

独立行政法人海技教育機構 第5期中期目標

第1 政策体系における法人の位置付け及び役割（ミッション）

（1）法人の使命

四面を海に囲まれた我が国において、海運業・造船業を中心とした海事産業、それを支える船員などの人材が果たす役割は極めて重要であり、それらが一体となって海事産業群を形成している。外航海運は貿易量（輸出入合計）の99.5%の輸送を占めており、この海上貿易量のうち約6割の輸送を日本商船隊が担っている。内航海運は国内貨物の約4割、鉄鋼、石油製品、セメント等の産業基礎物資に限ると約8割の輸送を担う基幹的輸送インフラである。また、昨今の災害時には緊急輸送等により陸上輸送の代替機能を存分に発揮しているほか、トラック運転手不足等いわゆる「2024年問題」を背景に、モーダルシフトの受け皿としてもより多くの貨物輸送を担っていくことが求められている。国内旅客船は年間7,370万人（令和5年度）が利用するなど、地域住民の移動手段や生活物資の輸送手段等として不可欠な交通インフラとなっている。こうした安定的かつ安全な海上輸送の確保は、高度な専門技術を有する船員により支えられており、船員の養成は、海洋国家である我が国の国民生活の安定や社会経済の健全な発展に資することに加え、経済安全保障の観点からも極めて重要である。

「海洋基本法」（平成19年法律第33号）第20条において「国は、効率的かつ安定的な海上輸送の確保を図るため、日本船舶の確保、船員の育成及び確保、国際海上輸送網の拠点となる港湾の整備その他の必要な措置を講ずるもの」とされ、「交通政策基本法」（平成25年法律第92号）第21条においても「国は、運輸事業その他交通に関する事業の安定的な運営が交通の機能の確保及び向上に資するものであることに鑑み、その健全な発展を図るため、事業基盤の強化、人材の確保（これに必要な労働条件の改善を含む。）の支援、人材の育成その他必要な施策を講ずるもの」とされている。さらに、国土交通省では、安全で活力ある暮らしや環境の実現に向けて、海事産業の市場環境整備・活性化及び人材の確保等を図ることを施策目標として掲げ、その一翼を担うものとして船員養成を位置付けている。このような中、独立行政法人海技教育機構（以下「機構」という。）が、「独立行政法人海技教育機構法」（平成11年法律第214号。以下「機構法」という。）に基づき、船員となろうとする者及び船員（船員であった者を含む。）に対し、船舶の運航に関する学術及び技能を教授し、並びに航海訓練を行うこと等により、船員の養成及び資質の向上を図り、もって安定的かつ安全な海上輸送の確保を図っている。

(2) 法人の現状と課題

機構は、「独立行政法人改革等に関する基本的な方針」（平成25年12月24日閣議決定）を踏まえ、その政策実施機能の強化を図るべく、平成28年4月に独立行政法人海技教育機構と独立行政法人航海訓練所を統合し、全国に計8校の海上技術学校、海上技術短期大学校及び海技大学校と、5隻の大型練習船を擁し、我が国最大規模の養成機能を有する船員養成機関として設立された。

機構は、船舶運航に関する高い専門性を備えた教員（教官）・乗組員を配置し、学科教育と航海訓練を通じた一貫教育により、主として3級海技士及び4級海技士を養成している。また、機構の生徒・学生のほか、商船系大学2校及び商船系高等専門学校5校の学生に対しても、航海訓練を実施し、3級海技士を養成している。このように、機構が有する人的及び物的リソースを活用し、専門教育に特化した養成を行うとともに、船員としての志向性を高めることで、海上産業への極めて高い就職実績を上げており、このことが機構の強みとなっている。近年、内航・外航合わせて毎年1,000人程度の新規就業者がいる中で、機構は、商船系大学・高専の学生を含め、500人以上を堅調に養成しており、我が国における船員養成の中核的な役割を担う機関として機能している。

機構は、統合後の第3期目標期間及び第4期目標期間において、業務運営の効率化と自己収入の拡大に努めながら、「内航未来創造プラン」（平成29年6月内航海運の活性化に向けた今後の方向性検討会とりまとめ）で示された内航船員養成数の拡大に向けた取組のほか、海上技術短期大学校への重点化、航海・機関の両用教育から専科教育への段階的な移行、教育内容の高度化、3級海技士養成課程の入学資格の見直し、練習船の多科・多人数配乗の改善、国際ガス燃料船安全コード（IGFコード）に対応した実務訓練などに取り組んできた。このように、海運業界のニーズや、国際条約の改正、技術革新などの社会の変化を踏まえ、船員政策における諸課題への対応に先導して取り組めることも、機構の強みである。

一方、機構は、引き続き、養成規模を維持するとともに、質の高い船員養成を行うことが求められているが、限られた財源の中、教員（教官）・乗組員の不足、学校施設や練習船の老朽化など人的及び物的なリソースの不足や、練習船における多科・多人数配乗、航海訓練の機会減少など教育訓練の質の低下に直面しており、持続可能な船員養成を確保していく上で課題となっている。また、機構は、中期目標において業務運営の重要事項の1つに位置付けている「内部統制の充実・強化」について、第3期目標期間における期間実績評価及び第4期目標期間における見込評価ともに、中期計画における所期の目標を下回り、改善を要する状況（評定C）にあるため、統合後の組織体制及び人事面の融合を更に進めつつ、内部統制や内部監査のあり方を見直し、国民の信頼を確保していくことが不可欠である。

(3) 法人を取り巻く環境の変化

現在、少子高齢化による中長期的な生産年齢人口の減少を背景に、様々な業種で担い手の確保が大きな課題とされる中、機構を取り巻く環境も大きく変化している。船員については、

