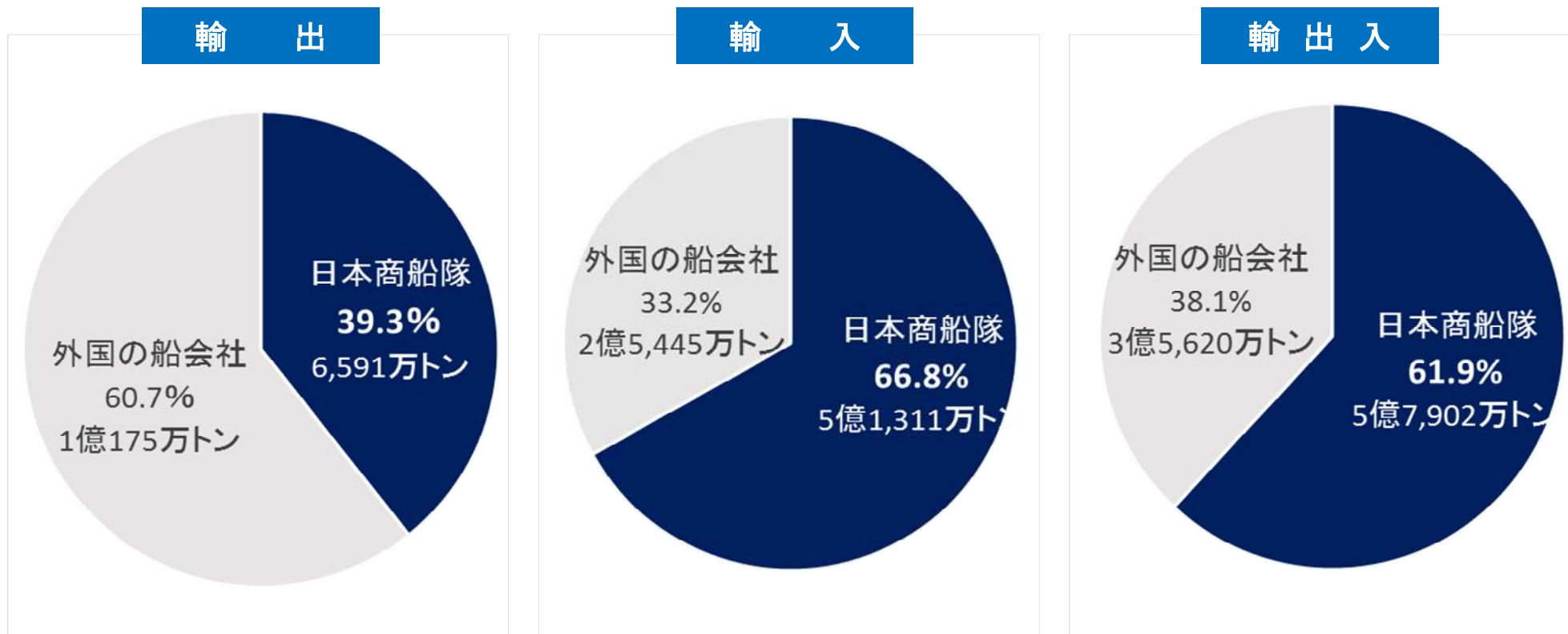


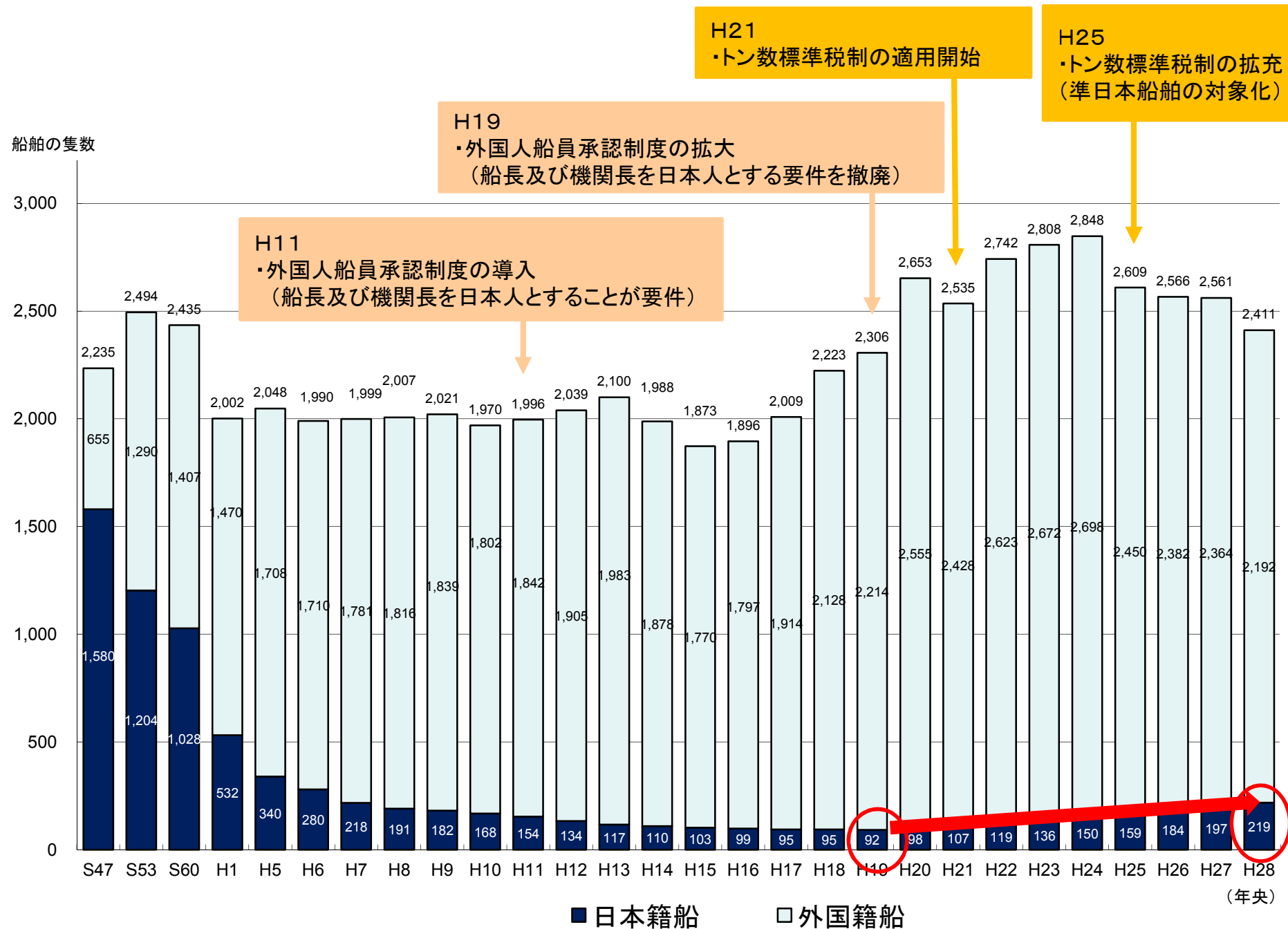
# 外航海運の現状と取り組みについて

---

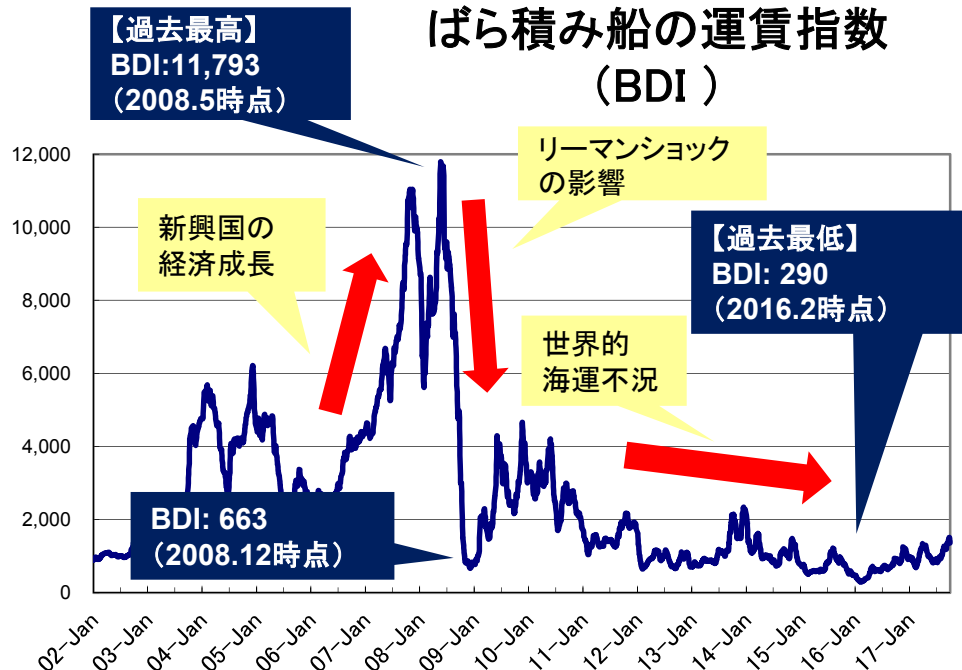
- 日本の輸出入貨物の約62%を日本商船隊が輸送しており、我が国経済安全保障に重要な役割を果たしている。



