

ご意見の内容	対応
プロペラガードについては、燃費効率やスピードの面でデメリットが多く設置のハードルが高いことから、他に選択可能な安全対策があれば例示して欲しい。	ガイドライン案2.3③ (P12)に反映
ガイドライン案4.2③において「事故処理の対応フロー」となっている箇所について、1.3①の表現に合わせ、「緊急時の対応フロー」等に修正した方がよいのではないか。	ガイドライン案4.2③ (P16)に反映
船長に代わり、船舶免許を持たない見張員が見張りを行っている間に危険が迫ってきた場合、当該見張員はどのような対策を取りうるか、QA集に説明を追加した方がよいのではないか。	QA集No.13 (P31)に反映
沿岸や湾内の係留に適した環境で係留する場合も、見張りの実施義務があるのか。岸から離れた場所に沖止めされている無人の漁船を見かけるが、このような漁船には見張りの実施義務はないのか。	別紙回答のとおり
医療用酸素吸入器具等の船舶への持込みについて、船舶で使用する目的での持込みと、充填等に伴う輸送のための持込みも取り扱いは同じとの誤解を招かないよう、QA集に説明を追加した方がよいのではないか。	QA集No.20 (P32)に反映

(問) 沿岸や湾内の係留に適した環境で係留する場合も、見張りの実施義務があるのか。岸から離れた場所に沖止めされている無人の漁船を見かけるが、このような漁船には見張りの実施義務はないのか。

(答) 船舶職員及び小型船舶操縦者法においては、船舶が錨泊（係船浮標又は錨泊をしている船舶にする係留を含む）中においても、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、常時適切な見張りを実施しなければなりません。この考え方については、海上衝突予防法においても同様の考え方となります。

上記のとおり、本来、係船浮標への係留中を含めて常時見張りを行う必要があるところ、マリーナ等の係留施設に係留されている船舶については、管理者によって適切な管理が行われているため、適切な見張りが行われているのと同等の状態と整理をすることができる一方、そのような管理者がいない場所で沖止め等をしている場合、悪天候等により係留中の船が流されたり、自船の損傷や他船との衝突リスクがあるため、船種にかかわらず、適切な見張りを実施していない場合には調査の対象となり得ます。

(問) 見張りに関し、管理体制が整っていることがマリーナ等との違いであれば、相互監視もそれに当てはまるのではないか。

また、ダイビングで錨泊中に接近等危険が迫ってきた時に、仮に船長がいた場合でもアンカーを外すなどの作業をしてからの危険回避では100%間に合わないと考えられ、衝突予防が目的であるならば、ダイビング中においては、見張員の設置は手段として適さないと考える。

このため、「見張員を設置しない場合はアンカーを2本以上打つこと」などを規定してはどうか。

また、相互監視体制の構築など、危険が差し迫った場合の対策を地域毎にルール化し、そのルールの啓蒙活動を各地域の協会などがしっかりと行うことをガイドラインに記載してはどうか。

その他、居眠りや携帯電話を見ながらの航行に関し、業務停止など、衝突する側（航行中の船）の罰則強化が必要ではないか。

(答) 船舶職員及び小型船舶操縦者法の見張りの実施義務は、危険を察知した後回避行動（警笛等で相手船に知らせることを含む。）が取られることを前提としており、錨泊（係船浮標又は錨泊をしている船舶にする係留を含む。）中においても、「適切な見張り」を確保せずに船を無人にすることは出来ません。

この「適切な見張り」について、基本的には、船長が船内で見張りを実施するものと考えておりますが、船長が船内で見張りを実施できない場合には、船長の責任の下、見張員を配置し、他船の接近等危険が迫った場合、直ちに船長に連絡をとり船長に回避行動を取ってもらうとともに、船長が船に戻るまでの間、見張員は、相手船に対し警笛等で危険を知らせる等の対応が求められます。この旨は、QA集NO.13にも記載させていただきました。