

救命いかだ等の搭載を要しない方法①

方法①～⑤を組み合わせることも可能

一定の水温を下回る時期に運航しない船舶は、救命いかだ等の積み付けは不要

※ 船舶検査証書の航行上の条件に、航行する水域において一定の水温を下回る時期の航行を禁止することや航行区域を制限することを記載

ケーススタディ①

← 613_種子島・屋久島沿岸_07

名前
613_種子島・屋久島沿岸_07

説明
【種子島・屋久島沿岸】
・10度未満：なし
・15度未満：なし
・20度未満：1/30～3/8
・20度以上：上記期間以外

【緯度経度情報】
(緯度)
・南北の北端：北緯30.75度
・南北の南端：北緯30.5度
(経度)
・東西の東端：東経131.25度
・東西の西端：東経131度

右図赤枠部分の水温



⇒1/30～3/8の間(20℃未満の時期)を運航しなければ、その他の期間、救命いかだ等の積付けは不要。

ケーススタディ②

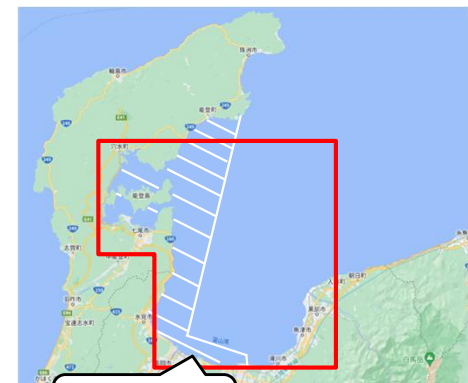
← 318_富山湾_01

名前
318_富山湾_01

説明
【富山湾】
・10度未満：なし
・15度未満：12/23～5/14
・20度未満：11/3～6/14
・20度以上：上記期間以外

【緯度経度情報】
(緯度)
・南北の北端：北緯37.25度
・南北の南端：北緯37度
(経度)
・東西の東端：東経137.25度
・東西の西端：東経137度

右図赤枠部分の水温



平水区域
(斜線部分)

⇒11/3～6/14の間(10℃以上20℃未満の時期)は、航行区域を平水区域に制限すれば、救命いかだ等の積付けは不要。

⇒12/23～5/14の間(10℃以上15℃未満の時期)は、航行区域を平水区域に制限すれば、救命いかだ等の積付けは不要。
※船内に浸水しない構造を有する船舶の場合に限る

【具体的な手続き方法】

- 営業船の船舶所有者は、義務化の適用日以降の最初の定期検査の際、一定の水温を下回る時期には航行しないことや、航行区域を制限することを検査機関に対し申請。



救命いかだ等の搭載を要しない方法②

最低水温によらず適用可。

方法①～⑤を組み合わせることも可能

必ず航行時に伴走船を伴う船舶は、救命いかだ等の積み付けは不要

※ 船舶検査証書の航行上の条件に、低水温の時期における航行時は申告書に記載の伴走船と共に運航することを記載

(注)伴走船は自社船でなくともよい

- 出航から帰港まで営業船を視認し、早急に救助できる位置を伴走船が航行。
- 船団(2隻～4隻)で航行する場合、船団内の他船を伴走船とすることが可能。

【伴走船の要件】

- ✓ 緊急時の「**要救助者を搭載する枠(別枠を含む、以下同様)**」を確保した上で旅客を搭載。(例1)

【緊急時の別枠(「**別枠**」という。)](例2)

船舶毎に設定された通常時の最大搭載人員に関わらず、船舶の復原性及び要救助者の搭載場所を確認の上、緊急時のみに搭載できる人数を予め決定することも可。

- ✓ 船団は最大4隻とし、**船団内の他船の「要救助者を搭載する枠」を合算**し救助能力を評価。

- ✓ 船長のほか救助を補佐する者^(注)1人以上が乗船。

(注)船員以外の者を指定する場合、船長はその者に対し、出航前に緊急時には救助の補佐を依頼する旨を説明し理解を得ることが必要。

- ✓ 以下の設備を搭載。

①船舶間で相互に連絡をとれる無線設備 (法定無線設備に加え、電波法で使用が認められる無線設備(国際VHF(携帯型含む)等)も可)

②要救助者が再乗艇するための設備 (簡易はしご等)

③要救助者を救助するための救命浮環・救命浮輪2個 (既設の救命浮環・救命浮輪を活用可能)

