

第3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10月18日(金) 13時00分 ～ 15時00分

場所：国土交通省8階特別会議室

1. 論点整理

2. その他

【配付資料】

- ・配席図
- ・議事次第
- ・委員名簿
- ・資料 論点整理
- ・参考1 第2回検討会 委員ヒアリングのまとめ
- ・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

論点整理

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

海技教育機構と採用船社の役割分担

① 船員としての基本的な教育訓練への重点化

- 海技教育機構は、船員になるための基本的な教育訓練(海技免状の取得に必要な知識・技能の習得に加え、練習船実習を通じた船上での集団生活、コミュニケーション能力の向上等)にリソースを集中し、実践的な訓練は、就職後に採用船社において行うのが、適当ではないか。
- 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において実施した方がよいのではないか。
- 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)の取得が卒業前までにできる新たな体制づくりが必要ではないか。

② 社船実習の拡大

- 社船実習の拡大により、多科配乗の解消や採用後の定着率の向上といったプラス面が期待されるのではないか。
- 3級海技士養成のための12ヶ月の乗船実習のうち、内定者は、後半6ヶ月について、内定船社での社船実習を検討できないか。また、必要な制度改革等を行うことにより、社船実習の拡大を図ることができるのではないか。
- 他方、その場合には、社船実習のカリキュラムや教育内容は、海技教育機構の実習と同等でなければならないのではないか。
- 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ヶ月の乗船実習を社船で実施することは検討できないか。

※一般大卒として船会社に雇用されている者で、海技教育機構において3級養成を受ける実習生

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

学校運営のあり方

① 海上技術学校等の集約

- 海上技術学校(高校相当)については、施設の老朽化、教員不足、定員割れが進んでいく中で、廃止や海上技術短大との統廃合の検討など、学校運営のあり方を見直すことはやむを得ないのではないか。また、海上技術短大についても、同様の状況である場合には、大規模校に集約して、教育の質や体制の維持・確保を図る必要があるのではないか。
- 他方、その場合においても、養成規模については、少なくとも現状を維持すべきではないか。
- 内航未来創造プランの定員500人規模の早期実現と必要な体制整備は図る必要があるのではないか。
- 学校の統廃合に伴い、各学校の校内練習船も集約し、大型化や共有化を図り、稼働率アップや効率的な運用を図ってはどうか。

② 教育内容

- 両用教育のあり方については、内航業界内でも賛否両論。機関専科の学生募集が困難になる可能性が大きいため、当面は両用教育を維持する必要があるのではないか。他方、甲板、機関それぞれの基本を身に付けるため、専科教育に注力すべきではないか。
- 海上技術短大は、船舶職員養成クラスと部員養成クラスに分けた方がよいのではないか。また、海上技術短大1校に特進科を設置し、優秀な学生を選抜し、船社と一緒に当該学生を育成する仕組みを導入したらどうか。
- DX、GX海事人材の育成は養成機関で行う必要があるのではないか。

③ 応募者の確保

- 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を展開する必要があるのではないか。
- 就職希望者が少ない状況(特に機関士)について、学校、JMETsと連携して改善を図る必要があるのではないか。

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

練習船隊のあり方

① 大型練習船隊の再編

- 大型練習船の老朽化、教官・乗組員不足が進む中、資源の集約化等による訓練環境の改善を図るため、帆船を含め、大型練習船の減船はやむを得ないのではないか。
- その際、少なくとも養成規模を維持する必要があるのではないか。また、養成規模を維持しつつ、3級海技士と4級海技士を養成する練習船を分離し、多科配乗の解消などを図るためには、全体としては減船しつつも、練習船の代替建造は必要ではないか。
- 減船分の実習を補う方法を検討する必要があるではないか。例えば、乗船履歴のカウント方法(30日単位)、乗船履歴を付与できる練習船のトン数等の基準を見直す、また、シミュレータ訓練も乗船履歴としてカウントできるようにする、陸上研修センター等を活用すること等が考えられる。
- 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)を検討し、5隻体制は維持する必要があるのではないか。
- 内航未来創造プランの定員500人規模の早期実現と必要な体制整備は図る必要があるのではないか。
- 外航船・内航船ともに多様な人材が乗船している中、多科配乗は訓練の上で有効。組み合わせを工夫すれば、より効果的な実習を展開できるのではないか。

