

第2回オンライン説明会（6月11日）Q & A

No.	分類	質問	回答
1-1	説明会	各地の説明会で反対意見が多く出ている事も今回紹介すべき。怒号が飛び交う説明会動画を見たことがある。	説明会の内容は、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、ご説明しているところです。本年6月に全体説明会を6回開催予定であり、全体説明会で出た質問とその回答については国土交通省HPで掲載予定です。
1-2	説明会	説明会の日程の案内が直前すぎるのではないかと。	6月は毎週1～2回の頻度で全体説明会を開催するほか、後日、全体説明会の動画を国土交通省HPに掲載予定です。当日参加できない場合は、掲載した動画もご活用ください。
1-3	説明会	6月に開催する6回の全体説明会について、各回での資料の変更点はどこか。	水温に応じて「救命いかだ等の搭載を要しない方法」が変わることから、全国を水温に応じて3ブロック（①：6日・18日、②：11日・23日、③：13日・30日）に分けて、各ブロックごとに2回同じ説明会を開催しています。そのため、6日と18日、11日と23日、13日と30日は同じ資料でご説明させていただきます。また、①6日、②11日、③13日の資料のうち、異なるのは5ページのみとなります。
1-4	説明会	関係業界紙に、6月末までに全国54ヵ所で説明会を開催する予定と水産庁担当者が話したとのことだが、スケジュールがタイトすぎないか。開催日、開催場所等の情報もどこに掲載されているのか。どこで開催するのか。各都道府県が行うのか。ばらばらで動いているのか。全国54ヵ所の説明会の一覧を水産庁のホームページに掲載してほしい。	(回答作成中)
2-1	支援事業（補助金）	小型旅客船への補助率は3分の2だが、遊漁船は2分の1。補助の上限額も低い。公正を欠くのではないかと。	(回答作成中)
2-2	支援事業（補助金）	遊漁船への補助の予算は1億円と聞いている。予算をオーバーした場合はどうするのか。今回の補助で打ち切りなのか。	(回答作成中)
2-3	支援事業（補助金）	水産庁のホームページに現時点で今回の補助事業について告知を行っているのか。水産庁は補助事業についてマスコミに報道発表しないのか。国交省も報道発表していないのではないかと。今回の資料も国交省のホームページあちこちみて、やっと見つけられました。不親切もはなはだしい。	(回答作成中)
2-4	支援事業（補助金）	補助金申請に漏れたら不公平ではないか。全業者に補助するべきではないか。	(回答作成中)
2-5	支援事業（補助金）	安全設備導入支援の事業実施者の要件において3の「遊漁採捕報告システムによる報告の義務」は何故必要なのか。補助事業の年度末の実績報告と申請条件の遊漁採捕報告がリンクしていないが報告期間はいつからいつまでか。	(回答作成中)
2-6	支援事業（補助金）	特例措置があるから1億と言うが、特例措置に該当する遊漁船がどれだけあるか試算した数字を開示してほしい。	(回答作成中)

