

VI 外国漁船問題等について

R5年度要望趣旨

近隣諸国との間には、政府間や民間で様々な協定の締結や交渉等が行われ、漁業秩序の確立のための努力が続いていますが、尖閣諸島に対する中国の不当な干渉や韓国による竹島の不法占拠等により当該海域での我が国の漁業者の操業が不能となり、共同で利用されるべき暫定水域等を韓国や中国の漁船に一方的に占拠される等の状況が続いています。

また、平成25年に調印された日台漁業取決めでは、我が国の排他的経済水域内で台湾漁船の操業を認めるなど関係漁業者の大きな負担となったほか、平成28年1月にはロシア連邦議会においてロシア水域におけるさけ・ます流し網漁業の操業を禁止する法律が成立したことから、日本漁船が同水域でさけ・ます流し網漁業の操業ができなくなるなど、地域経済に大きなダメージを与えるような新たな問題も次々に発生しています。

さらに、我が国の排他的経済水域内における韓国、中国、台湾漁船による違法な操業が常態化しており、中国のサンゴ密漁船や韓国漁船が漁場に放置したサンゴ網やカニかご等の投棄漁具が漁場の荒廃や資源の減少を招くなど極めて大きな問題となっています。これに加え、平成29年6月以降大和堆において数百隻規模の北朝鮮籍とみられるいかさし網漁船による違法操業が継続しており、我が国いか釣り漁船が集魚したイカを漁獲するなど操業妨害、安全操業を脅かす新たな事態も生じています。

外国漁船は、資源管理の必要を理解せず、貴重な漁業資源を毀損するとともに、漁具の切断や廃漁具の投棄などの粗暴な行為を繰り返し、我が国の漁業の持続的発展に対する深刻な脅威となっているだけでなく、平成26年8月の尖閣諸島近海で悪質な当て逃げ事故、令和元年10月には日本海大和堆周辺の我が国排他的水域内での衝突事故まで発生させ、漁業者の安全をも脅かす危険な存在となっています。

加えて、北朝鮮による弾道ミサイルは令和4年に入ってからはこれまでにない頻度で発射され、射程距離の精度向上が見られることから、日本海で操業する全ての漁業者とその家族は、安全操業に対する不安を抱くとともに強い憤りを感じています。

つきましては、我が国の漁業者が安心して漁業を続けていくために、次の事項について要望いたします。

| R5年度要望 | 回答、状況等 |
|--|--|
| <p>1 1 排他的経済水域の境界の画定 竹島の領土権の確立など、近隣諸国との間の諸問題を早急に解決するとともに、排他的経済水域にかかる中間ラインの境界画定に向けた交渉を鋭意継続すること。その実現までの間、実効ある資源管理措置の早急な確立を図ること。</p> <p style="text-align: right;">継続</p> | <p>【水産庁】</p> <p>1 竹島の領有権についての我が国の立場は一貫しており、竹島問題に関し、国際法にのっとり、平和的に可決するため、適切な外交努力が行われるとともに、排他的経済水域の境界の画定については、外交当局間で交渉の進展が図られるよう、外務省と連携を図ってまいります。 継続</p> <p>2 また、我が国の資源管理への取組効果が減殺されることを防ぐため、関係国間における協議や協力を積極的に推進してまいります。</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 5px 0;"> <p>前段削除： 我が国の排他的経済水域における分布域と漁場が存在している資源について</p> </div> <p>【外務省】</p> <p>1 日韓の排他的経済水域の境界画定 (1)竹島は、歴史的事実に照らしても、かつ国際法上も明らかに我が国固有の領土であり、我が国はこの問題に関し、国際法にのっとり、冷静かつ平和的に解決する考え。 (2)排他的経済水域の境界画定の問題は、我が国の主権の権利等に関する極めて重要な問題と考えている。 (3)今後も双方にとって受入れ可能な合意が得られるよう努めていく考え。 継続</p> <p>2 日中の排他的経済水域の境界画定 (1)排他的経済水域の境界の画定については、国連海洋法条約の関連規定及び国際判例に照らせば、地理的中間線を基に境界を画定することが衡平な解決となるとされている。 (2)これを踏まえ、日本としても、累次の機会に地理的中間線を基に東シナ海の排他的経済水域を画定すべきとの立場を中国側に伝えている。 (3)中国側の立場はかかる日本側の立場と異なるが、今後も日本の立場を常に明確に主張し続け、将来の境界画定につなげていきたい。 継続</p> |

