

| ご意見の内容 | 対応案 |
|---|---|
| <p>1.1①について、以下のとおり修正してはどうか。</p> <p>①運航可否判断風向・波高基準等の設定 ダイビング船の運航事業者（それを利用するダイビング事業者を含む）は、各水域の海象、使用する船舶の仕様及び参加者のレベル等に応じ、運航及びダイビングの実施可否及び中断を判断するための風速、風向、波高、視程等の条件について、具体的な数値基準を定める。 （略）</p> | <p>「各水域の海象、使用する船舶の仕様」の追加については、意見を踏まえ、ガイドライン案1.1①(P4)を以下のとおり修正しました。</p> <p>①風速・波高基準等の設定 運航事業者は、各水域の海象及び使用する船舶の仕様を踏まえ、運航を中止する風速、波高、視程の条件について、具体的な数値基準を定める。 （略）</p> <p>「参加者のレベル」は、ダイビング自体の実施可否判断の一要素ではあるものの、船舶の安全航行に直接影響を与えるものではないことから、ダイビング船の運航の安全に焦点を当てている本ガイドライン案には記載しないこととしました。</p> <p>また、「風向」については、海上運送法で義務づけられている安全管理規程のひな形でも定めることとしていないことから、全国共通のベースラインである本ガイドライン案には記載しないこととしました。</p> <p>なお、地域における運航の実態に鑑み、これらに係る基準が必要な場合には、地域ルールとして取り入れることをご検討ください。</p> |
| <p>1.1②について、以下のとおり修正してはどうか。</p> <p>②ダブルチェック体制の構築 ダイビング船の運航事業者は、安全管理体制を複層的に行うため、地域の団体や協議会において運航基準を共有し当日の運航可否を他の事業者と相互に確認・相談できる体制を構築する、運航事業者と利用するダイビング事業者と運航基準を共有し当日の運航を協議する体制を整える、船長の他に安全管理を行う者を置き、等の方法により、運航可否判断が適切に行われていることをダブルチェックする体制を構築する。</p> <p>一人で運航を行っている事業者等、ダブルチェック体制を構築することが難しい場合には、地域の安全対策協議会や運航依頼元であるダイビング事業者等と相談体制を整えることも有効と考えられます。</p> | <p>意見を踏まえ、ガイドライン案1.1②(P4)を以下のとおり修正しました。</p> <p>②ダブルチェック体制の構築 運航事業者は、安全管理体制を複層的に行うため、船長の他に安全管理を行う者を置き、運航可否判断が適切に行われていることをダブルチェックする体制を構築する。</p> <p>一人で運航を行っている事業者等、ダブルチェック体制を構築することが難しい場合も含めには、地域の安全対策協議会や運航依頼元であるダイビング事業者等と相談体制を整えることも有効と考えられます。</p> <p>基本的には、運航事業者が運航管理者のような者を選任し、ダブルチェック体制を構築することを想定していますが、意見を踏まえ、地域の安全対策協議会等と協議する体制を整えることが有効である旨、修正いたしました。</p> |

