

救命胴衣の着用率向上に向けて 海中転落事故対策提言

1. はじめに

1.1 背景

近年、余暇の有効利用に対する国民の関心が高まる中、マリレジャーの普及に伴い、プレジャーボートの海難事故が増加している。昨年7月、兵庫県明石海峡で起きたプレジャーボートの事故では、転落者のみならず救助者も犠牲となったが、救命胴衣は使用されないまま艇内に残っていたと報告されている。

プレジャーボートは大型船舶と異なり、船体が小型であり、不意の動揺等予期せぬ船上でのトラブルにより瞬時に海中転落へと結びつき、溺死・行方不明を伴う惨事に至ることが多い。また、子供を含め必ずしも海事情に明るい利用者のみが搭乗するとは限らず、事故後の適切な対応がとられなかった事例も多い。

小型漁船についても、漁業従事者の高齢化、一人乗り操業の増加等に伴い、転落事故が多発している。小型漁船は救命設備等の設置が法令上適用対象外とされているものが大半を占め、救命胴衣を含め安全設備等の設置率も低い。小型漁船の海中転落による死亡・行方不明者数は、毎年80人前後と船種分類の中で最も多く、非常に深刻な状況となっている。

1.2 本評価検討会の設置

このような海中転落の際に、救命胴衣を着用していれば多くの場合に惨事を免れたであろうことは、海上保安庁の統計資料からも明らかであり、不意の転落事故に対しては、救命胴衣の常時着用が最も有効であると考えられる。

従来から各関係機関において救命胴衣の着用キャンペーンが実施されているが、その励行は依然として低迷している。小型船舶用救命胴衣は、着用時の作業性等を考慮してはあるものの、転覆や火災で漂流を余儀なくされた場合の浮揚性、視認性等の機能に主眼が置かれている。他方、救命胴衣の着用率を高め、転落死亡事故を減少させるためには、着易さ、着心地等、長時間着用して狭い船上で作業することを重視し、また、乗船者の嗜好・体型にも応えられる救命胴衣を開発・普及させることが強く要望されている。

このため、「小型船舶用救命胴衣の常時着用化に関する評価検討会」を海事局安全基準課長主催により開催し、船舶の使用実態を考慮するとともに、着易さ、着心地等も重視した常時着用に適した救命胴衣（以下、「常時着用型救命胴衣」という。）のあり方について、学識経験者、関係団体、一般ユーザー、漁業関係者等から幅広く意見を聴取し、常時着用型救命胴衣の技術基準に対する評価検討を行うとともに、小型船舶における救命胴衣の着用率を高めるための方

策について検討し、小型船舶のより一層の安全性向上に資することとした。

「小型船舶用救命胴衣の常時着用化に関する評価検討会」は平成 12 年 8 月 2 日の第 1 回開催以降併せて 4 回開催され、小型船舶の事故状況、救命胴衣の着用率、救命胴衣着用に関するアンケート等の調査、救命胴衣の技術基準に係る実証試験の実施など、救命胴衣の着用率向上に向けた評価検討を行い、本提言を取りまとめた。

2. 現状等の把握及び対策案の検討

2.1 海中転落事故等の状況

2.1.1 海中転落事故の状況は、「船舶海難によらない乗船者の人身事故統計（海上保安庁）」（1993 年～1999 年）によると、以下のとおりである。

死亡・行方不明者の船種別状況：全船舶の海中転落による死亡・行方不明者は年平均 175 人であるが、漁船が 110 人と半数以上を占め（63%）、次いでプレジャーボートが 17 人（10%）と、両者で全体の 7 割以上を占めている。漁船では総トン数 20 トン未満、プレジャーボートでは長さ 12m 未満の船での発生が多いが、特に漁船では 5 トン未満の小型漁船、プレジャーボートでは 7 m 未満のモーターボートの事故が多い。海中転落事故者数に占める死亡・行方不明者数の割合は、漁船が最も高く 86%にも達している。プレジャーボートでも 62%の高率となっており、海中転落した場合、高い確率で死亡・行方不明につながっている。

救命胴衣（衣）の着用状況：発見された海中転落による死亡者についてみると、救命胴衣を着用していた人は僅か 5%のみで、95%もの人は救命胴衣を着用していない状態であり、乗船者の着用状況の悪さを物語っている。また、海上保安庁の調査（平成 12 年）によれば、船舶からの海中転落者の救命胴衣の着用状況は全体で 7%であり、漁船では 8%、プレジャーボートでは 2%と、両者ともに極めて低率である。