# 日本商船隊の運航隻数及び日本船舶数の推移



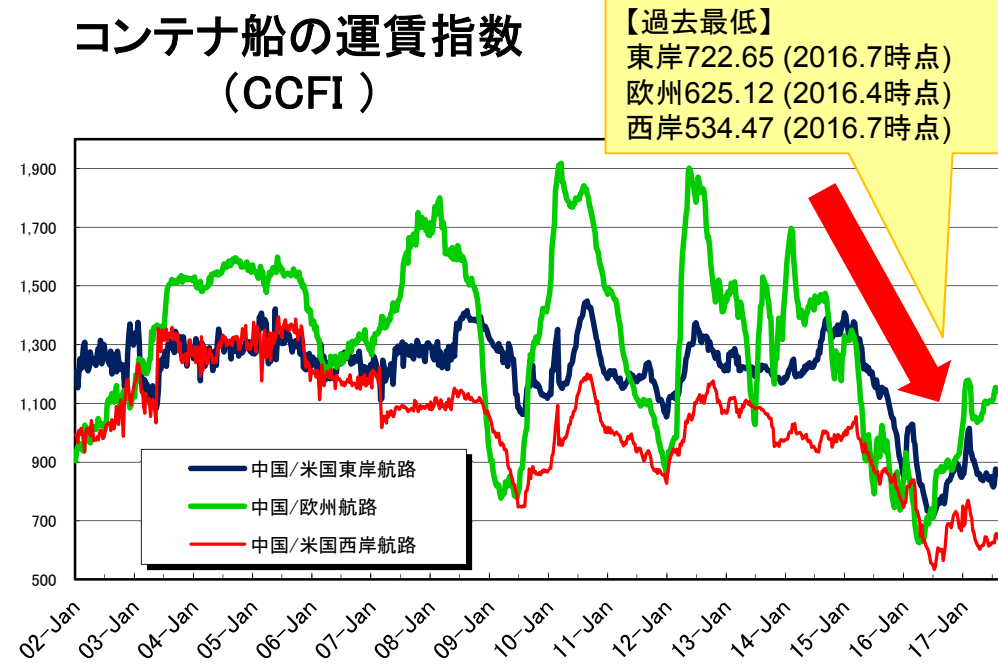
## ばら積み船の運賃指数 (BDI)



BDI: 英国バルチック海運取引所が公表するばら積み船の運賃指数。1985年1月4日の値を1,000としている。

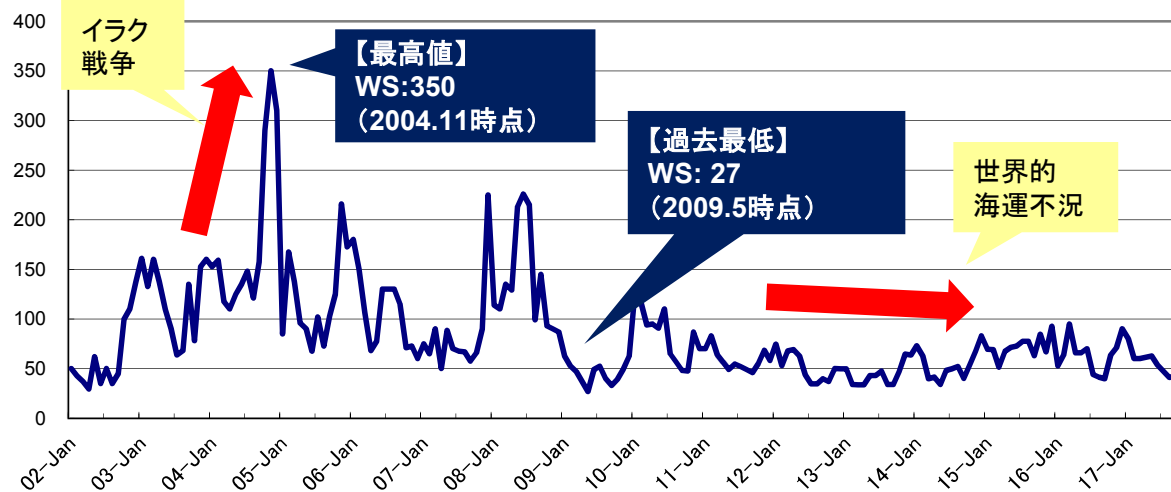
※ばら積み船: 鉄鉱石・石炭・穀物等を運搬する船舶のこと。

## コンテナ船の運賃指数 (CCFI)



CCFI: 上海航運交易所が算出・公表する中国出しコンテナを対象とした運賃指数のこと。1998年1月1日の値を1,000としている。

コンテナ船事業を営む世界の主要な船社から提供されるコンテナ運賃に基づき、毎週金曜日に公表されている。

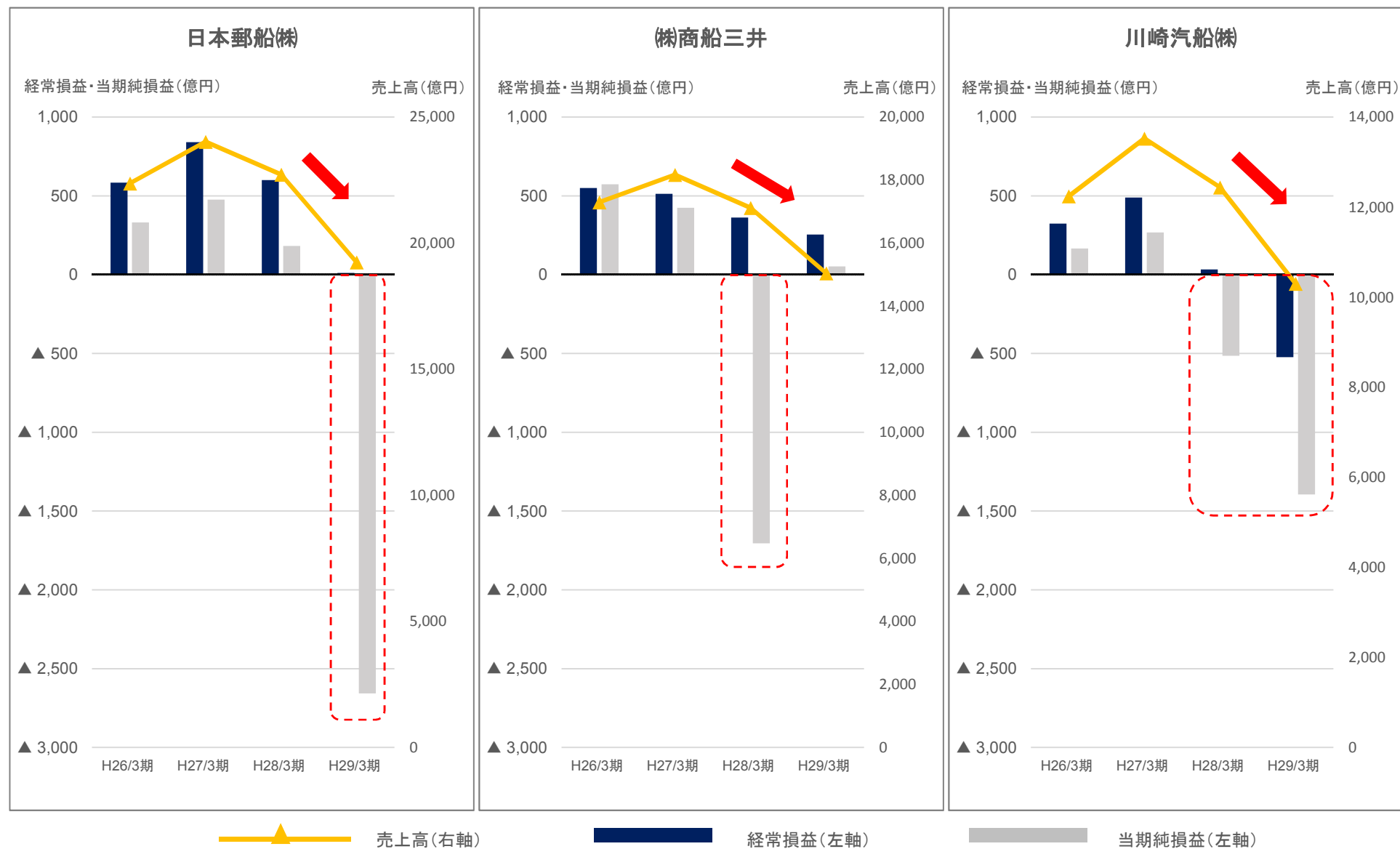


## タンカーの運賃指標 (WS)

WS: タンカー海運ブローカーの非営利組織であるワールドスケール協会が算出・公表する運賃指標のこと。基準船型(19,500重量トン、速力14ノット)における、1航海のトン当たりのドル建て運賃を基準運賃と呼び、100としている。基準運賃は、燃料費の変動等を勘案して年2回改訂されており、パーセンテージによって運賃を表すことが慣習になっている。

# 外航邦船3社の決算概要

■ 近年の海運市況の低迷の影響を受けて、外航邦船3社の経営は厳しい状況。



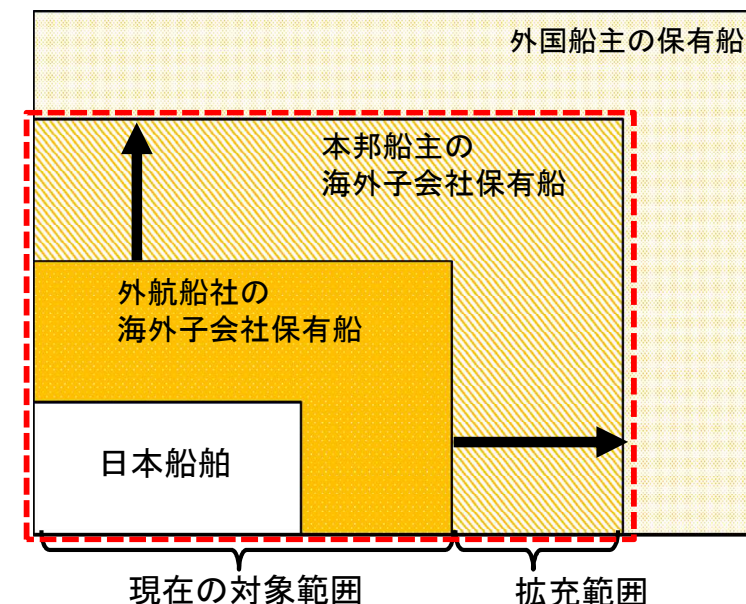
(出典)各社決算説明資料は各社公表ベース

## 準日本船舶の認定制度の概要

国土交通大臣は、外航船社が運航する外国船舶で、①外航船社の海外子会社が所有するもの又は②本邦船主の海外子会社が所有するものうち、以下の要件を満たす船舶を準日本船舶として認定する。

