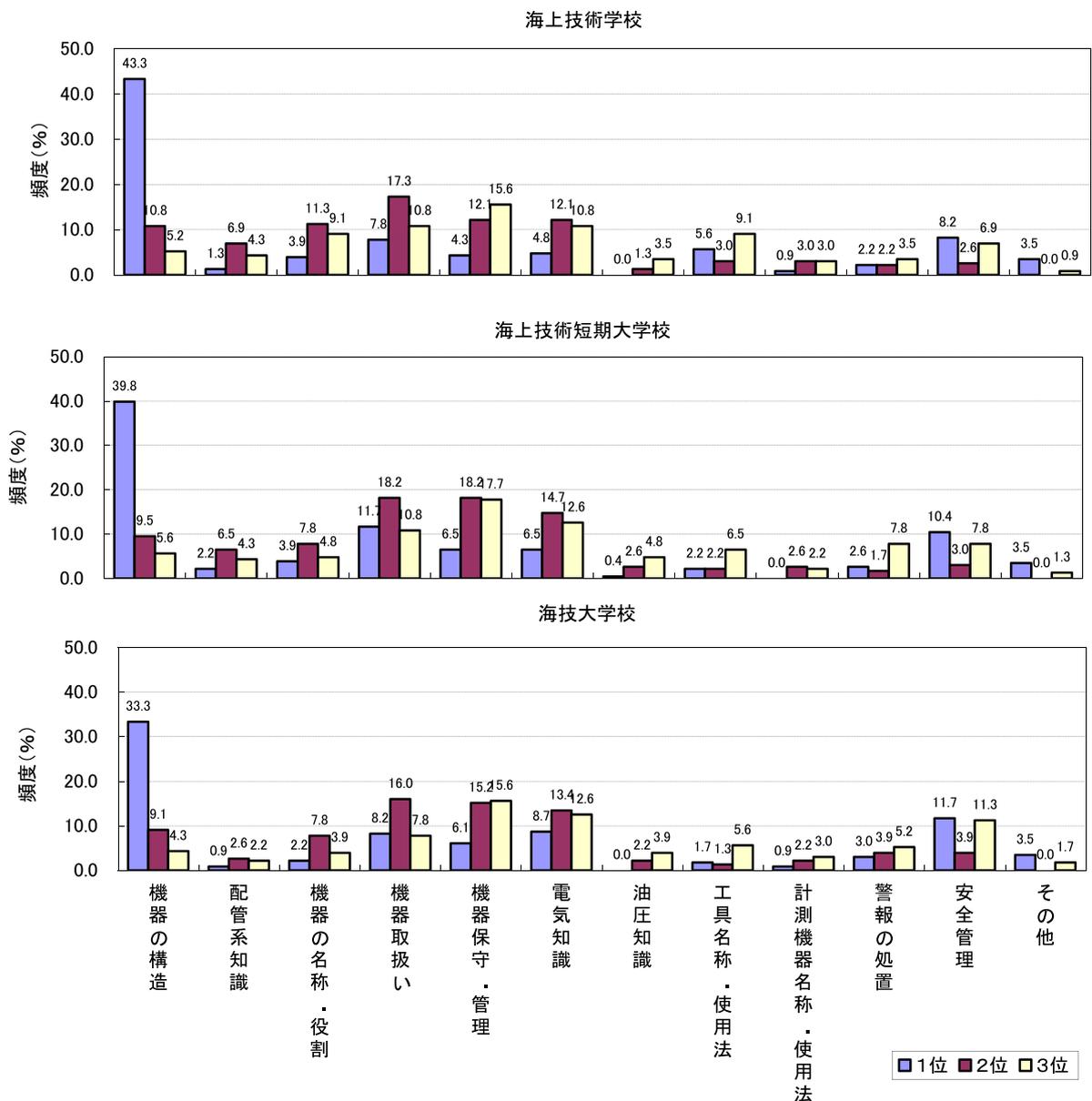


② 機関係教科での重視内容（問15、図B4-1-2 a、b、c） [B4-1]

海上技術学校で重視する内容は、第1位で群を抜いて多いのは「機器の構造」43.3%（-2.9%）であり、次いで「安全管理」8.2%（-1.0%）であった。第2位では「機器取り扱い」17.3%（+0.7%）、「機器の保守・管理」12.1%（-5.7%）、「電気知識」12.1（+0.4%）であった。第3位では「これらの他に「工具の名称」9.1%（+0.5%）が加わった。

海上技術短期大学校も海技大学校も同様の傾向であったが、第1位の「機器の構造」39.8%（-0.7%）と33.3%（-2.9%）で少ない分が他の内容に分散していた。（表B4-1-2参照）

図 B 4 - 1 - 2 重視する機関係教科

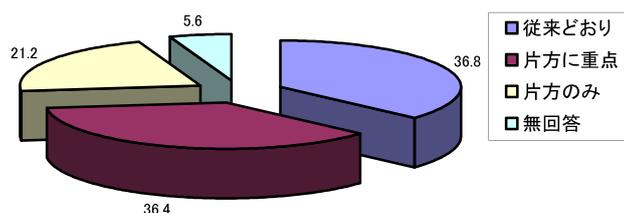


## (2) 船員教育機関の両用教育及び定員

### ① 両用教育 (問16、B4-2-1)

航海教科と機関教科の両方を実施しているこれまでの教育について、「従来どおり」36.8% (前回調査にはない質問項目) とほぼ同じく「片方に重点」36.4%であり、「片方のみ」21.2%と合わせると「従来どおり」を上回る。無回答5.6%で判断を保留する姿勢もある。(表B4-2-2参照)

図 B4-2-1 両用教育

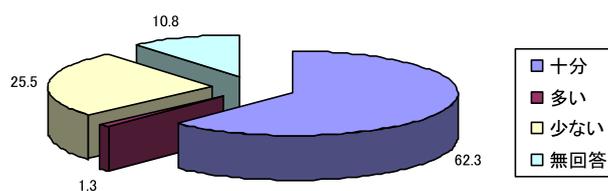


記述回答は113件あった。両用教育を必要とするのは、広範な能力が20件、船員減少対策が20件、配乗の柔軟性が14件、緊急対応が4件であった。不必要とするのは、各部専門の就労が19件、専門性の深化が18件、基礎の充実が10件、中途半端を避けるが8件であった。(資料編 記述回答85~88頁)

### ② 養成規模 (問17、図B4-2-2) [B4-2]

養成定員は「十分」62.3% (+33.4%)が多く、「少ない」25.5% (-22.4%)を上回り、前回と順位が逆転し、無回答10.8% (-5.8%)で判断を保留する姿勢は減った。(表B4-2-1参照)

図 B4-2-2 養成規模



記述回答は53件あり、十分または多いとするのは5件であった。不足は48件であり、船員不足が19件、高齢化が13件、定着の問題が7件、その他環境の変化などが10件であった。(資料編 記述回答89~90頁)

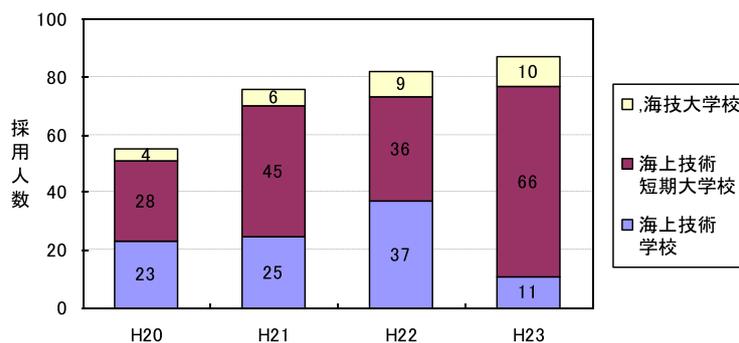
## 5（独）海技教育機構の学校卒業者の採用と職業履歴

### （1）卒業者の採用

#### ① 採用の推移（問6、図B5-1-1） [B 4-4]

「海技教育機構」の学校卒業者の採用は、平成20年度は少なく55名であったが、それ以降は80名前後であり合計300名であった（前回調査の平成19年度は58名）。毎年微増していたがこの傾向には回答上の誤差が含まれる可能性がある。採用者の卒業学校の内訳は、平成23年度に海上技術学校卒業生の採用が少なかった。（表B5-1-1参照）

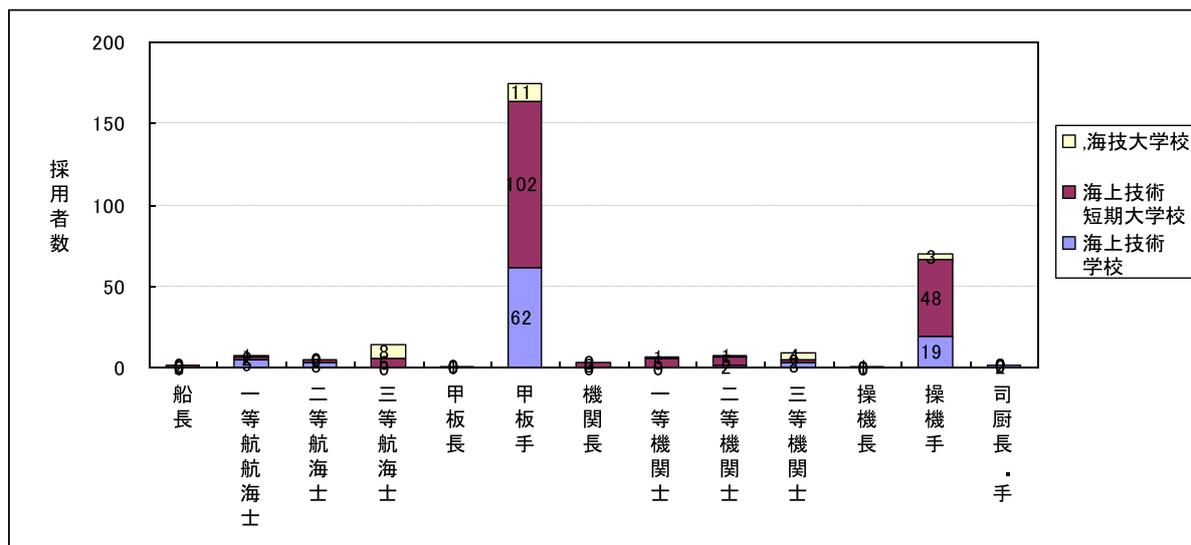
図 B 5 - 1 - 1 （独）海技教育機構関係学校新卒者の採用



#### ②（独）海技教育機構の学校卒業者の職務（問6、図B5-1-2） [B 4-5]

「甲板手」と「操機手」がほとんどを占め、それらの人数比は約2：1であり、海上技術学校卒は「甲板手」がやや多く人数比は約3：1の比であった。（表B5-1-2・3参照）

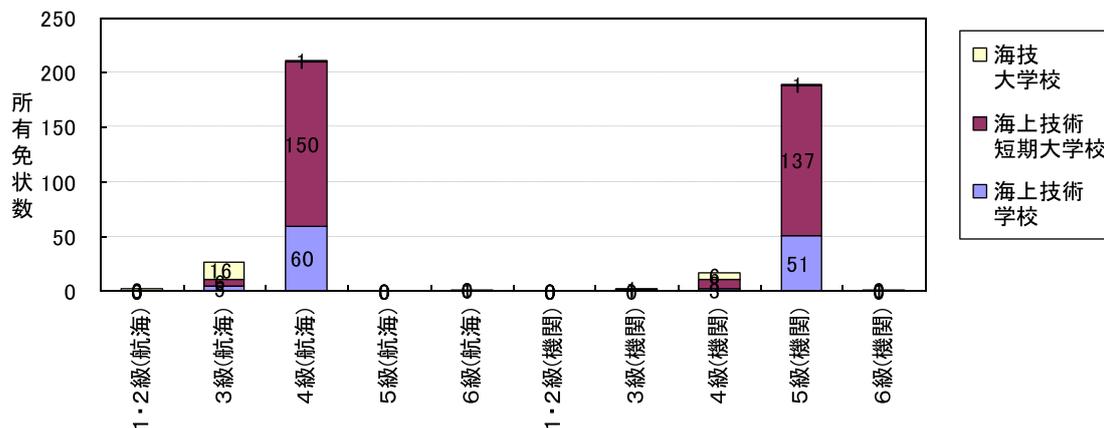
図 B 5 - 1 - 2 （独）海技教育機構関係学校新卒者の職務



③(独)海技教育機構の学卒者の免状 (問6、図B5-1-3) [B 4-6]

学卒者の2/3が航海か機関の4級免状を持ち1/2は両方を持っており、一部が3級免状をもつ。海上技術短期大学校も同様であるが所持するものが多くなり4/5が航海と機関両方の4級免状をもっている。(表B5-1-2・3参照)

図 B 5 - 1 - 3 (独) 海技教育機構関係学校新卒者の免状



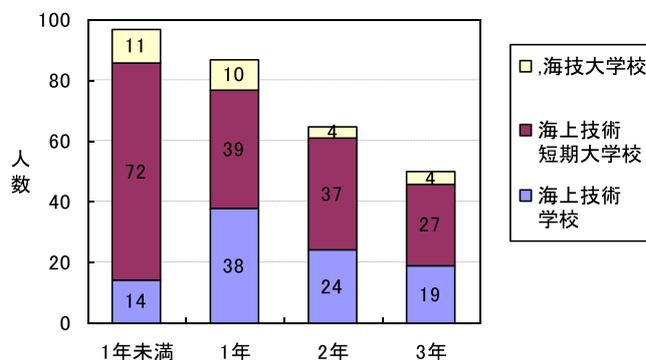
(2) 採用された新卒者の定着

①「海技教育機構」卒業者の在社年数 (図 B 5 - 2 - 1) [B 4-4]

調査期間の採用者で退職年度のない場合は調査年度から採用年度を減じ、退職年度の記入があった場合は退職時年齢から採用時年齢を減じて在社年数とした。

在社年数「1年未満」は97名であり、在社年数「2年」の65名は2年前の平成22年度採用者82名の内数にあたる。(表B5-2-1・2参照)

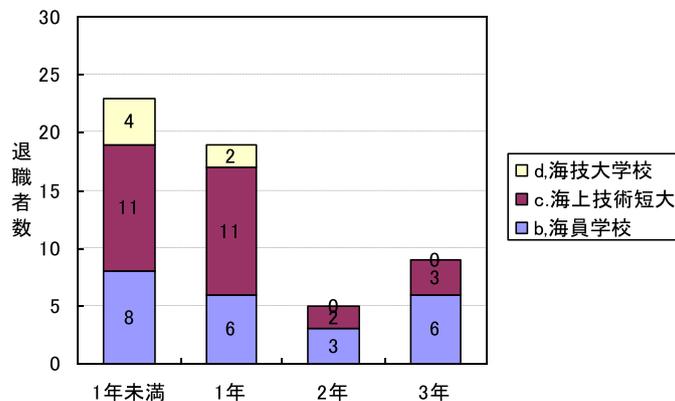
図 B 5 - 2 - 1 (独) 海技教育機構関係学校新卒採用者の在社年数



② 退職者の在社年数（問6、図B5-2-2） [B4-4]

調査対象期間に退職した「海技教育機構」卒業者の採用者で在社年数「1年未満」は23名であり、前記の採用者在社年数1年未満97名の内数にあたる。（表B5-2-1・2参照）

図 B5-2-2 (独) 海技教育機構関係学校卒業者の退職

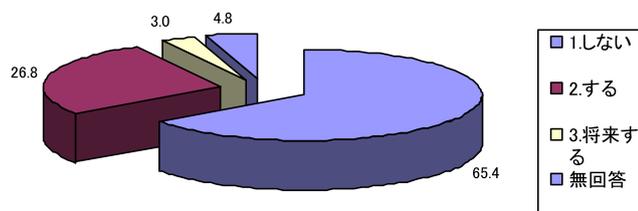


(3) 甲板部機関部の反対職就労

① 反対職就労の実施状況（問13、図B5-3-1）

調査対象会社全社のうち反対職就労を実施について「しない」65.4%と「する」26.8%であった。（表B5-3-1参照）

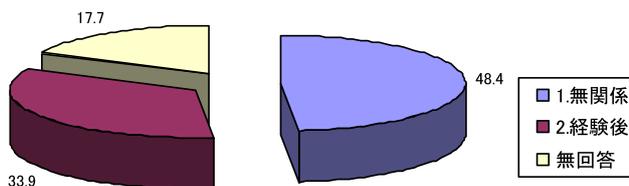
図 B5-3-1 甲板部または機関部と反対の職部就労の実施



② 反対職就労までの経験（問13-2、図B5-3-2）

反対職就労を進めている会社が専門の職部（以下、現職）に就いてから反対職に就くまでに現職の経験を考慮するかどうかについて、「無関係」48.2%は「経験後」33.9%よりやや多い。（表B5-3-2参照）

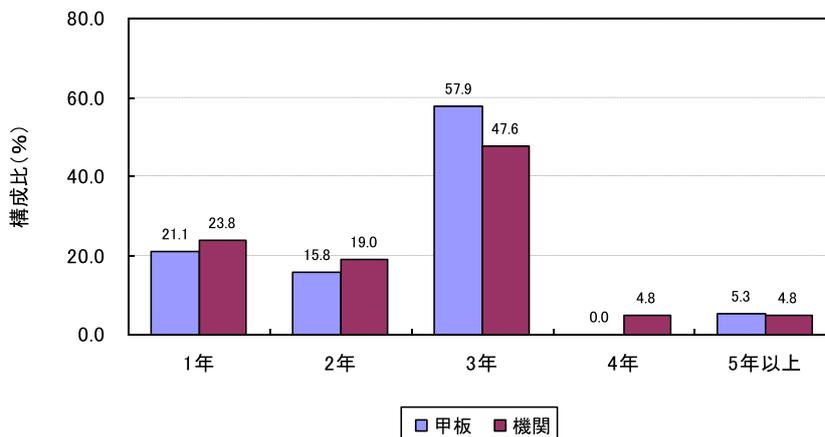
図 B5-3-2 反対の職部就労までの経験



③ 反対職就労までの経験年数（問13-2、図B5-3-3）

反対職就労を開始するまでの現職が甲板部と機関部は、それぞれの経験年数は、半数以上が3年を目途にしており、職部の違いは小さかった。（表B5-3-3参照）

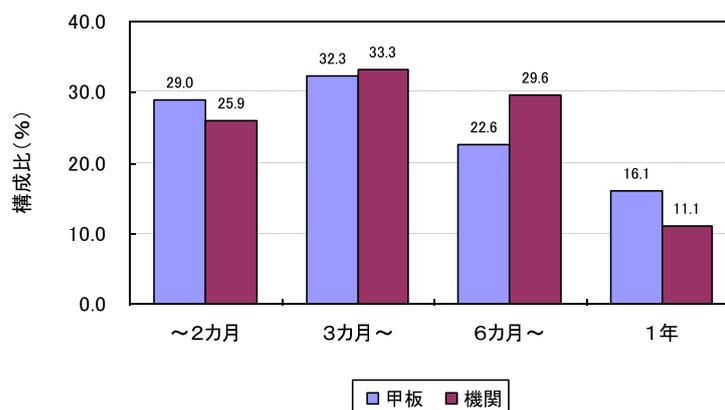
図 B 5 - 3 - 3 反対の職部就労までの経験年数



④ 反対職就労の期間（問13-3、図B5-3-4）

従事月数は反対職が機関部と甲板部は、それぞれ年間「2カ月～」、「3カ月～5カ月」、「6カ月～11カ月」の差は小さく30%前後であった。（表B5-3-4参照）

図 B 5 - 3 - 4 反対の職部就労の期間（年間あたり）



## 6 教育内容に関する自由記述回答

自由記述回答は66件あった。練習船教育や教科内容など教育態勢について24件、職場での実践力など現場における仕事能力について17件、仕事姿勢や人間関係など態度について12件、知識や技能など基礎的な能力育成について7件、求人・求職・定着など就職について6件であった。（資料編 記述回答91～96頁）

## まとめ

1. 船会社の所在地を①北海道東北、②関東北信越、③中部近畿、④中国、⑤四国、⑥九州沖縄の6ブロックに分けると、その割合は①10%、②30%程で、他は20%前後である。この割合は前回と同様である。業種は「運送業」が1/7で前回の約半数となり、その分フェリー・旅客船が多かった。貸渡業1/4、兼業1/5の順は同様であり、その他に曳船・港湾作業船などが多かった。内航船社全体より大手の船主が多い。船舶数は大型の専用船とフェリー、小型の貨物船と曳船、旅客船に分かれており、小型船が減少していた。
2. 船員の平均年齢は前回とほぼ同じ43.2歳であり、内航船員全体より10歳ほど若い船員を雇用している。**求人**は**船員教育機関の就職指導**が最も多く次いで船員職業紹介であり、知人紹介の比率の減少が大きい。海技教育機構からの新卒は全体の約1/5強であり、前回は微増していたが、さらに増えている。採用者の年齢は30歳未満が半数以上であり、甲板手としての採用が多い。内航船からの中途採用は20歳代から50歳代まで幅広く分散している。退職は年々増えており、50歳代の定年と20歳代の転社が多い。これらの傾向は前回同様である。
3. **海技教育機構学校卒業生の採用**は数年前から70名前後で推移しており、退職者は20名前後いるが派遣会社の短期雇用も含まれており、大半は継続を望み、実際に定着している。採用を予定していない会社はほとんどなく、2/3は具体的に採用予定人数を決めている。採用予定人数は新規学卒者が276名、その他が71名であり、1社あたり平均3名程である。**採用理由は「後継者育成」**が半数であり、全般的な長いスパンで考えている。予定者に期待する海技免状は、大半が4級海技士免状であり、次いで3級海技士免状であり、この2種類がほとんどである。航海と機関の海技士免状を共に所持することを希望する会社は1/3で多くはない。  
**採用で優先する学校は海上技術短期大学校**が最も多く、次いで海上技術学校だが、水産高校はそれに近い。採用で重視するのは「協調性があり、積極的で責任感が強く、まじめで忍耐強い」若者である。
4. 海技教育機構の**学校の教科に対する希望**は、航海では「適切な見張り」と「操舵」が多く、「安全管理」や「航海計器の取扱い」、「海事法規」もあり、安全制度や機器の変化の影響がみられる。機関では「機器の構造」と「機器取り扱い」と「安全管理」であり、下位に「機器の保守管理」と「機器の名称・役割」と「電気知識」が加わる。
5. **両用教育**は「従来どおり」と「片方に重点」が1/3強で拮抗しており、「片方のみ」は1/4であった。海技教育機構の**船員養成の定員**については十分としているのが半数以上で前回の2倍に近い。
6. **自由記述回答**の内容は、各社の業務内容、経営方針、経営環境、労務管理などの多様さを反映して両極端な意見などが含まれて様々であったが、人格形成や実践力の強化などが多かった。

## C 若年船員の調査結果

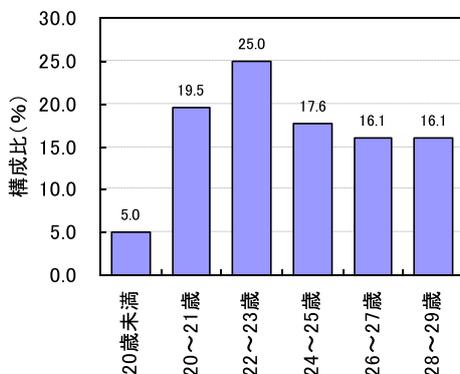
### 1 若年船員の実態

#### (1) 若年船員の年齢と出身学校

##### ①年齢分布 (問1、図 C1-1-1) [C1-1]

20歳未満と20歳以上を2歳毎に集計した結果、22歳代が最も多く25.0% (+0.1%) となっており、最近に新卒者採用が多かったことを示す。他は16.1~19.5% (14.7%~19.5%) であった。(表C1-1-1参照)

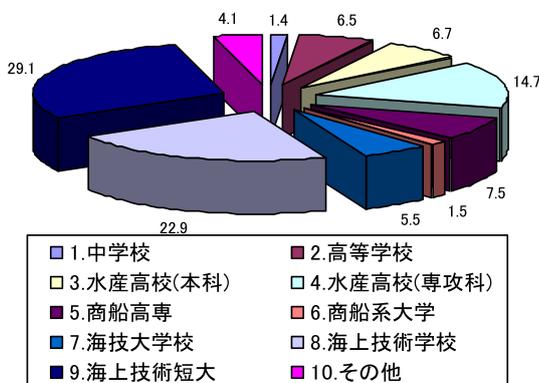
図 C1-1-1 年齢分布



##### ②出身学校 (問2、図C1-1-2) [C1-2]

最も多いのは「海上技術短期大学校」29.1% (+2.1%) を占め、次いで「海上技術学校」22.9% (+2.5%)、水産高校は「水産高校本科」6.7%と「水産高校専攻科」14.7%合わせて21.4% (+7.3%)、「商船高専」と「商船系大学」9.0% (-5.3%) であった。(表C1-1-2参照)

図 C1-1-2 出身学校



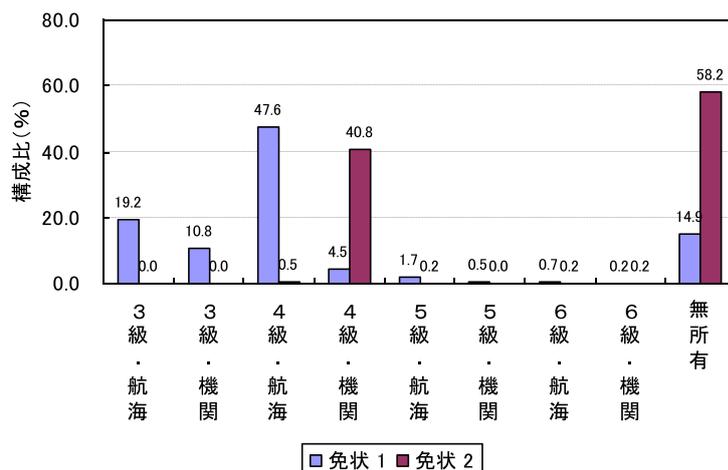
(凡例は図の頂部から右回り、以下同様)

## (2) 若年船員の職業的背景

### ① 海技免状 (問3、図C1-2-1) [C1-3]

所持している海技免状は、約半数が「4級航海」47.6% (+9.3%) を所持し、同程度に両用免状として「4級機関」40.8% (+8.5%) を所持していた。3級の免状は優先する方を記しているともてよいが、「3級航海」19.2% (-5.1%) と「3級機関」10.8% (-3.0%) であった。これら以外は僅少であった。(表C1-2-1参照)

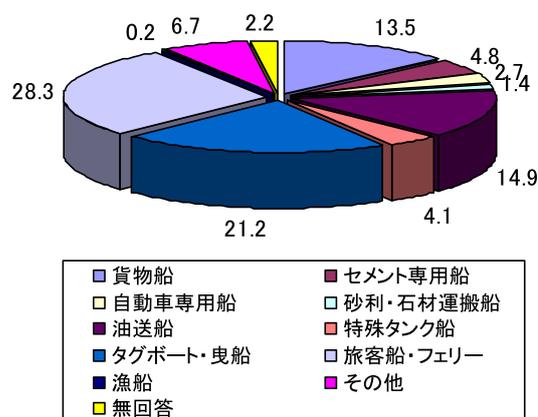
図 C 1 - 2 - 1 海技免状



### ② 乗船船種 (問4、図C1-2-2) [C1-4]

最も多いのは「旅客船・フェリー」28.3% (-4.5%) であり、「タグボート・曳船」21.2% (+4.0%) は「油送船」14.9% (-7.3%) に変わって二番目に多く、次いで「貨物船」13.5% (+5.9%) であった。(表C1-2-2参照)

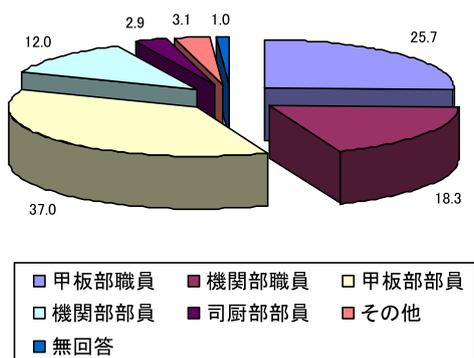
図 C 1 - 2 - 2 乗船船種



③ 職種（問5、図C1-2-3） [C1-5]

現在の職務は、「甲板部部員」37.0%（-3.2%）、次いで「甲板部職員」25.7%（+1.9%）と合わせて2/3にあたる62.7%（-2.3%）が甲板部である。機関部は「機関部部員」12.0%（-4.1%）と「機関部職員」18.3%（+2.4%）であり、甲板部と機関部は2：1の比率になる。「司厨部部員」3.0%（-0.9%）はほとんどいなかった。（表C1-2-3参照）

図 C 1 - 2 - 3 職種



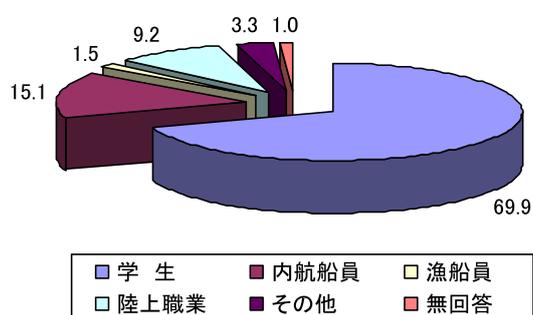
## 2 若年船員の職業経歴と定着意識

### (1) 若年船員の職業経歴

#### ①前職（問6-1、図C2-1-1） [C2-1]

現在の会社に採用されたとき、ほとんどが新規採用の「学生」69.9%（-1.5%）であり、そのまま同じ会社にいたことになる。学卒者以外の転職者は「内航船員」15.1%（-0.5%）、「陸上産業」9.2%（+2.1%）であり、「漁船員」1.5%（+0.7%）はわずかである。（表C2-1-1・2参照）

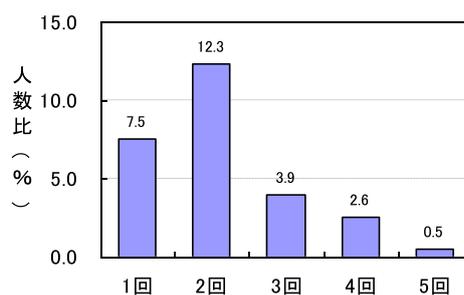
図 C 2 - 1 - 1 調査対象者の前職



#### ②転職回数（問6-2、図C2-1-2）

30歳未満の船員の転職は回答者全体の26.9%であった。転職回数は「1回」が7.5%、「2回」が最も多く12.3%、「3回」以上は少なかった。（表C2-1-1・2・3・4参照）

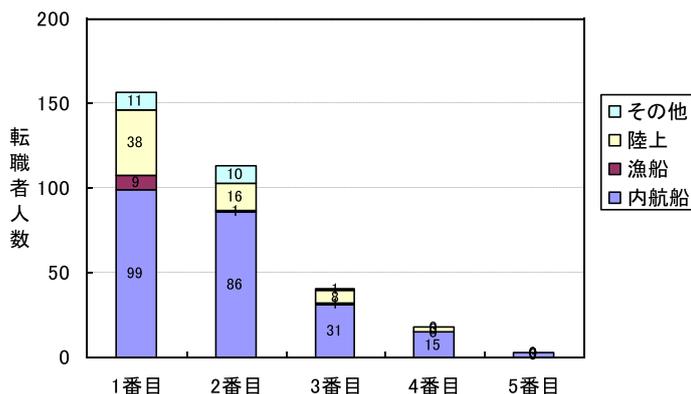
図 C 2 - 1 - 2 転職回数別の転職者数



③ 転職先（問6-2、図C2-1-3） [C 2-2]

転職の順番毎の職種は、一番目には「内航船」99名（全回答者の17.0%、前回比-3.9%、以下同様）、「陸上」38名（6.5%、-0.9%）であり漸減していく。1番目で「陸上」とした人は陸上職場から船員になった人である。2番目で「陸上」とした人は少ないことから、内航船から内航船、陸上職から内航船への転職がほとんどである。但し、内航船から陸上職への転職状況は解らない。（表C2-1-1・2・3・4参照）

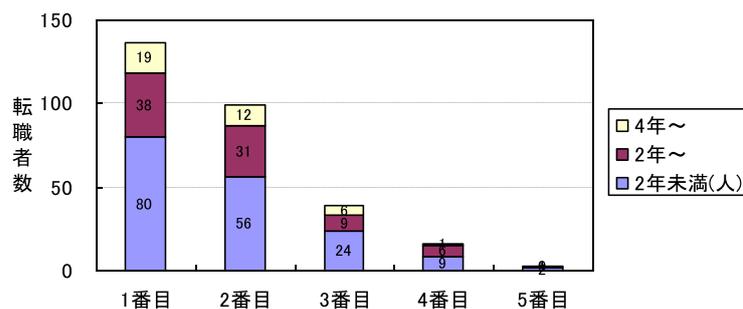
図 C 2 - 1 - 3 転職者の転職順番毎の職種



③ 転職者の在籍年数（問6-2、図C2-1-4） [C 2-2]

転職者の転職順番ごとの在籍年数別人数の全体に占める比率は、1番目で「2年未満」80名（13.75%（-8.2%））、「2年～」38名（6.5%（-2.0%））、順番が後になるにしたがって漸減していた。（表C2-1-1・2・3・4参照）

図 C 2 - 1 - 4 転職者の在籍年数（無回答を含む比率）

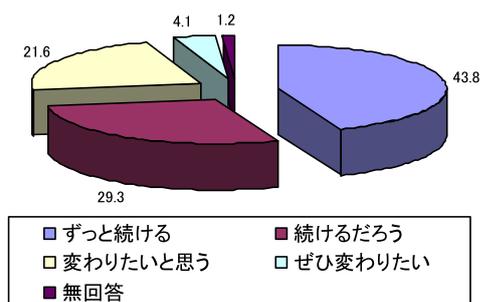


## (2) 若年船員の職業継続意識

### ① 職業継続意識 (問7-1、図C2-2-1) [C 2-3]

半数近くは将来もこの会社で「ずっと働きたい」43.8% (-0.9%)、「変わりたいと思うこともあるが続けるだろう」29.3% (-2.4%) と合わせると73.1% (-3.3%) であった。現在の会社で働くことになるという継続意識をもっている。(表C2-2-1参照)

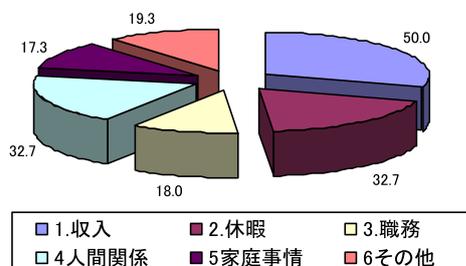
図 C 2 - 2 - 1 職業継続意識



### ② 転社・転職希望の理由 (問7-2、図C2-2-2) [C 2-4]

会社を「変わりたい」または「ぜひ変わりたい」とした人の変わりたい理由は、「収入」50.0%、(-1.8%) であり、次いで「休暇」32.7% (+3.8%) と「人間関係」32.7% (+2.6%) であった。(表C2-2-2参照)

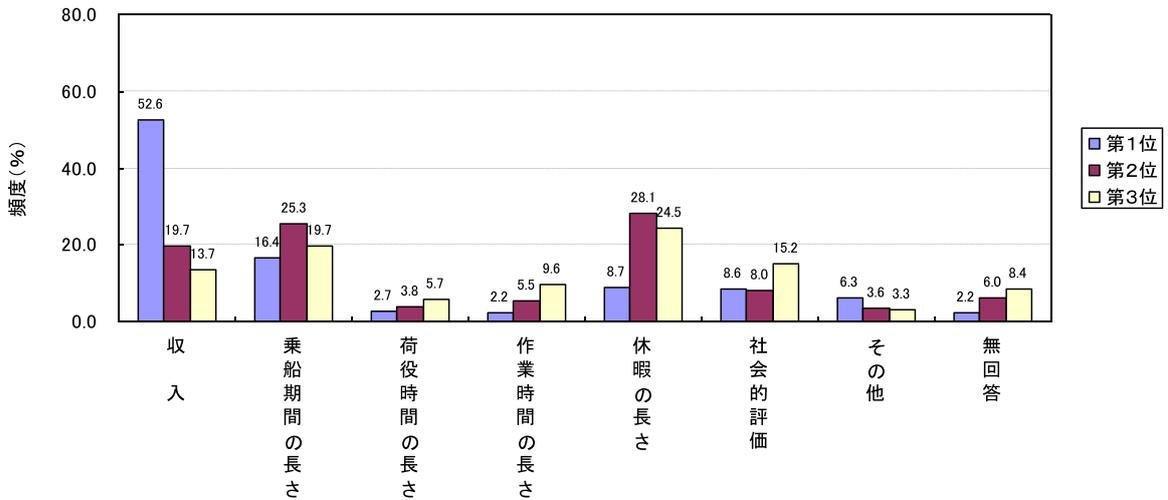
図 C 2 - 2 - 2 転社・転職希望の理由



### ③ 職場改善希望 (問8、図C2-2-3) [C 2-5]

第1位で際立って多いのは「収入」52.6% (-8.0%) であり、次いで「乗船期間の長さ」16.4% (-0.3%)、「休暇の長さ」8.7% (-2.6%)、「社会的評価」8.6% (+4.4%) であった。第2位に多いのは「休暇の長さ」28.1% (+1.1%) で、次いで「乗船期間の長さ」25.3% (+2.8%)、収入19.7% (-1.7%) である。第3位に多いのはこれら以外に「社会的評価」15.2% (-0.7%) であった。これらに比べて荷役時間や作業時間は少ない。(表C2-2-3参照)

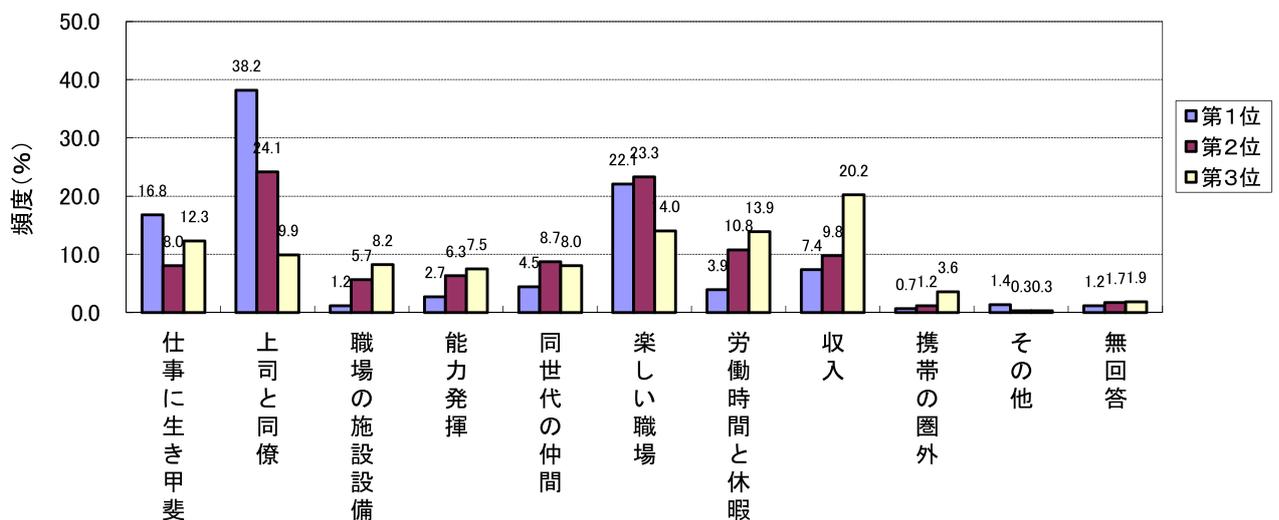
図 C 2 - 2 - 3 職場での改善希望



④ 職場で重視する事項 (問9、図C 2 - 2 - 4) [C 2-6]

第1位では「上司と同僚」38.2% (+2.4%)と「楽しい職場」22.1% (-7.3%)が多く、「仕事に生きがい」16.8% (+0.4%)であった。第2位も第1位と同様でそれぞれ24.1%と23.3% (+0.8%と+2.9%)であり、次いで「労働時間と休暇」10.8% (+3.4%)、「収入」9.8% (-3.2%)、「同世代の仲間」8.7% (-0.6%)であった。第3位では「収入」20.2% (+0.9%)が最も多く、他は「楽しい職場」14.0% (+1.3%)、「労働時間と休暇」13.9% (+0.4%)などであった。(表C 2 - 2 - 4参照)

図 C 2 - 2 - 4 職場で重視する事項



### 3 海技教育機構卒業生の学校教育の評価

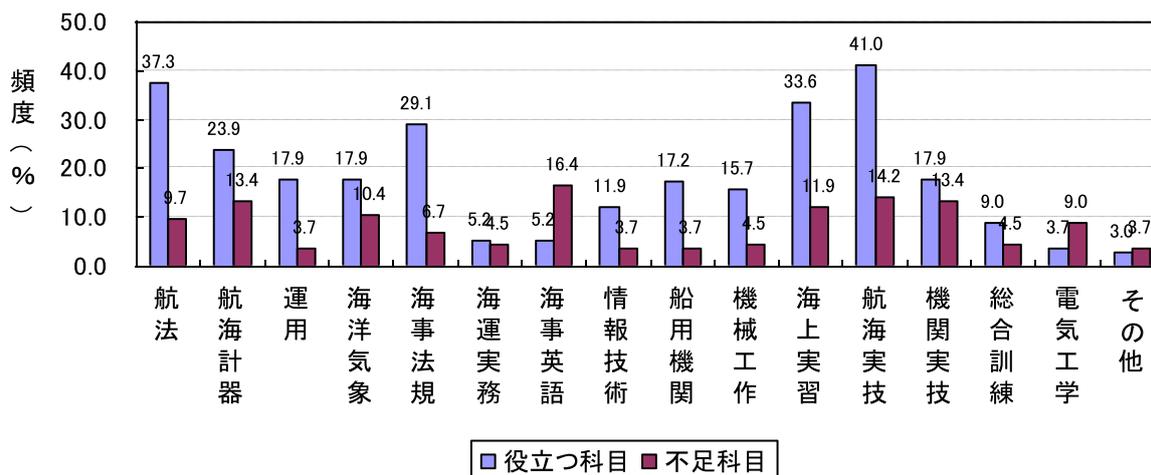
#### (1) 教科の評価

##### ① 海上技術学校 (問10、図C3-1-2) [C3-1]

実務を経験して役立っていると思われる航海関係教科で最も多いのは「航海実技」41.0% (+2.4%)、次いで「航法」37.3% (+8.9%)、「海上実習」33.6% (+6.3%)、「海事法規」29.1% (-5.8%)、「機関実技」17.9% (-2.6%)、「運用」、17.9% (-0.1%)、「海洋気象」17.9% (-2.6%)「船用機関」17.2% (-4.4%)の順で多かった。逆に「電気工学」3.7% (-4.8%)、「海運実務」5.2% (+0.7%)、「海事英語」5.2% (+2.4%)、「総合訓練」9.0% (+3.3%)、「情報技術」11.9% (+3.4%)の順で少なかった。

不足内容は、最も指摘が多いのは「海事英語」16.4% (+0.5%)、次いで「航海実技」14.2% (-5.1%)、「航海計器」13.4% (+4.3%)、「機関実技」13.4% (+0.9%)、「海上実習」11.9% (-4.4%)、「電気工学」9.0% (-2.4%)、「海洋気象」6.7% (-0.7%)であった。なお「海事英語」の指摘はタグボート船員に多い。(表C3-1-1・2参照)

図C3-1-1 教科内容評価 (海上技術学校)

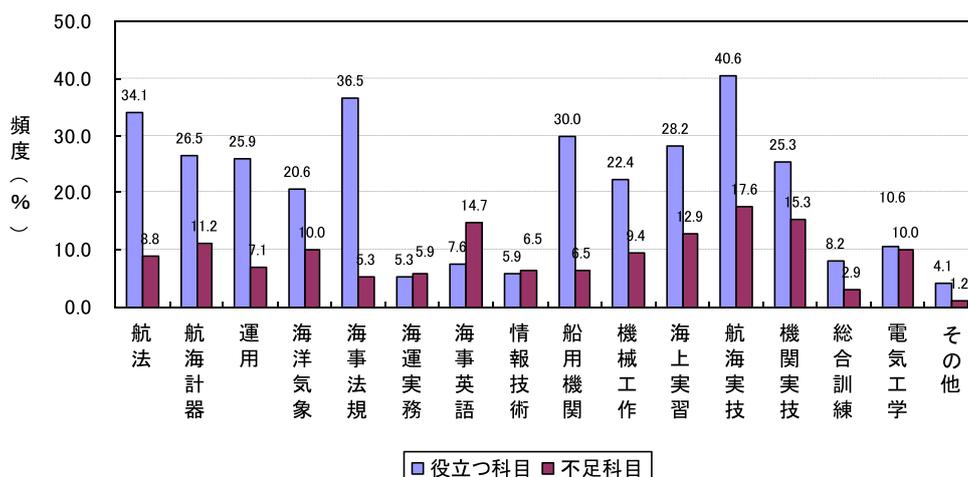


##### ② 海上技術短期大学校 (問10、図C3-1-2) [C3-1]

実務を経験して役立っていると思われる航海関係教科で最も多いのは「航海実技」40.6% (-1.6%)、次いで「海事法規」36.5% (+0.8%)、「航法」34.1% (+7.6%)、「海上実習」28.2% (+0.7%)、「船用機関」30.7% (+8.2%)、「機関実技」25.3% (+6.7%)、「運用」、25.9% (+8.3%)、「海洋気象」20.6% (+1.0%)の順で多かった。逆に「海運実務」5.3% (+1.4%)、「情報技術」5.9% (-1.9%)、「海事英語」7.6% (+4.7%)、「総合訓練」8.2% (+1.3%)、「電気工学」10.6% (+1.8%)の順で少なかった。

