

継 続

## 佐賀県連合海区漁業調整委員会

提案議題 (要望事項・協議事項・照会)

## クロマグロ資源の適正利用及び零細漁業者の経営支援について (案)

## 内 容

クロマグロ漁業への依存度が高い延縄、曳き縄釣、一本釣等の漁船漁業者は、漁獲制限の開始以降、目的操業の自粛措置や再放流に取り組むとともに、ブリ、カツオ及びサワラ漁への比重を高めるなどしているものの、これら魚種の操業海域におけるクロマグロの来遊量が増加していることから、クロマグロの混獲率が高まり、再放流作業等の労務負担が増大しており、漁家経営の悪化を招いています。

つきましては、クロマグロ資源の適正利用及び零細漁業者の経営支援のため、次の事項を要望いたします。

- 1 国際委員会において、直近のデータに基づく資源評価結果を反映した漁獲枠の増枠を次期管理期間で実現すること。
- 2 国際委員会で漁獲枠の増枠が承認された際は、沿岸の零細な漁船漁業に優先的に配分すること。また、配分の際は、混獲を回避しつつも本来の操業を継続することが可能となるよう、長期的な漁獲実績（基礎割）、来遊状況、操業特性や漁獲管理の難易度等を考慮した配分を行うこと。
- 3 漁業者が安心して資源管理に取り組めるよう、放流活動、休漁に対する支援への十分な予算の確保を図るとともに、資源管理の取組による減収に対応するため、漁業収入安定対策（強度資源管理タイプ）の要件緩和措置の継続と国の掛金補助率の格差縮小を行うこと。

提案議題 (要望事項・協議事項・照会)

ミニボートによる危険行為の防止について (案)

内 容

規制緩和により免許・登録が免除された連続最大出力が1.5kW (2.039馬力)未滿の推進機関を有する長さ3m未滿の船舶、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を行っており、操業や漁船の航行に多大な支障が生じています。

このため、国においてはウォーターセーフティガイドなどを活用した啓発や安全講習会を実施されていますが、依然としてミニボートによる海難事故は増加傾向にあります。

つきましては、海面における海難事故を防止し、人命の安全を守るため、次の事項を要望いたします。

- 1 製造業者に一般社団法人 日本マリン事業協会が実施しているJMIAミニボート技術指針に基づく検査を義務化すること。加えて、利用者に安全講習の受講を義務化すること。
- 2 衝突事故防止のため目印となる旗やレーダー反射板などの安全装備を必置するよう、引き続き業界に強く働きかけるとともに、購買者等への普及啓発を強化すること。
- 3 日本漁船保険組合が運営しているプレジャーボート責任保険に上記協会が実施している検査に合格したミニボートも加入対象とすること。

令和3年度全国海区漁業調整委員会連合会九州ブロック会議議題（案②）

（令和3年7月27日開催の第22期第4回松浦海区漁業調整委員会時）

佐賀県連合海区漁業調整委員会

令和3年度提案議案（要望事項・協議事項・照会）

ミニボートによる危険行為の防止について

【内 容】

規制緩和により免許・登録が免除された連続最大出力が1.5kW（2.039馬力）未満の推進機関を有する長さ3m未満の船舶、いわゆるのミニボートは、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を行っており、操業や漁船の航行に多大な支障が生じています。

このため、全国各地で定期的に安全講習会を開催されているとともに、ミニボート販売時に「ミニボート安全ハンドブック」を同封するなどの普及活動を積極的に実施されているものと認識しております。

しかしながら、コロナ禍を受けて、海洋性レジャー人口が増加していること、気候変動に伴う天候急変による海難事故の増加が懸念されることから、さらなる普及活動の徹底と安全対策上の制度創設が必須と認識しております。

つきましては、海面における海難事故を防止し、人命の安全を守るため、次の事項を要望いたします。

- 1 「ミニボート安全講習会」受講を義務化するとともに、受講者の登録と保険（特に遭難救助費用を対象）加入をセットとした制度を創設すること。
- 2 衝突事故防止のため目印となる旗やレーダー反射板などの安全装備を必置するよう、引き続き業界に強く働きかけるとともに、購買者等への普及啓発を強化すること。
- 3 （一財）日本海洋レジャー安全・振興協会が運営するBAN（Boat Assistance Network：レジャーボートの会員制救助サービス）にミニボートを対象とするとともに、サービスエリアを拡大するよう働きかけること。

## 令和3年度全国海区漁業調整委員会連合会九州ブロック会議議題（案②）

（令和3年8月3日開催の第22期第5回佐賀県有明海区漁業調整委員会時）

佐賀県連合海区漁業調整委員会

### 令和3年度提案議案（要望事項・協議事項・照会）

#### ミニボートによる危険行為の防止について

##### 【内 容】

規制緩和により免許・登録が免除された連続最大出力が1.5kW（2.039馬力）未満の推進機関を有する長さ3m未満の船舶、いわゆるのミニボートは、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を行っており、操業や漁船の航行に多大な支障が生じています。

海上保安庁が取りまとめたミニボートの事故発生状況を見ると、平成22年から27年は年間50隻前後の発生であったものが、28年以降増加に転じ、直近の令和元年には90件と倍増しております。

このため、全国各地で定期的に安全講習会を開催されているとともに、ミニボート販売時に「ミニボート安全ハンドブック」を同封するなどの普及活動を積極的に実施されているものと認識しております。

しかしながら、コロナ禍を受けて、海洋性レジャー人口が増加していること、気候変動に伴う天候急変による海難事故の増加が懸念されることから、さらなる普及活動の徹底と安全対策上の制度創設が必須と認識しております。

つきましては、海面における海難事故を防止し、人命の安全を守るため、次の事項を要望いたします。

- 1 「ミニボート安全講習会」受講を義務化するとともに、受講者の登録と保険（特に遭難救助費用を対象）加入をセットとした制度を創設すること。
- 2 衝突事故防止のため目印となる旗やレーダー反射板などの安全装備を必置するよう、引き続き業界に強く働きかけるとともに、購買者等への普及啓発を強化すること。
- 3 （一財）日本海洋レジャー安全・振興協会が運営するBAN（Boat Assistance Network：プレジャーボートの会員制救助サービス）にミニボートを対象とするとともに、サービスエリアを拡大するよう働きかけること。

令和3年度全国海区漁業調整委員会連合会九州ブロック会議議題（案②）

（令和3年8月16日開催第22期第2回佐賀県連合海区漁業調整委員会時）

佐賀県連合海区漁業調整委員会

令和3年度提案議案（要望事項・協議事項・照会）

ミニボートによる危険行為の防止について

【内 容】

規制緩和により免許・登録が免除された連続最大出力が1.5kW（2.039馬力）の推進機関を有する長さ3m未満の船舶、いわゆるのミニボートは、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を行っており、操業や漁船の航行に多大な支障が生じています。

海上保安庁が取りまとめたミニボートの事故発生状況をみると、平成22年から27年は年間50隻前後の発生であったものが、28年以降増加に転じ、直近の令和元年には90件と倍増しております。

このため、全国各地で定期的に安全講習会を開催されているとともに、ミニボート販売時に「ミニボート安全ハンドブック」を同封するなどの普及活動を積極的に実施されているものと認識しております。

しかしながら、コロナ禍を受けて、海洋性レジャー人口が増加していること、気候変動に伴う天候急変による海難事故の増加が懸念されることから、さらなる普及活動の徹底と安全対策上の制度創設が必須と認識しております。

つきましては、海面における海難事故を防止し、人命の安全を守るため、次の事項を要望いたします。

- 1 ミニボート利用者に安全講習会の受講を促すとともに、ミニボート販売業者にも購買者に受講を促すよう引き続き強く働きかけること。
- 2 衝突事故防止のため目印となる旗やレーダー反射板などの安全装備を必置するよう、引き続き業界に強く働きかけるとともに、購買者等への普及啓発を強化すること。
- 3 ミニボート所有者の登録と保険（特に遭難救助費用を対象）加入をセットとした制度を創設すること。

## 令和3年度全国海区漁業調整委員会連合会 要望書

水産資源の適切な管理と水産業の成長産業化を両立させ、漁業者の所得向上と年齢のバランスのとれた漁業就業構造を確立することを目的として水産改革関連法（漁業法等の一部を改正する等の法律）が平成30年12月に成立し、70年ぶりに改正された漁業法が令和2年12月1日から施行されました。

漁業法では「水産資源の持続的な利用を確保するとともに、水面の総合的な利用を図り、もって漁業生産力を発展させること」が明記され、これまで漁業調整上重要な役割を果たしてきた海区漁業調整委員会は、資源管理や水域の有効活用を図っていくうえで、その役割はさらに重要性を増すものと期待されております。

一方、全国を挙げて新型コロナウイルス感染症の拡大防止に取り組む中で、我が国の漁業を取り巻く環境は、依然として、資源の減少や魚価の低迷、多発する外国漁船の違法操業による資源の収奪、様々な問題が山積しています。

特に、尖閣諸島や竹島など我が国の領土をめぐる情勢が懸念される中で、国内漁業者の操業権益の維持・確保に万全を期していくことが重要な課題となっています。

また、「沿岸漁業と沖合漁業との競合」、「クロマグロをはじめとする広域回遊種の資源管理の調整」及び「プレジャーボート等の遊漁と漁業の摩擦」など、解決方法がなかなか見えないような深刻な課題も依然として続いています。

さらに、東京電力福島第一原子力発電所事故の発生に伴い、国内外で生じている水産物の安全性に関する風評による需要の低迷は、全国各地の水産業に今なお影響を与えています。

沿岸漁業にとって、漁業資源を有効に利用しながら、将来にわたり漁業を営んでいくためには、これらの課題の解決が不可欠です。

全国の海区漁業調整委員会を会員とする全国海区漁業調整委員会連合会は、令和3年5月21日の第57回通常総会（書面議決）により、漁業調整や資源管理を取り巻く問題を解決するため、全員一致で別紙のとおり要望することを決議いたしました。

つきましては、これら要望の実現について格段のご配慮を賜りたくお願い申し上げます。

令和3年6月 日

全国海区漁業調整委員会連合会  
会長 鈴木 精

## 要望項目

- I 海区漁業調整委員会制度について
- II 沿岸漁場の秩序維持について
- III 太平洋クロマグロ資源管理について
- IV 沿岸資源の適正な利用について
- V 外国漁船問題等について
- VI 海洋性レジャーとの調整等について

## I 海区漁業調整委員会制度について

海区漁業調整委員会は、漁業の民主化を図る一翼として、漁業者・漁業従事者委員を主体として、漁業権の免許、沿岸漁業の調整や資源管理に至るまで、幅広く歴史的にその役割を担うとともに、その十分な運用により、漁業制度の円滑な運営を確保してまいりました。

今回の漁業法施行により、海区漁業調整委員会の機能の拡大も求められる中、その運用には国や都道府県、漁協等とも連携し万全を期して取り組むとともに、今後とも漁業調整機構の運用により水面を総合的に利用し、もって漁業生産力を発展させるという漁業法の目的のもと、海区漁業調整委員会に求められる役割を、十分に果たしていかなければなりません。