| | | |
|----|--|--|
| 2① | <p>2 漁業協定等の見直し・暫定水域等の操業秩序確立と資源管理</p> <p>①日台漁業取決め適用水域内から、「東経125度30分より東の水域」及び「八重山北方三角水域」を除外するとともに、当該水域及び取り決め適用水域を除く地理的中間線から東の水域においては、台湾漁船の操業を一切認めないこと。また、先島諸島の南側の水域については、今後一切、協議の対象としないこと。</p> <p style="text-align: right;">継続</p> | <p>【水産庁】</p> <p>1 日台民間漁業取決めに関し、水域の見直し等の御要望については重く受け止めているが、まずは、操業ルールの適切な実施を確保し、関係漁業者が、台湾漁船とのトラブルなく安心して操業できるよう、全力を尽くしてまいりたい。</p> <p style="text-align: right;">継続</p> <p>2 なお、先島諸島の南側水域など、取決め対象外の水域について、台湾側と協議するつもりはない。</p> <p style="text-align: right;">継続</p> <p>【外務省】</p> <p>1 日台民間漁業取決めに関し、水域の見直し等の御要望については重く受け止めている。令和2年から令和4年の間、新型コロナウイルスの影響で日台漁業委員会の開催が見送られたが、今年4年ぶりに同委員会が開催され、操業ルールに関し意見交換を行う中、主張すべきは主張し粘り強く交渉を行った。その結果、昨年と同様の操業ルールを暫定的に適用するとともに、2023年漁期の操業ルールについて日台間で早期に協議することで一致した。まずは、同ルールを適切に実施し、関係漁業者が台湾漁船とトラブルなく安心して操業できるよう、全力を尽くしたい。</p> <p>2 また、政府としては同委員会での協議を通じ、操業ルールの適切な実施の確保及び改善が図られるよう、引き続き全力を尽くしてまいりたい。</p> <p>3 取決め対象外の水域について、本取決めの対象として協議する考えはない。</p> <p style="text-align: right;">内容変更</p> |
| 2② | <p>2 漁業協定等の見直し・暫定水域等の操業秩序確立と資源管理</p> <p>②日台漁業取決め適用水域内において、日本漁船が安全に操業できる水域の拡大に努めることや操業隻数制限等、資源管理措置に関する協議を進めることに加え、台湾漁船のPI保険への加入義務化を促すこと。</p> <p style="text-align: right;">継続</p> | <p>【水産庁】</p> <p>1 日台取決め適用水域における日本漁船の操業については、操業ルールの必要な見直しと適切な実施の確保により、台湾漁船とのトラブルなく安心して操業できることが重要と認識している。</p> <p style="text-align: right;">継続</p> <p>2 本年の日台漁業委員会では、昨年と同様の操業ルールを暫定的に適用するとともに、双方のはえ縄漁船の操業トラブル回避のためのルールの見直しに向けて早期に協議していくことで一致した。</p> <p style="text-align: right;">内容変更</p> <p>3 今後とも、関係漁業者と十分に意見交換しながら、台湾との協議に取り組んでまいりたい。</p> <p style="text-align: right;">継続</p> <p>【外務省】</p> <p>VI-2-①参照</p> |
| 2③ | <p>2 漁業協定等の見直し・暫定水域等の操業秩序確立と資源管理</p> <p>③我が国漁船と漁場競合する韓国のはえ縄漁船について、更なる許可隻数の削減や我が国のEEZ内における操業禁止を含めた操業規制の強化を行うこと。</p> <p>日韓暫定水域内においては、韓国漁船による漁具被害に対して韓国政府に対し操業秩序や操業ルールを厳守させるよう要請するとともに、効果の高い資源回復・管理対策を講じること。また、海底清掃に係る民間合意への積極的な関与と、海底清掃の実施後も、回収しきれない放置漁具が漁場に残っていることから、十分回収できるよう事業を拡充すること。</p> <p style="text-align: right;">継続</p> | <p>【水産庁】</p> <p>1 これまで、韓国側との間では、</p> <p>①韓国のはえ縄漁船については、違法操業の根絶、許可隻数の削減等に向けた協議を行うとともに、</p> <p>②暫定水域については、資源管理や操業秩序の問題の解決を図るべく協議を求めてきたところ。</p> <p style="text-align: right;">継続</p> <p>2 しかしながら、近年になっても依然として、</p> <p>①韓国のはえ縄漁船の違法操業がなくなるしないこと</p> <p>②暫定水域の問題が解決しないこと</p> <p>などから、2016年7月以降、韓国側が強く求めている相互入漁も中断し、韓国側に対し、これらの問題解決に向けた働きかけを行ってきており、引き続き、粘り強く取り組んでまいりたい。</p> <p style="text-align: right;">継続</p> <p>3 また、海底清掃に係る事業については、今後も暫定水域等において外国漁船の影響を受けている関係漁業者への支援を継続していく必要があると認識しており、引き続き、必要な額を確保できるよう努力してまいりたい（VI-4と同旨）。</p> <p style="text-align: right;">継続</p> <p>【外務省】</p> <p>1 現在、日韓漁業協定との関係では、①韓国漁船による違法操業が後を絶たないこと、②日本海のいわゆる北部暫定水域において、韓国漁船がズワイガニ漁場を事実上占拠していることにより、日本漁船が操業できない状況が続いていること等が大きな問題となっている。</p> <p>2 このため、平成28年7月以降、相互入漁を一時的に中断し、韓国側に強く対応を求めている。</p> <p>3 これらの問題の解決を目指して、外務省としても引き続きしっかり取り組んでいく考え。</p> <p style="text-align: right;">継続</p> |

| | | |
|----|---|--|
| 2④ | <p>2 漁業協定等の見直し・暫定水域等の操業秩序確立と資源管理</p> <p>④中国については、日中暫定水域における資源管理強化や排他的経済水域内における操業条件について、我が国の漁船が安心して操業できるよう関係漁業者の意向を尊重した協定の見直しを進めること。</p> <p>さんご網漁業に対する取締りを可能にする体制の構築、中国国内法においても禁止されているさんご網漁業の再発防止、放置されたさんご網除去による漁場回復対策の充実、強化をすること。</p> <p>また、北緯27度以南の海域について、日中漁業共同委員会の協議の対象となるよう日中漁業協定を見直すとともに、中国虎網漁船の侵入を抑止する対策を講ずること。</p> | <p>【水産庁】</p> <p>1 日中漁業協定の見直しの要望については、まずは、現行の日中漁業協定の枠組みの下、日中当局間の様々なルートを活用しつつ、問題提起を行い、中国側に適切な対応を求めてまいりたい。 継続</p> <p>2 中国さんご船の密漁は根絶すべきものであり、水産庁は中国さんご船船長を昨年12月に漁業主権法違反で逮捕したところ。引き続き適切な取締りを行ってまいりたい。日中暫定措置水域等で中国さんご船を視認した場合は、中国当局に対して通報の上対処を求める等、さんご船根絶に向けた取組を進めてまいりたい。</p> <p>また、さんご網の除去など海底清掃に係る事業については、今後も外国漁船の影響を受けている関係漁業者への支援を継続していく必要があると認識しており、引き続き、必要な額を確保できるよう努力してまいりたい(Ⅵ-4と同旨)。 内容変更</p> <p>3 北緯27度以南水域については、日中漁業共同委員会の協議対象である。</p> <p>また、中国虎網漁船については、我が国水域に入って操業しないよう厳正に取締りを行っており、引き続きしっかりと取り組んでまいりたい。 継続</p> <p>【外務省】</p> <p>1 日中漁業共同委員会において、東シナ海の水産資源管理について協議を行っており、その中で、虎網漁船を始めとする新興まき網漁船についても、隻数の凍結及び今後の削減、禁止漁具化や漁具規制の導入の検討等の管理強化措置を引き続き実施することで一致している。本日頂戴した御意見も踏まえ、漁業者の皆様が安心して持続的に操業が行えるよう、引き続き、日中漁業共同委員会等を通じて、中国側としっかり協議してまいりたい。</p> <p>2 日中漁業共同委員会においても、問題の根絶のため、継続して断固とした取締りを行い、違反者への厳しい処罰など、あらゆる措置をとることで中国側と一致しており、中国船によるサンゴの不法採捕に対しては、外交ルートを通じた累次の申入れを実施している。</p> <p>3 北緯27度以南の海域に関する様々な意見については、重く受け止めている。日中漁業関係の個別具体的な問題について、日中漁業共同委員会を含む二国間のルートを通じてしっかり対応してまいりたい。 継続</p> |
| | | |