事故発生海域の状況：漁船では 12 海里未満の海域での事故が 78%、プレジャーボートでは 98%となっており、沿岸海域における事故が大半を占めている。なお、漁船では 3 海里未満が 64%を占め、特に、総トン数 5 トン未満では 83%となっている。また、プレジャーボートでは 3 海里未満が 92%と、両者ともに陸岸近くでの事故が圧倒的に多い。

船内作業等の状況：漁船では、投揚網作業等の作業中の事故が 6 割程度で、船内移動中等にバランスを崩したり、滑ったりしての事故が 17%となっている。プレジャーボートでは、レジャー中における船の動揺、機関の急発停、操舵ミス等によるものが半数で、作業中が 13%となっている。

気象・海象の状況：事故発生時の風力階級についてみると、漁船、プレジャーボートともに風力 2 未満が約半数、風力 3 未満が 70%を占め、比較的風が強くない海上模様における事故が多い。（参考：風力 2 は風速 1.6～3.4m/s、風力 3 は風速 3.4～5.5m/s）

発生時期：漁船については、季節別・月別の特徴はなく周年の発生が見られ、また夜間の発生も多いが、プレジャーボートについては、冬季の発生はほとんど無く、土・日曜日、

昼間に多く発生している。

その他：

同乗者が海中転落に気付き、船を停止、反転して救助する間もなく目前で水没してしまっただけという事例や一人乗りで海中転落後泳いでいたが自船に復帰できずそのまま力尽きたという事例も多い。

海上保安庁が海中転落情報を入手するまでの時間は、30分未満が漁船で13%、プレジャーボートで29%、1時間未満がそれぞれ28%、50%であり、命に係わる重要な情報としては極めて遅い。

このことは、自力による再乗船手段、携帯電話等の緊急連絡手段、さらに、救助されるまでの救命胴衣の重要性等を示唆している。

2.1.2 死亡・行方不明者を伴う船舶海難の状況は、「要救助海難統計(海上保安庁)」(1990年～1999年)によれば、以下のとおりである。

船舶海難に伴う死亡・行方不明者は年平均191人である。そのうち漁船が109人(57%)、プレジャーボート等が35人(18%)と両方で75%を占めている。特に両者とも転覆によるものが最も多く、次いで衝突によるものが多い。

これらの海難は、漁船では総トン数5トン未満が55%(20トン未満では約8割)を占め、プレジャーボート等では5トン未満が89%を占めており、死亡・行方不明者を伴う海難は比較的小型の船舶で多く起きていることを表している。

これらの状況は、小型船舶の多い漁船、プレジャーボートでは、転覆や衝突等の船舶海難においても乗船者が突発的、瞬時に海に投げ出されて死亡・行方不明に至るケースが多いことを示している。

2.1.3 海中転落した場合、後日、遺体で発見されることが多いが、遺体が発見されず行方不明のままになることも多い。死亡・行方不明者に占める行方不明者の割合は漁船が4割、プレジャーボートでは2割程度となっている。行方不明者の捜索に当たっては漁協等にも多大な負担を与えている。この場合、発見までの家族等の心的疲労も重く、この視点からも救命胴衣着用を求める意見が、小型漁船を中心として多い。

参考：本文中、「船舶海難」とは衝突、乗揚げ、浸水、転覆等、船舶の直接関与を伴う海上災害を意味し、また、「要救助海難」とは海難の発生当時救助を必要としたと認められる海難をいう。

2.2 救命胴衣の着用状況及び改善要望

2.2.1 小型船舶用救命胴衣の関連基準については、船舶安全法に基づく省令(小型船舶安全規則)に規定されており、最大搭載人員と同数の救命胴衣の設置が義務付けられているが、着用の義務は課せられていない。また、専ら陸岸より12海里以内の海面で操業する総トン数20ト

ン未満の小型漁船は船舶安全法の適用対象外とされており、救命胴衣の搭載義務もない。各種調査結果の数値に多少のバラツキはあるものの、水上オートバイを除き、小型船舶の救命胴衣の着用率は低い。

