



次世代を担う海事人材の確保・育成

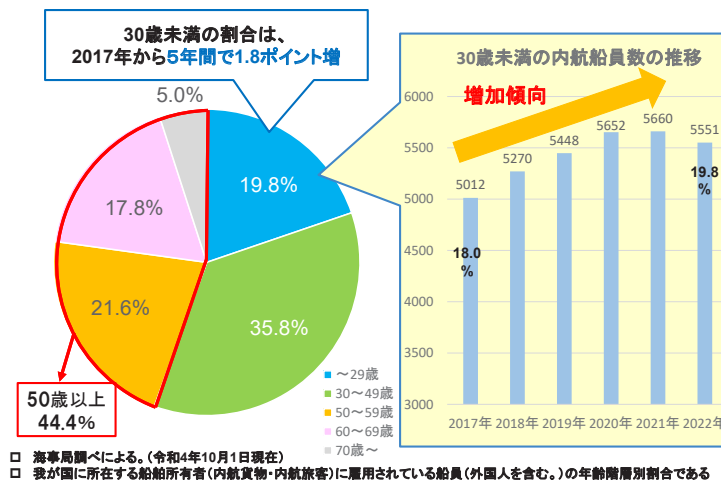
① 海事人材の確保・育成の重要性

海事産業は我が国にとって必要不可欠な基盤であり、それを支える人的基盤をより充実させ、強化することは極めて重要である。国土交通省では、本章に記述する取組を通じ、海運・造船・海洋開発の各分野について、海洋立国日本の要となる海事人材の確保・育成を強力に推進している。

② 船員 ～海運を支える～

1. 船員の現状

内航船員は、50歳以上の割合が44.4%と全体の約半数を占める状況にあるが、若年船員確保のための取組が進められ、30歳未満の船員数が、2017年に5,012人（全体の18.0%）であったものが、2022年には5,551人（全体の19.8%）となり、近年は若年層が徐々に増加している。外航船員は、経済安全保障の観点からは一定数の日本人船員の確保・育成が必要であり、2022年には2,062人と、近年はほぼ横ばいとなっている。なお、内航・外航日本人船員約3万人のうち女性船員数は861人となっている。



図表5-1 内航船員の年齢構成 (2022年)

2. 船員の働き方改革

我が国では、少子高齢化による中長期的な生産年齢人口の減少を背景に、様々な業種で担い手の確保が大きな課題となっており、船員についても、特に内航船員において、若手船員の定着率の低下により高齢化が顕著な状況にある。今後も海上輸送を担う優秀な人材を継続的に確保していくため、交通政策審議会海事分科会船員部会において「船員の働き方改革」に関する議論が重ねられ、2020年9月、「船員の働き方改革の実現に向けて」がとりまとめられた。

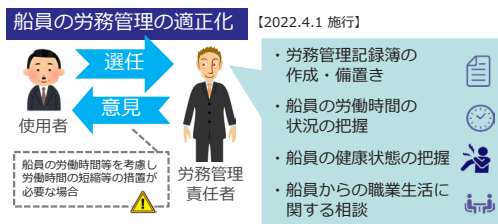
これを受けて、船員の働き方改革を実現し、若手船員の定着を図るため、海事産業強化法により改正された船員法等が2023年4月1日に完全施行され、船員の労務管理の適正

化や船員の健康確保を図るための新たな制度が開始された。

① 船員の労務管理の適正化（2022年4月～）

船舶所有者に対して以下の内容を義務付け

- ・ 労務管理責任者の選任
- ・ 船員の労働時間の状況の把握
- ・ 船員の労働時間等に応じた適切な措置の実施
- ・ 上記措置を実施するに当たり、運航計画変更の必要がある場合のオペレーターへの意見陳述



