

(独)海技教育機構の中期的なあり方に関する検討会とりまとめ

令和7年4月

(独)海技教育機構の中期的なあり方に関する検討会

目次

I. はじめに.....	1
II. 海技教育機構の現状と課題	2
1. 海技教育機構と採用船社の役割分担.....	2
2. 海上技術学校等の運営状況	2
3. 大型練習船による航海訓練の状況	3
4. 海技教育機構の財務状況	4
III. 海技教育機構の中期的なあり方に関する方向性.....	4
1. 海技教育機構と採用船社の役割分担.....	4
2. 学校運営のあり方	5
3. 練習船隊のあり方	5
4. 教員（教官）・乗組員の不足解消	5
5. 財務基盤の安定化	5
IV. おわりに.....	6

I. はじめに

四面を海に囲まれた我が国において、海運業・造船業を中心とした海事産業、それを支える船員などの人材が果たす役割は極めて重要であり、それらが一体となって「海事クラスター」を形成している。海運業については、貿易量（輸出入合計）の 99.6%を海上輸送が占めており、この海上貿易量のうち 66.5%の輸送を日本商船隊が担っている。国内に目を向けると、内航海運は、国内貨物輸送の約 4 割、鉄鋼、石油製品、セメント等の産業基礎物資輸送の約 8 割を担い、我が国の国民生活や経済活動を支える基幹的輸送インフラとして重要な役割を果たしている。また、国内旅客船は、地域住民の移動手段や生活物資の輸送手段として不可欠な交通インフラとなっている。

このような安定的かつ安全な海上輸送の確保は、高度な専門技術を有する船員により支えられており、船員の養成は、「海洋国家」である我が国の国民生活の安定や社会経済の健全な発展に資するものとして重要である。

独立行政法人海技教育機構（以下、「海技教育機構」）は、海技大学校、海員学校及び航海訓練所の 3 つの独立行政法人が段階的に統合し設立された法人であり、海上技術学校 2 校、海上技術短期大学校 5 校及び海技大学校 1 校並びに 5 隻の大型練習船を有している。同機構は、3 級・4 級海技士について、学科教育と大型練習船による航海訓練を通じた一貫教育を行うとともに、商船系大学 2 校及び商船系高等専門学校 5 校とも緊密に連携し、大型練習船により 3 級海技士の航海訓練を実施するなど、我が国の基幹的な船員養成機関となっている。

海技教育機構は、独立行政法人への移行後、20 年以上にわたり、効率的な運営と自己収入の確保に努めながら、養成規模の維持・拡大や、教育内容の高度化に取り組む、1 万人以上の優秀な船員を送り出してきたが、現在、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（教官）・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。

このような中、令和 6 年 4 月から、「海技人材の確保のあり方に関する検討会」において、労働市場に関わる社会情勢の変化、船員不足の深刻化、海技人材に求められるニーズの変化など海技人材の確保のあり方を取り巻く環境の変化を踏まえ、我が国の国民生活・経済を支える上で大きな役割を果たす海上輸送を、将来にわたって安定的に確保していくため、その担い手となる海技人材の確保のあり方に関し、官民一体となって幅広い議論が行われている。これと並行して、本検討会においては、令和 8 年度から令和 12 年度までの海技教育機構における次期中期目標の策定に向けて、令和 6 年 6 月から 5 回にわたり、学識経験者、教育機関及び関係団体において議論を行い、今般、海技教育機構の中期的なあり方に関する方向性をとりまとめたものである。

＜検討会の開催状況＞

本検討会は、大別して、5つのテーマについて、学識経験者、教育機関及び関係団体からヒアリングを行った上、論点を整理しながら、意見交換を重ねた。

◇第1回検討会 令和6年6月24日

事務局から海技教育機構の現状と課題を説明し、以下の5つの検討テーマを提示。

1. 海技教育機構と採用船社の役割分担
2. 学校運営のあり方
3. 練習船隊のあり方
4. 教員（教官）・乗組員の不足解消
5. 財務基盤の安定化

◇第2回検討会 令和6年9月13日

学識経験者、教育機関及び関係団体からのヒアリング及び意見交換。

◇第3回検討会 令和6年10月18日

ヒアリング結果を踏まえ、論点を整理。

◇第4回検討会 令和6年12月16日

論点に対する方向性（骨子案）を審議。

◇第5回検討会 令和7年4月21日

とりまとめ（案）を審議・決定

Ⅱ. 海技教育機構の現状と課題

1. 海技教育機構と採用船社の役割分担

海技教育機構における新人教育では、学科教育と練習船による航海訓練を通じて、船舶を安全に運航するために必要な知識・能力を習得させるとともに、船員としての基本的な心構えやコミュニケーション能力を身に付けさせるため、基礎的な教育訓練を実施している。航海訓練のうち、乗船期間の後半においては、一部の船社により社船実習が行われているが、限定的な対応となっている。

2. 海上技術学校等の運営状況

海上技術学校は、中卒者を対象とする本科3年及び乗船実習科6か月の4級海技士養成課程を有する。普通科教育も行っており、卒業者は、大学入学に関し、高卒者と同等以上の学力があるものと認められている。海上技術短期大学校は、高卒者を対象とする2年の4級海技士養成課程を有する。

海技教育機構では、海上技術学校から海上技術短期大学校への移行や、両用教育から専科教育への移行を段階的に進め、例えば、航海の教育に特化することにより、国際条約の改正や技術革新に対応し、ECDIS（電子海図情報表示装置）訓練やBRM（ブリッジリソースマネジメント）訓練を新たに取り入れるなど、教育内

