

# 旅客船乗組み制度の見直しについて

平成 15 年 12 月 9 日  
内航船乗組み制度検討会

内航船乗組み制度検討会においては、本年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）」（以下「中間報告」という。）を取りまとめたところであり、同日設置された旅客船部会において、中間報告の考え方を旅客船に当てはめた場合の問題点、及び乗組み制度に係る旅客船特有の問題点について、数回にわたって審議してきたところである。

この結果、旅客船の乗組み制度についても、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、労働と生活の場が同一である等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、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、との考え方に基づいて、以下のとおりその見直しを行うこととした。

## 1 労働時間・定員等関係

### 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。

## 定員規制

中間報告では、

『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。』

とされている。旅客船に係る安全最少定員については中間報告のとおりのおりの取扱いとするが、標準定員については、過重労働という内航貨物船の実態を改善する一つの方策として、ブラックリスト等に載せるかどうかの行政の目安として設定されるものであるところ、旅客船については、そのほとんどが十分な定員を乗り組ませており、長時間労働の常態化という内航貨物船に見られるような実態がほとんどないと考えられることから、現時点で標準定員を設定して、ブラックリスト等に載せるかどうかを判断するという程の必要性に乏しいので、標準定員は当面設定しないこととする。

ただし、個別に過重労働と思われる旅客船が存在する場合は、ブラックリストに載せることを検討する。

## 家族船の運用の厳格化

### 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。

### 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。

- ) 文書による指導、
- ) 指導に従わない場合には、文書による勧告
- ) 勧告に従わない場合には、船舶所有者等の氏名の公表
- ) 更に是正されない場合には、是正命令の発出
- ) 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。

### 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

### 船員災害防止対策優良モデル事業者認定制度の創設

#### 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。

## 2 資格制度を中心とした航行安全関係

### 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。

### 船舶技術の進展や業務実態を踏まえた配乗基準の弾力化

中間報告で示された「ア 船員法上の雇入れ」及び「イ 船舶職員法上の法定職員の兼務」については、内航貨物船と同様の見直しを行うこととし、内航貨物船部会の最終報告における考え方を踏まえつつ引き続き検討を行う。

なお、航行中の機関整備作業が不要か又は大幅に軽減されている旅客船の配乗については、次のとおりとする。

沿海区域又は平水区域を航行する船舶のうち、ガソリン、灯油、軽油又はA重油を使用する船舶であって、主たる機関制御装置が船橋部にあるもの、陸上の支援体制が確立されていること、短距離（片道4時間程度）一定航路のみ就航するものであることの要件を満たす船舶については、少なくとも機関長は職員として乗り組むこととし、併せて機関長の資格レベルの緩和を図ることができることとする。この場合、航海当直基準に対応した万全な船橋航海当直体制の確保を図る。

### 配乗表に係る航行区域

中間報告で示された「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の新設」については、内航貨物船と同様の見直しを行うこととする。

その他

ア 1600トン以上の旅客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、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。