

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規制改革要望を関係方面に求め、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、内閣府「規制改革会議」が「規制改革ホットライン」を設置し、常時提案を受け付けており、平成 27(2015)年 6 月下旬から 7 月上旬にかけて、経団連が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、当協会は会員会社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、当協会との間で随時意見交換を実施し、項目の進捗状況を確認している。これまで当協会より延べ 18 項目を要望し、検討の結果、内 5 項目の緩和が実現している。

平成 27(2015)年 2 月に開催された PT との意見交換において、残された項目の多くは、他省と管轄が跨る、または制度の抜本的な見直しを要するなど、進展が極めて困難な状況であることを確認し、今後の進め方について海事局内で検討されることとなった。(『船協海運年報 2014』の「1・5」参照)

その後、当協会と海事局は、次回 PT との意見交換を行うべく準備を進める一方、世界的に未曾有の海運不況下、多くの船社にとって日本籍船の維持すら困難な状況にあることを踏まえ、平成 28(2016)年 3 月、当協会は海事局次長に対し、日本籍船の増加が困難である要因等について非公式に説明。その後、同年 5 月に PT との意見交換を実施する方向で調整することとなった。

なお、平成 25(2013)年 5 月の PT と当協会の意見交換以降に検討を進めてきた全 15 項目の進捗は以下のとおりである(平成 28(2016)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、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(平成 25(2013)年度措置済み)

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、外務省領事局と協議を実施し、アタッシェ不在の在外公館における証書の手交自体は対応可能との回答を得た。

しかしながら、セキュリティや通関手続きの関係上、近隣国であっても領事局への書類持込から在外公館での手交まで約 1 ヶ月程度要することから、当協会は本要望について再度検討を行うこととしている。

< 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 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を続けた。

(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、海面着色剤の免除についても、外地認定 SS が拡大した場合、検討するとしている。また、同局は救命筏メーカーへのヒアリングを実施し、意見交換を継続して行っている。

(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が、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。

当協会は全ての手数料等の支払方法が国内で可能となるよう、振込納付等の代替措置の要請を続けている。

(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。

これに対し、海事局は、東欧諸国(ブルガリア・ルーマニア・クロアチア)の教育機関の現地調査を平成 26(2014)年 11 月に実施し、平成 27(2015)年 3 月、4 校を認定した。さらに、ロシアとの承認協定締結について関係省庁との調整を進めた。

(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、日無協と当協会が調整を進め、平成 26(2014)年 12 月から養成課程のE-learning化を実施している。

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交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たため、当協会では対応を要請したところ、海事局より各地方運輸局に対し通達に沿った運用となるよう指導があり、改善された。

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当協会より要請した。これに対し、海事局は、届出を電子申請で行う際には、海員名簿のうち第四表への記載は省略できるため重複は生じていないと説明し、当該記載の省略について各方面に事務連絡を発出することで運用の明確化を図った。

(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)の発効に伴い、海上労働証書の取得が義務付けられ5年毎の更新検査が必要となっているが、同条約には、更新検査を終了した場合でも、新証書を受領するまでの間、既存の証書の有効性を延長できるという規定が無い。そのため、当協会は、新証書を受領するまでの間、既存の証書の有効期間満了日から5か月間その有効性を延長できるように、国際海運会議所(ICS)に本件を提案し、ICS経由で条約コード改正案を提出したところ、平成28(2016)年2月の第2回海上労働条約特別3者委員会において満場一致の賛成で採択された。同改正案は平成28(2016)年6月に開催予定の国際労働機関(ILO)第105回総会にて審議、承認の見通しであり、海事局は引き続き同改正案を支持するとともに、成立後、その発行状況を踏まえ、国内対応を図る予定としている。

<その他>

(15)外航旅客船の水中検査の緩和(平成25(2013)年度措置済み)

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。