

船舶安全法施行規則等の一部を改正する省令案に関する意見募集結果について

令和 6 年 3 月 2 7 日
国 土 交 通 省
海 事 局 安 全 政 策 課

国土交通省では、令和 5 年 1 1 月 1 日から令和 5 年 1 2 月 1 日までの期間、船舶安全法施行規則等の一部を改正する省令案に関するパブリックコメントを実施し、広く国民の皆様からのご意見を募集した結果、333 件のご意見が寄せられました。

お寄せいただいたご意見の内容及びそれに対する国土交通省の考え方について、別紙のとおりまとめましたので公表いたします。なお、とりまとめの都合上、内容により適宜意見を集約しております。

また、パブリックコメントの対象外の御意見につきましても、今後の施策の参考にさせていただきます。貴重な御意見をお寄せいただき、厚く御礼申し上げます。今後とも国土交通行政の推進にご協力いただきますよう、よろしくお願い申し上げます。

<問合せ先>

国土交通省海事局安全政策課
電話：03-5253-8111

○「船舶安全法施行規則等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6年3月27日）

※合計 333 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	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が重要であり、安全設備は不要と考える。例えば、時化の場合は出港しないなど、ソフト面の安全対策を充実させれば、改良型救命いかだ等の設備の搭載を義務付けることは不要ではないか。	知床遊覧船の事故を踏まえ、旅客船の安全対策をハード・ソフトの両面から重層的に強化し、事故の防止と被害の軽減を図ることが必要です。 こうした観点から、知床遊覧船事故検討委員会において、事業者の安全管理体制の強化等のソフト面の安全対策により「事故の防止」を図るとともに、不測の事態が発生した場合への備えを行い「被害の軽減」を図るためのハード面の安全対策として、低水温の水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改良型救命いかだ等が必要とされました。 このため、改良型救命いかだ等の備え付けを義務化することとしました。
2	新たに搭載が義務付けられる改良型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。	今回義務付ける安全設備（改良型救命いかだ等及び非常用位置等発信装置）は、不測の事態が発生した場合への備えとして必要です。 設備の備え付けには一定のコストが生じますが、改良型救命いかだ等については、スペースが限られる小型の船舶向けには、搭載人員数が少なく、従来製品よりも小型で安価なバッグ式の改良型救命いかだ等を備え付けていただくことも可能です。 また、非常用位置等発信装置については、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。 なお、国土交通省において、旅客船事業者における早期搭載を支援するため、補助事業を実施しているところです。
3	K A Z U I の事故は、安全管理体制が破綻した事業者による特異な事例であり、K A Z U I の事故と同列	昨年の知床遊覧船事故を踏まえ、船舶工学、海難救助、海事法制、船員養成等の有識者を委員とする知床遊覧

	に他の事業者等に対する規制を強化することは不適切である。	船事故対策検討委員会において、総合的な安全・安心対策の検討を行いました。 当該委員会における検討を踏まえ、事業者の安全管理体制の強化等のソフト面の安全対策により「事故の防止」を図るとともに、不測の事態が発生した場合への備えを行い「被害の軽減」を図るためのハード面の安全対策を実施することにしました。
4	省令案について、事業者等の意見を踏まえて再検討していただきたい。	ご意見を踏まえ、船舶の航行安全の確保等の観点から、必要な検討を行ってまいります。 なお、改良型救命いかだ等の開発が遅れていることを踏まえて、関係省令等の公布・施行を当面の間、延期します。
5	船舶の大きさや形状、航行区域、周囲を航行する他の船舶の有無、営業形態、地域による違い等の実情は様々であり、一律の規制を行うべきではない。	これまでも船舶の安全基準は、船舶の大きさ、航行区域等に応じて、最低限必要な要件を定めているところです。 また、今般の知床遊覧船の事故を踏まえた安全対策についても、低水温の水域を航行する船舶には乗客が低水温の水中ではなく水上で救助を待つことができる救命設備が必要であるという考え方に立ち、沿海区域を航行する船舶については20度未満となる水域を航行する場合に、平水区域を航行区域とする船舶については10度未満となる水域を航行する場合に限り、改良型救命いかだ等の義務付けを行うなど、実情に合った規制内容にしております。
6	人命の安全の観点であれば、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、漁船やプレジャーボート等も含めたすべての船舶を対象とすべきではないか。	今般の改正は、旅客の輸送の安全を確保するという観点から、旅客船（旅客定員13人以上の船舶）及び旅客を搭載して事業に使用される船舶を対象に安全設備の備え付けを求めることとしました。
改良型救命いかだ等		
7	知床遊覧船事故と同様の事故が多発していないことを踏まえると、改良型救命いかだ等の義務付けは、その使用頻度や効果が搭載のコストに見合っておらず、現実的でない過剰な政策である。費用対効果も考慮し、救命いかだ以外の現実的で身近	知床遊覧船事故検討委員会において、低水温の水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改良型救命いかだ等が必要とされたことから、改良型救命いかだ等の備え付けを義務化することとしました。 改良型救命いかだ等の備え付けを不要とする特例については、多くご意見をいただいているところ、改良型救

