(別紙様式 2)

令和 6 年 月 日

愛知海区漁業調整委員 行

神奈川海区漁業調整委員会

電話番号 045-210-8555

担当者名 荒井

1 政府要望提案

<p>要望</p> <p>太平洋クロマグロの資源管理について</p>
<p>要望に至った経緯</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 太平洋クロマグロについては、厳しい漁獲管理が実施されているが、定置網漁業については、混獲が避けられず、入網したクロマグロを再放流するため操業時間が長くなり、経営コストが増大するとともに、産地市場においては取扱金額が減少する等、漁協を始めとした地域経済にまで悪影響が広がっている。 ○ 国ではクロマグロを再放流する技術開発に努めているとのことであるが、実用化まではまだ時間がかかると考えられ、それまでは漁獲枠を管理することが大変困難で、漁業者は強い不安を感じながら操業している。 ○ 加えて、厳しい漁獲管理により、操業停止を余儀なくされた場合の支援について、当連合会からの要望でも漁業収入安定対策事業の措置では不十分と指摘してきたところ、国においては休漁の際の支援事業を措置されたところであるが、そもそもの漁業収入安定対策事業について、漁獲可能量管理は改正漁業法に基づき実施されているにもかかわらず、同事業においては法的な裏付けがない状態となっている。 ○ 中西部太平洋まぐろ類委員会（WCPFC）北小委員会等に向けた太平洋クロマグロの資源状況等に関する説明会（2023年6月6日）の資料の6ページに、年齢別の漁獲係数の図が示されている。この図を見ると、2018年-2020年の漁獲係数は2002-2004年に比べ、0歳魚で約3分の1、1歳魚で約5分の1、2歳魚で約7分の1、3歳魚で約4分の1と、大きく削減される結果となっていることが判る。 <p>若齢魚に対するこのような極めて低い漁獲係数は、ほとんど「漁獲するな」と言っていることに等しく、日本の沿岸漁業、特に、定置網漁業が大混乱に陥ったことは、記憶に新しいところである。確かに、若齢魚の漁獲規制によって産卵親魚量は増大したかもしれないが、そのための過酷な負担を背負わされることになったのは沿岸の零歳漁業者であり、負担の公平性という観点からみると、極めて偏った資源管理が実施されたと言わざるを得ない。このような若齢魚に対する極端な漁獲圧の削減を行わなくても、もう少し穏やかな漁獲規制、たとえば、2002-2004年の漁獲係数の2分の1程度に漁獲量を規制したとしても、親魚量は十分に回復していたことがシミュレーション</p>

により示されている（櫻本、2016, 季報 548. 水産資源保護協会）。

要望内容

- 1 再放流等のための経営コスト増大については「クロマグロ混獲回避活動事業」等が設置されているが、まだ十分な成果が得られておらず、同事業の助成金については、漁業者の資金繰りに支障を来たさないよう、迅速な支払いを、今後とも行うこと。また、今後も厳しい資源管理が継続されることが予想されるため、同事業の継続に努めること。
- 2 資源管理による規制措置により操業停止を余儀なくされる漁業者に対し、国では漁業収入安定対策事業等により、漁業共済制度を上乗せ・補完する補償制度が毎年度予算措置により追加実施されているが、漁業者が安心して経営の継続ができるよう、これらの支援措置をきちんと網羅し、法的な裏付けのある体系的に整理した制度として継続実施すること
- 3 若齢魚に対する漁獲規制が実施されたことにより、沿岸漁業、特に定置網漁業は大混乱に陥った。沿岸漁業者が過大な犠牲を強いられることにならないよう努めること。

