

「今後速やかに具体化を図るべき事項」の具体化 その1

1. 船員の資質の向上 P 2～

事業用操縦免許の取得段階における要件の拡充

初任教育訓練の義務化

船長の要件として認める一定の乗船履歴

2. 設備要件の強化 P 9～

無線設備

EPIRB等

救命いかだ等

3. 監査・行政処分の強化 P 19～

事故情報の報告基準・監査要否基準の明確化

1. 船員の資質の向上

小型旅客船の船長の資質の確保（対策の方向性）

以下のとおり、小型旅客船の船長の要件を創設し、必要な資質を確保するための対策を講ずる。

- ①事業用操縦免許の取得課程の拡充と修了試験制度の創設（→全国共通の内容を措置）
- ②初任教育訓練の義務づけ（→自社・海域固有の内容を措置）
- ③一定の乗船履歴

①事業用操縦免許課程の拡充

現在

緊急時における
救命に関する
知識・技能のみ
を習得させる
ための講習
(学科1時間
実技6時間)



拡充



改正後イメージ

気象・海象、
出航判断、機関等
に関する知識や
操船技能を追加。

例えば
(学科**5時間**
実技**10時間**
修了試験制度創設)

※改良型救命いかだの
使用方法等も開発後に追加

②初任教育訓練

主に自社・海域固有の内容について
教育訓練を実施

(例: 運航海域の特性、社内規程、
緊急時対応、操船等)

※船長以外の船員に対しても実施

③乗船履歴

同等区分(例. 限定沿海区域)以遠
の航行区域で原則 α 年以上

小型旅客船の船長の要件（国が法定）



小型旅客船の船長の資質の確保

中間取りまとめ

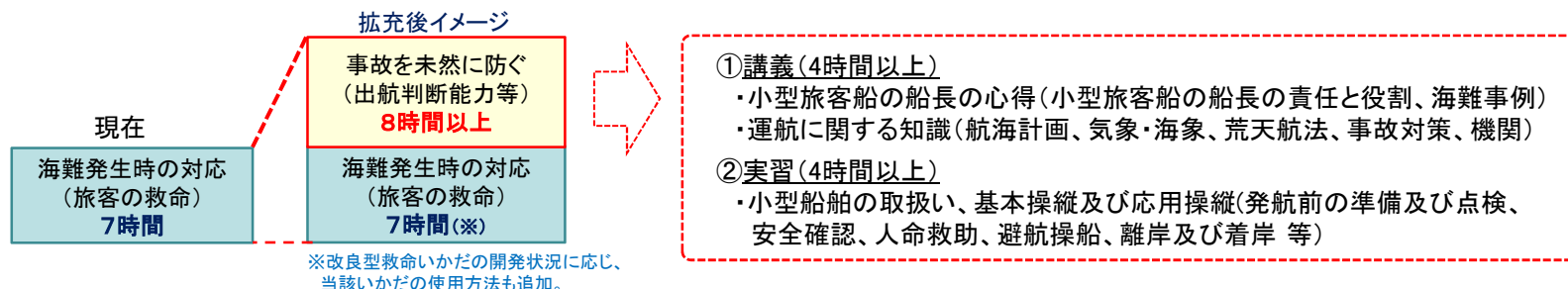
- 事業用操縦免許の取得課程を拡充し、出港判断、操船技能等の知識・技能に係る講習内容・時間を追加するとともに、修了試験制度を創設する。

事業用操縦免許の取得課程の拡充及び修了試験制度の創設

事業用操縦免許の取得課程の拡充等について、学識経験者（野川委員、庄司委員）、事業者団体、講習・教習関係の有識者11名と関係行政機関で構成する勉強会（8月～10月の間に計3回）で議論を行い、具体的方向性をとりまとめたところ。

具体化の方向性（案）（勉強会とりまとめ概要）

- 講習内容について、「事故を未然に防ぐ」観点から、船長の心得や出航判断能力に関わる知識等の学科科目及び旅客船の安全運航に必要な操船技術に関わる乗船実習科目を拡充する。