② 実習生配乗の合理化

- 訓練環境を改善するため、練習船での乗船訓練に加えて、社船実習の枠の拡大、造船所実習やシミュレータを用いた訓練の乗船履歴への算入が必要ではないか。
- 海上就職しない学生など、必ずしも資格取得が就職先において必要ではない場合には、海技教育機構の大型練習船での実習を行わなくてもよいのではないか。

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

教員(教官)・乗組員の不足解消

① 教官等の採用や船社との人事交流の拡大

- 海技教育機構の教官(教員)・乗組員と大学・高専や内外航事業者の職員との人事交流を拡大するため、以下のような取組を進めるべきではないか。
 - 教官の採用要件を緩和する。例えば、4級養成では、4級海技士を採用する。多様な専門性やバックグラウンドを持つ人材を活用する観点から、海技免状を持たない者も教官(教員)として採用する。
 - 教官(教員)・乗組員の大幅な処遇改善(給与、働き方改革等)を図る。
- 外航船の配乗実態に即して3級養成用練習船に外国人乗組員を採用できないか。
- 海技教育機構、商船系大学・高専のOB・OG、海上自衛隊OBなどを活用できないか。

② ICTの活用

- リモート・オンライン授業、e-learningや通信教育制度を活用すべきではないか。

③ その他

- 教官の数は、実習生に対して適切であるが、海技教育機構の船が古いため、乗組員の数が多いのではないか。

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

財務基盤の安定化の取組

① 国による取組

- 海技教育機構の財政基盤については、国が責任もって維持すべきではないか。
- 第一義的には国が予算の確保に努めるべきであるが、確保できない場合に立ち行かなることは避けなければならないため、それ以外の可能性についても同時に検討していかなければならないのではないかな。
- 海事局の予算のほとんどを海事教育機構の運営に割かれている現状は良いとは言えないのではないかな。

② 海技教育機構による取組

- カリキュラムの変更、専門分野への特化、練習船の減船、乗組員の削減により、財政基盤の安定が図られるのではないかな。
- 海技教育機構の費用の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む必要があるのではないかな。
- 学生に負担を求めた場合、応募者が減少するとの意見もあるが、貸与型奨学金を活用しつつ、受益者負担である学生から負担を求めることも必要ではないかな。
- 練習船実習を受けた海上技術学校・短大、商船系大学・高専の卒業生から寄附金を募り、自己収入の増加に努めてはどうか。
- 海運会社から資金を得て、奨学金制度の充実を図り、奨学生が資金提供企業に優先的に就職できるようにするとともに、奨学金の返還免除を検討できないかな。
- 海技教育機構は、受益者負担として、就職先の業界に相応の負担を求めるべきではないかな。内定者は、社船での訓練とし、それができない場合には、海技教育機構に訓練費用を支払う必要があるのではないかな。

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

受益者負担

③商船系大学・高専による負担

- 国立大学の運営費交付金も削減され、委託料の増加は不可能ではないか。
- 高専から徴収する委託費は、国の予算の付け替えとなるだけで、値上げできる額は少ないのではないか。
- 大学や高専は、文部科学省が決めた上限額を超えない範囲で、授業料を定めることができるため、乗船実習の委託費を授業料に転嫁できないか。又は、私立大学が授業料以外に施設使用料を徴収しているように、学生の乗船実習に必要な料金として転嫁を考えることができないか。

