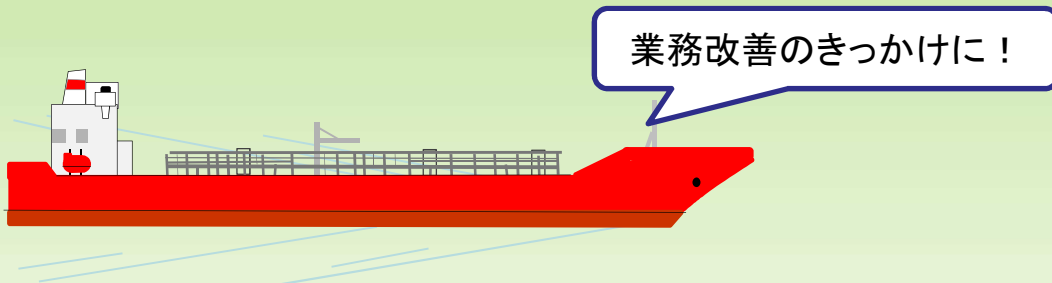
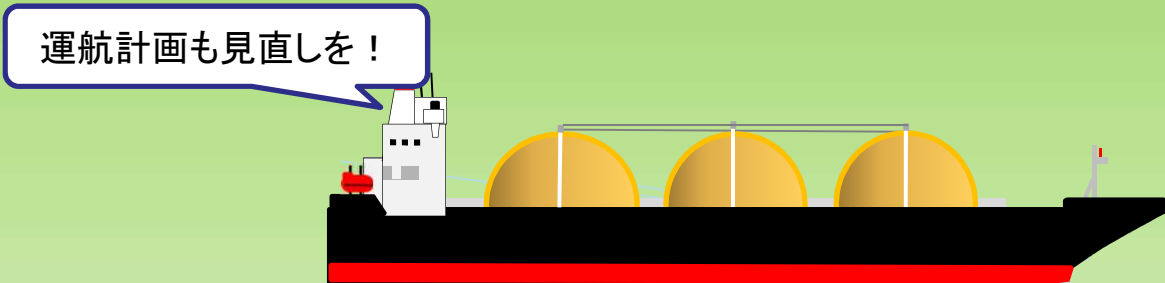


内航海運の 運航計画作成・運用 ガイドライン(仮称)(案)



令和4年●月
国土交通省海事局

2022年4月スタート
船員の
働き方改革

はじめに

内航船員の高齢化と内航船員不足への懸念が指摘される中、関係者の様々な努力により、近年、若手船員の割合は増加しているものの、定着率は低下傾向にあり、その改善が急務となっています。安定的な内航輸送を維持するためには、船員の長時間労働の是正や休日の確保など「船員の働き方改革」を進め、船員を、より魅力ある職業へと変え、必要な人材を安定的に確保していく必要があります。

船員の法定労働時間を遵守するためには、船員の労務管理を行うオーナーのみならず、運航計画を作成するオペレーターの協力が不可欠であることから、オペレーターやオーナーが適正な運賃・用船料を収受でき、持続可能な事業運営ができるよう、「取引環境の改善」に取り組むとともに、輸送の更なる効率化を図るなど「内航海運の生産性向上」にも取り組む必要があります。

このような状況を背景に、令和3年の通常国会において、船員法と内航海運業法が改正され、現在、様々な取組が進められています。

そのうちのの一つとして、船員の働き方改革や内航海運の取引環境改善、生産性向上の観点から、**運航計画の作成・運用の際に留意して頂きたい事項をガイドラインとしてまとめました。**

本ガイドラインは、**不定期運航の内航貨物船**を念頭に、**主としてオペレーターの皆様を対象**として作成しておりますが、**荷主やオーナー（船舶所有者）の皆様にも是非ご覧頂きたい**と考えております。

皆様におかれましては、**本ガイドラインを参考に、荷主、オペレーター、オーナー等の関係者と連携し、より良い運航計画の作成・運用や関連する業務の見直しに取り組んで頂きますよう、お願い申し上げます。**

