

## 第2回 遊漁船業の適正化に関する法律の見直し検討会

### — 議事録 —

#### 1. 開会

事務局：(略)

下川委員、宮原委員欠席の紹介。  
水産庁遊漁・海面利用室長人事異動の紹介。

#### 2. 議題

事務局：資料確認(略)

座長(來生委員)：議事に入ります前に、本日の議事の進め方について確認させていただきたいと思います。本日の議題であります、「遊漁船業法の今後のあり方及び施策の方向に関すること」の検討に時間をできるだけ多く確保したいということでございまして、事務局から一括して資料の説明をしていただいて、説明が終わった後に資料-1について議論をして問題点を抽出したいと思います。しかる後に休憩を挟みまして、追加資料-1、-2につきましても、本検討会のとりまとめの骨子と今後のあり方を事務局がまとめていますので、これをたたき台にして議論を進める、ということで、進めさせていただきたいと思いますがよろしゅうございましょうか。

一同、異議なし

座長：それでは、そういう形で議事を進めさせていただきます。事務局から一括して資料の説明をお願いします。

事務局：資料説明(略)

座長：それでは最初に資料1について議論をしたいと思います。

先ほどご説明がございましたように都道府県からのご意見、委員会の委員からのご意見をそれぞれ、制度全般、3条、4条というような形で分類して整理をさせていただきます。この中で、いろいろな都道府県の意見についても結構でございますし、前回委員から出された意見でも結構でございます。追加的に出されているものでも結構でございますので、何かコメント等ございましたらお出しをいただければと思います。どこからでも結構ですのでどうぞ自由に。

宮澤委員：質問を二つほど。

組織化の必要性という点ではたぶん、かなり共通の問題意識であろうと思うんですが、実態がどうなのかをわかれば教えてください。組織化の具合というか、俗に一匹狼と言われるような業者の存在状況、比率というか、そういったものがわかれば教えていただきたい。

もう1点は、業務規程のあり方について。制度そのものもそうですが制度の運用を具体的に規定するものですので、業務規程のモデル的なものや、業務規程が船によりあるいは地域によりバラツキがあって問題が生じているようなケースがあるのかどうか。業務規程の事例的な説明がもう少しあるとありがたい。この2つについてお願いします。

**事務局：**遊漁船業者の団体につきましては、前回、数値としては上げさせていただきましたが、13都府県で36団体が遊漁船業法の指定を受けております。組織率ということになるとほぼ9割、88%程度の方が何等かの組織に入っているという形になっております。

**宮澤委員：**漁業協同組合も含めてということですか。

**事務局：**そのとおりです。漁業協同組合に加入されている方が8割ぐらいおられます。

業務規程のモデルという点につきましては多くのものを全て見ているわけではございませんけれども、法令集69頁、水産庁長官から発出しております文書の最後に付いております業務規程例、これは海上運送法と同じ形で例を付けているんですけども、70頁の総則第1章から87頁まで。これを参考にしてくださいということで付けております。都道府県にもよるかと思いますが、ほぼ、この形を踏襲して皆さん作っていただいていると思っております、そんなに都道府県で差異があるとは私自身は聞いたことがありません。

**宮澤委員：**質問の意味はモデルケースがあるかどうかを聞いているのではなくて、例えば、出港中止基準のようなものがバラついていて問題があるのではないかというようなモデルがあるかという意味なんです。そういう問題が、業務規程のバラツキのような問題はないのか、という意味なんです。

**事務局：**別表6の出港中止基準ですけども、これを出せば、届出ですから、受け付けることになるんですけども、業者によっては出港時の波高とか、一般的ではない数字が記載されている場合もあるということは聞いております。

**野口委員：**第1回目の時に、交通安全基本計画というものが資料として配られてますよね。これはどのような意味があつて配られたものでしょうか。

**事務局：**安全政策の中身を議論に加えるというよりは、施策を進めていく上で指針のようなものが何か使えないかという意味で付けたと理解しております。

**來田委員：**業務規程のチェック機関というものが今まであまりなかったのではないかということで、現実と業務規程との照合というものの、過去の例等がございましたら教えていただけたらと思うのですが。

**事務局：**具体的事例自体は、水産庁の方では把握しておりませんので、できれば県の方から何か事例があつたら教えていただきたいというのが実情でございます。

安達委員：福井県です。ここにうちの県の業務規程例を持ってきております。これには確かに出港中止基準も波高は2m、風速は10m、視程500m以上、とかいうのが書いてあります。出港基準も書いてあります。これを現実を守っているかどうかと言うのは、うちの船全隻を見て回るわけにはいかないというのが現状かと思えます。それと、一律かという、一律じゃないというのも、結局、船舶自体も違いますし、行く場所も違うし、港も違う。そうすると、例えば気象台などの発表で波高2.5mと出た場合でも、港によっては違うんだとか、そういうようなことでなかなかこれは難しい話だなと思っております。確かにある意味、法律なり施行規則なりで、業務規程に違反した場合は罰則がありますよ、みたいにしてもいいとは思いますが、実際にこれを周知徹底して検挙できるかという事から見ると、むしろマナーとしての励行で行くしかないのかな、と言うようには考えています。ですから、確かに業務規程がバラバラであつても仕方がない部分もあるし、それに違反している、違反していないというのも、誰が判断するのかといった話も非常に難しいのかなというのが現状じゃないかと思えます。ですから我々の方としても、例えば出港中止基準が波高4mとか、風速20mとか、そういう馬鹿なことが書いてあればですけど、だいたい8割方の人というか、出てきているのを見ると、皆さん一緒のようなことを書いてくるわけですから、それ以上判断しようがないというのも実情だと思います。

米山委員：うちの県(神奈川県)では、毎年、業者全員ではありませんけれどもピックアップして、それぞれの業者のところに行って、営業実態調査とか聞き取りということをやっておりますけれども、そういう中で、特に変な事例は報告としては上がってきておりません。うちの場合は、この制度自体がそうなんですけれども、初めに登録を受け付けて、その後、業務規程が送られて来るものですから、係留場所が運河の中で果たしてここでいいのかなとか、そのようなものが後でわかるというような事例はあるようです。係留場所みたいなものは予め登録の時に先に出してもらおうとか、あるいは係留の証明を付けてもらおうとか、そういうことがいいんじゃないかなと要望が来ておりますけれども、現地に行って、出港基準がおかしいとか、そういうことはあまり聞いておりません。

来田委員：今回の法律の見直しということですね、この法律の存続そのものの是非が問われているのか、あるいはこの法律を継続していいかどうか、改正すべきものがあるかどうか。いくつかの要素があると思うんですけれども、ここにおられる方は、個々のお顔も日常のご意見もだいたい存じ上げておるからですね、遊漁船業法そのものは継続するという事の確認にはご異存がないと思うんです。では、それをどう改めるか、あるいは改めないで業務規程の方をチェックして行くか。どの方向で進めるのかということについて、共通意見を最初に統一しておいた方がよろしいのではないかなという提案なんです。

座長：取りまとめのたたき台(追加資料-2)の中で確認をしていくというようなことでよろしゅうございますか。

来田委員：資料を拝見しておりますところ、皆さんのご発言からは、遊漁船業法がいららないんだ

ということはまず皆無だと思っておりますが、そのことの確認をまずしていただいでですね、じゃあ、この中のどの部分が足りないかというご意見を集約していただく。それをここから拾い上げる。全体的に、私、これを拝見しますと、法の改正じゃなくて業務規程のチェックとかですね、そういう内容で進んでいった方がふさわしいような気がするのですけれども。座長の方で確認をしていただけたらなということなんですが。

**座長：**たぶん、議論は、すでにある部分、とりまとめの中身をどうするかという事に入っております、実質的には資料-1のコメントを頂くという事を形式的にやってもあまり意味がないとも言えますので、今、ご指摘がございましたから、むしろ休憩を挟まないで、とりまとめの基本的な方向について事務局の方で作っていただいたたたき台の案について自由にご意見を頂く、そういう中で資料-1のいろいろなところに言及していただくのであれば、それはそれで構わない。そういう形で議論を進めたいと思います。

それで、制度全般について追加資料-2のところで、今、来田委員からご指摘があった、基本的な方向をどうするのか、ということにつきましては、「事項(1)制度全般について」というところで、右側の欄が施策の基本的な方向とすることでございます。登録制度については規制を継続すべきであるというような方向性が出されているということでございますし、安全の確保については引き続き業務規程の充実や、業務規程の遵守励行を図るべきだ、それから③で利用者の利益の保護及び漁場の安定的な利用関係の確保については規制を継続すべきだ、これが基本的な方向とすることが出ていますが、まずそれでは(1)の制度全般についてということで、この基本の方向についての賛否のご意見をいただければと思いますが。

