

第6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：令和元年11月12日（水）10:00～12:00

2. 場 所：国土交通省 4階特別会議室

3. 出席者：

委 員：塚本海洋工学部長（東京海洋大学）、畔津教授（東海大学）、國枝教授（東京海洋大学）、光延参与（日本船舶職員養成協会）、加藤業務執行理事（海技資格協力センター）、白井試験課長（日本海洋レジャー安全・振興協会・代理）、平石専務理事（海洋水産システム協会）、松本調査役（大日本水産会・代理）、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）、清家委員（大分県旋網漁業協議会）、樋口理事（山口県以東底曳網漁協）、高橋水産局長、釜石水産部副部長補（全日本海員組合）、泉特機エンジン統括部品質保証部長（ヤンマー）、池端設計部長（小鯖船舶工業・代理）、磯野官房審議官、堀海技課長、森安全政策課長、大橋首席海技試験官、植西次席海技試験官（国土交通省）、小野首席海難調査官（海上保安庁安全対策課・代理）、黒萩増殖推進部長、高瀬研究指導課長、廣野管理調整課長（水産庁）

オブザーバー：諒参事官補佐（内閣府規制改革推進室・代理）

事務局：国土交通省海事局海技課 中村専門官

水産庁増殖推進部研究指導課 三野海洋技術室長

4. 議事概要：

議題（1）前回検討会の宿題事項

【水産庁三野室長】 水産庁でございます。前回検討会の宿題事項ということで、全日本海員組合さんと水産庁の意見の整理ということで宿題を承っております。

今回席上配付の紙ということで、今配付させていただきました一枚紙でございます。こちらは、ごらんのとおり、全日本海員組合さんと水産庁の考えということで表記させていただいております。この内容は、これまでの検討会の内容の中で、全日海さんと当方が議論してきた内容について、ポイントを整理したものでございます。

(資料に沿って説明)

なお、この紙については、先ほどお話ししましたとおり、当方と全日海様の意見を整理したものでございます。これまでの意見を置いたと考えていただければと思います。

【塚本座長】 ありがとうございます。ただいまの説明につきましては、前回の検討会で少し論点を整理してくださいということで宿題となっていたもので、これまでの全日本海員組合の高橋委員と水産庁の意見のやりとりについて整理していただいたものになります。

この内容については、本日の検討会までに双方で確認されているものと認識していますが、検討会としては、これはもちろん、資料として議事録に残して、ホームページで公開するということになるかと思えます。

【高橋委員】 我々の理解では、あくまでも水産庁の単なるメモという理解でしかおりません。事前にお互いに検討して、これを了としたという経緯は全くありませんので、ホームページに掲載されるとか、資料とされることについては異論がある。全く論議はしておりません。単なる、水産庁が勝手に出したメモ書きという理解でおります。

もしそうであれば、これまでの議事録を、全部精査をしていただいて、それを事務局の方でまとめていただければ結構だと思います。事務局は水産庁だけではございませんから、共同事務局として国交省がいるということをお忘れもらっては困るということです。

【黒萩増殖推進部長】 今の我が方の事務局と、高橋委員からご発言があった話について、もちろん、合意とか了解されたものということではなくて、双方の主張が、それぞれの考え方が、そうであったということを、まとめたものでございます。我々というか、水産庁としましては、それをホームページに公開するということを、実際強要するわけでもございませんし、テークノートしていただければ結構であるというだけの話でございます。一回ここで、こういった双方の考え方を整理して、実際の次の技術的な課題に議論を進めていくことを希望するものです。

【塚本座長】 国交省からよろしいですか。どうぞ。

【堀海技課長】 すみません、国土交通省です。資料の取り扱いについては、公開・非公開どちらもあり得ると思うので、この資料自体をホームページに載せないということは十分可能だと思いますので、よろしく願いいたします。

【高橋委員】 これまでの発言を要約したと、取りまとめをしたということで、抜け落ちているものは当然いっぱいありますので、これが正しいことなのか、もう一度議事録を精査していただいて、何を言っているのかということをよく理解した上で、ペーパーで出すのであれば出していただきたい。

私はこれを論議する気は全くございません。先ほどから言っているとおり、単なるメモ書きなのだという理解でおりますので、その取り扱いには十分気をつけていただきたいと思います。

それから、1点よろしいですか。前に戻って非常に恐縮なのですが、第4回の水産ワーキンググループというのが5月14日に開催されているようですが、この中で、5ページ目にあるのですが、上から3行目、今、資料を持っていなければ後から結構ですが、残念ながら労働組合代表の委員から異論が出ておりまして、まだ取りまとめには至っていないということで、国交省のほうから、このワーキンググループに説明をされたということなのですが、もう一度振り返っていただきたいのは、第1回目のこの会議の冒頭に確認をした、この検討会の目的というものがある、その中で明確に国交省から述べられている項目がある、規制改革委員会の呼び出しがある、20トン以上24メートル未満の漁船の機関士の配置を免除できないかというお題を与えられたということです。

その場では、丁重な説明をして、今の漁船の現状では無理だということで納得をしてもらい、その上で漁船の海技資格について見直す必要はないということになりましたという回答です。現在の漁船の実態の調査というものは、それでも重要なのだということから調査をしますと。今後、技術の進展があつて、機関士の仕事を見直すことができるような状態になれば、資格制度の見直しはできるのではないかと。具体的にはどのような状態になるかは、まだ現時点ではわからないということで、仮にそういうことがあれば見直しをしましょうということで発言がありました。勘違いをしていただきたくないのは、今回の検討会は、実際に規制改革を論議する場ではないということ、念のために申し上げておきたいということです。

こういふことで合意形成ができて、使用者側も労働者側もこれに対して質問をいたしまして、これで了という形でこの会議が始まっているということです。

いつから、この会議の趣旨が、20トン以上24メートル未満が1級小型船舶操縦士の免許で動かせるような、最終的にはそれを了とするような会議になったのか、私にはちょっと理解ができないということで、原点に立ち返って、この対応をしていただきたいと思

います。

【塚本座長】 そのあたりの経緯について、説明をお願いします。

【堀海技課長】 私の口から大変申し上げづらいのですが、もし規制改革推進会議から何かあれば、発言していただくと大変助かるのですが。第2回の検討会で、小見山さんにご発言されたことを、簡単に紹介していただければと思うのですが。

【小見山規制改革推進室参事官（代理：源）】 内閣府の規制改革推進室でございます。今、お話があった部分につきましては、手元に私も資料がございませんので、正確ではないかもしれませんが、規制改革推進会議の水産ワーキング・グループの会議の場で、まず近海を操業する中規模漁船の操業の実態について調査をしますというお話になりまして、その調査の結果、当該漁船につき海技士の乗組み基準の見直しを行うことが妥当であるという結論に至りましたので、今年の6月に規制改革実施計画の取りまとめとなったものでございます。