また、海区漁業調整委員会が高度化・多様化する諸問題に今後も引き続いて対処していくためには、安定した財政基盤の裏づけが必要不可欠です。

つきましては、海区漁業調整委員会制度に関する事項について、次のとおり要望いたします。

### 1 海区漁業調整委員会制度の堅持

海区漁業調整委員会制度を堅持するとともに、委員会は漁業者及び漁業従事者が主体となって漁業調整等を行う組織である位置づけを堅持すること。

### 2 海区漁業調整委員会の財政基盤の確保

海区漁業調整委員会が、今後とも漁業調整機構としての役割発揮と新たな役割に対応するため、安定した財政基盤が確保されるよう措置すること。

### 3 新たな漁業関係法令の改正について

令和2年12月に改正漁業法が施行され、新たな制度が開始されるとともに、令和3年4月からは新たな体制で海区漁業調整委員会が運営されることになることから、その適切な運営が確保されるよう、国は海区漁業調整委員会や地方自治体、漁業関係者に対し、必要な情報の提供を行うとともに適切な指導・助言を行うこと。

### 4 【新規】改正漁業法施行後の事務の円滑化について

改正漁業法の施行後、沿岸各地において漁業者や漁協等に事務上の混乱が生じていることから、国は、課題解決のための適切な指導・助言を迅速に行うこと。また、そのためのシステムの構築と運営方法の明確化を図ること。



## 5 【新規】水産政策の改革について

- ① 新たな制度の円滑な運用にあたっては、改正により生じた地域の課題に柔軟に対応できるよう、国は適切に指導・助言を行うこと。
- ② 改正法の下で行う次の漁業権切替は、法定の免許の優先順位が廃止されて初めての切替となることから、この手続きが円滑に行われるよう、国は都道府県に対し速やかに技術的助言を行うなど適切に指導・助言を行うこと。

## II 沿岸漁場の秩序維持について

近年、悪質かつ巧妙で組織化した漁業関係法令違反（密漁）が後を絶たず、その対策が強く求められています。

密漁は、水産資源に悪影響を及ぼし、健全な漁業経営を阻害するばかりでなく、漁業者が真摯に取り組む種苗放流や資源管理に対する意欲をも減退させ、水産基本法の基本理念の一つである「持続的な利用を確保するための水産資源の適切な保存、管理及び増殖等の推進」の根幹を揺るがすばかりでなく、近年、暴力団関係者が絡むような悪質な違反事例がみられるなど社会的にも大きな問題となっています。

改正された漁業法では、罰則が大幅に強化されましたが、依然として密漁は巧妙化しており検挙が難しくなっていることから、一層の取締りの強化や罰則の厳格な適用などの対応が必要とされています。

一方で、取締りの強化にもかかわらず密漁が後を絶たない原因として、「密漁もの」の水産物に潜在的な需要が存在し、買う側の手により「正規の漁獲物」に紛れ一般の市場で流通していることが考えられます。今後、生産者と流通団体がさらなる連携を図り、市場等から密漁品を積極的に排除するようなより高い意識を持つことが必要です。

つきましては、水産資源に悪影響を及ぼしている密漁を防止すること及び沿岸漁場の漁業秩序を維持するため、次の措置を講じられるよう要望いたします。

### 1 違法操業の取締強化等

組織化及び広域化する潜水器密漁やシラスウナギの密漁等に対処するため、定期的な連絡会議の開催や都道府県との情報交換などにより、海上保安庁及び水産庁を核とした取締り体制の一層の強化を図り、警察庁については今後も協力・連携体制を充実していただき、実効性のある組織横断的な取締りを実施すること。

## 2 「密漁もの」の流通防止

市場関係者や小売店などの流通業界に対し、いわゆる「密漁もの」の水産物を市場等から主体的に排除するようなより高い意識を持つよう引き続き積極的な指導・啓発活動を行うこと。

また、違法漁獲物の流通防止のための規制の施行に向けて、関係者への周知を行うとともに、現場に過度の負担とならないよう必要な措置を講じること。

なお、シラスウナギについては県域を越えて広く流通されるため、国主導による流通の透明化を推進すること。

## Ⅲ 太平洋クロマグロの資源管理について

太平洋クロマグロについては、国際会議の取り決めに基づいて国の主導で平成27年から数量管理が導入され、平成30年からはTAC法に基づく漁獲可能量管理が開始されています。

漁業者は、クロマグロの資源管理の重要性を理解して漁獲管理を実践しているものの、沿岸域への来遊量が増加する中、突発的な漁獲が生じたり、これまで来遊が稀であった海域で漁獲されるなど、さまざまな課題等が発生し、混乱が生じています。クロマグロの年間漁獲量及び金額が、全体の数パーセントとごく僅かしかない定置網や延縄漁業等において漁獲抑制のため、網起しの回数を減らすなどの休漁や放流作業等の実施、場合によっては操業を中止せざるを得ない状況となっており、漁業者の経営の悪化、産地魚市場への水揚げ減少、これに伴う地域水産加工業者への原魚供給の減少など、関連産業を含む地域経済への影響も懸念されています。

つきましては、影響を受ける漁業者が将来にわたりクロマグロ資源を持続的に利用し、漁業経営の維持・安定が図られるよう、次の事項について要望いたします。

### 1 クロマグロ資源の適正利用

#### ① 資源管理評価結果に基づく漁獲枠の増枠の実現等

- ・北太平洋マグロ類国際科学小委員会（ISC）によると、中西部太平洋まぐろ類委員会（WCPFC）での決定事項である暫定回復目標（親魚資源量を2024年までに歴史的中間値である約4万3千トンへ回復）を達成する確率を初めて100%としたことなどを踏まえ、WCPFCにおいて、今後とも、漁獲枠の増枠を強力に働きかけるとともに、増枠となった場合に

は、魚種の選択性が低く、零細な漁業者が多い沿岸漁業に配慮した配分とすること。

- ・また、平成30年7月の一斉切替後に国が預かっている承認隻数枠を活用できるように措置すること。

## ② 漁獲枠配分の公平な見直しと留保枠の有効活用等

- ・漁獲枠配分については、沿岸への来遊量が増えている状況や長期的な漁獲実績を考慮するとともに、沿岸漁業の操業特性や漁獲管理の難易度等に配慮し、漁業種類や地域間で不公平が生じることがないように見直すこと。加えて、国の留保枠が最大限活用できる仕組みや県の漁獲枠を裁量で管理できるように次期切替時に合わせて検討すること。
- ・また、親魚確保の観点から、大中型まき網漁業によるクロマグロ産卵期や産卵場における操業を制限するなどの資源管理対策を強化するとともに、各種漁業における小型魚保護対策を検討すること。
- ・なお、資源管理の推進にあたっては、魚種を選択した採捕が困難であり、クロマグロ以外の魚種も含む水揚げの減少も懸念されるなど沿岸漁業者が将来の漁業経営に不安を抱かないよう十分な説明と瀬戸内海等での来遊調査を行うこと。

## 2 定置網等における管理手法の確立および支援措置

### ① 漁業種類ごとの特性に配慮した具体的な管理手法の提示等

定置網における漁獲制限の具体的調整案をはじめ漁業種類ごとの特性に配慮した具体的な管理手法を示すこと。また、定置網におけるやむを得ない混獲による積み上がりに対応するため、県への配分とは別に全国枠の確保などの仕組みを確立すること。

### ② 漁獲回避支援措置等の予算確保と減収補填支援制度の創設

定置網漁業等における小型魚の入網回避や混獲小型魚の効果的な再放流のための手法及び改良漁具の開発など実用的な技術を早急に確立し、それらの導入に係る支援を検討すること。

また、漁業者が安心して資源管理に取り組めるよう、クロマグロ混獲回避や放流活動（へい死した場合、海上投棄とみなされないよう海上保安庁との情報共有を含む）、休漁に対する支援への十分な予算の確保と、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ること。

このほか、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支援事業」等が措置されているが、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、迅速な支払いを行うこと。

### ③ 漁業収入安定対策の要件緩和措置の継続等

数量管理に基づく規制による減収補填のため、前回の補償契約水準を下回らないようにする（下げ止め）措置等を引き続き実施するとともに、漁船漁業の対象を19トンまで広げる等要件の緩和を図ることで、**漁業収入安定対策（強度資源管理タイプ）の機能強化を推進するとともに、国の掛金補助率の格差縮小を行うこと。**今後とも漁業者が資源管理に安心して取り組めるよう法制化を早期に実現し、必要な予算を確保すること。

漁業者に対しては、「漁業収入安定対策事業」により漁獲金額の減少分を補填する制度が整備されているが、産地魚市場や水産加工業者等については、水揚げ減少による経営悪化に対する支援制度が整備されていないため、地域経済への影響を考慮した対策を講じること。

### ④ 漁獲状況を把握するシステム構築

漁獲報告について現場での事務負担の軽減を図るため、漁獲状況がリアルタイムで把握できるシステムを早急に構築すること。

## 3 遊漁者等の操業自粛措置

遊漁者および遊漁船業者に対し、国が操業自粛を強く指導するとともに、採捕禁止も含めた全国的な規制の導入をすること。

## IV 沿岸資源の適正な利用について

水産基本法の基本理念に掲げられた水産物の安定供給の確保と水産業の健全な発展のためには、資源の適切な管理と利用を行うことが不可欠であり、沿岸漁業者は栽培漁業や資源管理型漁業の推進に一丸となって取り組んでいます。

一方で、広域に回遊するブリ、クロマグロ、マサバ、スルメイカ等、沿岸漁業にとって重要な資源の多くが大中型まき網漁業等の沖合漁業の漁獲対象でもあることから、両者間の漁場や資源の利用の競合をめぐる争いが恒常化しています。解決のための協議が持たれていますが、大量漁獲や違反操業の疑いなど沿岸漁業者の懸念が十分に払拭されない状況が続いています。さらに、北太平洋の公海でのサンマやマサバについては、令和元年7月に北太平洋漁業委員会（NPF C）で、サンマ漁獲割当量は合意されたものの、国別の割当は来年以降に検討されることとなっており、引き続き外国漁船によって大量に漁獲され、我が国漁業への悪影響が懸念されます。

クロマグロ漁業では、平成30年からTAC法に基づく漁獲可能量管理が開始されていますが、クロマグロの漁獲制限により、大中型まき網漁業等の漁獲対象が、マダイやブリなど他の魚種に移ることになれば、沿岸の漁業資源に今以上の影響が生じるのではないかと不安も募っています。

また、新たな漁業法のもとでは、TAC対象魚種の拡大やIQの導入等による新たな混乱の発生、大臣許可漁業では一定の条件を満たせばトン数規制の撤廃も可能とされており、沿岸の小型船が出漁できないような荒天時にも操業可能となり、高価格の漁獲物をより効率的に漁獲できるようになる恐れもあります。

つきましては、漁業者が永年にわたり守り育ててきた資源が、今後も持続的かつ公平に利用できるよう、次の事項について要望いたします。

### 1 沿岸漁業と沖合漁業の調整

- ① 沿岸漁業と沖合漁業の共存共栄のため、引き続き話し合いの場を主催し、円滑な合意形成に向けた積極的な調整を行うこと。
- ② 沖合漁業に対し、競合している沿岸漁業者が自主的に行っている資源管理措置への参画及び遵守を指導するとともに、沿岸漁業者にとって重要度が高い天然礁や人工礁の周辺海域における操業禁止（自粛）区域の拡大など、沿岸漁業者の意向を踏まえた許可の見直しを進め、調整が整ったものについては随時操業の条件として内容を盛り込むこと。
- ③ カツオやスルメイカでは、大中型まき網漁業等の沖合漁業と沿岸漁業との間で漁場競合等が生じているため、沿岸漁業の操業を維持できるよう資源利