**芳野委員：**出港中止基準のことで安達委員からお話がありましたけれども、私どもは千葉県の銚子の方になりますけれども、昨日も今日も気象庁は3mを出していますが船は操業しています。出港中止基準はどこを基準にしたらいいのか。港から見える海の状態なのか、気象庁の天気予報をあてにしたらいいのか。気象庁は最近オーバーなことばかり放送しまして、非常に私ども営業にマイナスをきたしているわけです。昨日も今日も船は出てます。私は出てませんけれど、出てます。気象庁に何えぼ銚子沖20海里を想定して予報を出す。私どもは3海里、5海里の商売なのですが、沖合と同じく警報を出す。非常に営業的にマイナスをきたしているわけです。私だけじゃなく日本列島みんなそういうことを考えているわけ。この気象庁に何とか水産庁が申し入れはできないでしょうか。大変営業にマイナスです。ですから、その罰則もいいんですけれども、何を基準にしたらいいのか。非常に困る問題です。まあ、自己判断になりますね。3m、4mになってきますと。大丈夫と思えば船は出港します。そういう事はこれから頻繁に起きますよ。今、世の中は不景気でございます。お客さんの足は遠のいております。そういう中で無理な商売がどんどんされると思いますよ。ですからしっかりしたこの法律の見直しをしないとザル法になりますよ。私はそう思っております。

**座長：**今頂いたご意見、後で、出港基準の見直し、業務規程のところでも詳しく議論をさせていただければよろしいかと思っております。

基本的には法律の基本的な性格をどう理解するか。制度全般についてということで先程来のご意見との関係で私なりに整理をさせていただくと、そもそもこの遊漁船業の適正化に

関する法律ができた背景という中に、当時の規制緩和の大きな流れの中です、利用者の安全の確保は必要なんだけれども強い規制の行政としてできるか、遊びの中に強い規制を持ち込むのは適切かというような事も一方であります。それから他方では、社会全体の規制緩和という動きで、新たな規制立法をするということについては非常に強い歯止めがかかっているという社会的な情勢があり、そういう中で、登録制度ということを利用して情報の行政による把握を一方で行いながら、他方で業者の方のそれぞれの自主的な努力というようなものを前提に、できる限りの利用者の安全の確保を図ろう、全体の流れはそういうことでこの法律ができたというふうに認識をしております。ですからそれを見直しをかけるというのは、むしろ規制緩和の観点で、こういうある種の強い規制ではないけれども何等かの形での規制類似的な性格を持っている法律が、一定の期間経過した後も依然としてその必要性があるかないか、という観点での見直しをかけるというのが今回の見直しの大前提でございますので、そこをどう理解するか。ここでのご意見がそういう方向とは別に、全くの強い規制行政で組み直すべきだというようなことであれば議論は根底からやり直しをしなければいけないということになるかと思えますし、その辺りについてはやはり立法の当初の基本的な性格を維持して、そこで運用上の様々な不都合というようなものが、一定期間の運用の成果として我々が認識できて改善すべき点があったらその点についてどう工夫するか、その限度で継続を考える。やめてしまえというご議論は先程来ご指摘があるようにたぶんないんだろうと思えますし。このたたき台でも基本的には継続をすべきだということだろうと思えます。ただ今、芳野委員から出たご意見はある意味でもっと強い規制にして縛りを強くしろというようなご意見に繋がる可能性もないわけではないと思えますが、委員会全体としてその辺りをどう考えるかというようなことが一つの論点になるかと思えます。

**村井委員：**自分も遊漁船業をやっていますけれども、自分たちが少し強くやってもらいたいというのは出港基準ですね。芳野委員が言われたように、景気が悪い。天気は悪いけどお客さんが来たから大丈夫そうだから出ようか、というような時もあるんですよ。ただし、いい釣りにはなりませんけれども。そういう状況で出れば事故の確率も大きくなるような感じも受けますし。地区毎で風の状況で海がいい悪いと言うこともありますので、地区毎で出港基準を決めてもらいたいというような事を思います。

**秋月委員：**周知させる義務に関連してなのですが、各県のホームページ(以下HP)等を一応見てみたのですが、実際にこれで説明されている中でも、結局、登録業者のHP上の掲載であるとかですね、その辺のところを公開している県がなぜこんなに極端に少ないのかというのがものすごく疑問なんです、利用者の立場からして。実際、登録業者を閲覧できなければ、こちらとしては船の選びようもないです。私は各県さんの海面利用協議会とか海区漁業調整委員会に伺うんですけど、その中で議論されている中です、例えば、今、コマセ問題がだいぶ上がってますけれども、漁業調整規則改正の議論をしている県もありますので、そちらの方に伺って県の担当の方に聞いてみると、結局、禁止区域であるとか、あと、使用禁止区域であるとか、漁業調整規則、海区漁業調整委員会指示のかかっているところが公開というのはほとんどされていないんですよ、実際に。会議の話し合いの場ではこのように決まりましたと。海区漁業調整委員会では、このように禁止規定を出しましょうと決

まるんですけれども、その周知自体に各県はあまり積極的に取り組んでいない部分があるようなんです。看板出すからいいとか、HP載せるからいいですとかそんな感じでやって。これで周知しましたって実際に言われるんですよ、県の担当の方は。でも釣りをされている方に聞いてみると、そんなことは知らない。知らずに港の禁止区域に入って行って、知らない人達が釣りをしてしまう。それで、＝釣り人はマナーが悪いという言い方をされるんですね。実際に釣りをされている立場の方であればおわかりになる、來田委員もされていると思いますけれども。そういったことで、例えば、そういうHPなんかを積極的に見る方はいいですけど、土日に堤防に釣りに行く人にそういうものを見てくれと言うことをする。私も家族連れの友達がいるので聞いてみますけども、それは確かに自分も子供がいるんだから禁止のところではやりたくないけれども、その情報が取りようがないんだと言われるんですね。それで前回、これにプラスして団体化というお話をしましたけれども、例えば、その情報の発信源としての団体がどうしても必要じゃないかなと思うんですね。各県さんの話を聞いていると、実際に例えば釣り人、遊漁者ですね、遊漁船業者さんもそうなんです、遊漁者も含めた意見交換の場ですね、海面利用協議会、実際に解散してしまっている県もあって遊漁者との意見交換をしていませんから、海区漁業調整委員会に例えば傍聴に行ってもですね、極端な話、10分くらいで、次から話し合いとは違うので出てってくれと言われて追い出されたりとか。遊漁者、遊漁船業者さんの話し合いの場をはっきり言って拒絶しているようなところもあるんですよ。ですから、私、今まで、漁業調整規則改正のための委員会にほぼ全県、開かれるところにはお邪魔してきましたけれども、実際に拒絶された例というのがありまして、海面利用協議会、例えば解散してしまったけれど、その中の例えば水産振興会みたいなのがあって、その協議会の中で話を継続してますというような県もあるんですけども、はっきり言って拒絶している、話し合い、意見交換すらもやらないという県も実際にあるんですね。事例で、兵庫県さんが海面利用協議会を設置していないと言うことで、兵庫県の場合、日本海と瀬戸内両方お持ちなので釣り人がすごく多いところなんですね、それなのになぜ海面利用協議会を設置していないのか、その回答を求めたんですけど、財政難で委員会を招集できない、その上、海面利用協議会に予算を割けない、と言っておきながら、海のルールの周知についてパンフレットを作って配るようなことを言っている。そのパンフレットを配る予算があるのなら話し合いができるんじゃないかと。例えば委員会として招集するのではなくて、意見交換会として、例えば自由参加という形を取っていただければお話ししたい方もいっぱいいますでしょうし、そういった方々をお呼びすることもできると思うんですけども。それがもし無理だと言うことであれば、県としての遊漁船業者さんの団体をきちっと指導するなりして作っていただいてですね、遊漁船業者さんの方から県に対しての意見交換の場を作るということで申し入れもできると思うんですね。漁業協同組合単位ではまずそういうことはできないと思いますから。そのためにも団体化促進をしていただきたい。団体化の促進、資料には最後にこれだけ書いてありますけれども。あと放流事業とか環境保全に対しても、全般的に大きな影響が持てるものではないかなと思いますので、こちらも海のルールの周知と団体化というのは、できれば一緒に考えていただきたいなというのが、今、私の持っている考え方なんですけれど。ちょっととりとめなくなってしまったのですが、いかがでしょうか。

座長：意見がいろんなところに出ておりますので、まず議事の進行の仕方について、最終的にこの項目事項のところについて、そういう方向でよいかどうかということは確認させていただくということにして、論点を限定せずに、どこから議論を出していただいてもよいという形で議論は進めたいと思います。

今の話は結局、一方で規制緩和という動きがあり、他方で地方分権という動きがあつてですね、国でできることと、それぞれの地方公共団体がしなければいけないこととの間で、国の方としてできる範囲でいろいろな指導等はしていただくという事はある意味で当然だと思いますし、そういう中で、周知の義務についてとか団体化というようなことも、どういうことができるかと言うのはこれからの議論だと思いますが、他方で国が昔のように、地方に対して一定の事を強い権限でそれに従わせるということができない時代状況の中で何ができるか、ということだろうと思います。今、ご指摘いただいたことについて、何か事務局の方からご意見があれば出していただきたいと思います。

