

## 第16回水産ワーキング・グループ 議事概要

1. 日時：平成30年5月18日（金）15:30～16:30
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）、林いづみ
  - （専門委員）有路昌彦、花岡和佳男、本間正義
  - （事務局）前川内閣府審議官、窪田次長、佐脇参事官
  - （説明者）国土交通省：馬場崎大臣官房審議官  
国土交通省：石原海事局安全政策課長  
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  
国土交通省：田中海事局検査測度課登録測度室長  
国土交通省：沖本海事局検査測度課課長補佐  
水産庁：保科増殖推進部長  
農林水産省：坂本消費・安全局畜水産安全管理課水産安全室長  
内閣府：大倉食品安全委員会事務局評価第二課課長補佐
4. 議題：
  - （開会）
  - 1. 船舶の安全規制に関する、国土交通省からのヒアリング
  - 2. 魚類の防疫にかかる事項
  - （閉会）
5. 議事概要：

佐脇参事官 時間となりましたので、ただいまから「規制改革推進会議 水産ワーキング・グループ」を始めます。

原座長代理、長谷川委員、泉澤専門委員、下苧坪専門委員、中島専門委員、そして渡邊専門委員は本日所用により欠席です。

金丸議長代理に御出席いただいております。

ここからの進行は野坂座長にお願いいたします。

野坂座長 ありがとうございます。

それでは、議題に入ります。本日は船舶の安全規制に関する、国土交通省からのヒアリングを実施します。

今年2月に行われました第9回水産ワーキング・グループにおきまして、海技士及び船舶安全基準の現状を国土交通省より御説明いただきました。その後、当日の会議の中で回

答がなかった事項などについて、後日、整理の上、国土交通省へ照会し、回答をいただいておりますので、事務局より紹介いただきます。

佐脇参事官 ありがとうございます。

お手元、右肩に資料1と付してありますが、その回答資料になっております。既に委員、専門委員の皆様方には回答が届き次第、共有し、御一覽いただいているかと存じますので、簡単に資料の構成の御紹介にとどめますが、めくっていただきますと、今、座長から御紹介がございましたとおり、第9回ワーキングでのやり取り、更にはその後、委員、専門委員にも御確認の上、改めてまとめた形での照会事項を国土交通省に提示し、その回答を得たものでございまして、項目、大きくは3点、1枚目をめくっていただきますとタイトルがありますように、海技免状及び配乗基準の在り方について、船のトン数制限について、そして漁船の定期検査の在り方についてということで、全ての項目について回答を得ている旨、御紹介するとともに、ここに、今後の議論の参考にもなるかと思っておりますので、資料として配付させていただきます。

以上です。

野坂座長 ありがとうございます。

本日は前回の議論の延長線として、大型船舶のみならず、中規模の漁船の安全規制の在り方についても議論を行いたいと思います。これまで当ワーキング・グループでは、北欧の例などと比較しながら、大型船舶をメインに議論してまいりましたが、漁業の成長産業化を考えたとき、比較的多くの方が従事する沿岸・近海の安全規制の在り方も確認する必要があると考えております。また、特に個人の趣味の範囲の小型船舶は、機関士が必要とされていない反面、同程度の漁船では機関士が必要とされると認識しております。これについて、事務局で簡単な資料を作成してもらい、資料3として配付しておりますので御参照ください。この点も加えて、中規模かつ近海で操業を行う場合の安全基準について御説明いただけますでしょうか。

また、本日は、漁業の成長産業化に向けた議論のため、水産庁から保科増殖推進部長にもお越しいただきました。

それでは、国土交通省の皆様、15分程度で御説明をお願いいたします。

馬場崎大臣官房審議官 本日はどうぞよろしく願いいたします。

先ほどもお話がありましたように、前回からいただいた宿題につきましては、配付されている資料のとおりでございます。

それから、さらに、本日のために事前に御指摘のあった事項について、資料等を用いて簡単に御説明させていただきます。

なお、説明はそれぞれ担当課長からさせますので、どうぞよろしく願いいたします。

堀課長 国土交通省海事局海技課長の堀と申します。どうぞよろしく願いいたします。

御説明資料として資料2を用意させていただいておりますけれども、事務局のほうで資料3を用意いただきましたので、これを使って、前提となることを少しだけ申し上げたい

と思います。

資料3をご覧くださいますと、漁船とプレジャーボートと書いてございまして、基本的には船舶の総トン数と呼んでいますけれども、20トンというところに線がありまして、20トン未満が小型船舶、20トン以上が大型船舶という扱いですけれども、20トン未満の船舶については小型船舶操縦士が乗り組み、20トン以上の船舶は、ここには書いてありませんが海技士（航海・機関）という資格を持った人が乗り組むという規制になっております。

