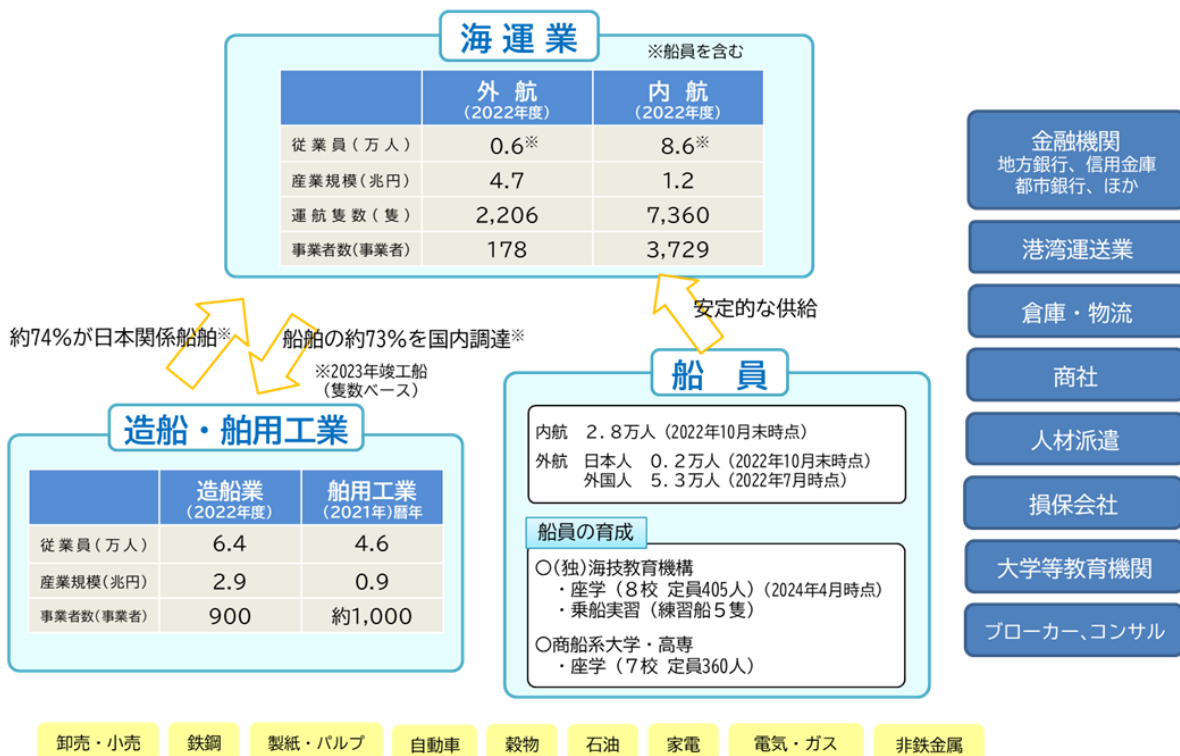




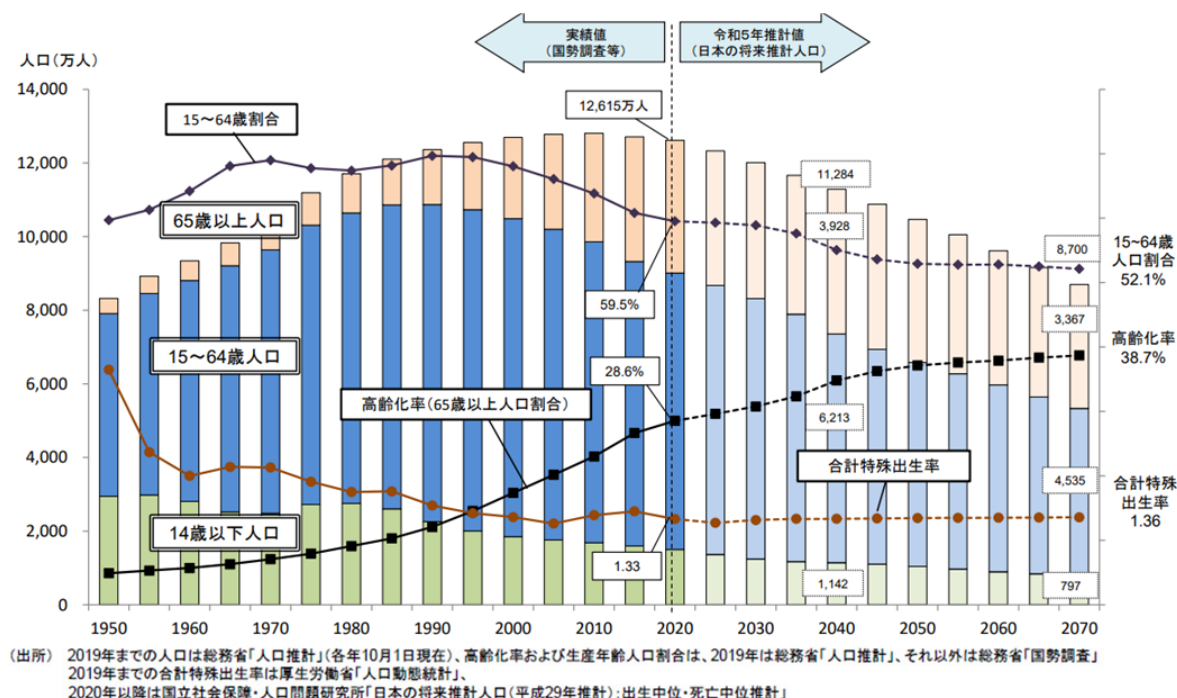
我が国の海事産業を支える人材

- 我が国では造船業・船用工業と海運業を中心に、研究機関、金融、商社などの幅広い分野が密接に関連し、船を動かすために多くの者が携わっている。
- 海事に関するほとんど全ての業種が国内に揃い、かつ、多数の企業、機関が集積し、厚い層を形成している例は世界にも類がない。