ですので、今、高橋委員のおっしゃったスタートのご認識につきましては訂正の上、改めてこちらの検討会が進んでいるものと認識をしております。

【高橋委員】 よく理解できないのですが、今日、回答が無理なら次回でも結構です。きちんとした形で整理をしていただきたいと思います。以上です。

【堀海技課長】 ちょっとだけ補足します。私は個人的にちょっと説明しづらいので、規制室に、今、委ねようとしたのですが、第1回の検討会は、昨年6月の規制改革推進計画の閣議決定を受けて開かせていただいたものなのですが、その後、またさらに規制改革推進会議での議論が行われて、その議論を踏まえて第2回、つまり、今年3月の、この会議の時点から、検討の主旨というものが変わったと理解しております。

それは、その第2回の会議の時点で、ご説明をしたところですし、規制改革推進室の小見山参事官から、規制改革会議の議論を、議事録を使いながら、それなりに時間をとって説明をしていただいたと理解しております。

【高橋委員】 第1回目で、この検討会を立ち上げて、その目的に基づいてこの検討会というのがなされているのだと、私はそういう理解しております。

もし、2回目、3回目の段階で、設立当初の目的が変わったというのであれば、また全く新しい検討会を立ち上げるべきではないかと私は思っています。途中で中身がころころ変わって、それに振り回されて、もう1点申し上げれば、どこの誰が、この案件を要請したのか知りませんが、我々が調べた、組合の組織内部に、労使関係を持っている地域の沖

底の地域、主要な地域を全部調べてみました。全くこの論議をしている人は誰もおりませんでした。なおかつ、現場も、主なる船主協会も、船主会も、誰も知らない。初めて聞きますと。何ですかという話が大方の話だった。

前段で、後継者不足、それから船舶職員不足ということでございましたが、うちで労使関係を持っている船については、15トン以上の船については全船、当然、船舶職員、機関部職員が乗船しています。それから後継者になる可能性のある方々、一等機関士であれ機関部員であれ、くまなく乗っております。最低でも2人以上乗っているという状況です。どこの誰が、どのように言ったのかは知りませんが、少なくとも、機関部員が足りないとか、周知徹底をしているとか、そういう話は、どこからも出てこない。この会議が開かれていることさえ知らない。

それから、実証というか現地視察に行った福島県の相馬地区ですが、この地域が20トン未満の船が大型化をして、20トン以上24メートルの船を造るのかなというような印象も持っておりましたが、今回、頑張る漁業で7隻新造船をしたいということで上がってきまして、それは許可されたわけですが、これは全て19トンの船です。7隻全船19トンということで、当地区は32隻ぐらいいると思いますが、古い大型船、20トン以上は2隻しかいないという状況です。

なぜ、1級小型船舶操縦士の免許でなければならないのかということ、どういう業界の皆さんが、なぜ必要なかが明確に出てきていない。そんな中で論議をするということが本当に正しいことなのか、再度検討していただければと思っております。

【磯野審議官】 高橋委員からのご指摘でございますが、過去の検討委員会の発言を整理する必要があるかと思えます。この話は当然、国交省、水産庁さん、内閣府さん、それから要望されている団体さんと、過去のポジションを確認の上、調整が必要になりますので、大変申しわけございませんが、統一された事実を次回の検討会でお示しすることによろしいでしょうか。

【高橋委員】 検討していただくことは大いに結構なことで、調査をして、検討して、正しいものをオンテーブルしていただければよろしいのではないかと、私は思っています。

再三申し上げていますが、特に大多数を占める沖底船の現場の皆さん、船主の皆さん、地域の船主会の皆さんが、全くこの話を知らない、承知をしていないという中で、なぜこんな話になるのか。これが最大の疑問です。

ある船主会の会長から言われました。船が大型化し、高度化し、エンジンの馬力が大き

くなって、補機を積む、発電機を積む、冷凍機を積む。ものすごい専用化していくのだ。その中で、海技免許を持っていない人間をどのような形で責任を持たせて船を運航するのだ。とんでもない財産をかけて、人命を乗せて、その家族の生活もある。そういった中で、なぜこんなことが起きるのだ、誰が論議しているのだ。制度が決まっても、我々は機関長を乗せないというわけにはいかない。資格を持った機関長を乗せる。しかし、制度が決まってしまうと、機関長として乗せることはできないわけですから、その辺を全然理解していない。1級小型船舶操縦士の免許で運航させることありきの会議で、我々委員に、その承諾をとるためだけの会議ではないのかと、私はそう思っています。

だから、その辺をもっと慎重に考えていただかないと、資格の問題なり、さまざまな問題が、ものすごい問題が、複雑に、この問題の中に埋没しているのだということを、よく理解してほしい。

海技資格だけの問題ではありません。エンジンの、これから先のことも考えると、20トン未満の小型船舶操縦士の免許で動かす船は、第1回目で国交省から説明がありました。馬力制限がないのです。20トンを超えると馬力制限が入ってくるわけです。750キロワット未満については6級海技士以上の免許を持ちなさい。ところが20トン未満は馬力制限がないのです。1,000馬力であろうが、2,000馬力であろうが、小型船舶操縦士の免許で動かせるのです。本当にこういうことでいいのですか。片や750キロワット未満までは6級海技士を乗せなさい。片方は1,000馬力でも、1,000キロワットでも免許は要らないのです。これは安全と言えるのですか。

そういう論議を下から積み上げていって、一つ一つ問題を解決して、その上で可能かどうかのだったら私はわかります。そういう論議をどこでもしていないじゃないですか。単なる、船主船頭さんの19トンのアンケートをとってきて、エンジンは大丈夫だ。同じような海域で操業しています。なぜ、その同じ海域で操業できるのか。小さい船は小さいながら沿岸に寄って、沿岸の単価の高い魚をとるのですよ。沖へ行けば行くほどスケールメリットが大きい、大量の魚をとる。漁業ってそうじゃないのですか。その辺が、整理も全然されていない。ただ単純に、小型船舶操縦士の免許でちょっと大きい船を動かしてくださいというだけの話です。

明確に言うておきますが、20トンを境に、20トン以上の船舶は、エンジンなり、甲板なり、船舶職員として6級海技士を乗り組ませるなどのいろいろな制約を受けます。ところが、20トン未満の船舶は、小型船舶操縦士というライセンス1つ持てば何でもでき

