

第7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

議事次第

日 時:令和元年 11 月 27 日(水) 10:00～12:00

場 所:国土交通省 11 階特別会議室

1. 開 会

2. 議 題

- (1) 前回検討会の宿題事項
- (2) とりまとめの方向性
- (3) その他

3. 閉 会

## 【配付資料一覧】

議事次第

委員等名簿

資料1	第2回検討会資料の抜粋等……………	1
資料2	とりまとめの方向性(案)……………	24
参考資料	規制改革実施計画(抄)……………	30

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  
委員等名簿

(学識経験者)

座長：塚本達郎 東京海洋大学海洋工学部長（機関）  
高崎講二 九州大学名誉教授（機関）  
畔津昭彦 東海大学教授（機関）  
國枝佳明 東京海洋大学海洋工学部教授（航海）  
光延秀夫（一財）日本船舶職員養成協会参与（機関）  
加藤学（公財）海技資格協力センター業務執行理事（航海）  
田辺晃（一財）日本海洋レジャー安全・振興協会試験部長（小型船舶）  
平石一夫（一社）海洋水産システム協会専務理事（漁船システム）

(使用者委員)

小林憲（一社）大日本水産会常務理事  
檜垣浩輔 全国漁業協同組合連合会参事  
筆谷拓郎（一社）全国底曳網漁業連合会業務課長  
大石浩平 全国さんま棒受網漁業協同組合専務理事  
清家一徳 大分県旋網漁業協議会会員（大黒水産有限会社）  
樋口寛次郎 山口県以東機船底曳網漁業協同組合理事

(労働者委員)

高橋健二 全日本海員組合水産局長  
釜石隆志 全日本海員組合水産局水産部副部長補

(技術者委員)

泉克典 ヤンマー(株)特機エンジン統括部品品質保証部長（機関）  
小鯖利弘 (有)小鯖船舶工業代表取締役専務（造船所）

(行政)

磯野正義 国土交通省大臣官房審議官  
森有司 国土交通省海事局安全政策課長  
堀真之助 国土交通省海事局海技課長  
大橋伴行 国土交通省海事局総務課首席海技試験官（航海）  
植西泰 国土交通省海事局総務課次席海技試験官（機関）  
榎本雄太 海上保安庁交通部安全対策課長  
黒萩真悟 水産庁増殖推進部長  
高瀬美和子 水産庁増殖推進部研究指導課長  
廣野淳 水産庁資源管理部管理調整課長

(オブザーバー)

小見山康二 内閣府規制改革推進室参事官

(事務局)

国土交通省海事局海技課  
水産庁増殖推進部研究指導課

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」（平成 31 年 3 月 25 日）資料の抜粋

近海を操業する中規模漁船の海技資格の見直し

国土交通省  
農林水産省

昨年 12 月 21 日の水産 WG での議論を踏まえ、近海（100 海里以内）を操業する中規模（総トン数 20 トン以上長さ 24m 未満）の漁船の海技資格の見直しについて、安全運航の確保を前提に、以下のように必要な検討を実施する。

○検討方法の見直し

- ・現状の中規模漁船及び同様の操業を行うその他の漁船等の個々のスペック、操業実態、使用燃料、船員の配乗実態、船内での作業実態等を調査（長期間は必要としない）。
- ・調査結果を踏まえ、エンジンの構造・出力等の性能、使用される燃料油、船舶の構造等の差異による機関士の業務内容の差違について客観的・技術的に検証し、近海操業中規模漁船に必要とされる海技資格のあり方について検討。
- ・検討会を中立的機関や大学等の船舶関係有識者をメンバーに加えて改組し、技術的検証についてはこれらのメンバーを中心に行う。

○検討すべき論点

- （1）最大 10 日間の航行期間中に必要となる船内におけるエンジンのメンテナンス
- （2）エンジンのトラブル・事故時の対応
- （3）エンジンの構造
- （4）小型船舶操縦士で対応可能かどうか。

（ご参考）第 2 回検討会までの経緯

平成 30 年	6 月 15 日	規制改革実施計画 閣議決定
	10 月 23 日	第 1 回近海中規模漁船に関する資格制度のあり方検討会
	12 月 21 日	規制改革推進会議第 2 回水産 WG
平成 31 年	2 月 20 日	規制改革推進会議第 3 回水産 WG
	3 月 25 日	第 2 回近海中規模漁船に関する資格制度のあり方検討会

## 第5回検討会までの委員の意見に対する事務局の考え方

開催日	回	議題	全日本海員組合	水産庁	国土交通省
10月9日	第5回	議題1: 規制改革実計画 議題2: 今後の進め方 議題3: 機関士の乗組み省略要件の検討(第1段階) 議題4: その他	<p>水産基本計画に基づいて、20トン未満の船の大型化を図りたいと。20トンを超えることから、これらの船に乗る船長の資格要件を、まず資格を取りにくい人がいない、それから取る気もない。そういう後継者がいないということから、小型船舶操縦士で何とかならないかというのが事の発端です。その船は何隻いるのかは複数隻ということで、まずスタートしたということです。この会議は、出てくる中身が毎回ころころ変わるという非常に珍しい会議だと私は理解しております。その後24メートルイコール80トンということで、現存する船も含めて免許の軽減化を図りたいという話に変わってまいりました。</p> <p>現在、第4回までの論議を踏まえて、結局は機関長の排除、削除と。機関長の首を切るということです。今の状況の中で資料1の3項目を見ても、機関士、機関長の職務を削除するのだということに必ず行き着くということです。都合のいいような話を大分しておりますが、経過措置の中でも、現在乗りたい人は今の免許でもいいですよ、ただし機関長は省略だ、講習を受けなさいと。講習を受けるくらいなら6級を取ったほうが早い。この問題は再三再四言っておりますけれども、6級海技士を取れば全てがクリアできるのです。新たな制度になると、小型船舶操縦士の免許を持たないと、現在船長として乗船している人も職務を遂行することがまず不可能だということです。現在、農林水産大臣の指定漁業の隻数がどのくらいあるのか。議事録を見てわかるとおり、水産庁は24メートルイコール80トンだということをはっきり明言いたしております。</p> <p>ところが、漁業3条約の中でケープタウン協定、STCW-F、それからILO第188号条約、これらについても本来ヨーロッパから見ればメートル法で推移してきたものが、日本はわざわざ総トン数でやってまいりましたから、総トン数に直していただきたいということで、国際的には24メートルイコール国際トン数300トン、それから国内総トン数189トンということのみな統一したということです。その話を聞いたのでしょうか、今回はこの中の24メートル、それから80トンに落とすと、ただつじつま合わせをしたというだけの話で、何ら中身は変わっていないということです。</p>	<p>当初から、20トン以上24m未満(80トン未満)かつ、100海里以内で操業を行う中規模漁船に限定して規制緩和を行うという説明を行ってきた。</p> <p>なお、水産改革においても、船の安全性・居住性を確保するため、大型化が必要とされているところ。</p> <p>現在の乗組員については、現在の海技士免許でそのまま乗船できるよう経過措置が行われる予定。</p> <p>今回の規制緩和の対象となる漁船を使用する会員による漁業団体からは、全日海が懸念するような事態は生じないようにすると聞いています。</p> <p>今回の規制緩和の主旨は、小型漁船と中規模漁船が同じ海域で操業している底びき網漁船やまき網漁船等に限定(20トン以上24m未満(80トン未満)、かつ100海里以内で操業)して、同じ資格条件で操業できるようにすることにある。</p> <p>一方で、6級海技士を含めて海技士の養成については、しっかりと取り組んでいく方針。</p> <p>今回の規制緩和の主旨から、20トン以上24m未満(80トン未満)、かつ100海里以内で操業する漁船に限定する措置を拡大していくことにはならない。</p>	
10月9日	第5回	議題1: 規制改革実計画 議題2: 今後の進め方 議題3: 機関士の乗組み省略要件の検討(第1段階) 議題4: その他	<p>国交省にお伺いしたいのですが、船舶職員法第20条の特例ですけれども、私は平成の初めころだったと記憶しているのですが、今後20条特例は許可しない、認めないのだということで、20条問題小委員会を発展的に解消しました、解散ですということで国交省が明言して、それ以降やっております。それ以降20条特例を認めたという業界は、漁船では中型いか釣りの集団特例を認めました。これはかつてニュージーランドに中型いか漁船が行った経緯があって、ただそれを復活させたというだけの話であって、新規のものは一切認めていないということです。昨今、国交省は外航船、内航船なりで20条特例という話を若干しましたけれども、全てそのような話にはなりませんよということです。簡単に20条特例と言いますけれども、安全確認は誰がやるのですか。それから、20条特例の中のトン数特例については3年という時限があって、私も大水と一緒に国交省に頭を下げて、許可をしてもらっているという状況ですから、そういうことをどのように考えておられるのか私にはわかりませんが、20条特例というのは特例ですから、本来は、本則に戻すことになるということです。</p> <p>講習・研修というような話をしていますけれども、これだけの講習を受けるのなら6級海技士の資格を取れば、簡単な話ではないですか。なぜ取れないのか不思議でしょうがないです。再三言っていますけれども、乗船履歴10年以上は3日の講習で6級の資格を取得することが可能だということです。5年、10年で1週間足らず、4日か5日で取れるということですから、なぜこういうものを取らないのだと。小型船舶で動かすと、水産基本法でどこに書いてあるのですか。これまでもトン数を増トンします、これは反対なんかしませんよ。安全と居住区の改善が前提条件ではないのですか。安全はどこへ行ったのですか。こういうものが全然論議もされていない。</p>		<p>20条特例を一切認めないということではなく、例えば内航船で499トンの船に居住区域を増やすために、20条特例により509トンまで認めるというものを措置した。</p>