働き方改革による適正な就労体制等の確保が進む一方で、一人当たりの総労働時間が減少するとともに、近年、有効求人倍率が急激に上昇し、約5倍という極めて高い水準に達しており、船員不足が深刻化している。また、大学等への進学率は上昇が続き、中学校・高等学校卒の就職者数の減少に伴い船員養成機関の入学志願者も総じて減少しており、学校によっては、入学者の定員割れが生じている。このような状況を踏まえ、令和7年6月、「海技人材の確保のあり方に関する検討会」において、急速に進む少子化を見据え、中学校・高等学校の卒業者を受け入れることを前提とした現行の養成ルートに加え、一般大学の卒業者や、陸上からの転職者に対応した養成ルートの強化などの方向性がとりまとめられた。

令和7年4月には、「(独)海技教育機構の中期的なあり方に関する検討会」において、学識経験者、機構を含む船員養成機関、海事関係団体から意見聴取が行われ、持続可能な船員養成の確保に向け、機構と採用船社の役割分担、学校運営や練習船隊のあり方の見直し、教員(教官)・乗組員の採用要件の見直しや処遇改善を進めるとともに、関係者が協力して機構の財務基盤の安定化を図ることなどの方向性がとりまとめられた。また、長期的には、カーボンニュートラルへの対応や、自動運航船の実用化に向けた動きの進展に伴って、船員に求められる能力が変化していくことは避けられないところ、社会が変化しても活躍できる船員を養成していく役割が求められている。

(4) 取組の方向性

第5期目標期間においては、第4期目標期間の業務実績に対する評価及び上記の検討会において示された方向性を踏まえ、関係者の協力の下、機構の養成基盤を強化し、引き続き、機構が我が国における船員養成の中核的な役割を担って、質の高い船員を養成し、安定的かつ安全な海上輸送の確保を図る。

その際、費用対効果の観点を踏まえつつ、通信環境や情報セキュリティの確保を早急に進め、デジタル技術の利活用により業務を見直し、リソースを確保する視点も必要である。また、法人の長によるトップマネジメントの下、法人の「使命」及び「ミッション」を踏まえ、法人自身が将来ありたい姿などを含む長期的な組織・業務運営の理念、すなわち「ビジョン」を明確化し、職員一人一人へ浸透させることが重要である。その上で、多様なバックグラウンドを持った役職員が一体となって、海運業界をはじめ国民のニーズに的確に対応した良質なサービスを提供できるよう組織風土を醸成することが重要である。

(別添1) 政策体系図

(別添2) 法人の使命等と目標の関係

第2 中期目標の期間

令和8年4月1日から令和13年3月31日までの5年間とする。

第3 国民に対して提供するサービスその他の業務の質の向上に関する事項

「独立行政法人の目標の策定に関する指針」（令和6年11月26日改定）における「一定の事業等のまとめり」は、機構法第11条第1項各号に規定される機構の業務に基づき、「1. 海技教育の実施」、「2. 研究の実施」及び「3. 成果の普及・活用促進」の3つとする。上記「第1 政策体系における法人の位置付け及び役割（ミッション）」のとおり、船員不足の深刻化など法人を取り巻く環境が変化する中で、我が国における船員養成の中核的な役割を担って、安定的かつ安全な海上輸送の確保を図るため、「1. 海技教育の実施」を業務の中心に据えつつ、法人全体としてメリハリのある業務運営とリソースの配分を図りながら、以下のとおり各業務を遂行する。

1. 海技教育の実施

機構法第11条第1項第1号に基づき、船員となろうとする者及び船員（船員であった者を含む。）に対し、船舶の運航に関する学術及び技能を教授し、並びに航海訓練を行う。

また、機構法第11条第2項に基づき、「国際航海船舶及び国際港湾施設の保安の確保等に関する法律」（平成16年法律第31号）第8条第2項の規定による同条第1項の講習の実施に関する業務を行う。

これらの業務の実施に当たっては、船員となろうとする者に対する教育（新人船員養成）に重点を置いた業務運営を行う。

（1）新人船員養成

機構が学校での座学及び乗船実習期間の前半における練習船での基礎的な教育訓練を担った上で、乗船実習期間の後半においては船社における実務に即した社船実習で対応できるよう環境を整え、採用船社との役割分担を進める。また、学校運営や練習船隊のあり方の見直しや、下記「第6 その他業務運営に関する重要事項」で示すとおり、教員（教官）・乗組員の確保を進めるとともに、下記「第5 財務内容の改善に関する事項」で示すとおり、海運業界等の関係者と協力して財務基盤の安定化を図るなど、養成基盤の強化に取り組む。これらの業務の見直しに当たっては、学校運営のあり方と練習船隊のあり方は密接に関係しているところ、学校教育部門と航海訓練部門が連携して取り組む必要がある。

① 学校運営のあり方

（a）採用船社との役割分担

機構は、新人船員養成において基礎的な教育訓練を強化し、高度な内容を含む訓練やより実務に即した訓練については採用船社において行うこととし、機構と採用船社が適切に役割を分担して、質の高い船員を養成する。その際、船舶の自動運航や新燃料などに関係する基礎的な知識については機構での教育に取り入れ、社会の変化に対

応できる船員を養成する。

(b) 海上技術学校等の集約化

海上技術学校等については、教員不足、定員割れ、施設の老朽化が進む中、海上技術短期大学校等への集約化など、学校運営のあり方を見直す。その際、4級海技士養成に係る定員を405名とし、「内航未来創造プラン」も踏まえ、全体として養成規模は維持する。

(c) 海上技術短期大学校の課程再編

第4期目標期間においては、航海及び機関の両用教育から専科教育へ段階的に移行を進めてきたところ、現在、海上技術短期大学校において両用教育を行っている4級海技士の養成課程については、一部に両用教育継続に対するニーズがあることを踏まえ、座学では両用教育を行い、引き続き、航海及び機関両方の海技試験の筆記試験を免除できるようにした上で、乗船実習については、学生が航海又は機関のいずれかを選択できるように見直す。

