

ダイビング船 安全対策ガイドライン

(案)

ダイビング船の
安全運航のために

©PADI

令和7年〇月

国土交通省

目次

はじめに	2
1 安全管理体制の充実	4
2 船長等が運航時に守るべき事項	9
3 ダイバー、ダイビング事業者が守るべき事項	14
4 地域連携と安全活動の醸成	15
5 器材重量を考慮した旅客数の制限、重量物の船内配置	17
6 船舶をダイビングの目的で使用する場合の船舶検査	19
参考資料	
・ダイビング船事故事例集	21
・場面別QA集	27
・参照条文	33
・ガイドライン対応状況確認表	37
・発航前検査チェックリスト	39
おわりに	40

このガイドラインの対象となる「ダイビング船」とは

このガイドラインでは、船舶検査証書上の用途に関わらず、実態としてダイビング事業者又はダイバーからの需要に応じ、目的地においてダイビングを行わせる目的で使用される船舶を広く「ダイビング船」としています。

このため、例えば、通常、遊漁船として使用される船舶であっても、一時的な需要により上記の目的で使用される場面においては、「ダイビング船」として、このガイドラインを参考に、より一層の安全対策を講じていただくようお願いいたします。

はじめに

近年、多くの乗客を乗せたダイビング船による海難事故が相次いで発生していることを踏まえ、国土交通省では、ダイビング船の運航に係る実態調査を実施すると共に、有識者や業界関係者等からなる委員会を設置し、ダイビング船の安全対策についてハード・ソフトの両面から検討を進め、このたび、本ガイドラインをとりまとめました。

本ガイドラインは、ダイビング船の運航の安全に焦点を当て、事故を未然に防止するとともに、万一事故が起きた場合にも的確に対応できることを目的として、ダイビング船に適用される法令の規定も踏まえながら※、船長をはじめ、ダイビング事業者、ダイバーなど幅広い関係者が取り入れることが望ましい安全対策をとりまとめたものです。

他方で、一口に「ダイビング船」と言っても、地域によって運航の実態は異なり、本ガイドラインに書かれていること以外にも、考慮すべき地域特有の事情等があると思います。関係者の皆さまには、本ガイドラインを「全国共通のベースライン」として考えていただき、是非、それぞれの地域の実情に応じた安全確保に取り組んでいただくよう、お願いいたします。

本ガイドラインを通じ、ダイビング船の運航にあたっては、何よりも「安全が最優先」であり、「無理をしない」、「基本を守る」という意識が業界全体に浸透し、日本のボートダイビングがより一層、安全・安心なものとして発展していくことを願っております。

※ダイビング船に適用される法令により義務付けられている事項については、該当する項目に根拠法令を記載しています。

このガイドラインで使用している 用語について

このガイドラインでは、各用語を以下のとおり定義して使用しています。

船 長

船舶職員及び小型船舶操縦者法に定める乗船基準等に適合する免許（海技免許又は小型船舶操縦士免許）を受けており、ダイビング船に船長の職務として乗船する者。

船舶所有者

ダイビング船の所有者

運航事業者

ダイビング船の運航事業者（ダイビング事業者が自らダイビング船を運航する場合は、当該事業者を含む。）

ダイビング事業者

ダイバーとの契約に基づき、ダイビングの指導やガイド等を行う事業者

乗船スタッフ

船長以外の職務でダイビング船に乗船し、船舶運航を補助する者（インストラクターである場合を含む。）

インストラクター

ダイビングインストラクターの認定を有し、ダイバーの指導やガイド等を行う者

ダイバー

ダイビングを行う者（客かインストラクターかは問わない。）



事故の未然防止のためには、船の安全管理を適切に行うことが重要です。ダイビング船の運航事業者の皆さまは、次に掲げる事項を社内マニュアル等に明文化して遵守し、安全確保を図りましょう。

1.1 運航可否判断基準等の設定

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。

船長は、適時運航可否判断を行い、気象・海象が基準に達したとき又は達するおそれがあると認めるとき、その他危険を感じるときは、発航中止又はダイビングを中止して帰港や避難の措置をとる。

港・地点名	運航中止条件		
	風速	波高	視程
○港	m/s以上	m以上	m以下
○○海上域	m/s以上	m以上	m以下
○○沖付近	m/s以上	m以上	m以下

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、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。

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、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。

1.2 気象・海象情報等の収集

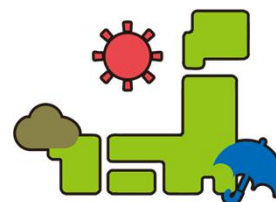
船舶職員及び小型船舶操縦者法(船員法適用船舶の場合は船員法)に基づく義務

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。

(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、民間気象情報サービス



②水路通報等の把握

船長は、出航前に海上保安庁「海の安全情報」HP等を活用し、海上工事の予定や障害物、港長公示など、運航に影響する水路情報を随時入手する。

<参考> 海上保安庁「海の安全情報」

海上保安庁では、全国各地の灯台などで観測した風向、風速、波高などの局地的な気象・海象の現況、海上工事の状況、海上模様が把握できるライブカメラなどの「海の安全情報」をリアルタイムに提供しています。

特に、スマートフォンのGPS機能を利用して、現在地周辺の情報や気象・海象の現況、海上安全情報など様々な情報が地図画面上で一目で分かるスマートフォン用サイトも運用しています。

さらに、24時間体制で海上保安庁が発表する緊急情報や気象庁発表の気象警報・注意報などを、事前に登録されたメールアドレスに配信する「緊急情報配信サービス」も提供しています。



海上保安庁「海の安全情報」スマホ用サイト画面

1.3 緊急時対応計画

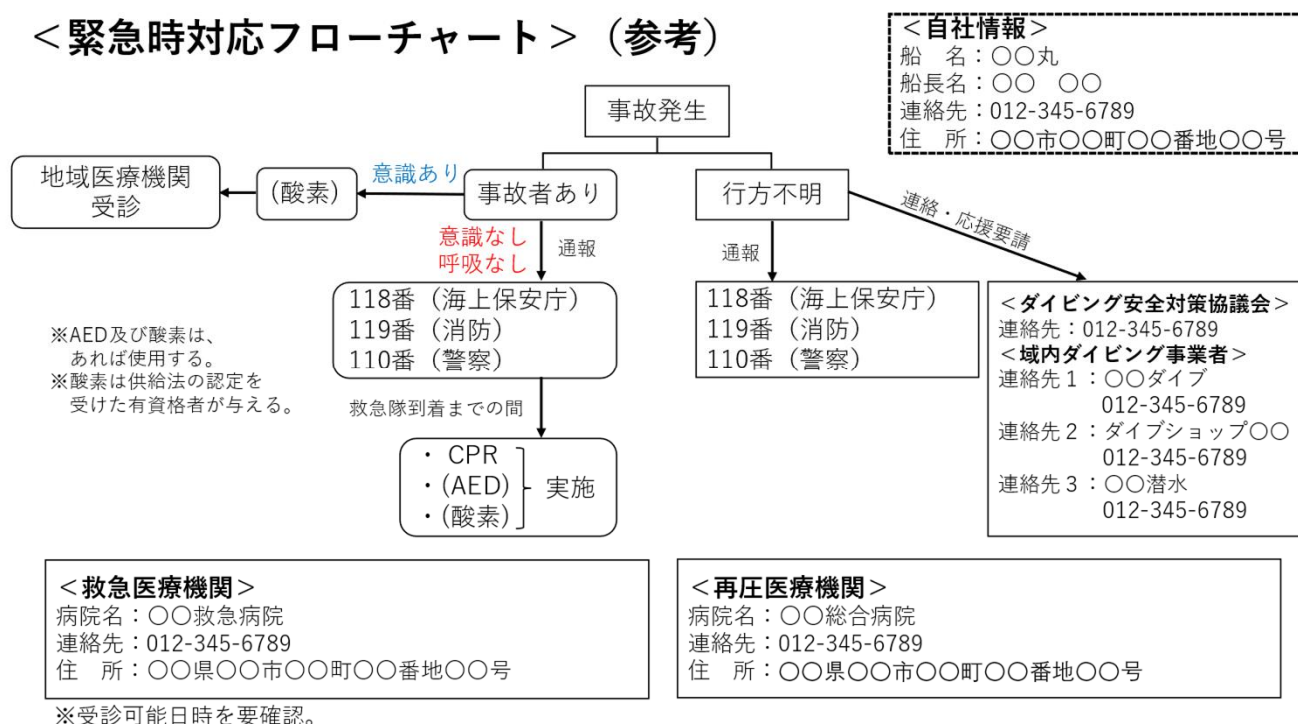
① 捜索・救助体制の充実

運航事業者は、万一事故が発生した場合に備え、緊急連絡網及び緊急時対応フローチャートを作成し、事務所及び船内の目立つところに掲示しておく。＜緊急時対応フローチャート参照＞

また、その内容を乗船スタッフへ周知し、ダイビング事業者からの委託を受けて運航する場合はダイビング事業者にも共有する。

- ✓ 時間経過に沿った対応の流れ図を作成しましょう
- ✓ 判断基準（救助要請のタイミング等）を明確化しましょう
- ✓ 緊急搬送の方法や搬送先医療機関を選定しましょう

＜緊急時対応フローチャート＞（参考）



② 通信手段の確保・習熟

船舶所有者は、船舶間や陸上との連絡が可能な通信手段を万全に確保しておく。また、全ての乗船スタッフにその使い方をマスターさせる。

③海中のダイバーと船長との緊急連絡

船長は、海中で異常(※1)が発生した際、シグナルフロートや海洋GPS端末等を用いてダイバーから船長に速やかに知らせてもらうなど、緊急時のサインを事前にダイビング事業者(インストラクター)と申し合わせておく。

※1 アンカーが外れている、ダイバーが流されてしまった等



©PADI

シグナルフロート

自分の位置を知らせるために海面で膨らませて使用する筒状の浮き。水中で空気を入れ海面に打ち上げることができる。



写真提供:クアドラプランニング(株)