要望

マサバ太平洋系群に関する新たな資源管理について

- 水産庁の資料、マサバ太平洋系群（2022年12月23日公開）で示されたマサバ関係の資料では、目標管理基準値(案)が154万トンとなっており、これはホッケー・スティックモデルを仮定して推定されたもので、1970年以降一度も実現したことがない非現実的な親魚量となっている。
- また、上記資料の図8に示された神戸プロットを見ると、1990年から2010年までの21年間のマサバの親魚量水準は上記目標管理基準値(案)154万トンの20%以下と極めて低く、また、漁獲圧もMSYを達成する漁獲圧の1-8倍と極めて高いにもかかわらず、2010年以降、親魚量は大きく増大している。このような現象は、MSY理論では説明ができず、MSY理論に科学的合理性がないことを示すものである。
- また、上記資料の図6に示された再生産関係を見ると、親魚量が0トンから150万トンの範囲では、ホッケー・スティックモデルよりも比例モデルの方が妥当であり、比例モデルを用いた場合についても、シミュレーション結果を示し、どちらの結果を採用すべきであるか、検討すべきである。
- また、上記資料の表1に示された親魚量の将来予測値を見ると、2024年以降の親魚量の平均値は、漁獲管理規則(β)を1.0としても、目標管理基準値(案)を大きく上回っており、 β を0.9とする合理性はない。
- この基準値(案)を達成するためには、漁業者に、大きな負担を強いることとなり、これまでの漁獲量と親魚量の推移から見て、合理的で現実的な漁獲管理とは言えず、漁業者の納得を得られるものではない。

要望内容

- 1 MSY理論やホッケー・スティックモデルによる目標管理基準値は現実的ではないため、レジームシフトなどの海洋環境の変化・変動も加えることにより、漁業者も納得できる、より科学的根拠に基づく基準値を設定し、資源管理を行うこと。
- 2 漁獲管理には漁業者等の関係者の理解が不可欠であることから、管理手法を分かりやすく丁寧に説明すること。また、漁獲量抑制にあたっては、その減収分全額の補償を行うこと。
- 3 マサバ太平洋系群の資源を回復するためには、外国漁船による公海上での乱獲を防ぐことも不可欠であることから、国際的な連携体制のもと、実効性のある資源管理の取組みを進めること。

要望

ミニボートによる危険行為の防止について

要望に至った経緯

○ 海上保安庁によると、近年、船舶の海難事故隻数は減少傾向にあるが、ミニボートは令和5年も増加している。

(令和5年：ミニボートの事故 107 隻、前年度比+1 隻)

○ ミニボートは、船舶検査も小型船舶操縦免許も不要で航行区域の制限もなく、船舶の操縦や安全性についての講習の受講機会も少ないということもあり、転覆や機関故障などの事故が多発している。

また、ミニボートはその構造上、漁船から見えにくくレーダーにも映りにくいため、漁船との衝突事故の危険性を抱えるとともに、定置網、養殖用イケス、ブイへの接近・破損など漁業操業にあたっての妨害要因ともなることも懸念される。

○ 国においても、民間団体と連携しつつ、利用者への啓発活動や、必要な知識や装備、技術等を総合安全情報サイト(ウォーターセーフティガイド)を通じて発信しているが、ミニボートの事故は増加の一途をたどっていることから、海面における事故防止及び人命の安全確保、さらに漁業操業妨害行為防止のためには、情報提供・普及啓発だけでは不十分で、規制強化も含めた効果的な対策を講ずる必要がある。

要望内容

1 ミニボートの購入者等に対する船舶の操縦や安全性についての講習受講を、インターネット購入者も含めた販売条件とするとともに、安全情報の提供や事故時の対応を円滑に行うため、購入者の氏名・連絡先情報を整備するよう、ボート製造・販売業界を強く指導すること。

また、安全な航行や漁船との衝突事故防止のため、目印となる旗やレーダー反射板の掲示、ポールを立てる装置の設置については、業界への指導や購入者等への普及啓発の強化だけではなく、可能なものについては設置の義務化の検討を行うこと。

2 海面における航行区域(距離)の制限、夜間航行の制限、年齢制限、安全装置の義務化など、ミニボートの安全を確保するための制度改正に取り組むこと。特に、海難事故に伴うボートの漂流などがあった場合、利用者が不明のため、救難活動等に支障を及ぼす恐れもあることから、海難事故防止だけでなく、円滑な救難活動のためにも、ミニボートの登録制度や船舶検査制度の導入など、実効性のある対策を講じること。

3 海難事故等に伴い漁船が救難活動を行なった場合や漁具等を破損された場合などに、漁業者に費用や損害を確実に補てんするため、ミニボートのプレジャーボート責任保険への加入を義務づけること。

