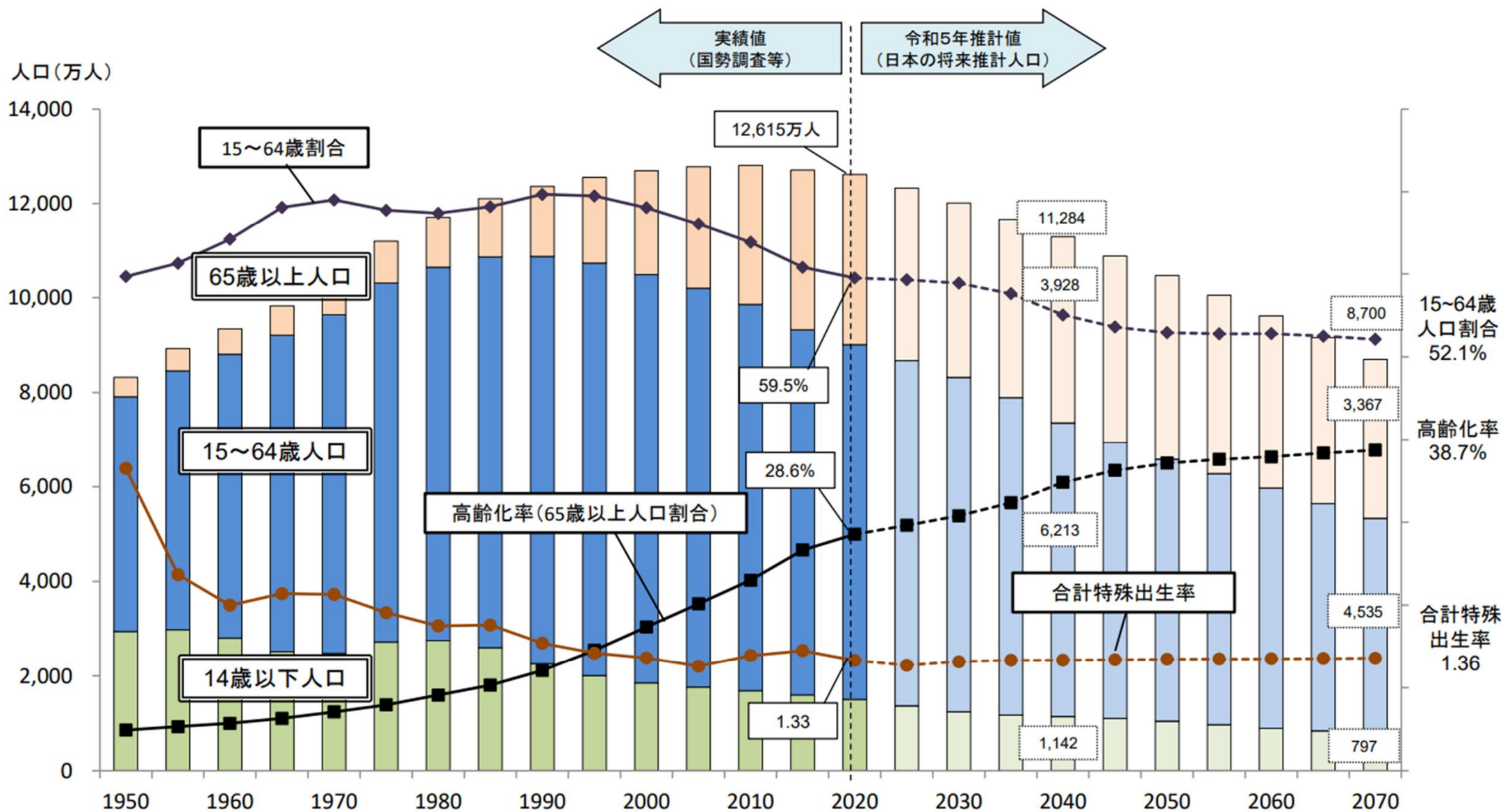


海技人材の確保のあり方に関する検討会 中間とりまとめ 資料編

我が国の少子高齢化と総人口・生産年齢人口の推移

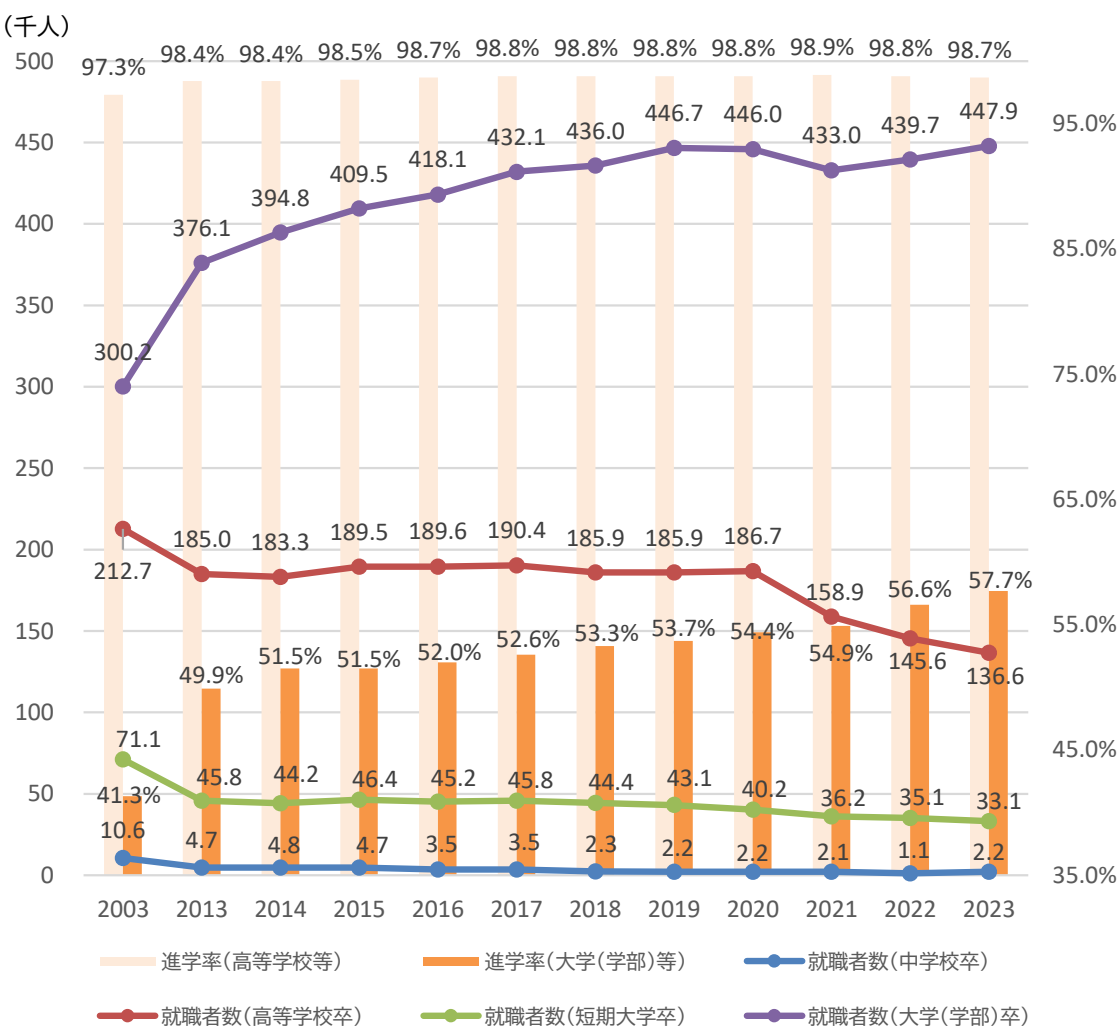


(出所) 2020年までの人口は総務省「国勢調査」、合計特殊出生率は厚生労働省「人口動態統計」、
2025年以降は国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口(令和5年推計)」(出生中位(死亡中位)推計)

各種学校卒業生の就職者数、転職者数・転職等希望者数等の推移

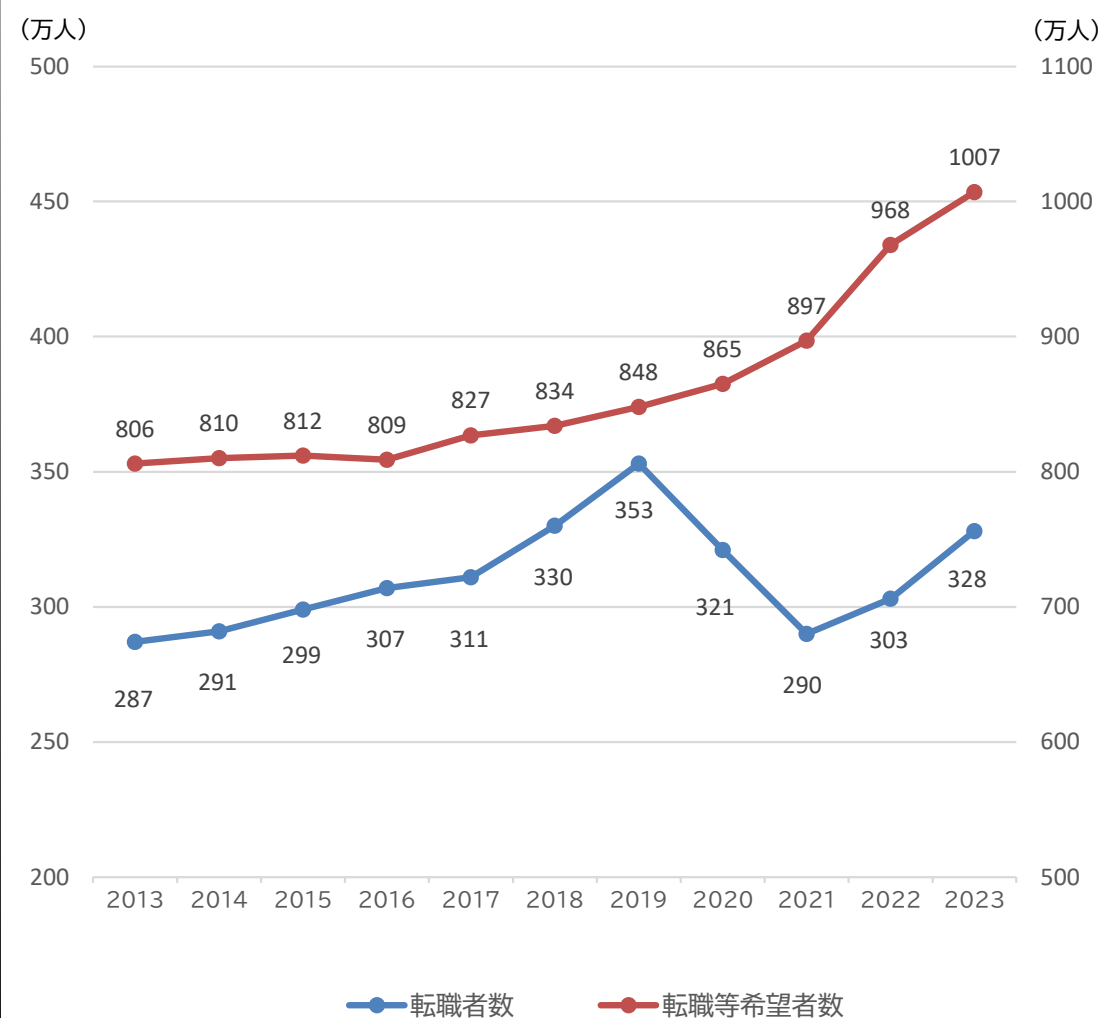
- 大学(学部)等への進学率の上昇が続いている一方で、中学校・高等学校・短期大学卒の就職者数は近年減少している。
- 転職者数は2年連続で増加。転職等希望者数は7年連続で増加。

各種学校への進学率、各種学校からの就職者数の推移



出典:文部科学省「学校基本調査」を基に海事局作成

転職者数・転職等希望者数の推移

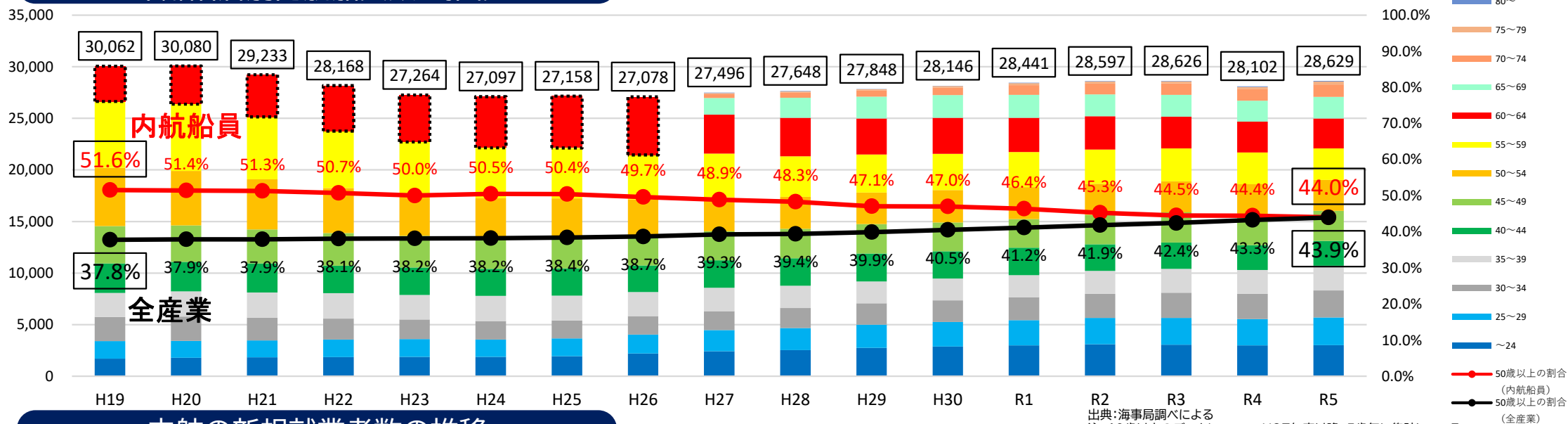


出典:「労働力調査結果」(総務省統計局)を基に海事局作成

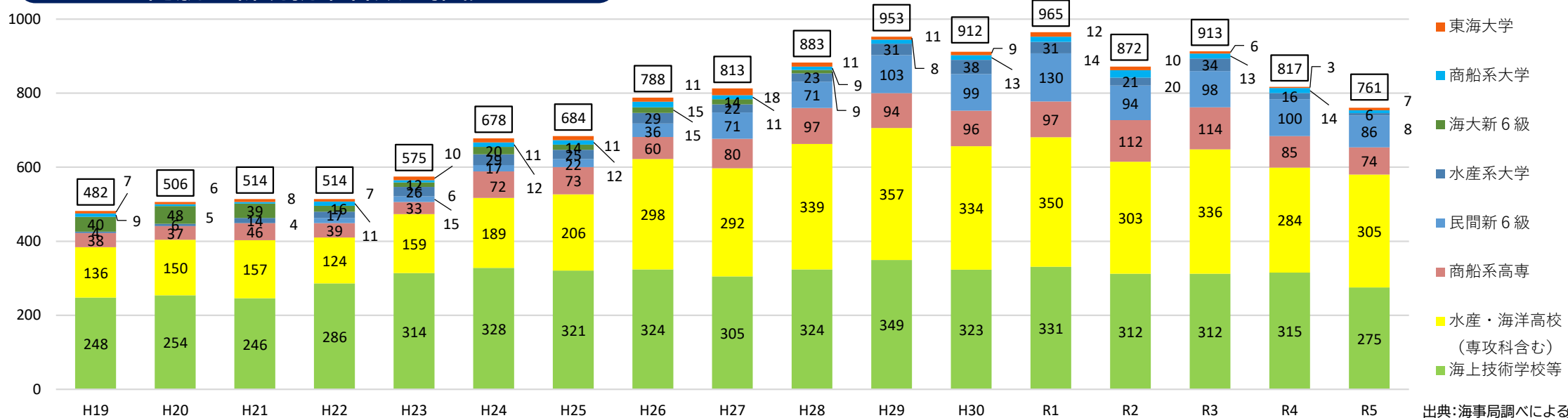
内航船員数の推移

- 内航船員の総数は漸増傾向。新規就業者数も堅調に増加してきたが、近年伸び悩みも見られる。
- 内航船員全体の年齢構成は徐々に若返りが進んでおり、近年では50歳以上の割合は全産業と同等の水準。

