

第1回（独）海技教育機構の中期的なあり方に関する検討会 議事次第

日時：令和6年6月24日(月) 10時30分 ～ 12時30分

場所：国土交通省10階共用会議室

1. 官房審議官(海事)挨拶
2. 検討会の開催趣旨
3. 海技教育機構の現状と課題
4. 意見交換
5. その他

【配付資料】

- ・配席図
- ・議事次第
- ・委員名簿
- ・資料1 検討会の開催趣旨及び今後の進め方
- ・資料2 海技教育機構の現状と課題
- ・資料3 検討会の論点
- ・参考資料1 独立行政法人海技教育機構第4期中期計画

(独)海技教育機構の中期的なあり方に関する検討会
委員名簿

(順不同、敬称略)

(学識経験者)

加藤 一誠	慶應義塾大学商学部 教授
首藤 若菜	立教大学経済学部 教授
田口 康大	東京大学 特任講師
富永 晃一	上智大学法学部地球環境法学科 教授
野川 忍	明治大学専門職大学院法務研究科 教授

(教育機関等)

元田 慎一	東京海洋大学海洋工学部長
平山 勝敏	神戸大学大学院海事科学研究科長
國枝 佳明	(独)国立高等専門学校機構富山高等専門学校 校長
米山 茂	(独)海技教育機構 理事

(関係団体)

藏本由紀夫	日本内航海運組合総連合会 副会長
佐々木正美	(一社)日本長距離フェリー協会 業務委員長
田中 伸一	全日本海員組合 組合長代行
薦井 孝典	(一社)日本旅客船協会 副会長
土屋 恵嗣	(一社)日本船主協会 副会長
渡邊 真二	(一社)日本港湾タグ事業協会 常務理事

(行政)

西海 重和	国土交通省大臣官房審議官(海事)
佐藤 克文	国土交通省海事局船員政策課長
指田 徹	国土交通省海事局外航課長
伊勢 尚史	国土交通省海事局内航課長
中井 智洋	国土交通省海事局海技課長
馬谷 正樹	国土交通省海事局海技課船員教育室長

梅原 弘史	文部科学省高等教育局専門教育課長
-------	------------------

(事務局)

国土交通省海事局海技課

検討会の開催趣旨及び今後の進め方

「(独)海技教育機構の中期的なあり方に関する検討会」の開催趣旨

日本の国民生活を支える船員

四面を海に囲まれた日本では、外航海運が貿易量の99.6%を担う。国内に目を向けると、内航貨物船が鉄鋼・石油製品等の輸送の約8割を担うとともに、内航旅客船が地域住民の移動・輸送手段として不可欠なインフラとなっている。外航船・内航船を安全に運航するための高度な専門技術を有する日本人船員が、我が国の国民生活や社会経済を支えている。

海技教育機構の貢献

(独)海技教育機構は、全国8校の学校と5隻の大型練習船を擁する我が国の基幹的な船員養成機関。平成13年の独法化以降も、20年以上にわたり、身を削る改革と自己収入の確保に努め、養成規模の維持・拡大や、教育内容の高度化に取り組むことで、1万人以上の優秀な船員を送り出してきた。

海技人材の確保に関する全体ビジョンの検討

現在、「海技人材の確保のあり方に関する検討会」において、今後見込まれる生産年齢人口の減少、様々な業種で生じている人手不足の状況等を踏まえ、海運の担い手となる船員のほか、その養成を担う教官など、船員としての素養が必要な海技人材の確保を図るために、どのような対策を講じていく必要があるのか、官民一体となって幅広い議論が行われている。

海技教育機構に関する次期中期目標の策定

船員養成の中核を担ってきた(独)海技教育機構は、応募者の減少、学校施設・練習船の老朽化やキャパシティの不足、教員・乗組員の不足、運営費交付金の逡減等の課題に直面している。令和8年度を期首とする次期中期目標の策定に当たり、「海技教育機構の中期的なあり方に関する検討会」を開催し、持続可能な船員養成の実現に向け、学識経験者及び関係者のご意見を聴取。

令和6年

6月24日

第1回

海技教育機構の現状

9月上旬

第2回

関係者ヒアリング

10月

第3回

論点整理

12月

第4回

骨子(案)

令和7年

春頃

第5回

方向性まとめ

(夏～冬

(独)海技教育機構の中期的なあり方に関する検討会

令和8年度概算要求、次期中期計画策定 等)

(ご参考)

海技人材の確保のあり方に関する検討会

第3回

第4回

・
・
・
・
・
・

※議論の進捗の度合いに応じて、
適時のタイミングで検討会を開催

海技教育機構の現状と課題

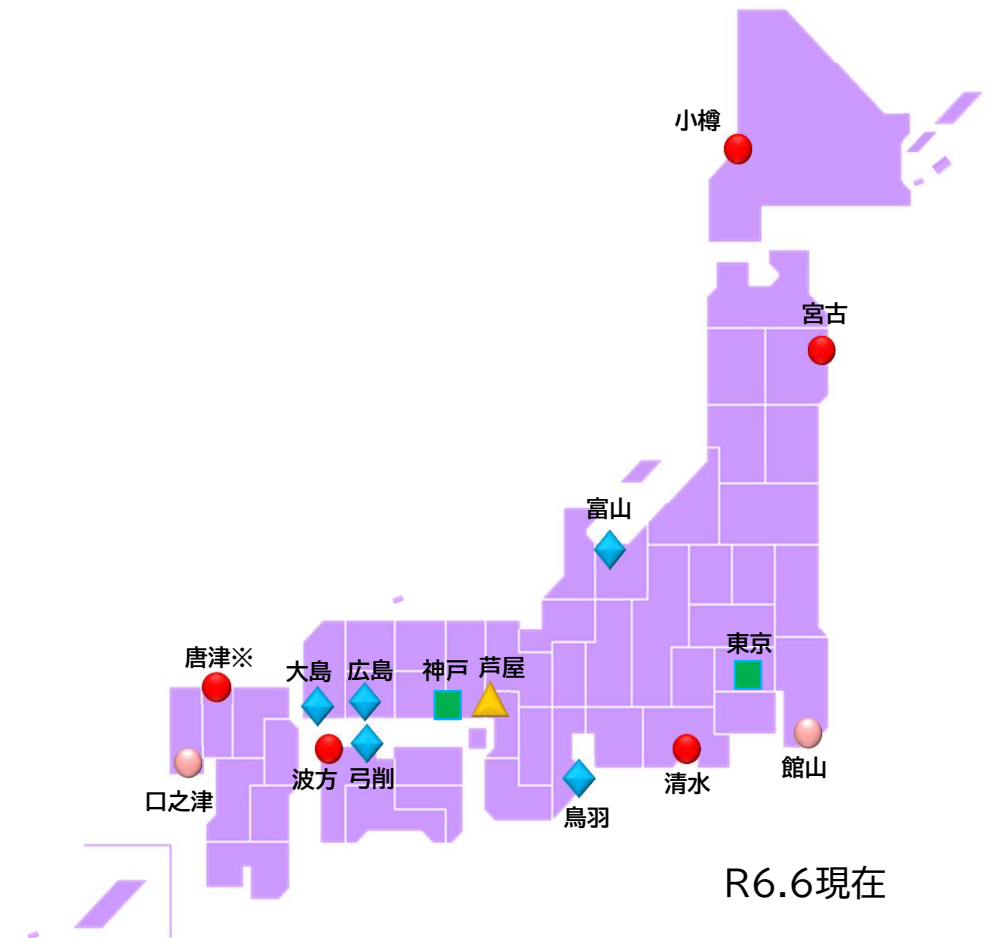
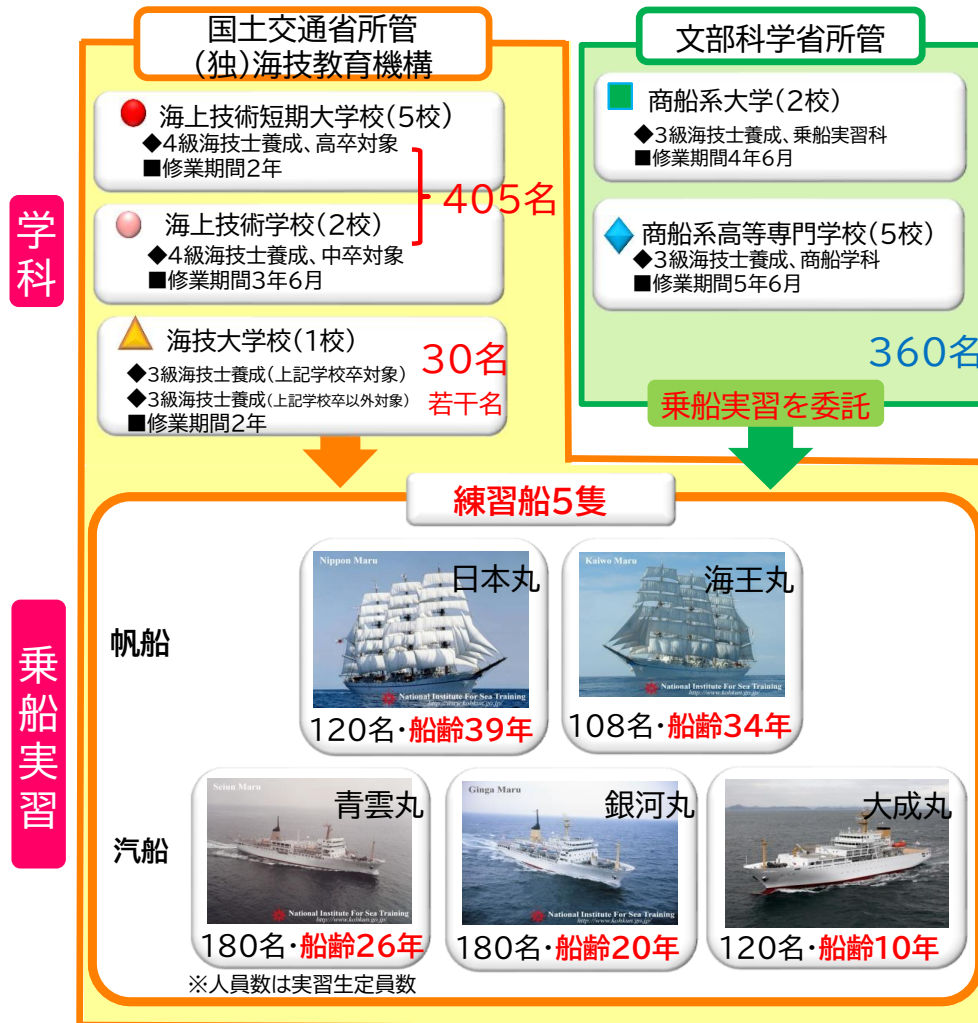
目 次

1. (独)海技教育機構の概要	P 2
2. (独)海技教育機構におけるこれまでの取組	P13
3. (独)海技教育機構を取り巻く状況	
(1) 学校・練習船共通	P21
(2) 大型練習船	P26
(3) 海上技術学校・海上技術短大	P30
4. (独)海技教育機構における船員養成に対するニーズ	P35
5. 各運輸モードにおける人材養成	P38

1. (独)海技教育機構の概要

海技教育機構における船員養成

- (独)海技教育機構は、全国8校の学校と5隻の大型練習船を擁し、学科教育と航海訓練の一貫教育を実施する基幹的な船員養成機関
- 大型練習船による航海訓練については、商船系大学及び高等専門学校等とも緊密に連携して実施



● 海上技術学校 本科

入学対象 : 中学校卒業
 修業年限 : 3年（＋乗船実習科6月）
 乗船実習期間 : 3月（＋乗船実習科6月）
 取得資格 : 四級海技士（航海・機関）※
 ※高卒同等認定（高等普通教育を実施）

館山校 学年定員40名

口之津校 学年定員30名

海上技術短期大学校

● 専修科

入学対象 : 高等学校卒業またはそれと同等の資格を有する者
 修業年限 : 2年
 乗船実習期間 : 9月
 取得資格 : 四級海技士（航海・機関）

宮古校 学年定員 45名

清水校 学年定員115名

波方校 学年定員 90名

大規模校

● 航海専科

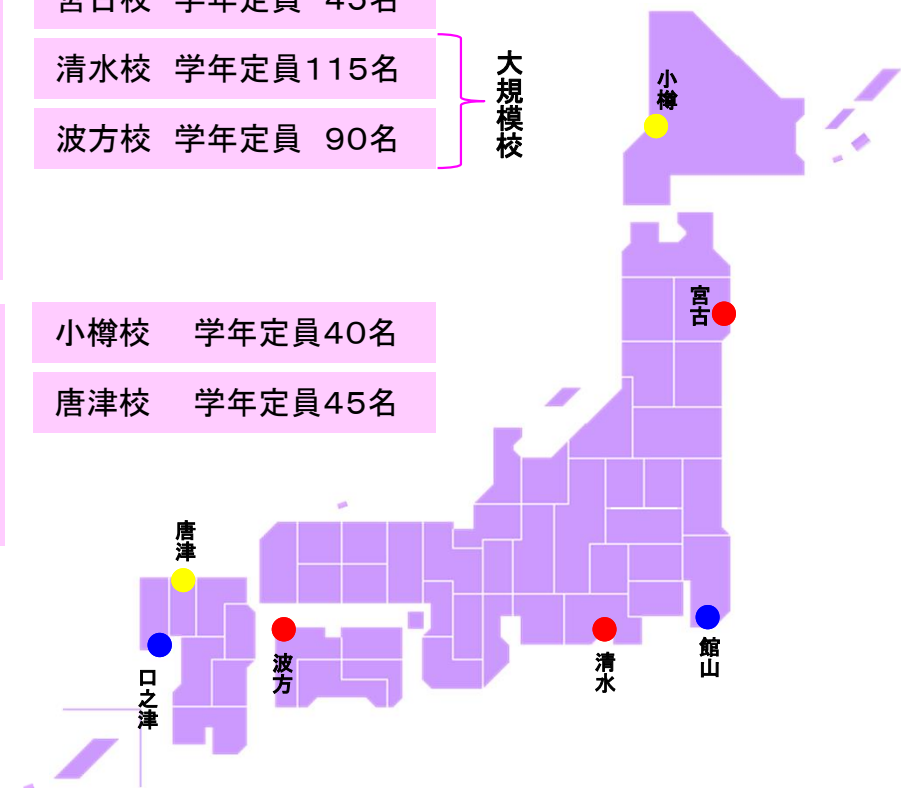
入学対象 : 高等学校卒業またはそれと同等の資格を有する者
 修業年限 : 2年
 乗船実習期間 : 6月
 取得資格 : 四級海技士（航海）

