

# 改良型救命いかだ等に関する委員からのご意見等 及び国土交通省の考え方

---

# 救命いかだに関する考え方

## 救命いかだの安全性・有効性

- 救命いかだは、1955年(昭和30年)に英国で商船用の膨脹式救命いかだが開発され、同国の漁船、内航旅客船の救命設備として採用された。その後各国でも開発が進められ、1960年(昭和35年)には、船舶の安全に関する国際条約(海上人命安全条約:SOLAS条約)において救命設備の一部として採択され、現在においても広く利用されている。
- 我が国では1955年(昭和30年)に膨脹式救命いかだの試験規定が策定され、1956年(昭和31年)には救命用ボートに代えて膨脹式救命いかだの使用が認められた。1963年(昭和38年)には小型船舶の海難多発等を踏まえ、少定員用のいかだの製造が開始され、外航船のみならず内航船の救命設備としても使用されている。
- 現在、近海以遠を航行する20トン未満の旅客船・遊漁船には救命いかだの搭載が既に義務づけられている。
- 救命いかだは、船舶以外の分野でも、万が一の際の救命設備として活用されている。



膨脹式救命筏講習会の様子  
(2020年度 静岡県漁業協同組合連合会  
伊豆漁業協同組合安良里支所)

(出典) <http://www.futaba-k.co.jp/news/archives/454>



救命ラフト

(出典) <https://www.jal.com/ja/safety/equipment/escape.html>

## 改良型救命いかだ等について

- 改良型救命いかだ等は、既に安全性が確立された救命いかだをベースに、乗り移り時の落水危険性を軽減する措置が講じられており、より安全性を高めている。
- 改良型救命いかだ等は、開発の過程において、実海域における船舶からの展張及び乗り移りができること、また、バッグ式いかだの水上での展張及び水中からの乗り込みができることを確認している。



番号	ご意見等	国土交通省の考え方
1	<p>様々なタイプの遊漁船にいかだ等を搭載し、営業中の状況下でのいかだの展張・乗込を体験いただき、関係者の声を聞くことが重要ではないか。</p>	<p>いかだ等を製造するメーカーに対し、いかだ等の使用方法に関する動画の作成を依頼しております。そのような動画を使用した周知や、船長等の研修・講習等での実機を使用した体験の場の提供を通じ、関係団体とも連携しながら、関係者の理解の醸成を図ってまいります。</p>
2	<p>遊漁船に実際搭載してみて荒天時にうまく乗り移れるかどうかの情報提供が必要ではないか。</p>	<p>実海域において、いかだ等の展張及び乗り移り試験を実施し、問題なく展張・乗り移りができることを確認しています。          情報提供については、いかだ等を製造するメーカーが作成した動画による周知や、船長等の研修・講習等での実機を使用した体験の場の提供を通じ、関係団体とも連携しながら、関係者の理解の醸成を図ってまいります。</p>
3	<p>いかだ等を使用する場合、荒天が予想されるが、海水や雨に濡れないで救助を待つことは出来るのか。</p>	<p>いかだには天幕が付いていることから、海水や雨に濡れることなく救助を待つことが可能です。          一方、内部収容型救命浮器は、いかだのような天幕が付いておりませんが、艀装品として保温具(体全体を覆うことができる保温シート)を搭載することで、海水や雨に濡れづらくし、救助待機中の体温低下を防ぐこととしています。</p>



保温具

出典：Hansen Protection AS

番号	ご意見等	国土交通省の考え方
4	<p>バスボートは船自体も平たい構造になっており、高速で移動する事が多いが、安全性は担保できるのか。</p>	<p>水温が低い海域・時期を航行する場合、いかだ等の搭載またはいかだ等の搭載を要しない方法のいずれかの対応が必要となります。いかだ等を搭載する場合は、安全な航行を担保できる方法で搭載いただき、船舶検査において船舶全体としての安全性を確認致します。</p> <p>仮に搭載方法により高速での移動が難しい場合は、いかだ等の搭載に問題ない速力の範囲で航行いただく必要があります。</p>
5	<p>バスボートへの搭載を義務化する場合、</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 搭載を義務化する場合、安全に搭載できるような固定方法も指定すべき。</li> <li>• 搭載した状態での荒天時、高速での滑走が可能かどうかの検証をすべき。(いかだ等が外れないかどうか、搭載した状態での釣りに危険がないかどうか)</li> <li>• 最大搭載人員数に応じた救命いかだ(安全に支障がないサイズ)を指定すべき。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• バッグ式いかだ等の搭載については航行中に落水するおそれがないよう必要な措置を講じることを求め、その搭載状況を船舶検査で確認いたします。</li> <li>• いかだ等を搭載し高速等で滑走するにあたっては、いかだ等の搭載に問題ない速力の範囲で航行いただく必要があります。船舶への搭載方法や運航方法については個別の船ごとに船舶検査において確認いたします。</li> <li>• 船舶の最大搭載人員数は各船舶で異なっており、各船舶は、最大搭載人員数に応じ、販売されているいかだ等を組み合わせて搭載することになります。なお、現時点では最小で6人用の救命いかだが販売されているところ、より少ない人数に対応した製品開発の需要がある旨をメーカーに情報提供させていただきます。</li> </ul>

