

漁船員に係る海技士等の人材の 育成・確保等について

平成30年2月15日

国土交通省 海事局

水産基本計画(平成29年4月閣議決定)(抜粋)

第2 水産に関し総合的かつ計画的に講ずべき施策

浜プランを軸とした漁業・漁村の活性化

1 浜プランの着実な実施とそれに伴う人材の育成及び水産資源のフル活用

(5) 海技士等の人材の育成・確保

漁船漁業の乗組員不足に対応するため、水産高校等関係機関と連携して、計画的・安定的な人員採用を行う等、継続的な乗組員確保に努める。特に漁船員の高齢化及び減少に伴い、海技免状保持者の不足が深刻化していることを踏まえ、関係府省が連携し、水産高校、水産大学校、漁業学校、水産試験場等において、6か月間の乗船実習を含むコースを履修することで、卒業時に海技試験の受験資格を取得し、口述試験を経て海技資格を取得できる新たな仕組みについて、早急に作業を進め、平成30年4月を目途に実現を目指す。また、船舶の安全運航の確保の要請を踏まえつつも漁業における実態を反映した海技資格制度の運用の在り方について、早急に検討し、平成30年3月までに結論を得ることを目指す。



漁業の特徴である操業期間の長短といった漁業種毎の操業実態や漁船員の業務実態を確認し、漁業関係者からの要望を十分に踏まえて、海技資格制度の運用について検討を行った。

漁船員の不足状況

漁船員は減少傾向にあり、高齢化も進んでおり、若年者からの新規就業者は少ない状況にあり、例えば、漁船員の主要供給源である水産系高校からの就職も年間100名程度に留まっている状況。
このような状況から、3年後の海技士は、航海では364名が不足し、機関では568人が不足すると予想され、深刻な状況にある。(大日本水産会調べ)

水産高校等を卒業していない者に対する海技資格取得に関する対応が必要

漁船員の海技資格取得に関する課題

1. さんま棒受網漁業等は、年間の操業期間が著しく短く、必要な乗船履歴の取得に長い年月を要する。

2. 海技資格を取得するための方策として、受験勉強のための講習の受講等が考えられるが、長期間講習へ赴くことができない。
3. 長期間に漁船に乗船し、十分な乗船履歴を有しているが海技資格が取得できない漁船員がいる。

4. 遠洋まぐろ漁業等は、1年以上の連続した長期操業となるため、受験の機会が少ない。
5. 漁期の終了時期が漁船毎で異なる漁業種があり、受験希望者がいた場合、不定期かつ少人数では臨時試験が開催されず、受験の機会に恵まれない。

早期受験資格の取得

免許取得方法の多様化

受験機会の拡大

水産系高校では、海技資格を取得し、漁船に乗り組むことが考えられる卒業生が毎年1,200人規模でいるため、水産庁においては、これらの者に対し、練習船により必要な乗船履歴を短縮し、4級海技資格を早期に取得できるコースを新設することとしている。

1. さんま棒受網漁業等は、年間の操業期間が著しく短く、必要な乗船履歴の取得に長い年月を要する。

6級海技士第二種養成施設 の課程の新設

【現状】 漁業従事者にとっては6級海技士第二種養成施設の利用者が多いが、現行の6級海技士第二種養成施設は、入学資格として必要な乗船履歴を最低でも5年以上求めている。

【対応】 6級海技士第二種養成施設(航海・機関)に、3年以上の乗船履歴を入学資格とするコースを新設する。(平成30年5月目処)

【効果】 (1) 普通科高校や中学校を卒業し漁船員となっている者が、従来より短期間で海技士資格を取得できる。

(2) 操業期間の短いさんま棒受網、遠洋かつお・まぐろ、大中型まき網漁業においては、年間15名程度の受講が見込まれる。

第二種養成施設とは、乗船履歴を有する者を対象に当該施設を卒業することにより、海技士の試験のうち、筆記試験が免除となるもの。

機関実習コースによる早期乗船履歴の取得

【現状】 STCW条約 において認められている機関実習を行う養成施設がなく、当該実習を乗船履歴として認める制度もない。

【対応】 陸上における工作訓練を行うコースを新設し、その間の訓練を通常の乗船履歴の3倍の乗船履歴とみなすことを制度的に担保する。

【効果】 (1) 受験に必要な乗船履歴をより短期間で満たし、早期に海技士資格を取得できる環境が整備される。

(2) さんま棒受網、遠洋トロール、遠洋かつお・まぐろ、海外まき網漁等において年間40名程度の受講が見込まれる。

免許取得方法の多様化

2. 海技資格を取得するための方策として、受験勉強のための講習の受講等が考えられるが、長期間講習へ赴くことができない。

e-ラーニング教材の活用

【現状】 漁船員は、休業期間に養成施設に一定期間通って勉強することが必要。

【対応】 本年2月にe-ラーニング教材の活用した学習方法を部員資格に導入。 今後、教材の利用状況及び有効性を確認し、効果を検証した上で、免許取得のための教材開発に着手する。