小樽校 学年定員40名

唐津校 学年定員45名



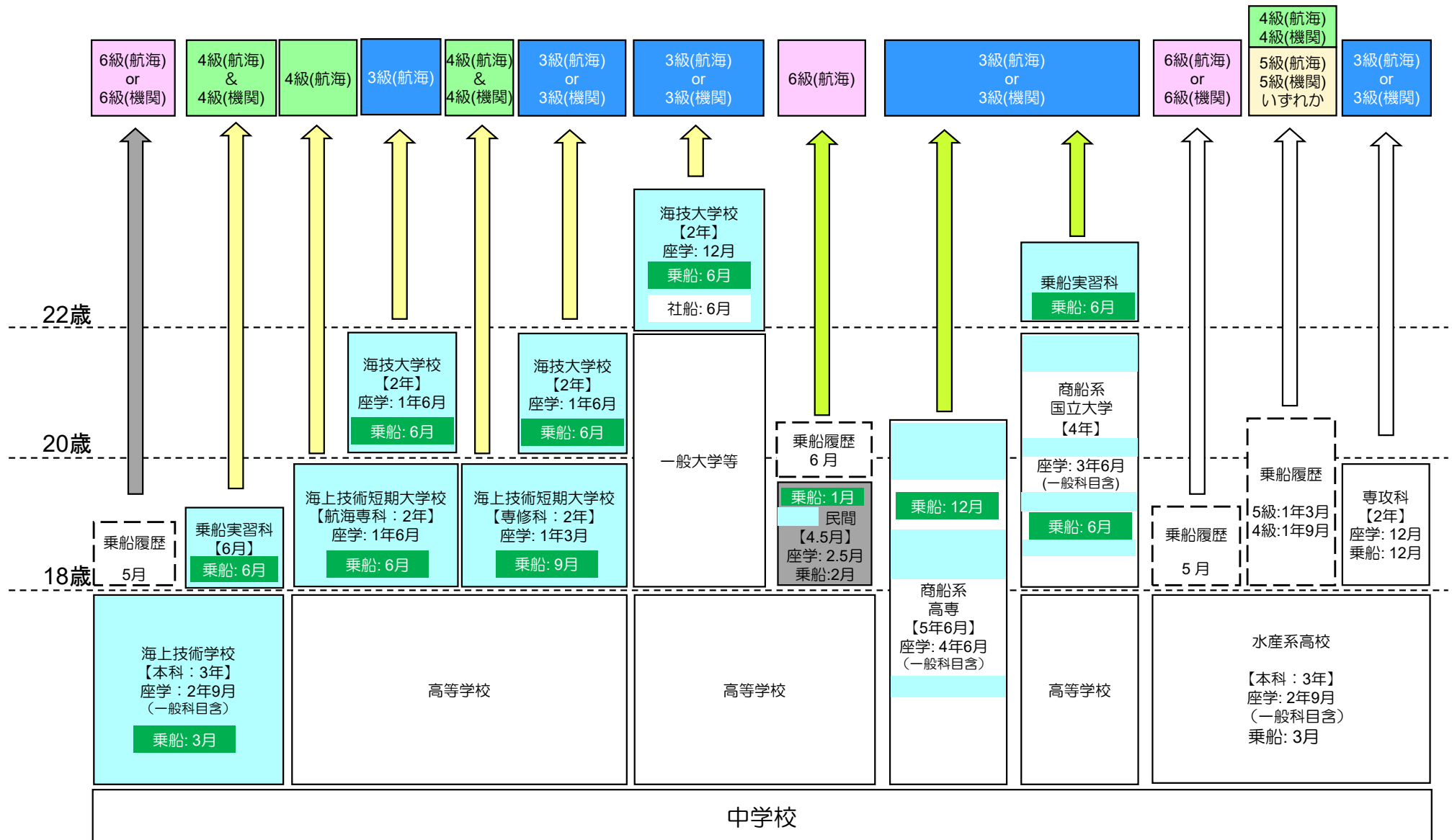
各学校の詳細はこちら



R6.6現在

様々な養成課程から実習生を受け入れる大型練習船

海技教育機構の練習船実習は、受入元の要望時期に合わせ、多級、多科、多人数による実習を行っている状況



：海技教育機構の学校または練習船で実施している教育訓練

：海技教育機構の練習船

(独)海技教育機構の概要

概要

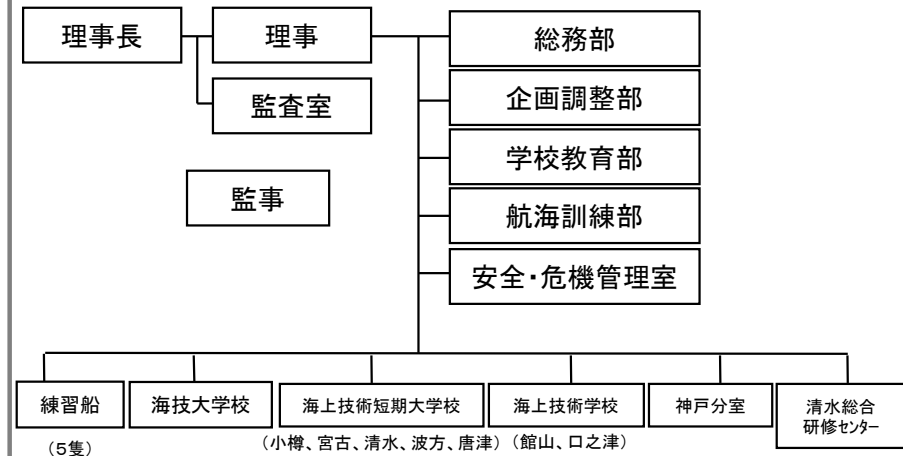
主な業務 船員及び船員志望者に対する船舶の運航に関する学術・技能の教授（学科の実施）並びに航海訓練（乗船実習）
所在地 神奈川県横浜市中区北仲通5-57横浜第二合同庁舎20階

沿革



人員・組織 令和6年4月1日

役員数 7名 職員数 542名



令和6年度予算(百万円)

収入	運営費交付金	6,510
	受託収入	97
	業務収入	1,253
	借入金収入	923
	合計	8,783
支出	人件費	5,486
	業務経費	2,704
	受託経費	93
	一般管理費	496
	合計	8,783

業務の概要

- 海上技術学校及び海上技術短期大学校を全国に配置し、**新人船員の養成**を実施。
- 海技大学校においては、既存の船員等を対象として、上級の海技資格取得を目的とする教育やシミュレータ等を活用して、船舶機器の技術革新に対応した実務教育を実施するなど、**新人教育や海運会社のニーズ**に対応した再教育を総合的に実施。
- 5隻の練習船で、商船系船員教育機関15校（商船系大学（2校）、商船系高等専門学校（5校）、海上技術短期大学校（5校）、海上技術学校（2校）及び海技大学校（1校））の学生等に対し航海訓練を実施。

海技教育機構 第4期中期目標の進捗

海技教育機構の位置付けと役割は、「独立行政法人改革等に関する基本的な方針」を踏まえ、船員養成機関の核となり、保有するリソースを最大限に有効活用し、船員養成及び資質の向上を図り、もって安定かつ安全な海上輸送の確保を図ることである。

閣議決定

- 自己収入の拡大
- 教育内容の高度化
- 他の船員教育機関、海運業界との連携・協力の強化

中期目標（概要）

業務の質の向上

- ・養成定員と養成課程（内航）
新人船員の養成定員・課程を社会情勢の変化に応じて見直し、主たる養成課程の四級養成課程の期首定員を400名 → **405名(令和6年度)**
- ・課程の再編
海技短大への重点化や一部両用教育を残すことを含め、航海・機関それぞれの専科教育等へ段階的に移行 → **小樽短大 航海専科 開校(令和3年度)**
唐津短大 航海専科 開校(令和6年度)
- ・教育内容の高度化
条約改正や技術革新に対応した教育内容の高度化、陸上での代替訓練を取り入れた教育訓練の充実 → **航海専科でECDIS講習実施(令和3年度～)**
海技大学校に機関訓練センター開設(整備中)
- ・養成定員と養成課程（外航）
入学対象要件を見直し、更に幅広いリソースから人材確保が可能となる課程の拡充について検討 → **海運会社と雇用関係のない一般大卒を海技大学校へ受入れ(令和7年度)**
- ・実務教育
講習の見直しを行い、業界のニーズに適した講習を実施し、合理化と改善 → **海技大学校IGF講習の定員拡充(令和5年度)**

・研究活動の活性化

研究体制を見直し、共同研究及び受託研究に加え、業界のニーズに基づくプロジェクト研究等を実施 → **船員スキル定量化事業等(無人運航船プロジェクト)**

・成果の普及・活用促進

海技教育の知見の活用、船員の魅力や海事思想の普及、ITCを活用した情報発信、災害時要請を受けた場合、練習船、学校を活用した支援活動の実施 → **オンライン授業等**

業務運営の効率化

- ・効率的な業務運営体制の確立 → **研究国際部等の再編**
船員需要、少子化等に応じつつ、効率的かつ効果的な組織体制の再編と職員配置の見直し

財務内容の改善等

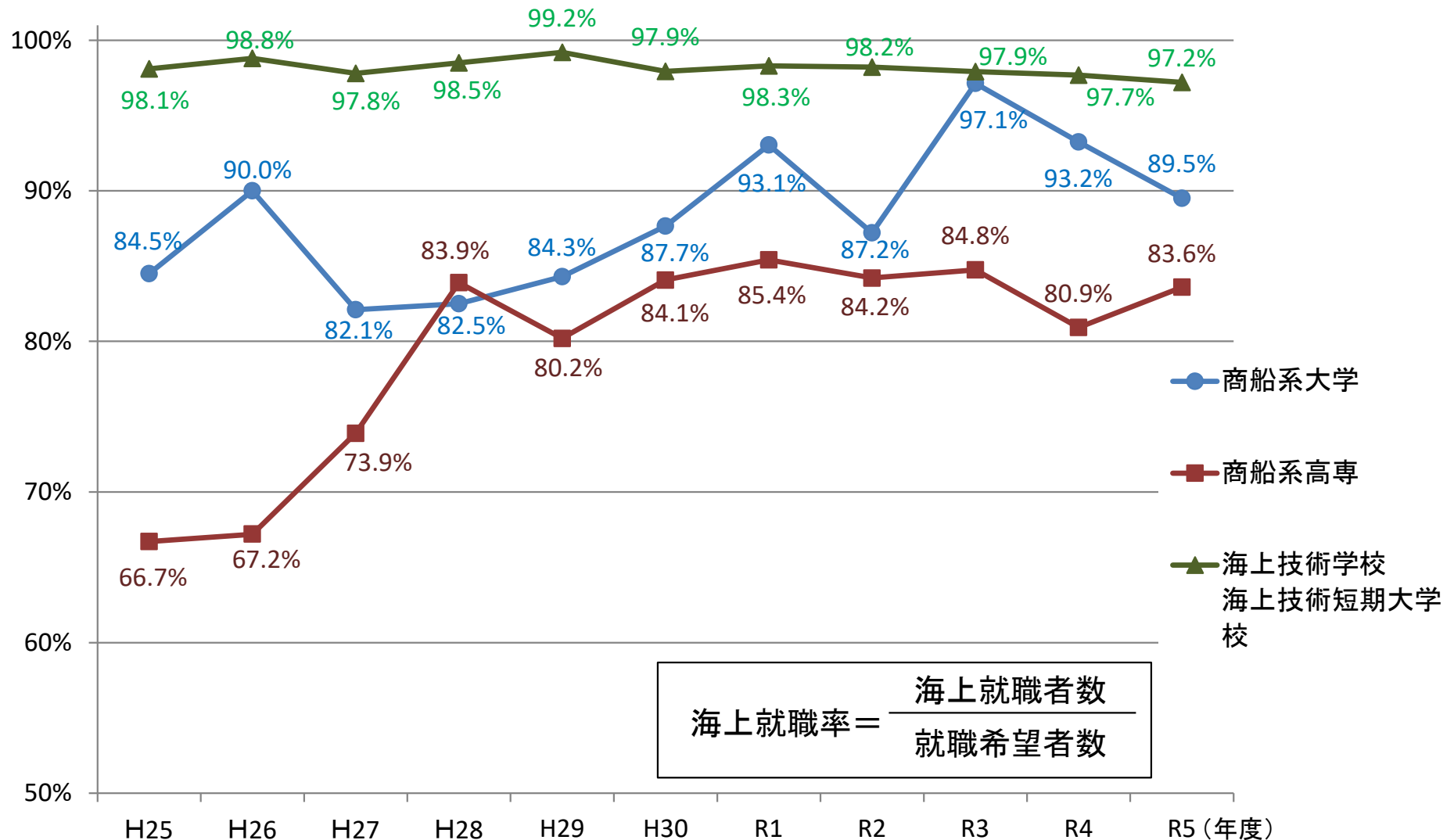
- ・自己収入の確保 → **自己収入11.8億円(令和5年度)**
受益者負担の拡大として入学料、運航実務コースの授業料の引き上げを実施し、増収を目指す

内部統制の充実・強化

不祥事案に対する信頼回復に取り組む → **内部統制委員会の活用**

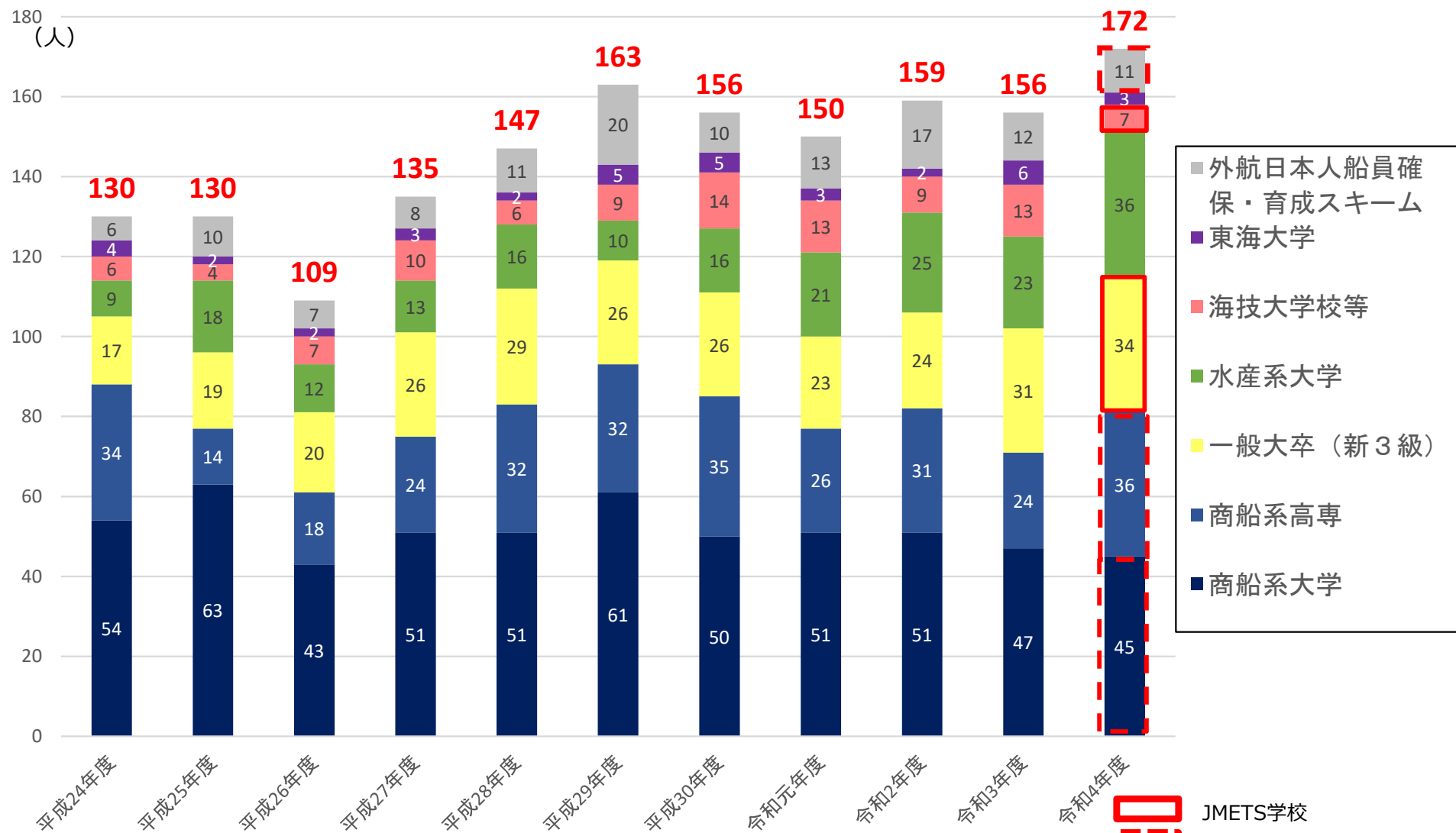
海上技術学校・短大卒業生の海上就職の状況

(就職率)



外航船員の養成状況

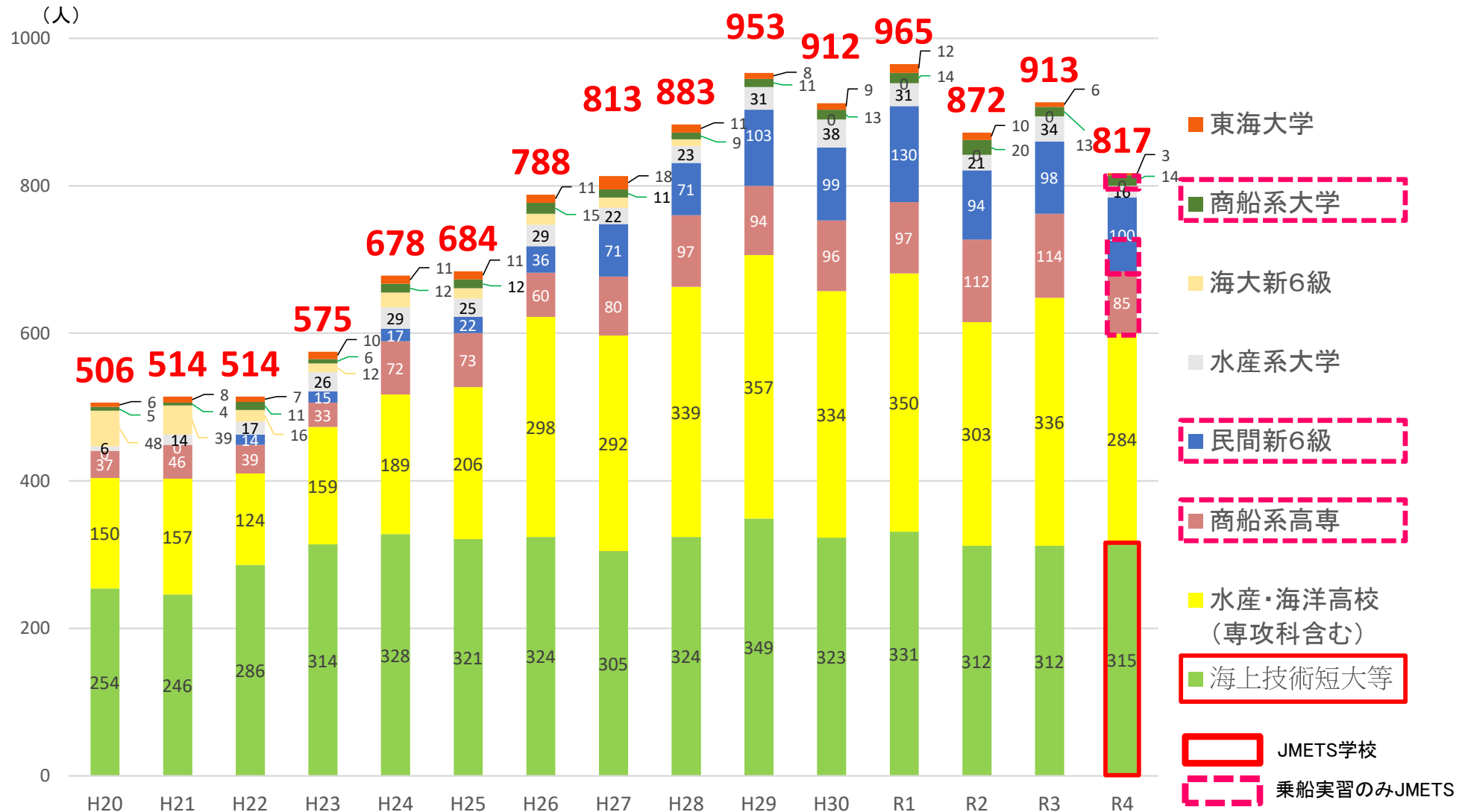
- ◆ 海技教育機構は、新規就業者の約8割に相当する外航船員を輩出。
- ◆ 商船系の大学生・高専生への練習船実習により、毎年60名～90名程度を輩出。
- ◆ 海技大学校等（一般大卒を含む。）では、毎年30名～40名程度を外航業界へ輩出。