2 会議議題提案（他海区への情報提供や質問、提案事項等）

議題 なし
内容

【提出締切】令和6年9月20日（金）

令和6年度 要望と国の回答、令和7年度 要望（案）

Ⅲ 太平洋クロマグロの資源管理について

本県委員会要望	連合会 要望事項	国の回答	令和7年度 要望（案）
<p>若齢魚に対する漁獲規制が実施されたことにより、沿岸漁業、特に定置網漁業は大混乱に陥った。規制の方法については、沿岸漁業者が過大な犠牲を強いられることにならないよう慎重に対応すること。</p> <p style="text-align: right;">新規</p>	<p>1 クロマグロ資源の適正利用</p> <p>② 漁獲枠の公平な配分と留保枠の有効活用</p> <p>ア 沿岸漁業に配慮した配分</p> <p>国内の漁獲枠配分に当たっては、魚種を選択性が低く、零細な漁業者が多い沿岸漁業の操業特性に配慮した配分とし、規制の方法については、沿岸漁業者が過大な犠牲を強いられることにならないよう慎重に対応し、知事管理区分への配分枠を増やすこと。</p> <p style="text-align: right;">内容変更</p>	<p>【水産庁】</p> <p>1 令和6管理年度のクロマグロの漁獲枠の配分については、水産政策審議会がとりまとめた「配分の考え方」に従い、国の留保枠から配分したものも含め、沿岸漁業に配慮した配分を行っている。特に大型魚の配分にあたっては、都道府県に対し、2015年～2022年の8か年の最大漁獲量等を勘案して、国の留保から追加配分を行っている。</p> <p style="text-align: right;">内容変更</p> <p>2 本年、WCPFCにおいて増枠の可能性が出てくる場合には、水産政策審議会の下に「くろまぐろ部会」を開催し、国内配分の考え方を検討する予定。</p> <p style="text-align: right;">新規</p>	<p>若齢魚に対する漁獲規制が実施されたことにより、沿岸漁業、特に定置網漁業は大混乱に陥った。規制の方法については、沿岸漁業者が過大な犠牲を強いられることにならないよう慎重に対応すること。</p> <p style="text-align: right;">継続</p>

<p>1 再放流等のための経営コスト増大については「クロマグロ混獲回避活動事業」等が設置されているが、<u>まだ十分な成果が得られておらず、同事業の助成金については、漁業者の資金繰りに支障を来さないよう、迅速な支払いを、今後とも行うこと。また、WCPFCの次の資源評価は令和6年3月に予定されていることから、令和6年度のTACの増枠は不可能であり、今後も厳しい資源管理が継続されることが予想されるため、同事業の継続に努めること。</u></p> <p>2 資源管理による規制措置により操業停止を余儀なくされる漁業者に対し、国では漁業収入安定対策事業等により、漁業共済制度を上乗せ・補完する補償制度が毎年度予算措置により追加実施されているが、漁業者が安心して経営の継続ができるよう、これらの支援措置をきちんと網羅し、法的な裏付けのある体系的に整理した制度として継続実施すること。</p>	<p>2 定置網等における管理手法の確立および支援措置</p> <p>③ 混獲回避、減収に対する支援制度</p> <p>ア クロマグロ混獲回避の取組支援 混獲回避用の機器等の導入支援や、放流活動への支援に係る事業を拡充し、支援条件の緩和及び導入できる機器の対象範囲の拡大を図ること。<u>混獲回避が可能な漁法への転換に必要な技術習得支援など、経営安定対策のさらなる充実を図ること。</u> 内容変更</p> <p>イ 混獲回避型休漁支援 混獲回避のための休漁支援においては、十分な予算を確保するとともに、各地域の実情に応じた支援がなされるよう発動条件を緩和すること。 継続</p> <p>ウ 漁業収入安定対策事業の拡大 資源管理の取組による減収に対応した直接補填などの支援制度を講じ、<u>漁業者が安心して経営の継続ができるよう、支援措置を継続実施すること。</u> 内容変更</p> <p>エ 迅速な支払い 上記事業の助成金については、漁業者の資金繰りに支障を来さないよう、迅速な支払いを行うこと。 継続</p>	<p>【水産庁】 (ア～エについて)</p> <p>1 平成29年度補正予算において、定置網漁業を対象とした混獲回避機器の導入や放流活動への支援を措置し、さらに平成30年度補正予算において、従来の「定置網漁業のみ」から「一定の条件を満たした漁船漁業」にも対象範囲を拡大するなどの措置を取ったところである。さらに、令和5年度事業からは、機器等の導入に対する支援の上限額を2倍に引き上げたところ。また、平成31年度当初予算において、クロマグロの混獲回避のための休漁への支援を措置したところである。 継続</p> <p>2 厳しい資源管理に取り組む漁業者の意見を踏まえつつ、引き続き必要な予算の確保に努めるとともに、必要な事項についての関係省庁との情報共有を図ってまいりたい。 継続</p>	<p>1 再放流等のための経営コスト増大については「クロマグロ混獲回避活動事業」等が設置されているが、まだ十分な成果が得られておらず、同事業の助成金については、漁業者の資金繰りに支障を来さないよう、迅速な支払いを、今後とも行うこと。また、今後も厳しい資源管理が継続されることが予想されるため、同事業の継続に努めること。 内容変更</p> <p>2 資源管理による規制措置により操業停止を余儀なくされる漁業者に対し、国では漁業収入安定対策事業等により、漁業共済制度を上乗せ・補完する補償制度が毎年度予算措置により追加実施されているが、漁業者が安心して経営の継続ができるよう、これらの支援措置をきちんと網羅し、法的な裏付けのある体系的に整理した制度として継続実施すること。 継続</p>
--	---	---	---

