

資料 3号

(会報97号 2005年1月の記事再掲)

「内航貨物船乗組み制度の見直し(資格制度・部門間兼務等)」 と商船高専教育の今後の検討課題

平成14年度から当協会が取り組んできたコースタル部門の乗船研修制度が平成16年8月19日に国土交通大臣から承認されスタートした。

今年はスタートが遅れたので心配されたが関係者のご努力により、数名の卒業生が乗船研修を実施している。

平成15年12月9日付けで「内航貨物船(旅客船)乗組み制度の見直し」が内航船乗組み制度検討会から答申され、それに基づいた実証実験(別紙-「3今後の進め方」に記述されたもの)も終わり国土交通省は平成16年11月26日「内航船乗組み制度検討会部門間兼務検討部会」を開催し、船員法上の部門間兼務(部員間、部員・職員間兼務)についての運用方法を決定し、施行は平成17年4月からとなった。

また、限定近海資格制度を導入して資格制度の緩和を実施し、3級海技士の資格を必要とする限定近海船は5000総トン以上の船長と6000KW以上の主機関を搭載した船舶の機関長のみであり、殆は4級以下の免状で通用することとなる。

内航に就職しようとする場合、商船高専卒業生は3級資格で片方しか資格を持たないために不利な立場に立たされざるを得ない。

近代化船乗船の為に商船高専で行われていた反対教育を廃止して以降、どのような教育を行えば、海上技術学校などと同等の反対職の資格(少なくとも4級)が得られるのか早急に検討する必要は無いだろうか?

本協会としても早急に対策を立てる必要があると考え常務理事会に報告討議しているが、会員諸兄の真摯な御意見をお伺いしたい。

以上の諸問題に関連する資料の主要部分と問題点を挙げてみたい。

内航乗組み制度検討会に於ける「内航貨物船(旅客船)乗組み制度の見直し」答申(平成15年12月9日付)抜粋
資格制度を中心とした航行安全関係
船橋航海当直

ア 航海当直の人数については、現行規制を維持。

イ 航海当直を担当する乗組員は、海技免状受有者(6級(航海)以上)でなければならないこととし(ただし船舶職員であるか否かを問わない。以下同じ)。複数で航海当直を行う場合は、少なくとも、そのうち1名は海技免状受有者でなければならないこととする。

船舶技術の進展や業務実態を踏まえた配乗基準の弾力化

船舶技術の進展や業務実態を踏まえて、甲板部、機関部等の兼務を中心として対応することとし、具体的には別紙のとおり取扱いとする(なお、スーパーエコシップ等の将来的な技術革新に対応した合理化については、今後検討)。

兼務の者に対する各種資格取得のための履歴のカウントは、記載された職名ごとにそれぞれ乗船期間をカウントする(ダ

ブルカウントをする)。

配乗表に係る航行区域

三直体制を原則とした限定近海に相当する航行区域（沖縄関係は除く）に係る配乗表を新たに設ける。

この場合、1600トン以上の船舶の甲板部には、航海当直基準に対応した万全な船橋航海当直体制の確保を図るため、法定職員の他に船舶職員（航海士）又は海技免状受有者である甲板部員を乗り組ませるなど所要の措置を講じることとする。

なお、先島圏域を含む沖縄関係の取扱いについては、別途検討の場を設け、引き続き航行の実態等も踏まえ慎重に検討することとする。

その他

ア 1600トン以上の内航船に係る資格レベルの緩和を図る

イ さらに、3級以下の受験資格の大幅な要件緩和や、イの円滑な実現に向け、講習受講者に対する試験免除による甲板部員の6級（航海）取得促進のため措置などを講じる。

| トン | 近海 | | | | 限定近海 | | | 沿海 | | 平水 | |
|----------|----|----|----|----|------|----|----|----|----|----|----|
| | 船長 | 一航 | 二航 | 三航 | 船長 | 一航 | 二航 | 船長 | 一航 | 船長 | 一航 |
| | 1級 | 3級 | 4級 | 5級 | 3級 | 4級 | 5級 | 3級 | 4級 | | |
| 5000トン未満 | 3級 | 4級 | 5級 | 5級 | 4級 | 5級 | 5級 | 3 | 4 | 4級 | 5級 |
| 1600トン未満 | 3級 | 4級 | 5級 | | | | | | | | |
| 500トン未満 | 4級 | 5級 | | | 4級 | 5級 | | 5級 | 6級 | 5級 | |
| 200トン未満 | 5級 | | | | 5級 | | | 6級 | | 6級 | |

