

第4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5月8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）、長嶺事業第三班主任（元海技資格協力センター）、光延専務理事（日本船舶職員養成協会）、田辺試験部長（(一財) 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（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）、高橋水産局長、釜石水産局副部長補（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（株））、池端設計部長（小鯖船舶工業 小鯖専務代理）、海谷審議官、堀海技課長、石原安全政策課長、植西次席海技試験管（国土交通省）、小野首席海難調査官（海上保安庁榎本安全対策課長代理）、保科増殖推進部長、廣野資源管理部管理調整課長、廣山増殖推進部研究指導課長（水産庁）

オブザーバー：浅井参事官補佐（内閣府規制改革推進室小見山参事官代理）

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）中規模漁船の実態について

事務局から、資料1に沿って、中規模漁船の実態について、説明を行った。

質疑応答は以下のとおり。

（高橋委員）

当初、水産庁は、水産基本計画に基づいて20トン未満から20トン以上、長さ24m未満に大型化した船について、小型船舶操縦士の資格で運航させてほしいという話でしたが、全体の議論に話がすり替わっています。この会議の論議、スタートからやり直しになるのではないですか。

また、残念ですが、海技資格を取る意欲がない、取る人がいないなら、この漁業をやる資格がないので、撤退してもらいたい。

規制改革というのであれば、逆の発想から、6級以上の海技士が、20トン未満の小型船舶操縦者（船長）になれない問題があります。例えば、遠洋区域で操業している19トンの近海まぐろ漁船の乗組員、漁業実習船には、小型船舶操縦士でないと船長として乗船できない問題があります。19トンの近海まぐろ漁船では、6級以上の海技士では船長職を採れないので、船長は小型船舶操縦士、機関長は200海里を超えるので六級海技士（機関）を乗船させるという実態です。この規制緩和なら理解できます。それに、6級以上の海技士が、小型船舶や水上バイク等の操縦免許を、自動的に取得できるなら理解できますが、話が全く逆です。毎回言いますが、どんどん論議がすり替わってい

ます。

当初、水産庁から直接説明されたことは、20 トン未満から 20 トン以上に代替新造する船について救済したいということでしたが、先ほどの説明では、20 トン以上 24m 未満が 132 隻、20 トン未満が 9,245 隻あるとのことでした。これらの船は、それなりの理由があって 20 トン未満に抑えてきたので規制緩和予備軍です。水産庁によると、長さ 24m の船は、国内総トン数 80 トンということですが、都合の悪いことは、資料のどこにも出てきません。これが事実です。一体、何を論議しているのですか。

(水産庁 三野海洋技術室長)

20 トン未満から大型化することですが、今回の説明は、全体の漁業の中で、どの階層において海技士を養成し、どの階層において今回の規制緩和をするのかという方向性が一致していない、むしろ逆ではないかという前回の委員会での指摘に対してお答えするために整理したものです。そういう意味で、このマトリックスにより全体像をお示しし、長さ 24m 以上の船や 100 海里を超えて操業する船については、しっかり海技士養成に取り組んで行くこと、中規模漁船で小型船と同じような操業形態のものについては、小型船舶操縦士の資格で対応できるよう規制緩和したいという趣旨で、前回の指摘を踏まえ、整理しました。

19 トンの近海まぐろ漁船ですが、100 海里を超えて操業いたしますので、6 級海技士が機関士として乗船しています。これについて何か改正してほしいということではなく、引き続き 6 級海技士で対応するという事です。また、長さ 24m が 300 トン（国際トン数）に該当するという話もございましたが、これについては議論のあるところですので、後ほどご説明したいと思います。

(高橋委員)

先ほども説明しましたが、小型船舶操縦士と 6 級以上の海技士とは、制度上明確に区別されています。小型船舶操縦士が海技資格であれば、6 級以上の海技士は、20 トン未満の船でも、船舶職員として乗船できることが原則となるはずですが、ところが、小型船舶操縦士の資格目的が、明確に異なっていることから、6 級以上の海技士では、小型船舶の船長としての乗船を認めないという制度になっていると理解しています。沖合底びき網漁船の話は、きちんとするべきですが、100 海里以内の海域で操業している漁業については、全て小型船舶操縦士で運航できるようにするという目論見なのか再度お伺いしたい。6 級以上の海技資格を取れば何ら問題がないことを、小型船舶操縦士で操船したいと言うことに大きな問題があって、海技資格でないものを海技資格だとみなし、同じ海域で操業しているので小型船舶操縦士の資格で良いのではないかということですが、安全確保についてどう考えているのですか。また、水産庁は、船舶職員となる 6 級以上の海技士を養成するため、かなりの支援をしています。小型船舶操縦士の養成というのは沿岸漁業者以外でも行っているのですか。

