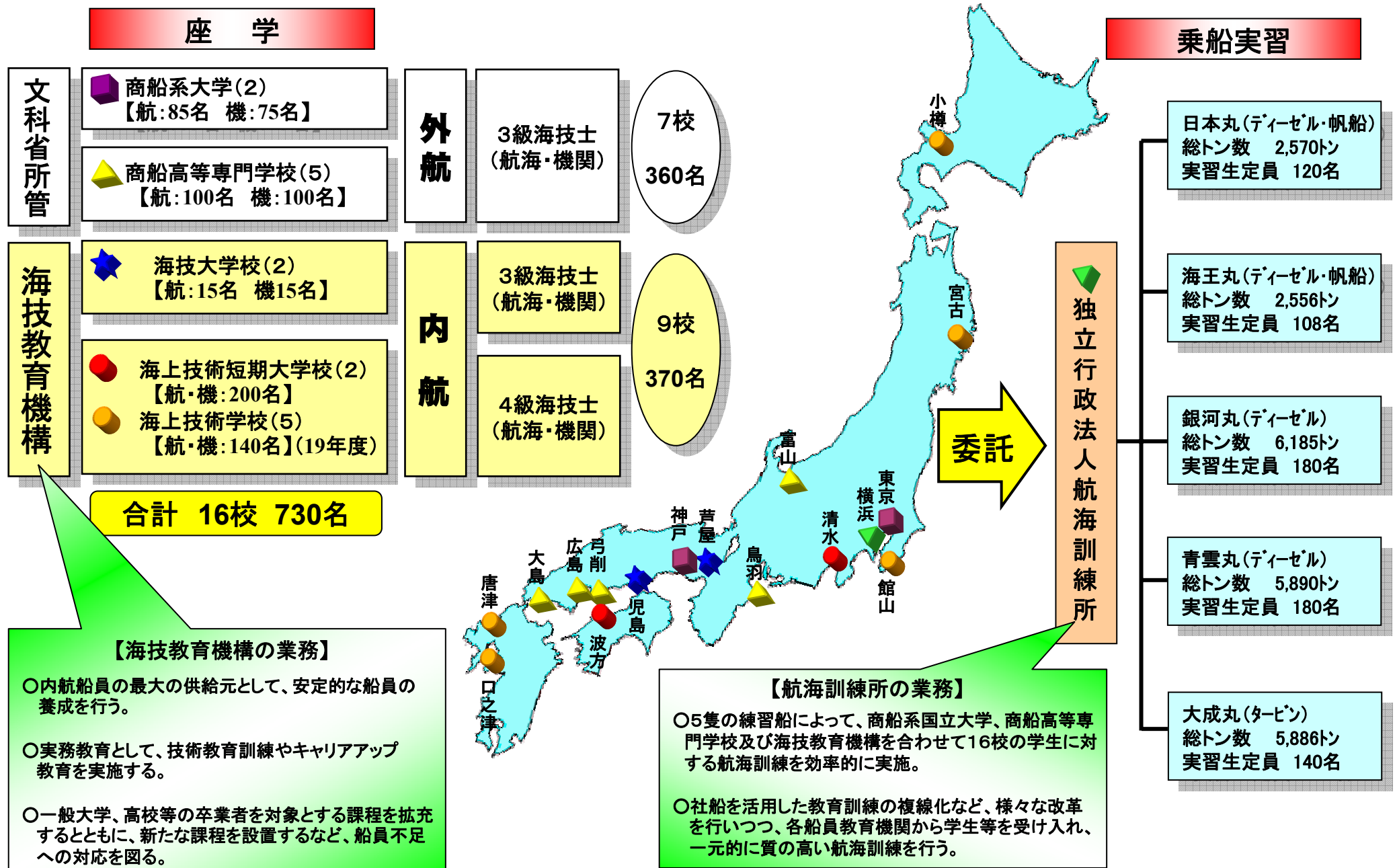


行政減量・効率化有識者会議御説明資料
(独立行政法人 航海訓練所)
(独立行政法人 海技教育機構)

