

**知床遊覧船事故を踏まえた
遊漁船の安全設備の在り方**

令和6年7月23日

**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**

目次

I. はじめに	3
1. 遊漁船の安全基準検討の必要性	3
2. 本検討会における検討項目	4
II. 遊漁船の安全設備の在り方	4
1. 法定無線設備	4
(1) 知床遊覧船事故対策検討委員会における議論等	4
(2) 遊漁船への適用（本検討会における合意事項）	5
2. 非常用位置等発信装置	5
(1) 知床遊覧船事故対策検討委員会における議論等	5
(2) 遊漁船への適用（本検討会における合意事項）	6
3. 改良型救命いかだ等	6
(1) 知床遊覧船事故対策検討委員会における議論等	6
(2) 遊漁船への適用（本検討会における合意事項）	6
(3) 改良型救命いかだ等の搭載を要しない方法の詳細	7
(4) 要救助者を搭載する船舶における搭載人員の取扱い	11
4. 隔壁の水密化等	11
(1) 知床遊覧船事故対策検討委員会における議論等	11
(2) 遊漁船への適用（本検討会における合意事項）	12
(3) 浸水警報装置及び排水設備の搭載の詳細	12
III. おわりに	14

「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」
委員名簿

◎：座長 ○：座長代理

- | | | |
|---|-------------------------------|-------------------------------------------|
| ◎ | いちのせ てつや
一之瀬 徹也 | 神奈川県釣船業協同組合 専務理事 |
| | いとう えいあき
伊藤 栄明 | 宮城県釣船業協同組合 理事長 |
| | かどた りつ
門田 律 | (一社) 日本マリン事業協会 技術委員会 委員長 |
| ◎ | くどう たかふみ
工藤 貴史 | 東京海洋大学 海洋生命科学部 海洋政策文化学科 教授 |
| | くも ともかず
雲 智和 | 大島遊漁船業組合 理事 (福井県) |
| | こうの やすこ
河野 康子 | (一財) 日本消費者協会 理事 |
| | こめじ けいいち
古明地 恵一
(野田 勝彦) | 北海道 水産林務部 水産局 サケマス・内水面担当課長 |
| | しょうじ
庄司 るり | (国研) 海上・港湾・航空技術研究所 理事長 |
| | すぎむら かずや
杉村 和哉 | 琵琶湖遊漁船業協会 理事 (滋賀県) |
| | たかの きよひで
高野 清秀 | 勇払マリーナ遊漁船会 事務局長 (北海道) |
| ○ | とりい たかし
鳥居 享司 | 鹿児島大学 水産学部 准教授 |
| | ねぎし のぶゆき
根岸 伸之 | 日本釣りジャーナリスト協議会 事務局長 |
| | まじま ひろし
眞嶋 洋 | (一財) 日本海洋レジャー安全・振興協会 顧問 |
| | まつお たかお
松尾 隆男
(古原 和明) | 長崎県 水産部 漁業振興課長 |
| | みむら たつや
三村 達矢 | (公財) 日本釣振興会 事務局長 |
| | よしだ おさむ
吉田 修 | 西日本遊漁船業協同組合 顧問 (福岡県) |
| | わたたに ともひと
綿谷 智史 | (一社) 九州小型船舶工業会 理事 |
| | (オブザーバー) | (一社) 日本旅客船協会
日本小型船舶検査機構 |
| | (行政機関) | 水産庁 資源管理部 管理調整課 沿岸・遊漁室
国土交通省 海事局 (事務局) |

(括弧内は前任者。五十音順 敬称略)

1. はじめに

令和4年4月に発生した知床遊覧船事故を踏まえ、「知床遊覧船事故対策検討委員会」が設置され、総合的な安全・安心対策の検討が行われた。このとりまとめにおいて、一般旅客船¹や遊漁船²に対し、安全設備の搭載義務化の必要性が示された。

国土交通省において、安全設備の搭載義務化に向けた周知を進めるとともに、関係省令改正案に関するパブリックコメントを令和5年11月に実施したところ、特に遊漁船事業者より、安全設備の搭載義務化について「周知不足」との指摘や、改良型救命いかだ等の搭載義務化について「業務実態を踏まえた特例の追加検討」を求める意見が多数提出された。

そのため、国土交通省では、令和7年4月以降に順次適用する予定であった遊漁船への安全設備の搭載義務化を当面の間延期した。その上で、遊漁船事業者への丁寧な説明や事業者から業務実態を聴取するなどし、知床遊覧船事故を踏まえた船舶の安全基準について、遊漁船の業務実態を踏まえた実効性のある方策を検討し、できるだけ早期に最終方針を決定することとした。

