

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（議事概要）

日 時：令和6年9月13日（金）15：00～17：00

場 所：国土交通省10階共用大会議室

出席委員：野川座長、首藤委員、田口委員、富永委員、元田委員、平山委員、國枝委員、上田委員、
藏本委員、佐々木委員、田中委員、蔦井委員、土屋委員、渡邊委員

野川忍委員を座長に、議事次第に沿って、教育機関、関係団体及び学識経験者からのヒアリング、意見交換を行った。主な意見は以下のとおり。

議事概要：

- 海技教育機構の役割は、現場で必要となる知識、技術を習得することと、その技術向上である。
- 3級海技士免許取得の要件である乗船実習の内容は、機構の練習船実習・社船実習ともに同等でなければならない。
- 少子化で定員割れの海技学校は廃止し、その教員を不足している学校に異動させることを検討。
- 現在の養成規模は維持するべき。
- 教官と船社との人事交流は拡大すべき。
- 国立大学の運営費交付金も削減され限界水準にあり、委託料の増額は不可能。乗船実習科に進学する学生の約8割は、船社の内定者であり、内定船社からも委託費の支援を出していただきたい。社員の研修費等を会社が負担するのは一般的。
- 内定者は、内定船社での乗船実習を検討。
- 養成規模は維持。海技学校を海技短大の専修科に統合整理。
- 高専では、DX、GX 海事人材の育成に努めているところ、海技教育機構の訓練もぜひ新たなところに踏み込んでいただきたい。
- 養成規模は少なくとも現状維持。可能な限り増加すべき。
- 海技免状を持たない者やOB等も教官として活用してはどうか。
- 大学・高専と JMETS との人事交流を行い、活性化を図る。
- 大学・高専卒業生が、一定程度 JMETS 練習船で教官として勤務した後に母校で先生として勤務できる体制を検討。
- 海洋基本法で船員、海運が非常に重要ということが分かっているため、予算措置をお願いしたい。
- 委託費の値上げは簡単には対応できない。学生自身に負担を求める場合は志願者が減るおそれ。内定船社での実習を検討し、自社で実習できない場合は、海技教育機構に委託費を支払うのはどうか。
- 海技教育機構は、現場で必要な知識、技術を習得させることに専念。
- 海技短大は大規模校に集約し、専科教育に一本化してはどうか。
- 養成規模は維持するべきだが、資源集約により訓練環境の改善を図る観点から減船はやむを得ない。

- 減船に伴い、乗船履歴のカウント及び練習船のトン数に係る基準の見直しや、シミュレータ訓練を乗船履歴としてカウントすることも考えられないか。
- 財務基盤の安定化には、第一義的に国が責任を持つべきではないか。
- 海技教育機構は、集団生活、コミュニケーション能力の向上等を教育する。一方、船員の具体的職務に係る教育は、採用船社で行う。
- 短大化、統廃合など致し方ないが、海技教育機構が輩出する船員数の減少は容認できない。現在の養成規模の維持ないし拡充は必須条件。
- 甲機両用教育の見直しを進める場合、両用教育と専科教育のメリデメなど検討が必要。
- 現在の養成規模や教育内容に支障がない形で検討すべき。
- 給与など待遇面について、船社との格差を解消する取り組みが必要ではないか。
- 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組を進めてきたもの。引き続き国が責任を持って予算を手当てし、体制を確保すべき。
- 国が今後予算を支出しない場合は、財務基盤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、また、負担が受け入れられない場合にどうなるのかを示されない限り、内航業界として是非を判断できないと思料。
- 内航船員は定着率が必ずしも高くなく、人材の流動性が高いため、採用時に負担を課す場合、海技教育機構からの採用忌避など採用活動に大きな混乱が生じる可能性もある。
- 社船実習の枠を拡大すべき。
- 認知度の向上が最重要。海事思想の普及、活動を教育機関・業界団体・関係省庁の連携による横断的な広報・啓発活動や、オープンキャンパスや体験会等の機会を増やす。
- 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が必要。
- 機関専科は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。
- 造船所実習やシミュレータ訓練の乗船履歴への算入を検討。
- 練習船隊は維持。国交省・文科省等による練習船保有を検討。
- 海技教育機構と採用船社との人事交流を拡大。
- 教員・教官等の大幅な処遇改善をすべき。
- 海洋基本法の制定趣旨から考えても国が予算措置すべき。
- 海技教育機構による養成は、船舶職員なのか、船舶部員なのかを区別する必要があるのではないか。
- フェリー等の大型船で社船実習を行い、即戦力となる学生を船社で一緒に育てる。
- 海技学校を廃止し、短大化により、設備、施設、教員の効率運用につなげる。
- 海技短大に、特進科あるいは特進クラス（2年間で1級筆記試験合格を目指す）を新設することは考えられないか。
- IGFコードに基づく危険物取扱責任者資格を海技教育機構の練習船で取得できるようにして欲しいが、練習船で不可能な場合は、海技大学校や民間施設で資格取得できるように検討して欲しい。
- 社船実習の条件を緩めた上で社船実習の拡大を図って欲しい。
- 帆船実習は必ずしも養成訓練の目的では必須ではない。老齢船2隻を減船し、3級養成用を1隻代替建造。3級と4級以下の練習船配乗を分離し、多科多人数教育を解消できないか。
- シミュレータや陸上研修の乗船履歴への換算を検討して欲しい。

