

承認船員制度等の在り方に関する検討会報告

平成20年11月28日

承認船員制度等の在り方に関する検討会

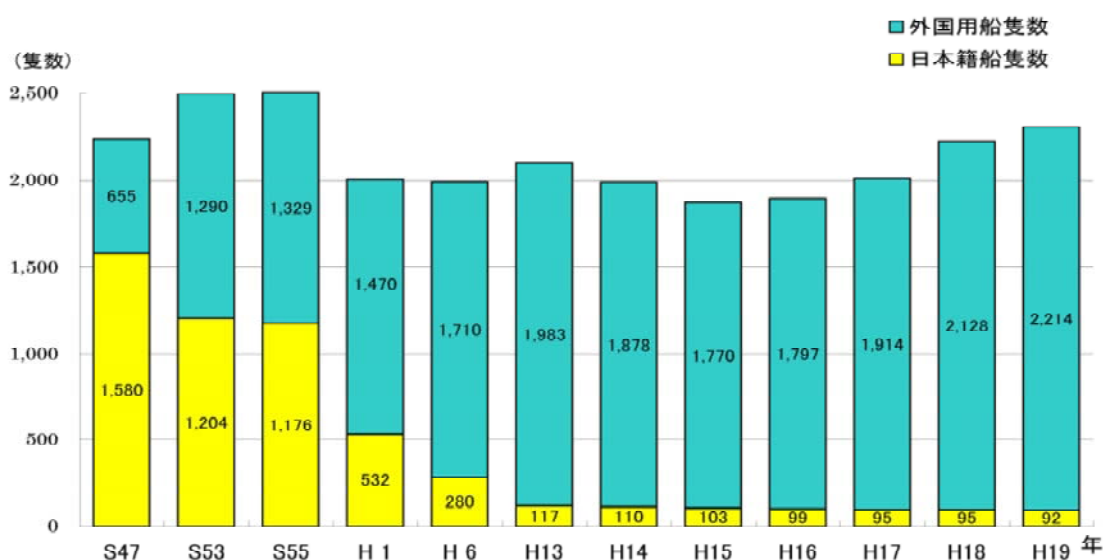
I はじめに

1. 承認船員制度等を取り巻く状況の変化

四面環海の我が国にとって、外航海運は、我が国経済、国民生活を支えるライフラインとして極めて重要であるが、世界単一市場における国際競争が激化する中、プラザ合意後の急速な円高等によるコスト競争力の喪失から、安定的な国際海上輸送の核となるべき日本船舶は最も多かった1,580隻（昭和47年）から92隻（平成19年）へ、日本人船員は約57,000人（昭和49年）から約2,600人（平成18年）へと極端に減少している。

このような事態に対し、安定的な海上輸送の確保に必要な日本船舶の確保や船員の育成及び確保を図るため、本年5月に海上運送法等が一部改正され、トン数標準税制が導入されることとなった。

日本商船隊の構成の変化



これに伴い、国及び外航海運業界をはじめとした関係者が一体となって、外航日本船舶の隻数を平成20年度からの5年間で2倍に、外航日本人船員の人数を10年間で1.5倍に増加させることを当面の目標とする取組が進められている。

こうした中で、日本船舶の大幅な増加への妨げにならないよう、日本人船員の確保・育成を図るとともに、日本船舶において船舶職員の職務を行うのに必要な知識・能力を有する外国人船員（承認船員）の確保が求められている。

2. 承認船員制度等の在り方に関する検討の必要性

このような承認船員制度等を取り巻く状況の急激な変化に加え、現在の同制度等の下では、外国人船員をフィリピンへ移動の上、長期間拘束することを要し、船社等の大きな負担となっているため、日本船舶の計画的増加のボトルネックとなりつつあるとして、規制改革を求める要望も出されていることを踏まえ、学識経験者、外航船社、船主団体、労働組合等の幅広い関係者に参集を求め、今後の承認船員制度等の在り方について検討を行ったものである。

II 承認船員制度等の現状

1. 承認船員制度の概要

我が国の承認船員制度は、外航日本船舶の国際競争力の一環として、船員の資格証明等に関する国際条約（STCW条約）締約国が発給した資格証明書を受有する者が、国土交通大臣の承認を受け、指定された就業範囲内で日本船舶の船舶職員として乗り組むことができる制度として、平成11年に創設された。