この密接な連携により、大きな経済効果や多くの雇用効果を生み出してきた。



我が国の少子高齢化と総人口・生産年齢人口の推移

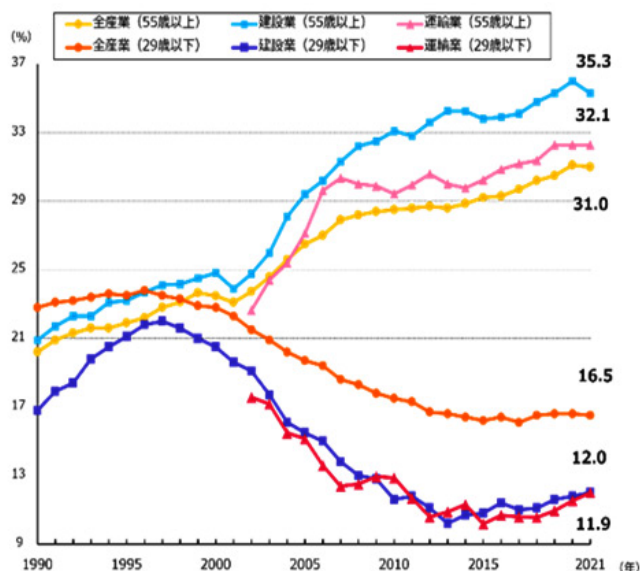
- 我が国における少子高齢化は顕著であり、合計特殊出生率は伸び悩み、国内産業を支える生産年齢人口は減少を続け、高齢化率は上昇を続けている。



