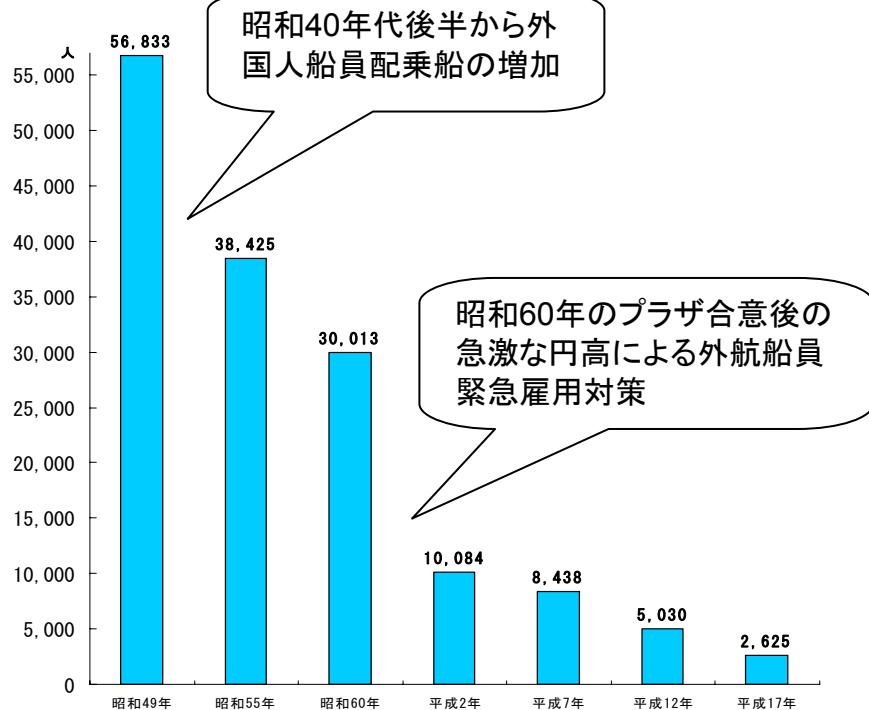


参考資料 1

ヒューマンインフラ関係基礎資料

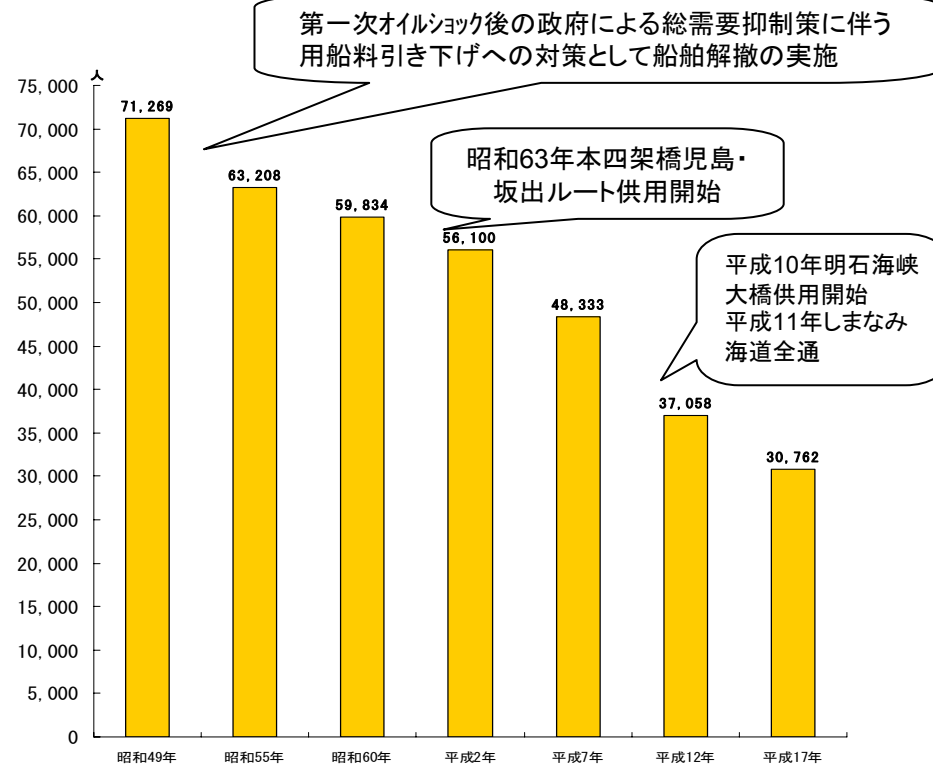
日本人船員数の推移（外航及び内航）

外航船員数の推移



国際競争の激化等に伴う外国人船員の代替により、外航船員数は年々減少し、30年前のおよそ20分の1の水準に。年齢構成を考慮すると、今後数年間でさらに減少が見込まれる。一方で、日本商船隊の急速な拡大と世界的な船員不足が今後見込まれることから、優秀な日本人船員（海技者）の確保が急務となっている。

内航船員数の推移



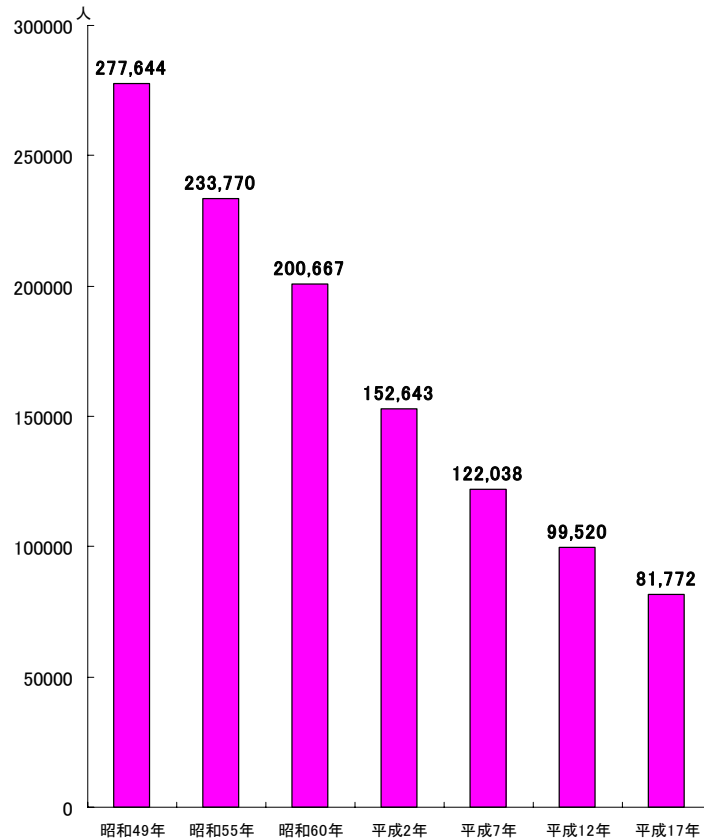
内航船員数も外航船員ほどではないものの年々減少傾向にある。年齢構成は外航よりも歪であり、団塊の世代の引退により、今後10年間で約4割の船員が退職年齢に達する。

