

第3章 船員分野

1. 船員の現状と分析

(1) 船員数等の状況

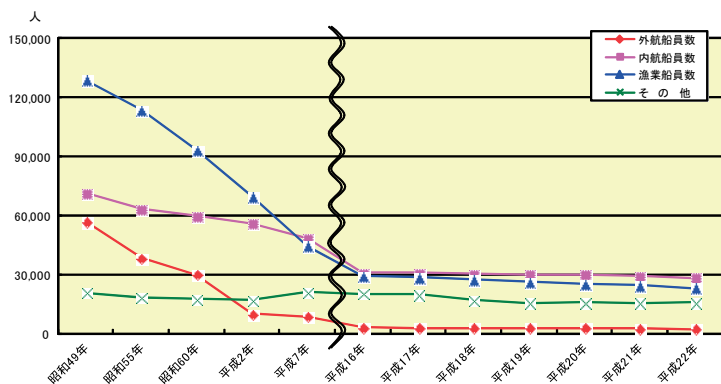
我が国の船員数（予備船員を含む。）は、ピーク時の昭和49年には約27.8万人であったが、平成22年10月には約6.9万人となっており、外航船員、内航船員、漁業船員といずれの船員数も減少しており、全船員数でみると前年に比べ1965人減、率にして2.8%の減少となっている。

船員の年齢構成をみると、45歳以上の中高齢者の占める割合が高く（平成22年52.6%）、特に55歳以上の高齢者の占める割合が平成12年11.7%から平成22年29.0%に増加し、高齢化が進んでいる。

図表Ⅱ-3-1 我が国の船員数の推移

(単位:人)

	昭和49年	昭和55年	昭和60年	平成2年	平成7年	平成16年	平成17年	平成18年	平成19年	平成20年	平成21年	平成22年
外航船員数	56,833	38,425	30,013	10,084	8,438	3,008	2,625	2,650	2,649	2,621	2,384	2,256
内航船員数	71,269	63,208	59,834	56,100	48,333	30,708	30,762	30,277	30,059	30,074	29,228	28,160
漁業船員数	128,831	113,630	93,278	69,486	44,342	29,099	28,444	27,347	26,101	24,921	24,320	23,060
その他	20,711	18,507	17,542	16,973	20,925	20,077	19,926	16,907	15,590	15,773	15,405	15,896
合計	277,644	233,770	200,667	152,643	122,038	82,892	81,757	77,181	74,399	73,389	71,337	69,372



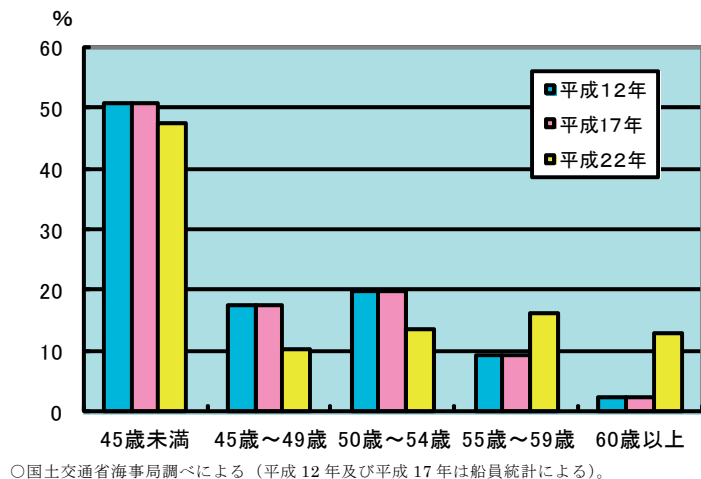
○海事局調べによる(平成17年までは船員統計による)。

○船員数は乗組員数と予備船員数を合計したものであり、我が国の船舶所有者に雇用されている船員である。

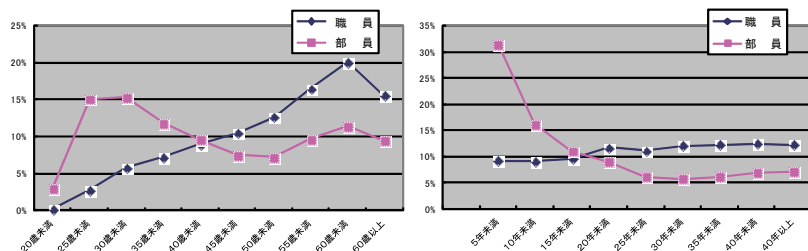
○その他は引船、はしけ、官公署船に乗り組む船員数である。

○船員数は外国人船員を除いた数字である。(過去にさかのぼって数値の変更をした。)

図表Ⅱ-3-2 年齢別船員数の推移



図表Ⅱ-3-3 年齢別・経歴別船員数構成比



○国土交通省海事局調べによる。

（２） 船員の需給動向

平成22年の船員の労働需給をみると、有効求人数は10,363人と対前年比1,175人(10.2%)の減少、有効求職数は25,009人と対前年比2,607人(9.4%)の減少となった。このため、有効求人倍率は0.41倍と対前年比0.01ポイントの減となっている。

図表Ⅱ－３－４ 船員職業紹介状況の推移

区分	新規 求人数	A 有効求人数	新規 求職数	B 有効求職数	C 成立数	A/B 求人倍率 (倍)	C/B 就職率 (%)	C/A 充足率 (%)
昭和50年	30,339	52,868 (49,193)	38,510	120,580 #####	10,681	0.44 (0.48)	8.86%	20.20%
昭和55年	65,206	106,545 (91,078)	31,519	132,924 (83,674)	7,768	0.80 (1.09)	5.84%	7.29%
昭和60年	10,540	18,305 (15,448)	22,465	93,377 (62,471)	4,475	0.20 (0.25)	4.79%	24.45%
平成3年	16,741	33,847 (28,764)	12,372	47,959 (32,018)	3,487	0.71 (0.90)	7.27%	10.30%
平成8年	7,333	13,866 (10,944)	11,730	45,200 (34,866)	2,574	0.31 (0.31)	5.69%	18.56%
平成13年	5,213	9,580 (8,172)	11,106	44,911 (32,989)	1,910	0.21 (0.25)	4.25%	19.94%
平成18年	6,920	15,460 (14,202)	7,114	24,633 (18,390)	1,410	0.63 (0.77)	5.72%	9.12%
平成19年	7,556	17,755 (16,200)	6,283	20,058 (16,634)	1,185	0.89 (0.97)	5.91%	6.67%
平成20年	7,395	18,164 (16,666)	6,515	19,365 (16,192)	1,277	0.94 (1.03)	6.59%	7.03%
平成21年	5,014	11,538 (9,883)	7,942	27,616 (22,576)	911	0.42 (0.44)	3.30%	7.90%
平成22年	4,692	10,363 (8,491)	6,661	25,009 (21,275)	965	0.41 (0.40)	3.86%	9.32%