各業界における担い手の不足

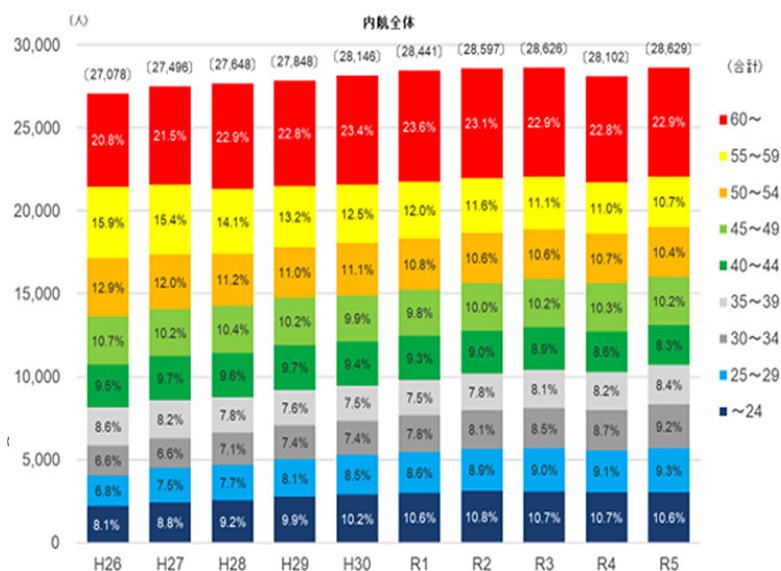
- 国内の多くの業界において人材不足の問題が顕在化している状況にあり、特に建設業や運輸業では、就業者の高齢化が進んでいる。
- 他方で、内航船員については、2022年の全産業における30歳未満の割合は16.5%であるのに対し、若手船員が19.8%となるなど、近年若手船員が増加傾向にある。

産業別就業者の年齢構成の推移



出典：国土交通省「令和5年版国土交通白書 概要」

内航船員の年齢階層別船員数の推移

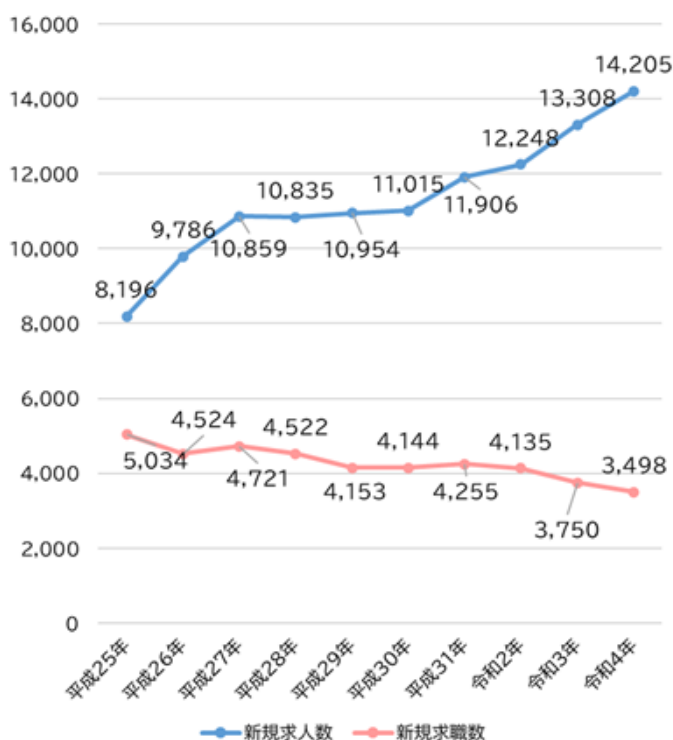


出典：国土交通省海事局調べ

注：船員数は、各年10月1日現在の乗組員数と予備船員数を合計したものであり、非雇用船員を含んでいない数字である。
船員数は、外国人（永住者等）を含んだ数字である。

