

第8章 資格制度等による船舶の安全な運航の確保

第1節 安全確保の柱としての資格制度

1. 船舶職員に関する資格制度

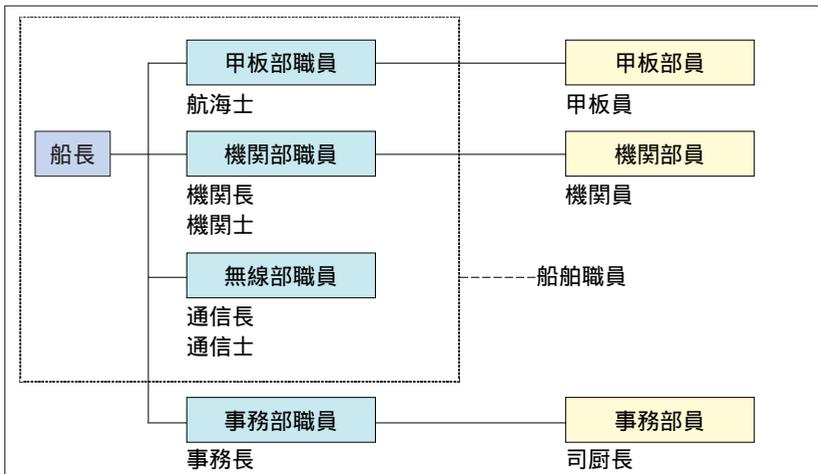
(1) 制度の概要

船舶は、複数の乗組員が甲板における業務、機関室における業務、無線通信の業務などを組織的に行うことを基本として運航されている。船舶職員とは、これらの乗組員のうち、船長、機関長、航海士、機関士など船内における各種の業務の責任者である。

船舶所有者等は、船舶の大きさ、航行区域などに応じた乗り組み基準に従って船舶職員を乗り組ませることとなっているが、船舶職員となるためには、航海、機関、通信の分野ごとに区分された海技士の免許を有する必要がある。平成13年3月末の海技士免許受有者数は約35万人（うち、現在有効な免状を持っている者は約7万5千人）となっている。

これら船舶職員の資格制度は、船舶の航行の安全を確保するための基礎となる制度の一つであり、国際的にも「船員の訓練及び資格証明並びに当直の基準に関する国際条約」(STCW条約)において統一的な基準が定められている。

図表1-8-1 船員の乗組み体制（例）



図表1-8-2 海技士免許受有者数

(人)

資格区分	1級	2級	3級	4級	5級	6級	計	合計
航海	11,174	6,963	27,122	28,572	67,894	30,362	172,087	352,881
機関	8,704	6,090	22,181	23,079	62,664	37,903	160,621	
通信	7,470	4,092	6,025	-	-	-	17,587	
電子通信	25	1,081	652	828	-	-	2,586	

平成13年3月末現在

免許受有者数(352,881人)のうち、現在有効な海技免状を持っている者は75,304人、海技免状が失効している者は277,577人である。

電子通信とは、GMDSS無線設備(従来のモールス設備を主体とする通信システムにかわる、テレックスや無線電話を主体とする通信システム等)を有する船舶に乗組むための資格。

(2) 外国人船員承認制度

日本船舶に船舶職員として乗り組むためには、我が国の資格が必要であるが、安定的な国際海上輸送の確保上重要な日本籍船である国際船舶について、日本人船長・機関長2名配乗体制を可能とし、そのコスト競争力の向上を図るため、外国人船員であってもSTCW条約締結国の資格証明書受有者が国土交通大臣の承認により船舶職員として乗船することができる承認船員制度を設けている。

承認のための試験はフィリピンで実施しており、13年4月1日現在256名のフィリピン人船員に対して承認証を交付している。これを受け、外国人承認船員の日本籍船への配乗が実現している。今後とも承認船員制度の適切な運営を通じて、国際船舶制度を推進していく。(22ページ参照)



フィリピンでの講習

(3) ホワイトリスト及び資質基準制度

STCW条約は、船員の資格等の基準を定めることにより海上交通の安全の確保等を目的とするものであり、条約の確実な実施を図るため、平成7年の条約改正により、国際海事機関（IMO）は、締約国の国内制度が条約で定める要件等を遵守しているか否かを審査し、これらを満たしている国のリスト（ホワイトリスト）を公表する、締約国の国内制度の実施・運用状況について各国が行った評価を審査し、その状況を公表する（資質基準制度）こととされた。

ホワイトリストについては、平成13年6月のIMO海上安全委員会において95カ国・地域が掲載されたリストが公表された。同リストは今秋のIMOの場で評価作業を終了することとなっている。また、資質基準制度については、我が国においても、評価の報告期限である平成14年8月までに必要な措置を行っていく。

