

第3章 船員分野

第1節 船員の現状と分析

(1) 船員の特殊性

陸上から遠く離れた海洋を航行する船舶で働く船員は、孤立性(長期間陸上から孤立)、自己完結性(医療支援、警察権が及びにくい)、危険性(海難事故や海中転落など海上という常に危険を伴う場所での就労)、職住一致(労働と生活が一致し、船内での共同生活)といった海上労働の特殊性から、陸上の労働法規をそのまま適用することは実情に即しないため、船員法、船員災害防止活動の促進に関する法律、船員職業安定法等の特別法が整備されている。

また、国際的には、海上労働の特殊性に加え、船舶の国籍、船員の国籍、船員の雇業者の国籍等が一致しないという労使関係の国際性に鑑み、国際労働機関(ILO)創設時の総会において、船員の問題は、船員事項のみを扱う特別会合で取り扱うべきとの決議が採択されるなど、国際的にも特別な取扱となっている。

(2) 船員数等の動向

我が国の船員数(外国人船員を除き、予備船員を含む)は、2016年の船員数は64,351人であり、前年に比べ、67人、率にして0.1%の増加となっている。(図表Ⅱ-3-1) 分野別船員数は、漁業を除き、ほぼ横ばいで推移している。

図表Ⅱ-3-1 我が国の船員数の推移(過去10年)

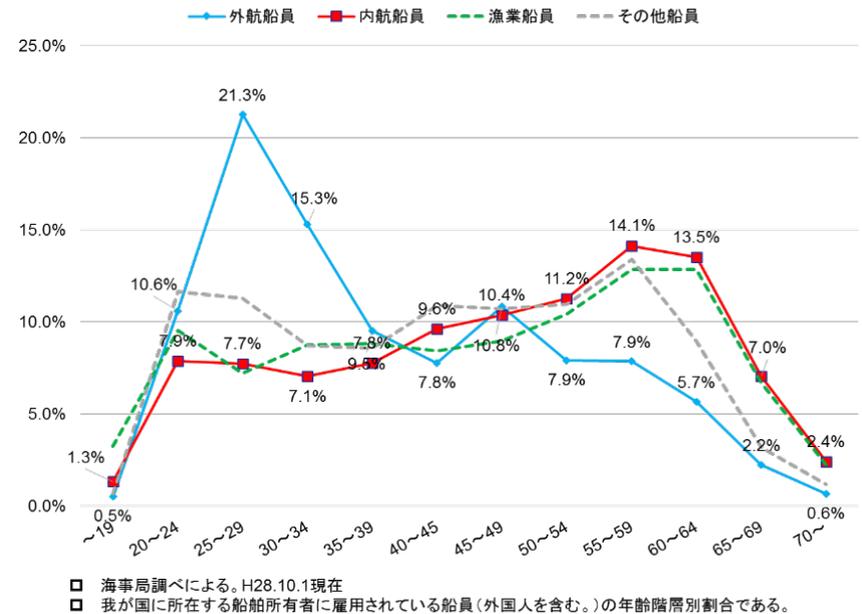
| | 2007年 | 2008年 | 2009年 | 2010年 | 2011年 | 2012年 | 2013年 | 2014年 | 2015年 | 2016年 |
|-------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| 外航船員数 | 2,505 | 2,315 | 2,187 | 2,306 | 2,325 | 2,208 | 2,263 | 2,271 | 2,237 | 2,188 |
| 内航船員数 | 30,059 | 30,074 | 29,228 | 28,160 | 27,255 | 27,219 | 26,854 | 27,073 | 27,490 | 27,639 |
| 漁業船員数 | 26,101 | 24,921 | 24,320 | 23,060 | 21,749 | 21,060 | 20,359 | 19,849 | 19,075 | 19,055 |
| その他 | 15,590 | 15,773 | 15,526 | 15,896 | 15,757 | 15,514 | 15,608 | 14,757 | 15,482 | 15,469 |
| 合計 | 74,255 | 73,083 | 71,261 | 69,422 | 67,086 | 66,001 | 65,084 | 63,950 | 64,284 | 64,351 |



□ 海事局調べによる。各年10月1日現在
 □ 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(外国人を除く。)である。
 □ その他は、官公警船や港内作業船等の分野に属さない船員数である。

また、分野別の年齢構成を見ると(図表Ⅱ-3-2)、外航船員は、陸上での船舶管理業務などにも従事しており、海上勤務者は若年層の割合が高い。一方、外航船員以外は、いずれも高齢船員に依存しており、70歳を超える船員が一定数存在する。特に内航船員は、55歳から65歳の割合が高い。