JMETS学校
乗船実習又は座学のみJMETS

内航船員の養成状況

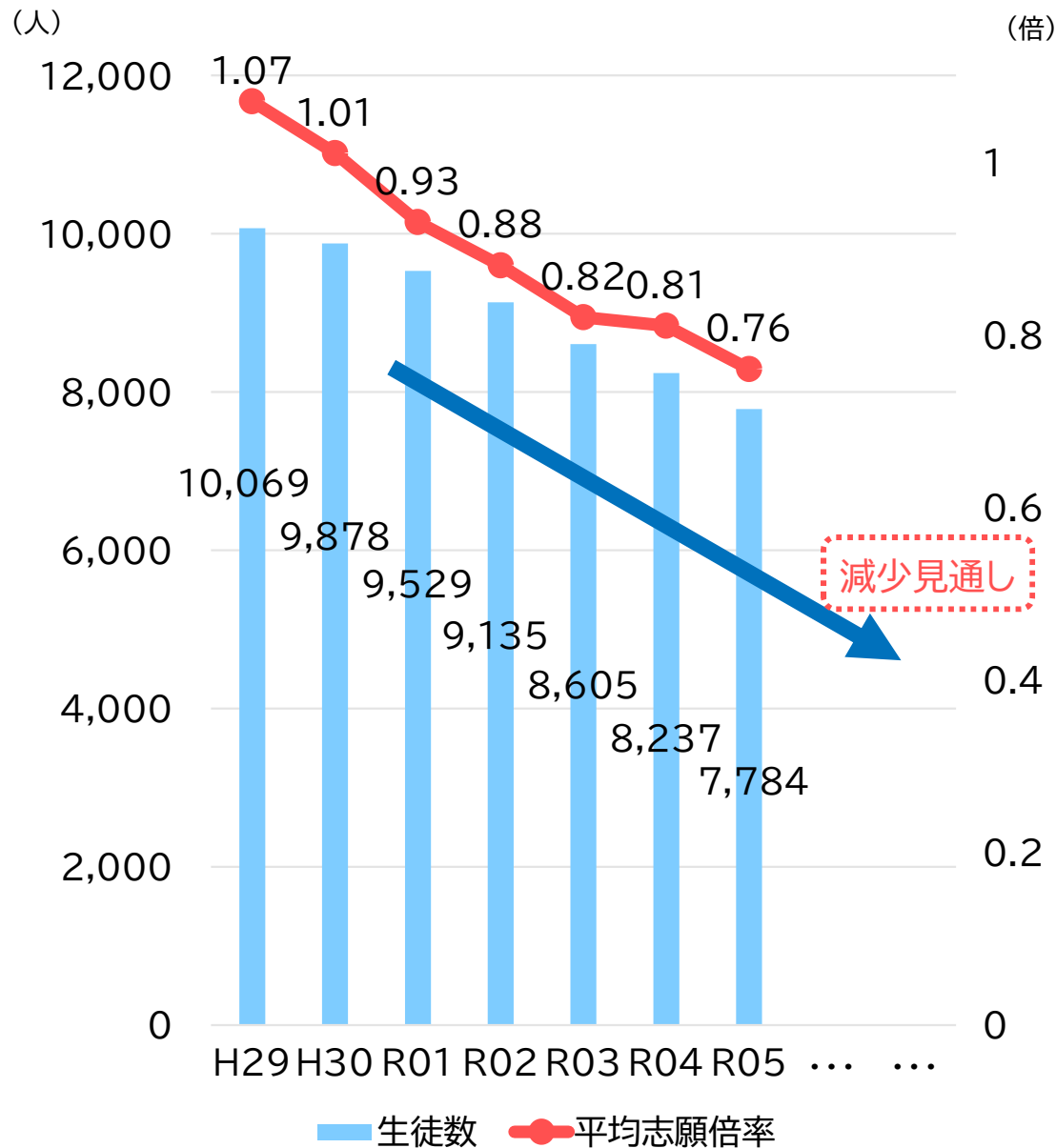
- ◆ 海技教育機構は、新規就業者の5割に相当する内航船員を輩出。
- ◆ 海上技術短大・海上技術学校等では、毎年300名以上を内航業界へ安定的に輩出。
- ◆ 商船系の大学生・高専生への練習船実習により、毎年100名程度を輩出。
- ◆ 民間6級養成施設の受講生への練習船実習により、毎年30名～50名程度を輩出。



直近5年間（H30-R4）の海上就職者：2,789人

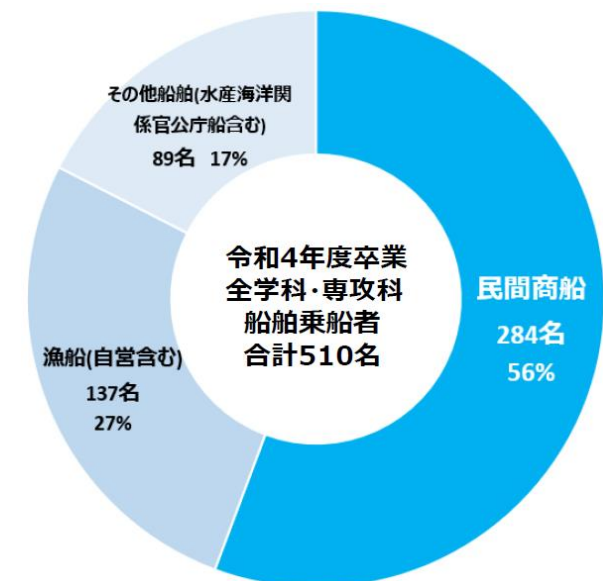
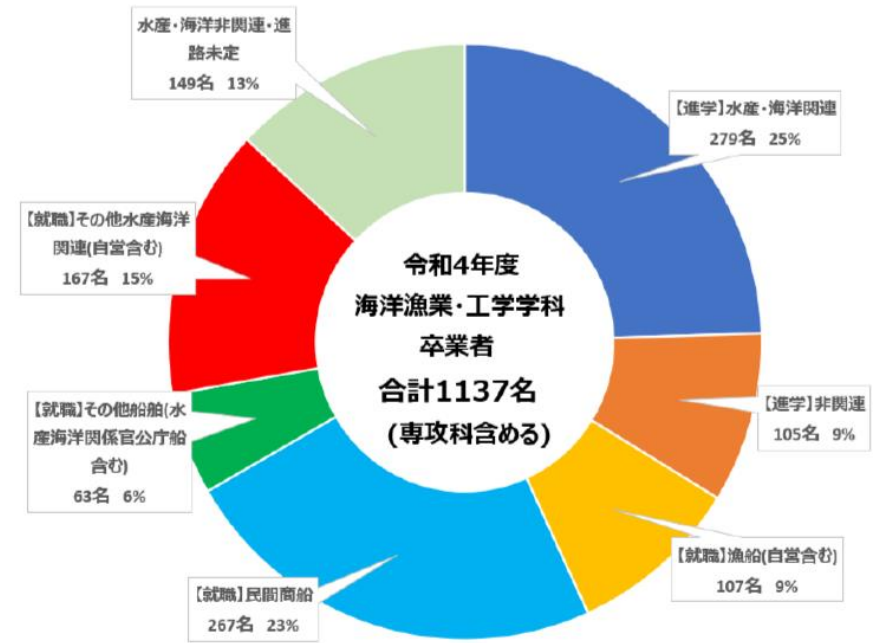
船員教育機関	外航		内航 (タグ含む)		カーフェリー 旅客船		その他		合計	
	求人	就職	求人	就職	求人	就職	求人	就職	求人	就職
商船系大学	603	244	492	57	112	17	263	32	1,470	350
商船系高専	835	152	1,856	403	432	101	1,024	4	4,147	660
海上技術短大・学校	92	20	4,842	1,339	863	200	1,142	120	6,939	1,679
海技大学校	156	36	341	47	80	7	242	10	819	100

出典：船員教育機関卒業生の求人・求職状況



出典:全国水産高等学校長協会調査

卒業生の進路(令和4年度)



出典:令和5年度 全国公立水産関係高等学校一覧及び関連データ

2.（独）海技教育機構におけるこれまでの取組

独立行政法人制度

○ 独立行政法人通則法（平成十一年法律第百三号）

（定義）

第二条 この法律において「独立行政法人」とは、国民生活及び社会経済の安定等の公共上の見地から確実に実施されることが必要な事務及び事業であつて、国が自ら主体となつて直接に実施する必要のないもののうち、民間の主体に委ねた場合には必ずしも実施されないおそれがあるもの又は一の主体に独占して行わせることが必要であるもの（以下この条において「公共上の事務等」という。）を効果的かつ効率的に行わせるため、中期目標管理法、国立研究開発法人又は行政執行法人として、この法律及び個別法の定めるところにより設立される法人をいう。

2～4 （略）

○ 独立行政法人海技教育機構法（平成十一年法律第二百十四号）

（機構の目的）

第三条 独立行政法人海技教育機構（以下「機構」という。）は、船員となろうとする者及び船員（船員であつた者を含む。以下同じ。）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、もつ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。

（業務の範囲）

第十一条 機構は、第三条の目的を達成するため、次の業務を行う。

- 一 船員となろうとする者及び船員に対し、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。
- 二 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こと。
- 三 前二号の業務に附帯する業務を行うこと。

2 機構は、前項の業務のほか、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（平成十六年法律第三十一号）第八条第二項の規定による同条第一項の講習の実施に関する業務を行う。

海技教育機構を取り巻く独法改革の経緯

平成10年 中央省庁等改革基本法（平成10年法律第103号）

〔内閣機能の強化や国の行政機関の再編成により、国が本来果たすべき役割に重点化するとともに、施設等機関については、民間若しくは地方公共団体への移譲・廃止を推進するほか、国として必要性が認められるものについても、その性格に応じて独立行政法人への移行を検討。〕

平成13年 施設等機関（航海訓練所、海員学校、海技大学校） → 独立行政法人への移行

平成16年 今後の行政改革の方針（平成16年12月24日閣議決定）

〔① 期目標期間終了時に、法人組織の廃止・統合や民営化含め、組織・業務全般について極力整理縮小する方向で見直す。
② （独）海技大学校と（独）海員学校の統合〕

平成18年 （独）海技大学校と（独）海員学校の統合 → （独）海技教育機構 設立

平成19年 独立行政法人整理合理化計画（平成19年12月24日閣議決定）

〔国民にとって真に不可欠な事務・事業以外は廃止すべきであり、引き続き、独法が行う事務・事業についても規模の適正化・効率化を推進。〕

平成21年 独立行政法人の抜本的見直しについて（平成21年12月25日閣議決定）

〔行政刷新会議の事業仕分けの成果を踏まえ、独立行政法人の事務・事業について、必要性・有効性・効率性の観点から抜本的見直し。〕

平成24年 独立行政法人の制度及び組織の見直しの基本方針（平成24年1月20日閣議決定）

〔① （独）航海訓練所と（独）海技教育機構の統合
② 海運業界をはじめとする受益者負担のあり方を整理し、人的・物的協力を含む負担を拡大〕

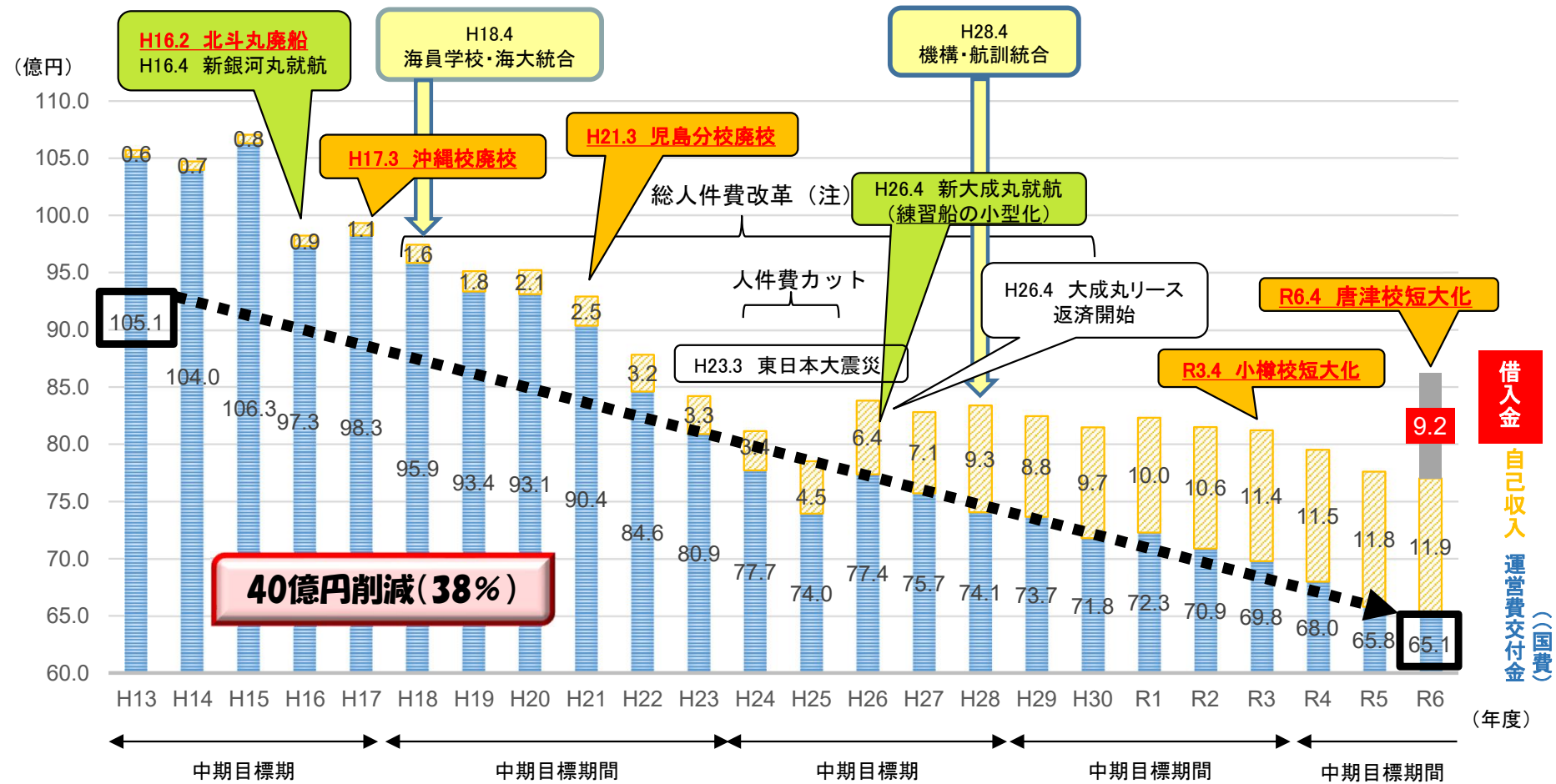
平成25年 独立行政法人改革等に関する基本的な方針（平成25年12月24日閣議決定）

