

ミニボートに係る海難実態基礎調査

報告書

平成 28 年 3 月

日本小型船舶検査機構

目 次

調査の目的	1
1 アンケート調査の実施	2
1-1 漁業協同組合に対するミニボートに関するアンケート調査	2
1-1-1 アンケートの送付先及び回収数	2
1-1-2 アンケート結果の分析	3
1-2 マリーナやフィッシャリーナに対するミニボートに関するアンケート調査	26
1-2-1 アンケートの送付先及び回収数	26
1-2-2 アンケート結果の分析	26
2 漁業協同組合等への訪問調査	
2-1 千葉県におけるミニボートの利用実態	36
2-1-1 波左間漁業協同組合へのヒアリング	37
2-1-2 新勝浦市漁業協同組合へのヒアリング	40
2-1-3 興津海岸のミニボート利用	46
2-1-4 館山市の「安心・安全な館山の海水浴場の確保に関する条例」	49
2-1-5 「館山 海・浜ルールブック」	53
2-2 福井県におけるミニボートの利用実態	57
2-2-1 福井市漁業協同組合へのヒアリング	57
2-2-2 敦賀市漁業協同組合へのヒアリング	61
2-2-3 ミニボートに関する福井県立大学の調査	67
2-2-4 福井県の小浜漁港での許可区域の指定	70
3 ミニボートの製造企業等の実態調査	72
3-1 国内におけるミニボート販売企業等の実態調査	73
3-1-1 ミニボートの製造・販売等を行っている主な会社	73
3-1-2 製造されるミニボートの種類、諸元、機能等	75
3-1-3 輸入されるミニボート	76
3-1-4 通信販売されるミニボート	77
4 ミニボート海難実態基礎調査のまとめ	80
4-1 ミニボートのアンケート調査	80
4-2 漁協等への訪問調査	80
4-3 ミニボートの製造企業等の実態調査	82
4-4 まとめ	82

ミニボートに係る海難実態調査

調査の目的

ミニボートは、船舶安全法に基づく船舶検査、船舶職員及び小型船舶操縦者法に基づく小型船舶操縦士免許の適用除外になっている。このようなミニボートは、比較的沿岸域で航行していることから、救助が必要となった場合、その多くが近隣の漁業協同組合や救助団体等に救助されていると考えられるが、ミニボートの全国的な海難データは、海上保安庁が発表している要救助海難統計しか存在していないことから、ミニボートの海難実態の詳細は不明であり、また、ライフジャケットの着用状況などについて実態不明の状況である。

本調査では、全国の漁業協同組合をはじめ、マリーナ及びフィッシャリーナに対するミニボートの海難事故や救助に関するアンケート調査を行い、海上保安庁の要救助までに至らなかった海難実態、ライフジャケットの着用状況等について調査を行い、ミニボートの安全性向上を図るものとする。

1. アンケート調査の実施

昨年度のミニボートに関するアンケート調査では、過去10年間のミニボートの救助の有無について、1割弱がミニボートの救助に携わった経験があることが分かった。また、約半数の漁業協同組合がミニボートに対して問題意識を持っており、海面や漁港利用のルールや海上交通のルールについての知識不足が問題視される結果であった。

以上のような昨年のアンケート調査結果を踏まえ、今年度も引き続き、全国の漁業協同組合、マリーナ及びフィッシャリーナに対し、ミニボートの海難実態やミニボートに関する諸問題について調査・分析するため、アンケート調査を実施した。

本年度は、昨年度の調査結果を踏まえて、ミニボートと極めて危険な行為の有無やミニボートの諸問題に対する対応策や効果など、より深掘りした調査を行った。

1-1 漁業協同組合に対するミニボートに関するアンケート調査

漁業活動を通じてミニボート利用者と接する機会が多い各地の漁業協同組合に対し、ミニボートの救助実態やミニボートに関する諸問題などについてアンケート調査を行い、その結果を集計・分析した。なお、今年度のミニボートの救助実態に関する調査は、その対象期間を平成27年1月から同年12月までの1年間に救助した案件を対象とした。

1-1-1 アンケートの送付先及び回収数

東日本大震災で被災した岩手県、宮城県、福島県を除く全国1,120の漁業協同組合（うち14漁協は未達）に送付したところ、399の漁業協同組合から回答が寄せられた。回収率は36%であった。なお、送付したアンケート用紙は、末尾の「参考資料」に掲載した。

1-1-2 アンケート結果の分析

問 ミニボートについて諸問題がありますか。

399 漁業協同組合（以下、漁協）のうち、「諸問題がある」が 148 漁協（37%）、「諸問題はない」が 48 漁協（12%）、「ミニボートがほとんどいない」が 203 漁協（51%）という回答であった。ミニボートがほとんどいないと回答した 203 漁協を除く 196 漁協を母数とした場合、ミニボートに諸問題があると回答した漁協の割合は 77%となった。

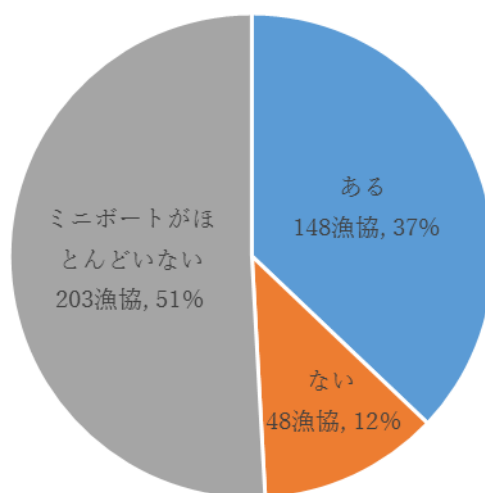


図1-1 ミニボートに対する諸問題の有無

■ 都道府県別の回答の内訳

都道府県ごとの回答数の内訳は表 1-1 のとおりである。ほとんどの道府県で「諸問題がある」と回答した漁協が「諸問題がない」と回答した漁協数を上回った。また、全ての漁協からの回答が「諸問題がある」と回答した県も 3 割程度を占める。一方で、東京都、新潟県、和歌山県の 3 都県では「諸問題がある」との回答より「諸問題がない」との回答が上回った。総じて全国の漁協では、ミニボートに問題があると認識していることがわかる。

表 1-1 都道府県別の回答の内訳

都道府県	諸問題がある	諸問題はない	ミニボートがほとんどいない	合計
北海道	14	3	20	37
青森県	3	2	14	19
茨城県	2		3	5
千葉県	8	1	14	23
東京都		1	4	5
神奈川県	7	3	2	12
新潟県		1	5	6
富山県	2		5	7
福井県	4		4	8
静岡県	8		7	15
愛知県	7	3	7	17
三重県	7		6	13
滋賀県	5	1		6
京都府	1			1
大阪府	4	3	5	12
兵庫県	15	2	11	28
和歌山県	3	6	6	15
島根県	1	1		2
岡山県	4	1	4	9
広島県	9	1	8	18
山口県	4			4
徳島県	4	3	4	11
香川県	4	2	7	13
愛媛県	4	4	9	17
高知県	1		7	8
福岡県	2		8	10
佐賀県	1		1	2
長崎県	4	3	16	23
熊本県	5	3	4	12
宮崎県	2	1	4	7
鹿児島県	10	3	14	27
沖縄県	3		4	7
合計	148	48	203	399

問1 昨年のアンケートではミニボートの諸問題について、1位：定置網周辺や漁業権海域での釣り、2位：岸壁などの無断使用 3位：ごみの投棄の順位でした。貴漁協においてこのような問題が重要な問題となっていますか。

- ・極めて重要な問題
- ・重要な問題
- ・頻度は少なく迷惑な程度

「ミニボートについて諸問題がある」と回答した148漁協のうち、「極めて重要な問題」と回答があったのは31漁協（21%）、「重要な問題」と回答があったのは60漁協（41%）であった。「極めて重要な問題」「重要な問題」とあわせた91漁協（62%）が強い問題意識を持っていることがわかった。

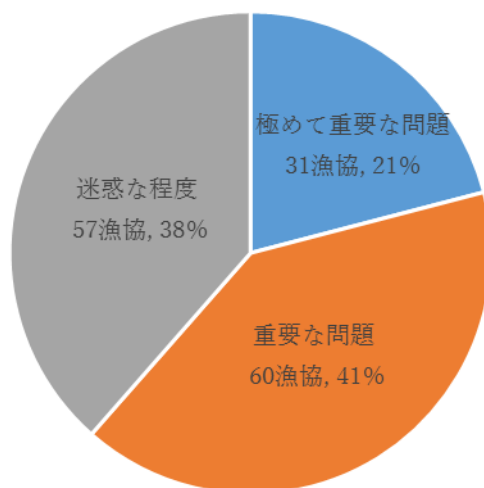


図1-2 ミニボートに対する諸問題の重要度

■ 都道府県別の回答の内訳

都道府県毎の回答の内訳は、以下のとおりである。県毎のばらつきもあるが、概ね全国
の傾向が都道府県別の傾向としてうかがえる。

表 1-2 都道府県別の回答の内訳

都道府県	極めて重 要な問題	重要な 問題	迷惑な 程度	合計
北海道	3	5	6	14
青森県	2	1		3
茨城県			2	2
千葉県	1	6	1	8
神奈川県	1	2	4	7
富山県		2		2
福井県	1	2	1	4
静岡県	2	2	4	8
愛知県	2	4	1	7
三重県	2	2	3	7
滋賀県	1	2	2	5
京都府		1		1
大阪府	1		3	4
兵庫県	4	7	4	15
和歌山県	1		2	3
島根県			1	1
岡山県	1		3	4
広島県	2	3	4	9
山口県	1		3	4
徳島県	1	1	2	4
香川県	2	1	1	4
愛媛県		2	2	4
高知県		1		1
福岡県	1		1	2
佐賀県		1		1
長崎県		3	1	4
熊本県	1	2	2	5
宮崎県		2		2
鹿児島県	1	5	4	10
沖縄県		3		3
合計	31	60	57	148

問2 貴漁協でミニボートについて最も重要な諸問題は何ですか。その内容と理由を記載してください。

- ・最も重要な問題（例：航路輻輳）
- ・その理由（例：海難事故の可能性）

148 漁協から複数回答で合計 171 件の回答があり、58 件（34%）が定置網周辺や漁業権海域での釣りが最も重要な問題という回答であった。問題としている理由としては、海難事故の可能性を挙げている回答数が 21 件、漁具の被害を挙げている回答数が 21 件と同数であった。漁協の認識としては、ミニボートが定置網周辺や漁業権海域での釣りをする行為について、漁具への被害を懸念するだけではなく、海難事故の可能性についても強く問題意識をもっていることがわかる。

次に 44 件（30%）が航路輻輳と回答しており、具体的な回答内容として「ミニボートが漁港の出入口付近で釣りをしており、見えにくく衝突する危険性がある」などの意見が最も多く寄せられた。

問題となっている内容の理由の合計については、海難事故の可能性が 73 件となり、全体の約 60%を占める。漁協のミニボートに対する問題意識として、海難事故の可能性を最も懸念していることがわかる。

表 1-3 問題となっている内容及び理由

問題となっている 理由 内容	海難事故 の可能性	漁具 被害	作業の 支障	不法 投棄	乱獲、監視 の必要性	養殖魚へ の悪影響	理由 なし	合 計
定置網周辺や漁業権海域での釣り	21	21			3	2	11	58
航路輻輳	43		1					44
岸壁、施設内の無断使用			13	8			9	30
法規、操船等の無知							12	12
夜間の無灯火							9	9
密漁							6	6
夜間、日の出前の出航	4							4
荒天時の出航	4							4
機関故障			1					1
沖合まで出航	1							1
不審艇							1	1
保険への加入							1	1
合計（「理由なし」を除く 割合（%））	73 (60%)	21 (17%)	15 (12%)	8 (7%)	3 (2%)	2 (2%)	49	171

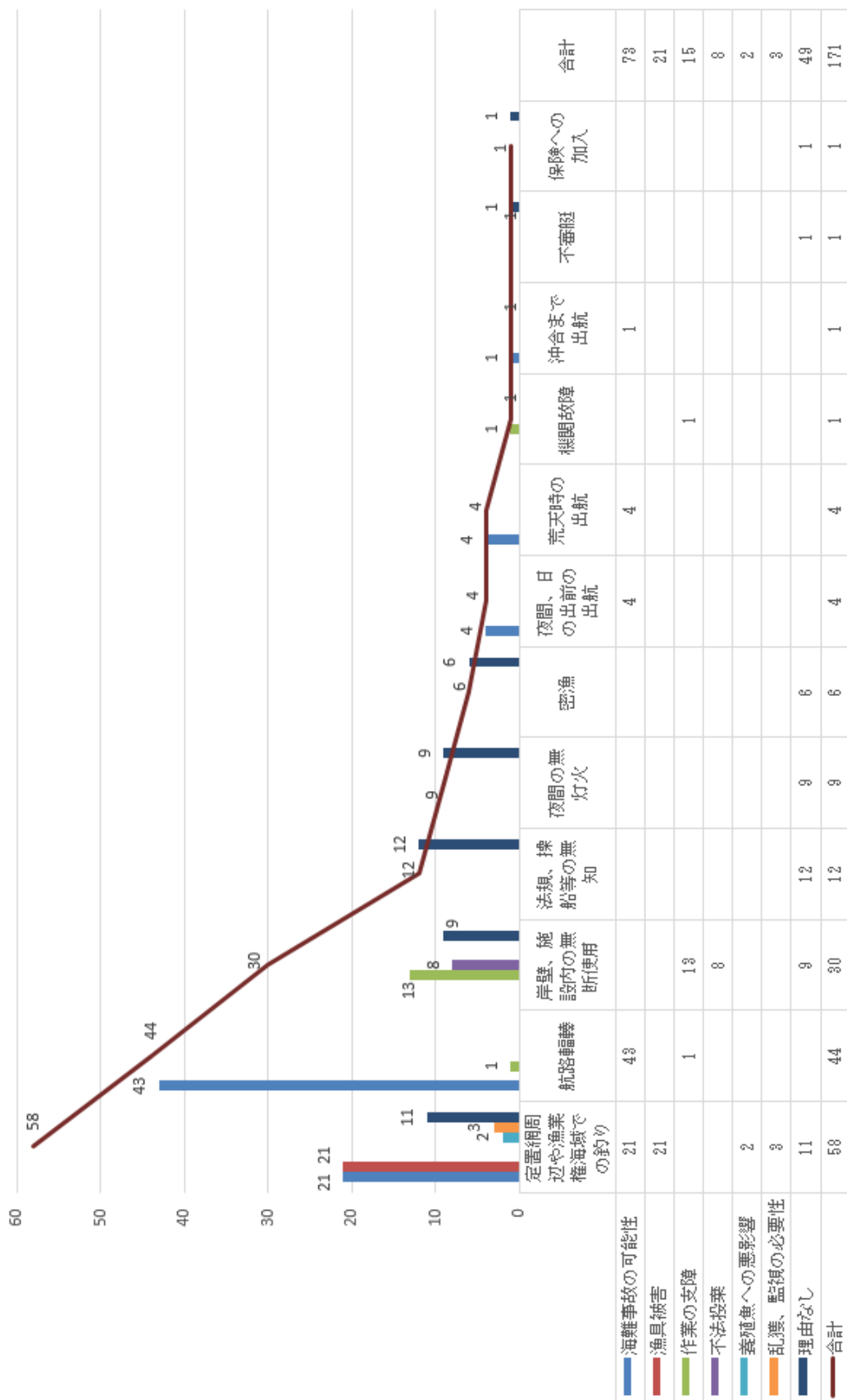


図1-3 問題となっている内容及び理由

問3 上記の最も重要な問題や諸問題について、漁協として何か対応策を講じていますか。

- ・立看板等で注意喚起
- ・口頭注意
- ・施設等の利用禁止
- ・国や自治体に働きかけ
- ・その他（具体的には、)

問4 上記問3の対応策の効果は現れていますか。

- ・効果がよく現れている
- ・効果がある
- ・あまり効果がない
- ・効果がない

問3について、「対策無し」「何もしない」と回答のあった14漁協、及び未回答の2漁協を除く132漁協から複数回答を含む合計190件の回答があった。

対応策として「口頭注意」が93漁協と最も多く、回答のあった132漁協全体の70%で実施している。しかしながら、このうち、75漁協(81%)が「あまり効果がない」、「効果がない」との回答であった。

次に回答の多かった対応策として「立看板等で注意喚起」(46漁協)であり、多くの漁協がコストをかけてミニボートの対策を実施していることがわかる。さらに、「国や自治体に働きかけ」(24漁協)、「施設等の利用禁止」(17漁協)との回答であった。

問4の対応策の効果については、どの対策も「あまり効果がない」という回答が多かった。それぞれの対策について「効果がよく現れている」「効果がある」の回答の合計に対する割合は、「立看板等で注意喚起」(26%)、「口頭注意」(19%)、「施設等の利用禁止」(29%)、「国や自治体に働きかけ」(25%)であり、それぞれの対応策について、約2割～3割の効果(件数比)があったとの回答である。

表1-4は、全体の回答数が少ないものの「効果がよく現れている」「効果がある」の回答が約半数を占めたその他の対応策の内容を示している。対応策の内容として「係留施設の設置」、「養殖場に灯標を設置」「指導船を出して見回り」等である。なお、「定期的に撤去処分している」という回答が1漁協あった。

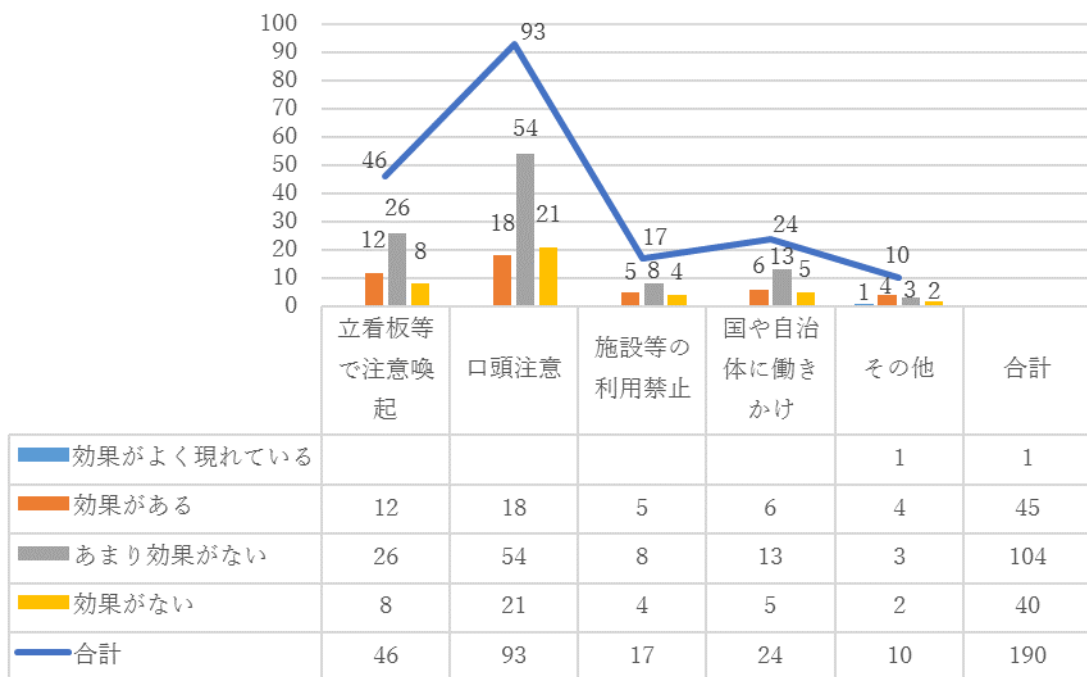


図 1-4 問題への対応策の内容及びその効果

表 1-4 その他の対応策の内容

その他の対応策の内容	効果	合計
係留施設の設置	効果がよく現れている	1
養殖場に灯標を設置	効果がある	1
近くのマリーナ等での呼びかけ	効果がある	1
	あまり効果がない	2
	効果がない	2
指導船にて周回	効果がある	1
パンフの配布	あまり効果がない	1
定期的に撤去処分		1