年齢階層別内航船員数の推移



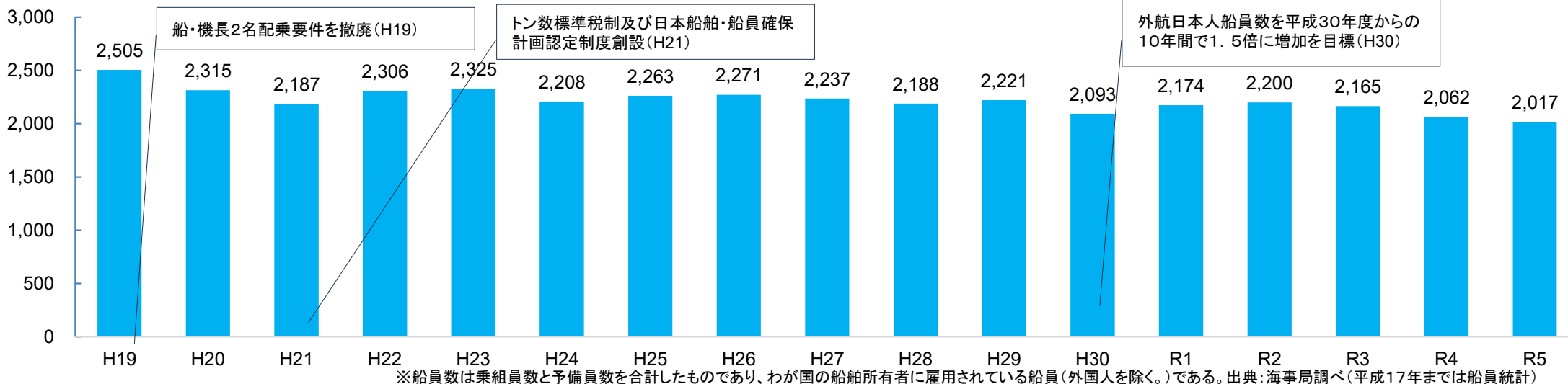
内航の新規就業者数の推移



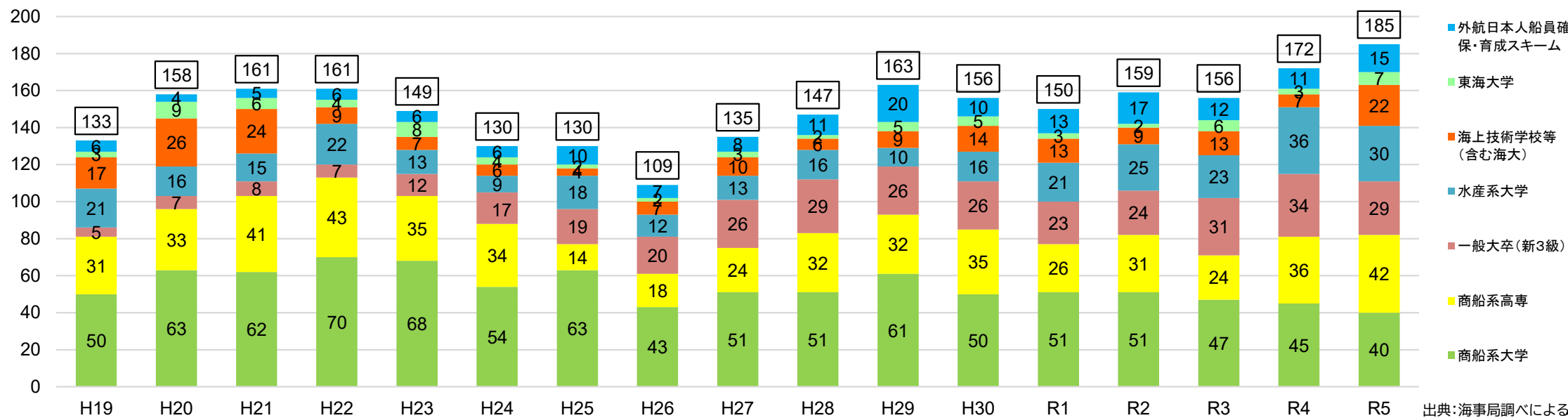
外航船員数の推移

- 外航船員の総数は近年横ばい。新規就業者数は近年増加傾向。

外航日本人船員数の推移



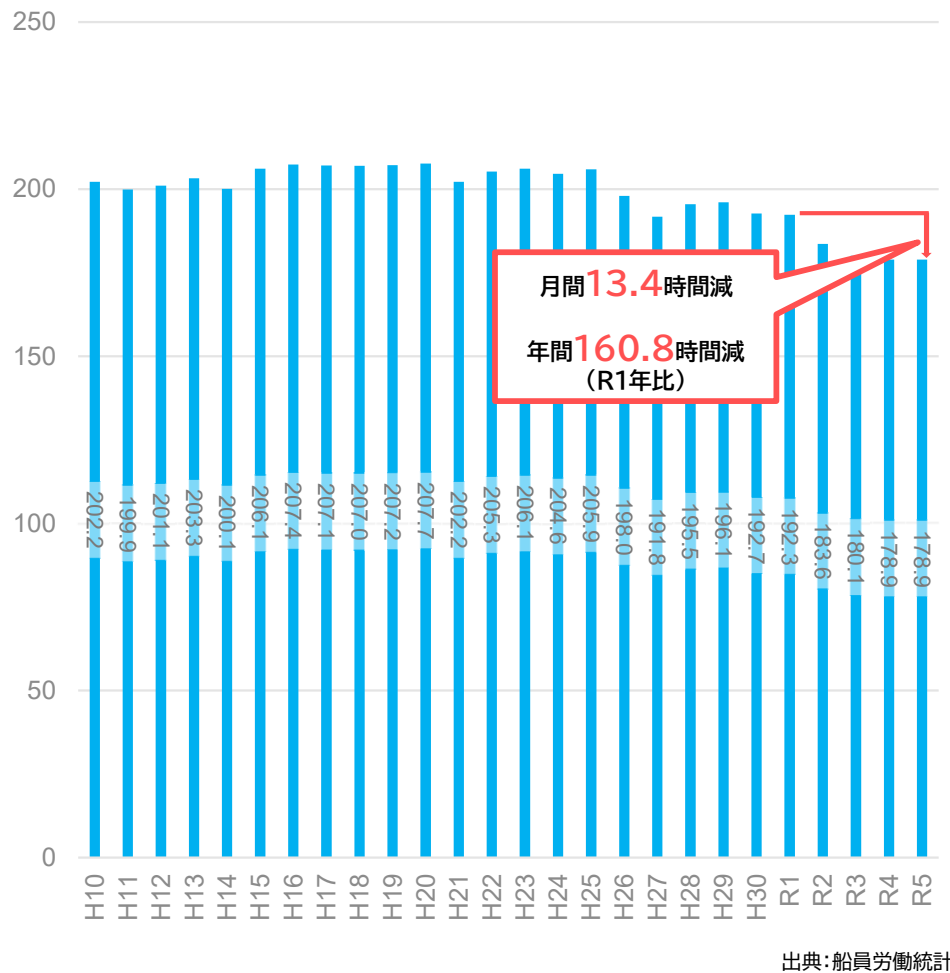
外航の新規就業者数の推移



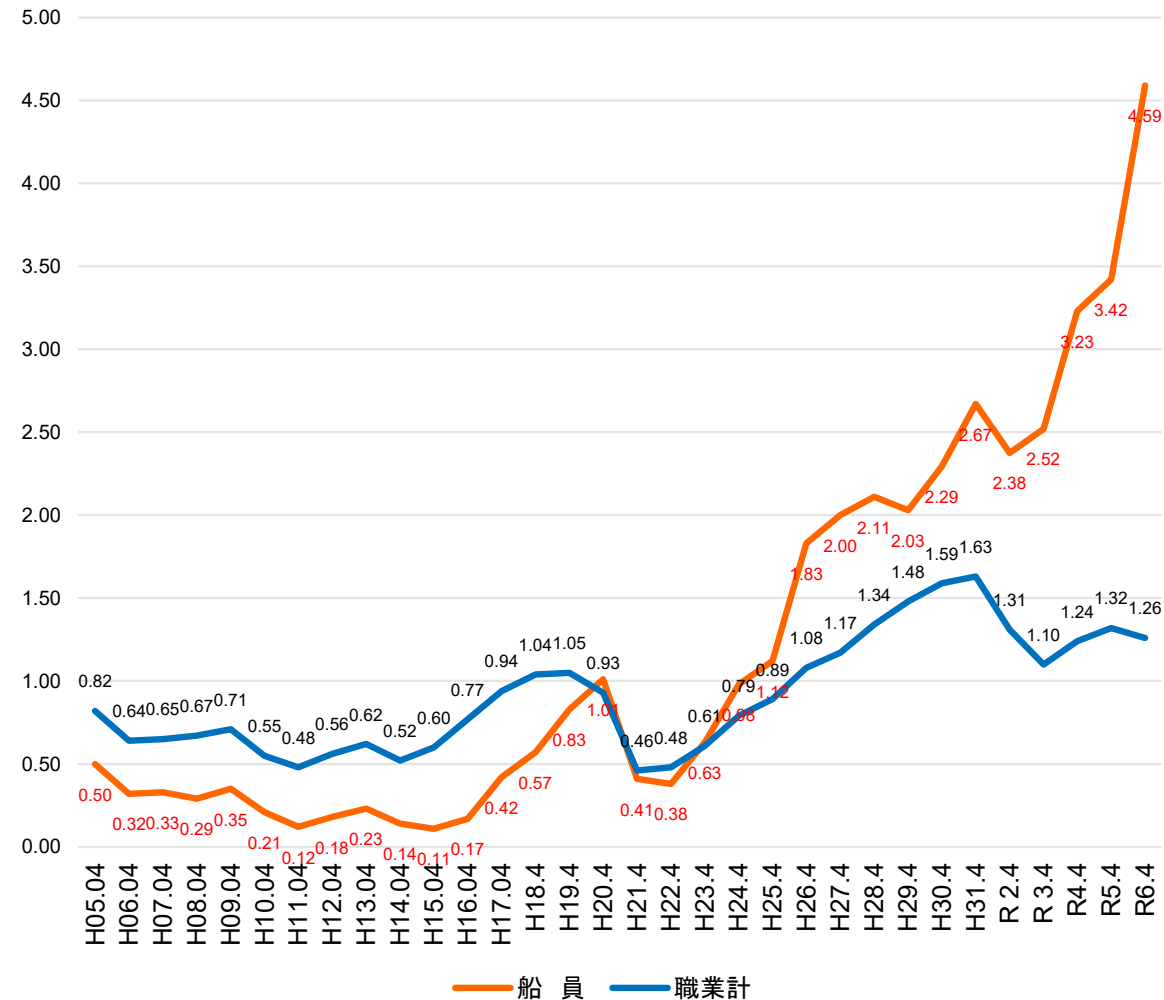
船員の労働時間と有効求人倍率の動向

- 船員の働き方改革による適正な就労体制の確保等が進む一方で、船員の総労働時間は近年減少。
- 有効求人倍率も近年大きく上昇している。

月間総労働時間の変化(毎年6月)

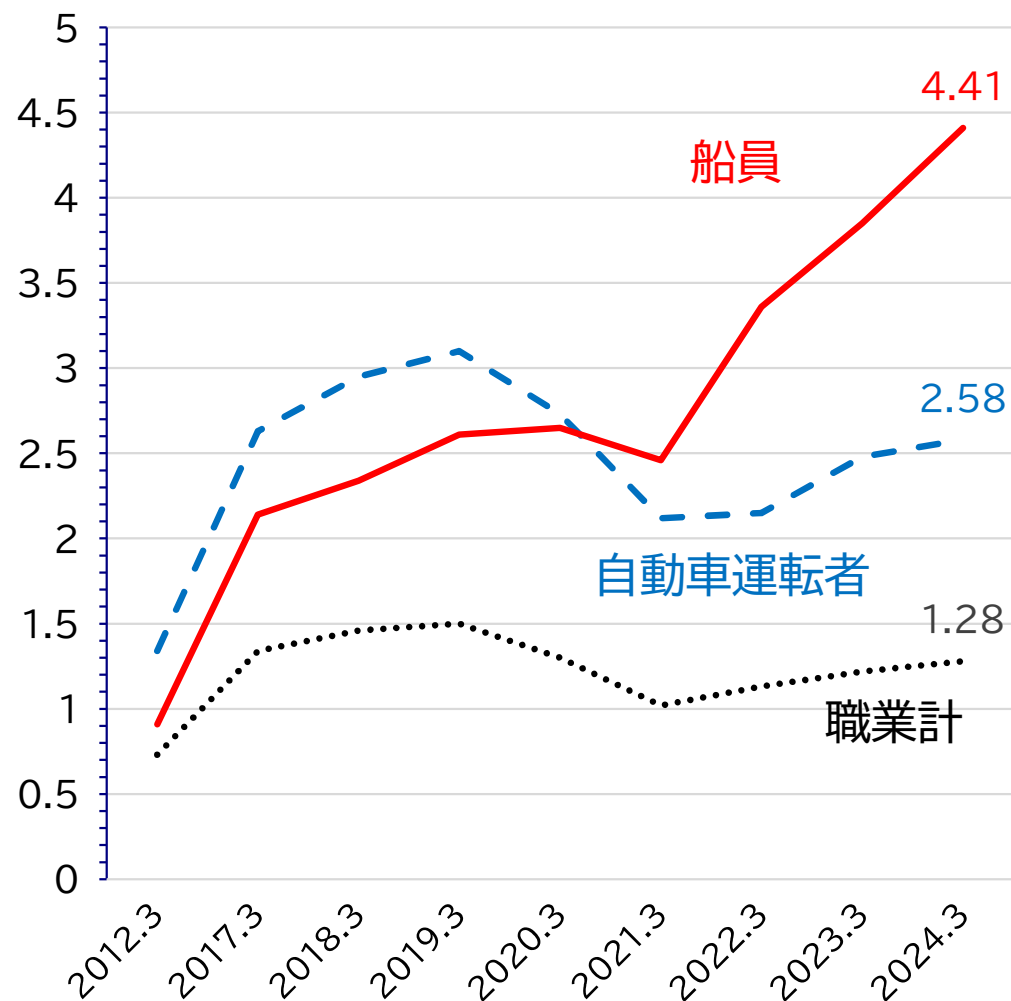


船員の有効求人倍率の推移(毎年4月)

