海洋レジャーの普及を目的とした 小型船舶操縦士免許制度に関する考察

洲戸 俊郎*・広野 康平**・渕 真輝**・古莊 雅生**

A Study on the Small Boat's Operators' License System for the Popularization of Marine Leisure

Toshiro SUDO, Kohei HIRONO,
Masaki FUCHI and Masao FURUSHO

Abstract

Marine accidents caused by pleasure boats account for approximately 40% of all ship accidents in Japanese waters. Moreover, according to the results of "People's consciousness surveys concerning the sea, 2010", as carried out by the Japan Maritime Center in 2010, young groups, such as those in their teens, showed a tendency to keep away from the sea.

Backed by these, in this study, we confirm the small boat's operators' license system and the change, and search the essence of marine leisure demanding basic act on ocean policy. Next, we investigate the number of successful applicant of the small boat's operators' examination, the number of the registered small boats, the number of domestic shipment of engines, the number of domestic shipment of small boats.

Finally, the purpose of this study is to suggest and propose the increase measures of the small boat's operators for the popularization of the marine leisure and improvement of the small boat operators' license system.

Keywords: small boat, marine leisure, small boat's operators, small boat's operators' license system

キーワード: 小型船舶, 海洋レジャー, 小型船舶操縦者, 小型船舶操縦士免許制度

1. 緒言

我が国の小型船舶操縦士免許制度は、数度の改正を経て現在に至っている。一方、海上保安庁資料（平成 21 年）⁽¹⁾によると、プレジャーボートによる事故は全海難隻数 2,549 隻の約 40%（1,013 隻）を占めている。

また、（財）日本海事センターが 2010 年 6 月 14 日～16 日に国民の海に関する意識の現状を把握し、今後の海事思想の普及に向けた糸口を探るため、全国の男女 1,000 名を対象に実施した「海に関する意識調査 2010⁽²⁾」によると、回答者全体の 7 割が「海が好き」と回答した一方で、10 代では前年の調査結果より好意度が低下し 6 割を割り込み、「嫌い」と回答した割合が、前年の 13.2%から 14.7%へと拡大している。我が国の次世代を担うべき若年層は、海離れ

の傾向を示しているといえる。

我が国の経済社会の健全な発展及び国民生活の安定向上を図るとともに、海洋と人類の共生に貢献することを目的として、平成 19 年 7 月 20 日海洋基本法が施行された。

本研究は、同法第二十八条「国は、国民が海洋についての理解と関心を深めることができるよう、海洋に関するレクリエーションの普及のために必要な措置を講ずるものとする」（条文抜粋）という点に焦点を当て、制度の概要とその変遷を確認しながら、海洋基本法が求める海洋レジャーの本質を探り、その普及に向けた小型船舶操縦者の増加対策と小型船舶操縦士免許制度の改善について提案及び提言することを目的とする。

* 学生会員 神戸大学大学院海事科学研究科 (〒658-0022 神戸市東灘区深江南町 5-1-1)

** 正会員 神戸大学大学院海事科学研究科 (〒658-0022 神戸市東灘区深江南町 5-1-1)

2. 海洋レジャーと小型船舶操縦士免許制度

2.1 海洋レジャーの定義と分類

我が国の、海及び海岸等における余暇活動は、プレジャーボート、水上オートバイ、セイリング、ダイビング、サーフィン、水上スキー、ウェイクボード、海水浴、釣り、潮干狩り、海上遊覧、キャンプ、海岸散策等、多種多様である。これらは、海洋レジャー、マリンレジャー、海洋性レクリエーション等様々に呼ばれている⁽³⁾⁽⁴⁾。

本研究では、海洋レジャーとは、「余暇活動のうち、海及び海岸等における、それを利用した活動」と定義する。そして、海及び海岸等の活動場所に着目し、その活動拠点によって海洋レジャーを分類する。大別すると、一つは「海上を活動拠点とする海洋レジャー」、もう一つは「陸上及び水際を活動拠点とする海洋レジャー」の二つに分けることができる。これについて、前者を「海上型海洋レジャー」、後者を「陸上型海洋レジャー」とする。

2.1.1 海上型海洋レジャー

海上型海洋レジャーは、推進機関を搭載した小型船舶を必要とするかしないか、つまり海洋レジャーを実施するにあたって直接的にエンジンを使用する活動（モーターボートなどによる釣り、クルージングなど）、使用しない活動（セイリング、ダイビングなど）によってさらに分類することができる。