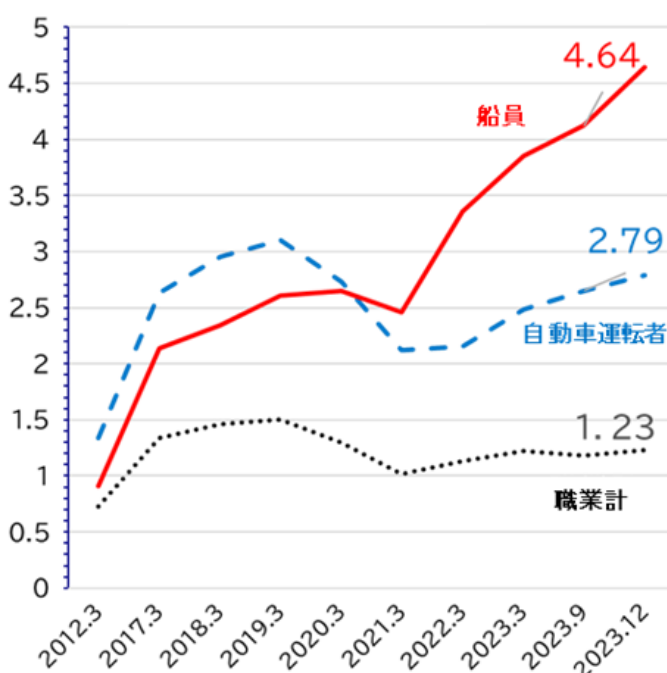
- また、船員は、新規求人数は増加傾向である一方、新規求職数は減少傾向にあり、同時期の陸上労働者の有効求人倍率は約1.3倍であるのに対し、有効求人倍率は4倍を超える倍率となっている。

新規求人数と新規求職者の推移



出典：国土交通省海事局調べ

有効求人倍率の推移



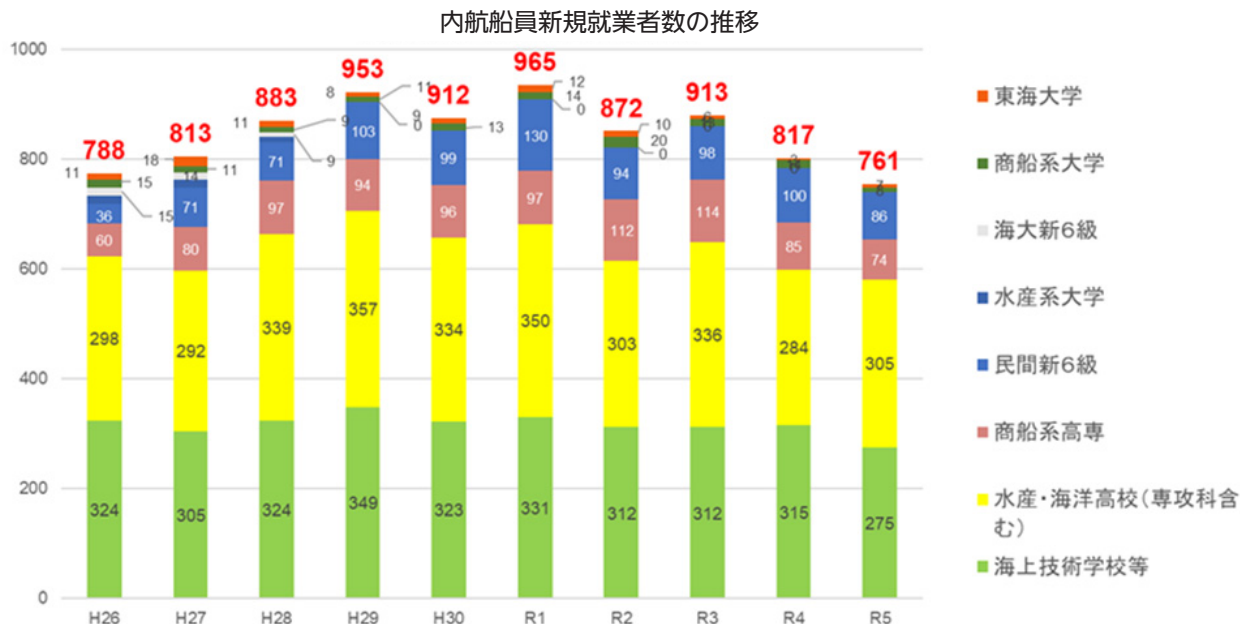
出典：職業計及び自動車運転者は厚生労働省「一般職業紹介状況」より海事局作成。船員はサンプル調査による。



