

平成 1 4 年度

内航船員の雇用動向及び若年内航船員  
に関する調査報告書

日本内航海運組合総連合会

## 平成 1 4 年度

### 内航船員の需給動向及びその将来予測に関する調査報告書

#### まえがき

この報告書は、日本内航海運組合総連合会の委託に基づき、(財)海上労働科学研究所が調査を実施した、内航船員の需給実態及びその需給動向に関する調査の結果を取りまとめたものである。

平成 3 年度から 7 年度まで 5 年間は内航海運業者全体の 1 割を抽出した継続調査、平成 8 年度から 1 1 年度までの 4 年間は、全事業者を 4 分割した断続的な全数調査により、雇用動向を継続的に把握してきた。

さらに平成 1 2 年度は全数調査を行い、これまでの調査結果の推移を踏まえて、雇用動向の将来予測を行った。このような経年的な実態の追跡把握は、国土交通省(旧運輸省)の「船員需給総合調査」を補完する資料として評価され、将来を見通す有効な資料になっている。

平成 1 3 年度は、再び全事業者を 4 分割した上で、第 1 グループの雇用動向調査と将来の給源対策についての調査を合わせて実施した。

今年度は、第 2 グループの調査の継続とともに若年内航船員の調査を行った。

#### 付記

当該調査の実施と報告書の取りまとめにあたって、ご協力いただいた関係機関、関係者各位に、深く感謝いたします。

なお、この調査活動に直接、従事したのは、海上労働科学研究所の金崎一郎、加藤和彦、村山義夫である。

2003年3月31日

## 目 次

### A 調査の概要

- 1 調査の目的
- 2 調査対象と配布数
- 3 調査時期
- 4 回収状況
- 5 有効資料
- 6 調査票

### B 調査結果の分析

- 1 使用船員の状況(図表 B 1 )
- 2 乗組員の状況(図表 B 2 - 1 ~ 図表 B 2 - 3 )
- 3 現在の在職者の状況(図表 B 3 )
- 4 年齢別の標本船員数の分布と推定船員数の分布(図表 B 4 - 1 ~ 図表 B 4 - 5 )

### C 若年内航船員調査の分析

- 1 若年船員のプロフィール(図表 C 1 (6表))
- 2 転社(職)経験(図表 C 2 - 1 ~ 図表 C 2 - 10 )
- 3 現在の会社を継続する意志(図表 C 3 - 1 ~ 図表 C 3 - 3 (2表))
- 4 内航海運に対する改善要望点(図表 C 4 - 1、図表 C 4 - 2 )
- 5 職場生活で重要な事柄(図表 C 5 - 1、図表 C 5 - 2 )
- 6 若年船員の調査結果を見て

補足集計資料

## A 調査の概要

### 1 調査の目的

内航船員の需給実態とその動向をリアルタイムに把握し、かつそれをデータベースとして蓄積することにある。

### 2 調査対象と配布数

日本内航海運組合総連合会所属の内航海運事業者989社に対して、調査票を配布した。

### 3 調査時期

平成14(2002)年9月初旬、調査票を発送し、同年10月1日を記入日とし、同12月上旬を締切日とした。

### 4 回収状況

最終的に、同年12月上旬をもって締め切ったところ、配布総数989通に対して、回収数は279通(回収率は28.2%)となった。そのうち64通は有効回答から除き(宛先不明32通、廃業・売船22通、その他10通)、215通を集計に用いた。

### 5 有効資料

回収調査票を逐一点検した結果、279通のうち214通を集計可能な有効回答とした。

## B 調査結果の分析

### 1 使用船員の状況(図表 B 1)

使用船員総数：214社の自社船員は3,015人(1社当り14.1人)である。それは、乗船中2,327人(77.2%)、下船中621人(20.6%)、他社派遣中67人(2.2%)に分かれる。

この自社船員以外に、乗組員として、表 B 2 - 1 にみるように、他社から派遣を仰いでいる他社船員は178人である。したがって、214社の使用船員総数は3,193人であり、1社当りの使用船員数は14.9人である。

予備員率：自社船員の乗船中に対する下船中の自社船員の比率は、26.7%である。

組織船員：1,142人で、組織率は37.9%である。組織率の高さは、回収が組織船に偏っているためである。

図表 B 1 使用船員の状況

	運輸局											
	北海道	東北	新潟	関東	中部	近畿	神戸	中国	四国	九州	沖縄	全国
調査票回収会社数(社)	6	6	1	26	10	21	11	48	44	40	1	214
配乗隻数(隻)	20	10	1	68	17	47	38	94	90	76	1	462
乗船中の自社船員数(人)	81	55	2	423	62	289	213	387	433	377	5	2327
下船中の自社船員数(人)	32	18	0	178	1	107	63	58	114	49	1	621
他社派遣自社船員数(人)	14	2	0	16	0	19	8	0	2	6	0	67
自社船員合計(人)	127	75	2	617	63	415	284	445	549	432	6	3015
組織船員数(人)	86	0	0	498	0	234	128	46	111	39	0	1142
1社当たり自社船員数(人)	21.2	12.5	2.0	23.7	6.3	19.8	25.8	9.3	12.5	10.8	6.0	14.1
下船中自船員/乗船中(%)	39.5	32.7	0.0	42.1	1.6	37.0	29.6	15.0	26.3	13.0	20.0	26.7
組織船員率(%)	67.7	0.0	0.0	80.7	0.0	56.4	45.1	10.3	20.2	9.0	0.0	37.9

## 2 乗組員の状況(図表B 2 - 1、図表B 2 - 2、図表B 2 - 3)

乗組員数は、実際に乗船している自社船員、他社船員の合計である(いわゆる定員ではない)。

自社船他社船別配乗：配乗船舶は、自社船380隻(82.3%)、他社船79隻(17.1%)、無回答3隻(0.6%)で総隻数462隻となっている。総トン数別では、200トン未満171隻(37.0%)、500トン未満168隻(36.4%)、750トン未満44隻(9.5%)、1000トン未満12隻(2.6%)、1000トン以上66隻(14.3%)、無回答1隻(0.2%)である。また、船種別では、貨物船150隻(32.5%)、セメント専用船20隻(4.3%)、自動車専用船7隻(1.5%)、砂・砂利・石材専用船31隻(6.7%)、油送船109隻(23.6%)、特殊タンク船47隻(10.2%)、その他89隻(19.3%)、無回答9隻(1.9%)である。

乗組員数：乗組員総数は、自社船員、他社船員合わせて2505人である。総トン別では、200トン未満3.3人、500トン未満4.8人、750トン未満6.3人、1000トン未満8.0人、1,000トン以上11.4人、平均5.4人となっている。

乗組員構成：乗組員の雇用関係別構成は、自社船員2327人(92.9%)、他社船員178人(7.1%)となっている。

図表 B 2 - 1 乗組員の状況表（運輸局別）

	運輸局											
	北海道	東北	新潟	関東	中部	近畿	神戸	中国	四国	九州	沖縄	全国
持船区分(隻)	19 1 無回答	10	1	49 19	17	33 14	32 6	75 18 1	76 13 1	67 8 1	1	380 79 3
配乗隻数合計(隻)	20	10	1	68	17	47	38	94	90	76	1	462
用船形態(隻)	5 14 1	8 1 1		27 33 8	5 12	22 23 2	8 29 1	55 33 6	64 26	42 32	1	236 204 22
総トン数(隻)	13 2 2 1 2	2 4 2	1	27 10 4 1 26	9 7 1	12 17 7 11	12 16 2 7	39 41 2 2 7 1	22 45 12 4 7	33 26 10 3 4	1	171 168 44 12 66 1
船種(隻)	1. 買物船 2. 砂利・石材専用船 3. 自動車専用船 4. 砂・砂利・石材専用船 5. 油送船 6. 特殊カク船 7. その他 無回答	5 1 2 2 16		12 7 1 4 5 15 2	7 1 3 7	11 7 1 2 8 6	15 1 7 4 12 12	35 2 4 21 14 15 3	36 3 1 5 19 11 13 2	29 2 1 5 20 9 10 2	5	2327 178 2505
自社船員数(人)	81	55	2	423	62	289	213	387	433	377	5	2327
他社船員数(人)	4	4	0	49	0	5	2	77	25	12	0	178
乗組員数合計(人)	85	59	2	472	62	294	215	464	458	389	5	2505
平均総トン数(ト)	392.9	889.9	18.0	2263.4	273.3	1019.4	935.3	562.7	647.4	471.9	115.0	879.3
乗組員数(人)	1. 200総トン未満 2. 500総トン未満 3. 750総トン未満 4. 1000総トン未満 5. 1000総トン以上 無回答	1.8 8.0 7.5 9.0 11.0	2.0	2.3 3.9 6.5 8.0 12.9	3.0 4.1 6.0	3.6 5.1 6.1 11.0	3.9 5.1 5.5 10.6	3.7 4.8 6.5 10.9 4.0	3.4 4.7 6.2 8.5 9.1	3.7 5.1 6.6 9.0 10.3	5.0	3.3 4.8 6.3 8.0 11.4 4.0
平均乗組員数(人)	4.3	5.9	2.0	6.9	3.6	6.3	5.7	4.9	5.1	5.1	5.0	5.4

図表 B 2 - 2 乗組員の状況表（総トン数別）

		総トン数						全国
		-199t	-499t	-749t	-999t	1000t-	無回答	
持船区分(隻)	1. 自社船	140	139	37	10	54		380
	2. 他社船	31	27	7	2	12		79
	無回答		2				1	3
配乗隻数合計(隻)		171	168	44	12	66	1	462
用船形態(隻)	1. 定用出	60	98	38	7	33		236
	2. その他	101	66	5	5	27		204
	無回答	10	4	1		6	1	22
総トン数(隻)	1. 200総ト未満	171						171
	2. 500総ト未満		168					168
	3. 750総ト未満			44				44
	4. 1000総ト未満				12			12
	5. 1000総ト以上					66		66
	5. 1000総ト以上						1	1
船種(隻)	1. 貨物船	36	89	9	2	14		150
	2. セメント専用船	1		6		13		20
	3. 自動車専用船	1				6		7
	4. 砂・砂利・石材専用船	4	21	5	1			31
	5. 油送船	48	27	9	4	21		109
	6. 特殊タタ船	11	17	14	5			47
	7. その他	64	12	1		12		89
	無回答	6	2				1	9
自社船員数(人)		499	777	274	92	681	4	2327
他社船員数(人)		60	37	4	4	73	0	178
乗組員数合計(人)		559	814	278	96	754	4	2505
平均総トン数(ト)		138.3	448.8	698.1	960.5	4001.0		879.3
乗組員数(人)	1. 200総ト未満	3.3						3.3
	2. 500総ト未満		4.8					4.8
	3. 750総ト未満			6.3				6.3
	4. 1000総ト未満				8.0			8.0
	5. 1000総ト以上					11.4		11.4
	無回答						4.0	4.0
平均乗組員数(人)		3.3	4.8	6.3	8.0	11.4	4.0	5.4



図表 B 2 - 3 乗組員の状況表（船種別）

持船区分(隻)	船種							無回答	全国
	1.貨物船	2.セメント専用	自動車専用	砂・砂利等専	5.油送船	6.特殊タンク船	7.その他		
1.自社船	121	14	4	29	92	37	75	8	380
2.他社船	27	6	3	2	17	10	14		79
無回答	2							1	3
配乗隻数合計(隻)	150	20	7	31	109	47	89	9	462
用船形態(隻)	1. 定用出	10	5	7	60	36	25	2	236
2. その他	52	10	2	20	49	10	60	1	204
無回答	7			4		1	4	6	22
総トン数(隻)	1. 200総トン未満	1	1	4	48	11	64	6	171
2. 500総トン未満	89	6		21	27	17	12	2	168
3. 750総トン未満	9			5	9	14	1		44
4. 1000総トン未満	2			1	4	5			12
5. 1000総トン以上	14	13	6		21		12		66
無回答								1	1
船種(隻)	1.貨物船	150							150
2.セメント専用船		20	7						20
3.自動車専用船				31					7
4.砂・砂利・石材専用船					109				31
5.油送船						47			109
6.特殊タンク船							89		47
7.その他								9	89
無回答									9
自社船員数(人)	681	161	68	138	583	238	436	22	2327
他社船員数(人)	58	29	0	3	34	10	44	0	178
乗組員数合計(人)	739	190	68	141	617	248	480	22	2505
平均総トン数(トン)	865.1	3528.5	3743.6	449.1	769.0	505.3	628.5	174.1	879.3
乗組員数(人)	1. 200総トン未満	4.0	3.0	4.5	3.1	3.2	3.7	1.7	3.3
2. 500総トン未満	4.6			4.3	5.4	4.8	6.2	4.0	4.8
3. 750総トン未満	5.8	6.5		6.2	6.8	6.2	8.0		6.3
4. 1000総トン未満	9.0			1.0	8.3	8.8			8.0
5. 1000総トン以上	10.6	11.3	10.8		10.9		13.7		11.4
無回答								4.0	4.0
平均乗組員数(人)	4.9	9.5	9.7	4.5	5.7	5.3	5.4	2.4	5.4