| ご意見の内容 | 対応案 |
|--|--|
| <p>1.2①について、以下のとおり修正してはどうか。</p> <p>①情報収集先の選定 運航事業者及びダイビング事業者は、<u>風速、風向、波高、視程等の状況及びその変化に対応し</u>運航可否判断を適切に行うため、運航・潜水する水域における最新の気象・海象情報等の入手元及び入手時刻を具体的に定めておく。</p> <p>(情報入手元の例) <u>民間気象情報 (Windyなど)</u>、気象庁、海上保安庁海洋情報部、地方自治体のHPなど</p> | <p>意見を踏まえ、ガイドライン案1.2①(P5)を以下のとおり修正しました。</p> <p>①情報収集先の選定 運航事業者は、運航可否判断を行う際の最新の気象・海象情報等の入手元及び入手時刻を具体的に定めておく。</p> <p>(情報入手元の例) 気象庁、海上保安庁海洋情報部、地方自治体のHP、<u>民間気象情報サービス</u></p> <p>運航可否判断基準については、運航事業者の責任で定めるべきものであること、また、個別の民間企業が提供する気象情報サービスの名称を具体的に挙げることは適切でないことから、上記の修正範囲としました(「風向」については、1.1①への対応と同じ)。</p> |
| <p>2.3①について、以下のとおり修正してはどうか。</p> <p>①適切な見張りの実施 船舶職員及び小型船舶操縦者法(船員法適用船舶の場合は船員法)、及び海上衝突予防法に基づく義務</p> <p>船長は、<u>運航を行っている間</u>、接近する他船やダイバー、スノーケリング等他のレジャー客の動きなどを監視する等、周囲の状況及び他の船舶との衝突のおそれについて十分に判断することができるように、視覚、聴覚及びその時の状況に応じた他の全ての手段により、常時適切な見張りを確保する<u>ことが法律上義務付けられている</u>。</p> <p><u>なお、船を浮標や水中のブイなどにロープや鎖を使って固定することにより係留する場合にあっては、その間航行中に該当せず、見張りの義務はないが、本船または僚船等による相互の監視体制を整備したり、AIS等を活用した水域監視を行うなどの取組を行うことが望ましい。</u></p> <p><u>なお、錨泊中は走錨や錨索切断等のリスクがあることにも留意する。</u></p> | <p>ガイドライン案2.3①(P11)については、法令の規定ぶりを引用し、以下のとおり修正しました。</p> <p>①適切な見張りの実施 船舶職員及び小型船舶操縦者法(船員法適用船舶の場合は船員法)、及び海上衝突予防法に基づく義務</p> <p>船長は、接近する他船やダイバー、スノーケリング等他のレジャー客の動きを監視する等、周囲の状況及び他の船舶との衝突のおそれについて十分に判断することができるように、視覚、聴覚及びその時の状況に応じた他の全ての手段により、常時適切な見張りを確保する。</p> <p>なお、錨泊中は走錨や錨索切断等のリスクがあることにも留意する。</p> <p>見張りが法律上の義務であることについては、別途、法令名と共に明示しているため、本文への追記は行わないこととしました。</p> <p>出航後、沖合の浮標や水中ブイ等を使用して停泊した場合も、見張りの実施義務は適用されます。また、見張りの実施義務は、見張りにより危険を察知した後に回避行動が取られることが前提であるところ、船を無人にした状態で、僚船等による監視やAISによる船体位置の把握を行うだけでは、その後の回避行動を確実かつ迅速に取ることができないため、現時点においては、見張りの代替手段としては認められません。</p> <p>なお、見張りに係る上記説明については、QA集No.14,15(P31)にも追加しました。</p> |

| ご意見の内容 | 対応案 |
|--|---|
| <p>プロペラの巻き込み事故防止について、ドリフトダイビングやリフトを使用する場合には、ダイバーの潜降・浮上の際にエンジンを切らないことを考慮して欲しい。</p> | <p>2つの意見を踏まえ、ガイドライン案2.3③(P12)を以下のとおり修正しました。</p> <div data-bbox="987 480 2141 730" style="border: 1px solid #add8e6; padding: 5px;"> <p>③エンジン・プロペラの安全管理 船長は、ダイバーを潜降・浮上させる時は、巻き込み事故やプロペラとの接触事故を防ぐため、必ずエンジンを停止する。<u>ただし、ドリフトダイビングを行う場合や昇降リフトを使用する場合等、ダイバーの潜降・浮上の際にエンジンを停止することが困難なダイビング船については、必ずクラッチレバーを中立にするとともに、プロペラガード等追加の安全対策を講じる。</u></p> </div> <div data-bbox="987 762 2141 906" style="border: 1px dashed #add8e6; padding: 5px; margin-top: 10px;"> <p><u>船長のみならず、乗船スタッフや近くの船が協力して、ダイバーやスノーケリング等他のレジャー客がプロペラに巻き込まれたり接触することのないよう、適切な監視等安全上必要な措置をとることも有効と考えられます。</u></p> </div> <p>また、同じ趣旨で、ガイドライン適合状況確認表の該当項目(P38)についても以下のとおり修正しました。</p> <div data-bbox="987 1098 2141 1273" style="border: 1px solid #add8e6; padding: 5px; margin-top: 10px;"> <p>ダイバーがエントリー/エグジットを行う際は必ず、エンジンを停止して<u>(ドリフトダイビングや昇降リフトの使用等によりエンジンの停止が困難な場合は、必ずクラッチレバーを中立にするとともに、追加の安全対策を講じて)</u>います。</p> </div> |
| <p>2.3③について、以下のとおり修正してはどうか。</p> <div data-bbox="91 719 954 1166" style="border: 1px solid #add8e6; padding: 5px;"> <p>③エンジン・プロペラの安全管理 船長は、<u>潮流や風向等に対し船舶の位置や姿勢を維持するためエンジンを始動しているなど安全上やむを得ない場合を除き、ダイバーがを潜降・浮上するさせる</u>時は、巻き込み事故やプロペラとの接触事故を防ぐため、必ずエンジンを停止する。 また、<u>船長、ガイド、さらに僚船は、巻き込みやプロペラへの接触事故のリスクが生じないよう、ダイバー、スノーケリング等他のレジャー客の動きを適切に監視し安全上必要な措置をとるよう努める。</u></p> </div> | |

