

オンライン説明会（2月4日、16日）Q & A <義務化関係>

No.	分類	質問	回答
1-01	1.義務化全般	安全設備の納品や設置について、適用日以降最初の間中検査又は定期検査までに間に合わない場合（欠品等で業者都合）の救済措置はあるのか。	中間検査または定期検査の際に検査機関にご相談いただくこととなります。
1-02	1.義務化全般	旅客定員12名、みのり対象品試算、補助金を利用してもランニングコスト含めると自己負担170万円以上。個人事業主中心の業界でこのような多大な負担を強いるルール変更は過去にない。使用確率はほぼ0%。正しいデータに基づいた妥当なものと言えるか。 「はい」と答えた場合は必ず実際の事故に基づいた検証・データ・科学的根拠を示す義務がある。 説明資料にいかだに対する主な意見、なぜ漁船・プレジャー除外なのか・確率0%に多大な自己負担などまったく記載がない。	
1-03	1.義務化全般	いかだ、みのり対象品試算、補助金利用しても自己負担170万～430万円以上、今現在ランニングコスト不明。有効使用確率はほぼ0%。話のすり替え。情報操作・虚偽。反対意見を無視。食料自給を支える漁師の命を軽んじて死亡事故確率172倍の漁船義務化除外。憲法13条幸福追求権・14条法の平等・22条1項職業選択の自由・29条財産権・31条適正手続から憲法違反である。 レポート・資料に基づいてすべて証明済み。憲法違反の可能性があるのに4月1日に公布などありえません。 再三、確率0%、漁船の事故率が高いことを提示していますので無視することは法治国家として許されない「恣意的な行政」となります。	
1-04	1.義務化全般	漁船・プレジャー除外の理由「自己責任」「遊漁船は不特定多数」「遊漁船は死者を伴う事故の確率が高い」について 遊漁船事故24年86隻中死者1名1.2%、死者は船舶事故全体の2%。過去のデータと比較して大幅減。漁船472隻中死者20名4.2%、死者は全体の41%。このデータを見ても遊漁船の死者を伴う事故確率が高いと言えるのか。 17年～21年・24年データから漁船・プレジャーは遊漁船より事故件数が桁違いに多いと言えるのか。 「はい」と回答の場合は全体を見れば遊漁船の事故は少ないと認めたことになり死者を伴う事故が多いと思わせる主張は情報操作・まやかしの強弁・虚偽。	令和4年4月23日に発生した知床遊覧船事故において乗客・乗員26名の方がお亡くなり又は行方不明になりました。 これまで、限定沿海を航行する船舶については、救助までの間、いかだに乗り込み、水中に浸かることなく救助を待つための設備である「救命いかだ」又は救助までの間、浮体の周囲のロープにつかまり、水中に浸かりながら救助を待つための設備である「救命浮器」のいずれかを搭載することが義務づけられており、事故船舶には救命浮器が搭載されていましたが、運輸安全委員会の事故調査報告書では、低水温の環境に適した救命設備が備えられていなかったと指摘されています。
1-06	1.義務化全般	救命いかだがあれば有効だったとされる遊漁船の事故過去2件、それも検証されたわけではなく低体温というだけであり、確率0.00077%以下となる。乗り移る時間があったかなどは検証していない。知床事故当時13時最大波高3.5m14時4.5m。海上保安庁の中型艇も現地に向かえない波であった。救命いかだがあれば明確に有効だったとは事故調査報告書にもなく、水温4度の水中待機危険だけである。	具体的には、事故当日の知床半島西側海域の海面水温は約4℃であり、海水に浸かる状態となった旅客等は、10分以内に偶発性低体温症となり、意識を失い息止めができない状態で海水を飲み、数分～十数分程度の短時間のうちに、海水溺水により死亡したと考えられる旨の指摘がされています。 このような中、国土交通大臣も参加の下、知床遊覧船事故対策検討委員会で「旅客船の総合的な安全・安心対策」がとりまとめられ、旅客船及び旅

1-07	1.義務化全般	<p>一遊漁船事業者で救命いかだが有効に使われる確率 1年0.00077%以下、13万年以下、交通死亡事故に合う確率の2分の1以下、について。</p> <p>昨年、何度聞いても2件以上の公開はないのでこの確率は正しいと言えるのか。</p> <p>確実に義務化決定前には2件しかデータは無かったことになり、今更、2件以上を公開しても24年の検討会以前に資料がないので意味はない。もしも追加があるのであれば同期間の漁船・プレジャーでの事故も公開義務がある。</p> <p>私が公開している救命いかだデータⅠ・Ⅱは正しいと言えるのか。</p> <p>2008年死者を伴う事故、水温25度、沈没まで15分、沈没から救助まで7時間から救助要請と発見までに問題があったと思われる。水温25度はいかだ搭載除外にあてはまるので搭載しなくてもよいか。</p> <p>「はい」と回答の場合はこの事例は参考資料とならない。