

非自航船における居住設備ガイドライン



2023年3月

(一社) 日本埋立浚渫協会、日本港湾空港建設協会連合会

(一社) 日本海上起重技術協会、全国浚渫業協会、(一社) 日本潜水協会

発刊によせて

周囲を海に囲まれた我が国において、港湾は海上輸送と陸上輸送の結節点として国民生活や社会経済を支える重要な社会基盤です。また、洋上風力発電の導入等、港湾やその周辺水域が担う役割に高い期待が寄せられています。

作業船は、港湾施設、洋上風力発電施設等の建設、改良、維持や災害発生時における復旧作業に不可欠な存在です。

他方、作業船が従事する海上工事では、気象、海象の影響など、一般的な陸上工事に比べて非常に厳しい施工条件が課されていることに加え、乗組員は陸上から隔絶された特殊な環境下で勤務することが求められます。

本格的な人口減少社会の到来と、女性の活躍やワークライフバランスの社会全体への浸透を背景として、海上工事の「担い手の育成・確保」や「働き方改革」が喫緊の課題とされる中で、港湾建設関係団体自らが、本ガイドラインを策定されたことは、大変意義深いことです。

港湾建設関係団体及び各会員企業の皆様において、このガイドラインが適切に運用され、作業船乗組員一人一人の就労環境が着実に改善されることを期待します。

国土交通省港湾局長

堀田 治

はじめに

近年、建設工事従事者の長時間労働の常態化や、若手入職者の減少等による労働力不足が大きな問題となっている他、2024年4月には改正労働基準法に基づく罰則付き時間外労働の上限規制が建設業にも適用されるなど、建設業を取り巻く事業環境が大きく変化しています。これらの環境の変化に的確に対応し、将来にわたって担い手を確保・育成していくためには、計画的な休日取得や長時間労働の防止等の労働環境の改善による働き方改革を強力に推進する必要があります。

これを踏まえ、(一社)日本埋立浚渫協会、日本港湾空港建設協会連合会、(一社)日本海上起重技術協会、全国浚渫業協会及び(一社)日本潜水協会(以下「港湾建設関係団体」といいます。)では、気象・海象条件の影響を受けやすいという港湾工事の特性を踏まえた働き方改革を実現するため、様々な課題の解決に向けて連携しながら取り組んでいます。

今般、これらの取組の一環として、作業船を遠隔地(乗組員の生活拠点から離れた海域)に回航して作業を行う場合における乗組員の宿泊実態について各団体の会員企業に対してアンケート調査等を行った結果、本来は陸上において宿泊することが望ましいものの、実際には工事施工箇所の事情や保船管理のため、多くの作業船において船内宿泊とせざるを得ない状況であることが明らかになりました。(【参考 1.3】参照)

船内宿泊であっても、良好な居住環境であれば乗組員の適切な休憩・休息を確保することが可能ですが、非自航式の作業船(以下「非自航船」といいます。)の居住設備については、原則として建設業附属寄宿舍規程の適用を受けるものの、非自航船の性質を踏まえた対応が必要なものもあります。

このため、港湾建設関係団体においては、各団体の会員企業に対するアンケートの結果や、労働基準法に基づく寄宿舍に係る規定及び自航式の作業船が適用を受ける船舶安全法に基づく船舶設備に係る規定等を踏まえて、非自航船において居住設備を設置するにあたって留意すべき事項をガイドラインとして策定することと致しました。

本ガイドラインが作業船乗組員の労働環境の改善の一助となることを祈念いたします。

(一社)日本埋立浚渫協会
日本港湾空港建設協会連合会
(一社)日本海上起重技術協会
全国浚渫業協会
(一社)日本潜水協会

目 次

1. 通 則	1
2. 関係法令	1
3. 本ガイドラインの考え方について	2
4. 策定項目	3
【参考 1.1】作業船上で働く労働者に適用される法令	8
【参考 1.2】作業船の居住設備等に適用される法令	10
【参考 1.3】実態調査結果について	11

