

第12期第1回北海道海面利用協議会議事録

- 1 開催日時 令和5年3月15日（水）14時00分～15時00分
- 2 開催場所 札幌市中央区北1条西6丁目 ホテルポールスター札幌 4階 ラベンダー
- 3 出席委員 別紙のとおり
- 4 協議事項 (1) えりも以西太平洋海域におけるマツカワの資源管理について
(2) 船釣りライセンスの実施状況について
(3) クロマグロの資源管理について
(4) その他
- 5 議事の顛末

(岡村課長補佐)

定刻より若干早いですけれども、皆様おそろいになりましたので、ただいまから、第12期第1回北海道海面利用協議会を開催いたします。本日の進行を務めます、北海道水産林務部漁業管理課課長補佐の岡村でございます。どうぞよろしくお願いいたします。開会に当たりまして、北海道水産林務部水産局漁業管理課サケマス・内水面担当課長の松村からご挨拶申し上げます。

(松村サケマス・内水面担当課長)

道水産林務部漁業管理課サケマス・内水面担当課長の松村です。第12期第1回北海道海面利用協議会の開催にあたり、一言、御挨拶申し上げます。委員の皆様や各関係機関の皆様には、年度末の何かとご多用の中、本協議会にご出席をいただき、ありがとうございます。

この北海道海面利用協議会は、漁業と海洋性レクリエーションとの調和を図るため、平成6年7月に設置され、今期で第12期目を迎えることとなり、本日は、その第1回目の会議となりますので、委員の皆様には、これからよろしく願いいたします。

さて、本協議会の議題でもあります海洋レクリエーションについては、これまでのプレジャーボート、水上オートバイに加え、近年、免許や検査が不要なミニボートの普及など、その活動が多様化し、転覆や衝突といった事故や、漁具の被害などの問題も発生しているところであり、ルールやマナーを守り、漁業者と協調して、海面や水産資源を適切に利用していくことが重要であると考えているところです。

道としては、毎年発行している啓発冊子の配布や啓発活動などを通じてルールやマナーの周知に取り組むとともに、秋サケやサクラマスの船釣りライセンスの実施や、地域における自主的なルール作りの取組みを促進するなど漁業と遊漁の調和した発展に向け、取り組んでいくこととしています。

本日は、マツカワやクロマグロの資源管理、船釣りライセンスの実施状況について事務局から説明するほか、第一管区海上保安部から令和4年海難発生状況、北海道運輸局から知床遊覧船事故対策検討の概要、また、先週、3月10日に閣議決定された遊漁船業の適正化に関する法律の一部を改正する法律案の概要について事務局から説明があります。

盛りだくさんの内容となっておりますが、本日の協議会において、多方面から忌憚のないご議論をお願い申し上げますが開会のご挨拶とします。本日は、よろしくお願いいたします。

(岡村課長補佐)

それでは本日、委員会改選後の最初の会議でございます。また前期は、ほとんどコロナの影響で書面開催だったということもありますので、委員の皆様をご紹介いたすところから始めたいと思います。

～ 委員、関係機関など出席者の紹介 ～ ※省略

皆様、本日はよろしくお願ひいたします。次に資料の確認ですけれども、資料はすべて1冊でまとめています。それでは会議に入ります前に、本協議会の概要についてご説明いたします。

(事務局)

改めまして、道庁漁業管理課遊漁内水面係の小川です。よろしくお願ひいたします。座って説明させていただきます。

当協議会は、海面における漁業と海洋性レクリエーションの紛争の予防及び調整や解決を促進し、海面の円滑な利用を図ることを目的に平成6年から始まりました。委員の職務としては、主に海面利用や漁業と遊漁の調整に関する事項について、海区漁業調整委員会に意見を述べる場となっていました。平成28年に、北海道庁で全庁的に協議会等の設置・役割について見直しが行われ、現在は、道が施策を検討するに当たって、参考とするため、関係者から意見聴取する場となっております。組織としては、全道的な見地から意見を伺う本協議会と地域の課題等について意見を伺う全道10地区の地区協議会があります。過去の主な検討内容としては、本日も議題にある秋サケ・サクラマス船釣りライセンス制やサケマス有効利用調査等について検討されております。