海洋GPS端末

GPS衛星を利用して自位置を計測し、位置共有やSOS通報等が可能な装置。

また、船長から海中のダイバーに緊急浮上の必要性等を知らせる手段(※2)についても申し合わせておく。

※2 ラダーや船体をハンマーで数回叩く打音信号など

④地震・津波・波浪注意報への対応

運航事業者は、運航中に地震・津波・波浪注意報や警報が発令された場合の対応を定めておく。

(例) 避港、運航の中止、陸上や他船との情報共有など

1.4 乗船者名簿の管理

運航事業者は、乗船させようとする者(インストラクターを含む)全員の情報をまとめた「乗船者名簿」(氏名、性別、年齢、住所、緊急連絡先)を作成し、事務所に備え置いておく。



1.5 ダイビング計画の事前入手

船長は、ダイビング事業者から、事前にダイビング計画※を入手しておく。

※人数、使用するタンクの容量・本数、ダイビングポイント、潜水時間などを記載した計画書

1.6 損害賠償責任保険への加入

運航事業者は、万一の場合に備え、運航中に発生した事故に賠償を行うための保険に加入しておく。

保険商品によって、ダイビング船運航中の事故に伴う損害が保険金支払いの対象外の場合があるため、保険会社への確認が必要です。



©PADI

ダイビング船の運航にあたっては、周囲の船舶はもちろん、水面にいるダイバーや、ダイビング船特有の構造や積載する器材重量による影響等にも気を付ける必要があります。

ダイビング船の運航にあたっては次に掲げる事項を遵守しましょう。

2.1 船舶の安全点検

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)に基づく義務

① 発航前検査の実施

船長は、エンジン始動前に船体、エンジン、救命設備等について、エンジン始動後にエンジンの状態について点検を行う。

点検は、「発航前検査チェックリスト」を参考に行う(船員法適用船舶を除く。)

発航前検査チェックリスト	
発航前検査は、船長の義務です。発航前の検査義務違反は行政処分の対象です。	
エンジン始動前の点検	
船体の点検	
①	☐ 船体に亀裂や破口はないですか。ハッチカバー等は確実に閉鎖しましたか。
②	☐ エンジンルームや船底のビルジ(汚水)の量は普段より多くないですか。→
エンジンの点検	
③	☐ 航海計画に見合った燃料は十分にありますか。
④	☐ Vベルトにひび割れや擦り切れはありませんか。
⑤	☐ 燃料コック(バルブ)は開いていますか。
⑥	☐ 燃料フィルターやセジメンター(油水分離器)にゴミや水分の混入はないですか。
⑦	☐ エンジンオイル(潤滑油)の量は十分ですか。色や粘度は正常ですか。
⑧	☐ 冷却清水の量は十分ですか。海水フィルターにゴミは詰まっていますか。
⑨	☐ バッテリーの液量は十分ですか。また、ターミナルは十分締め付けられていますか。バッテリーの耐用年数は切れていませんか。
救命設備等その他の点検	
⑩	☐ ライフジャケットに損傷や膨張式ボンベの異常はありませんか。また乗船者全員が着用しましたか。
⑪	☐ 通信手段を確保し、充電量や予備バッテリーの確認はしましたか。
⑫	☐ 適切な出航判断や航海計画の立案に必要な気象・海象情報、水路情報は確認しましたか。
⑬	☐ その他の法定備品類は搭載され、直ぐに使える状態ですか。
エンジン始動後の点検	
エンジンの状態確認	
⑭	☐ 回転計、冷却水温度計、油圧計、電流計、電圧計は正常値を指していますか。
⑮	☐ 冷却用の海水は普段どおりの量や勢いで排出されていますか。
⑯	☐ エンジンから異常な音やにおいは出ていませんか。

© 2019 JMRA/KAZI

国土交通省「ハロー！フレッシュボートライフ」より

「発航前検査チェックリスト」ダウンロード

https://www.mlit.go.jp/maritime/maritime_fr10_000010.html

② ダイビング器材の固定状況、本数等の点検

船長は、①のチェック項目に加え、空気タンク等のダイビング器材が安全に積載されていること、乗船する人数とその器材の総重量が適切であることを確認する。＜詳細は5.を参照＞

2.2 アンカリングの安全対策

船長は、アンカリングを行う場合には、海中にダイバーがいないこと、クラッチレバーを中立にしたことを確認してからアンカーを投下する。

特に、波の打ち込みが予想される場合は、船首から投錨して船尾を風下にする。珊瑚礁の保護や漁業権に配慮すべきエリアなど、地域のルールや地域特有の事情がある場合には、これらにも考慮して適切なアンカリング方法を選定し、正しく運用する。

<参考> アンカリングの手順

アンカーロープの長さ

使用する水深の5～7倍の長さのアンカーロープが目安です。

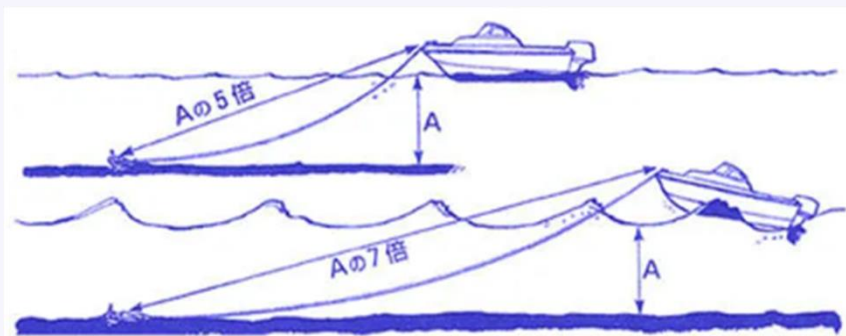
アンカーを打つ場所

泊地を充分観察し、風や波、海底の状態を確認します。潮が引いても十分な喫水が確保できることも重要です。

アンカーの打ち方

風下から投錨する位置まで近づいて、まずロープの端を固定し、アンカーを船首から下げます。

水深の5～7倍のロープを繰り出したら固定し、アンカーの効きを確認します。アンカーが岩場に噛み、外れない場合があります。万一を考え、アンカーそのものに引揚げ用の水深分の長さのロープ（先端に浮子のついた、細めの強度のあるもの）を取付けておきましょう。



出典：（一社）日本マリン事業協会HP

【事件事例】ダイビング船A丸潜水者死亡事故（2009年11月16日10時45分ごろ発生）

A丸は、ダイビングポイントにて錨泊作業中、船長が両舷の機関のクラッチレバーを中立にするのを忘れ、本船が後進している中、インストラクター1人が錨を海底に固定するために左舷船尾から海中に飛び込んだところ、回転中のプロペラ翼に接触し、左上肢を切断。その後、病院で死亡が確認された。

2.3 ダイバー潜水中に船長がとるべき行動

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**

船長は、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。



また、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。

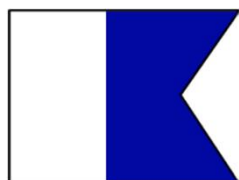
【事件事例】ダイビング船B丸乗揚事故（2022年12月03日13時19分ごろ発生）

B丸は、強風注意報及び波浪注意報が発表されている状況下で、船長が同注意報の発表を知らずに出航し、ダイビングポイントにて係留ブイにロープを繋いで係留し錨泊を開始。

船長は、本船を無人とし、付近の海中でインストラクターとしてダイビング客と共にダイビングを行っていたところ、風が強まると共に波高が高くなり錨索が切れるとともに、係留ブイが海底の岩場から外れて圧流され、さんご礁に乗り揚げた。

②国際信号旗「A」の掲揚等 **海上衝突予防法に基づく義務**

船長は、乗客に潜水を行わせている間は、昼間にあっては、国際信号旗「A」の信号板を掲揚し※、他船との衝突やダイバー浮上時の他船との接触事故等を防止する。

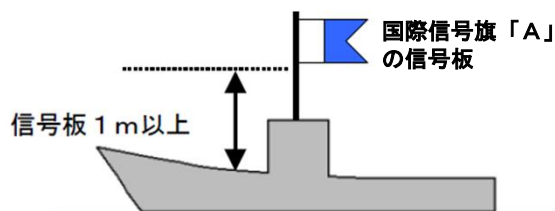


国際信号旗「A」

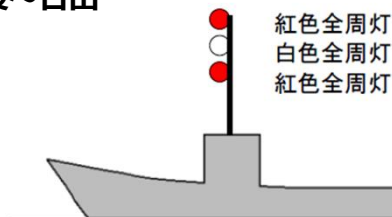
意味：私は潜水夫を降ろしている。微速で十分避けよ。

※ 日没から日出までの間は、最も見えやすい場所に白色の全周灯一個を掲げ、かつ、その垂直線上の上方及び下方にそれぞれ紅色の全周灯一個を掲げること。

昼間



日没～日出



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。

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。

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。

【事事故例】旅客船C丸潜水者負傷事故（2004年5月30日9時40分ごろ発生）

C丸は、ダイビングポイントに到着後、船長がダイビング客のエントリーの確認するためフライングブリッジから立ち上がって移動した際、

船長の半ズボンの裾が主機のクラッチレバーに引っかかり、回転し始めたプロペラ翼にダイビング客が接触し、全治1か月の重傷を負った。



©PADI

2.4 航行中の事故防止のための安全対策

① ダイビングポイント航行時の操船

船長は、停船させていた船を移動させようとするときは、船体の死角になっている部分も含め、船体周囲にダイバーがいないことを確実に確認した上でエンジンを始動させる。

また、ダイビングポイント付近を航行するときや、A旗を掲げた船がいるとき又は周囲にダイバーがいるときは、迂回するか、ダイバーから発せられる気泡等を観察し、水面下にダイバーがいないことを十分確認しながら低速力で航行する。

【参考】 門司地方海難審判庁那覇支部「潜水者・遊泳者の死傷海難防止のために」

第4 提言

1. 船舶とスキューバダイビング中の潜水者との接触を避けるために
「ダイビングポイント付近で国際信号旗のA旗を掲げている船舶を認めたときは、船から100m以内は徐行すること」

② 乗船者に対する安全指示

船長は、出航前又は運航開始直後並びに航行中の必要なタイミングで、次に掲げる事項等について乗客に十分に説明し、乗客の理解と協力を得て、安全確保を図る。



- ✓ 急な動揺に備え、航行中は不要な船内移動を控え、特に暴露甲板にいる場合は、必ず手すり等に捕まること
- ✓ 波の影響を受けにくい安全な場所に着席すること（具体的な着席場所を指示）
- ✓ 船外に身を乗り出さないこと
- ✓ 乗船中は必ず船長の指示に従うこと