用並びに操業調整の取組を進めること。また、沖合漁業によるスルメイカ漁獲管理については漁獲の集中により沿岸漁業の資源利用に悪影響を与えないように、TAC 管理等の資源管理を強化すること。

- ④ レジームシフトなど海洋環境の変化・変動に対応した研究を推進し、効率的な資源管理と適切な操業調整を行い、漁獲効率の大きい沖合漁業については漁獲対象魚種の拡大を抑制するとともに、ブリ、マダイなどの重要魚種については未成魚や産卵親魚の大量漁獲を規制するなど、水産資源の適正な管理と持続的利用を図るため必要な措置を講ずること。
- ⑤ いわゆる「もうかる漁業」など漁船トン数の増加や操業方法の変更を伴う新たな取組の導入にあたっては、資源や漁場について沿岸漁業との競合が想定される。また、今後「IQの導入などの条件の整った漁業種類はトン数制限を撤廃する」方針が示されており、沿岸漁業と競合する漁場については漁場制限などの規制を行うなど、適正な資源及び漁場利用が図られるように沿岸漁業者と十分な調整を行うこと。

## 2 マサバ太平洋系群の適正利用

- ① 安定的な再生産に必要な産卵親魚量の確保に向けた適正な数値目標を設定するとともに、関係漁業者による休漁などの資源管理計画が確実に履行されるよう、引き続き指導すること。また、漁獲強度が強くマサバを多獲する大中型まき網漁業に対して、引き続き未成魚を中心とした資源管理の取り組みを一層、強力に指導するとともに、我が国の排他的経済水域内におけるロシア漁船の漁獲枠を資源に影響が及ばないように設定すること。
- ② レジームシフトなど海洋環境の変化・変動に対応した研究を推進し、効率的な資源管理と適切な操業調整を行い、漁獲効率の大きい沖合漁業については漁獲対象魚種の拡大を抑制するとともに、ブリ、マダイなどの重要魚種については未成魚や産卵親魚の大量漁獲を規制するなど、水産資源の適正な管理と持続的利用を図るため必要な措置を講ずること。また、海洋環境変動に対応した海洋環境、水産資源の現状把握と予測技術開発を進めること。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こと。

## 3 カツオ資源の適正利用

近年の来遊量の減少について、大きな原因と想定される赤道海域における大型まき網漁業による大量漁獲との因果関係を究明するとともに、漁獲努力量の

大幅削減など、資源の保存管理措置について国際的な働きかけを進め、実効性の高い資源管理を推進する体制の構築と取り組みによりカツオ資源量の増大を図り日本沿岸への来遊量を増加させること。

#### 4 公海におけるサンマ、マサバ等の水産資源の適正利用

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を科学的に評価し、資源量に基づく漁獲上限や国別漁獲枠の設定など、実効性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。

#### 5 沖合漁業の操業秩序の確立

① 大中型まき網漁船に対する実効性の高い指導及び取締の強化のため、本船だけでなく灯船等（付属船）へのVMS設置を義務づけるとともに、設置情報を公表し、航海中にその作動が停止した場合は、水産庁による指導取締りを強化し、関係沿岸都道府県の関係機関にその結果を公表すること。

なお、VMS航跡情報の運用・活用については、当初の設置目的にとらわれることなく、水産資源の適切な管理、漁業秩序の確立等のためにも、許可条件とするなど国の責務として積極的な改善を図ること。

② VMSを有効に活用した違反操業の抑止に努めるとともに、禁止区域での水中集魚灯の使用などVMSだけでは対応できない違反についても漁業取締船などによる監視、取締を強化し、違反者に対する行政処分は、迅速厳正に行うこと。

#### 6 沿海地区における発電事業への対応について

① 沿海地区において石炭火力発電・バイオマス発電事業を計画した場合には、法的アセスメントのみならず、事業を開始する前及び事業開始後も海洋環境調査等を実施し、当該事業計画地域の漁業への影響を確認するための仕組みを構築すること。

② 小規模火力発電事業の実施にあたっては、当該事業実施地域の地元沿岸漁業者への説明責任を果たし、十分に理解を得るような仕組みを構築すること。

#### 7 改正漁業法における新たな資源管理措置等について

① 新たな資源管理の検討に当たっては、自主的な資源管理措置を尊重し、TACのみを前提とすることなく漁業現場の実情に即した資源管理が可能とな

るよう十分配慮すること。また、前年漁期において取り残した TAC 数量を次年に繰り越しできるように弾力的な運用を要望する。

- ② IQ導入によるトン数制限の撤廃など新たな資源管理措置により、漁業者に大きな影響を与えることが懸念されることから、漁業者や関係団体に情報提供や説明を丁寧に行い、漁業の実態を踏まえた実行可能性を考慮し、新たな資源管理措置を漁業者等の理解と合意のもとに進めるなど、慎重な対応をすること。
- ③ 漁獲可能量の配分は、選択的に漁獲ができない定置漁業など沿岸の零細漁業の経営に十分配慮するとともに、やむを得ず減収等が生じた場合は、経営を維持するための十分な対策を講じること。
- ④ 遊漁者の管理について、数量把握や採捕抑制のための具体的な対策を国の責任において早期に進めること。

## V 外国漁船問題等について

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他、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、資源管理の必要性を理解せず、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年の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経済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。

また、平成30年6月の米朝首脳会談を機に落ち着いていた北朝鮮による弾道ミサイル発射は、令和元年5月以降繰り返し行なわれ、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。

## 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。

## 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

① 日台漁業取り決め適用水域から、「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。

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。

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排他的経済水域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。

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。

- 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。

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。

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。

- 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のため、操業条件の緩和と国による支援並びに積極的な外交交渉を行うこと。

- 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について、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。

### 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ならびに人員増等により、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。

- 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必要な対策の強化を講ずること。

- ③ 外国漁船等の我が国海域への避泊にあたっては、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

- ④ 北朝鮮のミサイル発射については、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。

#### 4 被害の救済

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、漁場機能維持管理事業等による対策を充実、強化すること。

### VI 海洋性レジャーとの調整等について

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。また、遊漁に限らず、機動性の高いプレジャーボート等については、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。

中でも、規制緩和により免許・登録が免除されたいわゆる「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。国においても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、今後、オリンピック等開催に伴う海洋性レジャー人口の増加や気候変動に伴う天候急変による海難事故の増加を防止し、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。

また、プレジャーボート、ミニボートともに海難事故が発生すると、その救助活動の多くを漁業者が負担している一方で、事故を起こした利用者が十分な保険にも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など事故後の処理においてトラブルがさらに拡大することも珍しくありません。

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。

#### 1 遊漁と漁業の調整

##### 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

- ・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。

② プレジャーボートを利用する遊漁者の把握や組織化等、新たな対策の検討

・法令や規則、マナーの周知徹底を図るため、プレジャーボートを利用する遊漁者の把握や組織化の推進などの新たな対策を検討すること。

③ 【新規】スピアフィッシングに対する指導強化

スピアフィッシング利用者に対する安全教育や業界への指導・普及啓発を強化すること。

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

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、法制化にあたっては、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。

3 ミニボートによる危険行為の防止

① 安全航行のための制度改正と反射板等装置の必置

・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の設置を義務化すること。

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、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。

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、円滑な救難活動に必要な不可欠となる、登録制度や組織化、検査制度など実効性のある方策を、早急に検討すること。

④ ミニボートの保険加入義務化

日本漁船保険組合が運営しているプレジャーボート責任保険に船底がFRP成型されていないエンジン付きゴムボートも加入対象とするとともに、ミニボートが漁業操業を妨害した場合や海難事故に伴い漁船等が救難活動を行った場合に漁業者にその損害や費用を確実に補てんするため、保険への加入率の向上を図るとともに、義務化を検討すること。

