

## 第2回近海を操業区域とする中規模の漁船に関する資格制度のあり方に関する検討会

1. 日時：平成31年3月25日（月）15:30～17:30
2. 場所：中央合同庁舎3号館11階特別会議室
3. 委員：塚本海洋学部長（東京海洋大学）、高崎名誉教授（九州大学 欠席）、畔津教授（東海大学 欠席）、長嶺主任（海技資格協力センター）、光延専務理事（日本船舶職員養成協会）、田辺試験部長（海洋レジャー安全振興協会試験部長）、平石専務理事（海洋水産システム協会）、小林常務理事（大日本水産会）、貴家部長代理（代理出席：全国漁業協同組合連合会）、筆谷業務課長（全国底曳網漁業連合会）、大石専務理事（全国さんま棒受網漁業協同組合 欠席）、清家社長（大黒水産有限会社 欠席）、納富専務理事（全国近海かつお・まぐろ漁業協会 欠席）、高橋水産局長、釜石水産局副部長補（全日本海員組合）、泉特機エンジン統括部長（ヤンマー（株）欠席）、池端設計部長（代理出席：小鯖船舶工業）、海谷審議官、堀海技課長、石原安全政策課長、植西次席海技試験官（国土交通省）、大下主席海難調査官（代理出席：海上保安庁）、保科増殖推進部長（水産庁）、廣山研究指導課長（欠席；水産庁） 櫻井漁業調整課総括補佐（代理出席：水産庁）  
オブザーバー：小見山参事官（内閣府規制改革推進室）  
事務局：国土交通省海事局海技課 成瀬課長補佐  
水産庁研究指導課三野海洋技術室長

### 4. 議事概要：

国土交通省海事局海谷審議官及び水産庁保科増殖推進部長から挨拶。

#### 議題（1）検討会の今後の進め方

内閣府規制改革推進室小見山参事官から、資料1に沿って、規制改革推進会議水産WGの議論について説明を行い、続いて事務局から、資料2に沿って、検討会の今後の進め方について説明が行われた。

#### （小見山参事官）

資料1として規制改革推進会議水産WG議事録抜粋として去年の5月と12月、今年の2月の3回分の議事録をお配りしております。HPには各省庁が使った資料というのも載っていますので、後ほど、ご覧になっていただければと思います。ポイントとなるべき点についてはハイライトを付けていますので、そこを中心に読んでいただけたらと思います。そもそもこの水産WGの海技士の検討を始めた考えは、少し飛びますけど3回目の議事録の9ページでの金丸議長代理のご発言通り、19トン以下の漁船が多く、規制のために20トンのところで海技士の確保というのが難しいという状況があって、19トンに貼りつく状況では生産性が上がらず、船が大型化した方が生産性も向上しますし、安全性の面でも良いのではないかという内容です。また、昨年、農林水産省のほうで70年ぶりの漁業法の改正がありましたけれど、その過程においていろいろと意見を申し述べさせていただきまして、その全体の文脈の中で、この海技士の乗組基準について検

討を行って欲しいという議論が行われました。5月18日の内容でございますが、例えば8ページの内容をご覧くださいと、漁船の事故はプレジャーボートより多いという話があったのですが、その中で機関士が乗り込んでどのような役割をしているのかという説明をさせていただいた方がいいのではないかとという要望が本間専門委員からありまして、次のページですが、漁港、漁具、操業実態に合わせた規制であるべきであり、船の大きさだけで乗組基準を決めるというのは十分ではないのではないかとという意見がありました。こういった議論があったうえで6月の規制改革推進に関する第3次答申をとりまとめまして、農林水産省と国土交通省とで協力していただいて、規制改革実施計画が6月に閣議決定されたのですが、その過程で関係者の理解が十分に一致していなかったということで、次のページになりますが、昨年12月21日の会合で議論することになったわけでありまして。今回の配布資料にもありますが、論点整理をさせていただきまして、農林水産省と国土交通省との間で認識の隔たりがあるのかという議論をさせていただいたところがあります。12ページの右側の一番下をご覧くださいいただけたらと思いますけれども、水産WGの野坂座長から中規模漁船というのは1名で航行するのは物理的に不可能であるという説明を国土交通省の方から受けた認識であったが、14ページをご覧くださいまして、林委員から技術革新というのはすでに起きているのであれば乗組基準を見直してもいいのではないかとという指摘と、17ページをご覧くださいまして、泉澤専門委員から現状メンテナンスフリーであるエンジンは存在しており、エンジン次第ではないかという意見がありました。それ以外でありますと、15ページの上の方でございますけれども、操業日数を踏まえるとそれほどリスクは高くないのではないかとこの意見があり、その真ん中上の方の5行目辺りですが、船長と機関士が別の人物である必要がないのではないかとこの指摘もありました。その他17ページの下の方でございますが、A重油と軽油、品質的に差があまりないのではないかとこの指摘がありました。

