

第3章 船員分野

第1節 船員の現状と分析

(1) 船員数等の状況

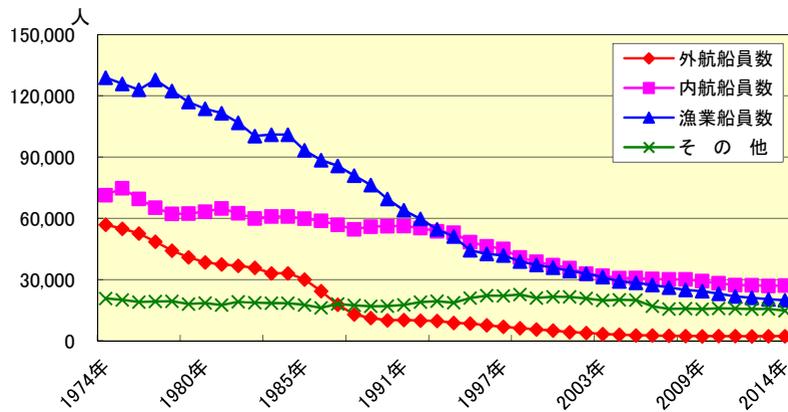
我が国の船員数（外国人船員を除き、予備船員を含む。）は、ピーク時の1974年には約27.8万人となっており以降、減少傾向にある。2014年の船員数は約6.4万人であり、前年に比べ1,134人、率にして1.7%の減少となっている。

外航船員数は、近年横ばい状態で推移しているところであり、最小だった2009年（2,187人）から2014年には2,271人となっている。

また、内航船員数についても、近年横ばい状態で推移しているが、その年齢構成を見ると高齢者が占める割合が高い。年齢構成の割合を5年前と比較すると、50歳以上の割合は減少し、50%を下回ってきているが、60歳以上の割合は増加し、20%に達している。一方、30歳未満の若年船員の割合に着目すると、近年の内航業界等の取組もあり、徐々に増加している。

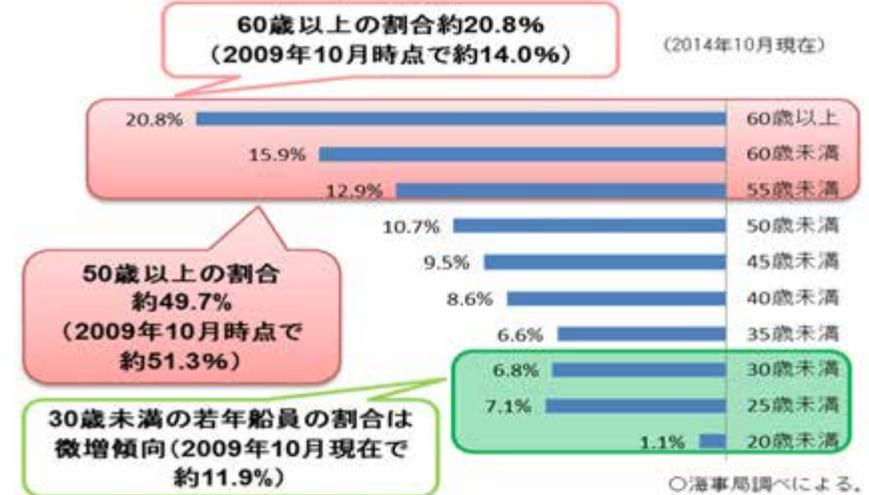
図表Ⅱ-3-1 我が国の船員数の推移

	1974年	1980年	1985年	1990年	1995年	2006年	2007年	2008年	2009年	2010年	2011年	2012年	2013年	2014年
外航船員数	56,833	38,425	30,013	10,084	8,438	2,650	2,505	2,315	2,187	2,306	2,325	2,208	2,263	2,271
内航船員数	71,269	63,208	59,834	56,100	48,333	30,277	30,059	30,074	29,228	28,160	27,255	27,219	26,854	27,073
漁業船員数	128,831	113,630	93,278	69,486	44,342	27,347	26,101	24,921	24,320	23,060	21,749	21,060	20,359	19,849
その他	20,711	18,507	17,542	16,973	20,925	16,907	15,590	15,773	15,526	15,896	16,757	15,514	15,608	14,757
合計	277,644	233,770	200,667	152,643	122,038	77,181	74,255	73,083	71,261	69,422	67,086	66,001	65,084	63,950