現在の承認対象国（承認取極締結国）は、フィリピン、ベトナム、トルコ、インドネシア、インド、マレーシア、クロアチア、ルーマニア、ブルガリアの9か国となっている。

国土交通大臣は、指定した講習機関が実施する国内海事法令講習を修了した者について、次により能力確認を行った上で承認を行っている。

(1) 承認試験

海技試験官が口述試験及び身体検査により実施しており、フィリピンにおいて、毎年度おおむね3回行われている。

なお、船長及び機関長については、平成19年6月から承認試験が開始されている。

(2) 船長による実務能力確認

海技資格制度、船員教育制度等が適切に運用されていると認められる締約国（現在、フィリピン及びインドネシアの2か国）の資格証明書受有者について、承認試験に代えて、船長が行う所定の実務能力確認をもとに承認を行っている。

(単位:人)

内 訳		11年度	12年度	13年度	14年度	15年度	16年度	17年度	18年度	19年度	合計
試験	受験者数	48	214	267	494	551	132	166	160	331	2,363
	合格者数	48	210	260	475	506	131	159	146	301	2,236
	合格率(%)	100.0	98.1	97.4	96.2	91.8	99.2	95.8	91.3	90.9	94.6
船長確認者数		-	-	-	-	-	205	374	354	336	1,269

2. 承認船員数

平成20年11月現在で有効な承認証の受有者数は2,751人であり、国別の内訳は以下のとおりとなっている。

(単位:人)

国 別	船 長	一航士	二航士	三航士	航海計	機関長	一機士	二機士	三機士	機関計	合 計
フィリピン	85	287	505	300	1,177	42	252	494	322	1,110	2,287
インドネシア	1	40	32	7	80	0	20	44	13	77	157
ベトナム	0	0	0	4	4	0	0	0	1	1	5
インド	24	23	29	3	79	24	24	38	2	88	167
クロアチア	2	4	3	0	9	2	2	5	0	9	18
ルーマニア	4	9	1	0	14	8	4	0	0	12	26
ブルガリア	13	11	18	3	45	13	11	20	2	46	91
合 計	129	374	588	317	1,408	89	313	601	340	1,343	2,751

※トルコ及びマレーシアについては承認実績なし。

3. 諸外国の状況

本検討会と並行し、(財)日本海事センターにおいて主要海運国における承認船員制度に関する調査が行われており、その調査結果の概要(中間報告)は以下のとおりとなっている(なお、参考として我が国の制度概要を挿入した。)

【外国海技資格受有者の承認に関する各国制度の概要】(中間報告)

国名	承認取極締約国数	職務区分	承認の要件				承認試験の実施	その他の承認要件	通信士資格の承認	承認証交付所要日数
			海事法令講習の実施	民間委託の有無	海事法令講習修了試験の実施	口述又は筆記試験				
英国	44か国 (うちEU加盟国20か国)	船長	無	無	口述又は筆記試験 (EU/EEA諸国の申請者は船長確認により代替可)	無	・英語能力	有	28日	
		管理水準	無	無	無					
		運用水準	無	無	無					
オランダ	43か国 (うちEU加盟国26か国)	管理水準 <small>(受講義務はない) (ネット上で教材配布)</small>	有	無	口述試験又はコンピューターを利用した試験 (オンライン化を進行中)	無	・英語能力 (船社が証明) ・身体適性	有	10業務日	
		運用水準	無	無	無					
ノルウェー	46か国 (うちEU加盟国27か国)	船長	4日間	有	筆記試験(3時間)	無	・英語能力 (船社が証明) ・身体適性 ・雇用契約書 (船長・EU/EEA外申請者)	有	1か月	
		管理水準	無	無	無					
		運用水準	無	無	無					
デンマーク	39か国 (うちEU加盟国24か国)	船長	2日間 <small>+下記の講習</small>	有	無	口述試験 (民間も実施可) (免除有)	・英語能力 ・身体適性	有	2週間	
		管理水準 <small>※他の講習を含む</small>	3日間		無					
		運用水準	無		無					無
ドイツ	49か国 (うちEU加盟国26か国)	船長	9日間	有	講習最終日にドイツ語によるプレゼンテーション (15分間)	無	・身体適性 ・ドイツ語能力 (船長のみ)	有	2週間	
		管理水準	1日間		無					
		運用水準	無		無					無
(参考) 日本	9か国	船長	7日間	有	筆記試験(民間で実施)	口述試験 (船長確認による免除有)	・身体適性	無	約1か月	
管理水準	2~5日間									
運用水準	1~3日間									

