

## 第8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12月18日（水）10:00～12:00

2. 場 所：低層棟共用会議室2A・2B

3. 出席者：

委 員：塚本海洋工学部長（東京海洋大学）、高崎名誉教授（九州大学）、畔津教授（東海大学）、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）、田辺部長（日本海洋レジャー安全・振興協会）、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）、檜垣参事（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）、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、松尾管理調整課総括課長補佐（代理）（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）とりまとめ

【事務局】（資料1に沿って説明）

【高橋委員】 皆さんの前に船の写真を提供しております。言葉で幾ら言ってもなかなか理解できないかなと思ひまして、先週の金曜日、宮城県の石巻に行って、水揚げ終了後の船の写真を写してまいりました。この船は、65トンから75トンです。80トン未満ということになります。

1枚目の写真でございますけれども、左側の下の作業甲板のところに入り口が黒く見えると思いますが、これが機関室への入り口ということになります。ブリッジがおもてのほうにあって、その間、作業甲板があって、一番左側の下のほうのダイダイ色のこれが浮き玉でございますけれども、その前にあるちょっと暗いところ、これが機関室への入り口ということになります。

1枚めくっていただいて、大体ブリッジからトロールウインチを経て、二人が仕事をしていますけれども、これが魚の選別をする場所です。ここで選別をして漁槽に入れるということになります。この両舷なのですが、実際は、これは取り外しになって、左4とか数字が書いてありますけれども、通常は、法律上は外すということになります。これは板でつくったり、それからグラスファイバーでつくったり、鉄ではないということで、出し入れができるということです。荒天準備のためにこのようなことをしているということです。ですから、時化のときには左右から波が入ってくる、こういうことになります。

3番目でございますけれども、3枚目はエンジンルームの中のメインエンジンということになります。大体このクラスの船は1,000馬力から1,400馬力前後ということになります。専門家の方は大体見ればわかると思いますが、かなり高出力の大きいエンジンということでございます。その後ろの写真も数枚、メインエンジンを中心に写しております。また過給機をちょっと写そうかなと思ったのですが、写すことができませんでしたけれども、かなり広大なエンジンルームということになります。配電盤も写真に写したとおり、これだけの配電盤があるということです。それからエンジンの機関日誌等を記録するためのデスクが、このように設置をしてあるということです。

また時化等があつて機関長が休む部屋、寝台がこのエンジンルームの中にあつて、ここで当直をするということになります。常時は、あまり使っていないという話もしていましたけれども、時化のときはここに居るということのようでございます。

それから、甲板からブリッジを見た写真なのですが、これだけの距離がありますので、1人当直のとき、1級小型船舶操縦士の船長1人がこのブリッジから駆けおりて、エンジンルームに駆け込むことがまず可能なかどうかを見ていただきたいということで、写真を写してきたということでございます。

エンジンも、これだけ大きいエンジンを1級小型船舶操縦士1人で運航するということになると、機関部は全く無人化ということになります。本当にこれを1級小型船舶操縦士1人で運航できるのかということになります。それから一定の機関部の講習を受けた方が、

これだけのエンジンを運転できるのかという問題がある。非常に大きな問題ではないのかと私は理解をしているということでございます。

写真は会議が終わるまで見ていただいて、会議終了後、その場所に置いてください。回収させていただきたいと思っております。

また、つけ加えて一言、言っておきますが、私は、宮城県の近海底びき網漁船と沖合底びき網漁船の漁労長会の事務局というものを、延べ10年近くやりました。その中で、精通したものを私自身が持っているという理解をしております。私も、漁労長が海技免状を持っていない船で、船長が、けがをして運航できないということで、多分10日か半月か、沖底船に船長として、お手伝いでしたけれども、乗り組んだ経験も持っています。あえて言わせてもらえば、1級小型船舶操縦士で動かせるような船ではないということです。

岸壁で各船頭とも話をしましたが、全くこの話は聞いておりません。彼らは全く知らないということです。このクラスは、海技資格というと大体主流は4級海技士から5級海技士です。船によっては3級海技士の船長、それから漁労長もかなりいるということで、主体は4級海技士から5級海技士で、異口同音にやっぱり4級海技士の免許が必要だと言っておりました。当然そうだと私も思っております。そういうことで写真を見ていただければと、先週の金曜日、急遽石巻に行って写真を写して持ってきたということでございます。

【塚本座長】 ありがとうございます。この船は75トンぐらいという話で、あと、長さは24メートル未満の船ですか。

【高橋委員】 ぎりぎりでしょうね。

【塚本座長】 24メートル未満ですか？

【高橋委員】 24メートル未満ですね。

【塚本座長】 24メートル未満の船ということですか。あと船齢はどれぐらいなんですか。

【高橋委員】 1メートルぐらい長いらしいのですけれども、105トンというのは1隻で、これが一番新しい船で、2年くらい前につくった。あとは、船齢は20年超えている船が結構いるということです。ですからメンテナンスは、専門の機関長がいなくなかなか大変だということで、20年を超えるようなエンジンを、1級小型船舶操縦士の人がメンテナンスに対応することはできない状況だということです。

【塚本座長】 あと、出力は750キロワット未満、1,000馬力ぐらい。

【高橋委員】 750キロワット以上です。

【塚本座長】 750キロワットを超えているということですか。

【高橋委員】 公表馬力は1,200馬力ぐらいと言っていましたけれども、皆さん、想像してください。1,000馬力から1,500馬力以内で動いているということです。

【塚本座長】 ただいま事務局からとりまとめについてと、それから、高橋委員から石巻の実際の船の写真の説明がありましたけれども、これに対しまして、皆さんから、ご質問、ご意見等ありましたらお願いいたします。

【釜石委員】 まず、今の資料の説明前に、前回、座長から事務局のほうに、各委員と意見の調整をしてくださいという指示があったからだと思うのですが、国交省の事務局の方も水産庁の事務局の方も、説明にいらっしゃいました。当日、水産庁の方が来られたときは、私はちょうど不在にしまして、帰り際しか顔を拝見することができなかったのですが、どうしてもこの会議の議論が始まる前に申し上げておきたくて、今手を挙げさせていただきました。

それはどういう場面だったかという、ちょうどお帰りになる際だったので、私は席に着いたまま、立ち話が聞こえてきたと言ったほうが正しいのですが、担当部長が膝を立てて頭を下げているにもかかわらず認めてもらえないのかという一言を残されてお帰りになりました。

私自身、沖合底びき網漁船の漁船員だったということは、前回お話ししましたが、漁船員の安全というものはそういうことで確保されるものなのかと、非常に考えさせられた一言でありまして、この会議に、委員の皆さんがご多用の中、出席されている中で、そういう一言でこの会議をまとめられようとするのかという姿勢に憤りを禁じ得ません。こういうことがありましたということを委員の皆様の前でご報告申し上げたかったということで、ご理解をいただければと思います。

【黒萩増殖推進部長】 その部長というのは私のことだと思います。今回の課題について事前にいろいろ相談して、妥協策がないかと。それから、全日海からのご意見に我々のほうで何かできることはないのかということ、真摯に相談した後の発言でございます。そういったことは、今回の会議の趣旨に反するようなことで発言したものではございませんし、そのように受け取られたのであれば、非常に心外でございます。

【筆谷委員】 この写真について、1つだけ訂正させてください。これは長さ26.5メートルです。

【塚本座長】 26.5メートルですか？

【筆谷委員】 はい。

【高橋委員】 船名がわからなくて、なぜ長さがわかるのですか。

【筆谷委員】 登録番号が見えていますので。

【高橋委員】 いいですか。船名がわからなくて、なぜ長さがわかるのですか。

【筆谷委員】 漁船登録番号が見えています。

【高橋委員】 不思議な話をしないでください。とりまとめ、私はこれに賛成する気は全くありませんけれども、何点か参考までにお聞かせいただきたいのですが、まず1点目は、初めから小型船舶操縦士1名だけで運航させるということですから、これは従来と何ら変わっていないということです。

それから2点目、資料1の2ポツの規制改革実施計画を施行するまでの間ということなのですが、実際は既得権があって、なぜこういうことが出てくるのか私はわかりませんが、例えば1月1日から施行しますということになりますと、12月31日で船長と機関長が雇い止めということになります。1月1日から1級小型船舶操縦士の人が雇い入れということで、この船長、機関長は12月31日で下船ということになります。ですから、あえてこういうことをする必要な何なのだろうと。経過措置でということなのでしょうけれども、資料1の2ポツで、1ポツで言っていることの経過措置をする必要があるのかということなのです。

それから3点目になるのですが、海技免許なり、操縦免許もそうなのでしょうけれども、終身免許ですから、一度取得したものは、それを取得した日の法律に基づいて終生保証されることだと思います。そうすると、6級海技士以上の免許を持っている皆さんが、この船に乗ることが、免許を取った時点で保障されているわけですから、あえて下ろす必要性というのはどこにあるのか、その辺がよくわからないということです。

それから4点目、様々な講習を受けるということなのですが、小型船舶操縦士の皆さんは、トン数規制はありますけれども、馬力・出力規制というものはありません。20トン未満であれば、例えば3,000馬力でも5,000馬力でも運航が可能だということです。そうしますと小型船舶操縦士で80トンまでと水産庁が言っていますから、これらについても小型船と同じ扱いということになれば、馬力制限は全くなくなるという理解でよろしいのかということです。

