

## 第 4 章 海事人材の確保・育成

### 第 1 節 海事人材の確保・育成の重要性

海洋立国日本——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% (2016 年、トン数ベース)、内航海運は国内貨物の約 44% (2015 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。また、我が国造船業は、高度な技術力に裏打ちされた高性能・高品質の船づくりにより、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、船舶の部品や舶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いる。さらに、これらの海事産業にとって、中長期的な成長が見込まれる海洋開発分野は新しい市場であり、その獲得を目指すことが重要である。

海運の安定輸送については、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、こうした人材の確保・育成は極めて重要である。

また、造船分野においては、造船業を支える高度な専門技能を身につけた現場技能者と、顧客の多様なニーズに応える設計や新船型開発を行う技術者を確保・育成することに加え、海洋開発の市場を獲得するため、不足しているこの分野の技術者の育成と確保が喫緊の課題である。このことから、造船分野における人材の確保・育成は、強い産業、高い成長、豊かな地方を目指す「海事生産性革命」(第 1 章参照)の柱となっている。

このように、人材の確保・育成は我が国の成長において必要不可欠な要素である。

優秀な人材の確保・育成は、どの産業にとっても重要な課題となる時代であることから、国土交通省では、本章に記述する取組みを通じ、海洋立国日本の要となる海事人材の確保・育成を強力に推進する。

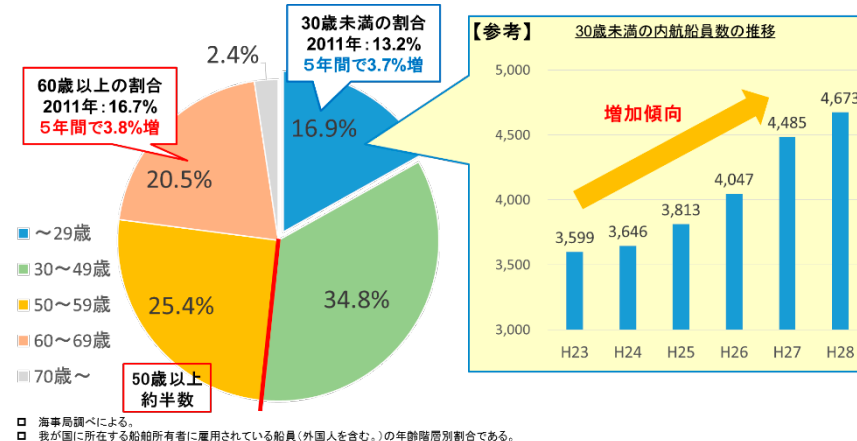
### 第 2 節 船員の確保・育成

前述のとおり、海上輸送は我が国の経済、国民生活に重要な役割を果たしており、船員は我が国海運を支える人的基盤であることから、国土交通省では、内航船員・外航日本人船員のそれぞれについて、以下のような現況に対応した取組みを実施している。

#### (1) 内航船員

内航船員は、外航海運など他分野から船員が供給されてきたことなどを背景として 50 歳以上の割合が約半数を占めるまでに高齢化が進展している。近年の若年船員を増加する取組により、30 歳未満の内航船員数は、2007 年に 3,405 人であったものが、2016 年には 4,673 人と 1,268 人増加し、その全体に占める割合も 11.3% から 16.9% に増加するなど、改善してきているところである。(図表 I-4-1 参照)

図表 I-4-1 内航船員数の年齢構成 (2016 年)



若年船員を増加させる取組みとして、内航船員の主要な供給源である海上技術学校・短大の定員の過去最大規模(390名)への拡大、海事産業次世代人材確保・育成推進協議会等の協議会と連携した水産系高校生に内航船員の就業を体験してもらうインターンシップの実施や、内航海運事業者と求職者等が一堂に会する就職面接会等の開催、練習船による基本訓練と民間社船による実践的な訓練を組み合わせた新たな6級海技士養成を開始し、就業ルートの拡大に取り組んでいる。

また、2008年度より船員未経験者を計画的に確保・育成する事業者を支援(「船員計画雇用促進等事業」)しており、これまで延べ3,475人が船員として雇用された。2017年度からは新たな支援制度を創設し、事業者間の連携や規模拡大により、自律的・持続的・安定的な船員の確保・育成体制の構築に取り組む事業者を支援することとしている。