なお、本協議会は「附属機関等の設置及び運営に関する基準」に基づき、協議会の資料、議事概要は道のホームページで公表されます。北海道海面利用協議会の概要は以上となります。

(岡村課長補佐)

次に、座長の選任についてですが、当協議会規約第4の規定に基づき、水産林務部長が座長を指名することになっております。本日の第1回協議会の開催に当たりまして、漁業代表で苫小牧漁業協同組合の代表理事組合長である伊藤委員を第12期協議会座長として指名させていただきましたので、ご報告いたします。

それでは、このあとの議事につきましては、座長に進行をお願いいたします。

(伊藤座長)

座長に指名されました伊藤でございます。皆さんの協力を得ながら議事を進めていきたいと思っておりますので、よろしくお願ひします。先程、協議会の概要について、事務局から説明があったとおり、本日の協議会は「附属機関等の設置及び運営に関する基準」に基づき、協議会終了後、本日の資料と協議会での発言を取りまとめた議事概要を公表することになっておりますので、ご了承願ひします。それでは、協議会を進めていきたいと思っております。

議題1「えりも以西太平洋海域におけるマツカワの資源管理」について、事務局から説明いたします。

(事務局)

「えりも以西太平洋海域におけるマツカワの資源管理」について説明します。資料については、資料1となります。

マツカワについては、昭和45年頃には日高地方で年間20トン以上の漁獲がありましたが、その後資源量が激減し、資源回復のため平成18年から種苗放流を実施、平成23年以降150トン/年の漁獲を維持できる資源水準を目指し、種苗放流とともに資源管理として全長35cm未満の魚の再放流を実施してきました。これまでの規制内容については、まず、平成17年度から沿岸漁協の漁業権行使規則で規制、翌年の平成18年度から海区漁業調整委員会指示により沿岸漁業者のほか遊漁者にも資源管理に協力をいただいております。さらに、平成19年度からは、資源管理協定により沖合海域で操業している底引き網漁業に係る漁協も規制の対象となっております。これまでの種苗放流や漁業者及び遊漁者の資源管理措置への理解もあり、平成29年は148万トンの漁獲となりました。

なお、表では、令和2年と3年の漁獲量が落ち込んでおりますが、これは新型コロナウイルス感染症の影響を受け、一時的に減少したものであり、引き続き、漁業者及び遊漁者の皆様のご理解をいただき資源管理を進め、今後も持続的に資源を利用できるようご協力お願いします。マツカワの資源管理の説明は以上です。

(伊藤座長)

ただいま説明のあったとおり、えりも以西太平洋海域のマツカワは、資源の復活を目指し、100万尾の種苗放流と合わせて、平成18年から海区委員会指示により、遊漁、漁業とも全長35cm未満の採捕が禁止されて、現在まで資源管理が行われているところです。事務局から、マツカワの水揚げ状況などの説明がありましたが、今の説明について、ご意見、ご質問などがある方は、いらっしゃいますか。

遊漁者と漁業者が、お互いに協調して、マツカワ資源の保護を続けていくことが、今後のマツカワ資源を更に増加させるために重要なことであると考えます。

次に、議題2「船釣りライセンス制の実施」について事務局から説明します。

(事務局)

引き続き説明いたします。資料については、資料2となります。

船釣りライセンス制とは、海区漁業調整委員会の指示により、海域を指定し、サクラマスや秋サケの釣りを禁止し、ライセンスを受けた者に限り、一定条件の下で釣りができるようにする制度で、全道の5海域で実施されています。

ライセンス制を導入するに至った経緯としては、漁業者と遊漁者が同じ限られた海域、同じ期間、同じ資源を利用しますので、漁具被害、海難事故、トラブル、資源の持続的利用など問題となるケースがありました。そこで、道としては、漁業者と遊漁者の海域を利用するルールの合意形成を促進させ、海区漁業調整委員会指示により現在まで行ってきております。

船釣りライセンス実施海域として、まずは、サクラマスを対象にしているのは、胆振海域が平成12年度、後志海域が平成15年度、桧山海域が平成16年度から開始され現在に至っております。次に、秋サケを対象としているのは、ウトロ海域が平成元年、網走・斜里海域が令和4年度、昨年開始されております。網走・斜里海域を除いた4海域は、既に10年以上が経過、制度として定着しており、海域のトラブル防止に寄与していると考えております。