それから5点目、現在、小型船舶操縦士の免許を持っている人が、あえてこの講習を受ければいけないということであれば、プレジャーボートを含めた、私もそうなのです。

けれども、小型船舶操縦士の免許を持っている人が全て、この講習を受けないと、1級小型船舶操縦士の免許を行使できないということにはならないのか。どのように差別をするのか。既得権者が持っているものについて著しく侵害をすることになるわけですから、この辺はどのようにお考えなのか教えていただきたいと思います。

**【堀海技課長】** 国土交通省でございます。これまでもご説明したことの繰り返しの部分もありますが、まず、資料1の1ページ目の1ポツで書いてあることが、近海中規模漁船を、小型船舶として、小型船舶操縦士の乗り組みによる航行を可能とするということなのですけれども、単純にそれだけの仕組みをつくってしまうと、我が国の船舶職員及び小型船舶操縦者法によりますと、小型船舶に海技士だけが乗り組んでいるということが違反になってしまいます。小型船舶は小型船舶操縦士、大型船舶は海技士と分かれております。この近海中規模漁船を小型船舶にするとすると、海技士が乗れなくなってしまう。それはよくないので、引き続き、近海中規模漁船にも海技士が乗れるようにする。そのための経過措置です。経過措置という言い方ですけれども、今後ともずっと続けていくつもりですが、法令用語で経過措置と言うだけです。海技士も乗れるようにする結果として、小型船舶操縦士でも乗れるし、海技士でも乗れる、どちらでも乗れる船ということになります。

それから、小型船舶操縦士の免許を持っていらっしゃる方については、そのままであれば、近海中規模漁船には乗れません。この講習を受けていただかないと乗れませんので、講習を受けた人だけが、近海中規模漁船に乗れる、受けていない人は乗れないということになります。

馬力の制限につきましては、資料1の2ページ目の別紙1をご覧くださいければと思います。すけれども、別紙1の1ポツ、小型船舶の要件③の中で、推進機関の出力が750キロワット未満であることとしておりますので、750キロワット未満の船だけしか乗れません。750キロワット以上の船については対象外になりますので、海技士の乗り組みが必要、小型船舶操縦士では扱えないということになります。

**【高橋委員】** 先ほど申しましたとおり、免許であれ、資格であれ、取得した時点で、その当時の法律に基づいて行使範囲というものは全て保障されるということです。それが違うのであれば、昔、甲乙丙種の免許を受けて取得した皆さん、今でもトン数制度によって、機関長なり、船長なりをやっている皆さんがおります。機関部の場合は出力に基づく前は、トン数を指標に乗り組み基準が整理されていたということですから、既得権は保障されるということです。

それが今回このように、長さ24メートル、それから総トン数80トン、750キロワット未満、後づけのような自分たちに都合のいいような定義の見直しをするということですが、1級小型船舶操縦士の免許を取ったときに、こういう規制というのは何らないはずですが、そうすると、現在、1級小型船舶操縦士の免許を持っている皆さんに、こういうものを後から追加で押しつけることになってはならないんだと私は思っております。

過去に小型船舶操縦士の改正があったとき、1級小型船舶操縦士から4級小型船舶操縦士までの免許があったはずですが、3級小型船舶操縦士、4級小型船舶操縦士がなくなって、水上バイクの免許等に変わってきたのでしようけれども、では、3級小型船舶操縦士、4級士の小型船舶操縦士の皆さんはどこ行ったのだということになると、2級小型船舶操縦士に繰り上げたということです。ですから、既得権を持っている皆さんが、後づけで、中規模の漁船には、講習を受けないと乗れないんだということになるのでしょうか。私はないと思います。

なお、もう一点言わせていただければ、一定のエンジンに対する講習を受けた人ということなのですが、試験があるわけでもなければ、それから講習修了後はどうするのか知りませんが、この船、この業界だけで通用する修了証明書ですか、他の漁業者の下に行ったときは一切使い物にならないということになります。上から目線で、当然受験しに来るだろうということなのでしようけれども、その選択権は、全て乗組員が持っているということです。業界の皆さん、漁業者が持っているわけではありません。

それでなお、11月18日付の事務連絡で、水産庁が、この講習のアンケートを各船主さんのほうに出しています。11月18日、まだ何も決まっていな中で、講習の準備に当たってということで、もう講習をやるということで調査をしているということです。講習の体制の準備のためにアンケートを実施するのだということを確認にしております。なお、このアンケートは19トン、いわゆる20トン未満の漁船の主な船主さんに、3隻ずつ回答を出しなさいということです。

今まで言ってきたことは、80トン以下の船だと、そういうことを言ってきたわけですから、多分意図するのは、20トン未満の船主さんのほうから、大体船頭さんが多いのですが、現在でも小型船舶操縦士の免許で運航していますから、その皆さんから小型船舶操縦士で十分ですという回答を引き出そうということではないのかなと、私はそう思っております。やっていることと、言っていることが違う。

先ほどの話に戻しますけれども、既得権を持っている皆さんに、そもそも、こういう講

習が必要なかどうか。必要であれば、中規模の漁船では、1級小型船舶操縦士の免許では足りないんだということではないのでしょうか。

足りないゆえに、船長になる人、それから機関部も、これは免許ではありませんので、単なる講習ということになるものでしょうけれども、学科・実技から含めて、こういう講習を受けないと、これだけの船は運航できないのだということを言っているということですから、既得権の問題と、それから行使の問題、それから再三言っていましたけれども、同一海域で、同じような操業場所で、同じように商売をやっているのだと水産庁は行ってきた。

80トン未満と先ほど言いましたけれども、105トン、これから65トンから75トンクラスの船が代替建造していくと、皆100トン近くなっていきます。80トンを超えてきます。そうすると全く同じ場所で操業する。その場合、この100トン近い船を、また小型船舶操縦士で運航させろということなのか、そういう船は沖へ出てくるわけですから、一般的な概念から言うと、海岸から沖へ離れれば離れるほど、海技免許というのは上級の資格が必要だと、これは当たり前のことなのです。

そうすると、この105トン、100トンを超えるような船が、近い将来、もう来年、再来年出てくるかもしれません。そういう船と同じ場所で操業する船の扱いというのは、片方が小型船舶操縦士の免許、片方は大型船舶の海技免許。これはどういうふうに整合するのですか。むしろ私のほうは海技免許を取るべきではないのですか、一般的な考え方から言うとそういうことになるということです。

それから、話が前後して申しわけないんですが、前々回、国交省のほうにお願いをしたのですが、議事録の中にもちゃんと明確に書いてあるということで、規制改革推進会議に承認していただいたということなのです。その話はどうなっているのですかという話の回答を私は受けていませんので、入り口の話がまだ整理されていないという理解でおりますので、回答してください。

**【塚本座長】** 1級小型船舶操縦士の免許を持っている方の権利については全く関係ないと私は考えます。19トンまでの船であれば、これまでも、今後も操縦できるということです。

**【高橋委員】** それはそうですね。

**【塚本座長】** だから何もそこは変わらないかと思えます。

**【高橋委員】** 今回、20トン未満から80トンまで大型化する。何でこんな話が出たのかわかりませんが。これは後出しじゃんけんのような形で、750キロワット未満、



トン数が80トン、それから長さが24メートル。こういう1ランク、2ランク上の船を運航するためには、小型船舶操縦士の免許では足りない、そういうことですよ。

そうすると、足りないということは必然的に、何回も言っていますけど、6級海技士以上の免許を取る。これは当たり前の話であって、それを無理無理、小型船舶操縦士で運航させろということから、こんな変な話になってきたわけです。そうすると、小型船舶操縦士の免許を今まで持っていた皆さんが、新たにこのような講習を受けないと免許を行使できない。大型船に乗らなければ、座長が言われるように、何ら関係はないんですけども、乗る場合の既得権益ってどうするのか。

【塚本座長】 19トンまでの船であれば、これまでどおり、何の関係もなく乗れるということですよ。

【高橋委員】 そのとおりです。

【塚本座長】 だから、それは何の権利も侵害はされないと思います。それを超える船にも、規制を緩和して乗れるようにしようという議論をしているわけで、そのときには講習を受けてくださいという話ですので、講習を受けなければ19トンまでの船に乗り続けられればいいし、講習を受ければ、もうちょっと大きい船にも乗れるということなのです。

【高橋委員】 わかりました。そういうことで確認できればいいです。

【塚本座長】 そういう話です。

【堀海技課長】 国土交通省です。すみません、座長から説明していただいたとおりでと思うのですが、規制改革推進会議との関係を、念のため、改めて申し上げますと、いろいろと経緯がございますので、昨年10月ですけれども、第1回目の検討会を開催させていただいた時点では、去年6月に規制改革実施計画の閣議決定がありまして、それを受けて検討会の第1回目を開催させていただきました。

その後、規制改革推進会議の水産ワーキンググループが、何回か開催されまして、その中で検討内容の見直しをしてくれという話がありましたので、それを受けて、この検討会の第2回目、今年の3月時点で検討内容を変更して、ご議論を行っていただきたいという話を差し上げたものでございます。