※船員数は乗組員数と予備員数を合計したものであり、わが国の船舶所有者に雇用されている船員である。

出典：「船員統計」に基づき海事局作成

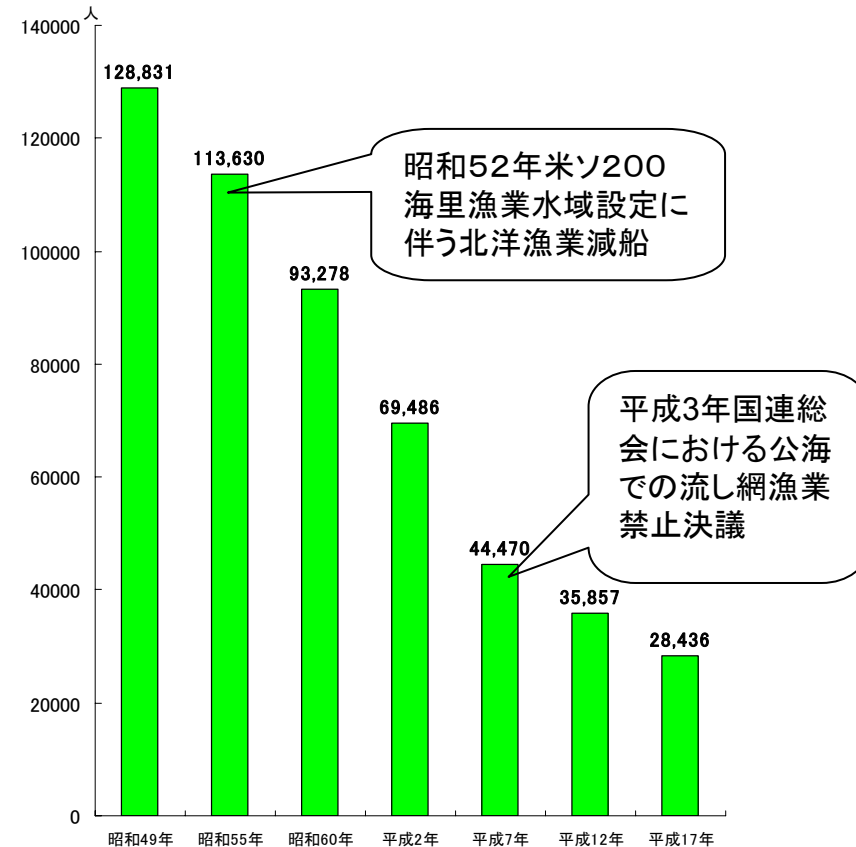
日本人船員数の推移（全体及び漁業）

船員数全体の推移



船員数全体も年々減少傾向にあり、過去30年間で7割減となっている。各業種の船員数の推移から、今後も減少の一途を辿ることが推測される。

漁業船員数の推移



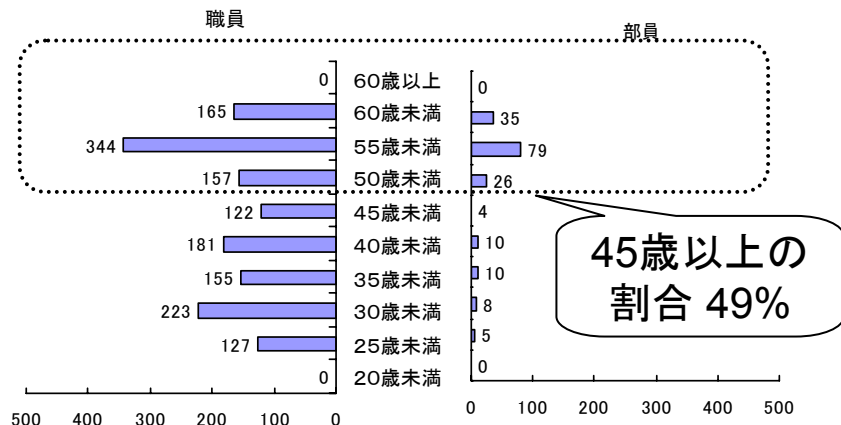
漁業船員数も年々減少傾向にあり、過去30年間で8割弱の船員数が減少している。年齢構成をみると、職員については高年齢化しており、部員は若年層が多い。

※船員数は乗組員数と予備員数を合計したものであり、わが国の船舶所有者に雇用されている船員である。

出典：「船員統計」に基づき海事局作成

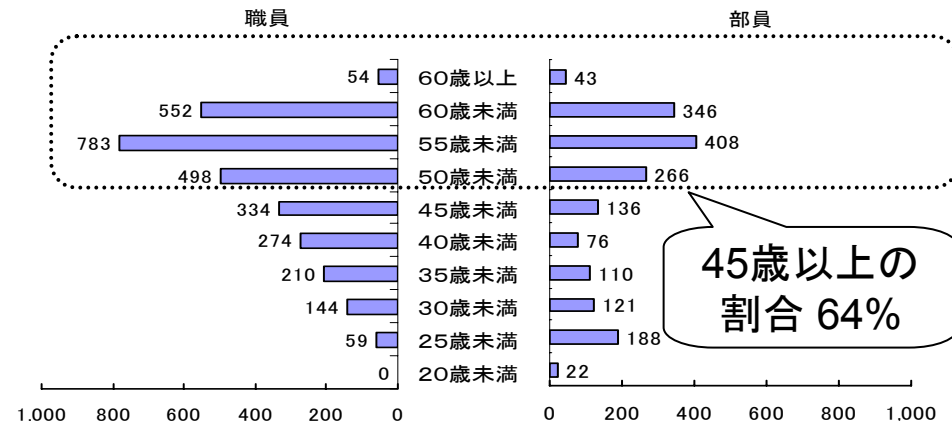
船員の年齢構成

外航



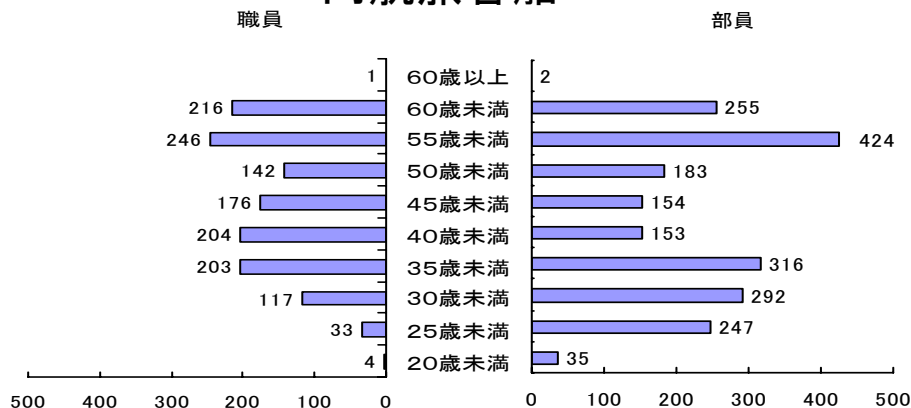
平均年齢：41.7歳

内航貨物船



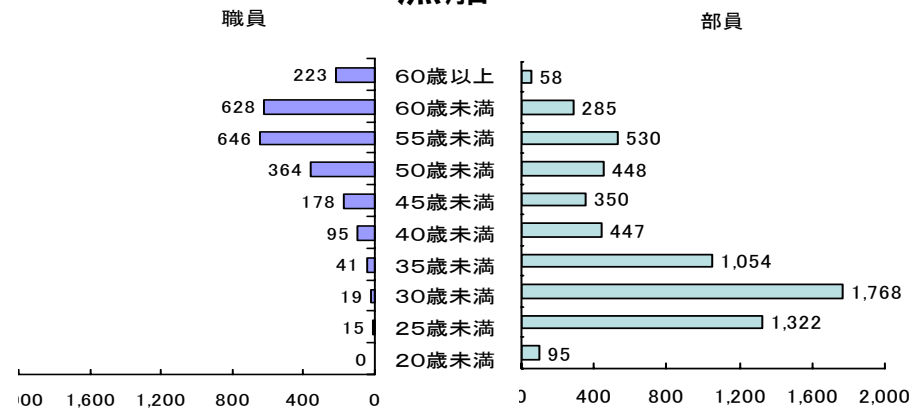
平均年齢：45.6歳

内航旅客船



平均年齢：40.8歳

漁船



平均年齢：38.0歳

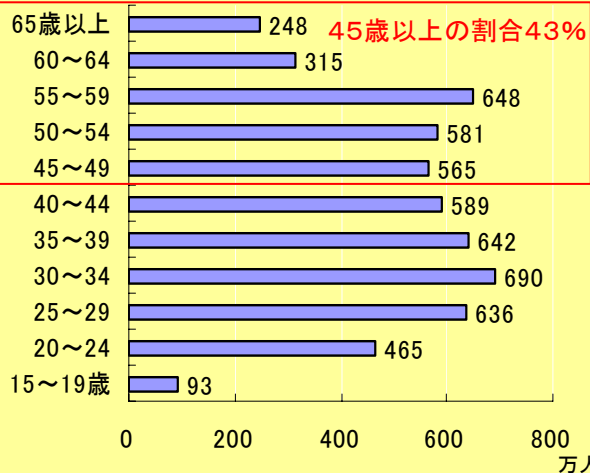
※ 平均年齢は、20歳未満からの各年齢層について、順に18.5歳、22歳、27歳、32歳、37歳、42歳、47歳、52歳、57歳、62歳として算出した。