④ 採用企業による負担

- 国が今後運営費交付金等を支出できないのであれば、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、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と、是非を判断することはできないのではないか。
- 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ため、採用時点での負担を課すことにより、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があるのではないか。
- 航空業界における採用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のではないか。ただし、航空業界と違い、海運業者は多々あり、かつ、外航、内航、企業の大きさなどバランスを考える必要があるのではないか。
- 航空機の場合、入社後は副機長として乗務する。短大で一等航海士レベルまで育ててくれるなら十分に費用負担する意味があるが、現実的には不可能であるため、航空業界と同レベルで考えることは困難ではないか。
- 一般的に、自社の従業員を社内で育成するのは、通常の産業では当然ではないのか。例えば、鉄道運転士は、1年近くかけ、社内で教育訓練をしているが、教育して離職されることがないよう、各社必死になって定着を図る努力を重ねているのではないか。財政基盤を関係者の皆で支えていくことが不可避ではないか。

第2回検討会 委員ヒアリングのまとめ

第2回検討会における委員ヒアリングのまとめ ～論点1関係～

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。

海技教育機構と採用船社の役割分担

① 船員としての基本的な教育訓練に関するご意見

- ✓ 船員の具体的職務についての教育は、就職後に各船主が行う。海技教育機構は、船員としての一般的な知識・技量・人間性を兼ね備えた人材育成を頂きたい。就職後に船内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ため、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を十分教育してほしい。【内航総連】
- ✓ 専門分野の教育は就職後に船社が行うが、船員共通の基本部分をしっかり教育する必要がある。【長距離フェリー協会】
- ✓ 海技教育機構は、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。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。【日本旅客船協会】
- ✓ 外航は、3級海技士資格を含むSTCW条約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。12カ月の実習のうち、前半6カ月の乗船実習は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カ月では更に高度な船員教育の実施。【日本船主協会】
- ✓ 海技教育機構ができる基本的なことにリソースを集中せざるを得ない。高度なところについては、会社にある程度協力できることがあるのではないか。【富永委員】

② 新燃料・新技術への対応に関するご意見

- ✓ 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。【東京海洋大学】
- ✓ 海技教育機構は、現場で必要な基本的な知識・技術の習得に専念。新技術を含む高度な内容の教育については、最新設備への投資を行っている採用船社において実施。【神戸大学】
- ✓ 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できる新たな体制づくりが必要。既存の船員については、海技大学校又は民間訓練施設で円滑に取得できる体制を構築。【日本船主協会】
- ✓ DX、GX海事人材の育成に、JMETSの訓練を踏み込んでほしい。【高専機構】
- ✓ 海技教育機構は基本的な知識・技術を習得させることに専念し、新技術を含む内容は船社が行うことが合理的ではないか。新技術は常に更新され、スピーディーな対応を求められるが、現状、JMETSで行うことは、更に負担が増えるため、予算的・リソース的に合理的ではない。【田口委員】

第2回検討会における委員ヒアリングのまとめ ～論点1関係～

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。

海技教育機構と採用船社の役割分担(つづき)

② 社船実習に関するご意見

- ✓ 最後の6カ月の実習について、新3級の実習生は、12カ月の実習を社船で実施することを検討。JMETSの練習船で実施する場合には、経費は自社で負担。内定者は、社船での訓練を検討。【高専機構】
- ✓ 社船実習の枠の拡大により、多科配乗の解消や採用後の定着率の向上といったプラス面が期待。【全日本海員組合】
- ✓ 練習船は遠洋航海を必要とする商船大学、商船高専の学生をメインに運用し、海上技術短大等の学生は社船実習を行う。【日本旅客船協会】
- ✓ 後半6カ月の乗船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【日本船主協会】
- ✓ 社船実習のカリキュラム、教育内容は、海技教育機構の実習と同等でなければならない。【東京海洋大学】
- ✓ 船社が実践的な社船実習を行うことで、海技教育機構の練習船による乗船実習を補完あるいは拡充できるため、より効果的。【加藤委員】

