

○「船舶設備規程及び小型船舶安全規則の一部を改正する省令及び船舶区画規程等の一部を改正する省令の一部を改正する省令案」に関する意見募集に対して頂いたご意見と国土交通省の考え方について（令和8年4月1日）

※合計45件のご意見をいただきました。とりまとめの都合上、内容を適宜要約しています。

※本意見募集と直接の関係がないため掲載しなかったご意見等についても、今後の施策の推進に当たって、参考にさせていただきます。

	ご意見の概要	ご意見に対する考え方
全体		
1	賛成します。知床遊覧船事故のような痛ましい事故は二度と発生してほしくない。早く安全対策をしてほしい。	本改正案に対し、支持する旨のご意見をいただき、ありがとうございます。 ご意見の内容は、海事行政の適切な運用及び改正案の最終的な検討において参考といたします。
2	遊漁船は、沿岸近距離で運航していることや低い事故率、公平性の観点から救命いかだ等の義務化は不要である。	令和4年4月23日に発生した知床遊覧船事故において乗客・乗員26名の方がお亡くなり又は行方不明になりました。 これまで、限定沿海を航行する船舶については、救助までの間、いかだに乗り込み、水中に浸かることなく救助を待つための設備である「救命いかだ」又は救助までの間、浮体の周囲のロープにつかまり、水中に浸かりながら救助を待つための設備である「救命浮器」のいずれかを搭載することが義務づけられており、事故船舶には救命浮器が搭載されていましたが、運輸安全委員会の事故調査報告書では、低水温の環境に適した救命設備が備えられていなかったと指摘されています。 具体的には、事故当日の知床半島西側海域の海面水温は約4℃であり、海水に浸かる状態となった旅客等は、10分以内に偶発性低体温症となり、意識を失い息止めができない状態で海水を飲み、数分～十数分程度の短時間のうちに、海水溺水により死亡したと考えられる旨の指摘がされています。 このような中、国土交通大臣も参加の下、知床遊覧船事故対策検討委員会で「旅客船の総合的な安全・安心対策」がとりまとめられ、旅客船及び旅客を搭載して事業に使用される船舶のうち、一定の水温を下回る海域を航行する船舶に対しては、水上で救助を待つことができる救命いかだ又は内部収容型救命浮器（以下「救命いかだ等」という。）の搭載が必要とされたところでは、 また、遊漁船への救命いかだ等の安全設備の義務化については、令和6年7月、全国各地の遊漁船事業者を含む有識者等からなる検討会のとりまとめにおいて、遊漁船でも水温の低い海域で事故が発生した場合には乗客が水中待機しない状況を確認する必要がある