労働時間規制の範囲の見直し【2023.4.1 施行】

当直の引継ぎや操練を労働時間規制の対象に



〈「船員の働き方改革」に係る新たな制度〉

船員の健康確保

- 全ての船舶所有者【2023.4.1 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

多様な働き方の推進等【随時実施】

各種ガイドラインやモデル就業規則の作成 等

② 労働時間規制の範囲の見直し（2023年4月～）

航海当直の引継ぎや操練に係る作業を労働時間規制の対象とするよう見直し

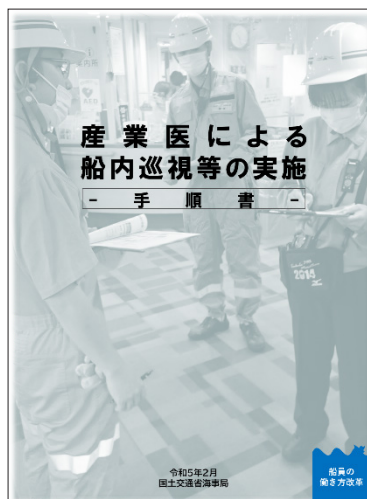
③ 船員の健康確保（2023年4月～）

- ・ 常時50人以上の船員を使用する船舶所有者に対して産業医の選任、長時間労働者への面接指導及びストレスチェック制度の導入等を義務付け
- ・ 船舶所有者に対して健康検査結果に基づく健康管理を義務付け

国土交通省では、これらの制度の実効性が確保され、船員の働き方改革が実現されるよう、船員の労務管理の適正化に関する指針をまとめた「船員の労務管理の適正化に関するガイドライン」やオペレーターが運航計画の作成・運用の際に留意すべき事項をまとめた「内航海運の運航計画作成・運用ガイドライン」等を作成し、国土交通省HPの「船員の働き方改革」特設サイト (https://www.mlit.go.jp/maritime/maritime_tk4_000026.html) にて発信を行ってきた。

また、船員の健康確保に関しても、新たな制度が円滑に施行されるよう、船員向け産業医の選任手続き等をまとめた「船員向け産業医選任・活用マニュアル」や、年1回の産業医による船内巡視の進め方の一例や巡視時のチェックポイント・留意点等をまとめた「産業医による船内巡視等の実施手順書」を作成し、国土交通省HPの「船員の健康確保」特設サイト (https://www.mlit.go.jp/maritime/maritime_tk4_000029.html) に公表するとともに、オンライン形式のセミナーを開催するなどにより積極的に情報発信を行ってきた。

今後も、国土交通省では、2023年4月の改正を受けた



▲ 船員の健康確保に関する各種ガイドライン等

取組事例の横展開をはじめ、積極的な情報発信等を行うことにより荷主やオペレーターを含めた関係者間のさらなる理解醸成を図る等、船員の働き方改革の実現に向けた各種施策を実施していくこととしている。

3. 確保・育成に関する取組

船員の働き方改革と並行して船員の確保・育成のための各種取組を実施している。海運業界への船員就業を促進するための取組としては、内航海運事業者と求職者等のマッチングのため、就職面接会や退職海上自衛官を対象にした説明会等を開催しているほか、合同面談会を通じて中小外航海運事業者への就業を目指す若年者を対象にキャリア形成支援（外航日本人船員（海技者）確保・育成スキーム）を実施している。また、海上運送法に基づく日本船舶・船員確保計画の認定を受けた内航海運事業者等による、船員未経験者の計画的な雇用・育成への支援（船員計画雇用促進事業）を実施しているほか、6級海技士短期養成課程において、内航船員を目指す船員未経験者の乗船実習のために社船（実習の場）を提供する協力事業者への支援（内航船員就業ルート拡大支援事業）を実施している。そのほか、女性船員の活躍を推進する事業者の取組事例集の発信や女性船員等による座談会の開催により、事業者向け、女子学生向けに積極的に情報発信を実施している。