IV 沿岸資源の適正な利用について

本県委員会要望	連合会 要望事項	国の回答	令和7年度 要望(案)
<p>マサバ太平洋系群に関する新たな資源管理について</p> <p>1 MSY 理論やホッケー・スティックモデルによる目標管理基準値は現実的ではないため、レジームシフトなどの海洋環境の変化・変動も加えることにより、<u>漁業者も納得できる、より科学的根拠に基づく基準値を設定し、資源管理を行うこと。</u></p>	<p>2 マサバ太平洋系群の適正利用</p> <p>② <u>海洋環境変化を加味した目標管理基準値の設定</u></p> <p>目標管理基準値は、海洋環境の変化・変動も加えることにより、より科学的根拠に基づく基準値を設定し、資源管理を行うこと。また、漁獲管理については、漁獲量だけでなく、漁獲サイズにも焦点を当てること。</p> <p style="text-align: right;">継続</p>	<p>【水産庁】</p> <p>1 マサバ太平洋系群の目標管理基準値は、現在利用可能な最新の科学的知見を踏まえて実施される資源評価に基づき、設定されているものである。 継続</p> <p>2 これまでも、水温や海流等の海洋環境が資源に与える影響についても資源調査の一環として調査しており、資源評価にあたっては、利用可能な外国漁船の漁獲や漁獲以外の海洋環境の影響を考慮するとともに、<u>現在の漁獲組成を踏まえた管理基準値の提案や将来予測がなされており、これに基づく資源管理を実施しているところである。</u> 内容変更</p> <p>3 引き続き、海洋環境の変化を考慮した上で資源評価を行い、様々な想定の下で、漁獲が資源に与える影響を見定めながら、資源管理措置の具体的内容を定めていくこととしており、<u>漁獲サイズを考慮した資源評価・管理などについても検討しているところである。</u> 内容変更</p> <p>4 <u>なお、サバ類太平洋系群は、令和6管理年度中に直近の資源評価等を踏まえた資源管理方針の検討を行うこととしており、今後資源管理方針に関する検討会(ステークホルダー会合)を開催して、議論していくこととしている。</u> 内容変更</p>	<p>マサバ太平洋系群に関する新たな資源管理について</p> <p>1 MSY 理論やホッケー・スティックモデルによる目標管理基準値は現実的ではないため、レジームシフトなどの海洋環境の変化・変動も加えることにより、漁業者も納得できる、より科学的根拠に基づく基準値を設定し、資源管理を行うこと。</p> <p style="text-align: right;">継続</p>
<p>2 漁獲管理には漁業者等の関係者の理解が不可欠であることから、管理手法を分かりやすく丁寧に説明すること。また、漁獲量抑制にあたっては、その減収分全額の補償を行うこと。</p>	<p>2 マサバ太平洋系群の適正利用</p> <p>③ <u>漁業者等の関係者に十分配慮した資源管理措置の実施</u></p> <p>漁獲管理には漁業者等の関係者の理解が不可欠であることから、管理手法を分かりやすく丁寧に説明すること。また、漁獲量抑制にあたっては、その減収分全額の補償を行なう等、経営を維持するための対策を講じること。</p> <p style="text-align: right;">継続</p>	<p>【水産庁】</p> <p>1 <u>漁業法に基づく資源管理の推進に当たっては、当事者である漁業者をはじめとした関係者の理解が重要と考えており、資源管理方針に関する検討会(ステークホルダー会合)の場以外にも、これまでどおり、要望等に応じ、説明会等を行うこととしており、しっかり漁業者の理解と協力を得た上で、進めてまいります。</u> 継続</p> <p>2 <u>また、資源管理は、適切な水準に資源を回復・維持することにより、中長期的に漁獲してもいい量を増やして、漁業者の所得を向上させるために実施するものである。</u> 継続</p> <p>3 こうした目標を目指す過程で一定以上の減収が生じるような場合には、適切に資源管理を行う方に対して、漁業収入安定対策事業によりその減収を補填しているほか、漁業経営セーフティネット構築事業や水産業成長産業化沿岸地域創出事業などの支援策を講じることで、適切な資源管理の推進と、短期的に生じる収入減への支援の両立を図ってまいります。</p> <p style="text-align: right;">継続</p>	<p>2 漁獲管理には漁業者等の関係者の理解が不可欠であることから、管理手法を分かりやすく丁寧に説明すること。また、漁獲量抑制にあたっては、その減収分全額の補償を行うこと。</p> <p style="text-align: right;">継続</p>