注1：網掛け部は、資格要件が緩和される部分

注2：イのとおり航海当直者は海技免状受有者となるため例えば沿海499トン型であっても三直が必要な船舶には必要な海技免状受有者の員数を別途確保しなければならないこととなる

| kW | 近海 | | | | 限定近海 | | | 沿海 | | 平水 | |
|----------|----|----|----|----|------|------|------|------|------|------|------|
| | 機長 | 一機 | 二機 | 三機 | 機長 | 一機 | 二機 | 機長 | 一機 | 機長 | 一機 |
| | 1級 | 3級 | 4級 | 5級 | (3級) | (4級) | (5級) | (3級) | (4級) | | |
| 6000kW未満 | 3級 | 4級 | 5級 | 5級 | (4級) | (5級) | (5級) | 3 | 4 | (4級) | (5級) |
| 3000kW未満 | 3級 | 4級 | 5級 | | | | | | | | |
| 1500kW未満 | 4級 | 5級 | | | (4級) | (5級) | | (5級) | (6級) | 5級 | |
| 750kW未満 | 5級 | | | | 5級 | | | 6級 | | 6級 | |

注1：網掛け部は、資格要件が緩和される部分

注2：()内は、一定の船舶（例えば、船舶機関規則に基づく機関区域無人化船など）については、専任の職員1名を除き、甲板部職員と兼務可能となる部分

部門間の兼務について（別紙）

1. 船員法上の部門間の兼務について

雇入契約の公認（届出）の際、労働協約又は就業規則において、次の事項を含め労務管理が適切に行われている船舶所有者の運航する船舶のうち、次の事項を満たしているものについて、6ヶ月間程度の期間を暫定的な兼務雇入れとして認める。

所定の労働時間が遵守されていること（兼務による労働が通常の労働時間に組み込まれているものに限る）。

航海当直基準に基づき適正な航海当直体制が維持されていること。機関は、少なくとも専任の担当の者がいること（1人分を超える通常の作業量がある場合には必要な人数がいること）。

機関部乗組員が兼務で船橋航海当直中に緊急に機関部で作業を行う必要が生じた際に、船橋航海当直体制の継続に支障が生じないよう、当該機関部乗組員に臨時に交代する者（所要の免状又は資格を有する者に限る）が用意されていること等、非常時の補助体制が確立していること（当該交代者による臨時的船橋航海当直は安全臨時労働とする）。

なお、その他、機関部乗組員が荷役を行う等航海当直体制に直接影響しない場合には、所定の労働時間が遵守されていること（兼務による労働が通常の労働時間に組み込まれているものに限る）を前提に認める。

通常の雇入れ契約公認（届出）時の関係書類に加え1週間程度のローテーション表及び非常時の補助体制表を提出させ、上記事項をチェックする。

暫定期間終了後、船員労務官が検査を行い、労働時間が遵守されている等上記要件を満たし、十分に運用可能な場合は、兼務雇入れを認める。

2年更新とする。ただし兼務の継続が不相当と判断される場合は中止とする。

なお当該兼務に関わる雇入れ関係手続は地方運輸局のみで行うこととし、指定市町村では取り扱わない。

2. 船舶職員法上の法定職員間の兼務について

法定職員間の兼務ができる船舶は、船舶法上の兼務を認められたものでありかつ官公労使からなる部門間兼務検討部会（以下「部会」という）（3. 今後の進め方を参照）の検討を踏まえた一定の要件を満たすものであると地方運輸局長が確認したものに限り、これらの船舶にあつては、専任の機関部法定職員1名を除き、他の機関部法定職員が甲板部法定職員（船長を除く）を兼務することができることとする。

一定の要件としては、次の事務局案が示されているが、具体的な要件については、部会が実証実験のなかで詰めていくこととする。

航行中の機関整備作業が大幅に軽減されている船舶

- a. 機関区域無人化船又は警報装置付きのA重油専焼船であること。
- b. 簡易衝突予防装置付きレーダー、GPSなどの航行援助装置等を有する船舶であること。
- c. 機関部の専任の職員がいること。