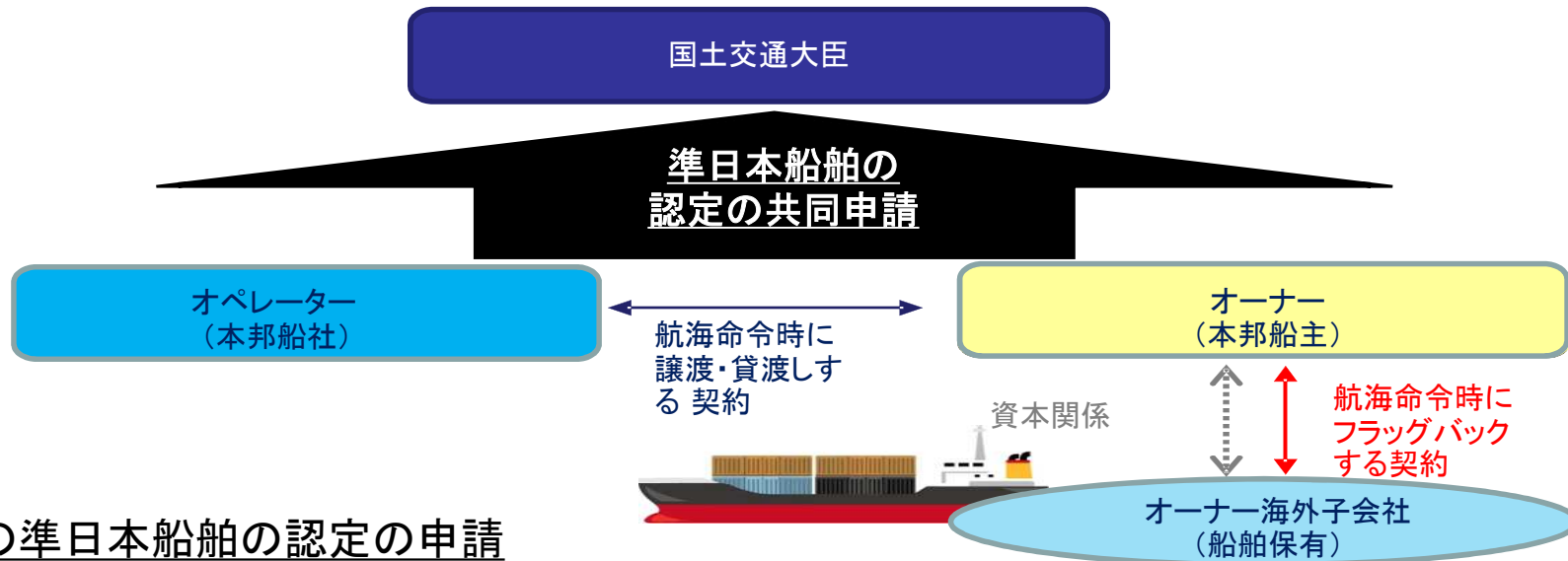
### 認定要件

1. 航海命令が発せられた場合に、外航船社と海外子会社との間において、海外子会社が当該船社に船舶を譲渡することを内容とする契約を締結しており、これが確実に履行可能であると認められること
2. 航海命令が発せられた場合に、本邦船主と海外子会社との間において、海外子会社が当該本邦船主に船舶を譲渡することを内容とする契約を締結しており、かつ当該本邦船主が当該船社に当該船舶を譲渡又は貸渡しすることを内容とする契約を締結しており、これが確実に履行可能であると認められること
3. その他航海命令による航海に確実にかつ速やかに従事させるため必要となる一定の要件(大きさ等)を満たすこと