図表Ⅱ-3-2 我が国船員の分野別年齢構成



□ 海事局調べによる。H28.10.1現在
 □ 我が国に所在する船舶所有者に雇用されている船員(外国人を含む。)の年齢階層別割合である。

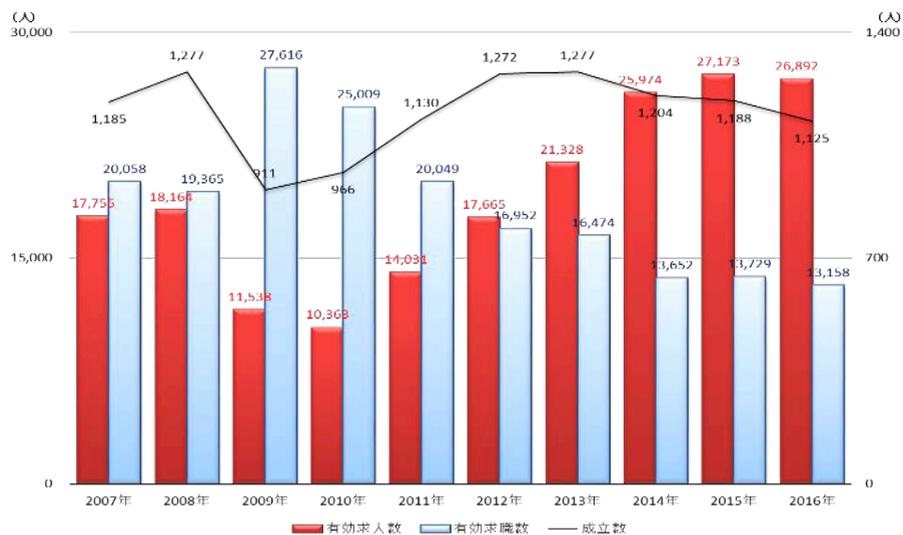
(3) 船員の雇用対策

① 船員職業紹介

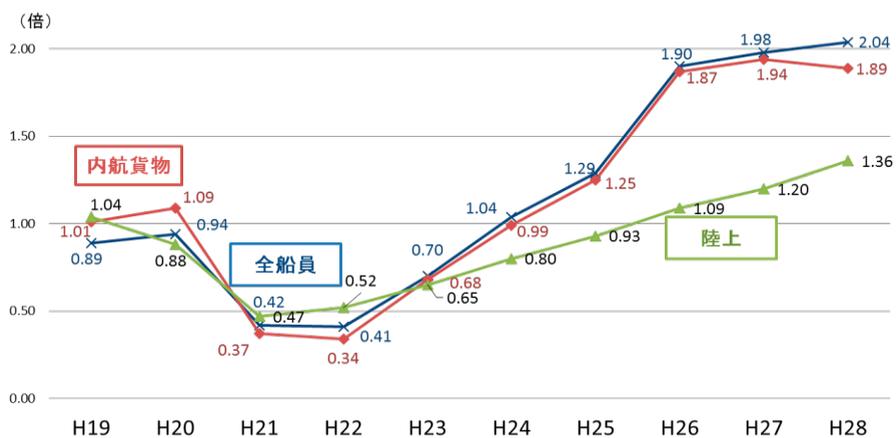
船員の職業紹介については、一般の労働者を対象とした職業安定法に基づく厚生労働省のハローワークとは別に、船員職業安定法に基づき、地方運輸局の船員職業安定窓口が行っている。

船員職業紹介状況の推移を見ると(図表Ⅱ-3-3)、有効求人数が近年増加傾向であることに對し、有効求職数は減少しており、これにより有効求人倍率の増加傾向(図表Ⅱ-3-4)が続いており、陸上に比べても高い水準で推移している。