(d) 海技大学校の養成拡大

海技大学校においては、「海技人材の確保のあり方に関する検討会」での議論も踏まえつつ、入学時に海運会社に雇用されている者と雇用されていない者の両方を対象とし、一般大学等の卒業者に対応する3級海技士の養成数の拡大を目指す。

また、陸上の企業等からの転職者を主として念頭に置いた新たな5級海技士の養成について、「(独)海技教育機構の中期的なあり方に関する検討会」における議論やとりまとめを踏まえ、令和8年度中に5級海技士(航海)の養成課程を開始するとともに、その後の状況を踏まえつつ、養成数の拡大等について検討を進める。あわせて、5級海技士(機関)の養成や、第二種養成施設を活用したキャリアアップについても検討を行う。

② 練習船隊のあり方

(a) 採用船社との役割分担

従来、機構が乗船実習において行ってきた一連の訓練のうち基礎的な訓練については、実習期間の前半に機構の練習船で行い、実習期間の後半においては、採用船社が実践的な訓練を社船で行うことができるよう、乗船実習のカリキュラムの見直しやマニュアル・教材等を整備し、両者の強みを活かした、効率的かつ効果的な訓練を行う。

また、当該社船実習を普及・拡大させることにより、練習船の余席を確保し、多科・多人数配乗の改善など質の高い訓練環境を創出するとともに、新たな養成ニーズに対応するなど余席を効果的に活用する。

(b) 練習船隊の再編

現在、5隻体制の大型練習船については、老朽化、教官・乗組員不足が進む中で、訓練の質を確保するため、帆船を含め、1隻程度の大型練習船を減船する。その場合

においても、下記(c)の実習生配乗の合理化を通じて、養成規模は維持することが必要である。また、3級海技士と4級海技士を養成する練習船を分離して多科配乗の改善などを図るため、全体としては減船しつつも、練習船の代船建造や、校内練習船の大型化を含め、練習船隊を再編する。

(c) 実習生配乗の合理化

減船分の実習を補うため、上記(a)で示した社船実習の拡大のほか、海技大学校に設置する機関訓練センターにおける陸上工作技能訓練の活用を進める。また、国際海事機関(IMO)において、STCW条約の包括的見直しに向けた議論が行われているところ、シミュレータ訓練の活用などを検討する。

加えて、校内練習船の大型化を含め、機構以外の船員養成機関が保有する校内練習船を乗船実習においても活用していくなど、効率的な運用を検討する。

(d) 航海訓練の充実

上記(b)で示した練習船の減船や代船建造に伴い、航海訓練において実海域における操船や常用出力での機関の運転を実習生が経験できるよう、当直実習のために必要な航海規模を適切に確保する。

【指標】

- ・ 4級海技士養成課程(海上技術学校及び海上技術短期大学校)における航海又は機関のいずれかの海技士国家試験の合格率は、期間中の各年度とも95%以上とする。
(前中期目標期間実績* : 海上技術学校97%、海上技術短期大学校99%)
- ・ 4級海技士養成課程(海上技術学校及び海上技術短期大学校)における航海及び機関の両方の海技士国家試験の合格率は、期間中の各年度とも海上技術学校は85%以上、海上技術短期大学校は95%以上とする。
(前中期目標期間実績* : 海上技術学校83%、海上技術短期大学校96%)
- ・ 4級海技士養成課程(海上技術学校及び海上技術短期大学校)における海上産業への就職率は、期間中の各年度とも95%以上とする。
(前中期目標期間実績* : 海上技術学校96%、海上技術短期大学校99%)
- ・ 3級海技士養成課程(海技大学校)における海技士国家試験の合格率は、期間中の各年度とも95%以上とする。
(前中期目標期間実績* : 海技大学校98%)
- ・ 3級海技士養成課程(海技大学校)における海上産業への就職率は、期間中の各年度とも95%以上とする。
(前中期目標期間実績* : 海技大学校98%)
- ・ 5級海技士養成課程(海技大学校)における海技士国家試験の合格率は、期間中の各年度とも90%以上とする。

(新規設定)

- ・ 5級海技士養成課程(海技大学校)における海上産業への就職率は、期間中の各年度とも90%以上とする。

(新規設定)

* 前中期目標期間実績：令和3年度から令和6年度までの平均値

【指標の考え方】

- ・ 4級海技士養成課程(海上技術学校及び海上技術短期大学校)における海技士国家試験の航海又は機関のいずれかの合格率については、前中期目標期間実績が95%以上の高い水準であることを踏まえ、同水準を維持するとの考えに基づき目標値を設定した。
- ・ 4級海技士養成課程(海上技術学校)における海技士国家試験の航海及び機関両方の合格率については、前中期目標期間実績を踏まえ、同水準以上を目指すとの考えに基づき目標値を設定した。
- ・ 4級海技士養成課程(海上技術短期大学校)における海技士国家試験の航海及び機関両方の合格率については、前中期目標期間実績が95%以上の高い水準であることを踏まえ、同水準を維持するとの考えに基づき目標値を設定した。
- ・ 4級海技士養成課程(海上技術学校及び海上技術短期大学校)における海上産業への就職率については、前中期目標期間実績が95%以上の高い水準であることを踏まえるとともに、海運業界の景気等の外部要因の影響を考慮しつつ、同水準を維持するとの考えに基づき目標値を設定した。
- ・ 3級海技士養成課程(海技大学校)における海技士国家試験の合格率については、前中期目標期間実績が95%以上の高い水準であることを踏まえ、同水準を維持するとの考えに基づき目標値を設定した。
- ・ 3級海技士養成課程(海技大学校)における海上産業への就職率については、前中期目標期間実績が95%以上の高い水準であることを踏まえるとともに、海運業界の景気等の外部要因の影響を考慮しつつ、同水準を維持するとの考えに基づき目標値を設定した。
- ・ 新たな5級海技士養成課程(海技大学校)を設置する場合における海技士国家試験の合格率については、4級海技士養成課程の目標値(95%以上)と同水準を目指しつつも、当初は、5級海技士養成課程の定員が4級海技士養成課程よりも少ないことが見込まれるとの考えに基づき目標値を設定した。
- ・ 新たな5級海技士養成課程(海技大学校)を設置する場合における海上産業への就職率については、4級海技士養成課程の目標値(95%以上)と同水準を目指しつつも、当初は、5級海技士養成課程の定員が4級海技士養成課程よりも少ないことが見込まれるとの考えに基づき目標値を設定した。