第5章

次世代を担う海事人材の確保・育成



▲海運事業者による就職説明会（海技者セミナー）



▲海事産業における女性活躍推進の取組事例集

SECOJ
外航日本人船員（海技者）を目指すみなさんへ
2023年度合同面談会
外航船員を目指す方のキャリア形成を支援

大阪 大阪市天王寺区東高津町7-11 たかつガーデン 8F たかつ
6/3
ECL シップマネージメント㈱、大船航海運㈱、大阪アリート㈱、共栄マリン㈱、加東海運㈱、
テイラインローローバルシップマネージメント㈱、香川海運㈱、王衆汽船㈱、ショウゴスタンカー㈱、大船丸海運㈱、
大船丸船務㈱、太平洋産業船務㈱、田辺海運㈱、船子ムリヤタイム、新美栄リーフカーライン、日航汽船㈱、日本海洋事業㈱、
八尾汽船㈱、新ピーアンドエス・エンタープライズ、船務汽船㈱、船永海運㈱、伊豆海運㈱、美濃別海運㈱、
東エニバーワルマリン/リベラ

広島 広島市中区中島町1-5 平和記念公園内 広島国際会議場 B2F 中会議室
6/4
ECL シップマネージメント㈱、大船航海運㈱、大阪アリート㈱、神原マリン㈱、豊多海運㈱、共栄マリン㈱、
加東海運㈱、高尾海運㈱、香川海運㈱、王衆汽船㈱、ショウゴスタンカー㈱、新美栄リーフカーライン、日航汽船㈱、大船丸海運㈱、
大船丸船務㈱、太平洋産業船務㈱、田辺海運㈱、船子ムリヤタイム、新美栄リーフカーライン、日航汽船㈱、日本海洋事業㈱、
新ピーアンドエス・エンタープライズ、大船丸船務㈱、船永海運㈱、東エニバーワルマリン/リベラ

東京 東京都台東区花川戸2-6-5 東京都立産業貿易センター台東館 4F 展示室
6/10
ECL シップマネージメント㈱、大船航海運㈱、神原マリン㈱、加東海運㈱、
テイラインローローバルシップマネージメント㈱、香川海運㈱、ショウゴスタンカー㈱、大船丸海運㈱、太平洋産業船務、
ドーヴァル・シップ・マネージメント㈱、美濃別海運㈱、東エニバーワルマリン/リベラ

6/5 ~ 6/9 Web
6/11 ~ 6/18
オンライン面談期間を設けております。合同面談会にお申し込み後、オンラインにて面談を受けたい企業へ直接お申し出ください。
ECL シップマネージメント㈱、大船航海運㈱、神原マリン㈱、豊多海運㈱、共栄マリン㈱、
テイラインローローバルシップマネージメント㈱、香川海運㈱、王衆汽船㈱、ショウゴスタンカー㈱、
大船丸海運㈱、太平洋産業船務㈱、田辺海運㈱、船子ムリヤタイム、新美栄リーフカーライン、日航汽船㈱、
大船丸船務㈱、太平洋産業船務㈱、田辺海運㈱、船子ムリヤタイム、新美栄リーフカーライン、日航汽船㈱、
日本海洋事業㈱、八尾汽船㈱、新ピーアンドエス・エンタープライズ、船務汽船㈱、船永海運㈱、伊豆海運㈱、美濃別海運㈱、
東エニバーワルマリン/リベラ

※申込受付終了により申込受付終了日付は、随時変更にてお知らせいたします。
※郵送申し込みはなくなり、必ずしも郵送申し込みを必要としません。
詳細は、本会のホームページ（http://www.secoj.or.jp）をご覧ください。
お問い合わせ先：事務局 公益財団法人日本海運協会センター302号 TEL:03-5523-9999 LP:海
[注] 外航日本人船員（海技者）確保・育成協議会 一般社団法人日本航士協会 船務局合同協議会 全日本海員組合 国土交通省
事務局：SECOJ 公益財団法人日本海運協会センター

