

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（議事概要）

日 時：令和6年12月16日（月）13：00～14：30

場 所：中央合同庁舎2号館1階低層棟 共用会議室3A・3B

出席委員：野川座長、加藤委員、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、事務局から資料の説明を行い、意見交換を行った。主な意見は以下のとおり。

議事概要：

- 海技教育機構が基礎的な教育訓練を行っていくことは当然だと思うが、これからの時代に会社や社会が求める人材育成のために、新技術の基礎的な部分も踏まえて検討いただきたい。
- 10年後に何が基礎的な内容になっているかは分からないが、技術の進歩等もあるので、現場で教育指導に当たる海技教育機構の立場、船舶の運航について管轄する海事局の立場をすり合わせながら、実効性ある内容で進めていただきたい。
- 海技教育機構の予算や人的にタイトな中で、社船実習を取り入れて浸透させていくことは、重要なファクターの一つと考える。社船実習はあくまでもOJTということで、現場に即した実習をできるような形で構築いただきたい。一方、学生が乗っており、居住、食事、安全確保の問題を中心に、ハード、ソフトの面で状況確認をした上で、取り入れていただきたい。
- 社船実習は、実習場所の一つとして社船が提供されるため、学生の選択肢や実習場所を増やすという点で実施いただきたい。学生の選択肢を担保する、すなわち、船社が生徒を選ばないという学びの場を訓練機関の一つとして社船実習を提供いただくことでお願いしたい。
- 基礎的な教育訓練が本当の基礎に限られてしまうと将来的な発展がないという意見があったので、基盤的な教育訓練とした方が用語として対応するのではないか。また、国においても必要な制度上の措置という前に、予算も含めてという言葉を入れると制度を動かしやすくなるのではないか。関係者で議論し、可能であればそういう文言を追加いただければと思う。
- 社船実習の拡大は、船社がなるべく受け入れやすい制度を作っていただくことに尽きる。
- 身近に船を見たり体験したりできる練習船を活用した広報活動は重要だと思うが、学校と連携していくことも検討をお願いしたい。
- 内航未来創造プランで出された数字は年間500名規模ということで、現在の養成規模を維持しつつ、規模の拡大を目指していくことと理解した。
- 両用教育の件は、現在両用教育を行う海上技術学校と短大は、これまでどおりの教育を行い、入学時にコース選択するものではない。在学中に両用教育を受けて、海技免状取得のための乗船訓練は、航海科・機関科を選んでコース選定するというように理解している。
- 海や船が日本国民から離れていってると痛切に感じる中、海技教育機構だけではなく、海事局をはじめ関係者が横断的なPRの仕組みを作ってやっていくことが必要と感じる。
- PRは重要で理解できるが、いたずらに予算をかければよいというわけではない。海技人材の確保のあり方に関する検討会とリンクしないのであれば、実施方法を具体的に検討した方がよいと思う。

