

8・2 内航海運に係る諸問題

8・2・1 内航船員問題不足問題(九州地区 内航船員の人材確保・育成に関する懇談会の模様)

当協会(九州地区船主会 鶴丸俊輔議長)と九州地区船員対策連絡協議会(原田勝弘 会長)との共催により、平成24(2012)年7月10日(火)福岡市において、人材・確保に関する懇談会を開催し、当協会からは、鶴丸俊輔九州地区船主会議長と中本光夫理事長が参加した。

同懇談会は今年の開催で5回を数え、若年船員の確保・育成を目的として船員教育機関と内航海運業界との間で率直な意見交換を行っている。

前回開催の懇談会(平成23(2011)年7月6日)の意見等(【年報2011 8-1参照】)を踏まえ「水産系高校卒業生に対する海技士免状取得要件緩和」等を取りまとめた九州地区船員対策連絡協議会による要望書を関係方面に配布し意見反映に努めてきたことなども効奏し、平成24(2012)年3月に国土交通省海事局が公表した「船員(海技者)の確保・育成に関する検討会報告」(以下、検討会報告)では、水産系高校卒業生にかかる資格制度の改善を図ること等が盛り込まれることとなり、これまで水産系高校の卒業生が、船員になることを諦めざるを得ない状況に対する改善策として、一定の前進が見られた旨、懇談会冒頭に国土交通省九州運輸局から説明があった。

今回の懇談会においては、各教育機関から入学・就職状況の実態、内航海運事業者から新卒船員の採用状況や来年度の求人について報告などのほか、就職や育成に関して双方から意見交換が行われた。

主な意見については、以下の通り。

【海運事業者】

- ・中小の企業としては、機関部の船員確保が厳しく、不足問題は現実となっている。
- ・就職に対して安易な意識は捨てていただくよう生徒指導をお願いしたい。特にタンカー乗船については危険物取扱であり、安易な対応によっては荷主から入港禁止措置がでることもある。
- ・採用後は、団体生活ができる力を身に付けていただきたい。
- ・経営面で厳しいなか無理して採用している以上、少なくとも3年間は辞めずに頑張ってください。

【水産系高校】

- ・入学当初は船員となる目的意識は低いのが、内航就職希望者数は増加傾向にある。
- ・内航海運業に就職が有利な専攻科(2年間)に進む生徒が多い。
- ・新卒(本科卒業生)に対する求人がないことは問題だ。新卒を採用し育てることも事業者の責務ではないか。内航への就職希望を諦めさせることになる。
- ・新卒(本科卒業生)の場合、求人が少ないため、自ら探し(過酷な)一杯船主に行かざるを得ない。

い状況だ。

- ・1年で船員をやめていく卒業生が多くなっているが、彼らは社会(乗船)の厳しさを分からないのは当然で、会社として一人前にしようとする取り組みを示してくれ。

日 時:平成24(2012)年7月10日(火)15:00~17:00

場 所:ホテルセントラーザ博多

共 催:社団法人日本船主協会、九州地区船員対策連絡協議会

出 席:

参加一覧

【教育機関】

水産系高校:

山口県立大津緑洋高等学校、福岡県立水産高等学校、長崎県立長崎鶴洋高等学校、
大分県立津久見高等学校海洋科学学校、熊本県立苓洋高等学校、
宮崎県立宮崎海洋高等学校、沖縄県立沖縄水産高等学校

海上技術学校

国立唐津海上技術学校、国立口之津海上技術学校、海技教育機構(教育企画部)

【日本船主協会 九州地区船主会】

鶴丸海運(株)、(株)商船三井九州支店、(株)二丈海運(新和内航海運)

【九州地区船員対策連絡協議会 *】

九州地区海運組合連合会

芙蓉海運(株)、松盛汽船(株)、大旺海運(有)、日向海運(株)、宇部興産海運(株)
旭海運(有)、富士海運(株)、青崎海運(有)、丸阿産業(株)、西瀧海運(株)、
(有)栄和産業

