

第 9 回規制改革推進会議水産ワーキング・グループにおける 委員・専門委員から国土交通省への照会事項及び回答

本件は、2月15日(木)に開催された第9回規制改革推進会議水産ワーキング・グループにおいて、委員・専門委員より質問や事実の確認があり、国土交通省からその場で回答がなかったものについて、後日事務局より取りまとめの上、2月23日(金)に国土交通省に回答を依頼した。

これに対し、国土交通省より3月9日(金)（ノルウェーをはじめとする欧米の漁業先進国を含めた、各国の海技免許有資格者の配乗基準については3月28日(水)）に別添のとおり回答があった。

**第9回規制改革推進会議水産ワーキング・グループにおける
委員・専門委員から国土交通省への照会事項**

【海技免状及び配乗基準のあり方について】

- ・海技免状の取得状況（有資格者数の構成（男女別・年齢別、国籍）、失効数とその理由）
- ・各国の海技免許有資格者の配乗基準について、我が国との比較という観点から報告いただきたい。なお、調査にあたっては、ノルウェーをはじめとする欧米の漁業先進国を必ず対象に含めること。
- ・外国海技資格所有者の承認制度の実態（承認にあたって必要となる要件等）
- ・船会社による海外船員学校設立の状況（設立された国、学生数、卒業者数等）
- ・船舶職員法第20条に定められる配乗基準の特例について、漁船に適用されているものと、当該適用に至った経緯

【船のトン数制限について】

- ・船舶安全法において、トン数別に定められる基準（防火設備やレーダー等の配備）、及び当該トン数で閾値を定めた経緯
- ・船舶のトン数測定に関し、設計上、トン数に含まれるものや含まれないものがあるとのことだが、20トン未満の小型漁船の船体が実質的に大型化している現状が認められることから、測度方法の変更と、その基準、及び当該基準を設定した根拠について報告いただきたい。

【漁船の定期検査のあり方について】

- ・漁船の定期検査について、日々の検査記録の提出による検査項目の免除等、漁業者への負担軽減につながる施策の有無、及び施策がある場合は、当該施策を導入するに至った経緯を報告いただきたい。

以 上

第9回規制改革推進会議水産ワーキング・グループにおける委員・専門委員から国土交通省への照会事項

委員からの質問事項	海事局からの回答
【海技免状及び配乗基準のあり方について】	
海技免状の取得状況（有資格者数の構成（男女別・年齢別、国籍）、失効数とその理由）	有効な日本の海技免状を所有する有資格者数は、約7万人。（但し、航海と機関など複数の免状を有している者がいるため、二重にカウントされている者を含む。詳細は別紙参照。）失効数は、約30万。失効の理由としては、高齢化による職離れ等が考えられる。
各国の海技免許有資格者の配乗基準について、我が国との比較という観点から報告いただきたい。なお、調査にあたっては、ノルウェーをはじめとする欧米の漁業先進国を必ず対象に含めること。	調査中。
外国海技資格所有者の承認制度の実態（承認にあたって必要となる要件等）	①STCW条約締約国の海技資格を有していること、②日本の法令講習を修了していること、を要件として、外国人船員の承認を行う。 平成29年4月1日時点での承認船員数（有効な承認証受有者）： 14か国、9,285人（フィリピン6,249人、インド1,251人、ブルガリア412人、クロアチア298人、ルーマニア253人、インドネシア159人、英国235人、ベトナム129人、モンテネグロ144人、バングラデシュ53人、スリランカ4人、ミャンマー連邦10人、韓国86人、パキスタン2人）
船会社による海外船員学校設立の状況（設立された国、学生数、卒業生数等）	日本船社が外地に提携・設立する教育機関の他、日本が承認校としている教育機関は、フィリピン、インド、ブルガリアなど6カ国に13校がある（詳細は別紙参照）。
船舶職員法第20条に定められる配乗基準の特例について、漁船に適用されているものと、当該適用に至った経緯	船舶職員及び小型船舶操縦者法第20条、船舶職員及び小型船舶操縦者法施行規則第63条中、漁船に適用されているものとその経緯は以下の通り。 ①特殊な構造又は装置を有している船舶：機関出力による区分が導入されたことに伴い、トン数に比して機関出力が著しく大きい漁船については、船社が新規に漁船員を雇い入れる負担を軽減するために、特例を設けたもの。（昭和58年～） ②航海の態様が特殊な船舶：集団操業を行ういか釣り漁船等は、集団で安全対策等を行っていることから、特例として配乗の緩和を認めたもの。（平成8年～） ③本邦外の地を根拠地として専らその近傍において漁業に従事する船舶：操業区域の基準を外国の基地とすることで、配乗の緩和を認めるもの。（昭和59年～） ④国土交通大臣が特に認める船舶：国際総トン数による配乗表の導入により船舶職員を追加しなければならない漁船に対してトン数緩和の特例を設けたもの（昭和59年～）や、集団操業又は日本に近い海域で操業しているため、配乗の緩和を認めるもの。（平成4年～）