2.2.2 平成 12 年 8 月から 9 月下旬にかけて、本評価検討会の検討作業の一環として、一般ユーザー等を対象として、救命胴衣の着用状況、着用率向上のための改善案等についてアンケート調査(有効回答数 1,176 件)を実施した。その結果、以下の状況及び利用者の要望等が明らかになった。

動き易くコンパクトなもの、夏でも蒸れないもの、色・デザイン・サイズの選択が自由にできること等、救命胴衣の改善を求める意見が多い。特に、救命胴衣を着用した際の軽快性を希望する声が強く、救命胴衣の改善点として軽薄軽量化を要望する意見が過半を占める。

救命胴衣メーカーからは、現在多く使用されている材料を用いて浮力等の技術基準を適合させるには、胴衣が厚くなり、結果として作業性に影響を及ぼすとの意見がある。

これらハードウェアの改善を求める意見の他、自己責任・自己啓発の問題として捉えた視点から関係団体も含む啓蒙・啓発活動の重要性を指摘する意見が多い。

2.2.3 先述した全国における海難状況と同様に、沿岸での小型漁船からの海中転落による死亡・行方不明者が多い北海道では、社団法人北海道漁船海難防止・水難救済センターが中心となり、高齢化と一人乗り化が進んでいる小型漁船漁業に従事する漁業者の生命を守ることを目的に、2 年に亘る調査研究を実施し、着易く作業性の良い常時着用型の安全衣(浮力 6.5kg)を開発した。その後、北海道の全漁業協同組合、沿海市町村を通じ、自主開発された常時着用型安全衣を用いた各種安全啓蒙・啓発活動を推進してきた結果、当該安全衣の着用率の向上のみならず、漁協や漁業者自身の安全意識そのものを高める等、一定の効果が顕われているとの報告がある。また、浮力 6.5kg に対する浮力不足を示唆するような漁業者の声も海難事例も挙がっていない。

2.2.4 救命胴衣をより容易かつ迅速に取り出すことができるように、操舵場所の近傍等に救命胴衣の保管場所を確保するよう、小型船舶メーカーは艇体の設計段階から配慮して欲しいとの要望がある。

2.2.5 型式承認制度は、本来、同一仕様品を大量に生産することを前提とした、船舶検査の合理化を図ることを目的とするものであるが、小型船舶用救命胴衣については、近年益々多様化するユーザーのニーズにきめ細かく対応するため、少しずつ仕様が異なる製品を少量ずつ生産

する傾向が顕著になってきている。プレジャーボート等で使用される救命胴衣は、船舶の他の安全設備とは異なり、個人の嗜好性の影響を強く受けることから、ユーザーニーズに応じて、救命胴衣の選択の幅を広げるためにも、これら少量生産品に対する型式承認の合理化を要望する意見が多くある。

2.2.6 また、型式承認を受けた救命胴衣、特に、子供用救命胴衣について、製品情報、購入方法、購入場所等がよくわからないという声が多く、これら情報を広く提供し、ユーザーによる救命胴衣の選択・購入が容易になるように努めるべきであるとの意見も寄せられた。

2.3 常時着用型救命胴衣の技術基準の検討

2.3.1 関連する規格等の調査

ISO（国際標準化機構）は、国際規格を制定するための非政府間機構であり、ISO/DIS 12402 は、PFD(Personal flotation devices)に関して、欧州統一規格の EN393、EN395、EN396、EN399 及びUSCG（米国沿岸警備隊）の救命胴衣基準等を元に、現在ISOで審議中の救命胴衣に関する国際的な統一規格草案である。ISO/DIS 12402には、以下のようなクラス Aからクラス Fまで6種類の性能の異なる胴衣に関する規格が含まれる予定である。

クラス	名称（想定されている主な用途）	検討されている浮力基準
A	SOLAS条約型救命胴衣（国際航海）	90Nから275N
B	沖合用高性能型救命胴衣（重装備装備者向け等）	90Nから275N
C	沖合用救命胴衣（荒天時衣類装着者向け等）	45Nから150N
D	内海、沿岸用救命胴衣（比較的保護された海域用）	30Nから100N
E	浮力補助具（保護された海域で遊泳可能者向け）	30Nから50N
F	特殊用途用（基本性能は上記クラスと同等）	該当するクラスと同じ

