

## 第2回水産ワーキング・グループ 議事概要

1. 日時：平成30年12月21日（金）15:27～17:11

2. 場所：合同庁舎第4号館4階共用第2特別会議室

3. 出席者：

（委員）金丸恭文（議長代理）、野坂美穂（座長）、原英史（座長代理）、  
新山陽子、林いづみ

（専門委員）有路昌彦、泉澤宏、下苧坪之典、本間正義

（事務局）田和室長、森山次長、小見山参事官

（説明者）国土交通省：海谷大臣官房審議官

国土交通省：堀海事局海技課長

国土交通省：中村海事局海技課海技企画官

水産庁：保科増殖推進部長

水産庁：廣山増殖推進部研究指導課長

水産庁：三野増殖推進部研究指導課海洋技術室長

一般社団法人大日本水産会：小林常務理事

一般社団法人全国底曳網漁業連合会：筆谷業務課長

一般社団法人海洋水産システム協会：平石専務理事

株式会社小鯖船舶工業：池端設計部長

4. 議題：

（開会）

1. 近海を操業する中規模の漁船に関する資格制度の在り方について

（国土交通省・農林水産省よりヒアリング）

2. 水産改革に関する提言（案）について

（閉会）

5. 議事概要：

○小見山参事官 それでは、定刻より若干早いのですが、原座長代理は少し遅れるということなので、「規制改革推進会議 水産ワーキング・グループ」をただいまから始めたいと思います。

本日は所用により、長谷川委員、中島専門委員、花岡専門委員、渡邊専門委員は御欠席であります。

金丸議長代理に御出席いただいております。

それでは、ここからの進行は野坂座長にお願いしたいと思います。よろしく願いいたします。

○野坂座長 ありがとうございます。

議題に入る前に、10月12日の規制改革推進会議において、新山委員に水産ワーキング・グループの委員として御就任いただくことになり、本日、御出席いただいております。

新山委員、これからどうぞよろしくお願ひいたします。

○新山委員 よろしくお願ひします。

○野坂座長 それでは、議事に入ります。

議題1は「近海を操業する中規模の漁船に関する資格制度の在り方について」です。

本年6月15日に閣議決定されました「規制改革実施計画」の水産分野において、近海を操業する中規模漁船の機関に関する業務の実態や技術の進展を調査し、必要とされる海技資格の在り方について、今年度、検討を開始するとされた項目について、現在の検討状況に関するヒアリングを行います。

5月18日に当ワーキング・グループで議論しましたが、資格制度の見直しに向けた論点の整理が不十分であった面もあり、事務局には今回の資料の1-3として関係省庁の見解を整理していただきました。関係省庁の説明に当たっては、本資料についても適宜言及いただけますと幸いです。

また、本件につきましては、実施計画を受け、実態調査と資格の見直しを行うため、10月に国土交通省、農林水産省御同席のもと、有識者や漁業関係者、そして、船舶メーカーを含めた検討会が実施されたと伺っております。本日は検討会の議論についても説明いただき、論点整理を踏まえ、検討会における調査と資格見直しをどのように行っていたかについてもワーキング・グループとして議論したいと考えております。

それでは、まずは国土交通省より御説明をお願いいたします。

○海谷大臣官房審議官 国土交通省の海事担当審議官、海谷でございます。

詳細は担当の課長の堀より説明させますけれども、今回は、今、座長からもお話がありました、6月の閣議決定におきまして20トン以上24メートル未満の船舶のエンジンに関する業務の内容につきまして、その結果及び今後の技術の進展に関する調査の結果を踏まえまして、すなわち、現状と比較して今後の技術の進展があった場合に安全運航の確保を前提として必要とされる海技資格の在り方について検討することとされまして、その調査の状況についてのフォローアップという御指示だと理解しております。

我々の説明がこの閣議決定前のワーキング・グループでも少し不十分であった点があるかもしれませんが、我々のスタンスとして、機関士が乗り組む必要性のメルクマールというのが船上でのエンジンのメンテナンスがエンジンの構造あるいは航行の実態、使用する燃料の実態に即して必要となり得るものかどうかということだと考えております。このため、総トン数20トンというのは絶対的な基準ではありません。線引きの基準ではございませんで、エンジンが前提としている使用方法を勘案しまして、緩和、強化、両方に弾力的な措置を講じている。資料1-1-2に関係することでございます。

仮に前提としている使用方法から外れた使用法がなされて、それが前提として議論がな

されるとこれはまた困った事態になるわけでございますけれども、それは別物として通常の使用法、船種、航行の実態に関連した使用法を前提にいろいろ考えていくことが必要であろうということで考えてございます。

我々も商船をやっております。商船あるいはそういった業界を所管しておりますので、やはり非常に船の世界、厳しい労働環境にございますので、人手不足という点では悩みは共通でございます。それは水産庁の水産業の置かれている状況というものは我々、海に関連する部局として理解するところでございます。

以上のようなメルクマールがクリアされるような技術革新が行われるということであれば、それに対応していくことは十分あり得るのだろうと考えています。我々海事局でも、よくi-Shippingとって造船の業界で、いかに船舶の生産性を上げていくかということで努力しております、これまでもいろいろな技術革新の中で配乗について必要な検証を十分に行いながら見直すということはやってまいりました。

要は問題提起された方向を実現していくための技術革新あるいはその導入のための環境整備を加速させるようにしていくということが安全の確保と水産業の生産性向上を両立していくためには早道ではないかということにも考えております。そのためには、早く調査に着手しておきたいところでございますが、本来、12月に次の12月の検討会を開始することになってございましたけれども、諸事情により、まだ開けておりません。あえて事情は申し上げませんが、そのような考え方のもと、6月の閣議決定については受け止め、調査に着手しているということでございます。

以下、堀に説明させます。

○堀課長 続きまして、海技課長の堀と申します。よろしくお願いたします。

資料1-1-1をごらんいただけますでしょうか。

規制改革実施計画の閣議決定の抜粋をしたものでございます。この中で規制改革の内容として、海技士制度について以下の検討を進めるということで、近海（100海里以内）を操業する中規模、20トン以上、長さ24メートル未満の漁船の機関に関する業務の内容について、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踏まえて、安全運航の確保を前提に、必要とされる海技資格の在り方について検討する。平成30年度検討開始、結論を得次第、速やかに実施というように書かれています。

5月の水産ワーキング・グループにおきまして、この対象となっている船舶、資料1-1-2をごらんいただきますと、対象となっている漁船、総トン数という船の大きさを表す指標で20トン以上の船であり、かつ長さが24メートル未満という赤で囲ったところが対象というように整理されておりますけれども、ここについて海技士（航海）というのを持っている船長と海技士（機関）というのを持っている機関長が乗っているのですが、この海技士（機関）について省略ができないかというお題を与えていただきまして、それについて御議論いただいた。

水産ワーキング・グループの後で、野坂座長、金丸議長代理と当局の審議官との間で折衝もさせていただいた上で、折衝の結果、このような文言で答申、閣議決定というようになったというものでございます。

この対象となっている漁船というのはブリッジとエンジンルームが物理的に離れております。1-1-3という資料をごらんいただきますと、ごく簡単な絵でございますけれども、ブリッジとエンジンは離れております。この両方をブリッジで見張りや操船する船長とエンジンルームにおいて対処する機関士を1人の人でやるというのは物理的に難しいので、ここを1人でやるというのは、つまり、海技士（機関）を省略することはできないという御説明を申し上げるとともに、ただ、一方で、今の船はそうなのですけれども、今後、技術の進展も当然あると思っております。1人で動かせる船が出てきた場合というのは必要な海技資格についてきちんと検討するという御説明をして御理解いただいたところでございます。

閣議決定の文言、1-1-1に戻っていただきますと、大きく2点のことが書いてあるということです。1点目は現在の状況について実態調査を行うということ。もう一点が、今後の技術の進展があった場合にはさらなる調査を行って、その結果を踏まえて海技資格の在り方について検討するということ、この2点でございます。

また、折衝の中で実態調査を行う際には漁業者の協力が必要であるということで、国交省だけではなかなか難しいというお話もしたところ、水産庁の協力についても盛り込んでいただいたところでございます。

この閣議決定を受けまして、もちろん、閣議決定をしっかりと受けとめて実施する必要があるということで、資料1-1-4をごらんいただきたいのですが、こちらにある検討会を立ち上げさせていただきました。水産庁と共同事務局ということにしております。

メンバーにつきましては、学識経験者、水産関係事業者、労働組合である全日本海員組合、技術者（エンジンメーカー、造船所）、こういう方々に入らせていただきまして議論を開始したところでございます。幅広いメンバーに入らせていただいていると思っております。

10月に第1回目の検討会で今後の進め方等の話をして、次回は1月、実態調査の実施要領の案を提示して御議論いただき、あわせて水産庁から業界への調査協力要請もやっていただきたいと思っておりますけれども、第3回を3月にやって実態調査の内容を確定、その後、現在の状況の実態調査を実施していく。その後で、また今後の技術の進展を踏まえまして随時開催していくという予定にいたしております。

この検討会で、今の船の実態調査をしようと思っております、まだ次回にかけるものなので確定したものではありませんけれども、資料1-1-5をごらんいただきますと、実態調査をしようと思っている内容を御説明させていただきたいと思っております。

対象となる漁船、100隻ちょっとあると聞いておりますけれども、全ての漁船を対象にしたいと思っております。操業時期等々もありますので、1年間を対象にいたしまして調査

