

第5回オンライン説明会（6月23日）Q & A

No.	分類	質問	回答
1-1	説明会	11日に開催された第2回説明会にも参加した。あの時のようなチャットの不具合が絶対に無いように願う。また不具合あれば意図的と判断する。民主主義の法治国家でこんなことがあっていいはずはない。司会者が全文読まなくなったのはなぜか。Q&Aの矛盾は皆さんの質問が終わってからアップする。こんな不誠実な回答しか出来ない事に憤りを感じる。遊漁船みのりHPにアップしているとおり国は平気で不当な行政処分をしている。担当者は名前を明かさず責任を取ろうとしない。データを無視し話をすり替え情報操作までして義務化を強行する事も大臣が行っていると判断する。今回、初めて参加される方にあのような回答でがっかりさせないように。	説明会では、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に基づきご説明しています。 説明会のチャットについては制限をかけておらず、入力可能としています。 また、質問の内容については時間の都合で全文を読み上げない場合がありますのでご了承ください。
1-2	説明会	第1回、第2回説明会Q&Aに（回答作成中）が多数ある。すぐに回答も出来ない事案は即時白紙撤回を求める。この回答の責任者の公開も求める。	回答内容について調整中のため、（回答作成中）としております。
1-3	説明会	第2回説明会Q&Aの1-1について、話をすり替えすぐに回答できない事ばかりで内容の変更もある。このような回答は虚偽と判断する。説明会直後にそのままアップすべきである。	後日Q Aを見た人が分かるように整理の上、公表しています。
1-4	説明会	第2回説明会Q&Aの「2 補助金の項目」について、すべて(回答作成中)である。当日の回答をすぐにそのまま出せない理由の開示。	回答内容について調整中のため、（回答作成中）としております。
1-5	説明会	第2回説明会Q&Aの3-1について、全国的なヒヤリングを行わない理由が理由になっていない。検討会に参加したのはたった6人の船長である。どこかの会の役員で個人的に動いている方ではない。その船長たちは伴走船などでほとんどの船に救命いかだ等の搭載が不要となると勘違いしている。瀬戸内の船長は一人もいない。人選に漏れた我々の声は聴かない、多大な負担を理不尽に強いる当事者側の意見は無視することか。	国交省説明資料2ページのとおり、令和6年の遊漁船の安全設備の在り方に関する検討会では、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ご協力いただき、全国各地の遊漁船事業者を委員として選定することで、全国各地の遊漁船の実態を踏まえた検討を進めてまいりました。また、令和6年7月のとりまとめに向けて、随時、検討会の状況を都道府県に情報提供しながら検討会を進めてまいりました。 また、安全対策の観点から遊漁船への救命いかだ等の搭載を求めています。また、遊漁船の実態も踏まえ、「救命いかだ等の搭載を要しない方法」もとりまとめているので、その活用についてもご検討ください。
1-6	説明会	第2回説明会Q&Aの3-2について、まったく回答になっていない。原発事故との確率にも交通死亡事故の確率にも触れず救命いかだ等が有効だった事故件数からのデータも国は出してこない。救命いかだ等の義務化について回答を求めているのに話をすり替えている。船舶事故全体の遊漁船事故はおおむね3%前後である。そのことに触れず死者を伴う事故の割合が高いと情報操作している。死者を伴う事故の件数も漁船・プレジャーボートとは桁違いに少ない。救命いかだ等が有効だとされる事故の正しいデータに基づき回答を求める。話のすり替えは許しません。	遊漁船の安全設備の在り方に関する検討会の第1回参考資料3では、海中待機に伴う遊漁船の死傷事例3件を掲載していますが、これは事例であり、遊漁船の事故件数の総数ではありません。遊漁船の事故件数は、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83隻となっています。 漁船やプレジャーボートのように自己責任で運航する船舶と異なり、旅客を搭載し業を営む事業船は、旅客の安全を確保するべく、低水温の海域で事故が発生した場合に水中で救助を待つリスクを低減するため、救命いかだ等の搭載を求めています。