平成19年10月10日(水)
国土交通省

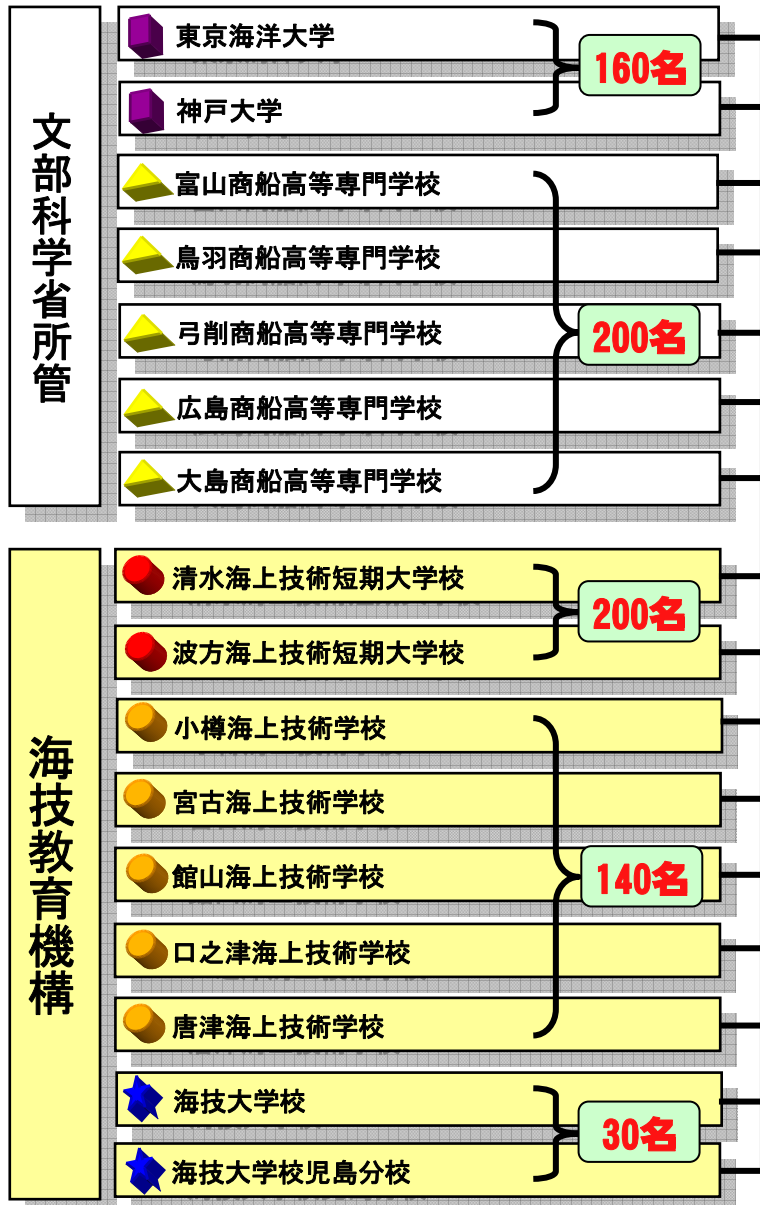
航海訓練所・海技教育機構の概要

資料5-1



航海訓練所・海技教育機構の概要

座 学



**16校
730名**

委 託

独立行政法人航海訓練所

乗船実習

日本丸(ディーゼル・帆船)
総トン数 2,570トン
実習生定員 120名



海王丸(ディーゼル・帆船)
総トン数 2,556トン
実習生定員 108名



銀河丸(ディーゼル)
総トン数 6,185トン
実習生定員 180名



青雲丸(ディーゼル)
総トン数 5,890トン
実習生定員 180名



大成丸(タービン)
総トン数 5,886トン
実習生定員 140名



国の重点施策

- 四面を海に囲まれた我が国においては、**貿易量の99%、国内貨物輸送量の38%**を海運が担い、また国内航空を上回る年間**延べ1億人が旅客航路を利用**しており、日本人船員を安定的・継続的に確保・育成して行くことは国民生活、国民経済を支える上で死活的に重要
- **外航日本人船員**はピーク時の57,000人から約2,600人へと**20分の1以下に激減**（非常時をも想定して平時から一定程度（約5,500人）の日本人が必要）
- **内航船員**は高齢化が著しく進展し（45歳以上が64%）、後継者不足が顕在化しており、**5年後に約1,900人、10年後に約4,500人程度の船員不足**が生じるおそれ
- このような状況を放置すれば、これまで「安全性が高く、環境負荷が低い」という長所を有していた**我が国海運の安定性、安全性、信頼性の確保、海技の世代間の伝承に致命的な影響**を生ずるおそれ強いことから、**日本人船員の確保・育成は喫緊の国家的課題**