令和4年●月 国土交通省海事局

目次

1	オペレーターや荷主の法的責任の変化への対応	P 3
2	船員の労働時間規制の変更への対応	P 4
3	船員の労働時間に配慮した運航計画の作成・運用	P 5 ~
4	運航計画の作成・運用の際の留意点 ①	P 7 ~
5	運航計画の作成・運用の際の留意点 ②	P 9 ~
6	運航計画の作成の前提条件の改善	P 11
参考	● 船員の労働時間規制の概要 ●	P 12 ~



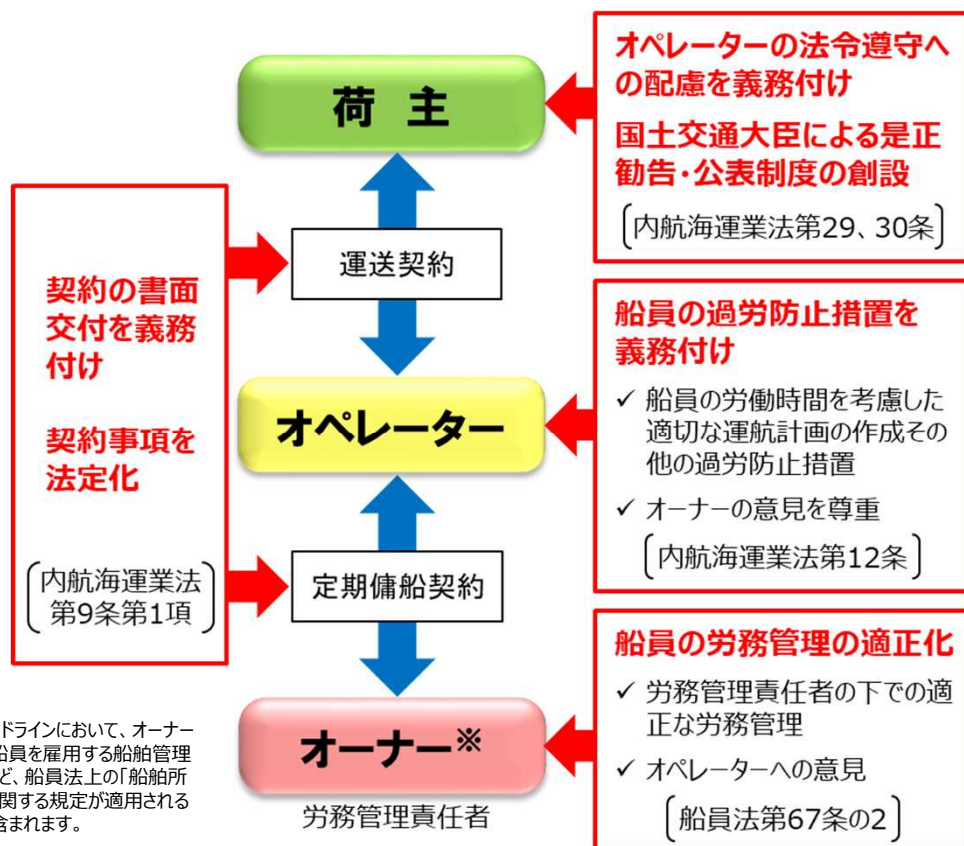
オペレーターや荷主の法的責任の変化への対応

船員の労働関係法令が、オペレーターや荷主の、法令遵守（コンプライアンス）の対象となりました！

令和3年の通常国会において、船員法が改正され、船員の労務管理の適正化のため、船員の使用者であるオーナーに対する規制が強化されました。

併せて、内航海運業法が改正され、**オペレーターに対し、船員の過労防止措置を講ずることが義務化**されるとともに、**荷主についても、オペレーターの法令遵守への配慮義務や国土交通大臣による荷主勧告・公表制度に関する規定が追加**され、**令和4年4月1日より施行**されることとなりました。

これにより、**船員の労働関係法令の遵守は、オーナーのみならず、オペレーターや荷主にとっても法令遵守（コンプライアンス）上の課題**となるため、運航計画の作成・運用や、契約の内容などについて、適切かつ速やかに、必要な見直しを行うことが必要です。