(注) 職務区分欄の管理水準とは一等航海士、機関長及び一等機関士であり、運用水準とは二・三等航海士及び二・三等機関士である。

備考) 米国: 米国籍船舶において業務に従事するためには、米国の市民権が必要であり、外国の海技資格の承認は行っていない。

英国: 船社は管理水準の法令知識につき責任を負うため、彼らの知識を確認・記録した書類を船舶内に保管しておかなければならない。近々制度改正がある予定。

オランダ: 承認手続のオンライン化に続き、法令講習修了試験のオンライン化も進めている。同試験は国内2つの公立大学が提供しており、随時受験可能。

ノルウェー: 船社は管理水準及び運用水準が法令知識を有していることを証明しなければならない。運用水準にも法令知識を求めるのはSTCW条約規定より厳しい。

デンマーク: 2007年に船長をEU市民に限る要件を撤廃した。承認試験はDMAの認証を受けた民間組織が実施することも可能。

ドイツ: 欧州委員会及びEMSAの判断に依拠した制度となっている。すべての航海士にITU/GOC保持を求めている。

【特記事項】

* 他国教育施設等の確認について、EU加盟国はEMSA (European Maritime Safety Agency) の現地調査に基づく欧州委員会の認定により代えることが認められている (EU指令2001/25/EG)。従って、EU加盟国は独自の現地調査・確認を経ることなく欧州委員会認定に基づいてEU域外国と承認取極めを交わすことができ、これは承認取極締結を進めるに際しての大きなアドバンテージである。ノルウェーもEEAとしてEMSAを活用している点で同様である。

《資料出所》 (財)日本海事センター企画研究部調べより。

4. 衛生管理者及び船舶保安管理者制度の概要

承認船員が日本船舶に乗り組む場合には、衛生管理者又は船舶保安管理者として職務に従事する場合がある。

前者の資格認定は、STCW条約に基づく Medical Care の資格を有する者による、認定機関の実施する講習の修了を、後者の資格取得は、STCW条約に基づく資格を有する者による、海技教育機構（以下「機構」という。）が実施する講習の修了を、それぞれ要件としている。

衛生管理者や船舶保安管理者は船舶ごとに1名選任する制度であり、全ての承認船員が資格を有する必要はない。これまで受講者の利便性を考慮して承認試験にあわせてフィリピンで講習を実施しているところであるが、受講者数にかんがみ、日本船舶増加のボトルネックにはなっていない現状にある。

年度	実施場所	受講者国籍						計
		フィリピン	ブルガリア	インド	ルーマニア	クロアチア	インドネシア	
平成19年度	フィリピン	49	26	10	0	0	0	85
平成20年度	フィリピン	91	7	9	8	2	1	118
合計		140	33	19	8	2	1	203

年度	実施場所	受講者国籍						計
		フィリピン	ブルガリア	インド	ルーマニア	クロアチア	インドネシア	
平成19年度	フィリピン	83	25	13	2	0	0	123
平成20年度	フィリピン	126	9	20	9	9	0	173
合計		209	34	33	11	9	0	296

Ⅲ 承認船員制度等の改善について

1. 基本的考え方

承認船員制度は、日本船舶の航行の安全を確保するため、外国人船員が日本船舶において船舶職員の職務を行うのに必要な知識・能力を有することを確認するものであるが、将来に亘る安定的な国際海上輸送の確保や我が国外航海運の国際競争力の強化を図るため、承認を受ける機会の拡大や利便性の向上による円滑化に向け、引き続き船舶航行の安全を十分に確保しつつ、次の措置を講じることとする。

これらの措置を講じるに当たっては、国や業界をはじめとした関係者の参画と積極的な協力が求められる。

2. 承認試験

承認試験の受験者数の増加及び承認船員の多国籍化に対応するため、次の措置を講じる。

- (1) 平成21年度は、現行制度による試験回数の増加及び試験実施国の拡大に努める。具体的には次の実施回数等を目途として実施する。

○実施回数 最大で延べ11回

(内訳) フィリピン 7回、インド 2回、ブルガリア 2回

(注) 試験実施に必要な平成21年度予算については現在要求中のため、変更があり得る。

- (2) 承認試験は、国が実施主体となって実施しており、承認試験回数の拡大等を図るに当たっては、試験を担当する海技試験官の人数が限られていることから、海技試験官が専ら試験を実施する現行制度のみを前提とした場合、一定の制約が生じるおそれ強い。

