

第2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9月13日（金） 15時00分 ～ 17時00分

場所：国土交通省10階共用会議室

1. 教育機関及び関係団体からのヒアリング
2. 意見交換
3. その他

【配付資料】

- ・配席図
- ・議事次第
- ・委員名簿
- ・資料 教育機関・関係団体 ヒアリング資料
- ・参考1 検討会の論点（第1回検討会資料）
- ・参考2 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
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
上田 大輔 (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)

堀 真之助 国土交通省大臣官房審議官(海事)
角野 浩之 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
後藤 章文 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

教育機関・関係団体ヒアリング資料

目 次

1. 東京海洋大学
2. 神戸大学
3. (独) 国立高等専門学校機構富山高等専門学校
4. 日本内航海運組合総連合会
5. (一社) 日本長距離フェリー協会
6. 全日本海員組合
7. (一社) 日本旅客船協会
8. (一社) 日本船主協会
9. (一社) 日本港湾タグ事業協会

1. 東京海洋大学

第1回 検討会 論点への回答

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在り方

本学を対象とした場合、海技教育機構の役割は3級海技士として実務現場で必要となる知識、知識に基づく技術を習得するとともにその技能向上に努める。

三級海技士免許取得の要件である乗船期間のカリキュラム、教育内容は海技教育機構/社船実習ともに同等でなければならない。

今後、高度な内容と位置付けられる自動運航・新エネルギー等に対応するための教育・訓練は採用船社の責任の下に実施する。

論点：2 海技教育機構の応募者の確保、養成規模、教育内容の高度化と今後の学校運営の在り方

少子化で定員割れをしている海上技術学校本科の学校は廃止を検討する必要があると考える。そこで余剰となった教員は不足している学校に異動してもらえないだろうか。

海上技術短大専科については、高専や大学との棲み分けが明瞭でなく、定員割れが続くのであれば海上技術短大専修科に集約してはどうか。

論点：3 海技教育機構の要請規模、訓練環境の改善等と、今後の練習船隊のあり方

現在の乗船実習参加者の規模は維持する体制を整えることが原則である。

練習船以外の施設・機器等の利用は、多科配乗配乗の緩和に貢献する可能性があるものの、教育・実習を担当する教員を確保する必要がある。また、専門の教員を育成することも合わせて検討する必要がある。

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

練習船教員の船社との人事交流は重要であり拡大すべきである。その際にクロスアポイントメント制度を導入して船社に派遣する待遇を船社水準にすれば、練習船プロパー教員の技能高度化へのモチベーションも上がるのではないか。

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

国立大学の運営費交付金については国交省と同様に削減され限界水準とされており、委託料そのものの増額は全く不可能な状況にある。

船舶職員養成の体制およびその財政基盤は国が責任をもって維持すべきである。

現在、乗船実習科に進学している学生の約（8割）は船社の内定者であることから、内定船社から委託費の支援を受ける。社員の研修費・講習費を負担することは一般的である。

2. 神戸大学

第1回「海技教育機構の中期的なあり方に関する検討会」の各論点への回答

神戸大学大学院海事科学研究科長

平山 勝敏

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

回答：

海技教育機構においては、航海士／機関士として現場に必要な基本的な知識、技術を確実に学生に習得させることに専念する。一方、新技術を含む高度な内容の教育については、海技教育機構では行わずに採用船社において実施する。

補足：

- 新技術や新エネルギー等に対応するには設備が必要であるが、それらが現場に安定的に導入されスタンダードが形成されるまでにはある程度の時間がかかる。すなわち、仮にある時点で海技教育機構において教育目的のためそのような最新設備を導入したとしても、将来的に陳腐化する可能性が常にある。一方、資金力のある採用船社は、脱炭素化等への対応のため継続的に最新設備への投資を行っており、乗組員が実際にそれらに触れる機会もあるため、採用船社において実践に則した高度な教育が可能であると考ええる。

論点2：海技教育機構の応募者の確保、養成規模、教育内容の高度化と今後の学校運営の在り方

回答：

海上技術学校本科は廃止とし、海上技術短大については大規模校（清水校と波方校）に集約して専科教育に一本化する。

補足：

- 中卒段階で船舶職員を一生の仕事として選択するよう我が子に積極的に進める親は少ないと思われる。従って、海上技術学校本科の存続はやはり厳しいのではないか。
- 海上技術短大については、5校とも教員が不足しており教員の確保もままならない状況であるので、資源を集約した上で教育内容の維持を図るべきである。
- 海上技術学校本科廃止分、海上技術短大の3校（小樽校、宮古校、唐津校）廃止分の学生定員を海上技術短大専科に配置換えしてはどうか。専科の乗船実習期間は6月なので年2期学生を受け入れることで対応できるのではないか。

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

回答：

養成規模については現状を維持する。訓練環境については資源の集約により改善を図る。今後の練習船隊について

減船はやむを得ない。

補足：

- 海運は国の基幹産業であり、特に外航海運に関しては経済安全保障の観点からも船舶職員養成は自国で担うべきであるとする。現在、船舶職員の数が多すぎるという状況では決してなく、むしろ足りていないため、現状の養成規模の維持を目指すべきである。
- コスト構造の改善および教員（教官）・乗組員の適正配置の観点から減船はやむを得ないとする。減船により1隻当たりの教員（教官）・乗組員の充足率を上げ、教育内容の維持に努めるべきである。
- 減船分の実習を補う方法を検討する必要がある。乗船履歴のカウント単位（現状30日／1月単位）を変更する、乗船履歴を付与できる練習船のトン数（現状1600トン以上）を変更する、シミュレータによる訓練を実施してシミュレータ訓練の履歴も乗船履歴としてカウントできるようにする、等が案として考えられる。

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

回答：

前述した資源の集約と減船により、海技教育機構の教員（教官）と乗組員について当面の間は必要人数をある程度確保できると思われるが、恒久的な解決に向けては海運業界全体の人材育成スキームの問題として今後対策を検討する必要がある。

補足：

- 船舶職員の採用については船社も人材確保に苦慮している。すなわち、乗組員の確保は海技教育機構だけの問題ではなく、海運業界全体として人材の需要に対し供給が足りていない。その傾向は特に機関係において顕著である。また、乗組員に限らず、海技ライセンス教育にあたる教員（教官）についても状況は同じである。

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

回答：

海技教育機構の財務基盤の安定化には、第一義的に国が責任をもつべきである。

補足：

- 大規模商船隊を有する国は、日本と同様に自国籍海技士確保の問題を抱えているはずである。それら諸外国における1）経済の海運への依存度、2）海技士養成に係る官・民・本人による費用負担割合、等を参考にした上で慎重に議論を進めるべきとする。
- 鉄道・バス・トラック・タクシー業界、及び航空業界での人材養成に係る官・民・本人による費用負担割合が前回の資料では示されていたが、日本国内の輸出入物資の99.6%を担う海運業界とそれらの業界とでは人材養成に対する国の責任の重さが全く異なると思われる。

