

1. 船員の現状と分析

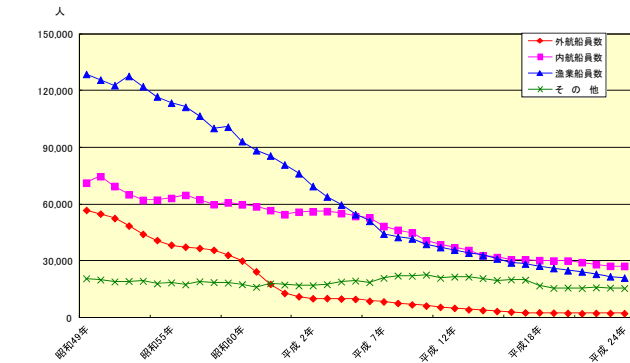
(1) 船員数等の状況

我が国の船員数（外国人船員を除き、予備船員を含む。）は、ピーク時の昭和 49 年には約 27.8 万人となって以降、減少傾向にある。平成 24 年の船員数は約 6.6 万人であり、前年に比べ 1085 人、率にして 1.6%の減少となっている。内訳を見ると外航船員、内航船員、漁業船員、その他の船員いずれにおいても減少が続いており、例えば外航船員については前年に比べ 117 人（約 5%）減少となっている。この減少の要因としては、外航船社の海外売船による減等が考えられるが、今後の中長期的な動きについて注視する必要がある。

また、内航船員の年齢構成について、ここ数年の推移をみると、50 歳以上の割合については、50%程度で頭打ちとなっているものの、そのうち 60 歳以上の割合に限ると徐々に増加している。一方、25 歳未満の若年船員の割合に着目すると、内航業界等の取組もあり、徐々に増加している。

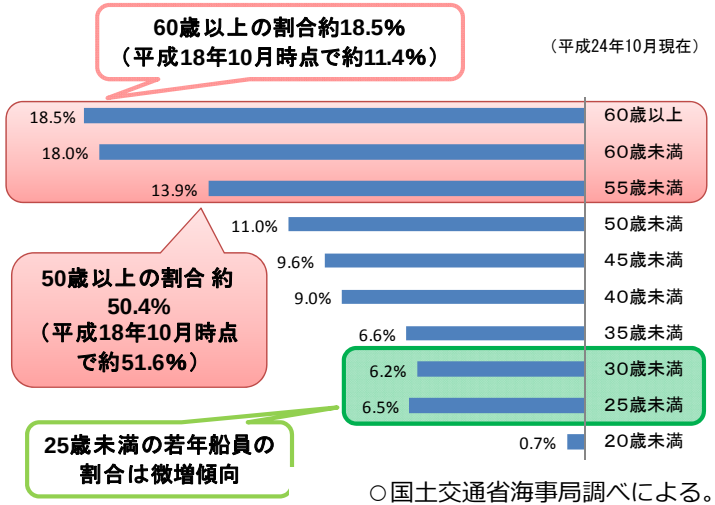
(単位:人)

	昭和49年	昭和55年	昭和60年	平成2年	平成7年	平成18年	平成19年	平成20年	平成21年	平成22年	平成23年	平成24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
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
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
その他	20,711	18,507	17,542	16,973	20,925	16,907	15,590	15,773	15,526	15,896	15,757	15,514
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



○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。

図表Ⅱ-3-1 我が国の船員数の推移



図表Ⅱ-3-2 内航船員の年齢構成

(2) 船員の需給動向

平成 24 年の船員の労働需給を見ると、有効求人数は 17,665 人と対前年比 3,634 人（25.89%）の増加、有効求職数は 16,962 人と対前年比 3,087 人（15.39%）の減少となった。このため、有効求人倍率は 1.04 倍と対前年比 0.34 倍の増となっている。

