

R3.12.22 安定・効率輸送協議会(3部会合同会合)

【資料3】

船員法・船員職業安定法の改正 ～船員の働き方改革について～

1. 船員の働き方改革

船員が果たしている役割

内航船員 28,595人

➤ 国内貨物輸送 21,211人



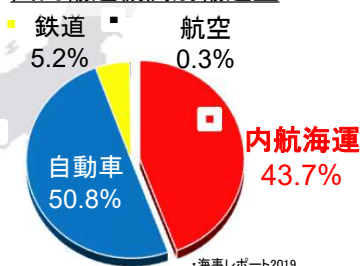
国内貨物輸送の約4割を担う。

➤ 国内旅客輸送 7,224人



約8,800万人(2017年)の輸送を担う。

国内輸送機関別輸送量



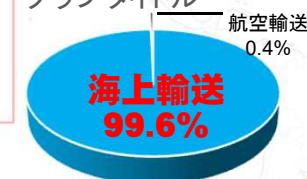
・海事レポート2019
・2017年度、トンキロベース

外航船員 2,200人

➤ 国際貨物輸送 1,771人

日本の輸出入のほぼ100%を海上輸送が担う。
日本人船員は、海上輸送に従事する日本商船隊の中核を担う。

日本の貿易量における海上輸送の割合



・海事レポート2019
・2017年、トン数ベース

➤ 国際旅客輸送 429人

飛鳥II、につぼん丸、ぱしふいっくびーなす等の旅客船の運航等を担う。



R2日本人船員数
64,038人

漁業船員16,870人

漁業就業者(約14万人)の約1割の漁業船員が、国内漁業生産量の約55%を担う。

(万トン)

	令和2年 (概数値)
漁業生産量合計	418
海面漁業	316
うち遠洋漁業	26
うち沖合漁業	202
うち沿岸漁業	87
海面養殖業	97
内水面漁業	2
内水面養殖業	3



228万トン

注 沿岸漁業や養殖業など長期間船舶に乗船することが無い形態の漁業は、船員法の適用除外。

R元年漁業構造動態調査

R2年漁業・養殖業生産統計
注 単位未満を四捨五入しているため、内訳の計と合計が一致しない場合あり。

その他船員16,373人

海上保安庁・警察・消防・税関の船や教育機関の練習船など公的な業務に従事。
また、資源探査船など海洋開発業務に従事。
その他、建設作業や港内作業に従事。



海上保安庁



練習船



海洋開発

新たな内航海運事業のあり方・船員の働き方改革

課題・背景

(1) **内航船員**: 船員の不足・高齢化という状況の中、陸上との人材確保競争が激化しており、働き方改革を通じ内航船員という職業を魅力ある職業へと変えていく必要。

(2) **内航海運業**: 脆弱な経営基盤・荷主との硬直的關係という構造的課題に加え、今後到来する内航海運暫定措置事業の終了等の事業環境の変化を踏まえ、内航海運事業のあり方を総合的に検討する必要。

➡ 船員の働き方改革・今後の内航海運事業のあり方について、交通政策審議会海事分科会の各部会において検討

船員の働き方改革に関する検討

(交政審海事分科会船員部会) 2019.2~2020.9

○健全な船内環境づくり

- ・メンタルヘルス、身体健康管理、供食環境の改善

○長時間労働の是正、休日・休暇の改善

- ・労働基準や労働時間管理のあり方、多様な働き方への対応

- 女性も活躍しやすい就労環境



(内航旅客船の女性船長)

- 若者にとっての職の魅力向上



(入社6年目の二等航海士)

内航海運事業のあり方に関する検討

(交政審海事分科会基本政策部会) 2019.6~2020.9

○内航海運暫定措置事業終了後の事業のあり方

- ・市場環境の構築(法令遵守の確保等)
- ・事業の構造改革

○荷主等との取引環境の改善

- ・荷主からの運賃確保、オペレーターからの用船料確保策等

- 内航海運に従事する船舶

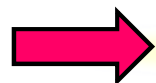


(主力船型の499クラス)



(モーダルシフトを担うRORO船)