3. (独)国立高等専門学校機構富山高等専門学校

ヒアリング資料

（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

<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

《意見》

以下のような新たな役割分担を提案いたします。

①いわゆる新三級の実習生は、すでに会社に採用されているので、12 か月の実習を会社の練習船で実施することを検討する。

ただし、これまでどおり前半の6 か月を JMETS 練習船での実習を希望する場合は、6 か月分の訓練経費を支払っていただく。

②大学・高専の最後6 か月の実習において、船社内定者は内定船社の練習船で訓練を実施することを検討する。

③海技大学校（専修科及び航海専科）の最終6 か月の実習において、船社内定者は内定船社の練習船で訓練を実施することを検討する。

④海上技術学校本科乗船実習科の6 か月の実習において、船社内定者は内定船社の練習船で訓練を実施することを検討する。

（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

<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

《意見》

以下について、種々の状況を勘案した上で検討していただき、実現可能なものを実施してはどうかと考えます。

①JMETS の学校、特に本科校を統合整理し、定員はそのままとして養成員数は維持する。廃止した学校に基本訓練のための訓練センター又は洋上風力発電対応訓練センターなどの施設とする。新たな施設は民間に払い下げること検討する。

②本科校を海上技術短期大学校（専修科校）にすることで、一般教養の教員確保の負担を無くすとともに、2 年という短期間で4 級海技士（航海及び機関）を取得できることをアピールして志願者の確保を目指す。

③養成規模は現状を維持すべきであり、そのための予算を確保することが肝心であると考えます。

④海技教育機構学生に対する奨学金制度の充実を図る。海運会社から更なる資金を得る（海技教育財団を想定）ことによって、より多く学生に奨学金がいきわたるようにする。奨学金を受ける学生は、優先的に資金提供の海運会社に就職できるようにするとともに、採用された学

生の返還免除を検討する。

- ⑤教員となる条件として海技免状があると思いますが、海技免状を持たずとも、カリキュラム上必要な授業等が行える教員を採用し、多様な人材を確保するようにする。
- ⑥非常勤講師として船社から教員を派遣してもらう。また、非常勤講師を OB・OG をお願いする。
- ⑦教育内容の高度化として、ECDIS 訓練などは当然実施すべき内容であり、これらを教授する教員は、海技免状は必要ないと考えます。また、企業から技術者を教員として派遣していただくことも検討・実施する。
- ⑧教育内容の高度化として、情報化社会に対応できる教育を実施すべきで、船社のニーズに対応した教育を検討・実施する。また、海運会社と連携してキャリア教育を充実させるとともに、探究学習、プロジェクトベースの学習に重点を置くようにする。

（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
＜意見をいただきたいポイント＞

- **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**

＜意見＞

- ①練習船を順次更新することで、最新の機器を搭載し、エネルギー消費等を最小限に抑えることでコストカットを図る。（最新の燃料効率の良いエンジンの導入、耐久性の高い部品や製品の導入、新たな運航管理システムの導入による効率化、乗組員の配置やシフト管理を最適化、研修や海洋調査などによる収入、民間企業との共同プロジェクトなどの検討）
- ②練習船教官について、海技免状受有者は最低限必要な人員を確保したうえで、その他の教官は他の分野の専門家を採用し、乗船勤務し、教官として実習訓練を担当していただく。これにより、組織の多様性を重視するとともに、多様な観点から組織の運営を点検するとともに、改善を進める。
- ④外航・内航ともに日本人船員は不足しており、養成規模は可能な範囲で増加させるべきと考えます。最低でも現状維持が必須であると考えます。
- ⑤外航船は混乗船が一般的であり、内航船においても多様な人材が乗船している現状においては、多科配乗は訓練の上で有効であると考えます。組合せを工夫すれば、より効果的な実習が展開できると考えます。
- ⑥練習船隊は少なくとも現状を維持し、船員を養成すべきである。そのために船と教官を維持確保すべきであると考えます。

(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

<意見をいただきたいポイント>

- 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

≪意見≫

- ①社会情勢を鑑みても養成規模は現状を維持すべきであり、そのための予算を維持すべきと考えます。(再掲)
- ②学校の教員となる条件として海技免状があると思いますが、海技免状を持たずとも、カリキュラム上必要な授業等が行える教員を採用し、多様な人材を確保するようにする。(再掲)
- ③非常勤講師として船社から教員を派遣してもらう。また、非常勤講師を OB・OG をお願いする。(再掲)
- ④練習船教官について、海技免状受有者は最低限必要な人員を確保したうえで、その他の教官は他の分野の専門家を採用し、教官として乗船勤務する。組織の多様性を重視するとともに、多様な観点から組織の運営を点検するとともに、改善を進める。(再掲)
- ⑤海技教育機構は日本経済を支える海運の重要な立場にある船員養成に欠かせない組織であり、国策として維持することを示し、必要な予算を確保することにより活気あふれる組織とすれば、良い人材が確保できると考えます。
- ⑥大学・高専との人事交流を行い、活性化を図る。そのためには海技免状を持たない教員も乗船し、実習訓練を担当して教えることができるようにする。
- ⑦大学・高専卒業生(専攻科生)が卒業し、一定程度 JMETS 練習船で教官として勤務した後、母校で先生として勤務できる体制を整える。(本人の希望により、母校の先生となる場合、JMETS で教官を続ける場合があってもよいと考えます。)

(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

<意見をいただきたいポイント>

- 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

≪意見≫

- ①まずは、国が船員養成をどのように考えているかを明らかにすべき。

海洋基本法第 20 条

(海上輸送の確保)

第二十条 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。

この条文の「船員の育及び確保」について、国交省として JMETS は必要とするのか否か？ 必要なのであれば、国として必要な予算措置すべきと考えます。

また、海洋基本計画、‘3. 海洋に関する施策についての基本的な方針・ 3-3. 着実に推進すべき主要施策の基本的な方針’において、

ア 海洋人材の育成・確保

- ・ 海洋産業の振興と産業構造の転換への対応
- ・ 海技者教育・専門家の育成
- ・ 海洋における DX への対応

イ 子どもや若者に対する海洋に関する教育の推進

JMETS はこれらに大きく貢献していると考えますが、JMETS を必要とするのか否か？ 必要なのであれば、国として必要な予算措置すべきと考えます。

② 受益者負担を考えた場合、学校から徴収する委託費(受託費)は、国の予算の付け替えとなるだけで、本来の受益者負担と言えない上、値上げできる額は少ないと考えます。

また、実習生(学生)個人から負担を強いる場合は、船員を志望する人が激減する恐れがあります。現状、船員志望の若者は減っており、個人の負担を減らすことがあっても増やしてはいけないと考えます。