2.1.2 陸上型海洋レジャー

陸上型海洋レジャーは、サーフィンやボディボード、陸上からの釣り、海水浴、潮干狩り、キャンプ、海岸散策等が挙げられる。

2.1.3 海洋レジャーにおける小型船舶操縦士免許制度の重要性

海上型海洋レジャーにおいて、小型船舶を直接的に利用する海洋レジャーは少なくない。海上型海洋レジャーを実施するうえで小型船舶は大きなウェイトを占め、小型船舶操縦士免許制度は、海洋レジャーの中で重要な位置付けにある。

2.2 免許制度の概要とその変遷

小型船舶操縦士の資格免許制度は、昭和 26 年の船舶職員法の改正により初めて規定され、20 トン未満の船舶に対し「小型船舶操縦士」の資格制度が創設された。昭和 49 年には、総トン数 20 トン以上の大型船の免許と分離し、更に小型船の運航実態に合わせ、

免許の資格区分を一級から四級に細分化した船舶職員法の改正が行われた。平成 11 年には、五級小型船舶操縦士の資格も創設された。その後、小型船舶の健全で安全な利用の促進を図るため、平成 15 年 6 月 1 日に「船舶職員法」が改正され、その法律の名称が「船舶職員及び小型船舶操縦者法」となり、新しい小型船舶操縦士免許制度が始まった。この改正で、一級から五級に区分されていた資格区分が一級小型船舶操縦士と二級小型船舶操縦士及び水上オートバイ用の特殊小型船舶操縦士の 3 区分に再編された。なお、二級には湖川小出力限定の区分があり、出力は旧制度の 10 馬力未満から 15kw 未満に拡大された⁽⁵⁾⁽⁶⁾。平成 15 年の資格区分の移行を Table 1 に示す。

Table 1 Transition of old to new permit

Old permit	New permit
First class and Second class	First class + Personal water craft
Third class and Fourth class	Second class + Personal water craft
Fifth class	Second class (1 mile limitation) + Personal water craft
Fourth class/Fifth class (lakes/rivers/output limitation)	Second class (lakes/rivers/output limitation)
	Personal water craft

2.3 海洋レジャーの普及に向けた問題点

平成 15 年の主要な制度改正点は、資格区分の再編成、小型船舶操縦者の安全責務の法令化、特定操縦免許の創設、進級時等の試験免除措置（以下、プロモーションシステム）の拡大等である。しかし、小型船舶の事故は、1. で示したとおり多発している。また、小型船舶操縦免許の新規取得者数は、制度改正以降は、減少傾向にあり年間 4 万人台で推移している⁽⁸⁾⁽⁹⁾。

現行の小型船舶操縦士免許制度が我が国の現状及び国民の需要に正しく合致しているかという点に焦点を当て、小型船舶操縦士試験合格者数、プロモーションシステムの利用による試験合格者数、在籍小型船舶の状況、舟艇工業の動向等を調査し、海洋レジャーの普及に向けて、我が国の現状に即した小型船舶操縦士免許制度はどうあるべきか、小型船舶操縦士免許制度の改善を検討する。

3. 調査

3.1 調査項目

3.1.1 人的要因(ソフトデータ)

- (1) 小型船舶操縦士試験合格者数
- (2) プロモーションシステムの利用による試験合格者数

プロモーションシステムの概要を Table 2 に示す⁽¹⁰⁾。

Table 2 Promotion system

Permit already held	Class that takes an exam	Exemptions
Second class	First class	Practical exam, 3 subjects of written exam
Second class(1 mile limitation)	First class or Second class	Practical exam, 1 subject of written exam
First class or Second class	Personal water craft	2 subjects of written exam
Personal water craft	First class or Second class	1 subject of written exam
Personal water craft	Second class(lakes/rivers/output limitation)	2 subjects of written exam

3.1.2 設備要件(ハードデータ)

- (1) 在籍小型船舶の状況
 - (2) 舟艇工業の動向
- 資格区分別の設備要件を Table 3 に示す⁽¹¹⁾。

Table 3 Equipment requirements such as output and gross tonnage by difference of permit

Permit	Gross tonnage	Output
First class	Less than 20tons	No limitation
Second class	Less than 20tons (Less than 5tons: under 18)	No limitation
Second class(lakes/rivers output limitation)	Less than 5tons	Less than 15kw
Personal water craft	No limitation	No limitation

3.2 調査方法

3.2.1 人的要因(ソフトデータ)

