

## 第4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5月13日（月）14：00～17：00

場所：合同庁舎3号館11階 特別会議室

出席委員：工藤座長、鳥居座長代理、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、吉田委員

【オンライン出席】門田委員、河野委員、古明地委員、高野委員

【代理出席】永野様（杉村委員代理）

【代理オンライン出席】本田様（松尾委員代理）

### 1. 安全設備の搭載義務化の方向性（案）について（改良型救命いかだ等）

#### <方法②-2（船団で航行する船舶）>

- 事務局より、資料1の5～8ページ及び参考資料2について説明した。また、委員から提出資料を用いて遊漁船の運航実態に関する説明があった。
- 委員より、上記説明に対し、以下のような意見があった。
  - ・委員提出資料は、東京湾のように遊漁船が多い地域を念頭に置いたものであると思うが、全国の海域でも共通するものとして検討できるのか、議論の余地があるのではないか。
  - ・運航実態を踏まえ、最終的に船舶検査証書にどのように記載するのか、検討が必要ではないか。
  - ・複数の船舶が異なる港から同じ漁場に集まる場合、各船の時間差により、航路は近接していても、実際には早急に救助できる位置に僚船がない状況が生じる可能性があるのではないか。出港から帰港まで単独航行しないことが前提になるのではないか。
  - ・出港後中間点（漁場）で船団を構成する僚船を組み替える場合、日によっては安全要件を満たす僚船が集まらない可能性があるのではないか。
  - ・地域により操業時間帯をルールとして定めることで多くの船が集まっている海域がある。現時点でそのようなルールを定めていない地域は、新たに事業者間で操業時間帯調整等の協議を行うことで船団を組むことができるのではないか。
  - ・出航港が異なっても、遊漁船業の適正化に関する法律に基づく業務規程（以下「業務規程」という。）において、特定の海域で合流した上で沖合に行くことを各港から出る船舶が定めれば、組合せを予め船舶検査証書で指定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、出航から帰港まで常に安全要件を満たす船団で航行することを確実に担保することが重要であり、業務規程に上記意見に

ある内容を規定等するだけでは不十分で、船舶検査証書に想定される組合せを予め全て指定する必要がある旨説明した。

- 委員より、一時的に島影に入るような場合は「僚船を視認できる」とは見なされないかとの質問があり、事務局より、常に視認できるよう島影に入らないよう航行いただく必要がある旨説明した。
- 委員より、参考資料2の8ページの例示について、以下のような意見があった。
  - ・港間の移動は事故を誘発するおそれがあるため、沖で合流するべきではないか。
  - ・利用客を船宿と別の港に集合させるのは、遊漁船の営業実態にそぐわないのではないか。
  - ・8ページの例のような方法を適用できる場合もある。
- なお、上記意見に対し、事務局より、参考資料2の6～9ページはこれまでに議論したいかだ等の搭載を要しない方法の組合せの例を示したものであり、必ずしもこれらの例のとおりの運航を求めるものではなく、例えば最低水温15度以上20度未満の場合に、方法④に示す母港から5海里以内の海域で安全要件を満たす僚船と合流する等の方法により、船舶や利用客を母港と異なる港に移動させずに出航することは可能である旨説明した。
- 委員より、船舶検査証書に記載する船舶の組み合わせを魚種に応じて変更可能かどうかの質問があり、事務局より、可能である旨説明した。
- 委員より、方法②-2に示す船団の組合せを船長が適切に理解できるよう努めるべきとの意見があり、事務局より、適切な周知の在り方を検討する旨説明した。
- 委員より、内容の修正に関する意見はなかったことから、方法②-2について資料に記載の内容で合意した。

### <方法③（船内に浸水しないように措置された船舶）>

- 事務局より、資料1の9～10ページについて説明した。
- 委員より、水密全通甲板または不沈構造（以下「水密全通甲板等」という。）を有する船舶に関し、以下のような質問があった。
  - ・現在の船舶検査において、水密全通甲板等の構造の有無を確認しているのか。
  - ・事業者は自船の水密全通甲板等の構造の有無を把握しているのか。
- なお、上記質問に対し、事務局より、現行の基準では航行区域によっては水密全通甲板等を義務としていないことから必ずしも船舶検査で確認をしていないが、漁船のような構造の船舶であれば、大半が水密全通甲板等を有すると認識している旨説明した。
- 委員より、内容の修正に関する意見はなかったことから、方法③について資料に記載の内容で合意した。

#### <方法④（母港から5海里以内を航行する船舶）>

- 事務局より、資料1の11～12ページについて説明した。
- 委員より、当該方法が認められる航行区域の設定方法に関し、以下のような意見があった。
  - ・海岸から2海里以内でも当該方法の適用が認められないか。
  - ・航行区域内に複数の港がある場合、1つの母港に限定する必要はないのではないか。
  - ・実際の救助では、母港から救助に行くよりも近くの船舶が救助するケースの方が多いのではないか。
- なお、上記意見に対し、事務局より、確実な救助・連絡の体制の観点から母港は1つとし、航行区域は母港からの距離を基準としている旨説明した。
- 委員より、出航港と母港を分けることができるのかとの質問があり、事務局より、母港に指定する港は出航港に限定されずに設定できる旨説明した。
- 委員より、最低水温が15度以上20度未満の期間は当該方法を適用し、その他の期間はその最低水温において認められるいかなる等の搭載を要しない別の方法を適用することは可能かとの質問があり、事務局より、可能である旨説明した。
- 委員より、内容の修正に関する意見はなかったことから、方法④について資料に記載の内容で合意した。

#### <方法⑤（救助船を配備している船舶）>

- 事務局より、資料1の13～15ページについて説明した。
- 委員より、事故の種類によっては沈没まで自船の上で待機できることから、水中待機することを前提として救助船の事故現場までの到着時間を設定することは実情にそぐわないのではないかとの意見があり、事務局より、事故の種類に応じた基準を予め設定することは困難である旨説明した。
- 委員より、救助船が指定の時間までに事故現場まで到着できることの確認主体について質問があり、事務局より、救助船が指定時間内に航行できる範囲を検査機関が確認し、その範囲内で営業船が航行することを当該船舶の航行上の条件として指定する旨説明した。
- 委員より、救助船に船長のほか救助を補佐する者の乗船を求めることについて、営業船の乗員・乗客により代替できないかとの意見があり、事務局より、営業船の乗員・乗客全員が万が一落水する状況も想定されることから、救助船側に救助を補佐する者の乗船を求める旨説明した。
- 委員より、営業船1隻に対して複数隻の救助船で搭載人員要件を満たすことは可能かとの質問があり、事務局より、可能である旨説明した。
- 委員より、内容の修正に関する意見はなかったことから、方法⑤について資料に

記載の内容で合意した。

#### ＜イマーシヨンスーツ等の着用によるいかだ等の搭載不要方法の検討＞

- 事務局より、資料1の18～21ページについて説明した。
- 委員より、イマーシヨンスーツ等の着用に関し、いかだ等の搭載を要しない方法として現実的な方法とは言えないのではないかとの意見があった。
- 委員より、内容の修正に関する意見はなかったことから、イマーシヨンスーツ等の着用をいかだ等の搭載を不要とする方法とはしないことで合意した。

#### 2. その他

- 次回検討会は、改良型救命いかだ等の安全性に関する質疑応答を行った後、隔壁の水密化等について議論することとなった。なお、改良型救命いかだ等の安全性に関して意見等がある委員は事務局にメール又は書面で連絡することとなった。

以上