

第2回（独）海技教育機構の内航船員養成に関する調整会議
議事次第

平成29年7月28日（金）
16：00～18：00
3号館11階特別会議室

1. 開 会

2. 議 事

議題1. 教育の効率性の向上方策について

議題2. 教育の質の向上及び養成定員の拡大にかかる意見交換

議題3. 受益者負担のあり方及び自己収入の拡大方策について

議題4. 海事思想普及活動について

3. 閉 会

海技教育機構のリソースの現状(学校及び短大)

海上技術学校(全国4校)
 ・中卒対象、4級海技士養成
 ・修業期間3年(+乗船実習科6月)

海上技術短期大学校(全国3校)
 ・高卒対象、4級海技士養成
 ・修業期間2年

平成29年4月1日現在

小樽海上技術学校(北海道小樽市)

養成定員	30名
常勤職員数	教員 11名 事務職員 3名
運営経費(人件費除く)	48百万円

小樽

唐津海上技術学校(佐賀県唐津市)

養成定員	40名
常勤職員数	教員 12名 事務職員 3名
運営経費(人件費除く)	36百万円

唐津

宮古海上技術短期大学校(岩手県宮古市)

養成定員	45名
常勤職員数	教員 8名 事務職員 3名
運営経費(人件費除く)	44百万円

宮古

口之津

口之津海上技術学校(長崎県南島原市)

養成定員	30名
常勤職員数	教員 9名 事務職員 3名
運営経費(人件費除く)	39百万円

波方

波方海上技術短期大学校(愛媛県今治市)

養成定員	90名
常勤職員数	教員 11名 事務職員 3名
運営経費(人件費除く)	48百万円

清水

清水海上技術短期大学校(静岡県静岡市)

養成定員	115名
常勤職員数	教員 15名 事務職員 3名
運営経費(人件費除く)	48百万円

館山

館山海上技術学校(千葉県館山市)

養成定員	40名
常勤職員数	教員 11名 事務職員 3名
運営経費(人件費除く)	45百万円

海技教育機構のリソースの現状(大型練習船)

日本丸



船舶所有者	海技教育機構
船種	帆船
竣工年月	昭和59年9月
総トン数(トン)	2,570
機関種類×数	ディーゼル×2
出力(kW / PS)	1,103×2 / 3,000
実習生定員(名)	120
職員数(名)	59

大成丸



船舶所有者	海技教育機構 東京センチュリー(株)
船種	汽船
竣工年月	平成26年3月
総トン数(トン)	2,570
機関種類×数	ディーゼル×1
出力(kW / PS)	3,000 / 4,079
実習生定員(名)	120
職員数(名)	50

銀河丸



船舶所有者	海技教育機構
船種	汽船
竣工年月	平成16年6月
総トン数(トン)	6,185
機関種類×数	ディーゼル×1
出力(kW / PS)	6,600 / 8,980
実習生定員(名)	180
職員数(名)	52

海王丸



船舶所有者	(財)海技教育財団
船種	帆船
竣工年月	平成元年9月
総トン数(トン)	2,556
機関種類×数	ディーゼル×2
出力(kW / PS)	1,103×2 / 3,000
実習生定員(名)	108
職員数(名)	59

青雲丸



船舶所有者	海技教育機構
船種	汽船
竣工年月	平成9年9月
総トン数(トン)	5,890
機関種類×数	ディーゼル×1
出力(kW / PS)	7,722 / 10,500
実習生定員(名)	180
職員数(名)	52

海技教育機構リソースの現状(各校練習船)



はりうす

所 属	小樽海上技術学校
船 種	汽 船
竣工年月	平成6年3月
総トン数(トン)	43
機関種類×数	ディーゼル×1
出力(PS)	600
定員(名)	45



望洋丸

所 属	館山海上技術学校
船 種	汽 船
竣工年月	平成6年7月
総トン数(トン)	44
機関種類×数	ディーゼル×1
出力(PS)	600
定員(名)	50



あさかぜ

所 属	唐津海上技術学校
船 種	汽 船
竣工年月	平成6年7月
総トン数(トン)	44
機関種類×数	ディーゼル×1
出力(PS)	600
定員(名)	50



口洋丸

所 属	口之津海上技術学校
船 種	汽 船
竣工年月	平成6年8月
総トン数(トン)	44
機関種類×数	ディーゼル×1
出力(PS)	600
定員(名)	50



月山

所 属	宮古海上技術短期大学校
船 種	汽 船
竣工年月	平成6年8月
総トン数(トン)	43
機関種類×数	ディーゼル×1
出力(PS)	600
定員(名)	50



