

平成29年度内航船員教育関係者連絡会議 議事概要

1. 開催日時 平成30年2月27日(火) 13:30~15:30

2. 開催場所 東京都千代田区平河町2-6-4
海運ビル3階 301会議室

3. 現状報告及び意見交換の概要

以下のとおり、独立行政法人海技教育機構、日本内航海運組合総連合会及び一般社団法人日本旅客船協会から、船員教育及び海運業界の現状についての報告があり、「船員に対する安全教育と育成への取り組みについて」というタイトルでの基調講演を基に意見交換が行われた。

(1) 船員教育の現状について(独立行政法人海技教育機構)

今年度の求人状況については、海上関連企業からの求人数が若干増加しており、2月1日現在で対前年比101.2%となっている。特に、「内航三団体」及び「旅客船協会等」からの求人が増加しており、それぞれの対前年比で123.3%、122.1%となっている。本科、専修科及び海技大学の就職内定率は、2月1日現在で95.6%となっており、昨年度並であるが、(独)海技教育機構の海事関連企業への就職率95%以上という目標値を上回っている。

本科及び専修科の応募状況については、少子化等の影響により、本科及び専修科の応募者が、若干減少傾向にある。

(2) 海運業界の現状について(業界)

① 日本内航海運組合総連合会

2017年の内航船による輸送実績について、貨物船は対前年比で4%程度増加しているが、油送船は対前年比2%程度減少している。

内航船員新規就業者数の現状は、これまでの取り組みにより、海上技術学校、水産高校等の卒業生を中心に、内航への就職は増加傾向にある。

教育機関別の内航就職者数では、水産系の高等学校からの採用が増加傾向にある。

内航船員の確保・育成に関する日本内航海運組合総連合会としての取り組みは、以下のとおりである。船員の安定的確保のための施策として、「船員計画雇用促進事業」、「若年船員OJT助成制度」、「内航船乗船体験制度」、「内航船員育成奨学基金」、「船員教育機関等への学生募集のための広報活動支援」等に取り組んでいる。また、船員教育の充実のための施策として、「社船実習制度の促進」、「一般若年者から内航船員への就職の支援」等に取り組んでいる。

② 一般社団法人日本旅客船協会

旅客船業界の事業者数は、ほとんど横ばい傾向であるが、旅客輸送実績はピーク時から比べると45%程度まで減少している。フェリー事業者数は、ほとんど横ばいであり、乗用車等の航走実績は、ピーク時に比べ46%程度まで減少している。

輸送量の推移では、東京湾アクアライン開通や明石海峡大橋の使用開始等の影響、高速料金の全車種深夜5割引の影響、燃料高騰の影響を受け、輸送量はその都度大幅に減少している。

離島航路事業では、船員の確保が困難になっていること、経営者の後継者問題、離島の人口減少及び高齢化が本土を上回る速度で進行していること、輸送力の限界等の問題点が顕在化しつつある。

旅客船の船齢はここ20年ほどの間に高齢化が急速に進んでおり、平成28年4月現在で船齢14年以上の船舶の占める割合は79%に達している。船齢の高齢化が進んでいるのは、旅客船の半数を占める5トン以上20トン未満の小型船であり、小型旅客船の多くは一日の稼働時間が比較的短く、船体の負荷が比較的軽いことから、長期にわたって使用される傾向にある。

旅客船は総じて比較的労働条件に恵まれていることから、内航貨物船に比べれば船員の確保面で恵まれているが、フェリー・旅客船業界でも次第に船員不足を訴える事業者が増えてきており、平成29年度のアンケート調査によれば、約7割の会社が「不足している」又は「5年以内に不足する」と回答している。

(3) 船員教育に対する意見交換

① 講演の概要

題目：「船員に対する安全教育と育成への取り組みについて」

(後藤 大祐 日鉄住金物流株式会社 執行役員 内航海運本部長)

日鉄住金物流グループは、海上輸送、港湾物流、陸上輸送、製鉄所構内輸送などにおいて、長年培ってきた技術力とソリューション提案力を活かし、お客様に満足していただける安全・安心な物流サービスを提供しています。

