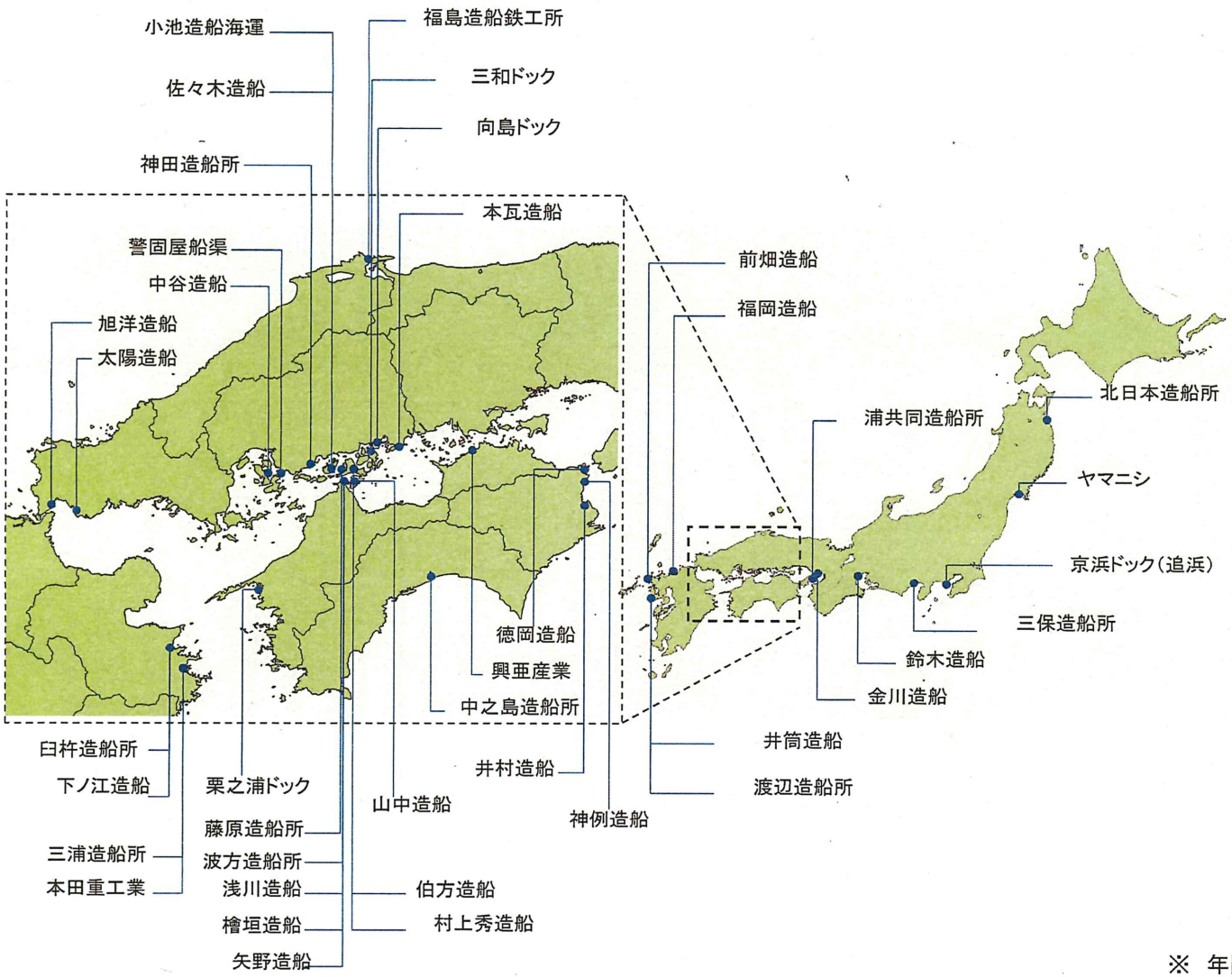
我が国の主な中小型造船所の分布

国土交通省



【東北】
- 北日本造船所
- ヤマニシ

【関東】
- 京浜ドック

【中部】
- 三保造船所
- 鈴木造船

【神戸】
- 浦共同造船所
- 金川造船

【中国】
- 神田造船所
- 本瓦造船
- 佐々木造船
- 警固屋船渠
- 小池造船海運
- 中谷造船
- 福島造船鉄工所
- 三和ドック（修繕）
- 向島ドック（修繕）

