

小型船舶操縦士免許に係る5トン限定区分のあり方に関する 検討会報告書

1. 本検討会設置の目的

小型船舶の免許制度については、平成15年6月に新制度に移行し、その後1年が経過したところである。

新制度では、資格区分を再編成し、旧制度の1級から5級までの制度を1級、2級及び特殊に再編し、試験・教育内容の簡素・合理化を図ったところであるが、5トン未満の船舶に限定する免許区分（以下「5トン限定区分」という。）が設けられていることもあって、制度の更なる簡素・合理化が必要であるとの要望が内外から寄せられたところである。

特に、5トン限定区分については、

- ・ 現行の免許区分が限定区分を含めまだ複雑であり、より一層の簡素合理化が必要である
- ・ 5トン限定区分があるためにボートの設計、大型艇の普及等に支障が生じている

等の指摘がなされている。

小型船舶の免許制度については、安全で健全な小型船舶の利用の促進につながるような制度としていくため、その目的である安全を確保しつつ制度の簡素化を図っていくことが重要であり、小型免許の5トン限定区分のあり方についても、この観点から十分かつ慎重な検討を行うことが必要である。

このため、本検討会は、ボート・ヨット（以下「ボート等」という。）の有識者や関係者等の意見を幅広く伺いつつ、現在の5トン限定区分について、廃止も含めたそのあり方の検討を行うため平成16年3月に設置したものである。

2. 本検討会における検討状況

(1) 第1回検討会（平成16年3月）

第1回検討会では、5トン限定区分の必要性等について議論したが、この中で5トン限定区分を維持するべきとする意見として、

- ・ 5トン未満と5トン以上の船では、視界、旋回時の傾き等で異なるものであること
- ・ 昨年6月の新制度施行より1年も経過しておらず、制度の信頼性を確保する観点から、改正には一定の期間を置くべきであること

等の意見があった。

一方、これに対しては、

- ・ 広い水域では大型のほうが安全性が高いともいえること
- ・ 免許制度を見直す場合には早く行うほうが良い
- ・ 5トン限定のない免許の受有者であっても、大きい船をいきなり操縦できるものではなく、熟練者に指導してもらい習熟して操縦できるようになることが一般的であること
- ・ 免許制度とは別に、大きい船を操縦するときに事前の講習等により練習したいこと

等から、5トン限定区分を廃止すべきであるとの意見があった。

このような中で、議論の方向づけのためには、まず大型艇の操船に関するユーザーの意識調査等を実施することが必要不可欠であり、5トン限定区分の廃止も含めた方向性については、その結果をもとに判断すべきことが合意された。

(2) 第2回検討会に向けた調査、実験等の実施

① アンケート調査の結果について

平成16年4月から5月にかけて、小型船舶操縦免許証の更新講習受講者を対象に、5トン未満のボート等から5トン以上のボート等へ乗り換えた際の操縦感覚の違い、5トン以上のボート等にどのように習熟したか等を内容とするアンケート調査を実施した。

その結果、5トン以上のボート等と5トン未満のボート等の操船の全般的な違いについて、熟練者による指導を受ければ差異はないとする回答を含め、操船上の違いはないとする回答が全体の約8割を占めるほか、5トン以上のボート等の操船について、独力で又は熟練者等からの指導等を受けて慣れていること等の結果が出た。

(アンケート調査結果の詳細は別紙1参照)

②実技検証実験の概要

アンケート調査の実施とともに、本検討会での議論を実証的かつ円滑に進めるためには、5トン限定免許の受有者が、小型ボートで基礎実技能力を獲得していれば、後は繰り返し操縦して習熟することにより大型ボートも同様に操縦できるかどうかを検証することが必要であると考えられる。

このため、平成16年4月に5トン限定の小型免許受有者及び5トン限定のない小型免許受有者を対象に、現行の5トン限定のない実技試験の試験艇により、同一内容の操船を行うという実技検証実験を実施した。

