

九州地区から内航船員確保に関する諸問題の意見を発信  
内航船員人材確保育成に関する海技教育機関との懇談会

当協会（鶴丸俊輔 九州地区船主会議長、栗林宏吉内航部会長）は、7月1日（水）福岡市博多において、内航海運事業者と海技教育機関（国立海上技術学校、水産系高校）による内航船員不足問題に関する懇談会を開催した。同懇談会は、前回（平成20年3月24日小倉で開催）に続き開催したもので、依然として高齢の内航船員が多く、不足傾向にある若年船員を確保・育成していく必要があることから、海技教育機関と内航海運業界との間で率直な意見交換を行うために開催したものである。

懇談会では、各教育機関から最近の就職状況や内航海運に対する学生の意識などについて説明があり、内航海運業界からは、現下の不況の影響のため船腹過剰傾向となっており、厳しい局面を迎えているが、中長期の展望を見据えて、新規卒業生を採用していくことが必要であることなど説明があった。また、水産系高校と海上技術学校の卒業生による乗船履歴の差で、内航海運事業者による採用条件に影響が出る問題もあるが、当直に必要な6級海技士免許を早期（費用負担の問題もあるが）に取得できるようにすることが、即戦力として活躍が出来るのではとの意見が大勢であった。

---

### 懇談会の模様

懇談会に先立ち、主催者として挨拶した当協会九州地区船主会 鶴丸俊輔議長（鶴丸海運社長）が、「事業者、教育機関の双方が価値ある意見を取交わし、九州から船員諸問題についての意見発信ができるような懇談会としたい」と述べた【資料2 挨拶内容】。鶴丸議長の挨拶の後、懇談会では水産系高校、海上技術学校から最近の就職状況等の説明から始まり、内航海運事業者から採用状況や実情等について、概要以下の通り説明があった。

### 水産系高校からの意見

- 本科（3年制）卒業後には、6級海技士の問題、内航海運業への就職の問題で、専攻科や水産大学校、海技学校に進んで上級免状を取得し、就職するといった傾向がある。当直に必要な6級海技士免許について、本科卒業までに免許が取得できることとなれば、就職の傾向も大きく変わってくるのではないかと。
- 就職状況について、殆どの内航海運事業者の求人票は、年齢19歳以上、海技士免許で6級、5級以上等であるため、本科卒業生では、内航海運業に就職したくとも出来ないといった状況がある。このため、専攻科などへの進学希望者が増加している。
- 水産系高校（本科）の卒業生は内航船員としての就職希望者が多いが、求人票が少ない等のミスマッチもあり、これを解消するためには、本科在籍期間中に6級ないし5級の認定を与える以外に若年船員の不足を解消する方法はないのではないかと。
- 水産系高校の間でもカリキュラムや取組み等の特色に差があるため、各事業者・関係者にはこの辺のところを認識していただきたい。
- 地元の中学生は水産海洋に興味あまりなく、年々受験者数が減少しているため、今後の課題として考える必要がある。

## 海上技術学校からの意見

- 卒業後に船に乗るという強い職業意識を持った生徒が入学している。こうしたことから現在の景気低迷などより3年及び乗船実習半年間の勉強をして、いざ卒業したときに就職口がないというのは、我々としても残念であるため、事業者の方々のご支援ご協力をお願いしたい。
- 入学する学生の大半は九州圏からで、定員30名ではあるが、学生の確保が大命題である。このため、独自に小学生などへ各種啓蒙活動を行っている。例えば、出前講座や体験乗船などを実施し、小学生を中心に海への関心を引き出す活動をしている。
- 就職については、油槽船などの船員を希望している学生が多い。少しでも給料の高く、纏まった休暇、会社規模（組織化船であるか等）、職員になれるかなどが選択肢として考えているようだ。
- 入学希望者数の減少がここ数年続いているため、九州はじめ瀬戸内・関西方面の中学校を訪問し説明会などを行っている。また、体験入学／体験乗船などを行うことで、入学後のミスマッチを防げることにも役立っている。