このため、承認試験の登録民間試験機関への外部委託の導入に向け、試験の公平、公正性の確保、現行の試験水準の維持等に十分留意しつつ、後述のワーキンググループの場において、平成22年度からの実施を目途として検討を進めることが適当である。

- (3) 登録民間試験機関におけるWeb会議システムを利用した承認試験の実施については、直接顔を会わさずに口述試験が適切に行えるか、試験問題や個人情報の漏洩などセキュリティ管理の面で問題は生じないか等検討・検証すべき課題も多く、その実施手法、実施システム等については、後述のワーキンググループの場において、引き続き検討を行うことが適当である。

3. 国内海事法令講習

国内海事法令講習は、外航大手3社系列の在フィリピン研修所において実施されているが、重複する内容があるなど、その合理的な改善が必要であるとともに、フィリピンにおいて長期間拘束される個々の外国人船員にとっても負担が大きく、日本船離れの誘因との指摘もあることから、現行と同等の海事法令知識を有することを確保しつつ、IT技術の活用等によ

りその負担軽減を図ることが必要である。このため、次の措置を講じることとする。

(1) 平成20年度中に、下位の職務から、より上位の職務の承認を受ける際に必要となる国内海事法令講習の内容は、既に下位の職務の承認を受ける際に受講した内容を省略したものとする。

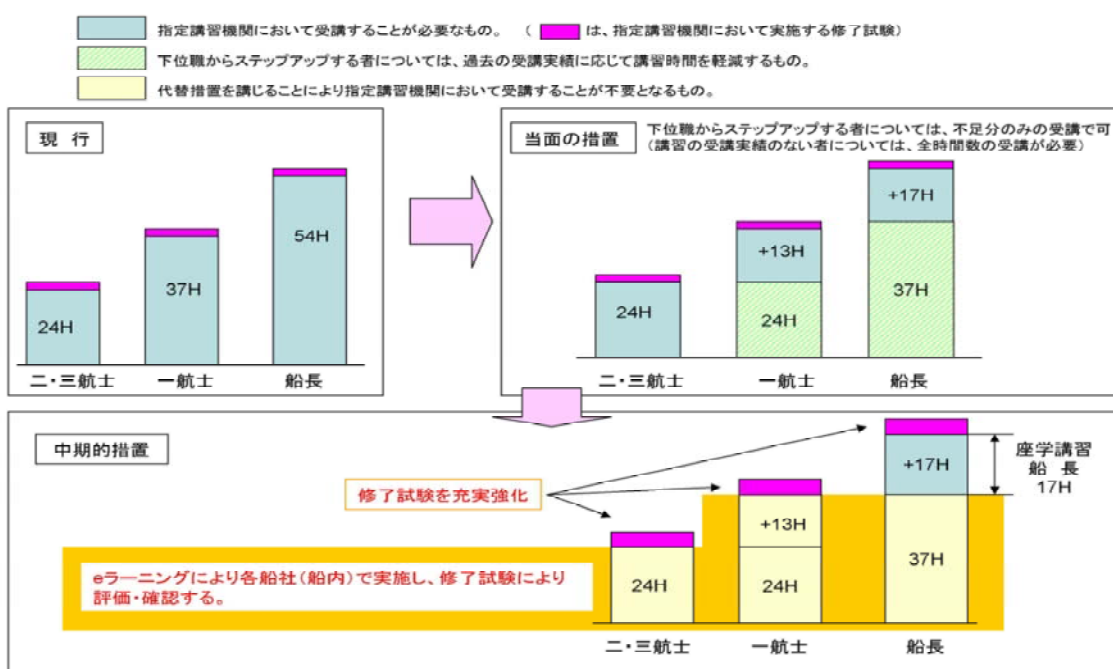
(2) 平成22年度を目途に、eラーニングの活用等により講習内容の理解度を確保することを前提に座学講習部分を一部代替し、研修所における座学講習時間を軽減する。

座学講習の代替システムについては、各講習機関等において構築するとともに、その教育効果について検証することが必要である。

また、所要の国内海事法令知識を有することを確保するため、修了試験の問題数を増やすなど、修了試験の充実強化を同時に行うこととする。

(3) 国内海事法令講習の開催国は、現在フィリピンだけであるが、承認試験の実施国の増加に伴い拡大することが望ましい。このため、平成20年度中に、修了試験の監査を行う機関を講習開催国に事務所を保有している者に限定している要件については撤廃し、民間の講習機関がフィリピン以外の国で国内海事法令講習を開催しやすくする。