- 講習の修了要件として、修了試験制度（補講・再試験あり）を導入する。
- 小型船舶操縦免許の更新要件は、従前どおり特定操縦免許の有無で差異を設けないこととする。
なお、定期的に安全啓発に関する周知・徹底を図るため、免許更新時に重大事故や最新の関係法令知識等に関する冊子の配布等を行う。



②初任教育訓練の義務化（対策の具体化）

中間取りまとめ

- 初任の船員に対し、自社の安全管理規程や実船・実海での訓練など、自社・海域固有の事情に係る教育訓練を義務付ける。

具体化の方向性(案)

- 小型旅客船事業者は、新たに乗組員となる者に対して、初任教育訓練を行わなければならないこととする。
- その際、国が定める一定の項目・内容を踏まえ、事業者がそれぞれ自社・海域固有の状況に応じ、教育訓練を実施することとする。
- この他、一定期間乗船した履歴がない者に対しても、初任教育訓練の一部を実施（内容：安全管理規程、操船等を想定）することとする。

②初任教育訓練（対策の具体化：補足）

初任教育訓練の項目・内容（イメージ）

教育○時間以上、実海実船訓練○時間又は○回以上 合計○時間以上

大分類	小分類	内容	割り当てようとする職務		
			サービス要員※	甲板員教育	船長教育
運航海域の特性	気象・海象	運航航路の気象、風速・風向き・波高・波形・うねりによる海象の状況変化等		○	○
	地形	運航航路付近の暗礁・浅瀬の有無・位置		○	○
	漁具	運航航路付近のブイ・定置網等の有無・位置		○	○
	過去の事故事例等	過去の事故事例・ヒヤリハット等		○	○
	その他	運航航路の他船（漁船、プレジャーボート、水上バイク等）の動静等安全運航上の注意点		○	○
関係法令・社内規程	海上交通法令	海上衝突予防法、港則法、海上交通安全法		○	○
	海上運送法令	安全管理規程（運航基準等を含む）	○	○	○
	その他	社内規程等	○	○	○
緊急時対応	機関故障	機関故障時の対応・手順		○	○
	座礁・浸水	座礁・浸水時の対応・手順		○	○
	落水	乗組員・旅客の落水時の対応・手順 ※3	○	○	○
	救命器具	救命胴衣着用方法、救命いかだ・救命浮器、その他船内の救命器具及び遭難信号用具の使用法 ※3	○	○	○
	避難誘導	旅客の避難誘導 ※3	○	○	○
	消火	機関室・客室の火災等を想定した消火手順・作業		○	○
作業	点検	船体・機関、無線の点検、気象・海象情報の確認（出港前点検）		○	○
	出入港作業	綱取り、係留作業、旅客の安全な乗降等		○	○
	見張り	航行中の他船・地形・漁具等の見張り		○	○
	船内巡視	火災予防・旅客の不安全行動等の船内の巡視、記録等		○	○
	無線連絡	運航管理者等との定点連絡等の無線連絡		○	○
操船	操船	船舶ごとの操縦性能・安定速力・操舵位置からの視界制限・その他の特性			○
	基準航路	基準航路での運航			○
	離・着桟	風速・風向等に応じた離・着桟操船			○

※1 運航に関わらないサービス要員についても教育を実施

※2 ドライブレコーダーを設置している船舶については、操船や事故事例・ヒヤリハットに係る教育訓練の際にドライブレコーダーを活用

※3：船員法第118条の2で定める教育訓練と重複する事項

③船長の要件として認める一定の乗船履歴（対策の具体化）

中間取りまとめ

- 小型旅客船の船長の選任要件を創設する。
（事業用操縦免許の取得、初任教育訓練の修了、一定の乗船履歴等）

具体化の方向性（案）

- 小型旅客船の船長は、特定操縦免許を受有し、初任教育訓練を修了し、下記のような一定の乗船履歴を有していなければならないこととする。

乗船履歴の要件のイメージ

- 航行区域に応じ、必要となる乗船履歴の期間を設定する。
- 運航する小型旅客船の航行区域以遠の航行区域で○年（○月）以上の期間の乗船履歴を有することを原則とする。

