

## 1. 日本人船員の確保・育成について

船員は、日常生活に必要な物資や旅客の輸送、食用水産物の安定的な供給などを通じ、国民生活の安定や経済の維持・発展に寄与しているが、少子高齢化の進行により、船員の高齢化や後継者不足が深刻な状況となっている。産業の担い手の確保・育成策として、船員という職業を魅力的な職業にしていくため、「船員の働き方改革」の推進が必要である。

外航海運では、平成19年の交通政策審議会答申の試算を踏まえ、国は、平成20年度から外航日本人船員を10年間で1.5倍にするとの目標を掲げ、取り組みを進めてきたが、いまだ同水準であり目標達成に程遠い状況にある。国内海運では、高齢化の進行とともに、近年の船員の有効求人倍率は全国で2倍を超えている。水産業でも、高齢化や後継者不足が顕著となっており、特に船舶職員の不足が深刻な問題となっている。将来の漁船漁業を担う若年層にとって魅力ある労働環境を整備するため、「漁船安全対策事業」をはじめとする漁船の安全性を確保する施策の推進とともに、「経営体育成総合支援事業」など人材育成を支援する施策の拡充を図りたい。

また、水産高校は漁船員の養成機関として重要な役割を果たしてきたが、統廃合が幾度となく行われ、水産教育を受けられる機会が減少している。各都道府県が設置する水産高校の維持・存続に向けた支援を図りたい。

## 2. 船員養成教育機関の維持・定員拡大について

近年、船員養成教育機関への入学倍率や海上産業の求人倍率が高水準にあり、船員を志す若者が船員職業に就いているものの、後継者不足を解消するには至っていない。将来の海運・水産産業を担う後継者の確保・育成を推進するには、その核となる船員養成教育機関の拡充が必要不可欠である。「内航未来創造プラン」（平成28年6月）の中で、海技教育機構の養成定員について、500人規模の養成を目指した段階的な拡大目標が示されていますが、令和3年4月より、養成定員が10人増えたのみであり、未だ養成規模は400人に留まっている。同プランに明記された養成定員の拡大を確実に図るとともに、練習船や学校施設の拡充、教員の確保など、具体的な施策を講じるための予算の確保とあわせ、早期の定員拡大を国土交通省に求めているが、文部科学省所管の商船系大学についても、入学倍率は高水準が続いており、商船系高専への求人数も増加していることから、これらの入学定員の拡大に向け尽力されたい。

### 3. 海に親しむ活動の推進について

次世代の産業の担い手となる船員志望者の裾野拡大に向け、中長期的な視点からの取り組みが不可欠である。児童・生徒を含む幅広い年齢層への海に親しむ機会や体験活動などを一層充実させることを通じ、海・船・船員への魅力を抱き、一人でも多くの若者が職業として船員を志すよう、船員職業の認知度向上につながる取り組みを推進されたい。

### 4. 海洋資源調査の拡大について

わが国は、陸上で算出できるエネルギー・鉱物資源に乏しく、その多くを輸入に依存する一方で、わが国周辺海域の海底には、石油をはじめ様々な天然資源が賦存していることが各種調査により確認されている。海底資源の開発は、わが国の安定したエネルギー・鉱物資源の供給源の多角化と日本経済の成長につながるため、関係各省で連携を図りつつ、将来的な資源確保のために必要な海洋調査船を用いた海洋資源の調査研究の継続と拡充を図られたい。