かざはや

所 属	清水海上技術短期大学校
船 種	汽 船
竣工年月	平成6年3月
総トン数(トン)	44
機関種類×数	ディーゼル×1
出力(PS)	600
定員(名)	50



くるしま

所 属	波方海上技術短期大学校
船 種	汽 船
竣工年月	平成6年8月
総トン数(トン)	43
機関種類×数	ディーゼル×1
出力(PS)	600
定員(名)	50

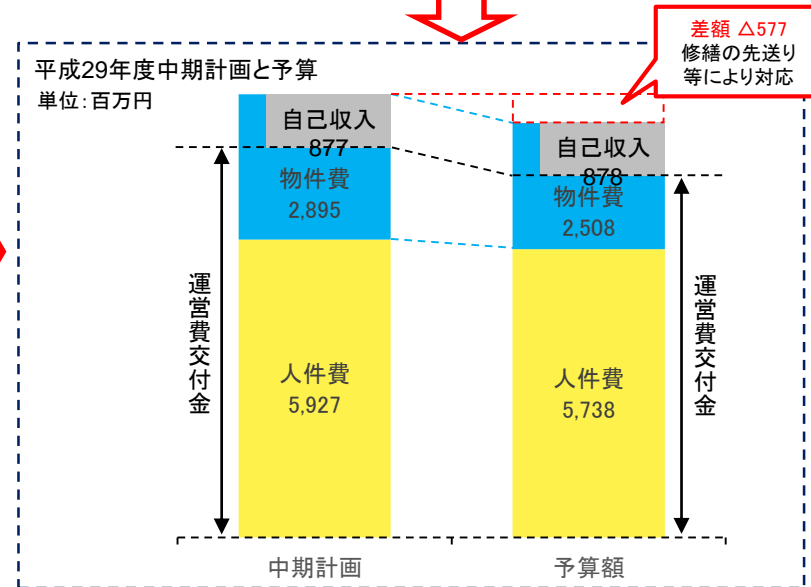
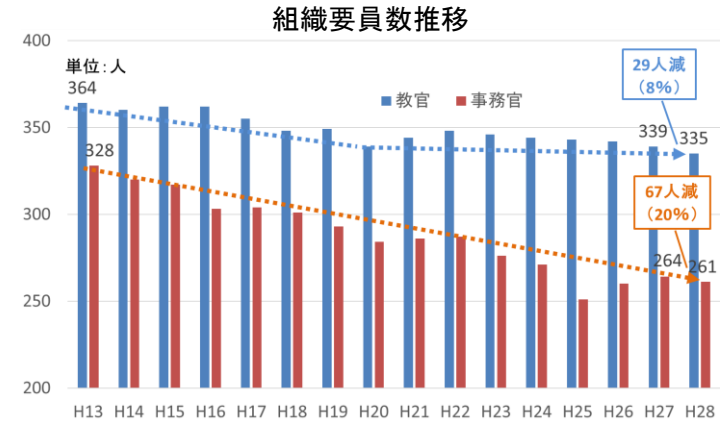
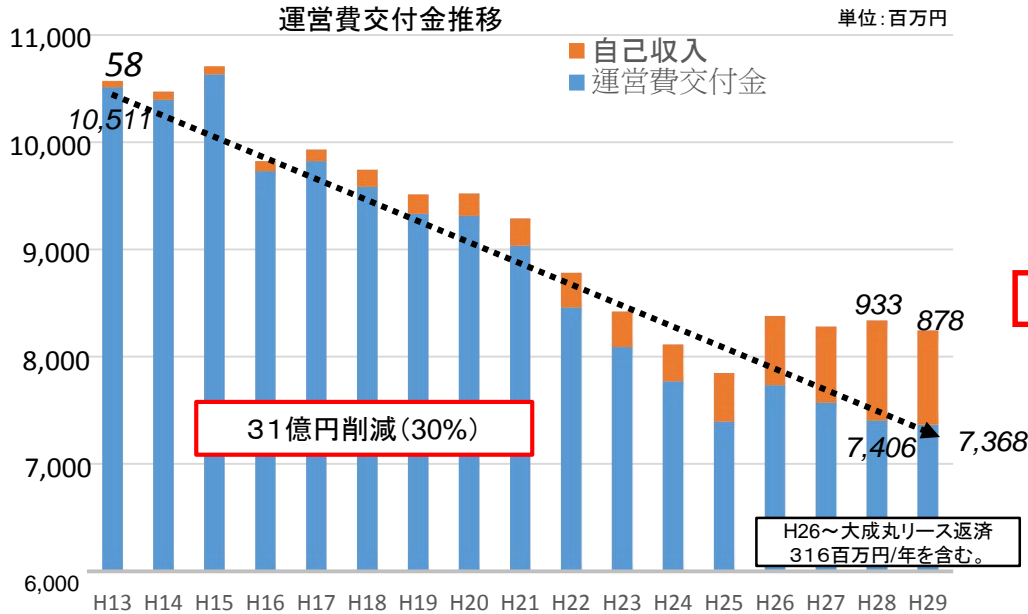