※ 具体的な期間については、引き続き実情把握を行いつつ、他の船員関係の資格制度等も参考にしながら決定

※ 船員手帳や使用者（漁業協同組合、官公庁等）の証明書で確認することを想定

(参考) 航行区域 (船舶安全法施行規則第5条・第7条)

平水区域

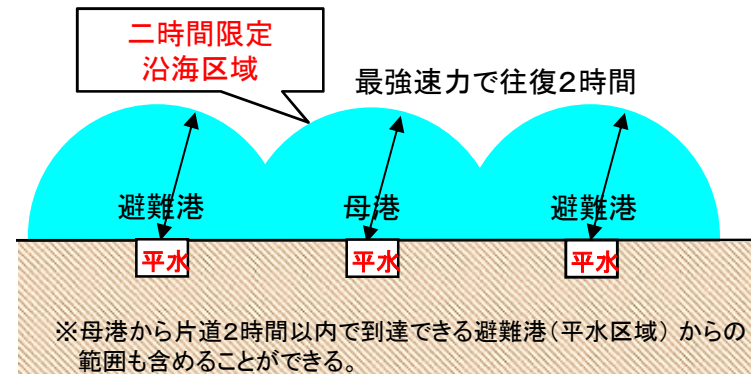
湖、川、港内 等



※水色着色部分が平水区域
(西日本地域における例)

限定沿海区域

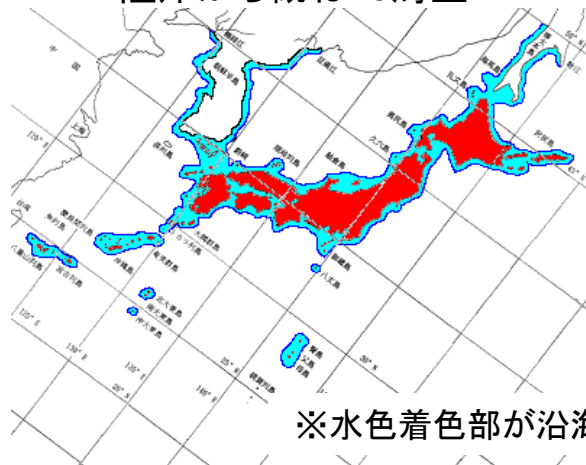
平水区域から2時間以内で往復できる範囲



「KAZU I」の航行区域

沿海区域

陸岸から概ね20海里



※水色着色部が沿海区域

遠洋・近海区域



※薄朱色着色部が近海区域
その他すべての海域が遠洋区域

2. 設備要件の強化

中間取りまとめ

- 法定無線設備から携帯電話を除外する。

※携帯電話を法定の無線設備の用途以外で活用することを妨げるものではない。

実施中の取組

- 限定沿海区域において海上運送法の旅客定期航路事業又は旅客不定期航路事業の用に供する船舶（いわゆる「事業許可船」）の法定の無線設備から、携帯電話を除外する措置をすべく、8月23日より9月23日までパブリック・コメントを実施。
- いただいたご意見等を考慮し、以下のスケジュールにて措置を行う予定。

事業許可船の無線設備の移行スケジュール

新造船：令和4年11月1日（施行日）以降適用

現存船：以下のとおり

現存船の経過措置	期限
1. 衛星電話に移行する船舶 （令和4年2月28日以前に直近の検査を受けた船舶）	令和4年12月31日
2. 衛星電話に移行する船舶 （令和4年3月1日から6月30日までの間に直近の検査を受けた船舶）	令和5年1月31日
3. 衛星電話に移行する船舶 （令和4年7月1日から10月31日までの間に直近の検査を受けた船舶）	令和5年2月28日
4. 業務用無線設備に移行する船舶	令和5年5月31日

現状と課題

- 限定沿海区域において旅客運送をする船舶は「事業許可船」以外にも多く存在。
- 航行区域が同一であれば、無線設備の重要性については、許可／届出による差異は生じない。

更なる具体化の方向性(案)

- 事業許可船のほか、限定沿海区域を航行する ①旅客船及び②旅客を搭載して事業に使用される船舶※に対しても、事業許可船と同様に携帯電話以外の無線設備の搭載を義務化。

