

V. 漁船の雇用、労働時間、休息时间、休日に関する調査

目 次

A はじめに	109
B 調査の概要	109
C 調査の結果	113

A はじめに

労働時間短縮の動きは、今や国際的にも国内的にも重要な課題となっている。このような状況にあって、漁船船員に於いても避けて通れない労働時間短縮に向けて、漁業労働の実態を明らかにし、船員政策の参考に資するための調査・研究を行った。

B 調査の概要

1. 調査目的

200海里体制が定着する中で、漁業を取りまく環境は急激に変化している。そうした状況のもとで、漁業労働がどのように変化しているのか、週40時間労働制への移行、適正な定員の確保のため、継続的に船員の労働実態を詳細に把握することを目的に行った。

2. 調査対象

調査対象漁業種類（業種）は、船員法適用の指定漁業及びそれに準ずる漁業の遠洋底びき網漁業、以西底びき網漁業、沖合底びき網漁業、大中型まき網漁業、海外まき網漁業、遠洋かつお一本釣漁業、遠洋まぐろはえ縄漁

業、近海かつお一本釣漁業、近海まぐろはえ縄漁業、大型いか釣漁業、中型いか釣漁業、さんま棒受網漁業の12業種である。対象の選定に際しては、事業は行われているものの、すでに商業ベースとは言えない母船式捕鯨や外国との合弁事業の比重が大きい中型さけ・ます漁業、さらには国際規制強化によって、廃業のやむなきに至ったいか流し網等の漁業は除外した。

アンケート調査の対象を設定する際には、

① 業種毎の実情を把握することを主眼にしたこと、② 高い回収率を期待できないことを配慮して、総数にして12業種に従事する経営体627、漁船1,047隻（以西底びき網漁業と大中型まき網漁業は1カ統（1操業単位の漁船組）を構成する全船を対象にしている）、漁船員約13,000人を対象にして実施した。漁業種類毎の調査対象数は、漁業・養殖業生産統計年報（農林水産省統計情報部）を基礎資料にしなが、水産庁及び各業種団体の情報を加味して、さらに回収数が極端に少なくならないような配慮を行って決めている。

3. 調査期間

調査の期間は、回収率を高めることを第一義にして、平成5年6月下旬から平成6年2月15日の約8カ月間にわたって実施した。

4. 調査の方法

調査は、アンケートによる方法で行った。アンケート調査は経営体を対象にしたもの、漁船責任者を対象にしたもの、漁船員を対象にしたものの3種類から成っている。

調査票の配布・回収は、各業種の実情に合わせて原則として、具体的には、経営体調査票（調査票1）は、業種団体を經由して、或いは事務局から直接行った。また、漁労長・船長調査票（調査票2）及び漁船員調査票（調査票3）については、業種団体、経営体を通じて各漁船に配布・回収を行った。

5. 調査項目

a. 船員の雇用に関する調査

- (1) 雇用形態
- (2) 報酬の形態

b. 労働時間に関する調査

- (1) 1日あるいは1週の労働時間数
- (2) 有給休暇日数を含む年間休日数
- (3) 有給休暇日数の定めがある船舶の有給休暇日数

c. 休日労働に関する補償措置

- (1) 休日労働の補償に関する定めの有無と補償内容

d. 航海中の当直体制

- (1) 航行中の当直体制
- (2) 操業中の当直体制

6. 調査対象漁業の概要

ここで参考のため、調査時点での12業種の漁業概要をまとめると、以下のようなものである。

a. 遠洋底びき網漁業（遠底と略記、以下同様）

大型漁船が中心の遠洋トロールと279トン型を主とした北転船漁業の2種類がある。前者の推定稼働は27隻で、操業海域は南方と北方に分かれるが、その両方を組み合わせた周年操業である。北転船の推定稼働は31隻で、北洋を漁場に約数カ月毎の帰港水揚げの形態で、周年操業が基本であるが、一部南方にも出漁している。両者とも船数を漸減させ続けている。漁獲物は冷凍され、帰港水揚げ・外地水揚げ・洋上買魚される。漁場が入漁条件を伴う外国水域内のところもある。底びき網漁業の操業は、昼夜を問わず、他の漁業と比較して時間的に変動が少ない。

b. 以西底びき網漁業（以西底曳）

東シナ海と黄海を漁場として、周年操業されている。漁場利用が、中国・韓国等との国際間で錯綜して困難な面がある。漁業基地は、長崎と福岡に集中している。数隻の網船（本船）と漁獲物運搬船の組み合わせで、運搬船が漁場と水揚げ港の間を往復し、網船は比較的長期間漁場に止まる形態で操業される。近年は、資源、魚価、乗組員などの問題が深刻化し、著しく船数を減少させ、推定稼働隻数は、網船・運搬船を含めて100隻程度である。

c. 沖合底びき網漁業（沖底）

漁場はロシア海域から対馬周辺までわが国近海・沿岸域一円に及ぶ。その稼働隻数は約560隻、船型は15トンから160トンまでで平均70トンである。漁法別にみると、1艘曳・かけまわしが約半数、板曳（トロール）が約3割、2艘曳が約2割である。平均船齢は11年、1隻平均乗組員数は9人。