| | | |
|-----------|---|--|
| <p>2⑤</p> | <p>2 漁業協定等の見直し・暫定水域等の操業秩序確立と資源管理 ⑤地先沖合漁業を始めとする対口漁業の操業機会の確保を強力に推進するとともに、積極的な外交交渉による操業条件の緩和と国による支援を行うこと。</p> <p style="text-align: right;">内容変更</p> | <p>【水産庁】</p> <p>1 現在、日ロ関係は全体として厳しい中にあるが、ロシアとの漁業交渉については、我が国の漁業活動に係る権益の維持・確保の観点から、日本漁船の操業機会を確保できるよう、外務省とも連携しつつ、適切に対応してまいりたい。 継続</p> <p>2 日ロ間の各漁業協定に基づく日本漁船の操業条件の緩和については、各漁業団体からの御要望を踏まえ、漁業交渉の場において、努力をしていく。ただし、日本漁船の操業条件の緩和をロシア側に要求する場合、相互主義の観点から、日本水域で操業するロシア漁船の操業条件の緩和をロシア側から要求されることも想定されることから、バランスのとれた交渉結果が得られるよう慎重に対応してまいりたい。 継続</p> <p>3 なお、北方四島周辺水域における我が国漁業者の安全操業に関しては、漁業者の円滑な操業に必要な経費を助成する「北方海域出漁者経営安定支援事業」を、我が国200海里水域内における我が国漁業者によるロシア系さけ・ますの漁獲に関しては、同資源の保存及び管理について協力するための「さけ・ます漁業協力事業」を引き続き実施している。 継続</p> <p>【外務省】</p> <p>1 <u>ロシアによるウクライナ侵略を受けて、日露関係は全般的に厳しい状況にあるのはご承知のとおり。他方、日本政府としては、漁業等の実務的な取組については、漁業者の権益、また、我が国の漁業権益を踏まえ、しっかりと継続していく意向(方針)。</u></p> <p>2 <u>残念ながら、北方四島周辺水域操業枠組協定に基づく政府間協議及び操業については、ロシア側の一方的な措置により実現できていないが、(御指摘のあった地先沖合漁業を含む)それ以外の日露間の協定や民間取決めに基づく交渉や操業については、全く問題がないというわけではないが、実施はできていると承知。(※貝殻島昆布協定(民間取決め)に基づく操業では、露側による「訪船」が行われるなど、問題が全くないわけではない。)</u></p> <p>3 日本政府として、日露間の漁業協定の安定的な実施を重視しており、引き続き、漁業者を含む関係者の御要望を踏まえながら、水産庁と連携し、安定的な操業を可能な限り支援していく。 内容変更</p> |
|-----------|---|--|