※ 海上運送法、遊漁船適正化に関する法律の適用を受ける事業者が使用する船舶（例：海上タクシー、遊漁船等）

平水区域を航行する船舶の取扱いについて

平水区域において航行する船舶については、以下の理由により、航行区域がサービスエリア内であることを条件に、引き続き携帯電話を認める（適用除外とする）こととする。

- ✓ 漂流した場合でも平水区域（サービスエリア）から逸脱する可能性が低い。
- ✓ 一時的に不通となった場合でも、多少の移動で通信可能となる可能性が高い。
- ✓ 携帯電話が不通であっても、信号紅炎（発煙筒）で近くの船舶や陸上に連絡可能。
- ✓ 平穏な水域であり、他船や陸上からの迅速な救助の期待度が大きい。

自動浮揚型のEPIRB等の積付け（現状と課題）

中間取りまとめ

- 海難発生時及びその後の位置通報の設備として、自動浮揚型のEPIRB（非常用位置指示無線標識装置）等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。

現状と課題

- EPIRBは、国際的な搜索救助システム（GMDSS）を構成する設備のひとつであり、EPIRBによって、おおよその海難発生位置の特定は可能。
- また、EPIRB以外に位置情報等を発信可能な設備として、AIS（Automatic Identification System：船舶自動識別装置）などが考えられる。
- これらの設備について、船舶の遭難位置を特定することができるものとして、搭載可能とするか検討が必要。

自動浮揚型のEPIRB等の積付け（対策の具体化）

具体化の方向性(案)

○ 対象船舶：

限定沿海以遠を航行する ①旅客船及び②旅客を搭載して事業に使用される船舶※

※：海上運送法、遊漁船の適正化に関する法律の適用を受ける事業者が使用する船舶（例：海上タクシー、遊漁船等）

○ 海難発生時に位置情報を発信可能な設備として、AISの搭載も可能とする。

○ その他の海難発生時に位置情報を発信可能な設備についても引き続き検討する。

AIS（Automatic Identification System：船舶自動識別装置）（簡易型AISを含む）



出典：古野電気株式会社

- ・ 自船位置、速力等の情報を発信。
- ・ 受信機を設置することにより、陸上の事務所等においても、AIS情報を確認可能。
- ・ 我が国沿岸域のAIS情報は、海上保安庁において確認が可能。

【その他設備の例】：PLB（Personal Locator Beacon：携帯用位置指示無線標識）



出典：舵社HP

- ・ 衛星を通じて位置情報を海上保安庁に発信可能。
- ・ プレジャーユーザーの間で、落水時の緊急時の通報のためのツールとして普及。
- ・ 電波法において、船舶の設備ではなく、個人所有の設備と扱われるため、船舶ごとでなく、個人での無線局の開設が必要。（無線従事者資格は不要。）

中間取りまとめ

- 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。

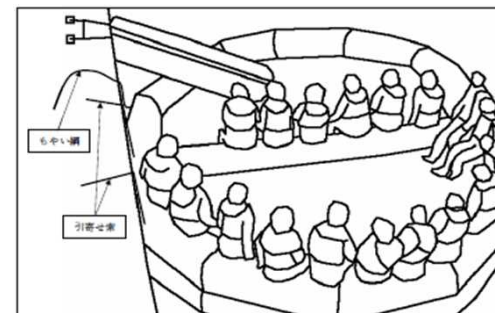
現状と課題

- 救命いかだの積付けが必要となる「一定の水温」の閾値の決定のため、知見の収集及び対象海域についての検討が必要。水温検討第三者委員会を開催し、有識者を交えた検討を実施。
- 荒天時に落水せずに乗り移りが可能であり、小型旅客船に搭載可能な小型・軽量の改良型救命いかだ等の開発が必要なため、メーカーが開発に着手。

