

国土交通政策研究所 第175回政策課題勉強会 概要

日時：平成27年4月15日（水）12時30分～14時00分

講師：流通科学大学 商学部経営学科 李 志明 准教授

テーマ：韓国の内航海運における外国人船員雇用制度

1. はじめに

日本では船員不足が指摘されているが、韓国においても同様に船員が不足しており、2004年から、内航船において外国人船員の雇用を開始している。

新しい制度を導入するに至った背景として、韓国の内航海運産業の現状を紹介するとともに、内航海運産業、船員育成の観点においてそれぞれ日韓の比較を行った上で、雇用制度の内容、導入後の状況等を紹介する。

2. 韓国の内航海運産業の現状など＜資料についての説明＞（詳細は配布資料参照）

（1）韓国の内航海運産業の現状

韓国の国内輸送量は、97年の通貨危機により一時的な下落は生じているものの、1991年は4億トン、2011年では9億トンと、全体として増加傾向にある。内航輸送量については、1991年の8千万トンからは増加しているものの、97年の1.5億トンをピークに減少しており、輸送分担率も23%をピークに15%に下落している。

内航貨物運送事業者数については、94年時点で400社程度だったものが、99年以降に急激に増加している。これは、韓国の規制緩和（許可制から登録制への転換）によるものである。内航船舶数についても、同じく規制緩和により、1999年から2000年にかけて、2倍程度の増加が生じている。一方で、トン数については、急激な変化はみられず、緩やかな増加となっている。これは、小規模な船舶の登録が増加したためである。許可制から登録制への転換により、艀船/曳引船は、2013年末現在で総事業者数の半分以上を占めており、韓国の内航海運の特徴の一つといえる。

韓国人全体の船員数についても急激な変化がみとれる。1980年代は12万人程度であったが、2000年代に入ってから4万人台まで減少している。

韓国は1970年代から80年代にかけて、高度経済成長を遂げており、例えば中東の建設現場など、海外で就労し、外貨を獲得することが推奨され、海就船や、漁船の船員数が船員全体の大半を占めていた。しかし、1988年、ソウルオリンピックによる経済成長を期に、日本でいうところの「3K」産業への就業を若者が忌避する風潮が起こり、特に海就船及び漁船の船員数が大幅に減少した。内航船員については、1986年と2012年を比較すると船員数はむしろ増加しているが、職種別の人数に注目すると、職員数は増加傾向にあるものの、部員数は減少を続けており、部員の確保が課題となっている。また、船員全体の高齢

化が進んでおり、特に内航船においては、2010 年時点で職員の約 74%、部員の約 83%が 50 歳代以上となっている。

更に、待遇面において外航船員と内航船員の比較を行うと、内航船員の月給が外航船員の月給の 6 割程度であり、増加率においても外航船員が 110%の増加(2000 年－2013 年比)が見られる一方、内航船員については、90%の増加にとどまっている。非課税所得においては、約 10 倍の開きがあり、内航船員への就業について、若者が魅力を感じづらい状況といえる。

(2) 内航海運産業の日韓比較

内航輸送量について比較すると、2013 年時点で日本が 1673 億トンキロ、韓国が 252 億トンキロである。内航の平均輸送距離については、日本が 504 キロであるのに対して、韓国は 221 キロと非常に短距離であり、輸送手段としてトラックが競合となるような状況である。また、内航運送事業者数を見てみると、輸送量が少ない韓国のほうが、事業者数が上回っている。

内航船員の年齢について比較すると、日本も部員のうち 50 代以上が約 50%を占めており、高齢化が問題となつてはいるが、韓国は約 80%を占めており、より深刻である。

また、教育制度について比較を行うと、日本は海上技術学校、海上技術短期大学のいずれにおいても一定程度の学生負担が生じるものの、卒業生の内航乗船率は 2011 年時点で定員の約 67%となっている。韓国においては、海事高校においては授業料に加え、教科書代、被服代等の諸経費を国費で支援している一方で、卒業生の内航乗船率は 2007 年時点で約 12%と、決して高い状況ではない。

(3) 韓国国内における外国人船員の雇用制度

こうした背景から、法定の船員数を確保するため、10 年以上の検討・調整を経て、2004 年に滞留資格「内航船員」が新設、所定のビザを有する外国人船員の雇用が認められるようになった。

1993 年には外国人産業研修生 500 名の受入が労使合意され、政府への要請が行われており、1997 年に 300 名までの受入が決定したが、通貨危機による影響でいったん受入が保留となった。2003 年 12 月に外国人勤労者の雇用等に関する法律が制定されたが、船員は対象外であったため、産業研修生の要請が再度行われたものの、これは棄却され、正式な雇用を可能とするために 2004 年 8 月に滞留資格が新設されることとなった。

就業可能な外国人には一定の要件が設けられている。職員ではなく部員であること、原則 20 歳～45 歳であること、就業上限 1 年、等である。送出国はまずミャンマー、中国（漢族に限る）、さらにインドネシアが対象となっている。また、雇用主にも要件が設けられている。韓国海運組合の会員社である内航旅客運送事業者、内航貨物運送事業者であること、総乗船員数に応じた乗船可能な外国人船員数の上限、等である。