るのです。80トン、80トンと水産庁は言いますが、やがて2層甲板になった場合、160トンの船だって、長さ24メートルで80トンになるのです。そういうことも何ら検討もしていなければ、調査もしていないじゃないですか。

そういうことが全然整理もされていない中で、ただ1級小型船舶操縦士の免許で20トン以上24メートルを動かしてくれというだけのことを言っているわけですから、本当に安全を担保できるのですか。特に水産庁は産業省庁ですから、働いている皆さん、それから、その基になる企業だってそうなのですが、重大な海難事故を起こすような要因を含むこの案件で、安全対策をどう考えているのですか。産業省庁というのは、安全が第一ではないのですか。これまでの漁船の海難事故で、水産庁はどんな対応をしたのですか。私が知っている限り、何の対応もしていませんよ。みんな国交省、海上保安部。何かやったのですか。

ですから、もっと慎重に対応していただきたいと。再三再四申し上げますけれど、6級海技士の免許を取っていただいて、今は昔と違って、海技試験の筆記試験・口述試験を通った後に安全講習というのがあります。6級海技士の免許は、甲板で6日、機関3日。この安全講習を受講し、修了していないと、免許として使えない。ところが、小型船舶操縦士の免許には、それはないのです。今日、免許を取って、明日から、すぐ船長ができるのですよ。小型船舶操縦士の免許で。何の経験がなくてもできるのです。使ってくれるか、使ってくれないかは別にして。そういう免許なのです。ですから、慎重に対応していただきたいということを言っているわけです。

【黒萩増殖推進部長】 今、高橋委員からご発言があった内容につきましては、これまでも高橋委員のご意見として繰り返し主張されてきた内容でございます。我々としましては、そういったことも考えの中に入れながらも、先ほど説明した、今回の規制緩和をやっていくという趣旨は、そういったものも内包しながらも、先ほど申し上げましたとおり、小型漁船と中規模漁船が同じ海域で操業している漁船漁業に限定して、トン数、それから航行の範囲を制限した上で、安全を確保するということを前提に、この規制緩和を議論していくための技術的な要件を検討していきたいと考えておりました、先ほど高橋委員の主張はわかりますが、次に話を進めていきたいと考えております。

【高橋委員】 問題が解決をする前に次の話に進めるという気持ちは、全く私はありません。全て細かいものがいっぱい内在していると、私はさっきから何回も言っているのですが、そんな簡単な話では、私はないと思う。1級小型船舶操縦士の免許で動かせれば、

物事は解決するのだと、そういうことではない。海技資格の問題、安全の問題、講習の問題、それから現在乗っている皆さんの対応の問題。簡単に講習を受ければよいみたいな、そんな話じゃないのですよ。勉強会か何かでよくやったほうがいいですよ。どういう問題があるか、水産庁は全く理解できていない。そもそも水産庁が海技資格の問題に首を突っ込むことがおかしいのですよ。国交省が漁業法の問題に首を突っ込んだのと一緒じゃないですか。いまだかつて、水産庁は海技資格の問題に首を突っ込んだことがありますか。あなた方は何の資格を持っているのですか。どのような免許を交付できるのですか。国交省が何十年と長年かけて、こういうものを持っていないと安全を保てないのだと、国際的にも、国内的にも、こういう問題だということできり上げてきたものではないのですか。私は、今の国交省のこのやり方には同意をしますよ。だけど、水産庁の今のやり方については、同意できない。

【黒萩増殖推進部長】 規制緩和をやっていくという趣旨につきましては、規制改革委員会のほうから提言として出てきたものでありまして、それにつきましては、先ほど高橋委員のほうから、そんな話はないと言われましたが、水産関係団体からも、そういった要望があると理解しておりますので、ちょっとご発言いただけたらありがたいのですが。

【小林委員（代理：松本）】 大日本水産会でございます。本会から再三申し上げさせていただいておりますとおり、水産業界にとって、海技士不足が重要な課題であるとの認識から、一定の条件のもとに海技士の乗り組みの基準緩和といった、今回の検討を立ち上げていただいておりますことに、大変感謝しております。

特に、乗組み基準の緩和によりまして、中規模漁船が小型船舶操縦士の免許で操船できる可能性が出てきたことにつきましては、我々は非常に期待をしているところでございます。

もちろん、漁船漁業ですので、危険と隣り合わせということで、安全性の確保はどの船主も一番重要だという認識を持っております。今回ご提案いただいておりますような、機関並びに中型漁船の運航に関する講習等を充実していただくことで、乗組み基準の緩和を進めていただけますと、業界としましても大変ありがたく考える次第でございます。

対象船舶を多く抱えておられる全底さんも、同じように考えていらっしゃると思います。

【筆谷委員】 全国底曳網漁業連合会です。前も申しましたが、この中規模クラスになる沖底については、大半が家族で経営しているようなところで、やはり資格を取っていく、それが一番重要であって、第2種船舶職員養成施設に通わせていくということを、しっか

り我々もアピールしていかないといけないと考えています。

一方で、家族で操業している中で、機関長が下りてしまうと、船が動かなくなる。当然のことなのですが、ただ、そのリスクを恐れて、20トン未満に船を代えていくという現状がある中で、20トン未満に船を小型化したとしても、漁法、漁具、使う機関は変わらないという状況にあります。少しでも中規模クラスの船を残していくために、こういった手法を使えないかという要望があるということをご理解いただきたいと思います。

また、全日海さん、先ほど各船主に聞いて、そんな要望はないし、こんな検討をしていることも聞いていないというお話がありましたが、まだこの検討会で検討している段階なので、我々としても情報を流してはおりません。情報を流すと、やはり皆さん変な期待をしてしまいますので、規制改革推進会議でこういった提言がありますよということはお知らせしていますが、まだこの内容を具体的にはお知らせしていないというのが現状であります。

【塚本座長】 ありがとうございます。先ほど高橋委員から発言がありましたとおり、経緯についてはもう一度、第1回のとくと2回目以降で少し話が変わっているというあたり、規制改革推進会議の水産ワーキングでの議論も含めまして、こういう経緯でここまで来ていますというあたりは、もう一度整理していただきたいと思いますので、よろしく願いいたします。

高橋委員も再三おっしゃっていますように、当然、安全の確保というのが、何しろ重要ですので、安全を確保した上で、どう規制を緩和していくか、資格の要件について緩和していくかということ、ここで議論したいということですので、全部積み残して先送りしてということではなくて、どうしたら安全を確保して緩和ができるかということを議論していただければと思いますので、次の議題に移りたいと思います。