○2021年度: 必要な予算措置・制度改正(船員法・内航海運業法等改正)を実施

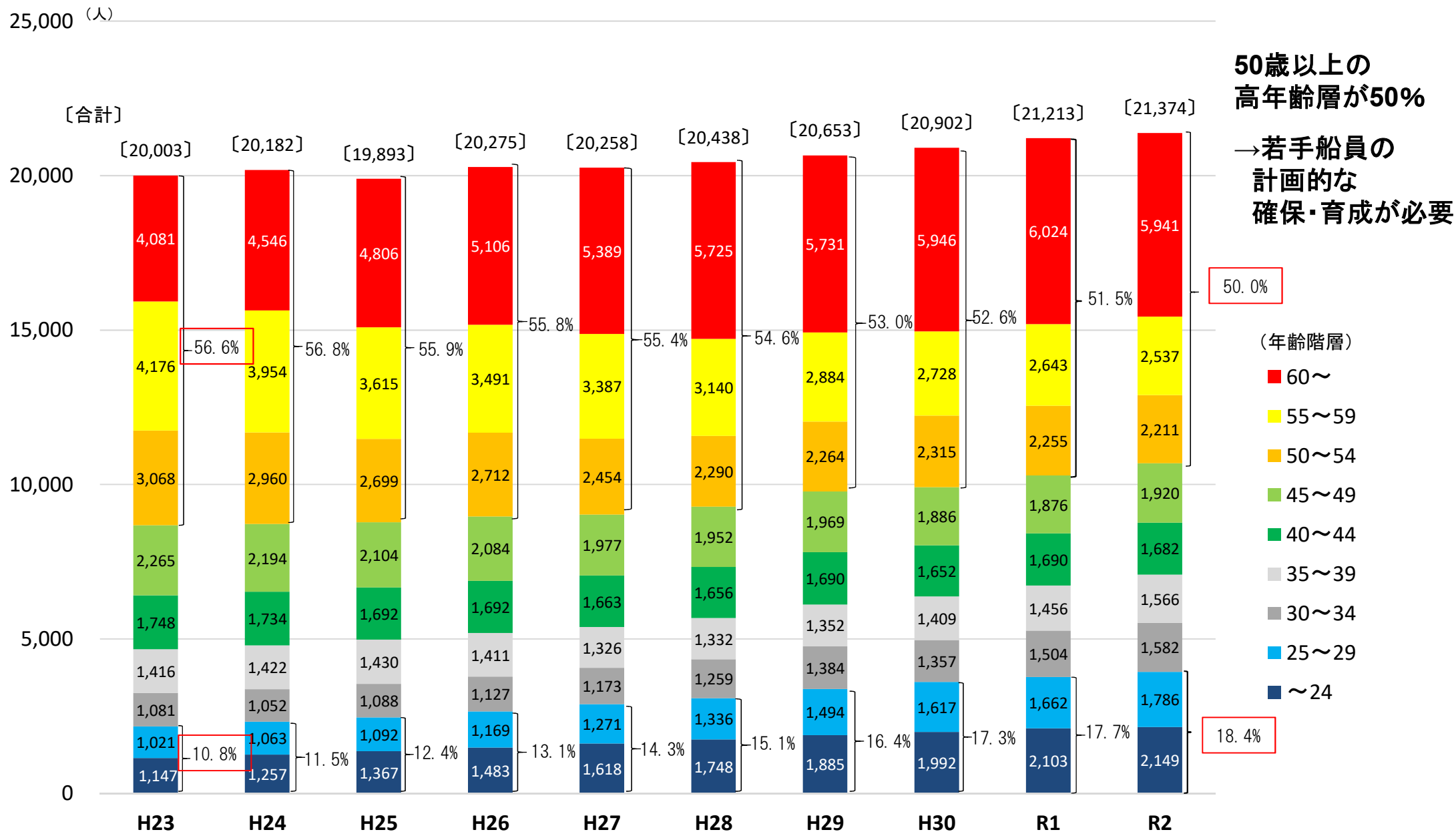


内航船員の働き方改革・新たな内航海運事業への変革の実現

1. 船員を取り巻く状況の変化と働き方改革の意義

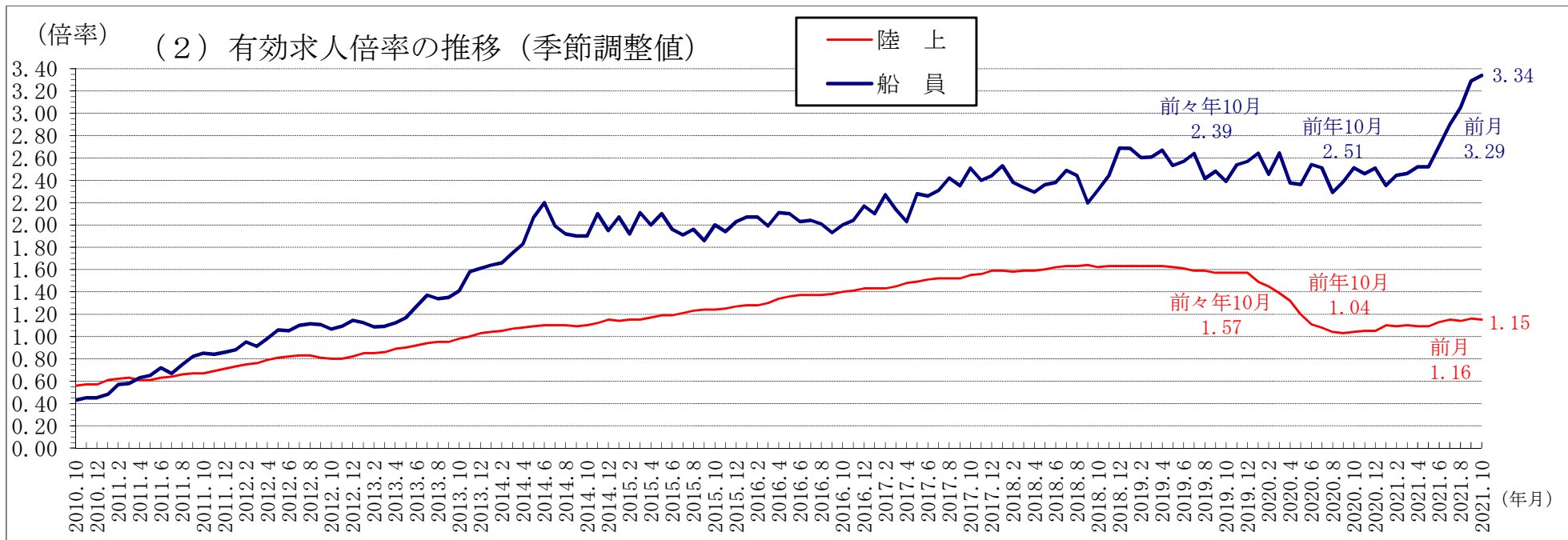
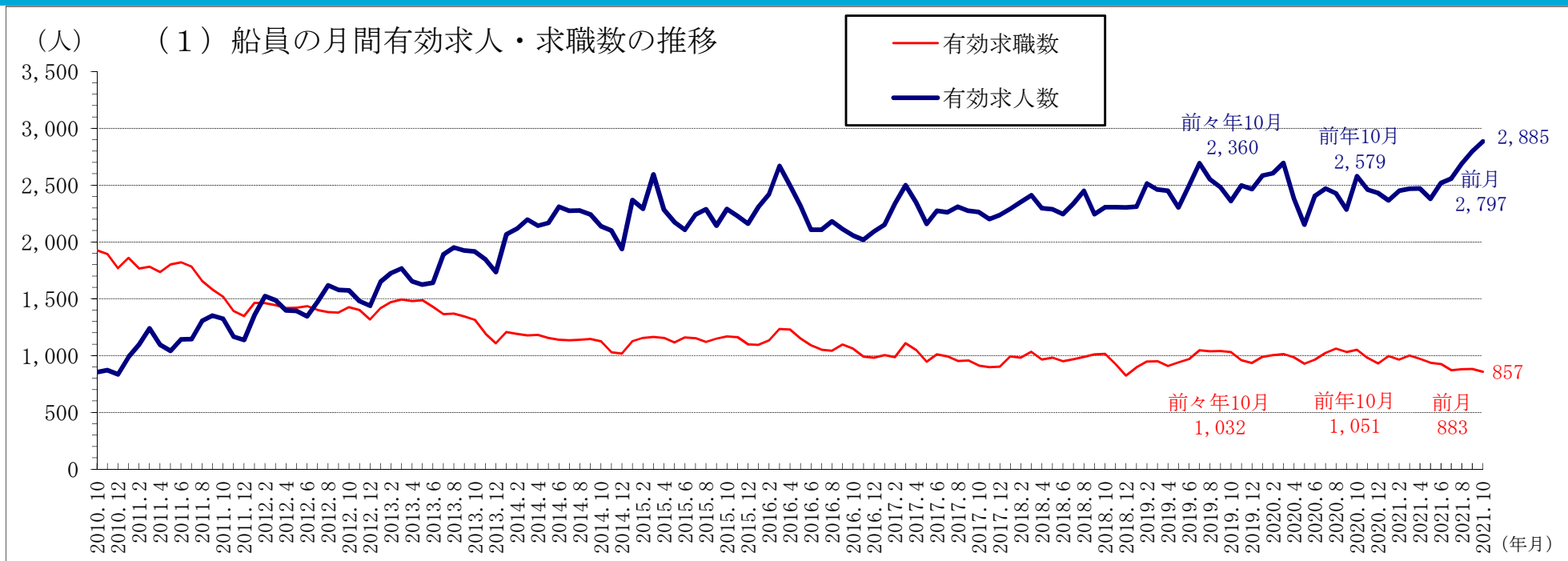
- 生産年齢人口の減少や内航船員の高齢化等、**将来の船員確保に懸念**。
- 陸上では、労働者の事情に応じた多様な働き方を可能とするため、働き方改革関連法等に基づく取組みが進められている。
- 将来にわたって優秀な船員を確保していくためには、「船員の働き方改革」の実現によって、**若者や女性を含む幅広い層にとって魅力ある職業へと変えていくことが必要**。
- 交通政策審議会**船員部会**において、1年以上にわたり議論を重ね、令和2年9月に「**船員の働き方改革の実現に向けて**」としてとりまとめ。