【重要度：高】

- ・ 海上技術学校、海上技術短期大学校及び海技大学校における海上産業への就職率を95%以上とすることは、上記「第1 政策体系における法人の位置付け及び役割（ミッション）」のとおり、船員不足の深刻化など法人を取り巻く環境が変化する中で極めて重要な要素であり、我が国における船員養成の中核的な役割を担って、安定的かつ安全な海上輸送の確保を図るという本法人の使命から判断しても、最もリソースを重点的に配分して実施すべき事業に係る目標であるため。

【困難度：高】

- ・ 海上技術学校、海上技術短期大学校及び海技大学校における海技士国家試験の合格率を95%以上とすることは、在校生のほぼ全てを国家試験に合格させるという極めて高い水準の目標である。また、海上技術学校における航海・機関両方の海技士国家試験の合格率を85%以上とすることは、前中期目標期間実績を上回るチャレンジングな水準の目標である。海技士国家試験の合否は生徒・学生それぞれの学力や意欲に大きく左右されるものであるが、これらの目標の達成に向けては、上記「第1 政策体系における法人の位置付け及び役割（ミッション）」において示したとおり、機構が質の高い船員養成を行うためのリソースの不足などに直面する中で、学力や意欲が足りない生徒・学生に対しても教員（教官）がきめ細やかな粘り強い指導を行うなど、その達成には相当の努力を必要とするため。
- ・ 海上技術学校、海上技術短期大学校及び海技大学校における海上産業への就職率を95%以上とすることは、在校生のほぼ全てを船員として就職させるという極めて高い水準の目標である。これらの目標の達成に向けては、上記「第1 政策体系における法人の位置付け及び役割（ミッション）」において示したとおり、機構が質の高い船員養成を行うためのリソースの不足などに直面する中で、教員（教官）が生徒・学生の適性や、海運業界のニーズを的確に把握した上で、きめ細やかな指導を行うことにより、「船員」という職業に対する志向性を高めるなど、その達成には相当の努力を必要とするほか、海上産業からの求人状況は、景気等により大きく変動するなど、外部要因の影響を受けるものであるため。

(2) 実務訓練

第4期目標期間において、海技大学校では、国際ガス燃料船安全コード（IGFコード）に対応し、LNGやメタノールといった新燃料の管理・使用や非常事態への対応などの業務に従事する船員に対する実務訓練の拡充に取り組んできた。これは、国際海事機関（IMO）において、2050年頃までに国際海運からの温室効果ガス（GHG）排出をゼロにするという目標を掲げる「2023GHG削減戦略」が2023年7月に採択され、我が国においても低・脱炭

素船の普及を見据えた海技人材の確保・育成を着実に進めることが必要との船員政策への対応として先導的に取り組んできたものである。

第5期目標期間において、海技大学校では、新人船員養成に重点を置いた業務運営を行う一方で、船員（船員であった者を含む。）に対する実務訓練については、国の船員政策との整合、国際条約の動向、技術革新など社会の変化や海運業界のニーズに対応するとともに、実施する各講習の受講状況及び民間の主体による実施可能性を踏まえ、船舶の運航実務に対応した資格取得や訓練を行う運航実務コース及び海事教育通信コースを中心に、講習定員・回数の見直しや講習の休廃止・新設などを適時に行い、機構が実施することが強く求められている実務訓練を重点的かつ効果的に実施する。

【指標】

- ・ 運航実務コース（民間の主体が実施していない講習を除く。）における定員充足率は、本中期目標期間の最終年度において75%以上とする。

（前中期目標期間実績*：運航実務コース69.1%）

* 前中期目標期間実績：令和3年度から令和6年度までの平均値

【指標の考え方】

- ・ 運航実務コースにおける定員充足率については、前中期目標期間実績を踏まえ、同水準以上を目指すとの考えに基づき目標値を設定した。なお、国の施策や法令に基づく講習であって、これを実施する民間の主体がないものについては、講習の受講状況にかかわらず、機構が実施することが求められる場合があるため除外した。

【困難度：高】

- ・ 運航実務コースにおける定員充足率を75%以上とすることは、前中期目標期間実績を上回るチャレンジングな水準の目標である。この目標の達成に向けては、上記「第1 政策体系における法人の位置付け及び役割（ミッション）」において示したように、法人を取り巻く環境が今後とも変化していく中で、社会の動向を的確に把握し、海運業界のニーズを見極めた上で、講習計画を立案し、教員・施設の最適な活用を図るなど、その達成には相当の努力を必要とするため。

2. 研究の実施

機構法第11条第1項第2号に基づき、船舶の運航に関する高度の学術及び技能並びに航海訓練に関する研究を行う。

第4期目標期間において、機構は、学校の施設・設備や練習船隊による教育訓練実績に加え、船舶運航に関する豊富な知見・技能を有する専門人材を有し、実証的かつ機動的に

研究を行うことができる強みを活かし、我が国海事産業におけるカーボンニュートラルへの対応や、自動運航船の実用化に向けた動きに合わせて、アンモニア・水素燃料船に乗り組む船員の能力等に関する要件、洋上風車群におけるレーダー偽像、自動運航システムに係る安全評価の基盤となる船員スキルの定量化に関する研究などに取り組んできた。

