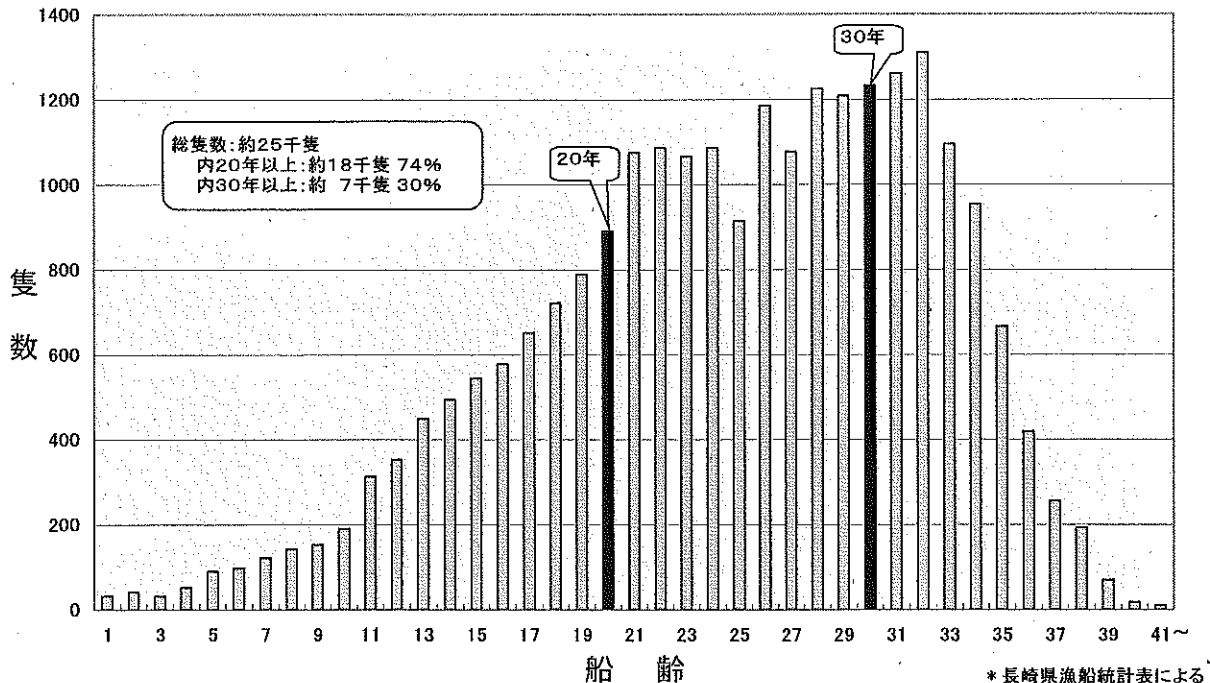


# 49 FRP漁船の廃船処理対策について

【農林水産省、国土交通省、環境省】

## 【提案・要望の具体的内容】

1. FRP船リサイクルシステムについて、より利用しやすくするための見直しを行うこと
2. FRP漁船の廃船処理（リサイクル）に係る法的な整備並びに処理費用の預託・積立制度等を構築すること
3. 特に、老朽化が進み長期間放置・係留等が懸念されるFRP漁船については、廃船処理費用に係る財政的な支援措置を至急講じること



長崎県におけるFRP漁船の船齢別隻数(H22年12月末現在)

長崎県におけるFRP船リサイクルシステムと産業廃棄物処理における処理費用の比較例（12m未満船の場合）

処理方法	処理費用/隻	備 考
リサイクルシステム	31~34万円	一斉処理、一斉処理+前処理等
産業廃棄物処理	15~22万円	一斉処理、一斉処理+金属リサイクル処理等

※平成21、22年に県内で比較実施 ※輸送費を除く

全国（九州）におけるFRP船リサイクルシステムの処理実績（隻）

年	H17	H18	H19	H20	H21	H22
処理実績	146(20)	629(41)	786(27)	758(59)	707(26)	758(61)

※(社)日本舟艇工業会資料より抜粋

### 【1「FRP船リサイクルシステム」について】

#### ○より利用しやすくするための見直しとは

長崎県のFRP漁船の7割以上は船齢20年以上となっており、老朽化が進んでいます。また、全国の状況も本県と同様であり、FRP漁船の使用年数（一般的に30～40年）から判断すると、今後10年程度で使用を終え、廃船が大量に排出され始めると予想されます。