それでこのような論点について説明があるとともに、本検討会に関するコメントというのはいくつか出ておりまして、例えば21ページ、検討会で、真ん中の辺りで野坂座長であります。実態調査に1年以上かかるということなのだが、中型漁船を全て調査する必要はないのではないかと、調査対象となる漁船を絞るのであれば、短期間の調査見直しを行うのが可能ではないかという指摘がありました。

この会の議論全体を総括して、1枚おめくり頂きますと右側の24ページでございますが、座長から漁船にかかる実態調査にかかわらず、乗組基準の見直しが必要であると結論に至った場合は、技術の進展にかかる調査を待たず、その時点での見直しの検討を行って頂きたいと要請がありました。

それに併せて、もう少し下にあるとおり、この検討会自身の議事録が公開されていなかったということですが、公開頂いたうえで、次回の検討会で水産WGの議事録を配布して、説明をするようにという話があり、私が今ここで説明することになったということです。

併せて、議論の進展に応じて、検討会の座長を水産WGにお招きして、進捗状況を議論しようではないかということも、座長は言われておりました。

これを踏まえて次のページですが、今年の2月に更に水産WGを開催いたしまして、そこで今日ご説明のある国土交通省と農林水産省の検討のイメージについて説明がありました。

それで、その説明に対していくつか指摘がありまして、例えば6ページの真ん中の辺りに、機関士についての検討に加え、小型船舶操縦士で航海士についても対応可能かということも検討し

て頂きたい、この6ページが一番下ですが、小型船舶の定義を平成31年度中に改定できないか検討頂けないかというような指摘がありました。

この会議の検討のやり方にも関係すると思うのでご紹介させていただきますと、7ページにあるとおり、今回の規制の見直しにあたっては、まず小型漁船との比較ということを検討して、小型漁船と異なる点がなければ中規模漁船のみの規制ということは必要なく、仮に違いがあったということであっても、長さ24m未満のプレジャーボートと比較をし、異なる点がなければ、いずれにせよ中規模漁船のみの規制というものの必要性が高くないのではないかと指摘がありました。

少し飛んで11ページですが、野坂座長の方から20条特例の適用についてご検討されているということだが、特例では、申請を行わなければならない煩雑であるので、仮に先ほどのような検討を行って中規模漁船の安全性が、小型漁船やプレジャーボートと異なるのであるのならば、省令または法律で小型船舶の定義を改正すべきではないかとの指摘がありました。

この中で定義の改正に関しては、国土交通省と農林水産省で整理をされたのは平成32年度ということになっていましたが、それはSTCW-F条約の批准と併せるためというお話でありましたが、11ページが一番上の線を引いているところですが、平成32年度ということに関してはもう少し相談して頂きたいということで、時期については国土交通省と農林水産省と今後議論をすることになっております。

最後になりますが、11ページ、この検討会との関係ですが真ん中の辺りに野坂座長の発言として、国土交通省が規制改革推進会議の議論を、この検討会に誤って伝達していたということが、議事録から読み取れる、この点については誠に遺憾であって、両省の審議官級に検討会に参加いただき、是非前向きな規制の見直しに向けた議論、検討をリード頂きたいという要請があり、この要請を踏まえて検討会が進められているという理解です。

