

遊漁船等に対する安全設備等の義務化について

令和4年4月に発生した知床遊覧船事故を踏まえ、法定無線設備、非常用位置等発信装置、救命いかだ等、隔壁の水密化等を義務化。

法定無線設備

- 陸上施設との確実な連絡手段を確保する。

非常用位置等発信装置

- 遭難した際、海上保安庁による一刻も早い発見に繋げる。

救命いかだ等

- 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。

隔壁の水密化等

- 波の打ち込みや損傷により船内に海水が浸入した際、浸水の拡大による沈没を防ぐ。

委員

➤ 遊漁船関係の学識経験者、団体、事業者、自治体に加え、知床遊覧船事故対策検討委員会の委員の17名で構成

工藤 貴史	東京海洋大学 海洋生命科学部 教授（座長）	古明地 恵一	北海道 水産林務部 水産局サケマス内水面担当課長
鳥居 享司	鹿児島大学 水産学部 准教授	松尾 隆男	長崎県 水産部 漁業振興課長
三村 達矢	（公財）日本釣振興会 事務局長	庄司 るり	（国研）海上・港湾・航空技術研究所 理事長
根岸 伸之	日本釣りジャーナリスト協議会 副会長	眞嶋 洋	（一財）日本海洋レジャー安全・振興協会 顧問
高野 清秀	勇払マリーナ遊漁船会 事務局長 ※北海道	河野 康子	（一財）日本消費者協会 理事
伊藤 栄明	宮城県釣船業協同組合 理事長	門田 律	（一社）日本マリン事業協会 技術委員会 委員長
一之瀬 徹也	神奈川県釣船業協同組合 専務理事	綿谷 智史	（一社）九州小型船舶工業会 理事
雲 智和	大島遊漁船業組合 理事 ※福井県		
杉村 和哉	琵琶湖遊漁船業協会 理事 ※滋賀県	【オブザーバー】	（一社）日本旅客船協会、日本小型船舶検査機構
吉田 修	西日本遊漁船業協同組合 顧問 ※福岡県	【行政機関】	水産庁沿岸・遊漁室 国土交通省海事局（事務局）

開催実績

令和6年 3月18日	第1回検討会
4月12日	第2回検討会
4月25日	第3回検討会
5月13日	第4回検討会
5月27日	第5回検討会
6月13日	第6回検討会
6月21日	第7回検討会



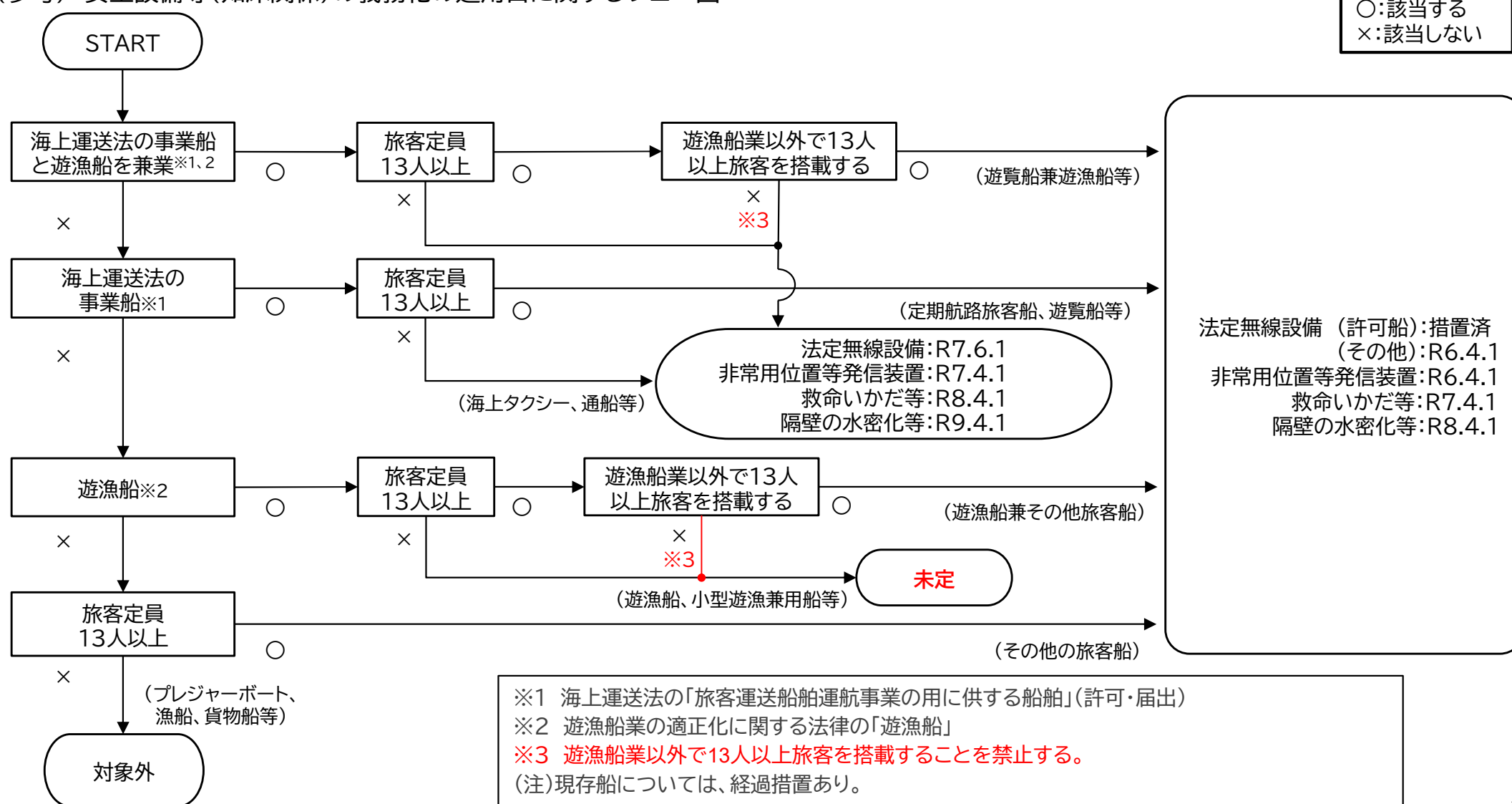
検討会の様子

遊漁船に対する安全設備(知床関係)の義務化の適用

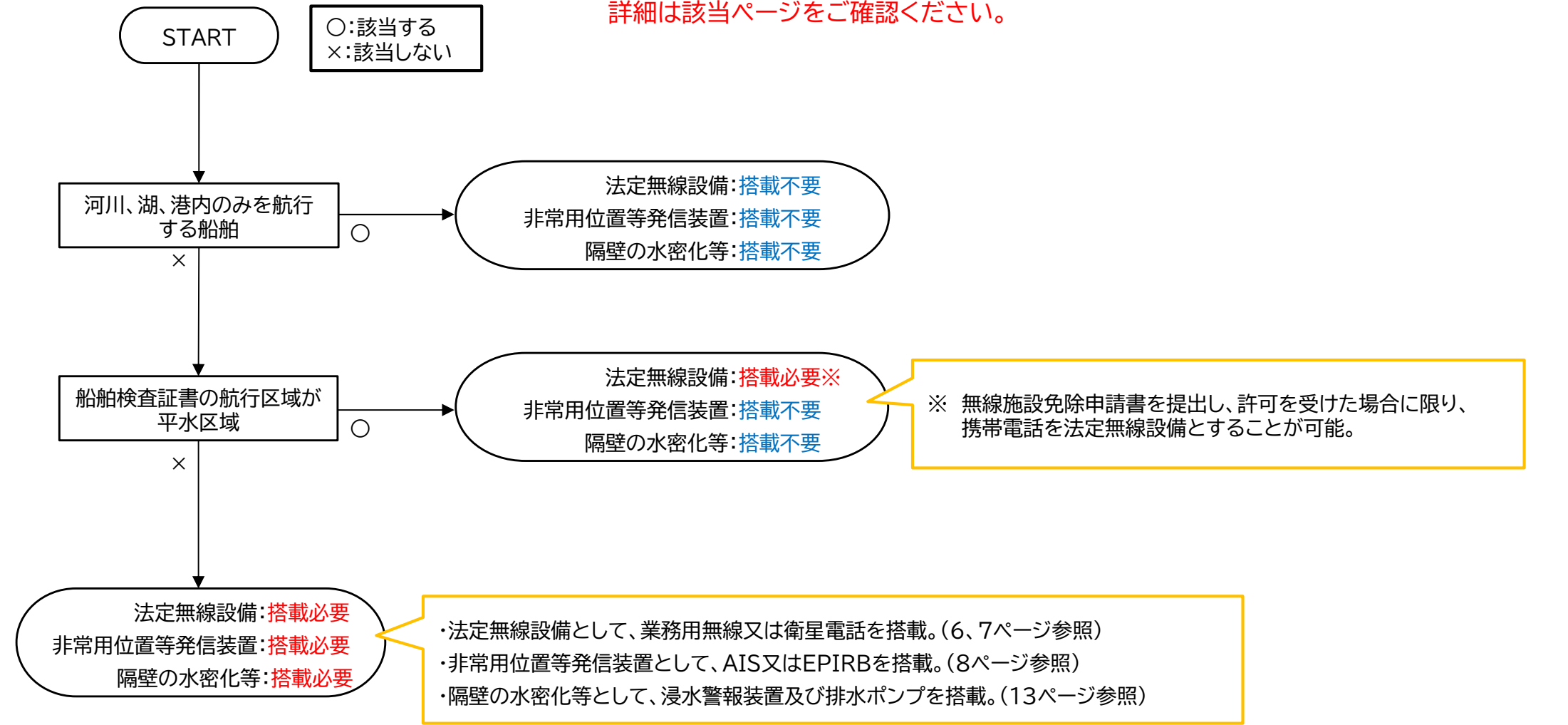
➤ **遊漁船業にのみ供する船舶**は、安全設備(知床関係)の義務化について、**適用日は未定**。

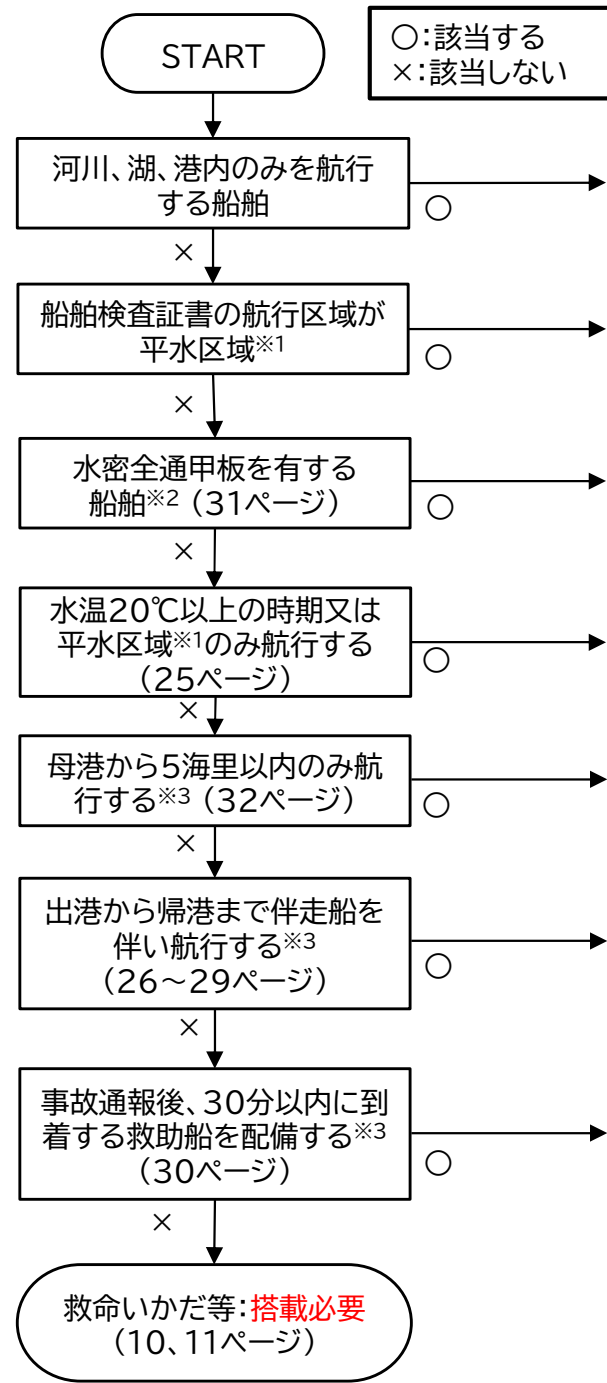
「海上運送法の適用を受ける場合」や「海上運送法及び遊漁船業以外に旅客を13名以上搭載して使用する場合」は、表に記載の適用日に応じた対応が必要。