### 3 現在の在職者の状況(図表B3)

在職者数：調査票が回収された214社のうち、在職者数は2,964人である。表B1の使用船員の状況表における自社船員数との差は、回答者の記入漏れによると考えられる。

年齢：20歳未満0.4%、20歳台8.6%、30歳台12.9%、40歳台25.3%、50歳以上52.6%、無回答0.1%である。平均年齢は47.3歳である。

学歴：中学校34.5%、高等学校23.5%、水産高校20.1%、海員学校11.5%、商船高専・大学5.0%、その他2.3%、不明2.4%、無回答0.8%である。

職種：職員72.8%、部員26.8%、その他0.4%である。

在社年数：1年未満5.1%、1-2年未満7.9%、2-3年未満6.6%、3-5年未満10.1%、5-10年未満26.0%、10-15年未満16.8%、15-20年未満8.1%、20年以上19.2%、無回答0.1%である。なお、平均在社年数は11.7年である。

経験年数：9年未満11.5%、10-19年14.9%、20-29年23.3%、30-39年40.0%、40年以上10.4%、無回答0.0%である。なお、平均経験年数は30.2年である。

前職：学生生徒19.1%、内航船員50.0%、外航船員7.9%、漁船船員14.0%、陸上職業その他7.2%、不明1.1%、無回答0.7%となっている。

雇用形態：長期雇用96.9%、短期・臨時雇用1.9%、その他1.1%である。

図表 B 3 在職者の状況表

		運輸局										
		北海道	東北	関東	中部	近畿	神戸	中国	四国	九州	沖縄	全国
在職者数(人)		128	69	613	60	409	284	442	528	425	6	2964
職名(%)	1. 船長	18.8	15.9	13.9	26.7	15.9	18.3	19.2	26.6	19.1	16.7	17.4
	2. 航海士	16.4	37.7	21.7	11.7	27.4	24.6	24.7	23.1	16.7	16.7	24.2
	3. 機関長	13.3	15.9	11.7	26.7	16.1	14.8	19.0	18.0	19.3	16.7	16.4
	4. 機関士	14.8	14.5	13.7	11.7	15.2	16.2	13.8	15.6	15.8	16.7	14.8
	5. 甲板部員	30.5	11.6	24.6	21.7	16.6	17.6	13.6	14.0	13.2	33.3	17.6
	6. 機関部員	2.3		3.4	1.7	2.2	2.8	5.7	4.4	4.5		3.7
	7. 司厨部員	3.9	4.3	10.1		6.1	5.3	3.6	3.2	4.5		5.5
	8. その他			0.8		0.5	0.4	0.5		0.7		0.4
満年齢(%)	1. 20歳未満			1.0			1.1	0.2	0.4	0.2		0.4
	2. 20-24歳	3.9		3.9	3.3	2.7	7.7	2.5	5.1	2.1		3.7
	3. 25-29歳	5.5	1.4	8.0	8.3	3.7	9.2	3.2	3.2	2.8		4.9
	4. 30-34歳	7.8	7.2	8.3	3.3	6.6	9.5	6.6	3.6	2.6		6.1
	5. 35-39歳	9.4	10.1	7.0		7.8	6.3	8.6	5.7	5.2		6.8
	6. 40-44歳	11.7	21.7	5.5	1.7	9.3	6.3	9.0	7.8	13.4	16.7	8.8
	7. 45-49歳	15.6	15.9	18.9	10.0	18.3	12.0	15.6	16.1	16.7	16.7	16.5
	8. 50-54歳	25.0	26.1	28.7	36.7	33.3	25.0	25.6	30.5	27.8	66.7	28.7
	9. 55歳以上	21.1	17.4	18.6	36.7	18.3	22.9	28.7	26.9	29.2		23.9
	無回答								0.8			0.1
平均満年齢(歳)		46.0	46.6	45.4	50.5	47.2	44.4	48.2	48.3	49.4	49.7	47.2
在社年数(%)	1. 1年未満	3.1		2.8	6.7	6.4	1.8	8.0	8.5	3.8		5.1
	2. 1-2年未満	10.2	7.2	4.4	8.3	4.7	5.7	12.6	11.2	8.3		7.9
	3. 2-3年未満	2.3	11.6	4.9	1.7	2.0	8.2	7.5	10.6	6.9	83.3	6.6
	4. 3-5年未満	3.9	4.3	9.8	21.7	7.1	7.5	14.8	13.1	7.8		10.1
	5. 5-10年未満	23.4	44.9	24.0	31.7	18.6	22.6	25.8	30.3	30.5	16.7	26.1
	6. 10-15年未満	21.9	15.9	16.0	10.0	27.0	22.9	12.8	10.0	16.3		16.8
	7. 15-20年未満	17.2	1.4	4.2	3.3	10.8	13.3	6.8	7.0	9.5		8.1
	8. 20年以上	18.0	14.5	33.9	16.7	23.5	17.9	11.6	9.1	17.0		19.2
	無回答								0.2			0.0
平均在社年数(年)		11.9	8.9	15.2	9.5	13.7	14.0	9.5	7.7	11.4	2.5	11.7
船員経験年数(%)	1. 5年未満	3.1		6.1	6.7	2.4	8.5	2.4	6.3	2.6	16.7	4.7
	2. 5-9年	10.9	5.0	9.0	3.3	5.4	9.5	6.7	4.9	4.6		6.8
	3. 10-14年	11.7	7.5	8.5	6.7	6.8	9.5	6.9	3.2	5.4		6.8
	4. 15-19年	20.3	17.5	7.1	5.0	8.7	7.7	8.6	7.6	5.1		8.1
	5. 20-24年	16.4	22.5	6.8	21.7	10.3	9.2	12.4	8.3	11.3		10.2
	6. 25-29年	10.2	12.5	12.6	10.0	14.1	8.5	12.2	14.8	15.9	33.3	13.1
	7. 30-34年	17.2	20.0	26.8	21.7	26.4	17.6	24.4	22.7	21.8	16.7	23.3
	8. 35-39年	7.8	12.5	16.1	11.7	19.0	21.1	15.3	19.1	14.1	33.3	16.7
	9. 40年以上	2.3	2.5	7.0	13.3	6.8	8.5	11.0	12.9	19.2		10.4
	無回答								0.2			0.0
平均船員経験年数(年)		21.0	55.8	28.1	26.0	34.5	24.6	30.6	27.7	34.7	26.3	30.2
最終学歴(%)	1. 中学校	28.1	37.7	29.5	40.0	40.8	43.7	27.4	32.8	39.8	16.7	34.5
	2. 高等学校	17.2	10.1	15.5	36.7	18.8	15.1	35.1	31.3	25.2	50.0	23.5
	3. 水産高校	42.2	40.6	25.8	3.3	13.9	16.2	19.9	15.6	18.8	16.7	20.1
	4. 海員学校	3.1	2.9	19.2	16.7	9.8	18.3	9.3	10.4	4.2	16.7	11.5
	5. 商船高専・大学	5.5	2.9	4.4	3.3	6.8	1.8	3.4	6.6	6.1		5.0
	6. その他	3.9	5.8	2.3		3.2	1.8	0.9	0.2	4.9		2.3
	7. 不明			0.2		6.6	3.2	2.9	3.0	0.9		2.4
	無回答			3.1				1.1				0.8
採用直前の職業(%)	1. 学生・生徒	17.2	5.8	34.1	13.3	22.2	29.9	10.6	10.2	10.8		19.1
	2. 内航船員	14.1	60.9	31.3	60.0	52.8	28.9	62.4	72.3	55.3	50.0	50.0
	3. 外航船員	2.3	1.4	14.8	1.7	6.8	12.7	5.9	4.6	5.2	16.7	7.9
	4. 漁船船員	46.1	26.1	10.8	20.0	12.0	16.2	11.1	7.2	18.1		14.0
	5. 陸上職業	17.2	5.8	3.9	5.0	3.7	3.2	4.5	4.2	8.0	16.7	5.2
	6. その他	3.1		2.9		2.2	1.1	2.0	1.1	2.1	16.7	2.0
	7. 不明			1.3		0.2	8.1		0.4			1.1
	無回答			0.8				3.4		0.5		0.7
雇用形態(%)	1. 長期雇用	97.7	100.0	98.9	96.7	97.8	94.0	95.2	96.2	97.2	100.0	96.9
	2. 短期・臨時雇用	2.3		1.1	3.3	1.5	0.4	2.0	3.8	2.1		1.9
	3. その他					0.7	5.6	2.7		0.7		1.1

4 年齢別の標本船員数の分布と推定船員数の分布(図表B4-1～図表B4-5)

標本に見る年齢別の在職者数の分布と推定船員数は、以下の通りである。なお、平成13年の実績と平成15年の予測については補足集計表を参照。

図表B4-1 年齢別在職者数(標本)

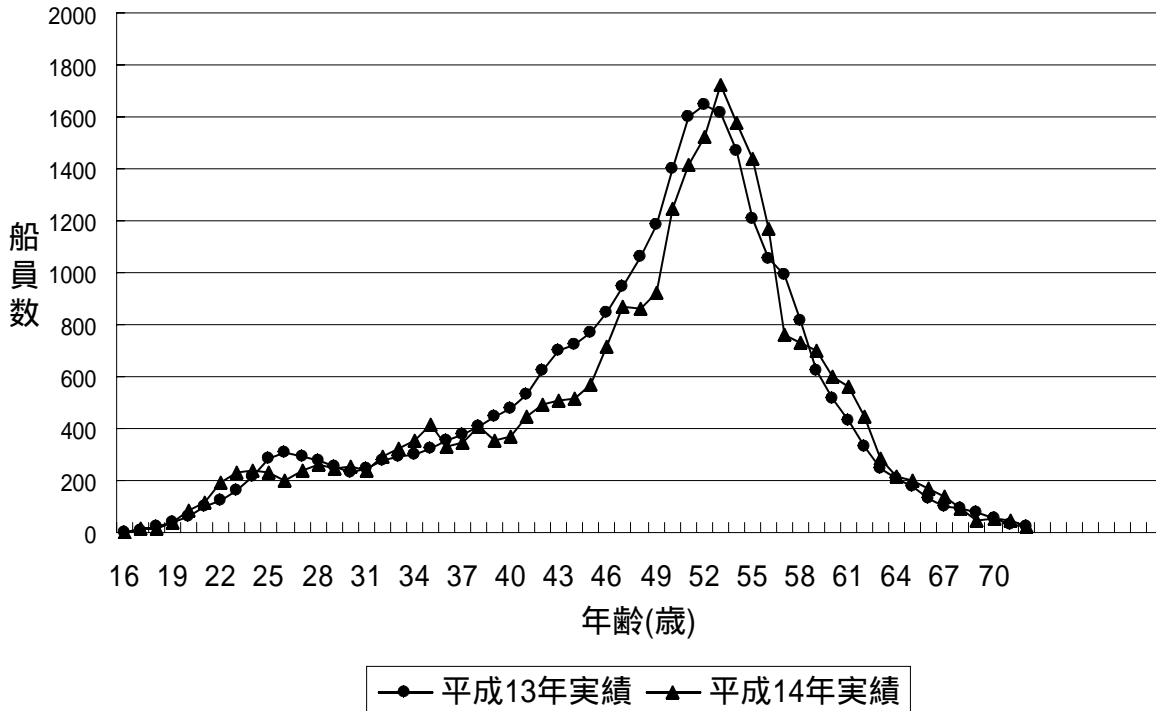
満年齢(歳)	度数(人)	パーセント
16	1	0.0
17	2	0.1
18	1	0.0
19	9	0.3
20	12	0.4
21	15	0.5
22	27	0.9
23	24	0.8
24	33	1.1
25	28	0.9
26	23	0.8
27	35	1.2
28	30	1.0
29	30	1.0
30	33	1.1
31	27	0.9
32	41	1.4
33	30	1.0
34	50	1.7
35	44	1.5
36	28	0.9
37	51	1.7
38	41	1.4
39	38	1.3
40	43	1.5
41	50	1.7
42	55	1.9
43	53	1.8
44	59	2.0
45	69	2.3
46	94	3.2
47	106	3.6
48	96	3.2
49	123	4.2
50	164	5.5
51	158	5.3
52	183	6.2
53	197	6.7
54	149	5.0
55	171	5.8
56	84	2.8
57	77	2.6
58	78	2.6
59	61	2.1
60	52	1.8
61	50	1.7
62	30	1.0
63	22	0.7
64	19	0.6
65	18	0.6
66	14	0.5
67	12	0.4
68	4	0.1
69	5	0.2
70	6	0.2
71	3	0.1
72	1	0.0
82	1	0.0
合計	2960	100.0