出典：「平成17年度船員需給総合調査結果報告書」に基づき海事局作成

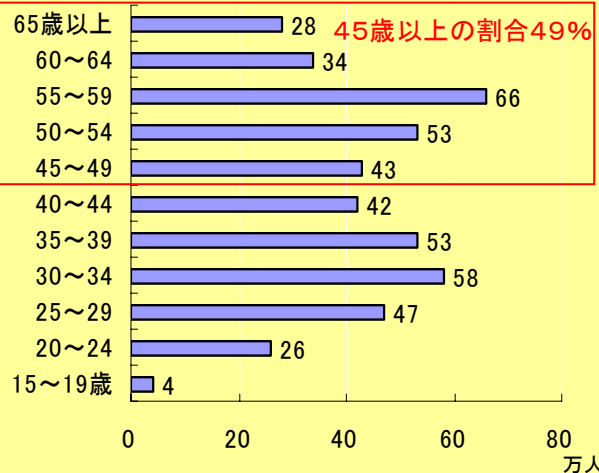
他産業における雇用者の年齢構成

年齢階級、産業別雇用者数

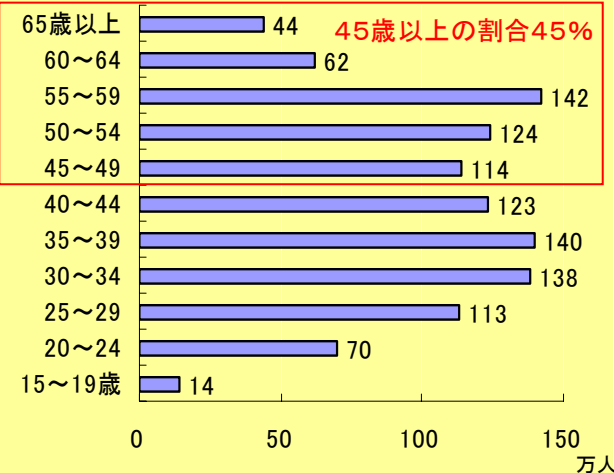
全産業
(全体 5,472万人)



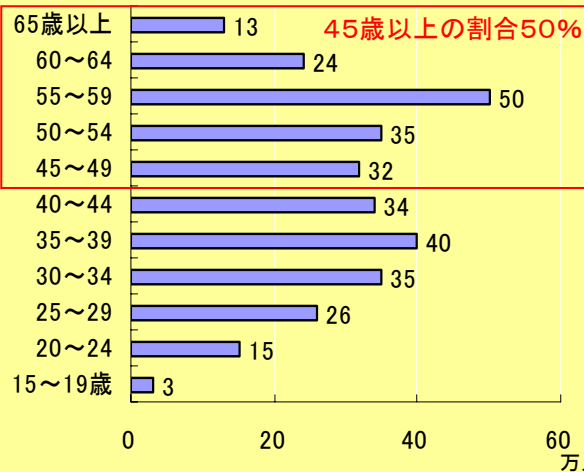
建設業
(全体 453万人)



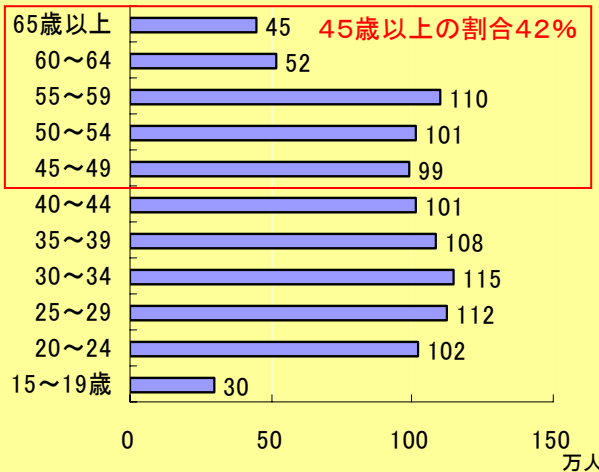
製造業
(全体 1,082万人)



運輸業
(全体 306万人)



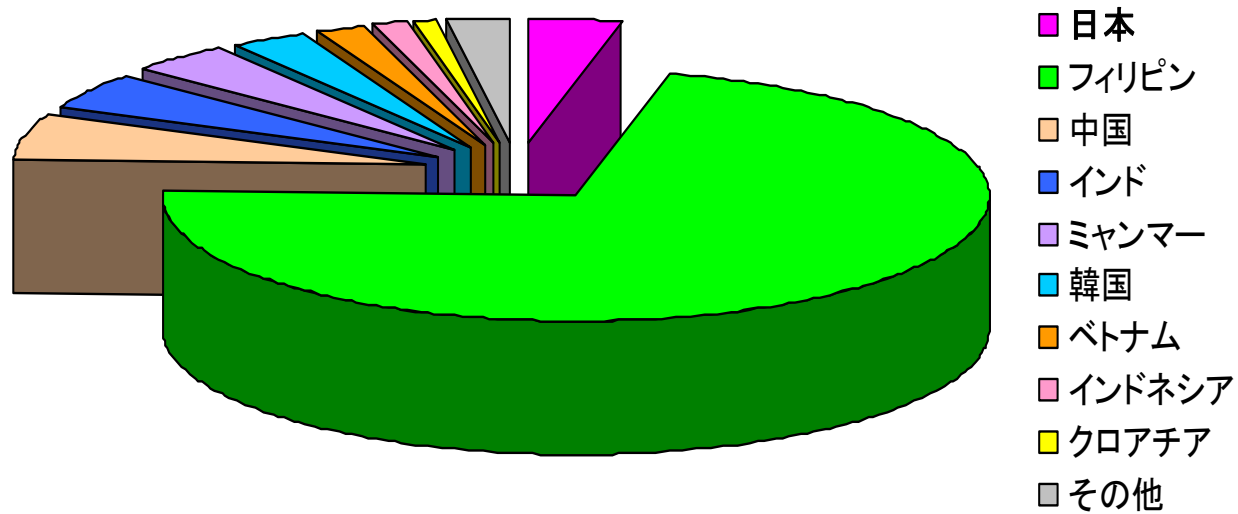
卸売・小売業
(全体 976万人)



〔 45歳以上の割合が60%以上
であるもの 〕

- 農業 61%
- 林業 75%
- 漁業・水産養殖業 71%

日本商船隊における外国人船員



(平成18年7月15日現在)

