

第4回水産教育のあり方に関する検討委員会

日 時 平成21年4月17日（金）

13:30～16:00

場 所 サンラポーむらくも2F 祥雲の間

会長挨拶

今回、第4回の水産教育のあり方に関する検討委員会の御案内をしましたところ、皆様には御多用の中を御出席いただきまして、まことにありがとうございました。

今回は、前回までの議論を踏まえまして、事務局から今後の水産練習船のあり方について幾つかの例を提示していただきます。それに基づいて審議していくということが一つ。また、次回、第5回ですけれども、この検討会議では提言案を審議するというふうになっております。したがって、今回はその前ということで、その骨子を議論してまいりたいというふうに思います。

今回、重要な事案を審議するというので、3名の方が御欠席でございますけれども、事前にそれぞれ個別に意見を伺ってまいりました。そういう方の意見を踏まえて議論してまいりたいというふうに思います。

長時間の協議になりますけれども、積極的に御発言いただきますようによろしくお願い申し上げます。最初のごあいさつといたします。ありがとうございます。

今後の検討スケジュールについて

（事務局より資料2により説明）

議題1 水産練習船のあり方について

（事務局から資料3により説明）

○委員

イカ釣りの実習というのは島根県だけが実施しているのか。中型練習船でイカ釣り実習に何カ月ぐらい出ているのか。また、航海実習で中型練習船はどこまで出かけるのか。いわゆる沿岸なのか、日付変更線を越えるのか。

今後の水産練習船のあり方で、案（１）の大型船は６５０トンでないと機能しないのかどうか、案（２）の４９９トンの大型船では超えられない問題点があるのか。仮に案（１）を選択した場合には、現在の「神海丸」は２７年度まで使うのではなくて売却とかにならざるを得ないのか。

○事務局

中型船、大型船を使ったイカ釣り実習は、島根県だけですが、どの県にも小型船舶があり、体験的にイカ釣りを１泊２日ぐらいでやってる県はあると思います。イカ釣りの年間航海日数は、大体１学期の６月から１１月まで専攻科生と本科生で実施します。１航海１週間から１０日間で、これを大体１０回実施します。航海実習については九州方面、瀬戸内海方面、そして北海道方面に行っています。これについても１航海大体２週間程度です。これは「わかしまね」で実施していましたので、国内のみということになってます。

大型船が、６５０トン必要かということについては、本科生と専攻科生合わせると最大６０名になり、４９９トンの船に６０名を乗せるのは難しいと考えます。また他県でもそのような船ありませんし、船舶の、安全性を考えると、６００トン以上はなければ難しいと考えています。また、「神海丸」は２８年３月を廃船予定であり、もし６５０トンの船をつくった場合には、前倒しせざるを得ないかなと考えています。

○委員

大型船になると、喫水とか船の長さで入る港がかなり限定されると思います。私が水産高校で伺ったときには、大型船で瀬戸内海等に行かれたときにどこの港にでも寄港できるということがなかなか難しいというふうに伺ったんですが、どうなのでしょう。

○事務局

「神海丸」を泊められるようなバースを確保するため、各港にある代理店等の方と連絡を密にしてコンタクトを十分にとって手配していますので、問題があったということはありません。

○委員

神海丸が平成２８年の３月に廃船予定というのは、それは決まっていますか。

○事務局

一応平成２８年３月をということで廃船を予定しています。

○委員

この案（１）の場合は、イカ釣りの実習は小型でやるということですね。

○事務局

小型船だけでなく、大型船でも集魚灯等をつけてイカ釣り実習はできます。「わかしまね」のように専用の集魚灯はないですが、イカ釣り漁業は十分に大型船でも体験できます。

○委員

運用を考えると、2校で1年間365日で1隻ですから、イカ釣りにも、遠洋にも出ることが可能ですか。

○事務局

2学期、3学期はマグロ実習に行きますが、1学期にイカ釣り実習はできると思います。

○教育長

例えば「わかしまね」で今やってるイカ釣りは、イカ釣りというその漁業実習が主目的ではなく、「わかしまね」で航海をする中において、その乗船の中で単に船の操作とかだけでなく、乗船実習のバリエーションの一つとしてイカ釣りもやっているというふうに理解してもらった方がわかりやすいと思います。したがって、漁業としてのイカ釣り実習というものは、主に小型の船やってるということです。