(注)無回答の4人を除く

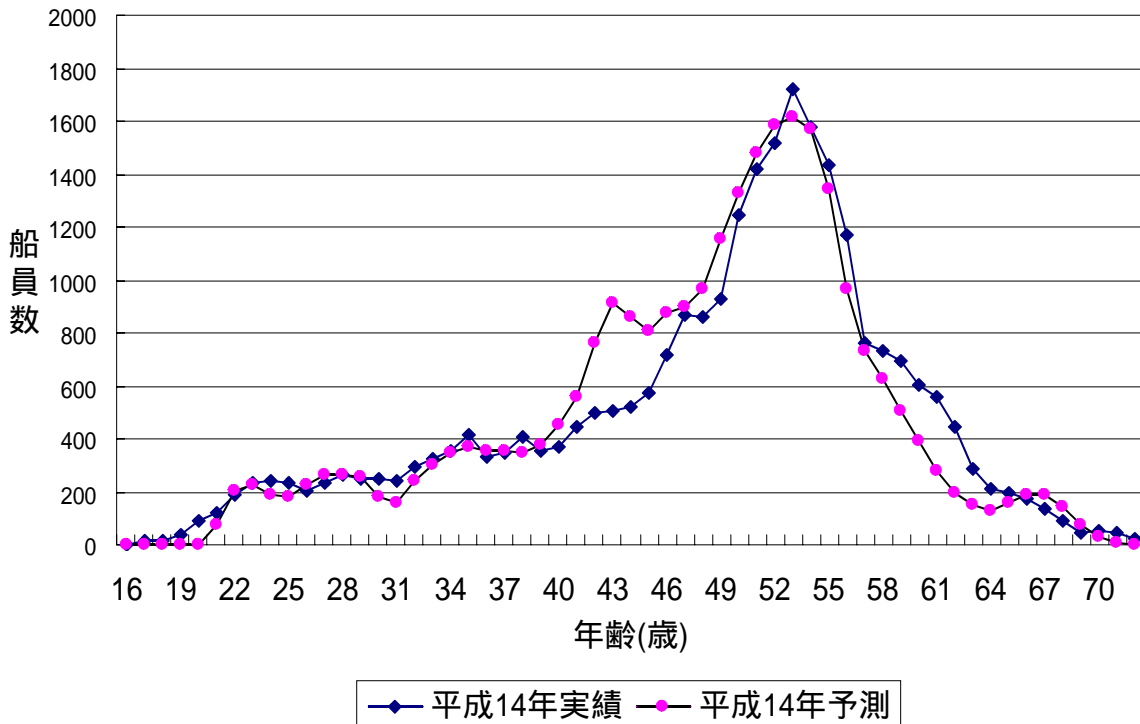
図表B4-2 年齢別在職者数(推定)

年齢(歳)	推定船員数(人)
16	11
17	22
18	6
19	73
20	101
21	135
22	242
23	220
24	259
25	203
26	203
27	271
28	254
29	242
30	259
31	220
32	366
33	276
34	434
35	394
36	265
37	434
38	377
39	327
40	411
41	478
42	512
43	506
44	529
45	614
46	817
47	924
48	800
49	1053
50	1442
51	1397
52	1644
53	1801
54	1351
55	1520
56	821
57	698
58	760
59	635
60	568
61	556
62	332
63	236
64	191
65	202
66	141
67	135
68	45
69	51
70	62
71	34
72	11

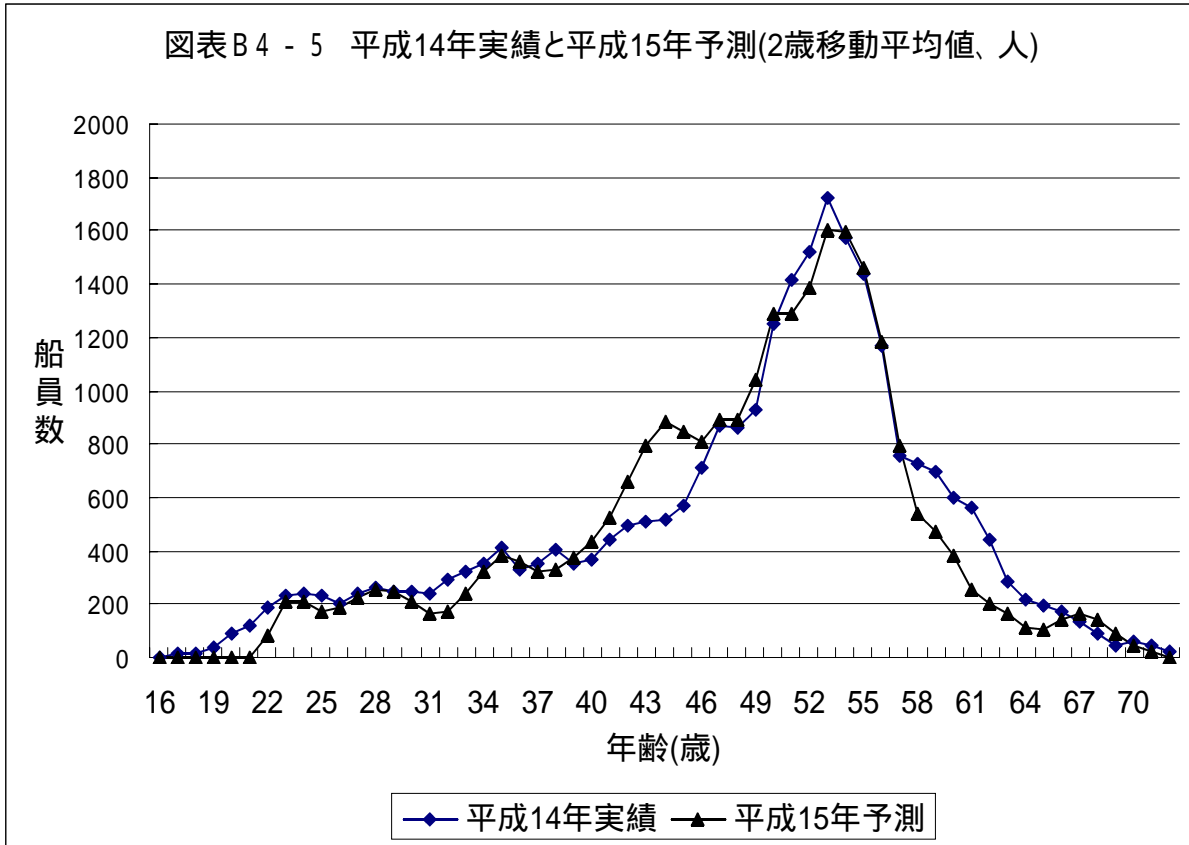
図表B4 - 3 平成13年実績と平成14年実績(2歳移動平均値、人)



図表B4 - 4 平成14年度実績と予測(2歳移動平均値、人)



図表B4 - 5 平成14年実績と平成15年予測(2歳移動平均値、人)



平成14年における年齢別船員分布の全体推定に際しては、従来用いてきた推定方式に則り算出した。

詳細は、平成12年度「内航船員の需給動向及びその将来予測に関する調査報告書」と平成13年度「内航船員の需給動向及びその給源に関する調査報告書」にある通り、基本的には標本から得られた内航船員を、組織船員と未組織船員とに分け、実態を鑑み、組織船員を補正した上で、平成14年の推定内航船員数26,867人を用いて、年齢別の内航船員数の分布を求めた(標本における82歳の1ケースについては全体推定に際しては除外)。

今年度の調査から得られた年齢別の船員数の分布(平成14年実績)と平成13年度「内航船の需給動向及びその給源に関する調査」の年齢別船員数の分布(平成13年実績、但し、今年度の実績とそろえるために73歳以上は除外)を重ねてみると、57歳辺りで減少している凹みが見られるものの、40歳辺りから60歳辺りまでは概ね山が右に移動している様子が見られる(図表B4-3)。

今年度の調査から得られた年齢別の船員数の分布(平成14年実績)と平成12年度「内航船の需給動向及びその将来予測に関する調査」において予測された平成14年の船員数分布(平成14年予測)を比較すると、平成14年予測では、40歳前後から45歳辺りの間で小さなふくらみが見られるが、平成14年実績ではそのふくらみは認められない。また、予測では57歳辺りから65歳の間でかなり急勾配で減少するが、実績ではふくらみが認められる結果となった(図表B4-4)。

平成14年実績と平成12年度「内航船の需給動向及びその将来予測に関する調査」によって予測された平成15年の船員数分布を比較すると、47歳前後から53歳辺りまでは年齢の右への移動が若干認められるが、54歳から57歳前後の間では、ほとんど重なり、平成14年度の実績では、58歳前後から65歳辺りまでふくらみが見られるが、平成15年の予測ではそのふくらみは見られなくなっている(図表B4-5)。

## C 若年内航船員についての調査結果

今後予想される内航船員不足に対処する上で、若年船員の確保は重要な意味を有している。そこで、今年度は29歳以下の若年船員の動向や意識を捉えるための質問紙調査を行った。

調査対象者は、前年度（平成13年度）の「内航船員の需給動向及びその給源に関する調査」から抽出した。同調査で調査票が回収された内航船社の中から、28歳以下（若年船員を29歳以下とし、前年の調査であるため28歳以下を抽出）の若年船員を雇用していた内航船社は87社で、雇用している若年船員数は241人であった。雇用している若年船員数に合わせた調査票を各内航船社に10月上旬に郵送し、それぞれの船社から若年船員に配布していただく形式を採り、回収は12月中に行った。回収総数は146通（回収率60.6%）、集計に用いた有効回収数は121通（有効回収率50.2%）であった。当然のことながら、調査票の回収は、調査時点で内航船社に在籍している若年船員のみからであり、その意味で標本には偏りが存在している。

### 1 若年内航船員のプロフィール(図表C1)

#### 年齢

20歳未満が7人(5.8%)、20歳から24歳が42人(34.7%)、25歳から29歳が72人(59.5%)で、25歳以上が6割を占めていた。平均年齢は24.7歳（標準偏差3.1年）である。

#### 最終学歴

中学校7人(5.8%)、高等学校13人(10.7%)、水産高校49人(40.5%)（専攻科卒も含む）、海員学校42人(34.7%)、商船高専・大学8人(6.6%)、その他2人(1.7%)であった。水産高校と海員学校の割合が高い。

25歳で2分割した年齢階層で見ると、25歳未満では海員学校が50.0%で最も多く、次いで水産高校36.0%である。25歳以上では水産高校が43.7%で最も多く、次いで海員学校23.9%である（年齢階層別の属性表は補足図表を参照）。

#### 職位

甲板部職員32人(26.4%)、機関部職員23人(19.0%)、甲板部部員44人(36.4%)、機関部部員16人(13.2%)、司厨部部員5人(4.1%)、その他1人(0.8%)である。

年齢階層別に見ると、25歳未満では甲板部部員が44.0%で最も多く、次いで甲板部職員22.0%、機関部部員20.0%と続く。25歳以上では、甲板部部員が31.0%で最も多く、次いで甲板部職員29.6%、機関部職員28.2%である。

#### 乗船中の(あるいは最後に乗船した)船舶の総トン数

199総トン以下が18人(14.9%)、200トンから499総トン以下が19人(15.7%)、500総トンから749総トン以下が8人(6.6%)、750総トンから999総トン以下が11人(9.1%)、1000総トン以上が65人(53.7%)であった。この調査では1000総トン以上の比率が高い結果であったが、この点は回収された標本の偏りを反映しているものと思われる。

年齢階層別に見ると、25歳未満では1000総トン以上が62.0%で最も多かった。次いで750総トン以上1000総トン未満が14.0%であった。25歳以上では、1000総トン以上が47.9%で最も多く、199総トン以上500総トン未満が19.7%と続く。

乗船中の(あるいは最後に乗船した)船種

貨物船18人(14.9%)、セメント専用船13人(10.7%)、自動車専用船4人(3.3%)、砂・砂利・石材専用船9人(7.4%)、油送船46人(38.0%)、特殊タンク船14人(11.6%)、その他17人(14.0%)である。油送船の比率が高いが、これも回収された標本の偏りを反映していると思われる。

年齢階層別に見ると、25歳未満では油送船が46.0%で最も多かった。次いで特殊タンク船が18.0%であった。25歳以上では、油送船が32.4%と最も多く、貨物船が23.9%と続く。