第5期目標期間においては、「1. 海技教育の実施」に重点を置いた業務運営を行う一方で、上記のような、海事分野において直面する課題に対応した研究を機構ならではの知見やノウハウを活かして組織的に行い、研究成果の最大化その他の研究業務の質の向上を図る。

(1) 研究業務の質の向上

行政機関や民間団体・企業との情報交換を密に行うことで、国の政策、最新の技術動向を適時に把握し、先見性と機動性をもって、海事分野において直面する政策課題や研究ニーズに対応した社会的な必要性や緊急性の高い研究を組織的に行う。その際、国立研究開発法人、国立大学法人又は民間団体等と連携し、受託研究及び共同研究（他の機関・団体等からの提案を受け入れ、共同して行う研究をいう。）を中心とした業務運営を行うとともに、当該研究の成果について、機構外の研究者の査読を受けるなど、研究業務の質の向上を図る。

【指標】

- ・ 受託研究及び共同研究は、期間中に30件程度とする。
（前中期目標期間実績（見込み）：28件）

【指標の考え方】

- ・ 海技教育の実施に重点を置いた業務運営が求められる中においても、受託研究及び共同研究については、研究成果の社会的な活用が期待できる点に着目し、その件数は、前中期目標期間実績と同水準以上を目指すとの考えに基づき目標値を設定した。

【困難度：高】

- ・ 従来、機構の研究業務は、機構内での教育訓練へのフィードバックを念頭に置いたプロジェクト研究や、機構の研究者等を育成するための独自研究も含めてリソースを配分してきたところ、海技教育の実施に重点を置いた業務運営にシフトする中で、最も研究実施の難易度の高い他の機関と連携した受託研究及び共同研究を強化し、研究業務の質の向上を図ることは、チャレンジングな目標である。この目標の達成に向けては、機構が相応の研究能力を備えていなければそもそも研究の委託等の対象とならないことに加え、上記「第1 政策体系における法人の

位置付け及び役割（ミッション）」において示したように、法人を取り巻く環境が今後も変化していく中で、国の政策、最新の技術動向を的確に把握した上で研究計画を立案するとともに、外部の研究委託者や研究者との関係性を構築し、数々の調整を経ながら研究を実施することになるなど、その達成には相当の努力を必要とするため。

3. 成果の普及・活用促進

機構法第11条第1項第3号に基づき、海技教育及び研究の附帯業務として、その成果の普及・活用促進等に関する業務を行う。

第5期目標期間においては、上記「1. 海技教育の実施」に重点を置いた業務運営を行うため、海技教育又は研究の成果の普及・活用促進については、従来の事業規模を見直しつつ、その活動の成果を追求する観点から、業務の質の向上を図る。

(1) 「船員」という職業に対する国民の理解増進と入学志願者の確保

関係機関とも必要に応じて連携し、学校施設及び練習船を活用した海事広報並びにSNSをはじめとするICT（情報通信技術）を活用した情報発信と、学校の募集活動を有機的に連携させた取組を行うことで、「船員」という職業に対する国民の理解を深めるとともに、潜在層の船員志向性を高め、幅広い分野から、海上技術短期大学校等の入学志願者の確保に結び付ける。また、入学志願者に対してこれらの取組に対する意向・評価等を確認し、海事広報及び募集活動へのフィードバックを行い、より効果的な取組となるよう不断に見直す。

【指標】

- ・ 海上技術短期大学校及び海技大学校（登録船舶職員養成施設の課程のうち、第一種養成施設に区分され、かつ、入学時において、海運会社に雇用（雇用の見込みを含む。）されていない者を対象とするものに限る。）の入学志願者は、本中期目標期間の最終年度において募集定員の1.5倍以上とする。（新規設定）
（令和7年度入学者の実績：1.37倍）

【指標の考え方】

- ・ 海上技術短期大学校の入学志願者については、入学者が募集定員を充足していた第4期目標期間の期首における水準（令和3年度1.69倍、令和4年度1.42倍）を考慮し、募集定員の1.5倍以上を目指すとの考えに基づき目標値を設定した。
- ・ 海技大学校の入学志願者については、新設の課程も含まれるところ、海上技術短期大学校と同水準を目指すとの考えに基づき目標値を設定した。

【困難度：高】

- ・ 海上技術短期大学校及び海技大学校の入学志願者を募集定員の1.5倍以上とすることは、少子化が急速に進む中で、第4期目標期間以降、短期間のうちに減少した入学志願者を、従前の水準まで戻すチャレンジングな目標である。これらの目標の達成に向けては、機構単独の取組のみならず、「海技人材の確保のあり方に関する検討会」において方向性が示されたとおり、関係機関の取組に協力して、「船員」や「船員の仕事」のイメージの再構築を図るなど、その達成には相当の努力を必要とするほか、下記第5の2において示す授業料等の引き上げなどが影響を与えるおそれがあるため。

(2) 海運業界のニーズを反映した人材の輩出

海運団体・事業者等との意見交換会や説明会を通じて、海技教育に対するニーズを体系的に収集・分析し、その結果を教育訓練の内容・手法の改善に反映し、業界ニーズに直結する資質と能力を備えた人材を養成し、輩出する。さらに、業界動向に基づく就職指導を展開し、機構が養成する人材の海上産業での採用率及び定着率向上と海事産業全体の競争力強化に寄与する。その際、採用企業の満足度を可視化させ、より効果的な業務運営となるよう不断に見直し、機構に対する関係者の理解と協力を深める。