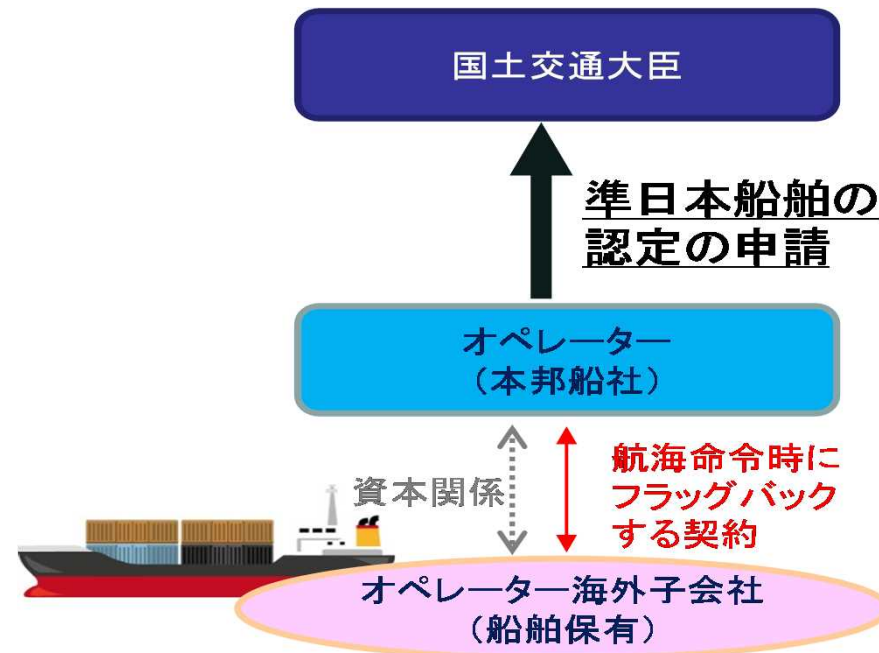


航海命令に際して日本船舶として確実にかつ速やかに航行することが可能な準日本船舶を確保することで、我が国における安定輸送・経済安全保障の早期確立を図る。

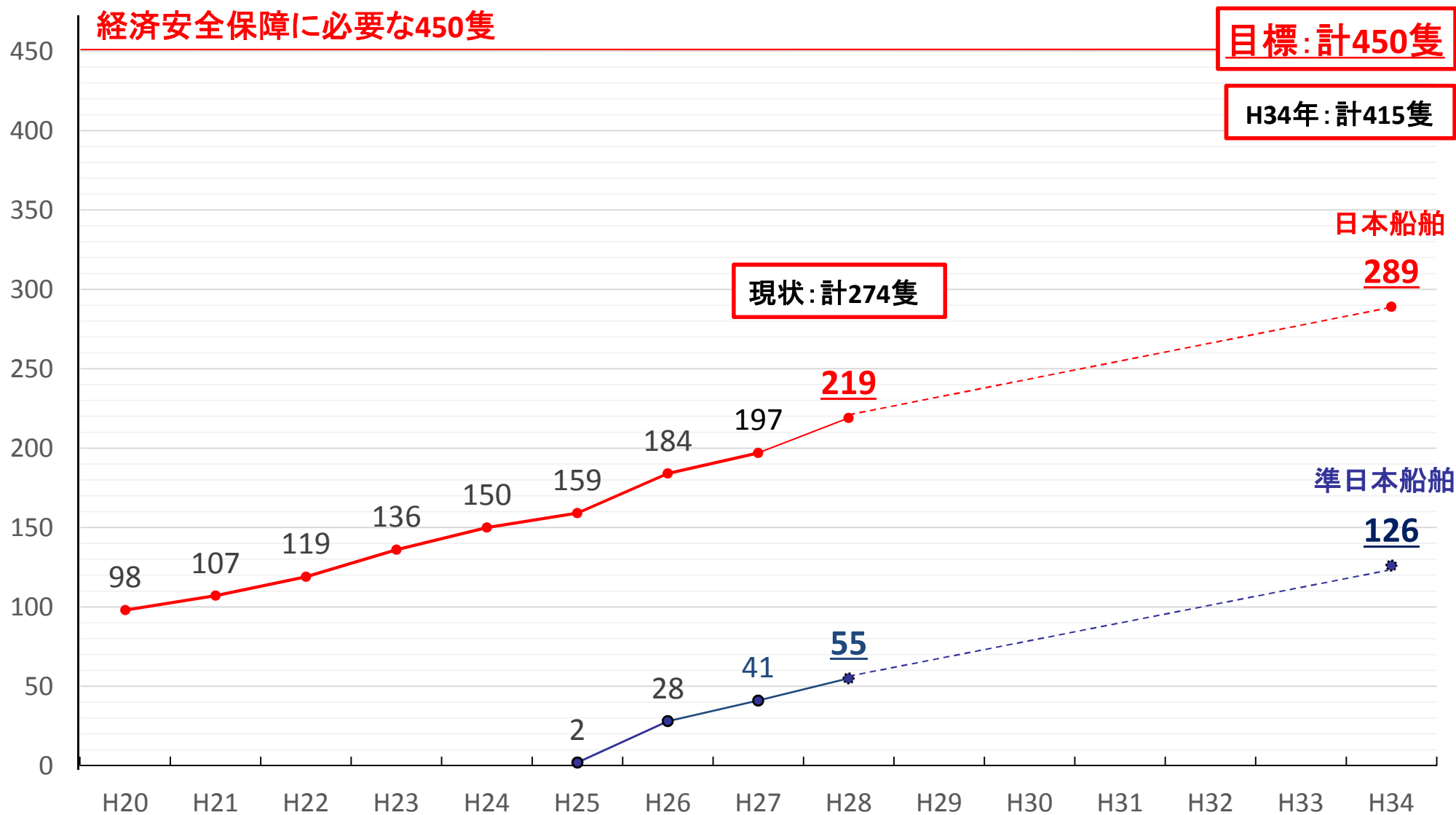
## 新たに対象となった準日本船舶の認定の申請（共同申請）



## （参考） 現行の準日本船舶の認定の申請

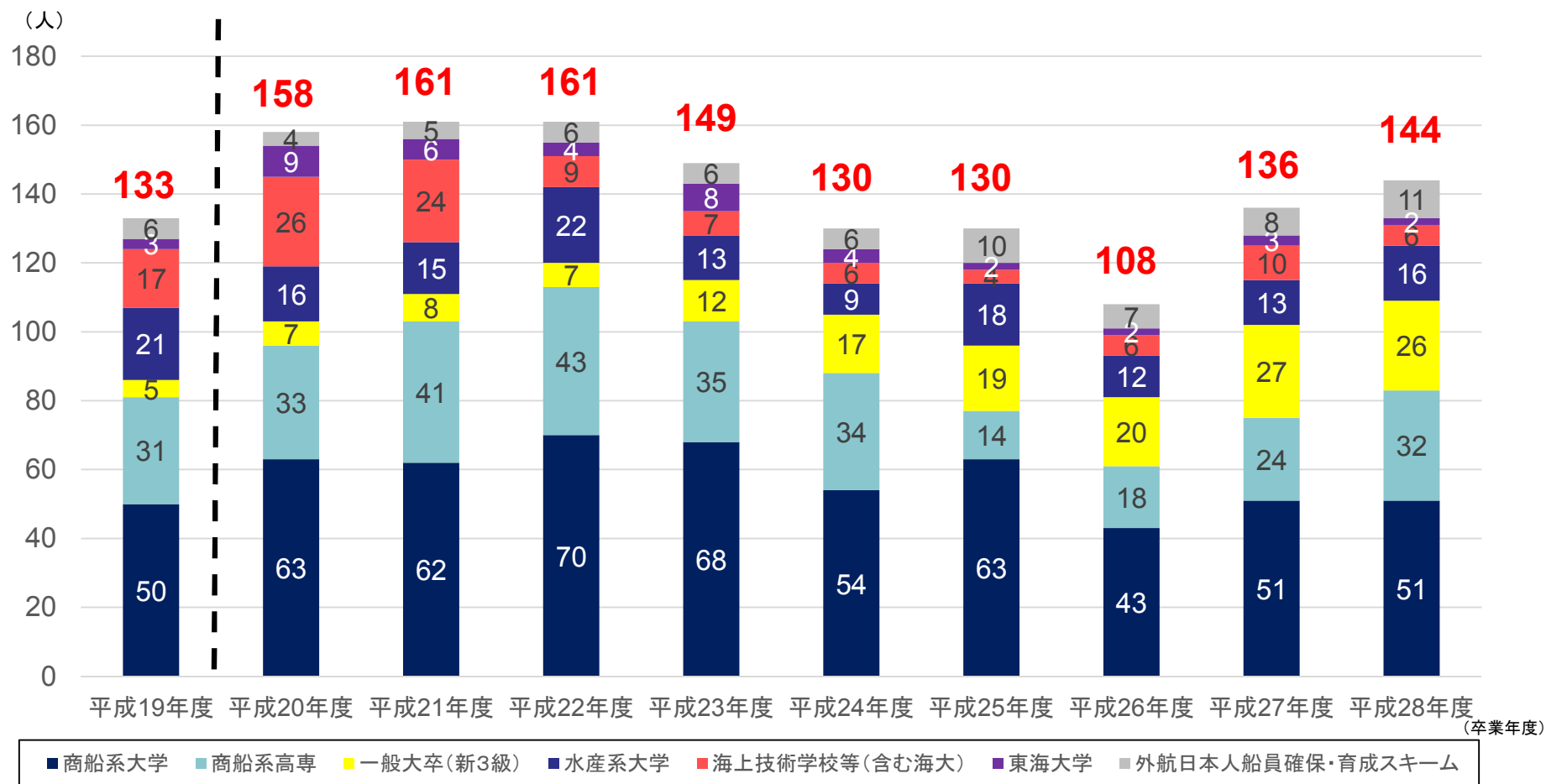








- 船員教育機関からの外航への新規就業者数は、平成20年度～28年度までの9年間で累計1,277人、年平均で約142人が就業。
- 一般大卒(新3級)や外航日本人船員確保・育成スキームからの就業者が増加する傾向にあり、外航船員の養成に重要な役割を果たしている。



出典:海事局調べによる

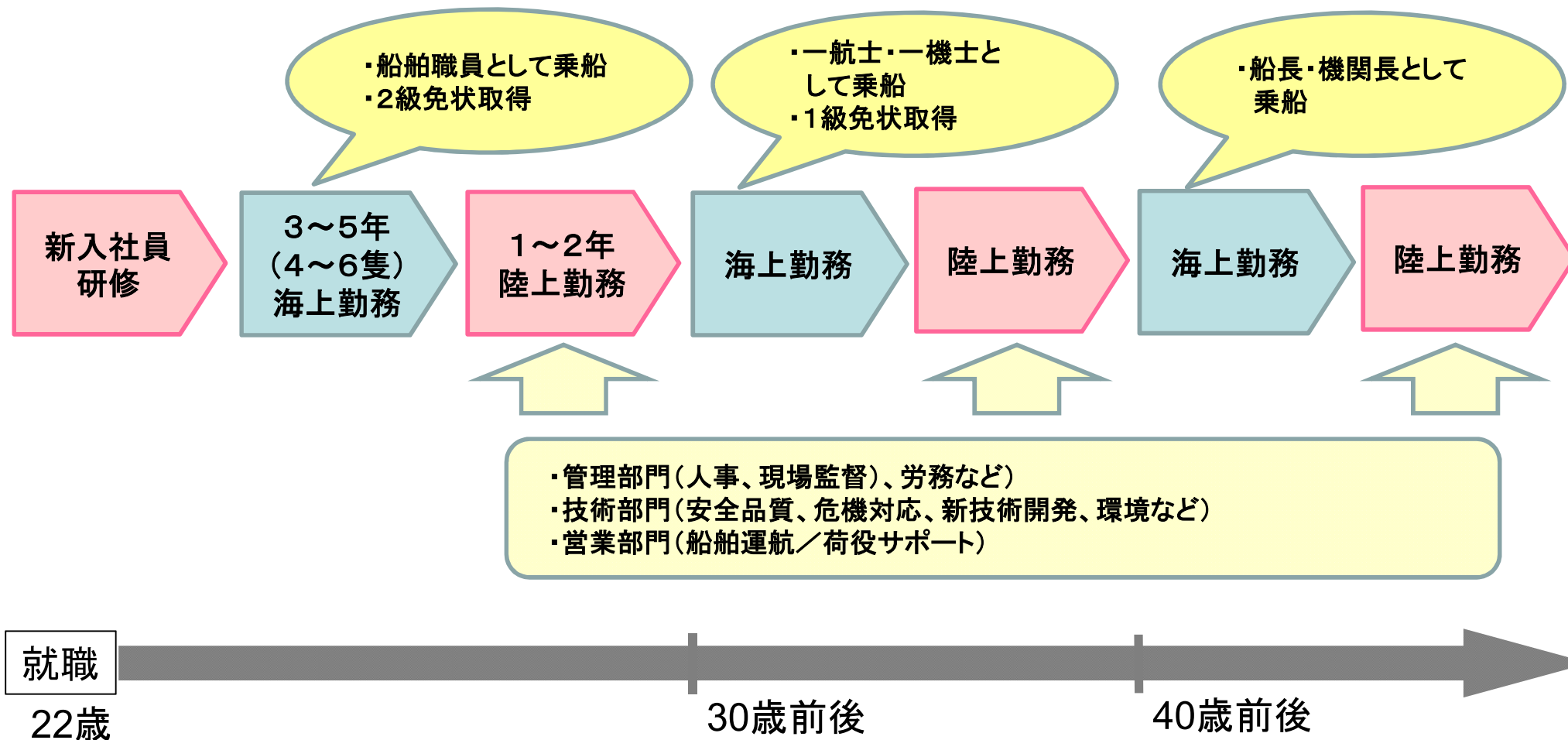
注:海上技術学校等:海上技術学校、海上技術短期大学校、海技大学校

一般大卒(新3級)については、海大新3級課程の入学者数を計上

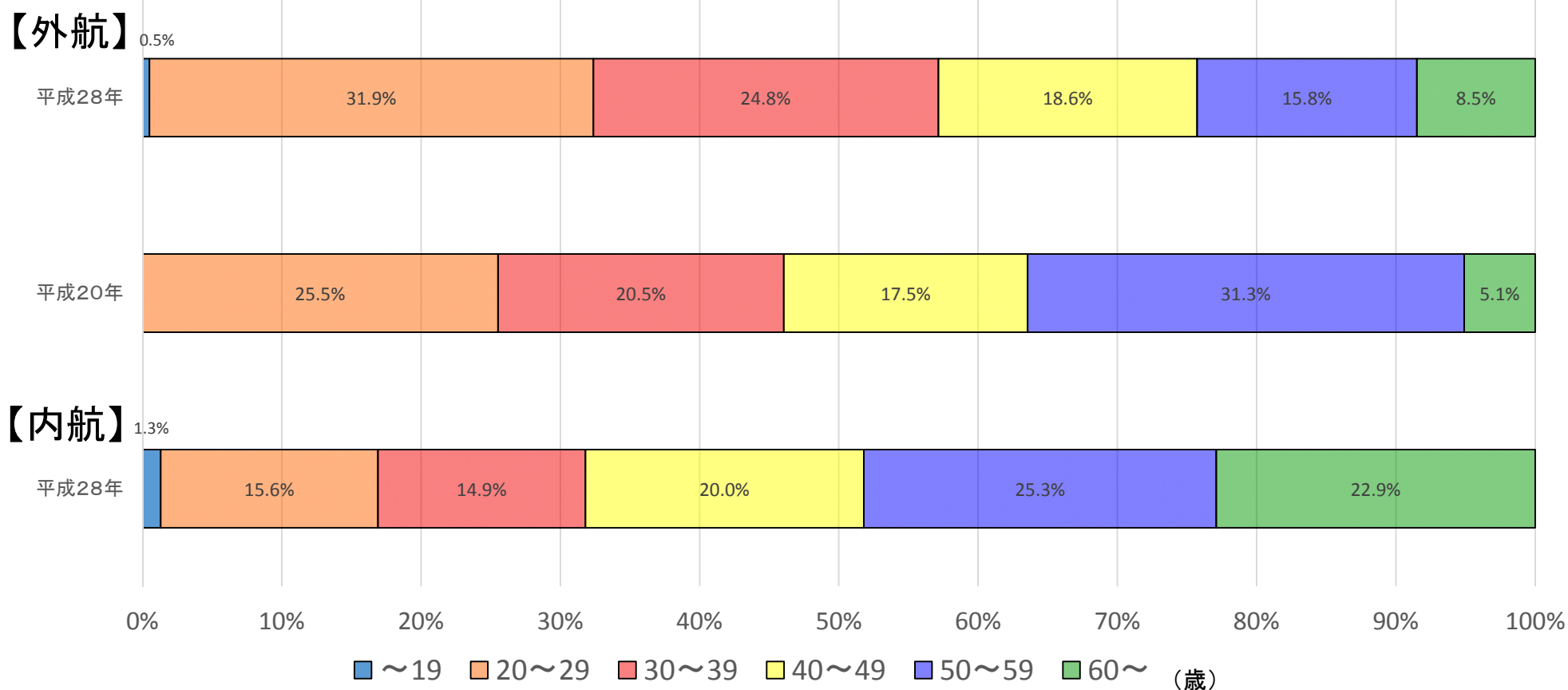
外航日本人船員確保・育成スキームについては、平成19年度のみ若年船員養成プロジェクトによる就業者数を計上