事務局：秋月委員の仰るとおり、各規則の周知に団体化が非常に有効であるというのはそのとおりだろうと思います。ただ、周知、理解は、もし団体がない場合でもやはり何等かの方法で進めていく必要がありますので、もちろんセットであればより有効というのはありますけれども、それぞれ最も有効な方法を考えていけばと思いますので、是非、アイデアをいただければと思います。

野口委員：今の業務規程の周知徹底ということでね、都道府県によって非常に温度差があつて、千葉が非常に熱心にやってみてね、千葉では何度も、年に2、3度の割合でそういうことをやっているらしいんです。他には聞いたことがないんです。逆に言えばね、追加資料-2(4)③なんですけど、これ国として、国としてというよりも制度としては、具体的にどういうふうになっていることはわかるんです、案としては、具体的に何をどう考えて、どうしようとしているのか。

事務局：どういう方法がベストか、というのはわからないのですが、前回の検討会で増田委員の方からありましたが、旅客船に対しては国土交通省が運輸安全マネジメントという制度を打ち出してチェック体制を充実していくんだという方向性だと思います。遊漁船業につきましても何等かの方法で業務規程のチェックを行っていくべきなんでしょうけれども、会社単位でやっている輸送の方、それと同じような体制が作れるかという難しい面があるだろうと。1人でやっている業者が多いと。また、都道府県の方も立入検査をかなりやっていますけれども、これ以上にどれだけ増やせるかということですね、チェックの回数が。そういうことを勘案していきますと先程来言われている団体によるチェックとか、自己チェックがどこまで機能するかというのはありますけれども、その辺りを促進していく。例えば報告を求めるとかですね、これは本当の例ですけれども。そういう施策を考えていく必要があるのかなと思っています。

野口委員：今、千葉でね、これはたまたま千葉のことが耳に入ったからなんだけど、千葉県では具体的にできてるんだよね、ある意味で。非常に周知徹底されていて、船宿さんの方もちゃ

んとやらにやいかんなどという意識になっているんですよ、現実には。現行法の中で、今の制度の中でもそういうことができる県がすでにあるということは、他がやっていないだけの話であって、いろんな問題とかあるんでしょうけれども、できる県はあるんだから、他もそれに何とか付随して、できるようにしていけばいいなど。僕が知っている範囲ではまだ千葉以外聞いたことはないんだけど、他にもあるかもしれませんけれどね。そういうことがもうちょっとできるのではないかと。千葉県に聞きましたら、女性の担当官が1人いらっしやって、その方が非常に熱心で、その方のマンパワーでやってるみたいなどころがあるみたいなんですけど、たった1人のちょっと熱心な人が出るだけでも具体的にそういうことができるという現実があるわけだから。反面、こんな面倒なことを押しつけやがってとぼくも何回も言われましたけどね、あちこち行って。そういうところもあるしね。その温度差の激しさがあまりにあるんでね。千葉をいい例にして、それが全て完璧とは言わないけれども、非常に徹底されていて、船宿さんの方も非常にびりびりしてますよ、いい意味で。そういう形のものがないかなあと。

**秋月委員：**今の野口委員のご意見に付随してなんですけど、実際にそういった動きを作っていた例というのが茨城県であるんですね。茨城県というのはちょっと特殊事情があって、釣り船の団体を作れない土壌があったんですけれども、それを県が指導して、全県の釣り船団体を立ち上げていただいて、実際に動き始めた時点で手を引いてもらった。その後いろんな規定、今の業務規程に関しても、茨城県でお互いに地域ごとの代表者が話し合いをして、今でもそのように進んできていて。

あと、野口委員が発言された千葉県と同じ事例が広島県でもありました。広島県はまだ団体という形ではないんですが、きちっとした小委員会を作って、細かい意見も吸い上げようという考え方があります。そのときも県の担当の方が、要は自分が釣りをされる方で、広島県の県内で立場上釣りができない、胸を張ってですね。それで他県さんに行っているということで、一所懸命それに取り組んでいただいて、それに付随して海区漁業委員会も同調していただいて、小委員会でもかなり熱心な話し合いが進んで、皆さん納得の上で漁業調整規則改正に至ったということがあるんですね。で、それに反して、表面上、委員会を、はっきり言って開いてるだけっていうところもかなり見受けられます。自主的にやると言うことも必要でしょうけど、はっきり言って、私、20数県各地回らせていただきましたけれども、ほとんどの担当の方が、漁業組合とうまくいってればいいという感じなんですよ。それではやっぱり遊漁船業者さんに遊漁船業法についての周知も難しいでしょうし、例えばですね、話し合いの場、意見交換の場で構わないので、ある程度そういう場を設けて、国からのそういう地方行政に対しての口出しというのは難しいとは思いますが、そういう場を作ってはどうかという提案を、逆にそちらからしていただけないかと思うんですね。その中に、例えば協議会とか委員会という看板を付けてしまうから、逆に参加し辛いと言う部分もあると思います。石川県さんがいろんな漁業調整規則改正に取り組んでおられたときに、海区漁業委員会と海面利用協議会の方に一般の方が自由に参加できる意見交換会を3ヶ月に1回くらいの割合で確か開いていらっしやいました。私それに東京出身でありながら参加させていただいて、自由な意見交換の中に入れていただいたんですけれども、石川県のみの事情ではなくて、他のところからの意見をもらえるということで逆に喜んでいただいたことがあります。ですから、そういう場をですね、少なくとも設けなさいと言うのは難しいかもしれませんが、

そういったものをですね、促進すべきではないかというところをちょっと入れていただけないかな、というようなのがあるんですけど、いかがでしょうか。

**来田委員：**秋月委員のご発言はよくわかる。私も同じような思いがありますけれどもですね、とりあえず、ここは遊漁船業法の問題に的を絞って話を進めないとバラバラになってしまいそうなので、漁業調整委員会や海面利用協議会に関するお願いは、あらためて別の機会にでも水産庁の遊漁・海面利用室に提案させていただくとして、それでは、この法律に、どんな方向で対応していくかと言いますと、私としては、前回の改正で、ほぼ目的というか方向付けはできていると思うんですよ。じゃあ今回はそれを全体の流れとしては今少し厳しくいろんなチェックができる体制に、あとから水産庁の方で各県にご指導いただけるような方向、こういう方向に的を絞って、各項目をこういう線でお願いし、それから各県ももうちょっと真剣に対応していただこうと。組織化でもそうなんですけど、確かにいろんな遊漁船の組織があるにはあるんですよ。しかし早い話が10年前と比べて組織化は進んでるかという、組織そのものは存在しても結構弱体化してるんですよ。ですから、その組織を立て直すのに、どういう方向で我々利用者側が動けばいいのか。それともうひとつの提案としては、例えばこの中できちっとした縛りがあるのは登録制度と業務主任者の制度。これには縛りがあるわけですけども、登録制度にして現場で個々のチェックができるかという、とても各県でできる状態ではない。まれな例が先ほど野口委員や秋月委員が確認したと発言しておられるサンプルだと思うんですけども、全国的にそういうふうなものがきちんとできていく方法はないのか、県のほうでは、全ての登録業者と主任者の名簿を掌握しておられるはずですから、それを通じて研修を繰り返す、そうした機会に運用規程をチェックしていただく。現場でのチェックには我々利用者側も積極的に協力しなければならない。それとは別に、利用者側の意見を聞いていただくような話し合いの場を作っていただく、その話し合いによって、安全やマネーや資源管理に関する共通の認識ができていくわけですね。地方行政の方々には大変なご苦勞をおかけすることになりますけど、遊漁船業者の自主的な組織の構築がなかなか進まない以上、それしか方法がない。だからそうした機会を具体的に考えられたらなというふうな思いなんです。

**座長：**先程来出ております議論で、国が地方自治体にどのような指導ができるかということが、周知徹底にしても組織化にしても非常に大事で、それは法律が存在しているということを利用して、事務局にこれからどのようなことができるかというようなことをお願いせざるを得ない。他方で地方分権の時代と言うことですから、利用者サイド、そのためにここにジャーナリストの様々な方がありますとか、利用者団体の代表の方にもご参加いただいている。むしろ釣り船を利用する、言ってみれば消費者のサイド、ないしは消費者を代表する社会的な意見の発信をされておられる方が、地方自治体なり、それぞれの釣りの業者にどのようなメッセージを積極的に出して行かれるか。来田委員の今のご意見にもそういう点が含まれていると思いますけれども、そこはそれで、それぞれの主体がそれぞれの役割分担の中でいろいろな活動することによって、トータルである種の理想的な状況に向かっての前進というのが図られるということになるんだろうと思います。そういうことも含めて、あくまでも法律を媒介にしてどのようなことができるか、ということでこの場は考えるということでございますので、