内容としては操業の形態、漁業種、漁労作業の内容、操業日数、操業海域、漁船の仕様、使用燃料、構造、機関等々。そして、こういうものを踏まえた上で業務の実態です。船員が日々、どこの場所でどういう作業をどれぐらいの時間、かけてやっているのか。そして、機関故障とかいろいろなトラブルがあったときにどういう体制を組んで、どういう事案が生じてどういう対処をしたのかということをごきちとつけていただいて、それを実態調査として整理していこうと思っております。したがって、閣議決定の内容をしっかりと受け止めまして、その内容に忠実に調査をやりたいと思っております。

そして、資料1-3という表がございますけれども、この表についてもコメントをこの時間の中でやれということで、実は、この表、国交省と水産庁と書いてあります。国交省の欄を1週間以上前に提出させていただいたのですけれども、水産庁と書いた欄、今朝、初めて拝見いたしました。ほとんど考える余裕もなかったのですが、この時間で必要なコメントがあればよということなので、国交省のところはごらんいただければいいと思いますのでごらんいただくとともに、水産庁のことについてざっとコメントさせていただきたいと思っております。時間がないので恐縮なのですが、ざっと行きたいと思っております。

まず「1. 対象となる漁業の態様」というところでございますけれども、水産庁の説明の前に私が説明するのはすごい変な感じがするのですが、この中では操業日数を理由にして規制の見直しという話をされているようなのですが、操業日数を理由にして規制の線引きをしているわけではないので、主張としてはよく分からないと思っております。

2ポツの箱ですけれども、その中の2つ目のポツのところ、中規模漁船は機関室が極めて狭いことから、機関事故が発生した場合、十分な足場を組むこともできず、洋上での修理が実質的に行えないと書いてあります。これは結構ある意味問題だと思っております。機関士が修理、保守点検を行う前提で船舶検査に合格している船であるはずなのに作業が行えないということは結構危険があるのではないかと思っております。船舶検査になぜこの船が合格しているのかは不思議なのですけれども、これは水産庁にお願いしたいのですけれども、もしそういう船があるのであれば確認検査をしなければいけないかもしれないので、どの船かというのを教えていただければと思っております。

油漏れが発生した場合にウエス等で、ウエスは布ですね、それで漏えい箇所を縛るとあるのですけれども、布で縛っても油漏れは止まりません。だから、こういう対策をもしされているとしたら、結構それはそれでまた問題があるかなと思っております。

3番目のポツですけれども、機関故障が発生してという場合には僚船に曳航されて帰港するとあるのですが、自分のエンジンが止まった状態で引っ張られている状態というのは横からの波を受けた場合に対処できませんので転覆のおそれがあります。非常に危険な状態です。こういう状態に置くというのはまずいと思っております。低速運航で帰港できるとありますけれども、低速運航であっても海は荒れますので、そういう危険性をそのまま放置するというわけにはいかないと思っております。

4番目のポツですけれども、運輸安全委員会の船舶事故調査報告で機関故障による重大

事故は皆無とありますが、ある意味、機関士が配乗されて乗り組んでいますので、機関士が適切に対応された結果なのかもしれないなと思っております。

「3. 燃料種を理由とした機関事故の可能性の高さ」という欄でございます。

最初のポツのところ、燃料油の油種の話が書いてあります。約10トン以上の漁船はA重油を使っていますよということのようなのですけれども、20トン以上の船と20トン未満の船で同じA重油を使っているということであれば、もしかすると20トン未満の船舶について、20トン以上と同じようにもう少しちゃんと規制をかけないといけないという話なのかもしれないなというのをこれを読んで思いました。

2番目のポツ、A重油は燃料自体の問題はないと書いてありますけれども、大昔のものすごく汚れていた時代というのは確かにあったと思いますが、今のA重油についても軽油と比較しますと不純物があります。それを対処する必要がありますので、問題がないというのは極論過ぎるかなと思っております。

3番目のポツのところ、A重油を燃料とする場合と軽油を燃料とする場合でエンジンの構造に違いはないとありますけれども、構造の違いがないというのは何をもちっておっしゃっているのかというのが分からないのですが、重油を使う。

○金丸議長代理 堀課長、もう結構です。前に進めたいので。

○堀課長 ちゃんと説明する時間をいただけませんか。ここでやれと言われたから、今、説明しろと言われたから一生懸命頑張ってやっているのです。今日いただいてですね。

○金丸議長代理 よく分かりました。一生懸命御説明されていることはよく分かりましたけれども、私の感想としては、堀さんは一切変える気はないと。

○堀課長 いえ、そういうことではありません。

○金丸議長代理 審議官に私はお聞きしたいのだけれども、規制改革推進会議、事務方も含めて我々は、ずっとこれからもこのような議論を続けるということですか。

○海谷大臣官房審議官 すみません、今、細かい内容について御説明させていただきましたけれども、一切変えないと言っていることでは全くありません。

○金丸議長代理 そのように聞こえました。先ほどのスケジュール表を見ても、100隻、全部調査する。2年、3年ぐらいかかる。その先の検討も相当時間がかかる。だから、規制改革推進会議の実施計画の文章の読み方、そこから合意形成しなければいけないのではないですか。

○堀課長 どういう意味でしょうか。合意形成したものが文章になっておりますので。

○金丸議長代理 いや、そのつもりですね。

○堀課長 どういう意味か分からない。

○金丸議長代理 そのつもりなのだけれども、これをどう読み取るかということの姿勢が前進する気はないように思ったのですが、誤解ですか。

○堀課長 それはちょっとどうかと思います。今後の技術の進展がありましたらしっかり対応するという事を繰り返し申し上げておりますので。

○金丸議長代理 申し訳ないけれども、この文章は、まず現状を調査するわけですね。そこで考えますね。プラスアルファで技術革新も踏まえましょうという話をしているわけですね。現状の中でもニーズがあるということ、そのニーズも認めていないと思うのだけれども、そのニーズがあるというのは水産庁の右側に書いてある。ニーズはありますよという話をしているわけですね。

○堀課長 ニーズについてはよく伺わないと分からないというのは、具体的なところについては、まだよく分かっていないものですから。

○金丸議長代理 ニーズについてずっと伺ってきたのではないですか。

○堀課長 具体的にどの漁船について、どういうニーズがあるのかというのを伺っても、具体的にいつも教えていただけないので、それはそれで我々も困っているところではあります。何か水産庁に言っていただければ、具体的にどここの港から出ているどの漁船と言っていたら、私たち、ちゃんとそこは確認することはいろいろできると思います。

○海谷大臣官房審議官 最初に申し上げましたけれども、エンジンの構造ですとか船種、使用方法、そういう意味で、そこを基準に弾力的にやっているわけでありまして、それを前提にして、仮に我々の認識では、いろいろな関係者に聞くと、船舶、我々も造船所を所管していますので、その関係者とかに聞くと、今の20トン以上24メートルの船舶というものについて、エンジンメーカーに聞くと、エンジンは基本的にはちゃんと船上でメンテナンスしていただくことを前提としたものになっているということなども伺っています。

仮にそうでないものをもしちゃんと搭載して載せていただく、運航しているというものがあるのだとすると、それについてちゃんと実態を踏まえてどうするかというようなことはあるのかもしれませんが、ただ、そこについて全く実態が完全に不明だということもありますので、それについては、きちんと調査する。

○金丸議長代理 エンジンは、100通りもないですね。

○海谷大臣官房審議官 あと使い方がどう行われているかということも、あるいは漁法、あるいは季節によっても違ってまいりますので、そういったことは踏まえる必要があるかなと思っています。

しっかりした説明責任をいろいろなところへ果たしていくために、ちゃんと調査はしていきたい。その上で、仮に何らか必要な部分がもし我々として判断できるのであれば、きちんとやっていくことは我々として、先ほど申しましたけれども、同じような悩みはいろいろな分野でも抱えておりますので、それについてはきちんと今までも対応しておりますので、ただ、これを全部、このカテゴリーを丸々、現状の今の水産庁だけの御説明のまま受け取ってということにはなかなかまいらないなということで、そこはいろいろな工夫の仕方もあるのかもしれませんが。

○小見山参事官 事務局です。

というようなニーズでありますとか、今日はオブザーバーでユーザーの方とかも来ておられますので、まずは説明を水産庁からいただくというような形にしてはどうかと思いま

すけれども、座長、いかがですか。

○野坂座長 そうですね。では、まずは一旦、国土交通省様、ありがとうございました。時間の制約がございますので、申し訳ございません。

では、農林水産省より御説明をお願いいたします。

○保科水産庁増殖推進部長 水産庁の増殖推進部長の保科です。よろしく申し上げます。

資料1-2で「中規模漁船について」ということで、当方で把握しております状況と今おっしゃられたニーズについて御説明させていただきます。

1 ページめくっていただきまして要望事項ですけれども、右下の先ほどの御説明にもありましたとおり、20トンのところで漁船について線引きがされておまして、20トン以下については小型船舶操縦士の免許で操縦できるが、それを超えると海技士2名が必要になるということでもあります。

小型船舶の定義が平成15年に変わったことに伴って、プレジャーボートにおける小型船舶の定義が24メートル未満に改正されたのに伴って、プレジャーボートでは小型船舶操縦士のみの操縦ができるということになりましたので、漁船についても、今の海技士取得者の不足の状況から、24メートルまでの部分について同様の小型船舶操縦士で運航ができるようにできないかというのが要望でございます。

