

労働時間の範囲の明確化、見直し

1. 今後、より適正な労務管理を推進していくためにも、その前提となる「労働時間の範囲」の明確化を図るべきではないか。
2. 船員法上、労働時間に算入しないものと規定されている以下の作業について、昨今の風潮や働く人々の感覚等に照らし、位置付けを見直す(＝労働時間として算入)ことを検討してはどうか。
 - ・ 防火操練等に係る作業
 - ・ 航海当直の交代に伴う引継ぎ作業

1. 労働時間の範囲の明確化

- 船員の主な業務には、航海当直、総員配置、荷役などがあり、これらは現在も船員法第4条第2項の「労働時間」として明確に取り扱われている。

<参考> 船員法(昭和22年法律第100号)第4条第2項

この法律において「労働時間」とは、船員が職務上必要な作業に従事する時間(海員にあつては、上長の職務上の命令により作業に従事する時間に限る。)をいう。

- 船内活動には、業務そのものではないものの、業務に関連する様々な作業が存在しているが、これまでの本部会でも、職場と居住環境が一体となっている船内における「労働時間」と休息等その他の時間の区分についてご意見があったところ。
- また、「スマートフォンを活用した船内生活に関する調査」でも、当直や荷役等の定型的な業務以外の活動(「その他」で回答されたもの)には、仮眠や入浴の他に、居住区の清掃や片付け、会議、研修などの回答があった。
- これらの作業については、回答者によって「労働時間」、「休息时间」のいずれの活動種別によって登録するかがまちまちであり、船員法第4条第2項の「労働時間」として取り扱うべきかどうか必ずしも統一的な取扱いがされていないところ。
- 他方、陸上では近年、働き方改革の流れの中でガイドラインが策定され、「労働時間」の考え方について改めて明確化が図られているところ。

船内における「労働時間」の範囲

労働時間(第4条第2項)

船員法上の「労働時間」の定義(第4条第2項)

船員が職務上必要な作業に従事する時間(海員にあっては、上長の職務上の命令により作業に従事する時間)
 (参考:MLC条約上の定義…船員が船舶のために労働することを要求される時間)

⑦ 労働時間の例外

安全・救助のための緊急作業

防火操練等

航海当直の交代

⑤ 14時間
1日あたりの労働時間の上限

③ 安全臨時労働

④ 特別の必要がある場合の労働

⑥ 割増手当

②

① 1日当たりの労働時間(第60条第1項)

1日の労働時間は8時間以内とする。

② 労使協定がある場合の時間外労働(第64条の2第1項)

労使協定に定められた場合は①の時間を超えて作業させることができる。

③ 安全臨時労働(第64条第1項)

航海の安全確保のため臨時的の必要がある場合は、労働時間の制限を超えて作業に従事させることができる。(例:濃霧、機器の故障)

④ 特別の必要がある場合の労働(第64条第2項)

狭水道通過等のため当直を増やす場合など、特別の必要がある場合については①の時間を超えて作業に従事させることができる。(例:総員配置、通関手続)

⑤ 労働時間の限度(第65条の2)

③、⑦の時間を除き、1日において14時間を超えて労働させることはできない。

⑥ 割増手当(第66条)

①の時間を超えて②～④の作業に従事した場合は割増手当を支払わなければならない。

⑦ 労働時間の例外(第68条)

人命等の安全・救助のため緊急を要する作業や防火操練等、航海当直の交代に関する作業は①～⑥等の例外とする。

8時間

① 労働時間

■ =労働時間に関する規制の範囲

陸上における「労働時間」の考え方①

- 陸上における「労働時間」については、労働基準法上は定義規定は特段置かれていないが、最高裁判決(最判平12.3.9)で以下のとおり定義されている。
- 業務のみならず、業務そのものではない各種行為についても、使用者の指揮命令下に置かれているかどうかによって労働時間への該当性が客観的に決まってくるとされている。

○労働時間の定義(三菱重工業長崎造船所事件(最判平12.3.9))

労働時間とは、「労働者が使用者の指揮命令下に置かれている時間をいい、右の労働時間に該当するか否かは、労働者の行為が使用者の指揮命令下に置かれたものと評価することができるか否かにより客観的に定まるものであるであって、労働契約、就業規則、労働協約等の定め*のいかんにより決定されるべきものではない*と解するのが相当である。」