プレジャーボートのところで特別措置がありまして、24メートル未満であれば20トン以上であっても小型船舶操縦士の乗組みで足りるとなっております。機関士が不要と、資料に書いていただいております。ただ、一点だけ補足ですけれども、機関士が不要と書いているのは間違っていないのですけれども、単純に漁船のほうが海技士（航海）という、船長さんや航海士さんが持っている資格の人と、海技士（機関）というエンジンの資格を持っている人、この2人が乗り組まなければならないのが、漁船も含めて一般的な規制ですけれども、プレジャーボートのほうは、ここは小型船舶操縦士がいればよいということになっております。小型船舶操縦士はエンジンに関する知識が全く無いわけではなくて、エンジンに関しても簡易なことであればできる知識・能力を持った者ですので、エンジンに関する知識を持った人がプレジャーボートに全くいないということではありませぬので、そこを念のため申し上げておきます。

それから、この資料の上の3行のところで、漁船について事務局のほうで、一般的に乗組み基準が緩和されていると書いていただいているのですけれども、私たちの認識としてはそういうわけでもなくて、漁船も含めて、船の種類によらずに船舶の大きさや機関の出力で乗組み体制を規制しておりまして、一般的に漁船を緩和しているというのは違和感がある表現かなと思っております。

一方で、船舶の構造、装置、航海の態様などに応じまして、特例の許可をしております。漁船でも許可を得ている船舶はいっぱいあるという状況でございます。

前提が長くなって恐縮ですけれども、資料2のほうをご覧くださいませぬと思います。事務局から、近海での操業を行う中規模漁船の機関士の乗組み基準というお題をいただいております。具体的には、先ほど出てまいりました総トン数20トン以上の船舶で長さ24メートル未満の漁船のことであると伺っております。

一つの例として、表紙の次の1ページをご覧くださいませぬ。近海マグロはえ縄漁船の例を御参考までに付けております。典型例として見ていただければと思うのですけれども、この漁業は1本の幹となる長い縄を船舶から出しまして、釣り針のついた枝縄を数多くぶら下げて魚のかかるのを待つ漁法でございます。操業実態は過酷であると業界からも聞いてございまして、全国の漁港を拠点とする漁船が日本近海の漁場で操業いたします。今の時期であれば沖縄本島近辺だと聞いておりますけれども、遠いところではパラオなど、そういうところまで出かけていく船もあります。

この幹縄というものが、総延長が80キロメートル以上にもなりまして、そこに45メー

ル間隔で餌のついた枝縄を1,800~2,200本結びつけて、海の中に投じるだけでも約3時間かかるということでございます。その間、ずっと船舶はエンジンをかけながら、ある程度の荒天時であっても作業を継続するということでございます。

その後、餌をマグロが食いつくのを数時間待ちまして、それが終わったら揚げ縄作業と申しますけれども、巻上機で縄を巻き上げます。巻き上げるのも船舶のエンジンを使いながら、船で縄を回収していくのですけれども、これに10時間ぐらいかかります。同様に荒天時であっても作業は継続します。縄が一定の張られた状態であればいいのですけれども、たわみがないよう、それに合わせて回収していきますので、速力調整をその都度やりますし、魚がついている場合には、魚を揚げるところでは一旦止まらなければいけない。それを延々繰り返し80km分やるということでございます。その間、エンジンにはかなり負荷がかかります。エンジンのかけ方についても変動しますので負荷が大きという状況です。

獲った魚については、内臓を取り出したりしながら、氷水で冷やされた魚船に入れて鮮度を保ちますけれども、こういうところで使う製氷機や電力装置といった機械についても正常な状態に整備する必要がございます。エンジン以外にこういう機械についても、船舶の機関士さんが担当して、きちんと整備をしているという状況です。

このような船では、コストが高いと漁業が経営的に成り立ちませんので、安価な重油を使用しております。一般的にプレジャーボートではガソリンや軽油を使っておりますけれども、重油のほうが安い。ただ、逆に不純物が多く質が悪いという特徴がございます。重油に対応したエンジンは複雑な構造になります。その複雑な構造のエンジンをきちんと故障せずに整備しながらやっているということでございます。

一航海は約30日間に及びます。一度港を出たら、それだけ長いこと、ずっと沖に出たままということで、日々、作業を繰り返します。操業期間中、機関士はエンジンや様々な機械設備の状態を注視しておく必要がありまして、異常があれば直ちに必要な調整を行います。そして、予防を図って、大きなエンジン故障につながらないように常時努めているのですけれども、それでも防ぎ切れない万が一の故障の場合は、この機関士さんが直ちに船内で修理を行うということまでやります。

これが実態でございます。

ちなみにですけれども、下の四角のところをご覧ください。漁船に乗り組む船員さんというのは労働者でございます。自己都合で趣味で乗船するような方とは異なる位置づけでございます。その安全の確保というものは、やはりきちんと見てあげないといけないと思っております。高い堪航性が求められると書いてあります。堪航性というのは船舶が気象や海象の状況から危険があるのですが、その危険に耐えて安全に航行できる性能ということですが、高い堪航性が求められると考えております。

2ページ目をご覧ください。海上での機関停止の危険性と書かせていただいております。船舶のエンジン、機関が停止するとどういう危険があるかということですが、機関故障によりエンジンが停止しますと、船舶は推進力がなくなります。そうしますと、舵が効かな