容の高度化を図ってきている。令和3年度には国立小樽海上技術短期大学校、令和6年度には国立唐津海上技術短期大学校において航海に特化した高度な教育を開始した。

他方、海上技術学校や海上技術短期大学校の多くは、1学年40名程度の小規模な学校であり、それぞれの学校に、3級海技士の免許を有する教員を配置し、シミュレータ設備、校内練習船、校舎・学生寮等の施設を維持する必要があるが、適切な教育水準を維持するために必要な教員数の3割以上が欠員となっている。特に、機関科及び普通科の教員不足が顕著であり、長年にわたり非常勤講師の活用等により維持されている状況である。

また、校舎・学生寮の大半が法定耐用年数の47年を超え、校内練習船の大半が法定耐用年数の15年を大きく超えるなど、施設の老朽化が著しく進行している。

海上技術学校及び海上技術短期大学校の学生の船員志向性は高く、就職希望者の海上就職率は9割を超えるが、応募者は、約10年間で半減しており、学校によっては、入学者の定員割れが生じている。

3. 大型練習船による航海訓練の状況

大型練習船を使用した実習では、実際に操船や機関の操作を経験し、航海当直に必要な見張りや機関室での機関の監視など行うといった訓練を繰り返し行うことが可能である。

5隻の大型練習船の中には、老朽化が進んでいるものがあり、特に、帆船の日本丸は船齢40年、汽船の青雲丸は船齢27年となっている。

大型練習船は、長期間、航海しながら多くの実習生に対して訓練を行うため、運航要員、教官、司厨部員等を合わせて、一隻当たり60名程度の乗組員を必要とするが、現在、45名程度しか確保できておらず、本来必要となる乗組員の2割以上が欠員となっている。これは、練習船1隻分の乗組員に相当する規模である。

大型練習船の実習生定員に対する配乗率は9割を超えており、特にカリキュラム・養成水準が異なる養成課程の実習生が混乗する多科配乗が生じている。教官には、人材不足も相まって、異なるカリキュラムを同時にこなすことが求められる場合があり、航海訓練の質の確保に懸念が生じている。「海洋基本計画」（令和5年4月28日閣議決定）においても、多科配乗の緩和・改善に取り組むことが求められている。

また、大型練習船の運航経費は、海技教育機構の業務経費の3分の2を占めているところ、運営費交付金の逡減に伴い、燃料費抑制の観点から、航海時間の減少や、減速運転の措置を講じてきた。更に、令和5年度からは、錨を下ろした状態での仮泊主体の訓練などを行うことにより、燃料不足に対応している状況にある。このため、船橋当直で最も重要な他船との見合い関係の判断や避航操船、常用出力での機関の運転などの経験不足が懸念されている。

4. 海技教育機構の財務状況

海技教育機構は、独立行政法人通則法（平成 11 年法律第 103 号）により、適正かつ効率的にその業務を運営することが求められている。「独立行政法人の制度及び組織の見直しの基本方針（平成 24 年 1 月 20 日閣議決定）」では、海運業界を始めとする関係者の受益者負担について、人的・物的協力を含む適切な負担の拡大を図っていくことが求められた。

このような中、海技教育機構は、中期計画に基づき、業務運営の効率化と自己収入の拡大に努め、40 億円の運営費交付金の削減に対応してきた。その後も、厳しい財政状況が続く中、国土交通省海事局は予算の確保に努めており、令和 7 年度の当初予算と令和 6 年度の補正予算を合わせた額では、それぞれの対前年度の合計額と比べ増額が実現し、約 74 億円となっている。

Ⅲ. 海技教育機構の中期的なあり方に関する方向性

このような現状を踏まえ、本検討会では、5 つの論点について、学識経験者、教育機関及び関係団体からヒアリングを行い、十分な意見交換を行った上で、以下のとおり、海技教育機構が令和 8 年度を期首とする次期目標期間において取り組むべき方向性を示す。

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。

さらに、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。

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。

また、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。

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。

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。

（1）教官等の採用要件の見直し

（2）教官等の処遇改善の検討

また、卒業者を中心に、幅広い人材から登用を強化する。

さらに、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。

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。

（1）国は、引き続き、安定的な予算の確保に向けて努力する。

- (2) 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。
- (3) 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。

IV. おわりに

本検討会においては、令和 6 年 6 月から約 10 か月にわたり、学識経験者、教育機関及び関係団体の参画を得て、委員による精力的な意見交換の下、本とりまとめが行われた。国は、本検討会が示した方向性を踏まえ、次期中期目標において、その具体化を図り、海技教育機構は、当該目標に盛り込まれた内容を着実に実施することが望まれる。また、今回示した方向性については、早期に対応が必要なものも含まれており、国においては、次期目標期間を待たずに、実施できることは、速やかに進めていくことが求められる。中でも、優秀な船員を養成するためには、熱意のある教員（教官）・乗組員の確保が不可欠である。船員不足が深刻化する中で、こうした教育人材を継続的、安定的に確保するため、魅力的な職場環境の整備を積極的に行っていく必要がある。具体的には、全国異動のあり方や福利厚生も含めた処遇改善に最優先で取り組む必要がある。

さらに、今後の取組として、自動運航や新エネルギーなどに関係する基礎的な知識についても取り入れていくなど、時代が変化しても活躍できる船員を養成していくという姿勢が求められる。

本とりまとめを契機として、これまで以上に、関係者の協力が進み、関係者と連携して持続可能な船員養成を確保していくことを強く求め、本とりまとめの結びとする。