- (1) 小型船舶操縦士試験合格者数
 - (2) プロモーションシステムの利用による試験合格者数
- (財) 日本海洋レジャー安全・振興協会による統

計資料⁽¹²⁾を基に、昭和 49 年から平成 21 年までの 36 年間の年度別・資格区分別の小型船舶操縦士試験合格者数及び平成 15 年から平成 21 年までの 7 年間のプロモーションシステムの利用による試験合格者数等について調査する。

資格区分は、昭和 49 年から平成 14 年までは一級小型船舶操縦士から五級湖川小馬力限定小型船舶操縦士の 6 区分に、平成 15 年以降は、一級小型船舶操縦士、二級小型船舶操縦士、二級湖川小出力限定小型船舶操縦士、特殊小型船舶操縦士の 4 区分に分けて集計する。また、プロモーションシステムについて、試験申請の際、本人の申し出によりプロモーションシステムを利用せずに試験を受けることも可能であるが、非常に稀であるため、この数については考慮せずに概算として集計する。

3.2.2 設備要件(ハードデータ)

- (1) 在籍小型船舶の状況

小型船舶検査機構による統計資料⁽¹³⁾を基に、平成 12 年から平成 21 年までの 10 年間のプレジャーボートの在籍隻数の推移、平成 21 年度の在籍するプレジャーボートの馬力別・総トン数別・長さ別・機関の種類別の割合等について調査する。

- (2) 舟艇工業の動向

(社) 日本舟艇工業会による集計資料⁽¹⁴⁾を基に、平成 12 年から平成 21 年までの 10 年間のプレジャーボート、機関の国内向け出荷台数の推移、平成 21 年 1 月から同年 12 月までの 1 年間の、プレジャーボートの艇長別、機関の種類別の国内向け出荷台数等について調査する。

4. 結果

4.1 人的要因(ソフトデータ)

- (1) 小型船舶操縦士試験合格者数

社会情勢を背景とした免許取得者の動向を明らかにするため、年度別の小型船舶操縦士試験合格者数の推移を Fig.1 に示す。

Fig.1 The number of successful applicant of the small boat's operators' examination

(2) プロモーションシステムの利用による試験合格者数

プロモーションシステムが免許取得者に有効に利用され、制度上機能しているかどうかを明らかにするため、年度別のプロモーションシステムの利用による試験合格者数の推移及び新規合格者とプロモーションシステムの利用による合格者との割合をそれぞれ Fig.2 及び Fig.3 に示す。

Fig.2 The number of successful applicant of the small boat's operators' examination by promotion system

Fig.3 Ratio of the new passer and the passer by promotion system

4.2 設備要件(ハードデータ)

(1) 在籍小型船舶の状況

平成 12 年から平成 21 年までのプレジャーボートの在籍隻数は減少を続けており、平成 21 年度の在籍隻数は平成 12 年度の約 66% (213, 011 隻) である。

在籍するプレジャーボートの状況から、大きさについてのプレジャーボートの需要を明らかにするため、平成 21 年度の在籍するレジャーボートの長さ別及び総トン数別の割合をそれぞれ Fig.4 及び Fig.5 に示す。

Fig.4 Ratio according to the length

Fig.5 Ratio according to the gross tonnage

在籍するプレジャーボートの状況から、出力についてのプレジャーボートの需要を明らかにするため、平成 21 年度の在籍するプレジャーボートの馬力別の割合を Fig.6 に示す。

Fig.6 Ratio according to the output

(2) 舟艇工業の動向

平成 12 年から平成 21 年までのプレジャーボートの国内向け出荷隻数は減少を続けており、平成 21 年度の出荷隻数は平成 12 年度の約 37% (4, 224 隻) である。

舟艇工業の動向から、大きさについてのプレジャーボートの需要を明らかにするため、平成 21 年度のプレジャーボートの艇長別の出荷隻数を Fig.7 に示す。

Fig.7 The number of domestic shipment of pleasure boat according to length (2009)

平成 12 年から平成 21 年までの機関種類別の船外機・船内外機・船内機それぞれの国内向け出荷台数も減少傾向にあり、平成 21 年の船外機、船内外機、船内機の出荷台数は、平成 12 年の出荷台数のそれぞれ約 58% (17, 527 台)、約 38% (245 台)、約 34% (1, 583 台) である。なお、平成 21 年の機関の種類別の出荷状況は、船外機が約 91%と多数を占める。