では、昨年からのライセンス制を導入した網走・斜里海域の経緯について説明します。網走・斜里海域は、ウトロ海域に隣接しており、秋サケの遊漁が行われていました。しかし、秋サケ釣りを楽しむ遊漁者の増加や網走沖を秋サケが来遊したことにより、網走沖の狭い海域に多い日は100隻以上の遊漁船やPBが密集し、船舶同士の衝突など海難事故が発生する恐れがありました。

また、もともと漁場として利用していた漁業者の漁具に多数の釣り針や錘が絡まる事態となりました。漁業者は漁具を引き揚げるにも時間を要するだけでなく、漁具を引き揚げる際、漁具に絡まった錘が漁業者めがけて飛んでくる、漁業者が釣り針を外す際に怪我をする恐れがあるなど大変危険な状況となっていました。なお、この時はシーズン累計で1,800を超える釣り針や錘があり、この数だけでも異常な状態であったことがわかつていますが、ライセンス制導入の今年、漁具に絡まった釣り針や錘は約100と大幅に減少したと聞いております。

このほか、沿岸域ではミニボートの利用が多く見られ、中には船舶操縦の基本的ルールやゴムボートの安定性を知らない遊漁者もいるようで、漁船の航走波の影響を受ける範囲まで近づくなど事故にまで至ってはいませんが、危険な状況が多いと聞いております。実際、令和3年11月には残念ながらゴムボートによる死亡事故も発生しています。

さらに、近年は秋さけ資源が減少、持続的利用への懸念も生じたことから、地域の遊漁者と漁業者との話し合いを重ね、近隣のウトロ海域と同様にライセンス制を導入することで合意となっ

たところでは、以上の経過から、網走・斜里海域のライセンス制が令和4年に導入に至りました。

次に、船釣りライセンス制における遵守事項は、資料のとおりとなっています。ライセンス取得者及び遊漁者は、引き続き、ルールを遵守していただき、海難事故やトラブルの未然防止、資源の持続的利用にご協力をお願いします。

最後に、各地区の船釣りライセンス制の実施状況です。ライセンス取得状況は、胆振海域と桧山海域は横ばい、後志海域は増加、ウトロ海域は減少傾向となっています。釣獲尾数は、漁場形成場所や比較的利用が多い週末の時化の状況があるようです。船釣りライセンス制の説明は以上です。

(伊藤座長)

ただいまの説明につきまして、何かご意見ご質問等ある方いらっしゃいますか。

(佐藤委員)

毎年度、会議があるたびに、私は、お話しさせてもらっているんですが、ライセンス取得状況は、私は後志海域ですけど、後志海域が増加しているのは一つ理由がありまして、近隣市町村、各漁港を利用する際には、狙っていなくてもサクラマスが釣れるので、期間内に漁港を利用して、上げ下げする場合は、ライセンスを取るよという各市町村に指導してもらった結果だと思うんですね。ただ、この中には、まだ我々兼業で遊漁船業をやっているものが、地区によって営業はしているけれども、兼業者が全員ライセンスを取っているかといったら取っていない地区もあるはずなんです。私の地区は、ほぼほぼ取っているはずなんです。そういうことの指導として、道として行っているのか、その辺全然見えてこないのですね、それとさっき話にもありましたけれど、2馬力無免許のゴムボートですね、あれが事故に繋がりがねないような海況の中で、船出をするような状況が個々の判断ですけどね、でも、その辺の指導とか注意徹底とかね、また、サクラマスの時期になれば、我々の海域では、最近、カヤックでも出てくる。ゴムボートよりたちが悪い。まだ事故にはなっていませんけれども、いずれ事故が起きると思います。込み合ったところにも出てきています。その辺のやっぱり注意喚起というか、指導してもあくまでも個人の判断ですが、注意喚起だとかその辺を。ゴムボートとカヤックに絡んで言えば、斜路を使って上げ下ろしをしている、積丹町で言えば、船の上げ下ろしできる港は決めておりますので、また、それを使わないのであれば自然浜を使ってどこでもおろしてくださいというスタイルだと思うんですけども、漁業者の姿が見えないとか適度な斜路があれば、気ままに使ってます、その辺の周知とかいかがお考えか。毎年、会議があるたびに同じことをお尋ねしてるんですが、改善される兆しが全然見えないので、また、今回もお話ししてもらおう。

