このため、就職準備段階から就職活動時、就職後のキャリア形成までの各段階において、総合的かつ体系的な青少年雇用対策を行うための初めての法的枠組みとして、勤労青少年福祉法を位置付けることとし、題名を「青少年の雇用の促進等に関する法律」と改めるほか、適職の選択に関する措置を新たに規定したところである。

この法改正に伴い、従来の「青少年船員福祉対策基本方針」については、「船員に関する青少年雇用対策基本方針」として定めることとする。

本基本方針では、青少年船員及び船員になろうとする青少年を対象とし、青少年の職業生活に関する動向を明らかにするとともに、青少年船員が、仕事と人、社会との積極的な関わりを通じて自信と意欲を備え、適職の選択並びに職業能力の開発及び向上を通じて継続的なキャリア形成を図り、社会の構成員として自立して健全に成長することを促すため、また、これを支える関係機関の連携による社会的ネットワークの整備を図るため、施策の基本となるべき事項を示すこととする。

青少年の対象年齢については、「青少年雇用促進対策基本方針」（平成二十八年厚生労働省告示第四号）を踏まえ、「三十五歳未満」とする。

ただし、個々の施策・事業の運用状況等に応じて、おおむね四十五歳未満の者についても、その対象とすることは妨げないものとする。

また、青少年の雇用の促進等に関する法律（以下「法」という。）第二条及び第三条にあるように、青少年雇用対策は、青少年の意欲や能力に応じて、青少年が有為な職業人として成育するよう、就職支援、職業生活における自立促進等の必要な支援を行うこととしている。なお、法第三条の「青少年である労働者」は、現に働いている者に限らず、求職者やいわゆるニート等の青少年も含まれるものである。

第一　船員に関する青少年の職業生活の動向

一　船員に関する青少年の現状

㈠　船員に関する青少年をめぐる雇用情勢

船員になるためには、海上企業が求める知識技能を修得する必要があり、船員求人においては、海技免許を求めるものが多数を占めていることから、青少年の船員への就業ルートとしては、海技免許を取得することができる船員教育訓練機関を修了するルートが一般的である。

船員教育訓練機関は、船長や機関長などに必要な資格である海技免許を取得させるための教育を行っており、海技免許の区分や教育目的とする船舶の種類に応じた特色のあるカリキュラムを有している。具体的な例を示すと、外航船員養成を主な目的とし、三級海技士の資格を取得できる商船系大学や商船高等専門学校、内航船員養成を主な目的とし、四級海技士の資格を取得できる海上技術学校や海上技術短期大学校、漁船員養成を主な目的とし、三級海技士の資格を取得できる水産系大学や五級海技士以上の資格を取得できる水産系高等学校、それ以外に一般的な学校等を卒業後に陸上企業等に就職した者などが、新たに船員を目指す場合には、短期間で六級海技士の資格を取得できる民間養成施設がある。

なお、少数ではあるものの海技免許を求めない船員求人もあり、地方運輸局を通じて船員となる就業ルートも存在する。

船員の有効求人倍率については、リーマンショックに端を発した世界的な経済危機の影響による主要貨物（鉄鋼、セメント、石油など）の国内需要の低迷により、一時、急激に落ち込んだが、その後、景気の回復による荷動きの活発化、深刻化する船員の高齢化に伴う後継者の確保育成の必要性により、急激に回復している。平成二十二年平均の〇・四一倍から上昇を続け、平成二十六年平均では一・九〇倍に達し、平成二十三年以降、陸上の有効求人倍率を上回る傾向が続いている。

新人船員の離職の現状についてみると、海上運送法に基づく船員計画雇用促進助成金の平成二十二年度から平成二十四年度支給対象者の離職率等に係る調査において、就業後三年以内の陸上への転職率は約三十・〇％となっている。これは、一般的な学校等を卒業後、就職して三年以内に離職する者の割合（平成二十四年三月卒業者について、中学校卒業者六十五・三％、高等学校卒業者四十・〇％、大学卒業者三十二・三％）よりも低い数値である。また、男性の離職率二十九・〇％に対し女性の離職率は三十六・〇％と、女性のほうが離職率が高い傾向がみられる。

㈡　働くことに関する青少年船員の意識

「内航船員の雇用動向及び船員教育内容に関するニーズ調査報告書」（平成二十三年度）によれば、青少年船員が職場で重視する事項は、「上司と同僚」が三十八％、次いで「楽しい職場」が二十二％、「仕事に生きがい」が十七％となっており、海上労働の特殊性を背景に、人間関係を重視する傾向がうかがえる。

また、船員の離職理由としては、「収入」が過半数を占め、次いで「人間関係」、「乗船期間の長さ」となっており、労働条件等への不満や職場環境が要因となっている。

第二　上等に関する施策の基本となるべき事項

一　船員に関する青少年雇用対策の方向性

若年期は、生涯にわたるキャリア形成のスタートとして重要な時期であり、青少年が安定した雇用の下で経験を積みながら職業能力を向上させていくことが必要である。

しかしながら、船員教育訓練機関等から職業生活への円滑な移行ができず、キャリア形成の初期の段階でつまずき、基本的な職業能力の修得に困難を抱える青少年が存在するなど、次代を担う青少年のキャリア形成に大きな課題が見られる。

青少年は心身ともに成長過程にあり、一般的に人生経験や職業経験が少ないことから、自らの適性等を理解した上で適職選択を行うことについても、他の年齢層に比べて未熟な面があり、マッチング向上等のための積極的な支援が求められる。

特に船員については、航行する船舶が職場であり、また住居でもあり、限られた乗組員と長期間陸上生活から隔離される環境下で作業が行われるという特殊性を有すること、また、海技免許等の特別の資格の取得が就職にあたって重要であること等の特徴を有しており、青少年が船員という職業を適職として選択し、早期に離職することなく職業経験を積むためには、こうした点について理解を醸成するとともに、適切な船員教育訓練機関への誘導など、必要な資格が取得できる機会を確保することが重要である。

青少年雇用対策の推進に当たっては、事業主、船員教育訓練機関等、地方公共団体、地方運輸局やその他関係行政機関、無料船員職業紹介事業者、募集情報提供事業者、地域の青少年支援機関等の関係者が連携・協力し、社会全体で取組を進めていくという観点が不可欠である。

以下、施策分野ごとに、重点となる事項を掲げることとする。

二　学校卒業見込者等の就職活動からマッチング・職場定着までの支援

㈠　在学段階からの職業意識等の醸成

在学段階は、社会・職業生活への移行の前段階である、職業生涯における初期キャリアの形成に向け、勤労観・職業観などの職業意識といった将来の進路決定・就職に向けた基盤が形成される重要な時期であることから、青少年が船員という職業を選択肢の一つとして考慮することができるよう、船員についての理解を深める取組が求められる。

交通政策審議会海事分科会基本政策部会がとりまとめた「海洋立国日本の前進に向けた今後の海事行政の目指す方向二〇一五」（平成二十七年七月策定）においても、「学校教育における学習や体験は、そこで学ぶ子供たちに大きな影響を与えることとなることから、今後は文部科学省等の関係府省間と十分に連携して学校教育における海事分野の学習や体験の取組を全国的に広げるべきである」としているところである。