

遊漁船等に対する安全設備等の義務化に係る説明会（於：佐賀県唐津市）
でのご質問とその回答について

【義務化全般】

問 今回の義務化により、最悪、廃業も考えなければならない。そのような遊漁船事業者が出ないよう義務化の内容を再検討するべきである。

（答）

- 国交省説明資料２ページのとおり、水産庁、日本釣振興会及び日本釣りジャーナリスト協議会に委員の人選についてご協力いただき、令和６年７月、全国各地の遊漁船事業者を含む有識者等から成る検討会において、遊漁船に対する救命いかだ等の義務化の必要性や、救命いかだ等の搭載を要しない方法についてとりまとめを行いました。
- 当該とりまとめについて今回ご説明しております。

問 遊漁船の安全設備の在り方に関する検討会後に行われたパブリックコメントに意見をしたが全く反映されていない。

（答）

- 令和６年７月に遊漁船の安全設備の在り方に関する検討会のとりまとめを行って以降、遊漁船に対する安全設備の義務化に関するパブリックコメントは実施しておりません。

問 現在、遊漁船への安全設備の義務化の適用日は未定となっており、適用日が決まってから説明会を開催すべきではないか。

（答）

- 令和６年７月の遊漁船の安全設備の在り方に関する検討会のとりまとめを踏まえ、今後、遊漁船への安全設備の義務化を予定しています。
- 今回の説明会の開催日は都道府県と調整し決定しておりますが、７月から水産庁が実施する補助事業の申請が開始されることを踏まえ、当該とりまとめについて今回ご説明しております。

問 プレジャーボートに義務化が適用されないのに、遊漁船に適用される理由は何か。例えば、海上衝突予防法では大型船と小型船で同じ規制が適用されており、人命を尊ぶであれば、同じ海の上にいるのだから遊漁船だけでなくプレジャーボートや漁船にも同様に義務化を適用すべきではないか。

（答）

- 旅客を搭載し業を営む事業船とは異なり、プレジャーボートは自己責任で運転する船舶であることから、義務化は予定されておりません。
- なお、プレジャーボート等の安全性の向上に向けて、訪船指導などを行う安全キャンペーン等の取り組みを実施しているところであり、引き続き関係省庁と連携して取り組んで参ります。

問 遊漁船にだけ義務化を適用することで、プレジャーボートによる闇営業の遊漁船が増えるおそれがあるのではないか。

（答）

- 遊漁船業の登録を受けずに遊漁船業を営業している場合は、遊漁船業法第３３条第１号の規定に該当し、３年以下の拘禁刑若しくは３００万円以下の罰金に処し、又は併科することとなります。

【法定無線設備】

問 知床遊覧船事故では陸上と連絡が取れなかったことから法定無線設備の義務化が行われるが、個人事業主が多い遊漁船に対して、会社が対応すべき規制である法定無線設備の義務化を適用させるのは無理なのではないか。

(答)

- 遊漁船への法定無線設備等の義務化については、令和6年7月、全国各地の遊漁船事業者を含む有識者等から成る検討会において、その必要性等についてとりまとめを行ったところです。
なお、遊漁船業の適正化に関する法律に基づき作成する業務規程において、営業中は陸上にいて洋上の船長及び業務主任者と連絡がとれる者（連絡責任者）や利用者の安全を確保するために必要な体制に関する事項を定めることとなっています。

問 衛星電話だと大きなランニングコストが掛かるが、どう考えるのか。

(答)

- 法定無線設備は、船舶の安全航行のために船舶と陸上施設との間で通信手段を常に確保することを目的として義務化するものであり、安全な航行の確保には必要な安全設備と考えます。

問 業務用無線は、ハンディタイプの国際 VHF も認められるのか。

(答)

- 業務用無線設備は、ハンディタイプも認められます。ただし、運航中の船舶と常時通信できる、申請者が開設する海岸局又は申請者が加盟する法人若しくは団体の海岸局等が必要となります。

問 緊急時、周辺の船や海上保安庁にも連絡できる VHF を搭載すれば陸上における海岸局の設置は不要ではないか。

(答)

- 法定無線設備は、緊急時だけでなく緊急時に至る前から陸上の適切な支援を受けることができるよう、陸上施設との確実な連絡手段を確保いただく必要があります。そのため、海上保安庁以外の陸上施設と連絡できるよう、海岸局を設置する必要があります。

問 漁協やヨットハーバーの海岸局には入れてもらえず、海岸局の開設のハードルが高い。国が海岸局を設置することは出来ないか。

(答)

