

II. 旅客船における船員雇用動向及び 移動状態に関する調査研究

目 次

はじめに	29
第1部 事業者に対する調査	29
A 調査の概要	29
B 会社と地域のことについて	32
C 使用船舶とその船員配乗について	32
D 自社船員について	35
E 最近の船員の需要状況について	39
F 船員の募集、定着について	40
G 船員雇用の今後について	42
H 環境の変化の見通し	43
I まとめ(要約)	45
第2部 船員に対する調査	47
A 調査の概要	47
B あなた自信のことについて	49
C 職業の選択について	52
D 雇用状況について	53
E 職業の評価について	57
F 新人とその補充について	58
G 今後の職業生活について	61
H 自由記入意見	64
I まとめ(要約)	64

はじめに

日本海運の中であって旅客船は生活航路や観光航路などで重要な役割を果たしているが、近年次第に船員不足が見られつつある。その一方で、本州四国連絡橋なども開通によって、雇用調整に迫られてもいる。そこで、今後の

船員の雇用対策、中でも船員の確保・育成、配置転換等の対策に資するため、旅客船業を営む事業者における船員の雇用及び移動状況に関する実態を把握し、その検討の基礎資料とする。

第1部 事業者に対する調査

A 調査の概要

1 調査の目的

調査目的の一環として、運航状況、雇用状態、船員の需給状況、雇用対策、経営計画等について調査することにある。

2 調査対象

旅客船事業者の全数を対象にしようとしたが、(社)日本旅客船協会編「日本の旅客船」の事業者数898社のうち住所が判明している、同協会の全正会員 690社(平成6年8月末現在)を対象とした。

3 調査方法

調査票を上記対象事業者に郵送し、各責任者が記入した調査票を弊所まで返送させた。

4 調査票の配布・回収状況と有効資料

有効資料の回収数、回収率は全体で372通、53.9%となった。回収は、事業規模の大きい事業者にやや偏重したものと思われる。回収にあたっては、対象者に粗品を用意した。

5 事業者及び個人属性の区分

調査票の集計分析に当たっては、以下の区分(その一部を表側の略号として使用)を用い

て行なった。

事業者及び個人属性の区分

1) 所属運輸局(事業者が所属する局)

北海道 神戸 東北
 中国 新潟 四国
 関東 九州 中部
 沖縄 近畿

2) 主な業種(運航航路)

長距離航路 観光遊覧航路
 業務生活航路 河川湖沼航路
 港内通船航路 その他

3) 主な船種

大型フェリー(1,000総トン以上)
 中小型フェリー(1,000総トン未満)

高速艇(水中翼船を含む)

旅客船(貨客船を含む)

その他

4) 職 種

甲板部職員 乗組員関係司厨部員
 機関部職員 旅客食調理司厨部員
 通信部職員 旅客サービス司厨部員
 事務部職員 その他司厨部員
 甲板部員 その他機関部員

6 事業者属性間の主要な対応関係

(別表1,2,3)

事業者属性間の主要な対応関係は、次の通りである。

所属運輸局	主な業種(航路)	主な船種	船員規模(合計自社船員)
北海道事業者	観光遊覧	旅客船	— 10人
東北事業者	観光遊覧	旅客船	11— 50人
新潟事業者	観光遊覧	旅客船	— 5人
関東事業者	観光遊覧	旅客船	11— 50人
中部事業者	観光遊覧	旅客船	6— 50人
近畿事業者	業務生活	旅客船	11— 50人
神戸事業者	業務生活	旅客船	21— 人
中国事業者	業務生活	中小型フェリー・旅客船	
四国事業者	業務生活	中小型フェリー・旅客船	11—100人
九州事業者	業務生活	旅客船	
沖縄事業者	業務生活		11— 50人
	長距離	大型フェリー	21— 人
	観光遊覧	旅客船	
	業務生活	旅客船・中小型フェリー	7— 50人
	河川湖沼	旅客船	21— 50人
	港内通船	旅客船	
		大型フェリー	21— 人
		中小型フェリー	7—100人
		高速艇	11— 50人

別表1	運航航路						主要船種					合計	実数
	長距離	観光遊覧	業務生活	河川湖沼	港内通船	その他	大型フェリー	中小型フェリー	高速艇	旅客船	その他		
所属運輸局													
北海道		72.7	9.1		18.2		9.1			90.9		100.0	11
東北	3.3	53.3	33.3		10.0		3.3		3.3	93.3		100.0	30
新潟		75.0	16.7	8.3					8.3	91.7		100.0	12
関東	17.2	44.8	13.8	3.4	17.2	3.4	17.2		3.4	75.9	3.4	100.0	29
中部		53.3	26.7	3.3	16.7		3.3	3.3	6.7	86.7		100.0	30
近畿	17.4	43.5	17.4	4.3	17.4		21.7		13.0	65.2		100.0	23
神戸	11.8	17.6	58.8		5.9	5.9	29.4	5.9	17.6	47.1		100.0	17
中国	2.7	10.8	83.8		2.7		4.1	44.6	6.8	44.6		100.0	74
四国	12.8	10.6	76.6				12.8	44.7	4.3	38.3		100.0	47
九州	8.0	28.7	55.2		8.0		8.0	19.5	6.9	63.2	2.3	100.0	87
沖縄	8.3	16.7	75.0					41.7	25.0	33.3		100.0	12
合計	7.5	30.9	52.2	1.1	7.8	.5	9.1	21.0	7.3	61.8	.8	100.0	372

別表2	合計自社船員								合計	実数
	1~2	3~5	6~10	11~20	21~50	51~100	101以上	無回答		
所属運輸局										
北海道	18.2		36.4	9.1	18.2	9.1		9.1	100.0	11
東北	6.7	20.0	23.3	20.0	16.7	3.3	3.3	6.7	100.0	30
新潟		58.3	25.0	8.3				8.3	100.0	12
関東	3.4	6.9	20.7	13.8	27.6	10.3	10.3	6.9	100.0	29
中部	13.3	10.0	30.0	10.0	20.0	3.3		13.3	100.0	30
近畿	4.3	26.1	13.0	17.4	13.0	4.3	17.4	4.3	100.0	23
神戸		17.6	17.6	5.9	23.5	5.9	17.6	11.8	100.0	17
中国	12.2	28.4	18.9	16.2	12.2	5.4	4.1	2.7	100.0	74
四国	6.4	23.4	17.0	14.9	12.8	14.9	4.3	6.4	100.0	47
九州	20.7	24.1	25.3	11.5	8.0	4.6	3.4	2.3	100.0	87
沖縄		16.7	16.7	33.3	25.0			8.3	100.0	12
運航航路										
長距離				7.1	21.4	32.1	35.7	3.6	100.0	28
観光遊覧	17.4	21.7	26.1	12.2	13.0	1.7	1.7	6.1	100.0	115
業務生活	9.3	24.7	21.1	17.0	13.9	5.7	3.6	4.6	100.0	194
河川湖沼		25.0			50.0			25.0	100.0	4
港内通船	6.9	27.6	34.5	10.3	6.9	3.4		10.3	100.0	29
その他				50.0	50.0				100.0	2
主要船種										
大型フェリー					17.6	38.2	38.2	5.9	100.0	34
中小型フェリー		16.7	24.4	26.9	17.9	7.7	5.1	1.3	100.0	78
高速艇	3.7	14.8	11.1	18.5	40.7	7.4		3.7	100.0	27
旅客船	16.5	28.3	25.7	11.3	9.1	.9	.9	7.4	100.0	230
その他	33.3			33.3	33.3				100.0	3
合計	10.4	22.0	21.8	14.2	14.2	6.2	5.1	5.6	100.0	372

(注：集計表における単位は、%、者、人、隻である。)