図表Ⅱ-3-3 船員職業紹介状況の推移



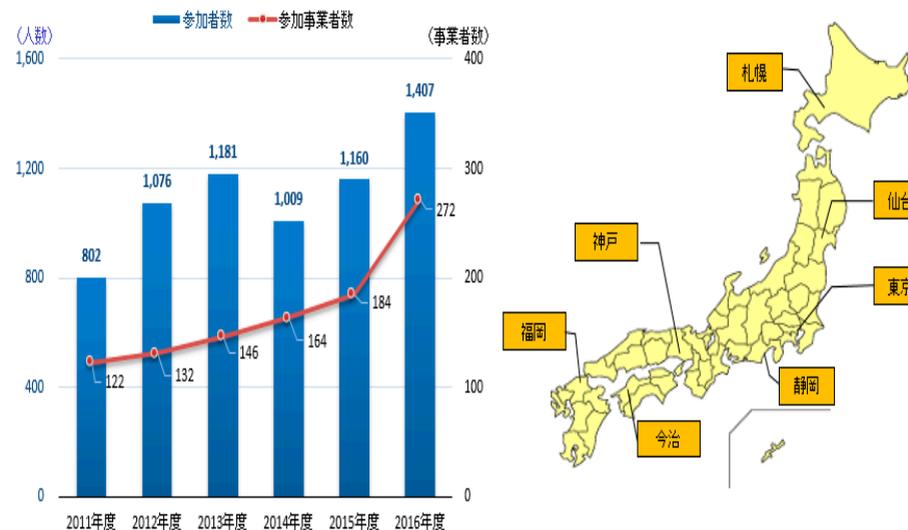
図表Ⅱ-3-4 船員の有効求人倍率の推移



地方運輸局では、窓口での職業紹介業務の他、船員を目指す学生等をターゲットとした企業説明会及び就職面接会等〔めざせ！海技者セミナー〕(図表Ⅱ-3-5)の開催や、退職海上自衛官を対象としたセミナー等を実施し、効率的かつ効果的な就職支援を行っている。

2016年度のめざせ！海技者セミナーは、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272事業者と1,407名の求職者及び学生が参加した。近年、参加した事業者・求職者ともに増加傾向にあり、そのニーズが高まっている。

図表Ⅱ-3-5 海技者セミナーの参加者数、参加事業者数、開催地



② 船員派遣事業制度

海上労働力の円滑な移動を促進するため、2005年に船員派遣事業制度を創設し、期間の定めのない常用雇用の船員のみ派遣することが可能となった。

船員派遣事業を行うためには、国土交通大臣の許可を必要とし、2017年4月1日現在、304事業者が許可を受けており、2015年度に船員派遣された船員は、延べ1,092人(対前年度比5.5%増)であった。

第2節 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、船員は、我が国海運を支える人的基盤である。今後、生産労働人口の減少が見込まれる中、高度な技術者である船員の確保・育成は、海運の安定性・安全性・信頼性の確保、海技の世代間の安定的な伝承等の観点から、「海洋国家」である我が国にとって、益々その重要性が高まっている。

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ており、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。

このような中、海技教育機構では、統合効果を発揮し、海運業界等のニーズに応じた船員を養成するため、主に次の政策実施機能や、業務の質の向上に取り組んでいる。

①座学教育と航海訓練の一体的実施

各学校での座学教育と大型練習船による航海訓練について、教育内容の高度化とともに、海上勤務の特殊性を背景とした資質の向上を図るため、以下の取組を行っている。

・座学教育と航海訓練の連携による効率的かつ効果的な教育を実施するため、一貫性のあるカリキュラムへの見直しを行うとともに、統一資質基準システム（QMS）の適正な運用に努めている。

・リソース（教材・設備・教員）の有効活用を図るため、教材の統一的使用、施設・設備の相互活用及び教育手法の共有方法の確立に取り組んでいる。



座学教育の様子



航海訓練の様子

②海事広報の推進

船員志向の高い人材の確保・育成に向け、広報活動に積極的に取り組むとともに、外部機関との連携をより充実・強化し、多方面から船員を目指す人材の確保を図るため、以下の取組を行っている。

・各学校では、中高生を対象に、校内設備を活用したオープンキャンパスを開催し、操船シミュレータによる操船体験や、ロープワーク教室の実施等、実際の教育内容に触れる機会を設け、生徒・学生の募集活動に努めている。

・海運業界をはじめとする各関係機関と連携を図り、寄港地において、帆船を中心とした大型練習船の一般公開を実施するとともに、地元の海洋少年団や小中学生等を対象としたシップスクールを開催して、船に対する興味・関心の醸成に努めている。また、

船員という職業への理解増進のため、中学校等の教員を対象に、大型練習船を活用した見学会を開催している。

・プレゼンス向上のための新たな取り組みとして、海技教育機構監修の下、練習帆船（日本丸及び海王丸）のカレーを忠実に再現した「JMETS 練習船カレー」が発売された。これによって、海技教育機構の任務、その重要性について、広く一般の方々の理解・関心に繋がることを期待される。（詳細は61ページのコラム参照）



練習帆船海王丸出航時の登しよう礼の様子

第3節 労働環境の整備

（1）適正な労働条件を確保するための取組

① 海上労働条約の改正に伴う船員法改正

船員の労働時間、休日、賃金等の労働条件等については、その海上労働の特殊性を踏まえ、一般労働者を対象とした労働基準法とは別に、船員法において必要な基準を定め、船員の適正な労働環境の確保を図っている。