クラスEは、緊急時に備えて艇内に備え置かれるよりは、乗船中に常時着用されるように、着易さ、動き易さ等が考慮されたものであり、要求される浮力が50Nと最も少なく、また、色の制限、再帰反射材や笛の取り付け等の規定もない。ただし、着用者が遊泳可能であり、迅速な救助が期待できる保護された海域で使用されることが前提とされている。

現在、既に欧州域ではこのクラスEに相当する浮力50Nタイプのものが製品化され、多く販売されており、プレジャーボート等小型船舶において広く使用されている。

参考：ISO 規格クラス E（DIS/12402-5:2000）による最小浮力

体 重	20kg 以下	20kg ~ 30kg 以下	30kg ~ 40kg 以下	40kg ~ 50kg 以下	50kg ~ 60kg 以下	60kg ~ 70kg 以下	70kg 超
最小浮力 (鉄片換算 浮力)	-	30N (3.5kg)	35N (4.1kg)	40N (4.7kg)	40N (4.7kg)	45N (5.3kg)	50N (5.8kg)

2.3.2 浮遊試験結果

常時着用型救命胴衣の技術基準の検討に当たり、救命胴衣の基本性能である浮力の大きさについて、上記、ISO/DIS 12402 を踏まえ、救命胴衣を着用した被験者の浮遊状況等について、以下の実証試験を行った。波浪中試験を除き、被験者は各種浮力階層の成人 3 名及び小児 6 名とした。

平成 12 年 9 月 27 日（水）浮遊試験水槽における水上性能予備試験（船舶艤装品研究所）

平成 13 年 1 月 10 日（水）浮遊試験水槽における水上性能試験（船舶艤装品研究所）

平成 13 年 1 月 23 日（火）波浪水槽における浮遊性能試験（海上保安庁横浜海上防災基地）

平成 13 年 1 月 27 日（土）浮遊試験水槽における小児に関する水上性能試験（船舶艤装品研究所）

これら試験の結果から、以下の状況が確認された。

大人用救命胴衣の浮力

静水中における浮遊試験及び波浪中の浮遊試験結果から、ISO/DIS 12402 クラス E で体重 70kg 以上の人を対象に要求している最小浮力 50N（吊り下げる鉄片質量に換算すると 5.8kg）を持った救命胴衣の浮遊性能は、現行基準の浮力 7.5kg の場合と大きな差がないことが確認された。漁業用カップと共に着用する場合は、水着のみの場合と比較して、口元距離がやや減少する傾向が見られたが、救命胴衣のズレを押さえ、胴衣の浮力を有効に利用できる構造であれば、浮力 5.8kg で浮遊可能である。従って、大人用常時着用型救命胴衣の浮力基準として、ISO/DIS 12402 クラス E の基準である 50N（鉄片換算 5.8kg）を採用して問題はないと史料される。但し、先に指摘したように ISO 規格クラス E では、着用者が遊泳可能であり、迅速な救助が期待できる保護された水域での使用等、使用環境に関する条件が付記されていることから、それ以上の海域での使用等に当たっては、さらに浮力に余裕を持たせる必要がある。

小児用救命胴衣の浮力

小学校低学年及び高学年の生徒を使った静水中の浮遊試験結果から、必要な最小浮力は、身体の大きさ（体重）によって異なると考えられる。ISO/DIS 12402 クラス E においても、着用する人の体重に応じて、何段階かの浮力基準を規定している。今回の浮遊試験結果全体から、大人及び小児を体重別に分類して解析した結果、ISO クラス E に規定された体重別の浮力を持った救命胴衣を着用すれば、口元距離を概略 50mm 程度確保できることが確認された。特に、小児の場合、年齢により身体の大きさ（体重）が大きく異なるので、体重別の浮力基準を採用することが望ましいと考える。具体的には、体重 20～30kg の場合 3.5kg 以上、体重 30～40kg の場合 4.1kg 以上、体重 40～50kg の場合 4.7kg 以上の浮力があれば、今回程度の胴衣のズレがあったとしても口元距離 50mm は確保されることが確認された。従って、小児用救命胴衣の浮力基準として、ISO/DIS 12402 クラス E の体重別浮力基準を採用して問題ないと思料する。