〔「民でできることは民で」との原則に則り、官民の役割分担の明確化を図る。
類似業務や互いに密接に関係する業務を実施している法人は統合。
① （独）航海訓練所と（独）海技教育機構の統合（中期目標管理法人）
② 海運業界をはじめとする受益者負担の対象は、教育直接経費ではなく人件費を含む全費用であるとの観点から、段階的拡大を検討。〕

平成28年 （独）航海訓練所と（独）海技教育機構の統合 → 現在に至る

海技教育機構における組織改革

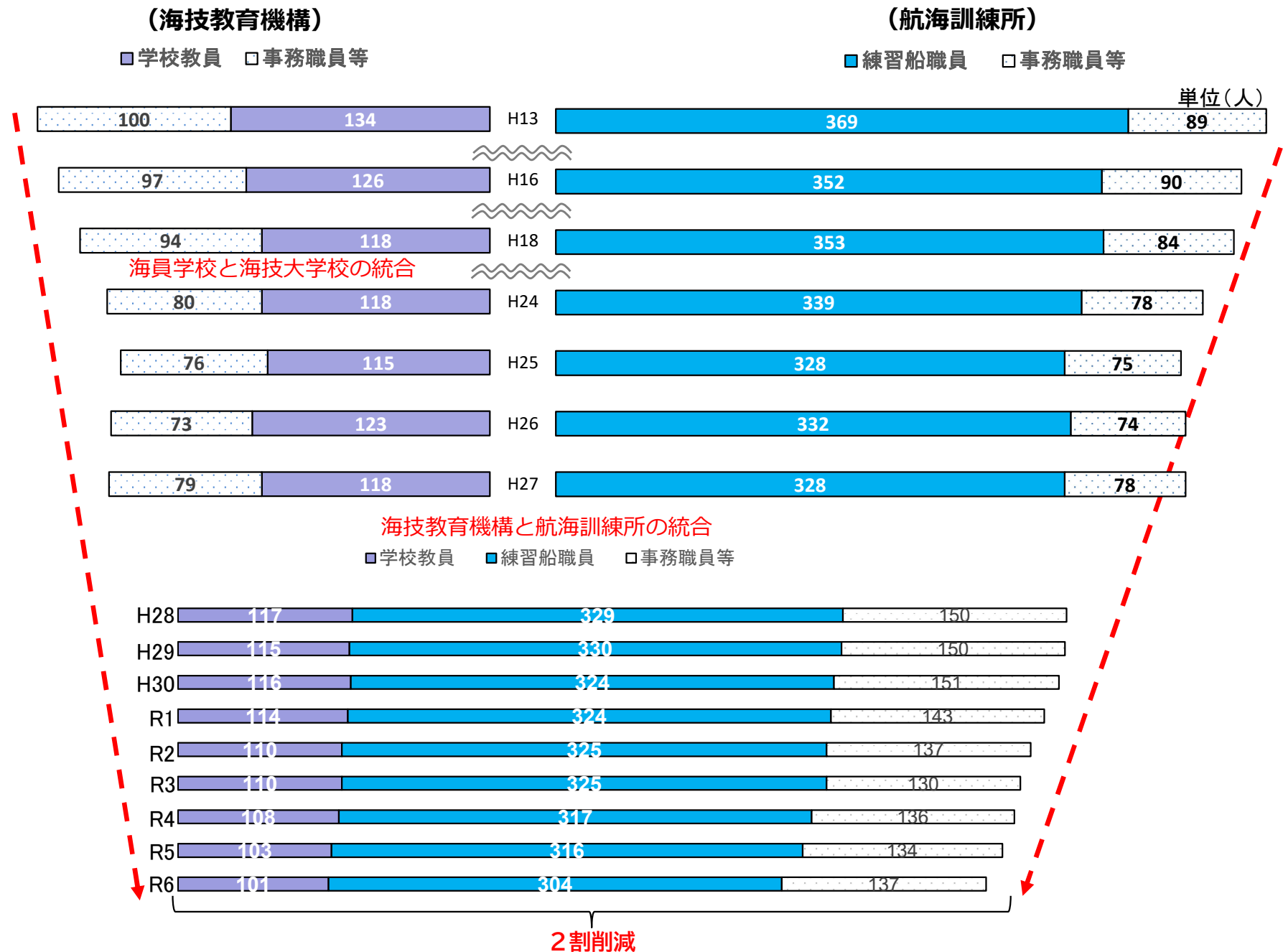
平成13年の独法移行後、学校の廃校や、練習船の減船等の「身を切る改革」を推し進め、40億円の運営費交付金削減に対応してきた。



注) 「行政改革の重要方針」(H17. 12. 24 閣議決定) : H18年度以降の5年間で5%以上の人件費を削減することを基本とする取組
 「基本方針2006」(H18. 7. 7 閣議決定) : H18~H22年度の中期目標期間における取組内容を踏まえ、H23年度以降の中期目標期間中における人件費削減に取組む

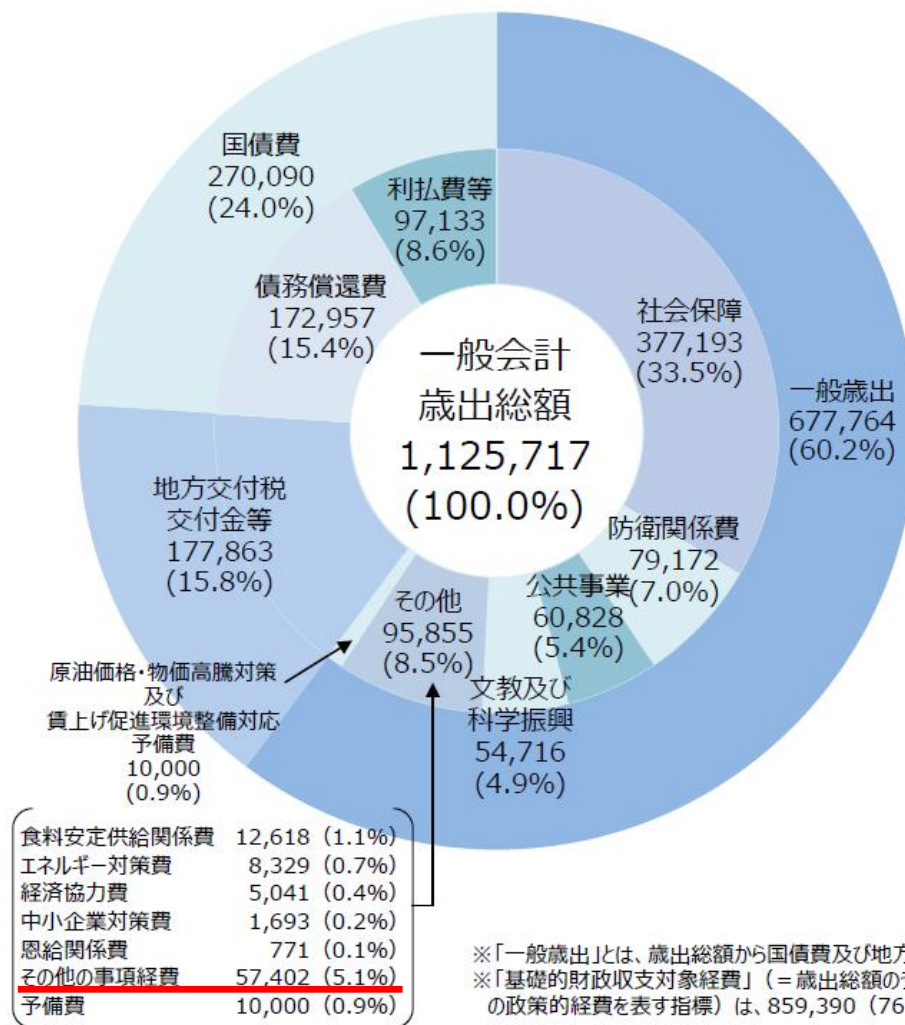
海技教育機構における人件費改革

政府の総人件費改革や、組織の統合を通じ、正職員を**2割削減**し、総人件費を**15.3億円削減**。

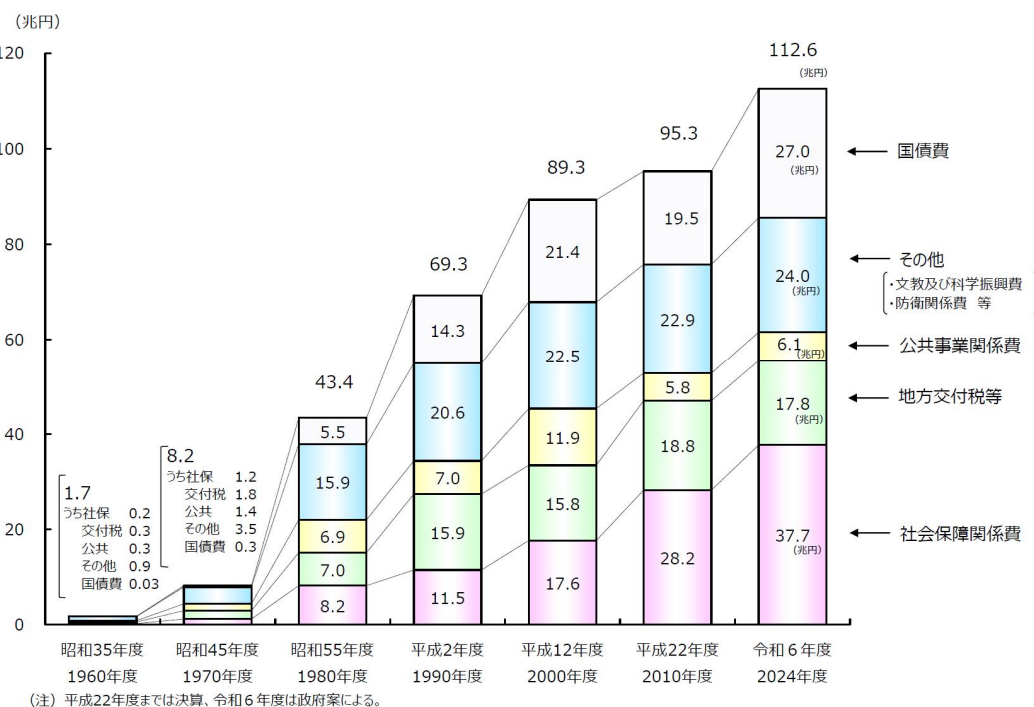


(参考)令和6年度一般会計予算 歳出の構成とこれまでの推移

一般会計歳出



一般会計歳出の主要経費の推移



【出典】財務省HP(我が国の財政事情)

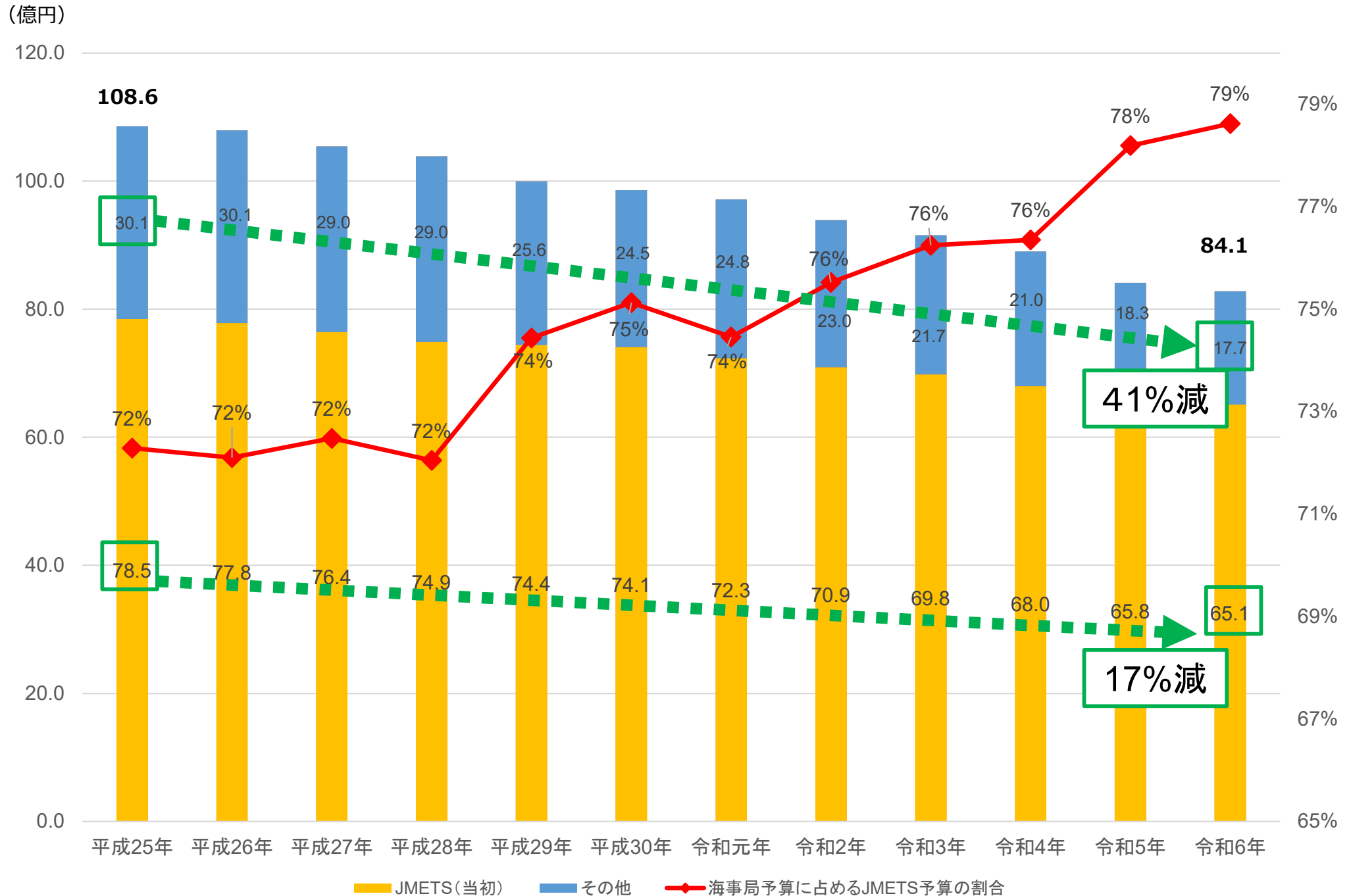
※「一般歳出」は、歳出総額から国債費及び地方交付税交付金等を除いた経費のこと。
 ※「基礎的財政収支対象経費」(＝歳出総額のうち国債費の一部を除いた経費のこと。当年度の政策的経費を表す指標)は、859,390 (76.3%)

(注1) 計数については、それぞれ四捨五入によっているので、端数において合計とは合致しないものがある。

(注2) 一般歳出における社会保障関係費の割合は55.7%。

【出典】財政制度等審議会財政制度分科会資料(令和6年3月5日)

海事局当初予算に占める海技教育機構予算の割合



海技教育機構における養成定員の維持・拡大

身を切る改革により、組織のスリム化を図る反面、自己収入を得て、**養成定員を約2割増加**。

入学年度		H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	H31 (R1)	R2	R3	R4	R5	R6
海上技術学校	小樽	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	募集停止	短大に移行			
	宮古	40	40	40	40	40	40	募集停止	短大に移行																
	館山	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	30	30	30	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40
	唐津	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	30	30	30	40	40	40	40	40	40	40	40	40	募集停止	短大に移行
	口之津	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30
	沖縄	40	40	募集停止		廃校																			
海上技術短期大学校	小樽																					40	40	40	40
	宮古								40	40	40	40	40	40	40	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45
	清水	80	80	80	90	110	110	110	110	110	110	110	110	110	110	115	115	115	115	115	115	115	115	115	115
	波方	80	80	80	80	90	90	90	90	90	90	80	80	80	80	80	90	90	90	90	90	90	90	90	90
	唐津																								45
定員合計		380	380	340	350	380	380	340	380	380	380	350	350	350	370	380	390	390	390	390	360	400	400	360	405

(注) は、募集定員を拡大したところ。

3.（独）海技教育機構を取り巻く状況

（1）学校・練習船共通

学校施設・大型練習船の老朽化

次期中期計画期間中において法定耐用年数(RC造学校建物47年/鋼船15年)を超えるもの

海上技術学校 海上技術短大	課 程	定 員 (名)	本館・教室 (年)	寄宿舍・寮 (年)	校内練習船 (年)
館 山	海技学校	40×3学年	32	31	29
口之津		30×3学年	47	48	29
				57	
小 樽	海技短大	40×2学年	45	-	30
宮 古		45×2学年	35	35	29
清 水		115×2学年	56	56	1
波 方		90×2学年	56	50	29
唐 津		45×2学年	51	57	29