問5 上記問4で「効果がない」「あまり効果がない」との答えの場合、どのような対策が有効と考えますか。その対策を実施する予定ですか。

未回答の68漁協を除く80漁協から複数回答で合計93件の回答があり、海上保安部や自治体等による取締り指導が有効だと考える回答が最も多く15件あった。次に「免許」（14件）や「ミニボートの規則整備（罰則化）」（10件）と続き、何らかの法整備が有効とする回答が多かった。

「その対策を実施する予定ですか。」との設問に対しては、漁協自らが行う対策の回答内容が少なかったことから、ほとんど回答がなかった。

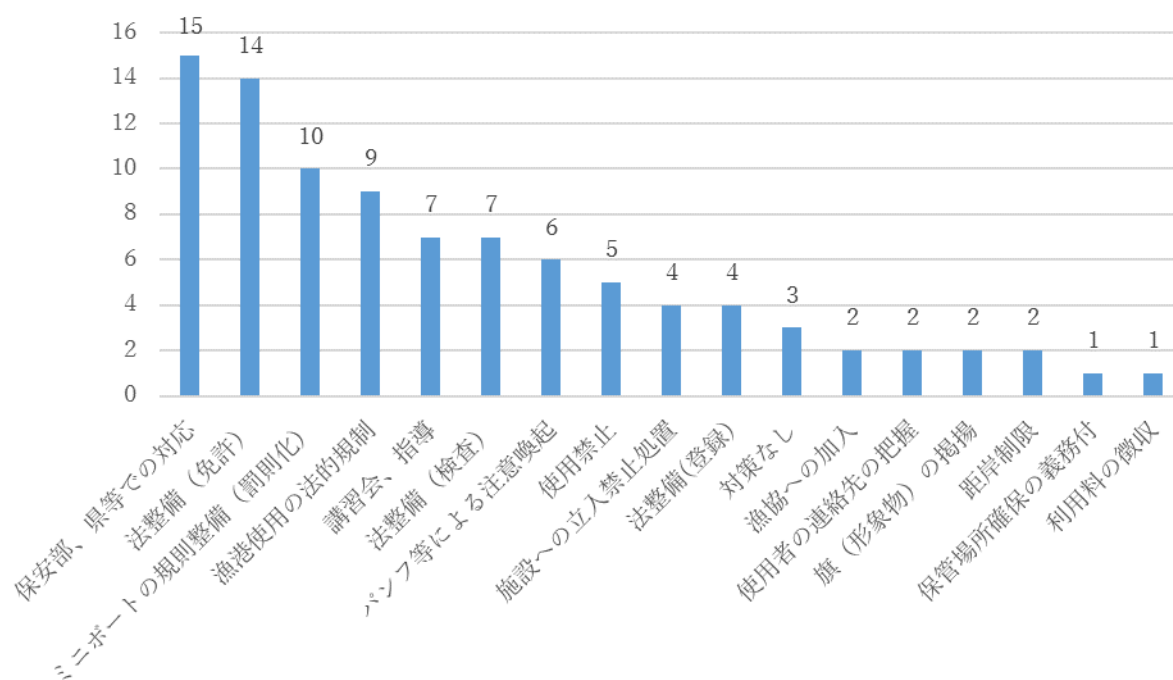


図1-5 問題解決に有効と思われる対策の内容

問6 昨年度のアンケートでは約半数の漁協がミニボートについて問題があると回答しています。貴漁協において問題がない理由として考えられる理由を以下からお選びください。

- ・ミニボート向けの施設が整備されている
- ・ミニボートはマナーを守って遊んでいる
- ・ミニボートユーザーと漁協間で自主ルールをもうけている。どのようなルールか記載をお願いします。

()

- ・漁協の施設利用を認めており共存している。

・その他 ()

48漁協から複数回答で53回答があった。その内容としては、以下のとおりであった。

「ミニボートはマナーを守って遊んでいる」30漁協（57%）

「漁協の施設利用を認めており共存している」11漁協（21%）

「その他」7漁協（13%）

「ミニボート向けの施設が整備されている」5漁協（9%）

「ミニボートユーザーと漁協間で自主ルールをもうけている」0漁協（0%）

その他の意見として、以下の回答があった。

「施設の利用を禁止している」6漁協

「漁協内で営業しているボート店が監視、指導を行っている」1漁協

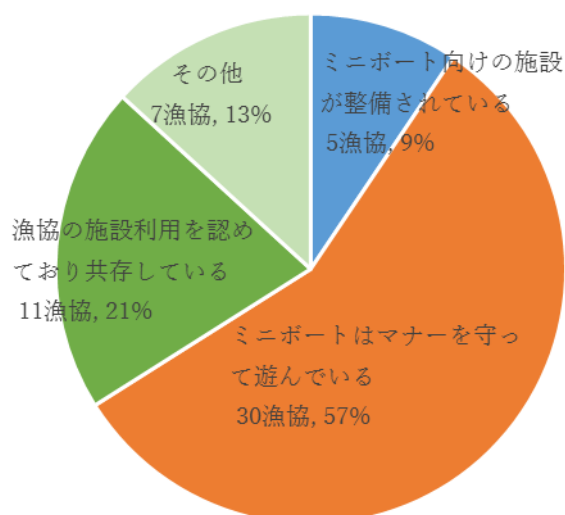


図1-6 ミニボートに対する問題がない理由

問7 昨年アンケートで「航路の輻輳」がミニボートの諸問題の4位でした。貴漁協所属漁船で、漁港内や漁場、漁場との往復において海難までも至らないもの（海保に通報するまでに至らないもの）のミニボートと接触するなど極めて危険な案件がありますか。それは年間のべ何件程度ありますか。

- ・ない
- ・ある（年間のべ何件程度）

回答のあった365漁協のうち、55漁協から「ミニボートとの危険行為がある」と回答があり、113漁協から「ミニボートとの危険行為がない」と回答（冒頭の間で「ミニボートがほとんどいない」と回答した197漁協を除く）があった。「ミニボートとの危険行為がある」と回答した漁協は33%となる。

ミニボートと接触するなどの極めて危険な案件の年間件数については、「年間数件程度」と回答したのが26漁協（47%）と最も多かった。また、「年間数十件程度」と回答した漁協は、福井県、愛知県、三重県、兵庫県、宮崎県下の5漁協である。これらの漁協については、早急に何らかの対策が必要と思慮されるところである。さらに、北海道、茨城県、千葉県、神奈川県、静岡県、愛知県、滋賀県、山口県、愛媛県、熊本県下の漁協からは、「年間10件程度」と回答があり、全国的にミニボートとの極めて危険な行為があるという結果であった。

表 1-5 ミニボートとの危険行為の有無

ミニボートとの危険行為 ミニボートの諸問題	ある	ない	合計
ある	52	74	126
ない	3	39	42
合計	55	113	168

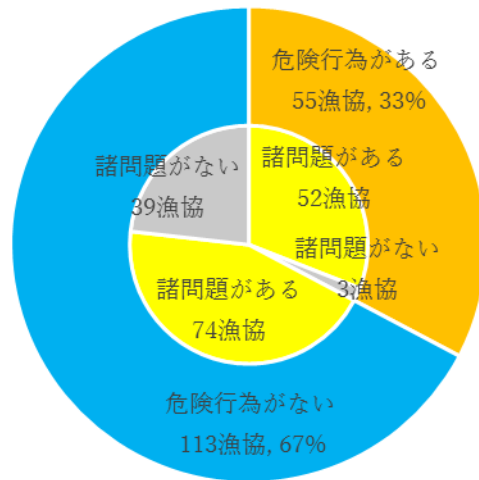


図1-7 ミニポートとの危険行為の有無（外円）
ミニポートに対する諸問題の有無（内円）

表 1-6 年間危険行為の件数

年間危険行為の件数	回答件数
年間1件程度	5
年間数件程度	26
年間5件程度	8
年間10件程度	11
年間数十件程度	2
多数	3

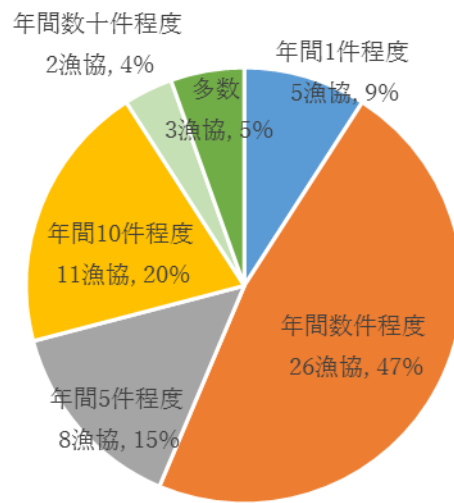


図1-8 年間危険行為の件数

問8 問7であると回答した場合、その考えられる原因についてご回答ください。

- ・見張りをしっかりしていない。 (件程度)
- ・基本的な航法等をしらない。 (件程度)
- ・夜間に航海灯を点灯していない。 (件程度)
- ・昼間に旗をあげていない。 (件程度)
- ・その他 (件程度)

問7で回答した55漁協から複数回答で合計102件、危険行為の件数は合計487件の回答であった。危険行為の原因として「基本的な航法等をしらない」で30漁協(55%) 164件(34%)が最も回答数が多かった。

表1-7 危険行為の原因及びその件数

危険行為の原因	回答件数(複数回答)	危険行為の件数
見張りをしっかりしていない	24	110
基本的な航法等をしらない	30	164
夜間に航海灯を点灯していない	18	59
昼間に旗をあげていない	17	94
その他	13	60
その他の内容		危険行為の件数
操業中の漁船のそばの死角に入ってくる		8
密漁		4
接岸中		1
船の密集		30
禁止されている場所で遊んでいるため		16
回避の意思なし		1

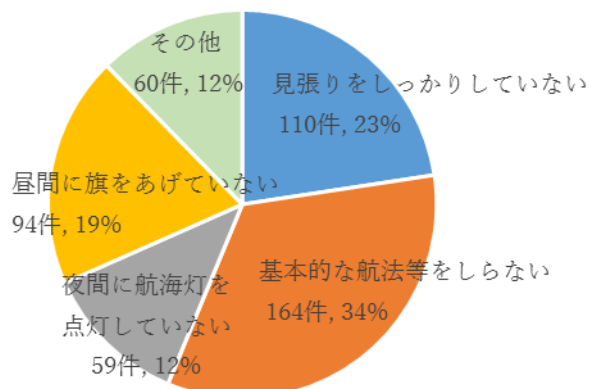


図1-9 危険行為の原因及びその件数

問9 H 27 年の1年間（1～12月）で、ミニボートを救助したことはありますか。
 ・ない ・ある（下記の表にご記入ください。）

救助した日時	平成27年	月	日	時	ころ
船名				最大搭載人員	名
事故の要因・背景					
機関出力（船外機の型式）				搭載設備・通信設備	
救助した場所（○湾など）					
陸岸からのおおよその距離	km				
当該ミニボートの出航場所					
救助当時の状況	・天候（ ） ・風速（ m） ・波浪（ ） ・波高（ m） ・海況（ ）				
ミニボートの長さ	m				
ミニボートの船質	・FRP製 ・アルミ製 ・ゴム製				
ミニボートの乗組員	名				
救助の状況（負傷者など）					
海難事故の種別	①衝突 ②乗揚げ ③転覆 ④火災 ⑤浸水 ⑥機関故障 ⑦推進器障害 ⑧舵故障 ⑨沈没 ⑩漂流 ⑪行方不明 ⑫入港遅延 ⑬その他（ ）				
どこからの救助要請ですか	①遭難者本人 ②海上保安庁 ③警察 ④所属漁船 ⑤その他 （ ）				

回答のあった399漁協のうちミニボートを救助したことのありと回答したのは、12漁協（3%）だった。このうち、5件の救助については、ミニボートではないことがないことが判明した。回答の内容については、表1-8のとおりである。

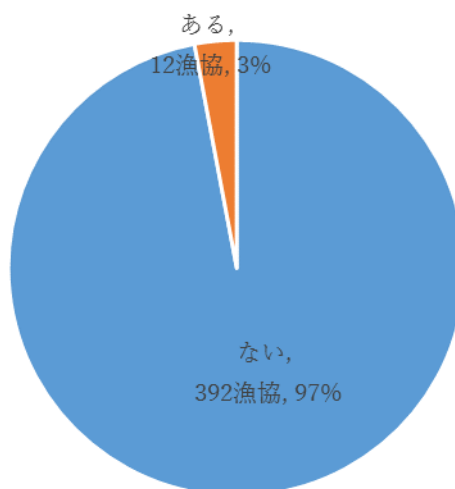


図1-10 ミニボートの救助有無

表 1-8 救助したミニボートの概要

都道府県	救助した日時	船名	最大搭載人員	事故の原因・背景	機関出力	搭載設備・通信設備	救助した場所	距離距離	ミニボートの出航場所	状況				乗組員	救助の状況（負傷者など）	海難事故の種別	どこからの救助要請か
										天候	風速	波浪	波高				
北海道	平成27年7月26日12時ごろ	DAY DRAGON		機関故障		無	地球神沖	0.5km	室蘭港崎守船溜	雨				2 負傷者なし。	機関故障	海上保安庁	
北海道	平成27年6月ごろ							1km						ボートのみ漂流	漂流	運搬者本人	
千葉県	平成27年9月ごろ		2		手漕ぎボート										転覆	出漁中に発見	
神奈川県	平成27年12月16日13時ごろ			急な風の変化による転覆	2 馬力		平塚新港入口付近	1km以内	平塚新港	曇	12.1m			逆漁船が発見し、船内に収容。負傷者なし。	転覆	逆漁船が航路にて発見	
神奈川県	平成27年3月28日9時ごろ						大磯沖	1.5km		晴			1	ボートは海上保安庁が久磯港へ曳航。船長は平塚の漁船が救助。	転覆	海上保安庁	
愛知県	平成27年9月13日6時ごろ	Queen Plum	8	機関故障			西尾市一色町佐人島東	1.8km	吉田港ボートハーブク				2 負傷者なし。	機関故障	運搬者本人		
愛知県	平成27年6月28日12時ごろ		2	強風の為に波消しブロックから離れなくなった			大井漁協豊丘支所の地先の波消しブロック	0.3km	豊丘支所漁場乙方海岸	曇	1.5m	悪い	2 負傷者なし。	入港遅延	海上保安庁		
滋賀県	平成27年6月ごろ			キールの湖底接触による転覆	コット		琵琶湖							転覆	所屬漁船		
兵庫県													1	航行不能を曳航した。		運搬者本人	
兵庫県	平成27年9月21日7時ごろ	チョウケイマル	1	漁場を把握していなかった			播磨灘									漁り養殖施設侵入	所屬漁船
広島県																	所屬漁船
長崎県	平成27年6月14日10時ごろ	first angel					平戸市春日町付近	5km未満	錦浦港	曇	4.3m		2		乗揚り、機関故障	海上保安庁	

*表中のうち、黄色で着色したものは、ミニボートに該当しない。

問9でミニボートを救助したことのある7件について、設問の各項目別に整理した。

■ 都道府県別

回答のあった7漁協のうち、神奈川県、兵庫県でそれぞれ2件、北海道、愛知県、広島県でそれぞれ1件だった。問7で年間の危険行為の件数を多く回答した都道府県と重なる結果となった。

■ 月別

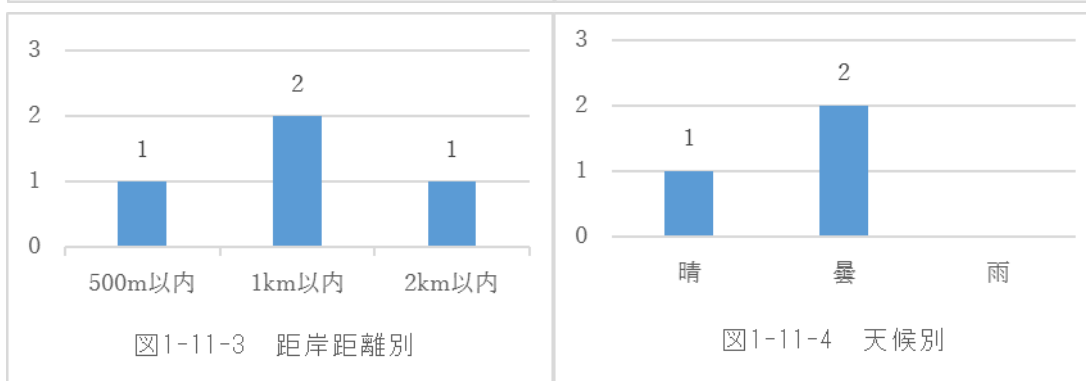
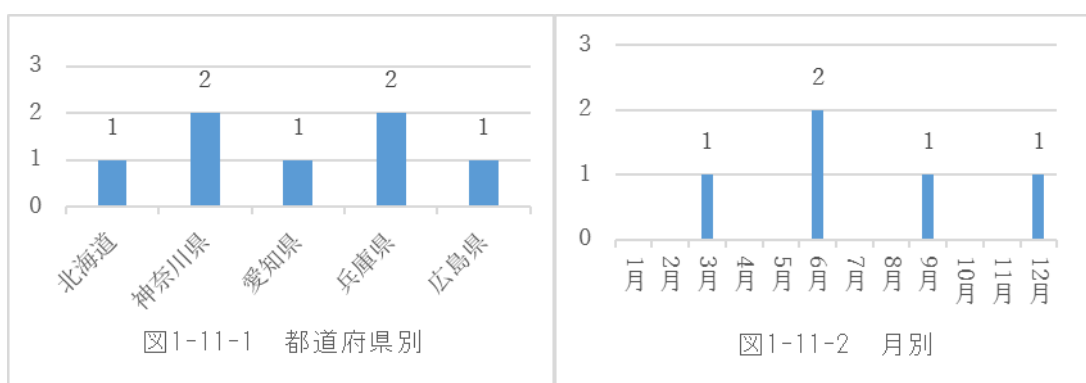
回答のあった5漁協のうち、6月が2件、3月、9月、12月でそれぞれ1件だった。