## 主な事業者からの最近の採用状況等の説明

### ○内航部会 三木副部会長（全国内航輸送海運組合 会長）

これまで水産系高校の学生の内航への就職は少ないと思われていたが、ここ数年、専攻科卒の就職が多くなっている印象を受けた。現在、内航船員数は3万人の規模だが、この数年で荷動きも回復すると思われ、そのときには年間1,000人以上採用していかないと需要に追いつかないことが予想される。現在、全国の海上技術学校を併せた毎年の卒業生は300名を切る人数であり、このことから水産系高校からの採用は年々増加傾向になっていくと考えられる。水産系高校から内航海運業界への就職を増やすべく、事業者も努力するが、高校においても進路指導を宜しく頼みたい。

### ○内航部会 栗林部会長（内航大型船輸送組合 会長）

昨年からの不況により、国内の海上荷動きは、大幅に減少しており、現状では船腹過剰傾向となり、厳しい局面を迎えている。ただし、秋口から年末にかけてピークの8割まで戻すといった予想もあり、これに対応した業界としての動きも出てくることが考えられる。政府においても平成21年度一次補正予算による不況対策を各種講じていただいているものの、事業を継続していくかを判断する内航海運事業者も出てくると思われ、これから残っていく事業者が、海技の伝承をしていくことが必要である。日本の景気が上向き、マーケットが落ち着けば、船員需給が逼迫することは明らかであるため、こうした現状を見据えた船員の補充はしていかなければならない。

三木会長が説明された教育機関からの船員供給数に関連して、これまでの船腹需給によるマーケットから、今後は、船員数のバランスで需給関係が形成される可能性が高い。

小学生などの段階から海運についての興味を持っていただくなど、彼らが近い将来に船員になるかが、業界にとって重要な問題である。

様々な問題はあるが、海技者育成のためには、海上技術学校や水産系高校などの教育機関の区別なく、いかに若者が船員として活躍できるのかを考え、関係者間で政策対応いただき、変えていくべき事は変えていくことがこれからの課題である。

### ○九州地区船員対策連絡協議会 木許会長（九州地方海運組合連合会 会長）

かつて、3Kと呼ばれていた内航海運の仕事について現在では、認識は変えることが必要である。

現在、船員が荷役作業をする事はなく、船舶設備として自動操舵装置をはじめとした安全航行のための設備が充実し、人的エラーによる事故を防止するための教育訓練等の取組みをしている。また、船員の海上生活には個室が与えられるなど環境は向上している。また、船員の高齢化は既に顕在化しており、海技の伝承のためにも若者が海への興味を持っていただくような努力は継続していきたい。

**○九州地区船員対策連絡協議会 林副会長（全国内航タンカー海運組合西部支部長）**

船員を30名以上抱えた会社が多い中、採用時に6級海技士の免状を取得していない（即戦力扱いできない）学生の採用は、昨年までコスト的にある程度余裕もあったが、現在では相当厳しいのが現状である。

また、内航タンカーの実態として、高齢化が進んでいることは事実であるが、危険物積載船を扱う以上、教育中の船員に事故があれば、自社の責任／存続はもとより、オペレーター、さらには荷主への影響は甚大であることも関係者には認識いただきたい。

しかし、優秀な若手船員は今後不可欠であることから、将来的に更に6,000人以上の船員が必要との試算からも、提案として内航タンカーへ乗船する船員を格付等できる船員養成システムなどはできないだろうか。



内航船員人材確保育成に関する海技教育機関との懇談会 参加者(H21.7.1)

【海運業界】

(社) 日本船主協会

鶴丸海運 社 長 鶴丸 俊輔 (九州地区船主会 議長)  
 栗林商船 社 長 栗林 宏吉 (内航部会 部会長)  
 三洋海運 社 長 三木 孝幸 (内航部会 副部会長)  
 ジェネック 海運グループ長 吉田 伸也  
 宇部興産海運 船員管理グループ 課長 藤永 達治  
 日本サウヰェヰ 門司支店海務・工務部長 久保 和己  
 日本サウヰェヰ 門司支店次長 中原 洋司  
 鶴丸海運 海運部次長 早苗 芳幸  
 鶴丸海運 船舶部海務課長 長谷部 伸治  
 日本船主協会 理 事 長 中本 光夫