(岡村課長補佐)

なかなか改善されないというご指摘でしたけども、確かにミニボートですとか、カヤックについては、なかなか規制できるわけではなく、先ほど言われたように、それぞれの判断ということがありますので、港を回って、実際にいた方に声をかけるというのが、水産サイドの現状というふうに考えております。あとは、ホームページですとかルール&マナー冊子での啓発ということ、できる限りやっているところです。

(佐藤委員)

予算いろいろあるんでしょうけれども、この場にね、週刊釣り新聞が来てますから、極論を言えば、道の方から予算を何ほかでもとって、毎週でてるんですから、ちょっと大きな枠で啓発チラシみたいな形で載せるとかね、そういうことも一つの手じゃないかと。我々が思っていて話をして、それに対する答えとていうかな、やってる姿が全然見えない。また、うちの町にすれ

ば看板一つ建てるにしても、ちょっとセツナイ状況で、かなり古い看板を使いまわしとかしている現状ですからね。新しい看板を建てると言っても、おいそれと建てられないような状況があるので、その辺、道がうまくやっていただければと思うんですけど。

(岡村課長補佐)

基本的には遊漁に関して、安全やルールの啓発については釣具店含めて、啓発冊子の配布は行っていますが、行き渡っているかどうかの確認はできていないのも確かと考えていますので、引き続き、啓発を続けていきたいと考えております。

(佐藤委員)

もう一つ。そのゴムボートに絡んで2馬力の人達は、サクラマスのライセンスの時期でも、ゴムボートという感覚を持っていないのか旗すら立てない。ゴムボートに関しては特に多いです。旗はライセンスの旗だよ。

(松村サケマス・内水面担当課長)

今、ご指摘のあったようなことも、現地で様々問題になってるところがあるのかなと思っています。うちの方で振興局もございますので、なるべく浜の方におりて実態を見るような形で何とか地元と相談させてもらいながら、対処していきたいと思っておりますので、その際はよろしくお願いたします。

(佐藤委員)

その話を後志におろせば、また佐藤が言っていると話になるとは思うんですけど、地区の中の話でも言っているんですよね。

(松村サケマス・内水面担当課長)

振興局だけのということだけではなく、私たちも、積極的に関わっていきたく思いますので、よろしくお願いたします。

(伊藤座長)

よろしいですか。その他ご意見ご質問ありませんか。

(皆上委員)

2馬力のお話でしたが、網走港で昨年、2馬力のゴムボートの問題がございまして、当協会にも網走市役所の担当者がきて、ご相談受けた経緯があるのですが、網走市に於いて、網走港でプレジャーボートの乗り入れ禁止っていうふうに通達を受けているのですが、それは市の条例で、そういう措置を取ったと理解でよろしいでしょうか。その辺の連携っていうのは、ちょっと私も今回始めて参加しているので、前後関係、背景がよくわからないんですが、連携をされて、そういう措置になったという経緯という理解でよろしいでしょうか。

(岡村課長補佐)

網走港につきましては、市で港湾施設管理者として、その条例を定めたと聞いております。その条例については、こちらにも情報が入っていましたが、それが連携という形で進めていたものではなく、安全性の観点からそう定めたと聞いております。

(皆上委員)

当協会も、一方でプレジャーボートの普及振興という、そういう使命もございますので、網走市ともちょっといろいろそういうお話をさせていただいたんですね、今こちらに出ているライセンス制の導入ですとか、きちっとそのユーザーが見える形で、管理をされる方法ですとかそんな話がいろいろされていたんですが、最終的には乗り入れ禁止という締め出しという形の措置の判断だったと思うものですから、ちょっとその辺のところは、せっかくこういう場がございますので、市町村とも連携を図って、もっと良い方法を見いだせたらと感じております。

(岡村課長補佐)

それについては、情報交換を密にして参りたいと思います。

(前田委員)

