



四国運輸局海上安全環境部
運航労務監理官

船員の労働環境向上を図り、 日々、船の安全な航行を見守る

多くの定期船や貨物船が行き交う狭い海域で、
船の労働基準監督官ともいえる運航労務監理官の監査に密着しました。



狭い海域を大小の船が行き交う瀬戸内海

海域の狭い瀬戸内海。特に香川県高松市付近の海域は、東西を行き来する備讃瀬戸東航路や、離島発着の航路が無数に通っています。また、浅瀬や岩礁、養殖の筏も多く、狭い海域がなおさら狭くなり、その中を、旅客船、貨物船、漁船などが日夜行き交う、海上交通の難所ともいえるところです。

このような環境下で、船の安全な航行を確保するため、船員の労働基準、安全衛生、運航管理などを常時監査しているのが運航労務監理官です。四国運輸局海上安全環境部では、5名の運航労務監理官が業務に当たっています。



高松の四国運輸局前にて。運航労務監理官は5名在籍する。

定期的な船員労務監査を行うことで、船員災害を防止

運航労務監理官の主な監査業務は、大きく二種類あります。一つは「運航管理業務監査」。海上運送法や内航海運業法に基づいて、船の安全な航行を確保し、運航管理が正しく運用されているかについての監査です。船舶を運航する事業者には、事故を未然に防ぐため、安全管理規程の作成を義務付けており、これが正しく設けられているか、また、守られているかなどを調べます。もう一つは「船員労務監査」。船員法などにより定めている労働時間や給与などの労働条件が守られているか、船員の安全で快適な労働環境が整備されているかについて監査します。陸上でいう労働基準監督官の業務です。

船員労務監査は通常監査、海難発生時監査などがあり、常時行う通常監査は、前回の監査から6カ月以上経った船舶や事業場に赴き実施します。船舶の場合、基本的には停泊中に行うことが中心となるため、旅客船では、荷物の積み下ろしなどの荷役中で乗組員が作業していたり、停泊時間が短いことも多く、限られた時間の中で、ポイントを押さえた監査をしなければなりません。今回は、高松港と小豆島土庄港を結ぶ運航中の旅客フェリー、

運航労務監理官による監査・評価

運航管理業務監査

海上運送法・内航海運業法に基づき、以下を実施。

- 安全管理規程の審査
- 運航管理業務に関する監査
- 事故時の原因究明及び処分 など

船員労務監査

船員法などに基づき、「船員労務官」として以下を監査。

- 労働条件
- 発航前検査・船員の職務要件
- 安全管理・衛生管理・安全教育 など

その他

- 海技資格・船員派遣に係る検査
- 重大事故などの対応
- 運輸安全マネジメント評価

片道1時間という短い時間での乗船監査に同行しました。

13時40分 乗船。

まずは操舵室へ。船

長立ち会いのもと、船に関する基本的な情報を確認していきます。船の戸籍とも言える船舶国籍証書、車の車検証に相当する船舶検査証書、船員の免許である海技免状などです。また、船が出航前に行わなければならない「発航前検査」が行われているかどうか記録簿で確認します。船舶では、設備、燃料や食料、水、医薬品航海に必要な図誌などがそろっていること、乗組員が全員そろい、健康であることなどを船長が出航前に検査することになっています。このほか多くの検査を行い、航海の概要や点検整備、訓練の状況などの情報を記録する公用航海日誌などに記載していく作業が繰り返されています。その検査と記録が適切に行われているか、運



操舵室に用意された書類を短時間で確認する。

まずは書類チェック!



航労務監理官が、さまざまな書類を確認していくのです。

書類確認の重要性について、「海は陸と違って、船上で不具合が起きてもすぐに助

ただいま、船内巡視中！



「消火栓」「火気厳禁」「非常の際の心得」といった表示や
掲示物がきちんと設置されているか指さし確認を行う。

けが来るような状況ではありません。検査項目は多いですが、乗客・乗員の命を危険にさらさないためには、検査と記録はとても重要なことです」(泉)。

船長に海の状況なども確認。5月末に行った今回の監査では、「いつもよりうねりが多いし、霧が出ているのが気になる」という情報。高松市付近の海上は、4月から6月頃にかけて、霧の発生が増え、視界の悪さから、海難事故が発生しやすくなります。さらに暖かい春になると、居眠り事故も増える傾向にあります。「気象条件や航行中の海の状況を船員が正確に把握し、船が安全な状態で運航されているかを確認することも大変重要なことなのです」(泉)。

**船内巡視で
掲示物や表示を確認**

14時10分 書類チェックを終え、操舵室から船内へ。次は、乗組員と一緒に船内が船員などにとって安全な状況にあるか確認するため、巡視に向かいます。決められた巡視経路に従って、船内のさまざまな箇所ですべての問題がないか、掲示物や注意喚起の表示を指さし確認しながら回ります。今回監査の対象となったフェリーは全長71.8m。大きな船舶では1800ほどになることも。船首から船尾までの

距離に加え、階段の上り下りもあり、歩き回るだけでも体力を必要とします。また、船内は非常に狭い空間や高温、機械が動いている場所など、危険が伴うこともあるため気を使います。