海事産業の各分野における状況

海運における状況

- 内航海運においては、船員数は近年ほぼ横ばいであり、このうち全体の半数近くを50歳以上が占めている。また、新規就業者については、海上技術学校等や水産・海洋高校からの入職者が大半を占めている。



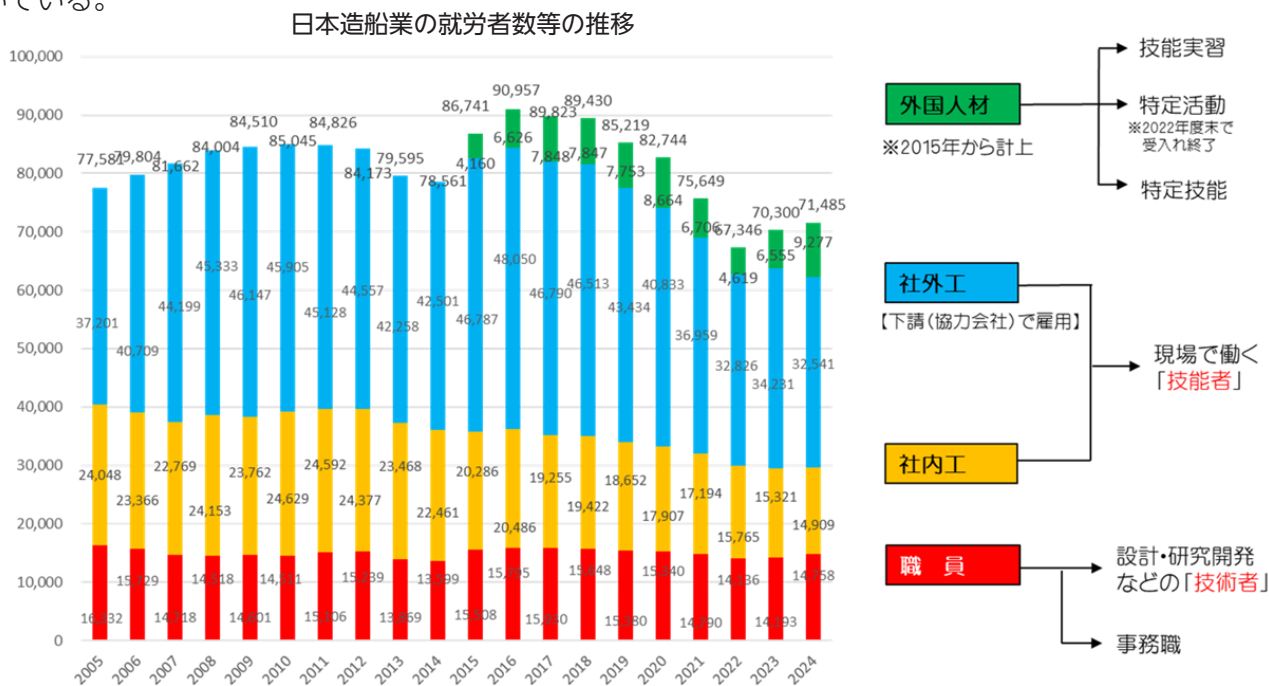
出典：国土交通省海事局調べ

- 外航海運においては、かつての急速な円高等によるコスト競争力面から、外国人船員化が進み、日本人船員が約2,100人へと減少し、近年ほぼ横ばいである。外航日本人船員新規就業者数も2022年度増加したものの、同じくほぼ横ばいの状態が続いている。

詳しくは第3章、第4章へ

造船における状況

- 造船業に従事する就労者等は、約7～8万人で推移しているが、現場で働く「技能者」の減少傾向が続いている。



出典：国土交通省海事局調べ

詳しくは第5章へ

人材確保に向けた取組

海運の人材確保に向けた取組

- 国土交通省所管の独立行政法人海技教育機構（JMETS）は、船員を養成するための学校及び練習船を設置・運営を行い、養成定員の増加及び海上就職率の維持・向上に努めている。



日本丸

船種	帆船
竣工年月	昭和59年9月
船齢	39年
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
乗組員数(名)	59