1. 通 則

港湾工事で使用される作業船は船団を組んで作業することが多く、適用法令の違う作業船（自航船、非自航船）と労働者（船員、非船員）が混在する職場となっています。これらの作業船乗組員は、作業船内の施設において休憩・休息をとり、労働時間外でも工事施工箇所や係留場所での保船管理のために、作業船内の施設で宿泊せざるを得ない場合があるなど、職住一体の特殊な就労環境となることが多いのが実情です。

本ガイドラインは、「働き方改革」を推進する上で、作業船乗組員の作業環境（主に住環境）の整備や安全対策を明確化する必要があると考え、特に宿泊については陸上での宿泊を基本としつつ、その上で船内宿泊が必要な場合において、関係法令の規定を参考に、非自航船である作業船内での休憩・休息環境を整備し、「担い手確保」を進めることを目的として、新たに居住設備の指針を策定したものです。

2. 関係法令

作業船上で働く労働者は、「船員」と「非船員」に分類されますが、労働条件・災害補償・安全確保等において、「船員」は船員法を中心とした法体系が適用される労働者であり、「非船員」は労働基準法を中心とした法体系が適用される労働者です。

また、港湾工事では作業船団を組んで行なわれています。個々の作業船の設備関係については、海上法規である船舶安全法等体系の適用を受ける自航船（推進器を有する船舶）と適用を受けない非自航船（推進器を有しない、押船や引船で移動する船舶）があります。（【参考 1.1】参照）

非自航船は、労働基準法等の適用を受けつつ、居住・衛生設備や消防設備等において自航船の適用法令（船舶設備規程等）を参照して建造されています。なお、港湾工事で使用する主作業船¹の約 98%は「非自航船」です。

表 2.1 作業船に関する法令の概要

		労務管理上の労働条件		船内居住設備規制	
		適用法規	時間外労働の条件	適用法規	今後の改定方針
非自航船	船員 ²	船員法	協定書提出	建設業附属寄宿舍規程（但し、作業船にそぐわない規定については実態上船舶設備規程を参考として整備） ³	本ガイドラインを適用
	非船員	労働基準法	36 協定書提出		

¹ 主作業船とは、ポンプ式浚渫船、機械式浚渫船、揚土船、揚重作業船、築造作業船、地盤改良船を示す。

² 船員とは、船員手帳を所持し、船員保険の適用となっている者を示す。

³ 自航船は船舶設備規程が適用されるが、乗船する非船員については明確な規定がない。（【参考 1.2】参照）

3. 本ガイドラインの考え方について

1) 建設業に従事する労働者の居住環境に係る要件を定めた法令として、労働基準法に基づく建設業附属寄宿舍規程がありますが、これは陸上における一般的な寄宿舍(土地に定着した工作物としての建物)を想定して定められたものであり、非自航船内の居住施設のように海上に設置されるケースは極めて特殊なものであると考えられることから、そのまま適用することが物理的に困難な規定も存在します。

一方、非自航船は船舶安全法に基づく船舶設備規程の適用を受けないものの、構造的には自航式の作業船とほぼ同じであることから、むしろ船舶設備規程を準用した方が望ましいと考えられる規定も存在します。

このため、本ガイドラインにおいては、非自航船の居住設備について、原則として建設業附属寄宿舍規程の適用を受けるものの、必要に応じて作業船の特性を考慮し補足を加えた他、同規程の適用が不可能又は不適當な事項については、船舶設備規程を参考とした基準を定めることとしました。

2) 非自航船の船員・非船員は、陸上宿泊を原則としますが、やむを得ず船内宿泊とする場合における、適正な居住設備の水準として本ガイドラインを定めました。

3) 今後、非自航船を新造する場合や改造を行う場合には、本ガイドラインを参考に居住環境の改善を図って頂きたいと考えます。

なお、本ガイドラインについては、今後の作業船乗組員の労働環境改善に向けた各種取組の進捗や法令改正等の社会情勢の変化に対応し、適時適切に見直し等を行っていく予定です。

