

船・機長配乗要件の見直し等に関する検討会 報告

1. はじめに ー本検討会の検討に至った経緯等ー

日本籍船及び日本人船員の確保を目的として平成8年に制度が導入された国際船舶の国際競争力を確保するための施策の一環として、平成10年の船舶職員法改正において、1978年の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（以下「STCW条約」という。）の締約国が発給した同条約に適合する資格証明書の受有者で運輸大臣（現：国土交通大臣）の承認を受けた者（以下「承認船員」という。）について、承認の際に指定を受けた就業範囲の範囲内において日本籍船に乗り組むことが可能となる制度（以下「承認船員制度」という。）が新たに設けられた。

承認船員制度の導入に当たっては、承認船員の就業範囲の指定時において、①国際航海に従事する船舶を対象とすること、②船長・機関長の職務については就業範囲として指定しないこととすること（以下「船・機長配乗要件」という。）が、同制度の運用として実施されることとなっており、また、日本籍船を所有することができない者に貸し付けられている日本船舶（いわゆるマルシップ）である国際船舶に限定して配乗する行政指導が行われているところである。

承認船員制度の導入以降6年を経過したが、当該制度の導入後も外航日本籍船と外航日本人船員は減少を続け、その傾向にも歯止めがかからない状況となっている。このような現状に対する問題意識を共有した（社）日本船主協会（以下「船協」という。）及び全日本海員組合（以下「組合」という。）から、平成17年7月27日に、船・機長配乗要件の見直し等に関し、国土交通省に対する申入れがなされたところである。

本検討会は、船・機長配乗要件の見直しについて、船協・組合の両関係当事者の合意はなされたものの、当該要件が公的制度である以上、当該要件が設けられた背景を踏まえ現時点において見直しを行う背景・意義をどうとらえるか、関係する法令等への抵触がないかどうか等見直しに当たっての説明責任を果たすため、課題及び問題点の整理等が必要であるという観点から、国土交通省において、合意した当事者である船協及び組合の関係者、学識経験者の参加を得て、これらの諸点について検討を実施する場として、平成17年9月から4回にわたり開催した

ものであり、以下の報告は検討会における意見等を集約したものである。

2. 現時点において、船・機長配乗要件について見直しを行う背景・意義等

(1) 背景・意義

国際船舶は、海上運送法において「その輸送能力、航海の態様、運航体制の効率性、運航に必要とされる技術の水準等からみて本邦と外国との間において行われる海上輸送の確保上重要な」船舶（同法第44条の2）として位置づけられており、税制の特例措置や承認船員制度の導入等その推進のための措置が講じられてきたが、その総数は国際船舶制度が導入された平成8年10月の144隻、承認船員制度が施行された平成11年央の124隻から平成16年央の91隻へと減少している。

一方で、平成14年に発生したTAJIMA号における犯罪を踏まえ、平成15年の刑法改正により、日本の領海外における外国籍船上での犯罪について、日本人の犯罪に加え、日本人に対する重大犯罪には我が国の刑法が適用されることになったものの、外国人同士の犯罪には適用がないなど、犯罪等に対するセキュリティの観点からみたFOC船のリスクは依然残っている状況であり、また、外国籍船については、船籍国の政情・経済不安等に対する脆弱性も有している。

このようなリスクの軽減について日本の管轄下で外航日本船社本体が責任をもって対応できる環境を整備することは、安定的な海上輸送の確保及び外航日本船社自身にとってのリスクマネジメントの観点からも重要であり、このような観点からみて外航日本籍船の確保を図っていく意義は、従来にも増して高まりつつあるところである。

このような背景のもと、現在旺盛な新造船の建造需要に合わせて外航日本籍船の増加につながっていくよう、外航日本籍船の魅力を高めていくことが必要になってきているが、税制等のコスト論は別にしても、

- ① FOC船にも多数の日本人船員が配乗されており、これら船舶においてもOJTが行われ、また可能であるという状況の下では船・機長配乗要件が外航日本人船員の雇用や確保・育成策と直接リンクしない実態になってきていること。
- ② ①のような実態の中で、船・機長配乗要件により日本人船員の配乗の柔軟性が欠けていることは、外航海運において、輸送ニーズへの迅速な対応、船員の

