

## 8・3 船員関係法規

### 8・3・1 STCW95 条約への対応

STCW95 条約(船員の訓練及び資格証明並びに当直の基準に関する国際条約)は、2002 年 2 月 1 日を以って完全施行された。

当協会は、国土交通省及び(財)日本海技協会と連携し、IMO の訓練当直基準(STW)小委員会へオブザーバーとして参加することにより船社意見の反映に務め、STCW95 条約の解釈及び運用上の問題点の解決に努めた。

### 8・3・2 外国海技資格承認制度への対応

国際船舶制度に関連して、種々の施策が講じられているが、この内、日本人船機長 2 名配乗を実現するためには、外国人船員を含む国際船舶の乗組員が日本の国内法である船舶職員法、船員法および電波法等で要求される各種資格要件を満足する必要がある。

特に、1999 年 5 月に施行された STCW 条約締約国(外国)資格受有者に対する承認制度に基づいた外国海技資格の承認については、2000 年 1 月より外国資格受有者に対する国内海事法令講習会がフィリピンの指定講習機関(3 ヶ所)において開始され、同講習を修了したものを対象とする承認試験が行われている。その後、2004 年 1 月までに承認試験が 12 回開催され、1461 名の外国人船員が承認証を取得した。

具体的には、承認試験が、2003 年 6、9 月及び 2004 年 1 月の計 3 回マニラにおいて実施され計 477 名が承認証を取得し、これまでの承認証取得者合計は、フィリピン人 1436 名、インドネシア人 23 名とインド人 2 名の計 1461 名となった。(資料 8-3-1 参照)

一方、承認証を取得した船員を配乗した国際船舶は、国際船舶に係る雇用と労働条件に関する労使協議での合意が必要であり、2004 年 5 月末までに 47 隻が誕生した。

当協会は、外国人船員に対してこれら資格が円滑に付与されるように、国土交通省及び関係団体との連携を図りながら、船社への事前調査、実施案内の周知等主催側と協力し、円滑な実施に努めた。

一方、この承認試験制度は、申請から承認証の受領まで受験者及び船社スタッフにとって時間と労力がかかりすぎ負担となっている等の問題がある。

当協会は、2002 年 2 月 7 日に開催された「加藤検討会:国際船舶制度に係る施策の具体化のための検討・施策立ち上がり後のフォローアップを行うための官労使参加による検討会(第 1 回)」(国際船舶制度推進調査委員会における WG)及び 2003 年 5 月 19 日に開催された第 2 回の加藤検討会に於いて、諸外国の承認制度を踏まえた同制度の抜本的改善を強く要望した。

その結果、国土交通省は現在制度の見直しについて検討を行っており、その動向を注視しているところである。

### 8・3・3 船員法改正への対応

2004年1月19日に召集された第159回通常国会において、「海上運送事業の活性化のための船員法等の一部を改正する法律案」が提出され可決された。

これら内容は、船員の労働時間規制の見直し、船員派遣事業に関する制度創設、内航海運事業の参入規制緩和で、2005年4月1日に施行される。

#### 1. 船員法の一部改正

内航船乗り組み制度見直しに関し2002年4月に「内航船乗り組み制度検討会」が発足し、船員法改正にかかわる事項もあることから法改正に関係する検討機関として、「船員法研究会」が設置された。その結果をふまえた改正の概要は[資料8-3-2](#)の通り。

##### (1) 時間外及び保障休日の労働

労働時間については、既に発効しているILO条約(180号)の最大労働時間に関する規制が取り入れられ、海事に関するILO条約を統合した新条約の批准に向けた改正となっている。

また、陸上における時間外労働の規制と同様に、労使間の合意があれば、これまで船員法上認められていなかった時間外労働が新たに認められることとなる。ただし、これまで船長が海員に時間外労働に従事させることができた「臨時の必要」は船舶の安全航行の確保に限定されることとなるが、これは上記の最大労働時間に規制されない。