2-7	支援事業（補助金）	補助金の受付先、海洋水産システム協会の会長・専務理事は水産庁出身者。この団体に委託するのはなぜか。国が遊漁船の実態を把握していないという事ではないか。補助金の予算は1億、補助が2分の1、上限75万という情報を把握している。10万年～30万年に1回の確率、各地の説明会でも反対意見が多いことから全額補助が当然ではないか。1億では不足することが明らかである。なぜ1億なのか。システム協会に委託費用はいくら支払われるのか公開を求める。	(回答作成中)
2-8	支援事業（補助金）	数年前に起こった山口県沖家室沖の海上自衛隊事故は現地をよく知る我々には考えられない事故である。報道では修理費用40億と聞く。補助金予算1億はどういう計算か。	(回答作成中)
2-9	支援事業（補助金）	支援事業の申請は遊漁船業者個人が直接システム協会に申請するという事でよいか。申請受付開始の際には、改めて案内通知されるのか。	(回答作成中)
3-1	義務化全般	知床遊覧船事故は、悪天候で出航する経験不足の船長や経営者という資質の問題に加えて、浸水が船内に拡大する船体構造の問題が原因で発生した旅客船の事故である。瀬戸内海海域含め各海域で会議で意見を言えた遊漁船事業者はおらず、やり方が一方的過ぎる。航空機にはパラシュートや緊急時飛行機搭載義務がないのに、船舶に救命いかだ等の搭載は不要ではないか。安全設備の義務化より事業者への罰則強化が先ではないか。遊漁船は零細事業者が多く、費用負担ができない。全国で遊漁船事業者の実態調査やヒアリングを行ってから義務化の検討をすべきである。	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。
3-2	義務化全般	広島遊漁船みのり。私のページに「救命いかだデータ」をアップしている。公開されている事故3件から1事業者がこの事案に遭遇する確率10万年に1回の確率である。義務化に非常に疑問がある。この確率は全人口が交通死亡事故にあう確率の半分。原発事故の確率の100分の1。今回の資料から判断すれば私の業務エリア時期から必要と判断出来る。他の地域でも伴走船の事情などによっては必要となる事業者は多数いる。上記の確率を照らしこの行政処分分の正当性を示す根拠となる事故データの開示を求める。交通事故などの確率比較も求める。	海上保安庁が公開している海難データ（令和6年海難の現状と対策）において、船舶種類別の事故隻数は遊漁船が83隻、旅客船が61隻となっています。また、遊漁船と旅客船の10年間の死傷者を伴う船舶事故発生率は概ね同水準となっています。このような中、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。
3-3	義務化全般	知床遊覧船事故では救命いかだ搭載で被害が軽減されたという情報は無い。ハッチの蓋がガラスを割るような悪天候の中で救命いかだ等が有効に使用できる根拠はあるのか。	国交省説明資料58ページのとおり、令和5年9月に運輸安全委員会においてとりまとめられた調査報告書において、低水温の環境下における水中待機の危険性や旅客等が直接海水に触れない救命設備の導入促進の必要性が指摘されているところです。なお、救命いかだ等は、波が高い状況等でも落水せずに乗り移りが可能であることを試験により確認しています。

3-4	義務化全般	みのりページに「遊漁船の定義」ファイルがある。漁船・プレジャーボートは遊漁船の7倍・1.4倍の事故件数である。両者を義務化としないのはなぜか。遊漁船の定義の「乗客」にも「客」にも必ずしも有料という解釈は無い。	旅客を搭載し業を営む事業船とは異なり、漁船や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。 (遊漁船の定義について回答作成中)
3-5	義務化全般	事故件数はプレジャーボートも桁違いに多い。人命はお金で買えるということか。	海上保安庁と水産庁の公表資料のとおり、死傷者を伴う船舶事故隻数の種類別割合について、遊漁船はプレジャーボートよりも高い割合を占めています。 (海上保安庁と水産庁の公表資料) https://www6.kaiho.mlit.go.jp/10kanku/info/oshirase/7_yuugyo.pdf
3-6	義務化全般	今回の資料で細かく水温・伴走船などによる不要とするエリア・条件が追加されたようだが、そもそもの義務化の方針決定に誤りがあったのではないか。方針決定前に事前調査が不十分だったとは認めないのか。	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。
3-7	義務化全般	瀬戸内では救命いかだが有効だったとされる事故事例は公表が無い。その他ほとんどのエリアでも公表されていない。公表されている3件でも1件は救助に時間が要した場合であるので実質は2件。死者が出た事案は1件。事故の事例もないエリアや全国でも数十年間に1件の事案で義務化を強制することに非常に問題があるのではないか、	海上保安庁が公開している海難データ（令和6年海難の現状と対策）において、船舶種類の事故隻数は遊漁船が83隻、旅客船が61隻となっています。 また、遊漁船と旅客船の10年間の死傷者を伴う船舶事故発生率は概ね同水準となっています。 このような中、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。
3-8	義務化全般	知床遊覧船事故はヒューマンエラーが原因で発生した事故である。救命いかだ等の搭載にかかる費用を事故防止に繋がる対策に使用したほうが妥当ではないか。	令和4年12月、知床遊覧船事故対策検討委員会において「旅客船の総合的な安全・安心対策」をとりまとめたところです。旅客船や海上運送法の適用を受ける船舶については、当該とりまとめに基づき、救命いかだ等が義務化されています。
3-9	義務化全般	みのりページ「船長釣り禁止ではない」に水産庁の怠慢・虚偽・不当な行政処分と思われる事案を掲示している。水産課・水産庁に安全装備の件を問い合わせても国交省に丸投げと思われる対応である。我々の船を遊漁船と認めるのは水産庁の指示を受けた都道府県水産課である。船舶検査証の用途にも遊漁船とは記入されていない。遊漁船の監督官庁としてかなり問題がある。	(回答作成中)
3-10	義務化全般	安全装備の件も白紙に戻し全国的な現場調査とデータに基づいた検討をする予定はないか。あくまでこちらは白紙撤回が妥当と言っており、義務化ありきでのこじつけは止めるべきである。	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。
3-11	義務化全般	私の「救命いかだデータ」を両省の大臣に見て頂き意見を聞くことは可能か。不可の場合の理由の呈示を求める。このデータを見ても義務化を推し進め多大な負担を強いるようならば訴える遊漁船事業者がでるのではないか。	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。