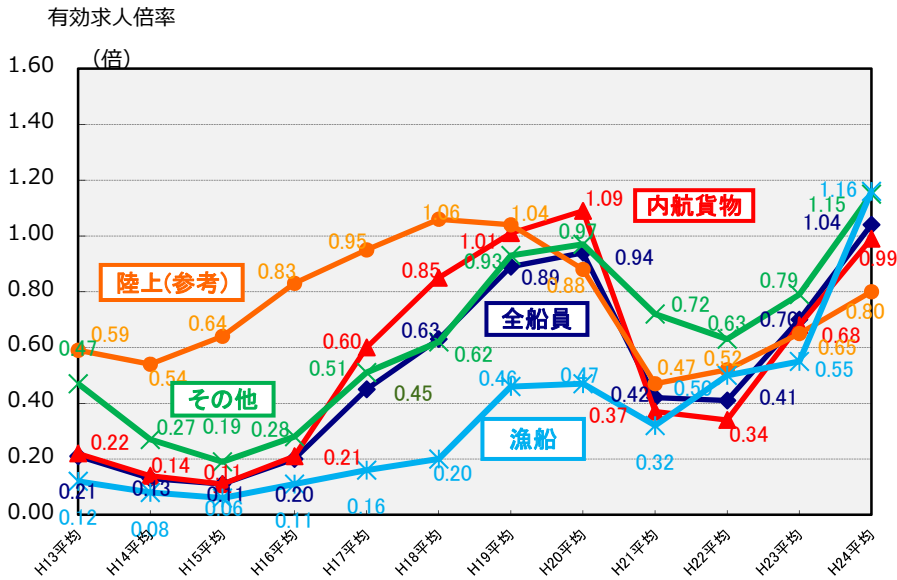
船員の求人倍率の推移を見ると、平成 20 年から平成 21 年にかけてリーマンショック等の影響により急激に減少したところであるが、最近はやや回復傾向にあり、高い倍率を示している。

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 (103,431)	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5年	11,401	23,895 (18,675)	14,283	53,312 (36,219)	3,061	0.45 (0.52)	5.74%	12.81%
平成10年	4,901	9,366 (7,478)	12,737	51,331 (40,089)	2,104	0.18 (0.19)	4.10%	22.46%
平成15年	3,173	5,170 (4,445)	10,450	46,524 (34,537)	1,017	0.11 (0.13)	2.19%	19.67%
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)	966	0.41 (0.40)	3.86%	9.32%
平成23年	6,148	14,031 (12,225)	5,561	20,049 (16,737)	1,130	0.70 (0.73)	5.64%	8.05%
平成24年	7,376	17,665 (15,208)	5,180	16,952 (14,836)	1,272	1.04 (1.03)	7.50%	7.20%

()内は商船

図表Ⅱ－3－3 船員職業紹介状況の推移

○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



図表Ⅱ－3－4 船員の求人倍率の推移

2. 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

内航船員は、50 歳以上の割合が 50.4 %と高齢化が著しく進展し、後継者不足等により、近い将来、船員不足の深刻化が強く懸念されているところであり、安定的な国内海上輸送を確保する上で内航船員の育成及び確保は喫緊の課題となっている。

このため、平成 20 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、新たに船員となろうとする者を雇用・訓練した場合に、新人船員 1 人当たり次のいずれかの助成金を支給している。

なお、平成 24 年度より、新人船員確保・育成への意欲の高い一定の規模以上の事業者が、船員教育機関卒業者以外の者に対し、6 級海技士（航海）資格を取得させる訓練を実施した場合は、新人船員 1 人当たり次の助成金の両方を支給している。

イ) 新規船員資格取得促進助成金

新人船員に必要な資格の取得費用の一部を助成

ロ) 船員計画雇用促進助成金

新人船員を試行雇用した場合に助成

平成 25 年度は、国土交通大臣による認定を受けた 180 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。

平成 4 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 132 事業者と 1,076 名の求職者及び学生の参加があった。

なお、25 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。



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若年内航船員確保推進事業

海や海事産業に興味・関心を深めてもらい、内航船員の供給源である若年層の拡大を目的として、次世代を担う若年者を対象に、内航船員志望に至るプロセスを「就職段階」、「進路段階」、「理解醸成段階」等に区分し、各段階に応じた取り組みを内航海運業者や教育機関等の関係者と連携しながら行っている。

具体的には、例えば就職段階において、実際に運航している内航船に乗船する就業体験、管内の学校の進路指導担当教員を対象とした内航船員の職業キャリアパス説明会、教育関係者や保護者を対象とした海事産業セミナー等、内航船員を志望するための取り組みを実施している。