()内は商船

○国土交通省海事局調べによるもので、各地方運輸局等における業務取扱より算出

2. 船員の確保・育成

(1) 船員確保・育成等総合対策事業の概要

上記法改正による制度整備を踏まえ、平成 20 年度から船員関係の予算上の支援措置を従来の離職者対策から海上輸送の発展に必要なヒューマンインフラとしての次世代を担う船員の確保・育成へ転換し、主に以下の取り組みを実施している。

① 船員計画雇用促進等事業

海上運送法に基づく日本船舶・船員確保計画の認定を受けた事業者が実施する船員の計画的な確保・育成の取り組みを支援するため、次の助成金を支給している。

平成 23 年 3 月末日現在、171 事業者が国土交通大臣による認定を受けている。

イ) 共同型船員確保育成助成金

船舶管理会社等によるグループ化を通じて船員の計画的確保・育成を行う事業者を支援

ロ) 新規船員資格取得促進助成金

船員の裾野拡大等のために一般高校卒業者等を計画的に採用し、資格を取得させる事業者を支援

ハ) 船員計画雇用促進助成金

船員未経験者を計画的に採用し、定着に向けて効果的な訓練を実施する事業者を支援

② 海技者への就職支援

地方運輸局等において、海技者への就職を支援するための就職面接会・企業説明会等を開催するとともに、あわせて退職自衛官の活用等のためのセミナー等を実施している。平成 22 年度は、札幌、函館、東京、静岡、神戸、高松、今治及び福岡の 8 箇所において開催したところ、計 153 事業者と 1,134 名の求職者及び学生の参加があり、そのうち 40 名の採用・内定が決定している。

なお、今年度についても、全国で 7 回程度の開催を予定しており、6 月 10 日（金）に神戸、6 月 21 日（火）に福岡で開催したところ。



写真：海運事業者による学生等に対する就職面接会・企業説明会の風景
【神戸中央港湾労働者福祉センターにて開催】

③ 人材確保育成事業

イ) 海事地域人材確保連携事業（海のまちづくり）

人材の確保のための各種事業が行われると認められた地域における活動の一部を国の直轄事業として実施している。現在までに大分県佐伯市、愛媛県今治市、静岡県静岡市（清水地区）、広島県尾道市、兵庫県神戸市及び熊本県宇城市の6箇所において「海のまちづくり」に取り組むための協議会を設置し、人材確保育成に取り組んでいる。

ロ) 次世代人材育成推進事業

海事産業の将来を担う青少年に海の仕事の魅力や重要性などについて理解を深めてもらうため、平成19年10月に国と海事関係団体等による海事産業の次世代人材育成推進会議が設置されたことを受け、地方レベルにおいても、地方運輸局等が中心となり多数の関係者間の連携の強化を図る協議会を設置し、青少年を中心とする国民一般を対象に地域の特色を活かした海への興味・関心を高める取り組みを行っている。



写真：航海体験セミナーの様様
【機関室見学の風景】



写真：海洋体験学習の様様
【潮流についての説明会風景】

（２）海事広報活動の推進

① 「海の日」を中心とした取り組み

平成 8 年より国民の祝日「海の日」が制定され、さらに平成 15 年から「海の日」が 7 月第三月曜日になり三連休化されることとなった。これを契機として、国民の祝日「海の日」を中心とした広い活動を展開していくため、7 月を「海の月間」として官民一体となり活発な広報活動を展開しているところである。

その中でも最大のイベントとして、毎年全国主要港湾都市において「海フェスタ」を開催しており、今回は広島県尾道市を中心とする 3 市（尾道市・福山市・三原市）において海をテーマにした様々なイベントが開催される予定である。

② 海洋立国推進功労者表彰の実施

海洋政策を強力に推進し、新たな海洋立国日本の実現を図るためには、海洋に関する国民の理解の増進を図ることが不可欠であり、海洋基本法においても、国がそのための普及啓発活動等に取り組むべきことが規定されている。

このため、科学技術、水産、海事、環境など海洋に関する幅広い分野における普及啓発、学術・研究、産業振興等において顕著な功績を挙げた個人・団体を表彰し、その功績をたたえ広く世に知らしめることにより、国民が海洋に対する理解を深めていただく契機とするため、平成 20 年より国土交通省をはじめ 5 省庁が共同で内閣総理大臣表彰として、「海洋立国推進功労者表彰」を創設した。

平成 23 年の第 4 回表彰では、「海洋立国日本の推進に関する特別な功績」分野及び「海洋に関する顕著な功績」分野において、5 名 2 団体の受賞が決定した。

イ）「海洋立国日本の推進に関する特別な功績」分野

- ・「普及啓発・公益増進」部門
堀江 謙一（海洋冒険家）
- ・「科学技術・学術・研究・開発・技能」部門
小池 勲夫（琉球大学）
- ・「地域振興」部門
岩手県立宮古水産高等学校