開催日	回	議題	全日本海員組合	水産庁	国土交通省
10月9日	第5回	議題1:規制改革実計画 議題2:今後の進め方 議題3:機関士の乗組み省略要件の検討(第1段階) 議題4:その他	それから同じように、例えばこれが許可になった場合、多分沖底の話からスタートしたのだと思いますから、現在65トンの沖底が105トンになった場合、また同じように小型船舶で動かしてください。同じ海域で、同じようにして操業している船があるでしょう。また同じ現象が起きる。水産庁はこれまたお願いするのですか。そうすると、どんどんエスカレートしていく。現在20条特例の適用船がありますけれども、当然我々と大水ということになるのですが、全船の乗組員の個票を集めてチェックしています。それから実際、私らは船に行つて安全確認をしています。この安全確認は誰がやるのですか。安全確認書に署名をするということは、何かの問題が起きたときに我々の責任が伴うということですからね。そういう論議が全くなされていない中で、ただ紙切れにぼろぼろと書かれて、はい、わかりましたということにはならないということです。船に乗っている皆さんは命をかけています。船長であれ、船頭さんであれ、彼らに命を託すわけですから、機関長も乗っていない船になぜ乗らなければならないのだというふうになりませんか。	今回の規制緩和の主旨から、20トン以上24m未満(80トン未満)、かつ100海里以内で操業する漁船に限定する措置を拡大していくことにはならない。	
10月9日	第5回	議題1:規制改革実計画 議題2:今後の進め方 議題3:機関士の乗組み省略要件の検討(第1段階) 議題4:その他	今の話だけれども、しっかり80トンと書いて守らせるのだ。今でも20トンと書いてある。20トン未満の船長は小型船舶操縦者、私らは近海まぐろの皆さんに、6級以上の海技資格を取りなさいと大分話し合いました。ただ、20トン未満がゆえに、6級海技士以上の海技資格を持つと小型船舶操縦士の20トン未満の船は運航できないということです。この19トンの近海まぐろ漁船の操業区域はどこまでですか、ハワイまで行けるのですよ。むしろそういうものの規制強化なりをやるのなら私はわかります。ここで約束していても、80トンが未来永劫80トンではないです。必ずどこかでまた崩されるのです。 水産庁の水産基本計画の中にも、後継者の確保・育成ということで海技資格の問題も書いてあります。4級海技士の乗船履歴を短縮させたいということで、従来1年9カ月の乗船履歴が必要なものを6カ月の乗船履歴にして、水産高校で実習した3カ月を足して9カ月、これで口述試験が受けられます。ただ、3カ月は船舶職員への登用禁止だということで、1年間で免状が取れる。このようなものを何とかかんとかつくり上げたわけですから、ガイダンスにしても、労使懇談会にしても、官、労使、学の懇談会にしても、後継者の確保・育成とみんな走り回って、関係業界の皆さんが苦勞して後継者確保・育成をやっているわけじゃないですか。海技資格を取りなさい、取りやすいような環境をつくって、にもかかわらず環境整備も何もしない業界が、取る人もいない、行く人もいない、だから負けてくれよと。そういうことになるのですか。ほかの業界の皆さんもごり押し、ゴネ押しした場合、認めざるを得ないという状況になってこないですか。そうなると、今やっている後継者の確保・育成なんてやる必要がないです。どんどん減らしていけばいいだけの話ではないですか。航海長も要りません、船長も要りません、機関長も要りません、そういうふうになっていきませんか。水産業界を支えていくのだ、後継者を確保して維持・存続していくのだということ、今、皆さんで一生懸命頑張っているのではないですか。そのときに足引っ張りをするような状態ではよろしいのですか。	今回の規制緩和の主旨から、20トン以上24m未満(80トン未満)、かつ100海里以内で操業する漁船に限定する措置を拡大していくことにはならない。  漁船の安全確保のための漁船特有の仕組みである僚船による支援について要件とすることを検討する。	
10月9日	第5回	議題1:規制改革実計画 議題2:今後の進め方 議題3:機関士の乗組み省略要件の検討(第1段階) 議題4:その他	水産高校の卒業生は4級海技士の筆記免除を持ってくる皆さんと、5級の筆記免除を持ってくる皆さんがいる、学校によって違いますけどね。例えば4級でも5級でもいいですが、こういう船に乗ってどういうふうな履歴をつけるのですか。ただ機関員、甲板員として乗って、漁労作業を1年6カ月から9カ月やって、これで資格を受けて、これだけでもうやれるのですか。これまでは機関長なり、一等機関士なり、操縦長のもとで勉強しながら1年半ないしは1年9カ月を過ごして、それで資格を取って、また経験を積んで、船舶職員ということになっていくのではないですか。ライセンスを取ってそのまま実務につけるほど易しいものではないですよ。なお、漁労要員で乗っているような状態で、機関の業務を誰がやるのですか。再三言いますけれども、講習を受ける、受けた者が乗っていればいいのだと。そうすれば、例えば5級の免許を持っていて、機関部の講習を受けた人が乗っていればいいのだ、機関長を採用できないがゆえに機関長は要らないのだと。入ってきてくれる人、それから入ってきた人を育てる環境整備について、この業界は一体何をやったのですか。さんまでも、いかでも、海まきでも、大中型旋網でも、沖底の大型船でも、みんな海技資格を取得していったのです。今日だって勉強している人がいるかもしれない。こういう人はどうするのですか。必要ないじゃないですか。それだと、漁船業界なんか残らなくてもいいのです。みんな内航船に行ってもらえばいいのですよ。環境が整っている8時間労働で、休みがしっかりしていて、給料も安定的だと。みんなそっちに行くじゃないですか。水産庁として、漁船員の確保・育成はどういうふうにか考えるのですか。言っていることとやっていることが全く違うじゃないですか。	今回の規制緩和の主旨は、小型漁船と中規模漁船が同じ海域で操業している底びき網漁船やまき網漁船等に限定(20トン以上24m未満(80トン未満)、かつ100海里以内で操業)して、同じ資格条件で操業できるようにすることにある。 一方で、6級海技士を含めて海技士の養成については、しっかりと取り組んでいく方針。	

開催日	回	議題	全日本海員組合	水産庁	国土交通省
10月9日	第5回	議題1:規制改革実計画 議題2:今後の進め方 議題3:機関士の乗組み省略要件の検討(第1段階) 議題4:その他	<p>私はこの話には乗れないです。むしろ6級を取るように進めてください。再三言っているけれども、6級を取ることが何か難しいのですか。受講料もほとんどみんな出していただける。うちの組合員は旅費も出してあげています。ちなみにさっき言いましたけれども、189トンまでの指定漁業の許可を受けた船で約430隻あります。当然のごとく、実稼働している船はもっと少ないです。許可上の問題の話をしているわけですから。430隻の機関長が必要なくなるのです。24メートル、80トンなんて言っていますけれども、そんなもので通りますか。それ以外の船だってみんな同じことを言いますよ。なぜあの船だけがいいの、なぜあの船だけができるの、189トンまで一緒じゃないかと。そうなれば、430人の機関長さんがみんな失業するのです。それから、船長クラスでも、小型船舶操縦士の資格を持っている皆さんはそのままやる気がある人は残るでしょう。持っていないければ、新たに小型船舶操縦士の免許を取りにいかなければいけないのです。なぜわざわざ下級の免許を取りにいかなければいけないのですか。それなら上級の免許を取って内航船に行ったほうがよほどいいのです。</p> <p>だから、過去、国際減船もあり、経済状況により減船失業した皆さん、漁船・漁業界から、内航船、港湾船に行った皆さん、戻ってきた人はほとんどいません。いろいろな仕事の中で、漁労長で戻ってきたのは4人だけです。何千人の人が離職したのか知らないけれども、私が知っているのはたった4人です。内航船なり、港湾船に一回行った場合、漁船になんか戻ってこないです。それほど漁船というのは苛酷です。ましてや今度は船長1人でしょう。朝早く出て行って、誰が航海当直するのですか。朝2時半ぐらいに出ていって、夕方6時か7時に入ってくるのでしょうか。水揚げをして終わるのが9時か10時、またこの船は2時半に出ていって、しければ別だけれども、なぎのいいときはこういう繰り返しじゃないですか。どこで安全を保つのですか。</p> <p>あわせて言わせてもらえば、20条特例で安全確認って、誰がどこで本当にやるのですか。私は御免こうむりますよ。</p>	<p>今回の規制緩和の主旨は、小型漁船と中規模漁船が同じ海域で操業している底びき網漁船やまき網漁船等に限定(20トン以上24m未満(80トン未満)、かつ100海里以内で操業)して、同じ資格条件で操業できるようにすることにある。</p> <p>一方で、6級海技士を含めて海技士の養成については、しっかりと取り組んでいく方針。</p> <p>今回の規制緩和の主旨から、20トン以上24m未満(80トン未満)、かつ100海里以内で操業する漁船に限定する措置を拡大していくことにはならない。</p> <p>現在の乗組員については、現在の海技士免許でそのまま乗船できるよう経過措置が行われる予定。 今回の規制緩和の対象となる漁船を使用する会員による漁業団体からは、全日海が懸念するような事態は生じないようにすると聞いている。</p>	

開催日	回	議題	全日本海員組合	水産庁	国土交通省
10月9日	第5回	議題1:規制改革実施計画 議題2:今後の進め方 議題3:機関士の乗組み省略要件の検討(第1段階) 議題4:その他	<p>5月23日から8月19日まで、5隻の船がひっくり返っているのです。それが全部今のトン船に該当する船ばかりです。座礁が1隻あるけれども、みんな転覆です。インドネシアの実習生が1人死亡して、さんまの29トンのものについては1人死亡、7名行方不明という状況。先ほど同じ海域で同じような沿岸だと言いましたけれども、船が大きくなった場合、当然埋航能力が増えるわけですから、沖底と同じような海域に入っていくのです。初めは沿岸、近海底曳と一緒にだろけれども、それからその次は沖底と近海底曳の間まで出ていっている。その後は沖底と同じ海域を行くのです。こんなの当たり前で、船がそれだけの能力を持つわけだよ。持っていないのは操船技術を持っていないだけの話です。これまでも65トン型の沖底が何隻沈んだのですか。遺族から怒られながら、私はその都度葬式に行きましたよ。みんな全損じゃないですか。</p> <p>いとも簡単に沿岸と沖合の話をするけれども、そういうものではないと思います。さんまだってそうです。初めは誰も200海里から超えていくなんで予想もしてないのです。できれば一番近いところで漁獲をして、新鮮なものを早く持ってきたほうが価格もいいわけですから、魚がいなくてゆえにどんどん追いかけていった結果がこういう状態なのだと。漁師ってそういうものじゃないですか。魚がいなければいるところに追いかけていくのです。それが本能です。だから、こちらが規制してやらないとだめだということ。今の漁獲の方法は全てオリンピックでしょう。早い者勝ちです。獲った者が早い者勝ち。それから、ヨーロッパと違うのは、ヨーロッパは刺身を食べませんから、メートルの横に広い船でもいいのです。日本はそうじゃない。鮮度が命だから、無理をして細く長く速い船をつくっていくのです。そういうことも全然、頭に入っているのか入っていないのか私にはわかりませんが、人がいない、機関長がいない、人を集めるのが大変だ、嫌だ、だから機関長を省略してくださいと、ただそういうふうに言っているだけじゃないですか。同業でちょっと大きい船、彼らは機関長が乗っていないのですか。新たに船を大きくして、今まで小型船舶操縦士で機関長を乗せていない船が、今度は機関長を乗せなければならぬエリアに入ってきました。だけど、入っていても人を集めるのも面倒くさい、嫌だ、来てくれる人もいない。だから、機関長を省略してください。ただそういうふうに入っているだけじゃないですか。それが通るのだったら、大変なことになるのじゃないですかと。ほかの業界は全部そうですよ。</p> <p>海技資格、海技免状の話ですから、漁船だけの話ではないのです。これを使っている全ての海技者の問題ではないですか。内航であれ、沿海、港湾であれ、業界も含めてです。なぜこの業界だけがピックアップされて、なぜこの業界だけが免状を軽減して、機関長を省略しなければいけないと。その根本的な理由は何ですか。ただいいだけじゃないですか。24メートルのプレジャーボートがそうだからと、一番初めの水産庁の言い分はそこだったのです。同じくしてくださいと。ほかの業界から、次に同じことを言われるのです。あの業界と同じくしてくださいと、断れますか。どういふうにあなたは安全を担保していくの。私はおかしいと思います。何か言いたいことがあれば言ってください。</p>	<p>今回の規制緩和の主旨は、小型漁船と中規模漁船が同じ海域で操業している底びき網漁船やまき網漁船等に限定(20トン以上24m未満(80トン未満)、かつ100海里以内で操業)して、同じ資格条件で操業できるようにすることにある。</p> <p>一方で、6級海技士を含めて海技士の養成については、しっかりと取り組んでいく方針。</p> <p>漁船の安全確保のための漁船特有の仕組みである僚船による支援について要件とすることを検討する。</p>	

