

第7回近海を操業区域とする中規模の漁船に関する資格制度のあり方に関する検討会

1. 日 時：令和元年11月27日（水）10:00～12:00

2. 場 所：国土交通省 11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）、高崎名誉教授（九州大学）、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）、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

【事務局】 (資料1に沿って説明)

【高橋委員】 事前の資料配布ということで、昨日の18時30分の前だったと思うのですが、第7回検討会の資料がメールで送付されてきたということなのですが、残念ながら、我々は9時半から5時半までと、働き方改革をきちんと守って就業時間を終わっていますので、誰もいないところにメールが入ってきて、この資料を、どこで見るとは。

いつものとおり、ただペーパーで渡しましたよ、会議の中で、知らない間に、何かの文字が入って、いつも姑息なやり方ばかりしている。いつ、どこで、この書類を読むのですか。9時半に出勤して、すぐここへ来るのですよ。誰がどこで論議できるのですか。今ここへ来て、初めて見る書類なわけですから、これだけの膨大なものを、はいわかりました、了としますか、私は、そんな乱暴な話にならないと思っている。なぜ、ぎりぎりに、労働時間外に、こういうものを送付してくるのか、よくわかりませんが説明をしてください。

それから、水産庁から提出していただいた労働安全の推進についてですけれども、それでは、今問題になっている、中規模漁船の安全対策とは何をやっているのですか。これは、沿岸の話じゃないのですか。海難事故で、ライフジャケットを身に着けていませんでしたという海難事故が多々あるわけですから。水産庁自らが金を出せばいいのではなくて、産業省庁ですから、水産庁自らが、どんなことをしているのですかということ、私は聞きたかった。それに答えているのですか、これは。

A I Sだって、事故を起こして、旧海難審判庁に指摘をされて初めて、搭載するようになった。水産庁自らが、初めから、進んでA I Sをつけなさい、簡易型A I Sをつけなさい、こういうことではなかった。さも自分らが進んでやったようなことを書いてあるけど、そういうことではないので、誤解を招くようなことはしていただきたくないということです。

【堀海技課長】 すみません、資料の送付、直前になってしまったことは、誠に申し訳ありません。もっと早く完成してお送りできるようにと思って作業をしたのですけれども、作業量が膨大であったことなど、こちらの作業の問題でございます。なるべく早く送れるように、今後、気を付けたいと思います。

【水産庁三野室長】 水産庁として、率先して、自ら旗を振ってやっている内容ではないのではないかというようなご発言もございましたけれども、当然ながら、関係省庁と連携しながら、保安庁とか、国交省とか、総務省と一緒にやりながら、A I Sについて普及促進を図っているということでございます。

【釜石委員】 今の水産庁のお話にちょっと意見をさせていただきたい。趣旨が、質問とかけ離れているようなので、再度申し上げておきたいのですが。中規模漁船のこの会議の論議の中で、安全が大事だということは、委員の皆さん、ずっと意見されておられて、共通認識だということはわかるのですけれども、この中規模漁船を検討していく上で、運航の話はされていますが、操業時のトラブルに関して、どういう安全担保がされているの

かという質問を、こちらから投げかけているのですが、それに対する、こういうことで安全を担保していきますということが、まるっきり議論されていないように私は感じております。漁船ですから、安全担保は、当然、操業時にも必要なわけですね。運航だけではございません。ですから、そういうことをひっくるめて安全担保がなされなければ、議論を前に進めていけない、当然そういうことになると思います。

そこを指摘しているのもであって、今どういう施策をしているのかと全体的なことは、この資料のとおりだと思いますが、操業時に関する安全担保というのはまるっきり議論されていないので、その点についてどうお考えか、お伺いしたいと思います。

【水産庁三野室長】 操業時ということでございます。今回の論点は、当初からの説明ですけれども、小型漁船と操業区域が同様であって、同じような操業をしているということで、調査結果も、漁船のエンジンについては、小型船と同じような型のエンジンを積んでいるとか、同じような操業なので、同様な安全対策になっていくだろうということで、そういったことを前提として、小型と同様にさせていただきたいという要望でございますので、そのところは、小型漁船と同様に安全のところも確保されているとは言いませんけれども、同じような内容ではないかと考えております。

【高橋委員】 当初から、同じ海域で同じように操業しているのだ、再三再四言っているのですが、そういう漁船って、どこにあるのですか。沖底には沖底の海域があって、沿岸と近海と沖底と、きちんとした区分けの中で操業しているのではないですか。そもそも、同じ海域に来ること自体に問題があるのだ。同じ海域でやるなら、19トンの近海マグロ漁船、ハワイの近くまで行けるのですよ。大型船と同じところで操業しているのです、彼らも。大中型まき網だって一緒でしょう。何が違うのですか。

そのために船体の区分があるのでしょうか。今はキロワットですけど、馬力制限があって、船体の大きさが決まって、そういうことであるのじゃないですか。

逆に言ったら、安全を無視して、その海域に出てきているということでしょう。それについて、水産庁はどういう指導をしているのですか。なぜ同じ海域にいるのですか。

前回も言ったとおり、沿岸の魚のほうが、単価が高いの。わざわざ沖へ行って、トラックスケールで量るような魚をとる必要はない。それだけ、船が大きくないわけだから。

本当の現状を、実態を知っているのですか、教えてください。

【水産庁三野室長】 今のご発言につきましては、第4回の検討会の中で、今日資料はありませんけれども、漁業種類ごとに、どういった規模、24メートル以上、20トンか

ら24メートル、20トン未満、あるいは100海里以内操業、100海里超える操業ということで整理させていただきまして、こちらについても全日海さんからの宿題で作成した資料だと記憶しております。その中で、今ご発言のあった、例えばマグロはえ縄漁船については100海里超の操業ということで今回の対象にはしませんとか、そういった整理をしっかりとさせていただいたということで、24メートル以上、100海里超の操業の漁船については、しっかり要請していく。今回の20トン以上24メートルで100海里以内操業については、沖底といった漁業種類、59隻については、今回の規制緩和のお願いをしているところでございます。

【高橋委員】 沖底であれ、大中型まき網であれ、大型船は沿岸に入りたいのです。そのために沿岸の皆さんとトラブルを起こすわけでしょう。何で近海が、沖に出なきゃならないのですか。違法操業なりで処罰を受けているのは、大中型まき網であれ、沖底なのですよ。彼らは、沿岸に来れば魚がいるということ、ちゃんと知っているわけだから。

水産庁の調整課は、何をやっているのですか。そういうことのトラブルの防止のためにやっているのではないのですか。

それが同じ漁場だ。沖へ出てきているような話をしているけど、逆ではないですか。沖底が沿岸に近づいてくるのですよ。そういうことではないのですか。

だから、実態を全然把握していないということを行っているのです。それはどう思っているのですか。

【筆谷委員】 全底連の筆谷です。過去は、そういうことがあったかもしれないですけど、近年、海域の違反なんていうのはほとんどないことですので、他の委員の方に誤解を与えるような発言は控えていただければと思います。

あと、沖合底曳網漁業は、あくまで19トン以上ですので、19トン未満も沖底なのですよね。15トンから20トン未満というのは沖底ですので、その範囲の沖底と、20トンを超える24メートル未満の沖底との比較の話をしておりますので、小型底曳きとは、また別の話をしておりますので、そこも誤解なきよう、お願いいたします。

【小林委員】 大日本水産会です。先ほど水産庁のほうから漁業における労働安全の推進というペーパーをご説明いただきました。、ライフジャケットだとか、AISについては、小型のである、他省庁からの話であるとのこと指摘もあるのですが、その後の5ページ、6ページ、特に全国漁業就業者確保育成センターには、私ども大日本水産会も、全漁連も、それから関係団体も全部加入しているセンターなのですが、そこで、漁業カイゼン

