

# 安全設備の義務化について

---

1. 義務化の経緯
2. 義務化の方向性
  - (1) 業務用無線設備
  - (2) 非常用位置等発信装置(EPIRB等)
  - (3) 改良型救命いかだ等

令和6年3月

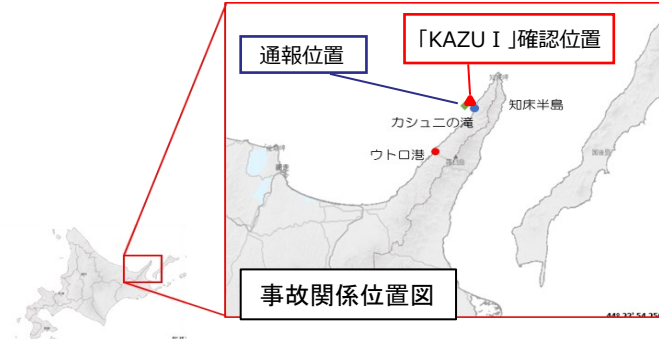
# 1. 義務化の経緯

## 1. 事故概要

- 令和4年4月23日午後1時13分ころ、北海道知床半島沖合で、乗員乗客 26 名が乗った遊覧船「KAZU I」(ウトロ港～知床岬の往復予定)について、「船首部分より浸水し、沈みかかっている」旨、海上保安庁第一管区海上保安本部に連絡あり。
- 令和4年4月29日午前11時7分ころ、カシュニの滝約1km沖合の海底で「KAZU I」を確認。

### (船舶情報)

船名: KAZU I  
 所有者・運航者: 有限会社知床遊覧船  
 船種: 旅客船  
 総トン数: 19トン  
 航行区域: 限定沿海区域  
 乗船者: 26名  
 (乗員2名、乗客24名(うち子供2名))



## 2. 知床遊覧船事故対策検討委員会

事故を踏まえ、小型船舶を使用する旅客輸送における安全対策を総合的に検討するため、令和4年4月28日に設置。

### 【委員】

弁護士、消費者団体、海事法制、船用工学、船員養成等の有識者14名で構成

山内 弘隆	一橋大学 名誉教授 (委員長)
河野 真理子	早稲田大学法学学術院 教授 (委員長代理)
安部 誠治	関西大学社会安全学部・社会安全研究科 教授
梅田 直哉	大阪大学大学院工学研究科 教授
河野 康子	(一財)日本消費者協会 理事
小松原 明哲	早稲田大学理工学術院 教授
庄司 るり	東京海洋大学学術研究院海事システム工学部門 教授
高橋 晃	道東観光開発 代表取締役社長
田中 義照	国立研究開発法人 海上・港湾・航空技術研究所 海上技術安全研究所企画部 研究特命主管
中山 龍太郎	弁護士
野川 忍	明治大学専門職大学院法務研究科 教授
眞嶋 洋	(一財)日本海洋レジャー安全・振興協会 前理事長
南 健悟	日本大学法学部 教授
渡邊 勝吉	(一社)日本旅客船協会 理事

(オブザーバー) 海上保安庁  
 水産庁資源管理部管理調整課沿岸・遊漁室

### 【スケジュール】

4月28日	検討委員会の設置
5月11日	第1回検討委員会
5月20日	第2回検討委員会
5月27日	第3回検討委員会
6月10日	第4回検討委員会
6月24日	第5回検討委員会
7月14日	第6回検討委員会(中間取りまとめ)
9月28日	第7回検討委員会
10月21日	第8回検討委員会
11月8日	第9回検討委員会
12月22日	第10回検討委員会(取りまとめ)

～安全対策を「重層的」に強化し、安全・安心な旅客船を実現～

①事業者の安全管理体制の強化

- ・安全統括管理者・運航管理者への**試験制度**の創設
- ・事業許可更新制度の創設
- ・届出事業者の登録制への移行
- ・**運航の可否判断**の客観性確保
- ・避難港の活用の徹底
- ・地域の関係者による協議会を活用した安全レベル向上 等

②船員の資質の向上

- ・船長要件の創設  
(事業用操縦免許の厳格化(修了試験の創設等)、  
初任教育訓練、乗船履歴)
- ・**発航前検査**の確実な実施(ハッチカバーの閉鎖の確認を含む) 等

③船舶の安全基準の強化

- ・法定無線設備から**携帯電話を除外**
- ・業務用無線設備等の導入促進
- ・**船首部の水密性の確保**  
(既存船の緊急点検、隔壁の水密化等の検討)
- ・改良型救命いかだ等の積付けの義務化・早期搭載促進 等

④監査・処分の強化

- ・海事監査部門の改革  
(安全確保に向けた**徹底した意識改革、通報窓口**の設置、  
**抜き打ち・リモート**による監視の強化、  
**裏取り・フォローアップ**の徹底、  
**自動車監査等のノウハウ**吸収、**監査体制の強化**等)
- ・行政処分制度の抜本的見直し  
(**違反点数制度、船舶使用停止処分**の導入等)
- ・罰則の強化(拘禁刑、法人重科等)
- ・許可の欠格期間の延長(2年→5年) 等

⑤船舶検査の実効性の向上

- ・国による**JCI(日本小型船舶検査機構)**の検査方法  
の**総点検・是正と監督の強化**(ハッチカバー等を含む) 等

⑥安全情報の提供の拡充

- ・安全法令違反の**行政指導を公表**対象に追加
- ・行政処分等の公表期間の延長(2年→5年)
- ・安全性の評価・認定制度(マーク等)の創設 等

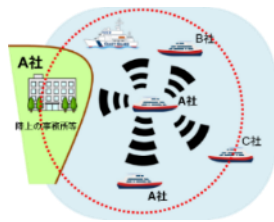
⑦利用者保護の強化

- ・旅客傷害賠償責任**保険の限度額**引上げ
- ・旅客名簿の備置き義務の見直し 等

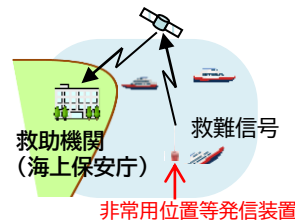
# 安全設備の義務化について

「知床遊覧船事故対策検討委員会」のとりまとめにおいて、旅客の安全を確保するため、旅客船・遊漁船の安全設備の義務化の方針を決定。

- ① **業務用無線設備**
  - **陸上施設との確実な連絡手段を確保**する。
  - 外洋航行する船舶を対象とする。
- ② **非常用位置等発信装置**
  - 遭難した際、**海上保安庁による一刻も早い発見**に繋げる。
  - 外洋航行する船舶を対象とする。
- ③ **改良型救命いかだ等**
  - 万が一の際に**乗客等が低水温の海域で水中待機をする**  
**ことが極めて危険**であることから、**水上で救助を待つ**ことができるようにする。
  - 水温が低い海域・時期を航行する船舶を対象とする。