		<p>ことから、遊漁船にも救命いかだ等の搭載が必要とされたところでは、</p> <p>これら検討会のとりまとめを踏まえ、今般、遊漁船に対し、救命いかだ等の搭載を義務付けることにしました。</p>
3	救命いかだ等の義務化は、遊漁船の現場の運航実態等を踏まえた内容になっておらず、不要である。	<p>令和6年の遊漁船の安全設備の在り方に関する検討会では、水産庁、日本釣振興会及び日本釣りジャーナリスト協議会にご協力いただき、全国各地の遊漁船事業者を委員として選定することで、全国各地の遊漁船の実態を踏まえた検討を進めてまいりました。また、令和6年7月のとりまとめに向けて、随時、検討会の状況を都道府県に情報提供しながら検討会を進めてまいりました。</p>
4	事業者の安全管理体制の強化等の事故を未然に防ぐための取組を優先すべきであり、今回義務化される安全設備の搭載は不要である。	<p>事故は必ずしも気象・海象の悪化により引き起こされるわけではないことから、事業者の安全管理体制の強化等（ソフト面）の対策による事故の防止とともに、船舶の安全基準の強化（ハード面）の対策による被害の軽減（不測の事態への備え）を図る必要があります。</p>
5	人命の安全確保の観点で義務化するのであれば、旅客船及び旅客を搭載して事業に使用される船舶に加え、事故件数が多い漁船やプレジャーボート等も義務化の対象とすべきではないか。	<p>知床遊覧船事故のような痛ましい事故が二度と起きることがないように、知床遊覧船事故対策検討委員会の議論を踏まえ、旅客の輸送の安全を確保するという観点から旅客船及び旅客を搭載して事業に使用される船舶を義務化の対象としました。</p> <p>※「事業の用に供する船舶」とは、海上運送法の適用を受け人の運送を行う船舶、遊漁船業の用に供する船舶を指します。</p>
6	救命胴衣の着用が義務付けられていれば、海難等が発生した際も生存可能と考えられることから、救命いかだ等の搭載は不要ではないか。	<p>知床遊覧船事故検討委員会において、低水温の水域・海域における事故等により海難が発生して船外に脱出した際には、水上で救助を待つことができる救命いかだ等が必要とされたところ。救命胴衣では、水中で救助を待つことになるため、低水温の水域・海域で事故が発生した場合、低体温症となるおそれがあります。</p> <p>このため、救命胴衣を着用したとしても、低水温の水域・海域を航行する船舶には、救命いかだ等の搭載が必要となります。</p>
7	安全設備の義務化の前に、無許可営業している船の取締りや罰則強化をやるべき。	<p>令和4年4月に発生した知床遊覧船事故を受け利用者の安全確保に対する社会的要請が高まっていること等を踏まえ、令和5年に遊漁船業法を改正し、遊漁船業の安全性の向上等を図るため、遊漁船業者の登録・更新制度を厳格化、安全管理体制を強化するとともに、罰則を強化したところでは、遊漁船業の登録を受けずに遊漁船業を営業している場合は、遊漁船業法第33条第1号の規定に該当し、3年以下の拘禁刑若しくは300万円以下の罰金に処し、又は併科されることとなります。</p>

8	救命いかだ等の搭載は新造船のみを対象とするべきである。	今般、義務化する安全設備は、海難等の不測の事態が発生した際に人命を守る重要なものであり、速やかに対応する必要があることから、新造船のみならず既存船にも搭載を求めることとしております。
9	救命いかだ等及び非常用位置等発信装置は高額であり、費用面での負担が大きいため、廃業せざるを得ない。金額の問題から搭載は不可能である。	<p>知床遊覧船事故検討委員会において、低水温の水域・海域における事故等により海難が発生して船外に脱出した際には、水上で救助を待つことができる救命いかだ等が必要とされ、また、海難発生時及びその後の位置通報の設備として非常用位置等発信装置が必要とされています。</p> <p>また、令和6年7月、全国各地の遊漁船事業者を含む有識者等からなる検討会のとりまとめでも、これらの安全設備の必要性がとりまとめられています。</p> <p>これら検討会の議論を踏まえ、旅客の安全を確保する観点から、今般、これらの安全設備を遊漁船に義務化することとしています。</p>
10	補助金を申請してから入金するまでの期間が長いので、施行日を延ばして欲しい。	<p>施行日は、補助金の申請に要する期間を踏まえて設定しておらず、施行日はパブリックコメントで示した案のとおりとします。</p> <p>なお、遊漁船の安全・安心確保推進事業については施行日以降に申請しても補助金を受け取ることができるものと承知しています。</p>
11	準備期間等の関係で公布から施行までの期間を延長してほしい。	<p>人命の安全確保のために、早期に適用することが重要ですが、一定の準備期間が必要であることから、半年の準備期間を設けています。</p> <p>なお、既に義務が適用されている旅客船の場合、公布から施行まで半年程度の期間を空け、施行後すぐに適用を受ける船舶であっても準備に問題が生じていない実績があります。</p>
12	今回の改正はあまりにも唐突で、また、意見提出から公布までの期間が短く、適切なプロセスを経ていない。	<p>本件の改正にあたっては、行政手続法に基づく意見提出期間の設定等を行っており、適切なプロセスを経ています。</p> <p>また、これまで水産庁や都道府県と連携し説明会を実施するとともに、国土交通省のWEBサイトに説明資料・動画やQAを掲載することで、丁寧な説明に努めてまいりました。</p>
13	平水区域と沿海区域では安全設備等に大きな違いがあるが、平水区域と考えられる湾等について平水区域に指定されていない海域があり、不公平である。	<p>船舶安全法施行規則第1条第6項において、平水区域は「湖、川及び港内の水域」、「船舶安全法施行規則第1条第6項各号に掲げる水域」と規定されています。</p> <p>これは、風、波浪等の船舶に作用する外力が少なく年中穏やかで、かつ、非常の際に避難が容易な区域であり、従来より船舶が安全に航行できるエリアとして認められてきた範囲となっています。</p> <p>これ以外の海域については、上記の安全が確認されていないことから、平水区域とは認めておりません。</p>