講習をずっとやっております、安全推進員や安全責任者を養成しています。これは、小型船といいますか、沿岸だけの問題ではなくて、各地の漁協でそれぞれ、講習会などを行いまして、こういう人たちをどんどん養成しているということで、あります。そういった意味では、災害防止に向けた取り組みを漁業界全体で起こっているということで、我々もこれは非常にありがたいことだと認識しております。

【廣野管理調整課長】 水産庁の管理調整課でございます。沖合底びき、大中型まき網などの大臣許可漁業につきましては、VMSとって、発信機をつけて、リアルタイムで船位がわかるようなデバイスを義務付けております。そういう意味からも、言われたような違反というのを抑止する仕組みになっておりますし、仮に沖にいれば、すぐわかるという形になっておりますし、実態としても、ほとんど違反は生じていない状況になっているという事実は、お伝えしておきたいと思えます。

【高橋委員】 私はこれまでの歴史を言ったのであって、現在の話をしているわけじゃない。沖底って、大型船が沿岸に入って魚をとりたい。漁群の密度が濃いわけですから、当然そういうことになるのです。日本の沿岸だけじゃないです。千島列島だって、アリューシャンだって、みんなそうじゃないですか。そういう漁業の実態をどこまで知っているのか、非常に疑問だということです。

それから、では、なぜVMSをつけたのですか。そういう問題が過去にいっぱいあったから、そういうものを付ける。それは沿岸からの要望です。主体的に皆さんが付けたのではないです。皆さんは反対したのです、VMS付けることを。そういうことがあったからという歴史なのですよ。

水産庁と全底に聞いておきたいのですが、この漁業に未来あるのですか。将来性あるのですか。あるなら、なぜあるのか教えてください。

【廣野管理調整課長】 どういう趣旨でお話しになっているのかわかりませんが、沖合底びき網漁業というのは、日本の漁業において重要な位置を占める漁業だと思っております、引き続きしっかり振興していきたいと思えますし、永続的に行われる漁業だと考えてございます。

【高橋委員】 再三再四、いろいろな場所で、いろいろ聞いてきまして、私自身もそう思っているのですが、漁業は資源と漁船と人、この3つがうまくマッチングしないと成り立たないということです。資源は、ご承知のとおり、急激な減少をしています。気候変動なのか、さまざまな要因があると思えますけど、今年のサンマを見ても、前半は本当に、

あれだけの船で1トンや2トンしかとれなかった。わざわざ公海まで行っても、そのような状況。イカも、それ以外の魚についても、そうでしょう。ほとんど壊滅的な状況の中で、資源の枯渇というのか、移動というのか、そういう状況の中で、今度は人の不足ということになるわけです。

今回これで決めてしまえば、この業界には二度と後継者が入ってくるということはないのです。水産庁は再三再四、6級海技士の免許を取らせる、頑張るのだと言っていますけれど、前回も言ったとおり、6級海技士の免許を取っても、この業界に帰ってくることはできないのです。水産庁、どういうふう理解しているのかわかりませんが、これを小型船舶操縦士の免許で運航するというので法律的に決めてしまえば、小型船舶操縦士1人だけ、それ以外の人は職員として乗れないということです。

今回、後からの話になりますけれども、機関長が省略、船長も小型船舶操縦士の免許を持っていないと乗れない。ここで2人減るのですよ。

それから、ちょっと先走って申しわけないのですが、数字の根拠が明確ではない。66隻と言って、その根拠は何だと。それから123隻と言って、では本当に該当する船、何隻なのですか。

少なくとも私の知っている限り、東北の話をさせてもらって恐縮ですけども、岩手、宮城で80トン以上の船、何隻いると思っっているのですか。宮城は1隻しかいないでしょう。12隻中1隻。岩手では今、実証実験をやっていますから、安全対策として、ちょっと囲いを両側につくっているものですから、片側で5トンということで10トン減る。これは85トンですから、75トンになる。その基礎になるデータの数字が、みんなばらばらなのです。

一番初め、私は最初から再三言っているけど、20トン以上で新しく造る24メートル未満の船を何とかしてほしいということが、一番初めの話です。その話は、どこへ行ったのか。

それで1回目に、相馬原釜へ行ったのかどうか知りませんが、両方の業務、もうできないのだということ、明確に言っているわけですから、ここで。そんな話なんて、どこ行ったのか、全然わからなくなった。次から次へと、一つ一つ整理もせず、前に進もう進もうと。結果ありきの会議じゃないですか。

それから、もう1点だけ言っておきます。24メートル=80トンという話があるのですが、そうすると、今のケーブタウン協定なり、それからILOの第188号条約なり、

それからSTCW-F条約なり、これらは、国際的に、日本の政府として24メートル＝国際トン数300トン、国内トン数189トンにしてくださいと言ってきた。ここで、法的に80トンと決めると、今まで国際的に言ってきたことは全部うそになる。やり直しです。24メートル＝80トンということになりますから、そうすると、80トンを超える船は、すべからくF条約の対象になってくるということです。そういうことの整理ってどうしているのか、私わかりませんが。私、次のHTWだったですかね、ITF枠の中で参加してみます。日本政府は、今こんなことやっているのだということで、私は提言してみようかと思っている。

その辺のことも全然論議になっていないじゃない。ただ先走って、1級小型船舶操縦士の免許で回させろという話をしてはいますが、国内の法律も全部、もう一度やり直しということじゃないのですか。その辺どう考えているのか、ちょっと教えてください。

【水産庁三野室長】 いろいろな隻数が出てきて、よくわからないというようなご意見でございました。こちら第4回の検討会の資料の中に、どういう数字、隻数かということ、しっかり資料で出させていただいております。今回、以前の資料ございませんけれども、その中に、132隻と委員おっしゃいましたけれども、これは、20トンから24メートルまでの隻数が132隻でございます。その内訳としまして、100海里を出る隻数、100海里以内の隻数、両方ございまして、これがちょうど66隻ずつでございます。

なので、20トン以上24メートル未満の漁船、なおかつ100海里以内が66隻、この調査の前はございました。実際に、この夏に調査をかけたところ、廃業したり、売船したりして、それが7隻ございましたので、現在59隻ということでございます。

それは、第4回の資料に、わかりやすいかどうかはわかりませんが、資料として提出させていただきます。

それと、80トンの話と国際協定の話でございますけれども、それも以前の検討会から再三、内容についてお話ししていたところでございます。国際協定では国際トン数300トンで、それを国内トン数に落とすと、委員おっしゃるように189トンでございますけれども、今回は、小型漁船で、小型船舶操縦士で何トンまでできるのかということで、それを80トンとしているということでございます。

国際協定との関係からいうと、外国の船は太っていて、日本の漁船は細長くて、そういうこともあって、現状だと80トンぐらいではないかということです。それは国際協定の読み替えのときもそうですけれども、80トンということで整理をさせていただいて、こ

の場では80トンと申し上げているということでございます。

今回の、後の議論だと思いますけれども、その中の資料でも80トンということで書かせてもらっています。

【高橋委員】 何かよく意味とれないのだけど、水産庁が勝手に80トンと決めた。これ、初めから水産庁が決めた。水産庁の中にある数字だと言っていました、それが多分、正しいのでしょうか。国交省との関係は一切なくて、水産庁が自ら80トンだと、こういうことなのでしょう。だから、それは決めれば、国際的な法律の批准ですから、国際舞台に出さざるを得ないということになる。もう1回やり直しということになるのではないか。

