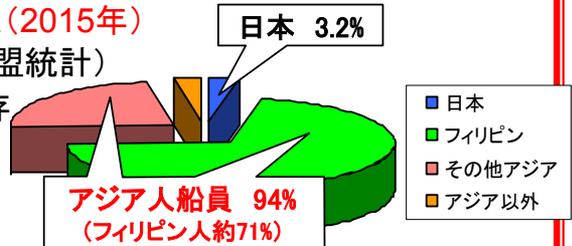


背景

アジア人船員に対する需要の拡大

- 世界的な海運の盛況に伴う船舶建造量の増加
→ これに伴う船舶職員の不足 $\Delta 2.7$ 万人(2015年)
(ボルチック国際海運協議会・国際海運連盟統計)
- 我が国外航船員の多くを外国人船員に依存
→ そのうち約94%がアジア人船員
(特にフィリピン人:約71%)
- 欧州との間で優秀なアジア人船員の
囲い込み激化 (世界船員の約44%がアジア人船員)



船員供給のボトルネック

- アジアの船員教育の現状 → 海技免状取得に必要な乗船実習機会の不足
(条約上、海技免状取得には計1年の乗船履歴が必要)

- ・訓練カリキュラムの作成
- ・航海訓練所教官の派遣による
教員育成

官

- ・練習船改修費用の支出
- ・学生に対する研修費の支出

民



既存練習船による訓練【3か月】



民間船社の斡旋
【9か月】

乗船履歴取得

海技免状を取得後
日本商船隊に配乗

【平成21年度:150名程度の養成】

日ASEAN交通連携の枠組み(2008.11.7 日ASEAN交通大臣会合承認)活用

本構想に関する政府間覚書を比国政府と合意(2009.3.12)

→ 将来的には、他ASEAN各国・中国等への拡大を検討