くなって、方向が定められなくなります。そうなる何が起こるかといいますと、結局、船が波浪の影響に対して、自分でその波浪に耐えるような動きをすることができなくなります。普通は波を横から受けると危ないものですから、波に対して舳先を向けたりということ、エンジンや舵を使いながらやるのですけれども、それができなくなりますので、横波をもろに受けます。そうしますと、非常に危ない状況になりまして、浸水・転覆の危険性が高まることとなります。このように機関停止は重大な事故につながる可能性があるということで考えております。

下のほうに、機関故障による海難事故の例をつけております。漁船が機関停止をいたしまして、その後、機関停止したままほかの船に引っ張られている間に転覆して多くの方が亡くなったという事故ですけれども、この事故につきましても、運輸安全委員会という事故調査機関がありまして、そちらの報告書では、主機、メインエンジンが停止した状態で波を受けて転覆した可能性があるという指摘されております。

それから、3ページをご覧ください。総トン数20トン以上・長さ24メートル未満の漁船に機関士を乗り組ませる必要性と書かせていただいております。上の四角のところですが、近海で操業を行う中規模の漁船は、繰り返しになりますけれどもコストを下げるために安価な重油を使用しております。このため、エンジンの構造が複雑化いたします。

具体的にはいろいろあって、まず、不純物の多い重油を使うわけですが、重油というのはガソリンや軽油と比べて燃焼しづらいという特性があります。ゆっくり燃焼させながら大きな出力を出さなければならないので、機械も大型のシリンダーを使わないとうまく出力が出ない。そうすると、そこから発する熱量も多く、冷却装置は海水ポンプをぐるぐる回すようなものですが、これも大がかりなものがが必要です。それから、潤滑油についても非常に汚れやすいという特徴があります。そういうところから壊れやすく、いろいろな作業が発生し、その場で対処しなければならないこともたくさん出てくるという特徴があります。

それから上の四角のところですが、また、操業中は速力が一定ではありません。網やえ縄を引く力の負荷などにより、エンジンを酷使するため故障しやすいという特性があります。さらに、先ほども出てきましたが、操業に付随する機械設備がいろいろ増えますので、作業量も多くなります。こういうことから、洋上でのエンジンなどのメンテナンスや修理を行う知識・能力を有する機関士の配乗が必要と考えております。

真ん中の絵は、漁船とプレジャーボートを比較したものです。左が漁船、右がプレジャーボートでございます。繰り返しになりますが、漁船は重油を使うことからエンジンは非常に複雑な構造となり、また、不純物も多いということで、いろいろな作業が発生します。

一方でプレジャーボートはガソリンや軽油を使い、船の上でメンテナンスする必要のないような単純な構造のエンジンであるという特徴の違いがございます。

それからエンジンの使用形態についても、漁船のほうは長期間、先ほど30日間という例を挙げましたけれども、一度出たら長いこと航海を続ける。それから、速力が一定ではな

くて、網やはえ縄の引く力の負荷もかかるため故障しやすく、洋上でのメンテナンスや修理が必要ということでございます。

一方でプレジャーボートは一般的に短期間の航海で、週末のみの利用というように使用頻度が少なく、エンジンを酷使することにはなかなかありません。また、発航前検査を適切に行えば、機関故障は起こりにくいという特徴があります。洋上では機関の計器類（油圧計等）の確認をする程度の作業が主な業務ということになります。

このような違いがございまして、漁船のほうは船長さんなり航海士さんとは別に、専門の知識・技能を持った機関士が必要と考えております。

下の赤いところにありますように、機関士は機関全般の運転、保守整備及び故障の早期察知等、堪航性を含めた安全を維持できる知識・能力を有する者である。一方で、プレジャーボートは小型船舶操縦士で足りるとしておりますが、これもエンジンの知識・技能を持っている人が全くいなくていいということではありません。小型船舶操縦士は、機関の計器類が正常な値を示しているかどうかの確認や簡易な機関故障時の対処のための知識などは有しているということです。このような乗組員の違いがございまして。

参考までに、下のところにありますように、総トン数20トン以上・長さ24メートル未満の漁船の過去5年間の機関故障の事故率を調べてみると、プレジャーボートの3.5倍ということになっております。

このようなことで、いずれにしても機関士の配乗は必要と考えているということでございます。以上でございます。よろしくお願いいたします。

野坂座長 ありがとうございます。

今ほどの説明につきまして、水産庁から基準の見直しの必要性など、コメントがあればお願いいたします。

保科水産庁増殖推進部長 水産庁の増殖推進部長です。

安全に関わる話なので余り軽率なことはお話できないのですが、今御紹介いただいたような近海マグロはえ縄漁業という漁業があるのは事実です。ただ、漁業の名称は非常に難しく、ここで言っている近海カツオあるいは近海マグロというのは、遠洋漁業に対する近海という意味で使うものですから、実は漁業の中でも相当遠くに行くもので、こういう小規模の漁船で行う漁業としては最も遠くでやられる漁業です。要するに、大西洋やインド洋などの遠洋に対して、太平洋で広くやるという意味での近海マグロ漁業となっています。したがって、これも非常に分かりにくいのですが、例えば沖合底引き網漁業というものがあって、これはごく沿岸の、地先でやっている漁業に対する沖合ですので、沖合というところとすごく遠いようではございますけれども、実は日帰りで操業できるというものがあります。このように多様なものがあるのですが、こういう過酷なものでない、日帰りで行って帰ってくるという中規模の漁業もあります。