【具体的な手続き方法】

- 別枠を活用する場合、伴走船の所有者は、希望する別枠数を記載した申告書、通常時の最大搭載人員＋別枠を搭載した際の復原性に関する資料、搭載場所を示す図を検査機関に提出する。
- 営業船の船舶所有者は、義務化の適用日以降の最初の定期検査の際、伴走船の船舶番号や旅客定員等の情報及び伴走船に搭載した設備を記載した申告書を検査機関に提出する。
- 複数の船団のパターンを設定する場合、営業船の船舶所有者は、全てのパターンごとに申告書を作成する。
- 営業船の船舶所有者は、想定する全ての船団のパターンで想定される全ての旅客の搭載組合せを申告書に記載する。

救命いかだ等の搭載を要しない方法②（例1）

（例1）4隻で航行する場合の実際の運用例

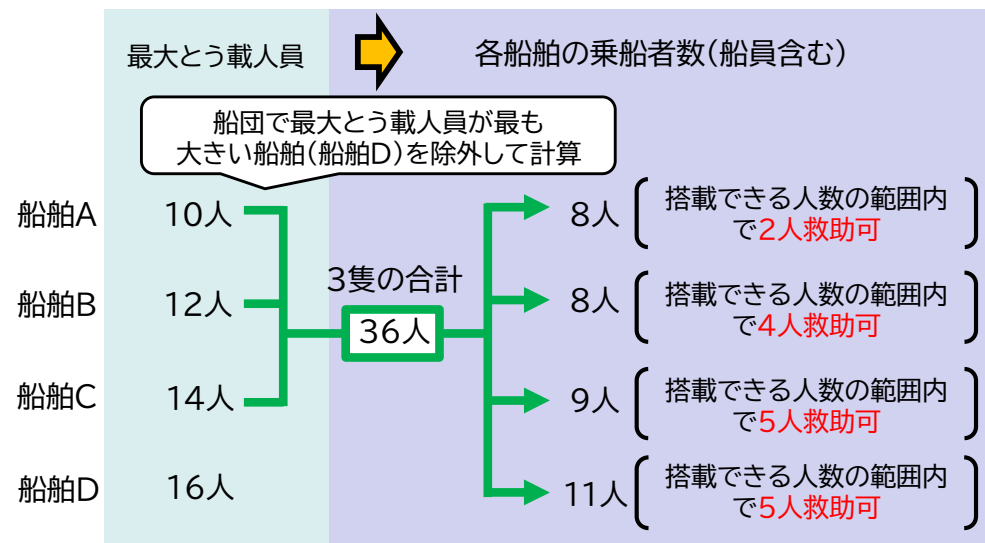
➤ 船舶A(最大10人)、船舶B(最大12人)、船舶C(最大14人)及び船舶D(最大16人)の4隻が船団で航行。

（船団を構成する各船舶の乗船者数の計算方法【図1】）

実際に乗船できる人数は、船団で最大とう載人員が一番大きい船舶（船舶D）を除外し、残りの船舶3隻（船舶A～C）の最大とう載人員の合計（36人）を4隻で分けることで計算できる。

船舶Aに8人、船舶Bに8人、船舶Cに9人、船舶Dに11人が乗船する場合、船団の3隻が1隻を救助する場合でも各船舶の最大とう載人員の範囲内で救助することができる。【図2】

【図1】船舶Dを除外した場合の各船舶の乗船者数



【図2】計算した乗船者数に基づく各船舶の救助後の乗船者数

船舶	最大とう載人員	図1で計算した乗船者数	船舶Aで事故した場合の乗船者数	船舶Bで事故した場合の乗船者数	船舶Cで事故した場合の乗船者数	船舶Dで事故した場合の乗船者数
船舶A	10人	8人 (2人救助可)		10人 (2人救助)	10人 (2人救助)	10人 (2人救助)
船舶B	12人	8人 (4人救助可)	10人 (2人救助)		11人 (3人救助)	12人 (4人救助)
船舶C	14人	9人 (5人救助可)	12人 (3人救助)	11人 (2人救助)		14人 (5人救助)
船舶D	16人	11人 (5人救助可)	14人 (3人救助)	15人 (4人救助)	15人 (4人救助)	