1 枚めくっていただきまして、それでは、20トン以上24メートル未満でどのような船があるのかということでもあります。大きく言って漁業種類としては3種類あります。

まず1つ目が沖合底びき網、いわゆる2ページにある底びき網漁業です。漁法によって1 そうびきのいわゆるトロールと言われている漁法ができますという漁法が若干違うのでございますけれども、これが35隻ほどありまして、全体の底びき網漁業916隻の中ではそんなに大きなものではありません。

操業として1泊2日とか2泊3日の操業を行っていて、そもそも漁業の許可上、20トンのところなどの違いはないものですから、漁協にそれぞれ所属して20トン以下の船も20トン以上の船も同じように操業しているということでもあります。ですので、この20トン以下のものと比べて操業と漁場の場所も含め、違いはないということでもあります。

3 ページです。3ページの左側がまき網漁業でございます。これについては16隻ほどございます。基本は夕方出港して翌朝帰るという日帰り操業でございますけれども、これについても事情は同じであります。

右側、はえ縄漁業。これは18隻あります。はえ縄漁業については地域によって操業の期間が割と長いものもあって、これはあくまで100海里以内の近海で操業するものについてですけれども、割と長くて10日ほどかかるものもあります。これについても20トンで境があるわけではなくて、20トン以下も含めてこういう状況にございまして、そういう意味で小型漁船との操業の状況というのは全く同じということになっております。

4 ページです。燃料油でございますけれども、漁船が使用する燃料種類といたしましては、小型の10トン未満、10トンまでの漁船は軽油を使用していますが、10トンを超えたも



のはほぼA重油という燃料で全てA重油を使っております。ここがプレジャーボートとは若干違って、プレジャーボートは軽油ということで、ここに違いがあるということですが、漁船はもう等しくA重油だと思っていただくのが一番いいと思います。

品質については先ほどお話がございましたように、かつては品質の問題からのトラブルというのがあったわけですが、日本工業規格の制定あるいは成分試験方法の変更によって、現状では品質による機関障害というのはほとんど解決されたというように聞いております。

機関の違いとして機関メーカーからの聞き取りによりますと、ディーゼルエンジンでA重油を使用する場合と軽油を使用する場合でエンジンの構造には違いがなくて、燃料フィルターのメッシュが異なるのみというように聞いております。この絵に出ているのがフィルターです。

5 ページです。中規模漁船の機関室の状況でございますけれども、後ろのほうに20トン以下の船との比較も若干させていただいておりますが、基本、非常に小さな小型の船で大きき的にはもう見た目、見たところも20トン以上の今回中規模漁船と称している船とそれ以下の20トン以下の漁船と、普通の人、素人、漁船のことを全く知らない人が見たら違いは多分ほとんど分からないような感じに見えるものです。

中規模漁船ですが、機関室、非常に低い小さいスペースでありまして、騒音とか高熱であることなどから常駐ができるという状況にはありません。おおむね機関士の資格を持った方は、通常は漁業の操業に携わっていて、万一、何かあれば機関室に行くということをして聞いています。航海中に機関室に入って作業をするというのはほとんどできないというのがこの規模の漁船の実態ということでありまして、中規模漁船と小型漁船に関して写真が小さくて分かりにくいですが、どちらも非常に狭い状況にあります。

6 ページです。操舵等の機能制御ですが、中規模漁船もプレジャーボート等と同様に主機能停止スイッチ等、ブリッジにございまして、ブリッジからの遠隔操作で主機関を操作いたします。回転数や温度、圧力等をチェックできるような警報アラーム、モニター等が備えられておりまして、全てブリッジで監視、チェックができるという仕組みになっております。小型漁船に求められている遠隔操作の要件というのは当然20トン以上、中規模漁船でも満たしております。

7 ページです。先ほど構造について述べましたけれども、具体的には長さ等の主要項目、中規模漁船と小型漁船でほぼ同じで、やや小型が浅いというような状況です。船体の構造等についても非常に類似しているという状況にあります。

8 ページをごらんください。事故発生予防対策であります。先ほど若干お話が出ましたが、機関故障時の対応として、洋上で修理をできるような実態にはなかなかないというかできなくて、本当に機関が動かなくなってしまうときには低速航行で帰還するか、あるいは僚船にお願いして曳航していただくということにせざるを得ないという状況であ

ります。ここは10トン未満の船とまさに同じというか、ほぼ近い実態になってしまうという状況でございます。

こういう状況ですので、基本的な機関の保守点検等はメンテナンス契約をメーカー等と行いまして、陸上で行っているというのが実情というように承知しております。

以上でございます。

○野坂座長 ありがとうございます。

なお、本日の議論に当たりまして、漁業関係者として一般社団法人大日本水産会 小林常務理事、一般社団法人全国底曳網漁業連合会 筆谷業務課長、船舶技術関係者として一般社団法人海洋水産システム協会 平石専務理事、株式会社小鯖船舶工業 池端設計部長にも御同席いただいておりますが、皆様から補足、御意見ありましたら、お願いいたします。

では、小林常務理事、お願いいたします。

○小林常務理事 発言の機会をいただき、ありがとうございます。

今回の規制緩和ということにつきましては、業界としても非常に期待をしているところでございます。水産庁の説明資料の1ページ目のところにもありますように、漁船の海技士の不足状況というのは今、ものすごく厳しい状況でございまして、これは乗組員もそうなのですけれども、特に海技士がいないと船が出せないということがございます。国交省には今までいろいろ御検討いただきまして、大きな船につきましてはいろいろ海技士の配乗について、安全を確保という面から業界と話をしているいろいろ緩和をさせていただいているわけでございます。

今回、問題となっています小型、我々は19トンと呼びますけれども、この19トンの壁が非常に大きいところがございます。19トンを超えると6級を乗せなければいけないところで、我々も海技士の確保については今までの努力不足もあるのですけれども、いろいろ水産高校を回りながら海技士の資格を持った人たちを入れてやっというところではございますが、やはり今後の漁業のことを考えますと、もうここが非常に厳しいところがございます。

今般、水産政策の改革も法案が通りまして、IQ導入で資源管理をしっかりするところにつきましては漁船のトン数の規制を外していくという文言も入っているわけでございます。しかし、漁業法の中でそこが緩和されたとしても、やはり海技士配乗の部分が緩和されない限りはなかなかその先に進めないというのが現状でございます。ですから、安全がまず担保されるということがもちろん重要なのでございますが、そこが担保されて、なおかつ今回の調査でしっかりとした現状が把握された暁には、是非配乗について御検討いただければというように思っております。

以上です。

○野坂座長 ありがとうございます。

続きまして、筆谷業務課長、お願いいたします。

○筆谷業務課長 全底連の筆谷です。発言の機会をいただき、ありがとうございます。

先ほど水産庁からの説明もありましたし、小林常務からのお話もありましたとおりですけれども、特に沖底船、24メートル未満の中規模漁船、三十数隻と非常に多いわけですが、実態上、20トン未満の小型船と全く同じような構造で操業しておりまして、20トンの壁があるということのみにおいて機関士の配乗が義務づけられているという形になっておりまして、何とかこの部分で緩和が認められれば、そのあたりのところが漁業者としては非常に助かるなというところであります。

私からは簡単ですが以上です。

○野坂座長 ありがとうございます。

続いて、海洋水産システム協会の平石専務理事、お願いいたします。

○平石専務理事 システム協会の平石です。

技術的なところでコメントをさせていただきます。水産庁のペーパーの4ページなのですけれども、燃料油のところに関して、かなり簡略的に水産庁はまとめておられまして、水産業界の燃油の供給の実情というのをもう少しだけ加えて御説明させていただきたいと思えます。

漁船で使用しているA重油でございますけれども、軽油90%に少量の残渣油を混ぜて造られているものことなのですが、これは実際、JISの規格がございまして、JISの規格では内燃機用あるいはボイラー、それから各種炉用に使用するものというようになっています。必ずしも内燃機用の燃料というわけではございません。

したがいまして、エンジンに使う場合は、このJISの規格だけではなかなか担保し切れない部分がございます。そこで水産庁のペーパーにあるように、昔はかなりトラブルもあったということもございます。全漁連という組織、漁協の全国組織がございまして、ここでは石油の購買事業というのをやっております、まとめて供給元から石油、A重油を購入して各浜に回すというような事業がございまして、そこで全漁連が独自に規格を設けて、供給元のほうにそういった品質の確保をされた製品が回るように努力してきておりまして、既に昭和50年代ぐらいから、水産庁のペーパーにあるように非常に品質の安定している製品が供給されております。

そういう背景もございまして、エンジンメーカーも軽油とほとんど同等の品質が確保されているところもあるということだと思います。エンジンに関しても全く同じエンジンです。軽油とA重油を使用できるような製品が供給されていて、今、20トン以上の船にはそういうエンジンが搭載されているという実態でございます。

水産庁のペーパーでは左下に燃料フィルターのメッシュが異なるかありますが、私の認識ですと、ほとんどのエンジンに関してはA重油を使用しようが軽油を使用しようが、フィルターも全く同じものを使っていると聞いております。

簡単ですけれども、補足的に技術的なコメントをさせていただきました。

○野坂座長 ありがとうございます。

それでは、株式会社小鯖船舶工業の池端設計部長、お願いいたします。

○池端設計部長 小鯖船舶の池端と申します。

造船所としまして、漁船を建造するに当たりまして当然規則等がありますし、船員側の要望もございます。更に機関士が実際機関室の中で作業したり整備したりする必要がありますので、皆さんの意見を聞きながらやらなくてはいけないのですけれども、最低限のルールあるいは検査等、当然通さなくてはいけないですので、その範囲内でやる建造というのはかなり厳しいところがあります。

