

内航貨物船乗組み制度の見直しについて（中間報告）

平成 15 年 6 月 17 日
内航乗組み制度検討会

平成 14 年 6 月 20 日の第 1 回の内航貨物船部会以降、7 回にわたって審議してきたところ、これまでの審議結果を次のとおり中間報告として取りまとめた。

なお、これまでの審議において、意見の一致を見ていない事項については、今後更に検討を行い結論を得ることとする。

1 背景等

- (1) 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。
- (2) 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。
- (3) 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。
- (4) なお、船員の労働時間に関する国際的な枠組みも視野に入れる必要があり、国際労働機関（ILO）においては、船員の労働時間について、最長労働時間（24 時間につき 14 時間以内及び 7 日間につき 72 時間以内）又は最短休息時間（24 時間につき 10 時間以上及び 7 日間につき 77 時間以上）のいずれかによること等を内容とする「船員の労働時間及び船舶の定員に関する条約」が昨年発効し、EU では、当該条約に基づく PSC も行われることになっている。
- (5) 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、内航船の乗組み制度の見直しが求められている。このため、次世代内航海運ビジョンを踏まえ、安全運航を確保することを大前提としつつ、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等を踏まえ、効率的な船舶職員の配乗体制の再構築が図られるよう、実態を十分に踏まえて内航船乗組み制度の検討を行い、結論の得られたものから措置していくこととした。

2 検討を始めるにあたっての基本的考え方

船員の乗組み体制は、船員法における労働時間規制を満たす定員や航海の安全の確保のために必要な員数、船舶職員法における船舶職員配乗基準等を考慮して定められている。そのため、これらの規制については、船舶の航行の安全の確保を基本とし、次の方向で一体的かつ総合的に見直しを行う。

なお、船員法、船舶職員法等に基づく内航船乗組み制度の見直しを行うことに伴い、外航その他他の分野に係る乗組み制度についても見直しの必要が生ずる場合は、本検討会とは別に、更に検討が必要であることは言うまでもない。

- (1) 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。
- (2) 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。
- (3) 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。

3 検討概要

平成14年4月19日、内航船乗組み制度検討会を設置し、同年6月20日の第1回内航貨物船部会において、事務局より「内航貨物船乗組み制度（船員法関係）の問題と見直しのための検討試案」と、「内航乗組み制度（船舶職員法関係）の見直しについて」を提示し、議論を進めてきたところである。

- (1) まず、議論の進め方として、船内の就労実態について、再度検証した上で議論を深めるべきである、法制度の見直しに当たっては、なぜ現行法が守られないのか、どのような運用実態にあるのか等について関係者間で共通認識を持った上で行うべきである等の意見があった。
- (2) 労働時間については、内航貨物船の中には長時間労働の実態が見られ、その是正が必要であるとの認識が示される一方、労使合意による最長労働時間及びこれに基づく定員算出の制度の導入に対しては最長労働時間の常態化のおそれがある等の意見が出された。また、定員関係の規制の見直しに当たっては、安全の確保について十分な検討が必要である旨の意見があった。
- (3) 航海当直体制については、航海当直を行う者は原則として海技資格受有者とすべきであるとの意見が示される一方、船橋航海当直に単独で就くことができる場合を従来以上に限定することは現在の内航貨物船の運航実態にそぐわないとの意見もあった。
- (4) 機関部船舶職員の配乗基準については、機関関係機器の信頼性の向上、海上交通システムにおけるIT化の進展に伴った陸上・船外からの支援体制が整備されつつあ

る現状に鑑み、機関関係業務の実態に即した見直しが必要との意見があった。

(5) これらを含む昨今の内航貨物船の運航実態を踏まえて、雇入職名について兼務を認めるべきとの考え方に対しては、単なる実態の追認となる兼務は認めるべきでないという意見や、機関区域無人化船等であれば、さらには、労働時間規制が遵守されれば兼務を認めるべき等の意見があった。

