



海の上の プロフェッショナル

～ 世界に広がる夢の職場 ～



にほんせんしゅきょうかい
社団法人 日本船主協会



Contents

■ 海運の役割と重要性	4
■ 社会貢献できる仕事	5
■ 船内のしくみと船員の仕事	6
■ 船員の活躍の場	8
■ 船員の暮らし	10
■ 船員への近道は商船系の学校	12
■ 商船高等専門学校とは	14
■ 商船系大学とは	16
■ 人事担当者に聞く「期待される人物像」とは	18



一発検索ナビ

海運の役割って？

船員になるには？

船の上には
どんな仕事があるの？

船員になって
よかったことは？

どんな人が
向いていますか？

どんな種類の船が
あるの？

陸上勤務って何？

うちの近くの
学校は？

先生・先輩の
声が聞きたい

P4 へ

P6 へ

P8 へ

P10 へ

P12 へ

P14
P16 へ

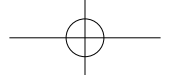
P18 へ



2



3



海運の 役割と重要性

四方を海に囲まれた島国、日本。豊かな自然の恩恵を受け、生活は海運による物資輸送に支えられています。また、輸出は日本をものづくり大国へと押し上げ、ビジネスに不可欠な要素となりました。海運は私たちの暮らしに重要な役割を果たしています。

日本を支え、暮らしを運ぶ船

日本は、原油やガスなどのエネルギー原料、鉄鉱石などの工業原料、小麦や大豆などの食料を海外から輸入する一方、自動車や電気機器などさまざまな製品を輸出しています。この物資輸送のほとんどを担っているのが海運であり、その輸送量は重量ベースで日本の貿易量全体の99.7%を占めています。

日本におけるエネルギー原料の海外依存度は約96%。項目別に見ていくと、原油は99.6%、天然ガスは96.4%、石炭にいたっては100%を海外からの輸入に頼っています。

そして、私たちの生活に深く関わる「衣・食・住」のもととなる原料も海外から船が運んでいます。その詳細を見ていきましょう。

「衣」の分野では綿花・羊毛、化学繊維の原材料ばかりでなく、大量の衣料製品も輸入されています。

「食」の分野ではパンやめん類の原料となる小麦や、豆腐や味噌、しょう油などの原料となる大豆、畜産の飼料となるともうこしは、そのほとんどが海外からの輸入です。家を建てるための木材、つまり「住」に関する原料も船で

運ばれてきます。私たちの暮らしは、安定した物資の輸入に支えられているのです。

また、日本を国際的な経済大国に押し上げた輸出にも海運が大きく貢献しています。近年では、経済のグローバル化とともに日本企業の生産・販売拠点が世界規模に広がり、国際物流のニーズも複雑多様になりました。

今後、新興国などを筆頭に世界経済が拡大し、全世界の荷動きが大きく増加していくことが予想されます。これに伴い海運の重要性も日増しに大きくなっていくことでしょう。

こうした環境の下、日本の外航海運会社は、国際海上輸送という世界単一の市場で各国の海運会社との競争を繰り広げています。

日本の外航海運はこれからも、船の特長を生かした長距離大量輸送能力と、必要なときに必要なものを正確に運ぶことができる高品質な輸送ネットワークで応えます。

そして、国際社会の一員として諸外国の外航海運業界をリードするとともに、日本の多種多様な暮らしと産業を支えながら、世界の豊かな未来にも貢献していきます。

社会貢献 できる仕事

地球温暖化が大きな関心を集める昨今。船はその運搬能力とCO₂排出量の少なさから、効率的かつ環境にやさしい輸送手段として知られます。「衣・食・住」とエネルギー面を支え、日々の暮らしを守りながら環境にも貢献する。それが海運という仕事です。

エコノミー&エコロジー

日本は、海外から工業原料を輸入し、電化製品や鉄鋼製品・機械類などを生産して海外で販売するという流れで経済大国へと成長してきました。このビジネスサイクルの始まりは原料の輸入です。

これらの資源はオーストラリア、ブラジル、南アフリカなどのさまざまな国から主にばら積み船によって運ばれてきます。

完成した製品は、コンテナ船や自動車専用船などで世界中に運ばれます。日本国内の生産拠点と資源国、生産・販売拠点は、海上の安定したネットワークで結ばれています。近年ではグローバル化による国際分業が進み、材料や海外生産された商品の逆輸入、海外拠点への部品の輸出など、拠点間の輸送も拡大しています。

他の輸送機関と比べて、一度に大量の積荷を運ぶことができる海運は、地球環境にやさしい輸送手段でもあります。国内の港と港を網の目のように結ぶ内航海運は、年間4億2000万トンもの積荷を運びます。平均輸送距離は499キロメートルにも及び、自動車輸

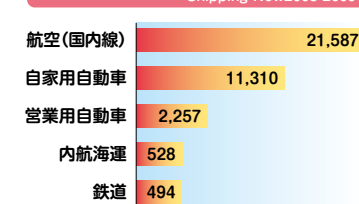
送の約7倍にあたります。また、陸上輸送に比べて地球温暖化の原因となる二酸化炭素(CO₂)や酸性雨の原因となる窒素酸化物(NO_x)などの排出量が極めて少ないのも特長です(図①)。

近年では、大量に物資を運ぶことができるように、載貨重量30万トン級の大型船も登場し、さらなる輸送の効率化が進んでいます。加えて、新技術の導入により、船体重量の軽量化や燃料消費の低減にも成功。船体も環境にやさしい塗料を使用したものが増え、解体された船の資源を有効利用するシップ・リサイクルの促進運動も浸透しています。

また、座礁などによる原油の流出を防ぐために、新型のタンカーは二重構造(ダブルハル)となっています(図②)。加えて、輸送や航行の安全性を高めるために、船の構造や設備などの国際的な安定基準を満たしていない船を排除するに取り組んでいます。