一方で登録制度があるというのは、何かしようと思うときに、地方自治体はそれなりに登録制度の枠組みの中でいろいろな指導ができるし、業務主任者を把握しているということも非常に大きなものがあるかと思えます。そういう中での工夫、改善、ないしは制度のより一層の強化ということで、何かご意見があれば継続してどこからでも結構でございますので出していただければと思います。

**増田委員：**先ほど運輸安全マネジメントと言う言葉が出ましたので。主旨はペーパーで出してますけどもう一度確認させていただきます。国土交通省でやっているのは旅客船だけではなくて運輸行政全部の話で、要するに安全を確保するためにこういう形をとってよと言っただけの話です。それから旅客船という言葉を出したのは、遊漁船業というのも人の命を預かる生業であるというところで紹介させていただいただけです。それから出てきた話としては、先ほどからお話あります規制緩和とこういう規制との兼ね合いという意味では、安全対策については規制緩和の方向ではなくて見直しが必要であればちゃんと措置していくべきだという意見でございます。今のは出した意見の確認をさせていただいただけです。

このペーパーでちょっと気になってますのは、追加資料-2(2)に登録の実施というのがございますけれども、登録に際しては、条文自体が、登録の申請、実施、拒否、抹消、変更の届出と多岐に渡ってまして、資料-1でもいろんな意見が出てますが、まとめた資料の中では損害保険の話しか出ていないような気がするんですが、あとは何も検討しないという意味なんでしょうか。

**事務局：**もちろん検討いただきたい部分ではあるんですが、実際問題としてこれ以上の参入規制、法律の条文に書くべき参入規制というのがどこまでできるかというのは、今の事例と兼ね併せて、これまでの実績ですね、実績と兼ね併せてどれが必要かという議論になるかと思えますので、もし、これだというのがございましたら頂きたいと思えます。

**増田委員：**先般意見も出させていただきましたけれども、登録の拒否、取消だったですかね、その要件がありましたね。法律違反が並べてございますあの中を見ますと、どこかからも意見が出てましたけれども、今の法律そのものに平仄が合っていないというのが実感です。要するに軽いものから重いものまで全部一緒くたになっている。それ以上に、大きな海難を起こして人が亡くなったりケガしたり、私も例として刑法を出していますけれども、かなり重い方の中身だと思って出しているわけです。この辺、中の見直しというのは必要なんじゃないかなと。法律論議としてですから実際にどのようにできるのかというのはあるかと思えますけれども、非常に形式犯とか中身も全部入っちゃってます、これ。法律そのものをそのまま入れ込んでるので、これちょっとどうなのかなという気がしています。

**事務局：**この事例として4つの法律を出しておりまして、船舶安全法と船舶職員法と漁業法と水産資源保護法。それ以外については禁錮刑以上ですね。そういうことになっておりまして、安全面ですね、禁錮刑以上と船舶安全法、船舶職員法につきましては、なぜこれを選んでるかと言うと海上運送法と並びを同じくしております。これは先ほど増田委員が言われたとおり、人の命を預かるという人を乗せているという点で同じように規制した方がいいのでは

ないかということで選択した法律でございます。残り2つの漁業法と水産資源保護法については、遊漁船業の登録自体が、安全と漁場利用の安定的な関係確保という面で2本立てになっておりますので、その関係という意味で選んでおります。これは他の法律と並びというわけにはいきませんが、漁業の面で適当な法律ではないかということで選んでおります。

大事故を起こした場合に禁錮刑以上になるかどうかという判断の部分は難しいとは思いますが、海上運送法がそれで行っているの、これ以上に厳しくするのがどうかという議論はあるかと思えます。

**増田委員：**私は厳しくして欲しいと言っているわけではなくて、ここの4号の禁錮刑以上というのはそれなりに大きな罪だと思うんですね。5号の安全法とか職員法の中は、これはその罰金に処せられたら全部なんですよ。これ形式犯とか細かいのまでいっぱい入ってるはずなんですよ。これはどう考えても平仄が合わない。これ本当は大きな海難を起こして、先ほど例とした上げた刑法犯的な中身、言葉はどうするかは別としましてね、そちらの方がよっぽど重いじゃないかという気はするんですよ。だから量刑で縛るのか法律をそのまま入れるのか。どうもその辺がちよっと気になっているんですよ。

**座長：**その辺、事務的にもう少し検討していただくということで、今のご指摘を踏まえて第3回に向けて少し整理をしていただく、と言うことだろうと思えます。

**米山委員：**制度全般の話で、これの事務をやっている行政としては、この法律の前回改正を評価をしている。法律をここで大きく変えなくてはいけなかなと言うと、どうか。そこまで必要ないかもしれない。実際に事務をやっている方としては、規則の部分あるいはもっと下のレベルかもしれませんが、改正して、あるいは各都道府県でそれぞれの判断、あるいはうちの県だと1都3県で話しをしながら決めてますけれども、それをもう少し全国的に同じような基準を作っていただくとか、そういうところでもう少し見直す部分はあるのかなというふうに思っております。追加資料-2に施策の方向ということで、優先順位等を勘案してこのようにまとめられたということでございますが、資料-1の各意見等についてまだまだ細かいところが結構ございますので、この中から更に拾い上げてこちらの方に入れていただく、あるいはこういうことでは、たぶんこれはだめでしょうというところをまとめたものが必要なんじゃないかなというふうに思います。

**座長：**追加資料-2には載ってないけれども、ここは落としてくれるなというようなところがございましたら、個別でも結構でございますので事務局の方にご連絡を頂いて、第3回に向けて整理をしていただくということかと思えますので、よろしく願いいたします。

**秋月委員：**保険に関してなんですけれども、今、実際に本当に皆さん100%加入されていると言うのは間違いないと思うんですが、実際にちよっといくつかの事例を見かけてですね、保険の更新をしないまま実際に業務を続けている船を、私は見えています。そちらの方をですね、せつかく登録制になって各船の状況を把握しているわけですから、少なくともですね、更新

状況をきちっと県で把握していただいて指導なりをするという項目をきちっと謳っていただきたいなどというのがあります。保険というのは船の持ち主の皆さんもそうですけれども、乗ってる立場としてですね、保険に入っていない船に乗るっていうのは自動車保険に入らずに無免許で運転するようなものですから。逆に村井委員であるとか芳野委員のお2人のようにですね、きちっと入られて義務を守られて業務をされている方に対しての裏切り行為ではないかと思えます。その辺りは登録制になって、きちっと把握している部分、少なくとも更新の確認程度の最低のことはしていただきたいというのが今ありますので、そちらの方よろしく願います。

**米山委員：**うちの県でも確かに保険、忘れてしまったと、少し遅れて出してくるような部分がございますが、なかなか県ではそれを一つ一つ確認できない部分がございます。担当も少ないとか、そこら辺の少し改善部分というのがちよつとやり方があるんじゃないかなと。意見がどこかに出ていましたけれど、それが本人にとっても判るような格好で、本人といいますか業者さんですよ、そういう格好で改善は進めていくべきだろうとは思っています。

**秋月委員：**ご意見の中にあつたのは、たぶん保険業者から更新のための連絡をすればどうかというところだと思いますけれども、そちらの方も併せてやっていただければより完全な状態になるのではないかと思います。

**座長：**今のご意見は保険業者から誰にということ。事業者ですか。

**秋月委員：**ええ、事業者の方にです。そういったご意見が確かこの中に入っていたと思うのですが。

**座長：**なんとなく素人考えだと、保険業者は保険が切れたらすぐ切れましてよと連絡するのは当然じゃないかと。商売ですから。

**野口委員：**それはしています。

**座長：**ええ、たぶんしているとは思いますが。

**野口委員：**私の知る範囲でしてないところはないですよ、必ずしています。それを見過ごしたり故意に見過ごしてるとは言わないけれども知らんぷりしているだけの話であつて。保険業者はもう1ヶ月、2ヶ月前になると、必ず切れますよと行きます。彼ら商売なんですから。それをしてないのは要するに自覚の問題でね、国が何とかしろとか法律が何とかしろって言う以前に、人の命を預かっている商売だということをもう一度ちゃんときちっと再認識してもらわないとね。人にやってもらうなんていう考え方が僕は違うんじゃないかって気はしてるんだけど。そのためにわざわざ法律まで作っているわけですよ、ある意味ではね。今まで野放図になっていた状態を5年前に権利を認めると。権利を認めたからには義務が生じるのは当たり前のお話であつて、しかも人の命を預かる商売だって事をね、もう一度再認識してもらいたい。

