

規制の事前評価書

評価実施日：平成24年2月17日

政策	船員法の一部を改正する法律案		
担当課	海事局運航労務課	担当課長名	山本 博之
規制の目的、内容、必要性等	<p>① 法令案等の名称・関連条項とその内容 2006年の海上の労働に関する条約（以下「海上労働条約」という。）の締結に伴い、船員の労働条件を改善するとともに、船員の労働条件についての検査に関する制度を創設する。</p> <p style="text-align: center;">船員法</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 雇入契約の締結前及び雇入契約の成立時の書面の交付義務等の創設（第32条、第36条） 2. 一定の募集受託者又は船員職業紹介事業者を利用した船員の雇入れの制限の創設（第32条の2） 3. 船員の責に帰すべき事由により雇入契約を解除された船員の送還義務の創設（第47条） 4. 給与明細の交付義務の創設（第53条） 5. 船長等への労働時間規制の適用（第60条から第62条まで、第64条の2から第65条の2まで、第65条の3、第66条の2、第67条、第72条） 6. 休息时间規制に関する労使協定による適用除外の創設（第65条の3） 7. 船員の最低年齢の見直し（第85条） 8. 法定検査制度の創設（第100条の2及び第100条の4から第100条の10まで） 9. 海上労働条約及び海上労働証書等の写しの掲示義務の創設（第113条） 10. 船内苦情処理手続に関する義務の創設（第118条の4） <p>② 規制の目的 船員の労働条件を改善するとともに、その担保措置としての検査制度の導入を内容とする海上労働条約に対応するもの。</p> <p>③ 規制の目的に関係する目標</p> <ol style="list-style-type: none"> a 関連する政策目標 9 市場環境の整備、産業の生産性向上、消費者利益の保護 b 関連する施策目標 39 海事産業の市場環境整備・活性化及び人材の確保等を図る c 関連する業績指標 — d 業績指標の目標値及び目標年度 — e 規制により達成を目指す状況についての具体的指標 本規制は、海上労働条約への対応を目的に、船員の労働条件の改善を図るものである。 労働条件の改善については、様々な事象に対し複合的に影響を及ぼすものであることから、本規制の有無が影響を及ぼす範囲の特定が難しいことから、定量的な指標を設定することは困難である。 		

④ 規制の内容

1. 関係【規制の創設】

船舶所有者は、雇入契約を締結しようとするときは、雇入契約の相手方に対し、労働条件に関する重要な事項について、事前に書面を交付して説明し、雇入契約が成立したときは、これらの事項を書面に記載して船員に交付しなければならないこととする。

また、雇入契約の内容を記載した書面の写しを船内に備え置くことを義務付けることとする。

2. 関係【規制の創設】

船舶所有者が募集受託者又は船員職業紹介事業者を利用して船員を雇い入れる際に、国内のものについては船員職業安定法に適合していることを、国外のものについては国土交通省令で定める基準を充足していることをそれぞれ求めることとする。

3. 関係【規制の創設】

船員の責に帰すべき事由により雇入契約を解除された船員が、自己の負担で目的地まで移動することができない場合において、船舶所有者は自らの費用で当該船員を目的地まで送還する義務を負うこととし、かつ、この場合、送還に要した費用の求償権を有すること、送還の際の輸送方法は、船員の希望に応じたものであることについて定めることとする。

4. 関係【規制の創設】

船舶所有者は、船員に給料その他の報酬を支払う際、船員に対して給料その他の報酬の支払いに関する事項を記載した書面を交付しなければならないこととする。

5. 関係【規制の創設】

船長等に対し、他の海員と同様の労働時間規制を適用することとする。

6. 関係【規制の緩和】

現行船員法は、船員に休息時間を付与するに当たり、休息時間を3分割以上して付与してはならないこと及び2分割して付与する場合においていずれか片方を6時間以上とすることを義務付けているところ、一定の場合における労使協定の締結を条件に休息時間規制の適用除外を認めることとする。

7. 関係【規制の強化・拡充】

漁船を除く船舶の船員の最低年齢を15歳から16歳に変更することとする。

8. 関係【規制の創設】

総トン数500トン以上の日本船舶（漁船その他国土交通省令で定める特別の用途に供されるものを除く。以下「特定船舶」という。）の船舶所有者が、初めて当該特定船舶を国際航海に従事させようとするときは、国土交通大臣の実施する船員の労働条件の検査（定期検査、中間検査、臨時検査）を義務付けることとする。

また、当該検査に合格した場合にあっては、国土交通大臣は海上労働証書を当該船舶所有者に交付することとし、当該証書の交付を受けていない特定船舶は、国際航海に従事させることを禁ずること及び当該証書の備置を義務付けることとする。