# ≡二ボートの事故発生状況

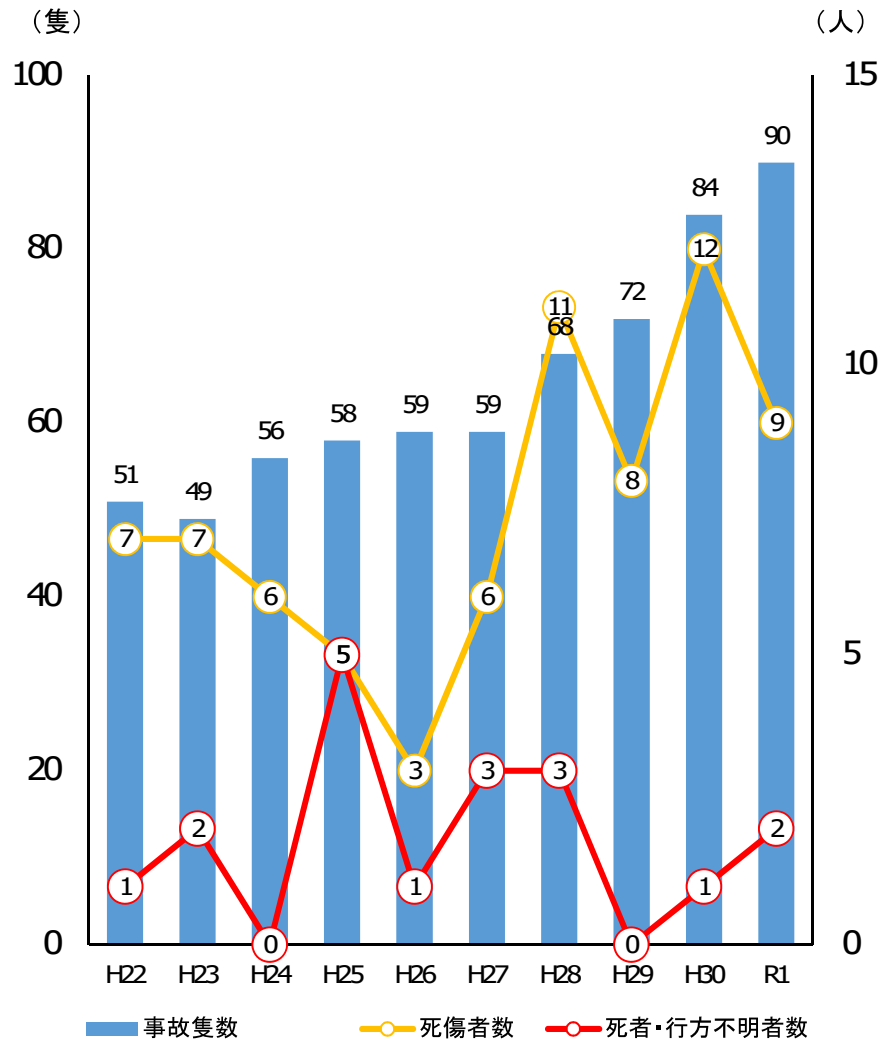
---

海上保安庁  
交通部安全対策課

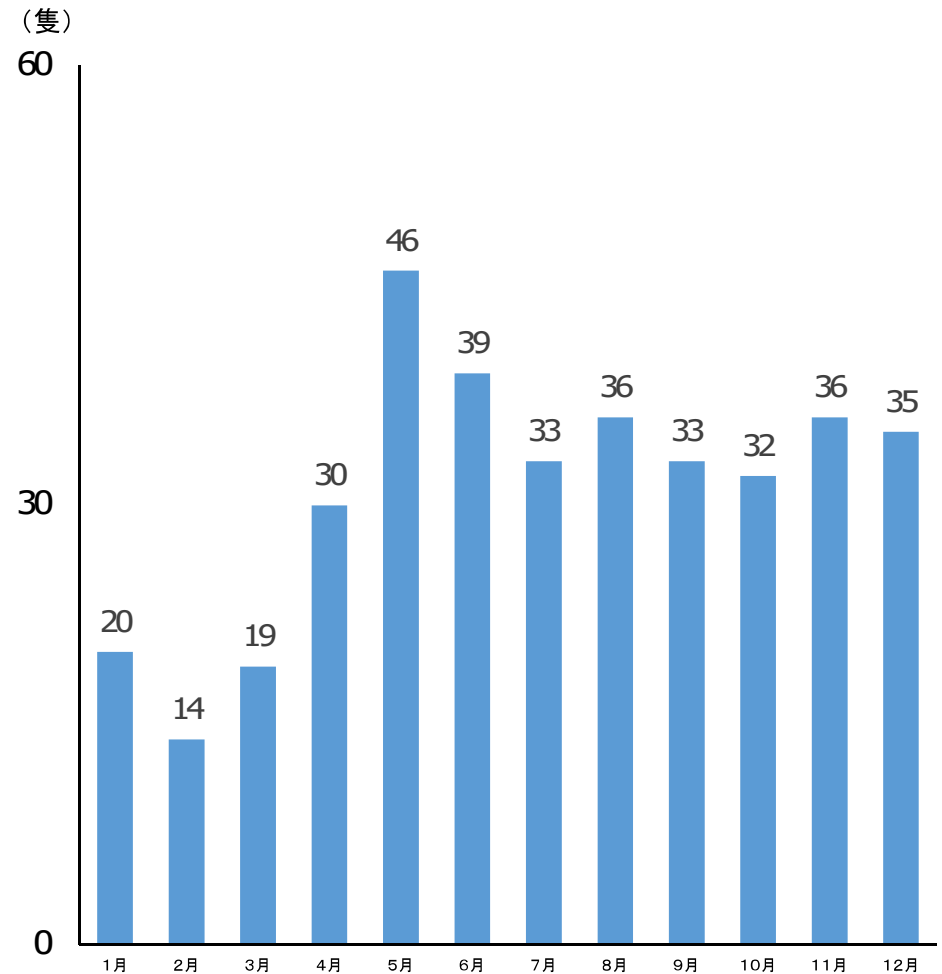


# 1 事故の推移

【年別事故発生状況】



【月別事故発生状況（H27-R1累計）】

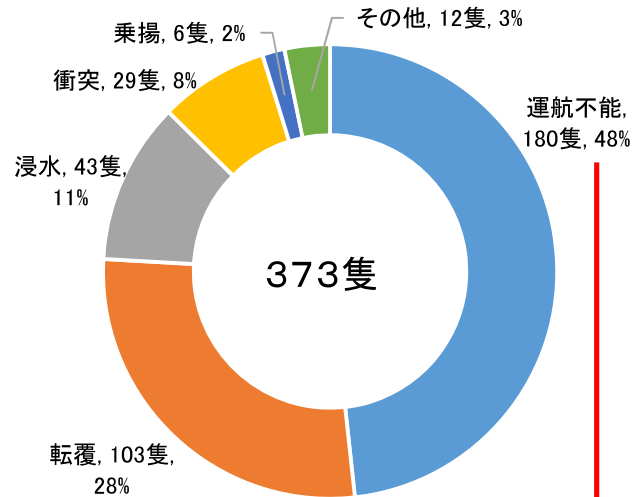


➤ ミニボートの事故は年々増加傾向

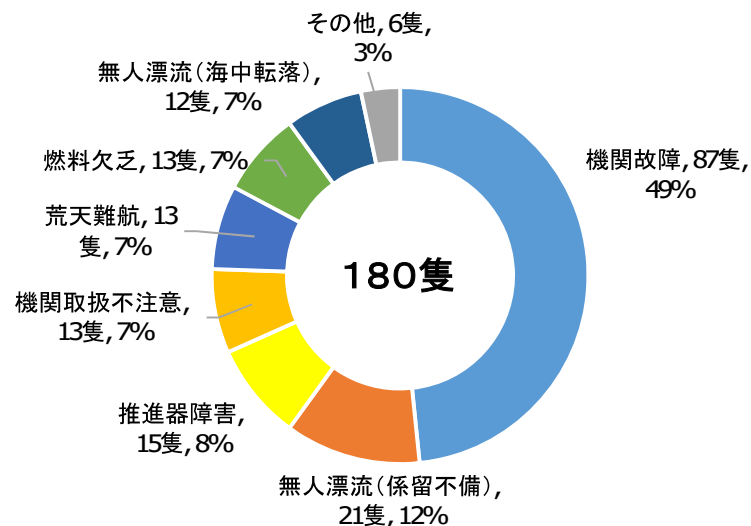
➤ 月別では5月に最も多いが、6月以降断続的に発生

## 2 海難種類・原因

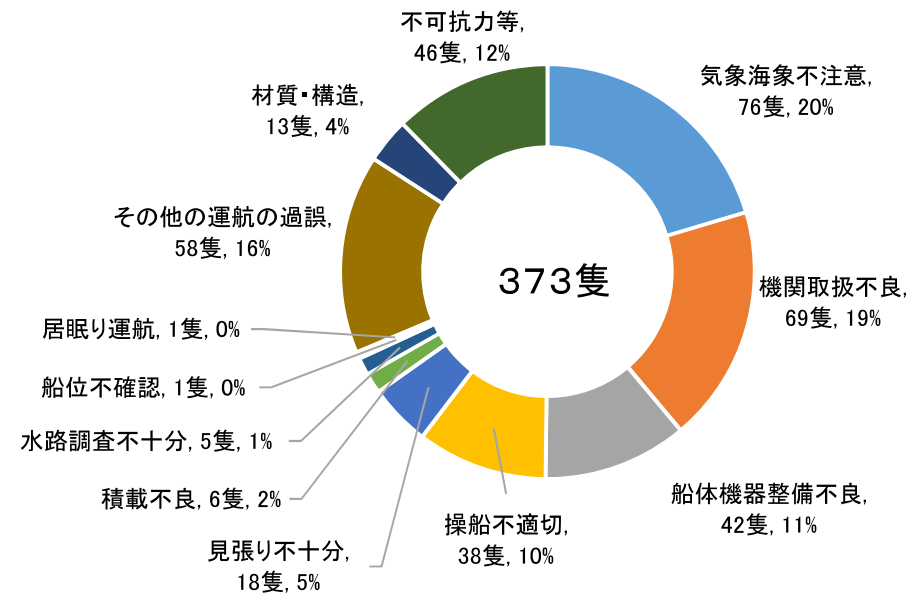
【海難種類別事故発生状況（H27-R 1 累計）】



【運航不能詳細（H27-R 1 累計）】



【原因別事故発生状況（H27-R 1 累計）】



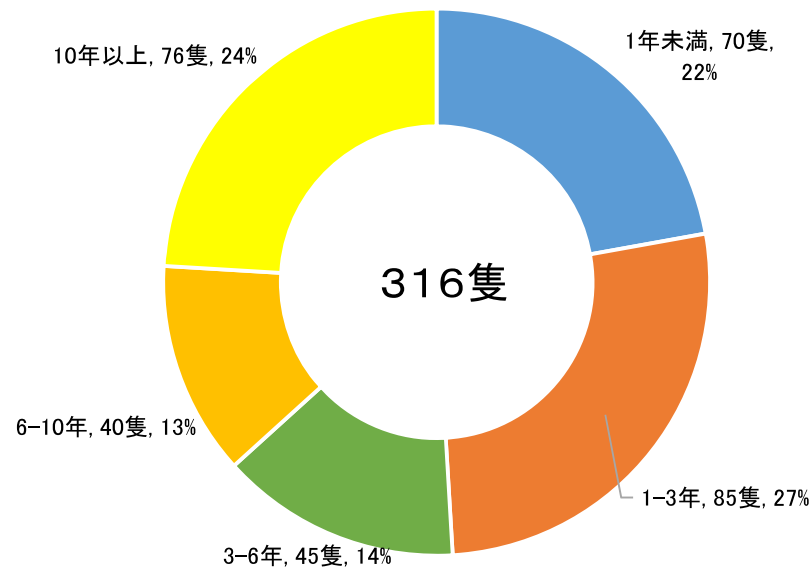
➤ 海難原因別では転覆や浸水の人的要因となる気象海象不注意が最も多く、次いで機関整備不良の順