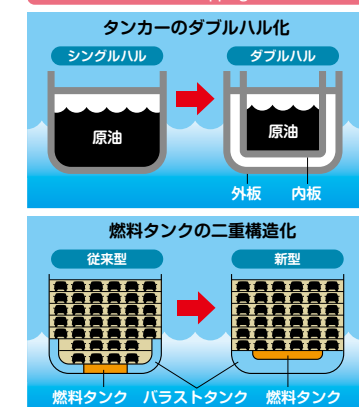
海運業界は船というハード面だけではなく、ソフト面からも環境にやさしく、安全な船だけが海へ繰り出すことができる取り組みを積極的に進めています。

図① 1トンの貨物を1km運ぶために必要なエネルギー(2006年)
Shipping Now2008-2009



単位: キロジュール/トンキロ
出典: 「交通関係エネルギー要覧」平成19年版など

図② タンカーのダブルハル化・燃料タンクの二重構造化
Shipping Now2008-2009



船の種類



原油タンカー

原油を輸送する船で、大型船は一度に30万トンも運ぶことができる



コンテナ船

家電製品、自動車部品、生鮮食品など多種多様な貨物をコンテナに収納して運ぶ



ばら積み船

石炭、鉄鉱石、穀物などを運ぶ



ケミカルタンカー

プラスチックや化学繊維の原料となる石油化学製品やパームオイルなどの油脂を運ぶ



チップ専用船

紙の原料となるチップを運ぶ



客船

最高級ホテル並みの設備とサービスをもち、世界の観光地を巡る



LNG 船

発電所の燃料や都市ガスの原料となる天然ガスをマイナス162度に冷却して運ぶ



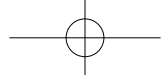
自動車専用船

乗用車・バス・トラックなどを運ぶ



石炭専用船

火力発電所の燃料となる石炭を運ぶ



船内のしくみ と船員の仕事

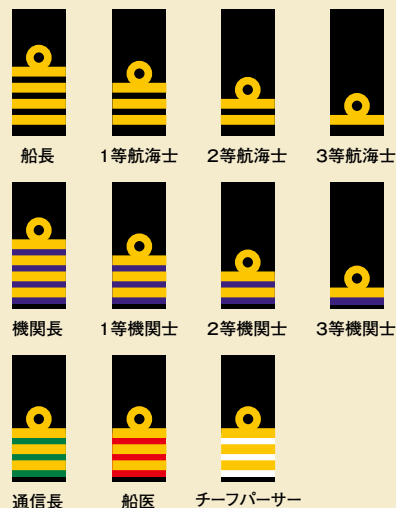
船に乗って働く人々のことを船員と呼びますが、船員は大きく、職員（オフィサー）と部員（クルー）に分けられます。職員とは、国家資格である海技資格をもつ、船長、機関長、航海士、機関士などです。甲板員や事務部員などは部員と呼ばれています。

船長

船の大小、船員の人数にかかわらず船の最高責任者を務めるのが船長です。キャプテン、またはマスターと呼ばれ、積荷や乗客を安全に目的地に運ぶ責任があります。主な仕事は、季節ごとの気象や海の状況を考慮して、船の針路を定めること。港に出入りするときや狭い海峡や水路を通過するときには、自ら操船の指揮をとることもあります。また船長は、船員を管理・監督する任務を負っています。船の安全を守る必要がある場合には、船員や、ときには乗客に対しても命令することができるなど、船長には法律によって強い権限が与えられているのです。



ただの飾りじゃない！～肩章と袖章～



船の世界は階級社会です。上意下達で指示・命令が確実に実行されることで安全が確保されるからです。船の船員の階級や職務は、その制服の肩章（夏服）や袖章（冬服）の金筋の本数とその間の色でわかります。金筋 4 本は船長と機関長です。3 本が 1 等航海士や 1 等機関士、2 本が 2 等航海士や 2 等機関士、1 本が 3 等航海士、3 等機関士を表します。金筋の間の色が「黒」なのは船長や航海士です。「紫」は機関長や機関士、「緑」は通信長や通信士、「白」はパーサーや事務部職員、「赤」は医者（船医）です。黒は海を表し、機関士の紫は油の色の象徴だといわれています。通信士の緑は陸の色、パーサーや事務部職員の白は紙の色を、医者（船医）の赤は血の色を表しています。例えば、金筋 4 本でその間が黒であれば船長、金筋 2 本でその間が紫であれば 2 等機関士です。

（出展：「まるごと！船と港」森隆行著／同文館出版）

機関長

船を動かすには、水面下に隠れたプロペラを回さなければなりません。このプロペラを回す機械を主機関（メインエンジン）といいます。機関長は、船を動かすエンジンをはじめ、さまざまな機械、装置の運転管理などを行う「機関部」の責任者です。また、海上には電気をつくる発電機が必要です。そのほか蒸気を発生させるボイラー、食糧を貯蔵しておく大きな冷蔵庫など、機関部はさまざまな機械を管理しています。



航海士

船には通常、1 等航海士（チーフオフィサー）、2 等航海士（セカンドオフィサー）、3 等航海士（サードオフィサー）の 3 名の航海士が乗船しています。航海士は 24 時間交代で見張りや操船などの業務を行います。そのほか、1 等航海士は港での荷物の積み下ろしの監督、航海中の積荷の管理、また出入港作業の指揮監督などを行います。2 等航海士は主に、レーダーや GPS（自分の船の位置を確認する計器）などの航海計器、海図の管理と整備も担当します。3 等航海士は救命設備や甲板機器の整備、航海日誌をはじめ、さまざまな書類の記録や管理を任されます。

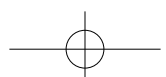
機関士

船には通常、1 等機関士（ファーストエンジニア）、2 等機関士（セカンドエンジニア）及び 3 等機関士（サードエンジニア）の 3 名の機関士が乗船しています。航海中、停泊中の区別なく、交代で 24 時間、機関室（エンジンルーム）の機械の運転を監視する船もありますが、現在の大型船では、夜中に機関室で監視をしない体制の船が大半を占めています。1 等機関士は、主機関など船を動かす機械を担当し、つねに良好な運転を維持できるようにしています。2 等機関士は発電機や舵をとる機械、3 等機関士はボイラーや冷蔵庫を冷やす冷凍機などを担当しています。