そういう中で非常に難しいのですが、日帰りの中でこういう人が乗って行って、何か起こったときにそこで修理をしなければいけないということについて、そのようにし

なければいけないかどうかというところは、果たしてそうなのだろうか、若干気になっているところではあります。

野坂座長 ありがとうございます。

それでは、ただいまの御説明について御意見、御質問があればお願いいたします。

金丸議長代理、お願いいたします。

金丸議長代理 国土交通省の海事局からお示しいただいた、資料2について御質問いたします。今、水産庁からも、近海と名がつく漁業の形態や、特徴について、分類も含めて御説明がありました。1ページ目に書いてあることは、中規模漁船の実態と書いてあって、例は魚種で言うとマグロやキハダマグロ、カジキ類ということです。しかも、ここでは機関士は航海に出てから船に何らかのトラブルがあった際に、機関士が修理できるようなトラブルであれば修理ができるでしょう。だから、機関士の役割と重要性について、ここで説明していただいています。

一方、2ページですけれども、この船は水産庁のお話だと、日帰りの漁船で、転覆した場所は灯台から北方沖と書いてあるのですが、どれぐらいの距離で転覆したのか。それから、そのときに、主機が停止したと書いてあるのですが、もしここで例を示すなら、停止したのだけれども機関士が修理できて無事だという例を示したほうがよくて、これは主機が停止したのだけれども直せなかったわけですよ。かつ、引っ張ってもらっているさなかに事故が起きた。ということは、事故の原因は、もちろんこのエンジンが動いていれば、先ほどおっしゃったように波が高くても航行が継続できた可能性はあるという点においては、主機のトラブルが直接的な原因だとは思いますが、機関士が直せなかったわけですよ。それから、この日は荒天で、風は何メートル吹いていて、波は何メートルだったのでしょうか。事故例の引用が、ロジック的に、せっかく今日の重要な議論でその方向性を決めるという事例にしては、機関士の役割は重要だと言っているのだけれども、エンジンが止まるかどうか重要だという話になっていて、機関士は何もできなかった。それはそうですよね。風は17メートルぐらい吹いていて、波が4メートルぐらい高かったというのが報道に出ていて、機関士はそんなさなかに修理は多分できなかったでしょうね。あるいは修理したらできたかもしれないけれども、2キロぐらいだから近いということで引っ張ってもらっていたのではないのでしょうか。運輸安全委員会はお調べになったのでしょうかけれども、このエンジンのトラブルは、修理できたトラブルだったのか、それとも予防的に航行を開始する前に本来やるべきものだったのか。一体、真の原因は何なのかまでは、これは調査できたのでしょうか。船は見つからなかったわけですよ。引き揚げたのですか。

堀課長 沈没しました。

金丸座長代理 沈没したわけですよ。引き揚げていないですよ。

堀課長 引き揚げました。

金丸座長代理 引き揚げたのですか。それで、エンジンのトラブルはどこだったのですか。

か。修理ができるような箇所でしたか。例を示すなら、なるほどという説得力のあるものを示していただかないと。大前提が船の上で直せるということですよ。直せるものなら直すべきだと思うのですが、直せるものなのかどうか。幾ら何でもエンジンの設計者でもないから、メンテナンスができるという箇所は、そんなに多くはないのではないかと思います。それも未然に航海のときに事前にやっておくべきこと、事前のチェックはどうなっていたのか。不幸にして主機が止まってしまった、その原因は何だったのかということまで行ったのですか。

今のことについて、全部お答えください。

堀課長 まず、この事故についてですけれども、船を引き揚げたことは引き揚げたのです。ただ、なぜ止まったかまでは運輸安全委員会の調査では残念ながら分からなかったということでございます。

御指摘のとおり、この事案は残念ながら、機関士が修理をし切れなかった事案でございます。そういう意味では機関士が修理できた事案として説明しているわけではありません。ここで御説明したかったのは、エンジン停止が危ないということを御説明するための資料としてお付けしたものでございますので、申し訳ございませんが、先生が御要望のものとはちょっと違ったかもしれません。機関停止が危ないというところを御理解いただければ幸いです。

金丸座長代理 1ページは労働者の保護といいますか、高い堪航性と書いてあるのですが、もしそうなら、その日に操業するという経営者の意思決定については、それはどうなのでしょう。その意思決定は正しいというか仕方ないというのか、それは経営者の判断ということなのでしょう。それとも、その日は操業すべきではなかったということなのでしょう。

堀課長 実際、例えば波の高さや風の強さを見て、その日に操業するかしないかというのは、漁労作業を取り仕切っている漁労長という人がいるのですが、その人の判断と聞いております。その判断が正しかったかどうかというのは、運輸安全委員会の調査では、そこまで判断していないので分かりません。