つまりいかだ義務化が関係する死者を伴う事故は無かったことになる。</p> <p>平水はいかだ搭載除外条件。10分以内に救助船・伴走船が到達出来ない広島湾の真ん中なども平水。除外条件に矛盾するか。</p> <p>私への回答で「事故発生件数ではない」はデータを無視していると言えるのか。</p> <p>今後、知床事故遺族・安全装備メーカー・全国の船長・海上保安庁など多くの関係者を交えた検討会を開催する予定があるか。</p> <p>「はい」ならば遺族に国の怠慢と義務化を強行する目的が何かをお知らせする。</p> <p>義務化に関係するメーカー・販売元・免許講習先・補助金委託団体などの元公務員在籍状況を公開してほしい。</p> <p>今回の案内ファイル「旅客定員12名以下の船舶(事業の用に供するもの)」について。「旅客定員」と言う表現をつけ巧妙に漁船除外としようとしているが法律上は明確に除外とは言い切れない。水温別の項目に「すべての船舶」とある。一般的に12名以下は0も含む。漁船と接待・福利厚生・YouTubeなどに使用するプレジャーはこれに該当するか。</p> <p>「はい」と答えない場合、確定申告も除外と判断出来ます。我々のような無知な一般人には「旅客定員12名以下のすべての船舶(事業の用に供するもの)」に漁船・プレジャーも含むと判断出来る。旅客と船員で命の重さに違いを付けることになる。</p>	<p>客を搭載して事業に使用される船舶のうち、一定の水温を下回る海域を航行する船舶に対しては、水上で救助を待つことができる救命いかだ又は内部収容型救命浮器（以下「救命いかだ等」という。）の搭載が必要とされたところ。</p> <p>また、遊漁船への救命いかだ等の安全設備の義務化については、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なる検討会のとりまとめにおいて、遊漁船でも水温の低い海域で事故が発生した場合には乗客が水中待機しない状況を確保する必要があることから、遊漁船にも救命いかだ等の搭載が必要とされたところ。</p> <p>これら検討会のとりまとめを踏まえ、今般、遊漁船に対し、救命いかだ等の搭載を義務付けることにしました。</p>
1-8	1.義務化全般	<p>漁船・プレジャー除外の理由「自己責任」「遊漁船は不特定多数」「遊漁船は死者を伴う事故の確率が高い」について</p> <p>国は「水温4度の水中待機は危険」と言っているのに、人命に関わる事を自己責任と言えるのか。</p> <p>1月29日北海道の漁船事故4名の死者行方者、遊漁船ならいかだ搭載の条件となる。もしいかだがあれば有効だった事故の場合、船長以外の同乗者が出港の可否について意見を言えない立場の場合も自己責任と言えるのか。</p> <p>安全装備の有無を確実に知らせ乗船の判断を誓約書などで確認すれば自己責任として言えるのか。</p> <p>遊漁船には保険加入・名簿記入の義務がある。保険加入・名簿の記入の義務がない漁船・プレジャーは不特定となるか。</p> <p>既存のタクシー・バスに最新の安全装備を後付けで義務化することは無い。タクシーに乗用車以上の安全装備義務もない。義務は新型車がでた時のみ。開発段階だった小型船舶対応の高額な救命いかだを後付けで義務化決定したことは妥当か。</p>	<p>国土交通省としては、知床遊覧船事故のような痛ましい事故が二度と起きることがないように、知床遊覧船事故対策検討委員会の議論を踏まえ、プレジャーポートを含む旅客定員13人以上の船舶に加え、事業として不特定多数の旅客を運ぶことから、旅客定員12人以下の事業の用に供する船舶を義務化の対象としました※。</p> <p>また、漁船は旅客定員を有していませんが、100海里以上を航行する小型漁船等については、従前から救命いかだの搭載が義務付けられています。</p> <p>※「事業の用に供する船舶」とは、海上運送法の適用を受け人の運送を行う船舶、遊漁船業の用に供する船舶を指します。</p>
1-9	1.義務化全般	<p>いかだ有効だったとされる事故事例に漁船とプレジャーがある。水産庁白鷺事故の矛盾。22年3月釜石事故。遊漁・漁船兼用。低水温期だったことから義務化の根拠となりそうな事例を根拠として外す(隠す)のは漁業していたため。すべて漁船除外と矛盾する。</p>	

1-10	1.義務化全般	安全設備を義務化するのではなく、各都道府県で「波2m以上は出 てはいけない。波浪注意報が出ていたら出てはいけない」などと決 めて、悪天候・時化時に出た船を遊漁船資格を停止すればよいの ではないか。知床遊覧船事故は、「現存する法律すら守らなかった結 果」な訳だから、法律強化したとしても、また守らなければ結局死 傷者出る。今回の法整備は、真面目にやってきた小規模事業者を潰 してまでやることなのか。	事故は必ずしも気象・海象の悪化により引き起こされるわけではないこと から、事業者の安全管理体制の強化等（ソフト面）の対策による事故の防 止とともに、船舶の安全基準の強化（ハード面）の対策による被害の軽減 （不測の事態への備え）を図る必要があります。