##### (2) 雇入契約の成立等の届け出

今回の改正によって雇入れ契約の公認制が届け出制となる。

##### (3) 船員労務官の権限

船員労務官による段階的な是正措置導入が行われ、緊急の場合には船員労務官により航行の停止、差し止めができることとなる。

本案は国会提出前に2003年11月21日の船員中央労働委員会の諮問され、2004年1月16日に諮問案通り改正することが適当である旨答申された。

#### 2. 船員法施行規則の一部改正

船員法の一部改正が国会で可決され、船員法施行規則一部改正も2005年4月1日施行に向け準備がなされている。その概要は[資料8-3-3](#)の通り。

本案は2004年9月17日の船員中央労働委員会に諮問され、2004年10月15日に諮問案通り改正することが適当である旨答申された。

#### 3. 船員職業安定法の一部改正

船員労務供給事業および船員職業紹介事業に関する規制改革のあり方については、2002年7月15日に「船員労務供給事業及び船員職業紹介事業に係る規制改革のあり方に関する報告」がとりまとめられた。この報告の趣旨は、船員労務供給事業に常用雇成型船員派遣事業を制度化する

ことにより、船員の労働保護を図りつつ、船員労働力の適正かつ円滑な移動の仕組みをつくることにある。

さらに、この報告において関係者間で見解が一致しなかった事項については別途調整が進められ、関係者間で合意された結果については、2003年6月27日付「船員職業紹介等研究会報告を受けた関係者間における調整結果について」にとりまとめられた。これにより船員派遣事業者に雇用された派遣船員については、外国籍船の場合であっても船員保険が適用されるよう整理されたことから、船主側の長年にわたる懸案事項であった日本籍船を所有しない、若しくは裸傭船も行っていない船主の雇用する船員に対し、船員保険が適用されない問題は、船主が船員派遣事業の許可を得ることにより解決されることとなった。

船員職業紹介事業については、無料の職業紹介のみに限定されているが、その事業を行える者の範囲が拡大され、国土交通大臣への届け出を条件に学校等が含まれることとなる。

船員職業安定法の一部改正の概要は[資料8-3-4](#)の通り。

本案は船員法の一部改正と同様、国会提出前の2003年11月21日の船員中央労働委員会に諮問され、2004年1月16日に諮問案通り改正することが適当である旨答申された。

#### 4. 船員職業安定法の関連政省令

船員職業安定法の一部改正が国会で可決され、これに係る政省令も2005年4月1日施行に向け準備がなされている。その概要は[資料8-3-5](#)の通り。

本案は2004年9月17日の船員中央労働委員会に諮問され、2004年10月15日に諮問案通り制定することが適当である旨答申された。

### 8・3・4. ILO条約改正への対応

#### 1. 海事統合条約

ILOではこれまで、31の海事条約と1つの議定書、条約に付随する23の勧告を採択しているが、条約の多くは批准する国が少ないため、国際的な実効を伴っていないのが現状である。

こうした状況下、2001年1月の第29回合同海事委員会において未発効の条約を除く30の議定書及び23勧告を統合した1つの条約・勧告を作り、批准の拡大と実効のあるものにするための決議案が採択された。以来、政労使の三者で構成する各作業委員会であるハイレベル三者ワーキンググループ会合（延べ3回）、役員会合（延べ3回）、サブワーキンググループ会合（延べ2回）が開催され条約案の検討が進められてきた。

2004年は、1月に第4回ハイレベル三者ワーキンググループ、3月と7月に役員会合、4月に社会保障に関するワーキンググループ会合、9月には予備技術海事会議が開催された。

また、2004年7月21日にはILO事務局ダウンビア・ヘンリー部門別活動局長が来日し、日本海運振興会主催による講演会を行い、海事統合条約に関する海運関係者の理解を深めた。

海事統合条約は、9月の予備技術海事会議において草案の多くは合意が得られたものの、一部は審議未了で残り、これらを協議するための2005年4月のワーキンググループ会合を経て、2006年の海事総会で採択される予定である。

この審議未了となった事項には、条約の適用対象船型といった基本的かつ重要な事項もあり、今後のワーキンググループ会合及び海事総会で更なる修正が加えられることも予想され、予断を許さない。

#### (1) 第4回ハイレベル三者会合

2004年1月19日から23日までフランスのナントにおいて第4回ハイレベル三者ワーキンググループ会合が開催された。この会合には政府代表45ヶ国、船主代表16ヶ国そして船員代表23ヶ国の他、11の国際機関が参加した。