第2回検討会における委員ヒアリングのまとめ ～論点2関係～

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。

学校運営のあり方

① 学校運営全体に関するご意見

- ✓ 海上技術学校は廃止。海上技術短大は大規模校(清水・波方)に集約して専科教育に一本化。教員等の資源や学生定員を集約した上で教育内容を維持。【神戸大学】
- ✓ 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やむを得ないものと理解。ただし、内航業界では現在深刻な船員確保難であり、海技教育機構の船員養成数の減少は容認できない。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。【内航総連】
- ✓ 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。【全日本海員組合】
- ✓ 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。また、学校の統廃合に伴い、各学校の校内練習船も集約し、大型化や共有化を図り、稼働率アップや効率的な運用を図る。各級海技士資格毎に、毎年必要な養成数を検証した上で、それに対応したJMETS体制とする。【日本船主協会】
- ✓ 少子化、人口減少が進んでいく中で、学校を集約しながら、教員の処遇改善含め、できるだけ環境整備を進めていくことを考えていく必要がある。【首藤委員】
- ✓ 学校の立地は、学生の志向性に影響を及ぼしている。とりわけ、都会の学校に在籍することが大きな満足につながり、学校の応募者数や倍率に反映されているように思われる。したがって、その地域における学校の存在が、学生の満足が高めるか(学生の志向性)という視点が必要ではないか。教員が不足し、かつ、学生に深刻な情報の非対称性がないことを考慮すると、地元の子供たちがほとんど集まらず、学生が地元の企業にほとんど就職していないのであれば、必要な養成規模は確保した上で、学生のニーズが高い地域の学校への集約が、教育水準の維持・改善に寄与する。【加藤委員】
- ✓ 定員割れの状況では、集約化を検討せざるを得ない。広く教育という視点から考えたとき、義務教育段階でのキャリア教育の方向性は、早い段階で職業を絞るというよりも、どのような生き方をしていきたいか、長い人生の中でのライフスタイルを考えさせる方向にある。その中で、海上技術学校は、子供たちの選択肢としてはどうしても低くなってしまっているのではないか。中学校卒業段階で、職業選択の幅を狭めることは、子供たちの選択肢として低いと思われる。【田口委員】
- ✓ 養成定員ではなく、海上就職率を上げることで、結果として、人数を維持する方向で考えてはどうか。【富永委員】

第2回検討会における委員ヒアリングのまとめ ～論点2関係～

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。

学校運営のあり方(続き)

② 海上技術学校に関するご意見

- ✓ 少子化で定員割れの海上技術学校は、廃止を検討し、その教員を不足している学校に異動。【東京海洋大学】
- ✓ 海上技術学校を海上技術短大へ統合整理。養成定員は維持。【高専機構】
- ✓ 商船系大学・高専や水産高校が多数ある中で、海上技術学校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。【日本旅客船協会】
- ✓ 学校7校が全国に点在し、施設の老朽化、教員不足、定員割れの現実に鑑み、学校集約により、抜本的改革が必要。また、中卒対象の海上技術学校は、普通科の教員も必要となるため、現実的には厳しく感じる。【日本港湾タグ事業協会】

第2回検討会における委員ヒアリングのまとめ ～論点2関係～

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。

両用・専科教育

① 両用・専科教育に関するご意見

- ✓ 甲機両用教育の在り方については、内航業界内でも会社規模により賛否両論。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。【内航総連】
- ✓ 機関専科の学生募集が困難になる可能性が大きいため、当面は両用教育を維持すべき。【全日本海員組合】
- ✓ 少数の船員で運航するタグボートでは、両用教育の衰退等は避けて頂きたい。【日本港湾タグ事業協会】
- ✓ 専科は、高専や大学との棲み分けが明瞭でなく、定員割れが続くなら、専修科に集約。【東京海洋大学】
- ✓ 航海及び機関の両用教育ではなく、専科教育に注力。【日本長距離フェリー協会】