【高橋委員】 もう1点だけいいですか。

【塚本座長】 どうぞ。

【高橋委員】 全底なり大水なり、後継者確保・育成ということ、あなた方はどのように理解しているのか、はっきり私は聞いておきたいと思います。

今さっき全底が言いましたが、家族経営と、そんなことは決してありません。20トン未満の船で、15トン未満の船なら家族経営というのは私も理解ができるのですが、少なくとも19トン以上の船については、全ての船が家族経営ということはありません。やはり、雇われ船頭さんなり、普通の一般的な雇用関係を持つ乗組員が乗って操業していると

いう実態です。

今回、この小型船舶操縦士の免許で運航ができるという話になった場合、機関部職員は必要ないわけですから、そうすると機関部職員を目指す機関部員も、将来性のない業界に
いる必要はありませんから、他の業界なり、内航船なりに、おそらく移っていくでしょう。
そうすると、将来、これ以上大型の、水産庁が言う80トン以上の沖底船になった場合、
機関部職員なり、機関部員の確保・育成ということを、どのように考えておられるのか。
後継者が入ってこないということになると、そこで頓挫してしまうということになります。
それを恐れるがゆえに、水産庁の予算も活用しながら、全国の水産高校の就職ガイダンス
をやったり、地域で労使懇談会をやったり、官学労使の懇談会をやったり、そういうこと
で後継者確保・育成というものは、日本全国を走り回って、皆さんでやっているのではな
いですか。

今回、これによって、今いる人のみならず、将来入ってくる人の道を閉ざすということ
になるわけです。そういうことをどのように考えているのか。それでなくても、漁船に乗
ってくれる人が、どんどん少なくなっている。ただ、漁業者によっては、若い皆さんが結
構入ってきています。特に航海日数の短い船については、本当に若い皆さんがよく頑張っ
ているなということで、各ガイダンスなり、就職セミナーなり、さまざまな活動を皆さん
と一緒にやって、ようやく前向きになってきて、若干なりとも増えてきたという最
中、若い皆さんの職場を閉ざしてしまうということが、果たして本当によろしいのかどう
か。規制緩和、規制緩和と言いますが、後継者対策もできず、それをせず、安全対策も無
視したような規制緩和というのが本当の意味での規制緩和なのかどうか、私は非常に疑問
だと思っております。大水と全底の後継者対策を聞かせてください。

それで、あまり言いたくないのですが、先ほどの資料の中で、私は、水産庁が海技資格
については理解をしていないということがよくわかりました。6級海技士の免許を取り
なさいという話をした中で、あくまでも1級小型船舶操縦士の免許で動かしたい。その後
に、6級海技士を含めて海技士の養成をする。6級海技士の免許を取ってきて、どこで使
うのですか。この船では使えないのですよ。船長としても乗れません。それから、機関長
も省略ですから、乗れません。それで何で、6級海技士の免許を取る必要があるのか。だ
から私は、よく理解をできていないということがわかったということだけ、意見として述
べておきます。

【小林委員（代理：松本）】 大日本水産会でございます。高橋委員のほうから、今の後

継者対策、後継者確保に対する対策・対応とのことですが、大日本水産会としても、全国の海洋高校、水産系の高校に漁業ガイダンスということで、漁業就業者を確保するための対策として、いろいろと活動をさせていただいているところでございます。

本件につきましては、とにかくそのハードルの部分を少しでも下げさせていただいて、なおかつ、安全を確保していただく対策、講習等を充実させていただいた上で、安全を確保した上での緩和というところには、非常にありがたく考えております。

【筆谷委員】 全底連の筆谷です。後継者確保につきましては、これまでも全底、大水さん、全日海さんに協力していただきながらガイダンスをまわったり、実際に、さっき高橋委員がおっしゃったように、若い船員さんが大分入ってきてくれるようになっていきます。

そういった彼らを、もう資格は要らないのだというような方向に持っていくつもりは全くありません。現在検討しているものも、1級小型船舶操縦士の免許で操船できるようになるということはあると思いますが、現在の航海士、船長と機関長で動かせなくなるというものではないと理解しておりますので、基本的には、やはり現状の乗組員を維持しながら、後継者を確保・育成していくことが重要だと考えております。

議題（2）機関士の乗組み省略要件の検討（第1段階）

議題（3）小型船舶操縦士の乗船措置の検討（第2段階）

【塚本座長】 それでは、先ほど申しましたように、いかに安全を確保しつつ規制を緩和していくかということで、議題（2）、機関士の乗組み省略要件の検討と、それから議題（3）、小型船舶操縦士の乗船措置の検討についてということで、資料の1と2になりますが、こちらを事務局からまとめて説明をお願いいたします。

【事務局】 （資料1、資料2に沿って説明）

【塚本座長】 ありがとうございます。ただいまご説明がありましたように、2段階に分かれておまして、1段階目が資料1にありますように海技士（機関）の乗組み基準の見直しということで、資料2が、小型船舶操縦士が乗船して操船できるという話になっております。

前回、この話がちょっと出たときに、光延委員のほうから、一定年数、乗船履歴を有す

る者については、当該実習を省略できるということがあるが、なかなか実習は省略できないのではないかというようなご意見もありましたし、その辺も含めて、規制緩和した上で安全を確保するためにはどうしたらいいのかということ、皆さんからご意見をいただければと思いますので、よろしく願いいたします。

【高橋委員】 私は、この案件については賛成もしませんし、反対論者ということになります。ただ、何点か意見を言わせていただければ、まず資料2の、推進機関の出力が750キロワット未満ということなので、そうしますと、先ほど申しましたが、20トン未満の船舶であれば、トン数規制ですから、機関出力の制限が全くない。誰しも考えれば、20トン未満の方が非常に有利だということになるわけですから、この案に乗ってくる人というのはどういう人なのか、ちょっと私はわかりませんが、そういうことも、検討されているのかどうか。案ですから、私は、この750キロ未満という数字は非常に厳格に守っていただければと思います。

全体の2つの案を見て、これであれば、6級海技士を取っても何ら不思議ではないような講習科目になっているのではないですか。わざわざ1級小型船舶操縦士の免許を取って、これらの講習を受けるということであれば、スタートから6級を受けて、安全講習を受けたほうが、よっぽど効率的な運用の仕方ができるのではないかなと思っています。再三再四言いますが、6級海技士の免許を取れば、全てが解決するのだということとずっと申し上げていますが、まさにそういうことだという見方をさせていただきました。

【光延委員】 資格要件というか、能力要件ということで以前から申し上げているとおり、小型船舶操縦士の免許というものは、基本的に日帰りであり、長期間の航海ということとを想定していなくて、極端に言えば日帰りぐらいなのです。エンジンルームというか、小型船舶教習所の課程の実習は、エンジンについて言及することは極めて少ない。言ってみれば、素人に近いような人たちが、小型船舶操縦士です。殊、エンジンについてはですね。