➤ 海難種類別では運航不能が最も多い



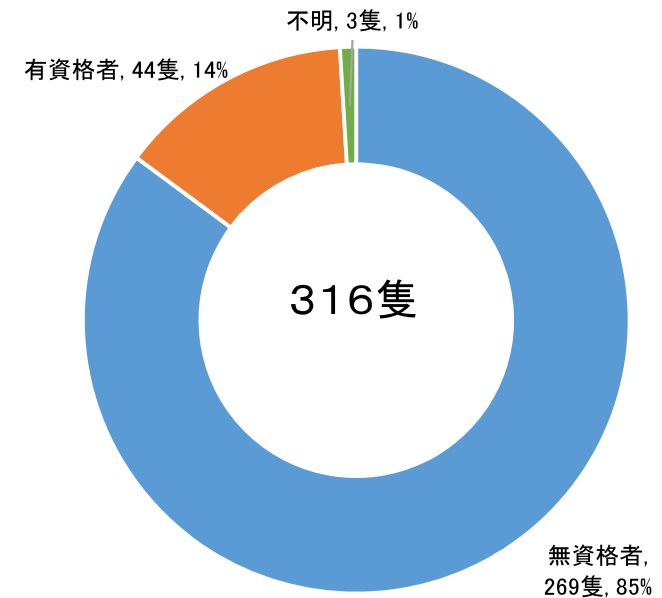
【事故者の通算乗船年数（H27-R 1 累計）】

※無人漂流・不明を除く



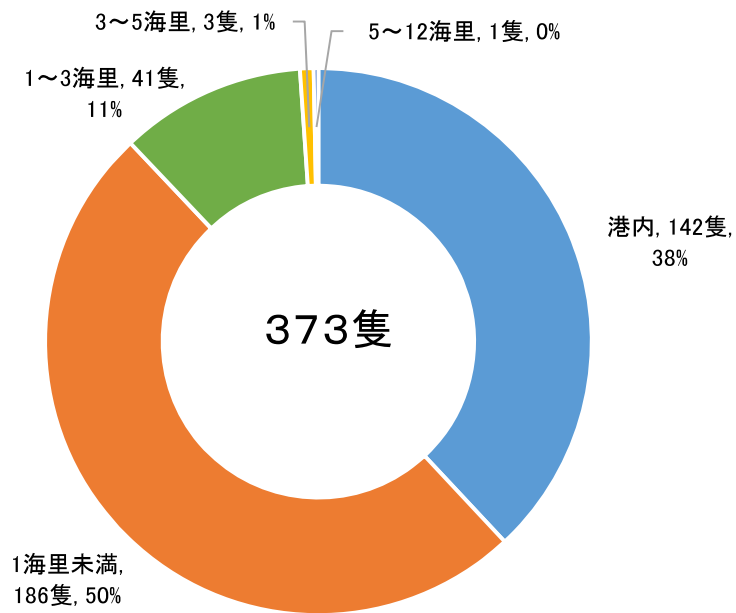
- 通算乗船年数が3年未満の経験不足と思われる者が約半数

【事故者の免許保有状況（H27-R 1 累計）】

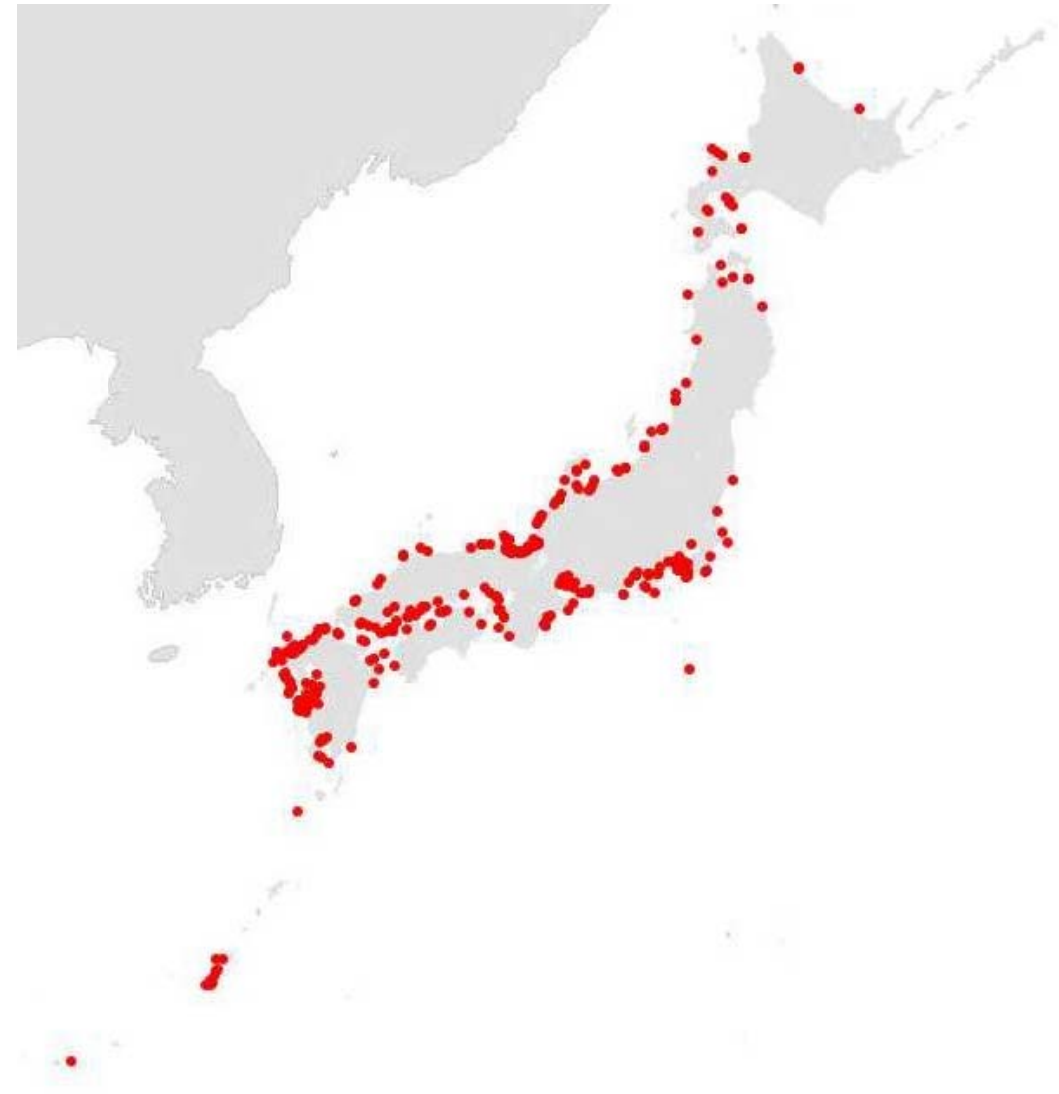


- 事故者の8割以上が無資格者

【距岸別事故発生状況（H27-R 1 累計）】



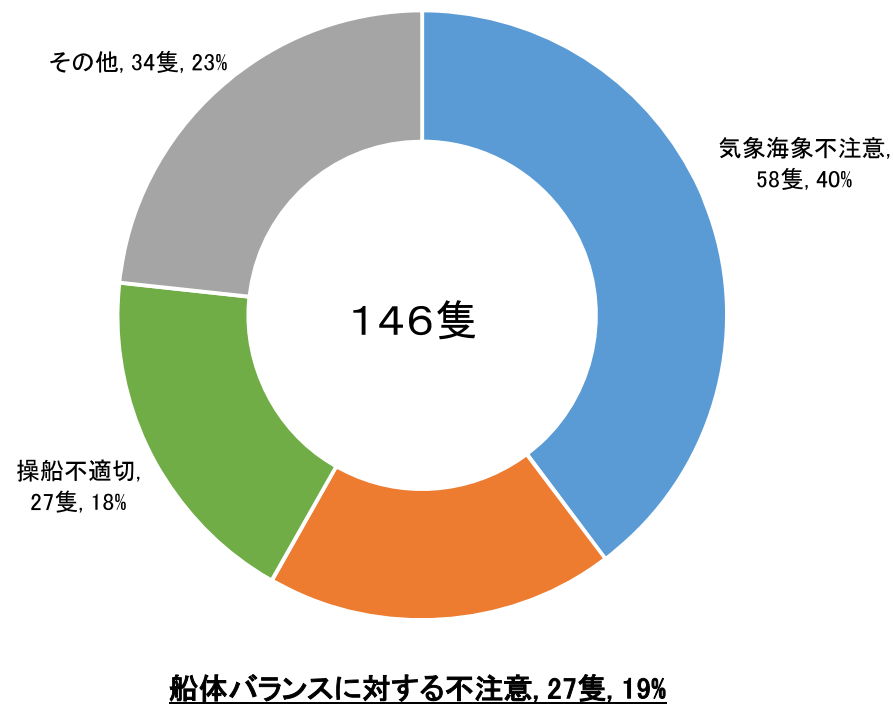
【発生位置図（H27-R 1 累計）】



➤ 事故発生場所は港内と1海里未満で約9割

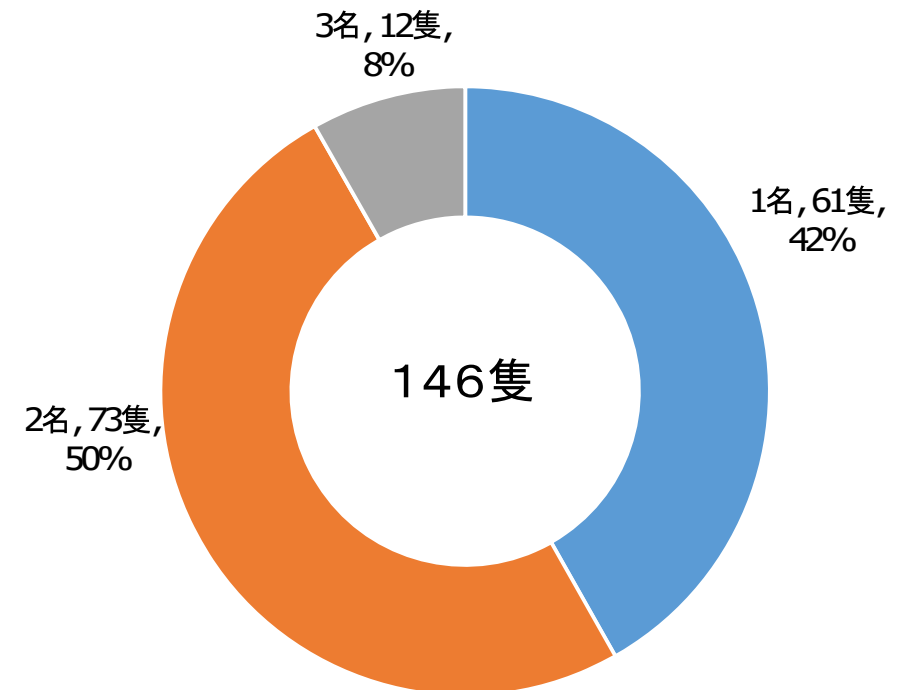
## 5 転覆・浸水事故の詳細

【原因別事故発生状況（H27-R 1 累計）】



- 乗船者が不用意な立ち上がりや移動等により船体バランスが崩れ海中転落した割合は、全体の約2割

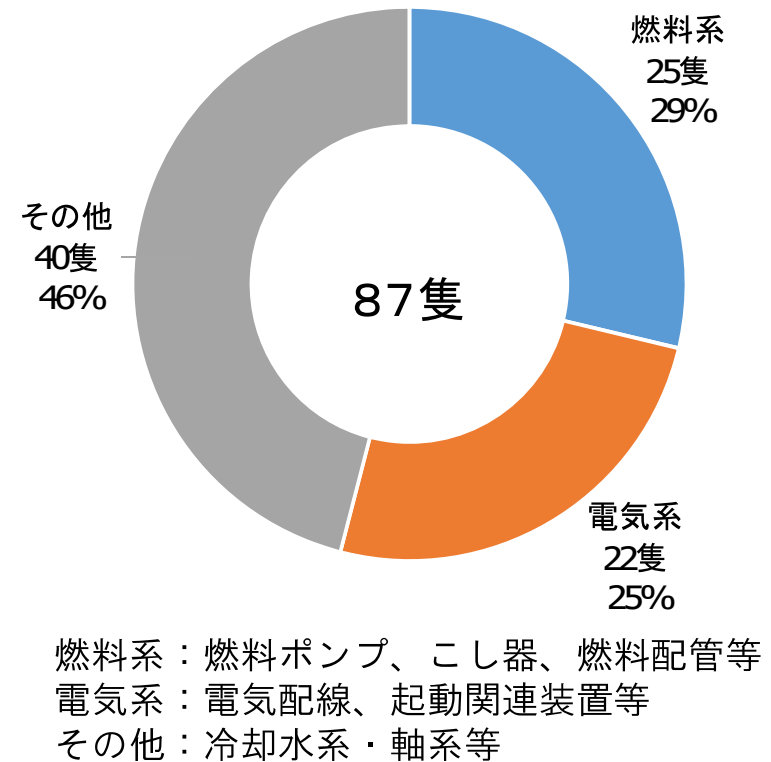
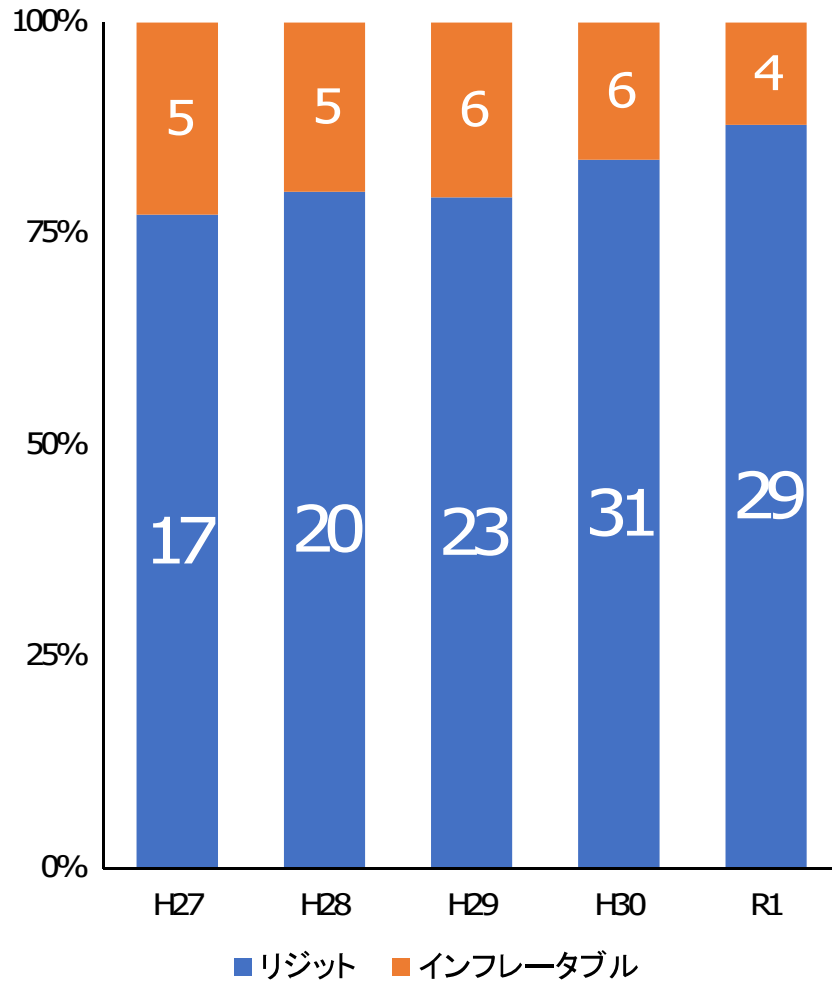
【乗船者数別事故発生（H27-R 1 累計）】



