

# 海技士確保に向けた漁船の乗組みのあり方等に関する検討会 とりまとめ

平成 30 年 2 月 9 日

平成 29 年 5 月 23 日の第 1 回海技士確保に向けた漁船の乗組みのあり方等に関する検討会以降、4 回にわたって審議してきたところ、本検討会報告として次のとおり取りまとめた。

## 1. 背景等

- (1) 水産基本計画（平成 29 年 4 月閣議決定）において、海技士等の人材の育成・確保対策として、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、早期に検討し、平成 30 年 3 月までに結論を得ることを目指すこととなった。
- (2) また、近年、船舶の機器類が高性能化しており、船舶職員に求められる知識等について適正に評価する必要がある。一方で、漁業において新規参入がない状況下で乗組員の高齢化が顕著になっており、採用を控えざるを得なかった一部の漁船においては海技士の確保が困難な状況となっている。
- (3) これらを踏まえ、将来を見据えた安定的な海技士の確保といった観点からどのような改善が図れるか検討するため、平成 29 年 5 月に「海技士確保に向けた漁船の乗組みのあり方等に関する検討会」を設置した。

## 2. 海技士の確保策の検討にあたっての基本的な考え方（共通認識）

- (1) 漁船の海技士不足に対応すべく、安定的な海技士の確保が必要であるため、水産系高校等を卒業した者が漁船に乗船し、早期に海技士の資格を取得できる仕組みが必要である。
- (2) また、漁船員に関する専門教育を受けていない者が漁船に乗船し、早期に海技士となれるよう門戸を広げる制度の見直しが必要である。
- (3) 安定的な海技士の確保のためには、若年者を漁船員として育成し、定着させるための労働環境を確保する必要がある。
- (4) したがって、単なる規制緩和では、漁船の運航のための海技士の一時的

な確保となっても、安定的な確保にはつながらず、航行の安全が確保されないまま更なる減員につながる。

以上の状況を踏まえ、海技士の確保策について慎重な対応が必要と考える。

### 3. 検討概要

#### (1) 第1回検討会

事務局より検討会の検討範囲は、海技士の資格者を確保するための検討に限る旨を確認するとともに、検討案を提示し、各委員から意見を伺い、検討内容を具体化した。

各委員からの主な意見は以下のとおり。

##### ①労働者委員

- ・これまで遠洋漁船は陸上の業者を外地まで帯同して船内修理を行ってきたが、最近は業者が対応しきれず撤退しているとの話もある。特に機関部は慎重な検討が必要である。
- ・船舶職員及び小型船舶操縦者法（昭和26年法律第149号。以下「法」という。）第20条の乗組み基準の特例（以下「20条特例」という。）のみに使用する認定航海当直部員は議論すべき場ではない。6級海技士を取得させる方向を検討すべきである。
- ・水産系高校の卒業生のみを対象とした制度を構築するのではなく、普通科高校や中学校を卒業して漁船に乗り組む者に対しても早期の海技資格を取得させる仕組みを講ずるべきである。

##### ②使用者委員

- ・本検討会は、20条特例による乗組み制度の見直しを行う場ではない。更に海技士確保に向けた漁船の乗組みのあり方等を検討する場であり、認定航海当直部員については船舶職員でもなく、そもそも検討事項ではない。
- ・乗船履歴を取得するまで時間を要する漁業があるため、乗船履歴を短期間で取得できる方策を講じていただきたい。