千葉がやっているようなことをやっていけば、各船宿さんのオヤジさんにしても、今までそういうことに非常に無頓着だった人達が少しずつそういう方向になっているわけですよ。それをやっていくしかないんですね。どんな制度を作ったって100%完璧なんてあり得ないわけだから、どっか漏れるわけですよ。だけど、漏れた部分はそういった認識をきちっと持つということで少しずつ補えるはずなんでね、それをやっていっていただきたい。

**座長：**今のお話を伺って、各都道府県のHP上に情報をどうやって出すかという事とも、あるいは関係するのかなと思います。消費者のサイドで保険の加入状況が把握できれば当然選択可能になるわけですから、仮にHP上で登録業者の氏名なりなんなり情報公開するときに、最終の保険に加入した年月日というものが同時に判るようなシステムになっていけば、消費者のサイドがそこで自動的に保険に入っているか入っていないかということで選択できる。そこで選択されるということになれば、当然、事業者のサイドは営業に響いてくるわけですから、黙っていても保険が切れたらすぐ新しい保険に入るといようなメカニズムが働いていくという可能性はあるのかなと。いずれにしても、情報を利用者が把握できるかというのは非常に重要なことで、今のように都道府県に留まっているといような事であればですね、そこは実質的に利用者が自分の選択を効かせるための情報というのは乏しいわけですが、今なんとと言ってもいろいろな方が、もちろん中にはコンピュータなんか普段使わないという方もいらっしゃる事はいらっしゃるでしょうけれども、昔と比べていろいろな情報が、役所のHP経由で取れるようになってきているというのが今日の時代状況ですから、そこはフルに活用できるようなメカニズムを少し自治体にも努力していただくように、国の方から働きかけるといような事が大事かなというふうに思います。

**野口委員：**岩手県で出してますよね。あといくつかの県で出してるんだけど、あれ一度やってしまえば自分たちが管理する側としても楽なはずなんですよ、ぜんぜん。それを今はほとんど県が、見に行くこんな台帳を出してきて、その中から選んで見る。あの作業自体がぜんぜん前近代的だし、管理する側も非常に大変だって気がする。いちいち探してその中から中身を直していくことをやってるんですね、現実的に。あれがHP上でちゃんと管理されていけば、それを正していけばいいだけの話であって、追加も簡単にできるわけですよ。あれは是非全県でやっていただければなあと。担当者の方さえ1人2人設けていただければできるレベルの話のはずであって、何万件と各県にあるわけではないですからね。県別にすればほとんど1,000件未満ですから。やってやれないことはないはずですよ。

**安達委員：**いろいろ今、県の方でやっていただきたいというのが出ているわけですが、うちの県も一応出しています。ここに持ってきたんですけど、HP上で、こういう業者、保険に入っている船を選んでくださいよと。いわゆる登録されている船を選んでくださいよというのまでは出しています。ただそれから、業者名と言ったときに、PDFファイルでぱっと一覧表が出てくるんですが検索機能はありません。もうひとつは事業者の名前でしか出てこないの、船名が出てこないんですね。普通の人是一般には船名しか知らない。船長の名前は知らない。船名と地域、そういう検索機能を持たせた上で、更に今言ったような保険が更新されましたというのをいちいち全部更新していくというシステムを作る、これを運用して行かなければ

ばいけない。行政側から言うと予算措置も含めて非常に大変な問題になってくる。県によって財政事情なりいろいろあって一律にできるか。これ一律にできないと、利用者側にしたら別にどこの県に行こうがどうでもいい訳で、利用する側にしたらもっと使いやすいもの、もっと言えば、僕らも魚釣る方の立場から言ったら、今何が釣れていて、ジギングやりたいんだっただこ行きたい、そういう話まで検索できるかというとなかなかできない。一つのアイデアとして、水産庁に少しお願いしたいなと思っているのは、全国団体ができて、できてないという問題はあるんですけど、国として一本のシステムで運用できないかと。県毎のファイルの更新とかいうのも、いくつかの県を入れたってサーバーの大きさがどうなっているかだけで、アクセスは一本の方が楽なんですよね。そこで検索して〇〇県行きたいよ、〇〇県の△△丸、これは登録されてます、保険は加入しています。今何が釣れてると聞いたらこんな釣れてますというところまで行けば、逆にアクセスしやすくなるんじゃないか。それをたぶん運用面も含めて予算措置も含めてどっかでやらなきゃいけないとなると、県の立場としたり国にお願いしたいなというふうになるわけです。だからその辺のアイデアで何か動かないと各県任せだとやはり県毎にバラバラになってまた温度差が出てしまうというのがあるのかなと思います。

**座長：**正にコストを誰が負担するかという話で、たぶん今の話は団体化と絡めて何かできるのかなど。組織化と絡めてですね。逆に組織化をしたところに補助金を出すというようなことになるとかですね。団体に加われればそういう情報が積極的に出るということになると事業者にとってはある種のメリットがあるわけですね。だからそこは当然負担増にはなるけれども競争の中でそのメリットが享受できる。そういうところをうまく公的なお金を若干絡めて負担軽減をしながら、事業者サイドで自発的にそういう情報整備をするというような考え方もないわけではない。何ができるかっていうのは少しいろいろな観点で工夫をしてみるということだろうと思うんですけども。いずれにしても、コンピュータのネットワーク経由で情報を取るのは非常に容易になったけれども整備するにはコストがかかって、そのコストを誰がどのように負担できるか。当然、国のレベルでできること、地方のレベルでできることがあり、システムを統一するというのにはある意味非常に重要なことだろうと思いますし、今ご指摘いただいたことの中では、船長の名前を知らない、情報で把握できなければ業者の名前が判っても意味がないというのは大変ごもっともなご指摘だろうと思いますし、そういうことも含めて少し、直ちに何かできるかどうかは別にして、すぐできればそれはそれだし、そうでないにしても中期的に検討していく方向というのがある意味で見えているのではないかという気がいたします。

**安達委員：**今のような話というのは増田委員が意見として出しておられたのですが、団体に入っていることを登録の条件にしてはどうかというのを。かなりこれ、法律的に見たらちょっと厳しい話で、そういうものを登録の参入条件にはたぶん入れられないと思うんです。ただ団体に入ることによるメリットを見せない、やっぱり入らないとは思いますが、そのメリットというのはたぶん今のような情報提供ができると。いわゆる宣伝ができるというところかなと思いますので、是非何等かの形でこう進んでいけば、全国組織の一つの立ち上げにも繋がっていくんじゃないかなとは思ってます。

秋月委員：意見と言うことではないんですけどもちょっと情報としてですね。今、安達委員が仰られた確かにコスト面が厳しいというのもあると思うんですけども、確か静岡県と富山県だったと思うんですが、その情報提供をですね、観光振興課と同調してやってるようなんですね。結局、温泉地であるとか観光地がやはり多いですから、観光振興課の方で情報を開示して、その観光のHPから見られるという形にされているところが、確かもうあと2ヶ所ぐらいあったと思うんですけども。そういったところを見かけたことがあります。

芳野委員：皆様の手元にお配りした資料ですけどもね、これが3枚あります。釣り船協の理事会を開きまして、こういうまとめを印刷したものでございますが、読んでいただければ判りますけれども、「第1事故防止策について 1法第4条の登録申請について」。今までの登録については係留場所というのがなくても登録ができたと思うんですけども、車で言うなら今、車庫証明がないと車は買えないと、こういうふうになっておりますが、船もやはり登録するには係留場所が必要で、係留場所をちゃんと登録に記載したらどうかということが一つであります。そうでないとこれが非常に漁場においても混乱を来すし、安全性も欠けるわけでございます。ですからこういうことをきちんと登録書に記載することがいいんじゃないかと。2番目はですね、不法係留でも登録できる現状では過当競争にもなるわけでございますから、これをしっかりとチェックして欲しい。3番目は、不法係留している業者が登録される現状では業界の健全な発展は望めないと。登録をもっと厳正にしたらいいのではないかと。十数年前に横浜でありましたんですけども、ある船に船長雇われていまして、それが自分で商売を業として始めました。そしたら係留しちゃいけないとこに船を持っていってお客さんを乗せて非常に混乱したことがあります。そういうこともありますので、こういうところをしっかりと登録のチェックをして欲しいと思います。次に「操業区域について」。やはりいろんな各県に話を聞きますと、今非常に問題が多いんですね。船の係留場所毎に操業区域を決めていいたらよいんじゃないかという意見であります。「3番救命胴衣について」。第1回検討会で救命胴衣の着用を業者側の責任において義務付けるとの意見があるようだが、釣り船の設備には他の法律によりすでに事故に備えた救命具の装備を義務付けられている。遊漁船業法にも更に救命胴衣の義務付けを設定されたら2重3重の義務化により設備、管理等に莫大な資金が必要になり、健全な経営ができなくなる恐れがある。そもそも利用客が自ら持参することが多くなってきております。そういう現状では法律による義務付けではなく、啓蒙により安全の確保は自ら行うとの意識を高めるよう指導すべきではないかと、このように役員会で取り上げられました。「第2法律の運用について 第19条の登録の取消等について」についてですが、平成15年4月に遊漁船業法の見直し法が施行されてから5年目を迎えているが、今日まで、法令違反による登録の取消があったとの事実があるのかないのか。ないとすれば、運用がおろそかにされ、ザル法になってしまっているのではないのか。第6条第4項に抵触する業者がいるかどうかは不明であるが、第5項に抵触した業者がなしであるとは信じがたい。「第6条 登録の拒否について」。都道府県では、登録の申請を受け付ける際、あるいは受け付けた後、申請書に記載される内容に間違いがあるかないかというような審査をもっと強くしたらどうかと。こういう理事会で意見が出たのをまとめて皆様にお配りしたわけでございますが、これについていろいろご意見があると思いますが、当会の理事会のまとめでございますので、皆様にご検討願います。