【水産庁三野室長】 水産庁でございます。高橋委員のほうからアンケートの発言がございました。これは委員からのご発言どおり、今後こういった制度ができたときに、どういった実際のニーズがあるかといったことを目的として実施したものでございますけれども、小型漁船だけではなくて、委員が見られていないのかもしれませんが、中規模漁船

についても全隻、全漁協に調査しておりますので、中規模漁船と小型漁船について、アンケートを実施させていただいているところでございます。

【高橋委員】 今の子のほうの説明からしますけど、各船主さんは、ほとんど反対ということでした。19トンの皆さんでも、今の1級小型船舶操縦士で回すということに対しては抵抗がありますという話を明確にされた船主さんもあります。やはり最低でも6級海技士以上、5級海技士を持っていれば安全なんだよねというのが、一般的な皆さんの回答でした。このような無謀な話はやめてくれ、後継者が入ってこないということを明確に言っておりました。

例えば水産高校を卒業して、5級海技士試験の筆記試験合格を持って入ってきても、甲板員、機関員で乗船履歴をつけるのはいいのですが、履歴をつけた後、船舶職員として乗れませんから。船長であれ、機関長であれ、こういう職務につけないということは、即免許を取った時点で内航船へ行くか、ほかの業界に行くということになるのです。ましてや上級免許が要らない船に乗ってくるということは、まずあり得ないのです。非常に危険な話だということで、今されました。

それから国交省のほうなのですが、私たちはこの会議に臨むに当たって、こういうことだということ、前回は申し上げましたけれども、規制改革推進会議に対して、今の漁船の現状では無理なんだということをお納得していただいたということで、その上でこの会議に臨んだという経緯があります。将来どのような技術革新があつて、どのような形で推移をしていくか、その辺の検討をしておくことも必要だということ、この会議に臨んだのであつて、小型船舶操縦士の免許で、このクラスの船を運航するということ、この会議に臨んだわけではないということです。それだけは明確にしておきます。私は今でもそう思っていますので。

そうでなければ、1回目ですぐ退席をして、この手の話に乗る気は全くないということですが、当時、1回目から、きちんとした話を、現状では無理だということをお納得していただいたんだという前提があつて、話し合いに応じたということですから、誤解のないようにしていただければと思います。

それから後継者確保・育成の問題も、当然この1級小型船舶操縦士について出てくると思うのですが、今後、おそらく海技免許も使えないようなこの業界に、水産高校の生徒なり、ほかの乗組員を紹介というよりも、こういう船がありますよということを、まず我々もする気はありません。もし決まればの話ですが。それから大水も全底もそうですが、後

継者確保・育成についてどのようにお考えなのか、私はわかりませんが、こういうクラスの船に人が入ってくるかどうか、非常に疑問だということです。

我々も、このクラスの漁業ガイダンスなり、それから後継者確保・育成については、責任を持っていませんので、撤退しようかなと思っております。我々もかなり時間と金をかけて、自腹で後継者確保・育成をやっておりますけれども、未来のない船に子供さんを乗せるわけにはいきませんので、これ以外の漁船については継続的にやっていきますけれども、このクラスについては考えざるを得ないということです。

特に1級小型船舶操縦士の免許で、これだけの講習を受ける必要があるのであれば、やはり最低でも6級海技士、5級海技士の上級免許を取って、経験を踏んだ後に、船長なり機関長なりに就任して、安全航海に徹するというのであれば、我々も理解できますし、それから船の安全運航にも期するのではないかなと思っておりますけれども、小型船舶操縦士の免許にプラスこの講習を受けるだけですから、試験ではありませんから、講習を受けて、それを理解しようがしまいが、時間の経過とともに、ただ日にちを費やすだけで運航できるということになります。

5級海技士、4級海技士は2カ月ぐらいの講習を受けて、その後に試験があるわけです。その後に安全講習、免許講習というものがあるわけです。ところが小型船舶操縦士にはそういうものはないのです。この講習も、試験も何もあるわけじゃないし。これで安全担保ってどういうふうにするのか。ここまで言われましたとおり、20トン未満は、現行のまま、それから20トンから80トンの船についてはこの講習を受けるのだと言っていますけれども、何回も言いますけど同じ海域で、75トンと105トンの違いというのは、長さが1メートルぐらい違うだけです。言わんとすることはわかるでしょうけど、今の65トン、75トンの船の船型がそのぐらいになっているということではないのですか。19トンだってそうです。実測は何トンあるのですか。それから実馬力はいくらあるのですか。

そういうことを考えると、この講習を受けたから全てがオーケーということではなくて、片方は試験で合否があって、合格する人ばかりじゃない。だけど、これは単なる講習を受ければそれで済むという問題でしょう。それで安全をどういうふうに担保するのですか。この辺を国交省、教えてください。

**【堀海技課長】** 講習につきましては、ただ受ければいいということでは当然ありません。きちんと習得して理解していただく必要がありまして、講習の最後には、しっかりと

講習の内容が理解できているかの確認テストをしていただくつもりです。それで、できない人には修了証は出さないということを、当然やらないといけないと思っております。

【光延委員】 今、高橋委員からいただいたこの資料、これが小型船になるかどうか。それは、長さが違うかもしれないのでわからないのですが、こういう大型の船で、コンパクトなエンジンルームに入っていると、見た感じ、いわゆるメンテナンswークは限られているように思うのですが、実際、こういう船ではどういう程度の保守作業が行われているか、それはおわかりですか。

【高橋委員】 当然、機関長と操機長は必ずほとんどの船に乗っていますから、操業中であれ、航海中であれ、当直交代をとって、メンテナンスはきちんとやっているということです。MO船ではありませんから、機関部ゼロではないということです。

【光延委員】 いえ、私がお聞きしたいのは、どう考えても、これはその航海中にピストン抜きができるような、そういうエンジンルームにはなっていませんよね。大がかりなメンテナンswークができるような船ではないですよ。

例えばやるとしても、私の見た感じで申し上げるけれども、燃料面の交換とかはあっても、あるいは本サイクルで、そこもこのエンジンでできるかどうかわかりませんが、言ってみれば、つまりこういうコンパクトなエンジンルームの中に入っているエンジンの保守作業というのは、船でやることは限られているのではないかなと。ほとんどが岸壁に着いたとき、あるいはドックに入ったときにおやりになるわけですね。そういうことではないのですか。

【高橋委員】 沖でエンジンの調子が悪くなれば、当然沖でやるということです。エンジンが止まってしまえば、引っ張って来られたり、様々なことがありますけれども、主要なメンテナンスは船で当然やっているということです。スタートからエンジンをかけて、エンジンを回して、燃料がきちんと行っているか、オイルが行っているか、それから日常的に考えられることのために当直をしているわけですから。機関長なり操機長なりが四六時中きちんと当直をしながら対応するということです。

【光延委員】 これは私の経験で申し上げるのですが、大体エンジンというのは普通に動いていると、圧力だとか、排気温度だとか、水の流量とか、そういうのを定常的に見て、異常がある・なしを判断していく。つまりエンジンルームのいわゆる監視業務というのは、どちらかというデータを見ていて、チェックしていて、変化があるかどうか、それで変化があったとき、何か異常があるね、そして港に入ったときに集中的にやるとい

うのが、こういうコンパクトなエンジンのあり方ではないかなと思うのです。

そうすると、船の運転管理という視点で言うと、航海中に必要とされる能力というのは、いわゆる海技士、つまり、今おっしゃった4級海技士とか5級海技士の高度な知識を必要とするかもしれないけど、それを駆使する技術が、なかなか機会としてはないんじゃないか。500トン、600トンの船になってくると、それなりに機関士のメンテナンスワークはあると思うのです。けどこういう船だと、今申し上げているように、作業内容が限られているから、船の中でできるものが限定されているように感じるのですが、そういうことであれば、もしそれが違うというのだったら、それでいいのですけれども、そういう限定されている内容を集中的に教え込んでいくと、おっしゃるように小型船舶操縦士の能力だけでは、私も無理だと思います。

ただし、それで海技士の免許を持っていないてはいけないかという、それは内容によるだろうし、船によって違いますし、この場合であれば、今申し上げたような基本的なことを踏まえておけば、その小型船舶操縦士の技能プラス $\alpha$ の $\alpha$ の部分が、大分違うかもしれないけれども、対応できないことはないのではないかなと。

この資料で見ると、小型船舶操縦士の方が何らかの機関に関する講習も受けられるわけですから、そういう知識は持っているわけですね。そういう人がいて、その人が、こういう講習が終わったからすぐ、こういう船に、責任者、あるいは船長、機関長として乗るということはあまり考えられなくて、先ほど高橋さんおっしゃったように、6級海技士なり、4級海技士の免許を取った人が一定の現場の経験を踏まえ、あるいはOJTを踏まえてやるということだと思いますので、こういう要件を満足した人が、それなりに現場でOJTをやるという前提であれば、今申し上げたようにエンジンルームの作業内容は限定されているのではないかと思いますから、安全運航という視点からいろいろな要件を踏まえていく前提で、この講習をやれば、そう無理ではないのではないかと感じます。