- 各船社において、独自の育成システムに基づき、運航要員としてのキャリアアップ、運航船舶のマネジメント・営業支援・海技者の教育者の育成を実施。
- 外航日本人船員は単なる運航要員ではなく、船社における運航管理業務全般への対応や営業支援要員としての役割が期待されている。
- 海陸両方で主戦力となり得る海技者の育成には15年～20年程度は必要。

## 商船系大学の卒業生の例(採用時に3級海技士免状受有)



- 平成20年の20歳代 25.5%、50歳代 31.3%から、平成28年は、20歳代 31.9%に増加し、50歳代 15.8%に減少。
- 50歳未満の占める割合は、平成20年の63.5%から、平成28年には75.8%に増加しており、年齢構成の若返えりが見られる。



出典：海事局調べによる。各年10月1日現在

注：我が国に所在する船舶所有者に雇用されている外航日本人船員の年齢階層別割合

## ○外航船員養成課程の現状

	商船大学	商船高専	新3級	一般大卒者 (現状)
修業年限	4年6月	5年6月	2年	2年(海技短大) 2年(海大)
入学年齢	18歳	15歳	22歳	22歳
卒業年齢	22歳	20歳	24歳	26歳
身分	学生	学生	船社社員	学生
乗船履歴	練習船1年*	練習船1年*	練習船6月 社船6月	練習船9月 (海技短大) 練習船6月 (海大)

- 現状、一般大卒者が3級を取得するためには、海上技術短大2年(4級課程・履歴9月)を修了し、更に、海技大学校2年(履歴6月)が必要。
- 海上技術短大には、毎年20名程度の一般大卒者が入学している状況。

→このような状況を踏まえ、船員(海技士)となるための裾野を広げる観点からも、既存の課程の他に一般大卒者向けの3級課程設置について、関係者のニーズも確認しつつ検討する。

\*:社船実習の導入により練習船6月+社船6月も行われている。

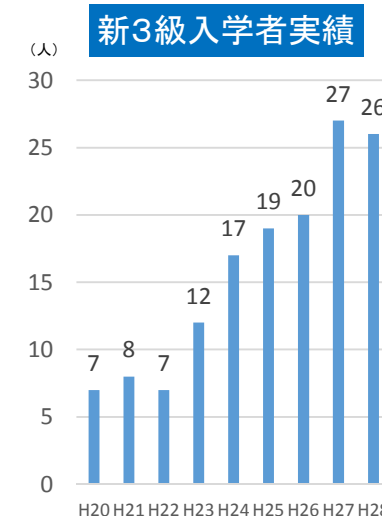
## <参考>新3級養成

○ 船員教育機関以外の大学・短大等を卒業して海運会社に雇用されている者を対象に、3級海技士免許の取得及び即戦力となる海技者の養成を目的として、(独)海技教育機構(海技大学校)において平成17年度から実施

【実績】 152人(平成17年度～平成28年度の入学者数の累計)

## 養成スキーム

養成期間[2年間]



## 一般大卒者向けの3級課程設置にかかる検討経緯について

- 若者の職業を選択・決定する時期が変化し、船員についても、従来の中学・高校時点から、大学在学時に船員を目指す学生も顕在しており、新たに一般大学卒業者等を対象とする3級養成課程の開設を検討している。

	海上技術短期大学校入学者			3級海技士筆記試験 取得者数
	入学者数	一般大学卒業者数	海技大学校進学者数	
平成26年度	232名	17名(7.3%)	1名	71名
平成27年度	240名	17名(7.1%)	1名	130名
平成28年度	250名	28名(11.2%)	1名	88名

## 一般大卒者向けの3級課程設置ニーズについて

### 【海技短大の学生へのアンケート調査】

#### <肯定的な意見>

- ・現状では3級免状の取得に、最低でも4年はかかり、時間や費用の面を考えると3級コース設置は需要もあると考える。
- ・上級資格を取得したいので、もし2、3年で取得できるコースがあれば、間違いなく、そのコースを選んだと思う。
- ・大学生への海運業界のアピールは、高校生に対する短大への受験者を集めるよりも、有効であると考えます。

#### <否定的な意見>

- ・たとえ3級コースがあったとしても、外航船社に就職することが難しければ、海技短大と変わらないように思う。
- ・一般大卒生を対象とした3級コースを卒業しても、外航船員として就職できるのかが、疑問である。

### 【外航船社へのニーズ調査】

#### <肯定的な意見>

- ・入学者の門戸が拡大し、採用ソースの拡大につながる事となる。
- ・入学者の一般常識や基礎学力が高いので、船舶の運航だけでなく、陸上での活躍も期待できる。
- ・船員になりたいと強い目的意識を持った学生が入学するので、就職後の離職率の低下が期待できる。
- ・機関士については、応募者が少ないので、リソースが増えれば良い。

#### <否定的な意見>

- ・卒業年齢が高く、最低でも24歳以上であり、就職に不向きではないか。
- ・既存の養成課程で十分である。

## 一般大卒者向けの3級課程設置に伴う検討事項

- 海技大学校での設置を検討しているが、既存の3級養成課程(6コース)の整理が必要
- 外航船員を希望する商船系大学・高専卒業生と就職先の競合
- 練習船における養成定員数





求職者

情報入手

国土交通省  
(公財) 日本船員雇用促進センター  
(略称: SECOJ)

【船員求人情報ネットの運営】



リンク

## ハローワーク

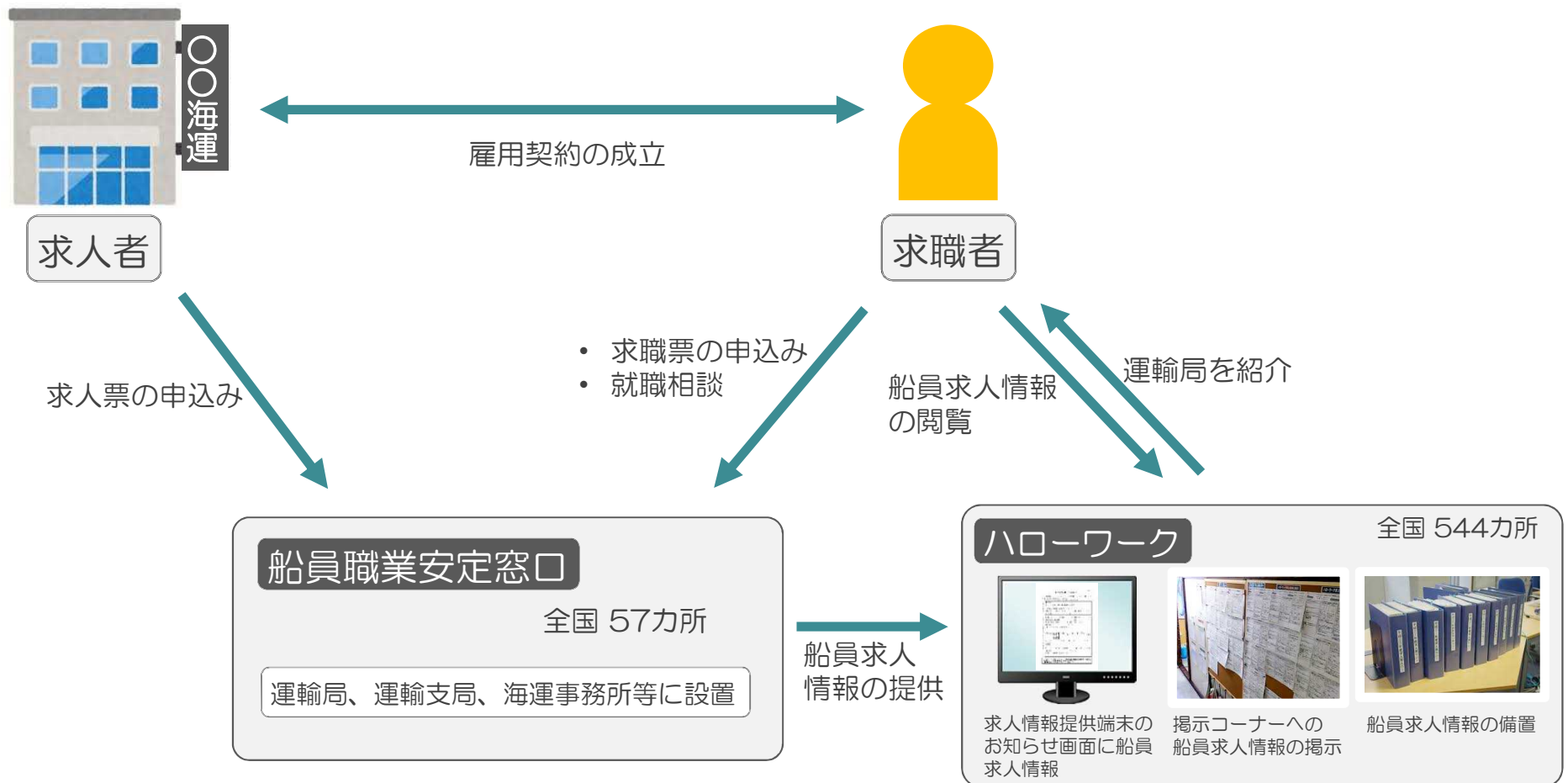


- これまでの取り組み
- ①平成28年4月に、スマホ向けサイトを追加したことにより、検索数が大幅アップ(9千件弱→4万件超/月)。
  - ②平成29年11月に、船員未経験者がアクセス・検索しやすい画面に改修。
  - ③ハローワークインターネットサービスのホームページに貼付してある船員求人情報ネットのバナーデザインを変更(平成29年11月)するとともに、バナー位置を求人情報検索の真下に配置(平成30年3月)し、船員未経験者等のアクセス機会の拡大、利便性向上のための環境を整備。

・一般国民に身近なトラック輸送や販売員等の陸上の職業と異なり、商船系船員養成学校の学生ですら船員の仕事の内容や船内での生活などの実態が正確に理解されていないのではないか。