本県委員会要望	連合会 要望事項	国の回答	令和7年度 要望(案)
<p>3 マサバ太平洋系群の資源を回復するためには、外国漁船による公海上での乱獲を防ぐことも不可欠であることから、国際的な連携体制のもと、実効性のある資源管理の取組みを進めること。</p>	<p>4 公海におけるサンマ、マサバ等の水産資源の適正利用</p> <p>外国漁船による公海でのサンマやマサバの大量漁獲が、我が国周辺海域への資源来遊に及ぼす影響と海洋環境の変化を科学的に評価し、資源評価の精度の向上を図るとともに、漁獲上限や国別漁獲枠の設定など、実効ある国際的な資源管理措置に基づく秩序ある操業が早期に実行されるよう、我が国の主導により強力に推進し、日本沿岸への来遊量を増加させること。 継続</p>	<p>【水産庁】</p> <p>＜科学的評価の実施＞</p> <p>1 外国漁船による公海でのサンマやマサバの漁獲及び海洋環境の変化が資源に与える影響を把握するために、公海漁場での調査船調査や人工衛星を活用した外国漁船の動向把握等を実施してきたところである。今後もこれら調査・研究を進めるとともに、資源評価の精度向上を図ってまいりたい。 継続</p> <p>＜国際的な資源管理の推進＞</p> <p>2 また、北太平洋におけるサンマ、マサバ等の資源を持続的に利用するため、2015年に我が国の主導によりNPF C（北太平洋漁業委員会）を設立し、国際的な資源管理の議論を進めている。 継続</p> <p>3 サンマについては、本年4月に開催されたNPF C第8回年次会合において、資源水準に応じて総漁獲可能量（TAC）を算出する「暫定漁獲管理規則」が合意された。2024年の措置として、「暫定漁獲管理規則」に基づき、公海におけるTACを15万トンから13.5万トンに削減する等の措置が合意された。 内容変更</p> <p>4 マサバについても、同会合において、公海における漁獲量を10万トンに制限する措置が合意された。 内容変更</p> <p>5 サンマやサバ等の資源管理の充実のため、来年3月の次回年次会合に向けて、引き続き関係国・地域に積極的に働きかけを行っていく所存。 継続</p>	<p>3 マサバ太平洋系群の資源を回復するためには、外国漁船による公海上での乱獲を防ぐことも不可欠であることから、国際的な連携体制のもと、実効性のある資源管理の取組みを進めること。 継続</p>