○海事局調べによる(2005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。

図表Ⅱ-3-2 内航船員の年齢構成比



(2) 船員の需給動向

2014年の船員の労働需給を見ると、有効求人数は25,974人と対前年比4,646人(21.8%)の増加、有効求職数は13,652人と対前年比2,822人(17.1%)の減少となった。このため、有効求人倍率は1.90倍と対前年比0.61ポイント増となっている。

船員の有効求人倍率の推移を見ると、近年は船員不足の影響が出つつあり、毎年有効求人倍率が増加しており、2015年もその傾向が続いている。

図表Ⅱ-3-3 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(%)
1975年	30,339	52,868 (49,193)	38,510	120,580 (103,431)	10,681	0.44 (0.48)	8.86%	20.20%
1980年	65,206	106,545 (91,078)	31,519	132,924 (83,674)	7,768	0.80 (1.09)	5.84%	7.29%
1985年	10,540	18,305 (15,448)	22,465	93,377 (62,471)	4,475	0.20 (0.25)	4.79%	24.45%
1993年	11,401	23,895 (18,675)	14,283	53,312 (36,219)	3,061	0.45 (0.52)	5.74%	12.81%
1998年	4,901	9,366 (7,478)	12,737	51,331 (40,089)	2,104	0.18 (0.19)	4.10%	22.46%
2003年	3,173	5,170 (4,445)	10,450	46,524 (34,537)	1,017	0.11 (0.13)	2.19%	19.67%
2008年	7,395	18,164 (16,666)	6,515	19,365 (16,192)	1,277	0.94 (1.03)	6.59%	7.03%
2009年	5,014	11,538 (9,883)	7,942	27,616 (22,576)	911	0.42 (0.44)	3.30%	7.90%
2010年	4,692	10,363 (8,491)	6,661	25,009 (21,275)	966	0.41 (0.40)	3.86%	9.32%
2011年	6,148	14,031 (12,225)	5,561	20,049 (16,737)	1,130	0.70 (0.73)	5.64%	8.05%
2012年	7,376	17,665 (15,208)	5,180	16,952 (14,836)	1,272	1.04 (1.03)	7.50%	7.20%
2013年	8,196	21,328 (18,407)	5,034	16,474 (14,409)	1,277	1.29 (1.28)	7.75%	5.99%
2014年	9,786	25,974 (23,001)	4,524	13,652 (11,899)	1,204	1.90 (1.93)	8.82%	4.64%

()内は商船

(出典) 船員職業安定年報(国土交通省海事局)

図表Ⅱ-3-4 船員の有効求人倍率の推移



2014年度は、札幌、仙台、東京、静岡、神戸、今治及び福岡の7箇所において開催し、計164事業者と1,009名の求職者及び学生の参加があった。

なお、2015年度についても、全国で7回程度の開催を予定しているところである。



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

【福岡合同庁舎新館にて開催】

第2節 船員の確保・育成

(1) 船員の確保・育成対策の概要

① 船員計画雇用促進等事業

2008年度より海上運送法に基づき、国土交通大臣による日本船舶・船員確保計画の認定を受けた海運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船員計画雇用促進等事業を実施しており、計画の認定を受けた事業者が当該計画に従って、新人船員を試行雇用(最大6ヶ月)した場合に、船員計画雇用促進助成金を支給している。また、グループ化した事業者には、新人船員に必要な資格の取得費用の半額を併せて助成している。

なお、2014年度より、若年船員の集中的な確保を加速化させるため、助成金の支給対象を日本船舶・船員確保計画の計画期間が5年であって、30歳未満の船員未経験者を雇用・訓練する認定事業者に重点化している。