【四国】
- 檜垣造船
- 浅川造船
- 矢野造船
- 波方造船所
- 伯方造船
- 村上秀造船
- 山中造船
- 藤原造船所
- 栗之浦ドック
- 神例造船
- 徳岡造船
- 井村造船
- 中之島造船所
- 興亜産業

【九州】
- 旭洋造船
- 太陽造船
- 福岡造船
- 前畑造船
- 渡辺造船所
- 井筒造船所
- 臼杵造船所
- 下ノ江造船
- 三浦造船所
- 本田重工業

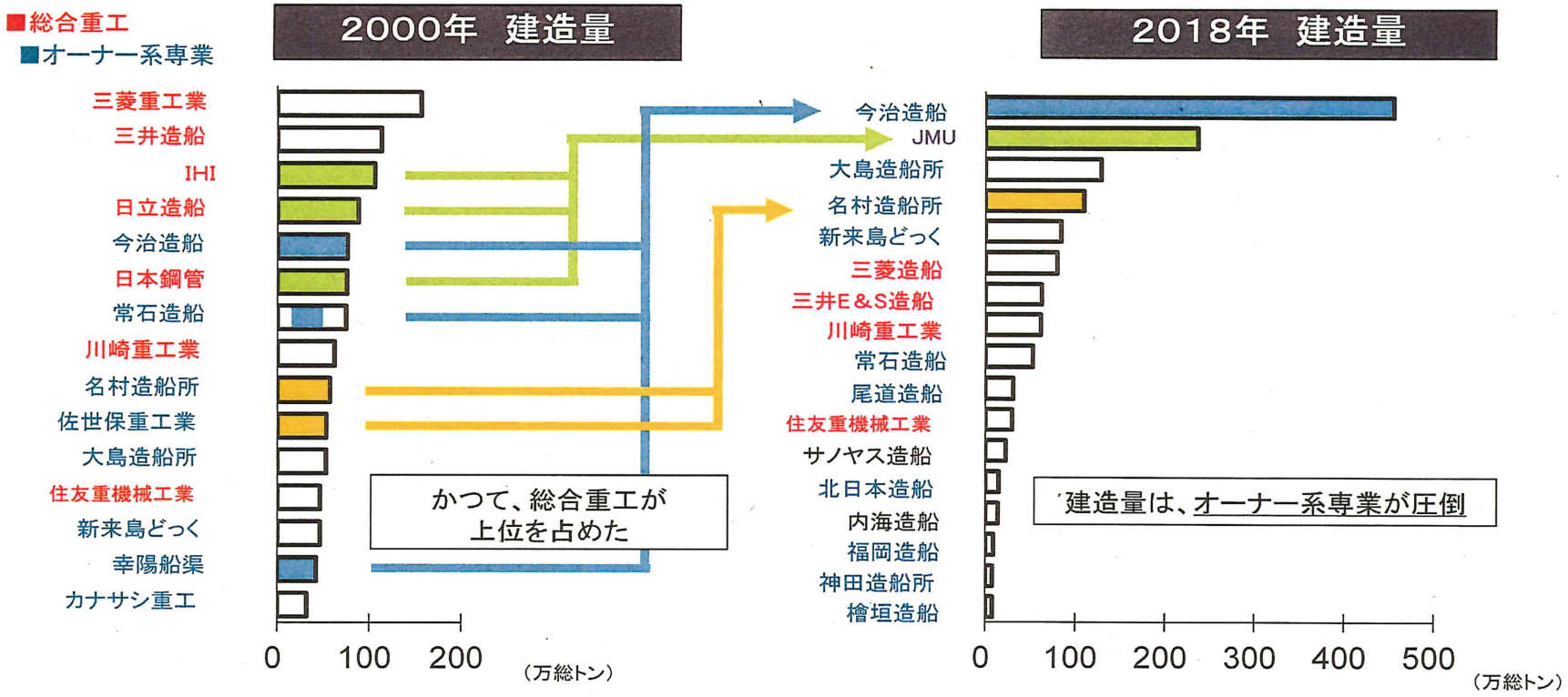
計　40社

※　年間建造実績(2015)500GT以上の中小造船事業所

出典：国土交通省

我が国造船企業の構造変化

国土交通省



出典：国土交通省

国土交通省

我が国の安全保障を支える造船業の概要

三井E&S造船㈱ 玉野事業所

「5,600トン型」潜水艦救難艦

「3,500トン型」PL

三菱重工業㈱ 神戸造船所 / 川崎重工業㈱ 神戸工場

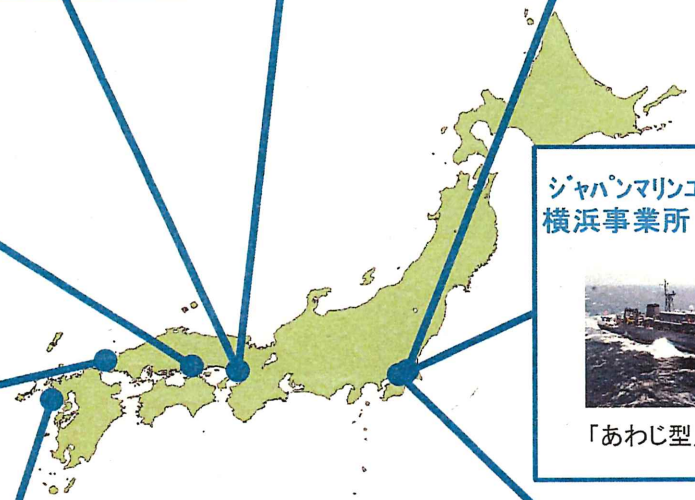
「そうりゅう型」潜水艦

墨田川造船

「180トン型」PS

