

○「船舶設備規程第三百十一条の二十二第一項第三号の無線電信等を定める告示の一部を改正する告示等の一部を改正する告示案」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15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、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>
7	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>

8	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。	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。 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。 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。
9	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。
位置保持型救命いかだ等		
10	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。
11	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ったことから、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。
12	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。
法定無線設備		
13	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。	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、

		<p>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>
14	<p>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>	<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"> <li>・災害発生時等に通信が制限される可能性がある</li> <li>・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</li> <li>・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。</li> </ul> <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>
15	<p>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>	<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>
16	<p>事故発生時には最終的に海上保安庁に連絡が届く事を踏まえると、海岸局の設置は海上保安庁が担うべきではないか。</p>	<p>法定無線設備は、遭難等の非常事態に至る以前の比較的余裕のある時点で船舶が陸上の適切な援助を受けられ、事故を未然に防ぐことを目的としています。このため、緊急時に連絡する海上保安庁ではなく、航行中の船舶を適切に援助できる陸上の事務所等と連絡できるようにする必要がありますと考えます。</p>
17	<p>「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入する法人若しくは団体の海岸局無線設備」とあるが、今までの考え方では国際VHF無線に関しては海上保安庁や付近の聴取義務がある船舶や外国籍の大型船との直接通信が可能な設備と認識して搭載している。</p> <p>その為、法定無線設備の義務化に適応、対応する為に常時通信できる相手として自ら海岸局を開設、</p>	<p>従前より、法定無線設備は、遭難等の非常事態に至る以前の比較的余裕のある時点で船舶が陸上の適切な援助を受けられ、事故を未然に防ぐことを目的としています。このため、海上保安庁や周囲の船舶ではなく、航行中の船舶を適切に援助できる陸上の事務所等と連絡できるようにする必要がありますと考えており、衛星電話または業務用無線設備の搭載を求めています。</p> <p>衛星電話の場合、海岸局を設置しなくても陸上の事務所等と通信することが可能ですが、業務用無線設備を搭載する場合、海岸局を設置しないと陸上の事務所等と連絡することができないことから、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</p>

	または法人・団体の運営する海岸局に加入する必要があるのか。	海岸局を陸上側に設置しないと上記の機能を満たすことができないことから、海岸局の設置が必要となります。
非常用位置等発信装置		
18	非常用位置等発信装置は沈没を想定したものとするが、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。	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。 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。
19	VHF や漁業無線を備えていれば、EPIRB 等の非常用位置等発信装置の備え付けが免除される案となっているが確実な受信体制が整っていないので、根本的な問題がある。	VHF や漁業無線を備えていても非常用位置発信装置の備え付けを免除する改正案になっていません。
20	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。	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。 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。
隔壁の水密化		
21	浸水した場合、ポンプによる排水では追いつかない。形だけの改正ではなく、安全に繋がる実用的な規則にしてほしい。	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。 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。 なお、隔壁の水密化等については、 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 が必要となりますが、 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、 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) の代替措置でも可能としています。

		<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>
--	--	--