▲外航日本人船員（海技士）確保・育成スキーム（合同面談会）ポスター

4. 海技教育機構における取組

(独)海技教育機構(JMETS)は、優秀な船員の確保・育成を目的として、海技大学校を含め全国に8校の船員教育施設を持ち、帆船を含む5隻の大型練習船を運航する日本最大級の船員養成機関である(図表5-2参照)。特に、大型船舶の船舶職員になるためには、国土交通大臣が行う海技士国家試験に合格し、海技免許を受ける必要があり、海技免許を取得するための船員養成機関において、基幹的役割を果たしている。



図表5-2 船員養成機関の概要

● 船員の教育・訓練

高校相当の海上技術学校(3校)及び海上技術短期大学校(4校)は、4級海技士資格取得のための内航船員の養成機関である。現在JMETSでは、必要な教育を効率的・効果的に行えるよう教育体制の見直しを進めており、これまでの航海・機関両方の資格が取得できる両用教育から専科教育へと、海上技術学校から海上技術短期大学校への移行を段階的に実施しているところである。2024年度には唐津海上技術学校を海上技術短期大学校(航海専科)に移行し、電子海図情報表示装置(ECDIS)等の知識・操作技術の習得が可能な教育体制を構築していくところである。海技大学校においては、国際条約に対応した講習などの実施や、先進的技術の実用化に向けた船舶運航に関する高度の学術研究などを実施している。また、大型練習船5隻を活用し、上記8校のほか、商船系高等専門学校5校の学生等に対し、国際条約や国内法に基づく航海訓練を一元的に実施している。

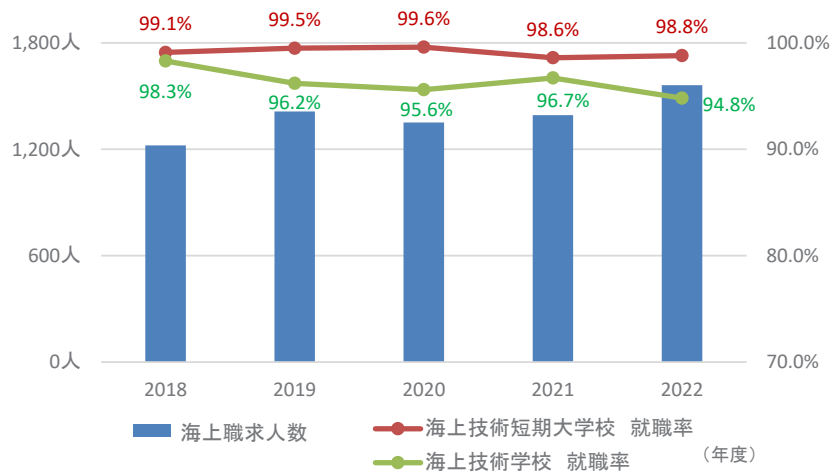
このうち、外地への遠洋航海については、コロナ禍で中断を余儀なくされていたところ、2023年4月に3年ぶりに再開され、「海王丸」が横浜港からシンガポールへ向け出航した。出航に際しては、出航式が行われ、実習生たちが見送りの方々に敬意を表す登舷礼を実施した。



(写真1) 乗組員、訓練生による登舷礼

● 就職支援等

JMETSでは、海運事業者等からの求人を本部で一括して受理し、在校生及び卒業生に対し就職のあっせんを行うとともに、地方運輸局が開催する合同企業説明会を活用するなど、船員として就職するための支援を行っている。近年、新卒者の海運業界への就職率は



図表5-3 海上職求人数と就職率の推移



(写真2) 講義の様子



(写真3) 日本丸の説明

高水準で推移（図表5-3）している。

2023年3月には高校生・高専生を対象とした海運業界や船員の仕事について学ぶ“海の上の”オープンキャンパスが神戸市によりはじめて開催され、神戸港に停泊中のJMETS大型練習船「日本丸」の航海士が講義等を行い、船員を目指す学校としてのアピールを行った。

JMETSは、これらの取組を通じて、今後も関係機関等との連携のもと、引き続き船員を安定して輩出し、我が国船員の確保・育成に寄与することが期待されている。

③ 水先人

「水先人」とは、船舶交通の混雑する港や交通の難所とされる水域である「水先区」において船舶に乗り込み、その港の水域事情を船長に助言するなどして、船舶を安全かつ速やかに導く者をいう。