野坂座長 ほかにはいかがでしょうか。

本間専門委員、お願いいたします。

本間専門委員 今の金丸議長代理の御発言と関連しますけれども、3ページの最後に参考で書いてあるところです。過去5年間の機関故障の事故率は、プレジャーボートの3.5倍ということで、これはまず機関故障の原因をきちんと分析する必要がある。こう書かれると、だから機関士が必要ですねと思わせるような文章に読めてしまうのです。事故が3.5倍起こったときに機関士がどのような役割を果たして、これが先程の話につながるのですけれども、機関士がきちんと対応できたのかどうかというようなことを示していただかないと。事故率だけで機関士が必要だとする意図があるとすれば、ちょっと論理の飛躍かなという気がしています。



それから、その上の、プレジャーボートとの比較ということですが、エンジンの性能が今後よくなって、重油でも十分にこれまで以上の性能を出すような、あるいは壊れにくいエンジンの開発等々が行われていったときには、これは必要なくなるということにも読める気がするのです。

ですから、その辺りの基準について、実際の作業の違いと、それから船の違いということとを分けて考える必要があるような気がしています。そういうところをもう少しきめ細かく、これは水産庁にもお願いするところですが、もう少し分析する必要があるのかなと。そういうところを解決していかないと、漁業の負担を軽くして経済性を上げていくという方向には行かないのではないかという気がしましたので、発言させていただきました。

野坂座長 今の御発言に対して、いかがでしょうか。

堀課長 この事故率は、まず、事故の実態を示すデータを何かお示ししないとまずいかなということで、あるデータを漁りまして、この数字を出させていただいております。実際には、先ほどの金丸先生の御発言にもつながりますけれども、船の上で機関士さんがエンジンにトラブルがあった場合に対処いたしますので、そうすると機関故障しましたというって海上保安庁に通報するような事態に至らないわけです。そういうものが、なかなか統計で出てこないということで、我々自身も悩ましいところではあるのですけれども、そういう意味でちょっと参考としてお付けしたということで、恐縮でございます。

野坂座長 洋上で修理作業を行う場合と、港に寄せて、寄港して修理を行う場合とでは、実際のところ、どちらが多いのでしょうか。もしも寄港する場合は多いのであれば、必ずしも機関士が乗っている必要はないのではないかと考えますが、いかがでしょうか。

中村企画官 海事局の中村でございます。

私自身が船に乗っていたものですから、そのときの経験を踏まえてお話させていただきませんが、基本的に船の機関士のほうは2つ考え方がございます。まず、事故が起きる前と事故が起こった後、予防保全という考え方と事後保全というか対処法ということがあって、基本的には当然ながら計画的に整備作業を進めて、事故が起こらないようにするということ。これは、特に港を出る前に必ずやるようにしています。これはプレジャーボートで言うと点検に相当するところだと思っておりますが、まず、事故が起こらないように、洋上での作業ができるだけ少なくなるように作業をしております。港に入ったときは、当然ながらその準備ということもありますので、例えば航海中、特にメインエンジンは止められない場合がありますので、そういった主な作業、メインエンジンなど航行に関係するような準備作業を行うようにしています。そういう意味で言うと、どちらが長くかかるかとか重くかかるか、そういうことは一概には言えません。ただ、事前の準備を十分に備えた上でも、先ほど事後保全と言いましたけれども、やはり対症療法的な作業は発生しておりました。よろしいでしょうか。

野坂座長 もう一つ、機関士は不足していて、資格を持っている高齢者の方などに乗っ

ていただくというケースも多いとお伺いしているのですが、そういった高齢者の方が実際に修理に当たっているのかどうか。高齢者の方たちが対応できるような船の性能であるのかということについてお願いします。

中村企画官 実際には高齢者と言われている方が何歳なのかということはまた別の話だとは思いますが、基本的に船に乗せる場合、機関士も航海士もそうだと思うのですが、例えば障害があるなど、乗れないような方々は乗せられない。例えば船の設備に合わせて、できる作業、できない作業があると思いますので、そういう場面に出くわしたことはないのですが、最終的に配乗を決めて許可するのはマネジメントをやっている経営者や船長です。その方の判断によって乗せない場合もあると思います。ただ、その作業が実際の場面でやってみてしんどかったとか、大変だったというのはあると思われま

野坂座長 実際、高齢者に限らずではありますが、機関士が十分なスキルなどを持っていないまま、とりあえず機関士に乗せるということが配乗基準で決められているので形式的に乗せているという場合も全くないとは言えないと思うのですが、その点はいかがでしょうか。

堀課長 我々は免許試験をしっかりとやらせていただいておりますし、しかも有効期間も設けて定期的に講習も受けさせて、身体検査もして、ちゃんとその能力があるという確認をしておりますので、形式的に、資格は持っているけれども能力がない人が乗り組んでいるということはないと理解しております。

野坂座長 承知いたしました。

それでは有路専門委員、お願いいたします。

有路専門委員 議論の中ではっきりしないというか、整理したほうがいいのではないかと思うところがありまして、それをお話させていただきたいと思

例えば近海マグロはえ縄といっても、大体1カ月ぐらい航海されるのは当然で、こういうものは当然のごとく機関士がいて、毎日の点検も含めて、一通りの機械とエンジンのメンテナンスをするというのは当たり前だと思うのです。さすがに1カ月も出ていると、機関士がいないと、そもそも操業が成立しないというのは、よく理解できるころだと思います。