2

船員の労働時間規制の変更への対応

令和4年4月1日の改正内航海運業法の対応に加え、
令和5年4月1日からの船員法の改正に対応するため、

運航計画の作成・運用方針の見直しが 急務です！

船員法の改正により、**令和5年4月1日から、船員の労働時間規制が変更**され、諸外国や陸上労働の場合と同様に、航海当直（ワッチ）の引継ぎや防火、防水、救命艇等の各種の操練の時間が、労働時間の上限規制や時間外労働の割増手当の対象とされました。

これに伴い、従来の運航計画の作成・運用方針のままでは、

- ① **労働時間の上限規制に違反する可能性**があります。
- ② **時間外労働の割増手当が増加**します。

このため、オペレーターにおいては、①については、法令遵守の観点からの運航計画の作成・運用方針の見直し、荷役効率の向上、船員の作業から陸上作業員の作業への変更、予備船員の追加、運航船の追加などの対応を検討する必要があります。

また、②については、定期傭船契約への費用負担の明記の他、増加費用の適正な負担についてオーナーと相談する必要があります。

※このほか、STCW条約に基づく内航船員への基本訓練の実施義務化(令和4年4月)、船員への産業医制度の導入(令和5年4月)等による費用の増加も見込まれます。

これらについては、現場担当者のみでの判断では対応が困難なため、経営層には、自らも対応方針の検討に参加するとともに、必要な人材、裁量、予算を現場に与えることが求められます。

また、荷主にも、運航計画の作成・運用方針の見直しや、増加費用の適正負担への理解と協力を求めていく必要があります。

令和5年4月1日までのできるだけ早い時期に新たな方針の下での運航を開始できるよう、社内における検討や取引先との協議をできるだけ早く進めていくことが重要です。

※これらの取組を進めるに当たっては、「内航海運業者と荷主との連携強化のためのガイドライン」も是非ご活用下さい。

3

船員の労働時間に配慮した運航計画の作成・運用

船員の適正な労務管理には、

船員の労働時間に配慮した運航計画の作成・運用が必要です！

船員の労働時間は、原則1日8時間、基準労働期間において週平均40時間となっています。

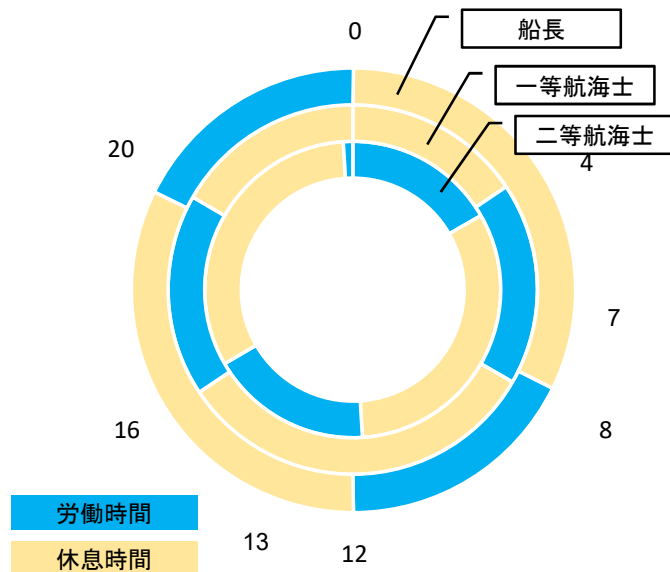
また、陸上労働者と同様に労使協定により時間外労働が認められていますが、**総労働時間の上限が1日につき14時間、1週間につき72時間**となっています。**(平成16年の船員法改正により措置)**