図表C1 若年船員の属性(6表)

年齢(歳)	度数(人)	パーセント
18歳	1	0.8
19歳	6	5.0
20歳	9	7.4
21歳	10	8.3
22歳	8	6.6
23歳	5	4.1
24歳	10	8.3
25歳	16	13.2
26歳	14	11.6
27歳	12	9.9
28歳	17	14.0
29歳	13	10.7
合計	121	100.0

最終学歴	度数(人)	パーセント
中学校	7	5.8
高等学校	13	10.7
水産高校	49	40.5
海員学校	42	34.7
商船高専・大学	8	6.6
その他	2	1.7
合計	121	100.0

職位	度数(人)	パーセント
甲板部職員	32	26.4
機関部職員	23	19.0
甲板部部員	44	36.4
機関部部員	16	13.2
司厨部部員	5	4.1
その他	1	0.8
合計	121	100.0

総トン数	度数(人)	パーセント
-199ト	18	14.9
-499ト	19	15.7
-749ト	8	6.6
-999ト	11	9.1
1000ト-	65	53.7
合計	121	100.0

直前の職業	度数(人)	パーセント
学生	83	68.6
内航船員	20	16.5
漁船船員	7	5.8
陸上職業	8	6.6
その他	3	2.5
合計	121	100.0

船種	度数(人)	パーセント
貨物船	18	14.9
セメント専用船	13	10.7
自動車専用船	4	3.3
砂等専用船	9	7.4
油送船	46	38.0
特殊タンク船	14	11.6
その他	17	14.0
合計	121	100.0

(注)砂等専用船は「砂・砂利・石材専用船」の略記



## 直前の職業

学生83人(68.6%)、内航船員20人(16.5%)、漁船船員7人(5.8%)、陸上の職業8人(6.6%)、その他3人(2.5%)である。

年齢階層別に見ると、25歳未満では、学生82.0%、内航船員10.0%、25歳以上では学生59.2%、内航船員21.1%であった。

## 出身地・居住地

出身地と居住地ではほとんど違いが見られなかった(集計表は補足集計資料を参照)。5%以上の比率を有する県を列挙すると、青森(出身地6.6%、居住地6.6%)、岩手(8.3%、8.3%)、宮城(6.6%、6.6%)、兵庫(5.8%、6.6%)、山口(9.9%、9.9%)、愛媛(5.8%、5.8%)、熊本(5.0%、5.0%)、長崎(5.0%、5.0%)、佐賀(5.0%、5.0%)、鹿児島(5.8%、5.8%)、沖縄(6.6%、6.6%)である。

## 2 転社(職)経験

転社(職)の回数に応じて、0回から2回まで、3グループに分けて考察する(3回については図表C2-1には掲載したが、年齢が他のグループより離れていることや実数が少ないため、後の分析からは除外したが、表は補足集計表に掲載した。4回以上についても同様の理由で分析から除外)。

0回から2回までの3グループの平均年齢の差がわずかなため、転社(職)回数別に継続年数を比較することがある程度可能と思われる。

転社(職)の回数別の平均年齢と継続年数を以下にまとめておく。

図表C2-1 転社(職)回数別の継続年数と年齢(年)

継続年数	転職(社)回数			
	0回	1回	2回	3回
1番目の会社	5.7	3.0	3.9	3.0
2番目の会社	×	4.2	1.6	1.8
3番目の会社	×	×	3.1	2.2
4番目の会社	×	×	×	2.2
平均年齢(歳)	24.1	25.6	26.1	28.2
実数(人)	83	24	8	5

転社(職)経験のない若年内航船員について(図表C2-2、図表C2-3)

学生から内航海運会社に入職して、一度も転社(職)した経験のない若年船員は83人であった。平均年齢は24.1歳(標準偏差3.15)である。継続年数について見ると、入職して1年以内の者が11人(13.3%)、7年から8年以内の者が12人(14.5%)と若干比率が高くなっているが、継続年数1年以内から最長で11年までどの継続年数についても比較的均等に若年船員が存在し、極端な偏りが見られない。平均の継続年数は5.7年で標準偏差は3.1年であった。

図表 C 2 - 2 転社(職)経験のない若年船員

最初の会社の業種		
	度数(人)	パーセント
内航船社	83	100.0
その他	0	0.0
合計	83	100.0
最初の会社の継続期間		
	度数(人)	パーセント
1年	11	13.3
2年	7	8.4
3年	8	9.6
4年	5	6.0
5年	7	8.4
6年	7	8.4
7年	7	8.4
8年	12	14.5
9年	9	10.8
10年	6	7.2
11年	4	4.8
合計	83	100.0
継続年数	平均値(年)	標準偏差(年)
	5.7	3.1

年齢別に継続年数を見ると、18歳、22歳、23歳を除くと、各年齢とも6人から11人の若年船員が継続年数に対応して分布していることがわかる。学歴の分布から見て、水産高校(専攻科)と海員学校がそれぞれ斜めの数字の列に対応していると思われる。

図表 C 2 - 3 年齢毎の、最初の会社の継続年数別人数(人)

継続年数	年齢(歳)											
	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29
1年	1	5	3	2								
2年			5		2							
3年		1		6		1						
4年					3		2					
5年						3		4				
6年							5		2			
7年								5		2		
8年									9		3	
9年							1			6		2
10年								1			5	
11年												4

転職経験1回の若年内航船員について(図表 C 2 - 4 ~ 図表 C 2 - 6)

一度転社(職)した経験のある若年船員は24人(平均年齢25.6歳、標準偏差3.02年)で、就職した最初の会社は、内航船社が14人(58.3%)、その他の会社が10人(41.7%)であった。最初の会社での継続年数は平均で3.0年(標準偏差2.4年)、継続年数2年以内の者が13人(58.3%)で6割を占めている。

2番目の会社(現在の会社)の継続年数は平均で4.2年(標準偏差3.0年)で、最初の会社より長く勤めている。継続年数2年以内の者は10人(45.8%)で、5割弱を占めている。

図表 C 2 - 4 転社(職)経験1回の若年船員(2表)

最初の会社の業種			2番目の会社の業種		
	度数(人)	パーセント		度数(人)	パーセント
内航船社	14	58.3	内航船社	24	100.0
その他	10	41.7	その他	0	0.0
合計	24	100.0	合計	24	100.0
最初の会社の継続期間			2番目の会社の継続期間		
	度数(人)	パーセント		度数(人)	パーセント
1年	9	37.5	1年	3	12.5
2年	5	20.8	2年	8	33.3
3年	4	16.7	3年	2	8.3
5年	1	4.2	4年	2	8.3
7年	4	16.7	5年	2	8.3
8年	1	4.2	6年	1	4.2
合計	24	100.0	7年	1	4.2
	平均値(年)	標準偏差(年)	8年	2	8.3
継続年数	3.0	2.4	9年	1	4.2
			10年	2	8.3
			合計	24	100.0
				平均値(年)	標準偏差(年)
			継続年数	4.2	3.0

図表 C 2 - 5 最初の会社の業種別に見た最初の会社の継続年数別人数(2表)(人)

最初の会社が「内航船社」の場合の最初の会社の継続期間

継続年数	年齢(歳)							
	20	21	22	23	25	27	28	29
1年	1	1	1				2	2
2年				1				
3年								1
7年					1	1	1	1
8年							1	

最初の会社が「その他」の場合の最初の会社の継続期間

継続年数	年齢(歳)					
	21	22	25	26	28	29
1年	1			1		
2年		1	2			1
3年		1	2			
5年					1	

上の表から、最初の会社が「内航船社」の若年船員の場合は、14人中7人が1年以内で転社(職)していることがわかる。また、7年以上勤めている者も5人おり、すぐに辞めてしまう場合と比較的長く勤めたあとで辞める場合とに分かれている。

最初の会社が内航船社以外のその他の場合の若年船員では、10人中7人が2年から3年勤めた後で転職している。

2番目の会社(現在の会社)では、継続年数が3年以内の者は、20歳から23歳が24人中7人、25歳から28歳が24人中6人であった。28歳と29歳に6年以上の継続年数の者が6人いた。

図表 C 2 - 6 年齢毎の、2番目の会社(現在の会社)の継続年数別人数(人)

2番目の会社(現在の会社)

継続年数	年齢(歳)								
	20	21	22	23	25	26	27	28	29
1年			1		1		1		
2年	1	2	2		1			2	
3年				1	1				
4年					1				1
5年					1			1	
6年									1
7年								1	
8年						1			1
9年									1
10年								1	1

転職経験2回の若年内航船員について(図表C2-7~図表C2-9)

2回転職した経験のある若年船員は8人(平均年齢26.1歳、標準偏差1.64)で、就職した最初の会社は、内航船社が4人(50.0%)、その他の会社が4人(50.07%)であった。最初の会社での継続年数は平均で3.9年(標準偏差2.7年)、継続年数2年以内の者が14人(50.03%)で5割を占めている。

2番目の会社(現在の会社)の業種は内航船社が3人(37.5%)、その他が5人(62.5%)であった。継続年数は平均で1.6年(標準偏差1.4年)で、最初の会社より長く勤めている。継続年数2年以内の者は7人(87.5%)で、9割弱を占めている。

3番目の会社(現在の会社)の継続年数は平均で3.1年(標準偏差3.4年)で、2番目の会社より長く勤めている。継続年数2年以内の者は6人(75.0%)で、8割弱を占めている。

図表 C 2 - 7 転社(職)経験2回の若年船員(3表)

最初の会社の業種		
	人数(人)	パーセント
内航船社	4	50.0
その他	4	50.0
合計	8	100.0
最初の会社の継続期間		
	人数(人)	パーセント
1年	1	12.5
2年	3	37.5
4年	1	12.5
5年	1	12.5
6年	1	12.5
9年	1	12.5
合計	8	100.0
継続年数	平均値(年)	標準偏差(年)
	3.9	2.7

3番目の会社の業種		
	人数(人)	パーセント
内航船社	8	100.0
その他	0	0.0
合計	8	100.0
3番目の会社の継続期間		
	人数(人)	パーセント
1年	3	37.5
2年	3	37.5
5年	1	12.5
11年	1	12.5
合計	8	100.0
継続年数	平均値(年)	標準偏差(年)
	3.1	3.4

2番目の会社の業種		
	人数(人)	パーセント
内航船社	3	37.5
その他	5	62.5
合計	8	100.0
2番目の会社の継続期間		
	人数(人)	パーセント
1年	6	75.0
2年	1	12.5
5年	1	12.5
合計	8	100.0
継続年数	平均値(年)	標準偏差(年)
	1.6	1.4

図表 C 2 - 8 最初の会社と 2 番目の会社の業種別に見た継続年数別人数 (4表) (人)

**最初の会社が「内航船社」の場合の最初の会社の継続期間**

継続年数	年齢(歳)			
	24	25	26	27
1年	1			
2年		1		1
6年			1	

**最初の会社が「その他」の場合の最初の会社の継続期間**

継続年数	年齢(歳)		
	24	27	28
2年			1
4年	1		
5年			1
9年		1	

**2番目の会社が「内航船社」の場合の最初の会社の継続期間**

継続年数	年齢(歳)		
	24	25	28
1年	1	1	1

**2番目の会社が「その他」の場合の最初の会社の継続期間**

継続年数	年齢(歳)			
	24	26	27	28
1年	1	1	1	
2年				1
5年			1	

実数が少ないので参考程度の域を出ないが、転職経験 2 回の若年船員を前職が内航船社かその他かで分けて見る(図表 C 2 - 7)と、最初の会社が内航船社の場合、4 人中 3 人が 2 年以内で最初の転職をしているのに対して、内航船社以外の場合では、4 人中 3 人が 4 年以上勤めた後に転職しており、これは転職経験が 1 回の若年船員と似たような傾向が見られる。

2 番目の会社が内航船社の者は、3 人中 3 人が 1 年以内で現在(3 番目)の会社に移っている。内航船社以外の者は 5 人中 2 人が 2 年以上勤めていることがわかる。

3 番目の会社(現在の会社)では、8 人中 6 人が 24 歳から 27 歳で、在職 2 年以内であった。

図表 C 2 - 9 年齢毎の、3 番目の会社(現在の会社)の継続年数別人数(人)

**3 番目の会社(現在の会社)**

継続年数	年齢(歳)				
	24	25	26	27	28
1年	1	1	1		
2年	1			2	
5年					1
11年					1

属性別で見る転社(職)回数(図表C2-10)