	な安全対策の導入から着手すべき と考える。	命いかだ等の備え付けと同等の安全性を担保できる 場合には、更なる特例として検討してまいります。 なお、国土交通省において、旅客船事業者における早期 備え付けを支援するため、補助事業を実施している ところです。
8	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、改良型 救命いかだ等の搭載は不要ではな いか。	知床遊覧船事故検討委員会において、低水温の水域に 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改良型救命いか だ等が必要とされました。 このため、改良型救命いかだ等の備え付けを義務化す ることとしました。
9	法定無線設備や非常用位置等発信 装置を搭載していれば、改良型救命 いかだ等の搭載は不要ではないか。	法定無線設備は、常に陸上との間で運航に関する連絡 を行う手段を確保するため、また、非常用位置等発信装 置は、海難発生時の緊急連絡及び捜索救助機関（海上保 安庁）における船舶の位置情報の確実な把握のため、一 定の船舶に備え付けを義務化することとしました。 一方、知床遊覧船事故検討委員会においては、こうした 設備に加え、船外への脱出を要する海難が発生した場 合において、緊急通報や位置情報の発信から本船の救 助に至るまでには、一定の時間を要する可能性がある ため、これに加え、低水温の水域においては水中で救助 を待つタイプの救命浮器ではなく、水上で救助を待つ ことができる改良型救命いかだ等が必要とされまし た。 このため、改良型救命いかだ等の備え付けを義務化す ることとしました。
10	改良型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 易ではないか。船舶が沈没する等の 状況下において、改良型救命いかだ 等へ安全に乗り移ることは困難と 思われる等、改良型救命いかだ等 は、緊急時の救命設備として有効で はないと考える。	改良型救命いかだ等は、波が高い状況等でも海難発生 時に落水せずに乗り移りが可能であり、また、低水温の 水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ことから、 人命を救う最後の救命設備として有効と考えておりま す。
11	改良型救命いかだ等の使用にあた っては、海面への投下や旅客の乗り 移り誘導等の操作が必要であり、緊 急時にこれら操作を迅速に行うこ	改良型救命いかだ等は、緊急時に使用するにあたり海 面への投下や旅客の乗り移りが迅速に行えるものであ ることを試験により確認することとしております。

	とは困難と思われる。また、乗組員一人で運航している船舶においては、改良型救命いかだ等の操作を一人で担う必要があり、また、バッグ式の改良型救命いかだ等についても約 50 キロの重量があり、取り回しが困難と思われる。	また、バッグ式の改良型救命いかだ等を乗組員が 1 人で投下することが困難な場合には、緊急時にいかだ等の投下をサポートする乗客を発航前に選定し、その旨を当該乗客に依頼するなど、改良型救命いかだ等の円滑な使用を担保いたします。
12	改良型救命いかだ等の搭載について、事業者等が検討・準備するための期間が不十分であり、対応することが困難である。省令の適用日の延期や所要の経過措置を設けることについて検討していただきたい。	改良型救命いかだ等の開発が遅れていることを踏まえて、関係省令等の公布・施行を当面の間、延期します。なお、適用日に関する経過措置についても、適用日以降最初の定期検査までとすることを予定しておりますが、必要に応じて検討を行ってまいります。
13	いかだ等の搭載は新造船のみを対象とするべきである。	知床遊覧船事故検討委員会において、低水温の水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改良型救命いかだ等が必要とされました。 このため、一定の水温を下回る水域を航行する新造船のみならず現存船に対しても、改良型救命いかだ等の備え付けを義務化することとしました。 なお、適用日に関する経過措置についても、適用日以降最初の定期検査までとすることを予定しておりますが、必要に応じて検討を行ってまいります。
14	改良型救命いかだ等の搭載が免除・緩和される特例について、現行案の特例の適用を受けるための要件の緩和や追加の特例を新設することを柔軟に検討していただきたい。	改良型救命いかだ等の備え付けを不要とする特例については、多くご意見をいただいているところ、改良型救命いかだ等の備え付けと同等の安全性を担保できる場合には、更なる特例として検討してまいります。
15	改良型救命いかだ等の搭載基準となる水温について、10 度、15 度、20 度の基準値が設定されているが、設定の根拠が不明確であるため見直し・緩和していただきたい。	基準となる水温については、医学（低体温症）、船舶工学の等の有識者からなる「水温検討第三者委員会」において、公益社団法人日本ボート協会作成の「安全マニュアル（2018 年 12 月版）」及び一般財団法人海技振興センター作成の「船員の低体温症対策ガイドブック」等の資料における水温と生存可能時間についての分析を基に設定しております。
16	水温は絶えず変化するものと思われるため、改良型救命いかだ等の搭	水域ごとの水温については、気象庁が公表している海面水温データ等を使用しております。 海面水温の短期間のデータを使用すると、水温の変動

