

1・5 海運に係る諸規制の緩和

1・5・1 規制改革要望

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。

現在の政府においては、平成 25(2013)年 1 月に内閣府に設置された「規制改革会議」が、「規制改革ホットライン」を通じて、常時規制改革の提案を受け付けており、また、経団連が、同年 5 月、自らの規制緩和要望を取り纏めるための会員アンケートを実施したため、当協会は会員に照会しつつ対応した。

1・5・2 日本籍船に係る規制緩和

日本籍船に係る様々な規制については、平成 22(2010)年 5 月、海事局次長をヘッドとする局内横断的な「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)」が設置され検討が進められているが、検討の進捗について共通認識を得るため、PT と当協会の会合を平成(2013)年 5 月 9 日に会合を開催した。

会合では、海事局より、優先的に検討を行ってきた以下の項目の進捗につき報告があり、続いて当協会からこれまでの取り組みについて謝意を表するとともに未達成の項目および新たに検討する項目について引き続き PT で取り組むよう要請した。平成 25(2013)年 5 月時点での各項目の当協会の評価は以下のとおりである。

評価A(ほぼすべて措置済みまたは措置見込み)

- ・証書・書類・検査手帳等の英文化
- ・無線証書の発給等に関する船級協会への代行権限の付与、条約証書の有効期間延長(5 か月)および非常用位置指示無線標識(EPIRB)検査等の簡素化
- ・雇入れ手続きの簡素化

評価B(大部分措置済みまたは措置見込み)

- ・無線検査の簡素化(改正電波法に基づく登録検査事業者の登録促進)
- ・STCW 条約締結国の船員資格の自動承認

評価C(一部措置済みまたは措置見込み)

- ・船舶登録窓口一元化
- ・型式承認の拡大、手続き簡素化等

評価D(現時点であまり進捗が見込めない)

- ・STCW 条約締結国の無線資格の自動承認
- ・無線資格に係る簡素化等

その後、海事局と当協会は、上記 9 項目のうちの未達成項目を含め、新たに検討する 15 項目を取り決めた上、検討を進めた。その結果、平成 26(2014)年 1 月 28 日に開催した PT と当協会との会合での検討の進捗確認を経て、同年 3 月末までに「開庁日・時間における緊急対

窓口の設置」および「外航旅客船の水中検査の緩和」の2項目について、措置がなされることとなった。この2項目を含め、同15項目の進捗は以下のとおりである。(平成26(2014)年3月末現在)

<手続き関係>

(1) 船舶登録窓口一元化

船舶新造やフラッグバック(FB)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散しており、各窓口への往訪に手間と時間を要することから、当協会は、窓口一元化を要請した。

その結果、国土交通省関係の書類等については、検査測度課管轄分は一括で受領し各運輸局に転送するといった対応により事実上の一元化が行われ、海技課管轄の最少安全配員証書についても国内は船舶所在地の運輸局、海外は船舶検査官が駐在する領事館において交付されるよう措置された。一方、海上労働証書の外地領事館における発給についても検討が行われている。

(2) 閉庁日・時間における緊急対応窓口の設置

外地においてはポートステートコントロール(PSC)等において日本政府の確認あるいは了承等を求められる場合があるため、緊急時にコンタクトが取れる政府窓口が必要となる。そのため、当協会は休日・夜間に対応可能な海事局関係課共通の緊急対応窓口の設置を要請したところ、同窓口が開設され、運用が開始された。

(3) 外地領事館の証書交付権限拡大

外地で入渠した船については、転籍地最寄りの領事館に証書交付権限がない場合、日本からのハンドキャリーが必要となるため、権限を有する領事館がカバーする地域の拡大等の措置を講じ、ハンドキャリーが不要となるよう対応を要望した。