Ⅶ 海洋性レジャーとの調整等について

本県委員会要望	連合会 要望事項	国の回答	令和7年度 要望(案)
<p>ミニボートによる危険行為の防止について</p> <p>1 ミニボートの購買者等に対する船舶の操縦や安全性についての講習受講を、インターネット購買者も含めた販売条件とするとともに、安全情報の提供や事故時の対応を円滑に行うため、購買者の氏名・連絡先情報を整備するよう、ボート製造・販売業界を強く指導すること。</p> <p>また、安全な航行や漁船との衝突事故防止のため、目印となる旗やレーダー反射板の掲示、</p>	<p>3 ミニボートによる危険行為の防止</p> <p>① 安全航行のための制度改正と反射板等装置の必置</p> <p>海面利用者相互の安全を確保するため、海面における夜間航行の禁止、航行区域（距離）の制限、年齢制限、安全装置の義務化などの制度改正に取り組むとともに安全航行や漁船との衝突事故防止のため目印となる旗やレーダー反射板を掲げることやポールを立てる装置等の設置を義務化すること。</p> <p>安全対策上の制度創設に当たっては、国土交通省、水産庁等関係機関が今後とも、より一層協力しながら行うこと。 内容変更</p>	<p>【水産庁】</p> <p>1 船舶の安全については一義的には国土交通省が担当しており、ご要望の内容については、国土交通省に伝えることとしたい。 継続</p> <p>2 ミニボート等が漁業の妨げになっているとの指摘を踏まえ、水産庁ホームページにおいて、マリレジャー関係者に向けた遊漁・海面利用の基本的なルールやマナーの情報に加え、海上保安庁が作成したマリレジャーの安全啓発のための情報や船舶の安全を所管する国土交通省が「ミニボートの安全対策の実施」を定めている交通安全業務計画を掲載するなど、周知を図っている。更に、レジャーボート愛好者等に対する効果的な周知方法等について、マリレジャー関係団体と意見交換を行っているところである。 内容変更</p> <p>3 今後も、国土交通省等関係機関と協力し、当該マニュアルの浸透を軸とした遊漁者等への啓発・普及活動を推進してまいりたい。 継続</p>	<p>ミニボートによる危険行為の防止について</p> <p>1 ミニボートの購買者等に対する船舶の操縦や安全性についての講習受講を、インターネット購買者も含めた販売条件とするとともに、安全情報の提供や事故時の対応を円滑に行うため、購買者の氏名・連絡先情報を整備するよう、ボート製造・販売業界を強く指導すること。</p> <p>また、安全な航行や漁船との衝突事故防止のため、目印となる旗やレーダー反射板の掲示、</p>

<p>ポールを立てる装置の設置については、業界への指導や購買者等への普及啓発の強化だけではなく、可能なものについては設置の義務化の検討を行うこと。</p>		<p>参考：令和6年度国土交通省交通安全業務計画</p> <p>交通安全対策基本法の規定により、第11次交通安全基本計画（令和3年3月中央交通安全対策会議決定）に基づき、令和6年度において、国土交通省が交通の安全に関し講ずべき施策等について、定めたものである。</p> <p>第2部 海上交通の安全に関する施策</p> <p>第4節 小型船舶の安全対策の充実 2 プレジャーボートの安全対策の推進</p> <p>(2) ミニボートの安全対策の実施</p> <p>ミニボートの安全安心な利用を推進するため、関連団体等に働きかけ、ユーザー向け安全マニュアル等を使用した安全講習会の開催、ミニボート販売時に安全マニュアル等を同梱を呼びかけるなど、ユーザーに対し、海上・水上のルールやマナー等の周知啓発を図る。</p> <p>※ミニボート 長さ3m未満、機関出力1.5kW未満で、検査・免許が不要なボート</p> <p>【国土交通省海事局】</p> <p>ミニボートは、低出力・低速で航行できる区域が限られることから、船舶検査及び小型船舶操縦免許が不要で、手軽に楽しめるため我が国マリンレジャーの裾野拡大の一翼を担っており、利用者の安全意識の向上を図るよう次のような安全対策を推進しております。</p> <p>国土交通省では、ミニボートによる海難事故を減少させ安全・安心な利用環境整備を推進することを目的として、学識経験者、業界関係者及び行政機関で構成する委員会において策定した指針を基に作成したマニュアル「ミニボートに乗る前に知っておきたい安全知識と準備」及び動画をHPで掲載するとともに、業界団体を通じて周知を図っている。（当該マニュアルでは、3m以上の高さで目印となる旗やレーダー反射板をたてることを推奨しており、メーカーもこれらの装置の取り付けを進めております。）</p> <p>また、関係団体はHPに、ミニボート製造事業者は販売時に「ミニボート安全ハンドブック」を掲載・同封するなどの活動を実施しております。<u>（当該マニュアルでは、夜間や暗い未明に出港しないことや、他船に気付いてもらえるよう、ボートに派手な旗を高く掲げておくことを推奨しております。）</u></p> <p><u>このような取り組みを継続し、今後とも、誰もが安全に安心して海で遊べるための総合的な安全情報を提供できるよう官民が連携し、取組んで参ります。</u></p>	<p>ポールを立てる装置の設置については、業界への指導や購買者等への普及啓発の強化だけではなく、可能なものについては設置の義務化の検討を行うこと。</p> <p style="text-align: right;">継続</p>
---	--	--	---