別表3	主要船種					合計	実数
	大型フェリー	中小型フェリー	高速艇	旅客船	その他		
運航航路							
長距離	89.3				10.7	100.0	28
観光遊覧			5.2		93.9	100.0	115
業務生活	4.6	40.2	9.8		44.8	100.0	194
河川湖沼					75.0	100.0	4
港内通船			3.4		96.6	100.0	29
その他			50.0		50.0	100.0	2
合計	9.1	21.0	7.3		61.8	100.0	372

B 会社と地域のことについて

1 創業時期(略,表略)

2 事業内容(表1)

旅客船専業47.0%、他事業兼業27.2%、旅客船は副業22.3%となっている。航路(主な業種)別では、業務生活は旅客船専業が高い。

3 保有自社船(表略)

保有自社船は、合計1,285隻となり、自社船を持つ365事業者98.1%の1者当たりの平均保有隻数は、3.5隻となっている。保有隻数階級別の事業者の構成では、1隻32.1%、2隻27.1%、3隻14.5%(無回答は除いている、以下同様)と、3隻までの事業者が4分の3近くを占める。

4 船員の所得水準(表略)

船舶の寄港地や船員の居住地において、船員は収入面で恵まれた職業だと思うか、との設問では、恵まれている51.3%、どちらとも言えない36.3%、恵まれていない9.7%となった。

C 使用船舶とその船員配乗について

5 使用船舶(表略)

使用船舶のうち自社船は、合計1,160隻で、自社船を使用する364者97.8%の平均は3.2隻となり、隻数階級別の事業者の構成は、1隻33.9%、2隻26.6%、3隻12.6%、4隻7.3%、6-7隻6.7%、5隻4.3%、8-10隻と11隻以上3.2%とやはり少ない隻数ほど高い比率になっている。また、他社船は合計79隻で、他社船を使用する事業者は、34者9.1%となっている。

6 船員配乗船舶数と乗組員数(表2,3)

船員の配乗を行っている自社船(配乗自社船)は、合計1,148隻で、この船舶のある360者96.8%の平均は3.2隻となり、配乗隻数別事業者の分布は、1隻33.1%、2隻26.3%、3隻12.6%、4隻7.5%、6-7隻6.2%、5隻4.6%、8-10隻3.5%、11隻以上3.0%となり、使用船と近似関係になるようである。

配乗を行っている自社船の乗組員は、合計8,047人で、この乗組員のいるのは359者96.5%となっている。乗組員数別の事業者分布は11-20人が14.5%、21-51人が13.6%とやや高いものの、平均的なものとなっており、1隻の平均乗組員数は7.1人となった。

また、配乗を行っている他社船の合計は44隻、その事業者の合計は24者6.5%となっている。配乗を行って他社船の乗組員229人

表1	事業のあり方				合計	実数
	旅客船専業	他事業兼業	旅客船は副業	無回答		
所属運輸局						
北海道	18.2	54.5	18.2	9.1	100.0	11
東北	43.3	16.7	33.3	6.7	100.0	30
新潟	50.0	41.7	8.3		100.0	12
関東	37.9	44.8	17.2		100.0	29
中部	26.7	36.7	33.3	3.3	100.0	30
近畿	39.1	34.8	26.1		100.0	23
神戸	52.9	17.6	17.6	11.8	100.0	17
中国	54.1	27.0	14.9	4.1	100.0	74
四国	57.4	23.4	17.0	2.1	100.0	47
九州	46.0	20.7	29.9	3.4	100.0	87
沖縄	83.3	8.3	8.3		100.0	12
運航航路						
長距離	39.3	42.9	10.7	7.1	100.0	28
観光遊覧	34.8	34.8	26.1	4.3	100.0	115
業務生活	60.8	18.0	18.0	3.1	100.0	194
河川湖沼	25.0	25.0	50.0		100.0	4
港内通船	13.8	41.4	44.8		100.0	29
その他	50.0	50.0			100.0	2

表2	配乗自社船数									合計	実数
	1	2	3	4	5	6~7	8~10	11以上	無回答		
運航航路											
長距離	32.1	17.9	14.3	10.7	3.6	3.6	10.7	7.1		100.0	28
観光遊覧	28.7	29.6	11.3	7.0	6.1	5.2	3.5	5.2	3.5	100.0	115
業務生活	38.1	25.8	12.4	7.2	4.1	7.7	2.1		2.6	100.0	194
河川湖沼		25.0						50.0	25.0	100.0	4
港内通船	24.1	27.6	17.2	6.9	3.4	3.4	6.9	3.4	6.9	100.0	29
その他			50.0	50.0						100.0	2
合計自社船員											
1~2	80.0	12.5	5.0						2.5	100.0	40
3~5	54.9	29.3	11.0	2.4	1.2				1.2	100.0	82
6~10	24.7	43.2	14.8	6.2	2.5	2.5	2.5		3.7	100.0	81
11~20	15.1	30.2	20.8	13.2	9.4	9.4	1.9			100.0	53
21~50	17.0	15.1	11.3	9.4	5.7	17.0	3.8	17.0	3.8	100.0	53
51~100	4.3	26.1	17.4	8.7	13.0	13.0	17.4			100.0	23
101以上	5.3		10.5	26.3	5.3	21.1	21.1	10.5		100.0	19
無回答	33.3	19.0	4.8	9.5	9.5				23.8	100.0	21
合計	33.1	26.3	12.6	7.5	4.6	6.2	3.5	3.0	3.2	100.0	372

表3	配乗自社船乗組員									合計	実数
	1~2	3~5	6~10	11~20	21~50	51~100	101以上	無回答	該当なし		
所属運輸局											
北海道	27.3		36.4	18.2	9.1	9.1				100.0	11
東北		40.0	23.3	16.7	16.7				3.3	100.0	30
新潟	8.3	75.0		16.7						100.0	12
関東		6.9	24.1	10.3	20.7	13.8	6.9	3.4	13.8	100.0	29
中部	26.7	20.0	20.0	6.7	20.0	3.3			3.3	100.0	30
近畿	8.7	17.4	21.7	8.7	13.0	8.7	13.0		8.7	100.0	23
神戸		11.8	29.4	5.9	23.5	11.8	17.6			100.0	17
中国	14.9	27.0	21.6	16.2	9.5	6.8	1.4	2.7		100.0	74
四国	10.6	27.7	14.9	12.8	21.3	10.6	2.1			100.0	47
九州	24.1	23.0	19.5	14.9	5.7	3.4	3.4	1.1	4.6	100.0	87
沖縄	8.3	8.3	25.0	33.3	16.7				8.3	100.0	12
運航航路											
長距離				10.7	32.1	32.1	25.0			100.0	28
観光遊覧	20.0	26.1	22.6	14.8	8.7	1.7	.9	.9	4.3	100.0	115
業務生活	13.4	23.2	22.2	16.0	12.9	5.7	2.6	1.5	2.6	100.0	194
河川湖沼		25.0			50.0				25.0	100.0	4
港内通船	10.3	44.8	24.1	3.4	10.3				6.9	100.0	29
その他			50.0							100.0	2
合計	14.0	23.9	20.7	14.0	13.2	6.2	3.5	1.1	3.5	100.0	372

は、階層別に少しづつ分布しており、その事業者合計は21者5.6%となっている。

次に、船員の配乗を自社では行っていない自社船の合計は25隻、その乗組員148人、その事業者の合計は共に12者3.2%となっている。

同じく他社船の合計は32隻、その乗組員118人、その事業者の合計は共に10者2.7%となっている。

7 自社船員とそれ以外の船員(別表2)

① 使用船員 使用している船員の合計は9,992人で、使用船員のいる363者97.6%の1者当たりの平均人数は27.5人となった。そのうち乗船中の船員は7,337人、使用船員の73.4%、乗船中船員のいる362者の平均人数は20.3人となった。また、同じく下船中の船員は2,655人、使用船員の26.6%、下船中船員のいる171者の平均人数は15.5人となった。