1-11	1.義務化全般	日本小型船舶検査機構では、船舶検査の際、遊漁船と非遊漁船をど うやって把握するのか。	日本小型船舶検査機構に確認したところ、船舶検査の申請様式において、 遊漁船業の登録を受けているかどうかをチェックさせるとのことです。
1-12	1.義務化全般	JCIの検査方法について、遊漁船業者の船舶検査の場合、救命いか だ等や法定無線設備など安全設備が整っていない船舶に関しては、 設備が整っていないことから不合格になるのか。もしくは遊漁船業 で使用するかどうかは考慮せず、通常の船舶として検査され合格に なるが、遊漁船業では使えないようになるといった対応になるの か。	JCIでは船舶検査の申請様式で遊漁船の登録を受けているかどうかを判断 します。遊漁船として船舶検査を受けた場合、必要な安全設備が搭載され ていない場合は船舶検査を合格することはできません。
1-13	1.義務化全般	JCIに問い合わせを行っても「まだ未定」との回答ばかりだし、人 によって言っている内容が変わっており、統一してほしい。	ご意見についてはJCIにお伝えさせていただきます。
1-14	1.義務化全般	平水区域について、具体的にGPSプロッターに登録可能な緯度・経 度情報等（4点）を教えてください。	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。
1-15	1.義務化全般	平水区域のみで運航する場合、どのような設備が必要か。	平水区域のみ航行する場合、4つの安全設備等のうち、法定無線設備と救 命いかだ等については搭載義務がかかります。 法定無線設備については、業務用無線又は衛星電話を搭載いただくことにな りますが、平水区域のみを航行する場合であって、携帯電話のサービス エリア内で航行する場合に限り、携帯電話を法定無線設備とすることが出 来ます。 救命いかだ等については、最低水温が10℃未満の時期を航行する場合は 救命いかだ等の搭載義務がかかります。他方で、最低水温10℃未満の時 期に航行しないなど、救命いかだ等の搭載しない方法もございます。
1-16	1.義務化全般	外洋に面した港湾区域や港則区域が平水区域であるのに、湾内で外 洋より穏やかな（釣り筏が設置できるような）水域が沿海区域とな るのは、不公平ではないか。	平水区域については、気象及び海象だけでなく、地形及び面積や航路から 海岸までの最大距離が小さく、非常の際における乗船者の安全を期待しう る場所への避難が容易であることを踏まえ、定めています。
1-17	1.義務化全般	安全設備を導入する側の状況は千差万別というのをわかっているの 義務化の内容か。	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。
1-18	1.義務化全般	適用日以降の定期的検査前に、個船ごとにどの安全設備が必要か告 知してほしい。	国土交通省HPに検査機関の連絡先を掲載しています。航行区域等で必要 な設備は異なりますので、船舶検査証書記載の船舶番号を控えて、ご相談 ください。
1-19	1.義務化全般	渡船は安全設備搭載の義務対象となるか。	磯・瀬渡し船等の遊漁船業の適正化に関する法律に基づく登録を受ける船 舶は、義務対象になります。
1-20	1.義務化全般	船舶検査証書の航行区域が沿岸5海里の遊漁船の場合、法定無線設 備・非常用位置等発信装置の搭載が必要か。	沿岸5海里の船舶の場合、法定無線設備として衛星電話または業務用無線 設備、非常用位置等発信装置としてAISまたはEPIRBの搭載が必要です。
1-21	1.義務化全般	平水区域でしか営業しない場合は、救命いかだの搭載の必要はない という事だが、平水区域を出た場合、救命いかだの搭載が必要にな ると思うが、どうやってその辺の管理、取り締まるのか。今回の法 改正した内容について取り締まる海上保安庁などに意見などは聞い ているか。	義務化の内容については海上保安庁にも情報提供しています。 また、平水区域であっても、最低水温が10℃未満の時期を航行する場 合は救命いかだ等の搭載義務がかかります。

1-22	1.義務化全般	今回の施策はあまりに遊漁船業者に負担が大きく、中々賛同されない状況である。遊漁船業者の負担を減らす考えが必要だと思う。	安全設備を購入する際は、水産庁による補助事業や日本中小型造船工業会が日本財団の助成金を活用し実施する支援事業の活用もご検討いただければと思います。 また、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。
