



平成 21 年 8 月 5 日

問合せ先

代表 03-5253-8111

海事局安全・環境政策課 池田、大西
(内線43-553、43-533)

スーパーエコシップ及び高度船舶安全管理システム搭載船の乗組み制度見直しについて

【概要】

国土交通省海事局は、7月27日に「次世代内航船に関する乗組み制度検討会」（座長 野川 忍 明治大学法科大学院専任教授）を開催し、スーパーエコシップ及び高度船舶安全管理システム*搭載船について、1ヶ月の実証航海により安全運航上支障が無いと判定された船舶について、平成24年7月末まで「検証運航」という位置付けで、見直した機関部の配乗による運航を認める基本方針を決定した。

その後の取扱いは、3年間蓄積される実績を踏まえて、乗組み制度検討会で検討することとしている。

*：機関の運転状態をデータ通信を介して陸上のエンジンメーカーが24時間監視し、異常の兆候を事前に検知して保守管理を行うことで、トラブルの無い機関の運転を確保するシステム

1. スーパーエコシップ及び高度船舶安全管理システムの開発と乗組み制度の見直しの経緯

平成14年に取りまとめられた「次世代内航海運ビジョン」において、一層の高度かつ効率的な輸送サービスの実現に向けた新技術として、その開発・普及を進めるとともに、その効果を踏まえた船員の乗組み体制の検討を行うこととされた。

実証試験を含めた研究開発の進捗状況、実船建造の動向を踏まえ、平成16年8月から「次世代内航船乗組み制度検討会」でこれらに関する機関部作業の軽減効果の検証と、これを踏まえた乗組み体制についての検討が開始された。

平成19年には、機関部作業の軽減効果を確認する「機関部職員1名+補助者1名（部門間兼務可）」体制による実証実験が実施され、その結果を踏まえた乗組み体制見直しの検討が進められてきたところであり、今般、今後の基本方針が合意された。

2. 乗組み制度の見直しの概要

事業者からの申請に基づき、以下の手続きに従って、所要の要件を満足していることが確認されたスーパーエコシップ及び高度船舶安全管理システム搭載船については、平成24年7月末までの間、「機関部職員1名+機関部員1名（部門間兼務可）」の乗組み体制による運航を認める。

【対象となる内航船】

これまでに新造船として建造されたスーパーエコシップ及び高度船舶安全管理システム搭載船及び平成24年7月末までに建造されるこれらの船舶（近海区域を航行区域とするものを除く）

◆スーパーエコシップの要件

複数の発電機による電気のみで推進する船舶であること
機関区域無人化船であること

◆高度船舶安全管理システム搭載船の要件

海事局が適切なものと確認した高度船舶安全管理システムを導入した船舶であること
機関区域無人化船であること

【1ヶ月の実船検証の義務付け】

現行法令に基づく配乗を行った上で、1ヶ月間、「機関部職員1名＋機関部員1名（部門間兼務可）」の体制による機関部作業（シャドープレー）を行い、全ての乗組員の船内作業の実施状況や労働時間を確認し、適切な運航が可能であることを検証する。また、国土交通省職員による一往復以上の乗船調査が行われる。その結果、適切な運航が確保されない場合又は実験内容に不備がある場合は、検証運航を実施できない。

【検証運航の許可】

実船検証で適切に運航が可能であることが確認された船舶には、以下のいずれかの機関部の緊急時対応体制の整備を条件に、船舶職員及び小型船舶操縦者法第20条に基づく特例許可を行い、「機関部職員1名＋機関部員1名（部門間兼務可）」の乗組み体制による検証運航を認める。

要求される機関部の緊急時対応体制（①又は②のいずれかを整備）

①機関部の緊急時に備えた船内・陸上の安全管理体制の整備（任意ISM取得）

- －機関部作業バックアップのため、研修等により機関部作業に関する知識を習得した機関部員（部門間兼務可）を配乗し、緊急時の船内体制を構築すること
- －船舶の運航期間中夜間・休日を含めた、陸上支援会社からのサポートのための連絡・対応体制を構築すること

②機関長以外に6級海技士（機関）以上の資格を有する者の配乗（部門間兼務可）

検証運航開始から6ヵ月後及びその後1年毎に国土交通省職員が適切な運航が確保されていることを確認する。

これらの審査やその他の監査により、適切な運航が実施できないと判定された場合や、重大なトラブル等適切な運航が損なわれる事態が発生し、又は、想定される場合には、当該検証運航は中止する。

【フォローアップ】

実船検証及び検証運航の実施状況について、小委員会を設けてフォローアップを行うとともに、毎年度末、次世代内航船乗組み制度検討会に報告を行う。

平成24年8月以降の取扱いについては、それまでに蓄積される検証運航の実績を踏まえ平成24年7月末までに次世代内航船乗組み制度検討会で結論を得る。

《解説》

本件の検討にあたっては、新たな技術の導入実績やそれに基づく運航実績の蓄積の少なさに対する懸念が表明された。他方、新技術導入後の運航の経験を踏まえれば、一定の条件下で、機関部職員1名による運航を認め、実績を蓄積して最終的な結論を得るべきとの意見も見られた。このため、「1ヶ月の実船検証」によるチェックをクリアした船舶に、国土交通省の定期的なチェックと検討会によるフォローアップの下で、今後3年間の「検証運航」を認め、この間に蓄積された経験を踏まえてその後の取扱いを検討することとされた。

機関部職員を1名とした場合の機関トラブル等の緊急時のバックアップ体制の不在について懸念が表明された。

これを踏まえ、検証運航にあたっては、船内及び陸上におけるバックアップ体制の整備（任意ISM取得）又は機関部職員以外の海技士(機関)の資格を有する職員/部員の配乗を条件とすることとされた。

また、機関部職員1名の体制となった場合、船内でのOJTによる若手機関部職員の育成が困難になるとの懸念が表明された。この点については、現在の体制下においても若手機関部職員の育成は必ずしも十分に行われていないことから、現在進めている船員確保・育成等総合対策事業に加え、内航海運業のグループ化を通じた船員の確保育成に官民一体となって取り組むことが確認された。

(以上)