1隻ないし1カ統経営体が大多数である。

夏場の2～3カ月は休漁期、操業は冬場を主体に10月から翌年の3月が盛漁期である。全国主要根拠地は43港、対象魚は加工用、一般惣菜向け、高級赤魚、活魚用と季節に応じて多彩である。船型、漁法から対象魚まで地域性の濃いことが特徴といえる。地域によって、いか釣り、さけ・ますなどの兼業もある。

d. 大中型まき網漁業（大中巻）

全体の推定稼働数は約230隻（網船数）で、操業海域は全国的に分布し、北部太平洋、中部太平洋、南部太平洋、北部日本海、中部日本海、西部日本海、九州西部、東海黄海の8つの海区に分かれる。複数の海区の許可証を持つ船もあり、周年操業である。1カ統は、網船1隻・魚探船（灯船）2～3隻・運搬船2～3隻による船団構成で操業している。何れも50～60人前後の乗組員を必要とするが、北部太平洋海区の一部には、小規模なものもある。操業方法は、探索船が魚群を探索し、網船により魚群を取り巻き捕獲する。運搬船は、漁獲対象がいわし・さば等の多獲性魚類なので、漁場と水揚港の間のピストン運航で、それ以外の船は、漁場に1日から1カ月程止まる操業形態である。漁獲量によって、操業時間・操業密度などに差が生じる。ここ数年北太平洋のいわしを主とした資源の悪化で、深刻な状態を呈している。

e. 海外まき網漁業（海巻）

操業海域は、中西部太平洋とインド洋に分かれ、船は掛け持ちはできないが、両方の船を持つ経営体もある。推定稼働数は、

42隻でそのうちインド洋は、10隻である。

操業は、昼間で付属船を持たぬ網船1隻による単船操業である。乗組員は、平均約20人である。中西部太平洋の場合は、焼津、枕崎などに約40日の操業期間毎に水揚入港する周年操業形態である。インド洋の場合は、漁場と外地水揚港の間を往復する。漁獲物はほぼ加工向けの冷凍状態である。この漁業は、漁場が入漁条件を伴う外国水域内のところもあること、漁場利用が国際間で錯綜していること、資源の不安定性、漁獲物の市場競争など、困難な面も現出している。

f. 遠洋かつお一本釣漁業（遠洋かつお）

中部太平洋を主たる操業海域に、一部南太平洋・北太平洋も組み合わせて、周年操業を行っている。近年は、著しく隻数が減少し、約40隻が焼津・枕崎を基地にしている。約2カ月を1操業期間として、漁場と水揚港と餌場の間を航海する。船型は比較的大きい200トン以上がほとんどで、約25～30人が乗り組む。操業は、長時間の魚群探索と短時間の釣り作業に大別され、魚群探索は数名が交代で船橋に立ち、航行させながら行う。釣り作業は、当直を除く全員で、1つの魚群に対して、その大きさに応じて数10分から長くても数時間の単位で集中的・断続的に行われる。魚群の発見が、漁獲量を大きく左右するため、魚群探知能力を高める集団操業を行っている。漁獲物は、生食・高級鰹節向けに全て冷凍加工される。

g. 遠洋まぐろはえ縄漁業（遠洋まぐろ）

地球上の最も広い海域を操業海域として、

約700隻が歴年を跨ぐ長期間航海で操業している。船型は、200トン未満の一部さんまなどを兼業している小型船もあるが、多くは300トン以上の大型船に平均20人弱の船員が乗り組み、航海中数回の外地寄港・洋上補給がある。操業海域により異なるが、漁場までの往復航海に長期間を要する。操業方法は、1日1回、航行させながら約150kmの延縄を5～6時間かけて投縄し、3～4時間の縄待ちした後、約半日程かけて漁獲物処理を行いながら、延縄を揚げて行く。工程は比較的規則的で、各作業は、3交代で行う例が多い。漁獲物は、零下60度の超低温冷凍で保管され、一部は仲積み船で国内搬入される。

この漁業は、消費市場が日本に限定的であるため品質評価が厳格で、魚価への反映が甚だしいこと、生産が日本・台湾・韓国・インドネシアに集中していること、乗組員不足が深刻で外国人船員の比重が急速に増していること、資源・環境などの問題を抱えていること、経営や操業に対して、積極的な改革・改善が模索されていることなど、種々の問題が錯綜しているわが国の代表的遠洋漁業の一つである。

h. 近海かつお一本釣漁業（近海かつお）

太平洋近海域を漁場として、11～12月を除く年間操業で主として行われている。一部まぐろを兼業している船も含めて、平均15人程が乗り組んだ100トン未満の船約120隻程が、高知、三重、静岡などを基地としている。1操業期間は、漁場の位置にもよるが、比較的短期間で、水揚港と餌場・漁場の間を巡回する形態で、時期に応じて

近海域を移動する。操業の方法は、遠洋船と基本的違いはない。漁獲物は、一部凍結される例もあるが生が主力である。

i. 近海まぐろはえ縄漁業（近海まぐろ）

近海かつおと同様に太平洋近海域を漁場として、ほぼ周年操業が行われている。平均12人程が乗り組み、一部かつお、さんまなどを組み合わせ兼業している船も含めて、100トン未満の船約250隻程が、宮崎、大分、宮城などを基地としている。1操業期間は、2カ月から3カ月を超える程の長さで、漁場と特定の水揚港数港との間を往復する。操業の方法は、遠洋船と基本的違いはなく、工程は比較的規則的で、各作業は3交代で行う例が多い。漁獲物についても遠洋と同様で、超低温冷凍で保存されるが、操業切り上げ前の漁獲物については、生に近い状態で行われているのが通常である。

j. 大型いか釣漁業（大型いか）

操業海域は、北太平洋、ニューギニア半島周辺、南西大西洋、ペルー沖などの広範囲で、拡大、流動している比較的歴史の浅い漁業である。全体で約80余隻の稼働船の多くが400トン以上の船型に、約18人が乗り組み、他の漁業を兼業している船も含めて、いくつかの海域を組み合わせ、外地寄港を組み込んで周年操業を行っている。夜間に集魚灯によって魚群を集め、自動いか釣り機を使用して、集中的、断続的に漁獲されるが、魚群の大きさ、状態に応じて、操業時間・操業密度などに差が生じる。漁獲物の処理などの船倉内での作業の比重が大きく、加工・冷凍された漁獲物は、仲積み船で国内搬入される。漁場が入漁条件を伴