その他特記事項

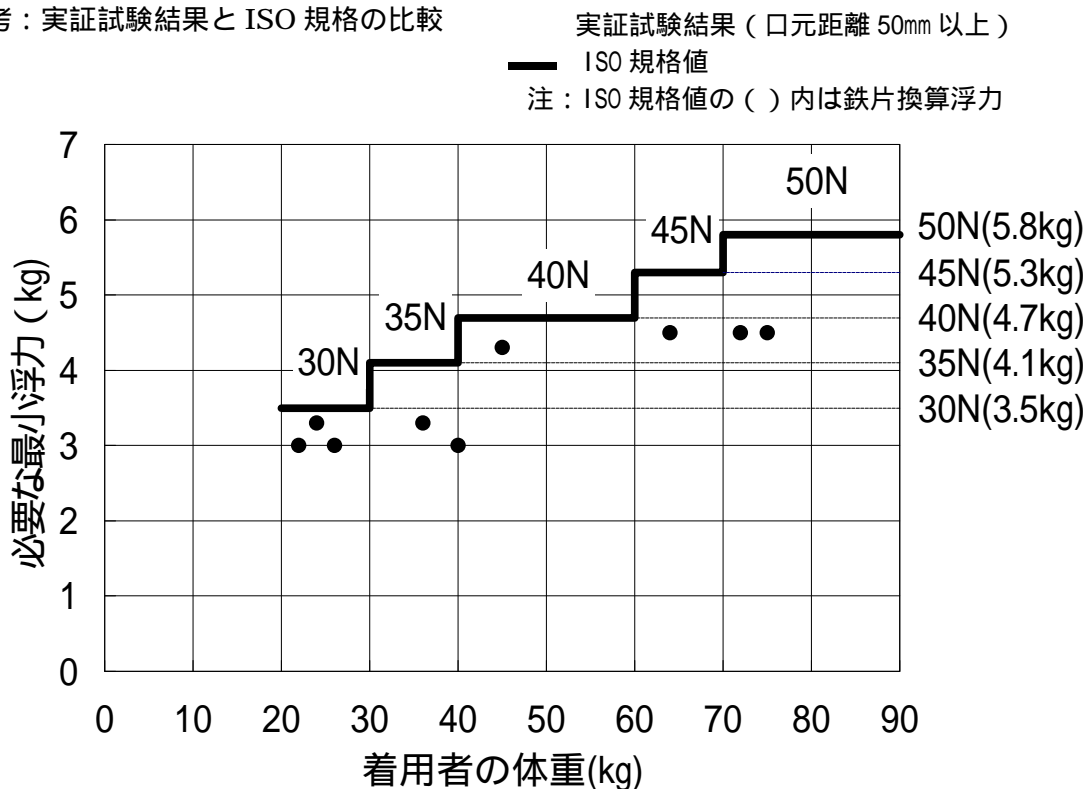
救命胴衣のズレ防止対策が重要であり、飛び込んだ時の救命胴衣のズレを最小限に留める

工夫又は構造を持ったものが望ましい。特に小児用の場合、体重に応じた適切な浮力を持つと同時に、身体の大きさに応じた幾つかのサイズを持つか、または、サイズ調節可能な救命胴衣が有効である。

波浪中浮遊試験の波の条件

試験条件とした波高 0.5m の波は、実海域に対応させると風力 3 (ビューフォート風力階級) における波高にほぼ相当する。海中転落事故は、全体の約 7 割が風力 3 未満で発生しており、今回の試験でそれらに対する状況が確認された。また、波周期について、実海域の場合では 3 ~ 4 秒程度といわれているが、今回は、水槽の造波装置の都合により、約 1.5 秒と実海域の波より短い周期での実施となり、波高が同じでも周期が短いことから、波のスティーブネス(波高/波長)がきつくなり、また、呼吸間隔も短くなるため、実海域より厳しい条件となった。

参考：実証試験結果と ISO 規格の比較



2.4 救命胴衣着用の啓蒙・啓発

2.4.1 プレジャーボートや小型漁船等について、救命胴衣の常時着用を乗船者個人の自覚の問題として捉える(自己責任)だけではその対応にも限界があるとの意見も少なくなく、救命胴衣の着用の効果を周知、啓蒙・啓発していくことが重要である。