○会長

お二人漁協関係の委員がいらっしゃいますが、仮に案（1）の中型船がない場合に、例えば沿岸漁法の実習についてどう思われますか。

○委員

650トンの大型船1隻にした場合、果たして今現在行われているのと同じ程度の実習ができるのか甚だ疑問に感じます。650トンの大型船に一度に65名もの生徒を乗船させて、遠洋のハワイ航海や、日本海で実習を行うということに何かすごく無理があるような気がします。集魚灯を大型船につけてイカ釣りの実習をすと言われましたが、自分らが実際に漁業を営んでいて、非常に難しい気がします。

○会長

ということは、大型船での遠洋漁業も60人という数がふえると……。

○委員

難しいです。生徒が60名に教官も加えたら90名ですから。650トンの船舶に100人近くの乗員を乗せて、日本海へも行き、ハワイへも行くというのはどうですかね。

○会長

沿岸漁法の問題については小型船舶で十分対応できるというふうに考えていいですか。

○委員

沿岸航海も今の小型船の「みこしま」で十分できるかという、自分は少し疑問に感じます。大きい船は大きい船のやり方、中型船は中型船のやり方があります。大きくして全部対応できるようになるとはちょっと考えられないです。

○委員

今ある「神海丸」（４９９トン）１隻で対応するという案はないんですか。

○委員

生徒数が６０名だと４９９トンでは対応できない。

○会長

もう一つ選択肢があるとすると、今の「神海丸」のままで、従来通り鳥取から船を借りるという選択肢ですね。

○事務局

用船の話は文部科学省の方と協議しておりまして、基本的には自県の船で対応しなさいということです。用船の話をした時にも、できるだけ早く新しい船で対応しなさいということをおっしゃっておりますので、長期にはなかなか難しいということです。

○委員

「神海丸」１隻体制の可能性は全くないわけではないと思いますので意見を言います。要するに、本科の募集定員が４０人、専攻科とあわせて受け皿を準備すると６４人になりますが、定員を落とせば現在の神海丸１隻でも可能ではなかろうかと考えます。

○会長

今のご意見を含めて３つの選択肢ということなんですけども、この点について御意見を伺いたいと思います。

○委員

財政が豊かで、生徒の入学がこれからどんどん見込めるという状況であれば、当然新しい後継船をつくるべきだと思います。財政面や、将来の生徒数減ということがかなり濃厚に見込まれる中で、この議論を、しているんじゃないかというふうに思います。

ですから、現状のままで新しい船として中型船を建造するというのはかなり無理な部分があると私は思います。したがって必然的に大型船１隻の場合ということ、考えるべきだと思います。その場合も、装備を新しくするために前倒しで建造すべきであると思っております。船の機能の問題があると思いますが、技術的な問題というのは研究すればクリアで

きるんじゃないかという気もしております。それと、学校のあり方については、もっと根本的に考えなければならないという部分があるかと思えます。

○委員

かつて中型船の「鵬丸」は隠岐水産の所属、同じく中型船の「若潮丸」が浜田水産の所属、「神海丸」を2校で共有し都合3隻体制という非常に恵まれた環境に島根県はありました。その後、財政的な問題からか、中型船が「鵬丸」1隻になりそれが県の所管になり、そうして「鵬丸」の代船が「わかしまね」ということになりました。

大型船があって、大型船の特徴を生かした実習、中型船は中型船の特徴を生かした実習ができれば、理想に近いんでしょうけども、やはり財政のことを考えれば、そうは言っておれんじゃないかと思えます。

前々回の検討委員会の時、浜田水産高校で専攻科の生徒と懇談する中で、勉強する環境、生活する環境をよくしてほしいという話が生徒からありました。やはり船を大型化すれば、環境もかなり改善されると思えます。また、ランニングコストの問題で、人件費のことが相当大きなハンディになるんじゃないかと思えます。やはり理想は理想ですが、そういった財政的なことも考えながらやっていくべきかなと思ったり、そういうことは考えなくてもいいかなと思ったり非常に難しい判断になると思えます。