○JTへの対応、等様々な意味で日本籍船の選択を躊躇する要因の一つになっており、このような状況が改善されれば、外航日本籍船の魅力が高まるだけでなく、日本人船員の適材適所の活用の方が広がっていくと考えられること。

等から、船・機長配乗要件の見直しによるマイナスの影響は少なく、外航日本籍船の増加や外航日本人船員の有効活用につながることで積極的な意義も見いだせるというのが関係者の共通認識となっている。

また、船・機長配乗要件が撤廃されれば、従来一貫して関連づけられてきた外航日本籍船の維持と外航日本人船員（海技者）の確保・育成との関係が切り離されることとなるが、①のような実態もあり、併せて、配乗要件の見直しと同様に合意がなされ別途労使において検討されている外航日本人船員（海技者）の確保・育成策が実効ある施策として実施に移されることで、外航日本人船員（海技者）の減少に歯止めをかけていくことに資することとなる。

(2) 船・機長配乗要件をめぐる環境の変化等

一方で、船・機長配乗要件を見直していくに当たっては、当該要件が設けられた理由との整合性を図る必要がある。

当該要件が設けられた理由としては、大きく以下の2点があげられる。

① 最低限、船・機長として日本人を配乗させることを要件とすることにより、船員の就労体制、船長・機関長になるために要する期間等を考慮すれば、それに応じた予備員や育成船員が必要になることから、雇用を通じて外航日本人船員の確保・育成を図るという関係者間の共通認識が得られたため、これに沿った制度を構築するという要請があった。

② 国際船舶の配乗体制については、国際競争力を確保していくとともに、船内管理、輸送の質等を考慮し、基幹職員である船長及び機関長は日本人船員であることを原則とするという要請があった。

このうち、①との関係では、(1)において述べたこととも重なるが、以下のような点について、労使含めた関係者の共通認識となっており、労使において、これを踏まえ、合わせて外航日本人船員（海技者）の確保・育成について実効ある新たな制度づくりを別途検討・実施していくことにより外航日本籍船と外航日本人船員の減少に歯止めをかけるという認識を共有した上で今回の申入れ

がなされたことから、当該合意の内容が実施に移されるならば、船・機長配乗要件を撤廃したとしても、特段の問題はないと考えられる。

- ・ F O C 船には、日本人船・機長をはじめ日本人船員が配乗されているものも多数あり、外航日本籍船の数と外航日本人船員の数とは直接リンクするものではなくっており、船社における O J T にも F O C 船が活用されているという実態にかんがみれば、日本人船・機長の配乗要件の撤廃によって現在の外航日本人船員の雇用の喪失や縮小につながるものではなく、また、海上運送法上の国際船舶の譲渡又は貸渡しの中止等の勧告の勘案要素である船舶の運航に関する知識及び技能の習得及び向上の機会の確保の観点からも問題はない。
- ・ むしろ、外航日本人船員の配乗の柔軟性が高まり、適材適所を勘案し、配置を柔軟に行うことが可能となり、外航日本人船員（海技者）の確保・育成策を講じていく上でも、その方策を選択する上での柔軟性が高まっていくとともに、外航日本籍船を選択する上での制約要因の一つが除去されるものと考えられる。

また、②との関係でも、以下のような船・機長配乗要件や承認船員をめぐる環境の変化等を踏まえれば、当該配乗要件を維持していく必要性が薄れてきているということもでき、船・機長配乗要件を撤廃したとしても、特段の問題はないと考えられる。

- ・ 承認船員制度導入後6年経過したが、この間、制度に起因する安全運航確保の観点からの問題は生じておらず、日本商船隊において育ってきた外国人船・機長候補の適格者も出現するなどの環境も整備されてきた。
- ・ また、実際にも開発途上国における船員水準の向上を目的とした、S T C W 条約を担保するためのホワイトリスト及び資質基準制度の取り組みや、船員供給国における船員の技能向上に対する官民による協力の取り組みも着実に進んでいる。
- ・ さらに、日本籍船・外国籍船の区別なく海陸一体の船舶管理が実施されており、また、I S M コードの実施により船社による船舶管理による安全確保が国際的にも重要となっている現状もある。