(水産庁 三野海洋技術室長)

資料 5 ページで整理させていただいておりますが、100 海里を超えて操業する、あるいは長さ 24m 以上の大型船について、今回の検討対象の中規模漁船と同様に規制緩和を拡大していくことはないのかということですが、前回プレジャーボートについて比較対象にしない方が良いという

ことでしたが、今回の要望は、元々、15年前、プレジャーボートについて20トンから24m未満に規制緩和された、船舶安全法もそうですが、通常の船舶より条件緩和されているという中で、ここの部分について漁船に対し過重になっているのではないかとということで、プレジャーボート同様に、100海里内で操業している漁船について20トンを24mに緩和できないかということで説明させていただいています。小型船舶操縦士の資格で船長職を採ることについて安全確保はどうするのかということですが、当然、安全確保は大事ですので、国交省とも相談しながら対応したいと考えています。そういった点を、この委員会の中でしっかりとご議論いただければと思います。

(国土交通省 堀海技課長)

長さ24m以上の船、100海里を超えて操業する船について規制緩和を考えていないのであれば、それをはっきりとおっしゃっていただければいかがでしょうか。また、水産庁で小型船舶操縦士養成の支援を行っているかどうかというご質問に対してもお答えいただいた方がよろしいのではないのでしょうか。

(水産庁 三野海洋技術室長)

長さ24m以上の船、100海里を超えて操業する船について、規制緩和の要望はございません。小型船舶操縦士の養成について、水産庁で支援を行っているという知識は持ち合わせていません。

(高橋委員)

当初の説明では、20トン未満船が新造され、20トンを超過するが、長さ24mは超えない。この長さ24mという基準はプレジャーボートから持ってきた。この大型化した船のみ規制緩和し、対象隻数も少ないということではなかったのですか。いつから、これだけの数の船が対象になったのですか。議論がどこですり替えられたのですか。

(国土交通省 堀海技課長)

ご質問の趣旨の確認ですが、66隻が多いのではないかと言うことですか。

(高橋委員)

当初、水産庁からの説明では、水産基本計画に基づいて、漁船の大型化を図っていきたいということで、私も賛成です。これらの大型化した船を運航する場合に、隻数も少ないので、小型船舶操縦士で運航させてもらいたいということで説明されたはずですが。その数隻から、この資料にあるとおり132隻になり、20トン未満の予備軍も、9,245隻もいます。なぜ、このような話になるのでしょうか。海技資格は漁船に特化したものではありません。漁船であれ、商船であれ、全ての船舶に共通する資格です。漁船だけ特別にする理由はありません。制度がメチャクチャになることを危惧しています。小型船舶操縦士で操船できる船について、なぜ、6級以上の海技士が船長として乗船できないのか、こちらを規制緩和してもらった方がありがたいと思います。

(水産庁 三野海洋技術室長)

検討の最初から認識の違いがあったかもしれませんが、20トン以上24m未満の中規模漁船につ

いては、100 海里を超えて操業するものも含めて 132 隻、100 海里を超えて操業するものは対象外なので対象は 66 隻、廃業を除くと 59 隻となっています。小型漁船について予備軍という話もございましたが、小型漁船については、現状、小型船舶操縦士で操業していますので今回の対象外であると、当初から説明しています。

(高橋委員)

いや、そうではありません。何回も繰り返しますが、最初、水産庁からの説明では、水産基本計画に基づいて、20 トン未満から、20 トン以上 24m 未満へ、漁船の大型化を図っていきたいということでした。これらの大型化した船を運航する場合に、隻数も少ないので、小型船舶操縦士で運航させてもらいたいという説明であったはずですが。