この会合の目的は9月の予備技術海事会議にむけての条約の最終草案を策定することであり、全体会合の後、直ちに4つのワーキンググループに分かれて条約案の審議に入った。このうち社会保障を審議するワーキンググループを除いて、他のワーキンググループでは括弧付ながら、かなりの条約の実質的な審議が進み最終草案に近いものとなったが、社会保障については労使の主張が真っ向から対立し、また政府グループも2つに割れ、合意に達しなかった。

即ち、社会保障は本来的に船員供給国の責任であるとする船主側と、海洋法条約に基づき旗国が主体性を持って社会保障に対し相応の責任を負うべきであるとする船員側、さらにEUを代表してフランス政府が、船主責任寄りとなるような提案を行うなど議論はもつれ、具体的な条文の審議に至らなかったが、次のような原則を確認した。

- ・ 船員の社会保障に関する規定はこの海事統合条約に含まれるべきである
- ・ 船員は全て社会保障を受ける権利がある
- ・ 社会保障は船員供給国が主として責任を持つべきである
- ・ 旗国も何らかの役割を果たすべきである

また、かねてから問題となっていた勧告要件とされているコード・パートBの法律的な位置づけについて明確にするため合意形成が行なわれた。これはこれまでの審議の過程で幅広い批准を獲得するために、現行の条約では強制規定となっている条文が一部コード・パートBに格下げされていることや、コード・パートBが寄港国における査察の対象となるのか否かなどの問題があったためである。合意された内容は以下の通り。

- ・ パートBは強制要件ではない。
- ・ 批准国はパートBを無視できない
- ・ パートBは寄港国の検査の対象とはしない
- ・ 批准国はパートBのガイダンスに必ずしも従わなくても良いが、その場合ILO事務局とともに関連規定の強制要件の実施方法が適正であることを証明しなければならない

#### (2) 社会保障ワーキンググループ会合

2004年4月5日から7日までILOにて、前述の第4回ハイレベル三者会合で合意が得られなかった社会保障に関してワーキンググループ会合が開催され、政府代表7ヶ国、船主代表6ヶ国そして船員代表3ヶ国が参加した。

この会合では社会保障の種類毎に、船舶所有者、旗国、船員居住国の何れが責任を負うか、長期、中期、短期に分け議論がなされた。

短期の社会保障は、船舶所有者に第一義的責任があることを確認されたが、船員居住国も社

会保障を規定することが考慮され、社会保障は船員居住国が責任を持つべきとする船主側の意向が反映された。また、批准に際しては9つの社会保障の内3つを要求するとなった。

ここでの議論をふまえ草案のうち社会保障に関する部分は、全面的に改められ予備技術海事会議に送られた。

### (3) 予備技術海事会議

今回のILO 予備技術海事会議は、ILO の一般総会における、2回討議手続きの第1次討議にあたり予備的審議を行うもので、2006年に予定されている海事総会で第2次討議を行い、条約を採択するものである。

予備技術海事会議はジュネーブのILO(国際労働機関)本部及び国連欧州本部において2004年9月13日(月)から9月24日(金)にかけて、88ヶ国の政労使551人が参加し開催された。

わが国からは当協会の他、国土交通省、全日本海員組合、国際船員労務協会、日本内航海運組合総連合会が参加した。なお、今回の会議では国土交通省海事局の寺西船員労働環境課長が副議長を務めた。

本条約は海事労働において”Level Playing Field”(公正な競争の場)をもたらすものとして認識されているが、審議においては、実行可能で幅広い国が批准できる内容としたい船主側、船員の“権利の章典”と位置付け船員のdecent workの確保を目指す船員側、更に政府側も、海運先進国、発展途上国、船主国、船員居住国と異なる立場による意見の相違から審議が滞る事態も見られた。

この会議で合意が得られなかった部分と未審議の会議中に提出された修正案は、2005年4月に政労使三者構成のワーキンググループ会合を設置して検討することが決議された。