海技丸

所 属	海技大学校
船 種	汽 船
竣工年月	昭和63年3月
総トン数(トン)	157
機関種類×数	ディーゼル×1
出力(PS)	800
定員(名)	50

海技教育機構リソースの現状(財務状況)

- ・ 独法化後の運営費交付金は年々減少(△30%)、職員数も96人(△14%)の削減
- ・ 一方、養成規模等は維持しており職員一人当たり業務量は増大し、削減も限界
- ・ 平成29年度の運営費交付金については、中期計画に対し△577百万円
- ・ この差については、修繕の先送り等に対応せざるを得ない状況
- ・ この状況が続けば修繕等の先送りが累積し、学生及び実習生の安全・安心等にとって大きな懸念材料



(参考)海技教育機構リソースの現状(学校及び練習船)

学校の主要施設の経過年数及び耐震工事の必要性

学校名	課程	定員(人)	本館・教室(年)	寄宿舍・寮(年)
小樽	本科 (海上技術学校)	30	40	40
館山		40	25	24
唐津		40	44	50
口之津		30	40	41
宮古	専修科 (海上技術短期大学校)	45	28	28
清水		115	49	49
波方		90	49	43

(H29.3月時点)

耐震化工事困難
耐震化工事済
H29年度工事着手予定
耐震化設計済(工事費については、H30年度以降予算要求)
新耐震基準(1981年施工)以降に建築された建物

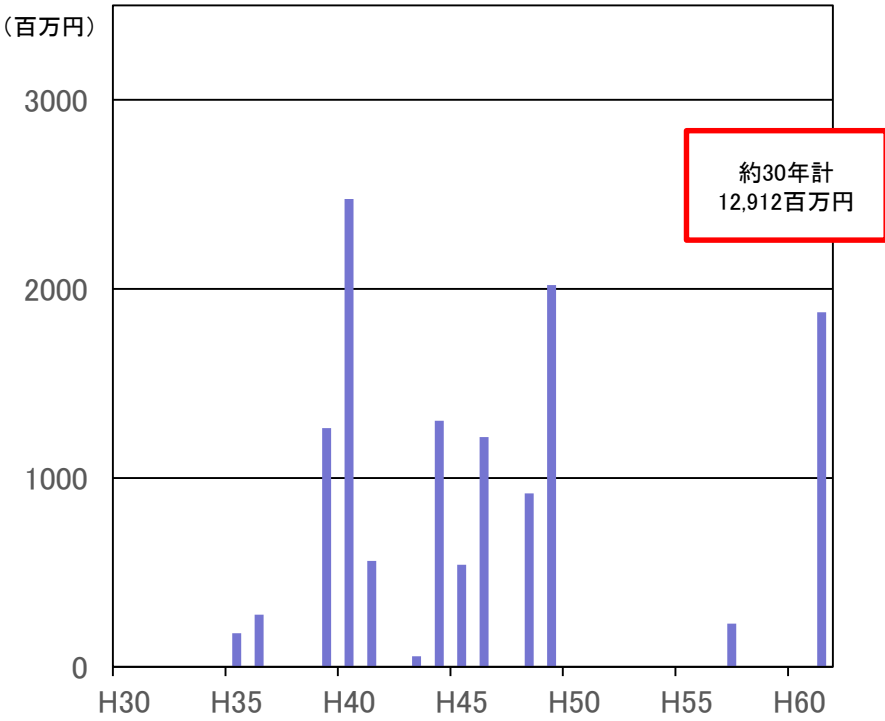
練習船

※ 各学校の校内練習船の建造経過年数 22年～23年

船名	船種	総トン数	実習生定員(人)	建造経過年数(H29.3月時点)(年)	代替時期到達年
日本丸	帆船	2,570トン	120	32	H46
海王丸		2,556トン	108	27	H51
銀河丸	汽船	6,185トン	180	12	H46
青雲丸		5,890トン	180	19	H39
大成丸		3,990トン	120	3	H56

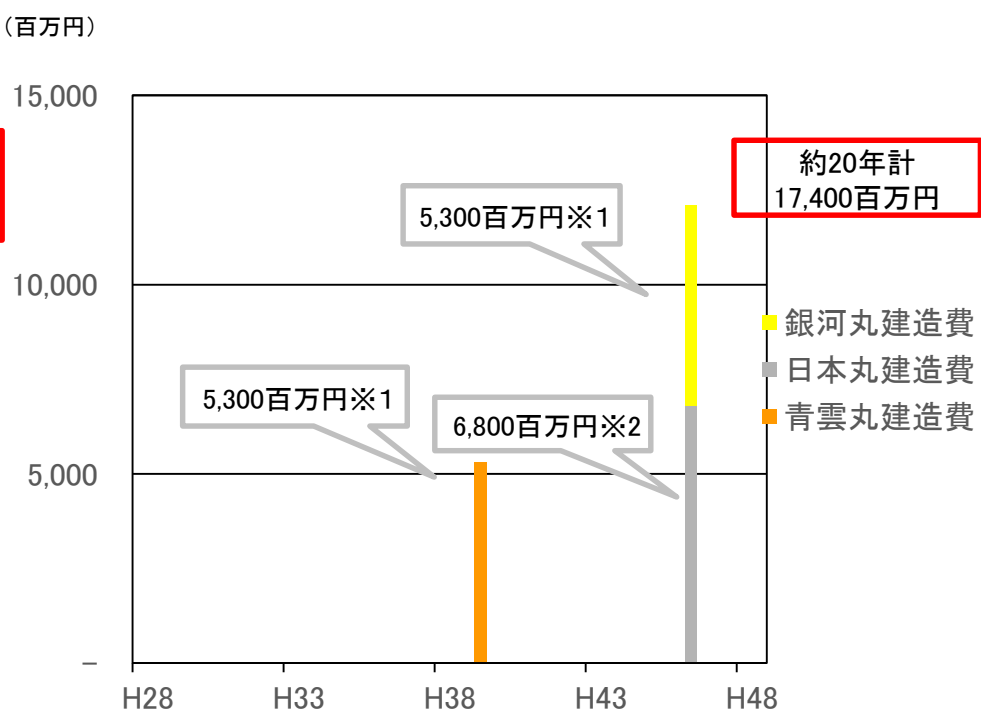
海技教育機構リソースの現状(学校・練習船更新費用試算)