参考：内航船員(貨物船)の年齢階層別船員数の推移



出典：海事局調べによる。

注：船員数は、各年10月1日現在の乗組員数と予備船員数を合計したもので、非雇用船員を含んでいない数字であり、外国人(永住者等)を含んだ数字である。



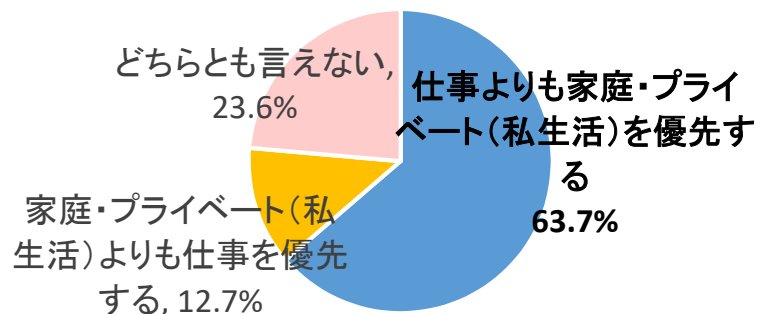
参考：船員の働き方改革の必要性

- 長期間の乗船や長時間の労働等の海上労働の特殊性が若者の志向に合わなくなっていることも踏まえ、船員の職の魅力向上の取組み(船員の働き方改革)が必要。

若年者の意識等

若年者アンケート

◆仕事とプライベートのバランス



出典:「子供・若者の意識に関する調査」(内閣府,平成29年)
※全国の16歳~29歳までの男女(有効回答数10,000)対象

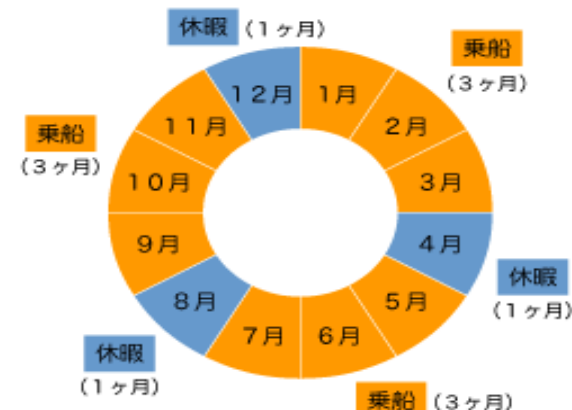
◆将来の職業の選択肢として船員を検討するにあたり事前に知りたいこと



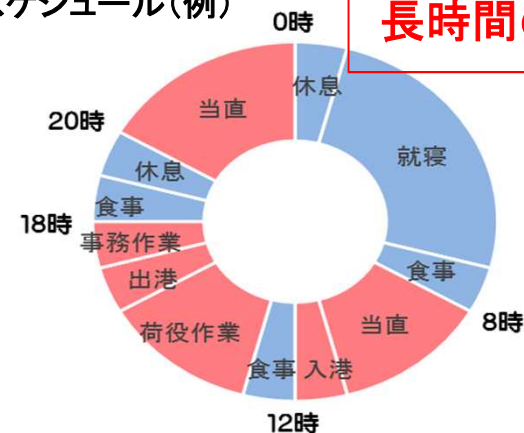
出典:「海に関する海事関係学生意識調査2018」(日本海事センター,平成30年)

内航船員の働き方

◆1年のスケジュール(例)



◆1日のスケジュール(例)



若年者の志向とのズレ

職の魅力向上が必要

2. 船員の労働や船内生活の実態

- **内航船員**は陸上労働者と比べて**労働時間が長い**傾向にあり、また、**長期連続乗船**といった厳しい就労環境下に置かれている。
- 特に、**荷役時間と労働時間の長さには相関関係**。特に、荷役の頻度が高い場合や、1回あたりの荷役時間が長い場合、労働時間が長時間に及ぶ事例がみられる。
- 他方、仮バースが週に1回程度確保されている場合には、1週間あたりの労働時間が72時間の範囲内(法律上の上限)におさまるケースが多くみられる。
- **船員の労働時間**について、大半の事業者(陸上の事務所)では、船内記録簿をもとに把握しているが、職住一体である船内では**労働時間と休息時間の線引きが難しく、船内記録簿の記入の仕方にも課題**がみられる。
- **内航船員**は高ストレス者の割合が高く、陸上職と比べて肥満者やメタボリックシンドローム、疾病率が高いなど、**高い健康リスク**にさらされている。

参考:内航船内の業務実態調査

● 本調査の趣旨

平成29年度に開催された「後継者確保に向けた内航船の乗組みのあり方等に関する検討会」において実施された業務実態調査について、内航船員の労働実態を把握する観点から、集計・整理し直したものの。

【有効回答数】

調査期間:平成29年7月から9月までの間の1月間
 対象隻数:貨物船17隻、タンカー24隻、計41隻
 対象船員数:287人分、8,897人日分の労働時間

1. 月間総労働時間

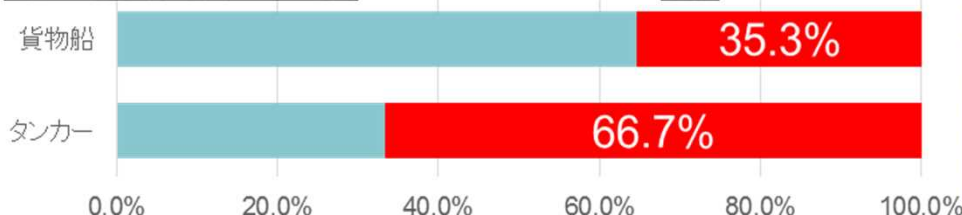
内航貨物船員は総実労働時間が長い傾向。これは、休日がない連続労働によるものと考えられる。