2.4.2 水上オートバイ（PWC：パーソナルウォータークラフト）は遊走時に転倒することを前提とした水上の乗り物であることから、従来から、多くの関係機関により、乗船中の救命胴衣の着用が呼びかけられてきた。また、平成 11 年 11 月には、PWC 利用者の要望を踏まえ、PWC 乗船時の救命胴衣着用率の向上を図るため、色等の基準見直しに係る関連法令の改正が行われている。これらにより、今日では、各種アンケート調査結果や海上保安庁の機上調査でも 95% 以上の胴衣着用率となっている。この間、PWC の取扱説明書、業界発行の安全操縦マニュアル、安全啓蒙・啓発リーフレット、新艇購入時に配布する安全啓蒙・啓発 VTR、艇体貼付けコーションラベルなどには、PWC 市場草創期（1985 年頃）より一貫して「操船者は必ず救命胴衣を着用する」ことを呼びかけ、安全パトロールの実施や団体、業界が主催する PWC レースに際しては救命胴衣着用を出場資格条件とするなど継続した啓蒙・啓発を続けている。この中には、プロのライダーが救命胴衣を着用しているから自分もその格好の良さに倣って着用を始めたという、啓蒙・啓発活動に当たったのヒントとなる挿話もある。この結果、ユーザー自身が、PWC 乗船時には救命胴衣の着用は当然と自覚するまでに至っている。しかしながら、平成 12 年の PWC 死亡事故 16 件のうち 7 件は未着用であったことから、なお努力する必要がある。

2.4.3 特に、プレジャーボートを対象とした啓蒙・啓発活動では、救命胴衣の名称について「ライフジャケット」等、実際の現場で利用者に馴染みのある用語を使用すべきとの意見があった。

2.4.4 欧米諸国においても救命胴衣着用の啓蒙・啓発活動が行われている。スウェーデンでは、プレジャーボートや小型漁船に対する救命胴衣の搭載や着用に係る法的規制はないが、1990 年頃から本格的にテレビを活用する等、救命胴衣着用に関する啓蒙・啓発活動が積極的に行われている。特に子供に対する教育・啓蒙・啓発に力点が置かれ、マスコットキャラクターが起用されている。これら啓蒙・啓発活動が、救命胴衣の着用促進及びプレジャーボート事故の死者数の激減（過去 10 年間に 4 分の 1 に減少）に寄与していることが報告されている。

2.4.5 前述のアンケート調査では、救命胴衣搭載義務の存在そのものや艇内のどこに搭載してあるのかも知らないとする回答もあり、また、水上オートバイ等の一部ユーザーを除き、自ら救命胴衣を選択・購入した経験者は少ない。従来、救命胴衣は小型船舶の購入時に、購入者や使用者の意思や選択がないまま、販売店や製造者により、その大部分が購入契約書の船舶検査受検用の法定備品一式として、購入者側に提供されてきたのが実状である。このことは、救命胴衣のデザイン等にユーザーの意見が反映されにくい状況を生み出し、結果として利用者のニーズに応えた救命胴衣の開発・普及に結びつかなかった一因になっていたという指摘もある。今後は、小型船舶の購入、引渡しの際に、販売店等は、救命胴衣着用の重要性を説明するとともに、ユーザー自身の自覚・判断に基づき救命胴衣が選択・購入されていく環境作りに協力すべきとの意見が関係団体自身を含めて出されている。

2.4.6 救命胴衣の着用率を向上させるための方策として、着用率向上に顕著な実績のあったマリーナ、漁協等を表彰するなど、着用率向上のインセンティブを与えるような対策も有効との意見もあった。

2.5 着用義務化の検討

2.5.1 米国では、50州のうちハワイとアイダホを除く48の州（1999年現在）が、子供や水上オートバイ乗船者等を対象として救命胴衣の着用を義務付けている。救命胴衣の着用化の浸透、これによる死亡者数の減少傾向が報告されており、着用義務化を行った州の増加に伴って子供の溺死者数が減少している。他方、米国以外の主要国では、プレジャーボート等の乗船者に救命胴衣の着用を義務付けている国はない。

2.5.2 前述のアンケート調査及び個別に国土交通省に寄せられた意見では、救命胴衣の着用を自己責任やモラルの問題として捉え、遊びの世界にまで着用義務を導入するのは反対とする意見と、救命胴衣の着用義務化が必要であるとする意見とはほぼ拮抗している。一方、子供に対する着用義務には賛成意見が多い。