海王丸

船種	帆船
竣工年月	平成元年9月
船齢	34年
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
乗組員数(名)	59



入学年度	H31 (R1)	R2	R3	R4	R5	R6
海上技術学校	小樽 30 募集停止	短大に移行				
	館山 40	40	40	40	40	40
	唐津 40	40	40	40	募集停止	短大に移行
	口之津 30	30	30	30	30	30
海上技術短期大学校	小樽		40	40	40	40
	宮古 45	45	45	45	45	45
	清水 115	115	115	115	115	115
	波方 90	90	90	90	90	90
定員合計	390	360	400	400	360	405

※1 募集定員を拡大

※2 令和3年度に小樽海上技術学校を短大化し、小樽海上技術短期大学校を開校
これに伴い、令和2年度に小樽海上技術学校の募集を停止

※3 令和6年度に唐津海上技術学校を短大化し、唐津海上技術短期大学校を開校予定
これに伴い、令和5年度に唐津海上技術学校の募集を停止

- 国土交通省では、労務管理の適正化等の船員の働き方改革の実現に向けた取組を推進するとともに、船員の確保・育成のため、海技者セミナー等を開催している他、女性船員の活躍も推進している。

造船の人材確保に向けた取組

- 2023年度において、国土交通省の後援する造船所・船用工業事業所の見学会等が延べ25回開催され、計約7,000名が参加している。
- 全国6か所の造船技能研修センターにおいて、新規採用職員の研修や、一定年数の経験を積んだ技能者向けにぎょう鉄、溶接、塗装などの専門技能に係る訓練を実施している。



※進水式見学の様子



※研修の様子



その他人材確保に向けた取組

- 国土交通省は、女性活躍に積極的に取り組んでいる海運、造船・船用工業事業者や、それら海事産業界で活躍する女性の声を「海事産業における女性活躍推進の取組事例集」において紹介しているほか、座談会等を通じて、進路選択を控える中高生等をはじめ、多くの方に海事産業の魅力を発信している。



※YouTubeで幅広い世代に発信

「海ココポータルサイト」
にて紹介中！



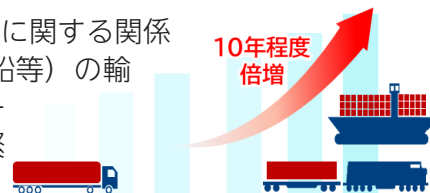
詳しくは第1章へ



海事産業への社会的要請

「2024年問題」への対応

- 荷主企業、物流事業者（運送・倉庫等）、一般消費者が協力して我が国の物流を支えるための環境整備について、「物流革新に向けた政策パッケージ」（2023年6月2日 我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議）が策定された。
- 「物流革新緊急パッケージ」（2023年10月6日 我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議）では、「鉄道（コンテナ貨物）、内航（フェリー・RO-RO船等）の輸送量・輸送分担率を今後10年程度で倍増」との目標が掲げられ、モーダルシフト推進に資する取組等について、必要な予算の確保も含め緊急に取り組むこととされた。



詳しくは第3章へ

カーボンニュートラルの推進

国際海運分野

- 2023年7月、国際海事機関（IMO）にて、国際海運「2050年頃までにGHG排出ゼロ」の目標に合意し、「GHG削減戦略」を改定。この目標を達成するための中期対策の2025年採択に向けた議論が本格化している。



水素燃料船

（出典）上野トランステック株式会社

内航カーボンニュートラル

- 2021年10月に改訂された地球温暖化対策計画において、内航海運の2030年度のCO₂排出削減目標を2013年度比で181万トンと設定。2030年度の目標の達成に向けて取り組むとともに、我が国の2050年カーボンニュートラル実現に貢献していくことが求められている。

詳しくは第2章へ

新技術の導入

- 近年注目を集める自動運航船について、本格的な商用運航の実現を目指している。

- ✓ ヒューマンエラーに起因する海難事故の防止の期待
- ✓ 船員の労働負荷の軽減の観点から、船員労働環境改善・職場の魅力向上の期待
- ✓ 日中韓の競争が激化するなか、省エネ性能に続く我が国造船・船用工業の競争優位性の確立