| | |
|--|--|
| <p>2⑥ 2 漁業協定等の見直し・暫定水域等の操業秩序確立と資源管理 ⑥我が国排他的経済水域内に入域し操業するロシア大型冷凍トロール船に対しては、沿岸漁業者の漁具被害を回避するための連絡体制を構築すること。また、漁具被害が発生していることからロシア船による漁具被害発生時において、被害漁具復旧費の全額補償や加害船特定の有無にかかわらず補助対象とするなど、活用しやすい補償の仕組みを早急に構築すること。 また、漁獲対象であるイトヒキダラやイワシ・サバの資源評価を実施し、資源に影響のない範囲で漁獲割当量を設定すること。</p> <p style="text-align: right;">継続</p> | <p>【水産庁】 1 漁具被害への漁業者の懸念は十分理解しており、毎年交渉においてロシア漁船が原因と思われる我が国漁業者の被害状況を説明するとともに、漁具被害を未然に防止するため、四半期ごとに日本の漁業者の漁具設置位置をロシア側に通報し、ロシア漁船への情報伝達及び慎重な操業の指導を徹底することを要請している。 これに対して、ロシア側は通報のあった海域では特に慎重な操業を行うよう指導する旨を表明しているため、引き続きこうした取組を継続していく考えである。</p> <p style="text-align: right;">継続</p> <p>2 外国漁船による漁具被害については、韓国・中国等外国漁船操業対策事業において、被害漁具の原状復帰のために必要な経費の1/2を支援しているところであり、まずは当該事業を活用いただきたい。</p> <p style="text-align: right;">内容変更</p> <p>3 また、イトヒキダラやイワシ、サバについては、毎年行われる日ロ地先沖合漁業交渉において、我が国の資源評価結果も踏まえてロシア漁船の漁獲割当量を設定しているところであり、2021年以降、これら3魚種の漁獲割当量を合計4万トン削減(2021年9万トン→2023年5万トン)したところである。引き続き、国内における資源管理の効果が損なわれないよう対応してまいりたい。</p> <p style="text-align: right;">継続</p> <p>【外務省】 1 御指摘の「ロシア大型冷凍トロール船」は、日露地先沖合協定に基づいて日本の200海里水域で操業するロシア船のことであると思うが、同協定に基づく日露交渉において、交渉ヘッドの水産庁からも、露側のトロール船への対応をロシア側としっかり話し合ってきていると承知しており、外務省としても、引き続き水産庁と連携していきたい。また、外務省としても、例えば日本水域(太平洋側)において日本の漁船が設置した漁具の設置位置を定期的にロシア側に通報してきており、ロシア側もロシアの漁業者に対してそれを通報していると承知。</p> <p style="text-align: right;">R4回答なし R3と比較し、大幅な内容変更</p> |
| <p>3① 3 外国漁船の取締強化と漁業者の安全の確保 ①サンゴ密漁船や大和堆などで繰り返される外国漁船の違法操業を未然に防ぐためにも、海上保安庁の巡視船艇や水産庁漁業取締船の増隻及び人員増等により、我が国の領海及び排他的経済水域における外国漁船の監視・取締体制の一層の拡充強化を図ること。</p> <p style="text-align: right;">継続</p> | <p>【水産庁】 1 水産庁においては、漁業取締船について、令和2年3月から昨年3月にかけて既存の2隻を大型化(500トン級→900トン級)するとともに、新規に2隻(900トン級、2000トン級)を増隻し、取締活動に従事しているところである。</p> <p style="text-align: right;">継続</p> <p>2 また、漁業取締船に乗船する漁業監督官等について、平成30年度から本年度までの5か年で、海事職を59名、その他13名を増員するとともに、昨年4月に水産庁内に外国漁船の対応に特化した外国漁船対策室を設置したところである。</p> <p style="text-align: right;">内容変更</p> <p>3 さらに、水産庁と海上保安庁との間において、定期的に連絡会議を開催しているほか、昨年度に続き、本年度も合同訓練を実施するなど、連携しながら対応を行っている。</p> <p style="text-align: right;">継続</p> <p>4 今後とも、漁業取締体制の更なる強化のため、放水銃の強化や船体の防弾化など装備面の充実及び漁業監督官等の増員を図るとともに、引き続き海上保安庁と連携し、漁業者の皆様安全に操業していただけるよう努めてまいりたい。</p> <p style="text-align: right;">内容変更</p> <p>【海上保安庁】 海上保安庁では、我が国の領海及び排他的経済水域において巡視船艇及び航空機のほか無操縦者航空機「シーガーディアン」によるしゅう戒を行い、外国漁船の動静把握に努めるとともに、違法操業を行う外国漁船に対しては、水産庁とも連携し、厳正な取締りを行っております。 また、昨年度には、大和堆を含めた日本海側の監視・取締り体制の強化として、新たに巡視船「わかさ」を配備し、日本海側の勢力を増強しました。 引き続き、海上保安庁では、昨年12月に決定された「海上保安能力強化に関する方針」に基づき、大型巡視船や航空機の増強のほか、必要な要員の確保等を進めてまいります。</p> <p style="text-align: right;">内容変更</p> |

| | | |
|---|--------------------------------------|--|
| <p>3② 3 外国漁船の取締強化と漁業者の安全の確保 ②中国公船によるわが国漁船への追尾・威嚇行為など再発防止の徹底を図ること。また、外国公船及び外国漁船団の位置や動向を監視し情報収集に努めるとともに、周辺で操業する漁船や関係機関に水産庁漁業取締船及び海上保安庁巡視船から直接漁船や関係機関に即時に情報提供できる体制をより一層強化し、漁業者が危険を事前に回避し安全・安心に操業できるよう対策の強化を図ること。</p> | <p style="text-align: right;">継続</p> | <p>【水産庁】 1 中国海警局に所属する船舶が尖閣諸島周辺の我が国領海に侵入し、日本漁船に接近しようとする動きを見せた場合は、日本漁船の安全を確保するため海上保安庁が対応を行っている。 また、外交ルートにおいても、直ちに中国側に厳重に抗議し、再発防止を強く求めている。 水産庁としては、引き続き、関係省庁と連携し、日本漁船の安全が確保されるよう、政府全体として適切に対応してまいりたい。 内容変更</p> <p>2 また、水産庁は、尖閣諸島周辺水域に漁業取締船を配備するとともに、海上保安庁と連携しながら同諸島領海内に侵入して操業を行う外国漁船の侵入防止を図っている。なお、取締活動で得られた情報は漁業取締りに関わる情報であるため、直接漁船や関係機関に提供することは困難である。 内容変更</p> <p>3 一方で、漁業者の安全操業を確保することは重要であることから、個別具体的な御希望があれば、それを踏まえてどのような対応を取ることが可能か、検討してまいりたい。 継続</p> <p>【海上保安庁】 海上保安庁では、常に尖閣諸島周辺海域に巡視船を配備して領海警備にあたっており、中国海警局に所属する船舶への対応にあたっては、相手勢力を上回る巡視船で対応するなど、万全の領海警備体制を確保し、中国海警局に所属する船舶が日本漁船へ近づこうとする場合には、日本漁船の周囲に巡視船を配備し、漁船の安全を確保することとしております。 また、関係省庁と緊密に連携しながら情報収集を行い、外国船舶の情報の提供等、漁業者の皆様方の安全を確保するための対策を、状況に応じて適切に行ってまいります。 継続</p> |
| <p>3③ 3 外国漁船の取締強化と漁業者の安全の確保 ③外国漁船等の我が国海域への避泊に当たっては、台風の接近などの船舶に窮迫した危険があった場合など、やむを得ない場合のみ認めることとし、入域者に対する基本ルール遵守の徹底指導及び監視強化並びに被害防止措置の実施等により、地元漁業や環境に対する影響を最小限に留めること。</p> | <p style="text-align: right;">継続</p> | <p>【水産庁】 1 外国漁船の緊急避泊は、台風の接近等、荒天又は異常な気象など船舶に急迫した危難があり、やむを得ない場合にのみ認められるものであり、それ以外の場合には緊急入域の希望があっても入域しないよう、強く指導してきたところである。 継続</p> <p>2 なお、やむを得ず緊急入域を行わざるを得ない場合には、必ず事前通報を行うとともに、廃棄物の投棄や敷設漁具の損傷等が発生することがないよう、外国漁業者に対し、基本的ルールの遵守を引き続き要請してまいりたい。 継続</p> <p>3 また、緊急避泊する外国漁船による漁具被害の軽減・防止等を図るため、監視活動の実施、漁具標識の整備等の支援を行っているところである。 継続</p> <p>【海上保安庁】 海上保安庁では、海上荒天等を理由に我が国の領海又は内水に入域する外国船舶に対し立入検査を行うなどして、周囲の状況等も総合的に勘案しつつ、緊急入域の要件に該当するかどうかしっかりと確認を行っております。 そのうえで、緊急入域する外国船舶に対しては、事前に錨地に適した海域等必要な情報を提供するとともに、入域場所が他の船舶の航行に支障を及ぼしたり、設置されている漁具に被害を及ぼすおそれがある等適切でない場合は、他の水域に移動するよう指導等しております。 また、緊急入域の要件が消滅した場合には、直ちに領海外に出域するよう指導等を行っております。 引き続き、外国船舶に対し秩序ある緊急入域について指導等を行うとともに、入域海域の秩序維持を図ってまいります。 内容変更</p> |