→ 海運に興味のある生徒・学生や求職者等に対し、船員の仕事・船内生活等の情報提供の充実を図ることが必要。

→ 事業者毎の特徴・特色や労働環境向上に向けた取り組みを効果的にアピールすることが必要。



→ 更なる求人開拓、求職者の望む求人情報の充実等の助言・相談を行うことにより、海運事業者の求人の申込みを促すことが必要。

→ 海運事業者の需要ニーズ、船員の労働実態を踏まえた、求人者と求職者の雇用のマッチングを図ることが必要。



- 外航日本人船員(陸上海技者を含む)は運航要員としてのみならず、船社における運航管理業務全般への対応や営業支援要員としての役割も期待されている。
- 業界からは、高い技能を有する人材の輩出が求められている。

## 求められる外航日本人船員(海技者)像

運航要員としてのみならず、陸上においても海技者として活躍することが期待されており、

- 広い視野
- 高い基礎学力(語学力含む)
- 旺盛な探究心・積極性・提案力
- 優秀な海技者になるための強い意志
- 新たな海洋事業分野などを担う能力を持った人材が求められている。



## 求められる教育

高い技能を有する人材を養成するための施策として、

- 論理的思考を養う基礎教育(一般教養(含 経営学の基礎)等)の強化
- 英語教育の強化
- コミュニケーション能力・リーダーシップを育む教育の強化
- 新たな海洋事業分野などへの対応等が考えられる。

・外航日本人船員の量的な確保を進める観点からも、質の向上を図る取り組みが必要と考えられる。

→ 高い技能を有する外航日本人船員を養成するため、関係者のニーズも確認しつつ**教育内容の改善等を行う。**

## 船員教育機関及び業界関係者との意見交換会(教育内容に限る)等の設置状況

意見交換会等の名称	主な議題	頻度	参加船員教育機関
海技教育機構と商船高等専門学校との連絡会議	乗船実習に関する協議及び意見交換	年1回	全商船系高等専門学校
海事系大学・海技教育機構三者協議会		年1回	東京海洋大学 神戸大学
練習船への配乗に関する意見交換会	練習船の実習生配乗に関する意見交換	年1回	東京海洋大学 神戸大学 商船系高等専門学校(当番校) 国立高等専門学校機構
外航船社視察会	練習船実習の現状確認と実習に対するアドバイス	年1回	外航船社 日本船主協会

## 1. 検討の経緯

- 海運業における女性船員の比率は僅か2%にとどまっており、女性船員の就労が進んでいるとはいえない状況にあり、船員への就業を希望する全ての女性が活躍できるような環境を整備していくことが課題となっている。
- 女性の視点により、船員や船員になろうとする者、海運事業者それぞれの立場から課題を整理し、有識者の意見を伺いながら、女性船員の活躍促進に向けた提案をとりまとめることを目的に検討会を設置。
- 平成29年6月以降、計3回の検討会を開催し、女性船員を巡る現状や課題について、自らの船員としての経験や雇用者としての考え、教育現場からの視点等から検討を実施。検討の成果を「女性船員の活躍促進に向けた女性の視点からの提案」としてとりまとめ。

## 2. 委員

（五十音順 敬称略）

### 学識経験者

石田 依子	（独）国立高等専門学校機構大島商船高等専門学校教授
河野真理子【座長】	早稲田大学法学学術院教授
堀木 幸代	東京海洋大学海洋工学部海洋電子機械工学科准教授

### 船員経験者

岡部 涼子	福寿船舶(株)海運部課長
加納明日美	国土交通省海事局総務課海技試験官
木村 幸江	全日本海員組合関東地方支部

### 海運業界

泉尾 光香	（一社）日本船主協会海務部
福田 正海	協同商船(株)代表取締役専務

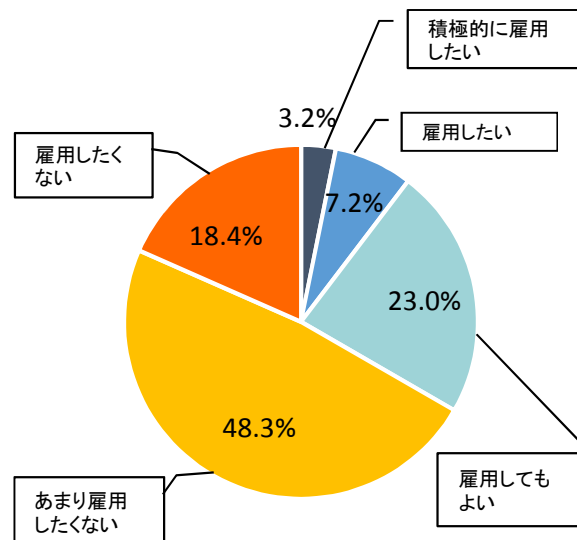
## 3. 検討経過

平成29年 6月30日	第1回	検討会の設置目的・スケジュール等について、女性船員の現状等について、女性が船員として就業するための課題について
平成29年11月 1日	第2回	女性船員の雇用に係る意識調査の結果について、諸外国における女性船員の現状について、他モードにおける女性の活躍促進の取り組みについて、課題の整理について
平成30年 3月26日	第3回	提案のとりまとめについて

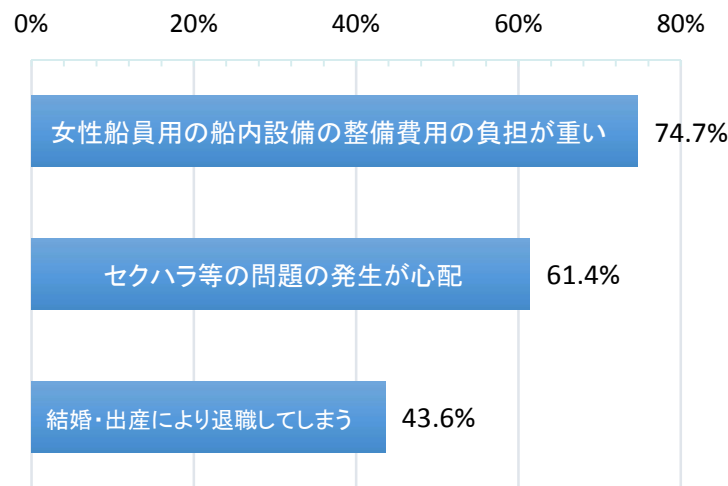
## 現状①

### 【事業者に対する意識調査の結果(抜粋)】

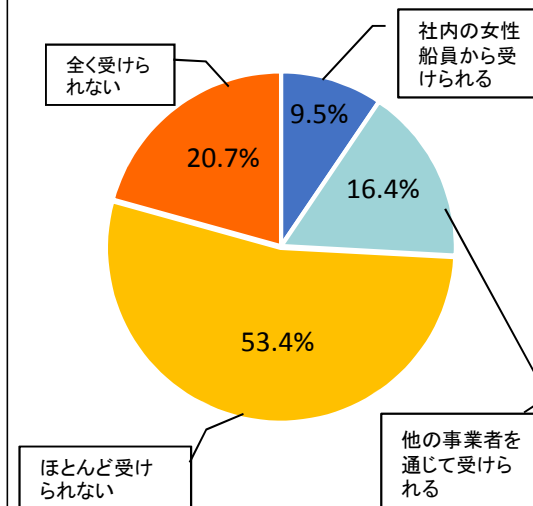
#### 女性船員の雇用に対する考え



#### 女性船員の雇用に否定的な理由(上位3位)



#### 女性船員の視点での助言等を得る機会

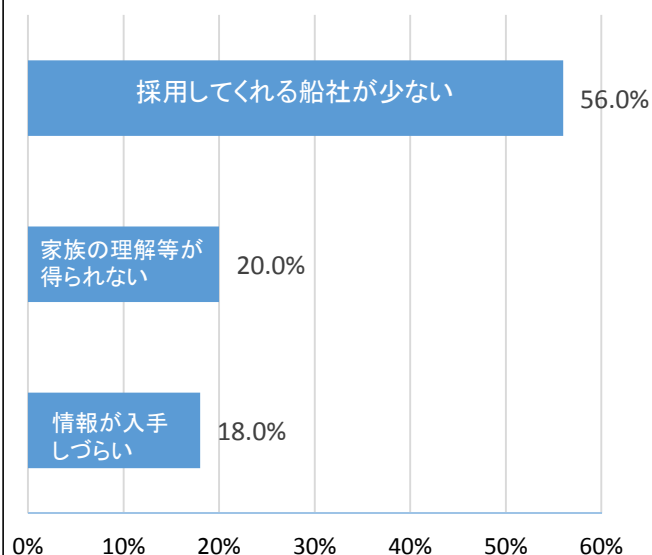


- 事業者を対象とした意識調査においては、79.9%が女性船員の雇用経験がなく、66.7%が雇用に対しても否定的。その理由として、女性船員に対する設備面・心理面双方での配慮の負担が重いことを挙げる回答が多い。
- 一方、検討会では、女性船員への対応については、合理的な配慮がなされればよく、過度の対応は不要であり、船内秩序の面でも特段の問題は生じていない等、事業者の意識とはギャップがあるとの意見が出されている。
- 女性船員の活躍を促進するためには、雇用に否定的な事業者の意識を変えることが必要だが、多くの事業者は、女性船員の視点からの助言を得る機会が乏しく(74.1%)、実情が十分に伝わっていないことが、女性船員の雇用を敬遠させる一因となっている。