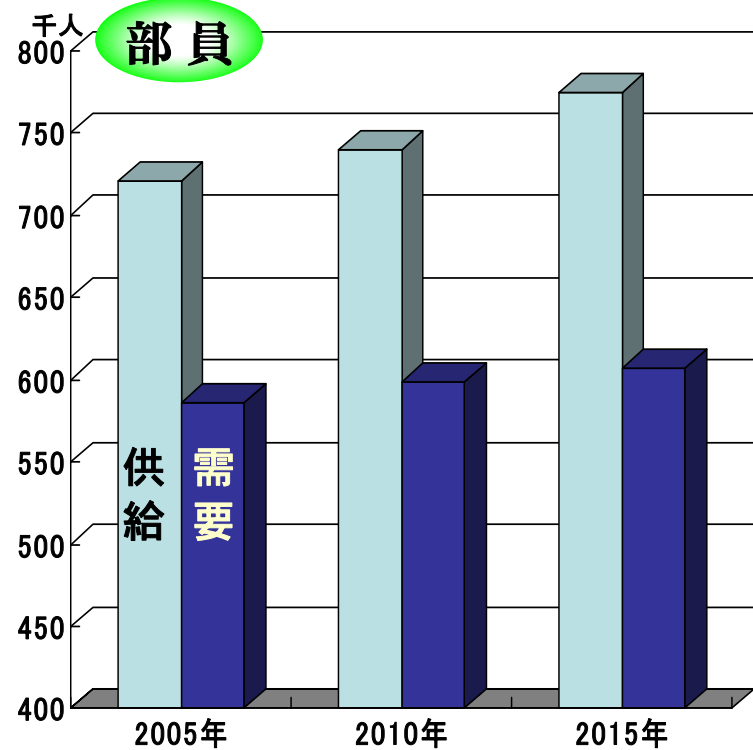
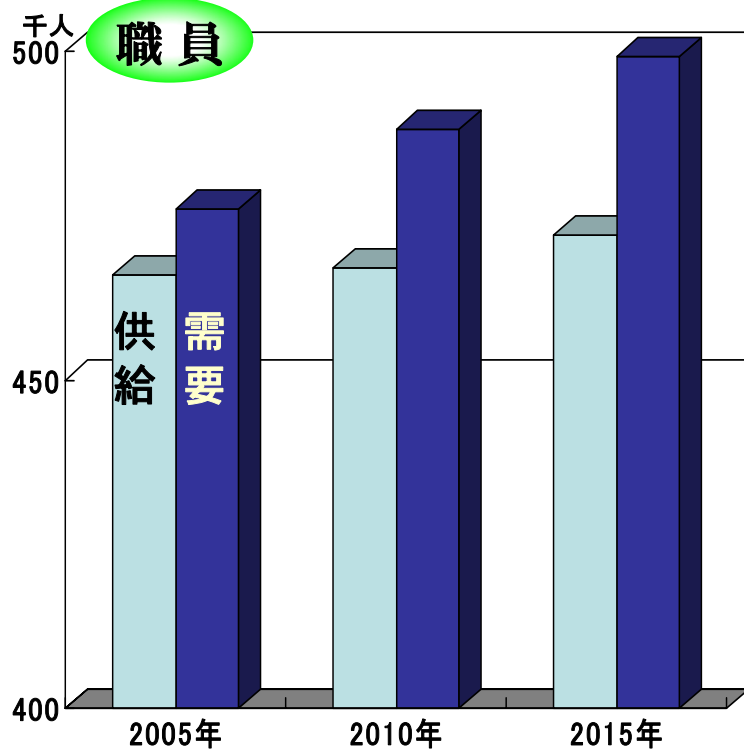
単位: 人

日本	フィリピン	中国	インド	ミャンマー	韓国	ベトナム	インドネシア	クロアチア	その他	計
1,504	29,171	2,392	1,910	1,596	1,211	849	536	366	969	40,504
3.71%	72.02%	5.91%	4.72%	3.94%	2.99%	2.10%	1.32%	0.90%	2.39%	100.00%

出典：日本海員組合調べ

世界的な船員の需給予測

世界的な職員不足、部員過剰の構造。将来的に需給バランスは悪化の見通し

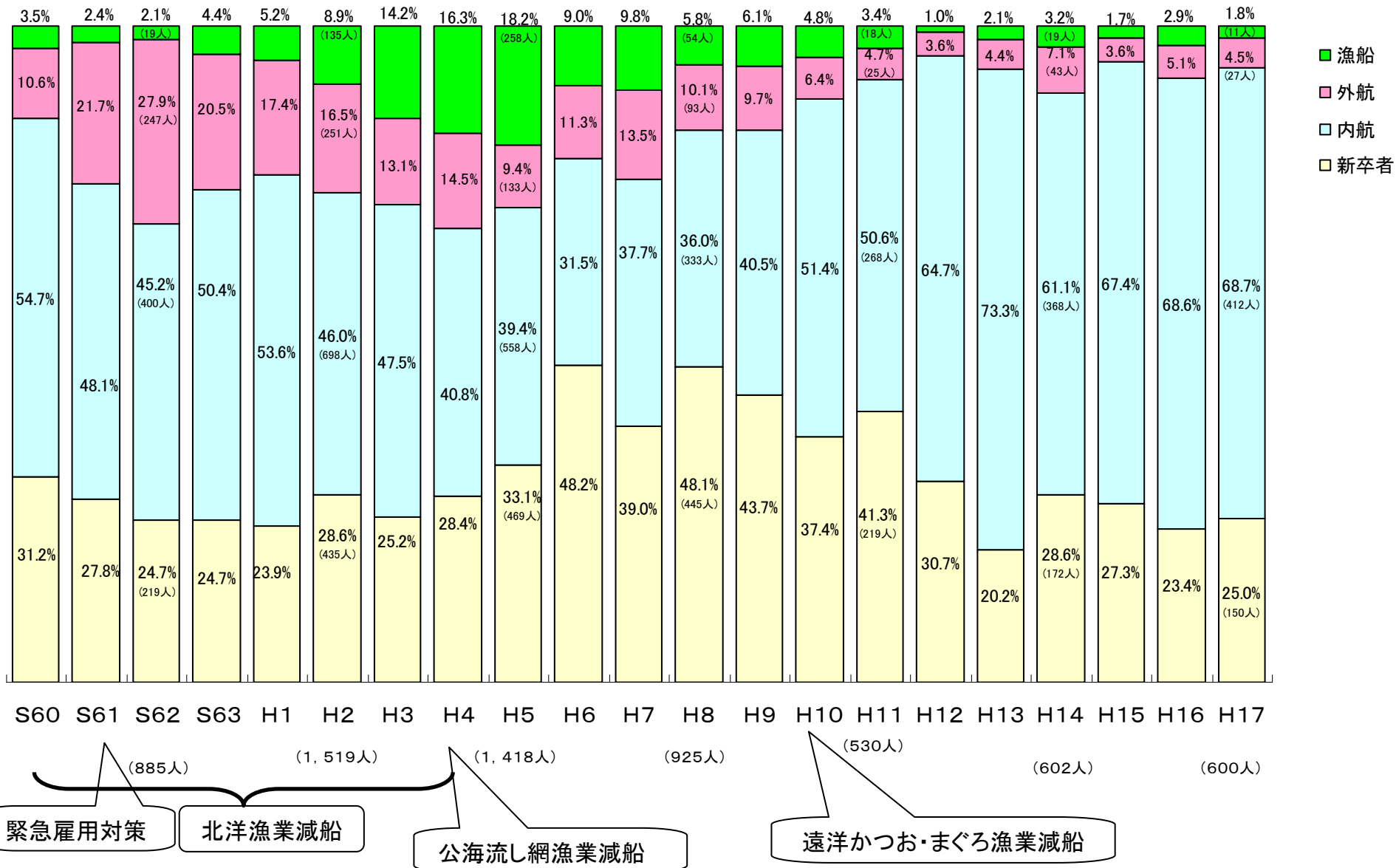


単位：千人

	2005年			2010年			2015年		
	供給	需要	過不足	供給	需要	過不足	供給	需要	過不足
職員	466	476	-10	467	488	-21	472	499	-27
部員	721	586	+135	740	598	+142	774	607	+167