座長：少なくとも「2法律の運用の取り消し等について」は今日の資料にも若干出ているところがございしますので、説明をしていただいた方がよいのかなと。

事務局：前回の資料をお持ちの方は紐解いていただきたいんですけども、各都道府県から法律の施行状況についてアンケートというか質問を行いまして回答をいただいております。資料6、9頁になります。登録の拒否につきましては1県ですね。これにつきましては該当が②の方を見ていただきますと1番と9番。たぶん同じ方だと思います。これが拒否ですね。取消につきましては一番最後になります。11頁(12)。取消をしたことがある県が3県ございまして、中身はですね、2番の不正な手段と、あとは法律違反ですね、こちらの方が該当となっております。

座長：少なくとも取消と拒否の事例はあって、ザル法になっているわけではないということがございます。

増田委員：その結果の数県あるということだけできちっと運用されているとはちょっと信じがたいところがございます。例えばこの拒否とか取消要件、こういう情報というのはどこから入ってくるか。ぴしっと仕組みができていっているかどうか。その辺の確認が必要じゃないかと思います。なければ、そういうシステムを作る必要があると思います。先ほどの保険の話でも同じなんですけども、保険加入100%というのは登録時の話であって、そのあと100%じゃないという話がちらちら聞こえてきてますけれども、これは完全に取消要件ですよ。そういう仕組みがなにか必要なんだろうという気はしますね。

事務局：保険に関しては仰るとおり、うっかりかどうかはわかりませんが切れている場合がある。どうやって判るかという、やはりなんらかの告発なり、都道府県が立入検査した場合に限られていると思います。それはですから、なるべく忘れないようにというか、保険の更新をしてもらって、変更届も出してもらおうという方を提言していただければと思っております。法律違反の方につきましては、海上保安庁の方に、そういう情報を都道府県の水産の関係部署に流してくださいということをお願いしていることでございます。

安達委員：我々が言っているものかどうか非常に難しい話ですけど、今、増田委員が仰ったように、例えば漁業法違反、所謂我々で言う漁業調整規則違反という全くの漁業の範疇での違反で行政処分という場合も含まれてしまうわけですよ。遊漁船業とは全く関係ない分野で、という部分を、今、何も規定していないものですから、そこは一律にやればほんとうに漁業調整規則違反であっても、それは遊漁船業という所謂商売を取り消さなければいけない。漁業調整規則違反と言うのは漁業許可の取消というのはいないんですよ。ところがそれに引っ張られて、遊漁船業登録の取消というところまで行かなければいけないというので、僕は、増田委員の仰る重いも軽いも皆一緒くたになっているんじゃないかと思います。おそらくその書き方というのは、あれだけ入れておけば大丈夫だろうという法律を入れているんだけど、逆にその全部入れているおかげで、我々としても適用しているものかどうか。厳密に言えば適用しなければいけないとなるんだけど、それはしていいかというとなかなかそこ

は判断できない。だから各県こういう取消という一番大きなところがしにくいんだらうなど。そのところ、やはり所謂安全というところに絞り込んだ違反行為、所謂遊漁船業を営むべきではないという部分に法律の中で何等かの規定しておかないと、ちょっとこれはある面、厳しすぎるんじゃないかなと思います。

**座長：**ある意味で、実態との関係で貴重なご指摘かと思しますので、事務局の方で法律の規定ぶりである種の軽重の差を評価をして書かなければならないものがないかということ再度検討していただくという事かもしれないというふうに思いますので、ご検討いただければと思います。

**増田委員：**先ほどの芳野委員のペーパーでちょっと確認させていただきたいんですが、救命胴衣の最後のそのもその3行部分ですが「義務付けではなく啓蒙により安全の確保は自ら行うとの意識を高めるよう指導する」この「自ら」と言うのは利用客の話と言うことでしょうか。

**芳野委員：**安全面ではその通りでございますけども、私どもは救命胴衣は法定定員数を積んでおります。義務付けますと、これは全部付けてまいりますね。風の時や暑いときは座布団代わりにします。これが2、3年で擦り切れてまた買わなくてはならない。これでも義務付けでいいのか。これから梅雨に入ります。梅雨に毎日雨が降ります。濡れた救命胴衣は明日お客さんに着せることができるか、着てもらうことができるか。そうなりますと毎日雨だ、さあ洗って干さなくてはならない。いくつもの代わりを買わなくてはならない。これは大変な問題、経営者にとっては、それはユーザーの安全はもちろんのことですけれども、経営状態から言ってみれば、1隻や2隻なら管理できますけれども複数、5隻も8隻も10隻もあつたら救命胴衣の管理ができるかと。こういう現場の声が有り、また、今、膨張式ですね。自動膨張式、ガスボンベ、あれが3年交換でございます。そして今、東京・神奈川方面の釣り船業者さんは事故が何件もありましたので、それを買って貸してありますよ。それが仮にですよ、何百というその膨張式を買ってこれが管理を怠った場合、3年過ぎてもボンベを交換しなかった場合、さあ貸しました、お客さん転落して死亡しました、誰の責任になりますか。これは大きな問題ですよ。裁判になったら船宿は負けますよ。貸した者の責任ですから。たやすく義務付け義務付けと言うことは簡単、だけど現場サイドはどうなのか。こういう事も考慮して決めないと大変な問題ですよ。秋月委員も来田委員も釣り人の立場で、そういうことは良くわかってると思いますけれども、水産庁の方は私は前から言っているとおり、ユーザーにこれを義務付けると。ユーザーに買わせなさいと。我が身を守るんだから皆さん付けますよ、買いますよ、1万5千円そこらで買えるんですから。そういうことをしないと船宿は管理しきれなくなくなります。事故はないからいいが、あつたら大変です。

**来田委員：**4、5日前だったんですが、ある船宿さんのHPにですね、お客さんは全員救命具を付けてください、付けてもらわないと私の方が5万円の罰金を取られますので、それをお客様自身にご負担いただかなければならないと、いう記述があつたんですよ。それで船宿にすぐ電話をいたしまして「5万円の罰金というのは誰が決めたの」「海上保安庁から言っ

た」こんな事海上保安庁が言うてくるわけではないし「じゃあその罰金はどこに払うの」「知らん」と。問いつめるとしどろもどろです、実は組合でみんなで申し合わせた。とりあえず引込めますというところまでは話は進めたんですが。しかし我々利用者側としては、それとは別に、釣りに出た以上は自分の命は自分で守るという自己責任の方はですね、きちんとやはり表明していかないと社会的に受け入れられない時代ではないかと思っております。特に防波堤釣りなどの場合はそうです。それから遊漁船に乗る場合でも、当然これは常時身につけておくべきものだと思います。まあ、それぐらいが当然のことでしょうし、船に乗る以上は救命具を付けて、もし自分の責任で転落したとしても人様にできるだけご迷惑をかけないように心がけるというのは当然なんです、逆にそれを船宿さんの側から経費負担が重すぎると言われるのは、それはちょっと筋がおかしいんじゃないか。やはり乗船料の中にきちんと含めた経営をしていただかないといけないし、これは全体に義務付けても、それは釣り人の持つべき心得として必要なのではないか。そこから後の経済的な問題は、これから後いくらでも話し合えると思いますが、根本精神として、お客様の命を預かっておられる方々と命を預けた側との合意というものならばいいけれども、預かる側が経済的負担に耐えかねるという考え方はちょっと納得できないというふうなところでございます。

**芳野委員：**先ほどからお話ありますけれども出港中止基準がありますね。私どもは危ないときには出港させません。そういうことで事故はあるわけではないです。ですから来田委員が仰られている事故とはどういうものなのか。今の船は腰近くまで両サイドの高さがあり落ちないように船ができております。そして船長達は朝、港を出る前に航行中は歩かないでキャビンに入るか座って歩かないでくださいと、ちゃんと指導しております。そういう中でも転落する。自己責任じゃないかと。こういう意見が圧倒的で、業者の皆さんはそう意見を述べておるわけですが、じゃあどういふ場合に危険を感じるのかと。べた風でも付けなくちゃいけないのか、1万5千円の高いやつをね。100も200も買ったら大変ですよ。お金だってそれほど今、余裕はないですよ、業者に。今、景気が悪くてね、業者がどんどん減っている時代です。それにもっともって塩をかけるなんてとんでもない。