■ 距岸距離別

回答のあった4漁協のうち、1km以内で2件、500m以内及び2km以内がそれぞれ1件だった。陸岸に近い海域で海難が発生している。

■ 天候別

回答のあった3漁協のうち、曇が2件、晴が1件だった。



■ 風速別

回答のあった2漁協のうち、いずれも風速10m以上だった。乗船者の風に対する知識不足が原因と推定される。

■ 乗組員別

回答のあった3漁協のうち、1名が2件、2名が1件であった。

■ 救助の状況

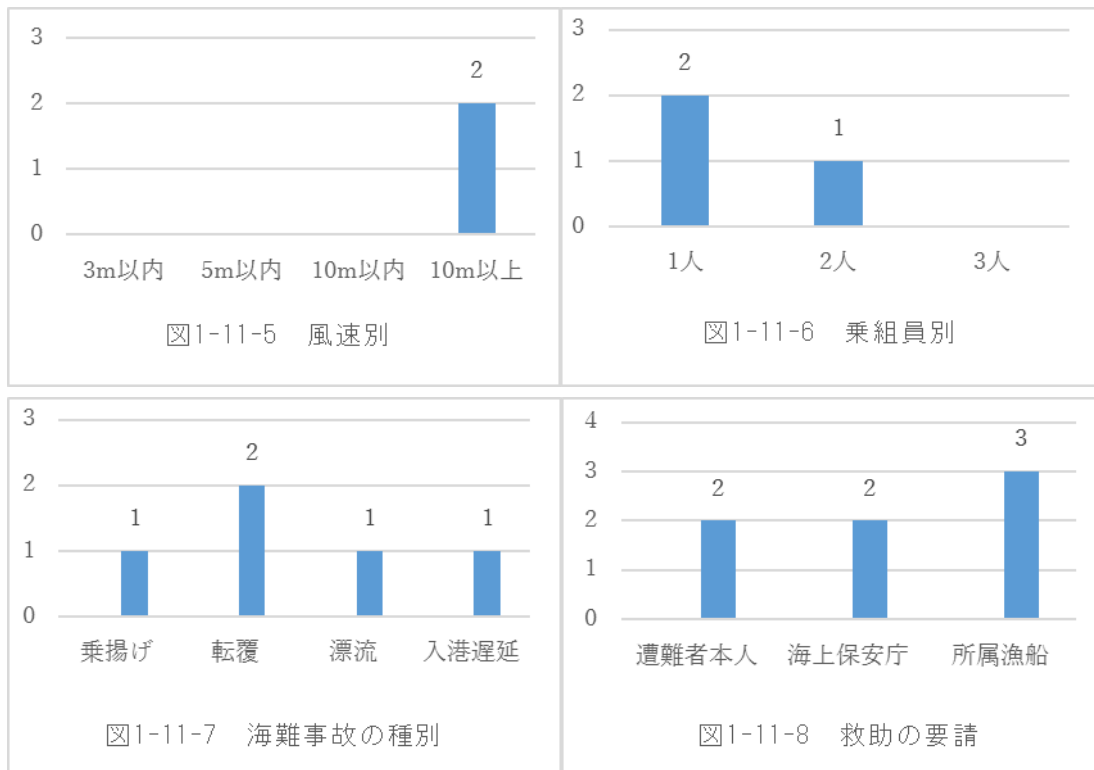
回答のあった7漁協のうち、負傷したという者はいなかった。

■ 海難事故の種別

回答のあった5漁協のうち、転覆が2件、乗揚げ、漂流、入港遅延がそれぞれ1件であった。

■ 救助の要請

回答のあった7漁協のうち、所属漁船が3件、海上保安庁が2件、遭難者本人が2件だった。事故を起こしたボートの近くにいた漁船に救助されたケースは43%だった。



問10 救助したミニボート利用者は当時、ライフジャケットを着用していましたか。

- ① 着用していた ②着用していなかった ③不明

ライフジャケットを着用していたのは、4件（33%）だった。救助の際にライフジャケットの着用の有無まで確認していないため、半数（6件）が不明という回答であった。

表1-9 ライフジャケットの着用の有無

救助者のライフジャケットの着用の有無	回答件数
着用していた	4
着用していなかった	2
不明	6

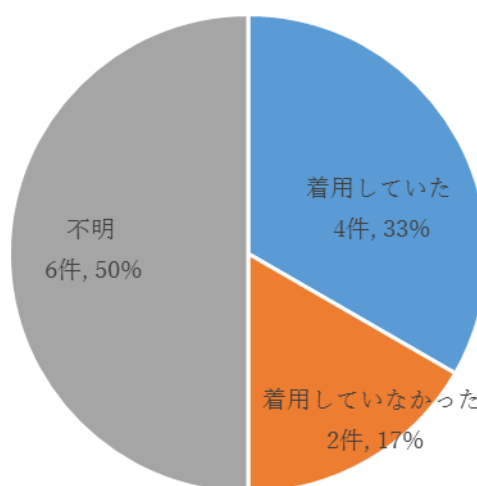


図1-12 ライフジャケットの着用の有無

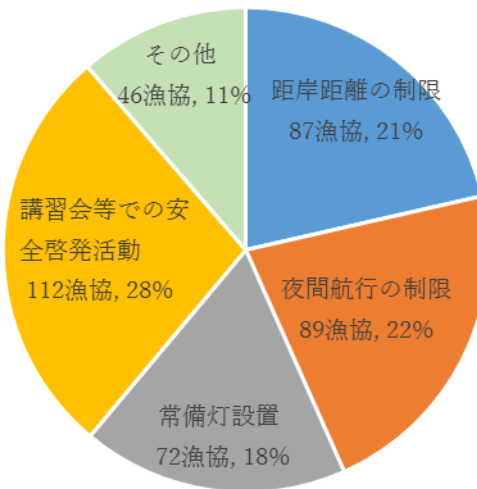


図1-14 対策が必要な内容

表 1-10 その他の内容（複数回答）

その他の内容	回答件数
免許制度	12
旗の工夫、形象物などでもっと目立つようにする	5
規則、マナーに対する罰則化	5
湖川、港内に限定	4
検査制度	4
保険への加入	4
登録制度	4
ミニボートをなくすべき	3
ライフジャケットの義務化	2
湖川での使用願いの提出義務化	1
漁船との適正な距離の確保	1
協会への加入	1

ミニボートに関する意見（自由記載）

アンケート末尾に「その他の意見」を求めたところ、6 漁協から意見が寄せられた。

■ 福井県 A 漁協

ミニボートが年々海洋に雄出する数が増大し、今後現状の法規制の中で推移すると資源のこぼれが多くなり、不特定多数の釣人が漁獲する魚の量も増大し、特に通業権漁場の対象となる行をうかがう類、メバル類の資源のこぼれが顕微しとなっている。道漁と通業の通業調整も大きな課題として考えられる。

■ 静岡県 B 漁協

事故は少ないものの、「いり」は多くついでいる。これに反釣で漁業者の船の間をぬぐる釣行、灯が見えにくいところ、いつの間にか釣果もおいしくなり様です。

■ 静岡県 C 漁協

当地区の主要魚種であるキンメダイは近年資源減少が懸念されており、一都三県のキンメダイ漁業者で会議を開き、休漁日、禁止海域等を定め、資源管理に努めておりますが、プレジャー船がその海域でキンメダイを釣られても、自主規制であることから釣りを遠慮してもらうことが困難で、一部その件で軋轢が生じております。

■ 兵庫県 D 漁協

事故の無いよう注意喚起をすると、何かと文句をつけてくる人が多くなっているように思う。
後で市や県へ文句を言う人もいる
ミニボートであっても、エンジンを搭載する船は、小型船舶検査機構への登録やプレジャーボート保険への加入を義務付けなければいけないのではないかと思う。

■ 熊本県 E 漁協

いわゆる遊漁者（レジャー）が濫利用する施設が少なくないのど、漁港の独占利用者が減らないと思う。定期的に協会の方を巡回すればよいな活動を増やしていただきたいと思います。

■ 千葉県 F 漁協

前略 ご担当者様

旧年中はお世話になりました、本年も変わらずお願いします。

問11に関してですか、若干ご意見をさせて戴きます。

現在は、道路上の交通手段である自転車ですら、罰則、罰金が適用される時代です。

ですので、レジャーに供するプレジャーボートなどは、周囲の人に迷惑をかけない広さがそこにあっても、もう少し規制をすべきだと個人的に感じています。

そもそも仕事で使用する道具としての船では無いのですから、ミニボートであれ、手漕ぎボートであれ、レジャーに限定した遊具として、厳しいルールを設けたとしても、ルールの中で楽しみを満喫できるように使用者が心掛ければいいと思います。

加えていえば、小舟での遊びの種類は何だろうか？と考えた時に、大きさ、手軽さから種類も自ずと限定されると感じます。いわゆる「釣り遊び」です。

私たち生産漁業者の立場から見ますと、我々の生計を左右する漁網漁具の付近で「遊ぶ」のは、陸上では空き地ではなく作物を植えてある田畑に入ると同じことであって、更にその漁網の中に入った獲物を獲るため（釣り堀り代わり？）の釣り遊びであれば、もはや窃盗と同じだと思っています。

腹立たしいことですが、網を吊っている（支えている）ロープにボートを固定するなど、もっての外だと思います。ましてや船外機のプロペラがロープに当れば、ロープは直ぐに切れてしまいます。その補修や出漁見合わせで一体、幾らの費用が掛るかご存知なのでしょうか？

前置きが長くなりましたが、ボート遊びの安全性の為に何か策をとるのですが、上述しました通り「規制を強化する」こと＝「一切の例外を無くし、ミニであろうとも海上に出る限り免許制度を設ける」こと＝「免許取得時及び書き換え時に各種講習を行う機会を強制的に設ける」ことでモラルやマナー、安全について今以上に認識して貰えるのではと考えます。

何でもそうですが、普及とは犠牲を伴ってまで許すことでなく、一定のルールの中で浸透し広がることだと考えていますので、マリンレジャー全般（特に釣り遊び）で楽しみを得ようとするのなら、先ず自らの生命を大切にすることと、その海域で生計をたてている漁業者が居るという事実を尊重して頂くことが肝要と考えています。

以上、今回も長々と書かせて戴きましたが、互助の考えを持って双方に有益であることを願うばかりです。

私達漁業者は組合を通し皆が互助の精神の大切さを知っています。

ですからレジャー釣り人であっても、転覆したりエンジントラブルで沖へ流されていれば、自分達の仕事を放つても救助に加わります。

命の大切さを知っているからこそ、命を第一に守ることに一切の見返りを求めず、本能のままに身を案ずる漁者達が生計を営むほんの僅かな領域を侵してまで興ずる遊びを、ルールで縛ることでしか禁ずる術が思い付かないのも悲しい事実です。

草々

ミニボートの受け入れ状況について、「以前から、受け入れている」が25ヶ所（40%）、
「以前から、受け入れていない」が37ヶ所（59%）、「以前、受け入れてなかったが受け入
れるようになった」が1ヶ所（1%）、「以前は、受け入れていたが、受け入れなくなった」
が0箇所（0%）であった。

なお、「以前、受け入れてなかったが受け入れるようになった」きっかけについては、「施
設の利用者を増やすため」という回答であった。

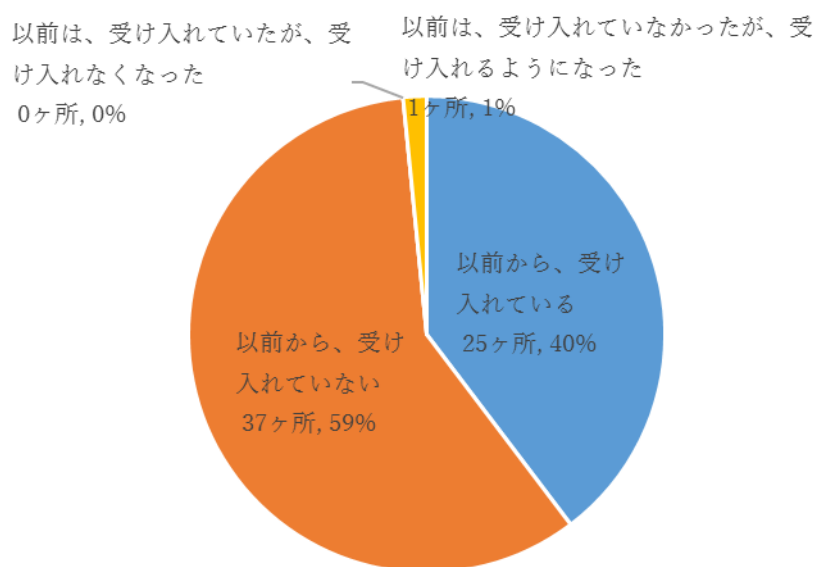


図2-1 ミニボートの受け入れ状況

問2 ミニボートとのトラブルはありますか。

①ない。

②ある。(具体的にどのようなトラブルかご記入ください。)

()

「ミニボートとのトラブルがない」と回答があったのは55ヶ所(87%)、「ミニボートとのトラブルがある」と回答があったのは8ヶ所(13%)であった。トラブルの内容については、「港の出入口での釣り」及び「施設の無断使用」等の回答があった。ミニボートの受け入れの認否に係わらずトラブルがあると回答しており、これらのミニボートは、マリーナやフィッシャリーナ近くの砂浜や漁協施設等を利用しているものと推測される。

表2-1 ミニボートとのトラブルの有無

ミニボートとのトラブル	ある	ない	合計
ミニボートの受け入れ			
以前から、受け入れている	4	22	26
以前から、受け入れていない	4	33	37
合計	8	55	63

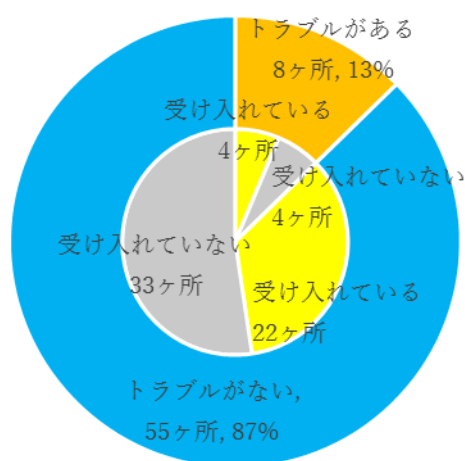


図2-2 ミニボートとのトラブルの有無(外円)
ミニボートの受け入れ状況(内円)

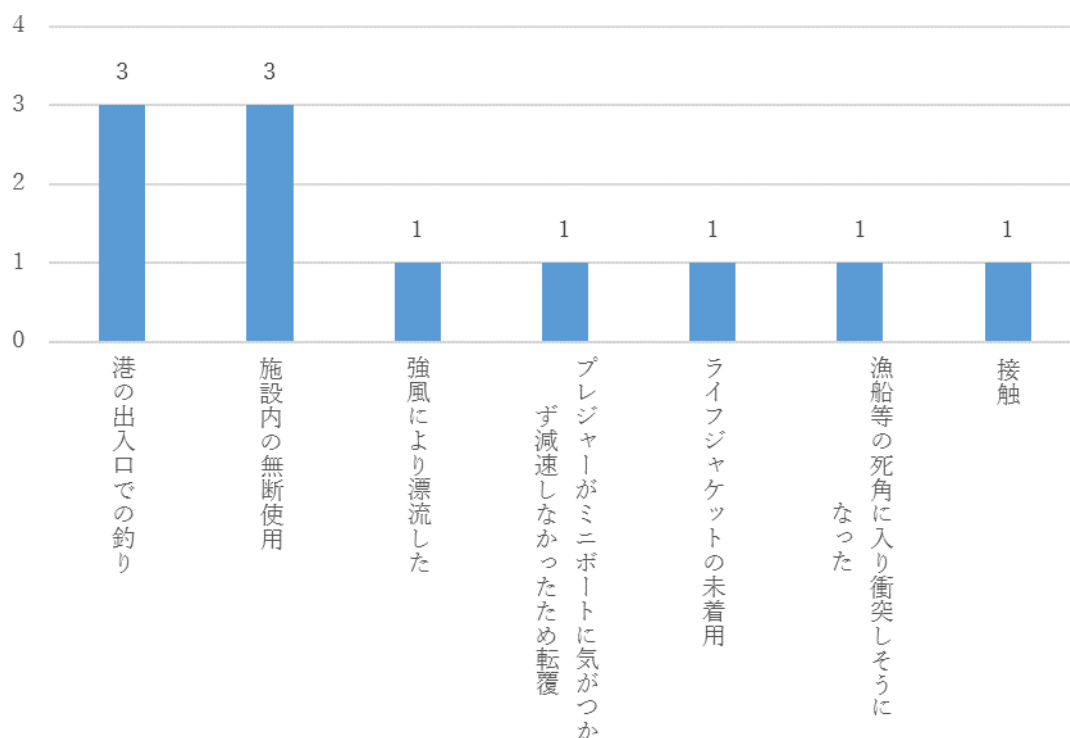


図2-3 トラブルの内容(複数回答)

問3 昨年の漁協向けアンケートで「航路の輻輳」がミニボートの諸問題の4位でした。貴マリーナ、フィッシャリーナにおいて海難までも至らないもの（海保に通報するまでに至らないもの）のミニボートと接触するなど極めて危険な案件がありますか。それは年間のべ何件程度ありますか。

・ない ・ある（年間のべ何件程度）

「ミニボートとの危険行為がない」と回答があったのは54ヶ所（86%）、「ミニボートとの危険行為がある」と回答があったのは9ヶ所（14%）であった。問2のトラブルと同様、ミニボートの受け入れの認否に係わらず危険行為があると回答している。

年間の件数としては、「年間1件程度」及び「年間5件程度」と回答したのがいずれも3ヶ所（33%）で最も多かった。特に、年間20件程度以上の危険行為があると回答したのは、神奈川県及び静岡県のマリーナである。

表 2-2 ミニボートとの危険行為の有無

ミニボートとの危険行為 ミニボートの受け入れ	ある	ない	合計
以前から、受け入れている	3	23	26
以前から、受け入れていない	6	31	37
合計	9	54	63

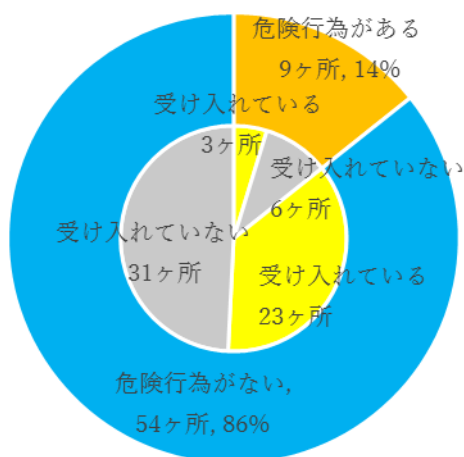


図2-4 ミニボートとの危険行為の有無（外円）
ミニボートの受け入れ状況（内円）

表 2-3 年間の危険行為の件数

年間危険行為の件数	回答件数
年間 1 件程度	3
年間数件程度	1
年間 5 件程度	3
年間 20 件程度	2

問4 問3であると回答した場合、その考えられる原因についてご回答ください。

- ・見張りをしっかりしていない。(件程度)
- ・基本的な航法等をしらない。(件程度)
- ・夜間に航海灯を点灯していない。(件程度)
- ・昼間に旗をあげていない。(件程度)
- ・その他 (件程度)

問3で回答した9ヶ所から複数回答で合計19件、危険行為の回数は合計75件の回答であった。危険行為の原因として「基本的な航法等をしらない」との回答が、6ヶ所(67%)、34件(45%)であり、最も多い結果となった。