さらに、労使協定による時間外労働の限度は、4週間あたり56時間以内となっています。

内航貨物船の船員は、一般的に下図のような当直体制で勤務しており、当直時間だけで8時間労働となるため、これ以外の時間は時間外労働となります。

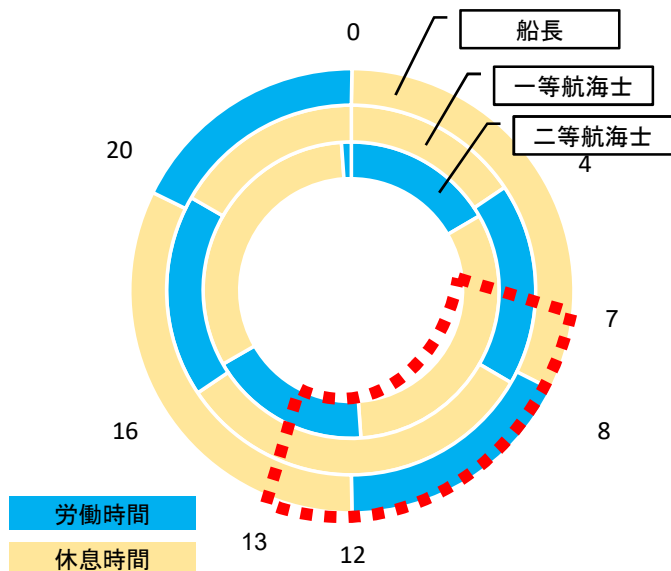
このため、**荷役時間の長さや入出港の多さが時間外労働の長さに直結**します。

船員の一般的な就労体制



荷役指示の例

船員の一般的な就労体制



例えば、オペレータの指示が、

- ・ 7時30分 入港
- ・ 8時～12時 荷役
- ・ 12時45分 出港

の場合、赤枠内の休息時間が時間外労働時間になります。

※入出港の前後は、総員配置となり、甲板部・機関部の船員全員が労働

このケースでは、例えば、一等航海士について見ると、入出港前後の総員配置に加え、荷役の準備・監視・片付けに至るまで全ての作業に従事すると仮定した場合、休息時間となっていた5時間分が労働時間になるため、1日の労働時間が時間内8時間+時間外5時間=13時間(+航海当直引継ぎ：1時間以内)と労働時間の上限に近づき、予定された計画に遅れが発生すると上限を超える可能性があります。

このため、このケースを超えるような長時間の荷役が予定される場合には、**船員の作業から陸上作業員の作業への変更、荷役後の休息時間の確保などの対応を検討する必要があります。**

また、**このような日が続く場合は、週の後半には、週の労働時間の上限に近づくため、仮バースの設定などの対応を検討する必要があります。**

(時間)

	月	火	水	木	金	土	日
所定内労働	8	8	8	8	8	8	8
時間外労働	5	5	5	5	5	5	5
総労働時間	13	13	13	13	13	13	13
週の総労働時間計	13	26	39	52	65	78	91

72時間を超過
(違法)

4

運航計画の作成・運用の際の留意点 ①

オーナーからの声を改善のヒントにし、

運航計画の作成・運用に活用しましょう！

- オペレーターからオーナーに対し、様々な機会を活用し、率先して提案を求めることが必要です。(定期的な意見交換や日常的なメールのやりとりの中で要望を把握する方法もあります。)
- まずは比較的容易なものから確実に改善を進めるとともに、対応が困難な場合はその理由を共有し、風通しの良い信頼関係を築きましょう。



内航貨物船からの声～改善のヒント～

① 荷役時間の悩み

荷役時間の長さが原因で、休息が取れない・・・。



(例)

- ✓ 荷役機械の処理能力が低く、荷役時間が長時間に及ぶことがある。
- ✓ 貨物の荷受けをするトラックの台数が少なく、荷役がなかなか終了しない。
- ✓ 荷役時間が長い場合、乗組員が少ない小型船では、1人に負担が集中しないよう、全員で交代して対応せざるを得ない。
- ✓ 雨に弱い貨物の荷役の際に、天候の変化に応じて何度もハッチカバーの開閉を求められることがある。
- ✓ 就寝中にハッチカバーの開閉音で目が覚めてしまう。
- ✓ 荷役中に岸壁内での船舶の位置の移動（ロープシフト）を度々求められることがある。
- ✓ 貨物やトラックの到着が遅れ、荷役も遅れることがある。
- ✓ 着岸時刻や荷役開始時刻の変更の連絡が遅いことがある。
- ✓ 荷役が終了した後、送り状がなかなか届かず、出航できないときがある。