2.5 構造上の注意点の把握

船長及び船舶所有者は、次のような場合に、船舶に波が打ち込みやすくなり、波の状態等によっては海水の排水が間に合わなくなるおそれがあることや、復原性に影響が出ることを十分理解し、適切に対処する。

- ・ 空気タンク等の潜水器材をバランスを考慮せずに積載したり、適切に固縛しない場合＜詳細は5. 参照＞
- ・ 船舶検査時に取り付けられていた仕切り板等を取り外した場合＜詳細は6. 参照＞

ダイバー、ダイビング事業者が守るべき事項

ダイビング船の運航中の事故をなくすには、船長等、運航事業者による徹底した安全管理はもちろん、利用者であるダイバーやインストラクター等の理解と協力が欠かせません。

ダイビング船を利用する方々は、以下に掲げる事項を守るようにしましょう。

①ボートダイビングに係る講習の受講

初めてボートダイビングを行おうとするダイバーは、ボートダイビングに必要な知識を身につけるための講習を受講することを検討する。

＜関連項目 4. 2 ①＞

②ガイドラインに適合する船舶の利用

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。

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、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。

ダイビング船の安全対策ガイドライン						対応状況確認表		
記入日時								
運航事業者名						運航機数	員	
船名								
記入責任者	職名	氏名						
※各項目について、主担当者を赤字で示すこととし記入してください。 ※一部項目については、乗客に付随する内容（乗客の総数等）として記入してはなりません。								
項目						対応状況		
安全管理体制の充実								
乗客をいかに守る環境、設備、訓練の条件について、具体的に最低基準を定めています。								
①	乗客中・乗務員の配置	○心臓	健康	m以上	適当	n以上	医師	m以上
		○心肺機能	良好	m以上	適当	n以上	検査	m以上
	(注)心臓病	迅速	m以上	適当	n以上	設備	整備	m以上
②	酒類摂取等について、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しています。							
③	気象・海面情報等について、関係機関と連携し把握できるようにしています。							
④	海上保安庁「船の安全性確保」を実施し、適切に対応できる経路情報を提供入手としています。							
⑤	緊急時の対応について、緊急連絡所や緊急時対応フローチャートを作成し、乗客へ周知しています。							
⑥	緊急避難経路等について、万が一の際にスムーズに避難できるように、乗務員及び乗客の練習などを行うことにより確保しています。							
⑦	船舶や船上での事故及び救助に必要となる乗客乗務員の人数を確認しています。							
	乗客等の内訳	乗務員構成	台	乗客数	台	操縦率	台	乗客
⑧	舟着で発生しやすい溺れや負傷防止のため救命胴衣を着用した状態で舟中で行う緊急避難の訓練の実施方法などを決めて、タイミング等をあらかじめ合意しています。							
⑨	漏洩ガス、火災、沈没、波打たれ被害が発生した場合の対応を決めています。							
⑩	船舶よりどのような緊急事態の発生をした場合通報内容を作成し、事前報告を徹底しています。							
⑪	ダイビング事故発生から、事後対応チームが介入し入事しています。							
⑫	訓練時に限らず、実際に発生した場合も、即ち対応を行った後の保険に加入しています。							
船長等が航行直前時に守るべき事項								
⑬	出航前に必ず、出発前点検を行います。							
⑭	ランパリングを行う際は必ず、ランパチンバーを中点に入ります。							

ガイドライン対応状況確認表

③利用者の意識の向上

ダイバー及びダイビング事業者は、ダイビング船の運航は安全が最優先であることを認識し、以下に掲げる事項を守る。

- ✓ 船長からの安全指示を遵守し、船内では常に船長の指示に従うこと
- ✓ 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従うこと
- ✓ エントリーは、エンジン停止を確認したインストラクターからの合図を待ってから行うこと
- ✓ 海面浮上時及び浮上後は、常にボートを視界に入れ、ボートとの接触に十分注意すること
- ✓ 悪天候時や天候の悪化が予想される場合にはボートダイビングを行わないこと

安全・安心なボートダイビングを実現するためには、各事業者による取り組みに加え、地域の事業者が相互に連携し、安全に対する意識や知識をみんなで高めていくことも非常に重要です。

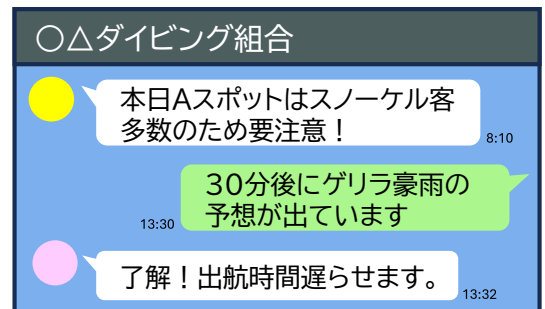
ダイビング事業者、ダイビング船の運航事業者の皆さまは、次に掲げる対策を積極的に取り入れましょう。

4.1 事業者間の連携

① 情報共有体制の構築

ダイビング事業者及び運航事業者は、同じエリアで事業を行う同業者等と、SNSのグループトーク機能等を活用した連絡網を整備し、安全に関する様々な情報(ヒヤリハット事例を含む)を共有する仕組みを構築する。

SNSを活用した情報共有のイメージ



また、地域安全対策協議会等の枠組みが存在する場合には、積極的に参加し、安全に対する取組みや安全に役立つ最新の情報を交換する。

<詳細は下記②参照>

② 勉強会等の実施、地域ルールの策定

ダイビング事業者及び運航事業者は、ダイビング船の運航の安全性向上のための地域協力体制を構築するとともに、定期的に勉強会や合同訓練等を実施する。

<合同訓練等の実施については4. 2 ③参照>

考えられる勉強会の内容

- ・ ガイドラインの内容の再確認
- ・ 事故、ヒヤリハット事例の共有
- ・ 事故事例研究（原因や再発防止策の検討）
- ・ 各社の安全の取組事例紹介

等

地域安全対策協議会による ダイビング安全対策セミナー開催例



(出典) 北海道スキューバダイビング安全対策連絡協議会HP

また、安全対策において、地域特有の事情等を考慮すべきことがある場合には、地域ルールを策定・周知する。

4.2 講習・訓練の実施及び参加

①講習等における本ガイドラインの活用

船舶所有者は、船長・乗船スタッフ向けに、本ガイドラインの内容や、営業地域の地理的特徴、気象・海象等の特性を理解・習熟させるための講習を実施する。

また、ダイバー向けの講習を行うダイビング事業者は、ボートダイビングに必要な知識を身につけるための講習において、本ガイドラインを補助教材として活用し、ダイビング船の事故防止や事故発生時の被害の軽減に役立つ知識をダイバーに身につけさせる。

②救命・救急訓練

ダイビング事業者及び船長・乗船スタッフは、一次救命処置として、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。

また、船舶所有者は、救助したダイバーは溺水や減圧症等の可能性もあることを踏まえ、酸素吸入器等をダイビング船に備えておくとともに、ダイビング事業者及び船長・乗船スタッフは、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。



③緊急時対応訓練

運航事業者は、乗船する可能性のあるスタッフ全員で、定期的に事故処理の対応フローを確認し、シミュレーションを行うとともに、船長の指揮の下、海上やプールで事故者引き揚げの模擬訓練を実施する。

なお、海上等での模擬訓練は、地域安全対策協議会等、地域単位で行うことも効果的である。

海上保安庁と地域安全対策連絡協議会の合同潜水訓練の様子



(出典) 海上保安庁公式X

器材重量を考慮した旅客数の制限、重量物の 船内配置

安全な運航をするうえで、自船の能力を把握することは非常に重要です。
船舶所有者、船長の皆さまは、次に掲げる事項を実施し、安全な運航に努め
ましょう。

① 本船が積載できる器材の数、重量及び積載場所に関する船内での掲示

船舶所有者、船長は、本船が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、これら情報を踏まえ航行する。

また、船舶所有者、船長は、ダイビング事業者、ダイバーなどがこれら情報を把
握できるよう、船内の見やすい場所(例：旅客搭載場所)に掲示する※。

※ 旅客搭載場所などの掲示する場所がない船舶にあつては、乗船前に旅客等に説明す
るなどの措置に代えても良い。

【掲示イメージ】 本船が積載できる潜水器材一覧

品目	数	重量	場所
空気タンク	〇〇個	△△kg	上甲板（左／右 ブルワーク）
ウエイト	〇〇個	□□kg	上甲板（オーニング下）
…		…	…

合計重量〇〇kgを超えて、更に潜水器材等を積載する場合、手荷物注意書の表に従い定員を減
じる。

② ①の数や重量を超えて追加搭載する潜水器材がある場合の注意事項 の徹底

船舶所有者、船長は、本船が積載できる潜水器材を超えて追加搭載する場合、
注意事項が記載された手荷物注意書(検査機関が交付)に基づき、乗船可能
な定員を計算し、当該定員を超えない範囲で航行する。

また、船舶所有者、船長は、乗船する者が各種注意事項を把握できるよう、手
荷物注意書を船内の見やすい場所(旅客搭載場所)に掲示する。

<手荷物注意書(抜粋)>

乗船する人数は船舶検査証書に記載されている最大とう載人員に、次表の係数
を乗じた人数までとすること。

旅客一人当たりの手荷物 平均重量(kg)	5	10	20	30	40	50	60	70
係 数	0.97	0.94	0.88	0.83	0.77	0.72	0.66	0.61

【例】 最大とう載人員30人の船舶に旅客1人当たりの手荷物
平均重量40kgを搭載した場合 30人 ⇒ 23人

③ 重量物（潜水器材）の適切な積載方法

船長は、潜水器材について以下に掲げる注意事項（手荷物注意書に記載）を考慮し、適切な積載を行う。

- ・ 航行時に潜水器材が移動しないよう、適切に固縛すること。
- ・ 可能な限り船体中心線や中央付近に搭載すること。
- ・ 2 段を超えて積み上げないこと。

【空気タンクが固縛されていない、また多段積みの例】



（出典）運輸安全委員会報告書

船舶所有者、船長の皆さまは、ダイビング目的で船舶を航行させる場合、次の事項に注意したうえで、船舶検査証書に記載された条件など法令を遵守し航行しましょう。

① 運航実態を把握した確実な船舶検査の実施 船舶安全法に基づく義務 (※申請時の添付書類として追加で求める予定)