国内海事法令講習の合理化イメージ（船長及び航海士の例）



4. 三級海技士（電子通信）資格取得に係る海技免許講習

承認船員のうち、通信長の職務を兼務しようとする者については、三級海技士（電子通信）資格取得のため、海技免許講習（消火講習及び救命講習）の受講が必要となっているが、STCW条約の規定に従って同様の内容の講習を各締約国において既に受講済みである者については、平成20年度中に、重複する内容の海技免許講習の受講を省略することができるものとする。ただし、修了試験については従前と同様に実施することとする。

5. 船長による実務能力確認

船長が行う実務能力確認（船長確認）による承認は、海技試験官が行う承認試験に代え、船長が実際に運航している船内において船舶職員としての実務能力を確認しており、船内で必要とされる実務全般にわたって実態に即した能力確認が行える反面、その実施の実態を把握し難いことから、各船社や船長により能力評価にばらつきが生じているおそれもある。

平成15年度の制度導入以降、船長確認による承認を受けた者の船舶職員としての資質のばらつきが問題となった事例は見当たらないが、今後、世界的に船舶職員の不足が見込まれている中で、多数の承認船員が必要となることにかんがみれば、船長確認による承認船員の資質の維持・確保が不可欠である。

船長確認については、対象国がフィリピン及びインドネシアの2か国に限られていることから、その対象国拡大について船社から要望があるが、本年から集計を始めた実施者数等に関するデータの集積及び分析を更に進めるとともに、その実施の実態や能力評価の在り方を見極めた上で検討していくことが適当である。

6. 承認に関する二国間取極締結国の拡大

STCW条約に基づく二国間取極は、我が国と他国の海事当局間において合意される文書であり、日本船舶に相手国の発給した資格証明書を受有する船員が船舶職員として乗り組むことができるよう、我が国が他国の発給する船舶職員の証明書を承認するとともに、日本の主管庁が指定した場所において日本の法令により必要とされる承認試験及び国内海事法令講習を実施すること等を内容とするものである。

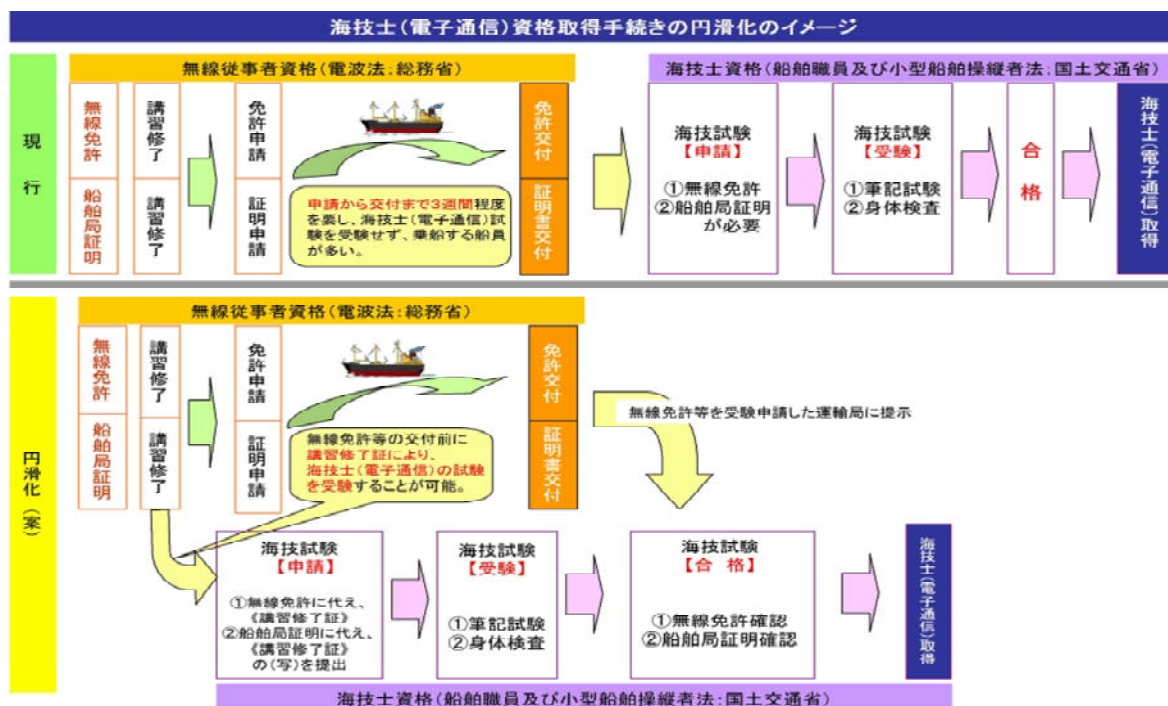
これまで、我が国が相手国の発給する資格証明書を承認するため、フィリピン、インドネシア、インド等の9か国と二国間取極を締結しているところであるが、世界的に船員需要が逼迫する状況において、承認を受ける機会を拡大することにより資質の高い船員を十分に確保することが求められている。