教育の高度化等

① 教育内容の高度化等に関するご意見

- ✓ 船社のニーズに応じ、情報化社会に対応できる教育を実施。海運会社と連携してキャリア教育を充実。探求学習、プロジェクトベースの学習に重点を置く。【高専機構】
- ✓ ウェザールーティングサービス、荷役管理設備、航海計器が高度化している中、時代にマッチしたカリキュラムへ移行。【日本長距離フェリー協会】
- ✓ 教育内容の高度化は海技大学校が担い、海上技術短大と明確に差別化。海上技術短大は、船舶職員養成クラスと部員養成クラスに分け、船舶職員養成クラスでは、海技免状の取得に必要な教育を行い、実務は船社の役割とする。部員養成クラスでは、船乗りの基礎を教育し、短期実習又は校内練習船実習で十分であり、その先は船社が担い、部員として仕事をしていく中で職員へプロモートさせる。また、海技技術短大1校に特進科を設置し、1級海技士試験の筆記合格を目指せる学生のみを入学させ、フェリー等での長期実習を行い、即戦力となる学生を船社と一緒に養成。【日本旅客船協会】
- ✓ 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。【内航総連】

第2回検討会における委員ヒアリングのまとめ ～論点2関係～

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。

応募者の確保

① 海技教育機構による募集活動に関するご意見

- ✓ 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。【内航総連】
- ✓ 入学辞退者を十分に想定した合格者数の確保、第2志望校(他地域の海技校)制度の創設。【全日本海員組合】
- ✓ 地域とのかかわりが薄いため、オープンキャンパスや体験会等の機会を増やし、認知度の向上を図る。【全日本海員組合】
- ✓ 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。【日本船主協会】

② 横断的な広報活動に関するご意見

- ✓ 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。【全日本海員組合】
- ✓ ライフスタイルが多様化していく中で、船員という職業を選択することが、それだけ魅力的なものであるかという点から、根本的に検討する必要。船員不足の状況は変わらないので、船員イメージの再形成を検討する必要がある。他業界に比べて、かなり広報は行われているとの印象があるのに、認知度が向上していない。広報の方法・量の問題よりも、広報の方向性・内容であったり、広く言えば編集ディレクションであったり、デザインのミスではないかと思う。届かせたい場所、子供、ひいては親・社会に合った広報にすることが必要であって、広報戦略自体を検討すべき。【田口委員】

第2回検討会における委員ヒアリングのまとめ ～論点3関係～

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。

練習船隊のあり方

① 大型練習船の船隊規模に関するご意見

- ✓ 養成規模は現状を維持。訓練環境は、資源の集約により改善を図る。練習船隊の減船はやむを得ない。【神戸大学】
- ✓ 大型練習船の代替は必要だが、帆船・汽船合わせた全体隻数は減らすべき。【日本長距離フェリー協会】
- ✓ 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。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。【日本船主協会】
- ✓ 教官不足により、今の船隊をサステナブルに維持するには厳しい現実がある。減船を踏まえた上で、多機能にわたることができる船の建造など、長期的な視野が必要。【日本港湾タグ事業協会】
- ✓ 練習船を順次更新。練習船隊は少なくとも現状維持。【高専機構】
- ✓ 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。【東京海洋大学】
- ✓ 外航・内航ともに日本人船員が不足しており、養成規模は可能な限りで増加(最低でも現状維持)。【高専機構】
- ✓ 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。【全日本海員組合】
- ✓ 海技大学校の一般大卒者(いわゆる新3級課程)の受入れ定員数の増加。【日本船主協会】
- ✓ 商船系大学・高専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。【日本船主協会】
- ✓ 全体では減船するが、他方で、今の技術に合わせた安全な船を確保し、実習に使用する。【富永委員】

② 帆船に関するご意見

- ✓ 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することには理解。現在の海技教育機構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。【内航総連】
- ✓ 帆船教育の必要性に疑問を感じる。帆船、汽船を合わせた全体隻数は減らすべき。【日本長距離フェリー協会】
- ✓ 3級海技士の養成課程において、帆船実習は必須とは考えていない。【日本船主協会】

第2回検討会における委員ヒアリングのまとめ ～論点3関係～

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。

練習船隊のあり方(続き)

② 帆船に関するご意見(続き)