② 自社船員 常時継続雇用している自社船員の合計は9,392人、使用船員の94.0%で、自社船員のいる351者94.3%の平均人数は約27人となっている。

③ 乗船中自社船員 自社船員のうち乗船中船員の合計は6,883人で、自社船員の73.3%、乗船中使用船員の93.8%、乗船中使用船員のいる343者92.2%の平均人数は20.1人となっている。

乗船中自社船員のうち他社派遣中船員を除いた船員の合計は6,859人、自社船員の73.0%乗船中自社船員の99.7%、この船員のいる343者の平均人数は20.0人となっており、その特徴は、乗船中自社船員とほぼ同様のものとなった。

④ 下船中自社船員 自社船員のうち下船中船員の合計は2,509人、自社船員の26.7%、下船中使用船員の94.5%、下船中船員のいた161者43.3%の平均は約16人となっている。

下船中自社船員のうち休日下船中船員の合計は1,938人、自社船員の20.6%、下船中自社船員の77.2%、乗船中自社船員の28.3%となった。休日下船中船員のいた110者の平均は17.6人となっている。

同じく休暇下船中船員の合計は269人、自社船員の2.9%、下船中自社船員の10.7%、乗船中自社船員の3.9%、この船員のいる47者の平均は5.7人となった。

同じく陸上勤務船員の合計は204人で、自社船員の2.2%、下船中自社船員の8.1%、乗船中自社船員の3.0%、この船員のいる57者の平均は3.6人となった。

使用船員構成

自社船員	乗船中	下船中	合計
乗船中	6859		6859
休日中		1938	1938
休暇中		269	269
他社派遣中	24	39	63
陸上勤務中		204	204
その他		59	59
合計自社船員	6883	2509	9392
期間雇用船	224	32	256
下船交替要	44	70	114
他社船員	186	44	230
その他船員合	454	146	600
総計	7337	2655	9992

なお、乗船中及び下船中の他社派遣船員と下船中のその他の船員については、いずれも僅かしかおらず使用船員構成表のごとくとなっている。

⑤ 自社船員以外の船員 自社船員以外に使用している船員(その他船員)の合計は600人、自社船員の6.4%使用船員の6.0%、この船員のいた106者の平均は5.7人となっている。

そのうち乗船中船員の合計は454人、その他船員の75.7%、自社船員の4.8%、乗船中自社船員の6.6%、この船員のいたのは80者となった。また、同じく下船中船員の合計は146人、その他船員の24.3%、乗船中その他船員の32.2%、自社船員の1.6%、下船中自社船員の5.8%、この船員のいたのは40者となった。

その他船員の内わけは、使用船員構成表のごとくとなっている。

8 船員の乗下船(表4)

船員の乗下船を特定のローテーションで行っ

ている事業者は76.1%、行っていないは18.5%となっている。航路別では、観光遊覧の行っているが69.6%とやや低く、船種別では、大型フェリーと中小型フェリーの行っているが、それぞれ94.1%、92.3%と高く、旅客船は67.0%と低くなっている。

それを行っている事業者におけるローテーションの方式は、6労1休が20.8%と最も高く、次いで5労2休が18.0%、2労1休12.4%、3労1休11.0%と続くが、その他も19.4%と高く、複数の方式もみられる。

表4 乗下船方式の有無

表4	乗下船方式			合計	実数
	行っている	行っていない	無回答		
運航航路					
長距離	92.9	3.6	3.6	100.0	28
観光遊覧	69.6	23.5	7.0	100.0	115
業務生活	79.9	16.0	4.1	100.0	194
河川湖沼	50.0	50.0		100.0	4
港内通船	65.5	24.1	10.3	100.0	29
その他	50.0	50.0		100.0	2
主要船種					
大型フェリー	94.1		5.9	100.0	34
中小型フェリー	92.3	6.4	1.3	100.0	78
高速艇	88.9	11.1		100.0	27
旅客船	67.0	26.1	7.0	100.0	230
その他	33.3	33.3	33.3	100.0	3
合計自社船員					
1～2	45.0	37.5	17.5	100.0	40
3～5	73.2	20.7	6.1	100.0	82
6～10	81.5	16.0	2.5	100.0	81
11～20	81.1	18.9		100.0	53
21～50	81.1	17.0	1.9	100.0	53
51～100	100.0			100.0	23
100以上	94.7	5.3		100.0	19
無回答	57.1	19.0	23.8	100.0	21
合計	76.1	18.5	5.4	100.0	372

D 自社船員について

9-① 在職船員(表5)

在職船員の合計は8,942人となったが、7の自社船員9,669人との差は、ここでの質問が年間を通して在職していた船員についてであり、7では調査時点の雇用船員についてであること、また、7には回答したが9には回答していない調査票があったことなどによっている。在職船員の属性的な特徴は、前述自社船員のそれと殆ど同様だが、女性船員は、長距離航路の大型フェリーに比較的多くなっている。

9-② 在職男性船員(表5)

在職男性船員の合計は8,465人である。その船員を雇用する事業者は345者で、回答者の92.2%、その1者当たりの平均人数(以下同様)は、24.7人となっている。人数別事業者の分布は、3-10人に約44%とまとまっている。

9-③ 在職女性船員(表5)

在職女性船員の合計は477人、事業者は56者15.0%で平均人数は8.5人となっている。人数別事業者の分布は、2人以下に約54%とまとまっている。居住地は広域的で、年齢は若く、未婚者、高卒、司厨部員が多く、在社年数は短い。

9-④ 採用船員(表5)

採用船員の合計は619人、在職船員に対する比率は6.9%となった。採用船員のあった事業者は145者39.0%であり、小規模事業者が多くを占め、その1者当たりの採用数は平均4.3人となっている。属性別の特徴は、観光遊覧、旅客船では少ない人数にまとまっている。

表5 自社船員の属性別人数と割合

種別	在 職 船 員			採 用 船 員			退 職 船 員												
	男 性	女 性	合 計	男 性	女 性	合 計	男 性	女 性	合 計										
船主と家族 船主と姻戚者 その外の船員	91	1.1	8	1.8	99	1.2	6	1.4	0	0.0	6	1.1	1	0.2	0	0.0	1	0.2	
	40	0.5	2	0.5	42	0.5	2	0.5	0	0.0	2	0.4	2	0.5	1	0.7	3	0.6	
	7785	98.3	427	97.7	8212	98.3	409	98.1	153	100	562	98.6	405	99.3	136	99.3	541	99.3	
小計	7916	94.8	437	5.2	8353	100	417	73.2	153	26.8	570	100	408	74.9	137	25.1	545	100	
居住	同じ市町村	2704	32.9	118	26.9	2822	32.6	158	36.8	37	22.6	195	32.9	133	30.3	36	26.7	169	29.4
	同じ県内	2760	33.6	66	15.1	2826	32.6	148	34.5	36	22.0	184	31.0	149	33.9	23	17.0	172	30.0
	同じ地方	1267	15.4	24	5.5	1291	14.9	48	11.2	11	6.7	59	9.9	78	17.8	20	14.8	98	17.1
	その他	1487	18.1	230	52.5	1717	19.8	75	17.5	80	48.8	155	26.1	79	18.0	56	41.5	135	23.5
小計	8218	94.9	438	5.1	8656	100	429	72.3	164	27.7	593	100	439	76.5	135	23.5	574	100	
年齢	19歳以下	96	1.2	95	21.4	191	2.3	116	26.2	92	60.9	208	35.1	25	5.9	23	17.3	48	8.6
	20～24歳	596	7.4	206	46.5	802	9.5	121	27.4	49	32.5	170	28.7	44	10.3	91	68.4	135	24.2
	25～29歳	708	8.8	51	11.5	759	9.0	50	11.3	5	3.3	55	9.3	22	5.2	14	10.5	36	6.4
	30～34歳	727	9.1	19	4.3	746	8.8	29	6.6	0	0.0	29	4.9	13	3.1	2	1.5	15	2.7
	35～39歳	871	10.9	8	1.8	879	10.4	31	7.0	3	2.0	34	5.7	10	2.3	0	0.0	10	1.8
	40～44歳	1290	16.1	16	3.6	1306	15.5	34	7.7	1	0.7	35	5.9	20	4.7	0	0.0	20	3.6
	45～49歳	1473	18.4	18	4.1	1491	17.7	21	4.8	1	0.7	22	3.7	22	5.2	1	0.8	23	4.1
	50歳以上	2240	28.0	30	6.8	2270	26.9	40	9.0	0	0.0	40	6.7	270	63.4	2	1.5	272	48.7
小計	8001	94.8	443	5.2	8444	100	442	74.5	151	25.5	593	100	426	76.2	133	23.8	559	100	
結婚	既婚	6206	82.1	81	18.2	6287	78.5	140	36.8	7	6.7	147	30.3	256	73.6	2	2.2	258	59.0
	未婚	1355	17.9	364	81.8	1719	21.5	240	63.2	98	93.3	338	69.7	92	26.4	87	97.8	179	41.0
小計	7561	94.4	445	5.6	8006	100	380	78.4	105	21.6	485	100	348	79.6	89	20.4	437	100	