4. 策定項目

非自航船の居住設備を設置するにあたっては、原則として建設業附属寄宿舍規程第6条から第23条の2の規定が適用されますが、一定の補足が必要な事項や、適用することが物理的に困難であるため船舶設備規程を準用する必要があるものについては、以下の①～⑨の通りとします。

① 設置場所

・居室の設置場所は、最高航海喫水線の上方に設けること。

👉 解説

建設業附属寄宿舍規程第6条から第9条は、陸上における一般的な寄宿舍を想定して定められたものであり、作業船がおかれる環境や建造の実態にそぐわないことから、同項の適用はなじみません。このため、船舶安全法の適用を受ける自航式作業船の周辺環境を踏まえ、喫水線の規定等が置かれている船舶設備規程を参考として設置場所の基準を定めることとしました。

【参考法規】

・船舶設備規程 第110条、建設業附属寄宿舍規程 第6条から第9条

② 居住区出入口等

・居住区の出入口は、避難を要する場合を考慮して2か所以上に設けること。

👉 解説

居住区の出入口については、建設業附属寄宿舍規程第10条第1項については適用されますが、第2項に規定されている出入口の戸の形状については、陸上施設における一般的な扉を前提とした規定であり、防水や防火等に配慮した特殊な扉（ハッチ）として設置される作業船の出入口にはなじまず、したがって同項の適用はなじみません。

居住区の階段の構造及び通路の幅については、建設業附属寄宿舍規程第13条及び14条に定められていますが、陸上における一般的な寄宿舍を想定して定められたものである一方、非自航船は、原則として自航船と同様の思想で設計されており、作業船建造の実態にそぐわないことから、同項の適用はなじみません。但し、「働き方改革」として作業環境の改善を図るため、廊下幅は1.2m以上確保することを奨励します。



【参考法規】

・船舶設備規程 第87条、
第115条の5
・建設業附属寄宿舍規程 第10条、
第13条、第14条

③ 居住面積および居住人数

- ・居室の居住面積は、一人について 3.2㎡ 以上とする。
また、一室の居住人数は 6 人以下とする。

👉 解説

建設業附属寄宿舍規程第 16 条第 1 項第 1 号及び第 2 号が適用されますが、船舶設備規程においては居室の居住面積は 4.5 ㎡/人と定められていることを踏まえ、「働き方改革」として作業環境の改善を図るため、居室の居住面積は 4.5 ㎡/人以上確保することを奨励します。

なお、同項第 3 号については、陸上における一般的な寄宿舍を想定して定められたものであり、作業船建造の実態にそぐわないことから、同項の適用はなじみません。



【参考法規】

- ・船舶設備規程 第 115 条の 7 の第 2 項
- ・建設業附属寄宿舍規程 第 16 条第 1 項第 1 号から第 3 号

④ 居住区の天井高さ

- ・居住区の天井高さは 2.03m 以上とする。

👉 解説

建設業附属寄宿舍規程第 16 条第 1 項第 5 号は、陸上における一般的な寄宿舍を想定して定められたものである一方、非自航船の多くは船舶設備規程の基準を参考に建造されており、作業船建造の実態にそぐわないことから、同項の適用はなじみません。

このため、船舶設備規程第 111 条第 1 項を参考として居住区の天井の高さを定めることとしました。

但し、「働き方改革」として作業環境の改善を図るため、居住区の天井高さは 2.1m 以上確保することを奨励します。



【参考法規】

- ・船舶設備規程 第 111 条 1 項
- ・建設業附属寄宿舍規程 第 16 条第 1 項第 5 号

⑤ 採光のための窓等

- ・寝室には、採光のための窓等を設けること。

👉 解説

建設業附属寄宿舍規程第 16 条第 1 項第 9 号及び第 12 号は、陸上における一般的な寄宿舍を想定して定められたものである一方、非自航船は、原則として自航船と同様の思想で設計されており、作業船建造の実態にそぐわないことから、同項の適用はなじみません。このため、採光のための窓等については船舶設備規程第 115 条の 4 を参考として採光のための窓等の設置基準を定めることとしました。