図表1-8-3 ホワイトリスト（95カ国・地域）

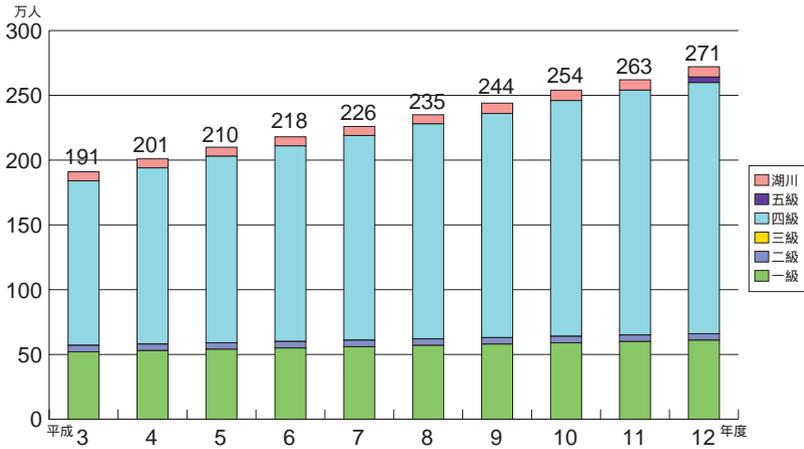
アルジェリア	ハンガリー	アンティグアバーブーダ	
アゼルバイジャン	イラン	セント・セント・セント・セント	
アルゼンチン	アイスランド	フィリピン	オーストラリア
インド	ポーランド	バハマ	インドネシア
ポルトガル	バングラデッシュ	アイルランド	大韓民国
バルバドス	セネガル	スロヴェニア共和国	
ベルギー	イタリア	ルーマニア	ブラジル
イスラエル	ロシア	ブルガリア	ジャマイカ
サモア	カナダ	日本	シンガポール
ソロモン諸島	リトアニア	スイス	コートジボアール
チリ	キリバス	南アフリカ	中華人民共和国
ユーゴスラヴィア連邦共和国		スペイン	ラトビア
チェコ	モーリシャス	テュニジア	エクアドル
リベリア	スリランカ	コロンビア	ルクセンブルグ
スウェーデン	クロアチア	マレーシア	タイ
ミクロネシア連邦	ミャンマー	フィジー	グルジア
キューバ	モルディブ	トンガ	キプロス
マルタ	トリニダードトバゴ	デンマーク ^{*1}	マーシャル諸島
トルコ	エジプト	メキシコ	ツバル
エストニア	モロッコ	ウクライナ	フィンランド
オランダ	連合王国 ^{*2}	フランス	ニュージーランド
アメリカ合衆国	ドイツ	ノールウェー	ウルグアイ
ガーナ	パキスタン	バヌアツ	ギリシャ
ベネズエラ	ホンジュラス	ペルー	バプアニューギニア
パナマ	ベトナム	中華人民共和国（香港） ^{*3}	

注1 フェロー諸島を含む。

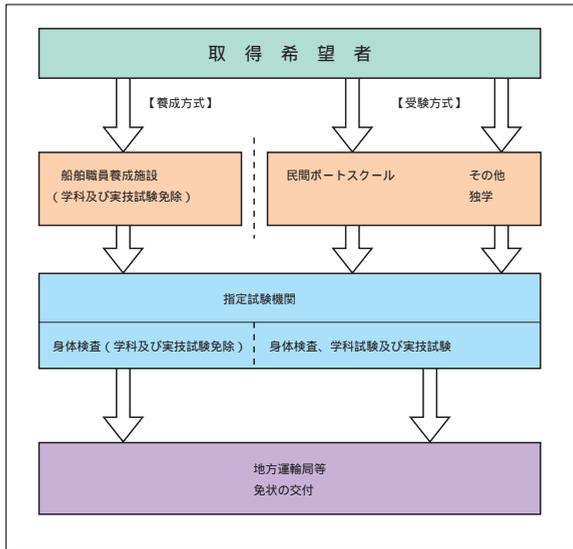
注2 マン島、バミューダ、ケイマン諸島及びジブラルタルを含む。

注3 準加盟

図表1-8-5 小型船舶操縦士免許受有者の推移



図表1-8-6 小型船舶操縦士資格の取得方法





大型コンテナ船への乗船

こうした水先サービスの一層の向上を図る観点から、乗船時におけるパイロットインフォメーションカードの交付等による確実な情報交換の実施や、平成12年からはBRM（操船者間のコミュニケーションの向上のための訓練）、航海機器の技術革新への対応等を内容とする「総合研修」を毎年実施する等の取り組みが行われている。

一方、強制水先制度については、近年における港湾整備の状況等を踏まえ、強制水先の対象船舶の見直しを進めてきている。平成10年7月には、神戸区について総トン数300トン以上の船舶から1万トン以上の船舶に、平成11年7月には、横浜・川崎区につい

て総トン数300トン以上の船舶から3000トン以上の船舶（危険物積載船を除く）に引き上げており、現在、関門区について検討を進めている。



パイロットによる外国船のきょう導