1-7	説明会	第2回説明会Q&Aの3-3について、当日の説明では「今後、悪天候の中いかだが有効使用出来るかテストする」とあったが回答には「波が高い状況でも落水せず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。」となっている。完全な後出しである。この試験の詳細の公表とあの日の知床の海況を再現し遊覧船に乗る老若男女でテストされたかの回答を求める。	今回新たに義務付けている位置保持型いかだ等の技術基準は、以下を確認の上で策定しています。 ・乗り込み高さ1.2m以上の高さから乗り込む救命いかだ等については、スライダーを使用して、荒天下（有義波高1.51m、平均風速6.94m/s以上の風浪中（※））において安全に乗り込めるかを確認しています。 ・荒天下での試験に先立ち、1.2m未満の高さから乗り込む救命いかだ等については、船体との間を1点で固定する救命いかだ等に改良を施し、2点で固定することで、落水しづらく安全に乗り込めるかを確認しています。 ・13歳未満の男女（子供）から60歳以上の男女も含めた被験者により直接（1.2m）及びスライダーを使用した乗込試験にて確認しています。 （※改良型膨脹式救命いかだ等の暫定基準及び検査の方法（承認基準）6.2 荒天時退船試験） https://www.jsmqa.jp/_files/ugd/86e7e1_6d3fd2eba2df419b81390572289cade3.pdf
1-8	説明会	第2回説明会Q&Aの3-4について、漁船やプレジャーボートは自己責任とある。当日の説明でなかったように記憶している。遊漁船の定義についても回答作成中となっている。つまりすぐに回答できないということである。船長として人命を預かるのは同じであるはず。タクシーには乗用車以上の安全装備義務は無い。ライドシェアも許可されている。漁船・プレジャーボート除外の理由になっていない。「引き続き関係省庁と連携して取り組んで参ります」とある。ということはプレジャーボートや漁船も義務化することか。	回答内容について調整中のため、（回答作成中）としております。 また、漁船やプレジャーボートのように自己責任で運航する船舶と異なり、旅客を搭載し業を営む事業船は、旅客の安全を確保するべく、低水温の海域で事故が発生した場合に水中で救助を待つリスクを低減するため、救命いかだ等の搭載を求めています。
1-9		漁船とプレジャーボートを除外することに根拠は何度聞いてもまともに回答がない。 国交省、水産庁は義務化されていない全ての船舶と説明しており、おかしいのではないか。	
1-10	説明会	第2回説明会Q&Aの3-5について、質問に漁船と言う文言を除いている。漁師は守るが遊漁船の生活は守らないと言うことか。死者を伴う事故が種類別で遊漁船の割合が高いとある。なぜそのような確率になるかは私は明確に回答出来る。現場を知らないあなた方には出来ないかわかっているが不都合な部分は無視しているかである。第2回説明会Q&Aの3-2と同じでそもそもその件数が桁違いに少ないのに明らかな情報操作である。事故件数の少ない遊漁船は他に比べ優秀と言うべきではないか。	
1-11	説明会	第2回説明会Q&Aの3-6について、事前調査の記録は無し。この事案全体に根拠が無いということ。つまり不当な行政処分をしようとしている。事前調査とは義務化の方針が決まる前の話であり、昨年の検討会前の話である。	国交省説明資料2ページのとおりに、令和6年の遊漁船の安全設備の在り方に関する検討会では、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ご協力いただき、全国各地の遊漁船事業者を委員として選定することで、全国各地の遊漁船の実態を踏まえた検討を進めてまいりました。また、令和6年7月のとりまとめに向けて、随時、検討会の状況を都道府県に情報提供しながら検討会を進めてまいりました。
1-12	説明会	第2回説明会Q&Aの3-7について、ここでも話をすり替え質問に対するデータではないものを出している。呆れるばかりである。再度言う。救命いかだ等が有効だった事故、瀬戸内は0件、その他ほとんどのエリアで0件。その事案に多大な負担を強いられる事はまるで詐欺にあっているようである。	遊漁船の安全設備の在り方に関する検討会の第1回参考資料3では、海中待機に伴う遊漁船の死傷事例3件を掲載していますが、これは事例であり、遊漁船の事故件数の総数ではありません。遊漁船の事故件数は、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83隻となっています。

1-13	説明会	第2回説明会Q&Aの3-8について、「そもそものカズ1の事故も含め事故原因が」を「知床遊覧船事故は」と質問文章を変換し旅客船の話にすり替えている。詐欺師のようなやり方である。遊漁船への義務化にかかる費用について質問している。	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とりまとめを踏まえ、遊漁船の安全対策の取組として、安全設備の義務化を進めています。