その結果、

- ・ 5トン限定のある者となない者について、実技試験の各項目全てにわたり、操船技能に有意な差が認められないこと
- ・ 指導者の助言等を受けつつ、操縦回数を重ねるごとに大型ボートの操船に習熟したこと
- ・ 参加者全員が、トン数よりも、操縦装置、推進方式等の違いにより操縦の差異を感じたこと

等の結果が出た。

(実技検証実験結果の詳細は別紙2参照)

③マリーナ等における講習等実施状況の把握

免許制度以外に操船技術向上のためにどのような取り組みがなされているか等につき把握するため、マリーナ等に対する聴取を行った結果、「免許を取得しているものの操船に自信のないユーザー等にニーズに対応して熟練者による指導や講習会を既に実施している。」、「今後ニーズがあれば講習等の実施について検討する。」等の回答があった。

(講習等実施状況の概要は別紙3参照)

(3) 第2回検討会(平成16年5月)

① 第2回検討会では、現行の5トン限定区分のあり方について、実技検証実験等の結果を踏まえ、

- ・ 5トン限定のある者となない者で技能に差異がないこと、トン数による操縦の差異は感じられないこと等が確認された以上、5トン限定区分は廃止するべきである
- ・ 安全のため最低限必要な基本技能が試験により習得できていれば、あとは自分の意欲による習熟で乗船できるよう弾

力的に考えることができる
等の意見が大勢であり、現行の5トン限定区分を廃止すること
の結論を得た。

② また、廃止の時期については、5トン限定区分の必要性がないと判断された以上できる限り早く実施することが適切であること、これによりボート等の利用者が大型艇に乗船できる機会が早期に実現できることから、今年秋頃を目途に廃止する旨の結論を得た。

③ また、5トン限定区分の廃止に伴い必要となる検討事項として

- ・ 廃止後の新たな実技試験のあり方
- ・ 習熟のための乗船機会等の確保
- ・ 今後の技能限定区分のあり方
- ・ 現在の限定免許取得者の取扱い

の4項目がとりあげられた。

このうち、現在の限定免許取得者の取扱いについては、

- ・ 操縦特性等の違いを前提に、ビデオ聴取や座学等、何らかの移行のための措置を義務付けるべき

旨の意見があった一方で、

- ・ 検証実験等の結果によれば、限定の有無にかかわらず技能に差異がない以上、移行のための措置を義務付ける必要はない
- ・ 実際に乗ろうとする船にいかに慣れるかが重要であり、一般的な内容の講習を義務付けても実効性がない
- ・ 実際に乗ろうとする船に習熟できるような機会の提供が重要である

等の意見が出され、本項目を含む検討事項について、第3回で結論を得ることとされた。

(4) 第3回検討会（16年8月）

第3回検討会では、5トン限定区分の廃止に伴う上記検討事項について次のとおり結論を得るとともに、検討会報告書を取りまとめた。

① 廃止後の新たな実技試験のあり方について

実技検証実験等により、安全のため最低限必要な基本技能を習得し現在の5トン限定免許に係る実技試験に合格した者は、5トン以上の船舶であっても、5トン未満の船舶と同等程度に安全に支障なく操縦できることが確認されたこと等を考慮すると、新たな実技試験のあり方として、現在の5トン限定免許に係る実技試験における試験艇（Ⅱ型艇。総トン数1.5トン）を使用するとともに、同限定免許に係る実技試験の試験科目を新たな試験の試験科目とすることが適当である。

② 習熟のための乗船機会等の確保

5トン限定区分の廃止後も、必要な場合に熟練者の技術指導を受けること等により、乗ろうとする船舶に十分習熟することが重要である。そのため、教習機関等関係者においてはユーザーのニーズに応じた講習及びその情報を積極的に提供していることが期待される。このため、例えば、講習サービス等を実施する機関についての情報を一覧できるホームページを作成すること等の工夫が必要である。