それが回を重ねる都度、対象隻数が増えてきて、何千隻の中の 132 隻なので認めてもらえないかと…、海技資格はそのようなものではなく、もっと重いものです。6 級海技士資格を取得することが、そんなに難しいのですか。昔に比べ、様々な養成制度が整備され、乗船履歴も短縮され、資格取得のための環境も整備されています。4 級でも昔に比べて取得しやすくなっています。

漁労作業は単純作業ですから、将来は機械化が進んでいきます。そうすると内航船同様、船舶職員のみによる運航に変わっていくのです。そのとき、資格も持っていない、これからの漁業は、そんなことで良いのですか。6 級海技士以上の資格を取得させることが先決ではないですか。船は、どんどん大きくなっていくでしょう、小型船舶操縦士で運航できる時代では、なくなっていくのです。そうであれば、国際資格である 6 級海技士の資格を取得させることが水産庁の取るべき方策ではないですか。どう考えているのでしょうか。

(水産庁 三野海洋技術室長)

漁船の大型化に関し、当初の説明と食い違っているのではないかという点について、当方の要望内容は、前回の検討会に、水産 WG の資料を添付して説明させていただきました。その資料の 1 ページ目に文書で記述しています。その内容が、委員にしっかり伝わってなかったかもしれませんが、20 トン以上 24m 未満の中規模漁船について規制緩和をお願いしているところです。本日、お持ちではないかもしれませんが、全体で 8 ページの資料の 1 ページ目にプレジャーボートと漁船について棒グラフで示し、20 トン以上の階層について、プレジャーボート同様、定義を長さ 24m 未満に改正し、小型船舶操縦士の資格で操業できるようにしてもらいたい。ただし、100 海里を超えて操業する漁船は対象外としたところです。

また、海技士の養成については繰り返しとなりますが、中規模漁船は、沿岸漁船と同様の操業形態、構造上も同様ですので、機関保守・故障対応など小型船舶操縦士で対応可能ではないかということで、中規模漁船に限定して規制緩和を要望しています。その一方、海技士の養成については、しっかり対応していきたいと考えています。

(高橋委員)

水産基本計画に基づいて、船の大型化を図ると言ったのは水産庁です。委員は誰も言っていない。議事録を読んでください。言っていることがコロコロ変わる。当初からの目的はこれでしょう。漁船に限った海技資格ではありません。漁船だけ特別に認めてくださいという議論にはなりません。

(水産庁 保科増殖推進部長)

今回お願いしているのは、繰り返しになりますが、20トン以上24m未満、100海里以内操業のカテゴリについて、小型船舶操縦士で操業できるよう規制緩和の要望を行っています。これは当初から変わりません。現に、そのカテゴリにある船というのは、資料にあるとおり66隻、廃業した船もあるので59隻ですが、その操業形態は20トン未満船と同様です。

一方、水産改革において、資料の1ページにあるとおり、中規模漁船については、規模の規制を全体として見直すということになっています。資料の5ページにあるとおり、同じ漁業種類の中で19トン船のところで、船のトン数が固まっていた、20トン以上になると減っています。19トン船について漁業上の規制があるわけではなく、船舶の安全性・居住性を追求していく上で、代船建造時に船の大型化を可能にしていくことが、今後の漁業の活力を高めていくことにつながっていきます。

大型化しても大きさが変わるだけで、操業形態が変わるわけではないので、資格はこれまでどおり小型船舶操縦士で操業できるようにする。小型船舶操縦士で操業できる船を、20トン未満から24m未満に規制緩和することで、船の安全性・居住性も確保し、水産改革の方向性も実現するため今回の提案をしています。そのような説明を、これまでもしていますが、認識が違っているところもあるようですが、ご理解いただきたい。

(高橋委員)

例えば、4級から6級の海技士資格を有して20トン以上の沖合底びき漁船に乗船している者が19トンの沖合底びき漁船に乗船する場合、小型船舶操縦士の資格を持っていないので船長として乗船できない。逆ではないですか。小型漁船に乗船したいという人もたくさんいるが、自分が持っている海技資格が使えない。そうした矛盾を解消するなら理解できる。説明は逆でしょう。さっきも言いましたが、大型化した新船だけですから、何隻もないので認めてくださいと言ったのは水産庁ですよ。それを言い方が違ったとか、理解が違っていると説明される。6級以上の資格を持った人が、20トン未満の小型船に船長として乗船できないことをどのように考えていますか。これを解消する方がよっぽど良いと私は思います。

