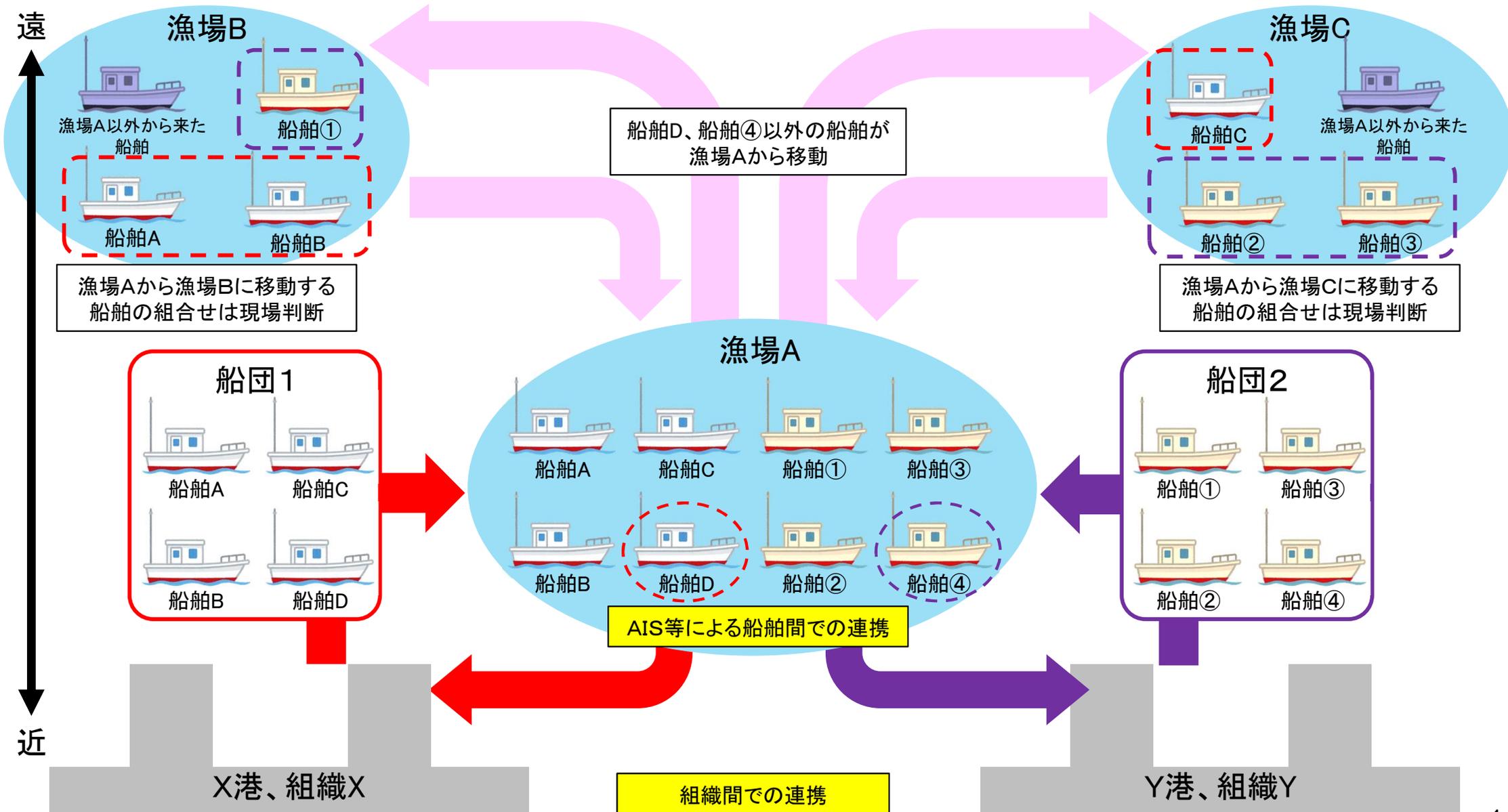


改良型救命いかだ等の搭載を要しない 方法②－2に対する考え方

第3回検討会でのご意見等を踏まえた遊漁船の運航例

第3回検討会でのご意見等を踏まえ、事務局にて作成した遊漁船の運航の一例は以下のとおり。



方法②-2に対する考え方

【安全性確保の考え方】 ※資料1から抜粋

1. 船団で互いにすぐ近くを航行することで、船団内で万が一の事故が生じた場合に、他船舶に移り移ることにより、乗客が水中待機をせずに救助することができる。
2. 万が一乗客が落水した場合であっても極短時間で救助することができる。

