

第5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 10 月 9 日（水）10:00～12:00

2. 場 所：国土交通省 4 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）、畔津教授（東海大学）、光延専務理事（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）、田辺試験部長（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）、樋口理事（山口県以東底曳網漁協）、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）、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、植村船舶安全基準室長（安全政策課・代理）、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：湊参事官補佐官（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）規制改革実施計画（報告）

議題（2）今後の進め方

議題（3）機関士の乗組み省略要件の検討（第1段階）

事務局から、資料1、資料2及び資料3に沿って、まとめて説明を行った。

質疑応答は以下のとおり。

【高橋委員】

委員が交代されたということですから、おさらいも含めて、事の経緯、まずはスタートからお話しさせていただきたいと思っています。

水産基本計画に基づいて、20トン未満の船の大型化を図りたいと。20トンを超えることから、これらの船に乗る船長の資格要件を、まず資格を取りに行く人がいない、それから取る気もない。そういう後継者がいないということから、小型船舶操縦士で何とかならないかというのが事の発端です。その船は何隻いるのかは複数隻ということで、まずスタートしたということです。この会議は、出てくる中身が毎回ころころ変わると非常に珍しい会議だと私は理解しております。その後24メートルイコール80トンということで、現存する船も含めて免状の軽減化を図りたいという話に変わってまいりました。

現在、第4回までの論議を踏まえて、結局は機関長の排除、削除と。機関長の首を切るということです。今の状況の中で資料1の3項目を見ても、機関士、機関長の職務を削除するのだということ

に必ず行き着くということです。都合のいいような話を大分しておりますが、経過措置の中でも、現在乗りたい人は今の免状でもいいですよ、ただし機関長は省略だ、講習を受けなさいと。講習を受けるくらいなら6級を取ったほうが早い。この問題は再三再四言っておりますけれども、6級海技士を取れば全てがクリアできるのです。新たな制度になると、小型船舶操縦士の免許を持たないと、現在船長として乗船している人も職務を遂行することがまず不可能だということです。現在、農林水産大臣の指定漁業の隻数がどのくらいあるのか。議事録を見てもわかるとおり、水産庁は24メートルイコール80トンだということをはっきり明言いたしております。

ところが、漁業3条約の中でケープタウン協定、STCW-F、それからILO第188号条約、これらについても本来ヨーロッパから見ればメートル法で推移してきたものが、日本はわざわざ総トン数でやってまいりましたから、総トン数に直していただきたいということで、国際的には24メートルイコール国際トン数300トン、それから国内総トン数189トンということでみな統一したということです。その話を聞いたのでしょけれども、今回はこの中の24メートル、それから80トンに落とすと、ただつじつま合わせをしたというだけの話で、何ら中身は変わっていないということです。

また、国交省にお伺いしたいのですが、船舶職員法第20条の特例ですけれども、私は平成の初めころだったと記憶しているのですが、今後20条特例は許可しない、認めないのだということで、20条問題小委員会を発展的に解消しました、解散ですということで国交省が明言して、それ以降やっておりません。それ以降20条特例を認めたという業界は、漁船では中型いか釣りの集団特例を認めました。これはかつてニュージーランドに中型いか漁船が行った経緯があって、ただそれを復活させたというだけの話であって、新規のものは一切認めていないということです。昨今、国交省は外航船、内航船なりで20条特例という話を若干しましたけれども、全てそのような話にはなりませんよということです。簡単に20条特例と言いますが、安全確認は誰がやるのですか。それから、20条特例の中のトン数特例については3年という時限があって、私ども大水と一緒に国交省に頭を下げて、許可をしてもらっているという状況ですから、そういうことをどのように考えておられるのか私はわかりませんが、20条特例というのは特例ですから、本来は、本則に戻すことになるということです。

講習・研修というような話をしていますけれども、これだけの講習を受けるのなら6級海技士の資格を取ればいとも簡単な話ではないですか。なぜ取れないのか不思議でしょうがないです。再三言っていますけれども、乗船履歴10年以上は3日の講習で6級の資格を取得することが可能だということです。5年、10年で1週間足らず、4日か5日で取れるということですから、なぜこういうものを取らないのだと。小型船舶で動かすと、水産基本法でどこに書いてあるのですか。これまでもトン数を増トンします、これは反対なんかしませんよ。安全と居住区の改善が前提条件ではないのですか。安全はどこへ行ったのですか。こういうものが全然論議もされていない。

それから同じように、例えばこれが許可になった場合、多分沖底の話からスタートしたのだと思いますから、現在65トンの沖底が105トンになった場合、また同じように小型船舶で動かしてください。同じ海域で、同じようにして操業している船があるでしょう。また同じ現象が起きる。水産庁はこれまたお願いするのですか。そうすると、どんどんエスカレートしていく。現在20条特例の適用船がありますけれども、当然我々と大水ということになるのですが、全船の乗組員の個票を集めてチェックしています。それから実際、私らは船に行つて安全確認をしています。この安

全確認は誰がやるのですか。安全確認書に署名をするということは、何かの問題が起きたときに我々の責任が伴うということですからね。そういう論議が全くなされていない中で、ただ紙切れにぼろぼろと書かれて、はい、わかりましたということにはならないということです。船に乗っている皆さんは命をかけています。船長であれ、船頭さんであれ、彼らに命を託すわけですから、機関長も乗っていない船になぜ乗らなければならないのだというふうになりませんか。

後々ほかでも話をする機会があると思いますから、現段階ではそういうことと、それから1点ぐらい追加で言うておきますけれども、資料3です。何でこんなことが出てくるのかよくわからないのですが、5番のB重油、C重油、こんな漁船どこにいるのですか。日本漁船でB重油を使っている漁船がいるのなら教えてください。ましてやC重油、誰が使うんだこんなもの、ばかにしているのかと言いたくなります。それから、一航海の日数が10日を超えないと。10日を超える沖底ってどこにいるのだ。このクラスの船は早朝出て行って夜帰ってくるのでしょうか。だから、過重労働になって事故が多いのです。海上保安庁の資料を見てください。どれだけの船が事故を起こしているか。ごく最近でも19トンの船が何隻事故を起こしたのだ。みんな転覆じゃないですか。みんな操船ミスでしょう。一步間違えば、海況が若干悪ければこれは全損ですよ。命を落とした人もいます。ありもしないようなことをここの記載に持ってくることで自分が現状を認識していないということですから、この辺どう思っているのか教えてください。