業務用無線設備の例



非常用位置等発信装置の例



改良型救命いかだ等の例

## 2. 義務化の方向性

### (1) 業務用無線設備

# 法定無線設備の見直し

## 対象船舶

▶ 以下のいずれかに該当する船舶

① 法定無線設備として携帯電話を積み付けている、限定沿海を航行する旅客船

② 法定無線設備の積み付け義務のない旅客を搭載して事業に使用される船舶 〔「海上運送法」又は「遊漁船の適正化に関する法律」の適用を受ける事業者が使用する船舶（例：海上タクシー、遊漁船等）〕

### <遊漁船への適用>

航行区域 \ 旅客数	①旅客定員13人以上の遊漁船	②旅客定員12人以下の遊漁船
平水 (湖川港内)	不要	不要
平水(上記を除く) ※琵琶湖はこちら	業務用無線、衛星電話又は携帯電話*	業務用無線、衛星電話又は携帯電話*
2時間限定沿海	業務用無線又は衛星電話 <del>携帯電話</del>	業務用無線又は衛星電話
沿岸5海里	業務用無線又は衛星電話	
沿海		

※航行区域が携帯電話のサービスエリア内にある場合に限る。次ページ参照。

## 適用日

- ①旅客船：  
許可船 令和4年11月1日(措置済) 許可船以外 令和6年4月1日\*1
- ②旅客船以外の事業船\*2: 令和7年4月1日\*1
- ③遊漁船\*3: **パブリックコメント等を受けて検討中**

※1 現存船は適用日以降の最初の**定期的検査**までの**経過措置あり**

※2 「海上運送法」の適用を受ける事業者が使用する船舶

※3 「遊漁船の適正化に関する法律」の適用を受け、遊漁船業の用にのみに供す船舶  
(小型兼用船を含む)

## 適用関係

- ①旅客定員13人以上の遊漁船：  
法定無線設備から携帯電話を除外
- ②旅客定員12人以下の遊漁船：  
無線設備の積付けを義務化

※ 法定無線設備に加えて、携帯電話を船内へ持ち込み、使用することは可能。

## 対象設備

○ **P9参照**

## 平水区域(無線設備)

平水区域を航行する船舶については、  
航行区域が携帯電話のサービスエリア内にある場合に限り、携帯電話を法定設備にできる

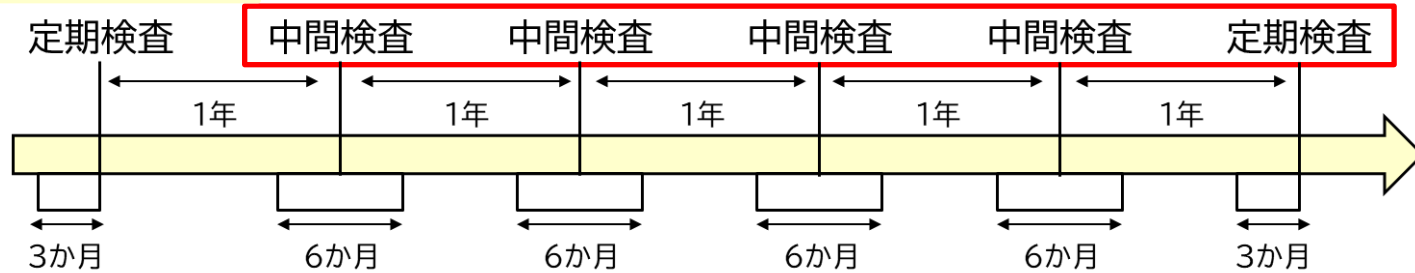




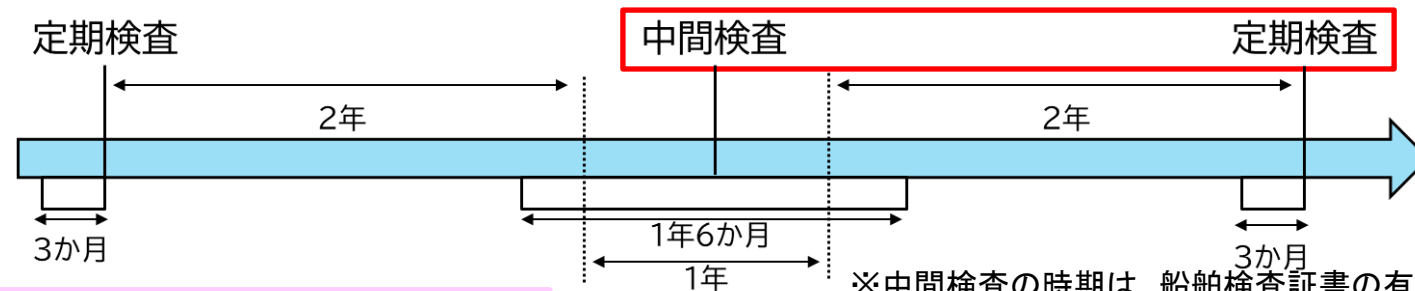
現存船については、  
適用日以降の最初の定期的検査までに携帯電話以外の法定無線設備を積付け

最初に迎える中間検査 or 定期検査の期限まで

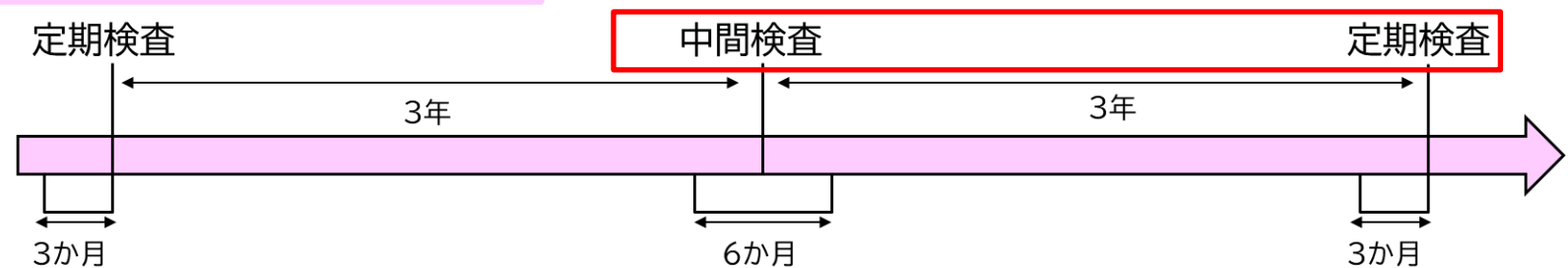
□ ①旅客船(5トン以上)



□ ①旅客船(5トン未満)及び②旅客船以外の事業船(20トン以上)



□ ②旅客船以外の事業船(20トン未満)



# 法定無線設備の例

## VHF無線電話



出典：古野電気株式会社HP

## MF無線電話



出典：古野電気株式会社HP

## N-STAR電話



出典：株式会社NTTドコモHP

## インマルサット衛星電話



出典：古野電気株式会社HP

## 衛星携帯電話



出典：KDDI株式会社HP

## 携帯電話



◆ 携帯電話を法定の無線設備から除外（携帯電話のサービスエリア内の平水を除く。）

※ただし、携帯電話を法定の無線設備の用途以外で活用することを妨げるものではない。

## 2. 義務化の方向性

### (2) 非常用位置等発信装置(EPIRB等)

## 対象船舶

➤ 限定沿海以遠を航行する以下のいずれかに該当する船舶

①旅客船(旅客定員13人以上の船舶。以下同じ。)