- 平成19年2月から、交通政策審議会海事分科会（ヒューマンインフラ部会）において審議
「船員の確保・育成について、船員を
①集め、②育て、③キャリアアップを図り、④陸上海技者への転身を支援する
の4つの施策を柱として推進することが適切」
- 上記施策を実現するため、**海上運送法の一部改正及び所要の予算要求**を行うことにより次世代を担う船員の確保・育成を強力に推進

海上運送法の一部改正

施策の目的

- (1) 本邦外航海運事業者の国際競争条件の均衡化を通じた国際競争力の確保
- (2) 安定的な海上輸送の核となるべき日本籍船・日本人船員の確保
- (3) 船員を、「集め、育て、キャリアアップを図り、陸上海技者への転進を支援する」

制度概要(海上運送法)

安定的な海上輸送の確保に関する基本方針(国土交通大臣作成)



海上輸送確保計画(船舶運航事業者等作成)



国土交通大臣の認定

安定的な国際海上輸送の確保を図るための措置

- 課税の特例(トン数標準税制)の適用
- 適切な計画遂行の担保措置(勧告、公表等)
- 日本籍船に対する譲渡規制
- 航海命令の適用

船員の確保・育成を図るための措置

- 国の資金の確保
- 船員関係法令の特例措置
- 船員教育機関の協力

船員確保・育成等総合対策事業

217百万円
(前年度 81百万円)

海上運送法等の一部改正による船員確保育成対策の強化を踏まえ、船員の計画的雇用、外航日本人船員（海技者）の確保・育成等を推進するとともに、海事地域における人材確保連携事業を実施する。

〈船員を取り巻く状況〉

- 外航日本人船員は、厳しい国際競争の中、30年間で約5万7千人から約2,600人へと極端に減少。
- 内航船員は、高齢化が著しく(45歳以上が64%)、将来的に約2割程度の船員不足が生じるおそれ。

〈基本的考え方〉

予算制度の軸足を従来型の離職者対策から、次世代を担う船員の確保・育成に大転換

- 中小・零細事業者が大多数を占める内航海運事業者及び中小外航海運事業者に対する船員確保・育成策に重点化。

〈船員確保・育成等総合対策事業の内容〉

海上運送法上のスキームにより、国土交通大臣の基本方針に従って船員確保育成に係る計画を認定

船員を①集め、②育て、③キャリアアップを図り、④陸上海技者への
転身を図るための措置を支援するとともに、海事地域の振興を図る。

集める

船員計画雇用促進等事業（助成事業の拡充・強化）

- 新たな船員供給源（退職自衛官、女子船員等）からの船員確保・育成の推進、資格取得の支援
- 船員の計画的採用及び育成の促進。海上運送法による計画認定を受けた事業を優先・優遇
- 船舶管理会社等によるグループ化を活用した船員の計画的な確保・育成の推進

海へのチャレンジフェア

- 就職面接会と海事産業のPR

海技者人材確保促進調査

- 陸上海技者の資格のあり方に関する調査等

陸上海技者への転身を支援する

育てる

外航日本人船員（海技者）確保・育成事業（継続）

キャリアアップを図る

海事地域の振興

海事地域人材確保連携事業

- 財政力の弱い海事都市における海事関係の人材確保・育成に資する取り組みを支援

整理合理化案のポイント②

事務・事業及び組織の見直しに係る具体的措置

航海訓練所

第2期中期計画に加え、交通政策審議会海事分科会及び平成18年度に設置された「船員教育のあり方に関する検討会」の検討結果を踏まえ、見直しを実施（別紙のとおり）

海技教育機構

第2期中期計画に加え、交通政策審議会海事分科会及び平成18年度に設置された「船員教育のあり方に関する検討会」の検討結果を踏まえ、以下の見直しを実施

- **宮古校の専修科への切り替え**（平成20年度から募集開始）
- **上級海技士資格取得コースの見直し**（第2期中期計画期間中（H18～22）に入学定員のスリム化を図る）
- **授業料の段階的な引き上げ**（2年毎に行い、公立高等学校の水準に引き上げる計画）
- **本部と各学校（9校）の人員配置の見直し**（第2期中期計画期間中（H18～H22）に一層の効率化を図る）
- 一般管理費の削減（第2期（H18～H22）において6％）
- 業務経費の削減（第2期（H18～H22）において2％）
- 人件費の削減（第2期（H18～H22）において5％）