転社(職)回数を年齢階層、最終学歴、船種、総トン数、職位、直前の職業、それぞれの属性別に見る。

・年齢階層別

25歳未満では、0回82.0%、1回14.0%、2回4%で、1回までで96.0%を占めていた。25歳以上では、0回59.2%、1回23.9%、2回8.5%、3回7.0%、5回1.4%となり、1回までで83.1%を占めている。

図表C2-10 属性別の転社(職)回数(人、%)

		転社(職)回数						
		実数(人)	0回	1回	2回	3回	5回	合計
		121	83	24	8	5	1	121
年齢	25歳未満	50	82.0	14.0	4.0			100.0
	25歳以上	71	59.2	23.9	8.5	7.0	1.4	100.0
最終学歴	中学校	7	42.9	14.3	28.6		14.3	100.0
	高等学校	13	46.2	23.1	15.4	15.4		100.0
	水産高校	49	77.6	14.3	6.1	2.0		100.0
	海員学校	42	71.4	26.2		2.4		100.0
	商船高専・大学	8	75.0	12.5	12.5			100.0
	その他	2		50.0		50.0		100.0
船種	貨物船	18	50.0	27.8	16.7	5.6		100.0
	セメント専用船	13	84.6	15.4				100.0
	自動車専用船	4	50.0	50.0				100.0
	砂等専用船	9	77.8	11.1		11.1		100.0
	油送船	46	58.7	21.7	10.9	6.5	2.2	100.0
	特殊タケ船	14	100.0					100.0
	その他	17	76.5	23.5				100.0
総トン数	-199ト	18	50.0	44.4	5.6			100.0
	-499ト	19	63.2	15.8	5.3	15.8		100.0
	-749ト	8	62.5	25.0	12.5			100.0
	-999ト	11	54.5	27.3	9.1	9.1		100.0
	1000ト-	65	78.5	12.3	6.2	1.5	1.5	100.0
職位	甲板部職員	32	62.5	25.0	3.1	6.3	3.1	100.0
	機関部職員	23	69.6	13.0	13.0	4.3		100.0
	甲板部部員	44	68.2	20.5	6.8	4.5		100.0
	機関部部員	16	81.3	12.5	6.3			100.0
	司厨部部員	5	80.0	20.0				100.0
	その他	1		100.0				100.0
直前の職業	学生	83	100.0					100.0
	内航船員	20		70.0	15.0	15.0		100.0
	漁船船員	7		57.1	28.6		14.3	100.0
	陸上職業	8		50.0	25.0	25.0		100.0
	その他	3		66.7	33.3			100.0

・最終学歴別

人数の比較的多い高等学校、水産高校、海員学校で見ると、高等学校では0回が46.2%であるが、1回(23.1)、2回(15.4%)、3回(15.4%)にも分散している。水産高校では0回が77.6%で、1回は14.3%であった。海員学校は0回が71.4%、1回が26.2%である。

#### ・船種別

貨物船では、0回が50.0%、1回が27.8%、2回が16.7%、3回が5.6%と比較的分散していた。セメント専用船は0回84.6%、1回15.4%である。油送船では、0回が58.7%、1回が21.7%、2回が10.9%、3回が6.5%と貨物船と同様に分散していた。特殊タンク船は0回が100.0%を占めていた。

#### ・総トン数別

199総トン以下では0回50.0%、1回44.4%である。500総トン以下では0回63.2%、1回15.8%、3回が15.8%である。1000総トン未満では0回54.5%、1回27.3%、2回と3回にもそれぞれ9.1%ずつを占めている。1000総トン以上では0回が78.5%で、他の改装と比べその比率が最も高く、1回は12.3%、2回は6.2%であった。

#### ・職位別

甲板部職員では、0回62.5%、1回25.0%、機関部職員では、0回69.6%、1回13.0%、2回13.0%であった。甲板部部員では、0回68.2%、1回20.5%、2回6.8%、機関部部員は0回81.3%、1回12.5%、2回6.3%であった。

#### ・直前の職業別

直前の職業が内航船員(20人)の場合、1回70.0%、2回15.0%、3回15.0%である。漁船船員(7人)では、1回57.1%、2回28.6%である。陸上職業(8人)では、1回50.0%、2回25.0%、2回25.0%であった。

### 3 現在の会社を継続する意志

継続する意志を、「ずっと続けたい」、「続けたい」、「変わりたい」、「どうしても変わりたい」(表中「どうしても」と表記)の4段階に分けて回答を求めた。

全体では「ずっと続けたい」が40人(33.1%)、「続けるだろう」が35人(28.9%)、「変わりたい」が40人(33.1%)、「どうしても」が5人(4.1%)であった。6割以上の若年船員が継続する意志を有しているという結果である。

属性別では以下の通りであった(図表C3-1)。

#### 年齢階層別

25歳未満では、「ずっと続けたい」が30.0%、「続けるだろう」が24.0%、「変わりたい」が42.0%となり、「変わりたい」の比率がやや高い結果である。

25歳以上では、「ずっと続けたい」が35.2%、「続けるだろう」が32.4%、「変わりたい」が26.8%である。25歳以上の若年船員の方が現在の会社を続けようと考えている者が多いようである。

#### 最終学歴別

高等学校では、「ずっと続けたい」が69.2%、「続けるだろう」が7.7%、「変わりたい」が15.4%、「どうしても」が7.7%であった。「ずっと続けたい」の比率が高い。水産高校では、「ずっと続けたい」が26.5%、「続けるだろう」が36.7%、「変わりたい」が34.7%であった。海員学校では、「ずっと続けたい」が28.6%、「続けるだろう」が26.2%、「変わりたい」が35.7%、「どうしても」が7.1%であった。水産高校と海員学校は似たような傾向を示している。

船種別

貨物船では、「ずっと続けたい」が27.8%、「続けるだろう」が55.6%、「変わりたい」が11.1%、「どうしても」が5.6%であった。「変わりたい」の比率が低い結果である。セメント専用船では、「ずっと続けたい」が0.0%、「続けるだろう」が61.5%、「変わりたい」が38.5%であった。油送船では、「ずっと続けたい」が50.0%、「続けるだろう」が21.7%、「変わりたい」が19.6%、「どうしても」が8.7%であった。特殊タンク船では、「ずっと続けたい」が7.1%、「続けるだろう」が28.6%、「変わりたい」が64.3%であった。「変わりたい」の比率が極めて高い。

図表 C 3 - 1 属性別の会社継続の意志(人、%)

		会社継続の意志						
		ずっと続けたい	続けるだろう	変わりたい	どうしても	無回答	合計	
実数		40	35	40	5	1	121	
全体		121	33.1	28.9	33.1	4.1	0.8	100.0
年齢	25歳未満	50	30.0	24.0	42.0	4.0		100.0
	25歳以上	71	35.2	32.4	26.8	4.2	1.4	100.0
最終学歴	中学校	7	28.6	28.6	42.9			100.0
	高等学校	13	69.2	7.7	15.4	7.7		100.0
	水産高校	49	26.5	36.7	34.7	2.0		100.0
	海員学校	42	28.6	26.2	35.7	7.1	2.4	100.0
	商船高専・大学	8	37.5	37.5	25.0			100.0
	その他	2	50.0		50.0			100.0
船種	貨物船	18	27.8	55.6	11.1	5.6		100.0
	セメント専用船	13		61.5	38.5			100.0
	自動車専用船	4	25.0		75.0			100.0
	砂等専用船	9	77.8		22.2			100.0
	油送船	46	50.0	21.7	19.6	8.7		100.0
	特殊タンク船	14	7.1	28.6	64.3			100.0
	その他	17	17.6	17.6	58.8		5.9	100.0
総トン数	- 199トン	18	44.4	22.2	27.8		5.6	100.0
	- 499トン	19	52.6	31.6	15.8			100.0
	- 749トン	8	12.5	25.0	50.0	12.5		100.0
	- 999トン	11	54.5	18.2	27.3			100.0
	1000トン-	65	23.1	32.3	38.5	6.2		100.0
職位	甲板部職員	32	18.8	37.5	40.6	3.1		100.0
	機関部職員	23	39.1	21.7	34.8	4.3		100.0
	甲板部部員	44	36.4	34.1	22.7	4.5	2.3	100.0
	機関部部員	16	37.5	6.3	56.3			100.0
	司厨部部員	5	40.0	40.0		20.0		100.0
	その他	1	100.0					100.0
直前の職業	学生	83	31.3	27.7	36.1	4.8		100.0
	内航船員	20	40.0	35.0	25.0			100.0
	漁船船員	7	14.3	42.9	42.9			100.0
	陸上職業	8	50.0	12.5	25.0	12.5		100.0
	その他	3	33.3	33.3			33.3	100.0





転社(職)先について(図表C3-3)

転職を希望している若年船員の転社(職)先については、非該当者と無回答を除いた44人の集計が得られた。

転社(職)先として、旅客船・カーフェリーの選択者は10人(22.7%、全体では8.3%)、他の内航船社は14人(31.8%、全体では11.6%)、外航船社は4人(9.1%、全体では3.3%)、陸上職を選ぶ者は12人(27.3%、全体では9.9%)、その他は4人(9.1%、全体では3.3%)という結果である。転社(職)希望者の3割は再び内航業界で働くことを希望しており、旅客船・カーフェリーを希望する者より多いということは注目される点である。

転社(職)先として陸上職を希望する者12人に対して、陸上職から再び内航船で働くことがあり得るかという質問を行ったところ、回答者は9人で、「決して戻らない」が2人、「戻ることとも考えられる」が3人、「何とも言えない」は4人という結果であった。

図表C3-3 転職先と内航船への再就職(2表)(人、%)

転職先	度数	パーセント	有効パーセント
旅客船・カーフェリー	10	8.3	22.7
他の内航船社	14	11.6	31.8
外航船社	4	3.3	9.1
陸上職	12	9.9	27.3
その他	4	3.3	9.1
小計	44	36.4	100.0
非該当	77	63.6	
合計	121	100.0	

内航船への再就職	度数	パーセント	有効パーセント
決して戻らない	2	1.7	22.2
戻ることとも考えられる	3	2.5	33.3
何とも言えない	4	3.3	44.4
小計	9	7.4	100.0
非該当	112	92.6	
合計	121	100.0	

#### 4 内航海運に対する改善要望点

内航海運に対する改善要望点については、その他を含めて7項目を挙げ、その中から1位、2位、3位の順に選択記入する方式を採った。改善要望点の1位で最も高い比率は、「賃金などの収入」56.2%、次いで2位で最も高い比率は、「休暇の長さ」32.2%、同じく3位は、「内航船員の社会的評価」28.1%であった。

次に、改善要望点の項目の順位を考えず、3つを選択する複数回答質問として、属性別に集計すると以下のような結果であった(表の合計は300%)。(図表C4-1)

全体で見ると、比率の高い順に、「賃金などの収入」88.4%、「休暇の長さ」71.1%、「内航船員の社会的評価」42.1%、「乗船履歴期間の長さ」35.5%、「メンテ等作業時間の長さ」19.8%、「荷役時間の長さ」12.4%という結果であった。

以下属性別に上位3つの項目を挙げる。

##### 年齢階層別

25歳未満では、「賃金などの収入」80.0%、続いて「休暇の長さ」72.0%、「乗船履歴期間の長さ」40.0%である。25歳以上では、「賃金などの収入」94.4%、「休暇の長さ」70.4%、そして「内航船員の社会的評価」46.5%であった。

### 最終学歴別

高等学校では、「賃金などの収入」100.0%、続いて「内航船員の社会的評価」76.9%、「休暇の長さ」61.5%である。水産高校では、「賃金などの収入」87.8%、続いて「休暇の長さ」77.6%、「乗船履歴期間の長さ」42.9%である。海員学校では、「賃金などの収入」83.3%、「休暇の長さ」73.8%、そして「内航船員の社会的評価」40.5%であった。

### 船種別

貨物船では、「賃金などの収入」94.4%、「休暇の長さ」72.2%、そして「内航船員の社会的評価」55.6%であった。セメント専用船では、「賃金などの収入」100.0%、「乗船履歴期間の長さ」61.5%、「内航船員の社会的評価」61.5%であった。油送船では、「賃金などの収入」89.1%、「休暇の長さ」69.6%、そして「内航船員の社会的評価」41.3%であった。特殊タンク船では、「賃金などの収入」92.9%、続いて「休暇の長さ」85.7%、「乗船履歴期間の長さ」35.7%である。

### 総トン数別

200総トン未満では、「賃金などの収入」94.4%、「休暇の長さ」66.7%、そして「内航船員の社会的評価」50.0%であった。500総トン未満では、「賃金などの収入」73.7%、「休暇の長さ」63.2%、そして「内航船員の社会的評価」63.2%であった。750総トン以上1000トン未満では、「賃金などの収入」90.9%、「休暇の長さ」90.9%、そして「内航船員の社会的評価」54.5%である。1000総トン以上では、「賃金などの収入」92.8%、続いて「休暇の長さ」69.2%、「乗船履歴期間の長さ」40.0%である。