| | | |
|----|--|--|
| 3④ | <p>3 外国漁船の取締強化と漁業者の安全の確保</p> <p>④北朝鮮のミサイル発射については、<u>外交ルート等を通じて根本的な解決を図り、あらゆる手段を講じて阻止すること。また、警戒監視、情報収集を続け、発射の兆候・発射情報を沿岸自治体等の関係機関に速やかに提供し、漁業者の安全確保と的確な情報提供に万全を期すこと。</u> 内容変更</p> | <p>【水産庁】</p> <p>1 北朝鮮のミサイル発射情報等の伝達に関しては、内閣官房からのミサイル発射情報を自動転送により直接漁業無線局や都道府県等へ伝達するとともに、漁業無線局が受信したメールによるミサイル発射情報を音声に変換し、人を介さず自動で漁船に伝達するシステムを平成30年度に全国451局の漁業無線局へ導入し、迅速かつ万全な体制としたところである。 継続</p> <p>2 引き続き関係省庁や関係機関と連携を図り、対応してまいりたい。 継続</p> <p>【外務省】</p> <p>1 北朝鮮が前例のない頻度と新たな態様で弾道ミサイル等の発射を繰り返していることは、日本、地域及び国際社会の平和と安全を脅かすものであり、断じて容認できない。 新規</p> <p>2 引き続き、米国を始めとする関係国と緊密に連携し、関連する国連安保理決議の完全な履行のための協力を進めていくとともに、必要な情報の収集・分析及び警戒監視に全力を挙げ、国民の安全・安心の確保に万全を期していく考え。 継続</p> |
| 4 | <p>4 被害の救済</p> <p>韓国漁船が日本海に放置したかご漁具や底刺し網、また沖縄、小笠原周辺の海底に点在するさんご網等、外国漁船による違法な操業や投棄漁具等による被害の救済のため、韓国・中国等外国漁船操業対策事業等による対策を充実、強化すること。 内容変更</p> | <p>【水産庁】</p> <p>1 平成25年度補正予算において、外国漁船の投棄漁具等を回収・処分する取組等を支援するための基金を設置し、韓国・中国等外国漁船操業対策基金事業による支援を実施しているところであり、令和4年度補正予算により25億円を積み増したところである。また、沖縄漁業基金事業についても、同様の支援が可能となっており、令和4年度補正予算により15億円を積み増したところである。 内容変更：R3韓国中国30億円、R3沖縄20億円</p> <p>2 今後も暫定水域等において外国漁船の影響を受けている関係漁業者への支援を継続していく必要があると認識しており、引き続き、必要な額を確保できるよう努力してまいりたい。 継続</p> |