就業体験（インターンシップ）

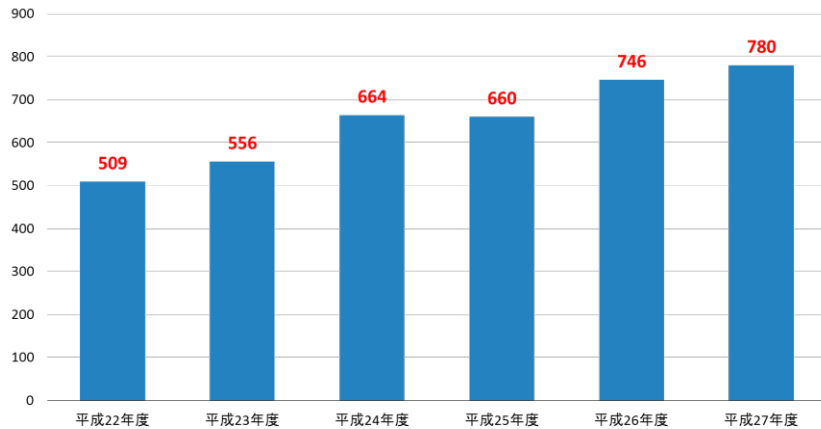


就職面接会等



これまでの取組により、海上技術学校や水産高校等の卒業生を中心に、新規学卒者の内航への就職は増加傾向となっている。

図表 I-4-2 船員教育機関における内航船員新規就業者数の現状



海事局調べによる。  
商船系大学、水産大学校、東海大学、商船系高専、海上技術学校、海上技術短期大学校、海技大学校、海洋系高校（専攻科含む）、6級海技士養成課程修了者

(2) 外航日本人船員

外航日本人船員については、プラザ合意後の円高の進展による外国人船員とのコスト格差の拡大から、2009年には2,187人まで減少した。以降、ほぼ横ばいで推移し、2016年は2,188人であるが、我が国商船隊における日本人船員の割合は約4%に過ぎない。経済安全保障の観点からは一定数の日本人船員の確保・育成が必要であるものの、近年の歴史的な海運不況下において厳しい国際競争にさらされている外航海運事業者の経営状況も相まって、大幅な増加には至っていない。また、先端技術を要するLNG燃料船の運航や、陸上での船舶管理等、外航日本人船員の活躍の場は広がっており、求められる知識・能力が変化している。

現在、外航日本人船員を確保・育成するため日本船舶・船員確保計画やトン数標準

税制を活用するとともに、外航船員を目指す若年者を対象にキャリア形成支援等を実施している。

(3) 海技教育機関における新たな取組

前述の海上技術学校及び海上技術短期大学校等の学校を全国に配置する（独）海技教育機構（以下、海技教育機構）は、2016年4月の統合から1年を迎え、現在、学校及び大型練習船を活用して、船員の確保・育成を目的に、主に次のような教育を実施している。

学校での教育について、海上技術学校及び海上技術短期大学校では、主に内航船の運航に必要な四級海技士資格取得のための座学教育を実施し、理論の習得に努めている。海技大学校においては、海上技術学校及び海上技術短期大学校の卒業生を対象として、主に外航船の運航に必要な三級海技士資格取得のための教育のほか、海運会社のニーズに対応して、就労船員を対象とした上級の海技資格取得を目的とする教育や、シミュレータ等を活用して、船舶機器の技術革新に対応した水先人の養成をはじめとする実務教育を実施するなど、多岐にわたった教育を実施している。

また、大型練習船では、運航技能の習得を目的に、海技教育機構のほか、商船系大学及び高等専門学校の学生等に対して、海運業界のニーズを踏まえながら、国際条約や国内法に基づく航海訓練を一元的に実施し、優秀な船員を育成している。

海技教育機構は、今後も教育の更なる充実に取り組むとともに、海運業界など関係機関との連携のもと、船員の確保・育成に努めることが期待されている。

図表 I-4-3 船員教育機関の概要

船員教育機関の概要

○船員となるための海技士免状（国家資格）を取得するには、学科（理論の習得）と乗船実習（運航技能の習得）が必要。これらを、次の船員教育機関が役割分担の上で、連携して実施。  
 ・学科を教える：（独）海技教育機構8校、商船系の大学2校及び高専5校  
 ・乗船実習を、上記15校に対して一元的に行う：（独）海技教育機構練習船5隻