継続

<p>2 海面における航行区域（距離）の制限、<u>夜間航行の制限</u>、年齢制限、安全装置の義務化など、ミニボートの安全を確保するための制度改正に取り組むこと。特に、海難事故に伴うボートの漂流などがあった場合、利用者が不明のため、救難活動等に支障を及ぼす恐れもあることから、海難事故防止だけでなく、円滑な救難活動のためにも、ミニボートの登録制度や船舶検査制度の導入など、実効性のある対策を講じること。</p>	<p>② 安全講習の義務化と円滑な救難活動のための所有者把握 <u>ミニボート等（SUPを含む）を販売する際に、「操縦や安全性についての講習受講」を義務付けるとともに、インターネット購買者も含めた販売条件とするよう、ボート製造・販売業界を強く指導するとともに、円滑な救難活動を行うために購入者の氏名や連絡先の情報を把握できる実効性のある方策を、早急に検討すること。</u> <u>海難事故に伴うボートの漂流などがあった場合、利用者が不明のため、救難活動等に支障を及ぼす恐れがあることから、円滑な救難活動のためにも、登録制度や組織化、検査制度など実効性のある対策を実施すること。</u> 内容変更</p>	<p>【水産庁】 1 船舶の安全については一義的には国土交通省が担当しており、ご要望の内容については、国土交通省に伝えることとしたい。ご要望の内容については、国土交通省にお伝えしたい。 継続 2 <u>ミニボート等が漁業の妨げになっているとの指摘を踏まえ、水産庁ホームページにおいて、マリンレジャー関係者に向けた遊漁・海面利用の基本的なルールやマナーの情報に加え、海上保安庁が作成したマリンレジャーの安全啓発のための情報や船舶の安全を所管する国土交通省が「ミニボートの安全対策の実施」を定めている交通安全業務計画を掲載するなど、周知を図っている。更に、プレジャーボート愛好者等に対する効果的な周知方法等について、マリンレジャー関係団体と意見交換を行っているところである。</u> 内容変更 3 今後も、国土交通省等関係機関と協力し、当該マニュアルの浸透を軸とした遊漁者等への啓発・普及活動を推進してまいりたい。 継続</p> <p>参考：海難の現況と対策について（海上保安庁） 令和5年のミニボートの事故隻数は107（106）隻。船舶事故隻数は増加。 （※（ ）内は令和4年）</p> <p>【国土交通省海事局】 ボートの製造・販売を行っている業界団体に加盟している事業者では、ミニボート販売時に「ミニボート安全ハンドブック」を同封して、ミニボートの特性、海上交通ルールの遵守、海難事故予防などについて周知しています。 しかしながら、外国メーカー製の販売やインターネットによる個人売買等を全て把握し、その購入者に対して周知することは困難であることから、業界団体では、ミニボートに関する安全対策等を習得させる目的で、全国の登録小型船舶教習実施機関等と連携し、ミニボート講習会を案内しています。 国土交通省においても、HPに「ミニボートに乗る前に知っておきたい安全知識と準備」及び安全啓発動画を掲載し周知するとともに、ミニボートユーザーが多く集まるイベント等において安全講習会の実施に協力するなど安全啓発を実施しているところであり、引き続き、業界団体と連携して安全啓発活動に取り組んで参ります。 <u>漂流したミニボートが、救難活動に支障を及ぼすことがないように、海上交通のルールやミニボート乗船時の注意事項等を守り、適切に利用していただくため、国土交通省では、業界団体と連携し、安全啓発活動に取り組んでいます。</u> <u>漂流しているミニボートの利用者を特定するために、国土交通省では、HPに掲載している「ミニボートに乗る前に知っておきたい安全知識と準備」において、ミニボートに連絡先を記載しておくことを推奨し、万が一流出した場合に海上保安庁へ連絡することを案内しています。</u> なお、国による船舶の登録制度については、売買時のトラブルの防止や信用販売</p>	<p>2 海面における航行区域（距離）の制限、年齢制限、安全装置の義務化など、ミニボートの安全を確保するための制度改正に取り組むこと。特に、海難事故に伴うボートの漂流などがあった場合、利用者が不明のため、救難活動等に支障を及ぼす恐れもあることから、海難事故防止だけでなく、円滑な救難活動のためにも、ミニボートの登録制度や船舶検査制度の導入など、実効性のある対策を講じること。</p> <p style="text-align: right;">継続</p>
--	---	--	---

