

## 第1回遊漁船業の在り方に関する検討会 (議事要旨)

○日 時：令和4年10月19日(水) 14:00~16:00

○場 所：水産庁中央会議室

○出席委員：伊藤円委員、門春彦委員、木村陽輔委員、工藤貴史委員、桜井駿委員、  
澁谷賢司委員、菅原美德委員、高橋裕夫委員、田中要範委員、鳥居享司  
委員、松村悟委員、山下貞光委員、山本憲助委員

○行政機関：国土交通省海事局安全政策課 松尾課長  
国土交通省海事局船員政策課 谷口課長  
海上保安庁交通部安全対策課 松浦課長  
水産庁資源管理部 藤田部長  
水産庁資源管理部管理調整課 斎藤課長  
水産庁資源管理部管理調整課 松尾沿岸・遊漁室長

●座長に工藤委員が選任され、座長代理に鳥居委員が指名された。

●松尾沿岸・遊漁室長から資料に沿って説明の後、出席委員からの主な意見は以下の  
とおり。

### 【遊漁船業の現状】

- ・遊漁船業者数は横ばいだが、新規参入者と退出者がいる。漁業をしていた人が遊漁船業を行う場合はある程度安全対策の知識があるが、プレジャーボートを持っていて遊漁船業を始める人や経験なく参入してくる人は安全対策に関する知識がないのではないかと。新規参入者の傾向について、実態把握が必要ではないかと。
- ・北海道では遊漁船業の登録は若干減ってきている。新規参入者は経験者が参入していることが多いと思われるが、最近釣りが注目されるようになってきており、地域の振興局には新規参入の問い合わせが若干増えている。静岡県も遊漁船業の登録は少しずつ減ってきている。プレジャーボートを持っていて遊漁船業者になる人や、今まで遊漁船の従業員だったが独立する人などが新規参入者になっている。

### 【遊漁船の事故の実態】

- ・遊漁船の見張り不十分が事故の原因となっているものが多いが、ミニボートやプレジャーボートが突っ込んできたのに、見張り不十分とされるケースもあるのではないかと。
- ・全国をまわって遊漁船の船長から聞くのは、最近はプレジャーボートやカヌー、サップ、一人乗りのエンジンがないボート等でクルージングや釣りをしている人も増えているが、小さくて遊漁船からはよく見えず、危険要因になっているということ。今後このような小さいボートが関係する事故もますます増えてくると考えられる。そういった要因も考えて事故を減らすための対策を検討しなければならない。
- ・海洋レジャーの発展に伴って事故の様態も変わってくる。遊漁船特有の事故原因もあると思うので、遊漁船特有の安全対策も必要になるのではないかと。

### 【登録制・損害賠償保険】

- ・遊漁船業者の登録は5年ごとの更新だが、日々色々なものが変わっているなかで、性善説に立った5年という期間は長すぎるのではないかと。見直した方がいいと思

う。

- ・ 損害賠償の基準は3千万円だが、事故を起こした場合、3千万円で足りないのではないか。この点は見直しが必要ではないか。漁業者の身近な転業先であることも大切だが、何かあった時に保償されないような業体制ではまずいと思う。(工藤座長と鳥居座長代理は)平成30年度から遊漁船業安全対策推進事業という水産庁の補助事業の中で調査を行っていて、賠償の点で現場から御意見いただくことが多いが、意識の高い人は賠償額を5千万円以上に行っている人が多い印象がある。
- ・ 遊漁船業の適正化に関する法律ができて30年経つが、損害賠償の基準は当時の3千万円のままである。遊漁船業者が賠償資力を確保するには高い賠償額の保険に入っていていただくことが重要である。日本漁船保険組合の保険では、遊漁船業者向けではないが、「乗客損害」という商品名のPI保険の付帯契約は1千万円から1億円まで1千万円刻みの設定であり、その中で3千万円に加入しているのが全体の約7割である。定員10名の3千万円に加入いただくと合計3億円までの補償額となる。「乗客損害」では、支払い時の1名限度額が撤廃されたので、総額で3億円支払うことが可能だが、他の民間損保は1名限度額の設定があるので足りないこともあるのではないかと。なお、3千万円と1億円で比較すると1名当たりの事業者負担額が年間大体3千円くらいの開きがある。3千万円に入る方が非常に多いので、ボリューム層がそこにある。保険の設計もそこに合わせているということで、3千万円から1億円に移行する場合、多少は保険料を見直す必要があると考える。
- ・ 遊漁船に乗る釣り人は保険内容をよく知らない。1人当たりいくらとか明示している事業者はほぼ無いと思う。サービス業なので、安全対策の充実が誘客に結びつき、集客競争につながって適正化されていくことが望ましい。保険内容や事故があったらどのような賠償が行われるのか、利用者に積極的に情報提供を行い、業界をあげてPRしてもいいのではないかと。

#### 【業務規程・遊漁船業者の組織化】

- ・ 業務規程の記載事項とその運用が重要である。ここで出航中止基準や帰航基準が決まっています、事故があったとき、天候不良があったときに、この基準をクリアしているのか問われると思う。この点、都道府県ではどのように管理・指導しているのか。
- ・ 北海道では一律の基準を定めていない。事業者は登録を受けたあとに業務規程を届出することになっており、登録拒否の要件にはならないため、あまりに極端な数字が書かれていない限り、事業者が業務規程に書いた数値を拒否できない。その数値についても、海域の状況や船の大きさによって適正な基準が大きく異なるため、判断の明確な基準は無い。そこが問題点と考える。
- ・ 事故が起こらないようにするには、出航するかしないかの判断がとても重要になる。平成30年度から調査を行っているが、地域によって対応はまちまちである。地域で出航中止基準が決まっています、悪天候時には全員出航しないと決めている所もあれば、個別の判断にまかされている所もあり、地域によって違いがあるが、事故が起きた時にどう評価されるか、ということが気になる所である。
- ・ 現場の遊漁船業団体が仲間同士で規程を作れば、悪天候でも行こうとする人を止めたりすることができる。業務規程を現場で運用する場合に、個人の判断が誤っていても組織的に判断することでカバーできるので団体が必要だと思うが、指定団体はどんどん減っている。県が指導して業務規程をうまく運用できる形があれば