14	JCI に救命いかだ等を搭載する際に必要な手続きを聞いても明確な回答が無かった。	JCI には、必要な手続きについて丁寧に対応するように改めて指導させていただきます。
15	WEB 説明会でチャットの不具合やアクセス制限をしており、説明したとは言えない。	オンライン説明会のアクセスやチャットの文字数について特段の制限はしていません。
16	船長の安全意識の向上を目指した研修会な講習会の実施等で意識改革が必要だと考えます。	令和4年4月に発生した知床遊覧船事故を受け利用者の安全確保に対する社会的要請が高まっていること等を踏まえ、令和5年に遊漁船業の適正化に関する法律（昭和63年法律第99号）を改正し、遊漁船業者の登録・更新制度を厳格化、安全管理体制を強化するとともに、遊漁船における安全確保の要となる遊漁船業務主任者の資質向上を図るため、必要な実務研修の日数の延長、講習内容の充実等を行ったところです。 また、水産庁において、業界団体が実施する遊漁船業者への安全航行や安全確保のための講習会の実施を支援し、遊漁船業者の安全意識の向上に取り組んでいます。
位置保持型救命いかだ等		
17	救命いかだ等を搭載すれば安全が担保されるという考えは安易である。 また、船舶が沈没する等の状況下において、命いかだ等へ安全に乗り移ることは困難と思われる等、救命いかだ等は、緊急時の救命設備として有効ではない。	運輸安全委員会による知床遊覧船事故の報告書では、船に備えていた救命浮器では、海面水温約4℃の海水に浸かる状態となった後すぐに救助しない限り、人が生存している間に救助できる可能性は極めて低いとの指摘がされています。 指摘を踏まえ、水温が低い水域・海域で万が一の事故等がある場合、旅客が水中待機をしない状況を確認するため、 ①水上で救助を待つことができる救命設備の搭載 または ②確実かつ早急に救助できる状況の確保が必要と考え、水温が低い水域・海域を航行する場合の安全対策を義務化することにしました。 以上のとおり、救命いかだ等を義務化することで、低水温の水域・海域で事故が発生した場合に水中で救助を待つリスクを低減させることで、旅客の安全を確保することができます。 また、救命いかだ等は、波が高い状況等でも落水せずに乗り移りが可能であることを試験により確認しています。また、ハード面の対応に加えて、乗り移れないような大荒れの状況になる前に帰港して頂く等のソフト面の対応を別途要求することで安全性を確保しています。
18	救命いかだ等の搭載を要しない方法を適用し、水温の低い時期は営業しないことにした場合、その間の収入が減ってしまうので救命い	救命いかだ等の搭載を要しない方法については、全国各地の遊漁船事業者を含む有識者等からなる検討会において、遊漁船の業務実態等を踏まえて議論を行い、令和6年7月、万が一の際に確実かつ早急に救助