【小林委員】

今、高橋局長から4回目を振り返ってということでお話がありました、しばらく時間を置いて今日になりましたので、私も前回までの件で一言言うておきたいと思います。そもそもこの話は、水産業界にとって海技士不足が重要な課題だということからスタートしたと認識しております。そして、水産基本計画の中でも海技士等の人材の育成・確保がしっかり書き込まれ、そこをよりどころにして、どうやって人材の育成・確保していくのかということが始まったと思っております。

組合、関係省庁のご協力で、我々は水産・海洋高校で海技士、一定の免許を取った人たちをリクルートしているのですが、なかなか増えない。2割、3割、若干増えるというのは傾向としてはありますが、ずっとそれを待っていたのでは今の漁業は成り立たないという中、国交省にも例えば免許の取得条件の緩和とかをいろいろやっていただきまして、それで今回、一定の条件のもとでの海技士の乗組み基準緩和といった検討を立ち上げていただいたことに非常に感謝しているわけでございます。特に乗組員基準の緩和により、中規模漁船が小型船舶操縦士という配乗で操業できるという可能性が出てきたことに我々は非常に期待しているわけでございます。もちろん漁船漁業ですから、安全性の確保は船主も一番重要だということはわかっているわけでございますので、今回ご提案いただいていますような機関等に関する講習などを充実させるということで、業界もいろいろ今後に向けて、提示された内容についてしっかり検討していきたいと思っています。

【堀海技課長】

高橋委員からご指摘のあった件、何点かご説明いたします。

まず20条特例についてです。高橋委員、ご承知だと思いますけれども、その後、20条特例を全く認めてきていないということではないので、一切認めないということではなく、例えば昨年措置したところでいきますと、内航船で499トンの船に居住区域を増やすために、20条特例により509トンまで認めるというものを措置させていただきました。これについても、検討会の中でいろいろご議論いただいた上で結論を出したということではあるのですが、今回についてもこの検討

会も含めて、関係者の皆様のご意見を伺いながら、新しい仕組みをつくっていきたいと思っております。その特例を認めるに当たって、どういう条件でという一定の要件を検討するのが必要なことだと思っておりますので、この検討会の中でも具体的な内容を議論できればありがたいと思っております。

資料3に書かせていただいているB重油又はC重油を使用していないもの、これは逆から書いておりまして、A重油又は軽油を使用しているものとなります。このうち、軽油を使っている船は現実にはほとんどないと聞いておりますので、実際にはA重油を使用しているものとなります。過去の用例で「B重油又はC重油」という書き方をしているものがあつたので、それに倣い、裏から書いておりまして、実際には「A重油又は軽油を使用しているもの」ということでご理解いただければと思います。

それから、一航海の日数が10日を超えないということについては、この検討会で水産庁に調べていただいた実態調査でも10日を超える船は現実には今はないと聞いておりますが、10日を超えるような船が今後出てきた場合でもそういうものは認めませんよという趣旨で書かせていただいています。

【水産庁三野室長】

この検討会が始まった経緯等を小林委員からご説明いただきまして、まさしくそのとおりだと理解しております。内容の話でございますけれども、国交省から説明があつたほか、トン数の話がございますが、ケープタウン協定とかほかの条約の引用がございます。その中で24メートルについては国際トン数300トンとか、あるいは国内だと189トンとかいったことでございますので、そのときに調査した経緯から言いますと、日本の船については24メートルが80トンといった数字がございますので、ここでは80トンで資料に書かせていただいているということでございます。それ以上のトン数になったら、大きく105トンという話がありましたけれども、また同じ現象が起きるのかといった話については、先ほど国交省からもお話がありました。80トンと書いてあるわけですので、24メートル80トンということでしっかりやっていきたいと考えています。

【高橋委員】

今の話だけでも、しっかり80トンと書いて守らせるのだ。今でも20トンと書いてある。20トン未満の船長は小型船舶操縦者、私らは近海まぐろの皆さんに、6級以上の海技資格を取りなさいと大分話し合いをしました。ただ、20トン未満がゆえに、6級海技士以上の海技資格を持つと小型船舶操縦士の20トン未満の船は運航できないということです。この19トンの近海まぐろ漁船の操業区域はどこまでですか、ハワイまで行けるのですよ。むしろそういうものの規制強化なりをやるのなら私はわかります。ここで約束していても、80トンが未来永劫80トンではないです。必ずどこかでまた崩されるのです。

先ほど小林委員からもありましたけれども、水産庁の水産基本計画の中にも、後継者の確保・育成ということで海技資格の問題も書いてあります。4級海技士の乗船履歴を短縮させたいということで、従来1年9カ月の乗船履歴が必要なものを6カ月の乗船履歴にして、水産高校で実習した3カ月を足して9カ月、これで口述試験が受けられます。ただ、3カ月は船舶職員への登用禁止だということで、1年間で免状が取れる。このようなものを何とかかんとかつくり上げたわけですから、ガイダンスにしても、労使懇談会にしても、官、労使、学の懇談会にしても、後継者の確保・育成と

みんな走り回って、関係業界の皆さんが苦勞して後継者確保・育成をやっているわけじゃないですか。海技資格を取りなさい、取りやすいような環境をつくって、にもかかわらず環境整備も何もしない業界が、取る人もいない、行く人もいない、だから負けてくれよと。そういうことになるのですか。ほかの業界の皆さんもごり押し、ゴネ押しした場合、認めざるを得ないという状況になってこないですか。そうすると、今やっている後継者の確保・育成なんてやる必要がないです。どんどん減らしていけばいいだけの話ではないですか。航海士も要りません、船長も要りません、機関長も要りません、そういうふうになっていきませんか。水産業界を支えていくのだ、後継者を確保して維持・存続していくのだということで、今、皆さんで一生懸命頑張っているのではないですか。そのときに足引っ張りをするような状態でよろしいのですか。