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。

申告内容

- ダイビング目的での船の使用有無
- 空気タンクの最大本数
- その他重量物の積載の有無
- 潜水器材の搭載場所 など

② 仕切り板を外した状態を前提とした最大とう載人員に係る条件の指定

船舶安全法に基づく義務

仕切り板を設置している船舶にあつては、①仕切り板を取り外した状態、②仕切り板を装着した状態でそれぞれ検査が行われ、安全基準に適合する場合に限り、以下の例のように、船舶検査証書の航行上の条件として、それぞれの場合における最大とう載人員の内訳が記載される。

船舶所有者、船長は、当該最大とう載人員を含む航行上の条件を遵守し、航行する。

検査証書において指定する条件例

最大とう載人員	旅客	船尾仕切り板を装着した場合	19人	船尾仕切り板を取り外した場合	6人
	船員	船尾仕切り板を装着した場合	5人	船尾仕切り板を取り外した場合	5人
	その他の乗船者	船尾仕切り板を装着した場合	0人	船尾仕切り板を取り外した場合	0人
	計	船尾仕切り板を装着した場合	24人	船尾仕切り板を取り外した場合	11人

③ 臨時検査の受検義務 船舶安全法に基づく義務

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。

ダイビング船の 安全対策ガイドライン

参考資料

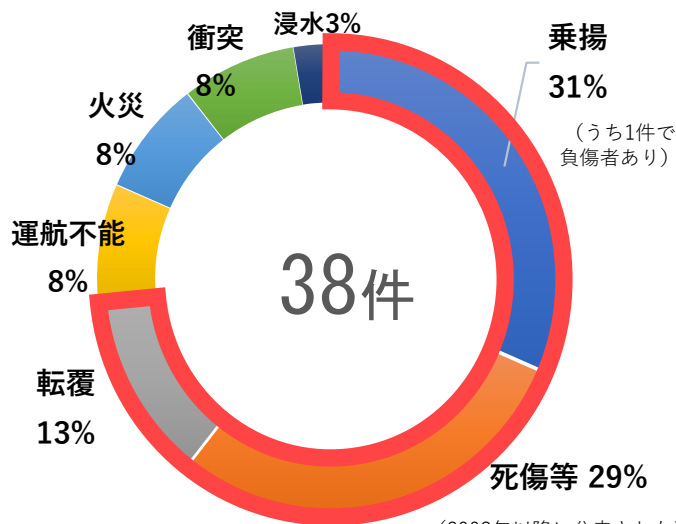
- ・ダイビング船事故事例集
- ・場面別QA集
- ・参照条文
- ・ガイドライン対応状況確認表
- ・発航前検査チェックリスト

ダイビング船の事故事例集

本事故事例集は、過去に発生したダイビング船の事故事例を、関係者の皆さまに教訓としていただくべく、運輸安全委員会により公表された事故調査報告書を元に作成したものです。

近年のダイビング船による事故の概要

ダイビング船事故の種類別割合



原因

- 運輸安全委員会が公表する船舶事故調査報告書を元に集計したところ、2008年から2023年までの15年間に於いて、ダイビング船による事故の発生件数は38件であった。
- 38件のダイビング船事故のうち、事故の種類は「乗揚」が一番多く、死傷者を伴う事故は全体の約3割(12件)(うち死亡事故2件)。

(2008年以降に公表された運輸安全委員会事故調査報告書を元に海事局作成)

※事故種類のうち「死傷等」は、船舶の損傷を伴わない死傷事故が計上されており、他の種類の事故においても死傷者を伴う場合がある。

事故種類	原因(例)
乗揚	・錨索を外して後進した際、索がプロペラに絡まり主機が停止し、風波で圧流された。 ・船長が船位の確認を行わなかったため、風波により圧流されていることに気付かなかった。 ・<u>ダイビングポイントを変更する際、係留索を放す前にリーフから離れる操船を適切に行わなかった。</u>
死傷等	・船体が上下に動揺した際に旅客が浮き上がって甲板上に落下した。 ・<u>潜水を開始させた際、回転していたプロペラ翼が旅客に接触した。</u> ・<u>船長が船の周囲でダイビングを行っている者の確認せずに航行を開始したところ、プロペラ翼が他船ダイバーに接触した。</u>
転覆	・波浪により船内に海水が流入した際、船尾部を下げて排水しようとしたところ、船尾部が沈下して船外機が海水に浸かり停止、更に海水が船内に流入し転覆した。

気象・海象情報等の収集及び潜水中の見張りが不十分だった事例

【ダイビング船A乗揚事故】

発生日時：2022年12月3日 午後1時19分ごろ

船舶情報：総トン数2トン

<事故の経緯>

ダイビング船Aは、強風注意報及び波浪注意報が発表されている状況下、船長が同注意報の発表を知らずに出航した。

錨泊後、船長が本船を無人とし、インストラクターとしてダイビング客と共にダイビングを行っていたところ、海中から船体が大きく動揺しているのが見え、気象・海象が悪化していることに気がついたが、動揺が大きかったため、ラダーから船上に戻ることを断念した。

その後、風が強まると共に波高が高くなり、錨索が切れるとともに、係留ブイが海底の岩場から外れて圧流され、A船はさんご礁に乗り揚げた。

このような事故を防ぐために

- ・船長は、出航前に気象・海象情報を入手する際、気象庁のウェブサイト、海上保安庁の「海の安全情報」等を活用するとともに、警報及び注意報の発表状況も必ず確認し、強風注意報、波浪注意報等が発表されている場合は出航を控える。
- ・船長がインストラクターを兼務する場合、水中でガイドを行う際に船上が無人とならないよう、別の乗組員を乗り組ませておく。

<ガイドライン該当箇所> 1.2 気象・海象情報の収集体制、2.3①適切な見張りの実施

船舶の安全点検が不十分だった事例

【ダイビング船B乗船者死亡事故】

発生日時：2014年6月11日 午前11時15分ごろ

船舶情報：総トン数15トン

<事故の経緯>

ダイビング船Bは、ダイビングポイントに向けて航行中、操舵装置の油圧ホースの接続金具が腐食して亀裂を生じたため、作動油が流失し、操舵不能となった。

このような事故を防ぐために

- ・操舵装置の油圧ホースの接続金具は、定期的に点検を実施し、腐食等の異常箇所の早期発見に努める。

<ガイドライン該当箇所> 2.1①発航前検査の実施

アンカリングの安全対策が不十分だった事例

【ダイビング船C乗船者死亡事故】

発生日時：2009年11月16日 午前10時45分ごろ

船舶情報：総トン数16トン

<事故の経緯>

ダイビング船Cは、ダイビングポイントで錨泊作業中、船長は、インストラクターが船尾左舷側の梯子のところでアンカーを持って待機しているのを見て、両舷の機関のクラッチレバーを中立にするのを忘れたまま、インストラクターに飛び込むよう手で合図を送った。

本船が後進している中、船長の合図を受けたインストラクターが左舷船尾からアンカーを持って海中に飛び込んだところ、回転中のプロペラ翼に接触し、左上肢を切断。その後、病院で死亡が確認された。

このような事故を防ぐために

- ・船舶所有者は、プロペラガードなど、プロペラ翼と潜水者とが容易に接触しないための設備を船体に設ける。
- ・船長は、潜水者がプロペラの近くにいる場合、エンジンを停止する。

<ガイドライン該当箇所> 2.2 アンカリングの安全対策

ダイバー潜水中のエンジン・プロペラの安全管理が不適切だった事例

【ダイビング船Dダイビング客負傷事故】

発生日時：2012年6月1日 午後1時21分ごろ

船舶情報：総トン数14トン

<事故の経緯>

ダイビング船D（乗合船）の船長は、ダイビングポイントにおいて、各グループのインストラクターに対し、潜水を開始してもよい旨の合図を行った。

ダイビング客Aのグループは左舷船尾から、ダイビング客Bのグループは右舷船尾から潜水を開始したところ、プロペラが回転していたため、プロペラ翼が両人に接触し、それぞれ全治4週間と全治10日間のケガを負った。

このような事故を防ぐために

- ・船長は、船尾からダイビング客等の潜水を開始させる際、エンジンを停止させたこと又はクラッチレバーが中立になっていることを確認する。

<ガイドライン該当箇所> 2.3③ エンジン・プロペラの安全管理

ダイビングポイント航行時の操船が不適切だった事例

【ダイビング船E潜水者負傷事故】

発生日時：2011年7月25日 午後2時30分ごろ

船舶情報：総トン数12トン

<事故の経緯>

ダイビング船Eは、ダイビングを終え、ダイビングポイントから帰港することにし、左舷船尾の錨を上げ、本船の周囲を確認後、係留に使用していたロープを回収した。

その後、航行を開始するにあたり、船の周囲を確認した時から3～5分ほど経過していたが、船長は大丈夫だと思い、改めて船の周囲でダイビングを行っている者の確認を行わなかった。また、他に見張り員も配置していなかった。

その結果、回転していたプロペラ翼が、近くでダイビング中であった他船の船長に接触し、全治3ヶ月のケガを負った。

このような事故を防ぐために

- ・船長は、ダイビングポイントで航行を開始する際には、周囲の安全を確認する。
- ・インストラクター等は、船舶の付近でダイビング客を案内するときは、船舶の動静を慎重に監視するとともに、安全が確認できた場合を除き、船舶に接近しない。

<ガイドライン該当箇所> 2.4① ダイビングポイント航行時の操船

乗船者に対する安全指示が不十分だった事例

【ダイビング船Fダイビング客負傷事故】

発生日時：2010年3月8日 午後1時10分ごろ

船舶情報：総トン数15トン

<事故の経緯>

ダイビング船Fは、ダイビングポイントに向けて航行していた際、反航する2隻の船舶から航走波が発生しているのを認めたが、船長は、その波が大きな波ではないものと思い込んでいたことから、針路及び速力を保持して航行していた。

船長は、航走波が本船から約15mまで接近したところで波が大きいことに気付き、減速したものの、船首が航走波の波頂に乗って波間に落下した。このとき、前部客室のベンチに座っていたダイバーが、ベンチから身体が浮いて離れたのち、ベンチに落下した衝撃で腰椎を圧迫骨折した。