1-14	説明会	第2回説明会Q&Aの3-9について、また回答作成中となっている。遊漁船みのりページ「質問書」を確認して回答を求める。この説明会に参加している関係者も確認して頂きたい。水産庁(国)が不当な行政処分を行っていて気づいているのに認めていない事案です。	回答内容について調整中のため、（回答作成中）としております。
1-15	説明会	第2回説明会Q&Aの3-10について、全国的な調査と再検討を求めている。各地の説明会でも反対意見に回答できない状況になっている事を隠さず公開を求める。	国交省説明資料2ページのとおり、令和6年の遊漁船の安全設備の在り方に関する検討会では、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ご協力いただき、全国各地の遊漁船事業者を委員として選定することで、全国各地の遊漁船の実態を踏まえた検討を進めてまいりました。また、令和6年7月のとりまとめに向けて、随時、検討会の状況を都道府県に情報提供しながら検討会を進めてまいりました。
1-16	説明会	第2回説明会Q&Aの3-11について、まったく回答になっていない。みのり救命いかだ等データは両大臣に見せると不都合なことがあるとしか考えられない。大臣が知っていて義務化を強行したとなることがそれほど不都合なことか。	国交省説明資料2ページのとおり、令和6年の遊漁船の安全設備の在り方に関する検討会では、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ご協力いただき、全国各地の遊漁船事業者を委員として選定することで、全国各地の遊漁船の実態を踏まえた検討を進めてまいりました。また、令和6年7月のとりまとめに向けて、随時、検討会の状況を都道府県に情報提供しながら検討会を進めてまいりました。
1-17	説明会	回答は省でやっているということは責任、全て大臣でよろしいですね。では必ず私のデータを大臣に見せてください。	
1-18	説明会	その他の質問も上記同様、同じような「国交省資料2ページのとおり」などの回答が多数ある。当日はこのような回答ではなかった。その説明が間違っているから指摘している。不誠実極まり無い。多大な負担を強いる権利など現場無視の水産庁にも国交省にも無いと思われる。このまま強行すれば訴える者が必ず出るはずである。その時に私のデータ・遊漁船定義を知らなかったでは済まないはず。責任は大臣となる。担当者、それで本当に大丈夫か。	
1-19	説明会	大臣に見せない理由に全くなっていないですね。皆さん、そんな人たちが監督官庁としてこの事案を決めています。そのほかの質問も聞いている事とは違うことを言っていたりしどろもどろになったりしてますね。白紙撤回を強力に求める。	

1-20	説明会	第2回説明会に参加されていない方、私のページ救命いかだ等データ必ずご確認ください。救命いかだ等が有効だったとされる事故は1事業者で10万年～30万年に1回です。原発事故の100分の1以下。死亡交通事故にあう確率の2分の1以下です。	遊漁船の安全設備の在り方に関する検討会の第1回参考資料3では、海中待機に伴う遊漁船の死傷事例3件を掲載していますが、これは事例であり、遊漁船の事故件数の総数ではありません。遊漁船の事故件数は、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83隻となっています。救命いかだ等の義務化は、低水温の海域で事故が発生した場合に水中で救助を待つリスクを低減するため、救命いかだ等の搭載を求めるものです。
1-21	説明会	事故データをすり替えないこと。また同じすり替えです。私のグラフを確認しなさい。	
1-22	説明会	私の事故割合は国交省発表の資料から抜粋です。これ以上、すり替えはやめなさい。救命いかだ等データもです。	
1-23	説明会	サンプルが3件しかない事が不当であると言っている。ならばなぜそれ以上出さないのか。実質は2件ですよ。死者を伴うのは1件。それ以上出せないのは無いと判断します。	
1-24	説明会	同じ回答ばかりで呆れかえってます。Q&A楽しみ待っております。データのすり替え許しませんよ。サンプル3件なら必ずそれ以外を公表しなさい。仮に10倍あっても原発事故の10分の1です。交通死亡事故、タクシーやバスのデータも公表しなさい。期待しております。	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、現時点で義務化の時期は未定です。また、安全設備の義務化については、JCIとも連携して取り組んでおりますので、対応可能です。
1-25	説明会	現地開催の説明会もあると思うが、そのような場で反対の声を挙げればこの規制が撤回、あるいは改善されることはあるのか。 また、JCIへの負担が増えるような内容だが、現在でも検査がなかなか受けられないような状況であるのに現場対応は可能なのか。	