その視点で言うと、今、論点になっている小型船舶操縦士の免許を持って80トン近い船をもって航行するとなると、これも以前申し上げましたが、かなりレベルに違いがあるから、そのまま適用するということとはできない。これはもう、既に皆さん共通の理解だと思のですが、その中で特に我々が気にしているのは、単に講習だけでは足りない部分が補足できるかということ、なかなかそうはいかない。以前も申し上げましたとおり、やはりそこには一定の乗船履歴、20トン以上の船での、もっと言えば大きければ大きいほどエ

ンジンルーム全体の構成を理解しやすいから、ある意味では100トン、200トンぐらいの船で、一定期間の乗船経験を積む。その上で、異常事態に対応する職業的な技能を、講習なり、あるいは陸上の実習でやるというのなら、6級海技士の免許を取らなくても、ある種このテーマには対応できるのかもしれませんが。例えば、乗船履歴でどういうことが経験できるかということ、異常だとか、温度が高いとか、音が違うとか、機械の配置はどんなだとか、形はどんなだとか、そういうことは、現場でないと、講習で教えられたとしてもなかなか身につかないというか、俗に言う「習うより慣れろ」と、そんな感じなのです。

だから、乗船履歴というのは、私どもの考えとしては、必要にして不可欠だろう。ただ、もう1つ言えるのは、それだけでは実は不十分なのです。このテーマになっている人たちは、エンジンルームの責任者になるわけです。小型船舶操縦士の資格を持っている人がエンジンルームの責任者になれるかといったら、今申し上げたとおり無理で、一定の講習は必要です。乗船履歴と、陸上の一定のエンジンを使った講習、この2つを組み合わせ、能力要件としては満足できるものだろうと思います。

そういう意味で言うと、今、高橋委員がおっしゃったように、その講習をやるのだったら6級海技士の免許を取ればよいのではないかと、そういう意見もあるかもしれませんが、必ずしも6級海技士の免許を取らなくても、今のような講習の課程であれば、どちらかという、安全に関わることについて、一定の技能とかそういうものが身に付くのではないかと思います。

だから、繰り返しますが、やはり乗船履歴と一定の講習、その日数についてはどの程度かということちょっと言えないのですが、陸上の講習は1週間程度、最低でも必要かもしれません。最低限必要な知識・技能をそこで習得してもらおう。そういうことになるのではないかなと感じております。

【塚本座長】 ありがとうございます。今のご意見では、実習か、乗船履歴かということではなくて、両方あったほうが良いということですね。

【光延委員】 はい。

【筆谷委員】 資料の4ページに、近海中規模漁船を使用して実技も行うという記載があるのですが、この近海中規模漁船は現存数が非常に少ないということで、これを要件にしてしまうと、非常に、この講習を受けるチャンスが狭まってしまわないかということをお慮しします。

1級小型船舶操縦士教習所でも5トンクラスの実習船を使って教習を行っていますので、

それで20トン未満の船舶を操船できるということを考えると、この近海中規模漁船に限定しないで、同じような機関を有する19トンクラスの船でも実習・実技を行えるようにしていただければいいのではないかと思います。

【堀海技課長】 今のご意見についてですが、一応、どういう趣旨かの説明を、念のためいたします。

船の大きさによって、操船したときの操船性というか、船の動きやすさ、停まりやすさ、曲がりやすさ、そういうものが違うということクリアするために、20トン以上の漁船を使った実技というように書かせていただいております。ただし、乗船履歴を有する者は、実技を省略することができるということです。5トンの船で実習したから、これができるかという、専門家の方にご意見をいただければと思いますが、そういう議論をしなければいけないかなと思っております。

【塚本座長】 あと、今もなかなか、この中規模漁船の定義に当てはまる船というのがそうないという話ですが、その辺の見通しというか、何か講習に使える、使えないというような見通しはいかがですか。

【堀海技課長】 実態上の話になるので、ちょっと不明な点もありますが、実際の船を使って実技をするという手段でもって、この講習をクリアしていく人というのは少ないのではないかなと思っております。やはり履歴を積んだ方で、実技を省略というふうになっていくのかなというイメージを持っておりました。

【高橋委員】 先ほどから、当然、講習の話は出てくるのですが、使えない講習を受ける人っているのかどうか。まず今、課長が言われましたが、この業界だけしか、この船だけしか使えない講習、これをわざわざ受けに行くような人がいるのかという問題。私はいないと思います。

そもそも、一番初めの説明が後継者不足だ。船舶の乗組員が不足しているのだ。だから機関長を省略してほしいのだということですから、このような形で、いろいろな項目の講習を受けて、受けた人が、じゃあこれは何に使えるのですか。皆さんがこぞって、この講習を受けて、この船に残るのだ。この船に就職するのだ。現在、そんな奇特な人は誰もおりません。駄目だと思ったら別の船にすぐ移ります。戦闘能力のいい、新しい船で、生産能力が高い船。そういうところへ、ほとんど移るでしょう。この船に止まる人って、何人いるのですか。そういう調査も何もしていないじゃないですか。講習を受ける人さえ把握できません。

それから、水産庁が当初言っていたように、20トン未満の船が大型化して、20トン以上24メートル未満の船をつくりました、何隻いるのですか、この船は。その後、都合が悪いと思ったのかどうか知りませんが、中規模漁船で66隻いますという話に転換した。だけど、現在、機関長を乗せている船は、機関長を下ろすだけの勇気というのは、船主さんも、船長も、船頭もないはずです。あわせて、機関長を省略した場合、これほどの日数と、これほどの時間をかけて、この講習を受けてくれる人が本当にいるのですか。私は、いないと思っています。

【水産庁三野室長】 講習の内容については、日々操業している中で、その忙しい中を縫って講習に来るかどうかなという問題もあるかと思いますが、例えば、休漁期に集中して講習をするとか、そういったいろいろな利便性とかはあると思いますので、あるいは漁協で開催して、なるべく地元で開催するとか、そんな利便性等々を考慮いたしまして、講習はなるべく受けていただくような形と考えたらよいのではないかなと思います。