#### < 1 > 海事統合条約の推奨草案

予備技術会議の討議に使用された推奨草案(本文112頁・注釈53頁)は、総則規定(Article)、規則(Regulation)、詳細要件(Code Part A)、勧告要件(Code Part B)から構成される。

推奨草案は、これまでに合意が得られていない部分及び、審議がなされていない部分を括弧付で記載し、これらを第1ステップとして審議し、これまでに審議が一応終了した括弧付以外のもの、所謂クリーンテキストを第2ステップとして審議がなされる予定であった。しかしながら、時間的な制約から第1ステップの一部さえも審議未了で残ったため、第2ステップは政労使からの修正提案を受け付けるのみで審議には至らなかった。

#### < 2 > 予備海事技術会議の構成

実質的な条約案の審議を行うため次の3つの技術委員会が設置され、各国政労使は分担してこの技術委員会の審議に参加した。

第1技術委員会：総則規定、第5章(遵守及び執行)

第2技術委員会：第1章(船員の最小要件)、第2章(雇用条件)、第3章(居住設備/福利施設/食糧/賄)

第3技術委員会：第4章(健康/福祉/医療/社会保障)

また、会議の開始時と終了時には全体会議が開催された。

### < 3 > 主な審議内容

#### 総則規定

##### 条約の適用対象船型（トン数制限）

船主側は従前と同様に500総トン以下の小型船については適用除外とすることを主張するも、船員側は基本的権利と保護は全ての船員に例外なく保障されるべきであり、適用除外は認めないと主張した。

一方政府側は、500総トン以下の小型船を適用除外とすべし日本、韓国、中国を含めたアジア諸国と、制限を設ける必要はないとするEU諸国とに意見が分かれ、合意には至らなかった。

##### 内航船への適用問題

政府の判断により内航船への適用を除外することができると規定したもので、船主側は本項の残置を主張するが、船員側は適用対象船型の問題と同様、就航形態により差異を設ける根拠がないとの主張を繰り返し意見が対立し、合意に至らなかった。

##### 基本的権利

労働者一般の基本的権利（強制労働の禁止、児童労働の禁止、結社の自由、差別の禁止）について規定すべきとする船員側の意向が反映され条約等に盛り込まれたが、条約による義務化を強く懸念する政府の意見もあり、新たなテキストが起案された。

船主側、船員側共この新たな提案に同意するも、政府側の意見はまとまらず、船員側の提案により9月16日（木）の第1技術委員会では中止され、政府側の意見調整に費やされた。修正案に関するリーガルアドバイザーの見解が求められた結果、政府は海事統合条約批准の際、これら基本的権利に関する条約を批准する義務はないが、尊重しなければならないとの見解が示されたことで、政府側はこの提案を受け入れるとの結論を得て委員会は再開された。

## 第1章 船員の最小要件

### 有能船員(Able seaman)に関する規定

船員の訓練及び資格を規定するもので、有能船員の証明に関する条約（74号条約）が基となっている。

船舶職員等の資格はIMO（国際海事機関）のSTCW条約（船員の訓練及び資格証明並びに当直の基準に関する国際条約）に規定されており、有能船員についてもIMOで取り扱う旨の回答がIMOより得られた。

技術委員会では船主側の提案によりIMO/ILO Training Committeeで検討することとされ、有能船員に関する規定及び勧告はILO条約から削除されSTCW条約の中で取り扱われることとなった。

### 適正な募集及び職業紹介の確保

船員配乗を扱う代理店業務(Recruitment and Placement Service)が適正に実施されるよう不当な行為を行う代理店を排除することを目的としている。政府側からは旗国としては国外の代理店まで管理できないと指摘する意見も出された。この問題については、政労使によるワーキンググループが設置され、船主に対し条約を批准していない国の船員を雇用する場合に、旗

国は船員配乗の代理店業務が本条約の要件を満足していることを確保させるとの内容で合意された。

## 第2章 雇用条件

### 船機長の労働時間

船員の労働時間は1日につき最大14時間、1週間につき72時間、又は休息時間は1日につき最小10時間、1週間につき77時間と180号条約にて定められているが、船長、機関長を労働時間規制の対象とするかどうか争点となった。