う外国水域内のところが多く、魚価の変動もしばしば現れる。

k. 中型いか釣漁業（中型いか）

日本海沿岸・近海域を主として、静岡から九州にわたる太平洋海域を除き全国的に行われている。30トン以上から138トンまでの船型の船が、全体で約370隻操業している。乗組員数は、平均して6～8人で、沖底やさけ・ますなどを兼業している船が約半数ある。対馬暖流に乗り、漁場の形成・移動に応じて、春期から日本海側を北上しながら北海道沖、一部太平洋側にも回り込んで、冬期前まで操業を行うのが、多くの船の通常のパターンである。1操業期間は、漁場の位置や船型などによってかなり差が生じ、5日位から1カ月半に分かれている。操業方法は、大型いかと基本的に同じであるが、30～80トンの小型船の約半数は急速凍結装置を持たず、漁獲物は生での水揚げを行う点が異なる。138トン型が中核船で専ら船凍いかを生産し、1操業期間は1～2月以上にも及ぶ。一部の船は、東シナ海、ニュージールランド海域の操業を行っている。漁獲変動、魚価変動に見舞われることがしばしばある。

l. さんま棒受網漁業（さんま）

北海道沖から千葉沖辺りまでの太平洋を漁場としている。8月下旬頃から千島海流に乗って、漁場の形成・移動に応じて南下し、12月頃終了する比較的短期の操業期間である。そのため、ほとんどがさけ・ます、近海まぐろなどとの兼業形態をとっており、それが乗組員の確保・雇用関係などが難しい理由にもなっている。20トン未満船から

100トン以上の比較的大きな船まで、様々な船型の船が全体で約340隻、北海道から静岡までを基地にしている。日本海側の船も若干ある。乗組員は、10数人から16人位である。夜間に集魚灯によって魚群を集め、棒受網で漁獲する操業方法である。漁場と水揚港の間のピストン操業で、1操業期間は、漁場の位置や魚群の大きさなどによってかなり差が生じるが、鮮魚が主体なので、1晩から長くても1週間にはならない。近年は、漁獲量は安定的であるが、大量漁獲の時や終漁時期では魚価が安くなり、生産調整が行われている。

C 調査結果

アンケート回収は表1に見られるように、総数で経営体調査は436、率にして69.5%に達したものの、漁労長・船長調査は380、率にして36.3%、漁船員調査は3,044、22.2%に止まった。業種別には航海期間が長い遠洋漁業ほど回収率が低い傾向が見受けられる。従って、分析にあたって、特に業種別については回収数にバラツキがあるため、単純に比較することができないような状況もあり、その点を考慮して行わざるを得なかった。

1. 経営体による船員の雇用

a. 雇用形態

乗組員の雇用形態では、沖底、中型いか、さんま以外の全ての業種で、継続雇用が約3分の2以上の比率になっているが、その中を見ると、4つのタイプに分けられる。第1は、継続雇用のみ比率が高い業種であり、以西底曳、海巻、遠洋まぐろ、近海

かつお、近海まぐろの5業種が該当している。第2は、継続雇用の比率が高いものの、年間雇用も20%~30%と、まとまりがある業種で、遠底、大中巻がある。第3は、継続雇用を除くと年間雇用、期間雇用とも17%を占めている大型いかである。第4は、継続雇用が多いことには変わりがないが、期間雇用が24%を占めている遠洋かつおがある。こうした雇用形態以外は、沖底のように期間雇用41%、継続雇用32%、年間雇用21%となっている業種、中型いかのように期間雇用51%、継続雇用39%となっている業種、及びさんまでは継続雇用、期間雇用がともに36%、年間雇用が18%となっている業種がある。

b. 報酬の形態

乗組員に対する報酬（賃金）の支払い形態では、最低保障付き固定給+生産奨励給と最低保障付き生産奨励給のみの2種類で全体の約9割であるように、何れにしても最低保障付きが大勢を占めており、最低保障なし固定給のみは該当例がなく、最低保

障付き固定給のみ、及び最低保障なし生産奨励給のみも僅かである。遠底は、最低保障付き固定給+生産奨励給が96%と圧倒的比率を示し、その他の業種でこの比率が高いのは、遠洋まぐろ、さんまとなっている。同じように最低保障付き固定給+生産奨励給の比率が高く、かつ最低保障付き生産奨励給も30%台とまとまっているものに、遠洋かつお、近海まぐろ、大型いかの3業種がある。最低保障付き固定給+生産奨励給と最低保障付き生産奨励給がほぼ同率となっている業種は大中巻、近海かつおが該当している。逆に、最低保障付き生産奨励給が最低保障付き固定給+生産奨励給を上回っている業種として、以西底曳、沖底、海巻、中型いかを挙げることができる。とは言っても、最低保障付き固定給+生産奨励給を採用している経営体は30%から40%台であること、加えて沖底で最低保障なし固定給+生産奨励給が比率にして15%あることを付言しておく。

