

中間とりまとめ

平成 19 年 2 月 27 日
ILO 海事労働条約国内法化勉強会

I. 総論

1. 海事労働条約の意義

平成 18 年 2 月に開催された国際労働機関（以下「ILO」という。）海事総会において、ILO が 1919 年の発足以来これまで採択してきた海事労働に関する約 60 に及ぶ条約等を整理・統合し、その内容を現代に即したものとするとともに、実効性を高めた 2006 年海事労働条約（以下「本条約」という。）が採択された。

本条約は、国際海事機関（以下「IMO」という。）における SOLAS 条約、STCW 条約、MARPOL 条約に続く第 4 の柱として、海事労働に関するグローバルスタンダードを確立しようとするものである。

具体的には、本条約は、雇用条件、居住設備、医療・福祉、社会保障等に係る国際的基準を確立することにより、船員の労働環境の向上に資するとともに、国際的基準に基づく公正な競争を確立することにより、海運市場における公正かつ適正な競争条件の確保にもつながるものである。

また、本条約では、旗国が自国籍船に対して検査を行い、本条約に適合しているものについてはその旨を証明する証書を発給し、寄港国は、当該証書に基づきポートステートコントロール（以下「PSC」という。）を実施できる仕組みを導入することとしている。これは、本条約の実効性を担保するとともに、No more favourable treatment（未批准国籍船が、批准国籍船より有利な扱いを受けないとした概念）を導入することにより、事実上、本条約未批准国に対しても PSC 等を通じて本条約の基準を適用し、未批准国のサブスタンダード船を排除しようとするものである。

2. 本条約の国内法化に向けた基本的考え方

上記のように海事労働に画期的なグローバルスタンダードを確立する本条約は、ILO 海事総会においてほぼ全会一致で採択されており、主要な海運先進国、便宜置籍国等が批准に積極的な立場であることから、

我が国としても本条約の批准及び国内法化に向けて検討を進めていく必要がある。このため、平成18年9月、船員関係の公労使が参加する「ILO海事労働条約国内法化勉強会」を立ち上げ、本条約の国内法化に向けた主要論点について方向性を整理するための議論を行ってきたところである。

この結果、本条約については以下の考え方に基づき国内法化を進めることが適当と考えられるところであり、これをもって中間とりまとめとする。なお、中間とりまとめにおいて、国内法化の具体的な考え方が十分整理されていない事項については、我が国の海事政策及び本条約をめぐる国際的な動向等を踏まえて、本勉強会において検討を引き続き進める。

また、現在、交通政策審議会海事分科会においては、船員をはじめとする日本人海技者の確保策等について検討が進められているが、本勉強会の中間とりまとめにおいて示した国内法化のための個別措置事項のうち、船員の確保に向けた労働環境の改善等の政策目的に寄与し、本条約の批准前に先行して海事政策として国内法化すべきものとして整理されるものについては、同分科会での審議成果を踏まえつつ、このような考え方に則り適切に対応すべきである。

II. 各 論

1. 総 則

(1) 定義関係（第2条）

① 総トン数

本条約における総トン数についてはいわゆる国際総トン数と定められている一方、内航船はいわゆる国内総トン数により海事関係諸制度の中で位置付けられていることから、本条約に基づく国内制度と既存の他制度との整合性を確保する観点から、現行制度を踏まえて国内法化することが適当である。

② 船 員

本条約における船員の定義は基本的に船員法の定義と差異はないため、改正は不要である。また、本条約では適用に疑義がある者については労使協議により適用除外が可能となっており、現在、船員法が適用されていない水先人、修繕人、一時的に乗り組むエンターテナーは本条約の適用対象外として整理する。

③ 船員雇用契約

本条約における船員雇用契約は船員法の雇入契約の内容と整合してお

り、改正は不要である。

④船員募集及び職業紹介機関

本条約では、公共又は民間を問わず、船舶所有者のために船員を募集し、又は、船舶所有者に船員を紹介する業務に従事する自然人又は法人与定義されており、改正は不要である。

⑤適用対象水域

本条約の適用対象水域はSTCW条約と同様の規定であり、同条約の国内法化措置により改正は不要である。

⑥適用対象外船舶

本条約では、適用に疑義がある船舶については労使協議により適用除外が可能となっており、船員法の労働関係規制の適用対象外の家族船及び最長労働時間制の適用対象外の海底掘削船については本条約の適用対象外として整理する。なお、これらの船舶に対する船員法の現行の適用関係は変更しない。