- 民間6級養成は、前期1ヶ月の集合訓練を海技教育機構の練習船で行っており、今後も継続いただきたいが、余席が確保できない場合には、2ヶ月の訓練を行う社船を探すのに苦労しており、規制緩和に向けて動いていただけると助かる。
- 調整の結果やむを得ないという論調で書いており、全体の方向性として異論ない。
- 企業も含め関係者が協力して取り組む、また、支援の拡充と書いてあるが、ぜひ実現になるように、色々な制度上の摩擦や過去の慣習など、乗り越えていただきたい。
- 教官との処遇改善等との関係において、航空業界の例であるが、若者の条件が変わっており、給料ではなく、FRINGE・ベネフィット（福利厚生に繋がるようなこと）も検討いただきたい。
- 5隻から1隻程度減船ということで、逆の言い方をすると4隻は維持すると理解している。年月が経てば他の船もどんどん古くなるが4隻は必ず維持いただきたい。
- 実際に減船となれば、同時に代替船を作らないと訓練期間に穴が開いてしまうので、具体化する場合は、今より大きい練習船の建造が同時並行でなされるようお願いしたい。
- 論点3で最も大事なことは、全体的には1隻減はやむを得ないが4隻体制を維持して、さらに教育の負担を減らす取組を具体化することで初めて実現する。これが本当に肝なので、学生の安全上の配慮など要件を細かく定めた制度設計をお願いしたい。
- 校内練習船の大型化で4級の履歴に算入できることは結構なことだと思うが、学生がこの校内練習船に乗るために移動の負担などは大きな負担になるので、資格取得のためだけの制度設計でなく、学生が大きな負担をせずに、訓練を受けられる学校を選択し卒業して船員になれるような制度設計をお願いしたい。
- 減船の件は、4隻体制の維持と、練習船の代替建造を踏まえて対応いただきたい。
- 教官等の処遇改善の検討はもう待ったなし。全体的に今の処遇では人材の確保が難しいと考える。その弊害として、圧倒的に臨時職員が多く、その時に必要な人をその時だけ集めていて、教育者としてのモチベーションが果たして十分かということそうではない。教育者として後進を育成するという高い志を持って海技教育機構に入って、今も現場で頑張っている人たちが諦めてしまうような状況まで切迫している。教官、教員の処遇改善は一番最初に取り組むべき問題で、人材流出をまず止めていただきたい。
- 処遇の改善の中で最も大きな取組として考えているのが多科配乗の解消であり、教育の質を改善しつつ、労働時間等が改善して先生の負担も軽減していくように努めたい。
- 教員不足に関して、非常勤職員が多く勤めているのが海上技術学校（高校相当）で特に顕著。普通教科を教える先生になんとか働いていただいているが、非常に厳しい側面もあり、こういう観点からも海上技術学校の見直しを行わなければならないと考えている。
- はっきり言って海技教育機構はやる気がないのかなと思う。海上技術学校は大変だからやりたくないとか聞こえない。また、多科配乗が問題だから海技教育機構の教員が集まらないのではない。十分に必要な教員がいたら多科配乗でも対応できる。多科配乗がいいとは言わないが、問題の本質に全然スポットが当たってない。要員を確保しないことが問題。職員の処遇改善はもう待ったなしで、これ以上人材流出が起きない措置を直ちに取っていただきたい。海事局はしっかり海技教育機構を指導してほしい。
- 大学・高専にも協力いただいて、一緒に取り組んでいくものと理解している。
- 高専はできることはどんどん協力していきたいと思っている。

- 神戸大学もできることをできるだけ協力していきたいが、大学や高専の教育システムはすぐに変更できないため、色々な策を講じるにしても十分な調整をいただきたい。
- 練習船の委託費の価格設定についても今後の見直しにおいて、できる限り公平性を持って行っていただきたい。
- 関係者の協力ということだが、今あるものを何か変えるのであれば、当事者だけで決定するのではなく、海事局の指導のもとにやっていただきたい。
- 海技教育機構が持っている社会的な機能をいかに維持するかということを議論しているのに、お金を取る学生しか採らないなど、自己収入を稼ぐことに奔走されるとしたら本末転倒である。海事局がしっかりと監督することを強く要請する。
- 国立の学校に船員を目指して学んでいるので、新たな負担が増えないようにしていただきたい。もしそうならざるを得ないのであれば、支援の拡充のような方策をお願いしたい。
- 芦屋の練習船に乗るまでの移動については、船を回すのか又は交通機関を確保するのか、学校側で担保しないと、海上技術短大に経済的理由で入学できない。一生懸命掘り起こして、子供たちに興味を持ってもらっても、学べないということが起きるので、海事局で確認しながら、海技教育機構の施策にして行っていただきたい。
- 方向性そのものというよりは、方向性の具体化について、様々な要望あるいは不安等が示されたが、この方向性が出た後、具体化していくにあたっては、関係者の意見を十分に活かして検討いただきたい。
- 海技教育機構の寮が老朽化してなくなり、下宿せざるを得ない状況があるのであれば、学校運営のあり方の見直しに含めて検討いただき、できる限り安価に学生が生活できるような環境を取っていただきたい。
- 乗船履歴の連続1か月という条件を短縮できないか検討いただきたい。

以 上