水産高校の卒業生は4級海技士の筆記免除を持ってくる皆さんと、5級の筆記免除を持ってくる皆さんがいる、学校によって違いますけどね。例えば4級でも5級でもいいですが、こういう船に乗ってどういうふうに履歴をつけるのですか。ただ機関員、甲板員として乗って、漁労作業を1年6カ月か9カ月やって、これで資格を受けて、これだけでもうやれるのですか。これまでは機関長なり、一等機関士なり、操機長のもとで勉強しながら1年半ないしは1年9カ月を過ごして、それで資格を取って、また経験を積んで、船舶職員ということになっていくのではないですか。ライセンスを取ってそのまますぐ実務につけるほど易しいものではないですよ。なお、漁労要員で乗っているような状態で、機関の業務を誰がやるのですか。再三言いますが、講習を受ける、受けた者が乗っていればいいのだと。そうすれば、例えば5級の免許を持っていて、機関部の講習を受けた人が乗っていればいいのだ、機関長を採用できないがゆえに機関長は要らないのだと。入ってきてくれる人、それから入ってきた人を育てる環境整備について、この業界は一体何をやったのですか。さんまでも、いかでも、海まきでも、大中型旋網でも、沖底の大型船でも、みんな海技資格を取得していったのです。今日だって勉強している人がいるかもしれない。こういう人はどうするのですか。必要ないじゃないですか。それだと、漁船業界なんか残らなくてもいいのです。みんな内航船に行ってもらえばいいのですよ。環境が整っている8時間労働で、休みがしっかりしていて、給料も安定的だと。みんなそっちに行くじゃないですか。水産庁として、漁船員の確保・育成はどういうふうに考えるのですか。言っていることとやっていることとが全く違うじゃないですか。

私はこの話には乗れないです。むしろ6級を取るように進めてください。再三言っているけれども、6級を取ることが何か難しいのですか。受講料もほとんどみんな出していただける。うちの組合員は旅費も出してあげています。ちなみにさっき言いましたけれども、189トンまでの指定漁業の許可を受けた船で約430隻あります。当然のごとく、実稼働している船はもっと少ないです。許可上の問題の話をしているわけですから。430隻の機関長が必要なくなるのです。24メートル、80トンなんて言っていますけれども、そんなもので通りますか。それ以外の船だってみんな同じことを言いますよ。なぜあの船だけがいいのだ、なぜあの船だけができるのだ、189トンまで一緒じゃないかと。そうなれば、430人の機関長さんがみんな失業するのです。それから、船長クラスでも、小型船舶操縦士の資格を持っている皆さんはそのままやる気がある人は残るでしょう。持っていなければ、新たに小型船舶操縦士の免許を取りにいかなければいけないのです。なぜわざわざ下級の免許を取りにいかなければいけないのですか。それなら上級の免許を取って内航船に行ったほうがよほどいいのです。

だから、過去、国際減船もあり、経済状況により減船失業した皆さん、漁船・漁業界から、内航

船、港湾船に行った皆さん、戻ってきた人はほとんどいません。いろいろな仕事の中で、漁労長で戻ってきたのは4人だけです。何千人の人が離職したのか知らないけれども、私が知っているのはたった4人です。内航船なり、港湾船に一回行った場合、漁船になんか戻ってこないです。それほど漁船というのは苛酷です。ましてや今度は船長1人でしょう。朝早く出て行って、誰が航海当直するのですか。朝2時半ぐらいに出ていくでしょう。夕方6時か7時に入ってくるでしょう。水揚げをして終わるのが9時か10時、またこの船は2時半に出ていくでしょう。しければ別だけれども、なぎのいいときはこういう繰り返しじゃないですか。どこで安全を保つのですか。

あわせて言わせてもらえば、20条特例で安全確認って、誰がどこで本当にやるのですか。私は御免こうむりますよ。

【水産庁三野室長】

前回の検討委員会からご説明している内容の繰り返しになるかもしれませんが、今回の規制緩和については20トンから24メートルということで、また沿岸近くの船、沿岸漁船と同じような操業形態をしている船と同じような操業形態、同じような海域で操業していて、これまで調査もしてきましたが、機関の状況も小型漁船と同じだろうということで、同じような操業をしていて、同じような海域でやっているということに限定して、その部分については規制緩和ができるのではないかとということで、検討をお願いしているわけです。当然ながら、もちろん安全確保については第一優先でございますので、その要件についてこういった専門家の方々に集まっていたいて、国交省にお手数をおかけしまして議論させていただいていると認識しています。

調査によりますと中規模漁船は66隻稼働で、59隻でございますけれども、それ以外については先ほど高橋局長からお話がありましたように、4級なりの海技士さんについては、大水さんにもご協力いただきながら、養成プロジェクト等でしっかり養成しているということで、いろいろな選択肢があると思うのですが、中規模漁船については先ほどご説明しましたように、前回の検討委員会の資料にもございますけれども、沿岸と同じような水域でやっているということについて、20トンから24メートル、80トンと示しております。その部分について緩和をお願いしたいという趣旨でございます。

【高橋委員】

5月23日から8月19日まで、5隻の船がひっくり返っているのです。それが全部今のトン船に該当する船ばかりです。座礁が1隻あるけれども、みんな転覆です。インドネシアの実習生が1人亡くなって、さんまの29トンのものについては1人死亡、7名行方不明という状況。先ほど同じ海域で同じような沿岸だと言いましたけれども、船が大きくなった場合、当然堪航能力が増えるわけですから、沖底と同じような海域に入っていくのです。初めは沿岸、近海底曳と一緒にしろけれども、それからその次は沖底と近海底曳の間まで出ていっている。その後は沖底と同じ海域に行くのです。こんな当たり前前の話であって、船がそれだけの能力を持つわけだよ。持っていないのは操船技術を持っていないだけの話です。これまでも65トン型の沖底が何隻沈んだのですか。遺族から怒られながら、私はその都度葬式に行きましたよ。みんな全損じゃないですか。