【船のトン数制限について】	
<p>船舶安全法において、トン数別に定められる基準(防火設備やレーダー等の配備)、及び当該トン数で閾値を定めた経緯</p>	<p>1. 船舶安全法において、トン数別に定められる基準例</p> <p>(1) 防火・消防関連</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 45L移動式泡消火器: 総トン数500トン以上の漁船及び貨物船 ・ 隔壁・甲板の保護等の防火構造: 総トン数500トン以上の貨物船 <p>(2) レーダー等航海関連</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 航海用レーダー: 総トン数300トン以上の漁船及び貨物船 ・ 船舶自動識別装置: 総トン数500トン以上の漁船及び貨物船 <p>2. 具体的なトン数の閾値を定めた経緯</p> <p>漁船も含め船舶の安全基準は、船舶及び人命の安全を確保するために船舶の構造・設備等の基準を定めた「海上人命安全(SOLAS)条約」をベースに定められ、総トン数による閾値も同条約の定めにしたものとなっている。</p> <p>なお、漁船の安全基準はその業態等をふまえ、同じ海域を航行する貨物船の基準と比較して同等か又は緩和されたものとなっている。</p>
<p>船舶のトン数測定に関し、設計上、トン数に含まれるものや含まれないものがあるとのことだが、20トン未満の小型漁船の船体が実質的に大型化している現状が認められることから、測度方法の変更と、その基準、及び当該基準を設定した根拠について報告いただきたい。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 総トン数は、船舶の大きさを表す指標として、海事・船舶関係の規制や課税における適用基準として200を超える法令に用いられており、公平、公正に算定しているもの。 ・ 総トン数に含まれるものや含まれないものといった測度の基準は、1969年の船舶のトン数測度に関する国際条約に基づき昭和57年に定めて以来、変更していない。 ・ 外観上大きくなっているのは、造船所等が測度のルールの中で新たな船型を開発した結果とみられる。 ・ 船体を大きくする工事をしたにもかかわらず、総トン数の変更を行っていない船舶を把握したときは、適正な手続きを実施するよう指導している。