- 転覆、浸水は2名乗船時に最も多く発生

【転覆・浸水事故の船質別発生状況】

【機関故障箇所別発生状況（H27-R1累計）】



➤ 例年、転覆・浸水事故の約8割がリジットタイプ

➤ 機関故障による運航不能事故のうち、約3割が燃料系、また、約2割が電気系

# (一財) 日本海洋レジャー安全・振興協会が運営する BANシステム (海のロードサービス) について

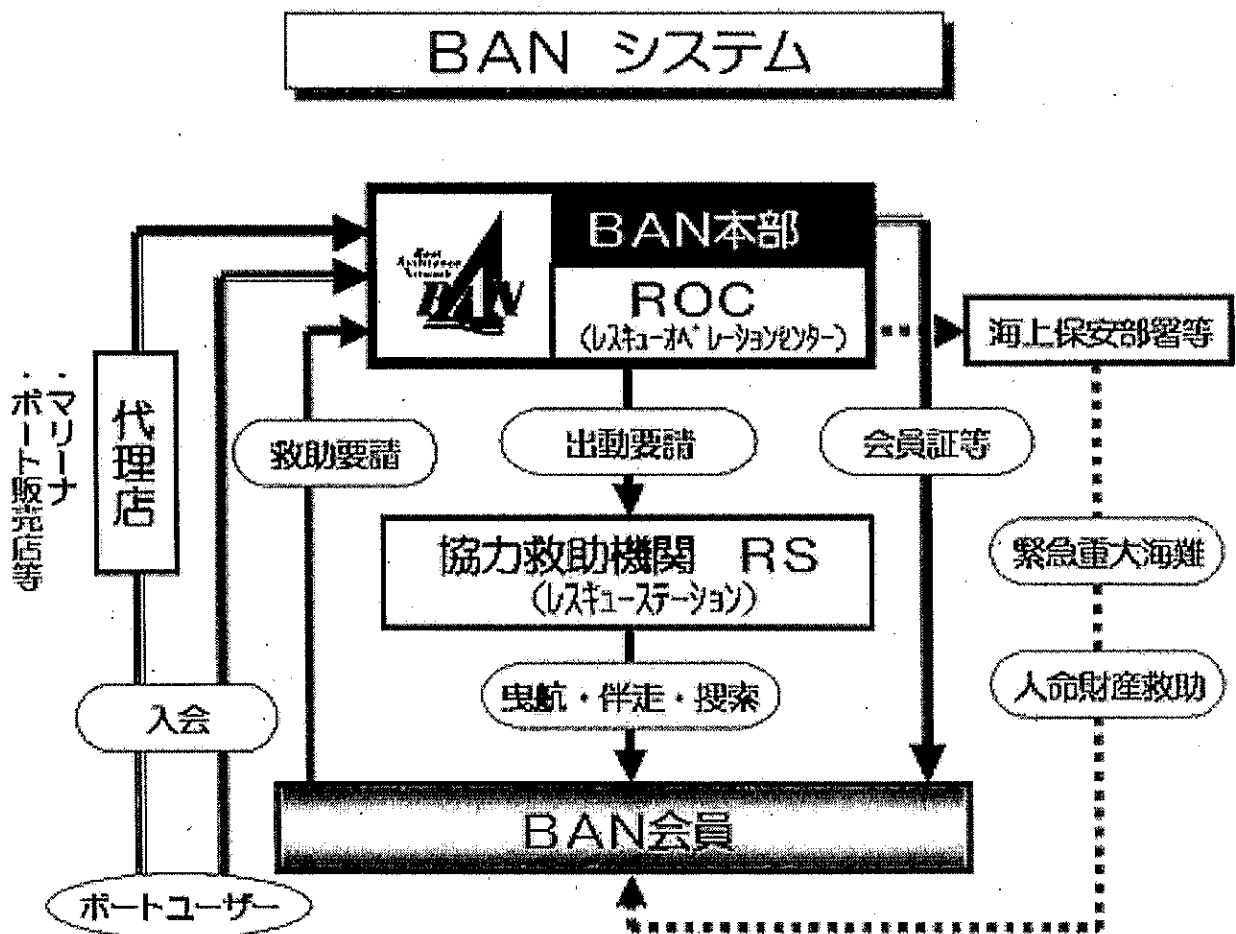
## BANとは、Boat Assistance Networkの略

プレジャーボートオーナーを対象に“自分の安全は自分で守ろう”というコンセプトをもって、官民一体となって設立された会員制救助システムです。入会対象者は、モーターボート・クルーザーヨット等の非営業用小型プレジャーボートを所有する個人または法人です。

事業内容は、マリーナ、海事従事者等の協力によって構成されたBANネットワークによる“24時間365日の曳航無料サービス”を主たる業務としています。

平成4年の発足当初のサービス海域は東京湾・相模湾水域に限定されていたましたが、現在は、東京湾から瀬戸内海、九州北部までの沿岸海域及び若狭湾を対象にしており、プレジャーボート愛好者にとっては無くてはならない存在になっています。また、BANは協会誌「海洋レジャー」やホームページ等により様々なマリン情報を提供し、会員の快適で安全なマリンライフを支援しています。

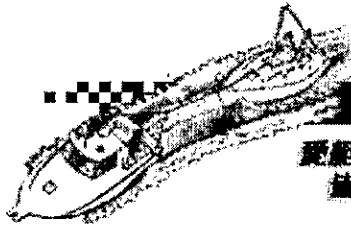
◆ BANシステム概念図



# BANのサービス内容

## BANのレスキューサービス

24時間・365日の曳航無料サービスをはじめ、航海の安全をサポートします



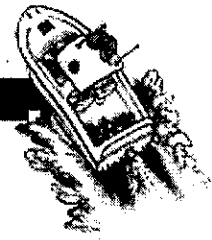
### 曳航無料サービス

艇が航行不能、または航行困難になった場合、  
該艇の艇を安全な最寄りの港まで、無料で曳航します。



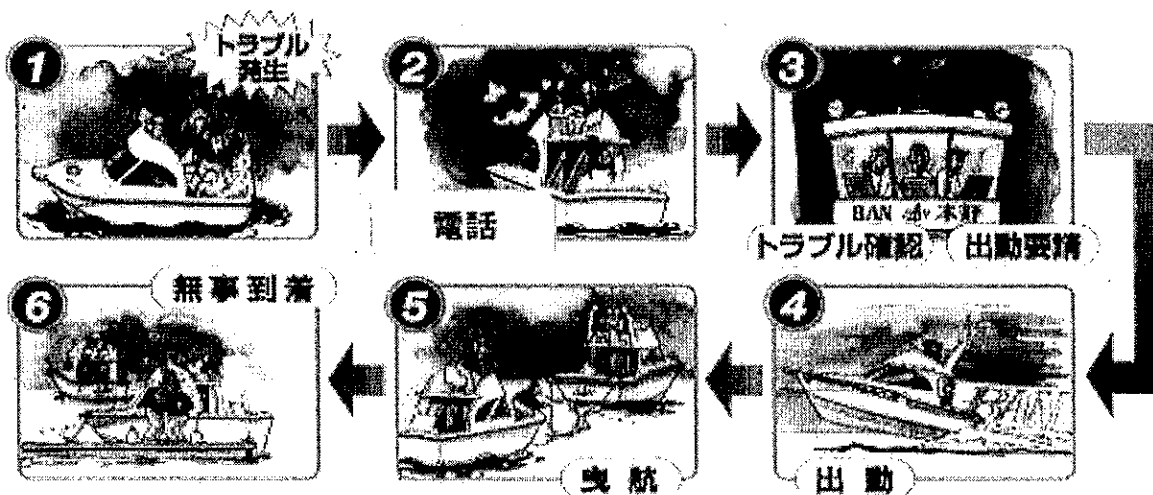
### 搜索サービス

乗員が行方不明になった場合など、搜索、救助活動に当たります。



## レスキューの流れ

万が一、航行不能に陥ったら、R.O.Cに連絡していただきます。迅速に最寄りのR.Sに出動要請をし、搜索・救助に向かいます。



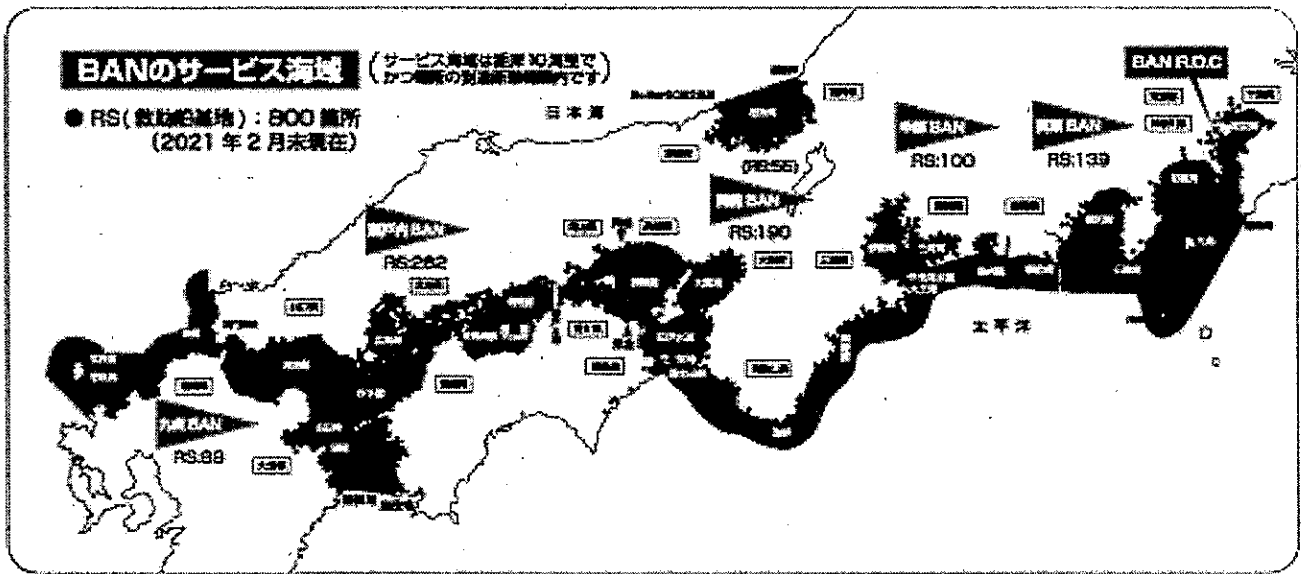
※R.O.C(レスキューオペレーションセンター):  
24時間体制で会員からの救助要請を受け付け、最寄りのR.S(レスキューステーション)に出動要請を行います。