	かだ等の搭載を要しない方法の内容を見直して欲しい。	が行えるものとしてとりまとめたものであり、見直しは必要ないと考えております。 なお、今回の義務化では、伴走船との航行や救助船の配備、水温 15℃以上の時期に限り母港から 5 海里以内を航行することで、水温が低い時期でも救命いかだ等を搭載して営業することができます。
19	救命いかだ等の設置に伴い、船舶の復原性やバランスが損なわれること等が懸念され、かえって安全性が損なわれるのではないかと、また、小さい船や兼用船等には救命いかだ等や降下式乗込装置を搭載するための十分なスペースがなく、設備の搭載が物理的に困難である。	救命いかだ等を備え付ける場合、船舶検査において復原性などの安全性を確認することから、安全性が損なわれることはありません。 また、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、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の場合、従来製品より小型でバッグ式救命いかだ等を搭載することができます。
20	救命いかだ等の価格、維持費が高価であり、事業を継続できない。また、本来であれば、救命いかだ等の点検整備は 3 年に 1 回だが、知床遊覧船事故を踏まえた遊漁船の安全設備の在り方に関する検討会の資料で示している点検整備の間隔は 5 年に 1 回であり、意図的に維持費を安く示している。	知床遊覧船事故検討委員会において、低水温の水域・海域における事故等により海難が発生して船外に脱出した際には、水上で救助を待つことができる救命いかだ等が必要とされており、また、令和 6 年 7 月、全国各地の遊漁船事業者を含む有識者等からなる検討会のとりまとめでも、これらの安全設備の必要性がとりまとめられています。これら検討会の議論を踏まえ、旅客の安全を確保する観点から、今般、遊漁船に救命いかだ等を義務化することにしています。 知床遊覧船事故を踏まえた遊漁船の安全設備の在り方に関する検討会で示している救命いかだ等の維持費の例については、船舶検査の期間である 5 年間（定期検査及び中間検査分）に発生する費用の合計額を示しており、意図的に安く示していません。
21	救命いかだ等の搭載を要しない方法②で船団を構成できる隻数を見直して欲しい。	船団内の 1 の船舶の遭難に対し、他の船舶全体の定員を活用して救助を行うことができる制度としているところ、海上保安庁や専門家等の意見を伺った結果、事故を起こした 1 隻に対し救助のために近づくことができるのは 3 隻が限界とのことであつたことから、相互に救助できる船団の最小単位として 4 隻を上限としています。
22	要救助者用別枠定員を超えた人数を救助できるよう見直して欲しい。	要救助者用別枠定員とは、伴走船または救助船としての航行時、船舶の安全性（復原性、要救助者の搭載場所等）の確保を前提に、船舶検査証書に記載された最大搭載人員を超えて要救助者を乗せることを認めるものです。 要救助者用別枠定員を超えた人数を搭載した場合、伴走船や救助船の航行の安全が確保できず、二次災害につながるおそれがあることから、要救助者用別枠定員を超えた人数の救助を認めることは困難です。
23	救命いかだ等は 7 年で買い替える必要があり、負担が大きい。	救命いかだ等の交換時期は使用・設置される環境により異なりますが、船舶検査において適切な維持が確

		認できれば、7年ごとに買い換える必要はありません。
24	現行の法定備品（救命浮器）を救命いかだ等に変更した場合、救命浮器も引き続き搭載しなければならないか。	現在、救命浮器を法定備品として搭載している船舶が、法定備品を救命いかだ等に変更した場合、救命浮器を搭載する必要はありません。
25	国土交通省のWEBサイトに掲載されている救命いかだ等の製品リストについて、1社分の情報だけを掲載している理由がわからない。	国土交通省のWEBサイトに掲載している、「改良型救命いかだ等 義務化対象製品リスト」には、2社の製品を記載しております。
26	救命いかだ等の整備が必要となる船舶検査の種類や検査基準、受検時期に関する説明、買い替え時期や維持費に関する説明がない。	船舶検査の種類や検査基準、受検時期については、船舶安全法及び船舶安全法施行規則で定めており、その概要は国土交通省 HP (https://www.mlit.go.jp/maritime/maritime_fr8_000018.html) に掲載しております。 今回の省令改正の内容について審議をおこなった、知床遊覧船事故を踏まえた遊漁船の安全設備の在り方に関する検討会では、各設備の搭載・維持にかかる費用についても参考情報としてお示しし、検討会資料として公表させて頂いております。(https://www.mlit.go.jp/maritime/content/001737850.pdf) なお、救命いかだ等については、法令上使用期限を定めておらず、船舶検査において適切な維持が確認できる限り、買い換える必要はありません。
27	バック式の救命いかだ等は、国土交通省のWEBサイトに掲載されているものから選ばなければならないか。また、ライフジャケットの桜マークAタイプのような認証マーク等はあるか。	バッグ式含めた救命いかだ等については、国等がおこなう型式承認及び検定に合格したものか、予備検査に合格したものを搭載いただく必要があります。 これらに合格した救命いかだ等を国土交通省のWEBサイトに掲載していますので、掲載されている製品からお選び頂く必要があります。 なお、型式承認を受け検定に合格したものに対しては「桜マーク」が標示され、予備検査に合格したものに対しては予備検査番号が付されます。
28	救助船の到着時間の考え方を教えて欲しい。	救助船の認定に係る速力の考え方については、救助船の出動が想定される最も厳しい気象海象条件（但し、海上運送法の規定により本船に関する運航基準が設定されている場合は、当該基準に基づく気象海象条件として差し支えない。）下において航行できる速力で計算することとなります。 また、船長が自宅にいと仮定した場合、要請を受けてから、救助船の待機場所に移動する時間も加味されることとなります。
29	公開されている救命いかだ等の使用方法に関する動画について、平穏時ではなく、荒天時に撮影した動画を使用すべきではないか。	公開されている動画は、救命いかだ等を実際に使用する際の一般的な使用方法に関する内容となっています。一般的な使用方法は、平穏時・荒天時で変わらないことから、荒天時に撮影した動画を使用する必要はありません。救命いかだ等の試験では、一定以上の波