その他の意見としては、「双方の技量不足」、「航行中の船がミニボートの近くで減速しない」、「プレジャー側の視界不良」、「荒天時による出航」の回答がそれぞれ1件あった。

表2-4 危険行為の原因及びその件数

危険行為の原因	回答件数(複数回答)	件数
見張りをしっかりしていない	4	8
基本的な航法等をしらない	6	34
夜間に航海灯を点灯していない	3	3
昼間に旗をあげていない	4	26
その他	2	4

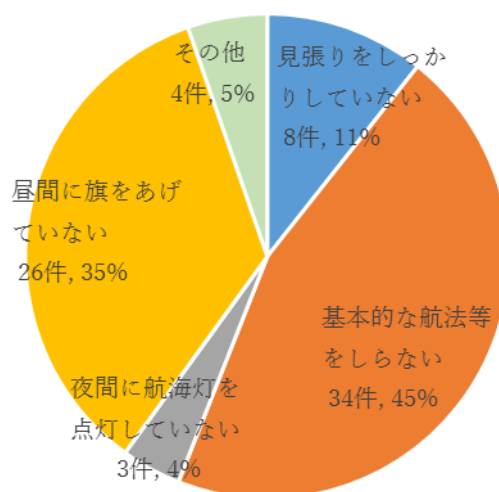


図2-5 危険行為の原因及びその件数

問5 H27年の1年間(1~12月)で、ミニボートを救助したことはありますか。

・ない ・ある(下記の表にご記入ください。)

救助した日時	平成27年	月	日	時	ころ
船名				最大搭載人員	名
事故の要因・背景					
機関出力(船外機の型式)				搭載設備・通信設備	
救助した場所(〇〇湾など)					
陸岸からのおおよその距離	km				
当該ミニボートの出航場所					
救助当時の状況	・天候()・風速(m)・波浪() ・波高(m)・海況()				
ミニボートの長さ	m				
ミニボートの船質	・FRP製 ・アルミ製 ・ゴム製				
ミニボートの乗組員	名				
救助の状況(負傷者など)					
海難事故の種別	①衝突 ②乗揚げ ③転覆 ④火災 ⑤浸水 ⑥機関故障 ⑦推進器障害 ⑧舵故障 ⑨沈没 ⑩漂流 ⑪行方不明 ⑫入港遅延 ⑬その他()				
どこからの救助要請ですか	①遭難者本人 ②海上保安庁 ③警察 ④所属漁船 ⑤その他 ()				

1年間の中でミニボートを救助したことのありと回答したのは、1マリーナ(2%)であった。なお、本救助案件は、手漕ぎボートでありミニボートではないことが判明した。

問6：救助したミニボート利用者は当時、ライフジャケットを着用していましたか。

- ① 着用していた ②着用していなかった ③不明

問5で回答のあった1件の救助に関して、ライフジャケットについては着用していたという回答だった。(回答の救助案件は、ミニボートではなかったがアンケートの回答内容をそのまま記載。)

問7 ミニボートについては、その安全性の観点から何らかの対策（自主的な取組みを含む）が必要と考えますか。必要と考える場合は、どのような内容ですか。

・必要なし

・必要（①距岸距離の制限、②夜間航行の制限、③常備灯設置、④講習会等での安全啓発活動、⑤その他

（ ）

未回答7ヶ所を除いた56ヶ所のうち、「何らかの対策が必要」と回答があったのは53ヶ所（95%）であった。対策が必要な内容として複数回答で122回答があったうち「講習会等での安全啓発活動」が37ヶ所（30%）、距岸距離の制限29ヶ所（24%）、「夜間航行の制限」25ヶ所（20%）、「常備灯設置」19ヶ所（16%）の順で回答があった。また、その他の回答として、「免許制度」4ヶ所、「レーダーリフレクタや常備灯兼用の高所形象物の義務化」2ヶ所、等の内容が続いているが、漁協のアンケート結果と比べて、より具体的な内容が多く、特に属具（航海用具）の積付け、航行上の条件等の検査制度に絡む内容が目立った。

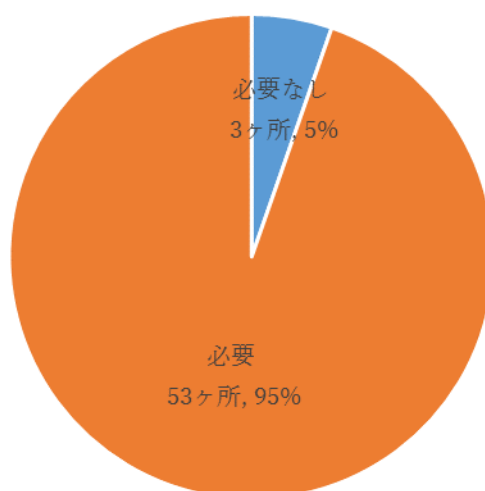


図2-6 安全性の観点からの対策の必要性の有無

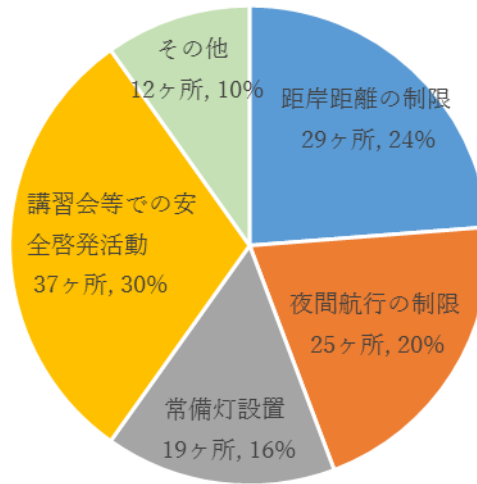


図2-7 対策が必要な内容

表 2-5 その他の内容（複数回答）

その他の内容	回答件数
免許制度	4
レーダーリフレクタや常備灯兼用の高所形象物の義務化	2
検査制度	1
登録制度	1
湖川に限定	1
距岸制限	1
ライフジャケットの義務化	1
船体の浮力確保	1
携帯電話を防水パックに入れて携帯する	1
出航禁止基準	1
風速計の携帯	1
船体を見やすくする	1
販売時の安全指導の徹底	1

ミニボートに関する意見（自由記載）

アンケート末尾に「その他の意見」を求めたところ、2ヶ所から意見が寄せられた。

■ 静岡県 A マリーナ

決断湖では直条例によりE/G付ボートは全て通航届出(2年に1回)が必要で、その時安全講習を実施している為ミニボートにも適用して安全啓蒙しているのではトラブルが/少ない。

■ 静岡県 B マリーナ

海上安全指導員の海上パトロール中にライフジャケットの着用や沖合に出ない旨指導しても聞く耳もたない。

2. 漁業協同組合等への訪問調査

調査の目的

昨年度の漁業協同組合に対するアンケート調査では、全国的なミニボートの救助実態やミニボートに対する諸問題が確認できた。今年度の調査では、当該調査結果をより詳細にその実態を把握するため、千葉県内の二つの漁業協同組合及び福井県内の二つの漁業協同組合にヒアリング調査を行った。

波左間漁業協同組合（館山市）は、ミニボートの利用はほとんどないものの、昨年度のアンケートにおいて、漁業活動におけるミニボートのマナーやモラル不足、天候を考慮しない無理な航行などに強く問題意識をもっており、今回の調査対象とさせて頂いた。また、新勝浦市漁業協同組合（勝浦市）では、組合員が利用する漁港の一部を、ミニボートの発着場所として、一定のルールのもとに使用を認めることで、漁業活動とマリンレジャーとの共存関係を築いている。

一方で、福井県内の福井市漁業協同組合（福井市）と敦賀市漁業協同組合(敦賀市)では、周辺海域において、京阪神からのミニボート利用者が多く、ミニボートと漁船との衝突事故を強く懸念している。これを回避するためなどの理由から、ミニボートの漁港利用は原則認めていない。現地では、漁港施設の無断使用や無灯火での夜間航行などについて深刻な問題となっている。

なお、本調査は、日本小型船舶検査機構及び（一社）日本マリン事業協会にて実施した。

2-1 千葉県におけるミニボートの利用実態調査

波左間（はさま）漁業協同組合（内房）と新勝浦市漁業協同組合（外房）に、ミニボートの利用実態について聞き取り調査を行った。

2-1-1 波左間漁業協同組合へのヒアリング

千葉県館山市の波左間漁協に、ミニボートの利用実態について聞き取り調査を行った。

①組合の現況

住所	千葉県館山市波左間 1012
組合員	正組合員：90人、准組合員：4人
登録漁船	約17隻（定置網漁に用いる19トンの漁船を除き、1トン未満の小型漁船が多い）
おもな漁法	定置網漁など
利用漁港	波左間漁港（館山市管理の第1種漁港）

②組合の所在地



定置網漁が中心の波左間漁協

③聞取り内容とその回答

➤ ミニボートの利用状況はどうか？

「ミニボートを目にするのは土日で、1,2 隻程度。車の屋根に積んだボートを砂浜で降ろしている。組合は日曜が休みということもあり、詳しい隻数は分からない」

➤ ミニボートに対する意見はあるか？

「近くの漁港から出るミニボートもあるが、ルールを守ってくれれば、文句は言わない。外からやってくるミニボートが、漁港以外の砂浜から出艇しても、危ないなあと思うけど、海は誰でも使えるから、何も言わない」

➤ ミニボートにおける漁業への影響は？

「ミニボート利用者の中には、定置網の中に入って釣る人もいる。撒き餌を海に捨てたり、ビニール袋を捨てたりするケースもあり、マナーは良くない」

➤ 近くの漁港から出るボートとは？

「館山市内の下原漁港に隣接する造船所が小型の釣船のレンタルをやっていて、波左間までやってくる」

➤ ミニボートが訪れるのはいつ頃か？

「3月から5月連休頃と、秋の釣りシーズンが多い。どこから訪れているのかは分からない」

➤ 館山湾の気象海象について教えてください

「館山湾は、風や潮が素通しで流れるため、ベタ風の日が少ない。特に偏西風が吹く秋から冬は荒れる。2馬力や5馬力程度のエンジンでは潮に流される。今年1月、コンテナ船が館山沖で座礁事故を起こした。また、2013年10月の台風の際、館山湾の浜田沖で貨物船が走錨し、浜に乗り上げた事故があった」

➤ 最近のミニボートの事故は？

「厳密にいうとミニボートではないが、今年の9月27日、波左間漁港沖の波左間島（右の写真及び2ページの地図参照）の西側で、手漕ぎボートが転覆した。このボートは、近くの釣具店が貸し出したもの。波左間島は組合事務所の目と鼻の先にあり、組合の役員が発見した。舳を上にした状態で沈みかけており、



一人はボートにしがみつき、もう一人は海に放り出された。館山海上保安部に一報し、漁船が救助した。翌日、海上保安部に連絡したが、現場検証はなかった」

➤ 組合の漁船が救助に関わったボートの事故については、すべて海上保安部に通報しているか。

「組合員が救助して乗船者が無事だったら、それで終わりである。そのような場合は、海上保安部には通報しない。もちろん、行方不明のような場合は通報する」

➤ 波左間漁港では、ダイバーを多く見かけるが。

「組合事業として、昭和 24 年からダイビング事業をやっている。このあたりの海は透明度が高く、魚影が濃いので利用者は多い。定置網の管理には、ダイバーによる海中でのチェックが欠かせないため、共存関係にある。ダイビングの運営は、外部のダイビングショップに委託しており、施設使用料としてシャワー、トイレ、駐車場代を徴収している」



組合から運営を任されているダイビングショップ



ダイバーを送迎する母船。平日の利用も多い

➤ ミニボートなどの今後の受入れについて。

「館山市内には 5 つの組合があり、合併計画が検討されている。下原漁港と波左間漁港は、いずれレジャー利用の可能性はある。下原漁港はすでに釣船のレンタルをやっているの、波左間漁港は、瀬戸内海のようなイカダを張った釣場になるかもしれない。ミニボートの受入れについては、事業として成立するなら検討の可能性もあるが、今のところはない」

➤ ヒアリングを終えて

館山湾の南部に位置する波左間漁協は現在、ミニボートを受け入れていないが、周辺海域は透明度が高く、釣りのポイントも多い。そのため、漁港区域以外の砂浜から出航するミニボートがあるようだ。大きな海難事故は起きていないが、事故を防ぐための情報（館山湾特有の海象の知識など）を知らせる取組みが今後必要になるだろう。

2-1-2 新勝浦市漁業協同組合へのヒアリング

ミニボートの利用実態等について新勝浦漁協に聞き取り調査を行った。

①組合の現況

住所	千葉県勝浦市新官 207
組合員	正組合員：650 人、准組合員：1,220 人
登録漁船	582 隻
おもな漁法	一本釣り、はえ縄、刺し網など
利用漁港、 利用港湾	勝浦東部漁港、串浜漁港、松部漁港、鶴原漁港、吉尾漁港、守谷漁港、浜行川漁港、大沢漁港（すべて勝浦市管理漁港）。興津港（千葉県管理地方港湾）

②組合の所在地



勝浦東部漁港にある新勝浦市漁協

③質問と回答

➤ ミニボートを受け入れている漁港はあるか？

「守谷漁港で受け入れている。漁港ではないが、興津港の興津海岸も利用されている。いずれも同じ湾内にあり、釣りのポイントは同じである」



守谷漁港と興津海岸の位置関係



守谷漁港の全体（円内）。海水浴場の守谷海岸（上部）に接している



山に囲まれた守谷漁港



船外機の付いた和船タイプの小型漁船が多い



守谷漁港の斜路（スロープ）



守谷漁港のトイレ



漁港の駐車場に駐車されたボート用トレーラー



シャワーと更衣室を貸し出す漁港背後の民家

➤ 守谷漁港で、ミニボートを受け入れたのはいつ頃か。
「20年ほど前になる。利用隻数が増えたのは10年前」

➤ 守谷漁港でのミニボートの利用隻数は？
「興津港を含め、年間500隻ほど。週末は、数隻から20隻ほど訪れる。5月以降、通年で

利用されている」

➤ ミニボート利用者はどこからやってくるのか。

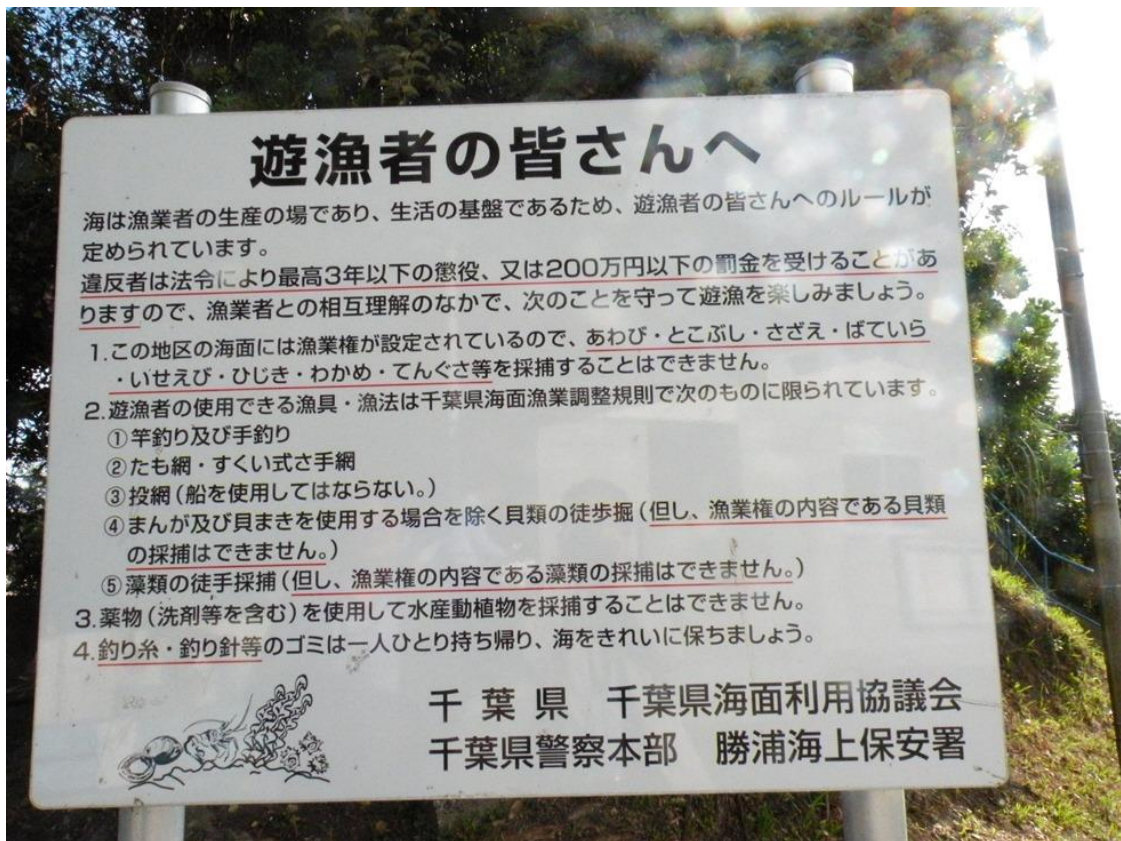
「県外が多く、地元は少ない」

➤ ミニボートのトラブルは？

「トラブルは聞かない。組合員が困っていれば、組合や勝浦海上保安署に相談している」

➤ ミニボートを受け入れるルールは？

「10年ほど前に、地元の漁師会とボート利用者との間で決めている。この付近の海域には、イセエビ漁の網（解禁期間は、8月から翌年5月まで）があり、そこに錨を入れるトラブルがあったため、網を上げる前に、錨を入れないような指導をしている。現在、トラブルはない」



守谷漁港の入り口に立てられた遊漁者向けの看板

➤ ミニボート等の海難事故はあるか？

「風が吹き荒れ、漂流中のボートを漁船が救助するのは、年1、2回ほどある。ボートの長さは、3~4m くらい。守谷漁港や興津港を出航したボートが多い。救助されたボートの乗

船者は、救命胴衣を身につけていることが多い。漁船が救助した場合は、勝浦海上保安署に通報しているが、大きな事故は起きていない」

➤ 守谷漁港でのトラブルは？

「守谷は観光地であることから、漁師もその意識があり、水上オートバイを除き、外部のボートを受け入れている。ボート利用者は、ルールを守っているようだ。利用に際しては、地元の漁師会が整理費を徴収している。駐車場やトイレ、水道の使用料が、この料金に含まれている」



地元の漁師会が徴収する整理費は、普通車が500円、二輪車が300円



「シャワー1回100円」を示す漁港内の看板



左：守谷漁港入口に立てられた水上バイク禁止の看板



右：守谷漁港に隣接する守谷海岸（海水浴場）からのゴムボートの乗入れを禁止する看板

（一定のルールに従って守谷漁港の斜路から下ろすことができる）

- 海難事故があり、組合員の漁船が救助に関わった事故について、すべて勝浦海上保安署に通報しているか。

「通報している」

- 漁業者から見て、ミニボート利用者のマナーは？

「ルールを作ったこともあり、現在、マナーは悪くない」

- ヒアリングを終えて

ミニボートの受入れを認めている守谷漁港は、ミニボートが利用する斜路やトイレ、水道が備わっている。イセエビ漁の時期は、ミニボートなどの投錨禁止時間を設けるなど、共存関係がうまくいっている。このような地元のルールが機能していることから、年間 500 隻前後のミニボートの利用隻数に対して、漁業者からの苦情は寄せられていない。また、大きな事故も発生していない。新勝浦漁協内では、漁船などにミニボートが救助される事故は、年間 1、2 隻である。