○委員

この検討委員会で以前にいただいた資料の中で水産高校の本科の生徒数の充足数を見ると、いずれも57%、67%というふうな数字になっています。これがさらに生徒数が少なくなってきた場合に、島根にこの水産高校が2校、本当にこれから後もあり続けられるのかなといったようなところの心配も出てきたような気がしております。建造費とランニングコストも含めて、今の島根の財政状況では2隻を維持していくというのも少し厳しいという状況も踏まえると、今の御提案の案(2)の方は難しいんじゃないかと思えます。

○委員

私は財源のことはあまり考えたくないなという前提で意見を言わせていただきます。生徒数が減少するのは水産高校に限らず全国的なことです。その中で水産高校の生徒たちは、ある種職人だと思います。そういう生徒を育てるためには、ある程度充実したさまざまなことに対応できる教育設備はどうしても必要だと思います。

経費的なことばかり考えると、中途半端な教育に終わってしまうんじゃないかなと思います。今までこういう設備で対応してきた水産高校の教育の中で育った子供たちが、今後

も現場で活躍してくれることを祈るためには、それなりの設備というか、対応できる船が必要だと思います。様々な対応のできる生徒さんを育てていただくためには、中型船が必要だと思います。

○委員

財政状況を考えますとどうかなとは思っていますが、将来のこの島根の水産業をある意味担っていく若者たちが、お金がないからといって十分な教育環境が与えられないというのはいいことではないと思っています。先ほども水産業をなさっている委員が言われましたが、それなりの対応ができるような実習船を用意しておくべきではないかなと考えます。したがって、私は当然中型船を建造し、しかも「神海丸」は当分使用し、650トンの大型船を改めて建造しなくてもいいと考えます。地元の方からも、強い要望をいただいております。

○会長

〇〇委員さんはどうでしょうか。現状の体制で中型船も含めて、大型船は今の「神海丸」でいくということというふうに理解した方がいいですか。

○委員

いや、「神海丸」がそのまま使えて1隻で賄えるならば、それが一番いいです。費用ということになると、資料では2隻のときと1隻のときの比較はしてあるんですが、当面財政支出でお金が実際どれだけ出ののかっていうことを考えると、「わかしまね」と同じ船をつくった方が、当面ではお金の出は少ないですね。ランニングは別としても、総費用的に考えても県の財政から考えれば、しばらくの間は中型船をつくった方がお金の出る量は少ないです。資料で比較すると大型船つくった方が安いようには見えます。財政が何年のスパンで見てこれを出されたかというのはわかりませんが、1回に出る金額は大型船を建造する方が大きいのであと5年「神海丸」があるという前提で考えると、そこまでの支出は中型船をつくった方がはるかに安いですね。

○委員

私の意見は、この判断で財政論が一番前に出るということは賛成ではありません。ただ、他県と比べると島根県が1県に2校あって2隻でやっていくということが、今の時代そこまで本当に必要なのかという気持ちがあるのは事実です。その中で1隻で工夫すればできるということが本当に保障されるならば、これはもう1隻でもやむを得ないというのが私の意見です。

定員割れから2校が必要かどうかという議論が出かけたこともありましたが、島根の地形的なこととかを考えれば、両方で続けていけるような工夫は必要だと思います。

海洋学科がない限りは水産高校じゃないわけですから、これは必須です。本科の定員も40が一番効率的であって、40にするのであれば、専攻科の定員について考える必要があるように考えます。専攻科は3級海技士の受検資格を取ることが一番の目的だということなので浜田、隠岐の両方ともいつも満杯ではなければ、置く場所は別として、両方で例えば10人とすることも考えられます。この大型船の40人乗りと65人乗りを考える際には、専攻科の残し方に工夫の余地はないのかなという感じもしております。だから、1隻で何とかなら1隻でというのが私の意見です。