そして、船員の要望だけ聞くわけにもいきませんし、機関士だけの要望も聞くわけにもいけません。検査を通すことがまず大事ですので、それが前提としていろいろな希望を通していく。それに応じて造船所側も努力していく。実際、そうして建造しているわけですので、今後、ルールが変われば、それに応じた最善の方法で設計、建造等を今後していきたいと思っております。

以上です。

○野坂座長 ありがとうございます。

それでは、委員の皆様にお伺いする前に、私より、国土交通省様に御質問させていただきます。

資料1-3の論点整理、5ポツのところを拝見して非常にびっくりしたのですけれども、今年6月の答申をまとめるに当たりまして、国土交通省様より、金丸議長代理、そして、私に説明をしていただいたのですが、その際に中規模漁船ではブリッジとエンジンルームが物理的に離れているが、それぞれに1名ずつの乗組を行わねば物理的に航行が不可能との前提があるというように説明を受けたと認識しておりますが、これというのは今の水産庁のお話を聞きましても事実とは全く異なるのではないのでしょうか。

どうぞ。

○堀課長 すみません、趣旨が分からないので、もう一回、教えてください。どこが違うのか、もう少し分かるように教えてもらえますか。

○野坂座長 事前に、今年6月の答申をまとめるに当たって、国土交通省様に私と金丸議長代理が説明を受けたということは覚えていらっしゃいますでしょうか。

○堀課長 もちろん。

○野坂座長 その際に、中規模漁船ではブリッジとエンジンルームが物理的に離れているが、それぞれに1名ずつの乗組を行わなければ物理的に航行が不可能であるというようにおっしゃったのです。それというのは、事実とは異なるのではないのでしょうか。

今の水産庁のお話を聞いても、機関室というのは極めて狭隘であり、加えてエンジンの熱や騒音により常駐できないというようなことが5ページに書かれていますけれども、事実を適切に把握されていらっしゃらないのではないのでしょうか。

○堀課長 常駐というのがキーワードだと思っております。常駐というのはずっといなければいけないという意味です。ずっといなければいけないわけではありません。ただし、

船が出港したり操業したりいろいろな場面において、エンジンルームにおいて機関士がやる仕事はいっぱいあります。それは、船長はブリッジで操船、見張りしながらやれる仕事ではありません。そういう説明をさせていただいたということでございます。

○野坂座長 ただ、現状としてブリッジで監視することもできるというのであれば、1名でも可能ではないでしょうか。

○堀課長 ブリッジで監視をするというのは、数字が見えるだけです。その数字を見ながら、異常があった場合には機関士が下に行って作業いたします。しかも、船長というのは異常な数字が出た場合に、それをどう判断してどう作業すればいいかというエンジンに関する知識を持っておりません。したがって、全て対処するのは機関の知識を持った海技士（機関）ということになります。両方の作業をブリッジの船長とエンジンルームのもう一人、2人必要ですよというお話を申し上げたつもりです。

○野坂座長 ということで、常駐は。

○堀課長 常駐する船というのは基本的にないと思います。常駐するということは24時間、誰かがいなければいけないということで、1日8時間労働ですから、そうすると3人必要ということになります。この御時世、そういう船というのはないと思います。

○野坂座長 その常駐を除いても、説明として物理的に航行は不可能とおっしゃったのです。

○堀課長 だから、実際にはエンジンのトラブルがないかどうかという点検をしっかりとやりますから、それを全くやらないで動かすということは不可能であります。

○野坂座長 では、林委員、お願いします。

○林委員 先ほど水産庁の資料1-2の6ページの中規模漁船の機能制御というところで、「小型船舶においても遠隔制御をできる形になっている」ということでしたけれども、今の堀課長の御認識では、先ほど御自身も「1人で動かせる船が出てきたら別」とおっしゃっていました。そうすると、もうこれは「1人で動かせる状態」と分かっているのではないですか。

○野坂座長 どうぞ。

○堀課長 ここで言っている操縦というのは、ブリッジでできるのはエンジンの回転数を上げたり、つまり、スピードを上げたりする。回転数を上げたり下げたり、場合によっては止めたり逆転したり、そういうことはできる装置があります。ただ、それだけです。エンジンの状況を見たり、不具合があった場合に対処するというのは当然ブリッジではできませんので、それは機関室に行ってやる必要があります。

○海谷大臣官房審議官 補足しますと、小型船舶、小型船舶操縦士1名が乗っているからそれで同じでいいではないかという御質問の裏返しではないかと思っておりますけれども、小型船舶の場合はエンジンの構造、燃料あるいはプレジャーボートで総トン数20tから長さ24mにやりましたが、基本的にもうプレジャーボートですので、そんな長い日数行って帰らない前提になっていますので、そういう前提であればメンテナンスフリーのエンジンだとい

うことが前提になっています。そういうことを前提にプレジャーボートもいろいろ議論した結果、規制緩和させていただきました。

これに対して、プレジャーボートでもものすごく遠距離を航行する、日帰りもできないような遠距離を航行することがあると思います。プレジャーボートのエンジンもそういったものを前提としたエンジンに余りがないので、そういった遠距離に航行する場合には特別に機関士を乗せなさいというのは先ほどの厳しいのほうの弾力もありますということがあります。要はエンジンのメンテナンスを必要かどうかということが1つ重要なファクターで、この20トンから24メートルの間の漁船についても仮にメンテナンスフリーなエンジンであって、例えばしかも航行時間も短かったりして、その技術の進展の結果、それでも基本的には小型船舶と同じようなことで航行可能だというようなことがきちんと実証されれば、それについて同じような取扱いをすることはあり得るのかなというようには思っています。

○林委員 まさに今、「仮に」とおっしゃられたエンジンの構造も同じだし、メンテナンスフリーだしという事実を、水産庁や、今日、お越しのオブザーバーの皆様から御紹介いただいています。つまり、審議官が今、おっしゃったとおり、もうそういう技術革新が行えているわけです。冒頭に審議官がおっしゃった「技術革新が行われれば見直しをやっていく」という、そういう技術革新がもはやできているという事実を確認できているのではないのでしょうか。

○野坂座長 どうぞ。

○堀課長 逆だと思っています。19トン以下の船と20トン以上の船の違いがないということ強調されると、逆にこれまでの規制が本当によかったのかなというのをきちっと考えなければいけないと思っています。つまり、19トン以下の船のエンジンもしっかり海技士（機関）の人に見てもらわないといけないのかもしれないかもしれません。

○林委員 どうしてそういうことになるのですか。

○堀課長 だから、結局エンジンの種類が違うということに着目して20トンで線引きを一般的にはそうなのでしているのですけれども、19トン以下の漁船のエンジンが20トン以上と同じような複雑な構造である、重油を使う、きちんとメンテナンスができないということであれば、小型船舶操縦士だけしか乗り組んでいないと危険だと思っています。そこはよくよく慎重に考えないといけないと思います。

○海谷大臣官房審議官 すみません、今によろしいですか。補足すると、だから、そうなりますと申し上げているわけではなくて。

○金丸議長代理 そのように聞こえます。

○海谷大臣官房審議官 すみません。言い方が悪いので私が補足しようと思いました。

○野坂座長 では、有路専門委員、お願いいたします。

○有路専門委員 国交省の皆様の説明、大変恐縮ながら、論理的に整合していないと私は思うのですけれども、まずリスクのことを言われるのであれば操業日数をリスクとして勘

案すべきではと思います。いわゆる100海里以内の近海であれば正直、1カ月以上やるというのは普通あり得ないでしょう。近海と言っても100海里以上のところであったらそれはあり得ると思いますが、100海里以内の場合ならば、操業日数起因のリスクとしては小さくなるのではないのでしょうか。これがまず1点。

もう一つ、今、言われている中で論理的に整合していない部分が、ご説明の状況であるならば、なぜ船長と機関士が別に同一人物であってはいけないということになるのでしょうか。それは1人で済むのではないですか。そこは今の説明ではつかないと思います。

○海谷大臣官房審議官 機関士の資格を持たれてきちんとエンジンの整備はできませんということは、船長がその場合、もうエンジンルームに行って当直はほかの人間に任せるということになります。船長は基本的に異常時においてはデッキで全体の状況を見ながら指揮するということが職務になります。したがって、船長が、つまり、航海士になりますけれども、わざわざ行って、そこでやりながら指揮をするということは、この船舶の乗組の前提から大きく外れるものになってしまうということでございます。

小型船舶については、それがメンテナンスフリーになっているので、そういうことまでする必要がないので1人で可能だ。ですから、遠距離になってメンテナンスが必要となる場合には別途機関士を乗せる必要があるということでやっているということでございます。

○有路専門委員 修理しているときは修理するのではないですか。だから、修理しながら長時間航行するという話なのですか。

○堀課長 よろしいですか。

修理しながら航行するのではなくて、ブリッジでちゃんと見張りをしないといけませんし、何かあったときには操船もしなければいけないということです。必ずそれはしっかりと資格を持った人がその対処をしなければいけないことになります。そうでないと、船が漂流してしまいますから、それは大変危険です。だから、船長が下に行って作業すればいいということではありません。