### 職位別

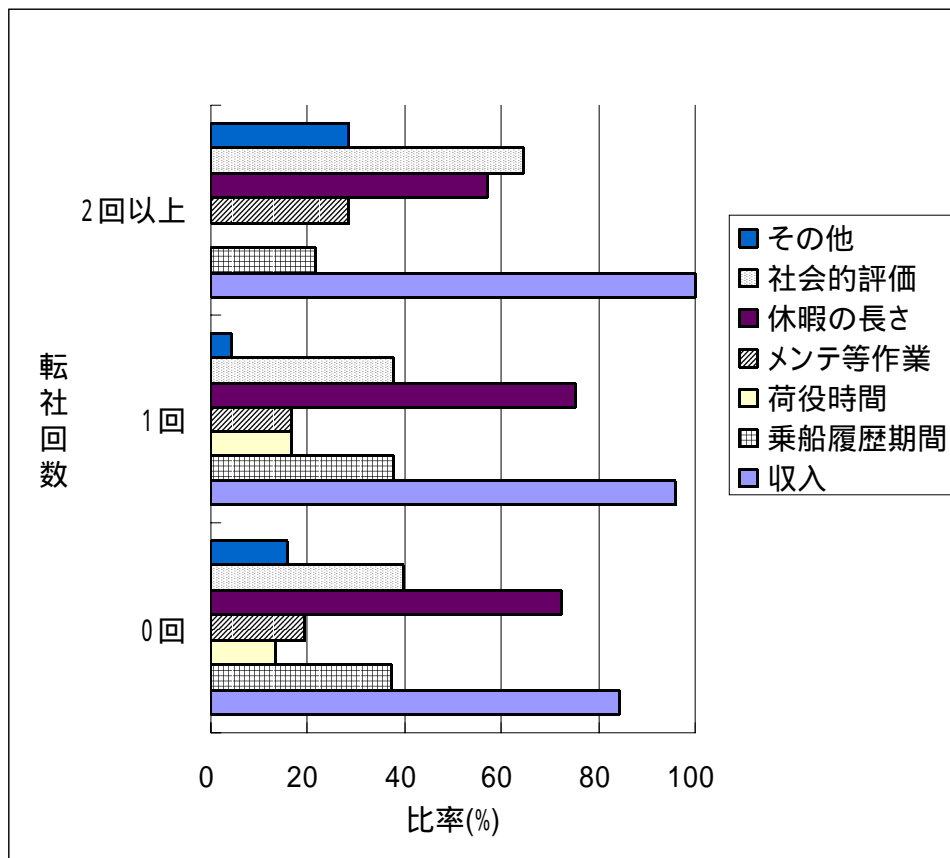
甲板部職員では、「賃金などの収入」90.6%、「休暇の長さ」75.0%、「乗船履歴期間の長さ」50.0%である。機関部職員では、「賃金などの収入」87.0%、「休暇の長さ」73.9%、「乗船履歴期間の長さ」39.1%である。甲板部部員では、「賃金などの収入」90.9%、「休暇の長さ」70.5%、「内航船員の社会的評価」54.5%であった。機関部部員では、「賃金などの収入」93.8%、「休暇の長さ」75.0%、「内航船員の社会的評価」56.3%であった。

	実数	収入	乗船履歴期間	荷役時間	ムク等作業	休暇の長さ	社会的評価	その他	無回答	合計
		107	43	15	24	86	51	18	19	121
実数 全体	121	88.4	35.5	12.4	19.8	71.1	42.1	14.9	15.7	300.0
年齢										
25歳未満	50	80.0	40.0	16.0	20.0	72.0	36.0	16.0	20.0	300.0
25歳以上	71	94.4	32.4	9.9	19.7	70.4	46.5	14.1	12.7	300.0
最終学歴										
中学校	7	100.0	42.9			57.1	57.1	28.6	14.3	300.0
高等学校	13	100.0	23.1		7.7	61.5	76.9	23.1	7.7	300.0
水産高校	49	87.8	42.9	8.2	20.4	77.6	32.7	12.2	18.4	300.0
海員学校	42	83.3	28.6	21.4	19.0	73.8	40.5	14.3	19.0	300.0
商船高専・大学	8	87.5	50.0	25.0	37.5	50.0	37.5	12.5		300.0
その他	2	100.0			100.0	50.0	50.0			300.0
船種										
貨物船	18	94.4	27.8	22.2	5.6	72.2	55.6	5.6	16.7	300.0
舢舨専用船	13	100.0	61.5		23.1	61.5	30.8	7.7	15.4	300.0
自動車専用船	4	75.0	50.0		50.0	75.0	50.0			300.0
砂等専用船	9	66.7	33.3	11.1	22.2	77.8	88.9			300.0
油送船	46	89.1	30.4	10.9	15.2	69.6	41.3	21.7	21.7	300.0
特殊ムク船	14	92.9	35.7	14.3	28.6	85.7	14.3	28.6		300.0
その他	17	82.4	35.3	17.6	29.4	64.7	35.3	11.8	23.5	300.0
総トン数										
- 199ト	18	94.4	22.2	16.7	33.3	66.7	50.0	11.1	5.6	300.0
- 499ト	19	73.7	42.1	5.3	15.8	63.2	63.2		36.8	300.0
- 749ト	8	87.5	50.0	25.0	12.5	87.5	25.0	12.5		300.0
- 999ト	11	90.9	9.1	27.3		90.9	54.5	9.1	18.2	300.0
1000ト -	65	90.8	40.0	9.2	21.5	69.2	33.8	21.5	13.8	300.0
職位										
甲板部職員	32	90.6	50.0	6.3	28.1	75.0	21.9	9.4	18.8	300.0
機関部職員	23	87.0	39.1	13.0	26.1	73.9	34.8	13.0	13.0	300.0
甲板部部員	44	90.9	31.8	18.2	9.1	70.5	54.5	18.2	6.8	300.0
機関部部員	16	93.8	25.0	6.3	18.8	75.0	56.3	12.5	12.5	300.0
司厨部部員	5	40.0		20.0	20.0	40.0	40.0	40.0	100.0	300.0
その他	1	100.0			100.0		100.0			300.0
直前の職業										
学生	83	84.3	37.3	13.3	19.3	72.3	39.8	15.7	18.1	300.0
内航船員	20	95.0	45.0	15.0	15.0	75.0	35.0	5.0	15.0	300.0
漁船船員	7	100.0	28.6	14.3		57.1	85.7	14.3		300.0
陸上職業	8	100.0	12.5		50.0	62.5	50.0	25.0		300.0
その他	3	100.0			33.3	66.7	33.3	33.3	33.3	300.0

転社(職)回数別(図表C4-2)

転社(職)経験なしの0回は直前の職業における学生と同じである。1回では、「賃金などの収入」95.8%、「休暇の長さ」75.0%が高い比率で、「乗船履歴期間の長さ」37.5%と「内航船員の社会的評価」37.5%が続く。2回以上の経験者を丸めると14人であるが、全員が「賃金などの収入」100.0%を挙げている。次いで、「内航船員の社会的評価」64.3%であるが、他と比べこの項目は高い比率を示している(具体的な比率については、補足集計表を参照)。

図表C4-2 転社(職)回数別の改善要望点



(注)それぞれの回数の横棒は、左の凡例の下からそれぞれ対応している。  
2回以上では「荷役時間」の比率が0%のため、除外されている。

5 職場生活で重要な事柄について

職場生活で重要な事柄についても、前の改善要望点の質問と同様に、その他を含めて8項目を挙げ、その中から1位、2位、3位の順に選択記入する方式を採った。職場生活の重要項目の1位で最も高い比率は「職場が楽しいこと」27.3%で、2位でも「職場が楽しいこと」の項目は23.1%で最も高い比率を占めた。3位は、「労働時間や休暇の長さ」17.4%であった。

属性別に、3つを選択する複数回答質問として集計すると、以下のような結果であった(表の合計は300%)。(図表C5-1)

全体で見ると、比率の高い順に、「職場が楽しいこと」65.3%、「よい上司や同僚に恵まれること」55.4%、「仕事自体に生きがいがあること」48.8%、「収入の多さ」35.5%、「自分の能力を発揮できる場があること」31.4%、「労働時間や休暇の長さ」31.4%、「職場の施設や設備が十分であること」30.6%という結果であった。

以下属性別に上位3つの項目を挙げる。

#### 年齢階層別

25歳未満では、「職場が楽しいこと」72.0%、「よい上司や同僚に恵まれること」70.0%、「仕事自体に生きがいがあること」52.0%である。25歳以上では、「職場が楽しいこと」60.6%、「仕事自体に生きがいがあること」46.5%、「よい上司や同僚に恵まれること」45.1%であった。

#### 最終学歴別

高等学校では、「よい上司や同僚に恵まれること」69.2%、「収入の多さ」53.8%、「職場が楽しいこと」46.2%である。水産高校では、「職場が楽しいこと」75.5%、「よい上司や同僚に恵まれること」53.1%、「仕事自体に生きがいがあること」49.0%である。海員学校では、「職場が楽しいこと」61.9%、「よい上司や同僚に恵まれること」61.9%、「仕事自体に生きがいがあること」50.0%である。

#### 船種別

貨物船では、「よい上司や同僚に恵まれること」61.1%、「職場が楽しいこと」55.6%、「仕事自体に生きがいがあること」50.0%、「職場の施設や設備が十分であること」50.0%である。セメント専用船では、「職場が楽しいこと」69.2%、「よい上司や同僚に恵まれること」53.8%、「仕事自体に生きがいがあること」38.5%、「自分の能力を発揮できる場があること」38.5%、「職場の施設や設備が十分であること」38.5%である。油送船では、「よい上司や同僚に恵まれること」63.0%、「職場が楽しいこと」56.5%、「仕事自体に生きがいがあること」45.7%である。特殊タンク船では、「職場が楽しいこと」92.9%、「仕事自体に生きがいがあること」37.1%、「よい上司や同僚に恵まれること」57.1%である。

#### 総トン数別

200総トン未満では、「収入の多さ」55.6%、「職場が楽しいこと」50.0%、「仕事自体に生きがいがあること」44.4%、「よい上司や同僚に恵まれること」44.4%、「自分の能力を発揮できる場があること」44.4%である。500総トン未満では、「職場が楽しいこと」57.9%、「仕事自体に生きがいがあること」57.9%、「自分の能力を発揮できる場があること」47.4%である。750総トン以上1000総トン未満では、「職場が楽しいこと」72.7%、「仕事自体に生きがいがあること」45.5%、「よい上司や同僚に恵まれること」45.5%、「労働時間や休暇の長さ」45.5%、「収入の多さ」45.5%である。1000総トン以上では、「職場が楽しいこと」69.2%、「よい上司や同僚に恵まれること」61.5%、「仕事自体に生きがいがあること」46.2%である。

図表C 5 - 1 職場生活で重要な事柄(3つ選択で複数回答処理)