瀬戸内国際芸術祭実行委員会

ロ)「海洋に関する顕著な功績」分野

・「海洋に関する科学技術振興」部門

鈴木 款（静岡大学）

・「海事」部門

吉田 宏一郎（東京大学名誉教授）

・「自然環境保全」部門

横濱 康繼（南三陸町自然環境活用センター）

※今年度の「水産振興」部門は該当なし

（３）船員派遣事業制度の適正な実施の確保

厳しい経営環境に直面している中小内航海運業者をはじめとした各海運企業においては、予備船員まで含めた船員を自社において教育・訓練することが困難な状況となっているため、事業者間での船員労働力の円滑な移動に対するニーズが高まっている。また、優良な技術を有している離職船員に再度船員としてその能力を発揮できるような職場をスムーズに提供していくことが必要であり、それにより航行の安全や効率的な運航の確保等にも資するものである。

このため、求職者の能力に応じて、その能力を十分に生かすことのできる職場を紹介することにより、求職者と求人者との間における求職と求人のミスマッチを解消する等、海上労働力の移動の円滑化を図るための施策を講じているところである。

平成 17 年 4 月から導入した国土交通大臣の許可制による常用雇用型の船員派遣事業制度においては、雇用関係は派遣元の事業者によりのみ存在するため、労働条件の設定、船員保険関係手続き等の雇用者責任は派遣元の事業主に一元化されたほか、派遣船員の適正な就業環境を確保するため、船員職業安定法において派遣元の事業者及び派遣先の事業者が講じなければならない必要な措置が定められた。

これにより、これまで事業者における一時的・臨時的な船員労働力の需要に応じて必要な乗組員を確保するために、他の事業者から船員を転籍させることに伴い事業者が行っていた煩雑な対応や転籍に伴う船員の労働条件の変更が解消されることになり、船員の雇用の安定と労働保護を図りながら船員

を事業者間で移動させることが可能となった。

平成 23 年 4 月 30 日現在、船員派遣事業の許可を受けた事業者は、218 事業者である。

また、官労使による船員派遣事業等フォローアップ会議を毎年 2 回開催し、本制度の適正な実施の確保を図っているところである。

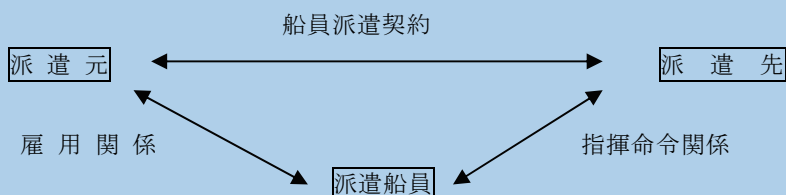
コラム：

船員派遣事業の概要

船員派遣事業とは、船舶所有者が自己の**常時雇用する船員※**を、他人の指揮命令を受けて、この他人のために船員として労務に従事させることを業として行うことをいいます。船員派遣事業を行うためには、国土交通大臣の許可を受けなければなりません。

※「常時雇用する船員」とは？

期間の定めなく雇用されている船員のことをいいます。



【平成 21 年度の船員派遣事業報告書（船員職業安定法第 64 条第 1 項に基づいて派遣事業者より提出）の概要】

船員派遣事業制度は、制度が発足した平成 17 年 4 月から 6 年が経過しました。

平成 21 年度事業報告の傾向をみますと、船員派遣事業者数は平成 17 年度末で 90 事業者でしたが、21 年度末には 180 事業者となり 2.0 倍に増加し、このうち実際に船員派遣実績のあった事業者も、平成 17 年度の 47 事業者から 21 年度には 113 事業者となり、約 2.4 倍に増加しています。

また、派遣船員の実績についてみますと、派遣船員として雇用された 1 日当たりの平均人数は、平成 17 年度の 937 人から 21 年度には、2,538 人と約

2.7 倍に、実際に船員派遣された船員の 1 日当たりの平均人数は、平成 17 年度の 363 人から 21 年度には 1,078 人と約 2.9 倍に、船員派遣の提供を受けた事業者数は平成 17 年度の 234 事業者から、21 年度には 834 事業者と約 3.5 倍に、船員派遣事業に係る売上高（事業者全体）は平成 17 年度の約 17 億円から 21 年度には約 103 億円と約 6.0 倍に増加しており、船員派遣事業は着実に拡大し、船員の需給調整システムの一つとして確実に定着してきていると考えられます。

次に、平成 21 年度の船員派遣に関する 1 人 1 月当たりの平均派遣料金は 873,354 円（平成 17 年度は 775,308 円）、派遣期間中の派遣船員の 1 人 1 月当たりの平均賃金は 582,877 円（平成 17 年度は 563,449 円）となっていて、ともに平成 17 年度から増加傾向にあります。

外国船舶に船員を派遣した事業者数は 23 事業者で、船員派遣の実績のあった事業者（113 事業者）に占める割合は 20.4%であった。なお、外国船舶へ派遣された派遣船員は延べ 308 人であり、外国船舶へ派遣を行った派遣元事業者 1 社あたりの平均は人数は 13.4 人となっています。

また、船員派遣の契約の期間別人数は 3 月未満が 743 人、3 月以上 6 月未満が 497 人、6 月以上 9 月未満が 206 人、9 月以上 12 月未満が 324 人、1 年以上 3 年未満が 538 人となっており、3 月未満から 6 月未満が大半を占めています。

（４）独立行政法人による船員の教育・育成

船員として必要な知識・技能は、国際条約を基準として定められており、これらの知識・技術を習得させるための基盤を整備することは国の責務である。このため、平成 22 年 5 月に策定された国土交通省成長戦略においては、優秀な船員（海技者）の確保・育成のための基盤整備等の諸施策が取りまとめられたところである。

優秀な船員（海技者）の確保・育成のための基盤として、内航新人船員を供給し、かつ、船員の再教育を実施する（独）海技教育機構が、商船系大学、商船系高等専門学校、（独）海技教育機構の学生等に対し、各船員養成機関の養成目的、海運業界のニーズ等に対応した乗船実習を一体的かつ効果的に行う（独）航海訓練所が設置されており、（独）海技教育機構や（独）航海

訓練所は、優秀な船員を育成するために必要な施策に関する国の指示（中期目標）に基づき、計画（中期計画）を定めて優秀な日本人船員を育成するための教育訓練を実施しているところである。