○有路専門委員 理由になりにくいと思いますが、これが国交省としての見解なわけですね。

○堀課長 はい。

○野坂座長 どうぞ、泉澤専門委員、お願いします。

○泉澤専門委員 やはりそもそも国交省が出していただいた資料1-1-2の中で、総トン数20トン以上で長さ24メートル未満というカテゴリーの船だけをくくるということ自体が理解できないのです。

まず物理的に例えば先ほど座長がおっしゃったようにブリッジとエンジンルームが離れているということ。ところが、20メートルを超えるプレジャーボートなどはほとんど2階建てになっていまして、操舵室と機関室というのは下手をすると漁船以上に離れている船が多いです。そういう場合でも、やはりプレジャーボートの場合は小型船舶操縦士で賄っているわけです。例えば、もう一つ言えば、20トン未満の19トンの船でも、もう24メー

ルを超える船は、現実、ざらにあるのです。ですから、例えば大きさをそのカテゴリーを分けるということになると、これも海技士が2名必要である理由には当たらない。この部分のクラスの船だけをくくるといえるのはどうも理解できないのです。

○野坂座長 どうぞ。

○海谷大臣官房審議官 今のあれでプレジャーボートの話がございましたけれども、プレジャーボートはそもそもエンジンの構造上、もうこれはメンテナンスが基本的にはその辺を走っている場合においては不要だというようなエンジンの構造になっているという前提であります。ですから、信頼性の関係から、そういうものを基本的にしなくても済むという前提になっていますので、それで基本的に1人で操縦していいのだという形になっているということで、ただ、それが必要となるような遠距離で航行するとか、そういうことになった場合には機関士を乗せるということになっているということで、この辺、分かりにくいのでちゃんと資料を持って説明しないといけないのですが、もしこれが必要でしたらまた御説明する機会を設けたいと思います。

あと若干、逆に教えていただきたいのですけれども、我々が持っているデータですと、20トン未満で24メートルを超える船舶というのはごくごく限られた押し船だとか引き船だとかに限られていると思っておるのですが、具体的にどのような船種を念頭に置かれていますでしょうか。

○泉澤専門委員 普通の漁船でございます。ただ、全長です。いわゆる舵柱から表のビットまでのことではなくて全長で24メートルを超えている船は今、小型船では別に珍しくはないですね。

○海谷大臣官房審議官 20トン未満ですか。

○泉澤専門委員 19トンの船でそうですね。だから、それは現状を把握されていないのではないですか。

○堀課長 そうではなくて、長さ24メートル以上の船で19トン未満の漁船というのは我々のデータではありませんので、だから、違う長さの話は今されているのかと思って確認しただけです。でも、同じはずなので。

○海谷大臣官房審議官 我々、漁船の登録のデータがあります。

○泉澤専門委員 そういうデータはないのですか。

○堀課長 20トン未満で24メートル以上の漁船というのは、データ上がありません。だから、どの船のことをおっしゃっているのかを確認。

○泉澤専門委員 どの船って。

○海谷大臣官房審議官 すみません、これはそこを言っても余り意味がないと思いますので。

○泉澤専門委員 そこを言ってもしょうがないですけれども、漁港へ行って見ていただいて測っていただければ多分分かると思うのです。

○海谷大臣官房審議官 それは何かの問題があるかもしれないので、それ以上、余り追及



しないほうがよろしいかもしれません。

○泉澤専門委員 それはそれにしても、とにかく皆様が言っているように、そのカテゴリーの部分だけなぜ機関士が必要なのかというのは、どうも決定的な理由がないのです。例えば機関士の出港前の整備にしても何にしても、それは接岸している状態でやるものですから。あるいは例えば航行中にエンジンのトラブルがあった場合は、一旦ストップして、小型船舶操縦士もある程度の知識はございますから、それで対応が可能だと思います。

あとは航行していて不具合があった場合どうのおっしゃいましたけれども、機関室のモニターもありますので、あるいは音だとかモニターだとか、そういったものを使用して、1人でも操船は実際現状でも可能なのです。だから、具体的に例えば技術の進展とおっしゃっていますけれども、それでは、どういうことが具体的に技術の進展なのでしょう。それができれば機関長が要らなくなるのでしょうか。

○海谷大臣官房審議官 今、小型船舶で、もう近海を航行している分にはメンテナンスフリーと言えるだけの信頼性があるということを申しました。それと同等の実態にあるということが言えるのであれば、それはもうブリッジが離れていようがどうしようが、それはメンテナンスフリーですので可能だということになるのだと思っています。

逆に、今、そういう船でも長距離で行く場合にはメンテナンスの点で若干信頼性が劣ってきますので、それは機関士が乗ってくださいとなっているということだと思います。

○泉澤専門委員 であれば、現状でも十分可能だということですね。メンテナンスフリーのエンジンもありますから、全然今でもそれは規制緩和できるということでは。

○海谷大臣官房審議官 メンテナンスフリーというものと定義もちゃんときちんと議論しなければいけないのではないかと思います。そこをまさに調査などでは明らかにしていくことも重要なことだと思います。

○堀課長 よろしいですか。メンテナンスフリーと今、おっしゃいましたけれども、軽油を使っている漁船はありますか。20トン以上、24メートル未満。あるのであればまた教えてもらえればと思います。

○泉澤専門委員 軽油を使うということも現場ではありますね。なぜかという、例えば使用頻度が。

○堀課長 そういうことを申し上げているのではないです。

○泉澤専門委員 いやいや、話を聞いてください。

現場では、複数船舶を持っている場合は使用頻度の少ない船舶などは実際に軽油を使う場合もあります。だけれども、今、A重油と軽油というのはほぼ品質的に何ら差がないのです。ですから、A重油を使う側が多いですけれども、近海の船などは、補機などは例えば軽油を使ったりもしますし、そういうことです。

○堀課長 軽油とA重油、ほぼ差がないというのはまた何を根拠におっしゃっているか、結構違うのは常識だと思うので、ちょっとどうかなと思ったのです。

○泉澤専門委員 いや、ほぼ扱いは一緒です。軽油と今のA重油というのはほぼ変わります。

せんね。経費的にも余り変わらない。

○堀課長 いや、変わるのではないですか。

○泉澤専門委員 いやいや、ほとんど変わりません。

○海谷大臣官房審議官 すみません、ここは若干使っておられる方の感覚と実際にエンジンとの性能との関係をどう見るかということもあるかと思imasので、その辺はきちんと調査の中でも議論して明らかにしていくことも重要であるかなと思っております。

○野坂座長 本間専門委員、お願いいたします。

○本間専門委員 そもそも、この規制が数を持って、例えば20トンで切るだとか、24メートルで切るという数量の根拠がどうなのか。規制を導入したときの根拠です。それが今日的に妥当なのかどうかということが議論すべき論点だと思うのです。したがって、そのことを明らかにしてくださいということが1点。

もう一つ、先ほど有路専門委員が提起された問題に答えていないと思うのですけれども、操業日数が問題ということで、今、中規模漁船の漁業の実態として、日帰りもあるし、せいぜい1泊2日ということが、水産庁のデータと説明にありましたように出ているわけですね。とするならば、操業日数のほうがむしろ重要だとするならば、日帰りであったらいいけれども、夜を越したらだめだということの理論的な説明というのを述べてください。

○海谷大臣官房審議官 前半の20トンの話については、いろいろな経緯がございますけれども、小型船舶とそれ以外の船舶の検査なり、自動車でも軽自動車とそれ以外を分けるというものがありますが、船舶の大きな構造ですとか例えば載せているエンジンですとか、そういったものの違いが日本で長さ20トンを境に分かれているというのが大体の趨勢でしたので、そこで長さについては一応割り切って規制をしようということになっております。それは小型船舶の検査と登録、こういった資格の問題、一緒に一応線引きはしています。ただ、先ほど申しましたように、20トンというのは、要は決めのところがありますので、そこから恐らく実態的にこちら側に来る船もあればこちら側に来る船もあるということで、冒頭に御説明申し上げたように、厳しいほうも緩和するほうも弾力条項を設けているということでございます。

○本間専門委員 後半のほうはどうですか。

○海谷大臣官房審議官 後半のほうについては、これはエンジンの性能との関わりということだと思いますので、もし今後、いろいろな議論をする、調査をする場があれば、そこでそれも明らかにしていきたいなと思っております。

○野坂座長 では、原座長代理、お願いします。

○原座長代理 ありがとうございます。

規制改革推進会議、たくさん出てまいりましたけれども、これだけひどい議論は初めて伺いました。小型漁船について何でオーケーなのかという質問に対して、審議官はずっとメンテナンスフリーなのですという説明をされ、それに対して、こちらから中規模漁船についてもメンテナンスフリーなのだと申し上げたら、それに対してメンテナンスフリー

は定義がありませんと言われた。めちゃめちゃなことだと思います。

これは途中で審議官が訂正されたと思いますけれども、中規模漁船について規制緩和をすべきだと言うのだったら、小規模漁船についても規制を強化するということを口にされた。これはとんでもない話ですね。もし、小規模漁船について危険があるにもかかわらず規制緩和していたというのだったら、皆さん方、どう責任を取るのですか。責任を取る覚悟もなくそんなことを口にするのはとんでもないことだと思います。いかにいい加減な議論でこの規制を設定してきたのかということが今日、大変よく分かりました。ありがとうございました。