時間をオーバーいたしました。議論の概略を御説明いたしました。

質疑応答は以下のとおり。

(高橋委員)

2016年、76トンの沖底船がエンジントラブルで僚船に曳航中に沈没、乗組員が全員死亡する事故があり、その裁判が終了し、遺族が5億2千万の損害賠償を求めた訴訟について、判決で2億7千万が支払われたということがあった。また、ノルウェーの沿岸で大型客船がエンジントラブルで4基のエンジンがすべてストップするという事故があった。エンジンがストップすると漂流することとなり、危険な状況に陥ることが昨日来のニュースになりました。

本題の方に戻りますが、そもそもこの問題が規制改革の中で議論されていることを知らなかった。水産庁の説明によりますと、19トン以下の船を大型化して20トン以上の船にしたい、それを水産基本計画の下で行うとのこと。それらの船は、資格は6級が必要だということは重々承知しながら、同じ海区で同じ操業をする船がいる、それが、全く異質の、商いをしないレジャー専門の船と同じ範疇のものとするとのこと。片方は事業だから安全確認はしてもらわなければならない、その中から必要ないものを取り外したものがプレジャーボートの免許だと私は思っている。国際的には小型船舶操縦士というのは海技士資格ではない、そういう流れの中で、後継者がいない、免許を取る人がいないということでスタートしたということです。現実的には、6級

海技士の甲板でも機関でも、乗船履歴・免状を持っていれば10日前後で資格の取得は可能、また、10年以上の人であれば、機関部は、3日間の講習で習得可能である。これらの努力はどのようになされているのか全く論議はされていない。われわれとしては、たとえば悪いがピザパイを配達するのに125ccのバイクで配達しなければならないが、50ccの原付バイクの免許しかないので、50ccの免許で125ccのバイクを運転させてくれとか、皆さんが乗っている自動車の普通免許、8トンまでトラック運転が可能で、8トントラックを使っていた業者が、10トンのトラックを購入したが、普通免許しか持っていないので、普通免許で運転させてくれと言っているようなものなので、我々から見れば本末転倒である。まず努力してほしい。海技士資格を取りやすいように国交省の皆さんはじめ関係者の皆さんが努力して、現在のように10年以上の経験者であれば、3日間の講習でもらえるというような、海技士の資格にしたのだから、資格さえ取れば何の問題がない、それで問題が解決する。それから、もし万が一、中規模漁船より一歩大きい船が、同じ海域で同じような操業をするのだから、これらの皆さんから逆に、われわれも小型船舶操縦士で操業させてくれといわれたら断れない、こういうことが起きないのか水産庁への質問です。

それから、エンジンに関してですが、沖合底びき漁船は1,000馬力前後を持っている。遠洋マグロ漁船は735kwです。遠洋マグロ漁船を超えるもの、これらを動かすときに小型船舶操縦士でいいのですか？前回であったか、機関部の部屋が小さくて狭いという話があったが、小さい船に大きなエンジンを積めば当然そうなります。そういうものの論議がされていない。今、19トンの近海かつお漁船、エンジンは6級海技士で運航しており、一隻たりとも小型船舶操縦士で運航していない。19トンの船でさえ彼らはすべて6級海技士の資格を持っているのですから、何でそういう努力をしないのですか？水産庁の方から答えていただきたい。

(水産庁三野室長)