船員側は近年、船長、機関長の労働負荷が増大していることを指摘し、他の船員と同様に労働時間を一律に規制すべきであると主張した。船主側は当直に従事しない船長は最小の休息時間から除外する妥協案を提案した。一方政府側は海難事故の背景には船員の疲労も関係していると指摘し、船長、機関長に対しても労働時間規制を適用すべきとする意見と、船内の最高責任者であり代人のいない船長にフレキシビリティを設けるべきとする意見に分かれたため、政府グループの意見を拳手により求めたところ、25対8の大差で、船長、機関長も他の船員と同様に労働時間規制の対象とする意見が上回った。

これに対して船主側は、STCW条約の当直基準における休息時間確保に関する規定を引用し、船長を労働時間規制から除外する修正提案を提出している。(未審議)

### 配乗基準の設置

船主側は既に船舶の安全を確保するための最小安全配員証書がSOLAS条約で規定されており、本条約で新たに配乗基準を定めることはこれと重複すると主張し、船員側は船員のdecent workの確保の為に作業量や労働時間を配慮した基準が必要と主張した。

政府側はこの規定について異存がないことから残置されたが、この規定がSOLAS条約との関係でどのように取り扱われることとなるのか問題が残る。

## 第3章 居住設備 / 福利施設 / 食糧 / 賄

### 居住設備

居住設備の天井の高さ、寝室の広さ等については、政労使によるワーキンググループを設置し新たな基準が検討され、技術委員会で承認された。

また、今次会合における推奨草案では勧告規定に整理されていた寝室の広さ、船長、機関長、及び一等航海士のday roomの設置、寝室のロッカー容積などが、勧告のままでは世界的な同一基準の達成にならないとの労働側の主張により、強制規定に移行することが合意された。なお、これらの設備に関する規定は条約発効後に建造される船舶から適用されることとなる。(祖父条項の適用)

## 第4章 健康 / 福祉 / 医療 / 社会保障

### 船主責任

船員の乗船中の傷病、死亡についての船主責任を規定したもので、今回の技術委員会で、船員が契約の下における乗下船の旅行期間中も含まれることが合意された。

また、傷病で下船した者に対して船主から支払われる保障額の算定期間については、発病後

16 週間を下まわらないことで合意された。

#### 健康、安全及び事故防止

船員の安全衛生について規定したもので、準備された条文には、これらの確保に関する management system の導入が規定されていたが、既に ISM コードで安全衛生に関するシステムが確立されているとの船主側の主張により削除され、代わりに国際機関や、その他の海事機関が策定したガイドラインを考慮するとの案に改められた。

#### 社会保障

第 3 技術委員会における最大の問題であり、船主側は船員の居住国責任の明確化を主張し、船員側は居住国に責任があることは認めつつも、国連海洋法条約（第 94 条）の趣旨に基づき旗国にも相当の責任があることを認めるべきであると主張した。

政府の多くは旗国の責任は極めて限定的であるとの見解であり、審議の結果、草案通り政府は 9 種の社会保障（療養に対する給付、疾病手当、失業保険、老齢年金、職務上の傷病手当、家族手当、出産手当金、障害手当金、遺族手当金）のうち 3 種以上を確保するとの 4 月の社会保障ワーキンググループ会合の案で合意された。

また、政府は自国船で働く船員は全て同一の社会保障を確保すべきとの勧告規定があるが、船主側にとって混乗船が一般化した現在、到底受け入れられない内容であり削除を要求した。これに対して船員側は強制規定化を要求し、政府側は船主側の意見を支持する意見が多くあるものの意見が分かれ、合意には至らなかった。

### 第 5 章 遵守及び執行

#### 旗国による本条約の適合に関する検査

旗国による検査で条約の規定する内容に不適合が存在した場合、出港までの間に是正措置を要求すること等が規定されている。

船主側は是正措置の要求の対象を、船員の安全及び健康又は保安において危険を構成する事項のみに限定すべしと主張するが、船員側はこれに加えて“船員の権利”を含めることを主張した。他方、政府側は慎重に対応するべきとの意見があったものの、多くの政府は船員側を支持した。その結果“船員の権利”が侵害されている場合には、旗国の検査において是正措置を求められることとなる。

