

## 第1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

日時 : 平成30年10月23日(火) 15:00~17:00

場所 : 経済産業省別館11階1107号室

委員 : 東京海洋大学 塚本海洋学部長、海技資格協力センター 長嶺主任、日本船舶職員養成協会 光延専務理事、海洋レジャー安全振興協会 田辺試験部長、海洋水産システム協会 平石専務理事、大日本水産会 小林常務理事、全国漁業協同組合連合会 貴家部長代理(代理出席)、全国底曳網漁業連合会 筆谷業務課長、全国さんま棒受網漁業協同組合 大石専務理事、大黒水産有限会社 清家代表取締役、全国近海かつお・まぐろ漁業協会 納富代表理事専務、全日本海員組合 高橋水産局長 釜石水産局副部長補、ヤンマー株式会社 特機エンジン統括部 泉品質保証部長、株式会社小鯖船舶工業小鯖代表取締役、池端設計部長

国土交通省海事局 堀海技課長、石原安全政策課長、植西次席海技試験官、海上保安庁 大下首席海難調査官(代理出席) 水産庁 廣山研究指導課長、櫻井漁業調整課総括補佐(代理出席)

事務局 : 国土交通省海事局海技課 齊藤企画調整官、成瀬課長補佐、中村海技企画官他、水産庁研究指導課 三野海洋技術室長、宇津生産技術班課長補佐、千原漁船国際専門官他

配付資料 : 議事次第、委員等名簿、資料1(検討会の概要)、資料2(海技資格制度の概要)、資料3(漁業種毎の操業実態)、資料4(漁船の構造の現状)、資料4-2(漁船の機関の現状)、資料5(距岸100海里未満の日本籍漁船の海難状況(過去5年))、資料6(今後の進め方)

### 議事概要 :

検討会冒頭に委員紹介を行った後、国土交通省海事局海技課堀課長の挨拶により、検討会が開会した。東京海洋大学学部長塚本教授が事務局により座長に指名された。

(1)「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」の開催趣旨について

国土交通省から、資料1に基づき、当検討会の開催趣旨について説明が行われた。

(国土交通省 成瀬課長補佐) 資料1について説明させていただきます。平成30年6月15日に閣議決定されました規制改革実施計画というものがございます。その水産分野におきまして、生産性の向上に資する漁業許可制度等の見直しという事項がございます。その中に今回、検討していく課題がございます。「近海(100海里以内)を操業する中規模(総トン数20トン以上長さ24m未満)漁船の機関の業務内容について、国土交通省と水産庁が協力して実態を調査し、その結果及び今後の技術の進展に係る調査の結果をふまえて、安全運航の確保を前提に必要なとされる海技資格のあり方について検討する。」こととされました。

1つご留意して頂きたいことがございます。現状では運航の安全を担保できず、今後の技術の進展、現時点ではどのようなものになるのかはわかりませんが、場合によっては海技資格の制度の在り方を考えられるのではないかと考えています。その上で労・使・官・学の漁業者からなる「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」を立ち上げ、100海里以内を操業、総トン数20トン以上長さ24m未満の漁船について、海技士業務実態、漁業種類毎の操業

実態、船舶の構造及び設備の現状を確認し、更に今後の船舶機器の技術の進展に伴う機関業務について調査を実施し、資格制度の在り方として、どのような対応が図れるのか検討するものであります。

(塚本座長) ありがとうございます。ただいまの説明におきまして、何か質問ありますか。

(国土交通省 堀海技課長) 国土交通省海技課でございます。補足をさせていただきます。規制改革推進会議において国土交通省が呼ばれまして、総トン数 20 トン以上長さ 24m 未満の漁船において、機関士の配乗を免除できないか。というお題を与えられました。その場でそのようなことはできないということの説明を丁寧にさせて頂き、今の漁船の現状では無理ということで納得してもらい、その上で漁船の海技士の資格について見直す必要はないということになりました。しかし、現在の漁船の実態の調査は重要であるということから調査はします。今後技術の進展があり、機関士の仕事を見直すことができるような状態になれば、資格制度の見直しはできるのではないかと、具体的にどのような状態になるのかはわかりませんが、仮にそういうことがあれば、見直しをしましょうということです。ですから、勘違いして頂きたくないのは、今回の検討会は実際に規制改革のことを議論する場ではないということ念のために申しておきたいわけでありまして。ということでよろしくお願いたします。