お答えについては、会議資料の中規模漁船についてというところで考えを整理しております。平成30年12月21日の水産WGの中で使用した資料でございます。1ページに中規模漁船の規制緩和の要望として、整理しております。この中で漁船とプレジャーボートの乗り組み基準があります。20トン以上24m未満の船を総称して中規模漁船というわけではありますが、先ほど話がありました漁船とプレジャーボートについてはこのように資格が異なっておりまして、プレジャーボートについては、平成15年に20トンから24mに改正になったということで、機関士、航海士が必要だったのが小型船舶操縦士で操縦可能になったと理解しております。このようなこともあって、要望の背景・内容ですが、20トン以上24m未満で、沿岸で操業する船について、6級海技士の航海士と機関士の配乗が必要となっており、プレジャーボートについては、平成15年の改正でそれが不要となり、小型船舶操縦士の資格で可能となった。業界としては、その数年後から船の長さについて24mにしてくれないかと要望し続けてきたところ。今回水産改革の一環として、海技士不足の状況に鑑み、20トンから24mに改正してほしいということが要望の主旨です。なお、100海里以遠についてはプレジャーボートも同様ですが、海技士の配乗は必要と考えております。

(高橋委員)

水産庁は、漁船もプレジャーボートも同じであるという考え方をしているということですね。プレジャーボートの安全基準なり、労働安全衛生規則の問題もありますが、それらをどの様にクリアーしていくつもりなのか。都合の良い話だけをしてもダメなのです。

(水産庁三野室長)

当然、安全性が確保されていることが大前提です。その上で、小型漁船について同じような海域で操業していることを踏まえれば、同じ様な安全条件であり、船の構造についても同様の保守・管理を行うということであれば、同様の条件で航行しても問題ないのではないかとということです。

(高橋委員)

全く同じなら、トン数を統一すれば良いのではないかと。20トン未満・以上の規制は水産庁が決めたものであり、漁業者自らが決めたものではない。20トン未満・以上で船舶設備、ドックの扱い・経費が違うので漁業者自らが20トン未満を選択してきたのではないかと。歴史はそうでしょう。

(水産庁三野室長)

そのような背景や免許も不要、検査間隔の違い等もあって、中規模漁船の隻数が減少し、19トンに移行してきた。一方、隻数も減少してきている、より安全で居住性にも優れている中規模漁船の業界が今回の規制緩和によって、居住性・安全性がより良い中規模漁船の隻数を維持し、職場環境も維持したいという考えです。

(高橋委員)

19トンの規制は沿岸漁業者とのトラブル防止のためではなかったですか。それを規制緩和の中で20トン以上に大型化していくという話に乗ったという様に思える。一方、エンジンについて、プレジャーボートは、レジャーですから天気の良い日に限られた時間しか運行しない。一方、漁業は、休漁期間等の休み以外は、エンジンは動きっぱなしです。エンジンの耐用年数は、何時間動いているかということが一番重要なのに、そのことについて何も議論されてきていない。小型船舶一級の免許で運航させるという結論ありきで話が進んでいる。このことは非常に問題である。下から積み上げていくなら私も理解できる。結果があってそこに持って行くため皆で辻褃合わせをするだけの会議ではないか。安全確保をどうするのか。私は小型船舶一級の免許を持っているが、エンジンの勉強なんてほとんどしていない。7時間しかしないと聞いているし、エンジントラブルについては1時間しかやらない。そもそも沿岸漁民が無免許ではまずいということ昭和49年頃にSTCW条約を批准した時に、沿岸漁民にも資格を持ってもらう。それからヨットで世界1周する人もいるということで小型船舶操縦士という制度が出来たと私は認識している。その後、水上バイクが出てきて、制度を変えていったような免許です。沿岸以遠の資格とは違うのです。沖合で操業している人は雇用された船員であり、沿岸漁業者、プレジャーボートの皆さんは自己完結型で、自分で責任を持って船を動かしますが、沖合で操業する船の船員は、雇用関係があるので、全て船主が責任を負う。船主は安全管理、安全対策を義務としてやらないといけない。それが全然議論もされず、ただ、同じような船の大きさ、同じような海域で動いているプレジャー

ボートが 20 トン以上 24m 未満だから、同じような免許で運航させるというのは暴論です。それなら、しっかり組み立てて下さい。出来るか出来ないか。私達はとてもハイそうですかという話にはならないです。

(水産庁保科部長)