※R.S(レスキューステーション):  
マリナー、海事事業者などがR.Sとしてネットワーク化され、R.O.Cからの要請を受け迅速に救助艇を出動させます。

## BANのサービスエリア

東京湾から瀬戸内海及び九州北部までの沿岸と日本海の若狭湾沿岸にRS(レスキューステーション)を配置

2019年4月1日、BANのサービスエリアが豊後水道、宇和海海域に拡大しました！  
平成4年7月に関東海域からスタートしたBANのサービス海域は、その対象エリアを順次拡大し、東は房総半島の南端から西は関門海峡を越え九州北部海域、更に豊後水道側は鶴御崎と高茂崎を結ぶ線まで広がりました。  
会員はこれらのすべての海域でサービスを受けることができます。



※ サービス海域は距岸10海里で、かつ携帯電話のみのボートは電話の到達距離内となります。

## BANの入会方法

### 入会のご案内

BANは会員制のため、サービスを受けるためには入会の手続きが必要となります。安心してマリレジャーを楽しむためにもBANへの加入をお勧めします。

### 入会手続きの流れ

- ① このホームページから入会申請を行う。  
もしくは申込書をFAXまたは郵送
- ② 入会金と年会費の合計額を振り込む  
振込先: 三井住友銀行 横浜支店 普通 7310045  
(一財)日本海洋レジャー安全・振興協会  
(略称 カイヨウレジャーキョウカイ)
- ③ BANにおいて入会審査
- ④ 審査後BAN会員証及びBANグッズ等を郵送
- ⑤ 会員証がお手元に届いたら会員資格有効



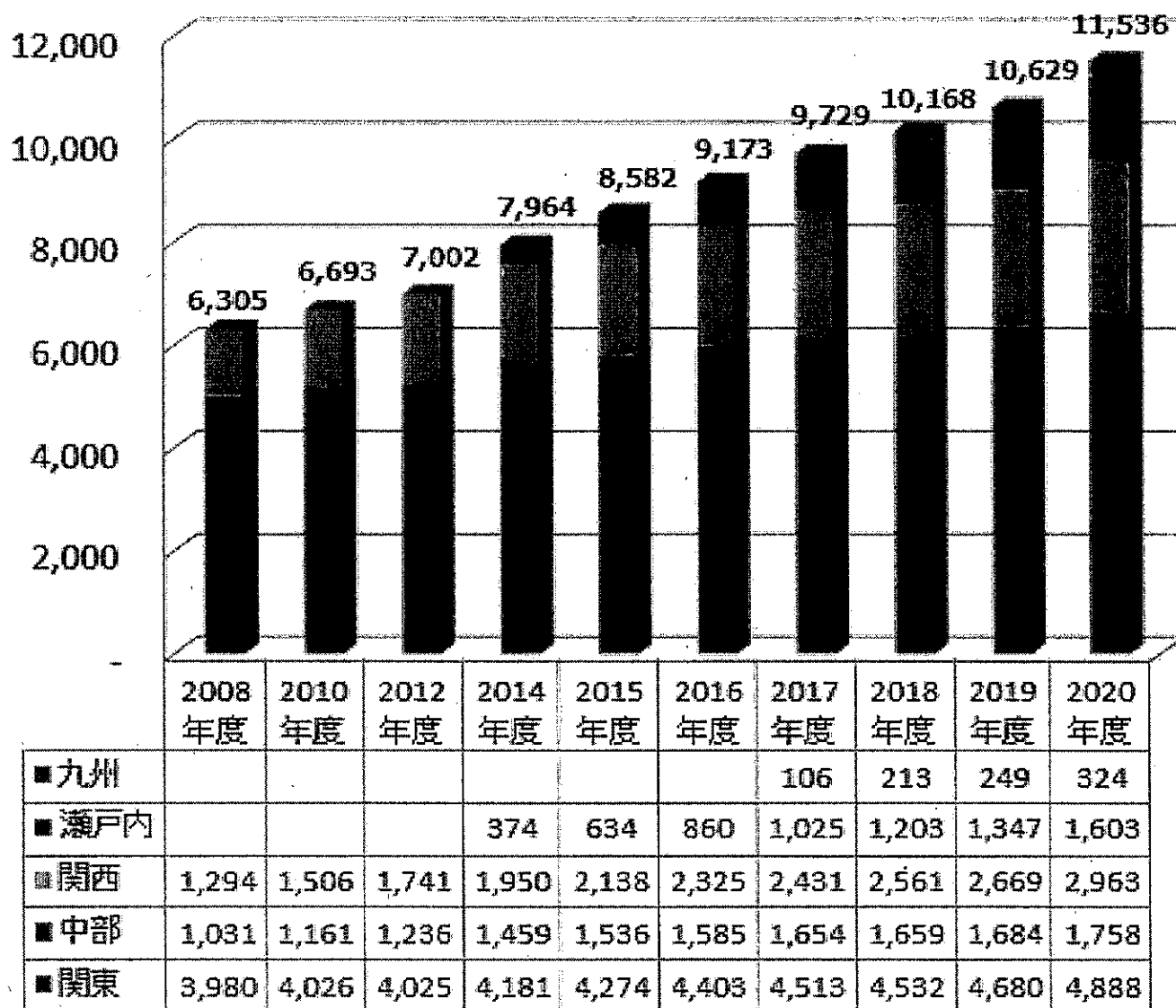
### 会員の種類と資格・会費

会員種別		会員資格	入会金	年会費
一般 会員	A会員 5トン未満艇	モータボート・クルーザー・ヨット等	10,000円	18,000円
	B会員 5トン以上20トン未満艇	非営業用の小型プレジャーボートを 所有する個人、または法人		36,000円
	G会員 20トン以上40トン未満の 小型船舶	※水上バイク・ミニボートは入会で できません		100,000円
特別会員		本事業の趣旨に賛同される個人ま たは法人 ※水上バイク・ミニボートは入会で できません	—	1口 50,000円

※会員資格は会員証を受理した時点から有効となります。※年度単位は4月から翌年3月までとなります。※毎年3月に更新の手続きをご案内します。



## BAN会員数の推移



## BANの救助実績

救助状況						
年(1月～12月)	H.25	H.26	H.27	H.28	H.29	合計
BAN救助	317	328	371	429	401	1846
自力復旧 (出勤)	6	5	3	10	9	33
その他	2	8	2	6	3	21
合計	325	341	376	445	413	1900

原因別						
年(1月～12月)	H.25	H.26	H.27	H.28	H.29	合計
①機関故障	188	205	233	270	244	1138
②乗揚げ	18	17	10	28	36	109
③絡網	14	9	12	10	9	54
④推進器障害	47	51	55	60	55	268
⑤燃料欠乏	10	21	11	15	23	80
⑥蓄電池過放電	20	17	28	31	25	121
⑦揚錨機故障	0	2	2	3	1	8
⑧舵故障	12	10	11	16	13	62
⑨浸水	9	1	3	5	0	18
⑩その他(荒天遭遇等)	9	8	11	7	7	42
合計	325	341	376	445	413	1900

## BANの九州地区代理店

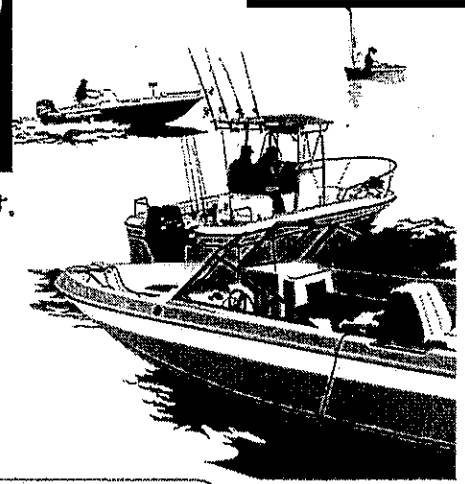
### 【佐賀県】

居石マリン商会	佐賀県唐津市
居石マリン商会 満島出張所	佐賀県唐津市
船甚	佐賀県唐津市

### 【その他の県】

中嶋造船所	大分県杵築市
ヤンマー船用システム株式会社	大分県杵築市
株式会社江原造船鉄工所	大分県国東市
(合)木野村ヤンマー商会国東営業所	大分県国東市
株式会社 KYOWA	大分県国東市
有限会社 五和商事	大分県大分市
東豊マリンサービス	大分県大分市
マリーナ大分	大分県大分市
有限会社 光電大分営業所	大分県大分市
オーシャンテック 浜田 千徳	大分県大分市
株式会社 海翔	大分県別府市
(株)ササキコーポレーション別府港北浜ヨットハーバー	大分県別府市
有限会社 中津マリーナ	大分県豊後高田市
トータルマリンヤード 錦	福岡県北九州市若松区
S&S	福岡県北九州市門司区
有限会社 小倉マリーナ	福岡県北九州市門司区
(株)ササキコーポレーション新門司マリーナ	福岡県北九州市門司区
(株)ホープ	福岡県北九州市門司区
(有)唐泊鉄工所	福岡県福岡市西区
SEASIDE MARINE	福岡県福岡市西区
錦ササキコーポレーション 西福岡マリーナ マリノア	福岡県福岡市西区
(株)ササキコーポレーション マリンセンター マリノア	福岡県福岡市西区
ボートフィッシャーマン	福岡県福岡市西区
南海ポートセールス 錦	福岡県福岡市西区
堀川船舶 錦	福岡県福岡市中央区
マリーン博多 錦	福岡県福岡市中央区
玄海ヤンマー 錦 福岡東営業所	福岡県福岡市東区
西戸崎開発 錦 福岡マリーナ	福岡県福岡市東区
錦オーシャン	福岡県福岡市東区
MARINE TRADING	福岡県福岡市東区
ライセンス	福岡県福岡市南区
ヤマナカマリン	福岡県京都市
(有)みのしまマリン	福岡県行橋市
玄海ヤンマー 錦 糸島営業所	福岡県糸島市
(有)山崎ヤンマー	福岡県糸島市
玄海マリーナ 錦	福岡県糸島市
(有)エクセル エクセルマリン	福岡県糸島市
玄海ヤンマー 錦 鏡崎営業所	福岡県宗像市
マリンサポートシステム	福岡県筑紫野市
玄海ヤンマー 錦 壱岐営業所	長崎県壱岐市

# PB責任保険



- ◆漁港やマリーナなどに保管または係留されているプレジャーボートを対象として、日本漁船保険組合が実施する保険です。
- ◆無事故船は最高20%保険料が割引されます。
- ◆海の事故処理に精通している漁船保険が、漁業者との事故解決など、迅速・適切に対応します。