船長及び甲板員は、航走波を認めた際、航走波が近づいていることの案内や、船体動揺についての注意喚起を行っていなかった。

このような事故を防ぐために

- ・船長や乗組員は、反航する船からの航走波を認めた場合、乗客に航走波による船体動揺について注意喚起を行う。

<ガイドライン該当箇所> 2.4② 乗船者に対する安全指示

構造上の注意点の把握が不十分だった事例

【ダイビング船G浸水事故】

発生日時：2012年4月3日 午後2時30分ごろ

船舶情報：総トン数4.7トン

<事故の経緯>

ダイビング船Gは、ダイビングポイントでダイビングを終えて帰航中、波高約4～5mの波を船尾から受け始め、船長は不安を感じて引き返すことを考えたが、付近を航行する小型の和船を見て、自船も航行出来ると判断し、波が船尾甲板に連続して打ち込む状態で航行を続けた。

波やうねりを強く受けるようになると、船長は速力を落として航行を続けたが、船首が波に突っ込むようになり、本船はほとんど前進することができなくなり、波が船内に連続して打ち込むようになった。

本船は、船尾甲板に船体中央まで貫くフラットな甲板が採用され、それがトランサムステップに直結する構造をしており、船尾方向から波を受けて航行するときには、波が船内に打ち込みやすい構造であった。また、船尾甲板下に3箇所の総尾があり、倉口をハッチカバーで蓋をしていたが、施錠できるものになっておらず、打ち込んだ海水が倉口から倉庫に入った。

その後、本船は、浸水により船尾側へ傾斜し、機関室にも浸水して航行不能となり、インストラクターがダイバーを船首の方へ誘導したが、船体の傾斜が大きくなり、ダイビング客らは海に滑り落ちた。本船は、船首部を海面上に出して浮遊する状態となった後、風浪によって流されて付近のさんご礁に座礁した。

このような事故を防ぐために

- ・船長は、自船について、波の打ち込みなどの航行の安全に係る弱点を考慮したうえで、出航前に気象・海象に関する詳細な情報を入手して、出航の可否を決定する。
- ・気象・海象の悪化が予想されるときは、速やかに帰航を行い、また、航行中に気象及び海象が悪化したときは、速やかに最寄りの安全な場所に避難する。

<ガイドライン該当箇所> 2.5 構造上の注意点の把握

気象・海象情報の収集及び構造上の注意点の把握等が不十分であった事例 必要な臨時検査を受検していなかった事例

【ダイビング船H転覆事故】

発生日時：2023年8月16日 午後0時42分ごろ

船舶情報：総トン数4.8トン

<事故の経緯>

ダイビング船Hの船長は、乗客がダイビングを行っている間、急に黒い雲が垂れ込めてきたのを認めたが、出航後に最新の気象・海象情報を入手しておらず、状況の変化を察知出来ていなかったことから、問題ないと判断した。

その後、風向きが変わり、激しい風雨及び高波が発生したが、船長は、上甲板に入った水は船内に滞留することなく船外に排出されるので支障ないと認識していたことから、船尾部を波風が来る方向に向け船尾から錨を入れた状態で錨泊を続けた。

船長は、早めに帰港するため、乗客を船に戻らせて航行を開始したが、激しい風雨の中、高さ2mの波で縦揺れ及び横揺れを繰り返し、速力が上げられない状況で、波浪による動揺に伴い、航行中にも船尾部甲板上に海水が流れ込む状態が続き、しばらくして同甲板の船尾側が完全に水没。その後、浸水により主機が停止して操縦不能となり、波の打ち込みと共に右舷方に傾き、H船は転覆した。

事故当日、H船は船尾部の仕切り板が取り外されていたことに加え、船尾上甲板を中心に約1,000kgの潜水器材を積載していたことで、船尾の乾舷が減少していた。H船が仕切り板を取り外して船尾形状を変更していたことは、「復原性に著しい影響を及ぼすおそれのある変更」に該当するが、必要な臨時検査を受けていなかった。

このような事故を防ぐために

- ・運航事業者は、天候が急変した場合、適切に避難等の判断ができるよう、管理船舶の堪航性を十分考慮した上で、波高や風速等の運航基準を文書などで明確に定めておく。また、地域の同業者と緊急時の連絡や気象・海象等の情報を共有することができる体制を構築しておく。
- ・船長は、沖合で、雲の状況等から天候の悪化を察知した場合は、速やかにダイビングを中止する。
- ・船舶所有者は、船尾構造の変更など復原性に著しい影響を及ぼすおそれのある変更を行う場合は、JCIに申し出た上で、臨時検査等を受検する。潜水器材を積載することで喫水等の変化が大きくなる場合も、JCIにその旨を申し出て指導を受けるなどして、ダイビング船の復原性を確保する。

<ガイドライン該当箇所> 1.2 気象・海象情報の収集体制、2.5 構造上の注意点の把握、5. 器材重量を考慮した旅客数の制限、重量物の船内配置、6. 船舶をダイビングの目的で使用する場合は船舶検査

ガイドライン 場面別Q & A 集

NO.	全般関係
1	ガイドラインの内容を実行できなかった場合、罰則の対象になりますか？
	1. 安全管理体制の充実
2	運航基準はエリア内の事業者で統一する必要がありますか？
3	基準を緩く設定した事業者には客が集まってしまうのではないですか？
4	船長と運航可否判断の相談相手とで意見が分かれた場合、どうしたらいいですか？
5	気象海象情報の入手時間について、出航の可否判断は出航前のいつの時点で行うべきものですか？
6	ダイビングスポットの天候が変わりやすく、出航前の時点では悪天候の予報が出ていても、目的地に着く頃には穏やかな海になっていることがよくあります。出航してみて、実際に天気が悪くなってきたら運航を中止する条件で出航する方法をとってもよいですか？
7	ダイビング船の通信手段は携帯電話でも大丈夫ですか？（業務用無線や衛星電話が必要ですか。）
8	地震・津波が発生した場合の対応方法は、どのようなものを定めればよいでしょうか？
9	乗船者名簿はダイビングショップのインターネット予約リストを使ってもよいですか？
	2. 船長等が船舶運航時に守るべき事項
10	ダイビング船の船長に必要な船舶免許は何ですか？特定操縦免許は必要ですか？
11	一日に出航と帰港を繰り返す場合、最初の出航時に発航前検査を行えばよいですか？
12	珊瑚礁を傷つけないためのアンカリング方法を教えてください。
13	見張りは、船長ではなく見張員が行ってもよいですか？また、見張員にも船舶免許が必要ですか？
14	船長や見張員による見張りの実施に代えて、AISや監視カメラを活用する（船は無人状態とする）ことは出来ますか？
15	沖合にある係留浮標（係留ブイ）に船を係留していれば、見張りは不要ですか？
16	安全指示は、船長ではなくダイビングショップのインストラクターが実施してもよいですか？
	3. ダイバー、ダイビング事業者が守るべき事項
17	ガイドラインに適合していることについては、どのように示すことが有効ですか？
18	ガイドラインに適合している事業者を選ぶためにはどうすればよいですか？
	4. 地域連携と安全活動の醸成
19	ガイドラインを講習等で活用したいが、冊子はどこで入手できますか？
20	酸素吸入器具等（高圧ガス（酸素）が封入された容器）を船舶に持ち込むための手続きはありますか？

NO.	5. 器材重量を考慮した旅客数の制限、重量物の船内配置
21	本船が積載できる最大の器材の数、重量及び積載場所を確認したいのですが、どこに聞けば確認できますか。
22	旅客船に該当しないよう、敢えて旅客定員を12名以下に減らしている船舶もあり、このような場合でも、器材の重量を考慮した最大乗員数の減算が必要になりますか。
	6. 船舶をダイビングの目的で使用する場合は船舶検査
23	どのような場合に臨時検査が必要になりますか。
24	ダイバーを乗降させるために仕切り板を一時的に取り外す場合、臨時検査は必要ですか。



©PADI

NO.	全般関係
1	ガイドラインの内容を実行できなかった場合、罰則の対象になりますか？
ガイドラインにおいて法律名が記載されている項目（海上衝突予防法を除く）は、法律で義務付けられた事項であるため、違反した場合、罰則の対象となる場合があります。	
	1. 安全管理体制の充実
2	運航基準はエリア内の事業者で統一する必要がありますか？
できるだけ、同一エリアで事業を行うダイビング事業者間で統一ルールを策定し、事業者間で申し合わせを行いましょう。地域安全対策協議会等が設置されている場合には、協議会の統一ルールを作成し、加盟事業者が遵守することも考えられます。	
3	運航基準を緩く設定した事業者に客が集まってしまうのではないですか？
集客を多くするために基準を緩く設定することは厳に慎んでください。同一エリアの他の事業者との情報交換を行い、安全運航のための統一ルールを策定することを検討しましょう。	
4	船長と運航可否判断の相談相手とで意見が分かれた場合、どうしたらいいですか？
船長は、相談相手と意見が分かれた場合、安全を優先し、船長の責任において運航を中止しましょう。	
5	気象海象情報の入手や出航の可否判断は、出航前のいつの時点で行うべきものですか？
出航の可否判断をいつの時点で行うべきかは、事業の態様や航路毎の気象・海象に応じて異なりますが、例えば、「出航の●時間前に判断した後、出航直前○分前にも天候の急変がないか念のため確認する」等、各事業者において、安全運航を確保するために適切な時点を設定しましょう。 なお、出航後も、警報等が発せられた場合には直ちに運航を中止してください。	
6	ダイビングスポットの天候が変わりやすく、出航前の時点では悪天候の予報が出ていても、目的地に着く頃には穏やかな海になっていることがよくあります。出航してみても、実際に天気が悪くなってきたら運航を中止する条件で出航する方法をとってもよいですか？
条件付出航は、特に陸岸から距離がある場合等に安全に帰港できない恐れがあり、非常に危険です。出航判断を行う時点で運航基準を超えているとき又は運航中に基準を超える可能性があるときは、出航しないことを徹底しましょう。	