②旅客を搭載して事業に使用される船舶

〔「海上運送法」又は「遊漁船の適正化に関する法律」の適用を受ける事業者が使用する船舶(例:海上タクシー、遊漁船等)〕

### <遊漁船への適用>

旅客数 航行区域	①旅客定員13人以上の遊漁船	②旅客定員12人以下の遊漁船
平水	不要	不要
2時間限定沿海 瀬戸内	EPIRB※ 又は AIS(簡易型(Class-B)を含む)	
沿岸5海里		
沿海		

※「対象設備」の欄を参照

## 適用日

①旅客船:令和6年4月1日※1

②旅客船以外の事業船※2:令和7年4月1日※1

③遊漁船※3:パブリックコメント等を受けて検討中

※1 現存船は適用日以降の最初の定期検査までの経過措置あり

※2 「海上運送法」の適用を受ける事業者が使用する船舶

※3 「遊漁船の適正化に関する法律」の適用を受け、遊漁船業の用にのみに供す船舶(小型兼用船を含む)

## 対象設備

○EPIRB (AIS-SART機能を有し、位置情報精度が向上した新型であって位置情報を自動で発信できるもの(自動浮揚型)に限る)

又は

○AIS(簡易型(Class-B)を含む)

# 経過措置(非常用位置等発信装置) ①

現存船でEPIRB及びレーダートランスポンダ又はAIS(簡易型を含む)を積付けている場合、引き続き当該設備の搭載を認める。

※ 電波法に基づき、当該設備に関する船舶局の免許状が交付されている場合に限る。

※当該設備を積み替える場合は、AIS又は新型EPIRBとする必要あり。

## Case.1

ルール改正

旧型EPIRB レーダートランスポンダ



+



引き続き使用可能

積み替え

新型EPIRB

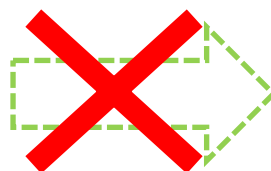


AIS

## Case.2



AIS

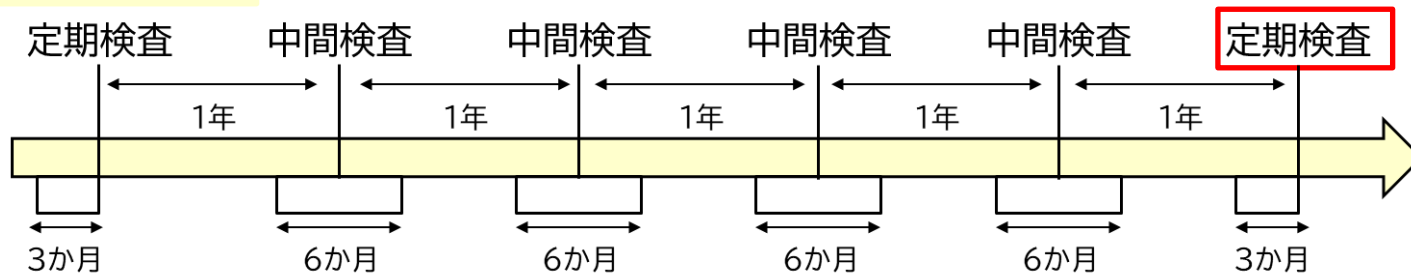


旧型EPIRB<sub>1</sub>2

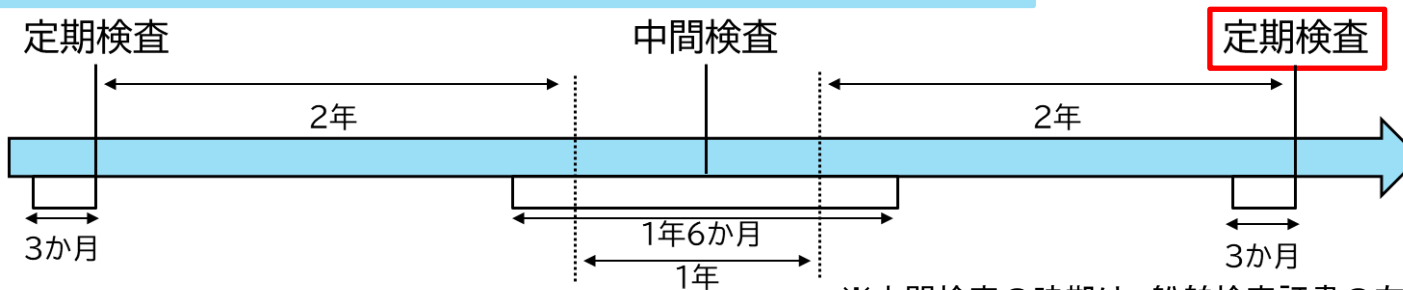
現存船については、適用日以降の最初の定期検査までに積付け

最初に迎える定期検査の期限まで

①旅客船(5トン以上)

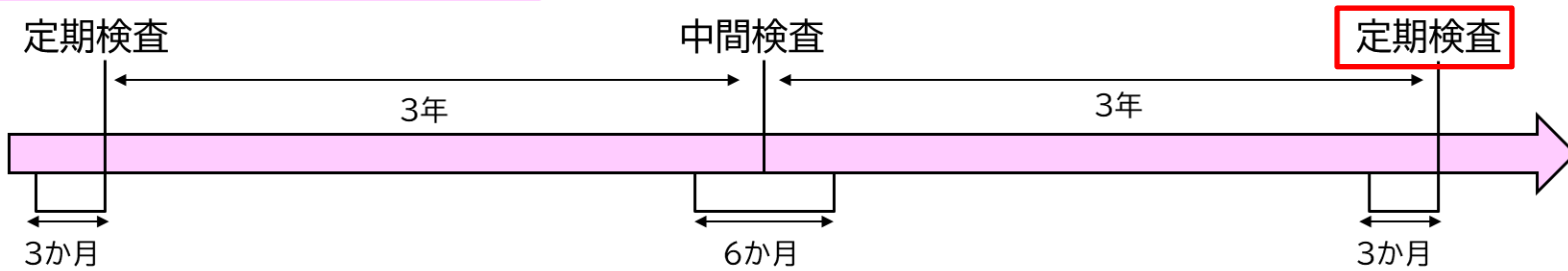


①旅客船(5トン未満)及び②旅客船以外の事業船(20トン以上)



※中間検査の時期は、船舶検査証書の有効期間の起算日から21月を経過する日から39月を経過する日まで

②旅客船以外の事業船(20トン未満)



## 2. 義務化の方向性

### (3) 改良型救命いかだ等

## 対象船舶

- ①旅客船(旅客定員13人以上の船舶。以下同じ。) 又は
  - ②旅客を搭載して事業に使用される船舶 〔「海上運送法」又は「遊漁船業の適正化に関する法律」の適用を受ける事業者が使用する船舶(例:海上タクシー、遊漁船等)〕
- のうち、以下に該当するもの。