VII 海洋性レジャーとの調整等について

| R5年度要望趣旨 | |
|---|---|
| <p>海面は、漁業と同時に遊漁や遊泳、ダイビングなど様々なレジャーでも利用されていますが、特にプレジャーボートや遊漁船等の船舶を使用した遊漁は、漁場への集中による操業の支障、漁具や養殖資材の破損、さらには資源管理に対する悪影響が懸念されるなど、漁業との間に様々な摩擦があることから、その解消に向け、両者による協議やマナーの啓発などの努力が続けられています。</p> <p>中でも、免許・登録が不要ないわゆる「ミニボート」は、海上交通の基本的ルールすら知らない利用者が、耐航性や他船からの視認性が低いという特性を認識しないまま沖合への出航や夜間航行、船舶の輻輳する港の周辺での遊漁などを行っており、漁業の操業や漁船の航行に多大な支障が生じています。国におかれては民間団体と連携しつつ、利用者への啓発や安全講習会の実施などの安全対策を実施していますが、ミニボートによる海難事故は、近年、増加しており、人命の安全を守るためにも、規制強化も含めた法改正を視野に入れた効果的な対策を講じる必要があります。</p> <p>さらに、これら船舶等を使用した遊漁が漁業の資源管理に大きな影響を与えることが危惧されています。</p> <p>一方、遊漁に限らず、機動性の高いプレジャーボートやジェットスキー等については、急回転等の危険走行、港内での遊走、漁船や養殖施設への接近等、マナーの悪い利用者が増えています。特に、未熟な利用者による無謀な操船で海難事故も頻発しているところ です。</p> <p>また、プレジャーボート、ミニボートで海難事故を起こした利用者が十分な保険に加入していないことが多く、漁具、漁船等の物損被害の補償トラブルに発展することも珍しくありません。</p> <p>つきましては、漁業と海洋性レジャーとの適切な調整を図るため、次の事項について要望いたします。</p> | |
| R5年度要望 | 回答、状況等 |
| <p>1① 1 遊漁と漁業の調整</p> <p>① 遊漁マナーや漁業の基本的考え方に係る積極的な広報等の実施</p> <p>地域における円滑な漁場の利用調整を支援し、密漁や操業トラブルの未然防止を図るため、遊漁マナーや漁業制度の基本的な考え方が当事者だけでなく社会的コンセンサスとして国民に広く認知されるよう、漁業関係団体に加え、日釣振や全釣協、日本スポーツフィッシング協会などの全国レベルの遊漁団体と協力してイベントの実施やマスメディア等の媒体も活用した積極的な広報等の施策を講じること。</p> <p style="text-align: right;">[継続]</p> | <p>【水産庁】</p> <p>1 遊漁のルールやマナーを広く国民に周知するため、水産庁ではHPIに「遊漁の部屋」を設け、都道府県のルール等を確認できるようにしているところ。また、各都道府県に対しては、利用者が見やすく、分かりやすいものとなるよう、都道府県HPを改善・工夫するなど依頼しているところである。 [内容変更]</p> <p>2 また、水産庁では、釣りを含めた遊漁に関するルールの周知、マナーの向上を目指してパンフレットを作成し、釣りの各種イベントや遊漁団体が行う講習会で配布するなど、直接、普及・啓発を行うとともに、遊漁団体や釣りメディア等を通じて呼びかけを行っているところである。 [内容変更]</p> <p>3 また、遊漁団体やマリンレジャー事業関連団体が参加する意見交換の場に出席しており、更に、CSテレビ、雑誌等を通じて遊漁のルールやマナーについて効果的な広報ができるよう、色々な工夫を進めてまいります。 [内容変更]</p> |

| | | |
|----|--|--|
| 1② | <p>1 遊漁と漁業の調整</p> <p>②スピアフィッシングに対する規制強化</p> <p>漁船や小型船舶の航行安全及びスピアフィッシング愛好者の生命の安全確保の観点から、スピアフィッシングの実態把握や組織化を推進するとともに、スピアフィッシングに際しては視認しやすいブイ等の標識表示を義務付けるなど実行性のある海難防止対策を図ること。</p> <p style="text-align: right;">[内容変更]</p> | <p>【水産庁】</p> <p>1 スピアフィッシングについて、その定義が必ずしも定かではないが、各都道府県で定めている漁業調整規則において、遊漁者等が使用できる漁具漁法については制限が課されており、「ヤス」については使用可能な都道府県も存在している。 [継続]</p> <p>2 一般的に「ヤス」とは目的物を突き刺して採捕する漁具の一種であり、採捕物を突き刺す先端部と柄とは固着しており、柄を手に持って突き刺すものであり、発射装置等を用いて目的物を突き刺す「モリ」は含まれないが、このような漁具には様々な態様のものがあることから、都道府県漁業調整規則の遊漁者等が使用できる漁具又は漁法が否かについては、使用する漁具の構造、規模、使用方法に応じ、個別に判断する必要がある。 [継続]</p> <p>3 いずれにせよ、スピアフィッシングを含む個別の遊漁の取扱いや規制のあり方については、漁業調整規則を所管する各都道府県に相談されたい。また、漁場の使用に関する紛争の防止等の観点から海面利用協議会や委員会指示の活用も可能であるところ、各都道府県の実態に即した対応を検討されたい。 [内容変更]</p> <p>4 なお、水産庁においては、遊漁者からの問い合わせに対応するとともに、関係法令の遵守等に関する「遊漁のルールとマナー」のパンフレットを作成し配布しているほか、遊漁団体等とも連携し、釣り教室などにおいて遊漁者への指導や普及啓発に努めているところである。 [継続]</p> |
| 1③ | <p>1 遊漁と漁業の調整</p> <p>③遊漁者の資源利用の実態把握</p> <p>国の責任において、プレジャーボート、遊漁船等を利用する遊漁者に対して、漁業者の主要な漁獲対象である魚種については釣獲実績報告を義務化させるなど、資源利用の実態を把握し、適確に管理すること。</p> <p style="text-align: right;">[内容変更]</p> | <p>【水産庁】</p> <p>1 遊漁に対する資源管理措置の導入が早急に求められているクロマグロについて、プレジャーボートを利用する遊漁者を含む全ての遊漁者に対して、令和3年6月以降、大型魚の採捕報告を義務付けたところである。 [継続]</p> <p>2 今後、漁業における数量管理の高度化が進展し、クロマグロ以外の魚種にも遊漁の資源管理、本格的な数量管理の必要性が高まっていくことに対応し、アプリや遊漁関係団体の自主的取組等を活用した遊漁における採捕量の情報収集の強化に努めてまいりたい。 [継続]</p> <p>3 また、今国会で成立した改正遊漁船業法については、遊漁船の利用者の安全確保を目的としつつも、「地域の水産業との調和のとれた遊漁船業法の振興」を柱に掲げており、遊漁採捕量の把握に遊漁船業者の協力を得る仕組みを作ることができないか検討しているところ。 [新規]</p> <p>4 遊漁船業と漁業の兼業率は70%を超えており、漁協の中には遊漁船部会が設置されている場合があると認識している。国としても都道府県や漁協系統団体と連携して理解と協力が得られるよう取り組んでおり、貴連合会においても、遊漁船業者と資源管理の必要性や遊漁採捕量把握の重要性などについて意見交換・情報共有していただきたい。 [新規]</p> |
| 1④ | <p>1 遊漁と漁業の調整</p> <p>④遊漁者に資源管理を行わせる体制整備</p> <p>漁業者に対する操業規制との公平性を担保する観点から遊漁者の組織化及び遊漁者に資源管理を行わせるための法制度や体制の整備を進めること。</p> <p>遊漁者は都道府県域を越えて移動することを踏まえ、組織化に向けては、都道府県単位ではなく、国が主体となって働きかけを行うこと。</p> <p style="text-align: right;">[新規]</p> | <p>【水産庁】</p> <p>1 遊漁船やプレジャーボートを利用する遊漁者の組織化については、毎年度開催している都道府県遊漁・海面利用業務担当者会議において実態を把握するとともに、都道府県に対して組織化を促しているところである。 [内容変更]</p> <p>2 また、今国会で成立した改正遊漁船業法においては、地域の水産業と遊漁船業の調和の観点から協議会制度を創設したところであり、これを有効に活用し、地域の実情に応じた水産資源の管理や理解醸成について努めていただきたいと考えている。 [新規]</p> <p>3 なお、本協議会については、都道府県が組織し、地域の遊漁船業者、漁協、遊漁者、その他関係者で構成されるものであるが、全国的な知見や広域的な調整の観点から、求められた場合は国が参加することもあり得ると考えているところ。国としては、協議会の円滑な設置に向けて、都道府県に対し、必要な助言等を行ってまいりたい。 [新規]</p> |