職種	在 職 船 員			採 用 船 員			退 職 船 員												
	男 性	女 性	合 計	男 性	女 性	合 計	男 性	女 性	合 計										
甲板部職員	2283	28.1	13	2.9	2296	26.8	74	16.7	2	1.3	76	12.8	109	25.9	0	0.0	109	19.6	
機関部職員	1764	21.7	6	1.4	1770	20.7	74	16.7	0	0.0	74	12.5	83	19.7	0	0.0	83	15.0	
通信部職員	50	0.6	0	0.0	50	0.6	1	0.2	0	0.0	1	0.2	4	1.0	0	0.0	4	0.7	
事務部職員	139	1.7	14	3.2	153	1.8	1	0.2	1	0.7	2	0.3	13	3.1	3	2.2	16	2.9	
甲板部員	2171	26.7	5	1.1	2176	25.4	174	39.3	3	2.0	177	29.8	118	28.0	0	0.0	118	21.3	
機関部員	771	9.5	0	0.0	771	9.0	77	17.4	1	0.7	78	13.1	49	11.6	0	0.0	49	8.8	
司厨部員(1)	194	2.4	17	3.8	211	2.5	2	0.5	5	3.3	7	1.2	9	2.1	2	1.5	11	2.0	
司厨部員(2)	99	1.2	9	2.0	108	1.3	8	1.8	0	0.0	8	1.3	12	2.9	2	1.5	14	2.5	
司厨部員(3)	237	2.9	243	54.9	480	5.6	9	2.0	122	80.8	131	22.1	14	3.3	96	71.6	110	19.8	
司厨部員(4)	241	3.0	79	17.8	320	3.7	8	1.8	0	0.0	8	1.3	6	1.4	17	12.7	23	4.1	
その他	168	2.1	57	12.9	225	2.6	15	3.4	17	11.3	32	5.4	4	1.0	14	10.4	18	3.2	
小計	8117	94.8	443	5.2	8560	100	443	74.6	151	25.4	594	100	421	75.9	134	24.1	555	100	
前職	学生、生徒	1497	24.9	77	38.3	1574	25.4	173	40.8	117	79.1	290	50.7	56	17.8	75	75.8	131	31.7
	外航船員	672	11.2	1	0.5	673	10.8	23	5.4	0	0.0	23	4.0	45	14.3	0	0.0	45	10.9
	内航船員	1018	16.9	12	6.0	1030	16.6	83	19.6	0	0.0	83	14.5	71	22.6	1	1.0	72	17.4
	旅客船員	565	9.4	3	1.5	568	9.1	28	6.6	0	0.0	28	4.9	55	17.5	1	1.0	56	13.6
	漁船船員	653	10.9	1	0.5	654	10.5	24	5.7	0	0.0	24	4.2	31	9.9	0	0.0	31	7.5
	陸の仕事	1073	17.9	83	41.3	1156	18.6	75	17.7	29	19.6	104	18.2	47	15.0	21	21.2	68	16.5
	その他	530	8.8	24	11.9	554	8.9	18	4.2	2	1.4	20	3.5	9	2.9	1	1.0	10	2.4
小計	6008	96.8	201	3.2	6209	100	424	74.1	148	25.9	572	100	314	76.0	99	24.0	413	100	
在社 年数	2年未満	611	8.2	185	42.3	796	10.1						77	19.4	40	40.0	117	23.5	
	2年～3年未満	535	7.2	85	19.5	620	7.8						32	8.1	36	36.0	68	13.7	
	3年～5年未満	925	12.4	91	20.8	1016	12.8						29	7.3	18	18.0	47	9.5	
	5年～9年	990	13.2	52	11.9	1042	13.2						18	4.5	4	4.0	22	4.4	
	10年～14年	815	10.9	10	2.3	825	10.4						26	6.5	1	1.0	27	5.4	
	15年～20年	1137	15.2	6	1.4	1143	14.4						46	11.6	0	0.0	46	9.3	
	21年以上	2461	32.9	8	1.8	2469	31.2						169	42.6	1	1.0	170	34.2	
小計	7474	94.5	437	5.5	7911	100						397	79.9	100	20.1	497	100		
合計	8465	94.7	477	5.3	8942	100	457	73.8	162	26.2	619	100	455	76.7	138	23.3	593	100	

9-⑤ 採用男性船員(表5)

採用男性船員の合計は457人、その船員のいたのは139者37.2%、その平均人数は3.3人となっている。在職船員に対する比率は、約5.4%となっている。人数別事業者の分布は、2人以下に約68%とまとまっている。

9-⑥ 採用女性船員(表5)

採用女性船員の合計は162人、その船員のいた30者8.1%の平均人数は、5.4人となっている。在職船員に対する比率は、約40%となっている。人数別事業者の分布は、2人以下に約53%とまとまっている。司厨部員として、学校を介して定期採用されている。

9-⑦ 退職船員(表5)

退職船員の合計は593人、在職船員に対する比率は約6.6%である。退職船員の合計は、採用船員の95.8%となった。退職船員のあった事業者は134者36.0%で、小規模事業者が多くを占め、1者平均は、4.4人となっている。事業者の性格、特徴は採用船員に近似しており、船員の採用は、退職者の補充的な要素が強いものと思われる。

9-⑧ 退職男性船員(表5)

退職男性船員の合計は455人、その船員のいた130者34.8%の平均人数は3.5人となった。退職男性船員は採用男性船員とほぼ同規模で、在職船員に対する比率は、5.4%となっている。人数別事業者の分布は、2人以下に約64%とまとまっている。

9-⑨ 退職女性船員(表5)

退職女性船員の合計は138人で採用女性船員より約15%少なく、その船員のいた24者6.5%の平均人数は、5.8人となっている。退職女性船員の在職船員に対する比率は、約29%

となっている。平均在社は、2.9年となっている。

10 事業者からみた船員の退職理由(表略)

自社の退職船員について、その退職理由を事業者からみて、どのようなものと考えているかについて、その理由別に人数を記入して貰った。その結果145者39.0%に何らかの記入があり、合計退職者数は619人となった。そのうち63.4%の事業者が回答し最も高くなっている理由は定年で、その合計人数は248人、合計退職者の40.1%となっている。