表1 経営体調査(調査票1) 漁労長・船長調査(調査票2) 船員調査(調査票3)

	配布	回収	回収率	稼働数	配布	回収	回収率	推定船員数	配布	回収	回収率
遠洋底曳網	23	23	100	57	25	14	56	1,556	704	224	31.8
以西底曳網	8	6	75	113	41	22	53.7	1,200	736	252	34.2
沖合底曳網	100	68	68	610	100	41	41	5,971	970	310	32
大中型巻網	66	66	100	688	441	175	39.7	7,318	4,666	1,460	31.3
海外巻網	21	15	71.4	43	31	10	32.3	860	620	152	24.5
遠洋かつお	34	17	50	41	34	6	17.6	1,025	850	67	7.9
遠洋まぐろ	127	70	55.1	714	127	16	12.6	14,280	2,540	119	4.7
近海かつお	25	17	68	145	25	2	8	1,903	375	26	6.9
近海まぐろ	43	25	58.1	243	43	7	16.3	2,946	516	78	15.1
大型いか釣	47	29	61.7	80	47	8	17	1,440	846	62	7.3
中型いか釣	83	78	94	428	83	66	79.5	3,126	249	151	60.6
さんま	50	22	44	217	50	13	26	2,939	640	143	22.3
計	627	436	69.5	3,379	1,047	380	36.3	44,564	13,712	3,044	22.2

注：漁労長・船長調査の以西底曳網、大中型巻網の配布・回収・回収率は付属船を含んでいる。

2. 1日あるいは1週の所定労働時間

a. 所定労働時間に関する規定

漁船の状態別に見て、労働時間が定められているか否か、定められている場合には何によって定められているか、その時間が航海当直に入る者と入らない者でどのような時間になっているかを質問している。詳細な分析に入る前に、大まかな傾向を見ておこう。所定労働時間を定めている比率に注目すると、操業中が48%、航行中が64%、停泊中が62%と、航行中、停泊中はほぼ同率であり、それに対して操業中の労働時間を定めている比率が低くなっている。業種別にも同じような傾向が認められる。定めがあるとする場合に雇入れ契約、その他はほとんどなく、大多数が労働協約、就業規則で規定されており、中には、労働協約、就業規則双方に定めていることが比較的多く見られる。

b. 操業中について

業種別にみると、70%以上の経営体で定めているのが、遠洋かつお、遠底であり、60%台が大中巻、海巻、遠洋まぐろ、50%台が以西底曳、大型いか、さんまである。40%台以下になると、近海かつお・まぐろ、中型いかの3業種がある。定めている規定の種類は、労働協約とする比率が遠底、以西底曳、遠洋かつおで90%以上と多く、次いで遠洋まぐろの77%、さんまの64%であり、50%台は沖底、大型いかである。一方、就業規則によるとする比率は、大中巻、近海かつお・まぐろ、中型いかが90%以上であり、最低でも遠底の44%となっている。極端に労働協約と就業規則の比率に開きが

ある業種としては、大中巻、近海かつお・まぐろ、中型いかががあり、何れも就業規則で定められていることが多い。このように業種別に特徴があるものの、総体的には労働協約より就業規則で定めている経営体が多い。

操業中の労働時間について、その時間数の回答を求めたが、回答数が極端に少ないため、その概要を見るだけに止めておこう。当直に入る人では、1日あたり6時間未満から16時間以上まで幅広く分布しているが、有効回答数の42%が8時間、22%が16時間以上としている。さらに、週あたりでは、40時間未満から80時間以上まで分布しているが、48時間（無回答を除く有効回答数に対する比率22%）、56時間（27%）、80時間以上（23%）の3つの時間帯にまとまりがある。次に、当直に入らない人について見ると、当直者とはほぼ同じような傾向になっている。

c. 航行中について

航行中について定めがあるとの回答が多い業種は、遠底、海巻、遠洋かつお、遠洋まぐろ、近海かつお・まぐろが80%以上の高い比率であり、その他大中巻、大型いかもそれぞれ77%、76%と高くなっている。前述したように、操業中に比較して、航行中の労働時間を定めている経営体が多く、業種的にも、操業中と航海中が同じ比率を示している以西底曳を除いて、どの業種も航行中が高くなっている。定めているものの種類では、操業中とはほぼ同じようになり、労働協約が48%、就業規則が77%となっている。しかし業種別には、必ずし

も就業規則で定めている例が多いとは限っていない。労働協約に定めている方が多い業種を挙げると、遠底、以西底曳の2業種があり、ほぼ同じような比率になっているものとして遠洋かつおがある。

航行中の当直者の1日あたり労働時間数は、有効回答数の89%が8時間に集中しており、その他では6時間未満が7%と、この両者を合わせると96%に達している。したがって、6時間から8時間未満、12時間、16時間以上にも回答があるが僅かである。週あたりの定めで見ると、1例を除いて、残り全てが56時間以下となっている。この56時間以下の内容は、56時間が51%と半数を占めている以外48時間が19%、48時間以上56時間未満が13%、40時間以上48時間未満が9%、40時間未満が8%である。次に、非当直者の労働時間を見ると、有効回答数の92%が8時間としている。週あたりで定めている場合は、労働時間を短く規定するケースが多く見受けられる。

d. 停泊中について

停泊中の所定労働時間については、航行中とほぼ同様の結果になっているが、業種別に航行中と停泊中で、定めがあるとする比率を対比させると、停泊中の定めが高くなっているのは遠底、反対に低くなっているのは大中巻、近海かつおがある。その他の業種はほぼ同様の水準になっている。これら労働時間が何によって定められているかを見ると、12業種合わせた比率で、労働協約によるが操業中、航行中に比較して、若干高くなっていることを反映して、就業規則より労働協約で定められている比率が