学校建物更新費用試算



築年数60年到来時に建替えと仮定
建物の更新費用は現在の建物面積に単純に建設単価を乗して算出

大型練習船更新費用試算



※1: H16 銀河丸建造費を仮置き
※2: S59 日本丸建造費を仮置き

- 銀河丸建造費
- 日本丸建造費
- 青雲丸建造費

教育の質の向上、養成定員の拡大のために必要な方策の関係性

検討対象とする具体方策案の相関関係

教育の質の向上方策

海技短大の重点化
・専門教育に特化

甲・機専科教育
・短大における教育の深度化

工作技能訓練の導入
・効率的かつ効果的な訓練の実施

業界要望に対応した訓練
・教育の高度化

社船実習の拡充

養成定員拡大方策

学校定員の増
・1学年あたりの定員増

練習船余席確保

乗船実習期間の短縮
・9月→6月に変更

修業年限の短縮

大学、高専における三級海技士工場実習(工作技能訓練)の導入

養成定員拡大の課題

養成定員390名から増員するためには、修業年限の短い**海技短大**及び**甲・機専科教育への移行**が必要であり、かつ拡大規模に応じて各種の制約要素がある。

Step 1

現行の養成定員390名から50名程度の定員増→440名

中心的制約 : 練習船の制約

解決方法

- 1. 短大乗船実習期間の短縮(9ヶ月→6ヶ月)
- 2. 銀河丸改修による定員拡充
- 3. 工作技能訓練(乗船履歴代替)の導入 等

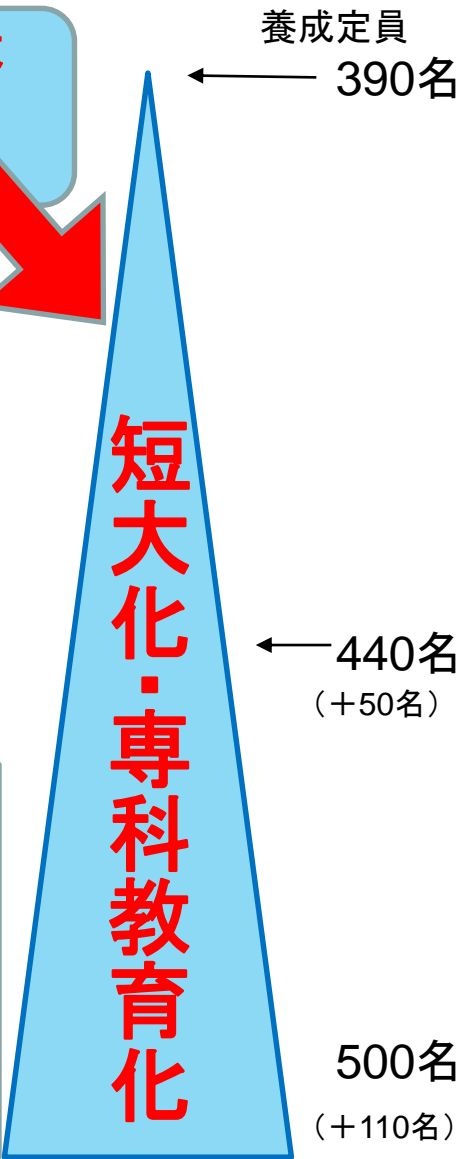
Step 2

Step1の50名増員から、さらに50名程度の増(目標500名)

中心的制約 : Step1の練習船の制約に加え、教員・学校施設の制約

解決方法

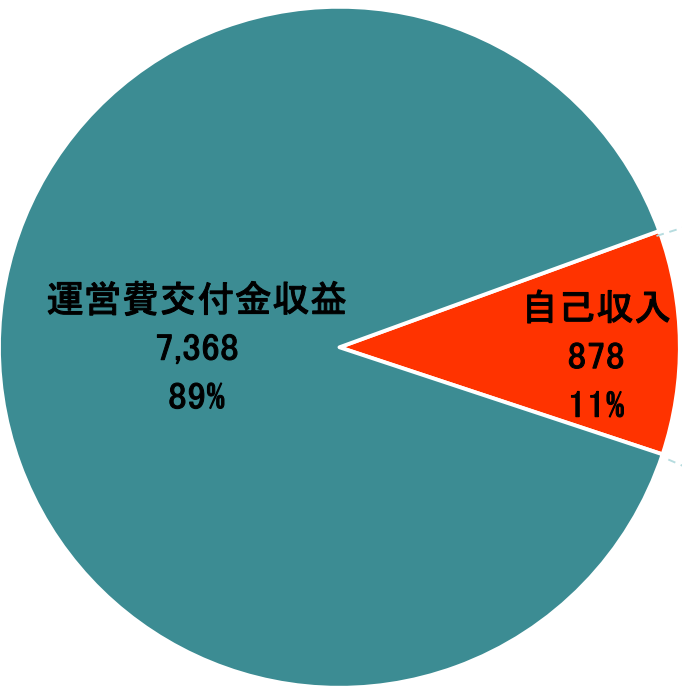
- 1. 短大修業年限の短縮(2年→1年半)
- 2. 短大への集約、全体短大化 等