改良型救命いかだ等のイメージ



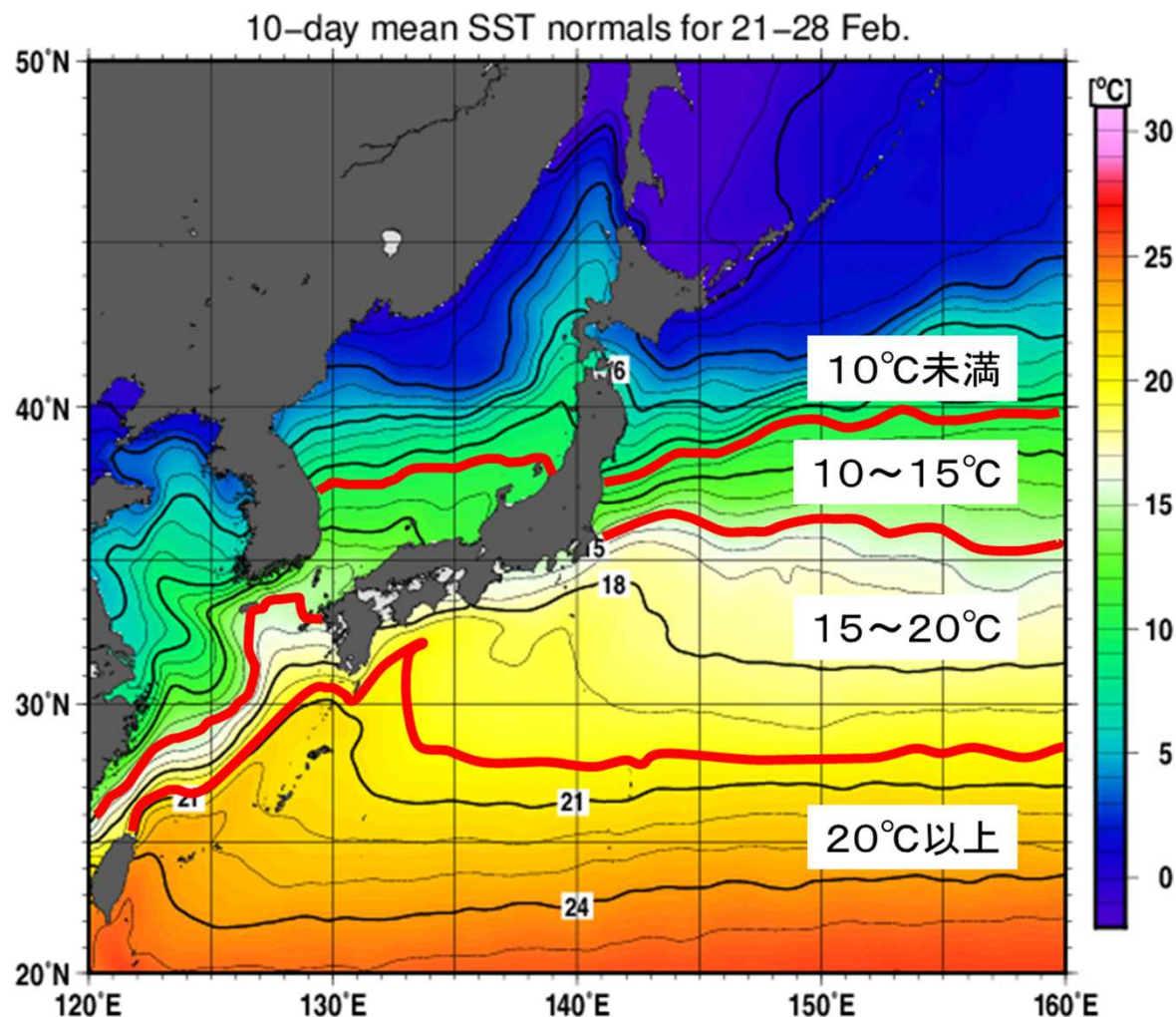
（上記写真は大型船用の例）出典：Survitec



出典：藤倉コンポジット株式会社

(参考) 2月下旬の水温の平年値(気象庁公開データ)