(塚本座長) ありがとうございます。それでは補足説明を受けて、何かありますでしょうか。

(平石委員) 必要とされる海技士資格制度の在り方の検討というのは将来を見据えたものであるという理解でよろしいでしょうか。

(国土交通省 堀海技課長) 今の状況は今の状態を調べる、ということで以上です。そして、将来何か状況が変われば、また調査して比較する。ということで、以上です。つまり、調査が 2 回あるということです。

(小林委員) 規制改革推進会議ではそれなりの理由があつて、お題を出されたと思うのですが、そのあたりはいかがでしょう。

(国土交通省 堀海技課長) 理由はよくわかっておりません。具体的な根拠を示されないので、なぜそのようなことをつきつけられたのかよくわからず、会議においてご説明したらわかりましたということでした。つまり、その点(理由)は不明です。

(小林委員) それで改革推進会議は納得されたのですか。つまり、調査をするということで納得されたということよろしいのでしょうか。

(国土交通省 堀海技課長) その成果が今回の閣議決定であります。

(高橋委員) 今言われた通り現状の海技資格については検討する必要がない、ということよろしいのかということと、近い将来なのか、もっと先の将来なのかはわかりませんが、機関長の仕事が必要かどうかを再度検討する時期が来るという理解でよろしいのでしょうか。

(国土交通省 堀海技課長) はい、そのとおりです。

(納富委員) 資料には近海の 20 トン以上 24m 未満とありますが、第一種漁船であるという理解でよろしいのでしょうか。

(国土交通省 堀海技課長) 第一種漁船というのはどのようなものでしょうか。

(納富委員) 100 海里以内で操業する漁船のことです。

(平石委員) 船舶安全法の世界で、漁船の場合、従業制限という分け方をしています。第一種漁船というのは、概ね 100 海里以内で操業する漁業となります。漁業種類で分けているので、一概には言えないのですが、概ね 100 海里未満の漁船を第一種漁船ということになっております。ですから、

ぴったりリンクしているわけではなく、概ねそういう理解でよいのではないのでしょうか。

(高橋委員) 漁業種類には大臣許可、県知事許可という分け方があるかと思いますが、100 海里で分けるという漁業許可があるのでしょうか。

(平石委員) 船舶安全法の安全検査の分け方です。

(高橋委員) 漁業資格の問題及び漁業許可の問題があり、また、今言われたような従業制限もあります。いったいどういう整理の仕方をしていくのでしょうか。先ほどの話では現状の海技資格のあり方は検討しないと伺ったのですが、それでは、我々は何を議論していくのかははっきりしないのではないのでしょうか。

(平石委員) 今の話は対象漁船の種類をチェックしただけで、第一種漁船というのは船舶安全法の世界での話というだけであります。今回は海技士の話ということですので、別だということだと思います。

(国土交通省 堀海技課長) 船舶安全法に私は詳しくないのでわかりませんが、先ほど言われたように概ねというのが正しいかもしれませんが、ここでの検討の対象は第一種か第二種かということではなく、漁船の中で 20 トン以上 24m 未満にあたるものはすべて対象です。そうでないものは対象ではありません。24m と 100 海里とでの線引きにさせて頂いております。

(高橋委員) 総トン数 20 トン以上 24m 未満というのはどこから出た数字なのでしょうか。

(国土交通省 堀海技課長) 規制改革推進会議において、このような数字が出たということございまして、規制改革推進会議において、なぜこのような数字がでたのかはわかりません。しかし、推測ですけれども、20 トン未満に関しては小型船舶操縦士という資格がございまして、それで対象外なのかと、24m 未満という数字が出たのはおそらくプレジャーボートは 24m という線引きにしていまして、そのため 24 メートルという数字を参考にされたのではないかと思います。ただ、漁船とプレジャーボートに違いはありますし、参考にするのは難しいです。なぜこのような数字が出たのかは謎です。