当社での直近10年の事故発生度数率(事故件数/航海数)の推移は、減少傾向にある。平成29年の事故災害の発生状況は、事故度数率が0.121%であるが、労働災害が5件、海難事故が5件、設備事故4件等16件発生しており、保護具を付けずに作業中に災害に遭う等の初歩的なミスによる災害も発生している。

当社では、海難事故防止の一環として「居眠り防止器」を運航船全船に設置、海上漏油事故を受け、危急ビルジラインへのインターロック・警報装置を全船舶に設置、運航船乗組員に対するレーダー情報解析講習の実施、ハッチカバー潮濡れハード対策のための特殊シールの開発・装備の実施、漏油対策工事として甲板上のスカッパー封鎖用の特殊栓である「SKプラグ」の配布、船長研修会の開催等安全施策を長年に渡って実施してきており、その成果が事故発生度数の減少傾向に繋がっているものと考えている。また、平成29年には、法令上適用除外となっている船舶を含め、当社運航船150隻を対象として、「AIS」と「電子海図」の搭載を義務付け、未搭載船は3~4隻となっている。

船員等に対する安全に関する教育としては、BRM訓練の年2回実施、若手船員へのレーダー講習、ドック入渠時における安全指導、社船員の陸上研修、新規備船時の安全

教育・事項発生時の船主、船員への安全教育、海事船専門家による「添乗指導」、「船長研修会」、「若手（経験の浅い者）研修会」の実施等に取り組んでいる。

産業別労働者の年齢構成で50歳以上の割合は、全産業が38%に対し内航は54%と高齢化が進行しており、高齢化の構造的な問題への対処としては、船員確保育成が必要であり、同時並行的に省力化や居住環境改善の検討も必要である。当社運航船における50歳以上の船員の割合は、業界並みの64%（平均52歳）であり、当社も船員年齢高齢化への対応が急務となっている。一方、社船・準社船における50歳以上の割合は、37%（平均45歳）と業界・支配下船に比して若くなっている。

当社の運航船は、499型及び199型が主力となっており、少人数の乗組員での運航であり、若い船員を育てるための指導員や船室を確保することが難しい状況である。また、(独)海技教育機構の卒業生が、当社運航船に就職することを期待できない状況であることから、船員の確保・育成のための検討会を立ち上げた。当社船主で30～50歳までの若手船主（世代交代）を集め、船員の確保・育成に関わる現場で起こっていることの報告や育成に関する課題の認識等々検討中である。

- ② 出席者から「独法の統合により、練習船で使用していた資料を座学でも活用し安全教育に力を入れている。」、「練習船に派遣された内航経験者のアドバイザーからの意見を取り入れ、コミュニケーション、安全に対する意識付け、図面を見て作業ができることを重点テーマとして取り入れている。」、「船員の確保・育成にあたっては、法令等の改正が必要であるが、労働環境の改善等に取り組むことも必要ではないか。」、「安全教育のために社船実習制度（OJT）利用することも大切である。」、「船員の育成のため、海洋共育センターの実習生を練習船で受け入れ、1ヶ月の導入訓練を実施している。」等の意見があった。

(4) その他： 特になし。

出席者名簿

〔内航船社〕

伊川 重夫	オーシャントランス株式会社 取締役
立石 尚登	NSユナイテッド内航海運株式会社 取締役総務部長
高橋 洋一	昭和日タンマリタイム株式会社 代表取締役社長

〔関係団体〕

岩瀬恵一郎	一般社団法人日本旅客船協会 労海務部長
山本 廣	船主団体内航労務協会 専務理事
平岡 英彦	全日本海員組合 国内局長
(代理出席)	国内部部長補 住 成信

〔教育機関〕

船津 利孝	独立行政法人海技教育機構 学校教育部長
飯島 伸雄	独立行政法人海技教育機構 航海訓練部長

〔講師〕

後藤 大祐	日鉄住金物流株式会社 執行役員 内航海運本部長
-------	-------------------------

〔オブザーバー〕

村松 智司	国土交通省海事局海技・振興課 船員教育室長
田中 俊弘	一般社団法人日本船主協会 常務理事
(代理出席)	海務部係長 淀川 亮彦

〔事務局〕

中西 基員	公益財団法人海技教育財団 理事長
-------	------------------