受益者負担として、JMETS 練習船実習を修了して就職する業界に相応の負担を求めるべきと考えます。

- ・ 大学・高専の最終 6 か月の実習については、日本船主協会及び内航総連合組合から実習委託費を徴収する。(R4 ベース: 外航 81 人×「一人 1 か月分の単価」×6 か月)
- ・ 海技大学校の最終 6 か月の実習について、日本船主協会及び内航総連合組合から実習委託費を徴収する。
(R4 ベース: 7 人×「一人 1 か月分の単価」×6 か月)
- ・ 新三級の前半 6 か月の実習について、実習委託費を船社から徴収する。
(R4 ベース: 34 人×「一人 1 か月分の単価」×6 か月)
- ・ 海上技術短大等の 9 か月の実習のうち 3 か月分の実習委託費を日本船主協会及び内航総連合組合から徴収する。
(R4 ベース: 315 人×「一人 1 か月分の単価」×3 か月)
- ・ 大学・高専の最終 6 か月の実習について、日本船主協会及び内航総連合組合から実習委託費を徴収する。(R4 ベース: 100 人×「一人 1 か月分の単価」×6 か月)

*「一人 1 か月分の単価」: 関係者の協議で決定

4. 日本内航海運組合総連合会

(独) 海技教育機構の中期的なあり方に関する検討会

第2回検討会ヒアリング提出資料

令和6年9月13日

日本内航海運組合総連合会



はじめに

- 船員は我が国の経済活動、国民生活に必要不可欠な海上輸送を支える経済安全保障の担い手であることから、海洋基本法 第二十条では、“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”とされており引き続きの国の支援は不可欠。
- 海技教育機構の予算削減による活動の制限は、海技教育の質に深刻な影響を及ぼす恐れがあり、海洋国家としての我が国の利益を損なう可能性がある。海技教育は、日本がSTCW条約の締結国である限り、国際基準に沿った質の高い教育が求められる。このため、教育内容や基準は、海技免状を発行する国家が責任を持つべきである。
- 安全な船舶運航を実現するためには、専門知識と技能を持つ教官の配置、充実した訓練施設、実習練習船の利用が不可欠であり、国の支援が不可欠である。海洋国家としての我が国にとって、高い技術を持つ船員の養成は国益に直結する。これらの理由から、船員教育は国家の責務であり、海技教育機構に対する十分な予算の確保を強く求めるものである。
- 内航の新規船員採用ルートは多岐にわたっており、海技教育機構学校卒業生はそのうちの3割に過ぎない。深刻な船員不足の状態にある内航業界としては、海技教育機構の維持だけではなく、全体としての船員の供給を今後どのように確保していくのかの議論こそ重要と考えており、海技教育機構への対応についてもそうした全体のビジョンの中で検討していくべきものと考えている。

- 基本的には、現在の役割分担に沿って、教育の充実を図っていただきたい。
- その際、基本的に、船員としての具体的な職務についての教育は、就職後に各船主において行うので、海技教育機構学校、航海訓練においては、船員についての一般的な知識・技量・人間性を兼ね備えた人材育成をしていただきたい。
- 近年、就職後に船内での業務や生活に馴染めず、離職するケースが増加している。このため、海技教育機構では、特に、船上での集団生活、コミュニケーション能力の向上等、船舶職場における心構えについて十分に教育をしてほしい。

【組合員からの意見の例】

学校側の役割分担

- 何年も掛けて教育頂いた学生が、就職後、船員としての業務を行う以前に、船内に於ける集団生活に馴染めずに退職してしまうケースが頻繁に発生している。船員としての職務は就職後に船種、大きさに合わせて各船主が教育を行うので、学校では船内における集団生活の必要性や状況についての十分な説明を行って頂きたい。
- 学校生活では、学年ごとに乗船実習のタイミングで入れ替わるので先輩・後輩のコミュニケーションが少ないと聞いている。年齢の近い先輩・後輩で敬語も必要とされない学校生活から、50才代以上が船員の半分近くを占めている内航業界は、新卒船員からすると、父・祖父世代の船員とコミュニケーションをとることとなる。突然別世界の環境へ送る事の無いように学校では十分なコミュニケーション対応を指導して頂きたい。
- 内航海運業界としては、海技教育機構学生を対象とした夏休みの体験乗船を積極的に実施している。体験乗船に参加した学生としていない学生の就職後の退職率の相違についてなど、学校で検証しているのであればデータを提供して頂きたい。
- 海技免状取得を最優先で教育していることは理解しているが、船員として就労する以上、団体生活や団体での業務に馴染める人間となるよう教育をして欲しい。特に一般社会でも必要な礼儀、挨拶やコミュニケーションが取れるよう教育をしないと、どのような業態の会社に入っても馴染めず退職するか鬱(うつ)になるものもある。

論点 1

- 船舶運航、船員配乗は天候、個人の事情等により対応する必要があるが、変更精神的な順応ができず、全てがマイナス思考になり下船に至るというケースも少なくなく、船員として実務を行う中で発生しうる事象についての教育も重要と思われる。当然、その様な教育には民間企業の協力が必要となる事を理解している。
- 内航船、外航船の違いはあるが、内航船において新規就労時は、海技教育機構卒業時に取得可能な海技免状レベルは必ずしも必要ではなく、就職後のキャリアアップとして上位海技免状の取得は可能なので、まずは、船員としての一般知識・技量・人間性を兼ね備えた人材育成を検討して頂きたい。
- 海上技術学校から専攻科へ変更が進んでいるが、専攻科におけるキャリアデザイン科目の新設は二律背反していないのだろうかと疑問もある。
- 過去10年の統計では、海技教育機構の卒業生の3/4が内航船に就職している現状であり、今後も大きな変化はないとも思われる中で、必ずしも学校教育の中ですべての学生のレベルを外航船に乗船可能なレベルにする必要はない。外航船乗船志望者は内定会社の社船実習の拡大を図る方が効率が良く、必ずしも海技教育機構と商船高専、大学との役割分担も必要ではないか。

採用船社の対応

- 船種や船舶搭載機器、製造会社によって必要な教育が違うので、採用企業側は、船員の学校・練習船での訓練内容を踏まえた入社後の育成計画の整備・実行が必要。
- 採用船主としては、既存の海上社員とどれだけ一緒に仕事をしていけるかを見極め、学生を受け入れる傾向にあるが、世代の違う若い学生でもすんなり入っていける環境の構築、また船種ごとの特有の仕事を早期に習得できるマニュアル等の整備が必要。
- 少子高齢化、高校授業料無償化に伴い応募者数が減少傾向の中、女子学生の割合が増加している。学校、業界として女子生徒に希望のある就職環境ならびに女子船員が安心して就労できる船舶の建造を推進する必要がある。
- 新規就業船員が満足して働ける船内環境の整備が必要。実務については、それぞれの船社が必要とする実務経験など知識・技能の深化を実施する。

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
意見ポイント：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。