上記の考え方を担保するための具体的な方法

- ① **船長(船舶所有者)が、航行中、常に安全が確保される体制を構築**する必要がある。
 - ✓ 出航から帰港まで全ての僚船を視認できる位置を航行
 - ✓ 安全な救助を実施する観点から1船団あたり3~4隻の船団を想定(複数の船団パターンの設定可)
 - ✓ 船団内の各船舶と通信できる設備等を搭載
 - ✓ 船団内の最多の搭載人員の船舶が事故にあった場合に、船団内の他の各船が最大搭載人員の範囲内で救助できる人数を搭載
 - ✓ 船舶の安全性の確保を前提に、船舶検査証書に記載された最大搭載人員ではなく、船の能力を踏まえた運用が可能
- ② **検査機関が、「万が一の事故等がある場合、旅客が水中待機をしない状況を確保」**できているかどうかを判断する必要がある。
 - ✓ 具体的な「常に安全が確保される体制」を事前に確認
 - ✓ 確認した内容(僚船の船舶番号等と搭載できる搭載可能人員数)を営業船の船舶検査証書に記載
 - ✓ 船長は船舶検査証書に記載された航行上の条件に従って航行

(参考) 船舶安全法(昭和八年法律第十一号)

第十八条 船舶所有者又ハ船長左ノ各号ノ一ニ該当スルトキハ当該違反行為ヲ為シタル者ハ一年以下ノ懲役又ハ五十万円以下ノ罰金ニ処ス一~七 (略)

八 前各号ノ外船舶検査証書又ハ臨時航行許可証ニ記載シタル条件ニ違反シテ船舶ヲ航行ノ用ニ供シタルトキ

九 (略)

②~④ (略)