| ご意見の内容 | 対応案 |
|---|--|
| <p>ガイドライン適合状況確認表の各項目について、法律上の義務である項目はガイドライン同様に明確にしてはどうか。</p> <p>また、各項目についてどの程度の頻度で点検を行うべきか明確にするとよいのではないか。</p> | <p>法律上の義務に該当する項目については、明記することで、法律上の義務でない項目は適合させる必要性が低いとの誤解を与えかねないため、明記しないこととしました。</p> <p>点検の頻度については、意見を踏まえ、ガイドライン案3.②(P14)を以下のとおり修正しました。</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-top: 10px;"> <p>②ガイドラインに適合する船舶の利用</p> <p>本ガイドラインを業界に根付かせるためには、利用者側もガイドラインに適合する運航事業者のダイビング船を意識的に選択して利用することが重要である。</p> <p>そのため、運航事業者は、利用者が安心してダイビング船を選択できるよう、<u>年に1~2回程度、シーズンの開始前等の適切なタイミングで、ガイドライン対応状況の自主点検を行い、その点検結果その安全対策の実施状況等をHPに掲示するなど、積極的に情報を提供する。また、内容に変更が生じた場合は、その都度更新する。</u></p> </div> |

| ご意見の内容 | 対応案 |
|---|--|
| <p>5.①について、(※1)として以下の内容を追記してはどうか。</p> <p><u>(※1) 積載できる最大の潜水器材の数、重量及び積載場所について把握していない船舶所有者等においても、必要に応じ船舶製造者やJCIと協議し耐航性及び復原性の確保の観点からそれらを概算する等により、船舶の設計、船舶の運航の実態に応じ安全に積載できる最大の潜水器材の数、重量及び積載場所を把握することが望ましい。</u></p> | <p>把握していない場合に製造者に確認するよう、すでにQA集No.21(P32)に記載しているため、(※1)の内容は記載しないこととしました。</p> <p>なお、不特定の一般のダイビング客等に対してダイビングというサービスを提供するための船舶において、当該把握は必須と考えるため、『望ましい』との整理は困難です。</p> |
| <p>6.①について、以下のとおり修正してはどうか。</p> <p>① 運航実態を把握した確実な船舶検査の実施 船舶所有者は、船舶検査(定期検査又は中間検査を含む)の申請時に、検査機関が本船の運航実態(ダイビング目的での船の使用の有無等)を把握するため、船舶検査の申請に併せて運航実態を申告する。</p> | <p>船舶検査には定期検査も中間検査のみならず、臨時検査や臨時航行検査も含んでいるため、提案いただいた修正案は記載しないこととしました。</p> <p>「目的での」の追加については、意見を踏まえ、ガイドライン案6.①(P19)を以下のとおり修正しました。</p> <p>① 運航実態を把握した確実な船舶検査の実施 船舶所有者は、船舶検査申請時に、検査機関が本船の運航実態(ダイビング目的での船の使用の有無等)を把握するため、船舶検査の申請に併せて運航実態を申告する。</p> |
| <p>6.③について、以下のとおり修正してはどうか。</p> <p>③ 臨時検査の受検義務 船舶所有者は、船体構造物(ブルワーク等)を一部取り除く(停船やダイビング中、またダイビング以外の用途で使用する際の一時的な取り外しを除く。)など船舶を改造することにより、船舶の水密性や復原性に影響を及ぼす場合等には、臨時検査を受検する。 <u>※なお、停船時やダイバー乗降時における仕切り板の一時的な取り外しについては、波の打ち込みなどを考慮し、速やかに船内から排水できることを船長が判断し行うこと。</u></p> | <p>一時的であったとしても復原性に影響を及ぼす場合など、臨時検査事由に該当する可能性があります。</p> <p>また、6.②との関係で、二段書きをしている船舶であれば、仕切り板を外した場合、臨時検査を受ける必要はありませんが、搭載人員が船尾仕切り板を取り外した場合の最大とう載人員を超える場合は、船舶安全法違反になります。</p> <p>以上のことから、提案いただいた修正案は記載しないこととしました。</p> <p>なお、臨時検査の受検については、QA集No.24(P32)にも追加しました。</p> |