3-12	義務化全般	改めて全遊漁船登録先に救命いかだの必要性に関してアンケートを取ったらどうですか。圧倒的な遊漁船は不必要と回答すると思いますよ。これをやったうえで改めて救命いかだの可否について再検討してください。	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。
3-13	義務化全般	知床で事故を起こした船舶は遊漁船をやっている事故を起こした訳ではないのに遊漁船に対して厳しくされるのは抵抗を感じる。遊覧船は遊漁船より波が高くても出航するからより危険なのだろう。	海上保安庁が公開している海難データ（令和6年海難の現状と対策）において、船舶種類の事故隻数は遊漁船が83隻、旅客船が61隻となっています。 また、遊漁船と旅客船の10年間の死傷者を伴う船舶事故発生率は概ね同水準となっています。 このような中、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。
3-14	義務化全般	遊漁船に安全設備の義務化することは決定事項であり、義務化の時期が未定という認識でよいか。	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、遊漁船に対する安全設備の義務化が決定されている一方、義務化の時期は未定となります。
3-15	義務化全般	このようなイニシャルコスト、ランニングコスト共に高額な安全設備搭載を義務化すれば、プレジャーボートであればこのような安全設備を搭載しなくても済むという事で、プレジャーボート登録で遊漁船を行う個人が増加するのではないかと。プレジャーボートは自己責任という説明だが、個人一人で出航すれば、個人責任だが、友人や知り合いを乗せて出航するのが殆どである。そうなると個人責任とはならないのではないかと。プレジャーボートがお金を取って遊漁船業を行っている実態を認識しているのか。	(回答作成中)
3-16	義務化全般	業務用無線設備の要件を満たすための海岸局の設置に関する問合せ先や連絡先等も公開してほしい。	海岸局の設置や免許状の書き換えに関するお問い合わせは総務省総合通信局にご連絡いただければと思います。総務省総合通信局の連絡先については、後日、国土交通省HPで公開予定です。 なお、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）。
3-17	義務化全般	平水区域の範囲を明確に示した資料が、今回の説明資料に含まれていない。	今回は全国の事業者が広く参加する説明会であることから、個別地域での平水区域について言及しておりません。平水区域は、日本小型船舶検査機構のHPで公表されていますので、こちらをご確認ください。 (日本小型船舶検査機構のHP) https://jci.go.jp/areamap/heisuiengan.html
3-18	義務化全般	平水区域の範囲が分かりにくいので、GPSプロッターなどに登録できるような緯度経度で情報提供してほしい。	平水区域の範囲は、船舶安全法施行規則第1条第6項各号に定めており、海図等を利用しご確認ください。