- ✓ 大型練習船5隻を維持し続けることの合理性を考える必要があるのではないか。帆船がコスト要因の一つとなっており、現実には帆船ではなく汽船が支えているのだとしたら、汽船で実業に即した訓練を行う方がよいのではないか。帆船を含めて練習船隊の再編を検討する必要がある。【加藤委員】
- ✓ 海洋国家として帆船の文化を残すべきとの意見はあるが、現状では、減船せざるを得ないのではないか。ただし、養成規模は維持することが前提。【田口委員】

③ 多科配乗の緩和に関するご意見

- ✓ 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。【日本船主協会】
- ✓ 外航船・内航船ともに多様な人材が乗船している中、多科配乗は訓練の上で有効。組み合わせを工夫すれば、より効果的な実習を展開できる。【高専機構】

④ 航海訓練の充実に関するご意見

- ✓ 技能習得が確実となるよう必要な航海実習(11回/月の当直実習、航海日数8日/月程度)を確保。【日本船主協会】

⑤ 大型練習船の建造手法に関するご意見

- ✓ 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。【内航総連】
- ✓ 国土交通省、文部科学省、水産庁、海上保安庁等による練習船保有(5隻体制は堅持)。【全日海】

⑥ 大型練習船の運航コスト等に関するご意見

- ✓ 一般企業と同等のコスト意識で、船体の維持管理コストを削減。【日本旅客船協会】

第2回検討会における委員ヒアリングのまとめ ～論点3関係～

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。

実習生配乗の合理化

① 乗船履歴の代替等に関するご意見

- ✓ 練習船隊の減船に伴い、乗船履歴のカウント(30日単位)及び練習船のトン数に係る基準(1,000トン)の変更や、シミュレータ訓練を乗船履歴としてカウントできるようにする。【神戸大学】
- ✓ 社船実習の枠の拡大、造船所実習、シミュレータ訓練の乗船履歴への算入(条約の許容範囲で)。【全日本海員組合】
- ✓ 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、3級海技士試験受験資格の12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短縮。【日本船主協会】
- ✓ 練習船以外の施設・機器等の利用は、多科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。専門の教員の育成も併せて検討する必要。【東京海洋大学】
- ✓ 商船系大学・高専の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。【日本船主協会】

第2回検討会における委員ヒアリングのまとめ ～論点4関係～

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。

教員(教官)・乗組員の不足解消

① ICTの活用に関するご意見

- ✓ 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。【日本船主協会】

② 応募資格に関するご意見

- ✓ 教員採用要件の緩和(4級海技士以下の養成に3級海技士資格は不要)。【日本船主協会】

③ 多様な分野からの人材確保に関するご意見

- ✓ 他分野の専門家など、海技免状を持たない者も採用し、教官として乗船勤務。【高専機構】
- ✓ 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。【日本船主協会】
- ✓ 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。【神戸大学】
- ✓ 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。【日本船主協会】
- ✓ 働き方改革や、ライフスタイルの多様化といった現代的なニーズに合わせた改善を検討してはどうか。【田口委員】

④ 船社との人事交流に関するご意見

- ✓ 練習船教官と船社との人事交流を拡大。クロスアポイントメント制度を導入し、船社水準の待遇を確保【東京海洋大学】
- ✓ 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【全日本海員組合】
- ✓ 内航・外航の民間企業との人事交流拡大。【日本船主協会】
- ✓ 船社から人材を派遣いただくことが重要ではないか。実社会の知見や経験を持つ民間の意見や視点を取り入れることで、
海技教育機構の教育方法や内容の改善にもつながる。【加藤委員】

第2回検討会における委員ヒアリングのまとめ ～論点4関係～

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。

教員(教官)・乗組員の不足解消(続き)

⑤ 船員のOB/OGの活用に関するご意見

- ✓ 船社から非常勤講師として船員を派遣してもらう。又はOB・OGにお願いする。【高専機構】
- ✓ 船社や海上自衛隊OBの活用を提案。【日本港湾タグ事業協会】