開催日	回	議題	全日本海員組合	水産庁	国土交通省
10月9日	第5回	議題1:規制改革実計画 議題2:今後の進め方 議題3:機関士の乗組み省略要件の検討(第1段階) 議題4:その他	<p>100マイル、100マイルと言いますけれども、漁業許可証の中でこのクラスの船がどこから100マイル、距岸100マイルと言っているのかどうか知りませんが、誰がどこでどういうふう規制して、誰が確認するのですか。それから、県知事許可の船はどうするのですか。行くか行かないかは別として、彼らはみなアメリカの200海里のところまで操業海域があるのでしょうか。違いますか。県と県の間、漁業者によってはここまでという規制はあるのだからけれども、基本的なものはそうじゃないですか。沖底だって、網が引っ張れないような3,000メートルの海域には操業海域なんかないのです。言っていることつじつまが合わなくて、ころころ変わっていくのです。だから、さっき根本的な、あなたが言うような24メートル未満の船、20トン以上24メートル、これを小型船舶で回さなければいけない理由は何ですか。なぜこの業界だけですか。さんまはだめだ。では大目はいいか。旋網はどうするのですかと。旋網は基本80トン型でしょう。三陸沖のイワシ、サバをやるグループ、今は船が大きくなって300トン、彼らだってみな免許を取ったのです。199トンにしても、今でも80トン型が存在するのであれば、彼らは小型船舶1級で回るのだ。トン数規制から言ったらそういうことになるじゃないですか。規則だけではないですよ。さんまは200海里を超えるからだめだと、そんなこと。200海里の中に100マイル以内で漁が出たらそこでしか操業しないですよ。誰が好んで、油たいて沖まで行きますかね。</p> <p>話が変わりますけれども、沿岸の波と沖合の波とはるか彼方の潮の流れも違う、うねりも違う、海域も全く違う、そういうことがあって海技資格というのは区別がついているのじゃないですか。そういうところを安全に運航するために海技資格はあるのじゃないですか。それだけの知識を持った者、試験で合格した者がそういう職につけるといっていいのですか。小型船舶操縦士でどどん回すことが可能であれば、同じ海域で同じように操業するのです。大中型旋網だってみなそうです。漁がなくなれば沖に行きます。基本的には沿岸でやりたいと、そんなの当たり前のことです。だから、なぜこの業界だけですか。なぜこの業界の船を、私が全船430隻と言ったのは、全ての漁業許可証を持っている、指定漁業の許可を持っているものから弾き出したのです。これは189トンから下です。ところが、199トン、10トン違いの皆さんがいっぱいいるのです。いか釣りであれば、さんまでもあれ、これはみんな199トンです。これはかつて5級の海技資格で運航していたのです。頑張っただけで4級に切りかえました。</p> <p>これはただ3日、4日の講習でもらっているわけではないです。2カ月近く缶詰め状態で勉強しながら、一発勝負で受けたということですからね。ただ、再三言うように、6級は3日、1週間ないし10日ぐらいの講習で修得が可能です。何でそれを受けないのですか。ここで言うように、機関の講習を受ける人がいるのなら、なぜ受けないのですか。履歴さえあれば受かるでしょう。そういうことを進めたいだけだほうが手取り早いし、物事の解決はそれであるということですから、安全であり海技資格を持てる。人がいないと先ほども言っているけれども、遠洋で働いた皆さんが、家族を持つ、さまざまな要件で近海に来る、近海の沖底に乗りました、それから近海の沖底でそろそろタイアしたいという方々が近底に来るのだというような1つの流れがあるじゃないですか。最近若い人が入ってきたなどと思って喜んでいたわけですから、海技士資格をしっかりと取って、近い将来あなた方、船長をやりなさい、船頭さんをやりなさい、頑張りなさい。そういうふうに行っているときに、もう海技資格なんか要らないのだよ、小型船舶の免許だけでいいのだよと。誰が漁業なんてやるのですか。誰がそこに入ってくるのですか。人を増やす努力をするのなら私はわかる。あなた方は漁船を減らすことをやろうとしているのです。違うのですか。その辺教えてください。</p>	<p>今回の規制緩和の主旨は、小型漁船と中規模漁船が同じ海域で操業している底びき網漁船やまき網漁船等に限定(20トン以上24m未満(80トン未満)、かつ100海里以内で操業)して、同じ資格条件で操業できるようにすることにある。</p> <p>一方で、6級海技士を含めて海技士の養成については、しっかりと取り組んでいく方針。</p>	
10月9日	第5回	議題1:規制改革実計画 議題2:今後の進め方 議題3:機関士の乗組み省略要件の検討(第1段階) 議題4:その他	<p>機関長を省略するという事は、機関長においてくださいということを行っているのですよ。あなたが乗りたいならどうぞ、昔のまま乗せてあげますよ、だけどあなたは機関長ではないですよと。そういうことをここで言っているのじゃないですか。排除しているのじゃないと言うけれども、何をしたのですか。</p> <p>それから、ほかから来るというような話をしているけれども、誰が来るのですか。今乗っている、当初新造になるという、小型化するという船が、この当該船が何隻いるのかわかりませんが、全てが船主船でしょう。雇われ船頭さん、雇われ船長で来る人なんているのですか。この船は船長イコール船頭さんです。ほかの大型船とは違うのです。では沖底はどうなっているのか、そのワンランク上の沖底はどうなっているのか。船頭と船長はほとんど別で乗っていますよね。だから結局、何のことはない、機関長をおろすということでしょう。それで、都合よく80トンで、100マイル以内で操業する船なのだ。法律なりルールなりについては、限定的なことを特例でやるのだと言っているけれども、ほかの業界だって皆さんやればいいじゃないですか。私言いますよ、何であなた方やらないのだね、水産庁に行ってお願ひしたらいいじゃないですか。大型船がどんでんできていくわけでしょう。だから、大型船をつくることなんか私は一切反対なんかしていません、どんでんつくだいといと。それに見合った運航者をつくるのも当然そういうことになるでしょう、それは一体でしょうと。船をつくる、運航する側の人間もつくっていく、こんなの当たり前のことじゃないですか。ところが、今言っているのはそういうことではないのです。船をつくります、資格はみんな昔のままだと。この船が単独でやっているなら、そういうこともあるのかという感じもするけれども、単独じゃないのです。近海船はそこにいっぱいいます。沿岸船もあります。沖合底曳船があります。大中型旋網もある。大目流し網があります。かつおの一本釣りがあります。なぜか沖底だけが免除されると、そんな話があるのですか。それはなぜですかと私は聞いている。なぜこの船だけ特別待遇ですかと。ほかの業界の皆さん怒らないですか。それは非常に不思議だと思っているのです。</p>	<p>現在の乗組員については、現在の海技士免許でそのまま乗船できるよう経過措置が行われる予定。</p> <p>今回の規制緩和の対象となる漁船を使用する会員による漁業団体からは、全日海が懸念するような事態は生じないようにすると聞いている。</p> <p>今回の規制緩和の主旨は、小型漁船と中規模漁船が同じ海域で操業している底びき網漁船やまき網漁船等に限定(20トン以上24m未満(80トン未満)、かつ100海里以内で操業)して、同じ資格条件で操業できるようにすることにある。</p> <p>一方で、6級海技士を含めて海技士の養成については、しっかりと取り組んでいく方針。</p>	

開催日	回	議題	全日本海員組合	水産庁	国土交通省
10月9日	第5回	議題1:規制改革実計画 議題2:今後の進め方 議題3:機関士の乗組み省略要件の検討(第1段階) 議題4:その他	毎回毎回、話がころころ変わるので。言っていることが違う。前段で私は一番初めに言ったけれども、最初に言ったことからころころ変わってくる。非常に不思議な会議なのだ。一番初めに話をした、20トン未満の船が大型化します、そうすると20トン以上をオーバーしていきます。長さが24メートル以内、総トン数は80トンだと。新造船だけを何とかしてほしいという話ではなかったのですか。いつからこういうふうな話になったのですか。2回目か3回目の会議からこういうふうにはっきり返ってきたのでしょうか。今言っているけれども、100マイルだ、80トンだ、24メートル、これは後からつけた話じゃないですか。24メートルは初めからあったけれども、その都度話が変わっていくから皆さんがこんがらかるのです。私もそれは理解できません。さっきから言っているのは、なぜこの業界だけが特殊ですか。いや、それは沖底だけではありません、ほかの業界もそうです。さっきは、さんまは違うと言った。どれが本当ですか。	当初から、20トン以上24m未満(80トン未満)かつ、100海里以内で操業を行う中規模漁船に限定して規制緩和を行うという説明を行ってきた。 なお、水産改革においても、船の安全性・居住性を確保するため、大型化が必要とされているところ。	
10月9日	第5回	議題1:規制改革実計画 議題2:今後の進め方 議題3:機関士の乗組み省略要件の検討(第1段階) 議題4:その他	調査した結果と言うけれども、一番初め実態調査に行ったときは相馬、原釜に行ったんじゃないですか。第一原発事故でほとんど操業していないじゃないですか。試験操業とかはしていないよ。単にアンケートをとってきて、こうです、ああですと。	20トン以上24メートル未満で、100海里以内で操業する漁船66隻全隻を調査し、売船や廃業の7隻を除き、全体で59隻となったところ。 相馬では4隻の沖底船(20トン以上24メートル未満)が試験操業を行っている(令和元年10月31日現在)。	
10月9日	第5回	議題1:規制改革実計画 議題2:今後の進め方 議題3:機関士の乗組み省略要件の検討(第1段階) 議題4:その他	今度は沖底だけじゃないという話が出てきたので、さっきはさんまがだめだと言いながら、沖底だけじゃない。そんなばかな話があるのですか。こういう海技資格というのは、漁業種ごとに決められるのですか。それから、海難事故の話を見せてもらおうと、海上保安庁さんのデータから引っ張り出してきただけでも、去年は、漁船だけで539隻ありました、全船舶のトン数区分では20トン未満が1,659隻、海難事故の76%です。過去5年間では、20トン未満が8,119隻、20トンから100トンになると214隻ということで、がたんと減るのです。何を言いたいかというと、20トン以上になると、6級海技士以上の資格を持つのです。過去5年間のパーセンテージで言うと、20トン未満は78%になるのです。20トンから100トンの間の船は2%です。大多数の事故というのは、衝突、乗り上げたとあるのだけれども、エンジン関係のトラブルはかなり多くて、去年539隻の中でエンジン故障は43隻、推進機故障が49隻、それから浸水、火災だということです。毎年もう50件程度ずつ発生しているということです。これは漁船ですからね。 だから、再三再四言っているのは、6級以上の海技資格をちゃんと取らせて勉強させて、それだけの知識を持たせて運航させてくださいと言っているわけです。そうではなくて、小型船舶操縦士で機関長を省略させて、ないしは6級以上の海技資格を持っていても機関長は要らないのだと。そうすると、大型船の皆さん怒りますよね。750キロを境にして、沖へ行くから要るのだと。では、外国の200海里付近でやっている船はどうなるのですか。外国の沿岸から許可をもらって、100マイル内外で動いている船はどうするのですか。条件は一緒じゃないですか。相手国のEEZの中で操業している船は100マイル以内で操業している船もいるかもしれない。これらに対する扱いはどうするのですか。海技資格は要らないじゃないですか。小型船舶操縦士で十分やれるじゃないですか。そういうふうにしていろいろなものが出てくるのです。だから、6級を取らせなさいと。皆さんで頑張っ支えながら、後押ししながら6級海技士を取らせなさいというのはそういうことを言っているのです。いろいろなものに波及してきますよ。1,000トンの船は小型船舶操縦士で動かせる。日本に返すときは回航要員に頼めばいいんです。	今回の規制緩和の主旨は、小型漁船と中規模漁船が同じ海域で操業している底びき網漁船やまき網漁船等に限定(20トン以上24m未満(80トン未満)、かつ100海里以内で操業)して、同じ資格条件で操業できるようにすることにある。 一方で、6級海技士を含めて海技士の養成については、しっかりと取り組んでいく方針。	