#### (2) 第2回検討会

関係方面からの要望をもとに検討案を更に具体化し、かつ関係者からの新たな要望を踏まえた検討事項を追加し、具体検討内容を取りまとめた。

その上で各検討事項の①業界のニーズを確認するとともに、②事務局においてそれらの有効性について更に検討を行うこととなった。

一方、漁船の機器の高性能化による船舶職員の知識・技能や役割の変化を確認するため、③船内業務における実態調査について、各委員の同意の

もと同調査を実施し、分析することとなった。

各委員等からの主な意見は以下のとおり。

①労働者委員

- ・4級・5級海技士の資格を早期に取得させる施策だけでなく、1級から3級海技士も必要な資格であり何らかの方策が必要。
- ・さんま漁業は、4か月操業で乗船履歴が確保できないというが、これまでさけ、ます等の他の漁業も含め構成されてきた。さんま漁業の船員は他の漁業にも順応できるため、休漁期間の漁船員を各業界でよく話し合っ利用すればよい。

②使用者委員

- ・漁業界は海技士の養成制度を十分に把握できていないため、当該制度を業界に示し、ニーズを確認する必要がある。
- ・STCW-F条約を参考とした乗船履歴の短縮は、本検討会ではなく、STCW-F条約国内法化検討会で慎重に審議すれば良い。
- ・4級海技士（機関）で必要な乗船履歴の要件の緩和をお願いしたい。

③教育関係者委員

- ・水産系高校本科で3月間の乗船実習を行っているところは一部であり、1月間や2月間のところもある。運航上の自己判断が充分にできない状況から、本科卒業後すぐの一人当直をさせることは危険である。

④海技試験官

- ・海技試験科目合格の有効期間の延長は、海技士のレベルが落ちる懸念があるため反対。

⑤事務局

- ・国土交通省としては、乗船履歴の確保等の観点から、さんま漁業など、操業期間に限られる漁業において、他漁業との兼業の推進を望む。
- ・既存の臨時試験を活用した新たな受験方法については、ニーズがあるか確認が必要。

(3) 第3回検討会

第2回検討会までの内容を取りまとめて報告した。

検討会の中で、賛否両論の意見があったものについては、事務局より調整の上、次回の検討会でとりまとめ案を提示することとなった。

各委員からの主な意見は以下のとおり。

① 労働者委員

- ・水産高校（本科）卒業生をすぐに20条特例により省略された船舶職員の代わりに乗船させ、一人当直をさせることは危険である。

- ・ eラーニング教材の漁船乗船中の学習は不可能であって、認定航海当直部員の資格は海技資格でないことを考え合わせると、特に必要ないものと思われる。

② 使用者委員

- ・ 国家試験（臨時試験）の多様化、陸上での機関実習コースの活用については漁業界としても賛同するところ。
- ・ なお、漁業界としては5級海技士のニーズも高いことから、5級海技士資格の早期取得スキームについてもご検討頂きたい。

③ 教育関係者委員

- ・ 水産高校（本科）卒業後すぐの一人当直は、安全が担保されない状況で行うべきではなく、そもそも水産高校が望んでいるものでもない。
- ・ eラーニング教材を利用し海技資格の取得に役立てることは有効であり、教育方法の一つとして除くべきものではない。
- ・ 現在、水産庁において検討している4級海技士の履歴短縮における海技士養成コースに加えて、5級海技士についても同様に履歴短縮で資格を取得出来る制度を作ることが重要である。

(4) 第4回検討会

これまでの検討結果を本検討会報告書案として、提示し、委員の了承を得て、本検討会報告書を取りまとめた。

(5) 今後、本とりまとめに基づく施策を早期に実施に移すべく、省令改正等の必要な措置を行うものとする。

4. 実態調査

1. (2)にある「近年、船舶の機器類が高性能化しており、船舶職員に求められる知識等について適正に評価」を行うため、関係者からの聞き取りによる実態の把握及び漁船に乗り組んだ状態での漁船員の業務実態調査を実施し分析を行った。

(1) 船舶の運航に必要な機器の進展に伴う船舶職員としての技能、知識及び役割の変化（第1回本検討会より）

- ① 近年の漁船の機器の高性能化に伴う船舶職員に求められる知識・技能や役割の変化を捉えて、海技士の確保・育成を可能とする乗組みが考えられないか検討するにあたり、事務局において、船用機器メーカーの技術者、船員教育機関の教官、海技試験官及び漁船機関長といった各方面