#### 寄港国検査による本条約の適合に関する検査

寄港国の検査における内容を規定したもので、旗国の検査と同様に、船員側は“船員の権利”を含めるべきと主張し船主側と対立した。政府側の多くは船主側を支持したものの合意には至らなかった。

### (4) 船員の身分証明書に関する条約

2001 年 9 月 11 日の同時多発テロ事件を契機に船員の身分証明書にバイオメトリックス（生体認証システム）情報を導入する事が IMO（国際海事機関）に提案された。

これを受け ILO（国際労働機関）の船員の身分証明書に関する条約（108 号）を改正するこ

ととなり、2003年6月のILOの一般総会で108号条約は破棄され、新たに185条約が採択された。

その後、この条約はフランス、ヨルダン、ナイジェリアが批准し、2ヶ国批准との発効要件を満たしていることから、2005年2月9日に発効の運びとなる。

ILOではSID(Seafarers' Identity Document) Biometric Testing Campaignを2004年9月から11月にかけて7種のバイオメトリックス情報の実験が一部のクルーズ客船乗組員の協力を得て実施された。

一方、日本政府は海事テロ対策や行政手続きの効率化の観点から、2004年度から2ヵ年計画で船員手帳をIC化する「船員データ電子化」の検討に着手した。ILO185号条約の批准については、国際的な動向などをふまえ別途検討する方針としている。

〔資料8 - 3 - 1〕 承認者数等について

No	承認種別	職務		一等航海士	二等航海士	三等航海士	航海士計	一等機関士	二等機関士	三等機関士	機関士計	合計
		年度	月									
1	試験(1号)	11年度	1月	9	7	7	23 (0)	9	9	7	25 (0)	48 (0)
2	"	12年度	7月	10	9	9	28 (0)	8	11	10	29 (0)	57 (0)
3	"		9月	11	8	8	27 (0)	8	7	10	25 (0)	52 (0)
4	"		2月	12 (1)	20	18	50 (1)	14 (1)	23	14	51 (1)	101 (2)
5	"	13年度	10月	13 (1)	27	28	68 (1)	16	26	31	73 (0)	141 (1)
6	"		2月	21	14	23	58 (0)	16	19	26	61 (0)	119 (0)
7	"	14年度	6月	15 (1)	28 (1)	29	72 (2)	14	25 (1)	33	72 (1)	144 (3)
8	"		9月	17	33 (1)	26	76 (1)	20	31	29	80 (0)	156 (1)
9	"		1月	24	28 (2)	33	85 (2)	27	38	25	90 (0)	175 (2)
10	"	15年度	6月	31 (1)	38 (3)	37	106 (4)	22 (1)	37 (2)	31	90 (3)	196 (7)
11	"		9月	15	28 (3)	21	64 (3)	18 (3)	37 (2)	20	75 (5)	139 (8)
12	"		2月	11	55 (8)	27	93 (8)	16 (3)	36 (3)	26	78 (6)	171 (14)
合計				189 (4)	295 (18)	266 (0)	750 (22)	188 (8)	299 (8)	262 (0)	749 (16)	1,499 (38)

参考1 国籍別実承認者数(実承認者数)

原資格の発給国	職務	航海士	機関士	合計
フィリピン		717	719	1,436
インドネシア		11	12	23
インド		0	2	2
合計		728	733	1,461

## 別紙

## 船員法の一部改正について（案）

## 第一 時間外及び補償休日の労働

- 一 船長は、船舶の航海の安全を確保するため臨時の必要があるときは、海員に時間外又は補償休日の労働をさせることができることとする。
- 二 船舶所有者は、労働組合等との書面による協定をし、これを国土交通大臣に届け出た場合においては、その協定で定めるところにより、海員に時間外の労働をさせることができることとする。
- 三 海員の労働時間は、一日当たり十四時間及び一週間当たり七十二時間を限度とすること。ただし、一の労働時間は算入しないものとする。

## 第二 雇入契約の成立等の届出

船長は、雇入契約の成立等があったときは、遅滞なく、国土交通大臣に届け出なければならないこととし、船長が届け出ることができないときは、船舶所有者が、船長に代わって届け出なければならないこととする。