保護者や教員に対する説明会



就業体験の様子

(2) 海事広報活動の推進

①「海の月間」

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たことを契機として、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、独立行政法人航海訓練所の練習船の一般公開等、官民一体となり活発な広報活動を展開している。

その中でも最大のイベントとして、「海の日」本来の意義を再認識し、海に親しむ環境づくりを進め、広く国民の海に対する関心を喚起するため、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、平成 25 年は秋田県男鹿市を中心とする 5 市町村（男鹿市・秋田市・潟上市・三種町・大潟村）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。



海フェスタおがのパンフレット

なお、平成 26 年は京都府舞鶴市を中心とする 5 市 2 町（舞鶴市、福知山市、綾部市、宮津市、京丹後市、伊根町、与謝野町）において開催される予定である。



(独) 航海訓練所の練習船見送り見学会等に関するチラシ

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、国民に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」を実施している。

平成 25 年の第 6 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 4 名 3 団体が受賞している。

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
公益財団法人 日本財団
- ・「科学技術・学術・研究・開発・技能」部門
内藤 林（大阪大学）
- ・「科学技術・学術・研究・開発・技能」部門
塚本 勝巳（日本大学）
- ・「地域振興」部門
安部 義孝（アクアマリンふくしま）

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
国立極地研究所海洋動物研究チーム
- ・「水産振興」部門
八重山漁業協同組合
- ・「海事」部門
柳原 良平（イラストレーター）
- ・「自然環境保全」部門
該当者なし

（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。

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へのみ存在するため、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 25 年 4 月 26 日現在、船員派遣事業の許可を受けた事業者は、253 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。

（4）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（平成 25 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・技術を習得させるため、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（3 校）及び海上技術学校（4 校）を全国に広く配置し、4 級海技士資格を取得させるための教育（座学）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

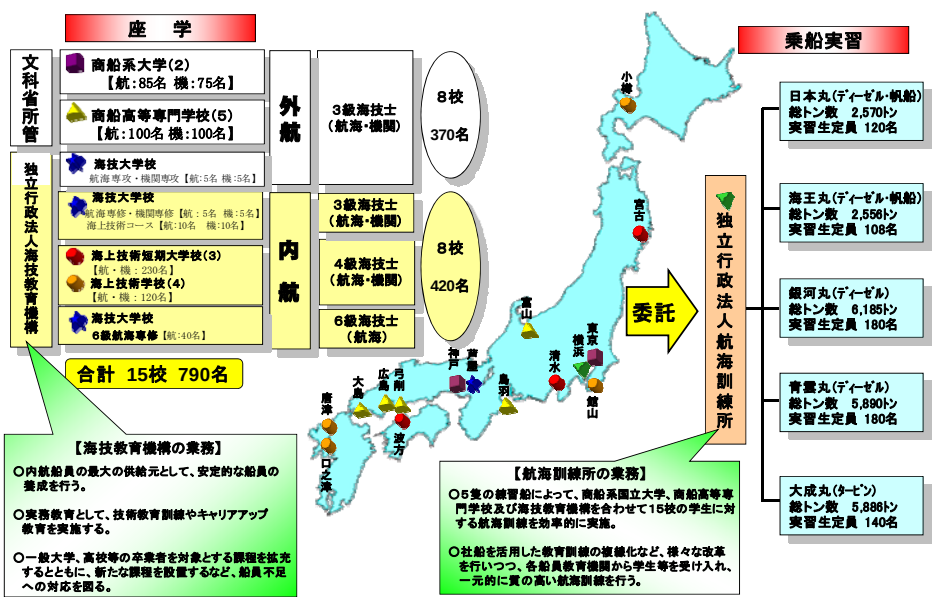
士資格を取得させるための教育（座学）のほか、海運会社のニーズに対応して、就労船員を対象とした上級の実務資格取得を目的とする教育や、シミュレータ等を活用して船舶機器の技術革新に対応した実務教育を実施している。

（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、外航、内航における船員供給源の多様化の進展、海運業界が船員教育に求めるニーズの変化（船員の資質・即戦力の強化）、実践的な教育・訓練を実施するための外航及び内航海運事業者の自社船舶による乗船訓練（社船実習）の導入など船員教育訓練を取り巻く情勢は大きく変化している。また、船員養成の効率的・効果的实施に向けて海運業界と船員教育・訓練機関それぞれの間において連携を強化すること、独立行政法人の効率的な運営の観点から自己収入や受益者負担を拡大することについて、独立行政法人改革の一環としての更なる取り組みが求められている。