3. 他法令等との関係

他法令等との関係については、国土交通省から

- ① 船長が日本人でなくなった場合の法令・条約上その他の問題の有無
- ② 日本籍船に日本人が1人も乗り組まなくなった場合の法令・条約上その他の問題の有無

の2点について照会する形式で全省庁（国土交通省内を含む）に照会を実施したが、法令や条約に抵触する問題を指摘する省庁はなかった。

しかしながら、一部運用上の懸念等を示しこれについての見解を求めたり、船・機長配乗要件が撤廃された場合の運用状況に関する情報提供を求める省庁もあったため、今後の運用等に当たっては配慮が必要であり、特に、各省庁が示した運用上の懸念等のうち船長の法令等の知識・対応に関わる部分については、外国人船員を船・機長職に採用した船社の教育の場等において、そのような懸念等が払拭されるような配慮が必要である。

4. 海外の事例等

本件は、外航海運に係る施策であることから、国際的な比較等も考慮に入れる必要があるとの認識のもと、海外の事例等について、最新の状況に関し国土交通省が調査を実施し、別紙のような結果を得たところである。

この結果をみると、フランス、デンマーク等のように国籍要件がある国もある一方、国際船舶あるいは類似の性格を有する船舶に関する配乗について国籍や自国免状限定といった制限を緩和・撤廃している国（撤廃：ノルウェー（事実上）・英国（マン島）、EU域内等に緩和：ドイツ・オランダ）もあり、その実施の背景となる事情が各国によって異なる面があることに留意する必要があるものの、必ずしも国際的にみて特異な制度となるということではないと考えられる。

5. 関係者の意見等

このほか、当該施策の実施に関連しては、国土交通省以外の委員から以下のような意見等も示された。

- ① 別途労使において検討が進められている外航日本人船員（海技者）の確保・育成策が実効ある施策として実施されることと一対となって進められるべ

きものである。

- ② 既に船舶検査・設備要件の見直しについて成果があがったことに加え、配乗要件の見直しのみでもある程度の日本籍船の増加が見込まれるものの、実際に本格的な日本籍船の増加につながっていくかどうかは税制（登録免許税・固定資産税）の見直しとセットである。
- ③ 今回の見直しに至った経緯や日本外航船社のリスクの解消にもつながるとい背景を踏まえれば、日本外航船社サイドにおいても、今回の見直しに基づく措置の実施に際し、日本商船隊に係る船舶の日本籍船化に関する具体的な方向性を明らかにし、日本籍船の減少に歯止めをかけ増加につなげていくことを示すことが政策効果の実現という観点から重要であり、さらに、今後の様々な外航海運に係る施策の実現に向けて施策の有効性を目に見えるものとしていくためにも必要であると考えられる。
- ④ 配乗要件の見直しは、今後新規に登録される日本籍外航船に限定することが共同申し入れの内容である。

このうち、④に関しては、国土交通省から「就業範囲の指定は、船舶の航行の安全を図ることを目的とした船舶職員及び小型船舶操縦者法の運用上の措置であり、安全上の技術的な理由でしか限定を行うことは困難であることから、就業範囲の指定自体において、法体系上の観点から、既登録の日本籍船にのみ引き続き船・機長配乗要件を課すのは問題がある。」との認識が示された。

なお、②・③との関係では去る3月8日に船協において、配乗要件が撤廃されるだけでも、今後5年間に46隻程度の日本籍船化が行われる見込みである旨発表されている。

6. まとめ

2. ～ 4. において述べた検討結果に基づけば、国際船舶制度等現行の外航海運に係る政策・制度を前提とした上で、国際船舶に係る船・機長配乗要件を制度上撤廃することについて、基本的には、法令上の観点及びこれまで配乗要

件を設けていたこととの関係からみた問題点はないものと考えられる。^{*1}

今後、今回の見直しに基づく措置を具体的に実施に移すに当たっては、その政策目的である日本籍外航船の維持・拡大に関する去る3月8日の上記船協発表を踏まえ、外航日本人船員（海技者）の確保・育成策に関する労使の検討状況等を勘案しつつ、実務的な問題の整理と並行して、関係者の間で十分な合意が図られることが必要である。

7. おわりに

検討会における議論を集約すると以上のとおりであるが、今回の見直しに基づく施策が国土交通省において実施に移される場合には、船舶の航行の安全の確保がおろそかにならないよう留意するとともに、今回の見直しに至る経緯等も踏まえ目指した政策目的がしっかり実現に移されるよう関係者の努力も不可欠であることを指摘して結びとしたい。