【高橋委員】 先ほど言いましたが、私は実態調査をしました。機関部に何人乗っているのですか。2人ですよ。大方の船は、2人しか乗っていないのです。機関長と操機長クラスなのです。なぜ、その船でしか使えない講習を、わざわざ受けに行く必要があるのですか。それなら、6級海技士でも、5級海技士の免許でも取りに行ったほうが、よっぽど手っ取り早い、その人の将来のために。別に、この船に絶対乗っていきやいけないという理由なんかどこにもないわけですから。居心地が悪いところは、みんな辞めていくのですよ。当然、引き抜きの話もあって、みんな引き抜きされますよ。本当に、皆さんが言う中規模漁船の業界って生き残れるのですか。必然的にだめになっていくのですよ。もっと小さい船に移るか、もっと大きい船に移るかです。その辺を何も考えていない。ただ、頭を下げて、みんな講習に来て、この船に処遇を求めて携わるのだと、そんな奇特な人はいないと、先ほど私、言いましたけれども。

船を動かすのだから、いわゆる船主、船頭さんもそうなのだけれど、小型船舶操縦士の免許で動かせる20トン未満の船を造ったほうが、よっぽど効率がいいのですよ。ドックの検査項目も少ない、ドック経費も安い、税金も安い。おまけに出力制限がない。そういう船を造れるわけですから。無理をして、20トン以上の船を造らなければならない理由って何なのか。この会議の一番初めに、水産庁が言った水産基本計画に合わせて、無理、無理にやっているのではないのですか。私は、そのようにしか感じていません。

ですから、安全もそうですし、雇用もそうですし、せつかく今、この20トン未満の船

に乗っている皆さんが離職をしていく、離職させられる。後継者確保の対策というのはいかのようにしていくのですか。今までいろいろな、今日で6回目ですから、過去5回、水産庁に対して、いろいろ質問したけれど、明快な答えというのは1つもないです。だから、その辺の整理をどうするのか。これから、1回から5回までの、今日もありましたので6回までの私が言った質問に対して、きちんと整理してください。

【塚本座長】 何かコメントはありますか。よろしいですか。

【堀海技課長】 先ほど光延委員がおっしゃった、エンジンについて、乗船履歴を持った上で、しかも実技も必要であるというご意見だったのですが、そこについて、恐縮ながら有識者の先生方で、そのとおりだということなのか、いや違うということなのか、もしご意見があれば、この場で承っておきたいのですが、何かございますか。

【大橋首席海技試験官】 首席海技試験官です。船に乗った方はご存じだと思うのですが、船で覚えることは、乗らないとわからないことがたくさんあります。我々がやっている試験というのは、重要なところだけピンポイントで、サンプリング形式で質問して、それができるから、後は、乗船履歴と合計して、この人は船舶職員としてやっていけるという判断をしています。

そういった我々の経験からすると、乗船履歴というのは必ず必要だと思います。履歴のない人が船長をやるとなると、乗っていく人もかなり不安だと思います。要は、全く船の社会のことも知らないという状況も考えられるわけですので、長さは別にして、明らかに船のことを知っている状態で、いわゆる船長、機関長は、船の中のキーマンですので、いざ何かあったときに、乗組員を指導して、指揮して苦難を乗り越えていくという重要なポジションですので、その方がまるっきり知らないとなると、安全性に関して非常に不安があると思います。

【堀海技課長】 まことに恐縮ながら、ちょっと整理だけさせていただきたいのですが、光延委員がおっしゃったのはエンジンの話で、エンジンについて乗船履歴と実技と両方必要だとおっしゃっていたので、そういう観点でのご意見もいただければと。すみません、ちょっと私の言い方が悪かったので。

【塚本座長】 いかがでしょうか。どなたかご意見ありますでしょうか。

今、特に第1段階のほうの機関部の講習で、資料では実習を行うということか、または乗船履歴があれば実習は省略できるということで、どちらかというようなことになっているのですが、それに対して、やはり両方必要であろうというご意見をいただいておりますが、

皆さん、ほかに何かありますでしょうか。

【光延委員】 申し上げたのは、あくまでも現場の経験という意味で、乗船履歴ということなのですが、船の実際の現場でいろいろ扱う実技の部分については、これは乗船履歴で幾らかは省略できるかもしれません。ただし、例えば、船のエンジンについて、何か調子悪そうだねとか、そういう判断は、乗船履歴の中でできるかもしれないけれど、実際にどこが悪いの、ピンポイントでどうすればいいのという話になってくると、なかなか乗船履歴だけでは習得できない技能なのです。だから、そこでは、やはり陸上の一定の講習、例えば、陸上の機関を使った取り扱い実習というか、そういうものが必要だろうと思います。

中規模漁船での乗船履歴というものを実際できるのかはちょっとわかりませんし、先ほど意見が出ていましたが、例えば19トン以下の船で、本当にエンジンの運転管理に必要な技能にかかわる実技が習得できるかという点、そこは難しいだろうと思います。

今ここで議論しているところでいうと、大きい船は80トン近くありますよね。出力が750キロワットということで、これは相当なもので、以前から申し上げているとおり、到底、小型船舶操縦士では太刀打ちできないものなのです。だから、素人に近い人にこういう技能を持たせるとなってくると、やはりそれなりのプロセスが絶対に必要だろうと。それが資格要件になるのかはわかりませんが、少なくとも今、私が申し上げているのは、能力要件としてはそういうものを踏まえないと、安全な運航管理にはならないだろうと感じています。以上です。

【高橋委員】 まず、私も船乗りの端くれで漁船に乗ってまいりましたので、冬のベーリング海なり、オホーツク海で、自然の恐ろしさというのは、重々、染み付いていますけれども、陸上の人と決定的に違うのは、船長なり、船頭に、命をまず預けるのだ。これが決定的にまず違います。経験もない船長、それから経験もない船頭さんに、我が身と生命を預けるなんていうことは、まずできない。やはり経験豊富な方で、非常時にはきちんと対応していただける、そういう前提条件のもとで、その船に乗っていくわけです。だから、その辺はしっかりと理解をしていただきたいなと思います。

エンジンについても、今言われましたように、大型船であっても、単なる機関部員の皆さんが、全てのことをよく理解しているかという点、そんなことはありません。やはり経験に基づいて、資格に基づいて、それに基づく責任というものに基づいて、しっかりと船を動かしていくのだということで、やはりその職に就かないと、なかなかよく理解できな

いということが多いのだと思っています。

特に、この問題の中で、私は、非常に不思議だなと思っているのですが、小型船舶操縦士の1人ワッチで、この80トンの船ですね。80トンの船というのは皆さん、どの程度の船なのか、よく理解できているのかどうか知りませんが、大体エンジントラブルを起こすのは、時化のときに起こすことが多いということです。それで、1層甲板ですから、甲板上を波が洗っている、大波が入ってくる状態の中で、ブリッジの操作を止めて、その波の間を走り抜けて、エンジンルームに本当に入って行けるのですか。私は不可能だと思います。万が一、その間に、小型船舶操縦士が船外に転落しましたということも想定されるでしょうし、今度は波に立っているブリッジの操船もままならない。本当にこんなことができるのですか。