⑥ 他の教育機関との人事交流に関するご意見

- ✓ 海技免状の有無にかかわらず、大学・高専との人事交流を行う。大学・高専の卒業生が、練習船で教官として勤務した後、母校で勤務できる体制を整備。【高専機構】
- ✓ 学校間の教員融通(兼任)・連携。【日本船主協会】

⑦ 処遇改善に関するご意見

- ✓ 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。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。【内航総連】
- ✓ 船員との大幅な賃金格差から、教員(教官)・乗組員の大幅な処遇改善が必要不可欠。【全日本海員組合】
- ✓ 学校や練習船での働き方改革と、教員・教官の待遇の大幅改善。【日本船主協会】

⑧ その他

- ✓ 教員の数は、実習生に対して適切であるが、JMETSの船が古いため、乗組員の数が多いのではないか。【日本長距離フェリー協会】

第2回検討会における委員ヒアリングのまとめ ～論点5関係～

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。

財政基盤の安定化の取組

① 国による予算確保に関するご意見

- ✓ 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。【東京海洋大学】
- ✓ 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持つべき。日本国内の輸出入貨物の99.6%を担う海運業界と他の業界では、国の責任の重さが全く異なる。諸外国における経済の海運への依存度や、官・民・本人による費用負担割合を参考にした上で慎重に議論を進めるべき。【神戸大学】
- ✓ 海技教育機構を必要とするなら、国として必要な予算措置すべき。【高専機構】
- ✓ 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のみが受益者負担を求められることについては違和感。【内航総連】
- ✓ 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。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。【全日本海員組合】
- ✓ 離島航路の維持等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る。【日本旅客船協会】
- ✓ このまま放置すると船員養成は持続不可能で、むしろ状況は悪化しているように見える。海技教育機構の価値を毀損しないうちに、国、教育機関および業界が、少しずつ協力し、改善の方向性を打ち出せないか。【加藤委員】
- ✓ 国家負担を求めていく意見もあるが、その実現の見通しをどのように考えるのか、実現されなかった場合、どう対処するか、現実に沿った議論を重ねていくことが重要だと思う。【首藤委員】
- ✓ 第一義的には国が予算の確保に努めるべきであると考えますが、それは実際難しいことであり、現に確保できない場合に立ちゆかなくなることは避けなければいけないため、それ以外の可能性についても同時に検討していかなければならない。【田口委員】

第2回検討会における委員ヒアリングのまとめ ～論点5関係～

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。

財政基盤の安定化の取組(続き)

① 海技教育機構の取組に関するご意見

- ✓ 学生に負担を求めると、応募者が細ってしまうのではないかと意見もあるが、JMETSで教育を受けて働けることに非常に利益があるなら、長い目で見れば受益者である。OBとして協力を求めることや、貸与型奨学金として仕事に就いたら返してもらうといった形での受益者負担もあるのではないかと。**【富永委員】**
- ✓ 海運会社から資金を得て、奨学金制度の充実を図る。奨学生が資金提供企業に優先的に就職できるようにするとともに、奨学金の返還免除を検討。**【高専機構】**
- ✓ 海技教育機構は、練習船実習を受けた海上技術学校・短大、商船系大学・高専の卒業生から寄附金を募り、自己収入の増加に努めてはどうか。その際、現役実習生の訓練環境の改善に使うといった用途を明確にすること、少額寄附で継続的に参加でき、卒業生のネットワークが将来的に拡大できる仕組みを構築してはどうか。教育機関自らの努力は必要だと思う。**【加藤委員】**
- ✓ JMETSが自己収入を得るための違う方法を検討できないか。これまでとは違った視点で、JMETSの自己収入を得るための方法を考えていくことが、新たな価値を創出することに繋がるのではないかと。**【田口委員】**
- ✓ カリキュラムの変更、専門分野への特化、練習船の減船、乗組員の削減により、財政基盤の安定が図られるのではないかと。**【日本長距離フェリー協会】**