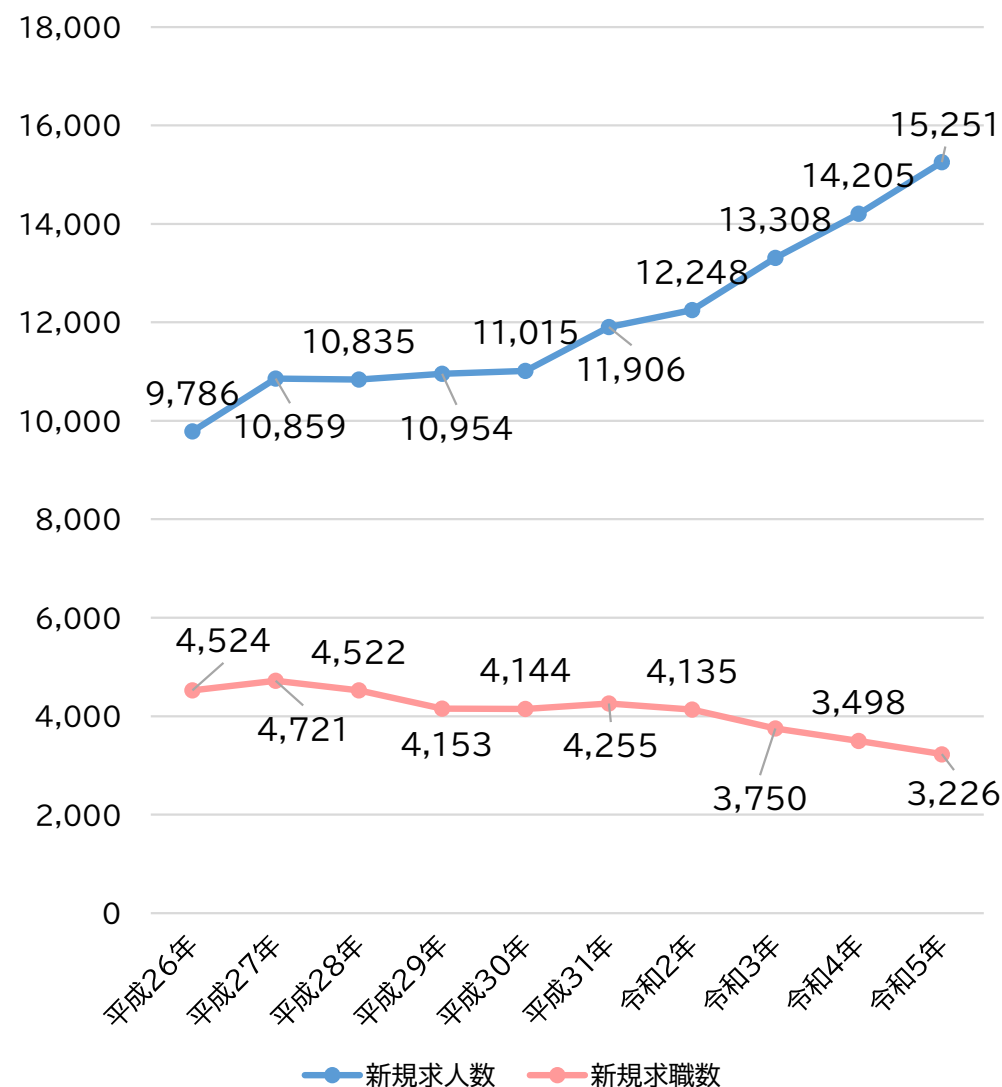


船員の有効求人倍率と新規求人・求職件数

- 船員の有効求人倍率は、近年、上昇傾向にあり、4倍を超える倍率となっている。
(同時期の陸上労働者の有効求人倍率は約1.27倍)
- 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



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。



内航貨物に従事する海技免状受有者・船舶隻数

- 内航船員の需要の中でも大きな割合を占める内航貨物では、隻数ベースで大きな割合を占める総トン数200～1,600トンを中心として支える4級・5級海技士うち、5級海技士の数が大きく減少。

内航貨物船総トン数別隻数

	5,000トン以上	1,600トン以上 5,000トン未満	500トン以上 1,600トン未満	200トン以上 500トン未満	5トン以上 200トン未満	合計
H18 (隻)	94	253	573	1,322	1,417	3,623
割合	2.6%	7.0%	14.8%	36.5%	39.1%	100%
R5 (隻)	146	246	477	1,191	570	2,630
割合	5.6%	9.4%	18.1%	45.3%	21.7%	100%

船舶職員の乗組み基準(配乗表)(甲板部)

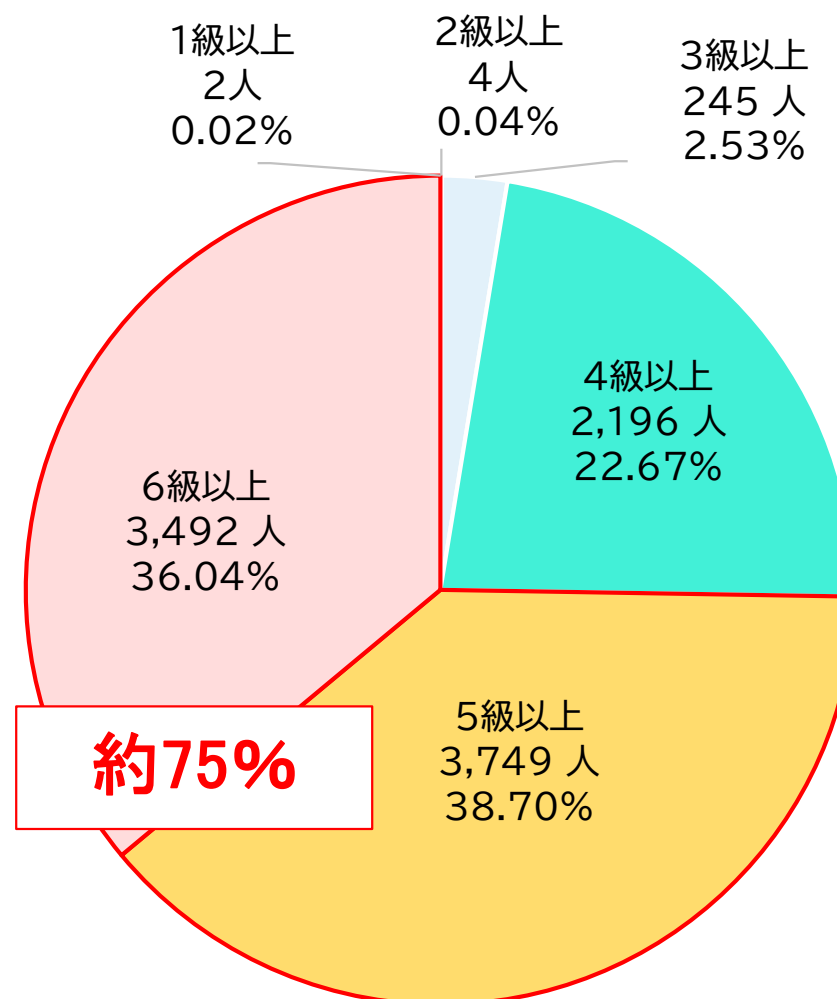
甲板部 航行区域	遠洋区域				近海区域				沿海区域		平水区域	
	甲区域				乙区域				丙区域		丁区域	
船舶職員	船長	一等航海士	二等航海士	三等航海士	船長	一等航海士	二等航海士	三等航海士	船長	一等航海士	二等航海士	三等航海士
総トン数	長	長	長	長	長	長	長	長	長	長	長	長
(G/T)	一級	二級	三級	三級	一級	二級	三級	三級	一級	二級	三級	三級
5,000	二級	二級	三級	四級	三級	四級	五級	五級	四級	五級	五級	五級
1,600	二級	三級	四級	四級	三級	四級	五級	五級	四級	五級	五級	五級
500	三級	四級	五級	五級	四級	五級	五級	五級	五級	六級	六級	六級
200	四級	五級	五級	五級	五級	五級	五級	五級	六級	六級	六級	六級

内航貨物船海技免状受有者数

	一級	二級	三級	当直三級	四級	五級	六級	合計
H18 (人) (A)	380	570	4,342	51	6,841	5,398	1,177	18,759
R5 (人) (B)	260	409	4,510	46	7,791	3,089	2,316	18,421
B/A	0.68	0.72	1.04	0.90	1.14	0.57	1.97	0.98

- 船員の新規求人では5級・6級の海技士に堅調なニーズがある。

新規求人状況(令和5年度)



出典:海事局調べによる

船員に求められる能力の変化

- 船員に求められる能力として、とくに外航を中心に、従来の船舶の運航に必要な知識・能力に加えて、船内での船員管理や物資輸送の効率化等を担うためのマネジメント能力がより一層必要とされている。

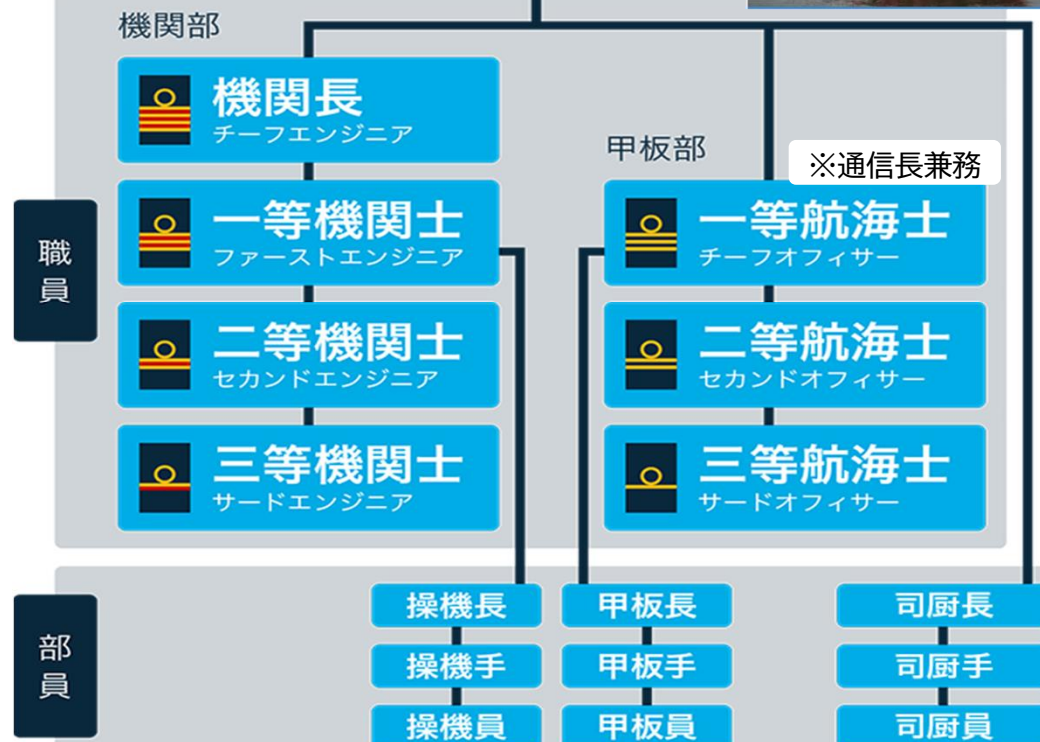
外国人船員のマネジメント

- 外航船・漁船においては外国人船員の活用が一般的
- 日本人船員は船長又は機関長として外国人船員を指揮

乗組員計20数名程度
(5,000トン以上)

大半が外国人

 **船長**
キャプテン



船舶の管理に関する業務

- 貨物を安全・スムーズに運ぶとともに、船と乗組員の安全を守る仕事
- 自社所有船舶のほか、他社から調達した船舶も管理
- 「①最も効率の良いスケジュール」と②「最適な船舶の手配と船員の配乗」を一元的に管理
- 船の運航は天候に大きく影響されるので、毎日、航路の天候や海の状況をチェック

毎日、航路の天候
や海の状況を確認



船舶管理事務員

運航や作業の状況
をレポート

船が立ち寄る港や
航路を示す運航スケ
ジュールを提示



自社船舶



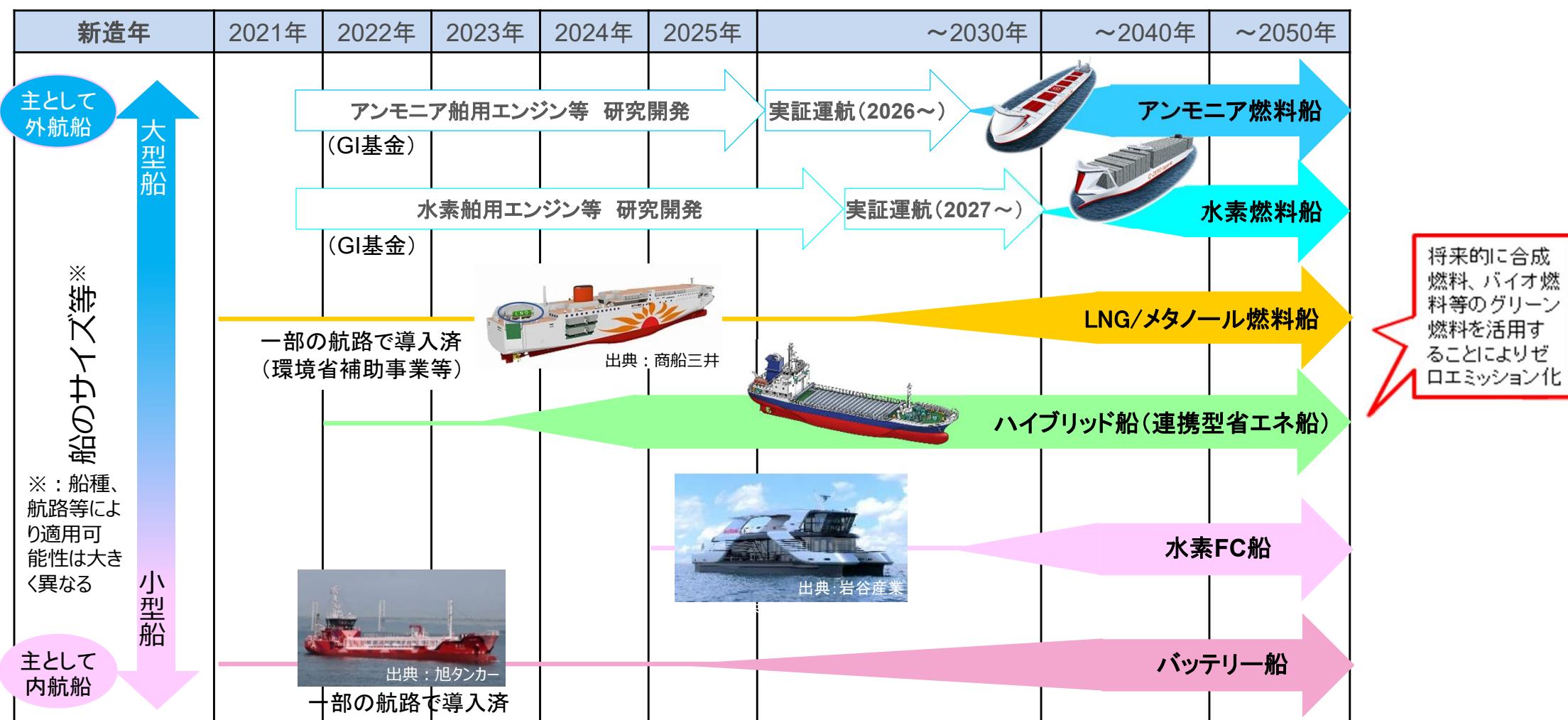
A社(他社)船舶



B社(他社)船舶

海運分野におけるカーボンニュートラル実現に向けて、

- 比較的大型の船舶については、LNG、アンモニア、水素等のガス燃料の普及が期待される。
- 小型の船舶については、バッテリーや水素FCを用いた電気推進の普及が期待される。
- 中型の船舶については、当面はバッテリーに発電機を組み合わせたハイブリッド船の普及が期待される。また、バッテリーや水素FCについても技術進展・コストダウンによる適用拡大が期待される。



