

内航貨物船乗組み制度の見直しについて

1. 内航船乗組み制度検討会の目的、経緯等

「次世代内航海運ビジョン」(平成14年4月)を踏まえ、内航海運の公正かつ適正な事業競争環境を形成し、内航船員の適正な労働環境及び労働条件が確保されるとともに、機関部等の技術革新の進展を踏まえた効率的な船舶職員の配乗体制の再構築が図られるよう、実態を十分に考慮に入れて内航船乗組み制度の検討を行うことを目的として、平成14年4月、官公労使から成る「内航船乗組み制度検討会」が設置された。

同検討会においては、平成15年6月17日に内航貨物船乗組み制度の見直しについて中間報告が行われ、引き続き、残された論点について検討が進められているところである。

2. 乗組み制度の検討の概要

(1) 背景

我が国経済・国民生活を支える産業基礎物資の国内輸送の大宗を担う内航海運は、エネルギー効率が高く地球環境の点で優れているばかりか、輸送効率が高く物流効率化の観点でも優れているが、近年、産業構造・輸送環境の変化に対応して輸送コストの削減が強く要請されており、厳しい経営環境にある。

近年の船舶設備機器の進歩、更に TSL の事業化、次世代内航船の研究開発が行われており、今後とも船舶運航の高速化、高度化が進展することが予想される。

内航船員数は、減少の一途をたどっており、過去10年間で4割弱の減少となっている。また、その年齢構成もいわゆる逆ピラミッド型で船員の高齢化が顕著となっており、若年船員を確保し将来にわたって安定した労働力を確保することが重要な課題となっている。

このように内航を取り巻く状況が変化していることから、これに的確に対応し、内航海運の持続的発展と活性化を図るため、安全運航を確保することを前提としつつ、次の方向で一体的かつ総合的に見直しを行うこととする。

- ア) 規制の実効性の確保に十分留意しつつ、技術革新の進展や社会経済情勢の変化に適切に対応し、可能な範囲内で規制内容の合理化・弾力化を図る。
- イ) 労働と生活の場が同一である特殊な労働実態を十分に踏まえて、航海及び船内の安全を確保することはもとより、適正な労働環境を確保する。

ウ) 機関部等の技術革新の進展等を踏まえ、効率的な船舶職員の配乗体制の再構築を図る。

(2) 見直しの基本的考え方

労働時間規制の見直し

1日8時間労働、週平均40時間労働という現行規制は維持しつつ、時間外労働については、労働基準法と同様に労使合意により認めることとし、通常労働時間と合わせて1日当たり最大14時間及び1週間当たり最大72時間まで認める(ただし、船舶の安全航行を確保するための臨時の労働は、この枠外とする。)

配乗等の弾力化

標準定員制の導入による定員規制の弾力化

安全運航上必ず確保すべき安全最少定員を設定した上で、船舶に乗り組む総人員については、法定労働時間を満たす標準定員を目安として設定。

兼務制度の導入と配乗等の弾力化等

航海の安全の確保に関して航海当直体制の維持に支障が生じる等の影響がないと認められる船舶等については甲板部乗組員と機関部乗組員の兼務の検討。

限定近海に相当する航行区域に係る配乗表の新設の検討。

1,600トン以上の内航船に係る資格レベルの緩和。

運航の安全性の向上

船橋の航海当直を担当する乗組員は、最低1名を海技免状受有者とする。

適正な労働環境の確保

労使合意による時間外労働を含む労働時間の遵守状況等について、監査情報電子照合システム等を活用し、船員労務官による事後チェックを強化。

その他

乗組み制度の見直しに合わせ、雇入契約の公認を届出に緩和。さらに、電子化も推進。

3級以下の海技士試験に係る受験資格の大幅な要件緩和。

3. スケジュール

平成14年

4月19日 内航船乗組み制度検討会設置

6月20日 内航貨物船部会設置

平成15年

6月17日 中間報告

11月 内航貨物船部会最終とりまとめ(予定)