別の観点から提言ですが、私ども日本海洋レジャー安全振興協会は国に代わって、ライセンスの方ですね、現場で担当しているんですけども、平成15年6月以降規制緩和で、今話題に挙がっているゴムボートでですね、資格も、検査を何もいらない、こういうような方、我々全国的にいろんなところでそういう事故の話を保安部さんから情報いただいてですね、平たく言いますと、資格がいるのに、川と湖しか出れない、湖川小出力という資格があるんですが、最低限の知識があるような方が、海辺1マイル2マイルぐらいまで出れるような資格の体制ですね、そういう提言を海洋レジャーとしても、幹部の方から国交省の方に上げようとしてるところでございます。知識も資格も経験もない戦場に行くのに何の装備もない方が海に出て迷惑をかけて、命を失うということを守ってあげるには、そういう規制を国がかけるしかないのかなと。これは私の個人的な意見ですけども、抜本的に解決するには、やはり資格を与えるとか、制度、ある程度、規制緩和を見直すだとか、そういったことが必要ではないかなと考えております。

(岡村課長補佐)

情報提供ありがとうございます。初耳だったので参考とさせていただきます。

(伊藤座長)

その他ございますか。

(佐藤委員)

今の話に付随してね、何年か前の会議の時には、2馬力であろうが、海にでていくエンジンがついているのに免許がないのはおかしいだろうという話も私からしているはずなんですけれど、そういう規制、確かに免許がなければ普及、産業としてプレジャーボート、エンジンとか、船だとか、様々な部分でメリットが出て経済が潤うかもしれませんけれども、免許がいらないでエンジンがかかる船を動かすこと自体おかしいと漁業者は思っている、まずそこから、今話が出ている規制という部分で、最低限のルールとして免許が必要ということを、やっぱり、地域から出していかなきゃ国は動かない。

(岡村課長補佐)

規制緩和されるときに、最低限のルールをとという要望は、水産から出していたんですけども、今の状態にあるということで、お話がありましたように、いろんな事故の状況考えると、これからまた、必要な規制をとという要望が出てくるのかなと考えます。

(佐藤委員)

いや、まだまだ増えます、2馬力のプレジャーボートの人達で人口が増えているんですから。今以上にどっかこっかで事故は発生しますよ。我々の地区でも去年、夏場のウニ漁の時期に、我々の目の前でゴムボートがひっくり返っているんですから。たまたま命はなくしていませんけどね。だから早めにそういうことは動いてくれた方が良くないですか。

(松村サケマス・内水面担当課長)

私共も、補佐の方から言いましたけれど、会議での議論を情報共有させていただきながら、一番良いのは事故がなくやってくれば良いと思うので、そういう提言もさせていただきたいのでよろしくお願いします。

(伊藤座長)

その他ありませんか。無いようなので、サケ・マスについては、漁業者が増殖事業に取り組んでいる魚種でありますので、節度ある資源利用が、漁業者と遊漁者とのトラブル防止につながっていくと思います。

次に、議題の3「クロマグロの遊漁」について事務局から説明します。

(事務局)

クロマグロ遊漁について説明いたします。資料については資料3となります。

まずは、クロマグロの資源管理の概要からですが、太平洋クロマグロは、日本をはじめ各国が漁獲してきた結果、資源が減少してしまったことから、国際的な合意に基づき、親魚資源量を回復させるため、漁獲量の上限を設定し、厳しい資源管理措置に取り組むことになりました。

これを受け、日本の漁業者は、全ての漁法で厳しい資源管理に取り組むことになり、平成30年7月から海洋生物の保存及び管理に関する法律に基づく漁獲可能量、いわゆるTAC管理が行われ、令和2年12月以降は、改正漁業法に基づきTAC管理が行われています。なお、令和4管理年度における漁業者が漁獲できる北海道漁獲可能量は、表のとおりとなっています。

次のページをご覧ください。クロマグロ遊漁について説明します。

クロマグロの遊漁について、国は、先ほど説明した国際的な資源管理措置に基づき、漁業者に対し厳格な数量管理を実施しており、遊漁者についても協力を求めてきましたが、資源管理の実効性を確保するため、遊漁についても一定の管理を行うため、令和3年6月から広域漁業調整委員会指示による規制を導入しました。クロマグロ遊漁に関する令和4年度の広域漁業調整委員会指示の概要については、小型魚(30kg未満)の採捕禁止、大型魚(30kg以上)のキープは1日1尾まで、採捕可能期間であれば、キャッチ&リリースは可能、大型魚を採捕した場合は、国に重量等を報告、広域漁業調整委員会会長が、資源管理の取組に支障をきたす恐れがあると認める場合は、期間を定め遊漁者の大型魚採捕禁止を公示すること等です。