当該基盤整備の一環として、緊急の課題である将来の内航船員不足を防止するため、即戦力を備えた若手船員を効果的・効率的に育成して供給するための訓練体制を早急に整備することが必要不可欠であることから、若手船員であっても複雑・狭あいな海峡などにおいても安全に船舶を運航する能力などベテラン船員と同様の能力を修得させるための訓練を実施する練習船を整備（老朽化している航海訓練所大型練習船「大成丸」の代替）するなど若手船員の即戦力化のための教育訓練体制の強化を図っている。

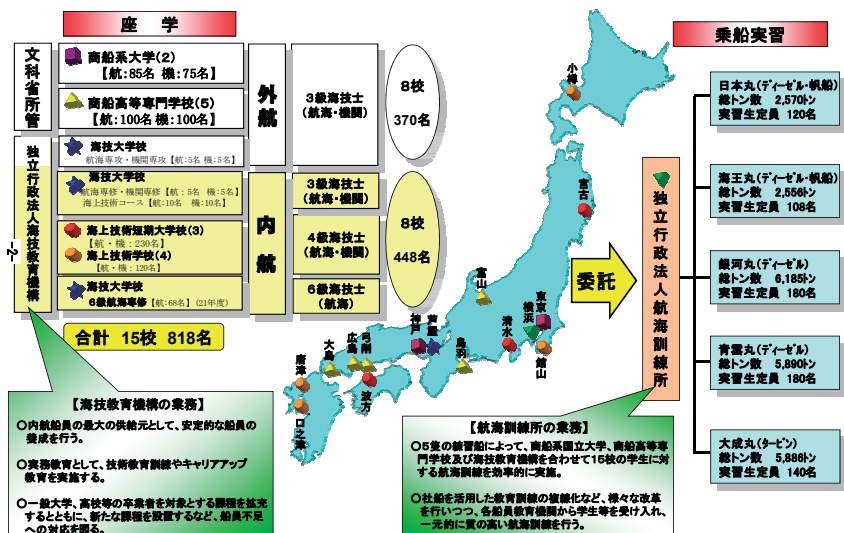
（独）海技教育機構及び（独）航海訓練所の業務に関しては、外航日本人船員の役割の変化（運航要員から陸上での船舶管理の担い手へ）、実践的な教育・訓練を実施するための外航海運事業者の運航する船舶での乗船実習（社船実習）の実施、内航船員の極端な高齢化など船員教育・訓練を取り巻く環境が変化する一方で、「独立行政法人の事務・事業の見直しの基本方針」（平成22年12月7日閣議決定）において、全独立行政法人の事務・事業について真に独立行政法人が行うべき事業か等の観点から見直しが求められており、（独）海技教育機構及び（独）航海訓練所の事務・事業に関しても受益者負担の拡大・自己収入の確保等が求められるなどの社会的な要請に応じた見直しが求められている。

このため、国土交通省海事局においては、学識経験者等、教育・訓練機関、業界関係団体、国から構成する船員の確保・育成に関する検討会を設置して、次に掲げる課題について検討を行っているところである。

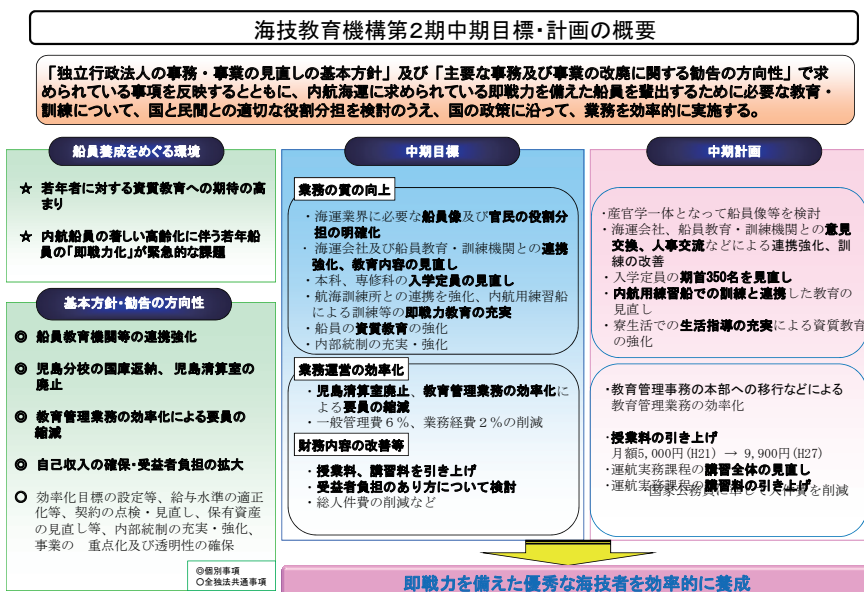
- ① 日本人船員の必要性及び求められる船員像
- ② 上記①を踏まえた船員教育の基本的な考え方及び官民の役割分担・連携のあり方
- ③ 教育・訓練内容の見直し
- ④ 受益者負担のあり方

図表Ⅱ－３－５ 船員教育訓練機関の概要

船員教育訓練機関（商船関係）の概要



図表Ⅱ－３－６ 海技教育機構第２期中期目標・計画の概要



図表Ⅱ－３－７ 航海訓練所第３期中期目標・計画の概要

航海訓練所第３期中期目標・計画の概要

「独立行政法人の事務・事業の見直しの基本方針」及び「主要な事務及び事業の改廃に関する勧告の方向性」で求められている事項を反映するとともに、外航・内航海運それぞれに求められている能力ある船員を輩出するために必要な教育・訓練について、国と民間との適切な役割分担を検討のうえ、国の政策に沿って、業務を効率的に実施する。

航海訓練をめぐる環境

- ★ 資質教育への期待の高まり
- ★ 船舶の安全運航・海洋環境の保護への関心の高まりによる安全・環境に係る管理能力の強化
- ★ 内航船員の著しい高齢化に伴う若年船員の「即戦力化」が緊急的な課題

基本方針・勧告の方向性

- ◎ 船員教育機関等との連携強化
- ◎ 「大成丸」の代替船は運航経費を縮減
- ◎ 自己収入の確保・受益者負担の拡大
- 効率化目標の設定等、給与水準の適正化等、契約の点検・見直し、保有資産の見直し等、内部統制の充実・強化、事業の重点化及び透明性の確保