(参考) 安全設備等(知床関係)の義務化の適用日に関するフロー図

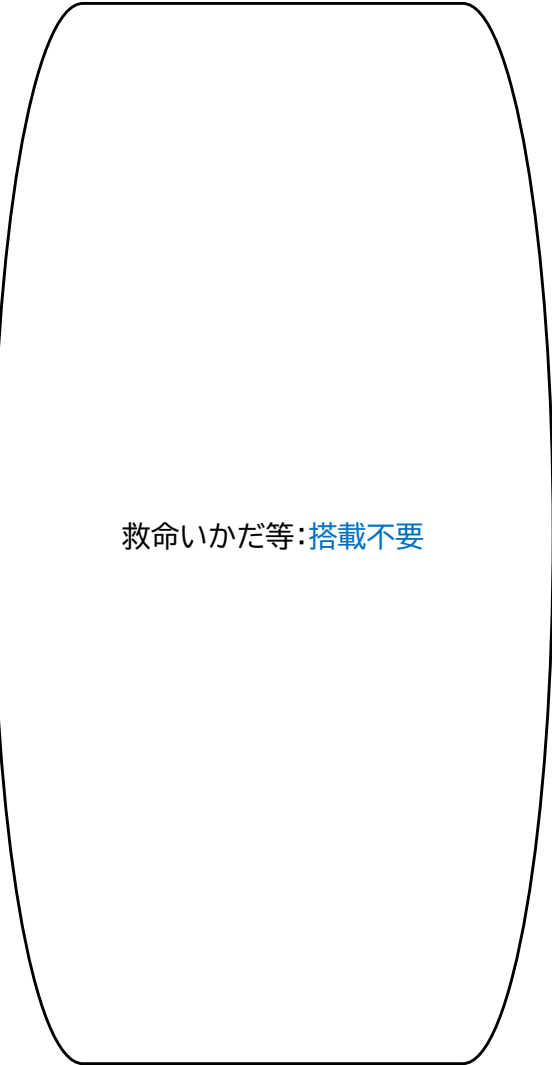


注 このフロー図は、現存船におおよそ想定される一般的な取扱いを簡易的に示したであり、詳細は該当ページをご確認ください。





注 このフロー図は、神奈川県近辺を航行する現存船におおよそ想定される一般的な取扱いを簡易的に示したであり、詳細は該当ページをご確認ください。
また、他の地域では水温等の事情により取扱いが変わる場合がありますのでご注意ください。



神奈川県近辺の水温

水温10℃未満となる時期:なし
水温15℃未満となる時期:なし
水温20℃未満となる時期:11月下旬～5月下旬
水温20℃以上となる時期:上記期間以外

※詳細な日付は23ページ参照

※1 神奈川県周辺の平水区域は24ページ参照

※2 不沈性・安定性を有する船舶も可。

※3 ※3が付されている方法を、それぞれ組み合わせて適用することも可。

法定無線設備の搭載義務化

対象船舶

- 以下の船舶に対し、法定無線設備（運航中、常に直接陸上との間で船舶の運航に関する連絡を行うことができる無線設備）から**携帯電話を除外又は法定無線設備の搭載を義務化**。

航行区域 \ 対象船舶	①旅客定員13人以上の船舶		②旅客定員12人以下の船舶（事業の用に供するもの）	
	12m	20トン	12m	20トン
湖川港内 （琵琶湖を除く）	—		—	
平水（上記を除く）	業務用無線、衛星電話又は携帯電話※		業務用無線、衛星電話又は携帯電話※	
2時間限定沿海	業務用無線、衛星電話又は 携帯電話			
沿岸5マイル	業務用無線又は衛星電話		業務用無線又は衛星電話	
全沿海			業務用無線又は衛星電話	

※航行区域が携帯電話のサービスエリア内にある場合に限る

 : 知床遊覧船事故を踏まえた強化/見直し部分

適用日

遊漁船業の用にのみ供する船舶：**検討中**

海上で使用可能な無線設備

VHF無線電話



MF無線電話



27MHz帯無線電話



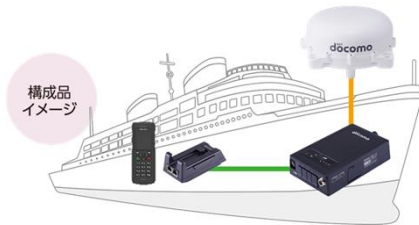
400MHz帯無線電話



- ✓ 海上で使用可能な無線設備を法定無線設備として新たに導入する場合には、以下の全てを満たすことが必要。
 - ・ **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入する法人若しくは団体の海岸局
 - ・ 無線設備の操作を行うことのできる、電波法に基づく無線従事者（海上特殊無線技士等）の配置
 - ・ 無線設備を運用するための、電波法に基づく無線局（船舶局）の免許
- ✓ 既に海上で使用可能な無線設備を開局している船舶局や通信の相手方となる海岸局においても、旅客を搭載する船舶の法定無線設備として運用するにあたり、電波法に基づく無線局免許の変更（通信の相手方や通信事項等）が必要な場合がある。

衛星電話

N-STAR電話



インマルサット衛星電話



衛星携帯電話



携帯電話



- ✓ 携帯電話は法定無線設備として利用不可。（携帯電話のサービスエリア内の平水を除く）
※ただし、携帯電話を通信手段として活用することを妨げるものではない。

※画像はイメージです。当該機種を設置するだけで法定無線設備とはなりません。（資料に記載の無線局の免許や、船舶検査での確認が必要）

非常用位置等発信装置の搭載義務化

対象船舶

- 以下の船舶に対し、**非常用位置等発信装置の搭載を義務化**(既にAIS、EPIRB※を搭載済みの場合、追加の搭載は不要)。

※EPIRBは、AIS-SART機能を有し、位置情報精度が向上した新型であって位置情報を自動で発信できるもの(自動浮揚型)に限る(新型EPIRB)
 なお、旧型EPIRBを既に搭載済みの場合は、一定の条件で引き続き使用可能となる経過措置あり

航行区域 \ 旅客数	①旅客定員13人以上の船舶		②旅客定員12人以下の船舶(事業の用に供するもの)	
	12m	20トン	12m	20トン
湖川港内 (琵琶湖を除く)	—		—	
平水(上記を除く)	—		—	
2時間限定沿海※ ¹	AIS(簡易型(Class-B)を含む) 又はEPIRB※ ²		AIS(簡易型(Class-B)を含む) 又はEPIRB※ ²	
沿岸5マイル				
全沿海	GMDSSにより措置済		GMDSSにより措置済	

※¹ 瀬戸内(特殊貨物船舶運送規則第16条に規定する水域)を含む。

※² 500トン以上の船舶については、既にAISの積付けが義務

 : 知床遊覧船事故を踏まえた強化/見直し部分

適用日

遊漁船業の用にのみ供する船舶: **検討中**

救命いかだ等の搭載義務化

対象船舶

➤ 以下の①又は②に該当する船舶のうち、**一定の水温を下回る水域・海域を航行する船舶**が義務化の対象。

- ① 旅客定員13人以上の船舶
- ② 旅客定員12人以下の船舶(事業の用に供するもの)

航行する水域の最低水温	対象船舶※1
10℃未満	すべての船舶（河川、港内、一部の湖を航行するものを除く※2）
10℃以上15℃未満	平水区域を超えて航行する船舶
15℃以上20℃未満	平水区域を超えて航行する船舶（船内に浸水しない構造を有するものまたは母港から5海里以内のみを航行するものを除く）

※1 船舶検査証書の航行区域で判断

※2 琵琶湖、霞ヶ浦、サロマ湖、猪苗代湖、中海、屈斜路湖、宍道湖又は支笏湖が対象であり、それ以外の湖を航行する船舶は非対象

➤ 上記に該当する船舶は、以下のいずれかを義務化。

救命いかだ等の搭載

乗移時の落水危険性を軽減させた改良型「救命いかだ」又は「内部収容型救命浮器」を搭載



(注)水面から乗り込み場所までの高さが1.2m以上の場合はスライダーを併せて搭載

救命いかだ等の搭載を要しない方法の実施

- 方法① 一定の水温を上回る時期のみの航行
- 方法② 伴走船と航行（旅客を搭載した営業船(救助定員は確保)での相互伴走も可）
- 方法③ 救助船を配備（水温10℃未満の時期:5分以内、10℃以上15℃未満の時期:10分以内、15℃以上20℃未満の時期:30分以内に現場に到着）
- 方法④ 船内に浸水しない構造（水温15℃以上20℃未満の時期のみ）
- 方法⑤ 母港から5海里以内の航行（水温15℃以上20℃未満の時期のみ）

方法②及び方法③における特例

船舶毎に設定された通常時の最大搭載人員に関わらず、船舶の復原性及び要救助者の搭載場所を確認の上、緊急時のみに搭載できる人数を予め決定することも可。

適用日

遊漁船業の用にのみ供する船舶：**検討中**

以下の船舶については、自動浮揚しない「バッグ式」の救命いかだ等の搭載で可

- ・ 5トン未満又は12m未満であって旅客定員12人以下の船舶
- ・ 現存船にあって、船舶の構造上、「固定式」の救命いかだ等の設置が困難なもの

<船舶の構造上、設置が困難な具体的な事例>

- ① **小型兼用船**
- ②救命いかだ等を唯一搭載可能なスペースに搭載した場合に前方視野が制限される等、救命いかだ等の搭載により**安全な航行に支障をきたすおそれがある船舶**
- ③**固定式救命いかだ等を積み付けた上で、定員を満足する救命設備を更に備えるために少人数用(15人以下)に対応した救命いかだ等を積み付けたい船舶**
- ④その他、固定式救命いかだ等を搭載、使用するための**物理的スペースがない船舶**

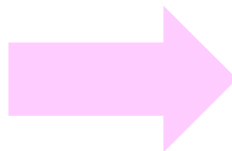
※検査機関が、物理的スペースが無いことの判断が困難な場合にあつては、検査機関が判断するために必要な書類として、事業者による評価または造船所・設計会社等第三者による評価が必要