(水産庁 三野室長) 補足させていただきます。規制改革推進会議の水産 WG において、規制改革事務局自ら資料を提出しまして、その資料の中にプレジャーボートと漁船の比較の資料があります。その定義について、プレジャーボートは平成 15 年に 20 トンから 24m に変更されましたが、漁船は 20 トンのままです。24m だと約 80 トン位ですので、プレジャーボートは、80 トン程度の船舶を小型船舶操縦士の資格で操縦できますが、漁船については、操縦できないということがありまして、水産 WG では、小型漁船もそのようにできないのかということで、事務局はそのような趣旨で資料を提出されたと、そのように思っています。

(高橋委員) マルシップ方式をとっている 19 トンのかつおまぐろ漁船は 100 海里よりも遠くに国際航海に出ている。また、24m だと国際トン数 300 トンになるという議論があります。なぜそのような状況の中で 24m が 80 トンくらいと換算でき、議論になるのでしょうか。

(水産庁 三野室長) 今回の話は近海の話です。プレジャーボートにおいては 100 海里を超えると、機関士を乗せないといけないということになっています。しかし、100 海里以内だと小型船舶操縦士 1 名だけで操縦ができるということで、漁船においても同様に扱うことができないのかということとです。

(国土交通省 海技課長) 補足させていただきます。プレジャーボートは小型操縦士の資格が必要です。そして、24m 未満まで小型船舶操縦士のみでの操縦が可能で、漁船については海技士(機関)の配乗がなしには出来ないのかということを経済産業省において突きつけられました。

かなりドラスティックなことを言われまして、プレジャーボートを参考にしているようではありませんが、なぜ、そこまでおっしゃられたのかはわからないということで、先ほど述べさせて頂いたわけです。少しややこしくてわかりにくかったかもしれません。

(塚本座長) なぜこのような検討をしているのかという議論はあるかと思いますが、今日はたくさん資料をご用意して頂いたので資料を説明して頂きたいと思います。最後まで資料を説明して頂いて、それでも何かあるようでしたら、最後に議論をして頂きたいと思います。

## (2) 近海を操業区域とする中規模の漁船の現状

### ①海技資格制度の概要

国土交通省から資料2に基づき説明が行われた。

### ②漁業種類毎の操業

水産庁から資料3に基づき説明が行われた。

(田辺委員) 一般的に20トン以上24m未満の漁船は何トン位が多いでしょうか。また、132隻の中で最大は何トンでしょうか。

(水産庁 三野室長) 29トンとか39トンが多いです。50トン未満が79隻、50トン以上が50隻程度。最大は80トン程度になります。

(国土交通省 堀海技課長) この検討会の共同事務局として国土交通省と水産庁で行っていますが、水産庁の資料説明は混乱を招くので、一緒に事務局をやっている中で委員の皆様には誠に申し訳ないです。資料6ページの下赤い四角の説明の中で小型漁船の定義を20トンから24mにできないかと書いてある点については、解って頂いていると思いますがこの検討会の対象外の事項であるので、水産庁にこの資料を配られたのは共同事務局として誠に申し訳ないが、議論を行う場ではないので誤解されてはいけないのでその点を申し上げておきます。

あと、実態についていろいろとおっしゃっていますが、資料2で国土交通省から説明したのと矛盾することをおっしゃっているので、これ自体も混乱を招いて誠に申し訳ないと思っている。もし労働実態についてよくご存じの委員の方々から状況をご説明頂いてもいいかと思いますが、後は今後この検討会の中で調査する中でいろいろと判明していくこともあるかと思いますが、いずれにしても資料2と資料3で書いてあることに大分ズレがあって混乱を招くことになって誠に申し訳なく思います。

(高橋委員) 漁業種によって船型が全て違うわけで、沖底もあれば旋網もあれば鰹の一本釣りもあり、通り一辺倒のように機関場が狭くて入れないとか窮屈で作業が出来ないとか、そんなことは決してないわけで、どういう見方をするかによって違ってくるが、大型船から見れば狭いかもしれないが、逆に小型船から見れば広い。船型も違うし同一化して全てが狭いということではないはずなので、その辺りを工夫して説明して頂かないと、全く聞き逃すと全部が狭くて、今言うように20トン以上80トンくらいまである、65トンから75トンの漁船が結構いる。この漁船のエンジンルームはかなり広い。誤解を与えないような公平な立場で説明して頂きたいとお願ひします。