		<p>の円滑化等を図るほか、<u>放置艇の適正な保管場所への誘導や不法投棄の未然防止のために実施しているものですが、財産価値が低いこと等の理由から、小型で小馬力の船舶などは対象外としています。</u></p> <p>また、ミニボートは、構造・設備に起因する事故は少なく、航行できる水域が限られることから、船舶検査の対象とする必要性は低いと考えています。</p> <p><u>いずれにせよ、ミニボートの海難事故の減少に向け引き続き実効性のある対策を検討実施していきたいと考えています。</u></p> <p style="text-align: right;">内容変更</p>	
<p>3 海難事故等に伴い漁船が救難活動を行なった場合や漁具等を破損された場合などに、漁業者に費用や損害を確実に補てんするため、ミニボートのプレジャーボート責任保険への加入を義務づけること。</p>	<p>④ ミニボートの保険加入義務化とゴムボートの保険対象化</p> <p><u>ミニボート利用者に保険加入を義務付けること。法制化に当たっては、漁業被害を想定し、対人のみならず、休漁、漁具等の物損被害の補償を充実させること。</u></p> <p><u>賠償責任保険の強制加入が法制化されるまでは、任意保険への加入促進のため、より実効性のある取組みを強力に推進すること。</u></p> <p><u>日本漁船保険組合のプレジャーボート責任保険の保険対象外である、船底がFRP成型されていない推進器付きゴムボートも加入対象とし、ミニボートの過失による漁業損失や遭難救助費用を補償する制度を創設するとともに、保険加入率の向上、義務化について検討すること。</u></p> <p style="text-align: right;">内容変更</p>	<p>【水産庁】</p> <p>1 <u>ミニボート等は国土交通省が所管しているため、ご要望にある保険加入の義務付けについては、国土交通省にお伝えしたい。</u> 継続</p> <p>2 <u>日本漁船保険組合のプレジャーボート責任保険は、漁港等に保管又は係留されている5トン未満のプレジャーボートが対象であり、スポーツやレクリエーション用のミニボートは当該責任保険の対象になっている。</u> 新規</p> <p>3 <u>なお、漁船等と衝突した場合に漁船等の被害が大きくなるため、ゴムボートはプレジャーボート責任保険の対象となっていないが、船底がFRP成型されているエンジン付きゴムボートについては、漁船等の被害が大きくなる恐れがあるため、漁業者保護の観点から当該責任保険の対象となっているところ。</u> 内容変更</p> <p>4 <u>プレジャーボート責任保険は、漁船保険事業の実施に支障のない範囲において、日本漁船保険組合が行う任意保険事業であるため、ご要望にある保険加入対象の拡大については、日本漁船保険組合にお伝えしたい。</u> 内容変更</p> <p>【国土交通省海事局】</p> <p><u>ミニボートが船体、漁具、積荷などに損害を与えてしまった場合や、定置網や海産物などの漁業用施設に損害を与えてしまった場合等の「対物賠償」や、ボートに乗っている人が落水して見つからず、捜索してもらった場合の「捜索救助費用」等については、現在のプレジャーボート保険の制度で対応できると考えております。</u></p> <p><u>また、ミニボートの利用者に対しては、プレジャーボート保険への加入を促すことを含めて安全啓発を行っている（パンフレットの配布等）ところ、今後も保険の加入率向上に向けて取組んで参ります。</u></p> <p><u>なお、プレジャーボート保険については、様々な損害保険会社等が提供しているところ、「船底がFRPされていない推進器付きゴムボート」を対象としているかは保険商品により異なるため、各保険会社にお尋ねいただければと思います。</u></p> <p style="text-align: right;">内容変更</p>	<p>3 海難事故等に伴い漁船が救難活動を行なった場合や漁具等を破損された場合などに、漁業者に費用や損害を確実に補てんするため、ミニボートのプレジャーボート責任保険への加入を義務づけること。</p> <p style="text-align: right;">継続</p>