(水産庁 三野海洋技術室長)

現在、中規模漁船に乗船している船長、機関長は6級以上の海技士資格を取得していると認識しています。当然、小型船舶操縦士の免許とは違います。制度上そのようになっていると理解しています。中規模漁船に乗船している機関士や航海士が、小型漁船へと定義が変更された船に乗船する場合に、小型船舶操縦士を取得しなければならないとなると、新たな負担となり、現場に混乱を招きかねないので、国交省とよく相談してまいりたい。

(高橋委員)

そういうことを言っているわけではありません。6級以上の海技免許を取得している者が、20トン未満の小型漁船に船長として乗船できない現実があります。小型船舶操縦士の資格を取得していないと船長として乗船できない。小型船舶操縦士の資格を含めた免許とするなら理解できる。ところ

が、STCW 条約批准時に、小型船舶操縦士と 6 級以上の海技士資格を明確に分けた。これは制度ですから、その是非については言及しない。

本来、若いときは遠洋に行って、年をとったら近海・沿岸に戻ります。沿岸の小型船で船長をしたいという人もかなり出てきます。そういった人が 20 トン未満の船に船長として乗船する場合、小型船舶操縦士の資格を取得しないと乗船できない。そのような問題を解決するための規制緩和なら理解できます。皆さんが説明しているのは逆の事です。何回も言いますが、水産基本計画に基づいて船を大型化していく。20 トンを超えても長さ 24m までは、従来と同じ条件で操業したいと言っていますが、他の業界の人達はそのようなことを言わず、必要な海技資格を取得している。この業界だけがなぜ、規制緩和により対応しようとしているのですか。人手不足は、全ての業界で問題となっています。むしろ、海技資格を取得するよう指導すべき。規制緩和の名の下、ランクが下の資格で運航できることになれば、全ての業界から要望が出てきます。20 万トンを超える VLCC（大型タンカー）を、2 級海技士で運航することが可能ですか。そのような問題が出てきたとき、どう対処するのですか。海技資格は、それなりの理由があつて区分されています。皆、その区分に沿って受験し、合格し、船舶職員の職に就いている。

もう一度確認しますが、私は、水産基本計画に基づいて大型化した船だけが対象という説明を、再三受けています。いつから、このように全体の船（132 隻）が網羅されるような話になったのですか。それから、予備軍が 9,245 隻もいます。これら全てとは言いませんが、かなりの隻数が大型化していきます。船の造り方も、23.999m、20 トン以上でトン数制限がないので、横幅が拡大され、100 トンを超えてくるようになるでしょう。それらも全て、小型船舶操縦士で運航させるのですか。このことを、どのように考え、将来どうしていくつもりなのか、シミュレーションをして、具体的に教えていただきたい。

（小林委員）

今回の規制の見直しは、24m 未満の 132 隻の中でも 66 隻において、甲板部は海技士の資格が必要だが、機関部は海技士の資格がなくても安全性が担保されれば小型船舶操縦士の資格で代替が可能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）

二段階の検討になります。まずは、おっしゃるとおり機関部の検討を行い、引き続き、甲板部、つまり海技士（航海）について検討したいと考えています。

（国土交通省 海谷審議官）

高橋委員がご指摘のトン数や長さの話は、資料 2 で説明していますので、資料 2 の説明をさせていただいた方がよいかと思えます。

（塚本座長）

今回の議論とは別ですが、先ほどご質問がありました、プレジャーボートにおいて海技士の資格を持っていても、小型船舶の船長にすぐにはなれないということについて、何かご意見はありますか。

(国土交通省 海谷審議官)

今の制度は、20 トン未満の小型船舶において、6級海技士では、直ちには船長になれませんが、業として小型船舶の操舵に6か月従事した乗船履歴があれば、小型船舶操縦士試験の実技試験が免除になります。また、海技士の資格があれば、学科試験でも相当数の科目が免除になりますので、海技資格を有していない者より、資格をとるといってかなり有利な状況にあります。

(塚本座長)

制度上はそうなのですが、海技資格を持っていても現状乗船できないという現状に関して何かコメントはございますか。

(水産庁 保科増殖推進部長)

トン数を下げるといって方向性というのは今回含まれておらず、トン数の上限を撤廃するというところは水産政策の中で方向性として決まっています、漁船が大型化したときについて検討しようというのが、この検討会です。