○海谷大臣官房審議官 メンテナンスフリーについて定義がないと言っているわけではなくて。

○原座長代理 いや、そうおっしゃいました。

○海谷大臣官房審議官 きちんと小型船舶について、今、メンテナンスフリーであるという状況に照らして、中型漁船を皆さんはメンテナンスフリーとおっしゃっているけれども、それをきちんと照らして合致しているものかどうかというものについて調査の中で検証させていただきましようということを申し上げたということでございます。

○野坂座長 では、金丸議長代理、お願いします。

○金丸議長代理 水産庁のお示しされた資料の4ページの右下の中規模漁船の機関故障の内容、過去5年間と書いてあるのですけれども、20トン以上を含めて燃料油に起因する故障は発生していないと書いてあって、中規模漁船の機関故障による海難原因では、燃料油を起因とするものは見られない。そして、一番下に、近年の機関において、燃料油の低質性を起因とする機関故障は発生していないという、このことについて国交省はお認めになりますか1つ。

2つ目が、検討会が既に開始されていると思いますが、この第1回目は10月に行われて、今後の進め方等について議論なされたわけですが、この議事録は開示されていらっしゃいますか。我々は見ることが出来ますか。その2点について教えてください。

○堀課長 まず1点目ですけれども、この数字については、私たちも確認をもう一回してみようと思います。結構きちっとデータが整理されているものではないので、水産庁は調べられたのだろうと思うのですけれども、確認をいたします。

ただ、いずれにしても、先ほども申しましたけれども、事故が起きているからということではなくて、事故が起きないように、今、海技士（機関）の方がしっかり仕事をされているのかなと思っておりますので、その点は念のため申し上げます。

○金丸議長代理 これは海技士の話ではなくて燃料油の話だから。

○堀課長 燃料油を起因とするトラブルが起きないように海技士（機関）の方が仕事をされているのかなと思っております。

○金丸議長代理 ここに書いてあるのは、機関メーカーが推奨する点検整備を適切に実施しているかどうか、保守管理の問題であると書いてあるので、例えばこれは出港前になさ

れて、しかも、操業日数が今、前提にしている議論は短いわけですから、燃料油による故障はない。これを認めるかと私は聞いたのです。そのときに機関士の話をされたので。

○堀課長 この3番目に書いてあることですか。点検を適切に実施しているかどうかの保守管理の問題とありますけれども、もちろん、出港前にもきちっとやらなければいけないですし、出港した後もやらなければいけないというように考えております。

○金丸議長代理 例えば真ん中にも書いてあるではないですか。機関故障による海難原因では、燃料油を起因とするものは見られない。洋上では、これは裏返せばというか、読み方によると、例えば修理をするようなケースはなかったということですね。

○堀課長 いえ、海難というのは何か人身、例えば死亡とか負傷したとか漂流したとか、そういうものを海難といいますので、不具合が起きたというのはこの中に入ってきませんので。

○海谷大臣官房審議官 例えばストーブで灯油を入れるのにガソリンを入れて事故が起きてしまったといえ、それは燃料油に起因するものになりますけれども、間違っただけではない油を入れてしまったというのは燃料油になるが、それをちゃんと適切に、普通に入れる油を使って、その結果、保守点検がきちんとされていなかったからというものがあれば保守点検だということに恐らく原因はなると思っていますので、余り燃料油が直接原因だからどうだという問題設定自体は若干違うのではないかなとは思っております。

○金丸議長代理 燃料油の品質にこだわられたのは先ほどの堀課長の説明だったではないですか。

では、先ほどの2番目はどうですか。議事録。

○堀課長 2番目につきましては、議事録は公開していませんけれども、非公開前提で各委員の方をお願いしているものですからお出しできるかどうか、委員の方々に確認が必要だと思いますので、そこはやらせていただければと思います。

○金丸議長代理 それは是非公開してください。なぜ非公開になっているのですか。

○堀課長 各漁船の労働実態を明らかにしていくものなので非常に。

○金丸議長代理 いや、1回目の議論は今後の進め方等です。今、おっしゃられたようなところは差し障りがあれば、そこについては適切に配慮なされればいいので、議論の方向性とか、どのような議論が行われているか、そんなものは開示すべきでしょう。

○堀課長 分かりました。委員の方々に確認させていただければと思います。

○海谷大臣官房審議官 今、私の言葉が足りなかったかもしれませんが、ええっという声が上がったのであれですが、燃料油の問題について申し上げましたが、燃料油について、例えばA重油だったからこれが海難の直接の原因になったねということにはならないということは申し上げました。ただ、A重油なりC重油というのももちろんあって、どんどん汚くなっていくのですけれども、エンジンにそういう燃料を使っていけばどんどんメンテナンスのハードルが上がるということはあるかと思えます。

それをメンテナンス不良でいろいろな事象が起きて、その結果として海難が起きたとい

うのは、恐らく最初の事象が原因として挙がることになりますので、むしろ余り燃料油がどうだという問題、海難原因というのはそもそも原因として、今、言ったような本来A重油しか使えないものにC重油を入れてしまったとか、そういうことでもなければ海難の原因として挙がるような性格のものではないと申し上げたということでございます。

○野坂座長 議事録について少し補足させていただきたいのですけれども、今の金丸議長代理の議論を踏まえまして、検討会でどのように検討を行うかを再検討いただいて、また必要に応じて検討会座長に本ワーキング・グループにお越しいただいて御説明いただきたいと思います。規制改革での議論を踏まえての検討、論点というものを整理していただきたいと思っております。

その点については、どうぞ。

○堀課長 私たちの今、検討、こういうことをしようとしているというのは閣議決定にのっとっていないとおっしゃいますか。かなり忠実にやらせていただいています。

○海谷大臣官房審議官 いずれにしても、その点はよく御相談申し上げます。

○堀課長 まず閣議決定の文言をよく、そこは非常に心外なので。

○金丸議長代理 忠実かどうかは別ですね。

○堀課長 かなり忠実にやらせていただいているつもりです。

○小見山参事官 堀課長、国土交通省でよく議論をまとめてお話しされたほうが良いと思います。

○堀課長 分かりました。

○海谷大臣官房審議官 そこはまたよく事務局とも座長とも御相談させていただきたいと思います。

○野坂座長 非公表であるということは国民に対して非常に不誠実だと思いますし、公表を是非してください。

実態調査に1年以上かかるということなのですけれども、中型漁船を全て調査する必要はないということは先ほど金丸議長代理がおっしゃられたのですが、この点についていかがでしょうか。

また、その調査対象となる漁船を絞るのであれば、短期間での調査、見直しを行うということが可能だと認識しておりますので、調査期間の短縮と早急な見直しを検討していただきたいと思っております。

林委員、お願いします。

○林委員 是非私もその点、調査期間の短縮と早急な見直しをお願いしたいと思いますが、調査以前の話として、そもそも、本日の資料1-3、水産庁の資料1-2において、水産庁及び関係当事者の認識している現状の技術水準は整理されていると思います。ですので、これを検討会においても前提として、果たして規制導入時に想定されていた構造やエンジンの機能などと照らすと、現状の技術水準は技術の進展により大きく変わっているのではないかと。その変化を前提として今回の規制の見直しを是非前向きに行っていただきたいと

思います。次回の検討会においては、この1-2、1-3の資料を前提として、それについて堀課長は疑義があるというのであればまたその意見をお伺いしますが、議論をスピードアップしていただきたいと思います。

○野坂座長 では、御意見をお願いします。

○海谷大臣官房審議官 そのあたりはよく相談させていただきたいと存じます。

○野坂座長 ほかにはいかがでしょうか。

○林委員 今回の点の補充なのですが、先ほど来、機関士が乗り込む必要性について、エンジンの構造、使用方法、前提となる漁法などについて要素があって、それを勘案した上で技術革新が行われれば見直しをやっていくというお話が冒頭に審議官からございまして、もうそのとおりであると思います。その点については、水産庁の資料1-2を踏まえた事務局の資料1-3の最後の項目6でまとめておりますように、実際に中規模漁船と小型漁船では漁業の態様も使用燃料も機関の構造も機関故障時に求められる対応とか、その他、機関室の状況とかブリッジにおける機関制御の状況なども全て同じであるという事実を前提にした規制改革要望でございまして、そういった点を踏まえて議論していただきたいという趣旨でございまして、よろしく願いいたします。

○野坂座長 よろしいですか。

○海谷大臣官房審議官 調査方法につきましても、いろいろな漁法によってやる期間も違ったりしていますとか、そういう点もありますので、そのあたりも踏まえてどうするか。我々はそれに従って1年間という期間を設定することで、6月のときにお話しさせていただいていると思いますけれども、仮にそれを短縮する場合にどういった考え方があるのかということについては、よくそれが可能かどうかも含めて検討したいと思います。

○林委員 1年間はすごく大きいですね。先ほど小林様からお話があったように、19トンを超えともう6級を乗せなければいけない。海技士がいないと船が出せない。

中規模漁船の水揚げは日本の水揚げの1割と言われております。1割の売り上げの生産性を阻害しているのがこの規制であるとしたら、それについての見直しを更にまた1年をかけるというのはあり得ない話だと思います。先ほど申し上げたとおり、この前提事実についてはそろっているわけですから、至急、もう年度内には見直しについてスタートできるのではないかと思います。是非、迅速に前向きな御検討をいただきたいと思います。

○海谷大臣官房審議官 季節によってエンジンの使い方が違ったりするとかいろいろな点がございまして、そのあたりを含めてどういう調査が適切か、引き続き検討してまいりたいと思います。