◎ 推奨事項
○ 全強化共通事項

中期目標

業務の質の向上

- ・海運業界に必要な船員像及び官民の役割分担の明確化
- ・海運会社及び船員教育機関との連携強化による訓練内容の改善
- ・船舶の安全運航・環境保護に係る管理能力の強化
- ・内航用練習船の導入による若年船員の即戦力化に向けた訓練の充実・強化
- ・内部統制の充実・強化

業務運営の効率化

- ・内航用練習船導入による訓練体制の整備、要員の縮減
- ・一般管理費 6%、業務経費 2%の削減

財務内容の改善等

- ・訓練受託費の引き上げ
- ・受益者負担のあり方について検討
- ・総人件費の削減など

中期計画

- ・産官学一体となって船員像等を検討
- ・海運会社、船員教育機関との意見交換、人事交流などによる連携強化、訓練の改善
- ・リーダシップ等の資質訓練の強化
- ・実践的な海事英語訓練の実施
- ・安全管理体制の理解の促進
- ・船橋、機関室でのマネジメント訓練の実施
- ・内航用練習船による瀬戸内海での内航訓練、内航船の実態に合った訓練で即戦力を養成

- ・内航用練習船の導入航海訓練の見直し、管理部門の簡素化による等により、業務運営を効率化
- ・訓練受託費の引き上げ
月額 5,000円 (H21) → 11,000円 (H27)
- ・外航海運会社に加え、内航海運会社等についても受益者負担を検討
- ・国家公務員に準じて人件費を削減

質の高い訓練を効率的に実施、優秀な海技者を養成

コラム；

（独）航海訓練所による東日本大震災の被災者への支援活動

居室、食堂、風呂など支援活動に役立つ設備を有する航海訓練所の練習船は、港湾施設の復旧を待って、3月19日、宮古港へ向かって銀河丸が、翌20日には小名浜港へ向かって海王丸がそれぞれ東京港を出港した。

銀河丸は、3月20日16:55、津波の傷跡が痛々しく目に入る宮古港に入港し、現地の医療機関から要請のあった医薬品等を届けるとともに、宮古市役所、岩手運輸支局、宮古海上技術短期大学校と協力して、翌21日から2日間、付近の避難所で過ごしている被災者約220名に船内での入浴と食事を提供した。

また、船内には血圧計を設置し、銀河丸の看護長が血圧測定等の健康相談を行った。



船内での食事風景



血圧測定等の健康相談

被災者の方からは「これまで避難所では、朝夕のみの供食で、朝はパン、夕食時はおにぎりが提供されていたが、特に汁物（豚汁）は有り難い。」「久しぶりに入浴でき、ホッとできた。室内は避難所と違って暖かった」といった声が寄せられた。

一方、海王丸は、3月21日08:55、地震によりクレーンが傾き、コンテナが崩れるなど、地震の爪痕が残る小名浜港に入港した。

いわき市の事前に連絡をとっていた避難所の被災者や福島第一原子力発電所の作業員の他、乗組員が近隣の避難所を直接訪ね、海王丸での支援を聞いて来船した被災者に入浴と食事を提供し、また、乗組員が避難所に赴き、炊き出しを実施するなど 21 日から 26 日まで約 570 名の被災者に支援を実施した。



避難所での炊き出し



船内での食事風景

被災者の方からは「13 日ぶりの入浴で生き返るような気持。一瞬でも震災を忘れる事が出来た。」「皆とても喜んでいた。職員まで美味しい昼食をいただき重ねてお礼を申し上げます。」という声が寄せられた。

3. 労働環境の整備

船舶が安全に航行するためには、乗り組む船員が必要な知識及び能力を有するだけではなく、これらを十分に発揮するための労働環境が整備されなければならない。しかしながら、船員は、陸上から隔絶され船内で共同生活を営むとともに、船舶は気象、海象の影響を受けやすく、常に危険と背中合わせの状況に置かれている。

この海上労働の特殊性により、船員の労働は肉体的・精神的に過酷なものとならざるを得ず、船員の労働時間等の労働条件の適正化、乗組み定員等の安全運航に必要な体制の確保、さらに、船員の労働災害の防止など、船員の労働環境の整備を進めていくことが重要である。

（１）適正な労働条件及び乗組み体制を確保するための取り組み

海上労働の特殊性を踏まえ、船員の適正な労働環境を確保するため、労働時間、休日、賃金等の労働条件や乗組み体制については、船員法等において必要な基準を定めており、時代の要請に応じた見直しに取り組んでいる。特に、目前に迫った船員不足時代において船員を確保するためには、船員に係る労働条件を改善し、職業としての魅力を向上させ、船員になろうとする者を確保する必要がある。

海事局では、平成 20 年 5 月に船員法を改正し、同年 7 月（一部は平成 21 年 4 月）より施行した。本改正では、平成 18 年 9 月に設置された「船員に係る労働契約・労働時間法制検討会」の最終とりまとめを受け、労使協定に基づく時間外労働の上限について国土交通大臣が基準を定めることとしたほか、1 日の休息時間の 3 分割以上の禁止及び 6 時間以上の連続休息時間の確保、通常配置表の船内掲示義務、労働時間等を記載した船内記録簿の写しの交付による労働条件の明確化等を定め、船員に係る労働条件の改善を図った。

なお、労使協定に基づく時間外労働の上限については、「船員法第 64 条の 2 第 1 項の協定で定める労働時間の延長の限度に関する基準」を平成 21 年 3 月 18 日に制定し、同年 4 月 1 日より施行した。

また、船員の労働条件や乗組み体制、船内の安全衛生に関する事項について必要な指導や監督を行うため、運航労務監理官を全国に 181 名配置し（平成 22 年度末定員）、船員法関連法令の遵守の徹底を図っている。

