

第4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12月16日(月) 13時00分 ~ 14時30分

場所: 中央合同庁舎第2号館1階低層棟 共用会議室3A・3B

1. 骨子案
2. その他

【配付資料】

- ・配席図
- ・議事次第
- ・委員名簿
- ・資料 骨子案
- ・参考1 検討会の開催趣旨
- ・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
蔦井 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

5つの論点に対する方向性（骨子案）

論点1：海技教育機構と採用船社の役割分担

- 海技教育機構は、新人教育において、資格取得に必要な知識・技能の習得に加え、乗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などの基礎的な教育訓練を強化することとし、自動運航、新エネルギーなどの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、就職後に採用船社において行うことが適当である。
- また、海技教育機構が乗船実習において行っている基礎的な教育訓練については、引き続き、海技教育機構が実習期間の前半で行い、実習期間の後半においては、船社が実践的な訓練を社船で行うなど、両者の強みを活かした、効率的・効果的な訓練を行うことが適当である。社船実習については、学生が船社の中から選ぶ仕組みとする。
- また、上記の社船との役割分担により、海技教育機構は、練習船の余席を拡大することが可能となり、結果として、多科配乗が改善され、質の高い教育環境を創出できる。
- これらの取組を促進する観点から、国においても必要な制度上の措置等を行うことが重要である。

論点2：学校運営のあり方

- 海上技術学校等については、施設の老朽化、教員不足、定員割れが進む中、集約化など、学校運営のあり方を見直すことはやむを得ないが、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。
- 両用教育については、一部に両用教育のニーズがあることを踏まえ、現在両用教育を行っている学校においては、座学まで両用教育を行い、引き続き、両方の筆記試験を免除できるようにする。その上で、乗船実習については、学生が航海・機関のいずれかを選択することとする。
- 応募者の確保に向けて、海技教育機構と関係者が連携した横断的な広報活動を実施する。

論点3：練習船隊のあり方

- 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には、帆船を含め、1隻程度の大型練習船の減船はやむを得ない。
- その場合においても、養成規模を確保することが必要であり、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、多科配乗の改善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ある。

- また、減船分の実習を補うため、社船実習の拡大、工場実習の活用などを進める。加えて、乗船履歴の算入方法や乗船履歴を付与できる練習船のトン数基準の見直し、シミュレータ訓練の乗船履歴としての算入などを検討する。また、校内練習船の大型化により、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。

論点 4 : 教員（教官）・乗組員の不足解消

- 海技教育機構の教員（教官）・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、海技教育機構において以下の取組を行う。
 - ・教官等の採用要件の見直し
 - ・教官等の処遇改善の検討
- 卒業生を中心に、幅広い人材から登用を強化する。
- リモート・オンライン授業の拡大など、ICT の活用を促進する。

論点 5 : 財務基盤の安定化

- 我が国の経済、国民生活にとって欠くことのできない海上輸送を支えている船員の安定的な養成は大変重要であり、その基幹的な役割を担う海技教育機構が引き続き、質の高い船員を養成していく上で、機構の財務基盤の安定化が必要である。そのためには、関係者が協力して取り組んでいくことが重要である。
 - ・国は、引き続き、安定的な予算の確保に向けて努力する。
 - ・海技教育機構は、上記論点 1 から 4 までに示された方向性を確実に実施する。また、学生に負担を求める場合には、支援の拡充などと合わせて行う。
 - ・海運事業者等は、上記論点 1 の社船実習の実施に加え、質の高い教育を維持するため、財務基盤の安定化のための協力について検討する。

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。

今後の進め方

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

10月18日

第3回

論点整理

第4回(実施済)

第5回(実施済)

12月16日

第4回

骨子(案)

第6回(実施済)

第7回

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)