開催日	回	議題	全日本海員組合	水産庁	国土交通省
10月9日	第5回	議題1: 規制改革実計画 議題2: 今後の進め方 議題3: 機関士の乗組み省略要件の検討(第1段階) 議題4: その他	外国の200海里の話は、そういうふうに変更されてもおかしくないでしょうと私は言っているわけです。再三言うけれども、なぜこのクラスの船だけが特別に小型船舶操縦士で運転させろと言っているのか、いろいろところで資料の端々に出てくるのは、人がいないのだ、乗る人がいないのだ、それから機関部の職員が極端に減っているのだ。では、ほかの業界はどうしているのですか。みんな四苦八苦して確保し、育て、自分の会社で100%金を出して海技資格を取らせて、その間きちんと生活の給料も払って、そういうふうにしてみんな育てているじゃないですか。ほかの業界の皆さん、苦労しているのです。何でこの業界だけが海技資格を軽減化させて、クリアするのだと。ほかの業界がみんな怒るでしょう。私だって怒るよ。そんなことができるのだから我々もやってくれませんか。だから、さっきから何回も言っているように、どんなことがあって、何の目的でこの業界だけが、このトン数クラスの船が特別扱いされるのですかと。ずっと聞いている。主体は近底だ、沖底だ、その後、いや、そうじゃないのだと。さんまも入っています、入っていません。ほかの業界は入っている、入っていない。全く一貫性がないのです。もう全ての漁業種ですね。	漁船の安全確保のための漁船特有の仕組みである僚船による支援について要件とすることを検討する。	
10月9日	第5回	議題1: 規制改革実計画 議題2: 今後の進め方 議題3: 機関士の乗組み省略要件の検討(第1段階) 議題4: その他	一番初めに何と言ったのですか。だから、さっきからこの会議は不思議な会議なのだと言っているじゃないですか。ころころ変わる。一番初め、20トン未満の船を大型化します。たまたま20トン以上になって24メートル未満の船が何隻かでき上がる可能性があります。だから、これらの船については従来どおりの免許を取りにくい人もいなければ取りにもいきたくない。だから、小型船舶操縦士で運転させてくれと。これが入り口ですよ。私はそれ以外の話なんか聞いてないです。回数を重ねればどんどんいろいろなものが積み重なって66隻だ、何隻だ、そんな話をするから、では、指定漁業許可証から引っ張り出したらこうなるじゃないかと。今度は189トンの話をしたら、いや、そうじゃありません、189トンの中の80トン以内の話だと。この80トンというのはどこから持ってきたのか？水産庁の資料だと言うけれども、80トンというのは何の根拠がある数字なのか？いいかげんしてくださいよ。みんな振り回されているのです。 沖底だけの話ではなかったのですか。近海底曳網漁船の話ではなかったのですか。いつの間に66隻だの、こんな増えてきたのだね。24メートルルイコール189トンだって何回も言っているじゃない。そうすると430隻の許可があると。経過措置でやるといっても、最終的にはみんなここに430隻が現存する船であれば、430人の機関長は全部職を失うのだと。それから430人の船長が、小型船舶操縦士を持っている人は別だ、持っていない人は全部小型船舶操縦士の免許を取らないと船長として乗船できませんよと。そうすると、簡単に考えたら430だから860人か、860人の首を切るのだよと。マックスの話をしている。そういう可能性があります。乗りたいたい人は小型船舶操縦士の免許を取るのでしょう。それから、小型船舶操縦士を持ってその業界にとどまりたい人は残るのでしょう。必ずしも全部ということではないですからね。この機会に、もう漁船とは、おさらばだと。だから、漁船員を減らすような政策をしているのですかと私は何回も聞いているのです。せつかく集めて、今の漁船業界を水産庁がどう見ているのか知らんけれども、使ってやるから来いなんて言う業界はどこにもないのです。頭を下げてうちの船に乗ってくれませんか、みんな人探しに苦労しているのでしょう。違うのですか。 この業界は人材的に裕福ですか。それだけ裕福なら、6級海技士を取ればいいじゃないですか。豊富に人材がいるのなら。私はそういうふうに見ていませんからね。だから、私もお互い一生懸命になって後継者確保なり養成をやっているのです。官、学、労使含めて、違うのは水産庁だけじゃないですか。水産庁のほかの部門はきちんとやっているのです。同じ水産庁の中で相反することをやっているのじゃない。片方は後継者確保、一生懸命つくりましょう、海技資格も取らせましょう、そのために予算もつけましょうと。片方は一生懸命やっているのに、片方は免許を軽減してください、取る人がいないからねと。こんなことってあるのですか。何回も言うけれども、むしろ6級海技士を取るような環境をつくってちゃんと取らせなさいと。取らせれば全部解決するのでしょと。何が難しいのですか。彼らは2カ月休みがあるのです。その間の1週間、何が難しいのですか。ほかの皆さん2カ月も休んで、自前で海技士資格を取りにくいのです。海技士資格を2カ月もかけて取る人から言わせれば、何を甘えているのだということになるのです。ほかにするなということになりませんか。だから、何があれのですかと再三聞いているのです。なぜこの業界だけが特殊ですかと。それは明快に答えていないじゃないですか。	当初から、20トン以上24m未満(80トン未満)かつ、100海里以内で操業を行う中規模漁船に限定して規制緩和を行うという説明を行った。 なお、水産改革においても、船の安全性・居住性を確保するため、大型化が必要とされているところ。  現在の乗組員については、現在の海技士免許でそのまま乗船できるよう経過措置が行われる予定。 今回の規制緩和の対象となる漁船を使用する会員による漁業団体からは、全日海が懸念するような事態は生じないようにすると聞いている。  今回の規制緩和の主旨は、小型漁船と中規模漁船が同じ海域で操業している底びき網漁船やまき網漁船等に限定(20トン以上24m未満(80トン未満)、かつ100海里以内で操業)して、同じ資格条件で操業できるようにすることにある。 一方で、6級海技士を含めて海技士の養成については、しっかりと取り組んでいく方針。	

開催日	回	議題	全日本海員組合	水産庁	国土交通省
			<p>6級海技士を受けることはそんな難しいことではないのです。むしろそういうものを進めたらどうですか、そのほうがお互いに安全を担保できるということと、ほかの皆さんに迷惑をかけないという観点から言ったら一番手取り早い方法、一番ルールに基づいた方法というのは、この6級海技士の資格を持つことです。なぜこれを進めないのかが私は全く理解できない。私もそうですが、海技資格を持つことは本人にとって当然責任感も発生するだろうし、本人のステータスも向上するわけですから、そういう意味では持たせるべきです。多分、そういう指導なり、そういう説明はしていないと思う。もう完全に小型船舶で運航させて機関士を排除、省略するのだということの一点張りなので、そういうことではないと私は思っています。再検討する気はないのでしょうか。</p>	<p>今回の規制緩和の主旨は、小型漁船と中規模漁船が同じ海域で操業している底びき網漁船やまき網漁船等に限定(20トン以上24m未満(80トン未満)、かつ100海里以内で操業)して、同じ資格条件で操業できるようにすることにある。</p> <p>一方で、6級海技士を含めて海技士の養成については、しっかりと取り組んでいく方針。</p>	
5月8日	第4回	議題1: 中規模漁船の実態について(資料1)	<p>当初、水産庁は、水産基本計画に基づいて20トン未満から20トン以上、長さ24m 未満に大型化した船について、小型船舶操縦士の資格で運航させてほしいという話でしたが、全体の議論に話がすり替わっています。この会議の議論、スタートからやり直しになるのではないですか。</p> <p>また、残念ですが、海技資格を取る意欲がない、取る人がいないなら、この漁業をやる資格がないので、撤退してもらいたい。</p> <p>規制改革というのであれば、逆の発想から、6級以上の海技士が、20トン未満の小型船舶操縦者(船長)になれない問題があります。例えば、遠洋区域で操業している19トンの近海まぐろ漁船の乗組員、漁業実習船には、小型船舶操縦士でないと船長として乗船できない問題があります。19トンの近海まぐろ漁船では、6級以上の海技士では船長職を採れないので、船長は小型船舶操縦士、機関長は200海里を超えるので6級海技士(機関)を乗船させるという実態です。この規制緩和なら理解できます。それに、6級以上の海技士が、小型船舶や水上バイク等の操縦免許を、自動的に取得できるなら理解できますが、話が全く逆です。毎回言いますが、どんどん議論がすり替わっています。</p> <p>当初、水産庁から直接説明されたことは、20トン未満から20トン以上に代替新造する船について救済したいということでしたが、先ほどの説明では、20トン以上24m 未満が132隻、20トン未満が9,245隻あるとのこと。これらの船は、それなりの理由があって20トン未満に抑えてきたので規制緩和予備軍です。水産庁によると、長さ24m の船は、国内総トン数80トンということですが、都合の悪いことは、資料のどこにも出てきません。これが事実です。一体、何を議論しているのですか。</p>	<p>当初から、20トン以上24m未満(80トン未満)かつ、100海里以内で操業を行う中規模漁船に限定して規制緩和を行うという説明を行ってきた。</p> <p>なお、水産改革においても、船の安全性・居住性を確保するため、大型化が必要とされているところ。</p> <p>今回の規制緩和の主旨から、20トン以上24m未満(80トン未満)、かつ100海里以内で操業する漁船に限定する措置を拡大していくことにはならない。</p>	
5月8日	第4回	議題1: 中規模漁船の実態について(資料1)	<p>小型船舶操縦士と6級以上の海技士とは、制度上明確に区別されています。小型船舶操縦士が海技資格であれば、6級以上の海技士は、20トン未満の船でも、船舶職員として乗船できることが原則となるはず。ところが、小型船舶操縦士の資格目的が、明確に異なっていることから、6級以上の海技士では、小型船舶の船長としての乗船を認めないという制度になっていると理解しています。沖合底びき網漁船の話は、きちんとするべきですが、100海里以内の海域で操業している漁業については、全て小型船舶操縦士で運航できるようにするという目論見なのか再度お伺いしたい。6級以上の海技資格を取れば何ら問題がないことを、小型船舶操縦士で乗船したいと言うことに大きな問題があって、海技資格でないものを海技資格だとみなし、同じ海域で操業しているので小型船舶操縦士の資格で良いのではないかということですが、安全確保についてどう考えているのですか。また、水産庁は、船舶職員となる6級以上の海技士を養成するため、かなりの支援をしています。小型船舶操縦士の養成というのは沿岸漁業者以外でも行っているのですか。</p>	<p>今回の規制緩和の主旨は、小型漁船と中規模漁船が同じ海域で操業している底びき網漁船やまき網漁船等に限定(20トン以上24m未満(80トン未満)、かつ100海里以内で操業)して、同じ資格条件で操業できるようにすることにある。</p> <p>一方で、6級海技士を含めて海技士の養成については、しっかりと取り組んでいく方針。</p>	