1-23	1.義務化全般	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。指定業者以外のゴムボート等の安全確保できるものでもよいか。 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
1-24	1.義務化全般	AISは桜マークが付与された製品でないといけなのか。	総務省の技術基準適合証明等を受けた製品である必要があります。 具体的な製品リストを国土交通省HPに掲載していますので、こちらをご確認ください。 https://www.mlit.go.jp/maritime/content/001893274.pdf
1-25	1.義務化全般	今現在は旅客12名以下の遊漁船と漁船に船舶の種類の違いはない。改正する省令案の具体的な条文を文書で公開するか。 どんな法律になるのかわからない状態では説明などしたことになる。	パブリックコメントにおいて、改正する条文案を公開しています。
1-26	1.義務化全般	今回の導入事項について有識者の意見を聞いたとのことだが、その中で全国各地を代表する実際に遊漁船を運営している船長などは参加されてたのか。各都道府県から代表者を選定して改めてルールを設定しないと是正対策にならず、数年後また追加義務が発生するように思えるし、今回の導入では多額の投資を強制することになるので議論が不十分すぎると感じる。各都道府県の代表者を招集し議論した上で導入を検討すべき。全ての現場と現状を何故よく調べないのか。全くなっとくべきでないが、もっと他に方法があるのではないのか。	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 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。
1-27	1.義務化全般	国土交通省、水産庁、JCIの方が参加する説明会を開催してほしい。義務化後に対応しようとしている事業者が違反とみなされることのないようにサポートしてほしい。	国土交通省HPでは、説明会で使用した資料など義務化に関する資料を公表しているほか、説明動画も公開しています。こちらをご確認いただいた上で、搭載する安全設備など、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。なお、検査機関のお問合せ先については国土交通省HPに掲載しています。
3-01	3.法定無線設備	知床事故、発生時も同業者にアマチュア無線で連絡が取れており迅速に通報されている。その他の遊漁船の死亡事故でも明確に無線があれば被害の軽減に繋がった事例は出てこない。無線義務化の根拠もない。	運輸安全委員会による事故調査報告書において、船長が航行中に本件会社の人員から情報提供や助言等の支援を受けることができず、運航中止の措置をとることなく運航を継続したことが、事故の原因とされています。
3-02	3.法定無線設備	無線機器の定期検査が必要なものと定期検査が不要な機器を教えてください。	業務用無線設備については電波法令に基づく定期的検査が必要になります。衛星電話については定期検査が不要です。
3-03	3.法定無線設備	業務用無線設備を設置する場合海岸局に加入しないといけなのか。	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。 仮に海岸局と通信できない海域まで航行する場合には、衛星電話を搭載いただくことになります。
3-04	3.法定無線設備	国において海岸局を設置する予定はないのか。海岸局がない地域はどのように対応したらよいか。	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）

3-15	3.法定無線設備	遊漁船が加入している漁業無線局Aが土日休みである場合、当該遊漁船の航行区域が24h体制の漁業指導監督通信専用の無線局Bの通信エリア内であれば、陸上との通信手段が確保されているので、緊急時の連絡体制を確保できると考えるがいかがか。	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に該当する場合は、無線鏡Bを法定無線設備の海岸局として使用することができます。 なお、法定無線設備は、一般通信設備として、遭難等の非常事態に至る以前の比較的余裕のある時点で船舶が陸上の適切な援助を受けられ、事故を未然に防ぐための機能として、一般通信の機能を求めています。
3-06	3.法定無線設備	海岸局の運用には、海上特殊無線技士免許の取得も必要になるという認識でよいか。	海岸局で通信を行う者が有する資格については、総務省によると電波法施行令第三条において必要な資格は以下のいずれかとされています。 ・第一、二、三級総合無線通信士 ・第一級海上無線通信士（空中線電力2kw以下） ・第二、三、四級海上無線通信士（空中線電力250w以下） ・第一、二級海上特殊無線技士（空中線電力10w以下で1606.5kHzから4000kHzまでの周波数の電波を使用するもの及び空中線電力50w以下で25000kHz以上の周波数の電波を使用するもの）