(国土交通省 成瀬課長補佐) 参考で付けている8, 9ページの漁船への調査には国土交通省海技課からも同行しています。4隻の調査をしていますが、全体的には古い漁船を見学し船齢でいうと古いものでは昭和62年、比較的新しいものでも平成13年となっています。船齢やエンジンによると

ころもあるのですが、機関長が言われたことは統一的なものではなく、例えば、航海中の機関室のチェックも2時間に1度はやっていると言う方もいました。船上の保守もある程度は機関長で対応すると言っており、それでどうしても出来ない場合はメーカーに修理をお願いしていますという方も。そういう意味では機関室での作業内容が少ない方に資料が片寄っているように思います。

(筆谷委員) 私も相馬の実態調査に同行しました。沖底船中規模漁船 35 隻、一番多い漁業種類であるが、沖底船に関しては機関室が非常に狭く、人によるが航海中に機関室に入って作業がほとんど出来ないというのが、多くの船の実態です。現状 35 隻があるが、過去にはこれに該当する船がもっと多かった時代があり、それはただ船が減ってきたということではなく、機関長を確保しなければならない事、その他コスト面等の理由があるが、20 トン未満にした方がメリットがあるということで、小型に移っていったというのが実態であります。漁業者が機関長が不要な 19 トン未満の小型漁船に持って行ったことと、19 トン船と 29・39 トン船は見た目にはほとんど変わらないが、船の型が小さくなったことで、機械・機関を無理矢理狭いところに押し込めている形になりました。船全体の安全性という意味では、中規模漁船が上であるというのは間違いのないと思います。一方でコスト面、機関長の確保ということで、致し方なく 19 トンに落としているという実態がある中では、中規模漁船をできる限り維持できるところは維持させていける制度であれば良いと思っています。

(国土交通省 堀海技課長) 実態についてはこれから来年にかけて詳細に調査を行うということで、今回の資料については参考ということにして頂ければと思います。

### ③漁船の構造及び機関の現状について

小鯖船舶工業から、資料4に基づき中規模の漁船の構造について説明を行い、次にヤンマー株式会社から、資料4-2に基づき機関の現状について説明が行われた。

(高橋委員) 中規模漁船の資料4について感想を述べますが、29 トンのサンマ船の出力が 736kw、14 トンのホタテが 610kw ということですが、サンマ漁船の旧タイプの 180 トンクラスが 750kw 以下ということが圧倒的に多いということです。それから遠洋マグロで 750kw を超える船は1隻も存在しない。それから見るとかなり高出力の船になっているということを、皆さんに共通認識として理解して頂きたいです。

(光延委員) 機関の現状についての説明の中で、通常エンジンのタイプは 30 年前から大筋で変わらないという説明でありましたが、最近では電子制御エンジンというのがかなり出てきており、この中ではそういう(電子制御エンジン)ものは無いという理解でいいのでしょうか。

(泉委員) そのとおり。今後増えていく可能性はありますが、現段階での電子制御エンジンが、この 20 トン以上 24m 未満に搭載されているかは、これからと思います。

(平石委員) 資料3は電子制御ではないのでしょうか。

(泉委員) 違うと思います。

(小林委員) 中規模漁船についての機関の現状は 30 年前から変わっていないとありましたが、20 トン未満のエンジンの方はどのような状況か。昔と変わっていないのでしょうか。

(泉委員) 20 トン未満になると電子制御がいくつか入ってくると思います。

(小林委員) 30 年の間に変わってきたのでしょうか。

(泉委員) そうということになると思います。

(国土交通省 堀海技課長) 資料4の最後について考え方を教えて頂きたいです。最後の 19 ページ

に機関故障時の対応、船上での修理、洋上ではしないと書いてありますが、要するにエンジンが止まってしまった場合、洋上でしないとすることは、救助して貰うまではエンジンが止まったまま漂流するという船だという理解でいいのでしょうか。

