

2 海洋立国を支える人材の確保・育成

第1節 海洋立国を支える人材の確保・育成について

四面を海に囲まれた我が国において、外航海運は輸出入貨物の99.6%（2014年、トン数ベース）、内航海運は国内貨物の約4割（2013年度、トンキロベース）、産業基礎物資の約8割の輸送を担うとともに、国内海上輸送は年間約9千万人が利用しており、海運業は我が国の経済、国民生活に大きな役割を果たしている。こうした海運の安定輸送は、高度な船舶運航技術を持つ船員はもとより、船員の経験を有し、陸上で活躍する海技者や、船舶交通の難所において、船舶を安全に導く水先人に支えられており、これら人材の確保・育成は極めて重要である。

また、我が国造船業は、高い国内生産率を維持して我が国の輸出を支えるとともに、船舶の部品や船用機器等を製造する関連産業が地域に集積する裾野の広い労働集約産業として、地方の経済と雇用の支柱となっており、当該役割を担う造船業を支える人材の確保・育成も極めて重要である。

本章では、海事局が現在取り組んでいる海洋立国を支える人材の確保・育成策について記述する。

第2節 船員の確保・育成

船舶の運航は、これに乗り組む船員によって支えられている。我が国海運の人的基盤であって、高度な技術者である船員の確保・育成は、今後、生産労働人口が減少することが見込まれる中、海運の安定性・安全性・信頼性の確保、海技の世代間の安定的な伝承等の観点から、「海洋国家」である我が国にとって益々その重要性が高まっている。こうしたことから、内航・外航船員それぞれ以下のような現状に対応した政策を行う必要がある。

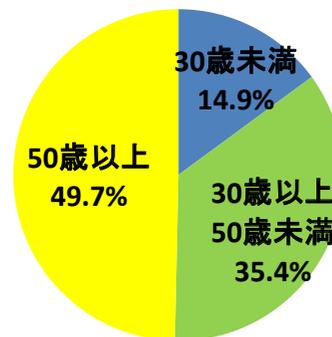
（1）船員の現状と課題

内航船員については、船員教育機関の卒業生を中心としながら、外航、漁業分野からそれぞれ固有の事情により離職者が多数発生し、それを内航が吸収する形で船員が供給されてきたこと、職業選択において若者の船員志向が十分でなかったこと等を背景に船員の高齢化が進展した。平成25年において総数約2万7千人のうち50歳以上が約50%（図表2-1）、60歳以上が約20%と高齢化が著しいことから、

大量離職に伴う担い手不足が生じないよう、十分な数の若年船員を確保・育成することが必要である。

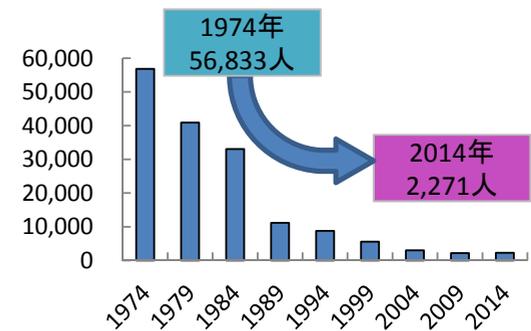
外航日本人船員については、急速な円高等によるコスト競争力の喪失から外国人船員への置き換えが進み、昭和49年の56,833人をピークに大きく減少してきた。近年その数は横ばい傾向にある（図表2-2）ものの、我が国商船隊における割合は約4%に過ぎず、経済安全保障等の観点から、一定数の確保・育成が必要である。また、新たなエネルギー輸送増加に対応するため、必要な能力等を有する船員を育成することが必要である。更には、我が国商船隊の約90%を占めるアジア人船員についても、優秀な船員を確保することが必要である。

図表2-1 内航船員の年齢構成比（2014年10月1日現在）



（出典）海事局調べ

図表2-2 外航日本人船員数の推移



（出典）海事局調べ

（2）日本人船員の確保・育成に向けた取組

船員を確保・育成するには年月を要するため、中・長期的な視野に立った取組を行う必要がある。そのためには、船員教育機関における船員養成の促進、船員の需要増に対応するための船員教育機関以外からの就業の促進、船員志望者の就職の機会の拡大、及び船員志望者の裾野の拡大といった施策が必要となる。

国土交通省では、船員教育関係者等との緊密な連携・協力の下、様々な取組を実施している。

① 船員教育機関における船員の養成

船員の教育訓練については、(独)海技教育機構(※1)における学科と(独)航海訓練所(※2)の練習船による乗船実習とを組み合わせる形で国が責任を持って船員を養成してきているところであるが、船員供給の中心を担うこれらの船員教育機関の更なる機能強化を図るため、2016年4月にこれらを統合し、座学と乗船実習とを一貫して行う船員総合養成機関とする。統合後は(独)海技教育機構の入学定員について拡大を予定している(後述)。