第2回検討会における委員ヒアリングのまとめ ～論点5関係～

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。

受益者負担

② 商船系大学・高専の取組に関するご意見

- ✓ 国立大学の運営費交付金も削減され限界水準にあり、委託料の増加は不可能。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。
【東京海洋大学】
- ✓ 高専から徴収する委託費は、国の予算の付け替えとなるだけで、値上げできる額は少ない。実習生に負担を強いる場合、船員を志望する人が激減するおそれ。受益者負担として、就職先の業界に相応の負担を求めるべき。内定者は、社船での訓練とし、できない場合には、海技教育機構にそれなりの訓練費用を支払い。【高専機構】
- ✓ 大学や高等専門学校は、文部科学省が決めた上限額を超えない範囲で、授業料を定めることができるため、乗船実習の委託費を授業料に転嫁できないか。又は、私立大学が授業料以外に施設使用料を徴収しているように、学生の乗船実習に必要な料金として転嫁を考えることができないか。【加藤委員】

第2回検討会における委員ヒアリングのまとめ ～論点5関係～

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。

受益者負担(続き)

③ 業界の取組に関するご意見

- ✓ 国が今後は運営費交付金等を支出しないのであれば、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、内航業界内でも肯定的、否定的双方の意見がある。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、内航業界として是非を判断することはできないものと思料。なお、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ため、採用時点での負担を課す場合、海技教育機構卒業生の忌避、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ることに十分配慮いただいた上で検討をいただきたい。【内航総連】
- ✓ カリキュラムの変更、専門分野への特化、練習船の減船、乗組員の削減により、財政基盤の安定を図れるのではないか。【日本長距離フェリー協会】
- ✓ 水産高校と教育内容がほぼ同様で、特色のある教育内容などの改善策が打ち出せていない中、採用企業に養成費用の一部負担を求めること自体、理解に苦しむ。質の良い生徒を育て、それに賛同する船社に負担を求めるべき。【日本旅客船協会】
- ✓ 航空業界は養成費用を企業側も負担しているが、航空機の場合、入社後は副機長として乗務することになる。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なら十分に費用負担する意味があるが、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。【日本旅客船協会】
- ✓ 海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いただきたい。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。【日本船主協会】
- ✓ 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:約8億円/年→2027年度:約10億円/年)、ているが、当該収入は3級育成用練習船の運営費として使われるべき。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。【日本船主協会】

第2回検討会における委員ヒアリングのまとめ ～論点5関係～

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。

受益者負担(続き)

③ 業界の取組に関するご意見(続き)

- ✓ 学校集約など、スマートになれば予算の捻出も可能かと思うが、海事局の予算のほとんどをJMETSの運営に割かれている現状は良いとは言えない。航空業界における採用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。ただし、航空業界と違い、海運業者は多々あり、かつ、外航、内航、企業の大きさなどバランスを考えると、どのような改善策があるのか悩ましい。【日本港湾タグ事業協会】
- ✓ 船社が自社養成した場合、現状を上回る費用が必要になる。海技教育機構が育成を担う現状に対し、一定の受益者負担という考えから負担を増やすことを検討できないか。人材は生産のための不可欠な投入要素であり、教育は人的資本育成そのものであり、船社にとっても人材への投資と考える理由がある。海運以外の交通産業、たとえば、航空産業は企業が費用を負担して人材を育成しており、そのような事例も参考になるのではないかと。【加藤委員】
- ✓ 一般的に、自社の従業員を社内で育成するのは通常の産業であれば当たり前のこと。例えば、鉄道の運転士は1年近くかけ、社内で教育訓練を行っている。教育して離職されることは、企業にとって非常に頭の痛いことであり、必至になって定着を図る努力を重ねている。今のままでは、十分な養成ができていない環境の中で、関係者全員で財務基盤を支えていくことは、不可避ではないか。養成に長期間かかる職種においては、人手確保を中長期的に見据え、早めに対策を取ることが極めて重要。【首藤委員】
- ✓ 具体的な受益者負担の方法や仕組みを見ながら検討することが必要だが、受益者負担のあり方によっては、海技人材の不足を更に深刻化させることになりかねないので、丁寧な議論が必要。【田口委員】

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13日

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)