船員法では、船員の労働条件の改善を目的とした海上労働条約に基づき、国際航海に従事する500トン以上の日本船舶の船舶所有者に対し、船員の労働条件等に関する法定検査（海上労働検査）受検の義務付け等を行ってきたところである。

今般、海上労働条約の改正に伴う船員法の改正を行い、さらなる船員の労働環境の保護が図られることとなった。

1) 海上労働証書に係る検査項目の追加 (2017 年秋施行予定)
海上労働証書交付のための要件として、以下の項目を追加した。

- ・ 船員の送還に係る保険付保
- ・ 船員の勤務中の傷病、死亡等に係る保険付保

2) 海上労働証書の有効期間の延長 (2019 年 1 月施行予定)

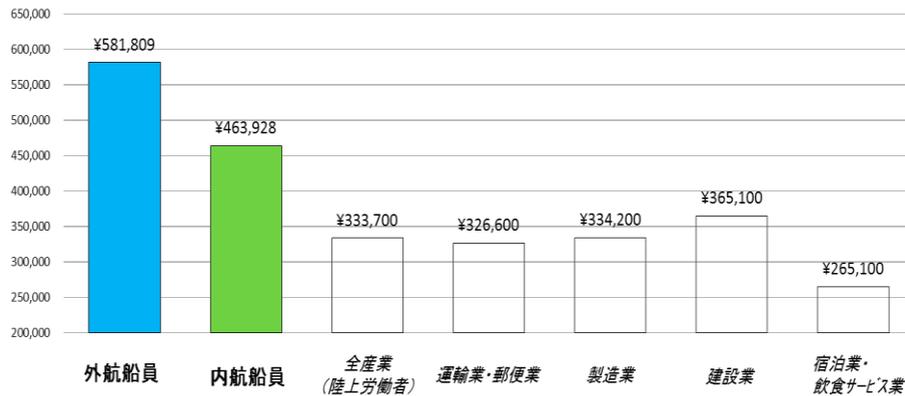
海上労働証書を更新すべく検査に合格した船舶であって、既存証書の有効期間が満了する日までに新証書の交付を受け、船内に備置できないと認められるものは、既存証書の有効期間を 5 箇月を超えない期間延長できることとした。

② 船員の賃金

最低賃金制度は、最低賃金法に基づき国が賃金の最低限度を定め、使用者は、その最低賃金額以上の賃金を支払わなければならないとする制度で、船員の最低賃金は、国土交通大臣が決定する全国を適用区域とする業種、地方運輸局長が決定するその管轄区域を適用区域とする業種ごとに決められており、船員の労働条件の改善を目的に、その決定・改定等について随時見直しを行っている。

また、近年の船員の 1 人 1 月当たりの平均給与は、陸上産業に比べ 3 割程度高い状況 (図表Ⅱ-3-6) となっている。

図表Ⅱ-3-6 船員と陸上労働者の給与 (月額) 比較



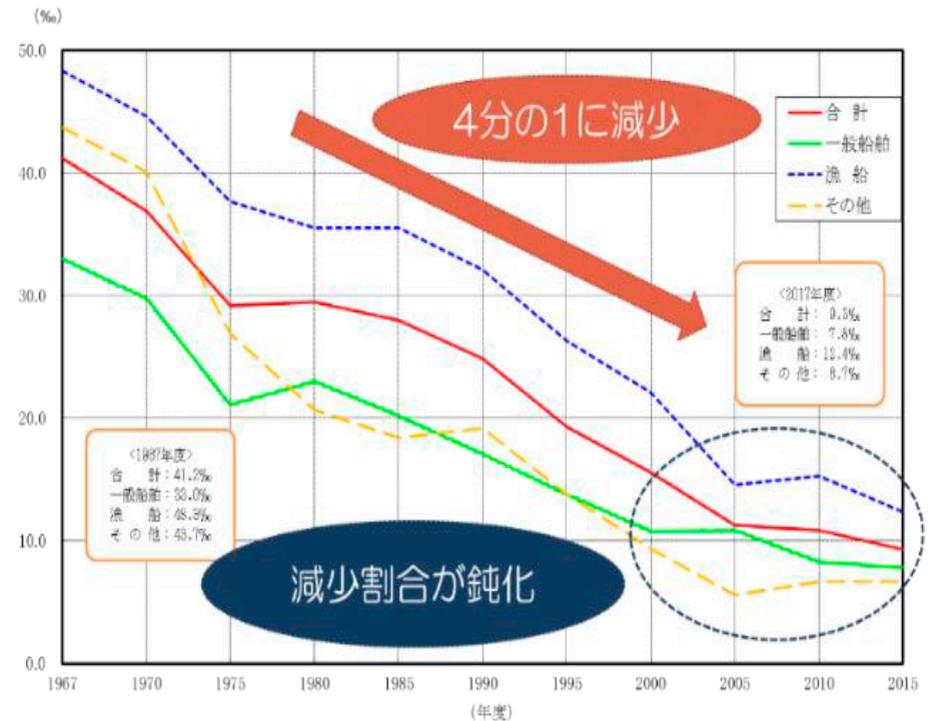
○ 船員労働統計及び賃金基本構造統計の平成28年6月分のきまって支給する現金給与額に限り総合政策局作成
注: 船員(商船)の賃金額は、船員労働統計(定期払いを要する報酬(基本給や家族手当等)及び時間外勤務(超過勤務や夜間割増))の数値である。
陸上労働者の賃金額は、賃金基本構造統計(きまって支給する現金給与額の企業規模(10人以上))の数値である。
船員(商船)は、外航船舶及び内航船舶に乗り組む全ての「船長、職員、部員」の計の数値を用いた平均値である。
陸上労働者は、常用労働者のうち短時間労働者を除いた一般労働者の集計結果を用いている。