| ご意見の内容 | 対応案 |
|---|---|
| <p>事故事例集について、法律上の義務を果たしていなかったものを明記するとともに、事故概要だけでなく再発防止策等についても掲載した方が参考になるのではないかと。</p> | <p>事故事例集(P22～26)に、「ガイドライン該当箇所」及び「このような事故を防ぐために」を追加しました。</p> |
| <p>QA集について、法定無線設備の搭載が不要な船舶については、備えるべき通信手段を検査機関では回答ができないため、考慮した書きぶりとしてほしい。</p> | <p>QA集No.7(P30)に記載の回答を以下のとおり修正しました。</p> <div style="border: 1px solid #add8e6; padding: 5px;"> <p><u>船舶安全法に基づく法定無線設備の搭載の要否や認められる無線設備必要な通信設備は、航行区域等によって異なります。詳しくは、最寄りの検査機関にご確認ください。</u></p> <p>○検査機関のお問合せ先 (略)</p> <p><u>法定無線設備の搭載が不要な船舶については、船舶間や陸上との連絡が可能な通信手段を適宜備えるようにしましょう。</u></p> </div> |
| <p>津波・地震発生時の対応について、適切な対応に関する知識を有しない場合も多いと考えられるため、QA集等に説明を入れてはどうか。</p> | <p>QA集No.8(P30)に追加しました。</p> |
| <p>AISや監視カメラを活用することで、船長や見張員による見張りの実施に代えることはできるか。</p> | <p>QA集No.14(P31)に追加しました。</p> |
| <p>見張りの実施について、沖合において係留索で係留ブイに船を固定している場合に係留船扱いとするような解釈はできないか。</p> | <p>QA集No.15(P31)に追加しました。</p> |
| <p>ガイドライン案の「おわりに」において、ダイビングを「マリトレジャー」としているが、学校教育の場では「マリンスポーツ」と表現している場合もあることから、「マリンスポーツ・レジャー」等の表現の方がより適切ではないか。</p> | <p>意見のとおり、「おわりに」(P40)に反映しました。</p> |

第4回ダイビング船の安全対策検討委員会（ガイドライン案）に関する事前意見

意見1

- **対象箇所：**
 - P.14 「3 ダイバー、ダイビング事業者が守るべき事項」②ガイドラインに適合する船舶の利用
 - P.31 場面別 Q&A 集 No.17
 - **提案理由：** 現行のガイドライン案 P.14 では、運航事業者がガイドラインへの対応状況を情報公開することの重要性が述べられています。一方で、本項目が「ダイバー、ダイビング事業者が守るべき事項」の章に設けられている趣旨に鑑み、利用者側（ダイバー、ダイビング事業者）が、公開された情報を主体的に活用し、安全な船舶を意識的に選択するという行動をより明確に促す記述が望ましいと考えます。
 - **修正提案：** P.14 「②ガイドラインに適合する船舶の利用」の本文、または P.31 Q&A No.17 の回答に、**「ダイバーおよびダイビング事業者は、運航事業者が公開するガイドライン対応状況確認表などの情報を積極的に確認し、必要に応じて提示を求めることで、自らの安全確保に努めるべきである」**といった趣旨の文言を追加することを提案いたします。
-