⑦漁船への適用

漁船については本条約の適用対象外であるが、労働時間及び休日並びに設備に係る事項以外は船員法において同一の規制下に置いており、この考え方を踏襲する。

⑧船舶所有者

本条約における船舶所有者の定義は船員法における定義と相違はないため、改正は不要である。

(2) 弾力条項（第2条及び第6条）

①総トン数200t未満の内航船

本条約では200t未満の内航船について、労使協議に基づき、コード・パートAを異なった形で実施することが可能となっているが、船員法においては総トン数による労働基準の差異はないため当該弾力条項を活用しないこととする。一方、居住設備及び娯楽設備については、4.(1)の考え方に基づき、本条約の要件を適切に担保することができるよう引き続き検討を進める。

②実質的同等性

本条約では、コード・パートAについて実質的同等性による達成を認めており、個別の規定の国内法化においては、全体として本条約の要求水準を達成することが必要であり、2.～4.において個々の本条約要件について実質的同等性による担保の考え方を整理したところである。

(3) 労使との協議（第7条）

本条約において労使協議を求めている事項については、本勉強会、船員中央労働委員会等の場を活用して、関係者の合意形成を図りつつ、国

内法化を進めていくことが必要である。

2. 第一章（最低要件）

(1) 年少船員の要件（規則 1. 1）

①最低年齢

本条約の最低年齢は 16 歳であるのに対して船員法では 15 歳となっている。実質的同等性が適用されないため本条約批准のためには制度改正を要するが、憲法で保障された職業選択の自由との関係を整理しておく必要がある（法律事項）。

②夜間労働の禁止

年少船員の深夜労働の禁止の範囲が本条約では午前零時から午前 5 時を含む 9 時間とされているが、船員法は午前零時にわたる 9 時間であり、本条約の規定に基づき改正することを原則として検討を進める（法律事項）。

夜間労働禁止の例外については、現行の船員法で規定されているものは本条約においても認められているため問題はない。

(2) 健康証明書（規則 1. 2）

①健康証明書の所持

船員法ではやむを得ない場合は健康証明書なしで乗船できるが、本条約においてはこのような包括免除規定はないため、健康証明を全く有しない場合は乗船を禁止する必要がある（法律事項）。

②健康証明書の内容

STCW条約の批准・国内法化措置により、改正は不要である。

③健康証明書の有効期間

健康証明書の有効期間については、本条約が原則 2 年であるのに対して船員法では原則 1 年であるため本条約を担保している。健康証明書の有効期限を延長することも考えられるが、陸上労働者が法令に基づき健康診断を毎年実施していることとの均衡上慎重な検討を要する。

船員法では航海中に有効期間が満了した場合に航海終了まで健康証明書の効力を認めているが、船員法の健康証明書の有効期間は本条約の要件より短いため、現行の有効期間を前提とする限り実質的同等性により制度改正は不要である。

④健康証明書の英語による記載

健康証明書の現行の英語標記は本条約の要件と比較して不十分であるため、様式改正を行う必要がある（省令事項）。

(3) 訓練及び資格（規則 1. 3）

S T C W条約の批准・国内法化措置により、改正は不要である。

(4) 募集及び職業紹介（規則 1. 4）

公共の船員の募集及び職業紹介機関に対しては国が監督を実施しているため、改正は不要である。なお、無料の各種船員職業紹介事業については公共の船員の募集及び職業紹介機関として I L Oからも認知されている。

今後の船員の募集及び職業紹介機関のあり方については、条約の担保に加え、船員不足問題への対応の観点から引き続き検討する。

3. 第二章（雇用条件）

(1) 船員の雇用契約（規則 2. 1 及び 2. 6）

① 書面による雇用契約の締結

本条約では、書面による雇用契約及び労使双方による写しの所持を求めているが、これは、双方が雇用契約の内容を確認するための手続であることから、船員法における労働条件の明示及び書面の交付の規定により実質的にその目的が達成されており、改正は不要である（ただし、労使双方に写しの所持を義務付ける場合は要改正（省令事項））。

本条約では雇用契約が検査の対象となることを規定しているが、海員名簿、船員手帳等の現行の備置書類で十分かどうか慎重に検討する必要がある（特に P S Cとの関係は要注意）（法律／省令事項）。