現行のFRP船リサイクルシステムは、高額なリサイクル料や搬送料に加え、受付期間や取引場所が限定される等の課題があり、処理実績は伸びていません。現在、廃FRP船の多くは、処理コストが割安な産業廃棄物で処理されていますが、処分場の残余容量より、大量の廃FRP漁船が排出されると、すべての廃船を処分することは難しくなるのではないかと懸念されます。

今後予想される廃FRP漁船の大量排出に備え、当該システムの割高な処理コストや限定的な取引場所・受付期間等を改善し、排出者がより利用しやすいシステムを早急に構築する必要があります。

### 【2「法的な整備並びに処理費用の預託・積立制度等」について】

#### ○法的な整備並びに処理費用の預託・積立制度等とは

全国の都道府県を対象にFRP漁船の廃船処理に係るアンケート調査を行ったところ、回答県の約8割から、国等による財政的な支援や処理費用を予め預託・積立制度の構築が必要であるとの回答が得られました。廃船処理対策の抜本的な解決には、自動車や家電製品のようなリサイクル法の整備並びに業界も巻き込んだ中での処理費用の預託・積立制度等の構築が必要と考えます。

なお、法的な整備を進めるにあたっては、FRP漁船は自動車や家電製品と比べて、①再生率が低く、処理費用が割高、②使用年数が長く、転売等で所有者が変更になる等、一貫した管理が困難、③関連業界が大手企業から中小、零細企業まで多岐にわたっていることから、統一的な対応が難しいといった課題があり、今後これらの解決が必要です。

### 【3「廃船処理費用に係る財政的な支援措置」について】

#### ○財政的な支援措置とは

廃船処理には高額な処理費用や手間を要することから、漁港や港湾等に長期間放置・係留されるFRP船が全国的に確認され、問題化しています。今後、行政側が放置船を処理するケースが増えると、行政負担の増大も懸念されます。

排出者負担が原則ではありますが、特に船齢30年以上の船については、廃船まであまり期間がないことから、所有者の経済状態や所在不明等、長期間放置される可能性の高い船の、廃船処理に要する経費について、特例として財政的な支援措置を至急講じる必要があります。

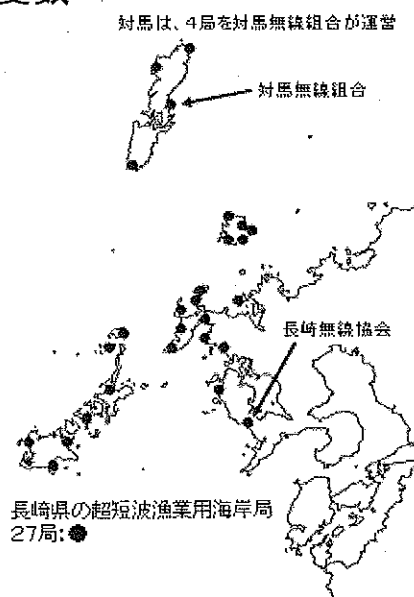
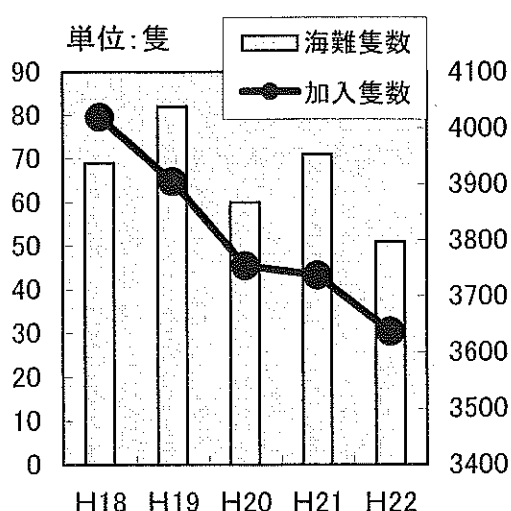
【農林水産省、国土交通省、総務省】

【提案・要望の具体的内容】

「東日本大震災」の被災実態等を踏まえ、津波災害や予期せぬ事故から漁業者の命と漁船等の財産を守るため、緊急時連絡通報手段の確保対策を講じるとともに、海上作業に従事する漁業者へのライフジャケット着用が義務化されるように提案します。