海技大学校	本館・教室 (年)				寄宿舍・寮 (年)		海技丸
	61 (東教室)	55 (西教室・西)	60 (西教室・東)	27 (本館・講堂体育館)	57 (学生寮・西)	52 (学生寮・東)	36

大型練習船	種 類	総トン数	実習生定員 (名)	船 齢
日本丸	帆 船	2,570トン	120	39
海王丸		2,556トン	108	34
銀河丸	汽 船	6,185トン	180	20
青雲丸		5,890トン	180	26
大成丸		3,990トン	120	10

海技教育機構の大型練習船

R6.6現在

日本丸



船 種	帆 船
竣工年月	昭和59年9月
船 齢	39年
総トン数(トン)	2,570
機関種類×数	ディーゼル×2
出力(kW / PS)	1,103×2 / 3,000
実習生定員/(名)	120
乗組員数(名)	59
代船時期	令和5年／第4期中期計画
建造価格	67億円
船主	JMETS

海王丸



船 種	帆 船
竣工年月	平成元年9月
船 齢	34年
総トン数(トン)	2,556
機関種類×数	ディーゼル×2
出力(kW / PS)	1,103×2 / 3,000
実習生定員(名)	108
乗組員数(名)	59
代船時期	令和21年／第7期中期計画
建造価格	61億円
船主	海技教育財団(リース)

大成丸



船 種	汽 船
竣工年月	平成26年3月
船 齢	10年
総トン数(トン)	3,990
機関種類×数	ディーゼル×1
出力(kW / PS)	3,000 / 4,079
実習生定員(名)	120
乗組員数(名)	50
代船時期	令和25年／第8期中期計画
建造価格	46億円
船主	JMETS／東京センチュリーリース (当初持分比率 32%/68%)

銀河丸



船 種	汽 船
竣工年月	平成16年6月
船 齢	20年
総トン数(トン)	6,185
機関種類×数	ディーゼル×1
出力(kW / PS)	6,600 / 8,980
実習生定員(名)	180
乗組員数(名)	52
代船時期	令和16年／第6期中期計画
建造価格	45億円
船主	JMETS

青雲丸



船 種	汽 船
竣工年月	平成 9年9月
船 齢	26年
総トン数(トン)	5,890
機関種類×数	ディーゼル×1
出力(kW / PS)	7,722 / 10,500
実習生定員(名)	180
乗組員数(名)	52
代船時期	令和9年／第5期中期計画
建造価格	58億円
船主	JMETS

海技教育機構の校内練習船

R6.6現在



海技丸

所 属	海技大学校
船 種	汽 船
竣工年月(船齢)	昭和63年3月(36年)
総トン数(トン)	157
機関種類×数	ディーゼル×1
出力(PS)	800
定員(名)	50



望洋丸

所 属	館山海上技術学校
船 種	汽 船
竣工年月(船齢)	平成6年7月(29年)
総トン数(トン)	44
機関種類×数	ディーゼル×1
出力(PS)	600
定員(名)	50



口洋丸

所 属	口之津海上技術学校
船 種	汽 船
竣工年月(船齢)	平成6年8月(29年)
総トン数(トン)	44
機関種類×数	ディーゼル×1
出力(PS)	600
定員(名)	50



はりうす

所 属	小樽海上技術短大
船 種	汽 船
竣工年月(船齢)	平成6年3月(30年)
総トン数(トン)	43
機関種類×数	ディーゼル×1
出力(PS)	600
定員(名)	45



月山

所 属	宮古海上技術短大
船 種	汽 船
竣工年月(船齢)	平成6年8月(29年)
総トン数(トン)	43
機関種類×数	ディーゼル×1
出力(PS)	600
定員(名)	50



かざはや

所 属	清水海上技術短大
船 種	汽 船
竣工年月(船齢)	令和5年3月(1年)
総トン数(トン)	56
機関種類×数	ディーゼル×1
出力(PS)	802
定員(名)	50



くるしま

所 属	波方海上技術短大
船 種	汽 船
竣工年月(船齢)	平成6年8月(29年)
総トン数(トン)	43
機関種類×数	ディーゼル×1
出力(PS)	600
定員(名)	50



あさかぜ

所 属	唐津海上技術短大
船 種	汽 船
竣工年月(船齢)	平成6年7月(29年)
総トン数(トン)	44
機関種類×数	ディーゼル×1
出力(PS)	600
定員(名)	50

教員(教官)・乗組員の不足

- ◆ **海上技術学校・短大**では**教員の3.5割が不足**。**特に普通科に顕著**。教員の超過勤務や、非常勤教師の活用により人材不足を補っている。
- ◆ **大型練習船**でも、**教官/乗組員の2.4割が不足（1隻分相当）**。**特に教官の不足が顕著**。教官一人当たりの実習生の多人数化や、乗組員が行う日常メンテナンスを必要最低限に抑えることで人材不足を補っている。

令和6年4月1日時点			必要人数※1	実人数※2	過不足数
海上技術学校	教員	航海科	14人	12人	-2
		機関科	10人	8人	-2
		普通科	24人	2人	-22
海上技術短期大学校	教員	航海科	22人	21人	-1
		機関科	15人	12人	-3
海技大学校	教員	航海科	27人	19人	-8
		機関科	17人	12人	-5
大型練習船 (予備員率 原則30%)	教官(士官)	航海科	58人	42人	-16
		機関科	55人	36人	-19
		無線部	18人	8人	-10
		事務員	12人	12人	0
	乗組員	甲板部	93人	75人	-18
		機関部	75人	56人	-19
		事務部	71人	60人	-11
		医務部	7人	7人	0

※1 必要人数

海技学校・短大、海大：適切な教育水準を維持するために必要な教員数
大型練習船：労働時間を遵守するために必要な船員数×予備員率30%

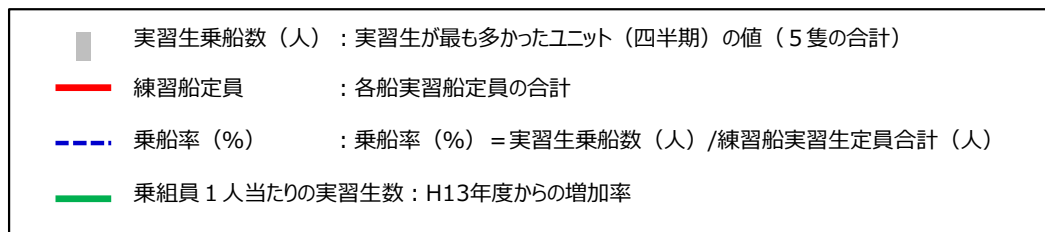
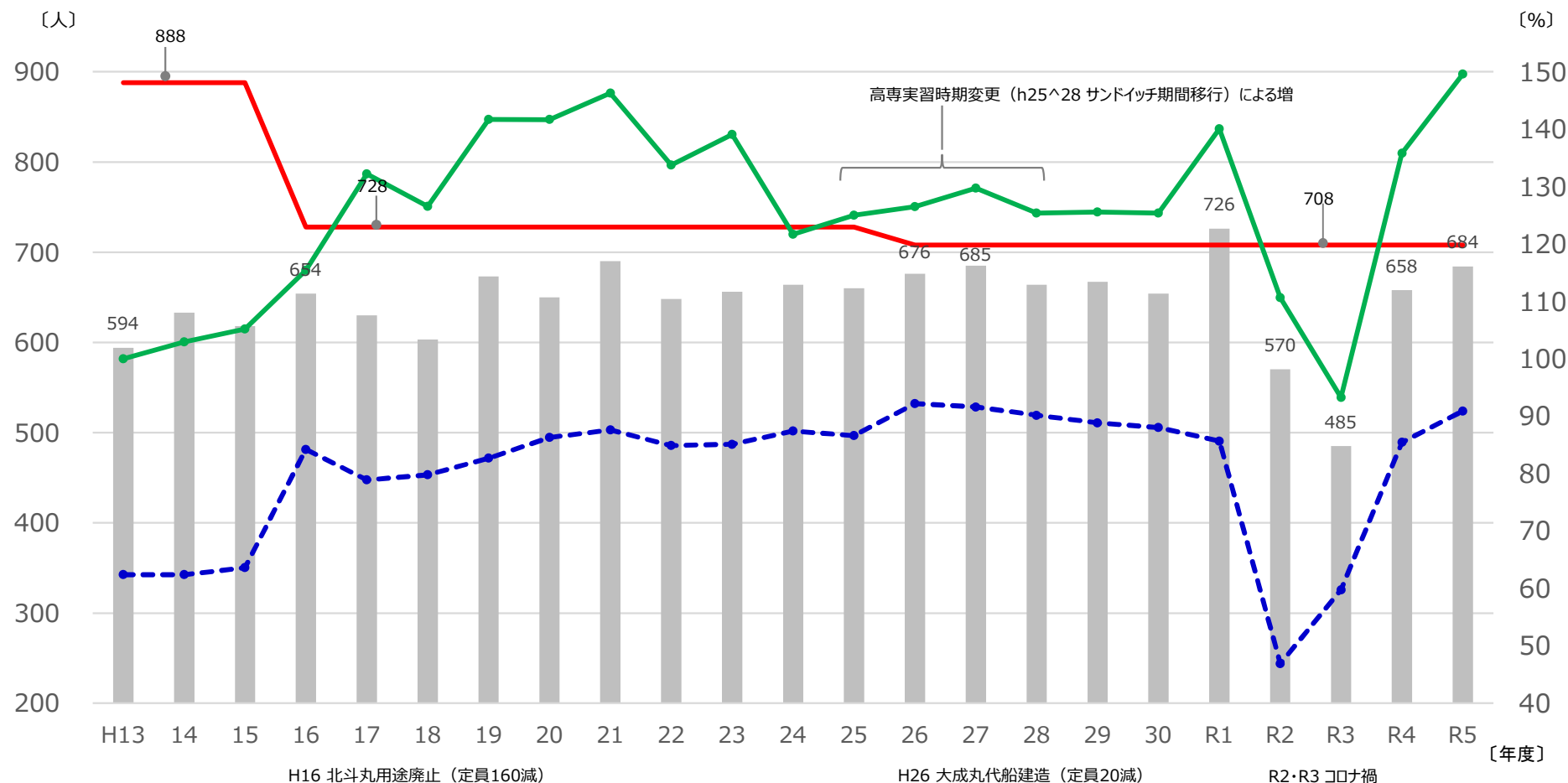
※2 実人数

海技学校・短大、海大：フルタイム勤務の教員数
大型練習船：予備船員を含む船員数

(2)大型練習船

大型練習船における実習生の余席不足

実習生乗船率の推移



航海訓練の機会減少

練習船の燃料消費量の現状

- 実習生一人につき、11回/月の当直実習に必要な航海日数は8日程度、燃料消費量は8,600kl(年換算)
- しかし、予算削減に伴い、令和5年度は航海日数は4.8日/月、燃料調達量は4,680klに減少
- なお、停泊中の船を活かすためだけに必要な最低消費量は約3,500kl

実習への影響

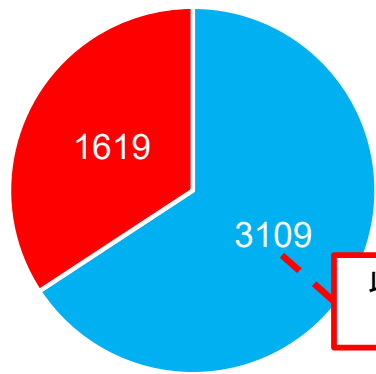
- ✓ 航海時間の減少及び減速運転により、船橋当直で最も重要な「他船との見合い関係の判断」、「避航操船」の訓練を行えず、実海域における操船経験が不足
- ✓ 燃料が限られ、常に減速運転を実施し、常用出力での機関運転管理の経験が不足
- ✓ 海技教育機構は、行動計画の変更が可能なR5年度第二四半期以降、ルールの範囲内でコストを最少とする遠洋航海、寄港要請やカリキュラムの制約等を除き、可能な限り京浜港～阪神港間の水域における沿岸航海、仮泊主体の訓練など、更なる燃料抑制を実施

練習船実習に要するコスト

大型練習船のコスト

機構経費（共通経費を除く。）47.2億円のうち、約3分の2を、大型練習船のために投じている。

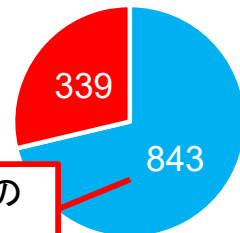
損益計算書上の費用



■ 練習船 ■ 学校

損益計算書上の収益

(単位：百万円)