次いで32.4%の事業者が挙げているのが本人都合で、その合計人数は140人、合計退職者の22.6%となっている。次は29.7%の転職で、合計人数は115人となっている。その外の原因としては、概ね回答のあった事業者の1割以下の回答率となっている。

11 女性船員の退職理由(表略)(3つまでの複数回答、無回答は除いた、以下同様)

女性船員が退職する理由について、一般的にどのようなものと思うかについて、退職女性船員の有無にかかわらず回答を求めたところ、107者28.8%から回答があった。最も多く挙げられたのが結婚70.1%であり、次い

船員の退職理由別人数

	男性	女性	合計
定 年	247	1	248
転 職	102	24	126
健 康 上	27	2	29
本人都合	63	77	140
会社都合	21	3	24
そ の 他	16	4	20
不 明	2	30	32
合 計	478	141	619

で出産43.0%、家庭の事情38.3%となり、ほぼ予想されたものとなった。

12 海員組合への組織状況(表略)

事業者単位での海員組合への組織状況は、全員組織されている31.5%に、部分的に組織されているを合わせても、34.2%に留まっている。その他4.8%は、事業者に地方公共団体などが含まれていることから公務員組合などへの組織が多いのではないかと。全員組織されていないのは51.9%となっており、小規模の事業者の船員が未組織であることの反映と思われる。

13 整備されている福利・厚生(表6)

福利・厚生について整備されている制度・施設として、最も高かったのは家族・扶養手当の73.9%で、次いで食費補助54.0%、住宅手

当25.3%、社宅・寮19.4%、医療費補助15.6%と続いている。

14 定年制度(表7)

定年制度は、73.4%およそ4分の3が整えているようである。定めている年齢は、職員は49.0%が60歳、58歳と55歳が18%前後、部員は60歳31.3%、55歳18.8%、58歳13.2%などと、職員・部員で大きな差はみられないが、部員は無回答が27.4%と高くなっている。

15 退職年齢(表略)

退職年齢は、あるが44.6%、ないが39.5%、無回答が15.9%と、あるとないが拮抗したものとなった。定めている年齢は、職員は60歳32.4%、58歳29.3%、部員は58歳23.6%、60歳18.7%とこの両者でほぼ二分しているが、部員は無回答が多くなっている。

表6 福利・厚生(の)制度・施設の整備率

	長期休業者に対する手当	住宅手当	家族・養育手当	食費補助	医療費補助	貯蓄補助	社宅・寮	食堂・購買部	保養・休養所	文化・娯楽施設	託児・保育所	その他	実数
運航航路													
長距離	14.3	14.3	82.1	64.3	17.9	17.9	28.6	17.9	17.9	10.7			28
観光遊覧	13.0	20.0	64.3	47.8	11.3	9.6	21.7	19.1	7.8	4.3	.9	7.8	115
業務生活	13.9	29.9	77.8	55.2	19.6	10.8	16.0	5.7	8.8	6.7	.5	3.6	194
河川湖沼	25.0	25.0	50.0										4
港内通船		24.1	82.8	65.5	6.9	27.6	24.1	3.4	13.8	6.9			29
その他		50.0	50.0	100.0			50.0					50.0	2
主要船種													
大型フェリー	14.7	8.8	85.3	61.8	17.6	20.6	26.5	17.6	26.5	14.7		2.9	34
中小型フェリー	12.8	24.4	82.1	66.7	16.7	17.9	23.1	5.1	9.0	6.4		1.3	78
高速艇	7.4	18.5	85.2	70.4	25.9	14.8	25.9	11.1	3.7	3.7			27
旅客船	13.0	29.1	68.7	47.0	13.9	8.7	16.5	11.3	7.4	5.2	.9	6.5	230
その他			33.3	33.3					33.3				3
合計自社船員													
1~2	7.5	22.5	42.5	22.5	10.0		5.0	5.0	7.5	2.5		5.0	40
3~5	12.2	28.0	73.2	50.0	13.4	8.5	8.5	4.9	3.7	2.4	1.2	8.5	82
6~10	16.0	30.9	74.1	65.4	12.3	13.6	19.8	14.8	9.9	3.7	1.2	1.2	81
11~20	15.1	26.4	86.8	62.3	18.9	17.0	20.8	7.5	9.4	5.7		7.5	53
21~50	18.9	28.3	90.6	60.4	28.3	11.3	30.2	13.2	11.3	13.2		1.9	53
51~100	13.0	13.0	95.7	69.6	17.4	34.8	30.4	13.0	17.4	13.0			23
101以上		10.5	73.7	78.9	15.8	21.1	47.4	21.1	31.6	21.1			19
無回答		14.3	38.1	9.5	4.8		19.0	14.3				9.5	21
合計	12.6	25.3	73.9	54.0	15.6	12.1	19.4	10.5	9.4	6.2	.5	4.6	372

E 最近の船員の需給状況について

16 計画採用以外の乗組員採用(表8)

計画採用以外の乗組員採用の必要がなかったのは64.2%で、必要があったのは31.7%となった。

17 必要だった乗組員の採否(表8, 計画外採用の必要があった事業者と無回答者のみ)

前問で必要があったと回答した事業者と無回答を合わせた133者に対して、採用の必要があった乗組員について質問した。必要があった乗組員はなんとか見つかったが42.9%で、簡単に見つかったと合わせると61.7%となっており、見つからなかったのは18.8%となった。

18 必要だった乗組員属性(表9)(年齢と職種は3つまでの複数回答)

必要だった乗組員は、主に男性が約7割、年齢は20-24歳を中心に34歳以下に偏重しており、職種は甲板部職員32.3%、機関部職員

表7	定年制度の有無			合計	実数
	定年制度 ある	定年制度 ない	無回答		
運航航路					
長距離	100.0			100.0	28
観光遊覧	60.0	32.2	7.8	100.0	115
業務生活	77.3	20.6	2.1	100.0	194
河川湖沼	50.0	50.0		100.0	4
港内通船	75.9	17.2	6.9	100.0	29
その他	100.0			100.0	2
合計自社船員					
1~2	30.0	60.0	10.0	100.0	40
3~5	59.8	36.6	3.7	100.0	82
6~10	79.0	21.0		100.0	81
11~20	94.3	5.7		100.0	53
21~50	94.3	5.7		100.0	53
51~100	100.0			100.0	23
101以上	100.0			100.0	19
無回答	28.6	33.3	38.1	100.0	21
合計	73.4	22.6	4.0	100.0	372

表8	予定外の乗組員採用			合計	実数	乗組員は見つかったか				乗組員の性別				合計	実数	
	必要が なかった	必要が あった	無回答			簡単 に見つ かった	なんと か見つ かった	見つ か な か つ た	無回答	主に男 性船員	主に女 性船員	両方と も同程 度	無回答			
運航航路																
長距離	53.6	46.4		100.0	28	46.2	53.8				76.9	7.7	15.4		100.0	13
観光遊覧	57.4	36.5	6.1	100.0	115	16.3	36.7	24.5	22.4	63.3	10.2	4.1	22.4	100.0	49	
業務生活	70.6	26.3	3.1	100.0	194	15.8	47.4	15.8	21.1	71.9	1.8	5.3	21.1	100.0	57	
河川湖沼	75.0	25.0		100.0	4	100.0				100.0				100.0	1	
港内通船	62.1	31.0	6.9	100.0	29		45.5	27.3	27.3	72.7			27.3	100.0	11	
その他		100.0		100.0	2	50.0		50.0		100.0				100.0	2	
合計自社船員																
1~2	65.0	20.0	15.0	100.0	40	14.3	21.4		64.3	28.6	7.1		64.3	100.0	14	
3~5	76.8	20.7	2.4	100.0	82		52.6	21.1	26.3	63.2	5.3	5.3	26.3	100.0	19	
6~10	74.1	25.9		100.0	81	9.5	47.6	28.6	14.3	76.2	4.8	4.8	14.3	100.0	21	
11~20	58.5	39.6	1.9	100.0	53	18.2	40.9	31.8	9.1	86.4		4.5	9.1	100.0	22	
21~50	43.4	54.7	1.9	100.0	53	23.3	50.0	28.3	3.3	86.7	3.3	6.7	3.3	100.0	30	
51~100	43.5	56.5		100.0	23	46.2	53.8			69.2	15.4	15.4		100.0	13	
101以上	63.2	36.8		100.0	19	42.9	28.6	14.3	14.3	71.4	14.3		14.3	100.0	7	
無回答	66.7	9.5	23.8	100.0	21	14.3	14.3		71.4	28.6			71.4	100.0	7	
合計	64.2	31.7	4.0	100.0	372	18.8	42.9	18.8	19.5	69.9	5.3	5.3	19.5	100.0	133	

