

海事人材確保のための取り組み 人材確保タスクフォースの活動等

社団法人日本船主協会
海務部（労政担当）

当協会は、100総トン以上の船舶の所有者、賃借人および運航業者であって、日本国籍を有する者を会員とし、公共の福祉のために、海運業に関する諸般の調査・研究を行い、海運業の公正かつ自由な事業活動を促進し、日本の海運の健全な発展に資することを目的とし活動している全国的な事業者団体で、平成22年9月末現在の会員数は104社である。

その活動分野は、日本の海運の国際競争力を確保するためにはどのような施策を推進していくか、地球環境保全のために海運業はなにをすべきか、安全で効率的な輸送のために関連分野も含めたインフラ整備は如何にあるべきか、など広範・多岐にわたっており、日本の海運業を常に大きな視点から捉え、各国並びに各国際機関と協調を図りながら海運業全体の課題について検討・対応している。

今回は、海事人材、すなわち船員（海技者）確保のための、当協会の取り組みについて説明したい。

1. 人材確保タスクフォースの設置

平成19年2月、交通政策審議会海事分科会は、国土交通大臣の諮問「今後の安定的な海上輸送のあり方」について審議するため、「国際海上輸送部会」および「ヒューマンインフラ部会」を設置した。両部会は、同年6月に中間答申を、12月に本答申「安定的な国際海上輸送の確保のための海事政策のあり方」および「海事分野における人材の確保・育成のための海事政策のあり方」を取りまとめた。

この答申において、日本人船員（海技者）確保・育成の必要性が示され、海運事業者の採用・育成努力を求めるとともに、国、関係団体、船員教育機関等による支援の必要性が明示された。

国土交通省海事局は、平成19年10月、関係団体や船員教育機関等による「海事産業の次世代人材育成推進会議」を設置し、日本人船員（海技者）確保に向けた効率的な広報活動等についての意見交換を行っている。

一方、当協会は、平成20年7月、「人材確保タスクフォース（以下、人材確保TF）」を設置し、トン数標準税制^{*1}の導入による日本籍船の増加に伴い必要不可欠とされる①優秀な日本人船員（海技者）の確保、②外国人船員に対する承認試験制度の合理化・簡素化に総合的に取り組んでいる。主な活動は次の通りである。

2. 優秀な日本人船員（海技者）の確保に関する広報活動等

(1) 広報活動等

当協会は、船員教育機関等とも意見交換しつつ、優秀な日本人船員（海技者）確保のための広報活動等を行っている。

これまでに、船員の仕事とその魅力および船員教育機関を紹介する DVD・小冊

子「海の上のプロフェッショナル」の制作、中学生・保護者・教師等を対象とした高等専門学校（商船学科）5校（富山・鳥羽・広島・大島・弓削）合同進学ガイダンスの実施、海事教育機関の学生が船員になる意欲を高めることなどを主な目的としたウェブサイト「船員への道」（<http://www.sea-navi.jp/>）の開設、海技教育機構（小樽・館山・唐津・口之津海上技術学校、宮古・清水・波方海上技術短期大学校、海技大学校）の教師と内航海運事業者の実務担当者との連絡会の開催、小学校社会科教師に対する海運および船員についての説明会の実施等の活動を行っている。

広報活動は一般に結果が見えにくいものであるが、上記高専進学ガイダンスは、受講中学生がその後、高専に入学するなどの成果も出始めており、今後に期待しているところである。何れの活動も地道に継続していくことが肝要であるので、引き続き取り組む方針である。（<http://www.jsanet.or.jp/resource/index.html> 参照）



DVD
「海の上のプロフェッショナル」



進学ガイダンスの様様
2010年7月24日(神戸会場)



ウェブサイト「船員への道」
トップページ

(2) 外航日本人船員（海技者）の確保・育成スキーム

当協会は、船員教育機関の卒業生を対象に、実際に海運会社が運航する外航商船での実務経験を通じて、即戦力ある海技者としてのキャリア形成を図ることを目的に、平成19年に官労使合同で「外航日本人船員（海技者）確保・育成スキーム」を立ち上げた。同スキームは、当協会、国土交通省、全日本海員組合、国際船員労務協会（平成22年7月より参画）で構成する「外航日本人船員（海技者）確保・育成推進協議会」が運営し、SECOJ（日本船員福利雇用促進センター）が実施団体となっている。育成期間は、最長5年であり、5ヶ月の座学を含む導入研修1年間とその後の乗船育成期間で構成され、実務経験を積んで外航船舶職員としての就職を目指すこととしている。

これまでの受け入れと就職実績は以下の通りであり、本年10月1日には4期生17名の受け入れにあたり海技大学校で出帆式を開催したところである。

	受入時期	受入人数	内 外航就職	内 内航就職	内 陸上就職等	内 研修/実習継続中
1期生	平成19年10月	11	5	2	2	2
2期生	平成20年10月	17	8	0	1	8
3期生	平成21年10月	17	3	0	1	13
4期生	平成22年10月	17	—	—	—	17
合計	—	62	16	2	4	40

(平成22年10月1日現在)

