

上天草市の海運振興策—船員不足対策の観点から—

掲載誌・掲載年月：日本海事新聞 202103

日本海事センター 企画研究部

主任研究員 野村 撰雄

1. はじめに

日本では、少子高齢化によって 2008 年 (12,769 万人) をピークに総人口が減少に転じて以降、さまざまな社会的・経済的な課題が生じることが危惧されている。そのひとつは労働力不足であるが、雇用人員判断 DI (日銀短観) では、全産業で 2013 年以降マイナスが続き、有効求人倍率は、2020 年平均 1.18 倍である。内航船員に目を向けると、2019 年の有効求人倍率は、甲板部職員 3.32 倍、機関部職員 4.69 倍 (事務部を含む船員職全体では 2.54 倍。) と更に高く、年齢構成の高齢化 (50 歳以上が 5 割) と併せ考えれば、他の職種よりも労働力不足の状態は深刻である。このいわゆる「船員不足」については、特に小型船に多く見られる状況にあり、国や業界が「船員養成の改革に関する検討会」などを通して解決策を議論・検討しているが、人口減少時代にあって特定の職種のみを増やしていくのは困難な課題と言えよう。

諸外国に目を向ければ、例えばノルウェーでは、経済成長に伴う賃金上昇によって自国船員が途上国船員に置き換えられた結果としての船員不足 (自国船員の不足) に対して、国が自国船員を雇用する海運事業者に補助金を支給することで一定数の船員を確保している (拙稿「ノルウェーの海運政策」本紙 2020 年 2 月 28 日付参照)。ベルギーでは先月、船舶が輻輳するスヘルデ川で配乗人数を削減した商業貨物船の自動運航が試験的に開始され、若者の船員職離れによる船員不足への IoT を活用した対策として所管大臣が期待を表明している。

本稿では、船員不足を海運の担い手不足と捉えて、その解決に向けて独自の補助金制度を導入している熊本県上天草市の取り組みを取り上げる。



【図：熊本県上天草市の位置】

(上天草市の許可を得て同市ウェブサイトより転載)

2. 上天草市の補助金制度

上天草市が海運事業に関して実施している補助金には、船員に対するもの（①、②）、海運事業者に対するもの（④、⑤、⑥）、そして両者いずれもが対象となるもの（③）として以下の6種類がある。

(1) 補助金制度の内容

① 定住促進船員就職祝金

2016年度に導入された当祝金は、市内に住所を有する新規学卒者（卒業後3年以内）又は50歳以下の転入者を対象とし、対象者が海技免許を受有して上天草市に主たる事業所を有する内航海運事業者（以下において単に「地元海運事業者」）に就職した場合、10万円を支給するものである。

② 上級海技免許取得事業補助金

2016年度に導入された当補助金は、市内に住所を有し、地元海運事業者に常時雇用されている海技免許受有者を対象とし、対象者が50歳以下の時点で上級海技免許を取得した場合、5万円を上限として海技試験手数料、登録免許税及び海技免許講習費の総額の2分の1に相当する額を支給するものである。

③ 定住促進船員等家賃補助金

2016年度に導入された当補助金は、地元海運事業者に常時雇用される50歳以下の転入

者を対象とし、対象者が市内に定住するために借り上げた借家等の家賃及び借家等に付随する駐車場使用料を自ら支払っている場合、当該支払額から家賃手当を減じた額の 3 分の 1 以内の額について 2 万円を上限として毎月支給するものである。なお、地元海運事業者が借家契約者として上記家賃等を支払っている場合には、当該事業者が当補助金の支給を申請し、受領することができる。

④新規海技免許取得事業補助金

2016年度に導入された当補助金は、地元海運事業者が新たに船員を正規職員として雇用・育成する計画（以下において「新規船員雇用育成計画」）又は海上運送法 35 条にいう「日本船舶・船員確保計画」に基づいて、海技免許及び海技免許受験資格を有しない 40 歳未満の市民又は転入予定者を新規に雇用し、海技免許（6 級海技士）を取得させた場合、被雇用者 1 人当たり 70 万円を上限として、養成講座学費、交通費及び養成施設入学期間 5 か月間の給与基本給について 2 分の 1 を支給するものである。但し、同一の被雇用者について新規船員雇用育成事業補助金（下記⑤）を受けているときには、上記給与部分は支給されない。