だから、どんな整備作業が行われるのかという、そこを詰めていけばいいのではないかなとは感じます。それは、ここの場ではないかもしれませんが。

とりあえず以上です。

**【高橋委員】** 漁船の機関長というのは、汽船のようにメインエンジンだけを動かしていればいい、あとは若干の発電機を動かしているということではありませんので、トロールウインチにある油圧系統、それから全てのパワーウインチなり、電気関係、配管関係、かなり多岐にわたってフォローしないとなかなか難しい、対応できないということで、下

手な話をすれば、プロペラの果てまでということになります。そういうものを複合的に考えると、やはり専門職で経験を積んだ人がいないと、緊急の場合の対応が全くできない。

そのために緊急事態が起こらないように、日々点検をしたり、それから安全操作に徹するなり。このトロールウインチは当然2機を積んでいるわけですがけれども、これらの油圧だって半端なものじゃありませんので、メインエンジンだけのメンテナンスということではない、かなり忙しい職務の一つだということを理解していただければと思います。

【小林委員】 ありがとうございます。今回、このとりまとめをしていただいたことに、業界としては非常に感謝をしております。

【堀海技課長】 ちょっといいですか。とりまとめはできていないです。

【小林委員】 とりまとめ案に訂正します。とりまとめ案をここまでまとめていただいたことに対しては、業界としては非常に感謝をしております。といいますのも、以前もお話ししたと思いますけれども、今、漁業界は非常に苦しい中で、いろいろ変わっていかねばいけない、自分たちの努力も当然必要なのですけれども、今までの資格では19トン以上の船に乗れないという中で、今度このような形で乗れるような可能性が出てきたということについては、今後、漁業を変えていく中で、一つの突破口になっていくのではないかなと思っております。

それから人の話です。今、高橋委員のほうからありましたような大きな船になりますと、当然船主さんのほうも、やはり6級海技士の免許が必要だということによってやっていくと思うのですけれども、それより小さい船の場合、ちょうど制度を変えるわけだから、上限をつくらなければいけないので、80トンまでとか、こういう形にされたのでしょうかけれども、そこまで行かなくても19トンより大きい船にしたい場合、規制改革で、少しでも大きな船に乗れるようになるということが、一つの可能性として出てきたことが、私は高く評価したいと思っております。

それから人材の確保、これはもう業界を挙げて、今後も取り組んでいかなければいけない課題でございますし、そこはやっていくことは当然なのですけれども、やはり水産高校から資格を持った生徒が来ていただければいいのですけれども、資格を持たない生徒でも、水産高校で、いろいろ漁業の知識を得た人たちに、水産業にどんどん入って来てもらう。要するに資格を持たなくても漁業に入ってもらえる生徒さんたちのためにも漁船の魅力を伝えていきたい。もちろん安全は当然確保していく中で、制度が少しでも変わる可能性があることについては、業界は非常に期待をしております。

【高橋委員】 当然、プレジャーボートも20トン以上の船については、これと同じような講習を受けるということによろしいのですか。そうじゃないと法的におかしくなってくるのだと私は思うのです。当然20トン以上、24メートル、水産庁が言う80トンということになるのですが、この講習と同じようなもの、当初、プレジャーボートと同じようにしてくれということを行っているわけですから、そうするとプレジャーボートも同じ扱いになる、こういう理解でよろしいんですか。

【堀海技課長】 プレジャーボートと同じではないということは、塚本先生から何度か、この席上でもおっしゃっていただいていると思いますので、そういう主張をされる方がいらっしゃることは確かなのですが、そうではないと私も理解しております、プレジャーボートについては、同じような講習を受けることは今後もないと。近海中規模漁船に乗るためだけの講習と理解しております。

【高橋委員】 それを言ったらおかしくなるのではないですか。一番初め、水産庁がこの案件を持ってきたとき、なんと言ったのですか。皆さんで否定したけれども、プレジャーボートが20トン以上、24メートル。同じものをプレジャーボートがやっているのだから、我々もそれを使わせてくれ、一番初めの言い出しの話はそういうことでしょう。それから、水産基本計画に基づいて19トン以上の船が大型化するなんて、そんな船1隻があるのですか。

私はいろんな人に聞いたけれども、今の30トン、40トンの皆さんは、20トン未満にしたいという人はいっぱいいました。三野さん、うなずいているとおりのです。誰も20トンオーバーさせて、30トン、40トンの新しい船を造ろうなんて、そんな発想の人はいないのです。60トンを超えていくと、これは会社方式でやってきた皆さんですから、当然大型化していきたい。彼らは何なら750トンでもいいのです。

そういうふうな、片方でプレジャーボートにすがって、対応を同じくしてください。今度これができたら、いやいや、プレジャーボートは関係ないんだ。こんな話ってあるんですか。私は厳格にプレジャーボートだって、20トンを超えるものは同じようにしてもらわないと。もしやるのであればです。これが法の下での平等ではないのですか。

【堀海技課長】 プレジャーボートと漁船は使用方法も違いますし、プレジャーボートが使っているエンジンは、いわゆる高速エンジンでコンパクトにできていて、船上でのメンテナンスもほぼ必要ないという特性に鑑みて、平成15年に24メートルまで規制緩和していいということにいたしました。その状況は今でも変わっていないと思っております。

一方で近海中規模漁船はそうではないというご議論をいただいたので、しっかりと講習を受けていただいて、安全航海できるようにしていただく必要があると考えております。

**【釜石委員】** すみません、言葉尻をとるようではございませんが、操縦免許と海技免状は、資格形態が違うというふうに担当の方はおっしゃっていたと思うのですが、その分け隔てはいいと今聞こえたのですが、その点についてお答えください。

それから1つ、前回、私は発言の中で、労務負担の話をしていただきました。議事録を見ていただければわかりますけど、今1人2役やっているものが×3役になりますというお話をさせていただきましたが、ちょっと調べが足りませんでしたので、前回の会議以降調査いたしました。水産庁が出されている沖合底びき網漁船35隻を調べてみました。乗っている乗組員体系です。そうしましたら、35隻のうちの約4割に外国人技能実習生が乗船しているという事実が判明いたしました。

しかし事務局からの提案では、外国人が乗っていますということは一切報告がなされないまま、ここまで議論が進んできてしまっています。それも1年かけてです。日本人全乗でやるならばということで、この議論は進んできて、そういう内容で皆さんもお捉えになったかもしれませんが、外国人技能実習生、母国に技術を移転するという目的で来日している人が、この中規模漁船といわれるものに乗っている。そうすると、もっと違う話が出てまいります。

私が前回申し上げた労務負担が、今度は×1役増えて、×4役になってしまいます。漁船の場合、外国人技能実習制度は、技能実習指導員という者が必ず一緒について乗っている制度になっております。したがって、それはどの方が担うかという、ほとんどの船では船長が担っております。そうすると、仮に1級小型船舶操縦士だけで操縦する船になると仮定した場合には、漁労の責任者、プラス船の責任者、プラスエンジンルームの責任者、プラス技能実習生の管理責任者ということになります。そういう労務負担のことも議論されないでとりまとめ案というものは、いささか早いのではないかと、時期尚早だと言わざるを得ませんが、その点についてどう考えなのか、お聞かせいただければと思います。

**【堀海技課長】** 労務負担の話を、私のほうから簡単にした上で、あと、外国人技能実習生の話は水産庁からお願いします。

船員法という法律がございまして、船内での必要な労働作業を勘案して、さらに航海の安全を確保するために必要な人数を乗り組ませなければならないとしております。したがって、船内でいろいろな作業があるということであれば、当然それに必要な人数を乗り組



ませなければなりません。それは船舶職員法の資格制度とは別の話として、しっかりと乗り組ませる必要があります。それは当然守っていただく必要がございます。

【水産庁三野室長】 今回の沖底船の話でございますけれども、外国人の話と、今回の海技士の免許の話、これを小型船舶操縦士でやれないかという話、これは小型船舶操縦者法の免許の話でございますので、海技士の役割を小型船舶操縦士が講習により補えるかどうか、それは安全を担保としてという論点でございますので、直接的に安全を担保するという面からすると、どういう航海の業務があるか、あるいは先ほど議論ありましたけれども、そういう議論があって、どういうエンジンルームの中での安全が確保できるか、あるいはしっかりしたメンテナンスが船内でどこまでできるかというお話がありましたけれども、そういうことを確保した上で、しっかり小型船舶操縦士の講習をした上で、きちんと、この船について運航できるということであればと考えておりますので、そういう理解でお願いしたいと思います。

【釜石委員】 国土交通省も何か発言していただきたいのです。というのは、外国人技能実習生は船員手帳を受有して、漁船に乗り組んでいるわけです。そうすると、外国人技能実習制度の漁船漁業は水産庁の所管ですけれども、船員法の立場でいったら国土交通省の所管でありますので、ぜひ国交省からも意見を頂戴したいと思います。

【堀海技課長】 済みません、ちょっと趣旨がよくわからなかったもので、もう一回、何のコメントを求められているのかお願いします。

【釜石委員】 もう少し具体的にお話しさせていただきます。今回の規制緩和措置の提案をされる際に、共同事務局ですから、当然、外国人がいる船でもこの安全を担保できるよいうことで、事務局間で調整されたと思いますので、今回、外国人の話をなぜなさらなかったのですか。外国人が乗っていても、かつ日本人の安全も担保できて、だから1級小型船舶操縦士だけで大丈夫なのだと、事務局で共通認識を図って提案されたのではないですかという趣旨でお伺いしています。技能実習生も船員手帳を持っているのだから、当然、国交省も、それは知りませんでしたということになりませんということでお伺いしている次第です。