開催日	回	議題	全日本海員組合	水産庁	国土交通省
5月8日	第4回	議題1:中規模漁船の実態について(資料1)	<p>当初の説明では、20トン未満船が新造され、20トンを超えるが、長さ24mは超えない。この長さ24mという基準はプレジャーボートから持ってきた。この大型化した船のみ規制緩和し、対象隻数も少ないということではなかったのですか。いつから、これだけの数の船が対象になったのですか。議論がどこですり替えられたのですか。</p> <p>当初、水産庁からの説明では、水産基本計画に基づいて、漁船の大型化を図っていききたいということで、私も賛成です。これらの大型化した船を運航する場合に、隻数も少ないので、小型船舶操縦士で運航させてもらいたいということで説明されたはずですが。その数隻から、この資料にあるとおり132隻になり、20トン未満の予備軍も、9,245隻もいます。なぜ、このような話になるのでしょうか。海技資格は漁船に特化したものではありません。漁船であれ、商船であれ、全ての船舶に共通する資格です。漁船だけ特別にする理由はありません。制度がメチャクチャになることを危惧しています。小型船舶操縦士で操縦できる船について、なぜ、6級以上の海技士が船長として乗船できないのか、こちらを規制緩和してもらった方がありがたいと思います。</p>	<p>当初から、20トン以上24m未満(80トン未満)かつ、100海里以内で操業を行う中規模漁船に限定して規制緩和を行うという説明を行ってきた。</p> <p>なお、水産改革においても、船の安全性・居住性を確保するため、大型化が必要とされているところ。</p> <p>漁船の安全確保のための漁船特有の仕組みである僚船による支援について要件とすることを検討する。</p>	
5月8日	第4回	議題1:中規模漁船の実態について(資料1)	<p>最初、水産庁からの説明では、水産基本計画に基づいて、20トン未満から、20トン以上24m未満へ、漁船の大型化を図っていききたいということでした。これらの大型化した船を運航する場合に、隻数も少ないので、小型船舶操縦士で運航させてもらいたいという説明であったはずですが。それが回を重ねる都度、対象隻数が増えてきて、何千隻の中の132隻なので認めてもらえないかと…、海技資格はそのようなものではなく、もっと重いものです。6級海技士資格を取得することが、そんなに難しいのですか。昔に比べ、様々な養成制度が整備され、乗船履歴も短縮され、資格取得のための環境も整備されています。4級でも昔に比べて取得しやすくなっています。漁労作業は単純作業ですから、将来は機械化が進んでいきます。そうなると内航船同様、船舶職員のみによる運航に変わっていくのです。そのとき、資格も持っていない、これからの漁業は、そんなことで良いのですか。6級海技士以上の資格を取得させることが先決ではないですか。船は、どんどん大きくなっていくでしょう。小型船舶操縦士で運航できる時代では、なくなっていくのです。そうであれば、国際資格である6級海技士の資格を取得させることが水産庁の取るべき方策ではないですか。どう考えているのでしょうか。</p>	<p>当初から、20トン以上24m未満(80トン未満)かつ、100海里以内で操業を行う中規模漁船に限定して規制緩和を行うという説明を行ってきた。</p> <p>なお、水産改革においても、船の安全性・居住性を確保するため、大型化が必要とされているところ。</p> <p>今回の規制緩和の主旨は、小型漁船と中規模漁船が同じ海域で操業している底びき網漁船やまき網漁船等に限定(20トン以上24m未満(80トン未満)、かつ100海里以内で操業)して、同じ資格条件で操業できるようにすることにある。</p> <p>一方で、6級海技士を含めて海技士の養成については、しっかりと取り組んでいく方針。</p>	
5月8日	第4回	議題1:中規模漁船の実態について(資料1)	<p>水産基本計画に基づいて、船の大型化を図ったのは水産庁です。委員は誰も言っていない。議事録を読んでください。言っていることがコロコロ変わる。当初からの目的はこれでしょう。漁船に限った海技資格ではありません。漁船だけ特別に認めてくださいという議論にはなりません。</p>	<p>漁船の安全確保のための漁船特有の仕組みである僚船による支援について要件とすることを検討する。</p>	

開催日	回	議題	全日本海員組合	水産庁	国土交通省
5月8日	第4回	議題1:中規模漁船の実態について(資料1)	例えば、4級から6級の海技士資格を有して20トン以上の沖合底びき漁船に乗船している者が19トンの沖合底びき漁船に乗船する場合、小型船舶操縦士の資格を持っていないので船長として乗船できない。逆ではないですか。小型漁船に乗船したいという人もたくさんいるが、自分が持っている海技資格が使えない。そうした矛盾を解消するなら理解できる。説明は逆でしょう。さっきも言いましたが、大型化した新船ですから、何隻もないので認めてくださいと言ったのは水産庁ですよ。それを言い方が違ったとか、理解が違くと説明される。6級以上の資格を持った人が、20トン未満の小型船に船長として乗船できないことをどのように考えていますか。これを解消する方がよっぽど良いと私は思います。	当初から、20トン以上24m未満(80トン未満)かつ、100海里以内で操業を行う中規模漁船に限定して規制緩和を行うという説明を行ってきた。 なお、水産改革においても、船の安全性・居住性を確保するため、大型化が必要とされているところ。	
5月8日	第4回	議題2:機関士に係る規制の見直しの方向性(資料2)	小型船舶操縦士について、過大に解釈しているように感じます。小型船舶操縦士の資格は、プレジャーボートを想定したものです。海洋レジャーのための小型船舶の資格であり、20トンを超え、漁業を営んでいる船について対応しているものではないと思います。沿岸漁民については、昭和49年だったと思いますが、何ら免許を持っていなかったということで、海難事故等を踏まえ、安全の確保が必要ということで、漁協を中心に、移行講習等を考えていただいた経緯がございます。当時、私は海技免許を持っていましたので、3時間の講習で小型船舶操縦士の免許をいただいた記憶がございます。小型船舶操縦士は、海洋レジャーのための資格です。現在、小型船舶教習所が、役割を十分に果たしている中で、一部の漁業を営んでいる船舶のために、教則や教本を充実させることや、規制を強化するということは論外ではないかと思えます。	今回の規制緩和の主旨は、前述のとおりであり、その安全性や操縦性について、漁船とプレジャーボートと比較するものではない。	安全の確保を前提に、機関に関する一定の講習を受講した者が乗り組むことや、僚船から支援を受けること等、一定の要件を課す方向で検討することとしている。
4月17日	第3回	議題2:機関士に係る規制の見直しの方向性に関する検討(資料2)	プレジャーボートは、プレジャーボートとしての船の造りになっており、晴天時に高速で航行するような造りです。一方、漁船は、荒天時であっても操業するので、造りが全く異なっています。また、事故時においても、プレジャーボートは自己責任ですが、漁船は会社の責任も追及されます。水産庁も、後継者確保対策、新規参入促進、海技免許取得について様々な支援策を行っています。今回の話は、これらの水産庁の支援策とは真逆の流れで、船を大型化しても小型船舶操縦士に対応できるようにということなので、全く整合性がとれていません。漁船操業の安全対策をもっとしっかり考えて、必要な海技資格を取得するような話をいただければ、みんなで色々検討できると思います。水産庁の対応が、言っていることと、やっていることが全く違うとわかりかねないのでよく考えていただきたい。	今回の規制緩和の主旨は、前述のとおりであり、その安全性や操縦性について、漁船とプレジャーボートと比較するものではない。	プレジャーボートについて事故が多いのは、発航前の検査不十分によるものが多い。そのため、発航前検査について点数制にするなど規制を強化している。また、プレジャーボートについては、高速エンジンが大部分を占めている。高速エンジンの場合、近海であれば洋上で修理するより、帰港してエンジンそのものを取り替えた方が良くリスクが少ないと考えられる一方、漁船は、運搬船を除くと、大部分が中速エンジンであり、その違いが出てくるのではないかと考えられる。
4月17日	第3回	議題2:機関士に係る規制の見直しの方向性に関する検討(資料2)	20トン未満の漁船を、20トン以上に大型化したいというのが今回の議論の発端だと理解しています。水産基本計画にもあるとおり、安全性を高めるために船を大型化することについては反対していません。ただ、船を大型化するには、他の業界も一緒だが、それに必要な海技資格を船員に取得させるなどしてから、大型化するのが当然です。その当たり前のことを20トン以上24m未満の漁船については適用せず、小型船舶操縦士の資格のまま操業させるようにしたいという考えを全く理解できません。なぜ、これらの範疇の漁船だけを資格要件を緩和しようとしているのか、水産庁の考えを説明してもらいたい。	今回の規制緩和の主旨は、小型漁船と中規模漁船が同じ海域で操業している底びき網漁船やまき網漁船等に限定(20トン以上24m未満(80トン未満)、かつ100海里以内で操業)して、同じ資格条件で操業できるようにすることにある。 一方で、6級海技士を含めて海技士の養成については、しっかりと取り組んでいく方針。	
4月17日	第3回	議題2:機関士に係る規制の見直しの方向性に関する検討(資料2)	そもそも同じ海域で操業している大型船からすると、なぜ無理してこんな沖まで来るのかと、逆の発想になりませんか。	今回の規制緩和の主旨は、小型漁船と中規模漁船が同じ海域で操業している底びき網漁船やまき網漁船等に限定(20トン以上24m未満(80トン未満)、かつ100海里以内で操業)して、同じ資格条件で操業できるようにすることにある。 一方で、6級海技士を含めて海技士の養成については、しっかりと取り組んでいく方針。	
4月17日	第3回	議題2:機関士に係る規制の見直しの方向性に関する検討(資料2)	皆それによしてきてきたのでしょう。大型化するなら6級海技士資格を取って下さい。そうすれば全てのもので解決します。6級を取るためのサポート制度があるのに、なぜ、それを活用するよう指導しないのか不思議です。	今回の規制緩和の主旨は、小型漁船と中規模漁船が同じ海域で操業している底びき網漁船やまき網漁船等に限定(20トン以上24m未満(80トン未満)、かつ100海里以内で操業)して、同じ資格条件で操業できるようにすることにある。 一方で、6級海技士を含めて海技士の養成については、しっかりと取り組んでいく方針。	

開催日	回	議題	全日本海員組合	水産庁	国土交通省
4月17日	第3回	議題2: 機関士に係る規制の見直しの方向性に関する検討(資料2)	それをなぜ、大型化しようとしているのか。しなければならない理由は何ですか。大型化するならそれに適応する海技資格を取って下さい。そう言っているだけです。	今回の規制緩和の主旨は、小型漁船と中規模漁船が同じ海域で操業している底びき網漁船やまき網漁船等に限定(20トン以上24m未満(80トン未満)、かつ100海里以内で操業)して、同じ資格条件で操業できるようにすることにある。 一方で、6級海技士を含めて海技士の養成については、しっかりと取り組んでいく方針。	
4月17日	第3回	議題2: 機関士に係る規制の見直しの方向性に関する検討(資料2)	さんま漁船はどうなるのですか。中型の船が、大型と一緒に200海里を超えて操業しているでしょう。	今回の規制緩和の主旨から、前述のとおり、20トン以上24m未満(80トン未満)、かつ100海里以内で操業する漁船以外の漁船については、規制緩和の対象とする考えはない。これらの漁船については、6級海技士を含めて海技士の養成にしっかり取り組んでいく方針。	
4月17日	第3回	議題2: 機関士に係る規制の見直しの方向性に関する検討(資料2)	24mという長さですが、非常に微妙な数字なので一言。日本の船舶は、全てを総トン数で規制していますが、漁船の国際条約は、メートル数で規制しており、それをどう整合させるかということに関係者と議論していますが、国際会議等で、なかなか合意されません。私が知る限りでは、24m=国際総トン数300トン、国内トン数189トンということでなんとかしたいと関係者が努力していますが、なかなか合意に至らない状況です。その中で、この24mという数字がプレジャーボートと同じであるが故に、小型漁船の運航も多分24mになったのですが、それを超えて海技資格が必要な船舶については、この24mというのは微妙な数字ですが、国交省はどう考えているのですか。	今回の規制緩和の主旨から、20トン以上24m未満(80トン未満)、かつ100海里以内で操業する漁船に限定する措置を拡大していくことにはならない。	中規模漁船について、24m未満かつ総トン数80トン未満等を要件とする方向で検討している。

開催日	回	議題	全日本海員組合	水産庁	国土交通省
3月25日	第2回	検討会の今後の進め方(資料1、2)	<p>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になり、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ているが、同じ海区内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から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、たとえば悪いがビザバイを配達するのに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。</p> <p>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。</p>	<p>今回の規制緩和の主旨は、前述のとおりであり、その安全性や操縦性について、漁船とプレジャーボートと比較するものではない。</p> <p>今回の規制緩和の主旨は、小型漁船と中規模漁船が同じ海域で操業している底びき網漁船やまき網漁船等に限定(20トン以上24m未満(80トン未満)、かつ100海里以内で操業)して、同じ資格条件で操業できるようにすることにある。</p> <p>一方で、6級海技士を含めて海技士の養成については、しっかりと取り組んでいく方針。</p>	
3月25日	第2回	検討会の今後の進め方(資料1、2)	<p>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言うことですね。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。</p>	<p>今回の規制緩和の主旨は、前述のとおりであり、その安全性や操縦性について、漁船とプレジャーボートと比較するものではない。</p>	
3月25日	第2回	検討会の今後の進め方(資料1、2)	<p>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。</p>	<p>船舶の免許や検査制度の違いにより、19トンに移行してきた経緯があるが、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で操業を行いたいという考え。(なお、20トン未満・以上は国土交通省の規制。)</p>	

