

海技人材の確保のあり方に関する検討会とりまとめ(概要) (R7.6)

海技人材の確保のあり方を取り巻く環境の変化

●船員不足の深刻化

- ・有効求人倍率は近年大きく上昇。直近は4倍を超える状況。
- ・船員の働き方改革による適正な就労体制の確保等が進み、船員一人当たりの総労働時間は近年減少。

●海技人材のニーズの変化

- ・外航を中心にマネジメント能力を有する人材ニーズの高まり。
- ・新燃料船(アンモニア・水素等)への移行、自動運航船の実用化等を見据えた海技人材の確保・育成の必要性。

●海技人材の養成ルート現状

- ・現在の養成ルートは、**中学・高校の新規卒業生の受入れを前提**としたものが多く、3級・4級海技士養成が中心。
- ・船員養成機関の多くは**応募者数が減少**傾向。水産高校では**応募者数が定員を下回る**状況。
- ・船員養成の中核を担う(独)海技教育機構(JMETS)においては、**学校教員や練習船の教官・乗組員の不足、大型練習船や学校施設の老朽化**等の課題に直面。

●船員の労働環境改善の必要性

- ・船員の働き方改革が着実に進展する一方、若手船員の定着促進は引き続き重要な課題。女性を含む多様な働き方に対応する環境整備が必要。

我が国の国民生活・経済を支える海上輸送を、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**海技人材の確保の今後のあり方**として、**5つの方向性に沿って、対応策を講じていくことが必要**

5つの方向性と対応策

①海技人材の養成ルートの強化

海技人材の確保の基幹的な役割を担う船員養成機関による養成ルートを、社会経済情勢の変化や海技人材のニーズの変化等にあわせて強化。

- (1) **一般大学の卒業生に対応する養成ルートの強化**
 - ✓ JMETS海技大(3級(一般大卒))のさらなる拡大
- (2) **水産高校との連携強化(4級・5級)**
 - ✓ 入学志願者の拡大に向けた方策の検討
- (3) **陸上からの転職者等を念頭に置いた養成ルートの強化**
 - ✓ 5級海技士養成の拡大策の検討
 - ✓ 6級海技士短期養成課程による養成数の拡大 等

● JMETSの養成基盤の強化

- ✓ 海技教育機構と採用船社の役割分担、学校運営のあり方、練習船隊のあり方などの見直し
- ✓ 関係者の協力による財務基盤の安定化 等

(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より

②海技人材確保の間口の拡充

今後の少子化の進展等も見据え、**陸上からの転職者等も視野**に入れて海技人材の確保の間口を拡充。

- **船員職業安定制度の見直し**
 - ✓ 地方公共団体による無料船員職業紹介事業の導入
 - ✓ 船員の募集情報提供事業の制度化と求人等に関する情報の的確な表示 等
- **ハローワークと地方運輸局等の連携強化**
- **海のハローワークネット・求人票の改善**
- 退職海上自衛官の活用推進 等

③海技人材の養成・就業拡大に向けた訴求強化

- 官労使が一体となった情報発信等の強化に向けた戦略の検討・策定
- 海技免状保有者へのアプローチ強化

④海技人材の多様な働き方の促進と職場環境の改善

- 快適な海上労働環境の形成の促進
- 女性船員の活躍推進のための環境整備
- ハラスメント対策の充実
- 育児・介護に参加するための環境整備 等

⑤新燃料に対応可能な海技人材の確保・育成

国際基準の整備を待つことなく、我が国として新燃料(アンモニア・水素等)に対応可能な船員の教育訓練体制を整備するための基本的考え方を整理。

船員養成ルート 현황

主な船員養成機関



進学



就業



一般大学卒業生	JMETS海技大(29人)
中学 高校 卒業生	商船系大学(40人)
	商船系高専 (116人)
	JMETS海技短大・海技学校 (297人)
陸上からの 転職者等	水産高校 (305人) (専攻科を含む)
	6級海技士短期養成機関 (86人)

外航(※)	内航
3級海技士 (コンテナ船(10万トン級)の 二等航海士 等)	3級海技士 (RORO船・カーフェリー (1万トン級)の 船長 等)
※就職後、船長になるために 1級海技士資格の取得まで 目指す。	
	4級海技士 (油タンカー (3千トン級)の 船長 等)
	5級海技士 (一般貨物船(499トン)の 船長 等)
	6級海技士 (一般貨物船(499トン)の 一等航海士 等)
(R5) 185人	761人

※ ()内の人数は、船員への新規就業者数(R5)

船員総数(R5) 2,017人 28,629人

今後の取組みの概要