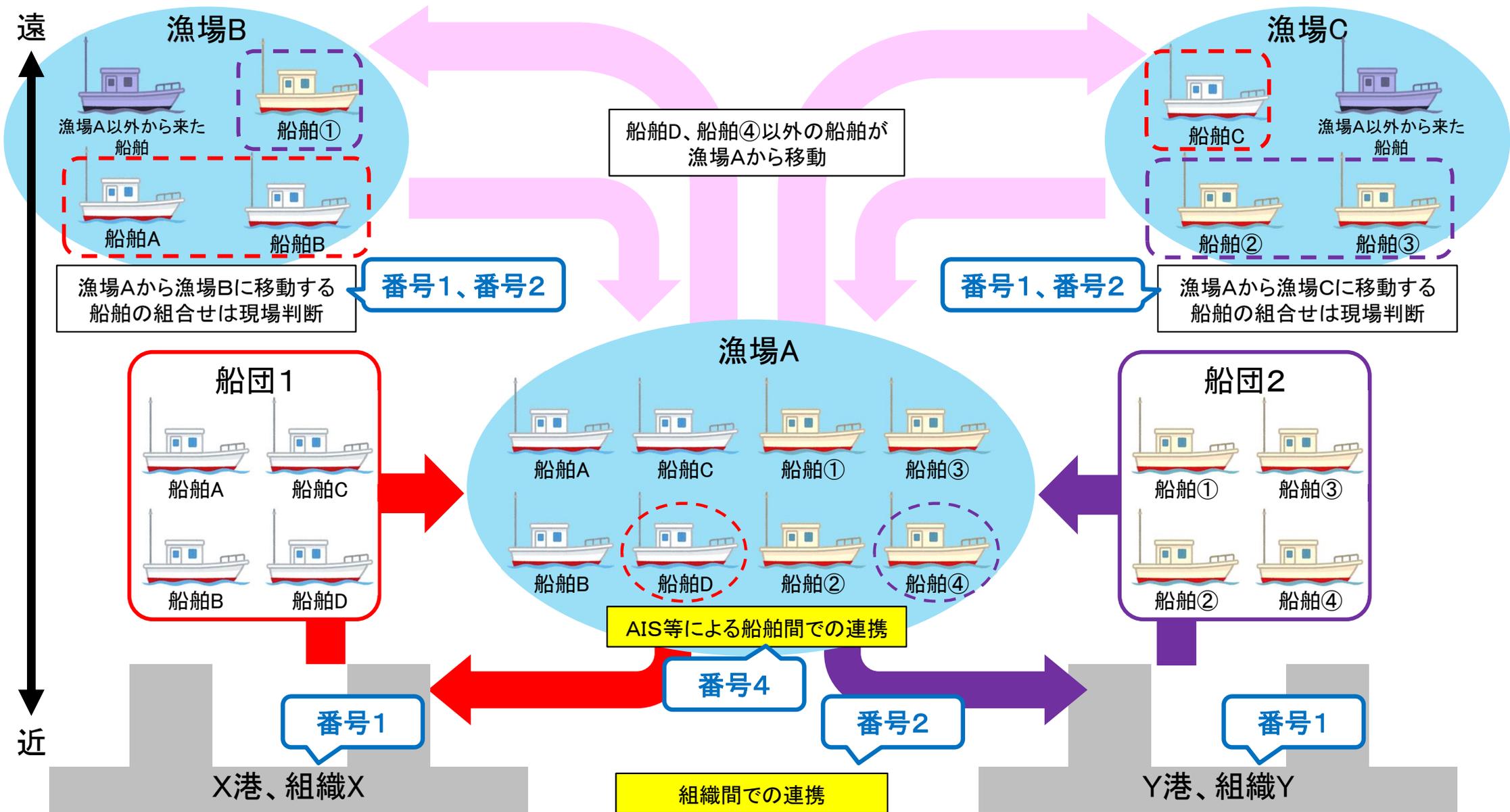
第3回検討会での主なご意見及び国土交通省の考え方

番号	第3回検討会での主なご意見	国土交通省の考え方
1	<ul style="list-style-type: none"> • 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、<u>組織単位での僚船の登録を認めてもよいのではないか。</u> • 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、<u>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。</u> • 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、<u>組織での運用が認められないか。</u> 	<ul style="list-style-type: none"> • 船団内の船の能力(旅客定員)により、各船の乗船者数や運行中の船の組合せが変わる等、変動要素が多く、複雑な制度であるところ、常に組織が各船の定員等を適切に管理することは困難と考える。 • 出航から帰航まで全ての僚船を視認できる位置を航行する等により、航行中は常に安全が確保される体制(船団の組合せ)を構築し、その具体的な体制を検査機関が事前に確認し、船舶検査証書の航行上の条件として記載することにより、当該船舶が安全に航行できることを客観的に示すことができる。 • また、船長が船舶検査証書の航行上の条件に従って航行することにより、安全が確保される。
2	<ul style="list-style-type: none"> • <u>組織間・事業者間の連携を促進</u>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。 	<ul style="list-style-type: none"> • 複数の組織が連携して船団の各船舶の乗船者数等を調整することは、単一の組織による運用よりも更に複雑であるところ、複数の組織による管理はより困難であると考えます。

第3回検討会での主なご意見及び国土交通省の考え方

番号	第3回検討会での主なご意見	国土交通省の考え方
3	<ul style="list-style-type: none"> • あらかじめ船団として登録する隻数について、<u>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。</u> 	<ul style="list-style-type: none"> • 船団内の各船舶は、万が一の際に早急かつ確実な救助が行えるよう、互いを視認できる位置を航行し、各船舶の位置及び動向を常に把握する必要があると考える。視認対象の船舶が多い(大きな船団になる)場合、船団内の各船の動向の把握が困難となり安全の観点から適当でないとする。 • また、事故等を起こした船舶に、救助のために多くの船舶が集まることも安全上適当ではないところ、安全が確保される体制を構築するためには、船団の僚船数は4隻が最大と考える。
4	<ul style="list-style-type: none"> • AISを搭載した船は<u>周辺他船の位置が把握</u>できるため、<u>船団による救助の際に活用</u>できるのではないか。 	<ul style="list-style-type: none"> • AIS等により他船の位置情報が認識できる場合であっても、その船舶が十分な救助能力を有するかどうかは不明であり、また、事故現場に早急に到着できるとは限らないことから、視認ではなくAISの活用のみをもって船団による早急かつ確実な救助を担保することは困難である。 <p>(参考)視認とは「目で確認すること。」(広辞苑第6版)であり、ディスプレイに表示された船舶情報を見ることは船舶を視認し相手の状態を確認することと同じ意味にはならない。</p>
5	<ul style="list-style-type: none"> • 船団の組合せは運航の度に代わるため、その<u>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</u>のではないか。 	<ul style="list-style-type: none"> • 具体的な体制を検査機関が事前に確認できない限り、いかだ等の搭載と同等の安全が確保されているかどうか判断できない。