不足内容は、最も指摘が多いのは「航海実技」17.6% (-4.0%)、次いで「海事英語」14.7% (+1.0%)、「機関実技」15.3% (+1.6%)、「海上実習」12.9% (-0.8%)、「航海計器」11.2% (+4.3%)、「海洋気象」10.0% (-1.9%)「電気工学」10.0% (-3.1%)であった。なお「海事英語」の指摘はタグボート船員に多い。(表C3-1-1・2参照)

図 C3-1-2 教科内容評価（海上技術短期大学校）



「役に立っている」指摘が多く「不足」指摘が少ない「海事法規」や「船用機関」などの場合は、十分な教育がなされ実務で活かされている。「役に立っている」指摘も「不足」指摘も多い「航海計器」や「航海実技」などの場合は、よい教育がなされ実務で活かされているが、さらに教育の充実が求められている。「役に立っている」指摘が少なく「不足」指摘が多い「海事英語」、「電気工学」、「機関実技」などの場合は、現場で活かされるように教育を充実することが求められる。いずれの指摘も少ない「海運実務」や「総合訓練」などの場合は、教育が実際に生きていないか、実務に直接関係ない教科で成果がわかりにくいものである。

### ③ 記述回答(役に立つ科目)

役に立つ科目の具体的内容の記述回答は、「航法」は32件で船位や海図が多く、「航海計器」は30件でレーダー、「運用」は22件で船体構造、「海洋気象」は19件で天気図、「海事法規」は34件で衝突予防法が多く、「海運実務」は1件、「海事英語」は6件、「情報技術」8件であった。「船用機器」は31件で基礎や構造、「機械工作」は46件でロープワークや工具や溶接、「機関実技」は31件で溶接が多かった。「総合訓練」は4件、「電気工学」は6件、「その他」は6件であり、「海上実務」、「航海実技」はなかった。(資料編 記述回答 108～113頁)

その詳細についての記述は96件あり、就職してすぐに役立つロープワークや工具など実習の有効性を指摘するケースと、逆に基礎知識の理解や応用を指摘するケースがあり、個人あるいは職場による違いとみられる。(資料編 記述回答 114～116頁)

### ④ 記述回答(不足科目)

不十分と思う科目の具体的内容の記述回答は、「航法」は5件で航海術（航法）など、「航海計器」は3件でレーダーや教え方など、「運用」は3件で荷役やドラフトなど、「海洋気象」は6件で天気予報、「海事法規」は1件で安全法と衝突予防法、「海運実務」は3件で荷役、「海事英語」は多く14件でVHFなど、「情報技術」4件でパソコン、「船用機器」は1件で機器の理解、「機械工作」は4件で工具や工作など、「海上実務」は9件で上記や以下の項目にあたるものであった。「航海実技」は14件でロープワークが8件で他に操船や整備などであった。「機関実技」は13件で整備関係が8件と入出港などであった。「総合訓練」は総練が

1件、「電気工学」は6件で全般2件など、「その他」は6件で料理が2件であった。(資料編 記述回答 117～119 頁)

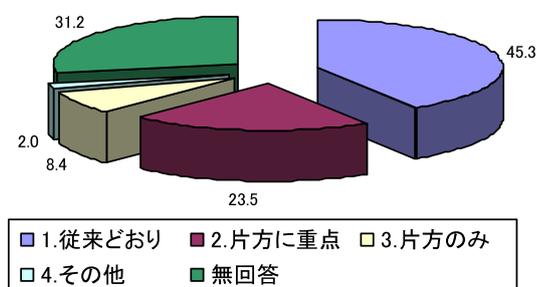
その詳細についての記述は不足科目とほぼ同じく 90 件あり、改善への期待がうかがえる。内容は主に、社船の実態に即した教育、実務教育、英語教育などであり、料理に関する教育の指摘も少なくない。(資料編 記述回答 120～122 頁)

## (2) 航海・機関両用教育

### ① 両用教育の必要性 (問 1 2、図 C 3-2-1)

実務を経験してからの両用教育の必要性については、両用教育が「従来どおり」45.3%、「片方に重点」23.5%、「片方のみ」8.4%であったが、「無回答」31.2%が多かった。(表 C 3-2-1 参照)

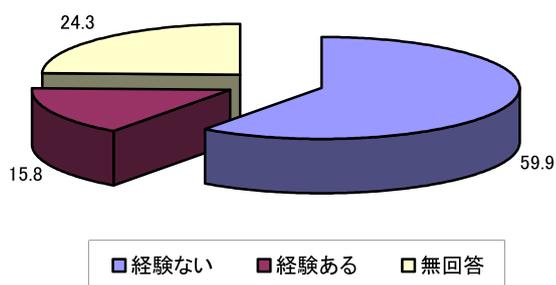
図 C 3-2-1 両用教育の必要性



### ② 反対職就労の経験 (問 1 1、図 C 3-2-2)

実際に経験した反対職については、「ない」59.9%、「ある」15.8%であり、「無回答」は24.3%ある。(表 C 3-2-2 参照)

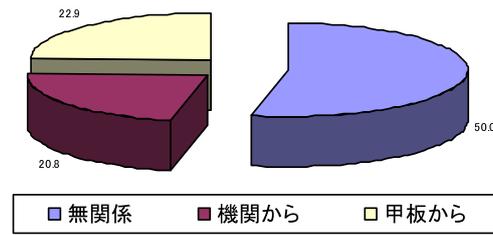
図 C 3-2-2 反対職就労の経験



### ③ 反対職就労までの経験 (問 1 1-2、図 C 3-2-3)

反対職の経験があった場合に、最初に就いた職部(以下、現職)の経験期間とは、「無関係」50.0%、ある期間経験を積んでからの場合は「甲板部」20.8%、「機関部」22.9%である。(表 C 3-2-3 参照)

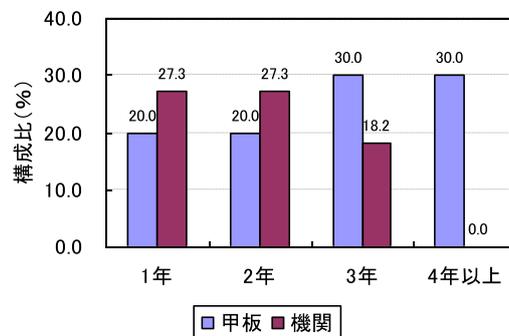
図 C 3 - 2 - 3 反対職までの経験



④ 反対職までの経験 (図 C 3 - 2 - 4)

現職の経験を積んでから反対職に就いた場合にそれに要した期間は、現職が甲板部では「3年」30.0%、「4年以上30.0%が多く、機関部では「2年」20.3%である。(表C 3 - 2 - 4参照)

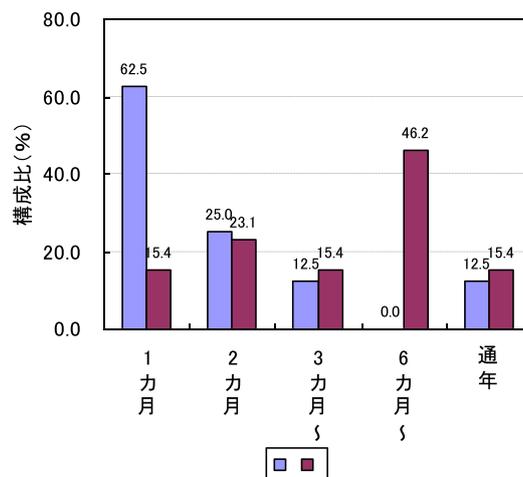
図 C 3 - 2 - 4 反対職までの経験年数



⑤ 反対職への従事期間 (問 1 1 - 3、図 C 3 - 2 - 5)

反対職に従事した年間あたりの日数は、反対職が甲板部では「～2カ月」62.5%、機関部では「6カ月～」46.2%と「2カ月」23.1%が多い。(表C 3 - 2 - 5参照)

図 C 3 - 2 - 5 反対職への従事期間



#### 4 内航船員教育に関する自由記述回答

船員教育に関する自由記述回答（個人的な記述は除く）は108件あった。この内訳は、船員職業を学生時代に理解すること、社会が船員職業を理解することを促す内容が最も多く20件、次いで教育姿勢や方法の改善や教育システムのあり方について17件、実技教育の充実について15件、船内人間関係や仕事と生活の改善について11件、社船実習や社船に対する理解を促すことについて10件、両用教育の賛否や資格取得の促進について6件、その他、船員の現状や船内集団について意見や希望について11件である。（資料編 記述回答 123～136頁）

#### まとめ

1. 30歳未満の若年船員は22歳代が最も多く、最近に新卒者採用が多かったことを示す。  
**出身学校**は海上技術短期大学校が最も多く、次いで海上技術学校だが水産高校は本科と専攻科合わせて前回より7.4%増えそれに近づいており、商船高専がその分減っていた。  
**所有海技免状**は「4級（航海）」が最も多く、次いで「3級（航海）」であるが前回よりやや少なかった。海技教育機構関係学校卒業者のほとんどが「4級（機関）」と合わせて所有していた。
2. 乗船している船種は旅客船・フェリーが最も多く、次いでタグボート等（21.2%）の順で多く、油送船は前回より少なかった。職種は前回同様、甲板部が約2/3（62.7%）であった。  
ほとんどが新規採用の学卒者であり、内航船員を経由した者はその1/4、漁船員の経験者はほとんどいない。この状況は前回とほとんど同じである。
3. **転職経験者**は1/3であるが、その在社年数の平均年数は2.0年であり、転職回数が多い人ほど平均在社年数は短くなった。「ずっと働きたい」と思うものは半数に近く、「続けるだろう」と合わせると大半が継続意識をもっていた。これらの状況は前回同様であった。**退職の理由**は「収入」とするのが半数強であり、次いで「人間関係」と「乗船期間の長さ」と「休暇の長さ」であった。改善の希望も同様であるが、「社会的評価」が加わっていた。**職場で重視することは**「上司と同僚との関係」と「楽しい職場」と「仕事に生きがい」であった。退職理由と改善の希望は生活の側面が強いが、職場についての重視事項は心理的側面が強い。これらの状況は前回同様である。
4. **役立っている教科目**は、「航海実技」と「海事法規」と「航法」の指摘は多かったが、「海事英語」と「総合訓練」の指摘は少なかった。不足していると思う教育は役立つ科目より全体的に指摘は少なく、全般に前回より役立つ科目の指摘率が高くなり、不足科目の指摘が下がった。しかし、実務に関する科目では依然として不足の指摘が多い。今回は曳船の船員が多かったこともあって、現場で使える英語教育の指摘が多かった。
5. **両用教育**については「従来どおり」が半数近くを占め、「片方に重点」は約1/4と「片方のみ」は1/10で、船会社側の調査結果と大きく異なっていた。
6. **自由記述回答**は、学校教育と社船の実態との乖離、実習の有効性など実務重視の意見、学生の職業理解や生活態度、会社や船内の人間関係や育成姿勢など参考になる建設的意見が多かった。

資料 A-1 船会社アンケート調査票

内航船員の雇用動向及び教育内容に関するアンケート

本アンケートには、次の要領でご回答ください。  
 表中の空欄や【 】内にはあてはまる数や語句を、選択肢には番号に○を記入してください。  
 ご記入後、11月30日(水)までに同封の返信用封筒にて返送してください。データは集団として扱い、会社や個人に関する内容は一切あきらかにいたしませんので、率直なご回答をお願い申し上げます。  
 なお、ご回答は平成23年11月1日現在でお答えください。

問1 貴社の所在地はどこですか。郵便番号(上3桁) →

問2 貴社は次のように分けるとどれにあたりますか。

1. 運送業 2. 貸渡業者 3. 運送業・貸渡業兼業 4. フェリー旅客運送業  
 5. 曳船、港湾作業船業 6. 船舶管理・船員派遣事業 7. その他【  】

問3 貴社の雇用船員が乗り組む船舶はトン数別・船種別に何隻ですか。  
 また、この3年半(平成20年4月1日～平成23年10月1日)の増減は何隻ですか。  
 下表の該当欄にお答えください。

	総トン数	200トン未満	200～499	500～699	700～999	1,000トン以上
現在隻数	貨物船	隻	隻	隻	隻	隻
	タンカー	隻	隻	隻	隻	隻
	専用船	隻	隻	隻	隻	隻
	フェリー旅客	隻	隻	隻	隻	隻
	曳船・港湾作業船	隻	隻	隻	隻	隻
3年半の増加隻数	その他( )	隻	隻	隻	隻	隻
		隻	隻	隻	隻	隻
3年半の減少隻数		隻	隻	隻	隻	隻
		隻	隻	隻	隻	隻

その他は通船等をいう。

問4 貴社が現在雇用している船員数を年齢別にお答えください。ただし、臨時船員は含みません。

20歳未満	20歳代	30歳代	40歳代	50歳代	60歳以上
人	人	人	人	人	人

問5 この3年半の船員の採用の方法は何ですか。あてはまるものすべてに○印をつけてください。

1. 船員職業紹介 2. 教育機関の就職指導 3. 本人の申し出 4. 会社の求人広告  
 (船員就業フェアなど)  
 5. 親せき等知人の紹介 6. 船員派遣業者 7. その他【  】

問6 この3年半(平成20年4月1日～平成23年10月1日)に採用、退職した船員についてお答えください。  
 (欄が不足の場合、この頁をコピーして追加してください。)

採用・退職時期 (年度)	採用時 年齢	退職時 年齢	前職の区分 (*注を参照)	現在の職位 (退職者は退職当時)	現在の准技免許 (退職者は退職当時)
H. 22 採・退	18		b	甲板員	4級(航、機)
H. 22 採・退	23	45	3	一航士	3級(航)
H. 採・退					
H. 採・退					
H. 採・退					
H. 採・退					
H. 採・退					
H. 採・退					
H. 採・退					
H. 採・退					
H. 採・退					
H. 採・退					
H. 採・退					
H. 採・退					
H. 採・退					

例→  
 例→

\*注 前職の区分

社会人の場合→ 1. 内航船員 2. 外航船員 3. 漁船員 4. 陸上  
 新卒者の場合→ a. 中学校 b. 海上技術学校 c. 海上技術短期大学校 d. 海技大学  
 e. 水産高校本科 f. 水産高校専攻科 g. 他高校 h. 陸給高専 i. 商船系大学

問7 来年度から向こう5年間の自社船員の採用計画ははいかがでしょうか。該当する項目の理由や採用予定者別人数もお分かりでしたらお答えください。

平成24年度	1. 採用しない	2. 未定	3. 採用予定→新規卒者	【	】人	その他	【	】人
	理由:							
平成25年度	1. 採用しない	2. 未定	3. 採用予定→新規卒者	【	】人	その他	【	】人
	理由:							
平成26年度	1. 採用しない	2. 未定	3. 採用予定→新規卒者	【	】人	その他	【	】人
	理由:							
平成27年度	1. 採用しない	2. 未定	3. 採用予定→新規卒者	【	】人	その他	【	】人
	理由:							
平成28年度	1. 採用しない	2. 未定	3. 採用予定→新規卒者	【	】人	その他	【	】人
	理由:							

問8 船員として新規卒者の採用を希望する場合、その理由は何ですか。主な理由を順番に3つ選び、番号を【 】内に記入してください。

- 若い活力注入
  - 仕事のチームを組みやすい
  - 仕事を教えやすい
  - 人件費抑制
  - 年齢構成のバランス
  - 後継者育成
  - 将来性がある
  - 技術革新への対応
  - その他【
- 第1位【
- 第2位【
- 第3位【

問9 船員として新規卒者の採用を希望する場合、どの学校を優先しますが、優先する順番に3つ選び、番号を【 】内に記入してください。

- 中学校
  - 海上技術学校(本科)
  - 海上技術短期大学校(専修科)
  - 水産高校本科
  - 水産高校専攻科
  - 海技大学校(海上技術コース)
  - 他高校
  - 商船高専
  - 商船系大学
  - 一般大学
  - その他
- 第1位【
- 第2位【
- 第3位【

問10 船員(新規卒者を含む)を採用するにあたって重視することは何ですか、重要な順に3つ選び、番号を【 】内に記入してください。

- 積極性
  - 忍耐力
  - 協働性
  - 快活さ
  - 責任感
  - 努力
  - まじめさ
  - 理解力
  - 資格
  - 体力
  - 学業成績
  - その他【
- 第1位【
- 第2位【
- 第3位【

問11 船員(新規卒者を含む)を採用するときに、所持してほしい海技免状はどれですか。

- 3級
- 4級
- 5級
- 6級
- 不要
- その他【

問12 船員(新規卒者を含む)を採用するときに、海技免状は航海・機関の両方必要とお考えになりますか。

- 両方必要
- 片方だけでよい

【理由: 【

問13 貴社では、両方の免状を持った船員に現職(採用時の職務)と反対の職務を執らせることはありますか。

- ない
- ある
- 今後行方

問13-2 現職ほどの程度経験してから反対職を執らせてみますか。

- 現職の経験とは無関係に執らせる
- 現職が航海の場合 約 ( )年後から執らせる
- 現職が機関の場合 約 ( )年後から執らせる

問13-3 反対職を執るのはどれくらいの期間ですか。

- 現職が航海の場合 反対職を年間約 ( )か月
- 現職が機関の場合 反対職を年間約 ( )か月

問 14 航海関係教育で身につけてほしいことは何ですか。重要な順に3つ選び番号を【 】内に記入してください。

- 海上技術学校(本科) → 第1位【 】 第2位【 】 第3位【 】  
 海上技術短期大学校(専修科) → 第1位【 】 第2位【 】 第3位【 】  
 海技大学校(海上技術コース) → 第1位【 】 第2位【 】 第3位【 】

1. 見張り 2. 航海計器の取り扱い 3. 操舵 4. ローワーク  
 5. 海事法規 6. 気象海象の観測 7. 係船作業 8. 整備作業  
 9. 工具の名称・使用法 10. 荷役 11. 安全管理 12. その他【 】

問 15 機関関係教育で身につけてほしいことは何ですか。重要な順に3つ選び番号を【 】内に記入してください。

- 海上技術学校(本科) → 第1位【 】 第2位【 】 第3位【 】  
 海上技術短期大学校(専修科) → 第1位【 】 第2位【 】 第3位【 】  
 海技大学校(海上技術コース) → 第1位【 】 第2位【 】 第3位【 】

1. 機関の構造知識 2. 配管系等の知識 3. 機器の名称・役割  
 4. 機器取り扱い・操作 5. 機器の保守・管理 6. 電気に関する知識  
 7. 油圧に関する知識 8. 工具の名称・使用法 9. 計測機器の名称・使用法  
 10. 警報に対する処置 11. 安全管理 12. その他【 】

問 16 海上技術学校(本科)、海上技術短期大学校(専修科)が行っている両用教育についてどのような考えですか。ここで「片方」とは、航海または機関の一方を専門職とした場合を示します。

1. 従来どおりよい  
 2. 両用教育は行うが、どちらか片方の教育に重点を置く  
 3. 片方だけの教育に取り組み、その充実を図る  
 4. その他【 】

問 17 海上技術学校及び海上技術短期大学校の養成定員は十分であると認められますか。お答えください。

1. 十分である  
 2. 多い 【理由: 】  
 3. 少ない 【理由: 】

参考:平成20～23年度及び24年度(予定)の養成定員は、次のとおりです。

学校	20～22年度		23～24年度(予定)		備考(23年度学校別定員)
	年数・定員	定員	年数	定員	
海上技術学校(本科)	140	120	小樽校30、釧路校30、唐津校30、口之巻校30		
海上技術短期大学校(専修科)	240	230	富古校40、清水校110、鹿方校80		
合計	380	350*			

\*平成23年度から30名減少

問 18 海上技術学校、海上技術短期大学校及び海技大学校等の船員教育機関の教育内容について、ご意見・ご要望がありましたら記入してください。

ご意見・ご要望

ご協力ありがとうございました。

財団法人 海技教育財団  
 会長 芦田 昭充  
 〒102-0093 東京都千代田区平河町2-6-4 海運ビル8F  
 電話 03-3288-0991 FAX 03-3288-0992  
 E-mail: ship@macf.jp 担当 教育振興事業課長 伏井

資料A-2 若年船員アンケート調査票

Q4 現在乗船している、又は最後に乗船した船は、以下のどれですか。○印を1つつけてください。

- 1. 貨物船
- 2. セメント専用船
- 3. 自動車専用船
- 4. 砂・砂利・石材専用船
- 5. 油送船
- 6. 特殊タンク船
- 7. タグボート・曳船
- 8. 旅客船・カープフェリー
- 9. 漁船
- 10. その他 ( )

Q5 あなたの現在の職務は以下のどれですか。○印を1つつけてください。

- 1. 甲板部職員
- 2. 機関部職員
- 3. 甲板部部員
- 4. 機関部部員
- 5. 司厨部部員
- 6. その他 ( )

Q6 現在の会社に入社する前の職業は、以下のどれですか。○印を1つつけてください。

- 1. 学生
- 2. 内航船員
- 3. 漁船船員
- 4. 陸上職業
- 5. その他 ( )

Q6-2 補足質問 Q6で、2、3、4、5のいずれかに○印をつけられた方にお尋ねします。  
(Q6で、1を選ばれた方は、次のQ7に進んでください。)

現在の会社を含めて、最後に学校を卒業されて、現在までに何社に籍を置かれましたか。  
現在の会社に至るまで、順にご記入ください。

1	番目に就職した会社	いづれかを○で囲んでください	在職期間*
2	番目に就職した会社	内航船社* 漁船 陸上 その他 ( )	年
3	番目に就職した会社	内航船社 陸上 その他 ( )	年
4	番目に就職した会社	内航船社 陸上 その他 ( )	年
5	番目に就職した会社	内航船社 陸上 その他 ( )	年
6	番目に就職した会社	内航船社 陸上 その他 ( )	年
7	番目に就職した会社	内航船社 陸上 その他 ( )	年
8	番目に就職した会社	内航船社 陸上 その他 ( )	年
9	番目に就職した会社	内航船社 陸上 その他 ( )	年
10	番目に就職した会社	内航船社 陸上 その他 ( )	年

\* 該当するところまでお書きください。最後の記入箇所が現在の会社になります。

若年船員に対するアンケート

若年船員の皆様へ

2011/11/1

財団法人 海技教育財団  
会 豊 芦田 昭充  
〒102-0093 東京都千代田区平河町2-6-4 海運ビル8F  
電話 03-3288-0991 FAX 03-3288-0992  
E-mail ship@macf.jp  
担当 教育振興事業課長 伏井

お 願 い

当財団は、独立行政法人海技教育機構等の学生・生徒募集支援や船員を志望する学生・生徒への奨学金の貸与等の事業を行っている財団法人です。  
この度、当財団の海技教育支援事業の一環として、平成19年度の調査に引き続き、30歳未満の船員の方に対して、本アンケートを実施することになりました。  
前回の調査から4年が経過し、時系列調査を維持するためや内航業界や船員教育機関を取り巻く環境の変化に対応するために、前回と同様の調査を実施することになりました。  
ご承知の通り、内航海運では船員不足が危惧されて久しく、特に若年者の内航海運への就職と定着を確かなものとしていくことが必要であると考えられます。  
また、船員教育機関においても、内航海運界のニーズに応えるためには、内航船員教育の内容の改善・見直しを図って行かなければなりません。  
本アンケートは、そういった問題を検討するための基礎材料となるものです。また、回答内容については、皆様にご迷惑がかかるとは一切ありませんので、ご安心ください。

以上の趣意をご理解いただき、何かとご多用とは存じますが、アンケートの記入にご協力ください。また、ご希望の記入欄は、上記担当者の方へご連絡ください。  
なお、ご不明な点は、上記担当者の方へご連絡ください。

本アンケートは、30歳未満の方のみ、平成23年11月1日現在についてご記入ください。  
各質問で選択する場合には、該当する番号に○印をお付けください。また、( ) 内には、該当する数又は語句で、ご意見・ご要望欄には率直なご回答をお願いします。

- Q1 現在の年齢をご記入ください。 ( ) 歳
- Q2 最後に卒業された学校は、以下のどれですか。○印を1つつけてください。
- 1. 中学校
  - 2. 高等学校
  - 3. 水産高校 本科
  - 4. 水産高校 専攻科
  - 5. 商船高等
  - 6. 商船系大学
  - 7. 海技大学
  - 8. 海上技術学校(旧海員学校本科)
  - 9. 海上技術短期大学校(旧海員学校専修科)
  - 10. その他 ( )
- Q3 現在所有している海技免状は次のどれですか。
- 1. 3級海技士(航海)
  - 2. 3級海技士(機関)
  - 3. 4級海技士(航海)
  - 4. 4級海技士(機関)
  - 5. 5級海技士(航海)
  - 6. 5級海技士(機関)
  - 7. 6級海技士(航海)
  - 8. 6級海技士(機関)
  - 9. その他 ( )

Q7 今後も現在の会社ですっと働き続けたいと思いますか。○印を1つつけてください。

1. ずっと続けたいと思う
2. 変わりたいと思うこともあるが、このまま続けることになると思う。
3. 機会があったら、変わりたいと思う
4. どうしても変わりたいと思う

Q7-2 補足質問 Q7で、3か4を選んだ方は、「変わりたい理由」は何でしょうか。  
(あてはまるもの全てに○)

1. 収入
2. 休暇
3. 職務
4. 人間関係
5. 家庭事情
6. その他 ( )

Q8 内航船員として長く続けることを考えた場合、どのような点の改善を強く望まれますか。  
優先順位の1位から3位まで、番号を1つずつ、ご記入ください。

- 第1位 ( ) 第2位 ( ) 第3位 ( )
1. 賃金などの収入
  2. 乗船期間の長さ
  3. 荷役時間の長さ
  4. メンテ等作業時間の長さ
  5. 休暇の長さ
  6. 内航船員の社会的評価
  7. その他 ( )

Q9 あなたが職場生活で重要だと感じられるのは、どのような点についてでしょうか。  
優先順位の1位から3位まで、番号を1つずつ、ご記入ください。

- 第1位 ( ) 第2位 ( ) 第3位 ( )
1. 仕事自体に生きがいがあること
  2. よい上司や同僚に恵まれること
  3. 職場の施設や設備が十分であること
  4. 自分の能力を発揮できる場があること
  5. 同年代の仲間がいること
  6. 職場が楽しいこと
  7. 労働時間や休暇の長さ
  8. 収入の多さ
  9. 携帯が圏外にならないこと
  10. その他 ( )

【海上技術学校・海上技術短期大学校又は旧海員学校卒業の方】対象  
Q10 Q2で、8又は9と答えられた卒業生の方にお尋ねします。

会社の船に乗って来て、学校で習った授業で役に立ったと感じた教科目はどれでしょうか。  
また、どんな内容でしょうか。該当する科目に○印をつけ、( )にどんな内容のことか、  
記入してください。

1. 航法 ( )
2. 航海計器 ( )
3. 運用 ( )
4. 海洋気象 ( )
5. 海事法規 ( )
6. 海運実務 ( )
7. 海事英語 ( )
8. 情報技術 ( )
9. 船用機関 ( )
10. 機械工作 ( )
11. 海上実習 ( )
12. 航海実技 ( )
13. 機関実技 ( )
14. 総合訓練 ( )
15. 電気工学 ( )
16. その他 ( )

該当する内容の詳細についてご記入ください。

Q10-2 Q10で回答された方にお尋ねします。

会社の船に乗って来て、学校で習った授業で不足していると感じた教科目はどれでしょうか。  
また、どんな内容でしょうか。該当する科目に○印をつけ、( )にどんな内容のことか、  
記入してください。

1. 航法 ( )
2. 航海計器 ( )
3. 運用 ( )
4. 海洋気象 ( )
5. 海事法規 ( )
6. 海運実務 ( )
7. 海事英語 ( )
8. 情報技術 ( )
9. 船用機関 ( )
10. 機械工作 ( )
11. 海上実習 ( )
12. 航海実技 ( )
13. 機関実技 ( )
14. 総合訓練 ( )
15. 電気工学 ( )
16. その他 ( )

該当する内容の詳細についてご記入ください。

【航海・機関の両方の免状を持っている方にお伺いします。】  
Q11 現職(採用時の職務)と反対の職務を執ったことがありますか。

1. ない
2. ある

Q11-2 現職をどの程度経験してから反対職を執りましたか

1. 現職の経験とは無関係に執った
2. 現職が航海の場合 約 ( )年後から執った
3. 現職が機関の場合 約 ( )年後から執った

Q11-3 反対職を執ったのはどれくらいの期間ですか。

1. 現職が航海の場合 反対職を年間約 ( )か月
2. 現職が機関の場合 反対職を年間約 ( )か月

Q12 海上技術学校(本科)、海上技術短期大学校(専修科)が行っている両用教育についてどのようにお考えですか。ここで「片方」とは、航海または機関の一方を専門職とした場合を示します。

1. 従来どおりでよい
2. 両用教育は行うが、どちらか片方の教育に重点を置く
3. 片方だけの教育に取り組み、その充実を図る
4. その他 [ ]

【全員の方】対象  
Q13 最後に、内航船員教育に対するご意見・ご要望等がございましたら、ご自由にお書きください。

ご協力ありがとうございました。ご安航をお祈り申し上げます。

# 資料編

資料B 船会社調査集計及び記述回答

表 B1-1-1 船社所在地(運輸局)

問1	運輸局別	会社数	(%)
	北海道	10	4.3
	東北	7	3.0
	関東	43	18.6
	北陸信越	3	1.3
	中部	13	5.6
	近畿	31	13.4
	中国	44	19.0
	四国	38	16.5
	九州	38	16.5
	沖縄	4	1.7
	無回答		
	合計	231	100.0

付表 B1-1-1 船社所在地(運輸局)

問1	地域	道北	東北	関東	信北	中部	近畿	中国	四国	九州	沖縄	合計%	会社数
地域													
分類													
地域													
北海東北	58.8	41.2										100.0	17
関東北信越			93.5	6.5								100.0	46
中部近畿					29.5	70.5						100.0	44
中国							100.0					100.0	44
四国								100.0				100.0	38
九州沖縄										90.5	9.5	100.0	42
業種													
運送業			3.2	38.7	3.2	3.2	9.7	19.4	6.5	12.9	3.2	100.0	31
貸渡業				8.3		3.3	13.3	31.7	33.3	10.0		100.0	60
兼業			4.0	40.0		4.0	12.0	16.0	12.0	12.0		100.0	25
フェリー旅客	5.8			11.5	1.9	7.7	19.2	5.8	19.2	25.0	3.8	100.0	52
曳船等	17.1	12.2	12.2	2.4	9.8	7.3	17.1	2.4	17.1	2.4		100.0	41
管理・派遣				23.1			23.1	23.1	15.4	15.4		100.0	13
その他				25.0		12.5	12.5	25.0		25.0		100.0	8
主船型													
700総トン未満	5.9	5.1	13.2	2.2	5.9	12.5	24.3	9.6	19.1	2.2		100.0	136
700総トン以上	2.1		26.3		5.3	14.7	11.6	26.3	12.6	1.1		100.0	95
主船種													
貨物			1.9	13.5	3.8	3.8	19.2	23.1	15.4	19.2		100.0	52
タンカー				27.8		3.7	7.4	29.6	24.1	5.6	1.9	100.0	54
専用と大型			5.3	26.3		5.3	10.5	26.3	15.8	10.5		100.0	19
フェリー	6.3			10.4		8.3	20.8	6.3	18.8	25.0	4.2	100.0	48
曳船等	15.6	11.1	11.1	2.2	6.7	8.9	17.8	6.7	17.8	2.2		100.0	45
その他				46.2		7.7	7.7		15.4	23.1		100.0	13
雇用規模													
10人未満	3.0	3.0	21.2		3.0	12.1	30.3	9.1	18.2			100.0	33
10～24人	9.5	1.4	12.2	1.4	5.4	14.9	24.3	16.2	12.2	2.7		100.0	74
25～49人	2.9	5.8	20.3		7.2	10.1	13.0	18.8	20.3	1.4		100.0	69
50～99人		2.6	18.4	2.6	5.3	15.8	13.2	21.1	18.4	2.6		100.0	38
100人以上			35.3	5.9	5.9	17.6	11.8	11.8	11.8			100.0	17
採用者履歴													
海技教育機構	5.9	4.2	19.3	2.5	4.2	13.4	17.6	16.0	16.0	0.8		100.0	119
その他	2.7	1.4	14.9		6.8	13.5	23.0	18.9	14.9	4.1		100.0	74

注) 「主船型」「主船種」は所有船の半数以上を占める船型及び船種を示す(以下同じ)  
 「採用者履歴」は最近3年半に海技教育機構関係学校卒業者を採用した会社を「海技教育機構」  
 採用しなかった会社を「その他」とした(以下同じ)

表 B1-1-2 業種別船社数

問2 業種	会社数 (%)	
運送業	33	14.3
貸渡業	64	27.7
兼業	26	11.3
フェリー旅客	54	23.4
曳船・港湾作業船等	37	16.0
船舶管理・派遣業	7	3.0
無回答	1	0.4
合計	231	100.0

付表 B1-1-2 業種別船社数

問2 業種 分類	運送業	貸渡業	兼業	旅客フェリー	曳船等	その他	合計 %
地域							
北海道	5.9		2.9	8.8	32.4		100.0
関東北信越	14.4	5.6	11.1	8.9	5.6	3.3	100.0
中部近畿	4.7	11.6	5.8	16.3	8.1	2.3	100.0
中国	8.0	25.3	4.6	3.4	6.9	1.1	100.0
四国	2.6	27.6	3.9	13.2	1.3	1.3	100.0
九州沖縄	1.6	1.9	1.0	5.1	2.2	0.6	100.0
業種							
運送業	50.0						100.0
貸渡業		50.0					100.0
兼業			50.0				100.0
フェリー旅客				50.0			100.0
曳船等	2.5			1.2	45.7		100.0
管理・派遣		11.5	3.8			34.6	100.0
その他		10.0		10.0			100.0
主船型							
700総トン未満	6.4	10.9	4.5	11.7	13.9	1.5	100.0
700総トン以上	8.5	18.6	7.4	12.2		2.7	100.0
主船種							
貨物	12.6	24.3	6.8	1.0		4.9	100.0
タンカー	9.3	29.9	7.5		1.9	0.9	100.0
専用と大型	7.9	15.8	21.1			5.3	100.0
フェリー				50.0			100.0
曳船等	6.9			1.1	40.2		100.0
その他	4.3	4.3	13.0	17.4		4.3	100.0
雇用規模							
10人未満	9.4	17.2	4.7	12.5	3.1	1.6	100.0
10～24人	8.3	12.5	5.6	11.1	10.4	0.7	100.0
25～49人	6.6	15.3	5.8	11.7	7.3	2.9	100.0
50～99人	6.7	17.3	5.3	8.0	12.0		100.0
100人以上	2.9	2.9	8.8	23.5	2.9	8.8	100.0
採用者履歴							
海技教育機構	7.3	10.7	5.6	12.9	9.9	2.6	100.0
その他	6.2	17.1	4.8	13.7	6.8	0.7	100.0

表 B1-2-1・2・3・4・5 業種・総トン数別船社数・船舶数

問3	船種	構成比(%)	～199トン	200トン～	500トン～	700トン～	1000トン～	船舶数	会社数
船舶数	貨物船		2.0	8.0	1.8	1.5	3.5	16.8	22.9
	タンカー		2.5	3.6	1.1	3.2	6.5	16.9	21.0
	専用船		0.7	1.6	0.5	1.1	5.2	9.0	11.6
	フェリー旅客		7.5	2.7	1.0	1.0	5.4	17.7	17.9
	曳船・港湾作業船等		20.5	7.4	0.2	0.2	0.4	28.7	18.6
	その他		7.4	0.4	0.1	2.0	0.9	10.9	8.0
	合計		40.6	23.7	4.7	9.0	22.0	100.0	
	会社数		19.5	17.6	5.7	7.1	15.7	100.0	100.0
増加	貨物船			1.5		0.1	0.4	2.0	3.9
	タンカー			0.7		0.3	0.7	1.6	6.1
	専用船			0.4		0.1	0.3	0.7	2.6
	フェリー旅客		0.2				0.2	0.4	1.7
	曳船・港湾作業船等		1.3	0.8				2.1	6.1
	その他		0.2	0.1	0.1	0.5		0.8	2.6
	合計		1.7	3.4	0.1	0.9	1.5	7.6	
減少	会社数		4.8	8.7	0.4	3.5	5.6		22.9
	貨物船		0.4	1.5			1.0	2.9	8.7
	タンカー		0.4	0.2	0.4	0.6	0.5	2.0	6.9
	専用船			0.1	0.1		0.4	0.6	2.6
	フェリー旅客		0.6	0.1			0.5	1.1	3.9
	曳船・港湾作業船等		2.0	0.7				2.7	7.4
	その他		0.5			0.5	0.1	1.0	3.5
	合計		3.8	2.5	0.5	1.0	2.4	10.2	
	隻数								
船舶数	貨物船		21	86	19	16	38	180	95
	タンカー		27	39	12	34	70	182	87
	専用船		7	17	5	12	56	97	48
	フェリー旅客		81	29	11	11	58	190	74
	曳船・港湾作業船等		220	80	2	2	4	308	77
	その他		80	4	1	22	10	117	33
	合計		436	255	50	97	236	1074	
	会社数		123	111	36	45	99	631	414
	無回答								
増加隻数	貨物船			16		1	4	21	9
	タンカー			7		3	7	17	14
	専用船			4		1	3	8	6
	フェリー旅客		2				2	4	4
	曳船・港湾作業船等		14	9				23	14
	その他		2	1	1	5		9	6
	合計		18	37	1	10	16	82	
	会社数		11	20	1	8	13		53
減少隻数	貨物船		4	16			11	31	20
	タンカー		4	2	4	6	5	21	16
	専用船			1	1		4	6	6
	フェリー旅客		6	1			5	12	9
	曳船・港湾作業船等		22	7				29	17
	その他		5			5	1	11	8
	合計		41	27	5	11	26	110	
	会社数		26	19	5	7	19		76

付表 B1-2-1・2・3・4・5 業種・総トン数別船社数・船舶数

問3 分類	総トン					合計 %	船種						合計 %		
	1 9 9	2 0 0 5	5 0 0 5	7 0 0 5	1 0 0 0		貨物船	タンカー	専用船	旅客フェリー	曳船等	その他			
地域															
北海東北	58.2	34.3			7.5	100.0	2.2		0.7		4.3	36.0	5.0	100.0	
関東北信越	27.3	20.6	4.8	4.8	42.6	100.0	4.9	11.8	5.3	4.6	7.6	5.5	100.0		
中部近畿	46.2	17.4	2.1	10.6	23.7	100.0	7.0	2.3	2.2	10.0	14.0	6.8	100.0		
中国	41.5	35.0	7.0	7.5	9.0	100.0	11.6	11.4	6.3	1.1	12.3	2.0	100.0		
四国	18.7	27.3	5.3	20.0	28.7	100.0	6.3	10.8	3.9	8.9	7.3	2.1	100.0		
九州沖縄	56.6	17.5	6.1	8.0	11.8	100.0	7.5	3.1	2.7	13.6	11.9	5.4	100.0		
業種															
運送業	25.4	28.0	2.5	11.0	33.1	100.0	30.5	35.6	12.7		11.9	9.3	100.0		
貸渡業	10.2	26.2	12.3	17.6	33.7	100.0	31.6	47.1	18.2			3.2	100.0		
兼業	18.0	23.0	5.0	8.0	46.0	100.0	28.0	38.0	27.0			7.0	100.0		
フェリー旅客	47.6	11.4	5.7	5.2	30.0	100.0	2.9		1.9	85.7	1.9	7.6	100.0		
曳船等	72.4	25.2	0.6	0.6	1.2	100.0	0.3			2.7	83.9	13.0	100.0		
管理・派遣	5.1	41.4	5.1	30.3	18.2	100.0	47.5	11.1	17.2			24.2	100.0		
その他	82.8	6.9		10.3		100.0	6.9	10.3		3.4	44.8	34.5	100.0		
主船型															
700総トン未満	58.8	30.9	5.5	2.3	2.5	100.0	15.4	9.7	4.9	16.6	42.1	11.2	100.0		
700総トン以上	2.0	8.7	2.9	23.2	63.2	100.0	19.7	32.2	17.7	20.0	0.3	10.1	100.0		
主船種															
貨物	15.3	43.4	7.9	10.6	22.8	100.0	80.4	3.7	7.9	3.7	3.7	0.5	100.0		
タンカー	17.1	21.9	9.1	15.0	36.9	100.0	5.3	87.2	3.2		3.7	0.5	100.0		
専用と大型	4.2	26.3	5.3	14.7	49.5	100.0	11.6	12.6	75.8				100.0		
フェリー	47.7	9.3	5.2	5.7	32.1	100.0	2.6		2.1	89.1	1.0	5.2	100.0		
曳船等	71.9	25.7	0.6	0.6	1.2	100.0	0.6			2.1	86.6	10.7	100.0		
その他	50.7	4.0	1.3	29.3	14.7	100.0				5.3	2.7	92.0	100.0		
雇用規模															
10人未満	54.8	22.6	2.4	6.0	14.3	100.0	25.0	19.0	10.7	21.4	7.1	16.7	100.0		
10～24人	53.0	25.3	4.0	4.8	12.9	100.0	10.4	24.9	3.2	20.1	32.9	8.4	100.0		
25～49人	44.9	20.0	6.6	8.3	20.3	100.0	20.6	14.6	7.7	17.7	27.1	12.3	100.0		
50～99人	36.6	21.0	4.2	9.7	28.6	100.0	11.8	15.5	13.4	10.5	42.4	6.3	100.0		
100人以上	9.2	34.6	3.3	18.3	34.6	100.0	21.6	10.5	13.7	22.9	15.7	15.7	100.0		
採用者履歴															
海技教育機構	40.5	25.0	3.7	8.4	22.4	100.0	18.0	13.1	9.1	18.5	34.1	7.2	100.0		
その他	46.7	27.0	6.3	5.2	14.8	100.0	15.6	15.6	8.1	27.0	27.8	5.9	100.0		

表 B2-1-1 雇用船員数

問4 雇用船員数	会社数 (%)	
10人未満	29	12.6
10～24人	72	31.2
25～49人	63	27.3
50～99人	37	16.0
100人以上	16	6.9
無回答	14	6.1
合計	231	100.0

表 B2-1-2 雇用船員の年齢構成

問4 年齢	船員数 (%)	
20歳未満	119	1.4
20歳代	1774	20.7
30歳代	1629	19.0
40歳代	1660	19.4
50歳代	2661	31.0
60歳以上	732	8.5
合計	8575	100.0
無回答(社)	13	
平均年齢(概数)	43.2	

付表 B2-1-1 海技教育機構関係学校卒業生採用会社

問6-1 採用者(H20-H23)	(社) (%)	
海技教育機構	119	51.5
その他	74	32.0
無回答・無採用	38	16.5
合計	231	100.0

付表 B2-1-1・2 雇用船員数・年齢

問4 雇用船員 分類	年齢						合計 %
	20歳未満	20歳代	30歳代	40歳代	50歳代	60歳以上	
地域							
北海東北	0.5	11.8	16.0	15.2	29.6	1.6	100.0
関東北信越	1.3	20.0	15.7	14.4	25.5	4.0	100.0
中部近畿	1.5	18.6	14.7	14.0	20.2	7.7	100.0
中国	0.2	9.7	10.1	13.6	25.9	13.4	100.0
四国	1.1	14.2	15.3	16.0	25.8	6.8	100.0
九州沖縄	1.1	15.2	16.1	17.0	21.3	4.2	100.0
業種							
運送業	0.7	17.8	17.9	18.9	29.4	3.9	100.0
貸渡業	1.0	15.7	11.6	16.6	32.2	13.1	100.0
兼業	0.7	16.6	13.8	17.7	32.8	8.7	100.0
フェリー旅客	1.7	21.8	23.3	19.6	23.5	1.9	100.0
曳船等	0.6	17.5	18.8	15.1	24.6	4.3	100.0
管理・派遣	2.7	19.3	12.0	13.6	26.9	17.2	100.0
その他	0.5	14.8	9.4	20.7	29.6	10.8	100.0
主船型							
700総トン未満	0.9	14.2	15.8	16.5	27.8	8.2	100.0
700総トン以上	1.5	21.8	17.8	17.8	27.4	7.1	100.0
主船種							
貨物	0.6	11.9	14.6	16.5	32.4	13.1	100.0
タンカー	1.4	18.5	12.5	16.7	32.4	8.9	100.0
専用と大型	0.7	15.7	13.9	18.7	31.5	10.2	100.0
フェリー	1.7	22.9	23.1	19.3	22.7	1.9	100.0
曳船等	0.6	16.7	18.8	15.6	25.6	4.3	100.0
その他	2.8	26.0	14.2	15.7	19.8	12.9	100.0
雇用規模							
10人未満	1.1	11.2	18.1	10.9	18.1	10.1	100.0
10～24人	0.4	13.2	13.7	17.3	28.6	9.5	100.0
25～49人	1.1	15.0	15.9	18.6	27.6	8.1	100.0
50～99人	1.5	21.6	16.5	17.5	28.6	5.6	100.0
100人以上	1.5	22.0	19.8	16.1	27.0	7.8	100.0
採用者履歴							
海技教育機構	0.9	18.7	18.4	18.4	28.0	5.4	100.0
その他	0.7	14.2	15.2	17.0	28.4	10.7	100.0