- 自ら海岸局を開設する場合には、日本マリン無線協会に海岸局開設の流れをお問合せいただく等の対応が可能です。（日本マリン無線協会の連絡先：03-6433-9839）
- 仮に海岸局の設置が困難な場合は、衛星携帯電話等の衛星電話が必要となります。

【非常用位置等発信装置】

問 非常用位置発信装置を義務化しても釣り場（ポイント）を公開したくないことから電源を入れないので意味がない。

(答)

- 緊急時に電源を入れることができない場合もあるため、常に電源を入れた状態で航行することが望ましいと考えております。

【救命いかだ等】

問 バッグ式救命いかだ等を複数の船で使い回すことは可能か。複数の船でバッグ式救命いかだ等を積み替える度に臨時検査が必要となるのは過剰ではないか。

(答)

- バック式救命いかだ等の場合、船舶に搭載又は下ろす度に臨時検査により確認を行う必要があります。
- 万が一の際に確実に作動するよう認定整備事業場による整備記録を確認することから、臨時検査が必要となります。

問 HK 品（舶用品検定協会の型式承認品）は JG 検査の合格基準に適合した舶用品だと思うが、JCI 検査の小型船舶にも HK 品と同様の基準である救命いかだ等の搭載を求める必要はあるのか。小型船舶用として、HK 品（舶用品検定協会の型式承認品）でなくとも、より簡易な救命いかだ等を認めるべきではないか。実際、HK 品ではないが安価で軽量・コンパクトな救命いかだ等が Web で販売されているので、各メーカーに小型船舶用の安価で軽量・コンパクトな救命いかだ等を開発させてから義務化すればよいのではないか。

（答）

- 船舶に搭載する救命いかだ等は、船舶安全法に基づき国土交通省の定めた基準に適合していることを確認するため、検査等を受ける必要があります。
- また、今回の義務化に伴い、メーカーにおいてコンテナ式の救命いかだ等よりも軽量・コンパクトなバッグ式救命いかだ等を開発したところであり、現時点で 2 社の製品が検査等を受け基準に適合していることの確認を受けていますが、他社のものであっても、同様に検査等を受け、当該基準に適合していることの確認を受けることで、船舶に搭載することは可能です。

問 救命いかだ等については船舶検査のたびに整備が必要であり 1 回あたり 50 万円かかる。負担が大きすぎるので整備間隔を伸ばせないか。

（答）

- 膨脹式救命いかだ及び膨脹式救命浮器は、人命の安全の確保のため、非常時においても確実に使用できる必要があります。このため、確実に使用ができるよう一定期間（小型船舶においては 3 年程度に 1 回）で適切に整備を行う必要があります。
-

問 九州西北部で通年営業する遊漁船の場合、救命いかだ等の搭載を要しない方法は全て使えず現実的な方法ではない。救命いかだ等の搭載を要しない方法を検討するにあたり、どのエリアをモデルケースとしたのか。また、1 隻で出船した場合、方法②「伴走船と航行」の要件を満たさないということか。

（答）

- 国交省説明資料 2 ページのとおり、水産庁、日本釣振興会及び日本釣りジャーナリスト協議会に委員の人選についてご協力いただき、令和 6 年 7 月、全国各地の遊漁船事業者を含む有識者等から成る検討会において、遊漁船に対する救命いかだ等の義務化の必要性や、救命いかだ等の搭載を要しない方法についてとりまとめを行いました。当該とりまとめについて今回ご説明しております。
- また、1 隻で出航した場合は国交省説明資 28 ページの要件を満たさないことから、方法②「伴走船と航行」を適用することはできません。

問 救命いかだ等の搭載を要しない方法の方法②「伴走船と航行」について、緊急時なのだから伴走船の定員に制限は設けるべきではないのではないかと。海象にもよるが救助後は海上保安庁等の救助船が来るのを船上で待つだけであり、人命を尊ぶなら、現実味のある救命いかだ等の搭載を要しない方法を再検討するべきである。

（答）

- 無制限に搭載（救助）できるとした場合に二次災害のおそれがあることから、伴走船等の安全性の確保の観点から、伴走船の能力上搭載することができる定員制限を設ける必要があります。
- また、国交省説明資料 2 ページのとおり、水産庁、日本釣振興会及び日本釣りジャーナリスト協議会に委員の人選についてご協力いただき、令和 6 年 7 月、全国各地の遊漁船事業者を含む有識者等から成る検討会において、遊漁船に対する救命いかだ等の義務化の必要性や、救命いかだ等の搭載を要しない方法についてとりまとめを行いました。
- 当該とりまとめについて今回ご説明しております。