通信士・甲板員など

陸上との無線連絡は、通信士という海技士（通信）の資格をもつ職員が担当しています。現在では通信設備が進歩したため、船長・航海士などが通信士の仕事を兼任する船が多くなっています。また船には、部員と呼ばれる人々の存在も欠かせません。甲板長、甲板手、甲板員で構成される甲板部は、航海士の指揮のもと、見張りや舵とり、荷物の積みおろし、船体や甲板機器の保守整備を行います。機関部では機関士の指示のもと、操機長、操機手、操機員が機関の運転、点検・整備、修理などを担当。船員の食事を作る調理員や客船などで乗客のサービスにあたる船員は事務部員と呼ばれます。



海運の役割と重要性
社会貢献
できる仕事
船の種類



船内のしくみと
船員の仕事



船員の活躍の場



船員の暮らし



船員への近道は
商船系の学校は



商船高等専門学校とは



商船系大学とは



人事担当者へ聞く
「期待される人物像」
とは



船員の活躍の場 陸 海

船員の仕事は海上業務に限ったものではありません。陸上の業務は、人工衛星から取得する地理や気象、ニュースを船に伝えるなど、安全な航海を支えています。海上で得た知識や経験を生かして、海上と陸上で交互に勤務し、船と港の安全確保に務めています。

陸上でも活躍する船員

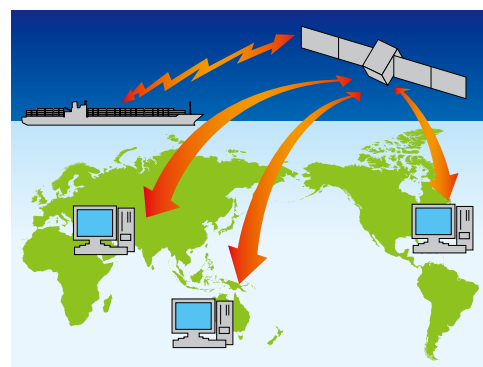
現在、船員は数年間の船乗り生活と陸上勤務を交互に行うのが一般的です。陸上業務では世界の海を渡る船や船員の管理、船の状態を保つための保守・点検計画などを行います。この時、地上のスタッフは人工衛星から得られるリアルタイムの地理や気象、国際ニュースなどの情報と、船舶機器の状態などを経験に基づいて航路に反映させます。船に操作指示を出し、状態を遠隔管理することで、不測の事態などにも備えて航海や積荷の安全を確保しています。

すなわち、船の航行とは海・陸のチームプレー。陸上での業務も海上と同じく現場感覚が必要です。その信頼関係がなければ、安全な航海は成り立たないのです。

船員が活躍する陸上部門には、船舶管理部門をはじめとして、海洋コンサルティング部門、技術開発部門、船舶運航の研究開発部門、営業

部門などがあります。海洋コンサルティング部門では、港湾計画、航路設計などの業務を手がけます。技術開発ではプロペラの推進効率を高めるシステムや冷凍・冷蔵技術を生かした船にまつわる製品などを開発します。

各部門とも海上で経験を積んだ「船」・「海」のエキスパート達が所属し、力を結集することで航海の安全性を高めているのです。



海にも道がある！？

見渡す限り海ばかり…。実はそんな海にも、船が安全に進むための道が存在します。例えば東京湾でも、喫水（船体が海面下に沈む深さ）が20mもあるタンカーなどの大型船が通ることのできる部分は限られています。湾内には浅瀬や障害物が多く、潮流による影響もあります。何より、多くの船が出入りする港では、船舶の交通渋滞が起こります。このため、大型船が安全に航行できるよう海の道「航路」が定められているのです。また、港と港を結ぶルートも「航路」と呼ばれます。船は2つの港を結んで安全に航海することができる最短の航路を進みますが、天候（海象）などによって航路を変更することもあります。また、巨大なタンカーが日本に原油を運んでくるときなど、喫水や船幅が大きすぎて海峡を渡ることができない場合は、別航路を迂回することになります。海上には、船のための見えない道があるのです。



日本の海上貿易量や積載量は世界シェアの13%を占めており、世界最大規模を誇ります。海運の現場は、日本経済だけでなく、世界経済にも影響を与える大きな存在なのです。船員は自分の果たす役割の大きさを日々、感じながら7つの海を横断しています。

最高品質の安全を提供

世界の海上貿易量は年間約55億トン、積載量が8億トンといわれています。このうち日本の海上貿易量は7億トン、積載量は1億トンで全体の約13%を誇ります。日本の海運は世界最大規模を誇り、日本経済だけでなく世界経済にも影響を与えています。

世界中から支持を得ている日本の海運会社は安全な航海のために、さまざまな船舶機器を搭載しています。

国際基準のISMコード（国際安全管理規則）に基づいた、船舶の衝突や火災を防止するシステムや、座礁に備えた危機管理システムなどを使用して、事故を未然に防ぎます。

全長300メートルを超えるような巨大な船でも、船員はたったの23～24人。ハードウェアとソフトウェアを融合させて、人と積荷を守り、海洋環境を保護する安全な航海に努めているのです。

船を操縦する航海士は、電子化された海図やレーダー、衛星からの電波な

ど最新鋭の技術を駆使して船の位置を確認しながら針路を調整・保持し、安全に最短距離で目的地に向かえるように業務にあたります。

機関士は日中に船の心臓部にあたるエンジンや機関室周辺の各種機械を保守・点検します。船舶機器の発展・高度化により、大半の大型船は自動運転が可能になったため、24時間、機関室にいたることはなくなりました。