三菱造船㈱ 下関造船所

「6,500トン型」PLH



ジャパンマリンユナイテッド㈱ 横浜事業所　鶴見工場

「あわじ型」掃海艦

三菱重工業㈱ 長崎造船所

「5,000トン型」護衛艦

イージス護衛艦

「6,500トン型」PLH

ジャパンマリンユナイテッド㈱ 横浜事業所　磯子工場

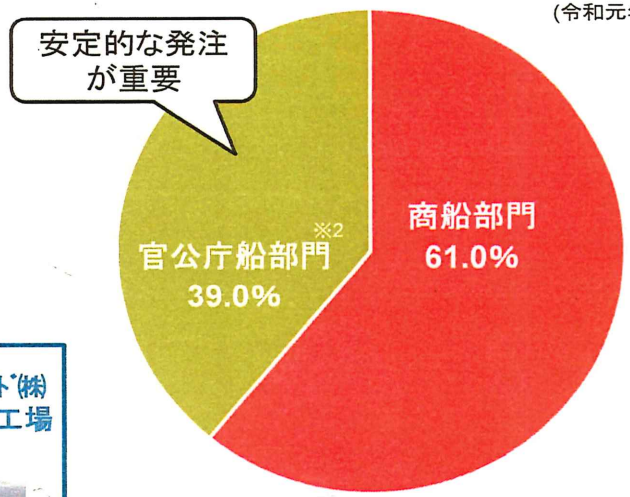
「ヘリ搭載型」護衛艦

イージス護衛艦

「3,500トン型」PL

主要官公庁船建造企業※1における売上高に占める商船・官公庁船の割合

(令和元年度)



中韓との競争激化、コロナ禍における受注減への対応が必要

※1 主要官公庁船建造企業：三菱重工業、三井E&S造船、JMU、川崎重工業
※2 官公庁船部門の売上高は防衛省向け艦艇及び海上保安庁向け巡視船の売上高。

出典：国土交通省

国土交通省

1. 内航船員の月間総労働時間（各部別）

内航貨物船員は総実労働時間が長い傾向。これは、休日がない連続労働によるものと考えられる。（陸上労働者に置きかえると、相当な長時間の所定外労働をしていることになる。）