- 学校運営の効率化、教員の適正配置、応募者の確保等の観点から、短大化、学校の統廃合等学校運営の在り方を見直すことについては致し方ないものと理解。
- ただし、内航業界では現在深刻な船員の確保難となっており、学校運営の見直しにより海技教育機構学校から輩出される船員数が減少することは容認できない。見直しの如何に関わらず、現在の入学定員、卒業者数の維持ないし拡充は必須条件と考える。
- また、甲機両用教育の在り方については、内航業界内でも会社の規模により賛否両方の意見がある。今後、見直しを進めるのであれば、両用教育、専科教育それぞれのメリット、デメリット等について、引き続き検討をしていくことが必要。
- なお、学校運営の見直しの前提とされている教育内容の高度化については、内航の分野では、就職後に各船主で実施が可能であり、これ以上の高度化の必要性には疑問の声が多い。
- また、応募者の確保についても、学校運営の見直し以前に、他機関の取組等を参考にした周知・広報活動の充実等の余地があるのではないか、との意見も多い。

【組合員からの意見の例】

学校運営の在り方

- 学校運営の効率化、教員の適正配置を考慮すると、海上技術学校の短大化は賛成だが、航海専科のみでなく、機関専科の存続も不可欠。
- コロナ禍において、殆どの教育現場においてオンライン授業が一般的に行われ、有効な手段であることが確認されている。海技教育機構においても、一部授業のオンライン化を勧める事により、教員不足に対応することの検討は行なわれるべきではないのか。その場合、教員は各学校に固定配属される必要はないと思われる。
- 海上技術学校 本科の存続については、その存在意義は薄れているように思われ、運営費、教員など全てのコスト削減が必要な環境下では、既存の短大に集約されるべき。しかしながら、統廃合・集約を進める中での全体の定員数の確保は必須条件とすべき。その場合、遠隔地からの学生募集に対応した寮施設の確保も重要。

- 海技教育機構における教員不足が深刻である両用教育が困難となっている状況は理解しており、内航海運業界においても、その事業者規模により意見が分かれる論点ではある。しかしながら、小規模事業者にとって、両用教育履修者の雇用は「船員の働きかた改革」の履行を確実に実施するための予備員採用・確保の際の重要なポイントとして捉えている。
- 広く海事思想を普及させ船員を育成するために、現状の学校規模は必要。海上技術短期大学校は卒業時に4級海技士（航海及び内燃機関）の筆記試験が免除されるのでメリットが大きい。他の学校も基本的に甲機両方を取得できるようにし、就職後に航海か機関かを選べるようにするほうが良い。

教員の適正配置

- 教員不足が長年深刻化する一方で改善が見られないのであれば、業界として教員・教官を派遣する制度を確立するか、学校の集約しか対処方法はない。全国に点在する学校の総養成定員を減らさずに、具体的に各学校の集約化計画を検討すべき。その上で、更に教員不足が懸念される課目については、オンライン授業等で複数校が参加可能な履修体系も検討すべき。
- 現状では、優秀な教員・教官を確保するには待遇面の改善しかなく、その財源を求めるために帆船の減船はやむを得ない対策と思われる。また、練習船の運航コストについて官民で事務協議会を設置し検討を行うべきではないか。

教育内容の高度化

- 教育内容の高度化は、各船主が就職後に実施することが可能であるので、船員として乗船するために必要なECDIS講習、STCW基本訓練、ハーネス講習などは行って頂きたい。
- 教育内容の高度化は全ての船主が必要とするものではなく、学校側も学生による課目選択制にすべきである。高度化教育を希望する学生は、その様な設備を有する船主・船舶に就職するであろうことから、高度化教育に掛かる費用についてはそれら船主からの拠出金で賄うことの検討も可能ではないだろうか。
- 船員に限らず新卒の即戦力はある。その意味で学校・練習船における教育内容の高度化は必要ない。むしろ最低限のこと、基本をしっかりと教育してくれば良い。新卒で一人で当直に立てるわけもなく、そこを教育するのは船社の役割だが、安全に対する取り組み、考え方などは業界で一定のものではなく、各船社によって違いがあって当然のもので、乗船する船種によっても違いは出てくる。一人で当直をさせられるかは保有船腹や船員数（予備員率、教官役の人数）を含め各社・各船の判断であり、その意味でもその役割は船社にある。

甲機両用教育については、内航海運業界においても会社規模により賛否があることを前提に、それぞれの意見を紹介する。

- 甲機両用教育を2～3年で両立させるために学校、学生に大きな負担を強いている現状であるなら、十分に業界内の意見を反映させ、学校毎にどちらかに1本化することも検討すべきではないか。
- 多くの新規就労船員は、甲板部または機関部に選任して業務をおこなうので、甲機両用の教育は不必要との意見も多くあると認識している。甲板、機関に特化した教育を行う事で、教育内容の高度化・深度化を図っていただきたい。
- 乗組員目線で見ても、両用教育は、現場で甲機の業務を都合よく従事させられ、休暇取得が難しくなり、上級資格取得の意欲がなくなり、退職していく要因にもなっており、見直しが必要かと感じている。

応募者の確保

- 船員教育機関に限らず、少子化に伴い一般の教育機関に於いても生徒募集は重要な課題であると認識している。その中で、海上技術学校と同じく中学生を対象としたと商船系高等専門学校は、近隣の小中学校の生徒のみでなく、中学校の教員を対象とした校内練習船を活用した体験乗船を通じて、船員という職業を紹介し、船員養成機関への入学を進路指導の選択の一つとして生徒に紹介可能とする啓蒙活動を精力的に実施したり、地域のイベントに積極的に参加したりして、確実な成果をもたらしていると聞いている。両教育機関における応募活動の相違の検証等を行なわれており、何らかの対応は取られているのか説明願いたい。
- 応募者の確保については、業界・企業とのタイアップが必要。現状それぞれの団体が個々に広報活動を行っているが、これらの広報活動を国が集約し、海技教育の魅力を伝えるための全国的な広報キャンペーンを実施することは検討できないのか。
- 海運業界では様々な団体が奨学金制度を導入しているとともに、学校毎で入学準備金制度や、授業料減免制度があるが、これは統一した内容で生徒や保護者に十分に理解頂いていないと思われる。国がこれら情報を纏めて提供することを検討頂きたい。
- 応募者の確保については、在留資格を有して生まれた時から日本に居住する日本語堪能な外国人に対しても裾野を広げる事も検討すべきではないか。海技教育機構学校へ入学には制限はあるのか。

養成規模

- 基本的には学校の統廃合は地域における海洋系教育機関の存在そのものが希薄化し、かえって募集者の総数を減らすように思える。
- 内航海運業界では、今後高齢者の引退に伴う船員不足の影響は、特に1,000総トン以下の小型船においてより深刻なものとなってくると想定される。教育内容の高度化は、入社後のそれぞれの会社にて実施可能なので、まずは入学定員の確保に努めて頂きたい。