③ 今後の技能限定区分のあり方

現在、船舶職員及び小型船舶操縦者法上、操縦免許の最低取得年齢は原則18歳であるが、二級小型免許について技能限定（5トン限定）が付された場合、操縦免許の最低取得年齢は16歳に引き下げられており、水産高校在学等が業務上16歳から2級5トン限定の操縦免許を取得するニーズにも対応しているところである。

今回の5トン限定区分の廃止に際しても、このようなニーズを踏まえ、16歳以上18歳未満の者については、18歳に達するまでの間に限り、若年者限定として、これまでの2級5トン限定相当の操縦免許を取得できる（18歳になると5トン以上の船に乗ることができる）こととすることにより、現在の最低取得年齢が維持できるよう制度上の手当てをすることが適当である。

④ 現在の限定免許取得者の取扱い

今後、免許を取得する者は現在の5トン限定免許に係る実技試験と同等の試験を受験することにより限定のない免許が取得できることに鑑み、現在5トン限定の付されている免許受有者については、そのまま5トン以上の船に乗ることができるよう制度上の手当てをすることが適当である。

この場合、5トン限定区分の廃止に伴う移行のための講習等の要否については、限定の有無により技能に差異がないことが検証されたこと等に鑑み、特段の講習等は要しないこととすることが適当である。

3. 小型船舶操縦士免許に係る5トン限定区分のあり方の検討結果

本検討会では、小型船舶免許に係る現在の5トン限定区分について、安全を確保しつつ、制度の簡素・合理化を図ることが安全で健全な小型船舶の利用促進につながることを念頭に置いて、そのあり方について各種調査や検証実験を踏まえつつ検討した結果、以下の結論に達した。

(1) 5トン限定区分の廃止について

5トン限定区分については、今般の実技検証実験等により、

- ・安全のため最低限必要な基本技能を習得し現在の5トン限定免許に係る実技試験に合格した者は、5トン以上の船舶であっても、5トン未満の船舶と同等程度に安全に支障なく操縦できること
- ・複数回の乗船による習熟によって、当該船舶の操船に必要な技能が向上すること
- ・操船上、トン数等船舶の大きさではなく、操縦装置や推進機関の方式による操縦感覚の違いが大きいこと

が確認されたところであり、これらを踏まえ、本年秋頃を目途に廃止することが適当である。

(2) 5トン限定区分の廃止に伴う関連事項の整理について

5トン限定区分の廃止に当たっては、関連する事項について以下のとおり整理することが適当である。

① 廃止後の新たな実技試験のあり方について

実技検証実験等の結果を踏まえ、新たな実技試験のあり方として、現在の5トン限定免許に係る実技試験における試験艇（Ⅱ型艇。総トン数1.5トン）を使用するとともに、同限定免許に係る実技試験の試験科目を新たな試験の試験科目とすることが適当である。

② 習熟のための乗船機会等の確保

乗ろうとする船舶の習熟が重要であることに鑑み、教習機関等関係者においては、ユーザーのニーズに応じた講習及びその情報を積極的に提供するとともに、例えば、講習サービス等を実施する機関についての情報を一覧できるホームページを作成する等の工夫が必要である。

③ 今後の技能限定区分のあり方

現在、2級小型船舶操縦免許の最低取得年齢は、5トン限定が付された場合、18歳から16歳に引き下げられていること等に鑑み、5トン限定区分廃止後も、16歳以上18歳未満の者については、18歳に達するまでの間に限り、若年者限定として、これまでの2級5トン限定相当の操縦免許を取得できることとすることにより、現在の最低取得年齢が維持できるよう制度上の手当てをすることが適当である。

④ 現在の限定免許取得者の取扱い

今後、5トン限定区分廃止後の実技試験は、現在の5トン限定免許に係る実技試験の方法によることとすることに鑑み、現在5トン限定の付されている免許受有者については、移行のための講習等を要せずに、そのまま5トン以上の船に乗ることができるよう制度上の手当てをすることが適当である。

(3) その他

今般の5トン限定区分の廃止により、ボート免許の区分が1級・2級の2区分になることから、今後、ボート等のユーザーにとって、より一層わかりやすい簡素化された制度になることにより、免許取得の活性化、マリンレジャーの健全な発展につながることを期待さ