表 B2-1-3 雇用船員の採用経緯

問5 採用経緯 (複数回答)	会社数	(%)
船員職業紹介	100	43.3
教育機関職業指導	128	55.4
本人申し出	84	36.4
会社求人広告	55	23.8
知人紹介	62	26.8
船員派遣業者	4	1.7
その他	22	9.5
無回答	216	93.5
合計	231	290.5

表 B2-2-1・2 船員採用の推移

		卒業学校	中途採用	海技教育機構	その他新卒	合計(人)	中途採用	海技教育機構	その他新卒	合計(%)
問6	採用年	H20	262	55	67	384	68.2	14.3	17.4	100.0
		H21	241	76	74	391	61.6	19.4	18.9	100.0
		H22	251	82	64	397	63.2	20.7	16.1	100.0
		H23	239	87	43	369	64.8	23.6	11.7	100.0
		合計	993	300	248	1541	64.4	19.5	16.1	100.0
年齢	20歳未満	9	89	36	134	6.7	66.4	26.9	100.0	
	20～29歳	298	209	205	712	41.9	29.4	28.8	100.0	
	30～39歳	192	10	4	206	93.2	4.9	1.9	100.0	
	40～49歳	219		1	220	99.5		0.5	100.0	
	50～59歳	226		3	229	98.7		1.3	100.0	
	60歳以上	42	1		43	97.7	2.3		100.0	
	合計	986	309	249	1544	63.9	20.0	16.1	100.0	

表 B2-2-3 採用者の職務

問6	採用者職務	中途採用	海技教育機構	その他新卒	合計(人)	中途採用	海技教育機構	その他新卒	合計(%)
	船長	46	2	2	50	4.6	0.7	0.6	3.1
	一等航海士	108	8	3	119	10.9	2.6	1.0	7.4
	二等航海士	114	5	6	125	11.5	1.6	1.9	7.8
	三等航海士	26	14	28	68	2.6	4.6	9.0	4.2
	甲板長	24	1	1	26	2.4	0.3	0.3	1.6
	甲板手	248	175	127	550	24.9	57.4	40.7	34.1
	機関長	51	3	1	55	5.1	1.0	0.3	3.4
	一等機関士	120	7	7	134	12.1	2.3	2.2	8.3
	二等機関士	53	8	9	70	5.3	2.6	2.9	4.3
	三等機関士	17	9	39	65	1.7	3.0	12.5	4.0
	操機長	10	1	2	13	1.0	0.3	0.6	0.8
	操機手	63	70	44	177	6.3	23.0	14.1	11.0
	司厨長・手	99	2	40	141	9.9	0.7	12.8	8.7
	事務長・員	9			9	0.9			0.6
	サービス	7		3	10	0.7		1.0	0.6
	合計	995	305	312	1612	100.0	100.0	100.0	100.0

表 B2-2-4 採用者の免状

問6 採用免状	中途採用	海技教 育機構	その他 新卒	合計	中途採用	海技教 育機構	その他 新卒	合計	中途採用 延べ数	海技教 育機構	その他 新卒	合計
	第一				第二							
1・2級(航海)	21	10	4	35	2			2	23	10	4	37
3級(航海)	138	27	69	234	4			4	142	27	69	238
4級(航海)	231	211	17	459	1			1	232	211	17	460
5級(航海)	52		3	55					52		3	55
6級(航海)	40	1	1	42	1			1	41	1	1	43
1・2級(機関)	3	2	1	6	10		1	11	13	2	2	17
3級(機関)	27	2	19	48	14			14	41	2	19	62
4級(機関)	33	8	3	44	82	9	62	153	115	17	65	197
5級(機関)	5			5	142	189	14	345	147	189	14	350
6級(機関)	1			1	24	1	2	27	25	1	2	28
合計(人)	551	261	117	929	280	199	79	558	831	460	196	1487
1・2級(航海)	3.8	3.8	3.4	3.8	0.7			0.4	2.8	2.2	2.0	2.5
3級(航海)	25.0	10.3	59.0	25.2	1.4			0.7	17.1	5.9	35.2	16.0
4級(航海)	41.9	80.8	14.5	49.4	0.4			0.2	27.9	45.9	8.7	30.9
5級(航海)	9.4		2.6	5.9					6.3		1.5	3.7
6級(航海)	7.3	0.4	0.9	4.5	0.4			0.2	4.9	0.2	0.5	2.9
1・2級(機関)	0.5	0.8	0.9	0.6	3.6		1.3	2.0	1.6	0.4	1.0	1.1
3級(機関)	4.9	0.8	16.2	5.2	5.0			2.5	4.9	0.4	9.7	4.2
4級(機関)	6.0	3.1	2.6	4.7	29.3	4.5	78.5	27.4	13.8	3.7	33.2	13.2
5級(機関)	0.9			0.5	50.7	95.0	17.7	61.8	17.7	41.1	7.1	23.5
6級(機関)	0.2			0.1	8.6	0.5	2.5	4.8	3.0	0.2	1.0	1.9
合計(%)	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100

注) 「第一」「第二」は優先順位を示す

表 B2-3-1・2・3 船員退職の推移・年齢・在社年数

問6	前職・卒業学 校	中途 採用	海技教 育機構	その他新 卒	合計 (人)	中途 採用	海技教 育機構	その他新 卒	合計 (%)
退職年	H20	198	18	48	264	75.0	6.8	18.2	100.0
	H21	240	37	50	327	73.4	11.3	15.3	100.0
	H22	318	41	49	408	77.9	10.0	12.0	100.0
	H23	196	32	35	263	74.5	12.2	13.3	100.0
	合計		952	128	182	1262	75.4	10.1	14.4
退職者年齢	20歳未満	2	11	9	22	9.1	50.0	40.9	100.0
	20～29歳	131	98	85	314	41.7	31.2	27.1	100.0
	30～39歳	105	10	29	144	72.9	6.9	20.1	100.0
	40～49歳	139	1	7	147	94.6	0.7	4.8	100.0
	50～59歳	351	6	49	406	86.5	1.5	12.1	100.0
	60歳以上	226	1	8	235	96.2	0.4	3.4	100.0
	合計		954	127	187	1268	75.2	10.0	14.7
退職者在社年	1年未満	115	23	15	153	75.2	15.0	9.8	100.0
	1年	116	19	23	158	73.4	12.0	14.6	100.0
	2年	70	5	9	84	83.3	6.0	10.7	100.0
	3年	57	9	10	76	75.0	11.8	13.2	100.0
	4年	33	8	10	51	64.7	15.7	19.6	100.0
	5～9年	88	15	15	118	74.6	12.7	12.7	100.0
	10～19年	133	7	29	169	78.7	4.1	17.2	100.0
	20～29年	69		6	75	92.0		8.0	100.0
	30～39年	64	7	36	107	59.8	6.5	33.6	100.0
	40年以上	9	1	13	23	39.1	4.3	56.5	100.0
	合計		396	38	109	543	72.9	7.0	20.1

表 B2-3-4 退職者の職務

問6 退職者職務	中途採用	海技教育 機構	その他 新卒	合計 (人)	中途採用	海技教育 機構	その他 新卒	合計 (%)
船長	122	6	59	187	65.2	3.2	31.6	100.0
一等航海士	128	2	18	148	86.5	1.4	12.2	100.0
二等航海士	80	2	18	100	80.0	2.0	18.0	100.0
三等航海士	17	8	23	48	35.4	16.7	47.9	100.0
甲板長	43	2	24	69	62.3	2.9	34.8	100.0
甲板手	146	65	103	314	46.5	20.7	32.8	100.0
機関長	120	2	45	167	71.9	1.2	26.9	100.0
一等機関士	121	2	15	138	87.7	1.4	10.9	100.0
二等機関士	47	2	19	68	69.1	2.9	27.9	100.0
三等機関士	10	8	12	30	33.3	26.7	40.0	100.0
操機長	16	4	18	38	42.1	10.5	47.4	100.0
操機手	39	22	29	90	43.3	24.4	32.2	100.0
司厨長・手 事務長・員 サービス	80	2	75	157	51.0	1.3	47.8	100.0
	5		13	18	27.8		72.2	100.0
	8		4	12	66.7		33.3	100.0
合計	982	127	475	1584	62.0	8.0	30.0	100.0

表 B2-3-5 退職者の免状

問6 採用免状	中途 採用 第一	海技教 育機構	その他 新卒	合計	中途 採用 第二	海技教 育機構	その他 新卒	合計	中途 採用 延べ数	海技教 育機構	その他 新卒	合計
1・2級(航海)	31	15	2	48	2			2	33	15	2	50
3級(航海)	146	9	77	232	1	1	1	3	147	10	78	235
4級(航海)	204	76	53	333	2			2	206	76	53	335
5級(航海)	44		17	61			1	1	44		18	62
6級(航海)	41	2	7	50					41	2	7	50
1・2級(機関)	5	4	2	11	31		16	47	36	4	18	58
3級(機関)	35	1	12	48	70	6	45	121	105	7	57	169
4級(機関)	43	4	3	50	113	66	38	217	156	70	41	267
5級(機関)	15		1	16	28		8	36	43		9	52
6級(機関)	2			2	6			6	8			8
合計(人)	566	111	174	851	253	73	109	435	819	184	283	1286
1・2級(航海)	5.5	13.5	1.1	5.6	0.8			0.5	4.0	8.2	0.7	3.9
3級(航海)	25.8	8.1	44.3	27.3	0.4	1.4	0.9	0.7	17.9	5.4	27.6	18.3
4級(航海)	36.0	68.5	30.5	39.1	0.8			0.5	25.2	41.3	18.7	26.0
5級(航海)	7.8		9.8	7.2			0.9	0.2	5.4		6.4	4.8
6級(航海)	7.2	1.8	4.0	5.9					5.0	1.1	2.5	3.9
1・2級(機関)	0.9	3.6	1.1	1.3	12.3		14.7	10.8	4.4	2.2	6.4	4.5
3級(機関)	6.2	0.9	6.9	5.6	27.7	8.2	41.3	27.8	12.8	3.8	20.1	13.1
4級(機関)	7.6	3.6	1.7	5.9	44.7	90.4	34.9	49.9	19.0	38.0	14.5	20.8
5級(機関)	2.7		0.6	1.9	11.1		7.3	8.3	5.3		3.2	4.0
6級(機関)	0.4			0.2	2.4			1.4	1.0			0.6
合計(%)	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100

注) 「第一」「第二」は免状の複数回答の記入順番を示す

表 B3-1-1・2・3 採用予定会社の人数

問7 構成比(%)	1.無採用	2.未定	3.採用予定	無回答	合計				
採用予定 H24	10.8	27.3	58.0	3.9	100.0				
H25	9.1	45.5	34.6	10.8	100.0				
H26	7.4	51.9	28.6	12.1	100.0				
H27	7.4	60.2	19.5	13.0	100.0				
H28	7.4	61.0	17.7	13.9	100.0				
	1人	2人	3,4人	5~9人	10人~	無回答	合計	合計人数	平均人数
新規学卒 採用予定会社 構成比 H24	39.8	26.8	14.6	9.8	1.6	7.3	100.0	276	2.4
H25	45.1	23.9	8.5	8.5	1.4	12.7	100.0	131	2.1
H26	45.8	16.9	18.6	3.4	1.7	13.6	100.0	106	2.1
H27	40.0	27.5	12.5	5.0	2.5	12.5	100.0	74	2.1
H28	43.2	18.9	16.2	5.4	2.7	13.5	100.0	69	2.2
その他 採用予定会社 構成比 H24	47.9	18.8	12.5		2.1	18.8	100.0	71	1.8
H25	45.5	15.2	12.1			27.3	100.0	38	1.6
H26	43.5	17.4	4.3			34.8	100.0	21	1.4
H27	35.3	23.5	11.8			29.4	100.0	20	1.7
H28	25.0	25.0	8.3			41.7	100.0	12	1.7
学卒+他	1人	2人	3,4人	5人~	無回答	合計	合計人数		
H24	42.1	24.6	14.0	8.2	10.5	100.0	347		
H25	45.2	21.2	9.6	6.7	17.3	100.0	169		
H26	45.1	17.1	14.6	3.7	19.5	100.0	127		
H27	38.6	26.3	12.3	5.3	17.5	100.0	94		
H28	38.8	20.4	14.3	6.1	20.4	100.0	81		
問7 会社数	1.無採用	2.未定	3.採用予定	無回答	合計				
採用予定 H24	25	63	134	9	231				
H25	21	105	80	25	231				
H26	17	120	66	28	231				
H27	17	139	45	30	231				
H28	17	141	41	32	231				
	1人	2人	3,4人	5~9人	10人以上	無回答	採用会社数	合計人数	
新規学卒 H24	49	33	18	12	2	9	114	276	
H25	32	17	6	6	1	9	62	131	
H26	27	10	11	2	1	8	51	106	
H27	16	11	5	2	1	5	35	74	
H28	16	7	6	2	1	5	32	69	
その他 H24	23	9	6		1	9	39	71	
H25	15	5	4			9	24	38	
H26	10	4	1			8	15	21	
H27	6	4	2			5	12	20	
H28	3	3	1			5	7	12	
学卒+他	1人	2人	3,4人	5人~	無回答	合計人数	合計		
H24	72	42	24	15	18	171	347		
H25	47	22	10	7	18	104	169		
H26	37	14	12	3	16	82	127		
H27	22	15	7	3	10	57	94		
H28	19	10	7	3	10	49	81		

表 B3-2-1 若年者採用理由

問8	順位	1位	2位	3位
若年者採用理由	若い活力	18.2	13.9	19.9
	仕事チーム編成	1.3	1.3	3.5
	教えやすい	4.3	6.5	8.7
	人件費抑制	4.8	6.5	13.4
	年齢構成	15.2	20.8	13.4
	後継者育成	40.7	22.5	10.4
	将来性	6.9	16.5	13.9
	技術革新対応	0.9	3.5	5.2
	その他	1.7	0.4	1.7
	無回答	6.1	8.2	10.0
合計 (%)		100.0	100.0	100.0

付表 B3-2-1 若年者採用理由

(1/3)

問 8	第1位	若年者採用理由									合計
分類	若い活力	編成	仕事チーム	教えやすい	人件費抑制	年齢構成	後継者育成	将来性	応技術革新対	その他	%
地域											
北海東北	6.7				20.0	26.7	46.7				100.0
関東北信越	18.6				2.3	25.6	41.9	7.0	2.3	2.3	100.0
中部近畿	20.0				2.5	12.5	55.0	5.0		5.0	100.0
中国	25.6			9.3	7.0	4.7	37.2	11.6	2.3	2.3	100.0
四国	15.8	5.3		2.6	2.6	13.2	52.6	7.9			100.0
九州沖縄	21.1	2.6		13.2	5.3	21.1	28.9	7.9			100.0
業種											
運送業	15.4			11.5	7.7	15.4	42.3	7.7			100.0
貸渡業	24.6	3.5		7.0	1.8	8.8	45.6	8.8			100.0
兼業	20.8				4.2	8.3	58.3		4.2	4.2	100.0
フェリー旅客	19.6	2.0		2.0	3.9	23.5	45.1	3.9			100.0
曳船等	13.5			2.7	13.5	24.3	32.4	10.8		2.7	100.0
管理・派遣	7.7					15.4	53.8	15.4	7.7		100.0
その他	25.0			12.5		12.5	12.5	12.5		25.0	100.0
主船型											
700総トン未満	21.6	0.8		5.6	6.4	14.4	39.2	8.8	0.8	2.4	100.0
700総トン以上	16.3	2.2		3.3	3.3	18.5	48.9	5.4	1.1	1.1	100.0
主船種											
貨物	25.5	2.1		2.1	4.3	12.8	44.7	8.5			100.0
タンカー	21.6	2.0		7.8		11.8	47.1	5.9	3.9		100.0
専用と大型	22.2			11.1	5.6	11.1	33.3	16.7			100.0
フェリー	17.0	2.1		2.1	4.3	25.5	44.7	4.3			100.0
曳船等	12.2			4.9	14.6	17.1	36.6	9.8		4.9	100.0
その他	15.4					15.4	53.8			15.4	100.0
雇用規模											
10人未満	41.9			12.9	3.2	6.5	32.3	3.2			100.0
10～24人	12.1	1.5		7.6	9.1	13.6	39.4	9.1	3.0	4.5	100.0
25～49人	22.4	1.5			1.5	19.4	46.3	7.5		1.5	100.0
50～99人	13.9	2.8		2.8	8.3	19.4	44.4	8.3			100.0
100人以上	5.9					23.5	64.7	5.9			100.0
採用者履歴											
海技教育機構	15.7	0.9		2.6	5.2	19.1	48.7	7.0		0.9	100.0
その他	26.2	1.5		9.2	6.2	16.9	21.5	10.8	3.1	4.6	100.0

(2/3)

問 8 第2位 分類	若年者採用理由									
	若い 活力	ム仕 編事 成チ ↑	い教 えや す	制人 件費 抑	年 齢 構 成	成後 継者 育	将 来 性	対技 応術 革新	そ の 他	合 計 %
地域										
北海道	13.3		6.7	6.7	46.7	13.3	13.3			100.0
関東北信越	16.7		7.1	4.8	28.6	21.4	16.7	4.8		100.0
中部近畿	18.4		5.3	13.2	18.4	21.1	21.1	2.6		100.0
中国	14.0		11.6	9.3	18.6	23.3	18.6	4.7		100.0
四国	13.5	5.4	5.4	5.4	16.2	21.6	21.6	8.1	2.7	100.0
九州沖縄	13.5	2.7	5.4	2.7	21.6	40.5	13.5			100.0
業種										
運送業	15.4		15.4	7.7	26.9	30.8	3.8			100.0
貸渡業	12.7		3.6	9.1	12.7	25.5	25.5	9.1	1.8	100.0
兼業	20.8		4.2	4.2	20.8	20.8	25.0	4.2		100.0
フェリー旅客	14.0	6.0	10.0	8.0	20.0	18.0	20.0	4.0		100.0
曳船等	16.2		8.1	5.4	35.1	27.0	8.1			100.0
管理・派遣	23.1				30.8	23.1	23.1			100.0
その他				16.7	33.3	50.0				100.0
主船型										
700総トン未満	18.0	0.8	9.8	8.2	23.0	20.5	17.2	2.5		100.0
700総トン以上	11.1	2.2	3.3	5.6	22.2	30.0	18.9	5.6	1.1	100.0
主船種										
貨物	13.0		10.9	2.2	17.4	26.1	21.7	6.5	2.2	100.0
タンカー	18.0		6.0	12.0	18.0	22.0	18.0	6.0		100.0
専用と大型	5.6				22.2	44.4	27.8			100.0
フェリー	10.9	6.5	8.7	8.7	19.6	19.6	21.7	4.3		100.0
曳船等	20.0		5.0	7.5	35.0	25.0	7.5			100.0
その他	25.0		8.3	8.3	33.3	16.7	8.3			100.0
雇用規模										
10人未満	3.2		16.1	12.9	12.9	16.1	35.5	3.2		100.0
10～24人	24.2		8.1	4.8	21.0	27.4	12.9	1.6		100.0
25～49人	14.9		6.0	4.5	25.4	25.4	19.4	4.5		100.0
50～99人	14.3	8.6		5.7	25.7	25.7	11.4	5.7	2.9	100.0
100人以上	5.9		5.9	17.6	29.4	23.5	11.8	5.9		100.0
採用者履歴										
海技教育機構	15.8	1.8	7.9	7.9	28.1	22.8	14.0	1.8		100.0
その他	11.1	1.6	7.9	7.9	12.7	33.3	19.0	6.3		100.0

(3/3)

問 8 第3位 分類	若年者採用理由									合計 %
	若い 活力	編成 チーム	仕事 しやすい	教 え や す い	人 件 費 抑 制	年 齢 構 成	後 継 者 育 成	将 来 性	心 技 術 革 新 対	
地域										
北海東北	20.0		13.3	26.7	6.7	26.7	6.7			100.0
関東北信越	28.6		14.3	16.7	9.5	14.3	7.1	7.1	2.4	100.0
中部近畿	16.7	8.3	5.6	11.1	16.7	11.1	22.2	5.6	2.8	100.0
中国	21.4	2.4	2.4	14.3	16.7	14.3	19.0	7.1	2.4	100.0
四国	29.7		8.1	18.9	13.5	5.4	16.2	8.1		100.0
九州沖縄	13.9	11.1	16.7	8.3	22.2	5.6	16.7	2.8	2.8	100.0
業種										
運送業	16.0	12.0	4.0	12.0	16.0	20.0		12.0	8.0	100.0
貸渡業	21.8	1.8	7.3	18.2	16.4	5.5	21.8	7.3		100.0
兼業	25.0	4.2	12.5	16.7	12.5	12.5	12.5	4.2		100.0
フェリー旅客	22.9		12.5	14.6	12.5	12.5	16.7	6.3	2.1	100.0
曳船等	19.4	8.3	8.3	19.4	13.9	13.9	16.7			100.0
管理・派遣	30.8		15.4		15.4	7.7	15.4	7.7	7.7	100.0
その他	33.3				33.3	16.7	16.7			100.0
主船型										
700総トン未満	15.8	4.2	9.2	16.7	18.3	13.3	15.0	5.8	1.7	100.0
700総トン以上	30.7	3.4	10.2	12.5	10.2	9.1	15.9	5.7	2.3	100.0
主船種										
貨物	15.6	2.2	13.3	8.9	22.2	8.9	15.6	8.9	4.4	100.0
タンカー	26.0	6.0	2.0	16.0	10.0	10.0	20.0	8.0	2.0	100.0
専用と大型	22.2		16.7	16.7	11.1	11.1	16.7	5.6		100.0
フェリー	25.0		11.4	13.6	11.4	13.6	15.9	6.8	2.3	100.0
曳船等	17.9	7.7	10.3	20.5	15.4	15.4	12.8			100.0
その他	33.3	8.3	8.3	16.7	25.0	8.3				100.0
雇用規模										
10人未満	16.1	3.2	12.9	12.9	19.4	16.1	12.9	6.5		100.0
10～24人	18.0	1.6	6.6	27.9	16.4	14.8	9.8	4.9		100.0
25～49人	18.2	4.5	9.1	7.6	15.2	13.6	22.7	7.6	1.5	100.0
50～99人	20.6	8.8	14.7	14.7	11.8	2.9	14.7	5.9	5.9	100.0
100人以上	68.8		6.3		6.3		12.5		6.3	100.0
採用者履歴										
海技教育機構	26.8	4.5	8.0	16.1	12.5	12.5	12.5	4.5	2.7	100.0
その他	14.5	3.2	9.7	14.5	14.5	14.5	19.4	8.1	1.6	100.0

表 B3-2-2 優先学校

問9	順位	1位	2位	3位	
優先学校	中学校		1.3	0.4	0.9
	海上技術学校		16.9	20.8	13.4
	海上技術短大		38.1	21.6	12.1
	水産高校本科		3.0	6.5	7.4
	水産高校専攻科		12.6	18.2	17.7
	海技大学校		3.5	3.5	13.0
	他高校		1.7		4.8
	商船高専		9.5	13.4	9.5
	商船系大学		3.0	3.0	2.2
	一般大学			0.4	0.4
	その他		1.7	0.4	3.5
	無回答		8.7	11.7	15.2
合計 (%)		100.0	100.0	100.0	

付表 B3-2-2 優先学校

(1/3)

問9 第1位 分類	優先学校										合計 %
	中学校 (上 本 科 学 校)	海 上 技 術 学 校	大 海 上 技 術 短 大	(水 産 本 科 高 校)	(水 産 専 攻 科 高 校)	海 技 大 学 校	他 高 校	商 船 高 専	商 船 系 大 学	そ の 他	
地域											
北海東北	46.2	23.1			23.1			7.7			100.0
関東北信越	15.0	42.5	5.0		12.5	10.0		10.0	5.0		100.0
中部近畿	17.5	35.0			15.0		5.0	12.5	10.0	5.0	100.0
中国	7.3	19.5	41.5	9.8	14.6		2.4	2.4		2.4	100.0
四国		10.8	62.2		5.4	2.7	2.7	13.5	2.7		100.0
九州沖縄		20.0	35.0	2.5	17.5	7.5		15.0		2.5	100.0
業種											
運送業		15.4	50.0		11.5	11.5		7.7		3.8	100.0
貸渡業	1.8	17.9	46.4	7.1	10.7	3.6		10.7	1.8		100.0
兼業	4.3	30.4	26.1	4.3	21.7			4.3	8.7		100.0
フェリー旅客		10.0	38.0	2.0	16.0	2.0	8.0	18.0	4.0	2.0	100.0
曳船等	2.9	22.9	42.9		20.0	5.7		2.9		2.9	100.0
管理・派遣		30.8	46.2	7.7					15.4		100.0
その他		14.3	28.6					42.9		14.3	100.0
主船型											
700総トン未満	1.6	22.8	48.8	3.3	12.2	3.3		5.7	0.8	1.6	100.0
700総トン以上	1.1	12.5	31.8	3.4	15.9	4.5	4.5	17.0	6.8	2.3	100.0
主船種											
貨物		18.4	51.0	4.1	8.2	2.0		10.2	4.1	2.0	100.0
タンカー	2.1	22.9	37.5	6.3	14.6	4.2		8.3	4.2		100.0
専用と大型	6.3	18.8	50.0		12.5	6.3		6.3			100.0
フェリー		10.9	37.0		17.4		8.7	19.6	4.3	2.2	100.0
曳船等	2.6	25.6	43.6		17.9	5.1		2.6		2.6	100.0
その他		7.7	23.1	15.4	7.7	15.4		15.4	7.7	7.7	100.0
雇用規模											
10人未満	3.4	20.7	44.8	6.9	3.4			13.8	3.4	3.4	100.0
10～24人	1.6	23.8	41.3	6.3	9.5	3.2	1.6	7.9	3.2	1.6	100.0
25～49人	1.5	22.4	41.8		20.9	4.5		6.0	1.5	1.5	100.0
50～99人		8.3	38.9		16.7	8.3	8.3	16.7		2.8	100.0
100人以上			43.8	6.3	12.5			18.8	18.8		100.0
採用者履歴											
海技教育機構	1.8	16.7	50.0	0.9	10.5	4.4	1.8	7.0	4.4	2.6	100.0
その他		21.9	29.7	6.3	18.8	3.1		20.3			100.0

問9 第2位 分類	優先学校									合計 %	
	中学校	(海上 本科 技術 学校)	(海上 専修 技術 短大)	(水産 本科 高校)	(水産 専攻 高校)	コース (海上 技術 学校)	海技 大学	他 高校	商 船 高 専		商 船 系 大 学
地域											
北海東北		16.7	58.3		25.0						100.0
関東北信越		24.4	17.1	12.2	22.0	4.9		14.6	2.4	2.4	100.0
中部近畿		15.4	35.9	5.1	15.4	5.1		15.4	5.1	2.6	100.0
中国	2.6	21.1	23.7	7.9	15.8	2.6		26.3			100.0
四国		27.8	11.1	2.8	36.1	2.8		19.4			100.0
九州沖縄		31.6	23.7	10.5	13.2	5.3		5.3	10.5		100.0
業種											
運送業		23.1	26.9		23.1	3.8		23.1			100.0
貸渡業		23.6	20.0	5.5	27.3	5.5		16.4	1.8		100.0
兼業		29.2	25.0	20.8	4.2	8.3		8.3		4.2	100.0
フェリー旅客	2.2	19.6	21.7	10.9	17.4	2.2		17.4	8.7		100.0
曳船等		24.2	30.3	3.0	27.3			12.1		3.0	100.0
管理・派遣		25.0	25.0	8.3	16.7			16.7	8.3		100.0
その他		14.3	42.9		14.3	14.3			14.3		100.0
主船型											
700総トン未満	0.9	22.4	23.3	7.8	22.4	2.6		17.2	2.6	0.9	100.0
700総トン以上		25.3	26.4	6.9	18.4	5.7		12.6	4.6		100.0
主船種											
貨物		30.6	16.3	6.1	20.4	4.1		20.4	2.0		100.0
タンカー		18.8	25.0	4.2	25.0	6.3		16.7	2.1	2.1	100.0
専用と大型		31.3	25.0	18.8	6.3	12.5				6.3	100.0
フェリー	2.4	19.0	23.8	11.9	19.0	2.4		11.9	9.5		100.0
曳船等		19.4	33.3	2.8	27.8			16.7			100.0
その他		30.8	30.8	7.7	7.7			15.4	7.7		100.0
雇用規模											
10人未満	3.6	39.3	28.6	3.6	17.9			3.6	3.6		100.0
10～24人		27.1	25.4	3.4	23.7	3.4		13.6	3.4		100.0
25～49人		19.1	25.0	8.8	16.2	4.4		23.5	1.5	1.5	100.0
50～99人		11.8	23.5	14.7	29.4	8.8		5.9	2.9	2.9	100.0
100人以上		26.7	13.3	6.7	13.3			26.7	13.3		100.0
採用者履歴											
海技教育機構	0.9	25.0	24.1	3.7	21.3	2.8		17.6	4.6		100.0
その他		22.6	24.2	14.5	21.0	4.8		9.7	3.2		100.0

問9 第3位 分類	優先学校										合計 %	
	中学校	(海上 本科 技術 学校)	(海上 専修 技術 短大)	(水産 本科 高校)	(水産 専攻 高校)	コ ー ス (海 上 技 術 校)	海 技 大 学	他 高 校	商 船 高 専	商 船 系 大 学		そ の 他
地域												
北海東北		8.3		25.0	25.0	25.0	8.3				8.3	100.0
関東北信越		15.8	23.7	2.6	13.2	23.7		10.5	5.3	5.3		100.0
中部近畿	2.6	13.2	15.8	10.5	13.2	13.2	7.9	15.8	2.6	2.9	5.3	100.0
中国		11.4	11.4	8.6	31.4	14.3	8.6	8.6	2.9	2.9		100.0
四国	2.9	23.5	11.8	5.9	23.5	11.8	2.9	17.6				100.0
九州沖縄		18.9	13.5	10.8	24.3	10.8	8.1	8.1	2.7	2.7		100.0
業種												
運送業		20.0	12.0	8.0	20.0	12.0	4.0	16.0	4.0	4.0		100.0
貸渡業		20.8	15.1	5.7	20.8	17.0	3.8	7.5	3.8	5.7		100.0
兼業	4.5	4.5	13.6	9.1	40.9	9.1		13.6		4.5		100.0
フェリー旅客	2.2	17.8	11.1	13.3	11.1	11.1	15.6	11.1	4.4	2.2		100.0
曳船等		13.3	20.0	6.7	16.7	33.3		10.0				100.0
管理・派遣			25.0	8.3	33.3	8.3	8.3	16.7				100.0
その他		18.2		9.1	18.2					54.5		100.0
主船型												
700総トン未満	1.0	15.5	10.7	7.8	21.4	21.4	7.8	11.7	2.9			100.0
700総トン以上	1.2	17.4	19.8	10.5	22.1	9.3	3.5	11.6	2.3	2.3		100.0
主船種												
貨物		18.2	13.6	6.8	29.5	11.4	2.3	13.6	4.5			100.0
タンカー		19.6	17.4	13.0	19.6	15.2	4.3	4.3		6.5		100.0
専用と大型			6.3		37.5	12.5		25.0	12.5	6.3		100.0
フェリー	2.5	17.5	10.0	15.0	12.5	12.5	17.5	12.5				100.0
曳船等		15.2	18.2	6.1	18.2	27.3	3.0	12.1				100.0
その他	8.3	16.7	25.0		16.7	16.7		8.3	8.3			100.0
雇用規模												
10人未満		12.5	12.5	9.4	18.8	12.5	9.4	9.4	3.1	12.5		100.0
10～24人	1.9	13.5	11.5	5.8	23.1	23.1	7.7	11.5		1.9		100.0
25～49人	1.6	17.5	14.3	11.1	25.4	6.3	6.3	12.7	3.2	1.6		100.0
50～99人		16.1	16.1	12.9	16.1	22.6		12.9	3.2			100.0
100人以上		21.1	21.1		10.5	15.8		5.3	5.3	21.1		100.0
採用者履歴												
海技教育機構	2.0	17.8	11.9	6.9	31.7	12.9	2.0	11.9	3.0			100.0
その他		15.8	21.1	8.8	8.8	17.5	15.8	12.3				100.0

表 B3-2-3 採用時の重視事項

問10	順位	1位	2位	3位
採用での重視事項	積極性	16.0	10.0	7.8
	忍耐強さ	14.7	13.4	9.5
	協調性	20.8	27.3	16.0
	快活さ	3.0	3.0	5.2
	責任感	6.1	11.3	18.6
	努力	0.9	3.5	3.9
	まじめさ	12.1	12.6	11.7
	理解力	1.3	4.3	5.6
	資格	17.7	7.8	9.5
	体力	2.2	2.6	6.5
	学業成績	0.4	0.9	1.3
	その他	0.9		
	無回答	3.9	3.5	4.3
合計 (%)		100.0	100.0	100.0

付表 B3-2-3 採用時の重視事項

(1/3)

問10 第1位	採用での重視事項											合計	
分類	積極性	忍耐強さ	協調性	快活さ	責任感	努力	まじめさ	理解力	資格	体力	学業成績	その他	%
地域													
北海東北	6.3		12.5		12.5			6.3	50.0	12.5	6.3		100.0
関東北信越	38.5	30.8	38.5	15.4	3.8		15.4		23.1	3.8			100.0
中部近畿	32.0	36.0	16.0	4.0	12.0	8.0	16.0	8.0	28.0	8.0			100.0
中国	41.7	41.7	37.5	4.2	8.3		37.5		12.5				100.0
四国	14.3	14.3	28.6	3.6	14.3		21.4		25.0		7.1		100.0
九州沖縄	12.5	9.4	46.9		6.3		15.6		31.3				100.0
業種													
運送業	50.0	31.3	43.8	12.5			6.3	6.3	31.3				100.0
貸渡業	22.5	20.0	35.0	5.0	5.0		25.0	2.5	25.0		2.5		100.0
兼業	15.8	15.8	47.4	5.3	5.3		15.8		10.5	10.5	5.3		100.0
フェリー旅客	28.1	25.0	25.0	3.1	18.8		21.9	3.1	28.1				100.0
曳船等	22.6	9.7	22.6	3.2	6.5	6.5	12.9		38.7	6.5	3.2		100.0
管理・派遣	16.7	100.0	33.3		16.7		16.7		33.3				100.0
その他		16.7	16.7		16.7		33.3		16.7	16.7			100.0
主船型													
700総トン未満	23.4	17.0	22.3	4.3	9.6	2.1	22.3	3.2	29.8	4.3	1.1	1.1	100.0
700総トン以上	26.3	31.6	47.4	5.3	8.8		12.3		22.8	1.8		1.8	100.0
主船種													
貨物	18.8	34.4	25.0	6.3	9.4		18.8	6.3	25.0	3.1		6.3	100.0
タンカー	24.3	18.9	40.5	8.1	5.4		18.9		24.3	2.7			100.0
専用と大型	36.4	27.3	63.6				27.3		9.1				100.0
フェリー	32.1	28.6	28.6		21.4		21.4	3.6	25.0				100.0
曳船等	29.0	12.9	22.6	6.5	6.5	6.5	12.9		35.5	6.5	3.2		100.0
その他		8.3	25.0		8.3		16.7		41.7	8.3			100.0
雇用規模													
10人未満	14.3	42.9	14.3		23.8		38.1		19.0			4.8	100.0
10～24人	18.9	15.1	28.3		9.4	1.9	22.6	5.7	26.4	5.7			100.0
25～49人	27.3	20.5	29.5	2.3	6.8	2.3	13.6		38.6	4.5	2.3		100.0
50～99人	25.9	11.1	59.3	14.8			3.7		18.5			3.7	100.0
100人以上	83.3	83.3	16.7	33.3	16.7		16.7		16.7				100.0
採用者履歴													
海技教育機構	35.6	26.0	30.1	6.8	9.6		15.1	2.7	30.1	2.7	1.4	1.4	100.0
その他	19.6	15.7	33.3	2.0	11.8	2.0	27.5		19.6	3.9			100.0

問10 第2位 分類	採用での重視事項											合計 %
	積極性	忍耐強さ	協調性	快活さ	責任感	努力	まじめさ	理解力	資格	体力	学業成績	
地域												
北海東北	6.7	6.7	40.0		26.7	6.7		13.3	13.3			
関東北信越	42.3	26.9	46.2	3.8	15.4	3.8	7.7	7.7	11.5		3.8	
中部近畿	8.8	14.7	29.4	8.8	11.8	2.9	26.5	2.9	5.9	11.8		
中国	8.3	13.9	41.7	5.6	13.9	5.6	13.9	8.3	8.3	2.8		
四国	10.7	21.4	50.0	3.6	7.1	3.6	25.0		10.7			
九州沖縄	6.7	23.3	20.0		23.3	6.7	20.0	6.7	16.7	3.3	3.3	
業種												
運送業	13.0	13.0	47.8	4.3	17.4		13.0	8.7	8.7			
貸渡業	16.3	16.3	37.2	4.7	18.6	2.3	23.3	4.7	7.0	2.3		
兼業	17.6	29.4	29.4	11.8	17.6		17.6		17.6	5.9		
フェリー旅客	8.1	27.0	35.1	5.4	10.8	13.5	10.8	8.1	10.8	5.4		
曳船等	11.4	5.7	34.3		17.1	5.7	20.0	2.9	11.4	5.7	2.9	
管理・派遣	37.5	25.0	62.5				12.5	12.5			12.5	
その他		40.0	20.0		20.0			20.0	40.0			
主船型												
700総トン未満	8.6	17.1	35.2	1.9	17.1	3.8	20.0	6.7	11.4	2.9	1.0	
700総トン以上	21.9	20.3	40.6	7.8	12.5	6.3	12.5	4.7	9.4	4.7	1.6	
主船種												
貨物	21.2	27.3	36.4	3.0	12.1		27.3	6.1	9.1	3.0	3.0	
タンカー	11.6	11.6	37.2	4.7	18.6	2.3	18.6	9.3	4.7	4.7		
専用と大型	21.4	7.1	64.3	14.3	7.1		14.3					
フェリー	8.3	19.4	33.3	5.6	11.1	13.9	11.1	8.3	11.1	5.6		
曳船等	10.8	8.1	32.4		18.9	5.4	16.2	2.7	18.9	2.7	2.7	
その他	16.7	100.0	33.3		33.3				33.3			
雇用規模												
10人未満	20.8	16.7	45.8		16.7	4.2	12.5	8.3	8.3	4.2		
10～24人	8.2	8.2	34.4	4.9	13.1	6.6	21.3	4.9	11.5	3.3		
25～49人	15.6	31.1	33.3	6.7	20.0	4.4	17.8	4.4	8.9	2.2	2.2	
50～99人	10.3	17.2	34.5	3.4	13.8	3.4	13.8	10.3	10.3	6.9	3.4	
100人以上	30.0	30.0	60.0		10.0		10.0		20.0			
採用者履歴												
海技教育機構	18.8	20.0	37.6	4.7	15.3	4.7	14.1	7.1	12.9	1.2	2.4	
その他	5.0	11.7	31.7	3.3	18.3	5.0	20.0	5.0	11.7	5.0		

(3/3)

問10 第3位 分類	採用での重視事項												合計 %
	積極性	忍耐強さ	協調性	快活さ	責任感	努力	まじめさ	理解力	資格	体力	学業成績	その他	
地域													
北海東北	15.4	15.4	30.8	7.7	15.4		15.4	7.7	7.7	15.4			100.0
関東北信越	5.3	10.5	26.3	7.9	26.3		13.2	7.9	10.5	5.3	2.6		100.0
中部近畿	17.6	5.9	38.2	2.9	23.5	2.9	8.8	8.8	5.9	5.9	2.9		100.0
中国	15.2	18.2	6.1	15.2	21.2	6.1	9.1	9.1	18.2	15.2			100.0
四国		16.7	6.7		30.0	16.7	20.0	6.7	16.7	3.3			100.0
九州沖縄	9.1	9.1	18.2	6.1	21.2	3.0	24.2	3.0	12.1	9.1	3.0		100.0
業種													
運送業	9.5	28.6	19.0	19.0	28.6	4.8	9.5	9.5	9.5				100.0
貸渡業	9.1	18.2	13.6	4.5	29.5	9.1	13.6	4.5	9.1	13.6	2.3		100.0
兼業	4.5	9.1	31.8	18.2	13.6		13.6	9.1	13.6				100.0
フェリー旅客	17.1	2.4	12.2	2.4	22.0	7.3	19.5	9.8	14.6	12.2			100.0
曳船等	11.4	5.7	22.9	2.9	22.9		20.0	8.6	8.6	11.4	2.9		100.0
管理・派遣			38.5		23.1	7.7	7.7		23.1				100.0
その他		75.0	50.0		25.0						25.0		100.0
主船型													
700総トン未満	10.1	11.0	22.9	5.5	23.9	5.5	14.7	8.3	9.2	9.2	0.9		100.0
700総トン以上	9.7	13.9	16.7	8.3	23.6	4.2	15.3	5.6	16.7	6.9	2.8		100.0
主船種													
貨物		14.0	23.3	7.0	23.3	7.0	11.6	4.7	18.6	4.7			100.0
タンカー	10.0	22.5	17.5	10.0	25.0	5.0	17.5	7.5	10.0	7.5			100.0
専用と大型	14.3	14.3	14.3	21.4	21.4		7.1	7.1	14.3	7.1	7.1		100.0
フェリー	15.8	2.6	13.2	2.6	21.1	7.9	18.4	10.5	13.2	13.2			100.0
曳船等	10.8	8.1	21.6	2.7	24.3	2.7	18.9	8.1	8.1	10.8	2.7		100.0
その他	22.2	11.1	55.6		33.3						11.1		100.0
雇用規模													
10人未満	11.1	11.1	18.5	11.1	22.2	7.4	14.8	7.4	11.1	7.4			100.0
10～24人	8.5	11.9	16.9	11.9	28.8	5.1	8.5	6.8	11.9	6.8	3.4		100.0
25～49人	9.4	13.2	24.5	1.9	20.8	5.7	17.0	11.3	11.3	7.5			100.0
50～99人	14.8	18.5	7.4	3.7	25.9	3.7	25.9	3.7	7.4	18.5	3.7		100.0
100人以上	6.7		46.7		13.3		13.3		26.7				100.0
採用者履歴													
海技教育機構	8.2	11.2	23.5	6.1	26.5	2.0	16.3	5.1	13.3	6.1	1.0		100.0
その他	12.7	12.7	16.4	5.5	16.4	10.9	16.4	12.7	7.3	10.9	3.6		100.0

表 B3-3-1・2 採用者に希望する海技免状

問11	海技免状	会社数	(%)
採用時の 希望免状	3級	71	30.7
	4級	111	48.1
	5級	9	3.9
	6級	4	1.7
	不要	6	2.6
	その他	19	8.2
	無回答	11	4.8
	合計	231	100.0
問12	甲機免状	会社数	(%)
免状の 希望	両方	83	35.9
	片方	134	58.0
	無回答	14	6.1
	合計	231	100.0

付表 B3-3-1・2 採用者に希望する海技免状のクラスと両用 (1/3)