<バッグ式救命いかだ等の搭載上限数>

- ①、②、④に該当する船舶については**1隻2個**まで、③に該当する船舶については**1隻1個**まで。



収納時



展開後

重さ:約44kg

バッグ式救命いかだの例

救命いかだ等の例

水面から乗り込み場所までの高さ	搭載可能な救命設備	搭載可能な製品		
		スライダー	改良型救命いかだ※1	改良型内部収容型救命浮器※1
1.2m未満	2点固定式 膨脹式 救命いかだ等	不要	6人用 (バッグ式も選択可能)  8人用 (バッグ式も選択可能)  12人用 (バッグ式も選択可能)  16人用  25人用 	15人用 (バッグ式も選択可能)  25人用  50人用  84人用  100人用 
1.2m以上	スライダー + 2点固定式 膨脹式 救命いかだ等 (注)スライダーは、使用できる改良型救命いかだ、改良型内部収容型救命浮器を製造メーカーで指定	スライダー(膨脹式)※2 	+	又は

※1 船員法適用船舶(平水区域を航行区域とする船舶を除く)であって、旅客定員13名以上の船舶は、改良型救命いかだ1つにつき限定救命艇手1名が必要。ただし、改良型内部収容型救命浮器には救命艇手の選任は義務づけられていない。

※2 スライダーは、製品による使用できる水面から乗り込み場所までの高さが異なる。

対象船舶

➤ 以下の船舶に対し、水密全通甲板の設置を義務化。 : 知床遊覧船事故を踏まえた強化/見直し部分

旅客数 航行区域		①旅客定員13人以上の船舶		②旅客定員12人以下の船舶(事業の用に供するもの)	
		20トン		20トン	
平水区域	湖川港内(琵琶湖を除く)	—	水密全通甲板の設置	—	水密全通甲板の設置
	琵琶湖				
	上記を除く平水区域				
沿海区域	2時間限定沿海	水密全通甲板の設置		水密全通甲板の設置	
	沿岸5マイル				
	上記を除く沿海区域				

➤ 水密全通甲板の設置に加え、以下の船舶に対し、いずれの一区画に浸水しても沈没しないように水密隔壁を配置すること(一区画可浸)を義務化。

旅客数 航行区域		①旅客定員13人以上の船舶		②旅客定員12人以下の船舶(事業の用に供するもの)	
		20トン		20トン	
平水区域	湖川港内(琵琶湖を除く)	—	損傷時復原性基準※2	—	
	琵琶湖				
	上記を除く平水区域				
沿海区域	2時間限定沿海	一区画可浸の基準※1		一区画可浸の基準※1	
	沿岸5マイル				
	上記を除く沿海区域				

※1 暴露部に開口がある区画(打ち込みによる浸水のおそれがある区画)は、満水状態での浸水を検討

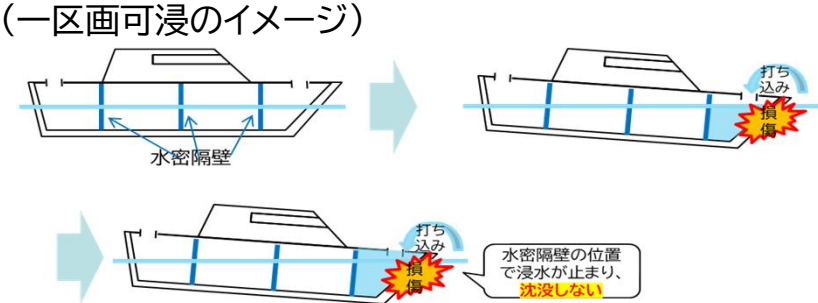
※2 国際条約に基づく基準(確率論等を用いた詳細な計算が必要)

(表は500トンかつ80m以上の船舶の記載を除外)

➤ 上記の安全対策が困難な船舶(現存船や5トン未満の小型船等)は、以下のいずれかの代替措置での対応も可能。
浸水警報装置及び排水設備の搭載 又は 不沈性及び安定性を有する構造

適用日

遊漁船業の用にのみ供する船舶: 検討中

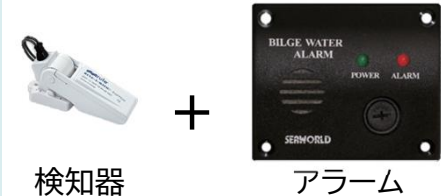


浸水警報装置及び排水設備の設置

- 以下の各区画に浸水警報装置及び排水設備を設置。
ただし、浸水した場合に沈没の可能性が低い区画(機関室を除く)には設置を要しない。(注1)
 - ・直接打ち込みによる浸水のおそれがある区画(注2)
 - ・損傷浸水のおそれがある区画(排水設備に限る)(注2)
 - ・機関室
- (注1) ただし書きに該当する区画の例は35ページ参照
(注2) 浸水警報装置や排水設備の対象区画の例外は36ページ参照

浸水警報装置の基準

- ◆ **検知器**は、各区画の可能な限り低い位置に1個設置
(船体長さ L_H ※の2分の1以上の長さの区画の場合は、前後端にそれぞれ1個(計2個)設置)
- ◆ 検知器が作動した際に可視可聴の警報を発する**アラーム**を、主操舵席に設置
- ◆ 浸水警報装置は、**カメラとモニター等**により区画内の浸水を主操舵席で確認できる装置でも**代替可能**



浸水警報装置の例

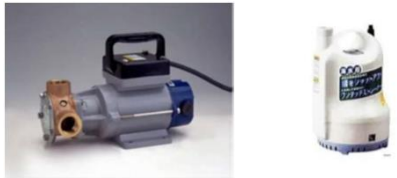
排水設備の基準

- ◆ 浸水した区画から排水できるよう、対象の区画に以下のポンプ容量を満たす**固定式排水ポンプ**(吸排水管を含む)又は**投げ込み式排水ポンプ**を搭載

船体長さ L_H が6m以下の船舶	10L/min
船体長さ L_H が6mを超え、12m未満の船舶	20L/min
船体長さ L_H が12m以上の船舶	30L/min

※ L_H : 船体の前端から後端までの水平距離(小型船舶安全規則第2条第1項第2号に規定する船体長さ)

- ◆ 既に搭載しているビルジポンプのポンプ容量が上記の表に定めるポンプ容量を満たす場合、当該区画の排水設備は**既存のビルジポンプ**で**代替可能**



排水設備(排水ポンプ)の例

(注)表で設定しているポンプ容量は、ISO15083(小型船舶のビルジポンプシステム)に定めるポンプ容量と同等の能力

本日説明した内容について、ご不明な点などございましたら、
最寄りの検査機関(JCI)までお問合せください。

なお、搭載に関するお問合せについては、検査機関による円滑な対応のため、導入を検討したい無線機器や救命いかだ等を選定頂いた上での
お問合せにご協力ください。

以下、参考ページとなります。
ここまでご説明させていただいた内容をより詳細に確認したい場合、
ご確認ください。

非常用位置等発信装置について(経過措置)

現存船でEPIRB及びレーダートランスポンダの組合せ又はAIS(簡易型AISを含む)を積付けている場合、引き続き当該設備の搭載を認める。

※ 電波法に基づき、当該設備に関する船舶局の免許状が交付されている場合に限る。

※当該設備を積み替える場合は、新型EPIRB又はAISとする必要あり。

Case.1

ルール改正

旧型EPIRB

レーダートランスポンダ



+



引き続き使用可能

積み替え



新型EPIRB



AIS

Case.2



AIS



旧型EPIRB

救命いかだ等について

○(参考)水温第三者検討委員会	P20
○最低水温の確認方法①	P21
○最低水温の確認方法②	P22
○(参考)神奈川県周辺の水温	P23
○(参考)神奈川県周辺の平水区域	P24
○救命いかだ等の搭載を要しない方法①～⑤	P25～P32
○経過措置(既存の救命いかだ等について)	P33

知床遊覧船事故対策検討委員会 とりまとめ（抜粋）

一定の水温を下回る海域での救命設備として、改良型救命いかだ・救命浮器の積付けを原則義務化するとともに、早期搭載を促進する。

救命いかだの搭載が必要となる一定の水温についての検討

落水に伴う低体温症の発症リスク等を考慮した、対象海域の選定のための「一定の水温」の閾値の検討のために、医学（低体温症）、船舶工学等の有識者からなる委員会を開催し、具体的方向性を取りまとめた。

水温検討第三者委員会 委員等

（委員）

大城 和恵 山岳医療救助機構 代表
 ◎ 太田 進 国立研究開発法人 海上・
 港湾・航空技術研究所
 海上技術安全研究所
 国際連携センター長
 小野寺 昇 川崎医療福祉大学 副学長
 山見 信夫 医療法人信愛会
 山見医院 院長
 吉田 公一 一般財団法人
 日本舶用品検定協会 顧問

◎印は委員長：五十音順、順不同

（オブザーバー）

海上保安庁警備救難部救難課

第三者検討委 とりまとめ概要

○水中待機時の低体温症のリスクは水温が25℃を下回ると発生し、15℃を下回ると重大なリスクが生じる可能性がある。
 水温と要救助者の生存の可能性については、概ね以下のとおり。

水温	要救助者の生存の可能性※
10℃未満	落水直後に、意識不明の状態に陥る可能性が高い。 救助の状況に関わらず、落水後、短時間での死亡の可能性が高い。
10℃以上 15℃未満	落水後、短時間（1～2時間程度）の救助待機であっても、救助後に生存する可能性は低い。
15℃以上 20℃未満	落水後、短時間（1～2時間程度）の救助待機であれば、救助後に生存する可能性は高い。
20℃以上	落水後、海水中で長時間（3時間～）救助待機の後に揚収された場合でも、かなりの確率での生存が見込まれる。

