

1-5 海運関係分野における規制改革の一層の推進

当協会は政府の規制緩和推進計画が開始された平成 7(1995)年より、会員会社から寄せられた海運関係の規制改革要望を行っており、これまで一定の成果を挙げているが、依然として措置されていないもの、若しくは措置不十分なものがある。

平成 21(2009)年 9 月の新政権の発足に伴い、従前の「規制改革会議」は平成 22(2010)年 1 月に内閣府に開設された『ハトミ.com 国民の声』において、その基本的な活動を継承することとなり、当協会は会員全社に照会のうえ要望事項を整理し、同年 2 月、「第 1 回集中受付月間」に「内航船の航行区域拡大の検討」の 1 項目について要望した。(船協海運年報 2009「1・5 海運関係分野における規制改革の一層の推進」参照)

その後、『ハトミ.com 国民の声』は『国民の声』に改称され、その中で同年 9 月に設けられた「第 2 回集中受付月間」において、当協会は、「内航船の航行区域拡大の検討」について、早期の規制緩和を目指す観点から引き続き要望した。

その結果、当協会要望については、重要案件として内閣府の行政刷新会議の下に設置されている「規制・制度改革に関する分科会」で取り上げられた後、当分科会での調査審議の結果を踏まえ、行政刷新会議で仕分けがなされ、最終的に平成 23(2011)年 4 月 8 日に以下の通り閣議決定されている。

事項	沿海航行区域の拡大
概要	① 限定近海区域のうち、沿海区域に近い部分のみを航行する船舶の構造・設備要件を設定する。＜平成 23 年度措置＞ ② 安全性を確保しつつ、沿海区域の部分的な拡大を検討し結論を得る。＜平成 23 年度検討開始、平成 24 年度結論＞ ③ 沿海資格船から限定近海船への変更を容易にするための基準の見直しを行う。＜平成 24 年度措置＞
所管省庁	国土交通省

出典：行政刷新会議 規制制度改革 HP(規制・制度改革に係る方針(平成 23 年 4 月 8 日 閣議決定)より抜粋)

<日本籍船に関する規制緩和>

● 検討の経緯

平成 21(2009)年夏～秋にかけての平成 22(2010)年度税制改正要望に向けた海事局外航課と当協会(3 社政策幹事・財務幹事)の非公式な意見交換において、現行トン数税制の適用が日本籍船に限られている点や、船舶の特別償却制度等の海運諸税制が日本籍船を中心とした制度になる可能性を踏まえれば、日本籍船増加に係る障壁の早急な軽減を図っていくことが肝要との考え方が示された。

当協会としても、トン数税制による籍船増加義務等を踏まえれば、日本籍船際緩和は喫緊の課題として、以降、外航課を窓口として海事局全体に対し、日本籍船に係る抜本的規制緩和を求めてきた。

平成 22(2010)年 5 月には、海事局内に「競争力ある日本籍船増加のための規制改革検討プロジェクトチーム(PT)」(総務課長、総務課財務企画室長、外航課長、運航労務課長、検査測度課長、海技課長他がメンバー)が設置され、以降、局内横断的に検討が進められることとなった。現在は、数ヶ月に 1 回のペースで同 PT と当協会が進捗確認・意見交換を行っている。

● 当協会からの主な要望事項と進捗状況

① NOx 二次規制に伴う条約要件を上回る国内規制(案)の撤回(平成 22(2010)年に実現)

MARPOL 条約による NOx 二次規制によって、平成 23(2011)年 1 月 1 日(以下「基準日」)以降の起工船に対し新たな排出要件が課されること、我が国国内法(海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律)では、「起工船」ではなく、「原動機製造日」が基準日以降の船舶に新たな規制が課せられる方向で国交省内検討がなされていた。(平成 21(2009)年秋頃)この場合、基準日以前に起工し、同日までに原動機製造が間に合わない新造船(会員船社に複数存在)の日本籍船化が実質上不可能(既に原動機製造に着手済、または仕様変更が困難)となるため、条約を上回る部分の国内要件を撤回するよう海事局に要請した。

この結果、平成 22(2010)年内に要望が受け入れられ、改正国内法の対象は条約に沿って基準日以降の「起工船」とされた。

② 船員雇入れ手続き簡素化

外地で船員雇入れ手続きを行う場合、本船乗組員等が領事館等に出向いて手続きを行う必要があり、手間と時間を要していたが、三国間輸送に従事する日本籍船が増加している現状を踏まえ、手続きの抜本的な簡素化を要請した。

現在、海事局(運航労務課)が簡素化に向けた検討を行っている。

③ 船舶登録窓口の一元化

船舶新造やフラッグバックの際、登録窓口が本省、船籍地運輸局、船籍地法務局、船舶所在地運輸局、船舶所在地総合通信局等に分かれており、各窓口への往訪に手間と時間を要することから、窓口一元化を要請した。

この結果、検査測度関係の手続きについては、本省等で窓口を一本化する方向となったが、船員関係手続き(最小安全配員証書)や登記、無線手続き等、課や省をまたがる手続きについては検討が進んでいない。

④ 証書・証明書類・申請書類・検査手帳等全ての書類の英文併記

外国人全乗日本籍船の増加を背景とし、当協会は全ての船積書類の英文化・英文併記を要請している。

⑤ 無線設備・機器に係る検査・手続きの簡素化(EPIRB 等の検査簡素化、SR 証書の船級協会による代行発給等)

EPIRB(非常用位置指示無線標識)等の無線機器について、条約では求められていない年1回の陸揚げ検査が求められており、これらの緩和(船上検査実施等)と、SR 証書(貨物船安全無線証書)の船級協会による代行発給等を要請している。

海事局によると、船上検査実施については、海事局/総務省/海上保安庁が協議中、SR 証書代行発給については、船舶安全法改正法案を準備しているが、国会情勢により提出に至っていない由。

⑥ 舶用品に係る型式承認の拡大と手続き簡素化

特に外地においてHK 承認品の入手が困難である点に鑑み、MED(EU 諸国)やUSCG(米国)承認品との相互承認等、型式承認の拡大を要請している。

海事局は、フラッグバックの際などの個別対応については前向きに応じるとしているものの、EU や米国との相互承認等、抜本的改善に向けた検討は進んでいない。

⑦ STCW 条約締結国の船員資格(外国資格)の自動承認

承認制度の簡素化に関しては、成長戦略船員資格検討会(～平成23(2011)年3月)において国内海事法令講習のE-Learning 化や二航機士以下への機関承認制度等の導入等が決定されたが、当協会は機関承認制度の一航機士以上への拡大や、実技講習の残る衛生管理者資格講習等、各種講習に係る柔軟な運用等を要請している。

⑧ STCW 条約締結国の無線資格の自動承認、我が国資格の一本化

我が国では、既に国際資格(GOC)を有する外国人船員に対し、三海通(第3級海上無線通信士:総務省所管)および三電通(三級海技士(電子通信):国交省所管)の2通の免状を新規に取得することが求められている。当協会は、STCW 条約締結国の発行するGOC 受有者については当該資格を自動承認する、または、三海通と三電通の一本化を要請している。

現在、海事局と総務省との間で協議が行われている。