どの船舶で事故が発生しても、最大とう載人員(搭載できる人数)の範囲内で救助可

船舶Dで事故を起こした場合の乗船者数

11人 船舶Dの乗船者
 8人 + 2人 = 10人 船舶Aの乗船者
 8人 + 4人 = 12人 船舶Bの乗船者
 9人 + 5人 = 14人 船舶Cの乗船者

救命いかだ等の搭載を要しない方法②（例2）

（例2）4隻で航行する場合の実際の運用例

- 船舶の復原性等の安全性の確保を前提に、要救助者を船舶検査証書に記載された最大とう載人員を超えて搭載することが可能（最大とう載人員を超えて搭載できる人数を「要救助者用別枠定員」という。）。

（要救助者用別枠定員を活用した船団を構成する各船舶の乗船者数の計算方法【図1】）

実際に乗船できる人数は、前ページの（例1）の4隻が要救助者用別枠定員を取得した場合、最大とう載人員①と要救助者用定員②の和（①と②の和）が最も大きい船舶（船舶D）を除外し、残りの船舶A～Cの最大とう載人員①と要救助者用定員②の和（52人）を4隻で分けることで計算できる。

【図1】船舶Dを除外した場合の各船舶の乗船者数

	最大とう載人員 ①	要救助者用別枠定員 ②	搭載できる人数 ①と②の和	各船舶の乗船者数（船員含む）
	船団で最大とう載人員①が最も大きい船舶（船舶D）を除外して計算			要救助者用別枠定員を活用することにより、定員を減らさずに航行可能
船舶A	10人	5人	15人	10人〔搭載できる人数の範囲内で5人救助可〕
船舶B	12人	5人	17人	12人〔搭載できる人数の範囲内で5人救助可〕
船舶C	14人	6人	20人	14人〔搭載できる人数の範囲内で6人救助可〕
船舶D	16人	6人	22人	16人〔搭載できる人数の範囲内で6人救助可〕
			3隻の合計 52人	

救命いかだ等の搭載を要しない方法③

最低水温によらず適用可。

方法①～⑤を組み合わせることも可能

救助船を配備している船舶は、救命いかだ等の積み付けは不要

※ 船舶検査証書の航行上の条件に、低水温の時期における航行時は申告書に記載の救助船を配備し運航することを記載

(注)救助船は自社船でなくともよい

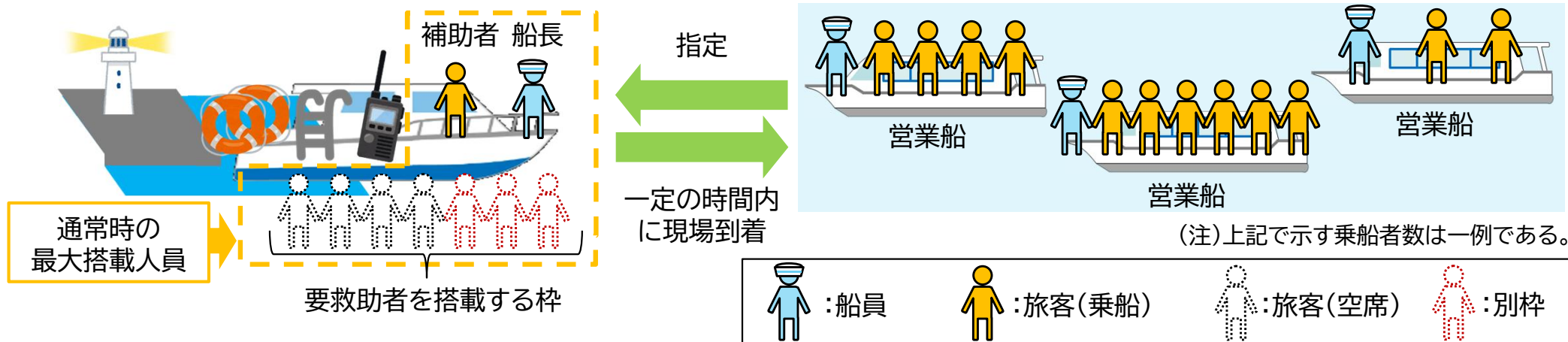
- 事故通報後、一定の時間内に現場到着する救助船を配備。

水域の水温	10℃未満	10℃以上15℃未満	15℃以上20℃未満
現場到着までの時間	5分以内	10分以内	30分以内

【救助船の要件】

- ✓ 営業船が航行する間、営業船から救助の要請があった場合に直ちに救助に向かえる位置、状態で待機（港等での救助船・船員の待機に加え、海上待機も可能）。
- ✓ 営業船の人員を搭載できる「**要救助者を搭載する枠**」を確保。（救助船として利用する場合、**利用客の搭載は不可**）
- ✓ 同時に航行する複数の営業船が**同一の救助船を指定可能**。（1隻の営業船に複数の救助船を指定することも可能）

