

## 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26(2014)年7月3日(木)福岡市において、人材・確保に関する懇談会が開催され、当協会からは、鶴丸九州地区船主会議長、栗林内航委員長、石川企画部長が参加した。

同懇談会は、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うもので、今回で6回目の開催となった。

今回の懇談会では、各教育機関から入学・就職状況の実態の他、学生の海運に対する意識などについて報告があり、海運事業者からは新卒船員の採用状況や教育機関への要請が行われるなど、人材の確保育成に関して双方から活発な意見交換が交わされた。また、九州運輸局からは、海技士のECDIS限定及び免除更新等に係る制度変更、並びにこれから実施する船員教育機関の生徒への海上職への意識調査について、説明がなされた。

会議全体を通し、アベノミクスの進展による景気回復を背景とした輸送需要の増加、高齢船員の大量退職などから今後数年は船員の需要は増加すると見込まれる中、即戦力となる船員の育成が中長期的課題であること、また、小規模船主と教育機関との間の諸課題は残されているが、率直な意見交換を継続的に実施し、双方の立場を理解することが今後の人材確保育成策にとって重要であること、等の認識が共有された。主な意見については、以下の通り。

#### 【海運事業者】

- ・ セメント専用船を運航しているが、船員は不足気味で中途もない。近年は 3-4 名採用しており、来年は 6 名。
- ・ 特殊船を運航には、基本的な生活態度が確立している必要がある。挨拶ができないことなどは家庭の影響だろうが、学校でも指導頂きたい。
- ・ 近年定年退職者が多く、採用が増加している。平成 25(2013)年は 17 名採用(水産・商船高専等)した。
- ・ 定期的に求人を出している。平成 25(2013)年は、海技大学 4 名、水産系 2 名を採用。そのうち 2 名が退職した。
- ・ 新人を教育するシステムがなく、当面は即戦力を採用する必要があり、漁船からも採用している。
- ・ 即戦力となる学生が欲しい。一方、学校に求人を出しても相手にされないケースがある。
- ・ 学生の就職先を選ぶ基準が分かれば教えて欲しい。
- ・ 輸送需要の増加等による船員需要の増加が見込まれる一方、以下に即戦力となる船員を育てていくのが、中長期的な課題。

### 【水産系高校・海上技術学校】

- ・ 就業に対する姿勢に問題があるのは理解する。学校の取組みとして、先生が毎朝校門に立って挨拶をしている。
- ・ 昔は怒られるのが当たり前だったが、今の子供は怒られたことがない。廊下ですれ違った時に挨拶をさせるなどしている。
- ・ 学生は会社を選んでいる。水産専攻課を希望していても有名な会社であれば就職に回る。また、地元企業を好む傾向もあろうし、会社側の労務管理も重要。
- ・ 即戦力が必要であるという意見は理解するが、会社でも育てる努力をして頂きたい。

日 時:平成26(2014)年7月3日(木)15:00～17:30

場 所:ホテルセントラータ博多

出 席:

### 【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、長崎県立鶴洋高等学校、熊本県立苓洋高等学校、大分県立津久見高等学校海洋科学学校、宮崎県立宮崎海洋高等学校、鹿児島県立鹿児島水産高等学校、沖縄県立沖縄水産高等学校

海上技術学校

海技教育機構(教育企画部)、国立唐津海上技術学校、国立口之津海上技術学校

### 【内航海運事業者】

日本船主協会

九州地区船主会 鶴丸海運、日本サルヴェージ、大阪商船三井、宇部興産海運  
内航委員会 栗林商船、大窯汽船

九州地区船員対策連絡協議会

芙蓉海運、祝林タンカー、松盛汽船、大旺海運、斎藤海運、日向海運、旭海運、青崎海運、木村海運、日之出海運

九州地方海運組合連合会

富士海運、霧島海運商会、丸阿産業、福栄海運、南国砂利、栄和産業

### 【関係機関】

国土交通省九州運輸局、海事振興連盟

また、本懇談会は、意見交換のみならず、関係方面に対して所要の施策について継続的に意見発信しており、その結果、国土交通省「船員(海技者)の確保・育成に関する検討会報告(2011年度)」提言で示された「海技免許(6級海技士(機関))の短期養成制度」が、平成26(2014)年10月1日に措置されるなど一定の環境整備が進んだ。

## 8・2・2 関係団体等との協調

平成26(2014)年度末に適用期限を迎える内航船舶に関する船舶の特別償却制度については、海事振興連盟や内航海運組合総連合会と協調し関係先への説明を継続的に行い、その結果、平成27(2015)年度政府税制改正大綱において、特償率を維持したまま、新たな要件が課された上、2年の延長が認められた。また、高齢化が進む内航船員の安定的確保、老朽化が著しい内航船舶の代替建造の促進、カボタージュ制度の堅持などの諸課題について、海事振興連盟や日本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。