こうした情勢の変化を踏まえ、国土交通省海事局においては、平成 23 年 5 月に有識者、船員教育・訓練機関、海運事業者、関係団体及び国（国土交通省、文部科学省）で構成する「船員（海技者）の確保・育成に関する検討会」を設置し、平成 24 年 3 月にその検討結果がとりまとめられた。この報告を踏まえ、次代を担う優秀な船員を効率的に確保・育成することを目的に、船員教育機関・海運業界をはじめとする関係機関との連携のもと、外航事業者における社船実習の拡大、内航事業者への社船実習の導入、内航用練習船における内航専門教育の実施などの方策に取り組むこととしている。また、平成 25 年 4 月の同検討会フォローアップ会議にて、検討会報告の進捗状況を報告し、必要な方策の実現に向けて引き続き取り組むことを確認した。

（詳細は第 1 部第 6 章「船員の確保・育成」参照）



図表Ⅱ－3－5 船員教育機関訓練機関の概要

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

平成 18 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、25 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、25 年 3 月 1 日に、ロ）については、25 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、我が国で条約が発効する日（26 年夏頃予定）となる。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：ポート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り組み体制、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177名配置し（24年度末定員）、船員法関連法令の遵守の徹底を図っている。

海上労働条約の概要

- ◆ これまでにILOにおいて定められた関連する条約等を整理・統合し、[グローバルスタンダードとして、船員の労働条件を改善](#)する
 - ◆ 条約の実効性を与えるために[旗国による検査](#)及び[寄港国検査（ポートステートコントロール）](#)を導入すること
- ことを目的として、[平成18年2月](#)採択。

改正船員法の概要

【船員の労働条件の改善】

- ✓ 雇入契約の締結に先立つ書面による労働条件の説明義務・契約成立時の書面の交付義務
 - ✓ 船内苦情処理手続の整備・当該手続を利用した船員に対する不利益取扱の禁止 等
- に関する法律改正を行うほか、船員の居住設備要件の改善等に係る制度改正を行う。

【法定検査】（旗国による検査）

- ▷ 一定の日本籍外航船に対し、条約の要件適合性を確認するための、国等による検査の受検義務
- ▷ 検査に合格した船舶に、[海上労働証書](#)を交付し、船内備置を義務付け

【寄港国検査】（ポートステートコントロール）

- ▷ 条約の締約国・非締約国の別を問わず、日本の港に寄港する外国籍船全てに対し、条約の要件適合性を確認するための検査を実施
- ▷ 検査の結果要件不適合が判明した際には、[軽微な場合は是正指導、重大な違反の場合は船舶の出港差止め等の強制措置](#)を実施

【条約の発効要件】[33%以上の商船船腹量](#)を有する[30ヶ国以上](#)の批准後1年で発効

平成21年2月6日、商船船腹量33%充足

平成24年8月20日、批准国数30ヶ国充足

[平成25年8月20日に発効](#)

図表Ⅱ－3－6 改正船員法の概要

（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 の者。行方不明、職務外を含む。）の発生率（千人率）は、昭和42年度当時では41.2であった。その後、昭和43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、平成23年度には約4分の1以下の10.5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）10.4は、全産業（2.1）と比較して高率となっており、林業（27.7）、鉱業（13.9）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13.4（平成22年度の発生率13.8）と非常に高い値を示している。

年(度)別		平成 23 年(度)	
死傷別 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	10.4	0.3
	一 般 船 舶	9.5	0.3
	漁 船	13.4	0.1
	そ の 他	6.2	0.4
陸上労働者	全 産 業	2.1	0.1
	林 業	27.7	0.5
	鉱 業	13.9	0.5
	港 湾 業	5.3	0.2
	陸上貨物取扱業	7.1	0.1

(単位：千人率)

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。

図Ⅱ－３－８ 死傷災害発生率の海陸比較

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 25 年度は、第 10 次船員災害基本計画の初年度であり、基本計画で策定した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取り組むほか、3 月に施行された海上労働条約に対応した船内安全衛生委員会の設置等改正船員法の周知指導等を行うこととしている。