の専門家から船舶機器について、現行の配乗表が作成された昭和58年（約30年前）と現在とを比較し、船舶職員としての技能、知識及び役割の変化を確認した。

- ② 甲板部の総論として、機器の進展により、常時正確な情報が入手可能となった反面、機器の操作が複雑となり、新たな知識や技能が求められることとなった。作業量は、ある程度、減少していると思われる。
- ③ 一方、機関部の総論として、機関長が主機に加え、漁船特有の冷凍機の保守・整備を行う必要がある。また、機器類の進歩により、運転・操作そのものは容易になってきているが、そのシステムの一部が電子化を含め複雑化しており、保守・整備の一部は、陸上の支援体制（外部業者への発注）を必要とする場合がある。船舶職員の役割として、従来の知識や技能をベースに機器の状況を正確に把握し、支援体制と連携し機関の運転を維持するための知識や技能も重視される状況へと変化しているとの分析を行った。

## (2) 実態調査とその分析

### ① 実態調査の内容

漁船の業務実態を把握するために、漁業種毎に航行区域、総トン数、機関出力及び漁船への設置機器等別に実態調査を実施した。

実態調査で報告がなされた漁船は14隻であった。

### ② 実態調査の分析

実態調査の対象となった14隻について、運航に携わる漁船員毎の1月間における実際に行った業務と本来の職務とされている業務※とを比較し、業務内容（質）及び業務量についての分析を行った。

※本来の職務とされている業務とは、商船における標準的な業務を「業務の難易度」、「商船における一般的な対応者」及び「法令の決め事」から職務別に分類したもの

(例)

●甲板部 船長：航海計画の立案、入出港手続の指揮及び非常部署表等の事務の管理・監督等

航海士：航海当直、航海日誌等の事務及び航海機器・安全用具の点検・整備等

部員：錆落とし・塗装、船内清掃等

●機関部 機関長：機関部ログブック及び主機の出力計測、バンカリングその他機関部に係る管理・監督等

機関士：機関当直で生じた軽度又はアラームの処理、ブローワ・ストレーナの掃除等

部 員：燃油・ビルジ移送、ドレン切り、ストレーナ掃除、機関室掃除、ゴミ処理

更に以下のカテゴリーに分別し、①船長・機関長、②航海士・機関士、③甲板部員・機関部員の3つの職務区分毎の1月間における実際に行った業務と本来の職務において主に行うべき業務の平均値を比較し、業務内容（質）及び業務量についての分析を行った。

イ 漁業種別

・さんま棒受網、まき網、近海かつお、遠洋かつお、遠洋まぐろ

ロ 操業区域・総トン数・機関出力別

- ・甲板部：操業区域（甲・乙・丙）・総トン数（～200トン・200トン～）別
- ・機関部：操業区域（甲・乙・丙）・機関出力（～750kw・750～1500kw・1500～3000kw）別

ハ 漁船の建造年別

ニ MO等有無別

事務局が行った具体分析内容は、以下のとおり。

イ 漁業種別の分析

- ・甲板部：運航業務に占める航海当直の割合は、8割程度。本来航海士が行う航海当直を中心に、船長、航海士及び部員とも同じ業務を実施している。また、船長が行う運航業務の一部を漁労長が行っている実態がある。
- ・機関部：運航業務に占める機関当直の割合は、7割程度。また、漁業の特徴である冷凍機保守等を機関長が行う。