参考例：窓

【参考法規】

- ・船舶設備規程 第 115 条の 4
- ・建設業附属寄宿舍規程 第 16 条第 1 項第 9 号、第 12 号

⑥ 冷暖房設備

- ・居室には防寒または防暑のため、適当な冷暖房の設備を設けること。

👉 解説

建設業附属寄宿舍規程第 16 条第 1 項第 15 号及び第 16 号の適用にあたって、居室を含む居住区全体が冷暖房管理されている場合は、各部屋に冷暖房設備の必要はない旨を補足します。



参考例：冷暖房設備

【参考法規】

- ・船舶設備規程 第 115 条の 3、3 の 2
- ・建設業附属寄宿舍規程 第 16 条第 1 項第 15 号、第 16 号

⑦ 清浄な水の確保

- ・飲用および洗浄のため清浄な水を十分に備えること。

👉 解説

建設業附属寄宿舍規程第 18 条の適用にあたって、食堂や休憩所等にウォーターサーバーやペットボトルなど清潔な水を十分に備えるようにする旨を補足します。また、船内タンク設置の場合は、定期的に水質検査を行う事を奨励します。



【関係法規】

- ・船舶設備規程には特に規定なし(参考：船員労働安全規則 第 40 条)
- ・建設業附属寄宿舍規程 第 18 条

⑧ 入浴設備

- ・他に利用することのできる浴場のない場合には、入浴のための設備(シャワー室を含む)を設けること。

👉 解説

建設業附属寄宿舍規程第 19 条の適用にあたって、設けるべき浴場の例を補足します。



【参考法規】

- ・船舶設備規程 第 115 条の 17
- ・建設業附属寄宿舍規程 第 19 条

⑨ 洗面設備等

- ・船内の洗面設備及び便所は船橋及び機関区域又は居住施設から容易に利用できる範囲内の適当な場所に設けること。

👉 解説

建設業附属寄宿舍規程第 20 条及び第 22 条の適用にあたって、「働き方改革」として作業環境の改善を図るため、女性用トイレや更衣室、入浴設備の設置などを奨励します。



【参考法規】

- ・船舶設備規程 第 115 条の 17
- ・建設業附属寄宿舍規程 第 20 条、第 22 条



【参考 1.1】 作業船上で働く労働者に適用される法令

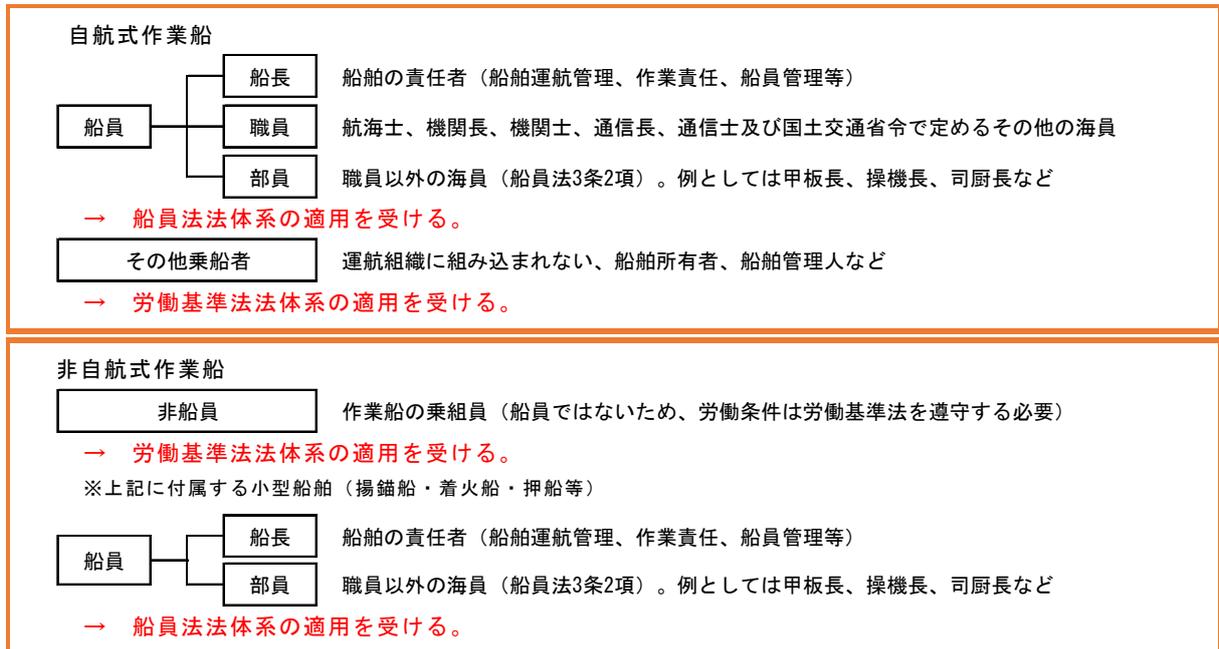
作業船上で働く労働者は、「船員」と「非船員」に類別されます。労働条件、災害補償、安全確保等において、「船員」は船員法を中心とした法体系が適用される労働者であり、「非船員」は労働基準法を中心とした法体系が適用される労働者です。