若干補足させていただきます。三野が説明した資料をもう一枚めくっていただくと、中規模漁船の漁業の態様という表題のページがあります。冒頭でも若干説明させていただきましたが、漁業地域で比較的小型の船で漁獲の中核を担い、地元の水揚げをしている船、まさに地域の核となっている代表的な漁業種類として沖合底びき網漁業がございます。漁業許可制度上は 20 トンで境界はなく、同じ組合に所属し、同じ海域で操業するのですが、実態として、全国 916 隻中、20 トンを超える船は 35 隻で、19 トン船がかなり大きなウエイトを占めております。今回検討したのは、こういう地域に密着した操業を行っている船が、19 トンに集中している実態がある中で、今後、代船や将来を考えたときに、新たな負担もせず、船を一回り大きくして、対波性に優れた、より安全性の高い船にかえていくことができないのかと考えているところです。その後この 19 トン船は、航海士、機関士の配乗なしで、小型船舶操縦免許で操業できるようにしたい。実際操業している漁業種類もあるので、そういう意味で同じ海域で操業する船については同じ扱いが出来ないのか、安全性も検討しながら、今回、検証出来ればと考えている。同じ 19 トン船でも漁業種類によっては、200 海里を遙かに超えて外国の水域に行くようなカツオ・マグロ漁船もあるが、そういう船は対象にしないということをご理解願いたい。

(高橋委員)

水産庁は後継者いない、資格取得者いない、若い人がいないという状況に後継者対策としてどんなトレンドを出しましたか。海員組合では、過去 5 年間で一級海技士から六級海技士、無線関係も含めて約 1,000 人に全額補助をして受験の機会を設けた。平成 15 年から内航船の航海当直は六級海技士であることが義務付けられた。六級海技士受験には 5 年間で 74 人に補助した。それ以外にも様々な機会を通じ、取り組みを進めている。そういう風にして、後継者作りをしていかないと。中規模、中規模と言いますが、五級認定校の水高生は、この船に乗っても資格・履歴が付かないので、船舶職員になれない。19 トンより少し大きな船を中規模というよりは、もっと大きな船造れば良い。その方がよっぽど安全ですし、100 トンクラスならいろいろな設備も整っている。船舶職員としてのプライドも保てる。そういうことを考えれば、なぜ、この大きさにこだわるのか？なぜ、六級海技士資格を取れば全て解決するのになぜとる努力をしないのか？難しいのですか？小型船舶一級でなければならぬ理由は何なのですか？とりたくないと言うだけではないですか？後継者も資格受験者もない、そんな産業に未来があるのですか？後継者も将来に魅力もない産業なら辞めた方が良いでしょう。優秀な人材をもっと大型船に回してもらった方がよっぽどありがたい。そういうことをどういう風に考えているのか全然伝わってこない。小型船舶操縦士で動かすという結果ありきですからね。そういう議論は成り立たないと私は思っている。まず、努力をして、やった結果がなかなか進まない、いろいろな問題があるというのであれば、私はいくらでも議論をしたいと思っている。なぜそうならない。30 隻？40 隻？と言いましたか。沖底ですから全国的に集めて講習やってもらえば良い。2 ヶ月程度の休漁期間中になぜ、受験させない。

いくらでも時間あるし、人材もいるのだから六級海技士受験させて下さい。資格をとって下さい。

(水産庁三野室長)

先ほど、1,000人に補助をして人材育成に努められていると言う話がありました。大変ありがたい話です。水産庁も国交省等と協力しながら船員養成について取り組んでおりますし、今後もしっかり取り組んでいきたいと考えているところでございます。また、もっと大型の船の方が良いのではと言う話がありました、これについては、水産改革の中で、漁業法の制度の壁が大型化の閾値になっているものについては撤廃し、予算等の支援措置により、大型化を図り、より居住性、安全性の確保に努めていくと言う取り組みも併せて行っている。一方、なぜ、小型かということですが、これについては、プレジャーボートについて平成15年に法改正し、この部分についてのみ、漁船と小型船舶について入れ違いになっている。通常、漁船については、船舶安全法もそうですが、一般船舶より緩和されている。この部分のみが漁船に対して厳しい規制となっており、これについて規制緩和できないかをお願いしているところです。