航行する水域の最低水温	対象船舶
10℃未満	すべての船舶(河川、港内、一部の湖※を航行するものを除く)
10℃以上15℃未満	限定沿海以遠を航行する船舶
15℃以上20℃未満	限定沿海以遠を航行する一部の船舶

※:琵琶湖、霞ヶ浦、サロマ湖、猪苗代湖、中海、屈斜路湖、宍道湖又は支笏湖を航行する船舶のみが対象。

- **特例については、[P18~22参照](#)** ※パブリックコメント等を受けて、特例の追加について検討中

## 適用日

- ・ **パブリックコメント等を受けて検討中**

## 対象設備

- 乗り移り時の落水危険性を軽減する措置が講じられた「救命いかだ」又は「**内部収容型救命浮器**」(以下「改良型救命いかだ等」という。) ※シューター等の乗込装置(はしごを除く。)が備え付けられたものは改良型救命いかだ等に分類。
- 一部船舶については、バッグ式の救命いかだ等の搭載も認める。  
(**詳細については、[P24参照](#)**)



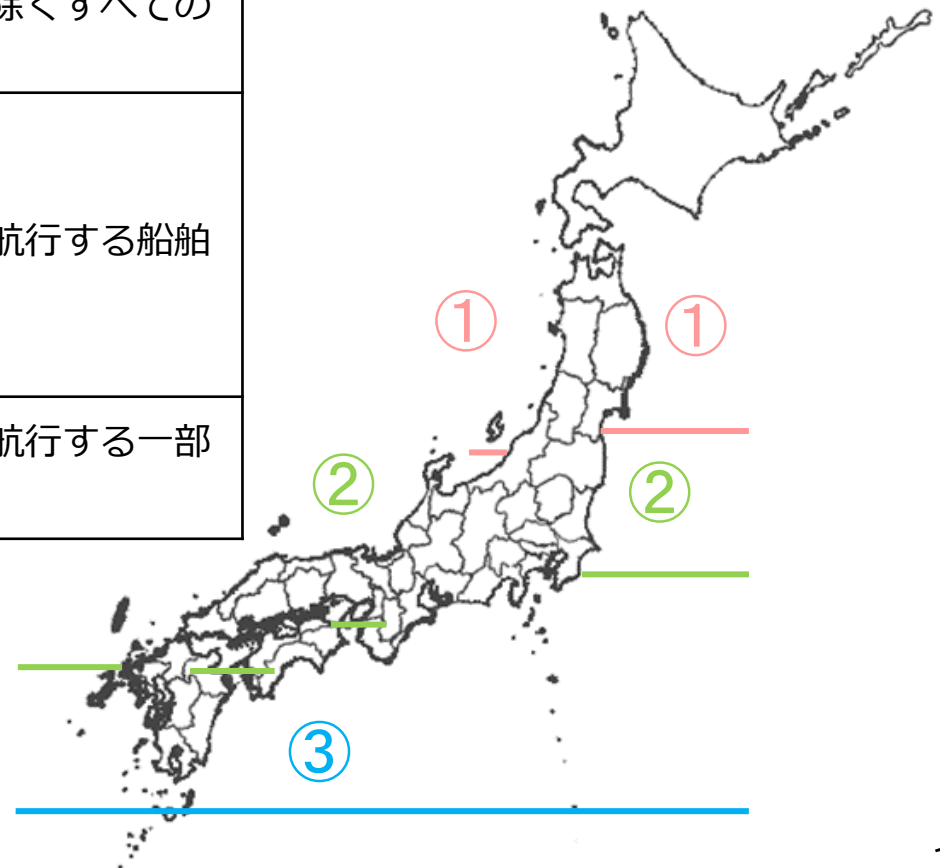
# 救命いかだ等の搭載義務の対象海域(イメージ)

## 通年運航する場合

◆ 航行区域に以下の表の左欄に掲げる区域が含まれる船舶は、右欄の対象船舶に該当する場合、救命いかだ等の搭載義務の対象となる。

航行区域の範囲		対象船舶
① 10℃未満	太平洋側：北緯38度以北 日本海側：北緯37度45分以北	河川、港内、一部の湖のみを航行するものを除くすべての船舶
② 10℃以上 15℃未満	太平洋側：北緯35度15分以上 日本海側：北緯33度15分以上 瀬戸内海の海域 (①を除く) ※瀬戸内海の一部では、最低水温が10℃未満の時期が存在するが、対象船舶は右のとおり	限定沿海以遠を航行する船舶
③ 15℃以上 20℃未満	北緯30度15分以上 (①及び②を除く)	限定沿海以遠を航行する一部の船舶

搭載義務の対象海域のイメージ



# 対象海域・時期の確認方法

- ◆ 船舶毎の航行区域/運航期間に応じて水温データを確認し、運航期間中の最低水温が基準(10℃/15℃/20℃)を下回る場合、その期間は救命いかだ等の搭載義務の対象となる。

(水温データの公表先)

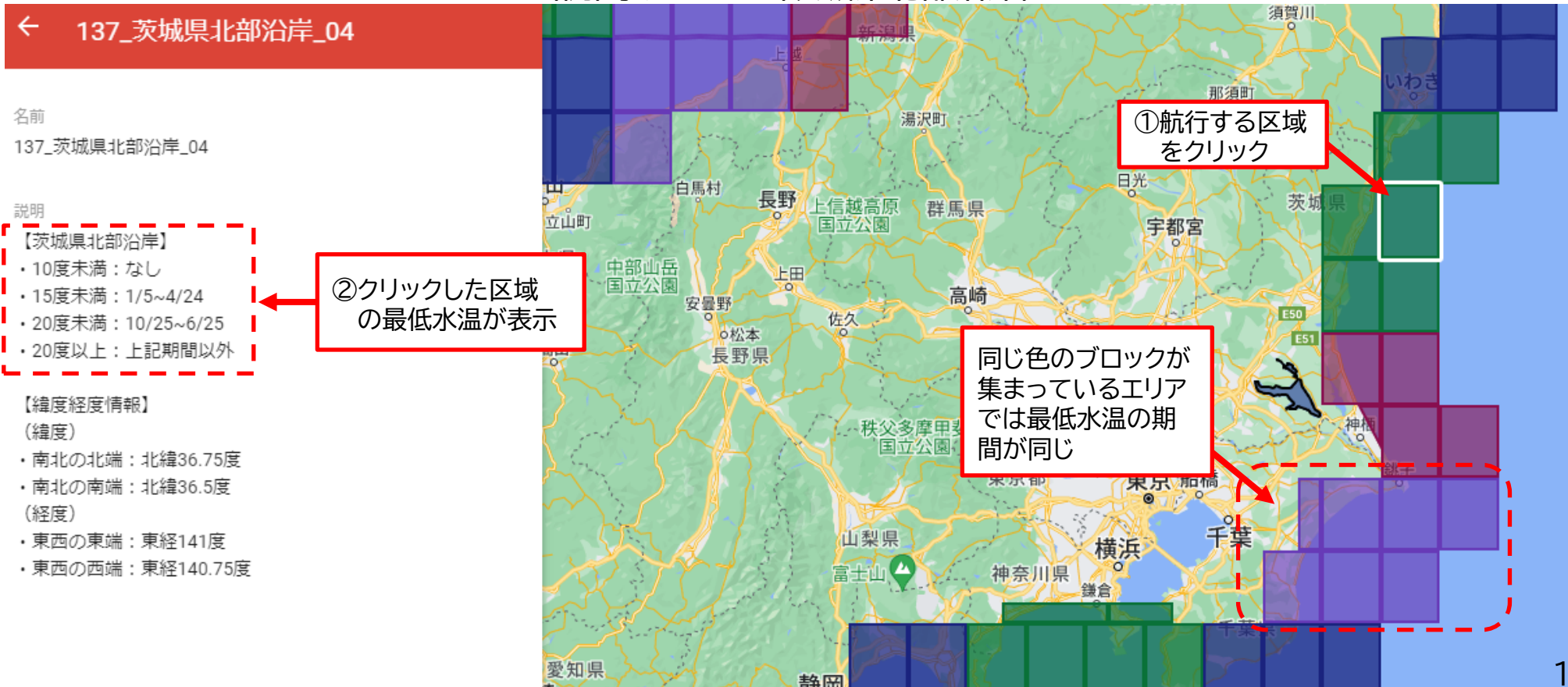
<https://www.google.com/maps/d/viewer?mid=1WYfuPDnW5An1eBwm2ioTB527lQjz3I&ll=37.630978044620434%2C140.96373661597886&z=8>