※ 海中での救助待機の場合、外部環境（気温、風速、天候）や要救助者の状態（年齢、性別、体力等）によって変化し得る。

○また、水温の基準に加え、以下の事項についても検討することが望ましいとされた。

- ・救助機関への速やかな通報。
- ・要救助者が水に濡れない状態での救助待機。
- ・救助待機中に、体温低下を防ぐための保温具、防寒具等の使用。

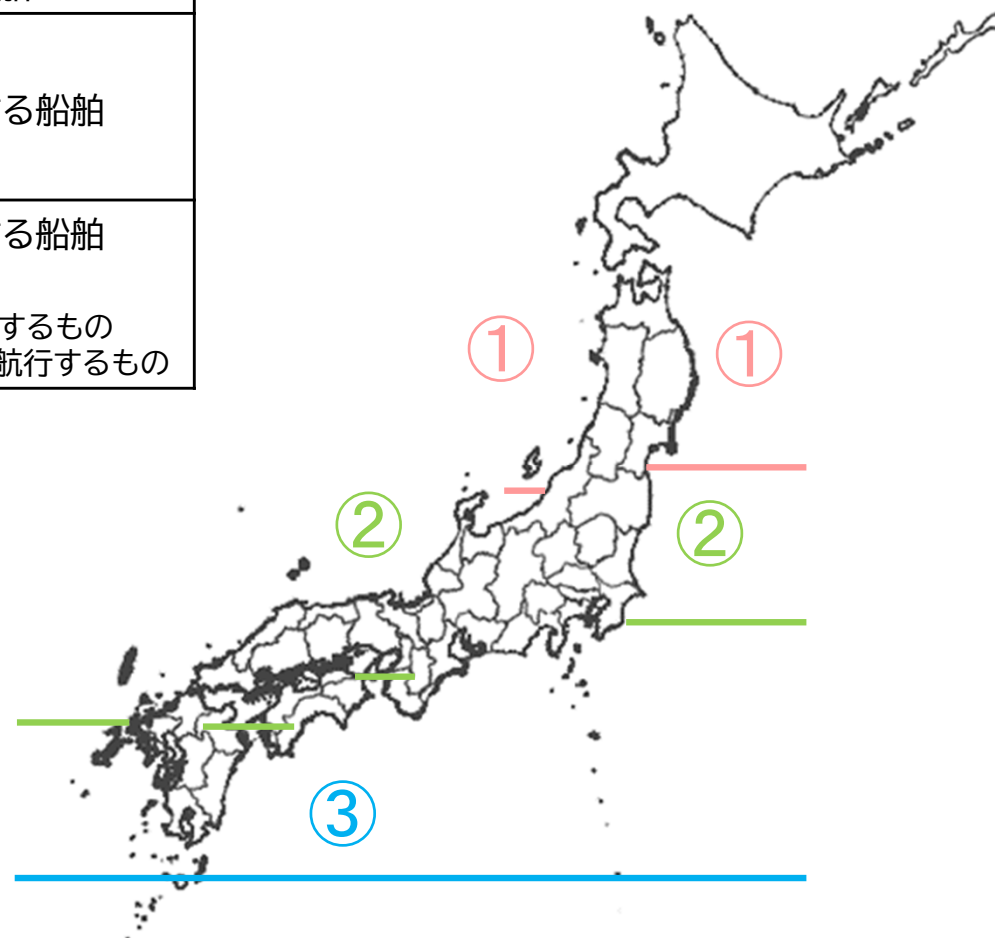
最低水温の確認方法①

通年運航する場合

航行区域に以下の表の左欄に掲げる区域が含まれる船舶は、右欄の対象船舶に該当する場合、救命いかだ等の搭載義務の対象となる。

航行区域の範囲		対象船舶
① 10℃未満	太平洋側：北緯38度以北 日本海側：北緯37度45分以北	河川、港内、一部の湖のみを航行するものを除くすべての船舶
② 10℃以上 15℃未満	太平洋側：北緯35度15分以北 日本海側：北緯33度15分以北 瀬戸内海の海域 (①を除く)	平水区域を超えて航行する船舶
③ 15℃以上 20℃未満	北緯30度15分以北 (①及び②を除く)	平水区域を超えて航行する船舶 ※以下の船舶を除く ・船内に浸水しない構造を有するもの ・母港から5海里以内のみを航行するもの

搭載義務の対象海域のイメージ



一定期間のみ運航する場合

船舶毎の航行区域/運航期間に応じて、海域早見図※で公表する水温データを確認し、運航期間中の最低水温が基準を下回る場合は、救命いかだ等の搭載義務の対象となる。

←
109_石狩地方沿岸_05

名前
109_石狩地方沿岸_05

説明

【石狩地方沿岸】

- ・ 10度未満：12/7～5/15
- ・ 15度未満：10/29～6/17
- ・ 20度未満：9/25～7/24
- ・ 20度以上：上記期間以外

【緯度経度情報】

(緯度)

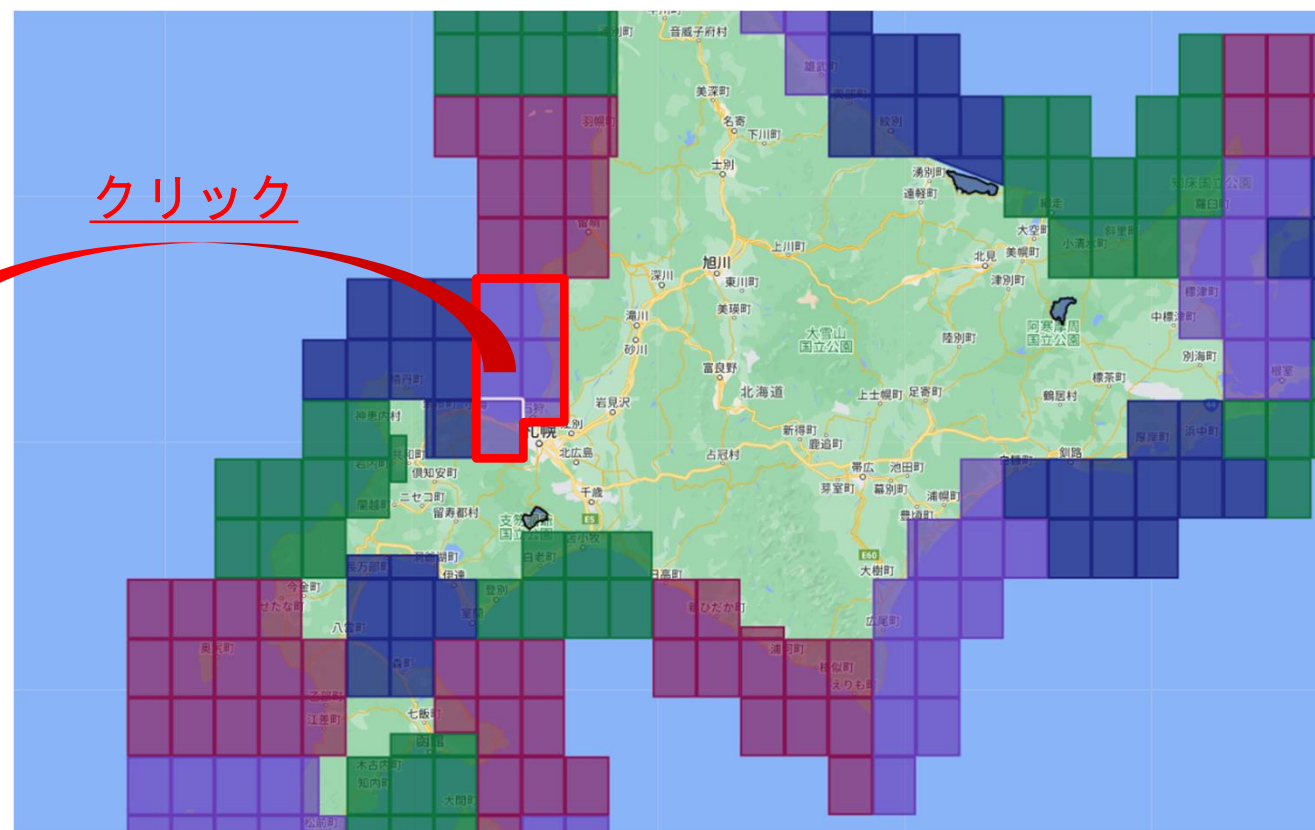
- ・ 南北の北端：北緯43.25度

(経度)

- ・ 東西の東端：東経141.25度
- ・ 東西の西端：東経141度

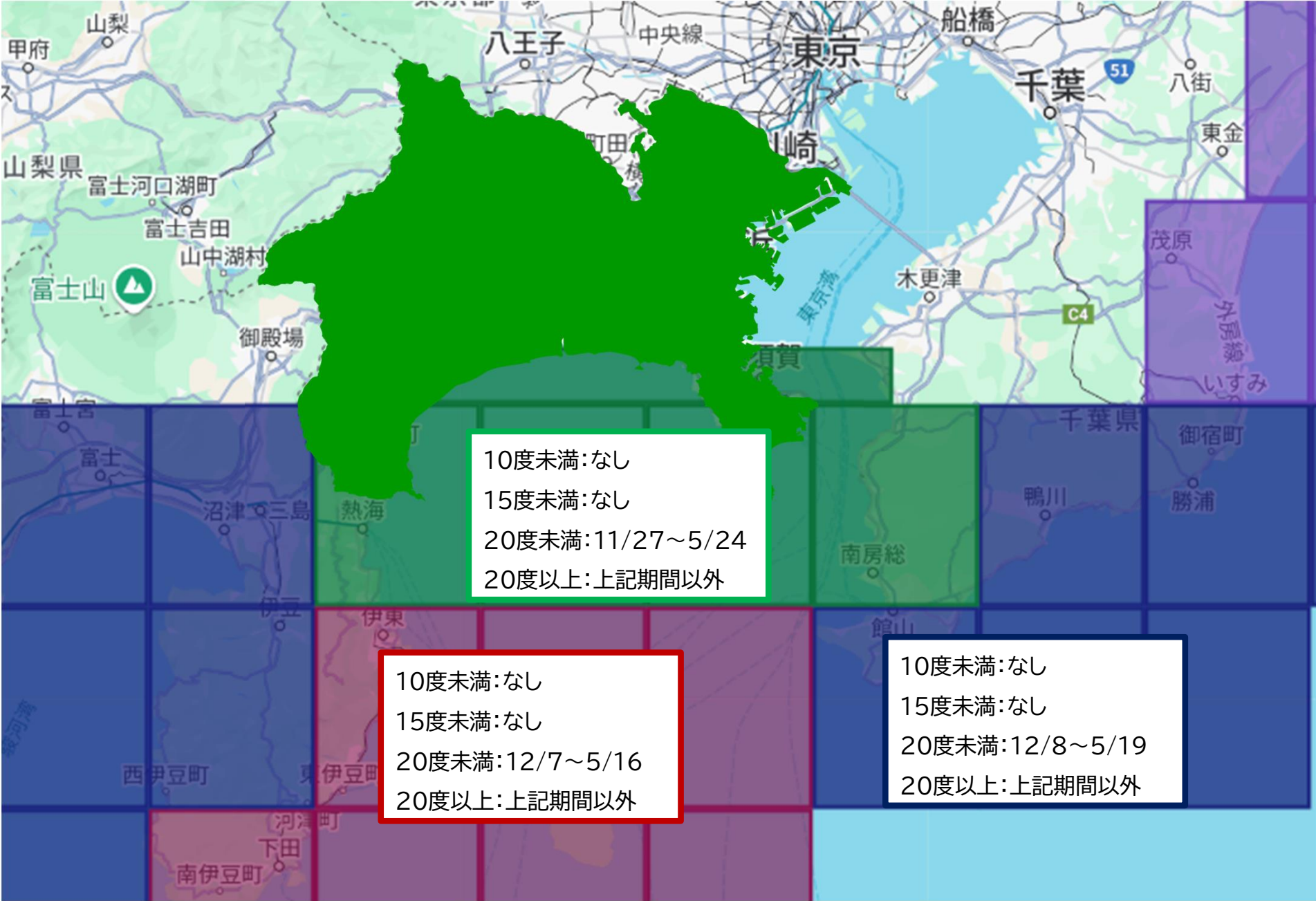


<海域早見図QRコード>



※海域早見図

<https://www.google.com/maps/d/viewer?mid=1WYfuPDnW5An1eBwm2ioTB527lQjz3I&ll=43.56771313773428%2C145.02933150114376&z=6>



線の箇所

This map illustrates the Sagami Bay region, highlighting administrative boundaries and various ports. The map includes the following labels and features:

- Administrative Areas:** 東京都 (Tokyo), 千葉県 (Chiba Prefecture), 沼津 (Numazu), 駿河湾 (Surugawan), 伊豆半島 (Izu Peninsula), 大島 (Oshima), 利島 (Rishima).
- Ports and Bays:** 相模湾 (Sagami Bay), 駿河湾 (Surugawan), 熱海港 (Natsuura Port), 網代港 (Arai Port), 伊東港 (Ito Port), 稲取港 (Inake Port), 下田港 (Shimada Port), 手石港 (Teshi Port), 石廊崎 (Ishidōsaki), 三崎港 (Mizuki Port), 真鶴港 (Matsunaga Port), 横須賀港 (Yokosuka Port), 館山港 (Kansai Port), 白浜港 (Shirahama Port), 波浮港 (Nami Uki Port), 同田港 (Dōda Port), 元町港 (Motomachi Port).
- Other Labels:** 千葉 (Chiba), 木更津 (Kisarazu), 勝浦 (Katsuraura), 土肥港 (Doi Port), 須賀 (Suga), 松崎港 (Matsuzaki Port).