船員の労働時間［287人・31日分］

	総実労働時間	所定内	所定外	労働日数
合計（287人）	238.06 時間	209.85 時間	28.21 時間	29.86 日
甲板部（180人）	236.74 時間	207.91 時間	28.83 時間	29.78 日
機関部（88人）	238.12 時間	210.06 時間	28.06 時間	30.10 日
事務部（19人）	250.23 時間	227.25 時間	22.98 時間	29.47 日

所定内労働が建設業と同じと仮定した場合・・・

船員の総実労働時間 238.06時間 － 164.9時間 ＝ **73.16時間**

労災認定基準
・複数月80時間
・単月100時間

参考：一般労働者の労働時間（31日分）［毎月勤労統計調査　平成29年10月分結果確報（事業所規模5人以上）］

	総実労働時間	所定内	所定外	労働日
一般労働者　計	170.9 時間	156.0 時間	14.9 時間	20.4 日
建設業	180.3 時間	164.9 時間	15.4 時間	21.8 日
運輸業，郵便業	187.6 時間	159.7 時間	27.9 時間	20.9 日

注：船員の「所定内」は1日8時間以内の労働時間の合計を、船員の「所定外」は1日8時間を超えた労働時間の合計を、それぞれ1人当たりに平均したもの
船員の労働日数は、24時間作業が発生しなかった日を31日から除した日数を、1人当たりに平均したもの。