7	ダイビング船の通信手段は携帯電話でも大丈夫ですか？（業務用無線や衛星電話が必要ですか？） 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。 検査機関のお問合せ先 ・日本小型船舶検査機構（総トン数20トン未満の船舶） https://jci.go.jp/branch/ ・運輸局等（総トン数20トン以上の船舶） https://www.mlit.go.jp/maritime/content/001892069.pdf 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。
	  日本小型船舶検査機構 運輸局等
8	地震・津波が発生した場合の対応方法は、どのようなものを定めればよいでしょうか？ 船舶の津波対応行動に係る船長判断に必要な情報やその情報収集方法を重点に整理した、津波避難マニュアルを整備しておきましょう。 国土交通省HPでは、「船舶津波避難マニュアル作成の手引き」や、小規模事業者向けの簡易版「津波対応シート」を公開していますので、これらを活用してください。 https://www.mlit.go.jp/maritime/maritime_mn6_000003.html
9	乗船者名簿はダイビングショップのインターネット予約リストを使ってもよいですか？ 予約リストを活用することで問題ありません。予約リストに、氏名、性別、年齢（生年月日）、住所、緊急連絡先が記載されていることを確認してください。
	2. 船長等が船舶運航時に守るべき事項
10	ダイビング船の船長に必要な船舶免許は何ですか？（特定操縦免許は必要ですか。） ダイビング船の船長は、船舶の大きさや航行する区域に応じて定められた乗船基準等に適合する免許（小型船舶の場合、一級又は二級の小型船舶操縦士の免許）を受けている必要があります。 なお、特定操縦免許は海上運送法もしくは遊漁船業の適正化に関する法律の適用を受ける事業の用に供する船舶において必要な免許であるところ、ダイビング船として使用している間は、特定操縦免許は不要です。
11	一日に何度も出航と帰港を繰り返す場合、最初の出航時に発航前検査を行えばよいですか？ 燃料及び潤滑油の量や気象状況等については常に変化しているため、出航ごとに検査を実施してください。
12	珊瑚礁を傷つけないためのアンカリング方法を教えてください。 一般的には、インストラクターがアンカーを持って潜水し、岩場などに固定することが行われています。また、専用のブイが設置されている場合にはブイの利用も可能ですが、ブイの管理者等への事前確認が必要です。

13	見張りは、船長ではなく見張員が行ってもよいですか？また、見張員にも船舶免許が必要ですか？
小型船舶の見張りについては、原則、船長が実施するものとなりますが、船長が見張りを実施できない場合は、見張員を配置し、船長と見張員が緊急時に確実に連絡が取れる手段を確保してください。また、その場合の見張員については、必ずしも小型船舶操縦士の免許を取得している必要はありません。 いずれにしても、その時の状況に適したあらゆる手段により、常時適切な見張りを確保する必要があります。	
14	船長や見張員による見張りの実施に代えて、AISや監視カメラを活用する(船は無人状態とする)ことは出来ますか？
船舶職員及び小型船舶操縦者法に定める小型船舶操縦者の遵守事項は、船舶の航行の安全を図るために定められているところ、見張りの実施義務は、衝突等の海難を防止するため、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り、船が無人状態では、その後の回避行動を確実にかつ迅速に取ることができないことから、見張員を確保するなど、適切な見張りを確保する必要があります。	
15	沖合にある係留浮標(係留ブイ)に船を係留していれば、見張りは不要ですか？
自船の安全のためには、停泊中、錨泊中（係船浮標にする係船を含む）においても、周囲の状況及び他の船舶の動向に注意を払い、衝突の危険がある場合には瞬時適切な判断が行えるよう、常時適切な見張りを実施しなければなりません。	
16	乗客に対する安全指示は、船長ではなくダイビングショップのインストラクターが実施してもよいですか？
船長の責任下であれば、インストラクター等に乗客への指示を任せることは可能です。	
3. ダイバー、ダイビング事業者が守るべき事項	
17	ガイドラインに適合していることについては、どのように示すことが有効ですか？
本ガイドライン付属の「ダイビング船の安全対策ガイドライン対応状況確認表」を活用し、記入した確認表をHPなどで公開しましょう。	
18	ガイドラインに適合している事業者を選ぶためにはどうすればよいですか？
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ましょう。	
4. 地域連携と安全活動の醸成	
19	ガイドラインを講習等で活用したいのですが、冊子はどこで入手できますか？
冊子は、国土交通省海事局安全政策課、又は、地方運輸局等で配布しております。また、国交省のHPにも電子データを掲載しておりますので、ご活用ください。	

20	酸素吸入器具等(高圧ガス(酸素) が封入された容器)を船舶に持ち込むための手続きはありますか？ 特段手続きは必要ありません。船舶で使用するものであれば、『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。船長は、以下に注意し、船舶に積載してください。 ・ 居住場所に漏えいガスが侵入しないような場所で、換気され、容器が熱くならない箇所に積載すること。 ・ 容器は、移動、転倒等を防止するために固定すること。
5. 器材重量を考慮した旅客数の制限、重量物の船内配置	
21	本船が積載できる最大の器材の数、重量及び積載場所を確認したいのですが、どこに聞けば確認できますか。 まずは製造者、造船所にお問い合わせください。製造時に設定していない場合は、最寄りの検査機関にご相談ください。
22	旅客船(旅客定員13名以上の船舶)に該当しないよう、敢えて旅客定員を12名以下に減らしている船舶もあり、このような場合でも、器材の重量を考慮した最大とう載人員の減算が必要になりますか。 まずは、船舶所有者、船長が、現在の旅客定員に基づいて、船舶に積載できる最大の器材の重量等を把握していただくことが重要です。 ケースバイケースと考えますが、旅客定員を減らしていることにより、船舶の復原性に十分な余裕がある場合には、器材の重量を考慮した最大とう載人員の減算をする必要がないケースもあります。
6. 船舶検査	
23	どのような場合に臨時検査が必要になりますか。 臨時検査の受検義務がかかる場合は、船舶安全法第5条第1項第3号及び船舶安全法施行規則第19条になりますが、例えば、船体構造物（ブルワーク等）を一部取り除くなど船体の強度、水密性又は防火性に影響を及ぼす改造・修理を行った場合は、臨時検査を受検しなければなりません。 臨時検査を受検せずに航行した場合は、罰則の対象となりますので、改造・修理を行う場合は前広に検査機関にご相談ください。
24	ダイバーを乗り降りさせるために仕切り板を一時的に取り外す場合、臨時検査は必要ですか。 ケースバイケースと考えますが、例えば仕切り板がない状態で検査に合格している場合などは、臨時検査は不要です。 また、船舶検査証書の最大とう載人員の条件欄で、仕切り板を装着した場合と取り外した状態が既に指定されている場合は、臨時検査は不要です。 ただし、仕切り板を取り外した状態における搭載人員が、船舶検査証書に記載されている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。

1.2 気象・海象情報等の収集

2.1 船舶の安全点検

2.3① 適切な見張りの実施

○船舶職員及び小型船舶操縦者法（昭和26年法律第149号）（抄）

（小型船舶操縦者の遵守事項）

第二十三条の四十 （略）

5 小型船舶操縦者は、前各項に定めるもののほか、発航前の検査、適切な見張りの実施その他の小型船舶の航行の安全を図るために必要なものとして国土交通省令で定める事項を遵守しなければならない。

○船舶職員及び小型船舶操縦者法施行規則（昭和26年運輸省令第91号）（抄）

（発航前の検査等）

第百三十八条 法第二十三条の四十第五項の国土交通省令で定める事項は、次の各号に掲げる事項とする。

一 次に掲げる発航前の検査（当該検査の結果に基づく小型船舶の航行の安全を図るために必要な措置を講ずることを含む。）を実施すること。

イ 燃料及び潤滑油の量の点検

ロ 船体、機関及び救命設備その他の設備の点検

ハ 気象情報、水路情報その他の情報の収集

ニ イからハまでに掲げるもののほか、小型船舶の安全な航行に必要な準備が整っているかについての検査

二 視覚、聴覚及びその時の状況に適した他の全ての手段により、常時適切な見張りを確保すること。

三 （略）

○海上衝突予防法（昭和52年法律第62号）（抄）

（見張り）

第五条 船舶は、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適した他のすべての手段により、常時適切な見張りをしなければならない。

2.3② 国際信号旗「A」の掲揚等

○海上衝突予防法（昭和52年法律第62号）（抄）

（運転不自由船及び操縦性能制限船）

第二十七条 航行中の運転不自由船は、次に定めるところにより、灯火又は形象物を表示しなければならない。ただし、航行中の長さ十二メートル未満の運転不自由船は、その灯火又は形象物を表示することを要しない。

一～三 （略）

2・3 （略）

4 航行中又はびよう泊中の操縦性能制限船であつて、しゅんせつその他の水中作業（掃海作業を除く。）に従事しているもの（第一項の規定の適用があるものを除く。）は、その作業が他の船舶の通航の妨害となるおそれがある場合は、次の各号に定めるところにより、灯火又は形象物を表示しなければならない。

一 最も見えやすい場所に白色の全周灯一個を掲げ、かつ、その垂直線上の上方及び下方にそれぞれ紅色の全周灯一個を掲げること。

二 対水速力を有する場合は、マスト灯二個及びげん灯一對を掲げ、かつ、できる限り船尾近くに船尾灯一個を掲げること。

三 その作業が他の船舶の通航の妨害となるおそれがある側のげんを示す紅色の全周灯二個又は球形の形象物二個をそのげんの側に垂直線上に掲げること。

四 他の船舶が通航することができる側のげんを示す綠色の全周灯二個又はひし形の形象物二個をそのげんの側に垂直線上に掲げること。

五 最も見えやすい場所にひし形の形象物一個を掲げ、かつ、その垂直線上の上方及び下方にそれぞれ球形の形象物一個を掲げること。

5 前項に規定する操縦性能制限船であつて、潜水夫による作業に従事しているものは、その船体の大きさのために同項第二号から第五号までの規定による灯火又は形象物を表示することができない場合は、次に定めるところにより、灯火又は信号板を表示することをもつて足りる。

一 最も見えやすい場所に白色の全周灯一個を掲げ、かつ、その垂直線上の上方及び下方にそれぞれ紅色の全周灯一個を掲げること。

二 国際海事機関が採択した国際信号書に定めるA旗を表す信号板を、げん縁上一メートル以上の高さの位置に周囲から見えるように掲げること。

6・7 （略）

6.① 運航実態を把握した確実な船舶検査の実施

○船舶安全法（昭和8年法律第11号）（抄）

第二十九条ノ三 前各条ニ規定スルモノノ外本法並ニ船舶ノ堪航性及人命ノ安全ニ関スル条約ノ施行ニ関シ必要ナル事項ハ国土交通省令（漁船ノミニ関スルモノニ付テハ国土交通省令・農林水産省令）ヲ以テ之ヲ定ム