航海訓練所改革案のポイント（別紙）①

「船員教育のあり方に関する検討会」の報告内容			措置状況	備 考
1	社船を活用した訓練の複線化	推進	次期通常国会において海上運送法を改正 社船による訓練の実施に係る大臣認定を受けた事業者については、航海訓練所による遠洋航海を必要としないこととする	
2	帆船実習の義務付け	廃止	改正海上運送法施行時まで、省令改正等により措置	
3	帆船実習の時期・期間	見直し	19年度内に航海訓練所と委託機関との間で対応策について協議、対応可能な部分から前倒しで実施の上、20年度内に一定の結論を得ることとする	
4	タービン練習船の廃止及び小型練習船の導入	検討	19年度中に技術専門家による検討委員会を設置 具体的導入方策について、20年度に海事局予算で調査費を要求	1. 燃料効率が低いタービン船の廃止により国費を縮減 2. 陸上におけるタービン訓練に係るシステムを構築

航海訓練所改革案のポイント（別紙）②

「船員教育のあり方に関する検討会」の報告内容			措置状況	備 考
5	船社と教育訓練機関との連携	強化	19年度中に、定例的な意見交換の場として、外航連絡会議、内航連絡会議(仮称)を設置の予定	日本船主協会等との連携推進
6	自己収入の拡大	調整	20年度から、訓練委託費(現行1人・1月、3,000円)について段階的な引き上げを図ることとして、関係教育機関と協議を開始	文部科学省系教育機関は反対 今後要調整
7	陸上就職決定者等に対する遠洋航海の廃止	調整	陸上就職決定者等海技資格を必要としない者に対する遠洋航海等(6ヶ月～1年)の義務付けの廃止。それによる国費の縮減	文部科学省系教育機関は反対 今後要調整
8	練習帆船の有効活用	推進	青少年をはじめとする一般国民を対象とする体験クルーズを20年度から本格的に実施。また、海の月間、夏休み等において積極的なPRの展開を図る	19年度 試行4回
9	外国人船員教育	実施	19年9月航海訓練所とフィリピン国アジア太平洋海事大学との間で「航海訓練に係る協力関係に関する協定書」を締結、10月1日から実習訓練を開始。引き続き実習規模の拡大に向け調整	30名×2ヶ月 19年度寄付金収入 1,500万円

論 点

航海訓練所

各船員教育機関から学生を受け入れ練習船により一元的に航海訓練を行う機関

独立行政法人で行
うことの必要性に
ついて検討

- 海洋国家である我が国にとって、船員の確保・育成策について、強化することが必要
- 航海訓練の実施は、**国際条約（STCW条約）**で必要事項として義務付けられており、国がその履行につき責任を負う
- 学校教育の一環として行われるものであることから、特定の会社等の利害につながらないよう**公正・中立な者が実施**することが不可欠
- 航海訓練所は、**5隻の練習船**によって、国立の機関である商船系国立大学、商船高等専門学校及び海技教育機構を合わせ**16校の学生に対する航海訓練を効率的に実施**
- 海運企業の**大部分は中小零細企業**であり、離島航路を含むこれら企業には、自らの費用で新たに船員を養成する余裕はない。STCW条約を遵守しつつ、海洋国家に不可欠な船員の養成を行うためには、今後とも基本的に国が責任をもって船員の養成を推進する現在の体制を維持することが必要

整理合理化案見直しの考え方②

論 点

航海訓練所

事務・事業や組織の重点化に伴う、重要度の低い事務・事業や組織の廃止・縮小・効率化

- **練習船隊の構成の見直し**、定員の適正化など組織面について一層の合理化・効率化に向けた体制の整備を図る
- **社船を活用**した教育訓練の複線化の推進
- 自己収入の拡大を図る

帆船訓練については、必要性が低下しているため廃止を検討

- 帆船訓練は、船舶職員に必要不可欠なリーダーシップ、協調性、責任感、忍耐力といった資質を涵養する上で大変有効であり、引き続き実施することが必要
- 帆船は**内航用ディーゼル機関を搭載し、実習の大半は汽船と同様**となっており、帆船訓練のみを実施している訳ではない
- **帆船実習の義務付けを廃止**するほか、帆船実習の時期・期間の見直しについて関係者間で検討
- 日本人船員の確保・育成策の具体的な施策の一つとして海への関心を高めることを目的とした**帆船の有効活用を推進**
- 船社や船員教育機関など関係者の多くが帆船訓練を実施することが望ましいと考えている