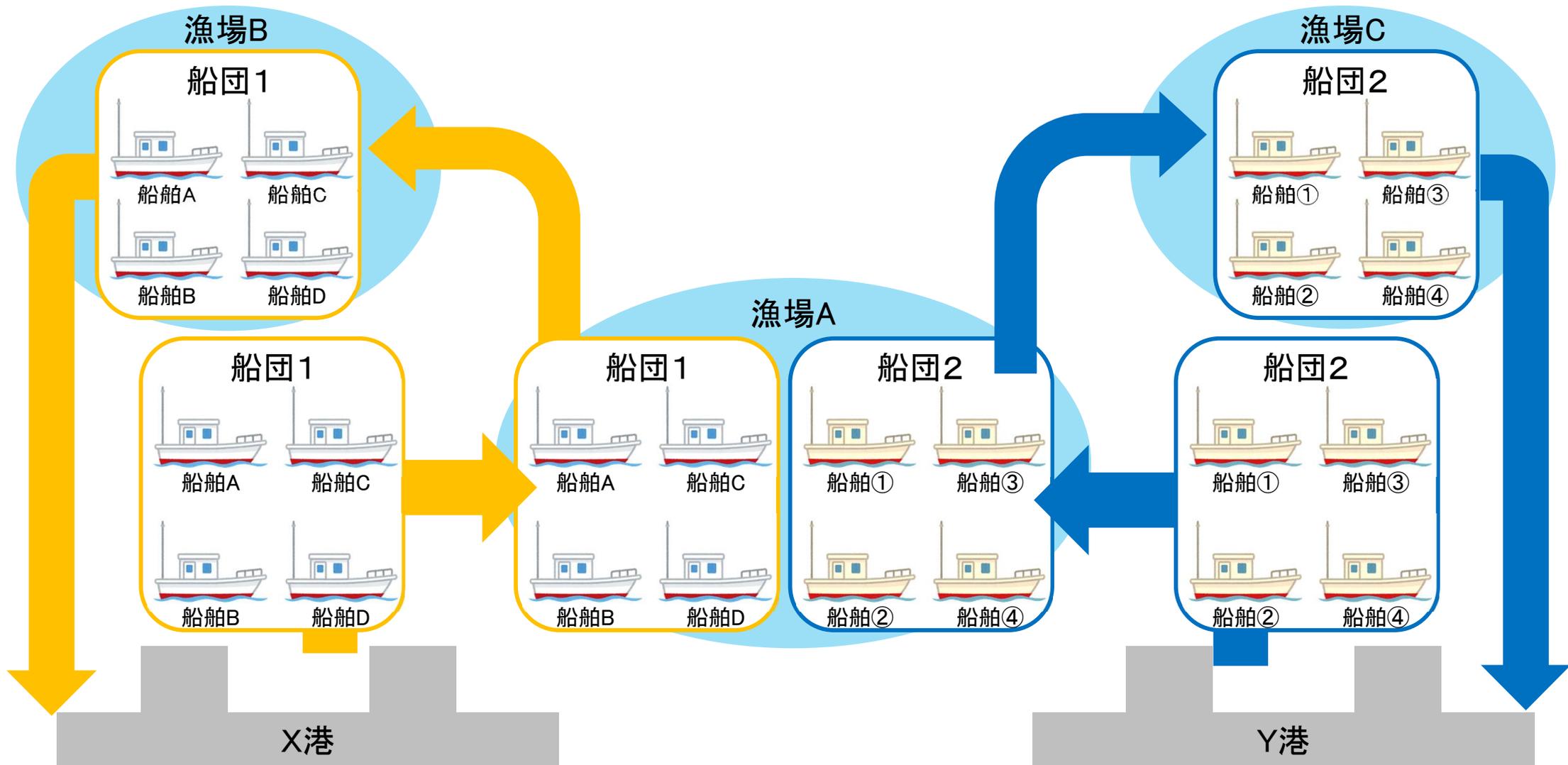
遊漁船の運航例に対する論点



※番号3、番号5は全体に関連する内容

遊漁船の運航例に対し考えられる対応案1

方法②-2 (船団航行) を適用することにより、同一の船団で複数の漁場を回ることが可能。