- 海技資格が不要な者は、練習船実習も不要ではないか。
- 3級養成用練習船に外国人乗組員の採用を検討できないか。
- 費用内訳を定量的に分析した上で、外航、内航の要員養成に対してどの様な費用が発生し、何が財政基盤を揺るがしているのか検討が必要ではないか。
- 船社OBの再就職や、海上保安庁・海上自衛隊OBの活用等が必要ではないか。
- 練習船の減船は致し方ないが、単なる減船ではなく例えば2隻廃船して1隻造る等、新たな練習船も中長期的には必要ではないか。
- 一般的に、従業員を自社育成することは当たり前のこと。教育をしても離職されるコストをどうするのかはどの企業にとっても頭の痛いことであり、各社必死になって定着を図る努力を重ねているのが実態。十分な養成ができていない環境の中、財政基盤を関係者全員で支えていく、負担していくことが不可避ではないか。国家負担が実現されなかった場合にどう対処するのか、現実に沿った議論を重ねていくことが重要。
- 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。
- 海上技術学校については、定員割れの状況では集約化を検討せざるを得ないのではないか。
- 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。
- 賃金格差への対応のほかに、働き方改革・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方法も検討してはどうか。
- 第一義的には国が財源確保に努めるべきであるが、現に確保できない場合に立ち行かなくなることは避けなければならない、具体的な受益者負担の方法や仕組みを検討することが必要ではないか。
- 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。高度教育は、船社に協力して頂くという形があるのではないか。
- 学生に負担を求めると、減ってしまうということであるが、長い目で見れば学生も受益者である。OBに協力を求めることや、貸与型奨学金で就職後返してもらうなどの受益者負担もあるのではないか。
- 船社が実践的な社船実習をすることで、海技教育機構の乗船実習を補完あるいは拡充できるため、より効果的な訓練になるのではないか。
- 地元の子どもがほぼ集まらず、学生は地元企業にほぼ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・改善に寄与すると思われる。
- 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。帆船がコスト要因の一つではないか。汽船で実業に即した訓練の方がよいのではないか。帆船を含め練習船隊の再編を検討する必要がある。
- 船社からの人材派遣が重要ではないか。
- 練習船実習生OBから寄附金を募り、自己収入の増加に努めてはいかがか。
- 商船系大学・高専は、乗船実習委託費を授業料に転嫁できないか。もしくは、私立大学は施設使用料を徴収していることから、乗船実習に必要な料金として転嫁できないか。
- 帆船教育の必要性に疑問。老朽化した練習船の代船は必要だが、帆船を含む全体隻数は減らすべき。

- 予算の確保については、国交省が全力を尽くすことは大前提であり、その努力を国に求めることは当然であるが、予算の確保する権限は、国交省にはないため、確保するとは答えられない点を考える必要がある。一方、国交省には、指針の作成、国による斡旋、規則の制定に関する検討など、できることがいっぱいある。
- 予算の確保は、海洋基本法の制定趣旨から考えても、国が措置すべきことであると思うが、そういう中で、今回、関係者からも知恵と工夫を意見として出しているものである。
- 受益者負担がかかるのであれば、海技教育機構の卒業生を採用しない船社が出てくる可能性がある。また、陸上職として採用した後、船員として船にさせるやり方をする者も出てくる懸念がある。こうした点から、受益者負担については慎重に検討していただきたい。

以 上