【参考】判例(最判平12.3.9)の概要

	労働時間にあたるか	判決の概要
入退場門から所定更衣所までの移動時間	×	労務を提供するための労務提供者の負担においてなすべき準備行為にすぎず、使用者の指揮監督下に労務を提供しているとはいえない。
勤務前後に更衣所等で作業服や所定の保護具等を着脱し移動する時間	○	実作業にあたり、作業服及び保護具等の装着を義務付けられ、また、右装着を事業所内の所定の更衣所等において行うものとされていたのであるから、装着及び更衣所等から準備体操場までの移動は、上告人の指揮命令下に置かれたものと評価することができる。
休憩時間に作業場から食堂等まで移動し作業服等を一部離脱する時間	×	労働基準法第34条が規定する休憩時間とは、労働者が労働時間の途中において休息のために完全に労働から解放されることを保障されている時間と解するのが相当であり、使用者は労働者を休憩時間において労働から解放させて自由に行動できる状況に置けばよい。

陸上における「労働時間」の考え方②

- 長時間労働削減推進本部(厚労省)が取りまとめた「『過労死等ゼロ』緊急対策」に基づき、違法な長時間労働を許さない取組の強化を目的に、平成29年1月に、厚生労働省において「労働時間の適正な把握のために使用者が講ずべき措置に関するガイドライン」が策定された。
- 同ガイドラインでは、労働基準法上の「労働時間」の考え方が明らかにされており、使用者の明示的な指示のみならず、「黙示的な指示」により業務に従事する時間も労働時間に当たるとされている。

○「労働時間の適正な把握のために使用者が講ずべき措置に関するガイドライン」(平成29年1月20日)(抄)

3 労働時間の考え方

労働時間とは、使用者の指揮命令下に置かれている時間のことをいい、使用者の明示又は黙示の指示により労働者が業務に従事する時間は労働時間に当たる。そのため、次のアからウのような時間は、労働時間として扱わなければならないこと。ただし、これら以外の時間についても、使用者の指揮命令下に置かれていると評価される時間については労働時間として取り扱うこと。

なお、労働時間に該当するか否かは、労働契約、就業規則、労働協約等の定めのかんによらず、労働者の行為が使用者の指揮命令下に置かれたものと評価することができるか否かにより客観的に定まるものであること。また、客観的に見て使用者の指揮命令下に置かれていると評価されるかどうかは、労働者の行為が使用者から義務づけられ、又はこれを余儀なくされていた等の状況の有無等から、個別具体的に判断されるものであること。

ア 使用者の指示により、就業を命じられた業務に必要な準備行為(着用を義務付けられた所定の服装への着替え等)や業務終了後の業務に関連した後始末(清掃等)を事業場内において行った時間

イ 使用者の指示があった場合には即時に業務に従事することを求められており、労働から離れることが保障されていない状態で待機等している時間(いわゆる「手待時間」)

ウ 参加することが業務上義務づけられている研修・教育訓練の受講や、使用者の指示により業務に必要な学習等を行っていた時間

各種活動の労働時間への該当性の整理(イメージ)

- 陸上では、「使用者の指揮命令下に置かれている時間」で、「使用者の明示又は黙示の指示により労働者が業務に従事する時間」であるかどうかによって、労働時間への該当性が整理されている。
- 他方で、陸上から孤立し船舶という限られた空間で、24時間共同での生活・労働が求められる等、特別な環境下にある海上では、陸上における考え方だけでは、労働時間に当たるかどうか判然としない、又は実状にそぐわないケースがある。
- 海上における各種活動について労働時間への該当性を整理するには、陸上における考え方も参考にしつつ、業務性・職務性の有無や程度等も加味して総合的に勘案するなど、陸上とは必ずしも同一でない取扱いが必要。

船内活動

労働時間 (船員法第4条第2項)