【堀海技課長】 外国人の技能実習生が乗っていらっしゃることは、もちろん最初から存じております。先ほども、船内で必要な作業に必要な人数を乗り組ませるとか、資格者が必要な数乗っているというところは、乗組員全体の中で、外国人の方がいるか・いないかにかかわらず、しっかり守っていただく必要があると考えております。

【高橋委員】 わかったような、わからないような。視点を変えてちょっと質問させてください。前回ですか、長さの話をちょっとしたのですが、24メートル、総トン数300トンということですね。平成24年のトレモリノス条約の結果では、24メートル＝国際トン数300トンと明確に書いてあります。それから、45メートル＝950トンの国際トン数であるということでも明確になっているのですが、そうすると、長さ24メートルを超える、先ほど全底の委員からも言われたとおり、このクラスでも24メートルを超える船が出てきます。そうすると全てトレモリノス条約の対象になる、こういう理解でいるのですが、今提示されている講習の内容で、これを網羅できるのですか。

甲板部の部員に対しても、二、三日前の話ですけれども、IMOの関係会議において、部員の皆さんも漁業の知識に関する訓練、規制強化ということが提案されたようでございます。今まで訓練というものはなかったのですが、諸外国から、部員に対しても訓練強化をすべきだというようなことで、今、話し合いを進めているらしいですけれども、どんどん国際社会では規制強化という状況の中で、なぜ日本だけが規制緩和の方向に向かっているのか。

安全問題の規制強化というのは、私はあってしかるべきだと思っています。それ以外の規制緩和に対応できるならいいのですが、今回も小型船舶操縦士でこれに対応できないがゆえに、こういう講習をやるということを行っているわけですから。これが規制緩和なのですか。私はそうではないと思うのです。1級小型船舶操縦士の免許を持って、20トン以上の船を動かしたいということですから。

再三言うように、上級の海技免許というのは、乗船履歴という経験が必要なんです。乗船履歴をもって経験したものとみなして海技試験を受けさせるわけだから、筆記試験だけ合格したって、乗船履歴をつけて口述試験に合格しないと、一つのライセンスにはならないわけです。試験官の皆さんは、やはりこの人の知識ではまだ早いということになれば、それは間違いなく落とします。だけどこれはそうではない。合否もないんでしょう。みんな一生懸命やるといったって、それまでのレベルに達していないわけですから。

だから何回も言うけれども、18歳で、全く漁船も、船も未経験の人でも、例えば、4日間の小型船舶操縦操縦士の教習で、1級小型船舶操縦士の免許を18歳で取りました。それからこの講習を受けました。全く船の経験も何もありません。すぐこの船の船長ができるのです。

【光延委員】 今、高橋委員がおっしゃったのは、あくまでも能力要件というか、資格

要件とか、そういうことをクリアするだけの話で、実際に安全運航を考えたら、船の管理者とか運航管理者が、果たしてほとんど現場経験もない人を、そういう重責につけますかね。普通はある程度のOJTをつけて、ある程度見極めをした上で、この人がいいねとか、この人はまだ足りないとか判断するのではないのですか。それは言ってみれば船の常識のように思います。

資格を持ったから、すぐあなた、船長ですよということはないのではないのですか。学校を卒業して3級海技士の免許を取ったとしても、この人たちが、制度上は、船によっては、船長、機関長になれますけど、いきなり機関長とか、まずあり得ないですよ。現場でそれなりの経験を踏ませるといふか、知識を増やす、そういうことが前提になっているはず。だから今、高橋委員のおっしゃったようなことは、現場ではないおではないかと思うのですが、どうですか。

【高橋委員】 資格上はこれが可能で、そういう危険性もあります。採用するか、しなやかは別問題であって。過去、船がどんどん大型化して、私らもそうだったんですが、当時の甲2以上の人、私は北転船という船に乗っていたのですが、海技免状持ちが足りなくて、即、もう20代前半でほとんど船長になっていったのです。経験なんてほとんどないので。

だけど、甲板のほうは、免許を持っていようが、持っていまいが、漁労長がいるわけですから。当時の船頭さんは免許を持っている人が少なくて、甲板長から直接船頭になりました。それで、いわゆる法定備品のように、船長を乗せてきた。こういう歴史だっただけじゃない。そうすると例えば、漁労長の体調が悪いといったときは、船長が代わって運航、漁の操業をするわけですから、そういうことだっただけではありません。

私が言った、極論と言えはそうなのかもしれません。しかし、制度上はできるのです。だからそういうことになる可能性だっただけあります。そういうふうになると、船長船頭が多いわけですから、その辺もちょっと注意しておきなさいという話をしたということです。

それから、再三言っていますけれども、20トン以上、24メートル未満のプレジャーボートがなぜ同じ扱いにならないのか、私は非常に疑問なのですが、扱いについては同じく、水産庁も当初そういうことを言っていました。ただ運航形態が違う、プレジャーという遊ぶ船と仕事をする船では全く違うのだと。船のつくりも違います。そういうこと言ってきたのですが、資格上はそういうことについては、例えば、漁船の免許があるわけで

もありませんし、プレジャーボートの免許なんていうのはないわけで、小型船舶の免許として1級、2級と。その下のほうは別として。そういう区分けというのはなぜできるのか。その辺全然明確に出てこないのです。

プレジャーボートは別の講習が必要なのだというのか、それとも何もそんなのは要らないんだというのか。同じ20トン以上の船で、中規模の漁船だけが必要なんだということなのか、その辺ちょっと明快に回答いただければと思います。

**【堀海技課長】** 繰り返しになる部分もありますけれども、プレジャーボートにつきましては、1級小型船舶操縦士を持っていらっしゃる方は24メートルまで、その小型船舶操縦士の資格のみで乗れます。これまでもそうでしたし、これからもそうです。漁船については、小型船舶操縦士の資格だけで乗れるのは19トンまでです。20トン以上の今回対象にする近海中規模漁船については、この講習を受講していただかないと乗れません。そこは違います。

**【高橋委員】** 同じ20トン以上、24メートル。プレジャーボートの場合は明確に80トンとか、それから機関出力が750キロ未満とか、そういう規定は多分ないのだと思っています。そうすると、1つの資格で構築されている法律がそこで大きく分かれる、こういうことになるのですか。

**【塚本座長】** 質問の意図としては、プレジャーボートは、だから基本19トンまでであれば、エンジンの出力が幾らであろうと、24メートル未満のものは1級でオーケーということですよ。それはこれまでも変わらないということです。ですから、例えばプレジャーボートで20トンを超えるものが出てきた場合という話ですか。

**【高橋委員】** いや、今現在そういうふうになっているのではないですか。20トン以上、24メートルまで小型船舶操縦士が運航できると。そうすると小型船舶操縦士の免許の権利、それはトン数制度ですから、エンジン出力の規制というのを私は見たことないんですが。

**【塚本座長】** だからそれはこれまでどおり乗れるという話。

**【高橋委員】** そうです。私もそう思っているのだけど。

**【塚本座長】** そうということです。

**【高橋委員】** そうすると、この中規模の漁船のほうは750キロ未満だ。同じその24メートルと言っているわけですから。24メートルというのは、ここでは80トンだと言っているのですが、プレジャーボートで24メートルという規制はあるけど、トン数

規制はないのです。24メートル＝何トンということは言っていないわけですから、そういう決めはないわけです。ですから、24メートルの船までは1級小型船舶操縦士でプレジャーボートを運航できて、出力も全く関係なく運航できるのだと。現行の小型船舶操縦士の免許ってそういうことだと私は思うのですが、そうすると、プレジャーボートは24メートル未満であれば、馬力数で申しわけないのですが、1,000馬力であろうが、5,000馬力であろうが、幾らでも積めるということなのですね。そうすると、片方は危険だから750と言っておいて、片方は5,000でも3,000でもいいのだと。実際そういう船はないと思いますけれども。ただ、大型クルーザーで、24メートルを押さえてしまえば、そういう船は出てくる可能性はありますので、今の小型船舶操縦士の資格というのは2つに分かれるのですか。

【塚本座長】 　だから、プレジャーボートと漁船はそこが違うということです。だからプレジャーボートであればいいということです。

【高橋委員】 　今は。

【塚本座長】 　今もこれからもいいということです。

【高橋委員】 　これからもいいのですか。

【塚本座長】 　いいです。

【植西次席海技試験官】 　国交省の海事局次席海技試験官の植西でございます。先ほど免許、受験者のお話が出ましたが、そこを掌どっている者でございます。

今のお話の中で、まずプレジャーボートと違いまして、漁船というのは生業、いわゆる業ということです。私は機関科の試験官なのですが、当然、プレジャーボートのように、お金も潤沢にあり、また航海日数も非常に短いものとは違うというところで、逆に先ほど言ったとおり馬力の制限が必要なのかなと考えているところです。

高橋委員がご提示いただいた資料に機関室の写真があります。非常にきれいな、整理整頓された機関室だと思います。これは4級海技士、5級海技士とおっしゃっていましたが、そういった機関士が職責を持ってきちんと乗っているからだだと思います。今の流れの中で、いかに機関士を乗せないでこうした状況を保っていくのか。