【効果】 (1) 漁船員が乗船中や休暇中の時間を活用し、各自の都合に合わせた学習が可能となる。
(2) 苦手な科目について、反復して学習するなど、各自の学習進度に合わせ勉強ができる。
(3) 遠洋かつお・まぐろにおいて年間10名程度の利用が見込まれる。

3. 長期に漁船に乗船し、十分な乗船履歴を有しているが海技資格が取得できない漁船員がいる。

海技大学校の第二種養成施設の有効活用

【現状】 海技大学校の5級海技士以上の第二種養成施設の存在が、十分に周知されていない。

【対応】 (1) 当該施設について漁業者団体へ効果的な周知を図り、利用促進を促す。
(2) 利用状況に応じ、開設時期及び回数の見直しを検討する。

【効果】 (1) 漁船で経験を積んだ漁船員が、海技士資格を取得する機会が増える。
(2) 当該施設の利用者が、大型まき網漁業等において年間30名程度増加が見込まれる。

受験機会の拡大

4. 遠洋まぐる漁業等は、1年以上の連続した長期操業となるため、受験の機会が少ない。

筆記試験の科目合格の延長

【現状】現状の科目合格の有効期間は2年である。そのため、一度科目合格してもほとんど受験機会がないまま、科目合格が失効してしまう漁船員が存在する。

【対応】筆記試験における科目合格の有効期間を2年間から3年間に延長。(平成30年5月目処)

【効果】漁船員にとって、科目合格の活用機会が増え、海技免許の取得が容易になる。

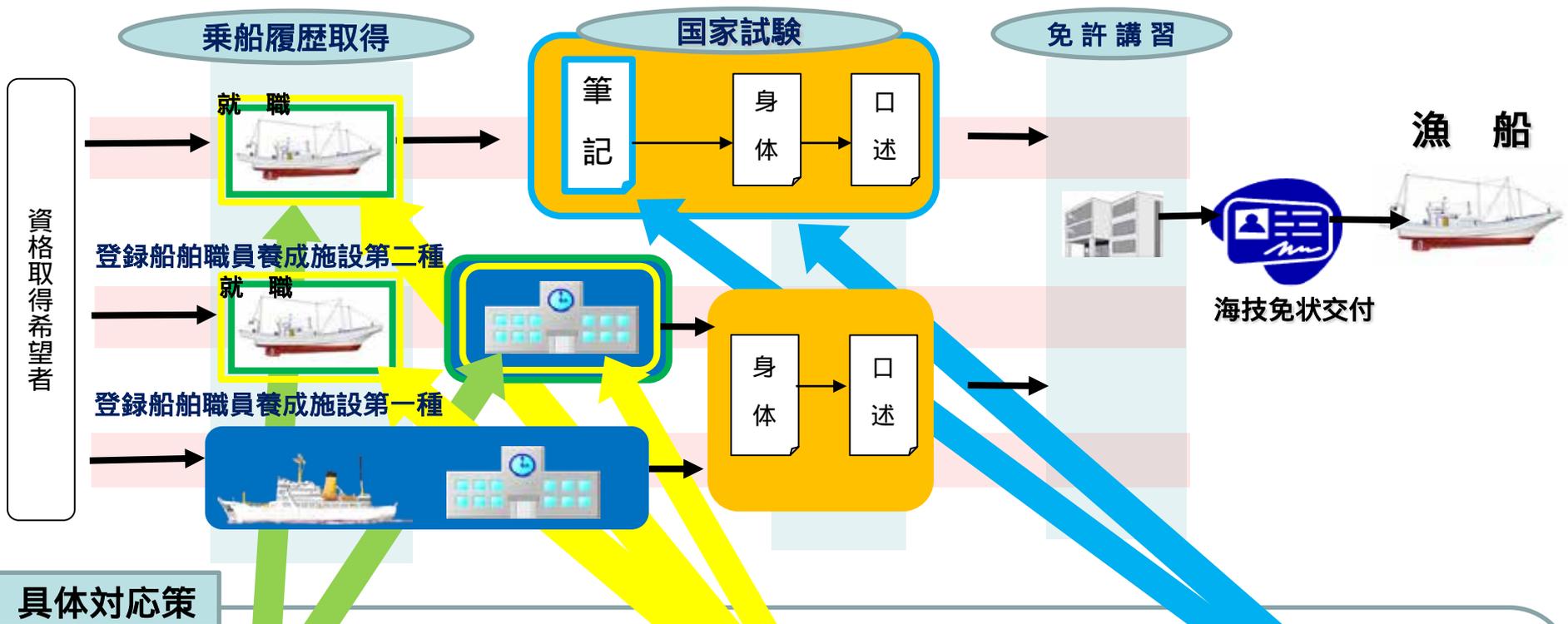
5. 漁期の終了時期が漁船毎で異なる漁業種があり、受験希望者がいた場合、不定期かつ少人数では臨時試験が開催されず、受験の機会に恵まれない。