※国交省HPから水温データを確認することもできます。

QRコードをスキャンし  
水温データを確認可能→



(例)水温データ(茨城県北部沿岸)



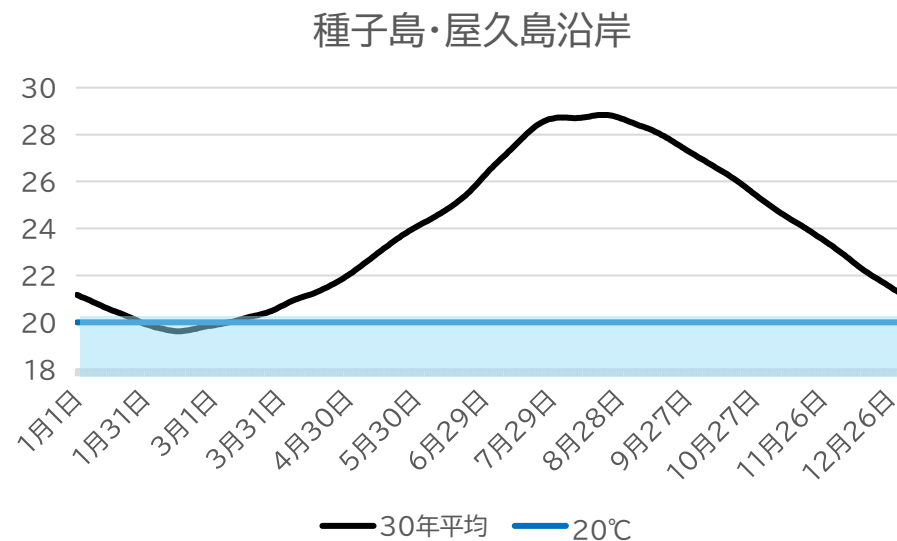
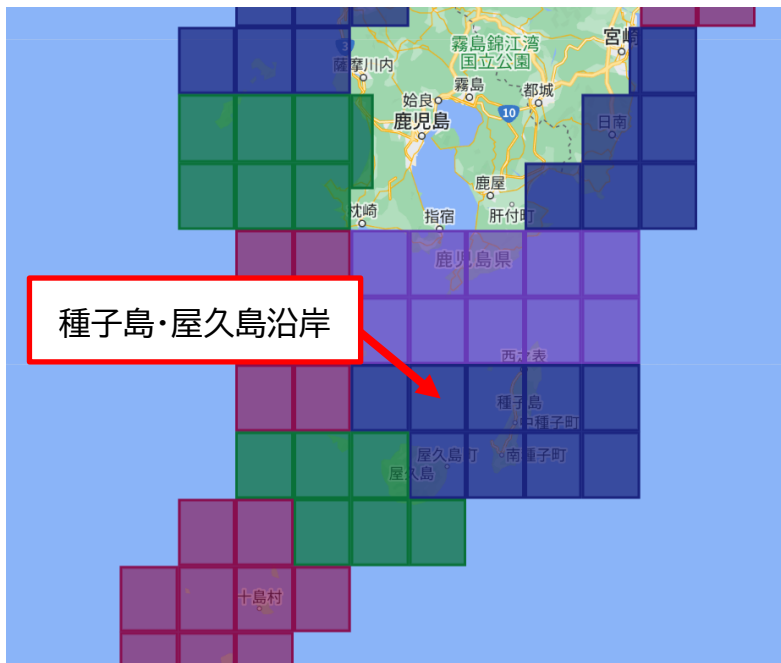
# 特例(改良型救命いかだ等) ①

※パブリックコメント等を受けて、特例の追加について検討中

一定の水温を下回る時期に運航しない船舶については、改良型救命いかだ等の積み付けは不要

※船舶検査証書に、限定条件を付すことを想定

(ケーススタディ)