れる。

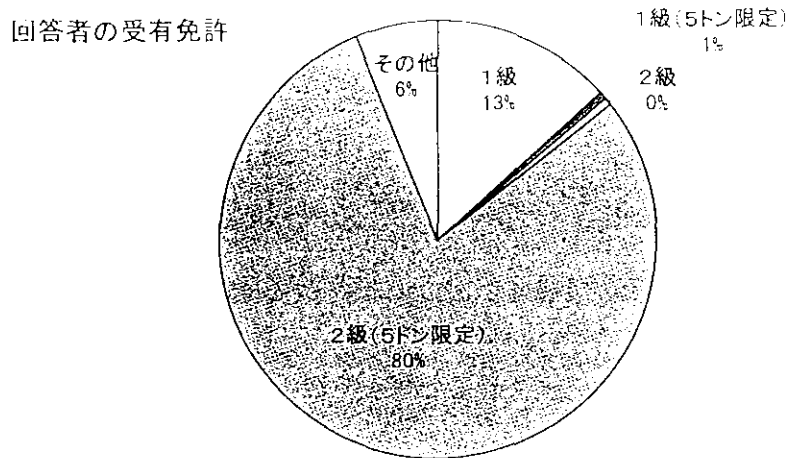
今後、ボート等のユーザーは、免許の取得は必要最小限の要件であり、実際に乗船する場合には一層の安全を確保するため、乗ろうとする船に十分に習熟したうえで操船を行うことが必要であることを意識するとともに、法令の遵守、海のマナー等への十分な配慮に基づき、安全で適切な操船に努めていくことが求められる。

また、マリーナや販売店等の関係者又は教習機関においては、習熟のための講習機会等の積極的な提供を行うとともに、ユーザーに対する法令の遵守の周知啓蒙を十分に行うことが求められる。

さらに、国は、新たな免許制度や試験制度についての十分な周知を行いつつ、習熟のための講習等の重要性について関係者やユーザーに理解を求めていくとともに、より安全な利用のため、船舶職員及び小型船舶操縦者法に定めるライフジャケットの着用等の遵守事項について、十分な周知啓蒙活動及び的確なパトロール活動を実施することが求められる。

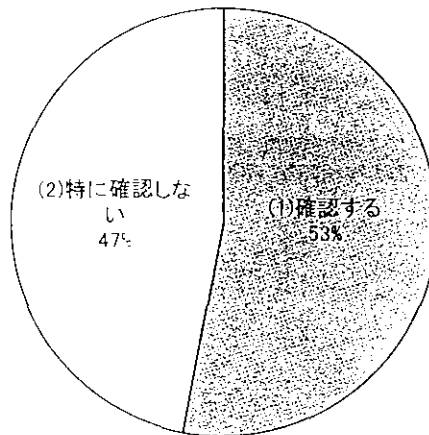
アンケート調査実施結果の概要

◎本年4月30日(金)から5月20日(木)までの間、(財)日本海洋レジャー安全・振興協会の実施する更新講習受講者を対象に実施したアンケート調査の集計結果の概要
(配布数5,000部、うち有効回答数4,364)