また、海運業界のニーズに応じた即戦力・実践力を備えた若手船員を育成するため、2014年度からは内航貨物船に近い船型の練習船「大成丸」を就航させ、実践に即した訓練を実施している(後述)。



内航船員の養成を目的とした練習船「大成丸」

② 船員教育機関以外からの就業の促進

内航船員の高齢化に対応し、若年船員を確保するためには、既存の船員教育機関に加え、新たな船員の供給源を確保することも必要である。このため、海技資格(※3)のうち、最も初級である6級海技士の資格が短期間で取得できる短期養成制度について、既存の6級海技士(航海)に加え、2014年10月に6級海技士(機関)の短期養成制度を新設するとともに、当該養成課程において社船実習を行う事業者に対し、実習に要する費用の一部を助成し、船員教育機関以外から船員への就業拡大にも取り組んでいる。

③ 就職機会の拡大

船員志望者の就職機会の拡大を図るため、海運事業者と求職者との雇用のミスマッチの解消を図ることを目的として、海運事業者及び求職者等が一同に会する機会を設け、企業説明会及び就職面接会等を行っている。

また、高齢化が進む内航海運業界での円滑な若年層の入職・世代交代に向けて、計画的に新人船員を雇用する事業者に対し、6ヶ月間助成金を支給している。



海運事業者による就職説明会の風景

外航船員については、就職活動中の船員教育機関新卒者等を対象に、実際の外航商船で乗船研修、実習等を実施し、特に中小外航船社での即戦力となる船員へのキャリア形成、就職支援を行うことにより、雇用促進を図っている。

④ 船員志望者の裾野の拡大

船員を志望する者の裾野を拡大するため、小中学生をはじめとする若年層の海への関心を喚起するため、帆船等練習船の一般公開、出前講座、体験乗船の実施など、海の職場の魅力のPRに努めている(後述)。さらには、船員を志す学生に対し、実際の民間船に乗船して内航船の職場を体験するインターンシップ等も行っている。

(3) 優秀なアジア人船員の確保・育成

国土交通省では日本商船隊への主要な船員供給国である東南アジア4カ国(フィリピン、ベトナム、インドネシア、ミャンマー)を対象に、2010年度からODA事業として船員教育機関の教官を日本に招き、我が国教育機関において座学研修及び乗船研修を実施することによって、教官の資質向上を図っている。

- ※1 船員及び船員志望者に対し、船舶の運航に関する学術・技能の教授を行う機関(海上技術学校4校、海上技術短期大学3校及び海技大学の計8校)。
- ※2 商船に関する学科を置く国立大学、国立高等専門学校及び独立行政法人海技教育機構の学生及び生徒等に対する航海訓練を行う機関。
- ※3 船長、機関長等の船舶職員として船舶に乗り組ませるべき者の資格。

第3節 (独)海技教育機構と(独)航海訓練所の統合

2016年4月に両法人が統合し、学科と乗船実習を一体的に行う我が国最大の船員教育機関が誕生する。統合法人は「(独)海技教育機構」の名称を引き継ぎ、その本部は横浜市に置くこととしている。この統合により、次のような政策実施機能や、業務の質と効率性の向上を図ることができると期待されている。

① 教育内容の高度化

学科と実習を通じて一貫したカリキュラムを策定するとともに、教員、練習船やシミュレータ等のリソースを相互に活用する。

② 広報など発信力の強化

大型の練習船を擁する魅力を増した学校であることを最大限活用し、学生募集や海事思想の普及を強化する。

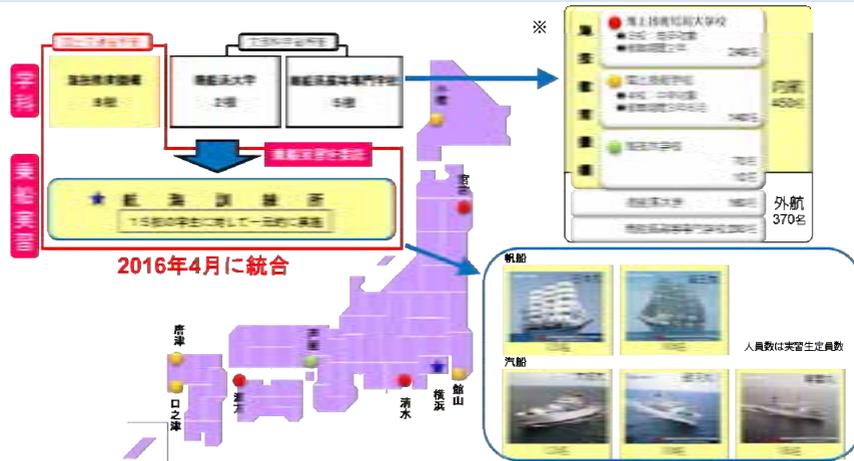
③ 柔軟な組織運営

規模の大きい組織となることにより、重点的・弾力的な予算配分を行い、教育環境をより計画的、効率的に整備する。

この新たに誕生する海技教育機構は、船員養成の核となり、海洋立国日本を支える若手船員の確保、育成を着実に推進していく。

なお、海技教育機構の入学定員については、2014年度から拡大を図っており、統合法人が誕生する2016年度には、2013年度比で40名増の390名とする予定である。