表9	必要だった乗組船員の職種											合計	実数
	甲板部 職員	機関部 職員	通信部 職員	事務部 職員	甲板部 部員	機関部 部員	司厨部 部員 乗務員 関係	司厨部 部員 旅客食 調理	司厨部 部員 旅客サ ービス	司厨部 部員 その他	その他		
運航航路													
長距離	7.7	23.1		15.4	46.2	23.1		7.7	38.5	7.7		169.2	13
観光遊覧	42.1	34.2			26.3	13.2	2.6	2.6	7.9	2.6	2.6	134.2	38
業務生活	46.7	37.8	2.2		35.6	26.7	2.2		4.4	2.2	4.4	162.2	45
河川湖沼											100.0	100.0	1
港内通船	50.0	50.0				25.0					12.5	137.5	8
その他	50.0	100.0										150.0	2
合計自社船員													
1～2	80.0	40.0										120.0	5
3～5	64.3	35.7			14.3	7.1					14.3	135.7	14
6～10	44.4	33.3	5.6		33.3	11.1			5.6	5.6		138.9	18
11～20	25.0	50.0			30.0	25.0	5.0		5.0			140.0	20
21～50	44.8	41.4		3.4	34.5	17.2			6.9	3.4	6.9	158.6	29
51～100	23.1	23.1		7.7	30.8	30.8		7.7	38.5	7.7	7.7	176.9	13
101以上	16.7	16.7			66.7	50.0	16.7	16.7	16.7			200.0	6
無回答						100.0						100.0	2
合計	40.2	36.4	.9	1.9	29.9	20.6	1.9	1.9	9.3	2.8	4.7	150.5	107

29.3%、甲板部部員24.1%、機関部部員16.5%の順で、職員の方が部員より、甲板部の方が機関部より必要だったようである。

19 必要が生じたことによる問題(表略)

計画外の乗組員を採用する必要が生じたことに際して、何か問題が起きたのは23.3%で、55.6%は特に問題はないとしている。

問題が起きたと回答した31者に対して、その内容を質問したところ、最も多かったのは乗下船ローテーションが守りにくい41.9%で、次いで特定船員が労働過重になった29.0%、人件費負担が経営に影響した19.4%、その他9.7%となっている。

F 船員の募集、定着について

20 募集方法(表略)(3つまでの複数回答)

船員の募集方法については、経営者自身で探す47.9%と職安・運輸局に依頼42.4%が高く、次いで学校に依頼32.4%、乗組員が探す

23.5%、広告宣伝22.6%、幹部船員が探す12.6%などとなっており、その外はいずれも1割以下に留まっている。

21 女性船員の募集方法(表略)

女性船員の募集方法について特に重視していることを質問したところ、無回答と特にないが共に半分近くとなり、それ以外の回答は17に過ぎず、その他が10、先輩・友人5などとなっている。女性船員については、在籍していない、或いは採用する予定がない事業者が多く、募集について特別の考慮はされていない結果となった。

22 募集の際のアピール点(表10)(3つまでの複数回答)

船員募集の際の積極的アピール点については、雇用の安定性が42.1%で最も高く、地理的条件37.4%、休日休暇の充実35.2%、事業の将来性28.3%、地域産業での優位性28.0%、会社のイメージ24.8%、賃金の高さ14.2%、

船員職業の魅力13.2%などと続いている。

23 船員定着のための労働条件・就労環境
(表略)(3つまでの複数回答)

船員を定着させるための労働条件・就労環境については、休日休暇の充実45.9%、雇用の安定43.8%、賃金の引き上げ40.5%、労働時間の短縮35.7%、海技免許取得での便宜22.8%、福利・厚生の実施19.2%、各種手当の改善17.1%などとなっている。

24 女性船員の定着対策(表略)

女性船員を定着させるために特に重視していることとしては、無回答が約半分で、回答の圧倒的多数は特にならなっている。それらを除いた中では昇進、昇級などの平等が最も多く、次いで女性乗組員の組合せ、その他などとなっている。

25 重視しているの福利・厚生制度・施設
(表略)(3つまでの複数回答)

船員のために重視している福利・厚生制度・施設については、社内旅行・リクリエーションが59.5%で最も高く、後は大分離れて住

宅・宿舎28.0%、災害救済措置26.9%、休養・保養施設18.3%、文化・娯楽施設17.9%、社内融資16.5%、食堂・購買とその他9.0%と続いている。

26 女性船員の進出(表略)

女性船員の運航要員への進出については、ゆっくり進む17.5%にかなり進むを合わせると21.5%となり、あまり進まない16.4%を上回っており、よく判らないが28.8%、無回答が31.5%となっている。

27 希望する女性船員の在職期間(表略)

運航要員ないし職員待遇の女性船員に対して希望する在職期間は、なるべく長く16.4%、2,3年5.6%、定年まで4.6%、その他4.0%の順になっており、特にならな29.6%、無回答が39.8%となっている。

これまでの女性船員に関する回答を総合すると、女性船員は長距離の大型フェリー、及び観光遊覧と業務生活の旅客船を中心にサービス要員として短期間雇用されているが、大規模な観光遊覧の旅客船と一部の長距離の大

表10	船員募集のアピール点											合計	実数
	事業の将来性	会社の規模	会社のイメージ	賃金の高さ	休日休暇の充実	地理的条件	地域産業での優位性	船員職業の魅力	外航・内航との比較優位性	雇用の安定性	その他		
運航航路													
長距離	17.9	17.9	32.1	21.4	67.9	28.6	28.6	17.9	3.6	32.1		267.9	28
観光遊覧	38.9	10.5	30.5	12.6	21.1	33.7	29.5	17.9	3.2	37.9	4.2	240.0	95
業務生活	24.8	5.5	19.4	14.5	38.8	41.8	27.9	10.3	9.1	46.7	7.3	246.1	165
河川湖沼	66.7	33.3	33.3			66.7	33.3			66.7		300.0	3
港内通船	16.0	12.0	32.0	12.0	36.0	28.0	20.0	8.0	12.0	40.0		216.0	25
その他	50.0					50.0	50.0	50.0	50.0			250.0	2
主要船種													
大型フェリー	14.7	14.7	38.2	20.6	67.6	23.5	41.2	11.8	14.7	35.3		282.4	34
中小型フェリー	21.7	4.3	18.8	18.8	46.4	44.9	29.0	14.5	7.2	42.0	5.8	253.6	69
高速艇	40.0	8.0	24.0	20.0	44.0	44.0	48.0	8.0	20.0	24.0		280.0	25
旅客船	31.4	9.0	24.5	10.6	24.5	36.2	22.3	13.8	3.7	46.3	6.4	228.7	188
その他	50.0	50.0	50.0			50.0	50.0		50.0			300.0	2
合計	28.3	8.8	24.8	14.2	35.2	37.4	28.0	13.2	7.2	42.1	5.0	244.3	318

