

# 安全設備の搭載義務化の方向性(案)

## ～非常用位置等発信装置～

---

## 第2回検討会でのご意見に対する国土交通省の考え方

番号	ご意見	国土交通省の考え方
1	<p>遊漁船は、漁場を知られたくないという理由でAISのスイッチを切っている場合があると聞く。運航中のAISの使用を、運用上担保していくことも重要。</p>	<p>船舶の設備として搭載するにあたっては、運航中に正しく使用していることが前提となります。</p>
2	<p>AISとEPIRBでは金額面に差があり、漁場を知られたくないためにEPIRBを選択する場合、費用負担が大きくなることを懸念。</p>	<p>海難発生時に船舶の位置情報を自動で海上保安庁に送信するとともに、海上保安庁がその情報を直接かつ継続的に確認することができる設備としてAISまたはEPIRBを非常用位置等発信装置を義務付けるべきと考えております。AISの搭載を希望しない場合は、EPIRBを搭載いただくことが可能です。なお、費用負担に関しては、水産庁より以下を確認しております。</p> <p>本検討会の結果を踏まえて、遊漁船事業者への支援の在り方について、検討してまいります。</p>
3	<p>航行区域に応じた規制ではなく、より詳細に漁場の位置に応じた規制のかけ方も検討できないか。限定沿海であっても陸から近い漁場のみで小舟で事業を営んでいる事業者もいる。</p>	<p>海域を、平均波高、風力などの厳しさに応じて主に「平水区域」、「沿海区域(限定沿海を含む)」、「近海区域」、「遠洋区域」の4つに区分しており、その区分ごとに技術基準を設定し、船舶の安全性を確保しています。仮に陸から近い区域であっても、限定沿海区域を航行する場合は、その区域に応じた技術基準を満たし安全性を確保する必要があります。</p>

## 第2回検討会でのご意見に対する国土交通省の考え方

番号	ご意見	国土交通省の考え方
4	<p>いかだ等と同様に船団で航行していれば、非常用位置等発信装置の搭載は不要ではないか。</p>	<p>船団で航行している等により他船からの救助を期待できる場合であっても、より確実な救助となるよう海上保安庁に救助を要請することが適当であり、海上保安庁に正確な位置情報及び個船情報を提供できる非常用位置等発信装置の搭載を義務付けるべきと考えております。</p> <p>また、AISやEPIRBの信号は個船情報と紐づいており、海上保安庁による救助活動に必要な情報となっています。仮に船団のいずれかの船舶が所有する装置を使用する場合、事故を起こした船舶とは異なる船舶の情報が海上保安庁に通報され救助活動に支障が出る可能性があるため、適当ではありません。</p>
5	<p>DSC機能(Digital Selective Calling: デジタル選択呼出機能)があるVHF無線も位置発信装置として認められるべきではないか。</p>	<p>海難発生時に個船情報及び位置情報を自動で海上保安庁に送信するとともに、海上保安庁がその情報を直接かつ継続的に確認することができる設備として非常用位置等発信装置を義務付けるべきと考えております。</p> <p>DSC機能があるVHF無線は、その個船情報及び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ため、非常用位置等発信装置とすることは困難です。</p>
6	<p>携帯電話のアプリでGPSの位置情報を提供できるものは認められないか。</p>	<p>現在開発されている携帯電話のアプリによる位置情報の提供は、通信方法として不安定な携帯電話網を活用していること、また、個船情報及び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ため、非常用位置等発信装置とすることは困難です。</p>