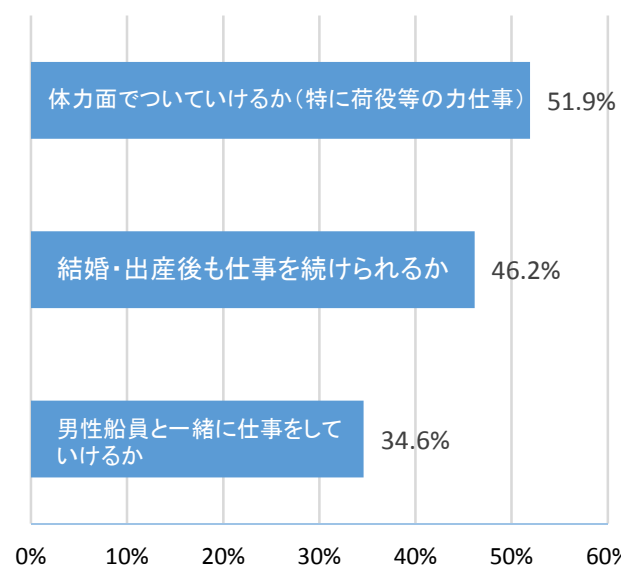
## 現状②

## 【船員教育機関の女子学生に対する意識調査の結果(抜粋)】

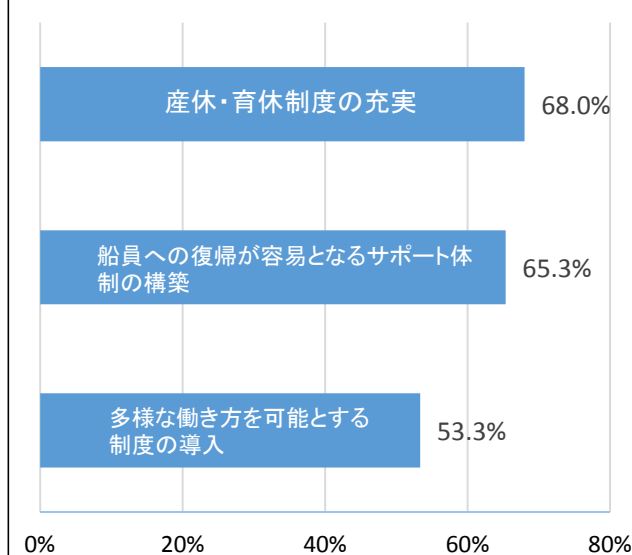
## 就職活動で困っていること(上位3位)



## 船員として仕事をしていく上で心配な点(上位3位)



## 女性が船員として就職し、働き続けていく上で必要なもの(上位3位)



- 船員教育機関の女子学生を対象とした意識調査においては、32.5%が船員への就職を希望しないと回答している。就職活動においては、採用してくれる船社が少ないことや、欲しい情報が入手しづらいことに困っているとの回答が多い。
- 体力面の問題や結婚・出産後も仕事を続けられるかを心配する回答も多いが、船員への就職を希望する女性が必要とする情報が十分に入手できる状況にないことが、女性船員の活躍促進を阻害する一因となっている。
- 女性が船員として就職し、働き続けられる環境を構築するため必要なものとして、ライフステージの変化に対応した体制・制度の充実を求める回答が上位を占めており、また、検討会においても同様の意見が出されている。

## 1. 事業者の積極的な女性船員の雇用を促進するための情報の発信

### 【課題】

- 事業者の積極的な女性船員の雇用を促進する為の情報をどのように発信していくか。

### 【提案】

- 女性船員の活躍促進に向けた取り組みを実施している事業者による、他の事業者への積極的な情報提供・情報共有。
- 事業者における、社員(特に船員)に対する、男女共同参画に関する周知。
- 女性船員の活躍促進に係る講演会の開催や冊子の作成等、事業者に対する周知。
- 女性船員の活躍促進に関するサイトを設置し、事業者に対する情報を発信。

## 2. 船員という仕事を職業として選択してもらうための女性船員に関する情報の発信

### 【課題】

- 女性に船員という仕事を職業として選択してもらうために、女子学生等に対し、どのように情報を発信していくか。

### 【提案】

- 事業者による、自社における女性(特に船員)の活躍促進に向けた取り組みに関する積極的な情報公開。
- 船員教育機関における、学生及び教職員に対する、男女共同参画に関する周知。
- 女性船員の活躍促進に係る講演会の開催等、船員を志望する女子学生等に対する周知。
- 職業紹介における、女性求職者に対する積極的な情報発信。
- 女性船員の活躍促進に関するサイトを設置し、船員を志望する女子学生等に対し、情報を発信。

## 3. 女性船員が働き続けられる環境の構築

### 【課題】

- 女性船員が結婚・出産を含むライフステージの変化に合わせて働き続けられる環境をどのように構築していくか。

### 【提案】

- 結婚・出産等のライフステージに合わせ、本人の希望に応じた乗船期間の短縮や海上勤務と陸上勤務の円滑なリンクへと繋げる取り組み。
  - 事業者による、船内の居住設備(浴室、トイレ等)等、男女を問わず働きやすい船内環境構築の取り組み。
  - 結婚・出産後に海上勤務を希望する場合における、ニーズや実態を踏まえたサポート体制の構築。
  - 女性船員の多様な働き方のニーズに応じたマッチングが図られる体制の構築。
  - 居住環境や離家庭性の改善に向けた海上での通信環境の改善、労働環境の改善に向けた船内作業の自動化・省力化等の取り組み。
- また、女性船員の潜在的労働力を最大限に引き出すべく、女性船員の就業促進に取り組みに対する支援が求められる。



- 陸上では、大容量の情報通信インフラの整備が進み、家族や友人等とのコミュニケーションの手段としてSNSなどの通信サービスが普及。
- 一方海上では、大容量の通信インフラの整備及びリーズナブルなサービスの提供が遅れており、デジタル・ディバイドが拡大。
- 船員を確保する観点からも、海上における通信インフラの整備が課題。
- 海上デジタル・ディバイドの根本的な課題の解決に向け、海上ブロードバンド対応関係省庁連絡会議を設置し(平成29年2月)、課題を整理。今般、取組の方向性について取りまとめ。

陸上

大容量の情報通信インフラが整備

インターネットの低価格化、高速化  
利用に応じて様々な料金プランが用意  
(例: 5,000円/月で50Mbps以上)

スマートフォンが普及し、動画視聴やコミュニケーションの手段としてSNSを普通に利用

海上

大容量の情報通信インフラの整備が課題

高額・低速な通信事情  
通信料金は陸上の40倍以上  
通信速度は陸上の1/25以下  
(※遠洋で利用可能な衛星通信サービスとの比較)

陸上とかけ離れた通信環境

○ 陸上と海上との通信格差(海上のデジタル・ディバイド)が拡大

- 海上ブロードバンド対応関係省庁連絡会議を設置し、課題を整理
- 今般、取組の方向性について取りまとめ



## 海上デジタル・ディバイドの根本的課題

### ○ 海上ブロードバンドの現状

- 海上においては陸上通信のエリア外となるため、衛星通信を利用。
- 衛星通信について、最大2Mbpsから平成29年度に最大10Mbpsの通信速度(陸から海上)を実現。

### ○ 海上ブロードバンドの利用実態とニーズ

(平成26年度総務省調査抜粋。代表的なサービスを抜粋)

サービス名	ワイドスターII	インマルサットFBB	OceanBB
通信料金(月)	約13.8万円	約50万円	約33.2万円
通信速度(最大)	384kbps	432kbps	1Mbps

- 遠洋を航行する船舶の多くは、数百kbps、月20~50万円を利用してはいる。
- 通信速度は2~10Mbpsの高速化、より安価な提供を希望している。

### ○ 陸上ブロードバンドと異なる制約

- 海上需要の密度
- 衛星の更改サイクルの長さ(約15年以上)
- 国際ルールに基づく利用 等

陸上ブロードバンドと比較して、海上ブロードバンドの普及が進まず、格差が存在

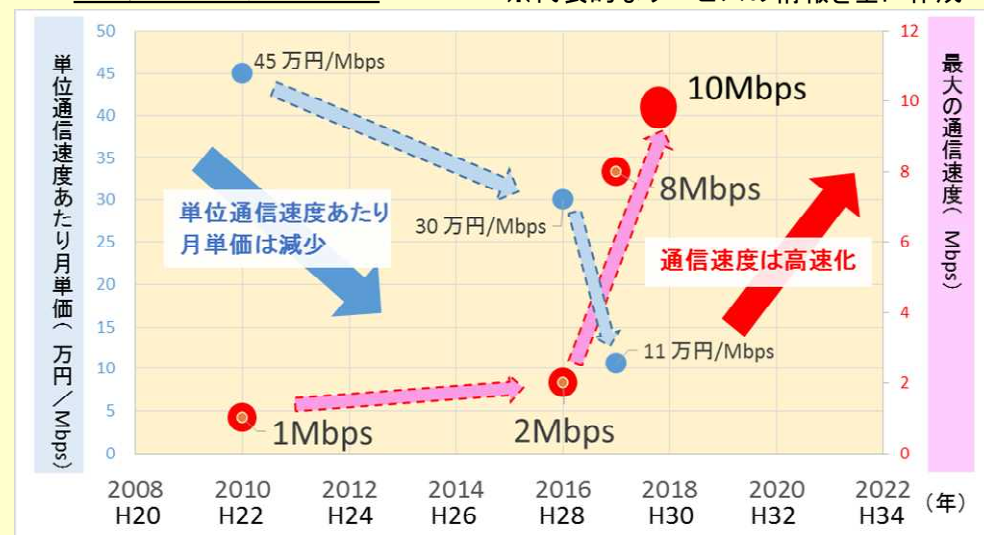
## 海上ブロードバンドの在るべき方向性

### 目標

海上にいる船員や乗客がスマートフォンを陸上と同じように利用できる環境を目指す。

### ○ 今後、人工衛星の技術の発展及び小型化による打上コストの低廉化により高速化・低廉化が更に進展する見込み

※代表的なサービスの情報を基に作成



- 衛星通信の技術発展により快適な動画視聴環境である数十Mbpsの通信速度を目指す。
- 利用者のニーズを掘り起こし多様な衛星事業者の参入を促すことにより、市場の成長を通じた利用しやすいサービスの実現を図る。

## (1) 商船へのアンケート結果

- 対象： 外航海運(旅客を含む。)の業界団体に加盟する131事業者に対して調査を実施  
(回答事業者数17社、701隻※外国籍含む)
- 外航船の海上ブロードバンド導入率は、96%(主として運航データ送信等の業務用に導入)。
- 全ての海域での使用拡大と、船員への全面開放のためにも、定額料金での更なる高速化、容量の増加を求めている。

### 1 アンケート対象、隻数及び衛星通信設備

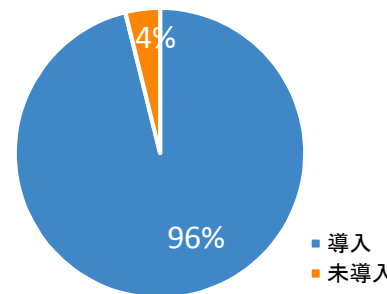
区分	回答事業者数	導入済み事業者数	導入隻数/隻数	主な利用設備
外航貨物	13	12	670/697 ※外国籍含む	スカパーJSAT OceanBB、 インマルサットFB、 インマルサットFX 等 ※同一船舶に複数の設備を 導入する場合あり
外航旅客	4	4	4/4	
合計	17	16	674/701	

