

甲板部	国際トン数	甲区域				乙区域				丙区域		平水区域	
	法定船舶職員	船長	一等航海士	二等航海士	三等航海士	船長	一等航海士	二等航海士	三等航海士	船長	一等航海士	船長	一等航海士
	5000トン以上の船	1級(航海)	2級(航海)以上	3級(航海)以上	3級(航海)以上	1級(航海)	3級(航海)以上	4級(航海)以上	5級(航海)以上	3級(航海)以上	4級(航海)以上	4級(航海)以上	5級(航海)以上
	1600トン以上5000トン未満の船	2級(航海)以上	2級(航海)以上	3級(航海)以上	4級(航海)以上	3級(航海)以上	4級(航海)以上	5級(航海)以上	5級(航海)以上	4級(航海)以上	5級(航海)以上	4級(航海)以上	5級(航海)以上
	<b>500トン以上1600トン未満の船</b>	2級(航海)以上	3級(航海)以上	4級(航海)以上		3級(航海)以上	4級(航海)以上	5級(航海)以上		4級(航海)以上	5級(航海)以上	5級(航海)以上	
	200トン以上500トン未満の船	3級(航海)以上	4級(航海)以上	5級(航海)以上		4級(航海)以上	5級(航海)以上			5級(航海)以上	6級(航海)以上	5級(航海)以上	
	20トン以上200トン未満の船	4級(航海)以上	5級(航海)以上			5級(航海)以上				6級(航海)以上		6級(航海)以上	

(※)資料作成者の承認を得て、規制改革推進会議事務局が一部修正。

機関部	主機出力	甲区域				乙区域				丙区域		平水区域	
	法定船舶職員	機関長	一等機関士	二等機関士	三等機関士	機関長	一等機関士	二等機関士	三等機関士	機関長	一等機関士	機関長	一等機関士
	6000KW以上の船	1級(機関)	2級(機関)以上	3級(機関)以上	3級(機関)以上	1級(機関)	3級(機関)以上	4級(機関)以上	5級(機関)以上	3級(機関)以上	4級(機関)以上	4級(機関)以上	5級(機関)以上
	3000KW以上6000KW未満の船	2級(機関)以上	2級(機関)以上	3級(機関)以上	4級(機関)以上	3級(機関)以上	4級(機関)以上	5級(機関)以上	5級(機関)以上	4級(機関)以上	5級(機関)以上	4級(機関)以上	5級(機関)以上
	<b>1500KW以上3000KW未満の船</b>	2級(機関)以上	3級(機関)以上	4級(機関)以上		3級(機関)以上	4級(機関)以上	5級(機関)以上		4級(機関)以上	5級(機関)以上	5級(機関)以上	
	750KW以上1500KW未満の船	3級(機関)以上	4級(機関)以上	5級(機関)以上		4級(機関)以上	5級(機関)以上			5級(機関)以上	6級(機関)以上	5級(機関)以上	
	750KW未満の船	4級(機関)以上	5級(機関)以上			5級(機関)以上				6級(機関)以上		6級(機関)以上	

無線部	総トン数	20トン以上			
	水域	A1水域(日本は設定なし)	A2水域	A3水域	A4水域
	法定船舶職員	通信長			
	陸上保守	-	-	4級(電子通信)以上	航行不可
	無線設備の二重化	インマルサットの二重化	-	4級(電子通信)以上	
		インマルサット+短波	-	3級(電子通信)以上	
	船上保守	-	-	2級(電子通信)以上	

海外まき網船は法定船舶職員として  
 3級航海1人 4級航海1人 5級航海1人  
 3級機関1人 4級機関1人 5級機関1人  
 3級電子通信1人の7名の免許をもった  
 乗組員を乗船させなければならない

ただし、特例により、二等航海士、二等機関士を省略できる場合がある

## 4級海技士の免許をとるための主な進路表

中学卒業(義務教育)						
進路	就職	水産高校(海洋系学科)		普通高校		海上技術学校(乗船実習課)
1年	(総トン数20トン以上の漁船に3年間乗船)	乗船実習3ヶ月		乗船履歴なし		乗船実習3ヶ月
2年						
3年						
4年	↓	就職	海上技術短期大学校	海上技術短期大学校	普通大学	乗船実習課(6ヶ月)
5年		総トン数20トン以上の漁船に1年9ヶ月乗船し、乗船履歴の合計を2年にする	乗船実習9ヶ月	乗船実習9ヶ月	乗船履歴なし	↓
6年		↓	↓	↓		
7年						
8年					乗船実習9ヶ月	
9年					乗船実習9ヶ月	
4級海技士 国家試験						
4級受験までの必要乗船履歴	3年	2年	1年	9ヶ月	9ヶ月	9ヶ月