いとも簡単に沿岸と沖合のという話をしますけれども、そういうものではないと思います。さんまだってそうです。初めは誰も200海里から超えていくなんで予想もしていないのです。できれば一番近いところで漁獲をして、新鮮なものを早く持ってきたほうが価格もいいわけですから、魚がないがゆえにどんどん追いかけていった結果がこういう状態なのだと。漁師ってそういうも

のじゃないですか。魚がいなければいるところに追いかけていくのです。それが本能です。だから、こちらが規制してやらないとだめだということ。今の漁獲の方法は全てオリンピックでしょう。早い者勝ちです。獲った者が早い者勝ち。それから、ヨーロッパと違うのは、ヨーロッパは刺身を食べませんから、メートルの横に広い船でもいいのです。日本はそうじゃない。鮮度が命だから、無理をして細く長く速い船をつくっていくのです。そういうことも全然、頭に入っているのか入っていないのか私はわかりませんが、人がいない、機関長がいない、人を集めるのが大変だ、嫌だ、だから機関長を省略してくださいと、ただそういうふうに言っているだけじゃないですか。同業でちょっと大きい船、彼らは機関長が乗っていないのですか。新たに船を大きくして、今まで小型船舶操縦士で機関長を乗せていない船が、今度は機関長を乗せなければならないエリアに入ってきました。だけど、入っていても人を集めるのも面倒くさい、嫌だ、来てくれる人もいない。だから、機関長を省略してください。ただそういうふうに言っているだけじゃないですか。それが通るのだったら、大変なことになるのじゃないですかと。ほかの業界は全部そうですよ。

海技資格、海技免状の話ですから、漁船だけの話ではないのです。これを使っている全ての海技者の問題ではないですか。内航であれ、沿海、港湾であれ、業界も含めてです。なぜこの業界だけがピックアップされて、なぜこの業界だけが免状を軽減して、機関長を省略しなければいけないと。その根本的な理由は何ですか。ただいらないだけじゃないですか。24メートルのプレジャーボートがそうだからと、一番初めの水産庁の言い分はそこだったのです。同じくしてくださいと。ほかの業界から、次に同じことを言われるのです。あの業界と同じくしてくださいと、断れますか。どういうふうにあなたは安全を担保していくのだ。私はおかしいと思います。何か言いたいことがあれば言ってください。

【水産庁三野室長】

操業海域が遠いところになって、さんま船がということでございます。今回の海難事故につきましては、まことに遺憾な話でございまして、こういったさんま船については100海里を超えていくということで、今回の対象にはなっていないということでございます。今回提出した資料の中にも操業海域については100海里以内ということで限定しておりまして、当初の議論から遠くに行く者についてはしっかり対応していくということで、今回は100海里以内の操業に限定させてもらっていると。小型の船のお話もございましたけれども、まぐろはえ縄漁船については6級の機関士が配乗して遠くに行くということで、そういったときのために備えているということでございます。安全対策を全く考えていないわけではございませんで、しっかりやれるところだけお願いしているということで、再三再四になりますけれども100海里以内の操業とか、あるいは10日間を超えないといった制限をしっかりつけていくということで、今回の資料3で提示させていただいたところでございます。

【高橋委員】

100マイル、100マイルと言いますけれども、漁業許可証の中でこのクラスの船がどこから100マイル、距岸100マイルと言っているのかどうか知りませんが、誰がどこでどういうふうに規制して、誰が確認するのですか。それから、県知事許可の船はどうするのですか。行くか行かないかは別として、彼らはみなアメリカの200海里のところまで操業海域があるのでしょうか。違いますか。県と県の間、漁業者によってはここまでという規制はあるのだろうけれども、基本的なものはそうじゃないですか。沖底だって、網が引っ張れないような3,000メートルの海域には操

業海域なんかないのです。言っていることをつじつまが合わなくて、ころころ変わっていくのです。だから、さっき根本的な、あなたが言うような24メートル未満の船、20トン以上24メートル、これを小型船舶で回さなければいけない理由は何ですか。なぜこの業界だけですか。さんまはだめだ。では大目はいいのか。旋網はどうするのですかと。旋網は基本80トン型でしょう。三陸沖のイワシ、サバをやるグループ、今は船が大きくなって300トン、彼らだってみな免許を取ったのです。199トンにしても、今でも80トン型が存在するのであれば、彼らは小型船舶1級で回るのだ。トン数規制から言ったらそういうことになるじゃないですか。規則だけではないですよ。さんまは200海里を超えるからだめだと、そんなこと。200海里の中に100マイル以内で漁が出たらそこでしか操業しないですよ。誰が好んで、油たいて沖まで行きますかね。

話が変わりますけれども、沿岸の波と沖合の波とはるか彼方の潮の流れも違う、うねりも違う、海域も全く違う、そういうことがあって海技資格というのは区別がついているのじゃないですか。そういうところを安全に運航するために海技資格はあるのじゃないですか。それだけの知識を持った者、試験で合格した者がそういう職につけるといことじゃないのですか。小型船舶操縦士でどんどん回すことが可能であれば、同じ海域で同じように操業するのです。大中型旋網だってみなそうです。漁がなくなれば沖に行きます。基本的には沿岸でやりたいと、そんなの当たり前のことです。だから、なぜこの業界だけですか。なぜこの業界の船を、私が全船430隻と言ったのは、全ての漁業許可証を持っている、指定漁業の許可を持っているものから弾き出したのです。これは189トンから下です。ところが、199トン、10トン違いの皆さんがいっぱいいるのです。いか釣りであれ、さんまでもあれ、これはみんな199トンです。これはかつて5級の海技資格で運航していたのです。頑張っって全て4級に切りかえました。