意見2

- **対象箇所：**
 - P.16 「4.2 講習・訓練の実施及び参加」②救命・救急訓練
 - **提案理由：** 現行のガイドライン案 P.16 では、「心肺蘇生法（CPR）」のように日本語表記と英語略称が併記されている用語がある一方で、「AED」は略称のみ、「酸素供給法」は日本語表記のみとなっております。ガイドラインの読者の正確な理解を促し、専門用語の認識を統一するため、特に重要性の高い救命・救急関連用語については、表記方法を統一することが望ましいと考えます。これにより用語の明確性が向上するだけでなく、ダイビング業界で国際的にも広く認知されている「Oxygen First Aid (OFA)」などの用語への理解促進にも繋がります。
 - **修正提案：** 用語表記を以下の通り修正することを提案いたします。
 1. 「AED」に正式名称を併記：「心肺蘇生法（CPR）、**自動体外式除細動器（AED）**
**使用法に関する知識を身につける。」と修正する。
 2. 「酸素供給法」に英語略称を併記：「**酸素供給法（OFA）**に関する資格を取得するなど酸素供給方法に関する知識・技術を身につけておく。」と修正する。（※必要に応じて、注釈として「OFA : Oxygen First Aid」の補足を付記）
-

意見3

- **対象箇所：**
 - P.29 場面別 Q&A 集 No.4
 - P.14 「3 ダイバー、ダイビング事業者が守るべき事項」③利用者の意識の向上
- **提案理由：** P.29 の Q&A No.4 では、船長と相談相手の意見が分かれた場合、船長が安全を優先し、責任をもって運航を中止すべきである旨が明確に示されています。この点との整合性を図り、P.14 の「3 ダイバー、ダイビング事業者が守るべき事項」において、利用者側（ダイバー、ダイビング事業者）が船長の最終判断に「常に従う」ことの重要性

を、意見の相違が生じ得る具体的な状況においても、より明確に認識するよう促すことが、安全確保の観点から極めて重要であると考えます。現在、同ページの「③利用者の意識の向上」には「乗船中は必ず船長の指示に従うこと」と記載されていますが、この原則の重要性をさらに強調することが望まれます。

- **修正提案：** P.14 「③利用者の意識の向上」の箇条書きに、**「運航の可否判断など、安全に関わる船長の最終的な決定については、たとえ利用者側に異なる意見があったとしても、それに従わなければならない」**といった趣旨の文言を追記、または既存の記述を補強することを提案いたします。

意見4

- **対象箇所：**
 - P.32 場面別 Q&A 集 No.20
- **提案理由：** 現行の Q&A No.20 の回答にある「船舶で使用するものであれば」という表現は、酸素シリンダーを船上で直接使用する場合に限定されると誤解を招く可能性があります。実際に、特に酸素の充填設備が限られる地域において、「ダイビングで使用する目的での酸素シリンダーの運搬」が規則で禁止されているとの誤解が広まり、緊急時対応に不可欠な酸素供給の準備（OFA の普及）の障壁となっている実態が指摘されています。本ガイドラインがダイビング船の安全対策を推進する上で、緊急時の酸素供給体制の構築は根幹をなす要素です。したがって、運搬目的が「ダイビングでの使用」であれば、それが船舶の安全運航に資する「常用危険物」に該当する旨を明確にすることで、現場の誤解を解消し、救命体制の普及を促進することが不可欠です。
- **修正提案：** Q&A No.20 の回答文中、「船舶で使用するものであれば」という箇所を、以下の通り修正することを提案いたします。「**特段手続きは必要ありません。船舶で使用する、もしくはダイビングで使用することを目的として運搬するものであれば、『船舶において使用する危険物』（危険物船舶運送及び貯蔵規則第2条第2号の常用危険物）として持ち込むことは可能です。**」

意見5

- **対象箇所：**
 - 本ガイドラインの今後の運用と見直しについて
- **提案理由：** この度のガイドライン案は、ダイビング船の安全向上に大きく貢献する、非常に優れた内容であると認識しております。しかしながら、いかに優れたガイドラインであっても、策定して終わりではなく、実際に現場で運用される中で新たな課題や改善点が明らかになるものです。その実効性を将来にわたって維持・向上させていくためには、定期的に現場からの意見や事故事例を収集し、内容を見直していく仕組みを予め設けておくことが不可欠であると考えます。
- **修正提案：** つきましては、本ガイドラインの内容自体への修正提案ではございませんが、極めて重要な付帯事項として、本ガイドラインの定期的な見直し時期（例えば、公表後1～2年を目処とするなど）について本委員会で言及し、その旨を議事概要に明記しておくことを提案いたします。