【漁船の定期検査のあり方について】	
<p>漁船の定期検査について、日々の検査記録の提出による検査項目の免除等、漁業者への負担軽減につながる施策の有無、及び施策がある場合は、当該施策を導入するに至った経緯を報告いただきたい。</p>	<p>漁船の定期的検査(定期検査及び中間検査。以下同じ。)において、漁船乗組員が作成する保守整備記録等により定期的検査時の検査項目を軽減している制度は次のとおり。</p> <p>(1) 製造後11年未満の中間検査時の機関解放検査の省略制度 製造後11年未満の機関については、保守整備が適切に実施されている場合は、中間検査時の解放検査を省略する制度。 本制度は、近年の船舶の機関の性能向上等により、製造後一定の期間は解放検査の頻度を少なくすることが可能であるとの調査結果を踏まえ導入。</p> <p>(2) 漁船の中間検査時の機関解放検査の省略制度 総トン数20トン以上の漁船を対象として、漁船の安全性を確保しつつ、日常点検や専門家による継続的な保守整備の状況等を考慮して、中間検査時の機関解放検査を省略する制度。 本制度を活用している漁船については、中間検査時の解放検査立会に代えて、保守整備記録簿等を確認することとなる。 なお、本制度は、漁船の所有者の負担軽減を目的として、全漁連、大日本水産会と協議の上導入。</p> <p>(3) 運転時間の短い機関の解放検査の特例制度 保守・整備が適切に行われている場合、前回内燃機関の解放を行った検査から次の解放検査の機会となる定期検査又は中間検査までの間の推定稼働時間が7,000時間を超えない場合に解放検査を省略することができる制度。</p>

委員からの質問事項	海事局からの回答
【海技免状及び配乗基準のあり方について】	
<p>各国の海技免許有資格者の配乗基準について、我が国との比較という観点から報告いただきたい。なお、調査にあたっては、ノルウェーをはじめとする欧米の漁業先進国を必ず対象に含めること。</p>	<p>ノルウェー、ニュージーランド、スペインといった漁業先進国における無人機関室等先進的な技術を有している漁船の配乗基準について確認したところ、3～4人程度であった。このような漁船と同種である日本の遠洋漁船について確認したところ、概ね同程度であった。</p>

有効な日本の海技免状を所有する有資格者数

(平成30年2月検索)

資格別・性別\年齢別			19歳以下	20歳～29歳	30歳～39歳	40歳～49歳	50歳～59歳	60歳～69歳	70歳～79歳	80歳以上	総計
男	航海	日本	93	6,045	6,392	7,488	8,822	9,669	2,760	297	41,566
		韓国	0	2	1	2	2	1	0	0	8
		中国	0	0	1	0	0	0	0	0	1
		マレーシア	0	1	1	0	0	0	0	0	2
		ウクライナ	0	1	0	0	0	0	0	0	1
		計	93	6,049	6,395	7,490	8,824	9,670	2,760	297	41,578
	機関	日本	90	4,479	4,453	5,042	6,007	7,325	2,057	146	29,599
		韓国	0	0	2	2	0	0	0	0	4
		ミャンマー連邦	0	0	1	0	0	0	0	0	1
		キリバス	0	0	0	1	0	0	0	0	1
		カメルーン	0	1	0	0	0	0	0	0	1
		アメリカ合衆国	0	0	0	0	1	0	0	0	1
		計	90	4,480	4,456	5,045	6,008	7,325	2,057	146	29,607
	男計			183	10,529	10,851	12,535	14,832	16,995	4,817	443
女	航海	日本	4	440	301	154	73	52	28	4	1,056
		韓国	0	1	0	0	0	0	0	0	1
		コロンビア	0	0	1	0	0	0	0	0	1
		計	4	441	302	154	73	52	28	4	1,058
	機関	日本	3	239	164	68	42	61	38	10	625
		韓国	0	1	0	0	0	0	0	0	1
		計	3	240	164	68	42	61	38	10	626
女計			7	681	466	222	115	113	66	14	1,684
総計			190	11,210	11,317	12,757	14,947	17,108	4,883	457	72,869

日本と漁業先進国の遠洋漁船の配乗比較

国際総トン数:848トン(国内総トン数:499トン)

機関出力:750kw未満

	日本 *1	ノルウェー *2	ニュージーランド *3	スペイン *4
航海	2人	2人	2人	2人
機関	1人	1人	2人	1人
通信	航海士等と兼務	航海士等と兼務	航海士等と兼務	航海士等と兼務
合計	3人	3人	4人	3人