3-07	3.法定無線設備	遊漁船は漁業無線を使用できない。	水産庁に確認したところ、漁船以外の船舶が、漁協が所有する漁業無線の海岸局を使用することは可能です。 なお、使用する場合は、漁協が水協法の員外利用規制を遵守するため、当該漁業無線の海岸局の員内利用に係る利用料を員外利用に係る利用料が超えないことが必要となっています。
3-08	3.法定無線設備	漁業無線局に加入し漁業無線を使用している方が、遊漁船の海岸局として当該漁業無線局を使用する際の手続きを教えてください。	遊漁船兼漁船の方は、手続きは不要です。 (参考 遊漁船のみの方が漁業無線局を使用する場合の手続きは以下になります。) 1. 船舶局側の手続き ①海岸局への加入にあたり、運用時間、通信エリア、周波数等の情報を入手し、運行中、常時通信ができるか否かを海岸局とお互いに確認後、加入証明書を取得します。 ②以下のとおり無線局変更申請を手続きします。 ・通信の相手方に「免許人又は免許人加入団体所属の海岸局」を追加 ・通信事項に「船舶の航行に関する事項」がなければ追加 ・無線局事項書の備考欄に、「一般通信設備：〇〇（加入海岸局の運用時間及び通信エリア内の運航を行う）」旨を記載。 * 〇〇は無線設備の種類を記載 例：27MHz 1W ・海岸局加入証明書を添付して申請 2. 漁業用海岸局側の手続き ①通信事項に「船舶の航行に関する事項」がない場合は追加します。 ②通信の相手方が「●●組合所属の漁船の船舶局」となっている場合は、漁船を削除し、漁船以外も相手方にできるようにします。 ③無線局の目的に「一般業務用」を追加します。
3-09	3.法定無線設備	遊漁船業者は陸上に連絡責任者を置くことになっていますが、この連絡責任者が無線局の免許を取得し、営業所にアンテナを立てることができれば、常時連絡可能な状況と扱われますか。	遊適法における連絡責任者は陸上にいれば、必ずしも営業所にいる必要はありませんが、運航中、陸上責任者が該当船舶の所属する海岸局である営業所にいる場合には、常時連絡可能な状況と認められます。
3-10	3.法定無線設備	衛星電話を設置しても、海岸局の設置も必要になるのか。	衛星電話の搭載した場合、海岸局の設置は不要です。
3-11	3.法定無線設備	衛星電話の料金が高すぎるから安くしてほしい。法定無線設備として、業務用無線を搭載する場合、陸上と24時間通信出来ないとダメであれば、常に組合に組合員がいるわけでもないため、衛星電話を用意することになるが、費用負担が大きいため、対応が難しい。	運輸安全委員会による知床遊覧船事故の報告書では、船と会社事務所との間に有効な通信手段がなく、船長が航行中に会社の人員から情報提供や助言等の支援を受けることができなかつたとの指摘がされています。 このような指摘を踏まえ、船舶と陸上施設との間で通信手段を確保することは、安全航行のために必要と考えます。

3-12	3.法定無線設備	衛星電話の例を示してほしい。	<p>衛星電話については、主に以下の販売代理店で取り扱っています（電話番号）。</p> <ul style="list-style-type: none"> ●ワイドスターIII設置型端末 →ドコモワイドスターコールセンター（0120-616-360） ●インマルサットFB →KDDI（0120-921-919） 日本デジコム（0120-998-116） ●イリジウム衛星電話 →KDDI（0120-921-919） 日本デジコム（0120-998-116） ●Isat Phone Pro、Isat Phone 2 →KDDI（0120-921-919） 日本デジコム（0120-998-116） ドコモワイドスターコールセンター（SIMのみ、0120-616-360） ●Oceana 800 →サットコムグローバル（03-5812-4590）
3-13	3.法定無線設備	衛星電話は国際電話だから繋がりにくく国番号入力して相手の番号を打つので大変。また、アンテナの方向が違くと繋がらないし、空が見渡せない船内からは絶対に電話が出来ないので、緊急事態には使えないのではないか。	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場合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。
3-14	3.法定無線設備	沿海エリアでつながるのなら携帯電話でもいいのではないか。	<p>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船舶の場合、携帯電話については、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 <p>このため、安全性の確保の観点から、通信の不確実な携帯電話については、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。</p>