○野坂座長 どうぞ。

○金丸議長代理 珍しい会議になったなと思っているのですが、このスケジュールを拝見すると、これは1回、2回、3回、4回、5回となっていて、最後の5回の検討会、2020年の夏頃と書いてあって、「(今後の舶用機器の技術の進展に応じて開催)」と書いてありますから、これは技術の進展に応じて開催なので、開催しないこともあると思って

いいのですか。

そうすると、第4回検討会、2020年5月、実態調査の結果報告と評価、この評価の中に閣議決定等の上のほうに「検討会の概要」と書いてありますけれども、線引きで最後に「必要とされる海技資格の在り方について検討する」というのが書いてあるのですが、この必要とされる海技資格の在り方について検討するのは、5回のうち、いつの会議体で検討されるのですか。

○堀課長 今後の技術の進展に係る調査を行うまでは見直しをするというようには閣議決定上なっていないというように理解しておりますけれども、そのような調整をさせていただいたはずで。

○金丸議長代理 いや、驚きです。

○堀課長 そこはどうかと思うのです。

○野坂座長 ほかに、どうぞ。

○金丸議長代理 もう一回、国交省と話し合しましょう。

○野坂座長 ほかに、よろしいでしょうか。

では、泉澤専門委員、どうぞ。

○泉澤専門委員 これを見ると、操舵室と機関室の話もありましたけれども、両方の業務を1人で兼務することができないというのが機関長を置いてくださいということの大きな理由だと思うのですが、それについての具体的な事例を挙げて、そして、あとは先ほどから言っているように技術の進展があり、それが一体、具体的にどういうことなのか、そういうことを踏まえて、早期に結論を出していただきたいなと思います。

現状でも、海技士を削減可能な状態なのか、機関長を乗せないで例えば航行した場合にどのような問題があるか、小型船とプレジャーボート、そして、24メートル未満の20トン以上、この船の違いをきちんと出してもらって提出していただいたほうがいいと思います。

以上です。

○海谷大臣官房審議官 極めて今の御指摘は重要で、一番肝のところだと思いますので、調整の上、やりたいと思います。

○金丸議長代理 あと現状のエンジンの種類と機関士の仕事。メンテナンスとおっしゃっているのが具体的にどういう行為、そういうのも出していただけますか。

○海谷大臣官房審議官 承知しました。

○金丸議長代理 繰り返しになりますけれども、全船を調査するというのは引き延ばしをされているようにしか聞こえないので、エンジンの数と魚の獲り方が無限通りあるわけではないので、そうすると、もっと効率的な調査の計画に私は是非見直してほしい。それは私の要望です。

それから、先ほど堀課長がおっしゃられた技術の進展がなければ開催しないというような、もうそういうことを今から言っているのではないですか。だから、あなたの姿勢はやらないと言っているのにほとんど等しいです。

○堀課長 姿勢はもちろん、常に規制改革側におります。

○金丸議長代理 全然聞こえない。今、ここにいる全員がそういうように思っていない。

○堀課長 閣議決定の内容に忠実にやるということが我々に課された使命だと思っておりますので、そこは御理解いただきたいと思います。私は何かそこで新しいものを作り出しているわけではなくて。

○金丸議長代理 それはもう議論しても無理です。

○海谷大臣官房審議官 すみません、この閣議決定のときには私がおらずに彼が調整していましたので、その経緯については私、彼に答弁を任せていますけれども、もし御認識がいろいろと違うということは、そこも含めていろいろな調整はあり得ることだと思っておりますので、よく御相談させていただきたく存じます。

○金丸議長代理 もう一回、再確認しましょう。

○野坂座長 それでは、ただいま金丸議長代理がおっしゃられましたように、もう一度、確認の場を設けたいと思います。

それでは、ありがとうございます。本日の議論を踏まえ、今後の漁船に係る実態調査にかかわらず、乗組基準の見直しが必要であるとの結論に至った場合には、技術の進展に係る調査を待たず、その時点での見直しの検討を行っていただくよう、関係府省に改めて要請したいと思っております。

また、先日開催された検討会においては、水産ワーキング・グループの問題意識が反映されているか、必ずしもはっきりしないように感じました。また、5月18日における水産ワーキング・グループでの議論からもほとんど進展していないようにも感じております。国土交通省、農林水産省におかれましては、前回の検討会の議事録を公開いただいた上で、次回検討会で、今年5月18日や本日の当ワーキング・グループの議事録を配付いただき、議論を正確に説明いただくとともに、我々の問題意識に応じた議論を進めていただきたいと思いますと考えております。また、進展に応じ、検討会の座長を水産ワーキング・グループの場にお呼びして進捗状況を確認したいと思っておりますので、よろしく願いいたします。

それでは、そろそろお時間となりましたので、議題1につきましては議論を終了いたします。

皆様、本日はありがとうございました。ここで御退席をお願いいたします。

(国土交通省、農林水産省、一般社団法人大日本水産会、一般社団法人全国底曳網漁業連合会、一般社団法人海洋水産システム協会、株式会社小鯖船舶工業関係者退室)

○野坂座長 続きまして、議題2として「水産改革に関する提言(案)について」、私から説明させていただきます。

ご存知のとおり、漁業法等の一部を改正する等の法律案が、先日の臨時国会にて可決・成立されました。この法律案については、前回の水産ワーキング・グループにおいても、その内容について農林水産省より説明があり、科学的知見に基づく水産資源管理制度を確立し、生産性向上のために漁業許可制度を見直し、養殖・沿岸漁業の発展のために海水面



利用制度を見直すなど、水産政策の抜本的な改革を行うものとして評価をした次第であります。

一方、改革を実現するためには、法案の成立にとどまらず、水産業の現場において、地域の実情を踏まえながら透明性の高い運用が行われる必要があるとし、今回、水産改革に関する提言として、私のほうで案文をまとめさせていただき、委員の皆様の御意見もメールベースでいただいたところでもあります。

お手元の資料2をごらんください。

事前に事務局より御確認依頼の上、御意見を伺っておりましたが、そのほか、御意見等ございますでしょうか。

泉澤専門委員、お願いいたします。

○泉澤専門委員 意見というか特に強調していただきたいことなのですが、「6. 漁業者の所得向上に向けたコンプライアンスとガバナンスの強化」ということなのですが、細かい漁協の販売手数料だとか漁場行使料など、具体的にいろいろ挙がっているのですが、漁業権の行使に係る料金だけでなく、漁協が漁業権を有する漁場で漁業者が漁業を営む際に漁協に支払う料金等、そういったものも明らかにする必要があるのだろうというように思います。

また、協力金とか寄附金というのは支出側が任意で支払うものですから、漁場行使料や一般に言う賦課金というものとは明確に区別されるべきだと思います。当然、税務上の取扱いも違いますから。科目名はどうであれ、漁場を使わせて対価を取っているという漁協がどの程度、料金を徴収しているか。あるいは漁業権を持っていない企業や個人などからも、何の理由でどの程度、料金を徴収しているのか。そういうものをきちんと性格の異なる収入を細かく調査、分類して公表すべきだろうなと考えます。

公的役割を担う組織ですから、全ての収入について対価性を明らかにして事業内容を公表することで漁協組織の一層のガバナンスの強化向上を図っていただきたいなということをごこのところ強く強調したいなと思います。

○野坂座長 ありがとうございます。

今の御意見を踏まえて、事務局のほうで修文というのはいただけますでしょうか。

例えば漁場行使料だけではないということで、「等」などを入れればよろしいでしょうか。漁場行使料等と入れればよろしいですか。

○泉澤専門委員 余りいろいろ入れると文章が長くなって分かりづらくなるのです。ですから。

○金丸議長代理 では、これは「…寄附金等の全ての収入内容と、全ての支出…」であればいいですか。

○泉澤専門委員 そうですね。

○野坂座長 では、今の「全ての」と入れる。

○金丸議長代理 全ての収入内容と支出内訳とか。

○小見山参事官 全ての収入内容と支出内訳、役職員等。

○野坂座長 ありがとうございます。

そのほかはありますか。

お願いいたします。

○下葶坪専門委員 岩手の下葶坪と申します。

5ポツの(3)なのですがすけれども、私、ウニの養殖事業をベンチャーで始めまして、括弧がついている新規参入者、当該海区に沿う市町村の区域外というのが私、問題だと思っていて、これは区域内外でいいのではないかなと思うのです。要は区域内にいる業者は駄目なのかなという話になりますので、ここは是非変更していただきたいなと思っておりますし、あと海区漁業調査委員会の同じ(3)のところなのですがすけれども、果たして、ここだけの意見でいいのかというところもあります。

実態としては、正直、高齢で古い考えの古い体質の方々ほとんど牛耳っております。ですから、そういった方々の意見だけで果たして漁業権制度の運用というのが本当にうまく果たしていけるのかなというところも正直、疑問でした。ですから、ここに関しては、都道府県知事に対する彼ら以外の意見というのも実際必要ではないかな。具体的に申し上げますと、例えばですが、実際、我々のような企業であったりとか、それ以外に漁業を地域内で養殖産業をしっかりと作っていきこうといった企業の声というの、是非入れさせていただくことができないのかなと思いました。