20°C未満となるのは、1/30～3/8の間  
⇒この間運航しなければ、その他の期間、改良型救命いかだ等の積付けは不要。

海域名称	20°C未満
種子島・屋久島沿岸	1/30～3/8

# 特例(改良型救命いかだ等) ②

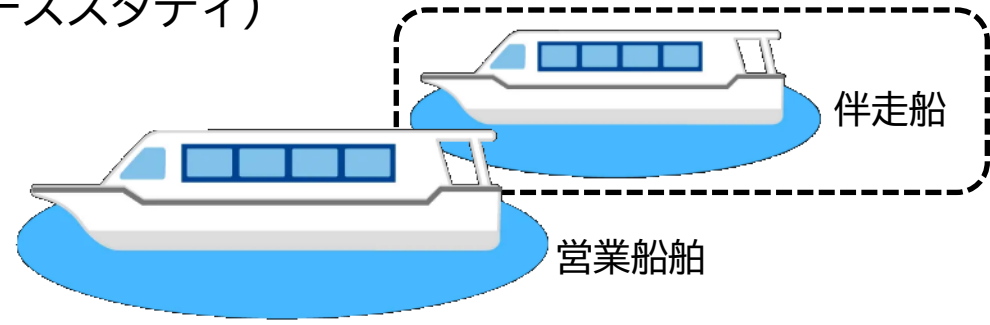
特例①～⑤を組み合わせることも可能

※パブリックコメント等を受けて、特例の追加について検討中

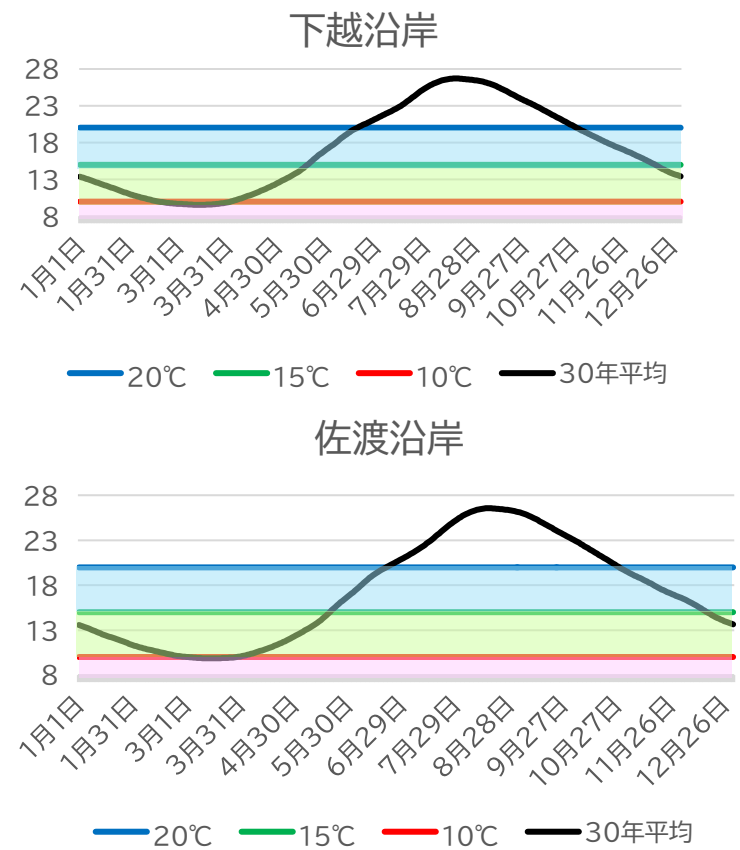
最低水温によらず適用可。

対象船舶の航行時に伴走船※を伴う場合は、改良型救命いかだ等の積み付けは不要。  
 ※伴走対象の旅客船の最大搭載人員を旅客として搭載できる船舶(複数隻での合計可)に限る。  
 ※船舶検査証書に、限定条件を付すことを想定

(ケーススタディ)



20℃未満となるのは、10/29～6/17の間  
 ⇒伴走船があれば、改良型救命いかだ等の積付けは不要。  
 ※新潟県下越沿岸の例



海域名称	10℃未満	15℃未満	20℃未満
下越沿岸	2/19～4/1	12/16～5/18	10/29～6/17
佐渡沿岸	3/3～3/28	12/17～5/19	10/29～6/20

※伴走船として利用する場合、旅客の搭載は不可

# 特例(改良型救命いかだ等) ③

特例①～⑤を組み合わせることも可能

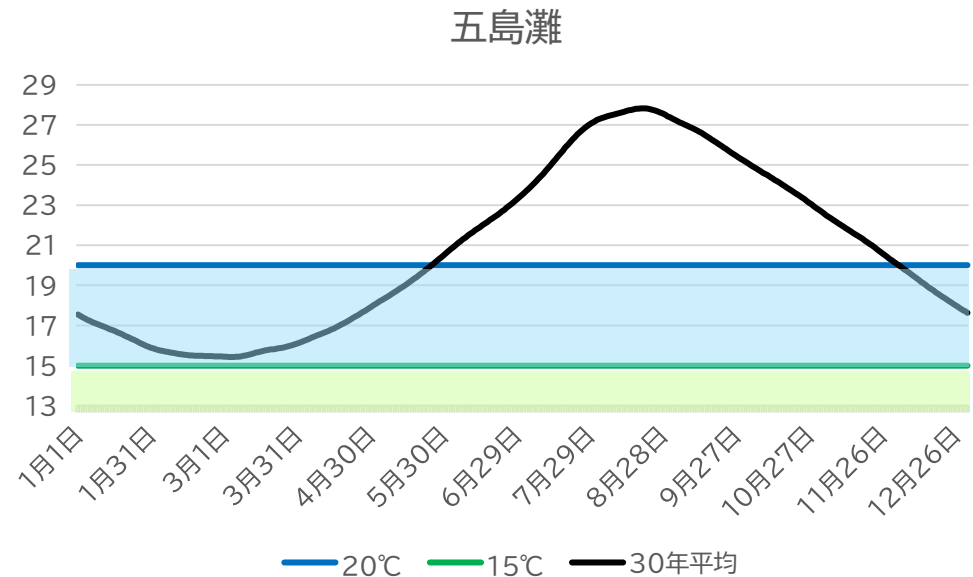
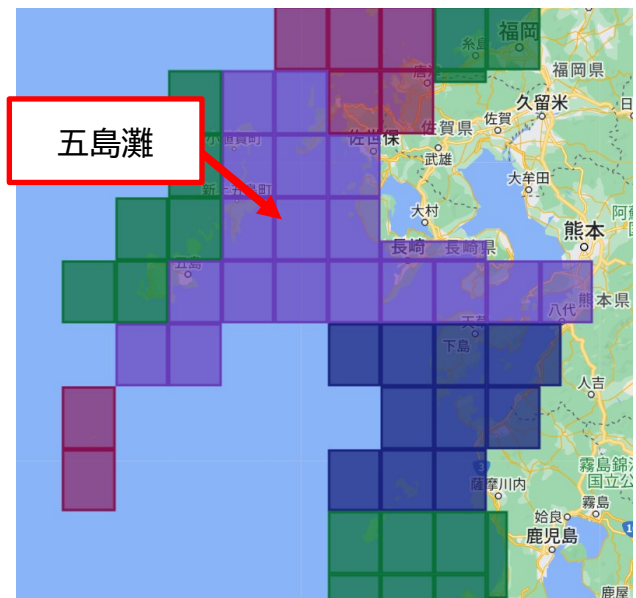
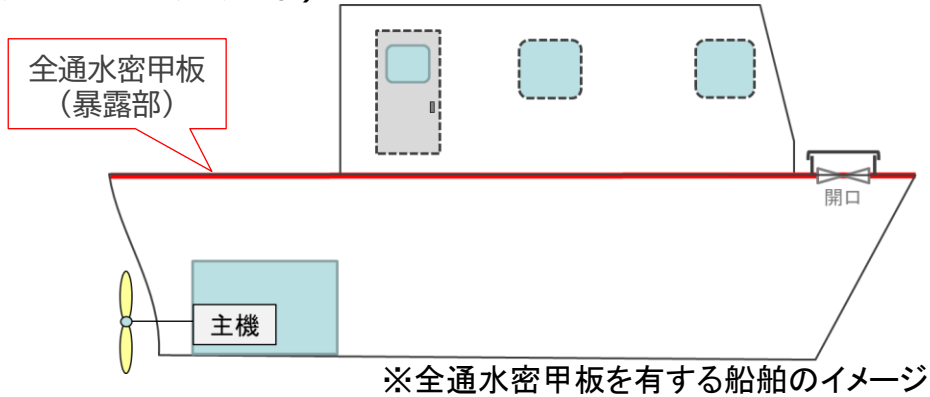
※パブリックコメント等を受けて、特例の追加について検討中