	載基準である水域毎の水温について定期的に更新していただきたい。	の影響を受けやすいため、公開データのうち、より長期間のデータである過去 30 年間の平均値を元に基準を設定しております。(ただし、気象庁における 30 年平均値が無い場合、瀬戸内海については 5 年平均値、湖については JAXA のデータを活用しております。)
17	既存船については、改良型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るため、かえって安全性が損なわれるのではないかと懸念される。	改良型救命いかだ等を備え付ける場合は、固定バラストの備え付け等により、復原性を確保することも可能です。 また、小型の船舶については、従来製品よりも小型で軽量のバック式の改良型救命いかだ等も選択いただけます。 なお、改良型救命いかだ等を備え付けする場合は、船舶検査において復原性などの船の安全性を確認させていただきます。
18	復原性の確認を必要とする場合には復原性試験を省略し、図面審査のみとしてほしい。	復原性試験は行わず、復原性資料により基準への適合性を確認する方針としています。
19	小さい船や兼用船等には改良型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。	対象船舶のうち、①「総トン数 5 トン未満又は長さ 12m 未満であって旅客定員 12 人以下の船舶」、及び②「現存船にあつて、例えば小型兼用船など、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」については、従来製品よりも小型で軽量のバック式の改良型救命いかだ等の備え付けを認めることとしています。
20	バック式の改良型救命いかだ等の搭載が認められる船舶の基準を明確化していただきたい。また、バック式の改良型救命いかだ等の搭載が認められる船舶の対象拡大について検討していただきたい。	対象船舶のうち、①「総トン数 5 トン未満又は長さ 12m 未満であつて旅客定員 12 人以下の船舶」、及び②「現存船にあつて、例えば小型兼用船など、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」については、バック式の改良型救命いかだ等の備え付けを認めることとしております。
21	膨大な対象船舶隻数に対して、改良型救命いかだ等の開発・生産が追いつかず、改正の適用日までには事業者が改良型救命いかだ等を購入できない事態が懸念される。	改良型救命いかだ等の開発が遅れていることを踏まえて、関係省令等の公布・施行を当面の間、延期します。 なお、対象船舶隻数やメーカーの生産体制を踏まえ、適切な経過措置を定めることといたします。
非常用位置等発信装置		

22	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。	DSC 機能を有する国際 VHF では、その位置情報を捜索救助機関に直接自動で送信することができないため、船舶に備え付けを義務付ける非常用位置等発信装置とすることは困難であることから、EPIRB（浮揚型衛星利用非常用位置指示無線標識装置）又は AIS（船舶自動識別装置又は簡易型船舶自動識別装置）の備え付けを義務づけることとしております。
23	PLB（携帯用位置指示無線標識）についても、非常用位置等発信装置として認めていただきたい。	PLB では、その位置情報を捜索救助機関に自動で送信することができないため、船舶に備え付けを義務付ける非常用位置等発信装置とすることは困難であることから、EPIRB（浮揚型衛星利用非常用位置指示無線標識装置）又は AIS（船舶自動識別装置又は簡易型船舶自動識別装置）の備え付けを義務づけることとしております。
24	AIS を発信すると、漁場や釣りポイントが他の遊漁船やプレジャーボートに公開されるので困る。	EPIRB を備え付けていただく場合には、AIS を備え付けていただく必要はございません。 なお、AIS を備え付ける場合には、運航中に常時位置を発信することを前提としております。
遊漁船		
25	省令や制度の検討過程において遊漁船の専門家が含まれておらず、また、遊漁船関係者との意見交換や遊漁船業の監督官庁である水産庁との連携も不十分であり、規制の内容が遊漁船の実態とかけ離れている。	昨年の知床遊覧船事故を踏まえ、船舶工学、海難救助、海事法制、船員養成等の有識者を委員とする知床遊覧船事故対策検討委員会において、総合的な安全・安心対策の検討を行いました。 この検討委員会には、遊漁船業を所管する水産庁もオブザーバーとして参加し、議論の状況を共有していたところです。 引き続き水産庁の協力を得つつ、改めて関係事業者の皆様には丁寧に説明を行うとともに、遊漁船事業者の意見を伺い必要な検討を行ってまいります。
26	遊漁船は、周りに多数の船舶がいるため迅速な救助が期待できることから、救命いかだの備え付けは必要ない考える。	知床遊覧船事故検討委員会において、低水温の水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改良型救命いかだ等が必要とされたところです。 また、改良型救命いかだ等は低水温の水域を航行する船舶のみに求めるものであり、備え付けを不要とする特例も複数用意しております。 引き続き関係者のご意見を踏まえ、船舶の航行安全の確保等の観点から、必要な検討を行ってまいります。