いいのではないのか。知床の事故も自分の判断で出航したのではないかと思うが、それをやめさせるような、現場で事故を防止する動き・連携は大事ではないか。

- ・各都道府県の中でも地域それぞれで気象海象の条件が異なるため、都道府県が一律で出航できるかを判断するのは難しいと思う。各地域の遊漁船業者が今までの経験を踏まえて、地域的なルールを作成することが必要で、部会なり協議会のような組織が必要。道東のとある遊漁釣り部会では沖釣りと磯渡し両方に出航基準があって、全員で守っている。危ない地域ほど意識が強くて団結してみんなでルールを作っていくという形になる。その辺は参考にしなくてはいけないと思う。
- ・遊漁船に乗っている立場から申し上げると、一律に風速何 m だから出てはいけない、というように数値を決められてしまうと困る。ケースバイケースで状況が違う。黒潮本流の南の風だと風速 20m でも波が立たないときがあるし、北風で風速 10m で大荒れのときもある。そういうケースを加味していかないと、今年の6月のような風が吹きっぱなしの時期はどこも出航できないとなると遊漁船業者の生計が成り立たない。単純に一律で決めればいいという問題ではない。あと、遊漁船でも遠洋に出ている漁船と無線で連絡を取って海況を聞いたりしているが、漁協に入っているからそれができる。漁協に入っていない遊漁船業者は3割くらいいるが、漁協に所属するようにした方がよいのではないか。
- ・先月、宮崎県北部の観光船組合にお邪魔したが、地域ごとで出航を組織的に判断していて、出航禁止のときに抜け駆けしないよう相互監視している。機能させるためには規則を守らない人への対応が大事。そういう時に遊漁船業団体の活用が効いてくるのではないか。以前、全国遊漁船業協会があった頃から遊漁船業者の組織化が長い間課題となっているが、加入を義務付けることができるのか。団体への加入を強く促進するためにいった人にうまくメリットを示すことが必要ではないか。
- ・東北地方のある遊漁船業協会では、中身の濃い安全対策講習会を行っていて、船釣りと瀬渡しそれぞれで安全性確保に向けた取組を行っている。漁具の設置状況を踏まえた航行上の注意点、クロマグロの遊漁規制の周知など随時情報を更新している。都道府県が全て周知するのは難しいと思うので、団体を通じて情報を共有するとよいと思う。この辺は水産庁の補助事業の中で調査し、今年度結果も出して検討していく。

#### 【行政庁による業務監督】

- ・これまでの制度の運用について、業務改善命令など処分件数は横ばいなのに事故数が増えているのはどう解釈されているのか。登録の拒否や登録取消しなどの要件そのものに課題があるのか、事故や違反等の実態把握が十分にできていない中で行政処分を運用せざるを得ないのか。遊漁船業者を管理・監督する場合、安全管理が中心となり、水産庁・国土交通省・海上保安庁の三者が連携していると思うが、実際に管理するのは都道府県であるため、都道府県の対応の足並みをそろえていくことが重要。
- ・山口県では業務改善命令を12回出している。先ほど登録期間が5年では長いという御意見もあったが、山口県では5年の更新期間の間にも1回登録業者に立入検査をしており、業務規程が遵守されているか確認している。そこで守られていなければ業務改善命令を出している。

#### 【その他】

- ・ 今回の検討が非常に難しいと思うのは、今後遊漁船の在り方を検討する上で論点の1つが安全管理で、そこに資源管理の推進や地域振興のための遊漁船業を経済振興の1つとして位置付ける、経済産業振興的な論点が入ってくると、規制が強化される部分と、しない方がよい部分が混在してくる。当社は釣り業界のお手伝いとしてクロマグロ遊漁船事業者協議会を今年度から運用していて、クロマグロという魚を主にして全国の遊漁船業者を組織化している。経済振興というか、地域振興として釣りを発展させていこうという中で実態把握をしようとする、遊漁船業者は各都道府県が管理しているので、クロマグロ遊漁船業者を横串で管理しようとしても、どんな業者がどれくらい登録されているかは検索しにくい。このため、経済的な観点を入れると誰が管理主体となっていくのか、という問題があり、個人的には経済振興を論点に盛り込むと難易度があがるので、まずは安全管理を優先して、今までできていなかったところや不足しているところがどこかを検討するべきと考える。
  - ・ 今回の検討会は遊漁船業の在り方に関する検討会ということで、メインとしては安全性に起因する話をするべき所と認識している。一方で遊漁船業の資源管理や海業に通ずる遊漁船業の在り方というのも1つのテーマとして、腰をすえてやっていくべき話であると考えている。
  - ・ 国土交通省の中間とりまとめにおける法定無線設備からの携帯電話の除外について、既存の事業者は携帯や無線が入りにくい海域について知っているが、新規参入者は理解していないので、共有して、また、可能であればこういう海域をつながりやすくするためのハード整備も必要ではないか。
- 予定していた会議時間を超過したため、残りの意見については各委員から事務局宛に別途メールにて連絡し、次回の検討会に反映させたいうえで、遊漁船業の在り方についての今後の対策の方向性という形でとりまとめを行うこととなった。

以 上