3-15	3.法定無線設備	現状、普及率・信頼性ともに高い『携帯電話』と『救助アプリ』の組み合わせを、小型船における正式な通信手段として認めていただくのが、最も現実的かつ実効性の高い安全対策であると確信しているが、如何お考えか。	法定無線設備は、一般通信用無線電信等については、遭難等の非常事態に至る以前の比較的余裕のある時点で船舶が陸上の適切な援助を受けられ、事故を未然に防ぐための機能として、一般通信の機能を求めています。このため、緊急時のみ通信するものを法定無線設備として認めることはできません。
3-16	3.法定無線設備	スターリンク等の低軌道衛星を利用して通信出来る携帯電話は、法定無線設備として認められるのか。	<p>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。</p> <p>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。</p>
3-17	3.法定無線設備	スターリンクROAMでインターネット環境(wifi)を使える状態になれば、携帯電話で音声通話が可能となるので法定無線設備にとして認められるのではないか。	総務省が所掌する電波法ではスターリンクを利用した無線設備（通信端末）は一般通信設備として認められておらず、技術的な信頼性が確保されていないことから、船舶安全法においても法定無線設備として認められません。
3-18	3.法定無線設備	衛星電話とスターリンクで、電波の安定性にどの程度差があるか教えてほしい。	総務省が所掌する電波法において、スターリンクを利用した無線設備（通信端末）は一般通信設備として認められていないところ。電波の安定性については総務省にお問い合わせください。
4-01	4.非常用位置等発信装置	受信のみできるAISや、緊急発信ボタンを備えた漁業無線を搭載しているが、この設備は非常用位置等発信装置として認められるか。	非常用位置等発信装置は、海難発生時、自船の情報を自動で直接海上保安庁へ送信することができることを求めています。このため、当該設備については非常用位置等発信装置に該当しません。
4-02	4.非常用位置等発信装置	港内から出て数百メートルしか離れていない漁場で操業しているがAISは絶対に必要なのか。	平水区域を航行する船舶以外については、非常用位置等発信装置の搭載が必要となります。

4-03	4.非常用位置等発信装置	PLB（Personal Locator Beacon：個人用遭難信号発信機でもよい）か。	非常用位置等発信装置は、海難発生時、自船の情報を自動で直接海上保安庁へ送信することができることを求めている一方、DSC機能のついたPLBは、海上保安庁へ自動で直接送信する機能を有しないため、非常用位置等発信装置として認められません。
4-04	4.非常用位置等発信装置	AISによる位置情報の常時公開は知的財産である「釣りポイント」の流出につながり、個人の商売の権利が損なわれる。緊急時のみ位置情報を共有でき、かつ秘匿性も保てる『スマートフォン用安全アプリ』や、安価で確実な『レーダー反射器』の活用を正式な基準として採用するのはどうか。	非常用位置等発信装置の義務化にあたっては、船舶が万が一海難事故に遭遇した場合に、捜索救助機関が船舶の位置情報を確実に確認できることが重要です。アプリやレーダー反射器の場合、海上におけるカバーエリアや位置情報を海上保安庁に自動で直接送信することができない課題があり、非常用位置等発信装置と位置づけることは、安全確保の観点から適切ではないと考えています。
5-01	5.救命いかだ等	遊漁船の数と救命イカダの生産数の確認は終えているのか。供給が間に合わない可能性はあるか。	救命いかだ等の購入契約を結ぶことが可能であるとメーカーと確認済みです。
5-02	5.救命いかだ等	同じ『営業用車両』であっても、軽トラックと大型観光バスでは安全装備の基準が異なるように、小型船の実態に即した基準設定が必要です。このため、小型船舶における一律の特例として、点検不要な『救命浮器』を代用してはどうか。	これまで、限定沿海を航行する船舶については、救助までの間、いかだに乗り込み、水中に浸かることなく救助を待つための設備である「救命いかだ」又は救助までの間、浮体の周囲のロープにつかまり、水中に浸かりながら救助を待つための設備である「救命浮器」のいずれかを搭載することが義務づけられており、事故船舶には救命浮器が搭載されていましたが、運輸安全委員会の事故調査報告書では、低水温の環境に適した救命設備が備えられていなかったと指摘されています。具体的には、事故当日の知床半島西側海域の海面水温は約4℃であり、海水に浸かる状態となった旅客等は、10分以内に偶発性低体温症となり、意識を失い息止めができない状態で海水を飲み、数分～十数分程度の短時間のうちに、海水溺水により死亡したと考えられる旨の指摘がされています。 このような中、国交大臣も参加の下、知床遊覧船事故対策検討委員会で「旅客船の総合的な安全・安心対策」がとりまとめられ、一定の水温を下回る海域を航行する船舶に対しては、水中に浸かりながら救助を待つ救命浮器ではなく、水上で救助を待つことができる救命いかだ等の搭載を義務付けることとなりました。