舟艇工業の動向から、出力についてのプレジャーボートの需要を明らかにするため、平成 21 年度の船外機の出力別の国内向け出荷台数を Fig.8 に示す。

Fig.8 The number of domestic shipment of outboard engine according to output (2009)

5. 考察

5.1 人的要因(ソフトデータ)

各調査結果から、以下の点を確認できる。

(1) 全体の動向

小型船舶操縦士試験の合格者数は、昭和 48 年及び 54 年の石油ショックによる景気後退とその後の回復、平成 2 年までのバブルの形成とその崩壊、平成 5 年頃からの緩やかな景気の回復と、増税政策などによる平成 9 年頃からの景気の後退、IT ブームによる景気の回復とその後の後退、平成 20 年のリーマンショックによる景気後退といった景気の動向と概ね一致している⁽¹⁵⁾⁽¹⁶⁾⁽¹⁷⁾。

このことから余暇活動である海洋レジャーは、景気の動向に大きく左右されるといえる。

(2) 旧五級の創設

昭和 49 年から平成 15 年まで続いた旧免許制度の中で、大きな改正となったのが旧五級の創設である。そこで旧五級の合格者数の動向について着目する。平成 11 年から平成 14 年までの間、旧四級合格者数は約 230,000 人、全合格者のうち約 7 割を占める一方、旧五級の合格者数は、約 67,000 人と約 2 割を占めている。また、旧五級の取得費用は、大手の民間小型船舶教習所の一つである Y 社を例に挙げると、平成 11 年当時、58,000 円（身体検査/学科/実技国家試験受験料及び申請料を含む）、最も取得者数の多い旧四級の取得費用は約 100,000 円であり、旧五級は低費用で取得が可能であった⁽¹⁸⁾。試験内容は、学科試験については四級の問題数 50 問に対し、旧五級は問題数 40 問と少ない。実技試験については旧四級の蛇行の科目が旧五級では連続変針に置き換えられているなど下級である五級は試験の難易度が低く設

定されていた⁽¹⁹⁾。

これらのことから、航行区域が寄港地を常に視認でき海岸からもその存在を確認できる 1 海里と限定された旧五級は、ある程度の需要があったといえる。

(3) プロモーションシステム

平成 16 年をピークにプロモーションシステムの利用による合格者数は減少している。これは旧四級資格受有者による受験が一段落したものと推察される。しかし、平成 21 年の年間全合格者数のうちプロモーションシステムの利用による合格者は約 16% を占めており、平成 15 年から平成 21 年までのプロモーションシステムによる合格者数の合計は約 147,500 人、全合格者数のうち約 30% である。

このことから小型船舶操縦免許のプロモーションシステムは、免許取得者に有効に利用され、制度上も機能しているといえる。

人的要因（ソフトデータ）の面からは、小型船舶の健全で安全な利用の促進、海洋レジャーの普及に向けた免許取得者の増加対策として、免許取得目的や免許取得費用等の面から、免許取得希望者のさまざまなニーズに対応するため、「①不況下においても低費用で取得しやすく入門編的な、②プロモーションシステムを活用することができる、新資格区分の創設」が必要であると考えられる。

5.2 設備要件(ハードデータ)

需要の大小は、プレジャーボートの普及を判断する目安となるので、長さ、総トン数、出力という 3 項目に関する設備要件に着目した。各調査結果から、以下の点を確認できる。

(1) 長さについて

平成 21 年度の在籍するプレジャーボートの長さ別の割合は、長さ 7m 未満が約 84% と 8 割以上を占めている。その中で長さ 5m 未満の割合は約 35% である。また、平成 21 年度におけるプレジャーボートの出荷隻数は、2m 以上 3.33m 未満が約 71% と多く、さらに艇長 5m 未満の割合は約 78% である。

このことから長さについては、7m 前後サイズの需要が大きい一方、小サイズの船の長さ 5m 未満などのプレジャーボートの需要も大きいといえる。

(2) 総トン数について

平成 21 年度の在籍するプレジャーボートの総トン数別の割合は、1 トン未満が約 88%、1 トン～5 トンが約 10%、5 トン未満が約 98% と多い。

このことから総トン数については、小サイズの総トン数 1 トン未満などのプレジャーボートの需要が

大きいといえる。

(3) 出力について

平成 21 年度の在籍するプレジャーボートの馬力別の割合は、低馬力といえる 25 馬力未満が約 27% を占めている。また、平成 21 年度の船外機の出荷台数のうち、1.5kw 未満が約 28% と最も多く、さらに低出力といえる 22.1kw 未満は約 65% を占めている。