筆記試験が免除とならないため漁師として働きながら国家試験の勉強をしなければならない。  
最難関

筆記試験が免除とならないため漁師として働きながら国家試験の勉強をしなければならない。  
最難関(※)

筆記試験免除

筆記試験免除

筆記試験免除

筆記試験免除

(※)資料作成者の承認を得て、規制改革推進会議事務局が一部修正。

# 3級海技士の免許をとるための主な進路表

中学卒業(義務教育)

進路	就職	水産高校(海洋系学科) (3年)	普通高校 (3年)				海上技術学校 (3年)	商船高等専門学校 (5年6ヶ月)				
1年	(総トン数20トン以上の乙区域もしくは甲区域内において従業する漁船に 3年間乗船)	乗船実習3ヶ月	乗船履歴なし				乗船実習3ヶ月	乗船実習1年				
2年												
3年												
4年	就職 総トン数20トン以上の乙区域もしくは甲区域内において従業する漁船に2年9ヶ月乗船し、乗船履歴の合計を3年にする	水産高校 専攻課(2年) 乗船実習1年	海上技術短期大学校(2年)	普通大学(4年)		海事系大学(乗船実習課)(4年6ヶ月)	海技大学校(2年)	乗船実習1年				
5年			乗船実習9ヶ月	乗船履歴なし		乗船実習1年	乗船実習9ヶ月					
6年			海技大学校(2年)				乗船実習6ヶ月		乗船実習9ヶ月	乗船実習9ヶ月		
7年			乗船実習6ヶ月									
8年			海上技術短期大学校(2年)	海技大学校(2年)								
9年			乗船実習9ヶ月	乗船実習9ヶ月								
10年			海技大学校(2年)									
11年			乗船実習6ヶ月									
3級海技士 国家試験												
3級受験までの必要乗船履歴			3年	3年	1年3ヶ月	1年3ヶ月	1年3ヶ月		9ヶ月	1年	1年	1年

筆記試験が免除とならないため漁師として働きながら国家試験の勉強をしなければならない。

**最難関**

筆記試験免除

筆記試験免除

筆記試験免除

筆記試験免除  
海運会社の  
推薦必要

筆記試験免除

筆記試験免除

筆記試験免除

高等学校学科別生徒数・学校数（平成28年5月）

区分		生徒数	比率	当該学科を置く学校数(延べ数)	単独学科
		(人)	(%)		学校数
合計		3,299,599	—	6,714	3,537
職業学科 (専門高校)	小計	610,668	18.5	2,000	607
	農業	82,372	2.5	306	126
	工業	252,744	7.7	531	271
	商業	198,498	6	631	177
	水産	9,196	0.3	42	21
	家庭	41,105	1.2	273	5
	看護	14,457	0.4	94	6
	情報	3,096	0.1	28	—
	福祉	9,200	0.3	95	1
普通科		2,406,674	72.9	3,783	2,622
その他専門学科		105,539	3.2	566	40
総合学科		176,718	5.4	365	268

※全日制・定時制のみの統計である（通信制は含まれない）。

※「当該学科を置く学校数」欄は、複数学科を置く学校について、それぞれの学科に計上した延べ数である。

（出典）文部科学省「学校基本統計（学校基本調査報告書）」

焼津水産高校の場合(平成29年)

生徒約617人中 **専攻科**27人(4.3%)

(遠洋の大型船に乗る資格3級海技士取得を目指す科)

さらに遠洋の商船と漁船にわかれ、商船に乗りたい若者の方が多い

ゆえに

**遠洋漁業の漁師は圧倒的に人気がない職業であり、資格を持った人材が集められない。**

しかたがないので、乗船履歴のついた免許のない人間を会社命令で下船させ給料を保証しながら、勉強させ国家試験を受験させる等して対策。



## 対策

①船舶職員法における、乗り組み基準の緩和や漁船に対する特例の充実(現在でも漁船への特例はありますがさらなる充実)船舶職員を育成する企業への補助金等の対策。

遠洋漁業を衰退させることなく、高品質の漁獲物の日本への供給を持続させるためには、**最も重要かつ早急に取り組まなければならない問題**だと思えます。

### ②遠洋漁船のイメージ改革

遠洋漁業に対するイメージが悪すぎる・・・日本人の遠洋漁業に乗る漁師のイメージ

- ・借金がどうしてもなくて漁船に乗る
- ・学生するとき、どうしてもないやつが就職できないので漁船に乗る
- ・陸上の仕事に嫌気がさした、もしくはリストラされたから漁船に乗る
- ・スマートフォンが使えない、などなど