（出典）日本船舶技術研究協会

詳しくは第2章へ

質の高い船舶の安定的な供給

- 四面を海に囲まれている我が国において、貿易量の99.6%を担う海上輸送は、国民生活・経済活動に欠かせないものであり、良質な船舶の安定的な供給を担う造船業は我が国の経済安全保障を支える産業である。
- 今後、造船業が設計・調達・施工が高度化・複雑化する次世代船舶の需要増加を取り込んでいくためには、ゼロエミッション船等の生産基盤の構築やデジタル化による生産性向上・効率化に取り組む必要がある。



ゼロエミッション船等の建造に必要な生産設備の構築



デジタル技術の活用

詳しくは第5章へ

今後の人材確保・育成に向けて

今後の人材確保のあり方に関し、「海技人材の確保のあり方に関する検討会」と「船舶産業の変革実現のための検討会」にて、取組の方向性を検討している。

海技人材の確保のあり方に関する検討会

少子高齢化の進行、幅広い業種において生じている人手不足、今後の内航・外航海運における輸送ニーズの変化等、内航・外航海運を巡る諸情勢の変化を踏まえた船員のほか、今後の船員養成を担う教官など船員としての素養が必要な海技人材の確保は喫緊の課題であることを踏まえ、2024年4月に「海技人材の確保のあり方に関する検討会」を立ち上げ、官民一体となった幅広い検討を行っている。

検討会における論点

今後求められる 海技人材の整理

LNG、アンモニア、水素等の新たな燃料や自動運航・遠隔監視等の新技術に対応可能な船員の確保・育成にどのように取り組むのか。

海技人材の 確保

海技人材の確保につながる間口を拡大するための対策にどのように取り組むのか。
(例)自動運航技術の活用による船員負担の軽減、「船員の働き方改革 2.0」の推進、船員職業安定制度の見直し、船員イメージの刷新

船員養成・ 機関のあり方

効果的かつ効率的な船員養成の実現にどのように取り組むのか。
(例)船員養成機関への入学希望者を増やすための取組み、関係機関の予算・人材不足への対応、JMETS・商船系大学・高専等との連携

人材確保のための 荷主対策・ 財務基盤強化

中小事業者が大半を占める内航海運業界が適切に用船料等を収受できる環境整備にどのように取り組むのか。
(例)荷主との関係改善、荷主へのコストの転嫁、関係機関との連携

海技人材の確保のあり方に関する検討会の最新状況はこちらから



船舶産業の変革実現のための検討会

我が国船舶産業が引き続き船舶の安定供給によって国民生活や経済安全保障を支えていくためには、生産性・稼ぐ力が高く若者を含む働き手にとって魅力ある産業に生まれ変わるためのこれまでにない変革が必要となっている。そのため、2023年5月に「船舶産業の変革実現のための検討会」を立ち上げ、2030年に目指すべき船舶産業の姿・目標を設定するとともに、それを実現するための変革のロードマップを2024年夏ごろにとりまとめるべく検討を行っている。

検討会における論点

船舶産業を取り巻く現状と将来のニーズの分析

- ✓ 世界の船舶建造需要、日本の船舶供給体制、中韓の動向
- ✓ デジタル技術の進展と船舶産業への活用の可能性
- ✓ 次世代船舶を受注・建造する際に求められる技術力・生産性
- ✓ 人手・人材不足の現状と不足の要因、今後の見通し、他産業の動向

将来のニーズに対応するために2030年に目指すべき船舶産業の姿・目標

(例: 新燃料船等の次世代船舶で世界をリード、船のライフサイクル全体に渡り付加価値を生み出す)

目指すべき船舶産業の姿を実現し、目標を達成するための課題と対応策をまとめた変革のロードマップ

(業界・企業・国それぞれ取り組むこと、産学官が連携して取り組むこと等を時系列に整理)

船舶産業の変革実現のための検討会の最新状況はこちらから



今後、より幅広い視野にたった人材の確保・育成策を検討していくことが必要。