これに対し、海事局は、証書交付を希望する地域の需要に応じて前向きに検討するとしている。

<検査関係>

(4) 型式承認の拡大、手続き簡素化・迅速化

日本籍船に搭載される舶用品について、国または国が認可した機関(日本舶用品検定協会(HK))による型式承認品の搭載が要求されるが、外地では、当該承認品が入手困難な場合があるため、当協会は、欧州舶用機器指令(MED)承認品や米国コーストガード(USCG)承認品との相互承認や型式承認の拡大等の改善を要請していた。

その結果、実際の船舶の運航やFBに支障を生じさせないような「短期的措置」として、海外メーカー等が容易に制度・手続きを理解できるような英文ホームページの開設や型式取得の負担軽減化(外国試験機関の結果の活用等)の措置が講じられることとなった。また、型式承認制度に関する「中長期的措置」の検討の必要性も確認された。

これに対し当協会は、短期的措置については、型式承認取得の負担軽減による改善が図られる一方、依然として外国試験結果の確認等に手間を要するため更なる改善を要望した。

また、型式承認取得は、需要が少ない日本籍船への搭載が目的であるため、メーカーは承認試験申請を躊躇し、メーカーの申請を待っているのは長時間を要するため、引き続き中長期的措置の検討を要請した。

(5) 改正電波法に基づく民間事業者による無線検査代行制度

改正電波法に基づく民間事業者による無線検査代行制度が施行されたことを受け、電波法に基づく登録を受けた事業者が無線設備の検査を行った場合には、電波法による定期検査が省略可能となった。海事局は、船社と協力して、民間事業者に登録等の呼びかけを行うこととしている。

(6) 外地における経年劣化する設備の検査方法

船舶安全法に準拠する「船舶検査の方法」の付属書 G(経年劣化する設備の検査の方法)では、GMDSS(海上における遭難及び安全に関する世界的な制度)設備の電池および水圧センサーの取替について、内地外地を問わず、サービスステーション(SS)に対してのみ認めている。

当協会は、便宜置籍船はメーカー・現地代理店の取り換えを認めていること、および、電池・センサーの故障の場合はメーカーによる修理が必要となる現状を踏まえ、SSに限定せず、メーカーに対しても同様に取替を認めるよう要請した。

(7) 外地における救命筏サービスステーション(SS)の拡大

船舶を外地で整備する際、非認定事業者による整備に船級検査員が同時立会し、対応するケースが相当数あるため、外地における認定 SS の拡大および外地での入手が困難な筏の艀装品(海面着色剤)の義務付けの免除を要請した。

これに対し海事局は、外地 SS の認定を要望する港など、具体的な要望を聞きつつ検討するとし、また、救命筏メーカーへのヒアリングも行うこととしている。また、海面着色剤の免除については、外地認定 SS が拡大した場合、検討することとしている。

(8) 手数料等支払方法の変更

外地で FB を行う場合、手数料を現地通貨の現金で領事館に納付することが求められており、時に数百万円単位となることから安全上好ましくないため、当協会は国内での振込納付等、代替措置を要請したところ、測度にかかる手数料は国内で納付が可能となり便宜が図られた。

一方、船舶仮国籍証書発給手数料については、引続き証書発給地を管轄する在外公館で支払うこととされている。

(9) 検査手帳類の英文併記

当協会は船上に備え置く全ての書類の英文併記を要請した結果、海事局は全ての記載事項に係る和英併記は対応できないとして、代替手段(これら書類について和英併記した一覧表を作成するとともに、船舶検査記録証書等わが国独自の書類を一括袋詰めの上、「日本独自の書類であり、日本の検査官がこれを利用する」旨を英語で併記)を講ずることとした。

これに対し当協会は、外国人船員が書類の綴り場所が理解出来ずに整理できないケース

が発生しているため、短期的措置として、一覧表ではなく全書類の題名だけでも英文併記を、また、中期的措置として、全書類の英文併記を実現するよう要請した。

<船員関係>

(10)STCW 条約締結国の船員資格(外国資格)の自動承認に向けた制度改善

承認制度の簡素化に関しては、成長戦略船員資格検討会において国内海事法令講習の E-learning 化や二等航機士以下への機関承認制度が導入され、また、海外の機関承認の認定校の拡大が図られたが、問題の根本的解決には至っていない。