型フェリーから、ゆっくりと比較的長期間雇用の運航要員への登用が進むものと予想されている。

G 船員雇用の今後について

28 船員確保の見通し

(表11)

先ず、旅客船業界全体の今後の船員確保については、確保しにくくなるが48.4%で高く、確保されるは、なんと

か確保される29.3%に十分確保されるを合わせても33.9%に留まっている。

次に、自社における今後の船員確保については、全体的に確保しにくくなる37.6%と部分的に確保しにくくなる27.4%を合わせるとおよそ3分の2となり、厳しい見通しを持っていることを窺わせる。不安はないは21.5%となっている。

29 船員採用予想(表12)

平成7年から向こう3年間の自社船員の採用予想を尋ねたところ、平成7年についての採用予定は34.9%となり、予想が立たないは12.1%、採用予定なしは44.1%となった。

平成7年の採用予想人数は396人、平均3.1人となった。人数別の事業者分布は1人35.6%、2人22.1%とこの両者で大部分を占めている。

採用予想人数のうちの女性船員は93人、女

表11	会社の船員確保の見通し						合計	実数
	不安はない	部分的に確保しにくくなる	全体的に確保しにくくなる	よく判らない	その他	無回答		
主要船種								
大型フェリー	14.7	58.8	17.6	2.9	5.9		100.0	34
中小型フェリー		25.6	43.6	5.1		1.3	100.0	78
高速艇	22.2	51.9	25.9				100.0	27
旅客船	20.9	20.9	40.0	10.4	.4	7.4	100.0	230
その他	33.3	33.3	33.3				100.0	3
合計自社船員								
1～2	32.5	5.0	22.5	22.5	2.5	15.0	100.0	40
3～5	12.2	15.9	53.7	12.2		6.1	100.0	82
6～10	24.7	19.8	49.4	4.9		1.2	100.0	81
11～20	15.1	41.5	41.5	1.9			100.0	53
21～50	28.3	45.3	22.6	3.8			100.0	53
51～100	30.4	56.5	13.0				100.0	23
101以上	21.1	42.1	21.1	10.5	5.3		100.0	19
無回答	14.3		28.6	4.8	4.8	28.6	100.0	21
合計	21.5	27.4	37.6	7.8	.8	4.8	100.0	372

表12	平成7年船員採用予想				合計	実数
	採用予定	予想立たない	予定なし	無回答		
運航航路						
長距離	64.3	14.3	17.9	3.6	100.0	28
観光遊覧	33.0	9.6	47.5	10.4	100.0	115
業務生活	32.5	12.4	46.4	8.8	100.0	194
河川湖沼	25.0		50.0	25.0	100.0	4
港内通船	27.6	20.7	44.8	6.9	100.0	29
その他	100.0				100.0	2
主要船種						
大型フェリー	61.8	14.7	20.6	2.9	100.0	34
中小型フェリー	44.9	10.3	35.9	9.0	100.0	78
高速艇	37.0	11.1	40.7	11.1	100.0	27
旅客船	27.4	12.2	51.3	9.1	100.0	230
その他	33.3	33.3		33.3	100.0	3
合計自社船員						
1～2	15.0	10.0	60.0	15.0	100.0	40
3～5	24.4	12.2	56.1	7.3	100.0	82
6～10	19.8	14.8	56.8	8.6	100.0	81
11～20	52.8	11.3	30.2	5.7	100.0	53
21～50	56.6	11.3	24.5	7.5	100.0	53
51～100	60.9		39.1		100.0	23
101以上	68.4	21.1	10.5		100.0	19
無回答	14.3	14.3	38.1	33.3	100.0	21
合計	34.9	12.1	44.1	8.9	100.0	372

自 社 船 員 採 用 予 想

	予想数	そのうち女性
7年	396	93
8年	291	88
9年	300	84

性船員の人数を回答した22者の平均は4.2人となった。

同じく職員は100人、この回答者57者の平均は1.8人となった。

同じく部員は205人、この回答者77者の平均は2.7人となった。

平成8年の採用予定は23.9%、9年は22.0%となっている。採用予想人数は、平成8年291人平均3.3人そのうち女性は88人、平成9年300人平均3.7人そのうち女性は84人とほぼ固定的になっている。

平成8年と9年の採用予想については、全体として平成7年と余り異なるところはなく、総じて自社船員の将来予想に応じて、規模の大きな事業者ほど長期的採用計画があるようだ。

H 環境の変化と経営の今後について

30 経営環境の見通し(表13)

経営環境の今後の見通しについては、これまで以上に厳しくなるが43.8%で最も高く、同様の厳しさが続く34.4%と合わせると8割近くになり、悲観的な見通しを持っているようである。楽観的な見通しは、やや厳しさは和らぐ4.8%と環境は良くなるを合わせても7.0%にしかならず、どちらとも言えないが10.5%となっている。

表13	経営環境の見通し						
	これまでより厳しくなる	同様の厳しさが続く	厳しさは和らぐ	環境は良くなる	どちらとも言えない	その他	無回答
所属運輸局							
北海道	9.1	36.4	18.2		18.2	9.1	9.1
東北	46.7	33.3	6.7	3.3	6.7		3.3
新潟	8.3	75.0		8.3	8.3		
関東	37.9	34.5	17.2			3.4	6.9
中部	16.7	43.3	10.0		20.0	3.3	6.7
近畿	65.2	30.4			4.3		
神戸	58.8	23.5		11.8			5.9
中国	47.3	31.1	2.7	1.4	13.5		4.1
四国	63.8	23.4	2.1		8.5		2.1
九州	41.4	36.8	2.3	3.4	14.9		1.1
沖縄	41.7	41.7	8.3			8.3	
主要船種							
大型フェリー	61.8	23.5	2.9	2.9	5.9	2.9	
中小型フェリー	53.8	28.2	2.6	1.3	10.3	1.3	2.6
高速艇	40.7	40.7	7.4	3.7	7.4		
旅客船	38.3	37.0	5.7	2.2	11.7	.9	4.3
その他	33.3	66.7					
合計自社船員							
1～2	35.0	27.5		5.0	22.5		10.4
3～5	41.5	37.8	3.7	3.7	9.8		3.7
6～10	42.0	38.3	4.9		11.1	2.5	1.2
11～20	54.7	30.2	5.7		7.5		1.9
21～50	35.8	41.5	13.2	1.9	5.7	1.9	
50～100	65.2	17.4		8.7	4.3	4.3	
101以上	73.7	15.8	5.3		5.3		
無回答	19.0	47.6			19.0		14.3
合計	43.8	34.4	4.8	2.2	10.5	1.1	3.2

31 航路の改廃に係わる環境の変化(表略)

航路の改廃につながるかもしれない環境の変化については、感じていないが30.9%で最も高いが、やや感じている26.3%と大変感じている20.2%を合わせると46.5%と高くなっている。どちらとも言えないは17.2%となっている。

32 航路が改廃になった場合の対応(表略)

航路が改廃になった場合の対応については、事業を継続して維持できる17.5%と転業して維持できる6.7%を合わせると24.2%となった。

次いで判らない16.9%、廃業する15.9%となったが、改廃は考えられないが33.9%と高くなっている。

33 雇用調整対策(表略)

(3つまでの複数回答)

何らかの理由でやむを得ず船員の削減が必要になった場合の対策については、同業他社へ就職斡旋40.1%と社内他部門へ転職38.2%が共に高く、次いで系列会社へ転職、出向28.0%、異業他社へ転職斡旋24.5%、その他11.8%、転職準備の職業訓練10.9%、独立のための援助8.4%となっている。

34 今後の事業展開(表14)