分類	問11 採用時の希望免状					%合計	問12 免状		%合計
	3級	4級	5級	6級	不要		両方	片方	
地域									
北海東北	53.3	46.7				100.0	52.9	47.1	100.0
関東北信越	41.0	46.2	2.6	5.1	5.1	100.0	27.9	72.1	100.0
中部近畿	29.7	54.1	10.8		5.4	100.0	32.5	67.5	100.0
中国	22.5	65.0	7.5	5.0		100.0	42.9	57.1	100.0
四国	38.2	58.8			2.9	100.0	34.3	65.7	100.0
九州沖縄	38.9	55.6	2.8		2.8	100.0	47.5	52.5	100.0
業種									
運送業	25.9	63.0		7.4	3.7	100.0	42.9	57.1	100.0
貸渡業	27.1	68.8	4.2			100.0	36.4	63.6	100.0
兼業	36.0	52.0	12.0			100.0	36.0	64.0	100.0
フェリー旅客	42.6	38.3	8.5	2.1	8.5	100.0	38.8	61.2	100.0
曳船等	40.5	56.8			2.7	100.0	42.5	57.5	100.0
管理・派遣	45.5	54.5				100.0	23.1	76.9	100.0
その他	20.0	60.0		20.0		100.0	33.3	66.7	100.0
主船型									
700総トン未満	26.6	62.1	7.3	3.2	0.8	100.0	51.2	48.8	100.0
700総トン以上	49.4	44.2			6.5	100.0	19.3	80.7	100.0
主船種									
貨物	28.9	68.9	2.2			100.0	45.8	54.2	100.0
タンカー	28.9	55.6	8.9	4.4	2.2	100.0	31.4	68.6	100.0
専用と大型	55.6	44.4				100.0	21.1	78.9	100.0
フェリー	41.9	39.5	9.3		9.3	100.0	37.8	62.2	100.0
曳船等	34.1	63.4			2.4	100.0	45.2	54.8	100.0
その他	33.3	44.4		22.2		100.0	41.7	58.3	100.0
雇用規模									
10人未満	12.5	71.9	9.4	6.3		100.0	63.6	36.4	100.0
10～24人	29.0	58.1	8.1	1.6	3.2	100.0	50.7	49.3	100.0
25～49人	40.0	55.0	1.7	1.7	1.7	100.0	28.1	71.9	100.0
50～99人	45.5	45.5			9.1	100.0	25.0	75.0	100.0
100人以上	71.4	28.6				100.0	5.9	94.1	100.0
採用者履歴									
海技教育機構	35.5	57.9	1.9	1.9	2.8	100.0	37.4	62.6	100.0
その他	32.3	56.5	8.1	1.6	1.6	100.0	40.6	59.4	100.0

表 B4-1-1 重視する航海関係教科

問14	順位	海上技術学校			海上技術短期大			海技大学校		
		1位	2位	3位	1位	2位	3位	1位	2位	3位
重視教科 (航海)	適切な見張り	24.7	10.8	4.8	23.8	10.0	4.8	20.3	7.8	5.6
	航海計器取り扱い	10.0	13.9	12.1	11.7	19.0	11.3	6.5	15.6	10.0
	操舵	17.7	13.0	10.0	19.0	16.9	13.0	17.3	10.8	10.0
	ロープワーク	2.6	3.5	9.1	2.2	3.0	5.2	1.3	2.2	3.9
	海事法規	7.8	7.4	8.7	9.5	7.4	13.9	11.3	10.0	15.2
	起床海象観側	1.7	4.8	3.0	3.0	3.9	6.1	2.6	7.4	4.8
	係船作業	1.3	8.2	6.9	3.0	7.8	7.4	2.6	6.5	3.9
	整備作業	3.0	6.9	10.8	3.0	8.2	8.2	1.3	7.8	4.8
	工具名称・使用法	1.3	3.5	6.1	0.9		4.8	0.9		3.0
	荷役	2.6	3.0	2.2	2.2	3.9	2.2	1.7	3.0	2.6
	安全管理	9.5	8.7	6.9	9.1	8.2	8.2	11.7	7.4	11.3
	その他	3.9	0.4	0.4	3.5	0.4	1.3	3.5	0.4	1.3
	無回答	13.9	16.0	19.0	9.1	11.3	13.9	19.0	21.2	23.8
合計 (%)		100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	

付表 B4-1-1a 重視する航海関係教科

(1/3)

問14-1 第1位 分類	海上技術学校												合計 %				
	張 り 切 な 見	適 切 な 見	取 扱 い 計 器	航 海 計 器	操 舵	フ ロ ー ク プ	海 事 法 規	観 測 側 床 海 象	起 床 海 象	係 船 作 業	整 備 作 業	使 用 具 名 称		工 具 名 称	荷 役	安 全 管 理	そ の 他
地域																	
北海東北	20.0	26.7	26.7			13.3	6.7	6.7									100.0
関東北信越	33.3	5.1	12.8	2.6	7.7			2.6	2.6	2.6	7.7	15.4	7.7				100.0
中部近畿	30.6	2.8	25.0		8.3	2.8			5.6		2.8	16.7	5.6				100.0
中国	32.4	13.5	21.6		13.5	2.7			2.7	2.7	2.7	8.1					100.0
四国	38.2		23.5	5.9	8.8				2.9		2.9	8.8	8.8				100.0
九州沖縄	13.2	28.9	18.4	7.9	5.3	2.6	2.6	5.3	2.6			10.5	2.6				100.0
業種																	
運送業	30.8	11.5	11.5	3.8	15.4	3.8	3.8	3.8			3.8	7.7	3.8				100.0
貸渡業	23.6	9.1	21.8		10.9		1.8	1.8	1.8	1.8	3.6	18.2	7.3				100.0
兼業	38.1	9.5	9.5		4.8		4.8			9.5		14.3	9.5				100.0
フェリー旅客	22.2	15.6	31.1	8.9		2.2			8.9			8.9	2.2				100.0
曳船等	23.5	11.8	20.6	2.9	17.6	5.9			2.9		2.9	8.8	2.9				100.0
管理・派遣	66.7	8.3			8.3						16.7						100.0
その他	40.0	20.0	40.0														100.0
主船型																	
700総トン未満	29.8	13.2	22.8	1.8	9.6	3.5	1.8	3.5			2.6	9.6	1.8				100.0
700総トン以上	27.1	9.4	17.6	4.7	8.2		1.2	3.5	3.5	3.5	3.5	12.9	8.2				100.0
主船種																	
貨物	40.9	11.4	20.5		11.4					2.3	2.3	9.1	2.3				100.0
タンカー	28.6	10.2	16.3	2.0	10.2			2.0	2.0		4.1	18.4	6.1				100.0
専用と大型	18.8	6.3	12.5		6.3		12.5	6.3	12.5	6.3	6.3	12.5	12.5				100.0
フェリー	22.0	14.6	31.7	7.3		2.4			9.8			9.8	2.4				100.0
曳船等	26.3	13.2	15.8	5.3	15.8	7.9			2.6		2.6	7.9	2.6				100.0
その他	27.3	9.1	27.3		9.1						9.1	9.1	9.1				100.0
雇用規模																	
10人未満	24.1	10.3	44.8		6.9	3.4	3.4				3.4		3.4				100.0
10～24人	26.6	15.6	17.2	1.6	9.4	4.7	1.6	6.3			3.1	10.9	3.1				100.0
25～49人	32.2	11.9	18.6	3.4	10.2		1.7	3.4	1.7			15.3	1.7				100.0
50～99人	19.4	9.7	12.9	6.5	9.7				6.5		3.2	16.1	16.1				100.0
100人以上	50.0		12.5	6.3	6.3				6.3		12.5	6.3					100.0
採用者履歴																	
海技教育機構	34.0	9.0	23.0	5.0	11.0			1.0	2.0	2.0	2.0	10.0	1.0				100.0
その他	27.0	15.9	22.2	1.6	1.6	4.8			7.9	1.6	4.8	11.1	1.6				100.0

間14-1 第2位 分類	海上技術学校												合計 %
	張 適 切 な 見	取 扱 海 計 器	航 海 操 舵	ワ ロ ー ク プ	海 事 法 規	観 起 側 床 海 象	係 船 作 業	整 備 作 業	使 工 具 名 称 法	荷 役	安 全 管 理	そ の 他	
地域													
北海東北		20.0	13.3	13.3	6.7	20.0		13.3		6.7	6.7		100.0
関東北信越	10.5	10.5	18.4	2.6	10.5	2.6	18.4	13.2	5.3	2.6	5.3		100.0
中部近畿	14.3	17.1	20.0	5.7	5.7		14.3	8.6	5.7		8.6		100.0
中国	13.9	25.0	16.7		13.9	8.3		2.8		5.6	13.9		100.0
四国	9.1	24.2	12.1		6.1	6.1	9.1	9.1	6.1	3.0	15.2		100.0
九州沖縄	21.6	5.4	10.8	8.1	8.1	5.4	10.8	5.4	5.4	5.4	10.8	2.7	100.0
業種													
運送業	15.4	11.5	11.5		11.5	3.8	11.5	11.5	3.8		19.2		100.0
貸渡業	16.7	20.4	18.5	3.7	7.4	3.7	7.4	5.6	3.7	5.6	7.4		100.0
兼業	15.0	15.0	25.0	5.0	15.0	5.0	5.0	10.0			5.0		100.0
フェリー旅客	15.9	15.9	6.8	4.5	6.8	6.8	13.6	4.5	9.1	6.8	9.1		100.0
曳船等	3.1	18.8	12.5	9.4	12.5	9.4	9.4	12.5			9.4	3.1	100.0
管理・派遣		16.7	33.3				16.7	16.7	8.3		8.3		100.0
その他			20.0			20.0				20.0	40.0		100.0
主船型													
700総トン未満	11.6	14.3	14.3	5.4	10.7	8.0	8.9	8.9	0.9	3.6	12.5	0.9	100.0
700総トン以上	14.6	19.5	17.1	2.4	6.1	2.4	11.0	7.3	8.5	3.7	7.3		100.0
主船種													
貨物	18.2	18.2	20.5		9.1	4.5	11.4	4.5	2.3		11.4		100.0
タンカー	12.5	18.8	16.7	2.1	8.3	4.2	4.2	10.4	6.3	8.3	8.3		100.0
専用と大型	20.0	13.3	26.7	13.3			6.7	13.3			6.7		100.0
フェリー	15.0	15.0	7.5	5.0	7.5	5.0	15.0	5.0	10.0	7.5	7.5		100.0
曳船等	2.8	16.7	13.9	8.3	11.1	11.1	8.3	11.1			13.9	2.8	100.0
その他	9.1	9.1	9.1		18.2	9.1	18.2	9.1			18.2		100.0
雇用規模													
10人未満	14.3	14.3	10.7	7.1	7.1	10.7	3.6	14.3		7.1	10.7		100.0
10～24人	12.7	17.5	15.9	1.6	9.5	9.5	4.8	9.5		4.8	14.3		100.0
25～49人	16.9	16.9	22.0	5.1	3.4	1.7	6.8	5.1	8.5	1.7	11.9		100.0
50～99人	10.7	10.7	10.7	7.1	17.9	3.6	21.4	7.1	3.6		3.6	3.6	100.0
100人以上		25.0	6.3		12.5		31.3	6.3	12.5	6.3			100.0
採用者履歴													
海技教育機構	13.3	18.4	17.3	5.1	6.1	6.1	11.2	7.1	5.1	3.1	6.1	1.0	100.0
その他	11.1	9.5	12.7	4.8	12.7	4.8	6.3	11.1	1.6	6.3	19.0		100.0

問14-1 第3位 分類	海上技術学校												合計 %
	適切な見張り	航海計器取扱	操舵	ロープワーク	海事法規	起床海象観測	係船作業	整備作業	法工具名称使用	荷役	安全管理	その他	
地域													
北海東北		13.3	6.7		20.0	6.7	6.7	20.0	13.3		13.3		100.0
関東北信越	2.7	2.7	18.9	24.3	2.7	2.7	8.1	21.6	8.1		8.1		100.0
中部近畿	6.3	18.8	15.6	9.4	15.6	6.3	6.3	9.4	6.3		6.3		100.0
中国	11.1	19.4	13.9	11.1	5.6		8.3	8.3	5.6	5.6	11.1		100.0
四国	6.3	18.8	3.1	6.3	15.6	9.4	15.6	6.3	9.4	3.1	6.3		100.0
九州沖縄	5.7	17.1	11.4	8.6	11.4		5.7	17.1	5.7	5.7	8.6	2.9	100.0
業種													
運送業	4.0	24.0	24.0	8.0	8.0	4.0	4.0	16.0	4.0	4.0			100.0
貸渡業	7.7	21.2	3.8	17.3	9.6	1.9	7.7	9.6	5.8	5.8	9.6		100.0
兼業			26.3	5.3	10.5		15.8	26.3	5.3		10.5		100.0
フェリー旅客	7.0	9.3	11.6	14.0	9.3	4.7	7.0	11.6	11.6	2.3	9.3	2.3	100.0
曳船等	6.5	9.7	6.5	6.5	16.1	9.7	9.7	16.1	9.7		9.7		100.0
管理・派遣	9.1	27.3	27.3	9.1			18.2	9.1					100.0
その他					40.0				20.0		40.0		100.0
主船型													
700総トン未満	3.6	15.5	9.1	10.9	11.8	3.6	8.2	14.5	7.3	2.7	11.8	0.9	100.0
700総トン以上	9.1	14.3	16.9	11.7	9.1	3.9	9.1	11.7	7.8	2.6	3.9		100.0
主船種													
貨物	2.4	22.0	7.3	9.8	12.2		12.2	19.5	4.9	2.4	7.3		100.0
タンカー	8.5	14.9	17.0	17.0	4.3	2.1	4.3	10.6	6.4	4.3	10.6		100.0
専用と大型		14.3	14.3	7.1	7.1	7.1	21.4	14.3	7.1	7.1			100.0
フェリー	7.7	10.3	10.3	12.8	7.7	5.1	7.7	10.3	12.8	2.6	10.3	2.6	100.0
曳船等	5.7	14.3	5.7	5.7	22.9	8.6	8.6	14.3	5.7		8.6		100.0
その他	9.1	9.1	36.4	9.1	9.1			9.1	9.1		9.1		100.0
雇用規模													
10人未満	7.1	17.9	7.1	3.6	3.6		7.1	17.9	10.7	3.6	21.4		100.0
10～24人	3.2	12.9	14.5	9.7	17.7	4.8	11.3	8.1	3.2	4.8	9.7		100.0
25～49人	6.9	13.8	12.1	15.5	8.6	3.4	5.2	17.2	8.6	1.7	5.2	1.7	100.0
50～99人	8.0	28.0	4.0	4.0	8.0	4.0	8.0	16.0	16.0		4.0		100.0
100人以上	7.1		28.6	28.6	7.1	7.1	14.3	7.1					100.0
採用者履歴													
海技教育機構	5.3	10.6	9.6	14.9	14.9	1.1	9.6	14.9	7.4	3.2	8.5		100.0
その他	6.3	20.6	11.1	7.9	7.9	7.9	6.3	9.5	6.3	3.2	11.1	1.6	100.0

付表 B4-1-1b 重視する航海関係教科

(1/3)

問14-2 第1位 分類	海上技術短期大学校												合計
	張適 り切 な 見	取航 扱海 い計 器	操 舵	ワロ ー ク ブ	海 事 法 規	観起 側床 海 象	係 船 作 業	整 備 作 業	使工 用具 法 名 称	荷 役	安 全 管 理	そ の 他	
地域													
北海東北	20.0	20.0	33.3		13.3	6.7	6.7						100.0
関東北信越	29.5	6.8	15.9	4.5	9.1		4.5	2.3	2.3	4.5	15.9	4.5	100.0
中部近畿	21.1	10.5	23.7		10.5	2.6	2.6	5.3		2.6	15.8	5.3	100.0
中国	35.9	15.4	15.4		10.3	2.6	2.6	5.1	2.6	2.6	7.7		100.0
四国	31.6	10.5	21.1	5.3	10.5	2.6		2.6		2.6	5.3	7.9	100.0
九州沖縄	13.9	19.4	25.0	2.8	11.1	8.3	5.6	2.8			8.3	2.8	100.0
業種													
運送業	31.0	10.3	13.8	3.4	17.2	3.4	3.4	3.4		3.4	6.9	3.4	100.0
貸渡業	25.9	14.8	20.4		11.1		1.9	1.9		1.9	14.8	7.4	100.0
兼業	40.9	18.2	9.1		9.1		4.5		4.5		9.1	4.5	100.0
フェリー旅客	20.4	14.3	24.5	6.1		4.1	6.1	10.2	2.0		10.2	2.0	100.0
曳船等	15.4	10.3	25.6	2.6	20.5	10.3	2.6			2.6	7.7	2.6	100.0
管理・派遣	45.5	9.1	9.1		9.1					18.2	9.1		100.0
その他	40.0		60.0										100.0
主船型													
700総トン未満	24.6	13.1	25.4	2.5	10.7	5.7	3.3	2.5	0.8	1.6	9.0	0.8	100.0
700総トン以上	28.4	12.5	14.8	2.3	10.2		3.4	4.5	1.1	3.4	11.4	8.0	100.0
主船種													
貨物	37.8	15.6	24.4	2.2	8.9						8.9	2.2	100.0
タンカー	28.0	14.0	14.0		16.0		2.0	2.0		4.0	14.0	6.0	100.0
専用と大型	23.5	11.8	11.8		5.9		11.8	5.9	5.9	5.9	5.9	11.8	100.0
フェリー	20.0	13.3	24.4	4.4		4.4	6.7	11.1	2.2		11.1	2.2	100.0
曳船等	19.5	9.8	22.0	4.9	17.1	12.2	2.4			2.4	7.3	2.4	100.0
その他	25.0	8.3	33.3		16.7					8.3	8.3		100.0
雇用規模													
10人未満	22.6	9.7	45.2		6.5	3.2	6.5		3.2			3.2	100.0
10～24人	27.7	13.8	16.9	1.5	10.8	6.2	1.5	6.2		3.1	10.8	1.5	100.0
25～49人	22.6	19.4	19.4	4.8	11.3	1.6	3.2	3.2			12.9	1.6	100.0
50～99人	20.0	8.6	17.1	2.9	14.3		2.9		2.9	2.9	14.3	14.3	100.0
100人以上	52.9		5.9		5.9	5.9	5.9	5.9		11.8	5.9		100.0
採用者履歴													
海技教育機構	29.5	16.1	20.5	3.6	11.6	0.9	3.6	2.7	0.9	1.8	8.0	0.9	100.0
その他	25.8	9.7	25.8	1.6	4.8	8.1	1.6	6.5	1.6	3.2	11.3		100.0

間14-2 第2位	海上技術短期大学校												合計
分類	張 適 切 な 見	取 扱 海 計 器	航 海 操 舵	ワ ロ ー ク プ	海 事 法 規	観 起 側 床 海 象	係 船 作 業	整 備 作 業	使 工 具 名 称 法	荷 役	安 全 管 理	そ の 他	合計
地域													
北海東北		33.3	13.3	13.3		13.3		13.3		6.7	6.7		100.0
関東北信越	7.0	14.0	30.2		9.3	4.7	14.0	9.3		7.0	4.7		100.0
中部近畿	16.2	16.2	16.2	8.1	10.8		13.5	10.8			8.1		100.0
中国	15.8	21.1	15.8	2.6	15.8	5.3	2.6	5.3		5.3	10.5		100.0
四国	5.4	29.7	16.2		5.4	5.4	10.8	10.8		2.7	13.5		100.0
九州沖縄	17.1	22.9	17.1	2.9	2.9	2.9	5.7	8.6		5.7	11.4	2.9	100.0
業種													
運送業	10.3	13.8	20.7		10.3	6.9	6.9	6.9		6.9	17.2		100.0
貸渡業	20.8	24.5	20.8	1.9	5.7	1.9	3.8	9.4		5.7	5.7		100.0
兼業	4.8	19.0	38.1	4.8	4.8		9.5	14.3			4.8		100.0
フェリー旅客	12.5	18.8	14.6	8.3	10.4	6.3	12.5	4.2		6.3	6.3		100.0
曳船等	2.7	27.0	10.8	2.7	13.5	5.4	10.8	10.8			13.5	2.7	100.0
管理・派遣	9.1	18.2	27.3				18.2	27.3					100.0
その他		20.0				20.0				20.0	40.0		100.0
主船型													
700総トン未満	10.0	19.2	17.5	5.0	10.0	5.8	9.2	7.5		4.2	10.8	0.8	100.0
700総トン以上	12.9	24.7	21.2	1.2	5.9	2.4	8.2	11.8		4.7	7.1		100.0
主船種													
貨物	20.0	20.0	26.7		8.9	2.2	4.4	6.7		2.2	8.9		100.0
タンカー	10.2	22.4	24.5		6.1	4.1	4.1	12.2		10.2	6.1		100.0
専用と大型	12.5	12.5	25.0	12.5			12.5	18.8			6.3		100.0
フェリー	11.4	20.5	15.9	9.1	9.1	4.5	13.6	4.5		6.8	4.5		100.0
曳船等	2.6	25.6	7.7	2.6	12.8	7.7	10.3	10.3			17.9	2.6	100.0
その他	8.3	25.0	8.3		8.3	8.3	16.7	8.3			16.7		100.0
雇用規模													
10人未満	6.7	20.0	20.0	10.0	6.7	10.0	3.3	10.0		6.7	6.7		100.0
10～24人	7.8	25.0	17.2		7.8	6.3	6.3	9.4		6.3	14.1		100.0
25～49人	21.0	17.7	22.6	4.8	3.2	3.2	6.5	11.3		1.6	8.1		100.0
50～99人	9.4	18.8	18.8	3.1	15.6		15.6	6.3		3.1	6.3	3.1	100.0
100人以上		29.4	11.8		17.6		23.5	5.9		5.9	5.9		100.0
採用者履歴													
海技教育機構	12.7	20.9	21.8	4.5	6.4	3.6	9.1	8.2		4.5	7.3	0.9	100.0
その他	8.1	16.1	12.9	3.2	11.3	6.5	8.1	12.9		6.5	14.5		100.0

(3/3)

問14-2 第3位 分類	海上技術短期大学校												合計 %
	適切な見張り	航海計器取扱	操舵	ロープワーク	海事法規	起床海象観測	係船作業	整備作業	法工具名称使用	荷役	安全管理	その他	
地域													
北海東北		13.3			26.7	13.3	6.7	20.0	6.7		13.3		100.0
関東北信越	4.8	4.8	21.4	14.3	9.5	7.1	9.5	14.3	4.8	2.4	7.1		100.0
中部近畿	2.9	17.6	20.6	5.9	20.6	8.8	8.8	2.9	5.9		5.9		100.0
中国	7.9	15.8	15.8	5.3	7.9		13.2	7.9	5.3	2.6	15.8	2.6	100.0
四国	8.3	13.9	8.3	2.8	27.8	5.6	5.6	8.3	8.3	5.6	2.8	2.8	100.0
九州沖縄	5.9	14.7	14.7	2.9	11.8	11.8	5.9	8.8	2.9	2.9	14.7	2.9	100.0
業種													
運送業	7.1	21.4	25.0	3.6	10.7	7.1	10.7		3.6	7.1	3.6		100.0
貸渡業	9.8	13.7	15.7	7.8	15.7	5.9	7.8	2.0	5.9	2.0	9.8	3.9	100.0
兼業	4.8		23.8	4.8	9.5	4.8	14.3	19.0	4.8		14.3		100.0
フェリー旅客	4.3	10.6	8.5	8.5	19.1	6.4	2.1	19.1	6.4	2.1	10.6	2.1	100.0
曳船等	2.8	16.7	5.6	2.8	22.2	11.1	11.1	13.9	5.6		8.3		100.0
管理・派遣		20.0	40.0		10.0		20.0			10.0			100.0
その他				20.0	20.0				20.0		40.0		100.0
主船型													
700総トン未満	2.5	13.4	10.1	7.6	13.4	7.6	10.1	15.1	3.4	3.4	12.6	0.8	100.0
700総トン以上	10.0	12.5	22.5	3.8	20.0	6.3	6.3	1.3	8.8	1.3	5.0	2.5	100.0
主船種													
貨物	4.7	14.0	16.3	4.7	16.3	9.3	11.6	7.0	4.7	4.7	7.0		100.0
タンカー	10.4	10.4	25.0	4.2	10.4	6.3	8.3	2.1	4.2	2.1	12.5	4.2	100.0
専用と大型		13.3	13.3	6.7	6.7		20.0	13.3	13.3	6.7	6.7		100.0
フェリー	4.7	11.6	7.0	9.3	18.6	7.0	2.3	16.3	7.0	2.3	11.6	2.3	100.0
曳船等	2.6	18.4	5.3	2.6	26.3	10.5	10.5	13.2	2.6		7.9		100.0
その他	8.3	8.3	33.3	16.7	8.3			8.3	8.3		8.3		100.0
雇用規模													
10人未満	10.0	10.0	10.0		10.0	10.0	10.0	13.3	3.3		23.3		100.0
10～24人	3.2	9.5	17.5	7.9	22.2	4.8	9.5	7.9	3.2	3.2	11.1		100.0
25～49人	3.2	11.3	17.7	6.5	14.5	4.8	6.5	12.9	6.5	4.8	6.5	4.8	100.0
50～99人	10.3	27.6	3.4	3.4	13.8	10.3	10.3	3.4	13.8		3.4		100.0
100人以上	6.7	13.3	26.7	13.3	13.3	13.3	6.7	6.7					100.0
採用者履歴													
海技教育機構	4.7	13.1	9.3	7.5	20.6	5.6	10.3	9.3	5.6	2.8	10.3	0.9	100.0
その他	4.8	14.5	16.1	6.5	14.5	6.5	4.8	11.3	4.8	3.2	11.3	1.6	100.0

付表 B4-1-1c 重視する航海関係教科

(1/3)

問14-3 第1位 分類	海技大学校												合計 %
	張適 り切 な 見	取航 扱海 い計 器	操 舵	ワ ロ ー ク プ	海 事 法 規	観 側 起 床 海 象	係 船 作 業	整 備 作 業	使工 用具 法 名 称	荷 役	安 全 管 理	そ の 他	
地域													
北海東北	21.4	14.3	28.6		21.4	7.1	7.1						100.0
関東北信越	23.7	13.2	15.8	2.6	10.5		5.3		2.6	2.6	18.4	5.3	100.0
中部近畿	18.9	5.4	27.0		10.8	2.7	2.7	2.7		2.7	21.6	5.4	100.0
中国	34.4	3.1	18.8		21.9	3.1		3.1	3.1		12.5		100.0
四国	38.2		20.6	5.9	11.8					2.9	11.8	8.8	100.0
九州沖縄	12.5	15.6	21.9		12.5	9.4	6.3	3.1		3.1	12.5	3.1	100.0
業種													
運送業	30.8	7.7	15.4		19.2	7.7	3.8				11.5	3.8	100.0
貸渡業	22.0	4.0	20.0		16.0		2.0			2.0	26.0	8.0	100.0
兼業	35.0	10.0	10.0		10.0		5.0		10.0		10.0	10.0	100.0
フェリー旅客	23.3	14.0	23.3	4.7	4.7	2.3	7.0	4.7		2.3	11.6	2.3	100.0
曳船等	15.6	6.3	31.3	3.1	25.0	9.4				3.1	6.3		100.0
管理・派遣	40.0	10.0	10.0		10.0					10.0	20.0		100.0
その他	40.0		40.0					20.0					100.0
主船型													
700総トン未満	28.2	7.8	26.2	1.9	13.6	5.8	2.9	1.0		1.0	10.7	1.0	100.0
700総トン以上	21.4	8.3	15.5	1.2	14.3		3.6	2.4	2.4	3.6	19.0	8.3	100.0
主船種													
貨物	31.7	2.4	29.3		12.2	2.4					17.1	4.9	100.0
タンカー	26.7	6.7	13.3		20.0		2.2			2.2	22.2	6.7	100.0
専用と大型	18.8	12.5	6.3		6.3		12.5		12.5	6.3	12.5	12.5	100.0
フェリー	22.5	12.5	25.0	2.5	5.0	2.5	7.5	5.0		2.5	12.5	2.5	100.0
曳船等	20.6	5.9	26.5	5.9	20.6	11.8				2.9	5.9		100.0
その他	27.3	18.2	18.2		18.2			9.1			9.1		100.0
雇用規模													
10人未満	22.2	3.7	40.7		7.4	7.4	7.4				7.4	3.7	100.0
10～24人	25.0	5.4	17.9	1.8	19.6	5.4	1.8	1.8		1.8	17.9	1.8	100.0
25～49人	23.3	10.0	23.3	1.7	11.7	1.7	3.3	3.3	1.7	1.7	15.0	3.3	100.0
50～99人	20.7	10.3	13.8	3.4	13.8				3.4	3.4	17.2	13.8	100.0
100人以上	46.7	13.3	6.7		13.3		6.7			6.7	6.7		100.0
採用者履歴													
海技教育機構	31.3	7.3	19.8	3.1	15.6	1.0	4.2	2.1	1.0	1.0	13.5		100.0
その他	24.6	7.0	28.1		8.8	5.3		1.8	1.8	5.3	15.8	1.8	100.0

間14-3 第2位 分類	海技大学校											合計 %	
	張 適 り 切 な 見	取 扱 海 い 計 器	航 操 舵	ワ ロ ー ク プ	海 事 法 規	観 起 側 床 海 象	係 船 作 業	整 備 作 業	使 工 具 名 称 法	荷 役	安 全 管 理		そ の 他
地域													
北海東北		23.1	15.4	15.4		15.4		15.4		7.7	7.7		100.0
関東北信越	7.7	12.8	20.5		15.4	7.7	15.4	12.8		5.1	2.6		100.0
中部近畿	14.3	20.0	11.4	5.7	11.4	2.9	14.3	11.4			8.6		100.0
中国	9.4	28.1	12.5		9.4	12.5		6.3		6.3	15.6		100.0
四国	3.1	31.3	9.4		18.8	9.4	6.3	6.3		3.1	12.5		100.0
九州沖縄	19.4	6.5	12.9	3.2	12.9	12.9	6.5	9.7		3.2	9.7	3.2	100.0
業種													
運送業	11.5	15.4	11.5		15.4	7.7	7.7	11.5		3.8	15.4		100.0
貸渡業	10.2	22.4	18.4		14.3	8.2	2.0	8.2		8.2	8.2		100.0
兼業	11.1	22.2	27.8	5.6	5.6		11.1	11.1			5.6		100.0
フェリー旅客	11.9	21.4	9.5	7.1	14.3	11.9	11.9	7.1		2.4	2.4		100.0
曳船等	6.7	20.0	10.0	3.3	13.3	6.7	10.0	13.3			13.3	3.3	100.0
管理・派遣	9.1	18.2	9.1		9.1	18.2	9.1	18.2			9.1		100.0
その他						20.0	20.0			20.0	40.0		100.0
主船型													
700総トン未満	10.0	17.0	14.0	5.0	11.0	11.0	6.0	10.0		5.0	10.0	1.0	100.0
700総トン以上	9.8	23.2	13.4		14.6	7.3	11.0	9.8		2.4	8.5		100.0
主船種													
貨物	14.6	19.5	17.1		9.8	9.8	4.9	9.8		2.4	12.2		100.0
タンカー	4.7	20.9	14.0		11.6	9.3	7.0	9.3		11.6	11.6		100.0
専用と大型	20.0	13.3	26.7	6.7	13.3		6.7	13.3					100.0
フェリー	10.3	23.1	10.3	7.7	15.4	10.3	10.3	7.7		2.6	2.6		100.0
曳船等	6.1	18.2	9.1	3.0	15.2	9.1	9.1	12.1			15.2	3.0	100.0
その他	9.1	18.2	9.1		9.1	18.2	18.2	9.1			9.1		100.0
雇用規模													
10人未満	7.7	15.4	11.5	7.7	11.5	19.2		15.4		7.7	3.8		100.0
10～24人	5.5	23.6	12.7		7.3	10.9	3.6	14.5		5.5	16.4		100.0
25～49人	17.2	19.0	19.0	5.2	8.6	8.6	6.9	3.4		1.7	10.3		100.0
50～99人	11.1	14.8	7.4		29.6		18.5	7.4		3.7	3.7	3.7	100.0
100人以上		25.0	12.5		18.8	6.3	25.0	12.5					100.0
採用者履歴													
海技教育機構	11.6	22.1	14.7	3.2	12.6	6.3	9.5	8.4		3.2	7.4	1.1	100.0
その他	7.1	12.5	10.7	3.6	14.3	12.5	5.4	14.3		5.4	14.3		100.0

問14-3 第3位	海技大学校												合計
分類	適切な見張り	航海計器取扱	操舵	ロープワーク	海事法規	起床海象観測	係船作業	整備作業	法工具名称使用	荷役	安全管理	その他	%
地域													
北海東北		15.4			30.8	7.7		15.4	7.7		23.1		100.0
関東北信越	5.3	5.3	18.4	7.9	15.8	5.3	7.9	7.9	2.6		21.1	2.6	100.0
中部近畿	9.4	12.5	15.6	9.4	18.8	9.4	6.3	3.1			15.6		100.0
中国	9.4	18.8	12.5	6.3	9.4	3.1	3.1	9.4	6.3	6.3	12.5	3.1	100.0
四国	6.5	9.7	6.5	3.2	35.5	9.7	3.2	3.2	6.5	6.5	9.7		100.0
九州沖縄	10.0	20.0	16.7		16.7	3.3	6.7	3.3	3.3	6.7	10.0	3.3	100.0
業種													
運送業	4.0	24.0	24.0		16.0	8.0	8.0			4.0	12.0		100.0
貸渡業	12.8	14.9	8.5	8.5	17.0	8.5	2.1	2.1	4.3	6.4	12.8	2.1	100.0
兼業	5.6		27.8	5.6	16.7		11.1	22.2			11.1		100.0
フェリー旅客	7.3	9.8	12.2	4.9	26.8	2.4	2.4	9.8	4.9	2.4	14.6	2.4	100.0
曳船等	3.4	17.2		3.4	20.7	10.3	6.9	6.9	6.9		20.7	3.4	100.0
管理・派遣		10.0	30.0		20.0	10.0	10.0			10.0	10.0		100.0
その他				20.0	20.0				20.0		40.0		100.0
主船型													
700総トン未満	4.0	16.2	8.1	6.1	18.2	5.1	6.1	9.1	4.0	3.0	18.2	2.0	100.0
700総トン以上	11.7	9.1	19.5	3.9	22.1	7.8	3.9	2.6	3.9	3.9	10.4	1.3	100.0
主船種													
貨物	7.7	12.8	12.8	5.1	17.9	5.1	10.3	5.1	5.1	5.1	12.8		100.0
タンカー	9.5	11.9	19.0	2.4	14.3	9.5		2.4	2.4	4.8	21.4	2.4	100.0
専用と大型	7.1	14.3	14.3	7.1	14.3	7.1	14.3	14.3		7.1			100.0
フェリー	7.9	10.5	10.5	5.3	26.3	2.6	2.6	10.5	5.3	2.6	13.2	2.6	100.0
曳船等	3.1	18.8	3.1	3.1	25.0	9.4	6.3	6.3	3.1		18.8	3.1	100.0
その他	9.1	9.1	27.3	18.2	18.2				9.1		9.1		100.0
雇用規模													
10人未満	15.4	11.5	7.7		7.7	3.8	3.8	11.5	3.8		34.6		100.0
10～24人	3.7	13.0	14.8	7.4	24.1	7.4	7.4	3.7		3.7	14.8		100.0
25～49人	5.2	10.3	15.5	6.9	22.4	6.9	3.4	10.3	5.2	3.4	6.9	3.4	100.0
50～99人	12.5	29.2	4.2	4.2	12.5	4.2	4.2		12.5	4.2	8.3	4.2	100.0
100人以上	7.1		21.4		28.6	7.1	7.1			7.1	21.4		100.0
採用者履歴													
海技教育機構	7.6	10.9	9.8	6.5	19.6	5.4	4.3	7.6	4.3	4.3	18.5	1.1	100.0
その他	3.6	17.9	12.5	5.4	19.6	8.9	5.4	3.6	3.6	3.6	14.3	1.8	100.0

表 B4-1-2 重視する機関関係教科

問15	順位	海上技術学校			海上技術短期大			海技大学校		
		1位	2位	3位	1位	2位	3位	1位	2位	3位
重視教科 (機関)	機器の構造	43.3	10.8	5.2	39.8	9.5	5.6	33.3	9.1	4.3
	配管系知識	1.3	6.9	4.3	2.2	6.5	4.3	0.9	2.6	2.2
	機器の名称・役割	3.9	11.3	9.1	3.9	7.8	4.8	2.2	7.8	3.9
	機器取扱い	7.8	17.3	10.8	11.7	18.2	10.8	8.2	16.0	7.8
	機器保守・管理	4.3	12.1	15.6	6.5	18.2	17.7	6.1	15.2	15.6
	電気知識	4.8	12.1	10.8	6.5	14.7	12.6	8.7	13.4	12.6
	油圧知識		1.3	3.5	0.4	2.6	4.8		2.2	3.9
	工具名称・使用法	5.6	3.0	9.1	2.2	2.2	6.5	1.7	1.3	5.6
	計測機器名称・使用法	0.9	3.0	3.0		2.6	2.2	0.9	2.2	3.0
	警報の処置	2.2	2.2	3.5	2.6	1.7	7.8	3.0	3.9	5.2
	安全管理	8.2	2.6	6.9	10.4	3.0	7.8	11.7	3.9	11.3
	その他	3.5		0.9	3.5		1.3	3.5		1.7
	無回答	14.3	17.3	17.3	10.4	13.0	13.9	19.9	22.5	22.9
合計 (%)		100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	

付表 B4-1-2a 重視する機関関係教科

(1/3)

問15-1 第1位	分類	海上技術学校											合計 %	
		造器の構	識配系知	称機・器の割名	い機器取扱	守機・器管保	電気知識	油圧知識	法称工法名計置警	安全管	そ	他		
地域														
北海東北	66.7			6.7	6.7		6.7					13.3		100.0
関東北信越	59.0	2.6		5.1	2.6	2.6			10.3			12.8	5.1	100.0
中部近畿	55.6			2.8	8.3	2.8	2.8	2.8	2.8			16.7	5.6	100.0
中国	51.4			5.4	21.6	5.4	5.4		2.7		2.7	5.4		100.0
四国	38.2	5.9		2.9	8.8	11.8	8.8		5.9		2.9	5.9	8.8	100.0
九州沖縄	40.5			5.4	5.4	5.4	10.8		13.5	2.7	2.7	10.8	2.7	100.0
業種														
運送業	68.0			8.0		8.0			4.0			8.0	4.0	100.0
貸渡業	41.8			5.5	9.1	7.3	3.6		9.1			16.4	7.3	100.0
兼業	47.6	4.8			14.3	4.8	9.5		4.8			9.5	4.8	100.0
フェリー旅客	44.4	4.4		4.4	6.7	2.2	13.3		8.9	2.2	4.4	6.7	2.2	100.0
曳船等	55.9			5.9	8.8	5.9	2.9		2.9		5.9	8.8	2.9	100.0
管理・派遣	63.6				18.2				9.1	9.1				100.0
その他	50.0				33.3							16.7		100.0
主船型														
700総トン未満	55.2	0.9		6.0	11.2	5.2	3.4		2.6	0.9	4.3	9.5	0.9	100.0
700総トン以上	43.9	2.4		2.4	6.1	4.9	8.5		12.2	1.2		9.8	8.5	100.0
主船種														
貨物	56.8			2.3	9.1	4.5	4.5		6.8	2.3	2.3	9.1	2.3	100.0
タンカー	50.0	2.1		8.3	10.4	2.1	4.2		4.2			12.5	6.3	100.0
専用と大型	33.3				13.3	13.3			13.3			13.3	13.3	100.0
フェリー	41.5	2.4		4.9	7.3	2.4	14.6		9.8	2.4	4.9	7.3	2.4	100.0
曳船等	55.3	2.6		5.3	7.9	7.9	2.6		2.6		5.3	7.9	2.6	100.0
その他	66.7				8.3	8.3			8.3			8.3		100.0
雇用規模														
10人未満	60.0			3.3	13.3	10.0	3.3				3.3	3.3	3.3	100.0
10~24人	55.4	3.1		6.2	9.2	7.7	4.6		3.1		3.1	6.2	1.5	100.0
25~49人	47.5				10.2	1.7	10.2		8.5	1.7	3.4	15.3	1.7	100.0
50~99人	30.0	3.3		13.3	3.3	3.3	3.3		10.0		3.3	13.3	16.7	100.0
100人以上	64.3				7.1				21.4			7.1		100.0
採用者履歴														
海技教育機構	55.6	2.0		5.1	8.1	4.0	4.0		7.1	1.0	3.0	9.1	1.0	100.0
その他	47.6			6.3	11.1	7.9	7.9		4.8	1.6	3.2	9.5		100.0

分類	海上技術学校											合計 %	
	造機 器の 構	識配 管系 知	称機 ・器 役の 割名	い機 器取 扱	守機 ・器 ・管 保	電 気 知 識	油 圧 知 識	法 称 ・ 具 使 の 用 名	工 法 名 称 測 機 使 用 器	計 置 警 報 の 処	安 全 管 理		そ の 他
地域													
北海東北	6.7	6.7	26.7	33.3	6.7	13.3			6.7				100.0
関東北信越	20.5	2.6	17.9	15.4	15.4	20.5		2.6			5.1		100.0
中部近畿	9.1	6.1	15.2	27.3	6.1	15.2		12.1	3.0	6.1			100.0
中国	11.1	13.9	5.6	13.9	27.8	13.9	2.8	2.8		2.8	5.6		100.0
四国	12.5	9.4	9.4	31.3	12.5	12.5	3.1		3.1	3.1	3.1		100.0
九州沖縄	13.9	11.1	13.9	13.9	13.9	11.1	2.8	2.8	11.1	2.8	2.8		100.0
業種													
運送業	16.0	4.0	20.0	20.0	12.0	12.0		8.0			8.0		100.0
貸渡業	13.5	9.6	7.7	28.8	17.3	15.4	1.9		5.8				100.0
兼業	9.5	4.8	19.0	9.5	19.0	23.8	9.5				4.8		100.0
フェリー旅客	18.2	9.1	13.6	18.2	6.8	11.4		6.8	4.5	9.1	2.3		100.0
曳船等	6.5	9.7	22.6	16.1	19.4	16.1		3.2	6.5				100.0
管理・派遣	18.2	18.2		27.3		9.1		9.1		9.1	9.1		100.0
その他				16.7	50.0	16.7					16.7		100.0
主船型													
700総トン未満	11.6	8.0	12.5	19.6	17.9	16.1	0.9	3.6	1.8	3.6	4.5		100.0
700総トン以上	15.2	8.9	15.2	22.8	10.1	12.7	2.5	3.8	6.3	1.3	1.3		100.0
主船種													
貨物	18.2	6.8	13.6	25.0	11.4	9.1	2.3	2.3	4.5		6.8		100.0
タンカー	6.7	8.9	17.8	22.2	20.0	13.3	4.4	2.2		2.2	2.2		100.0
専用と大型	13.3		6.7	20.0	20.0	26.7		6.7	6.7				100.0
フェリー	17.5	10.0	10.0	20.0	7.5	12.5		7.5	5.0	10.0			100.0
曳船等	8.6	11.4	17.1	14.3	17.1	20.0		2.9	5.7		2.9		100.0
その他	16.7	8.3	8.3	25.0	16.7	16.7					8.3		100.0
雇用規模													
10人未満	10.0	6.7	6.7	20.0	33.3	20.0					3.3		100.0
10～24人	11.3	11.3	12.9	21.0	16.1	14.5	1.6			6.5	4.8		100.0
25～49人	16.9	6.8	16.9	18.6	8.5	15.3	1.7	6.8	5.1	1.7	1.7		100.0
50～99人	15.4		15.4	23.1	11.5	7.7	3.8	7.7	11.5		3.8		100.0
100人以上	7.1	21.4	14.3	28.6		14.3		7.1	7.1				100.0
採用者履歴													
海技教育機構	11.3	10.3	14.4	21.6	12.4	12.4	1.0	5.2	6.2	2.1	3.1		100.0
その他	11.5	8.2	9.8	19.7	21.3	19.7		1.6		4.9	3.3		100.0