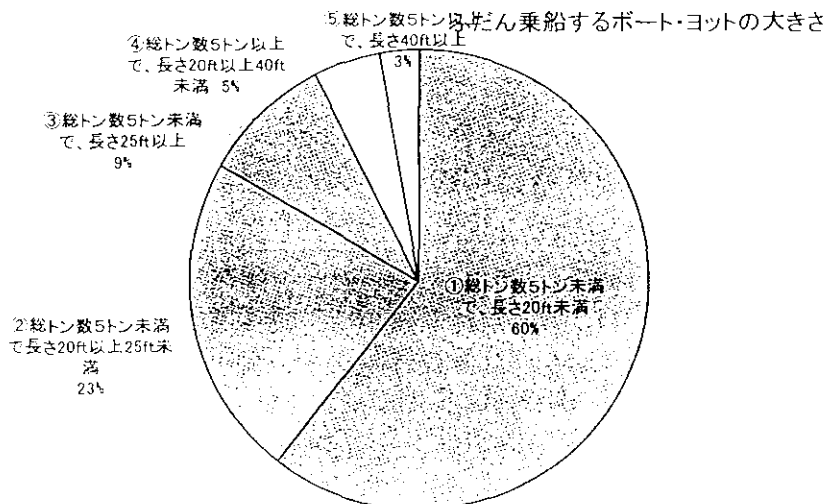


○乗船の際にボート・ヨットのトン数又は長さについて確認するか

トン数又は長さの確認の有無

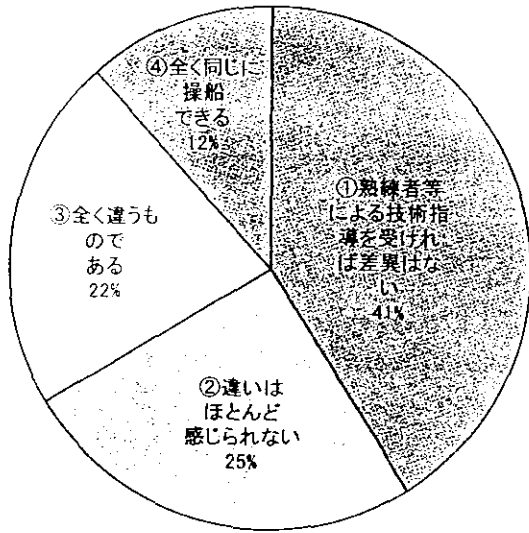


○確認する場合、ふだん乗船するボート・ヨットの大きさ

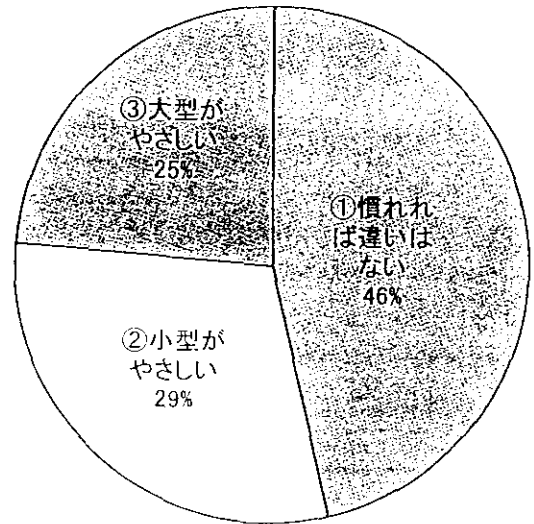


○大きいボートに乗り換えた時の操縦感覚の違い

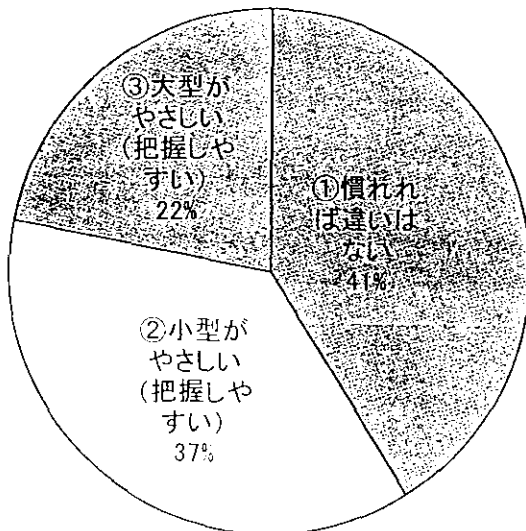
(1) 操船に関する全般的な感触



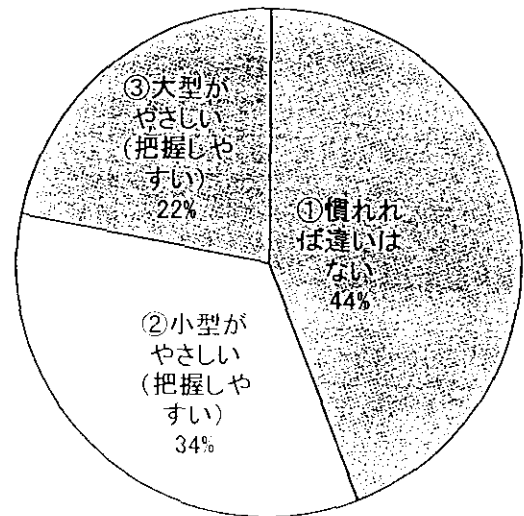
(2) 基本操縦



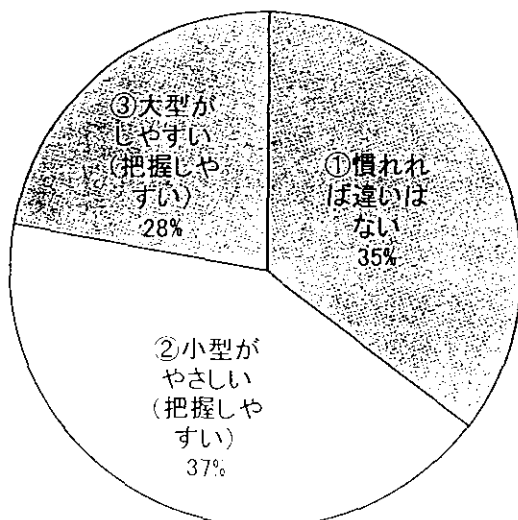
(3) 着岸操船時



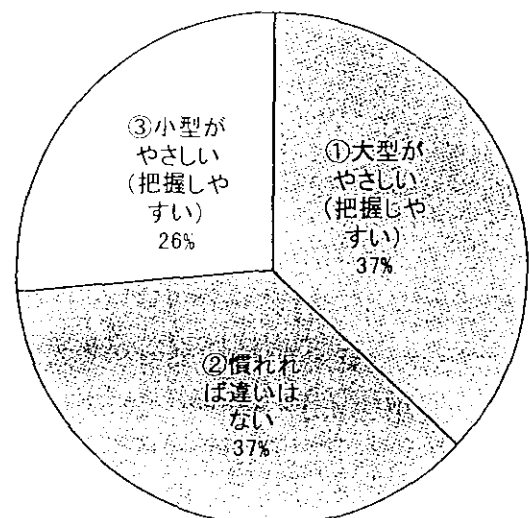
(4) 離岸操船時



(5) 港内操船時



(6) 港外操船時(広い水域での操船)



実技検証実験の実施及び結果の概要

1 実験日時・場所

平成16年4月24日（土）・25日（日）

横浜市磯子区 小型船舶操縦士試験実技試験会場