図表Ⅱ－３－８ 改正船員法の概要

船員法の一部改正の概要

最近における船舶運航事業を取り巻く社会経済情勢の変化に対応し、安定的な海上輸送の確保を図るため、船員の労働環境の改善のための措置等の所要の改正を行う。

施策の背景

外航海運において日本籍船・日本人船員が激減し、内航海運において船員の高齢化・人手不足が深刻な問題となる中で、若者が安心して海の職場を選べるようにするためには、船員の労働環境の改善が必要。

施策の目的

船員の職業としての魅力の向上のための労働環境の改善

船員の労働環境の改善のための措置

○ 時間外労働の上限基準の設定並びに船員の休息及び健康の確保

①時間外労働の上限基準の設定

労使協定による時間外労働の限度について上限基準を定める。

②1日6時間以上の連続休息時間確保

船舶所有者に対し、休息時間を1日について3回以上に分割して海員に与えることを禁止するとともに、2回に分割する場合には、長い方の休息時間を6時間以上とすることを義務付ける。

③年少船員の深夜休息の確保

船舶所有者に対し、年少船員への付与を義務付けている午前0時の前後にわたる9時間の休息について、午前0時から5時までを含む9時間に改める。

④健康証明書の義務付け

やむをえない場合に認められている健康証明書なしでの乗船を禁止する。

○ 労働条件の明確化に関する規定の整備

①労働時間等を記録した帳簿の写しの交付

船長に対し、労働時間、補償休日、休息時間及び割増手当に関する事項を記載した帳簿の写しを海員に交付することを義務付ける。

②通常配置表の備置義務付け

船長に対し、海員の作業時間帯及び作業内容に関する通常配置表を定め、これを船員室その他適当な場所に掲示しておくことを義務付ける。

○ 航海命令の範囲の拡大(海上運送法の一部改正)に伴う改正

①航海命令証明書の船内備置の義務付け

船長に対し、国土交通大臣より交付された航海命令による航海である旨の証明書を船内に備え置くことを義務付ける。

②雇入契約における航海命令の明示

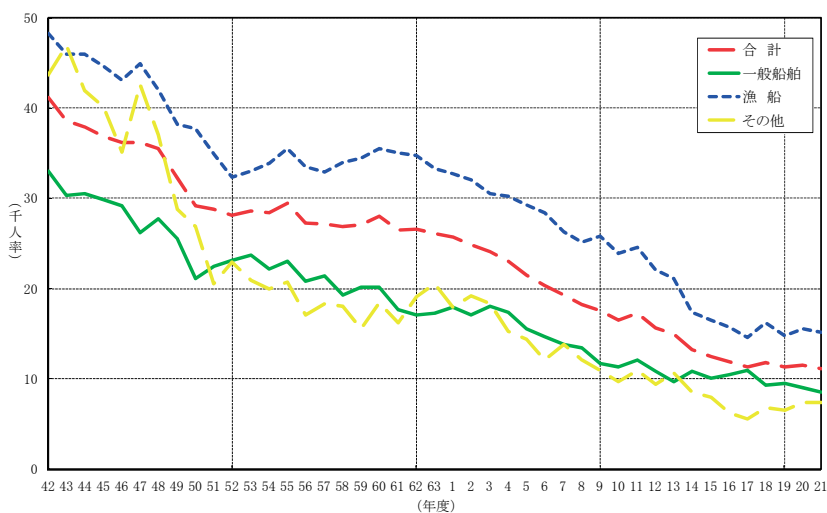
船舶所有者に対し、船員の雇入契約に際し、航海命令による航海であるときはその旨を明示することを義務付ける。

（２）船員の労働安全衛生と船員災害防止活動

① 船員災害の発生状況

船員災害の発生状況は、昭和 43 年度を初年度とする第 1 次船員災害防止実施計画の実施以降、大幅に減少している。平成 21 年度の船内及び船内作業に関連し、船舶と密接した場所で発生した死傷災害（休業日数 3 日以上、行方不明、職務外を含む。）の発生状況を発生率（千人率）でみると 11.1 であり、昭和 42 年度当時に比べて 3 分の 1 以下になっているが、近年低下傾向が鈍化してきている。

図表Ⅱ－３－９ 船員の死傷災害発生率の推移



また、船員の死傷災害の発生率（職務上災害、休業日数 4 日以上）は全産業と比較して高率となっており、林業、鉱業に次いで高い発生率を示している。中でも漁船では、死傷災害の発生率が 13.5 と非常に高い上に、死亡災害（行方不明を含む）の発生率も 0.7 と高い値を示している。

図表Ⅱ－３－１０ 船員の死傷災害発生状況

単位：千人率

年(度)別		平成 21 年(度)	
業種別		職務上死亡又は 休業4日以上	左表のうち 職務上死亡
船 員	全 船 種	9.9	0.4
	一 般 船 舶	7.8	0.1
	(内 航)	7.4	0.1
	(外 航)	0.4	0.0
	漁 船	13.5	0.7
	その他	6.4	0.2
陸 上 労 働 者	全 産 業	2.0	0.1
	林 業	30.0	0.6
	鉱 業	14.2	0.4
	港 湾 業	4.8	0.2
	陸上貨物取扱業	6.5	0.1

1. 船員の災害発生率は、船員災害疾病発生状況報告（船員法第 111 条）による。同報告は年度内の休業 3 日以上を対象としているが、上表では、陸上労働者との比較のため、職務上 4 日以上休業の数値を用いている。
2. 陸上労働者の災害発生率は、厚生労働省労働基準局による統計値から算出。また、同災害発生率は暦年である。

② 船員災害防止のための措置

船員法では、船内作業による危害の防止及び船内衛生の保持の義務を船舶所有者、船員の双方に課しており、その具体的措置については、船員労働安全衛生規則に定めている。同規則により、船内の安全衛生確保や船長及び船員が作業時等に遵守すべき最低基準を定めるとともに、船長の統括管理の下に、安全担当者、消火作業指揮者、衛生担当者等を置いて、上記義務の履行を求めている。

また、船員災害防止活動の促進に関する法律により、船員災害（労働又は船内生活により船員が負傷し、疾病にかかり又は死亡すること）を未然に防止するため、船舶所有者及び船員による船員災害防止に係る自主的な活動を