全国内航タンカー海運組合西部支部

祝林タンカー(株)、木村海運(株)、米中海運(株)、

【関係機関】

国土交通省九州運輸局、海事振興連盟

* 九州地区船員対策連絡協議会(九州船対協)

九州船対協は、船員不足議論が活発化した平成2年に九州地方海運組合連合会(九海連)、
全国内航タンカー海運組合西部支部(内タン西部支部)、国土交通省九州運輸局を構成メ
ンバーとして設置されている。

8・2・2 水産高校卒業者の「海技免除」早期取得について

平成24(2012)年3月19日に開催された国土交通省「船員(海技者)の確保・育成に関する検討会」では、船員養成のあり方について最終報告がまとめられ、水産系高校卒業者における航海当直部員資格制度の改正や6級海技士(航海)資格取得に必要な航海実歴短縮などの措置を講ず

る考えが示された。【年報2011 8-3 参照】

当協会では、予てより、若年船員の確保・育成といった観点から内航船員の出身者の多い九州地区において同地域の水産系高校関係者、九州地区船員対策協議会と定期的に意見交換を行い、船員不足問題の原因の一つとして考えられる教育機関の違いによる航海実歴問題を解決するための特例措置の創設提案などにつき、関係方面に意見発信を行うなどの活動を行ってきた。

こうした活動等を受け国土交通省海事局では、水産高校卒業者による早期取得など人材確保を促進させるため、平成25(2013)4月1日付で以下の措置が講じられた。

① 六級の海技免許取得に必要な乗船履歴の短縮

六級の海技免許取得に必要な乗船履歴について、現行2年のところ8ヶ月に短縮。
水産高校在籍時に3ヶ月の乗船履歴があれば、卒業後5ヶ月の乗船履歴を行うことにより六級の海技免許が取得できる。

改正前 乗船履歴2年

本科(3年制)乗船実習(3ヶ月)⇒乗船勤務(1年9ヶ月)⇒六級海技士免許取得

↓

改正後 乗船履歴1年6ヶ月

本科(3年制)乗船実習(3ヶ月)⇒乗船勤務(5ヶ月)⇒六級海技士免許取得

② 三級の海技免許取得に必要な乗船履歴の短縮

水産高校専攻科に進学する学生について、三級の海技資格取得に必要な練習船による乗船履歴は現行1年6ヶ月のところ、1年3ヶ月に短縮。

改正前 乗船履歴1年6ヶ月

本科(3年制)乗船実習(3ヶ月)

⇒ 水産系高校専攻科(2年制)乗船勤務(1年3ヶ月)⇒三級海技士免許取得

↓

改正後 乗船履歴1年3ヶ月

本科(3年制)乗船実習(3ヶ月)

⇒ 水産系高校専攻科(2年制)乗船勤務(1年) ⇒ 三級海技士免許取得

8・2・3 海事振興連盟の会合への参画

平成24(2012)年度末に適用期限を迎える内航船舶の特別償却制度については、租税特別措置を原則全廃とする政府基本方針の中において、海事振興連盟と協調し関係先への説明を継続的に行い、その結果、平成25(2013)年度政府税制改正大綱において、一部改正の上で制度の存続が認められた。また、平成25(2013)年2月27日の臨時会合において、次期海洋基本計画策定に向けた要請案を取りまとめがなされ、内航船の代替建造促進対策、カボタージュ制度の重要性などについても盛り込まれた。当協会としては、諸課題に関し同連盟、内航海運組合総連合会と協調し意見反映に向けた活動を行った。

8・2・4 沿海区域の一部拡大

沿海航行区域の拡大要望について当協会は、平成22(2010)年に内閣府の規制・制度改革窓口「国民の声」で設けられた第2回集中受付月間において、「内航船の航行区域の拡大の検討」について、これまで同様に継続要望を行った。その後、平成23(2011)年4月に閣議決定された「規制・制度改革に係る方針」を受け、国土交通省では「沿海区域の一部拡大に関する検討会」において尻矢崎沖、鹿島灘、伊勢湾沖、飛島沖及び金沢沖の5海域を一部拡大し沿海区域とすることを妥当とする旨のとりまとめが行われた。[【資料8-2-4】](#)