内航貨物船からの声～改善のヒント～ つづき

② 片付け・清掃の悩み

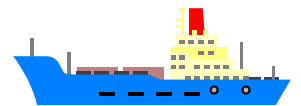
荷役後の片付け・清掃も、
長時間労働の原因となっています・・・。



(例)

- ✓ 荷役後にダンネージが返却されるが、船倉内にバラバラの状態で落とされる場合があり、散乱したダンネージを一つずつ拾ったり、方向を揃えて収納するのが大変。例えば、整理した状態でまとめて返却してもらえれば助かるのだが。
- ✓ 荷役後に出る廃棄物 (角材・釘、ロープ、段ボール等) の回収・廃棄作業を求められることがあるが、できれば陸側にお願いしたい。
- ✓ 船倉の清掃 (水洗い・拭き取り、タンククリーニング等) を船員が行っているが、例えば、油分を含む貨物から漏れた油でデッキが汚れたりすることがあり、そのようなことがないよう、貨物の梱包はしっかりお願いしたい。
- ✓ スケジュールの都合上、航行中に片付けや清掃をせざるを得ない場合があるが、その間は航海当直 (ワッチ) 以外の船員も休めなくなるし、揺れがある時は危険。

③ 仮バースの悩み



仮バースは船員にとって心身のリフレッシュの大切な機会だが、なかなか取らせてもらえない時も・・・。

(例)

- ✓ 繁忙期などには、船が足りないとのことで、なかなか仮バースを取らせてもらえないときがある。
- ✓ スケジュールの余裕がある時には積極的に仮バースを設定したいが、着岸場所が確保できないことがある。
- ✓ 仮バースの費用負担について折り合えない時がある。。。

5

運航計画の作成・運用の際の留意点 ②

本ガイドラインを参考に、

**社としての方針を定め、社内の関係者に
方針の遵守を文書により指示しましょう！**

〇〇海運 運航計画の作成・運用の基本的対処方針（例）

1. 計画の作成・運用に関する対応

- 内航海運業法第12条に基づき、船員の過労を防止するため、船員の労働時間を考慮した適切な運航計画を作成すること。
- 船員法の規制水準ギリギリで計画するのではなく、確実に法令を遵守できるよう、できるだけ余裕を持たせて計画すること。
 - ✓ オーナーの意見も踏まえつつ、計画する際の余裕時間について、例えば、「1日」や「1週間」毎に、具体的な基準を定めることも考えられる。
 - ✓ オーナーの意見も踏まえつつ、例えば、「〇週間毎に〇回以上」のように、仮バースや錨地での仮泊など具体的な基準を定めることも考えられる。
- 定期傭船契約において、船員の過労防止のために航行期間の制限その他の船舶の利用の制限について定めた場合は、当該制限を遵守すること。
- 法令により実施が義務付けられている防火、防水、救命、救助等の各種操練を、定められた時期に、適切な内容で実施できる時間を確保すること。
- 感染症の流行期にオーナーから要請があった場合には、船員が寄港地等でワクチンの接種をできるだけ早く受けられるよう、配慮すること。
- 運航計画を作成したときは、十分な時間的余裕を確保した上で、安全管理規程に定めるところにより、オーナーに対し、書面やメール等により船員の労働時間の確認を行い、オーナーからの回答も書面やメール等、後から確認できる形で残すようにすること。
- オーナーから内航海運業法第12条に基づき、運航計画の変更に関する意見があった場合は、当該意見を尊重しなければならないこと。