「船員」とは、

日本船舶又は日本船舶以外の国土交通省令で定める船舶に乗組む船長及び海員並びに予備船員を言います。(船員法)。

- ① 「海員」とは船内で使用される船長以外の乗組員で労働の対償として給料その他の報酬を支払われる者
 - i 「職員」とは、航海士、機関長、機関士、通信長、通信士等
 - ii 「部員」とは、職員以外の海員
- ② 「予備船員」とは日本船舶又は日本船舶以外の国土交通省令で定める船舶に乗り組むため雇用されている者で、船内で使用されていない者

表 1.1.1 作業船における船員、非船員の区別



港湾・空港工事に従事する作業船の乗組員（以下「乗組員」という。）には、労働基準法が適用される者（非船員）の他、船員法が適用される船員が含まれますが、船員の労働時間は、船員法においては、1日あたりの所定労働時間8時間、労働時間の上限が1日あたり14時間、1週あたり72時間とされており、職住一体という特殊な環境下にある作業船内においては、陸上と異なり、労働時間とそれ以外の時間の線引きが難しい場合があります。

船員に関する働き方改革の実現に向けた取り組みについては、国土交通省交通政策審査議会海事分科会船員部会でその方向性の検討が行われており、令和2年9月24日付けで公表された「船員の働き方改革の実現に向けて」において、「今後、より適切な労務管理を推進していくために、陸上における労働時間の考え方を参考としつつ、ガイドラインの作成等を通じ、船員の「労働時間」の範囲の明確化を図っていくべきである。」と記載されています。

表1.2.2 陸上労働者の主な働き方改革

	陸上労働者（労働基準法等）	船員（船員法）
長時間労働の是正	<ul style="list-style-type: none"> ● 労使協定で定められる時間外労働の上限を新設 原則：月45時間、年360時間 臨時：年720時間 単月100時間、複数月平均80時間（休日労働含む） 	<ul style="list-style-type: none"> □ 労使協定で定められる時間外労働の上限 4週間当たり56時間 □ 総労働時間の上限 1日14時間、週72時間 □ 基準労働期間 外航&労働協約船1年、沿海不定期船9月 など □ 労働時間の例外 ・人命救助等の作業 ・防火操練、救命艇操練その他類似作業 ・航海当直の通常の交代のための作業（日誌等）
	<ul style="list-style-type: none"> □ 一年単位の変形労働時間制（既設） 労働日の限度：280日 労働時間：1日10時間、週52時間 	
	<ul style="list-style-type: none"> ● 割増賃金率（月60時間超は50%以上）の中小企業への猶予廃止 （60時間未満は、通常25%、休日35%） 	<ul style="list-style-type: none"> □ 割増賃金率 時間外労働30%、補償休日労働40%
	<ul style="list-style-type: none"> ● 年次有給休暇の確実な取得 有給休暇10日以上労働者への、5日分、毎年、時季を指定して付与義務 ● 労働時間の状況の把握の実行性確保 労働者の健康確保措置のため、労働時間の状況の把握方法を労安法で規定 	<ul style="list-style-type: none"> □ 有給休暇の付与 連続勤務6か月経過後1年以内に付与義務 有給休暇付与前の退職等に対する報酬支払義務 □ 労働時間等の記録 船内記録簿の備付け
多様で柔軟な働き方の実現	<ul style="list-style-type: none"> ● フレックスタイム制の更なる柔軟化 期間を1か月以内→3か月以内 	—
勤務時間インターバル制度の普及促進	<ul style="list-style-type: none"> ● 終業と始業の間に一定時間の休息（インターバル）の確保。事業主に努力義務 	□ 1日の休息時間は2分割までで、一方を6時間以上
産業医・産業保健機能の強化	<ul style="list-style-type: none"> □ 労働者50人以上の事業者に産業医の選任義務 □ 労働者への健康診断、健康相談、面接指導 □ 産業医による事業者への労働者の健康管理等に関する助言 □ 産業医への労働時間に関する情報等の提供 	— (年1回の身体検査実施機関の指定医制度のみ)