こんなときに保険金をお支払いします。  
プレジャーボートの万一の事故に、安心な備えをご提供します。

## 対人賠償

プレジャーボートの事故により、他人を死傷させ、法律上の損害賠償責任を負担した場合に保険金をお支払いします。なお、衝突事故などで双方に過失がある場合は、過失割合に応じて賠償金をお支払いします。

### 例えば

- 漁船、レジャー船やその他船舶に衝突して、相手船の乗船者を死傷させてしまった場合。
- 水上オートバイや、水上スキーなどと衝突して、相手を死傷させてしまった場合。
- 遊泳者やダイバーなどと接触して、死傷させてしまった場合。

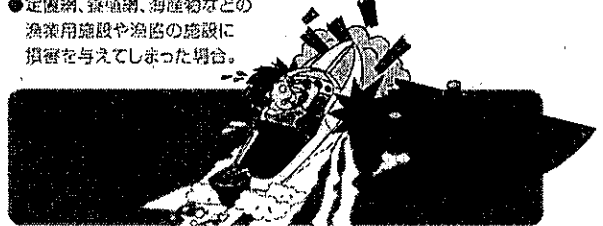


## 対物賠償

プレジャーボートの事故により、他人の財物に損害を与え、法律上の損害賠償責任を負担した場合に保険金をお支払いします。なお、衝突事故などで双方に過失がある場合は、過失割合に応じて賠償金をお支払いします。

### 例えば

- 漁船、レジャー船や遊覧船あるいは貨物船などの船舶に衝突して、船体、乗具、積荷などに損害を与えてしまった場合。
- 機係や補給設備などのマリーナ等にある施設や防波堤や防波堤などの港湾にある施設に損害を与えてしまった場合。
- 定置網、藻殖帯、海産物などの漁業用施設や漁船の施設に損害を与えてしまった場合。



## 人命捜索救助費用

プレジャーボートの乗船者（操縦者を含みます）の遭難により、その乗船者が他の船舶により捜索または救助され、その費用を負担した場合に、他の船舶の費用について保険金をお支払いします。

### 例えば

- プレジャー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。



## 船体捜索救助費用

プレジャーボートの事故により、自船が他の船舶により捜索または救助され、その費用を負担した場合に、他の船舶の費用について保険金をお支払いします。

### 例えば

- 操縦者を誤って座礁し、救助された場合。
- プロペラにロープが絡まって、曳船救助された場合。



▲ 遭難のための救助費用など、救助に該当しない費用は保険金をお支払いできませんのでご注意ください。

ご加入の  
対象

5トン未満のプレジャーボート（プレジャーモーターボート・釣舟・プレジャーヨットなど）  
が加入できます。

※漁船（漁船登録がある船舶）、水上バイク、各種作業艇、教習艇、固定用モーターボート、ゴム製のボートは加入できませんので、ご注意ください。

保険料（年間）

保険金額	モーターボート				ヨット	
	50馬力以下	50馬力超 100馬力以下	100馬力超 150馬力以下	150馬力超	8m以下	8m超
1,000万円	9,800	15,400	20,000	24,600	10,200	14,700
3,000万円	12,300	17,200	21,800	26,400	10,700	15,700
5,000万円	12,800	18,000	22,900	27,700	11,100	16,300
1億円	13,200	18,500	23,600	28,700	11,400	16,800
2億円	13,600	19,300	24,700	30,000	11,800	17,500
3億円	13,900	19,800	25,400	30,900	12,000	17,900
4億円	14,100	20,200	25,900	31,600	12,100	18,200
5億円	14,300	20,500	26,400	32,200	12,300	18,600
6億円	14,600	20,900	26,800	32,800	12,500	18,900
7億円	14,800	21,200	27,300	33,400	12,700	19,200
8億円	15,000	21,600	27,800	34,000	12,900	19,600
9億円	15,200	21,900	28,300	34,500	13,100	19,800
10億円	15,500	22,300	28,700	35,100	13,200	20,100

単位：円

この保険料には、人命及び船体の捜索救助費用の保険料が含まれています。

無事故割引

無事故期間1年5%、2年10%、3~4年15%、5年以上20%の割引が適用されます。

団体契約割引

保険期間を同一として一括加入される場合には、10隻以上19隻以下5%、20隻以上10%の割引が適用されます。

保険金のお支払い

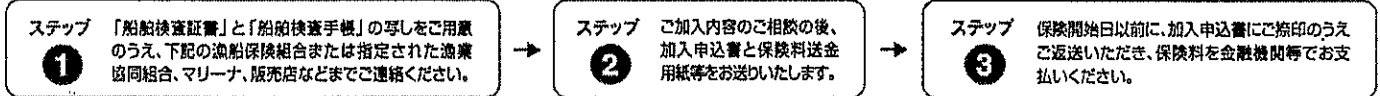
- 保険金のお支払いは、保険金額が上限となりますが、他の船舶乗船者の所持品損害の賠償額は1事故1人あたり40万円、捜索救助費用（人命及び船体の捜索救助費用を合算したもの）は1事故200万円を上限に、被保険者に保険金をお支払いします。
- 支払われる保険金から控除される免責金はなく、支払保険金が1万円以上の場合に全額お支払いします。
- 人命及び船体の捜索救助費用では、他の船舶の費用について、船体の救助を伴う事故の場合は船舶使用料及び燃料費を、船体の救助を伴わない事故の場合は燃料費、食料及び乗組員の給料をお支払いします。

保険金をお支払いできない主な場合

- 自船の乗船者（出港時に乗船していた方などを含みます）に対する賠償責任
- 被保険者の同居の親族に対する賠償責任
- 陸上で生じた損害（上陸施設に保管中の場合を除きます）
- 正算、貴金属、宝石、債券その他の流通証券およびその類似の財物に与えた賠償責任による損害
- 人命及び船体の捜索救助費用のうち、燃料・オイル切れ、バッテリーの不調、燃料コックの閉じ忘れ、船底プラグの閉め忘れなど、軽微な機関故障や不適切な操船または操機によるものなど。
- 法令に違反して保険に係るプレジャーボートを運航した場合に生じた損害
- 保険契約者又は被保険者が、保険に係るプレジャーボート又はその運航につき通常行うべき管理その他損害の拡大防止又は軽減を怠ったとき など

△PB責任保険の引当金と賠償額は法律上の賠償責任を負担することによって算出される額に引当金をお支払いするものです。内災は台風などの自然災害によって他人を死傷させたり他人の財産に損害を及ぼしたような法律上の賠償責任を負わないケースでは保険金をお支払いできませんのでご注意ください。

ご加入の手続き



ご契約の際のご注意

- 告知義務（ご契約時に重要な事項を申し出いただく義務）：ご契約の際には、申込書の記載事項に関連がないか十分にご確認ください。記載事項が事実と相違している場合には、保険契約が解除されるか（この場合、お支払いいただいた保険料も返還できません。）、または保険金をお支払いできないことがあります。
- 保険契約の無効：保険契約をした当時、次の事実があるときには、保険契約は無効になります。
  - 保険契約に関し、申込人、保険契約者、被保険者またはこれらの者の代理人に詐欺の行為があったとき。
  - すでに事故が発生していたとき、または生じ得ないこととなったとき。
  - 船に重大な欠陥が内在しているとき。
- 保険料徴収前に生じた事故：保険料（追加保険料を含みます。）を徴収する日以前に生じた事故については、保険金をお支払いできませんのでご注意ください。
- この保険は、示談交渉付きではありません。
- PB責任保険では、船舶の所有者等の責任の制限に関する法律（昭和50年法律第84号）その他法令に基づき被保険者の責任が制限される場合には、その制限された全額をてん補します。なお、当該法令に基づき被保険者の責任が制限される場合には、被保険者が責任制限手続きを取らない場合であっても、当該責任制限額を賠償額とみなしててん補します。

ご契約後のご注意

- 保険加入者証：保険加入者証が、1ヶ月以上経過しても届かないときは、お手数ながらご照会いただきますようお願いいたします。ご照会に際しましては、保険の種類、保険期間（保険のご契約期間）などをご連絡願います。
- 通知義務（ご契約後に契約内容に変更が生じた場合に連絡していただく義務）：ご契約後、ご契約の内容に次のようなことが生じた場合、直ちに通知ください。
  - プレジャーボートの譲渡・プレジャーボートの用途変更・プレジャーボートの保管場所の変更又は保管施設の改造・プレジャーボートの船名の変更・保険契約者、被保険者またはこれらの者の代理人の氏名若しくは名称または住所の変更・保険に関する事項につき代理人の設定または解除・プレジャーボートへの先取特権、抵当権その他の物権または質権の設定、変更または消滅
- 事前の通知義務（ご契約後に契約内容に変更が生じたこととなった場合に連絡していただく義務）：ご契約後、ご契約の内容に次のようなことが生ずることとなった場合、あらかじめ通知ください。
  - プレジャーボートの改造・プレジャーボートのエンジン換装・他の保険契約の締結
  - 船の入替（新たな別のプレジャーボートを取得される場合には、保険を新たなプレジャーボートに引継ぐことができます。ただし、5トン区分（未満/以上）に変更がある場合は保険を引継ぐことができません。
- 保険の失効：次の事由が発生した場合には保険契約の効力が失われます。
  - プレジャーボートの解体・プレジャーボートの所有権の移転等
  - プレジャーボートの所有者又は使用者の死亡・解散・破産
  - プレジャーボートの漁船登録の取得
- 保険料の払戻し：保険料を払戻しできるのは、保険の失効、プレジャーボートの滅失、沈没、盗難等、及び船又はエンジンの入替等、一定の事由が発生した場合に限られています。なお、払戻保険料は未経過期間に対する保険料に定率を乗じた額となります。詳しくは、お問い合わせください。

事故のご報告は…

プレジャーボート保険クレームデスク

プレジャーボート保険クレームデスクでは事故の受付を行っております。  
事故時に救助等の手配を行うものではありません。

フリーダイヤル ☎ 0120-661-104

（平日午前9時から午後5時まで）

FAX 046-881-0067

- この保険の対象となる事故が発生した場合は、ただちにプレジャーボート保険クレームデスクまでご連絡ください。ご連絡がなかったり、著しく遅れた場合は、保険金をお支払いできないことがありますので、ご注意ください。
- ご契約確認のため、「加入者カード」または「加入証」をご用意ください。また、後日のため、「事故発生通知書」を必ずFAXしてください。
- 賠償責任について、相手側と示談される場合は、必ず事前に引当金保険組合に通知し承認を得ることが必要です。
- この保険では、被保険者に代わって被害者との示談交渉を行う「示談代行サービス」を行うことができませんので、あらかじめご了承ください。

お問い合わせ先・引受（加入手続き・各種変更手続き等）

漁船経営の安定のために「漁船損害等補償法」という法律に基づき実施されている保険です。全国で、約17万隻の漁船と約1万7千隻のプレジャーボートが加入しています。

漁船経営の安定のために「漁船損害等補償法」という法律に基づき実施されている保険です。全国で、約17万隻の漁船と約1万7千隻のプレジャーボートが加入しています。

Let's Visit!! 日本漁船保険組合ホームページ <http://www.ghn.or.jp/>

このチラシは、プレジャーボート責任保険の概要を紹介したもので詳細は約款によります。