労働時間の該当性について総合的に判断

休息时间

指揮命令下

業務性・職務性

【業務】

- ・航海当直
- ・総員配置
- ・荷役
- ・事務作業
(出入港届、積荷関係書類) 等

【業務に関連する作業】

- ・調理当番
- ・清掃当番
- ・会議、研修
- ・次の作業の開始に備え、船橋等を離れず常に待機している状態 等

【個人的な活動】

- ・個人的な調理
- ・食事
- ・身の回りの清掃、洗濯
- ・入浴
- ・娯楽
- ・就寝 等

【船員法第68条第1項】

- ・安全・救助のため緊急を要する作業
- ・防火操練等
- ・航海当直の交代

- ・沖合等における待ち時間で、業務から離れて娯楽等の個人的な活動が許容される時間 等

(参考)「労働時間」に関する参考文献①

○陸上における「労働時間」に関する参考文献(野川忍『労働法』(2018年、日本評論社) 655-656頁)※敬称略

(c) 指揮命令下説の課題

もともと労基法上の労働時間については、現業労働を想定した「指揮命令下説」が有力であり、最高裁も上記のように基本的にはこの見解に立っているが、学説は必ずしもこれに全面的に与してはいない。すなわち、使用者の指揮命令下あるいは指揮監督下にあることは、労働時間性判断の一つの中心的指標ではあるが、工場制労働が一般的であった時代とは異なり、現代の労働は指揮命令の内容自体が複雑化して、その実態を把握しにくくなっている。また業務上必要な能力・技能の取得や効率的な業務運営のために、特に明確な使用者からの指示がなくとも小集団活動を行ったり研修に参加したりすることは一般的にみられるが、これらに従事する時間帯の労働時間性を判断する場合には、指揮監督下にあるか否かだけでは十分な指標とはいえない。さらにホワイトカラーの業務や専門性の高い業務には特に裁量性が強く認められるものもあるなど、労働時間性判断にあたって指揮命令下説の機能に疑問が呈されるようになった。とりわけ、指揮命令下にあることと同様に、労働者が具体的に行っている作業が「労働」といえるか否か、すなわち業務性の有無や程度を判断に加味すべきとの見解が有力に主張されるようになる。

(中略)

したがって、労基法上の労働時間を判断する基準としては、やはり指揮命令下説が最も適切であろう。そのうえで、部分的指揮命令下説や相補的二要件説が指摘する業務性ないし職務性の有無や程度は、労働時間として規制すべき対象をもたらす意味での指揮命令といえるかを判断するための補完的要素としてとらえることが妥当であると思われる。個別具体的な事案ごとの判断にあたって一刀両断の結論を導きうるとは限らないことはどの見解も同様であり、その困難を可能な限り限定し得て、かつ理論的に整合性を確保しうる考え方として、指揮命令下説のブラッシュアップが継続されるべきである。

(参考)「労働時間」に関する参考文献②

○海上における「労働時間」に関する参考文献

以下のような参考文献はあるものの、海上における「労働時間」の考え方は明確にはされていない

(1) 神戸大学海事科学部研究科海事法規研究会『概説 海事法規』(2010年、成山堂書店) 103頁

〔1〕労働時間の定義

船員の労働時間とは、上長の職務上の命令に基づき航海当直その他の作業に従事する時間をいう（船員法4条）。船員法は、労基法（32条）と異なり、労働時間の定義規定を置くことで、航海当直等が労働時間に該当することを明示しているが、それ以外の時間については特に明示していない。しかし、航海当直だけでなく、保守管理、荷役作業、事務作業、清掃等も労働時間に含まれる。また、労基法32条に関する判例を参考にする限り、主要業務に付随する準備後始末行為も船舶所有者（あるいはその代理人である船長等）の指揮命令下にある限り、労働時間に該当する（三菱重工業長崎造船所事件・最判平12. 3. 9民集54巻3号801頁）。

(2) 海事法研究会編『第10版 海事法』(2017年、海文堂) 55頁

(a) 労働時間

海上における労働時間とは、「船員が職務上必要な作業に従事する時間（海員にあっては、上長の職務上の命令により作業に従事する時間に限る）」と定められている（法4）。実質的には船員の労働力が船主の監督下に委ねられている時間であり、乗船して待機している時間を除き、実際に航海当直等の作業に従事している実労働時間をいう。

労働時間の範囲の明確化の方向性(たたき台)