【指標】

- ・ 海技教育（新人船員養成に限る。）に対する採用企業の満足度は、本中期目標期間の最終年度において70%以上とする。（新規設定）

【指標の考え方】

- ・ 上記1において述べたとおり、海技教育の実施に当たり、新人船員養成については、最もリソースを重点的に配分して実施することとしており、その指標となる海上産業への就職率は重要度の高いものとして位置付けられている。機構が養成する人材の採用を促進するには、海技教育に対する採用企業の満足度を高めることが重要であるところ、まずは、三分の二以上の企業から満足を得るとの考えに基づき目標値を設定した。なお、海運業界のニーズを体系的に収集・分析し、その結果が教育訓練の内容・手法の改善等に反映されるまでには、一定の時間を要することから、本中期目標期間の最終年度において70%以上を目指すこととした。

(3) 海技教育の成果の普及・活用促進

法人には、業務の成果を我が国のために役立てることが期待されているところ、国際機関、行政機関の審議会・検討会、海事団体等主催の各種委員会等へ、職員を組織的に

派遣し、海技教育を通じて培った高度な知見やノウハウを活かしてプレゼンスを発揮するとともに、これらの関係機関と連携しながら、船員の資格証明のための国際基準の改正、国の政策形成、業界のガイドライン策定等に戦略的に関与するなど、国際・国内の両面でルールメイクを主導する。

また、外国船員養成機関、行政機関、海事団体等から研修員を受け入れ、船舶の運航実務や、船内設備・機器の取扱等に関する研修を行うなど、海事関係の業務に従事する上で必要となる知識・能力の向上に寄与する。

【指標】

- ・ 職員の派遣は、期間中に延べ300名程度とする。
(前中期目標期間実績(見込み) : 733名)
- ・ 研修員の受入れは、期間中に延べ450名程度とする。
(前中期目標期間の受入人数(見込み) : 848名)

【指標の考え方】

- ・ 職員の派遣及び研修員の受入れを引き続き行う一方で、学校運営及び練習船隊のあり方の見直しや、教員(教官)の確保を行い、教育訓練の質の向上に注力する必要があること等を考慮し、海技教育の成果の普及・活用促進に具体的に結び付くものを中心に取り組むこととし、職員の派遣については前中期目標期間実績の4割程度の水準、研修員の受入れについては5割程度の水準を目指すとの考えに基づき目標値を設定した。

(4) 研究成果の普及・活用促進

法人には、業務の成果を我が国のために役立てることが期待されているところ、国際機関、行政機関の審議会・検討会、海事団体等主催の各種委員会等へ、職員を組織的に派遣し、研究の成果を活かし、これらの関係機関と連携しながら、船員の資格証明のための国際基準の改正、国の政策形成、業界のガイドライン策定等に戦略的に関与するとともに、運輸交通関係の学会・講演会における発表などを積極的に行い、研究成果の社会実装に結び付ける。

【指標】

- ・ 他の機関における受託研究及び共同研究の成果の活用は、研究(令和11年度までに終了する研究に限る。)ごとに1件以上とする。(新規設定)

【指標の考え方】

- ・ 機構内部で研究業務を完結させることなく、実社会において研究の成果が活用さ

れるよう追求していくとの考えに基づき目標値を設定した。なお、機構外に研究成果を発信してから、当該成果が実際に活用されるまでには、一定の時間を要することから、令和11年度までに終了する研究のみを対象とした。

第4 業務運営の効率化に関する事項

1. 業務改善の取組

(1) 効率的な業務運営体制の確立

全体として養成規模を維持しつつ、質の高い船員養成を着実に実施するために必要なリソースが不足する中、社会の変化や国民のニーズに対応し、船員養成を持続可能なものとするため、海上技術学校等の集約化、練習船の減船に合わせて、法人の長によるトップマネジメントの下、機構本部を含め、組織、業務、職員配置のあり方を見直し、法人全体としてメリハリのある業務運営とリソースの配分を図る。

(2) 業務運営の効率化に伴う経費削減

一般管理費及び業務経費（人件費、公租公課、デジタル化関連経費等の所要額計上を必要とする経費及び特殊要因により増減する経費を除く。）について、業務の質の確保に留意しつつ、海上技術学校等の集約化、練習船の減船などの取組により、引き続き効率的な執行に努め、物価の上昇、業務の新規追加・拡充等による影響を除き、本中期目標期間の最終年度において、前中期目標期間の最終年度と同額以下とする。

(3) 調達方法の見直し

「独立行政法人における調達等合理化の取組推進について」（平成27年5月25日総務大臣決定）等を踏まえ、引き続き、公正かつ透明な調達手続きによる適切で迅速かつ効果的な調達を実現する観点から、機構内に設置された「調達等合理化検討会」における取組を推進し、また、契約監視委員会を活用するとともに、毎年度「調達合理化計画」を策定・公表し、年度終了後、実施状況について、評価・公表を行う。また、一般競争入札を原則としつつも、会計規程等に則り、随意契約によることが可能なものは実施するなど、公正性・透明性を確保しつつ、合理的な調達を実施する。

(4) 人件費管理の適正化

業務の改善に応じて人員を適正に配置するとともに、給与水準については、国家公務員の給与水準、法人の業務実績等も十分考慮し、厳しく検証を行った上で、その検証結果や取組状況については毎年度公表する。

2. 業務の電子化

デジタル庁が策定した「情報システムの整備及び管理の基本的な方針」（令和3年12月24日デジタル大臣決定）に則り、デジタル人材を育成し、PMO（全体管理組織）の下で、基幹情報システム、人事・給与情報システム、個別業務システム等の適切な整備及び管理を行う。各種情報システムについては、費用対効果を精査した上で整備するとともに、クラウドサービスを効果的に活用する。