1. 緊急情報を自動受信可能な漁業無線への加入促進を図るため、漁船の漁業無線海岸局への加入義務化並びに漁業無線設置への支援措置を講じること
2. 漁業無線事業の継続のために、統廃合等の合理化を行う団体に対し、支援措置を講じること
3. 漁業操業の安全・適正化を確保するだけでなく、離島における漁業は国境監視等の役割も果たしているため、離島の漁業無線存続のために支援措置を講じること
4. 沖合漁場での通信には、衛星船舶電話を使用している実態もあるため、2014年の全面的な通信システム変更に伴う漁業者の負担増に対し、費用助成等の支援を行うこと
5. 漁業者の安全操業を確保するため、「船舶職員及び小型船舶操縦者法施行規則」を改正し、全面的なライフジャケット着用義務化の措置を講じること

長崎県における漁船海難隻数と海岸局加入隻数



※ 海難事故は毎年発生しているが、漁業無線海岸局に加入し、航海警報や位置情報等の交信を行う漁業者は年々減少している。

(出典) 海難隻数：第7管区海上保安部「漁船海難月報」  
加入隻数：漁業取締室調べ

【1 漁船の漁業無線海岸局への加入義務化の措置を講じること について】

- 漁船の航行並びに操業の安全確保はもとより、災害発生時等の緊急時の漁船への連絡には、漁業無線の一斉通報が有効な通信手段です。
- H23. 3. 11東日本大震災の際、停泊中の漁船の中には、高台にある無線局から津波の目視情報を受信し、漂流物を避けて津波の中を沖合いに向け航行し、避航した船舶が確認されています。
- しかしながら、漁船には漁業無線海岸局への加入義務がないため、携帯電話の普及等により、漁業無線海岸局への加入船舶が減少しています。無線事業の運営が困難となった団体が無線業務を廃止すれば、漁業者の安全操業が確保できなくなる恐れがあります。
- 漁船の海岸局への加入を義務づけることは、規制緩和と逆行することとなりますが、漁業者の安全操業確保のために漁船は海岸局に加入し、陸上と確実に通信できる手段が確保されることが必要不可欠です。

【2 統廃合等の合理化を行う団体に対し、支援措置を講じること について】

- H23. 3. 11東日本大震災の際に、被災を免れた岩手県釜石漁業無線局は、地震発生と同時に大津波の来襲が予想されたため、漁船への避難呼びかけ、津波情報や安否情報を繰り返し発信し、これにより被災を免れた数多くの船舶が確認されています。
- 漁業無線事業のみに特化した漁業協同組合等の団体は、組合員の賦課金のみが事業収入であることから、組合員の減少により非常に厳しい事業運営を強いられています。
- よって漁業無線通信事業を将来にわたり継続していくためには、漁業無線海岸局の存続について国が支援を行うことが必要です。
- そこで、漁業無線事業の統廃合等の合理化に取り組む団体に対しては、無線施設の整備（増設や改修等）にかかる経費を助成することで統廃合が促進され、無線局の体制強化が図られます。

【3 離島地域の漁業無線事業存続に必要な支援措置を講じること 衛星船舶電話については、2014年の通信システム変更に伴う費用助成等の支援を行うこと について】

- 離島地域における漁業無線事業は、操業の安全・適正化を確保するだけでなく、国境監視等の役割を担っています。
- そこで、漁業無線通信を維持・継続するためには、離島の漁業無線海岸局の存続に対して、国が支援措置を講じることが必要です。
- また、沖合漁場での僚船間の通信には、衛星船舶電話の使用が拡大していますが、2014年の通信システム変更に伴い、通信機器の交換による漁業者の負担増が懸念されます。そのため、費用助成等による負担軽減対策を要望します。

【4 ライフジャケット着用義務化の措置を講じることについて】

- 「船舶職員及び小型船舶操縦者法施行規則」では、漁船に適用するライフジャケットの着用義務について、「航行中の小型漁船に一人で乗船して漁ろうに從事している場合」と規定していることから、2人以上が乗り込んでいる漁船や、漁場に向けて航行している場合などには着用義務が生じません。そこで、漁業者の生命と安全の確保のため、従事形態や乗船人数にかかわらず、ライフジャケットの着用を義務化しなければならないと考えます。