そういった中で、免許と考えたときに、試験官の立場から言わせてもらいますと、小型船舶の免許にしろ、我々が持っている運転免許にしろ、海技試験にせよ、まず、そこが、自分が所掌している場所なんだと責任感を持つことが、非常に重要になってくるのかなと。機関士でも、4級海技士、5級海技士、6級海技士、それぞれのレベルの差はありますけ

ど、人によって受験者も答え方が違いますし、それぞれの人物で、またいろんなやり方が変わってきます。

ただその中で、機関室を自分の職場だと確実に思えること、これが免許の大きな一つの役割だと思います。そして、今回の中規模漁船の中で、先ほど言ったとおり、まず生業の船であるということから、ある程度の制限をせざるを得ないだろう、機関士として野放しに、このままで小型船舶に乗れるということにならないという理解はしております。

そんな中で、光延委員からもお話がありましたとおり、まず資料1にありますように、中規模漁船というのが、1航海の日数が10日を超えないものである、それから機関の保守整備に関する陸上の支援体制を確保できる、そして僚船での支援が可能であるというところを考えますと、光延委員からありましたように、特に船上保守、機関室の維持というものに関しては、小型船舶操縦士にそれぞれの講習を課して免許を与えることで、責任感を持っていただく、何とか安全運航を担保することができるのではないかとというところで、現在の案にとりあえずおさまっているという理解をしております。

だから、高橋委員も、最初に、やはりこれはもう業として生業なので、プレジャーボートと違うんですよと、そここのところは共通理解を持っていると思います。その中で、いかに安全を担保できるかということ考えたときに、逆に、またそれで、プレジャーボートもこちらに引き上げなければいけないねという話になってしまうと、それは議論が反対向きになるのかなと思っております。

**【高橋委員】** 私が言いたいのは、同じ小型船舶操縦士という免許の使用目的によって、そんなに変わるものですか。例えば3級海技士（航海）の資格、海技士（機関）でもいいですけども、漁船であれ、貨物船であれ、フェリーであれ、タグボートであれ、内航船であれ、一様にその免許の行使範囲の中で全部乗れるわけですから、特段の制限は、私は今の海技免許の中にはないと思っています。

特殊なもの、例えばタンカーに乗るとかいうものについては、防災の講習を受けなさいとか様々なことがあるわけですが、現在の小型船舶操縦士の免許の中で、19トンまでは講習を受けなくてもいい、20トン超えると即この講習です。それから、今試験官が言われたとおり、一番初めの水産庁が言った話に戻すのですが、水産庁が一番初めに言ってきたのはそういうことですから。そうすると、当然、小型船舶操縦士というのは、同じ免許で、同じ行使範囲だと、私はそういうふうに理解をしています。

ですから、小型船舶操縦士の免許で、大型船、ここで言う中規模の漁船を運航すること

には非常に問題があると、あえて言ってきたわけですから、小型船舶操縦士の免許を2つに分けてしまうのですかと。多分そういうことではないのだと思いますけれども、漁船用の小型船舶操縦士なのか、それともプレジャーボートの小型船舶操縦士なのか。これは海技免許ではありませんから、操縦免許ですから、日本の国内法でいかようにも変えられるのでしょけれども、その辺がよく見えてこない。国交省にその辺どうなのですかと私は聞いているわけです。

**【堀海技課長】** 小型船舶操縦士の免許を持っているだけの方は、19トン以下であれば、プレジャーボートも漁船もほかの船も乗れます。今でも乗れるし、これから乗れます。20トン以上の船というのは、プレジャーボートについては24メートルまで、今の小型船舶操縦士の資格だけで乗れます。これまでも乗れましたし、これからも乗れます。新しいカテゴリーとして、近海中規模漁船に限りまして、小型船舶操縦士の方が講習を受けた場合に限って乗れるという仕組みをつくります。したがって、プレジャーボートと漁船で違う仕組みなのか、違う制度なのかというと、その違う部分が出てくるというふうになります。

**【塚本座長】** だからこれまでも違う制度で運用されているということですよ。漁船は19トンまでと。

**【堀海技課長】** そうですね。乗れる範囲についてはプレジャーボートと漁船は既に異なります。

**【塚本座長】** プレジャーボートは24メートルまで乗れるけど、漁船だと19トンまでしか乗れないということで、今でもそうなっているということ。

**【堀海技課長】** おっしゃるとおりです。

**【田辺委員】** 私のほうから話す話ではないかもしれないのですが、小型船舶操縦士の場合には、特定操縦免許という、小型旅客安全講習を受けなければ、遊漁船であるとか、旅客の輸送であるとか、そういった船の船長になれない、業としてやるからにはそういった講習を受けてくださいよという法体系で、小型船舶操縦士の中でも特別な安全講習を受けていなければ乗れない船というものが存在します。

今回の漁船の場合にも、やっぱりプレジャーと業で分けるということになりますと、業としてある程度過酷な条件の中で操縦しなければいけないとなったら、こういった講習の必然性が出てくると思うのです。なので、法体系上特に問題があるということはないのではないかと感じています。

【高橋委員】 遊漁船についてはお客さんをかなり乗せるということから、安全基準が全く違うということです。これはご承知のとおりで、多分かなり厳格な安全基準で講習を受けて、それに合格しないとだめだということです。どこかこの中にも書いてあったと思いますけれども、遊漁船は除くということで、これは別問題だと私も理解をしております。

私は、今言うように小型船舶操縦士は20トン未満の船については何ら規制もなく、講習もありません、これは今までどおりです。20トン未満の船が大型化をして、30トン、40トンになります、こういう船が対象なんだということが、当初水産庁が言っていた話なので。そうすると、それを小型船舶操縦士で運航させてくださいと。いつの間にか80トンになって、24メートルになって、750キロワットになってと。これを小型船舶操縦士に運航させるということで、これだけの講習を受けなさい。ただ、試験も何もないのだと。

私から見れば、6級海技士でも、5級海技士でもいいですけれども、小型船舶操縦士の免許を持っている人が、この講習を受けると、5級海技士か6級海技士の免許をもらえるのだというようにしかとれないのですが、これは国交省どうなんでしょうか、どれだけの知識を求めているのかちょっとわかりませんが、これを受けたことによってどれだけの知識を持たせるのか、海技免許で言うと、どの辺のレベルなのか、参考までに一つ教えていただければと思います。

【堀海技課長】 6級海技士の免許が取れる知識レベルよりは低いです。したがって、この講習を受けても6級海技士に相当するだけの知識があるとは言えません。

【高橋委員】 6級海技士試験は、必要な乗船履歴が2年ではなかったですか。2年あれば6級海技士が取れるのですよね。そうすると、わざわざ、こういう講習を受ける以前に、6級海技士試験でも5級海技士試験でも受けたほうが手っ取り早いのではないですか。そのほうが安全確保できるのではないですか。試験があるわけですから。これは試験がないわけでしょう。なぜそういう指導をしないのか、よくわからない。

【光延委員】 今の6級海技士の話ですけれども、要は乗船履歴2年があれば、あとは筆記試験を受けて口述試験を受ければ免許を取れるということで、2年の乗船履歴があれば免許につながるのですが、これは、私が又聞きしていることですが、2年の乗船履歴を積み重ねるには相当な日数、4年はかからないかもしれないですが、その倍ぐらいの日数と聞いたこともあるのです。単純に2年というだけではなくて、船に乗っている期間だけを積み重ねていくわけですから、単純に2年だけでなく、プラスアルファの年月が必要



です。今議論になっているところでは、幾らかの乗船履歴は必要でしょうけれども、要件として、少なくともそれよりは短いというか、幾らか取りやすいという意味だと思います。

先ほど申し上げましたように、この今議論している講習を受けてもらった人が、いきなり船の現場で責任者になるというのは、なかなか現実的には考えにくい。それは6級海技士の免許を取っても一緒だと思います。6級海技士の免許を取ったから、すぐ船の船長なり、機関長にするというようなことはなかなか考えにくい。一定のOJTなどを活用して、本人の能力を見極めていく。

さっきから申し上げているように、それは運航管理者の責任だろうと思うのですが、そういうことを踏まえると、本筋は、試験を通して海技士の免許を取ったほうが、将来的にはご本人のためになるのかもしれませんが、この制度そのものが、どちらがいいかという話になると、とりあえず船の運航をできる要件を満たすということであれば、こちらの今議論になっているテーマのほうが、組みし易いという気がします。

少なくとも船のエンジンルームについて言うと、整備作業は先ほど申し上げたようにコンパクトで限られているわけですから、内容だってそんなに大きく広げる必要はないだろう、ある程度絞っていいだろうと。6級海技士の知識がどんな内容かという、結構幅広いのです。4級海技士、5級海技士とは違いますけど、いろんなものを勉強していきます。その視点から言うと、今テーマになっているものは、講習できる内容もある程度制限できるだろうという、6級海技士の免許を取るよりも、こちらのほうが、どちらかという入りやすいのかなという印象は持ちます。

**【塚本座長】** ありがとうございます。そろそろ予定の時間もありますので、本日ここにとりまとめの案ということで、資料1の1ポツ、2ポツ、3ポツと3つ出させていただいております。今いろいろとご意見をいただいているわけですが、予定としては、本日このとりまとめを審議していただいて、ご承認いただけるかどうかということなのですが、皆さんから何かご意見はありますか。まず、高橋委員以外のご意見を伺いたいのですが、いかがですか。