隻数の話なのですが、第4回検討会のときに提出をした20トン以上24メートル未満の内訳ということで、青森1、宮城2、秋田3、福島6、それから新潟が1、福井が3、愛媛が2、兵庫が15、山口が2ということです。これで66隻。これ、沖底ですよ。それ以外に大中型まき網が5、中型まき網11、運搬船が2、底建てはえ縄が3、はえ縄が8、1本釣りが1、雑漁が1ということで、全部で66隻。だから沖底は35です。全く違うじゃないですか。青森2ですよ。岩手は今現在、10隻中3隻が85トンです。7隻いる。宮城は12隻中1隻が105トンなので、あとは皆80トン未満で、11隻が80トン未満。全国調べてもいいですよ。全く数字、合っていないじゃない。

だから、基礎データがそもそもおかしくなっていますよ。それ、どういうふうに整理するのですか。何隻いるのですか。再三再四、100マイルと言っていますけれども、100マイルの区切りって何ですか。そこに巡視船でも配置させて、100マイル越さないように監視している、水産庁の取締船にでも監視させるのですか。何をもって100マイルと言っているのですか。

例えば、安全の問題もちょっと出てきましたので、宮城の沖底、水深何メートル引っ張っていると思っているのか。800メートルから1,000メートル引っ張っているのですよ。大型船だと、そんな引きませんよ。そういう実態どのように把握しているのですかと聞いているわけ。

【水産庁三野室長】 まず隻数でございます。80トン未満で、おそらく24メートル以上の船があって、隻数が、委員がおっしゃられる隻数とは違ってきているのかなと思われれます。当方の隻数は、漁船原簿のほうから引っ張り出して、20トン以上と24メートル未満の隻数で、66隻ということでございます。

100海里につきましては、小型船舶でも、100海里以上になると6級海技士(機関)

を乗船させなければいけないというところがございまして、それ以上になると、やはり機関の保守等のために機関士を乗船させる必要があるのではないかとということで、100海里ということで線引きをしています。100海里ということで、一定の数字を使っているということでございます。

【高橋委員】 安全上の問題とかそういうことじゃなくて、1級小型船舶操縦士の免許で運航させるというものを通そうということで、そんな論議になっているのだと私は思う。ムリムリ、ムリムリに通そうということでしょう。うなずいているのだから、そういうことなのですよ。安全担保も何もない。100海里の定義だって、何もないじゃないですか。どこから出てきたのですか、その100マイルは。

24メートル＝80トンだ。80トンか24メートルどっちかだ。こんなばかなことありますかね。24メートル＝80トンと言っているのでしょうか。トン数規制なのでしょうか。メートル規制なのですか。なぜ、この船だけが、メートルなのですか。他の漁船どうするのですか。全部メートルにするのですか、これから。それなら結構ですよ。私はそれを望んでいるわけだから。日本の漁船、全部メートルにしてください。貨物船どうするのですか。港湾船どうするのですか。みんなメートルですか。法律の大改正じゃない、そうなる。やれるのですかね。

【水産庁三野室長】 今回は、当初からお話ししているプレジャーボートの比較ということだと、あまり意見できない、お話しするのは望ましくないということですが、当初、制度上、長さ24メートルというところでプレジャーボートの話が入って、15年前に規制緩和ができていたということでございますので、その内容、その規制緩和を踏まえて、小型漁船と中規模漁船、24メートルというところで、同じ操業海域で、同じような操業条件の中でやっているということです。

また100海里未満というのは、先ほどお話ししましたように、小型船舶では6級海技士（機関）を乗船させなければいけないということも踏まえまして、こういった20トンから24メートル、また100海里というところで要望させて頂いているということでございます。

【高橋委員】 何か説明されている意味がよくわかりませんが。わからないというよりも理解できないのですが。長さ24メートル、同じような海域で操業していると、さっきからずっと言っていますけど、そもそも、大型船が操業している海域に、なぜ中規模の漁船が来るのかがわからない。なぜ、そこまで来て操業するのか。船体も小さいわけ

ですから、それから馬力も小さいわけですから。トロール漁船の場合、沖底の場合は、やっぱり馬力の大きい船には適わないわけですよ。曳網能力に大きな違いがあるわけですから。わざわざ、なぜそこまで行って操業するのですか。一般的な常識から言ったら、より手前でやるのではないですか。その辺が理解できているのか。ただ同じ海域で操業していますって言うけど。中規模以上の船で、そういう船型も馬力も大きい船の中に入って、馬力の小さい船、船体の小さい船で、なぜそこで操業する必要があるのですか。申し訳ないけど、私、そういう話、聞いたことないですよ。

だから、一緒に同じ海域で同じ操業しているって再三言っているけど、そこへ行く必要性って何でしょうか。当然、沖底のほうが曳網能力もありますし、大型船のほうが曳網能力あるわけですから。同じような漁はできない。そういうところが全然理解もしていない。ただ小型船舶操縦士の免許で運航させてください、人手不足なのですよ。

うちの労使関係持っているところは、全て2人ずつ乗っています。この報告書の中では、部員が乗っている船は50%ぐらいしかいないのだ、半分しかいないのだと言っている。機関部1人しかいないと、そういうことを言っているわけでしょう。この報告書をずっと読んでみなさいよ。1回目から5回目まで。そういうことが全然、論議もされていない、回答もない。

どういうふうになっているのですかと。昨日の夕方、膨大なこれまでの経過を並べた資料が送られて来て。これから1週間か、10日か、1カ月かけて調べて、これが正しいことなのか。議事録から抜粋したのでしょうか、それはゆっくり見させてもらいます。

ただ、今言ったように、1級小型船舶操縦士の免許で運航させるということがありきではないのですかと。さっきうなずいていましたけど、そのとおりなのでしょう。

【水産庁三野室長】 小型船舶操縦士ありきということではなくて、しっかり安全性について、各専門の委員の方々から意見をいただいて、この後の議論になると思うのですけれども、どういったところが必要な担保措置なのかということをきちんと議論していただいて、安全性を確保した上で、小型船舶操縦士の免許で操縦できるようにしていただきたいと思っています。

【高橋委員】 安全性の確保って、机上で簡単に言いますが、いつも、べたなぎの静かな海ばかりじゃないのですよ。なぎのいい日に起きた事故というのは、皆さんで協力合って、海上保安庁でもどこでも助けてくれるかもしれない。時化になった場合、どうするのですか。そういうときの安全対策こそどうなっているのですか。水産庁から出てきた

のは、3枚か、5枚か、貴重なデータを出してもらいましたけど、実態と全く合っていないじゃないですか。

現状の小型船舶操縦士の免許では運航できない海域に入っていく、大型化していく船について、安全担保の資料は、沿岸漁民の皆さんに対する安全担保なのです。20トン超えるということは、今までの海域から、もっと沖に行くと、そういうことです。現在の海域か、沖のほうへ行く。それ以上の沖では、船体がもたないでしょう、恐らく。

安全管理、安全担保というけど、では何をやるのですか。どういう安全担保をやるのですか。

さっき釜石委員からあったとおり、ただ貨物船のように、決まった港から、決まった港に物を運んでいるのではないのですよ。魚船が空の状態で行って、魚を採って、魚を積んでくる。沖底であれば網を曳いているわけだから、海中に網が絡まるということだってあります。他の船とオッターボードが絡み合うこともあります。そういうものに対する安全対策って何を考えているのですか。ブリッジは1人しかいないのでしょうか。エンジンもないのでしょうか。エンジンだって、可変ピッチを使っているのか、それともクラッチ式なのか。沖底になれば可変ピッチが多いのでしょうか。そういうものの安全対策って何を考えているのですか。

大型免許で小型船を動かすのではないのですよ。1,000トン動かせるだけの海技免許を持って100トンの船を動かすのではないのです。20トン未満の免許で80トンの船を運航させると、こういうことを言っているわけですから。非常に厳格な安全基準なり、船の運航なり、安全対策なり、漁船ですから、漁労中の対策どうするのか。そういうことは何も論議されていない。その辺は水産庁としてどう考えているのですか。