2-1	支援事業（補助金）	これまで助成の予算が1億円について質問した際に、「特例措置を活用すれば1億円ぐらいで足りるので」との水産庁の回答があった。助成対象は1設備のみなので、最も高額な救命いかだの助成希望が多くなると思われるが、仮に助成上限が75万円の救命いかだのみしか希望がなかったとしたら133隻分にしかない。全国1万6000隻（1万3000事業者）が今後も営業を続けていくと仮定して、残りの1万5800隻以上の船は、特例措置により救命いかだの搭載が免除されと考えているのか。だとするなら、そのように考えるに至った根拠を示してほしい。	救命いかだ等の搭載は、一定の水温を下回る水域・海域を航行する船舶に義務付けられることとなっています。また、例えば、夏場など、水温の温かい時期にのみ遊漁船業を行う者が増えれば、搭載義務の対象となる遊漁船はさらに減ることとなります。 さらに、「一定の水温を上回る時期のみの航行」以外にも、 ① 伴走船と航行 ② 救助船を配備 ③ 船内に浸水しない構造 ④ 母港から5海里以内の航行 といった場合も、いかだの搭載を要しないこととされています。これらの特例措置を活用するかどうかはそれぞれの遊漁船業者の判断によるところであり、それによって義務化の対象外となる遊漁船の数が決まってくるものと考えています。 いかだ等を搭載すれば、設置場所の確保、その後のメンテナンス費用や将来の買換えが発生するため、経営上の観点から、救命いかだの搭載を要しない方法（特例）を活用することを多くの遊漁船業者が検討されるものと考えています。水産庁としては、国土交通省とも連携して、各遊漁船業者が特例措置を活用できるよう、引き続き、丁寧な周知・説明を行ってまいります。 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あり、追加の補助事業については、現時点で予断をもって申し上げることは困難です。
2-2	支援事業（補助金）	2-1への回答について、救命いかだ等の搭載が必要となる遊漁船が大幅に減ることがなく、仮に3割減ったとしても、残りの1万隻分の補助金はあるのか。	

2-3	支援事業（補助金）	これまでの説明会で実際に助成事業を担う（一社）海洋水産システム協会への委託費はいくらかとの質問があり、水産庁は「現時点では分からない」との回答だった。今も分からないのか。官公庁である水産庁から一社へ仕事を発注する場合、委託する方も受注する方もいくら分からないで行なうような取引があるのか。委託費は予算の１億円の中に含まれるのか。含まれるなら遊漁船への助成がその分減ることになる。	遊漁船安全設備導入支援事業は、令和６年度補正予算により水産業競争力強化基金による支援事業として措置されたものです。当該基金の管理団体である特定非営利活動法人 水産業・漁村活性化推進機構が公募し、本事業の事務局を（一社）海洋水産システム協会に委託（委託費の上限額は12,149千円）しています。なお、事務局に支払われる委託費の実額の金額については、事務作業等の実績により計算されるものと承知しており、現時点では、水産庁として正確な数字をお答えできるものではありません。
2-4	支援事業（補助金）	水産庁から委託費の上限を定めて海洋水産システム協会に発注したとの説明があったが、委託費の上限とはいくらなのか。	
2-5	支援事業（補助金）	海洋水産システム協会への委託費の上限が1214万9000円との回答があったが、つまり遊漁船に対する助成金額は9000万円を割り込む可能性があるということか。	
2-6	支援事業（補助金）	安全設備購入後、補助の支払いとある。いかにも焦らせて早いもの勝ちのようである。補助が出ても私の試算で定員１３名の小型船舶は２００万円以上の負担となる。義務化施行日未定でこのような補助事業は不当である。	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を踏まえ、遊漁船を含む一般の旅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、本事業は、遊漁船における事故等は減少していないこと等を踏まえ、遊漁船への安全設備の早期設置を促進するため令和６年度補正予算により措置したものです。 また、本事業は令和７年７月から８月末までの間に申請があった者の中から交付決定を行います。申請が予算額を上回る場合は、抽選を行います。先着順で交付決定を行うものではありません。
2-7	支援事業（補助金）	１事業者１設備までと言うのは、業務用無線設備で補助金を申請した場合、救命いかだ等は補助金を申請できないということか。	そのとおりです。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。