出典：2019 年 4 月 22 日　第 111 回交通政策審議会海事分科会船員部会　配布資料（内航船員の労働実態調査結果）

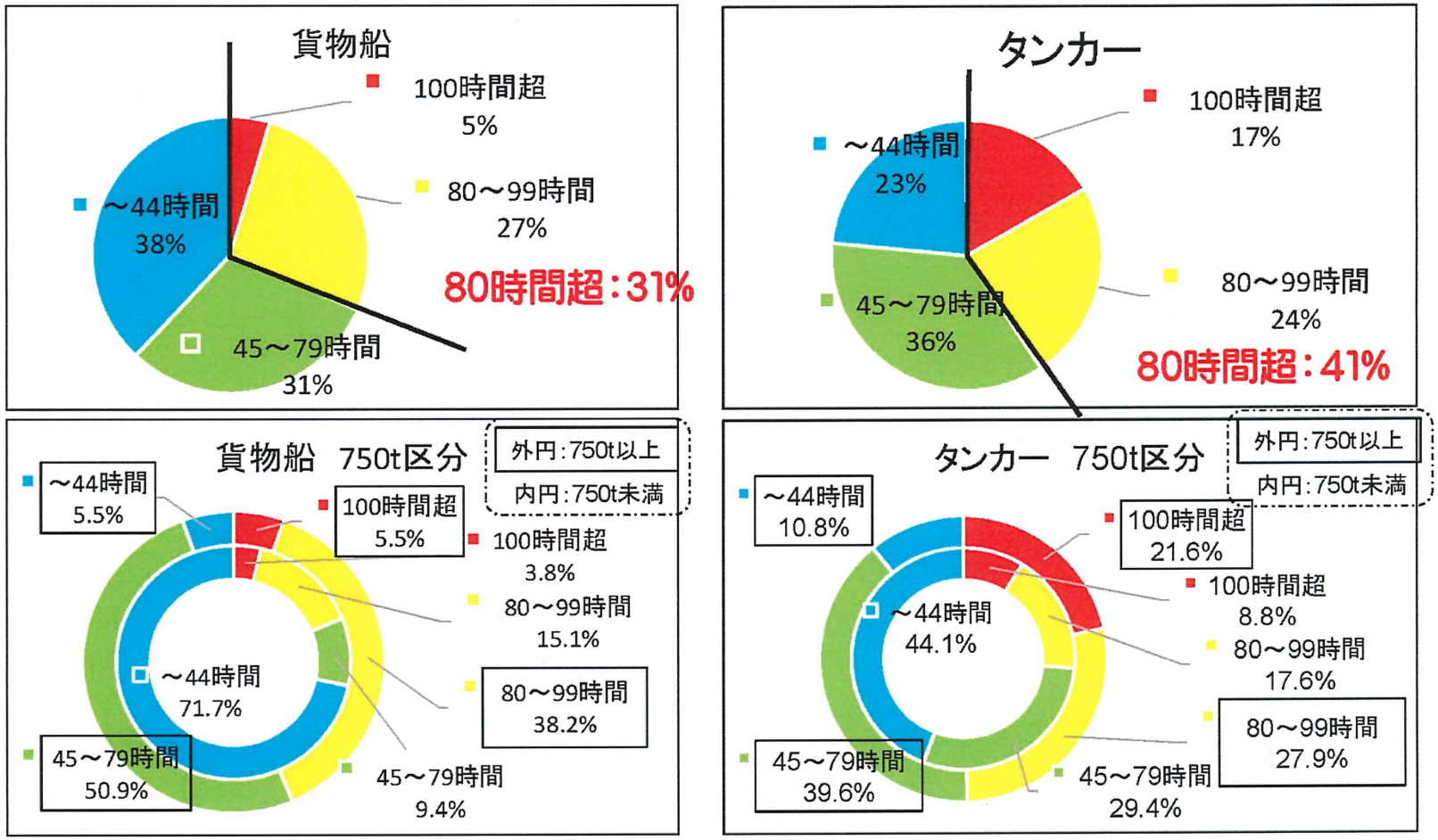
国土交通省

4. 労災認定基準との関係（試算）

船員の労災認定も、陸上労働者と同様の基準※で審査されており、このうち労働時間に関する基準（1ヶ月間に100時間又は2～6ヶ月間平均で月80時間）との関係で機械的に計算すると、相当割合の船員がこの基準を超えていることになる状況。

※1週間の総労働時間から40時間を除した時間を時間外労働の時間数として計算

【労災認定基準超の船員の割合（28日（4週間分）の時間外労働を算出）】



出典：2019 年 4 月 22 日　第 111 回交通政策審議会海事分科会船員部会　配布資料（内航船員の労働実態調査結果）

国土交通省

各種活動の労働時間への該当性の整理（イメージ）

○ 陸上では、「使用者の指揮命令下に置かれている時間」で、「使用者の明示又は黙示の指示により労働者が業務に従事する時間」であるかどうかによって、労働時間への該当性が整理されている。

○ 他方で、陸上から孤立し船舶という限られた空間で、24時間共同での生活・労働が求められる等、特別な環境下にある海上では、陸上における考え方だけでは、労働時間に当たるかどうか判然としない、又は実状にそぐわないケースがある。

○ 海上における各種活動について労働時間への該当性を整理するには、陸上における考え方も参考にしつつ、業務性・職務性の有無や程度等も加味して総合的に勘案するなど、陸上とは必ずしも同一でない取扱いが必要。