- 船内における各種活動について、労働時間への該当性を明確にするためには、近年、働き方改革の流れの中で策定されたガイドラインにおいて示されている、陸上での労働時間の考え方(使用者の指揮命令下に置かれている時間で、使用者の明示的な指示のみならず、黙示的な指示により業務に従事する時間も含む)を参考にすべきではないか。
- その上で、特別な環境下にある海上では、陸上における考え方だけでは、労働時間に当たるかどうか判然としない、又は実状にそぐわない場合もあるため、陸上における労働時間の考え方を参考としつつ、その作業の業務性・職務性の有無や程度等も加味して総合的に勘案した上で、労働時間への該当性について明確化を図ってはどうか。
- なお、船内における各種活動については、可能な限りすべからく、労働時間への該当性を明確化しておくことが望ましいが、活動内容によっては、個々の実情を踏まえた個別具体的な判断が必要なことがある。

(※) 上記のうち制度改正を伴うものについては、特に法制的な観点からさらに精査を行う必要があることに留意。

2. 船員法第68条第1項に規定する作業の取扱い

船内における「労働時間」の範囲 (再掲)

労働時間(第4条第2項)

船員法上の「労働時間」の定義(第4条第2項)

船員が職務上必要な作業に従事する時間(海員にあっては、上長の職務上の命令により作業に従事する時間)
 (参考:MLC条約上の定義…船員が船舶のために労働することを要求される時間)

⑦ 労働時間の例外

安全・救助のための緊急作業

防火操練等

航海当直の交代

⑤ 14時間
1日あたりの労働時間の上限

③ 安全臨時労働

④ 特別の必要がある場合の労働

⑥ 割増手当

②

① 1日当たりの労働時間(第60条第1項)

1日の労働時間は8時間以内とする。

② 労使協定がある場合の時間外労働(第64条の2第1項)

労使協定に定められた場合は①の時間を超えて作業させることができる。

③ 安全臨時労働(第64条第1項)

航海の安全確保のため臨時的の必要がある場合は、労働時間の制限を超えて作業に従事させることができる。(例:濃霧、機器の故障)

④ 特別の必要がある場合の労働(第64条第2項)

狭水道通過等のため当直を増やす場合など、特別の必要がある場合については①の時間を超えて作業に従事させることができる。(例:総員配置、通関手続)

⑤ 労働時間の限度(第65条の2)

③、⑦の時間を除き、1日において14時間を超えて労働させることはできない。

⑥ 割増手当(第66条)

①の時間を超えて②～④の作業に従事した場合は割増手当を支払わなければならない。

⑦ 労働時間の例外(第68条)

人命等の安全・救助のため緊急を要する作業や防火操練等、航海当直の交代に関する作業は①～⑥等の例外とする。 12

8時間

① 労働時間

■ =労働時間に関する規制の範囲

安全・救助のため緊急を要する作業について(現状)

- 自船の危険や他船が遭難したと知ったときは、人命等の救助のため必要な手段を尽くすこととされている。(船員法第12条～第14条)
- こうした「人命・船舶・積荷の安全を図るため、または、人命もしくは他の船舶を救助するため緊急を要する作業」については、これまでの整理では、船舶の公共性又は危険共同体性から、船舶共同体の一員として船員が当然に分担すべき作業として、船内の労働時間から除かれており、賃金の支払い対象となる時間にも含まれないとされている。(船員法第68条第1項第1号、H2『改正船員法の解説－労働時間短縮関係－』)
- 安全・救助のため緊急を要する作業としては、具体的には例えば、「衝突、乗揚等の海難が発生し又はそのおそれが極めて強い場合に、直ちに行わないと人命、船舶又は積荷の安全が確保できないような作業」がこれに当たるとされている。(昭44・12・23員基第586号)
- 陸上でも、災害、緊急、不可抗力その他客観的に避けることのできない場合で、人命または公益を保護するために必要があるときなどは、例外的に法定労働時間の延長が認められている。ただし、陸上では当該作業に従事した時間に対しては、対価の支払い義務が課されており、対価の支払い義務がない海上における安全・救助のための緊急を要する作業とは取扱いを異にする。(労基法第33条第1項、昭22・9・13発基17号、昭26・10・11基発696号)