高い業種に注目すると、遠底、遠洋かつお・まぐろがある。就業規則が大きく上回っている漁業としては、大中巻、近海かつお・まぐろ、大型・中型いかがある。特に中型いかでは全て就業規則で定められている。

停泊中の当直者の1日あたり労働時間は、8時間が大多数であり、比率にして94%に達している。8時間以外では、6時間未満が5%であるに過ぎない。週あたりでは、全て56時間以内であり、48時間が74%と4分の3を占め、次いで56時間の10%、40時間から48時間未満の9%、40時間未満の6%となっている。非当直者でも1日あたりの場合には同様の傾向にあるものの、週あたりになると56時間未満がほとんどとなっている。

3. 1日あるいは1週の実際の労働時間

船内での実際の労働時間(当直時間も含めて)を、操業中及び航行中、さらに停泊中に分けて聞いている。操業中については、漁期や対象資源の状態等により操業時間に変動があり、陸上産業のように労働時間を一律的に把握できないことから、感覚的ではあるが長い操業時及び通常の操業時、短い操業時に分けて労働時間を1日あたりと1週間あたりについて聞いている。

a. 1日あたりの労働時間

まず、1日あたりの労働時間について見ていく。長い操業中の労働時間では、1日の労働時間が12~16時間28%、次いで16~19時間12%、19時間以上9%と、1日の大半が労働時間で占められているのが5割近くとなり、漁業労働の厳しい一面を物語っ

たものとなっている。通常の操業では、12～16時間25%、6時間未満16%、8～10時間15%と、12時間以内の労働時間が多くなるが、それでも8時間労働は全体の2割でしかない。短い操業をみると、6時間未満26%、6～8時間16%と、8時間以内が4割を占めるものとなる。この調査では、感覚的とはいえ操業時間の長・短で労働時間を区分することで、より漁業操業の実態に合わせた形で労働時間を見ることができると思われる。しかし、長い時(短い、通常)の操業中が、實際上どの様な割合で出現しているかについては把握されておらず、平均的な労働時間の分析は不明なものとならざるを得ない。

航行中1日あたりの労働時間は、6時間未満23%、6～8時間12%と8時間以内が36%となり無回答の36%を含めた全体の3分の1を占め、操業中の労働時間より少ない時間帯に集まりが見られる。しかし、業種別に見ると、遠底、近海まぐろでは航海中も8～10時間が5割近くを占めるものもある。

出漁を終え帰港しての港内停泊中の労働時間を見ると、無回答が65%と多くこの数字からは実態をそのまま読みとることは出来ないが、6時間未満20%、6～8時間5%と両者を合わせると25%となる。遠底では、8～10時間が51%と著しい高さを示し、停泊中も何らかの長時間労働が行われていることを示唆している。

b. 1週間あたりの労働時間

次に、1週間あたりの労働時間を見て行くが、何れも無回答が7割から8割と多く、

各時間区分の構成比(%)は有効回答者数に占める値より小さいものとなっているが、傾向は充分に把握できるものと思われる。

長い操業中における1週間の労働時間は、週80時間労働を越えるというのが最も多く13%、次いで40時間未満5%となり、遠底、海巻、遠洋かつお、近海かつお、近海まぐろ、大型いか等の業種は週80時間以上の労働時間が大半を占めている。通常の操業においても、週80時間以上が16%と高い値を示し、40時間未満はその半数の9%となる。80時間以上が大半を占める業種に、長い操業中の業種と同じ業種が出そろっている。短い操業中の週あたりの労働時間としては、週40時間未満が12%と多く、次いで40～48時間7%、さらに80時間以上5%となる。ここでは、48時間未満業種(沖底、大中巻、近海かつお)と80時間以上業種(遠底、近海まぐろ、大型いか)に二極化したものとなる。

航行中の週あたりの労働時間としては、40時間未満13.9%、40～48時間4.5%と、この両者で大半を占めているが、遠底や遠洋まぐろでは週56～64時間が多いものとなる。停泊中の労働時間では40時間未満が12.3%と他を引き離して多いものとなるが、遠底では56～64時間が突出している。

4. 1日あるいは1週の所定休息时间

操業、航行、停泊という漁船の状態に係わらず、所定休息時間が定められているか、定められている場合の種類、時間数について質問した。労働時間と同様に、休息时间数については思ったような回答を得ることが出来な

かった。そこで、労働時間数と同様に、休息時間数の定めについても概要だけ触れることにする。

a. 所定休息時間に関する規定

12業種合わせて、休息時間について定めているが49%、定めていないが39%であり、定めているが若干多くなっている。業種毎には、定めているの比率が70%台を示している業種として、遠底、遠洋かつお・まぐろ、近海まぐろがあり、60%台には、海巻、近海かつおの3業種がある。40%台以下には、さんま、以西底曳、沖底、大型・中型いかがある。種類では、労働協約によって定められている比率が優っている業種としては、遠底、海巻、遠洋かつお・まぐろがある。それに対して、就業規則上が優先している業種には、沖底、大中巻、近海かつお・まぐろ、大型いか、さんまがある。以西底曳は労働協約、就業規則ともに100%であり、両者に規定されていることを示しており、中型いかは、就業規則だけで定められている。

b. 休息時間数の規定

所定休息時間が定められているケースについて、操業中、航行中、停泊中に分けて、その時間数がどうようになっているかを見ると、以下のようなものである。(比率は無回答を除いた有効回答に対する比率で示している。)