(6) さらに、航行区域については、漁船の輻輳する沿海より外側の区域を航行した方が安全であること、船舶の大型化・自動化・高速化が進展していること等から沿海区域拡張の観点での見直しは必要である、沿海区域における海技資格無受有者の航海当直問題に対処すべきである等の意見があった。

4 実態調査等

内航貨物船の業務実態を把握し当部会での議論を深めるため、昨年10月に当部会として「船内就労状況実態調査」を実施した。その分析結果の概要は次のとおりである。また、全日本海員組合は、昨年12月独自にアンケート調査を実施し、恒常的なオーバーワークとなっている、現場は体力の限界である等の調査結果を得たとの報告が行われた。

(1) 1日あたりの船員（船長を除く。）の延労働時間は、8時間以下の日が3日間で延べ688人日（32％）にすぎず、8時間を超える長時間労働の日が延べ1440人日（68％）と相当の部分を含んでおり、14時間を超える日も延べ92人日（4％）あった。

(2) 甲板部乗組員の1日の業務は、その大半が甲板業務に当てられている。

(3) 機関部乗組員の1日の業務は、機関出力が小さいほど機関以外の業務に当てられる割合が増えており、750 KW 以下では1日の業務の半数近く（44％）が機関以外の業務に当てられている。

(4) 使用燃料油別の機関部乗組員の業務については、全体的にはC重油を使用している船舶は整備作業に当てられる時間が長く、A重油を使用している船舶は機関監視作業に当てられる時間が長い。総労働時間については、顕著な差は見られない。

(5) なお、海難審判庁裁決によれば、海技免状非受有者が係わった海難の原因としては、「サービスに対する指揮、監督の不適切」、「報告・引継の不適切」が相当部分を占めていることが示された。

5 上述の検討内容及び船内就労状況実態調査の結果を踏まえ、平成15年3月25日の第5回内航貨物船部会において、事務局より上記「内航貨物船乗組み制度（船員法関係）の問題と見直しのための検討試案」等を一部修正した「内航貨物船乗組み制度見直しの基本的考え方（案）」が示され、これに基づいて議論が行われた。

6 見直しの概要

以上のような経過を踏まえて、多くの船舶にみられる船員の恒常的な長時間労働の実態を是正し、定員のあり方も含めて規制内容の合理化、弾力化を図る一方、船橋航海当直体制の強化等により、航海の安全性等を向上させるとともに、機関部の技術革新の進展等を踏まえ、一定の条件の下に兼務労働を認める等効率的な配乗体制の再構築を図ることを基本として、次の通り内航貨物船乗組み制度の見直しを行うこととする。

(1) 労働時間・定員等関係

① 労働時間規制

- ア 1日8時間、基準労働期間について週平均40時間制は、維持。また、週平均40時間制を担保するための補償休日制も維持。
- イ アを前提とした上で、時間外労働については、労使合意がない限り、これを認めない（ただし、現行船員法第64条1項の「臨時」の労働のうち、船舶の安全航行の確保に係るもの（＝「安全臨時労働」とする）及び同条第2項の「特別」の場合は、除く。）。
- ウ イの労使合意がない場合には、時間外労働は認めず、すべての海員について、いかなる1週間（連続した7日間）についても、最大でも56時間（＝1日8時間×7日）を超える労働を禁止する（ただし、安全臨時労働及び法第64条2項の「特別」の場合は除く。）。
- エ イの労使合意がある場合には、すべての海員について時間外労働も含めて、いかなる1週間（連続した7日間）についても、最大でも72時間（1日あたり14時間）を超える労働を禁止する（安全臨時労働は除く。）。また、この場合、1日当たりの最大労働時間は航海当直基準に準じて14時間とする。
なお、通達で4週間あたり（1ヶ月あたり）の労働時間の上限を定める。
- オ 安全臨時労働を含めて時間外労働については、割増手当を支払う。
- カ 労働時間の定義については、航海当直、保守管理、荷役作業、事務作業、食料の調達供給、清掃等を列挙しその明確化を図る。
- キ 1週間につき最大の労働時間を遵守させるための担保規定を置く。