| | | |
|-----------|---|---|
| <p>2①</p> | <p>2 プレジャーボート等の運航に係る安全性の確保と漁業被害の防止</p> <p>①プレジャーボート利用者に対し、漁業被害を想定した賠償責任保険への加入を義務化すること。また、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。さらに、義務化できるまでの間、任意保険加入率向上に係る施策を強化すること。</p> <p style="text-align: right;">継続</p> | <p>【水産庁】</p> <p>1 プレジャー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。 内容変更</p> <p>2 なお、日本漁船保険組合においては、漁業者保護の観点から5トン未満のプレジャーボートを対象に、任意保険として、プレジャーボート責任保険を取り扱っている。 継続</p> <p>3 この保険においては、対人のみならず、休漁補償や漁具等の物損被害についても補償の範囲としている。 継続</p> <p>4 また、同組合では、プレジャーボート責任保険への加入促進のため、全国各地の漁協を介して、プレジャーボート所有者にチラシの配布等を実施しており、今後とも加入隻数の増加に向け、加入促進活動を積極的に展開していくこととしている。 継続</p> <p>【国土交通省海事局】</p> <p>令和4年末の保有台数が約8,300万台、事故発生件数が約30万件の自動車等においては、法律に基づき保険への加入が義務付けられているが、その補償対象は運転によって人の生命又は身体が害された場合における対人賠償を補償するのみである。</p> <p>一方、令和4年末のプレジャーボートの保有隻数は約22万隻、海難事故は約1,000件であり、自動車等の保険への加入義務付け状況等を踏まえると、漁業被害を想定した対物賠償を含む保険加入義務付けの法制化は困難と考えられる。</p> <p>プレジャーボートには対人賠償、対物賠償、捜索救助費用等が補償内容となっている任意保険があり、これに加入することにより、漁業被害を含む補償を担保することが可能である。人的・物的被害者保護の観点、マリレジャーの健全な発展の観点から、保険への加入率の向上は業界全体の課題であると認識している。プレジャーボートを係留する要件として保険の加入を義務付けている一部のマリーナや漁港等はあるものの、国土交通省では、関連団体を通じ、販売店に対してプレジャーボート購入者へプレジャーボート保険を周知するよう指導している。</p> <p>今後とも、プレジャーボート保険の加入促進に向けて官民を上げて取組んで参りたい。 継続</p> |
| <p>2②</p> | <p>2 プレジャーボート等の運航に係る安全性の確保と漁業被害の防止</p> <p>②プレジャーボート利用者の把握や組織化等、新たな対策の検討</p> <p>法令や規則、マナーの周知徹底を図るため、プレジャーボート利用者の把握や組織化を推進し、漁業の妨げにならない実効性のある対策を実施すること。</p> <p style="text-align: right;">内容変更</p> | <p>【水産庁】</p> <p>1 プレジャーボートを利用する遊漁者の把握に関連して、漁業調整委員会指示による届出制の導入等により対応が可能な場合があると考えられるので、問題が生じている特定の地域ごとに必要に応じ検討されたい。</p> <p>都道府県に設置されている海面利用協議会等の中で、適正な漁場利用のあり方について話し合うことも重要である。 継続</p> <p>2 なお、水産庁としても遊漁団体の参加する意見交換の場に出席しており、遊漁船やプレジャーボートを利用する遊漁者の組織化等についても意見交換しているところである。 継続</p> <p>3 また、水産庁及び国土交通省では、平成25年5月に「プレジャーボートの適正管理及び利用環境改善のための総合的対策に関する推進計画」を策定し、</p> <p>① 保管能力の向上と規制措置を両輪とした対策</p> <p>② 関係者間の連携推進</p> <p>③ 効果的な放置艇対策事例の周知</p> <p>の対策を講ずることにより放置艇の解消を図ることを目標としているところであり、平成30年度における漁港区域内の放置艇の隻数は2.2万隻と前回調査時(平成26年度)と比べ5千隻減少している。</p> <p>水産庁としては、今後とも、プレジャーボート等の係留・保管施設の整備や既存施設の有効活用により、漁港における係留・保管能力の向上が図られるよう地方自治体を支援してまいりたい。 継続</p> |