27	報道等によると、「国土交通省が監督官庁である水産庁への説明等を行わないまま、今般規制の対象船舶に遊漁船を加えた」とされているが、事実関係を示していただきたい。	昨年の知床遊覧船事故を踏まえ、旅客船や遊漁船など旅客を備え付けて事業を行う者が運航する船舶に関し、船舶工学、海難救助、海事法制、船員養成等の有識者を委員とする知床遊覧船事故対策検討委員会において、総合的な安全・安心対策の検討を行いました。 この検討委員会には、遊漁船業を所管する水産庁もオブザーバーとして参加し、議論の状況を共有していたところです。 遊漁船も義務化の対象船舶とすることは、令和4年10月に開催した第8回知床遊覧船事故対策検討委員会において議論されており、その資料も会議後に公表しているところです。
その他		
28	RORO 船に関して、乗組員以外の 12 名以下のその他乗員は客ではなくプロのトラックドライバーであるため、旅客と同一にせず、RORO 船においてのみ、規則は緩和されるべきである。 また、RORO 船のデッキ上から海面まで約 25m の高さがあるが、スライダーやシューターでは危険ではないのか。	知床遊覧船の事故を踏まえ、旅客船の安全対策をハード・ソフトの両面から重層的に強化し、事故の防止と被害の軽減を図ることが必要です。 このため、事業者の安全管理体制の強化等のソフト面の安全対策により「事故の防止」を図るとともに、不測の事態が発生した場合への備えを行い「被害の軽減」を図るためのハード面の安全対策が必要です。 また、今般の改正は、旅客の輸送の安全を確保するという観点から、旅客船（旅客定員 13 人以上の船舶）及び旅客を搭載して事業に使用される船舶を対象に安全設備の備え付けを求めることとしました。 なお、デッキ上から海面までの高さが高い場合には、スライダーではなく降下式乗込装置または進水装置用救命いかだを設置いただくことが可能になります。
29	RORO 船搭載の現行装置（膨張式救命いかだ＋縄梯子）を施行日以降も引き続き搭載するために経過措置により規則要件を担保できる条文化をしていただきたい。	施行日において現存船に現に備え付けている救命いかだについて、水面上 1.2 メートル以上の甲板上から乗り込むものにあつては、乗込装置を備えるものに限り、引き続き当該船舶に備え付けることができるよう、経過措置を定めることとしています。
30	旅客不定期航路のうち、通船事業のみを営む者については、業態として不特定多数の一般旅客を対象とする事業ではないため、義務化の対象外としていただくことが適当ではないか。	今般の改正は、旅客の輸送の安全を確保するということをその趣旨としております。 この点、通船事業においても、低水温の水域において事故等により海難が発生して船外に脱出した際には、水中で救助を待つタイプの救命浮器ではなく、水上で救