図表2-3 船員教育機関の概要



※ 海技教育機構の定員は2015年4月現在。

第4節 造船業における人材育成・確保について

我が国造船業は、高い技術力と製造現場の高度な技能によって、省エネ等の性能や品質に優れた船舶を供給するとともに、多くが地方に生産拠点を有し、船用工業をはじめ裾野の広い産業として、地方の経済と雇用を支えている。

世界的な経済発展に伴う海上荷動量の増大により、世界の造船市場は中長期的に拡大することが見込まれている。我が国造船業が、この世界の成長を取り込み、更なる発展に結びつけていくためには、省エネをはじめとする技術力の更なる強化等とともに、それを支える人材の確保・育成が不可欠である。

国土交通省では、産学官による検討会を立ち上げ（平成26年8月）、造船業の人材確保・育成についての基本的方針を取りまとめた。今後は、産学官が連携を強化しながら、それぞれの役割での取組を推進していくこととしている。

図表2-4 造船業の人材確保・育成に関する取組の例

○担い手の拡大
・造船業と教育機関のネットワークの再構築

造船の「ものづくり」に触れることで、造船業の魅力を体感し、造船業を目指す若者の拡大を図る。(生徒・学生に対するインターンシップ、教員・進路指導者に対する現場研修等)

造船会社 (設計、加工・組立て) と **教育機関** (生徒・学生、教員) の連携が示されています。インターン・現場研修、設計、加工・組立て、造船業への就職拡大のサイクルが描かれています。

・造船の「ものづくり」の魅力発信

小学校の社会科見学、中学校の総合学習に「造船」を採用

○女性の活躍促進、職場環境の改善 (榑大島造船所の例)

活躍する女性技能者(溶接、ぎょう鉄(曲げ加工)、1,200tプレス)

女性用施設の充実(写真は女子寮)

○人材育成

・設計技術研修 (サテライト講座)

造船所の若手技術者を対象にテレビ会議システムを活用した「船舶海洋工学研修」の実施。(海上技術安全研究所)

・地域での共同研修

研修風景(ぎょう鉄(曲げ加工)、溶接)

安全体感研修、修了式

・造船技能大会

入賞者の表彰(今治市長より)

4月に今治市で開催された造船技能コンクール

第5節 水先人の安定的な確保について

水先人（パイロット）については、主な供給源である外航日本人船長の減少による将来的な水先人不足に対応するため、2007年の免許制度改革により、船長未経験者でも、水先人になれる道を開き、若年水先人が着実に誕生してきている。（詳細は第Ⅱ部第4章「航行安全を支える水先業務」参照）



しかし、水先人の高齢化の進展により、水先人不足が現実味を帯びてきているのに対し、特に、業務実態の厳しい内海水先区や、業務量が少ない中小水先区では、免許取得者が募集人数に満たない状況であり、水先人の安定的な確保・育成が急務となっている。

そのため、国土交通省では、「水先人の人材確保・育成等に関する検討会」を設置（本年4月）して検討を行っており、年度内に行うとりまとめに基づいて、今後、必要な施策を実施していく。

第6節 次世代海事産業の担い手育成

次世代の海事産業の担い手を育成し、青少年を中心に海への興味・関心を喚起し、海の仕事の魅力や重要性について認識を深めてもらうため、国土交通省と海事関係団体等が協力し、ポータルサイト「海の仕事.com」を運営している。

(<http://www.uminoshigoto.com>)

「海の仕事.com」では海の仕事を分かりやすく紹介するとともに、月に2回、練習船の一般公開やヨット体験教室などのイベントの告知の他、海事施設見学会等の報告をトピックスとして掲載するなど、多様な取組を紹介している。



船員への第一歩

～海上技術短期大学校新入生より～



国立清水海上技術短期大学校 1年

平山 楓



私は、水族館の飼育員になろうと思っていたのですが、パンフレットに載っていた船員（乗組員）を見たとき、『カッコイイ』と思い興味を持ちました。

船員についていろいろと調べていくうちに、その仕事にとっても魅力を感じ、海に関係する仕事に就きたいと考えて、船員になろうと決意しました。そこで、船員になる一番の近道だと思い国立清水海上技術短期大学校のオープンキャンパスに参加したところ、学校の雰囲気良く、楽しそうだったので進学を決めました。



国立清水海上技術短期大学校入学式



入学生を代表して宣誓

入学して女子学生が少ないことに驚きましたが、寮生活を共に過ごす内、今ではみんな仲良くなり、楽しい学校生活を送っています。

授業や実習が本格的に始まり戸惑うこともあります、『これから船員になるんだ』と実感が湧いてきました。

2年後は、同級生（仲間）全員そろって卒業し、船員になれるよう頑張っていきたいと思います。



清水校における実習風景



学校生活でのひとコマ