- 帆船の扱いについては疑問も多く、練習船隊の見直しについて検討されることについては理解する。現在の海技教育機構学校の養成数や教育内容に支障がない形での検討が行われるよう希望する。
- なお、練習船に関しては、各校練習船の共通運用、民間商船の活用、商船高専にならった建造等による改善余地について検討すべきではないかとの意見があった。

【組合員からの意見の例】

コスト構造の改善

- 商船高専5校の練習船については、国会議員により、平成30年9月弓削商船高専、令和元年10月富山高専の練習船視察が実施され、老朽化した練習船では船員教育に支障が出かねない実情を確認のもと、令和元年11月には「商船高専5校の練習船更新と教育の充実」に向けての集会在自民党本部で開催され、その後の諸活動の結果、練習船の計画的な更新の決定に繋がったという事例があるが、海技教育機構の練習船においては同様の働きかけは行なわれていないのか。
- 内航、外航を問わず広く業界より学校運営費の支援は必要と考えるが、必要とされる金額は固定金額なのか、海技教育機構の運営費交付金が毎年削減されていく中、毎年支援の増額を求める前提で考えているのか。
- 学校練習船の共用化、乗組員・教官を各校にて雇用するのではなく、海技教育機構が学校練習船の適正船舶数を管理、乗組員・教官を雇用し、各校の訓練スケジュール考慮し、運航計画を立案、練習船を提供する事は検討できないのか。
- 大型練習船、学校練習船の乗組員は一つの新たに設立する船舶管理会社で雇用し、それぞれの船舶の年間運行計画に合わせて必要人数を手配すべき。
- 練習船の建造、入渠、修理、船用品・燃料などの購買については、一般船主も参加したコスト削減案を考察可能な委員会の設置も必要ではないか。

教官・乗組員適正配置

- 教官不足が深刻な状況では、老朽化した船舶の減船は不可能であるが、学生の受け入れ人数を考慮した練習船の大型化の検討も並行して必用ではないか。減船が行われる環境下においての、多科配乗はやむなしと考える。
- 内航船でも乗組員確保に苦戦しているが、やはり教官・乗組員の適正配置を成しえるには、待遇面を改善するしかないと思われる。全ての論点において、資金調達が必要と思われるが、待遇面の改善はどの程度のプライオリティとして捉えているのか？
- 教員（教官）・乗組員の確保のあり方については、企業からの人事交流を増やし、人事交流を提供した企業には学生の就職に際して企業の説明会が開催できる等の何らかの優遇措置が受けれるようにすることは検討可能か。

多科配乗の緩和

- 内航海運業界からは、多科配乗による弊害に関する意見は殆ど聞かれない。多科配乗によりどのようなものであるのか理解出来ないの
で詳細説明を頂きたい。

今後の練習船隊のあり方

- 練習船の船種の見直し、特に帆船の必要性の確認は必要。また、民間商船の活用、海技教育機構各校が所有する練習船の活用などは検討されているのか。
- 帆船による練習船教育は、海洋立国の日本としてのシンボルであるという認識はあるものの、練習船としての必要性については議論も多く、2隻の帆船を廃止し、大型代替船を1隻建造することにより、乗組員数も大幅な減員が可能になるとともに、大きなコスト削減も期待できる。帆船でしかできない船員教育という時代ではないし、教育訓練の質の向上、教育内容の高度化等に何ら影響を与えない
とは思われない。
- 海技教育機構の学生に対して、帆船教育は必要なのか？ 外航船舶員養成において必要であるのであれば、商船高専、大学に対してもその負担を求めるべきではないのか。また、帆船で機関科が実習を行う事にも大きな疑問を禁じ得ない。機関科の乗船を取りやめるだけでも相当のコスト削減に繋がるのではないのか。この様な検証は過去に行われているのであれば、その検証結果を開示頂きたい。

- 民間商船は、10－15年で代替建造されるのに比べ、練習船は老朽化が著しく、搭載している航海計器等も老朽化しており、就職後民間商船に乗船の際に本船搭載の航海計器の習熟に戸惑う者もいる。練習船実習の一部を最新の設備がある陸上の施設、民間の機器メーカーにおいて実習を行う方が効果が上がるケースがあるのではないか。
- 商船高専の学校練習船は、災害時派遣や船舶無線基地局の機能を備え、自治体からの助成金を受けるなどして建造されているが同様の検討は行われているのか。災害支援船としての機能を持たせ、国や自治体からの支援を求める事についての検討はおこなわれているのか。

- 学校・練習船の教員・乗組員の確保は重要な問題だと認識する。
- ただし、いかなる対策をとるにせよ、給与等の待遇面での民間船舶職員との格差は大きく、これを解消するような取り組みが必要ではないか。

【組合員からの意見の例】

- 海技教育機構の卒業生からどの程度の人数の教員・教官の確保ができているのか。最も身近な就職先である海技教育機構は船員として魅力ある職場であるのか。そうでないのであれば、何が問題であるかの検証は行なわれているのか。海技人材を教育する海技教育機構の教員・教官が給与・待遇面を含め魅力的な職場である必要がある。この問題を最優先課題として対応しなければ、全ての論点の改善は見込めない。
- 海技教育機構のホームページには常時、乗組員募集の記事が載っているが、民間に比べて低すぎる印象がぬぐえない。業界団体と協力して船員を定期的に派遣するにしても、学生に教育が可能なレベルのベテラン船員との給与格差が大きく、差額負担の問題を解決する方法を検討する必要がある。
- 海上輸送能力の維持には船員確保は必須の要件であり、養成規模の安易な削減は太宗貨物の輸送を担う海運業界の縮小に繋がり、国民生活への影響が懸念されるなどの負のスパイラルになりかねない。企業は定年延長で必要な船員人材を確保しているのが現状であるが、それら船員の体力的な限界があるのは否めない。効果はわからないが、定年間近な船員で定年後に海技教育機構の職員、教官（短期間でも）を希望する者の登録可能なシステム（派遣会社の様な体系）の構築は出来ないのだろうか。
- 教員・乗組員の確保が喫緊の課題であるなら、外航船に乗船していた外国人船員、またはフィリピン等の海外の海技学校の教員の受入検討はできないのだろうか。様々なハードルがあるとは思われるが、日本人だけでまかなうのは困難な状況になってきていると感じている。
- 高度船舶安全管理システム、自動運航、新燃料対応など高度教育は、その様な船舶を運航する船主において実施されるべきであり、一律教育として海技教育機構の学校での履修は必ずしも必要ではない。また、万年、教員・教官不足を訴えている現状でその様な対応が可能とは思えない。