私、実際、底曳網漁船の出身なので、どういう状況になって、どういうふうになるかって、よく知っていますよ。やれるのですか。

【水産庁三野室長】 委員おっしゃるような安全対策について、非常に重要な内容だと思っています。この5月に実態調査ということで、いろいろな項目について、特に機関の関係ですね、委員の方々からの意見もいただきながら調査をやって、その結果について、小型漁船とこういったところは違うとか、応急処置についてはどういう実態かというところを整理していただいた。そういったことを踏まえて、今回、いろいろな要件を行政措置ということでご議論いただいて、安全対策について各委員の方々から、この後の議論になると思うのですけれども、そちらでしっかり議論いただかなければと考えております。

【釜石委員】 今、第3回検討会でお話しされた調査の話、4回目で報告された調査の話がされたと思いますが、私自身、今回論議になっている船型よりは大きい船ですけれども、沖合底曳網漁船に、10年以上乗船してまいりました。近辺に小型の底曳網漁船とも一緒に操業したこともございます。5月、6月というのは、非常に海面が、なぎが続く時期です。なので、少なくとも荒天時の想定ができない中で実態調査が行われたということでございますので、その荒天時の操業時の危険性というのは、そこでは検証されなかったという理解しております。

もう1つは、その検証された中規模漁船に該当する中に、40年を超える漁船もございました。明らかにエンジンは40年前と、それから20年前、10年前、近年と考えると、エンジンの構造も違うと考えられます。それに対応してきたのは、やはり海技免状保有者だと理解をしております。それを小型船舶操縦士のみで運航できるように処置をしましょうということとは、極めて安全を度外視した話である、人命軽視であると言わざるを得ないと考えております。

第1回目のときに国土交通省からもありました。現在では運航の安全の担保はできない、このようにおっしゃられているわけです。しかも、海技免許の所管課の方が、そのように述べている。それは紛れもない事実だと思います。

したがって、その辺をどういうふうに考えているのか、事務局のほうに聞きたいと考えます。

【水産庁三野室長】 この調査結果は、5月に報告したということであって、調査の内容自体は、過去5年間だったか、3年間だったか、過去何年かにおいて、そういうトラブルがなかったですかという内容でございまして、5月の季節に航行している調査をやったということではございませんので、そこは誤解のないようお願いしたいと思います。

あとエンジンが古いというのは、全数調査しないと意味はないというご議論もございましたし、当方も全隻調査をしなければいけないということで、アンケートでございましてけれども、聞き取り調査をして、実際には、全数の意見をいただいて、ご議論していただいたということでございます。

【堀海技課長】 第1回検討会の発言を引用されると、なかなかつらいものがあるのですけれども。その後、いろいろ、水産庁さんとも、規制改革推進会議ともご議論させていただいた上で、この検討会の場で、小型船舶操縦士での乗り組みについて議題として検討していただくように、第2回目から検討の内容を変えさせていただいております。

【平石委員】 ルールのなところですが、国際総トン数300トン、長さ24メートルの事です。これは読み替えをするときに、どういうふうな議論がされたかというところなのですが、水産庁から国際機関に出された資料というのは、日本の船は24メートルでも、やせ型で、100トンぐらいしかないのに、ヨーロッパの船は、24メートルで300トン、23.9メートルでも300トンの船がある。それを同じ基準にはめるのは、さすがに厳しいところがありますよね。だから、長さだけじゃなくてトン数の読み替えが、基準を公平にするには必要だということなので、そもそも日本の船は最初から24メートルは100トン前後だという主張しており、平等性とらせるためにできたものなので、24メートルといっても、いろいろなトン数の船があるわけです。そ高橋委員のご発言にある今回の24メートル=80トンというところ

考え方は、あまり気にされなくていいのではないかなというコメントです。

【高橋委員】 私も、この3条約の会議全て、委員として出ていますので、今言われる前に、まず基本的にはヨーロッパでできた法律だということから始まって、ヨーロッパの船は安全担保のために肥大船だ。幅があるというか、太いというか。日本の場合は、前に会議で言いましたけど、鮮魚を好み。それから刺身で食べるということですから、新鮮で味の落ちないうちに購入する。競争ですよ、入札制度ですから。やっぱり1番船、2番船が、価格が高くなる。やはりスピードを求めるということになると、必然的に細い船型になる。それは当たり前のことなのです。これは誰も異論がないと思う。

それを、国際基準に合わせるときどうするのですかという論議を、かなりしたはずですが。結果的には、日本政府としては、国内トン数189トンで、ILO条約でも、STCW-F条約でも、日本からお願いしたのであって。HTWだって、そうじゃないですか。初めは、他の国で認めないという国もあったわけですから。国際基準どおりやってください、24メートルでやってくださいと。そういうことはお互い、もう重々知っている話ですから。

【平石委員】 24メートル=80トンということは、あまりこだわらなくてもいいのではないかと。同じ長さでも、いろいろなトン数があり得て、それを議論された上での、300トンというのは別の世界というか、ヨーロッパの標準と比較して、どこが公平性を保てるかというところに出てきた数字。日本の船は、もともと、あのころ日本の統計、幅ありましたけど、80トンから百何十トンぐらいの船が大宗なのです。それと300トンぐらいが大宗のところを同じ基準をはめるのは、さすがに厳しいですよという話だったとい

うことです。

【高橋委員】 それでは、なぜ189トンというトン数が出てきたのですか。明確に189トンとなっているのでしょうか。80トン、100トンなんて話じゃないのですよ。何を言っているのですか。

【平石委員】 結果的には、数値的には300という数字を、国内総トン数で見直すと189トン。現実的には、日本の漁船は、もっとやせ型で、百二、三十トンしかないのだけでも、189トンというところにおさまったということですね。

【高橋委員】 だから、189トン、明確に出しているじゃないですか。

【平石委員】 それは300トンという数字から、計算の結果、出てくるもので、国際的には国際総トン数300トンです。

【高橋委員】 国際トン数から日本の国内の総トン数に移行させるという、そんなきちんとした数字もあって、ご承知のとおり。それによって、海外へ行く船、外国の港に入る船、いわゆる遠洋漁船については、全ての船が国際トン数を持っている。国内トン数なんて、どこに書いてあるのですか。そんな国籍証書なんて見たことない。私はマルシップ審査で毎月チェックする。ここで、このトン数を論議する必要はないのだけでも。現在は189トンということになっているのです。それで通したのではないですか。では、HTWで、うそ言ってきたということですか。そんなばかなことはないでしょう。

【平石委員】 国際的には国際総トン数の300トンが1つだけです。日本の国内トン数に読み替えるときに、計算した結果、300トンは1層甲板なら189トン、2層甲板でしたら、計算しないと答えが出ないというか、ばらつきはあるということなのです。それは国内の測度の計算式から出るもので、1層甲板なら189トンになります。国際総トン数からの単なる計算結果でございます。

【高橋委員】 今言われたとおり、1層甲板で189トン。では、2層甲板になったらどうなるのですか。300トンの船が、簡単に言えば、150トンぐらいになるのです。150トンが正解かどうかはわかりません。それが180トンになるのか、何トンになるか。ただ、300トンではないのです、2層甲板になると。もっとトン数が少なくなるのです。

八戸以北の沖底船は皆、2層甲板です。それから南のほうは1層甲板。そうすると将来、将来あるかどうかわかりませんが、2層甲板の船が出てきた場合、長さ24メートルで80トンだ。だけど実トン数は100トンを超えている。1そういうことが想定をさ