	救命いかだ等が荒天時に使用できることが示されていない。	<p>のところで、船からいかだに直接乗り移ることが出来る事を乗り込み試験等で確認しています。</p> <p>また、ハード面の対応に加えて、乗り移れないような大荒れの状況になる前に帰港して頂く等のソフト面の対応を別途要求することで安全性を確保しています。</p>
30	公開されている救命いかだの使用方法に関する動画について、正転させるために人が海に飛び込んでいるが、水上待機というコンセプトに合っていないのではないか。	<p>動画では、救命いかだが反転して展開した場合の船員の対応方法を示しています。その後、船員は旅客と共に救命いかだに乗り移って、水上で救助待機しており、コンセプトに合致しています。</p>
法定無線設備		
31	遊漁船に法定無線設備を義務化する必要性はない	<p>運輸安全委員会による知床遊覧船事故の報告書では、船と会社事務所との間に有効な通信手段がなく、船長が航行中に会社の人員から情報提供や助言等の支援を受けることができなかつたとの指摘がされています。</p> <p>このような指摘を踏まえ、船舶と陸上施設との間で通信手段を確保することは、安全航行のために必要と考えます。</p>
32	衛星携帯電話についても、水産庁が実施する補助事業や、遊漁船の安全・安心確保推進事業補助金の補助対象にして欲しい。	<p>業務用無線設備については、陸上と連絡が取れることに加えて海上の複数の船舶との同時連絡が可能であり、安全上、より望ましい設備であるものの、無線従事者資格等が必要となることなどから、衛星電話よりも導入のハードルが高いことを考慮して、これまで業務用無線機を支援の対象にしています。</p>
33	海岸局が設置できないので、業務用無線の義務化を見直して欲しい。	<p>法定無線設備は、船舶の安全航行のために船舶と陸上施設との間で通信手段を常に確保することを目的に義務化するであり、業務用無線設備を搭載する場合には、運航中の船舶と常時通信できる、申請者が開設する海岸局又は申請者が加盟する法人若しくは団体の海岸局等が必要となります。総務省に確認したところ、個人での海岸局の設置について電波法での制限はありません。</p> <p>なお、海岸局の開設や漁協等の既存の海岸局の利用が困難な場合、衛星電話を搭載いただくことで義務化に対応することが可能であり、義務化の見直しは行いません。</p>
34	携帯電話で解決するので、携帯電話を法定設備として認めて欲しい。	<p>令和6年7月の遊漁船の安全設備の在り方に関する検討会のとりまとめにおいて、平水区域を超えて航行する際、携帯電話については、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・災害発生時等に通信が制限される可能性がある ・機関停止等航行不能の状態に陥り沖合に流された場合に通信が困難になる恐れがある