5-03	5.救命いかだ等	船舶検査証書の最大とう乗人員12人の船舶の場合、何名乗りの救命いかだ等の搭載が必要か。	12人が収納できる救命いかだ等の搭載が必要です。
5-04	5.救命いかだ等	航行水域の最低水温どこで確認方法を教えてほしい。	水温については、国交省ホームページで公表している水温マップをご覧ください。 https://www.google.com/maps/d/viewer?mid=1WYfuPDnW5An1eBwm2ioTB527IQjjz3l&ll=42.11946062400043%2C141.4062808402586&z=9
5-05	5.救命いかだ等	救命いかだ等の搭載が不要となる水温が高い時期と救命いかだ等の搭載は必要となる水温が低い時期で、旅客定員を変える場合、船舶検査証書の書き換えが必要か。	ご理解のとおりです。
5-06	5.救命いかだ等	救命いかだ等を搭載して万が一船の復原力が減少し、遊漁船の最大搭載旅客定員が減り、さらに収入が減少した場合は国はどう責任をとるのか。 救命いかだ等を乗せる前提で船を設計していないのに後出しで強制させるのは非現実的である。	救命いかだ等は、万が一の際に乗客等が低水温の海域で水中待機をすることが極めて危険であることから、水上で救助を待つことができるようにするために義務化するものです。 また、令和6年の遊漁船検討会では、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、救命いかだ等の搭載を要しない5つの方法を取りまとめました。
5-07	5.救命いかだ等	4、5人乗り程度の小さな和船にすら救命いかだは必要か。船が小さいので、救命いかだの設置場所がない。設置しても視界悪くなったり、バランスが悪くなってしまい危険な操船になってしまうが、どうすればよいか。	遊漁船として使用する場合には、救命いかだ等を搭載いただくか、救命いかだ等の搭載を要しない方法①～⑤のいずれかを実施いただくことが必要です。

5-08	5.救命いかだ等	荒天時・緊急時にバック式いかだを出し、乗り込むことは難しいのではないか。	今回義務化する救助いかだ等は、船体からの乗り降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）
5-09	5.救命いかだ等	救命いかだにはどういった携帯食料などを搭載すればよいか。	小型船舶に搭載する救命いかだの艀装品は、小型船舶安全規則第48条で規定されています。具体的には、あかきみや信号紅炎等を搭載することになります。
5-10	5.救命いかだ等	現在搭載している救命いかだを改良型に載せ替えしないといけないのか。	現存船で救命いかだ等（旧基準に基づいたもの）を搭載している場合、乗込装置を備え付ける場合に限り、引き続き既存いかだ等を搭載可能です。詳細は、国交省説明資料[2]の36ページをご確認ください。
5-11	5.救命いかだ等	水温が何°C以上の時期であれば、救命いかだ等を搭載せずに遊漁船業を行えるか。	水温20°Cを下回る時期を航行する場合には救命いかだ等の義務化の対象となります。救命いかだ等を搭載いただくか、救命いかだ等の搭載を要しない方法①～⑤のいずれかを実施いただくことになります。
5-12	5.救命いかだ等	低水温期に遊漁船営業をせずに救命いかだを搭載しない方向で考えているが、この際、当該期間に漁船として個人漁を行うことは可能か。	旅客定員12名以下の船舶が海上運送法又は遊漁船業の適正化に関する法律の適用を受けずに航行する場合は、救命いかだ等の義務化の対象外であることから、一定の水温を下回る時期に航行することは可能です。
5-13	5.救命いかだ等	救命いかだ等の搭載を要しない方法②「伴走船と航行」とは、どのような形態を想定しているか。	出航から帰港までお互いに視認できる位置関係を維持しつつ、漁場に向かう形態を想定しています。
5-14	5.救命いかだ等	伴走船や救助船の「要救助者用別枠定員」はどのように算出するのか。復原性試験は必要か。	要救助者用別枠定員の取得方法は、国交省説明資料[2]の38ページ、44ページをご確認ください。その際、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資料の提出が必要ですが、小型船舶安全規則第102条や第103条が適用できる船舶、既に当該復原性資料がある船舶は復原性試験を改めて実施する必要はありません。