<参考>

○労働基準法(昭和22年法律第49号)(抄)

(災害等による臨時の必要がある場合の時間外労働等)

第三十三条 災害その他避けることのできない事由によつて、臨時の必要がある場合においては、使用者は、行政官庁の許可を受けて、その必要の限度において第三十二条から前条まで若しくは第四十条の労働時間を延長し、又は第三十五条の休日に労働させることができる。ただし、事態急迫のため行政官庁の許可を受ける暇がない場合においては、事後に遅滞なく届け出なければならない。

②・③ (略)

防火操練、救命艇操練その他類する作業について(現状)

- 船舶においては、防火操練、救命艇操練等の各種の操練を、船舶の種類に応じて定められた頻度で実施しなければならないこととされている(船員法第14条の3第2項)。
- 「防火操練、救命艇操練その他これらに類似する作業」等については、これまでの整理では、船舶の公共性又は危険共同体性から、船舶共同体の一員として船員が当然に分担すべき作業として、船内の労働時間から除かれており、賃金の支払い対象となる時間にも含まれないとされている。(H2『改正船員法の解説－労働時間短縮関係－』より)
- なお、陸上では、参加が義務づけられる研修・教育訓練の受講は「労働時間」に当たるとされており、例えば、労働者に対し、その雇入れ、作業の内容の変更、危険・有害業務に従事させるタイミングで、安全衛生教育(安全装置の取扱い、事故時の応急措置等に関する教育)を行うことが法律で義務付けられているが、これらの教育に要する時間は、労働時間として扱うこととされている(H29「労働時間の適正な把握のために使用者が講ずべき措置に関するガイドライン」(厚生労働省)、昭47.9.18基発602号)

<参考>

- 労働安全衛生法(昭和47年法律第57号)
(安全衛生教育)

第五十九条 事業者は、労働者を雇い入れたときは、当該労働者に対し、厚生労働省令で定めるところにより、その従事する業務に関する安全又は衛生のための教育を行なわなければならない。

2 前項の規定は、労働者の作業内容を変更したときについて準用する。

3 事業者は、危険又は有害な業務で、厚生労働省令で定めるものに労働者をつかせるときは、厚生労働省令で定めるところにより、当該業務に関する安全又は衛生のための特別の教育を行なわなければならない。

【操練の概要】

対象となる船舶	(a)旅客船 (b)旅客船以外の遠洋区域又は近海区域を航行区域とする船舶 (c)特定高速船 (d)専ら沿海区域において従業する漁船以外の漁船
行うべき操練の種類	①防火操練 ②救命艇等操練 ③救助艇操練 ④防水操練 ⑤非常操舵操練 ⑥密閉区画における救助操練
操練の頻度 (内航旅客船の場合)	①・②・④の操練：少なくとも毎月1回 ③の操練：少なくとも1年に1回 ⑤の操練：少なくとも3月に1回 ⑥の操練：少なくとも2月に1回

航海当直の通常の交代のために必要な作業について(現状)

- 4時間ごと等に行われる航海当直の交代時、前任者から後任者に対して必要事項の引継ぎ、航海日誌への記入等を行うこととされている。
- こうした「航海当直の通常の交代のために必要な作業」等については、これまでの整理では、船舶の公共性又は危険共同体性から、船舶共同体の一員として船員が当然に分担すべき作業として、船内の労働時間から除かれており、賃金の支払い対象となる時間にも含まれないとされている。(H2『改正船員法の解説－労働時間短縮関係－』)
- なお、陸上では、使用者の指示により、就業を命じられた業務に必要な準備行為や業務終了後の業務に関連した後始末を行った場合は労働時間であるとされており、引継ぎ作業も労働時間の範疇として扱われている。(H29「労働時間の適正な把握のために使用者が講ずべき措置に関するガイドライン」(厚生労働省))

※ 法令上、航海当直を担当する者がとるべき措置として、航海当直の引継ぎに関する事項についても定められている。

<参考> ○航海当直基準(平成8年運輸省告示第704号)

(3)当直の引継ぎに関する原則

一 当直を引き継ぐ職員は、次に掲げるところにより当直を引き継ぐこと。

(一) 適切に当直を引き継ぐまで船橋を離れないこと。

(二)・(三) (略)