	実数		仕事の生きがい		上司・同僚		施設・設備		能力の発揮		職場の楽しさ		労働時間・休暇		収入の多さ		その他		無回答		合計	
	実数	割合	59	67	37	38	79	38	79	38	43	1	1	43	1	1	121					
年齢	全体	121	48.8	55.4	30.6	31.4	65.3	31.4	31.4	35.5	0.8	0.8	35.5	0.8	0.8	300.0						
	25歳未満	50	52.0	70.0	22.0	32.0	72.0	24.0	24.0	26.0	2.0	2.0	26.0	2.0	2.0	300.0						
	25歳以上	71	46.5	45.1	36.6	31.0	60.6	36.6	36.6	42.3	1.4	1.4	42.3	1.4	1.4	300.0						
最終学歴	中学校	7	57.1	28.6	42.9	42.9	71.4	28.6	28.6	28.6			28.6			300.0						
	高等学校	13	38.5	69.2	38.5	15.4	46.2	38.5	38.5	53.8	2.0	2.0	53.8	2.0	2.0	300.0						
	水産高校	49	49.0	53.1	26.5	28.6	75.5	28.6	34.7	30.6			30.6			300.0						
	海員学校	42	50.0	61.9	26.2	35.7	61.9	28.6	28.6	33.3	2.4	2.4	33.3	2.4	2.4	300.0						
	商船高専・大学	8	50.0	50.0	50.0	37.5	50.0	25.0	25.0	37.5			37.5			300.0						
	その他	2	50.0	50.0	50.0	50.0	50.0	100.0	100.0	100.0			100.0			300.0						
船種	貨物船	18	50.0	61.1	50.0	27.8	55.6	27.8	33.3	22.2			22.2			300.0						
	以外専用船	13	38.5	53.8	38.5	38.5	69.2	38.5	23.1	30.8	7.7	7.7	30.8	7.7	7.7	300.0						
	自動車専用船	4	25.0	75.0	50.0	50.0	75.0	50.0	50.0	25.0			25.0			300.0						
	砂等専用船	9	44.4	22.2	22.2	33.3	77.8	33.3	33.3	66.7			66.7			300.0						
	油送船	46	45.7	63.0	28.3	39.1	56.5	32.6	32.6	32.6			32.6			300.0						
	特殊ｼﾝｸﾞﾙ船	14	57.1	57.1	14.3	7.1	92.9	7.1	35.7	35.7			35.7			300.0						
	その他	17	64.7	41.2	23.5	35.3	64.7	23.5	23.5	47.1			47.1			300.0						
総トン数	- 199ﾄﾝ	18	44.4	44.4	33.3	44.4	50.0	44.4	27.8	55.6			55.6			300.0						
	- 499ﾄﾝ	19	57.9	36.8	36.8	47.4	57.9	47.4	31.6	31.6			31.6			300.0						
	- 749ﾄﾝ	8	62.5	87.5	25.0	25.0	75.0	25.0	25.0	25.0			25.0			300.0						
	- 999ﾄﾝ	11	45.5	45.5	9.1	36.4	72.7	36.4	45.5	45.5			45.5			300.0						
	1000ﾄﾝ -	65	46.2	61.5	32.3	26.2	69.2	26.2	30.8	30.8	1.5	1.5	30.8	1.5	1.5	300.0						
職位	甲板部職員	32	50.0	46.9	31.3	28.1	65.6	28.1	31.3	46.9			46.9			300.0						
	機関部職員	23	52.2	56.5	26.1	39.1	52.2	39.1	43.5	26.1	4.3	4.3	26.1	4.3	4.3	300.0						
	甲板部部員	44	43.2	59.1	36.4	25.0	70.5	25.0	27.3	36.4	2.3	2.3	36.4	2.3	2.3	300.0						
	機関部部員	16	50.0	62.5	31.3	25.0	81.3	25.0	25.0	25.0			25.0			300.0						
	司厨部部員	5	60.0	60.0		80.0	40.0	80.0	40.0	20.0			20.0			300.0						
	その他	1	100.0	100.0		100.0	100.0	100.0	100.0	100.0			100.0			300.0						
直前の職業	学生	83	50.6	54.2	28.9	34.9	71.1	34.9	26.5	31.3	1.2	1.2	31.3	1.2	1.2	300.0						
	内航船員	20	55.0	60.0	30.0	20.0	50.0	20.0	50.0	35.0			35.0			300.0						
	漁船船員	7	14.3	57.1	14.3	28.6	71.4	28.6	42.9	71.4			71.4			300.0						
	陸上職業	8	37.5	50.0	62.5	37.5	50.0	37.5	12.5	50.0			50.0			300.0						
	その他	3	66.7	66.7	33.3	33.3	33.3	33.3	66.7	33.3			33.3			300.0						

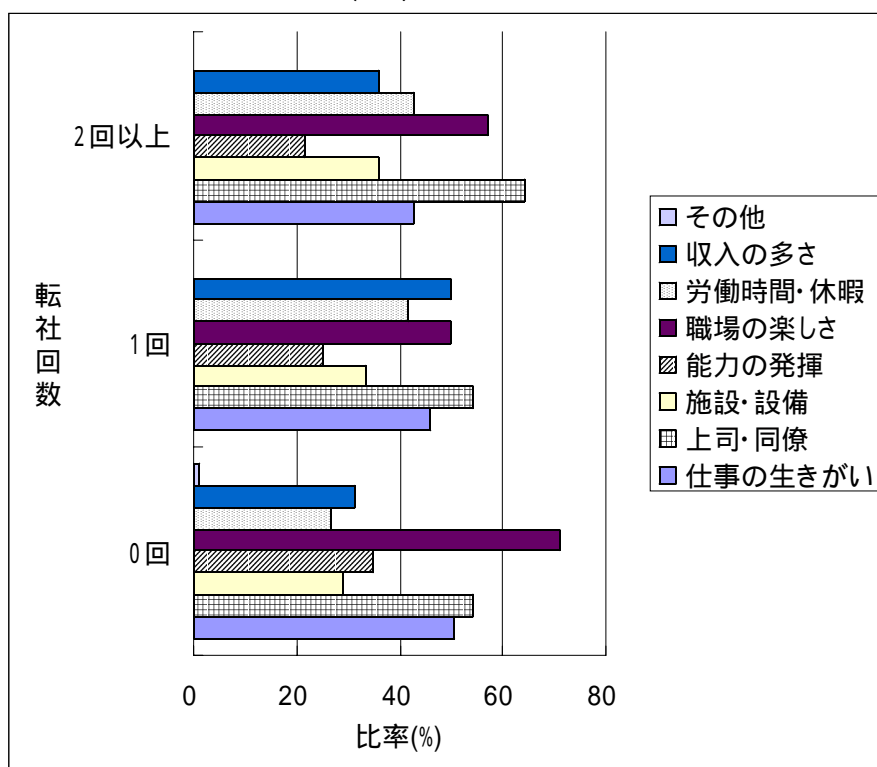
### 職位別

甲板部職員では、「職場が楽しいこと」65.6%、「仕事自体に生きがいがあること」50.0%、「よい上司や同僚に恵まれること」46.9%、「収入の多さ」46.9%である。機関部職員では、「よい上司や同僚に恵まれること」56.5%、「仕事自体に生きがいがあること」52.2%、「職場が楽しいこと」52.2%である。甲板部部員では、「職場が楽しいこと」70.5%、「よい上司や同僚に恵まれること」59.1%、「仕事自体に生きがいがあること」43.2%である。機関部部員では、「職場が楽しいこと」81.3%、「よい上司や同僚に恵まれること」62.5%、「仕事自体に生きがいがあること」50.0%である。

### 転社(職)回数別(図表C5-2)

0回は直前の職業における学生と同じである。1回では、「よい上司や同僚に恵まれること」54.2%、「職場が楽しいこと」50.0%、「収入の多さ」50.0%が5割を越えた支持を得ている。2回以上でも、「よい上司や同僚に恵まれること」64.3%の比率が高く、次いで「職場が楽しいこと」57.1%となる(具体的な比率については、補足集計表を参照)。

図表C5-2 転社(職)回数別の職場生活の重要項目



(注)それぞれの回数の横棒は、左の凡例の下からそれぞれ対応している。  
 なお、回数1回と2回以上には「その他」の比率が0%のため、除外されている。



## 6 若年船員の調査結果を見て

属性から見て、標本の年齢的な偏りは見られなかった。学歴では、25歳未満で海員学校出身者の、25歳以上で水産高校出身者の比率が高い点が指摘できる。このことについては、内航船員確保のための政策、特に海員学校卒業生の内航業界への志向を高めるための施策の効果が、平成7年度頃から現れてきたと考えることができるだろう。

転社(職)経験については、まず、学卒後すぐに内航船員になった若年船員、つまり、転社(職)経験がない若年船員は、継続期間が1年から11年までおおむね分散しており、特に偏りは見られない。転社(職)をせずに、1社に腰を落ち着け船員を継続している若年者が、各年齢層にある一定の比率(7%~10%程度)で存在している(図表C2-1を参照)。

また転社(職)経験が1回から3回の者を見ると、最初の会社には平均でだいたい3年から4年程度在職していることがわかる。また、2回あるいは3回の経験者からは、2番目の会社には2年弱の勤務であることがわかる。最初の会社には3、4年で、2番目の会社には更に2年以内に転社(職)するようである。

また、前職が内航船社かその他かに分けて、年齢毎の継続年数を見ると、転職経験が1回の若年船員で、前職が内航船社の場合、おおむね1年以内で転職しているか7年以上在職した後に転職した者に二分されるのに対して、前職がその他の場合は、2年から3年在職した後転職している者が6割を占める点が特徴として上げられる。

現在の会社を継続する意志については、全体の平均で、6割以上が、「ずっと続けたい」あるいは「続けるだろう」と回答しているが、25歳未満でも5割以上の者が、同じ回答をしている点には注目する必要があるだろう。

船種別に見て、油送船で7割以上が、「ずっと続けたい」あるいは「続けるだろう」と回答している点については、現場の実感にそぐわないと思われる。標本の偏りが反映しているとも考えられる。逆に、特殊タンク船については、6割以上が「変わりたい」と回答しているが、この点は現場の実感に合った結果と言えるだろう。

転社(職)回数別に、継続の意志を見た場合、回数が多くなると「ぞっと続けたい」あるいは「続けるだろう」という回答の比率が高くなる(5回を除く)。これには、年齢効果も加味されていると思われる。

内航海運に対する改善要望点については、一般的に、この種の質問項目は回答するに当たって1つのみを選択するのが困難であるため複数の回答を求める形式が採られている。よって3つ選択とし、複数回答処理を行った。集計結果を見ると、「賃金などの収入」と「休暇の長さ」と「内航船員の社会的評価」の3本柱が全体では5割、あるいは3割前後の比率を占めていた。年齢階層での特徴は本文でも記述したように、25歳以上は「賃金などの収入」、「休暇の長さ」、「内航船員の社会的評価」の3本柱そのままであるが、25歳未満では最後の「内航船員の社会的評価」に替わって、「乗船履歴期間」が登場している。25歳未満の若年船員では早く昇進したいという現実的な希望が現れているのに対して、25歳以上の場合は、ある程度上の職位に身を置き、その職位や立場に応じた社会的威信を求める気持ちが出ているようにも思われる。しかし、職位別で見ると、甲板部も機関部も職員では「賃金などの収入」と「休暇の長さ」と「乗船履歴期間」が上位にきており、部員では「乗船履歴期間」の代わりに「内航船員の社会的評価」がくる。前者は25歳未満に、後者は25歳以上に対応する選択項目である。年齢階層と職位では、25歳未満では、比率の高い順に、甲板部部員が44.0%、甲板部職員22.0%、機関部部員が20.0%、25歳以上では、甲板部部員が31.0%、甲板部職員が29.6%、機関部職員が28.2%となっており、年齢の高い方に職員が多いという当然の結果であった。従って、単純に、年齢が高い方が「内航船員の社会的評価」を挙げ、低い方が「乗船履歴期間」を挙げるとは、言えないようである。

職場生活で重要と思われる事柄については、前項の改善要望点と同様に、3つ選択の複数回答という形式で集計処理を行った。全体を見ると、「職場が楽しいこと」、「よい上司や同僚に恵まれること」、「仕事自体に生きがいがあること」が上位の3項目であった。改善要望点のトップになっていた収入に関する項目は次点であった。この上位3つは収入以上に重要だと考える若年船員が多い項目である。年齢階層では、25歳未満では「職場が楽しいこと」と「よい上司や同僚に恵まれること」が7割ずつ、「仕事自体に生きがいがあること」が5割であるのに対して、25歳以上では、「職場が楽しいこと」が6割、「よい上司や同僚に恵まれること」と「仕事自体に生きがいがあること」が4割5分である。選ばれている項目は同じであるが、「よい上司や同僚に恵まれること」の比率に大きな違いがある。年齢以外の属性ではそれほど大きな差は認められない(実数の少ない属性項目については除く)。「職場が楽しいこと」については、職位別で見ると、職員より部員方の比率が若干高いように思われる。

# 補足集計表

補足集計表として、在職者状況の人数表、若年内航船員の年齢別属性表、  
 転社(職)回数別の改善要重点と職場生活の重要項目の表を挙げておく。

図表 在職者の状況(人数表)