2008年度の事業開始以降、延べ793社に助成金を支給し、延べ2,557人が船員として雇用されたところである。2015年度は、国土交通大臣による認定を受けた197事業者が、船員の計画的な確保・育成を行うこととしている。

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のためのセミナー等を実施している。

(2) 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發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と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。

2005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。

2015年4月1日現在、船員派遣事業の許可を受けた事業者は、277事業者であり、有効許可事業者（有効期間未更新及び廃止事業者を除く。）は217事業者である。

また、船員派遣事業の許可を受けている事業場監査の結果を議題にし、適正な船員派遣事業の実施を確保する目的で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回開催しているところである。

（3）独立行政法人による船員の教育・育成

我が国において海上輸送は国民生活・経済に重要な役割を果たしており、海上輸送の安全を支える船員の確保・育成は、喫緊の課題となっている。

このため、海洋基本法において、船員の確保・育成は国が講ずべき措置として明確に位置づけられ、海洋基本法に基づく「海洋基本計画」（2013年4月閣議決定）において、船員の確保・育成のための諸施策がとりまとめられている。

船員として必要な知識・技能は、国際条約（「船員の訓練及び資格証明並びに当直の基準に関する国際条約」（STCW条約））を基準として定められており、これらの知識・技能を習得させるため、国土交通省が所管する船員教育機関として、（独）海技教育機構と（独）航海訓練所が設置されている。

（独）海技教育機構は、内航新人船員の最大の供給源であり、海上技術短期大学校（3校、高卒2年課程）及び海上技術学校（4校、中卒3年課程）を全国に配置し、4級海技士資格を取得させるための教育（学科）を実施している。また、海技大学校においては、海上技術短期大学校及び海上技術学校の卒業者を対象として3級海技士資格を取得させるための教育（学科）のほか、海運会社のニーズに対応して、就労船員を対象とした上級の海技資格取得を目的とする教育や、シミュレータ等を活用して船舶機器の技術革新に対応した実務教育を実施している。

（独）航海訓練所は、商船系船員教育機関15校（（独）海技教育機構（8校）、商船系大学（2校）及び商船系高等専門学校（5校））の学生等に対し、保有する5隻の練習船を活用し、海運業界のニーズを踏まえながら国際条約や国内法に基づく乗船実習訓練を一元的かつ効果的に行っている。

近年では、「船員（海技者）の確保・育成に関する検討会（2012年3月とりまとめ）」の結果を踏まえ、3級海技士養成については、内航長距離フェリー・大型貨物船を活用した社船実習を2014年7月に、4級海技士養成については、内航貨物船を活用した社船実習を2013年10月にそれぞれ開始した。

また、内航船員の養成を目的とする（独）航海訓練所の練習船大成丸が2014年4月に就航した。内航海運業界においては、若年船員の確保・育成が喫緊の課題となっていることから、大成丸を活用して、内航船舶職員として必要とされる知識・技術の習得を

目指した実践的訓練を行い、効率的かつ効果的に新人船員を養成している。

（詳細は「大成丸における内航船員養成のための訓練」参照）

なお、（独）海技教育機構と（独）航海訓練所は、2016年4月に統合し、学科と乗船実習を一体的に行う我が国最大の船員教育機関が誕生する。

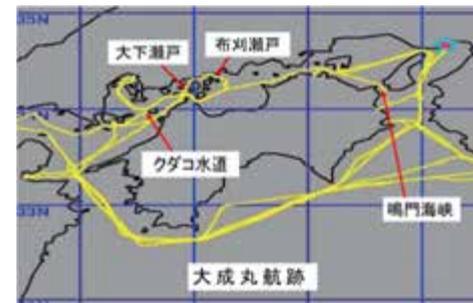
（詳細は海事局最前線「海洋立国を支える人材の確保・育成」第3節参照）

大成丸における内航船員養成のための訓練

① 訓練海域の拡大

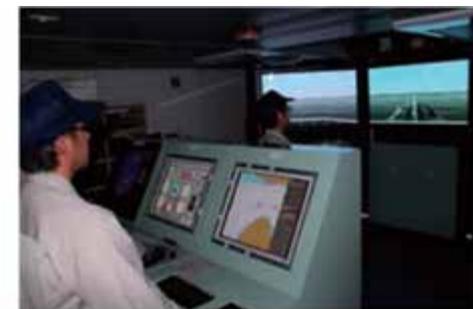
内航船の運航実態に合わせ、日本沿岸の主要航路に加え、喫水の浅い内航船が常用する瀬戸内海の航路まで訓練海域を拡大し、航路航行に必要な知識を習得する。