②・③ （略）

○船舶安全法施行規則（昭和38年運輸省令第41号）（抄）

（書類の提出）

第三十二条 検査申請者は、次に掲げる書類を管海官庁に提出しなければならない。

一～六 （略）

2～5 （略）

6 管海官庁は、検査のため必要があると認める場合において第一項に規定する書類のほか必要な書類の提出を求め、又は同項に規定する書類の一部についてその提出を免除することができる。

6.② 仕切り板を外した状態を前提とした最大とう載人員に係る条件の指定

○船舶安全法（昭和8年法律第11号）（抄）

第十八条 船舶所有者又ハ船長左ノ各号ノ一ニ該当スルトキハ当該違反行為ヲ為シタル者ハ一年以下ノ拘禁刑又ハ五十万円以下ノ罰金ニ処ス

一 （略）

二 航行区域ヲ超エ又ハ従業制限ニ違反シテ船舶ヲ航行ノ用ニ供シタルトキ

三 （略）

四 最大搭載人員ヲ超エテ旅客其ノ他ノ者ヲ搭載シタルトキ

五～七 （略）

八 前各号ノ外船舶検査証書又ハ臨時航行許可証ニ記載シタル条件ニ違反シテ船舶ヲ航行ノ用ニ供シタルトキ

九 第五条ノ検査ヲ受ケタル後第二条第一項各号ニ掲グル事項若ハ無線電信等ニ付第五条第一項第三号ノ国土交通省令ヲ以テ定ムル改造若ハ修理ヲ行ヒタル場合又ハ同号ノ国土交通省令ノ定ムルトキニ該当スル場合ニ於テ臨時検査ヲ受ケザル船舶ヲ航行ノ用ニ供シタルトキ

②～④ （略）

6.③ 臨時検査の受検義務

○船舶安全法（昭和8年法律第11号）（抄）

第五条 船舶所有者ハ第二条第一項ノ規定ノ適用アル船舶ニ付同項各号ニ掲グル事項、第三条ノ船舶ニ付満載吃水線、前条第一項ノ規定ノ適用アル船舶ニ付無線電信等ニ関シ国土交通省令ノ定ムル所ニ依リ左ノ區別ニ依ル検査ヲ受クベシ

一・二 （略）

三 第二条第一項各号ニ掲グル事項又ハ無線電信等ニ付国土交通省令ヲ以テ定ムル改造又ハ修理ヲ行フトキ、第九条第一項ノ規定ニ依リ定メラレタル満載吃水線ノ位置又ハ船舶検査証書ニ記載シタル条件ノ変更ヲ受ケントスルトキ其ノ他国土交通省令ノ定ムルトキ行フ検査（臨時検査）

四・五 （略）

② （略）

○船舶安全法施行規則（昭和38年運輸省令第41号）（抄）

※ これは臨時検査事由を抜粋したものです。臨時検査事由はこれだけではないため、ご注意ください。

（臨時検査）

第十九条 法第五条第一項第三号の国土交通省令で定める改造又は修理は、次に掲げる改造又は修理とする。

一・二 略

2 前項の規定にかかわらず、小型船舶安全規則第二条第一項に規定する小型船舶及び漁船特殊規則(昭和九年ノ逋信ノ農林ノ省令)第二条に規定する小型漁船(危険物ばら積船及び特殊船を除く。以下この条において「一般小型船」という。)についての法第五条第一項第三号の国土交通省令で定める改造又は修理は、次に掲げる改造又は修理とする。

一 船舶の長さ、幅又は深さの変更その他船体の主要な構造の変更で船体の強度、水密性又は防火性に影響を及ぼす改造

二 上甲板下の船体(上甲板のない船舶にあつては、げん端下の船体をいう。以下この条において同じ。)の主要部についての曲り直し、補強、取替え、溶接その他の作業で船体の強度、水密性又は防火性に影響を及ぼすおそれのある修理

三～七 （略）

3 法第五条第一項第三号の国土交通省令で定めるときは、次の各号のいずれかに該当するときとする。

一～八の二 （略）

九 船舶復原性規則又は小型船舶安全規則第百一条の規定の適用を受ける船舶及びこれ以外のタンカー(船舶区画規程第二条第二項のタンカーをいう。)、液化ガスばら積船及び液体化学薬品ばら積船について、法第二条第一項各号に掲げる事項に係る物件以外の物件の新設、増備、位置の変更、取替え若しくは取りはずしで当該船舶の復原性に影響を及ぼすおそれのあるものをしようとするとき。

十 小型船舶安全規則の適用を受ける船舶(前号の船舶を除く。)について、当該船舶の復原性に著しい影響を及ぼすおそれのある変更をしようとするとき。

十一～十三 （略）

ダイビング船の安全対策ガイドライン 対応状況確認表

記入日時											
運航事業者名								運航隻数		隻	
船名	1.	2.	3.	4.	5.						
記入責任者	職名						氏名				
点検方法	・各項目について、対応状況を分かりやすく記入してください。 ・一部項目については、具体的な取組状況（基準の内容等）について記入してください。										
項目										対応状況	
安全管理体制の充実											
①	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ています。										
	運航中止基準の内容	〇〇港	風速	m/s以上	波高	m以上	視程	m以下			
		〇〇海上域	風速	m/s以上	波高	m以上	視程	m以下			
		〇〇沖付近	風速	m/s以上	波高	m以上	視程	m以下			
②	運航可否判断について、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しています。										
③	気象・海象情報等について、情報収集先を具体的に定めています。										
④	海上保安庁「海の安全情報」などを活用し、運航に影響する水路情報を随時入手しています。										
⑤	緊急時の対応について、緊急連絡網や緊急時対応フローチャートを作成し、関係者に周知しています。										
⑥	緊急連絡網等について、万一の際すぐに確認できるよう、事務所及び船内の目立つところに掲示しています。										
⑨	船舶間や陸上との連絡が可能な通信手段を確保しています。										
	通信手段の内容	業務用無線	台	衛星電話	台	携帯電話	台	キャリア			
⑦	海中で異常が発生した際や緊急浮上の必要が生じた際などに船と海中で行う緊急連絡の具体的な方法について、ダイビング事業者と申し合わせを行っています。										
⑧	運航中に地震、津波、波浪注意報等が発令した場合の対応を定めています。										
⑨	乗船させようとする者全員の情報をまとめた乗船者名簿を作成し、事務所に備え置いています。										
⑩	ダイビング事業者から、事前にダイビング計画を入手しています。										
⑪	運航時に発生した事故に伴う賠償を行うための保険に加入しています。										
	加入している保険の 主な補償内容										
船長等が船舶運航時に守るべき事項											
①	出航前に必ず、発航前点検を行っています。										
②	アンカリングを行う際は必ず、クラッチレバーを中立にしています。										

項目		対応状況
③	ダイバーが潜水を行っている間を含め、常時適切な見張りを確保しています。	
④	ダイバーが潜水を行っている間、国際信号旗A旗を掲揚するなど、周囲の船への安全表示を行っています。	
⑤	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（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）います。	
⑥	エンジンを始動する際は、船体の死角になっている部分も含め、周囲にダイバーがいないことを確実に確認しています。	
⑦	出航前又は運航開始直後のタイミングで、乗客に対する安全指示を行っています。	
地域連携と安全活動		
①	同じエリアで営業する事業者と安全に関する情報等を共有できる仕組みを構築しています。	
②	地域安全対策協議会等又は地域の事業者団体等の枠組みに参加しています。	
	参加している協議会等の名称	
③	船長や乗船スタッフに、ダイビング船の安全対策ガイドラインの内容や営業地域の地理的特徴、気象・海象等の特性を理解・習熟させるための講習を実施しています。	
④	船長又は乗船スタッフの中に、心肺蘇生法又はAED使用法に関する知識を身につけている人がいます。	
⑤	減圧症等に備え、船内に酸素吸入器等を備えています。	
⑥	乗船する可能性のあるスタッフを対象に、定期的に事故処理の対応フローの確認を行うとともに、海上やプールで事故者引き揚げの模擬訓練を行っています。	
器材重量を考慮した旅客数の制限、重量物の船内配置		
①	本船が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し、そのとおり積載しています。	
②	上記の情報を、旅客搭載場所など船内の見やすい場所に掲示（掲示場所がない場合、乗船前に旅客等に説明）しています。	
③	①で考慮していない潜水器材を追加搭載する場合は、手荷物注意書に基づき、乗船可能な定員を計算し、当該定員を超えない範囲で航行しています。	
④	手荷物注意書の情報を、旅客搭載場所など船内の見やすい場所に掲示(掲示場所がない場合、乗船前に旅客等に説明)しています。	
⑤	空気タンク等の重量物を適切に固縛し、また、できるだけ船内中心線や中央付近に搭載し、2段を超えて積み上げないなど、安全確保上の注意点を守っています。	
船舶をダイビング船として使用する場合は船舶検査		
①	船舶検査の際、ダイビング船として使用することを検査機関に申告しています。	
②	最大とう載人員を含む船舶検査証書に記載された航行上の条件を遵守し航行しています。	
③	臨時検査が必要な修理・改造を行った場合には、船舶安全法に基づく検査を受検しています。	

発航前検査チェックリスト

発航前検査は、船長の義務です。発航前の検査義務違反は行政処分の対象です。

エンジン始動前の点検

船体の点検

- ① ☐ 船体に亀裂や破口はないですか。ハッチカバー等は確実に閉鎖しましたか。
- ② ☐ エンジンルームや船底のビルジ（汚水）の量は普段より多くないですか。➡



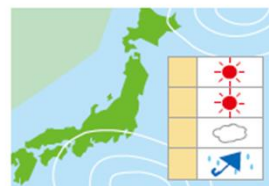
エンジンの点検

- ③ ☐ 航海計画に見合った燃料は十分にありますか。
- ④ ☐ Vベルトにひび割れや擦り切れはありませんか。
- ⑤ ☐ 燃料コック（バルブ）は開いていますか。
燃料フィルターやセジメンター（油水分離器）にゴミや水分の混入はないですか。
- ⑥ ☐ エンジンオイル（潤滑油）の量は十分ですか。色や粘度は正常ですか。
- ⑦ ☐ 冷却清水の量は十分ですか。海水フィルターにゴミは詰まっていますか。
- ⑧ ☐ バッテリーの液量は十分ですか。また、ターミナルは十分締め付けられていますか。
バッテリーの耐用年数は切れていませんか。