最低水温が15℃以上20℃未満のものに限る。

打ち込んだ海水が船内に浸水しないよう措置された水密の全通甲板を有する船舶

※甲板上の閉鎖装置を閉めた状態で甲板及び閉鎖装置に射水し船内に漏れないことが確認された船舶

(ケーススタディ)



海域名称	15℃未満	20℃未満
五島灘	該当なし	12/3～5/25



# 特例(改良型救命いかだ等) ④

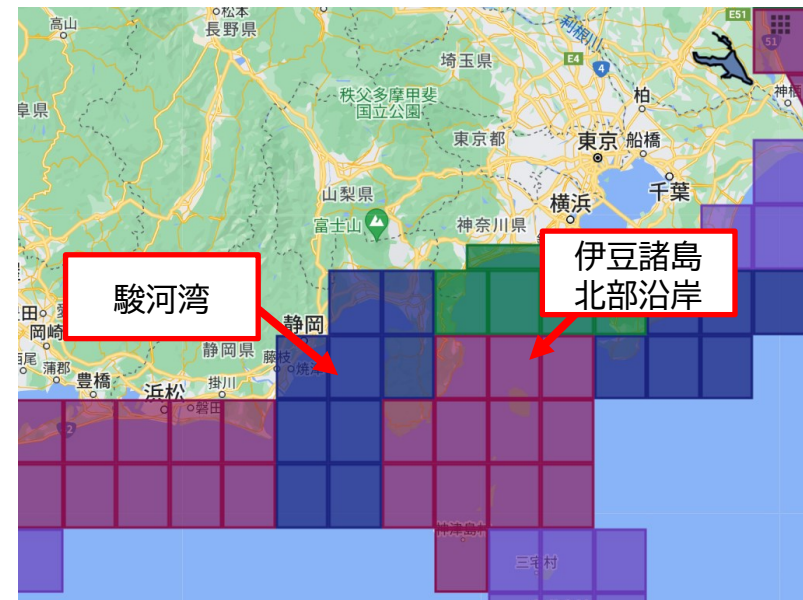
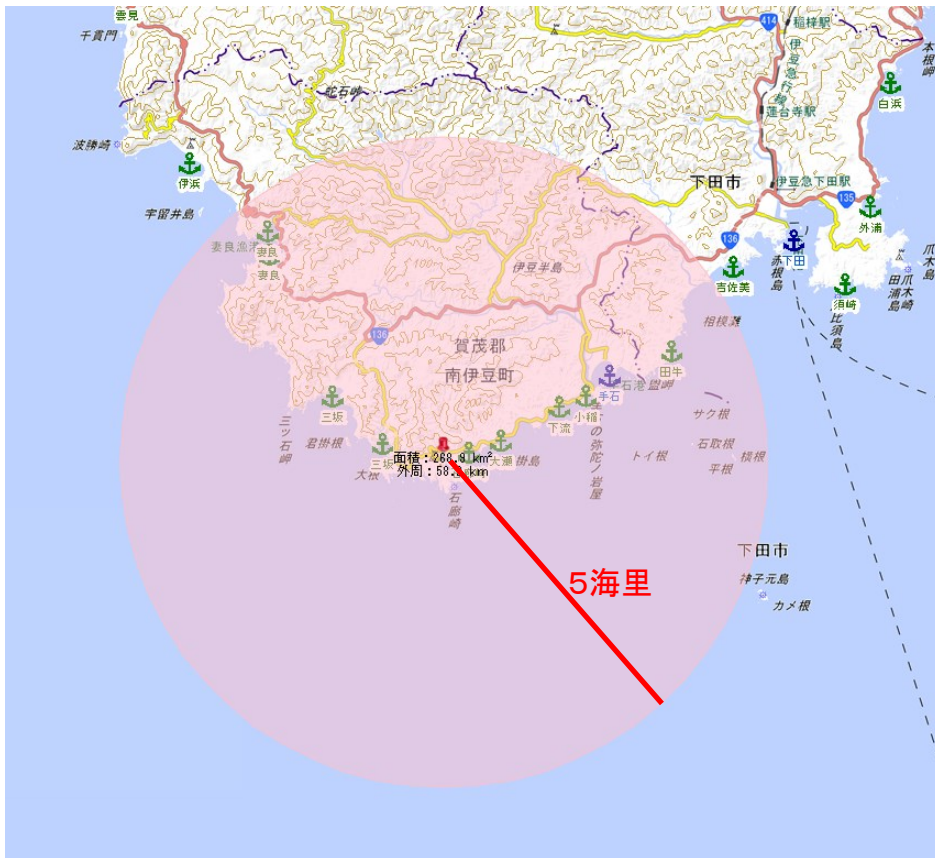
特例①～⑤を組み合わせることも可能

※パブリックコメント等を受けて、特例の追加について検討中

最低水温が15℃以上20℃未満のものに限る。

航行する区域が母港に近いもの(母港から5海里以内)  
 ※船舶検査証書に、限定条件を付すことを想定

(ケーススタディ)



海域名称	15℃以上20℃未満
伊豆諸島北部沿岸	12/7～5/16
駿河湾	11/30～5/19

# 特例(改良型救命いかだ等) ⑤

特例①～⑤を組み合わせることも可能

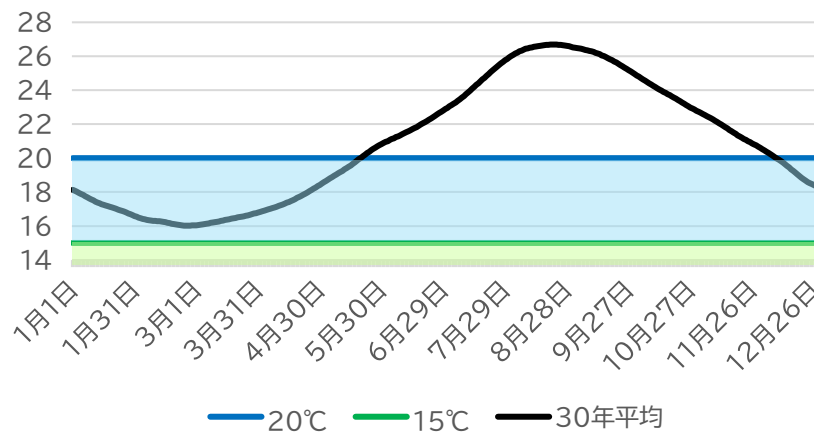
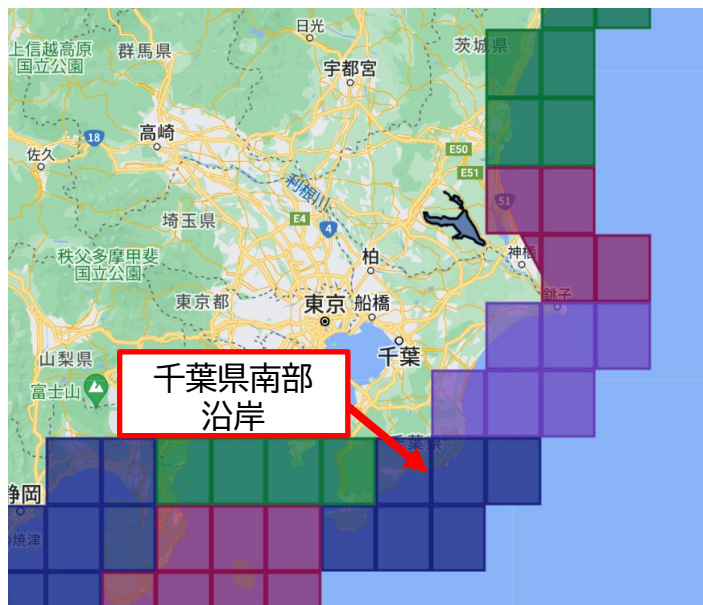
※パブリックコメント等を受けて、特例の追加について検討中