・操業中

1日あたり

4時間未満が74%、6時間以上8時間未満が19%と、この2つの時間数にまとまっている。

1週あたり

16時間以上24時間未満が51%、8時間以上16時間未満が40%であり、両者合わせると91%に達する。

・航行中

1日あたり

4時間未満から16時間以上まで幅広く分布する中で、8時間以上10時間未満が82%であり、次いで多いのが10時間以上12時間未満の6%である。このように8時間以上10時間未満に集中している。

1週あたり

56時間以上64時間未満が3分の2にあたる66%、64時間以上が19%、48時間以上56時間未満が9%である。

・停泊中

1日あたり

16時間以上が52%、8時間以上10時間未満が38%と、この両時間数が多数を占めている。

1週あたり

64時間以上が58%、56時間時間以上64時間未満が31%であり、1日あたりと同じように、この両時間数を定めている例が多い。

5. 1日あるいは1週の実際の休息時間

休息時間(労働時間以外の全ての自由時間)も操業状況(操業時間の長・短)の違いによって、取得出来る時間が変化するものと思われる。そこで、労働時間と同じく、操業状況別の休息時間を採ってみた。

a. 1日あたりの休息時間

長い操業中の1日あたりの休息時間としては、4～6時間10%、12～14時間9%、4時間未満9%となる。休息時間は、1日24時間から労働時間数を差し引いて残った時間であり、労働時間とはトレイド・オフの関係にあり、1日あたりの長い操業中の労働時間に基本的に対応した結果となっている。長時間の休息時間が取れる業種としては、遠底、大中巻、中型いかががある。通常の操業中における休息時間としては、12～14時間が最も多く12%、次いで6～8時間11%、10～12時間9%となり、長い操業中の休息時間より時間帯ランクが長時間となっている。短い操業中の休息時間は、16時間以上の休息時間が取得できるとするのが最も多く14%、次いで8～10時間7%、4時間未満6%となり、さらに休息時間が伸びたものとなる。

航行中1日あたりの休息時間としては、16時間以上とするのが最も多く25%、次いで12～14時間7%となり、1日の3分の2時間は休息に当てていることになる。そうした中でも、休息時間が少ない業種に、沖底、大中巻、さんまがあるが、これらの業種は漁場が漁港近くの沖合操業が多く1昼夜も航行しないために、航行中の長時間休息が取れないことによるものと思われる。停泊中の休息時間も、16時間以上が22%と最も高い数値を示し、次いで8～10時間5%となり、航行中と同様に、操業中よりも長時間の休息が保障されていることが読みとれる。

b. 1週間あたりの休息時間

1週間あたりの休息時間も、労働時間同様に無回答の数が7割から8割と高いものとなっている。長い操業中の週あたり休息時間として、64時間以内7%、次いで48～56時間5%となる。通常の操業中においては、64時間以上が13%と、長い操業中よりもポイントが2倍近くとなる。短い操業中でも、64時間以上14%と通常時とそれほどの変化が無いものとなっている。

航行中の週あたり休息時間では、64時間以上及び56～64時間が操業中よりもポイントが上がり、航海中は休息時間が保障され易いことを示している。停泊中も、64時間以上が11%と最も多いものとなるが、航行中よりもポイントが下がると共に、時間帯ランクも1ランク休息時間が少ないものとなり、航行中に比べ停泊中の休息時間は相対的に確保しにくいものとなっていることが解る。

c. 操業中の連続休息時間

休息時間は一般的に連続して取得できることによって、仕事での疲れ(休息時間には睡眠及び食事時間が含まれており、明日の活力を維持するためにも必要なものとなっている)や、気分の転換等が容易となるものである。しかし、漁業操業にあっては資源及び気象条件等により操業自体がそれらに作用され不規則となり易く、休息時間も分断されることが多い。そこで、休息時間がどれだけ連続的に取得できるかを聞いている。

連続的に取得できる休息時間とした最も多い時間帯は240分(4時間)以上で28%、次

いで120～179分(2時間～2時間59分)10%、30～59分9%となる。業種別では、遠底、遠洋かつお、中型いかでは7～8割の者が240分以上連続で休息が取れるとし、以西底曳、沖底、大中巻、近海かつお、近海まぐろ、さんまは、120～179分から240分以上まで時間帯が広がり分散的な分布となる。海巻、遠洋まぐろ、大型いかでは、30～59分及び60～89分クラスと、240分以上とに二極化したものとなる。