※上記に加え、方法②と同様に、救助を補佐する者、救助船に搭載する設備が必要。また、別枠の取扱いも可能。



【具体的な手続き方法】

- 別枠を活用する場合、救助船の所有者は、希望する別枠数を記載した申告書、通常時の最大搭載人員 + 別枠を搭載した際の復原性に関する資料、搭載場所を示す図を検査機関に提出する。
- 営業船の船舶所有者は、義務化の適用日以降の最初の定期検査の際、救助船の船舶番号や旅客定員等の情報及び救助船に搭載した設備を記載した申告書を検査機関に提出する。

救命いかだ等の搭載を要しない方法④

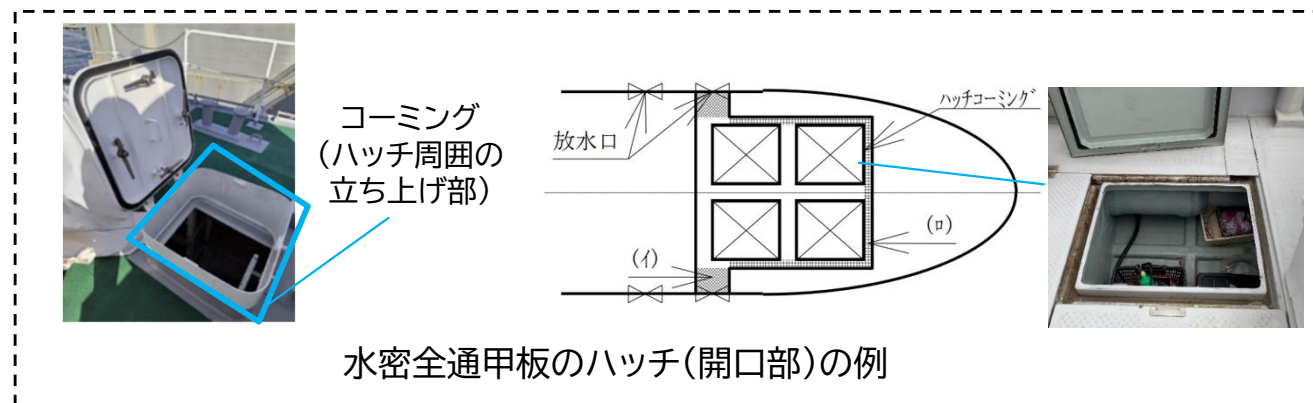
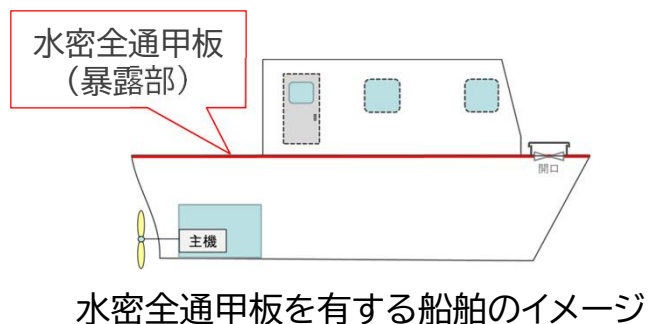
最低水温が15℃以上20℃未満の海域・時期を航行する場合に限る。

方法①～⑤を組み合わせることも可能

船内に浸水しないように措置された船舶は、救命いかだ等の積み付けは不要

※ 船舶検査証書の航行上の条件に、航行区域の水温が15℃未満となる期間について、航行を禁止することを記載

- 水密全通甲板を有する船舶
船舶構造規則又は小型船舶安全規則の水密甲板の要件及び開口の閉鎖装置の要件に適合すること。
又は
- 不沈性及び安定性を有する船舶
小型船舶安全規則心得附属書[4](JCI検査事務規定細則第1編附属書7)に規定する要件に適合すること。
※不沈性及び安定性を有する船舶に該当する場合、総トン数20トン未満の船舶であれば検査手帳の記事欄にその旨が記載されている。