併せて、海上労働証書について要件に適合しない場合の効力停止及び返納命令について規定することとする。

9. 関係【規制の創設】

船舶所有者は、海上労働条約を掲示し、又は備え置かなければならないこととする。また、特定船舶の所有者は海上労働証書等の写しを掲示しなければならないこととする。

10. 関係【規制の創設】

船舶所有者に船内苦情処理手続の整備を義務付け及び苦情を申し出た船員に対する不利益な取扱いを禁止することとする。

⑤ 規制の必要性

a 目標と現状のギャップ

現行船員法は、平成 25 年早期の発効が見込まれる海上労働条約が定める労働条件の要件を満たしておらず、海上労働条約を締結することができない。

今後、船員の労働条件に関するグローバルスタンダードに対応した船員の労働条件の改善を図る必要がある。

具体的には、

1. 関係

海上労働条約は、船員が雇入契約を締結する際に、事前にその内容の是非について判断するために十分な情報が与えられていること及び、船員の権利保護のため、雇入契約上定められた船員の労働条件について、当事者双方が合意の上で文書化し、船舶所有者が船員に当該書面を交付することを義務付けている。また、海上労働条約は、船員が船舶において自己の雇用条件に関する情報を容易に得ることができること及び権限のある機関の職員が検査において雇用契約の写し等により当該情報を利用することができることを求めている。現行の船員法では、船舶所有者に、雇入契約締結時点での労働条件の明示義務を課しているものの、船員に対して労働条件を理解するための十分な時間的猶予を与えることを義務付けておらず、また、雇入契約において定められた労働条件を記載した海員名簿を海員に提示する義務を課しているものの、労働条件を記載した書面の交付義務や当該書面の写しの船内への備置義務を課していない。

2. 関係

海上労働条約は、船舶所有者が募集受託者及び船員職業紹介事業者を通じて船員を雇い入れる際に、これらの者が海上労働条約に定められた基準を満たしており、かつ、政府による適切な監督を受けていることを義務付けている。現行の国内法においては、雇入れに関する当該義務の定めがない。

3. 関係

海上労働条約は、船舶所有者の側から船員の雇入契約を解除する場合、理由の如何を問わず船舶所有者が送還義務を負うこととした上で、当該契約の解除について船員の責に帰すべき事由のあるときには、事後的に送還に要した費用の求償権のみを認めるとともに、船舶所有者は送還の際の輸送手段等を具体的な権利として船員に与えることとしている。現行の船員法では、船員の責に帰すべき事由により雇入契約を解除された船員については送還義務が免除されており、また、船員の送還の際の輸送方法について規定されていない。

4. 関係

海上労働条約は、船員に支払われる賃金及び金額の明細が与えられることを求めている。日本の国内法上、所得税法（昭和 40 年法律第 33 号）において、支払明細書の交付が義務付けられているものの、

当該交付義務の対象は日本国内の居住者に限られるため、例えば、海外のマンニング会社の雇用する船員が日本籍船に乗り組んでいるケースでは、同法に基づく明細書の交付義務が適用されない。

5. 関係

海上労働条約は、船内で労働に従事する限り、いかなる者も同一の労働時間規制の適用を受けることとしている。現行の船員法において、船長等は労働時間規制の適用除外対象となっている。

6. 関係

船長に新たに労働時間規制が適用される場合、船長には船内の最高監督者としての役割があるため、休息时间規制を遵守し難い状況が想定される。また、現行休息时间規制が適用される海員においても、休息时间規制を遵守しがたい状況がある。

7. 関係

海上労働条約は、船員の最低年齢について、欧米の主要海運国における最低年齢である 16 歳を国際標準として採用している。現行の船員法において、船員の最低年齢は 15 歳となっている。

8. 関係

海上労働条約は、総トン数 500 トン以上の国際航海に従事する商船について旗国が検査を実施し、当該船舶が船員の労働条件に係る海上労働条約の基準を充足していること等を確認した上で、旗国による検査に合格した証明書としての海上労働証書等を交付することを求めている。現行の国内法において当該制度がない。

9. 関係

海上労働条約において、海上労働条約及び海上労働証書等の掲示義務が課せられている。しかし、国内法において当該義務の定めがない。

10. 関係

海上労働条約は、船内における船員からの苦情の処理の手続が確保されていること、船員は当該手続の写しを提供されること、船員が当該手続を利用することができること及び苦情を申し立てた船員に対する迫害を禁止することを求めている。現行の国内法において当該義務の定めがない。

b 原因分析

現行船員法は、ILOにおいて採択された既存の複数の条約に対応した労働条件を定めているが、海上労働条約は、これらの条約を含めた関連する条約等を整理・統合するとともに、新たに検査制度を導入したものであるため、現行船員法は、海上労働条約が定める労働条件の要件を満たしていない。

c 課題の特定

仮に我が国で船員法の改正ができなければ、海上労働条約が求めている検査を行い、日本籍外航船に対して海上労働証書等を交付することができない。海上労働条約発効時点で、我が国が日本籍外航船に対し海上労働証書等を交付することができなければ、日本籍外航船が海上労働条約締結国に寄航し、ポートステートコントロールを受けた場合、当該船舶は、条約基準の未達成を理由とした運航差し止めや長期間の拘束等、甚大な影響を被るおそれがある。

d 規制の具体的内容

海上労働条約の締結に伴い、船員の労働条件に関する規制の見直しを行うとともに、国際航海に従事する一定の日本船舶及び我が国に寄港する一定の外国船舶に対する船員の労働条件についての検査に関す