間15-1 第3位	海上技術学校												合計	
分類	機器の構造	配管系知識	役割の名称・	機器の扱い	機器の保守・管	電気知識	油圧知識	使用法	工具の名称・	計測機器名称	警報の処置	安全管理	その他	%
地域														
北海東北			6.7	13.3	33.3	6.7	6.7	13.3			6.7	13.3		100.0
関東北信越	5.3	5.3	7.9	15.8	21.1	15.8	5.3	15.8	5.3	2.6				100.0
中部近畿	8.8	8.8	20.6	2.9	20.6	11.8	2.9	11.8	8.8			2.9		100.0
中国	5.6	5.6	8.3	13.9	13.9	13.9	5.6	11.1			5.6	16.7		100.0
四国	9.4	6.3	9.4	15.6	18.8	9.4	3.1	9.4	3.1	3.1	12.5			100.0
九州沖縄	5.6	2.8	11.1	16.7	13.9	16.7	2.8	5.6	2.8	8.3	8.3	5.6		100.0
業種														
運送業	4.0	12.0	16.0	12.0	16.0	12.0	4.0	4.0	4.0	4.0	12.0			100.0
貸渡業	9.6	7.7	23.1	13.5	15.4	9.6	1.9	3.8	1.9	1.9	11.5			100.0
兼業	5.0			10.0	40.0	20.0		20.0			5.0			100.0
フェリー旅客	4.5	2.3		18.2	13.6	13.6	6.8	15.9	9.1	9.1	6.8			100.0
曳船等	3.1		9.4	15.6	12.5	12.5	9.4	18.8	3.1	3.1	6.3	6.3		100.0
管理・派遣		18.2	18.2		27.3	27.3					9.1			100.0
その他	33.3				33.3			16.7			16.7			100.0
主船型														
700総トン未満	6.2	3.5	8.8	15.9	19.5	11.5	6.2	10.6	3.5	3.5	8.8	1.8		100.0
700総トン以上	6.4	7.7	14.1	9.0	17.9	15.4	1.3	11.5	3.8	5.1	7.7			100.0
主船種														
貨物	4.5	6.8	15.9	13.6	18.2	11.4	2.3	9.1		2.3	15.9			100.0
タンカー	11.1	8.9	8.9	8.9	24.4	13.3	2.2	8.9	4.4	4.4	4.4			100.0
専用と大型		14.3	21.4	21.4	21.4	14.3		7.1						100.0
フェリー	5.0	2.5		10.0	15.0	15.0	7.5	17.5	10.0	10.0	7.5			100.0
曳船等	5.6		11.1	16.7	16.7	11.1	8.3	11.1	2.8	2.8	8.3	5.6		100.0
その他	8.3		25.0	16.7	16.7	16.7		8.3			8.3			100.0
雇用規模														
10人未満	10.3	10.3	6.9	13.8	13.8	17.2	10.3	3.4	3.4		10.3			100.0
10～24人	4.8	4.8	6.3	7.9	22.2	17.5	4.8	9.5	4.8	6.3	11.1			100.0
25～49人	3.4	5.1	15.3	18.6	16.9	11.9	1.7	10.2	3.4	1.7	10.2	1.7		100.0
50～99人	11.5		15.4	15.4	11.5	7.7		26.9	3.8	3.8		3.8		100.0
100人以上	7.1	7.1	14.3	7.1	35.7		7.1	7.1		14.3				100.0
採用者履歴														
海技教育機構	6.2	4.1	10.3	13.4	21.6	14.4	5.2	12.4	3.1	5.2	2.1	2.1		100.0
その他	6.5	1.6	3.2	14.5	17.7	12.9	4.8	9.7	6.5	3.2	19.4			100.0

付表 B4-1-2 b 重視する機関関係教科

(1/3)

問15-2 第1位 分類	海上技術短期大											合計
	造機 器の 構	識配 管系 知	称機 ・器 役の 割名	い機 器取 扱	守機 ・器 管保	電 気 知 識	油 圧 知 識	法称 ・具 使の 用名	工用 の計 測機 器	置警 報の 処	安 全 管 理	
地域												
北海道	53.3		6.7	13.3	6.7	6.7				13.3		
関東北信越	50.0	2.4	2.4	7.1	7.1			7.1			19.0	4.8
中部近畿	45.9		8.1	10.8	2.7	5.4				2.7	18.9	5.4
中国	47.5	2.5	2.5	25.0	5.0	5.0		2.5		2.5	7.5	
四国	39.5	7.9	5.3	7.9	13.2	7.9	2.6			2.6	5.3	7.9
九州沖縄	34.3		2.9	14.3	8.6	20.0		2.9		2.9	11.4	2.9
業種												
運送業	50.0	3.6	7.1	7.1	14.3			3.6			10.7	3.6
貸渡業	40.7	3.7	5.6	14.8	9.3	3.7					14.8	7.4
兼業	50.0			18.2	4.5	9.1		4.5			9.1	4.5
フェリー旅客 曳船等	40.8	4.1	2.0	6.1	4.1	20.4	2.0	4.1		4.1	10.2	2.0
管理・派遣	44.7		7.9	13.2	7.9	2.6		2.6		7.9	10.5	2.6
その他	54.5			27.3							18.2	
その他	50.0			25.0						25.0		
主船型												
700総トン未満	47.5	1.7	5.0	15.0	8.3	5.0	0.8	0.8		4.2	10.8	0.8
700総トン以上	40.2	3.4	3.4	10.3	5.7	10.3		4.6		1.1	12.6	8.0
主船種												
貨物	46.7	4.4	2.2	15.6	13.3	4.4				2.2	8.9	2.2
タンカー	44.0	2.0	6.0	20.0		4.0		2.0			16.0	6.0
専用と大型	37.5		6.3	12.5	12.5			6.3			12.5	12.5
フェリー	37.8	2.2	2.2	6.7	4.4	22.2	2.2	4.4		4.4	11.1	2.2
曳船等	45.0	2.5	7.5	10.0	10.0	2.5		2.5		7.5	10.0	2.5
その他	72.7			9.1	9.1						9.1	
雇用規模												
10人未満	54.8		3.2	22.6	9.7	3.2					3.2	3.2
10～24人	48.4	3.1	3.1	9.4	10.9	4.7	1.6	3.1		3.1	10.9	1.6
25～49人	45.2	1.6		14.5	6.5	12.9				3.2	14.5	1.6
50～99人	26.5	2.9	14.7	5.9	2.9	2.9		5.9		5.9	17.6	14.7
100人以上	43.8	6.3	6.3	18.8		12.5		6.3			6.3	
採用者履歴												
海技教育機構	48.6	3.7	6.4	11.9	10.1	5.5		1.8		1.8	9.2	0.9
その他	45.2		3.2	12.9	4.8	11.3	1.6	3.2		4.8	12.9	

(2/3)

問15-2 第2位 分類	海上技術短期大											合計 %	
	造機 器の 構	識配 管系 知	称機 ・器 役の 割名	い機 器取 扱	守機 ・器 管保 理	電 気 知 識	油 圧 知 識	法称 ・具 使の 用名	工用 の計 測機 器	置警 報の 処	安 全 管 理		そ の 他
地域													
北海道	6.7	6.7	13.3	40.0	13.3	13.3			6.7				100.0
関東北信越	11.9	4.8	9.5	16.7	21.4	23.8		2.4	2.4	2.4	4.8		100.0
中部近畿	8.6	8.6	11.4	22.9	14.3	20.0		8.6		5.7			100.0
中国	7.7	7.7	10.3	12.8	33.3	12.8	5.1	2.6	2.6		5.1		100.0
四国	13.9	8.3	5.6	27.8	16.7	19.4	2.8				5.6		100.0
九州沖縄	14.7	8.8	5.9	17.6	20.6	8.8	8.8		8.8	2.9	2.9		100.0
業種													
運送業	10.7	7.1	14.3	21.4	14.3	14.3		3.6	3.6	3.6	7.1		100.0
貸渡業	11.8	3.9	7.8	29.4	19.6	21.6	3.9	2.0					100.0
兼業		4.5	18.2	13.6	27.3	22.7	9.1				4.5		100.0
フェリー旅客	22.9	6.3	4.2	16.7	14.6	14.6	2.1	6.3	4.2	6.3	2.1		100.0
曳船等	5.6	13.9	8.3	19.4	27.8	16.7			5.6		2.8		100.0
管理・派遣		18.2	9.1	18.2	27.3	9.1			9.1		9.1		100.0
その他				25.0	50.0						25.0		100.0
主船型													
700総トン未満	9.4	10.3	7.7	19.7	23.9	15.4	2.6	0.9	2.6	2.6	5.1		100.0
700総トン以上	13.1	3.6	10.7	22.6	16.7	19.0	3.6	4.8	3.6	1.2	1.2		100.0
主船種													
貨物	11.1	6.7	8.9	28.9	17.8	13.3	6.7				6.7		100.0
タンカー	4.3	4.3	14.9	21.3	25.5	14.9	4.3	2.1	4.3	2.1	2.1		100.0
専用と大型	6.3		12.5	18.8	25.0	31.3		6.3					100.0
フェリー	22.7	6.8	2.3	15.9	15.9	15.9	2.3	6.8	4.5	6.8			100.0
曳船等	7.9	15.8	7.9	15.8	23.7	18.4			5.3		5.3		100.0
その他	9.1	9.1	9.1	27.3	18.2	18.2					9.1		100.0
雇用規模													
10人未満	6.5	9.7		12.9	38.7	22.6	3.2	3.2			3.2		100.0
10～24人	9.7	11.3	11.3	19.4	17.7	14.5	3.2		3.2	4.8	4.8		100.0
25～49人	14.5	4.8	12.9	22.6	17.7	16.1	3.2	4.8	1.6		1.6		100.0
50～99人	10.0	3.3	6.7	30.0	16.7	16.7	3.3	3.3	3.3	3.3	3.3		100.0
100人以上	12.5	6.3	6.3	18.8	18.8	18.8			12.5		6.3		100.0
採用者履歴													
海技教育機構	9.3	7.5	12.1	19.6	18.7	17.8	1.9	3.7	3.7	1.9	3.7		100.0
その他	11.5	9.8	3.3	23.0	27.9	14.8	1.6		3.3	1.6	3.3		100.0

問15-2 第3位	海上技術短期大												合計
分類	機器の構造	配管系知識	役割の名称・	機器の取扱い	機器の保守・管	電気知識	油圧知識	使用法の名称・	計測機器の名称	警報の処置	安全管理	その他	%
地域													
北海道				13.3	33.3	6.7	6.7	6.7		13.3	20.0		100.0
東北				10.0	22.5	22.5	2.5	12.5	2.5	7.5			100.0
関東	7.5	7.5	5.0	8.6	20.0	14.3	5.7	8.6	11.4	2.9	2.9		100.0
北信越	8.6	5.7	11.4	10.3	17.9	12.8	5.1	7.7		10.3	15.4	2.6	100.0
中部近畿	7.7	5.1	5.1	22.2	19.4	13.9	8.3	5.6		5.6	8.3		100.0
中国	8.3	8.3		11.8	17.6	11.8	5.9	2.9		17.6	14.7	5.9	100.0
四国			8.8										
九州沖縄	2.9												
業種													
運送業	11.1	7.4	7.4	11.1	22.2	18.5	3.7	3.7			14.8		100.0
貸渡業	9.8	7.8	7.8	13.7	17.6	9.8	3.9	3.9	2.0	9.8	11.8	2.0	100.0
兼業	4.8	4.8		9.5	38.1	19.0		14.3		9.5			100.0
フェリー旅客	4.2	2.1	4.2	16.7	14.6	16.7	6.3	8.3	6.3	12.5	8.3		100.0
曳船等			5.6	11.1	19.4	16.7	11.1	11.1	2.8	8.3	8.3	5.6	100.0
管理・派遣	9.1	18.2	9.1	9.1	18.2	9.1	9.1			18.2			100.0
その他	25.0				25.0			25.0			25.0		100.0
主船型													
700総トン未満	5.1	3.4	6.8	12.8	25.6	12.0	7.7	7.7	0.9	6.8	9.4	1.7	100.0
700総トン以上	8.5	7.3	3.7	12.2	13.4	18.3	2.4	7.3	4.9	12.2	8.5	1.2	100.0
主船種													
貨物	6.7	4.4	6.7	13.3	22.2	11.1	4.4	6.7		13.3	11.1		100.0
タンカー	15.2	8.7		6.5	28.3	13.0	4.3	6.5		6.5	8.7	2.2	100.0
専用と大型		13.3	6.7	26.7	20.0	13.3		6.7	6.7	6.7			100.0
フェリー	4.5	2.3	4.5	11.4	13.6	18.2	6.8	9.1	6.8	13.6	9.1		100.0
曳船等	2.6		7.9	13.2	18.4	15.8	10.5	7.9	2.6	5.3	10.5	5.3	100.0
その他		9.1	18.2	18.2	18.2	18.2		9.1			9.1		100.0
雇用規模													
10人未満	10.0	6.7	10.0	16.7	10.0	13.3	10.0	3.3		6.7	13.3		100.0
10～24人	6.5	4.8	3.2	8.1	25.8	17.7	4.8	4.8	1.6	9.7	12.9		100.0
25～49人	3.2	4.8	6.5	16.1	19.4	12.9	4.8	6.5	4.8	9.7	8.1	3.2	100.0
50～99人	10.3			13.8	17.2	13.8	6.9	17.2	3.4	10.3	3.4	3.4	100.0
100人以上	6.3	12.5	12.5	6.3	31.3	12.5		12.5		6.3			100.0
採用者履歴													
海技教育機構	4.7	3.7	5.6	14.0	19.6	15.9	5.6	11.2	2.8	11.2	3.7	1.9	100.0
その他	8.2	1.6	1.6	11.5	24.6	14.8	6.6	3.3	3.3	4.9	19.7		100.0

付表 B4-1-2 c 重視する機関関係教科

(1/3)

問15-3 第1位 分類	海技大 大学校											合計 %	
	造機 器の 構	識配 管系 知	称機 ・器 役の 割名	い機 器取 扱	守機 ・器 管保 理	電 気 知 識	油 圧 知 識	法称 ・具 使の 用名	工用 法の 名使 器	計測 機器 の処	警報 の処 理		安 全 管 理
地域													
北海道	69.2			7.7		7.7				15.4			
関東北信越	44.7		2.6	5.3	7.9			7.9	2.6		23.7	5.3	
中部近畿	41.7		5.6	5.6	8.3	8.3			2.8	2.8	19.4	5.6	
中国	42.4			24.2	6.1	9.1				6.1	12.1		
四国	36.4	6.1	3.0	12.1	15.2	9.1				3.0	6.1	9.1	
九州沖縄	31.3		3.1	6.3	3.1	31.3		3.1		3.1	15.6	3.1	
業種													
運送業	56.0		8.0	4.0	8.0			4.0		4.0	12.0	4.0	
貸渡業	33.3		2.0	13.7	11.8	7.8				2.0	21.6	7.8	
兼業	40.0			15.0	5.0	15.0		5.0	5.0		10.0	5.0	
フェリー旅客	35.7	4.8	2.4	7.1	4.8	21.4		4.8		4.8	11.9	2.4	
曳船等	54.8		3.2	9.7	3.2	6.5				6.5	12.9	3.2	
管理・派遣	40.0			10.0	20.0	10.0					20.0		
その他	40.0			20.0					20.0	20.0			
主船型													
700総トン未満	48.5	1.0	3.0	11.9	5.9	8.9				5.0	14.9	1.0	
700総トン以上	33.3	1.2	2.4	8.3	9.5	13.1		4.8	2.4	2.4	14.3	8.3	
主船種													
貨物	35.7		2.4	14.3	14.3	11.9				7.1	11.9	2.4	
タンカー	38.6		4.5	11.4	4.5	6.8		2.3	2.3		22.7	6.8	
専用と大型	33.3			13.3	13.3	6.7		6.7			13.3	13.3	
フェリー	35.9	2.6	2.6	7.7	2.6	23.1		5.1		5.1	12.8	2.6	
曳船等	55.9	2.9	2.9	8.8	5.9	5.9				5.9	8.8	2.9	
その他	63.6				9.1				9.1		18.2		
雇用規模													
10人未満	46.2		3.8	11.5	15.4	11.5				3.8	3.8	3.8	
10～24人	49.1	1.8		9.1	7.3	7.3		3.6	1.8	3.6	14.5	1.8	
25～49人	40.7			13.6	6.8	15.3			1.7	3.4	16.9	1.7	
50～99人	26.7	3.3	13.3	3.3	3.3	6.7		3.3		6.7	16.7	16.7	
100人以上	40.0			13.3	6.7	13.3		6.7			20.0		
採用者履歴													
海技教育機構	47.4	2.1	4.2	12.6	7.4	7.4		1.1	1.1	3.2	12.6	1.1	
その他	41.8		1.8	5.5	10.9	16.4		3.6		3.6	16.4		

問15-3 第2位 分類	海技大学校											合計 %	
	造機 器の 構	識配 管系 知	称機 ・器 役の 割名	い機 器取 扱	守機 ・器 管保 理	電 気 知 識	油 圧 知 識	法 称工 ・具 使の 用名	用 法 の 測 機 器	置警 報の 処	安 全 管 理		そ の 他
地域													
北海東北	7.7		15.4	30.8	7.7	23.1		7.7			7.7		100.0
関東北信越	13.2		13.2	18.4	21.1	23.7				7.9	2.6		100.0
中部近畿	8.8	5.9	11.8	26.5	17.6	11.8		2.9		14.7			100.0
中国	9.4	6.3	3.1	12.5	28.1	25.0	6.3		3.1		6.3		100.0
四国	9.7	3.2	9.7	29.0	16.1	16.1	3.2		3.2	3.2	6.5		100.0
九州沖縄	19.4	3.2	9.7	12.9	19.4	6.5	6.5	3.2	9.7		9.7		100.0
業種													
運送業	12.0	4.0	12.0	24.0	24.0	12.0					12.0		100.0
貸渡業	10.4		8.3	29.2	18.8	18.8	2.1		6.3	2.1	4.2		100.0
兼業		5.0	20.0	20.0	15.0	20.0	15.0				5.0		100.0
フェリー旅客	24.4	2.4	12.2	14.6	14.6	12.2		7.3	2.4	9.8			100.0
曳船等	6.9	6.9	6.9	13.8	24.1	31.0	3.4		3.4		3.4		100.0
管理・派遣		10.0		20.0	20.0	10.0				30.0	10.0		100.0
その他				20.0	40.0					20.0	20.0		100.0
主船型													
700総トン未満	11.2	5.1	7.1	18.4	22.4	20.4	3.1	1.0	1.0	4.1	6.1		100.0
700総トン以上	12.3	1.2	13.6	23.5	16.0	13.6	2.5	2.5	4.9	6.2	3.7		100.0
主船種													
貨物	11.9	2.4	7.1	23.8	21.4	14.3	2.4		2.4	4.8	9.5		100.0
タンカー	4.9		17.1	24.4	22.0	14.6	4.9		4.9	2.4	4.9		100.0
専用と大型	6.7		6.7	26.7	20.0	26.7	6.7				6.7		100.0
フェリー	23.7	2.6	10.5	15.8	15.8	10.5		7.9	2.6	10.5			100.0
曳船等	9.4	9.4	6.3	12.5	21.9	28.1	3.1		3.1		6.3		100.0
その他	9.1	9.1	9.1	27.3	9.1	18.2				18.2			100.0
雇用規模													
10人未満	11.5	7.7	3.8	15.4	34.6	19.2				3.8	3.8		100.0
10～24人	9.4	3.8	9.4	18.9	18.9	20.8	3.8	1.9	1.9	3.8	7.5		100.0
25～49人	13.6	1.7	15.3	22.0	15.3	13.6	1.7	3.4	3.4	6.8	3.4		100.0
50～99人	11.5		7.7	30.8	15.4	15.4	7.7		3.8		7.7		100.0
100人以上	13.3	6.7	6.7	13.3	20.0	20.0			6.7	13.3			100.0
採用者履歴													
海技教育機構	9.7	3.2	11.8	20.4	17.2	20.4	1.1	3.2	5.4	4.3	3.2		100.0
その他	13.0	3.7	7.4	22.2	22.2	16.7	3.7			7.4	3.7		100.0

問15-3 第3位	海技大学校												合計
分類	機器の構造	配管系知識	役割器の名称・	機器取扱い	理機器保守・管	電気知識	油圧知識	使用工具の名称・	称計測機器の名	警報の処置	安全管理	その他	%
地域													
北海東北				7.7	38.5	15.4	7.7		7.7	7.7	15.4		100.0
関東北信越	2.7	5.4	2.7	8.1	18.9	24.3	2.7	10.8	5.4	8.1	8.1	2.7	100.0
中部近畿	8.8	5.9	11.8	5.9	17.6	14.7	2.9	11.8	2.9		17.6		100.0
中国	6.3		3.1	9.4	21.9	12.5	6.3	9.4		3.1	25.0	3.1	100.0
四国	9.7	3.2		16.1	22.6	22.6	9.7	3.2		6.5	6.5		100.0
九州沖縄	3.2		9.7	12.9	12.9	6.5	3.2	3.2	9.7	16.1	16.1	6.5	100.0
業種													
運送業	4.0	8.0	8.0	12.0	20.0	20.0		4.0		8.0	16.0		100.0
貸渡業	10.4	4.2	8.3	10.4	18.8	12.5	2.1	6.3	2.1	4.2	18.8	2.1	100.0
兼業	5.3			5.3	42.1	21.1		10.5		10.5	5.3		100.0
フェリー旅客	4.9	2.4		14.6	17.1	12.2	9.8	7.3	7.3	12.2	12.2		100.0
曳船等				3.4	10.3	13.8	13.8	10.3	10.3		10.3	10.3	100.0
管理・派遣				10.0		20.0				10.0	20.0		100.0
その他	20.0				20.0			20.0			40.0		100.0
主船型													
700総トン未満	5.1	1.0	7.1	9.2	25.5	13.3	7.1	8.2	4.1	4.1	12.2	3.1	100.0
700総トン以上	6.3	5.0	2.5	11.3	13.8	20.0	2.5	6.3	3.8	10.0	17.5	1.3	100.0
主船種													
貨物	4.8		9.5	7.1	19.0	14.3	2.4	7.1		11.9	23.8		100.0
タンカー	12.2	7.3		9.8	24.4	17.1	4.9	4.9	2.4	4.9	9.8	2.4	100.0
専用と大型		7.1	7.1	14.3	28.6	21.4		14.3			7.1		100.0
フェリー	5.3	2.6		10.5	18.4	13.2	7.9	7.9	7.9	13.2	13.2		100.0
曳船等	3.1		6.3	12.5	15.6	15.6	9.4	6.3	9.4		12.5	9.4	100.0
その他			18.2	9.1	18.2	27.3		9.1			18.2		100.0
雇用規模													
10人未満	12.0	4.0	12.0	12.0	8.0	8.0	8.0	4.0		4.0	28.0		100.0
10～24人	3.8	3.8	3.8	3.8	26.4	18.9	5.7	3.8	7.5	5.7	17.0		100.0
25～49人	1.7	3.4	5.1	16.9	18.6	15.3	3.4	5.1	5.1	10.2	11.9	3.4	100.0
50～99人	11.5			7.7	23.1	11.5	3.8	23.1		3.8	7.7	7.7	100.0
100人以上	6.7		6.7	6.7	20.0	33.3	6.7	6.7		6.7	6.7		100.0
採用者履歴													
海技教育機構	4.3	2.2	3.2	14.0	20.4	16.1	6.5	11.8	3.2	5.4	9.7	3.2	100.0
その他	7.4	1.9	1.9	5.6	24.1	16.7	5.6	3.7	7.4	1.9	24.1		100.0

表 B4-2-1 航海士・機関士両用教育

問16	両用教育	(人)	(%)
	従来どおり	85	36.8
	片方に重点	84	36.4
	片方のみ	49	21.2
	無回答	13	5.6
	合計	231	100.0

表 B4-2-2 海技教育機構関係学校の定員

問17	養成定員	(人)	(%)
	十分	144	62.3
	多い	3	1.3
	少ない	59	25.5
	無回答	25	10.8
	合計	231	100.0

付表 B4-2-1・2 海技教育機構の学校の定員と両用教育

分類	問16 両用教育				合計 %	問17 養成定員			合計 %
	お り 来 ど	重 片 点 方 に	み 片 方 の	そ の 他		十 分	多 い	少 な い	
地域									
北海東北	35.3	23.5	41.2		100.0	86.7		13.3	100.0
関東北信越	31.1	37.8	26.7	4.4	100.0	90.2		9.8	100.0
中部近畿	41.0	35.9	23.1		100.0	71.1	5.3	23.7	100.0
中国	38.6	34.1	22.7	4.5	100.0	50.0	2.6	47.4	100.0
四国	39.5	42.1	18.4		100.0	64.9		35.1	100.0
九州沖縄	42.5	45.0	10.0	2.5	100.0	64.9		35.1	100.0
業種									
運送業	56.7	30.0	10.0	3.3	100.0	75.0		25.0	100.0
貸渡業	27.1	49.2	23.7		100.0	53.7	3.7	42.6	100.0
兼業	30.4	39.1	26.1	4.3	100.0	73.9		26.1	100.0
フェリー旅客	46.0	32.0	22.0		100.0	69.6		30.4	100.0
曳船等	36.6	36.6	22.0	4.9	100.0	83.3		16.7	100.0
管理・派遣	15.4	46.2	30.8	7.7	100.0	75.0		25.0	100.0
その他	66.7		33.3		100.0	83.3	16.7		100.0
主船型									
700総トン未満	48.9	33.8	15.0	2.3	100.0	68.9		31.1	100.0
700総トン以上	22.2	43.3	32.2	2.2	100.0	71.4	3.6	25.0	100.0
主船種									
貨物	34.7	53.1	12.2		100.0	63.8		36.2	100.0
タンカー	31.5	35.2	27.8	5.6	100.0	58.7	4.3	37.0	100.0
専用と大型	22.2	38.9	38.9		100.0	83.3		16.7	100.0
フェリー	45.7	30.4	23.9		100.0	69.8		30.2	100.0
曳船等	45.5	36.4	15.9	2.3	100.0	85.0		15.0	100.0
その他	50.0	16.7	25.0	8.3	100.0	66.7	8.3	25.0	100.0
雇用規模									
10人未満	39.0	34.1	26.8		100.0	71.0		29.0	100.0
10～24人	50.7	31.0	15.5	2.8	100.0	77.4		22.6	100.0
25～49人	28.8	40.9	30.3		100.0	56.5	3.2	40.3	100.0
50～99人	25.0	44.4	22.2	8.3	100.0	74.3	2.9	22.9	100.0
100人以上	29.4	35.3	35.3		100.0	81.3		18.8	100.0
採用者履歴									
海技教育機構	36.2	36.2	25.0	2.6	100.0	70.0	1.8	28.2	100.0
その他	40.0	40.0	17.1	2.9	100.0	70.3		29.7	100.0

表 B5-1-1 海技教育機構関係学校新卒者の採用

問6-1・2		海上技術 学校	海上技術 短期大学	海技大学 校	合計(人)
	採用年度				
	H20	23	28	4	55
	H21	25	45	6	76
	H22	37	36	9	82
	H23	11	66	10	87
	合計	96	175	29	300

表 B5-1-2・3 海技教育機構関係学校新卒採用者の職務・海技資格免状

問6-1	海上技術 学校	海上技術 短期大学	海技 大学	合計 (人)	海上技術 学校	海上技術 短期大学	海技 大学	(%)
船長		2		2		1.1		0.7
一等航海士	5	2	1	8	5.2	1.1	3.3	2.6
二等航海士	3	2		5	3.1	1.1		1.6
三等航海士		6	8	14		3.4	26.7	4.6
甲板長	1			1	1.0			0.3
甲板手	62	102	11	175	63.9	57.3	36.7	57.4
機関長		3		3		1.7		1.0
一等機関士		6	1	7		3.4	3.3	2.3
二等機関士	2	5	1	8	2.1	2.8	3.3	2.6
三等機関士	3	2	4	9	3.1	1.1	13.3	3.0
操機長			1	1			3.3	0.3
操機手	19	48	3	70	19.6	27.0	10.0	23.0
司厨長・手 事務長・員 サービス	2			2	2.1			0.7
合計	97	178	30	305	100.0	100.0	100.0	100.0
1・2級(航海)			3	3			10.0	1.0
3級(航海)	5	6	16	27	5.2	3.4	53.3	8.9
4級(航海)	60	150	1	211	61.9	84.3	3.3	69.2
5級(航海)								
6級(航海)	1			1	1.0			0.3
1・2級(機関)								
3級(機関)		1	1	2		0.6	3.3	0.7
4級(機関)	3	8	6	17	3.1	4.5	20.0	5.6
5級(機関)	51	137	1	189	52.6	77.0	3.3	62.0
6級(機関)		1		1		0.6		0.3
合計	120	303	28	451	123.7	170.2	93.3	147.9

表 B5-2-1・2 海技教育機構関係学校新卒採用者の在職・退職別在社年数

問6-1・2		海上技術 学校	海上技術 短期大学 校	海技大学 校	合計(人)
	継続				
	1年未満	14	72	11	97
	1年	38	39	10	87
	2年	24	37	4	65
	3年	19	27	4	50
	4年				
	合計	95	175	29	299
	退職				
	1年未満	8	11	4	23
	1年	6	11	2	19
	2年	3	2		5
	3年	6	3		9
	4年	3	5		8
	5年～	7	8		15
	10年～	11	3	1	15
	合計	44	43	7	94

表 B5-3-1 反対の職部就労の実施

問13	反対職実施	(人)	(%)
	1.しない		151
2.する		62	26.8
3.将来する		7	3.0
無回答		11	4.8
合計		231	100.0

付表 B5-3-1 甲板部または機関部と反対の職部就労の実施

問13 分類	反対職			合計 (%)
	実施しない	実施する	将来 実施する	
地域				
北海東北	64.7	23.5	11.8	100.0
関東北信越	75.0	22.7	2.3	100.0
中部近畿	71.1	26.3	2.6	100.0
中国	67.4	27.9	4.7	100.0
四国	76.3	21.1	2.6	100.0
九州沖縄	55.0	45.0		100.0
業種				
運送業	63.3	36.7		100.0
貸渡業	79.3	17.2	3.4	100.0
兼業	87.5	12.5		100.0
フェリー旅客	64.0	30.0	6.0	100.0
曳船等	56.4	41.0	2.6	100.0
管理・派遣	69.2	30.8		100.0
その他	40.0	40.0	20.0	100.0
主船型				
700総トン未満	55.4	39.2	5.4	100.0
700総トン以上	87.8	12.2		100.0
主船種				
貨物	70.8	27.1	2.1	100.0
タンカー	74.1	24.1	1.9	100.0
専用と大型	100.0			100.0
フェリー	63.0	30.4	6.5	100.0
曳船等	52.4	45.2	2.4	100.0
その他	63.6	27.3	9.1	100.0
雇用規模				
10人未満	45.5	48.5	6.1	100.0
10～24人	61.4	34.3	4.3	100.0
25～49人	78.1	20.3	1.6	100.0
50～99人	75.0	22.2	2.8	100.0
100人以上	94.1	5.9		100.0
採用者履歴				
海技教育機構	66.1	30.4	3.5	100.0
その他	71.0	26.1	2.9	100.0

表 B5-3-2 反対の職部就労までの経験

問13-2	経験年数との関係	(人)	(%)
	1.無関係	30	48.4
2.経験後	21	33.9	
無回答	11	17.7	
合計	62	100.0	

表 B5-3-3 反対の職部就労までの経験年数

問13-2	経験年	甲板(人)	機関(人)	甲板(%)	機関(%)
	1年	4	5	21.1	23.8
2年	3	4	15.8	19.0	
3年	11	10	57.9	47.6	
4年		1		4.8	
5年以上	1	1	5.3	4.8	
合計		19	21	100.0	100.0

表 B5-3-4 反対の職部就労の期間(年間あたり)

問13-3	反対職(月)	甲板	機関	甲板	機関
	～2カ月	9	7	29.0	25.9
3カ月～	10	9	32.3	33.3	
6カ月～	7	8	22.6	29.6	
1年	5	3	16.1	11.1	
合計	31	27	100.0	100.0	

\*\*\*\*\* 記述回答 \*\*\*\*\*

採用・不採用予定の理由 (問7)

- 地域: ①北海東北②関東北信越③中部近畿④中国⑤四国⑥九州沖縄
- 業種: ①運送業②貸渡業③兼業④フェリー旅客⑤曳船港湾⑥管理・派遣⑦その他
- 主な船型分類: ①700総トン未満700総トン②以上
- 主な船種分類: ①貨物②タカ-③専用と大型その他④フェリ⑤曳船と防災と港湾⑥小型その他
- 雇用船員規模: ①10名未満②10～24名③25～49名④50～99名⑤100名以上
- 海技教育機構採用: ①採用あり②採用なし
- 記述内容分類: ①無採用②未定③退職者補充④高齢化対策⑤後継者育成⑥船員確保⑦その他

3	2	1	1	2	2	1	1隻配乗のため退職者が出ない限り採用しない	
4	5	1	5	2	3	1	欠員が出そうにないため	定年船員が退職による欠員が出る
2	4	1	6	1	2	1	欠員が出た場合のみ	
3	5	1	5	3	3	1	若年船員定着のため	
2	5	1	5	4	1	1	退職者なし	退職者5名あり
4	3	1	3	4	2	1	退職船員があった場合のみ船員を採用	
6	2	2	1	1	1	1	定着している。退職する人がいない	定年者の補充
5	1	1	5	2	1	1	定年退職者なし	定年退職者なし
3	3	1	2	1	2	1	現状で十分	
2	1	2	1	1	2	1	社船、返船のため	
5	2	2	6	4	1	1	新造計画なく増員は必要ないが若い有望者なら採用	
1	5	1	5	2	1	1	定員に足りているため	
6	5	1	5	3	1	2	退職予定者、曳船の増船が未定のため	
4	2	1	2	2	2	2	代替船が未定のため	
6	2	2	1	4	1	2	返船あるやもしれず(定年退職者あり)	定年退職者あり
2	3	1	2	2	2	2	老朽化によるリプレースがあれば	
2	1	1	2	1	1	2	定年後本人が在職希望の場合は不採用	
2	4	2	4	2	2	2	停年退職者しだいのため	停年退職者しだいのため
3	5	1	5	2	2	2	公共投資見通し立たず(東北震災含む)	
1	5	1	5	3	3	2	震災の影響により未定	
6	7	2	6	2	2	3	2～3年後に定年退職があるから	
5	4	2	4	2	1	3	50歳代が半数なので今後の検討課題	定年が近いため補充
4	4	1	4	1	1	3	組合船員でないため戦力になった船員が退職する	
2	3	2	2	5	1	3	現在の高齢船員の退職に対応するため	
3	7	1	5	2	2	3	自己都合退職者への対応で適宜中途採用を実施	
1	5	1	5	2	3	3	退職(定年)による補充	
4	2	1	2	1	1	3	退職者2名のため	退職者1名予定
5	4	1	4	2	1	3	退職者がいるため	退職者がいるため
6	4	2	4	5	1	3	退職者等による補充	
4	2	1	1	1	2	3	退職者の補充	退職者の補充
3	5	1	2	3	2	3	退職者の補充	退職者の補充
4	2	1	2	2	1	3	退職者の補充	

- 地域： ①北海道②関東北信越③中部近畿④中国⑤四国⑥九州沖縄  
 業種： ①運送業②貸渡業③兼業④フェリー旅客⑤曳船港湾⑥管理・派遣⑦その他  
 主な船型分類：①700総トン未満②以上  
 主な船種分類：①貨物②タンカー③専用と大型その他④フェリー⑤曳船と防災と港湾⑥小型その他  
 雇用船員規模：①10名未満②10～24名③25～49名④50～99名⑤100名以上  
 海技教育機構採用：①採用あり②採用なし  
 記述内容分類：①無採用②未定③退職者補充④高齢化対策⑤後継者育成⑥船員確保⑦その他

2	4	2	4	3	1	3	退職者発生のため補充	退職者発生のため補充
4	2	1	2	3	1	3	退職者補充、若年者雇用	退職者補充
3	2	2	3	4	2	3	退職予定者が3名いるため補充	退職予定者が4名いるため補充
1	3	1	3	3	1	3	厨房部定年年齢者がいるため	甲板部定年年齢者がいるため
4	2	1	2	2	2	3	定年者があるため	
6	5	1	5	2	2	3	定年退職2名(航・機)	
5	4	2	4	5	1	3	定年退職者及び欠員補充のため	定年退職者及び欠員補充のため
2	2	1	2	2	1	3	定年退職者がいるため	
6	4	1	4	3	2	3	定年退職者が出るため	
3	2	2	3	4	1	3	定年退職者が出るため	
2	1	1	1	3	1	3	定年退職者が出るため、欠員補充	
4	2	1	1	3	1	3	定年退職者に備える	定年退職者に備える
2	4	2	4	5	1	3	定年退職者に伴う補充及び育成	定年退職者に伴う補充及び育成
5	4	1	4	3	1	3	停年退職者の補充	採用したいが会社経営環境の変化が激しい
1	4	2	4	3	1	3	定年退職者の補充	退職者がいないため
6	7	1	5	2	1	3	定年退職者の補充	定年退職者の補充
6	5	1	5	3	1	3	定年退職者の補充	定年退職者の補充
4	5	1	2	2	2	3	定年退職者の補充	
2	5	1	5	4	2	3	定年退職者の補充	
5	2	2	1	4	3	3	定年退職者の補充、中途退職者の補充	定年退職者の補充、中途退職者の補充
6	5	1	6	4	1	3	定年退職者の補充のため	定年退職者の補充のため
3	2	2	2	4	3	3	定年退職者の補充のため	
4	5	1	5	4	1	3	定年退職者発生のため	
5	6	1	1	3	2	3	停年退職者補充のため	停年退職者補充のため
2	3	1	6	2	2	3	定年退職に伴う	
2	4	2	4	5	1	3	定年退職による欠員補充	定年退職による欠員補充
5	4	2	4	3	2	3	停年退職による補充	停年退職による補充
2	1	2	3	3	1	3	定年退職の船員が数人いるため	採用予定だがまだ未定である
6	4	1	4	3	2	3	定年退職のため	定年退職のため
3	2	1	1	3	1	3	停年退職補充	
2	1	2	2	3	2	3	定年退職予定者の補充	
6	4	1	4	2	2	3	定年による	
5	4	1	5	2	1	3	満65歳となる船員が雇用期間満了となるため	

- 地 域： ①北海東北②関東北信越③中部近畿④中国⑤四国⑥九州沖縄  
 業 種： ①運送業②貸渡業③兼業④フェリー旅客⑤曳船港湾⑥管理・派遣⑦その他  
 主な船型分類：①700総トン未満②以上  
 主な船種分類：①貨物②タンカー③専用と大型その他④フェリ⑤曳船と防災と港湾⑥小型その他  
 雇用船員規模：①10名未満②10～24名③25～49名④50～99名⑤100名以上  
 海技教育機構採用：①採用あり②採用なし  
 記述内容分類：①無採用②未定③退職者補充④高齢化対策⑤後継者育成⑥船員確保⑦その他

4	2	2	2	2	1	4	現乗組員の高齢化に伴う準備として	
6	1	1	5	1	2	4	高齢化のため技能伝承等が必要	鋼材扱い量の減少が予想されるため
6	6	1	1	2	1	4	高齢船員の離職	
2	1	2	2	4	3	4	職場の若返り	
2	5	1	5	4	1	4	船員の高齢化対策	
2	4	1	1	5	1	4	適正人員確保のため	適正人員確保と退職者補充の前倒しのため
4	5	1	5	4	1	4	年齢構成平準化	
5	4	2	4	4	1	4	乗組員雇用のため(人員確保のため)	
6	2	1	3	1	3	4	若返りのため	
4	6	1	1	5	1	4	若返りのため	
4	1	2	1	1	3	4	若返りを計画	
3	1	1	1	2	1	4	若手を養成し定着を図る	
5	2	2	3	4	3	4	高齢船員が引退する可能性があり毎年若干名採用	
4	2	2	1	2	1	5	後継者育成	後継者育成
1	5	1	5	2	1	5	後継者育成	後継者育成
3	4	1	4	2	2	5	後継者育成	
5	3	1	1	1	1	5	後継者育成	
4	2	1	1	2	2	5	後継者育成のため	
5	2	2	2	4	2	5	自社で船員を養成するため。新造船就航	停年退職者が2～3名いる。自社で養成
5	2	2	3	3	2	5	若年船員育成のため	欠員が出れば
5	2	2	2	4	2	6	1隻増えるため	
6	4	2	4	5	1	6	機関部職員不足のため	
6	1	2	2	4	1	6	機関部補充のため	
2	3	2	3	4	2	6	船員数不足	
5	4	2	4	4	1	6	船員不足	
5	2	2	2	3	1	6	日本船舶・船員確保計画による計画がある	
4	3	1	3	2	1	6	不足充足	
3	2	2	2	3	1	6	補充	リプレイス未定
1	5	1	5	1	1	6	新規事業参画のため	
2	5	1	5	3	1	7	20代の船員はすぐやめる	
4	6	2	2	2	2	7	機関主兼甲板員(6級、防災必要)	
3	3	1	2	2	2	7	経験者を採用する方針	
3	4	1	4	2	1	7	嘱託者の代替要員として	嘱託者の代替要員として
3	2	2	1	4	3	7	東海大学海洋学部・広島商船	
5	2	2	2	3	1	7	例年にならって	例年にならって
5	4	1	4	3	2	7	労務管理の関係上必要	定年退職者(機関長)1名のため

両用教育に対する意見（問 16）

- 地域： ①北海東北②関東北信越③中部近畿④中国⑤四国⑥九州沖縄
- 業種： ①運送業②貸渡業③兼業④フェリ-旅客⑤曳船港湾  
⑥管理・派遣⑦その他
- 主な船型分類： ①700総トン未満②700総トン以上
- 主な船種分類： ①貨物②タンカ-③専用と大型その他④フェリ⑤曳船と防災と港湾  
⑥小型その他
- 雇用船員規模： ①10名未満②10～24名③25～49名④50～99名⑤100名以上
- 海技教育機構採用： ①採用あり②採用なし
- 記述内容分類： ①両方必要②片方でよい
- 記述内容分類： ①能力拡大②少数対応③配乗有利④緊急対応⑤専門職  
⑥中途半端⑦甲・機分離⑧他理由で片方⑨その他

2	3	2	1	3	1	1	1	①甲機両用教育を受講することにより、一元的なものの方に見方に偏ることなく多面的な考察をする力を養え、より安全運航に寄与できるものとする②将来的に本人の適性を踏まえたうえで本人の希望により途中で反対職に切り替えることも可能となる
2	1	1	6	3	3	1	1	運航計画・操船・機関の両方に精通した人材が適任である
2	1	1	1	3	1	1	1	片方でも問題はないが出来れば両方所持しているほうが、本人希望が可能となる
2	3	1	2	2	2	1	1	航海・機関両方の免状を持つことは本人にとって大きな武器であり、採用する側も非常に期待する面がある
4	3	2	3	3	1	1	1	甲板部・機関部の壁をなくし全体で協力体制をとる
2	3	2	3	3	1	1	1	甲板部については機関部補佐が出来るようにしたい
6	1	2	1	3	1	1	1	甲板要員として不資格の場合、機関部員として
6	4	1	4	3	2	1	1	若年船員は進路が不安定なため選択肢が多い方が好ましい
2	2	1	2	2	1	1	1	将来的に航機両方でオールマイティーに活躍してほしい
2	1	1	2	1	1	1	1	将来陸上勤務になった場合海工務に適應できる
5	2	2	6	4	1	1	1	絶対的な条件ではないが両方所持していれば評価する
5	4	1	4	3	2	1	1	船員としては航機両方の知識があるほうが良いと思うが雇い入れは片方だけでよい
3	4	1	4	1	2	1	1	多能化が必要
2	1	2	1	1	2	1	1	知識は甲機必要と思いますが、本人の希望によりその職に重点を置いた方がよい
5	4	1	5	2	1	1	1	適性を見れる。配乗の関係
3	4	1	4	1	1	1	1	出来れば両方が良い。知識が多いほうがより職務の理解が深まる
5	1	2	3	2	2	1	1	入社後適性を判断する
4	2	1	1	2	3	1	1	幅広い見方が出来る事と業務の選択肢が増える
1	5	1	5	2	1	1	1	バランスよく仕事に適應してもらおう
3	4	1	4	2	2	1	1	乗組員数が少ない船舶では航・機の仕事分担の必要性はなく、運航全般のスペシャリストになることが望ましい
3	1	1	1	2	1	1	2	片方だけの場合機関士の志望が少なく不足する可能性がある
5	2	2	2	4	2	1	2	現在は現職の職務しかとらせていないが、船員不足が懸念されているので海技免状は両方必要
1	5	1	5	3	1	1	2	航機両用により人員抑制
6	7	1	5	2	1	1	2	雇用定員数に限りがあり両方の資格があれば、臨時の欠員対策が出来る
5	4	2	4	3	2	1	2	今後船員が不足すると予想されるため
5	4	1	4	3	1	1	2	少数精鋭化
6	5	1	5	3	1	1	2	少人数での運航なので構成が偏らないようにするにはどちらでも使用できる両免を保持することが望まれる
4	2	1	2	1	1	1	2	少人数にて運航するため甲機両職域の理解が必要なため
1	4	1	4	2	1	1	2	少人数のため
5	4	2	4	2	1	1	2	船員が減少傾向にある現在両方使えると便利
4	2	1	1	1	3	1	2	船員が病気等で乗船できなくなった時、替わりに乗船できるため

- 地域： ①北海東北②関東北信越③中部近畿④中国⑤四国⑥九州沖縄  
 業種： ①運送業②貨渡業③兼業④フェリ-旅客⑤曳船港湾  
       ⑥管理・派遣⑦その他  
 主な船型分類：①700総トン未満②700総トン以上  
 主な船種分類：①貨物②タンカ-③専用と大型その他④フェリ⑤曳船と防災と港湾  
               ⑥小型その他  
 雇用船員規模：①10名未満②10～24名③25～49名④50～99名⑤100名以上  
 海技教育機構採用：①採用あり②採用なし  
 記述内容分類：①両方必要②片方でよい  
 記述内容分類：①能力拡大②少数対応③配乗有利④緊急対応⑤専門職  
               ⑥中途半端⑦甲・機分離⑧他理由で片方⑨その他