●は働き方改革関連法による改正事項 □は現行法令で措置されている事項

2021年海事分科会船員部会資料から引用(一部修正)

【参考 1.2】 作業船の居住設備等に適用される法令

作業船の設備等に適用される法令について、表 1.2 に示す通り自航船については船舶設備規程（船舶安全法に規定される国土交通省令）が適用されますが、非自航船については、船体構造や設備（居住・衛生設備や消防設備等）など適用する法規がないため、船舶設備規程を参考に建造されています。

国の認証機関である日本海事協会（ClassNK）の居住衛生設備規則（日本船籍）は船舶設備規程に則るとともに、さらに詳細な仕様を規程しています。

表 1.2 適用法規関係

作業船の 構造・施設	自航船	非自航船
1. 全般	○船舶安全法 ○電波法 ○海上衝突予防法 ○海洋汚染防止法	○海上衝突予防法 ○海洋汚染防止法
2. 船体	○船舶構造規則	○左記を参照
3. 機関	○船舶機関規則	○左記を参照
4. 排水設備	○船舶構造規則 ○船舶機関規則 ○船舶区画規程	○左記を参照
5. 操舵、繫船及び揚錨の設備	○船舶設備規程	○左記を参照
6. 救命設備	○船舶救命設備規則	○左記を参照
7. 消防設備	○船舶消防設備規則	○消防法 ○左記を参照
8. 住居、衛生設備	○船舶設備規程	○左記を参照
9. 航海用具	○船舶設備規程	○左記を参照
10. 危険物その他の特殊貨物の積付設備	○船舶安全法施行規則 （揚貨装具の自主点検、揚貨装置の使用制限）	○左記を参照
11. 荷役その他の作業の設備	○船舶安全法（総トン数300GT以上） ○船舶設備規程第169条の4 ○労働安全衛生法（総トン数300GT未満）	○労働安全衛生法 ○クレーン等安全規則 ○移動式クレーン構造規格
12. 電気設備	○船舶設備規程	○電気事業法 ○電気設備に関する技術基準

※「非自航船」は、船舶安全法の適用を受けない作業船となります。

【参考 1.3】実態調査結果について

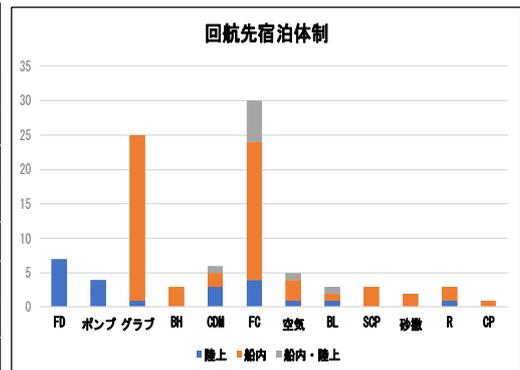
2020 年度より作業船に従事されている乗組員の就労状況や居住環境に関するアンケート調査を以下 3 団体にて実施しました。