	る制度を創設する。
想定される代替案	規制の内容については我が国において独自に海上労働条約と異なるものを設けることはできないため、規制を設けないこととすることを代替案とする。
規制の費用	<p>① 当該規制案における費用の要素</p> <p>a 遵守費用</p> <p>1. ～7.、9.、10. 関係</p> <p>船舶所有者に対し、規制に対応した事務手続きを行うための費用が発生する。</p> <p>8. 関係</p> <p>特定船舶の船舶所有者に対し、船員の労働条件の検査の受検及び海上労働証書等の交付にかかる費用が必要になる。</p> <p>b 行政費用</p> <p>1. ～7.、9.、10. 関係</p> <p>法令遵守のための監査及び届出受理等の事務手続きの増大</p> <p>8. 関係</p> <p>国において船員の労働条件の検査及び海上労働証書等の交付のための体制の整備等が必要となる。</p> <p>c その他の社会的費用</p> <p>1. ～10. 関係</p> <p>特に発生しない。</p> <p>② 代替案における費用の要素</p> <p>a 遵守費用</p> <p>1. ～10. 関係</p> <p>特に発生しない。</p> <p>b 行政費用</p> <p>1. ～10. 関係</p> <p>特に発生しない。</p> <p>c その他の社会的費用</p> <p>1. ～10. 関係</p> <p>船員の労働条件に関する規制の見直しがなされないため、海上労働条約に対応した船員の労働条件の確保は船舶所有者の自主努力に委ねられることとなる。しかし、我が国が海上労働条約を締結できないことから、日本籍外航船に対し、海上労働条約が求める検査を行い、船舶所有者に海上労働証書等を交付することができない。海上労働条約発効時点で、我が国が日本籍外航船の船舶所有者に対し海上労働証書等を交付することができなければ、日本籍外航船が海上労働条約締結国に寄航し、ポートステートコントロールを受けた場合、当該船舶は、条約基準の未達成を理由とした運航差し止めや長期間の拘束等、甚大な影響を被るおそれがある。</p>
規制の便益	<p>① 当該規制案における便益の要素</p> <p>船員の労働条件に関する規制の見直しにより、海上労働条約に対応した船員の労働条件が確保され、船員の労働環境が向上する。また、海上労働証書等が海上労働条約への適合を証明するため、日本籍外航船が海上労働条約締結国においてポートステートコントロールを受けた際には、当該船舶は、運航差し止めや長期間の拘束等、甚大な影響を被るおそれがなくなり、その場合の経済的損失を回避することができる。</p> <p>② 代替案における便益の要素</p> <p>特に発生しない。</p>
規制の効率性 (費用と便益の関係の分析)	①の規制案においては、船舶所有者に規制に対応した事務手続きを行う費用及び船員の労働条件の検査及び海上労働証書等の交付に関する費用が発生するとともに、国においても法令遵守のための監査、届出受理等の事務手続き、検査体制の整備に係る行政費用が発生するが、一方で、海上労働

	<p>条約に対応した船員の労働条件が確保され、船員の労働環境が向上するとともに、船舶所有者に海上労働証書等を交付することにより、海上労働条約締結国においてポートステートコントロールを受けた際の経済的損失を回避することができる。</p> <p>②の代替案においては、特に遵守費用及び行政費用は発生しないものの、船舶所有者に海上労働証書等を交付できないことから、海上労働条約締結国においてポートステートコントロールを受けた際に、甚大な影響や経済的損失を被るおそれがある。</p> <p>このため、規制による便益は規制による費用を大きく上回るといえることから、当該規制案は、規制をしないという代替案よりも優れていると言える。</p>
有識者の見解、 その他関連事項	<p>○ ILO海事労働条約国内法化勉強会最終とりまとめ（平成22年7月5日）において、「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。」とされている。</p> <p>○ 交通政策審議会において、船員法の一部改正について審議し、審議内容について適当である旨答申がなされている（平成24年1月27日）。</p>
事後評価又は事後検証 の実施方法及び時期	<p>船員の労働条件に関する規制及び船員の労働条件についての検査に関する制度の今後のあり方については、ILOで議論され、国際条約として反映されるものであることから、国際的な議論、国際条約の改正等の状況を踏まえ、必要に応じて見直しを行う。</p>
その他 (規制の有効性等)	<p>海上労働条約の内容を我が国の国内法たる船員法において担保することにより、海上労働条約に対応した船員の労働条件が確保され、船員の労働環境が向上することから、当該規制は有効である。</p>