（右図）「大成丸の航跡図」



② 操船シミュレータの活用

実船による実務的な訓練に加え、停泊中には搭載した操船シミュレータを活用し、同じ状況を再現した反復訓練を実施することで、単独で航海当直できる能力を養う。

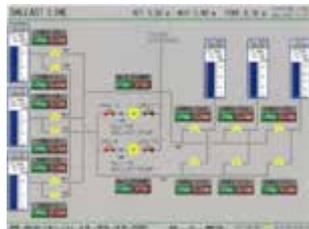


③ バラスト操作実習の開始

内航船では、荷役作業において頻繁に船本の傾斜を調整する必要があるが、大成丸では専用の操作パネルを用いて実際にバラストを調整する実習を実施している。

(右図) バラスト操作パネル

※バラスト：船体を安定させるために、「重し」として船内の専用タンクに積載する海水。



第3節 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なく、これらが十分に発揮され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、気象や海象の影響を受けやすい船舶の上で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ない。

このため、船員の労働時間等の労働条件の適正化、乗組み定員等安全運航に必要な体制の確保、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) 適正な労働条件を確保するための取組み

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。

① 海上労働条約の批准に伴う船員法改正

2006年2月に、ILOにおいて船員の労働条件の改善を目的とする「2006年の海上の労働に関する条約（海上労働条約）」が採択され、2013年8月20日に発効することとなっている。これを受け、我が国では条約の批准に必要な船員法の改正を行い、2013年8月5日に批准を行った。この改正は、イ) 船員の労働条件の改善、ロ) 国際航海に従事する日本船舶に対する船員の労働条件についての検査（旗国検査）、ハ) 我が国に寄港する外国船舶に対する船員の労働条件についての検査（寄港国検査）の3部で構成される。イ) については、2013年3月1日に、ロ) については、2013年5月1日に一部が施行された。なお、改正法が全面的に施行されるのは、批准を行ってから1年後であり、我が国では条約が2014年8月5日に発効した。本改正法の主要な改正事項は以下の通りである。

イ) 船員の労働条件等の改善

- ・ 船員の労働時間等に関する規制について、船長、機関長等各部の長及び医師等への適用がなかったものを、全ての船員に適用することとした。
- ・ 船員の休息時間に関する規制について、船舶が狭い水路を通過する等の特別の安全上の必要がある場合又は入出港が頻繁に繰り返される場合など、一定の要件を満たす場合に限り、労使協定に基づく例外を認めることとした。
- ・ 船舶所有者は、雇入契約を締結しようとするときは、労働条件等に関する一定の事項について雇入契約の相手方に対し書面を交付して説明し、雇入契約が成立したときは、これらの事項について書面に記載して船員に交付しなければならないこととした。
- ・ 漁船を除く船舶の船員の最低年齢を15歳から16歳に引き上げ、16歳未満の者を船員として雇い入れることができないこととした。
- ・ 船員の側に責がある場合であっても、船舶所有者が雇入契約を解除した時に、船員が自己の負担で希望の目的地まで移動することができない場合は、船舶所有者は、原則として船員の希望する交通手段により、船員を送還しなければならないこととした。

ロ) 旗国検査（海上労働検査）

- ・ 国際航海に従事する国際総トン数500トン以上の日本船舶の船舶所有者に対し、当該船舶に係る船員の労働条件等について、法定検査を受けることを義務づけた。
- ・ 法定検査には、定期検査・中間検査・臨時検査があり、所有する船舶を国際航海に従事させる場合には定期検査又は臨時航行検査を受検する必要がある。また、定期検査に合格後、次の定期検査までの間に中間検査を受けなければならない。定期検査又は臨時検査の結果、当該船舶が海上労働条約の要件に適合すると認められたときは、国土交通大臣は、海上労働証書等を交付することとした。