救命いかだ等の搭載を要しない方法①

方法①～⑤を組み合わせることも可能

一定の水温を下回る時期に運航しない船舶は、救命いかだ等の積み付けは不要

※ 船舶検査証書の航行上の条件に、航行する水域において一定の水温を下回る時期の航行を禁止することや航行区域を制限することを記載

ケーススタディ①

← 613_種子島・屋久島沿岸_07

名前

613_種子島・屋久島沿岸_07

説明

【種子島・屋久島沿岸】
・10度未満：なし
・15度未満：なし
・20度未満：1/30～3/8
・20度以上：上記期間以外

【緯度経度情報】

(緯度)
・南北の北端：北緯30.75度
・南北の南端：北緯30.5度
(経度)
・東西の東端：東経131.25度
・東西の西端：東経131度

右図赤枠部分の水温



⇒1/30～3/8の間(20℃未満の時期)を運航しなければ、その他の期間、救命いかだ等の積付けは不要。

ケーススタディ②

← 318_富山湾_01

名前

318_富山湾_01

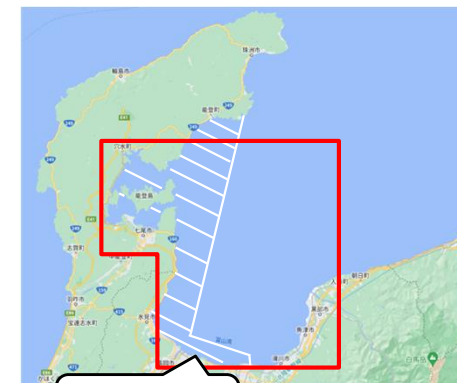
説明

【富山湾】
・10度未満：なし
・15度未満：12/23～5/14
・20度未満：11/3～6/14
・20度以上：上記期間以外

【緯度経度情報】

(緯度)
・南北の北端：北緯37.25度
・南北の南端：北緯37度
(経度)
・東西の東端：東経137.25度
・東西の西端：東経137度

右図赤枠部分の水温



平水区域
(斜線部分)

⇒11/3～6/14の間(10℃以上20℃未満の時期)は、航行区域を平水区域に制限すれば、救命いかだ等の積付けは不要。

⇒12/23～5/14の間(10℃以上15℃未満の時期)は、航行区域を平水区域に制限すれば、救命いかだ等の積付けは不要。
※船内に浸水しない構造を有する船舶の場合に限る

【具体的な手続き方法】

- 営業船の船舶所有者は、義務化の適用日以降の最初の定期検査の際、一定の水温を下回る時期には航行しないことや、航行区域を制限することを検査機関に対し申請。

救命いかだ等の搭載を要しない方法②

最低水温によらず適用可。

方法①～⑤を組み合わせることも可能

必ず航行時に伴走船を伴う船舶は、救命いかだ等の積み付けは不要

※ 船舶検査証書の航行上の条件に、低水温の時期における航行時は申告書に記載の伴走船と共に運航することを記載

(注)伴走船は自社船でなくともよい

- 出航から帰港まで営業船を視認し、早急に救助できる位置を伴走船が航行。
- 船団(2隻～4隻)で航行する場合、船団内の他船を伴走船とすることが可能。

【伴走船の要件】

- ✓ 緊急時の「**要救助者を搭載する枠(別枠を含む、以下同様)**」を確保した上で旅客を搭載。(例1)

【緊急時の別枠(「**別枠**」という。)](例2)

船舶毎に設定された通常時の最大搭載人員に関わらず、船舶の復原性及び要救助者の搭載場所を確認の上、緊急時のみに搭載できる人数を予め決定することも可。

- ✓ 船団は最大4隻とし、**船団内の他船の「要救助者を搭載する枠」を合算**し救助能力を評価。(例3)

- ✓ 船長のほか救助を補佐する者^(注)1名以上が乗船。

(注)船員以外の者を指定する場合、船長はその者に対し、出航前に緊急時には救助の補佐を依頼する旨を説明し理解を得ることが必要。

- ✓ 以下の設備を搭載。

①船舶間で相互に連絡をとれる無線設備 (法定無線設備に加え、電波法で使用が認められる無線設備(国際VHF(携帯型含む)等)も可)

②要救助者が再乗艇するための設備 (簡易はしご等)

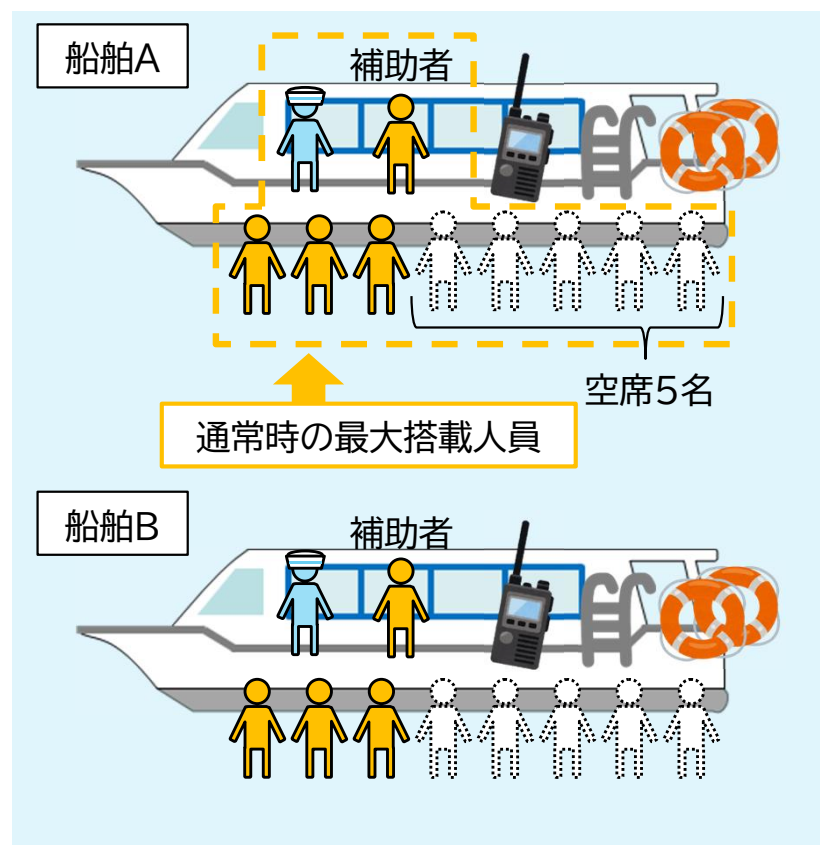
③要救助者を救助するための救命浮環・救命浮輪2個 (既設の救命浮環・救命浮輪を活用可能)

【具体的な手続き方法】

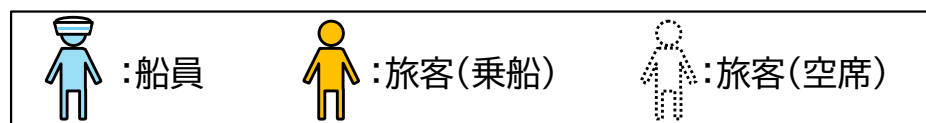
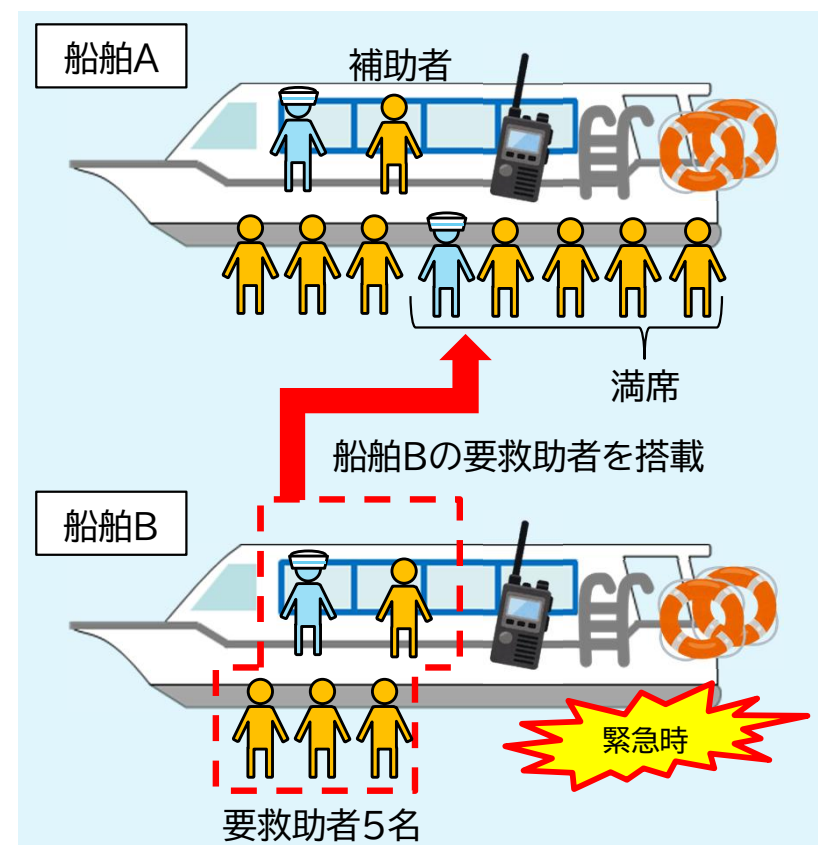
- 別枠を活用する場合、伴走船の所有者は、希望する別枠数を記載した申告書、通常時の最大搭載人員＋別枠を搭載した際の復原性に関する資料、搭載場所を示す図を検査機関に提出する。
- 営業船の船舶所有者は、義務化の適用日以降の最初の定期検査の際、伴走船の船舶番号や旅客定員等の情報及び伴走船に搭載した設備を記載した申告書を検査機関に提出する。
- 複数の船団のパターンを設定する場合、営業船の船舶所有者は、全てのパターンごとに申告書を作成する。
- 営業船の船舶所有者は、想定する全ての船団のパターンで想定される全ての旅客の搭載組合せを申告書に記載する。

（例1）2隻で航行する場合の実際の運用例

- 船舶A(最大搭載人員10名)と船舶B(最大搭載人員10名)が互いに営業船と伴走船の関係で航行。
- 船舶Bに5名(船員含む)が乗船している場合、船舶Aは船舶Bの要救助者5名分の「要救助者を搭載する枠」を確保した上で旅客の搭載が可能。
- 例1の場合、船舶Aは要救助者5人分の**旅客の空席**()を確保した上で、船員()、旅客()を5人**乗船**(搭載)させることができる。