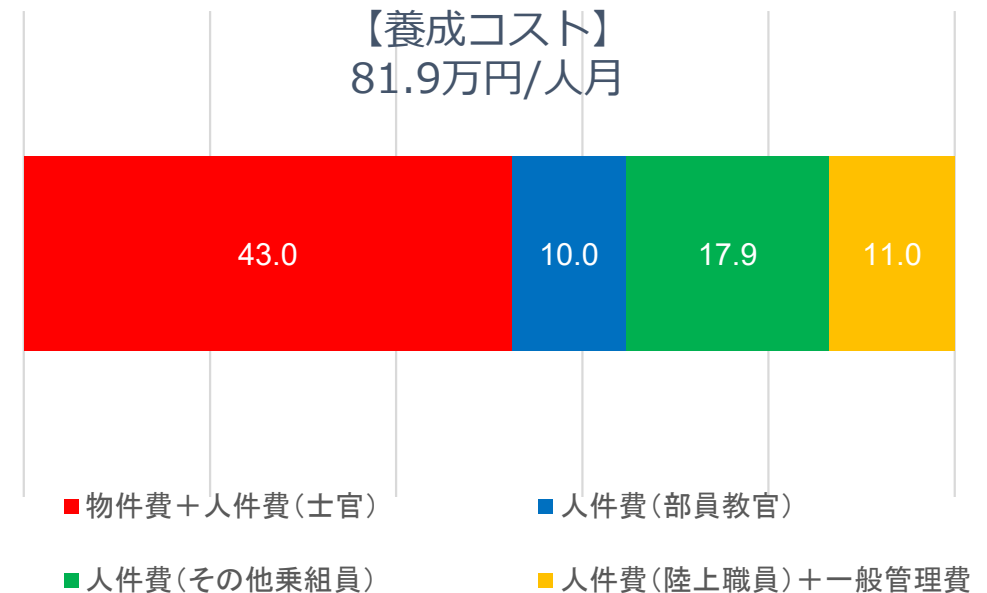


収益は費用の
27%

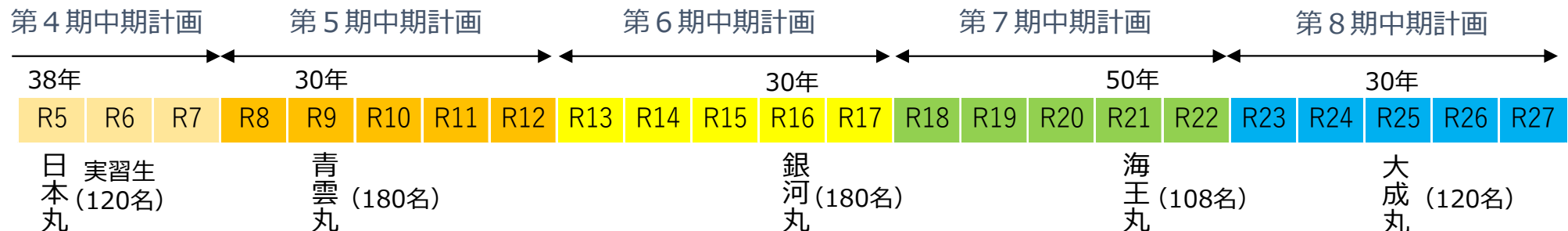
■ 練習船 ■ 学校

一人当たりの養成コスト

実習生1人当たり、月額81.9万円のコストを費やし、養成している。



練習船の老朽化と修繕

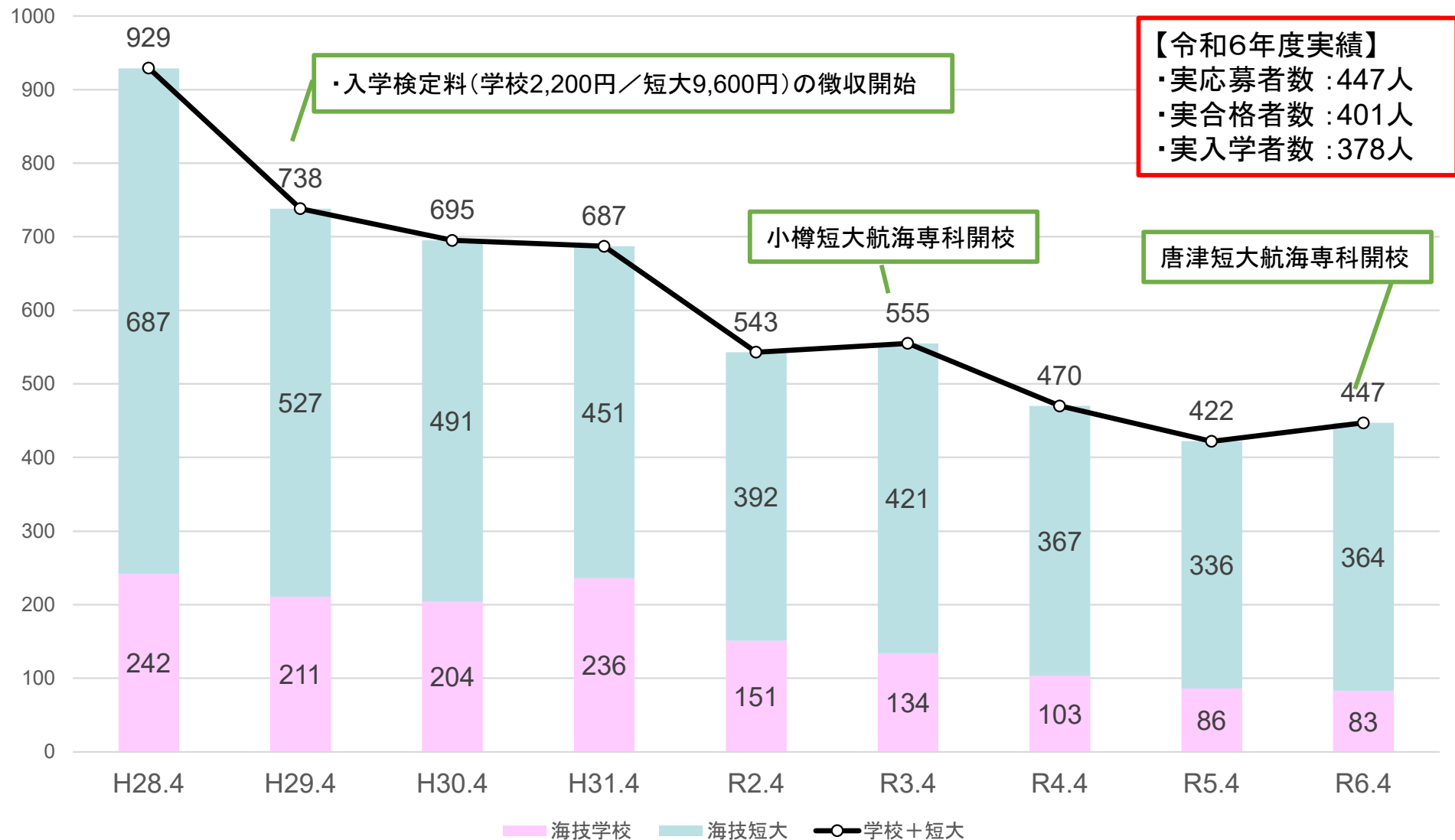


50年使用する場合は、帆走艀装などの大規模修繕を再開

(3)海上技術学校・海上技術短期大学校

海上技術学校・短大の実応募者数の減少

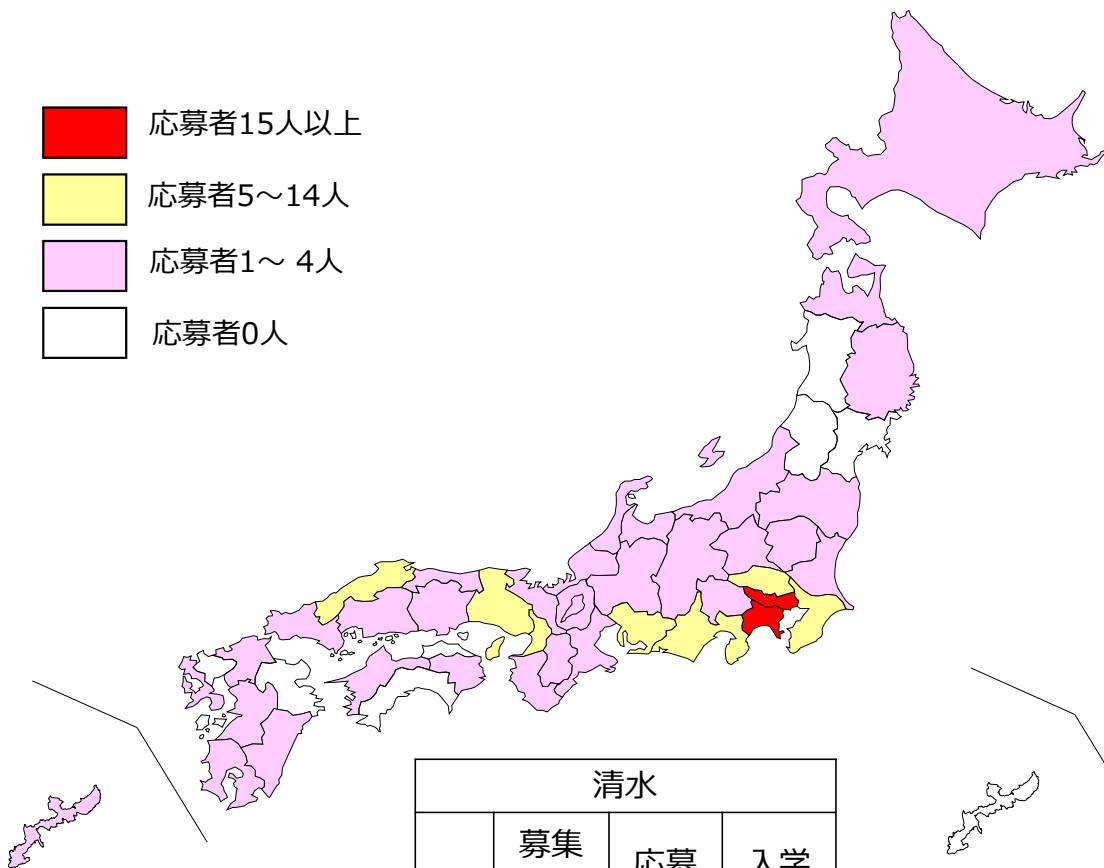
- JMETSの実応募数は、約10年間で52%減(929人→447人)。



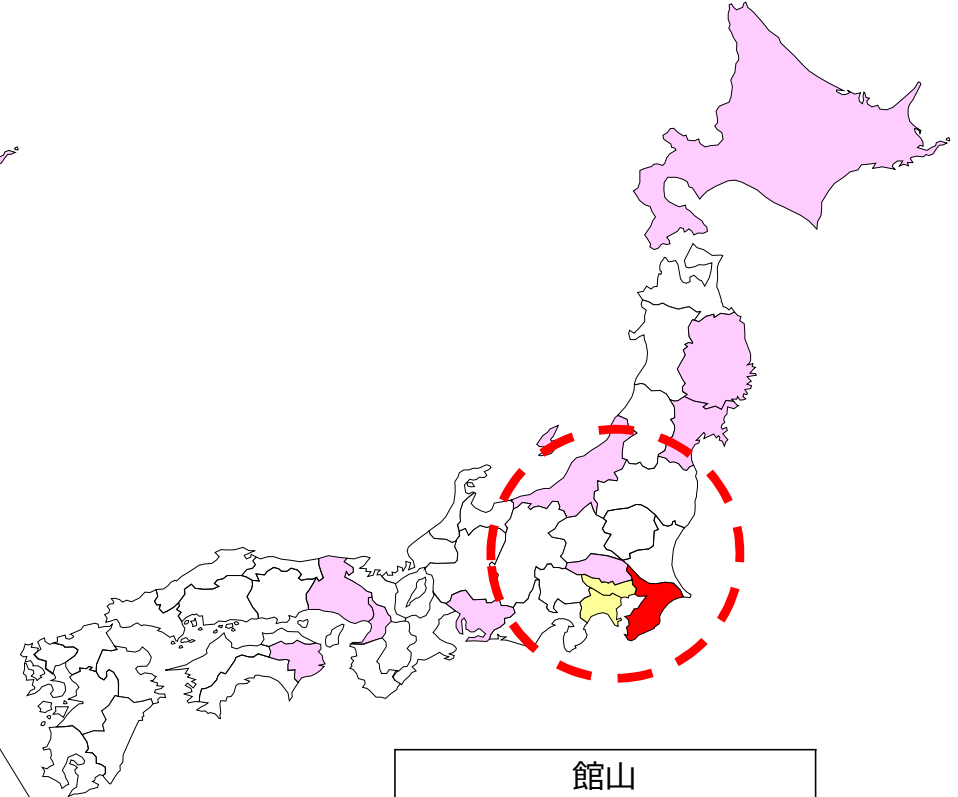
応募者の分布(2024年度)

清水海上技術短期大学校

館山海上技術学校



清水			
	募集定員	応募	入学
R3	115	198	115
R4		190	115
R5		176	115
R6		162	111

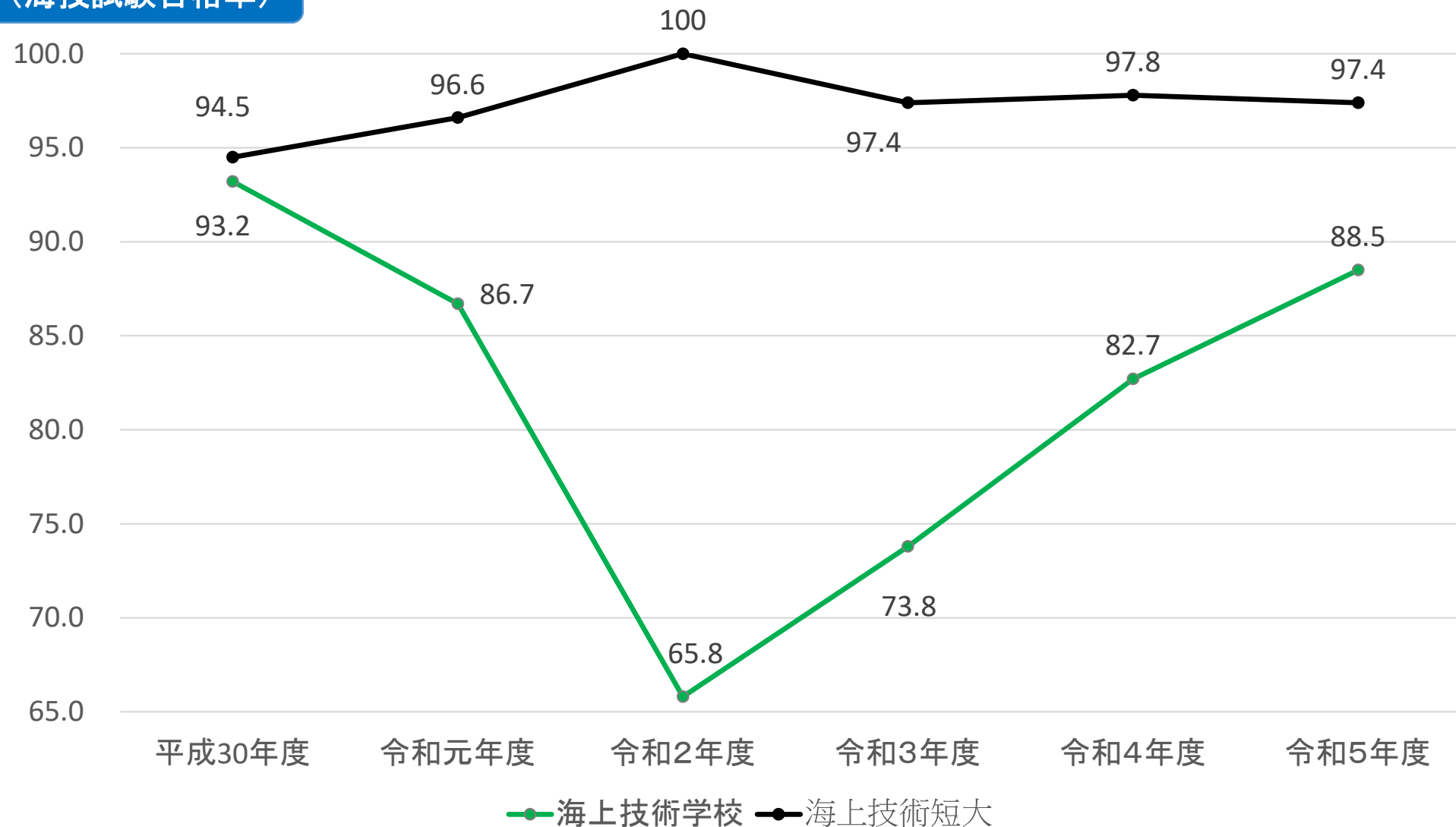


館山			
	募集定員	応募	入学
R3	40	54	35
R4		51	34
R5		41	32
R6		50	35

海技試験の合格状況

- ◆ 海上技術学校においては、中卒者を対象に、3年制の両用教育を実施しているが、高卒者を対象とする2年制の海上技術短期大学校と比べ、海技試験の合格率が低い。

(海技試験合格率)



第4期中期計画（R3-R7）

- 海技短大への重点化や、一部航海・機関の両用教育を残すことについて検討をしながら、両用教育から航海・機関それぞれの専科教育へ段階的に移行を進める。
- 国際条約改正や技術革新に対応した教育内容の高度化に取り組む。その対応として、知識・技能に優れた船員を養成するべく四級海技士養成においてECDIS 登録講習、BRM・ERM 等の各訓練の導入を検討する。



機関部の求人・求職状況

海上技術学校・海上技術短期大学校の卒業生のうち、機関士としての就職を選択するものは、全体の3割に止まる。

年度	求人		就職	
	甲板部	機関部	甲板部	機関部
H30	697名	523名	224名	109名
R1	823名	590名	236名	108名
R2	802名	549名	218名	114名
R3	785名	607名	208名	123名
R4	959名	602名	239名	100名
R5	988名	745名	211名	102名

4. (独)海技教育機構における船員養成に対するニーズ

1. 練習船実習における多科配乗の「解消」
2. 新3級コースの練習船定員のフレキシブル化
3. 大学・高専生に対する練習船実習の維持

1. 養成規模の確保
2. 海上技術短期大学校における機関専科の設立
3. 各学校における教育内容の高度化
(ECDIS講習 等)
4. 航機両用教育の維持（海上技術学校の維持）
5. 在校生とのマッチング機会拡充
(海技教育機構主催の合同企業説明会 等)

5. 各運輸モードにおける人材養成

各運輸モードにおける運転士等の養成主体

	海運	航空	鉄道	自動車	
				バス	トラック
養成主体	独法	独法	民間	民間	民間
養成期間	24月	24月	9月	2月	1月
費用負担	国費 本人	国費 45% 民間 (採用企業) 本人 } 55%	民間100%	民間：費用支援 (※1) 本人 100%	民間：費用支援 (※2) 本人 100%

※1 バス事業者の54%が、採用者に対する大型2種免許の取得費用の全額又は一部を会社負担としたり、又は一定期間勤務を条件として返済を免除するなどの支援を実施。（平成26年バスの運転者の確保及び育成に向けた検討会資料）

※2 例えば、(公社)全日本トラック協会が、若年ドライバー確保のため、大型運転免許の取得費用を支援

検討会の論点

論点1 海技教育機構と採用船社との間における人材育成に関する役割分担のあり方

論点2 海技教育機構の応募者の確保、養成規模、教育内容の高度化等と、今後の学校運営のあり方

論点3 海技教育機構の養成規模、訓練環境の改善等と、今後の練習船隊のあり方

論点4 海技教育機構の学校・練習船の教員(教官)・乗組員の確保

論点5 海技教育機構が船員を持続的に養成するための財務基盤の安定

論点1 海技教育機構と採用船社との間における人材育成に関する役割分担のあり方

- ① 現状
 - 現在、学校・練習船では、シーマンシップを身に付け、一人で当直に立てるよう、基礎的な教育訓練を実施している。
 - 専科校では、両用教育の廃止により捻出される時間を活用し、ECDIS訓練・BRM(ERM)訓練等の教育内容の高度化に加え、「キャリアデザイン」の科目を追加し、学生が船員の仕事への理解を深め、進路を適切に選択できるよう、教育内容の深度化を図っている。
 - LNG燃料船など特定の船舶に乗り組むために必要な技能は、船社就職後に、実務経験を積み重ねながら、陸上の訓練機関(海技大学校 等)も活用して習得されている。
 - 今後も、船員に求められる知識・能力は、国際条約の改正や技術革新に伴って、増加が見込まれる。
- ② ご意見をいただきたいポイント
 - 人材育成における、学校・練習船と、卒業生を採用する船社との役割分担のあり方。
- ③ 留意点
 - 教育内容の高度化や、充実した船員教育を実施するには、教育訓練設備の整備や、教官・乗組員の増員など、相応のコストを要する。
 - 教育内容の高度化は、長時間・少人数制での実施となりやすく、過密スケジュールの両用教育との両立が困難。