② 定員規制

- ア 労使合意の有無にかかわらず、1日8時間、週平均40時間を前提とした「標準定員」（相対基準）、最低限船舶の安全運航確保を要求する「安全最少定員」（絶対基準）の両者を規定し、後者のみを強行規定とする。
- イ 「標準定員」については、登録公認等による電子データの蓄積等を勘案して設定する。標準定員を割り込む乗組み体制の船舶については、その程度によって、必要に応じ、当該船舶所有者に通告した上でいわゆるブラックリスト又はグレーリストに掲出し、船員労務官による頻繁な監査を行う。

③ 業務繁閑船

- ア 2年更新制とし、実態が異なる場合は取り消す。

イ 新規指定を行うにあたっては、新たに事業場への監査等も含め厳しい審査を行う。

ウ 業務繁忙船に対する特別監査時期を設定し、定期的・集中的に監査を実施。

④ 家族船の運用の厳格化

⑤ 雇入契約の届出

ア 雇入契約については、公認制を届出制に改めるとともに、届出が受理されるまでは、出航を認めないこととする（官庁が閉庁である等のやむを得ない場合は事後届出を認める。）。

イ 届出は、形式的に法令等の違反がない限り、受理する。

ウ 届出制導入までの間の措置として、登録公認、その他電子化等により、申請者の負担軽減を推進する。

エ これにあわせ、指定市町村を大幅に縮小するとともに、指定市町村に対し定期的に監査を行い、運用が不適切な市町村の指定を取り消す等の措置を講じる。

⑥ 船員労務官による段階的是正措置の導入

次のように船員労務官による段階的な是正措置の導入を行う。

i) 文書による指導、

ii) 指導に従わない場合には、文書による勧告

iii) 勧告に従わない場合には、船舶所有者等の氏名の公表

iv) 更に是正されない場合には、是正命令の発出

v) 是正命令に従わない場合には、罰則の適用

さらに、航行停止命令についても、最低限の人員が乗組んでいないとき等は即時に発動できるように要件を定める。

⑦ 規制の事後チェック

ア 船員労務官の業務の効率化、重点化

船員法等の違反事項について、第三者からの申告等を含む申告等を受けた場合に、違反事実の是正と防止に向けて所要の監督が行えるよう申告制度の運用方法の充実強化を図るとともに、具体的な監査手法について習得する。また、監査情報照会システムの活用によるブラックリスト方式の実施、当該システムと登録公認データとのリンク等による船上でのチェック内容の充実強化を図る。

イ 書類の記載方法の見直し

⑧ 船員災害防止対策優良モデル事業者認定制度の創設

⑨ 労働条件の明示の徹底

船員が自分の休日・休暇、労働時間、賃金等の労働条件について、明確に認識して就労することを徹底するため、船舶所有者による労働条件の明示のあり方等について、運用方法の充実強化を図る。

⑩ 船内供食のあり方

船内供食のあり方は、労働環境の改善を図っていく上での重要な課題の一つであり、今後別途検討していくこととする。

(2) 資格制度を中心とした航行安全関係

① 船橋航海当直

ア 航海当直の人数については、現行規制を維持。

イ 航海当直を担当する乗組員は、海技免状受有者（6級（航海）以上）でなければならないこととし（ただし船舶職員であるか否かを問わない。以下同じ。）、複数で航海当直を行う場合は、少なくとも、そのうち1名は海技免状受有者でなければならないこととする。

② 船舶技術や業務実態を踏まえた配乗基準の弾力化

甲板部、機関部等の兼務を中心として対応する。具体的には以下のとおり。（なお、スーパーエコシップ等の将来的な技術革新に対応した合理化については、今後検討。）

ア 船員法上の雇入れ

本来の業務に支障のない範囲で他の部の業務も行うなど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場合には、就労実態にあわせて部門間での兼務雇入れを認めるとする事務局案が提示されている。