5-15	5.救命いかだ等	救命いかだ等の搭載を要しない方法のうち、救助船を配備について、救助船は、事前に登録が必要か？必要であれば何隻までなど制限はあるか。	船舶検査の際、契約書の提出を求めることは予定していません。申告する船舶所有者自ら、事前に救助船を配備することを申告書に記載いただくこととなります。 輪番制で待機する場合、そのすべての船舶を申告書に記載いただければ、救助船とすることが可能です。
5-16	5.救命いかだ等	水密全通甲板とはどのような船舶か。	国交省説明資料33ページに記載のとおり、水密全通甲板を有する船舶は、船舶構造規則又は小型船舶安全規則の水密甲板の要件及び開口の閉鎖装置の要件に適合する船舶となります。 また、船舶検査証書において、以下のとおり、①及び②を満たす船舶は、基本的に水密全通甲板を有する船舶となります。 ①用途が「小型兼用船」と記載されている。 ②航行区域に「漁ろうをする間は、本邦の海岸から20海里（又は100海里）以内の水域に限る。」と記載されている。 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。
5-17	5.救命いかだ等	救命いかだ等の搭載を要しない方法のうち「母港から5海里」ではなく、「寄港可能な複数の避難港から5海里超の海域」が現実的ではないか。	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ことが必要です。
5-18	5.救命いかだ等	救命いかだ等の搭載を要しない方法のうち「母港から5海里」について、母港とは港域の境界線を起点として5海里とあるが、この港域とはどのような範囲か。港湾でも漁港でもないところ（港湾区域や漁港区域の区域外の船溜まりや棧橋など）を係留場所や乗降場所としている場合に、その場所から5海里ということか。	港域とは港則法の航行区域など社会通念上の港と言われる範囲になります。また、港湾でも漁港でもないところ（港湾区域や漁港区域の区域外の船溜まりや棧橋など）を係留場所や乗降場所としている場合に、その場所から5海里以内の範囲になります。

6-01	6.隔壁の水密化	排水設備を設置したのはいいが設置場所悪く検査が通らない場合のやり直し請求は可能か。	検査受検中の間であれば、設置場所の変更に伴う再度の訪船による確認は可能です。なお、定期的検査での複数回の訪船による受検費用の上乗せ請求はありません。
7-01	7.その他	耳の不自由な方・声の不自由な方は遊漁船主任者として認められないのか。	遊漁船業務主任者の選任の基準は、遊漁船業法施行規則第14条に定めるとおりです。同規則では、一定の実務経験や講習の修了等が要件とされており、耳や声の不自由をもって一律に排除する規定は設けられていません。したがって、耳や声に不自由があることのみを理由として直ちに業務主任者として認められないとするものではなく、法令に定める要件を満たし、業務を適切に遂行できるかどうかにより判断されることとなります。
7-02	7.その他	遊漁船の船長は釣りをしてはいけないのか。	遊漁船における死傷者事故が増加傾向にあり、遊漁船業の安全性向上等を図るため、令和6年4月に改正遊漁船業法が施行されたところであり、事故の主な原因が見張り不十分であることについて、海上保安庁により述べられています。 遊漁船における安全管理体制の構築に当たっては、遊漁船業務主任者の役割が重要であるため、遊漁船業務主任者は、誠実にその職務を行わなければならないことが遊漁船業法第13条において定められています。 また、遊漁船業を実施するに当たり、遊漁船業者は、利用者の安全管理に係る体制等を記載した業務規程を定める必要がありますが、利用客を案内中に船長及び業務主任者が自らが消費等をするために釣りをすることについては、見張り不十分に明らかにつながる行為であり、誠実にその業務を行っていないと判断されるものであることから、今般の法改正を踏まえ、業務規程の模範例である業務規程例において、利用者を案内している間は、船長及び業務主任者は自ら釣りをしない旨規定したところです。
7-03	7.その他	仲間同士で釣りに出た際に、燃料費を折半すると遊漁船登録が必要になるのか。	遊漁船業法において、遊漁船業を営もうとする場合は遊漁船業者の登録を受けなければならないこととされています。遊漁船業を営むとは、営利の目的で反復継続の意思のもとで船舶により乗客を漁場に案内し、釣り等の方法で水産動植物の採捕を行わせることであり、直接的な金銭の授受に限らず、間接的に利益を得る目的をもって行う場合でも遊漁船業を営む場合に該当する可能性があります。 なお、実際に遊漁船業を営んでいるかどうかについては、個別具体的な事情により判断されるものとなります。