	総実労働時間	労働日	
		所定内	所定外
内航船員 (287人)	238.06 時間	209.85 時間	28.21 時間
一般労働者 計	170.9 時間	156.0 時間	14.9 時間
建設業	180.3 時間	164.9 時間	15.4 時間
運輸業, 郵便業	187.6 時間	159.7 時間	27.9 時間

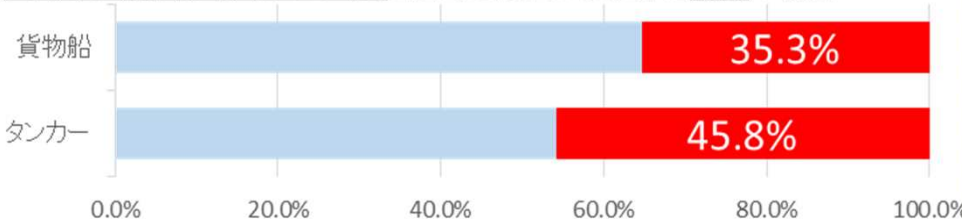
2. 長時間労働者の発生状況

- (1) 調査期間中、1日の労働時間が14時間を超えた船員が発生した船舶の割合は、貨物船で35.3%。タンカーで66.7%。
- (2) 調査期間中、1週間の労働時間が72時間を超えた船員が発生した船舶の割合は、貨物船で35.3%。タンカーで45.8%。

<1日の総労働時間が14時間を超えた船員が発生した船舶の割合>

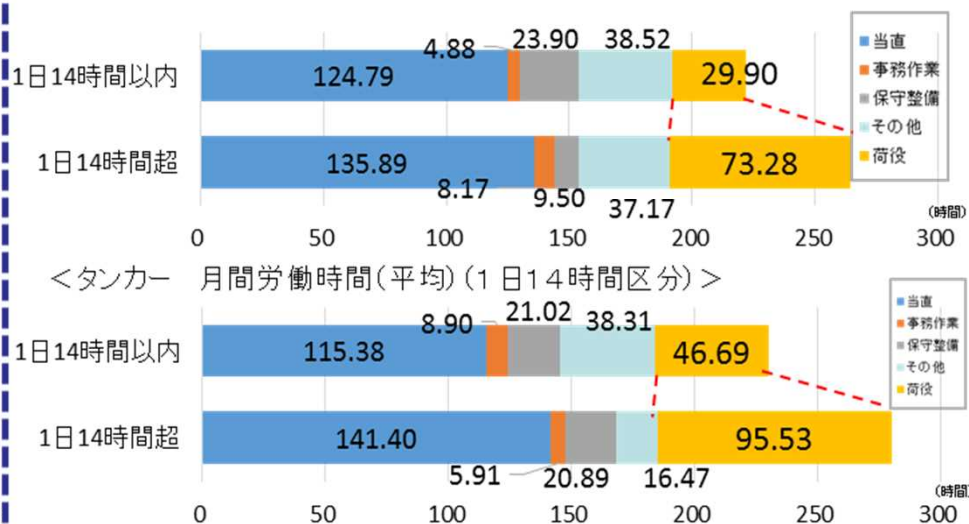


<1週間の総労働時間が72時間を超えた船員が発生した船舶の割合>



3. 荷役による作業負担の状況

荷役時間の長さや労働時間の長さには相関関係が見られた(1日の労働時間が14時間超の船員と14時間以内の船員の間で、荷役を除いた労働時間にはさほど大きな差は見られなかった)。



3. 労働時間の範囲の明確化、見直し

- 職住一体である船内の各種活動について、労働時間かどうか、必ずしも統一的に取り扱われていない。
- 操練や引継ぎ作業等は、労働時間への算入や対価の支払いを要しないとされている。

4. 労働時間管理の適正化

- 労働時間等の記録様式(船内記録簿)について、適切に記載されていない事例等が見受けられる。
- 労働時間の適切な管理について、陸上の事務所や使用者の責任の有無等が不明確。

5. 休暇取得のあり方

- 雇入契約書等において、下船時期が不定とされている場合などがある。
- 仮バースの定期的な取得等、船員の疲労回復のための取組みが必要。

6. 多様な働き方の実現

- 男性船員に比して女性の労働参加や定着が進んでいない。
- 女性活躍の推進、仕事と育児等の両立を図るための制度の趣旨・内容について、事業者の理解が十分でない場合がある。