(池端委員) そこまでは聞いていませんが、修理という作業は船内では厳しい。内容にもよると思っています。

(国土交通省 堀海技課長) そういうところが大事なので、修理をしないととなると、それで終わりになってしまう。出来る修理もあるのではないのでしょうか。

(池端委員) 機関長が対応できる分には当然やると思っています。

(国土交通省 堀海技課長) そういうことを記載してほしいと思います。

#### ④ 距岸 100 海里未満の漁船の海難状況について

海上保安庁から、資料 5 に基づき、距岸 100 海里未満の漁船の海難状況について説明を行った。4 ページ目は事務局より説明を行った。

(国土交通省 植西次席海技試験官) 4 ページ目の事務局の方で出した漁船の全数 237,953 隻という数字、そして漁船の 20 トン以上の船舶の理解が間違っていないかを確認したいですが、即ち 20 トン未満の今問題になっている機関士がいないという基にはなっていないという説明でしたが、比較となっているプレジャーボートに相当する漁船の総数は、この 1,025 隻と 132 隻を除いたものが、ほぼほぼプレジャーボートに相当する 20 トン未満の小型の船舶という理解でいいのでしょうか。

(国土交通省 成瀬課長補佐) そのように理解しています。

(国土交通省 植西次席海技試験官) そうすると数字的な資料だけで見ると、小型船舶以外の方が海難に至る機関故障は多いという整理になるわけですね、この(資料) 4 というのは。海難に至る機関故障実態は、小型船舶では 0.07%、0.1%以下の数字。小型船舶を含んだほぼほぼ全数の中では非常に少ない。ただ、20 トン以上の船舶になってくると、この 24m 以上のものも含めて 1%を超えてくる数字になってくるということで、海難に至っている機関故障というのは、やはり多いと読み取っていい数字なのかと確認したかったわけです。

その中で委員の発言の中で、小型船舶の方だと少し危ないから、出来れば中規模漁船にした方が漁船員のためには良いとの発言があったが、海難に至らない機関故障という意味では色々あると思うが、それに海難といっても機関故障以外のものもあるのでそこでの主旨だと思うが、実態と離れているのかなということも含めて、しっかりと確かめたかったわけです。

まず機関故障が多くなるということであれば、まず大前提が違ってくるので、数字的なものをここで論じるというものは無いが、各委員のご意見、感触をここで確認したかった。

(平石委員) 数字の見方は色々あると思うが、海上保安庁の事故には船外機船も含まれているのでしょうか。237,000 隻の動力漁船の半分以上が漁船の場合船外機船です。

(海上保安庁 大下調査官) 含めた数字です。

(平石委員) 漁船総数には多くの船外機船があるので、出来れば船内機船の故障・事故と分けられないのでしょうか。漁船の方は漁船統計表で船外機船と分けられます。船内機の(数字を)見たいです。船内機の数値で比較すべきだと思います。

2 番目の 20 トン以上の船舶の隻数が漁船統計表とかなり違うと思う。この辺は確認した方がいいと思う。出所と仕分けを見て、事故の見方は色々あって事務局の仰るとおり 4 という数字と 130 と

いう数字の精度を問えば、1年前が外れば数字が小さくなったりするので、そこは色々な見方もあるのだと思う。

最後の故障原因を見ると、余談になるが海洋水産システム協会は県職員に対して水産庁が色々な講習会、特に漁船保険の関連業務があり、漁船関係の保険事故というのは、今もそうだが昔はエンジンのウエイトはかなりあり、水産業界でも特に漁船保険関係の事故防止・故障防止の観点からメンテナンスの重要性を謳ってきて、そういう活動がされてきました。その関係で国交省も保安庁からもメンテナンスの重要性の指導も頂き、漁船業界がかなり力を入れてきたのが数字に出てきていると思っています。この統計とは違うがプレジャーが2割くらいに対して漁船は機関故障7%、全事故に対してなっているものもあります。分母が違うので何とも言えないが、少なくとも漁船関係のメンテナンスはかなり浸透してきていると実感しています。それでもこの故障原因をみると、ほとんど普通のメンテナンスをしっかりとやっていたことが要因です。故障原因をみるとメンテナンスの重要性は依然としてかなりウエイトが大きいというのが感想です。