ロ 操業区域・トン数・機関出力別の分析

- ・甲板部：船長及び甲板部員は、総じて本来の航海士の業務を担う傾向にある（甲板部員が乗り組まない甲種区域・200トン以上の漁船を除く。）。船長、航海士及び甲板部員ともに航海当直が運航業務比率の大宗を占める傾向にある（船長及び甲板部員は、本来の職務別業務量が少ない傾向にある。）。操業区域が遠くなるほど、またトン数が小さくなるほど、航海当直の割合が増加。トン数が大きいほど、錆び落とし・清掃に時間をかけている。
- ・機関部：機関長及び機関部員は、総じて機関士の業務を担う傾向にある。具体内容は以下のとおり。
  - ・機関長は、機関出力が小さいほど、部員の業務も含め 様々な業務に対応する傾向にある。

- ・ 機関長は、操業区域が広いほど、また機関出力が大きいほど、機関当直業務が大半を占める傾向にある。
- ・ 機関士は、機関長に比べ機関部としての業務を少なくし、漁労等の業務にあたっている。
- ・ 部員は、機関出力が小さい船において、本来機関長が行うべき仕事を実施している。

機関長、機関士及び機関部員ともに機関当直の業務比率が高く、次に給油その他の業務が多い傾向にある。

750Kw 未満の漁船の機関士は、本来の職務別業務以外の業務比率が高い傾向にある。

#### ハ 漁船建造年別の分析

漁船の船齢を 10 年毎に区分し、その特徴を分析した。

- ・ 甲板部：新しい船は古い船より、総じて甲板部の点検・整備、その他の甲板部関連業務を行うものの、全体の業務量は船齢区分による差は見られなかった。この結果、新しい漁船ほど、運航に携わる業務量は減少するものと考えていたが、その傾向は見られない。
- ・ 機関部：新しい船は古い船より、総じて冷凍庫・漁労機器の保守整備、その他の機関部保守整備業務を行うものの、全体の業務量は船齢区分による差は見られなかった。この結果、新しい漁船ほど、運航に携わる業務量は減少するものと考えていたが、その傾向は見られない。

#### ニ 船舶の装備別（M/O 等の有無）の分析

- ・ 機関部：業務量をみると、機関長、機関士及び部員ともにその差は僅少。

業務内容をみると、MO 等船は機関当直が大半、非 MO 等船は主機関連の定常業務及びその他の機関関連業務が大半を占め、二極化傾向がみられる。

MO 等船は、主機等の自動制御設備の恩恵を受け、主機関連の定常業務及びその他の関連業務を機関当直中に行っているとみられる。

### 5. 海技士確保に向けた漁船の乗組みのあり方等に関する対応概要

漁船の特性を考慮し、実態に即し、早期に、より確実に海技資格を取得するための海技資格制度の見直しを以下のとおり実施すべきである。

## (1) 早期受験資格の取得

### ① 6級海技士第二種養成施設の入学資格要件である乗船履歴の短縮

海技士として乗船するためには、まずは6級海技士の資格を取得する場合が多く、漁業従事者にあつては6級海技士第二種養成施設の利用者が多い。また、さんま棒受網漁業等の漁業は、年間の操業期間が短く、必要な乗船履歴を取得するまでに長期の時間を要することから、6級海技士第二種養成の入学資格要件である乗船履歴を現在の最短5年間から3年間へと短縮した養成コースを新設すべきである。

ただし、修業期間は、乗船履歴の短縮を考慮し、12日間以上（乗船履歴5年間の場合、修業期間は6日以上）とすべきである。

### ② 機関実習コースによる必要な乗船履歴の早期取得

船舶への乗船機会が少ない漁船員に対し、必要な乗船履歴の確保方法として陸上における機関実習コースを新たに設置することにより、当該コース中の工作訓練を乗船履歴として認め、通常の乗船履歴の3倍の乗船履歴とみなすべきである。