(高橋委員)

漁船とプレジャーボートは、全く異質なものです。見てもらえばすぐに分かります。プレジャーボートは、船体にブリッジとサロンとエンジンと発電機だけです。それ以外に釣りをやる人は釣り具を、水上バイクを嗜む人は水上バイクを積むでしょうけど。マリーナに行ってみてもらえば分かりますが、プレジャーボートは、エンジントラブルに備え、船外機を予備として積んでいる船が圧倒的に多いです。そのような船と比べ漁船は漁労設備や漁網を積載し、ブリッジは複雑怪奇なほど計器類があり、回線等も大変複雑な配線となっている上に、当然、漁獲物も積むし、燃油も大量に積む。乗船人数も多いため、かなり強固な構造になっていて、プレジャーボートとは、船の重量、計器類を含め全く構造が違う。このような重量感のあるものを動かすエンジンについても、沖底の話がありましたが、沖底は漁場到着まで全速で航行し、漁場に近づいたら急激に出力を落とす。それから網を入れて、2~3ノットで航行した後、全速で網を曳きます。エンジンに対する負荷が急激に大きくなったり、小さくなったりします。また、曳網中は操船ままならないわけで、そうすると小型船舶操縦士が一人で操船しながらワッチもしないといけなくなる。エンジントラブルがあったら、エンジンルームに行かないといけない。当直誰がするのですか。ブリッジが無人ですよ。そういう状況になるかもしれないと言うことが何も議論されていない。ちなみに、サンマ棒受け網や海まき船が大型化したときには、乗組員は状況に応じて取りに行っています。中型いか釣りもそうです。船主が自前で六級海技士講習を今でも毎年やっています。そういう努力をして後継者を確保・育成しながらやって来ているわけです。なぜ、そういった努力をせずに、小型船舶操縦士で操船させるということになるのか。漁船として必要な動き、海域、漁場、海況変化に対応できるような観点が全く考慮されていない。お願いする方は、小型船舶操縦士の資格で運航させると一点張りですから、多分そういった観点は一切考慮していない。大型船になった場合、エンジンが大きくなるか、トン数が大きくなるかして、それに対応する資格を取得しているのが他の業界の話。エンジンはあくまでも出力、kw数ですから。STCW条約批准したとき、新しい資格制度(甲乙丙→1級~)になったとき、下位の資格だった人はそれぞれ講習を受けて3級や5級になった。皆、資格を得るために努力をしてきたのです。それを皆さんは

規制緩和という名の下にランクを下げようとしている。それで安全性が保てるのかどうか。私には疑問です。

(塚本座長)

どうもありがとうございました。この議論をこれ以上していても終わりませんので、他の委員の方で何かご意見ございませんか。

(筆谷委員)

全底連の筆谷です。今の議論に関連してですが、水産庁の資料にもありますが、沖底の現行勢力35隻、大部分が家族経営です。おっしゃるとおり資格をしっかりとっていくことは重要であると認識している。一方、家族経営の場合、父親が船長、息子が機関長という船がたくさんあります。家族に何かあったときに資格保持者が確保できず操業できなくならないよう、船をあえて19トンに小型化したというのが現状です。小型化したと言っても、漁具の大きさは変わらないし、機関もそのままです。安全性十分留意していかなければならないということは十分理解しておりますが、そのような現状であるということもご理解願えればとおもいます。

(小林委員)

大水です。そもそも今回の見直しは、水産庁の資料にもありますとおり、海技士不足が発端です。先ほど海員組合からなぜ資格者を増やす努力をしないかのご意見がありましたが、それは我々業界に向けられた意見だと認識しております。業界としても、水産庁等と連携し、働きかけを開始しているところですが、なかなかすぐには結果が出ません。そういう中で、規制緩和していただけたところはしていただいて、もちろん安全確保が優先ですが、実態調査した上で大丈夫であるということでしたら、規制緩和していただきたいと思っています。水産高校の話もありましたが、安全な船でないと水産高校に働きかけるのも困難です。小型の船でもこのように安全であるということを見せて、海技士を増やしていく努力をしていきたい。