番号	ご意見等	国土交通省の考え方
6	<p>伴走船の保険については、通常の旅客定員に対して掛ける形で問題ないか。救助定員に対して掛けることとなれば保険料が増加し、結果として負担が増大することになることを懸念している。運用方式が確定したら、保険会社への周知も必要ではないか。</p>	<p>遊漁船事業者や海上運送法の適用を受ける事業者に対し、「遊漁船業の適正化に関する法律」や「海上運送法」に基づく事業を行う際の旅客定員分の保険に入ることを求めています。</p> <p>いかだ等の義務化に係る内容については、保険加入が求められる遊漁船事業者や海上運送法の適用を受ける事業者へ周知するとともに、保険会社への周知についても努めて参ります。</p>
7	<p>船舶安全法以外の法律で縛らない理由は何か。船舶検査証には伴走船方式を採用する記載にとどめ、詳細は安全管理規程や業務規程への記載という形は法律上難しいか。船舶安全法だけで縛ることで、検査機関のみに過度な負担を強いることになるのではないか。</p> <p>船舶検査証への記載のみとする場合は、船舶検査証の写しの添付で、安全管理規程や業務規程への二重の記載を省略できるなど、手続きの簡略化が必要ではないか。</p>	<p>船舶安全法において船舶の救命設備としていかだ等の搭載を求めるため、同等の安全性である「いかだ等の搭載を要しない方法」の基準適合性についても同法の体系下で確認する必要があります。確認にあたっては、第4回検討会で議論したとおり、具体的な方法を検査機関が事前に確認し、船舶検査証書の航行上の条件として記載することにより、当該船舶が安全に航行できることを客観的に示すことが必要となります。</p> <p>いかだ等の搭載を要しない方法に該当するかどうかを検査機関が確認することについては、合理的な確認ができるよう制度を構築することで検査機関のみならず事業者の負担軽減に努めてまいります。</p> <p>なお、具体的な手続きは、これまでの検討会で示しているとおりであり、安全管理規程や業務規程への記載は求めておりません。</p>

番号	ご意見等	国土交通省の考え方
8	<p>遊漁船に関わらず、プレジャーボード、漁船なども伴走船として指定できるのか。</p> <p>指定できる場合、これらの船も定員数は、潜在的な能力に応じて救助できるという認識でよいか。</p>	<p>遊漁船に関わらず、船舶検査証書を有するプレジャーボードや漁船などを伴走船として指定することは可能であり、その際、伴走船の安全性(復原性、要救助者の搭載場所等)の確保を前提に、通常運航時の最大搭載人員を超えて要救助者を搭載することも可能です。</p>
9	<p>既にいかだ等を導入している船舶に対し、搭載済みとわかる標示物の作成をすることで差別化が図られ、いかだ等の搭載を要しない方法を適用できるにもかかわらず、いかだ等を購入し損をしたという感情も薄くなるのではないか。</p>	<p>利用客への周知の観点から、事業者において、いかだ等を搭載していることを船舶にわかりやすく明示いただくことは問題ありません。</p>
10	<p>いかだ等については旅客船も搭載義務化が延期となっているが、この会議だけでいかだ等に関する制度の詳細を決定して問題ないのか。</p>	<p>本検討会で議論した、いかだ等の搭載を要しない方法については、遊漁船・一般旅客船問わず、同様に適用可能とすることとしております。本件については、旅客船関係団体とも並行して情報共有、意見交換を実施しております。</p>