

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。

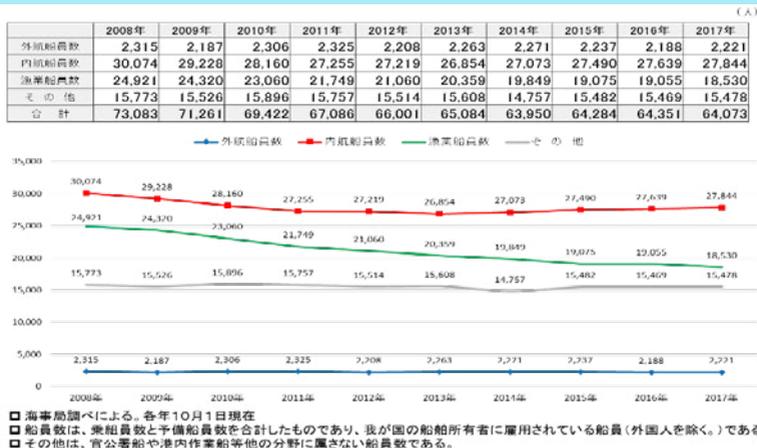
(2) 船員数等の動向

我が国の船員数（外国人船員を除き、予備船員を含む）は、2017年の船員数は64,073人であり、前年に比べ、278人、率にして0.4%の減少となっている。（図表Ⅱ-3-1）

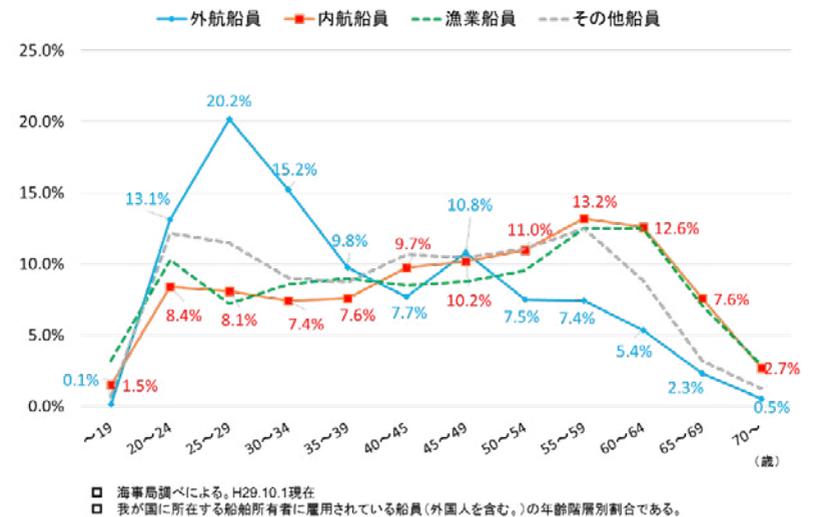
分野別船員数は、漁業を除き、ほぼ横ばいで推移している。

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-3-1 我が国の船員数の推移（過去10年）



図表Ⅱ-3-2 我が国船員の分野別年齢構成



(3) 船員の雇用対策

① 船員職業紹介

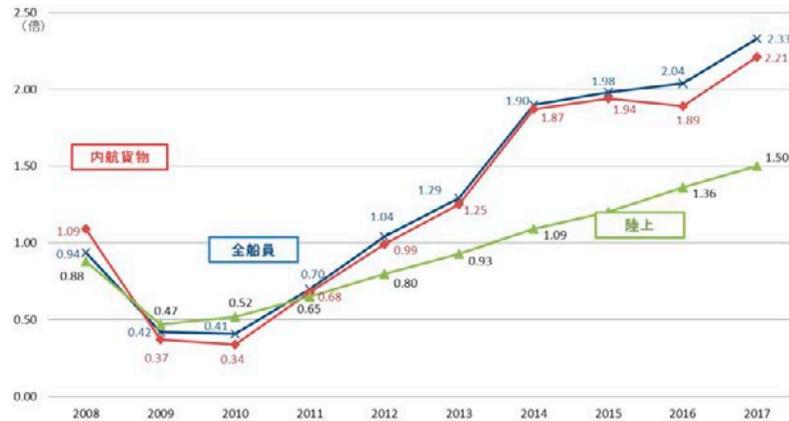
船員の職業紹介については、一般の労働者を対象とした職業安定法に基づく厚生労働省のハローワークとは別に、船員職業安定法に基づき、地方運輸局の船員職業安定窓口が行っている。