1. 現状

主な供給源である外航日本人船長の減少による将来的な水先人不足に対応するため、2007年に等級別免許制を導入し、船長経験を要しない二級・三級水先人免許を創設したことで、現在は、若年水先人が増加している。水先人の免許を取得するためには、等級に応じて必要な乗船経験を有した上で、国土交通大臣の登録を受けた水先人養成施設の課程の修了と国家試験の合格が必要である。現在、登録養成施設である（独）海技教育機構海技大学校水先教育センターにおいて、必要な知識を習得するための座学教育や、操船シミュレータを用いた実習教育を行っている。同センターでは、2014年の開所以降、令和

5年4月1日時点で570人が修了し、水先人の免許を取得している。

2. 確保・育成に関する取組

水先人の確保・育成は極めて重要であることから、国土交通省では、2015年に「水先人の人材確保・育成等に関する検討会」を設置し、団塊世代等の水先人の大量廃業による後継者確保や、中小規模水先区における免許取得支援等、様々な課題への対策について検討を行っている。

また、2021年度には、ポストコロナに対応するとともに、より効果的・効率的な教育等の実現を図る観点から、水先人養成等におけるオンライン・デジタル化の具体的な方策についても検討を行い、水先教育センターでは、2022年10月よりオンライン方式による講義を開始した。

4 造船業の人材 ～地域経済の基盤～

我が国で建造された船舶は、省エネ等の性能や品質の面で世界の顧客（船主）から高く評価されている。こうした高性能・高品質の船づくりを支えているのは、高度な専門技能を身につけた現場で溶接・ぎょう鉄・塗装などを行う技能者と、顧客の多様なニーズに応える設計や新船型の研究・技術開発を行う技術者である。

日本国内における少子高齢化・生産年齢人口の減少が急速に展開し、他産業との人材獲得競争が激化する中で、今後も造船業が地域の雇用や経済、我が国の安定的な海上輸送の確保に貢献し続けるためには、造船業の成長を支える人材の確保・育成の取組を一層強化することが不可欠である。

国土交通省ではこれまで、造船業が盛んな地域における人材確保・育成の取組を後押しすべく、造船教員の養成プログラム作成や造船コースを有する工業高校向けの造船新教材作成など、地域における造船教育の体制強化に資する取組を実施してきた。令和4年4月からは工業の科目として「船舶工学」が盛り込まれた新高等学校学習指導要領が実施されているところ、引き続き産学官で連携して造船教育の普及・充実に取組むことが重要である。

造船業・船用工業においては、高齢化と若年者の不足が顕在化しているところ、国内人材の確保・育成に向けて、国土交通省では業界団体や教育機関等と連携し、工業高校の生徒を対象としたインターンシップや小・中学生などを対象とした造船所見学会を開催するとともに、地方運輸局が地方協議会を主催し、課題や方策について意見交換を行い、造船業への理解醸成や就職希望者拡大を目指して活動している。

また、現場を支える技能者の安定的な確保に向けて、一定の専門性・技能を有する特定技能外国人の受入れを実施しており、令和5年5月末現在で、約6,000人の特定技能外国人が活躍している。特定技能には2種類の在留資格があり、特定技能1号は12の特定産業分野があるが、熟練した技能水準が求められる特定技能2号については造船・船用工業分野の溶接区分及び建設分野のみであったところ、2023年6月9日の閣議決定により、分野が拡大した。造船・船用工業分野においては、既に措置されていた溶接以外の塗装、鉄工、仕上げ、機械加工、電気機器組立ての5業務区分が追加され、現場のグループリーダーなどとしての活躍が期待されている。

国土交通省としては、引き続き関係者と連携しながら国内人材の確保・育成に取組むとともに、外国人材の円滑かつ適正な受入れに努めていく。