外国人船員の賃金は、労使との団体交渉により決定される。韓国人船員のそれと比較すると大きな開きがあるが、時間外勤務手当が新設されるなど、差を少なくしていこうとい

う動きが出ている。

外国人船員数は順調に増加しており、2013 年時点で、全船員数の 3 割を占めるような状況である。甲板手が最も多く（約 66%）、また、年齢も 20～29 歳の船員が半数と、若者層の雇用が進んでいる。送出国及び管理会社の徹底した管理（無断離脱時の罰則：二年間乗船禁止、旅券没収など）により無断離脱率は極めて低く、雇用主側の満足度も高い。

雇用主側からは送出国の拡大を要請する声が上がっているが、異文化の吸収や、人権問題、事件が発生した場合の社会問題化リスクなど、課題も多い。

3. おわりに

本日は、客観的な視点で、制度の概要を説明した。日本でも韓国と同様に船員数不足の課題を抱えていると思うが、解決策の検討にあたり、参考となれば幸いである。

～質疑応答～

< 問 1 >

制度を導入した経緯についてだが、内航船において実際に外国人船員の乗船が開始されたのは 2004 年からという認識でよいか。

< 答 1 >

その認識で相違ない。

< 問 2 >

韓国ではカボタージュ規制が設けられているが、外国人船員の雇用について、労働組合からの反対等、問題等は生じなかったのか。制度制定の背後には、例えば「カボタージュ規制自体を無くせ」、といった外圧があったのか。

< 答 2 >

カボタージュについては船員に規制は設けられておらず、特に問題は起きていない。「韓国人の雇用機会を奪うのでは」、という議論はあったが、そもそも船員のなり手自体が不足していたこともあり、大きな問題とはならなかった。外圧については、認識している限りではない。

< 問 3 >

外国人船員の無断離脱はないとのことだが、定着率、契約更新率はどの程度か。

< 答 3 >

具体的なデータは持ち合わせていないが、少なくとも「2・3 年契約を継続している」、という話を聞いている。

< 問 4 >

制度導入に至るまでに、労働組合からかなりの抵抗があったのではないか。

< 答 4 >

外国人船員も組合費を負担することになっているので、労働組合も「組織維持のた

めにはやむを得ない」という姿勢で、政府と労働組合が協力して制度制定に進んでいった。

<問5>

外国人船員の生活環境はどのようなものか。基本的に船上で生活し、休暇になると自国に帰る、あるいは家などを借りて生活しているのか。

<答5>

基本的には船上で生活している。入国から乗船までの間等は、ホテル等の宿泊施設を利用している。この場合、費用は船主が負担している。

<問6>

キャリア制度についての質問だが、部員経験を経て職員（海技士）になる、ということだとすると、将来的に韓国人の職員数が不足していくのではないか。

<答6>

船主としては外国人の職員についても容認姿勢を示しているが、政府は自国民であることが望ましいと考えており、船員確保に向けて、例えば、「複数年の乗船経験により兵役を免除」、といった施策を行っているが、待遇面で優れる外航船での勤務を希望する人が多く、苦慮している。

<問7>

日本では海技士になるために、一定の乗船経験が必要であり、部員からキャリアをスタートするが、韓国ではどうか。

<答7>

海技士職として採用された船員は、新入社員教育として部員の業務を行い、必要な経験を得た上で、海技士職に配属される。

<問8>

職員の高齢化に対して、若年層の人材の供給が間に合うか。間に合わない場合、どのような対策が検討されているのか。将来的に、内航船で外国人が職員の業務を行うことを想定した準備が進められているか。

<答8>

海技士育成を目的とした専門機関である海洋水産研修院において、国籍、年齢を問わず、韓国語を用いて行われる所定の試験に合格した者に海技士資格を認定している。外航船においては、外国人が試験を合格した事例を契機に、外国人に対しての資格認定を行う仕組みが整備されているが、内航船については今のところそうした対応は行われていない。外国人が職員の業務を行うためには、長期の議論が必要だと思われる。

<問9>

韓国の世論の反応について伺いたい。内航海運の問題についてどの程度認識されているか。また、外国人船員の雇用についてはどうか。

<答9>

世間一般としては、内航海運の問題に対する認知度は低い。また、外国人の雇用に関しては、外国人労働者によるトラブルが社会問題化するなど、船員に限らず、必ずしも歓迎されている訳ではない。

<問 1 0 >

韓国人船員と、外国人船員との給与の違いについて伺いたい。日本では「同一労働には同一賃金を」といった考えに基づき、賃金格差があまりに大きい場合は問題となり得るが、韓国ではどうか。

<答 1 0 >

国籍による賃金差は、許容されている。一方で、韓国人の最低賃金と、外国人の最低賃金の差をなるべく縮めていこう、という動きもある。

以上