		助を待つことができる改良型救命いかだ等が必要であることから義務の対象としております。
31	改良型救命いかだ等の搭載の際、復原性を確保するため旅客定員の減少が必要になる場合もあるとのことであるが、離島航路においては、海上運送法に基づくサービス基準の中で、一定の旅客定員の確保が求められているところであり、それを下回ることはいできない。	改良型救命いかだ等を備え付ける場合は、固定バラストの備え付け等により、復原性を確保することも可能です。 なお、サービス基準を満足できないおそれがある場合は、地方運輸局等にご相談願います。
32	水温が20度未満の海域であれば、適用除外事項もいくつか設定されているものの、15度未満になる時期が含まれる海域では、適用除外は「伴走船」での対応くらいしかなのが現状であり、今後は、小型旅客船の特性や現状を念頭に置いた柔軟かつ現実的な対応をお願いしたい。	ご意見を踏まえ、旅客の輸送の安全を確保する観点から、必要な検討を行ってまいります。
33	改良型救命いかだ等及び非常用位置等発信装置の搭載に係る事業者の負担が大きいため、「海上運送法」及び「遊漁船の適正化に関する法律」の必要な適用を受けずに旅客を搭載して事業を行う船舶が増加することが懸念される。	国土交通省において、旅客船事業者における早期備え付けを支援するため、補助事業を実施しているところです。 引き続き、関係省庁等とも連携し、事業者等の関係者への丁寧な説明・周知に努めてまいります。
34	省令案の検討段階において、国土交通省等から事業者等に対する適切な説明・周知がされていなかったと考える。改めて、事業者等に対する丁寧な説明・周知の実施を求める。	いただいたご意見も踏まえながら、引き続き、関係省庁等とも連携し、事業者等の関係者への丁寧な説明・周知に努めてまいります。
35	膨大な対象船舶隻数に対して、検査機関による船舶検査の実施が追いつかず、事業者が船舶検査証書の書き換え等の必要な対応を講じることができない事態が懸念される。	現存船への安全設備（改良型救命いかだ等および非常用位置等発信装置）の備え付けについては、適用日以降最初の定期検査（法定無線設備は最初の定期的検査）までの備え付けを求めることとしております。検査機関において適切に検査及び船舶検査証書の書き換え等が行えるよう体制を整えてまいります。

36	より実態に即した設備を選定する観点から、船舶に搭載すべき安全設備の種類や要件については、法令等で一律の基準を定めるのではなく、安全設備の積付けについては、事業者それぞれの任意の判断に委ねるべきと考える。	船舶安全法に基づき、船舶の構造・設備に関する技術基準を定め、一定期間毎の船舶検査において基準への適合性を確認することは、船舶の堪航性及び人命の安全を確保する観点から、必要なものと考えます。
37	既存の救命いかだ等の搭載が認められなくなり、特定のメーカーのみが開発・製造している改良型救命いかだ等の搭載を義務付ける制度改正は、国土交通省によるメーカーへの便宜供与ではないか。	施行日において現存船に現に備え付けている従前の基準の救命いかだについて、水面上 1.2メートル以上の甲板上から乗り込むものにあっては、乗込装置を備えるものに限り、引き続き当該船舶に備え付けることができるよう、経過措置を定めることとしています。 また、改良型救命いかだ等の開発については、特定のメーカーに限らず、各社に要望させていただいております。
38	省令の一部改正に関し、救命艇、救命いかだ又は救命浮器の備付けの義務化について、義務付けの対象となる船舶は、「管海官庁が航行区域の水温や航海の態様を考慮して必要と認める」ものとされているが、対象については、誰もが判るよう省令又は告示において定めるべきである。	小型船舶用膨張式救命いかだ又は救命浮器の備え付けの義務化については、国土交通省において、水温、航行区域等に応じ対象となる船舶の詳細を通達にて定める予定としており、また、JCI においては同内容を JCI の検査事務規程に定める予定としております。その詳細については、国土交通省ホームページや JCI ホームページなどにわかりやすい形で公表致します。
39	災害発生時において地元自治体からの要請を受けて離島からの緊急避難輸送を行う場合、孤立地域への復旧作業員、緊急支援物資の輸送等を行う場合、地元自治体等からの要請を受けて災害訓練に参加する場合等において、やむをえず緊急的かつ一時的に「限定沿海」を航行することになる場合においても、新基準への適用（改良型救命いかだ等の搭載義務）、特例として除外していただきたい。あらかじめ計画された運航ではなく、緊急的かつ一時的な運航に対して新基準を適用する場合、迅	これまでも船舶安全法においては、災害対応を含め、一時的に当該船舶の航行区域を越えて航行する場合であっても、当該航行区域を航行するために必要な安全基準に適合頂く必要がございます。 そのため、あらかじめ航行区域を越えて臨時に航行することが予想される場合には、特例を含め、安全基準への適合性に関し、検査機関に事前にご相談下さい。

	速な対応は困難であり災害対応での活用は困難となるが、一方で、いつ起こるか予測不能な事態を想定した新基準への適用は現実的ではないと考える。	
--	--	--