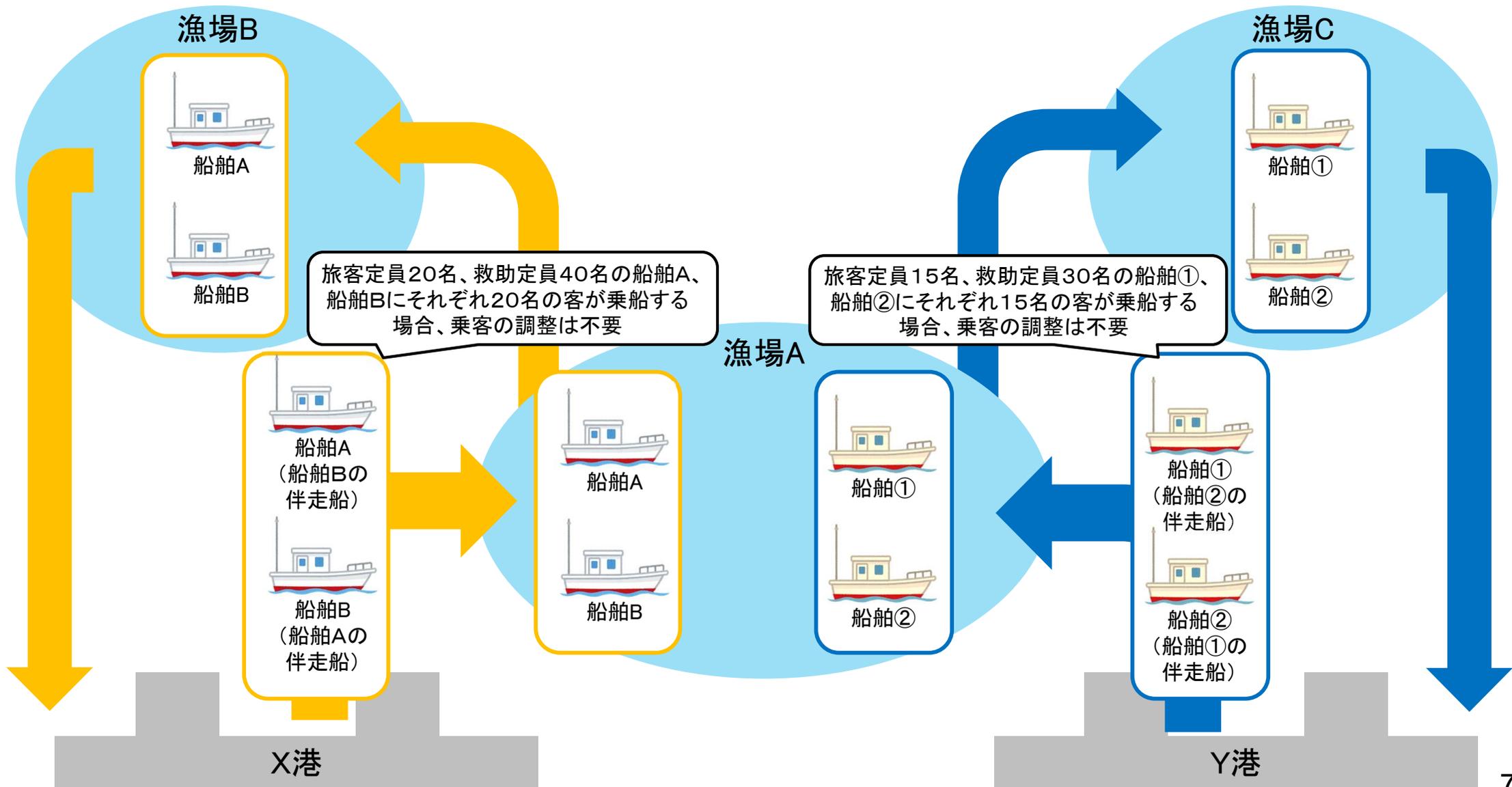
※例えば、X港から20隻が同時に出港する場合、4隻×5船団に分割し航行することも可能。

※魚種等に応じた複数の船団パターンを設定することも可能。

例: アジ釣り(船舶A、船舶B、船舶C、船舶D)、イカ釣り(船舶A、船舶X、船舶Y、船舶Z)