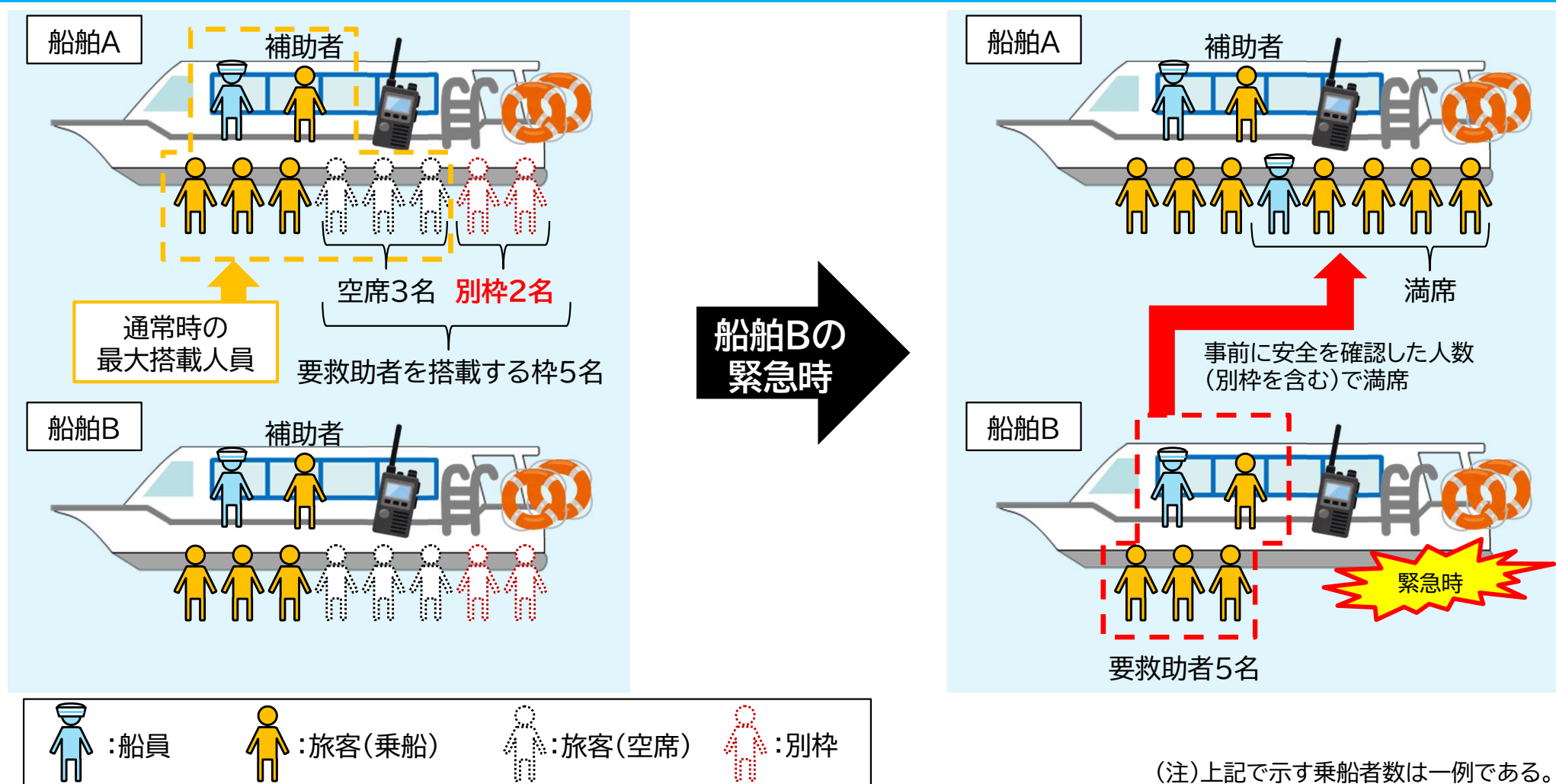


船舶Bの
緊急時



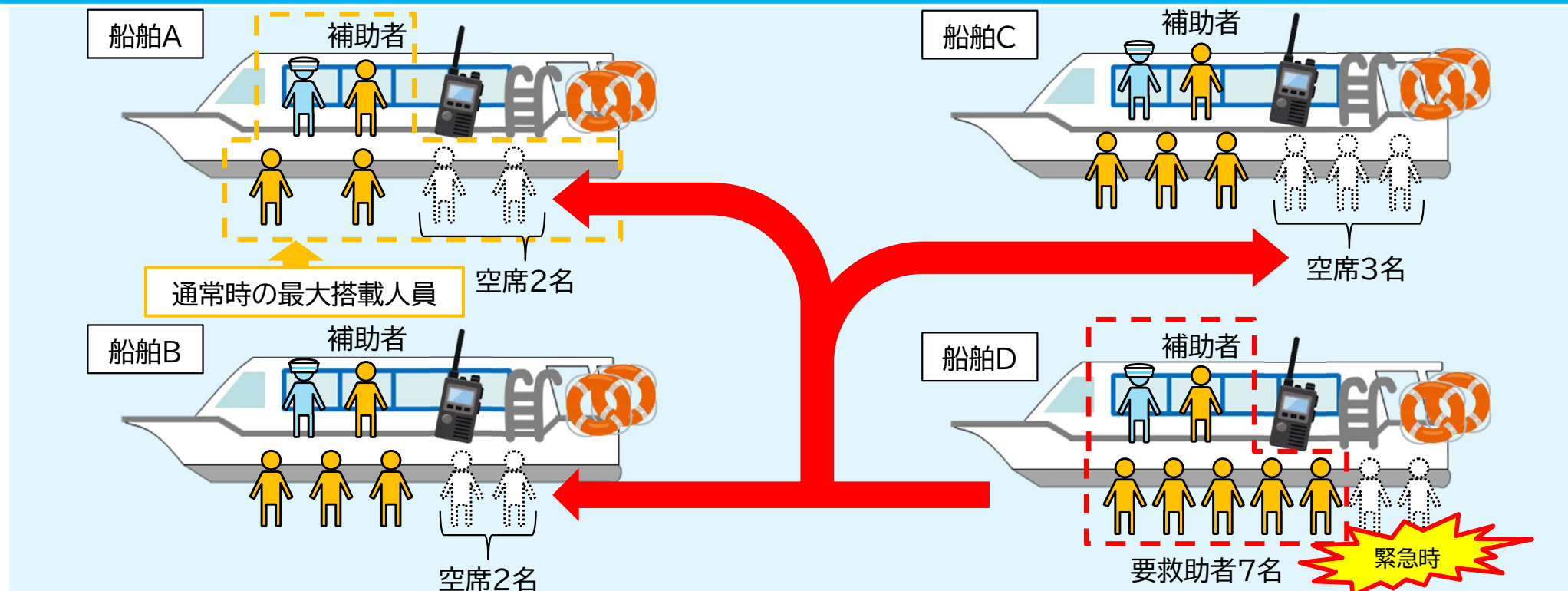
（例2）（例1）の船舶A、船舶Bが、別枠を活用する場合の実際の運用例

- 営業コスト等の理由で、（例1）の船舶A、船舶Bは船舶検査証書に最大搭載人員8名と記載していたと仮定。
- 復原性及び要救助者の搭載場所を検査機関が確認することで、船舶Aと船舶Bに別枠2名が認められる可能性。
- 認められた別枠は「要救助者を搭載する枠」として取り扱うことが可能。別枠を活用することで、（例1）のように船舶A、船舶Bに船員、旅客が5名乗船できる。

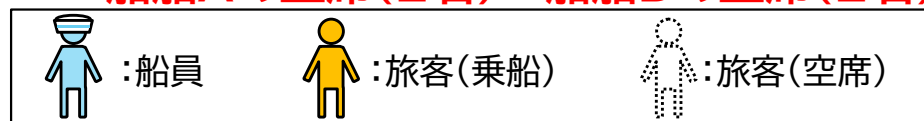


（例3） 4隻で航行する場合の実際の運用例

- 船舶A(最大搭載人員6名)、船舶B(最大搭載人員7名)、船舶C(最大搭載人員8名)及び船舶D(最大搭載人員9名)の4隻が船団で航行。
- 船舶Dに7名(船員を含む)が乗船している場合、船舶A、B及びCの「要救助者を搭載する枠」の合計が、船舶Dの要救助者7名以上となる体制を確保した上で旅客の搭載が可能。
- 例3の場合、船舶Aは要救助者2人分の**旅客の空席**()を確保した上で、船員()、旅客()を4人乗船(搭載)させることができる。



船舶Aの空席(2名) + 船舶Bの空席(2名) + 船舶Cの空席(3名) ≥ 船舶Dの要救助者(7名)



救命いかだ等の搭載を要しない方法③

最低水温によらず適用可。

方法①～⑤を組み合わせることも可能

救助船を配備している船舶は、救命いかだ等の積み付けは不要

※ 船舶検査証書の航行上の条件に、低水温の時期における航行時は申告書に記載の救助船を配備し運航することを記載

(注)救助船は自社船でなくともよい

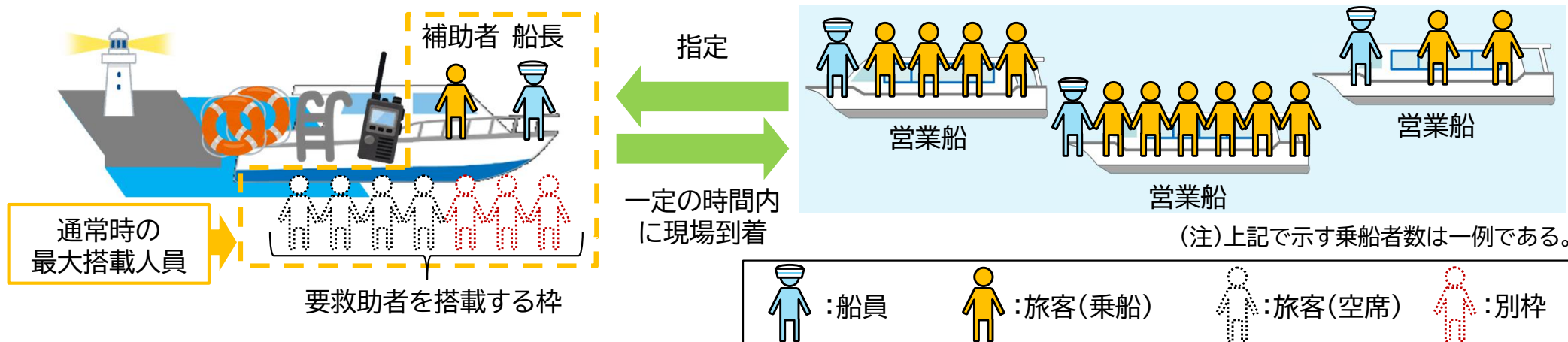
- 事故通報後、一定の時間内に現場到着する救助船を配備。

水域の水温	10℃未満	10℃以上15℃未満	15℃以上20℃未満
現場到着までの時間	5分以内	10分以内	30分以内

【救助船の要件】

- ✓ 営業船が航行する間、営業船から救助の要請があった場合に直ちに救助に向かえる位置、状態で待機（港等での救助船・船員の待機に加え、海上待機も可能）。
- ✓ 営業船の人員を搭載できる「**要救助者を搭載する枠**」を確保。（救助船として利用する場合、**利用客の搭載は不可**）
- ✓ 同時に航行する複数の営業船が**同一の救助船を指定可能**。（1隻の営業船に複数の救助船を指定することも可能）

※上記に加え、方法②と同様に、救助を補佐する者、救助船に搭載する設備が必要。また、別枠の取扱いも可能。



【具体的な手続き方法】

- 別枠を活用する場合、救助船の所有者は、希望する別枠数を記載した申告書、通常時の最大搭載人員 + 別枠を搭載した際の復原性に関する資料、搭載場所を示す図を検査機関に提出する。
- 営業船の船舶所有者は、義務化の適用日以降の最初の定期検査の際、救助船の船舶番号や旅客定員等の情報及び救助船に搭載した設備を記載した申告書を検査機関に提出する。