れます。それ、1級小型船舶操縦士1人だけで大丈夫なのですかということです。

【平石委員】 今、事例に出た、構造的に2層甲板になっているという船は結構ありませんけれども、測度上、2層甲板の適用を受けられる漁船が結構少なくて、小型船の場合は、現実的に、今の事例もですが、1層甲板で測度計算されている船だと思います。私の知っている限りでは、100トン未満の漁船ですが、2層甲板測度を使った事例はない。200トン未満でも、1隻か2隻ぐらいしかないということの事実のご説明だけです。

【高橋委員】 今言いましたとおり、八戸以北の沖底船、これ全て2層甲板です。ですから、将来、100トン未満の船で2層甲板。将来的に出現しないということではないのです。皆さん、業界含めて、いろいろなことやりますよね。そうすると、必ず、そういう船が出てくるのです。今の20トンを境に20トン未満の船が多いというのは、なぜ多いのかということでしょう。わざわざ検査項目が多くなって、税金も高くなる、海技免許も上級のものを挑戦させなければならない。そんなリスクまで負って、やる気があるのですか。

先ほど実証実験の話をしていただきましたけど、相馬原釜が新しい船を6隻か7隻をつくる。みんな19トンじゃないですか。20トンを超える船、1隻もつくっていないでしょう。なぜつくらないのですか。

19トンの船の実証実験をやって、これが結果なのですか。言うなら、60トンでも80トンでも、実証実験をやってみればいいじゃないですか、宮城の沖底だって、岩手の沖底だって、みんな80トンクラスです。本当に1級小型船舶操縦士で回せるかどうか、やってみればいい。

もし万が一、これを決めるということになると、小型船舶操縦士の免許を持っている人1人で運航できる。あとは皆、失業するのです。水産庁は首切りの省庁なのですか。失業するのですよ、皆。彼らだって、家族もあれば、生活も抱えている。強制的に離職させるのですよ。水産庁、どう考えているのですか。全底も、どう考えているのですか。これ、皆さんの生活、132隻あれば、その倍です。だから、そういうことも全然、論議の中に出てこない。あとは首切って知りませんよと、いつもの手ですか。何か考えがあるなら、教えてください。

【筆谷委員】 全底連としては、前も申しましたけれども、やはり今の6級海技士の体制を維持していくというのが基本であって、これによってチャンスを増やすというような考えであります。小型船舶のみで運航するように職員を切っていくようなことにならない

よう、担保措置が必要だと考えております。

【高橋委員】 職員を切っていくようなことにならないような努力をしますと言ったって、現実には、小型船舶操縦士1人だけなのです。その他の皆さんは必要ないのですよ。小型船舶操縦士の方が1人乗ってなければ、法律違反なのですよ。皆、摘発されるのです。6級海技士以上の免許を持っていても、だめなのです。そうすると、資格の必要がない船に、不必要な人が乗りますか。また、乗っている皆さんからしてみれば、上級の海技免許を持っている人が、船長なり、機関長なりに就任していれば、気持ち的にも安心なのです。わかりますか。6級海技士の海技免許よりも5級、4級、3級を持っている人が、ブリッジ操作なりエンジン操作をしているのであれば、乗っている人は気分的には非常に安心できるのです。それが1級小型船舶操縦士だと言われたら、安心できない。多分下りるでしょう、恐ろしくてね。

さっきも言ったように、経過措置を含めても、最終的には、小型船舶操縦士の人がいなければ、この船は全てストップなのです。停船になるのです。だから未来あるのですかと一番初めに聞いたのです。

【筆谷委員】 局長おっしゃるとおりだと思います。その上級の海技士が乗っている船が、乗組員が安心だというのは、おっしゃるとおりだと思います。私の認識が間違っていたら、ご指摘いただきたいのですけれども、あくまで今回のお話は、1級小型船舶操縦士のみで操船できるようになるとはいえ、6級海技士では動かせなくなるという話ではないですよ。

【堀海技課長】 小型船舶操縦士の乗り組みが基本になるのですけれども、経過措置というのは、当分の間ということで、短い間とは思っておりません。基本的には、当分の間ということで、小型船舶操縦士でなくても、海技士の免許を持った方だけの乗組みでもよいというふうにしたいと思っております。

【高橋委員】 おかしいじゃないですか。小型船舶操縦士の免許で運航させろと言っている皆さんが、いやいや、そうじゃないですよ。上級免許の人もいいです、経過措置だと。経過措置はどのぐらい考えているのか、そんな論議はこれからの話なのだろうけど。

そもそも最終的には、小型船舶操縦士1人なのです。デッキからエンジンまで、操業期間、運航時間、港から出て港に入るまで、1人で運航するのです。漁場に行って、魚をとって。こんなこと可能なのですか。体力的、精神的にできないのです。小型船舶操縦士の人がいないと、この船は法律違反で摘発されて、すぐ運航停止となり、小型船舶操縦士の

免許持っている人を連れてこいということになるのか、とってこいということになるのか知りませんが、すぐ停船ですよ。ですから、にこういうことをやって、この業界に将来があるのですかと私、聞いたのです。

6人ぐらいしか乗っていない船から2人おりにすることになるのですよ。人がいない、いないと言っている中で。エンジンの人間だけがないのではないです。甲板部員だっていないのです。それで苦労しているわけで、各企業は、自前でも海技免許を取らせに行かせているということで、今やっているのではないですか。そういう会社、いっぱいありますよ。

ですから、現在の海技免許持っている人も使いますよって。これは暫定的な短い期間の話であってね。それだって、後ほどの話になるので、ちょっと差し控えますけれども、講習を受けた人、機関部の講習を受けた人、半数が機関部員乗っていないと言っているのだから、誰が受けるのですか。

【小林委員】 今、委員がおっしゃったことは、この次の議題にも、つながっていると理解しています。今まで議題1の前回検討会の宿題事項ということで話をされていると思うのですが、以降も、話が出てくるのだと思いますので、次のとりまとめの方向性の議題に入られてはどうかと思います。

それから人の話ですがまさに委員がおっしゃるように、今、業界を挙げて、海員組合も入り、人を確保しようとしていますけれども、それでも、なお、6級海技士がなかなか集まらないという中で、小型でもやれるようなという。先ほど全底連の委員がおっしゃいましたように、選択肢をとりあえず広げておいていただいて、とにかく船を動かしていきたいということが、目的だと思っておりますので、意見として出させていただきます。

【塚本座長】 ありがとうございます。暫定措置については、そんなに短い期間、2年、3年というような話では全然なくて、場合によっては、ほとんどずっと続くというような暫定措置かと思えます。

【高橋委員】 暫定措置が1年や2年の話ではありませんよって、なら何のための会議なのですか、これは。おかしいじゃないですか。そういう会議なのですか。そんな暫定措置を何年もやるというなら、初めから6級海技士取るような方向に持っていったら、簡単なことじゃないですか。言っていることの意味がわかりません。

【塚本座長】 これまでの形も残しながら、先ほども発言ありましたけれども、可能性を広げるということで検討していただいているということかと思えます。

その中で、先ほど出ていますように、1人しか乗っていないで、どうすれば安全確保で

きるかということ、ここで皆さんにご議論いただくということかと思えます。

議題（２）とりまとめの方向性

【事務局】 (資料２に沿って説明)

【塚本座長】 23ページに参考資料としてついておりますけれども、閣議決定 a のところが、前まで第２段階と言っていたところで、b のところが、そこまでの移行措置ということで、これまで第１段階と言っていたところということで、順番が、a、b の順番になっているということです。

ただいまご説明いただきましたとおり、資料２が取りまとめの方向性 1、2、3 という順番で、前回までの第２段階が 1 ということで書いてあります。

この方向性には、別紙 1、2 がついておりまして、この別紙 1、2 については、前回の会議でも見ていただいたもので、前回幾つかご意見いただいたものも踏まえて、事務局のほうで何点か修正いただいたということでございます。