2. 計画の運用に関する対応

- 気象、海象等の状況により、運航や荷役の安全が確保できない場合や、法令に違反するおそれがある場合は、運航計画を適切に変更すること。
- 計画通りの時刻に荷役などを開始することが可能か否かを、適切なタイミングに荷主、港湾運送事業者等の関係者に確認すること。
- 着岸時刻、荷役開始時刻等の変更が生じる場合には、船舶に速やかに連絡すること。
- 降雨・降雪中に荷役を中断する場合は、例えば、スマートフォンの「雨雲レーダー」アプリ等の降雨の量や時間帯の予測を踏まえ、例えば、「〇時〇〇分に作業再開。それまでは休息时间とする。」旨を船舶に伝え、船員が休息することができるようにすること。
 - ✓ この際には、作業の再開の時刻を具体的に示すこと。
 - ✓ このような対応とすることについて、オペレーターと荷主、港湾運送事業者等の関係者間で予め合意しておくこと。



3. 実績の把握と改善に関する対応

- 計画と実績との間に大きな乖離が生じた場合には、その原因を把握・分析するとともに、必要に応じ、運航計画の作成方法や現場での運用の改善を図ること。
 - ✓ 乖離の原因が社外の関係者に起因する場合は、必要に応じ、これらの関係者に対し、改善への協力を要請すること。



運航計画の作成の前提条件の改善

オーナーやオペレーターだけでは改善が困難な課題については、
荷主などの関係者に対し、問題点を指摘し、改善策の検討を要請しましょう！

実情を踏まえ、実際に実現可能な具体的な取組の内容を検討するとともに、変更後の契約内容の明確化や増加費用の適正負担の実現、委託先を含む現場の関係者への周知徹底を図ることが必要です。

【課題とその改善策（例）】

①荷役時間の短縮

- 例 1. 荷役作業員や荷受け用トラックの追加
- 例 2. 高能率な荷役機械の導入
- 例 3. 荷役中の船舶の位置の移動（ロープシフト）が不要な荷役場所又は荷役方法への変更 等

②船員の作業から陸上作業員の作業への変更

- 例 1. 荷役後のダンネージの回収・整理
(バラバラではなく、カゴ台車に整理してまとめて返却など)
- 例 2. 荷役後の廃棄物（角材・釘、ロープ、段ボール等）の回収・廃棄 等