開催日	回	議題	全日本海員組合	水産庁	国土交通省
3月25日	第2回	検討会の今後の進め方(資料1、2)	<p>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けば私も理解できる。結果があってそこに持っていくため皆で辻褄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言うことで昭和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。私達はとてどもハイそうですかという話にはならないです。</p>	<p>今回の規制緩和の主旨は、前述のとおりであり、その安全性や操縦性について、漁船とプレジャーボートと比較するものではない。</p>	
3月25日	第2回	検討会の今後の進め方(資料1、2)	<p>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ない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いない、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。沖合ですから全国的に集めて講習してもらえば良い。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。</p>	<p>今回の規制緩和の主旨は、小型漁船と中規模漁船が同じ海域で操業している底びき網漁船やまき網漁船等に限定(20トン以上24m未満(80トン未満)、かつ100海里以内で操業)して、同じ資格条件で操業できるようにすることにある。 一方で、6級海技士を含めて海技士の養成については、しっかりと取り組んでいく方針。</p>	

開催日	回	議題	全日本海員組合	水産庁	国土交通省
3月25日	第2回	検討会の今後の進め方(資料1、2)	<p>漁船とプレジャーボートは、全く異なるものです。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。マリナーに行って見てもらえれば分かりますが、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。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。願うする方は、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。</p>	<p>今回の規制緩和の主旨は、前述のとおりであり、その安全性や操縦性について、漁船とプレジャーボートと比較するものではない。</p>	
3月25日	第2回	議題2:実態調査の実施(資料3)	<p>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。</p>	<p>今回の規制緩和の主旨から、20トン以上24m未満(80トン未満)、かつ100海里以内で操業する漁船に限定する措置を拡大していくことにはならない。</p>	
3月25日	第2回	議題2:実態調査の実施(資料3)	<p>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、STCW-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。</p>	<p>今回の規制緩和の主旨から、20トン以上24m未満(80トン未満)、かつ100海里以内で操業する漁船に限定する措置を拡大していくことにはならない。</p>	
3月25日	第2回	議題2:実態調査の実施(資料3)	<p>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トンと言っているのではないですか。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ば良いだけです。</p>	<p>今回の規制緩和の主旨から、20トン以上24m未満(80トン未満)、かつ100海里以内で操業する漁船に限定する措置を拡大していくことにはならない。</p>	
3月25日	第2回	議題2:実態調査の実施(資料3)	<p>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。</p>	<p>今回の規制緩和の主旨から、20トン以上24m未満(80トン未満)、かつ100海里以内で操業する漁船に限定する措置を拡大していくことにはならない。</p>	

開催日	回	議題	全日本海員組合	水産庁	国土交通省
10月23日	第1回	議題1:検討会の概要	総トン数20トン以上24m未満というのどこから出た数字なのでしょう。	規制改革推進会議において、このような数字が出たもの。	規制改革推進会議において、このような数字が出たもの。
10月23日	第1回	議題1:検討会の概要	マルシップ方式をとっている19トンのかつおまぐる漁船は100海里よりも遠くに国際航海に出ている。また、24mだと国際トン数300トンになるという議論があります。なぜそのような状況の中で24mが80トンくらいと換算でき、議論になるのでしょうか。	今回の規制緩和の主旨は、小型漁船と中規模漁船が同じ海域で操業している底びき網漁船やまき網漁船等に限定(20トン以上24m未満(80トン未満)、かつ100海里以内で操業)して、同じ資格条件で操業できるようにすることにある。	
10月23日	第1回	議題1:検討会の概要	先ほどから沖から180キロあたりの話をしていますが、沖から180キロくらいの洋上に行って、エンジンが全部ストップしたとします。そのときに毎日風の状態ばかりではなく、太平洋の方に行ったらうねりが大きいし、そのような状況の中でエンジンも補機も止まったと仮定して、二日も三日も漂流するような状況におかれたときに、どのような事が起こるか考えてみて欲しい。だから、有資格者が乗って保守点検をしています。洋医学と一緒に、事故が起きないようにそのような対処をしているのであると私は思っています。だから、どのような機械を作っても、宇宙船だって途中で爆発したりしているわけで、つまりパーフェクトはないのです。そのような中で、資格を持った専門家が保守点検する必要があるわけですよ。それが前提のはずですよ。どんなに技術が発達したとしてもゼロは無い。そのあたりをよく理解して頂きたい。だから、有資格者がいないというのは暴論なのかなと思います。	今回の規制緩和の主旨は、小型漁船と中規模漁船が同じ海域で操業している底びき網漁船やまき網漁船等に限定(20トン以上24m未満(80トン未満)、かつ100海里以内で操業)して、同じ資格条件で操業できるようにすることにある。 一方で、6級海技士を含めて海技士の養成については、しっかりと取り組んでいく方針。	

# 漁業における労働安全の推進

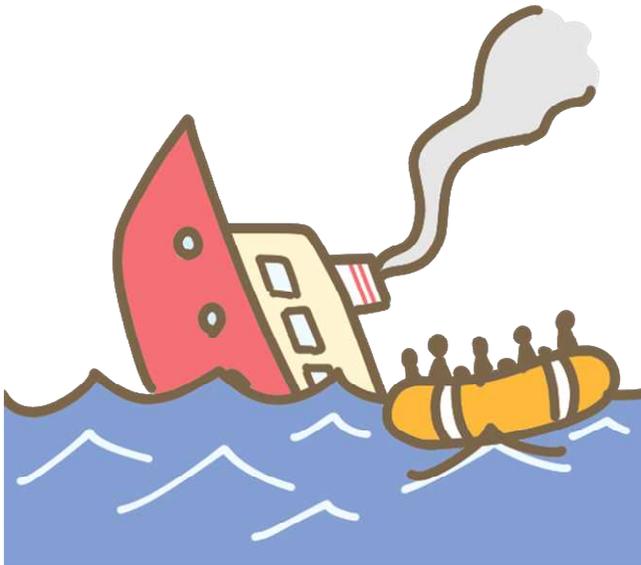


水産庁

# 労働災害ごとの取組み

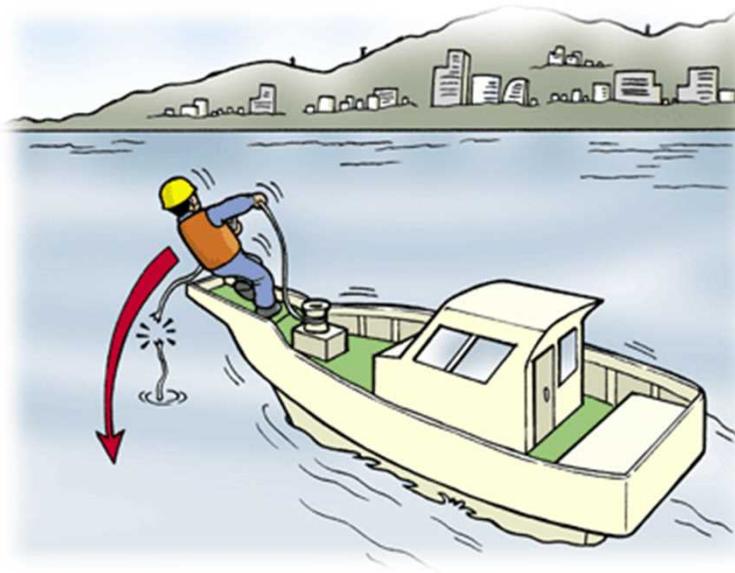
## 1. 船舶事故

AISの普及



## 2. 海中転落

ライフジャケットの着用



## 3. 漁労災害

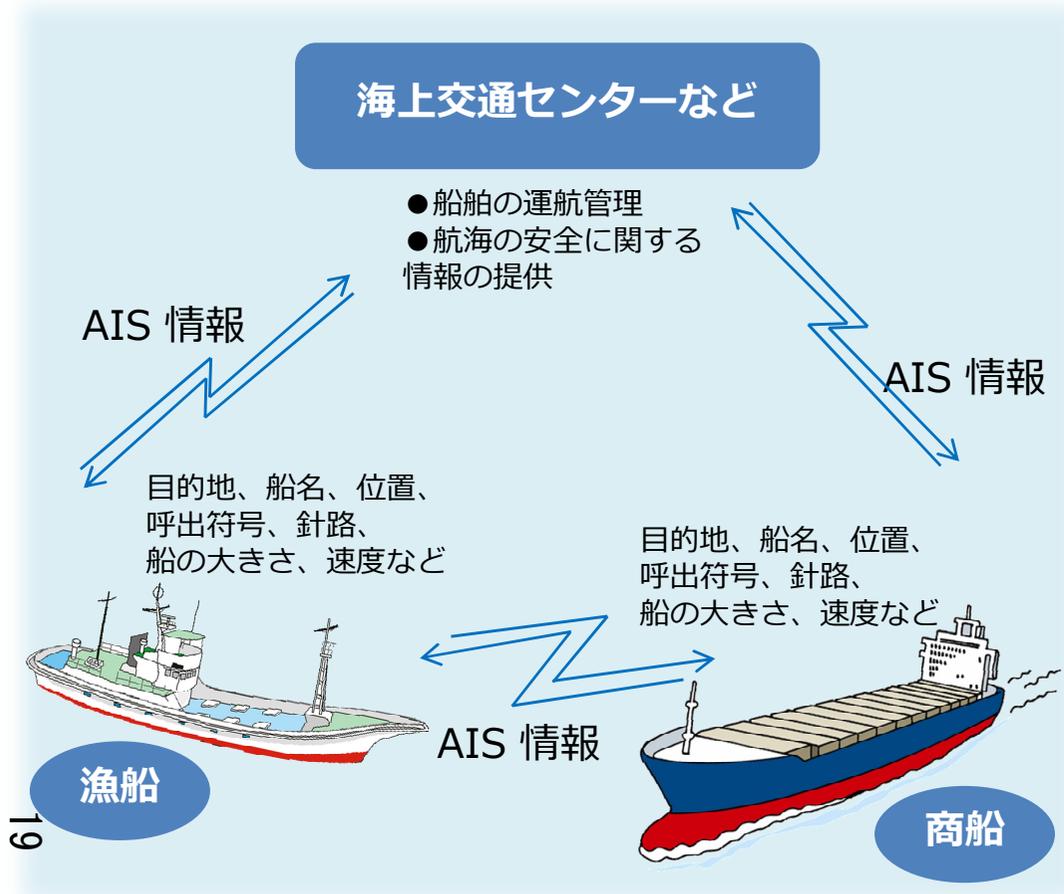
現場の安全意識の向上



# ① 船舶事故：AISの普及状況と現在の取組み

- **AIS※（船舶自動識別装置）は、搭載船同士や海上交通センター等と船名、船位、針路、速力などの情報を自動的に送信して共有する装置。衝突、乗揚げ回避など事故防止に活用されている。**
- **AIS設置漁船隻数は年々増加している。**
- **日本漁船保険組合において、AISを搭載した漁船について保険料の一部助成を実施している。**