2.5.3 小型漁船の大半が船舶安全法の適用対象外とされていることは先述したとおりであるが、船舶海難や海中転落による死亡・行方不明者は、漁船が最も多く、全体の約6割を占めている。関係団体は、海中転落による死亡事故の減少を最大の目標に掲げ、常時着用の習慣化を促すように事故防止運動を展開しているが、十分な成果は挙がっていない。このため、長年、事故防止安全対策の運動に取り組んできた漁協関係者からは、救命胴衣の小型漁船への搭載及び着用の義務化を望む声強い。

2.5.4 また、救命胴衣の着用義務化の検討に当たっては、陸上でのシートベルトやヘルメット、チャイルドシートの着用義務化の事例が参考になる。昭和60年9月、61年11月にそれぞれ高速道路及び一般道路でシートベルトの着用が義務化された（行政処分の規定）ことにより、施行前の30%前後の着用率が一挙に90~100%になり、また、平成12年4月に着用義務化されたチャイルドシートの同年9月の着用状況も71.5%と施行前の30%を大きく上回っている（いずれも警察庁調べ）。この着用義務化により、自動車乗車中の死者数も減少している。また、シートベルト非着用者は着用者に比べて致死率が極めて高いことや、自動二輪車及び原付自転車乗車中の死亡者についても、ヘルメット着用の有無で頭部損傷の構成率に顕著な差があることが警察庁の調査で報告されている。

3. 提言

以上のような状況に基づき検討を行った結果、小型船舶事故の多くを占める海中転落事故の対策を強化し、小型船舶の安全性をより一層向上させるための方策として、本評価検討会は、救命胴衣の着用率向上に向けて、以下の対策を講じることを提言する。

3.1 常時着用型救命胴衣の導入等

3.1.1 常時着用型救命胴衣

小型船舶事故の多くを占める海中転落事故の対策として、救命胴衣の着用率を向上させるために、安全性に加え、着用性（着心地の良さ）、作業性（動きやすさ）、デザインの多様性（魅力的なファッション）等を十分に考慮した常時着用型救命胴衣を新たに導入し、一定の条件のもとで、救命設備の選択肢とする。

導入に当たっては、以下を考慮する必要がある。

常時着用型救命胴衣の浮力、色等の技術基準は、実証試験結果等を踏まえつつ、ISO 基準（クラスE）との整合を図る。

従来と同様の安全性を確保する観点から、ISO 基準を踏まえ、常時着用型救命胴衣の適用条件、適用範囲等を定める。

利用者自身が救命胴衣を適正に選択できるよう、常時着用型救命胴衣に寸法、浮力、強度、使用条件等必要な情報を平易・明瞭に表示する。

常時着用型救命胴衣は、水中でのずれ防止が重要であり、特に、小児用については体格に応じたサイズが選択でき、股紐等によりズレを抑えるように配慮する。

3.1.2 作業用救命衣

作業用救命衣の技術基準についても、その使用実態等を踏まえ、常時着用型救命胴衣の技術基準に準じて、浮力等の見直しを行う。

3.1.3 型式承認

常時着用型救命胴衣については、利用者ニーズにできる限り対応し、その着用率の向上を図っていくとの観点から、サイズ、デザイン等が少しずつ異なる救命胴衣について、これらを類型化して同一型式承認物件として捉える等、型式承認の合理化について検討を行う。

3.2 その他の転落事故対策

操舵場所の近傍等、小型船舶の乗船者が従来以上に容易かつ迅速に取り出せる場所に救命胴衣を保管できるように小型船舶の設計段階から配慮する。

一人乗りの機会が多い小型漁船等について、海中転落を防止するための手すり等の設備、

転落した場合に備えた再乗船設備、船舶の停止装置（キルスイッチ）、緊急時の通信手段等の検討を行う。

3.3 啓蒙・啓発活動

3.3.1 救命胴衣の常時着用に係る自己啓発をより効果的に促進するため、対象船舶を明確にした啓蒙・啓発活動（キャンペーン）を、官民関係者が連携して積極的に展開することが重要である。特に、漁船については、漁協等を通じ、継続的に啓蒙・啓発活動を進めていくことが重要である。