【高橋委員】 これまでいろいろな論議をしてきましたけれども、我々が質問したり意見を述べたことに対して何らまともな回答をいただいているわけではございませんので、取りまとめの方向性という件に関しては、我々はこれを承認するということはできません。

論議をということの話であれば、初めから、1 級小型船舶操縦士ありきだということですから。1 項目では、確実に小型船舶操縦士だということですから。

2 つ目については、施行されるまでの間。いわゆる機関の講習を受けた者を乗船させると、こういうことなのでしょうけど。先ほどびっくりしたのですが、施行までの期間ってどれほどなのだといえ、とんでもない話が出てきたり、それから、機関部員が半数の船で全く乗っていないのだという報告ですから、この機関部の講習を誰が受けるのか。それから、機関長が下船をするということになると、例えば 2 名乗船していても、1 名の機関部の職員がいなくなるわけですから、これで本当に安全が担保できるのですか。非常にゆしき問題ではないのかということです。

それから、6 級海技士を受ける者がいないと言いながら、では、講習を受ける人もいないのですか。人がいない、いないと言いながら、機関部の人間がいらないのだと言いながら、6 級海技士の免許を取りにいく者もいなければ、行きたくもないのだと、こういう説明を

ずっとしてきたわけですから、それがなぜ、この講習を受ける人が出てくるのか、非常に不可解ということなのです。

それから、内航船であれ、外航船であれ、このような重大な問題というのは実証実験を2年も3年もやって、結果を出して決めるということになるのですが。人命にかかわることですから。なぜいとも簡単に机上の論議だけでこれが決定できるのか、その辺がよく理解できません。

その辺も踏まえて、現在働いている皆さんを非常に愚弄するようなやり方、切り捨て御免というような話です。それから今後、水産高校の5級の筆記免許を持って卒業してくる皆さん、1年半ぐらい乗船して、後日、口述海技試験を多分受けるのでしょうか。そうすると彼らは、この船で船舶職員になれませんから、みんな離れていくということになるのです。そういうことをどういうふう理解をしているのですか。

それで、再三再四言うように、6級海技士の免許を取るため、いろいろな支援なり、努力をしているが。彼らも6級海技士を取った時点で、当該船舶で船舶職員になれるわけではないですから、当然離れていくのです。

船長も同じです。大型の船は、20トン未満は大体、船主船頭が多いのでしょうかけれども、沖底に入ってきますと、企業体が株式会社方式になるものが多いわけですから、そうすると、船頭さんと、船長と2人乗って、いずれも海技免許を保有していて、職員が甲板のほうは2人乗って運航している。大方の船がそうなのだと思います。

小型船舶操縦士1人の場合、例えば12時間でも、14時間でもいいですけども、ブリッジから片時も離れないということ、あるのですか。食事もします、トイレも行きます。体調が悪くなることもあるでしょう。この代わりに、誰がやるのですか。これは甲板だけじゃないですよ。ブリッジだけじゃないですよ。エンジンもしかりなのですよ。

そういう問題が何ら、どういう実証実験をやるのですか。本当にやれるのかどうかということ、そういう論議なんかしていないではないですか。紙に書けば、きれいな、まさにこのとおりになるのでしょうか。実態、これを、できるのですか。そういうふうにして船を動かすこと可能なのですか。

これからの漁船は朝2時か3時に出ていくのでしょうか。夕方8時、9時に入ってくるのですよ。この間、ブリッジも、エンジンも、1人なのです。船の出入港、操業時も含めて、1人で対応するのです。可能なのですか、こんなことが。

時化がなければ、10ヶ月操業するのですよ。最近、日曜日休む船も多くなってきま

したけども。そういうこと、できるのですか。

例えば、エンジンの調子が悪くて、港に入ってきて、一般的には、機関長が付きっきりで、陸上支援体制と一緒に対応処理をする船が圧倒的に多いのですが、今度は1人ですから。沖でくたくたになって帰ってきた人間が、修理が完了するまで、そのまま一緒に陸上支援体制と作業やるのですか。できるのですか。そういうものをどういうふうクリアするのか、ちょっと教えてください。

【堀海技課長】 先ほどから申し上げているとおり、今後も、新たに免許を取った人も含めて、6級海技士でも、5級海技士でも、もっと上級の海技士でも、この船には乗れるような経過措置というものを置きたいと思っております。その点をご理解いただければと思っております。

それから、船舶職員法の世界では、その資格者の乗り組みの義務付けをしておりますけれども、当然、他にもいろいろな法令があって、それは守っていただく必要がございます。

関係あるところでいくと、船員法においては、航海当直体制をしっかりと組むということで、それに必要な人員を乗り組ませて、労働時間規制を守っていただくということは当然の前提になりますので、ブリッジであれ、エンジンであれ、当直のために必要な人数が要る場合には、当然、そのための部員を乗せるということが最低限必要なことになってまいります。

実証実験をやらないのかというご意見に関しましては、今回誠に、いろいろな経緯もありますけれども、この検討会の場で、有識者の方々から、技術的な見地からも含めてご意見を承ることによって、実施に移したいと考えておりますので、安全上の懸念というものは、この場でご議論いただければと思っております。

【水産庁三野室長】 船が帰ってきて、例えば1人で乗っていて、陸上の支援体制と船のエンジンの修繕とか、メンテナンスができるのかどうかというような、実態上の話もございましたけれども、小型船舶では、そういった形で、1人の小型船舶操縦士でやっているということも踏まえまして、また調査結果によりますと、実際には洋上で修理をしているのは応急処置しかないということで、実際には陸上の支援体制で、例えばメーカーさんとか、代理店といったところでやっているということもございまして、そういった調査内容を踏まえて、こういったことをお願いしているということでございます。

【高橋委員】 本当に実態、わかっていないのですね。エンジンに支障があつて、陸で修理をした場合、どこが、どういうふうに不具合なのか、どこに問題があるのか、そうい

うものを的確に業者に伝えなければいけないのです。完全にそれが安全に動くのかどうか、修理が終わってそこまで確認をするのです。何回も言っている、命乗っているのです。それを、いとも簡単に言っていますけども、実際乗る側の身になってみなさい。こんなばかなことはないのだ。

だから、機関部に入りたくない、機関部職員になりたくない、機関部員になりたくない理由の1つが、それなのです。デッキの皆さんは、水揚げが終わり、帰っていくけど、その後、エンジンの皆さんは仕事が残っているのです。油まみれになって。だから、なかなかエンジンに入る人がいない。それも1つの大きな要因なのです。その辺、全然理解をしていないです。

それから、先ほど国交省も何か言っていましたけど。両方乗れるような、今現在海技免許を持っている人が乗れる。それから1級小型船舶操縦士の人も乗れる。そのためには講習を受けておいて。講習を受ける人がいないと言っているにもかかわらず。その根拠は、この会議の中で安全担保できると。

実際やっている人、ここへ連れてきて、話させてみなさいよ。1人でできるのですか。80トンの沖底のエンジンルームに入ってみなさい、どういうエンジンルームになっているのか。馬力、みんな1,000馬力超えているのですよ。私だって、上級免許持っているけど、甲板の免許を持っているけども、エンジン動かせたって、動かせないですよ。

それから、いつの間にか、なくなったのだけど、船舶職員法の20条特例云々、前回だったですかね、前々回だったですか。あの話は、どうなったのですか。なぜ、船舶職員法の20条特例を、小型船舶に適用できるのですか。法20条、19条、21条を見ても、小型船舶に20条特例が適用になるなんて、どこにも書いていなかったのだけど、それが全く一言の説明もなく、さーっと消えていく。どうしたのですか。