③貨物の荷姿の変更

- 例 1. 荷役効率が高い荷姿への変更
- 例 2. 貨物の油などが漏れにくい梱包への変更
(油漏れがあると、荷役後の清掃時間が長くなる。) 等

④次港への書類の貨物船による託送の見直し

- 例 1. 押印を廃止し、電子メールやFAXで次港に送付
- 例 2. 枚数が少ない場合、出港後に船内FAXに送付・出力 等

① 内航貨物船員の労働時間規制（基本）

【原則】 1日 8時間以内、1週間（※）40時間以内

※基準労働期間の平均
（船員法第60条）

【上限】 1日 14時間以内、1週間 72時間以内

（船員法第65条の2）

（備考）船員法65条の2第3項違反の罰則： 6月以下の懲役又は30万円以下の罰金

【割増手当】 時間外3割増、補償休日4割増

（船員法66条）

【休息时间】 1日2分割まで、長い方は連続6時間以上

（3回以上に分割する場合や長い方が6時間未満となる場合は過半数組織労働組合等との労使協定が必要）

（船員法65条の3）

② オペレーター・荷主と船員の労働時間規制の関係

【オペレーター】（内航海運業法第12条）

船員の過労防止措置を講ずる義務

- ✓ 船員の労働時間を考慮した適切な運航計画の作成その他の過労防止措置
- ✓ オーナーの意見を尊重

【荷主】（内航海運業法第29条・第30条）

オペレーターの法令遵守への配慮義務

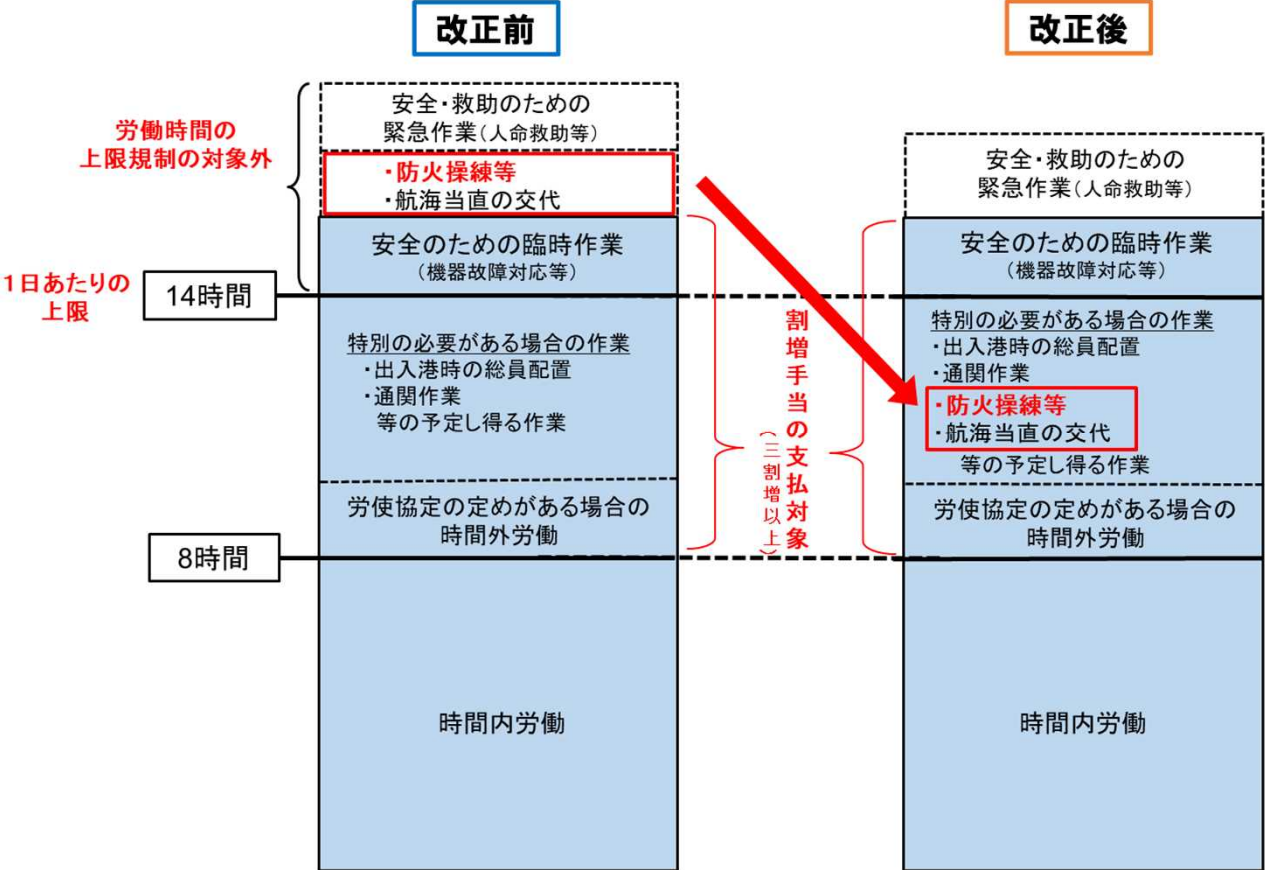
国土交通大臣による是正勧告・公表

※いずれも令和4年4月1日より施行



③ 船員の労働時間規制の見直し (施行：令和5年4月1日)

航海当直（ワッチ）の通常の交代(引継)の時間や、防火操練等の各種操練の時間が、労働時間の上限規制（1日・1週間）や時間外労働の割増手当（3割以上）の対象となります。



操練の種類(内航貨物船※)

※ 航行区域が遠洋又は近海のもの

- ①防火操練 (月1回)
- ②救命艇等操練 (月1回など) ※搭載船舶のみ
- ③救助艇操練 (年1回) ※搭載船舶のみ
- ④防水操練 (月1回)
- ⑤非常操舵操練 (3か月に1回)
- ⑥密閉区画における救助操練 (2か月に1回)