二 当直の引継ぎを受ける職員は、次に掲げるところにより当直の引継ぎを受けること。

(一) (略)

(二) 引継ぎに際し、次の事項について確認すること。

イ 船舶の航行に関する船長の命令及び指示事項

ロ 予定する進路

ハ 船舶の位置、針路、速力及び喫水

ニ 気象、海象及びこれらが針路及び速力に及ぼす影響

ホ 航行設備及び安全設備の作動の状態

ヘ コンパスの誤差

ト 付近にある船舶の位置及び動向

チ 当直中遭遇することが予想される状況及び危険

(参考) 国際条約における操練等にかかる時間の取扱い①

- 「1958年の賃金、船内労働時間及び定員に関する条約」(第109号条約)では、①人命の安全のために必要かつ緊急と認める作業、②消火操練、救命艇操練及び類似の訓練、③当直交代のため必要な時間等について労働時間に含まれないことが明記されていた(この時点では日本は未批准)。
- 1996(平成8)年に条約が改正され(第180号条約)、船員側から労働時間の範囲を拡大すべきであるという意見があったことも踏まえ、労働時間に含まれない作業についての規定は削除され、①～③を労働時間に含めるかどうかは各国の判断に委ねられることになった(第180号条約の規定は2006(平成18)年にMLC条約に統合され、日本は2013(平成25)年に批准)。

(参考)

○1958年の賃金、船内労働時間及び定員に関する条約(第109号条約)

第三部 船内労働時間

第19条

1 (略)

2 次の作業に従事した時間は、この部の適用上、通常の労働時間に含まれず、また、時間外労働とみなされない。

(a) 船長が船舶、積荷又は船内の人命の安全のために必要かつ緊急であると認める作業

(b) 遭難している他の船舶又は人に対し援助を与えるために船長が要求する作業

(c) その時に実施されている「海上における人命の安全のための国際条約」に定められているような招集、消火訓練、救命艇訓練及び類似の訓練

(d) 通関手続又は検疫その他の衛生手続のための特別の作業

(e) 船舶の位置測定及び気象観測のため職員が行う通常の必要な作業

(f) 通常の当直交代のため必要な時間

3 (略)

(参考) 国際条約における操練等にかかる時間の取扱い②

- 現行の「2006年の海上の労働に関する条約」(MLC条約)では、操練は「休息に及ぼす支障を最小のものにとどめ、かつ、疲労を起こさない方法によって行う」とされており、船員の十分な休息の確保に配慮することが求められている。
- 他方、安全・救助のための作業の必要が生じた場合は、船員に対し「労働時間又は休息時間の予定を中止」し、「その時間の長さを問わず従事することを要求することができる」とされており、船員の十分な休息の確保に配慮を求める操練とは異なる取扱いがなされている。

<参考>

○2006年の海上の労働に関する条約(MLC条約)

A2.3基準 労働時間及び休息时间

1 この基準の適用上、

- (a) 「労働時間」とは、船員が船舶のために労働することを要求される時間をいう。
- (b) (略)

5 労働時間又は休息時間の限度は、次のとおりとする。

- (a) 最長の労働時間は、次のとおりとする。
 - (i) 24時間につき14時間以内
 - (ii) 7日間に付き72時間以内
- (b) (略)

7 招集、消火及び救命艇に係る操練並びに国内法令及び国際文書に定める操練は、休息に及ぼす支障を最少のものにとどめ、かつ、疲労を引き起こさない方法によって行う。

14 この基準のいかなる規定も、船長が船員に対し、船舶、乗船者若しくは貨物の速やかな安全の確保又は海上における遭難船舶若しくは遭難者への援助のために必要な労働にその時間の長さのいかんを問わず従事することを要求する権利を害するものと解してはならない。したがって、船長は、労働時間又は休息時間の予定を中止し、及び船員に対し、通常の状態が回復されるまでの間、必要な労働にその時間の長さのいかんを問わず従事することを要求することができる。船長は、通常の状態が回復された後、実行可能な限り速やかに、予定された休息中に労働に従事した船員に対し、適当な休息を与える事を確保する。