注) 世界の船舶数が年間1%増加すると仮定

内航船員供給源の変化

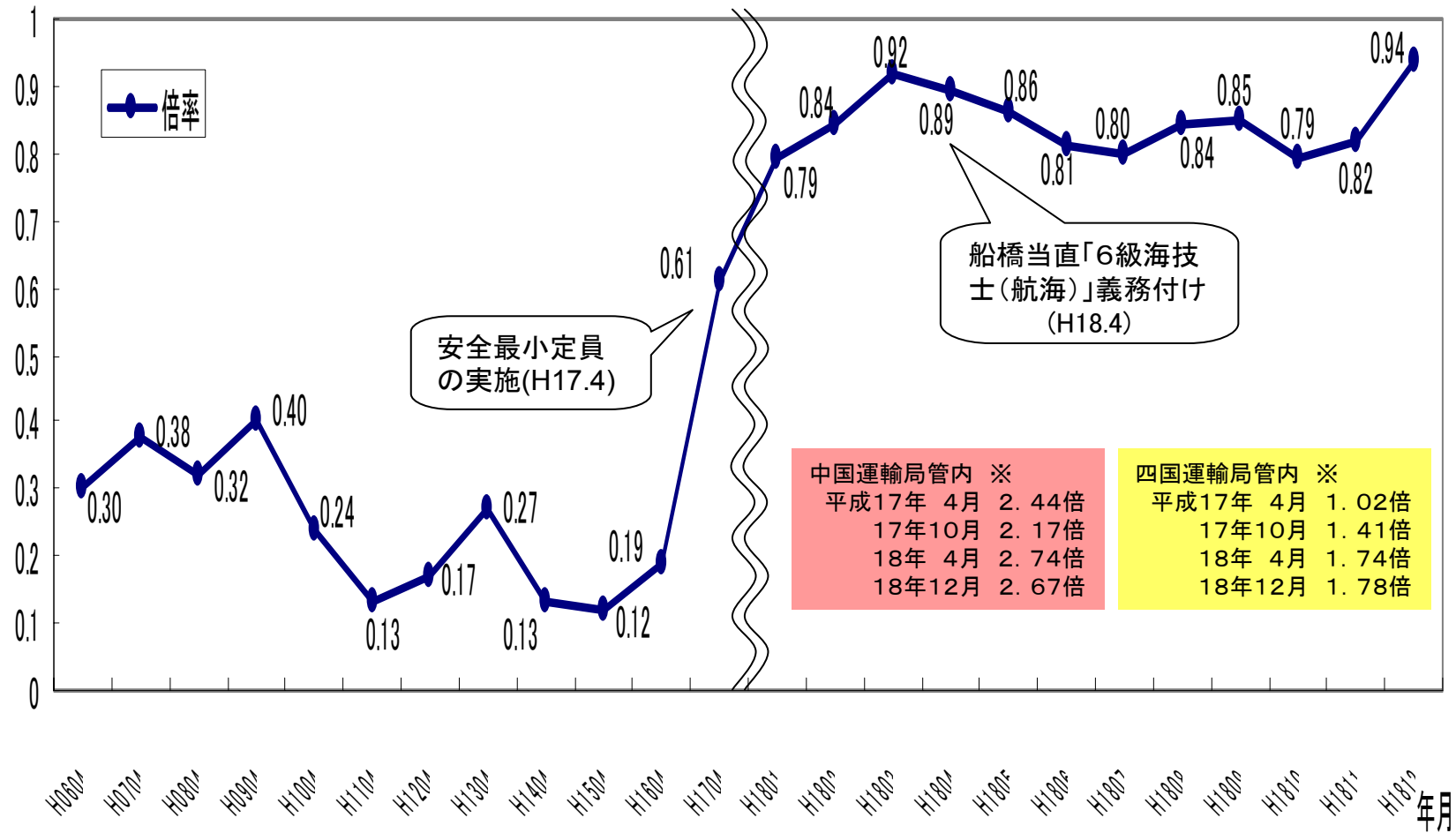


注) 内航労務協会、一洋会、全内航、内航盟外及び大型カーフェリー労務協会に加盟する船社の 就職者数による集計であり、全船社を対象にしたものではない。

出典:「船員需給総合調査結果報告書」に基づき海事局作成

内航船員の有効求人倍率の推移

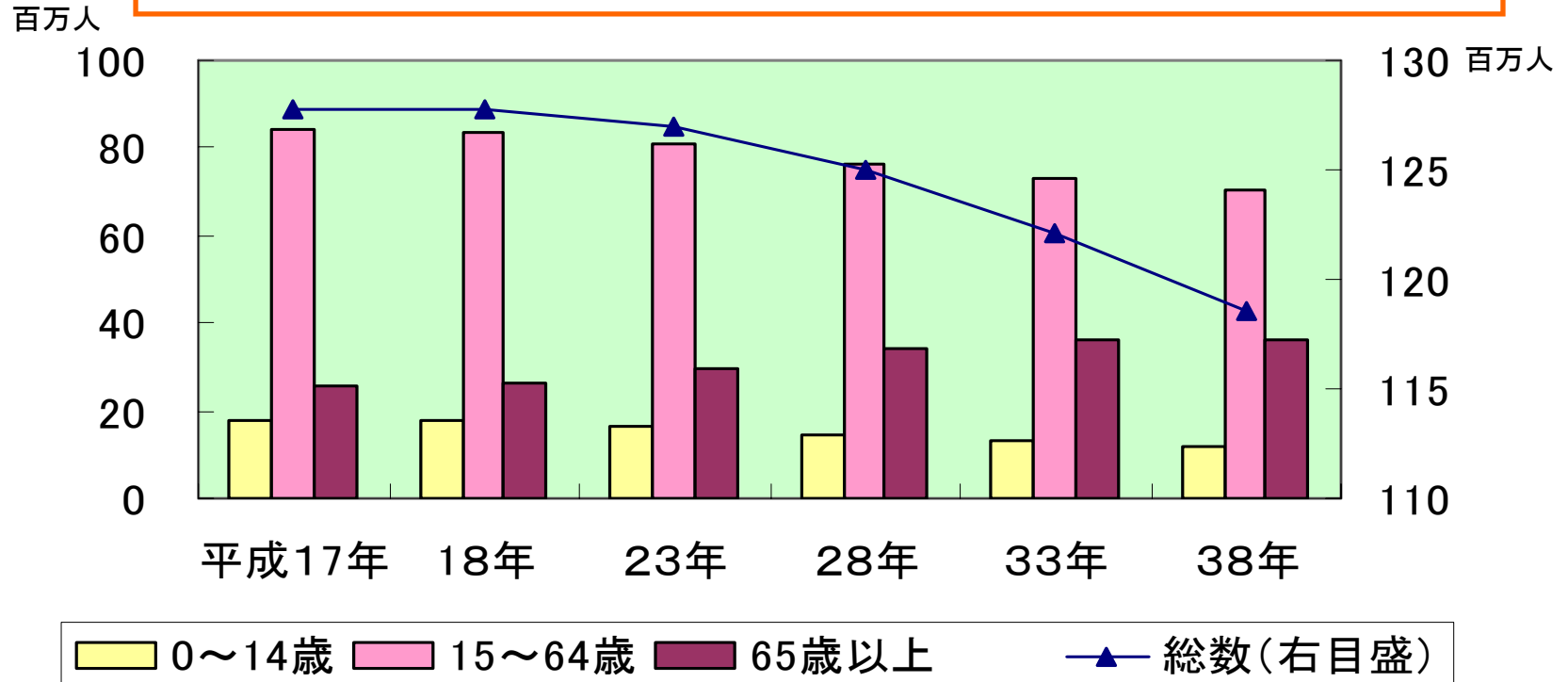
有効求人倍率



※ 中国及び四国運輸局管内のように、有効求人倍率が1倍を超えている地域もある。

日本の将来推計人口

労働力の中核となる年齢層(15～64歳)の人口は、今後20年で1,400万人減少の見通し



(単位:百万人)