そのため、当協会は、短期的措置である機関承認については、①引き続き認定校の拡大、②機関承認対象職務を一航機士とする場合の具体的なプラン(何がどのようになれば対象範囲が広がるか)の検討、③船社が要望している対象国について、二国間協定締結の取りすすめ、を要請した。また、長期的措置として、最終目標の自動承認に向けての承認試験および講習の段階的廃止を要請した。

(11)STCW 条約締結国の無線資格の自動承認

日本籍船に乗り組む外国人船員(航海士)は、第三級海上無線通信士資格(三海通)に相当する国際資格(GOC)を受有しているにも関わらず、日本無線協会がマニラ等で開催している養成課程を受講し、修了試験に合格する必要があるが、他国籍船にはない負担が課されている。三海通は電波法に基づく総務省の管轄であり、平成 22(2010)年に国土交通省と総務省で協議を行ったところ、総務省より対応は極めて困難との回答があった。そのため、国土交通省は、当協会の要請を受け、日本無線協会(日無協)の養成課程を E-learning 化することについて、総務省と調整した。その後、日無協と当協会が E-learning 化について調整を進めている。

当協会は、E-learning 化については、短期的措置として歓迎する一方、試験は本人出席の下行われる必要があるため、国内海事法令講習でも実施上の問題は発生していないことを考慮し、無線講習 E-learning についても出席せずとも試験に合格すれば、講習終了となるよう要望している。また長期的措置として、GOC(三海通)資格の自動承認の実現に向け、引き続き国土交通省のサポートを要請している。

(12)海上無線関係資格及び証書等の一本化

日本籍船の船舶通信士は総務省管轄の三海通と国土交通省管轄の三級海技士(電子通信)(三電通)の資格を取得することが義務付けられており、三海通は一度取得すると更新の必要がないが、STCW 条約(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)要件を担保する三電通は 5 年更新となっている。

海事局は、無線資格等の一本化は総務・国交両省の権限に関わる問題であり対応が極めて困難であるとし、また、承認船員に対する三電通試験(筆記試験)の免除は船舶職員法の改正が必要となり、検討を要するとしている。

当協会は、無線資格等の一本化について、引き続き国土交通省のサポートを要請するとともに、三電通については、三海通講習で必要な知識確認は行われていることから、次回船舶職員法の改正が行われる際には、三電通の試験免除が措置されるよう要請した。

(13) 船員の雇入止届けの電子申請のさらなる簡素化

雇入れに関する届出手続きは電子メール等での届出が認められる一方、通達において提出が要求されていない健康証明の写しを要求される事例が地方で発生しているため、当協会では対応を要請した。また、雇入届出書と海員名簿の記載重複部分を省略するため、電子届出書には、船名、船舶番号、届出者氏名、届出件数のみとし、各船員の届出内容は海員名簿写しを提出書類とするよう要請した。

海事局は、地方の対応を通達に沿った運用となるよう指導するとともに、会員名簿の記載重複部分については、検討するとしている。

(14) 海上労働証書の5か月延長規定に関する条約改正

海上労働条約(MLC)の発行に伴い、海上労働証書の取得が義務付けられることになるが、同条約には、検査執行者による旧証書への裏書により、当該証書の有効期限を延長できるという規定が無く、このままでは5年後の証書更新の際に船舶が発給場所に戻れない問題が発生する。

海事局は、対応には条約改正が必要であり、国際労働機関のメンバーである雇用者グループからも提案は可能としているため、当協会は、条約改正のみならず国内法の運用上での対応も検討するよう要請した。

<その他>

(15) 外航旅客船の水中検査の緩和

外航旅客船については外国籍船と同様、年次検査時の水中検査が実施できるよう、要件緩和等を要請していたところ、船齢15年未満の外航旅客船の特1中検査の水中検査が認められ、船齢15年以上の外航旅客船も個船ごとに水中検査の可否を判断することが認められた。