これはただ3日、4日の講習でもらっているわけではないです。2カ月近く缶詰め状態で勉強しながら、一発勝負で受けたということですからね。ただ、再三言うように、6級は3日、1週間ないし10日ぐらいの講習で修得が可能です。何でそれを受けないのですか。ここで言うように、機関の講習を受ける人がいるのなら、なぜ受けないのですか。履歴さえあれば受かるでしょう。そういうことを進めていただいたほうが手取り早いし、物事の解決はそれでできるということですから、安全であり海技資格を持てる。人がいないと先ほどから言っているけれども、遠洋で働いた皆さんが、家族を持つ、さまざまな要件で近海に来る、近海の沖底に乗りました、それから近海の沖底でそろそろリタイアしたいという方々が近底に来るのだというような1つの流れがあるじゃないですか。最近若い人が入ってきたなと思って喜んでいただけですから、海技士資格をしっかりと取って、近い将来あなた方、船長をやりなさい、船頭さんをやりなさい、頑張りなさい。そういうふうに言っているときに、もう海技資格なんか要らないのだよ、小型船舶の免許だけでいいのだよと。誰が漁業なんてやるのですか。誰がそこに入ってくるのですか。人を増やす努力をするのなら私はわかる。あなた方は漁船を減らすことをやろうとしているのです。違うのですか。その辺教えてください。

【水産庁三野室長】

人を減らすということは当然考えていないわけでごさいます、入り口で、中規模漁船のところの受験について間口を、選択肢を広げて、入りやすいようにしていくと。ちゃんと安全を確保していくということで、今回は海技士ではなくて、先ほどおっしゃいましたプレジャーボートと同様の形で、24メートルまでできないかということで、小型船舶操縦士で門戸を広げていただきたいと思います。お願いしているわけです。6級海技士を取るなど言っているわけではなくて、引き続き乗っている

方々、あるいはほかの船から移ってこられる方々とかは、先ほどの資料1の説明の中でa、b、cとございましたけれども、その中でしっかり経過措置を置いて、乗れるような形にしていくということで、排除していくとかそんな気は全くありませんので、そういう言葉をお使いになりましたけれども、そういう気は全くないので、門戸を広げて、新規就業者とか、あるいはこの制度の中で中規模漁船について小型船舶操縦士でもしっかり運航できるような形にしていきたいという趣旨でございます。

【高橋委員】

機関長を省略するという事は、機関長におりてくださいということを行っているのですよ。あなたが乗りたいならどうぞ、昔のままで乗せてあげますよ、だけどあなたは機関長ではないですよ。そういうことをここで言っているのじゃないですか。排除しているのじゃないと言うけれども、何をしたのですか。

それから、ほかから来るというような話をしているけれども、誰が来るのですか。今乗っている、当初新造になるという、大型化するという船が、この当該船が何隻いるのかわかりませんが、全てが船主船でしょう。雇われ船頭さん、雇われ船長で来る人なんているのですか。この船は船長イコール船頭さんです。ほかの大型船とは違うのです。では沖底はどうなっているのか、そのワンランク上の沖底はどうなっているのか。船頭と船長はほとんど別で乗っていますよね。だから結局、何のことはない、機関長をおろすということでしょう。それで、都合よく80トンで、100マイル以内で操業する船なのだ。法律なりルールなりについては、限定的なことを特例でやるのだと言っているけれども、ほかの業界だって皆さんやればいじゃないですか。私言いますよ、何であなた方やらないのだね、水産庁に行ってお願ひしたらいいじゃないですか。大型船がどんどんできていくわけでしょう。だから、大型船をつくることなんか私は一切反対なんかしていません、どんどんつくってくださいと。それに見合った運航者をつくるのも当然そういうことになるでしょう、それは一体でしょうと。船をつくる、運航する側の間人もつくっていく、こんなの当たり前のことじゃないですか。ところが、今言っているのはそうじゃないのです。船をつくります、資格はみんな昔のままだと。この船が単独でやっているなら、そういうこともあるのかという感じもするけれども、単独じゃないのです。近海船はそこにいっぱいいます。沿岸船もあります。沖合底曳船があります。大中型旋網もある。大目流し網があります。かつおの一本釣りがあります。なぜか沖底だけが免除されると、そんな話があるのですか。それはなぜですかと私は聞いている。なぜこの船だけ特別待遇ですかと。ほかの業界の皆さん怒らないですか。それは非常に不思議だと思っているのです。

【水産庁三野室長】

前回の検討委員会で実態調査をして、その結果について今お話ししたりしております。また、どういった漁業種類がこの中規模漁船として存在するかということとその前の検討委員会だったかでご紹介させていただいておりますけれども、沖底だけではなくて、20トンから24メートル、沖底とか中まきとか、ほかの漁種でもございます。漁業種類で限定しているわけではなくて、資料3についてもそうですけれども、24メートルまでで100海里以内ということにしているわけです。なので、そういった意味で100海里以内、80トン未満とか限定して、安全が確保できるという要件を皆さん方で議論していただいて、安全を確保できるということで制限していきたいと思っていて、資料3で主な要件として制限を挙げているということでございます。

【高橋委員】

毎回毎回、話がころころ変わるのです。言っていることが違う。前段で私は一番初めに言ったけれども、最初に言ったこところころ変わってくる。非常に不思議な会議なのだ。一番初めに話をした、20トン未満の船が大型化します、そうすると20トン以上をオーバーしていきます。長さが24メートル以内、総トン数は80トンだと。新造船だけを何とかしてほしいという話ではなかったのですか。いつからこういうふうな話になったのですか。2回目か3回目の会議からこういうふうひっくり返ってきたのでしょうか。今言っているけれども、100マイルだ、80トンだ、24メートル、これは後からつけた話じゃないですか。24メートルは初めからあったけれども、その都度話が変わっていくから皆さんがこんがらかるのです。私もそれは理解できません。さっきから言っているのは、なぜこの業界だけが特殊ですか。いや、それは沖底だけではありません、ほかの業界もそうです。さっきは、さんまは違うと言った。どれが本当ですか。