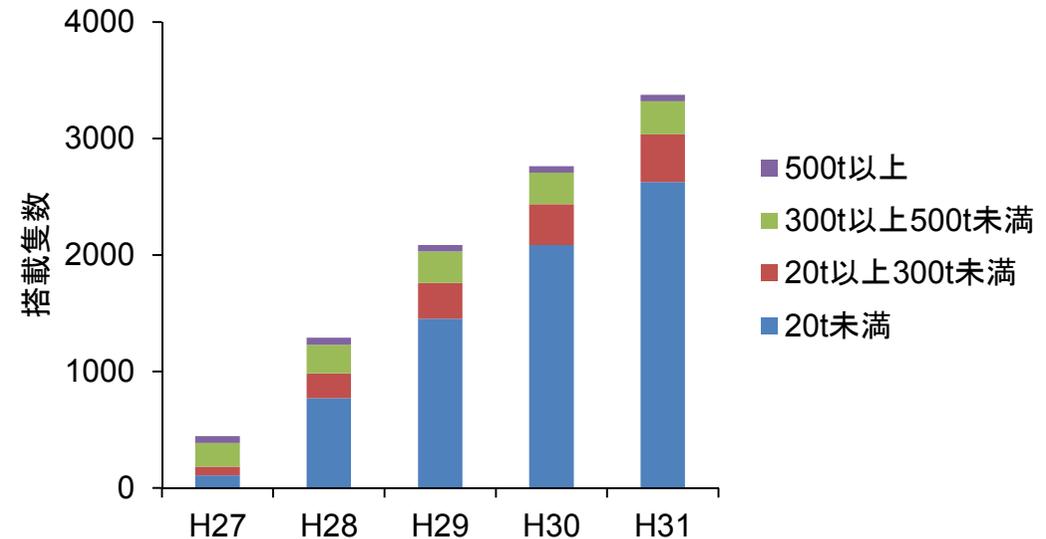
※AIS：Automatic Identification Systemの略



## AISの搭載義務

- 総トン数500トン以上の船舶及び総トン数300トン以上の外航船には、AISの搭載が義務化されている。
- 漁船の多くは、AIS搭載の義務はない。

## 漁船のAIS搭載状況の推移

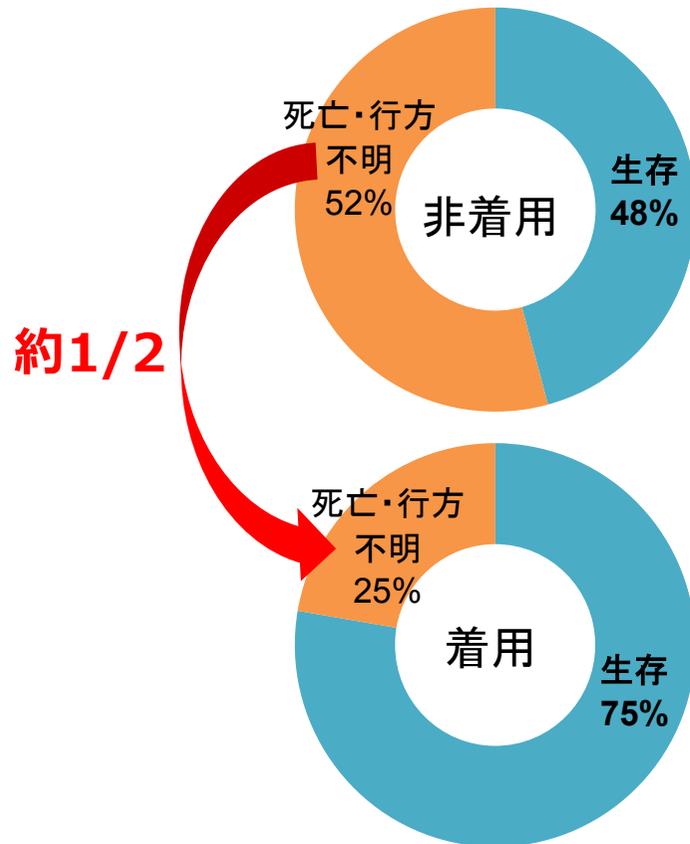


資料：総務省

## ②海中転落：ライフジャケットの着用効果と着用義務化

- 海中転落者のうち、ライフジャケット着用者の死亡率は非着用者と比べ約1/2。
- 平成30年2月以降、原則、小型船舶の暴露甲板に乗船している者すべてにライフジャケットの着用が義務付けられた（令和4年2月より違反点数の付与を開始予定）。

ライフジャケット着用の有無による海中転落者の生存・死亡率※（H25～H29）



※船舶事故による海中転落者を含む。

着用義務



1人乗り漁船で漁労に従事している者

努力義務



小型船舶の暴露甲板に乗船している者

改正

漁船で漁業を行っている者全てに着用義務



1人乗り漁船で漁労に従事している者



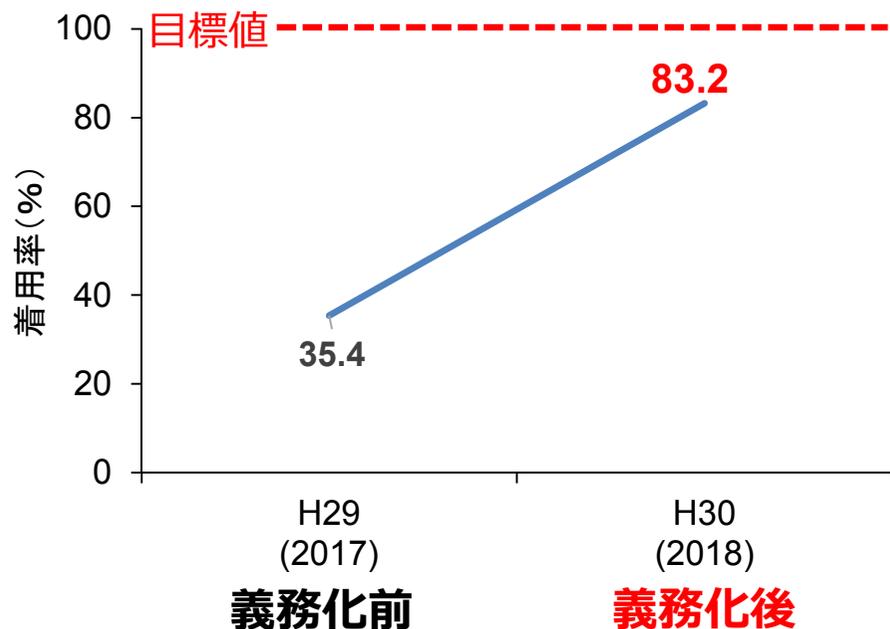
小型船舶の暴露甲板に乗船している者

※総トン数30トン以上の船舶は、原則、従来より船員法に基づき着用義務がある。

## 課題

- 原則すべての漁業者にライフジャケットの着用が義務化されたものの、着用が徹底されていない。

ライフジャケット着用義務化前後の着用率の推移



**義務化後も依然としてライフジャケット非着用の漁業者が存在。**

## 対応

- 都道府県別のライフジャケット着用率等を含めた着用状況調査の結果を公表し、引き続き着用推進に係る周知を行っていく。
- ライフジャケットの着用義務等、漁業者の安全に関する優良な取組みを行っている漁業関係団体の表彰を実施。

 <p><b>ブロンズ賞</b></p>	ライフジャケット着用義務等漁業者の安全に関する取組を概ね3年以上継続し、かつ、漁船事故に伴う死者・行方不明者及び漁船事故を伴わない海中転落による死者・行方不明者が3年以上発生していない団体。
 <p><b>シルバー賞</b></p>	ブロンズ賞を受賞後、引き続き2年以上にわたり同様の取組を行った団体であって、漁船事故に伴う死者・行方不明者及び漁船事故を伴わない海中転落による死者・行方不明者が通算5年以上発生していない団体。
 <p><b>ゴールド賞</b></p>	シルバー賞を受賞後、引き続き2年以上にわたり同様の取組を行った団体であって、漁船事故に伴う死者・行方不明者及び漁船事故を伴わない海中転落による死者・行方不明者が通年7年以上発生していない団体。

漁船の安全対策に関する優良な取組みに対する優良表彰 (賞の種類と受賞要件)

### ③ 漁労災害：労働災害減少に向けた取り組み

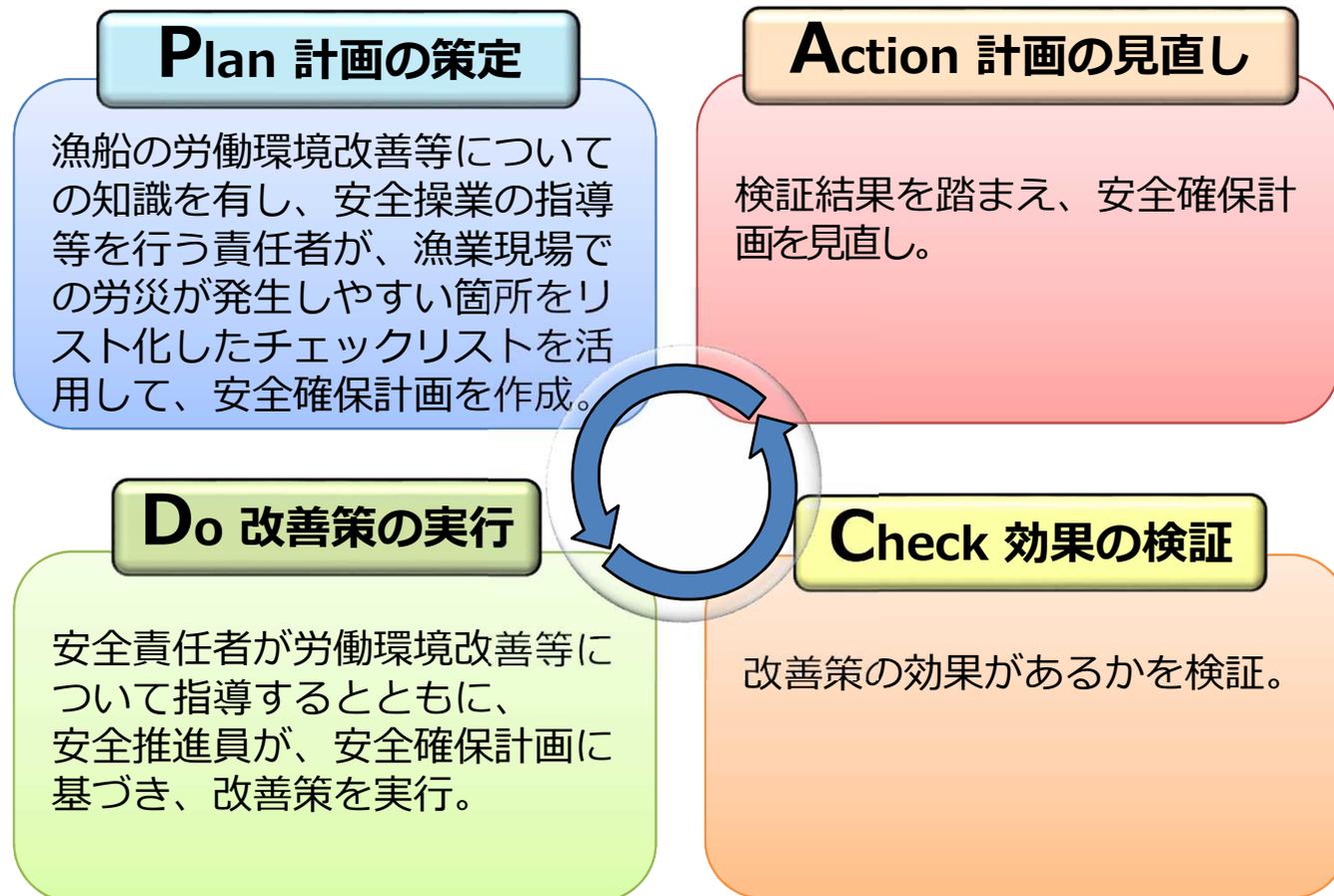
- 漁船安全対策推進事業により、全国漁業就業者確保育成センターが「漁業カイゼン講習会」を実施し、全国で漁業の労働環境のカイゼンや海難の未然防止などの知識を持った「安全推進員」等を養成している。
- 安全点検マニュアルを作成し配布するとともに、安全責任者が策定した「安全確保計画」について、PDCAサイクルを回すことで、より一層の労働災害の減少を目指す。