	運輸局										
	北海道	東北	関東	中部	近畿	神戸	中国	四国	九州	沖縄	全国
在職者数(人)	128	69	613	60	409	284	442	528	425	6	2964
職名(人)											
1.船長	24	11	85	16	65	52	85	96	81	1	516
2.航海士	21	26	133	7	112	70	109	140	98	1	717
3.機関長	17	11	72	16	66	42	84	95	82	1	486
4.機関士	19	10	84	7	62	46	61	82	67	1	439
5.甲板部員	39	8	151	13	68	50	60	74	56	2	521
6.機関部員	3		21	1	9	8	25	23	19		109
7.司厨部員	5	3	62		25	15	16	17	19		162
8.その他			5		2	1	2		3		13
満年齢(人)											
1.20歳未満			6			3	1	2	1		13
2.20-24歳	5		24	2	11	22	11	27	9		111
3.25-29歳	7	1	49	5	15	26	14	17	12		146
4.30-34歳	10	5	51	2	27	27	29	19	11		181
5.35-39歳	12	7	43		32	18	38	30	22		202
6.40-44歳	15	15	34	1	38	18	40	41	57	1	260
7.45-49歳	20	11	116	6	75	34	69	85	71	1	488
8.50-54歳	32	18	176	22	136	71	113	161	118	4	851
9.55歳以上	27	12	114	22	75	65	127	142	124		708
無回答								4			4
平均満年齢(歳)	46.0	46.6	45.4	50.5	47.2	44.4	48.2	48.3	49.4	49.7	47.2
在社年数(人)											
1.1年未満	4		17	4	26	5	35	45	16		152
2.1-2年未満	13	5	27	5	19	16	55	59	35		234
3.2-3年未満	3	8	30	1	8	23	33	56	29	5	196
4.3-5年未満	5	3	60	13	29	21	65	69	33		298
5.5-10年未満	30	31	147	19	76	63	113	160	129	1	769
6.10-15年未満	28	11	98	6	110	64	56	53	69		495
7.15-20年未満	22	1	26	2	44	37	30	37	40		239
8.20年以上	23	10	208	10	96	50	51	48	72		568
無回答								1			1
平均在社年数(年)	11.9	8.9	15.2	9.5	13.7	14.0	9.5	7.7	11.4	2.5	11.7
船員経験年数(人)											
1.5年未満	4		36	4	9	24	10	33	10	1	131
2.5-9年	14	2	53	2	20	27	28	26	18		190
3.10-14年	15	3	50	4	25	27	29	17	21		191
4.15-19年	26	7	42	3	32	22	36	40	20		228
5.20-24年	21	9	40	13	38	26	52	44	44		287
6.25-29年	13	5	74	6	52	24	51	78	62	2	367
7.30-34年	22	8	158	13	97	50	102	120	85	1	656
8.35-39年	10	5	95	7	70	60	64	101	55	2	469
9.40年以上	3	1	41	8	25	24	46	68	75		291
無回答								1			1
平均船員経験年数(年)	21.0	55.8	28.1	26.0	34.5	24.6	30.6	27.7	34.7	26.3	30.2
最終学歴(人)											
1.中学校	36	26	181	24	167	124	121	173	169	1	1022
2.高等学校	22	7	95	22	77	43	155	165	107	3	696
3.水産高校	54	28	158	2	57	46	88	82	80	1	596
4.海員学校	4	2	118	10	40	52	41	55	18	1	341
5.商船高専・大学	7	2	27	2	28	5	15	35	26		147
6.その他	5	4	14		13	5	4	1	21		67
7.不明			1		27	9	13	16	4		70
無回答			19				5				24
採用直前の職業(人)											
1.学生・生徒	22	4	209	8	91	85	47	54	46		566
2.内航船員	18	42	192	36	216	82	276	381	235	3	1481
3.外航船員	3	1	91	1	28	36	26	24	22	1	233
4.漁船船員	59	18	66	12	49	46	49	38	77		414
5.陸上職業	22	4	24	3	15	9	20	22	34	1	154
6.その他	4		18		9	3	9	6	9	1	59
7.不明			8		1	23		2			34
無回答			5				15		2		22
雇用形態(人)											
1.長期雇用	125	69	606	58	400	267	421	507	413	6	2872
2.短期・臨時雇用	3		7	2	6	1	9	20	9		57
3.その他					3	16	12		3		34

図表 平成13年から15年までの在職者数の実績と予測

年齢(歳)	平成13年 実績	平成13年 2歳移動平均	平成14年 実績	平成14年 2歳移動平均	平成14年 予測	平成15年 予測
16	0	0	11	0	0	0
17	12	6	22	17	0	0
18	29	21	6	14	0	0
19	47	38	73	39	0	0
20	82	65	101	87	0	0
21	111	97	135	118	0	76
22	140	126	242	189	85	202
23	182	161	220	231	211	226
24	248	215	259	239	210	192
25	314	281	203	231	169	183
26	307	311	203	203	185	223
27	282	295	271	237	227	261
28	269	276	254	262	255	264
29	234	252	242	248	245	253
30	234	234	259	251	212	180
31	264	249	220	240	167	156
32	284	274	366	293	174	241
33	294	289	276	321	239	303
34	302	298	434	355	321	346
35	340	321	394	414	379	372
36	371	356	265	329	361	355
37	385	378	434	349	322	354
38	431	408	377	405	331	349
39	469	450	327	352	373	377
40	491	480	411	369	431	454
41	564	528	478	445	521	561
42	683	624	512	495	656	759
43	723	703	506	509	791	914
44	727	725	529	518	884	861
45	807	767	614	572	850	807
46	887	847	817	715	811	876
47	1009	948	924	870	888	900
48	1117	1063	800	862	892	968
49	1254	1186	1053	927	1040	1157
50	1542	1398	1442	1247	1292	1331
51	1663	1603	1397	1419	1287	1483
52	1633	1648	1644	1520	1386	1586
53	1599	1616	1801	1723	1601	1612
54	1340	1470	1351	1576	1595	1573
55	1071	1206	1520	1436	1458	1345
56	1038	1055	821	1171	1186	968
57	939	989	698	760	794	730
58	696	818	760	729	540	625
59	546	621	635	697	471	506
60	486	516	568	602	380	390
61	383	435	556	562	253	281
62	275	329	332	444	202	199
63	222	249	236	284	162	148
64	201	212	191	214	109	129
65	159	180	202	197	107	155
66	109	134	141	171	143	185
67	97	103	135	138	162	188
68	91	94	45	90	139	143
69	68	80	51	48	88	77
70	42	55	62	56	48	32
71	25	34	34	48	19	9
72	25	25	11	22	2	2
73	30	28	0	0	0	0
74	22	26	0	0	0	0
75	12	17	0	0	0	0
76	10	11	0	0	0	0
77	5	8	0	0	0	0
78	0	3	0	0	0	0
79	2	1	0	0	0	0
80	5	4	0	0	0	0

(注)平成14年と平成15年の予測はどちらも2歳移動平均値で表示。  
平成14年実績の82歳1人は除外した。

図表 若年内航船員の年齢別の属性

	実数	年齢		
		実数	25歳未満	25歳以上
		121	50	71
最終学歴	中学校	7	4.0	7.0
	高等学校	13	6.0	14.1
	水産高校	49	36.0	43.7
	海員学校	42	50.0	23.9
	商船高専・大学	8	4.0	8.5
	その他	2		2.8
船種	貨物船	18	2.0	23.9
	セメント専用船	13	8.0	12.7
	自動車専用船	4	6.0	1.4
	砂等専用船	9	6.0	8.5
	油送船	46	46.0	32.4
	特殊タリ船	14	18.0	7.0
	その他	17	14.0	14.1
総トン数	- 199ト	18	10.0	18.3
	- 499ト	19	10.0	19.7
	- 749ト	8	4.0	8.5
	- 999ト	11	14.0	5.6
	1000ト -	65	62.0	47.9
職位	甲板部職員	32	22.0	29.6
	機関部職員	23	6.0	28.2
	甲板部部員	44	44.0	31.0
	機関部部員	16	20.0	8.5
	司厨部部員	5	8.0	1.4
	その他	1		1.4
直前の職業	学生	83	82.0	59.2
	内航船員	20	10.0	21.1
	漁船船員	7	4.0	7.0
	陸上職業	8	4.0	8.5
	その他	3		4.2
合計		121	100.0	100.0

図表 出身地と居住地

出身地	度数(人)	パーセント	居住地	度数(人)	パーセント
'愛媛'	7	5.8	'愛媛'	7	5.8
'茨城'	1	0.8			
'岡山'	1	0.8	'岡山'	1	0.8
'沖縄'	8	6.6	'沖縄'	8	6.6
'岩手'	10	8.3	'岩手'	10	8.3
'宮城'	8	6.6	'宮城'	8	6.6
'京都'	1	0.8	'京都'	1	0.8
'熊本'	7	5.8	'熊本'	6	5.0
'広島'	3	2.5	'広島'	3	2.5
'高知'	2	1.7	'高知'	1	0.8
'佐賀'	6	5.0	'佐賀'	6	5.0
'埼玉'	2	1.7	'埼玉'	3	2.5
'山形'	1	0.8	'山形'	1	0.8
'山口'	12	9.9	'山口'	12	9.9
'鹿児島'	7	5.8	'鹿児島'	7	5.8
'神奈川'	2	1.7	'神奈川'	2	1.7
'青森'	8	6.6	'青森'	8	6.6
'千葉'	3	2.5	'千葉'	3	2.5
'大分'	2	1.7	'大分'	3	2.5
'長崎'	6	5.0	'長崎'	6	5.0
'長野'	1	0.8	'長野'	1	0.8
'鳥取'	1	0.8	'鳥取'	1	0.8
'東京'	2	1.7	'東京'	2	1.7
'徳島'	2	1.7	'徳島'	2	1.7
'福岡'	3	2.5	'福岡'	3	2.5
'兵庫'	7	5.8	'兵庫'	8	6.6
'北海道'	5	4.1	'北海道'	5	4.1
'和歌山'	3	2.5	'和歌山'	3	2.5
合計	121	100.0	合計	121	100.0

図表 転社(職)経験3回の若年船員(4表)

最初の会社の業種		
	度数(人)	パーセント
内航船社	3	60.0
その他	2	40.0
合計	5	100.0
最初の会社の継続期間		
	度数(人)	パーセント
1年	1	20.0
2年	1	20.0
3年	1	20.0
4年	1	20.0
5年	1	20.0
合計	5	100.0
継続年数	平均値(年)	標準偏差(年)
	3.0	1.6

3番目の会社の業種		
	度数(人)	パーセント
内航船社	2	40
その他	3	60
合計	5	100
3番目の会社の継続期間		
	度数(人)	パーセント
1年	3	60
3年	1	20
5年	1	20
合計	5	100
継続年数	平均値(年)	標準偏差(年)
	2.2	1.8

2番目の会社の業種		
	度数(人)	パーセント
内航船社	3	60.0
その他	2	40.0
合計	5	100.0
2番目の会社の継続期間		
	度数(人)	パーセント
1年	2	40.0
2年	2	40.0
3年	1	20.0
合計	5	100.0
継続年数	平均値(年)	標準偏差(年)
	1.8	0.8

4番目の会社の業種		
	度数(人)	パーセント
内航船社	5	100.0
その他	0	0.0
合計	0	100.0
4番目の会社の継続期間		
	度数(人)	パーセント
2年	4	80.0
3年	1	20.0
合計	5	100.0
継続年数	平均値(年)	標準偏差(年)
	2.2	0.4

図表 年齢毎の、最初の会社、2番目の会社、3番目の会社、4番目の会社の継続年数(4表)(人)

最初の会社の期間

継続年数	年齢(歳)		
	27	28	29
1年以下		1	
-2年			1
-3年		1	
-4年	1		
-5年			1

3番目の会社の期間

継続年数	年齢(歳)		
	27	28	29
1年以下	1	1	1
-3年			1
-5年		1	

2番目の会社の期間

継続年数	年齢(歳)		
	27	28	29
1年以下	1	1	
-2年		1	1
-3年			1

4番目の会社の期間

継続年数	年齢(歳)		
	27	28	29
-2年	1	1	2
-3年		1	

図表 転社(職)回数と改善要望点 (3つ選択で複数回答処理、タテ300%)

		転社(職)回数				
		実数	0回	1回	2回以上	合計
改善要望点	収入	107	84.3	95.8	100.0	88.4
	乗船履歴期間	43	37.3	37.5	21.4	35.5
	荷役時間	15	13.3	16.7		12.4
	メンテ等作業	24	19.3	16.7	28.6	19.8
	休暇の長さ	86	72.3	75.0	57.1	71.1
	社会的評価	51	39.8	37.5	64.3	42.1
	その他	18	15.7	4.2	28.6	14.9
	無回答	19	18.1	16.7		15.7
	合計	121	300.0	300.0	300.0	300.0

図表 職場生活の重要項目(3つ選択で複数回答処理、タテ300%)

		転社(職)回数				
		実数	0回	1回	2回以上	合計
職場生活の重要項目	仕事の生きがい	59	50.6	45.8	42.9	48.8
	上司・同僚	67	54.2	54.2	64.3	55.4
	施設・設備	37	28.9	33.3	35.7	30.6
	能力の発揮	38	34.9	25.0	21.4	31.4
	職場の楽しさ	79	71.1	50.0	57.1	65.3
	労働時間・休暇	38	26.5	41.7	42.9	31.4
	収入の多さ	43	31.3	50.0	35.7	35.5
	その他	1	1.2			0.8
	無回答	1	1.2			0.8
	合計	121	300.0	300.0	300.0	300.0