【水産庁三野室長】

5月8日に操業実態についてというところで資料を出させていただいて、もうお手元にないかもしれませんけれども、漁船勢力における中規模漁船ということで、全体で66隻です。

【高橋委員】

調査した結果と言うけれども、一番初め実態調査に行ったときは相馬、原釜に行ったんじゃないですか。第一原発事故でほとんど操業していないじゃないですか。試験操業だけしかしていないよ。単にアンケートをとってきて、こうです、ああですと。

【水産庁三野室長】

5月のときの実態についてという調査資料ではないですけども、アンケートの回答状況ということで、お手元の資料の何ページかにアンケートの回収状況がございまして、66隻が20トン以上24メートルで100海里以内の船でございまして。全隻調査しました。アンケートという形にはしたのですけれども、全数いただきまして、回答不能というのは売船したり、廃業していたりといったものが7隻ありましたので、先ほどご説明しました全体で59隻でございまして。漁業資料については左端にありますとおり、沖底から9漁業種類、こういった漁業種類が現時点で20トン以上24メートル未満の100海里以内の船でございまして。なので、沖底だけとかいうことではなくて、海域とメートルで区切った漁業種類、この59隻でございまして。

【高橋委員】

今度は沖底だけじゃないという話が出てきたので、さっきはさんまがだめだと言いながら、沖底だけじゃない。そんなばかな話があるのですか。こういう海技資格というのは、漁業種ごとに決められるのですか。それから、海難事故の話をさせてもらおうと、海上保安庁さんのデータから引っ張り出してきたけれども、去年は、漁船だけで539隻ありました、全船舶のトン数区分では20トン未満が1,659隻、海難事故の76%です。過去5年間では、20トン未満が8,119隻、20トンから100トンになると214隻ということで、がたんと減るのです。何を言いたいかというと、20トン以上になると、6級海技士以上の資格を持つのです。過去5年間のパーセンテージで言うと、20トン未満は78%になるのです。20トンから100トンの間の船は2%です。大多数の事故というのは、衝突、乗り上げだとあるのだけれども、エンジン関係のトラブルはかなり多くて、去年539隻の中でエンジン故障は43隻、推進機故障が49隻、それから浸水、火災だということなんです。毎年もう50件程度ずつ発生しているということです。これは漁船ですからね。

だから、再三再四言っているのは、6級以上の海技資格をちゃんと取らせて勉強させて、それだ

けの知識を持たせて運航させてくださいと言っているわけです。そうではなくて、小型船舶操縦士で機関長を省略させて、ないしは6級以上の海技資格を持っていても機関長は要らないのだと。そうすると、大型船の皆さん怒りますよね。750キロを境にして、沖へ行くから要るのだと。では、外国の200海里付近でやっている船はどうなるのですか。外国の沿岸から許可をもらって、100マイル内外で動いている船はどうするのですか。条件は一緒じゃないですか。相手国のEEZの中で操業している船は100マイル以内で操業している船もいるかもしれない。これらに対する扱いはどうするのですか。海技資格は要らないじゃないですか。小型船舶操縦士で十分やれるじゃないですか。そういうふうにしていろいろなものが出てくるのです。だから、6級を取らせなさいと。皆さんで頑張っって支えながら、後押ししながら6級海技士を取らせなさいというのはそういうことを言っているのです。いろいろなものに波及してきますよ。1,000トンの船は小型船舶操縦士で動かせる。日本に返すときは回航要員に頼めばいいんです。

【水産庁三野室長】

事故の件数は今はつきりわかりませんが、19トンというところで小型船舶操縦士の資格のしきい値もありますけれども、そういったところで、19トン未満の船が圧倒的に多いのでございまして、20トン以上になると隻数的には減ってくるということでございますので、それに伴って海難の隻数というのは20トン未満のところでも、隻数的には母数が多いわけでございますので、そういった隻数になっているのかと思います。

あと、外国の100海里の中で操業するような船については、今回の資料3のところでは要件の中には、100海里以内というのは本邦100海里でございますので、この中に外国の100海里は当然ながら入っていないという理解しております。

【高橋委員】

外国の200海里の話は、そういうふうにも要求されてもおかしくないでしょうと私は言っているわけです。再三言うけれども、なぜこのクラスの船だけが特別に小型船舶操縦士で運航させろと言っているのか、いろいろなところで資料の端々に出てくるのは、人がいないのだ、乗る人がいないのだ、それから機関部の職員が極端に減っているのだと。では、ほかの業界はどうしているのですか。みんな四苦八苦して確保し、育て、自分の会社で100%金を出して海技資格を取らせて、その間きちんと生活の給料も払って、そういうふうにしてみんな育てているじゃないですか。ほかの業界の皆さん、苦勞しているのです。何でこの業界だけが海技資格を軽減化させて、クリアするのだと。ほかの業界がみんな怒るでしょう。私だって怒るよ。そんなことができるのだから我々もやっってくださいと。そうなりませんか。だから、さっきから何回も言っているように、どんなことがあって、何の目的でこの業界だけが、このトン数クラスの船が特別扱いされるのですかと。ずっと聞いている。主体は近底だ、沖底だ、その後、いや、そうじゃないのだと。さんまも入っています、入っていません。ほかの業界は入っている、入っていない。全く一貫性がないのです。もう全ての漁業種ですね。

【水産庁三野室長】

今回の資料の中には、66隻以外の20トン以上24メートル未満の船、これは100海里を超えて操業する船です。まぐろ船とかかつお一本釣りとか、いかの船、さんまの船とかいった船については、ここに表示されていません。今回資料がないですけれども、ここには載っていないですが、5月の検討委員会の資料の中で中規模漁船についてはどういう漁業種類があって、どこの県にあっ