## 第三 船員労務官の権限

船員労務官は、船舶所有者又は船員が国土交通大臣が発する是正命令に従わない場合において、船舶の航海の安全を確保するため緊急の必要があると認めるときは、即時にその船舶の航行の停止を命じ、又はその航行を差し止めることができることとする。

## 第四 その他所要の改正を行うこととする。

## 別紙

## 船員法施行規則の一部改正について(案)

## 第一 雇入契約の成立等の届出

1 雇入契約の成立等の届出について、届出書の様式を定めるとともに、提出書類に乗組員名簿を添付しなければならないこととする。

2 一括公認を一括届出に改める等規定の整備を行うこととする。

## 第二 時間外労働に関する協定

時間外労働に係る労使協定に記載すべき事項として、時間外労働をさせる必要がある具体的理由等を定めることとする。

## 第三 船内記録簿

船内記録簿の記載事項について、海員の労働時間に関する事項を追加することとする。

## 第四 労働条件の明示

労働条件について、これを書面の交付により明示しなければならないこととする。

## 第五 その他

その他所要の改正を行うこととする。

## 船員職業安定法の一部改正について（案）

## 第一 船員派遣事業

- 一 自己の常時雇用する船員について船員派遣事業を行おうとする者は、国土交通大臣の許可を受けることにより、これを行うことができることとする。
- 二 派遣船員が従事する業務の内容等船員派遣契約の当事者が当該船員派遣契約の締結に際し定めるべき事項、並びに適正な派遣就業の確保等船員派遣元事業主及び派遣先の講ずべき措置について所要の規定を設けることとする。
- 三 派遣先に対して責任を負わせることが適当な事項等について船員法等の特例規定を設けることとする。

## 第二 船員職業紹介事業

- 一 学校等は、国土交通大臣に届け出ることにより、当該学校の学生生徒等について、無料の船員職業紹介事業を行うことができることとする。
- 二 国土交通大臣に対する事業報告書の提出等船員職業紹介事業者の講ずべき措置について所要の規定を設けることとする。

## 第三 その他

- 一 派遣船員等からの国土交通大臣に対する申告、並びに国土交通大臣による船員派遣元事業主等に対する指導及び改善命令等について所要の規定を設けることとする。
- 二 その他所要の改正を行うこととする。

船員職業安定法の施行に関する政令について（案）

第一 法第五十六条第一号の政令で定める船員派遣事業の許可を受けることができない労働法令違反

船員派遣事業の許可を受けることができない法令違反のうち、労働に関する法律の規定であつて政令で定めるものは、労働基準法第一百七条（強制労働の禁止違反）、第一百八条第一項（中間搾取の排除違反等）及び船員法第三百三十一条（給料その他の報酬の支払い違反等）等の規定とすること。

第二 船員法等の適用に関する特例についての技術的読替え

船員法等の法令を適用する場合における所要の技術的読替えに関する規定を設けることとすること。

第三 改正法の施行期日

船員職業安定法の一部改正は、平成十七年四月一日から施行することとすること。

船員職業安定法施行規則の一部改正について（案）

第一 無料の船員職業紹介事業

1 学校等の行う無料の船員職業紹介事業の届出について、添付書類等を定めることとする。

2 無料船員職業紹介事業者は、毎年四月三十日までに、その年の前年の四月一日からその年三月三十一日までの間における事業報告書を作成し、国土交通大臣に提出しなければならないものとする。