| | |
|---|--|
| <p>3① 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 style="text-align: right;">[継続]</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、国土交通省にお伝えしたい。</p> <p>また、国土交通省、運輸安全委員会、海上保安庁、消費者庁やミニボート製造業者、マリナー管理者、ミニボートユーザー等の関係者が参加する「ミニボートの安全運航に係る意見交換会」に水産庁も出席し、漁業者等の意見を踏まえ、ミニボートユーザーに対する安全教育や夜間航行の規制検討の必要性について説明している。</p> <p style="text-align: right;">[継続]</p> <p>2 水産庁としては、漁船とミニボートとの衝突等事故防止のため、水産庁ホームページ「遊漁の部屋」への「ミニボートに乗る前に知っておきたい安全知識と準備」(略称「ミニボート安全マニュアル」)の掲載や各都道府県遊漁担当者及び業界関係者への情報提供を行うなど、広報活動に努めているところである。</p> <p>なお、船舶の安全を所管する国土交通省が定める交通安全業務計画において、「ミニボートの安全対策の実施」を定めているところである。</p> <p>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。</p> <p style="text-align: right;">[継続]</p> <p>参考: 令和5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5年度において、国土交通省が交通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(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)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する等により、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>【国土交通省海事局】</p> <p>ミニボート(長さ3m未満かつ機関出力1.5kW未満)は、<u>低出力・低速で航行できる区域に限られることから、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ナ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いる。</u></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いる。)</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いる。</p> <p><u>このような取り組みにより、ミニボートの事故件数は令和3年から4年にかけて減少傾向に転じており、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、取組んで参りたい。</u></p> <p style="text-align: right;">[内容変更]</p> |
|---|--|

| | |
|---|---|
| <p>3② 3 ミニボートによる危険行為の防止 ②海難事故や円滑な救難活動のための実効性ある対策の実施 ミニボートの海難事故は一向に減少しておらず、事故防止や漁業操業妨害行為防止のために規制強化も含めた効果的な対策が必要であることや、海難事故に伴うボートの漂流などがあつた場合、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、安全啓発活動だけではなく、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。</p> <p style="text-align: right;">[継続]</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、国土交通省交通安全業務計画において、「ミニボートの安全対策の実施」を定めているところである。 ご要望の内容については、国土交通省にお伝えしたい。 また、国土交通省、運輸安全委員会、海上保安庁、消費者庁やミニボート製造業者、マリナー管理者、ミニボートユーザー等の関係者が参加する「ミニボートの安全運航に係る意見交換会」に水産庁も出席し、漁業者等の意見を踏まえ、ミニボートユーザーに対する安全教育や夜間航行の規制検討の必要性について説明している。 [継続]</p> <p>2 水産庁としては、漁船とミニボートとの衝突等事故防止のため、水産庁ホームページ「遊漁の部屋」への「ミニボートに乗る前に知っておきたい安全知識と準備」(略称「ミニボート安全マニュアル」)の掲載や各都道府県遊漁担当者及び業界関係者への情報提供を行うなど、広報活動に努めているところである。 なお、船舶の安全を所管する国土交通省が定める交通安全業務計画において、「ミニボートの安全対策の実施」を定めているところである。 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3年のミニボートの事故隻数は121(103)隻。船舶事故隻数は増加。 ※()内は令和2年</p> <p>【国土交通省海事局】 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られる。 また、登録制度についても、小型船舶の登録等に関する法律の制定時にミニボートは財産価値が低い上、航行や係留による社会的影響が小さく、行政情報として把握する必要性が乏しいことから、同法による制度の対象外とした経緯があり、その状況は現在も変わっていないと認識している。 なお、海上交通のルール、ミニボート乗船時の注意事項等を守り、適切に利用して頂くため、業界団体と連携した安全啓発活動に引き続き取り組んで参りたい。 [内容変更]</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p>一部削除： なお、現在、関係業界において、ミニボートの技術指針の見直しと第三者認証制度の構築に向けた検討が進められていると承知している。</p> </div> |
|---|---|

| | | |
|-----------|--|---|
| <p>3③</p> | <p>3 ミニボートによる危険行為の防止 ③安全講習の義務化と所有者リストの整備 商品を販売する際に、「ミニボートの操縦や安全性についての講習受講」を義務化するよう、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。</p> <p style="text-align: right;">[継続]</p> | <p>【水産庁】 1 船舶の製造・販売については国土交通省が担当しており、ご要望の内容については、国土交通省にお伝えしたい。 また、国土交通省、運輸安全委員会、海上保安庁、消費者庁やミニボート製造業者、マリーナ管理者、ミニボートユーザー等の関係者が参加する「ミニボートの安全運航に係る意見交換会」に水産庁も出席し、漁業者等の意見を踏まえ、ミニボートユーザーに対する安全教育や夜間航行の規制検討の必要性について説明している。</p> <p style="text-align: right;">[継続]</p> <p>2 水産庁としては、漁船とミニボートとの衝突等事故防止のため、水産庁ホームページ「遊漁の部屋」への「ミニボートに乗る前に知っておきたい安全知識と準備」(略称「ミニボート安全マニュアル」)の掲載や各都道府県遊漁担当者及び業界関係者への情報提供を行うなど、広報活動に努めているところである。 なお、船舶の安全を所管する国土交通省が定める交通安全業務計画において、「ミニボートの安全対策の実施」を定めているところである。 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。</p> <p style="text-align: right;">[継続]</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る。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る。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たい。</p> <p style="text-align: right;">[継続]</p> |
| <p>3④</p> | <p>3 ミニボートによる危険行為の防止 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 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ため、ミニボートの保険加入を義務付けること。また、日本漁船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成型されていないエンジン付きゴムボートも当該保険対象とするよう働きかけること。</p> <p style="text-align: right;">[新規]</p> | <p>【水産庁】 1 プレジャーボート等は国土交通省が所管しているため、ご要望にあるミニボートの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。</p> <p style="text-align: right;">[内容変更]</p> <p>2 また、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、漁船等と衝突した場合に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日本漁船保険組合のプレジャーボート責任保険の対象となっているところ。</p> <p style="text-align: right;">[継続]</p> <p>3 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。</p> <p style="text-align: right;">[内容変更]</p> <p>【国土交通省海事局】 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いる。今後も保険の加入率向上に向けて取組んで参りたい。</p> <p style="text-align: right;">[継続]</p> |