- 原則論として、海技者の確保は我が国の存立の基盤としてこれまで国が取り組みを進めてきたものであり、引き続き、国が責任をもって予算を手当てし、そのための体制を確保すべき。特に、海洋系大学、商船系高専、水産高校等多くの船員養成機関がある中で、ひとり海技教育機構学校のみが受益者負担を求められることについては、違和感がある。
- それにもかかわらず、国が今後は海技教育機構が必要となる運営費交付金等を支出しないというのであれば、財務基盤の強化のための受益者負担を検討せざるを得ないが、これについては、内航業界内でも肯定的、否定的双方の意見があるところ。
- この点については、具体的な負担の仕組みが示され、又は、負担が受け入れられない場合にどうなるのかという選択肢が示されない限り、内航業界としては是非を判断することはできないものと思料する。
- なお、今後、受益者負担についての検討が行われる際には、以下のような内航業界の事情には十分配慮いただいた上で検討をいただきたい。
- 内航の採用ルートは、海技教育機構学校の他にも商船系高専、水産高校、民間6級課程等多様化しており、海技教育機構学校の卒業者の採用数は、比較的規模の大きい事業者を中心に、全体の3割程度に止まる。このため、業界全体として海技教育機構を支援することについての意見集約については困難が予想。
- 内航船員は、採用会社での定着率は必ずしも高くなく、人材の流動性が高い。このため、採用時点での負担を課すことについては困難が予想される。場合によっては、海技教育機構学校卒業生の忌避、他社就職者の引き抜き等により、採用活動に大きな混乱が生じる可能性もあり。

【組合員からの意見の例】

- 日本が海洋国家として発展していくためには日本人の海技人材が不可欠であることは明白。何よりも国家予算の大幅な増額により海技教育機構の財務基盤の安定化を図ることが喫緊の課題であり、各団体は協力して海事関係の国会議員への要望を取りまとめるべき。
- 船員養成機関は海洋系大学、高等商船、水産高校など複数あるが、海技教育機構の生徒・学生育成のみに受益者負担が求められる事には大きな違和感を感じる。

- 論点整理で説明があった、高額が想定される受益者負担についても、学生が採用企業に永年勤続する事を保証するものでない。国土交通省の資料によると、新人内航船員（内航海運全体での30歳未満船員の合計ベース）の定着率は2015年の85.0%から2020年には78.4%と大きく減少しているという現状の中、具体的にどの様な方法を検討しているのか提示頂きたい。
- 全ての論点においては費用負担の解決が課題であるが、航空大学校方式において各航空会社の就職者の離職率はどの程度なのか示していただきたい。内航海運業界においては、新人船員の離職率が高く、一概に航空大学方式の説明をされても理解に苦しむ。まずは、学校、業界に於いて就職後に直ぐに辞めてしまう事の無いような問題解決を議論すべき。
- 業界では、海技教育機構の卒業者の大半は旅客船に就職を希望しており、受益者負担となれば他の船員教育機関からの採用に切り替える、海技教育機構の学校卒業者を雇用した会社からの引き抜きも検討の一つとする意見も出ており、船員雇用環境に深刻な影響が生じる懸念を禁じ得ない。
- 施設の改修、教員の雇用条件・待遇の改善、応募者に対してのメリット等、多額の費用が必要になり、その費用を海技教育機構の問題として捉えるのではなく、海運業界全体で考えるべきとは理解できる。しかしながら、公平性を十分に考慮した具体的な施策が複数提示された上での議論とされるべき。
- 各項目とも共通して言えるのは潤沢な資金があれば解決、改善が可能と思われるが困難な状況であることは共通理解と思われる。その場合、応募者確保、老朽化対策、教員確保、実習船等など全ての取組みに投入するのではなく、まずは一分野に集中して投入することのほうが重要なのではないかとと思われるが、海技教育機構としては具体的なアクションプランの策定は検討されているのか。

5. (一社)日本長距離フェリー協会

第2回「海技教育機構の中期的なあり方に関する検討会」・ヒアリング項目・意見等

(日本長距離フェリー協会)

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

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。

意見等

・就職する際 船舶運航上、最低限の必要な技能・知識は教育機関でマスターしておいて欲しいが、特に技能については、企業が求めている最低限必要な技能を教育機関が理解していないのではないかと感じる。
・必要な技能は運航船舶の大小、運航海域、船種等 各社各様であり専門分野の教育は就職してから船社で行うが、船員として共通な基本部分はしっかりと教育する必要がある、そのためには現在の甲機両用教育ではなく専門分野に注力するべき。

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

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。

意見等

・現状の練習船や教育機関等は前時代的な内容も多く、機械化が進んだ現代の船舶運航に必要な技術等とミスマッチしている。ウェザールーティングサービスや荷役管理設備、航海計器が高度化しているなか、時代にマッチした教育カリキュラムに移行すべき。

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

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。

意見等

・帆船教育の必要性に疑問を感じる。老朽化した大型練習船の代替は必要だが、帆船汽船合せた全体隻数は減らすべき。カリキュラムの変更、専門分野へ特化することで、減船しても十分な教育は可能と思う。

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

ご意見をいただきたいポイント

- 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。

意見等

・教員は実習生の数に対し適正と思うが、前時代的な方法を訓練する為、乗組員(部員)の数が非常に多い。現在実際に運航されている船舶の機械等の訓練であれば、かなりの乗組員数を削減も可能である。

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

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。

意見等

・前述の通り、カリキュラムの変更、専門分野への特化、練習船の減船、乗組員数の削減により、財政基盤の安定は図れるのではないか。

6. 全日本海員組合



(独) 海技教育機構の中期的なあり方に関する検討会

第2回 委員ヒアリング（求める論点）

全日本海員組合

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



☆海技教育機構の海事系教官・乗組員と、 採用船社の乗組員との人材交流の拡大

- 最新機器の取り扱いや知見の向上
- 遠洋航海時の乗組員の増員対応などの協力体制の構築の検討

☆社船実習の枠の拡大

- 多科配乗の解消
- 社船実習の経験により、採用後の定着率向上への期待など

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

☆応募者の確保

- 認知度向上が最重要（海事思想の普及、広報・啓発活動）
 - ・教育機関、業界団体、関係省庁の連携による横断的な広報活動の展開が必要
- 入試方法の見直し
 - ・受験者が定員を上回る状況で入学定員割れを起こしている対策として、入学辞退者数を十分に想定した合格者数の確保が必要
 - ・第2志望校（他地域の海技校）制度の創設

☆養成規模

- 内航未来創造プランの定員500名規模の早期実現と必要な体制整備

☆教育内容の高度化

- 専科教育にする場合、機関科の学生募集が困難になる可能性が大きい為、当面は両用教育を維持すべき

☆今後の学校運営のあり方

- 海事系大学・高専と比較して、地域とのかかわりが薄い。学校開放（オープンキャンパス）や体験会などの機会を増やし、認知度の向上を図る

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

☆養成規模

○内航未来創造プランの定員500名規模の早期実現と必要な体制整備

☆訓練環境の改善

○練習船での乗船訓練に加えて、社船実習の枠の拡大、造船所実習やシュミレーターを用いた訓練の乗船経歴への算入（条約の許容範囲で）

☆今後の練習船隊のあり方

○練習船の国による保有（国土交通省、文部科学省、水産庁、海上保安庁など）の検討（5隻体制は堅持）

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



☆学校・練習船の教員（教官）・乗組員の確保

○教員・教官・乗組員の大幅な処遇改善が必要不可欠

- ・特に海事系教官、乗組員は船員との大幅な賃金格差から、今後も採用は困難を極めると思われるため、抜本的な処遇改善が急務

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

☆JMETSの財政基盤の安定化には、国による必要な運営費交付金の確保が必要不可欠

- 産業基盤・構造からも船員志望者個人や、採用会社（特に内航海運）による自己負担での海技士養成の可能性はほぼ無く、国による産業維持に必要な海技士養成の継続は必須
- 具体策の一つとして、JMETSは学校、練習船の運営・管理に特化し、練習船、校舎、寮など必要な施設は国の所有に
- 船員教育を担う国土交通省と文部科学省との横断的な予算確保が求められる