(注1)ノルウェー、スペイン、ニュージーランドは、漁業者1人当たり・漁船1隻当たりの生産量が日本より高いため、「漁業先進国」として調査の対象とした。

(注2)漁労作業員は含まない。

(注3)日本は船舶の総トン数、ノルウェー、ニュージーランド及びスペインは船舶の長さで乗組み基準を決めているため、ILO漁業労働条約等の「トン数見なし規定」により換算した上で比較。

*1 日本の漁船において一般的な船舶職員法第20条の適用による職員数を記載。

*2 ノルウェーについては、24メートル以上60メートル未満の、先進的なオートパイロット、船内通信設備、警報装置(デッドマン装置。日本では、居眠り防止装置をいう。)及び無人機関室が備えられている先進的な漁船の配乗基準を記載。

*3 NZは、24メートル以上45メートル未満の漁船区分を記載。なお、先進的な船舶による配乗基準の緩和措置については確認できなかった。

*4 スペインについては、24時間以上3週間未満の航行を行う、有効な無人機関証書を有する漁船の配乗基準を記載。

海外教育機関一覧（承認校）

【フィリピン】

MAAP : Maritime Academy of Asia & the Pacific

フィリピンの海員組合（AMOSUP）が設立した船員教育機関

【定員：航海125・機関125】

NTMA : NYK-TDG Maritime Academy

日本郵船と現地企業（TDG）との共同で設立した船員教育機関

【定員：航海60・機関60】

PMMA : Philippine Merchant Marine Academy

フィリピンの国立の船員教育機関

【定員：航海100・機関100】

BICOL : Bicol Merchant Marine College

商船三井と現地企業（MMC）が共同運営する船員訓練施設MICのパートナー校

【定員：航海100・機関80】

HOLY : Holy Cross of Davao College

商船三井と現地企業（MMC）が共同運営する船員訓練施設MICのパートナー校

【定員：航海190】

CRISTAL : Cristal e- College

川崎汽船がパートナー校として提携、K-Lineクラスを開設

【定員：航海90・機関80】

【インド】

TOLANI : Tolani Maritime Institute

日本郵船がパートナー校として提携、NYKクラスを開設する

【定員：航海80・機関240】

MANET : Maharashtra Academy of Naval Education and Training

商船三井がパートナー校として提携、MOL Training Center MANET-Indiaを設立

【定員：航海120・機関200】

VELS : Vels University School of Maritime Studies

川崎汽船がパートナー校として提携

【定員：航海90・機関104】

東欧3カ国【ブルガリア・ルーマニア・クロアチア】

NAVAL : Nikola Vaptsarov Naval Academy 【ブルガリア】

川崎汽船がパートナー校として提携

【定員：航海150・機関75】

VARNA : Technical University of Varna 【ブルガリア】

川崎汽船がパートナー校として提携

【定員：航海130・機関120】

CONSTANTA : Constanta Maritime University 【ルーマニア】

日本郵船がパートナー校として提携

【定員：航海200・機関200】

SPLIT : University of Split 【クロアチア】

日本郵船がパートナー校として提携

【定員：航海130・機関70】

○教育機関(承認校)別 卒業者数(承認実績)
平成30年2月1日現在

国名	学校名	卒業者数*
フィリピン	・MAAP ・NTMA ・PMMA 他3校	航海:441
		機関:477
		合計:918
インド	・TOLANI ・MANET ・VELS	航海: 3
		機関: 5
		合計: 8
ブルガリア	・VALNA ・NAVAL	航海: 5
		機関: 7
		合計: 12
ルーマニア	・CONSTANTA	航海: 0
		機関: 1
		合計: 1
クロアチア	・SPLIT	航海: 0
		機関: 0
		合計: 0
合計13校		航海:449
		機関:490
		合計:939

*「卒業者数」とは、これまでに承認校卒で、有効な承認証を取得した者の総数をいう。