て、隻数は何隻でと資料でご説明していますので、当方の言い方が変わっているということは全くございませんで、5月のときに説明したままでございます。

ほかの業界の話を私から話すのはどうかという気はしますけれども、今回の発端の話というのはプレジャーボートの話で20トンから24メートル、15年前にその規制緩和をして変えたということがございまして、先ほどからお話しされていますが、そういった前例もございますので、乗組員、海員の少ない現状に鑑みて、漁船業界としてはこういったことを要望しているわけでございます。

【堀海技課長】

前回の検討会でも、水産庁には、今回緩和しようとしているものよりさらに緩和を広げるつもりは全くありませんと断言していただいたのですが、先ほどからの水産庁のご発言からするとそこが曖昧で、みんな不安になるので、今回24メートルとか100海里とか80トンとかいうものを仮に決められたならば、それ以上の緩和は、ほかの業種も含めて一切やるつもりはありませんと断言していただけないか。要望も出さずつもりはありませんとはっきり言ってもらえますか。

【水産庁三野室長】

前回の5月の資料、20トン以上24メートル漁船の内訳ということで書いております。その中で100海里超は含まれていませんので、そこに制限するというので、トン数の80トンも含めまして、これ以上上げることはございませんので、ということでございます。

【高橋委員】

一番初めに何と言ったのですか。だから、さっきからこの会議は不思議な会議なのだと私は言っているじゃないですか。ころころ変わる。一番初め、20トン未満の船を大型化します。たまたま20トン以上になって24メートル未満の船が何隻かでき上がる可能性があります。だから、これらの船については従来どおりの免許を取りにくい人もいなければ取りにもいきたくない。だから、小型船舶操縦士で運航させてくれと。これが入り口ですよ。私はそれ以外の話なんか聞いてないです。回数を重ねればどんどんいろいろなものが積み重なって66隻だ、何隻だ、そんな話をするから、では、指定漁業許可証から引っ張り出したらこうなるじゃないかと。今度は189トンの話をしたら、いや、そうじゃありません、189トンの中の80トン以内の話だと。この80トンというのはどこから持ってきたのか？水産庁の資料だと言うけれども、80トンというのは何の根拠がある数字なのか？いいかげんにしてくださいよ。みんな振り回されているのです。

今、国交省が言ったように、沖底だけの話ではなかったのですか。近海底曳網漁船の話ではなかったのですか。いつの間に66隻だの、こんな増えてきたのだね。24メートルイコール189トンだって何回も言っているじゃない。そうすると430隻の許可があると。経過措置でやるといっても、最終的にはみんなここに430隻が現存する船であれば、430人の機関長は全部職を失うのだと。それから430人の船長が、小型船舶操縦士を持っている人は別だ、持っていない人は全部小型船舶操縦士の免許を取らないと船長として乗船できませんよと。そうすると、簡単に考えたら430だから860人か、860人の首を切るのだよと。マックスの話をしている。そういう可能性があります。乗りたい人は小型船舶操縦士の免許を取るのでしょうか。それから、小型船舶操縦士を持ってその業界にとどまりたい人は残るのでしょうか。必ずしも全部ということではないですからね。この機会に、もう漁船とは、おさらばだと。だから、漁船員を減らすような政策をしているのですかと私は何回も聞いているのです。せつかく集めて、今の漁船業界を水産庁がどう見ているの

か知らんけれども、使ってやるから来いなんて言う業界はどこにもないのです。頭を下げてうちの船に乗ってくれませんか、みんな人探しに苦労しているのでしょうか。違うのですか。

この業界は人材的に裕福ですか。それだけ裕福なら、6級海技士を取ればいいじゃないですか。豊富に人材がいるのなら。私はそういうふうに見ていませんからね。だから、私らもお互い一生懸命になって後継者確保なり養成をやっているのです。官、学、労使含めて、違うのは水産庁だけじゃないですか。水産庁のほかの部門はきちんとやっているのです。同じ水産庁の中で相反することをやっているのじゃない。片方は後継者確保、一生懸命つくりましょう、海技資格も取らせましょう、そのために予算もつけましょうと。片方は一生懸命やっているのに、片方は免許を軽減してください、取る人がいないからねと。こんなことってあるのですか。何回も言うけれども、むしろ6級海技士を取るような環境をつくってちゃんと取らせなさいと。取らせれば全部解決するのでしょうか。何が難しいのですか。彼らは2カ月休みがあるのです。その間の1週間、何が難しいのですか。ほかの皆さん2カ月も休んで、自前で海技士資格を取りに行くのです。海技士資格を2カ月もかけて取る人から言わせれば、何を甘えているのだということになるのです。ばかにするなということになりませんか。だから、何があるのですかと再三聞いているのです。なぜこの業界だけが特殊ですかと。それは明快に答えていないじゃないですか。

【塚本座長】

このまま続けていても終わりませんので、このところは高橋委員の意見、コメントについては水産庁ともう一回論点を整理していただいて、回答なりも用意していただくなりして、やっていただければと思います。

とりあえずほかの方、今日ご説明いただいた中身で何かご意見、コメントがありましたら、お願いしたいと思います、いかがでしょうか。

【釜石委員】

座長、1つだけご確認させていただきたいのですけれども、以前のこの会議の中で、私からプレジャーボートと漁船というところを両論で、この中でしないでいただきたいという意見を述べさせていただいて、座長からもプレジャーボートと漁船の話を比べるのは乱暴な論議であるとお話していただいたと思うのです。先ほどから2回ほどプレジャーボートのお話が出ていますので、その点をもう一度ご確認させていただきたいと思います。

【塚本座長】

前にもプレジャーボートがオーケーだからオーケーだという話ではないでしょうかということはこの会議の中でも出たと思います。当然、片方は仕事で漁業をやっているわけですし、プレジャーボートは仕事でやっているわけではないという面もありますし、その目的も状況も全く違うということなので、一律にプレジャーボートがというような話ではないということです。そこはもう一度確認したいと思います。それはよろしいですね。