3. 外国人船員に対する承認船員制度の合理化・簡素化に関する活動

日本籍船に乗り組む外国人船員（船舶職員）には、わが国による承認試験が課されている。

当協会は以前より、STCW 条約*2 締約国が発給した資格証明書を受有している外国人船員に対する承認試験は不要であり、わが国の海事法令を周知することのみで承認証を付与すべきであると機会あるごとに訴えてきた。

このような中、トン数標準税制*1 が導入され、日本籍船の大幅な増加が見込まれたことから、日本籍船に乗り組むことのできる外国人船員の十分な確保、すなわち、承認船員の大幅増加・多国籍化への迅速なる対応が喫緊の課題となった。

当協会はこの機会を捉え、当該試験制度を所管している国土交通省および内閣府・規制改革推進本部に対し、承認試験制度が日本籍船増加の阻害要因とならないよう、同制度に関する規制改革要望を提出した。

これを受け、平成 20 年 8 月、国土交通省は、学識経験者、関係者等による「承認船員制度等の在り方に関する検討会」を設置し、同検討会は、同年 11 月末に報告書を取りまとめた。

同報告書においては、

- ・ 承認試験実施回数・実施国の拡大
- ・ 承認に関する二国間取極締結国の拡大
- ・ 資格付与講習の講習時間の軽減等の取るべき措置

が整理されるとともに、

- ・ 民間登録機関による承認試験の実施
- ・ 海事法令講習への e-learning 導入
- ・ 承認試験への Web 会議システム導入
- ・ 船長確認による承認証付与制度（新承認制度）適用国の拡大

など今後検討すべき案件についても整理された。

また、承認試験の外部委託の導入については、引き続き検討を行っていくこととされ、国土交通省は、「承認船員制度等運用改善ワーキンググループ」を設置し、検討を行い、平成 22 年 1 月、承認試験の外部委託化等についての基本的な枠組みに関する報告書を取りまとめた。

これら報告書に基づき、これまでに概要以下の通り制度の合理化・簡素化が為されているが、当協会としては、今後も引き続き、「STCW 条約*2 締約国が発給した資格証明書を受有している者に対しては、わが国の海事法令の周知のみによる承認証の付与（承認試験の廃止）」となるよう、国土交通省等に働きかけを行っていくこととしている。

①民間による承認試験（民間審査）の実施

平成 22 年度より、国のほか、審査管理者（国に認定された民間）による承認試験（民間審査）が新設され、審査管理者には、SECOJ が認定された。

民間審査は、SECOJ に採用された審査員が口頭試問および身体確認を行い、SECOJ 内部に設置された審査委員会が試験問題の作成および合否の評価を行うというものであり、この民間審査が実施されることにより、承認試験の開催国や回数等について一層柔軟に行うことが可能となった。

平成 22 年度の民間審査は年 3 回、何れもフィリピンにおいて実施される。

②二国間承認取極国の拡大

日本籍船に配乗する外国人船員の海技資格を日本国側が承認するための二国間取り極めについては、上記、取りまとめ以前に既に9カ国が認められていたが、当協会が更に14カ国について追加を要望し、順次、拡大されている。最近では、平成22年3月に英国、同年5月にパキスタンとの間で締結がなされ、これにより取極国数は合計で16ヶ国となった。残り7カ国についてもわが国と当該国との間で交渉が行われている。

【承認取極国の状況】(平成22年6月現在)

当協会要望以前に締結されていた9カ国	フィリピン、ベトナム、マレーシア、インドネシア、インド、トルコ、ルーマニア、ブルガリア、クロアチア
当協会要望14カ国の内、既締結7カ国	韓国、バングラディッシュ、ミャンマー、パキスタン、スリランカ、モンテネグロ、英国
当協会要望14カ国の内、未締結7カ国	中国、ロシア、ウクライナ、ポーランド、ノルウェー、スウェーデン、フィンランド

③承認試験開催国・回数拡大

従来国による承認試験は、年3回(何れもフィリピン)のみであったため、当協会は、開催国の拡大および回数の増加を要望した。

その結果、平成21年度は、フィリピンにおける承認試験が年6回に増加され、インドおよびブルガリアにおいてもそれぞれ1回ずつ実施された(年間合計8回)。平成22年度においても合計8回実施される予定であり、その内訳は、上記①の民間審査が3回(何れもフィリピン)、承認試験が5回(フィリピンとインドが夫々2回、ブルガリアが1回)となっている。

④その他

海事法令講習および海技免許講習ならびに海上無線通信士講習の時間短縮、船舶料理士の受験要件緩和等、関連する事項の規制緩和が行われている。

以上

※1 トン数標準税制

外航船舶運航事業者が、「日本船舶・船員確保計画」を作成し、国土交通大臣の認定を受けた場合、日本船舶に係る利益について、通常法人税に代えて、みなし利益課税を選択できる制度。認定基準には、5年間で日本籍船を2倍にすること、日本籍船1隻につき1名以上の日本人船員を養成すること、などがある。

※2 STCW 条約

International Convention on Standards of Training, Certification and Watch-keeping for Seafarers
船員の訓練要件、資格証明、当直の基準などに関する国際的な統一基準を定めた条約。