2 実験目的

5トン限定免許の受有者が、小型ボートで基礎実技能力を獲得していれば、後は繰り返し操縦して習熟することにより大型ボートも同様に操縦できるかどうかを検証する。

3 実験方法

① 5トン限定の小型船舶操縦士免許受有者（8名）

② 5トン限定のない小型船舶操縦士免許受有者（8名）

を対象として、日本海洋レジャー安全・振興協会のI型試験艇（総トン数7.3トン）に乗り組み、現行の5トン限定のない実技試験と同一内容の操船を行い、所定の操縦科目を3回ずつ実施、各回の結果を評価する。また、実験終了後に対象者にトン数の違いによる操縦の差異等に関する意識調査を実施。

4 実験結果

(1) 3回ごとの操船の各回すべてにつき、5トン限定のある者となない者について、実技試験の各項目全てにわたり、操船技能に有意な差がない結果が出た。

(2) 評価者が操縦中や操船後に適切な助言を行うことにより、5トン限定のある者となない者ともに操縦回数を重ねるごとに上達した。

(3) 実験後の意識調査の結果、基本的な感触として参加者全16名中14名が通常乗船する艇に比較し、トン数による操縦の差異は感じられず、むしろ操縦装置、舵の効き方、推進方式等の違いにより操縦の差異を感じる旨の意見。