### 2 現状の通信料金(月額)

設備導入費(平均)	405万円
通信費(月平均)	27.2万円
従量制の場合	23万円
	12.1GBまで

※任意回答  
※貨物船のみ。旅客船は機器の複数導入等で高額傾向がある。

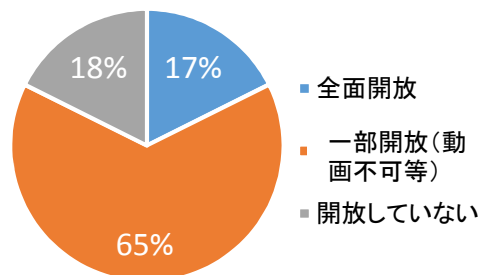
海上ブロードバンド導入船舶数の割合



### 3 利用状況

主として業務用に導入されているが、83%の事業者が船員にも開放。

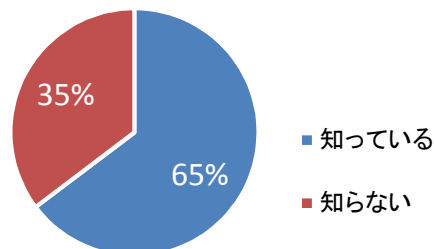
船員に対する開放状況



### 4 新サービス(Ka帯) に対する関心

事業者の65%がKa帯を用いた新しい海上ブロードバンドサービスを把握しており、説明会への参加希望も約半数を占め、関心は比較的高い。

Ka帯を用いた新しいサービスについて



### 5 高速衛星通信に関する事業者からの意見

- 全ての海域で使用可能、またより高速な通信速度の安定確保、低コストとなることを望む。
- 定額制の導入を希望。
- 船員の利用について、メール テキストのみ開放しているが、インターネット閲覧は一切禁止している。セキュリティ上でも時期尚早と判断。更なる価格の低下、月当たりの容量の増加と安全性の向上を希望。
- 現状のコストを維持したまま船員に開放できるのであれば仕事環境の改善やレクリエーションの一種として導入を考えたい。
- 船上のサイバーセキュリティ対策についての情報(ガイドライン等)が欲しい。

- 関係省庁連絡会議において、普及に向けた課題と対応方法を検討し、取りまとめ。
- 総務省・国土交通省・水産庁の3省庁が連携し、海上における高速通信の普及に向け対応。

### (課題1) 衛星通信サービスの更なる高度化

#### (1) 衛星通信サービスの更なる高度化の円滑な実施

- 総務省が平成30年以降の衛星通信サービスの更なる高度化を円滑に進めるための制度化及び必要な措置を実施。

### (課題2) 普及に向けた周知の方法

#### (2) 衛星通信サービスに係る説明会の開催等

- 総務省が関連団体の機関誌等に対する情報提供。
- 3省庁が連携して通信料金、スペック、設置費用等導入に係る手続や経費、導入することのメリット等について関係団体向けの説明会を開催。

### (課題3) 利用者のニーズの把握・掘り起こし

#### (3) 漁船への導入促進を図りつつ、利用者のニーズ(価格とサービス内容のバランス)等を把握・取りまとめ

- 水産庁が海外まき網漁業や遠洋まぐろはえなわ漁業などを中心に、関連事業等を活用して、船内の居住環境の整備・改善を図ることを目的とした海上ブロードバンドの導入に対して支援。
- 事業者や乗組員の利用状況、要望等を取りまとめ、結果を関係省庁連絡会議へ報告。

### (課題4) 事業者への情報提供

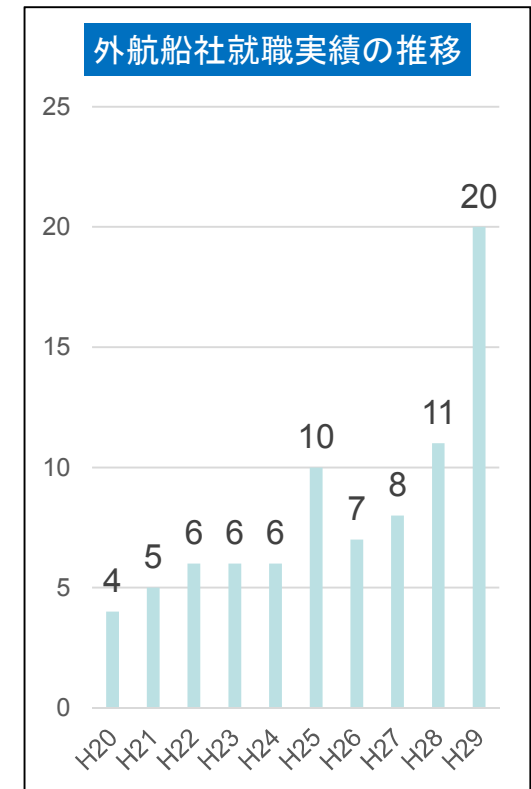
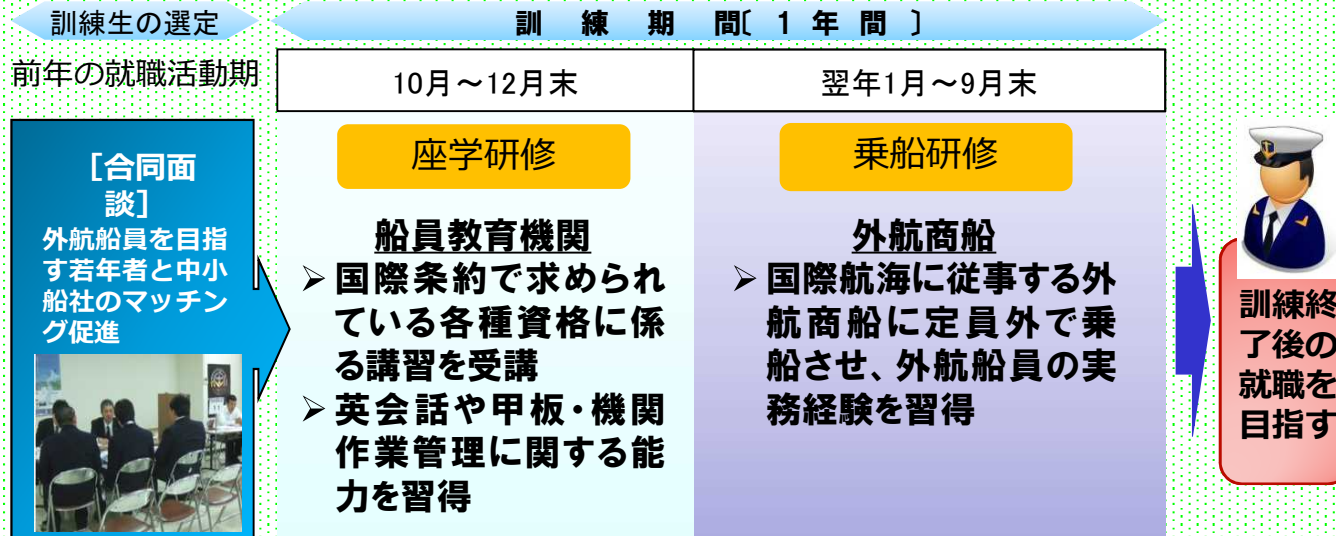
#### (4) 利用者のニーズ等を事業者へ情報提供

- 平成30年度以降、新たな海上向け高速・大容量衛星通信サービスの提供開始により事業者間の競争を通じた価格の低廉化が期待されることを踏まえ、関係省庁連絡会議として、需要サイドの動向・要望等を事業者に伝達することなどを通じ、利用者のニーズに対応したサービスがより低価格で提供されるよう取組を推進。

○ 中小外航船社の即戦力ニーズに応え、外航船員を目指す若年者のキャリア形成を支援し、採用を促進するため、国交省、全日本海員組合、日本船主協会、国際船員労務協会が協力し、平成19年度から実施（事務局：日本船員雇用促進センター（SECOJ））。

## 確保・育成スキーム

外航船員を目指す若年者に対し、即戦力として求められるキャリア形成を支援するための訓練（座学研修と乗船研修）に係る支援を行うことにより、外航船員としての雇用促進を図る。また、合同面談会において、雇用に関する情報交換等も行っている。



・全日本海員組合、日本船主協会、国際船員労務協会及び国交省からなる「外航日本人船員（海技者）確保・育成協議会」の決定に基づき、今年度より、関係者の本スキーム利用に関するアンケート調査を実施。

→ 外航日本人船員（海技者）確保・育成スキームについて、船社のニーズも踏まえ、**カリキュラムの見直し・スキーム志願者の増加等に向けた取り組みを行う。**



＜参考＞現行の座学カリキュラム

【航海科】

- (1) 資格取得研修
  - ①ECDIS研修(電子海図情報表示装置研修)
  - ②BRM研修(ブリッジ・リソース・マネジメント研修 ※1)
  - ③SSO研修(シップ・セキュリティ・オフィサー研修 ※2)
- (2) 三等航海士実務研修
  - ①実習・演習科目  
(GMDSSシミュレータ訓練、甲板作業管理訓練等)
  - ②講義科目(ISMコード、PSC対応等)
  - ③基本安全訓練(安全救命設備取扱等)
- (3) コミュニケーション
  - ①当直業務
  - ②海事英語
  - ③英作文
  - ④英会話実務
- (4) 上級試験対策  
(一級・二級海技士試験問題集等)

【機関科】

- (1) 資格取得研修
  - ①ERM研修(エンジン・リソース・マネジメント研修 ※1)
  - ②SSO研修(シップ・セキュリティ・オフィサー研修 ※2)
- (2) 三等機関士実務研修
  - ①実習・演習科目  
(主機遠隔操縦装置シミュレータ訓練、機器の解放整備等)
  - ②講義科目(ISMコード、PSC対応等)
  - ③基本安全訓練(安全救命設備取扱等)
- (3) コミュニケーション
  - ①当直業務
  - ②海事英語
  - ③英作文
  - ④英会話実務
- (4) 上級試験対策  
(一級・二級海技士試験問題集等)

※1 船舶の安全で効率的な運航を達成するために、利用できるあらゆる資源(リソース)を有効に活用し、ヒューマンエラーを防止することを目的とした訓練を実施

※2 船舶に係る保安の確保に関する業務を船内において管理する者(船舶保安管理者)に必要な教育を実施