7. 船員の健康確保

- 高ストレス者の割合が陸上に比して高く、特に内航船員の割合が高い。
- 肥満者やメタボリックシンドローム、疾病率が陸上職と比して高く、健康リスクが高い。

8. 船員の働き方改革の実現に向けた環境整備

2. 海事産業強化法の成立 と船員法の改正

令和3年5月14日成立、5月21日公布 海事産業（造船、海運、**船員**）の基盤強化を一体的に措置

造船・海運分野の競争力強化等

造船【造船法】

事業基盤強化計画認定制度の創設

- 国土交通大臣が認定した計画に基づく生産性向上や事業再編等を支援

海運（外航・内航）【海上運送法】

特定船舶導入計画認定制度の創設

- 国土交通大臣が認定した計画に基づく、安全・低環境負荷で船員の省力化に資する高品質な船舶（特定船舶）の導入を支援

外国法人等のクルーズ事業者等に対する報告徴収規定の創設

- クルーズ再開に向けた環境整備方策等

船員の働き方改革・内航海運の生産性向上等

船員【船員法・船員職業安定法】

船員労働管理の適正化

- 使用者による労務管理責任者の選任
- 労務管理責任者による船員の労働時間等の管理
- 労働時間等に応じた適切な措置の実施

内航海運【内航海運業法・船舶安全法】

内航海運の取引環境の改善・生産性向上

- 船員の労働時間に配慮した運航計画の作成
- 荷主への勧告・公表制度の創設
- 船舶管理業の登録制度の創設

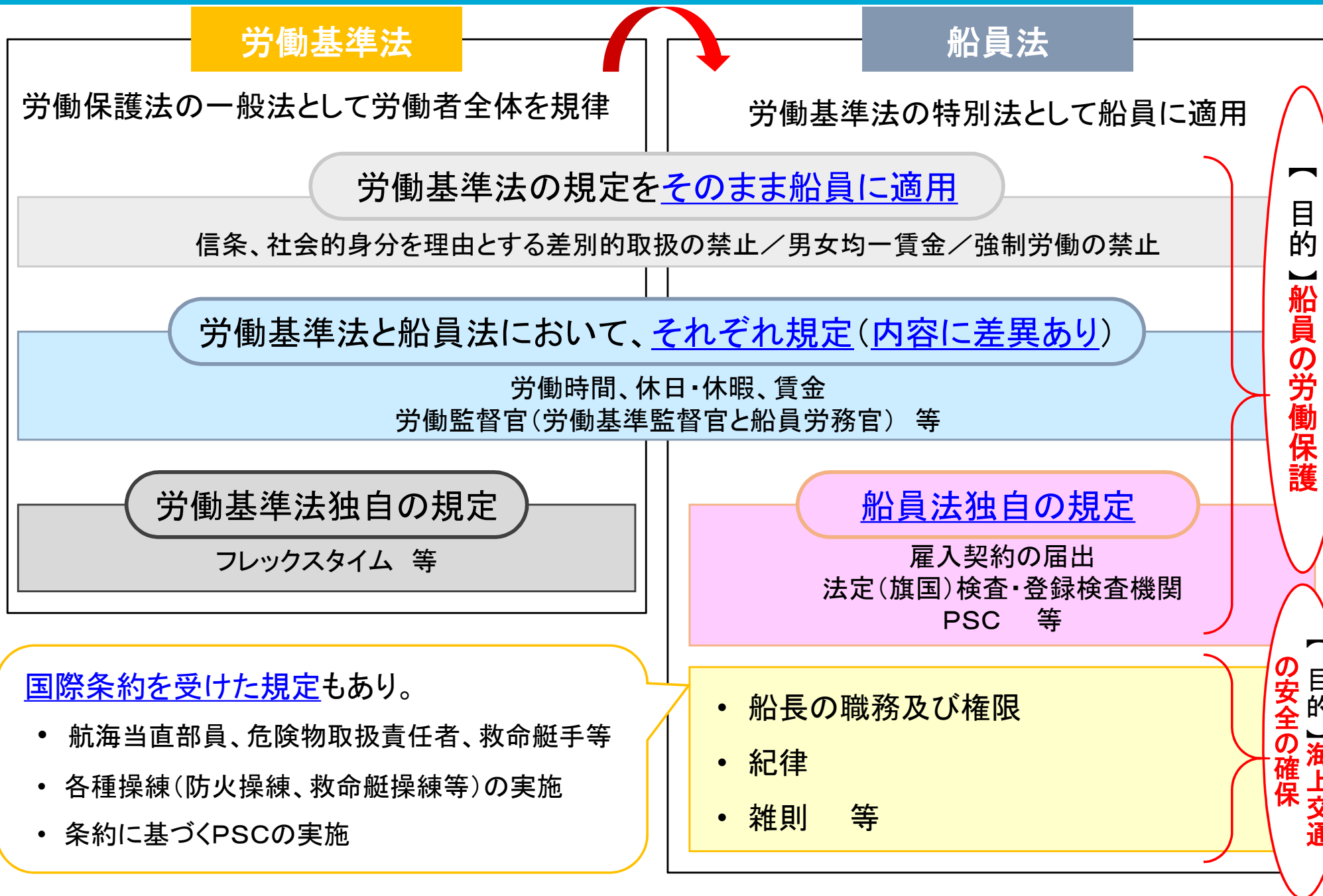
新技術の導入促進

- エンジン等の遠隔監視による検査合理化制度の創設

8 働きがいも
経済成長も



参考：船員法の概要 [労働基準法との比較]



参考: 船員法の概要 [海上労働・陸上労働の対比]

勤務形態



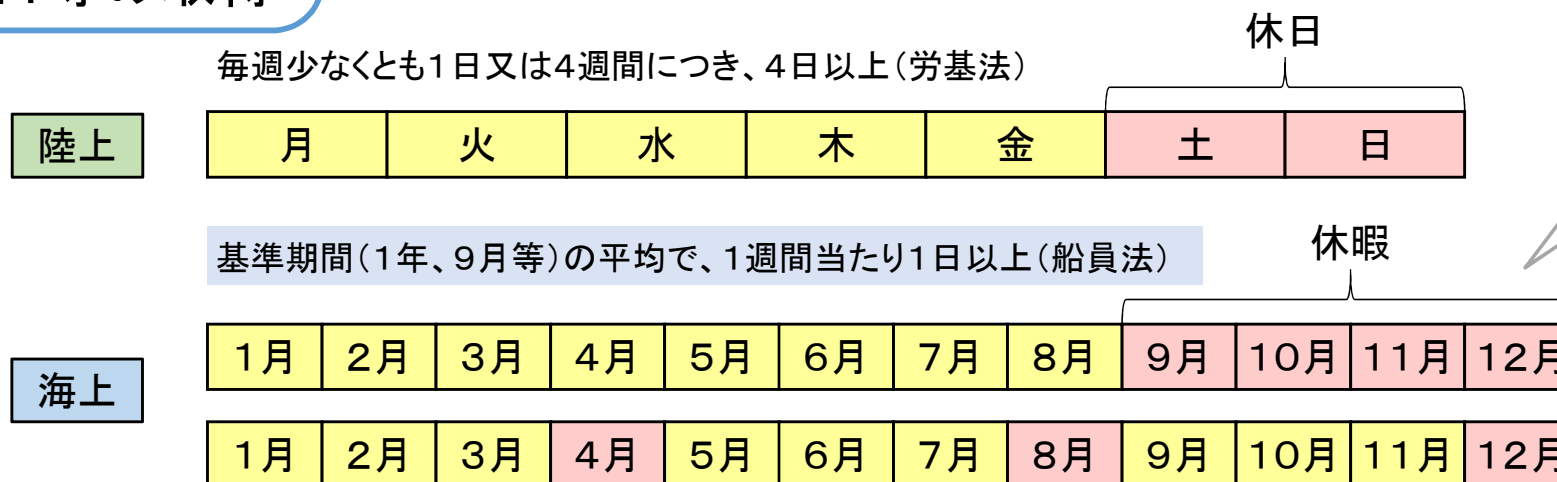
- 入出港・荷役・通峡等の運航状況に応じた変則的な当直勤務体制
- 職住一致の労働環境(24時間在船状態)



船員法

- (例) ・ 1日の基準労働時間は陸上と同じ1日8時間だが、1日の最長労働時間の限度(14時間)がある。
- ・ 賃金の夜間割増がない一方、時間外手当を付与。

休日等の取得



外航を想定

※ 休日・有給休暇等をあわせ、固めて休暇取得

主な船員法改正事項

①雇入契約の届出主体の変更

○船員の雇入契約の成立等の届出主体を船長から船舶所有者に変更(第37条)

②船員の労務管理体制に係る見直し

- 船内記録簿・休日付与簿を廃止し、記録簿作成・備置義務規定を新設(第67条第1項)
- 船員の労働時間の状況の把握義務規定を新設(第67条第3項)
- 労務管理責任者にかかる規定を新設(第67条の2第1項)
- 船員に対する適切な措置を講ずる義務規定等を新設(第67条の2第2～4項)

③労働時間の範囲の見直し (※公布後2年以内施行:令和5年4月予定)