救命いかだ等の搭載を要しない方法④

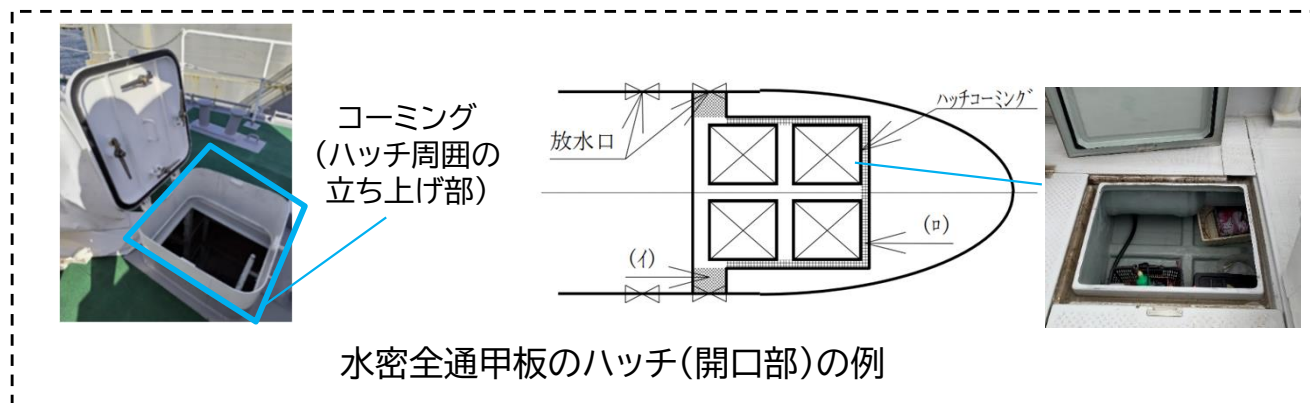
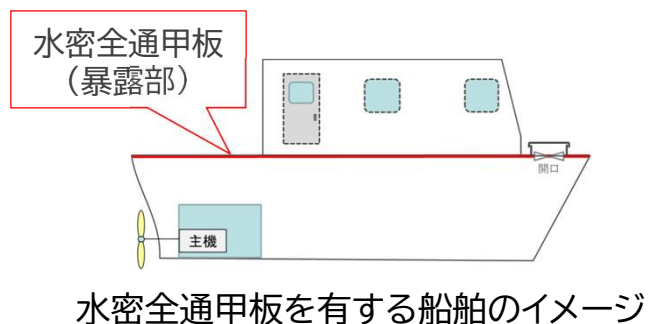
最低水温が15℃以上20℃未満の海域・時期を航行する場合に限る。

方法①～⑤を組み合わせることも可能

船内に浸水しないように措置された船舶は、救命いかだ等の積み付けは不要

※ 船舶検査証書の航行上の条件に、航行区域の水温が15℃未満となる期間について、航行を禁止することを記載

- 水密全通甲板を有する船舶
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こと。
又は
- 不沈性及び安定性を有する船舶
小型船舶安全規則心得附属書[4](JCI検査事務規定細則第1編附属書7)に規定する要件に適合すること。
※不沈性及び安定性を有する船舶に該当する場合、総トン数20トン未満の船舶であれば検査手帳の記事欄にその旨が記載されている。



【具体的な手続き方法】

- 営業船の船舶所有者は、義務化の適用日以降の最初の定期検査の際、当該構造を有する船舶であることを証明する書類を検査機関に提出する。

救命いかだ等の搭載を要しない方法⑤

最低水温が15℃以上20℃未満の海域・時期を航行する場合に限る。

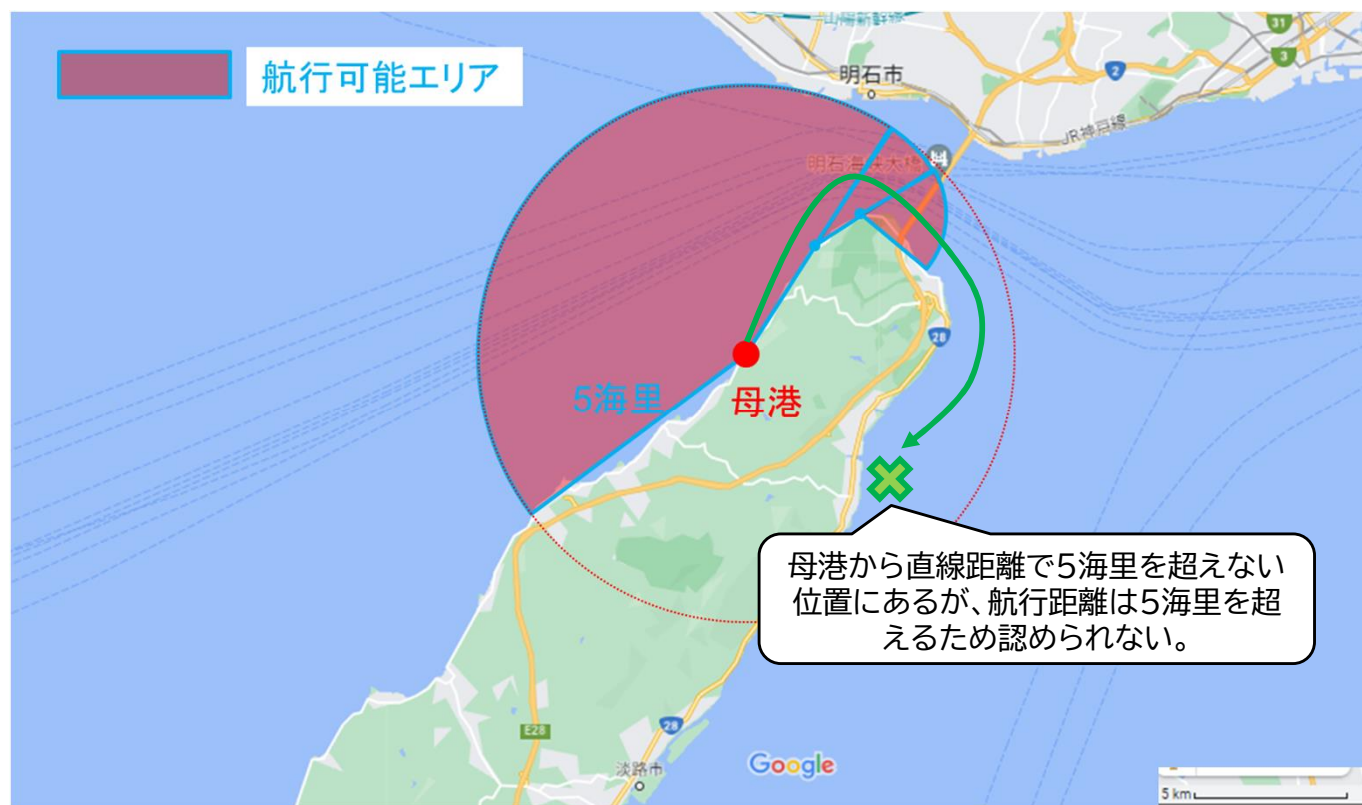
方法①～⑤を組み合わせることも可能

母港から5海里を超えて航行しない船舶は、救命いかだ等の積み付けは不要

※ 船舶検査証書の航行上の条件に、航行する水域において水温15℃以上20℃未満となる期間について、母港から5海里を超えた水域での航行を禁止することを記載

(注)母港の港域の境界線を起点として5海里

- 航行区域を母港からの航行距離が5海里を超えない範囲に制限。



【具体的な手続き方法】

- 営業船の船舶所有者は、義務化の適用日以降の最初の定期検査の際、母港から5海里を超えて航行しないことを検査機関に申請する。

現存船で救命いかだ等(旧基準に基づいたもの)※¹を搭載している場合、乗込装置※²、※³を備え付ける場合に限り、引き続き既存救命いかだ等を搭載可

※¹ 救命いかだ等:救命いかだ又は内部収容型救命浮器(当該浮器は、床上に収容できる人数分のものとして使用可能)

※² 乗込装置(乗り込み高さが1.2m以上の場合):シューター、スライダー、乗込用はしご^(注)

※³ 乗り込み高さ1.2m未満の場合は乗込装置の備え付け不要

救命いかだ等(旧基準)



ルール改正

乗込装置を備え付ける
場合に限り、引き続き
使用可能

(注) JIS F 2617:2012を満たす乗込用はしごについても使用可能(ISO 5489:2008も同様)。
なお、乗り込み高さ2.0m未満の場合は、「簡易はしご」も使用可能。

(簡易はしごの技術基準)

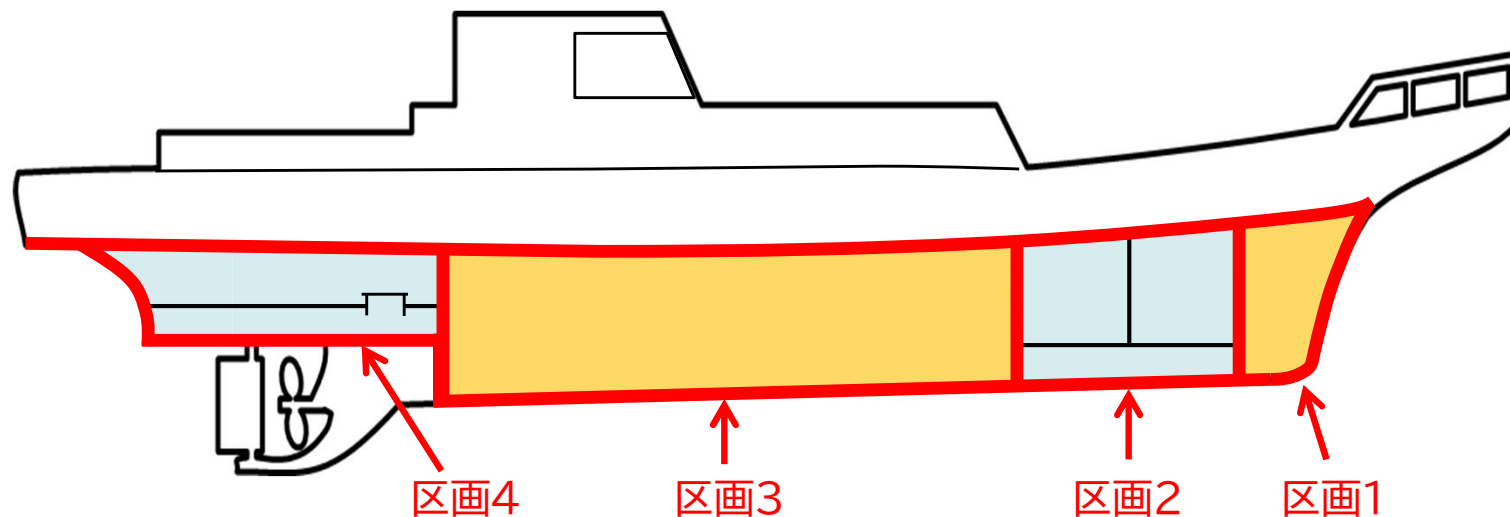
- ・簡易はしごのはしご長さは乗り込み口から水面まで達する長さであること。
- ・ブルワークに引っかけるようなU字型のフックでも差し支えない。
- ・持ち手とステップがあり、乗り降りするのに支障がないこと。