- (一社)日本埋立浚渫協会 12 社
- (一社)日本海上起重技術協会 20 社
- 全国浚渫業協会 21 社 計 53 社 対象船舶：98 隻

本ガイドラインは、この調査結果をもとに作成しています。

1. 作業船乗組員の勤務実態調査(2020 年度調査)

船 種	① 調査(隻)	② 船内居住(隻)	③ その他	②/① 船内宿泊率	対象② 個室確保率
ケーソン製作用台船	7	0	7	0%	-
ポンプ浚渫船	6	0	6	0%	-
グラブ浚渫船	26	25	1	96%	100%
バックホウ浚渫船	4	3	1	75%	100%
深層混合処理船	6	3	3	50%	0%
起重機船(グラブ、杭打船兼含む)	30	26	4	87%	88%
空気圧送船	5	4	1	80%	100%
バージアンローダー船	3	2	1	67%	50%
サンドコンパクション船	3	3	0	100%	100%
砂搬船	2	2	0	100%	100%
リクレーマ船	3	2	1	67%	100%
コンクリートミキサー船	3	1	2	33%	100%
全体	98	71	27	72%	90%



<凡例>

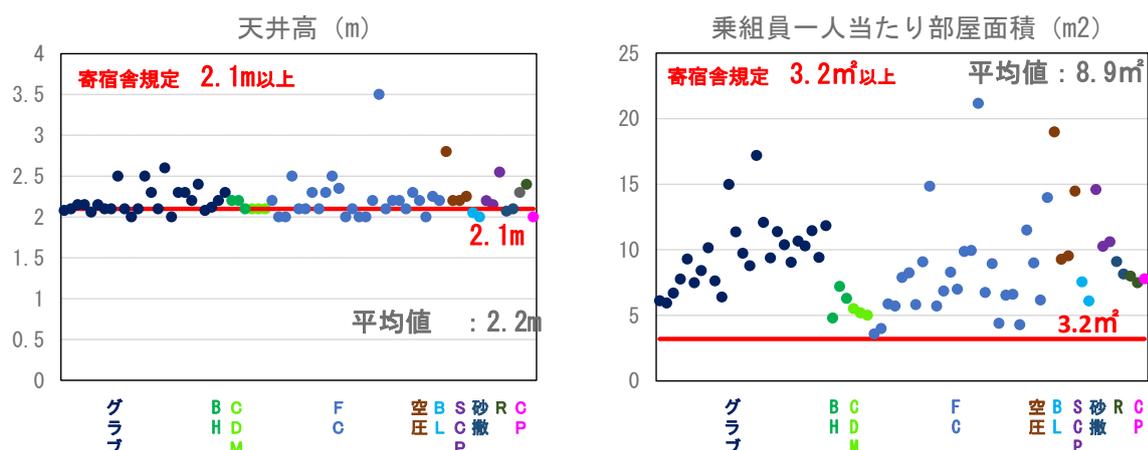
- FD :ケーソン製作用台船
- ポンプ :ポンプ浚渫船
- グラブ :グラブ浚渫船
- BH :バックホウ浚渫船
- CDW :深層混合処理船
- FC :起重機船(グラブ、杭打船兼含む)
- BL :バージアンローダー船
- SCP :サンドコンパクション船
- 砂搬 :砂搬船
- R :リクレーマ船
- CP :コンクリートミキサー船

- ・調査船98隻中、71隻が船内居住、27隻が船内居住せずと回答
- ・船内居住と回答した調査対象船の内、隻数の多いグラブ浚渫船と起重機船については約90%近くとなっている。
- ・また、ケーソン製作用台船とポンプ浚渫船は、船内居住と回答した作業船は0隻である。
- ・船内居住と回答した調査船の(乗組員)個室確保率は90%である。
- ・また、休憩室の保有率は66%、風呂・シャワー・トイレ・洗面所・洗濯場などは90%以上保有している。