4	2	1	2	2	1	1	2	船員不足の時雇い入れ(定員を充足する)に有利
6	3	1	1	3	1	1	2	船員法の改定により免許所持者でないと職員数の不足が出る
6	6	1	1	2	1	1	2	199G/Tには必要
6	6	1	2	3	3	1	2	船舶が小さいため
4	5	1	5	4	1	1	2	定員が4名なので反対職の理解が出来るように
2	4	1	6	1	2	1	2	乗組員が少数で平水のため
6	1	1	1	1	3	1	2	乗組員最少人員でローテーションするので航機必要
2	2	1	2	1	2	1	2	乗組員の人数が少ないため
6	5	1	5	2	1	1	2	ハーバータグ作業が主のために整備(機関)作業時にも甲板も一緒に作業が実施できる。 上記作業は整備作業時間が多いため
6	5	1	6	4	1	1	2	弊社では甲板の業務も機関の業務にも従事していただくため両方必要となります
1	5	1	5	2	1	1	3	①入社時の欠員状況、本人の適性(機関はエンジンの素養・センス必要)等により採用面接時の本人の希望通りにならない場合がある②実際の勤務は片方だけでよいが海上技術学校卒業者は船員の基礎知識として両方習得してほしい
6	2	1	3	1	3	1	3	会社通常採用は甲板両方はなかなかいないのが実情で出来れば両方持っていればよいかと
4	2	1	2	3	1	1	3	資格として使い勝手が良い
3	3	1	2	1	2	1	3	人間的に両方だと交代が楽だ
2	7	1	6	1	2	1	3	人的構成の関係(配船)
4	6	2	2	2	2	1	3	船舶職員法に変更がない以上は
3	3	1	1	3	2	1	3	出来れば希望します
5	2	1	1	2	2	1	3	必要により配属できる
4	5	1	5	2	2	1	3	便利
6	4	2	4	5	1	1	3	補充に有利
4	2	1	2	1	2	1	3	持っているのにこしたことはない
1	5	1	5	1	1	1	3	持船の隻数増の時、船員の配乗に好都合である
1	5	1	5	4	1	1	3	要員配置の柔軟性
6	1	1	5	1	2	1	3	ローテーションで航海・機関両方勉強させたい
6	2	2	1	1	1	1	4	緊急時等いずれにしても便利が良い
4	2	2	2	3	3	1	4	緊急時に使用できる(けが・病気・葬儀(親))
3	2	1	1	3	1	1	4	緊急対応(急病者の対応など)
4	2	1	1	3	2	1	4	何かあった時対応できる

- 地域： ①北海東北②関東北信越③中部近畿④中国⑤四国⑥九州沖縄
- 業種： ①運送業②貸渡業③兼業④フェリー旅客⑤曳船港湾  
⑥管理・派遣⑦その他
- 主な船型分類：①700総トン未満②700総トン以上
- 主な船種分類：①貨物②タカ③専用と大型その他④フェリー⑤曳船と防災と港湾  
⑥小型その他
- 雇用船員規模：①10名未満②10～24名③25～49名④50～99名⑤100名以上
- 海技教育機構採用：①採用あり②採用なし
- 記述内容分類：①両方必要②片方でよい
- 記述内容分類：①能力拡大②少数対応③配乗有利④緊急対応⑤専門職  
⑥中途半端⑦甲・機分離⑧他理由で片方⑨その他

6	4	1	4	3	2	2	5	各パートのプロにしたいから
6	4	2	4	5	1	2	5	片方だけでもしっかり理解をしたほうが良い
3	2	2	3	4	2	2	5	兼任することもなく、どちらか一方の能力が高いほうが良いから
5	2	2	1	1	2	2	5	兼務が出来ない
5	2	2	2	2	2	2	5	実際に両方は出来ないなので、片方に精通する人が良い
2	5	1	5	2	2	2	5	専業としたい
6	4	1	6	3	3	2	5	専門職
1	3	1	3	3	1	2	5	専門職を要求しているため
2	1	2	2	3	2	2	5	専門性を重視
2	3	2	1	3	1	2	5	専門性を重視したい
2	5	1	5	4	1	2	5	専門性を重視したい
2	1	2	3	3	1	2	5	専門知識の習得
4	2	2	2	2	1	2	5	専門分野の職務に集中してほしいから
2	6	2	3	5	1	2	5	勉強が中途半端になる
4	4	1	4	1	2	2	5	本人の好きな科目を勉強したほうが良いと思う。両方持っている会社と振り回されることがあります
3	2	2	2	4	3	2	5	本人もどっちの道に進むか決めていなければ中途半端になってしまう。どちらかが嫌になって機、他方に鞍替えする様な気持では、社内の教育担当者の士気が下がる
3	2	2	1	4	3	2	5	両方あれば結構ですが、やはりどちらかに専任したほうが良い
2	3	2	2	5	1	2	5	航・機いづれかに特化した方が技術の習得が早い
5	3	2	6	3	1	2	6	外航船でも失敗した近代化船が内航船に必要とは思えない。また片方だけでも満足にできないものに両方は不要としか思えない
4	2	1	1	3	1	2	6	海上技術学数卒業生を数名採用したが数学・国語がでたらめで片方だけにして一般教養を身につけさすべきだ
4	3	1	3	2	1	2	6	素人なのにとても両方はできない
5	2	2	2	4	3	2	6	本人がどちらへ希望すかが重要、今までに両方持っていて良かったという経験がない
6	4	1	4	4	2	2	6	理解度・習熟度が伴っていればいいけれど、中途半端になりがちな新規学卒者の両方はどちらでも使用できません
6	2	2	1	4	1	2	6	両方あれば、どちらつかずで中途半端
4	2	1	2	1	2	2	6	両方あれば船主として助かりますが、本人の立場が中途半端な気がします
5	2	2	2	3	1	2	6	両方あればなおよいが採用時は本人が希望するほうだけでも良い
3	1	2	2	2	1	2	6	両方取得しても勉強する期間が短く知識不足になる
2	4	2	4	5	1	2	6	両方中途半端な資格などいらない。意志を持ってどちらか一方にすべき

- 地域： ①北海東北②関東北信越③中部近畿④中国⑤四国⑥九州沖縄
- 業種： ①運送業②貸渡業③兼業④フェリー旅客⑤曳船港湾  
⑥管理・派遣⑦その他
- 主な船型分類：①700総トン未満②700総トン以上
- 主な船種分類：①貨物②タンカー③専用と大型その他④フェリー⑤曳船と防災と港湾  
⑥小型その他
- 雇用船員規模：①10名未満②10～24名③25～49名④50～99名⑤100名以上
- 海技教育機構採用：①採用あり②採用なし
- 記述内容分類：①両方必要②片方でよい
- 記述内容分類：①能力拡大②少数対応③配乗有利④緊急対応⑤専門職  
⑥中途半端⑦甲・機分離⑧他理由で片方⑨その他

3	4	2	4	3	1	2	6	両方使えない
6	3	2	3	4	1	2	6	利用法の場合どちらとも未熟
4	5	1	5	2	3	2	6	両方免状の場合、中途半端な知識になりやすい
4	3	1	3	4	2	2	6	両方持っても実際には片方だけしか使えない人がおおいから(実務的に)
4	6	1	1	5	1	2	6	両方持っても実質片方は役に立たない(履歴がつかない)
4	7	1	1	4	2	2	6	両方持っても実務上両方使い物にはならない
5	2	2	2	4	2	2	6	両方雇い入れ出来ない。どっちつかずになる
2	1	1	2	5	1	2	6	航・機両方を一人の船員に同時教育は困難、中途半端になりかねない、現状では労使ともにニーズなし
2	6	2	1	3	1	2	7	大型船であるため航海、機関が完全に分かれており片方の免状さえ持っていればよい
2	5	1	5	3	1	2	7	片方しか使わない
5	3	2	2	2	1	2	7	結局両方は使わない
6	2	2	2	3	2	2	7	現在は航機両用を採用していない
6	5	1	5	4	1	2	7	現状の雇い入れは片方のため
2	2	2	2	4	1	2	7	航・機の職務変更はないので
3	2	2	2	3	1	2	7	航海・機関とわけて採用し、変更しないため
1	4	2	4	3	1	2	7	航海と機関では内容が違うため途中で移ることがほとんどないため
6	5	1	5	3	1	2	7	航機の振り替え、兼務はほとんど行わない
3	3	1	2	2	2	2	7	航機両方の業務に従事させることはないため
6	7	2	6	2	2	2	7	航機両方を持っても当社では活用できる環境でない
3	2	2	3	4	1	2	7	甲板、機関の異動(兼務)はない
2	3	1	6	2	2	2	7	甲板部、機関部が明確に区分されている
5	2	2	2	3	1	2	7	最終的に免状を使用するのは片方のみ
4	1	1	5	4	1	2	7	採用時に甲板機関のどちらかを決めている
1	4	2	4	3	1	2	7	採用時の職から移動させる予定がないため
2	3	2	3	4	2	2	7	全船5000トン以上のため
5	2	2	1	4	3	2	7	但し、両方勉強して悪くはない
2	1	2	1	3	1	2	7	当社場合は途中での変更がないため

海技教育機構学校の艇委員 (問 17)

- 地域： ①北海東北②関東北信越③中部近畿④中国  
⑤四国⑥九州沖縄
- 業種： ①運送業②貸渡業③兼業④フェリー旅客⑤曳船港湾  
⑥管理・派遣⑦その他
- 主な船型分類： ①700総トン未満②700総トン以上
- 主な船種分類： ①貨物②タンカー③専用と大型その他④フェリー  
⑤曳船と防災と港湾⑥小型その他
- 雇用船員規模： ①10名未満②10～24名③25～49名  
④50～99名⑤100名以上
- 海技教育機構採用： ①採用あり②採用なし
- 養成定員回答： ①十分②多い③少ない
- 記述内容分類： ①船員不足②高齢化③定着率

3	2	1	1	3	1	1	現実の内航を教育してほしい	
1	5	1	5	2	3	1	減少傾向の就職域では将来性の動向にて変動	
2	3	2	1	3	1	1	内航職員養成学校となったため新採用者の職員志向が強く甲板部員としての仕事をおろそかにする傾向あり。旧海員学校と水産高校の差は以前は全寮制で培った忍耐力があったが現在は感じられない。内航大型船の立場では専門性を重視。内航小型船の立場では航・機両用はどんな形式でも継続していただきたいです。	
4	6	1	3	5	1	1	内航への就職率を100%近くに上げることを全体にする	
3	2	2	2	4	3	2	1	もっと中学校に広く船員の仕事を浸透させて裾野を広げないと日本の海運業は衰退します。カボタージュを防ぐためにもよき人材をもっとたくさん育ててほしいと思います
4	2	1	2	2	2	3	1	今後の船員不足のため
4	4	1	4	1	1	3	1	海洋国と言われなが 海にかかわる若者の養成機関及び国からの予算が少ない
2	1	2	2	3	3	3	1	逆ピラミッドをどうにかして欲しい
3	4	1	4	2	1	3	1	求人募集時応募者が少ない
4	2	1	1	3	1	3	1	現在の養成定員では3～7年後に起こる船員不足に対応できない
5	4	2	4	3	2	3	1	現状の船員数を考えると絶対数が不足すると思われるため
6	2	1	1	3	3	3	1	現状を認識していれば理由は聞かずとも判るはず！！
3	5	1	5	4	1	3	1	今後の船員の減少を考えると少ないと思うが、希望者等も考えると、現状の定員なのだろうと考える
3	2	2	2	3	1	3	1	今後の船員不足に対応しきれない
5	2	2	1	1	2	3	1	今後のため
6	1	2	1	3	1	3	1	今後は団塊世代の大量退職がある
6	4	2	4	5	1	3	1	昨近、機関士の絶対数が不足しておりなかなか募集しても集まらない
5	2	2	1	4	3	3	1	需給関係に沿えない
4	2	1	2	1	1	3	1	将来に備えて養成してほしい
4	2	1	2	3	1	3	1	将来を見据え船員が絶対に必要になるため
6	2	1	3	1	3	3	1	船員不足は明白であり将来のため船員確保のため増やすべきです
5	4	1	4	3	2	3	1	船員を増やすためには少ないと思う
6	5	1	6	4	1	3	1	日本人船員は年々減少傾向にある。これ以上養成定員を減らしていくと日本人船員がいなくなると思う
4	2	2	2	2	1	3	2	現状の船員の年齢バランスを考えたら明確である
2	1	1	2	1	1	3	2	現職船員の高齢化に対応できない
4	1	1	5	4	1	3	2	高齢者が多数在籍しており新規補充が間に合わない
5	2	2	1	3	3	3	2	今後、高齢者の退職が非常に多くなる
5	2	2	2	3	1	3	2	昨今言われております船員の世帯交代に対応するためには更なる人材の育成に力を入れてもらいたいが、現状希望生徒数が減ってきているので、船舶業界、団体が一丸となって船員の仕事とその魅力を一般にアピールしていかねばならない
5	6	1	1	3	2	3	2	若年船員層確保
3	5	1	5	3	3	3	2	若年層の育成のため
6	4	1	4	3	2	3	2	船員の高齢化及び船員絶対数から見て少ない

- 地域： ①北海東北②関東北信越③中部近畿④中国  
⑤四国⑥九州沖縄
- 業種： ①運送業②貸渡業③兼業④フェリー旅客⑤曳船港湾  
⑥管理・派遣⑦その他
- 主な船型分類：①700総トン未満②700総トン以上
- 主な船種分類：①貨物②タンカー③専用と大型その他④フェリ  
⑤曳船と防災と港湾⑥小型その他
- 雇用船員規模：①10名未満②10～24名③25～49名  
④50～99名⑤100名以上
- 海技教育機構採用：①採用あり②採用なし
- 養成定員回答：①十分②多い③少ない
- 記述内容分類：①船員不足②高齢化③定着率

3	6	2	1	3	1	3	2	船員の高齢化が進行中、後継者育成が重要な課題であるため
5	2	2	2	3	3	3	2	船員の高齢化が進む中増員すべきである。業界として求人と受け皿をしっかりと用意すべきである
6	3	1	1	3	1	3	2	船員の老齢化が止まらない。若い船員を
5	4	2	4	5	1	3	2	内航・外航船員の高齢化に伴う船員不足を十分に補えないため
4	2	2	1	3	1	3	2	年齢構成上数年で不足が生じる
6	4	1	4	1	2	3	3	学校卒業後長く船員である人は少数であるため
3	2	2	1	4	3	3	3	実学乗船しても長続きしない人が多く、結果的には人手不足になってしまう
4	2	1	2	2	1	3	3	実務につける人員は不足している
5	2	2	6	4	1	3	3	全てに学生が船員となるわけではないから
4	6	2	2	2	2	3	3	船員職に何名希望し残るかが問題。約50～60%くらいしか残らない
5	4	1	4	3	1	3	3	中途退職する人が多い(海上勤務に向いていない)
2	3	1	2	2	2	3	3	養成定員を増やしても内航船員としてとどまることが少ない
3	3	1	2	1	2	3		一般の人が海技免許を取得するのに乗船歴が長すぎるので、5級以下の場合 は1年以内にしていただきたいです
4	2	1	1	2	2	3		いろいろと答え?
1	3	1	3	3	1	3		水産高校における船員養成が減少しているため
5	3	2	2	2	1	3		選択肢が少ないので良い人材が得られない
4	3	2	3	3	1	3		中小企業が求人を出しても大手に奪われてしまうため
4	2	1	2	2	2	3		年齢の制限を持たず職業訓練所的な扱いで若年から中年層にまで幅を広げ てみては!?
3	4	1	4	2	2			海運業の経営状態によって就職が左右されるので、特別な職に就こうとする人 たちの努力が無駄にならないよう定員は流動的でよいと思う
6	5	1	5	3	1			求人情報(専門職)が分からないので不明
1	5	1	5	2	1			わからない
6	5	1	5	3	1			わかりません

自由記述回答 (問 18)

- 地域： ①北海東北②関東北信越③中部近畿④中国  
 ⑤四国⑥九州沖縄  
 業種： ①運送業②貨渡業③兼業④フェリー旅客⑤曳船港湾  
 ⑥管理・派遣⑦その他  
 主な船型分類：①700総トン未満②700総トン以上  
 主な船種分類：①貨物②タンカー③専用と大型その他④フェリ  
 ⑤曳船と防災と港湾⑥小型その他  
 雇用船員規模：①10名未満②10～24名③25～49名  
 ④50～99名⑤100名以上  
 海技教育機構採用：①採用あり②採用なし  
 記述内容分類：①実践力②基礎③態度④教育態勢⑤募集・採用

3	2	2	2	4	3	1	* 内航各船種での必要な人材に要求される能力をもっと把握して学習内容に取り入れてほしい(実践的な内容) * 船は一人では動かず、チームプレーであることをもっと教えてほしい。* 忍耐力が必要であり、逃げ道を考えているものは魂が入っていないことを見破られるので上司からかわいがってもらえない事、社会人としてのおきてを教えてください
2	4	1	6	1	2	1	①卒業とともに6級(航・機)の取得②小型船舶の操船テクニックの向上③敬語と接客サービス知識教育 自社の都合を申しましたが、特に①があれば新卒採用が出来るようになります
6	5	1	5	3	1	1	海技免状を保有することが就職に有利だからとハードルを下げて与える事は厳しい見方をすれば決して本人のためにならないのではないかと。自動車免許のように若葉マークがあるわけではないが、たとえ新人であろうと免状持ちはそれなりの責任があるはず。しかしながら、安易に入手できた免状に対して本人たちも、それほどの誇りを感じていないようだ
2	4	1	1	5	1	1	海上技術短期大学及び海技大学校に関しては、もう少し実践的な教育に従事させ、卒業し乗船した場合に戦力として、「海上勤務を行えるような教育が必要と思われる。もう少し乗船実習において、体で覚えさせる教育カリキュラムがあってもよいのではないかと。
6	2	1	3	1	3	1	学力は十分におこない、結果免状を取得していると思われませんが、特に危険を伴う離着岸作業についてはいろいろな船型で教育してほしい。
6	4	1	4	2	1	1	小型船の操縦の練習をさせておいてほしい
2	6	2	3	5	1	1	今後隋い出来る人がいなくなるのでは？
4	1	1	5	4	1	1	座学も必要ではあるが、乗船訓練にもっと力を入れて、学生に船を経験させてほしい
6	2	2	1	4	1	1	さらに、実務、実践的な教育を進めてほしい
6	5	1	5	4	1	1	若年船員の採用で最も問題となるのは離職率の高さである。ここでいろいろと答えているが実際的には新卒者は現場では全く役に立たないのには既に承知のことであり、会社は新卒者の「採用=投資」と思っていることをもっと学生に理解させるべきだ。現状では新卒者の採用としてはリスクの大きなものとなっており、採用を控える主要因である。  もう一つ挙げれば、学生(新卒者)の知識の低さである。海技免状(3級・4級)にどうやって合格したのか不思議なものも多々見られるし、上級免状への受験意識も低い。申し訳ないが同じ給与を払うのであれば同じ資格を持つ外国人船員のほうがはるかに得だ。このような事態が続けば内航船混乗化や船員教育機関不要の声が上がるのは時間の問題だと思う
5	4	2	4	5	1	1	乗船実習での航海訓練をもっと充実させてほしい
5	4	2	4	3	2	1	短期間で船舶職員がとれるように実践的な教育としてほしい
2	4	2	4	3	1	1	調理関係の教育の含めてほしい
4	3	1	3	4	2	1	ない外航船問わず即戦力となるような人材を育ててください
2	3	1	6	2	2	1	本科中に四級(航・機)を取得し、10月で乗船履歴を付け、口述試験合格にて海技免状取得となるので乗船して即戦力となるのであります。採用する側も昇進・昇格の道をつく手上げれば即対応が効く。今後とも続けて行ってほしいです。
5	2	2	2	3	3	1	予算も少ない中練習船で貨物を運ぶことを行うべき。RO-RO型練習船・タンカー練習船・貨物練習船

- 地域： ①北海東北②関東北信越③中部近畿④中国  
 ⑤四国⑥九州沖縄  
 業種： ①運送業②貸渡業③兼業④フェリー旅客⑤曳船港湾  
 ⑥管理・派遣⑦その他  
 主な船型分類：①700総トン未満②700総トン以上  
 主な船種分類：①貨物②タンカー③専用と大型その他④フェリー  
 ⑤曳船と防災と港湾⑥小型その他  
 雇用船員規模：①10名未満②10～24名③25～49名  
 ④50～99名⑤100名以上  
 海技教育機構採用：①採用あり②採用なし  
 記述内容分類：①実践力②基礎③態度④教育態勢⑤募集・採用

6	5	1	6	4	1	1	<p>私も以前航海士として働いていたが、学校を卒業後就職し、船で働きだすと学校で教えていたことと実際に船で働いた時の作業内容が大きく異なり(ログブックの書き方、荷役、当直、出入港、S/B全て)愕然とした。学校で教えてもらったことは何だったのだろうと思った。学校では内航・外航・さまざまな船種に対応するために商船で一般的に用いられているスタイルで航海当直、出入港作業を行ってきたが一つもあてはまるものがなく、働いた時苦労した。生徒の希望する職種の船舶に乗船し実習させるのが一番ではないでしょうか。</p> <p>(実際に職場での仕事を見るのも非常に勉強になると思います)乗船、実習を引き受けた業者に対し費用を出すのはいかがでしょうか</p>
6	5	1	5	3	1	2	<p>1. 基礎知識、基本操作をしっかり身につけてほしい 2. 船員として働く覚悟、気構え、意欲をもっと持ってほしい 3. 就職した先輩からの話をよく聞き、広く就職情報を集めて取うかつに役立てていただきたい 4. 即戦力はもちろん望むところですが、知識、技量、精神面、躰</p>
4	6	2	2	2	2	2	<p>1.ハイテクの時代に遅れない教育が必要2.ロープワークなどは基礎知識があればよい3.応用能力がしっかり身につけてほしい4.どこの職場においても協調性が第1かと思う5.賄い作業の基礎教育が必要</p>
4	3	2	3	3	1	2	<p>工具の使用や名称もわからない、簡単な計算が出来ないレベルの船員が多く、即戦力にはならない。現場でスムーズに仕事に入っていけるよう、実践を増やすべきである。航海訓練所の練習船では何百人も乗船しており経験が出来ない。そういった意味では水産高専攻のほうがより当直や実習について経験が多く内航に来て仕事に入っていくやすいと思います。中古船を買い取り実習を増やすべきだと感じています</p>
4	2	1	2	1	1	2	<p>中学校、一般高校、工業高校へ現状の船員労力の説明をしていただき、もっと内航海運の重要性を知ってもらい、現状年齢構成も高齢化が激しいので、若い時期に職員として従事できる機会が多くあることを説明してほしい</p>
1	5	1	5	2	3	2	<p>当社にも卒業生が5名在籍しております。教育内容につきましても基礎の部分は出来ておりますので、当社の特殊性な部分は入社してからの教育で十分賄っております。これから将来どのような形態となるのか未知の部分があり不安定な世界の情勢に左右され、若手船員、学生に降りかかるものと推測されます</p>
3	4	2	4	3	1	2	<p>弊社は外航客船を運航しており、基本的には商船大学系から職員の採用しか考えておらず特に意見はありませんが船員教育機関の学生の資質が低下していると感じます。レベルアップできるような教育をお願いします。</p>
3	2	2	1	4	3	2	<p>協調性のある、責任感の強い船員づくりに対する教育を実施してほしい。海上生活だから恵まれているとの教えが大事。理想と現実の違いに実際に乗船した学卒者たちが簡単に辞め、それ以来各社を転々と流浪する船員もまた、珍しくない。現実には厳しいのだが、辛抱すれば必ず報われるとのことであり、かわいそうとの教育ばかりでは我慢強い船員は育たない</p>
3	5	1	5	4	1	3	<p>海上技術短期大学校では校内及び練習船内で、座学及び技術を学んでいると聞けが、社会に出て、社船での縦社会を十分に教育していただき、その上で協調性を学ばせていただきたい。</p>
4	5	1	2	2	2	3	<p>海上技術短期大学校の場合、2年生であり、2年目はほとんど航海実習と聞いているが、そうすると寮生活において上級生とともにすることがない。上下の関係の規律の習得に難がある。</p>
5	2	2	2	4	3	3	<p>基本的に船員としての資質に問題がある若い人たちが多い感じがする。現実には、陸上企業からの転職で船の仕事に就いた人の方が時間はかかっても仕事に対して前向きのような気がする。自分は若い船員たちに最近よく言うのは、技術、技量は普通の人なら年数経てば身につく「将来、職長を考えると一番に人間性を重視する。」そうしております。</p>

- 地域： ①北海東北②関東北信越③中部近畿④中国  
⑤四国⑥九州沖縄
- 業種： ①運送業②貸渡業③兼業④フェリー旅客⑤曳船港湾  
⑥管理・派遣⑦その他
- 主な船型分類：①700総トン未満②700総トン以上
- 主な船種分類：①貨物②タンカー③専用と大型その他④フェリ  
⑤曳船と防災と港湾⑥小型その他
- 雇用船員規模：①10名未満②10～24名③25～49名  
④50～99名⑤100名以上
- 海技教育機構採用：①採用あり②採用なし
- 記述内容分類：①実践力②基礎③態度④教育態勢⑤募集・採用

2	5	1	5	4	2	3	傾向としては対人関係を苦手とする若者が多い。コミュニケーションを学ぶ場を増やしてほしい
2	1	2	2	4	3	3	社会人としての教育もお願いしたい
3	4	1	4	2	1	3	積極的に仕事に取り組む人材を育ててほしい
4	5	1	5	4	1	3	なぜ船員を目指しているのかを明確に考えさせ、答えを本人から出させる。
6	4	2	4	2	3	3	人間形成と基礎技術
2	4	1	4	1	1	3	忍耐力。せめて3年くらいは同じ職場で働いてもらいたい
4	5	1	5	4	1	3	明朗活発な若い戦力を望みます
3	1	2	2	2	1	3	世の中の全体の若者に言えることだと思うが入社して乗船しても挨拶などの礼儀が出来ない生徒が多く、教えるほうも苦労している。また、免状を取得しているが実践不足で舵も持てない生徒もいるので実践教育を充実してほしい
2	1	1	2	1	1	4	海上技術学校及び海上技術短期大学校については現行通り、甲機両用教育が望ましい。将来陸上勤務になった場合海工務への対応がスムーズに行く
4	2	1	1	3	1	4	海上技術学校には私立、公立高校に進学が出来ない子供たちの受け皿になっているような気がする。そもそも5教科が出来ない子供たちに航・機4級の勉強を追加するのは無理がある。弊社も数名採用したが、時間の計算が出来ない、三角形の面積の求め方、体積の求め方、円周の求め方が解らない等、元々学習意欲に欠ける子供を現場で教育するのは難しい。それならば航・機どちらか一方だけとし、空いた時間で数学とまではいわず算数をしっかり教えて欲しい。
3	2	1	1	1	2	4	海上技術学校を増設して欲しい
2	4	2	4	2	2	4	海上技術系学校を卒業しても船員にならない人が多い。船の職場環境の改善は絶対に必要だが学校へのアピールもより多くやってゆくべきである
5	4	2	4	4	1	4	海上技術短期大学校卒業の生徒とくに多いのが卒業してわずか数年で船舶職員に昇進できるものと思って入社してくる。わずか2年間で航機両用の海技免状の筆記試験を免除すること事態いかなものかと思う。そしてほとんどの生徒が4級(航機)の両方合格してくる。臨時試験の口述試験は合格率が高いようである。
5	4	1	4	3	2	4	海上技術短期大学校について：両用教育は必要だと思うが2年目からはどちらか本人にあった方の教育に重点を置きもう少し充実させたほうが良い
1	3	1	3	3	1	4	各校とも生徒の就職希望先は内航船員を目指している者が多く指導内容に各種船舶の実態に合う教育が出来ていないと思われます。したがって、教育に携わる先生の質が問題であり、先生の各種船舶の経験不足による偏った教育を是正することが必要と思われます
5	4	1	4	3	1	4	教育科目等については十分であるが、授業中での人格形成に資する授業が必要ではないか。言い換えれば教諭一人ひとりの個性が生かされていない
2	2	1	2	2	1	4	教育内容については特に問題ありません。今後も日本の若人に海(船)の魅力を教えていってほしい
4	4	1	4	1	1	4	教育内容を見学したい。知っていると思っても知らない事が多いように思う
4	6	1	3	5	1	4	甲・機双方の学習を短期間に行うことは、生徒の職種選択可能性が広がるという点では有効ですが、実際に現場に配属されたときに知識や技術が身につけていないケースが多く報告されています。甲・機を分けて、より専門的かつ実践的な知識や技術を身につけていただくことが理想です。

- 地域： ①北海東北②関東北信越③中部近畿④中国  
 ⑤四国⑥九州沖縄
- 業種： ①運送業②貸渡業③兼業④フェリー旅客⑤曳船港湾  
 ⑥管理・派遣⑦その他
- 主な船型分類：①700総トン未満②700総トン以上
- 主な船種分類：①貨物②タンカー③専用と大型その他④フェリ  
 ⑤曳船と防災と港湾⑥小型その他
- 雇用船員規模：①10名未満②10～24名③25～49名  
 ④50～99名⑤100名以上
- 海技教育機構採用：①採用あり②採用なし
- 記述内容分類：①実践力②基礎③態度④教育態勢⑤募集・採用

2	5	1	5	4	2	3	傾向としては対人関係を苦手とする若者が多い。コミュニケーションを学ぶ場を増やしてほしい
2	1	2	2	4	3	3	社会人としての教育もお願いしたい
3	4	1	4	2	1	3	積極的に仕事に取り組む人材を育ててほしい
4	5	1	5	4	1	3	なぜ船員を目指しているのかを明確に考えさせ、答えを本人から出させる。
6	4	2	4	2	3	3	人間形成と基礎技術
2	4	1	4	1	1	3	忍耐力。せめて3年くらいは同じ職場で働いてもらいたい
4	5	1	5	4	1	3	明朗活発な若い戦力を望みます
3	1	2	2	2	1	3	世の中の全体の若者に言えることだと思うが入社して乗船しても挨拶などの礼儀が出来ない生徒が多く、教えるほうも苦労している。また、免状を取得しているが実践不足で舵も持てない生徒もいるので実践教育を充実してほしい
2	1	1	2	1	1	4	海上技術学校及び海上技術短期大学校については現行通り、甲機両用教育が望ましい。将来陸上勤務になった場合海工務への対応がスムーズに行く
4	2	1	1	3	1	4	海上技術学校には私立、公立高校に進学が出来ない子供たちの受け皿になっているような気がする。そもそも5教科が出来ない子供たちに航・機4級の勉強を追加するのは無理がある。弊社も数名採用したが、時間の計算が出来ない、三角形の面積の求め方、体積の求め方、円周の求め方が解らない等、元々学習意欲に欠ける子供を現場で教育するのは難しい。それならば航・機どちらか一方だけとし、空いた時間で数学とまではいわず算数をしっかり教えて欲しい。
3	2	1	1	1	2	4	海上技術学校を増設して欲しい
2	4	2	4	2	2	4	海上技術系学校を卒業しても船員にならない人が多い。船の職場環境の改善は絶対に必要だが学校へのアピールもより多くやってゆくべきである
5	4	2	4	4	1	4	海上技術短期大学校卒業の生徒とくに多いのが卒業してわずか数年で船舶職員に昇進できるものと思って入社してくる。わずか2年間で航機両用の海技免状の筆記試験を免除すること事態いかなものかと思う。そしてほとんどの生徒が4級(航機)の両方合格してくる。臨時試験の口述試験は合格率が高いようである。
5	4	1	4	3	2	4	海上技術短期大学校について：両用教育は必要だと思うが2年目からはどちらか本人にあった方の教育に重点を置きもう少し充実させたほうが良い
1	3	1	3	3	1	4	各校とも生徒の就職希望先は内航船員を目指している者が多く指導内容に各種船舶の実態に合う教育が出来ていないと思われます。したがって、教育に携わる先生の質が問題であり、先生の各種船舶の経験不足による偏った教育を是正することが必要と思われます
5	4	1	4	3	1	4	教育科目等については十分であるが、授業中での人格形成に資する授業が必要ではないか。言い換えれば教諭一人ひとりの個性が生かされていない
2	2	1	2	2	1	4	教育内容については特に問題ありません。今後も日本の若人に海(船)の魅力を教えていってほしい
4	4	1	4	1	1	4	教育内容を見学したい。知っていると思っても知らない事が多いように思う
4	6	1	3	5	1	4	甲・機双方の学習を短期間に行うことは、生徒の職種選択可能性が広がるという点では有効ですが、実査に現場に配属されたときに知識や技術が身につけていないケースが多く報告されています。甲・機を分けて、より専門的かつ実践的な知識や技術を身につけていただくことが理想です。

- 地域： ①北海東北②関東北信越③中部近畿④中国  
 ⑤四国⑥九州沖縄  
 業種： ①運送業②貸渡業③兼業④フェリー旅客⑤曳船港湾  
 ⑥管理・派遣⑦その他  
 主な船型分類：①700総トン未満②700総トン以上  
 主な船種分類：①貨物②タンカー③専用と大型その他④フェリー  
 ⑤曳船と防災と港湾⑥小型その他  
 雇用船員規模：①10名未満②10～24名③25～49名  
 ④50～99名⑤100名以上  
 海技教育機構採用：①採用あり②採用なし  
 記述内容分類：①実践力②基礎③態度④教育態勢⑤募集・採用

4	2	2	2	2	1	4	航海・機関のどちらかに絞って集中的な教育をして、入社後に1日でも早く戦力になるようにしてほしい。若年船員の要望として厨房長乗船が条件になっている傾向であるが、厨房長についても近年高齢化している中で、厨房員育成の教育機関がない。全国の船員教育機関の中で1ヵ所だけでもいいので、厨房員の教育機関をたちあげるべきでは？
2	6	2	1	3	1	4	航機の勉強は学生にとって大変なのは理解する。しかし、実際は社船に乗ってから再教育します。学校時代の大変な時にあきらめず、頑張れるかが試されるのだと思います。教える先生方も大変でしょうが、あきらめず基本的なことの教育をお願い致します
3	4	1	4	2	2	4	航機両方に資格を持って卒業することは素晴らしいのに監督官庁の雇入れ制度は対応しておらず、教育制度を生かすことが出来ない。船員教育と船員制度は一体でなければ意味がない。(例)資格の更新:実務内容にかかわらず船員手帳の雇入れ状態のみ履歴:更新時講習費用が発生する。自社で船員を育成する時も甲板・機関どちらかの履歴だけが認められて他の資格(航機どちらか)は受験資格が得られない。日本人の教育水準は高いはずですが？
6	3	2	3	4	1	4	航機両用教育を見直さないと乗船教育が長期間必要となり船社の出費が増える
6	6	1	1	2	1	4	航機両用は大変よろしいと思います。安全に対する意識を高めて(特に海難に関して)自己の安全・船の安全・他人の安全
6	2	1	1	3	3	4	国家予算の関係上定員減となったようだが「海運国家」として何故船員の卵を増員しないのか？日本丸・海王丸等、航海訓練所の乗船実習は内航船には不適である
6	4	1	4	3	2	4	若年船員の不足が深刻化していると思われます。魅力ある業種に思えるような対策が必要と感じています
5	4	2	4	4	1	4	卒業時3級以上の筆記試験に合格してほしい
6	3	1	1	3	1	4	特殊な教育であり、陸上と違い努力によってかなりの高収入を得る事が出来る。よって真面目に忍耐強く仕事をする事。将来の人生設計を立て、その目標に向かっていく投資、責任感、向学心を十分教育してほしい
4	6	1	1	5	1	4	内航船業界が片方教育、両方教育の船員を要求するからそのような船員を教育し育ててきたわけですが、内航船員教育を見直しされるのであれば今一度船員教育の原点に立ちかえて考えていただきたいと思います。船員とは何なのか？航海士とはどのような職務なのか？機関士として必要な資質は何か？等々…そうすればどのような教育をすればよいか見えてくるように思います。時代に流されず胸を張って社会へ送り出せる船員教育を目指してほしいと願います
6	4	1	4	3	2	4	陸上職業の就職難の中で船員希望者が少なくなっている現状で、職業選択肢としてリストアップされない、又は学生が船員を職として認識していない。船員育成を行う立場として普通校(工業、商業)へ船員教育を実施する学校への進学案内や紹介を効率的に頻度を考慮し船員希望者数を増やす工夫を取り入れて欲しい。
3	2	2	2	3	1	4	両方の教育は必要ありません。片方だけを今の倍、教育時間に充て、内航船の実習船にて実習を行い、即戦力となるような人材を育てて欲しいです。当然3～6カ月の養成機関をふまえてのお話です。
2	1	2	2	3	3	4	私は清水校の出身ですが、習った内容が実社会で役立ってますよ。

- 地域： ①北海東北②関東北信越③中部近畿④中国  
 ⑤四国⑥九州沖縄  
 業種： ①運送業②貸渡業③兼業④フェリー旅客⑤曳船港湾  
 ⑥管理・派遣⑦その他  
 主な船型分類：①700総トン未満②700総トン以上  
 主な船種分類：①貨物②タンカー③専用と大型その他④フェリ  
 ⑤曳船と防災と港湾⑥小型その他  
 雇用船員規模：①10名未満②10～24名③25～49名  
 ④50～99名⑤100名以上  
 海技教育機構採用：①採用あり②採用なし  
 記述内容分類：①実践力②基礎③態度④教育態勢⑤募集・採用

2	3	2	2	5	1	4	航・機両用教育は学生に対して過密なカリキュラムになっている気がする。基礎的な部分は、双方の分野を履修させるべきと思うが、専門分野については必要ない。その空いた時間を人間形成に費やして欲しい。
3	7	2	6	3	1	5	就職状況を考えて
4	2	1	2	1	2	5	新規採用して若い船員を育成してみたいのですが弊社のような1隻の船会社ではなかなか即戦力でないと余裕がありません
2	3	1	2	2	2	5	船舶はもちろん、内航船員の高齢化が危惧されております。一部では若年船員をとりいれるところみを実施されているところもあるようですが、なかなか長続きしない等、ご苦労されているようです。日本が島国であり海運は必要不可欠であり、長い歴史の中で日本経済を支えてきたものです。これからの若者にもっと興味を持ってもらい、海運の必要性を自身の経験で感じ取り少しでも魅力、やりがい、ゆめ、希望を持って1日も早く海運業界を支える一員となる若者が増えることを祈ります。
2	4	2	4	5	1	5	内航船員として職員教育をするのは良いが、フェリーのニーズとしては、部員として甲板長を目指す若者がほしい。しかし、最近では免状取得をして職員になりたいという者が多く部員になりたいひとはすくない。海上技術学校では部員として、甲板長を目指す整備等のプロを養育することにも力を入れてほしいと、フェリーの労務担当としては望みます
2	2	1	2	1	2	5	弊社は海上技術短期大学卒業生を採用し、現在職務に就いているが前職は陸上勤務で、ドックの整備工をしていた。卒業して最初の就職先はタグボートに乗船したようだが上司が多く将来性に期待もできずドックに就職(転職)したようである。短大だと船員としては中途半端な免状と修学内容ではないだろうかと思う。弊社は平水区域を航行する船舶であるため(船型)免状も4級で十分であるが学歴にとらわれすぎて(上司よりも年状が上のため)上司を受け入れられないのではないかと思う面が多々ある

資料C 若年船員調査集計表及び記述回答

\*

表 C 1 - 1 - 1 年齢分布

問1	年齢	(人)	(%)
	20歳未満	29	5.0
	20～21歳	114	19.5
	22～23歳	146	25.0
	24～25歳	103	17.6
	26～27歳	94	16.1
	28～29歳	94	16.1
	無回答	4	0.7
	合計	584	100.0

表 C 1 - 1 - 2 出身学校

問2	学校分類	(人)	(%)
	1.中学校	8	1.4
	2.高等学校	38	6.5
	3.水産高校(本科)	39	6.7
	4.水産高校(専攻科)	86	14.7
	5.商船高専	44	7.5
	6.商船系大学	9	1.5
	7.海技大学校	32	5.5
	8.海上技術学校	134	22.9
	9.海上技術短大	170	29.1
	10.その他	24	4.1
	無回答	0	0.0
	合計	584	100.0

付表 C 1 - 1 - 1 年齢分布

問1	最終 学歴 年齢	中学校	高等 学校	水 産 高 校 ( 本 科 )	水 産 高 校 ( 専 攻 科 )	商 船 高 専	商 船 系 大 学	海 技 大 学 校	海 上 技 術 学 校	海 上 技 術 短 大	そ の 他	全 体
		人数	20歳未満	2	4	5					18	
	20～21歳		2	9	17	5		4	35	40	2	114
	22～23歳		4	10	30	15		10	31	42	4	146
	24～25歳	1	7	5	17	7	2	8	16	32	8	103
	26～27歳	2	8	5	9	8	4	6	18	28	6	94
	28～29歳	3	11	5	13	9	3	4	14	28	4	94
	合計(人)	8	38	39	86	44	9	32	134	170	24	584
	構成比(%)	1.4	6.5	6.7	14.7	7.5	1.5	5.5	22.9	29.1	4.1	100.0
構成 比 (%)	20歳未満	25.0	10.5	12.8					13.4			5.0
	20～21歳		5.3	23.1	19.8	11.4		12.5	26.1	23.5	8.3	19.5
	22～23歳		10.5	25.6	34.9	34.1		31.3	23.1	24.7	16.7	25.0
	24～25歳	12.5	18.4	12.8	19.8	15.9	22.2	25.0	11.9	18.8	33.3	17.6
	26～27歳	25.0	21.1	12.8	10.5	18.2	44.4	18.8	13.4	16.5	25.0	16.1
	28～29歳	37.5	28.9	12.8	15.1	20.5	33.3	12.5	10.4	16.5	16.7	16.1
	合計(%)	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

表 C 1 - 2 - 1 海技免状

問3	海技免状	免状 1		免状 2	
		(人)	(%)	(人)	(%)
	3級・航海	112	19.2	0	0.0
	3級・機関	63	10.8	0	0.0
	4級・航海	278	47.6	3	0.5
	4級・機関	26	4.5	238	40.8
	5級・航海	10	1.7	1	0.2
	5級・機関	3	0.5	0	0.0
	6級・航海	4	0.7	1	0.2
	6級・機関	1	0.2	1	0.2
	無所有	87	14.9	340	58.2
	合計	584	100.0	584	100.0

付表 C 1 - 2 - 1 海技免状

問3	最終学歴 海技免状	中学校	高等学校	水産 （本科 高校）	水産 （専攻 校科）	商船 高専	商船 系大学	海技 大学 校	海上 技術 学校	海上 技術 短大	その他	全 体	
		免状 1	3級(航海)		0.3	0.3	6.8	3.9	1.0	3.4	1.0	1.4	0.9
人 数	3級(機関)				5.1	3.1	0.2	1.5	0.3	0.2	0.3	10.8	
	4級(航海)	0.2	1.0	0.5	1.0	0.2		0.3	18.2	26.0	0.2	47.6	
	4級(機関)	0.2	0.2	0.7	0.3				1.7	1.4		4.5	
	5級(航海)		0.3	1.2	0.2							1.7	
	5級(機関)			0.3								0.2	0.5
	6級(航海)		0.2						0.3		0.2		0.7
	6級(機関)								0.2				0.2
	無所有	1.0	4.5	3.6	1.2	0.3	0.3	0.2	1.2	0.2	2.4		14.9
合計	1.4	6.5	6.7	14.7	7.5	1.5	5.5	22.9	29.1	4.1		100.0	
免状 2	3級(航海)												
	3級(機関)												
	4級(航海)							0.2	0.3			0.5	
	4級(機関)			0.2				0.2	15.2	25.2		40.8	
	5級(航海)									0.2		0.2	
	5級(機関)												
	6級(航海)			0.2								0.2	
	6級(機関)		0.2										

表 C 1 - 2 - 2 乗船船種

問4 乗船船種	(人)	(%)
貨物船	79	13.5
セメント専用船	28	4.8
自動車専用船	16	2.7
砂利・石材運搬船	8	1.4
油送船	87	14.9
特殊タンク船	24	4.1
タグボート・曳船	124	21.2
旅客船・フェリー	165	28.3
漁船	1	0.2
その他	39	6.7
無回答	13	2.2
合 計	584	100.0