2-8	支援事業（補助金）	他の助成金で事前にAISを取り付けた場合、本補助金で救命いかだ等を申請することはできないのか。	可能です。ただし、本事業により救命いかだ等を設置しようとしている遊漁船に、既に救命いかだ等を設置している場合は補助の対象とはなりません。 なお、抽選を実施することとなった場合、救命いかだ等の導入をしようとする申請者については、特例措置を利用することができない申請者のみを抽選の対象とすることとしています（業務用無線設備、非常用位置等発信装置の導入をしようとする申請者については、全員抽選の対象となります。）が、これ以外に交付決定にあたって優先順位は設けていません。
2-9	支援事業（補助金）	例えば、漁業用無線設備は既に装備されている方が多いと思うが、そのような場合でも救命いかだ等の導入する場合に補助金を申請することは可能か。 また、これらの義務化の適用日が未定の船舶を持つ事業者と確実に義務化が迫っている船舶を持つ事業者を比較すると、交付決定の優先度は異なるのか。	
2-10	支援事業（補助金）	補助事業は今回限りか。適用日も決まっていない遊漁専門船が７月、８月に補助金を申請することは不可能である。JCIに問い合わせても、安全設備の義務化の詳細を理解していない。このようななか、補助申請は無理がある。	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あり、追加の補助事業については、現時点で予断をもって申し上げることは困難です。 ご意見があったことはJCI本部に伝え、注意させていただきます。

2-11	支援事業（補助金）	安全設備補助は今後３年間の船舶検査の間に行われる事になるが、この期間の補助事業の継続をお願いする。補助事業要件の遊漁採捕報告システムで、水産庁に遊漁船の利用者が採捕した水産動植物について報告を行うことは遊漁船の安全性向上とどのような関係があるか。	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旅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す。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あり、追加の補助事業については、現時点で予断をもって申し上げることは困難です。 なお、現在国は水産資源の管理の高度化を図っており、遊漁についてもこうした取組みを推進しています。今般の支援事業の対象者についても遊漁による採捕報告を通じ、資源管理の高度化を図ろうとしているものです。
3-1	義務化全般	今後、「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」の委員の希望者を募ることはないのか。あるのであればぜひ参加希望する。	「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」は、令和６年７月23日にとりまとめられましたので、今後、検討会の開催は予定していません。
3-2	義務化全般	説明会の前に全国各地の現場の調査がされたのか。船舶の規模、営業の規模、現場の状況が考慮されて無いのではないか。建前だけで何処のどなたかわからない肩書きある方々で現場の状況周知なくひとくりにいきなり乱暴な立法はおかしくないか。この国は共産国か。	国交省説明資料２ページのとおり、令和６年の遊漁船の安全設備の在り方に関する検討会では、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ご協力いただき、全国各地の遊漁船事業者を委員として選定することで、全国各地の遊漁船の実態を踏まえた検討を進めてまいりました。また、令和６年７月のとりまとめに向けて、随時、検討会の状況を都道府県に情報提供しながら検討会を進めてまいりました。 令和６年７月のとりまとめを踏まえ、遊漁船への安全設備の搭載義務化を進めています。
3-3	義務化全般	知床の殺人事件とも言えるヒューマンエラーをダシに建前だけの議論されて規則改正いきなり説明会はまさしく不当。理不尽にも程がある。	
3-4	義務化全般	全国各地、消費税、原油高、価格転換できずに生業として営む１事業者個人営業船主船頭が大半の現実現状、詳細を精査し対応できる規則改正をすべきではないか。	