(塚本座長)

ありがとうございました。それでは、まだ他の議題もありますので先に進めさせていただきます。議題2「実態調査の実施について」事務局から説明願います。

## 議題（2）実態調査の実施

事務局から、資料3に沿って、実態調査の実施について説明が行われた。

(塚本座長)

ありがとうございました。ただ今の説明についてご意見ございましたら。

(高橋委員)

調査内容については、特段問題ありません。資料に中規模（総トン数20トン以上24m未満）とありますが、水産庁の資料には、長さ24m（80トン）とあります。そうであれば、ここに長さ



24m ではなく 80 トンと記載すべきだと思いますが、いかがでしょうか。

(水産庁三野室長)

水産庁の資料 2 の中には 24m (80 トン) と明確に記載しておりますが、今回の実態調査の実施については、リストがあってそのリストに載っている船が 24m 未満であり、それらの船について実態調査を実施するということです。高橋委員が言うような 80 トン以上に拡大していくという意図はありません。あくまで 20 トン以上 24m 未満の 66 隻の船についてアンケートを実施するということでご理解願いたい。

(高橋委員)

ご承知の通り漁船漁業なり汽船もそうですが、日本の場合長さ規制という概念がありません。今まで国際会議を国内法に適用する場合、S T C W-F 条約やケープタウン協定等での議論はありますが、国内的に長さで規制するという概念は全くありません。アンケート受けた方も自分の船の長さを改めて確認することとなる。そうすると日本の漁業は何時から長さ規制になったのかと疑問を感じるようになりますので、水産庁自らが 24m (80 トン) とここに明確に記載すべきだと思います。

(水産庁三野室長)

アンケート調査ですが、船名等は明確に分かっております。これは様式ですので書いておりませんが、24m 未満の船決め打ちで実施することとしております。

(高橋委員)

難しい話をしているわけではない。水産庁が提案した書類にトン数が抜けているので、トン数を記載すべきではないかと言っているだけです。24m が何トンに該当するか誰も分かりませんよ。私らは 24m の長さの船は、国際トン数 300 トン、国内トン数 189 トンと理解しています。ところが、水産庁は 80 トンと言っているではないですか。水産庁の内部資料に基づき 24m を 80 トンにしましたと記載してもらえれば良いだけです。

(水産庁三野室長)

長さ 24m は日本の船は約 80 トンと明確にこの場で申し上げます。

(高橋委員)

そういうことを聞いているのではない。ここに記載すべきではないかと言っている。

(水産庁三野室長)

それは大変失礼いたしました。約 80 トンと入れるべきだったと思います。

(国交省海谷審議官)

今の議論ですけれども、長さ 24m、は国際総トン数に換算すると 300 トン位になる、その中でど

のように扱うのかという議論であったと思います。その点、機関の話はキロワット (kw) で決めているのに、操縦免許の方はどのように扱うかということにもなる。長さ 24m になるとヨーロッパの漁船では、300 トン位のものも一般にありますので、300 トンの船を小型船舶と言って良いのかと言う議論が出てきます。そういった議論、国際関係なども踏まえてどうするかということも議論できるよう、きちんと実態を把握しておくためには、24m の船が国内でどれくらいあるのか、きちんと把握するために実態調査を行うと言うことだと思えます。その上で 80 トンを超える船は、ほとんど無い。現状の日本ではどんどん細く長くなっていく船で、ヨーロッパはどんどん広がっていく、そこが違うところが、漁船の規制の難しさ。目星付くように約 80 トン入れることは問題ありませんが、24m で議論があったので、きちんとその点を踏まえて調査を行うと言うこと。その結果を踏まえて 80 トンぐらいまでの船をどうするかだと思えます。

(塚本座長)

それでは、続いて議題の 3 について説明をお願いします。

議題 (3) 近海を操業区域とする中規模漁船の機関士に関する規制の見直しに係る安全評価に関する検討手順 (案)