注) 給電や燃料補給施設等のインフラや経済合理性等の条件も実際の適用可能性に大きく影響

自動運航船の意義

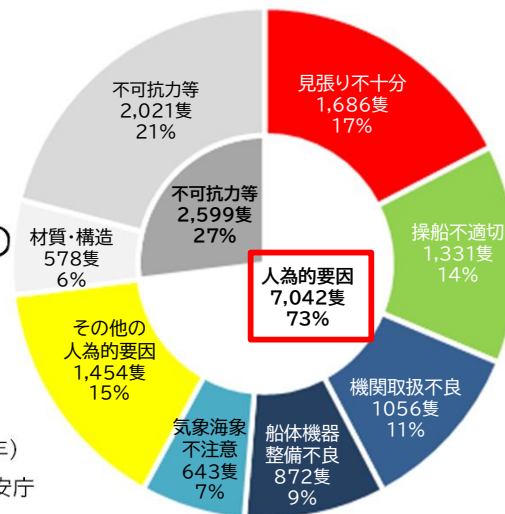
- デジタイゼーションの進展に伴い、海難事故の減少、船員労働環境の改善、我が国海事産業の国際競争力強化への期待から、自動運航船が注目。

自動運航船への注目の背景と実用化による効果等

課 題

- 海難事故の約7割はヒューマンエラーに起因(右図)
- 船員の高齢化を踏まえ、若手船員の確保・育成が急務
- 造船業の競争激化

(2019年～2023年)
出典: 海上保安庁



自動運航船への注目

- ✓ 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



技術革新

- 海上ブロードバンド通信の発展 (右図)
- IoT・AI技術等の急速な進歩
- 自動船舶識別装置(AIS)、電子海図等の普及等

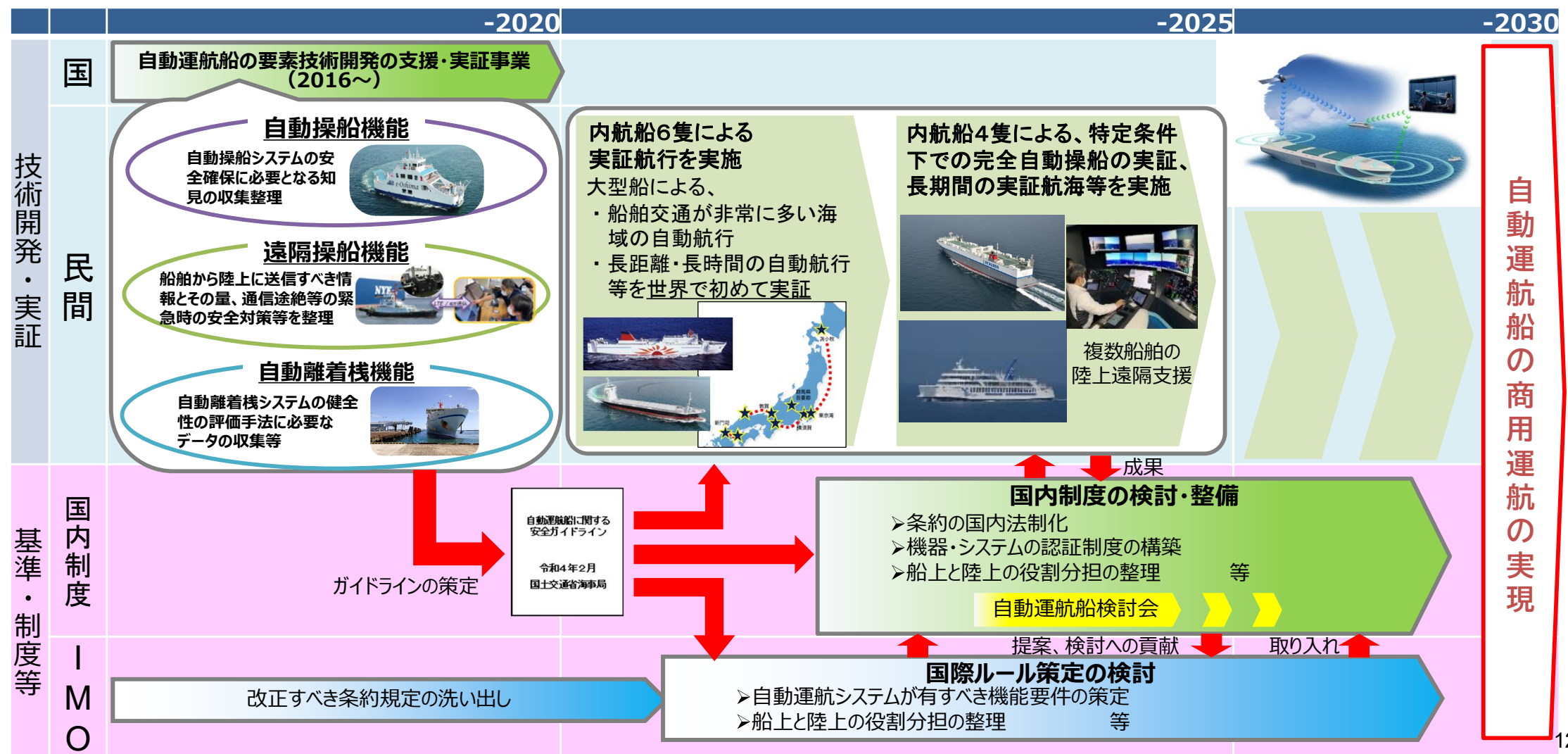


自動運航船の商用運航の実現に向けた取組

- **自動運航船の2030年頃までの本格的な商用運航の実現**を目指し、2024年6月に設置された「**自動運航船検討会**」を通じて**国内制度の検討・整備**を進めるとともに、引き続き**国際海事機関(IMO)**における**国際ルール策定作業**を主導。

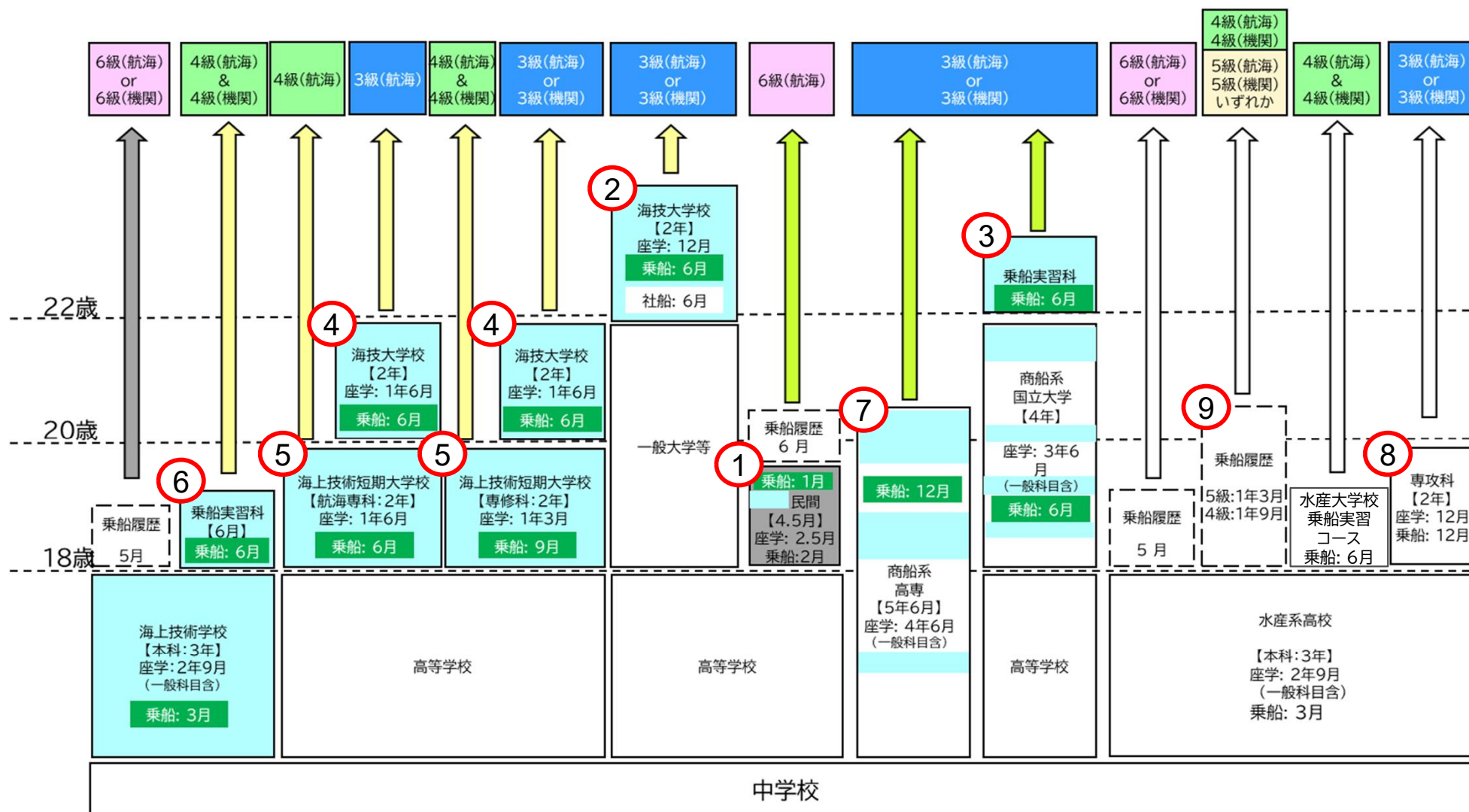
自動運航船の実現に向けたロードマップ

- 2016年から**要素技術の開発・実証**を支援。「自動運航船検討会」において、**2025年前半を目途に実証運航に必要な安全基準等について一定の結論を得る**とともに、**自動運航技術の進展に対応した国際ルールの策定**を主導。



船員養成課程の現状(全体像)

- 累次の制度拡充により様々な船員養成ルートが確立されている。



：海技教育機構の学校または練習船で実施している教育訓練

：海技教育機構の練習船

船員養成機関の卒業生の進路

- 内航はJMETS海技短大等、水産高校、商船高専、6級海技士短期養成機関が主要な供給機関。
- 外航は、商船系大学、JMETS海技大(一般大卒)、商船高専が主要な供給機関となっている。
- 卒業生に占める内外航就職者・海上産業就職者の割合は、各養成機関ごとに特徴あり。

	内航への就職者数(人)			外航への就職者数(人)			卒業生に占める 内外航就職者 の割合 (R3-R5の平均)	卒業生に占める 海上産業就職者 の割合 (R3-R5の平均)	卒業生に占める 陸上産業就職者 の割合 (R3-R5の平均)	卒業生に占める 進学者の割合 (R3-R5の平均)
	R3	R4	R5	R3	R4	R5				
① 6級海技士短期養成課程	98	100	86	-	-	-	-	-	-	-
② JMETS海技大学校 (一般大卒)	-	-	-	31	34	29	100%	100%	-	-
③ 商船系大学	13	14	8	47	45	40	74.6%	83.9%	5.8%	7.6%
④ JMETS海技大学校 (JMETS短大等卒)	5	6	1	9	2	12	85.4%	97.6%	-	-
⑤ JMETS海上技術短期大学校	200	224	210	0	3	6	83.6%	91.4%	0.9%	6.9%
⑥ JMETS海上技術学校	107	85	64	4	2	4	84.4%	88.9%	2.2%	4.4%
⑦ 商船系高専	114	85	74	24	36	42	68.1%	68.8%	14.0%	16.2%
	商船への就職者数			漁船への就職者数			卒業生に占める 商船就職者 の割合 (R3-R5の平均)	卒業生に占める 漁船就職者 の割合 (R3-R5の平均)	卒業生に占める 船舶乗船者 の割合 (R3-R5の平均)	卒業生に占める 専攻科進学者 の割合 (R3-R5の平均)
	R3	R4	R5	R3	R4	R5				
⑧ 水産高校(本科+専攻科)	138	160	136	25	22	26	69.8%	11.7%	88.9%	-
⑨ 水産高校(本科)	155	167	131	86	70	70	15.1%	7.5%	23.0%	21.0%