短距離を航行する船舶であり、かつ、陸上支援があるもの

- a. 大半の航海が、8時間以内の航海であるもの
- b. 通常船内で行う軽微なメンテナンス以外のメンテナンスは、陸上の支援により確実に行える体制が確立されていること。
- c. 機関部の専任の職員がいること。

3. 今後の進め方

上記について、次のような実証実験を行い、部門間の兼務が運用可能であることを確認の上、実施に移行するものとする。

全体管理

部会において実証実験の設計実施及び評価に係る全体管理を行う。

実施方法

イ 大型船（750トン以上）及び小型船について、実験参加に応募した船舶から数隻程度を選定する。

ロ 船員法上の兼務雇入れに係る実験を基本としつつ、部会が実験可能と判断できる船舶があれば、上記に加えて、法定職員間の兼務についても実験を行う。

スケジュール

概ね以下について年度内に実施することとし、具体的には部会で決定する。

部会設置

実験の準備設計及び船舶の募集選定

実験の実施及び評価

部会においては、部門間の兼務制度が適正に運用されているかどうかのフォローアップを行うとともに、その結果によっては、部門間兼務を認めるに当たっての要件の見直しのための検討を行う。また、必要に応じて、船員労務官の上記1.の検査結果の概要を部会に報告させるものとする。

又、上記（資格制度を中心とした航行安全関係 - 配乗表に係る航行区域）で検討されていた沖縄本島を含む限定近海の海域が、平成16年11月2日に国土交通省から別図の通り決定され、政省令の改正を待って平成17年4月から施行予定となり、従来近海区域の配乗体制だった国内船も船員の資格軽減、船員数の削減が可能となる。

商船高専教育との問題点

かつて、我国外航海運は近代化船に乗組むため商船高専で甲機両用教育を行い、反対職の当直限定資格を取得していたが、国際競争力の問題から便宜置籍船化と混乗船の増加により反対教育を中止し専門分野に特化し今日に至っている。

外航海運会社に就職し外航船に乗船するのであればこれで問題は無いかもしれない。

しかし、我国の海上輸送の安全や海技の伝承を考えた場合、日本人海技者の確保は必須であり、その役割は当面内航分野に委ねられざるを得ないこととなる。

当協会の乗船研修制度を利用して、商船高専の卒業生が内航海運会社に就職しようとした場合、今回の兼務制度が認められ、内航船の航行区域が緩和された今回の法改正では、片方の海技資格しか所持していない高専生に不利益が生じる恐れがある。

そこで、商船高専と海上技術大学、海上技術短期大学の入学資格、修業年限、卒業後に与えられる海技免状資格等を調べたところ以下の通りとなっている。

商船高専と海上技術学校、海上短期大学の海技免状資格等

海上技術学校（旧海員学校）

| | |
|------|-----------------|
| 入学資格 | 中学卒 |
| 修業年限 | 3年（練習船実習3ヶ月を含む） |
| 資格 | 高校卒・大学受験資格 |

海技免状 4級海技士（航海及び機関 両方）（筆記免除）
 （口述試験資格取得の為に卒業後6ヶ月の練習船実習が必要）

海上技術短期大学（清水・波方）

入学資格 高校卒
 修業年限 2年（練習船実習9ヶ月を含む）
 資格 海技免状4級海技士（航海及び機関 両方）（筆記免除）
 単位認定3単位で3級海技士（航海又は機関 片方）筆記受験資格

商船高専

入学資格 中学卒
 修業年限 5年半
 資格 高専卒
 海技免状 3級海技士（航海又は機関 片方）（筆記免除）
 2級・1級（航海又は機関 片方）筆記試験受験資格
 4級については定め無し

上記より、海上技術学校、海上技術短期大学とも4級海技士（航海及び機関）の筆記試験が免除され口述試験合格のみで航海・機関両方の4級海技士免状が交付され、兼務雇入れが可能となる。しかも経歴のカウントは兼務の場合両方ダブルカウントされる。

明らかに商船高専卒業生が不利である。

海上輸送路の安全と日本人海技者の確保を考えた場合、商船高専卒業生にも反対職海技資格を与え、内航船に乗船し易い資格を取らせる必要を感じるが如何なものだろうか？

船舶安全法に基づく限定近海区域

