

## 1. 安全設備導入の対象

番号	ご意見等	国土交通省の考え
1	遊漁船を安全設備導入の対象から外すべき	旅客の安全を確保するという観点から、一般旅客を搭載する遊漁船と一般旅客船に対しては、従前より、また今後とも同じ安全規制をかける必要があると考えております。
2	新造船のみを対象とすべき	今般の安全設備は、海難等の不測の事態が発生した際に「被害の軽減」を図るために必要な安全対策であるため、旅客の安全を確保する観点から、新造船のみならず、既存船にも搭載を求めることとしております。
3	遊漁船は、周りに多数の僚船がいて迅速な救助が期待できることから、安全設備の搭載は不要	迅速な救助を前提とする場合であっても、船舶毎の独立した設備として、運航中に陸上等と連絡できる無線設備、海難時に捜索救助機関に位置情報を発信できる位置発信装置などの安全設備の搭載は必要であると考えます。
4	組合等に所属し、「団体での出航可否判断の協議」や「船団での操業」を定めている遊漁船は、安全設備の搭載は不要	迅速な救助を前提とする場合であっても、船舶毎の独立した設備として、運航中に陸上等と連絡できる無線設備、海難時に捜索救助機関に位置情報を発信できる位置発信装置などの安全設備の搭載は必要であると考えます。

## 2. 法定無線設備

番号	ご意見等	国土交通省の考え
1	平水区域を超える海域であっても、通信会社のサービスエリア内であれば、携帯電話を法定無線設備として認めるべき	<p>平水区域を超えて航行する船舶に携帯電話を認めた場合、以下のリスクが考えられます。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>①災害発生時等に通信が制限される可能性がある。</li> <li>②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。</li> <li>③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。</li> </ul> <p>このため、安全性の向上の観点から、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から除外することとしております。</p>
2	漁業無線を法定無線設備として認めるべき	<p>漁業無線(いわゆる 27MHz 又は 40MHz 帯で運用する船舶局の無線電話)については、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場合は、法定無線設備として使用することが可能となっています。</p> <p>なお、上記に関して法定無線設備として使用するにあたり、電波法に基づく無線局免許の手続きが必要となります。</p>
3	マリンVHFを法定無線設備として認めるべき	<p>5W出力のVHF(マリンVHF含む)については、航行区域が2時間限定沿海区域または平水区域であって、海岸局の通信エリア範囲内であり、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場合には、法定無線設備として使用することが可能となっています。</p>

番号	ご意見等	国土交通省の考え
4	<p>海岸局の整備が困難な場合は、船舶局のみでも法定無線設備として認めるべき</p>	<p>陸上と連絡可能な無線設備を求めているところ、船舶間でしか通信できない設備を認めることはできません。                      なお、法定無線設備として衛星電話なども対象となっております。</p>
5	<p>電源が確保できない船舶では、業務用無線の設置が困難</p>	<p>バッテリー等の電源も併せて設置が必要となる場合があります。                      なお、衛星携帯電話等も法定無線設備の対象となっております。</p>

## 3. 非常用位置等発信装置

番号	ご意見等	国土交通省の考え
1	AISの非常時のみ作動の運用を認めるべき	船舶に備え付けを義務付ける非常用位置等発信措置については、その位置情報を捜索救助機関に直接自動で送信することを求めています。そのため、AISを備え付ける場合は、運航中に常時位置情報を発信することを前提としております。
2	DSC(デジタル選択呼出)機能を有するVHF無線、PLB(携帯用位置指示無線標識)を非常用位置等発信装置として認めるべき	DSC機能を有するVHF無線やPLBでは、その位置情報を捜索救助機関に直接自動で送信することができないため、船舶に備え付けを義務付ける非常用位置等発信装置とすることは困難と考えます。