*1 なお、検討会の中で、船・機長配乗要件を撤廃するに当たっては衛生管理者等の資格の取扱いについても検討が必要との意見があったが、これは必ずしも船・機長配乗要件とリンクするものではないため、今後、別途実務的に検討されることが望ましい。

船・機長配乗要件の見直し等に関する検討会 メンバー

野川 忍	東京学芸大学教育学部教授
平山 誠一	全日本海員組合同際汽船局長
三尾 勝	全日本海員組合政策教宣局長
牧添 正信	全日本海員組合同際汽船局外航部長
山口 守	全日本海員組合政策教宣局総合政策部長
宇佐美 皓司	日本船主協会副会長
二見 昭夫	日本船主協会政策幹事長
佐古 俊明	日本船主協会労政幹事長
山脇 俊介	日本船主協会海務部副部長（労政担当）
飯塚 裕	大臣官房参事官（海事局）
村上 玉樹	海事局船員政策課長
後藤 洋志	海事局船員労働環境課長
羽尾 一郎	海事局海技資格課長

2005年7月27日

国土交通大臣
北側 一雄 殿

(社) 日本船主協会
会長 鈴木 邦雄

全日本海員組合
組合長 井出本 榮

船・機長配乗要件「通達」の見直し等に関する申し入れについて

拝啓 時下益々ご清祥のこととお慶び申し上げます。平素から船主協会ならびに海員組合の活動に対し、一方ならぬご理解とご高配を賜り厚く御礼申し上げます。

さて、日本船主協会と全日本海員組合は、本年3月末に「船員・船籍問題労使協議会」を設置し、この間、日本籍外航船の維持・拡大のための方策と外航日本人船員（海技者）の確保・育成問題について鋭意検討を進めて参りました。

その結果、6月13日開催の第3回協議会において、日本籍船と日本人船員（海技者）の現状に対する問題意識を共有し、その減少に歯止めをかけるため、今後、新規に登録される日本籍船については、現行の国際船舶に適用される船・機長配乗要件の制限の廃止を貴省に申し入れること、ならびに日本人船員（海技者）の確保・育成のための方策について、来年6月末を目処に、他の海事産業関連団体とも共同して実効ある制度づくりに取り組んでいくことを合意し、確認書（別添参照）を取り交わしました。

船主協会会員各社においては、ここ数年の間に大量の新造船建造が予定されており、日本籍船拡大につながっていくものと考えております。つきましては、今後、新規に登録される日本籍船について、現行の国際船舶に適用される船・機長配乗要件の制限の撤廃に関し船員法等関係法令や外国人承認船員制度上の諸問題解決のための検討に着手いただき、早期実現のため格段のご尽力いただけますようお願い申し上げます。

また、日本籍船の維持・拡大策とあわせ、一対を成す外航日本人船員の新たな確保・育成策について、確認書にもとづき真摯に対処することとしておりますので、今後とも引き続き格段のご指導賜りますようお願い申し上げます。

敬具

別添：平成17年6月13日付確認書

確 認 書

日本船主協会(以下、船協という)と全日本海員組合(以下、組合という)とは、平成17年6月13日開催の「船員・船籍問題労使協議会」において、日本籍外航船舶の拡大、外航日本人船員(海技者)の確保・育成のため、下記の通り確認する。

1. 船協と組合は、日本籍外航船舶、外航日本人船員(海技者)の現状に対する問題意識を共有し、減少に歯止めをかけるため、次の事項に共同して取り組む。
 - ① 今後、新規に登録される日本籍外航船舶について、現行国際船舶に適用される船・機長配乗要件の撤廃を国土交通省に申し入れる。
 - ② 外航日本人船員(海技者)の確保・育成のため、他の海事産業関連団体とも共同し実効ある新たな制度づくりに取り組む。
平成18年6月末を目処に結論を得るよう具体的な検討を行う。
2. 船協と組合は、以下の政策課題の実現に向け検討を行うものとし、具体的な取り組みについては、別途協議する。
 - ① 船員特別税制の創設、社会保障費用の減免等の船員政策の確立
 - ② 海に関する理念法(基本法)の制定
 - ③ トン数標準税制の導入等、先進海運国並の海運政策の確立

平成17年6月13日

船員・船籍問題労使協議会

社団法人 日 本 船 主 協 会
会長 草 刈 隆 郎

全 日 本 海 員 組 合
組合長 井 出 本 榮