学校や練習船を含め、情報管理、文書作成、意思決定、文書管理等の事務プロセスにおいて、ICTを利活用し、電子化、ペーパーレス化を図る。

第5 財務内容の改善に関する事項

1. 中期計画予算の作成

「経済財政運営と改革の基本方針2025」（令和7年6月13日閣議決定）において、政府として官公需における価格転嫁の徹底が求められているところ、運営費交付金を充当して行う事業については、上記「第4 業務運営の効率化に関する事項」において示した事項について配慮しつつ、機構の特性に応じた物価経済動向を適切に反映した中期計画の予算を作成し、当該予算による運営を行う。

2. 自己収入の確保・効率的活用

上記「第4 業務運営の効率化に関する事項」に示した効率的な業務運営体制の確立に向けた経営努力に加え、機構による船員養成をより充実させる観点から、入学金、授業料、航海訓練料の水準を見直すとともに、海運事業者等からの協力金を募るなど、関係者の理解と協力を得て、前中期目標期間実績*を安定的に上回る自己収入の確保に取り組むことで財務基盤の安定化を図る。その際、自己収入の性質に応じて何の運営経費に充当されるかを明示することで、関係者の負担がどのように裨益に繋がるのかが明確な、透明性及び公平性の高い運用を徹底する。なお、授業料等の見直しは、入学志願者の経済状況に応じた支援の拡充と併せて行う。

また、経営努力認定制度を活用し、独自財源の確保に努める。

（前中期目標期間実績*：令和6年度事業報告 1,366百万円）

3. 保有資産の検証・見直し

保有資産については、資産の利用度のほか、事務・事業の目的及び内容に照らした資産規模の適切性、本来業務に支障のない範囲での有効利用の可能性等の観点から、その必要性について不断の見直しを行う。海上技術学校等の集約化や、練習船の減船を行う状況となった場合、学校の建物、練習船等については、不要財産として国庫に納付する。

4. 業務達成基準による収益化

独立行政法人会計基準の改訂(平成12年2月16日独立行政法人会計基準研究会策定、平成27年1月27日改訂)等により、運営費交付金の会計処理として、業務達成基準による収益化が原則とされたことを踏まえ、引き続き、収益化単位の業務ごとに予算と実績を管理する。

5. 管理会計手法の導入

管理会計手法を導入し、機構本部、学校教育(計8校の海上技術学校、海上技術短期大学校及び海技大学校)や航海訓練(5隻の大型練習船)の部門ごとに、収入及び支出を適切に管理し、予算との乖離を含む執行状況や、各業務に必要な費用などを可視化することで、機構の運営状況や課題を適切に把握し、効率的な業務運営や財務内容の改善に活かす。

第6 その他業務運営に関する重要事項

1. 施設及び設備の整備

全体として養成規模を維持しつつ、質の高い船員養成を着実に実施し、機構のミッションを確実に達成するため、必要となる施設・設備に関する整備計画を策定し、計画的かつ効果的な業務運営を図る。

その際、学校については、海上技術学校等の集約化など学校運営のあり方の見直しを踏まえつつ、学校施設の増改築や大規模改修、校内練習船の代船建造、シミュレータ設備の更新、情報基盤の整備等について検討する。練習船については、練習船隊のあり方の見直しを踏まえつつ、減船に伴う代船建造や校内練習船の大型化、大規模修繕の内容及び時期等について検討する。

2. 人事に関する計画

全体として養成規模を維持しつつ、質の高い船員養成を着実に実施するためには、学校の教員、練習船の教官・乗組員などの高い専門性、指導力と熱意を備えた人材が必要であるが、上記「第1 政策体系における法人の位置付け及び役割(ミッション)」において示したとおり、こうした人材が不足している。我が国全体として船員不足が深刻化する中、機構としても、教員(教官)・乗組員たるに相応しい人材を安定的に確保していく必要がある。

その際、全国異動のあり方の見直しや福利厚生の充実などの処遇改善に最優先で取り組むとともに、仕事と育児・介護の両立支援など、職員のライフステージの変化に合わせたワークライフバランス(仕事と生活の調和)を推進する環境づくりに取り組む。引き続き、学校教員と練習船教官の共通採用を着実に進めるとともに、海上技術短期大学校等の卒業生などの幅広い人材からの登用が可能となるよう採用要件を見直す。あわせて、商船系大

学・高専や、外航・内航の海運事業者との人事交流を積極的に推進する。他方で、オンライン授業、eラーニングの拡大などICTの活用により省力化を進め、人材の不足を補う。

上記の事項を踏まえ、人材確保・育成方針を策定し、計画的な人事管理を行う。

3. 内部統制の充実・強化

上記「第1 政策体系における法人の位置付け及び役割（ミッション）」において示したとおり、前中期目標期間に起きた事故・事案を真摯に受け止め、「独立行政法人評価制度の運用に関する基本的考え方」（令和4年4月8日独立行政法人評価制度委員会決定）及び「独立行政法人の業務管理及び内部管理について」（令和4年4月8日独立行政法人評価制度委員会決定）、他の独立行政法人の取組事例並びに外部有識者の知見等を活用し、法人の長によるトップマネジメントの下、法人全体として、内部統制のあり方や、機構の業務を監査するために置かれている監事の機能の実効性を点検し、一層の充実・強化を図る。

その際、法人の「使命」及び「ミッション」を踏まえた「ビジョン」を明確化し、職員一人一人に浸透させ、コンプライアンスを徹底させるとともに、機構本部、学校教育（計8校の海上技術学校、海上技術短期大学校、海技大学校）及び航海訓練（5隻の大型練習船）の部門間において、業務や人事面での融合、情報共有の迅速化、管理上の課題への横断的な取組などを着実に進め、事故・事案を防止できるようリスク管理を徹底していくことが必要である。

4. 情報セキュリティ対策

基幹情報システムの整備を行うとともに、「サイバーセキュリティ戦略」（令和7年12月23日閣議決定）及び政府機関等のサイバーセキュリティ対策のための統一基準群並びに国家サイバー統括室（National Cybersecurity Office）による助言・情報提供等を踏まえ、情報セキュリティ対策を随時強化し、サイバー攻撃等の脅威への対処に万全を期する。