しかし、万が一、トラブルが発生したときは夜間でも修理を行い、船を効率的に運転できるように復旧させる役割を担っています。

船は入港中を除いて、休みなく海を進み続けます。そのため航海士は「4時間仕事をして8時間休む」という形態をとり、3グループ3交替制で運航します。

船は、高度な船舶機器と全船員のチームワークに支えられながら海を渡っていくのです。



乗組員体制の例

総乗組員24人の場合



■海運の役割と重要性
■社会貢献できる仕事
■船の種類



■船内のしくみと
■船員の仕事



■船員の活躍の場



■船員の暮らし



■船員への近道は
■商船系の学校とは



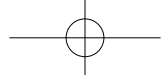
■商船高等専門学校とは



■商船系大学とは



■人事担当者へ聞く
とは「期待される人物像」



船員の暮らし

一度乗船すれば数ヶ月間家を離れ、航海を続ける船員たち。彼らは乗船中、そして船を下りてからの長期休暇中、どのような暮らしをしているのでしょうか。気になる暮らしぶりについて疑問を集めました。みなさんがこれまで抱いていた船員のイメージが変わるかもしれません。

船員 Q&A

Q₁ 仕事のスケジュールはどのようになっていますか？

A 下のグラフは、外航船に乗り組む3等航海士の乗船スケジュールの一例です。長期の航海に赴くため、他の職業からうらやましがられるほどの長期休暇があります。自己の成長につながる習い事や、趣味、旅行など自分の時間を十分にエンジョイすることができます。これが外航船員の仕事の大きな魅力のひとつです。

一日のスケジュール（例）

時間	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
スケジュール	就寝						朝食	仕事				昼食	休息				夕食	休息	仕事				就寝	

3交代制勤務となります

一年のスケジュール（例）

月	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
スケジュール	乗船					休暇		乗船				休暇

この他にも6カ月乗船3カ月休暇などのスケジュールもあります

Q₂ 船の上での食事はどうしているのですか？

A 船員にとって食事は、一日の楽しみのひとつ。船は長い日数をかけて航海しているので、料理は船の上で行います。外航船にはコックが乗船しており、船員全員の食事を作ります。陸上と同じように、栄養のバランスを考えた献立を作り、必要な食材を購入して調理します。おいしい料理を作ることも重要ですが、食品や調理場の衛生管理などの知識も必要とされるため、コックは「船舶料理士」という国家資格を取得することが決められています。船の場合は、毎日買い物をするわけにいかないため、一度に数ヶ月分の食材を仕入れて大きな冷蔵庫・冷凍庫で保存しています。また船上では、安全のためガスは使用できないので、電気や蒸気を使って料理をします。



Q₃ 海外での仕事やプライベートなどを教えてください。

船長経験者の場合

アメリカ・ニューヨーク勤務から3年前にロンドンにきた宇都宮英樹さん（49）は、海運関連会社の取締役です。現地スタッフ60名弱を統括し、効率良く業務を遂行できる船員の配置などの仕事を担当しています。「海運業界の中心地であるロンドンは、ニューヨークと並んで社内でも人気のある勤務先です。こちらに来てから何度も家族でヨーロッパ中を旅行しています。ロンドンは気候が良く、食べ物も美味しいです。通勤ではテムズ川沿いを歩いてリフレッシュしています」

機関長経験者の場合

イギリス・ロンドンに来て2年目の下川主税さん（43）は現在、長年にわたる機関士・機関長の経験を生かして、世界各港で船に燃料を供給する部署でテクニカルマネージャーに就任しています。仕事ではロンドン以外の各地への出張も多く、ドイツ・ハンブルグで行われた船舶燃料の規格を決める国際会議にも出席しています。「会社に入った当時は、まさか自分が海外に住み、日本代表で国際会議に出るなんて思いもしませんでした。マリン・エンジニアとしての知識や経験を生かす場が、最近では世界中に広がっていていると感じます」



Q₄ 船員になってよかったと思うことを教えてください。

A 一番の魅力は、一般の会社よりも長い数カ月間の休暇があり、高収入であることです。休みが長いので、海外旅行に出かけたり、家族と一緒に過ごす時間が充分にあります。「乗船中は家族や友達と連絡が取れないのでは？」と思われる人も多いかもしれませんが、現在では、インターネットやメールの環境が整っているので、陸上との通信にも不便はありません。

Q₅ 船員になるにはどうしたらよいですか？

A 一番の近道は商船系の学校で学ぶことです。次ページ以降でわかりやすく解説していきます。

P12 船員への近道へGO



■海運の役割と重要性
■社会貢献できる仕事
■船の種類



■船内のしくみと
船員の仕事



■船員の活躍の場



■船員の暮らし



■船員への近道は
商船系の学校



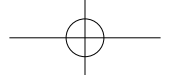
■商船高等専門学校とは



■商船系大学とは



■人事担当者へ聞く
「期待される人物像」
とは



船員への近道は 商船系の学校

航海士や機関士になるためには船員の国家資格が必要ですが、この資格を取得するための商船系の学校は全国にあります。中学校卒業後に商船高专または海上技術学校で勉強するか、高校卒業後、商船系の大学か海技大学校、海上技術短期大学校で学ぶなど、いろいろなコースがありますので、自分にあった進路を選択することができます。

船員への道

外航船員教育

商船高等専門学校

外航船員を養成する商船高等専門学校は全国に5校(富山・鳥羽・広島・大島・弓削)。中学校を卒業した後5年6カ月間勉強します。そのうち1年間は実際に船に乗り、専門技術を学びます。

商船系大学

外航船員を養成する国立大学法人の大学は全国に2校。東京海洋大学(海洋工学部)と神戸大学(海事科学部)では、4年間で、船を動かすだけでなく、陸上でも活躍できる知識や能力を身につけます。さらに乗船実習科に進学して専門技術を学びます。