**【小林委員】** 私としましては、この案でとりまとめていただければと思っております。

**【釜石委員】** 5回目ぐらいからお話しさせていただいているのですが、この2番目の中段に、「具体的には、安全確保を前提に」と記載がなされているのです。漁船が漁労作業が伴うことは、再三再四申し上げてきました。漁船には必ず漁労作業があるんですということはずっとお話しさせていただいて、漁労作業中の安全担保に関する議論は全くなさ

れていませんし、このペーパーに一言も書いてございません。

むしろ一定の乗船履歴があったら講習も省略していいですという、緩和に向けた話しかないのです。漁労作業中の安全担保というのは漁船にあってしかるべきだと考えますが、このとりまとめ案には一言もそういうことが書いてありません。漁船員は漁労作業に必ず従事しますので、それを抜きにして、この資格制度のあり方だけを進められることにつながらないと思います。

**【塚本座長】** そのあたりは、資料1の別紙の中で幾つか要件が書いてあって、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等、それから、先ほど船員法のお話もありましたけれども、そういうものが確保されていることは最低限の条件になるということですよ。だから漁労作業をやっていて見張りができていない状態というのは、基本的にもともと許されていないということですよ。

**【堀海技課長】** 座長がおっしゃるとおりでございまして、海技士の資格制度の中で漁労作業の安全確保まで、例えば講習でやっていますよということであれば、おっしゃるような議論もわかるのですけれども、そうではないですよ。漁労作業の安全確保がとても大事だというのはもちろん同意します。そうだと思っております。ただ、この小型船舶操縦士の資格制度の議論の中で正面から議論することは、なかなか難しい扱いだと思っております。ただ大事だということは、全くおっしゃるとおりだと思いますし、先ほど申し上げたように、これは船員法の制度で規制する話ですけれども、しっかり安全確保、必要な人数の乗組員にしなければいけないということは、全くもってそのとおりです。

**【釜石委員】** ちょっと趣旨がうまく伝わっていませんでしたので。最初、水産庁からのこの会議での提案は、プレジャーボートがこういう免許で操縦できるのだから、この中規模漁船もやってくださいというのがスタートでした。その論議はこの場所でしないようにと座長に確認いただいて、その言葉は出てなくなりましたけれども、今度は、小型漁船もこの中規模漁船、それからこれより大きい漁船と操業形態が一緒、操業区域も一緒なので、小型船舶操縦士1名の乗組みで中規模漁船の運航も可能としてくださいというふうに、提案趣旨が変わってまいりました。

先ほど外国人技能実習生の話をさせていただいたのも一つなのですが、そうすると見張り当直をできる立場の人、今、中規模漁船に乗っている人なら、ひょっとしたら乗船履歴がありますから、当直部員の資格はあるかもしれませんが、小型漁船にしか乗ったことがない人は、当直がとれる資格をまず持っていません。それから外国人技能実習生は当直部

員になれません。それは職名が技能実習生だからです。そうなったときのことが全然考えられていないです。

要するに、今現在、中規模漁船に乗っている人だけ、このとりまとめ案の該当となります。当初の提案趣旨の小型漁船にしか乗ったことない人が、中規模漁船を建造して、それに乗る際は、事務局が提示しているシステムは使えません。極めて限定的な人に対してしか、このとりまとめ案が示す資格制度が適用されないということが、まるっきり論議なされていませんし、事務局からそういうお話もありませんので、私から指摘させていただきました。

【高橋委員】 1つ確認をしておきたいのですが、先ほど大水のほうで、この案でいいという話をしていましたけれども、そうすると、今後、このクラスの将来の機関長職が、これは省略されるということですから、機関長候補になる人の採用を放棄し、また拒否したということになると思います。後継者を育てれないわけですから。ここに入ってくる人はまずいないということです。特に若い皆さんで、少数ではございますけれども、将来の機関長を目指すような機関部員の採用というのは、海技免許を取っても機関長になれないわけですから、再三言っているとおり、この業界から去っていくことになるということです。だからこのクラスの業界の皆さんは、将来は、機関長職は育てない、機関部も要らないということになるということです。

これから、10トンぐらい増えた船は、逆に同じ海域で同じ操業をして、同じことをやるのですが、彼らは機関長職が必要になってくる。それから船によっては、若干沖まで行けば1等機関士も必要になってくるということで、後継者育成をしなければならぬ、こういう実態が出てくるということです。同じ海域で操業して、同じ魚をとって、同じ岸壁につないで、水揚げも同じという中で、片方は、ここで言う80トン未満の船については、後継者対策は放棄したということです。

それからもう一点なのですが、この措置の中で、適切な見張りを維持できる体制が確保されている、これはどのようにして確保したのかです。それから操舵室、操舵場所において1人で操縦を行うことができると言いながら、航海中、エンジンを誰が面倒見るのですか。ブリッジから走って行ってエンジンを見るのか。下手をすると、この一定の講習を受けた人は責任ありませんから、講習は受けましたけど、エンジンのことなんかやらないよという可能性もありますし、それから、そもそも、この講習を受けても自分に対して何らメリットがないわけですから、受けるという人がまずいるのかということです。

そうすると、どこにも記載がないのですが、甲板部員が機関部の一定の講習を受ければ済むということになるのか。そういうことが、全然記載がないのです。多分頭の中では、機関部員がいて、機関部員の誰かが講習を受けて、機関長の代わりをやればいいのではと、いう発想なんだと思いますが、現実、機関部は最高乗って2人なのです。機関長が外れるということは、部員が1人ということになる。その部員も、こんなの責任持てないよ、こんな講習は受けませんよということになった場合は、エンジンがゼロということになるのです。そうすると、まずエンジンゼロですから船は動かない。

だけど、資料1の1ポツで言うように、そもそも小型船舶操縦士1人で運航させろということを行っているわけですから、そんな面倒くさいことを言うなら、小型船舶操縦士1人で最初から運航しますよと。そうすると、今までエンジンを直接扱ったことのない船長になる人は、どういうふうにしてこの船を動かすのですか。エンジニアが、今足りない、足りないと言って、この当該船舶を始め、みんなそうなのだけれども、エンジンの後継者づくりというのは非常に大きな問題で、皆さんで苦労しながら今やっている中で、いとも簡単に人が足りなくなってくるということだけで、ばさばさ切って、そうすると、近い将来この業界は崩壊してしまうと私は思います。

だからそういうことをどこまで吟味して、業界の皆さんがそういうことを言っているのか、私はわかりませんが、少なくとも法施行日の次の日は2人下船するということです。乗っている意味がない。多分高齢者の人で、ほかにもう行かなくてもいいという人は乗るかもしれませんが、やがてそれも時間の経過とともに、後継者が入ってこないわけですから、そうすると必然的に動かなくなる。

現実には人がいないということは、人のいないところに産業なんて成り立つわけがなくて、今現在だってケープタウンを見てみなさい。人がいなくて、遠洋マグロ漁船が何隻係船しているかご存じですか。そういう状況を、ここで醸し出す危険性が非常にあります。やはり1つの免許というものを持たせて、プライドを持たせたような状況の中で船を安全運航させるということが基本なんだと思います。大水だって、自分で人探しをして船に乗せた経験なんて全くゼロでしょう。

業界の各船主さんは、皆四苦八苦して、自分のところでエンジンの後継者を育てようということで、自分のところから講習に行かせたり、確保したり、そういうことをやっているということは、みんなご承知のとおりです。内航船と違って8時間労働じゃありませんから、漁船の場合は、休憩時間が8時間という定めはありますけれども、労働時間の定め

はありませんので、そういう苛酷な状況の中に、いかに若年後継者というものを入れてくるかということは、全然想定もしていない。

ただ、免状持ちがいなくなる、又はないということから、いとも簡単に小型船舶操縦士を入れさせろというだけで物事は解決するのかということは、中央団体の皆さんですから、よく考えていただきたい。資格だけの問題ではないということです。早急にこれは崩れてくる、私はそう思っています。だから私はこの今日のとりまとめというものは、一切了解するということはありませんし、承認も妥協もしません。

【小林委員】 今、高橋委員から話がありましたけど、私も再三言っていますように、当然免状持ちを入れていく、これは基本だと思います。ただ、今漁業も変わっていかねければいけない中で、このような選択肢が増えるということについて、そういうのを選んでいく船主さんといいますか、漁業者の方もいると思っております。

大きい船については、やはり安全の面で、今までどおり免状持ちを乗せなければいけないという船主さんも当然いるでしょうし、19トンからちょっと大きくしていきたいなどという人たちに、可能性が出てくることについて、私は期待をしておるわけです。

それから人の確保につきましては、大水には船はありませんから、当然乗せることはできませんけど、中央団体と一緒に漁船乗組員確保養成プロジェクトをつくって、もちろん組合さんも入っていただいて活動はしておりますし、水産高校に対しては先ほど言いましたように、水産の知識を持った人を漁業に就業させていくためにも、今後も活動はしていくつもりです。

