

## 5つの論点に対する方向性（骨子）

### 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 までは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。