

平成28年度内航船員教育関係者連絡会議 議事概要

1. 開催日時 平成29年2月24日(金) 13:30~15:30

2. 開催場所 東京都千代田区平河町2-6-4
海運ビル3階 301会議室

3. 現状報告及び意見交換の概要

以下のとおり、独立行政法人海技教育機構、日本内航海運組合総連合会及び一般社団法人日本旅客船協会から、船員教育及び海運業界の現状についての報告があり、「最近の若年船員の気質とその対応」というタイトルでの基調講演を基に意見交換が行われた。

(1) 船員教育の現状について(独立行政法人海技教育機構)

今年度の求人状況については、海上関連企業からの求人数が増加しており、対前年比106.9%となっている。特に、「その他内航」からの求人が対前年比119.6%となっている。本科、専修科及び海技大学の就職内定率は、2月1日現在で95.3%となっており、昨年度並となっている。本科及び専修科の入試状況については、少子化、陸上企業における求人状況の改善及び今年度の入学試験から入学検定料、入学料、寮費を徴収することとした影響等により、本科及び専修科の応募者が、減少傾向にある。

(2) 海運業界の現状について(業界)

① 日本内航海運組合総連合会

内航船による輸送実績について、貨物船は対前年比で2%程度、油送船は対前年比3%程度減少している。事業者数は、この1年間で60社ほど減っている。船腹量は、隻数が毎年減少しているものの増加しており、船が大型化している傾向にある。

内航貨物船員の年齢構成は、50歳以上の船員の割合が、55.4%となっており、依然として船員の高齢化は解消されていない。

船員教育機関別の内航就職者数では、水産系の高等学校からの採用が多くなっており、特に本科からの採用が増加している。

② 一般社団法人日本旅客船協会

旅客船業界の事業者数は、ほとんど横ばい傾向であるが、旅客輸送実績はピーク時から比べると45%程度減少している。フェリー事業者数は、やや減少傾向にあり、乗用車及びトラックの航走実績は、ピーク時に比べ48%程度減少している。

輸送量の推移では、明石海峡大橋の使用開始及び東京湾アクアライン開通等の影響、高速料金の全車種深夜割引の影響、燃料高騰の影響を受け、輸送量はその都度大幅に減少している。

離島航路事業では、船員の確保が困難になっていること、経営者の後継者問題、離島の人口減少及び高齢化が本土を上回る速度で進行していること等の問題点が顕在化しつつあり、厳しい経営状況が続いている。

旅客船の船齢はここ20年ほどの間に高齢化が急速に進んでおり、昨年4月現在で船齢14年以上の船舶の占める割合は78%に達している。船齢の高齢化が進んでいるのは、旅客船の半数を占める5トン以上20トン未満の小型船であり、小型旅客船の多くは一日の稼働時間が比較的短く、船体の負荷が比較的軽いことから、長期にわたって使用される傾向にある。

フェリー・旅客船業界でも次第に船員不足が顕著になってきており、6割の会社が「不足している」又は「5年以内に不足する」と回答している。

(3) 船員教育に対する意見交換

① 講演の概要

題目：「最近の若年船員の気質とその対応」

(奥村 恭史 福寿船舶株式会社 代表取締役社長)

当社では、平成12年から商船系教育機関の卒業生を定期採用しているが、ここ数年は従来とは異なる気質の若者が入社するようになり、その指導育成に試行錯誤しており、一内航船社として、ご参考までに最近の若年船員の現状と対応について報告したい。

当社は、3隻の船舶を運航し、乗組員は総数55名で平均年齢が36歳であり、出身校は商船系教育機関が78%を占めている。

最近の若年船員の傾向として、採用時は従来よりも「真面目で熱心に勉学に取り組んでいる」が、乗船後現場から「質問しない、分かっているのか分からないのかはつきり言わない、指導のしようがない」、「指示したことを行わない、興味あることだけ熱心に行う」等の苦情が寄せられ、「指導が厳しく精神的にきつから下りて休みたい」と船長を通じて申し出があるなど中堅(30歳代)船員との摩擦が生じている。また、入社1年程度でいきなり退職を申し出る者がいる。

こういった背景には、生まれ育った環境の変化が影響しており、豊かさや少子化といった経済の変化、厳しい指導・強制の減少、個性の尊重・非競争といった教育の変化、携帯電話の普及といったIT化が影響している。

これらに対処するため、当社は、入社試験で実施している性格テストの結果を基に本人の性格の把握・周知の徹底、乗船前研修やフォローアップ研修等研修の強化、教育担当者の変更やチェックリストの作成等OJT方法の変更、専用メールアドレスを設ける等ホットラインの確保、パワハラ対応マニュアルの明示、指導方法の検討等船長・主任者に対する教育に取り組んでいる。

最後に、今後の課題として、以前からも若年者にとって、閉鎖された狭い空間で40年も年齢差があるベテランと一緒に生活しながら船務を続けることは決して容易ではなく、今後ますます難しくなっていくと思われることから、彼らに迎合する訳ではないが、運航要員確保のためには時代に合わせて受け入れ側も変化しなければならない。住居環境や勤務形態を見直すだけでなく、彼らに共通する気質を理解して能力を最大限に引き出せる職場環境へ、改善を続ける必要性を痛感している。

ただし、航空機や自動車に比べて保守的で進化の遅い船舶業界でどこまで対応できる

か、また、運航品質維持のため、古参・中堅船員をいかに意識改革させ、協力を得るかが大きな課題となっている。

- ② 出席者から「当社でも今まさにお話しいただいたのと同じ状況化にある。」、「船舶の自動化が労務軽減につながり、労働時間の短縮が定着率にもつながるのではないか。」、「入社する学生が弱すぎるのではないか。」、「定着するかどうかは3年が目途となる。」、「会社を辞めたいと思っている人を職場の先輩が止めてくれたと聞いたことがある。」、「今の学生は地元志向が強く、地元で職があればそれを求めて辞めていく。」等の意見があった。

(4) その他： 特になし。

出席者名簿

〔内航船社〕

伊川 重夫 オーシャントランス株式会社 取締役
高橋 洋一 昭和日タンマリタイム株式会社 代表取締役社長

〔関係団体〕

内藤 吉起 日本内航海運組合総連合会 船員対策委員長
藤岡 宗一 日本内航海運組合総連合会 調査企画部 審議役
岩瀬恵一郎 一般社団法人日本旅客船協会 労海務部長
平岡 英彦 全日本海員組合 国内局長
(代理出席) 国内部専任事務職 鈴木 圭

〔教育機関〕

船津 利孝 独立行政法人海技教育機構 学校教育部長
下川 忠 独立行政法人海技教育機構 航海訓練部長
(代理出席) 航海訓練部 実習訓練課長 熊上 尚男
航海訓練部 実習訓練課総括 藤江 晋平

〔講師〕

奥村 恭史 福寿船舶株式会社 代表取締役社長

〔オブザーバー〕

村松 智司 国土交通省海事局海技・振興課 船員教育室長
田中 俊弘 一般社団法人日本船主協会 常務理事

〔事務局〕

中西 基員 公益財団法人海技教育財団 理事長