2-1-3 興津海岸のミニボート利用

守谷漁港の西側に位置する興津海岸（興津港）もミニボートの発着場所として利用されている。興津海岸は、海水浴客の利用が多く隣接する興津港海浜公園には、駐車場やトイレ、シャワーが揃っている。



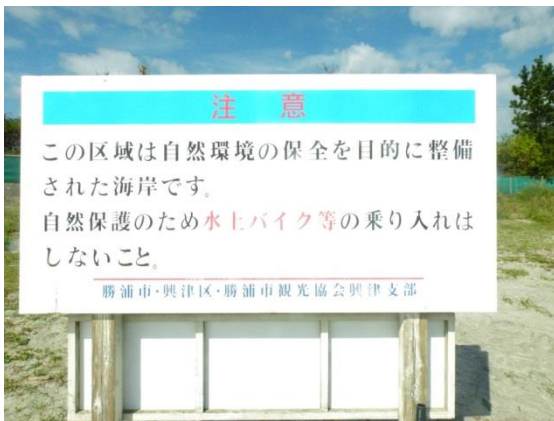
JR 外房線の上総興津駅から近い興津海岸



興津港海浜公園の施設と、ミニボートが利用する発着場所



イセエビ漁の期間（8月1日～翌年5月31日）、午後4時から午前7時まで投錨禁止を掲げた看板



水上オートバイの海岸への乗り入れを禁止する看板

ミニボートが利用する発着場所（砂浜）



興津港海浜公園と海岸をつなぐ橋に設置された看板

駐車場脇に設置されたシャワー



無料の駐車場



駐車場に作られたトイレ（シャワーも付いている）



興津港海浜公園に立てられた看板。エコ・コースト(自然と共生する海岸)事業として整備された

2-1-4 館山市の「安心・安全な館山の海水浴場の確保に関する条例」

千葉県館山市は、海水浴客のマナーが低下していること等に鑑み、千葉海上保安部館山分室、千葉県館山警察署、千葉県（海岸管理者）、民間団体などの関係団体と協力して、平成 27 年に「安心・安全な館山の海水浴場の確保に関する条例」を制定した。本条例には、海水浴場における以下の「禁止行為」などが定められている。

①禁止行為

1	ブイ、ロープなどで示された遊泳区域内にモーターボート、水上オートバイ、ヨット、サーフボード、ウインドサーフィンなどを乗り入れることは遊泳者との接触など重大な事故につながる恐れがあるのでやめましょう。
2	遊泳区域外でも遊泳区域を示すブイの付近でモーターボート、水上オートバイなどが高速航行を行うことにより「引き波」が生じることから、遊泳者に注意し最徐行しましょう。
3	過度に飲酒した状態で遊泳することは危険ですのでやめましょう。
4	皆さんが利用する遊泳区域内（海の中）にペットを入れることはやめましょう（介助犬・盲導犬などは除く）。
5	海岸の自然を保護するため、砂浜に車両等を駐車することはやめましょう。決められた場所でのモーターボート、水上オートバイの積み下ろしのための一時乗り入れは可能です。
6	海水浴場では肌を露出した方が多く、やけどの恐れがあることから、バーベキューを禁止します。ホットプレートなどの電気調理器具も使用しないでください。
7	入れ墨を露出しないでください。Tシャツやタオルなどで隠してください。
8	飲食したゴミやたばこの吸い殻などを捨てることはやめましょう。
9	もり、水中銃などの器具を携行し、又は使用することは危険ですのでやめましょう。
10	海水浴場等の管理上支障がある行為（器物の破損、遊泳区域を示すロープなどへの船舶の係留など）はやめましょう。

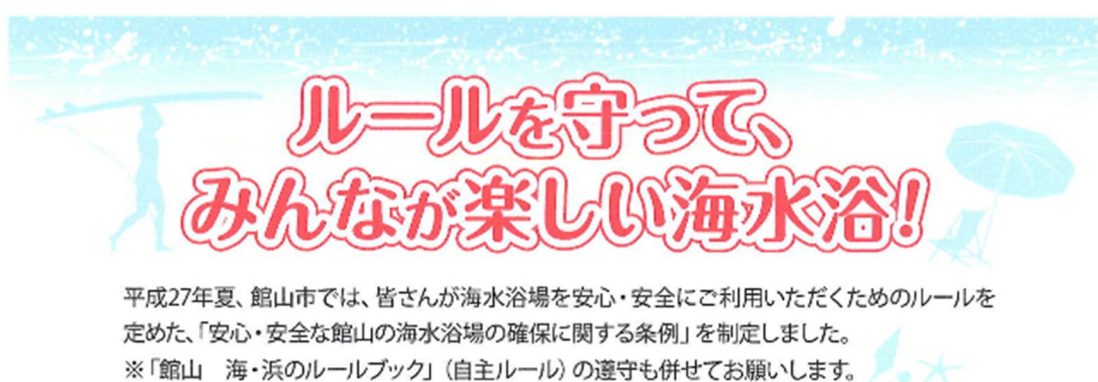


北条海岸に設置された条例の看板



平成 22 年に完成した館山港の多目的観光棧橋(長さ 400m)

②「海水浴場条例」の啓発パンフレット



ルールを守って、 みんなが楽しい海水浴!

平成27年夏、館山市では、皆さんが海水浴場を安心・安全にご利用いただくためのルールを定めた、「安心・安全な館山の海水浴場の確保に関する条例」を制定しました。
※「館山 海・浜のルールブック」(自主ルール)の遵守も併せてお願いします。

館山の海水浴場におけるルール (条例における禁止行為)

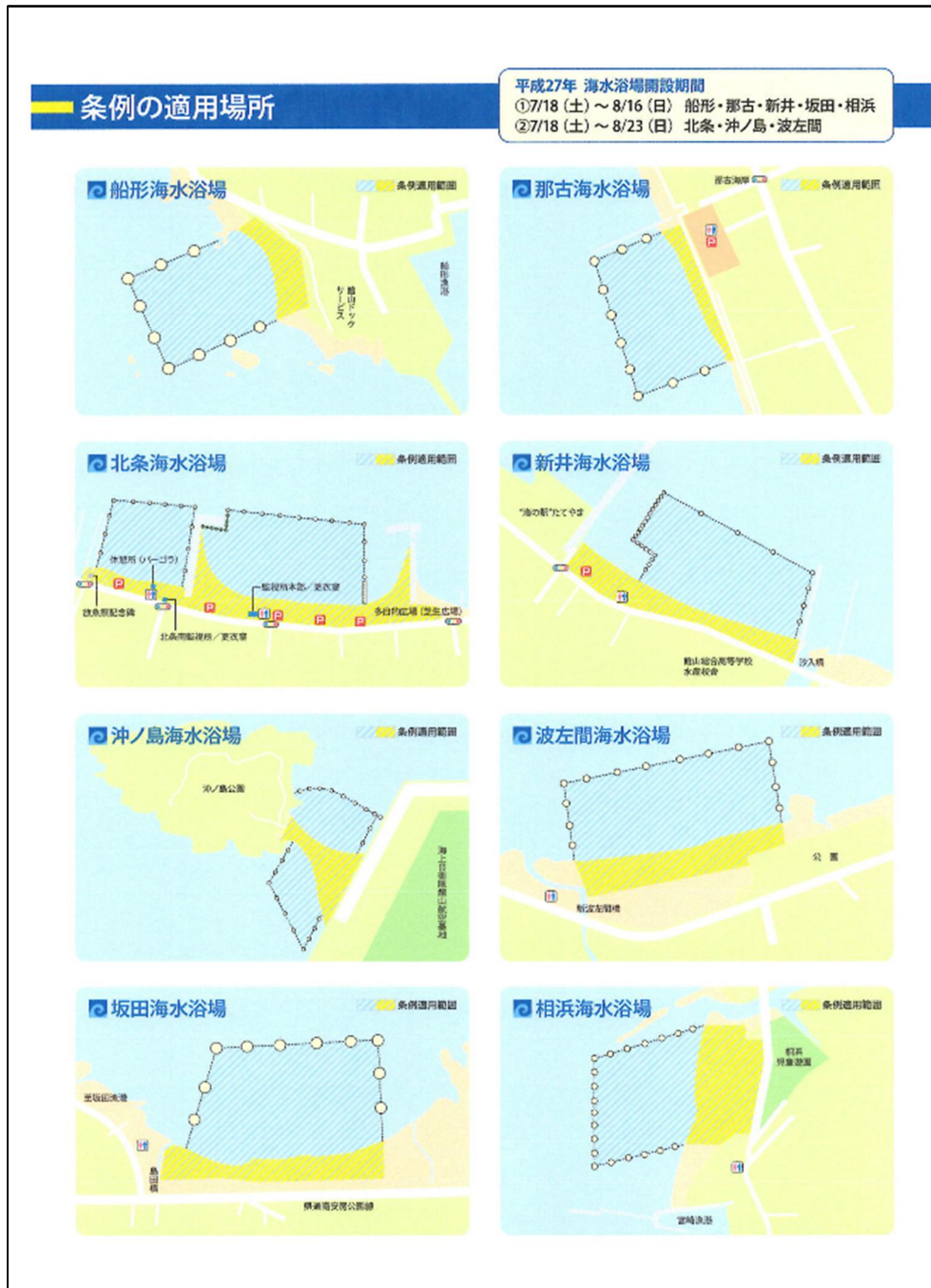
- 1 ブイ、ロープなどで示された遊泳区域内に、モーターボート、水上オートバイ、ヨット、サーフボード、ウィンドサーフィンなどを乗り入れることは、遊泳者との接触など重大な事故につながる恐れがあるのでやめましょう。
- 2 遊泳区域外でも、遊泳区域を示すブイの付近でモーターボート、水上オートバイなどが高速航行を行うことにより「引き波」が生じることから、遊泳者に注意し、最徐行しましょう。
- 3 過度に飲酒した状態で遊泳することは危険ですのでやめましょう。
- 4 皆さんが利用する遊泳区域内(海の中)にペットを入れることはやめましょう。(介助犬・盲導犬などは除く)
- 5 海岸の自然を保護するため、砂浜に車両等を駐車することはやめましょう。決められた場所でのモーターボート、水上オートバイの積み下ろしのための一時乗り入れは可能です。
- 6 海水浴場では肌を露出した方が多く、やけどの恐れがあることから、バーベキューを禁止します。ホットプレートなどの電気調理器具も使用しないでください。
- 7 入れ墨を露出しないでください。Tシャツやタオルなどで隠してください。
- 8 飲食したごみやたばこの吸い殻などを捨てることはやめましょう。
- 9 もり、水中銃などの器具を携行し、又は使用することは大変危険ですのでやめましょう。
- 10 海水浴場等の管理上支障がある行為(器物の破損、遊泳区域を示すロープなどへの船舶の係留など)はやめましょう。

館山市 経済観光部プロモーションみなと課
館山市館山1564-1 ☎0470-28-5180

③適用期間及び適用場所

本条例では、適用期間は開設期間とされ、適用場所は館山市内 8 カ所の海水浴場とされた。

開設期間（平成 27 年度）	海水浴場
7 月 18 日～8 月 16 日	船形海水浴場、那古海水浴場、新井海水浴場、坂田海水浴場、相浜海水浴場
7 月 18 日～8 月 23 日	北条海水浴場、沖ノ島海水浴場、波左間海水浴場





条例が適用される、館山市内の8つの海水浴場の位置

④パトロールの実施

「海水浴場監視監」(館山市)が市内各海水浴場をパトロールし、違反者には指導・勧告を行っている。また、特に利用者が多いと見込まれる日は、千葉海上保安部(館山分室)、千葉県警察(館山警察署)、千葉県や関係団体との合同で「海・浜合同パトロール」を実施している。

⑤水上オートバイ対応モデル

近年、条例適用場所の一つである新井海水浴場には、水上オートバイの愛好家が多く集まるようになり、一部のマナーの悪い利用者による遊泳区域内で航行、徐行区域内を高速航行、栈橋の下を航行するなど危険行為が見受けられる。また、路上駐車や砂浜への車両駐車などにより道路渋滞となった事例があったことから、館山警察署は、夏期海水浴場開設期間中に、臨時交番を設置している。

⑥その他の留意事項

1	貝や海藻類などを採ることは漁業法違反となる。
2	船舶関連法令等を遵守すること(危険行為、無免許、飲酒航行など)。
3	水上オートバイ、プレジャーボートなど遊泳区域を示すブイ、ロープ等に係留しない。
4	船舶(漁船を含む)が多い場所では、水上オートバイの航行は行わない。
5	ブイなどに近付かない(漁業者が潜水漁をしている場合がある)。

2-1-5 「館山 海・浜ルールブック」

館山市は、前述の海水浴場条例制定以前の平成 21 年に、館山における海や浜の利用者に安全で快適な海浜空間を提供し、海や浜における共存共栄のための「館山 海・浜ルールブック」を策定している。

①海・浜のルールとマナー

海・浜ルールブックでは、利用者が遵守すべき内容を「しない」、「注意する」、「守る」に分類し、簡潔にわかりやすくまとめている。

「しない」

・ 操業中の漁船や潜水漁周辺での遊走は、漁業者の迷惑となるため、やめる。
・ 水上オートバイは出入港エリアはもちろんのこと、漁港内での航行は行わない。
・ 遊泳区域を表示するブイの 100m 以内には近づかない。また、区域外に遊泳者がいる場合も 100m 以内に近づかない。
・ 徐行区域内では、事故防止のため、高速航行はやめる。
・ 漁業者が設置したブイ、マークや漁業用ブイ、旗を廻らない。
・ 水上オートバイ、ウインドサーフィン等は水を持参するか自宅で洗浄すること。
・ 砂浜での危険防止及び砂浜保護のため、決められた場所以外でのレジャー車輛の乗り入れ、マリンレジャー機材等の揚げ降ろしはしない。
・ 1 日を越える長期駐車や 1 台で複数の駐車スペースを占有する駐車はしない。
・ たき火、直火焚のバーベキューは行わない。
・ 海岸線でのキャンプは行わない。

「注意する」

・ 方向転換は周りを十分確認してから行う。
・ 漁業者の迷惑となるため、操業中の漁船には近づかない。
・ 生簀の魚が排気音で驚き、網に衝突したりして死ぬ原因となるため、生簀には近づかない。

「守る」

・ 無免許、ライフジャケットの未着用、船検手帳有効期限切れ、飲酒の場合には航行してはいけない。

②「館山 海・浜ルールブック」のパフレット

館山市では、利用者向けのパンフレットを作成し、啓発活動を行っている。



パンフレット表面

しない DON'T



この周辺での遊走は船舶航行や操業の妨げとなり大変危険ですからやめましょう。



この周辺は徐行区域となっています。事故防止のため高速航行はやめましょう。



他の人の設置したブイ、マークや漁業ブイ、旗を廻らないようにしましょう。



夜8時以降朝7時までは砂浜や海でのエンジンの空ぶかしや航行はやめましょう。



遊泳者がいる場合は100m以内には近づかないようにしましょう。



決められた場所以外での砂浜への車両の乗り入れはやめましょう。



夜10時以降は音の出る花火や打上げ花火はやめましょう。



貝類や海藻類をとるのはやめましょう。



切れた糸、針、鉛は必ず持ち帰りましょう。



犬のリード(ひも)を外すのはやめましょう。糞を放置しないようにしましょう。

〔館山夕日栈橋について〕

◎ 栈橋の下を通り抜けるのはやめましょう。

◎ 栈橋から海へ飛び込むのはやめましょう。

注意する CAUTION



操業中の漁船や潜水漁の周辺には近づかないようにしましょう。



生簀には近づかないでください。



方向転換は周りを十分確認してから行いましょう。

まもる KEEP



海水浴場開設期間中は海水浴場監視およびライフセーバーの注意を守りましょう。



海岸はきれいに使用し、ごみは持ち帰るようにしましょう。



無免許、ライフジャケット未着用、船検手帳有効期間切れ、飲酒の場合には航行してはいけません。

届・連絡 REPORT COMMUNICATION



海上でイベントやレース等を行う時は届出をしてください。

◆ 千葉海上保安部 館山分室
☎0470-20-0118



海・浜を利用するイベント等は届出をしてください。

◆ 安房土木事務所 ☎0470-22-4341



漁業権の漁場区域にかかるイベントやレース等を行う時は最寄りの漁業組合に事前に連絡してください。

◆ 館山船形漁業協同組合
☎0470-27-2111



水難事故等が発生した場合の連絡先

◆ 千葉海上保安部 館山分室
☎0470-20-0118
◆ 海の「もしも」は118
◆ 安房郡市消防本部 119
◆ 館山警察署 ☎0470-23-0110

このルールに違反すると罰則を科せられることがあります



人が遊泳し、又は手こぎボートその他の小舟が回遊する水面において、みだりに、ヨット若しくはモーターボートその他の原動機を用いて推進する舟艇又はこれらにけん引される物を縫航し、急展開し、疾走させる等により、遊泳し、又は手こぎボートその他の小舟に乗っている者に対し、危険を覚えさせるような行為は、千葉県条例で禁止されています。

違反した場合には罰則を科せられることがあります。

【公衆に著しく迷惑をかける暴力的不良行為等の防止に関する県条例 第10条】



漁業権又は漁業協同組合の組合員の漁業を営む権利を侵害するような行為は、法律により禁止されています。

違反した場合には罰則を科せられることがあります。

【漁業法 第143条】

パンフレットの裏面

③協力機関

海・浜ルールブックは、以下の機関や団体の協力により策定された。なお、ルールブックは、館山市経済観光部プロモーションみなと課所管である。

館山市漁業協同組合連合協議会、館山市船形漁業協同組合、NPO たてやま・海辺のまちづくり塾、NPO 館山外洋ヨットクラブ、沖ノ島サンゴを見守る会、NPO たてやま・海辺の鑑定団、館山海浜商業協同組合、海辺の遊び屋、8BAY、CAPESIDE SPORTS、TATEYAMA SURF CLUB、ワーキングチーム〔船形～那古エリア内〕、地元選出市議会議員、NPO PW（パーソナルウォータークラフト）安全協会、スズキマリン（富津市）、海上保安庁 千葉海上保安部、千葉県館山水産事務所、千葉県南部漁港事務所、千葉県安房土木事務所、千葉県館山警察署、安房郡市広域市町村圏事務組合消防本部

④北条海岸のプレジャーボート利用

JR 館山駅に近い北条海岸は、館山湾の最奥部に位置し、市内で最も規模の大きい砂浜である。海水浴客のほか、手漕ぎボート、モーターボート、ディンギー、水上オートバイなどが利用している。



