

第7回海技振興フォーラム ご質問と回答

第7回海技振興フォーラムでお寄せいただいたご質問の回答は以下のとおりです。

なお、各回答は、国土交通省海事局船員政策課の確認を得ています。

<船員向け産業医制度の導入関連>

問1. 船社は一人の産業医と契約することになると思うが、休暇中の者を含め日本全国に居住する船員のサポートを一人の産業医が行うことは難しいのではないか？

回答：選任できる産業医の人数の制限は設けないこととされているため、一つの船舶所有者において複数の産業医を選任することも可能です。

また、船員向け産業医制度においては、産業医が自ら行わなければならないもの（年1回の船内巡視等）もありますが、例えば、健康検査の結果に基づく船員の健康保持のための措置、過重労働の船員に対する面接指導の実施又はストレスチェックの実施等の職務については、産業医が中心となって実施することが望ましいものの、産業医ではない医師等が行うことも可能です。

問2. 産業医による年一回以上の船内巡視の実施について、大洋航行中や、不定期航路に従事する船舶の場合、各港ごとに産業医が選定されない限り、年一回以上訪船することは困難ではないか？また、コロナ禍での訪船は困難ではないか？

回答：産業医による船内の巡視は、産業医が船舶に赴き実地で行っていただくものですが、やむを得ざる理由で産業医の訪船が困難な場合には、例えば、船内の衛生管理者等が補助をしつつ、遠隔（オンライン）で実施することも認める方向で検討されています。詳細については、制度改正の状況や令和4年度に予定している実船での実証実験の結果も踏まえながら国から周知を行うものと聞いています。

問3. 船員向け産業医となる医師は、現在の船員法上の指定医でも良いのか？

回答：産業医は、陸上制度と同様に、次のいずれかの要件を備えた医師から選任しなければならないこととされています。

- ・ 公益社団法人日本医師会、産業医科大学が行う研修を修了した者
- ・ 産業医科大学等で必要な課程を修めて卒業した者であって、その大学が行う実習を履修した者
- ・ 労働衛生コンサルタント試験（試験区分：保健衛生）に合格した者
- ・ 大学において労働衛生に関する科目を担当する教授、准教授、常勤講師又はこれらの経験者

このため、指定医師も、これらの要件を満たす者であれば、産業医として選任することができます。

問4. 船員向け産業医は国から紹介いただけるのか？

回答：国土交通省からは、産業医を個別に紹介することは考えていないが、陸上制度の産業医の紹介を行う事業者や日本医師会において、船員向けの産業医の紹介にも対応いただけるよう、働きかけを行うものと聞いています。

問5. 船員向け産業医制度は、日本籍船に乗船する外国人船員も対象になるのか？

その場合、英語対応が可能な産業医の推薦や、そのための教材作成が必要ではないか

回答：船員向け産業医制度は、日本籍船に乗り組む外国人船員も対象になります。具体的な運用方法については、制度改正の状況も踏まえながら国から周知を行うものと聞いています。

問6. 産業医が全ての船員の健康状態をきめ細かく把握することは困難であり、現行の指定医・かかりつけ医に診てもらう方法や、生活習慣病予防検診を利用する方が、明確な判断により健康上無理な乗船を避けることが可能になるのではないかと？

回答：産業医は、医学的な立場から、船員の健康管理に関するサポートを行うものですが、指定医師やかかりつけ医による診断の実施や、生活習慣病予防検診の利用を妨げるものではなく、例えば、産業医が、生活習慣病予防検診の結果をもとに、船舶所有者への助言や船員への健康指導等を行うことも可能です。

問7. 船員向け産業医制度は、常時50人以上の船員を使用する船舶所有者に義務づけられるが、合計した雇用船員が50人以上となる2つの兄弟会社（A社及びB社）において、A社からB社に対して雇用船員を在籍出向させる場合、産業医制度は義務づけの対象になるのか？

回答：「常時50人以上の船員」のカウントにおける、在籍出向の船員の取扱いについては、実際の契約関係や指揮命令関係も考慮し出向元と出向先のどちらでカウントするかを判断することになると考えておりますが、詳細については、決まり次第国から周知を行うものと聞いています。

<改正船員法に基づく労務管理の体制について>

問8. 外航海運においても労務管理責任者の選定は必要になるのか？その場合の認定講習はいつごろから実施されるのか？

回答：労務管理責任者の選任は、船員法の労働時間規制が適用される全ての船舶所有者が対象となっており、外航海運についても必要となります。船舶所有者は、選任された労務管理責任者に対して、必要な研修を受けさせること等、船員の労務管理に必要な知識の習得及び向上を図るための措置を講ずるよう努めなければならないとされており、社内教育、社外研修の事項等、様々なものが想定されますが、国は認定労務管理責任者講習の受講を推奨しております。なお、現時点において、まだ認定された講習はありませんが、日本内航海運組合総連合会において、傘下会員以外も参加可能な講習を令和4年5月以降に実施する方向で準備中と聞いております。

<改正船員法に基づく労働時間の範囲について>

問9. 船内安全衛生委員会の開催や、タンカーにおける危険物荷役のための着棧前ミーティング、非常操舵・密閉区画救助・消火・衝突・油流出等に関する操練や訓練、安全教育は労働時間に含まれるのか？法令上の労働時間の遵守は、これら操練等の適確な実施に支障を生ずることになるのではないか？

回答：労働時間の該当性は、その作業の「職務性」及びその作業への従事の「義務づけ」の有無・程度から、船員法第4条第2項で定める「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。）」と評価されるか、を個別具体的に判断することとなります。

例えば、職務性がない私生活上の行為を除き、その船員が役職上担う役割に属し、上長の明示又は黙示の命令がある作業や、役職上担う役割には属さないが上長の命令がある作業等、その作業への従事の「義務づけ」が認められるものであれば、労働時間に該当するものと考えられます。

例えば、ご指摘の船内安全衛生委員会や危険物荷役のための着棧前ミーティングへの参加については、「職務性」があり、かつ、参加が義務付けられていることを前提とすれば労働時間に該当する可能性が高いと考えられます。

他方、防火操練、救命艇操練その他これらに類似する作業については、現在、労働時間等に係る規制の例外となっておりますが、令和5年4月からは当該規制の対象となる労働時間として把握・管理する必要があります。このため、これらの作業を含めて船員の労働時間を遵守できる運航計画の作成や配乗体制の検討等が必要になります。

なお、今般の改正は、船員の働き方改革の一環として、通常業務の中で計画性をもって定期的に行われる作業（不可抗力により生じるものではないもの）については、本来は労働時間に該当する作業であり、陸上労働者においては同様の業務について例外的な取扱いは認められておらず、労働時間に該当する作業を労働者たる船員の一方的負担で行わせている現状を見直すこととしたものです。

<内航船におけるカーボンニュートラルについて>

問10. 内航船のカーボンニュートラルについて、水素及びアンモニア燃料船は2030年に向けて実用化されるのか？

また、実務上、2025年から2030年に向けてLNGと重油の二元燃料が主流となり、その後アンモニア燃料が主流となる一方で、水素燃料は船舶のスペース上の問題に鑑み総トン数499トン以下の小型船における燃料電池として使用されるとの方向になるのか？

回答：内航船のカーボンニュートラル推進に向けた方向性については、国土交通省海事局が設置した「内航カーボンニュートラル推進に向けた検討会」のとりまとめ（令和3年12月24日公表、以下リンク先に掲載）をご参照ください。

内航カーボンニュートラル推進に向けた検討会

https://www.mlit.go.jp/maritime/maritime_tk7_000036.html