**座長：**たぶんそこは事業者は事業者のサイドからのいろいろな議論がおありになるだろうし、利用者は利用者のサイドからいろいろな議論がある。業として何かを行うときに必要な範囲ないしは利用者のサイドの自己責任の範囲というものが、どのように制度の中でうまく調和が取れるか。そこはどちらか一方の立場ということではたぶんないのだろうというふうに思いますが、そこはここで議論をしても決着が付くわけではございませんので、全体のバランスがどこで取れるのかという観点で、事務局サイドでもう一度お考えを頂くということになると思います。

**宮澤委員：**ずっと言いそびれていたんですけれども、最初に座長の方からあった基本的なベクトルですかね、どういう観点で今回の見直しを考えるかというのは私も座長がお求めになった方向に基本的に賛成です。つまり繰り返しになるかもしれませんが、大枠はすでに登録制度になったところでできて、いろいろ問題が生じて、業務改善命令というような形で指導していく枠組みはできているわけですね。だから、枠組みとして作ったものを、更に、座

長のお言葉をお借りすれば、強い規制行政で組み直すと、更に組み変えるという発想はたぶん難しいんだと。それはなぜかという、規制緩和の流れとかそういった問題以上に、現場の実態がそういった事を、仮に許認可行政的な強い規制でやろうとした場合に、そのようなことをきっちり取り締まれるような体制が作れるのかという問題になってしまうと思うんですね。今のライフジャケットの話も、ライフジャケットの必要性は誰も否定しないと思いますが、義務化という形で担保できるか、ということについてはいろいろ問題はやっぱりあるだろうと思わざるをえません。そういう視点で検討していく際に大事なものは、だからといってザルじゃ困るわけで、そういう際に、業者なり利用者なりに法の趣旨とかですね、具体的な事柄についてよく守るように促していくと。そのためにあるいは誘導するというような視点ですかね、そういう意味では先ほど団体を作ってそれできちっと保険加入の実態だとか、その他諸々。利用者にとって利便性のある情報をデータベース化する場合には補助金で出そうとか、そういう所謂誘導措置のような事がですね、これは制度そのものではないけれども運用上は大事なんじゃないかという基本的な考え方かなと思います。その立場に立ってライフジャケットのことを言うと、遊漁船業協会ですか、ここが調査された資料を見てもライフジャケットの着用率に地域差がかなりある。あるいは瀬渡しはかなり釣り人自身が意識して着用率は高い。大型船の方はどちらかという設備はしっかりしてるので着用率は低いだとか、いろいろ特徴があるみたいです。最低限ですね、こういうことは注意しようと、ライフジャケットを是非着るようにしましょうというのが、やはり義務化ではないけれども、それを監視するのは事業者の責任なんだろうというふうに思います。そういう意味では業務規程の中で安全確保のために周知すべき内容及び方法に必ずしもライフジャケットのことが丁寧に書かれている状況ではありませんよね。だからその辺、事務局サイドでお出しになった暴露甲板上のとかあるいは場合によっては12歳未満の子供はもちろんとかですね、そういったのも周知すべき内容及び方法のところ、つまりこの業務規程の中にきっちり明記して、やはり現場でも周知できるように指導をするという方向なのかなというふうに思います。そういう意味では、米山委員だったと思いますけれども、業務規程が事後に提出されて、登録したあと、これはやっぱりとんでもない業務規程だなんてことは、これは指導はあとからできますけれども、同時に添付書類として出してもらった方がすっきりするんじゃないかなという気はします。あと、登録の時に遊漁船業者さんに、先ほど喚起したり促したり誘導したりという視点があるという場合にですね、一つはチェックができないとまずいわけですね。つまり誘導すべきものなのかどうかチェックできなければならぬわけで、そういう点では少し登録の際にしてもらうこと、係留場所というご意見もありましたけれども、項目を増やしてチェックできるようにしておくことは必要なのかもしれないなと思いました。

座長：時間の関係もございますので追加資料-2の、右側の欄、「今後のあり方及び施策の方向」というところで一つずつ確認をするというか、そこについて何か別のご意見があれば出していただく、ということで整理をさせていただきたいと思います。何か違う方向で考えるべきだというご意見があれば積極的に出していただくということでございます。

(以降、追加資料-2の各項目を座長が読み上げ、これについて意見があるかどうかの確認に入る。資料読み上げについては略)

(1) ①について

座長：これは特に反対のご意見は今までの議論の状況を見るとないのかなと思いますが、いかがでしょうか。

一同、異議なし

座長：それではそういうことを前提にさせていただきます。

(1) ②について

座長：ここも特に問題はない。具体的方法をどのようにやっていくかということについては先程来いろいろのご意見を頂いているということだろうと思います。

(1) ③について

座長：特に問題はないかというふうに思いますがよろしゅうございましょうか。

一同、異議なし

(2) ①について

安達委員：細かいことになってしまうかもしれませんが、無登録船に立入検査ができるかできないかというので以前、水産庁にもご確認したんですが、一応できるというふうには聞いてます。ただ、法律の条文を見ると遊漁船業を営んでいる者に対して立ち入ることができる、最後の第3項に犯罪捜査ではない。ということになると非常に判りにくくてですね、まともに読むと登録業者には立ち入れるけど登録してないと立ち入れない、もしくは無登録船では立ち入る前にまず遊漁船業を営んでいることを証明した上じゃないと立ち入れないということになってしまう。遊漁船業法違反かどうかを疑う前の所謂犯罪捜査としての立入も認めてもらわないと、これは我々も立入検査証というものをもってますけど、それを持ってしても入り方が非常に判りにくいなど。この24条の最後の犯罪捜査でないよという部分というのはいったい何なんだろうかなという気がいたします。一応できるということは我々も思っていますけど、非常にこの法律の条文がわかりにくいというふうに思います。そこはちょっとご一考願いたい。

増田委員：立入検査というのは要するに犯罪捜査ではなくて犯罪があるかないか、結果的に出てくる話という捉え方で十分だという気がしますけれども。海上保安庁が行っているものもそういうはずです。

安達委員：第24条の3項というのは書かなければいけないものなんでしょうか。

座長：いずれにしてもそこは事務的に農水省の法制班といいますか、そこで、必要な表現が何であって、もし解釈が必ずしも各都道府県で疑義があるようなら、法律を変えないとしたら解釈の通達でも出していただくというようなことで、実務的な観点からのご指摘でございます。

(2) ①及び②について

増田委員：立入検査等とありますが、その立入検査についてなかなかしんどい部分があるのではないかと思って。この「等」のところはどういう形でやろうかというのは何か一ついろいろ考える必要があるんだろうという気はいたします。これは、県の職員が立入検査をするという意味だと思うのですが、これ、かなり県もしんどいんじゃないかなという気はします。そこだけに頼るのはですね。

それから②なんですが、情報収集してはどうかというのは、要するにこれはどうしようとしているのですか。

事務局：②について申し上げますと、要は遊漁船の登録の申請書、法令集の28、29頁ですけども、こちらのほうで損害賠償措置の部分で瀬渡し特約がある、ないというのを書くようになってはいるんですけども、実際に業者の方が瀬渡しを行うかどうかというのは登録事項ではございませんので、今、書く欄がないんですけども、それを情報収集として欄を設けてですね、それでチェックして、瀬渡し特約に入っているかどうかというのをチェックしていけばいいかなという提案でございます。

野口委員：してなければいけないということですね。瀬渡しをやる場合には瀬渡し特約をしなければいけません。これ、5年前、一番最初の第1回検討会の時に、何人もの方が渡船の区別するかしないかと1回議論になっているんですよ。そのときに、申請の内容にはしないという結論になった。具体的になぜそうなったのかというのは記憶にないんですけども、省いたという記憶があるんですよ、しなかった理由が何かあってね。今度するということになれば、当然保険の時もそれをチェックするという事にしなければ意味がないわけですよ。それをすることですね、今度。していきたいということですね。

事務局：5年前は登録申請事項から遊漁形態を抜くという話であって、これは書式の中に瀬渡しの形態を入れるということです。

野口委員：同じ事じゃないですか。

事務局：登録事項ではないですから。

野口委員：義務付けるんでしょ。

事務局：情報収集として、登録事項ではないですけども欄を設けて書いていただきたいということなんです。

野口委員：書いていただきたいということは瀬渡しの保険も同時に加入しなさいよということでしょう。

事務局：そうですね。瀬渡しをやる場合は瀬渡しを含む損害賠償保険に入るのが義務です。それは前から都道府県の方にはお願いしています。

野口委員：なるほどね。

座長：よろしゅうございますか。それでは先に進みます。

#### (2) ③について

座長：特にご異論はないということで。

#### (3) について

座長：当然といえば当然なんですけど、先程来のご指摘にあるように、そこに更に費用負担の問題というようなこと、ないしは書式、必要な情報の優先度というようなもの、更に全国统一にするかどうかというようなことをどのように考えるかという宿題が残っているということだろうと思います。