- 防火操練等及び航海当直の交代のための時間について、1日あたりの労働時間の上限及び割増手当の支払の対象化(第68条第1項第2・3号の改正)

④消滅時効及び付加金請求の期間変更

- 船員の船舶所有者に対する債権の消滅時効期間及び付加金の請求期間を2年から5年に延長(第116条・第117条) ※当面の間は、5年ではなく3年に延長(附則第3条)

※③以外は、公布後1年以内施行(令和4年4月予定)

船員法② 船員の労務管理体制に係る見直し

現行

○中長期的視点からの組織的な労務管理は、船員法令上、明確には使用者に求められていない。
(船員の日々の労働時間の記録・備置は、船長の責務(旧第67条))

○船員の乗船スケジュール及び船舶の運航計画等の調整に当たり、船員の労働状況や健康状況に十分な配慮がなされる仕組みになっていない。

事務所(陸上)

使用者

船員の長時間労働や船員の健康状態の悪化等に関する情報が集約される仕組みになっていない。

船内

船長

船員の日々の労働時間を記録・備置(旧第67条)

船員

改正後

- 船員の労務管理全体を、使用者が適切に実施。
- 使用者は労務管理責任者を選任し、労務管理上必要な情報(現場(船)からの報告等)を集約。
- 労務管理情報に基づいて、使用者が適切な措置(労働時間の短縮、休日又は有給休暇の付与等)を実施。

記録簿の作成・備置
(第67条第1項)等

事務所(陸上)

使用者

意見↑【法第67条の2第2項】
選任↓【第67条の2第1項】

労務管理責任者

必要な情報を把握し適切に労務管理

適切な措置
【第67条の2第3項】

船内

船長

船員の労働時間についての情報
【第67条第3項】

船員の日々の労働時間を把握
【第67条第3項】

船員

【現行】労働時間(船員法第4条第2項)

■ =労働時間に関する規制の範囲

労働時間の
規制の例外
(旧第68条)

安全・救助のための
緊急作業(人命救助等)

- ・防火操練等
- ・航海当直の交代

安全のための臨時作業
(機器故障対応等)

14時間

1日あたりの
労働時間の上限

特別の必要がある場合の作業
・出入港時の総員配置
・通関作業
等の予定し得る作業

労使協定の定めがある場合の
時間外労働

8時間

1日あたりの
労働時間(原則)

割増手当の支払対象

【改正後】労働時間(船員法第4条第2項)

■ =労働時間に関する規制の範囲

労働時間の
規制の例外
(第68条、MLC条
約)

安全・救助のための
緊急作業(人命救助等)

安全のための臨時作業
(機器故障対応等)

14時間

1日あたりの
労働時間の上限

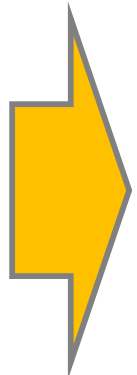
特別の必要がある場合の作業
・出入港時の総員配置
・通関作業
・防火操練等
・航海当直の交代
等の予定し得る作業

労使協定の定めがある場合の
時間外労働

8時間

1日あたりの
労働時間(原則)

割増手当の支払対象



主な船員職安法改正事項

①職業紹介における求人申込みの不受理事由等の追加

- 求人不受理の対象に一定の労働関係法令違反者や暴力団員等からの求人申込みを追加(第15条及び第42条第1項)
- 不受理対象となるかを確認するための報告を求めることができる旨の規定を新設(第15条第2・3項)

②労働条件変更時の明示義務等の追加

- 求人者等が、第16条第1項の規定により求職者に明示された従事すべき業務の内容等を変更等するときは、当該求職者に対して変更内容等を明示しなければならないこととする(第16条第2項)
- 虚偽の条件を提示して求人者の申込みを行ったものに対する罰則の新設(第113条第9号)

③紹介順序の原則(第18条)の廃止

④無料船員職業紹介事業者等の兼業規制(旧第35条)の廃止

⑤事業許可にかかる申請の欠格事由の整備(無料船員職業紹介事業・船員派遣事業)

- 無料の船員職業紹介の許可にかかる欠格事由を新たに整備(第35条第1項)
- 船員派遣事業の許可に係る欠格事由として、暴力団員等や処分逃れを行った者等を追加(第56条第6～9・12・13号)

⑥船員派遣における船員の労務管理体制の見直し(改正船員法の適用の特例)

- 船員派遣における労務管理体制(記録簿の記載内容、労務管理上必要な措置等)見直し(第89条第1・2項)

⑦実行性確保のための措置

- 指針(第96条)、指導及び助言(第97条)、国交大臣への申告(第100条)、報告及び検査(第102条)に求人者及び船員労務供給を受けようとする者を追加
- 第16条等に違反する求人者及び船員労務供給を受けようとする者等に対する勧告・公表制度の整備(第98条)

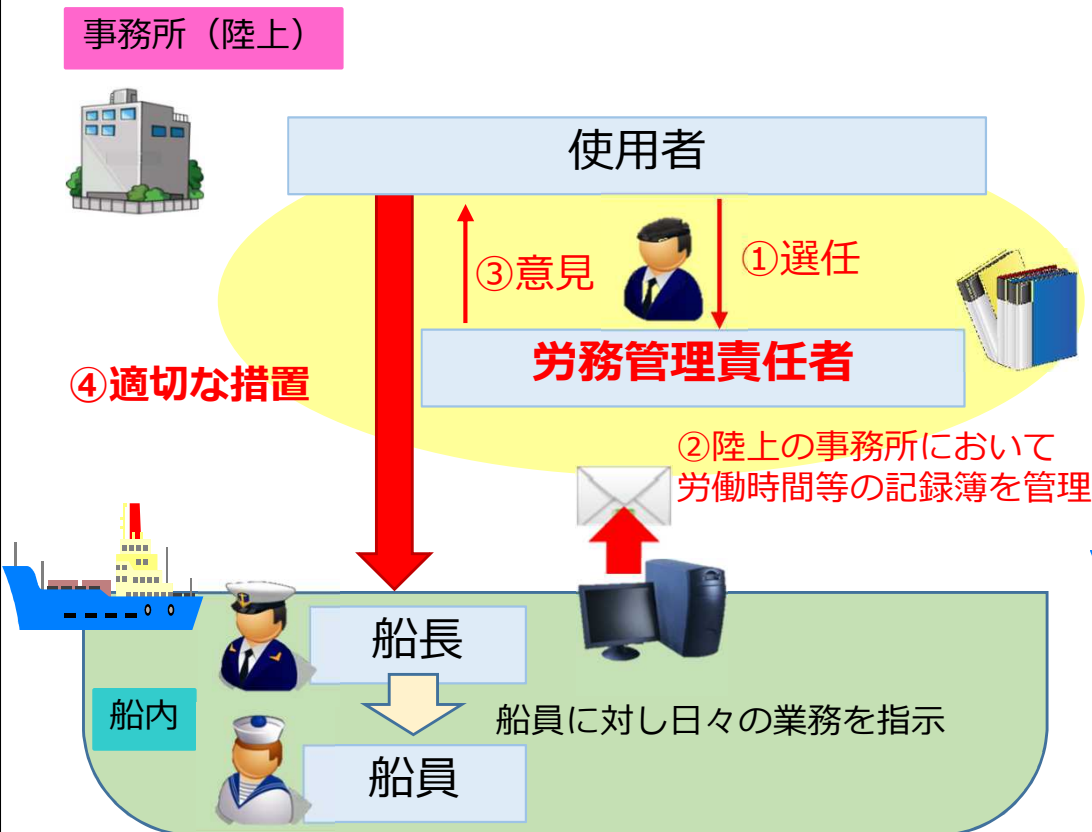
※上記以外にも船員派遣にかかる男女雇用機会均等法・労働施策総合推進法の適用の特例等の所要の改正を実施