※①②の数値は、海事局調べによる。

※③の数値は、東京海洋大学「海事システム工学科」、「海洋電子機械工学科」及び神戸大学「海洋政策科学部」に係るもの。交通政策審議会海事分科会船員部会資料による。

※④⑤⑥の数値は、交通政策審議会海事分科会船員部会資料による。

※⑦の数値は、商船学科【航海コース及び機関コース】に係るもの。交通政策審議会海事分科会船員部会資料による。

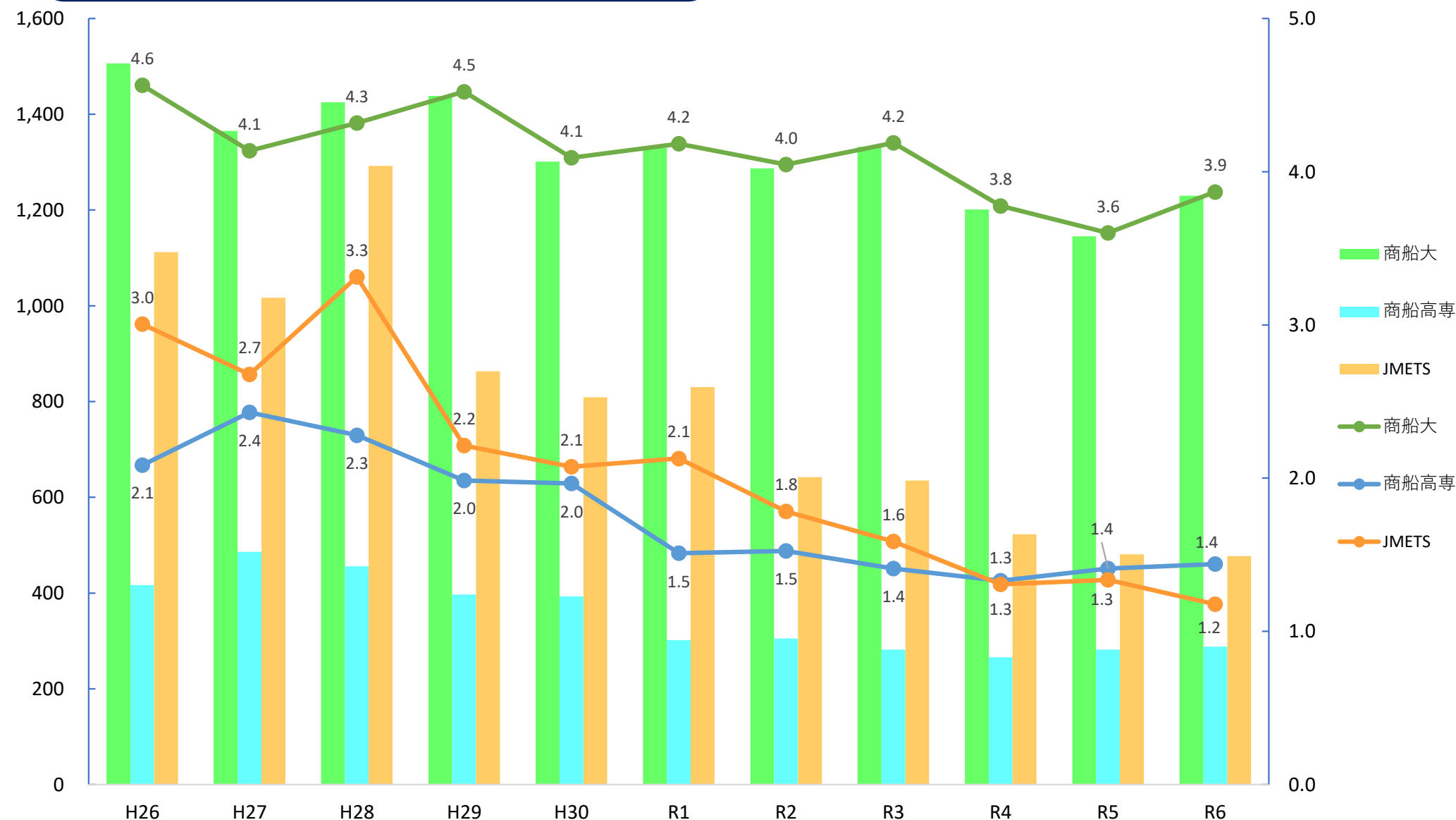
※⑧⑨の数値は、水産高校の本科・専攻科のうち海洋漁業系学科及び水産工学系学科に係るもの。全国水産高等学校長協会提供資料を基に海事局作成。

船員養成課程の現状(主な流れ)

- 現在の船員養成ルートは、中学校・高校の新規卒業生を受け入れることを前提としたものが多く、また、3級海技士・4級海技士の養成を中心としている。

主な船員養成機関	志願者	養成期間		養成対象の 海技士等級
① 6級海技士短期養成課程	社会人 (一般高校・大学卒)	4.5カ月	乗船履歴 6カ月	6級
② JMETS海技大学校 (一般大卒)	一般 大学 卒業	2年		3級
③ 商船系大学	一般 高校 卒業	4.5年		3級
④ JMETS海技大学校 (JMETS短大等卒)		4年		3級
⑤ JMETS海上技術短期大学校		2年		4級
⑥ JMETS海上技術学校	中学校 卒業	3.5年		4級
⑦ 商船系高専		5.5年		3級
⑧ 水産高校(本科+専攻科)		5年		3級
⑨ 水産高校(本科)		3年	乗船履歴 1年9カ月 乗船履歴 1年3カ月	4級 5級

船員養成機関の応募状況及び応募倍率の推移



※商船系大学の数値は、東京海洋大学「海事システム工学科」、「海洋電子機械工学科」及び神戸大学「海洋政策科学部」に係るものである。

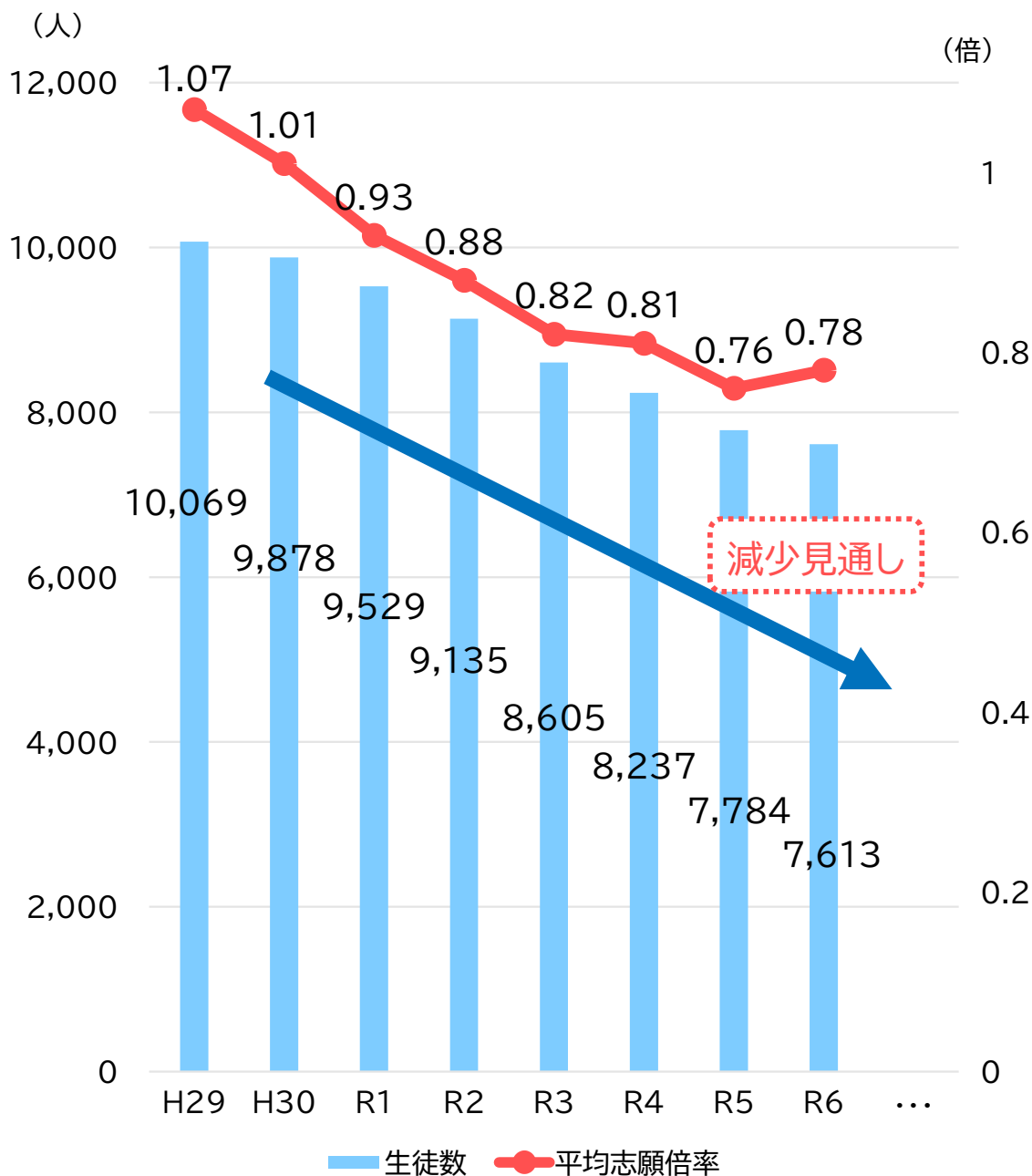
※商船系高専の数値は、商船学科【航海コース及び機関コース】に係るものである。

※(独)海技教育機構の数値は、海上技術学校4校(令和2年度は3校)及び海上技術短期大学校3校に係るものである。なお、令和3年度からは小樽校(高校相当)が短大化したため、海上技術学校3校、海上技術短期大学校4校の合計数である。また、令和6年度からは唐津校(高校相当)が短大化したため、海上技術学校2校、海上技術短期大学校5校の合計数である。

※(独)海技教育機構の令和2年度入学定員360名は、小樽校(高校相当)が令和3年度から短期大学校として開校するため入学生募集を停止したことによるもの。また、令和5年度入学定員360名についても、唐津校(高校相当)が令和6年度から短期大学校として開校するため入学生募集を停止したことによるもの。

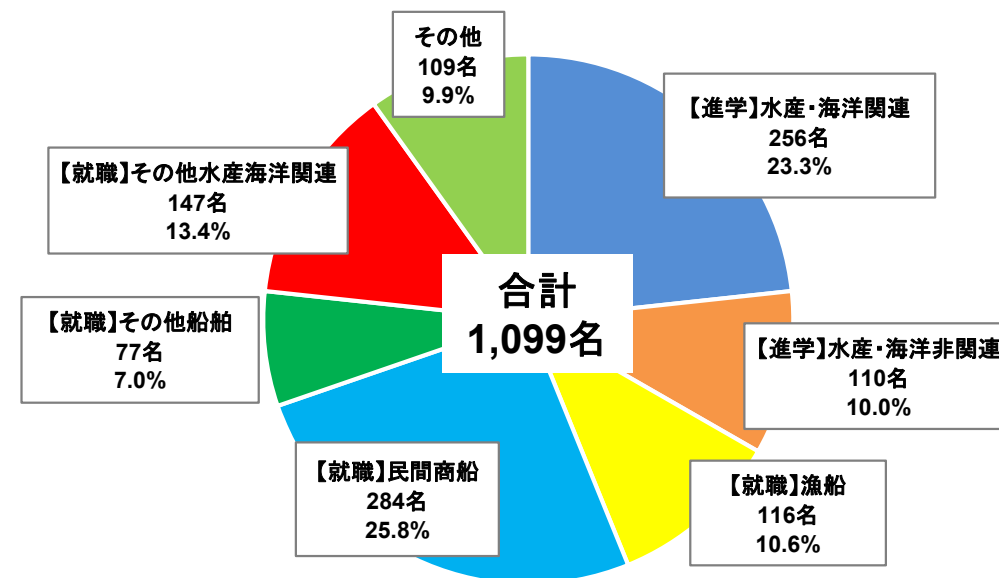
出典: 海事局調べによる

水産高校の生徒数の推移と卒業者の進路

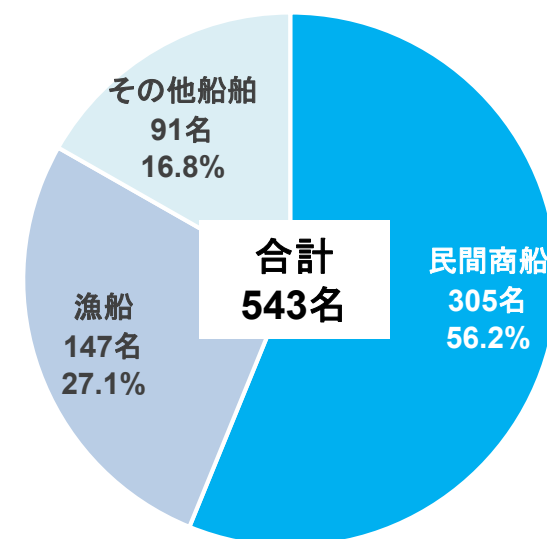


出典：全国水産高等学校長協会調査

海洋漁業・工学学科卒業者の進路状況（令和5年度）



全学科・専攻科船舶乗船者数・割合（令和5年度卒業）



出典：令和6年度 全国公立水産関係高等学校一覧及び関連データ
 ※漁船には、自営を含む
 ※その他船舶には、水産海洋関係官公庁船を含む
 ※その他水産海洋関連には、自営を含む

船員養成機関ヒアリング(10/28)のポイントまとめ(1)

応募者・入学者の状況

- 商船系大学・商船高専・JMETSにおいては、応募者が定員を上回る状況を維持。
- 水産高校では、15歳人口の減少割合を上回る割合で水産高校(本科)の生徒数が減少(10年間で26.4%)。入学時点での定員に対する入学者の倍率は、本科全体・海洋漁業系(航海系)・水産工学系(機関係)のいずれも0.8倍程度。
- 尾道海技学院では、雇用・内定船会社からの紹介が約半数。陸からの転職者が半数程度。年齢層は20代、30代が多い。
- 応募者・入学者を増やすための取組みとして、いずれの機関も広報の重要性を指摘。商船高専は事業者団体等とも連携した取組みを実施。

卒業生の資格取得・進路の状況

- 商船系大学では、乗船実習科まで進む学生は80%程度が船舶職員として就職。
- 商船高専では、海上就職者数は就職希望者の81~87%、全卒業生の67~75%。学校内におけるキャリア教育、JMETS練習船における乗船実習を通じて、海技資格の取得および船舶職員としての活躍を強く意識するものが多い。
- 水産高校では、本科・海洋漁業系の卒業生の50%前後、本科・水産工学系の20~30%が漁船・商船・その他の船舶・専攻科進学。いずれも商船が漁船を上回る。専攻科(海洋漁業系・水産工学系)では70%程度が船舶乗船者。商船への進路の割合は、本科と比較しても更に高くなる。
- JMETS・尾道海技学院は、卒業生・修了生の90%以上が海事関連企業へ就職。
- 海上就職(とくに商船)への進路選択の理由としては、収入が多い、会社の規模やネームバリュー、ライフスタイル(まとまった休暇等)等。
- 海上就職(とくに商船)を増やすための取組としては、在学中のキャリア教育(インターンシップ、体験乗船、業界セミナー等)等の他、海運業界の求人の質と数の確保、船員の働き方改革(長期航海の縮減や労働環境改善)を求める声もあり。

船員養成機関ヒアリング(10/28)のポイントまとめ(2)

今後の海技人材の確保に向けた課題(船員養成機関の連携のあり方など)

- 練習船や教員がひっ迫しており他の機関の学生を受け入れるのは困難。船員労働環境の改善、処遇の改善によって若者があこがれるような「カッコいい」職業としての船員像の提示する必要あり。(東京海洋大)
- 練習船の運航要員や関連する教員の不足が顕在化。人事交流等による解決策を模索中。(神戸大)
- 海事教育機関を志望する若者を増やすことが何より重要。関係者間の連携した広報等の事業を継続。予算的制約もある中で工夫を重ね実施。卒業生が船員以外の進路選択をする際に「非効率的」などの価値観が強く打ち出されるべきでない。「次世代の海洋人材の育成に関する事業(高専機構事業)」は有効、今後も本事業を強化・推進すべき。(商船高専)
- 水産高校が選ばれなくなっており、関係者と連携して生徒募集に力を注ぐ必要あり。教官・教員が不足。各所と連携協定を結ぶことで指導者を派遣できないか。(水産高校)
- 6級養成について、民間事業者と連携しながら養成数の一層の拡大を進めたい。また、近郊の高専の施設・設備の利活用について連携を模索できないか。(尾道海技学院)