隔壁の水密化等について(代替措置)

代替措置における区画及び隔壁

- 区画とは原則として船底外板、船側外板、上甲板、隔壁で囲まれた部分を指す。
- 隔壁とは船底から甲板まで達する隔壁を指し、水密性や穴の有無によらない。

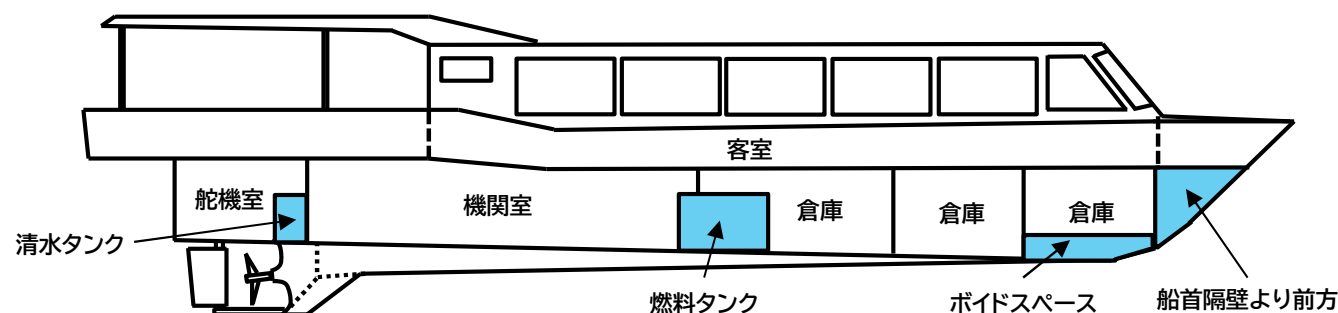
(注)下図の場合、4区画



➤ 以下の区画については浸水警報装置及び排水設備の設置を要しない。

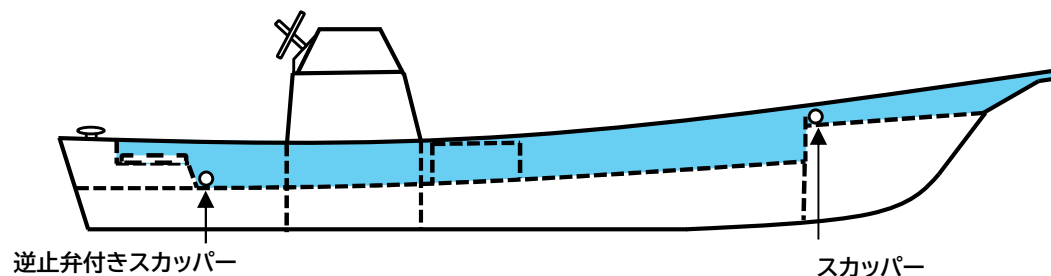
- ① 一区画可浸となる区画
- ② 区画長さ、乾弦及び深さを考慮して船舶が沈没する可能性が低いとみなし得る区画^(注)
- ③ 船首隔壁より前方の区画(現行規則の基準に適合する、最後端が0.08Lfまたは0.13Lの位置のもの)、二重底、二重船殻、燃料タンク、清水タンク、活魚倉、発泡剤等が充填された区画
- ④ 開口がボルト締め等で水密に閉鎖されたボイドスペース^(注)

(注) ②、④は、現存船と適用日から2年以内に建造契約した船舶のみ使用可能



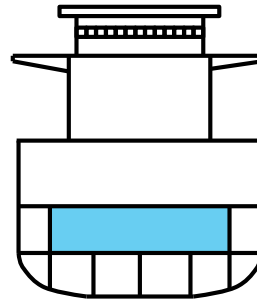
※ ①、②については計算により判断

- ⑤ 閉囲されていない区画であって、放水口又は排水口により、打ち込んだ水を排出できる区画
(和船の暴露部等)
(ただし、排水口は、閉鎖装置が必要な場合にあっては逆止弁付きの閉鎖装置を備えるものであること。)



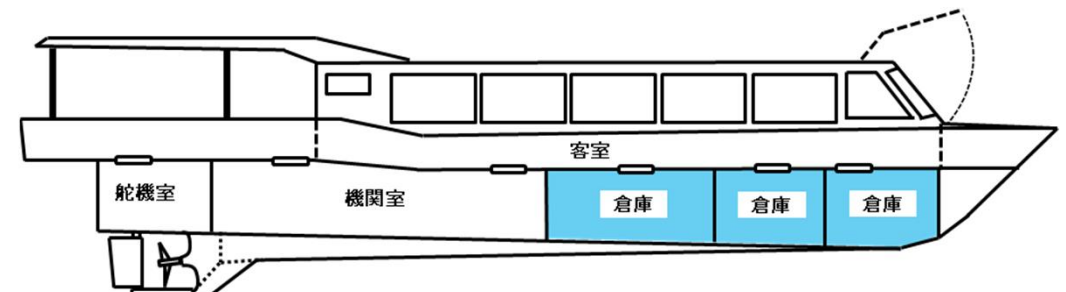
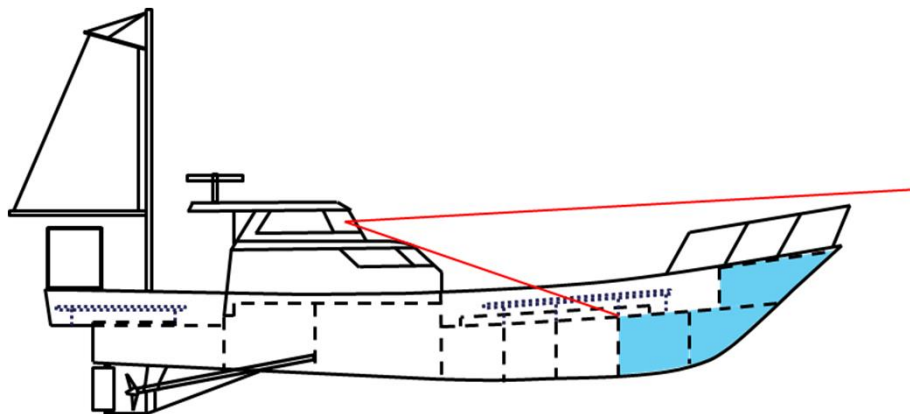
➤ 以下の区画については浸水警報装置及び排水設備の設置を要しない。

- ① 船楼、甲板室、二重底、サイドタンク、コファダム等に囲まれて、外部に暴露しない区画
(打ち込み・損傷による浸水の可能性が低い区画)



➤ 以下の区画については浸水警報装置の設置を要しない。

- ① 当該区画に設けられたすべての開口が、主操舵席より航行中に目視又はカメラ等により、打ち込みによる浸水を確認できる区画(左図)
- ② 開口が船楼又は甲板室等によって閉囲されている、打ち込みによる浸水の可能性が低い区画(右図)



安全設備の搭載・維持に係る費用(参考)

無線設備の一例※1

○業務用無線設備

- 【設置費】
 - ・購入金額 約3万円
- 【ランニングコスト】
 - ・電波法令に基づく定期的検査の手数料 約4万円/5年



出典:アイコム株式会社HP

※別途、外部アンテナの設置や、無線従事者資格の取得、海岸局の設置・加入等に係る費用が発生する可能性

○衛星携帯電話※2

- 【導入費】
 - ・購入金額 約20万円～
- 【ランニングコスト】
 - ・基本料金 約1万円/月
 - ・通話料金 約150円/分



出典:KDDI株式会社HP

又は

非常用位置等発信装置の一例※1

○AIS(Class-B)

- 【設置費】
 - ・購入金額 約15万円～30万円
 - ・設置金額 約10万円

※ランニングコストは不要



出典:株式会社光電製作所HP



○EPIRB

- 【設置費】
 - ・購入金額 約60万円
 - ・設置金額 約1～2万円
- (架台設置費用については含まない)

又は

- 【ランニングコスト】
 - ・約40万円/5年

※現行規制に対応した新型EPIRBの整備実績がないため、旧型のEPIRBのランニングコストを基に試算



出典:古野電気株式会社HP

改良型救命いかだ等の一例※

※記載の金額は目安(税抜)であり、実際の金額は個別に異なる。
設置には、船舶の改造を要さない場合を想定。
定期的検査時以外に積みつける場合は、別途臨時検査費用が必要。

○定員6名の船舶(旅客定員5名、船員1名) (バッグ式)

- 【設置費】6人用膨脹式救命いかだ×1
・購入金額 約110万円

- 【ランニングコスト】5年間のランニングコスト※
 - ・点検整備費
 - ・火工品交換費(艀装品)
 - ・ボンベ交換
 - ・索等の交換

5年間の合計
約30万円
～約45万円



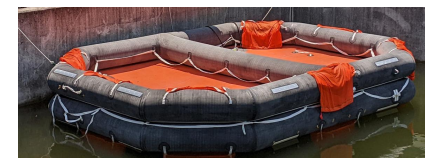
○定員25名の船舶(旅客定員23名、船員2名) (コンテナ式)

- 【設置費】25人用膨脹式内部収容型浮器×1
 - ・購入金額 約150万円
 - ・設置金額 約35万円(復原性計算30万円、取付け費5万円)

合計約185万円

- 【ランニングコスト】5年間のランニングコスト
 - ・点検整備費(離脱装置整備、積付含む)
 - ・火工品交換費(艀装品)
 - ・追加試験費(実ガス、耐圧等)、ボンベ交換
 - ・索等の交換

5年間の合計
約45万円
～約75万円



浸水警報装置・排水設備等の搭載に係る費用

- 複数の造船所等に対し、いくつかの船型に対し浸水警報装置・排水設備等を船舶に搭載する際の見積もり費用をヒアリングし、作成した。
- 記載の金額は目安であり、実際の金額は個船ごとに異なる。また、別途、工事事業者の移動費等が加算されることがある。

浸水警報装置

搭載する 浸水警報装置の数	検知器の購入費用	追加機器(アラーム等) の購入費用	工事費用	工事にかかる 日数
1個	0.6万円～ × 1個	5万円～	2万円～	半日～
2個	0.6万円～ × 2個	7万円～	4万円～	1日～
3個	0.6万円～ × 3個	10万円～	4万円～	1日～



検知器



投げ込み式排水ポンプ※1

搭載する 投げ込み式排水ポンプの数	排水ポンプの購入費用	追加機器(電源ソケット 等)の購入費用	工事費用※2	工事にかかる 日数※2
1個	0.3万円～ × 1個	0.3万円～	0.8万円～	1日～



投げ込み式排水ポンプ

(参考)固定式排水ポンプ※1

搭載する 固定式排水ポンプの数※3	排水ポンプの購入費用	追加機器(配管、継手等) の購入費用	工事費用	工事にかかる 日数
1個	3万円～ × 1個	1万円～	4万円～	半日～
2個	3万円～ × 2個	2万円～	6万円～	1日～
3個	3万円～ × 3個	3万円～	8万円～	2日～



固定式排水ポンプ

※1 投げ込み式排水ポンプ又は固定式排水ポンプのどちらかを搭載すればよい。

※2 工事不要の場合がある。

※3 対象の区画が浸水した場合に排水できるよう搭載する。なお、吸排水管を接続することで、1個の固定式排水ポンプで対象の区画から排水することも可能。

出典: マリンサービス児島(株)カタログ、株式会社工進HP