このことから出力については、低出力の機関の需要が大きいといえる。

設備要件（ハードデータ）の面からは、小型船舶の健全で安全な利用の促進、海洋レジャーの普及に向けた免許取得者の増加対策として、資格区分は、国民のプレジャーボートに対する需要に合致しているべきであるため、「①船の大きさ、②出力の限定区分を設けた新資格区分の創設」が必要であると考えらる。

6. 結論

6.1 二級（海岸小出力限定）小型船舶操縦士（仮称）の創設

平成 15 年 6 月、小型船舶の健全で安全な利用の促進を図るために制度改正が行われた。しかし、制度改正から約 8 年が経過した現在、小型船舶の事故は多発し、免許新規取得者数は減少している。現行の免許制度は我が国の現状及び国民の需要に合致していないと言わざるを得ない。よって、小型船舶の健全で安全な利用の促進、海洋レジャーの普及に向けた免許取得者の増加対策として、免許取得目的や免許取得費用等の面から免許取得希望者のさまざまなニーズに対応し、また、国民のプレジャーボートの大きさ・出力に対する需要に合致した免許制度への改善が必要であると考えらる。

結論として、現在の資格区分に加えて、

「①低費用で取得しやすく入門編的な、
②プロモーションシステムを活用でき、
③大きさ、出力の限定区分を設けた新資格区分」
の創設を提案する。

「二級（海岸小出力限定）小型船舶操縦士（仮称）」

(1) 総トン数 5 トン未満、出力 15kw 未満、航行区域は海岸から 1 海里未満及び湖川

(2) プロモーションシステムの利用が可能
二級（海岸小出力限定）から一級、二級、特殊
→学科 1 科目免除
特殊から二級（海岸小出力限定）
→学科 1 科目免除

二級（湖川小出力限定）から二級（海岸小出力限定）
→実技免除

新資格区分の概要及び新プロモーションシステムの概要をそれぞれ Table 4、Table 5 に示す。

Table 4 New classification of permit of boat's operator

Permit	Size of boat and navigation area
First class	Less than 20tons, In major coasting area or ocean-going area
Second class	Less than 20tons, In coastal area(less than 5miles from the shoreline), all area of lakes and rivers
Second class(coast/output limitation)	Less than 5tons, Less than 15kw, In coastal area(less than 1mile from the shoreline), all area of lakes and rivers
Secondclass(lakes / rivers/output limitation)	Less than 5tons, Less than 15kw, In lakes and rivers
Personal water craft	Personal water craft, Less than 2miles from the shoreline

Table 5 New promotion system

Permit already held	Class that takes an exam	Exemptions
Second class	First class	Practical exam, 3 subjects of written exam
Second class(1mile limitation)	First class or Second class	Practical exam, 1 subject of written exam
First class or Second class	Personal water craft	2 subjects of written exam
Second class(coast/output limitation)	First class or Second class or Personal water craft	1 subject of written exam
Personal water craft	Second class(coast/output limitation)	1 subject of written exam
Personal water craft	First class or Second class	1 subject of written exam
Personal water craft	Secondclass(lakes/rivers/output limitation)	2 subjects of written exam
Secondclass(lakes/rivers/output limitation)	Second class(coast/output limitation)	Practical exam

6.2 小型船舶の事故防止に向けて

小型船舶操縦者の増加に伴って小型船舶による事故が増加するという状況は避けなければならない。

一方で、①長さ 3m 未満、②推進機関の出力 1.5kw 未満、③プロペラガード等装備等の要件を満たした小型船舶操縦免許も船舶検査も不要な小型船舶⁽²⁰⁾

(以下、ミニボート)の平成 17 年から平成 21 年の 5 年間の海難事故隻数は 172 隻であり、増加傾向にある。ミニボートの海難事故隻数の推移を Fig.9 に示す⁽²¹⁾。

Fig.9 The number of mini-boat accident

ミニボートは免許も船舶検査も不要ということで、実数の把握が困難な状況であるが、調査結果からミニボート向けと推察されるプレジャーボート及び船外機が多数出荷されており、相当数のミニボートが国内に普及していると思われる。