職業安定制度と実施体制の比較(船員とそれ以外)

- 船員とそれ以外(陸上)では、職業安定に係る制度・実施体制に相違あり。求職者である船員の利益保護を図りつつ、陸上企業・団体からの転職希望者を念頭に人の確保ルートを拡充する観点から対応策を検討する必要あり。

職業安定制度

職業紹介事業

求人及び求職の申込みを受け、求人者と求職者との間における雇用関係の成立をあっせんすることを業として行うこと

募集

労働者を雇用しようとする者が自ら又は他人をして労働者となろうとする者に対し、その被用者となることを勧誘すること

派遣事業

自己の雇用する労働者を、当該雇用関係の下に、かつ、他人の指揮命令を受けて、当該他人のために労働に従事させることを業として行うこと(当該他人に対し当該労働者を当該他人に雇用させることを約してするものを含まず)

職業安定業務の実施体制

国による職業安定業務の実施窓口

就職希望者を支援するための職業紹介・雇用保険・求職者支援・雇用対策を実施。「船員のみ」に係る職業紹介は、地方運輸局等が実施。

船員

陸上

無料の職業紹介事業	民間団体等	許可制(船員職安法)	許可制(職安法)
	地方公共団体	禁止(船員職安法)	通知制(職安法)
	学校等	届出制(船員職安法)	届出制(職安法)
有料の職業紹介事業		禁止(船員職安法)	許可制(職安法)
委託募集 (船舶所有者が、その被用者以外の者に報酬を与えて船員の募集を行わせること)		許可制(船員職安法)	許可制(職安法)
特定募集情報等提供事業		自由	届出(職安法)
募集情報等提供事業		自由	参入規制なしであるが、一定規制あり(職安法)
派遣事業		許可制(船員職安法)	許可制 (労働者派遣法、港湾 派遣法、建設派遣法)

地方運輸局等
57カ所
求職者0.35万人
成立数856件

公共職業安定所等
(ハローワーク)
544カ所
求職者約450万人
成立数約120万件

船員職業安定制度の充実(船員職業安定制度の見直しに係るアンケートの結果)

船員職業安定制度の見直しに向けアンケートを実施

対象者	事業者(外航事業者、内航事業者、漁業者)向け	船員向け
回答数	359者	361者
実施期間	令和6年9月中旬～下旬	令和6年10月上旬～10月中旬

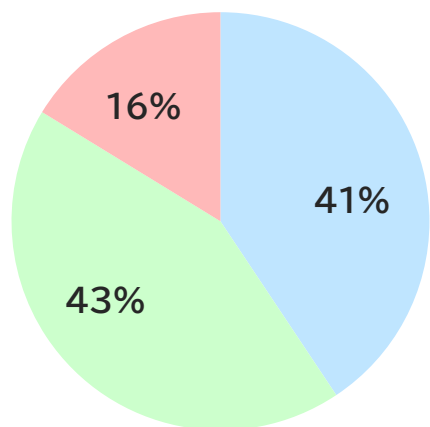
アンケート結果 概要

① 有料の船員職業紹介関係

Q. 一般の民間企業が船員の雇用のあっせんを行うに際して、一定のルールの下で、求人者から紹介料を徴収することについて認めることに賛成ですか、反対ですか。

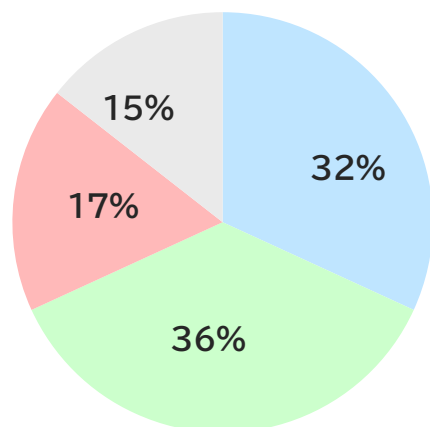
事業者からの回答

■ 賛成 ■ どちらでもよい ■ 反対



船員からの回答

■ 賛成 ■ どちらでもよい ■ 反対 ■ わからない



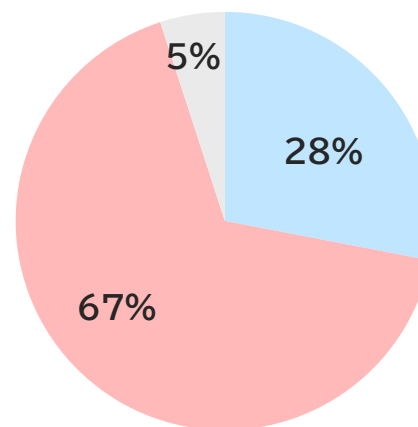
現行制度で禁止されている有料職業紹介事業について、事業者・船員ともに導入について「賛成」が「反対」を上回り、「どちらでもよい」をあわせると過半数を超える回答があった。

② 船員の募集情報等提供関係

Q. 求人情報サイト等に船員の採用の募集を出したことがありますか？

事業者からの回答

■ ある ■ ない ■ わからない



顕在化した課題

- ・船員の募集情報に関する労働条件などの虚偽記載(いわゆる釣り広告)
- ・乗船履歴等の船員特有の条件に関する情報の不足
- ・適格性や安全性を担保されていない事業者が運営する求人情報サイト等の利用に対する不安
- ・掲載する募集情報に対する責任感の欠如
- ・船員職業紹介に抵触する行為
- ・苦情に対する事業者の不適切な対応

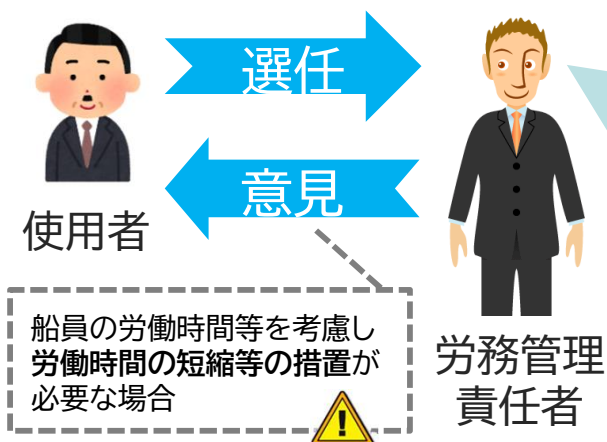
募集情報等提供事業について、利用しやすいツールとして一定程度活用されていると考えられる一方で、トラブルの事例の報告もあった。

「船員の働き方改革」の全体像

- ✓ 船舶所有者(使用者)が選任する労務管理責任者の下で、船員の労働時間の状況を把握し、各船員の状況に応じた適切な措置(例:労働時間の短縮等)を講ずる仕組みを構築(船員労務管理の適正化)
- ✓ 健康検査の結果を通じて船員の健康状態を把握し、必要な就業上の措置を講ずる仕組みを構築するとともに、産業医やストレスチェックの制度を導入(船員の健康確保)

船員の労務管理の適正化

【R4.4.1 施行】



- ・労務管理記録簿の作成・備置き
- ・船員の労働時間の状況の把握
- ・船員の健康状態の把握
- ・船員からの職業生活に関する相談



法改正事項

船員の健康確保

- 全ての船舶所有者【R5.4.1 施行】
健康検査結果に基づく健康管理
- 常時50人以上船員を使用する船舶所有者

- ・産業医による健康管理等
- ・長時間労働者への面接指導
- ・ストレスチェック



労働時間規制の範囲の見直し

【R5.4.1 施行】

当直の引継ぎや操練を労働時間規制の対象に



多様な働き方の推進等

各種ガイドラインやモデル就業規則の作成 等

「船員の働き方改革」の実施状況

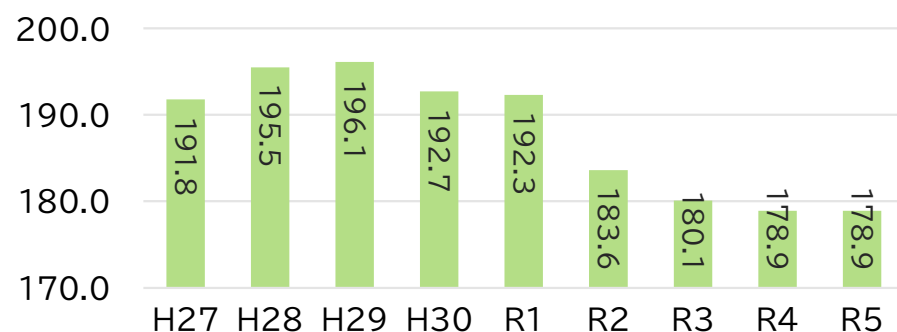
- ✓ 船員の働き方改革以降、月間総労働時間の減少及び年間取得休日数が増加。一方で、新人内航船員の30歳までの就業継続の割合は低下傾向にあると推定。船員不足対策の観点からも、若手船員の定着促進は引き続き重要な課題。

(※)内航海運全体での30歳未満船員の合計ベース。船社間で移籍している場合も、就業継続としてカウントされる(≠ 陸上のいわゆる転職率等)。

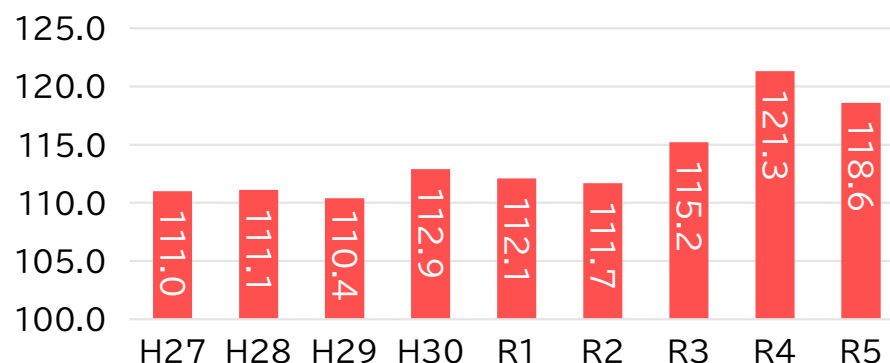
船員の月間総労働時間及び年間取得休日数の推移

<船長・職員・部員 平均>

月間総労働時間(6月)