○会長

ざっと皆さんに意見を聞きましたけども、教育長、感想をどうぞ。

○教育長

この問題は教育問題としての側面と財政問題と両方から考えていかなければならないと思います。財政問題、極論すれば、例えば専攻科でかなりの経費を使って教育しても、県内の産業に就職口の実績がほとんど今はない、あるいは今後の見通しもないとなれば、コストをかけるだけの意義があるかという議論もあります。それでは、専攻科を廃止しようということになりますと、おのずから、船そのものが要るのかという話になります。小型船だけでいいのではないかという話になります。しかしながら、それはやはり暴論ですので、そういう結論を出すというわけには私もいかないと思いますから、皆さん方の知恵をかりた上で、落としどころを探っていかなければならないと思っておるところであります。

2隻体制として、現在の神海丸を平成28年の3月まで使うと、少なくとも3年ぐらい前の平成25年ぐらいからはもう建造にかかるようになります。今新たな大型船を建造すると、3年ちょっと前倒しすることになろうと思います。財政の視点から考えますと、2隻体制として今回「わかしまね」と同じ中型船をつくるよりは、つくりかえた方が効果が出てくるというふうに思います。

ついでに今の浜田と隠岐の水産高校の2校のことについて、少し触れさせていただきますと、現在のそれぞれの地域の経済のことを考えますと、学校としての単独の存続ということは議論が必要かもわかりませんが、少なくとも水産というものを隠岐と浜田にはこれはやはり残さないかんじゃないかなというふうに思っています。そうして残したときが一番その教育の効果、あるいは教員の数が標準法で確保できるのは、単独校の方が確保しや

すいという問題があります。もちろん単独校を、どこまで持ちこたえられるかという問題も一方では考えながらではありますが、今回この結論の中では、単独校であることを前提条件として考えていく必要があるんじゃないかなというふうには思っております。

資料に各県の練習船について書いてありますが、実は徳島の水産高校には船がありません。船のない水産高校です。もうそういうところが出てきてます。また、山口、福岡、長崎は3県で船を今共同運行するため現在建造中であります。

そういうことも頭の中には置きながら、繰り返しになりますが、委員の皆さんの知恵をかりたいというのが私の気持ちです。

○委員

要するにどういう工夫なり知恵を出すかだと私は思うんです。2隻つくるのは金を出せば済むことですから簡単です。そうじゃない状況にあるっていうことを頭の中に入れて、生徒に対して一番望ましい教育はどうかという、そのぎりぎりのバランスをどうとるかということではないかと思います。例えば1隻の問題点として、将来的に生徒数の大幅な危惧の可能性があります。それは逆に考えれば、全国的な船員不足が将来にわたってずっと拡大していくわけですから、この辺の養成っていいですか、特に専攻科のほとんど100%海の関係に就職されるんですから、力を入れていくという余地はないのか。

例えば専攻科を統合しようとする場合、確かに島根県の費用で県外で働かれるのを非常に納得できないという議論はあるかと思えます。しかし、県立大学だって同じことでして、他県の生徒さんが来られて、学生が外へ育っていくという現実もあるわけですから、やはり教育ということはそのことじゃないかと思えます。その辺のそこを踏まえて、やはり知恵と工夫を最大限出していくってことをやはりもう少し考えるべきじゃないかと思えます。2隻だと別に知恵なんか出す必要は私はないと思えます。

○会長

スケジュールを聞くと、「わかしまね」を再建造してもすぐ次の「神海丸」の再建造の話が出てくるということで、2隻体制を維持すると相当コストがかかり、財政面を考えればはるかに1隻体制の方がいいということがはっきりしました。

それと、1隻体制とするなら、やっぱり教育内容は工夫すべきだという意見がありましたが、その点、漁業関係の委員の方々、どうでしょうか。

○委員

ちょっと難しいじゃないですか。教育が1隻でできるかできないかという、現場とし

てはちょっと難しいと思うんです。やはり大きな船には大きな船の、「わかしまね」なら「わかしまね」クラスの技術の習得ができるということはあると思います。それを1隻にして全部は賄えるかということ、ちょっと不可能だと私は思います。

○会長

それは、例えば、底びきとかまき網とか漁法の習得ということで難しいとかじゃなくて、一般的に島根の沿岸漁業全般からいって難しいということですか。

○委員

そうです。この漁業実習というか乗船実習が1隻で同じような教育がなされるのかということに疑問を感じます。大型化した船舶で、日本海近海で「わかしまね」でやってきたような実習が実施できるかというところに疑問を感じます。