【事務局】 20条特例の適用についてですが、資料2の17ページをご覧ください。とりまとめの方向性の2番で、近海中規模漁船が小型船舶となる前の第1段階において、20条特例を適用します。次に3番で、小型船舶の定義を見直し、近海中規模漁船について、小型船舶操縦士1名の乗組みによる航行を可能とした後も、経過措置として、法第18条や第20条に規定されている従前どおりの乗組み基準や乗組み基準の特例の規定を適用できるような法制度にしたいと考えており、これにより、引き続き2番と同様の20条特例を適用できるようになります。

【大橋首席海技試験官】 先ほど航海科の講習内容の件で、気になりました。

19ページの3段目です。総トン数20トン以上の漁船で実技を行うということで、19トンの話も出ておりましたが、今年7月ごろ、相馬へ行って、19トンと40トンの沖合底曳網漁船を見てまいりました。私も、実際、小型船舶操縦士の免許も持っております。そういった教習も受けておまして、まず1点は、船の大きさにより、操縦性能が全く変わります。特に教習船は5トンぐらいと思うのですが、それと40トンを比べたら、全く違うものでした。

それと、19トンと40トンで、その乗組員にも聞いてみたら、操縦性能は、やっぱり違うとのことでした。特に、以前40トンに乗っていて、今19トンに乗っている人からも聞いたのですが、やっぱり操縦性能が違うとのことでした。

安全を担保するのであれば、やはり20トン以上という、できるだけ大きいほうに合わせていただけたほうが、より安全の担保につながると思います。

【塚本座長】 ありがとうございます。19ページ本文の近海中規模漁船等と記載されているところ、この「等」にどのような船が含まれるかという観点からのご意見をいただきました。

【國枝委員】 今、首席海技試験官から話のあった19ページの中規模漁船等の「等」についての実技ということで、操縦性能もそうなのですが、操船をするに当たってのしきい値というのですか、境が何トンになるかということも議論になろうかと思えますけれども、これまで20トンということで、小型と大型とを分けてきたところもありますので、やはり20トン以上の漁船で実技を行うことが、より今後の講習の段階で安全を担保できるものになると考えます。

【筆谷委員】 安全のことについては、我々よりも皆さん、他の委員の方のご意見を尊重すべきと思うのですが、やはり、この近海中規模漁船、対象となる船が非常に少ない中で、実技を行う機会が非常に少なくなるということだけ危惧しております。できる限り実習の機会を確保できるようにしていただければ、我々としては非常にありがたいかなと思っております。

【高橋委員】 実証実験をやられるのであれば、80トン未満と言っているわけですから、少なくとも70トン以上80トン未満の船で、実際どういうことになるのか。理想を言えば79.99ぐらいの船でやっていただけたほうが、より一層わかる。なぜかという、それまで免状が、小型船舶1級が使えるということを言っているわけですから、最大トン数を運用すべきだと、これは当然のことだと思っております。

それから、20条特例で何を使うのか、何をしたいのかが全然明確ではないのですが、先ほど言いましたとおり、今までの20条特例というのは、船が大型化をした場合、海技資格の軽減化。海技免許じゃないですよ。基地特例もだし、国際トン数特例もありますし、それから集団特例もあります。そういうものなのです。

今回、大型免許から小型船舶操縦士の免許で運航させろと言っているわけですから。そうすると、この20条特例って何を言いたいのか。6級海技士でも5級海技士でもいいですけども、例えば5級海技士の免許を持って、小型船舶操縦士の免許を持っていない。だから経過措置の特例の中で運航できる。それにはエンジンの講習を受けた者が必要なのだ。そういう理解でいいのかな。20条特例って、そういうものなのです。

【堀海技課長】 第2段階の話、つまり別紙1の話として申し上げますけれども、まず船舶職員法の省令を改正して、小型船舶の範囲を広げるとした上で、改正省令の附則に経過措置という規定、つまり、海技士でも乗り組めますよという規定を置くということがまず基本です。そして、その海技士でも乗り組めますよという附則の規定による特例、つまり、大型の資格に対する特例として、第1段階と同様の海技士（機関）の省略ができるというような仕組みを考えております。

【高橋委員】 ちょっと重大な話なのですが。そんな簡単に20条特例、国交省の省令なのか何かで簡単に換えられるということについては、非常に大問題だと思っている。どこの場で、どういう論議をして、どういうふうに決めるのか、私わかりませんが。20条特例は、行政のための特例ではないのですよ。日本船舶全ての特例になるのです。外航から、国内から、沿海、港湾から含めて。そうではないのですか。20条特例の条文、読んでみなさい。では、この業界は、何の特殊性があるのですか。

STCW条約を批准して制度を変えたときに、以前はトン数制度のものが、今度は機関出力制になります。そういう問題があつて、タグボートとか、トン数は小さいけども馬力の大きい船、それから何か特殊な船、これらに対して、従来の免許が行使できるような形で特例を設けましようとなった、これが基本ではないですか。

では、何が特殊なのですか、この船は。何か特殊なものがあるのなら言ってください。そんな簡単にね、20条特例を何か簡単に換えるような話をされたら大問題ですよ。

【堀海技課長】 20条特例の趣旨、改めて申し上げます。船舶職員法で標準的な乗り組み基準を決めております。トン数とか、機関出力とか、航行区域によって、何級の人を何人乗り組ませなさいと決めております。

それを全ての船舶に一律に適用すると、個船によっては、ちょっと過剰ではないかとか、ちょっと薄いじゃないかとか、いろいろとケース・バイ・ケースで航行実態にマッチしない場合がある。そういうところについて、乗組み基準によらなくても航行の安全を確保できる個別ケースで特例を使えるようにということで、20条特例という仕組みができております。基本は、そういうことですので、ご理解いただければと思います。

今回の近海中規模漁船について、6級海技士（機関）の乗組みを義務付けているのですが、それを省略するための条件も、もちろん、きちんと決めなければいけないのですけれども、海技士（機関）の省略をできる条件が整っているということであれば、20条特例により、海技士（機関）の乗組みを省略するというようにしたいと思っております。

【高橋委員】 省令を改正しなければ適用できないのだという。そもそも、その辺からおかしいのですよ。20条特例の条文、何で変えるのですか。国土交通大臣は、船舶が特殊の構造又は装置を有していること、航海の態様が特殊であること、その他国交省が定めるものと書いてあるのだけど、ここにひっかけるということでしょう。そうすると、乗組み基準によらなくても航行の安全を確保することができるかと認める船舶。航行の安全の確保を認めるのですか。認められるのですか。誰が確認したのですか。条文と全く合っていない。だから、それをムリムリ変えると言っているのでしょうか。それは、ここの論議なのですか。法律を変えるということは、ここの論議なのですか。

【堀海技課長】 法律を変えるわけではなくて、20条特例の適用をするということですよ。もちろん、この場の議論は重要だと考えております。この場での議論を踏まえ、国土交通省において特例の仕組みを考えております。

【高橋委員】 国土交通省令を、自分らの法律だから、省の法律だから、変えると簡単に言っているけど、他に与える影響を論議しなければならないでしょう、別の会議で。それが可能なのか、できるのか、やっつけていいのか、やめていいのか、許可するのか。どこでも論議していないではないか。勝手に、あなた方が言っているだけの話ではないですか。私は、そういうのは認めません。

【堀海技課長】 繰り返しますけど、この会議の場での議論はすごく重要だと思っております。安全面に関して、専門家の方が集まっていますので。それを踏まえて、国土交通省において制度を変えるべきところは変えるということだと思っております。