イ 船舶職員法上の法定職員の兼務

アに掲げる要件のほか、一定の要件（例えば、船舶機関規則に基づく機関区域無人化船など）を満たす内航船については、専任の機関部法定職員1名を除き、他の機関部法定職員が甲板部法定職員（船長を除く。）を兼務することができることとする。この一定の要件については、①機関区域無人化船又は警報装置付きのA重油専焼船であること、②簡易衝突予防装置付きレーダー、GPSなどの航行援助装置等を有する船舶であること、③機関部の専任の職員がいることとするとの事務局案が示されている。

なお、兼務の要件等について、内航タンカー近代化、内航貨物船近代化等のこれまでの研究結果などを踏まえた近代化基準とするべきという意見や、設備に関する要件を満たした船舶だけでなく、例えば、短距離の航海に従事する船舶や船上作業の軽減に資する陸上支援体制が確立している船舶なども兼務可能と思われるのでこうした船舶も含めるべきとの意見などがあり、また、船長・機関長の兼務は認めないとの意見がある一方、船舶機関や航海設備の技術革新を考慮して、機関部専任職員がゼロのケースも検討すべきであるとの意見もあった。最終報告までに兼務の要件の内容等についての結論を得るよう引き続き検討する。

※ ア、イに基づく兼務の者に対する各種資格取得のための履歴のカウントは、記載された職名ごとにそれぞれ乗船期間をカウントする（ダブルカウントをする）。

③ 配乗表に係る航行区域

三直体制を原則とした限定近海に相当する航行区域に係る配乗表を新たに設ける

(沖縄関係の取扱いとは別途検討。)との事務局案が示されている。

なお、この案については、資格レベルの緩和については概ね関係者の合意が得られたが、法定職員の人数については、これまでどおり近海区域の配乗基準と同数とするべきである等の意見がある一方で、配乗基準上は三直体制を前提とした人数とした上で、本報告案に基づく新たな労働時間規制や航海当直基準（海技免状受有者による船橋当直を含む。）の遵守徹底により安全確保を図っていくべきである等の意見があり、また、沖縄関係については、先島圏域までを含めて限定近海配乗とすべきであるとの意見もあった。こうした点について、最終報告までに結論を得るよう引き続き検討する。

④ その他

ア 1600トン以上の内航船に係る資格レベルの緩和を図る。

イ さらに、3級以下の受験資格の大幅な要件緩和や、①イの円滑な実現に向け、講習受講者に対する試験免除による甲種部員の6級（航海）取得促進のため措置などを講じる。

t	近 海				限定近海			沿海		平水	
	船長	一航	二航	三航	船長	一航	二航	船長	一航	船長	一航
∞	1級	3級	4級	5級	3級	4級	5級	3級	4級	4級	5級
5000未満	3級	4級	5級	5級	4級	5級	6級	3→ 4級	4→ 5級		
1600 "	3級	4級	5級	—				4級	5級	5級	—
500 "	4級	5級	—	—	4級	5級	—	5級	6級		
200 "	5級	—	—	—	5級	—	—	6級	—	6級	—

注1：網掛け部は、資格要件が緩和される部分

注2：①イのとおり、航海当直者は海技免状受有者となるため、例えば沿海499トン型であっても、三直が必要な船舶には、必要な海技免状受有者の員数を別途確保しなければならないこととなる。

kW	近海				限定近海			沿海		平水	
	機長	一機	二機	三機	機長	一機	二機	機長	一機	機長	一機
∞	1級	3級	4級	5級	(3級)	(4級)	(5級)	(3級)	(4級)	(4級)	(5級)
6000未満	3級	4級	5級	5級	(4級)	(5級)	(6級)	3→ (4級)	4→ (5級)		
3000 "	3級	4級	5級	—				(4級)	(5級)	5級	—
1500 "	4級	5級	—	—	(4級)	(5級)	—	(5級)	(6級)		
750 "	5級	—	—	—	5級	—	—	6級	—	6級	—

注1：網掛け部は、資格要件が緩和される部分

注2：()内は、一定の船舶（例えば、船舶機関規則に基づく機関区域無人化船など）については、専任の職員1名を除き、甲板部職員と兼務可能となる部分