付表 C 1 - 2 - 2 乗船船種

問4	乗船船種	最終学歴										全体	
		中学校	高等学校	水産 （本科 高校）	水産 （専攻 科）	商 船 高 専	商 船 系 大 学	海 技 大 学 校	海 上 技 術 学 校	海 上 技 術 短 大	そ の 他		
人 数	貨物船	1	3	3	10	5	2	8	22	25		79	
	セメント専用船			1		2		2	12	11		28	
	自動車専用船				3		1		6	5	1	16	
	砂利・石材運搬船				3	1		1	1	2		8	
	油送船	3	5	8	8	7		9	25	20	2	87	
	特殊タンク船			3	3	2		2	6	7	1	24	
	タグボート・曳船			3	1	26	10		6	37	40	1	124
	旅客船・フェリー	3	22	20	28	16	3	3	13	42	15	165	
	漁船									1		1	
	その他	1	1	3	4	2	3		9	13	3	39	
無回答			1	2	1		1	2	5	1	13		
合 計(人)		8	38	39	86	44	9	32	134	170	24	584	
構 成 比 (%)	貨物船	12.5	7.9	7.7	11.6	11.4	22.2	25.0	16.4	14.7		13.5	
	セメント専用船			2.6		4.5		6.3	9.0	6.5		4.8	
	自動車専用船				3.5		11.1		4.5	2.9	4.2	2.7	
	砂利・石材運搬船				3.5	2.3		3.1	0.7	1.2		1.4	
	油送船	37.5	13.2	20.5	9.3	15.9		28.1	18.7	11.8	8.3	14.9	
	タグボート・曳船		7.9	7.7	2.3			6.3	4.5	4.1	4.2	4.1	
	旅客船・フェリー		7.9	2.6	30.2	22.7		18.8	27.6	23.5	4.2	21.2	
	漁船	37.5	57.9	51.3	32.6	36.4	33.3	9.4	9.7	24.7	62.5	28.3	
	その他								0.7			0.2	
	無回答	12.5	2.6	7.7	4.7	4.5	33.3		6.7	7.6	12.5	6.7	
合 計(%)		100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	

表 C 1 - 2 - 3 職種

問5	職 務	(人)	(%)
	甲板部職員	150	25.7
	機関部職員	107	18.3
	甲板部部員	216	37.0
	機関部部員	70	12.0
	司厨部部員	17	2.9
	その他	18	3.1
	無回答	6	1.0
	合 計	584	100.0

付表 C 1 - 2 - 3 職種

問5	最終 学歴 職 務	中	高	水	水	商	商	海	海	海	そ	全
		学	等	産	産	船	船	技	上	上	の	
		校	学	(本	(専	高	系	大	上	上	他	
		校	校	科)	攻	専	大	学	学	学	大	体
					科)							
人	甲板部職員	1	6	6	19	20	8	14	30	39	7	150
数	機関部職員	1	2	3	20	15	1	8	26	28	3	107
	甲板部部員	5	20	23	28	4		10	58	62	6	216
	機関部部員	1	3	4	15	3			16	27	1	70
	司厨部部員		6	3					1	1	6	17
	その他		1		1	1			3	11	1	18
	無回答				3	1				2		6
	合 計	8	38	39	86	44	9	32	134	170	24	584
構	甲板部職員	12.5	15.8	15.4	22.1	45.5	88.9	43.8	22.4	22.9	29.2	25.7
成	機関部職員	12.5	5.3	7.7	23.3	34.1	11.1	25.0	19.4	16.5	12.5	18.3
比	甲板部部員	62.5	52.6	59.0	32.6	9.1		31.3	43.3	36.5	25.0	37.0
(%)	機関部部員	12.5	7.9	10.3	17.4	6.8			11.9	15.9	4.2	12.0
	司厨部部員		15.8	7.7					0.7	0.6	25.0	2.9
	その他		2.6		1.2	2.3			2.2	6.5	4.2	3.1
	無回答				3.5	2.3				1.2		1.0
	合 計	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

表 C 2 - 1 - 1 調査対象者の前職

問6-1 前 職	(人)	(%)
学 生	408	69.9
内航船員	88	15.1
漁船員	9	1.5
陸上職業	54	9.2
その他	19	3.3
無回答	6	1.0
合 計	584	100.0

表 C 2 - 1 - 2 ・ 3 ・ 4 転職者の転職回数・順番毎の職種・在社年数

問6-2	回数	1回	2回	3回	4回	5回
転職者数	(人)	44	72	23	15	3
	(%)	7.5	12.3	3.9	2.6	0.5
問6-2	順番	1番目	2番目	3番目	4番目	5番目
転職職業	内航船(人)	99	86	31	15	3
	漁船	9	1	1	0	0
	陸上	38	16	8	3	0
	その他	11	10	1	0	0
	合 計	157	113	41	18	3
	内航船(%)	17.0	14.7	5.3	2.6	0.5
	漁船	1.5	0.2	0.2	0.0	0.0
	陸上	6.5	2.7	1.4	0.5	0.0
	その他	1.9	1.7	0.2	0.0	0.0
	合 計	26.9	19.3	7.0	3.1	0.5
問6-2	順番	1番目	2番目	3番目	4番目	5番目
在職年数	2年未満(人)	80	56	24	9	2
	2年～	38	31	9	6	1
	4年～	19	12	6	1	0
	2年未満(%)	13.7	9.6	4.1	1.5	0.3
	2年～	6.5	5.3	1.5	1.0	0.2
	4年～	3.3	2.1	1.0	0.2	0.0

表 C 2 - 2 - 1 職業継続意識

問7-1	継続希望	(人)	(%)
	ずっと続ける	256	43.8
	続けるだろう	171	29.3
	変わりたいと思う	126	21.6
	ぜひ変わりたい	24	4.1
	無回答	7	1.2
	合 計	584	100.0

付表 C 2 - 2 - 1 職業継続意識

問7-1	最終 学歴  継続希望	中 学 校	高 等 学 校	水 産 高 校 ( 本 科 )	水 産 高 校 ( 専 攻 科 )	商 船 高 専	商 船 系 大 学	海 技 大 学 校	海 上 技 術 学 校	海 上 技 術 短 大	そ の 他	全 体
		人 数	1. ずっと続ける	5	20	18	42	17	6	6	54	84
	2. 続けるだろう	1	13	7	24	14	3	14	41	45	9	171
	3. 変わりたいと思う	1	4	12	15	12		12	31	30	9	126
	4. ぜひ変わりたい		1	1	5	1			6	8	2	24
	無回答	1		1					2	3		7
	合 計	8	38	39	86	44	9	32	134	170	24	584
構 成 比 (%)	1. ずっと続ける	62.5	52.6	46.2	48.8	38.6	66.7	18.8	40.3	49.4	16.7	43.8
	2. 続けるだろう	12.5	34.2	17.9	27.9	31.8	33.3	43.8	30.6	26.5	37.5	29.3
	3. 変わりたいと思う	12.5	10.5	30.8	17.4	27.3		37.5	23.1	17.6	37.5	21.6
	4. ぜひ変わりたい		2.6	2.6	5.8	2.3			4.5	4.7	8.3	4.1
	無回答	12.5		2.6					1.5	1.8		1.2
	合 計	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

表 C 2 - 2 - 1 転社・転職希望の理由(複数回答)

問7-2 変わる理由	(人)	(%)
1.収入	75	50.0
2.休暇	49	32.7
3.職務	27	18.0
4人間関係	49	32.7
5家庭事情	26	17.3
6その他	29	19.3
合 計	226	150.7

付表 C 2 - 2 - 2 転社・転職希望の理由

最終 学歴	転職 転社理由	中 学 校	高 等 学 校	水 産 高 校 ( 本 科 )	水 産 高 校 ( 専 攻 科 )	商 船 高 専	商 船 系 大 学	海 技 大 学 校	海 上 技 術 学 校	海 上 技 術 短 大	そ の 他	全 体
		人 数	1.収入		1	8	11	2		6	21	20
	2.休暇		1	2	5	8		3	16	10	4	49
	3.職務		3	1	3	3		3	5	8	1	27
	4人間関係	1	1	6	9	5		4	10	9	4	49
	5家庭事情			4	7	2		1	3	7	2	26
	6その他		1	1	4	2		2	4	13	2	29
	該当者	8	38	39	86	44	9	32	134	170	24	584
構 成 比 (%)	1.収入		2.6	20.5	12.8	4.5		18.8	15.7	11.8	25.0	12.8
	2.休暇		2.6	5.1	5.8	18.2		9.4	11.9	5.9	16.7	8.4
	3.職務		7.9	2.6	3.5	6.8		9.4	3.7	4.7	4.2	4.6
	4人間関係	12.5	2.6	15.4	10.5	11.4		12.5	7.5	5.3	16.7	8.4
	5家庭事情			10.3	8.1	4.5		3.1	2.2	4.1	8.3	4.5
	6その他		2.6	2.6	4.7	4.5		6.3	3.0	7.6	8.3	5.0
	該当者	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

表 C 2 - 2 - 3 職場での改善希望

問8	改善要望	第1位	第2位	第3位	第1位	第2位	第3位
		(人)			(% )		
	収 入	307	115	80	52.6	19.7	13.7
	乗船期間の長さ	96	148	115	16.4	25.3	19.7
	荷役時間の長さ	16	22	33	2.7	3.8	5.7
	作業時間の長さ	13	32	56	2.2	5.5	9.6
	休暇の長さ	51	164	143	8.7	28.1	24.5
	社会的評価	50	47	89	8.6	8.0	15.2
	その他	37	21	19	6.3	3.6	3.3
	無回答	13	35	49	2.2	6.0	8.4
	合 計	584	584	584	100.0	100.0	100.0

付表 C 2 - 2 - 3 職場での改善希望

問8	最終 学歴  改善希望	中 学 校	高 等 学 校	水 産 高 校 ( 本 科 )	水 産 高 校 ( 専 攻 科 )	商 船 高 専	商 船 系 大 学	海 技 大 学 校	海 上 技 術 学 校	海 上 技 術 短 大	そ の 他	全 体
		第 1 位	1.収 入	75.0	71.1	61.5	47.7	36.4	66.7	50.0	54.5	50.0
	2.乗船期間の長さ		13.2	7.7	11.6	29.5	11.1	18.8	19.4	15.9	20.8	16.4
	3.荷役時間の長さ		2.6	10.3	5.8	4.5			1.5	1.2		2.7
	4.作業時間の長さ	12.5				2.3		6.3	1.5	4.1		2.2
	5.休暇の長さ		7.9	2.6	17.4	6.8	22.2		8.2	9.4		8.7
	6.社会的評価		5.3	12.8	5.8	13.6		12.5	7.5	8.2	16.7	8.6
	7.その他			2.6	5.8	4.5		12.5	6.7	8.2	8.3	6.3
	無回答			2.6	5.8	2.3			0.7	2.9		2.2
第 2 位	1.収 入		10.5	15.4	20.9	29.5		21.9	19.4	21.8	16.7	19.7
	2.乗船期間の長さ	37.5	31.6	28.2	22.1	22.7	44.4	21.9	27.6	23.5	20.8	25.3
	3.荷役時間の長さ	12.5	5.3	5.1	2.3		11.1		5.2	4.1		3.8
	4.作業時間の長さ	25.0	5.3	5.1	7.0	4.5		9.4	6.0	4.1		5.5
	5.休暇の長さ	25.0	34.2	28.2	30.2	27.3	22.2	21.9	26.9	27.6	33.3	28.1
	6.社会的評価		13.2	10.3	4.7	2.3	11.1	12.5	7.5	8.8	12.5	8.0
	7.その他				4.7	6.8	11.1	9.4	4.5	1.2	8.3	3.6
	無回答			7.7	8.1	6.8		3.1	3.0	8.8	8.3	6.0
第 3 位	1.収 入	12.5	18.4	7.7	12.8	11.4	33.3	6.3	14.2	14.7	16.7	13.7
	2.乗船期間の長さ		23.7	23.1	23.3	11.4	11.1	15.6	21.6	20.0	12.5	19.7
	3.荷役時間の長さ	12.5	7.9	5.1	7.0	11.4		12.5	3.7	3.5	4.2	5.7
	4.作業時間の長さ	37.5	10.5	7.7	9.3	11.4	22.2	18.8	8.2	7.1	8.3	9.6
	5.休暇の長さ	12.5	21.1	20.5	17.4	29.5	33.3	21.9	26.9	26.5	29.2	24.5
	6.社会的評価	12.5	15.8	20.5	16.3	11.4		21.9	16.4	14.1	8.3	15.2
	7.その他	12.5	2.6	2.6	2.3	2.3			3.7	2.9	12.5	3.3
	無回答			12.8	11.6	11.4		3.1	5.2	11.2	8.3	8.4
	合 計	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

表 C 2 - 2 - 4 職場で重視する事項

問9	職場の重要事項	第1位	第2位	第3位	第1位	第2位	第3位
		(人)			(%)		
	仕事に生き甲斐	98	47	72	16.8	8.0	12.3
	上司と同僚	223	141	58	38.2	24.1	9.9
	職場の施設設備	7	33	48	1.2	5.7	8.2
	能力発揮	16	37	44	2.7	6.3	7.5
	同世代の仲間	26	51	47	4.5	8.7	8.0
	楽しい職場	129	136	82	22.1	23.3	14.0
	労働時間と休暇	23	63	81	3.9	10.8	13.9
	収入	43	57	118	7.4	9.8	20.2
	携帯の圏外	4	7	21	0.7	1.2	3.6
	その他	8	2	2	1.4	0.3	0.3
	無回答	7	10	11	1.2	1.7	1.9
	合計	584	584	584	100.0	100.0	100.0

付表 C 2 - 2 - 4 職場で重視する事項

問9	最終 学歴	職場の重視事項										全 体
		中 学 校	高 等 学 校	水 産 本 科 校 ( )	水 産 専 攻 科 ( )	商 船 高 専	商 船 系 大 学	海 技 大 学 校	海 上 技 術 学 校	海 上 技 術 短 大	そ の 他	
第 1 位	1.仕事に生き甲斐	12.5	21.1	20.5	20.9	6.8	22.2	12.5	9.7	19.4	33.3	16.8
	2.上司と同僚	50.0	26.3	35.9	33.7	52.3	33.3	46.9	42.5	34.7	37.5	38.2
	3.職場の施設設備			2.6	1.2			3.1	2.2	0.6		1.2
	4.能力発揮			2.6	2.3	4.5	22.2		2.2	2.9	4.2	2.7
	5.同世代の仲間		7.9	5.1	3.5	4.5		6.3	3.0	5.3	4.2	4.5
	6.楽しい職場	12.5	18.4	20.5	17.4	18.2	22.2	12.5	28.4	25.9	8.3	22.1
	7.労働時間と休暇		5.3		7.0	2.3		3.1	3.0	3.5	12.5	3.9
	8.収入	25.0	15.8	10.3	9.3	6.8		12.5	6.7	4.1		7.4
	9.携帯の圏外				1.2	2.3			0.7	0.6		0.7
	10.その他			2.6	1.2	2.3		3.1	0.7	1.8		1.4
	無回答		2.6	2.6	2.3			0.7	1.2		1.2	
第 2 位	1.仕事に生き甲斐	12.5	5.3	2.6	7.0	6.8	11.1	6.3	9.0	9.4	12.5	8.0
	2.上司と同僚	12.5	34.2	20.5	27.9	27.3	33.3	18.8	19.4	24.7	25.0	24.1
	3.職場の施設設備	12.5	2.6	10.3	4.7	4.5	11.1	6.3	2.2	8.8		5.7
	4.能力発揮	12.5	5.3		5.8	4.5	11.1	12.5	3.7	7.6	16.7	6.3
	5.同世代の仲間	25.0	2.6	10.3	4.7	20.5		9.4	12.7	5.9	4.2	8.7
	6.楽しい職場	25.0	21.1	25.6	23.3	11.4	11.1	21.9	30.6	21.2	25.0	23.3
	8.収入		10.5	15.4	14.0	15.9		6.3	9.7	10.6	4.2	10.8
	9.携帯の圏外		18.4	7.7	7.0	4.5	22.2	15.6	10.4	8.8	12.5	9.8
	10.その他			2.6	2.3	2.3		3.1	1.5			1.2
		無回答				1.2				0.6		0.3
第 3 位	1.仕事に生き甲斐	12.5	5.3	2.6	7.0	6.8	11.1	6.3	9.0	9.4	12.5	8.0
	2.上司と同僚	12.5	34.2	20.5	27.9	27.3	33.3	18.8	19.4	24.7	25.0	24.1
	3.職場の施設設備	12.5	2.6	10.3	4.7	4.5	11.1	6.3	2.2	8.8		5.7
	4.能力発揮	12.5	5.3		5.8	4.5	11.1	12.5	3.7	7.6	16.7	6.3
	5.同世代の仲間	25.0	2.6	10.3	4.7	20.5		9.4	12.7	5.9	4.2	8.7
	6.楽しい職場	25.0	21.1	25.6	23.3	11.4	11.1	21.9	30.6	21.2	25.0	23.3
	7.労働時間と休暇		10.5	15.4	14.0	15.9		6.3	9.7	10.6	4.2	10.8
	8.収入		18.4	7.7	7.0	4.5	22.2	15.6	10.4	8.8	12.5	9.8
	9.携帯の圏外			2.6	2.3	2.3		3.1	1.5			1.2
	10.その他				1.2					0.6		0.3
	無回答			5.1	2.3	2.3			0.7	2.4	1.7	
	合計	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

表 C 3 - 1 - 1・2 教科の有効性

問10 教科	役立つ科目						不足科目					
	(人)			(%)			(人)			(%)		
	海上 技術 学校	海上 技術 短期 大学 校	全 体									
航法	50	58	108	37.3	34.1	35.5	13	15	28	9.7	8.8	9.2
航海計器 運用	32	45	77	23.9	26.5	25.3	18	19	37	13.4	11.2	12.2
海洋気象	24	44	68	17.9	25.9	22.4	5	12	17	3.7	7.1	5.6
海事法規	24	35	59	17.9	20.6	19.4	14	17	31	10.4	10.0	10.2
海事実務	39	62	101	29.1	36.5	33.2	9	9	18	6.7	5.3	5.9
海運実務	7	9	16	5.2	5.3	5.3	6	10	16	4.5	5.9	5.3
海事英語	7	13	20	5.2	7.6	6.6	22	25	47	16.4	14.7	15.5
情報技術	16	10	26	11.9	5.9	8.6	5	11	16	3.7	6.5	5.3
船用機関	23	51	74	17.2	30.0	24.3	5	11	16	3.7	6.5	5.3
機械工作	21	38	59	15.7	22.4	19.4	6	16	22	4.5	9.4	7.2
海上実習	45	48	93	33.6	28.2	30.6	16	22	38	11.9	12.9	12.5
航海実技	55	69	124	41.0	40.6	40.8	19	30	49	14.2	17.6	16.1
機関実技	24	43	67	17.9	25.3	22.0	18	26	44	13.4	15.3	14.5
総合訓練	12	14	26	9.0	8.2	8.6	6	5	11	4.5	2.9	3.6
電気工学	5	18	23	3.7	10.6	7.6	12	17	29	9.0	10.0	9.5
その他	4	7	11	3.0	4.1	3.6	5	2	7	3.7	1.2	2.3
合計	134	170	304	100.0	100.0	100.0	134	170	304	100.0	100.0	100.0

表 C 3 - 2 - 1 両用教育の必要性

問12	両用教育	(人)	(%)
	従来どおり	138	45.4
	片方に重点	71	23.4
	片方のみ	26	8.6
	その他	6	2.0
	無回答	95	31.3
	合計	304	100.0

表 C 3 - 2 - 2 反対職就労の経験

問11	反対職経験	(人)	(%)
	経験ない	182	59.9
	経験ある	48	15.8
	無回答	74	24.3
	合計	304	100.0

表 C 3 - 2 - 3 反対職以前の経験

問11-2	経験年数との関係	(人)	(%)
	無関係	24	50.0
	機関から	10	20.8
	甲板から	11	22.9
	無回答	3	6.3
	合計	48	100.0

表 C 3 - 2 - 4 反対職までの経験年数

問11-2	経験年	甲板	機関	甲板	機関
	1年	2	3	20.0	27.3
	2年	2	3	20.0	27.3
	3年	3	2	30.0	18.2
	4年以上	3	0	30.0	0.0
	無回答	0	3	0.0	27.3
	合計	10	11	100.0	100.0

表 C 3 - 2 - 5 反対職の従事期間

問11-3	反対副職従事(月/年)	甲板	機関	甲板	機関
	1カ月	5	2	62.5	15.4
	2カ月	2	3	25.0	23.1
	3カ月～	1	2	12.5	15.4
	6カ月～	0	6	0.0	46.2
	通年	1	2	12.5	15.4

役立つ科目の内容 (問 10)

- 年齢
- ⑧海上技術学校 ⑨海上技術短大
  - ①3級(航) ②3級(機) ③4級(航) ④4級(機) ⑤5級(航) ⑥5級(機) ⑦6級(航) ⑧6級(機)
  - ①貨物船 ②セメント専用船 ③自動車専用船 ④砂利・石材運搬船 ⑤油送船
  - ⑥特殊タンク船 ⑦タグボート・曳船 ⑧旅客船・フェリー ⑨漁船 ⑩その他

22	9	3	4	2	良く使用する者は知っていて当然と思われるため
25	9			8	陸とは違い、船の役職は分からないものなので覚えて良かったです。夜間船首は光をつけないとか
28	9	3	4	6	入社して船舶のメンテナンスが多く、多少なりとも学んでいて飽くに立ちました。もちろん最低限の知識は役に立ちました。
24	9	3	4	3	日ごろから内航船で常に見張りの時にレーダーを使ったりする時に学生の時に勉強していた面業に仕事が出来てます
23	9	3	4	8	働いてから実感したが、はっきり言って全科目大切だと思う
28	9	1		10	全体的に役に立ったが海運実務はもっと力を入れてほしい
22	9	3	4	10	全教科とも船の基礎知識を身につけるとい意味では役に立っていると思う
27	9	3	4	8	全教科ともさわりの部分だけでも知っているのと知らないのでは吸収の速さが違う
24	9	3	4	10	全てにおいて基本的なことを習っていたので人に伝える(教える)ことが多い職場なので特に助かっています。
28	9	3	4	7	全て
20	9	3	4	1	船舶の操船やエンジンの始動
21	9	3	4	5	船上でやるが多かったので役に立てた
23	9	3	4	8	整備作業等で授業で得た知識、技術が役に立った
28	9	3	4	7	整備作業等
29	9	1		10	社船に乗ってから学ぶことが多いですが、基礎が分かっていないと教えてもらっても理解できないと思います
29	9	3	4	1	実際の現場では作業員のような事をするので航海士といってもいろいろな作業があることをした
29	9	1		10	航海士が機関の知識があるのは有利である
27	9	3	4	1	教科書は少しは役に立つとは思いますが実際やってみないとわからないのが現状だと。実技も多人数でやるため、なかなか。船社に入ってから教えてもらうはめになります。その改善が出来れば即使える船員になる…と
20	9	3	4	6	海上衝突予防法について役に立った
27	9	3	4	8	海上交通安全法など
23	9	3	4	5	海事法規は航海する上で1番重要。機関実技は実際に開放整備作業をするときに役立った。特に「清浄機」FO.DOの整備作業時。電気工学はアースが出たときなどや電気系統のトラブル時に回路を見るときに役立つ
21	9	3	4	7	夏場運転する機会が多く、運転の手順が分かっていたため
22	9	3	4	8	ワッチなどに入る時もあるから
25	9	3	4	1	ロープワークで習ったことがすぐに使えた
23	9	3	4		ロープワーク
20	9	3	4	4	ロープワーク
21	9	4		5	ロープの結び方など
23	9	3	4	8	ロープの結び方
22	9	3	4	4	レーダーやVHFの使用法、天気図の見方
21	9	3	4	5	レーダーの原理とかしくみとか・レーダーの操作方法、調整の仕方
29	9	3	4	7	レーダー等は必ず使うのもっと調整の仕方を学ぶべきではある。海事英語は外国船から問われて答えられるくらいにはなるべき。タグは少人数のため反対の職種の作業も手伝う
20	9	3	4	2	溶接は航海または機関志望でも覚えておくとよい
29	9	3	4	1	もっと実用的な実習を取り入れるべき
21	9	3	4	1	学んで無駄なことはない
21	9	3	4	5	法律など
28	9	3	4	7	法規は全船共通なので覚えておいた方がよい。期間はエンジンをやるうえで知識が得られる
24	9	3	4	5	法規はすべて重要なのもっと勉強しとけばよかったと思う⑦はもっと力を入れて教えてもいいので3はないかと思ひます
22	9	3	4	1	船を運航しているときに海事法規や、操船している時

⑧海上技術学校 ⑨海上技術短大

①3級(航) ②3級(機) ③4級(航) ④4級(機) ⑤5級(航) ⑥5級(機) ⑦6級(航) ⑧6級(機)

①貨物船 ②セメント専用船 ③自動車専用船 ④砂利・石材運搬船 ⑤油送船

⑥特殊タンク船 ⑦タグボート・曳船 ⑧旅客船・フェリー ⑨漁船 ⑩その他

年齢					運用	海洋気象
26	9	3		5	用語・物の名前	
23	8	3	4	7	全体	
23	9	3	4	8	船体構造	気象の把握
23	9	3	4	5	船体構造	
26	9	1		7	船体の名称	
24	9	3	4	1	船体の構造関係	気象の予測
23	8	3	4	7	船体の構造	天気の変化
23	9	3	4	8	船体の構造	
21	8	3	4	7	船の構造など	
20	8	3	4	1	船の構造	
27	9	3	4	1	基本だから	基本だから
26	9	2		6	ロープワーク	天気図の見方
29	9	3	4	7	船の名称	
24	8	3	4	1	ドラフトの見方	
22	9	4	5	1	操舵号令	
24	9	3	4	7	全般	
29	9	3	4	8	船舶概要	全て
24	9	3	4	5	船体の知識	基本的事項
24	9	3	4	8	船体構造	
25	8	3	4	1	船体各部の名称	
21	9	3		1	GM計算	
21	9	3	4	3	3級取得に向けて	
29	9	3	4	1		風
19	9	1	4	10		天気図、台風・低気圧の仕組みをもっと
24	8			7		天気図の見方
26	9	3	4	1		天気図の見方
25	8	3	4	7		天気図
26	9	3		6		台風や前線など
19	8	3	4	8		台風
27	8	3	4	8		生活していても天気予報等で役に立つ
23	8	1	4	1		航海上重要だから
27	8	3	4	7		気象
24	8	3	4	2		天候の仕組みなど
19	9	3	4			全て

⑧海上技術学校 ⑨海上技術短大

①3級(航) ②3級(機) ③4級(航) ④4級(機) ⑤5級(航) ⑥5級(機) ⑦6級(航) ⑧6級(機)

①貨物船 ②セメント専用船 ③自動車専用船 ④砂利・石材運搬船 ⑤油送船

⑥特殊タンク船 ⑦タグボート・曳船 ⑧旅客船・フェリー ⑨漁船 ⑩その他

年齢				海事法規	海運実務
19	8	3		2 予防法など	
23	9	3	4	5 予防法・海広報	
23	9	3	4	10 法律は知っておいて損はない。法規全般	
24	9	3	4	1 法律	
25	9	3		6 全て	
23	9	3	4	7 船員法	
25	9			8 船の役職	
23	8	3	4	7 衝突予防法等	
29	9	1		10 衝突予防法	
25	9	3		1 三法	
27	8	1	4	1 最低重要だから	
24	9	3	4	3 交通三法	
24	9	3	4	1 狭水道に関する法規・横切り、追い越し線の航法など航海に関すること	
27	9	3	4	1 基本だから	
25	9	3	4	7 海上衝突予防法	
27	9	3	4	8 一般的な法規	
20	9	3	4	2 法律の内容等	
21	8	3	4	7 法規	
23	9	4		7 船の走らせ方	
29	9	3	4	8 避行動作など	
22	9	3	4	7 操作に必要となる	
28	9	3	4	10 全般	
24	9	3	4	7 全般	
26	9	3	4	5 全て	
25	9	3	4	3 全て	
22	9	3	4	7 各港の法規	
20	8	1		8 海上法規	
24	8	3	4	2 海上衝突予防法など	
24	8	3	4	1 海上衝突予防法	
26	9	3	4	7 海上衝突予防法	
21	9	3	4	8 海上三法	
23	9	4	5	1 海交通安全法	
29	9	2		6 海衝法、海交法	
23	9	3	4	3 3級取得に向けて	乗りたい船が決まった

	NO			海事英語	情報技術
22	8	3	4	10 売船の時	
24	9	3	4	5 ログブックの書き方	
29	9	3	4	7 操作に必要となる	
26	9	3	4	3 全て	
19	8	3	4	8 これも当たり前のように聞かれます	役に立つ
22	9	4		8 機関英語	
27	9	3	4	1	事務系ワード・エクセル
24	8	3	4	10	ワード・エクセル
25	8	3	4	7	表作成等
21	9	3	4	5	パソコン技術
19	8	3		2	エクセル等
22	9	3	4	7	エクセル
23	8	3	4	7	PC操作

⑧海上技術学校 ⑨海上技術短大  
 ①3級(航) ②3級(機) ③4級(航) ④4級(機) ⑤5級(航) ⑥5級(機) ⑦6級(航) ⑧6級(機)  
 ①貨物船 ②セメント専用船 ③自動車専用船 ④砂利・石材運搬船 ⑤油送船  
 ⑥特殊タンク船 ⑦タグボート・曳船 ⑧旅客船・フェリー ⑨漁船 ⑩その他

24	9	3	4	8	船の使われる道具についての理解が早かったと思う
29	9	3	4	2	入社した会社のやり方(方針)があるため。座学についてはほとんど役に立たずと感じませんでした。* 実習もほとんど上記の理由です。けれどもあえて科目を挙げるならということで海上実習に○をしています
21	9	3	4	7	衝突予防法
25	9	3	4	8	机の上では何も役に立たない実際に船に乗って触って実践して目の当たりにしないと出入港S/B、整備作業や航海なんて一切身につかない
29	9	1		2	船内生活、思いやり
21	9	3	4	7	船員の常識の範囲での各部名称がわかるので良い
21	9	3	4	1	瀬戸内海などよく通るので法規を知っていないとだいぶ苦労すると思いました。実技等でもっと甲板機器に慣れておけばよかったです
28	9	3	4	2	実際に職についてみないとわからない事が多いのでどの科目もないよりはましという程度
24	9	3	4	1	実際に航海するとき使用の時と知識として覚えておくときです
21	9	3	4	10	実技演習の時にロープワークをしっかりと覚えるように授業を受けたので、役に立てることが出来ている
23	9	3	4	7	航法→物標や海図の見方。法規→すべて。航海実技→ロープワーク
25	9	3	4	7	航海計器: 岸壁からの距離、ブイと自船など。海事法規: 予防法、安全法など。機械工作: ハンマーの種類スパナ、レンチなど。航海実技: ボイラー、アイスブライスなど。船用機関: 吸・排気弁、噴射弁、カム、ピストンなど
27	9	3	4	7	計器類の使い方予防法、ロープワーク役に立っています
23	9	3	4	2	基本的な構造、部分の名称、機器の役割、工具の種類・名称など
29	9	3	4	1	機関の整備作業では溶接やガス切断は使用する機会がたくさんあるので役立っています
26	9	3	4	8	各科目、学んだことがすべて今に活かしている。無記の科目については現在あまり活かされていない
29	9	3	4	8	主に基礎知識
24	9	3	4	8	覚えた内容はすべて実践で使える、または必要なものばかりでためになりました
29	9	3	4	1	大型船の内容、内航船の実務が学校では少ない
28	9	3	4	7	HO、PILOT作業等での英語
25	9	3	4	8	9エンジンの構造をよく理解することが出来た。10溶接、焼きなまし等良く行うので勉強になった13実技を行うことにより本番でも不自由な整備が出来た
25	9	3	4	7	5.灯火や避航9.基本的構造12.ボアラインノット、クラブヒッチ、アイスブライス、ショートブライス
21	9	3	4	10	13機関の構造・仕組み15配電図の読み方など
21	9	3	4	1	1, 2, 3, 4, 5, 11, 12は航海上で役に立っている。8は事務的なところに役に立っている
22	9	3	4		○以外は正直あまり意味がない。実技を多くあったほうが仕事するうえ役に立つ。○をしていないのは口述試験以外に必要なと思う
23	8	3	4	7	例えば機械工作だと、私は以前RORO船に乗船していたのですが、多々溶接をさせられました。学生の時実習していたので少しは出来ました。
24	8	1	4	2	全て役に立っていると思う
19	8	3	4	7	船の乗ることで多くを学べたから
24	8	3		3	乗船している人数が少ないので職員であっても各種の作業を行わないとならないため、実技が役立ちました
19	8	3		2	座学より実習のほうが頭に入るから
20	8	3	4	1	航海中の位置入れや入出港時の舵取り、そしてレーダーを使うことができる事。タラップの固定や、ネジの手入れなどが出来る事
26	8	3	4	7	航海訓練所の実習仕事をするうえで必要と感じた
22	8	3	4	6	航海についての基本的なことなど。計器の使用方法が始めからある程度わかったこと。PCでの書類作成に役立ったこと。ロープの結びなど
19	8			7	機関においては学校で得た知識が役に立った。実際に船に乗ることによって見て触ることになり頭の中で考えが合致した
24	8	3	4	5	簡単なロープ入れなどに役立った

⑧海上技術学校 ⑨海上技術短大

①3級(航) ②3級(機) ③4級(航) ④4級(機) ⑤5級(航) ⑥5級(機) ⑦6級(航) ⑧6級(機)

①貨物船 ②セメント専用船 ③自動車専用船 ④砂利・石材運搬船 ⑤油送船

⑥特殊タンク船 ⑦タグボート・曳船 ⑧旅客船・フェリー ⑨漁船 ⑩その他

24	9	3	4	1	ロープワーク
21	9	3	4	2	ロープワーク
24	9	3	4	1	ロープワーク
29	9	1	4	10	ロープワーク
23	9	3	4	8	ロープワーク
29	8	3	4	7	ロープワーク
20	9	3	4	4	ロープワーク
25	9	3	4	7	ロープワーク
26	9	3	4	3	ロープワーク
25	8	1		8	ロープワーク
28	8	3		7	ロープワーク
24	8	3	4	10	ロープワーク
24	9	3	4	5	ロープワーク
25	9	3	4	5	ロープワーク
22	9	3	4	10	ロープワーク
23	8	3	4	5	ロープワーク
24	8	1		8	ロープの結び方
22	8	3	4	1	ロープのスプライス
21	9	3	4	5	レーダー操作
28	9	3	4	6	メンテナンス
22	9	3	4	7	全般
20	9	3	4	8	仕事で使う内容が多かった
23	9	3	4	1	アーク溶接

⑧海上技術学校 ⑨海上技術短大

①3級(航) ②3級(機) ③4級(航) ④4級(機) ⑤5級(航) ⑥5級(機) ⑦6級(航) ⑧6級(機)

①貨物船 ②セメント専用船 ③自動車専用船 ④砂利・石材運搬船 ⑤油送船  
⑥特殊タンク船 ⑦タグボート・曳船 ⑧旅客船・フェリー ⑨漁船 ⑩その他

年齢					機関実技	総合訓練
26	8	3	4	7	溶接	
21	9	3	4	5	溶接	
23	8	3	4	7	溶接	
21	8	3	4	5	溶接	
21	9	3	4	7	道具の使い方	
26	8	2	3	10	一般的に	
19	8	3	4	8	乗船実習で全てわかる感じで海上実習の時授業はそんなに役に立たなかった	
21	9	3	4	1	諸作業	
28	8	4		8	実物を見れる、触れる	
23	9	3	4	7	解放実習	水泳
23	8	3	4	7	運転要領、メンテ等	
24	8	3	4	5	ロープ入れ	
20	8	3		1	ロープワークなど	船のかわし方
23	9	3	4	1	ロープワーク	
26	7	2		7	溶接等	
23	9	3	4	7	溶接実習	
29	9	3	4	1	溶接・切断	
26	9	3	4	7	溶接	
24	9	3	4	8	溶接	
21	9	3	4	8	溶接	
23	8	3	4	7	メンテナンスや取扱い	
19	8	4		5	分解工具、整備のやり方	
23	8			8	電気溶接	
21	9	3	4	10	ディーゼル機関	
22	9	3	4	7	全般	
24	9	3	4		全て	
20	9	3	4	7	主機点検	
27	8	3	4	8	工具の名称	
23	9	3	4	2	機関運転中	
27	9	3	4	1	ガス切断・アーク溶接	
23	8	3	4	2	ガス、電気、溶接	
23	9	3	4	8		総員退船
26	8	3	4	8		サバイバル訓練

					電気工学	その他
21	9	3	4	7	制御室の利用法	
21	9	3	4	10	配電図	
27	9	3	4	7	電子回路概要	
26	9	2		6	テスターの使い方	
26	9	3	4	7	シーケンス	
22	9	4		8	基礎	
19	8	3	4	7		乗船実習
26	8	3	4	7		航海訓練所の実習
24	9	3	4	3		ログブックの書き方
22	9	3		7		ロープの結び方
22	8	3	4	7		まかない
23	8	3	4	7		乗船実習

役立つ科目に関する補足

年齢					
					⑧海上技術学校 ⑨海上技術短大
					①3級(航) ②3級(機) ③4級(航) ④4級(機) ⑤5級(航) ⑥5級(機) ⑦6級(航) ⑧6級(機)
					①貨物船 ②セメント専用船 ③自動車専用船 ④砂利・石材運搬船 ⑤油送船 ⑥特殊タンク船 ⑦タグボート・曳船 ⑧旅客船・フェリー ⑨漁船 ⑩その他
22	9	3	4	2	良く使用する者は知っていて当然と思われるため
25	9			8	陸とは違い、船の役割は分からないものなので覚えて良かったです。夜間船首は光をつけな いとか
28	9	3	4	6	入社して船舶のメンテナンスが多く、多少なりとも学んでいて飽くに立ちました。もちろん最低 限の知識は役に立ちました。
24	9	3	4	3	日ごろから内航船で常に見張りの時にレーダーを使ったりする時に学生の時に勉強していた 面楽に仕事が出来てます
23	9	3	4	8	働いてから実感したが、はっきり言って全科目大切だと思う
28	9	1		10	全体的に役に立ったが海運実務はもっと力を入れてほしい
22	9	3	4	10	全教科とも船の基礎知識を身につけるという意味では役に立っていると思う
27	9	3	4	8	全教科ともさわりの部分だけでも知っているのと知らないのでは吸収の速さが違う
24	9	3	4	10	全てにおいて基本的なことを習っていたので人に伝える(教える)ことが多い職場なので特に 助かっています。
28	9	3	4	7	全て
20	9	3	4	1	船舶の操船やエンジンの始動
21	9	3	4	5	船上でやるが多かったので役に立てた
23	9	3	4	8	整備作業等で授業で得た知識、技術が役に立った
28	9	3	4	7	整備作業等
29	9	1		10	社船に乗ってから学ぶことが多いですが、基礎が分かっていないと教えてもらっても理解でき ないと思います
29	9	3	4	1	実際の現場では作業員のような事をするので航海士といってもいろいろな作業があることを しった
29	9	1		10	航海士が機関の知識があるのは有利である
27	9	3	4	1	教科書は少しは役に立つとは思いますが実際やってみないとわからないのが現状だと。実 技も多人数でやるため、なかなか。船社に入ってから教えてもらうはめになります。その改 善が出来れば即使える船員になる…と
20	9	3	4	6	海上衝突予防法について役に立った
27	9	3	4	8	海上交通安全法など
23	9	3	4	5	海事法規は航海する上で1番重要。機関実技は実際に開放整備作業をするときに役立つ た。特に「清浄機」FO.DOの整備作業時。電気工学はアースが出たときなどや電気系統のト ラブル時に回路を見るときに役立つ
21	9	3	4	7	夏場運転する機会が多く、運転の手順が分かっていたため
22	9	3	4	8	ワッチなどに入る時もあるから
25	9	3	4	1	ロープワークで習ったことがすぐに使えた
23	9	3	4		ロープワーク
20	9	3	4	4	ロープワーク
21	9	4		5	ロープの結び方など
23	9	3	4	8	ロープの結び方
22	9	3	4	4	レーダーやVHFの使用法、天気図の見方
21	9	3	4	5	レーダーの原理とかしくみとか・レーダーの操作方法、調整の仕方
29	9	3	4	7	レーダー等は必ず使うのもっと調整の仕方を学ぶべきではある。海事英語は外国船方問 われて答えられるくらいにはなるべき。タグは少人数のため反対の職種の作業も手伝う
20	9	3	4	2	溶接は航海または機関志望でも覚えておくとよい
29	9	3	4	1	もっと実用的な実習を取り入れるべき
21	9	3	4	1	学んで無駄なことはない
21	9	3	4	5	法律など
28	9	3	4	7	法規は全船共通なので覚えておいた方がよい。期間はエンジンをやるうえで知識が得られ る
24	9	3	4	5	法規はすべて重要なのもっと勉強しとけばよかったと思う⑦はもっと力を入れて教えてもい いので3はないかと思えます
22	9	3	4	1	船を運航しているときに海事法規や、操船している時

⑧海上技術学校 ⑨海上技術短大  
 ①3級(航) ②3級(機) ③4級(航) ④4級(機) ⑤5級(航) ⑥5級(機) ⑦6級(航) ⑧6級(機)  
 ①貨物船 ②セメント専用船 ③自動車専用船 ④砂利・石材運搬船 ⑤油送船  
 ⑥特殊タンク船 ⑦タグボート・曳船 ⑧旅客船・フェリー ⑨漁船 ⑩その他

年齢					
24	9	3	4	8	船の使われる道具についての理解が早かったと思う
29	9	3	4	2	入社した会社のやり方(方針)があるため。座学についてはほとんど役に立たずと感じませんでした。* 実習もほとんど上記の理由です。けれどもあえて科目を挙げるならということで海上実習に○をしています
21	9	3	4	7	衝突予防法
25	9	3	4	8	机の上では何も役に立たない実際に船に乗って触って実践して目の当たりにしないと出入港S/B、整備作業や航海なんて一切見につかない
29	9	1		2	船内生活、思いやり
21	9	3	4	7	船員の常識の範囲での各部名称がわかるので良い
21	9	3	4	1	瀬戸内海などよく通るので法規を知っていないとだいぶ苦労すると思いました。実技等でもっと甲板機器に慣れておけばよかったです
28	9	3	4	2	実際に職についてみないとわからない事が多いのでどの科目もないよりはましという程度
24	9	3	4	1	実際に航海するときの使用の時と知識として覚えておくときです
21	9	3	4	10	実技演習の時にロープワークをしっかりと覚えるように授業を受けたので、役に立てることが出来ている
23	9	3	4	7	航法→物標や海図の見方。法規→すべて。航海実技→ロープワーク
25	9	3	4	7	航海計器:岸壁からの距離、ブイと自船など。海事法規:予防法、安全法など。機械工作:ハンマーの種類スパナ、レンチなど。航海実技:ボイラー、アイスプライスなど。船用機関:吸・排気弁、噴射弁、カム、ピストンなど
27	9	3	4	7	計器類の使い方予防法、ロープワーク役に立っています
23	9	3	4	2	基本的な構造、部分の名称、機器の役割、工具の種類・名称など
29	9	3	4	1	機関の整備作業では溶接やガス切断は使用する機会がたくさんあるので役立っています
26	9	3	4	8	各科目、学んだことがすべて今に活かしている。無記の科目については現在あまり活かされていない
29	9	3	4	8	主に基礎知識
24	9	3	4	8	覚えた内容はすべて実践で使える、または必要なものばかりでためになりました
29	9	3	4	1	大型船の内容、内航船の実務が学校では少ない
28	9	3	4	7	HO、PILOT作業等での英語
25	9	3	4	8	9エンジンの構造をよく理解することが出来た。10溶接、焼きなまし等良く行うので勉強になった13実技を行うことにより本番でも不自由な整備が出来た
25	9	3	4	7	5.灯火や避航9.基本的構造12.ポーラインノット、クラブヒッチ、アイスプライス、ショートスプライス
21	9	3	4	10	13機関の構造・仕組み15配電図の読み方など
21	9	3	4	1	1, 2, 3, 4, 5, 11, 12は航海上で役に立っている。8は事務的なところに役に立っている
22	9	3	4		○以外は正直あまり意味がない。実技を多くあったほうが仕事するうえ役に立つ。○をしていないのは口述試験以外に必要なと思う
23	8	3	4	7	例えば機械工作だと、私は以前RORO船に乗船していたのですが、多々溶接をさせられました。学生の時実習していたので少しは出来ました。
24	8	1	4	2	全て役に立っていると思う
19	8	3	4	7	船の乗ることで多くを学べたから
24	8	3		3	乗船している人数が少ないので職員であっても各種の作業を行わないとならないため、実技が役立ちました
19	8	3		2	座学より実習のほうが頭に入るから
20	8	3	4	1	航海中の位置入れや入出港時の舵取り、そしてレーダーを使うことができる事。タラップの固定や、ネジの手入れなどが出来る事
26	8	3	4	7	航海訓練所の実習仕事をするうえで必要と感じた
22	8	3	4	6	航海についての基本的なことなど。計器の使用方法が始めからある程度わかったこと。PCでの書類作成に役立ったこと。ロープの結びなど
19	8			7	機関においては学校で得た知識が役に立った。実際に船に乗ることによって見て触ることになり頭の中で考えが合致した
24	8	3	4	5	簡単なロープ入れなどに役立った