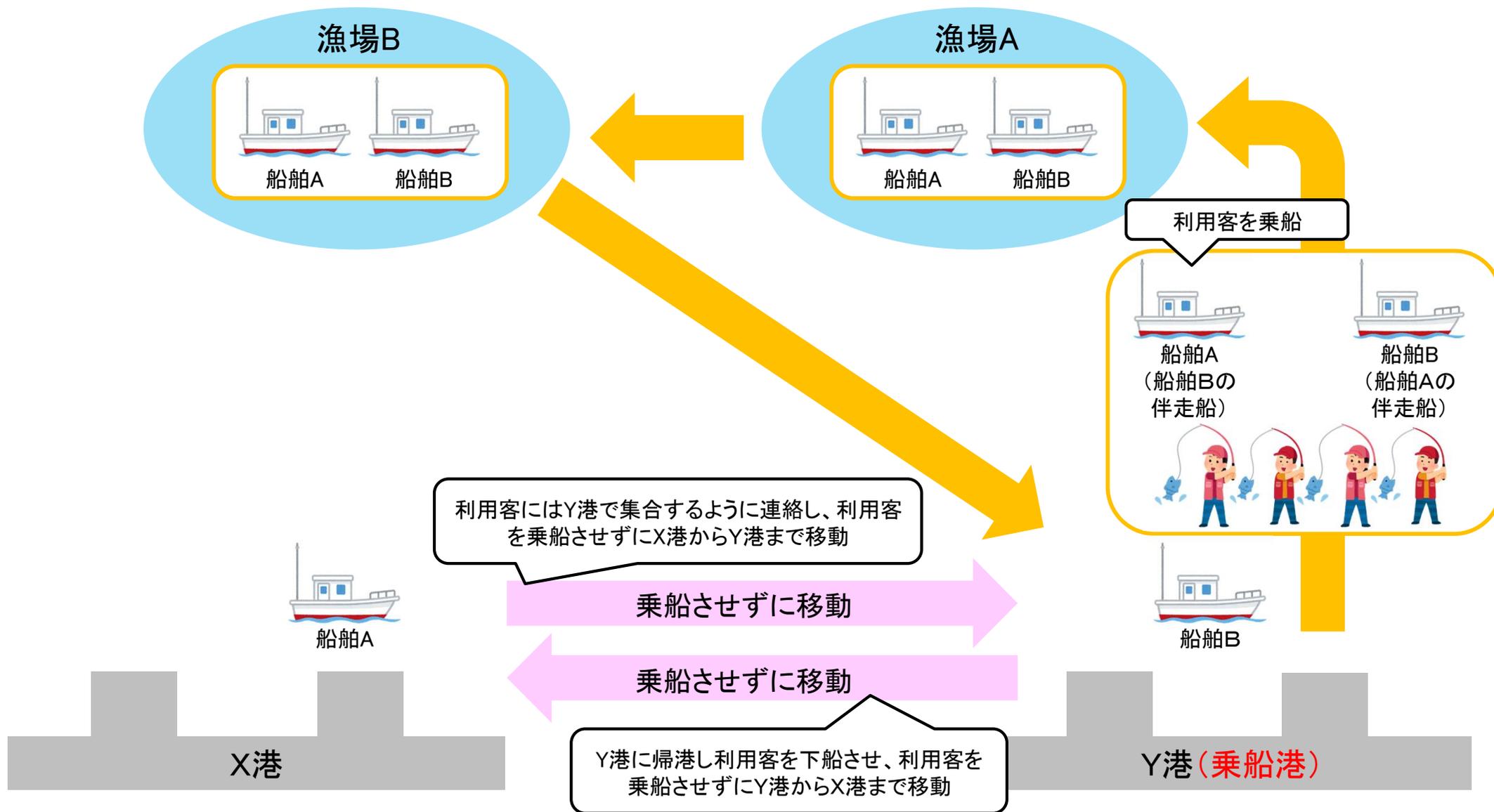
遊漁船の運航例に対し考えられる対応案2

方法②-1 (伴走船) と救助定員の考え方 (最大搭載人員を超えて要救助者を搭載することを可能とする考え方) を適用することで、2隻の組合せで複数の漁場を回ることが可能。



遊漁船の運航例に対し考えられる対応案3

X港に遊漁船が1隻(船舶A)しかない場合であっても、利用客を別の港(Y港)に集合させて複数隻同時に出港することで、方法②-1(伴走船)等を適用することが可能。



遊漁船の運航例に対し考えられる対応案4

方法②-2(船団航行)と方法⑤(救助船)を組み合わせることも可能。