2. 居住設備実態調査(2020年度調査)

非自航船の居住区における居室に天井高さと一人当たりの部屋面積の実態調査結果を示します。

- ・天井高さ ほとんどの作業船が、2.0m 以上である。
2.1m 以上の作業船については、約 7 割である
- ・部屋面積 ほとんどの作業船が、3.2m² / 人以上を確保している。



3. 船内泊の条件(2020年度調査)

乗組員が船内泊をする理由について、調査結果は以下の通りです。

【船内宿泊する理由】	(回答数)
入出域・警戒船等の制限時間	6
施工条件による制限	16
係留・曳航距離等による課題	8
通勤・移動時間の負担等	18
保守管理の課題	11
手当・居住・福利厚生負担	23
その他	19

(アンケート：2020年12月実施)

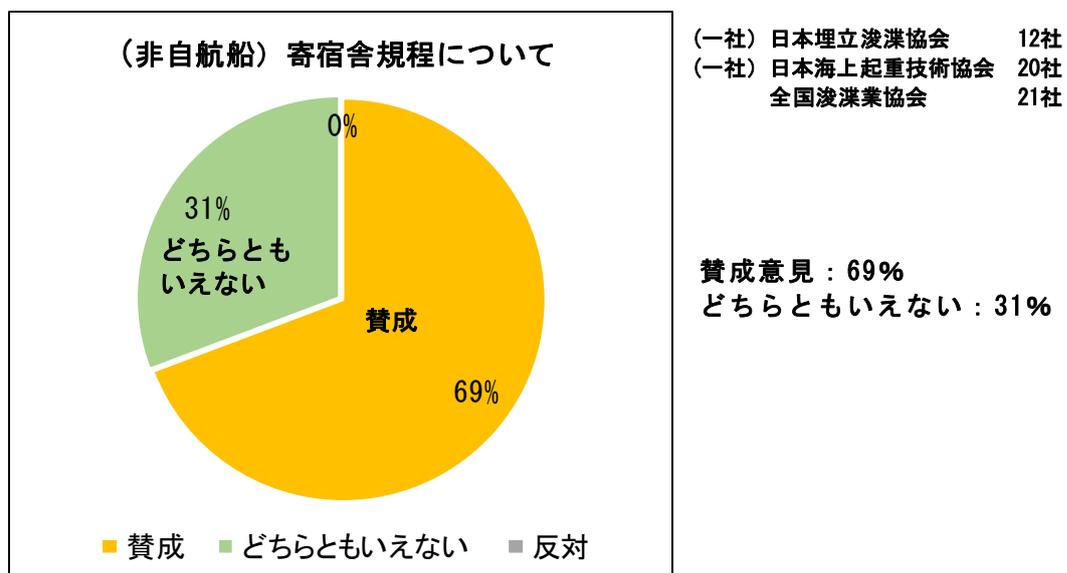
(一社) 日本埋立浚渫協会 18社

(一社) 日本海上起重技術協会 10支部

全国浚渫業協会 5地区

4. 寄宿舍規程について(2021 年度調査)

非自航船における寄宿舍規程の取り組みについて、調査結果は以下の通りです。約 7 割の会社は「賛成」と回答しています。



一般社団法人 日本埋立浚渫協会

〒107-0052 東京都港区赤坂三丁目3番5号住友生命山王ビル8階
TEL:03-5549-7468

日本港湾空港建設協会連合会

〒105-0004 東京都港区新橋五丁目27番3号新橋五光ビル6階
TEL:03-3432-2671

一般社団法人 日本海上起重技術協会

〒103-0002 東京都中央区日本橋馬喰町一丁目3番8号ユースビル8階
TEL:03-5640-2941

全国浚渫業協会

〒103-0014 東京都中央区日本橋蛸殻町一丁目28番9号ヤマナシビル3階
TEL:03-3661-3561

一般社団法人 日本潜水協会

〒105-0004 東京都港区新橋三丁目4番10号新橋企画ビル5階
TEL:03-6858-0103