【具体的な手続き方法】

- 営業船の船舶所有者は、義務化の適用日以降の最初の定期検査の際、当該構造を有する船舶であることを証明する書類を検査機関に提出する。

救命いかだ等の搭載を要しない方法⑤

最低水温が15℃以上20℃未満の海域・時期を航行する場合に限る。

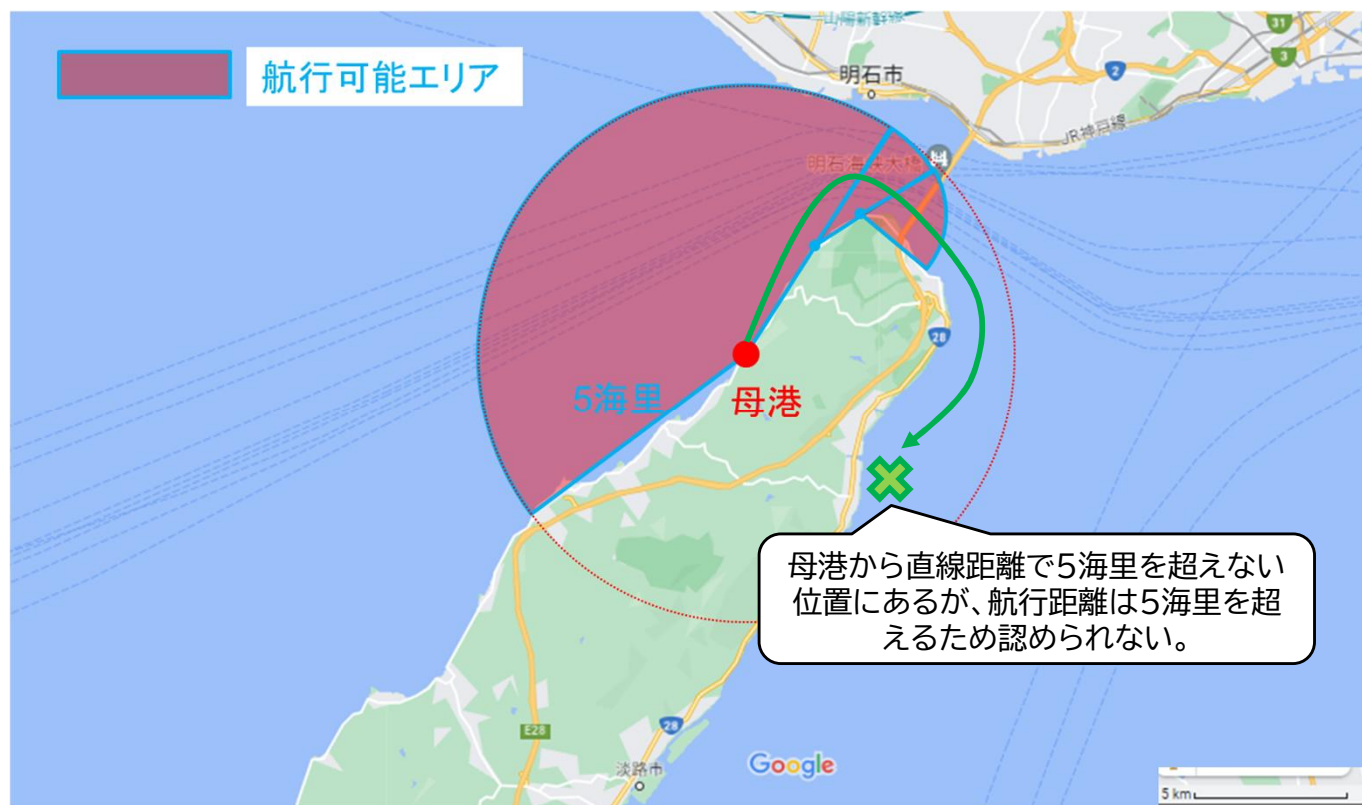
方法①～⑤を組み合わせることも可能

母港から5海里を超えて航行しない船舶は、救命いかだ等の積み付けは不要

※ 船舶検査証書の航行上の条件に、航行する水域において水温15℃以上20℃未満となる期間について、母港から5海里を超えた水域での航行を禁止することを記載

(注)母港の港域の境界線を起点として5海里

➤ 航行区域を母港からの航行距離が5海里を超えない範囲に制限。



【具体的な手続き方法】

➤ 営業船の船舶所有者は、義務化の適用日以降の最初の定期検査の際、母港から5海里を超えて航行しないことを検査機関に申請する。