6. 休日制度

a. 休日制度の規定と種類

特別休暇、請暇及び有給休暇を除いた休日制度については、12業種総体で定めているが62%、定めていないが32%と、ほぼ3分の2が定めている。業種別には、遠底の87%を始めとして、沖底、大中巻、近海かつお・まぐろが70%台、以西底曳、大型いかが60%となっている。反対に決めていない比率が多い業種に、海巻、遠洋かつお、中型いか、さんまがある。定めている場合の根拠規定は、労働協約によるがケースが多い業種に遠底、以西底曳、沖底、遠洋かつお・まぐろがあり、就業規則によるがより多いものに大中巻、海巻、近海かつお・まぐろ、大・中型いか、さんまがある。中でも、大中巻、中型いか、さんまの3業種は、ほとんどが就業規則で定めている。もう一つの特徴は、沖底で労働協約、就業規則にもよらない、その他が12%とまっていることである。

b. 休日日数の規定

休日日数の定めがある場合、その基礎に

なる単位を年間、月間、週間、その他特定期間別に注目すると、年間が54% (有効回答比率)、週間25%、月間14%、その他7%であり、ほぼ半数が年間を基礎にしている。業種毎の特徴を追うと、遠底、以西底曳、沖底、大中巻、遠洋まぐろ、中型いかでは年間が、近海かつお・まぐろ、大型いか、さんまでは、週間が多く、海巻、遠洋かつおは例数が少ない中で、年間と週間に分かれている様子が見受けられる。さらに、それぞれの基礎期間毎の日数がどのようにしているか、ある程度の例数がまとまっている業種の最頻値をもとにすると、以下のようである。

①年間を基礎期間としている場合

12業種全般では、51日以上101日未満が48%、21日以上51日未満が28%と、この2つの日数に集中し、11日以上16日未満が10%である。業種別には

21日以上51日未満	遠底、沖底
51日以上101日未満	大中巻、遠洋まぐろ

②月間を基礎期間としている場合

1日から6日まで分布する中で、2日が44%と最もまとまりがある。

③週間を基礎期間としている場合

56例中53例が1日であり、週間を基礎期間とする時には、ほとんどが1日である。

c. 休日付与の方法

休日に付与の方法について、航海中、停泊中、航海、停泊を問わず一定期間に一律に付与に分けて、1週間、1ヶ月、1年間の単位で、それぞれの日数の回答を求めた。総体として回答数が少なく、概要を分析するのに止

めておこう。

～100日未満（15例）にま
とまりがある。

① 1週間あたり

- 航海中 1日の付与
停泊中 以西底曳以外の業種で1日、
遠底で2日がある。
一 律 海巻、近海かつお、中型い
かを除いた業種で1日、遠
底とさんまでは2日がある。

② 1ヶ月あたり

- 航海中 遠底、大中巻、海巻、近海
かつおで1日から7日以上に
分散している。
停泊中 以西底曳、海巻、近海かつ
お・まぐろ以外の業種で、
航海中と同様に1日から7日
以上に分散している中で、
大中巻では6日とする例が
多くみられる。
一 律 海巻、中型いかを除いて、
1日から7日以上に分散して
いる。

① 1年間あたり

- 航海中 海巻が10日以下に1例、遠
洋まぐろ、さんまが21～50
日にそれぞれ1例と2例ある
にすぎない。（数字は回答
数）
停泊中 以西底曳、近海かつお・ま
ぐろ以外の業種で、合わせ
て10日未満が9例、21～50
日が8例、51～100日未満が
11例となっている。
一 律 海巻、さんま以外の業種で、
概ね21～50日（10例）と51

d. 年間の休日算定基礎

年間の休日算定基礎になる日を複数回答
で求めたところ、1経営体あたり平均4.1
の項目を選択している。換言すれば、平均
して4つ程の日々を基礎にして、年間の休
日を算定していることになる。この平均算
定項目数で見ると、遠底が7.1、遠洋まぐ
ろが6.2、遠洋かつおが5.1、大中巻が5.0と
多く、さんま、近海かつお、中型いかは3
項目未満と少なくなっている。

12業種総体で、算定基礎にしている日を
多い順に挙げると、その他（無回答を除い
た経営体数を母数にした比率で58%）、1月
2日（53%）、12月31日（50%）、日曜日（48%）、
1月3日（46%）、祝日（44%）である。逆に、
算定に組み入れが少ない日としては、メー
デー（15%）、土曜日（10%）、創立記念日
があり、創立記念日にあっては、僅か1例だ
けである。業種別の特徴をまとめると、以
下のようなものである。

①ほとんどの経営体が算定の基礎としてる日
（比率にして80%以上）

- 遠 底=祝日、日曜日、1月2日、海の
記念日、12月31日
遠洋かつお=祝日、日曜日
遠洋まぐろ=祝日、日曜日、1月2日、
12月31日
近海まぐろ=その他

②多くの経営体が算定の基礎としている日
（比率にして60%以上）

- 遠 底=1月3日、メーデー
沖 底=1月2日、1月3日

大中巻=1月2日、1月3日、12月31日、
その他

遠洋かつお=1月2日、12月31日、その
他

遠洋まぐろ=1月3日、海の記念日

大型いか=祝日、日曜日、その他

中型いか=その他

③まとまった経営体が算定の基礎としている
日（比率にして40%以上）

遠底=12月30日、その他

沖底=12月30日、12月31日、その他

大中巻=日曜日、12月30日、市場の休
日

遠洋まぐろ=メーデー、12月30日、そ
の他

近海かつお=祝日、日曜日、1月2日、
海の記念日、12月31日、その
他

近海まぐろ=祝日、日曜日、1月2日、
1月3日、メーデー、海の記念
日、12月31日

大型いか=その他

さんま=祝日

なお、回答数が極端に少ない以西底曳と海
巻は除いている。

7. 実際の取得休日数

a. 年間休日日数

平成4年中に取得した年間取得休日総数
をみると、51～100日が最も多く44%、次
いで21～50日16%、以下、10日未満5%、1
01日以上4%となり、年間51日以上の日
取得者が5割近くを占めるものとなる。業
種別にみると、無回答の数が5割から7割