求めている。

これらの法律に基づき、国は、運航労務監理官による監査を行うほか、船員災害防止活動の促進に関する法律に基づき、5年ごとに、船員災害の防止に関する基本事項を定めた「船員災害防止基本計画」を作成するとともに、基本計画の確実な実施のため、毎年度「船員災害防止実施計画」を定めている。

平成 23 年度は、平成 20 年度を初年度とする第 9 次船員災害基本計画の 4 年目にあたり、基本計画で策定した目標を確実に達成するため、海中転落や作業基準等の不遵守による死傷災害、死傷災害の多数を占める「転倒」、「はさまれ」の防止、高年齢船員の増加に伴う死傷災害の抑制、感染症及び生活習慣病を中心とした疾病予防対策等について重点的に取り組み、更なる船員災害防止施策の推進を図っている。

図表Ⅱ－３－１１ 平成２３年度船員災害防止実施計画の概要

平成23年度船員災害防止実施計画について

船員災害防止計画とは

- 船員災害防止活動の促進に関する法律(昭和42年法律第61号)の規定により、国土交通大臣は、5年ごとに船員災害の防止に関し基本となるべき事項を定めた船員災害防止基本計画を作成し、基本計画の実施を図るため、毎年、船員災害防止実施計画を作成しなければならないとされている。

第9次船員災害防止基本計画(平成20年度～平成24年度)

船員災害の減少目標

	死傷災害	疾病
一般船舶	16%減	2%減
漁船	26%減	16%減
合計	21%減	8%減

主要な対策

- 自主的な船員災害防止対策の推進
- 安全衛生教育訓練の充実
- 死傷災害・疾病予防対策及び健康増進対策の推進
- 死傷災害に係るリスク低減対策の推進
- 国等による取組の推進

平成23年度船員災害防止実施計画

- 基本計画に定めた事項を毎年実施するためのものであること、船員災害の発生状況に基づき作成するものであること等を踏まえ、船員災害の減少目標及び重点をおくべき船員災害の種類を設定して主要な対策を講ずる。

船員災害の減少目標

	死傷災害	疾病
一般船舶	5%減	6%減
漁船	10%減	3%減
合計	7%減	4%減

平成21年度船員災害発生率(千人率)

死傷災害：11.1(対前年度実績比39%減)
 疾病：11.6(対前年度実績比69%増)
 合計：22.8(対前年度実績比29%増)

重点をおくべき船員災害の種類

- 海中転落や作業基準等不遵守による死傷災害
- 多発する「転倒」、「はさまれ」
- 高齢船員の増加に伴う死傷災害
- 新型インフルエンザ等感染症及び生活習慣病
- 海難等による死傷災害

主要な対策

1. 安全衛生管理体制の整備とその活動の推進
 - (1) 安全基準、衛生基準、作業基準の徹底
 - (2) 若年船員に対する安全衛生に係る教育・指導の充実
 - (3) 安全衛生/コントロールや安全衛生教育等の実施
 - (4) 船内労働安全衛生マネジメントシステムの普及
2. 死傷災害の防止
 - (1) 作業時を中心とした死傷災害防止対策の推進
 - (2) 海中転落による死傷災害防止対策の推進
 - (3) 高齢船員の心身機能の変化に対応した死傷災害防止対策の推進
 - (4) 死傷災害に係るリスク低減対策の推進
3. 新型インフルエンザ等の感染症及び生活習慣病を中心とした疾病予防対策
 - (1) 新型インフルエンザ等其他感染症の予防対策
 - (2) 生活習慣病、筋骨格系の疾患の予防対策
 - (3) 石綿(アスベスト)による健康被害対策
 - (4) 適正な衛生管理の推進、疾病予防及び健康増進に係る情報提供
4. 外国人船員に係る安全衛生対策の推進
5. 海難防止対策等による死傷災害の抑制
6. 船内における労働・生活環境の整備・改善
7. 船員労働安全衛生月間の実施
8. 船員災害防止協会の事業の充実及び効率化

さらに、同法に基づき設置された船員災害防止協会においては、船舶所有者及び船員の自主的な船員災害防止活動を支援するために、船員の技能講習、情報の収集及び提供等を実施している。

このほか、船員災害防止に向けた船舶所有者の自主的な努力を評価するため、平成 18 年 7 月に創設した船員労働災害防止優良事業者（一般型）認定制度については、現在、1 級 51 社（外航 2 社、内航 23 社、旅客 16 社、その他 10 社）2 級 73 社（内航 36 社、旅客 12 社、漁船 1 社、その他 24 社）（平成 22 年度末）が認定されており、今後とも同制度の周知と適確な運用を図ることとしている。

③ 船員災害防止のための今後の取り組み

船内における船員災害の防止は、これまで船長や甲板部・機関部の長等の安全担当者や衛生担当者をはじめとするベテラン船員の経験則的な取り組みにより支えられていた面が大きい。したがって、今後、安全衛生管理のノウハウを蓄積した団塊世代のベテラン船員が大量に退職する時期を迎え、船内における安全衛生管理のノウハウが十分に継承されないことにより、船内の安全衛生水準が低下し、船員災害の発生が増加することが懸念される。

このため、死傷災害の防止に向けた安全管理体制の整備の一環として、船内の危険要因を特定・評価し、それに基づき安全衛生計画を作成、実施、評価する「船内労働安全衛生マネジメントシステム」のガイドラインを平成 21 年 3 月に取りまとめた。

同マネジメントシステムを各事業者が導入することにより、船内労働安全衛生水準の向上に効果的な管理体制が構築されることはもとより、各事業者において既に導入されている船舶の安全に関する管理システムと同様に運用することにより、安全文化の進展に相乗効果をもたらすことが期待される。

今後は、国、船員災害防止協会が中心となって、船員災害防止協会の講習会を通じて普及啓蒙に努めるとともに、中小事業者向けの簡便な安全管理手法の作成、同マネジメントシステムの導入を促進するためのインセンティブのあり方等について、引き続き検討を行う。

