

**「海技実務に着目した課題」**  
**—海技資格と海上実習、海上履歴の研究—**  
**課題研究グループリーダー：津金正典**

**趣旨：**

海上履歴という言葉は、海技者にとって特別な想いを感じさせるものである。海上履歴が長いと聞けば、乗船経験が豊かであることを想定する。しかしながら、乗船者には異なる多数の船種に乗船した人もあれば、特定の船種のみに乗船した人もあり、かつ乗船した船型にも違いがある。

本邦では、批准をしている IMO の国際条約である STCW 条約（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）に基づき「船舶職員及び小型船舶操縦者法」で船員の必要要件を定め、船舶職員やレジャーボートの操縦者を対象として海技士・小型船舶操縦士の免許の取得に必要な海上実習・海上履歴を規定している。

一方、改正水先法で導入された 2 級・3 級水先人（指定教育機関の座学教育及び海上実習をへて水先人になった水先人）は、研修期間中に短期間の商船実習を義務付けられているが実際の水先業務については海上履歴がつかない状況にある。そのため 1 級水先人に昇格しても海技免状は 3 級海技士で在るゆえに、キャプテンの呼称を用いることはできない。また、水先業務にずっと携わる 2 級・3 級水先人には問題ないが何らかの理由で転職を考える人の資格は、あくまでも 3 級海技士免許のままであり、求職に際して支障を被ることも考えられる。

水先人の場合と異なる私設バースを有する私設港湾（港湾法の 56 条港湾）で入出港操船や荷役監督を行うバースマスターや造船所において海上試運転に従事するドックマスターの業務についても同様に海上履歴がつかない現状にある。前者が例えば 1 級水先人試験を受験する場合には改めて商船に乗船し海上履歴をつける必要がある。また、3 級あるいは 2 級海技士免許でドックマスターに従事した人には、海上履歴がつかないために上級海技士免許取得の道が閉ざされている。

本研究の基本的な問題として、近年の技術革新に伴う海上実習のあり方、船員の訓練方法の見直し、海上履歴のはかり方について再検討が必要もあるのではないかと考えられる。また、IMO や国交省で検討が進められている自動運航船の導入過程における船員の海上訓練の検討も必要ではないかと考えられる。

さらに、海上履歴の代替措置（例えば補習講義、操船シミュレーター訓練等）について研究を行うとともに、併せて自動運航船の導入に係る船員の海上訓練について検討する。

**協議方法：**

- ・海技資格・海上実習・海上履歴に係る現制度等について調査を行い、その問題点を洗い出し現制度に改正の余地があるかないかをグループメンバーで考察する。

- ・研究成果をグループメンバーの総意としてとりまとめ提言する。

**活動予定：**

- ・2020年9月下旬開始、2021年9月～2022年年2月検討
- ・2022年3月報告書提出
- ・検討会を3回程度開催

**課題研究グループメンバー：**

- ・海事研究協議会の理事
- ・船員教育機関関係者
- ・その他参加を希望する会員