(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日以上のある者。行方不明、職務外を含む。)の発生率(千人率)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、2015年度には約4分の1以下の9.3となったが、近年その減少割合が鈍化している。

図表Ⅱ-3-7 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)8.7は、全産業(2.2)と比較して高率となっており、林業(27.0)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11.9と非常に高い値を示している。

図表Ⅱ—3—8 死傷災害発生率の海陸比較

| 死傷別 業種別 | | 2015年(度) | |
|------------|----------|---------------|-------|
| | | 職務上休業 4日以上 | 職務上死亡 |
| 船員 | 全船種 | 8.7 | 0.2 |
| | 一般船舶 | 7.0 | 0.1 |
| | 漁船 | 11.9 | 0.3 |
| | その他 | 6.2 | 0.1 |
| 陸上労働者 | 全産業 | 2.2 | 0.0 |
| | 鉱業 | 7.0 | 0.3 |
| | 建設業 | 4.6 | 0.1 |
| | 運輸業 | 6.3 | 0.1 |
| | 陸上貨物運輸事業 | 8.2 | 0.1 |
| | 林業 | 27.0 | 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。

2017年度は、第10次船員災害基本計画の5年目の最終年にあたり、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、政府全体で働き方改革を実現するため長時間労働の見直しを進めているところ、労働時間規制を遵守し、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、躁鬱病等の気分障害の発生件数が増加していることから、メンタルヘルスケアに対する取組が重要性を増しており、船員労働安全衛生月間の衛生講習会等での周知啓蒙を図ることとしている。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90者（外航2社、内航36社、旅客船23社、その他29社）2級40社（内航19社、旅客船6社、その他15社）（2016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っている。

※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的な取組

(1) 国際労働機関 (ILO) への対応

国際労働機関 (International Labour Organization) は、世界の労働者の労働条件と生活水準の改善を目的として1919年に創設された国連の専門機関であり、2017年3月現在で187カ国が加盟している。ILOは設立当時から海上労働の特殊性に着目し、船員を含めた全労働者を対象とした条約・勧告に加え、船員労働のみを対象とした海上労働に関する条約等も多く採択してきており、2006年2月には、海上労働に関する条約を整理・統合し、「2006年の海上の労働に関する条約」を採択した。同条約は、2013年8月に発効し、2017年4月11日現在、世界の船腹量の91%を占める82カ国が批准している。

我が国はILOでの議論に積極的に参画しており、2016年6月には同条約の海上労働証書の有効期間に関する規範(コード)改正等が承認された。同条約においては、批准国はもとより、未批准国を船籍とする船舶に対しても寄港国検査(PSC)を実施することができることから、船員の労働条件や安全性等について条約に抵触する船舶(サブスタンダード船)の排除が期待されている。

(2) 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同時に、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、海事局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

2002年、小泉首相(当時)が提唱した「日ASEAN包括的経済連携構想」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。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「日ASEAN船員共同養成プログラム」を提唱し、これが承認された。その施策の一つとして、我が国は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、過去4回開催している。

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2011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、主にフィリピン、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名程度の船員教育者の受け入れを行い、乗船研修(約5週間)+専門研修(約5週間)の研修課程(計約10週間)を実施している。

また、フィリピン人船員については、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を踏まえ、2014年度からは同国教育者に対する研修について、他国と比べてより高度な研修内容に見直している。