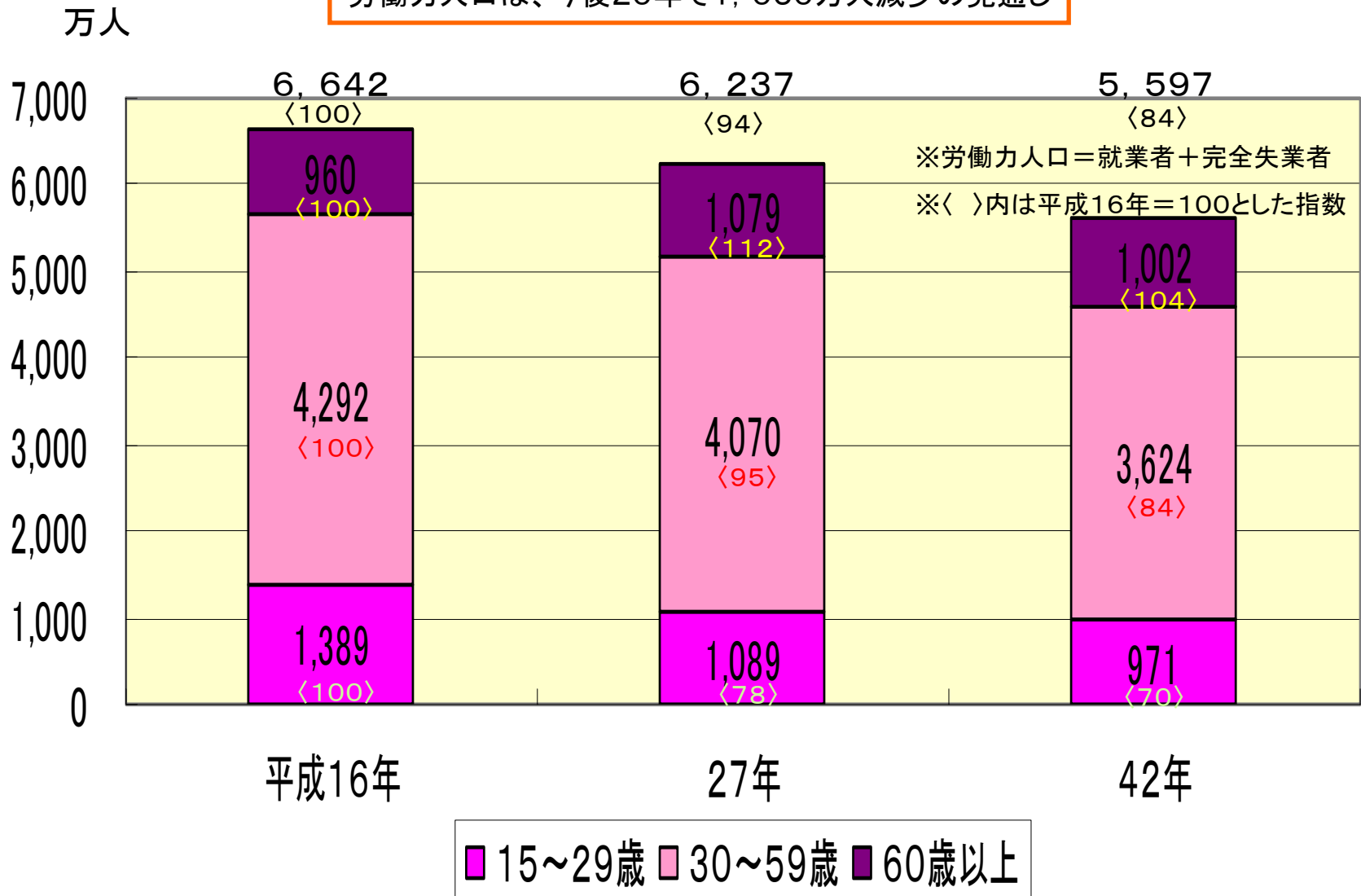
	平成17年	平成18年	平成23年	平成28年	平成33年	平成38年	平成38年／平成18年
0～14歳	18	17	16	14	13	12	67%
15～64歳	84	84	81	76	73	70	84%
65歳以上	26	27	30	34	36	36	137%
総 数	128	128	127	125	122	119	93%

※中位予測、平成17年数値は国勢調査結果

出典： 国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口(平成18年12月推計)」に基づき海事局作成

労働力人口の見通し

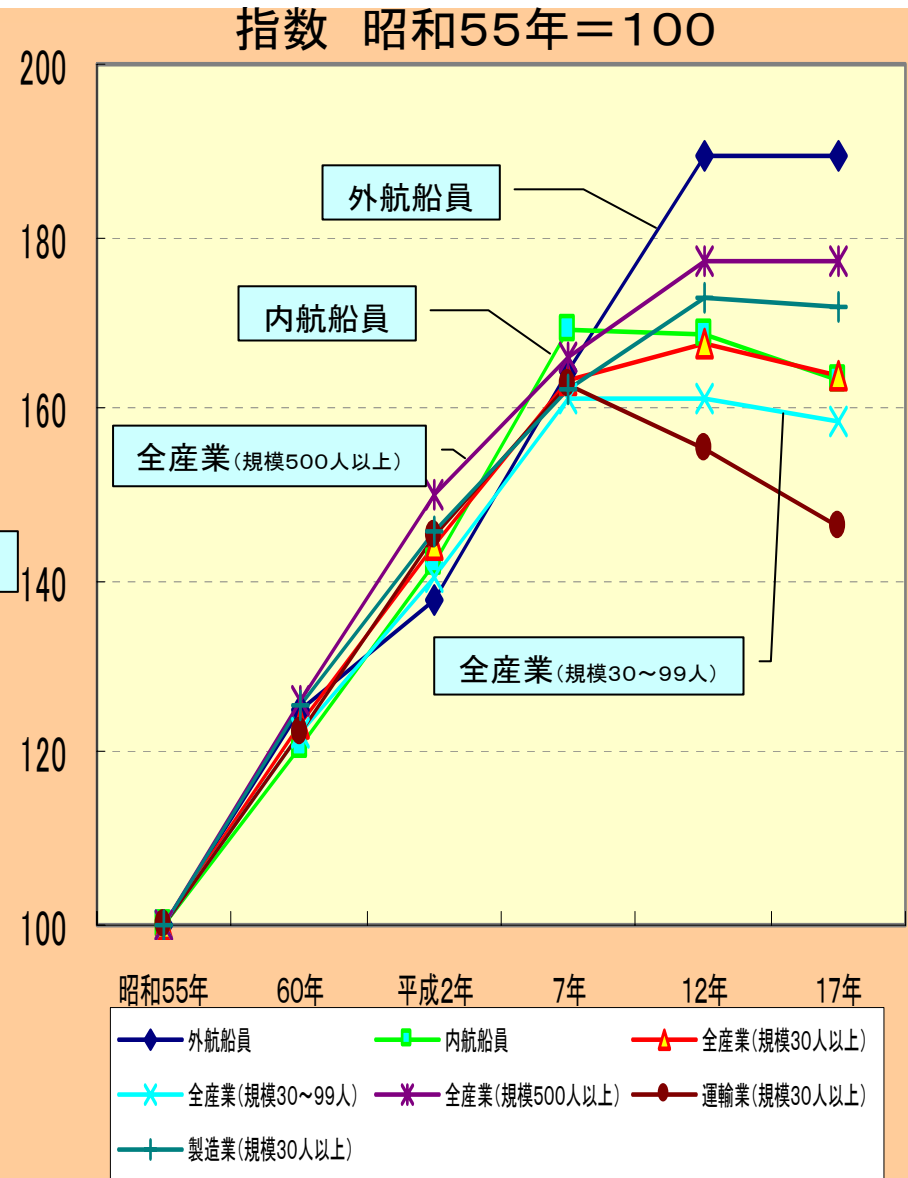
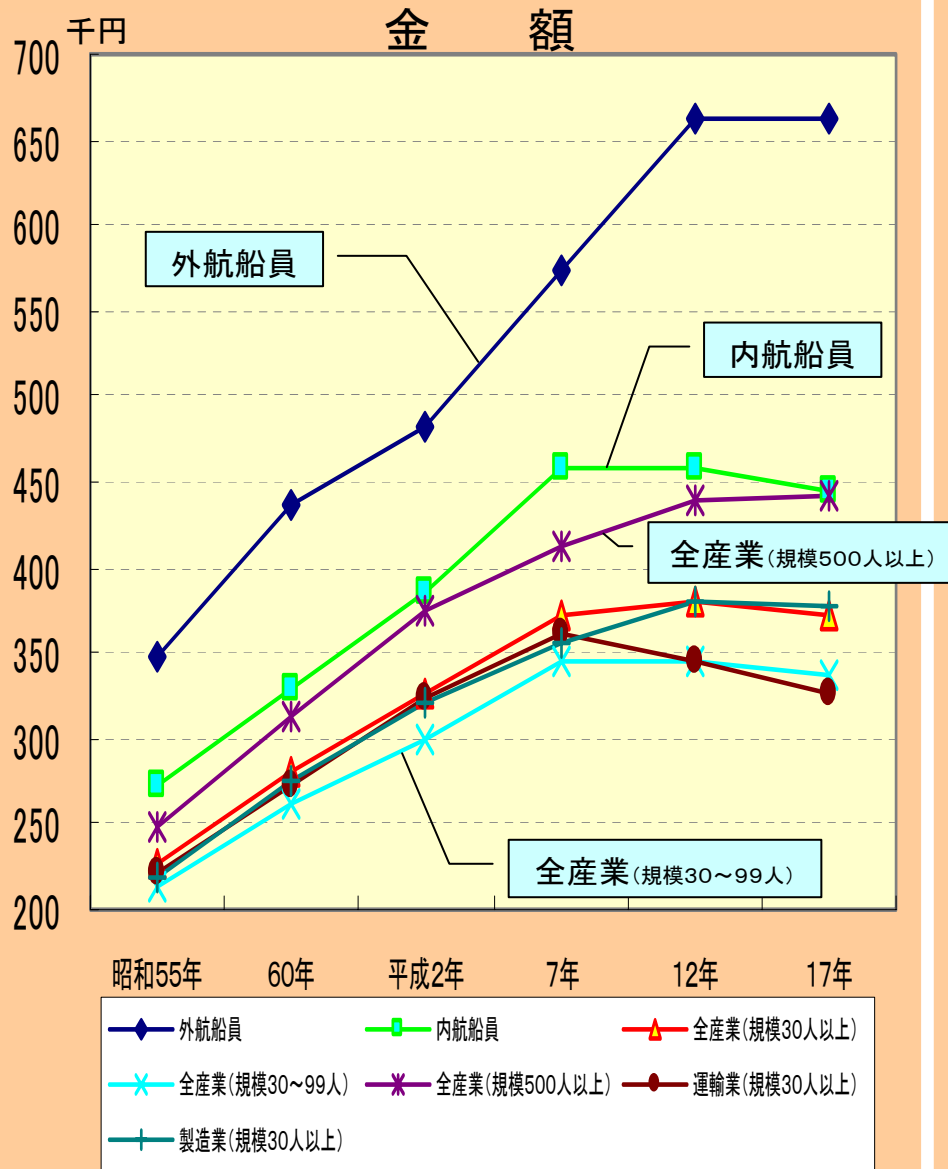
労働力人口は、今後20年で1,050万人減少の見通し