今後の事業に対する希望については、現状維持が50.5%と約半分を占め、次いで拡大したい25.5%、何とも言えない14.0%と続き、縮小したいは3.5%しかなく、旅客船業は安定した事業と考えられているようである。

表14	今後の事業展開							合計	実数	
	拡大したい	現状維持	縮小したい	転業したい	廃業したい	何とも言えない	その他			
所属運輸局										
北海道	36.4	63.6						100.0	11	
東北	26.7	50.0	3.3			16.7	3.3	100.0	30	
新潟	41.7	33.3				16.7	8.3	100.0	12	
関東	37.9	41.4				10.3	6.9	3.4	100.0	29
中部	13.3	60.0	3.3			16.7		6.7	100.0	30
近畿	34.8	39.1	4.3			17.4	4.3		100.0	23
神戸	23.5	47.1	5.9			17.6		5.9	100.0	17
中国	18.9	59.5	5.4		2.7	10.8		2.7	100.0	74
四国	19.1	53.2	4.3		2.1	14.9		6.4	100.0	47
九州	27.6	47.1	2.3	1.1		16.1		5.7	100.0	87
沖縄	33.3	41.7	8.3			8.3		8.3	100.0	12
主要船種										
大型フェリー	20.6	47.1	5.9			14.7	8.8	2.9	100.0	34
中小型フェリー	15.4	57.7	6.4		2.6	14.1		3.8	100.0	78
高速艇	33.3	59.3				3.7		3.7	100.0	27
旅客船	28.7	47.4	2.6	.4	.4	15.2	.4	4.8	100.0	230
その他	33.3	66.7							100.0	3
合計自社船員										
1～2	20.0	47.5		2.5	2.5	17.5		10.0	100.0	40
3～5	20.7	53.7	2.4		1.2	17.1	1.2	3.7	100.0	82
6～10	27.2	45.7	6.2			18.5		2.5	100.0	81
11～20	32.1	52.8	3.8			7.5		3.8	100.0	53
21～50	34.0	50.9				13.2		1.9	100.0	53
51～100	21.7	65.2	4.3			4.3		4.3	100.0	23
101以上	15.8	42.1	10.5			15.8	15.8		100.0	19
無回答	23.8	47.6	4.8		4.8	4.8		14.3	100.0	21
合計	25.5	50.5	3.5	.3	.8	14.0	1.1	4.3	100.0	372

1 ま と め(要約)

旅客船事業者の船員雇用に関する特徴についてまとめてみる。

1 会社と地域のことについて

旅客船事業者は、小規模な自営業的な者が多く規模が拡大するにつれて事業者数は減少していく、ピラミッド形の構成となっている。

- 事業者の約半分が旅客船専業である。
- 保有自社船隻数は1,285隻、1者当たり平均3.5隻で、3隻以下の事業者が7割以上である。
- 船員の所得水準は、寄港地、居住地においては恵まれている方とみている。

2 使用船舶とその船員配乗について

使用船舶は、概ね自社船員で賄われている。船員の乗下船は、事情によって様々な方式で行われている。

- 使用自社船隻数は1,160隻、配乗自社船隻数は1,148隻で平均は共に3.2隻、概ね使用自社船と保有自社船と配乗自社船は重なっている。
- 配乗自社船の1隻当たりの平均乗組員数は7.1人である。他社船に配乗したり、他社に配乗を依頼している例は少ない。
- 使用している船員の合計は9,992人で、平均は約28人となった。そのうち乗船中の割合は73.4%、乗船中船員の平均は20.3人である。
- 自社船員の合計は9,392人、使用船員の94.0%で、平均は約27人となった。
- 自社船員のうち乗船中の割合は73.3%で、乗船中船員の平均は19.6人である。
- 自社船員以外に使用している船員(その他船員)の合計は600人、自社船員の6.4%使

用船員の6.0%である。

- その他船員は、期間雇用船員42.7%、他社船員38.3%、下船交代要員19.0%の構成である。
- 船員の乗下船は、配乗と連関して事業者の事情によって様々に行われている。

3 自社船員について

自社船員は、居住地が寄港地に隣接し、運航に必要な職種毎に余裕なく構成され、多くが定年まで在社している。在職船員に対する採用船員、退職船員の割合は内航船などより低い。自社船員の約5%が女性で、高校卒業後旅客サービス要員として入社し、結婚・出産で退職する。

- 在職船員の1者当たりの平均人数は25.9人、男性船員が94.7%、女性船員が5.3%である。寄港地近隣に居住し、平均年齢40.9歳と比較的若い人が50歳以上が多く、中学卒業か高校卒業で職員及び甲板部がおおよそ半分、内航・外航・漁船の経験者もあり、在社年数が長い。
- 採用船員は、約39%の事業者にあり、その平均人数は4.3人、在職船員に対する比率は約6.9%である。約74%が男性、部員が多く内航などの船員経験者が3割程おり、定期採用と中途採用がほぼ半々で、定着率が高い。
- 退職船員は、約36%の事業者にあり、その平均人数は4.4人、採用船員より約5%少なく、在職船員に対する比率は約6.6%で、約77%が職員の男性である。平均年齢は39.8歳だが、女性を主とした若年層も多く、在社年数は平均12.2年で、長期と短期に2極分化している。

- 船員の退職理由の主たるものと思われているのは定年で、本人都合、転職も多く、女性は結婚、出産である。
- 事業者毎の海員組合への組織率は約34%に留まる。
- 福利・厚生制度・施設として整備されているのは、家族・扶養手当、食費補助である。
- 60歳の定年制度が概ね整備され、大規模な事業者ほど若くなる。

4 最近の船員の需給状況について

船員の需給は比較的安定しており、逼迫感はなく大きな問題も生じていない。

- 乗組員の計画外採用の必要性は余りなく、必要があった場合も大体充足している。
- 必要のあった乗組員は、主に34歳以下の男性で、部員より職員、機関部より甲板部である。
- 必要のあったことによって生じた問題は、配乗に困難を来たした程度である。

5 船員の募集、定着について

船員募集は、経営者自身が船員職安、女性の場合は学校に依頼して、雇用安定、地理的条件、休日休暇、高賃金、労働時間などをアピールし定着させている。

- 船員の募集方法は、主に経営者自身で探すか船員職安に依頼している。
- 募集では、主に雇用の安定性、地理的条件、休日休暇などが強調され、定着には、その外に賃金、労働時間短縮などに配慮している。
- 福利・厚生面では、従業員の融和を図る社内旅行・リクリエーションの実施程度である。
- 大規模な事業者ほど女性船員の運航要員へ

の進出、長期雇用も考慮されている。

6 船員雇用の今後について

船員確保は、欠員補充の範囲で、今後難しくなると予想されている。

- 船員確保は、業界全体として難しくなり、自社ではそれ以上の困難を予想している。
 - 船員の採用は、概して欠員の補充程度である。
- 今後3年間に船員の採用計画をり立てている事業者少なく、見通しは余り効いていない。
- 大規模な事業者ほど、船員の状態に応じた長期計画を持っているようである。

7 環境の変化と経営の今後について

経営環境には悲観的だが、航路改廃の危機感は薄く、雇用調整が必要な場合は各種対策を講じて、事業を現状維持しようとしている。

- 経営環境は、今後厳しくなるとみており、その傾向は大規模な事業者ほど強い。航路改廃に影響しそうな環境の変化を、四国・中国の事業者を除いては余り感じていない。
- 何らかの理由で、航路が改廃になったとしても、多くの事業者は事業を維持できるとみている。
- 雇用調整には、同業他社、社内他部門、系列会社などへ就職斡旋、転職などの対策が講じられ、大規模な事業者ほど多くの対策を持っている。
- 今後の事業展開については、概ね現状維持を希望している。