第二 無料の船員労務供給事業

1 無料の船員労務供給事業の許可の有効期間を三年から五年とすること。

2 1に規定する許可の有効期間の満了後引き続き当該許可に係る無料の船員労務供給事業を行おうとする者は、許可の有効期間の更新を受けなければならないものとする。

第三 船員派遣事業

1 船員派遣事業の許可等

一 許可申請書の添付書類は、船員派遣事業に関する資産の内容に関する書類等とする。

二 船員派遣元事業主は、毎事業年度経過後三月以内に、事業報告書及び収支決算書を作成し、国土交通大臣に提出しなければならないものとする。

2 派遣船員の就業条件の整備等に関する措置

一 船員派遣契約

船員派遣契約の当事者は、当該船員派遣契約の締結に際し船員派遣契約に定め  
た事項を、書面に記載しておかなければならないものとする。

二 船員派遣元事業主の講ずべき措置

(一) 派遣船員に対する就業条件等の明示は、明示すべき事項を記載した書面を当  
該派遣船員に交付することにより行わなければならないものとする。

(二) 派遣元責任者は、船員派遣元事業主の事業所ごとに当該事業所に専属の派遣  
元責任者として自己の雇用する者の中から選任すること。

三 派遣先の講ずべき措置

(一) 一年を超え三年以内の船員派遣の役務の提供を受けようとする期間を定める  
に当たつて、過半数組合又は過半数代表者に対し意見を聴く手法を定めること  
とする。

(二) 派遣先責任者は、派遣船舶ごとに専属の派遣先責任者として自己の雇用する  
者の中から選任すること。

四 船員法等の適用に関する特例についての技術的読替え

船員法施行規則等の法令を適用する場合における所要の技術的読替えに関する  
規定を設けることとする。

第四 その他

地方運輸局長に委任する国土交通大臣の職権を定める等所要の規定を整備すること。

無料船員職業紹介事業者、船員の募集を行う者及び無料船員労務供給事業者が均等待遇、労働条件等の明示、求職者等の個人情報の取扱い、募集内容の的確な表示に関して適切に対処するための指針について（案）

#### 指針の趣旨

この指針は、船員職業安定法第四条、第十六条、第十九条及び第四十八条第二項に定める事項に関し、無料船員職業紹介事業者、船員の募集を行う者及び無料船員労務供給事業者が適切に対処するために必要な事項について次の事項を定めたものである。

- 一 均等待遇
  - イ 差別的な取扱いの禁止
  - ロ 募集に関する男女の均等な機会の確保
- 二 従事すべき業務の内容及び労働条件を明示するに当たつての配慮事項
- 三 求職者等の個人情報の取扱い
  - イ 個人情報の収集、保管及び使用
  - ロ 個人情報の適正な管理

船員派遣元事業主が講ずべき措置に関する指針について（案）

指針の趣旨

この指針は、船員職業安定法第四条、第六十五条において準用する第十九条並びに第三章第四節第二款第一目及び第二日の規定により船員派遣元事業主が講ずべき措置に関して、その適切かつ有効な実施を図るために必要な事項として次の事項について定めることとする。

- 一 差別的な取扱いの禁止
- 二 個人情報保護の保護
- 三 船員派遣契約の締結に当たつての就業条件の確認
- 四 派遣船員の雇用の安定を図るために必要な措置
- 五 適切な苦情の処理
- 六 派遣先との連絡体制の確立
- 七 派遣船員に対する就業条件の明示
- 八 船員を新たに派遣船員とするに当たつての不利益取扱いの禁止
- 九 派遣船員の福祉の増進
- 十 関係法令の関係者への周知
- 十一 派遣船員を特定することを目的とする行為の防止等
- 十二 派遣元責任者の適切な選任及び適切な業務の遂行

派遣先が講ずべき措置に関する指針について（案）

#### 指針の趣旨

この指針は、船員職業安定法第三章第四節第二款第一目及び第三目の規定により派遣先が講ずべき措置に関して、その適切かつ有効な実施を図るために必要な事項として次の事項について定めることとする。

- 一 船員派遣契約の締結に当たつての就業条件の確認
- 二 船員派遣契約に定める就業条件の確保
- 三 派遣船員を特定することを目的とする行為の防止
- 四 性別による差別の禁止
- 五 船員派遣契約の定め違反する事実を知つた場合は是正措置等
- 六 派遣船員の雇用の安定を図るために必要な措置
- 七 適切な苦情の処理
- 八 適正な派遣就業の確保
- 九 関係法令の関係者への周知
- 十 船員派遣元事業主との労働時間等に係る連絡体制の確立
- 十一 派遣船員に対する説明会等の実施
- 十二 派遣先責任者の適切な選任及び適切な業務の遂行
- 十三 船員派遣の役務の提供を受ける期間の制限の適切な運用
- 十四 船員派遣の役務の提供を受けようとする期間に係る意見聴取の適切かつ確実な実施
- 十五 安全衛生に係る措置