ハ) 寄港国検査（PSC：ポーツステートコントロール）

- ・ 国土交通大臣は、外国船舶が国内の港にある間、船員の労働条件に関し、海上労働条約に定める要件に適合しているかどうかについて、その職員に検査を行わせることができることとした。
- ・ 検査の結果、本条約の要件に適合していないと認められたときは、国土交通大臣は、当該船舶の船長に対して当該要件に適合するために必要な措置をとるべき旨の通告及び当該船舶の航行の停止命令又は差止めを行うことができることとした。

② その他

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

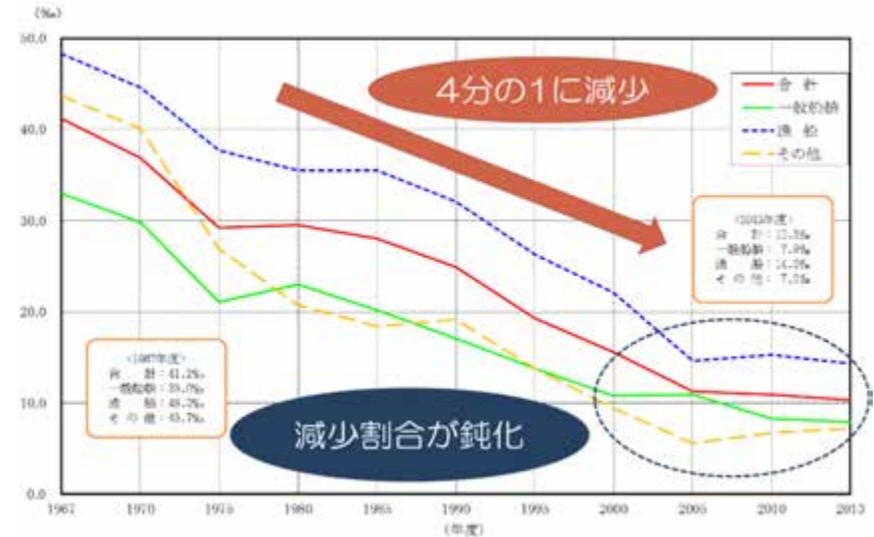
指導や監督を行うため、運航労務監理官を全国に176名配置し（2014年度末定員）、船員法関連法令の遵守の徹底を図っている。

図表Ⅱ-3-5 改正船員法の概要



は、1967年度当時では41.2であった。その後、1968年度を初年度とする第1次船員災害防止基本計画の実施以降大幅に減少し、2013年度には約4分の1以下の10.3となったが、近年その減少割合が鈍化している。

図表Ⅱ-3-6 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4日以上）9.5は、全産業（2.3）と比較して高率となっており、林業（28.7）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（2013年度の発生率14.9）と非常に高い値を示している。

(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

船員の死傷災害（休業3日以上の方。行方不明、職務外を含む。）の発生率（千人率）

図表Ⅱ-3-7 死傷災害発生率の海陸比較

		年度別	2013年(度)	
		死傷別	職務上休業 4日以上	職務上死亡
船員	全船種		9.5	0.3
	一般船舶		7.1	0.3
	漁船		13.5	0.2
	その他		6.4	0.4
	全産業		2.3	0
陸上労働者	鉱業		12	0.4
	建設業		5	0.1
	運輸業		6.3	0
	陸上貨物運輸事業		8.3	0.1
	林業		28.7	0.6

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（以下「船災防法」）では、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。

国土交通省は船災防法に基づき、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。

2015年度は、第10次船員災害基本計画の中間年度にあたり、基本計画の折り返し地点である。引き続き目標の達成に向けて、作業時を中心とした死傷災害防止対策、海中転落・海難による死亡災害防止対策、漁船における死傷災害防止対策、年齢構成を踏まえた死傷災害及び疾病防止対策、生活習慣病等の疾病防止対策について重点的に取り組むほか、近年世界的な課題となっている各種ウイルス等感染症への対策を行うことによ

