

II 国際競争力の確保等

1. 漁船の建造について

(1) 漁船の建造に際し制限となる規制について、教示願いたい。

(答)

漁船法においては、漁船の建改造時に限って当該漁船が建改造許可事項と一致していることを確認するための認定制度がある。

なお、漁船法上、漁船の建改造に際しての規制は、つぎのとおり。

1. 長さが10メートル以上の漁船については、農林水産大臣若しくは都道府県知事の建造の許可を要する。(漁船法第4条)
2. 動力漁船の性能の基準に適合すること。当該基準は、幅と深さの比、推進機関の馬力数の制限及び制限装置について、規制している。(漁船法第5条第2項)
3. 建造の申請に係る起業の認可を受けていること、その他その漁業に必要な許可その他の処分の見込みがなければ建造することができない。(漁船法第5条第3項)

II 国際競争力の確保、経営の効率化、新規創業の支援等について

1. 漁船の建造について

(2) 漁船の建造については、国際的には、長さ制限が一般的であると聞かすが、わが国においてはトン数制限を課している理由を教示願いたい。併せて、国際基準に照らして、わが国独自に課しているその他の規制があれば、教示願いたい。

(答)

- 1 わが国漁船漁業においては、漁業法に基づき漁業管理の側面から、漁船の総トン数を漁獲努力量の指標として用い、これによる許可制度を敷いているところである。その理由としては、
 - ① 総トン数は、魚倉容積や網の積載能力、揚網能力の上限を規定するため、漁獲努力量管理に適切な指標であるが、長さについては、漁船の長さが同じでも2～3倍のトン数の違いが生じることがあり、漁獲能力を適切には反映せず、指標として用いることは適当ではないこと、
 - ② 小型の漁船より大型の漁船の方がトン数の拡大幅が大きく、沿岸漁業と沖合漁業との間の調整問題のみならず、漁船規模の異なる漁業間の調整問題が新たに発生する恐れがあることから、長さではなく総トン数を指標として用いているところである。
なお、漁船の建造について国際的には船の安全基準の指標として船の長さを用いることもあるが、水産資源・漁業管理の観点からは漁業許可の際にトン数制限を同時に行っていると聞いている。
- 2 また、国際基準に照らして、我が国独自に課しているその他の規制は存在しない。

II 国際競争力の確保等

2. 漁船の検査について

(1) 漁船の検査について、建造時および建造後の検査内容及び検査頻度について教示願いたい。

(答)

1. 漁船建造許可制度の実効を確保するため、工事完成後の漁船が許可事項と一致している事を確認する認定制度がある。主な確認項目は、漁業種類又は用途、操業区域、主たる根拠地、船体、推進機関。
2. 漁船登録制度は漁船の実態を正確に把握する事が目的であり、漁船登録票の内容と登録漁船の実態が一致している事を確認する検認制度がある。この検認は5年毎に行われている。主な確認項目は、船名、所有者、使用者、漁業種類又は用途、船体、推進機関、無線設備、進水年月日。
3. 船舶の安全性を確保するため、船舶安全法に基づく船舶の所要設備等の検査を国土交通省が実施している。検査の頻度は、20トン未満の船舶においては定期検査が6年毎、中間検査が定期検査後3年目に、20トン以上の船舶においては定期検査が5年毎、中間検査が定期検査後の21～39ヶ月目に行われている。主な検査項目は、船体、機関、救命設備、消防設備、航海用具などの状態。
4. 海洋汚染防止法に基づき、400トン以上の船舶を対象にビルジ（エンジン等により発生する油濁排水）等排出防止装置などの検査を国土交通省が実施している。定期検査が5年ごとに、また、中間検査が、国際航海に従事する船舶においては条約に基づき毎年、その他船舶においては定期検査後の21～39ヶ月の間に行われている。主な検査項目は、ビルジ等排出設備、ふん尿等防止設備、推進機関などの状態。

II 国際競争力の確保、経営の効率化、新規創業の支援等について

2. 漁船の検査について

(2) 漁業者より、費用負担が多大であること等から、検査頻度等の見直しを求める指摘があるが、見解を伺いたい。

(答)

本件については、国土交通省所管の船舶安全法及び海洋汚染防止法に基づく定期検査及び中間検査への指摘である。

なお、漁船法においては、漁船の建改造時に限って当該漁船が建改造許可事項と一致していることを確認するための認定制度がある。