ちなみに、80トン未満の沖底船といいますと、宮城県もそうですし、岩手県もそうです。1隻2隻は、80トンを超えている船がありますが、山陰も多分そうだと思います。実際、その船に乗って、沖へ行かなくても結構ですが、岸壁で、本当にブリッジからエンジンルームにどのような経路で走って行って、どのような対応ができるかということの実習をしていただければ、まず不可能だということがよく理解できると私は思います。何かの機会に、関係者の皆さん、その部分をきちんと見定めていただければありがたいなと思っております。再三言いますが、やはり経験に基づいた運航の仕方をしないと、大事故につながるということを再度申し上げておきたいと思っております。

【塚本座長】 ありがとうございます。

あと、今ちょっと話もありましたが、資料2の3ページの主な要件のところ、【P】が付いていますというご説明をいただいたのですが、要件⑩になりますが、小型船舶操縦者の業務を補助するものとして、船舶の運航に関する知識または能力を有すると国土交通大臣が認める者が乗船することということで、これは結局、小型船舶操縦士の免許を持った者がエンジントラブルで機関室に行った場合に、ブリッジが無人になるのはまずいということ、それなりの経験・知識がある人が、そこで見張りをやるというようなことがあるのですが、この辺もちょっと議論のあるところかな。誰か居ればよい、別に知識は問わないというような考え方もあるでしょうし、それから、小型船舶に関して言えば、実態は別として、小型船舶操縦士1人で乗れるわけですから、全く1人しか乗っていない場合はあるわけですが、ここで、このように書けば、必ずもう1人は乗っていなければいけないということですが、この辺、「船舶の運航に関する知識または能力を有する」ということにつ

いても、程度がかなりいろいろあると思いますので、この要件⑩について、何かご意見をいただければと思いますが、いかがでしょうか。

どうぞ、國枝委員、お願いします。

【國枝委員】 この小型船舶の要件⑩の【P】ということですが、小型船舶であれば1人しかいない、あるいは必要ないというようなものもありますが、小型船舶操縦士の免許を取るときには、先ほどもちょっと話がありましたが、5トン程度の小さなボートで試験を受けたりということもあって、そういったものとはちょっと違うものと考えられますので、普通、エンジントラブルがあったりした場合のことを考えると、エンジンは停めるのでしょうけれど、止められない状況というものもあると考えますので、誰か、それなりの人が船橋で、見張りだけではなくて、エンジンの操作も含めて知識のある人が必要になってくるものと思われまます。

【小林委員（代理：松本）】 大日本水産会です。このシーンというのは、基本的に異常事態、トラブルですから、機関の停止云々はさることながら、行き足がない状態、要するに停船状態と想定できると思うのです。それで、基本的に12メートル以上の船になるわけですので、運転不自由船のしかるべき形象物ないしは灯火を上げることによって、避航船の義務からは逃れられる。すなわち、船橋に知識がどの程度ある者がいるのかを抜きにしましても、基本的に、他の船舶との避航義務というのはございませんで、常時、補助する者を乗船させるというところにつきましては、過剰ではないかなと考えます。

【光延委員】 大体、エンジントラブルを起こすというのは、海上が平穏で静かなときにはなかなか起こらなくて、荒天とか波が荒いときとかに、ちょっとエンジンの冷却水の流れが悪くなったね、潤滑油がちょっとおかしくなって、どこかの温度が上がっちゃったねという、そんなことがあるのです。

そのときに、今のお話ですと、小型船舶操縦士でもエンジンの知識を持っている人が、船橋のところから、エンジンルームへ行くのですが、大体、荒天航海のときに、風に立てないと横波を食らって横転したりするのです。そういうことを考えると、やはり安全サイドでいうと、むしろ必要だと思います。省略はむしろできないのではないかなと思います。

【大橋首席海技試験官】 運転不自由船の場合に、何も見張りを立たなくてもいい、要らないというのは間違いだと思います。そういうときこそ、船員の常務として見張りを立てて、そういった運転不自由船であると気づかないで近づいてくる船もあると思いますので、そういった場合に備えて、必ず見張りは必要だと思います。

【高橋委員】 今、エンジンがとまる話だったので、まずその辺から話をしておきますが、大型船の場合は、船の大きさも大きいですから、形象物も掲げていますが、小型船はそういうことは一切していません。波に立てないと、今言われたように横倒しになって、転覆の可能性が非常に高くなる。一番怖いのは、エンジンがストップしたときが一番怖いのです。

トロールの場合、海底に網が絡まったまま、上がってこない状況だっていっぱいある。そういうときにエンジンストップした場合、網の回収ができないわけです。そうすると、海底に錨があるまま、ぐるぐる回るといような、振り回されるということになる可能性もある。だから、一番怖いのはエンジンストップなのです。それから、火災事故が起きた場合。こういう、いろいろなことが想定されるのです。

だから、先ほど言いましたように、下から積み上げて行って、一つ一つクリアできるなら、私は話す余地があるけれど、小型船舶操縦者ありきの話だから問題がある。何回も言いますが、小型船については、エンジンストップしたときはもう命がけの話になる。この80トン未満の海難事故の多さ、全損事故の多さというのは、仕事ながら、良いことではございませんが、かなり多くの葬式に参加をしました。今言っている中規模の海難事故というのは圧倒的に多い。その都度、私はいつも思うのだけれど、もっと安全な船をつくれないのかといつも思います。

ですから、形象物を上げればいいのか、ブリッジを見られなくてもいいのか、そういうことではないです。それ以前に、船がひっくり返ってしまう。そういうことも、さまざまな海難事故の中の大きな要因の1つですから、やはり慎重に対応せざるを得ないのではないですかということをおっしゃっていただきたいと思います。

【平石委員】 1人だけというのは明らかにまずいという印象は間違いないと思うのですが、ここに表現している、船舶の運航に関する知識・能力を云々ということなのですが、これは何か事例があるのか、それともこんなイメージのものを認定しないといけないなというアイデアがあるのか、その辺を教えてくださいたいのですが。

【堀海技課長】 いろいろなやり方はあると思うので、また有識者の方々から伺えればと思うのですが、例えば一定の乗船履歴はしっかり甲板部で持ってもらうとか、いろいろあるかなとは思っております。

【塚本座長】 そうすると、今のところ、講習とかではなくて、ある程度乗船経験、履歴を持ったような人を想定しているということでしょうか。

【高橋委員】 冒頭申し上げたとおり、私はこの案には賛成しているわけではございませんので、あくまでも大型免許を取っていただきたいと、そういう話で押ししていただきたい。安全を担保していただきたいという要請だけはしておきます。