7. (一社)日本旅客船協会

第2回「海技教育機構の中期的なあり方に関する 検討会」・ヒアリング項目・意見等

(一社) 日本旅客船協会

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
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。

- ・ 卒業生を採用する船社のニーズを明確化するとともに、教育訓練を実施する学校・練習船がそのニーズを踏まえた上でその実行に向けた連携が必要である。
- ・ JMETSにおいては、あらゆる船種に対応できる汎用性の高い基礎的教育に特化することで、時間と費用の削減が図れるのではないかと。また、教育内容の高度化・深化には賛成だが、効果検証はなされているのか。キャリアデザイン含め、教育内容の高度化・深化は海技大学が担うことで、短期大学等と目的・役割分担を明確に差別化すべきである。
- ・ 学校ごとに、船舶職員を養成するのか船舶部員を養成するのかを区別し、船舶部員の養成は、基本的な船乗りの基礎を学校で教育し、その先の教育に関しては船社が担い、部員として仕事をしていく中で上級免状を取得した場合にあっては航海士へプロモートを行っていく道を与えることも船社側の役割と考える。船舶職員の養成についても免状取得に必要な教育が教育機関の役割であり、就職した船舶職員が一人前として働けるように実務を叩き込むことが船社の役割であると考えます。
- ・ 船社とすれば、海技知識・能力の教育だけではなく、集団生活をベースとしたコミュニケーションや人間関係の構築力にも期待したいところ、その辺りにニーズが共有されているのかが甚だ疑問である。

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
ご意見を頂きたいポイント

○ 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。

・ 船員教育機関は、商船大学 2 校、商船高専 5 校、水産高校 4 6 校と全国に多数ある中で、海上技術学校本科の存在意義が薄れてきていることを踏まえ廃止を検討し、短大を含めた統廃合を進め設備・施設・人材の効率運用に努めるべきである。

・ さらに、全国にある海上技術短期大学等の中で 1 校を特進科にし、2 年間で 1 級筆記合格を目指せる生徒のみを入学させ、航海実習に関してはフェリー等の大型船で長期実習を行い、即戦力となる生徒を船社と一緒に育てる教育とする。船社側のメリットとしては、実習を行った生徒が戻ってきてくれるのであれば、ミスマッチも防げ、即戦力として採用でき、さらに免状も取得済みであれば十分なメリットと考えられ、賛同する船社は多いと思われる。

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

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。

・ 船体の維持管理に一般企業と同等のコスト意識の下でのコスト削減、併せて、海技免状取得のための要件緩和、練習船の乗船期間の見直し、船員養成各校のカリキュラム見直しなど、多岐に渡っての訓練環境の整備・見直しが必要である。

・ 入学の段階で航海士を目指すコースと部員を目指すコースとに振り分けることにより、乗船実習期間を変える事が出来る。部員コースにて入学した生徒には短期間の乗船実習もしくは各学校の小型練習船での基礎実習のみで十分であり、数か月間の本格的な長期乗船実習が必要なくなる。

・ 今後、練習船は、対象生徒は遠洋航海を必要とする商船大学、商船高専の生徒をメインに運用し、海技大学校及び短期大学校等の生徒に関しては、社船実習及び各学校の小型練習船で実習を行うことで、保有隻数及び乗組員を縮小が可能となり、全体のランニングコストを下げる事が出来る。

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

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。

・「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」とあるが、内航船の乗組員を採用していない時点で、短期大学校等の生徒に内航船の操船等の教育に焦点を当てていないことは明白である。前述の通り、練習船が対象とする生徒は海技大学校及び商船高専に絞ることにより、保有隻数の減少と乗組員の適正配置が実現できる。

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

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。

・ 財政基盤の安定化に関しては、現状では厳しく、このままでは悪化の一途であると思われる。現状の短期大学等に関しては、水産高校と教育内容がほぼ同様であるにも関わらず、特色のある教育内容などの改善策が打ち出せていない状況下で、採用企業に生徒の養成費用の一部負担を求めること自体、理解に苦しむ状況である。船社に費用の一部負担を求めるのであれば、まずは教育機関として質の良い生徒を育てる方法を考え、その方法に賛同し協力する船社に費用負担を求めるべきである。

・ 航空業界は養成費用を企業側も負担とあるが、航空機の場合、入社後は社内研修を経たのち副機長として乗務することになる。これを船に置き換えれば一等航海士であり、短期大学校にて一等航海士レベルまで育ててくれるのであれば十分に費用負担をする意味があるが現実的には不可能であるため、航空業界の教育機関と同レベルで考えることは誤りである。

・ 海上技術短期大学校の財務基盤の安定化を図るためには、特色のある教育内容に変化させる必要があり、具体的には、学校別に上級免状取得を目指す特進クラス、一般航海士クラス、部員クラスとそれぞれクラス分けを行い、各クラスに適した社船実習を行う。これにより、企業側が欲しい人材を選択し自社船にて乗船実習を行うことが出来るメリットが生まれるので採用企業の負担がしやすくなる。

・ 離島航路等の安定的・継続的な運航の確保・維持のために海技教育機構の維持・存続は必要であり、国においても予算の安定的な確保を図って頂きたい。

8. (一社)日本船主協会

第2回「海技教育機構の中期的なあり方に関する検討会」

日本船主協会 説明資料

2024年9月13日

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

— 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 —

1. 外航は三級海技士資格を含むSTCWに適合した必要な資格取得まで学校・練習船での育成が必要
2. 乗船実習12ヵ月の実習の内、前半6ヵ月の実習はJMETS練習船でシーマンシップや船員としての基礎教育と安全教育の実施、後半6ヵ月でJMETS練習船においても更に高度な船員教育の実施
3. 練習船は技能習得が確実となるように必要な航海実習（11回/月の当直実習、航海日数8日/月程度）の確保
4. LNGなどの低引火点燃料練習船の導入の検討など、IGFコードに基づく危険物等取扱責任者資格（低引火燃料：LNG、LPG、メタノール、エタノール燃料船）取得が卒業前までに出来る新たな体制づくりが必要
5. 後半6ヵ月の実習は海運会社がより多くの学生を受入れられるように規制緩和すると共に、社船実習可能な船社を拡大し、海技教育機構のコスト削減に努める
6. 既存船員の代替燃料船や自動運航船などに必要な資格取得は、海技大学校、または、民間訓練施設で業界要求ニーズに対応した人数を受入れて円滑に取得可能な体制の構築