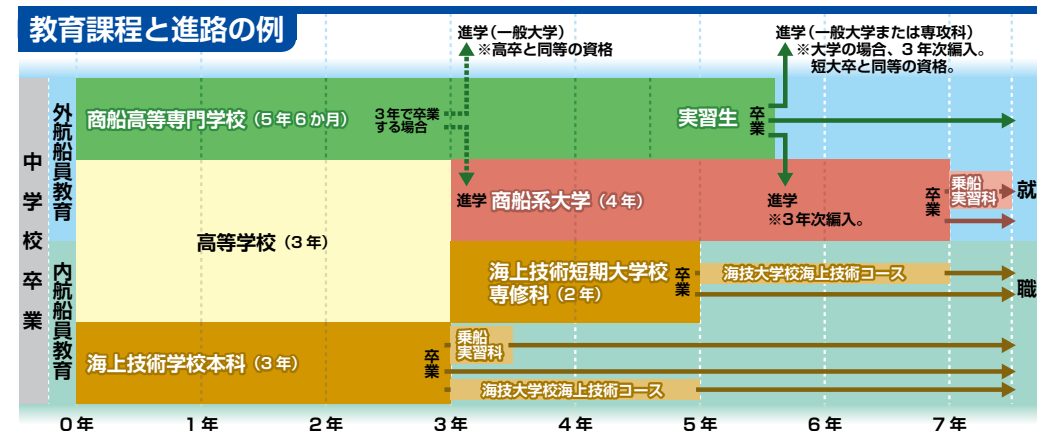


※この他、東海大学(海洋学部)・独立行政法人水産大学校からも船員になることができます。

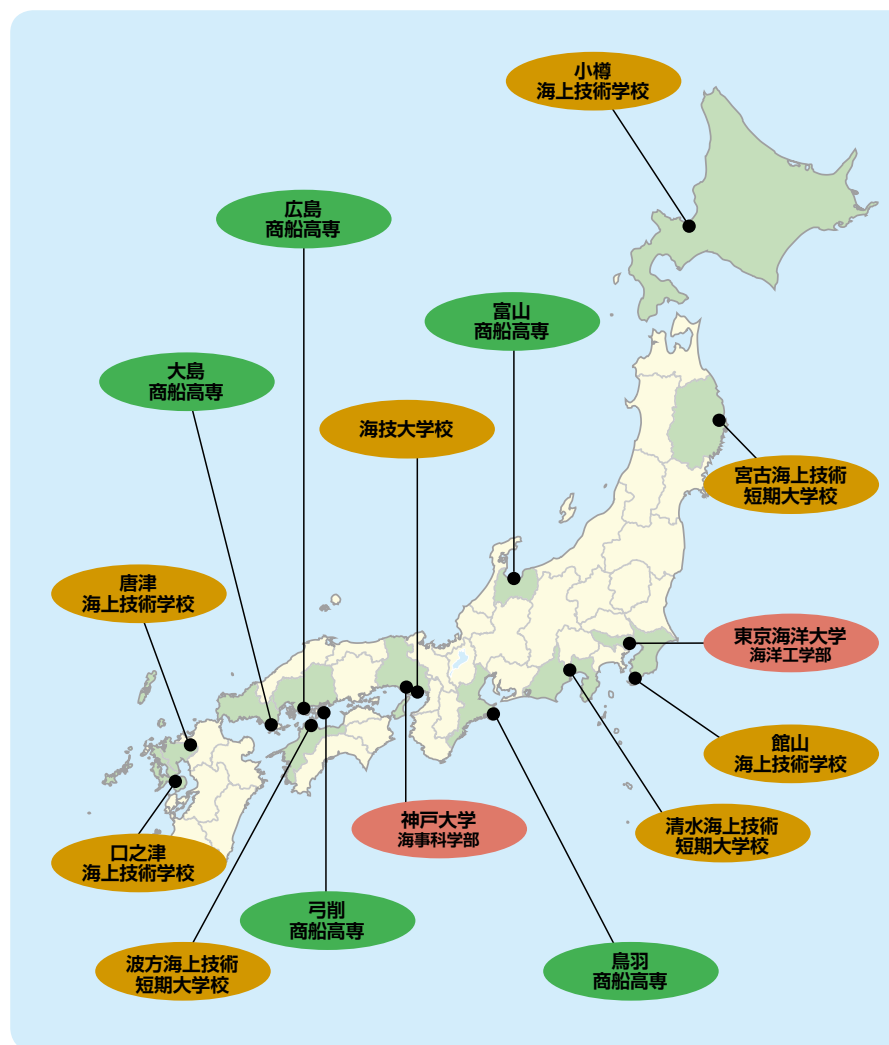
内航船員教育

独立行政法人海技教育機構

全国に4校ある海上技術学校と3校の海上技術短期大学校、1校の海技大学校の総称が独立行政法人海技教育機構です。学校の授業と練習船での実習で、主に内航船員になるための知識と技能を学びます。



全国のおもな商船系学校一覧



独立行政法人海技教育機構

国立小樽海上技術学校

〒047-0156 北海道小樽市桜 3-21-1
TEL: 0134-54-2122 (教務課)
<http://www.otaru-kaigi.ed.jp/>

国立唐津海上技術学校

〒847-0871 佐賀県唐津市東大島町13-5
TEL: 0955-72-8269 (教務課)
<http://www7.ocn.ne.jp/~karakyou/>

海技大学校

〒659-0026 兵庫県芦屋市西蔵町 12-24
TEL: 0797-38-6211 (教務課)
<http://www.mtc.ac.jp>

国立館山海上技術学校

〒294-0031 千葉県館山市大賀無番地
TEL: 0470-22-1912 (教務課)
<http://www.awa.or.jp/home/seaman/>

国立口之津海上技術学校

〒859-2503 長崎県南島原市口之津町丁 5782
TEL: 0957-86-2152 (教務課)
<http://www.kohkai.ed.jp/>

商船高等専門学校

国立富山商船高等専門学校

〒933-0293 富山県射水市海老江練合 1-2
TEL: 0766-86-5100 (代表)
<http://www.toyama-cmt.ac.jp/>

国立鳥羽商船高等専門学校

〒517-0012 三重県鳥羽市池上町 1-1
TEL: 0599-25-8404 (入試・支援係)
<http://www.toba-cmt.ac.jp/>

国立広島商船高等専門学校

〒725-0231 広島県豊田郡大崎上島町東野 4272-1
TEL: 0846-67-3022 (教務係)
<http://www.hiroshima-cmt.ac.jp/>

国立大島商船高等専門学校

〒742-2193 山口県大島郡周防大島町大字小松 1091-1
TEL: 0820-74-5472
0820-74-5473 (学生課)
<http://www.oshima-k.ac.jp/>