**更正施設のような勘違いをしている人が一定の割合でいる**

自分のできる対策として

漁師になりたい中学生や高校生がどうやって漁師になるかインターネットで検索しようとする、たどり着くサイトはいくつかありますが、情報が断片的であったり見にくかったり情報収集が非常に難しい。自社で見やすく、わかりやすい情報収集がすべてできるようなホームページを作成し、漁師になりたいとおもう学生はかならず、弊社のホームページを見たことがあるような状態をつくる。またそのホームページには若い人たちにとって海外まき網漁業の魅力が伝わるよう工夫する。

### 原因として

- ・仕事の内容がわからない
- ・船舶職員になる仕組みが複雑で一般的でないため職員になることの大変さを知らない。
- ・漁業のTV番組を作成するとき、過酷な現場風景の方が絵になる。
- ・漁師自体も知り合いに仕事の話をするとき過酷なことを話すほうが盛り上がる
- ・などなど

# 水産物の輸出にかかる認証制度等の課題と対策について



# MSC・・・Marine Stewardship Council (海洋管理協議会)

持続可能な漁業でとられた水産物



日本では、あまり身近なマークではありませんがヨーロッパやアメリカではかなり認知度が高くなってきています。



アメリカ最大の食品量販店ウォルマートでは北米産の天然水産物はすべてMSC認証を取得したものにすると宣言

ヨーロッパの約40カ国・アメリカ・カナダ・ブラジルのマクドナルドではフィレオフィッシュにMSCのマーク

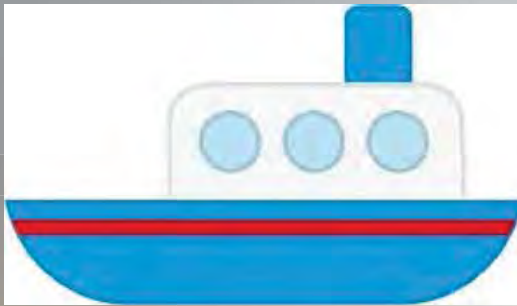


全世界に700店舗以上展開するハイアットホテルで扱われる水産物はすべてMSC認証の水産物

(※)資料作成者の承認を得て、規制改革推進会議事務局が一部修正。



## MSC認証のしくみ(イメージ)



MSC認証を取得した**漁船**  
(持続可能な資源にやさしい  
漁業でとられていますという  
認証)



MSC CoC認証を取得した  
**加工業者や小売業者**

(MSC認証を取得した漁業で  
漁獲された魚がそれ以外の魚  
と混ざらないようにきちんと  
管理された工場や小売業者)



MSCのマークがついた  
製品を販売することが  
できる





MEL・・・マリンエコラベル

日本にもMELというMSCと同じような持続可能な環境に配慮した漁獲物に対してのエコラベルがある

**今後、国際的な認知度を高めることが課題**



**日本から水産物をヨーロッパやアメリカに輸出しようとしたとき、MSCのマークがあるかないかが非常に重要**



## なにが違うのか



- ・ 環境団体系
- ・ GSSI(世界水産物持続可能性イニシアチブ)から認定  
GSSIはFAO(国連食料農業機関)の水産エコラベルのためのガイドラインに基づく
- ・ ISEAL(国際社会環境認定表示連合)のメンバー
- ・ 多くの審査項目と厳しい審査基準



- ・ 国際的なエコラベルのガイドラインに基づき、認知度を高めている途中。



## MSCのコスト

漁船や工場がMSCを取得するための審査にかかる費用  
数千万円(審査に要する時間によって変動)

毎年行われる年次検査  
数百万

エコラベル使用量  
数万~20万程度(売上げ高により変動)

MSCのマークがないと輸出できない(ヨーロッパやアメリカの消費者に買ってもらえない)ので、高いコストをかけてMSCの認証を取得する漁業者や流通業者が増えてきた。  
(資金力のない漁業者や流通業者では無理)



MELが世界で認められないのは、現段階では、国際機関に認められるよう努力している途中だからだと思います。現在 MELもMSC同様GSSIに認定されるよう動いていると聞いています。MSCと同レベルの審査基準をもうけ国際基準に合致したマークとなり、少しずつ、MELが国際的に力をつけ、本当の意味での資源にやさしいマークとして世界に認知されるようになることを願っています。そのための、政府からの資金的な補助の増額も必要かと思われます。