釣具店が貸し出す手漕ぎの釣りボート



北条海岸の砂浜から出艇するディンギー



北条海岸に置かれた複数のディンギー



ボートの揚げ降ろしに利用されている手作りの斜路

2-2 福井県におけるミニボートの利用実態調査

日本海に面した福井県では、豊かな漁場に恵まれていることや、京阪神からのアクセスがよいことなどから、県外から多くのミニボートユーザーが訪れている。彼らは車上にミニボートを搭載して、この海域で釣り等にいそしんでいる。近隣漁協では、ミニボートと漁船の衝突事故が発生した場合、漁船に比較してかなり小さいミニボートに大きな被害を与える可能性があるなどの理由から、ミニボートのユーザーに対して漁協施設の利用を原則認めていない。しかしながら、これらの施設を勝手に利用したり、海岸を利用するミニボートとの問題が絶えず発生しており、その対策に頭を悩ませている。

本調査では、ミニボートの活動実態やその対応等を把握するため、福井市漁業協同組合と敦賀市漁業協同組合に対し聞き取り調査を行った。また、福井県立大学の東村玲子准教授がミニボートの活動状況等の調査を行っており、その調査概要について併せて紹介する。

2-2-1 福井市漁業協同組合へのヒアリング

①組合の現況

住所	福井県福井市和布町
組合員	正組合員：90人、准組合員：800人
登録漁船	166隻（定置網漁に用いる19トンの漁船を除き、小型漁船が多い）
おもな漁法	定置網漁、底引き、刺し網、一本釣り
利用漁港	鷹巣漁港（福井県管理の第2種漁港）、長橋漁港、鮎川漁港（福井市管理の第1種漁港）など

②組合の所在地





ミニボートが利用する鷹巣漁港の階段状の係船護岸



漁港の位置

③質問と回答

福井市漁協組合長に、ミニボートの漁港利用の実態について話を聞いた。

➤ ミニボートの救助実績について

「昨年のアンケートで回答したが、平成 22 年 7 月、キス釣りの手漕ぎボートが突風で流され、組合の船が鷹巣漁港沖で救助した。乗組員は無事だった。救助した地点は、陸岸から 2 km ほどの場所。当時、10m の強風が吹き、波高 1.5m の時化だった」

➤ その他に救助例は？

「救助したわけではないが、近くの松蔭町の浜で、クーラーボックスと船の部品が海上に散乱したのを目撃した。乗組員は近くの島に泳ぎ着いており仲間の漁船に救助された。漁協を通じて海保に通報した。また、漁船が接触したが気が付かず、後の漁船が救助した例もある。」

➤ ミニボートはどこから降りしているのか

「鷹巣漁港の階段状の係船護岸や、隣接する鷹巣港（福井県管理港湾）の修理用斜路を使用している。鷹巣漁港のすぐ沖に天然の漁礁があり、根魚を狙いに来ている」



ミニボートが利用する鷹巣漁港の階段状の係船岸壁



巨岩が点在し、見通しの悪い鷹巣漁港の航路

➤ ミニボートの利用頻度は？利用が多い時期は？

「鷹巣港の修理用斜路の場合、月に 30 隻ほど、年間 150 隻くらい。5 月と 9 月が多い」

➤ ミニボート利用者はどこから訪れているのか。また、年代はどうか。

「福井市内や福井県内のほか、名古屋や岐阜などの中京圏が多い。年齢的には 50 代から 60 代で、若い人は少ない」

➤ ミニボートの危険性は？

「鷹巣漁港は見通しが悪く、漁船とミニボートがかち合い衝突のリスクがあるため非常に危険。漁師は加害者になることを最も懸念している。漁船との衝突で漁船保険利用が 8 件あった。夜間は全く見えない。大きな損害や傷害がないと保安部には通報していない。」

➤ ミニボートの釣りは、漁業に対して影響があるのか？

「夜間に LED 電球を付けて、イカ釣りをするミニボートが増えている。三里浜沖では、多くのミニボートが釣りをしており、年中、根付きのカサゴやメバルを採っている。漁師は一時期のみの操業であり、漁業資源への影響も大きい」

➤ ミニボートに対する対策は？

「漁船がミニボートにぶつかると、過失責任を問われる可能性がある。そのような事故を起こさないために、ミニボートを受け入れていない。今年度末までに、ミニボートの利用が多い鷹巣漁港の係船護岸に、使用禁止の看板を設置する予定である」

➤ ミニボートに対する要望意見について

「どこまでの海域を航行できるかを定めた航行区域の設定と、漁船からミニボートを視認できるように、夜間航行する際の灯火の義務づけをお願いしたい。暗がりの中では、小さなミニボートが発見できず避けきれない」



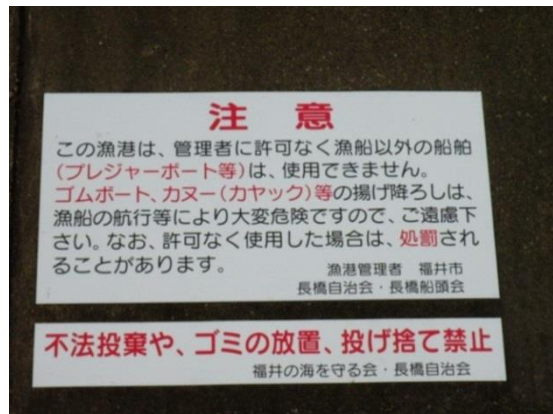
ミニボートが利用する鷹巣港の修理用斜路（左）



鷹巣漁港に近い松蔭町自治会の「禁止」の看板



福井市南部の鮎川漁港にもミニボートが集まる



長橋漁港に掲げられたプレジャーボート禁止の看板

➤ ヒアリングを終えて

福井市漁協組合長によると、ミニボートに対する要望として、夜間の無灯火による漁船との衝突を避けるため、灯火の義務付けと航行区域の設定を挙げられた。組合長は、漁船がミニボートと衝突した場合に、漁師が加害者となりそのときに受ける精神的苦痛を特に強調された。船舶検査が緩和されたミニボートの規制の経緯を踏まえると、灯火の義務付け及び航行区域の設定は難しい判断となるが、海難事故を未然に防ぐためには、出航時間を日の出以降、日没までに帰港するなどの規制が必要であるとのことであった。

2-2-2 敦賀市漁業協同組合へのヒアリング

①組合の現況

住所	福井県敦賀市蓬萊町
組合員	正組合員：110人、准組合員：88人
登録漁船	235隻（定置網漁に用いる19トンの漁船を除き、小型漁船が多い）
おもな漁法	定置網漁、刺し網漁、養殖など
利用漁港	立石漁港、浦底漁港（敦賀市管理の第1種漁港）など

②組合の所在地



漁場に近い立石漁港。ミニボートは船揚場から揚げ降ろしする

船揚場を利用する小型漁船

③質問と回答

敦賀市漁協組合長に、ミニボートの漁港利用の実態についてヒアリングを行った。

➤ ミニボートのトラブルについて

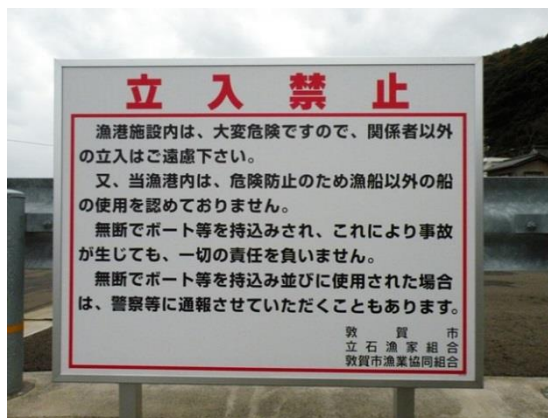
「漁船と衝突するような事故はないが、ぶつかりそうになったことは沢山ある。組合員は事故を起こして加害者になりたくない。自分の位置を示す旗を立てているミニボートもあるが、タコツボ漁の旗と色が同じであり間違えやすい。気が付いたら目の前にミニボートがいて、衝突のおそれがあったとの報告がある」

➤ ミニボートが利用する漁港は？

「立石漁港の船揚場や道路脇の海岸から降ろしている。水産試験場近くの砂浜に、船外機を外した 30 隻ほどのミニボートが放置（保存）されており、脇のガードレールにチェーンを結び、持っていかれないようにしている。浦底地区の道路脇の草むらにも数隻のボートが、チェーンで縛った状態で放置されており、自宅に持ち帰らず置いたままにしている」



ミニボートが利用する、立石漁港の船揚場



立石漁港の「ボート持ち込み禁止」の看板



水産試験場近くの砂浜に放置されたミニボート



チェーンをガードレールに結んだミニボート



浦底地区の道路脇の草むらに置かれたミニボート



ミニボートを降ろす場所とみられる砂浜

➤ 所有者不明の放置されたミニボートの撤去は？

「4、5年前、海水浴場に長く放置された4隻のミニボートを福井県が代執行で処分したことがある」

➤ ミニボートの利用が多い時期は？

「5月と6月のほか、アオリイカが釣れる9月も多い。土日は1日当たり、100隻以上のミニボートが、愛知や岐阜、滋賀などからやってくる。なかには、ユニック車を持ち込み、道路脇から降ろすユーザーもいる。年齢的には50代超が多い」

➤ ミニボートの行動は？

「立石漁港の沖3マイルほど沖に『トウグリ』と呼ばれる天然礁があり、早朝に出たミニボートが夕方に戻ってくる。海のルールを知らず、左側通航するミニボートもいて、避けようとする漁船と同方向に回避するため衝突のおそれがある。彼らへの教育が必要である。118番も知らないのではないか」

➤ 困っていることは？

「ミニボートは、無灯火で夜間航行しても取り締まる法令がない。レーダーには映らないので極めて危険である。組合としては、敦賀海上保安部に日没前に戻るような指導をしてほしいと要請している。遊漁船とはうまく連携しているがミニボートは一匹狼であり連携ができない」

➤ ミニボート利用者に対する注意は？

「10人のうち、注意を聞くのは1人。9人は言うことを聞かない」

➤ 漁業被害

「夜間、鯛などの生簀の中で釣りをするボートがいる。網に引っ掛かった釣針をとろうとして網ごと切ってしまう、魚が逃げてしまう被害も生じた。また、潜水しているボートも見かけるが、アワビやサザエの密漁の可能性がある。ミニボートが使ったルアーが網に残っており、夜間の揚網中に怪我をする漁師もいる」

➤ 漁業資源への影響は？

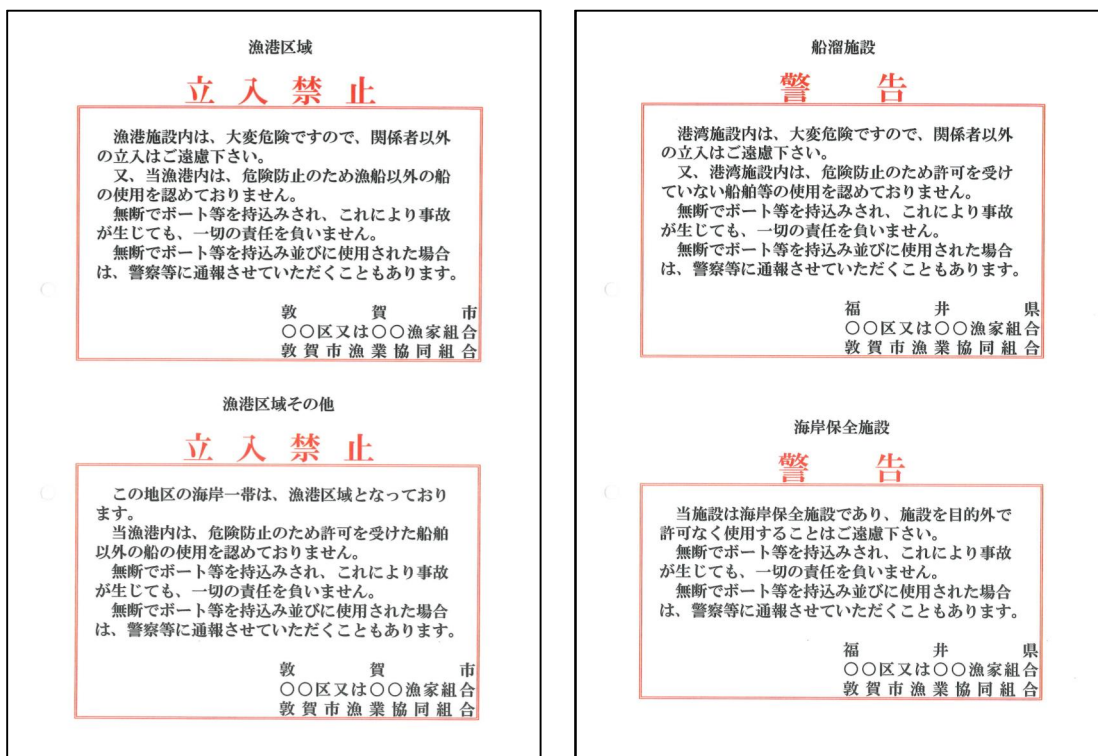
『トウグリ』と呼ばれる天然礁ではメバル等の根付魚がいなくなった。ミニボートが毎日バンバンとっていると魚もいなくなる。漁業資源への影響も大きい。彼らはアンカーを打って触れ回りぶつかる可能性があるので漁船が近づけず、漁師が追い出されている状況」

➤ 組合の対策は？

「今年6月から7月に漁港区域や海岸保全施設、船溜まりなどの21箇所に立入禁止や警告の看板を設置した。看板の設置費用は280万円前後。すべて組合負担である。また、生簀周りを明るくする対策をとった」

➤ 看板の効果は？

「設置したばかりであり、まだ効果はわからない」



敦賀市漁協が設置した看板の見本例

④記録簿の作成

福井県農林水産部水産課では、ミニボートの活動実態を把握するため、漁協組合員に対して、ミニボートに遭遇した際に日時、場所、隻数、人数、状況（漁港無断利用、交通ルール違反など）の記録簿の作成を要請している。

別紙(様式)		漁協名		船名		福井県水産課 福井湖沼漁業開発委員会	
		敦賀市漁協		立石漁港 1101			
日時	場所	隻数	人数	トラブルの状況	内容(当てはまるものに○を記載してください)		
7月 4日 N 時 分 E	立石漁港	5			航路上での釣・沖合での釣・ <u>漁港無断利用</u> ・交通ルール違反(①、②、③、④、⑤、⑥)*・衝突・無灯火・その他		
					その他(具体的に): スロープ使用		
7月 5日 N 時 分 E	"	4			航路上での釣・沖合での釣・ <u>漁港無断利用</u> ・交通ルール違反(①、②、③、④、⑤、⑥)*・衝突・無灯火・その他		
					その他(具体的に): スロープ使用 内洋備中の1隻は注意した。そのまま帰る		
7月 7日 N 時 分 E	"	2			航路上での釣・沖合での釣・ <u>漁港無断利用</u> ・交通ルール違反(①、②、③、④、⑤、⑥)*・衝突・無灯火・その他		
					その他(具体的に): スロープ使用		
7月 10日 N 時 分 E	"	1			航路上での釣・沖合での釣・ <u>漁港無断利用</u> ・交通ルール違反(①、②、③、④、⑤、⑥)*・衝突・無灯火・その他		
					その他(具体的に): スロープ使用		
7月 11日 N 時 分 E	"	6			航路上での釣・沖合での釣・ <u>漁港無断利用</u> ・交通ルール違反(①、②、③、④、⑤、⑥)*・衝突・無灯火・その他		
					その他(具体的に): スロープ使用		
7月 12日 N 時 分 E	"	2			航路上での釣・沖合での釣・ <u>漁港無断利用</u> ・交通ルール違反(①、②、③、④、⑤、⑥)*・衝突・無灯火・その他		
					その他(具体的に): スロープ使用		
7月 15日 N 時 分 E	"	1			航路上での釣・沖合での釣・ <u>漁港無断利用</u> ・交通ルール違反(①、②、③、④、⑤、⑥)*・衝突・無灯火・その他		
					その他(具体的に): スロープ使用		

※記載の注意事項
*場所名、経度・経度を記載下さい(不明な場合は地名名)。
+トラブルや危険性を感知された際には、位置情報が分かる写真をご提供ください。
*代表的な交通ルール(詳細は国土交通省海運局作成のリーフレット号を参照してください)
①右側通行、②衝突を避ける場合、相手の船を右側に見る船が優先、③港の入口および港内の停泊(釣)等は縦禁、④港等の出入りは障害物を右に見るとき小回り、左に見るとき大回り、⑤操業中の船が優先、⑥その他

組合員が書き留めたミニボートの記録簿（2015年7月）。

➤ ヒアリングを終えて

敦賀市漁協では、漁港施設などに21枚の看板を設置し、ミニボートの立ち入りを禁止している。同漁協はミニボートの夜間の無灯火による漁船との衝突を強く懸念している。また、ボートの位置を示す旗についても、漁具と同色であり混同しやすいとのこと。さらに、釣場に近い海岸線にミニボートの艇体のみを置いておき、利用時に船外機を持ちこんで利用している。マリーナなどに保管されている免許や船舶検査が必要なプレジャーボートについては、漁業者とのトラブルはないとのことであり、ミニボートユーザーに対し、マナーの向上を強く求めている。

以下は今回訪問した福井県下の漁協意見のまとめである。(先方から手交されたもの)

1 ミニボートの航行範囲の制限

- ・ミニボートは乾舷が低いため、波や風には非常に弱いボートです。転覆の危険性が大きいだけでなく、耐航性や他船からの視認性が低いという特性があります。
- ・漁港での勝手な上げ下ろし、漁港の出入口や航路上での釣りをする者が増加しており、衝突の危険性が増している状況です。
- ・岸から 3 マイル以上沖合へ釣行範囲が広がる傾向にあり、天候が急変した場合に極めて危険であるだけでなく、その付近を航行又は操業する漁船との事故が危惧されています。
- ・これらのことから、航行区域の制限が必要ではないかと考えます。

2 ミニボート反射板等の設備義務付け

- ・ミニボートは、海上の景色に同化あるいは波間に隠れやすく、他船からの視認性が低いだけでなく、漁船が装備しているレーダーにも映りにくい特性があります。
- ・そのため、レーダーによるミニボートの捕捉しやすくさせるための反射板等の設置義務付け等対策が必要だと考えます。

3 ミニボートの航行時間の制限

- ・ミニボートは、海上の景色に同化あるいは波間に隠れやすく、他船からの視認性が低い特性があります。
- ・特に、日の出、日の入り時のうす暗い時間帯の無灯火による釣行が海難事故の危険性を増している状況にあります。
- ・これらのことから、航行時間の制限等の対策が必要だと考えます。

2-2-3 ミニボートに関する福井県立大学の調査

福井海区漁業調整委員会の委員を務める福井県立大学海洋生物資源学部の東村玲子准教授は、福井県内におけるミニボートの利用実態調査を行っている。今回の漁協訪問に際し貴重な時間をとって頂き、調査内容をご説明頂いた。以下はその資料の一部抜粋である。



東村玲子准教授

福井県におけるミニボート問題の現状

福井県立大学 東村玲子

1 はじめに

福井海区漁業調整委員会において、2014年頃よりミニボートに関するトラブルが盛んに話題に挙がる様になった。しかしながら、「とても迷惑」、「たくさんある」、「危ない」など抽象的な情報交換に終始することから、まずは実態を把握することが重要と考え、調査を開始することとした。

2 ミニボートの特徴

ミニボートとは、長さ3m未満、エンジン出力2馬力以下の船を指す。免許が不要であるために、誰でも操船することが出来る上に、価格も10万円未満のものから存在する。普通車（中には軽自動車）に積んで持ち運べるタイプのものが多く、海洋レジャーを楽しみたい人にとっては、ある意味、非常に魅力的なものとなっている。