3-5	義務化全般	これまでの説明会において、「遊漁船の在り方に関する検討会でご意見いただいた」、「各地域の実態を伺って」という回答だが、この検討会というのは、資料に記載してある17名のみで行ったのか。事前に各地域の遊漁船業者への聞き取りなどは行っていたのか。確かに、組合代表者の方を見ていると各地域を網羅しているが、例えば、中国・四国地方からの意見や実態を伝える方はいないように見える。全地域からの意見を踏まえることが難しいことは承知しているが、検討会で想定されている遊漁船業と、実際に多く行われている遊漁船業では乖離があるのではないかと感じている。必ず安全設備を設置ではなく、特例も設けているが、安全設備設置も特例の活用も現実性が低いのではないかと考える。	国交省説明資料２ページのとおり、令和６年の遊漁船の安全設備の在り方に関する検討会では、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ご協力いただき、全国各地の遊漁船事業者を委員として選定することで、全国各地の遊漁船の実態を踏まえた検討を進めてまいりました。また、令和６年７月のとりまとめに向けて、随時、検討会の状況を都道府県に情報提供しながら検討会を進めてまいりました。 遊漁船の安全対策の観点から救命いかだ等の搭載を求めています が、遊漁船の実態も踏まえ、「救命いかだ等の搭載を要しない方法」もとりまとめているので、その活用についてもご検討ください。
3-6	義務化全般	定期検査を今年7月に受けるが、説明があった安全設備の中で漁業用無線はついている。説明があったその他の設備の搭載は必要か。	遊漁船業のみを行う船舶であれば、現時点において遊漁船に対する安全設備の義務化の適用日は未定のため、今回ご説明した安全設備の搭載は不要です。
3-7	義務化全般	安全設備の義務はいつから適用されるのか。	水産庁が行う補助事業の実施状況等を踏まえて検討してまいります。

3-8	義務化全般	要救助者を搭載する枠について、最大搭載人員とは別のことだが、復元性試験、復原性資料への追記も必要になるか。必要な場合はその費用も膨大となるので補助の対象となるよう検討してほしい。 救命いかだ等を搭載した場合、その救命いかだ等に定期的な検査は必要か。必要であれば、その費用も教えて欲しい。 適用日が未定とのことだが、この補助金の申請によって安全設備の導入数を把握することによって、実績が確保し、一定数の事業者に理解を得たということで適用日を決定するのか。	小型船舶安全規則第103条に該当する船舶であれば、当該条文の計算式から船舶検査証書に記載される最大搭載人員に加え、要救助者用別枠定員を算入した復原性を計算することができます。そのため、復原性試験・復原性資料が必要かどうかは船舶ごとに異なります。 また、救命いかだ等については5年に2回の検査が必要となります。費用については、国交省説明資料61ページをご確認ください。 加えて、遊漁船への安全設備の義務化の適用日については、水産庁が行う補助事業の実施状況等を踏まえて検討してまいります。 本事業は、利用者の安全性の向上を図るため、遊漁船へ安全設備を早期に設置するために要する経費を支援するものであり、復原性試験等に要する経費について補助の対象とはなりません。また、追加の補助事業については、現時点で予断をもって申し上げることは困難です。
4-1	法定無線設備	漁業協同組合の海岸局は昼間しか通信できないとなると、それ以外の時間に出航する場合は別の海岸局の設置が必要になるのか。	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、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。 なお、新たに海岸局を開設せずに義務化に対応する方法として、漁協等の既存の海岸局をご利用いただく他、衛星電話を搭載いただくことも可能です。
4-2	法定無線設備	スターリンク衛星と直接接続できる携帯電話が認められない理由を教えてください。 携帯電話からも衛星通信でき、防水性や位置情報等の正確性は今後も進化していくと思うが、今後の技術の進展に伴い、法定無線設備の対象となる設備を変更する事はないのか。	今年4月、一部の通信キャリアが低軌道衛星と携帯電話との直接通信によるテキスト通信サービスを提供開始したと承知しています。しかしながら、本通信サービスは、現時点において、文字情報を送受信する手段であり、無線電話のような音声通信ができないことから、法定無線設備として認められません。 なお、今後の技術の進展に伴い、衛星電話と同等の安全設備と評価できる場合は見直しを検討してまいります。
4-3	法定無線設備	海岸局の設置は遊漁船には不可能である。海岸局の設置に関しては国で適切な海岸局を紹介する義務があるのではないか。	新たに海岸局を開設せずに義務化に対応する方法として、漁協等の既存の海岸局をご利用いただく他、衛星電話を搭載いただくことも可能です。 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）