国立弓削商船高等専門学校

〒794-2593 愛媛県越智郡上島町弓削下弓削 1000
TEL: 0897-77-4606 (代表)
<http://www.yuge.ac.jp/>

詳細は 14 ページ

大学(国立大学法人)

東京海洋大学(海洋工学部)

平成15年10月 東京商船大学と東京水産大学が統合
〒135-8533 東京都江東区越中島 2-1-6
TEL: 03-5245-7300 (代表)
<http://www.kaiyodai.ac.jp/>

神戸大学(海事科学部)

平成15年10月 神戸大学と神戸商船大学が統合
〒658-0022 神戸市東灘区深江南町 5-1-1
TEL: 078-431-6200 (大代表)
<http://www.maritime.kobe-u.ac.jp/>

詳細は 16 ページ

国立宮古海上技術短期大学校

〒027-0024 岩手県宮古市磯鶏 2-5-10
TEL: 0193-62-5316 (教務課)
<http://www.miyakai.ac.jp/>

国立清水海上技術短期大学校

〒424-8678 静岡県静岡市清水区折 3-18-1
TEL: 054-334-0922 (教務課)
<http://www.kain.ac.jp/shimizu/>

国立波方海上技術短期大学校

〒799-2101 愛媛県今治市波方町波方甲 1634-1
TEL: 0898-41-5278 (教務課)
<http://www.namikai.ac.jp/>

2009年7月現在



海運の役割と重要性
社会貢献できる仕事
船の種類



船内のしくみと
船員の仕事



船員の活躍の場



船員の暮らし



船員への近道は
商船系の学校



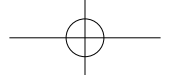
商船高等専門学校とは



商船系大学とは



人事担当者に聞く
「期待される人物像」
とは



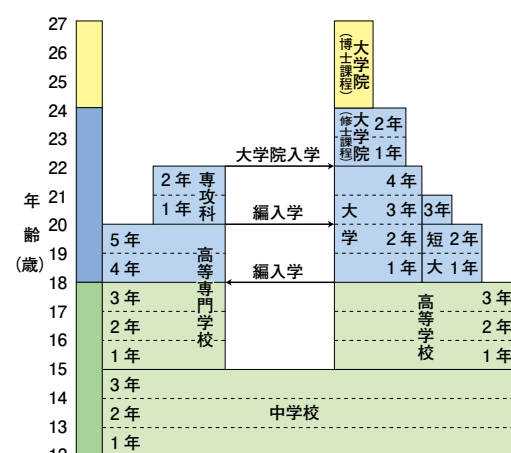
商船高等 専門学校とは

とやま とば ひろしま おおしま ゆげ
富山・鳥羽・広島・大島・弓削

日本には全国に55の国立高等専門学校（高専）があり、そのうち5校が商船高専です。高専では応用能力の高い技術者の育成を目的としています。高専を卒業すると準学士を、さらに専攻科で2年間学ぶと大学卒業と同等の学士の学位を取得することができます。

5年一貫教育

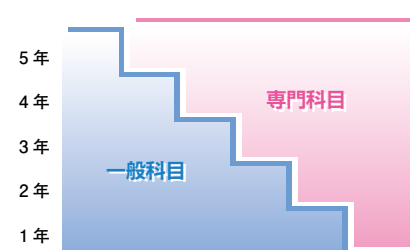
商船高専では、高校や大学の教育システムとは異なり、社会に必要とされる技術者を養成するため、中学を卒業した15歳から20歳までの5年6カ月間の一貫教育を行っています。大学入試の影響を受けないメリットを生かした、実験・実習・実技を重視した実践的専門教育が特長です。授業は少人数制で、教授、准教授などの教育スタッフによるきめ細かな教育指導が行われています。卒業時には、大学とほぼ同等の専門的な知識・技術が身につきます。



※この図は一般的な5年制高専の場合を例にとったものであり、学校の統合などによってシステムが変わる場合があります。

くさび型教育

「くさび型教育」とは、高専独自の教育方針です。幅広い知識をもった豊かな人間教育を目指し、5年6カ月間を通じて数学、英語、国語などの一般科目と専門科目をバランスよく学習していきます。専門科目では船員に必要な知識・技術を習得する科目と海運に関する科目を学びます。学年が進むごとに次第に専門科目の時間数が増え、3年生では総時間数の半分に、4・5年生ではほとんどが専門科目となります。



実践的教育

キャンパスの近くには臨海実習場が整備されています。充実した環境を活用して本格的な実践教育を実施し、豊富な体験を積み重ねることで、実社会で生かせる高度な知識と技術を身につけます。また、卒業研究発表やロボットコンテスト、プログラミングコンテスト、プレゼンテーション大会などあらゆる角度から創造する喜びを体感しつつ、実践力を高めることができます。



寮生活

ほとんどの高専には寮があります。寮生活の目的は、集団生活に慣れるとともに、自立心や協調性を養うことです。先生や先輩を敬い、友だちを大切にすることを心がけることで、一生の仲間が得られます。寮の多くはキャンパスの中にあるため通学にも便利で、多くの学生がクラブ活動に励んでいます。寮には食堂や浴室、ラウンジ、自習室、コンピュータ室など、快適な生活を送るための設備が整っています。また、寮生活を楽しめるものにするため、寮祭、体育祭、クリスマス会などのレクリエーション行事も行われます。

富山商船高専の

先生、卒業生、在校生から一言

自ら考え、努力し、社会の発展に貢献できる人に。

商船学科長 機関コース主任 見上 博 教授

四面を海に囲まれ、資源の乏しい日本が海運を隆盛させ、その発展によって国を支えることは、昔も今も変わらない使命です。それに直接的、間接的に携わる海運の仕事は、まさに我が国の発展に直結したものだといえるでしょう。

私が日頃、大切にしている教育方針は次の2つです。1つは「自分で考える」ということ。そのためには教える側にも辛抱が要求されます。もう1つは、基本的な演習をいとわないことです。そのために地道なドリルを課し、努力を習慣づけるよう指導しています。実力を涵養するためには、これらが不可欠だと考えます。