(筆谷委員) 平石委員も言っていた数字の見方なのだが、132分の4というのは統計的には使える数字では無いと思います。あくまで参考の数字として見るべきだと思います。

(光延委員) 最初の海上保安庁の方の説明で、要は衝突だとか乗揚だとか色々出ており、安全障害・運航障害というのがあるが、この安全障害・運航障害とは具体的にどのようなものでしょうか。

(海上保安庁 大下調査官) 安全障害とは船体傾斜や走錨といった形で健全な運航が出来ない状態に陥ったものを安全障害としました。運航障害の中身はバッテリーの過放電により運航できない状態に陥っているもの、あるいは艀樞の喪失、無人漂流というものを運航障害としています。

(光延委員) ここに書いている漁船の20トン以上の海難に占める云々は、20トン以上で2ページは整理されているのでしょうか。その中の運航障害というものは、今仰ったようなものでしょうか。

(海上保安庁 大下調査官) 2015年の1件は、バッテリーの過放電である等の何らかの運航障害が発生したというのが、1件入っています。

(高橋委員) 1ページの推進器障害は、推進器を回すためにエンジンを使っている訳であるから、この推進器障害が具体的にプロペラに物が絡まって動かないことだけなののでしょうか。

(海上保安庁 大下調査官) そのとおりです。機関故障ではなく、あくまでも舵、スクリューに絡網したであるとか、接触して舵がおかしくなった。そういったものを推進器障害としています。

(高橋委員) プロペラにロープや網が絡まりエンジンが急速にストップした場合、エンジンにかなり負荷がかかります。そういうことが原因で機関故障の分類に入るという統計にはなっていないのでしょうか。

(海上保安庁 大下調査官) そういう統計にはなっておらず、海難事象事態が、まず第一義的に何が起きたかを主眼に取っています。

(塚本座長) ロープが絡まってプロペラが止まってそれに付随してエンジンが壊れたとしても、機関故障には入っていないのでしょうか。

(海上保安庁 大下調査官) 推進器障害になります。

(水産庁 廣山課長) エンジンが止まってしまったので、海上保安庁に救難信号を出して、連れて持って帰ったら、エンジンが止まっていた場合はどういう判断になるのでしょうか。エンジンが原因ということになるのでしょうか。

(海上保安庁 大下調査官) 海上保安庁の調査は事故原因探求のための調査ではないので、どちらなのかということはありません。調査をしていく上で、造船所の方の話を聞きながら、判断し、調

査書にのせるということになります。

(水産庁 廣山課長) それでは、どっちがどっちなのかわからないということもあるということですか。

(海上保安庁 大下調査官) どっちが鶏か卵かというのは、あるかもしれません。

(国土交通省 植西次席海技試験官) 今回のデータは、今あるものを取りあえずまとめてみたというだけであって、漁船の隻数が 23 万であるとか、24 万であるとかどうかいろいろあるかと思いますが、現状はこれだけのデータというだけでしかないということだと思います。

(海上保安庁 大下調査官) もう一度、申しておきますが、我々が示した隻数というのは、海難調査を当庁が行った数であるということであって、それが母数になっております。4 枚目の資料は事務局で作成して頂いておりますが、3 枚目までは海難が起きた数ということで資料を作成させて頂いているということですので理解頂きたいと思います。

(水産庁 三野室長) 質問させて頂いてもよろしいですか。海上保安庁の海難報告では、いつも死傷者数とセットだが、今回の資料では示されていません。機関故障が原因で死傷者が出た事例というのはあるのでしょうか。ここ 5 年間、もしくはそれよりも前でもよろしいのですが、どれくらいの数を把握していますか。そういう重大事故に繋がるのかは、この資料だけでは判断出来なかったもので質問させて頂きました。

(海上保安庁 大下調査官) データを確認してみないことには、わかりません。今回はその観点からはまとめていないので、ちょっとお答えできません。

(大石委員) 4 ページを見て、感覚としてですね、さんまの大臣許可の場合、10 トンから 19 トンの船が 60 隻くらいありまして、どちらかというとな事故が多いのはこっちの方じゃないのか、という感じがします。事故が 20 トン以上で多いという感覚はないですね。同じ操業地域であると、どうしても小さい船の方がメンテナンス等がしっかりしていないという感じがします。ちょっと現場の感覚では違和感があるという気がしました。