【釜石委員】 確認だけさせていただきたいのですけど。小型漁船、底曳網漁業だと仮定しまして、それで小型船舶操縦士の免許を持って船長業務をやっているというのが、ま

ず1つあります。それから、現在の船型からいくと、ブリッジの中に網を取り込む。要するに、トロールウインチを操作する漁具装置がついている船型もあります。そうすると、1人で2役を今の状態で兼ねているのです。それにプラスアルファで機関作業、機関室の管理もその人に責任を負わせるということで、1人に3つの仕事を負わせる危険を含んでいると考えられます。要するに、1人に対する労務負担が、今、既に×2のものを、×3になろうとしているということもあります。

加えて、1級小型船舶操縦士のみで運航が可能だとすると、機関の専門知識を持った人は乗っていない。今、機関部の海技免許を持った人は、少なくとも乗っていないようにしたいという提案だと考えられますので、1人に集中する負担というのは、ものすごく大きくなると考えられます。

それから、通常20トン以上であれば、舵を持つ、それから漁労設備や装置を動かす、それと機関部をメンテするという、必ず3人が、一人一人役割を負って操業を完結させているわけですが、今回の場合は、船を大きくしても、1人に3役任せるという非常に危険をはらんでいると考えられますが、それについての論議は一切なされていませんので、そのところをどういうふうにお考えなのか、ちょっとお伺いしたいと思います。

【水産庁三野室長】 小型船舶ですと、小型船舶操縦士がやっていて、その1名で運航できないかということで、まさしくその議論をやっていて、安全面でどういった担保措置が必要かということで、いろいろな要件がはまってきていると、この会議の中で理解しておりますので、1名でということで安全担保できればと、そういった要件についてご議論いただいていると理解しています。

【高橋委員】 水産庁に申し訳ないけど、本当に沖底の現状、よく理解できているのか非常に不思議なのですが。漁船ですから、底曳きに関して言えば、網を曳いて、魚をデッキに上げて、選別をして、魚倉に入れて、それから港へ持ってくるという作業ですよ。選別は、1層甲板の上で、波風を受けてね。時化の日は、サイドから波風が入ってくるか、ともから入ってくるか。こういう状況の中で仕事するのです。その両脇は、自分のすぐ、1メートルか、1メートル二、三十センチぐらいのところ、2本のワイヤーロープが走っているのです。ワープと言いますが、これで網を引っ張っているのだ。圧縮ワイヤーロープ。それからコンパウンドもあるでしょう。これが海底にひっかかった場合、切れることもある。

最近の船は、ストッパーかけてエンジン出力を自動的に落としたり、いろいろしますけ

ども、そこで働いている皆さん直撃するのです。過去にはそういう事例もあって、死んだ人もいます。

それからオッタートロールの船というのは、宮城から南のほうもそうでしょうし、北海道にも一部ありますけど、オッタートロールの場合は、網の巻き上げと同時に、船体に負荷をかけない、エンジンに負荷をかけないように、アスターンで巻く場合もあるのです、後進をしながら。そうすると、ともものほうから、ギャロスという後ろのマストがあるのだけど、それを越えて波が入ってくるのです。下手をすると、エンジンルームに入ったり、それから煙突から、波、しぶきが入って、エンジンがストップしたり、さまざまなことが想定されるわけです。そういうような作業内容を、ブリッジ1人で、小型船舶操縦士なのか、船舶職員というのか、その人1人でみんなやれるのですか。

80トンの沖底のエンジンルーム入ってみなさい。私の背よりも大きいです。そういうようなものを1人で全部やれるのですか。

ですから、さっき言ったように、実証実験をやるなら80トンの船でやってください。どういうものなのか。1人でやれるものなのか。何なら、何人か沖へ一緒に、時化の日、乗って行ってください。どんな操業しているのか。それで、船が出たときから帰ってくるまで。たった1人の人間が、甲板も、ブリッジも、エンジンも、1人で当直しなきゃならないでしょう。ロボットじゃないのです。疲れて眠くなることもあるかもしれない。そういうのが海難事故を起こす最大の理由ではないですか。港の近くで岸壁にぶつけてみたり、座礁してみたり、衝突してみたり。船長と船頭が2人乗っていてさえ、そういうことが、まま起きるのです。

前回だったですか。エンジンが沖でストップをしたら、生死にかかわるのですよ、これは。100トンを超える沖底だって同じです。去年だったですか、島根かどこか、あの辺で曳いてもらった漁船が、港の突端に来て、ひっくり返り、全損となり、全員なくなったじゃないですか。

沖でエンジンが停止をするということは、最も危険なのです。ここで安全問題を論議したからというものではない。そういうことは、よく水産庁も理解をしておいたほうが、私はいいと思います。

【光延委員】 前回の議論にもなったかと思うのですが、小型船舶操縦士の資格だけでは、今議論のテーマになっている船は運航できないということで、いろいろな講習とか、実技が必要ということなのですが、それに加えて。要は、洋上で、どういうときにトラブ

ルが起こるかと考えたときに、この前申し上げたように、どちらかというところ荒天のときにエンジンの状態がおかしいということになり、しかも今の話では、馬力が1,000馬力ということ、相当大きなエンジンで、それを1人だけで監視しながら、あるいは洋上で波に立てるような操船をしながら、といった想定はあり得ないのではないかと思います。

だから、少なくとも小型船舶操縦士であって、エンジンに関するそれなりの知識を持っておられる方がいても、それを補助する要員を、きちんと配置しておかないと、安全運航ということにはならないだろう。1人だけがエンジンの知識、操船の知識を持って、他の方はおられるかもしれないけど、知識が皆無。本来の議論であるべき安全運航ということにはならないのではないかと思います。

【國枝委員】 資料2に、小型船舶操縦士1名の乗り組みによる航行を可能とするに当たり、併せて必要となる措置等を検討するという記載があつて、先ほど、事務局から、18ページの別紙1中、小型船舶の主な要件⑩の記載ぶりを修正したというご説明がありました。この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という要件は、前回の議論の流れを踏まえると、小型船舶操縦士1人ではなくて、見張りをずっと維持するため、最低2人いるということ想定していると思われまので、そういう意味では、見張りだけでいいとは思わないのですけれども、できれば、ある程度の操船、今、光延委員が言ったように、船を風に立てるとか、そういったことができる人が要ということを示しているものと考えておりますが、いかがでしょうか。

【塚本座長】 これ、記載ぶりを変えていますけれども、中身としては、前回、事務局から提案されたものと変わっていないということによろしいですか。

【堀海技課長】 はい。そういうふうに理解しております。適切な見張りを維持するための体制については、今でも、19トンの船でも、20トン以上の船でもやっていただいている、やっていただかなければならないことなのですからけれども、それをしっかりやっていただくための体制を、しっかりと組んでくださいという趣旨で、具体的には、前回ご説明したような、きちんと見張りをできる人がいないとだめですよということだと考えております。

【塚本座長】 ありがとうございます。

それでは、本日、時間も来ていますので、この辺で終わりたいと思います。

本日もいろいろご意見いただきまして、まだかみ合っていない部分もあるかと思いますが、少しその辺については調整をしていただければと思いますので、よろしくお願ひい

たします。

議題（3）その他

【塚本座長】 本日の議事は以上となりますが、最後に、その他ですけれども、委員の皆様から何かございますか。よろしいでしょうか。

よろしければ、事務局から、最後、お願いいたします。

【中村専門官】 次回の検討会ですけれども、既にご案内のとおり、12月18日の水曜日10時から、隣の庁舎1階の会議室にて開催しますので、よろしく申し上げます。開催通知は、後日送付いたします。

【塚本座長】 どうもありがとうございました。それでは、これで本日の会議を閉会いたします。

本日は、ご多用の中、出席をいただきまして、誠にありがとうございました。

— 了 —