当該コースの実施機関は、必要な設備、教員を確保及び船舶職員養成施設の第一種養成施設として登録することにより、船員教育機関等で実施できるものとするのが望ましい。

## (2) 免許取得方法の多様化

### ① eラーニング教材の活用及び利用拡大

漁船に乗り組み様々な条件下にある漁船員において、海技試験のための学習方法は多様化すべきであり、その一つの方策として、eラーニング教材による学習は、習熟度に応じ、また場所にとらわれず学習が可能であり、講習へ出向く負担も軽減され、有効と考えられることから、将来的に海技士免許取得のためのeラーニング教材の作成の開発を検討すべきである。

### ② 海技大学校の3・4・5級海技士第二種養成施設の有効活用

より上級の海技資格を取得するにあたり、必要な乗船履歴を有する者が第二種養成施設を受講し、海技試験の筆記試験の免除を希望する者が多いにも関わらず、既存の、海技大学校にある当該養成施設は、漁業界に余り知られていない状況にある。

このため、海技大学校の当該養成施設について、漁業界へ効果的な周知を行い、利用促進を促す必要がある。

また、今後の利用状況に応じて、海技大学校の状況を十分に踏まえ、当該養成施設の開設時期及び回数について見直すべきである。

### (3) 海技試験の受験機会の拡大

#### ① 海技試験の筆記試験における科目合格の有効期間の延長

遠洋において操業する漁船員は、一回の航海が1年以上と長期にわたり海技試験の受験の機会に恵まれていない状況にある。一方、そのような漁船員は、日々試験科目である船舶職員として必要な知識を使用している。その少ない受験機会を有効に活かすため、筆記試験の科目合格の有効期間を現行2年間から3年間へと延長すべきである。

#### ② 臨時試験への追加の受験希望者の受け入れ

漁期の終了時期が不確定な漁業の漁船員は、定期試験時に受験しなければ受験の機会を逸してしまい、臨時試験においてもある程度の受験予定者が確保できないと開催できないため、受験が困難な状況にある。

このため、予定された臨時試験の主催者の了解のもと、臨時試験の情報を漁業関係者へ伝え、受験希望者がいる場合、たとえ1人でも追加で臨時試験に受け入れる仕組みを構築すべきである。

### (4) 機器の進展による船舶職員の技能等の評価と今後の対応

今回の調査結果からは、資格制度の運用面で特に新たに対応することが適当なものはないとの評価がなされ、航海の安全を担保しつつ、海技士の確保・育成を可能とする配乗の見直しは困難との結論を得た。

しかしながら、今般の調査でわかった「部員」の航海当直への従事が「船長・機関長」「航海士・機関士」と同程度という実態から、海技士の確保・育成の観点では、6級第二種養成施設の拡充、海技士の養成に向けた対応策が必要であると言える。

### (5) STCW-F条約を参考とした乗船履歴の短縮

STCW-F条約を参考とした乗船履歴の短縮の検討は、別途開催している「STCW-F条約国内法制化検討会」において行っており、労使委員からの意見として、現行制度と同様に商船に必要な乗船履歴と平仄を合わせることを望むものであった。

当該検討会で引き続き議論を深めることとする。

## 6. 対応時期

上記5. (1)から(3)までの対応時期は、可能なものから早急を実施する。

## 7. 終わりに

水産基本計画（平成29年4月閣議決定）において、海技士等の人材の育成・確保対策として、海技資格制度の運用の在り方を検討することとされて

いるとおり、漁船の海技士不足に対応するためには、早期に海技士の資格を取得出来る仕組みが必要である。そのため、本検討会においては、早期受験資格の取得、免許取得方法の多様化及び受験機会の拡大の観点から効果的な対応を図るべきこととした。

また、第3回検討会で重要性が指摘された、水産高校の生徒を対象に、必要な乗船履歴を練習船による乗船実習に全て置き換えることにより乗船履歴を短縮して、5級海技士の資格を取得出来る制度の構築については、現在水産庁を中心に検討が進められている4級海技士の資格を取得する上で、練習船による乗船実習9ヶ月により必要な乗船履歴を満たすコースが設置され、軌道に乗った段階で、検討を開始することとする。

以 上