

## 令和 4 年度要望に向けた当委員会の要望事項について（案）

## ○令和 4 年度実施する国への要望に向けた当委員会としての要望事項（案）

<p>要望（継続要望）</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> <p>○ 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作業時間が長くなり、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。</p> <p>○ 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作業している。</p> <p>○ 加えて、厳しい漁獲管理により、作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。</p>
<p>要望内容</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。また、今後も厳しい資源管理が続くことが予想されること、同事業の継続に努めること。</p> <p>2 資源管理による規制措置により作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>

## 要望（継続要望）

### マサバ太平洋系群に関する新たな資源管理について

#### 要望に至った経緯

- 水産庁の資料、マサバ太平洋系群（2021年1月18日公開）（別添資料2-3）で示されたマサバ関係の資料では、目標管理基準値(案)が1,540千トンとなっており、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6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)1,540千トンの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4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、2022年以降の親魚量の平均値は、漁獲管理規則( $\beta$ )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、 $\beta$ 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、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（継続要望）

### 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、プレジャーボートは増加傾向にあり、特にミニボートの増加は顕著である。（令和2年：ミニボートの事故103隻、前年度比+13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。  
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、業界への指導や購買者等への普及啓発の強化だけでなく、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、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、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。