6-1	救命いかだ等	瀬戸内海はかなりの部分が平水区域である。救命いかだ等の搭載を要しない方法について、水温10℃以上15℃未満の場合、方法③「救助船を配備」であれば10分以内という現場に到着する要件がある。広島湾・安芸灘などの真ん中は確実に10分以内の救助は海上保安庁でも無理である。平水区域のみを航行する場合、救命いかだ等の搭載不要は矛盾しかない。	平水区域は統計データ等において通年で波が穏やかであり早急な救助が期待できることから、義務化を適用する水温について沿海区域とは異なる基準が設定されています。 遊漁船の安全設備の在り方に関する検討会において、平水区域を超えた水温10℃以上15℃未満の水域の航行時は救助船が10分以内に到着することを条件として方法③「救助船を配備」がとりまとめられました。 仮に、平水区域を超えた水温10℃以上15℃の水域の航行時にあって、救助船が10分以内で到着できない場合は、救命いかだ等の搭載を要しない他の方法のご活用をご検討ください。
6-2	救命いかだ等	そもそも救命いかだ等があっても乗り移れる保証はない。オーストラリア沖の救難艇の救命いかだ等には救助者は乗ってなかった。	今回義務化する救助いかだ等は、船体からの乗り移り時の落水危険性を低減させるために以下の機能の改良を施しています。 ・船体と救命いかだ等の間を2点で固定することで、救命いかだ等の位置を保持すること。 ・船体からスライダーにより救命いかだ等へ乗り込むこと。（乗り込み位置から救命いかだ等までの高さが1.2m以上の場合）

6-3	救命いかだ等	救命いかだ等には国の安全基準に適合したものを搭載する必要があるか。 桜マークが入っていることを確認して購入する必要があるか。	救命いかだ等について、型式承認（検定）に合格したものを搭載いただくか管海官庁又はJCI等が製品ごとに基準を満たしていることを確認したものを搭載いただく必要があります。 なお、型式承認を受け検定に合格したものに対しては「桜マーク」が標示されますが、下記リストの通り、製品ごとに基準を満たしていることを確認している場合、型式承認ではないため、桜マークは入っておりません。 改良型救命いかだ等 義務化対象製品リスト https://www.mlit.go.jp/maritime/content/001889228.pdf
6-4	救命いかだ等	救命いかだ等が高額なことが負担である。安価な製品ができないのであれば、自作の救命いかだでも検査に合格すれば使えるよう検討してほしい。	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。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。
7-1	救命いかだ等の搭載を要しない方法②	同じ海域の遊漁船が数十隻集まって組合を作り、各船舶が旅客定員に2名ほどの余裕を設けて、目認出来る範囲で毎回違う遊漁船が集まれる場合、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」の要件である4隻までの船団の構成は毎回違ってよい。	方法②「伴走船と航行」の要件を満たせば、魚種等に応じて船団の構成を変えることは可能です。 例えば、アジ釣りでは船舶A、B、C、Dの4隻、イカ釣りでは船舶A、X、Y、Zのように、異なる船舶の組合せで最大4隻までの船団を構成できます。
7-2	救命いかだ等の搭載を要しない方法②	数隻、数十隻の船団で同じ魚種を狙い目視できる範囲で船団を構成すれば、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」に該当するという説明だが、その場合に船舶検査証書にはどのような記載がされるのか。この船団が数十隻で日によって構成が異なる場合、どうやって船舶検査証書に記載されるのか。また、船団の船名は船舶検査の時に自己申告になるのか。	方法②「伴走船と航行」を適用した場合の船舶検査証書の記載や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。 また、船団を構成する候補の船舶が数十隻存在する場合は、船舶検査の際に、全ての船舶の船名や認定番号等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。
8-1	浸水警報装置・排水設備	「直接打ち込みによる浸水のおそれがある区画」とはどのような区画を指すのか。 FRPで囲まれ外部からの衝撃等でFRPが破損しない限り水没しない区画は、浸水警報装置、排水設備は搭載しなくてもよい。 船外機は、船体に機関室はないが、この場合は、浸水警報装置、排水設備は搭載しなくてもよい。	「直接打ち込みによる浸水のおそれがある区画」とは暴露部に開口を有する区画を指します。 浸水警報装置・排水設備の搭載が不要となる区画については、国交省説明資料53ページ、54ページをご確認ください。 また、船体に機関室が存在しない場合についても国交省説明資料53ページ、54ページに該当する場合は浸水警報装置・排水設備の搭載は不要です。