※1 平成16年は総務省統計局「労働力調査」、平成27年、平成42年は厚生労働省職業安定局の推計(平成17年7月)による。

※2 性・年齢別の労働力率(15歳以上人口に占める労働力人口の割合)が平成16年と同じ水準で推移した場合。

陸上労働者のきまって支給する給与との比較



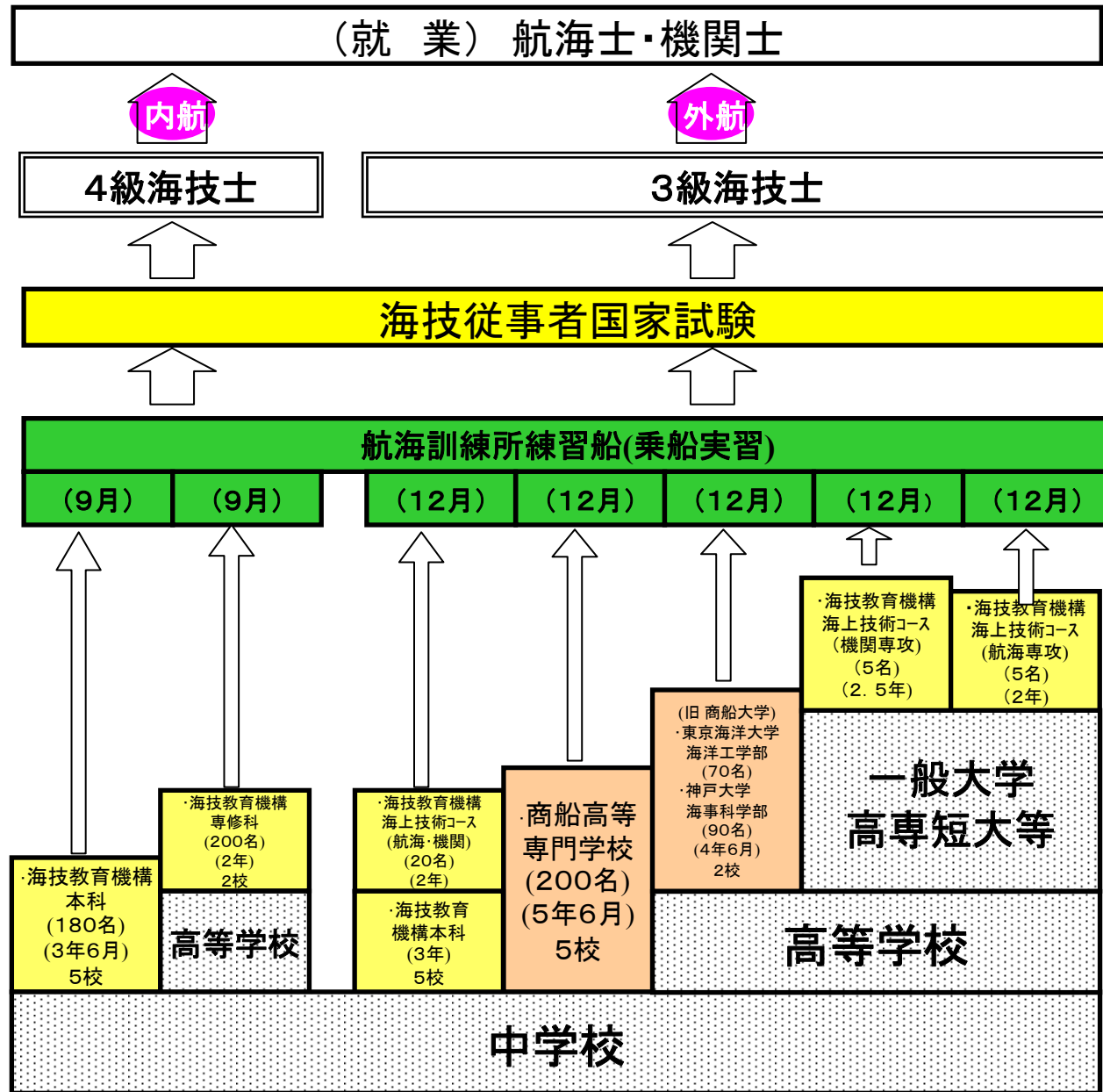
※1. 産業別や外航船員、内航船員の数値はそれぞれの1人1か月平均を使用

※2. 陸上労働者の給与は男子のもので 毎月勤労統計 厚生労働省による

※3. 外航船員、内航船員の給与＝「きまって支給する給与」＋「航海日当」（陸上労働者のきまって支給する給与には「通勤手当」が含まれる）

出典：「船員労働統計」に基づき海事局作成

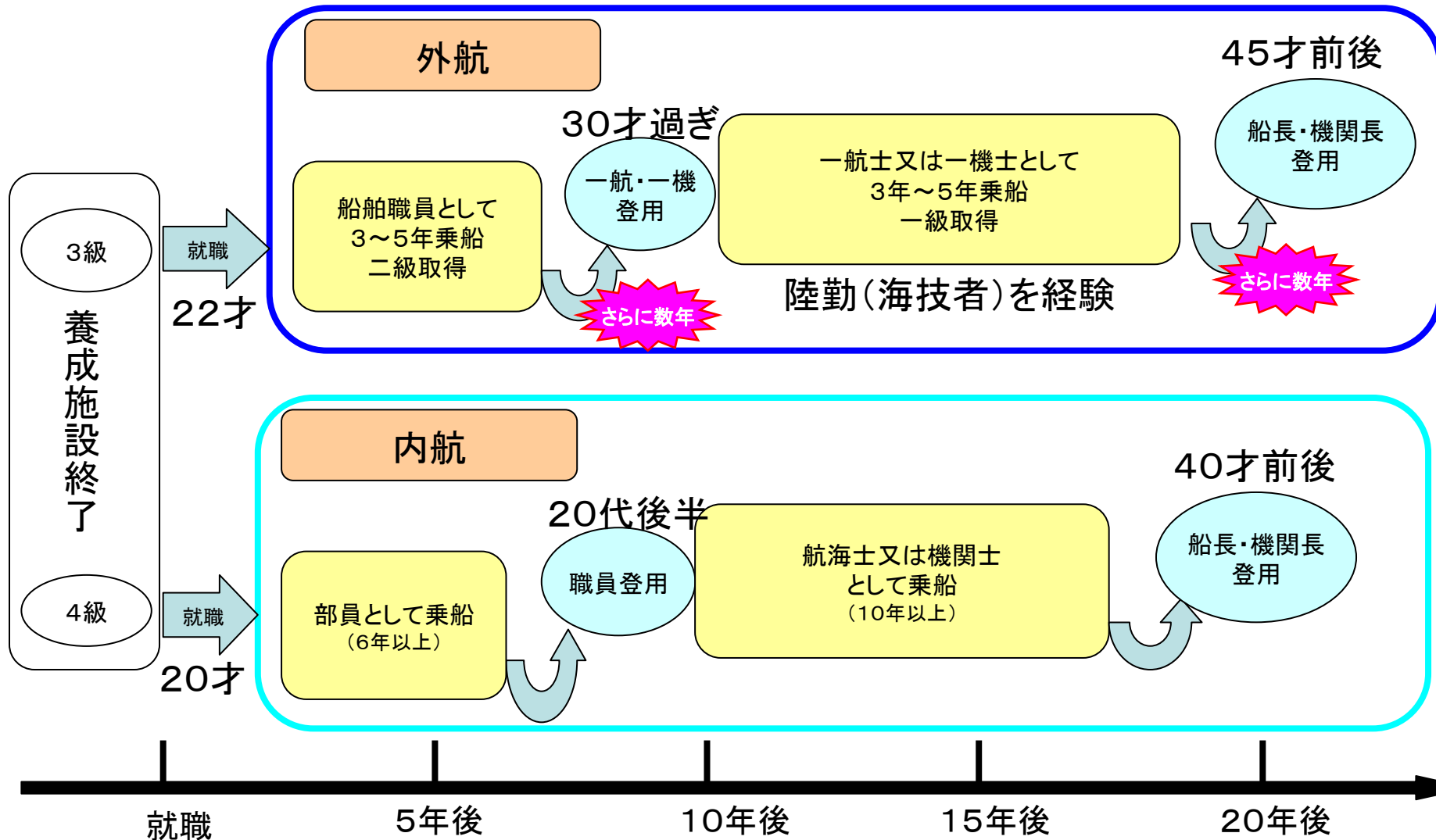
船舶職員養成プロセス



(商船の船舶職員養成プロセスを示した)

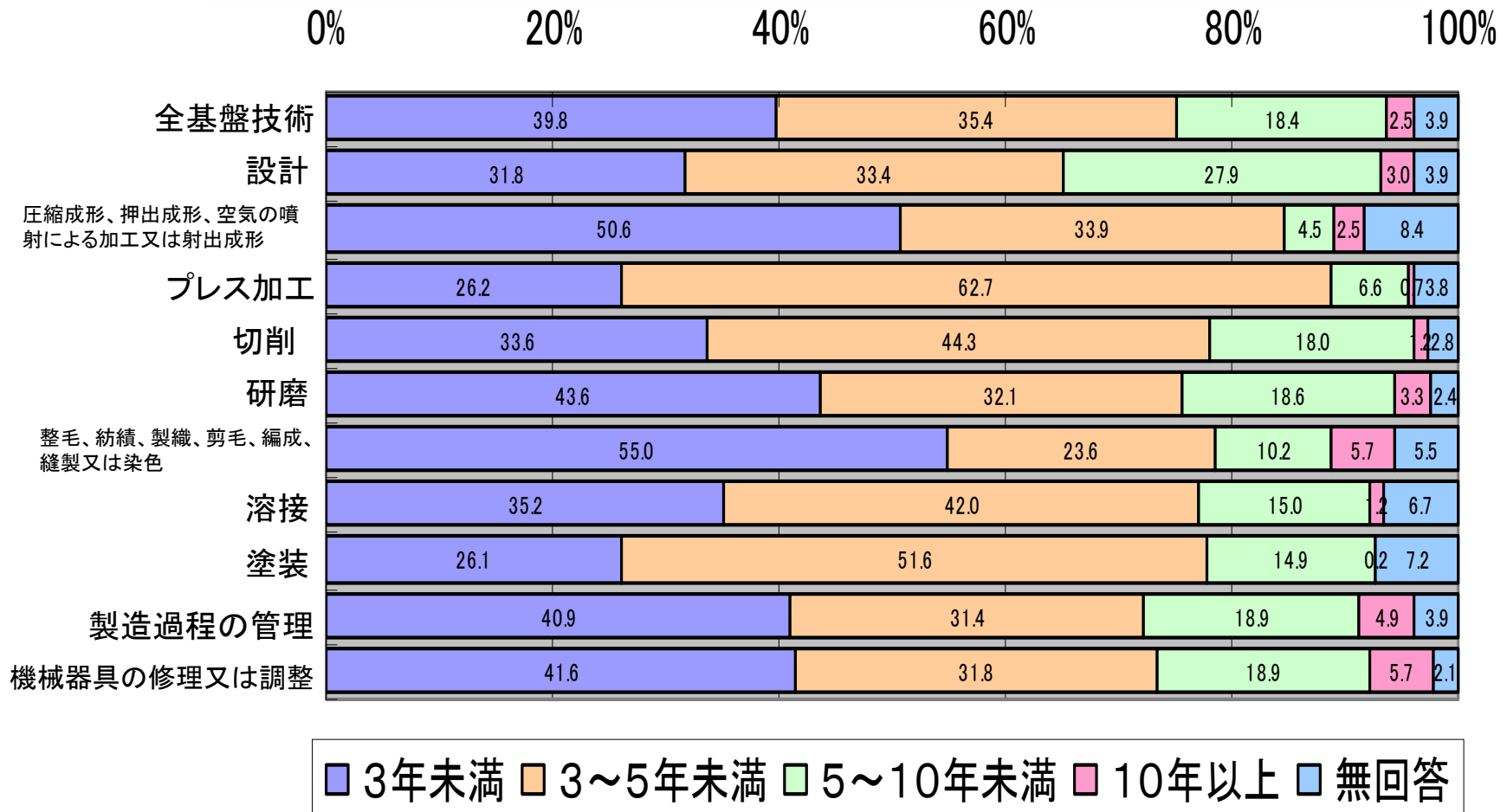
船員（海技者）のキャリアパス

一人前の船長・機関長になるには就職後20年程度を要する



他産業での一人前になるまでに要する期間

他産業では、10年未満で一人前になると答えた割合が90%以上であり、他産業と比べても船員の養成には時間がかかる



※1 厚生労働省委託事業「企業が求める人材の能力等に関する調査(2005年)」

※2 労働者数の多い10基盤技術

出典: 経済産業省 厚生労働省 文部科学省「2005年版ものづくり白書」

幅広い海事思想の普及・啓蒙

海事産業における日本人労働力の不足

少子高齢化社会の中で、産業の存続に深刻な影響

海運・船員、造船、船用工業

海への国民の関心の薄さ

「海の日」制定から10年が経つが...

海に関する体験・知見の不足
海からの恩恵への認識の不足

海に関する広報活動は種々行われているが...

相互の連携は十分か？
受け手とのコミュニケーションは十分か？

次世代の「海の若人」
育成のために

■ビジョンを共有し、海事クラスター関係者が連携して、全国レベル・地域レベルで小中学生を対象に海へのアクセスを充実

幼少期から海への興味・関心を育成
海にかかわる仕事への理解を増進

◇ 優秀な日本人船員（海技者）の確保・育成

論点の例

- 船員（海技者）のスキルアップ・ステップアップの実現
- 必要な教育システム・資格制度等の見直し
- 船員（海技者）の定着を図るための魅力ある職場環境の整備
- 地域における海事クラスターの形成・振興
- 海への関心の醸成