		<p>・エリアマップ内であっても一時的に電波を受信できない海域がある とされています。</p> <p>このため、安全性確保の観点から、携帯電話は、平水区域（エリアマップ内に限る。）を超えて航行する船舶の法定無線設備として認められていません。</p> <p>なお、携帯電話を任意の通信設備として搭載することを妨げるものではありません。</p>
35	スターリンク等の衛星電話を法定無線設備として認めて欲しい。	<p>低軌道衛星を利用した無線設備（通信端末）は即時性及び信頼性が確保されていないことから、総務省が所掌する電波法における一般通信設備及び国交省が所掌する船舶安全法における法定無線設備としては認められません。</p> <p>なお、これまでも法定無線設備の対象設備は通信技術の発展に伴い、適宜、見直しをしてきており、今後、携帯電話による通信が衛星電話による通信と安全設備として同等以上と評価できた場合には、適切に見直しをしていく予定です。</p>
36	電源が必要になるが、水没等で電源喪失した際には使用不可となるが、どう考えているのか。	<p>運航に関する通信を行える無線設備を求めるとしており、電源喪失に備えた措置までは必要としておりません。</p>
非常用位置等発信装置		
37	非常用位置等発信装置は沈没を想定したものと考えるが、通常の営業に必要性を感じないので、義務化を見直して欲しい。	<p>船舶の安全航行を確保するため、万が一の際に海上保安庁に船舶の位置情報を自動で提供することが必要と考えられるため、本設備は必要です。</p> <p>なお、運輸安全委員会による知床遊覧船事故の報告書では、小型旅客船においても、遭難した際、救助機関等による一刻も早い発見に繋がるよう、位置情報発信機器を搭載することが望ましいとの指摘がされています。</p>
38	非常用位置等発信装置は、比較的陸に近い海域に案内する事が多い遊漁船には高額なので、もっと簡易的で安価な設備も対象にして欲しい。	<p>非常用位置等発信装置には、EPIRB（浮揚型衛星利用非常用位置指示無線標識装置）だけでなく、より安価な AIS（船舶自動識別装置又は簡易型船舶自動識別装置）の備え付けも認めております。</p>
39	緊急時に位置情報等の発信が可能な DSC（デジタル選択呼出）の機能を有する国際 VHF 無線等の法定無線設備を搭載していれば、非常用位置等発信装置の搭載は不要ではないか。	<p>知床遊覧船事故を踏まえ、海難発生時に個船情報及び位置情報を自動で海上保安庁に送信するとともに、海上保安庁がその情報を直接かつ継続的に確認することができる設備を非常用位置等発信装置として義務付けることとしました。</p> <p>DSC 機能を有する VHF 無線や PLB では、その位置情報を海上保安庁に自動で直接送信することができないため、非常用位置等発信装置と位置づけることは、安全確保の観点から適切ではないと考えています。</p>
隔壁の水密化		
40	浸水した場合、ポンプによる排水では追いつかない。形だけの改正	<p>運輸安全委員会による知床遊覧船事故の報告書では、浸水の拡大には、隔壁に開口部があるなど、上甲</p>

<p>ではなく、安全に繋がる実用的な規則にしてほしい。</p>	<p>板下の区画が水密性を欠く構造であったことが関与したと考えられるなどの指摘がされています。</p> <p>指摘を踏まえ、浸水の拡大による沈没を防ぐ、または、万が一沈没する場合でも退船までの時間を少しでも長く確保することは、救助の可能性を上げ、安全性を更に高めるために必要と考え、隔壁の水密化等を義務化することとしました。</p> <p>なお、隔壁の水密化等については、</p> <ul style="list-style-type: none">①水密全通甲板の設置 及び②一区画可浸となるような水密隔壁の配置 <p>が必要となりますが、</p> <p>現存船や5トン未満の小型船であって、これらの対応が困難な場合は、</p> <ul style="list-style-type: none">①浸水警報装置及び排水設備の搭載 または②全没水しない措置の実施（不沈構造の確保） <p>の代替措置でも可能としています。</p> <p>浸水警報装置及び排水設備を搭載しても、沈没を完全に防ぐことはできないものの、沈没に至る時間を遅らせることが可能となり、救助または退船（救命いかだ等への乗り移り）の可能性を高めることが期待されます。</p> <p>このように、万が一の際の被害軽減の観点から、救命いかだ等の搭載義務化のみならず、隔壁の水密化等の義務付けも必要な対策です。</p>
---------------------------------	--