3-19	義務化全般	自船に必要な安全設備について、問合せ先は検査機関でよいか。	安全設備に関してご不明な点があれば、最寄りの検査機関にお問い合わせください。検査機関の連絡先は国交省説明資料64～66ページに掲載しています。
3-20	義務化全般	海上運送法の許可・登録を行っていない遊漁船も今回の安全設備の義務化の対象となるのか。	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、海上運送法の許可・登録によらず、国交省説明資料に記載のとおり、航行区域等に応じて遊漁船に安全設備を義務化する予定です。
4-1	法定無線設備	国際VHFも業務無線設備として認めてほしい。また、海岸局の設置は困難ではないか。 国際VHFであれば海上保安庁と連絡をとれるので、海岸局を新たに設置する必要はないのではないかと。また、衛星電話の運用は現実的ではない。	国交省説明資料8ページのとおり、国際VHFは業務用無線設備として認められています。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。電波法の具体的な手続きは、総務省総合通信局にお問い合わせください。 なお、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VHF無線電話等の無線設備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。 また、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いますので、海上保安庁の海岸局のみではなく、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。 今回、法定無線設備として、航行区域に応じた業務用無線設備又は衛星電話の搭載が義務化予定です。 衛星電話は、通話の際に通信衛星の方角に向けることや屋内で使用するにはアンテナを設置することなど、通信を確保するには条件がありますが、船舶の分野では広く使用されている通信設備となります。
4-2	法定無線設備	平水区域を超えて航行する場合でも、携帯電話のサービスエリア内であれば、携帯電話を法定無線設備として認められないか。	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において、平水区域を超えて航行する際、携帯電話については、 ・災害発生時等に通信が制限される可能性がある ・機関停止等航行不能の状態に陥り沖合に流された場合に通信が困難になる恐れがある ・エリアマップ内であっても一時的に電波を受信できない海域がある とされています。 このため、安全性確保の観点から、携帯電話は、平水区域を超えて航行する船舶の法定無線設備として認められていません。
4-3	法定無線設備	遊漁船事業者の場合、緊急時以外の陸上との連絡は不要ではないか。	(回答作成中)
6-1	救命いかだ等	海域早見マップにおいて、瀬戸内海（播磨灘・備讃瀬戸）の平水区域を航行する場合、旅客定員12人以下の遊漁船に救命いかだ等の義務は適用されるか。	ご質問のような瀬戸内海（播磨灘・備讃瀬戸）の平水区域を航行する船舶の場合、救命いかだ等の義務は適用されません。

7-1	救命いかだ等の搭載を要しない方法（全般）	救命いかだ等の搭載を要しない方法に関して、要件を満たしていることは誰が判断するのか。	救命いかだ等の搭載を要しない方法を適用する場合、船舶検査時に船舶所有者がその旨を申告いただき、検査機関が申告された内容を確認することとなります。
7-2	救命いかだ等の搭載を要しない方法②	救命いかだ等の搭載を要しない方法②「伴走船と航行」を実際に適用するのは困難である。	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において、救命いかだ等の搭載を要しない方法が5つまとめられました。方法②「伴走船と航行」の具体的な方法については国交省説明資料37ページに記載しています。
7-3	救命いかだ等の搭載を要しない方法⑤	救命いかだ等の搭載を要しない方法⑤「母港から5海里以内の航行」について、母港ではなく近くの港から5海里以内を航行する場合に適用することは可能か。	母港は、船舶検査証書上の船籍港又は定係港と同一である必要はなく、予め、1つの港を母港として指定し船舶検査の際に申告いただくこととなります。なお、複数の航路をもつ船舶の場合、船舶検査の際に複数の港を母港として申告することは可能ですが、航行の範囲はいずれか1つの母港から5海里以内としていただく必要があります。
7-4	救命いかだ等の搭載を要しない方法⑤	救命いかだ等の搭載を要しない方法⑤「母港から5海里以内の航行」について、船舶検査の際に必要な手続きは何か。また、事前に用意する資料はあるか。	母港から5海里を超えない範囲のみを航行することで救命いかだ等を搭載しない場合、船舶検査の際に、母港から5海里以内を航行することを記載した申告書を船舶所有者が検査機関に提出する必要があります。事務の詳細は、最寄りの検査機関にお問い合わせください。 なお、当該申告書の作成を補助するツールを国土交通省HPに掲載していますので、ご活用ください。 (当該申告書の作成を補助するツール) https://www.mlit.go.jp/maritime/maritime_fr8_000061.html