ブランドよりも実質志向の人には、ぜひ本校の商船学科で学ばれることをお勧めします。本校でいろいろな体験をし、自ら考え、自ら開拓し、他人と協調してごく普通のことをごく普通にこなせる人になってください。

これらの経験から、大きな可能性を秘めた人になって、社会に貢献していただきたいと思っています。



商船学科で培った力を陸上勤務で発揮しています。

富山商船高専卒業生 ワールドマリン株式会社勤務 江尻晴菜さん

現在、船舶管理業の工務関係の仕事に携わっています。具体的には、船上でトラブルが発生した場合の対処や、事故防止のための指導、船舶の法的検査の申請や、船内での生活に必要な資材の手配などです。船舶が安全に航行するため、陸上からバックアップしています。

就職活動をするにあたって、教官が親身に相談に乗ってください、船舶管理という仕事に興味をもちました。会社見学の際、第一線で活躍する若い先輩社員のお話に感銘を受け志望したのが現在の職場です。

仕事のやりがいを感じるのには、学校で学んだことが活かされたときや、新しい業務を任せられたとき。4年6カ月の授業と1年の実習、航海当直で学んだことはすべて、仕事をするうえでの基礎となっています。

また、仕事を上司に評価されたり、英語で自分の意志を伝えられたときにも達成感を感じます。職場ではさらに専門的な知識が必要なので、学び続ける姿勢を忘れないよう心がけています。

夢に一歩近づいた今、即戦力となるための努力を。

5年 岡島拓哉さん

船との出会いは子どもの頃。保存船である海王丸を見学して、幼心に「こんな大きな船を動かしてみたい」と思ったのを覚えています。

船員について調べていくうち、世界の人々の生活を豊にする、やりがいのある仕事だと知り、この学校に入学しました。

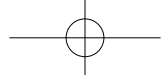
現在受けている授業で興味深いのは、海事法です。教官は、私たちもお世話になる航海訓練所で航海士をしておられたため、実体験を交えて話してください、とてもわかりやすく、楽しい講義です。

商船学科卒業後は、即戦力となるよう「第一級海上特殊無線技士」「第三級海上無線通信士」「第一級小型船舶操縦士」「第一級海技士」を在学中に取得できるよう勉強に励んでいます。

私はこのたび、海運会社に内々定をいただくことができました。幼い頃からの夢である船員に一歩近づけたと嬉しく思っています。将来は、世界中を行き来する船に乗り、安全運航を心がけた信頼される船長になるのが目標です。



2009年6月取材



商船系大学とは

東京海洋大学（海洋工学部）
神戸大学（海事科学部）

国立大学法人の商船系大学は東京と神戸に2校あります。それが東京海洋大学（海洋工学部）と神戸大学（海事科学部）です。在学中に6カ月間船に乗り、船員を目指す人は、さらに合計1年間の乗船実習で経験を積みます。

学びの特色

大学の4年間で、合計6カ月間の乗船実習を行います。1年生から3年生までの学年でそれぞれ1カ月間、4年生では3カ月間の乗船実習を行います。卒業後さらに6カ月間の乗船実習科で学び、3級海技士の試験に合格すれば、外航船員として乗船ができます（乗船実習科の修了者は筆記試験が免除されます）。船長を中心としたチームワークを保つための「コミュニケーション能力」や、厳しい自然環境に耐える「忍耐力」、船内組織の中で決められた仕事をこなす「責任感」を養います。



実践力を養う施設・設備



商船系大学は海上のスペシャリストを養成するための、操船シミュレータやレーダーシミュレータ、船舶運航性能実験水槽などの施設・設備が充実しています。実験や演習を行う際には、練習船を使用します。

また、安全な航海をエンジニアリングで支える技術者向けには、レーザーレーダーによる大気環境計測や超小型複合サイクル機関、ロボットアーム、大型ディーゼル機関などがあり、船の動力や付随する機械、システムを学びます。



東の商船系大学

東京海洋大学は2003年10月に東京商船大学と東京水産大学を統合してできた大学で、海洋工学部は海事システム工学科・海洋電子機械工学科・流通情報工学科の3学科に分かれています。合併後も各大学の伝統と個性・特徴を継承し、海洋のプロフェッショナルを育てる大学です。海上輸送に関わるグローバル化した諸課題について理解と認識を深め、21世紀社会におけるリーダーとして求められる実践的指導力を養います。また、科学的、工学的視点から海洋を含む地球環境の活用法や保全方法について提示し、実践する能力を培っていきます。

西の商船系大学

2003年、神戸大学と神戸商船大学の統合により、新たに神戸大学海事科学部が発足しました。海事技術マネジメント学科・海洋ロジスティクス科学科・マリンエンジニアリング学科の3学科を設置しています。教育の目的は、船員だけでなく国際海事社会の先頭に立つて活躍できる管理技術者を育てることです。そのため、船舶・運航・環境・動力・機関に関する実践的な知識や技術とともに、安全管理・品質管理・技術管理などの一般的なマネジメントの知識・技術・手法を広く学びます。集団で学びながら、チャレンジ精神や行動力、協調性を養います。

※この他、東海大学（海洋学部）・独立行政法人水産大学校からも船員になることができます。



東京海洋大学の

先生、在校生から一言

商船教育から広がる多彩な進路。

海事システム工学科長 庄司 邦昭 教授



工学教育の基本は理論と技術が結びついたところにあります。商船教育は、教育機関での授業と練習船などでの実習が連携して成り立っています。本学の海事システム工学科は、明治以来の工学教育を色濃く残しており、少人数による授業と実習が組み合わされた、現在ではユニークな教育システムだといえるでしょう。卒業後の進路も多方面に開かれているので、より多くの人に本学で学んでいただきたいと思っています。

長い海運の歴史を見ても、船員に求められる能力は普遍的なものであるように思います。それは、仲間と協調する能力、自ら決断し、率先して実行する能力、自然の状況変化を把握する能力です。海運の仕事は、大きなビルディング相当のものを動かすこと。また、日本の生命線である海運に貢献するという認識が、船員として働く意義につながるのです。今後、海運の重要性が国民全体に認知されるよう、力を注いでいくことも私たちの役目です。