職安法⑥ 船員派遣における船員の労務管理体制の見直し

- 使用者が選任する労務管理責任者の下で、船員の労務管理を適正に行い、各船員の状況に応じた適切な措置（労働時間の短縮等）をとる仕組みを構築し、船員の労務管理を適正化。
- 船員の派遣先においても同様の仕組みを構築し、派遣船員の労務管理を適正化。

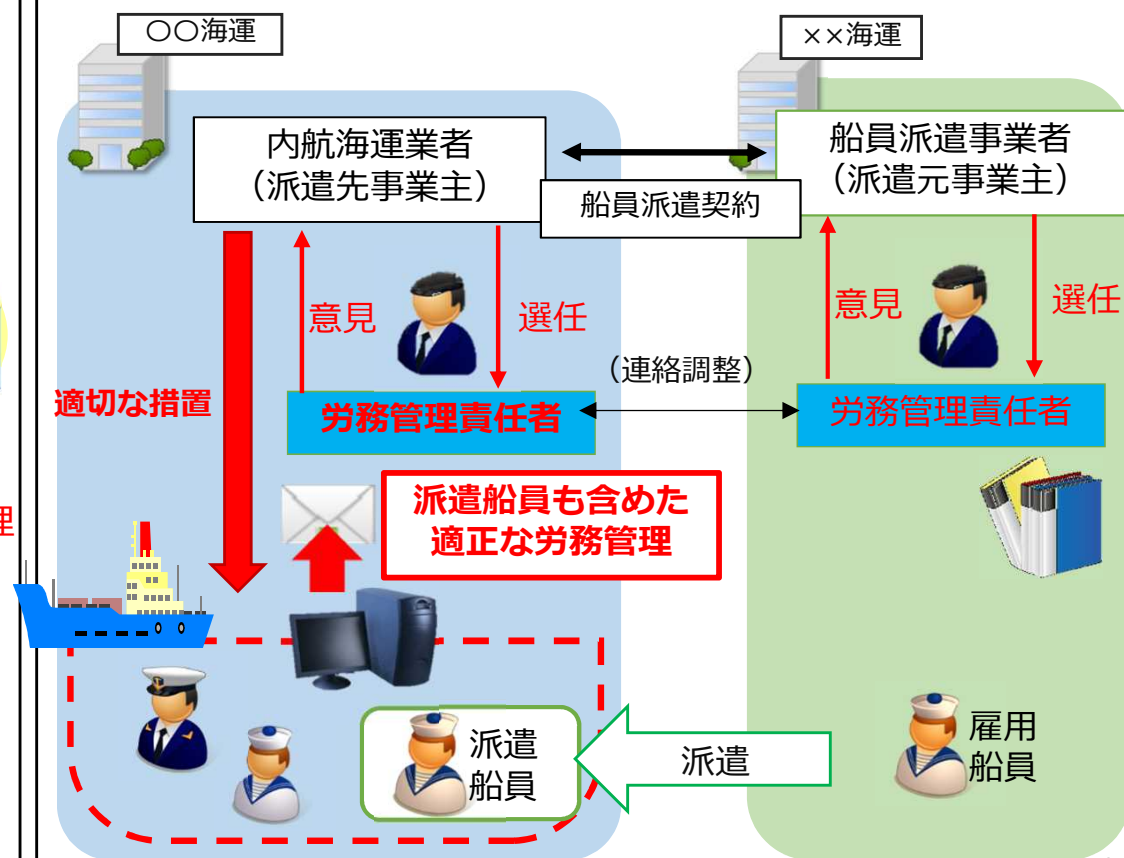
＜新たな船員の労務管理イメージ＞

労務管理責任者の下で適正に労務管理



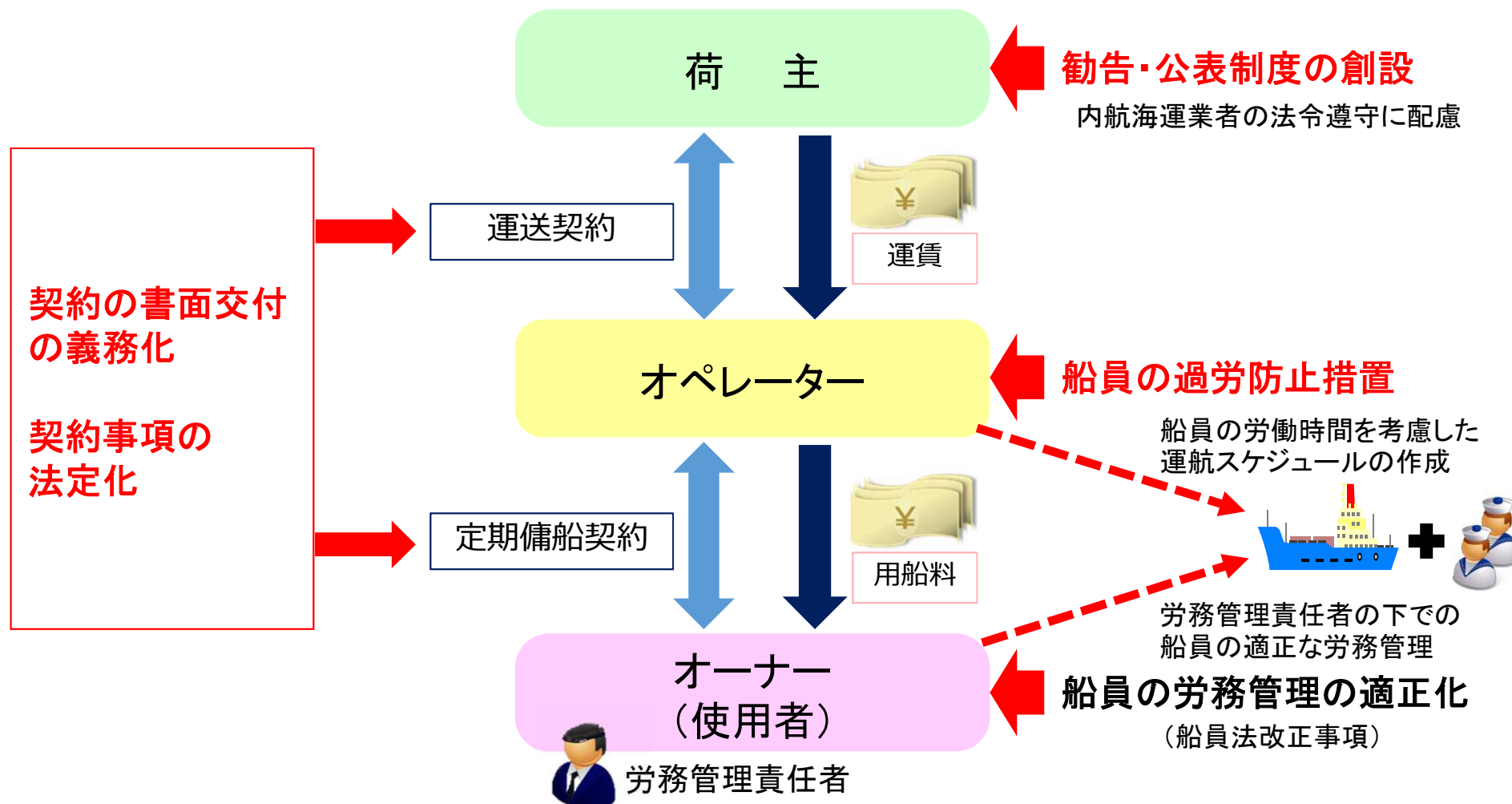
＜派遣船員の労務管理イメージ＞

派遣先の労務管理責任者の下で適正に労務管理



内航海運の取引環境の改善（内航海運業法改正）

荷主・オペレーターに船員の労務管理への配慮を求める仕組みを設ける
 契約内容を「見える化」し、適正な運賃・用船料の収受につなげる



施行スケジュール(想定)

	R3年度							施行	R4年度			R5年度	
	5	~	10	11	12	1	2	3	4	~	3	4	~
船員法・船員職業安定法・ 内航海運業法改正 公布予定：令和4年1月 施行予定：令和4年4月	改正法成立			パブリックコメント 船員部会 諮問・答申	政省令公布			施行	施行				
船員法改正 (労働時間制度上の例外的な 取扱いの見直し) 公布予定：令和4年1月 施行予定：令和5年4月											施行	施行	
船員の健康確保に関する 省令改正 公布予定：令和4年3月 施行予定：令和5年4月				パブリックコメント 船員部会 (諮問・答申)	省令公布								

背景（船員の働き方改革）

- ・陸上事務所の労務管理責任者が、船員の労務管理を一元的に担う（従来は、船内において、船長が労働時間を記録）
- ・船上から離れた事務所で、労務管理を適切に行うためには、記録簿の電子化をはじめ、日々の労働時間を効率的に把握・管理するための環境整備が必要。

- ・船舶に赴いて実施していた船員の労務管理監査を今後は陸上事務所で実施。一度の監査でチェックする船員数が増加。
- ・労務管理監査について、電子的記録を活用することで、限られた時間内で実地監査の効果を上げつつ、制度の実効性を高めていくことが必要。

事業概要

【令和3年度当初】

船員向けの労働時間管理システムの基本設計(要件定義書)と公表

【令和3年度補正】

- ・陸上に比べ労働市場の規模が小さく、システム会社が自発的に開発に取り組みにくいことから、基本設計に基づくシステムの試作と実船による実証事業まで実施