また、独立行政法人等の保有する情報の公開に関する法律（平成13年法律第140号）及び個人情報の保護に関する法律（平成15年法律第57号）に基づき、情報開示請求への対応及び保有個人情報の管理を適切に実施するとともに、職員に周知徹底する。

独立行政法人 海技教育機構 政策体系図

別添1

海洋基本法第20条

国は、効率的かつ安定的な海上輸送の確保を図るため、日本船舶の確保、**船員の育成及び確保**、国際海上輸送網の拠点となる港湾の整備その他の必要な措置を講ずるものとする。

交通政策基本法第21条

国は、運輸事業その他交通に関する事業の安定的な運営が交通の機能の確保及び向上に資するものであることに鑑み、その健全な発展を図るため、事業基盤の強化、**人材の確保**(これに必要な労働条件の改善を含む。)の支援、人材の育成その他必要な施策を講ずるものとする。

独立行政法人改革等に関する基本的な方針(平成25年12月24日閣議決定)

独立行政法人海技教育機構法第3条

独立行政法人海技教育機構は、船員となろうとする者及び船員(船員であった者を含む。)に対し、船舶の運航に関する学術及び技能を教授し、並びに航海訓練を行うこと等により、**船員の養成及び資質の向上を図り、もって安定的かつ安全な海上輸送の確保**を図ることを目的とする。

(独)海技教育機構の中期的なあり方に関する検討会
(令和7年4月とりまとめ)

海技人材の確保のあり方に関する検討会
(令和7年6月とりまとめ)

目標期間: 令和8年4月1日～令和13年3月31日

第5期中期目標

国民に対して提供するサービスその他業務の質の向上に関する事項

1. 海技教育の実施

船舶の運航に関する学術及び技能の教授、並びに航海訓練

- (1) **新人船員養成(重点実施)**
 - ① 学校運営のあり方の見直し
 - ② 練習船隊のあり方の見直し
- (2) 実務訓練

2. 研究の実施

船舶の運航に関する高度の学術及び技能並びに航海訓練に関する研究

- (1) 研究業務の質の向上

3. 成果の普及・活用促進

海技教育及び研究の成果の普及・活用促進

- (1) **船員職業への国民理解増進・入学志願者確保**
- (2) 海運業界のニーズを反映した人材輩出
- (3) 海技教育の成果の普及・活用促進
- (4) 研究成果の普及・活用促進

4. 業務運営の効率化

- (1) 業務改善の取組
 - ① 効率的な業務運営体制の確立
 - ② 業務運営の効率化に伴う経費削減等
- (2) 業務の電子化

5. 財務内容の改善

- (1) 中期計画予算の作成
- (2) **自己収入の確保・効率的活用**
- (3) **管理会計手法の導入**等

6. その他業務運営に関する重要事項

- (1) 施設・設備の整備
- (2) **人事に関する計画**
- (3) 内部統制の充実・強化
- (4) 情報セキュリティ対策

(使命)

四面を海に囲われた我が国において、国民生活の安定や社会経済の健全な発展に加え、経済安全保障の観点からも、安定的かつ安全な海上輸送が不可欠であり、それを支える高度な専門技術を有する船員の養成及び資質の向上が重要。
法人は、我が国における船員養成の中核的な役割を担って、全体として養成規模を維持しつつ、質の高い船員を養成することが求められる。

(現状・課題)

◆強み

- 全国8校の学校と5隻の大型練習船に、船舶運航分野の専門性の高い教員(教官)・乗組員を配置し、我が国最大規模の養成機能を誇る。専門教育に特化した養成を行うとともに、船員としての志向性を高めることで、海上産業への極めて高い就職実績を上げている。
- 国際条約の改正、技術革新等の社会の変化、業界のニーズを踏まえ、IGF講習など、船員政策における諸課題に先導して対応している。

◆弱み・課題

- 持続可能な船員養成を確保していく上で、限られた財源の中、教員(教官)・乗組員の不足、学校施設や練習船の老朽化などリソースの不足や、多科配乗、航海訓練の機会減少など教育訓練の質の低下に直面している。

(環境変化)

○船員不足の深刻化

- 船員の働き方改革による適正な就労体制等の確保が進む一方で、一人当たりの総労働時間が減少するとともに、近年、有効求人倍率が急激に上昇し、船員不足が深刻化している。

○養成ルート強化

- 大学等への進学率の上昇が続き、船員養成機関の入学志願者の減少が続く中、中学校・高校の卒業生を受け入れることを前提とした現行の養成ルートに加え、一般大学の卒業生や陸上からの転職者に対応した養成ルートの強化などが求められる。

(中期目標)

- 新人船員養成に重点を置いた業務運営を行う。その際、採用船社との役割分担、学校運営や練習船隊のあり方の見直し、教員(教官)・乗組員の確保等を進めるとともに、海運業界等の関係者と協力して財務基盤の安定化を図るなど、養成基盤の強化に取り組む。
また、一般大学の卒業生や陸上からの転職者に対応した養成ルートの新設・拡充を目指す。
- 船員に対する実務訓練については、船員政策との整合、国際条約の動向、技術革新、海運業界のニーズ、講習の受講状況、民間の主体による実施可能性などを踏まえ、講習の休廃止・新設などの見直しを適時に行う。
- 研究については、先見性と機動性をもって、海事分野において直面する政策課題や研究ニーズに対応した受託研究及び共同研究を、組織的かつ重点的に行い、研究成果の最大化その他の研究業務の質の向上を図る。
- 海技教育及び研究に係る成果の普及・活用促進については、従来の事業規模を見直しつつ、海事広報をはじめ、活動成果を追求する観点から、業務の質の向上を図る。