船員法と条約の規定の変遷

条約規定の変遷

1958年 賃金、船内労働時間及び定員に (S33) 関する条約(109号条約) ※日本未批准

- (a)～(f)の作業は労働時間に含まれない。
- (a)船長が船舶、積荷又は船内の人命の安全のために必要かつ緊急であると認める作業
- (b)遭難している他の船舶又は人に対し援助を与えるために船長が要求する作業
- (c)その時に実施されている「海上における人命の安全のための国際条約」に定められているような招集、消火訓練、救命艇訓練及び類似の訓練
- (d)通関手続又は検疫その他の衛生手続のための特別の作業
- (e)船舶の位置測定及び気象観測のため職員が行う通常の必要な作業
- (f)通常の当直交代のため必要な時間

1996年(H8)

船員の労働時間及び 船舶の定員条約 (180号条約)

※日本未批准

109号条約で労働時間とみなされない作業(a)～(f)の規定は削除され、労働時間として取り扱うかは各国の判断に委ねられる形に改正

改正

統合

2006年(H18)

2006年の海上の 労働に関する条約 (MLC条約)

※2013年(H25)批准

船員の労働に関する条約を統合。180号条約の内容もほぼ変わらず統合される

船員法規定の変遷

1947年(S22) 船員法制定

- ①人命、船舶若しくは積荷の安全を図るため又は人命若しくは他の船舶を救助するため緊急を要する作業
- ②防火操練、救命艇操練その他これらに類似する作業等について労働時間に関する規定の適用除外
- ③航海当直の引継ぎについては労働時間の対象

参考

1988年(S63) 船員法改正

第109号条約の規定を参考に③航海当直の引き継ぎを労働時間の適用除外として追加

現行
(第68条第1項
第1号・第2号)

現行
(第68条第1項
第3号)

- ①安全・救助のため緊急を要する作業については、不可抗力により使用者にとっても避けることのできない予期しない事態であり、特に海上では刻々と変化する海象状況により予測できない事態が頻繁に起こりうること、また、他船の救助についてまで金銭的補償を求めるのは使用者にとって酷であること等から、現行のとおりの取扱い(労働時間の例外としての取扱い)とすることが適切ではないか。
- ただし、陸上においては、災害その他避けることのできない事由による労働に対しても対価の支払い義務が課されていることを勘案すると、海上においても、自船の安全を図るための作業が行われた場合については、使用者自身がその労働によって生み出された利益を享受することになる点に着目すれば、できる限り陸上における取扱いとの均衡ある対応が使用者において行われることが望ましいのではないか。



船員法第68条第1項に規定する作業の取扱いの方向性(たたき台)

- 他方、②防火操練、救命艇操練その他類する作業、③航海当直の通常の交代のために必要な作業は、①の作業と異なり不可抗力により生じるものではなく、法令上義務付けられた計画性のある作業であること、近年ガイドラインが策定された陸上での労働時間の考え方、船員の十分な休息の確保等働く人々の立場・視点に立った働き方改革の実現、国際条約の動向等を勘案して、今後船内の労働時間に算入し、対価を支払うことを求めていく方向で取扱いの見直しを検討してはどうか。
- ただし、②、③の作業と労働時間の上限との関係性については、実務への影響が非常に大きいことから、引き続き、船内運航体制の実態や、関係者の意向、法制的な面からの制約等を慎重に検証した上で、見直しの方向性を見いだしていくこととしてはどうか。
- また、いずれにしても、こうした取扱いの見直しに当たっては、実務への影響や周知に要する時間等を勘案し、相当の準備期間(猶予期間)を設けることが必要ではないか。

<参考:陸上の例>

労働基準法の改正による時間外労働の上限規制の適用について、建設事業や自動車運転の業務に対しては5年間猶予。

(※) 上記のうち制度改正を伴うものについては、特に法制的な観点からさらに精査を行う必要があることに留意。



(参考) 船員法第68条第1項に規定する作業の取扱いの見直しの方向性(たたき台)

	労働時間としての取扱い	対価の支払い義務(第66条等)	労働時間の上限規制(第65条の2)
①自船の安全・他船の救助のため緊急を要する作業 (第68条第1項第1号)	×	×	×
②防火操練、救命艇操練その他類する作業 (第68条第1項第2号)	○ (※2)	○ (※2)	(※3)
③航海当直の通常の交代のために必要な作業 (第68条第1項第3号)	○ (※2)	○ (※2)	(※3)