## 4. 改良型救命いかだ等の搭載を要しない方法の新設・拡大

番号	ご意見等	国土交通省の考え
1	伴走船の特例について、伴走船の条件を営業航行中の船舶等に拡大	<p><u>ご意見を踏まえながら、改良型救命いかだ等の搭載を要しない方法の追加について本検討会で検討いたします。</u></p>
2	全通水密甲板の特例について、15℃未満の海域への適用の拡大	<p>水温第三者検討委員会において、15℃未満の水温にあつては、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ことが示されています。</p> <p>このため、水温15℃未満の海域にあつては万が一の際に確実にかつ早急に救助ができる体制を確保することが必要であり、全通水密甲板を有することのみをもって、15℃未満の場合にいかだの積み付けを不要とする方法として設定することは困難と考えます。</p>
3	母港から5海里の特例について、15℃未満の海域への適用の拡大	<p>水温第三者検討委員会において、15℃未満の水温にあつては、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ことが示されています。</p> <p>このため、水温15℃未満の海域にあつては万が一の際に確実にかつ早急に救助ができる体制を確保することが必要であり、母港からの距離のみを条件に15℃未満の場合にいかだの積み付けを不要とする方法として設定することは困難と考えます。</p>

番号	ご意見等	国土交通省の考え
4	救助船の特例について、15℃未満の海域への適用の拡大	<p>水温第三者検討委員会において、15℃未満の水温にあつては、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ことが示されています。</p> <p>このため、万が一の際に確実かつ早急に救助できる体制を確保できる場合は、いかだの備え付けを不要とする方法として定めることが可能と考えます。<u>方法の具体については本検討会で検討いたします。</u></p>
5	JCI(日本小型船舶検査機構)において不沈性を有する船舶として検査された船舶への特例の適用	<p>不沈性を有する船舶は全通水密甲板を有する船舶と同様に改良型救命いかだ等の積み付けを不要とする方法の条件とすることが可能と考えます。</p> <p>このため、<u>改良型救命いかだ等の搭載を要しない方法として不沈性を有する船舶を追加することを本検討会で検討いたします。</u></p>
6	構造上いかだ等の設置が困難なバスボートへの特例の適用	<p>現存船にあつて、船舶の構造上、「固定式」の改良型救命いかだ等の設置が困難なものについては、<u>バッグ式の改良型救命いかだ等の備え付けを認めること</u>としています。なお、万が一の際に確実かつ早急に救助が行える場合は、いかだの備え付けを不要とする方法として定めることが可能と考えます。<u>方法の具体については本検討会で検討いたします。</u></p>

番号	ご意見等	国土交通省の考え
7	沿岸から数十メートル程度の水域のみを航行する船舶への特例の適用	<p>いかだの積み付けを不要とする方法の検討にあたっては、万が一の際に確実にかつ早急に救助できる体制を確保することが必要と考えています。沿岸からの距離は確実にかつ早急な救助を必ずしも可能とするものではないため、沿岸から近い水域であることのみをもって、積み付けを不要とする条件とすることは困難と考えます。</p>
8	ネオプレーン等保温性のあるウェアの着用者のみが乗船する船舶への特例の適用	<p><u>ご意見を踏まえながら、改良型救命いかだ等の搭載を要しない方法の追加について本検討会で検討いたします。</u>なお、本ご意見を踏まえた検討は第2回検討会で議論する予定です。</p>
9	伴走船または救助船として活用する場合に当該船舶に救助できる人数について、船舶検査証書に記載された最大搭載人員ではなく、船の能力を踏まえた運用ができないか	<p><u>ご意見を踏まえながら、改良型救命いかだ等の搭載を要しない方法の追加について本検討会で検討いたします。</u>なお、本ご意見を踏まえた検討は第2回検討会で議論する予定です。</p>

## 5. その他改良型救命いかだ等に関するご意見

番号	ご意見等	国土交通省の考え
1	小型船舶への搭載は困難であり不 適当	<p>現存船にあって、船舶の構造上、「固定式」の改良型救命いかだ等の設置が困難なものについては、バッグ式の改良型救命いかだ等の備え付けを認めることとしています。なお、万が一の際に確実に早急に救助が行える場合は、いかだの備え付けを不要とする方法として定めることが可能と考えます。<u>方法の具体については本検討会で検討いたします。</u></p>
2	バッグ式改良型救命いかだ等の搭 載条件を拡大すべき	<p>現存船にあって、船舶の構造上、「固定式」の改良型救命いかだ等の設置が困難なものについては、バッグ式の改良型救命いかだ等の備え付けを認めることとしています。</p>
3	救命胴衣を着用していれば、改良 型救命いかだ等の搭載は不要	<p>知床遊覧船事故検討委員会において、低水温の水域における事故等により海難が発生して船外に脱出した際には、水上で救助を待つことができる改良型救命いかだ等が必要とされました。</p> <p>このため、水上で待機できる救命設備の備え付けまたは確実に早急な救助体制の確立が必要と考えています。</p>