3.3.2 啓蒙・啓発活動に際しては、救命胴衣の重要性を肌身で体感でき、救命胴衣の常時着用が日常化・常識化するような実効ある具体的手法についても検討する。

3.3.3 また、プレジャーボート等のユーザーを対象とした啓蒙・啓発活動においては、救命胴衣の名称について、「ライフジャケット」等の馴染みやすい用語を使用する。

3.3.4 救命胴衣に対するユーザーの認識、関心を喚起するため、また、デザイン等に対するユーザーの意見を反映していくため、小型船舶の販売に際して、販売店等は、救命胴衣着用の重要性についての啓蒙・啓発に努めるとともに、ユーザー自身の自覚・判断に基づき救命胴衣が選択・購入されるような環境整備に努める。

3.3.5 型式承認を受けた救命胴衣の選択・購入を容易にするため、承認を受けた救命胴衣を国土交通省、海上保安庁、農林水産省のホームページ等で紹介するなど、ユーザーの便宜を図り、周知・普及に努める。

3.3.6 救命胴衣の着用率を向上させるための方策として、救命胴衣の着用率向上に向けて顕著な実績のあったマリーナ、漁協等を表彰するなど、着用率向上のインセンティブを与えるような対策も検討する。

3.4 着用義務化の検討

3.4.1 先ず、常時着用型救命胴衣の技術基準を策定し、常時着用に適した救命胴衣の開発を図る必要があるが、その後、船舶の使用実態や着用状況を踏まえた救命胴衣の着用の義務化について検討する。

3.4.2 特に、子供（12歳未満の小児）や水上オートバイ、オープンデッキタイプの小型船舶（小型漁船等）については、早急に着用義務化の検討が必要である。

3.4.3 なお、海中転落死亡事故が最も多い小型漁船については、その多くが当分の間、船舶安全法の適用対象外とされていることから、救命胴衣の設置義務についても検討が必要である。

以 上

参 考

1. 評価検討会の開催経緯及び検討事項

第1回評価検討会（平成12年8月2日（水）於．運輸省11階国際会議室）

- 転落事故等の現状
- 小型船舶用救命胴衣の現状
- 常時着用化に関する問題点の抽出・検討事項

第2回評価検討会（平成12年10月19日（水）於．通産省別館9階各省庁共用会議室924）

- 救命胴衣着用関連情報
- アンケート調査結果
- 技術基準案（予備試験結果報告等）

第3回評価検討会（平成13年1月15日（月）於．三田共用会議所3階第3特別会議室）

- 転落事故等の現状
- 技術基準案（実証試験方案等）
- 救命胴衣着用率向上のための方策案

第4回評価検討会（平成13年3月14日（水）於．三田共用会議所3階第3特別会議室）

- 技術基準（実証試験結果報告等）
- 救命胴衣着用率向上のための方策（提言）

2. 委員構成（敬称略、順不同）

東京商船大学教授（委員長）	庄司 邦昭
東京水産大学助教授	宮澤 晴彦
北海道大学大学院教授（第3回評価検討会から参加）	天下井 清
日本小型船舶検査機構企画部長	渡邊 勝世
小型船舶関連事業協議会第一部長	岡本 道晴
小型船舶関連事業協議会第一分会	高階 尚也
（社）日本船舶品質管理協会船舶艤装品研究所主任研究員	板垣 恒男
（社）日本舟艇工業会環境委員会委員長	市倉穂三郎
（財）日本海洋レジャー安全・振興協会振興事業部長	島田 尚信
（社）日本海難防止協会企画部長	菅野 瑞夫
全国漁業協同組合連合会漁政部長	宮原 邦之
（社）北海道漁船海難防止・水難救済センター専務理事	佐久間 猛
マリンイラストレーター	高橋 唯美
（株）舵社ボートクラブ編集部マリンジャーナリスト	岩瀬 佳子
レディーズフィッシング・クラブ・オブ・ジャパン会長	小島 和子
船員災害防止協会安全管理士（第2回評価検討会から参加）	阿部 勇紀

3 . 行政關係機關

国土交通省海事局安全基準課
国土交通省海事局検査測度課
国土交通省海事局船舶検査官
国土交通省海事局船用工業課
国土交通省海事局労働基準課
国土交通省海事局船舶職員課
国土交通省船舶技術研究所
海上保安庁警備救難部航行安全課
海上保安庁警備救難部救難課
水産庁増殖推進部研究指導課
水産庁資源管理部沿岸沖合課
水産庁漁政部企画課

4 . 事務局

国土交通省海事局安全基準課安全評価室

以 上