最低水温が15℃以上20℃未満のものに限る。

迅速に救助開始可能な救助船を配備している船舶

※事故通報後30分以内に現場到着が可能なものかつ救助船が対象船舶の最大搭載人員を旅客として搭載できる船舶(複数隻での合計可)に限る。

(ケーススタディ)



海域名称	15℃未満	20℃未満
千葉県南部沿岸	該当なし	12/8～5/19

※救助船として利用する場合、旅客の搭載は不可 22

# 経過措置(現存の救命いかだ等について)

現存船で救命いかだ等(旧基準に基づいたもの)<sup>※1</sup>を搭載している場合、  
乗込装置<sup>※2</sup>を備え付ける場合に限り、引き続き既存いかだ等を搭載可

※1 救命いかだ等:救命いかだ又は内部収容型救命浮器(当該浮器は、床上に収容できる人数分のものでして使用可能)

※2 乗込装置:現行のシューター、スライダー、はしご

## 救命いかだ等(旧基準)



出典:藤倉コンポジット株式会社HP

ルール改正

乗込装置を備え付ける場合に限り、引き続き使用可能



◆ 以下の船舶については、自動浮揚しない「バッグ式」の改良型救命いかだ等の搭載で可

- 5トン未満又は12m未満であって旅客定員12人以下の船舶
- 現存船にあって、船舶の構造上、「固定式」の改良型救命いかだ等の設置が困難なもの

<船舶の構造上、設置が困難な具体的な事例>

①小型兼用船

②改良型救命いかだ等を唯一搭載可能なスペースに搭載した場合に前方視野が制限される等、改良型救命いかだ等の搭載により安全な航行に支障をきたすおそれがある船舶

③固定式改良型救命いかだ等を積み付けた上で、定員を満足する救命設備を更に備えるために少人数用（15人以下）に対応した改良型救命いかだ等を積み付けたい船舶

④その他、固定式救命いかだ等を搭載、使用するための物理的スペースがない船舶

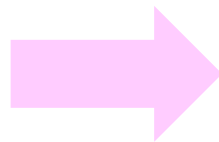
※物理的スペースが無いことの判断が困難な場合にあつては、事業者による評価または造船所・設計会社等第三者による評価が必要

<バッグ式改良型救命いかだ等の搭載上限数>

①、②、④に該当する船舶については1隻2個まで、③に該当する船舶については1隻1個まで。



収納時



バッグ式救命いかだの例



展開後

重さ:約44kg

水面から乗り込み場所までの高さ

搭載可能な救命設備

搭載可能な製品

1.2m未満

2点固定式  
膨脹式  
救命いかだ等

スライダー  
膨脹式スライダー

改良型救命いかだ※1

改良型内部収容型  
救命浮器※1

不要

6人用  
(バッグ式も選択可能)



15人用  
(バッグ式も選択可能)



スライダー  
又は  
膨脹式スライダー

+

2点固定式  
膨脹式  
救命いかだ等

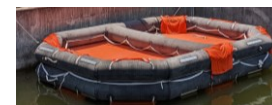
スライダー※2



8人用  
(バッグ式も選択可能)



25人用



1.2m以上

(注)スライダーと膨脹式スライダーは、使用できる改良型救命いかだ、改良型内部収容型救命浮器を製造メーカーで指定

膨脹式スライダー※2



16人用



又は

50人用



25人用



84人用



※1 船員法適用船舶(平水区域を航行区域とする船舶を除く)であって、旅客定員13名以上の船舶は、改良型救命いかだ1つにつき限定救命艇手1名が必要。ただし、改良型内部収容型救命浮器には救命艇手の選任は義務づけられていない。

※2 スライダー、膨脹式スライダーは、製品による使用できる水面から乗り込み場所までの高さが異なる。

# (参考) 水温検討第三者委員会

## 知床遊覧船事故対策検討委員会 中間とりまとめ (抜粋)

一定の水温を下回る海域での救命設備として、改良型救命いかだ・救命浮器の積付けを原則義務化するとともに、早期搭載を促進する。

## 救命いかだの搭載が必要となる一定の水温についての検討

落水に伴う低体温症の発症リスク等を考慮した、対象海域の選定のための「一定の水温」の閾値の検討のために、医学（低体温症）、船舶工学等の有識者からなる委員会を開催し、具体的方向性を取りまとめた。

### 水温第三者検討委員会 委員等

(委員)

大城 和恵 山岳医療救助機構 代表  
 ◎太田 進 国立研究開発法人 海上・  
 港湾・航空技術研究所  
 海上技術安全研究所  
 国際連携センター長  
 小野寺 昇 川崎医療福祉大学 副学長  
 山見 信夫 医療法人信愛会  
 山見医院 院長  
 吉田 公一 一般財団法人  
 日本舶用品検定協会 顧問

◎印は委員長：五十音順、順不同

(オブザーバー)

海上保安庁警備救難部救難課

### 第三者検討委 とりまとめ概要

○水中待機時の低体温症のリスクは水温が25℃を下回ると発生し、15℃を下回ると重大なリスクが生じる可能性がある。  
 水温と要救助者の生存の可能性については、概ね以下のとおり。

水温	要救助者の生存の可能性*
10℃未満	落水直後に、意識不明の状態に陥る可能性が高い。 救助の状況に関わらず、落水後、短時間で死亡の可能性が高い。
10℃以上 15℃未満	落水後、短時間（1～2時間程度）の救助待機であっても、救助後に生存する可能性は低い。
15℃以上 20℃未満	落水後、短時間（1～2時間程度）の救助待機であれば、救助後に生存する可能性は高い。
20℃以上	落水後、海水中で長時間（3時間～）救助待機の後に揚収された場合でも、かなりの確率での生存が見込まれる。

※ 海中での救助待機の場合、外部環境（気温、風速、天候）や要救助者の状態（年齢、性別、体力等）によって変化し得る。

○また、水温の基準に加え、以下の事項についても検討することが望ましいとされた。

- ・救助機関への速やかな通報。
- ・要救助者が水に濡れない状態での救助待機。
- ・救助待機中に、体温低下を防ぐための保温具、防寒具等の使用。

ご不明点等ございましたら、最寄りの検査機関(小型船:JCI、大型船:地方運輸局)にお問合せください。