(塚本座長)

上か下かということではなく、別の資格体系になっていることがどうかということだと思います。

(高橋委員)

小型船舶操縦士は、6級海技士とは全く別の資格です。勉強をすれば、すぐ明日にでも小型船舶の船長になれます。20 トン以上 24m 未満にこれを適用したとき、果たして安全なのでしょうか。

(塚本座長)

このまま議論を続けても収束することはないので、次の資料の説明に移りたいと思います。

議題（2）機関士に係る規制の見直しの方向性

事務局から、資料2に沿って、見直しの方向性について、説明を行った。

質疑応答は以下のとおり。

(高橋委員)

資料2の見直しの方向性は、持ち帰って、次回の検討会で決めることになるのか、それともこの場で決めてしまうのか。

(国土交通省 堀海技課長)

この場で合意できるのであれば、今回まとめるということもありうると思いますが、まずは委員の皆様からご意見を承れればと思います。

(高橋委員)

資料2の8ページの②の8行目に、「一定の講習等を受ける」と記載されていますが、それなら6級海技士の資格を取得した方が早いのではないかと思います。

(小林委員)

資料2の①にメーカー等の講習を受けると記載してありますが、どのような方が講習の対象となるのかということと、②に一定の講習等とありますがどの程度の講習を想定しているのか、また部員等とありますが、乗組員全員が講習を受けるのか。さらに、2ポツ目のところで、「小型船舶操縦士の教則の充実や講習等による補完で対応できるのではないかとありますが、現在、甲板部の資格を持っている方も講習を受けないといけないのか、といったところが気になります。

ただし、乗組員全体の安全講習の取組の一環として行っていくのであれば、業界としては、それほど負担にはならないのかなと思います。

(国土交通省 堀海技課長)

小型船舶操縦士の教則の充実というのは、今日、エンジンのマニュアルを詳しく調べながらメンテナンス等を行うために必要な知識を確認しておりますが、その中で教則に入っているもので、小型船舶操縦士にとって一般的に必要な機関の知識があるなら、教則を見直すという方向性があり得るということです。一方、一部のエンジンにしか必要がない知識であれば、そのような全体的な見直しは行わず、個別に対応しようということです。一定の講習の内容については、今後精査が必要と思いますが、全員が受けなければならないということではなく、部員の誰かが受ければ良いのではないかと考えています。

(小林委員)

部員のみが受け、船長は受ける必要がない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)

基本的に、船長には船長としての業務があるので、その他部員が講習を受けるということで考えています。部員の中に、小型船舶操縦士の資格を持っている方が1人でもいるのであれば、その方が対応することもあり得るかもしれません。いずれにしても、海技士(航海)を持っている方は、船長として取り組んでいるので、その他の者で対応する方向で考えています。

(高橋委員)

プレジャーボートと漁船は違います。漁というのは複雑な作業をするので、エンジンに非常に負荷がかかります。プレジャーボートと違い、晴天時だけ動かすのではなく、時化でも、どんな時でも漁に出ることがあり得ます。実際には細かいメンテナンスをしながら、操業しており、部員1人だけで対応するわけにいかず、また誰かが辞めて欠員が出る可能性もあります。部員1人で事足りるという単純な話ではありません。メーカーの講習を受けるというのは大事ですが、もっと海技資格の重要性を認識していただきたい。

(光延委員)

資料2の教則の充実という記載についてです。小型船舶操縦士を取得する際の流れを実態に即して申し上げます。最短4日間で小型船舶操縦士の資格を取ることができますが、その中で学科を3日程度で行います。残り1日のうち、半日で機関について、残り半日で実技を行うのが大まかな流れになります。小型船舶操縦士の教則に基づいて、教習所の教本が作られているのですが、エンジンについての記載はそれほど多くありません。教習の修了試験でも、機関以外の部分、操船などの部分を理解していれば合格することができます。実際、教則に機関の内容を充実しても、教本に基づいて教えているので、対応が難しいと思います。強制要件として、この内容を教えなさいとか決まりがあれば別かもしれませんが、現在の教本に内容を追加することは難しいです。教習では、船外機、つまりガソリンエンジンについて教えています。この場で議論になっている、ディーゼルエンジンについて教える機会がありません。メーカーの講習等は、小型のディーゼルエンジンには適用できるかもしれませんが、大型のエンジンについて小型船舶操縦士の講習には馴染まないと思います。