※ 「新燃料・新技術に対応可能な海技人材の確保・育成」及び「船員養成機関の連携強化・訓練機関との役割分担を踏まえた船員養成体制の整備」については、「海技人材の確保のあり方に関する検討会」等において別途検討。

論点2 海技教育機構の応募者の確保、養成規模、教育内容の高度化等と、今後の学校運営のあり方 ……

- ① 現状
 - 1学年40名程度の小規模な学校が全国に点在。
 - 全国7校に、それぞれ教員を配置し、訓練用シミュレータ、校内練習船、校舎・実習棟・学生寮等の施設を維持。
 - 学校施設の中には、築50年超のものが多くあり、老朽化が進行。
 - 海上技術学校・短大の教員の3割以上が欠員(特に機関科教員の不足が顕著)。
- ② ご意見をいただきたいポイント
 - 学校運営の効率化、教員の適正配置、応募者の確保、養成規模、教育内容の高度化等と、今後の学校運営のあり方。
- ③ 留意点
 - 〔海上技術学校本科〕
 - 両用教育であり、乗船実習期間が9ヶ月と長い。
 - 中卒者を対象としており、生徒の主な募集圏は近隣地域に限られる。従来から定員割れの傾向。
 - 募集活動において、授業料無償化の公立高校と競合関係にあり、授業料引上げによる収支改善が困難。
 - 両用教育のため、各校に、航海科・機関科の両方の教員が必要。
 - 学校教育法上の高卒同等認定を維持するには、普通科の教員も必要。
 - 〔海上技術短大専修科〕
 - 両用教育であり、乗船実習期間が9ヶ月と長い。
 - 高卒者を対象としており、全国から学生が集まるが、近年、小規模校は定員割れ。
 - 両用教育のため、各校に、航海科・機関科の両方の教員が必要。
 - 〔海上技術短大専科〕
 - 航海科又は機関科に特化した教育であり、乗船実習期間が6ヶ月と短く、養成定員を拡大し、教育内容を高度化。
 - 海上技術学校・短大の卒業生の7割が航海士を選択している中、機関専科を設立するには、入学前から機関士になりたいという意思が明確な応募者を一定数確保する必要あり。
 - 高卒者を対象としており、全国から学生が集まるが、近年、定員割れ。

論点3 海技教育機構の養成規模、訓練環境の改善等と、今後の練習船隊のあり方

- ① 現状
 - 海技教育機構の大型練習船では、海技大学校(3級)、海上技術学校・短期大学校(4級)、商船系大学・高等専門学校(3級)、民間6級海技士養成施設(6級)の学生に対する乗船実習を実施しており、多科配乗の状態。
 - 大型練習船5隻のうち2隻は船齢30年超、2隻は船齢20年以上であり、老朽化が進行。
 - 5隻の大型練習船に係る経費は、海技教育機構全体の業務経費の3分の2を占めており、コスト構造の改善が急務。
 - 大型練習船の教官・乗組員の2割以上が欠員(特に教官の不足が顕著)
- ② ご意見を頂きたいポイント
 - コスト構造の改善、教官・乗組員の適正配置、養成規模、多科配乗の緩和等と、今後の練習船隊のあり方。
- ③ 留意点
 - 実習生配乗の合理化や代船建造を伴わない単純な減船では、現行の養成規模の維持や多科配乗の解消は困難。

論点4 海技教育機構の学校・練習船の教員(教官)・乗組員の確保

- ① 現状
 - 学校・練習船の教員(教官)・乗組員になるには、3級海技士免許と船舶職員としての実務経験が必要。
 - 練習船の教官については、平成18年度以降、外航船社を中心に、10社153名の人事交流を実施。
 - 海上技術学校・短大の教員の3割、大型練習船の教官・乗組員の2割以上が欠員(特に機関科に顕著)。
- ② ご意見を頂きたいポイント
 - 養成規模、教育訓練の質の向上、教育内容の高度化等を踏まえた、教員(教官)・乗組員の確保のあり方。
- ③ 留意点
 - 両用教育を維持する場合は、各校に、航海科・機関科の両方の教員が必要。

※ 「船員養成機関の連携強化・訓練機関との役割分担を踏まえた船員養成体制の整備」については、「海技人材の確保のあり方に関する検討会」において別途検討。

論点5

海技教育機構が船員を持続的に養成するための財務基盤の安定

① 現状

- 海技教育機構については、国が運営費交付金の獲得に努め、養成経費の大半を負担。
- 高齢化に伴う社会保障費等に国の予算を割かざるを得ない影響を受け、社会保障費以外の予算が幅広く減少しており、海技教育機構の運営費交付金も約4割減少(平成13年度比)。令和6年度の海技教育機構予算は、約9億円の支出超過。
- このような状況の中、独立行政法人には業務運営の効率化や受益者負担の確保が強く求められている。
- 海上技術短期大学校における1人あたりの養成費用は約1,000万円。これに対し、学費(諸経費込み)は約150万円。特に練習船実習については、月額約80万円の費用を要するのに対し、航海訓練料は月額1.4万円。

② ご意見を頂きたいポイント

- 海技教育機構による船員養成を維持するために必要な財務基盤の安定化を実現するため、どんな方法が考えられるか。

③ 留意点

- 高齢化に伴う社会保障費の増加は、今後も継続する見込み。
- 鉄道・バス・トラック・タクシー業界では、企業経営に必要な人材(運転士等)は、採用企業又は業界が費用を負担して養成。
- 航空及び海運業界については、民間主体に養成を委ねた場合には必ずしも実施されないおそれがあるものとして、独立行政法人が養成している。ただし、航空業界においては、独立行政法人における養成費用を、国と学生だけではなく、企業も一部負担することで、引き続き、能力ある学生の採用を確保している。

※ 「内航海運業の事業基盤強化」及び「荷主や一般社会の理解醸成」については、「安定・効率輸送協議会」等を活用し、別途検討。

令和 4 年 8 月 25 日
独立行政法人海技教育機構

独立行政法人海技教育機構 第 4 期中期計画

独立行政法人海技教育機構（以下「機構」という。）は、「独立行政法人通則法」（平成 11 年法律第 103 号）第 30 条第 1 項の規定に基づき、国土交通大臣から指示を受けた令和 3 年 4 月 1 日から令和 8 年 3 月 31 日までの期間における中期目標を達成するための計画（以下「中期計画」という。）を以下のとおり定める。

1. 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

（1）海技教育の実施

「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。）第 11 条第 1 項第 1 号に基づき、「船員となろうとする者に対する教育」（新人船員養成）及び「船員に対する教育」（実務教育）を実施する。

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。

海技教育の実施に当たっては、国際条約に的確に対応するとともに、船員教育機関及び海運業界と連携してのニーズの一層の精査や、これら関係者を交えて検討する国の施策に沿って、必要とされる教育を効果的・効率的に行えるよう、教育体制を見直し、海技教育全般の質の向上を図る。

① 新人船員養成

ア 内航船員養成

a) 養成定員と養成課程

海上技術学校（以下「海技学校」という。）及び海上技術短期大学校（以下「海技短大」という。）の新人船員養成については、期首の定員を 400 名とする。

なお、内航新人船員の養成定員及び課程については、社会情勢の変化に応じて、船員教育機関及び海運業界等の関係者による検討結果を踏まえ、期間中に見直す。

i) 四級海技士養成課程（海技学校及び海技短大）における海事関連企業への就職率は、期間中の各年度とも 95%以上とする。

ii) 四級海技士養成課程（海技学校及び海技短大）における海技士国家試験の合格率は、個々の学力に応じたきめ細やかな指導により、期間中の各年度とも航海または機関のいずれかに 95%以上合格することを目指す。また、期間中における航海・機関の両方の合格率は、期間中の各年度とも海技学校は 85%以上、海技短大は 95%以上とする。

b) 課程の再編

海技学校及び海技短大で行っている四級海技士養成課程については、「船員養成の改革に関する検討会」の結果や業界ニーズを踏まえ、海技短大への重点化や一部航海・機関の両用教育を残すことについて検討をしながら、両用教育から航海・機関それぞれの専科教育へ段階的に移行を進める。また、専科教育や海技短大への移行といった施策の効果をより高めていくため、一部の学校で特色のある教育内容に特化するなど、新たな工夫を検討し、内航業界や地元関係者等に理解が得られるよう努める。

- i) 各学校の再編については、業界のニーズや学生の応募状況等を適切に見極め、船員養成の適正な規模を確保・維持するべく不断の見直しを図る。
- ii) 令和3年4月に航海科専門校となる小樽海技短大において養成定員を10名増やした上で新たに開校する。

c) 海運業界のニーズを踏まえた教育内容の高度化等

国際条約改正や技術革新に対応した教育内容の高度化に取り組む。併せて、海運業界が強く求める船員に不可欠とされる安全意識の向上や資質の涵養に資する教育訓練、練習船の多科・多人数配乗の解消のため、陸上での代替訓練を取り入れた教育訓練及び訓練環境の充実を図るため、次の取組を行う。

また、前中期目標期間から取り組んでいる座学教育と航海訓練の一体的実施について、実施効果を検証し更に推進する。

- i) 国際条約改正や近年における技術革新への対応として、知識・技能に優れた船員を養成するべく四級海技士養成においてECDIS登録講習、BRM・ERMの各訓練の導入を検討する。
- ii) 練習船機関科実習の一部を陸上施設で行えるよう、海技大学校に陸上工作技能訓練センターを整備する。
- iii) 感染症対策として、授業・実習時における適正人数の検証を行うとともに、ICTを活用した遠隔教育を強化するため遠隔授業等について取り組む。
- iv) 関係団体等の協力を得て、海運業界の社会的な意義や役割、業務形態の理解を促進する。また、感染症対策として、WEBによる会社説明会や面接の実施に努める。
- v) 座学教育と航海訓練に係る一貫性あるカリキュラムの着実な実施、知識・技能の定着を目的とした適切なフォローアップにより教育効果を高める。
- vi) 船内供食・栄養管理に関する教育の必要性について検証し、今後の調理教育及び受託研修の是非について検討する。

d) 航海訓練

i) 航海訓練の充実

航海訓練について、STCW条約に即した訓練を展開するとともに、船舶運航に関する基礎知識と実践的な技能を確実に習得させるため、船社等を対象とした視察会で得られた業界ニーズを踏まえ、期間中に訓練内容、手法の必要な見直しを行う。

- ii) 社船実習制度への参入及び実施が円滑に行われるよう、参加船社に対して必要な支援と協力を行う。

- iii) 海技資格に必要な講習の練習船における実施について、国内法の改正動向に合わせ、関係機関と協力してカリキュラムの見直し及び講習プログラムの策定・見直しを実施する。

イ 外航船員養成

a) 養成定員と養成課程

外航船員養成事業においては、三級海技士の新人船員の養成を行うものとする。
更に幅広いリソースから人材確保が可能となる課程の拡充について準備を行い、期間中に開講する。

- i) 三級海技士養成課程（海上技術コース）における海事関連企業への就職率は、期間中の各年度とも 95%以上とする。
- ii) 三級海技士養成課程（海上技術コース）における海技士国家試験の合格率は、個々の学力に応じたきめ細やかな指導により、期間中の各年度とも 95%以上とする。

b) 海運業界のニーズを踏まえた教育内容の高度化等

国際条約改正や技術革新に対応した教育の高度化に取り組む。併せて、海運業界が強く求める船員に不可欠とされる安全意識の向上、資質の涵養、機器運転操作や整備の反復を取り入れた教育訓練及び訓練環境の充実を図るため、次の取組を行う。

- i) 感染症対策として、授業・実習時における適正人数の検証を行うとともに、ICT を活用した遠隔教育を強化するため、遠隔授業等について取り組む。

c) 航海訓練

i) 航海訓練の充実

航海訓練について、STCW 条約に即した訓練を展開するとともに、船舶運航に関する基礎知識と実践的な技能を確実に習得させるため、船社等を対象とした視察会で得られた業界ニーズを踏まえ、期間中に訓練内容、手法の必要な見直しを行う。

- ii) 社船実習制度への参入及び実施が円滑に行われるよう、参加船社に対して必要な支援と協力を行う。

- iii) 海技資格に必要な講習の練習船における実施について、国内法の改正動向に合わせ、関係機関と協力してカリキュラムの見直し及び講習プログラムの策定・見直しを実施する。

② 実務教育

ア 業界のニーズに適した講習の実施

講習等（海技士の免許を取得するために必要な講習を除く。）の実務教育について、講習受講者に対するアンケートで 80%以上の肯定的な評価を得るとともに、業界のニーズを踏まえ、年度毎に講習内容の見直しを行う。

イ 新たな要望に基づく講習の実施

技術革新に伴い、国際条約により規定される新たに必要となる技能習得のため、国の政策及び業界のニーズを踏まえ、期間中に講習課程について設置・見直しに取り組む。

- a) IGF 講習（基本訓練・上級訓練）について業界ニーズに対応すべく期間中に拡充する。
- b) 高電圧装置を取り扱う乗組員に対する講習（仮称）について期間中に開講する。

ウ 水先人教育

水先人を安定的に確保するため、引き続き関係者との連携を図り、その教育を的確に実施する。これまでの実績、成果を有効に活用し、受講者の能力検証・分析結果を踏まえ、座学教育や操船シミュレータ実習の教育効果の向上を図り、水先人試験の合格率を 90%以上とする。

(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実施する。

研究の実施に当たっては、研究管理委員会を設け、国際条約の改正等に対応した研究並びに学校における座学教育、海技大学校の施設及び練習船による航海訓練の連携を活かした組織的な研究を行い、その結果を教育に反映し、船員の能力向上を図ること等により、安全な海上輸送の確保に資するよう努める。

また、政府が進める Society5.0 の実現に向け、自動運航船の実用化を支えるため、船員教育機関及び他の公的研究機関等と連携し、様々な生体データの取得・解析ののち船員スキルを定量化・基準化するための「船員スキル定量化事業」に関する研究や海事局が進める船のゼロエミッション化の実現を支えるための検討等を実施する。

① 研究活動の活性化

研究能力の維持・向上とともに、研究活動及び研究内容の高度化を図るため、期間中に次の取組を実施する。

ア 研究を主たる業務とする教員を選出する等、教育訓練業務との調和がとれた研究体制を構築することで、研究活動の活性化と質の向上を図る。

イ 研究に対する評価体制・評価指標については、研究成果・普及の観点から評価できる仕組みを令和 3 年度中に構築する。

ウ 研究計画に基づき、期間中に延べ 40 件程度の独自研究を行う。

② 教育・訓練の質の向上に資する研究の実施

学校施設及び練習船を有効活用するとともに、国内外のニーズや外部の知見を活用するため主務官庁、船員教育機関及び他の公的研究機関等と連携し、受託研究・共同研究を実施する。

また、新たな取組としてプロジェクト研究を立ち上げ、今後の教育・訓練の質の向上に資する研究、更には国や業界のニーズにも対応した研究を組織的に行う。

ア プロジェクト研究を期間中に延べ 50 件程度実施する。

イ 受託研究及び共同研究を期間中に述べ 60 件程度実施する。

(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、海技教育の知見の普及・活用、船員の魅力や海事思想の普及等に取り組むとともに、災害時において、可能な限り船や学校を活用した支援等の活動を行う。

① 海技教育の知見の普及・活用

- ア 海事関連行政機関及び国内外の教育機関、研究機関等から、期間中に合計 1,025 名程度の研修生を受け入れ、船舶運航技術、海技教育及び安全管理等に関する実務を基本とした研修を実施する。
- イ 船舶の運航に関する学術、技能及び航海訓練に係る国際会議等に専門家を派遣し、知見の活用と他国との連携を図るほか、関係委員会の要請に応じ、専門分野の委員を派遣するなど、期間中に延べ 575 名程度の職員を派遣する。

② 研究成果の普及・促進

- ア 研究成果について、期間中 5 件程度の定期刊行物を発行するほか、より広く一般に対し成果の普及を図るため J-STAGE の活用を促進することで、研究成果を海事教育機関や海運業界へ還元する。
- イ 機構内で実施する研究発表会及び機構外で実施される研究発表会（学会発表・講演会）において、期間中に延べ 90 件程度の研究成果発表を行う。
- ウ 機構内の査読付き論文及び国内外の学会等における査読付き論文を期間中に延べ 20 件程度発表する。

③ 海事広報活動の促進及び人材の確保

ア 人材確保

船員志向性の高い人材の確保に向け、新たな広報活動に関する体制・仕組みを直ちに構築し、募集活動に反映させる。

また、関係機関との連携を強化し、学校施設及び練習船を活用したイベントを期間中に 150 回以上実施することにより、船員を目指す人材を多方面から確保する。

イ 海事広報活動等の促進

- a) 国や地方自治体等が主催する集客力の高い各種イベント等への学校及び練習船の参加、船員教育機関、関連業界等と連携を図った一般公開及びシップスクール（練習船見学会を含む。）を期間中 350 回程度実施する。
- b) 広報活動の展開に当たっては ICT を用いた情報発信を行い、海事思想の一層の普及を図る。