## 第2回検討会でのご意見に対する国土交通省の考え方

番号	ご意見	国土交通省の考え方
7	<p>浸水等の異常時にGPSで位置を発信する装置を開発している者もいると聞いているので、装置の開発を行政側で後押しすることで、安価な装置が流通してから義務化する方法もあるのではないかと。</p>	<p>GPSの位置情報を発信する製品は様々ありますが、その情報が自動で捜索救助機関に送信されないもの、また、通信方法として不安定な携帯電話網を活用しているものなど、万が一の際に個船情報及び位置情報を確実に海上保安庁に送信できるものではないと承知しています。今後、有効な性能を持つ製品が開発される可能性はありますが、その開発時期が明確ではないところ、そのような製品の開発及び流通がなされることを待って安全設備の搭載義務化を行うことは適当ではないと考えます。</p>
8	<p>非常用位置等発信装置の必要性は理解できるが、搭載義務化までの期間に十分な経過措置が必要である。</p>	<p>遊漁船の適用日(経過措置含む)は別途検討してまいります。検討にあたっては、一般旅客船の例(適用日以降最初の定期検査までの経過措置)を参考とする予定です。</p>
9	<p>遊漁船事業者の負担を考慮すると、最低でも補助率2/3が必要である。</p>	<p>費用負担に関しては、水産庁より以下を確認しております。</p> <p>本検討会の結果を踏まえて、遊漁船事業者への支援の在り方について、検討してまいります。</p>
10	<p>遊漁船の事業の継続の考慮は必要。ただし、人命が第一であり、非常用位置等発信装置の搭載は事業者の義務とすべき。</p>	<p>同上</p>

## 運輸安全委員会に指摘された課題

- 本船には、位置を特定する情報発信機器が備えられていなかったが、小型旅客船においても、同機器を設備することにより、早期に発見されることが期待できるものと考えられる。また、小型旅客船においても、遭難した際、救助機関等による一刻も早い発見に繋がるよう、EPIRB等の位置情報発信機器を搭載することが望ましい。(最終報告書(令和5年9月7日))

## 対策の方向性

- 外洋を航行する船舶に適切な位置等発信装置の設置を義務付け、万が一事故が発生した際に、海上保安庁による一刻も早い発見に繋げる。
  - 自船の位置情報を海上保安庁へ自動で直接送信することができるAISまたはEPIRBの搭載を求める。
  - 平水区域は波が穏やかであり事故が発生したとしても事故現場から流される可能性が低いことから、外洋を航行する船舶を対象とする。

### 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。

### EPIRB (Emergency Position Indicating Radio Beacon : 極軌道衛星利用非常用位置指示無線標識装置)



出典：日本無線株式会社HP

- 遭難信号・位置を捜索救助機関・付近の航空機に送信。

# 一般旅客船への適用(非常用位置等発信装置)

## 一般旅客船への適用

➤ 令和6年4月以降に適用。

### 対象船舶

➤ 限定沿海以遠を航行する以下のいずれかに該当する船舶

- ① 一般旅客船(旅客定員13人以上)
- ② 一般旅客船(旅客定員12人以下)

旅客数 航行区域	① 一般旅客船 (旅客定員13人以上)			② 一般旅客船 (旅客定員12人以下)		
	5トン	12m	20トン	5トン	12m	20トン
平水			-			-
限定沿海 (2時間限定沿海及び沿岸5マイル、瀬戸内)	※1			※1		
沿海	GMDSSにより措置済				GMDSSにより措置済	

※1 500トン以上の船舶については、既にAISの積付けが義務

：対象船舶

### 適用日

- ① 一般旅客船(旅客定員13人以上)：令和6年4月1日※
- ② 一般旅客船(旅客定員12人以下)：令和7年4月1日※

※ 現存船は適用日以降の最初の**定期検査**までの**経過措置あり**

### 対象設備

○AIS(簡易型(Class-B)を含む)

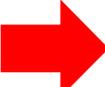
又は

○EPIRB(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)

# 遊漁船への適用案(非常用位置等発信装置)

## 遊漁船への適用案

- 万が一の際に海上保安庁に船舶の位置情報を提供し、速やかな救助を求めることは、一般旅客船か遊漁船かに関わらず、安全の航行のために必要であり、非常用位置等発信装置の設置は有効である。
- 遊漁船の業務実態により、非常用位置等発信装置の設置を要しない条件を定めることは適当ではない。

 遊漁船にも一般旅客船と同様に、航行区域に応じ、非常用位置等発信装置搭載の義務を適用する。  
適用日については、別途検討する。

## <参考> 遊漁船業の実態

- 漁船と兼業している遊漁船はAISを搭載しているケースが増えてきている。

(参考) 日本漁船保険組合において、AISを搭載した漁船については漁船保険料の一部助成を行っている。