以上です。

○小見山参事官 前半は内外とすることで問題ないのではないかなと思います。後半に関しては一般的に意見を述べるという話ではなくて、法令上の意見聴取のプロセスがありまして、そこで海区漁業調整委員会から意見を聴取することになっているので、その意見の聴取に当たり、新規参入者に対する不当に制限することがないようにと、法律の運用に関して注文をつけているという形になっておりますので、全般的にそもそも法令の執行に当たって、行政府としていろいろな方からの意見をいろいろ踏まえていくときに公正にしなければならないというのは、多分一番初めの国及び都道府県の責務の明確化というところで明確な基準に基づいて公平にやっていくのだという、ここで読めていくという話ではないかなと思います。

○下葶坪専門委員 ただ、実際、見ているとほとんど80歳の高齢の方々に権力があるわけです。そういった方々が本当に新しい漁業を作りたいのかなと思ったら、はっきり言って保守なのです。そういう部分もぜひ変えていく必要があるのではないかなと私自身、ウニの養殖を始めて、そういったのが実際壁になっているというのが現状なのです。

○小見山参事官 我々としても全く同じ意見です。

○金丸議長代理 同じ思いです。

○小見山参事官 同じ思いなのですがすけれども、この5ポツの(3)のところは海区調整委員会だけをピックアップしたのは、そういう高齢者の方はどうでもいいという意味で言

ったのではなくて、法律の条文にあります漁業権の設定に当たって、海区調整委員会に対し都道府県知事が意見聴取をするというプロセスについて、そこを公明正大に特にやっていただきたいというように。

○下苧坪専門委員 ただ、そこを変えていかないと間違いなく多分変わっていかないですね。

○小見山参事官 そういう気持ちでもあると。

○下苧坪専門委員 漁業者を見ていて思うのが、やはりここを変えていかないと漁業権の開放は絶対にうまくいかないです。

○小見山参事官 事務局としてもそこを変える必要があるというように考えておるのですが、それはそもそも国及び都道府県の責務というところで考える事案なのか。

○下苧坪専門委員 岩手県としても、実際これで難しいというようにはっきり言われました。

○林委員 今のところ、(3)は(3)として残しつつ、漁業権制度の運用に関して新規参入者の意見を勘案するようなルートというか場を設けるとか。海区漁業調整委員会の中で意見を反映させる方法か、海区漁業調整委員会の意見と別に新規の、第三者というか委員会のような。

○下苧坪専門委員 第三者委員会のような形で、外部の外郭団体がこういったところに入り込んでいくというのも1つ手ではないかなと思うのです。

○林委員 そういう御趣旨で盛り込めればいいかなと思いましたが、いかがでしょうか。

○金丸議長代理 既に法改正して、法改正の本文の中の海区漁業調整委員会の意見を聞くときに当たって、新規参入者を不当に制限することのないように対策してくださいよということなので、これはこれで言うておかなければいけないことなのです。

本文の中に都道府県の役割を今回、再定義をきっちりしたわけではないですか。けれども、都道府県の漁業権の運用に関しては、いろいろな人の意見を聞くというようなことのある文章があったような気もするのだけれども、そこはどうでしたか。本当は、今、言われたように、海区漁業調整委員会のメンバー構成がもっと将来を見据えたような委員構成になるべきではないかと思うのだけれども、そこはいろいろな人の言い分もあるだろうから、本当はそれを決める人がバランスよく決めなければいけないということなのだと思うのです。

○小見山参事官 検討させていただきまして、御相談させていただきます。

○野坂座長 よろしいでしょうか。

○小見山参事官 ありがとうございます。

○金丸議長代理 問題認識は共有できてはいると思うのだけれども、書き方と、それから、法律は通っているのですが、その法律にまた外れるような第三者委員会は今さら持ち出せないから、本来、これが第三者委員会である。だけれども、地元の漁業者の人が大半を占めるということになっていて、その人が今の話だと岩手県は高齢の方が担っているという。農

業委員会では、若い人も入れることになりましたが。

○野坂座長 公選制を廃止して、幅広い意見を聞くということでしたね。

○金丸議長代理 そうです。ではないかと思うのです。本文との整合性で、今の御趣旨は分かるのですが。

○泉澤専門委員 必要な対策を講ずることと書いてあるので、その第三者委員会の仮に設置というのにも必要な対策ということになるかも分からないので、広く必要な対策の中いろいろなことが入るので、細かく入れなくてもいいかも分からないです。

○金丸議長代理 そこは要検討でいいですか。

○野坂座長 この点は御確認ください。お願いします。

では、ほかはございませんでしょうか。

有路専門委員、お願いします。

○有路専門委員 すみません、3ポツのところの水産物及び漁業生産資材の流通に関する部分で、(1)で実態調査を行うというところはいいのですが、(2)が調査の結果、問題がある、要するに独禁法上、問題のある実態が明らかになった場合は連携して是正するということになっているのですが、実際のところとしては明らかになるというよりも、もう今の段階で抵触するおそれがあるというような指摘があるものに関しては、やはりピンポイントで積極的に調査とか、取引に関してはこういうものが適正なのですよということで適正化の措置を行うべきなのではないかなというのが1つございます。これは単純により正確に状況を把握する上で必要な姿勢であると思います。

もう一つは、(4)のところ、ここの論点というのは結局、養殖業者が餌を買えないので、その餌代のところを餌問屋が負担することが多くあります。現品になった生産物である養殖魚を同じ餌問屋が産地問屋として魚を買うときに餌代を相殺する。そのときの相殺する話としては、餌を実際は例えば1キロ当たり150円で仕入れたものを200円で売って、その分、50円の餌代に相当するところの差額、実際は餌だったら1キロの魚を作るのにブリだったら3倍、餌がかかるわけですから150円分、魚の生産原価の差が出るわけで、そこにリスクとリスクに合わせた金利的な手数料が発生していると考えるべきに思います。こういうような部分は、やはり養殖業者に対してモラルハザードにならないようにしなければいけないとはいえ、餌代のお金を借りられない状況というのが大きいと思っていますので、このあたりは金融制度の構築というのは非常に重要だと私は思っています。これは餌問屋、餌メーカーのみならず、養殖業者および流通全体に必要なことではないかと思えます。それがなければこそリスクを負担するところが費用を計上しなければならず、原価が上昇することにつながります。

○野坂座長 ありがとうございます。

○小見山参事官 ここの3ポツの(2)の実態が明らかになった場合はという話ではありますが、これはまずは調査をする。調査をする理由というのは独占禁止法に抵触するおそれがあるような行為が行われているのである。

調査をした結果、何らかの更に抵触なりおそれがはっきりした場合には是正を図っていくという構造を取っており、そこで問題が起きた場合は是正措置を図り、取引の適正なガイドラインを作り、それを遵守するように流通業者のほうに計画も作ってもらうという構造を取っているのです、やるべきことは書かれているのではないかなと考えております。

○金丸議長代理 これは3番から書いたらどうですか。すごい段階を経て、必要に応じて取引適正化のためのガイドラインを策定すると書いてあるので、問題が明らかになるかならないかに関係なく、適正な取引のためのガイドラインは先になければいけないのではないかな。それは別に公取がどうのこうのという話でも本来ないのでしょうか。先にガイドラインがあって、そのガイドラインに基づいて運営されているかは調査すべきです。

○小見山参事官 判明したらという意味で記載されているということかと思います。

○金丸議長代理 でも「明らか」というのは自分たちですごくハードルを上げているような気がするのです。これは結構、公取側に寄っている。

○有路専門委員 ここの論点として非常に重要なところというのは、こういう行為自身が合法なのか、違法なのかということなんです。そうしなければ回らないのであれば構造上の問題ですし、それを放置してよいことではないので、いずれにしても明確にして対策すべきでしょう。先ほど議長代理が言われたように、こういうものが正しい取引ですよというようなものはどこかしら先にガイドラインは要るのではないかという気はするところです。いずれにしても、このままの状態であることは、流通にかかわる全てにとって非効率なことと考えられます。

○小見山参事官 確かに他業種の例を見ても、独禁法上、完全な黒であるというような事案が発覚しないとガイドラインを作らないという話ではないのではないかと思います。ですので、更に強い書きぶりができないかというのを検討させていただきたいと思います。

○金丸議長代理 この(3)の前のほうの文章を変えればいいのではないですか。「(2)のほか、明らかとなった実態に応じて、必要に応じ」、これが余分で、だから、本来、未然にトラブルが起きないようにするわけでしょう。そういうルールブックがあったほうがいいわけで、だから、そういうトラブルを未然に防止する上でも、取引適正化のためのガイドラインを策定する、あるいは流通業者等に取引などの策定を働きかけることと書いて、すぐやれとも言っていないし。

○林委員 今の(3)の金丸議長代理がおっしゃった部分の前置きのところ、「必要に応じ」まで削って、その前提を受けて、このガイドラインを策定するというのを(1)に設けるというのが流れがいいのでは。

○金丸議長代理 慣習で今までやってきたようなことがあるわけで、それが本当はいいことなのか、悪いことなのかという議論もなく、やってきたのだからとやっているような人に対してはルールブックが新たにできたほうがいいのではないかな。

○野坂座長 それでは、ありがとうございます。今の皆様方の御意見を踏まえまして、もう一度、御確認いただくという形で。

○小見山参事官 はい。メールで確認させていただくということで。極力速やかに。

○野坂座長 では、委員の皆様、お手数ですが、御確認をお願いいたします。

それでは、本日の会議をここで終了いたします。本日はお忙しいところを御参集いただき、ありがとうございました。

最後に、事務局から何かございますでしょうか。

○小見山参事官 次回の開催については、また追って御連絡申し上げます。

○野坂座長 それでは、これで会議を終了いたします。ありがとうございました。