④ 国民・業界等からのニーズの把握とその対応

海運業界のニーズを的確に把握し、海技教育の質の向上を図るため、次の取組を行う。

- ア 船員教育機関等との連絡会議を期間中 5 回程度開催する。
- イ 意見交換会や海運業界等による学生への説明会等を期間中に 375 回程度開催する。

⑤ 災害時の支援活動

災害発生により、国又は地方公共団体等から支援要請があった際には、業務遂行上特段の支障がない限り、学校施設においては避難所として、また練習船においては人員や支援物資の移動手段及び被災者の生活支援機能としての活動を実施する。

2. 業務運営の効率化に関する目標を達成するためにとるべき措置

(1) 業務改善の取組

① 効率的な業務運営体制の確立

船員需要や少子化等による変化に対応しつつ、効率的かつ効果的な海技教育及び組織運営を継続するため、組織体制の再編と職員配置の見直しを行う。

② 業務運営の効率化に伴う経費削減

引き続き、効率的な運営体制の確保、管理業務の簡素化等に努める。

一般管理費（人件費、公租公課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。）については、期間中に見込まれる当該経費総額（初年度予算額の当該経費相当分に5を乗じた額）を6%程度抑制する。

また、業務経費（人件費、公租公課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。）についても、期間中に見込まれる当該経費総額（初年度予算額の当該経費相当分に5を乗じた額）を2%程度抑制する。

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の推進について」（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、随意契約については、「独立行政法人の随意契約に係る事務について」（平成26年10月1日付け総管査第284号総務省行政管理局長通知）及び会計規程等に則り、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

給与水準については、国家公務員の給与水準も十分考慮し、手当を含め役職員給与の在り方について厳しく検証した上で、給与改定に当たっては、引き続き、国家公務員に準拠した給与規程の改正を行い、その適正化に取り組むとともに、その検証結果や取組状況を毎年度公表する。

(2) 業務運営の情報化・電子化の取組

船陸間情報通信ネットワークによる迅速な情報共有及び業務の効率化を目的とした ICT 利活用レベルの向上や、本部と各学校間の WEB 会議の更なる活用等、ICT 環境の整備等により業務の電子化及びクラウド化を図る。

また、災害時等に業務を継続できるようにするため、リモートワーク体制の確立を図る。

情報システムの整備・管理については、「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、PMO の設置等を通じて適切に対応する。

3. 財務内容の改善に関する事項

(1) 自己収入の確保

① 入学料、授業料の段階的引き上げ

海技短大の入学料について、応募者数の状況を確認しながら引き上げを継続するとともに、海技大学校における運航実務コースの授業料について、段階的に引き上げを実施する。

② 寄付金、賛助会員募集の推進

OB、関係業界、経済界、一般国民等からの寄付金を募るとともに、賛助会員の募集を推進し、自己収入の確保に取り組む。

③ 帆船等練習船の寄港要請を募り、寄港要請元からの負担金収入の獲得を推進する。

(2) 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、本来業務に支障の無い範囲での有効利用の可能性、経済合理性等の観点に沿って保有の必要性について、引き続き不断の見直しを図る。

(3) 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、収益化単位の業務ごとに予算と実績を管理する。

(4) 予算、期間中の収支計画、期間中の資金計画

別紙のとおり

(5) 短期借入金の限度額

予見し難い事故等の事由に限り、資金不足となる場合における短期借入金の限度額は、1,400 百万円とする。

(6) 不要財産又は不要財産となることが見込まれる財産の処分に関する計画

① 乗船事務室（東京都中央区勝どき五丁目 802 番 2）516.25 m²

現況確認等終了後、速やかに現物を国庫に納付するよう、引き続き手続きを進める。

② 交通艇しんとく

売却による収入を、速やかに国庫に納付するよう、引き続き手続きを進める。

③ 旧小樽海上技術学校（北海道小樽市桜三丁目 21 番 1）28,497.28 m²

移転作業等と並行して移転後の扱いを検討し、不要と判断した場合には、移転完了後速やかに現物を国庫に納付するよう手続きを進める。

- (7) 不要財産又は不要財産となることが見込まれる財産以外の重要な財産を譲渡し、又は担保に供しようとする計画
該当なし

(8) 剰余金の使途

期間中に生じた剰余金は、計画の達成状況に応じて、機構の目的の確実な達成のための施設・設備等の整備、研究調査費等教育基盤の整備拡充等のため使用する。

- ① 施設・設備、訓練機材等の整備
- ② 安全管理及び研究調査の推進
- ③ 燃料費の高騰等による練習船の運航経費の不足

4. その他業務運営に関する重要事項

(1) 施設・設備の整備

機構の目的の確実な達成のため、必要となる施設・設備に関する整備計画を策定し、効果的な業務運営を図る。

なお、本計画は、毎年の業務運営状況等を総合的に勘案し、必要な見直しを行うものとする。

- ① 校内練習船の将来的な必要性を検討したうえで、代船建造について計画する。
- ② 今後の練習船隊規模の検討を行い、代船建造及び修繕にかかる計画を立案する。
- ③ 陸上工作技能訓練センターの完成に向け、可能なところから整備する。

施設・設備の内容	予定額（百万円）	財 源
校内練習船代船建造 教育施設整備	総額 3,109	独立行政法人海技教育機構 船舶建造費補助金 施設整備費補助金

(注) 予定額については見込みであり、中期目標を達成するために必要な業務の実施状況等を勘案した施設・設備の整備や老朽度合い等を勘案した施設・設備の改修等が追加されることもある。

(2) 人事に関する計画

海技教育の質の向上や効率的な教育及び訓練の実施、専門人材の確保・育成及び組織の活性化を図るため、次の取組を行う。

- ① 旧組織、部門間の相互理解やコミュニケーションの不足による弊害を解消し、組織一体となって人材の確保・育成に取り組むため、人事業務を集約し組織横断的な人事を進める。

- ② 募集・採用の強化策として、学校教員及び練習船教官の共通採用の活用を引き続き推進するとともに、中途採用や継続雇用を含む採用ソースの拡大に取り組む。
- ③ 船員教育機関、海運会社及び海事関連行政機関等と期間中に 235 名以上の人事交流を行う。
- ④ 職員の資質・能力の維持及び向上を図るため、職務別及び階層別に体系付けた職員研修計画を策定し、教育専門分野を含む外部への委託研修のほか、職員の知見を活用した内部研修を推進し、期間中に延べ 2,200 名以上の職員に対して研修を効率的に実施する。
- ⑤ 多様な人材が相互に理解し合い、チームとして活躍できる職場環境の形成に向け、現状における問題点を整理し、改善策に取り組む。

(3) 「機構法」第 12 条第 1 項に規定する積立金の使途

前中期目標期間からの繰越積立金は、前中期目標期間までに自己収入財源で取得し、本中期目標期間へ繰り越した有形固定資産の減価償却に要する費用等に充当する。

(4) 内部統制の充実・強化

業務方法書に定めた事項に基づき、法令等を遵守しつつ効果的かつ効率的に業務を運営し、法人の使命を果たすため、内部統制の充実・強化を図る。

特に、前中期目標期間に発生した不祥事事案を重く受け止め、適切な業務運営のために本部、学校及び練習船に対し、監事監査及び内部監査を適切に行っていくことにより、監査機能の実効性の向上に努める。

座学教育及び航海訓練においては、リスク管理の徹底により、期間内の重大事故発生件数 0 件を目指す。

- ① 機構の業務の実施状況について、実態を把握し、継続的な分析及び必要な見直しを行うため、内部統制に関する委員会を毎年度開催する。
- ② コンプライアンスの一層の推進を図るため、内部通報制度の環境整備を行うとともに、コンプライアンス推進に係る教育・研修を実施する。
- ③ リスクマネジメントを通じ、業務運営におけるリスクを適切に管理する。
- ④ 理事長の強いリーダーシップのもと、内部統制委員会での検証や外部有識者、第三者委員会の助言による業務の改善等の取組を更に進めることにより、内部統制システムの充実を図る。
- ⑤ 本部と現場や教員・教官同士による連携強化、安全管理上の課題への横断的な取組、情報共有体制の構築を進めることで不祥事事案に対する信頼の回復に取り組む。

- ⑥ 監事監査及び内部監査を実施し、監査結果に基づくフォローアップを適切に行うことにより、ガバナンスの強化を推進する。

(5) 情報セキュリティ対策

内閣官房情報セキュリティセンター（NISC）策定の「政府機関の情報セキュリティ対策のための統一基準群」（平成 30 年 7 月 25 日サイバーセキュリティ戦略本部第 19 回会合改定）に基づき、機構内の情報セキュリティ対策の強化を図る。

また、リモートワークの機能強化とあらゆる事態に対応したリモートワーク体制の実現とともに在宅勤務時のセキュリティの強化を図る。

別 紙

予算(令和3年度～令和7年度)

(単位:百万円)

区 分	海技教育の実施	研究の実施	成果の普及・活用促進	法人共通	合 計
収入					
運営費交付金	27,394	1,571	842	5,057	34,864
施設整備費補助金	923	0	0	0	923
船舶建造費補助金	2,186	0	0	0	2,186
受託収入	0	15	125	0	140
業務収入	5,872	5	0	20	5,897
計	36,375	1,591	967	5,077	44,010
支出					
業務経費	11,399	25	27	0	11,451
施設整備費	923	0	0	0	923
船舶建造費	2,186	0	0	0	2,186
受託経費	0	15	125	0	140
一般管理費	0	0	0	1,399	1,399
人件費	21,867	1,551	815	3,678	27,911
計	36,375	1,591	967	5,077	44,010

(注)単位未満を四捨五入しているため合計額が合わない場合がある。

[人件費の見積り]

中期目標期間中総額 22,201百万円を支出する。

当該人件費の見積りは、予算表中の人件費の内、役員報酬並びに職員基本給、職員諸手当、超過勤務手当及び休職者給与の費用である。(非常勤役員報酬等を除く。)

[運営費交付金の算定ルール]

別添のとおり。

[注記]

退職手当については、役員退職手当支給規程及び職員退職手当支給規程に基づいて支給することとなるが、その全額について、運営費交付金を財源とするものと想定している。

収支計画(令和3年度～令和7年度)

(単位:百万円)

区 分	海技教育の実施	研究の実施	成果の普及・活用促進	法人共通	合 計
費用の部	34,646	1,591	967	5,147	42,351
経常費用	34,646	1,591	967	5,147	42,351
業務経費	33,266	1,576	842	0	35,684
受託経費	0	15	125	0	140
一般管理費	0	0	0	5,077	5,077
減価償却費	1,380	0	0	70	1,450
収益の部	34,646	1,591	967	5,147	42,351
経常収益	34,646	1,591	967	5,147	42,351
運営費交付金収益	27,394	1,571	842	5,057	34,864
受託収入	0	15	125	0	140
業務収入	5,872	5	0	20	5,897
資産見返負債戻入	1,380	0	0	70	1,450
純利益	0	0	0	0	0
目的積立金崩額	0	0	0	0	0
総利益	0	0	0	0	0

(注)単位未満を四捨五入しているため合計額が合わない場合がある。

資金計画(令和3年度～令和7年度)

(単位:百万円)

区 分	海技教育の実施	研究の実施	成果の普及・活用促進	法人共通	合 計
資金支出	36,375	1,591	967	5,077	44,010
業務活動による支出	33,266	1,591	967	5,077	40,901
投資活動による支出	3,109	0	0	0	3,109
次期中期目標期間への繰越金	0	0	0	0	0
資金収入	36,375	1,591	967	5,077	44,010
業務活動による収入	33,266	1,591	967	5,077	40,901
運営費交付金による収入	27,394	1,571	842	5,057	34,864
受託収入	0	15	125	0	140
業務収入	5,872	5	0	20	5,897
投資活動による収入	3,109	0	0	0	3,109
施設整備費補助金による収入	923	0	0	0	923
船舶建造費補助金による収入	2,186	0	0	0	2,186

(注)単位未満を四捨五入しているため合計額が合わない場合がある。

海技教育機構運営費交付金の算定ルール

○運営費交付金＝人件費＋一般管理費＋業務経費－自己収入

1. 人件費＝当年度人件費相当額＋前年度給与改定分等

(1) 当年度人件費相当額＝基準給与総額±新陳代謝所要額＋退職手当所要額

(イ) 基準給与総額

令和3年度・・・所要額を積み上げ積算

令和4年度以降・・・前年度人件費相当額－前年度退職手当所要額

(ロ) 新陳代謝所要額

新規採用給与総額(予定)の当年度分＋前年度新規採用者給与総額のうち平年度化額－前年度退職者の給与総額のうち平年度化額－当年度退職者の給与総額のうち当年度分

(ハ) 退職手当所要額

当年度に退職が想定される人員ごとに積算

(2) 前年度給与改定分等

昇給原資額、給与改定額、退職手当等当初見込み得なかった人件費の不足額

なお、昇給原資額及び給与改定額は、運営状況等を勘案して措置することとする。運営状況等によっては、措置を行わないことも排除されない。

2. 一般管理費

前年度一般管理費相当額(所要額計上経費及び特殊要因を除く)×一般管理費の効率化係数(α)×消費者物価指数(γ)＋当年度の所要額計上経費±特殊要因

3. 業務経費

[前年度業務経費相当額(所要額計上経費及び特殊要因を除く)±学生数等の当年度増減に伴う額]×業務経費の効率化係数(β)×消費者物価指数(γ)×政策係数(δ)＋当年度の所要額計上経費±特殊要因

4. 自己収入

過去実績等を勘案し、当年度に想定される収入見込額を計上

一般管理費の効率化係数(α): 毎年度の予算編成過程において決定

業務経費の効率化係数(β): 毎年度の予算編成過程において決定

消費者物価指数(γ): 毎年度の予算編成過程において決定

政策係数(δ): 法人の研究進捗状況や財務状況、新たな政策ニーズへの対応の必要性、独立行政法人評価委員会による評価等を総合的に勘案し、毎年度の予算編成過程において決定

所要額計上経費: 公租公課、保険料等の所要額計上を必要とする経費

特殊要因: 法令改正等に伴い必要となる措置、現時点で予測不可能な事由により、特定の年度に一時的に発生する資金需要に応じ計上

[注記] 前提条件:

一般管理費の効率化係数(α): 中期計画期間中は0.97として推計

業務経費の効率化係数(β): 中期計画期間中は0.99として推計

消費者物価指数(γ): 中期計画期間中は1.00として推計

政策係数(δ): 中期計画期間中は1.00として推計

人件費(2)前年度給与改定分等: 中期計画期間中は0として推計

特殊要因: 中期計画期間中は0として推計

○ 独立行政法人通則法(平成十一年法律第百三号)

(定義)

第二条 この法律において「独立行政法人」とは、国民生活及び社会経済の安定等の公共上の見地から確実に実施されることが必要な事務及び事業であつて、国が自ら主体となつて直接に実施する必要のないもののうち、民間の主体に委ねた場合には必ずしも実施されないおそれがあるもの又は一の主体に独占して行わせることが必要であるもの(以下この条において「公共上の事務等」という。)を効果的かつ効率的に行わせるため、中期目標管理法人、国立研究開発法人又は行政執行法人として、この法律及び個別法の定めるところにより設立される法人をいう。

2 この法律において「中期目標管理法人」とは、公共上の事務等のうち、その特性に照らし、一定の自主性及び自律性を発揮しつつ、中期的な視点に立つて執行することが求められるもの(国立研究開発法人が行うものを除く。)を国が中期的な期間について定める業務運営に関

する目標を達成するための計画に基づき行うことにより、国民の需要に的確に対応した多様で良質なサービスの提供を通じた公共の利益の増進を推進することを目的とする独立行政法人として、個別法で定めるものをいう。

3・4 (略)

(中期目標)

第二十九条 主務大臣は、三年以上五年以下の期間において中期目標管理法人が達成すべき業務運営に関する目標(以下「中期目標」という。)を定め、これを当該中期目標管理法人に指示するとともに、公表しなければならない。

2・3 (略)

(中期計画)

第三十条 中期目標管理法人は、前条第一項の指示を受けたときは、中期目標に基づき、主務省令で定めるところにより、当該中期目標を達成するための計画(以下この節において「中期計画」という。)を作成し、主務大臣の認可を受けなければならない。

2～4 (略)

(財源措置)

第四十六条 政府は、予算の範囲内において、独立行政法人に対し、その業務の財源に充てるために必要な金額の全部又は一部に相当する金額を交付することができる。

2 独立行政法人は、業務運営に当たっては、前項の規定による交付金について、国民から徴収された税金その他の貴重な財源で賄われるものであることに留意し、法令の規定及び中期目標管理法人の中期計画、国立研究開発法人の中長期計画又は行政執行法人の事業計画に従つて適切かつ効率的に使用するよう努めなければならない。