ただ、事故の例で出されている沖底は、冬季もそうですが、カレイやズワイガニをかけ回して捕らえるようなものは1週間で帰ってこられますので、それとは全然違うものだと思うのです。沖底をするのは機関士の問題がハードルになっていて、多くの経営体では小底のほう、20トン未満のほうを選択されるケースが出てきます。しかし小底になれば、当然のごとく日帰り操業をしないといけなくなってくるというのがありますが、一方で日本海の冬のかげ回し操業をするというのは危険性がむしろ増すところがあると思うのです。少なくとも小底と沖底の差になる規制の根拠が不明確です。

ですから、この規制に関しては、本来は漁港と、いわゆる操業の期間、あるいは漁具と

かこういうことで決めるものではないのではないかと思います。

規制が一律に悪いという話ではなくて、安全性のために必要なものは必要だとは思いますが、ただ、実態に合わせてそこは分けていかないと。沖底とマグロはえ縄を一緒に扱うのは、さすがに無理があるのではないかという気がします。

私は分からずに言っているのではなくて、私自身、自分の会社で船を持っていますし、私の直属の部下はマグロはえ縄の機関士でしたので、この問題は全く知らない人間ではないので、その上で発言させていただいております。

野坂座長 今の御意見に対するコメントをお願いいたします。

堀課長 小底とおっしゃっているのは小型の底引き網のことだと理解しておりますけれども、やはり小型船舶ですのでエンジンは大型と比べれば違うものを使われていると思います。その違いはあろうかと思えます。

有路専門委員 それはちょっと認識が違うと思えますね。小底の場合も、御存知だと思いますがA重油を使っている機関であって、構造にそれほど差がありません。馬力の差で規制を決めるというのはあまり論理的ではないと思えます。

堀課長 そこは実態をよく確認しないと分からない点がございまして、今ここでお答えすることは難しいと思えます。すみません。

野坂座長 ほかに、いかがでしょうか。

林委員、お願いします。

林委員 今の御質問のうちの最後の部分へのお答えを確認したいのですが、現行規制がこうあるとしても、船の大きさ基準だけではなくて漁港や航海の期間の長さなどの実態に合わせた例外とか、より細分化したような柔軟な規定を設けることは御検討いただけないのでしょうか。

馬場崎大臣官房審議官 先ほどのお話を含めて、もう少し実態を踏まえた形で規制の在り方を考えるべきというのは、これに限らずいろいろな場面でそのようなことだと私どもも思っています。

先ほどのお話で言いますと、確かに機関の複雑さというところで資格を切っているところがございまして、20トン未満であっても、機関が複雑で安全上問題だということになれば規制を強化させていただくということも含めて、規制を実態に近づけるということは必要ではないかと思っております。

林委員 厳しくするほうだけではなくて、状況に合わせて柔軟に見直すほうも、是非お願いしたいと思えます。

免許のある機関士が乗らないと漁業ができないということになると、免許者の数で漁業のビジネスのボリュームが限定されてしまうこととなりますので、乗組基準については、実際の必要性とのバランスを実質的に考えた上で見直していただければと思えます。

野坂座長 有路専門委員、お願いします。

有路専門委員 私の発言の趣旨が誤って取られたようなので、修正させていただきます。

機関が複雑であるから、そこに人を乗せないといけないというロジックは非常におかしいと思うのです。それを言うのだったら、世の中にある自動車全て、毎回毎回、自動車整備士が確認してメンテするのですかという内容だと思うのです。

そうではなくて、リスク学で考えると、いかにそのリスクが高くなるか、発生確率が高くなるかというところを見るべきであって、そうだとするのだったら、操業をしている、要するに1回の航海の期間で本来は分けるべきなのではないかというのが私の趣旨です。そういうところで言うと、漁法というところをもうちよっとなんかしっかり考えていただきたいというのが私の趣旨ですので、そこは訂正させていただきます。

野坂座長 そのほかには、いかがでしょうか。

実際、プレジャーボートの場合は小型船舶操縦士だけで足りるところに余り納得がいけないという点もあります。先ほどの御説明では、プレジャーボートの場合は1日限りであって、ほかの場合はもう少し長期間の場合もあるということも一つの理由ではあるかと思いますが、もう少し法的な根拠というものはございますか。

堀課長 期間の話もありますけれども、そもそもエンジンが、繰り返しになりますけれども、ガソリンや軽油を使っているエンジンで簡素な造りになっておりまして、故障がしづらいというところは大きな違いとしてあると考えております。

野坂座長 分かりました。

ほかに、いかがでしょうか。よろしいでしょうか。

それでは、そろそろお時間となりますので、本議題についてはここまでといたします。

本日の議論をまとめますと、近海を操業する中規模漁船については、機関士が漁船に配乗する合理的な根拠が乏しいこと、また、同海域で航行するほかの船舶については機関士の配乗が不要であること等から、機関士の人手不足が深刻である現状、及び他の船舶とのイコールフットィングを踏まえた機関士の配乗基準の見直しを行うことが重要ということになると思います。