臨時試験への追加受験希望者の受け入れ

【現状】現状の臨時試験は、受験予定者数が一定規模確保されないと実施していない。
また、臨時試験実施決定後に、追加で受験希望者がいたとしても受け入れを行っていない。

【対応】(1) 臨時試験の情報を、漁業関係者に周知。
(2) 臨時試験の追加受験希望者を受け入れる仕組み作り。(平成30年4月目処)

【効果】(1) 漁船員が臨時試験を受験できる機会が増え、海技免許が取得しやすい環境が整備される。
(2) 受験者は受験対策講習を事前に受講する時間を確保し、合格の可能性を高めることができる。
(3) 年間20名程度の臨時試験受験者数増加が見込まれる。



具体対応策

早期受験資格の取得

短い乗船履歴を受講要件とした6級二種養成施設の新設

機関実習コースによる早期乗船履歴の取得

免許取得方法の多様化

e-ラーニング教材の活用(拡大)

海技大学校3・4・5級海技士二種養成施設の有効活用

受験機会の拡大

筆記試験の科目合格の延長(2年 3年)

臨時試験への追加の受験希望者の受入

登録船舶職員養成施設とは、当該施設を卒業することにより、海技士の試験のうち、筆記試験が免除となるもの。
第一種・・・乗船履歴を有しない者を対象とした施設(水産高校等)
第二種・・・乗船履歴を有する者を対象とした施設

船舶安全基準の今後のあり方の展望

1. 海岸から12海里以内で操業する小型(総トン数20トン未満)の漁船【約24万隻】(全体の約98%)については、構造設備に係る安全規制(基準・検査)なし
2. 海岸から12海里以遠で操業する小型漁船【約4,000隻】及び総トン数20トン以上の漁船【約1,000隻】に対し安全規制【以下】

主な構造設備基準		【現行】国内基準		【未発効】国際基準		
		小型漁船安全規則 (海岸から12海里以遠で 操業する小型漁船)	漁船特殊規程等 (総トン数20トン以上の漁船)	長さ12m未満の漁船の 安全に関するガイドライン (長さ12m未満の漁船)	小型漁船ガイドライン (長さ12m以上の漁船)	漁船安全条約 (適用は各国判断で選択可 ・長さ24m以上、又は ・国際総トン数300トン(総 トン数約190トン)以上)
復原性		現場(実船)での横揺試験	・復原力曲線等を用いた計算 ・現場(実船)での傾斜試験等	・復原力曲線等を用いた計算 ・現場(実船)での傾斜試験等	同左	同左
消防・防火	防火構造	不要	不要	要	要	要
	消火ポンプ	不要	要 (総トン数100トン以上)	不要	要	要
	機関室 固定消火装置	不要	不要	不要	要 (主機出力750kw以上)	要 (主機出力750kw以上)
救命設備	救命艇 救命いかだ	定員分の 救命いかだ (100海里以遠)	定員分の 救命艇or救命いかだ	定員分の 救命いかだ	定員分の 救命艇or救命いかだ (17m以上は両舷)	両舷にそれぞれ定員分の 救命艇
	救助艇	不要	不要	不要	不要	要 (国際トン数2000トン(総トン 数約900トン)以上)
航海設備	レーダー	不要	要 (総トン数300トン以上)	不要	不要	要 (国際トン数950トン(総トン数 約500トン)以上)

3. 今後、国際基準(漁船安全条約等)の国内取り入れについては、条約の発効状況(批准国数 8カ国 / 発効条件 22カ国 等)、漁業者の意見を踏まえつつ、慎重に検討を進める方針