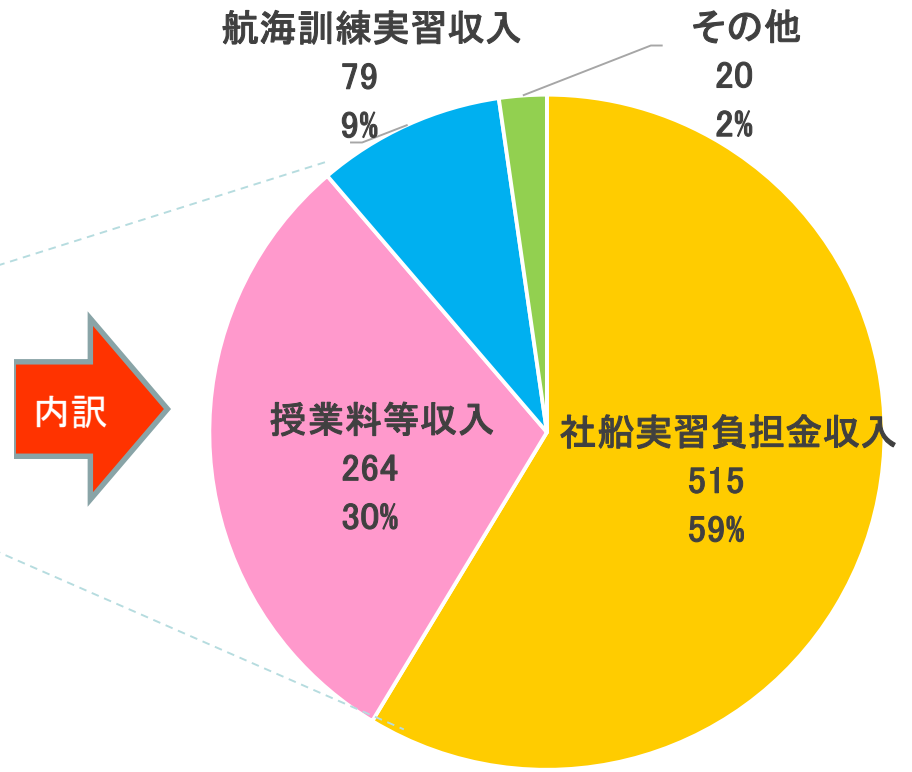
いずれについても練習船5隻体制が必須のため運営予算(収入)の拡充が不可欠。別途耐震化や施設更新等のための予算も必要。

平成29年度海技教育機構における収入予算(自己収入の詳細)

予算収入額の内訳(百万円)



自己収入の内訳(百万円)



今後の受益者負担のあるべき方向性(案)

背景

- 平成13年独法化以降、運営費交付金は約3割削減
- 受益者負担及び自己収入の拡大については、これまでも閣議決定等により指摘

【独立行政法人改革等に関する基本的方針（平成25年12月24日閣議決定）】

- ・統合法人は、船員教育機関の核となり、日本人船員の育成・確保の充実につながるよう商船系大学・高専、海運業界との連携・協力の強化を検討するとともに、自己収入の拡大や教育内容の高度化に向けた適切な措置等を講ずる。
- ・海運業界を始めとする関係者の受益者負担については、その対象は教育直接経費ではなく人件費を含む全費用であるという観点から、引き続き段階的にその拡大を図ることを検討する。

- 今般の財務省予算執行調査においても、授業料を含め、関係者からの更なる受益者負担の拡大について指摘

考えられる受益者負担の例

○公平な実習訓練提供の観点による事業者負担の例

- ・社船実習を行わない採用事業者による負担のあり方の検討（内航）
- ・第三者訓練委託費（トン税関係）の段階的値上げの継続（外航）
- ・廃船の機器等で主流なものの学校教材として寄附（移動、設置等を含む）

○教育の高度化に向けた事業者負担の例

- ・内航社船実習の実施拡大
- ・雇用後の事業者による乗船訓練の実施（履歴限定の延長）

○適正な学生負担の例

- ・海技教育機構の授業料・入学金等の段階的引上げ
- ・訓練負担金（食料費等）の徴収、段階的引上げ

○学生の就学支援の観点による公的機関又は関係団体負担の例

- ・給付型奨学金の創設・運用

○地域の活性・賑わい貢献に対する地方自治体等の要請元負担の例

- ・練習帆船の寄港要請にかかる燃料費相当額の実費負担
- ・練習船一般公開における見学者募金

海技教育機構における自己収入の拡大計画(案)