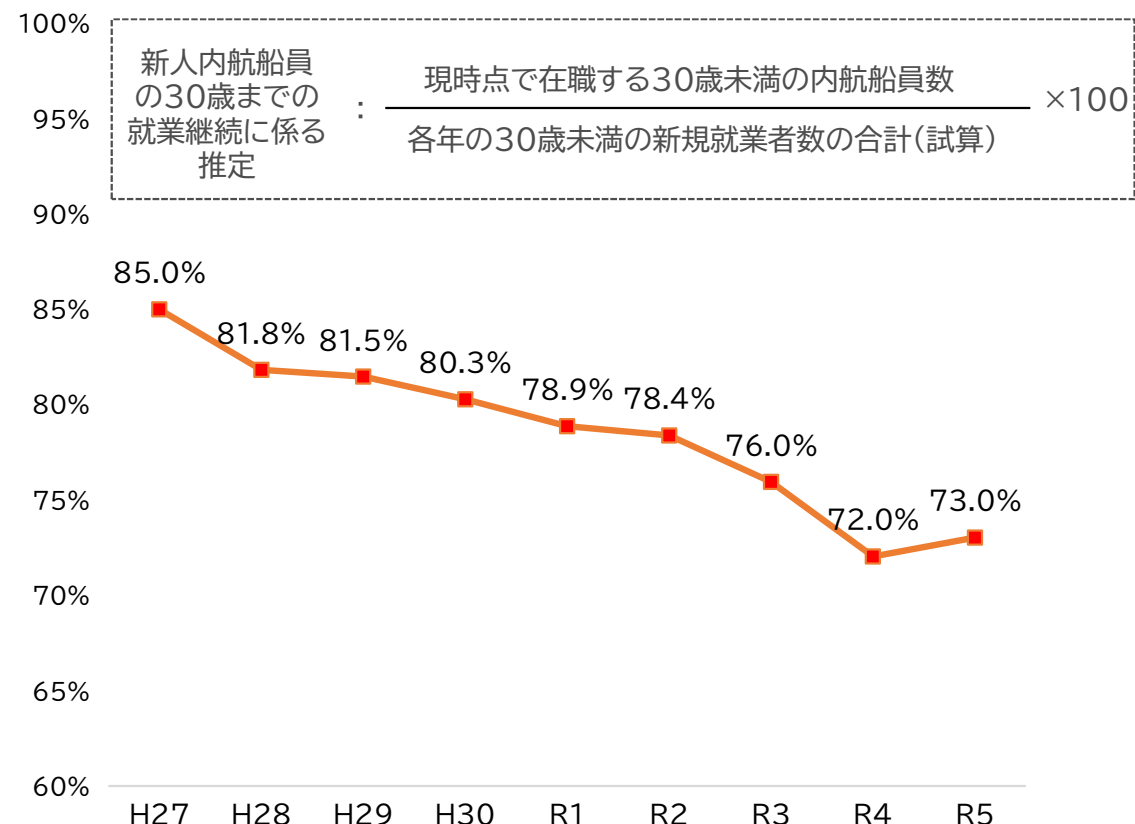
年間取得休日数



注:年間取得休日数は、休日・休暇及び有給休暇の合計

出典:船員労働統計

新人内航船員の30歳までの就業継続に係る推定

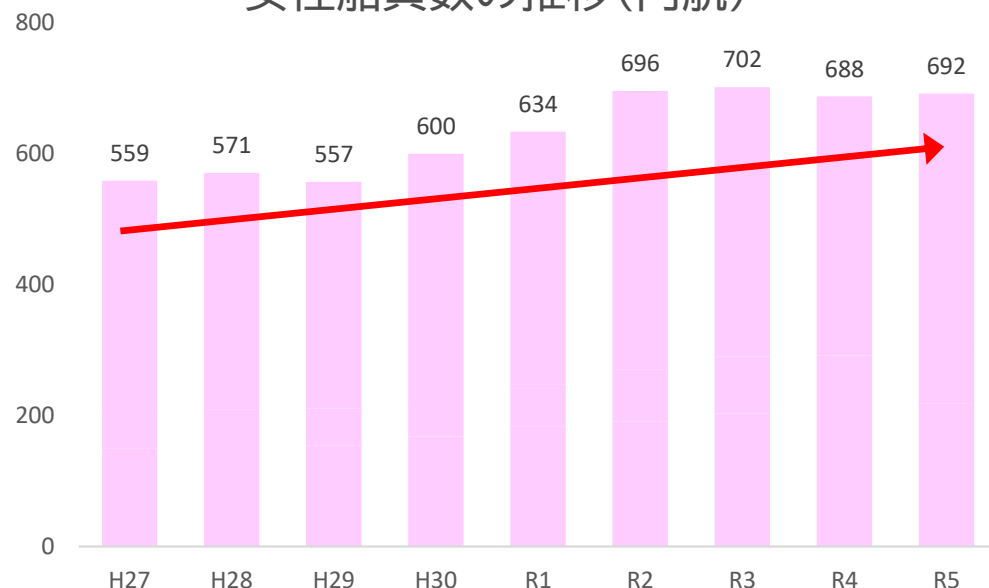


出典:海事局調べによる

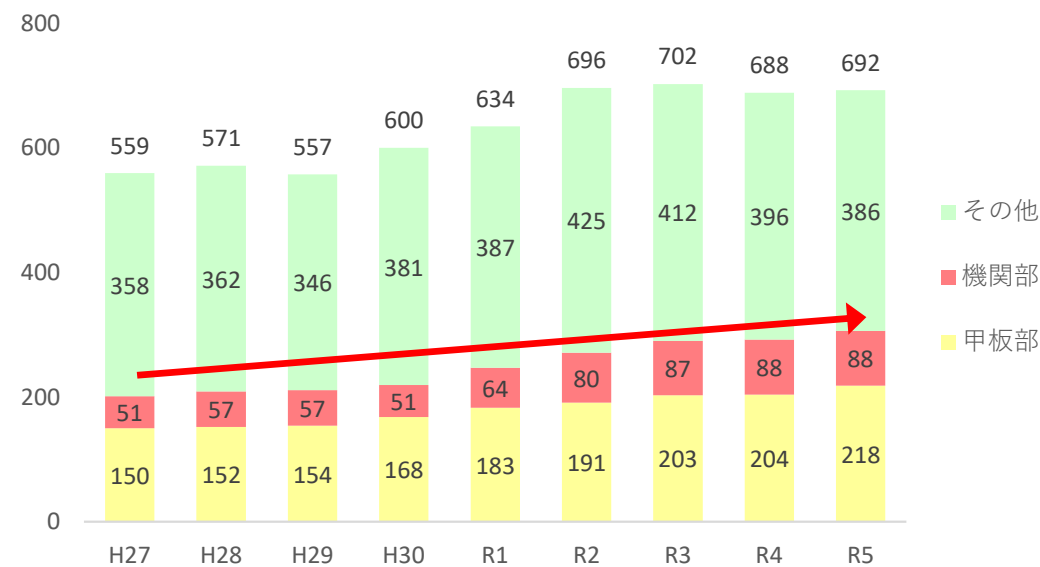
海技人材の多様な働き方の推進

- ✓ 深刻な船員不足に対応するため、これまで海技人材の基幹を担ってきた男性船員だけでなく、陸上勤務者、高齢船員、女性船員など多様な人材が活躍できる環境を整える必要がある。特に女性船員数は近年増加傾向にあり、船舶の運航に必要な部門(機関部・甲板部)で働く人数も近年増加している。

女性船員数の推移(内航)



女性船員の内訳(内航、部門別)

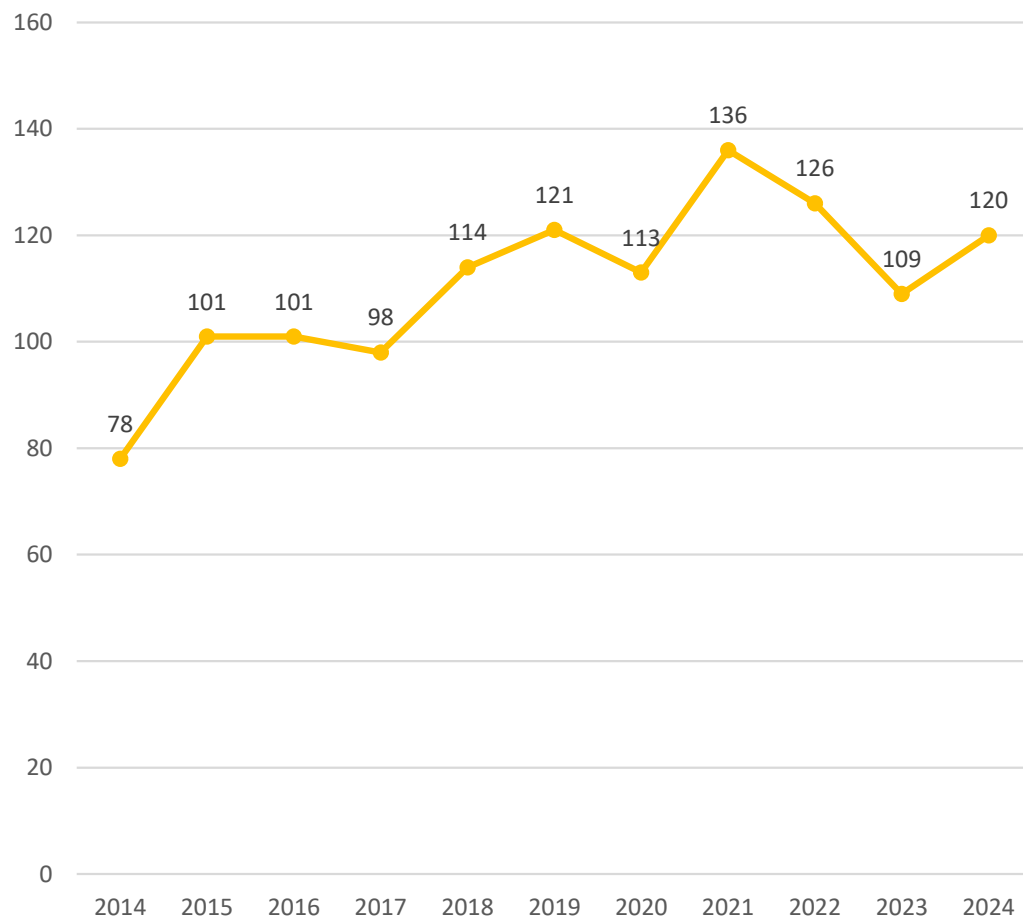


出典: 海事局調べによる

- 増加傾向にあるが、女性船員の比率は約2%にとどまる。
- IMOの調査(2021)でも2%未満
- 船舶の運航に必要な部門(機関部・甲板部)で働く女性船員は増加傾向にあるが、その他部門(サービス要員等)が約6割弱。

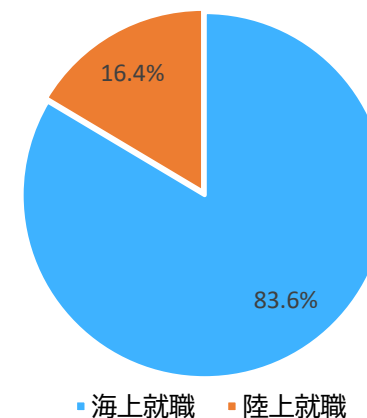
✓ 船員教育機関の女性の入学者は増加傾向にあるが、卒業生の海上就職の割合は男性と比較して依然として低い状況。

船員教育機関の女性入学者数の推移

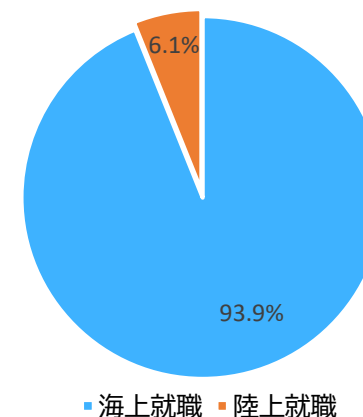


注： 船員教育機関とは、商船系大学、商船系高専、海上技術学校、海上技術短期大学
(出典)海事局調べ

女性の船員教育機関卒業生の就職状況
過去10年の就職者(426人)の内訳



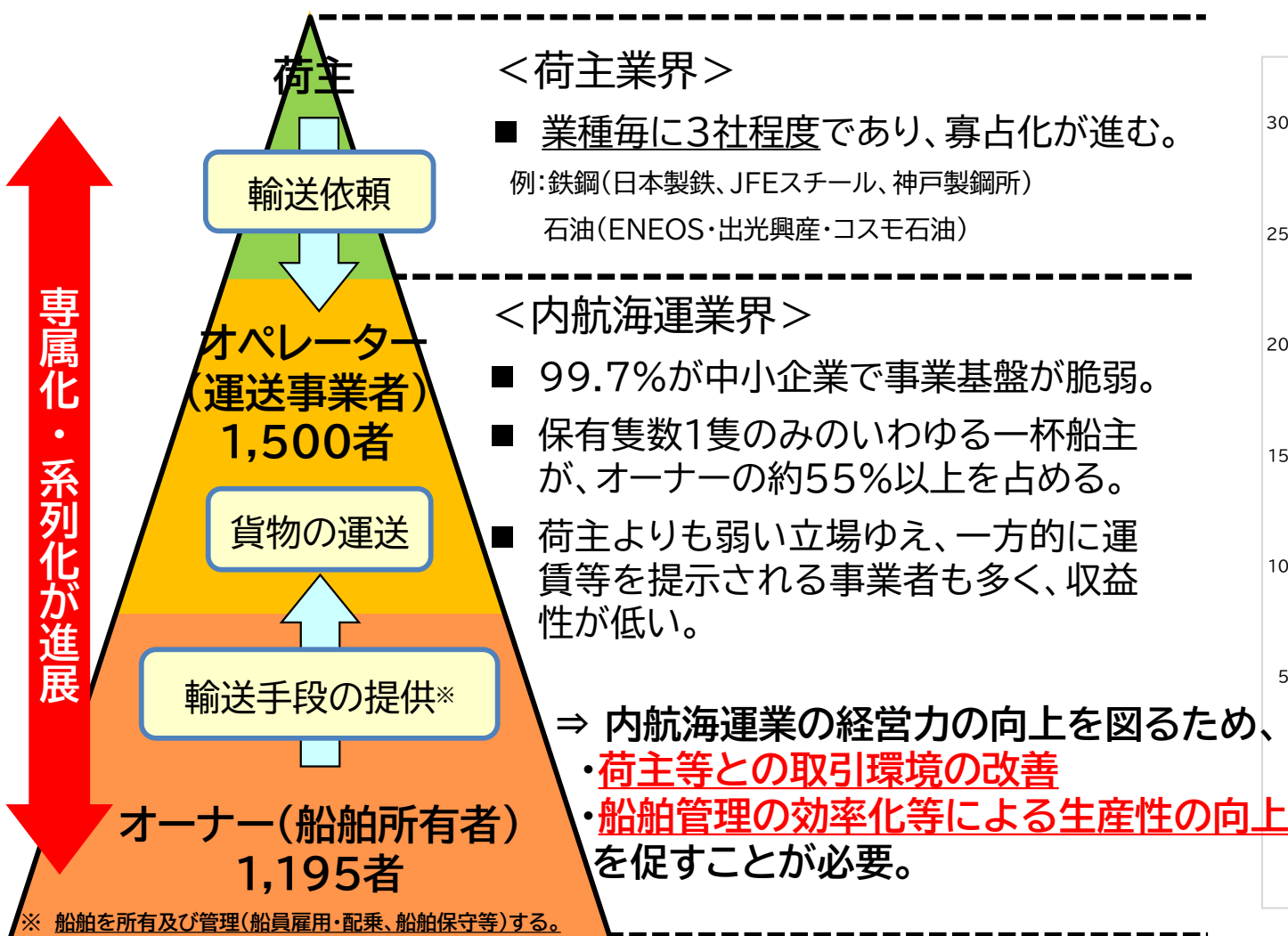
男性の船員教育機関卒業生の就職状況
過去10年の就職者(5167人)の内訳



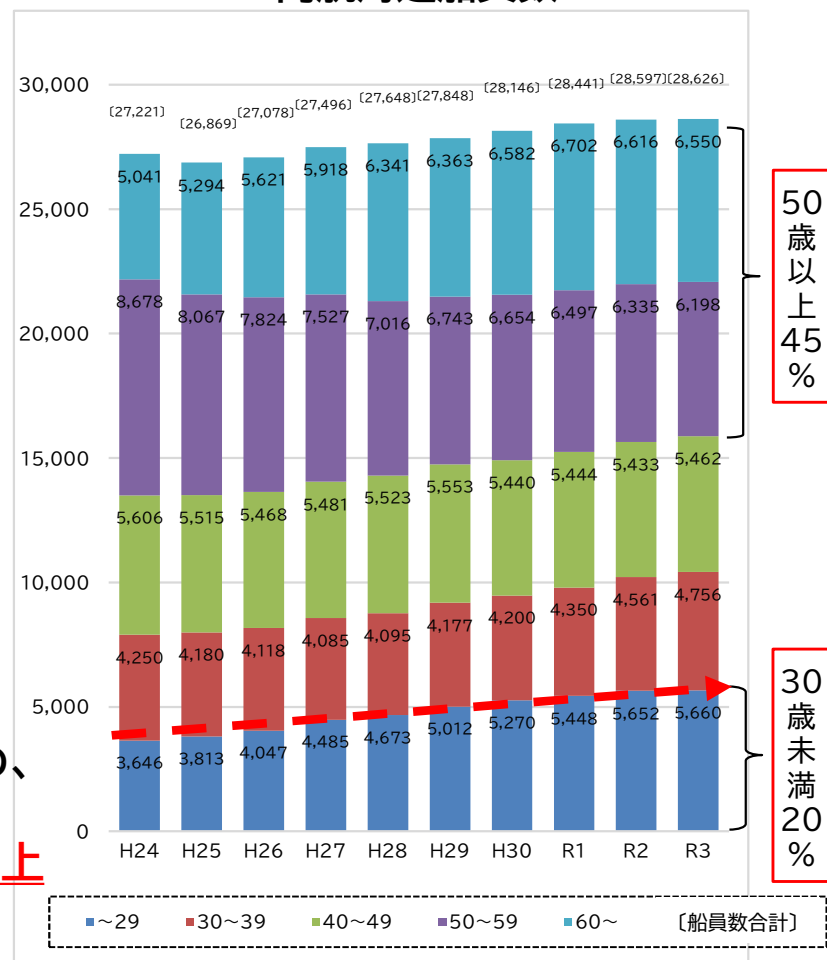
注： 船員教育機関とは、商船系大学、商船系高専、海上技術学校、海上技術短期大学
注： 過去10年の就職者数とは、平成26年～令和5年の卒業生の就職者
(出典)海事局調べ

内航海運の構造的課題

- 内航海運の市場構造は、寡占化された荷主企業・オペレーター・オーナーの専属化・系列化が進展しており、さらに、事業者の99.7%は中小企業で事業基盤が脆弱。また、オーナーの中でも保有隻数1隻のいわゆる一杯船主の割合が50%以上を占めている。
- 内航船員は50歳以上が約5割を占めているが、近年、若年船員が増加傾向。今後、生産年齢人口の減少が見込まれており、船員の確保・育成と働き方改革により定着を図ることが課題。