このため、今後日本船舶に配乗予定のある国について早急に二国間取極を締結するべく、国及び業界をはじめとした関係者が協力しつつ、相手国海技資格制度の把握（既に調査に着手済み）、取極案文の調整等の作業を同時並行的かつ迅速に実施する。

7. 承認船員制度等に係るその他の運用改善

- (1) 三級海技士（電子通信）試験は、無線講習等を修了しても無線免許等が発給されるまでの間（約3週間必要）は受験できないことから、同一日程で無線講習等の受講と三級海技士（電子通信）試験の受験の両方を済ませることはできず、2回の日程に分けて受講・受験することを余儀なくされている。

このため、無線講習等の修了者が無線免許等の発給前に、三級海技士（電子通信）試験を受験することを認める措置を平成20年中に講じ、受験機会を円滑に確保することとする。



- (2) 承認手続きについては、承認試験の場合は受験から1か月以内、船長確認の場合は申請から1か月以内に承認証が発給されるよう、平成20年中に、手続きの迅速化を図る。

8. 衛生管理者及び船舶保安管理者

衛生管理者及び船舶保安管理者は、船社その他の関係者等から実施体制の構築等につき必要な協力を得た上で、次に掲げる利便性の向上のための措置を講ずる。

- (1) 衛生管理者は、船内における適正な医療及び衛生の水準を確保するために必要な業務に従事する者であり、その能力水準は、日本船舶に乗り組む船員の労働条件の基準の一となる。現行講習制度は、当該目的を達成するための必要最小限のものであり、その内容及び時間数等の水準を維持した上で、承認試験の回数及び実施国の拡大にあわせて、認定機関により受講機会を円滑に確保することが適当である。
- (2) 船舶保安管理者は、船舶の保安の確保のために必要な業務に従事する者であり、その能力水準は、日本船舶に係る保安の基準となる。現行講習制度は、当該目的を達成するための必要最小限のものであり、その内容及び時間数等の水準を維持した上で、承認試験の回数及び実施国の拡大にあわせて、機構により受講機会を円滑に確保することが適当である。

9. 承認船員制度等運用改善ワーキンググループの設置

承認船員制度等の在り方に関する検討会においては、日本船舶の増加や承認船員の需要増加等が見込まれる中、承認船員制度等の運用の効率化・合理化は喫緊の課題であるとの認識を共有し、3か月程度という短い期間で集中的に検討を行い、実行に移すべきこととされた事項について、実施の目標時期を定めて、関係者が協力して速やかに実現を図ることとした。

他方、承認試験の民間登録試験機関への外部委託の実施に向けて検討を進める必要があるとともに、検討会の参加者より強い要望があった事項の中には、Web会議システム等最新のIT技術を活用した承認試験の実施などのように、実行に移すかどうか決めるためにはなお検討が必要な課題も残されているところである。

このため、承認船員制度の運用改善のためのワーキンググループを設け、なお検討が必要な課題について、引き続き関係者間で検討を行うこととする。

IV 結び

本検討会では、日本船舶の計画的増加に応じ、我が国外航海運が今後必要とする多数の承認船員を円滑に確保することができるよう、承認を受ける機会の拡大や利便性の向上に向けて取り組むべき施策について早急に取りまとめたものであるが、これら諸施策の着実な実施を図ることにより、将来に亘る安定的な国際海上輸送の確保等を図るという所期の目的が達せられるよう、関係者は引き続き努力することが必要である。

本検討会は、今回取りまとめた諸施策の具体的進捗とその効果を踏まえつつ、引き続き、承認船員制度等の在り方に関する問題提起に応じていくこととする。