「救命胴衣の着用方法」「非常の際の心得」といった掲示物、狭い扉の天井や足下の突起に描かれた注意を喚起するトラマーク(黄色と黒のしま模様の表示)、消火器や消火栓のある位置には、夜光塗料を塗った丸いポイントマーク表示があるか、蓄電池がある場所やペンキが置いてある部屋の扉には、「高電圧」「火気厳禁」といった表示がされているかなど、チェックする箇所は多いため、漏れがないようう次に確認していきます。

14時30分 狭い扉をく

ぐり抜け、船の心臓部、エンジンルームへ。中は耳を圧するごう音を発してエンジンが回転しています。「ここには管がたくさんあり、管の中を通っている海水、清水、油といった表示も確認します。また、油をふき取ったぼろきれが落ちていれば、引火の恐れが

いざエンジンルームへ！



エンジンルームは、狭く危険な場所もある。火気に注意を払っているか、トラマークなどの表示があるかを確認。

ありますから注意します」(泉)。
書類がきちんと整っていて、巡視でも表示などに問題がない場合は、その旨を運航労務監理官が公用航海日誌に記載します。監査は順調に進み、片道だけで終了。片道で終わらない場合は、復路でも監査を継続します。
17時30分 船上での監査が終了し、事務所に戻って正式な監査調書を作成。「船員労務監査情報照合システム」に監査結果を入力し、データを蓄積することで、他

の運航労務監理官と情報を共有します。万が一事故が発生した場合に、このデータが原因を探る糸口となるほか、事業者向け研修会の資料としても利用し、安全意識の向上に役立てています。

貨物船の監査は抜き打ち

フェリーなどの旅客船のように、定期的に航行する船だけでなく、港に停泊する貨物船の監査も行わなければなりません。「貨物船の場合は船が不定期で港に停泊するため、基本的に監査は抜き打ちで行います」(泉)。

「船員労務監査情報照合システム」が入ったパソコンを港に持参し、停泊中の船の船名や船舶番号で、前回の監査から6カ月以上経過している船舶を探し出し、監査に入るといった作業を繰り返します。

監査の内容は、貨物船も定期船と同じですが、長距離航路の場合は24時間休みな

監査に使う装備品

監査の必須アイテム。港に停泊する船の監査に持参するのは、パソコン、ヘルメット、軍手、デジカメ、船員法の法令集、ライターなど。

新航路を チェック



海図を広げ、申請された新航路に問題がないかチェックするのも、運航労務監理官の業務の一つ。

く走るので、それだけに船の検査は重要となっています。その検査記録についても念入りにチェックをしているのです。

検査や監査だけでは 防げない海難事故 事故が起きれば夜中でも監査に

「監査の結果、書類が足りないといった不備を見つけることもありませんが、その場合、すぐに是正指導を行います。違反が明らかであれば戒告書を、違反が発生する恐れがある場合は勧告書を出して、違反状態が続かないように指導します。戒告書を出した場合は、その後も期限を決めて、再度きちんと是正されたかを確認します。また旅客船の新規事業者に関しては、乗組員も陸上での勤務が長く、海上上での経験が少ない人もいます。海上独特のルールを守らない事業者はトラブルにつながる恐れが高いため、監査の折に指導をしています」(泉)。

しかし、このような検査・監査を行って

いても、完全に海難事故を防ぐことはできません。四国運輸局が担当する海域でも海図上の情報把握が不完全だったために、船が浅瀬に乗り上げたり、旅客船が港内施設で接触事故を起こした事例があります。特に重大な事故が発生した場合には、迅速に監査を行い、事故の原因究明や再発の防止につなげていくのも運航労務監理官の責務となっています。

「こうした海難事故が起きると、海上保安庁や運航管理者などから連絡が入ります。原因や状況、乗客の安全確認などを、その後、海難発生時監査を行います。もしも大きな事故が起きれば、すぐに監査に出かけることもありますから、夜中でも気を抜けません」(泉)。

第三者目線での監査が 安全な航行につながる

泉は宇和島海事事務所で3年、現在の四国運輸局で3年、計6年間運航労務監理官の仕事に携わってきました。「当初はたくさんの監査項目をチェックすることで、頭の中がいっぱいでした。今では、監査は確認項目を守ってもらうことが趣旨ではなく、船が港を出て、目的地まで無事に航行するために必要なことだと思つたようになりました」と、監査の目的に気付き、視点が変わったと言います。

「新たな航路の安全確認を行う検査でも、単なる書類確認ではなく、年配の方や子どもでも、船に乗降する際に危険はないか、といった点に気を配って検査を行っています。事業者の方も安全には気を配っていると思いますが、私たちも第三者的な立場から監査を行い、気付いたことを事業者の方にお伝えしています。そんな積み重ねが、安全な航行に結びつき、ひいては社会の利益につながると考えています」

本州と離れ、離島の多いこの地域にとって、船は生活の足。多くの人が何気なく利用する船の安全は、船の運航会社、乗組員、そして、運航労務監理官の日々の努力によって、保たれています。

四国運輸局
海上安全環境部
運航労務監理官

みちひさ
泉 真久

平成10年、当時の高知海運支局船員課に配属。運航労務監理官の仕事は、宇和島海事事務所の勤務から。平成23年から現職。