船内活動

労働時間（船員法第4条第2項）

労働時間の該当性について総合的に判断

休息時間

指揮命令下 ← → **業務性・職務性**

【業務】
- 航海当直
- 総員配置
- 荷役
- 事務作業（出入港届、積荷関係書類）

等

【業務に関連する作業】
- 調理当番
- 清掃当番
- 会議、研修
- 次の作業の開始に備え、船橋等を離れず常に待機している状態

等

【個人的な活動】
- 個人的な調理
- 食事
- 身の回りの清掃、洗濯
- 入浴
- 娯楽
- 就寝

等

【船員法第68条第1項】
- 安全・救助のため緊急を要する作業
- 防火操練等
- 航海当直の交代

- 沖合等における待ち時間で、業務から離れて娯楽等の個人的な活動が許容される時間

等

7

出典：2019 年 11 月 22 日　第 118 回交通政策審議会海事分科会船員部会　配布資料（労働時間の範囲の明確化、見直し）

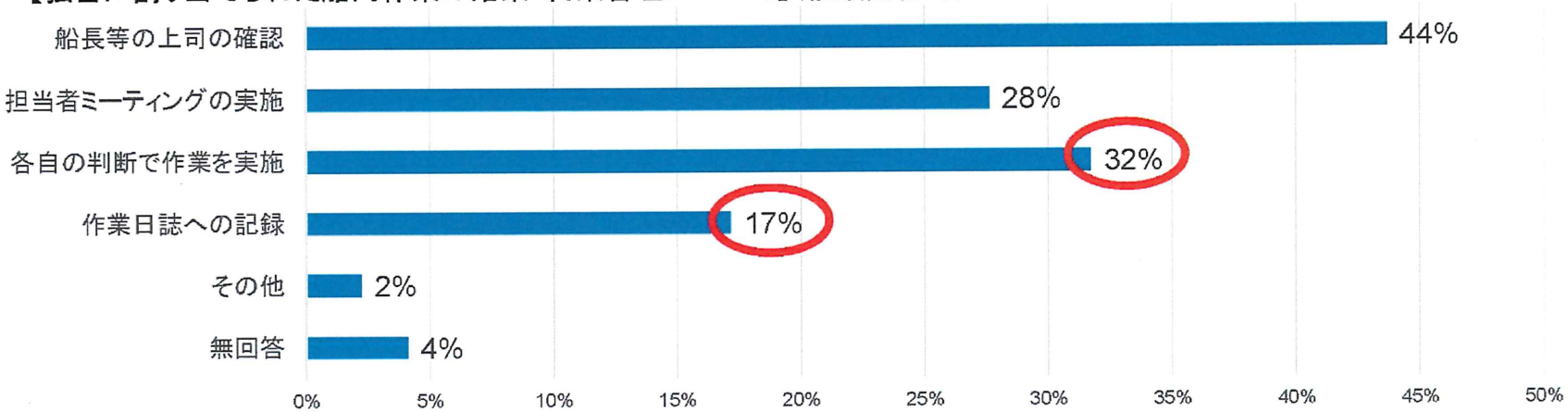
労働時間を把握するための機器の導入について

国土交通省

5. 独自に割り当てられた船内作業について

独自に割り当てられた船内作業については、「各自の判断で作業を実施」が32%、「作業日誌への記録」が17%と総員配置作業や荷役作業と比較しても各船員が独自で作業を行っている場合が多く、職長等による管理が困難と考えられる。

【独自に割り当てられた船内作業の始業・終業管理について】(複数回答可)