#### ■ 安全推進員

- ・対象：漁船乗組員
- ・役割：漁業労働災害を防止する知識を習得し、それを他の漁業者に対して普及すること
- ・実績：H30は全国で19回の講習会を開催。これまでに5,150名を養成（H25～H30）

#### ■ 安全責任者

- ・対象：漁協・漁業経営体の指導者
- ・役割：安全推進員等が確実に漁業労働災害を防止できるよう指導すること
- ・実績：H30は全国で5回の講習会を実施。これまでに55名を養成（H30～）



## <対策のポイント>

- ・漁船の災害発生を減少させるため、漁船の安全操業等について知識を有する安全推進員の養成等を支援します。
- ・遊漁船の事故発生を減少させるため、遊漁船業の事故分析、遊漁船業者等の安全講習会及び現場での安全指導を支援します。
- ・小型漁船の安全性向上のための衝突や転覆等の削減に資する新技術の導入に係る実証試験を支援します。

## <政策目標>

- ・漁船の事故隻数（662隻 [平成23～27年平均] →587隻未満 [平成32年] ）
- ・遊漁船の事故隻数（72隻 [平成23～27年平均] →64隻未満 [平成32年] ）

## <事業の内容>

### 1. 漁船安全対策推進事業

- 操業実態に合わせた安全点検マニュアル作成のための漁業労働災害調査の実施や漁船の安全操業等について知識を有する「安全推進員」や安全推進員等を指導する「安全責任者」を養成するための講習会を支援。

### 2. 遊漁船安全対策推進事業

- 遊漁船業の事故分析、遊漁船業者等の安全講習会及び現場での安全指導を支援。

### 3. 水産業革新的技術導入・安全対策推進事業

- 海難事故が多い小型漁船を対象として、事故原因の上位を占める衝突、転覆事故の削減のための衝突回避技術や復原性向上技術等の導入に資する実証試験等に支援。

## <事業の流れ>

23



## <事業イメージ>

### 水産業の抱える様々な課題

- 漁業は海上の労働の中で、最も危険性が高い
- 漁業者の減少・高齢化による労働力不足が進行
  - ・漁業や養殖業には、今なお様々な過酷な重労働・長時間作業の現場が多数存在。

### 安全対策の推進と革新的な技術の導入

- ・漁船安全対策推進事業
- ・遊漁船安全対策推進事業
- ・水産業革新的技術導入・安全対策推進事業

安心・安全に働き続けられる漁業を実現

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ついて  
(とりまとめの方向性)

1. 規制改革実施計画（令和元年6月21日閣議決定）において、近海中規模漁船について、小型船舶操縦士1名の乗組みによる航行を可能とするに当たり、併せて必要となる措置等を検討することとされているが、具体的には、安全の確保を前提に、別紙1のとおり、当該漁船の小型船舶操縦者（船長）が修了すべき一定の講習等を措置してはどうか。
2. 同計画において、上記1. を施行するまでの間、乗組み基準の特例を適用し、一定の要件の下、海技士（機関）の乗組みを省略することができることとされているが、具体的には、安全の確保を前提に、別紙2のとおり、機関に関する一定の講習を受講した者が乗り組むこと等を要件としてはどうか。
3. 同計画において、上記1. の施行後も、近海中規模漁船について、従前どおりの乗組み基準によることができることとし、この場合において、一定の要件の下、海技士（機関）の乗組みを省略することができることとされているが、具体的には、上記2. と同様の措置を行うこととしてはどうか。

以上

(別紙 1)

## 近海中規模漁船への小型船舶操縦士の乗船措置

### 1. 小型船舶の要件

船舶職員及び小型船舶操縦者法施行規則上の小型船舶の定義を見直し、安全の確保を前提に、次に掲げる要件に適合する近海中規模漁船について、小型船舶操縦士 1 名の乗組みによる航行を可能とする。 [令和元年度末までに省令改正・公布]

(主な要件)

- ① 長さ 24m 未満であること。
- ② 総トン数 80 トン未満であること。
- ③ 推進機関の出力が 750kW 未満であること。
- ④ 機関区域が無人の状態であっても、警報により直ちに機関区域に行くことができるよう措置されたものであること。
- ⑤ A 重油又は軽油を機関の燃料として使用するものであること。
- ⑥ 海岸から 100 海里未満の水域において航行すること。
- ⑦ 僚船による支援体制が確立されていること。
- ⑧ 一航海の日数が 10 日を超えないこと。
- ⑨ 船舶の運航及び機関の運転に関する一定の講習を修了した小型船舶操縦者が乗船すること。(下記 2. 参照)
- ⑩ 小型船舶操縦者が、操舵場所において、一人で操縦を行うことができるものであること。
- ⑪ 適切な見張りを維持するための体制が確保されていること。
- ⑫ 遊漁船業の適正化に関する法律第 2 条第 2 項に規定する遊漁船でないこと。
- ⑬ 船舶自動識別装置(簡易型を含む。)を備え、かつ、これを常時(操業中を除く。)作動させているもの。(推奨)

### 2. 船舶の運航及び機関の運転に関する一定の講習

近海中規模漁船について、小型船舶操縦士 1 名の乗組みによる航行を可能とするに当たり、当該漁船の小型船舶操縦者(船長)が修了すべき講習の概要は、次のとおり。

(1) 講習の主体

国土交通大臣の登録を受けた民間機関

## (2) 講習の内容

### [船舶の運航に関する科目]

小型船舶操縦者が、近海中規模漁船の運航に関する業務を行うことができるよう必要な知識・能力を習得させるもの。

講習内容については、次のとおり、小型船舶操縦士として有していない知識・能力であって、近海中規模漁船の取扱い、非常時の措置、関係法規など、近海中規模漁船の運航に必要な内容に限定する。

近海中規模漁船等を使用して実技も行うが、総トン数 20 トン以上の漁船に乗り組み、船舶の運航に関する職務を一定期間行った履歴を有する者については、当該実技を省略することができる。

### (講習の内容)

#### 【学科】

1. 近海中規模漁船の取扱い
  - 一 航海計器
  - 二 船舶設備
  - 三 復原性
  - 四 操船
  - 五 レーダー観測
2. 非常措置
  - 一 救命
  - 二 消火
3. 法規
  - 一 免許制度
  - 二 海上交通ルール
  - 三 船長の職務・権限
  - 四 船舶検査制度・登録制度

#### 【実技】

- 一 発航前の準備及び点検
- 二 解らん及び係留
- 三 レーダー及び航海計器の使用
- 四 見張り
- 五 機関の点検
- 六 発進、直進及び停止
- 七 変針、旋回及び連続旋回
- 八 救命及び消火
- 九 避航操船
- 十 離岸及び着岸

[機関の運転に関する科目]

小型船舶操縦者が、メーカーマニュアルに従い、近海中規模漁船のディーゼル機関（出力装置、プロペラ装置、補機、電気設備等を含む。以下同じ。）を運転できるよう必要な知識・能力を習得させるもの。

講習内容については、次のとおり、小型船舶操縦士として有していない知識・能力であって、ディーゼル機関の取扱い、保守点検、故障時の対処など、近海中規模漁船の機関の運転に必要な内容に限定する。

実際の機関又はその模型を使用した実習も行う。

乗船履歴に応じ、講習の内容の一部を省略することができる。

(講習の内容)

- ① ディーゼル機関の取扱い
  - 一 機関の安全な使用
  - 二 機関の概要
  - 三 機関の燃料油・潤滑油・冷却水
  - 四 機関の運転のしかた
  - 五 海洋汚染の防止
- ② ディーゼル機関の保守点検
  - 一 船上における保守点検項目及び周期
  - 二 船上における保守点検要領
- ③ ディーゼル機関の故障時の対処
  - 一 機関の故障原因
  - 二 機関の故障時における応急的な対処
  - 三 火災、浸水による機関の損傷制御

(別紙2)

## 近海中規模漁船の機関士の乗組み省略要件

### 1. 海技士（機関）の乗組み基準の見直し

船舶職員及び小型船舶操縦者法第20条第1項の規定による乗組み基準の特例を適用し、安全の確保を前提に、次に掲げる要件に適合する近海中規模漁船について、海技士（機関）の乗組みを省略することができることとする。[令和元年末までに措置]

(主な要件)

- ① 長さ24m未満であること。
- ② 総トン数80トン未満であること。
- ③ 推進機関の出力が750kW未満であること。
- ④ 機関区域が無人の状態であっても、警報により直ちに機関区域に行くことができるよう措置されたものであること。
- ⑤ A重油又は軽油を機関の燃料として使用するものであること。
- ⑥ 海岸から100海里未満の水域において航行すること。
- ⑦ 僚船による支援体制が確立されていること。
- ⑧ 一航海の日数が10日を超えないこと。
- ⑨ 海技士（機関）の代わりに、機関の運転に関する一定の講習を修了した機関担当者が乗り組むこと。(下記2. 参照)
- ⑩ 機関の保守整備に関する陸上の支援体制が確立されていること。
- ⑪ 遊漁船業の適正化に関する法律第2条第2項に規定する遊漁船でないこと。

### 2. 機関の運転に関する一定の講習

近海中規模漁船について、海技士（機関）の乗組みを省略する代わりに、当該漁船において機関の運転に関する業務を担当する者（機関担当者）が修了すべき講習の概要は、次のとおり。

(1) 講習の主体

国土交通大臣が認める民間機関

## (2) 講習の内容

機関担当者が、メーカーマニュアルに従い、近海中規模漁船のディーゼル機関（出力装置、プロペラ装置、補機、電気設備等を含む。以下同じ。）を運転できるよう必要な知識・能力を習得させるもの。

講習内容については、次のとおり、ディーゼル機関の取扱い、保守点検、故障時の対処など、近海中規模漁船の機関の運転に必要な内容に限定する。

実際の機関又はその模型を使用した実習も行う。

乗船履歴に応じ、講習の内容の一部を省略することができる。

### (講習の内容)

- ① ディーゼル機関の取扱い
  - 一 機関の安全な使用
  - 二 機関の概要
  - 三 機関の燃料油・潤滑油・冷却水
  - 四 機関の運転のしかた
  - 五 海洋汚染の防止
- ② ディーゼル機関の保守点検
  - 一 船上における保守点検項目及び周期
  - 二 船上における保守点検要領
- ③ ディーゼル機関の故障時の対処
  - 一 機関の故障原因
  - 二 機関の故障時における応急的な対処
  - 三 火災、浸水による機関の損傷制御

規制改革実施計画（令和元年6月21日閣議決定）（抄）

II 分野別実施事項

2. 水産分野

(4) 海技士の乗組み基準の見直しについて

No.	事項名	規制改革の内容	実施時期	所管府省
7	海技士の乗組み基準の見直しについて	<p>a 安全の確保を前提に、併せて必要となる措置等を検討した上で、近海（100海里以内）を操業する中規模（総トン数20t以上長さ24m未満）の漁船（以下「近海中規模漁船」という。）について、船舶職員及び小型船舶操縦者法（昭和26年法律第149号）上の小型船舶の定義を見直し、小型船舶操縦士1名の乗組みによる航行を可能とする旨の法令改正を行う。</p> <p>b aの法令改正の施行までの間、近海中規模漁船について、船舶職員及び小型船舶操縦者法第20条第1項の規定による乗組み基準の特例を適用し、安全の確保を前提に、機関に関する一定の講習を受講した者が乗り組むことや、僚船から支援を受けること等一定の要件の下、海技士（機関）の乗組みを省略することができることとする。</p> <p>c aの法令改正の施行後も、近海中規模漁船について、小型船舶操縦士ではなく、海技士の乗組みを希望する場合には、従前どおりの乗組み基準によることができることとし、その場合において、機関に関する一定の講習を受講した者が乗り組むことや、僚船から支援を受けること等により海技士（機関）の乗組みを省略することができることとする。</p>	令和元年度 結論・措置	農林水産省 国土交通省