※平年値は30年間の平均値
本図は1991年～2020年の平均値



イマーシヨンスーツ、ドライスーツの有効性の検討

救命いかだの義務化の検討に際して、以下のようなご意見を複数承った。

- ・ イマーシヨンスーツやドライスーツ（以下「イマーシヨンスーツ等」という）が有効ではないか
- ・ 救命いかだに乗艇する際に、（冷水に濡れない観点から）イマーシヨンスーツ等も着用すべきでないか。



イマーシヨンスーツ

出典：高階救命器具株式会社

検討結果

- ✓ イマーシヨンスーツ等は、気密性、防水性、保温性に大変優れた個人装具。
- ✓ 一方で、気密性に優れていること等から、着脱の際に、非常に多くの時間を要する。
- ✓ 常時着用する場合、外気温度に関わらず、着衣内の温度が発汗する程度まで容易に上昇する。そのため、常時着用は、乗船者の健康を害する恐れもある。
- ✓ 緊急避難時に着用する場合、イマーシヨンスーツ等の着用に相当の時間を要し、着用には一定のスペースが必要なため、狭い船内で、乗客が一斉に着用することは困難であると考えられる。
- ✓ 一方で、冷水に浸かることなく、救命いかだ等に乗艇した場合であっても、天幕無しのものでは気象、海象条件によっては、水や外気にさらされる可能性もある。



保温具（アルミ製の軽量なもの）を救命いかだ等に搭載することにより、救命いかだ等の上でも水や外気から身体を保護するとともに、一定の温度を維持することが可能。



保温具

出典：東洋物産株式会社

具体化の方向性(案)

- 対象船舶：①旅客船及び②旅客を搭載して事業に使用される船舶※¹のうち、
以下に該当するもの

※¹：海上運送法、遊漁船の適正化に関する法律の適用を受ける事業者が使用する船舶（例：海上タクシー、遊漁船等）

航行する水域の 最低水温※ ²	対象船舶
10℃未満	すべての船舶（ただし、河川、港内を除く）
10℃以上15℃未満	限定沿海以遠を航行する船舶
15℃以上20℃未満	限定沿海以遠を航行する一定の船舶（構造等を勘案）

※²：水温については、気象庁等公的機関が公表している海面水温データを使用し、航行する期間中の海面水温（5年平均値）の最低値を採用する。

* 天幕無しの改良型救命いかだ等の場合、保温具の搭載を義務付ける方向で検討。

* 今後、上記を基本として詳細を検討。

知床遊覧船事故対策検討委員会 中間とりまとめ（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。

水温第三者検討委員会 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～）救助待機の後には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。

3. 監査・行政処分の強化

中間取りまとめ

○ 通報窓口の設置等による機動的な監査

法令違反の疑いがある事案の通報窓口を設置するとともに、法令違反の疑いの通報や行政処分履歴等を踏まえ、法令違反や事故のリスクの高い事業者に対する監査を機動的・重点的に実施する。

現状

- 運航管理者は、事故やインシデント（事故に至るおそれの大きかった事態）が発生した際に、自社の安全管理規程に従い、事故の状況等を地方運輸局等に報告することとなっている。
- 地方運輸局等は運航管理者から報告のあった事故・インシデント情報を踏まえ、事故の重大性等を考慮した上で、監査実施の要否判断を行っている。

現行制度の課題

- 安全管理規程における事故やインシデントの定義や、事故やインシデントが発生した際の地方運輸局等への報告基準が明確でなく、事業者により報告がなされる事故やインシデントの範囲が必ずしも統一的な運用がなされていない。

例：事故については速やかな地方運輸局等への報告を求めているが、インシデントについては「同種事案が再発する可能性が高い場合」に限り、地方運輸局等への報告を求めている。

- 監査実施の要否判断基準が明確でなく、地方運輸局等において、必ずしも統一的な運用がなされていない。

具体化の方向性(案)

- 安全管理規程における事故・インシデントの定義及び地方運輸局等への報告基準を明確化するとともに、明確化した新たな定義及び報告基準に基づき、安全管理規程に基づく事業者からの報告を改めて徹底する。
- 報告のあった事故・インシデント情報から、事故リスクの高い事業者を判定できるよう監査実施の要否判断基準を明確化することで、機動的・重点的な監査を実施する。