○会長

今日欠席された委員さんの意見にも、そういう意見がありました。教育内容が保証されるかどうかということについて、事務局サイドの見解をお願いします。

○事務局

確かに言われるように、1隻体制で今までどおりのものができるかと言われればちょっと難しい面があるかと思います。どうしても大型船は生徒の乗船履歴等で日付変更線を越えなければならないため、遠洋漁業はやらなければいけません。あと「わかしまね」の実習内容をどこまで大型船でできるかということについては、日本国内を回る航海実習の船が「わかしまね」(196トン)から大型船(650トン)になっても、ほぼ同様の実習ができると思います。

ただ、先ほどから出ている「わかしまね」の主な漁業実習内容というものがイカ釣り漁業です。大型船の構造をマグロ漁業とイカ釣り漁業どちらとも完璧にできるようにするのは難しいので、大型船に集魚灯をつけてイカ釣り漁業をやるという形でしか、今は考えられないと思います。

○委員

今お伺いして、現場から見たら漁業実習はできないといえると思います。確かに経費とかそういうことを考えれば、2隻よりは1隻の方がずっと安く上がるというのはわかりますけれども、この漁業実習、水産教育ということを考えると、今までのような指導、教育はできないと思います。

○委員

当然2隻でやっていたときと「同じ事ができるか」といったら「できない」という結論は、当たり前の話です。そこでどこら辺までが許容できるのかかという議論にしないと、「今と全く同じような保障しよう」という命題から始まると、これはおのずから2隻体制にせざるを得ないということになると思います。

結局、本科を終わって出たときに、少なくともどれぐらいの資格とか素養を備えた人材が欲しいかというようなところから逆算して、もし、大型船1隻でそのような人材を育てることができないのであれば、これはちょっと考えないといけないなということにはなるかと思います。ただ、他県では1隻で漁業の人材を供給している例があるわけですから、島根県もそこに工夫の余地が当然あるんじゃないかなと思います。

○委員

マグロ実習したからといって、マグロのプロになるかといえばそうではないんです。マグロ実習の中で、もちろんマグロのことを勉強しますが、操業の仕方も勉強します。それからそのほかのこともたくさん勉強します。先ほど教育長が言われたように、イカ釣り実習もするけども、そのほかのこともたくさんするわけです、イカ釣りの名人になるわけではないんです。また、大型船でイカ釣りも経験できます。中型船がなくなった場合にどうしてもできないことがあるだろうかと考えみた場合、例えば小回りがきかず、喫水の浅いところに入れないので入港制限はもちろんあります。その他いろいろなことがあるかもしれませんが、生徒が実習をする上では大きい船の方がいいと思います。生活環境、勉強する環境、実習する環境、これは格段に違います。やはり大きい船は余裕が出てくる、それから航海する上でも余裕が出てくる。大型船の場合のデメリットもありますが、最終的にそういったいい面や悪い面を考えていくと、やはり大型船1隻の場合がいいかなというように思います。

中型船がなくなった場合に、中型船でしかできないことがあるという意見も出てましたが、それは何とか工夫してできるような気持ちもあるんですよね。だから、もうすこし検討なり研究なりしていけばいいと思います。

〔休憩〕

○会長

再開いたします。他県の1隻体制で遠洋航海を2航海やっていると、実際に近海実習等を大型船でやっているとありますが、そうした実態を御存じであれば話をいただければと思います。

○事務局

2航海、3航海と書いてありますが、あいたところでは沿岸航海をやっています。例えば漁業、機関係以外の生徒を乗せている学校もあります。また、大型船で「わかしまね」のことがすべてできるかという話ですが、両校は19トンの小型船で刺し網実習、イカ釣り実習、かご実習等を行っています。その実習の中で技術を習得して地元後継者、漁業者となっている生徒もいるのが現状です。例えば大田や仁摩の生徒は、1級小型船舶免許を取り、そういった漁業技術を学んで地元後継者になってます。専攻科がある以上、乗船履歴を確保するというのを考えると、大型船が必要ではないかというふうに思います。