り、更なる船員災害防止施策の推進を図ることとしている。

さらに、船災防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、各種テキストや記録簿等の作成等を実施している。

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、2006年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、1級79者（外航1者、内航33者、旅客21者、その他24者）2級58者（外航1者、内航27者、旅客11者、その他19者）（2014年度末）が認定されており、今後とも同制度の周知と適正な運用を図ることとしている。また、船員の労働災害防止に取り組む船舶所有者、船員及びその関係者を対象に、他社の規範となる先進的で優良な取組を船員安全取組大賞として選定し公表している。

③ 船員災害防止のための今後の取組み

2013年度より、第10次船員災害防止基本計画が開始されたことに伴い、船員の労働災害の防止、船内衛生環境の向上を目指して、次の取組を行うこととしている。

イ) ライフジャケットの着用推進

海中転落した際に、ライフジャケットの着用の有無で生存率が大きく変わることから、ライフジャケットの着用率を上げるための取組を行う。

ロ) 船内向け自主改善活動（WIB）の推進

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」の普及に取り組んでいる。

本基本計画期間においては、その取組に加え、中小船舶所有者を主とした船内向け自主改善活動（WIB）※の普及促進に取り組むこととしている。2015年度からはWIB指導員の養成のための講習会を実施する等、より一層の普及に向けた活動を行う。

※船内向け自主改善活動（WIB:Work Improvement on Board）とは、船員本人のチェックリストによる船内点検を通じて、各船員が船内の危険箇所等を認識し、その対策を講ずるとともに、安全意識の向上を図るもの。

ハ) 家族も参加した安全意識の高揚

毎年9月に実施している船員労働安全衛生月間については、家族、船員教育機関の生徒等を対象とした「家族目線」による標語の募集を行う。また、「目に、耳に訴える」分かりやすい講習会の開催等により、安全意識の高揚を図ることとしている。

第4節 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。アジア地域において優秀な船員を養成することは、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することになる。

このため、国土交通省は海運先進国の我が国がもつ船員に関する知見を広く国際協力を活用し、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

2002年、小泉首相(当時)が提唱した「日ASEAN包括経済連携構想」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。海事分野の一環として、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。第6回日・ASEAN交通大臣会合(2008年11月、フィリピン・マニラ)において、我が国が中心となって関係国との間で官民が連携しアジア人船員教育に取組む「アジア人船員国際共同養成プログラム」を提唱し、これが承認された。同承認に基づき、我が国は、フィリピンへの船員養成事業を展開しており、2010年より、フィリピン人船員養成に関する訓練体制の強化改善等について議論するため、「日比船員政策三者会合」を設けており、2014年2月に第4回会合をフィリピン・マニラにて開催した。

(2) 開発途上国船員教育者養成事業

若手船舶職員志望者を対象とした「開発途上国船員養成事業」は1990年度から2010年度まで、フィリピン、インドネシア、ベトナム及びバングラデシュから合計約1,200名の研修生を受け入れてきたが、2010年度からは、アジア地域の船員を効果的、効率的に養成する観点から、フィリピン、インドネシア、ベトナム、ミャンマーの4カ国を対象として、これら船員養成機関の教育者を日本に招へいし、乗船研修機関及び座学研修機関において、教育現場における実務内容に即した研修を行い、教育者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「開発途上国船員教育者養成事業」を開始した。

2010年度は5名、2011年度以降は、毎年20名程度の受け入れを行い、乗船研修(約5週間)+専門研修(約5週間)のコース(計約10週間)を実施している。

2014年度は、フィリピン人船員のLNG運搬船等における上級船員(船長、機関長、一等航海士・機関士)としてのニーズが高まっていることから、同国教育者に対する研修

については、他国と比べてより高度な研修内容とするとともに、船員需要の高まりが見込まれるミャンマーからの受入者を増やしたところである。