【塚本座長】 ありがとうございます。ほかに。どうぞ。

【平石委員】 全然話は変わるのですが、私は技術的な観点からご協力しなくてはいけないということです。この検討会の前半の部分はかなりそういう議論があったものですから、水産庁の出した資料とか、国交省さんから出ている資料を見ながら、技術的なコメント、例えば軽油とA重油の話とかをさせていただいたのですが、エンジンに関して、前半のまとめの中で、水産庁、国交省さんが出された資料を思い返すのです。

19トンの漁船が積んでいるエンジンと、ほとんど同じというか、同型のエンジンも20トン以上に同じように搭載されております。これを現実的にどう評価するかですが、これは同じような扱いになりますよねというところがあったと思っています。小型船舶操縦士の今後の検討部分と、その議論があまり飛んでしまうとまずいなという印象がありましたので、コメントさせていただきます。

【堀海技課長】 蛇足になってしまうかもしれませんが、今のコメントの趣旨がちょっとわからなかったのですが、いずれにしても、この近海中規模漁船の安全性を確保するためにはどうすればいいかという議論をしていただければいいと思っていますので、その点、ご留意いただければと思うのですが。

【平石委員】 ちょっと抽象的に言い過ぎてすみません。私の専門外になってしまうので、小型船舶操縦士の話については、素人的な印象ですが、今の小型船舶操縦士の部分に比べて、これらについてはどこを強化しなくちゃいけないかという展開なのでしょうが、話がそういうふうに一見整理されているようにも見えるのだけれど、あまりシャープによく見えないので、小型船舶操縦士の現状の部分を見比べて、構造とかそういうのを調べて実態を見たので、ここは強化しなくちゃいけないねという検討がされるのかなと思っています。ちょっと、そこがよく見えにくい部分がありましたので、コメントさせていただいたということです。

【高橋委員】 今、平石専務が言われる、まさに私はそうだと思うのです。19トン未満の船も19トン以上の船も、同じようなエンジンを積んでいるのです。片方はキロワット制限で6級海技士が必要だと、片方は全く要らないのだ。

本来であれば、トン数はいずれにしても、正しいかどうかは別にして、仮に10トン以

上の船は全て、トン数規制から外して、出力規制にしてしまうのが一番いいのです。その方が安全なのです。10トン以上の船については、少なくとも750キロワット未満については、6級海技士の免許が必要なのだと。本来こういう形で、安全に対する強化ということが必要なのだと私は思っています。

同じエンジンを積んで、同じような海域で、同じような船で、同じ海域でやっています。そうすると、どっちが違反しているということを言っているわけでしょう。小型船が違反しているということじゃないですか。20トン未満の小型船の規制強化というのを考えていただきたい。逆に、私はそのように意見として申し上げておきます。

【田辺委員（代理：白井）】 小型船舶操縦士の試験を実施しております。今の話で、現状では、小型船舶操縦士は、例えば19トン、小型船舶でいうと大きい方の漁船まで乗船できるのですが、平成15年に操縦免許の制度が大きく変わりました、それまでは4級小型船舶操縦士は5トン未満の小型船まで、1級小型船舶操縦士は5トン以上20トン未満の小型船に乗船できたので、ディーゼル機関を搭載した大きな小型船で実技試験を実施していたのです。

平成15年に、操縦免許制度が大幅に簡素・合理化された後は、先ほど、今の1級・2級の小型船舶操縦士の免許取得のために、5トンぐらいの船で教習を実施しているというお話もありましたが、事実そのとおりで、全てがそうではありませんが、ほとんどは5トン未満の船、従来の4級小型船舶操縦士の試験で使っていた船を使って、さらに電気点火機関がほとんどなので、ディーゼル機関がない船で試験を実施しています。

さらに最近では、船外機がほとんどで、実際、マリーナへ行っていただいたら、泊まっている船は、ほとんど船外機です。ですから、1級小型船舶操縦士の資格を取るために、船外機で実技試験などをやったりして、ただ、学科については、ディーゼルの内容は当然昔と同じで入っているのですが、もう全然、ディーゼルに触ったこともないけれど、1級小型船舶操縦士の免許を取ったという方もいらっしゃいます。

レジャーでしたら、それでいいのかもしれませんが、先ほどから出ている話で、それが19トンぎりぎりの漁船ということになると、ちょっと、今では危ないのではないかというのは、私は思います。

【塚本座長】 ありがとうございます。ほかにご意見はどうでしょうか。緩和というよりは、強化という話にちょっとなっていますけれど。ほかにいかがですか。

【畔津委員】 機関の面から見ますと、やはり船外機と実際のディーゼル機関というの

は全然違うものになりますので、一定の経験があり、かつ実習も要るのだらうなということとは思いますが。

多分、この中規模漁船の場合は、基本的に本格的な機関の修理はしないという前提で、甲板に誰もいなくてもよいというようなご提案なのだと思うのですが、でもやはり、誰もいないというのは危険なんじゃないのかなというのは、操船のほうは素人ですが、素人目には思いますが、何らかの方が甲板でワッチしているということは重要なのかなとは感じている次第でございます。

【塚本座長】 ありがとうございます。ほかにいかがでしょうか。

皆さんからいろいろご意見をいただきましたが、今日はこれぐらいでもいいのか。今後どういう感じになるのか、簡単に説明をいただければと思いますが。

【堀海技課長】 共同事務局なので、水産庁さんと相談させていただきますが、今日、宿題事項になっているものもあると思いますので、そこは速やかに整理させていただきますし、あと今日、資料1・資料2に関して、先ほど出たご意見を踏まえながら、具体的な案の整理をできるようなご提案を、次回に向けて考えていきたいと思っております。

【塚本座長】 ありがとうございます。

ということですので、次回、既にもう、27日に予定されているかと思っておりますので、それまでに、今日また宿題になっていました件と、それから今いろいろ、安全の確保の面でご意見をいただいておりますので、そこも整理していただいて、もう一度お集まりいただくということにさせていただきたいと思っております。

議題（4）その他

【塚本座長】 これで議題（2）、議題（3）は終了したいと思います。最後に議題の（4）、その他として、委員の皆様、あと事務局から何かございますか。よろしいでしょうか。

それでは、次回、27日の10時からということで、今回は11階の会議室と聞いておりますので、皆様お集まりいただくようによろしくお願いいたします。また正式な開催通知につきましては、後日送付させていただきます。

よろしいでしょうか。それでは、以上をもちまして、本日の会議を閉会いたします。

どうも皆さん、ありがとうございました。

— 了 —