【塚本座長】 どうもありがとうございます。本日案として提示いただいております、このとりまとめについては、高橋委員、釜石委員のほうから反対ということで、明確にご意見いただいているわけですが、これの取り扱いについては、例えば高橋委員、釜石委員からのご意見については、これまでも議事録にも明確に残っておりますことですし、このとりまとめの中で、4項目め、5項目めを追加して、そこに反対の意見を加えさせていただく形で、このとりまとめを行うというようなことではいかがですか。一つのご提案です。

【高橋委員】 人の命がかかっていますから、両論併記のような妥協はしません。先ほども申しましたけど、資料1の2ポツ目、これは全く必要ない話であって、法の施行日の前の日まで既得権を持っているわけですから。例えば1月1日施行だというなら、12月31日まで今の権利で今の運航ができるのです。1月1日になったら変わるのです。だか

ら再三言っていますけれども、事故が起きた後では遅い。事故というのは最善に防止するための努力が必要なんです。

私どもはこういう危険な行為に対しては、何度も言っているとおり、実証実験さえ何もしたことがない。ただ、相馬原釜にちょっと見に行っただけで、本当にこの船が1級小型船舶操縦士で運航できるのか。何もやっていないでしょう。内航船だったらどうするのですか。こんなの2年も3年も検討するじゃないですか。なぜ漁船だから簡単に、何回かのとりまとめで終わりました、机上の話で終わりました、そんなことになるのですか。人の命というのをどう考えているのですか。

だから前段で一番初めに言ったとおり、私は宮城の近海底びき網と沖合底びき網の船頭会の事務局を長年やりました。10年もやりました。その中であれだけの海難事故を起こされても、今海難事故がないという状況ではないのです。今だってあるのです。やっぱりそれだけのものをちゃんと勉強した人、それだけの知識を持った人、そういう人に運航させないと、非常に危険きわまりないという状況の中で、両論併記で、まあまあみたいな、こんな話には私はならないと思っています。私はいずれにしたってこの案には絶対反対だと、承認することはないということです。

**【光延委員】** 今の高橋委員の意見はそれとして、ここまでずっとこの委員会に参画して、見てきたのですが、当初は小型船舶操縦士制度への見直しという、少し我々にとっては違和感のあるようなあり方だったのですが、それがかなり改善されたというか、現実的に対応できるような内容に落とし込んできていますので、これは一つの方向性としてはありだと思っています。具体的に講習の内容とか、乗船履歴をどう決めるとか、それは技術的な話ですから、この場での議論にはそぐわないだろうと思います。

そういう意味で言えば、組合は反対されていますけれども、私としては、方向性は定まったので、この案を骨子に、あとはもう、言い方が悪いかもしれませんが、座長一任ぐらいの話でまとめていただければいいかなと思っています。

**【高橋委員】** 実際運航する乗組員の話、誰がどこで聞いてきたのですか。この船を運航する乗組員の話、誰も聞いていないではないですか。それから、この一定の機関部の講習を受けるって、誰がきちんと聞いているのですか。誰も聞いていないでしょう。

**【光延委員】** この場は、あくまでもそういう中規模漁船に乗る能力要件、そこを議論しているのです。その能力要件が、乗せる船に対してマッチしているか、そこは足りないねという現場的な判断は、あくまで船の運航管理者がやることだと思うのです。だからこ

の場では、言ってみれば、必要最低限の要件を定めて、それ以上に必要な現場的なノウハウは現場で教えてもらう、それで安全運航をさらに担保していく。

だから、この会議で全て責任を持つという話にはならないのではないかなと思うのです。やっぱり現場である程度責任を持った配乗の仕方をしてもらわなくてはいけない。そのために必要最低限の要件としてここに定めている。足りない部分は現場でと、高橋さんがおっしゃったように、乗組員の意見も含めて、いろいろ現場的な話、それは船でやっていただくということにしかならないのではないかなと思います。

【高橋委員】 そのような意見ということになれば、そうなるように体制側は全部現場に説明して承諾させるということなのですか。あなた方が全部、乗組員の命を抱えて、これを実行するという形になるのですか。私はそういうことにならんとと思うのです。

【小林委員】 議論がそっちまで飛ぶのはどうなのでしょう、今、光延委員もおっしゃったように、私も言いましたように、判断はオーナーがするわけです。

【高橋委員】 それは無責任だ。

【小林委員】 ですから、そういう可能性もありますよということです。

【高橋委員】 大水が今言う話ですか。

【小林委員】 個人の立場でも今まで議論をずっとやってきた中での話でもいいのですが、結局こういう可能性が出てきたということの方向性としてまとめていただいていると、私はそれしか言っていません。ですから現場に対しての責任とか、そういう話になると、また別の話になると思います。

【高橋委員】 いいですか。再三再四言っているけど、何ら検討をせず、ただ写真を見たり、言葉で聞いただけ、現場で調査をしたわけでも、実証実験をしたわけでもない、何もしない中で、何で決められるのですか。さっき前段で、私は言いましたけれども、この写真は新しい部類の船なので、船齢の古い船はこんなきれいなエンジンルームの状況になんかなっていないです。そういうメンテナンスというのを誰が1人でできるのですか。そういうことはできないと思っている。

だから、そういう意味では、現行の海技資格なり、配乗基準なり、厳格にまず守って、エンジン関係の技術が進歩して、例えば、インターネットで常時エンジンの状況が確認できるとか、そういう状況になった場合、初めて陸上支援体制というのが確立するのであって、今の状態の中で、船が沖でトラブルを起こしてエンジンが止まったときに、陸上支援体制はどういうふうにしてやるのですか。ただエンジンが止まって、発電機が止まって、

そうすると、陸上との交信ができないことだってあり得るわけですから。そういうところまで、まだ行っていないのではないですかと私は言っているわけです。

だから将来はそういうことも検討して、完全に会社のほうでも常時エンジンルームが監視できて、エンジンが陸上のからでもチェックできるというような体制でもできてくるのであれば、そのときはやっぱり考えざるを得ないだろうな、考えるべきだろうなと、私はそう思っています。今、もう20年以上経った船のエンジンを、本当に小型船舶操縦士1人でやれるのですか、時期尚早でしょうと私は言っているのです。だから、私は、これは反対だと言っている。将来はわかりませんよ。未来永劫反対しているわけでありませんか。今現在はまず無理だということです。

**【塚本座長】** 小型船舶操縦士1人で見るということではなくて、そのために、いろいろ講習を受けていただいたりということで、何とかこれでどうかという話で、ここまで来たわけですけれども、高橋委員、釜石委員からかなり強い反対も出ていますので、どうしますか。

**【堀海技課長】** その前にちょっとだけ気になったので。大水さんと、あとは業界の団体の方は、当然要望されている以上は、こういう制度改正がもしできたら、現場にしっかりとご説明していただけたらと思っていいですよ。先ほどの発言で、ちょっと不安になったのですが、安全の確保についての説明はしっかりとしていただけたらということで、よろしいですよ。

**【小林委員】** その説明がどういうものなのか、ちょっと分かりませんですけれども、こういう制度ができましたのでということで、ここでこういう議論もあって、こういうことになりましたということは当然説明していきます。それ以上で、例えば事故が起こったときに責任を持ちますと、そういうことまでは当然できません。

**【堀海技課長】** そこを今申し上げているのではなくて、安全確保のために現場でしっかりとやらせてもらえるように、必要な情報提供や指導をしていただけたらと思っていいですよ。

**【小林委員】** そういうことなら当然やらなければいけないと思っています。

**【塚本座長】** なかなか強い反対意見がございますので、ちょっとよろしいですか。

**【堀海技課長】** 事務局と座長でちょっと相談させていただいてもよろしいですか。

**【塚本座長】** わかりました。

**【堀海技課長】** ちょっと一旦中断させていただきます。



( 休 憩 )

【塚本座長】 お待たせしました。他の委員からご賛同もいただいているのですが、高橋委員、釜石委員からは強い反対のご意見もいただいております、反対意見を書くということも、今日の時点では承認できないというお話でしたので、今日のところは、これで承認いただいたということにはできませんので、一旦引き取るというか、棚上げさせていただきまして、今後の取り扱いについては、事務局と高橋委員、釜石委員のほうでもう少し詰めていただくということで、その後最終的な扱いについては座長に一任ということにさせていただければと思うのですけれども、皆さん、いかがでしょうか。よろしいでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

## 議題(2) その他

【塚本座長】 どうもありがとうございました。

それでは本日の議事は以上となりますが、最後にその他として、委員の皆様、または事務局から何かございますでしょうか。

【高橋委員】 今、最終的な扱いは座長に一任ということだったのですが、我々が納得しなければ一任ということは差し控えさせてもらいたいと思っています。

【塚本座長】 ですからそこは議論を十分に尽くしていただいた結果を、私のほうにいただければと思っていますので、事務局で勝手につくったもので私が決めるということはないつもりです。

【高橋委員】 ないですね。座長が最終的に自分で決める、そういうことではないですね。

【塚本座長】 はい。

【高橋委員】 わかりました。

【塚本座長】 事務局から最後に何かございますでしょうか。

【事務局】 今座長から説明いただいたとおり、今後の検討会の開催を含めまして、今後の取り扱いについては、塚本座長とご相談させていただいた上で、委員の皆様にご

案内したいと思います。

【塚本座長】 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。本日は、長時間にわたりご議論いただきましてありがとうございました。

— 了 —