問 救命いかだ等の搭載を要しない方法の方法②「伴走船と航行」について、最大で4隻までとなっているが隻数の上限は不要ではないか。

(答)

- 船団内の1の船舶の遭難に対し、他の船舶全体の定員を活用して救助を行うことができる制度として、海上保安庁や専門家等の意見を伺った結果、事故を起こした1隻に対し救助のために近づくことができるのは3隻が限界とのことであったことから、相互に救助できる船団の最小単位として4隻を上限としています。

問 保険の関係で実際20人乗れる船でも定員を減らしている。伴走船として旅客定員を増やした場合に保険料が上がるのではないか。国は保険会社に確認しているのか。

(答)

- 国交省説明資料28ページのとおり、実際20人乗っても復原性等に問題がないことを確認できれば、旅客定員とは別に「要救助者を搭載する枠」を認めることとしており、旅客定員を増やす必要はありません。
- なお、保険契約については、船舶所有者と保険会社の間での民間企業間の取り決めであり、国土交通省が見解を示すべきではないと考えています。

【補助金】

問 安全設備等の義務化の適用日が未定の段階で、補助金の申請期限が決まっているのはおかしいのではないか。また、今回しか補助事業を実施しないのは新規参入者等との間で不公平になるのではないか、二次募集や次年度以降の補助を検討すべきである。

(答)

- 安全設備の設置については、令和4年12月の知床遊覧船事故対策検討委員会とりまとめにおいて、遊漁船を含む一般の客を乗せて業を行うすべての船舶に義務付けされることとなったものであり、安全設備の設置等により、いざという時の乗客の生命を守る備えをすることは、遊漁船業者の基本的責務であり、その費用負担の全てを支援することは検討しておりません。
本事業は、令和6年度補正予算により、遊漁船への安全設備の早期設置を促進するために措置されたものであり、現時点では、追加の補助事業については、予断をもって申し上げることは困難です。

問 今回の義務化により、最悪、廃業も考えなければならない。そのような遊漁船事業者が出ないよう補助金で経済的負担を軽くするべきではないか。

(答)

- 安全設備の設置については、令和4年12月の知床遊覧船事故対策検討委員会とりまとめにおいて、遊漁船を含む一般の客を乗せて業を行うすべての船舶に義務付けされることとなったものであり、安全設備の設置等により、いざという時の乗客の生命を守る備えをすることは、遊漁船業者の基本的責務であり、その費用負担の全てを支援することは検討しておりません。
- なお、令和6年3～7月に国土交通省に設置された遊漁船の安全設備の在り方に関する検討会において、遊漁船業の操業実態を踏まえて議論し、救命いかだ等の搭載を要しない方法（特例）の具体的な内容について合意されたところです。今後、遊漁船に対して義務化が適用されても、この特例を活用することにより、救命いかだを搭載しないことも可能になります。遊漁船業の皆様におかれては、自らの業務実態に照らして、特例措置の活用についても御検討いただければと思います。

問 申請が7、8月のみというのはスケジュールが急ではないか。

(答)

- 本事業は令和6年度補正予算により措置された事業であり、事業の実施期間が令和8年3月末までとなっていることから、交付決定から安全設備の納品までに十分な期間を取るため、御案内のようなスケジュールとなっています。
- なお、本事業は、設置義務化に対する支援ではなく、あくまで、義務化に先駆けて、安全設備の早期設置を行おうとする事業者を支援するための措置です。

問 2隻以上の船で運航している事業者は、1隻かつ1個の安全設備のみが補助対象となる理解でよいか。

(答)

- 複数の船舶を所有している遊漁船業者の方であっても、本事業においてはいずれか1隻のいずれか1設備(1機器)が補助の対象となります。
- ただし、既に保持している安全設備は補助の対象とはならず、国が実施する他の事業による補助を受けた安全設備又は補助を受けることとなっている安全設備については補助の対象とはなりません。

問 国交省が実施していた補助事業では衛星携帯電話も補助対象だったのに、水産庁が実施する補助事業では衛星携帯電話は支援対象外であるのはおかしいのではないか。

(答)

- 国交省が実施していた補助事業において衛星携帯電話は補助対象外としていました。
- 遊漁船安全設備導入支援事業においても、衛星携帯電話は汎用性が高いことを踏まえ補助の対象とはしておりません。

問 救命いかだ等を購入する場合、船舶検査証書の最大乗員6人の船舶が12人用の救命いかだ等を購入しても補助の対象になるか。

(答)

- 補助の対象となります。