※1 自船の安全を図るための作業については、使用者自身がその労働によって生み出された利益を享受することになる点に着目すれば、できる限り陸上における取扱いとの均衡ある対応が使用者において行われることが望ましい。

※2 実務への影響が大きいこと、対価の適切な支払いのためには、適正な労務管理が行われることが前提条件となること等を踏まえ、相当の準備期間(猶予期間)を設けた上で、見直しを検討。

※3 見直しの方向性を見出すため、実務への影響や船内運航体制の実態、関係者の意向、法制的な面からの制約等を慎重に検証。

(参考)関連条文①

○船員法(昭和22年法律第100号)(抄)

(給料及び労働時間)

第四条 (略)

② この法律において「労働時間」とは、船員が職務上必要な作業に従事する時間(海員にあつては、上長の職務上の命令により作業に従事する時間に限る。)をいう。

(労働時間)

第六十条 船員の一日当たりの労働時間は、八時間以内とする。

②～④ (略)

(時間外、補償休日及び休息時間の労働)

第六十四条 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、第六十条第一項の規定若しくは第七十二条の国土交通省令の規定による労働時間の制限を超えて、自ら作業に従事し、若しくは海員を作業に従事させ、又は第六十二条第一項若しくは第六十五条の三の規定にかかわらず、補償休日若しくは休息時間において、自ら作業に従事し、若しくは海員を作業に従事させることができる。

② 船長は、前項に規定する場合のほか、船舶が狭い水路を通過するため航海当直の員数を増加する必要がある場合その他の国土交通省令で定める特別の必要がある場合においては、国土交通省令で定める時間を限度として、第六十条第一項の規定又は第七十二条の国土交通省令の規定による労働時間の制限を超えて、自ら作業に従事し、又は海員を作業に従事させることができる。

③ (略)

第六十四条の二 船舶所有者は、国土交通省令で定めるところにより、その使用する船員の過半数で組織する労働組合があるときはその労働組合、船員の過半数で組織する労働組合がないときは船員の過半数を代表する者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、第六十条第一項の規定又は第七十二条の国土交通省令の規定による労働時間の制限を超えて船員を作業に従事させることができる。

②～④ (略)

(参考)関連条文②

○船員法(昭和22年法律第100号)(抄)

(労働時間の限度)

第六十五条の二 第六十四条第二項の規定により第六十条第一項の規定又は第七十二条の国土交通省令の規定による労働時間の制限を超えて船員を作業に従事させる場合であつても、船員の一日当たりの労働時間及び一週間当たりの労働時間は、第六十条第一項の規定及び第七十二条の国土交通省令の規定による労働時間並びに海員にあつては次項の規定による作業に従事する労働時間を含め、それぞれ十四時間及び七十二時間とする。

②・③ (略)

④ 第六十四条第一項の規定により船員が作業に従事した労働時間は、第一項及び第二項に規定する労働時間には算入しないものとする。

⑤ (略)

(割増手当)

第六十六条 船舶所有者は、第六十四条から第六十五条までの規定により、船員が、第六十条第一項の規定若しくは第七十二条の国土交通省令の規定による労働時間の制限を超えて又は補償休日において作業に従事したときは、国土交通省令で定める割増手当を支払わなければならない。

(例外規定)

第六十八条 第六十条から前条までの規定及び第七十二条の国土交通省令の規定は、船員が次に掲げる作業に従事する場合(海員にあつては、船長の命令によりこれらの作業に従事する場合に限る。)には、これを適用しない。

- 一 人命、船舶若しくは積荷の安全を図るため又は人命若しくは他の船舶を救助するため緊急を要する作業
- 二 防火操練、救命艇操練その他これらに類似する作業
- 三 航海当直の通常の交代のために必要な作業

② 船長は、補償休日又は休息时间において、前項各号に掲げる作業に自ら従事し、又は海員に従事させたときは、船舶の運航の安全の確保に支障を及ぼさない限りにおいて、当該作業の終了後できる限り速やかに休息をし、又は休息をさせるよう努めなければならない。