⑤新規船員雇用育成事業補助金

2013 年度に導入された当補助金は、地元海運事業者が新規船員雇用育成計画又は日本船舶・船員確保計画に基づいて、海技士免許及び海技士受験資格を有しない市民又は転入予定者を新規に雇用し、船員として育成する場合、被雇用者 1 人当たり月額 6 万円を上限として、6 か月にわたり人件費の 2 分の 1 を支給するものである。但し、同一の被雇用者について国からの助成金などを受けている場合にはその助成金と合わせて計算され、また、新規海技免許取得事業補助金（上記④）における給与部分の補助と重複しては支給されない。

⑥海運業設備投資資金利子補給補助金

2016 年度に導入された当補助金は、地元海運事業者が事業用の新造船及び中古船を購入するために金融機関から借入れを行った場合、借入金利の 2 パーセント以内、年 30 万円かつ総計 60 万円を限度として補助金を支給するものである。

(2)補助金制度の目的

これら補助金制度は、市の要綱によれば①～⑤については、船員の高齢化が著しく将来の船員不足が懸念されることを共通の背景として、海運業の継続的な振興を図ること（②、④、⑤）、及び地元海運事業者に雇用される船員を増加させること（③）、また、⑥については、経営の近代化、経営基盤の強化、そして地域経済の活性化を念頭に、やはり海運業の継続的な振興を図ることをそれぞれ目的としている。

これらを大きくまとめれば、上天草市の補助金制度は、海運業の観点からは船員不足を解消し、海運事業者の経営安定・拡大を図るものであり、地方自治の観点からは、海運業の発展を通して働く場を確保するとともに定住人口を増やし、地域経済の発展を図るものと言えよう。

(3)補助金制度の実績

上天草市の補助金の実績を見ると、いずれも導入時から 2019 年度までにおいて、定住促進船員就職祝金 (①) は計 5 件 50 万円、上級海技士免許取得補助金 (②) は計 1 件約 1 万円、定住促進船員家賃補助金 (③) は計 2 件 23 万円、新規海技免許取得補助金 (④) は計 2 件 140 万円、新規船員雇用育成事業補助金 (⑤) は計 34 件 1,116 万円、海運業設備投資資金利子補給補助金 (⑥) は計 18 件約 537 万円であり、総計約 1,867 万円であった。一番早く導入された新規船員雇用育成事業補助金 (⑤) の利用が最も多く、海運業設備投資資金利子補給補助金 (⑥) も 2018 年度から利用が増えている。

これまでのところ補助金のための年度予算を消化し尽くした年度はなく、上天草市の想定よりは活用が進んでいないと言える。その理由について同市担当者は、すべての事業者がこれら補助金をまだ認知していない可能性や、小さな事業者で事務員がいない場合には申請手続きに手が回らない可能性を挙げる。

【表：補助金制度の実績（各年度、件数）】

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
① 定住促進船員就職祝金	-	-	-	1	1	2	1
② 上級海技免許取得事業補助金	-	-	-	0	0	0	1
③ 定住促進船員等家賃補助金	-	-	-	0	1	1	0
④ 新規海技免許取得事業補助金	-	-	-	0	0	0	2
⑤ 新規船員雇用育成事業補助金	4	6	4	7	1	5	7
⑥ 海運業設備投資資金利子補給補助金	-	-	-	1	2	8	7

(上天草市提供資料に基づき作成)

(4)補助金制度の背景

上天草市が補助金制度により海運業の振興を期すのは、同市の海運業が漁業や観光業と並ぶ基幹産業だからである。最新の統計（令和元年 10 月）によれば、同市の海運事業者は 82 社、雇用船員数は 675 名であり、それぞれ全国の海運事業者数 (2,872 社) の 2.9%、内航船員数 (21,213 人) の 3.2%を占める規模である。

歴史を紐解けば、上天草市など熊本県の海運業の始まりは、1800 年頃に遡る。当時は、地元で産出された石材や塩、石炭、畜産物などを鹿児島や長崎、佐賀、福岡などに小型帆船で運んだという。1921 年からは、大型船のための船員育成として講師を地元を招いて海技免状取得講習が開催された。海運事業者、船舶そして船員が多い日本有数の「船どころ」となり、1935 年には、現在の上天草市松島町阿村に全国に先駆けて海運事業者団体（阿村船舶組合）が設立され、帆船 80 隻、機帆船 70 隻を数えたという。