○会長

操業そのものの実習からいうと小型船でできると。ただ、実際の業としてイカ釣りやるんだったら海に何日も出ているという対応がいわゆる小型船ではできないということですね。だから、そこまでの実習を教育として考えるのかどうかということです。漁法を小型船で習得できればいいということなのか、それともそこまでやるべきなのか。もちろん、装備が不十分ですが、大型船でもできるということで、何とか解決する方法は見えるんじゃないか、と思うんですけども、どうでしょうか。

○委員

要するに島根県と岩手県だけ、中型船と大型船の2隻体制であり、他県は主に大型船1隻体制ということであるならば、島根県の育てる水産の生徒はよそとは全然違うんだよということを教えてもらわないと、大型船1隻でもいいんじゃないかという考えを捨て切れないわけですよ。そういう違いがあるから、我が県はやっぱり2船体制は絶対維持してやらなければならないという理由を本当は一番知りたい。船の値段だけでなく、教員の人数で教員コストも全部はね返りがあって、それが10年やれば掛ける10倍、20年やれば20倍という計算になるわけですよ。

○教育長

2隻体制である北海道、岩手、島根ともに学校が複数あります。もともと船の隻数は、学校ごとに自前の船を持つということが前提でやってきたと思うんです。けれどそれが難

しくなっていく中で、2校あるところも1隻に変わってきたと考えられます。その中で、北海道とか岩手、岩手の宮古と高田というのはかなり距離が離れており、島根の場合も浜田と隠岐というような実態がありますので、船を共有するという配慮をして、現在の2隻体制がこの3県だというふうに私は理解しています。

○会長

実態をわからずに言うのはちょっと危険な話ですけども、今までの中型船が本当に活用されてきたかどうかという部分もちょっとあると思います。もちろん、2船がいいということはわかるんですけども、今まで本当に、小型船と大型船1隻体制でカバーできない教育内容だったのか、本当に中型船が必要でやってきたのかということ、そこらあたりどうなんでしょうね。

○委員

この1隻体制にした場合、ぎりぎりどういう工夫を具体的にやったら1隻でできますよと、きちっとしたシミュレーションとといいますか、かなり詰めた議論をしておかないと、「1隻でいいよ。」という話にはいかないんじゃないかという思いがあります。もう少し説得力のあるシミュレーションが必要じゃないかと思います。

○教育長

本質的な実習内容では、従来の100のものが100のまま日数とか時間がとれるかどうかという問題は詰める必要がありますが、国際交流等の多目的な運行の部分はこれはもう日数の上でカットせざるを得ないというふうに思います。

基本的に論点整理しますと、専攻科を残す残さないで船の大きさも全く考え方が変わります。専攻科がもう要らないということになれば、小さな船あるいは現在の「神海丸」を使って、次の時には同じ大きさの船をつくるか、もうちょっと小さな船つくるかということで、中型船、大型船そのものが1隻も要するのかというところにまでいってしまいます。

○会長

専攻科が要るか要らないのかという、制度論を基本的にここは議論をする場ではありません。ただ、逆に言うとこれから専攻科の生徒が増えるかもしれない、そういう可能性も今後の努力次第というか、世の中の状況次第で何とも言いがたいところがあり、制度論でなかなか判断しにくい面があるので、将来どうなりそうかとイメージしながら現状でも判断を下さざるを得ないというふうに思います。

○委員

3級海技士は合わせて18カ月の乗船履歴になってますけれども、例えば4級とか5級の場合は何カ月ですか。

○事務局

5級も同じです。18カ月です。

○委員

今いろいろ議論を聞いていて、確かに2隻はどうかなということもわかるんですけど、船の実態からすると、中型船というのが一般的に県内の漁業で、ある程度の船団就職先としては使ってる船ではないかと思います。したがって、仮に大型船1隻でという結論を出すとするれば、大型船でどういうふうにかバーできるのかっていうところまで踏み込んだ答申をつくらないと、対外的な説明が非常に難しいかなという感じはしてるんですけど。

○委員

この1隻にした場合、650トンといえば漁業者から見れば商船と一緒にの観念なんです。生徒たちが実習に乗る船が650トンであり、現実に地元の私たちの船は75トンの船なんですよ、そこでギャップが出るんじゃないかという気もするんですけどね。