海の安全を守る、海事法務のプロを目指します。

海事システム工学科・航海学コース

4年 斉藤 裕美 さん

中学生のとき文部省（現・文部科学省）主催のクルーズ研修に参加したのが海との出会いです。航海術を教えてもらったり、海上での神秘的な現象を目の当たりにしたりと、はじめての体験にとっても感動し、航海士になるために勉強をしようと思うようになりました。

好きな授業は、帆走実習です。グループ全員で協力し、カッターというマストのある小型船を自然の力だけで走らせます。風に乗って走るときは最高に気持ちがいいものです。船を下りてからも仲間意識が向上して、皆との結束を高めることができました。

そのほか本学には、操船シミュレータなどの設備が整っており、本番さながらの実習を行うことができます。また、小型船舶免許を取得するための実習では実際に操縦することができるという船の醍醐味を味わえます。

現在私は、「海の司法書士」と呼ばれる海技代理士の資格を目指しています。将来の目標は、海の安全を守り、海難事故の減少に貢献する仕事につくこと。そして、海と船を好きな人が増え、船員の仕事を多くの人に知ってもらい機会が増えたらいいなと思っています。

2009年6月取材





川崎汽船株式会社
海事人材グループ 人事チーム
チーム長
神本 貴司 さん

「船のプロに」。強い志が船員への第一歩。

運輸業といってみなさんが思い浮かべるのは鉄道や航空ではないでしょうか。海運はモノを運ぶことをメインとしているため、あまり注目されないのかもしれませんが。ただ、日本をはじめ、世界中の国々で必要とされる物資のほとんどは船で運ばれています。日々の暮らしを支える製品や、その元となる原料を運ぶ船の役割はとても大きいものだといえます。

船の社会は、船長を頂点とした縦割りの社会です。一般社会に比べると厳しいイメージが強いかもしれませんが、船員たちはわきあいあいとした雰囲気の中で働いています。それでも、ひとたび船長オーダー、機関長オーダーがあれば機敏に動く、メリハリのある職場です。

長い航海の間は、さまざまな出来事が起こります。そのため感慨深いのは船を降りるとき。自分の足で土を踏んだ瞬間、「この年はこの船

で仕事をしたんだな」という思いが一気にこみあげてきます。とくに苦労が大きかった船ほど、それを克服して下船するときの気持ちは言葉に表せないものがあります。この感動を何度も味わえるのが船員の醍醐味でもあります。自ら船を動かして、積荷を必要とする国、人々のもとへ届けるスケールの大きな仕事に、達成感とやりがいを感じることができるでしょう。

これから船員を目指す方には、船員の仕事をよく掘り下げてほしいと思います。そして、「プロになる」という意識をもって学ぶことが重要です。仕事に対する責任感、向上心ももちろん必要ですが、それ以前に大切なのは、「船員になりたい」という思いです。この仕事をもっと深く知りたいたと思えば勉強も楽しむことができます。志を強くもって学んでほしいと思います。



新日本石油タンカー株式会社
船舶管理本部 船員部
船員グループマネージャー
加藤 健次 さん

使命感をもって、次世代の海運を担う人に。

日本は貿易立国として海を媒体に世界中の主要な都市と結ばれており、海運なくしてその地位は成り立ちません。また、近年では環境に負荷の少ない優れた輸送手段として海運が注目されています。このように海運は日々の生活や人と地球の共生に重要な役割を担っています。しかし、少子化の影響により、次世代を担う人材が減り、将来が危ぶまれています。私たちは若い人が憧れを抱く職場づくりに尽力し、使命感をもって海運に取り組む若者を増やしていきたいと考えています。

当社は、中東から日本国内の石油基地への原油を運び、さらに石油基地から各精油所への原油を輸送しています。数ある船の中でも、とくに高い技術が要求されるのが原油を運ぶタンカーです。船員は豊富な乗船経験で培った専門知識を生かし、陸上スタッフとしてもあらゆる場所で活躍しています。例えば海務監督と呼ば

れるスタッフは石油基地や精油所に駐在し、タンカーとターミナル間の水際全体の安全確保を担う業務にも従事します。船員は日本の経済活動に必要な不可欠なエネルギーを安定して確実に供給することを使命とし、職務に誇りをもって

います。乗船期間中、船員は家や家族と離れた場所で働くため、給与は他の業界と比較しても必然的に高くなります。扱う貨物や船によって専門性と技術力が要求されるため、その他の手当も支給されます。また、最近の船には DVD やカラオケなどが備えつけられており、長い航海を快適に過ごすことができます。このように、業務面、待遇面においても、海運は大変魅力ある仕事です。船が好きなお人はもちろん、エネルギーや生活必需品を運び、世界に貢献できる海運の仕事にやりがいを求める方は、ぜひ私たちと共に働きましょう。



■海運の役割と重要性
■社会貢献できる仕事
■船の種類



■船内のしくみと
■船員の仕事



■船員の活躍の場



■船員の暮らし



■船員への近道は
■船舶系の学校とは



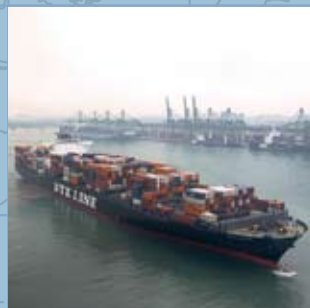
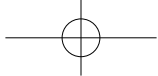
■商船高等専門学校とは



■商船系大学とは



■人事担当者に聞く
「期待される人物像」
とは



に ほん せん しゅ きょう かい
社団法人 日本船主協会

〒102-8603 東京都千代田区平河町2-6-4 海運ビル
Tel : 03-3264-7171
fax : 03-3262-6767

日本船主協会のホームページに
いろいろな海運会社があります。

<http://www.jsanet.or.jp/>

2009 年 7 月作成

ISO 100 PRINTED WITH
ISO INK
大豆を使ったインクを使用しています