番号	ご意見等	国土交通省の考え
4	<p>船長一人で操業している場合などは、緊急時に改良型救命いかだ等を適切に操作することが難しいのではないか</p>	<p>バッグ式の改良型救命いかだ等を乗組員が1人で投下することが困難な場合には、緊急時にいかだ等の投下をサポートする乗客を発航前に選定し、その旨を当該乗客に依頼する等により、改良型救命いかだ等の円滑な使用を担保することが可能と考えます。</p>
5	<p>船舶が沈没するような状況下で改良型救命いかだ等に安全に乗り移ることは困難</p>	<p>改良型救命いかだ等は、波が高い状況等でも海難発生時に落水せずに乗り移りが可能であり、また、低水温の水域における事故等により海難が発生して船外に脱出した際には、水上で救助を待つことができることから、人命を救う最後の救命設備として有効と考えております。</p>
6	<p>改良型救命いかだ等を搭載することにより、船のバランスや復原性が損なわれ、かえって危険ではないか</p>	<p>改良型救命いかだ等を備え付ける場合は、固定バラストの備え付け等により、復原性を確保することも可能です。また、改良型救命いかだ等を備え付ける場合は、船舶検査において復原性などの船の安全性を確認します。</p>
7	<p>遊漁船は、業務規程に基づき海が荒れる際は出航しないため、改良型救命いかだ等の搭載は不要</p>	<p>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、ソフト面の対策とは別に、乗客が低水温の水中ではなく水上で救助を待つことができる救命設備が必要と考えます。</p>

番号	ご意見等	国土交通省の考え
8	スペースがない船に改良型救命いかだ等を積みつけると、利用者の移動時に危険が伴うのではないか	現存船であって、船舶の構造上、「固定式」の改良型救命いかだ等の設置が困難なものについては、従来製品よりも小型で軽量のバッグ式の改良型救命いかだ等の備え付けを認めることとしています。これにより、利用者の妨げとならない場所への設置が可能となると考えます。
9	改良型救命いかだ等がどのような種類の海難に対して有効であるのか、イメージがつかない	衝突、座礁、浸水、沈没、火災等により、乗船者が船外に退避することとなった際、改良型救命いかだ等により乗り込むことにより低水温の水中ではなく水上で救助を待つことができることとなります。
10	安全性に疑念のある事業者に対してのみ、設備の搭載を求めるべきではないか	不測の事態が発生した場合への備えを行い「被害の軽減」を図るため、安全性に疑念のある事業者か否かに関わらず、水温の低い水域で万が一の事故等がある場合には、改良型救命いかだの搭載等により乗船者が水中待機をしない状態を確保することが必要と考えます。
11	付近に水難救済会の救難所があるため、改良型救命いかだ等を備え付けなくても、必要な救助体制が整っている	<u>ご意見を踏まえながら、改良型救命いかだ等の搭載を要しない方法の追加について本検討会で検討いたします。</u>

## 6. その他のご意見

番号	ご意見等	国土交通省の考え
1	安全設備導入のための負担額が大きい	国土交通省において所管する海上運送法の適用を受ける事業者等が使用する船舶を対象に補助事業を行っております。また、水産庁において遊漁船としてのみ使用される船舶への支援策について検討しております。
2	安全設備の搭載よりも、運航可否判断の徹底等のソフト面の安全対策が重要ではないか	知床遊覧船の事故を踏まえ、旅客船の安全対策をハード・ソフトの両面から重層的に強化し、事故の防止と被害の軽減を図ることが必要です。こうした観点から、知床遊覧船事故検討委員会や遊漁船業の在り方に関する検討会において、旅客船事業者及び遊漁船業者の安全管理体制の強化等のソフト面の安全対策により「事故の防止」を図るとともに、不測の事態が発生した場合への備えを行い「被害の軽減」を図るためのハード面の安全対策も必要であると考えております。
3	救助船、伴走船の特例の検討にあたっては、落水者を一人で船上へ引き上げることが困難という点に留意すべき	<u>ご意見を踏まえながら、改良型救命いかだ等の搭載を要しない方法の追加について本検討会で検討いたします。</u>