○会長

実際にある話ではなしに、そうなるんじゃないかという懸念ですか。

○委員

はい。

○教育長

おっしゃることよくわかります。例えば、「みこしま」や「あわしま」をやめて100トン前後の船にした場合というのはどうなんですか。

○委員

小型船舶1級免許をとるために使うということですかね。それとあと沿海の方と数マイル先ぐらまでの漁業に使うというようなことじゃないですかね。

○委員

結局、漁業従事者は小型船舶1級免許はほとんど全員の方が取得しておりますから、そういうのに欠かせないのが今の「みこしま」であって、なかなか難しいですよ、これは。

○委員

島根県にある船が大きさが100トンあるのは何隻ありますか。

○委員

今現に主要漁業従事船舶というのは、主に100トン、200トン前後の中型が主流ですからね、水揚げ、漁獲量にしても金額にしても。100トン、200トンぐらいの船舶で体験した技術習得というのは欠かせないもんがあると思います。

○教育監

神海丸の定員が40名余りになっています。この神海丸には専攻科生20名が大体常に乗ってる状況なので、あとが余裕ということになりますと20名余りです。したがって、本科生1クラスが乗ろうと思ってもなかなかそこにクラスとしては乗れない、で、その本科生の半分がそこへ乗って、残り半分の子が「わかしまね」に分かれて乗っていたという実態があるわけです。学校としては子供たちを指導していく上で、1クラス単位でいろんなことを学んでいくという実態があるので、1クラス全員40名がそこへ乗ることができると担任としてはクラス運営をしていく上で非常にやりやすいのかなという気がしているわけです。そういったことも観点の中に入れていただけたらいいのかなという気がしています。

○会長

650トンクラスの船で100トンの取り回しができるような教育内容ができるかどうか、操業知識とかノウハウの問題だと思うんですけども、それがクリアできれば今の話はクリアできるわけですし、そこらあたりどうなんでしょうね。

○委員

設備的なものもあると思いますし、基本的に用途が全然違います。日本海で操業すると、日付変更線をまたいで操業する遠洋漁業とは、漁法そのものも違います。なかなか難しいような気がいたします。

○会長

一番いいのは2隻体制で、両方とも新しいのをつくってもらうのが一番いいでしょうけども、県財政が恐らくパンクするだろうということもありますので、県教委の基本的な恐らく考え方は大型船1隻体制だというふうには思っておるんです。今出てるように何とか実際のイカ釣りとか、実際に100トンクラスでやってる操業技術が漁法も含めてカバーできるような内容を設備も含めて、650トンクラスの船へ盛り込んでいただくことについて、御提案いただければありがたいと思いますが。

○教育長

おっしゃいますように分析してまたお示ししたいと思います。資料3の2ページで見ま

したときに、今の400トン未満の船を持ってるところというのが岩手と新潟と愛知、京都、島根です。お二人の委員のおっしゃいますのが非常に現場の実態としてよくわかりますが、逆に言うと数としては400トン以上のところが圧倒的多数になってますんで、こら辺のところを分析した上で、また次回に報告させていただきたいと思います。

○会長

もう一回そういうものを見て再検討をするというですことですね。ほかに何かこの件でございますか。

2番目の議題で、提言案に向けて骨子ということですね。若干御説明いただければ。

議題2 提言案について

(事務局から資料4により説明)

○会長

全体の骨子は基本的にはこういう流れでいいのではないかなと思いますけども、どうでしょうか、何か御意見あれば。

じゃあ、こういうことで一応基本的には骨子を組み立てていきたいと思います。海洋系からは専攻科のあり方の問題が一つ、それからもう一つは栽培系を含む食品系の学科のあり方が一つ、今まで議論してきましたし、中心はこうあるべきだというようなことはやはりきちんと書く必要があると思います。この点についての御意見も、あれば改めてまたここでお聞きしたいと思います。

○委員

大体入っているんじゃないかと思います。専攻科の議論なんですけど、船の体制にはこの専攻科のことが大きく影響するということが今日改めてわかったわけで、大方のここの我々の空気では積極的にとらえようではないかということだったと思います。私もそういうことを発言した一人だと記憶はしております。今年度の専攻科の希望者が多かったということですが、やはりそれが船の大きさというのも関連することであれば、本科は浜田、隠岐の両方に必要だけれども、専攻科も両方の学校になければならないのかとかいうことは、やっぱり若干の議論が出てくるのかなと思います。