(塚本座長) 機関故障ということなので、事故の隻数とは違います。また、機関故障ということなので別の話の気もしますし、新しい船と古い船とでもだいぶ違い出てくる気がいたします。

(水産庁 廣山課長) 今の話で言うと、委員が機関の現状について質問した時に電子制御の話が出ましたが、小型船では、電子制御の良いエンジンを積んでいる船に変わりつつあり、小型船は電子化されることによって機関故障が起きにくくなっているかもしれません。船内機船と船外機船の話がでましたが、これらを考慮してみますと、23 万 7 千隻の中のいくつというのと、160 の中の 4 というのを並べてみることに正当性があるのか少し気になっていて、これらを頭に入れておく必要があるのかなと、逆に言うと、これから小型船だけでなく、それよりも大きな船に電子制御のエンジンを積めるようになれば、その中で世の中がどっちに動いているのかということだと思います。

(泉委員) 電子制御のエンジンを積んだことと安全性は違うとは思いますが。

(高橋委員) 1 点よろしいでしょうか、先ほどから沖合 180 キロあたりの話をしていますが、沖合 180 キロくらいの洋上に行って、エンジンが全部ストップしたとします。そのときに毎日風の状態ばかりではなく、太平洋の方に行ったらうねりが大きいし、そのような状況の中でエンジンも補機も止まったと仮定して、二日も三日も漂流するような状況におかれたときに、どのような事が起こるか考えてみてください。だから、有資格者が乗って保守点検をしています。予防医学と一緒に、事故が起きないようにそのような対処をしているのであると私は思っています。どのような機械を作っても、宇宙船だって途中で爆発したりしているわけで、つまりパーフェクトはないのです。そ



のような中で、資格を持った専門家が保守点検する必要があるわけですよ。それが前提のはずです。どんなに技術が発達したとしてもゼロはありません。そのあたりをよく理解して頂きたい。だから、有資格者がいないというのは暴論なのかなと思います。

(水産庁 三野室長) 要らないという意識は全くありません。小型漁船と同じく 24 メートル未満までは機関の知識を持った小型船舶操縦士がしっかり乗っており、小型漁船と同様にしたいということであって機関資格者が要らないという考えは全くありません。

(国土交通省 植西次席海技試験官) 小型操縦士と 20 トン以上の機関士がごっちゃになっている気がします。20 トン未満というのは免許体系もなにも全然違います。お話にありましたけど、そもそも 20 トン未満の小型船舶というのは出力による制限はないです。プレジャーボートの話は隅に置いておくということで、最初の堀課長の話であったのかなと思います。それを前提としてプレジャーボートが云々であるから機関士が要る、要らないという話ではないという前提での会合であるという理解でよろしいでしょうか。

(国土交通省 堀海技課長) この会合の資料は一部分悩ましいところがありまして、今回の資料では機関士が船に乗っていることで事故にならなかったデータというのが本当に知りたかったデータなのですが、そのようなデータが無くてですね、現状を説明ができるデータを海上保安庁にお願いして出して頂いて、このような形になったわけでご理解ください。

(塚本座長) それではよろしいでしょうか。エンジンというのはひとたび壊れると、直せなくなるので、機関長が乗っていても手の出しようのない状況になるということだと思います。いずれにせよ、船上で直せるというのは非常に限られた状況でありまして、そのために機関故障の兆候を見つけられるような方が乗っているのは大事なかなと思います。今回の会合は現状を理解して頂くということで、説明をするという場ですので、それでは次の議題に移らせて頂きます。

### (3) その他(今後の進め方等)について

国土交通省から、資料6に基づき、当検討会の今後の進め方について説明が行われた。

(小林委員) 計画では 2020 年の 8 月に終わる予定ですが、規制改革推進会議で閣議決定されたとのことで、このように時間をかけて大丈夫なのでしょう。実態調査をするから時間をかけるのはわかりますが、ここまで時間をかけるものなのでしょう。閣議決定されたものなので、はやく結果が求められているのではないかと思いましたが。