なお、クロマグロ遊漁に関する具体的取組やQ&Aは、参考まで資料にも添付しておりますが、水産庁ホームページにわかりやすく掲載されております。

道では、国からの資源管理に関する情報や遊漁期間中の採捕禁止の公示に関する情報を得た場合は、速やかに釣り具店などを通じ周知を図るほか、遊漁に関する違反の疑義情報があった場合は、国へ情報提供するとともに、国と連携しながら対応しているところです。

北海道でもクロマグロ遊漁を楽しむ方が多くありますが、資源回復のため国際的な資源管理措置に基づき、漁業者が厳格な資源管理実施している実情も理解していただき、遊漁者もルールの遵守をお願いします。クロマグロ遊漁の説明は以上です。

(伊藤座長)

ただいまの説明につきまして、何かご意見ご質問等がある方いらっしゃいませんか。よろしいでしょうか。

(佐藤委員)

無いようですから私また一言。駄目だとわかっているんですけども、道として漁獲量を上げてくれ、増やしてくれ、枠を増やしてくれと全道的にね。そういう駄目だとは思いますが、漁業者は思っているけれども、そういう話はしているのでしょうか。決まった枠しかこないから、これ以上言っても無駄だと思って国にはお願いを打診しないのか。一本釣りにしろ、我々、漁業者はいますから。

(物見課長補佐)

クロマグロはTACになっていますので、今、地区によっては、一人頭に直すと、数十キロという一本とれないようなところもあると聞いております。浜の要望を受けまして、道としては自治体として国の方にも要請しておりますし、また、組合長会も国に要望しているところであります。国際的な事情がありますので、国の方でも国際的な委員会の方に、放流している実情ですとか映像、北海道での定置の放流している状況も提供しているようでございます。

(佐藤委員)

我々の地区の定置業者も、予定数量いつてしまえば沖で放してきている話は、現場を見てわかるんですが、それぞれの地区に振り分けた本数ありますよね数年前に。あのトン数がどこから算出したのか。過去3年5年を遡って算出したっていう話は聞いているんですが、一番魚がとれてない時期に算出していけば、それだけ低い。昔はもっと回っていたはずですが、ここ何年も魚は回ってきているわけですよ。下世話な話ですけども、本州の大型巻き網がね、少し自粛しているっていう話も聞きますので、それで、なお回遊率が良くなってるのかと。ただ、我々の地区とすれば、何をもちってトン数を決めていると、一番最初のね。そういう不信感があるんだよね。

(物見課長補佐)

基本となるのは漁獲実績です。ただ、近年の来遊状況ですとか漁獲の状況が少しずつ変わっていますので、直近の値なんかを使いながら、ご理解を得ながら、また、実際に配分量が少ないのでなかなかご理解が得られないんですけども、そういう努力も続けて配分をしていると。また、その配分については、全道71漁協の協定の中でやっておりますので、少ない中でも皆さん我慢していただいて、それでやっているっていう状況です。昨日も、その管理委員会がありまして、結構やっぱり少ないっていう話がでまして、いろいろありますけども、皆さん少ない中でご理解いただいているというのが実情でございます。

(佐藤委員)

各地区で0.5トンでも0.8トンでも、去年より多いとなったら、皆、お上がやってくれているんだっていう認識ができるので頑張ってください。

(物見課長補佐)

引き続き、努力したいと思います。

(伊藤座長)

よろしいですか。そのほかに、ご質問ございませんか。クロマグロの資源管理は、漁業者と遊

漁者の双方ともに取り組みが必要なので、引き続き、遊漁者への周知をお願いいたします。

次にその他として、第一管区海上保安部から、令和4年海難発生状況について説明をお願いいたします。

(第一管区海上保安部)