○会長

専攻科のあり方について、そういう制度論まで踏み込んで議論を期待されてますか、そ

の問題についてはちょっと遠慮した部分がありましたので、もう一回そこは議論させていただくというふうにしたいと思います。それからもう一つ、食品系の学科の問題ですね、これについてはどうでしょうか。

○委員

まだ全体を読んでないんですけども、やはり一番大事なのは現状にあった、企業ニーズにあったカリキュラムを組み入れてもらうっていうことが必要だと思います。世の中心でどんどん変わっていったら、カリキュラムを早いサイクルで見直していけば、よりニーズに近い知識が得られるんじゃないかと思いますので、その点を強調していただければいいと思います。

○会長

私が今、きょう欠席の方の意見聞いた範囲ですけども、やはり一つは水産技術センター、それと栽培センター、との連携についてもっと積極的にこれはやるべきだという意見がありました。

それから、ちょっと私の参考意見というか、ここに1枚紙配ってますけども、どの専門高校でも言えることだと思うんですが、実際に世の中に出て役に立つということに単なる知識とか基礎学力だけでなく、やはりそれを有効に活用する能力、ここに真ん中にあります社会人基礎力というのが大事でないかと。

これは今各大学で熱心にやりつつありますけども、やはり高校でもカリキュラムに取り入れたり総合的な学習時間を使ってやったりということが増えてます。内容は前に踏み出す力、考え抜く力、それからチームで働く力、これが3点が中心にあり、要するにコミュニケーション能力、実行力、発見力を高めていく力とかが以前に比べて非常に落ちてくる。このあたりを学校だけの責任じゃなくて地域社会でやはり何とかカバーをしていく、育成していく、このことがやはり基礎学力とか専門的な知識を生かす上でも大事になってくるというふうなことが言われています。

そういう意味で、まず水産高校でやっていただけるようなことはできないのかということの一つを考える。これは1年から3年までのカリキュラムの中で、3年間で育てていくということが必要だろうというふうに思ってます。

その上で、基礎学力、それから専門知識ですね。専門知識もやはり、専門科コースでやる限りは一つでもコアになる専門能力を身につけていただきたいと思います。下に書いた食品系で今後必要される専門知識を、高校教育でどこまでやるのかということはありません

けども、このような周辺知識を勉強しておく必要はあると思います。企業での必要な基礎知識、基礎能力、このあたりを少し授業の中に取り入れていくということが必要じゃないかというふうに思ってます。このあたりでやはり特徴づけができるんじゃないかと思ってます。こういうことも含めて食品系の学科について議論できればというふうに思ってます。

本来は議論の結果を取りまとめて次回提案していく予定でしたけども、少し議論の時間がなくなりましたので、次回に船の問題とあわせて行います。

○委員

途中の説明で触れられたかもしれませんが、次回新船つくるときの大体のスケジュールを出してもらえませんか。

○会長

造船のスケジュールについては、次回またあわせて御提案いただければと思います。それでは、これで第4回の検討委員会を終了したいと思います。ありがとうございました。

○事務局

大変熱心に協議していただきまして、本当にありがとうございました。

それでは、閉会に当たりまして、教育長より御礼を申し上げます。

教育長挨拶

大変密度の濃い、また質の高い議論を各委員からいただいておりますことを感謝を申し上げます。

改めて考えますと、水産教育をどう考えるかということは、地元のやっぱり水産業の振興に貢献するものでないといけない、あるいは地元産業の振興に対しての人材の供給ができるものでないといけないというのは、これは当たり前のことでありまして、いかに効率的で、また成果の高い教育を行っていくかということだろうと思っております。

例えば、水産系の学科についても、意欲と能力のある生徒が学びたい、希望してくると、やっぱりそういう学校でなければいかなというふうに改めて思っておるところでございます。

もうしばらく何回が議論をいただくこととなりますが、ひとつよろしく願いいたします。

○事務局

では、以上をもちまして、第4回水産教育のあり方に関する検討委員会を閉会いたします。どうもありがとうございました。