つきましては、漁業の成長産業化の観点から、今期取りまとめる第三次答申に向け、結論を得るよう早急に議論を進めたいと思います。

国土交通省の皆様、本日はありがとうございました。

(国土交通省退室)

(農林水産省、内閣府食品安全委員会入室)

野坂座長 続いて、本日2つ目の議題「魚類の防疫にかかる事項」に入ります。

今年3月に行われました第12回水産ワーキング・グループにおきまして、共立製薬より魚類防疫士やワクチンの認可に関するお話がありました。また、おととい5月16日の衆議院・農林水産委員会において、自由民主党の稲田朋美議員より、日本で食用されている輸入養殖魚類に使用されている未認可のワクチンに関し、承認手続の迅速化について規制改革推進会議を含め政府において検討すべきではないかとの質問がございました。

それに対し、答弁に立たれた長坂規制改革担当大臣政務官より、関係省庁と課題を共有

し、規制改革推進会議の委員にも伝え、対応するよう回答されております。

養殖業の成長産業化に向け、魚類の防疫に関する問題意識は当会議においても共有されていると思いますが、差し当たり案件を把握する観点から、関係府省にも取り急ぎ御出席を要請し、御都合のついた府省には御出席いただきました。

それでは、事務局より簡単に御説明をお願いいたします。

佐脇参事官 ありがとうございます。

私どもも、この国会審議の中で初めて聞いた話でございますので、そのやり取りのみの御紹介になってしまいますが、稲田委員から、海外で使われたワクチンを使ったサーモンが輸入されて、それを食している、そのように考えますと、ワクチンの使用方法の海外との差もあるようでございまして、そういった海外で利用実績があり、そこで使われたものが日本の食卓に並ぶという実態を考えれば、ワクチンの承認というプロセスで工夫の余地があるのではないかという問題意識を農林水産省にも投げかけつつ、規制改革の文脈で、このような御質問がなされました。

「先日の国の規制改革会議において、国内のワクチンの承認手続の迅速化等について議論がなされたところでございますけれども、規制改革担当の政務官に来ていただいておりますので、会議におけるその点の議論の方向性、それから国内で開発しているワクチンについて議論されたと聞いておりますけれども、海外で既に承認されて使われている、輸入されているワクチンに関して議論を進めることを要望いたします。」ということございまして、長坂大臣政務官のほうから、規制改革推進会議水産ワーキング・グループでの議論の状況を御説明した上で、このような国内で食用に供されている水産物に使用されているワクチンの認可の簡素化については、かつてここでやりましたヒアリングでの御指摘ではありませんで、現時点で議論されておりますけれども、養殖業の強化は水産業の成長産業化のために不可欠であり、ワクチンを適切に活用できる環境を整えることの重要性は会議においても共有されていると理解しております。本件は医薬品、医療機器等の品質、有効性及び安全性の確保等に関する法律に関するものでありまして、同法に関する農林水産省、厚生労働省、更には内閣府の食品安全委員会と課題を共有し、御検討いただくようお願いするとともに、規制改革推進会議の委員にもお伝えした上で、必要な改革を迅速に推進すべく、規制改革を担当する政務官として対応してまいりますとの旨、御答弁されたところでございます。

本日、事務局として御報告いたします。

野坂座長 ありがとうございます。

本件については漁業の成長産業化の観点から、既に共立製薬から提起された論点とあわせて、政府として検討すべきという方向性について、第三次答申に盛り込むべく、結論を得るよう、取り急ぎ議論を進める必要があるかと思いますが、委員、専門委員の皆様方、いかがでしょうか。

有路専門委員、お願いいたします。

有路専門委員 国際的には、いわゆる抗菌剤の耐性菌問題のほうがありますので、ワクチンを使うように進めていかないといけないという事情は多分、国全体でも共有されているところと思いますが、やはりワクチンの許認可において、スピードももちろん、農水の方々も非常に迅速にされているという感覚は持っているものの、そこに至るまでのプロセスとして、一民間企業の開発だけでやっていくのは非常に限りがあるということを、共立製薬の方も言われていたという事情の中で、国の成長産業化というところを見たときに、一つは水産庁からも言われていますけれども、どう支援していくのかとか、どう進めていくのかという、その具体的なアクションプランのようなものが、この議論の中で出てくると、大変養殖業のためになるのではないかというのが一点です。

もう一つは、ワクチンは安全性評価というところと言うと、当然、ほかのものと違って危険性というのはもともとリスク学的にも非常に低いところからスタートしているということになると、他の参考例やいろいろなものからして、まだ迅速化できる、要するに安全性評価に関しても迅速化できる場所は十分あり得るのではないかというのが一つの議論の切り口だと思っています。そのあたりの関係省庁での連携が早くなることを期待しているというのが、今までの議論の中の私のコメントになっておりますので、改めて共有させていただきます。