- ・システム利用による具体的なメリット(労務管理コストの削減や効率的な労務管理による船員の労働時間の減少など)を示す(システムを利用した場合の監査のシミュレーションも併せて実施予定)

【効果】

- 船員向け労働時間管理システムの開発促進、海運会社における導入・利用促進
- 効果的な監査と「働き方改革」の実効性確保

労働時間管理システムの開発・利用促進を図る必要性

- ◆陸上事務所における効率的な労働時間の把握・管理
- ◆電子媒体を活用した効果的な労務管理監査の実現
- ◆労働時間の記録の改ざんや記録漏れ等の防止
- ◆オペレーターに対し運航計画の変更等を申し入れる際の客観的なデータ

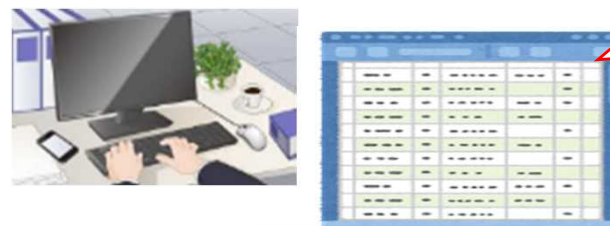
システムのイメージ

【STEP1.船内における記録】



船内でデータを蓄積し、通信環境が整った場所(寄港時等)で適宜送信

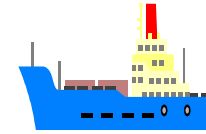
【STEP2.陸上事務所における労働時間の管理】



<搭載する機能(案)>

- 労働時間や休息時間の自動集計
- 労働時間等に係る法定基準に抵触しそうな事案について事前アラート

船員の労働時間の考え方(案)



- 船員の労働時間とは、船員が職務上必要な作業に従事する時間(※1) (海員にあっては、上長の職務上の命令(※2)により作業に従事する時間に限る。)をいう(船員法4条2項)。

※1 「作業に従事する時間」

実作業には従事していないものの労働からの解放が保障されていない場合も含まれる。

※2 「命令」

明示の命令だけでなく、黙示の命令も含む。船長が船舶所有者との関係で、又は海員が上長との関係で、当該作業に従事することを余儀なくされている場合は、黙示の命令があるものと考えられる。

- 当該船員が就いている役職上担っている役割を果たすために従事する作業については、少なくとも黙示の命令に基づくものと考えられる。

船員の労働時間該当性の判断(案)

- ①当該作業の「職務性」、②当該作業への「従事の「義務付け」の有無及びその程度を踏まえ、「職務上必要な作業に従事する時間(海員にあっては、上長の職務上の命令により作業に従事する時間に限る。)」と評価できるかを個別具体的に判断。
- 「職務性」については、当該船員が就いている役職上担っている役割や、当該作業の性質等を踏まえ判断
- 従事の「義務付け」については、上長からの明示の命令や、船内慣習等による黙示の命令の有無等を踏まえ判断

