

第3回知床遊覧船事故を踏まえた遊漁船の安全設備の在り方に関する検討会 議事概要

日時：令和6年4月25日（木）9：30～12：30

場所：合同庁舎2号館地下1階 国土交通省第2会議室

出席委員：工藤座長、一之瀬委員、伊藤委員、雲委員、庄司委員、根岸委員、
眞嶋委員、三村委員、綿谷委員

【オンライン出席】鳥居座長代理、門田委員、河野委員、古明地委員、
高野委員、松尾委員、吉田委員

【代理出席】永野様（杉村委員代理）

1. 安全設備の搭載義務化の方向性（案）について

1-1. 非常用位置等発信装置

- 事務局より、資料1-1を用いて、第2回検討会でのご意見に対する国土交通省の考え方、遊漁船への適用案等について説明した。
- 委員より、非常用位置等発信装置を搭載した場合の遊漁船事業者の経済的負担に関し、以下のような意見があった。
 - ・水産庁において検討する遊漁船事業者に対する支援について、具体的な補助率を前もって示すことはできないか。
 - ・遊漁船事業者の負担を考慮すると、最低でも補助率2/3が必要である。
 - ・船舶の運航に関しては遊漁船と一般旅客船に違いはないため、事業者に対しては同様に支援があるべきではないか。
- なお、上記意見に対し、水産庁より、本検討会の結果を踏まえ遊漁船事業者への支援の在り方について検討する旨説明した。また、事務局より、一般旅客船については業支援の観点で国土交通省が支援を実施しており、遊漁船については業を所管する水産庁において検討される旨説明した。
- 委員より、適用日や経過措置の考え方に関し、以下のような意見があった。
 - ・釣人にとって安全を優先することはありがたいが、安全設備の搭載により事業者の経済的負担が増えることで、廃業や登録せずに遊漁行為を提供する者が続出することを懸念しており、水産庁が検討する支援の予算が確保されてから適用日を決めることはできないか。
 - ・適用に際してはAIS、EPIRBの供給状況を考慮すべき。
- なお、上記意見に対し、事務局より、水産庁における支援の検討状況や対象設備の供給状況を踏まえて適用日を検討するとともに、必要な経過措置を講じる旨説明した。
- 議論の結果、「遊漁船にも一般旅客船と同様に、航行区域に応じ、非常用位置等

発信装置搭載の義務を適用する。適用日については、別途検討する。」ことに合意した。

1-2. 改良型救命いかだ等

<方法②-1（航行時に伴走船を伴う船舶）>

- 事務局より、資料1-2の3~4ページについて説明した。
- 委員より、伴走船の要件に関し、以下のような意見があった。
 - ・遊漁船は伴走船に求める設備要件を全て満たしているため、要件として改めて規定する必要はないのではないか。
 - ・遊漁船の船舶検査証書上の旅客定員数は船舶の能力と異なる場合があることから、救助の際には、船舶の能力に応じ最大限要救助者が乗船できるようにすべき。
- なお、上記意見に対し、事務局より、伴走船には遊漁船以外の船舶を指定する場合もあるため、設備要件を規定する必要がある旨説明した。また、緊急時の要救助者と定員の考え方については、別途「伴走船・救助船としての活用時に限った運用」にて検討する旨説明した。
- 委員より、運航している船舶を外から見た際に、伴走船に指定した船舶かどうかを判別できるようにすべきとの意見があり、事務局より、伴走船を予め指定し、船舶検査証書の航行上の条件に伴走船の船舶情報を記載する予定であり、必ずしも外から判別する必要はない旨説明した。
- 委員より、内容の修正に関する意見はなかったことから、方法②-1について資料に記載の内容で合意した。

<方法②-2（船団で航行する船舶）>

- 事務局より、資料1-2の5~8ページについて説明した。
- 委員より、船団で航行する僚船の登録方法に関し、以下のような意見があった。
 - ・あらかじめ船団として登録する隻数について、3~4隻に限定せずに組織単位で登録することはできないか。
 - ・船団で航行する場合の救助の実効性が担保できる組織であれば、組織単位での僚船の登録を認めてもよいのではないか。
 - ・船団の組合せは運航の度に代わるため、その組合せを全て事前に指定しなければならないというのは難しいのではないか。
 - ・組織間・事業者間の連携を促進し、万が一の際の救助体制を可視化できるようにすべきではないか。
 - ・周りに複数隻運航している実態を踏まえ、組織内の全ての船舶が乗船人数を旅客定員数からあらかじめ減らすことを組織の規約に定めることで、組織に所属する船舶全体を僚船として登録することはできないか。

- ・業務規程に基づき出航可否判断を組織内で相談し決定している実情を踏まえ、組織での運用が認められないか。
 - ・船団として考えられる組み合わせをあらかじめ船舶検査証書で指定することは可能であると思う。また、具体的にどのようなオペレーションであれば認められ得るのかを検討し、認められるのであれば船舶検査証書へ柔軟に記載できるようにすべき。
 - ・早急に救助が行えるかどうかという観点で当該方法の有効性をまずは議論し、今後の組織化の様子を見ながら追加の方法を検討することでもよいのではないか。
- なお、上記意見に対し、事務局より、組織内でどのような船団を構成するか検討していただくことは重要だが、運航毎に船団の各船の最大搭載人員内で救助できるよう各船の搭載人員を調整することは、かなり複雑なオペレーションであり、運用上、いかに等の搭載と同等の安全性を担保できることを確認し、事前に個別具体の船団の組合せを船舶検査証書に記載する必要がある旨説明した。
- 委員より、AIS を搭載した船は周辺の他船の位置が把握できるため、船団による救助の際に活用できるのではないかと意見があり、事務局より、AIS で他船の位置情報等は認識できるものの、その船に十分な救助能力があるかどうかは不明であり、落水者を早急に救助する体制の確保にはつながらない旨説明した。
- 委員より、方法②－２が「万が一の際に確実かつ早急に救助が行える方法」であることについて反対する意見はなかったが、委員からの意見を踏まえ、どのように運用するのか、その担保方法も含め、次回の検討会で改めて議論することとなった。

<伴走船・救助船としての活用時に限った運用>

- 事務局より、資料１－２の１６～１７ページについて説明した。
- 委員より、復原性の確認方法に関し、以下のような意見があった。
- ・遊漁船の場合、定員面積は十分に確保されていると理解しているが、復原性の確認方法が課題である。
 - ・復原性に関する規則改正以前に造られた船等について配慮が必要であり、過去に定員を増やしていた事例がある船舶であれば、改めて復原性を計算する必要はないのではないか。
- なお、上記意見に対し、事務局より、復原性の確認については、旅客定員を増やす場合の手続きと変わらない旨説明した。
- 委員より、伴走船等が救助に向かった際、保険はどのような取扱いとなるのかとの意見があり、事務局及び水産庁より、業所管省庁としては伴走船等であっても通常の運航を行う際の搭載人数分の保険に入ることを求める予定である旨説明した。
- 委員より、内容の修正に関する意見はなかったことから、「伴走船・救助船としての活用時に限った運用」について資料に記載の内容で合意した。

2. その他

- 意見交換の途中で終了予定時刻となったことから、更なる質問等があれば事務局にメール又は書面で連絡することとなった。また、次回検討会は、いかだ等の搭載を要しない方法について引き続き議論することとなった。

以上