(国土交通省 堀海技課長) 実態調査をまとめるには、長い期間が必要ですので、最低でも一年間は必要となります。規制改革推進会議でも実態調査の期間には同意を頂いており、違和感はないスケジュールになっているかと思います。

(小林委員) 実態調査を行い、また実態調査をうけて、それから技術の進展等を考慮して検討会を行うとなると、調査をはやく済ませるべきかと思いましたが質問させて頂きました。規制改革推進会議がそれで納得されているということなら、大丈夫です。

(国土交通省 堀海技課長) 水産庁の方から事前に話があったかもしれませんが、調査には漁業者の方の多大なるご協力が必要になるかと思いますので、調査の際にはご協力をお願いいたします。

(筆谷委員) 2019 年に一度も検討会を開かないというのは違和感があるので、中間報告という形で、何かしら検討会を開催していただければと思います。

(国土交通省 堀海技課長) 進め方については、共同事務局と検討させて頂きたいと思いますので

よろしく願いいたします。

(平石委員) 次回に実態調査の案が出ると思いますのでそのときに話をすることかもしれませんが、当面は実態を調査するので 135 隻を中心に調査されるという理解でいます。それで現状をしめす今回の資料が重要になってくるかと思えます。その関係で資料の 2 についてコメントさせていただきます。資料 2 の船上の事例のところですが、確かにこの例は重要な対応をされたと思えます。事例 1 につきましては実際にあるような例だと思えますが、事例 2 と 3 はかなり優秀な機関長がご対応されているかと思えます。事例 3 においては、最近の電子制御のエンジンだと対応が難しかったのかと思えますし、事例 2 において、燃料油の圧力低下というのではないと思うので、潤滑油ポンプだけのことではないか後で事務局に確認するつもりでしたが、このクラスの漁船が法定予備品でないポンプ駆動ギアホイールの予備を持っていることは少なく、漁船の事例であるのかということを確認して頂けないでしょうか。いずれにしても、今回の実態調査というのはこういう機関士がいて助かったという事例の話をいっぱい知れるようにしたらと思えます。調査主旨を十分理解しておらず、的を射ていないかもしれませんがよろしく願いいたします。もう一点は、3 ページの話で重油だとどのような事が起きるのか記載されていますが、先ほど水産庁の資料にあったかと思えますが、漁船の場合の A 重油というのはほとんど軽油で、おそらくエンジンメーカーさんは A 重油でも軽油でも同じような仕様だと思えます。A 重油といっても低質油に入っていない感じでございます。また、漁船に使用している A 重油は全漁連が昭和 40 年代だったかと思えますが、独自の規格を持って、販売し、より安全性の高いものを使っているはずであり、昭和 50 年代には漁船の燃料起因のトラブルはほとんどなくなったと承知しています。資料において、一般的な機関士の業務について載せているのかとは思いますが、重油に関しては漁船においては当てはまらないのかと思えます。

(大石委員) 別の検討会の際の調査において漁業者の方に多大な負荷をかけることができました。調査の元が内航海運だとかそっちのものをスライドさせたような内容でして、なかなか漁業の実態にあっていない。それで、かなりの作業量を漁業者さんに強いることになりました。まだ、199 トン船ならば陸上に会社があるだとか、船主さんが対応できるだとか、そういう協力が得られますけれども、29 トン船だと、ほとんど船主、船頭だけで、陸の方に人がいない。そのような状況の中で 1 ヶ月間どのような仕事をしているのかということを書けなんて言いますと、怒鳴られますので。出来る限り簡素でわかりやすく乗組員の負担にならないようなアンケートをお願いします。

(高橋委員) 実態調査というのは、普段している業務の内容であるはずなので、過度な負担になるのはありえないのではないのでしょうか。

(国土交通省 堀海技課長) 過度な負担をかけるのはこちらもしないようにと思っているのですが、なるべく負担のかからないような調査にしていきたいと思っています。

(国土交通省 成瀬課長補佐) 次回の検討会は 12 月を予定しています。次回もよろしく願いいたします。事務局からは以上です。

(閉会)