② 勤務記録の交付

船員法における船員手帳が本条約が要求する勤務記録を記載しているため、改正は不要である。

③ 英文の雇用契約書の備置

P S C対応のため、本条約の要件に基づき、英文の雇用契約書の基準様式の備置義務を規定する必要がある（法律／省令事項）。

④ 雇用契約書への記載事項

船員法では本条約の記載事項の全てを充足していないことから、これらの不足事項を雇入時の明示事項に追加する必要がある（省令事項）。

⑤ 船舶の滅失又は沈没時の補償

船舶の滅失又は沈没時の船員に対する補償を本条約は要求しているが、船員法で失業手当を規定しているため、改正は不要である。

⑥ 雇用契約の早期の終了に係る最低予告期間

本条約では早期終了に係る最低予告期間及びその例外を定めているが、船員法では雇止手当で実質的に措置するとともに、雇止手当なしの

早期終了は船員が責めを負う事由等に限定されるため、改正は不要である。

(2) 賃金（規則 2. 2）

① 賃金の支払い方法

本条約の要件に定められている給与明細の交付を船員法において制度化する必要がある（法律事項）。

② 送金

現行の船員法で本条約の要件を達成しており、改正は不要である。

(3) 労働時間（規則 2. 3）

① 最長労働時間又は最短休息時間

現行の船員法で 1 日当たり 8 時間及び基準労働期間について 1 週間当たり 40 時間の労働時間の原則並びに 1 日当たり 14 時間及び 1 週間当たり 72 時間の最長労働時間を規定しており、改正は不要である。

② 休息時間

本条約では全ての船員に適用される休息時間の付与方法（1 日当たり 10 時間（最大 2 分割可能））を規定しているが、船員法においては航海当直者について規定するのみであり、船員法において制度化する必要がある（法律事項）。

なお、航海当直基準における休息時間については、労働時間規制が適用されない航海当直者（家族船員、使用者等）に対する安全規制として維持する必要がある。

③ 労働時間の例外（操練等、安全臨時労働及び航海当直の交代）

本条約では船員法における休息時間における操練等の実施及び最長労働時間を超えた安全臨時労働への従事を認めており、改正は不要である。一方、本条約では航海当直の交代は労働時間の例外として規定されていないが、船員法の航海当直基準における原則 1 日 10 時間の休息時間には交代時間が含まれていないため、本条約上の最長労働時間は担保しており、改正は不要である。

なお、検査や港湾諸手続等のための労働時間についても、現行の船員法における労働時間規制の中でその例外として位置付けることができるものは、これにより運用する。

④ 労働時間の例外（船長等）

本条約では本条約適用対象船舶で雇用される船員全てについて労働時間規制を適用しているため、現行の船員法において労働時間規制が適用されていない船長、航海当直をしない機関長等、医師等については、制度改正により労働時間規制を適用する必要がある（法律事項）。

一方、本条約では労使の合意に基づく労働時間規制の例外が認められ

ており、船長については労働時間の適用除外とすることについてILO事務局の解釈を得られたことから、船長について当該手続により労働時間規制を包括適用除外できるように制度改正するべきである。なお、労使の合意の手続のあり方については引き続き検討する必要がある（法律事項）。

⑤労働時間の記録

本条約では労働時間の記録及び船員への写しの交付を求めているが、船員法では後者について規定していないため、制度化する必要がある（法律事項）。

⑥船内配置表の掲示

本条約では業務予定及び最長労働時間を記載した船内配置表の船内での掲示を求めており、船員法において制度化する必要がある。なお、本条約では内外航を問わず英語での船内配置表の作成を求めているが、我が国の内航船では混乗していないため、日本語のみで実質的同等性が確保される（法律事項）。

(4) 休日及び休暇（規則2.3及び2.4）

船員法における週1日の法定休日、週40時間の労働時間により実質的に実現されている週休2日制及び年25日又は15日の有給休暇により、本条約の要件以上の休日及び休暇（週1日及び祝日の休日及び月2.5日を基礎とする休暇）が付与されており、改正は不要である。

(5) 送還（規則2.5）

①送還の権利の発生

送還の権利の発生事由については現行の船員法で本条約を担保している。しかしながら、船員法では、本条約が規定する船舶所有者が手配すべき事項のうち輸送方法が含まれていないため、雇入時の明示事項に含める等の制度改正を検討する必要がある（省令事項）。

②免責等

船員法では船舶所有者の送還に係る免責事由について船員の故意又は重大な過失に限定しているため、改正は不要である。

③旗国等による送還

船員法では罰則をもって船舶所有者の送還義務を担保しており、旗国等が送還する事態は想定されず、改正は不要である。なお、実際には外務省による保護措置等が存在する。

(6) 配乗水準（規則2.7）

船員法により乗組み定員を設けていることから、改正は不要である。

(7) 経歴、能力開発及び船員の雇用機会（規則 2. 8）

船員職業安定法においては海上労働力に係る需要供給の円滑な調整及び有効な発揮に係る政策を国の業務として規定しているため、改正は不要である。

4. 第三章（居住設備、娯楽設備、食料及び供食）

(1) 居住設備及び娯楽設備（規則 3. 1）

本条約における居住設備及び娯楽設備に係る要件は、現行の船舶設備規程と比較すると要件の厳しいものや対象船舶が拡大されているものが多いため、本条約の要件を適切に担保することができるよう引き続き検討を進める。また、本条約の要件をそのまま国内法化した場合は、総トン数の増加、載荷重量トンの減少等の影響がありうることから、これらの課題を解決するための方策についても、本条約の要件の国内法化と合わせて、多面的に検討を進める。