年齢					
					⑧海上技術学校 ⑨海上技術短大
					①3級(航) ②3級(機) ③4級(航) ④4級(機) ⑤5級(航) ⑥5級(機) ⑦6級(航) ⑧6級(機)
					①貨物船 ②セメント専用船 ③自動車専用船 ④砂利・石材運搬船 ⑤油送船 ⑥特殊タンク船 ⑦タグボート・曳船 ⑧旅客船・フェリー ⑨漁船 ⑩その他
19	8	3	4	7	割と分かりやすく書いてあるから
19	8	3	4	7	学校で学んだことすべてが役に立っている
23	8	1		7	海上実技、航海実技は特に役に立ったと思う。実際に船に乗りみんなで力を合わせて船を運航する実習は勉強になりました
26	8	3	4	2	ロープワークやワイヤーの指し方。機関の発停・工作
22	8	3	4	5	ロープワークなど基本的なこと
25	8	3	4	5	ロープワーク等実技に関することが役に立った。その他基礎的な知識は役に立つが応用するまでには時間が必要(経験)
22	8	3	4	1	ロープワーク・航法
20	8	3	4	2	溶接に関する技術
29	8	3	4	7	ポーラインノットやアイ入れ、ショートスプライス等
19	8			7	法規と気象は船を運航する上でかなり重要だとおもい、とても役に立ちました
27	8	3	4	8	勉強したことは機関部として乗るうえで無駄になったことはない
22	8	3	4	6	船に乗ってみて使うことをやってほしい
20	8	3		2	当直に立つとき何が危険で何が大丈夫なのか理解できないと危険。計器、道具などの使い方を知っていると役に立ちます
27	8	3	4	8	当然全ての科目で大なり小なり役に立っているが入社してすぐは「～持ってこい」等道具取りが非常に多い。その中で道具の名称が分かるというのはすごく役に立った
27	8	3	4	2	天気図の内容や霧の発生する仕組みなどを習っていてよかったです。
28	8	3	4	1	卒業して10年になるのでよく覚えていない
23	8			8	自分は機関部の人間なので機関の授業は役立っていると思います。正直船に乗ってみたいとわからないことだらけです
20	8	3	4	8	実際に操船したり、主機を動かしたりと体で覚える事が出来た
25	8	3	4	7	8表作成や報告書作成で役だった10ない部品を作成し応急的に直すことが出来た
23	8	3	4	7	8提出書類等はPCにて作成するため10ものがない場合は船内にあるものを加工して代用する12系船策の補修は乗務員の仕事である16実習で厳しい思いをしたため、職場で問題があっても耐えられる
21	8	3	4	5	1・5に限らずタンカーに乗っているいろいろな役に立つことはありました。少しずつ仕事を覚えて臨機応変に励みたいと思う
20	8	3	4	8	・海洋汚染に関する法律z・中から小型エンジンの操作方法・港則法・ワード、エクセル等による書類作成、情報管理
21	8	3	4	2	( )内に書ききれません。沢山の事が役に立っています。

不足科目

- ⑧海上技術学校 ⑨海上技術短大
- ①3級(航) ②3級(機) ③4級(航) ④4級(機) ⑤5級(航) ⑥5級(機) ⑦6級(航) ⑧6級(機)
- ①貨物船 ②セメント専用船 ③自動車専用船 ④砂利・石材運搬船 ⑤油送船
- ⑥特殊タンク船 ⑦タグボート・曳船 ⑧旅客船・フェリー ⑨漁船 ⑩その他

年齢					航法	航海計器
24	8	3	4	5	船の航法	
19	8	3		2	航路標識など	
24	9	4	5	1	レーダー測位	レーダー観測
22	9	3	4	7	航法	
22	9	3		7	航海術	
19	8	3	4	8		先生の教え方が悪くて全く分からなかった
21	9	3	4	3		英語での使用

年齢					運用	海洋気象
29	8	3	4	1	荷役について	
24	9	3	4	1	ドラフトの計算などもっと実用的なもの	
21	9	3	4	10	航法	
26	8	3	4	8		台風情報
20	9	3	4	7		天気予報
22	9	3	4	7		天気について
24	9	3	4	8		天気について
24	8	3	4	1		天気図からの予測についてもっと詳しく
24	9	4	5	1		天気図解析

年齢					海事法規	海運実務
24	9	4	5	1	安全法、予防法	
24	9	3	4	1		積荷の計算の仕方
25	9	3		6		荷役関係
23	9	3	4	2		実地で覚えないと記憶に残らない

年齢					海事英語	情報技術
23	9	3	4	10	日常英会話	
20	8	3	4	1	相手船の内容	
23	9	3	4	5	外航船とのVHF通信	
24	8	3	4	1	ログブックの記入等	
29	9	3	4	7	もっと必要な英語がある	PC取扱
25	9	3	4	5	筆記体	
19	8	3	4	7	専門的な単語	
24	9	3	4	8	船舶間の更新のやり取り	
27	8	3	4	2	全体的に	
28	8	3	4	7	実践的にしたい	
26	9	3	4	3	英会話(VHS・ログブック)	
25	9	3		1	VHF通信	
24	8	1	4	2	VHFの外航船との交信	
24	9	3	4	3	VHFでの英語	
19	8			7		パソコン
24	9	3	4	5		パソコン
20	9	3	4	7		コンピューター

⑧海上技術学校 ⑨海上技術短大

①3級(航) ②3級(機) ③4級(航) ④4級(機) ⑤5級(航) ⑥5級(機) ⑦6級(航) ⑧6級(機)

①貨物船 ②セメント専用船 ③自動車専用船 ④砂利・石材運搬船 ⑤油送船

⑥特殊タンク船 ⑦タグボート・曳船 ⑧旅客船・フェリー ⑨漁船 ⑩その他

年齢					船舶機器	機械工作
19	8	3			3 構造や役割を理解しきれてない	
21	9	3	4	5		工具の使い方
29	9	3	4	1		パイプの作り方
26	9	3	4	7		燃料の温度、管さん
23	8				8	旋盤
26	9	2			6	最詳しい道具の名前、使い方

年齢					海上実務	航海実技
23	9	3	4	5	掃除の仕方・サンダーの使い方	
25	9				8 社会と的合しない	
21	9	3	4	7	実技	
29	9	3	4	1	荒天航海	
27	8	1	4	1	会社では関係なかった	
24	9	3	4	3	ワイヤーのパターンさし方ホーサの角ざし	
21	8	3	4	7	操船	
29	9	3	4	7	船法の実技	操船
27	9	4			8 VHF等無線の使い方	
27	9	3	4	7		ロープワーク
21	9	3	4	1		操船避航
26	8	2	3	10		操船
28	9	3	4	7		整備作業等
19	8	3			2	見張り・報告
29	9	1	4	10		ロープワーク等
26	8	3	4	8		ロープワークの種類
27	9	3	4	8		ロープワークなど
21	8	3	4	2		ロープワークワイヤー、シーミング、さび打ち、ペンキ塗り
23	9	3	4	10		ロープワーク
28	9	3	4	6		ロープワーク
25	9	3	4	7		ロープワーク
28	9	3	4	6		メンテナンス

年齢					機関実技	総合訓練
26	8	2	3	10	入出港手順等	
27	9	4			8 電気修理	
26	9	3	4	8	機関が故障した時の処置の仕方	
23	9	3	4	7	溶接実習	
24	9	3	4	1	道具を触る時間などを増やしてほしい()	
25	8	3	4	7	メンテナンス	
29	9	3	4	1	バルブ擦り合わせ	
24	9	4	5	1	発停	
21	8	3	4	6	整備作業	
21	9	3	4	1	スタンバイ	
29	9	3	4	1	工業系の会社以上に工具を使うのもっと授業	
26	9	3	4	7	機関の分解組み立て	
27	9	3	4	7	エンジン補機メンテナンス	
25	9	3	4	8		操練

⑧海上技術学校 ⑨海上技術短大

①3級(航) ②3級(機) ③4級(航) ④4級(機) ⑤5級(航) ⑥5級(機) ⑦6級(航) ⑧6級(機)

①貨物船 ②セメント専用船 ③自動車専用船 ④砂利・石材運搬船 ⑤油送船

⑥特殊タンク船 ⑦タグボート・曳船 ⑧旅客船・フェリー ⑨漁船 ⑩その他

年齢					電気工学	その他
23	9	3	4	7	配線	
23	8	4		7	全般	
21	9	3	4	8	全体的にもう少し詳しく	
26	9	3	4	7	モーターの分解組み立て	
27	9	4		8	VHF等無線の使い方	
19	8			5	OCR等について	
29	8	3	4	7		料理
20	8	3		1		自炊の料理
19	8	3		2		さび打ち等雑務
23	9	3	4	1		雑談
23	8	3	4	7		作業の効率
25	9	3	4	7		実習について

不足科目に関する補足

年齢	⑧海上技術学校	⑨海上技術短大	⑩3級(航)	⑪3級(機)	⑫3級(航)	⑬4級(機)	⑭5級(航)	⑮5級(機)	⑯6級(航)	⑰6級(機)	⑱1貨物船	⑲2セメント専用船	⑳3自動車専用船	㉑砂利・石材運搬船	㉒油送船	㉓特殊タンク船	㉔タグボート・曳船	㉕旅客船・フェリー	㉖漁船	㉗その他
20	8	3	4	8	・小型船舶の操縦訓練・タグボート等の特殊船舶の操縦訓練(シュミレーターで行う)															
25	8	3	4	7	13メンテナンスに必要な知識が不足していると思った。一人ですべてばらし、復旧できるように															
24	8	3	3	3	AISや電子チャート等の機器類が増えてきているため操作や仕組みの理解が必要となっており、また、外国船との通信の機会も増えているため英語も重要と考えます															
19	8			7	Excel等をもっと知っておいたほうが良いと思います															
23	8	3	4	5	イグデイス等の最新機器の取り扱い															
23	8			8	学校ではほとんどの船にもう旋盤はないと言われたのですが、自分が乗った分にはありました															
22	8	3	4	6	気象等身につけなくてはならないものの教科時間が少ない															
26	8	3	4	2	現実的な甲板機器の使い方。学校の習った授業は現実性がない															
28	8	4		1	現状の技術内容と学校で習い実習する内容が少し違うので現場に近い内容で勉強した方がいいと思う															
27	8	3	4	2	航海日誌などの英語に対する理解が全体的に不足していると思います。															
27	8	3	4	8	座学だけではわからない事が多いので実技は多いほうが良い															
27	8	3	4	8	仕事は現場で一つ一つ覚えていくので学校でそれを出来るようにするのは無理がある。現場で体験して教科書を見直し理解している。なので学校では工具の名称、使い方、ロープワーク、基本的な整備作業等、船員の基本的な仕事を重点的に学べれば良かった															
23	8	3	4	7	職場によってもやり方があると思うが、1つの作業(メンテ等)をいかに効率よく終わらせるかが重要だと感じました															
21	8	3	4	5	すべてに言えると思いますが、船といってもフェリー、タンカー等の各船の知識や体験がないために航海訓練所などに行っても1からのスタートとなってしまうのが辛いと思う															
20	8	3	4	3	全体的に教材や教える事が今の現状の合っていない(古い)															
20	8	3	4	2	全般において不足															
21	8	3	4	7	操船する時間を増やしてほしい															
19	8			5	特にありません															
23	8	3	4	6	特になし。実際に働いて触ってみたいとわからないと思います															
21	8	3	4	2	部員がやるような仕事をもっと実技の回数を増やして覚えるべきだと思います															
25	8	3	4	5	不足しているとまで言わないが離れから着機までの一連の流れなど一つ一つの作業を丁寧に行うとよい。事実あまり実習時に身につくことが少ない															
19	8			7	法規はいくら習っても足りない気がします。英語はもっと実践的な事をしたかったです															
22	8	3	4	1	ほとんど使うことがない															
20	8	3		1	料理法															
23	8	3	4	7	会社の船に乗って感じたのは道具・工具の使い方の慣れが重要だと実感しました。もちろん座学での知識があつての実技だと思います															
19	8	3		2	覚えるのは機器の名前くらいしかないので。使う方法まで詳しく勉強したほうが良い															
19	8	3	4	7	学校や乗船実習だけでは全ての事を覚えられないはずがない。仕方のないことだが…															
20	8	3	4	5	在学中航海の実技のほうが機関実技に比べ多い気がする															
29	8	3	4	7	私はタグボートの乗組員ですトランシーバー、VHFを使い外船舶と通信を行う機会が多い。海員学校からタグボートのように料理の腕が必要とされる船に就職する人は多く希望者だけでも授業に取り入れたほうがよいと思う															
23	8	3	4		実際に乗船しなければ何も分からないと思う。学校の授業は役に立たない															
22	8	3	4	6	実習でやったほうが身につくと思うので時間を増やしたほうがよいと思います															
24	8	3	4	5	船に乗ってみるとたくさん不足していると感じるところがたくさんあった															
21	8	3	4	2	前知識としてはいいかもしれないけど、船に乗ってみたら初めての事がたくさんあった															
26	8	3	4	7	全体的に座学ではなく実習を中心に行つたほうがよいと思う															
23	8	3	4	7	全体的に実際仕事が始まってみると役に立たないことがほとんどで、何も知らずに入学し、1から勉強。することをあまり考慮しないで教えているように感じる															
20	8	3	4	1	相手船の言葉が少しわからなかった															
26	8	3	4	8	台風情報など実際にチャートに進路、予測進路などを計算し位置を入れる実習をしたほうが良いと思う。ロープワークもサービングや8ロープのアイ入れなど何回もやったほうが良い															
19	8	3	4	1	風からの測定など															
22	8	3	4	5	両用教育なので、航海・機関のどちらも中途半端になっている															

⑧海上技術学校 ⑨海上技術短大  
 ①3級(航) ②3級(機) ③4級(航) ④4級(機) ⑤5級(航) ⑥5級(機) ⑦6級(航) ⑧6級(機)  
 ①貨物船 ②セメント専用船 ③自動車専用船 ④砂利・石材運搬船 ⑤油送船  
 ⑥特殊タンク船 ⑦タグボート・曳船 ⑧旅客船・フェリー ⑨漁船 ⑩その他

年齢					
27	9	4		8	13.電気修理の方法等を教えられず。電気の座学と回路実習がメインだったので実用的な実習があればよかった
21	9	3	4	1	1はさらに航路について習いたかった。4はさらにならっておけば航海に役に立ったと思います
29	9	1		10	2級を取ろうとした時に大変です
29	9	3	4	1	499t船員を育てる感じの授業ではなかったと思う
23	9	3	4	10	7:国際化が進む今日、やはり英語はしゃべれないと時代についていけない。12:船で触れる機会の多いロープ。いろいろな船があり、いろいろなパターンがあるので学校でもっと教える結び方のパターンをしておけば、会社で困ることが少なくなる
24	9	3	4	5	⑪航訓は楽すぎるので練習にはならない⑧今の時代パソコンからは逃げられないのでもっと練習させるべき
28	9	3	4	6	Q10上記で同項目に印を付けましたが、即戦力となり働いていくには必要だと思います
24	9	3	4	3	VHFで外船から呼び出された時対処しにくいシーンがよく見受けられます
23	9	3	4	7	英語は他船の呼び出しなどで重要(タグボート)。航海実技はロープワークなど、アイの入れ方など
21	9	3	4	7	海事英語の授業はもっと範囲を広くして、シンプルに確実に覚えるような授業のほうが良いと思う。授業でやった内容が役に立たない
29	9	3	4	7	海事英語はもっと必要なものを学ぶべきである。これからは近代化船に向けPCの取り扱いに慣れる必要あり。実習、実技は学校の内容では不足。]狭水道通過や海図の見方、補正の仕方を学ぶべき
22	9	3	4	1	海事計器は最新のレーダーなどの科目が不足していると感じた
29	9	3	4	2	学業と現場は全く別物です。最終的には入社した会社のやり方(方針)がすべてなので何とも言えません
25	9	3	4	8	学校の座学も練習船(航海訓練所)も役立たず。もっと実技や実習を増やしてやらないとだめだと思う
25	9	3	4	7	座学ばかり名イメージで実技をメインにした方がいいと思う。各テストの扱いなど、回路を読んで組むこと等
24	9	3	4	8	実際に影響する波や風についての知識。学校で習ったものと違うと感じる
21	9	3	4	7	実際に携わってみないと分からない事が多かった
20	9	3		8	じっせん
27	9	3	4	7	ストレーナ掃除等
21	9	3	4	10	全ての科目の内容が不足していると思います。もう少し内容を濃くした方がいいと思います
21	9	3	4	10	接岸等の方法を記載してもらいたい(最初にスプリングを取るとか大まかでもいいので…)
23	9	3	4	7	タグボートに乗船しているのでN/Pの本船との英語でのやり取り
20	9	3	4	2	特にないが学校を出てから会社の船に乗ると習ったことを役立てれるところはあるが、たまに習った内容と社船の人がやるのが違ったりする時もあるため、学校で習ったことはほんの少しでも実行し、あとは社船に入ってからその船の知識を覚えればよい
20	9	3	4	8	特にないです
29	9	3	4	1	内航船での実習が体験できればよいと思う
26	9	3	4	8	内航船においても特に航法(VHF通信)において外国船と通信することは多いので最低限の会話は覚えておく必要を感じた
23	9	3		1	荷役、整備作業の内容(溶接、整備に使用する機械の練習をもっとすべき)
21	9	3	4	5	荷役系
23	9	3	4	1	入社して実際に働いてみるまで船上での勤務状況が分からないのでもっと事前に種々ある船での実際の仕事内容を教えてほしい
22	9	3	4		不足な点はありませんが、いらぬ教科が多い
24	9	3	4	1	船に乗った人の実話やその時に行った出来事です。応用に使えるからです
20	9	3	4	6	ペンキ塗やグリスアップなど
24	9	3	4		マニュアルより応用力を教えるべき
25	9	3	4	8	操運を行う会社が少ないので実施訓練を多くしてほしい
21	9	3	4	1	もっと実技系があったほうが良いと思いました。ロープなどよく使うので結び方とか挿し方とかの時間を増やせばよいと思いました

⑧海上技術学校 ⑨海上技術短大  
 ①3級(航) ②3級(機) ③4級(航) ④4級(機) ⑤5級(航) ⑥5級(機) ⑦6級(航) ⑧6級(機)  
 ①貨物船 ②セメント専用船 ③自動車専用船 ④砂利・石材運搬船 ⑤油送船  
 ⑥特殊タンク船 ⑦タグボート・曳船 ⑧旅客船・フェリー ⑨漁船 ⑩その他

23	9	3	4	8	もっとより細かく、そしてエンジン内部まで教えてほしかった。簡単な図だけでなく実物やパソコンを使って動くところを見たかった
21	9	3	4	7	もっと生徒に作業をさせるべき
21	9	3	4	7	レーダー、VHF
22	9	3	4	2	一般的なトラブルに対する対処法も教えてほしい
23	9	3	4	8	訓練所の教官の教え方が分かりにくく、実際、船会社では役に立たない
25	9			8	訓練船に就職するならいいが、いざ社会に出るなら各船の仕事体制を教えて視目を広げないとすぐに辞めてしまう。そのためにも各船会社での体験乗船をすれば本人も船会社も自在にどういふ人かとか分かるから利点大きい
21	9	3	4	5	工具の種類だけでなく使い方も知らなければ船上で役に立てない
24	9	3	4	10	航海と機関の両方を習うことによって、どっちも中途半端になってしまったように感じます
21	9	3	4	3	航海訓練所でもっと実践的なことを学ぶチャンスがあればいいと思う。甲板作業、さび打ちなど
26	9	1		7	国際VHF、海事英語についてコミュニケーション出来るレベルを目指してほしい
22	9	3	4	8	在学期間が短いから授業スピードが速く、一度分からなくなってしまうとその後全てわからなくなってしまう。また、1科目の授業数が少ないと自分のものにできないまま卒業することになってしまう
29	9	3	4	1	実技的な内容が不足している例えばしけの時にエンジンをどう扱うかなど
23	9	3	4	5	実際は整備作業が大半を占めるので、主機や補機類の開放整備やポイントを知ったほうが良い物がない場合などに応急処置としての物づくりを知っておいたほうが良い。
29	9	1	4	10	乗船してまず必要な甲板作業の実技をもっと徹底してほしい。クラス全員でゆっくりやっても覚えられない。(ロープ・ワイヤー等)教官を増やし少人数制でできないものか
27	9	3	4	8	整備作業の方法(サビ打ち・ペンキの取り扱い方など)
21	9	3	4	2	船、会社によってそれぞれ必要なこと等がちがってくるので、一概には言えないと思う
27	9	3	4	8	内航船舶での実情など、流行り廃り

自由記述回答（調査に関する内容）

				⑧海上技術学校 ⑨海上技術短大
				①3級(航) ②3級(機) ③4級(航) ④4級(機) ⑤5級(航) ⑥5級(機) ⑦6級(航) ⑧6級(機)
				①貨物船 ②セメント専用船 ③自動車専用船 ④砂利・石材運搬船 ⑤油送船
年齢				⑥特殊タンク船 ⑦タグボート・曳船 ⑧旅客船・フェリー ⑨漁船 ⑩その他
26	9	1	7	両用教育を行い、実際にやったあと片方の道を選び、専門的知識を身につければいいと思う。船会社に大学卒、海上技術短期大学校、商船高専など学校により学歴の違いとして昇進が大きく異なりやりがい、やる気を損なう結果となった。学歴の差をなくしてほしい
26	9	3	4	5 両用教育で両方資格が取得できたことにより甲板部から機関部へと変わることが出来たのは良かった。結局働いてみないとわからない事が多いと感じました。練習船も重要だが商船実習1から3カ月くらいやったほうが良いと思う
23	9	3	4	8 入社後、自分の想像とは全く違う会社だった。生活のリズムや人間関係等。入社前に会社の説明や体験乗船がもう少し多ければ、途中でやめる人間も減少すると思う
23	9	3	4	5 入ってみたいと会社がどのような職場かわからないので、船に乗っている人たち・卒業生等の話を聞けるような場を作って、会社に入ってから後悔する様なことがないようにしたほうがよいと思う
21	9	3	4	8 特になし。いい学校でした
24	9	3	4	1 船内規律など船内生活において学んだこと出たためである。船員法で載ってほしいくらいだ
27	9	3	4	1 船員に対する教育はこのままでよいと思う。船員よりも役所、荷主、代理店、漁業等船舶関係に携わる方の船への理解が薄いと思う
24	9	3	4	10 世間的に見て、やはり「船員」という職業に対する認識がとても低いので、なにかするべきだと思う。何をするのか分からずなのか入社してきて1年もたたずに辞めてしまう新人が多いので(ここ3年ほど)対策を知りたいです
25	9		8	就職してすぐに自分に合わないからやめる人が多いです。また、特に金だけもらえばいい、時間通りの出勤、上司のため口が多、船には昔からのかがえ方が多いため、船も陸も日本社会の常識をきっちり教えてあげないと船の人に合わないからやめるって子は減ると思います。船の利点は3食付いて居住がすべてそろっているところです。あとは自分に合って勤務体制の職場を提示してあげればよいと思います。
27	9	3	4	5 実習を増やし実物を触ってみたいほうが良いと思います
24	9	3	4	1 実際に船会社に就職して役立ったと思ったのは、実技等の実践だった。座学も大切であるが、それ以上に手を動かす訓練も必要であると思う。航海ならば運用・ロープワーク、機関ならば主機、補機に実際に触れる整備など、もっと現実に即した学習を行わせたほうが内航海運の人材育成にはよいと思った
26	9	3	4	8 実際に新卒で入社してくる後輩を抱えるようになり、思ったことが船員教育という前の段階でつまずいてしまっている子が多い。計算ができなかったり、漢字がかけなかったりと、とても入社してから我々が教える事ではない。船に就職する以前に「船」に興味があるのだろうか？とあってしまう。船に限らず、まずどんな仕事でも一生懸命取り組んでほしい。もちろん学校で学んだことが100%活かされる訳ではないが、活かすも殺すも自分次第であることは分かっている。他に「船員」という職業がもっと社会的に認知されるようバックアップしていただく
29	9	1	4	10 私の時は入学時は航海志望、卒業間近(乗船実習後半)に機関志望となる人が多かった。よって最後まで両方やったほうが良いと思う。そうしないと機関の人間が減ってしまう。また失礼ながら、2年の教育機関では片方だけを重点的にやっても、結局即戦力までならず、就職してからのやる気、乗組員の教育しだいであると感じています
27	9		8	航海訓練所での実習はもっと実用的なものにしてほしい(訓練の士官自体が内航船員を見下しているのでは?)
23	9	3	4	8 航海訓練所での教え方を実際に、会社で適用できるように変えてほしい。使わない知識、物の通称の呼び方の違いがあるので、整理して教えてほしい。あと、帆船の無駄な知識はいらない
26	9	3	4	1 教育機関は必要ではある。4級両方より3級を取らせたほうがよい
23	9	3	4	5 基礎的な知識を教えるのも重要なことですが、実際の船で働くのと同じような実習を多く取り入れたほうが良いと思います。実技等は特に多めに学ぶべきだと思います
28	9	1	10	学問と船員としての慣習を身につける事が大切です
29	9	3	4	1 学校ではこれから若い船員が求められる時代になると聞き、就職すれば上司たちに船の時代は終わったと聞く。内航船員にかかわる団体や会社、行政がしっかりして欲しい。教育の現場を変えようとするより、その後の職場となる現場の船の環境や待遇を考えてほしい。学校を卒業して船に乗らない人も多いですよ
29	9	3	4	1 海員学校を卒業しても就職すると全くと言っていいほど勉強しなければならない。だからもっと溶接や一般の内航船でする整備作業などを実技する時間を増やしてほしい。現状では海技免状はただの紙切れです。水産高校などを出ている子のほうが実技をよく知っている
25	9	3	1	会社により、さまざまなやり方があると思うので、基本的なことはともかく、忍耐力と柔軟な頭が必要である。上級免状を持っているからといって現場で使える人間かどうかは分からない。また、プライドだけが高く、上司に嫌われてはしょうもない
20	9	3	4	6 もう少し実技に力を入れてほしいです。
21	9	3	4	7 もう少し就職してから実践で役立つような実技などの授業があればよいと思います

- ⑧海上技術学校 ⑨海上技術短大
- ①3級(航) ②3級(機) ③4級(航) ④4級(機) ⑤5級(航) ⑥5級(機) ⑦6級(航) ⑧6級(機)
- ①貨物船 ②セメント専用船 ③自動車専用船 ④砂利・石材運搬船 ⑤油送船
- ⑥特殊タンク船 ⑦タグボート・曳船 ⑧旅客船・フェリー ⑨漁船 ⑩その他

28	9	3	4	7	船種によって異なる知識が必要とされるので授業については大まかな知識を学ぶ程度でよいと思う。内航船については休暇と乗船中の休日をしっかりと確保しない事には若手の確保は難しいと思う
22	9	3	4		正直無駄が多い。実技中心でやっていけば仕事は出来る。口述試験半年前に勉強したくらいでよいのでは？練習船が一番大切です。実技、勉強両方が充実し為になります
24	9	3	4	3	就職後の研修は必要だと思います
24	9	4	5	1	実践的な教育をしてほしい
29	9	3	4	8	在学中にもっと現場の方と接する機会があればと思います
24	9	3	4	3	これからも同じやり方で船員になる生徒を育ててほしいが練習船での外国に行くことを取りやめにしなくてもよかった気がします。
21	9	3	4	10	甲板志望の人はロープワークを重点的にやり、機関志望の人は実技の授業で力をつけて、就職してからすぐに一人でやれるような授業をやってほしい
28	4	1		1	甲板・航海術はもちろんラッシング、ロープワークを学ぶのは重要。賄(自炊が良いと思います) 司厨長がいるところは良いのですが、いないとなると料理の事で頭がいっぱいになり重要な船の仕事に影響を及ぼします
21	9	3	4	7	航海・機関両方の免状をとれるのは良いが、1年間の座学で出来る範囲の授業にした方が全体の学力が上がらと思う。特に機関の教科書は文字をズラ〜と並べてるだけで頭の良い奴以外は理解するのにかなり苦労する。教科書の作り直しがある。1日の授業時間が長すぎる。座学をもっとシンプルにして実技を大幅に増やすべきと思う。←いらん文字ばかり覚えさせられる。長文覚えたやつが点取れるみたいな感じになってるからあんまり意味ないと思う
23	9	3	4	10	お金が無いから高校・大学にも行けず非正規社員として働かざるを得ない家庭の子供たちに、金銭的な援助を含めた、内航船員になる道を示して(広報活動的に)いって欲しい。←こういう仕事もあり、こういう働き方があるということをもっと多くの人に知ってもらえば船員志望の若者も増えると思います
21	9	3	4	7	いろいろ積極的に覚える。進んで出来る事を増やす
27	9	3	4	7	今は両免状会社は必要としていますので、今学校に行っている人たちは頑張ってもらいたいです
30	8	3		3	船員不足といいますが、当たり前のように思います。何の魅力もないし、将来性にも期待できない。せんいん自体のクオリティーが低下している。もう少し快適な環境、乗船中の停泊等のかいぜん。海の日ぐらいは全船休みにするべきだ
24	8	1	4	2	乗船しなければわからないことが多々あるので、今までどおり基礎が出来ていればいいと思う。あとは会社、乗組員の方が教育してくれる。
19	8	3	4	7	収入、休暇等、同世代に比べればとてもよいと思うが、実際は給与からの引かれ物等が多く、そんなに差があると思えない。学校であまりお金の話をしてしまうと、「想像と違った」という人が多数出る。あまり夢を持たせてしまうと痛い目にあうと思う
26	8	3		1	実用実習をもっと行ったほうが良いと思います。海上実習、ロープワーク、エイトロープの指し方、ワイヤーその他航海当直、昼夜を問わず機関関係においては清浄機、分解整備、ボイラー等、内航船においては計器及び主機等多種多様にあります。最新型もあれば、旧型でかなり古い船であったりするので最新ばかりの景気、エンジンの仕組みだけではわからない事も多いのではないかと思います
29	8	3	4	1	実際に運行している社船等にインターンシップとして乗船して経験を積めるようにする。上級免状を取るためのサポートをもっとしてほしい
29	8	2	3	10	実技が現場では一番必要だと卒業後実感しました。工具や道具を触る授業(工作など)を多く取り入れたらいいと思いました。
23	8	4		7	航海訓練所の人たちがとても厳しく嫌でした。もう少し優しくしてください
26	8	3	4	7	学校では実際に使用している最新機材等新しくしていくべき
23	8	3	4	7	学校での座学も必要と思いますがもっと実習(海上実習等)を積極的に増やしていった方が良いと考えます。はっきり言って、実技を多くやったほうが自分にプラスになると思います。特に今は即戦力が必要と聞きますので…。あと、学校での寮生活等はとても重要です。特に船では「協調性」は必要不可欠です。挨拶、返事等の礼儀がしっかりしているのは社会に出てとても大切だと社船に乗船して思いました。

- ⑧海上技術学校 ⑨海上技術短大
- ①3級(航) ②3級(機) ③4級(航) ④4級(機) ⑤5級(航) ⑥5級(機) ⑦6級(航) ⑧6級(機)
- ①貨物船 ②セメント専用船 ③自動車専用船 ④砂利・石材運搬船 ⑤油送船
- ⑥特殊タンク船 ⑦タグボート・曳船 ⑧旅客船・フェリー ⑨漁船 ⑩その他

23	9	3	4	7	船乗りは人間関係が難しい。仕事は見て覚えるが基本になっている。先輩方が丁寧に教育することで仕事も早く覚えると思う。社会に船乗りはめんどくさいとか縦社会とかとよくネットとかにも書き込みされているのを見たことがあります。船乗りには魅力がある未来を期待します。
28	9	3	4	7	船種によって異なる知識が必要とされるので授業については大まかな知識を学ぶ程度でよいと思う。内航船については休暇と乗船中の休日をしっかりと確保しない事には若手の確保は難しいと思う
22	9	3	4		正直無駄が多い。実技中心でやっていけば仕事は出来る。口述試験半年前に勉強したくらいでよいのでは？練習船が一番大切です。実技、勉強両方が充実し為になります
24	9	3	4	3	就職後の研修は必要だと思います
24	9	4	5	1	実践的な教育をしてほしい
29	9	3	4	2	最終的には若年船員の意思になると思いますが、現在行っている学生のうちに体験乗船をさせることには大賛成です。若年船員の定着向上並びにいろいろな船舶への好奇心「感心」を高める最高のプログラムだと感じています。乗組員のほうも若年の考えを知る良い機会としていますし学生のほうも企業とのパイプができる利点もありますから・・・これからもこれからも教育機関、財団、企業等一丸となって若年船員定着化をがんばることをお願いいたします
29	9	3	4	8	在学中にもっと現場の方と接する機会があればと思います
24	9	3	4	3	これからも同じやり方で船員になる生徒を育ててほしいが練習船での外国に行くことを取りやめにしなくてもよかった気がします。
21	9	3	4	10	甲板志望の人はロープワークを重点的にやり、機関志望の人は実技の授業で力をつけて、就職してからすぐに一人でやれるような授業をやってほしい
21	9	3	4	7	航海・機関両方の免状をとれるのは良いが、1年間の座学で出来る範囲の授業にした方が全体の学力が上がらると思う。特に機関の教科書は文字をズラ〜と並べてるだけで頭の良い奴以外は理解するのにかかり苦労する。教科書の作り直しがある。1日の授業時間が長すぎる。座学をもっとシンプルにして実技を大幅に増やすべきと思う。←いらん文字ばかり覚えさせられる。長文覚えたやつが点取れるみたいな感じになってるからあんまり意味ないと思う
23	9	3	4	10	お金が無いから高校・大学にも行けず非正規社員として働かざるを得ない家庭の子供たちに、金銭的な援助を含めた、内航船員になる道を示して(広報活動的に)行って欲しい。←こういう仕事もあり、こういう働き方があるということをもっと多くの人に知ってもらえれば船員志望の若者も増えると思います
21	9	3	4	7	いろいろ積極的に覚える。進んで出来る事を増やす
27	9	3	4	7	今は両免状会社は必要としていますので、今学校に行っている人たちは頑張ってもらいたいです
21	9	3	4	3	* 内航船員についての意見。長いので入力せず
30	8	3		3	船員不足といいますが、当たり前のように思います。何の魅力もないし、将来性にも期待できない。せんいん自体のクオリティーが低下している。もう少し快適な環境、乗船中の停泊等のかいぜん。海の日ぐらいは全船休みにするべきだ
24	8	1	4	2	乗船しなければわからないことが多々あるので、今までどおり基礎が出来ていればいいと思う。あとは会社、乗組員の方が教育してくれる。
19	8	3	4	7	収入、休暇等、同世代に比べればとてもよいと思うが、実際は給与からの引かれ物等が多く、そんなに差があると思えない。学校であまりお金の話をしてしまうと、「想像と違った」という人が多数出る。あまり夢を持たせようと痛い目にあうと思う
26	8	3		1	実用実習をもっと行ったほうが良いと思います。海上実習、ロープワーク、エイトロープの指し方、ワイヤーその他航海当直、昼夜を問わず機関関係においては清浄機、分解整備、ボイラー等、内航船においては計器及び主機等多種多様にあります。最新型もあれば、旧型でかなり古い船であったりするので最新ばかりの景気、エンジンの仕組みだけではわからない事も多いのではないかと思います
29	8	3	4	1	実際に運行している社船等にインターンシップとして乗船して経験を積めるようにする。上級免状を取るためのサポートをもっとしてほしい
29	8	2	3	10	実技が現場では一番必要だと卒業後実感しました。工具や道具を触る授業(工作など)を多く取り入れたらいいと思いました。
23	8	4		7	航海訓練所の人たちがとても厳しく嫌でした。もう少し優しくしてください
26	8	3	4	7	学校では実際に使用している最新機材等新しくしていくべき
23	8	3	4	7	学校での座学も必要と思いますがもっと実習(海上実習等)を積極的に増やしていった方が良いと考えます。はっきり言って、実技を多くやったほうが自分にプラスになると思います。特に今は即戦力が必要と聞きますので・・・あと、学校での寮生活等はとても重要です。特に船では「協調性」は必要不可欠です。挨拶、返事等の礼儀がしっかりしているのは社会に出てとても大切だと社船に乗船して思いました。

- ⑧海上技術学校 ⑨海上技術短大
- ①3級(航) ②3級(機) ③4級(航) ④4級(機) ⑤5級(航) ⑥5級(機) ⑦6級(航) ⑧6級(機)
- ①貨物船 ②セメント専用船 ③自動車専用船 ④砂利・石材運搬船 ⑤油送船
- ⑥特殊タンク船 ⑦タグボート・曳船 ⑧旅客船・フェリー ⑨漁船 ⑩その他

23	8	3	4	2	本科ではなく乗船実習科で統一すべきだと思う。乗船実習は2年生の3学期にもあればよいし。銀河丸等で船内生活をはじめ、甲板部、機関部の作業等を経験したほうがさらに良し(1年生→2年生→3学期実習→3年生→2学期実習3カ月→実習3カ月)
23	8			8	勉強に関しては、今ははっきりと言えないですが、教官方の今までの経験を甲板部、機関部関係なく話を聞いたことが自分は一番勉強になり、船乗りでないといけないことを今後の若者につたえていった方がよいと思います
25	8	3	4	5	内航経験者による指導が身になると思う
20	8	3	4	2	知識どうこうよりも船に関する初歩的なことを教育内容にもっと取り込んだ方がよい
26	8	3	4	2	Q13の質問の件について(別紙)
29	8	3	4	7	Q12の質問にもあったように海員学校で両用の教育を受けても中途半端になってしまう。どちらかに重点を置き、自分は甲板・機関の人間だとはっきりさせ上級の資格を目指したほうがよいと思う
27	7	1		5	内航船では限られた人数で運航するので航機両方の教育をし、現場で対応できる人材を育ててほしい。Mゼロ船等は機関部が少なくなるので理解が必要と思う。片方だけの教育を行うと航海・機関の連携が取りにくくなり、緊急時に状況が読めない。本人の気質等から航機等の選択に余裕を持たせてほしい
22	7	3	4	1	私が通っていた短期大学校では夏休みの間に、任意で、実際の商船に乗り単位を貰う制度がありました。しかし、私はそれには参加せず卒業後初めて商船に乗りました。今思えばあの時参加しておけばよかったと思ひ、強制ではないにしろ、より現場の形を学生のころに学べるための見学なり、そういった経験が出来るようなカリキュラムを増やせれば良いと思います
24	7	1		8	海に関する学校へ来る生徒の大半が、船に乗って働きたいと思ひ入学してくる者が多いという前提で…。就職する際、もちろん自らで下調べ等をして活動していくのだが、それ以前に企業からの情報開示が少なすぎる。求人票を出し即戦力だけでなく戦力となるべく生徒を取りたいのならば、企業努力として船に乗せてみるとか、求人担当の人間が入学校に向いて説明などすべきだと思う。船、海の仕事がキツイなりにも魅力的な部分もあるということを伝えていかないと、若年層の船員は増えないし、船員離れに影響があることは間違いない
26	7	2		7	目上の者に対しての接し方。自分でものを考える練習
22	7	1		2	閉鎖的仕事環境にて仕事を行います。人それぞれ、あう合わないはありますが、どちらにしても乗船期間中はほぼ毎日顔を合わせます。それに対して精神的に耐える事が出来るか。その点が会社にとどまる人と去る人を分けている気がします。自分としては船橋もしくはS/Bでのたち振る舞いをもう少し教わりたかったと
22	7	1		1	学校教育で学ぶことと実際に内航船で教わること実施する作業に関してかなりのギャップがある。例)内航船で行っている錆打ち、ペンキ塗り作業について学校ではほとんど何一つ実習や教育がなされていない。カッターなどの実習もよいがもっと実務に沿った内容の職業訓練的なカリキュラムを取り入れてはどうか
25	7	1		2	あまり癖の強い嫌われるような人間は会社から消えるべき。会社にタレこんでも会社は何もしない。若い船員は上司にいじめられて辞めていく。年功序列そんなもんいらぬ。あいつが船長になったらおれは船をやめる
29	6	9		10	船員の地位向上求める
20	5	9		4	文句なし。私は役立たずで生意気なクソガキです。申し訳ありません(アンケート用紙末のご安航をお祈り申し上げますに対し:ありがとうございます)
24	5	2		7	今の職場は上の人が60歳以上の方たちで自分が若年の時はこうやっていたなどと嫌味っぽく言い寄られ、働きづらい環境になっている。年配の人がいたほうが仕事を教えてくれる面もあるが、同級生も上司との関係で転職している人が多い
22	5	2		8	練習船に乗せるよりも社船実習を行ったほうが良いと思う。船員という仕事の内容を知るためにも出来るだけ早い段階で行うことが大事
22	5	1		8	日本という島国がこのような豊かな生活を送れるのは私達船員(内外航を問わず)という職業があるからである。その船員に対して国の対応があまりにもおろそかに感じている。しいて言えば住民税、年間の2/3を船上で生活している私達に陸上職に人間と同じような税金を税金システムを行うことはおかしいと感じる
29	5	2		7	何に対しても実際に自分の手で作業することで仕事を早く覚える事が出来ると感じているので、見て仕事を覚えるのではなく、若手にやらせることを大切にほしい
24	5	1		8	商船高専卒の学生でも内航船員は沢山います。航海訓練所のカリキュラムでは外航船用がメインなので内航船的な教育も必要では…
28	5	1		7	座学で出来る事は学んでおく。現場で困らないように基本だけおえておいてほしい
21	5	2		8	学生の時点で外交・内航どちらに進むかというのが100%わかっているわけではないので仕方ないと思いますが、内航船員教育は学校で習うような理論とかではなく実務的な内容を増やしたほうが本人にも会社にも良いのではないかと思います。

⑧海上技術学校 ⑨海上技術短大

①3級(航) ②3級(機) ③4級(航) ④4級(機) ⑤5級(航) ⑥5級(機) ⑦6級(航) ⑧6級(機)

①貨物船 ②セメント専用船 ③自動車専用船 ④砂利・石材運搬船 ⑤油送船

⑥特殊タンク船 ⑦タグボート・曳船 ⑧旅客船・フェリー ⑨漁船 ⑩その他

年齢					
25	5	2			8 以前より必要最低限の人員となり、若年船員も各々での勉強を行う姿勢が大事なのは理解しているつもりですが、不明な点を教授してもらおうとしても上職が多忙であったり疲れが見られたり、「聞きにくい」といった空気をよく感じます。作業においても取説と違うことが多々あり定期作業だけでもマニュアルがあればと思います。あと1・2級への勉強の手助けと言いますか、海技学院の公衆への参加や商船学校と連携した過去問対策を行ってもよいのではないのでしょうか
23	4				日本には船員に(機関の)なる人が少ないから、何をしてもだめだと思う
24	4	9			8 内航船員に限らず、船員に対する社会的評価、認知度を高めていくことが必要となっていると思います。そのため、教育機関からの情報発信などもっとあってもいいかと思います。
27	4	2			8 社船での実習を多くしたほうがよいと思う
22	4	1			8 海技免状を取得できるような環境をほしい
23	4	9			8 帆船はいらないと思う。荷役実習のできる船が必要だと思う
22	4	2			7 人間関係が一番です。いじめられてもがんばります
25	4	1			7 船員の大事なことは指差呼称
26	4	2			7 乗船期間を短く、休みを長く、乗船中に船を下りて適度に遊べる環境
28	4	1			1 甲板：航海術はもちろんラッシング、ロープワークを学ぶのは重要。賄(自炊が良いと思います) 司厨長がいるところは良いのですが、いないとなると料理の事で頭がいっぱいになり重要な船の仕事に影響を及ぼします
27	4	2			7 「お前には10年早い」というような上の者の考えをやめ、下の者には失敗を恐れさせず実際にやらせるようにしてほしい
21	3	5			6 内航から外航に変わったりするので外航の事も勉強させたほうが良い
23	3				10 労働時間が長いのに給料が安い。休みが少ない
24	3	9			8 調理場を大切に
21	2				8 授業よりも乗船実習のほうが理解しやすかった
26	2				8 船社会が全体的に厳しくなっている中、より良い会社を新しい考えが必要と思う。昔から…という言葉はなくていかなくてはならないと思う
28	2				6 人を見て免状を与えるなど、少し考えたらどうでしょうかと思ったりもします。免状がお金で買えるものというような印象を持ちます
28	10				安全運航がすべて。陸にいる人わかっていない事が多々ある。船はチームで動かすもの。職員はこれを心にすべき
26	10	1			6 内航・外航問わず船員教育において商船系、水産系などと言っている時点で、日本人船員の展望は希望がない。数十年前から船員問題が言われているが本当に不足しているのであれば水産高校の本科卒でも採用し、社内で育て、免状を取得させればよいと考える。「即戦力…」という教育を目指すという議論自体ナンセンス
28	10				8 組合の人にもっと力になってほしい！！それ次第では船員の考え方、協力の仕方が変わってくるかもしれない