もとより、上天草市が船員不足・海運振興に積極的に取り組むのは歴史あったればこそではない。船員不足や地域振興に正面から取り組む事業者とそれを支援する行政があるからである。地元海運事業者は、2009 年に「天草マリン同志会」を結成して自主的な勉強会を

開催し、上天草市長をはじめ地域の関係者と海運業及び地域の将来について議論を重ねている。また、2016年2月には、10機関（熊本県海運組合、全日本内航船主海運組合三角連絡所、九州運輸局熊本運輸支局、国立口之津海上技術学校、熊本県立上天草高等学校、熊本県立天草拓心高等学校、株式会社熊本銀行大矢野支店、株式会社肥後銀行大矢野支店、上天草市教育委員会事務局学務課及び上天草市。後に天草信用金庫松島支店が加入して現在は11機関。）が「上天草市海運業次世代人材育成推進協議会」を設立し、「海運業の喫緊の課題である担い手不足を解消するに当たり、海運業の魅力や果たす役割並びに海の大切さについて広く市内外に周知するとともに、海運業に取り組む民間事業者が抱える課題等に関して必要な助言等を行うこと」により海運業の振興を目指している。

同協議会の下に設置されたワーキンググループ（株式会社雄和海運、辰和海運株式会社、久木山汽船株式会社、天翔汽船有限会社、富貴汽船有限会社、大寿汽船株式会社、有限会社増田海運）は、中学生に対する体験乗船イベント、高校生に対する業界研究説明会、小学校・中学校・高校への出前講座などを積極的に行い、地元マスコミに大きく取り上げられた。出前講座では、上天草市が地方創生加速化交付金を用いて構築した「海運業疑似体験システム」によって、船舶航行中の様子や船内生活などをリアルタイムで学校に放映したこともあり、子どもらが海運業について理解を深めることに尽力している。

3. むすびに代えて

当方のヒアリングに対し、上記ワーキンググループの中心メンバーの一人である雄和海運社長・浦山秀大氏は、「補助金制度は必要なものでありがたいし、地元海運業の重要性について今は市長の理解があるおかげで市と業界とが協力して次世代人材育成に取り組んでいる。これを継続して、地元のためにも全国の荷主と消費者のためにも上天草の内航海運業を発展させたい。」と話してくれた。

上天草市の船員不足の解決に向けては、隣接する宇城市に所在する株式会社日本海洋資格センター（JML）九州海技学院の貢献も地元海運業者から評判である。同学院は、座学2.5か月及び乗船実習2か月で構成される「六級海技士短期養成課程」（同課程修了者はその後6か月の乗船経験を経ると、同海技士試験のうち筆記試験を免除されて身体検査のみで同海技士資格を得られる。）を2014年度に設置し、全国から集まる海事未経験者を船員として業界に送り出している。同学院は、地元海運業者と「大型海技士六級養成講習協議会」を設置し、絶えず海運業者と意見交換をすることで「業界ニーズを汲んで真に必要な船員教育を実施している」（学院長・中野隆氏）。

船員不足に対しては、ノルウェーやベルギーのように需要面を調整するものもあれば、定住促進船員就職祝金や六級海技士短期養成課程のように供給面に働きかけるものもあるが、深刻な船員不足状態にあってはどちらにせよできることをすべて実施する必要がある。上天草市の補助金制度の効果については、時間を経て関連指標を分析することで見定められようが、問題意識を共有して独自の制度導入を実現し、先を見据えて活動する官民一体の熱

意ある取り組みは、すべての土台になるものとして参考になるはずである。

なお、海外では、依然として解決していない船員交代問題（拙稿「新型コロナウイルス感染拡大に伴う船員交代問題」本紙 2020 年 6 月 18 日付参照）がため船員職が敬遠されることによっても船員不足が引き起こされかねないとの懸念が示され始めた。これは、外国人船員を多く雇用している日本の外航海運業にとっても一層の注意を要する問題である。

（了）