○海技教育機構は、自己収入の拡大に向け、以下の方策について、できるものから始めていく。

① 食料費相当額の徴収

概要：練習船実習生個人から食料費相当額を徴収開始、段階的に引き上げ

計画金額：2,000万円(初年度)～

開始時期：平成31年度

② 練習船寄港要請負担金

概要：寄港要請元の地方公共団体等から要請港までの航海に必要な燃料費相当額を徴収

計画金額：年間3,000万円程度

開始時期：平成30年度

③ 募金活動

概要：帆船一般公開、セイルドリルの見学者からセイル購入のための募金を実施

計画金額：年間300万円程度

開始時期：平成29年度

海事思想普及活動（政府方針）

四面を海に囲まれた我が国にとって、海は国民生活と密接に結びついており、我が国の経済、国民生活を支えるためには、広く国民の関心を海に向ける必要があるため、「海洋基本計画」や「内航未来創造プラン」には、この旨、言及されている。

1. 海洋基本計画（抜粋）

第1部 3 本計画における施策の方向性

○ 初等中等教育及び高等教育のそれぞれで実施している海洋に関する教育を充実するとともに、それらを体系的につなげる方策を検討する。また、海洋に関する教育を支援する観点から、関係機関、大学、民間企業等が行うアウトリーチ活動等の有機的な連携を図る。

第2部 12 海洋に関する国民の理解の増進と人材育成

○ 海洋に関する国民の理解と関心を喚起するため、国民の祝日である「海の日」制定の意義に鑑み、「海の日」や「海の月間」等の機会を通じて、練習船等の一般公開、各種海洋産業の施設見学会や職場体験会、海岸清掃、海洋環境保全、海洋安全、沿岸域についての普及啓発活動、マリンレジャーの普及や理解増進等の多様な取組を産学官等で連携・協力の下、実施する。

2. 内航未来創造プラン（抜粋）

Ⅲ. 4. (3) 海事思想の普及

- ・平成28年7月18日「海の日」を迎えるに当たっての内閣総理大臣メッセージでは、産学官オールジャパンによる海洋教育推進組織「ニッポン学びの海プラットフォーム」の立ち上げと、このプラットフォームを通じて37年までに全ての市町村で海洋教育が実践されることを目指すこととされた。
- ・海の日を中心として全国各地で国、地方自治体、内航海運事業者、海事関係団体等が行っている様々な活動に対し、地方運輸局も含めた有機的な連携の強化を推進する。
- ・海技教育機構における教育内容の見直しの結果生じる海事思想の普及の拡充の可能性を踏まえ、海技教育機構が海事思想の普及に向けてどのような活動を行っていくかについての検討を行う。

海事思想普及活動（意義と課題）

海事思想※1普及の意義

※1 海事思想：海の利用、海上交通、海洋環境、海上安全等、海に関する知識全般である。

四方を海に囲まれ、エネルギー資源を海外に依存しているなど、我が国において「海」や「海の仕事」に対する理解と関心を醸成する海事思想の普及は広範な意義を有する。

特に海洋産業は

- ・社会経済の発展と国民の生活の安定を図る基盤（海運（船員）分野）
- ・海洋産業が集積している地域の経済と雇用を支える重要な産業（造船分野）
- ・海洋資源・エネルギーの開発は、将来の日本を支える成長分野（海洋開発分野）

このような海洋産業を支えるのは、**高度かつ専門的な知識と技術をもった優秀な人材**である。

各種政府方針を踏まえた取組の課題

- ① 広く国民一般に海や船を知り、親しみを持ってもらう機会が必要である。特に次世代を担う小中学生に理解と関心を深めてもらうことが必要である。

海洋国家「日本」に住む私たちの生活に欠かすことのできない「海」や「海の仕事」について、様々なイベントを行うことが必要である。本年の「海の日」を契機に、“海と日本プロジェクト”の一環として、Children「子ども達」、Citizen「国民」等のCと、海の「Sea」をつなげ、「C to Sea プロジェクト」が起ち上げられた。

- ② 行事等だけでなく、教育現場で海洋教育を実践してもらうことが必要である。

学習指導要領の改訂等を踏まえ、教育関係者、大学等研究機関、海事関係事業者・団体とが協力して、具体的な海洋教育の実施方策が検討されていくことが重要。

➡ **海技教育機構の学校・施設、練習船は、このような課題に対し、貢献できないか。**