NEWS　RELEASE

国土交通省

国土交通省 近畿運輸局

問い合わせ先
（所属）　海事振興部船員労政課
（担当）　平田、長原
（電話）　06-6949-6435

令和４年１０月１１日

内航船員の確保・育成対策
水産系高校にて職業講座を実施しました！

内航海運は、日本経済を支える重要な産業です。これを支える船員は、業界全体として若年層が増加傾向にあるものの高齢化は著しく、将来における担い手不足が生じないように十分な数の船員の確保が必要とされております。

これを受け、国土交通省では、内航船員の確保育成施策を推進しており、近畿運輸局においては、近畿内航船員対策協議会と連携して、若年船員の確保に向けて各種事業を実施しています。

今般、令和４年９月２６日（月）及び９月２７日（火）に福井県立若狭高等学校・京都府立海洋高等学校において、内航船員への就職を志向してもらうことを目的に職業講座を実施しましたので、お知らせいたします。

実施日及び場所：令和４年９月２６日（月）　福井県立若狭高等学校
　　令和４年９月２７日（火）　京都府立海洋高等学校
受 講 生：若狭高等学校　海洋科学科１年生　６４名
　　海洋高等学校　海洋工学科２年生　１２名
講　　師：近畿内航船員対策協議会　特別顧問　上窪　良和　氏
講義内容：『船員の仕事、資格取得のための進路等』
配布パンフレット等：
・「What is 内航海運？」（日本内航海運組合総連合会）

https://c2sea.jp

配布先：海運関係業界プレス

水産系高校にて職業講座を実施しました

～内航船員の仕事と就労実態を紹介～

近畿運輸局及び近畿内航船員対策協議会（会長：山本　一人　三興海運㈱代表取締役）では、９月２６日（月）に福井県立若狭高等学校（小浜市）において、９月２７日（火）に京都府立海洋高等学校（宮津市）において、近畿内航船員対策協議会　上窪　良和特別顧問を講師として内航船員に関する職業講座を実施しました。

これは、船員の供給ソースとして徐々に増加傾向にある水産系高校の生徒を対象に、若年内航船員確保推進の観点から、さらに多くの生徒に内航船員への就職を志向してもらうことを主な目的として実施しているものです。

当日は、福井県立若狭高等学校海洋科学科６４名、京都府立海洋高等学校海洋工学科２年生１２名が参加しました。

講義にあたり、上窪特別顧問が監修に携わった DVD「海を駆ける若者たち」（日本内航海運組合総連合会）を視聴することで現場のイメージをつかんでもらったうえで、福井県立若狭高等学校と京都府立海洋高等学校では、得られる資格や進学状況などが異なることから、その違いを意識した講義内容としました。

福井県立若狭高等学校は、現在は船舶職員養成施設では無いことから、生徒は大学進学も視野に入れた多様な進路選択をすることが可能であるため、外航船員も含めた船員となるにはどのような進路の取り方をすべきか、その他の職業と比べたなかでの船員という仕事のメリットを主に伝えました。

一方、船舶職員養成施設である京都府立海洋高等学校では、海技知識も有していることから、まず最初に場を和ませるため、操舵号令を話題に出し、なぜそういった言葉で呼ばれるようになったか、現在も使われているのはどういう意味があるかという話をして興味を引きつけました。講義内容も内航船員に重点を置き、内航船員になるために就職活動をする際に参考となる情報や、特殊な労働環境である内航船員という仕事に就労後３年以内のうちに、就職前に想像していたこととギャップを感じて辞めてしまうことの無いように、内航船の実態を伝えました。

両校とも、海運業を外航海運と内航海運に分けて、それぞれの業界における船員雇用の現状から講演を始めました。ほぼ外国人船員で占められる外航海運に就職した場合は、多数を占める外国人船員を監督する立場や英語力などの能力が求められるが、内航海運はすべてを日本人船員が担うこととなっているので、そういった心配は無いことを伝えました。

次に、現在、内航船員の高齢化が、他の産業と比べても進んでおり、若い世代の船員を必要としている環境にあることを説明しました。水産系高校の生徒達は貴重な人材であるので、ぜひ内航船員を目指してほしいと話し、内航船員となるために必要となる海技免状について、

現在の資格制度と、各資格に対応する乗船可能な船舶を説明して、内航船員を目指す場合は４級の海技免状を取得することが最適であることを伝えました。

続いて、実際に内航海運会社に採用されて、乗船することとなった際の仕事内容、休暇や給料等、船員の待遇面について話をしました。

まず、甲板部の仕事の一つである航海当直については、当直員数の区切りである７００トンを境にケースを分け、当直基準について、甲板部では４時間ごとに交替して当直する３直制であることに対して、機関部では非常警報装置により常時当直ではなくなっていることなど、それぞれの役割を伝えました。

次に待遇面については、３ヶ月乗船・１ヶ月休暇のサイクルが基本的な就労形態となっていること、船員の最低賃金は時間給ではなく、月額で定められていることや、その他乗船手当等により、見習い船員であっても他産業と比べて年収が高いこと、居住地域の制限が無いこと、資格と経験があれば転職が容易であることなど、陸上勤務とは異なる点を中心に説明しました。

生徒たちへのメッセージとして、実際に離職した船員の実例をあげて、３ヶ月乗船・１ヶ月休暇というサイクルがなじまなかったこと、船員の高齢化による世代間のギャップなど、この業界に入ってくる前に覚悟しておくことを、生徒たちに促しました。生徒たちも船員という職業に本当に自分が向いているのかどうか、真剣に考える良い機会になったことかと思います。

最後に、働き手を確保するため、業界全体として乗船サイクルの短縮などの働き方改革に取り組んでいることを紹介するとともに、船の運航を任されることはやりがいのある仕事であることを伝えました。

講義後の質問では、「海技士以外の資格の必要性について」「他の船会社への転職する人はどのくらいいるのか」「船内での人間関係トラブルの対処法はあるのか」などの生徒が船員として就職することを見据えた具体的な質問があり、また、「ＡＩなどによる自動運航は、業界の人材不足を解消できるのか」といった業界が抱える課題を意識した質問もあり、それぞれの質問に対して、現在の状況や今後の展望を丁寧に回答しました。

水産系高校から内航船員への就職が全国的にも増えているなど着実に成果が出ていることから、若年内航船員の確保において、効果的な取り組みである職業講座を引き続き実施していきたいと考えています。

（近畿運輸局　海事振興部　船員労政課）