(国土交通省 堀海技課長)

2点質問がございます。1点目は、教則に反映したとしても、教本への反映が難しい理由について。2点目は、講習において大型のエンジンというのが馴染まない理由をご教示願います。

(光延委員)

まず教本への反映についてですが、限られた時間の中で教習を行っているので、教本に反映させるには本当に必要な情報だけを厳選することになります。教本の内容に、他のものを追加することになると、現在でも厳選しているのに、さらに何かを削ることにならないかということです。また一般に、教習所の教員は、エンジンについてそれほど詳しくないので、総じてエンジンについて丁寧に教えることができていません。

次に、大型のエンジンの講習についてです。大型船に乗り、講習を定期的にするシステムを作ることができれば問題ないかと思いますが、なかなかそういった現場は作りにくいだろうと思います。また、今回検討されている漁船のエンジン出力の中には、出力が大きく発電機やポンプ等の設備が付属しているものがあります。これらはディーゼルプラントと考えて良いもので小型船舶操縦士の知識をもって太刀打ちすることは難しいのではないかと思います。一方、小型のエンジンでコンパクトなものは、講習等で大要を理解することができるだろうと思います。

(国土交通省 海谷審議官)

先ほどの光延委員のご発言は、小型船舶全体について講習を適用することは難しいとの趣旨かと思えます。現在は19トンの船が中心となっているということも踏まえ、中速エンジンについての講習のあり方について検討することではないかと考えています。

(田辺委員)

小型船舶操縦士の制度について、平成15年の改正において、小型船舶操縦士と海技士を区分しましたが、小型船舶操縦士制度は、プレジャーボートを想定し、エンジンのメンテナンスと簡単なトラブル対応ができればよいという前提で設計されています。機関について、教則や教本に反映する

ことができないものではなく、あえて、そのような形態をとっている現状がございます。旅客船のような職業的な小型船舶に船長として乗船するには、小型旅客安全講習のような課程を設け、修了者の操縦免許に付加する制度になっています。現在の小型船舶操縦士制度というのは、機関にそれほど重きを置いておらず、小型船舶操縦士が乗っているから、機関の対応も可能であると言うことは難しいですが、機関の講習を設けて補完するという方法であれば対応可能かと思えます。

(高橋委員)

小型船舶操縦士について、過大に解釈しているように感じます。小型船舶操縦士の資格は、プレジャーボートを想定したものです。海洋レジャーのための小型船舶の資格であり、20 トンを超え、漁業を営んでいる船について対応しているものではないと思います。沿岸漁民については、昭和 49 年だったと思いますが、何ら免許を持っていなかったということで、海難事故等を踏まえ、安全の確保が必要ということで、漁協を中心に、移行講習等を考えていただいた経緯がございます。当時、私は海技免許を持っていましたので、3 時間の講習で小型船舶操縦士の免許をいただいた記憶がございます。小型船舶操縦士は、海洋レジャーのための資格です。現在、小型船舶教習所が、役割を十分に果たしている中で、一部の漁業を営んでいる船舶のために、教則や教本を充実させることや、規制を強化するということは論外ではないかと思えます。

(国土交通省 海谷審議官)

小型船舶操縦士の乗船で足りるのかと、これから検討していく中で、頂いたご意見に留意し、それらも踏まえながら検討を進めていきたいと思えます。

(塚本座長)

資料 2 の見直しの方向性については、様々なご意見を承りましたが、例えば、現状の小型船舶操縦士の教習自体のあり方についてどうかということ、それから機関の講習については、しっかりとしたものが必要ではないか、というような意見を頂いています。また、引き続き検討を要する事項についても、いろいろ難しいものもありますが、本日、見直しの方向性をご議論いただきまして、今回いただいた意見等についても、事務局において検討を進めて頂くということにさせていただきたいと思えます。

議題 (3) その他

(塚本座長)

最後に、その他ですが、事務局からお知らせはございますか。

(事務局)

次回の検討会につきましては未定ですが、日程調整のうえ、ご連絡いたします。

事務局からは以上です。

(塚本座長)

それでは、以上をもちまして、本日の検討会を閉会いたします。
ありがとうございました。

(閉会)