【職種別の「各自の判断で作業を実施」と回答割合】

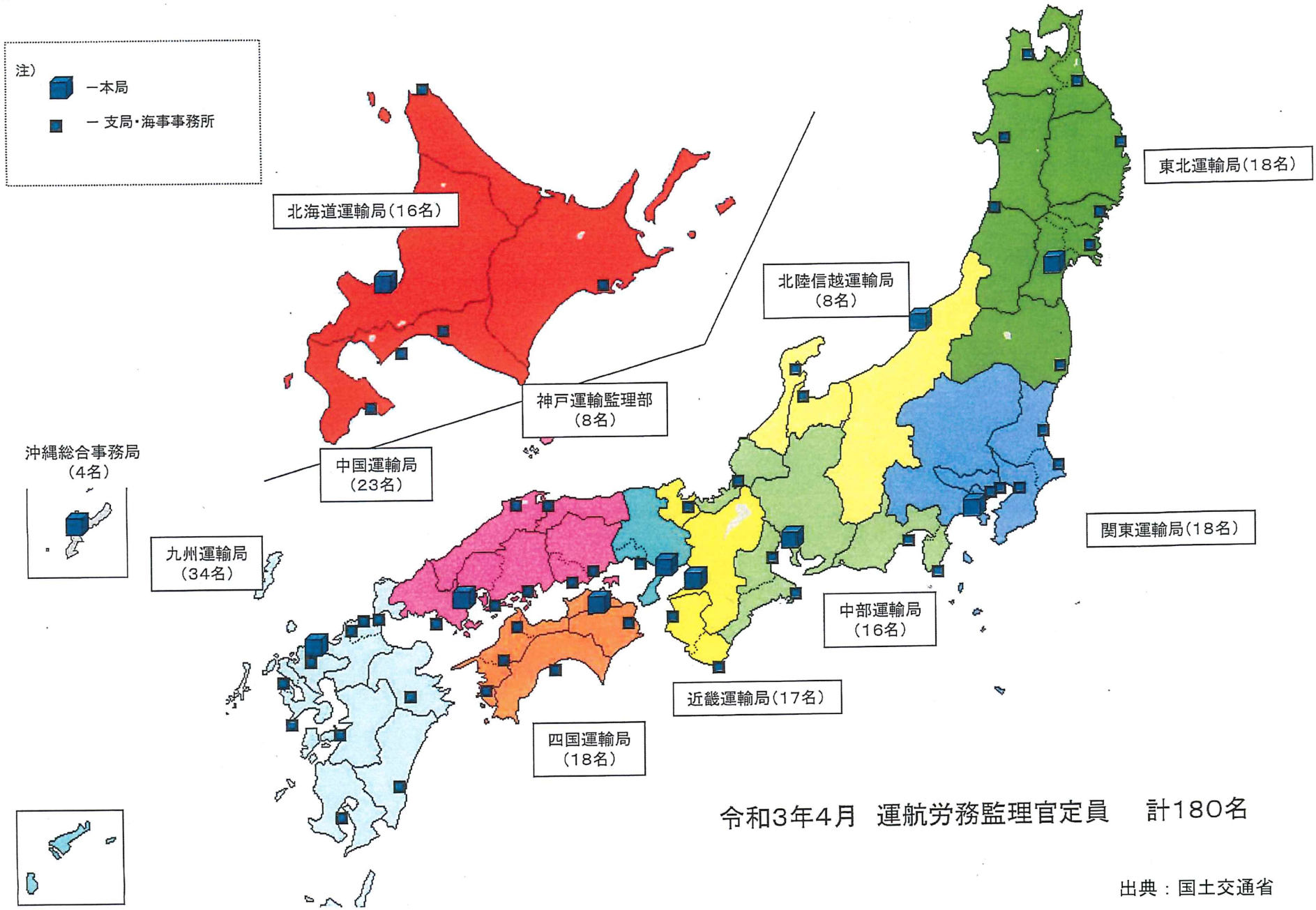
「各自の判断で作業を実施している」と回答して船員について、各職種ごとの回答割合では、船長、機関長、一等航海士、一等機関士を除く、「職員」及び、「部員」の回答割合が多かった。