事務局から、資料 4 に沿って、実態調査の実施について説明が行われた。

(塚本座長)

どうもありがとうございました。ただ今の説明について何かございませんか。よろしいでしょうか。それでは議題の 4 その他について事務局からありましたらお願いします。

(高橋委員)

言い忘れたことがあった。今回はエンジンの話が主体ですが、甲板 (航海士) の方も六級海技士資格が必要ですから、そちらの検討もどのような形でやるのか説明をお願いします。それから、エンジンの平均的な使用時間について調査してもらいたい。20 トン以上 24m 未満のプレジャーボート全船とはいかないでしょうが、平均的な使用時間について調査願いたい。66 隻の漁船の定期検査から定期検査までの使用時間について、調査してもらいたい。

(国交省堀課長)

甲板の件ですか、まずエンジンの方を集中的にやらしていただくことで、ご理解願いたい。プレジャーボートの使用実態について、なんとか協力してもらってアンケート調査を進めようとしているところ。漁船については、水産庁の後押しもあって協力を得やすいのですが、プレジャーボートに協力してもらうのはなかなか大変ですが、調査を進めたいと考えております。

(高橋委員)

アンケート用紙、立派なものを作成していただいている、空欄を埋めるだけになっているので、簡単に回答できると思います。機関の使用時間についてどうぞよろしくお願いします。

(塚本座長)

アンケート用紙は、既に配布してあると聞いたが対応できるか？

(水産庁三野室長)

既に配布済みですが、ご要望ですので問い合わせするなりして調査を進めたいと考えております。

(塚本座長)

プレジャーボートについても、回答が得られるかどうか分からないが、アンケート調査していただいているということですので、よろしくお願いします。それでは、その他の議題について事務局から何かございますか。

(事務局)

現在実施している実態調査については、今回指摘された追加項目も含めて早急に取りまとめたいと思います。取りまとめの上、エンジンに関する学識経験者である塚本座長、高崎先生、畔津先生に技術的な観点からご相談させていただきたいと考えております。それを踏まえて上で次回の検討会においては、見直しの方向性等について議論いただければと考えております。

(塚本座長)

ありがとうございました。ただ今の説明について何かございますか。

(光延委員)

実態調査の件ですが、先ほどご説明いただいた近海中規模漁船 66 隻について、いろいろな漁業種類がありますが、業種によっては小型船舶操縦士で対応できるものとできないものがあるのではないかと。そのときは、対象魚業種類ごとに、規制緩和の対象・非対象等仕分けをする考えはありますか。

(事務局)

漁業種類ごとということですが、冒頭でもご説明させていただいたとおり、20 条特例という仕組みがございます。その中で業種ごと、操業日数、エンジンごとに縛りをかけていくことが可能だと考えております。

(国交省海谷審議官)

第一段階としてエンジン（機関士）の議論があります。エンジンは 20 条特例の議論が成り立つので、それで仕分けが可能だと思います。その後、小型船舶操縦士に検討を進めたときにどうなのかという議論があって、恐らく今回は構造基準についてはいじらないこととなっており、その前提であれば試験の体系などが少し変わってくると思います。あと、プレジャーボートと同じような操作性なのかどうかについて、いろいろな議論があるし、海外の事例なども確認する必要があると思います。こちらの方は、20 条特例はないので、そうなれば、小型漁船の定義の中でどう

いう形で対象船舶を位置づけていくのかという議論になっていくと思います。いずれにしても、予断を持たず調査結果を踏まえ、どの様になるかと言うことで結論が決まっていくと思います。

#### 議題（４）その他

（塚本座長）

ありがとうございます。その他にございますか。それではありがとうございます。以上をもちまして本日の議題は終了いたしました。では、事務局からお知らせがございます。

（事務局）

次回の検討会は、4月17日(水)13時から開催させていただきます。場所については、追ってお知らせいたします。

（塚本座長）

以上をもちまして、第2回近海を操業区域とする中規模の漁船に関する資格制度のあり方に関する検討会を閉会いたします。

（閉会）