船員職業紹介状況の推移を見ると（図表Ⅱ-3-3）、有効求人数が近年やや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。

2017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280事業者と1,429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、当該事業を行うために、国土交通大臣の許可を受けて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。

許可を受けた事業者は、2018年4月1日現在、329事業者であり、2016年度に船員派遣された船員は、延べ973人(対前年度比10.9%減)であった。

近年、特に内航では半数以上の事業者が派遣船員等の活用に必要な船員確保を図っている状況からも、2017年9月に当該制度の活用を促進するため許可基準の見直しを行ったところであり、当該制度の活用が一層期待される。

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」(2018年5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、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、学校と練習船の教材の統一、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



機関実習の様子

(2) 海事広報の推進及び人材の確保

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・強化することによって、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。

・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、大型練習船の一般公開を実施し、練習船に対する一般の方々の理解・関心を深めることに繋げている。また、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、練習船や船員教育に対する興味・関心を高めるよう努めている他、船員という職業への理解増進及び学校における海洋教育の推進を目的に、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。

・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や体験入学を年複数回開催している。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、小型練習船を使用した乗船体験等、実際の教育内容に触れる機会を設け、海・船に対する興味・関心を醸成することによって船員教育機関の普及を図り、将来、我が国の海運の担い手となる生徒・学生の募集活動に努めている。



大型練習船一般公開の様子

<オープンキャンパスの様子>



操船シミュレータによる操船体験



校内練習船による乗船体験

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11月18日施行）

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）

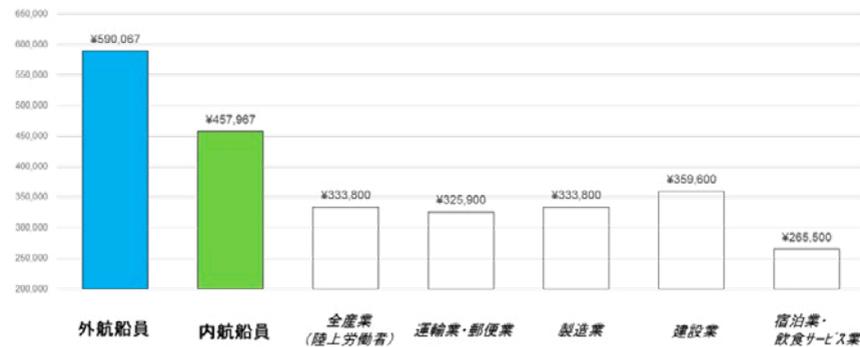
海上労働証書を更新すべく検査に合格した船舶であって、既存証書の有効期間が満了する日までに新証書の交付を受け、船内に備置できないと認められるものは、既存証書の有効期間を5箇月を超えない期間延長できることとした。