救命設備等その他の点検

- ⑨ ☐ ライフジャケットに損傷や膨張式ポンプの異常はありませんか。
また乗船者全員が着用しましたか。
- ⑩ ☐ 通信手段を確保し、充電量や予備バッテリーの確認はしましたか。
- ⑪ ☐ 適切な出航判断や航海計画の立案に必要な気象・海象情報、
水路情報は確認しましたか。
- ⑫ ☐ その他の法定備品類は搭載され、直ぐに使える状態ですか。



エンジン始動後の点検

エンジンの状態確認

- ⑬ ☐ 回転計、冷却水温度計、油圧計、電流計、電圧計は正常値を指していますか。
- ⑭ ☐ 冷却用の海水は普段どおりの量や勢いで排出されていますか。
- ⑮ ☐ エンジンから異常な音やにおいは出ていませんか。



© 2019 JMRA/KAZI

小型船舶の安全運航のために

●海の安全情報

海の安全情報 海保

検索

●発航前検査の詳細情報

メンテナンスガイド JCI

検索

●ボート共通取説

使用（航海）前後の点検事項

航海前後の点検事項

検索

●ウォーターセーフティガイド

ウォーターセーフティガイド

検索

●もしもに備えて保険加入

- 事故（衝突、遊泳者との接触など）を起こした場合、多額の賠償責任が生じる
可能性があります。 **保険加入の窓口** ボート販売店・マリーナなど

操縦免許証の各種手続きについて

最寄りの地方運輸局等で
手続きください。

（北海道/東北/関東/北陸信越/中部/近畿/中国/四国/九州）
運輸局、神戸運輸監理部、沖縄総合事務局

検索

おわりに

四方を海に囲まれた日本では、古くから海女文化や素潜り漁があるように、船を利用して潜水を行うという行為が、昔から日本の暮らしに欠かせない仕事として存在してきました。

時が流れ、空気を長時間確保出来る潜水器具が発明されると、そうした「仕事」としての潜水だけでなく、美しく神秘的な海の中を冒険し、海の生物たちと非日常を体験する「マリンスポーツ・レジャー」としての潜水が大きく発展し、今では年間を通して多くのダイバーがダイビングを楽しんでいます。

ダイビング船は、そんなダイバー達をより魅力的な海の世界へ連れて行くために欠かせない、重要な輸送手段です。

しかしながら、ダイバー達の期待に応えようとするあまり、悪天候の中で無理に出航するなど、安全確保が二の次になってしまっている事業者が一部存在することも事実です。その結果、多数の人命が危険にさらされ、ボートダイビングへの信頼が損なわれかねない、悲惨な事故が起こっています。

ボートダイビングが、今後も安全・安心に楽しめるマリンスポーツ・レジャーとして発展していくためには、ボートダイビングに関わる全ての関係者が、一旦船が海に出れば常に危険と隣合わせであり、何よりも安全が優先されるべきということを、今一度認識しなければなりません。

日本の美しい海でボートダイビングを楽しんだことが、全てのお客様にとって素敵な思い出となるよう、関係者の皆さまにおかれては、本ガイドラインでご紹介した内容を参考にしながら、一層の安全対策の充実を図ってください。

国土交通省海事局安全政策課安全監理室

所在地 〒100-8918 東京都千代田区霞が関 2 - 1 - 3 電話番号03-5253-8935

地方運輸局等

都道府県	運輸局	所在地	電話番号	備考
北海道	北海道運輸局	〒060-0042 札幌市中央区大通西10 札幌第二合同庁舎	011-290-2774	
青森県	東北運輸局	〒983-8537 仙台市宮城野区鉄砲町 1 仙台第 4 号合同庁舎	022-791-7514	
岩手県				
宮城県				
秋田県				
山形県				
福島県				
茨城県	関東運輸局	〒231-8433 横浜市中区北仲通5-57 横浜第2合同庁舎	045-211-7219	
栃木県				
群馬県				
埼玉県				
千葉県				
東京都				
神奈川県				
山梨県				
新潟県	北陸信越運輸局	〒950-8537 新潟市中央区美咲町1-2-1 新潟美咲合同庁舎	025-285-9156	
長野県				
富山県				
石川県				
福井県	中部運輸局	〒460-8528 名古屋市中区三の丸2-2-1 名古屋合同庁舎第1号館	052-952-8017	
静岡県				
愛知県				
岐阜県				
三重県				
滋賀県				
京都府	近畿運輸局	〒540-8558 大阪市中央区大手前4-1-76 大阪合同庁舎第4号館	06-6949-6421	
大阪府				
奈良県				
和歌山県				
兵庫県	神戸運輸監理部	〒650-0042 神戸市中央区波止場町1-1 神戸第2地方合同庁舎	078-321-7055	
鳥取県	中国運輸局	〒730-8544 広島市中区上八丁堀6-30 広島合同庁舎4号館	082-228-8709	下関市、宇部市、 山陽小野田市、 長門市を除く
島根県				
岡山県				
広島県				
山口県	九州運輸局	〒812-0013 福岡市博多区博多駅東2-11-1 福岡合同庁舎新館	092-472-3182	下関市、宇部市、 山陽小野田市、 長門市
徳島県	四国運輸局	〒760-0019 高松市サンポート3-33 高松サンポート合同庁舎南館	087-802-6826	
香川県				
愛媛県				
高知県				
福岡県	九州運輸局	〒812-0013 福岡市博多区博多駅東2-11-1 福岡合同庁舎新館	092-472-3182	
佐賀県				
長崎県				
熊本県				
大分県				
宮崎県				
鹿児島県				
沖縄県	沖縄総合事務局運輸部	〒900-0006 那覇市おもろまち2-1-1 那覇第2地方合同庁舎2号館	098-866-1839	

日本小型船舶検査機構（総トン数20トン未満の船舶）お問合せ先

	所在地	電話番号
本部	〒102-0073 東京都千代田区九段北 4-1-3 飛栄九段北ビル5階	03-3239-0821

管轄区域の詳細は、以下のHPの管轄区域図をご確認ください。

<https://jci.go.jp/branch/index.html>

支部	所在地	電話番号	管轄区域
札幌支部	〒003-0809 北海道札幌市白石区菊水9条4-3-10	011-837-1102	北海道の一部
函館支部	〒040-0052 北海道函館市大町 9-20 カクタスビル2階	0138-26-3583	北海道の一部
青森支部	〒030-0803 青森県青森市安方 1-1-32 水産ビル5階	017-777-2491	青森県、岩手県の一部、秋田県の一部
仙台支部	〒985-0011 宮城県塩竈市貞山通 3-4-6	022-364-8647	岩手県の一部、秋田県の一部、宮城県、山形県、福島県の一部
千葉支部	〒260-0024 千葉県千葉市中央区中央港 1-16-21	043-204-9701	茨城県、千葉県
東京支部	〒136-0082 東京都江東区新木場 1-2-15	03-3522-5330	栃木県、群馬県、埼玉県、東京都
横浜支部	〒236-0004 神奈川県横浜市金沢区福浦 2-15-22	045-780-3450	神奈川県
新潟支部	〒950-0066 新潟県新潟市東区長者町 6-1	025-279-3690	福島県の一部、新潟県、長野県の一部
金沢支部	〒920-0027 石川県金沢市駅西新町 2-15-37 コ-ワ102ビル2階	076-222-2645	富山県、石川県、福井県の一部
浜松支部	〒432-8033 静岡県浜松市中央区海老塚 1-8-27	053-455-0643	静岡県の一部、愛知県の一部
沼津支部	〒410-0853 静岡県沼津市常盤町 1-2-6 Mビル常盤1階	055-952-3981	山梨県、静岡県の一部
名古屋支部	〒461-0048 愛知県名古屋市東区矢田南 1-4-15	052-712-3151	長野県の一部、岐阜県、愛知県の一部
鳥羽支部	〒517-0011 三重県鳥羽市鳥羽 3-7-7 NTT鳥羽ビル第3棟2階	0599-25-6151	三重県
大津支部	〒520-0002 滋賀県大津市際川 1-2-12	077-525-2687	滋賀県、京都府の一部
舞鶴支部	〒624-0913 京都府舞鶴市字上安久 135-5 第2西矢ビル	0773-76-3282	福井県の一部、京都府の一部、兵庫県の一部
大阪支部	〒551-0031 大阪府大阪市大正区泉尾 7-7-3	06-6554-0151	大阪府、奈良県
神戸支部	〒651-2132 兵庫県神戸市西区森友 2-47-4	078-925-1300	兵庫県の一部
和歌山支部	〒642-0002 和歌山県海南市日方1242-6	073-482-6665	和歌山県
境支部	〒684-0046 鳥取県境港市竹内団地 277 番の 2	0859-47-2220	鳥取県、島根県
岡山支部	〒702-8006 岡山県岡山市中区藤崎 551-14	086-200-1780	岡山県
広島支部	〒734-0011 広島県広島市南区宇品海岸 3-9-38	082-254-6027	広島県の一部、愛媛県の一部、山口県の一部
尾道支部	〒722-0036 広島県尾道市東御所町 9-1 尾道ウォーターフロントビル4階	0848-23-7250	広島県の一部、愛媛県の一部
下関支部	〒752-0953 山口県下関市長府港町 1-7	083-245-3241	山口県の一部、福岡県の一部
高松支部	〒760-0080 香川県高松市木太町 2682-3	087-812-2306	徳島県、香川県、高知県の一部
松山支部	〒791-8062 愛媛県松山市住吉 2-12-9	089-952-3463	愛媛県の一部、高知県の一部
福岡支部	〒812-0044 福岡県福岡市博多区千代 6-1-57	092-632-0552	福岡県の一部、佐賀県の一部、長崎県の一部
長崎支部	〒859-0401 長崎県諫早市多良見町化屋 1852-2	0957-43-5090	佐賀県の一部、長崎県の一部
三角支部	〒869-3207 熊本県宇城市三角町三角浦1160-179	0964-52-3800	熊本県
大分支部	〒874-0947 大分県別府市浜脇1-20-30	0977-21-2461	大分県、宮崎県の一部
鹿児島支部	〒891-0122 鹿児島県鹿児島市南栄 6-2-11	099-262-3801	宮崎県の一部、鹿児島県の一部
沖縄支部	〒900-0012 沖縄県那覇市泊 3-1-8	098-863-7002	鹿児島県の一部、沖縄県