ご紹介に預かりました第一管区海上保安部の山本です。座ってご説明させていただきます。お手元の資料1ページ目、過去5年間の船舶海難発生状況ということで、平成30年から令和4年、昨年までの海難の件数をもとに、今の北海道の傾向というところでご説明させていただきます。過去5年間の総数としては、船舶の発生隻数は450隻となっております。船舶の要素別で確認させていただきますと、北海道の特徴としては漁船が185隻で最も多く、続いてプレジャーボート143隻、貨物船54隻と続いておりまして、この漁船とプレジャーボート、貨物線の三種類で全体の85%を占められているという傾向がございます。右の円グラフ、海難種類別のグラフを作っておりますが、こちらで確認すると海難種類別で運行不能が184隻、次いで衝突133隻、乗揚げ38隻となり、この三つで大体80%占めているというところも傾向がございます。特に漁船海難につきましては、年間通して発生しているという傾向があり、特に漁業の最盛期となります秋口に多く発生している傾向がございます。また、プレジャーボートの海難につきましては、徐々に暖かくなっていくゴールデンウィークを過ぎたあたりから秋口にかけて、特に場所的に多いのは、後志、石狩管内、海上保安庁というところの小樽海上保安部の管轄になるんですけども、こちらの方で海難が多発している傾向となります。また半数以上が内陸部出身で、お話にもあったミニボートとかもそうだと思うんですけども、特に海辺にあまり接点がない札幌の方が操船されているのが半数以上を占めているという傾向がございます。次のページをめくっていただきます。次に、漁船と貨物船とプレジャーボートということで、種類ごとに細かく確認したものです。一番左の青色の部分ですが、漁船につきましては、全185隻の中、運航不能が63隻で最も多くて、次いで衝突、次に転覆という順番で多くなっています。運航不能の中で、特に多いのが推進機障害、プロペラとか舵が使えるもの、次いで機関故障、言葉のとおり、エンジンが動かなくなったものの順番で多い傾向がございます。オレンジ色のところですが、プレジャーボートにつきましては、全143隻のうち、運航不能が84隻で、約60%程度と最も多く発生しておりまして、運航不能の中でも、機関故障、推進機障害というのが非常に多く発生しているという状況になります。次のページをお願いいたします。次に、過去5年間の死者・行方不明者数のグラフとなっております。過去5年間で、死者・行方不明を伴う船舶海難は15隻発生しておりまして、そのうち50人の方が亡くなられた又は行方不明になっているという結果がでております。海難種類別で見ますと、左側の円グラフですが、転覆が6隻、船舶用途別右側のグラフで見ますと、昨年4月にございました知床旅客船の海難により1隻で26人死亡、行方不明となっております。例年に比べて昨年は多い統計の結果となっております。次のページをお願いします。今まで船舶海難について説明させていただきましたが、ここからは人身海難について説明させていただきます。こちらはマリンレジャーに伴う海難や船舶海難に伴わない事故、例えば、船内での病気だったりとか、あと船舶から海中に転落してしまったというところの分類、釣りであったりとか遊漁中の事故だったりというところで、あとそれ以外という分類になっています。全体の過去5年間の死者発生者の数につきましては889人。令和4年につきましては、例年に比べると非常に少ない傾向にあり、その死者・行方不明者の数につきましては354人となっております。事故の内容別の発生状況を見ますと、海中転落が256人と全体の30%程度と一番多く、続いて、負傷220人。これら二つの事故の内容を見ますと、大体全体の半分以上53%程度占めている状況でございます。次のページをめくっていただきます。最後になりますけれども、過去5年間のマリンレジャーの事故件数ということで、過去5年間で187人発生しておりまして、活動内容別に分けますと187人中の100人が釣り中に何らかの事故が発生しており、この事故は、年間通して発生し

ている状況であります。事故内容の内訳ですけれども右の円グラフになりまして、100人中の8割が海中転落、その中には単純に足を踏み外して落ちたとか、お酒を飲んでいて飲酒をともなって落ちた者も含まれます。海中転落した80人のうち34人が死亡・行方不明に繋がっているという傾向がございます。海上保安庁としてもライフジャケット着用というのは、陸側、船側から釣りをされている方も含めて、推奨、啓発しているところではございますが、ライフジャケットの着用率というところで、事故者の中での着用率というところでご説明させていただきますと、海中転落者の着用率は16人、パーセンテージでいくと20%となっており、過去から見ると、大分増えてきている傾向にはありますけれども、未だ、なかなか行き届いていない部分なのかなというところで、海上保安庁としては今後もライフジャケットの着用を呼びかけて行くつもりであります。特に知っておいていただきたいのは、着用者の生存率ですけれども、こちらがパーセンテージでは6割以上の方が救命胴衣をつけていれば、生存しているという結果がございます。逆に非着用の場合でいくと、半数程度の方が死亡であったり行方不明に繋がるという傾向もございまして、実際に釣りをする方々にも強く、お話をさせていただいて、命より大事なものがあるのかということをお話させていただければと思っております。