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、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、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 61 社（外航 2 社、内航 25 社、旅客 17 社、その他 17 社）2 級 68 社（内航 34 社、旅客 15 社、その他 19 社）（平成 24 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組み

平成 25 年度より、第 10 次船員災害防止基本計画が開始されることに伴い、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、漁船等の中小船舶所有者を主とした船内向け自主改善活動の普及促進に取り組むこととしている。

なお、船内向け自主改善活動とは、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内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、家族も参加する「目に、耳に訴える」分かりやすい講習会の開催等により、船員をはじめとする家族も参加した安全意識の高揚を図ることとしている。

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、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

平成14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、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。第6回日・ASEAN

交通大臣会合(平成20年11月、フィリピン・マニラ)において、我が国が提唱した「アジア人船員国際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り、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以下のプロジェクトを推進することとなった。

(2) 乗船訓練環境促進プロジェクト

我が国の外航商船隊に乗り組む船員の74%を占めるフィリピン人船員は日本海運界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、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りアジア太平洋海事大学:MAAP(Maritime Academy of Asia and the Pacific)所有の練習船(T.S.Kapitan Felix OCA)の訓練体制を強化改善するプロジェクトを開始した。

平成24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2回フィリピンに派遣し(7月、10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。

平成25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。



T.S.Kapitan Felix OCA



船内にて集合写真

（３）開発途上国船員養成事業

若手船船職員志望者を対象とした開発途上国船員養成事業は平成 2 年度から 22 年度まで、国土交通省の補助事業として、（公財）日本船員雇用促進センター（SEC0J）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から合計 1,221 名の研修生を受け入れてきたが、平成 22 年度からは、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。

平成 24 年度には、フィリピン、インドネシア、ベトナム及びミャンマーの教官を 19 名招き、乗船研修（５週間）＋専門研修（５週間）のコース（計 10 週間）を実施した。平成 25 年度も、20 名の教官を招き、９月から 11 月にかけて研修を実施する予定である。

担当者からひとこと（船員教育者受入事業）



船員政策課 中村直哉

フィリピンには、現在、船員教育に携わる学校が公立、私立合わせて 100 校以上ありますが、船員教育を受けた者は、教育者になるよりも給料の高い外航船員に流れる風潮があり、船員としての経験が豊富な教育者が不足しています。この教育者不足は、フィリピンに限ったことではなく、他の開発途上国にも共通して言えることです。

フィリピンをはじめとする開発途上国の船員教育の質を向上させ優秀な船員を確保するためにも、研修生が日本の船員教育機関で学んだノウハウを是非自国において発揮されることを期待します。

昨年度は 7 月から 9 月にかけて、フィリピン、インドネシア、ベトナム及びミャンマーの 4 か国、計 19 名の船員教育者を受け入れました。

研修終了後、研修生に対して評価会及びアンケートを実施しており、一部ではありますが、研修を終えた方々の声を紹介させていただきます。

- 自国の練習船における訓練システムの改善点などがよく分かった。
- 実習生への教育手法がよく分かり、自身の能力の向上が図れた。
- 教え方や実習のグループサイズ等、多人数の教育方法について大変勉強になった。
- 実習生に作業させるにあたり、安全に注意を払う必要があることを強く感じた。また時として「危険な状況」が実習生にとって良い経験になると感じた。
- 教育の質に妥協しなくなった。常に教育のプロであることを誇りに思うようになった。
- 研修で得た教育手法・知識、教材を講義に取り入れている。

中には、次のようなちょっと変わった感想もありました。

- 練習船で幹部クラスが、食後、事務部に「ごちそうさまでした」と声を掛けている姿や、毎朝実習生と一緒に体操している姿に感銘を受けた。

今年度も優秀な船員教育者、ひいては優秀な船員を輩出するために同様の研修を実施します。また各国に調査員を派遣し、現地派遣機関の研修に対する評価や研修成果の反映状況を調査する予定としており、皮切りとして今年はミャンマー及びフィリピンの現地調査を行い、今後の事業に役立てたいと考えております。

現在、ミャンマーは経済発展が著しく、船員分野においても秘められたポテンシャルを十分に持つ国だと思えます。