#### (4) ①について

座長：先程来いろいろご要望も出ていたところでございます。具体的にどんな方法でやるかという事が残るんだろうと思います。基本的な方向はこういう方向で考えていただくということだと思います。

#### (4) ②について

座長：この限りでは当然といえば当然なんですけれどもちょっと抽象的。

来田委員：こういうチェックのためのシステムを県の方でお考えいただけないかと。例えば指導・助言を県の水産課の方ができるかというとなかなか実態ご存じないし、人数も足りないし。そうすると遊漁者を含めたチェックシステム、あるいはそのための話し合いですよね。例えば海についてはもちろん船長の方が詳しいわけですから、出港中止は船長の方の話し合いでお決めになったらいいでしょうけれども、業務規程の中身についていろいろ地域ごとの相談をするとすれば、何かそういう話し合いというか、意見交換のシステムというのを考えてもらえたらと思います。

座長：先程来ご意見出していた事とも関係すると思いますけれども、利用者の意見等をうまく吸収しながらやっていくようなメカニズムを考えていただくということだろうと思います。

野口委員：営業形態が、釣り船、瀬渡し等、多岐に渡っているということなただけけれども、海上釣り堀とかね。定置網でよく子供達乗せていたりする船が今ありますよね、釣り堀の間を数十メートルしか乗らない渡し船みたいなものもあるんだけど、これが遊漁船登録されてないケースが非常に多いという話を聞いたんですけども、実際僕も見たことあるんですけどね、登録番号が付いてなくて、乗せて、ほんの数十メートルの間にしてもね、万が一あれが転覆

したときはどうなるのかなあと。厳密に言うと遊漁船でもないし瀬渡し船でもないのかもしれないけど、乗せて渡すということに関していうと、やはりしなければいけないのではないかという気はするんですがね。

座長：そこは事務的に検討していただいて。新しい形態が出てくると、どうしてもこういうものって後追的になっていくというのは仕方がないと思いますが、整理はしていただいて、ということだと思います。

(4) ③について

座長：特にご意見はないということで。

(4) ④について

宮澤委員：努力義務と言うのはどういう意味合いなんでしょうか。周知義務とは違うんですか。要するに必要な場合にちゃんと着させるということを努力しろという意味ですかね。周知すればいいっていう事だけではなくて。

座長：単に着なければいけませんよというだけではなくて、着ているかどうか、という話なんだろうと思いますが。

(4) ⑤について

増田委員：少なくとも業者の方が側におられれば、落ちたら見てるはずなんですよ。だから利用客に持てという話ではないんだろうと思うのだけど、この辺が良くわからない。

事務局：今までの事例で持っていて欲しかったなというのは、やはり遊漁船主任者ご本人と、あとは瀬渡しの場合がメインになるかと思います。仰るとおりライフジャケットを付けた方が落ちて主任者がすぐ見つければ、その場で救助が行われると思います。

座長：よろしゅうございますか。

増田委員：はい。

(5) ①について

座長：特に問題はなからうと思います。

(5) ②について

座長：特に問題はなからうと思います。

(5) ③について

座長：特に問題はなからうと思います。

(6) について

座長：これも特に問題はないのではないかと思います。

(7) について

芳野委員：業務主任者は外国人でもなれるのですか。

事務局：なれます。

(8) について

座長：特にご意見がなければ次に進みます。

(9) について

座長：先程来ご意見が出ているように組織化を図っていくということでございます。これも特に問題はなかろうと思います。

野口委員：ないんですけれど具体的に何か。どこに対して言ってるのですか。必要であるというのはみんな判っているんだけど。

座長：やっぱり事業者の方と行政の阿吽の呼吸というか、そこなんでしょうね。私、たまたま20年くらい前に産業廃棄物の産廃法との関係をやりまして、当時まだ事業者が組織化してなかった。厚生省でいろんな議論をしていくプロセスで、産廃の業界っていうのは皆さんご存じのとおりいろんな問題がある業界なんですけれども、行政単独でやっても何の意味もないし、事業者サイドから自発的にということだけではなかなかまとまりにくい。そこがうまく絡まって初めて、こういう問題というのはいろんなレベルでの組織化というのができていくんだらうと思います。具体的にどうやるかというのはなかなか難しい側面もあるらうかと思ひます。

野口委員：全漁連があるんだけどね。全漁連に何とかして欲しいですけどね。

座長：そういう意味では既存のいろいろな漁業をおやりになっている方がメインですから、そこをうまく活用するというようなことも十分に考えられることだらうと思ひます。いずれにしてもそういうことを今後工夫しながらやっていただくということだと思ひます。

座長：一通りご意見を伺いました。特に先程来出ております議論で、資料-1でいろいろな意見が出ていることを、これだけではないので、むしろもう少しきめ細かく、落とすものについては、なぜそれができないのかというようなことも含めて整理をしていただきたいというご要望が出ていたということでございますが、それ以外に何か、今日の時点で全体のとりまとめの方向について特にこれだけは言っておいた方がよいというご意見があればどうぞ。

宮澤委員：資料-1の61番だと思うんですが、こういう事は可能なのかということを知りたいです。優良な遊漁船業務主任者あるいは遊漁船業者の更新を簡素化するか、あるいは更新料を減免するかですね。そういうことはありうるのかというのは、実行的な問題が絡むというか、判断できないんですけれども、可能なんでしょうか。

事務局：更新の内容を見直すこと自体は可能です。ですから、どのような方向で見直すかという議論になるかと思うんですけれども、例えば今、海難事故が横ばいでなおかつ漁場の利用に関していろんな規則が変わる可能性もあるということを考えたら、どこまで簡略化できるかなというのはちょっとわからないというのが正直なところでございます。

宮澤委員：事務的な詰めと、あと実態的な面もあるんですよ。結局、優良な遊漁者とそうでないものがちゃんと識別できるのか。こういう言い方があまりいいのかわからないですけど、それ抜きにこれはできない。運転免許のゴールドのようですね、あれはちゃんと取り締まり体制がはつきりしている。そういうものがちゃんとしてないと簡単にはできない。両面ご検討いただけたらと思います。

米山委員：私の方はこれはやはり5年にいっぺんで、事故がないって言うだけでなくてですね、漁場の利用とかその際にいろいろお話をできる機会もあるので、5年にいっぺんぐらいはやっていただいた方がいいんじゃないかなと、そういう気はいたします。

来田委員：私の方はむしろ67番に提案をしております、研修会ですね。そういうふうなものを頻繁に開いていただいて。それというのは優良な方ばかりでもないで、全体の意識レベルをもう少し上げていただけたらなというふうに思います。免許の更新とかそういうことと関係なしに、社会情勢変わってくる中で心得ておいていただきたいことがどんどん増えていくと思いますので、その辺将来的にもできたらと思います。

増田委員：資料たくさんある中で、今まで何の議論にもなっていない部分の一つあります。業務規程を登録時の添付書類にすべきじゃないかというのが幾つか出てきたように思います。それも含めてたくさんある意見について、一つ一つ整理をする必要があるだろうというふうに思います。

座長：45番辺りのことですね。

宮澤委員：資料-1の10番でしょうか、係留場所については登録時点で明記させるというご提案もありましたけれども、不法係留という不法が、具体的にはつきりしているかどうかということと、もうひとつは管理できるか。ここに書いてあるのは係留地を管理する者の許可が取れているかの証明を添付させた方がよいということなんですけど、管理者が係留実態を把握し切れていなかったりですね。市町村などの場合、瀬戸内で僕の見たケースではいくつかあったんですが、そういうケースの場合、こういう証明を出すとか、あるいは係留場所が届け出られても、なかなかチェックできないような実態があるのかなと思って、その辺も実態との突き

合わせが必要なように思えました。それはちょっと気がかりな点でした。

座長：他になにかございましょうか。だいたい意見が出尽くしたということでございますれば、予定した時間も若干過ぎておりますので、本日の議論は以上で打ち切らせていただいて、事務局いろいろ宿題がたくさん出ておりますけれども、第3回に向けて整理をしていただきたいと思えます。以後の進行は事務局にお願いします。

### 3. その他

事務局：次回の検討会の日程でございますが、6月下旬に開催したいと考えておりますので、5月末ころに調整させていただきます。よろしくお願い致します。

なお、本検討会終了後、追加意見がございましたら、事務局にご連絡ください。

### 4. 閉会

事務局：以上で本日の検討会はすべて終了いたしました。長時間、ありがとうございました。