(2) 食料及び供食（規則 3. 2）

①食料の提供

本条約における無料の食料の提供、供食基準の作成及び食料の衛生担当者の乗組みに係る要件については、現行の船員法及び関係法令において措置しており、改正は不要である。

一方、文化及び宗教の背景に対する考慮については、現行制度が存在しないため、食料表の改正による制度化が必要である（告示事項）。

②船舶料理士の配乗

本条約では、配乗定員 10 名以上の船舶について、船舶料理士の配乗を求めているが、船舶料理士に関する省令の配乗範囲と相違があるため、本条約の要件に基づく制度化を行う必要がある（省令事項）。

③船長等による検査の実施

本条約では、船長又は船長の権限による食料等の供給等に係る頻繁な検査を求めているが、現行の船員法及び関係法令には検査制度がないことから、船員労働安全衛生規則（以下「船員労安則」という。）等において制度化する必要がある（省令事項）。

5. 第四章（健康保護、医療、福祉及び社会保障による保護）

(1) 船内及び陸上での医療（規則 4. 1）

①雇入期間中の医療等の無料提供

本条約における雇入期間中の医療等の無料提供については船員法で担保しているが、本条約が規定する標準医療報告様式については船員労安則において制度化する必要がある（省令事項）。

②医薬品等衛生用品の備置

本条約では全ての船舶に対して医療箱、医療機器及び医療書の備置を求めているが、船員法においては平水船に対して医療書の備置を求めているため、改正が必要である（省令事項）。

なお、備置が必要な衛生用品のリストについては、現行制度で本条約を担保しているが、国際基準との整合性の観点から本条約の発効に向けて実務的な検討を別途行う（告示事項）。

③船医の配乗

本条約では100人以上を搭載し、かつ、通常3日間を超える国際航海に従事する全ての船舶に船医の配乗を求めており、船員法の配乗範囲と相違があるため、本条約の要件に基づく制度化を行う必要がある（法律事項）。

④衛生担当者又は衛生管理者の配乗

S T C W条約の批准・国内法化措置により、改正は不要である。

(2) 船舶所有者責任（規則4. 2）

現行の船員法等の規定は147号条約の批准により55号条約を実質的同等により達成しており、本条約の要件もほぼ同様であるため、改正は不要である。なお、今後、船員保険運営懇談会の報告書に基づく措置が実施されたとしても本条約の担保に特段の問題は発生しない。

(3) 健康及び安全の保護並びに災害防止（規則4. 3）

①船員災害防止のための措置

本条約が求めている職業上の健康の保護及び安全で衛生的な環境の提供、職業上の安全及び健康に係る計画の策定及び実施並びに災害疾病の統計の作成、分析等については船員法、船員労安則及び船員災害防止活動の促進に関する法律で担保しており、改正は不要である。

②船内安全委員会

本条約では5名以上の船員が乗り組む船舶に安全委員会の設置を求めているが、船員労安則の安全衛生委員会は任意設立となっており、本条約に基づき設立を義務化する必要がある（省令事項）。

(4) 陸上の社会福祉施設の利用（規則4. 4）

本条約においては、福祉施設が存在する場合において、全ての船員が利用可能であることを求めており、当該要件を満たす施設として、船員保険の福祉事業として運営されている施設とともに、日本船員厚生協会

等の民間が運営する施設等が存在している。なお、今後、船員保険運営懇談会の報告書に基づく措置が実施されたとしても本条約の担保に特段の問題は発生しない。

(5) 社会保障（規則 4. 5）

本条約では社会保障 9 部門のうち 3 部門を本条約批准時に要求しているが、我が国は 8 部門を制度化しているため、本条約の要件を達成している。なお、今後、船員保険運営懇談会の報告書に基づく措置が実施されたとしても本条約の担保に特段の問題は発生しない。

6. 第五章（遵守及び執行）

本条約においては、第 5 章について実質的同等性が適用されないことを規定しており、同章に基づく旗国検査、P S C 等の制度化は本条約の個々の強制規定の解釈の範囲内で行う必要がある。特に、外航船については、I L O、東京 M O U、パリ M O U 等において検討が進められる検査の実施方法等（P S C ガイドライン等）の内容を踏まえて、旗国検査、寄港国検査等に係る制度を検討する必要がある。また、内航船に対する検査についても、これらの動向を踏まえ、本条約における外航船と内航船の適用関係の差異に留意しつつ、国内制度を検討する必要がある。このため、本条約に基づく具体的な検査制度についてはこれらの状況等に依じて引き続き検討することとする。