4. 船員分野における国際協力

我が国を含め、世界の商船隊には、アジア地域の船員が多く乗り組んでいる。

アジア地域における優秀な船員の養成は、船員の出身国だけではなく、我が国海運の発展に大きな影響を与えるとともに、我が国周辺海域も含めた世界の海域での船舶の安全航行及び海上安全の確保並びに海洋環境の保全に大きく寄与している。

このため、我が国がもつ船員に関する知見を広く国際協力に活用し、開発途上国の船員養成の発展に貢献することを目的として、船員分野の国際協力を積極的に行っている。

（１）ASEAN 等アジア諸国との連携強化

平成 14 年、小泉元首相が、ASEAN 歴訪の際に「日 ASEAN 包括経済連携構想」を提唱したことを受けて、国土交通省では交通分野における日 ASEAN 連携強化の取り組みを行ってきた。この「日 ASEAN 交通連携」の一環として、海事局では、船員に関する各国の政策及び見解について意見交換を促進するための「日 ASEAN 船員政策フォーラムプロジェクト」を実施している。

その一環として第 6 回日・ASEAN 交通大臣会合（平成 20 年 11 月 7 日、フィリピン・マニラ）において、我が国が提唱した「日 ASEAN 船員共同養成プログラム」が承認され、我が国が中心となって関係国との間で官民が連携したアジア人船員教育の取組みを行っていくこととなった。その具体的施策の一つとして、わが国の主たる船員供給国であるフィリピンとの間で、連携強化のための覚書（Memorandum）を締結し（平成 21 年 3 月 12 日、東京）、乗船実習環境整備により優秀な船員を育成し、日本商船隊に受け入れていくことを目的とした「アジア人船員国際共同養成プロジェクト」を推進している。

（２）アジア人船員国際共同養成プロジェクト

我が国の外航商船隊に乗り組む船員のうち、9 割以上を外国人船員が占めており、中でもフィリピン人船員は全体の 71%を占め、日本外航商船隊にとって不可欠な存在となっている。一方フィリピンにおいては、練習船の不足などの理由により、乗船訓練の機会が極めて少なく効率的な船員養成がなされていないのが現状である。

このような状況を踏まえ、「アジア人船員国際共同養成プロジェクト」のもと、フィリピンにて「乗船訓練環境促進プロジェクト」を実施することとなった。具体的にはアジア太平洋海事大学：MAAP（Maritime Academy of Asia

and the Pacific) 所有の練習船を有効活用し、学生に対し基礎乗船訓練を行い、官民連携の下、海技資格取得に必要な乗船履歴を付与し、我が国商船隊に帰着させるというものである。

平成 22 年度は、乗船訓練システム構築のため、航海訓練所の教官を 3 回フィリピンに派遣し（6 月、10 月、11 月）、乗船訓練手法についてフィリピン人教官に対し技術協力を実施している。

また、平成 22 年 6 月 23 日に日比船員政策三者会合をフィリピン（マニラ）にて開催し、実務者レベルでの委員会構成等、今後の協力体制について協議を行った。

平成 23 年度についても、引き続き乗船訓練システム構築のため、航海訓練所の教官をフィリピンに派遣し、技術支援を実施していく予定である。

（３）開発途上国船員養成事業

開発途上国においては、船上実務訓練を行える練習船が不足していることなどの理由から、乗船訓練の機会が極めて少ないのが現状である。

そのため、平成 2 年から、国土交通省の補助事業として、（財）日本船員福利雇用促進センター（SECOJ）を受入機関として、フィリピン、インドネシア、ベトナム及びバングラデシュの優秀な船員志望者を我が国に迎え入れ、必要な乗船履歴を付与することを目的とした研修を実施している。具体的には、（独）海技教育機構海技大学校における 2 か月の初期導入研修を行った後、（独）航海訓練所の練習船「青雲丸」で 3 か月の乗船基礎訓練を実施し、その後、民間海運企業の協力を得て実際の運航船舶における 9 か月の乗船実務訓練を行っている。本事業開始以来、前述の 4 国から合計 1,210 名（平成 23 年 4 月現在）の研修生を受け入れている。

なお、船員養成事業は、平成 23 年の新たな受入れは行わず、より効果的、効率的に養成する観点から、開発途上国の船員養成機関の教官を日本に招き、（独）航海訓練所と（独）海技教育機構海技大学校において OJT を基軸として研修を行い、教官のスキルアップを図るとともに各教育機関のレベルアップを目指した「船員教育者受入事業」に移行している。

（４）（独）国際協力機構（JICA）が実施する船員分野の政策アドバイス

JICA では開発途上国の船員教育関係者を対象とした集団研修（「情報技術

応用海事教育（航海）」を（独）海技教育機構海技大学校において実施しており、海事局はこの研修の実施にも協力している。

5. 行政改革の動き及び行政組織の見直し

（１）独立行政法人改革

独立行政法人改革については、平成 22 年 12 月に「独立行政法人の事務・事業の見直しの基本方針」が閣議決定され、各独立行政法人の事務・事業及び資産・運営等の見直しについて、個別に講ずべき措置が示された。

海事局所管の独立行政法人に係る主なものとしては、（独）海上技術安全研究所大阪支所の三鷹本所への統合による廃止等の検討や、（独）航海訓練所及び（独）海技教育機構における受益者負担の拡大等がある。また、平成 22 年 5 月に独立行政法人通則法の一部を改正する法律（平成 22 年法律第 37 号）が成立、同年 11 月に施行されたところ、同法において出資金の減資規定が整備され、不要資産の国庫返納等が可能となったことを受けて、（独）鉄道建設・運輸施設整備機構において講ずべき措置として、高度船舶技術開発等業務における信用基金（政府出資金）10 億円の国庫納付等が示されており、今後、上記基本方針にのっとり、これらを確実に実施していくこととしている。

さらに、各独立行政法人が設定する中期目標及び中期計画について、平成 23 年度より新たな中期計画が始まり、（独）海上技術安全研究所、（独）航海訓練所及び（独）海技教育機構についても、上記基本方針の内容が反映された中期目標が設定され、業務が実施されることとなっている。