出典：2019 年 4 月 22 日　第 111 回交通政策審議会海事分科会船員部会　配布資料（船内の労働時間管理の実態等に関するアンケート調査結果）

国土交通省

運航労務監理官の配置状況

⑧



令和3年4月　運航労務監理官定員　計180名

出典：国土交通省

船舶検査制度の概要

国土交通省

○ 船舶を航行させるためには、定期的に船舶検査の受検が必要。
○ 船舶検査では、船舶の構造・設備等が技術基準に適合していることを確認。

船舶検査は5年を一つの期間として安全性を確認　（以下は旅客船の例）

定期検査	中間検査	中間検査	中間検査	中間検査	（次回）定期検査
	1年目	2年目	3年目	4年目	5年目

定期検査

□ 新造時及び検査証書の有効期間（原則5年）満了時に実施する精密な検査

＜検査事項の例＞

- ✓ 船体外板及び船体内部構造の検査（亀裂、板厚等を確認）
- ✓ 機関のオーバーホール（分解し、摩耗、損傷等を確認）

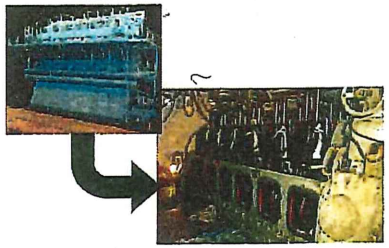
船体のひび割れ等を確認

中間検査

□ 定期検査の間に受検する簡易な検査

＜検査事項の例＞

- ✓ 船体外板の検査（亀裂等を確認）
- ✓ 機関の一部を分解



エンジンを分解し、内部を確認

※ 概ね、旅客船は毎年、貨物船は定期検査の間に1回受検

出典：国土交通省

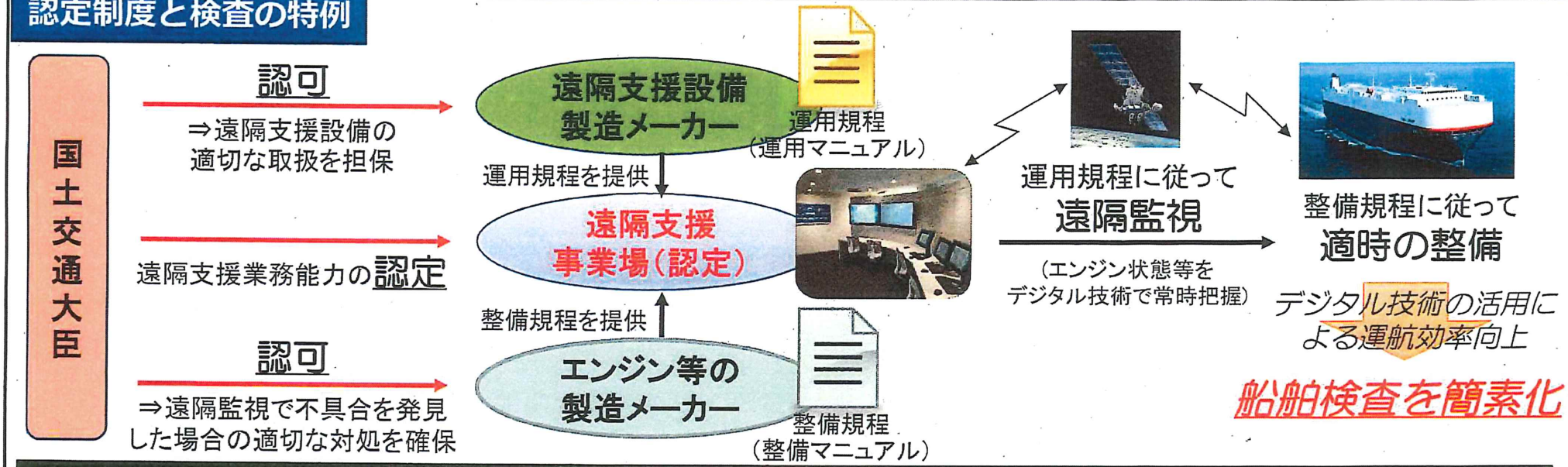
船舶検査の合理化による新技術の導入促進～遠隔支援事業場に対する認定制度の創設～

船舶安全法改正

○ 我が国海事産業の競争力向上等の観点から、ITを活用した船舶に関する技術の高度化や進展するデータの利活用をさらに推進していくことが必要。

○ 船舶からのデータの利活用を通じ、船舶の安全性を向上させるとともに、検査制度の合理化を図るため、船舶に対する遠隔監視による運航支援を行う者の認定制度を創設し、認定を受けた者により船舶が監視され、船舶の安全に航行する能力等が確保される場合には、定期検査等を簡素化する。

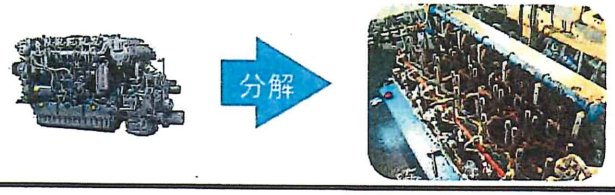
認定制度と検査の特例



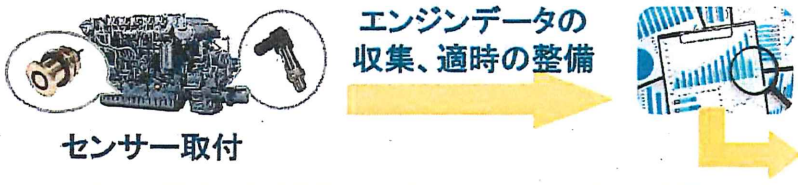
遠隔支援業務による検査の簡素化例（ｴﾝｼﾞﾝの例）

○現在の船舶検査

エンジンを分解、内部を目視で確認



○遠隔監視とデータを活用した新しい船舶検査



出典：国土交通省