(4) 参加者全員が、複数回の操縦で慣れること、指導者の助言を受ければ5トン以上のボート等の操縦は可能である旨の意見。

実験結果

1) 被験者層Ⅱ (5トン限定資格者)

実施項目	1回目	2回目	3回目
係留・解らん	全員が安全に実施できた。		
発進	2本レバー方式なので戸惑う人もいたが全員ができた。		
直進	全員ができた。		
停止(いき足の停止)	まずまずできた。	全員ができた。	
後進	5名ができた。	全員ができた。	
変針(旋回)	全員ができた。		
蛇行	まずまずできた。	全員ができた。	
小回り操縦	6名がまずまずできた。	全員がほぼできた。	全員ができた。
人命救助	2名ができた	2名を除きできた。	全員ができた。
着岸	6名ができた。	1名を除きできた。	全員ができた。
離岸	5名ができた。	1名を除きできた。	全員ができた。

2) 被験者層Ⅲ(限定なし)

実施項目	1回目	2回目	3回目
係留・解らん	全員が安全に実施できた。		
発進	2本レバー方式なので戸惑う人もいたが全員ができた。		
直進	全員ができた。		
停止(いき足の停止)	まずまずできた。	全員ができた。	
後進	4名ができた。	全員ができた。	
変針(旋回)	全員ができた。		
蛇行	まずまずできた。	全員ができた。	
小回り操縦	3名ができた。	3名を除きできた。	全員ができた。
人命救助	4名ができた	2名を除きできた。	全員ができた。
着岸	6名ができた。	1名を除きできた。	全員ができた。
離岸	4名ができた。	1名を除きできた。	全員ができた。

マリーナ等における講習等実施状況の概要

1 調査の目的

免許制度以外に操船技術向上のためにどのような取り組みがなされているか及びプレジャーボートの安全性を社会的に担保するための保険制度について把握し、今後の検討に資する。

2 マリーナ等における講習等実施の現状 (大手マリーナ7社に対する聴取結果)

(1) マリーナにおける対応

- ・ 免許を取得しているものの操船技術に自信のない者を対象にマリーナ所属のクルーが有料で操船技術を指導するもの
- ・ 会員のオーナーが艇を乗り換える等の場合に、要請に応じてサービスで1・2回の同乗指導を行うもの
- ・ マリーナ自身では講習等を行わず、近隣のボートスクールにおける講習を紹介するもの
など
- ・ その他、5トン限定区分が廃止されれば、大型艇による講習等の実施をマリーナとして検討する旨の回答あり

(2) レンタルボート事業者等における対応

- ・ レンタルボートの会員に対する安全講習会の実施
- ・ オーナー向けの有料講習プログラムの実施
など

3 プレジャーボートに係る保険に関する現状 (保険取扱7社に対する聴取結果)

(1) 保険の概要

- 現在、プレジャーボート・ヨットに係る保険は任意加入。
正式の統計等なく、一般的には2～3割の加入率と推測。

- 現在損保7社程度で取扱い。代表的な保険は「ヨット・モーターボート総合保険（YM保険）」
- 保険の対象範囲は、①船体損傷 ②対人対物賠償責任
③搭乗者傷害 ④捜索救助費
- 加入は個人単位のほか、マリーナによる一括引受（団体割引）も実施。

(2) マリーナ等における損害率と保険料との関係

- 損害率の高いマリーナ等について保険を引き受ける場合、引受時の審査における保険料率の割高な設定、損害率に応じた翌年度以降の料率引上げ、免責範囲の拡大といった対応を検討

(3) 5トン限定区分を廃止する場合の対応

- 基本的に保険は船体に付保するものであり、個人の受有する資格により直接保険料に反映されるものではないが、限定区分の廃止により仮に事故発生率が高くなれば、マーケット全体として料率の引き上げになる旨の回答。