整理合理化案見直しの考え方③

論 点

海技教育機構

座学により主として新人内航船員を養成するとともに船員のキャリアアップ等の再教育を行う機関

独立行政法人で行うことの必要性について検討

- 海洋国家である我が国にとって、船員の確保・育成策について、強化することが必要
- 近い将来、船員不足が深刻化することが確実視されている中、**内航海運企業の大部分は中小零細企業であり、自社での十分な船員養成ができないことを踏まえれば、内航船員の養成は海技教育機構以外には実施できない。**
- 大手外航船社において、一部の教育を実施しているが、**幅広いキャリアアップ教育に対応できる機関は海技教育機構だけである。**

事務・事業や組織の重点化に伴う、重要度の低い事務・事業や組織の廃止・縮小・効率化

- 組織の簡素化、定員の適正化、業務の外部委託など組織面について一層の合理化・効率化を図る
- 宮古校の専修科への切り替え
- 授業料の段階的な引き上げ

整理合理化案見直しの考え方④

論 点

校舎の統廃合による効率化

- 安定した船員の確保を図る上で、各地域と密接な関係にある海上技術学校及び全国を3ブロックに分けて配置している海上技術短期大学校を維持していくことが必要
- 内航船員の確保・育成は喫緊の課題であり、**養成規模の縮小につながる統廃合はできない**

海技教育機構

船員再教育事業について、海運業界からの適正な受益者負担

- 現在においても一定の受益者負担が行われているが、適正な受益者負担を求める方向でさらに検討を進めるとともに、**新課程の創設にあたっては、適正な負担を導入**

整理合理化案見直しの考え方⑤

論 点

府省横断的な統合や、国交省所管の研究開発を行う複数の独法について一元管理を行うことの合理性に着目した1機関への統合（海技教育機構との統合等）

航海訓練所

海技教育機構

- 海技教育機構の行う座学教育と航海訓練所の航海訓練は、業務内容が明確に相異しているだけでなく、航海訓練所は、国立大学等の共同利用施設としての機能を持っていることから、文科省系の教育機関と海技教育機構の中立性・公平性の維持が不可欠であるが、統合により困難となるおそれがある
- 統合した場合、組織が必要以上に肥大化し、組織管理上の問題が大きい

世界の船員教育

主要海運国では、船員教育は国又は公的主体が実施。
乗船実習についても、多くの国で国の負担により実施されているが、一部、船社負担により行われている例もあり。

国名	教 育 レベル	設置数	教育期間	教育対象	官・民別	授業料	乗船実習		備 考
							実習船	業界負担	
日本	大学	2校	4. 5年	新人教育	国立大学法人	有料	練習船		文部科学省所管 乗船実習は(独)航海訓練所で実施 (独)海技教育機構
	高専	5校	5. 5年	新人教育	独立行政法人	有料	練習船		
	短大	2校	2年	新人教育	独立行政法人	有料	練習船		
	高校	5校	3. 5年	新人教育	独立行政法人	有料	練習船		
	大学	2校	～2年	新人・再教育	独立行政法人	有料	練習船		
韓国	大学	2校	4～5年	新人教育	国立	有料	練習船・商船	○	練習船実習のみ国費負担
アメリカ	大学	1校	4年	新人教育	国立	無料	練習船・商船	○	練習船実習のみ国費負担
	大学	6校	3～4年	新人教育	州立	有料	練習船・商船		乗船実習中は船社から手当が支給
UK	大学	4校	3～4年	新人教育	公立	有料	商船	○	学生は船社に入社した後に入学するため、学費は船社負担(一部国の補助有り)
ドイツ	大学	6校	3～4年	新人・再教育	州立	無料	商船		乗船実習は国費負担
	短大	2校	1.5～2年	新人教育	州立		商船		
デンマーク	大学	1校	1.5～2年	新人・再教育	国立	無料	練習船・商船	○	航機両用教育
	短大	4校	4. 5年	新人教育	国立	無料	練習船・商船	○	
	学校	15校	2. 5年	部員	国立	無料	商船	○	乗船実習は船社負担かつ、実習生へ手当の支給
ノルウェー	大学	1校	3～4年	新人教育	国立	無料	商船	○	
	短大	4校	2～3年	新人教育	国立	無料	商船	○	