海事振興連盟 参 与 植村 保雄

九州地区船員対策連絡協議会

南光汽船 会 長 木許 作太 (九州地方海運組合連合会 会長)  
 共同フェリー 社 長 里村 定夫 ( " 副会長)  
 斎藤海運 代表取締役 斉藤 通直 ( " 副会長)  
 日向海運 社 長 日向 啓 ( " 副会長)  
 祝林タンカー 代表取締役 林 克基 (全国内航外航海運組合西部支部支部長)  
 木村海運 代表取締役 木村 五六 ( " 副支部長)  
 米中海運社 代表取締役 米中 新吾 ( " 評議員)

九州地方海運組合連合会船員対策委員会

青崎海運 代表取締役 青崎 長太郎  
 霧島海運商会 代表取締役 阿部 和久  
 丸阿産業 代表取締役 阿利 欽章  
 旭海運 代表取締役 宗田 銀也  
 松島輸送船 代表取締役 深水 保廣

九州地方海運組合連合会 専務理事 児玉 尚  
 博多地区海運組合 事務局長 小川 行宣  
 全国内航タンカー海運組合西部支部 事務局長 船本 眞二

海技教育機関

福岡県立水産高等学校 教諭 伊豆丸 良雄、教諭 月俣 誠司  
 山口県立水産高等学校 教諭 増田 雄次郎、  
 長崎県立鶴洋高等学校 進路指導主事 田畑 文敏  
 大分県立海洋科学高等学校 進路指導主任 佐古 泰治  
 宮崎県立宮崎海洋高等学校 進路指導主事 保毛 津大作  
 鹿児島県立鹿児島水産高等学校 海洋科機関コース 赤崎 悦朗  
 国立唐津海上技術学校 指導課長 飯田 正志  
 国立口之津海上技術学校 校 長 小林 康久

国土交通省 九州運輸局

海事振興部 貨物課長 大隈 三由記  
 海事振興部 船員労政課長 池端 洋一  
 海上安全環境部 海技資格課長 光畑 博明  
 海上安全環境部 船員労働環境課長 杉町 敏紀

## 主催者挨拶

鶴丸俊輔 九州地区船主会議長（鶴丸海運 社長）

私ども海運事業者を取り巻く環境は、昨年の金融危機に端を発した景気悪化により海上輸送量は軒並み減少の一途をたどり、大変厳しい情勢となっております。

国は経済対策や補正予算による打開策を打ち出し、海運事業者に対しても経済危機対策として予算を盛り込み、活用を促しているさなかでございます。

このような諸策により、現時点が輸送量の底となる見方が多くなっております。経済情勢に左右されやすい業界といえますが、それだけ密接に国民生活にかかわりのある業種ともいえるのではないかと思います。

その国民生活を支える海上輸送を担う船員については、少子高齢化する我が国の人口減少傾向により、以前から船員不足問題について提起されておりました。

昨年、平成20年7月に交通政策審議会から答申をうけた国土交通大臣は、「日本船舶及び船員の確保に関する基本方針」を定め、船員確保の意義について明確にしております。

内航海運につきましては、国内貨物輸送の約4割、産業基礎物資の約8割の輸送を担い、海上旅客輸送を含めて極めて重要な輸送機関であるとし、地球温暖化防止に資するモーダルシフトの担い手としても極めて高い公益性を有するとして、人的基盤である内航船員の意義・必要性が十分考慮された方針となっており、船員計画雇用促進等の支援措置が講じられております。

そのような中におきまして、海技教育機関の先生方には、これら日本の安定的な海上輸送を担うべく重要な船員の卵を育成していただいているわけですが、事業者・教育機関双方の価値ある意見を是非この会において取り交わしていただき、双方の今後の発展に寄与できるよう、また、全国的に船員数が多いといわれるこの地、九州から船員諸問題について意見発信ができるような懇談会となればと考えております。