(伊藤座長)

ただいまの海上保安部からの説明について何かご意見ご質問等がある方いらっしゃいますか。よろしいでしょうか。無いようですので、次に、北海道陸運局から、知床遊覧船事故対策検討について説明をお願いします。

(北海道陸運局)

北海道運輸局の三橋でございます。本日は海に深く関わる皆様が御参集いただいておりますので、そういった観点から4月に起こりました悲惨な事故を踏まえて、座ってお話させていただきます。知床遊覧船の事故対策検討委員会は4月に事故があつてから、早急に学識経験者、研究者を参集して立ち上げまして計10回検討委員会を行っております。概要ですけれども、お配りしている資料のような内容でそれぞれ概要と配布資料をホームページから拾えるように取りまとめられています。特に最終ページのところで、評価なども示されておりますので、また、お戻りになりましたらホームページの方で概要をみてもらえればと思っております。一方で、細かい要件ですが、例えば、運航管理者への試験の内容とかカリキュラムとか試験の進めかたなど細かいところは、これから示されていくものというところで、地方運輸局にも個別具体的な取り組みというところまで降りてきてはいないのですけれども、一方、無線設備関係などは性能強化を進めていくと具体的には旅客船は携帯電話を無線設備としては認めませんというような扱いは既に実行に移っているところがございます。あと、救命関係の性能もおいおい示されていくと思えますが、スライダーとか整備していくと思えますが対象船舶がどのくらいの範囲になるとかはこれから示されていくと聞いています。こちらのホームページを介して、その辺の更新状況は随時ご確認いただければと思っておりますので、よろしくをお願いします。

(伊藤座長)

ただいまの北海道運輸局からの説明について、何かご意見ご質問がある方いらっしゃいますか。よろしいでしょうか。では、最後に、遊漁船業の適正化に関する法律の一部改正の概要について、事務局から説明願います。

(事務局)

「遊漁船業の適正化に関する法律の一部を改正する法律案の概要」についてです。資料については、資料6となります。これは、先週、閣議決定された「遊漁船業の適正化に関する法律」の

一部を改正する法律案の概要です。

背景としまして国は、近年の遊漁船における死傷事故の増加傾向にあることや昨年4月の知床沖で発生した遊覧船の重大事故もあり、利用者の安全確保に対する要請の高まり、遊漁船業における漁場の適正利用といった課題に対応が必要となりました。今回の法律案では、資料の下段に記載があるとおりに大きく2つの措置を講ずることになっています。一つ目は、遊漁船業における安全性向上に向けた措置であり、遊漁船業者の登録・更新制度の厳格化、遊漁船業者の安全管理体制の強化、利用者の安全等に関する情報の公表、罰則の強化を図るとのことです。二つ目は、地域の水産業との調和に向けた自主的な取り組みを促進する措置として、地域や海域の状況に応じた利用者の安全確保、漁場の安定的な利用関係の確保を促進するための協議会を組織できる制度の創設を図るようです。

今後、法改正に伴う新たな制度に関して委員の皆様から意見を聞く機会もあるかもしれませんので、その際は、ご協力よろしく申し上げます。説明は以上となります。

(伊藤座長)

ただいまの事務局の説明についてご意見、ご質問等がある方いらっしゃいますか。よろしいですか。本日本日予定されている議題報告は終了しましたが、全体を通してご意見やご質問があれば伺いたいと思いますが、いかがでしょうか。よろしいですか。無いようなので、事務局にお返しします。

(岡村課長補佐)

座長ありがとうございました。本日いただいた意見につきましては、今後の施策に反映させていきたいと思っております。水産業振興という観点で、海洋レジャーそれから漁業との調和を図っていくってこと。それから、先ほどご指摘ありましたようなミニボートのようなものについて呼びかけ以上のことができないというようなこともありますけれども、関係機関と情報共有として連携をしながら進めて参りたいと思います。

それでは以上をもちまして、第12期第1回北海道海面利用協議会を終了いたします。本日はありがとうございました。

—以上—