ミニボートへの対策も含めて、多発している小型船舶の事故防止対策は、海洋レジャーの普及と両輪として同時に進める必要がある。

謝辞

本研究を進めるにあたりご協力をいただきました(財)日本海洋レジャー安全・振興協会濱本信幸氏、樋高誠司氏並びに職員の方々に感謝の意を表します。

参考文献

- (1) 海上保安庁：平成 21 年海難の現況と対策について 別添資料編, 第 I-3 図船舶種類別による事故隻数の推移
<http://www.kaiho.mlit.go.jp/info/kouhou/h22/k201003>
- (2) 財団法人 日本海事センター：「海に関する国民意識調査 2010」の結果について
<http://www.jpmac.or.jp/summary/form/080911.pdf>, 2010. 7
- (3) 財団法人 日本海事広報協会：海洋性レクリエーションの現状と展望, pp. 5-32, 1988
- (4) 畔柳昭雄：海洋性レクリエーション施設 - 計画とデザイン -, 技報堂出版, pp. 11-13, 1997
- (5) 操縦免許証更新講習用教材検討委員会：海技と知識, (財)海技資格更新協力センター, pp. 1-2, 2010
- (6) 国土交通省近畿運輸局 海上安全環境部船員労働環境・海技資格課：船舶免許制度の変遷
<http://www.tb.mlit.go.jp/kinki/senpaku/seidonohensen.pdf>
- (7) 操縦免許証更新講習用教材検討委員会：海技と知識, (財)海技資格更新協力センター, pp. 1-3, 2010
- (8) 国土交通省：小型船舶操縦免許の制度
<http://www.mlit.go.jp/maritime/kogata/seido.html>
- (9) 社団法人 日本舟艇工業会：小型船舶操縦士免許受有者の推移
<http://www.marine-jbia.or.jp/data/>
- (10) 操縦免許証更新講習用教材検討委員会：海技と知識, (財)海技資格更新協力センター, pp. 3, 2010
- (11) 前掲 (5)
- (12) 財団法人 日本海洋レジャー安全・振興協会：統計資料
- (13) 日本小型船舶検査機構：平成 21 年度小型船舶統計集
- (14) 社団法人日本舟艇工業会：舟艇工業の現状 - 平成 21 年 -, pp. 7-8, pp. 22, pp. 52, pp. 55, pp. 61, pp. 64, pp. 73, 2010
- (15) 牧野昇：クロニクル 日本経済事典, 東洋経済新報社, pp. 259, pp. 298, pp. 336, pp. 372, pp. 408-410, 1996
- (16) 金森久雄・香西泰：日本経済読本 (第 14 版), 東洋経済新報社, pp. 15-16, pp. 30-39, 1997
- (17) 内閣府：平成 22 年度版 経済財政白書, pp. 6-7, 2010
- (18) ヤマハ発動機株式会社：広報発表資料
<http://www-org.yamaha-motor.co.jp/news/1999/04/16/license.html>
- (19) 深見悦司：成美堂出版, 4 級・5 級小型船舶操縦士免許の取り方 2002~2003 年版, pp. 17, pp. 119-120, 2002
- (20) 前掲 (8)
- (21) 海上保安庁：平成 21 年海難の現況と対策について～大切な命を守るために～,
<http://www.kaiho.mlit.go.jp/info/kouhou/h22/k20100315/index.html>, pp. 17, 2010. 3

質疑応答

久宗周二（高崎経済大学）：

教育の長さや、技能の高さによって、事故発生率が違ってくると思いますが、等級別の事故発生率は異なるのでしょうか？

新たに簡易な免許を作る場合、事故が発生しやすいのではと、懸念します。

洲戸俊郎：

級別の事故発生率のデータはありません。しかし、水上オートバイ専用の資格区分もあります。級別に事故発生状況を調べての事故対策も効果はあると思います。

ミニボートのユーザーが入門編的な資格を取得することにつながればミニボートの事故は減ると思います。また、規制緩和によって、登録教習所が続々と設立されていますが、これら登録教習所による講習がしっかりと行なわれているのかという点で疑問があります。新区分を創設すると同時に登録教習所に対する監査体制を整備する必要があると思います。

下川伸也（水産大学校）：

1. 新免許区分の創設について、ご提示されていますが、H15 年度の改正の主旨を考慮して、さらに新たな区分創設が必要でしょうか。

2. 安全向上に向けて、教育内容・時間などに関してもご検討いただけないでしょうか。

洲戸俊郎：

1. 旧制度では、旧二級、旧三級を取得する人はほとんどおらず、年間取得者数が 10 数人程度という年もありました。よって、小サイズの入門編的な資格区分を創設するという点とは異なると考えます。

2. 今後の課題としたいと思います。