を占める業種もあり一概に言えないが、遠
底、以西底曳、沖底、大中巻、近海かつお、
中型いかは51日以上の日取得者が多い
ものとなっており、海巻、遠洋まぐろ、近
海まぐろ、大型いか漁業の長期航海漁業と
さんまに50日以下の休日取得が多くなる。

以上の年間休日取得総数に対して、陸上
で取得した休日をみると、51～100日41%、
21～50日21%と、年間休日総数とあまり変
わらない結果となっていて、休日は基本的
に陸上で取得したものと思われる。業種別
に個々見てもほぼ同様の結果となるが、仔
細に見れば年間休日総数よりは陸上での日
数は少ないランクに集まっている。

次に、有給休暇日数をみると、21～50日
が最も多く20%、次いで11～15日15%、16
～20日9%とこの3クラスで全体の約5割
を占め、無回答が48%であることを考える
と、ほぼ全てがこの範囲に入っていること
を示している。遠底、遠洋かつおが21～50
日が最も多く、以西底曳、遠洋まぐろ、近
海まぐろ、大型いかは16～20日が、大中巻、
中型いか、さんまは11～15日が、近海かつ
おは10日以下が最も多いものとなる。沖底
は、16～20日及び21～50日が共に同数で多
い。

b. 航行中・停泊中の休日

航海中及び停泊中の休日について、1週
間あたりに何日取れるかを聞いたものであ
るが、航海中の休日の取得として、全く取
れないが50%で最も多く、次いでたまに1
日位とれる15%、必ず1日以上取れる11%
となり、航海中に休日が取れるとするのは
26%となる。必ず1日以上取れるとするの

が多い業種としては近海まぐろ、遠洋かつお、海巻があり、たまに1日位取れるでは、近海かつお、遠洋まぐろ、さんまがある。

停泊中の休日取得では、必ず1日以上取れるが26%、たまに1日位取れる21%と合わせた、停泊中に休日が取得できるとするのが約5割近くとなり、航海中より休日取得しやすいものとなっている。しかし、全く取れないとするのも25%と全体の4分の1を占めている。全く取れないとするのが多い業種に、大中巻、遠洋まぐろがある。停泊中に休日取得しにくい業種は、帰港中の荷役業務等が多忙であるものと思われる。

8. 有給休暇日数の定めがある船舶の有給休暇日数

a. 有給休暇制度

有給休暇制度を定めているは、12業種全般で46%、逆に定めていないが51%となっている。こうした有給休暇制度について、定めている規定、付与資格が発生する期間、有給休暇日数がどのように決められているのかを見ている。

b. 有給休暇制度の規定と種類

有給休暇制度は、前述したように12業種全体で定めていないとする比率が若干上回っているが、業種別では、開きがみられる。定めがあるとの回答は、遠底、以西底曳で100%となっているのを始めとして、遠洋まぐろが84%、遠洋かつおが77%と、これら4業種が多い。定めているが50%台を示している業種としては、大中巻、海巻、近海まぐろがあり、逆に定めがない比率が高い業種に注目す

ると、沖底、近海かつお、大・中型いか、さんまがある。定めている場合に、その根拠となる規定の種類からすると、労働協約でとする比率が就業規則より高いのは、遠底、以西底曳、遠洋まぐろ、大型いかであり、海巻で両者が同比率となっている以外の業種である沖底、大中巻、遠洋かつお、近海かつお・まぐろ、中型いか、さんまで就業規則で決めているが優っている。特に大中巻、近海かつお・まぐろ、中型いかでは、就業規則で定めているケースが多くなっている。

c. 付与資格発生期間

付与資格が発生する期間は、1カ月から12カ月まで分布しているが、12カ月（無回答を除いた比率で47%）と6カ月（18%）、1カ月（16%）の3期間にまとまっている。ちなみに、次いでまとまりを見せている期間を挙げると、9カ月、10カ月（ともに7%）である。回答数の関連で業種別の詳細な分析はできないが、業種でまとまっている期間を列記すると、遠底は6カ月、大中巻は1カ月、遠洋・近海まぐろは12カ月となる。

d. 有給休暇日数

有給休暇日数が何日と定められているかを見る前に、どのような期間を設定しているかを見ることにしよう。有効回答数の83%が年間で、15%が月間で決めており、週間、その他は僅かである。年間の場合の日数は全業種で21~50日が54%、16~20日が24%、11~15日が12%、10日以下が9%となっている。業種的には大中巻、遠洋まぐろで21~50日とするケースが多く見られる。月間で決めている場合は、1日から4日までの範囲にあるものの、4分の3にあたる75

%が2日である。

9. 休日労働に関する補償措置

休日の労働に対する手当の支給、その他の補償措置について、12業種をまとめて、定めがあるが27%、定めがないが65%と定めていないが多くなっている。業種では、遠底、近海かつおが70%台、以西底曳が50%と、この3業種で決めているが多いほか、他の業種は30%未満と少ない。定めているが多い3業種では、遠底、以西底曳ともに労働協約が100%となっているのに対して、近海かつおでは就業規則が100%となっている。

定めている時の補償内容を、それぞれ業種の有効回答総数を母数にした比率で見ると、12業種の合計で、その他が51%、通常の労働時間による報酬（賃金）の3割増未満が29%、3割増以上が20%であり、具体的な内容が不明であるが、その他の措置を採ることが多い。

〔本稿は、海上労働科学研究所報告書：平成5年度「船員労働時間短縮動向調査報告書」(執筆担当、中村史也)の要約である。〕