一方で公的なルールは一切ないことから、海面利用の基本的ルール（例：右側通行）を知らない人も多く、航行制限もないため（制度上は無制限の）沖合までの航行や、夜間の航行も可能であり、またあまりにも小さく漁船のレーダーにも写らないなど、ミニボート利用者側にとっても危険な状況である。

3 漁業者との潜在的トラブル

漁業者とミニボート利用者と潜在的トラブルとしては、安全性上の問題と漁業管理上の問題が挙げられる。

安全性の問題は上記のミニボートの特徴から最も深刻なものとしては衝突事故があり、実際に衝突した場合には、漁業者側に過失責任があるとされる恐れが高い（漁業者は過失責任に問われないとしても情情的に衝突は避けたい）。また、ミニボートが海難事故に遭遇した際に漁業者が駆り出されることもあり漁業者には、ミニボート運行に対して何らかの規制（航行距離制限、夜間操業禁止、講習の義務づけなど）を設けるべきであるとの声

がある。

漁業管理上の問題は、漁業者が自主規制している漁場・期間に釣りをを行うことによる資源への悪影響が考えられる。

4 福井県における問題と対策

福井県の福井市漁業協同組合、敦賀市漁業協同組合を事例として、ミニボート問題の実態と対策を紹介する。福井市漁協では主として漁業管理上の問題があり、敦賀市漁協では主として安全上の問題の方が持ち上がっている。

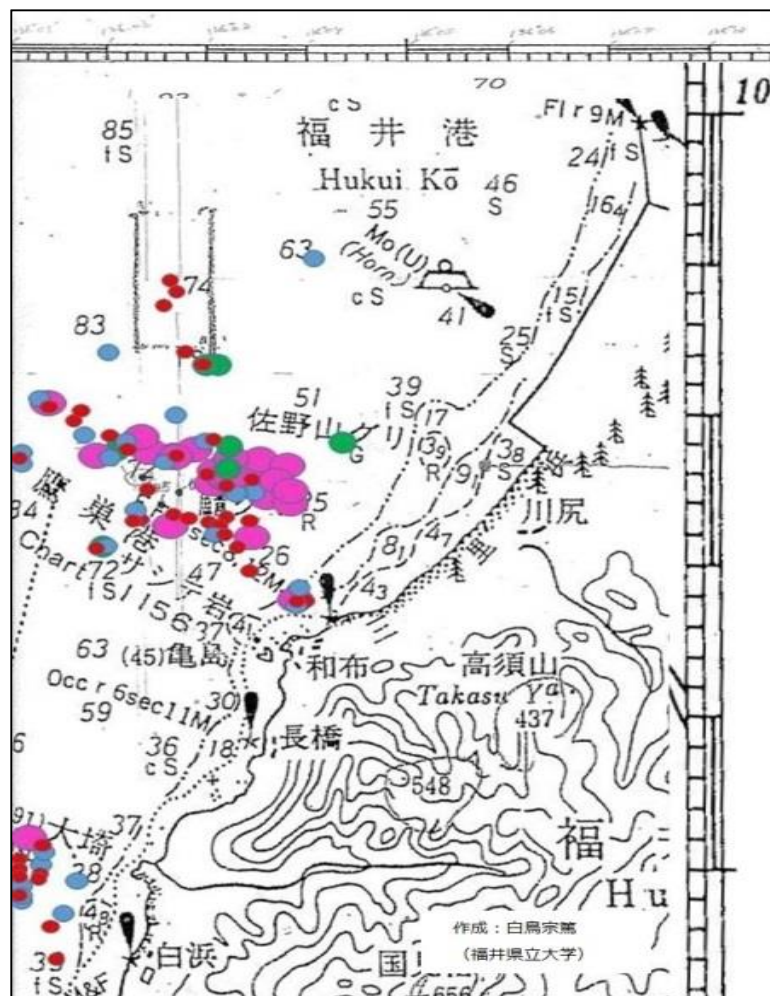
5 今後の方向

ミニボート利用者に何らかの規制を設けることは、漁業者にはもちろん、ミニボート利用者にも資するものがある。しかしながら、その実現は非常に難しいとされる。今後とも実態把握に努めて、望ましい海面利用のルール作りを目指していく必要がある。

記録簿作成の依頼

東村准教授は、ミニボートの調査方法として漁協組合員にミニボートを見かけた際に、日時、時刻、場所、隻数、人数、行動（錨止め釣り・流し釣り）、夜間の際の灯火の有無などの状況の記録簿(下の写真)の作成を依頼している。その結果、ミニボートの多くは、陸岸から2kmから3kmほどの沖合で活動（釣り）をしていることが分かった。

船名	日時	時刻	自船の場所	隻数	人数	行動 ○をつけて下さい	夜間の場合 ○をつけて下さい	ミニボートの存在位置
1	5月3日	AM-PM 5時00分	N 一文字 E	1	1	錨止め釣り・流し釣り その他 移動中	灯火・無灯火	一文字
2	5月3日	AM-PM 11時00分	N 一文字 E	1	1	錨止め釣り・流し釣り その他 移動中	灯火・無灯火	一文字
3	5月5日	AM-PM 8時30分	N 36°08.725 E 136°02.734	2	2	錨止め釣り (流し釣り) その他	灯火・無灯火	自船そば
4	5月5日	AM-PM 8時30分	N 36°08.272 E 136°02.564	1	1	錨止め釣り・流し釣り その他	灯火・無灯火	同上
5	5月5日	AM-PM 9時30分	N 同上 E	1	2	錨止め釣り・流し釣り その他 移動中	灯火・無灯火	36°08.327 136°02.885
6	5月6日	AM-PM 8時00分	N 36°08.628 E 136°02.683	1	1	錨止め釣り・流し釣り その他	灯火・無灯火	自船そば
7	5月6日	AM-PM 8時30分	N 36°04.777 E 136°04.844	1	1	錨止め釣り・流し釣り その他	灯火・無灯火	同上
8	5月9日	AM-PM 7時40分	N 36°08.247 E 136°02.527	2	1	錨止め釣り・流し釣り その他	灯火・無灯火	自船そば
9	5月15日	AM-PM 9時00分	N 36°10.101 E 136°04.543	1	1	錨止め釣り・流し釣り その他 移動中	灯火・無灯火	同上
10	5月23日	AM-PM 6時00分	N 36°09.248 E 136°01.825	2	2	錨止め釣り (流し釣り) その他	灯火・無灯火	〃



ミニボートの航行範囲

鷹巣漁港(福井市)では、天然漁礁のある沖合 2 km から 3 km に
ミニボートが集中している (作成：白鳥宗篤：福井県立大学 4 年)



ライフジャケットを着用していない利用者(右)も見られる

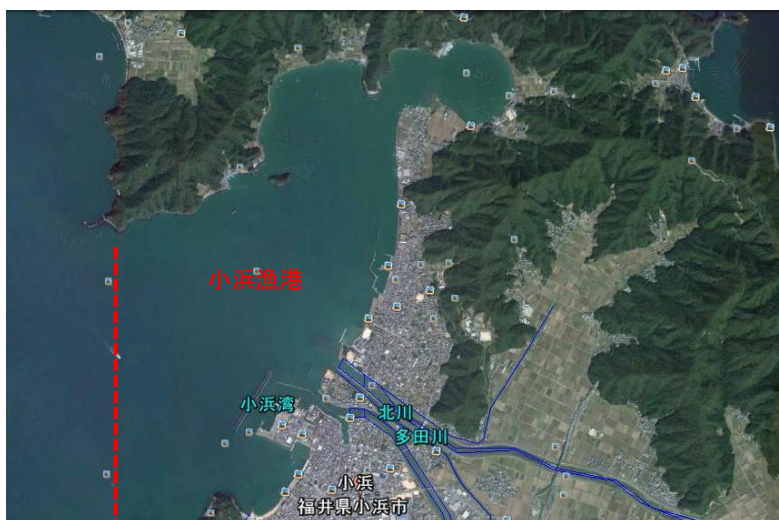
東村准教授資料より

2-2-4 福井県の小浜漁港での許可区域の指定

福井県の南西部、若狭湾に面した小浜漁港（第三種漁港）は、関西圏を中心に訪れる釣り目的のプレジャーボートが多く、漁船とのトラブルが頻発していたことから、放置等禁止区域とともに、プレジャーボートを受け入れる3地区を設け、指定管理者（民間事業者）による運営管理を行っている。指定管理施設の利用料金は、防波堤や栈橋等の場合、ボートの長さにより、福井県漁港管理条例に定めのある範囲内で指定管理者が定めている。なお、福井県内の漁港でプレジャーボートの許可区域を設定しているのは、小浜漁港だけである。（本漁港はヒアリング対象ではないが、参考情報として示す。）



若狭湾に面した小浜漁港の位置



リアス海岸に囲まれた小浜漁港（破線内側が漁港区域）



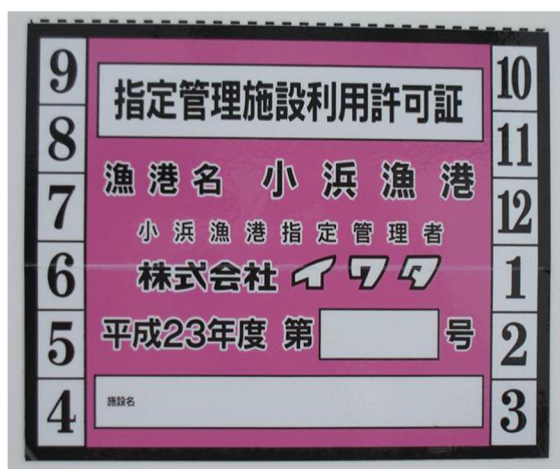
船舶放置禁止区域を示す看板



津島地区の指定管理施設の係留艇



小浜漁港における放置等禁止区域（赤い部分）と指定管理施設（黄色の部分）の位置



小浜漁港の指定管理施設利用許可証（株式会社イワタは、指定管理者）

3. ミニボートの製造企業等の実態調査

調査の目的

昨年度の漁協向けのアンケート調査では、約半数の漁協がミニボートの定置網周辺での釣りや航路輻輳などについて問題意識を持っていることがわかった。この対策としては、ミニボートオーナーに対する啓発普及活動が考えられるが、多くのミニボートオーナーが、現地まで車両で運んで楽しんでいることから、組織的・継続的な対応が難しいのが実情である。

一方で、ミニボートの製造企業等を通じて販売時等に啓発普及する方法が考えられるが、これらの製造企業等も全国に散在していることなどから、その実態が把握できていない。

このため、今年度の調査では、ミニボートの製造企業等について各種公表データの精査、ヒアリング等により実態調査を行った。

なお、本調査は、日本小型船舶検査機構が（一社）日本マリン事業協会に委託して実施した。

3-1 国内におけるミニボート製造企業等の実態調査

日本国内におけるミニボートの販売隻数は、昨年度の調査から2PS 船外機出荷台数等から推計して4,000隻/年程度と想定される。ミニボートは手軽で可搬性も高いうえに小型船舶操縦者免許や小型船舶検査が不要なことから、多くの製造業者や輸入販売業者で取り扱われている。

本調査では、ミニボートの製造企業等のホームページやボート専門誌等（公表資料）を対象として整理を行った。なお、ここでは2PS以下の船外機等の搭載によってミニボートの扱いが可能なものを含んでいる。

3-1-1 ミニボートの製造・販売等を行っている主な会社

表1-1. 会社名とミニボート艇種数一覧

ミニボートの製造企業等のホームページによる調査した結果、国内でミニボートに分類される製品を製造・販売を行っている会社は34社であった。また、各社で製造・販売されているボート等の中で、全長3.3m未満で2PS以下の船外機等を搭載可能な艇種は、表1-1のとおりであり、合計204種となった。

これらの会社のうち、ジョイクラフト・アキレス・ホープの3社は、各々20艇種以上を扱っており、この3社で全体の3分の1強を占めている。

No	会社名	艇数
1	アキレス	21
2	アドックスシステムプロダクツ	6
3	イチ・サン・ゴ・イースト	5
4	岡田商事	2
5	オーパ・クラフト	3
6	キサカ	4
7	ケン・マリン・ボート	4
8	サン・マリン・ファミリー	3
9	ジョイクラフト	34
10	スナガ	4
11	ゼファーボート	19
12	辻堂加工	5
13	浜口ウレタン	1
14	ホープ	21
15	マリンモーター	1
16	ユニマツプレシャス	5
17	ヨットイングワールド	5
18	リトルボート	13
19	ダイナミックス	2
20	シップマン	2
21	大恵産業	1
22	プラスゲイン	5
23	トノクラフト	1
24	グレス	1
25	機械屋-SOGABE	1
26	ホリエショップ	1
27	HAIGE産業	6
28	ハートマン販売	15
29	(株)上州屋	4
30	ビーズ(株)	3
31	双信商事(株)	1
32	(株)ユーアールエー	1
33	(株)三和コーポレーション	2
34	MAGNUM K's	2
合計		204

※順不同

※各社HP、舵社 BOATING GUIDE2015 から作成

■ 主な会社の所在地

国内でミニボートを製造・販売等を行っている会社の所在地について各社 HP により調査を行った。この結果、多くの会社に関東以西に分布し、人口密集度の高い東名阪に集中していることがわかった。また、可搬性が高い小型船舶であるミニボートの特性もあり群馬県や岐阜県等の海のない県にも分布している。

表 1-2. 製造・販売会社の都道府県別分布

地域	社数	都道府県	社数	会社名				
関東	14	群馬県	2	スナガ	HAIGE産業			
		埼玉県	3	ユニマツプレシャス	大恵産業	(株)上州屋		
		千葉県	4	ケン・マリン・ボート	グレス	ホリエショップ	MAGNUM K's	
		東京都	3	アキレス	岡田商事	双信商事(株)		
		神奈川県	2	ジョイクラフト	辻堂加工			
中部	8	静岡県	5	浜口ウレタン	アドックスシステムプロダクツ	ヨッティングワールド	シップマン	トノクラフト
		愛知県	2	オーバ・クラフト	サン・マリン・ファミリー			
		岐阜県	1	ダイナミックス				
近畿	8	京都府	2	ゼファーボート	ハートマン販売			
		大阪府	4	キサカ	リトルボート	ビーズ(株)	㈱三和コーポレーション	
		兵庫県	2	イチ・サン・ゴ・イースト	㈱ユアールエー			
四国	2	愛媛県	2	マリンモーター	機械屋-SOGABE			
九州	1	福岡県	1	ホープ				
その他	1	不明	1	プラスゲイン				
合計	34		34					

※各社 HP から作成

■ 資本金の概況

ミニボートの製造・販売等を行っている主な会社 34 社の資本金の状況を図 1-1 に示す。資本金 3000 万円未満の中小企業が多いことがわかる。なお、資本金 100 億円以上の会社が 1 社、1 億円以上の会社が 1 社存在する。

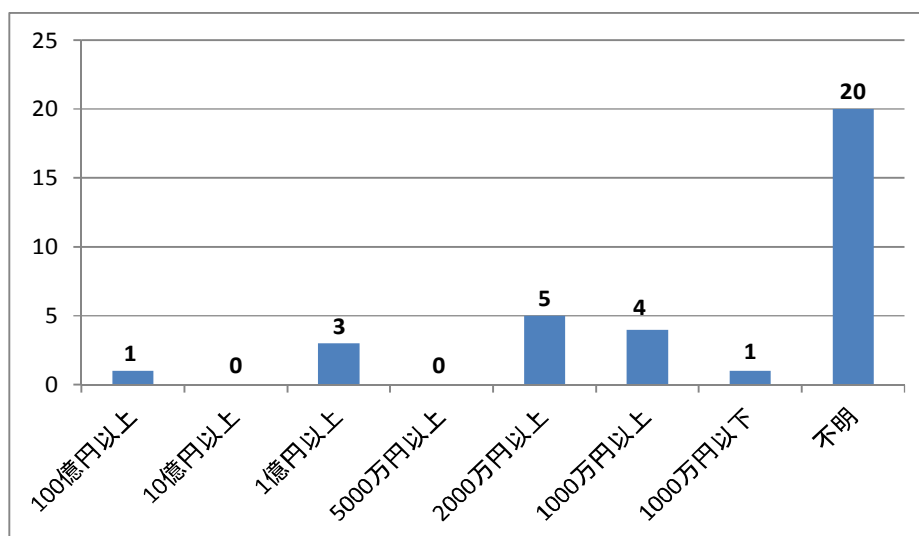


図 1-1. 製造・販売会社の資本金額分布

■ ミニボートの製造実績

ミニボートの製造・販売実績は、ほとんどの会社で未公表であり、その実態は不明である。関係者等へのヒアリングによると、年間推計隻数4,000隻のうち、約70-80%は大手数社で製造・販売されているとのことである。

3-1-2 製造されるミニボートの種類、諸元、機能等

ミニボートの種類等の詳細データ（全長、全幅、総重量、エンジンタイプ・出力など）について、巻末の参考資料「ミニボート製造・販売会社・諸元等一覧」「ミニボート製品個票」に示した。図1-2は、これらのデータから集計した材質別の割合を示す。ゴム/PVC等の種類が最も多く60%を占めている。次いでFRP・ポリプロピレン・アルミの順である。また、表1-3は、会社別・材質別の艇種数を示す。

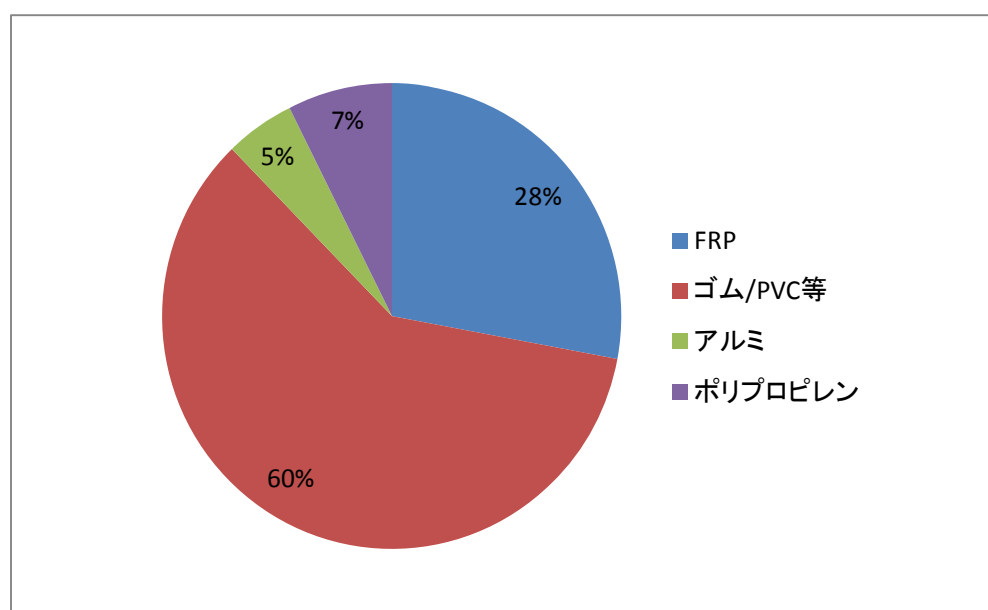


図1-2. 材質別製品種類の割合

※各社HP、舵社BOATING GUIDE2015から作成

表 1-3. 会社別・材質別一覧表

No	会社名	材質				
		艇種数	FRP	ゴム/PVC等	アルミ	ポリプロピレン
1	アキレス	21		21		
2	アドックスシステムプロダクツ	6		6		
3	イチ・サン・ゴ・イースト	5		5		
4	岡田商事	2				2
5	オーパ・クラフト	3	3			
6	キサカ	4			4	
7	ケン・マリーン・ボート	4	4			
8	サン・マリン・ファミリー	3	3			
9	ジョイクラフト	34		34		
10	スナガ	4	4			
11	ゼファーボート	19		19		
12	辻堂加工	5	5			
13	浜口ウレタン	1		1		
14	ホープ	21	14	7		
15	マリンモーター	1	1			
16	ユニマツプレシヤス	5	4		1	
17	ヨッティングワールド	5	5			
18	リトルボート	13	8			5
19	ダイナミックス	2	1		1	
20	シップマン	2		2		
21	大恵産業	1	1			
22	プラスゲイン	5		5		
23	トノクラフト	1	1			
24	グレス	1	1			
25	機械屋-SOGABE	1				1
26	ホリエショップ	1	1			
27	HAIGE産業	6	1	4		1
28	ハートマン販売	15		11	4	
29	(株)上州屋	4				4
30	ビーズ(株)	3		3		
31	双信商事(株)	1		1		
32	(株)ユーアールエー	1		1		
33	(株)三和コーポレーション	2		2		2
34	MAGNUM K's	2				
合 計		204	57	122	10	15