内航海運船員数



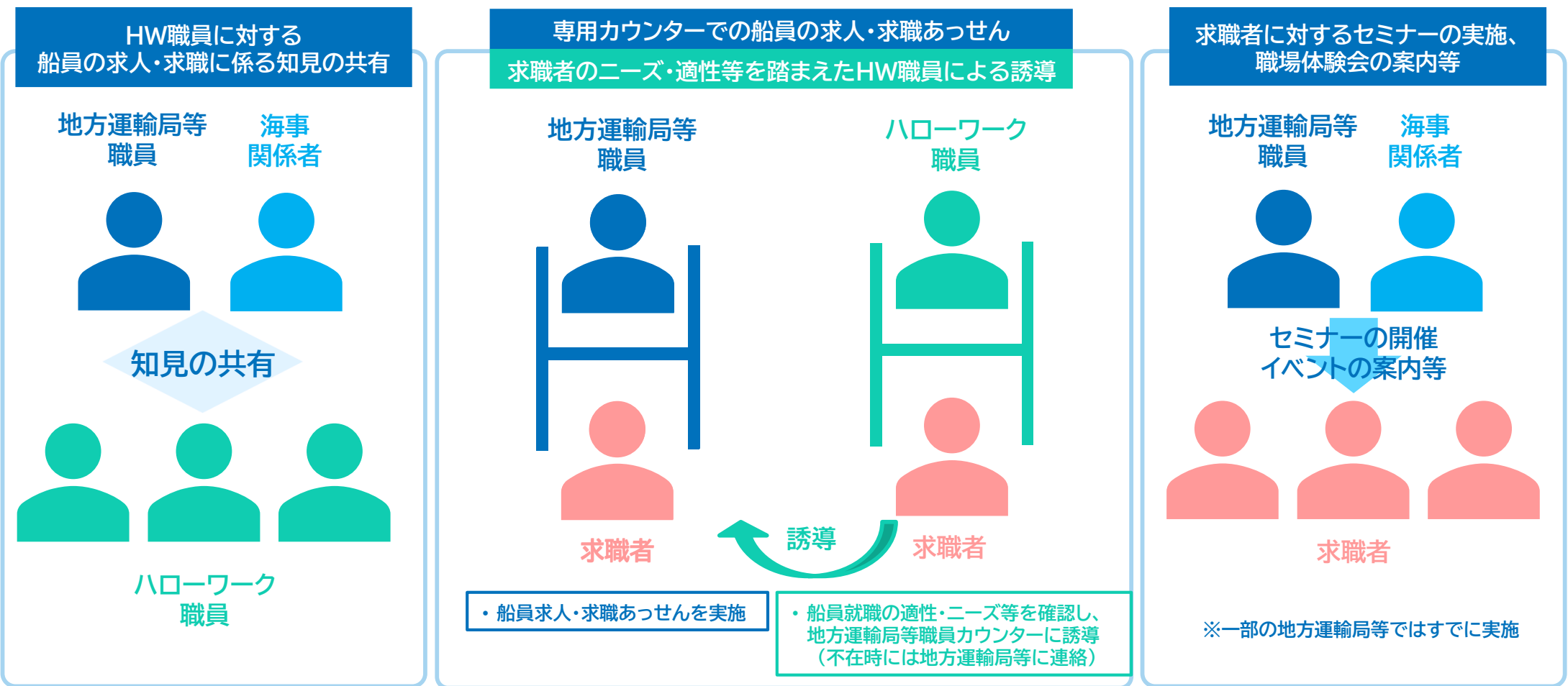


船員職業あっせんに係る公共職業安定所等・地方運輸局等のモデル連携事業(仮称)(イメージ)

- 全国5カ所程度の地方運輸局等・公共職業安定所等(ハローワーク)を選定
- 地方運輸局等職員がハローワークに定期的に出向き、ハローワーク職員や海事関係者とも連携しながら、船員の求人・求職のあっせんと、その効果の促進に資する活動を実施
- モデル事業による効果を検証し、拡大を検討

モデル事業イメージ

公共職業安定所等(ハローワーク)



快適な海上労働環境形成の促進に資する仕組みの導入(イメージ)

- 船員不足を解消するためには、海上労働という職場そのものの魅力を高めることが不可欠であるとともに、海技免許を受けていない者(新卒者、陸上労働者)に対して、海上労働という職場の魅力を如何に訴求できるかがポイント
- 船内作業方法の改善や船内通信環境の改善等、快適な海上労働環境を形成するための措置を講ずることを船舶所有者に促す制度(※)を導入してはどうか。

(※)国がガイドラインを策定。船舶所有者はガイドラインを踏まえた措置を講じ快適な海上労働環境の形成に努める。

促進する取組例

船内作業方法の改善

係船の自動化等の船内作業の自動化をはじめとした船内作業方法の改善を促進

係船の自動化のイメージ



ウィンチ(係船装置)

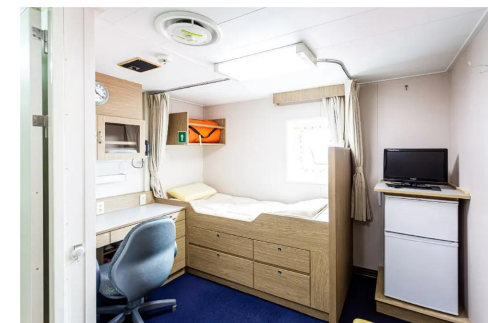
係船・投錨時のウィンチ作業をウィンチに近接した場所で行実施

→ 遠隔操作の機能を実装することで作業の省力化を図るとともに、近接した場所での作業による危険を回避

船員室の充実化

船員の船内における生活空間となる船員室の充実化等、船員のプライベート空間の充実を促進

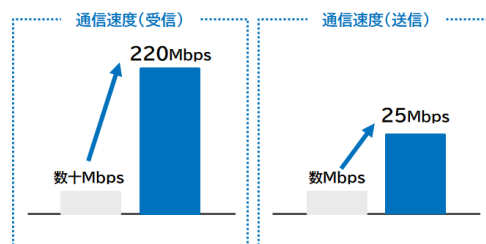
船員室の充実化のイメージ



船内通信環境の改善

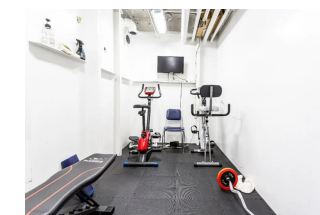
船内での休憩時間における通信環境を改善するための取組みを促進

非静止衛星の活用による変化



浴室等の船員の疲労回復施設整備の促進

浴室や運動施設の設置等、船員の疲労回復に資する施設整備を推進



自動運航船に関する検討状況 ～自動運航船検討会～

背景等

- 船舶の運航に、年々進化するセンシング、AI等の技術を活用することにより、安全性の向上が期待。
- 他方、生産年齢人口の減少や高齢船員の退職が見込まれる中、国内物流を支える内航海運の担い手確保は喫緊の課題であり、船員労働環境改善・職場の魅力向上の期待が不可欠。
- こうした現状認識の下、商用運航において、自動運航や遠隔監視等を活用するための安全基準・検査方法、責任・保険等の必要な検討を行い、2030年頃までの本格的な商用運航の実現を目指す。

検討項目

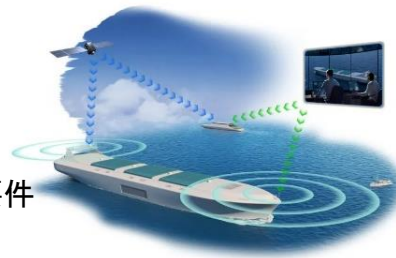
➤ 安全基準・検査方法等の検討

- ・ 船舶、遠隔監視に関する基準、検査方法
- ・ 船員・陸上要員の必要な能力・配置、事業者の要件
- ・ 事業者の(事前)審査、(事後)監査 等

➤ 責任・保険等に関する検討

- ・ 船長・船員の責任の明確化
- ・ IMO法律委員会(LEG)における議論の動向 等

➤ 実プロジェクトを通じた検討・検証



検討会委員

<有識者>

- | | |
|------|--------------------------|
| 藤田友敬 | 東京大学大学院法学政治学研究科 教授 |
| 野川 忍 | 明治大学専門職大学院法務研究科 教授 |
| 南 健悟 | 慶應義塾大学法学部法律学科 教授 |
| 菊間千乃 | 弁護士 |
| 清水悦郎 | 東京海洋大学学術研究院海洋電子機械工学部門 教授 |
| 村井康二 | 東京海洋大学学術研究院海事システム工学部門 教授 |
| 三輪 誠 | 神戸大学大学院海事科学研究科 准教授 |

<関係団体>

全日本海員組合、日本船長協会、日本船舶機関士協会、
日本船主協会、日本内航海運組合総連合会、日本旅客船協会、
大日本水産会、日本海事協会、日本船舶技術研究協会、
日本造船工業会、日本中小型造船工業会、日本舶用工業会、
海上・港湾・航空技術研究所、海技教育機構、日本損害保険協会

スケジュール

2024年 6月	第1回 (論点案、検討の進め方・WG設置)
7月	第2回 (関係事業者ヒアリング)
2025年 1月	第3回 (基準・検査方法の方向性 等)
3月頃	第4回 (実証運航の実施方法 等)
5-6月頃	第5回 (基準・検査方法、実証運航の実施方法)
2026年以降	本格的な商用運航を目指した制度化

※検討会の下に、安全基準・検査WGを設置

(独)海技教育機構の中期的なあり方に関する検討状況 ～(独)海技教育機構の中期的なあり方に関する検討会～

背景等

- (独)海技教育機構は、全国8校の学校と5隻の大型練習船を擁する我が国の基幹的な船員養成機関。
- 平成13年の独法化以降、養成規模の維持・拡大等に取り組み、1万人以上の優秀な船員を輩出。
- 一方、学校施設・練習船の老朽化やキャパシティの不足、教員・乗組員の不足、運営費交付金の逡減等に直面。
- 令和8年度を期首とする次期中期目標の策定に当たり、「(独)海技教育機構の中期的なあり方に関する検討会」を開催し、持続可能な船員養成の実現に向け、学識経験者及び関係者のご意見を聴取。

論点

- 海技教育機構と採用船社との間における役割分担のあり方
- 海技教育機構における今後の学校運営のあり方
- 海技教育機構における今後の練習船隊のあり方
- 海技教育機構の教員(教官)・乗組員の確保
- 海技教育機構が船員を持続的に養成するための財務基盤の安定

スケジュール

- 令和6年 6月 第1回 (海技教育機構の現状)
- 9月 第2回 (業界団体・教育機関ヒアリング)
- 10月 第3回 (論点整理)
- 12月 第4回 (骨子案)
- 令和7年 春頃 第5回 (方向性まとめ)
- 夏～冬 令和8年度概算要求、次期中期計画の策定等

検討会委員

<学識経験者>

加藤一誠 慶應義塾大学商学部 教授
首藤若菜 立教大学経済学部 教授
田口康大 東京大学 特任講師
富永晃一 上智大学法学部地球環境法学科 教授

◎野川 忍 明治大学専門職大学院法務研究科 教授

<教育機関>

東京海洋大学、神戸大学、
(独)国立高等専門学校機構、(独)海技教育機構

<関係団体>

日本内航海運組合総連合会、(一社)日本長距離フェリー協会、
全日本海員組合、(一社)日本旅客船協会、(一社)日本船主協会、
(一社)日本港湾タグ事業協会

荷主等との取引環境改善に関する検討状況 ～商慣習への対応～

背景・課題

○内航海運業の取引環境の更なる改善のためには、改善が必要と思われる商慣行があるとの声があり、「物流革新に向けた政策パッケージ」(令和5年6月2日我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議決定)も踏まえつつ、商慣行の実態について把握し、それを改善する必要がある。

事業内容

①商慣習の実態調査

内航海運における商慣習を明らかにするため、荷主及び内航海運業者に対し、商慣習の実態調査を行う。

②商慣習の改善事例の調査

内航海運における商慣習の改善方策を検討するとともに、改善事例の業界全体への横展開を図るため、商慣習の改善事例の調査を行う。

③調査結果を踏まえた荷主と内航海運業者間での商慣習改善に向けた方策の検討

「内航海運と荷主との連携強化に関する懇談会」や「安定・効率輸送協議会」において、商慣習の実態や改善事例を荷主及び内航海運業者に対し共有し、関係者間で商慣習の改善方策の検討を行う。

④商慣習見直し促進のための「内航海運業者と荷主との連携強化のためのガイドライン」の改訂

関係者間で検討した商慣習の改善方策及び商慣習の改善事例を「内航海運業者と荷主との連携強化のためのガイドライン」に反映し、荷主及び内航海運業者に周知することで、内航海運業界全体の商慣習見直しを促し、内航海運業の取引環境改善・生産性向上を図る。



- 荷主業界と内航海運業界との連携強化を目的に、荷主企業と内航海運事業者との間で内航輸送に関する課題等を共有し、中長期的視野に立ってその改善策等に取り組んでいく場として、平成30年2月に設置。
- 荷主企業、内航海運事業者、行政から構成される本協議会の下に産業基礎物資の輸送品目毎に3つの部会（鉄鋼部会、石油製品部会及び石油化学製品部会）を設置。
- 構成員は、以下の通り。
 - ✓ 荷主企業（日本鉄鋼連盟、石油連盟及び石油化学工業協会）
 - ✓ 内航海運業者（日本内航海運組合総連合会及び傘下5組合）
 - ✓ 行政（国土交通省、経済産業省（オブザーバー））

過去の開催実績

- | | | | |
|------------|-------------------|-----------|-------------------|
| ➤ 本協議会 | : 平成30年2月13日（第1回） | ➤ 3部会合同会合 | : 令和元年5月30日（第1回） |
| ➤ 石油製品部会 | : 平成30年2月22日（第1回） | | : 令和3年12月22日（第2回） |
| | 令和5年11月17日（第2回） | | : 令和4年3月4日（第3回） |
| | 令和6年8月26日（第3回） | | : 令和4年12月21日（第4回） |
| ➤ 石油化学製品部会 | : 平成30年2月26日（第1回） | | : 令和5年2月1日（第5回） |
| | 令和5年10月26日（第2回） | | : 令和5年6月30日（第6回） |
| | 令和6年3月27日（第3回） | | : 令和6年6月13日（第7回） |
| ➤ 鉄鋼部会 | : 平成30年2月28日（第1回） | | : 令和6年11月12日（第8回） |
| | 令和5年12月12日（第2回） | | : 令和6年12月17日（第9回） |

安定・効率輸送協議会に関する検討状況 ～「安定・効率輸送協議会」の構成～

名称		安定・効率輸送協議会
構成員	荷主	日本鉄鋼連盟 石油連盟 石油化学工業協会
	内航海運	日本内航海運組合総連合会 内航大型船輸送海運組合 全国海運組合連合会 全国内航タンカー海運組合 全国内航輸送海運組合 全日本内航船主海運組合
	行政	国土交通省海事局 経済産業省製造産業局金属課(ワザバー) (ワザバー) 経済産業省製造産業局素材産業課(ワザバー) (ワザバー) 資源エネルギー庁資源・燃料部石油精製備蓄課(ワザバー) (ワザバー)

名称		鉄鋼部会	石油製品部会	石油化学製品部会
構成員	荷主	日本鉄鋼連盟 製品物流小委員会メンバー	石油連盟 海運専門委員会メンバー	石油化学工業協会 内航ケミカル船WGメンバー
	内航海運	内航大型船輸送海運組合 全国海運組合連合会 全国内航輸送海運組合 全日本内航船主海運組合	全国内航タンカー海運組合	全国内航タンカー海運組合
	行政	国土交通省海事局内航課 経済産業省製造産業局 金属課 (ワザバー) (ワザバー)	国土交通省海事局内航課 資源エネルギー庁資源・燃料部 石油精製備蓄課 (ワザバー) (ワザバー)	国土交通省海事局内航課 経済産業省製造産業局 素材産業課 (ワザバー) (ワザバー)