野坂座長 各府省の皆様方、いかがでしょうか。何か御意見はございますか。

坂本農林水産省水産安全室長 農林水産省の消費・安全局畜水産安全管理課水産安全室長の坂本と申します。今日は発言の機会をいただきまして、ありがとうございます。

今、有路専門委員から御指摘のあった、ワクチンの承認の迅速化で3府省の連携をとってという御意見に関しまして、動物用医薬品企業の国際的な業界団体の調査によりますと、我が国のワクチンの承認審査期間は欧米に比べて特段長くはないのですが、農林水産省では、ワクチンの承認申請書の記載事項の簡略化や、混合ワクチンの承認審査資料のスリム化等により、承認の迅速化に取り組んでおります。3府省の連携につきましても、以前は順番にやっていたようなこともあったのですが、それを同時に進めて迅速化するといった見直しも進めております。

こうした取組、迅速化のための簡素化の取組は恒常的に続けて、現場のニーズに即したワクチンをより早く生産現場に供給できるように努めてまいりたいと考えております。

野坂座長 有路専門委員、どうぞ。

有路専門委員 申請が上がってからのスピードの迅速化がどんどん進められていっているという感覚はありますし、それは鋭意進めていただきたいと思いますが、製薬メーカーの話の聞いていると、上がるまでが大変だと。特にアンピシリンやエリスロマイシンのようなものにかわるワクチンとなると、ターゲットとなる病気を特定して、要するに抗菌剤というのは幅広く効きますので、幾つかの病気に対応していますから、それを使わないで済むようにすると、複数の病気に対するワクチンを開発して実行しないといけないというように、より投資コストがかかるのです。

しかも、その部分で言うと、そのものを一つ一つやるのではなくて、そこまで上がっていくところでターゲットになる病気の部分を決めているのだったら、そこを要は、上げるまでの期間が長過ぎるとというのが業界の意見なので、そこまでについて何らかの支援する方法はないのかということも問われているところなのです。

例を挙げると、例えばレンサの2型のほう、新型レンサのほうの話になると、あれのワクチンを出して、効きの率で言うとまだまだ十分なものではないという意見もいろいろ出ていますけれども、もっとスピーディーにできたら、そんなにたくさん魚も死ななかつたのではないかというような意見もありますし、出るぞ出るぞと言って出てきて、認可されて供給されるまで、かなり時間がかかっていますので、そこをもっと短縮できる手法はないのかということなので、そこは申請までの期間についても短縮する手法は考えていただきたいというところがございます。

坂本農林水産省水産安全室長 今、御紹介のあったレンサ球菌の2型のワクチンに関しましては、審査については通常は1年半ほどかかるというところを、約1年程度で、業界紙でも異例の早さで承認したというようなことで御紹介いただいております。

実際に申請が上がるまで、そこを短縮できないかということに関しましては、私ども国と都道府県の水産試験場のほうで現場指導を行って、その中でいろいろな新たな病気の探知など、そういったことをやって、それを増養殖研究所という国の研究機関が取りまとめ意見交換しながら、そういったものの新しい出現について、早期に情報収集して対応を検討するといった枠組みがございます。そういうところをより有効に活用していくことと、あとは実際のワクチン開発に関しましても、農林水産省のほうで動物用ワクチン等実用化促進事業という事業がございます。それはメーカーが開発して申請に必要な試験データ等をとることについて支援をするといった事業もあります。

また、いろいろな国の研究事業や、私どもの水産防疫に関する委託事業など、そういった中でもいろいろなワクチン用の病原菌株の選定や、ワクチンの試作をして、その有効性を確認するとか、そういった内容の取組は委託事業や研究事業の中でやっている例もたくさんございますので、引き続きそういった各種事業、それから国と地方の緊密な連携を通じて、より効果のあるワクチンが現場に早く届けられるように努力してまいりたいと考えております。

有路専門委員 ありがとうございます。

農水省が迅速化に取り組んでおられることは非常によく知っていて、鋭意進めていただきたいということで大変期待させていただいておりますが、食品安全委員会のほうは、逆に言うとアセスメントなので、物が来たら一定期間で審査をして安全性評価をして終わりというところになるので、多分、その流れはほかの国と比べても遜色のない部分だとは思っています。実際、今日は厚労省が来られていないので、そのあたりは分かりませんが、けれども。

佐脇参事官 急だったものですから、今日は予定が合わないという報告を受けてござい

ます。

有路専門委員 そのあたり、ほかの国々の簡素化というところで言うと、例えば農水省だったら農水省だけで完結してくださいというようなことが、多分、ほかの国の話で言うところのことです。厚労省と農水省と、食安委の場合はアセスメントで分離しているので、制度上農水省で完結するようなことであっても実際には意見を聞いたり確認したりという作業は存在するので、そのあたりの時間短縮の方法は考えられないのか、ということをおっしゃっています。制度上そのようにやらないといけないと思いますが、プレーヤーが多過ぎるところをまとめられないかという議論も多分その背景にはあるのだらうとは思っています。その辺で何か議論を進められないのかなというのは、ちょっと別の視点からの期待になります。

野坂座長 よろしいでしょうか。

そろそろお時間となりますので、本日の議論はここまでといたします。

最後に、事務局から何かございますでしょうか。

佐脇参事官 今ほど有路先生からありましたように、厚労省は今日来られませんでしたので、議論の状況は事務局からお伝えいたします。

次回の会議の日程につきましては、後日、事務局から御連絡いたします。

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。