それでは、ほかにご意見がありましたら、お願いいたします。はい。

【畔津委員】

先ほどもご指摘があったのですが、資料3で5番のB重油またはC重油を機関の燃料として使用するものではないこと。使ってはいけないことを指定するという事は非常に重要だと思うのですが、一方で、これ以外だったら全部使っているのかというところはやや疑問というか、不安が残っております。例えば車のガソリンなんかですといろいろな混ぜ物が入っているものを使ったりとい

ったところがありますので、どちらかという、安全側でいくのであれば使っているものを指定するほうがいいのかもしいという気がしております。ご検討いただければと思っています。

【堀海技課長】

ご指摘ありがとうございます。そういう視点で見直してみたいと思います。

【光延委員】

資料3の4ページをごらんください。2の(2)の講習内容と書かれてあるところで、「機関担当者が」という言葉が最初に出てきます。機関担当者としているのは、これはあくまでも小型船舶操縦士の資格を持っている人ということによろしいですね。それ以外の人も該当するわけですか。

【堀海技課長】

第1段階と呼ばせていただいておりますけれども、ここでの機関担当者は小型船舶操縦士の資格を有していない人でも可能という前提で書いています。

【光延委員】

小型船舶操縦士の資格を持っている、持っていないにかかわらず、ここに書いてあるようなメーカーのマニュアルに従って、例えば補機とか電気設備、自動制御とか、内容的に見ると、一般の人から見ると高いなというレベルです。そういう意味で言うと、講習内容もそれなりに決めなくては行けないのですが、一方で単に講習だけで、こういう80トンぐらいの船でエンジンルームの運転管理ができるかというのは難しいように思うのです。したがって、下から3行目に書いてある一定年数の乗船履歴があれば、実習を省略することができるというのは少し無理があるような気がいたしますので、両方とも一定の講習をして、なおかつ一定の乗船履歴がないと、80トンぐらいする船の運転管理はなかなか難しいのではないかと思います。この乗船履歴を得るということであるならば、先ほど高橋委員がおっしゃったように、6級海技士の第2種養成施設であれば、5年の乗船履歴があればたしか1週間ぐらいで資格を取れるのです。そういうこととあわせた検討はされているのですか。そこを教えてくださいませんか。

【堀海技課長】

ここは、知見のある方のご意見を賜うことができればということで1つの案として出させていただきます。乗船履歴の必要性をどう評価するか、もちろんほかの資格を取るときのを参考にしながら決めていく必要があると思うのですけれども、乗船履歴を必ず必要とするか、機関の実習の省略のための要件だけにすることということで、いろいろな議論があるかと思うので、ご見解をいただければ、また検討を進めたいと思います。

【塚本座長】

この講習内容等については非常に簡単に書いてありますので、細かい中身についてはまだこれからということになるかと思います。

【高橋委員】

現在だと10年以上の乗船履歴、近海底曳り沖底に新人で来る人はごくまれですから少ないわけで、ある程度皆さん乗船履歴を持ってくる、年配の方が多く乗るとい、これが大体基本だろうと思っていますので、そうすると10年以上の乗船経歴を持っていると3日ですね。それから、5年以上だと6日間です。これで講習を受ければ保有することができるのです。それから最近、法律が変わって、もっと……3年ぐらい乗船すると1週間か10日か、そのぐらいで免許を受けることが可能だと聞いたので、わかる範囲で結構ですから、どうなのか教えてください。

【事務局】

6級海技士の免許を取得するための第2種養成施設の話かと思います。既に乗船履歴がある方を対象にして、6級海技士試験の筆記試験を免除して、身体検査に合格すれば、6級海技士の免許を取得できるという仕組みの話かと思いますが、従来から10年の乗船履歴があれば6級2種養成施設で3日、5年以上の履歴で6日といったコースがありまして、この5月に制度改正いたしまして、さらに3年以上の履歴であれば12日の養成コースを設けることができるように措置しております。

【高橋委員】

ありがとうございます。今説明していただいたとおり、6級海技士を受けることはそんな難しいことではないのです。むしろそういうものを進めたらどうですか、そのほうがお互いに安全を担保できるということと、ほかの皆さんに迷惑をかけないという観点から言ったら一番手っ取り早い方法、一番ルールに基づいた方法というのは、この6級海技士の資格を持つことです。なぜこれを進めないのかが私は全く理解できない。私らもそうですが、海技資格を持つことは本人にとって当然責任感も発生するだろうし、本人のステータスも向上するわけですから、そういう意味では持たせるべきです。多分、そういう指導なり、そういう説明はしていないと思う。もう完全に小型船舶で運航させて機関士を排除、省略するのだということの一点張りなので、そういうことではないと私は思っています。再検討する気はないのでしょうか。

【水産庁三野室長】

先ほどもご説明しましたが、6級海技士の取得を否定しているわけではなくて、これについても引き続きその養成について継続して頑張っていきたいと考えています。

【塚本座長】

今説明がありましたとおり、ここで、これから詳細を議論することになる講習の内容をどれくらいにするかによっては、6級海技士の方が取りやすいじゃないかという最終的な話にならないとも限らないですけれども、その辺まだこれからということになるかと思います。

本日はいろいろとご意見をいただきまして、ありがとうございます。今日前半の議論につきましては、事務局ともう一度論点を整理していただいて、調整をお願いしたいと思いますので、次回までにいろいろとご検討、整理していただければと思いますので、よろしく願いいたします。

議題（4）その他

【塚本座長】

それでは、ほかになければ本日の議事は以上で終わりにしたいと思いますが、議題（4）その他として、委員の皆様または事務局から何かお話はありますか。

【事務局】

今回の検討会につきましては、資料2でご案内しているとおり、今後あと3回検討会を開催したいと考えております。次回の具体的な日程は後日ご案内を差し上げたいと思います。近日開催したいと思いますので、よろしく願いいたします。

事務局からは以上です。

【塚本座長】

では、ほかはないようでしたら、以上をもちまして本日の会議は閉会いたします。本日はご多用の中、検討会にご出席いただきまして、皆さんどうもありがとうございました。

(閉会)