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



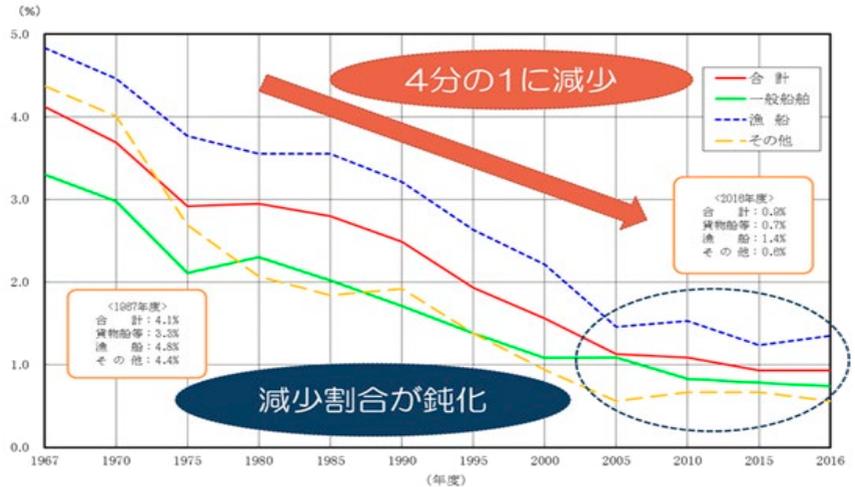
○ 船員労働統計及び賃金基本構造統計の平成29年6月分のきまって支給する現金給与額により総合政策局作成
 注: 船員(商船)の賃金額は、船員労働統計(定期払いを要する報酬(基本給や家族手当等)、時間外勤務(超過勤務や夜間割増))及び航海日当の数値である。
 陸上労働者の賃金額は、賃金基本構造統計(きまって支給する現金給与額の企業規模(10人以上))の数値である。
 船員(商船)は、外航船船員及び内航船船員に乗り組む全ての「船長、職員、部員」の計の数値を用いている。
 陸上労働者は、常用労働者のうち短時間労働者を除いた一般労働者の集計結果を用いている。

(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日以上の方。行方不明、職務外を含む。)の発生率(百分率)は、1967年度当時では4.1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、2016年度には約4分の1以下の0.9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)0.85は、全産業(0.22)と比較して高率となっており、林業(3.12)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1.78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

業種別		2016年(度)	
		職務上休業 4日以上	職務上死亡
船員	全船種	0.85	0.021
	貨物船等	0.65	0.018
	漁船	1.78	0.029
	その他	0.49	0.014
陸上労働者	全産業	0.22	0.002
	鉱業	0.92	0.035
	建設業	0.45	0.009
	運輸業	0.63	0.004
	陸上貨物運輸事業	0.82	0.006
	林業	3.12	0.082

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。

2018年度は、第11次船員災害防止基本計画の初年度にあたり、第10次船員災害防止基本計画の主要な政策を引き続き継続し、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他、労働時間、労働負荷の軽減による安全で魅力ある職場づくりやパワーハラスメントの防止とメンタルヘルスの確保対策に取り組むこととしている。

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92者（外航2社、内航36社、旅客船23社、その他31社）2級40社（内航20社、旅客船8社、その他12社）（2017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、船員の安全や労働環境の向上等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・労働環境取組大賞として選定し公表しており、2017年度には、大賞1者及び特別賞2者を選定し表彰した。

③ 船員災害防止のための今後の取組

2018年度より、第11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、2018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、2018年3月現在、世界の船腹量の91%を占める86カ国が批准している。

「2006年の海上の労働に関する条約」については、2018年4月23日（月）～27日（金）の間、ILO本部にて第3回特別三者委員会会合が開催され、船員が海賊に拘束された場合の拘束期間中の雇用契約継続及び賃金継続支払いに関する条約規範改正提案について議論が行われ、合意された。

(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、下記のとおり船員分野の国際協力を積極的に行っている。

●開発途上国船員教育者養成事業

2010年度より、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」として毎年10～20名程度の船員教育者の受け入れを行い、乗船研修（約1ヶ月間）＋専門研修（約1ヶ月間）の研修課程（計約2ヶ月間）を実施している。



研修の様子



研修の様子

教育者を対象に研修を実施しており、今後も、引き続き事業を実施する。

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は、他国と比べてより高度な研修内容としている。

2017年度については、フィリピン、インドネシア、ベトナム、ミャンマーからの13名の船員