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
— 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 —

1. 論点 2 については、内航（四級海技士以下）と外航（三級海技士）要員養成を分けて検討すべき
2. 現在の商船系大学・高専 5 校から外航海運への就職者数を考えると、学生定員数に不足感はない
むしろ、資格不要者の乗船実習を取りやめ、海技教育機構の合理化を図るべき
外航海運への就職希望者（特に機関士）が少ない状況は学校、JMETSと共に改善を図りたい
3. 商船系高専在学者への乗船実習選択制の検討（船舶職員就職非希望者の対応）
4. 海技大学校の一般大学卒者（新三級課程）の受入れ定員数の増加
5. 各級海技士資格毎に毎年何人育成する必要があるかを検証した上で、それに対応したJMETS体制とする
6. 海技教育機構全体の抜本的な合理化となるように海上技術学校・短大の統廃合を検討すべき
7. 海上技術学校・短大の統廃合の過程で各校小型練習船の大型化と共有化を図り稼働率アップと効率運用する

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

－ 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 －

1. 老齢船日本丸（帆船）・青雲丸2隻を廃止（減船）、3級養成用の新造大型船1隻を代替建造し、3級と4級以下の練習船の配乗を分離し、多科多人数教育を解消
2. 更なる運営費交付金減額を見据え、練習船体制を抜本的に見直し、コスト改善、教官・乗組員の適正配置、養成の効率化等を目指す
3. 乗船履歴の緩和（資格制度改革）による練習船隊（船舶の大きさと隻数）の再構築
例えば、三級海技士資格取得要件の12ヵ月の乗船履歴を航海系・機関係いずれもシミュレーターや陸上研修センター等の活用により乗船期間を短縮⇒これにより大型練習船の更なる減船
4. 商船系大学・高専卒業要件の緩和と制度改革
資格不要者の海技教育機構の練習船での実習を廃止し、学生に必要な資格に応じて練習船配乗を振り分け、練習船の稼働効率を向上
5. 3級海技士の養成過程において、帆船実習は必須とは考えていない

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

－ 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 －

1. 教員不足と教育内容の高度化については以下の考慮
 - ① 学校間の教員融通（兼任）・連携
 - ② 練習船の運航要員（免状保有者）と教員（免状非保有者）の協働
 - ③ 民間研修施設の活用
 - ④ 教員採用要件の緩和（四級海技士以下の養成に三級海技士資格は不要）
 - ⑤ 練習船のリモート・オンライン授業、e-learning や通信教育制度の導入
 - ⑥ 内外航民間企業との人事交流拡大
2. 学校や練習船での働き方改革と教員や教官の待遇の大幅な改善
3. 外航船の配乗実態に即して3級養成用練習船への外国人乗組員の採用検討
4. 海技教育機構各校の統廃合と練習船隊の抜本的な合理化の検討
5. 各学校の練習船の活用とシミュレーターの活用

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

**－ 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 －**

1. 外航海運が支払うトン数税制度の第三者委託費は段階的に増額され（現状：年間約8億円、2027年度：年間約10億円）、海技教育機構の運営費（自己収入）となっているが、この収入は3級育成用練習船の運営費として使われるべき
また、外航海運は社船実習受け入れにより、海技教育機構の練習船経費削減に寄与している
2. 技教育機構の費用内訳や運営費の詳細を定量的に分析し、抜本的な合理化に取り組んで頂きたい
3. 費用に対応する受益者（外航、内航、その他）を明確にしていきたい
4. 航空は卒業生の殆どが大手航空会社へ略就職するが、商船系学生は就職・進学先などが多岐におよび異なる

以上

9. (一社)日本港湾タグ事業協会

第2回海技教育機構における検討会へのヒアリング内容

早 駒 運 輸 株 式 会 社
代表取締役社長 渡辺 真二

【論点1】

両用教育と教育内容の高度化の両立が困難なことは理解しているが、日本港湾タグ事業協会としては両用教育の衰退やスキルが落ちることは避けて頂きたいのが本音。学校・練習船と卒業生を採用する企業がどのようにサポートするか、今のままではいけないと思うが、改善策についての具体的な案は無いのが現状

【論点2】

海技教育機構の学校7校が全国に点在し、施設の老朽化、教員不足、定員割れの現実を鑑み、学校を集約することにより、問題である教員不足や定員割れなどの改善に繋がると思われ、抜本的な改革が必要と考えます。

私見ですが、少数の船員で運航するタグボートの運用としては、就職率の多い、高卒で、両用教育を受けれる海上技術短大専修科は重宝しています。
中卒対象の本科に関しては普通科の教員も必要となるため現実的には厳しく感じます。

【論点3】

一番の問題は生徒を指導する教官が不足していること。不足している現状で今の船体をこれからもサスティナブルに維持できるのかというと厳しい現実がある。
であれば「減船」となるが、闇雲に減船していいとは言えず、予算が無い中ではあるものの、「減船」を踏まえた上で、多機能にわたることが出来る船の建造など、長期的な視野が必要。

私見ですが、高度技術を学べる様な船が建造され、また教官の人数のバランスを考えると過半数の減船も必要になってくるのではないかと思います。

【論点 4】

一番厳しい論点だと思います。

日本人口が減っている中、船員人口が減っている中、教員となるべく人の人数が満たされるのは難しいが、外航船社を中心にした人事交流の実施はありがたい。我々タグボート事業者も可能であれば貢献したいと思うが、余剰人員が無い中で運用しているため、現実的には難しい。

短期的ではあるが、高齢社会という現状を踏まえ、各民間会社の OB の活用という試みを提案したいと思います。但し、年金受給との兼ね合い、ライセンスの課題など問題はあると思いますので、法改正も含めた抜本的な改革が必要だと考えます。

【論点 5】

論点 2 で提案しましたが、学校の集約などスマートになれば予算の捻出も可能かと思えます。

しかし、ほとんどの予算を海技教育機構の運営費に割かれている現状は良いとは言えない。航空業界における企業の一部負担を考えると、海運業も同様に負担せざるを得ないと思う。但し、航空業界と違い海運業者は多々あり、且つ外航、内航、企業の大きさなどバランスを考えると、どの様な改善策があるのか悩ましく感じます。

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。

第1回 海技教育機構の中期的なあり方に関する検討会資料

令和6年

(独)海技教育機構の中期的なあり方に関する検討会

(ご参考)
海技人材の確保のあり方に関する検討会

6月24日

第1回 海技教育機構の現状

第3回(実施済)

9月上旬

第2回 関係者ヒアリング

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

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 令和8年度概算要求、次期中期計画策定 等)