※各社HP、舵社BOATING GUIDE2015から作成

3-1-3 輸入されるミニボート

表 1-1 に示したミニボート 204 艇種のうち、27 艇種（約 13%）は、輸出国の表示があり、外国から輸入されたものであることがわかった。

この 27 艇種を国別にみると、フランス・アメリカからの輸入が多く、各 9 種（各々 33%）を占めている。さらに、オーストラリア・フィンランド・中国・イギリスと続いている。なお、フランスやアメリカから輸入されるミニボートは、主にボートのブランド製品としての輸入であるが、中国からの輸入について国内の製造販売会社にヒアリングを行ったところ、

- ・国内メーカーが中国のボートビルダーに技術供与し、一部生産を委託する場合
 - ・国内メーカーが中国のボートビルダーに自社ブランド商品の委託生産をする場合
- 等の生産方式により、中国で生産された後に輸入され、日本国内のメーカーブランド名で販売されている。

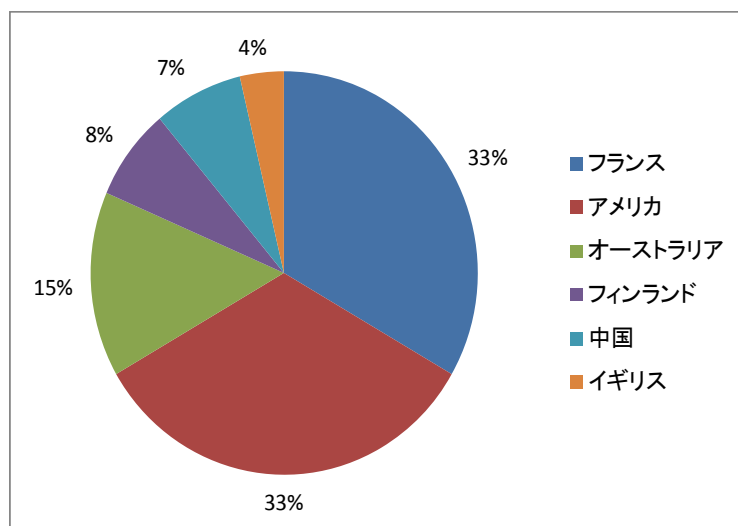


表 1-4 輸入国別艇種類数

輸入先国名	艇種類数
フランス	9
アメリカ	9
オーストラリア	4
フィンランド	2
中国	2
イギリス	1
合計	27

図 1-3. ミニボート艇種類数輸入国別比率

3-1-4 通信販売されるミニボート

ミニボートの通信販売の実態について確認するため、ミニボートの大手企業から、これまでの通販の動向等についてヒアリング調査を行った。平成 16 年の小型船舶操縦者法の改正以降ミニボートの販売数が大幅に増加し、また、インターネット販売等の増加から通信販売の件数も大きく伸びたが、粗悪品やアフターサービスの不備等から販売業者は淘汰されたとのことである。現在のミニボートの主な通販サイトは下記のとおりである。ミニボートは、釣具店・ボート販売店等の店頭販売店が運営する通販サイトや、アウトドア専門通販サイト等で販売されている。

A社（大阪）：アウトドア用品 40 万点を揃える。

B社（愛知）：PWC 販売店を基点としてマリン関連商品を店頭及びネット販売。

C社（滋賀）：釣具店経営。店頭及びネット販売。

D社（東京）：ボート販売・小型船舶免許教室・レンタルボートクラブ等
マリン専門店。店頭及びネット販売。

(参考) ミニボート製造者による安全啓発事例

ミニボート等の製造メーカーである(有)オーパークラフトでは、平成20年から毎年「ミニボートのための海上安全講習会」を開催している。図1-5は、2013年に開催された安全講習会を紹介したホームページの記事を示す。



『ミニボートのための海上安全講習会』について

2013 . 04 . 24

「3m未満のボートで、2馬力船外機を使用した場合には、免許と船舶検査が不要となったことにより事故の急激な増加を懸念し、日本で初めて主にそうした無免許の方々を対象とした、『ミニボートのための海上安全講習会』を名古屋海上保安庁のご協力の下、平成20年6月より毎年6月に行ってきました。早いもので、今年ですでに第六回目を迎えます。

毎回20名～30名程度の講習希望者に対し、約2時間半という短時間でありながらも全体を4部に分けた構成にして、

- ①まず海上保安庁名古屋保安本部によるミニボートの最近の事故傾向の解説とそれを予防するために必要な対策の解説
- ②ミニボートメーカーとして、海上において最低限必要なルールとマナーを、約40年に渡るお客様との関わりを基に解説
- ③講習受講者が自らボートの模型を持ち、弊社ボランティアスタッフ（約8名）と共に、会議室内を海上と見立てて模擬的に、ルールに沿った衝突回避の操船体験を行う
- ④免許講習でも必修のキャプテンには必須のロープ講習を行う。

また、本年6月30日（日）に行われる予定の第6回海上安全講習会から、日本マリン事業協会からも後援をしていただけることとなり、益々社会還元性の高い機会として関係行政機関から期待をされています。

図1-5 ミニボートのための海上安全講習会開催事例(有)オーパークラフトHPより

(参考) 通販サイトにおける安全啓発事例

通販サイトでもミニボート利用者への安全啓発の周知に努めている事例がある。本サイトは「ゴムボートの基礎知識」(㈱ジェイエスピーHP)と題して、材質の違いによる比較や、選び方のアドバイスを紹介している。また、ユーザーが十分な知識を持って利用できるように情報提供を行っている。

4 ゴムボートと法律

△ これだけは忘れずに!

海上での事故・遭難の際は118へ

ライフジャケットは常に着用する

ライフジャケットは法律に関わらず、水際でも水上でもボートライフには必ず着用するのが基本です。統計によれば、ライフジャケットを着用している人が落水した場合に助かった例は90%以上ですが、着用していない人が落水した場合は55%しか助かっていません。ライフジャケットの有用性を証明している数字です。従って、ライフジャケットは乗船時に限らず、水際には常に着用する習慣を身に付けましょう。また、船長は、乗船者など全員にライフジャケットを着用させるのが義務だと考えるべきでしょう。

航行時はセーフティフラッグを装備する

大型のボートから海上を見ると、ゴムボートは小さくて見えづらいです。それらのボートから身を守る為に、海上での自船の視認性を上げるアイテムとして、セーフティフラッグを装備しましょう。

携帯電話を必ず携帯する

万が一救助を求める場合に、海上からの連絡手段として最も有効なのは携帯電話です。航行前に、確実に充電と防水対策をしましょう。ただし、湖や川など山間部では、電波が届かない場合が多くなることを忘れないでください。

オールは必ず積む

エンジンを搭載していても、オールは必ず搭載すべきです。沖でエンジンが故障することもあります。そういった場合、オールがあれば漕いで戻ることができますが、無ければ流されて遭難します。また、船外機が使えないような浅瀬での操船にも欠かせません。

フットポンプは常備する

気温の変化でチューブの内圧が変化します。チューブの内圧が下がった場合、ボートのバランスを失うことになります。そのようなことが起こった場合に、エアを補充することになりますので、常備してください。

図 1-6 通販サイトにおける安全啓発事例 (㈱ジェイエスピーHP)

<http://www.neonet-marine.com/info/oyakudati/ach-CSM.html>

4. ミニボート海難実態基礎調査のまとめ

4-1 ミニボートのアンケート調査

1) 海難救助件数

ミニボートの救助件数に関する調査については、昨年に引き続きアンケート調査を行った。漁協向けのアンケート調査（調査期間、平成27年1～12月）で7件であった。なお、救助したミニボート利用者のライフジャケット着用率は、5件（38%）であった。

2) 危険行為

今年度のアンケート調査では、海難までは至らないものの、ミニボートと接触するなどの危険行為の有無について伺ったところ、ミニボートを見かけない漁協を除く168漁協のうち、55漁協（33%）から「危険行為がある」と回答があった。そのうち、約半数の26漁協（47%）が、年間数件程度起きているという回答であった。また、マリナー及びフィッシャリーナでは、ミニボートの受入れの可否にかかわらず63ヶ所のうち、9ヶ所（14%）で「危険行為がある」と回答であった。

3) 安全対策

必要な安全対策については、漁協、マリナー及びフィッシャリーナから512件の回答があり、「講習会等での安全啓発活動」が必要との回答が最も多かった（112件、29%）。なお、ミニボートに対する問題意識をもっている漁協、マリナー及びフィッシャリーナほど法的規制（免許、検査、登録等）が必要と考える回答が目立った。

4) 諸問題

ミニボートを見かけない漁協を除く196漁協のうち、148漁協（77%）でミニボートに対する問題意識があるという回答だった。このうち91漁協は、「極めて重要な問題」「重要な問題」との回答であった。

その重要な諸問題の内容としては、回答のあった171漁協のうち、上位から58漁協（34%）が「定置網周辺や漁業権海域での釣り」、44漁協（26%）が「航路輻輳」によって海難事故の可能性等があるとしている。前者の定置網周辺や漁業権海域での釣りに対しては、その問題となっている理由の半数が、海難事故の可能性をあげていることから、本件が漁業特有の問題でなく、一般的な海上における安全問題であることがわかる。

5) 諸問題への対策

諸問題に対する対策については、190漁協のうち、139漁協で、口頭注意や立看板等で注意喚起を行っているという回答があり最も多い。この対策の効果は、144漁協（76%）が「効果ない」「あまり効果がない」との回答である。これに対し、有効と考えられる対策については、法的規制（免許、検査、登録等）や海上保安庁等による取締りが有効と考えているとの意見が多い結果となった。また、マリナー及びフィッシャリーナにおけるミニボートとのトラブルについては、ミニボートの受入れの可否にかかわらず8ヶ所（13%）でトラブ

ルがあるという回答だった。その内容は、「港の出入口での釣り」及び「施設の無断使用」
との回答が多かった。

4-2 漁協等への訪問調査

今年度は、千葉県内の波左間漁業協同組合、新勝浦市漁業協同組合及び福井県内の福井
県漁業協同組合、敦賀市漁業協同組合に聞き取り調査を行った。

1) 波左間漁業協同組合（館山市）、新勝浦市漁業協同組合（勝浦市）

波左間漁業協同組合は、漁業活動におけるミニボートのマナーやモラル不足、天候を考
慮しない無理な航行などに強い問題意識をもっている。ミニボート利用者の中には、定置
網の中に入って釣る人や撒き餌を捨てるなど、マナーは良くない。また、館山湾は太平洋
側からの風や潮が直接に吹き込むため、コンテナ船などの海難事例も多い。2馬力や5馬力
程度のエンジンでは潮に流されて危険である。この海域でのミニボートの利用にあたって
は、館山湾特有の海象の知識などを提供する必要がある。

なお、波左間漁協では、現在、ミニボートを受け入れていないが、周辺海域は透明度の
高く釣りのポイントも多く、漁協担当者は、館山市内の合併計画を背景として、将来的な
レジャー利用の可能性に鑑み、あくまでも将来の可能性として、ミニボート受入れを検討
する余地もあるのではないかとの意見もあった。

一方、ミニボートを受け入れている新勝浦市漁業協同組合（守谷漁港）では、ミニボ
ートが利用する斜路やトイレや水道等が備えられている。この海域で年間 500 隻前後のミニ
ボートの利用隻数がある。この海域では、10 年程前に発生したイセエビ漁の網に錨を入れ
るトラブルを発端とし、イセエビ漁の漁期に投錨禁止時間を設定するなど地元ルールを策
定するなど、漁業者との共存関係がうまくいっている。このような地元ルールが機能して
いることから、漁業者からの苦情はないとのことである。

新勝浦漁協内では、漁船などにミニボートが救助される事故は、年間 1、2 隻とのこと
である。漁船が救助した場合は、勝浦海上保安署に通報しているが、大きな事故は起きてい
ないとのことである。

2) 福井県漁業協同組合（福井市）、敦賀市漁業協同組合（敦賀市）

日本海に面した福井県では、豊かな漁場に恵まれていることや、京阪神からのアクセス
がよいことなどから、県外から多くのミニボートユーザーが訪れている。近隣漁協では、
ミニボートとの衝突事故などの安全性の問題から、ミニボートの漁協施設の利用を認めて
いない。しかしながら、漁協施設を勝手に利用したり、海岸を利用するミニボートの問題
が絶えず発生し、その対策に頭を悩ましている。

福井県漁業協同組合が利用する鷹巣漁港は、良港であるがゆえに見通しが悪いことから、
漁船とミニボートの衝突リスクがあり非常に危険であるとの理由から、漁業者は衝突事故
により加害者になることを最も懸念している。なお、昨年漁船との衝突で漁船保険利用
が 8 件あったとのことである。

これらの問題に対し、漁協は漁港区域や海岸保全施設、船溜まりなど 21 箇所に入立禁止や警告の看板を設置した。看板の設置費用は約 280 万円であり、全て漁協負担とのことである。

同漁協では、無灯火による漁船との衝突を避けるための夜間の航行制限や、航行区域の制限を強く主張している。ミニボートは夜間、全く見えないことから、極めて危険とのこと。なお、地元では、遊漁船とはうまく連携しているがミニボートは一匹狼であり連携できないとのことである。

さらに、漁業資源上の問題として、「トウグリ」と呼ばれる天然礁ではメバル等の根付魚がいなくなったことをあげている。ミニボートが毎日漁獲しており、漁業資源への影響も大きい。また、ミニボートが釣りをしていると、衝突の可能性があることから漁船は近づけず、漁もできないとのことである。

敦賀市漁業協同組合では、漁港施設などに 21 枚の看板を設置し、ミニボートの立ち入りを禁止している。同漁協も、福井市漁協と同様にミニボートの夜間の衝突を強く懸念している。また、ミニボートの位置を示す旗について、漁具と同色（赤色）であり混同しやすいとのこと。さらに、一般のプレジャーボートについては、漁業者とのトラブルはないとのことであり、ミニボートユーザーに対し、マナーの向上を強く求めている。

福井県農林水産部水産課では、ミニボートの活動実態を把握するため、漁協組合員に対して、ミニボートに遭遇した際に日時、場所、隻数、人数、状況（漁港無断利用、交通ルール違反など）の記録簿の作成を依頼し、その実態把握に努めている。

4-3 ミニボートの製造企業等の実態調査

日本国内におけるミニボートの販売隻数は、昨年度の調査から 2PS 船外機出荷台数等から推計して 4,000 隻/年程度と想定される。ミニボートは手軽で可搬性も高いうえに小型船舶操縦者免許や小型船舶検査が不要なことから、多くの製造業者や輸入販売業者で取り扱われている。本調査では、ミニボートの製造企業等のホームページやボート専門誌による整理を行った。

ミニボートの製造企業等のホームページやボート専門誌による調査では、国内でのミニボートの製品を製造・販売を行っている会社は 34 社、その艇種は 204 種となった。

これらのうち、大手 3 社で各々 20 艇種以上を扱っており、全体の 3 分の 1 強を占める。

ミニボートの型式等のデータ（全長、全幅、総重量、エンジンタイプ・出力など）について、巻末の参考資料に個別の船毎にその詳細を示した。ミニボートの製造・販売実績については、ほとんどの会社で未公表であり、その詳細は不明であるが、関係者等へのヒアリングによると、年間推計隻数 4,000 隻のうち、約 70-80%は大手数社で製造・販売されているとのことである。

4-4 まとめ

今年度も昨年度に引き続き、漁協やマリナー等に対するアンケート調査を行った。その結果、平成27年に海難救助を行った件数は7件に留まり、海上保安庁の要救助件数（年間約40隻程度）と比較して、かなり少数である。この結果については、漁協やマリナーに対するアンケート調査の精度の問題が大きいと考えられるところ、引き続きデータ収集の方法を含めた検討が必要である。今年度調査では、海難救助の案件からその対象を広げて、漁船と接触するなどの極めて危険な行為についても調査を行ったところ、約3割の漁協からミニボートと接触するなどの危険行為があると回答があり、海難には至らないまでも極めて危険な案件が多い実態が明らかになった。

また、諸問題に関しては、58漁協（34%）が「定置網周辺や漁業権海域での釣り」、44漁協（26%）が「航路輻輳」によって海難事故の可能性等があるとした。前者の定置網周辺や漁業権海域での釣りに対しては、その問題となっている理由の半数が、海難事故の可能性をあげており、本件が漁業特有の問題でなく、一般的な海上における安全問題であることがわかる。

なお、一部の漁協では、負傷者がいない場合等の海難について、海上保安部に連絡していないとのことである。

昨年度の漁協向けの調査は、アンケートによる調査のみであったが、今年度は更なる実態を把握するため、千葉県、福井県の4漁協に伺ってヒアリング調査を行った。

新勝浦市漁業協同組合（守谷漁港）では、ミニボートが利用する斜路やトイレや水道等が備えられており、また、イセエビ漁の漁期に投錨禁止時間を制限する等の地元ルールを策定しており、漁業者と共存関係にある。一方、福井県内の福井市漁業協同組合と敦賀市漁業協同組合では、漁港施設の無断使用や無灯火での夜間航行などについて深刻な問題となっている。漁協では、立て看板を漁港区域や海岸保全施設、船溜まりなどに立入禁止や警告の看板を設置し、その対策を講じているが、ミニボートの航行範囲や航行時間の制限等について強く主張している。

このような福井県下の漁協の安全対策に関する主張については、今回の漁協等へのアンケート調査で約6割の漁協が「海難事故の可能性」について問題となっている旨回答していることや、約3割の漁協からミニボートと接触するなどの危険行為があると回答があったことから、その程度の差はあるものの、全国的な問題であると言える。