このような経緯から、国土交通省では、水産庁、(公財)日本釣振興会及び日本釣りジャーナリスト協議会に委員の人選について御協力いただき、遊漁船事業者を含む有識者等からなる「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」(以下「本検討会」という。)を設置し、遊漁船の安全設備の在り方について、令和6年3月以降、計7回にわたり議論を重ねた。

本書は、本検討会において合意が得られた事項についてとりまとめたものである。

1. 遊漁船の安全基準検討の必要性

一般旅客船と遊漁船はともに旅客を搭載する事業であり、人命の安全確保を最優先として安全・安心を確立するための対応をしていく必要がある。

事故は単独の事象ではなく、複数の事象が連鎖して発生すると考えられている。運輸安全委員会が公表した知床遊覧船事故に係る最終の船舶事故調査報告書(令和5年9月7日公表)(以下「最終報告書」という。)では、事故発生の主要な要因として船体構造の問題、誤った運航判断、安全管理規程の不遵守、設備の不備、監査・検査の実効性の問題などが挙げられている。また、海難事故は必ずしも気象・海象の悪化のみ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)を図る必要がある。

知床遊覧船事故を踏まえ、一般旅客船については、海上運送法等所要の法令改正

¹ 本書において、一般旅客船とは①旅客定員に関わらず「海上運送法」の適用を受ける事業者が使用する船舶及び②旅客定員13人以上で「海上運送法」と「遊漁船業の適正化に関する法律」の両方が非適用の船舶をいう。

² 本書において、遊漁船とは「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をいう。

が行われ、ソフト面の対策を図るとともに、ハード面の対策として、法定無線設備や非常用位置等発信装置の搭載義務化が行われるなど、ソフト・ハードの両面において総合的な安全性向上の取り組みが進められている。

一方、遊漁船については、遊漁船業における死傷者数が近年増加傾向であることや、知床遊覧船事故の発生による利用者の安全確保に対する要請が高まっていること等を踏まえ、遊漁船業の適正化に関する法律等所要の法令改正が行われ、ソフト面の対策が進められているところであるが、旅客の安全を確保するためには、一般旅客船と同様にハード面の対策である船舶の安全基準の強化についても検討する必要がある。

2. 本検討会における検討項目

知床遊覧船事故対策検討委員会のとりまとめ及び運輸安全委員会の最終報告書における指摘を踏まえ、以下の安全設備の在り方（改良型救命いかだ等については搭載と同等の安全の確保を含む）について検討する必要がある。

- ① 法定無線設備³
（一般旅客船には令和4年11月以降、順次適用）
- ② 非常用位置等発信装置⁴
（一般旅客船には令和6年4月以降、順次適用）
- ③ 改良型救命いかだ等⁵
- ④ 隔壁の水密化等

本検討会では、特に改良型救命いかだ等の搭載を要しない方法や隔壁の水密性確保の代替措置等、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し、船舶の安全を確保しつつ、遊漁船の業務実態を踏まえた実効性のある方策について検討を行った。本検討会において合意が得られた事項をII.に記載する。

II. 遊漁船の安全設備の在り方

1. 法定無線設備

(1) 知床遊覧船事故対策検討委員会における議論等

運輸安全委員会の最終報告書では、「本船と本件会社事務所との間に有効な通信

³ 法定無線設備とは、船舶安全法第4条に基づき船舶設備規程第311条の22第1項に規定する「一般通信用無線電信等（VHF無線電話、MF無線電話等の業務用無線設備、衛星携帯電話等）」をいう。

⁴ 非常用位置等発信装置とは、船舶安全法第2条第1項に基づき船舶設備規程第311条の21の2に規定する「簡易型を含む船舶自動識別装置（AIS）」または「浮揚型衛星利用非常用位置指示無線標識装置（EPIRB）」をいう。

⁵ 改良型救命いかだ等とは、乗移時の落水危険性を軽減する措置を講じた「救命いかだ」または「内部収容型救命浮器」をいう。

手段がなかったため、本船船長が、航行中に本件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った」と指摘されている。

これに対し、知床遊覧船事故対策検討委員会において、一般旅客船や遊漁船に対し、以下の方向性で適切な法定無線設備の搭載義務化の必要性が示された。

- ・法定無線設備から携帯電話を除外する。(平水区域を除く。)
- ・限定沿海以遠を航行する船舶に対し、法定無線設備の搭載を求める。

なお、一般旅客船については、許可船(海上運送法で、一般旅客定期航路事業・特定旅客定期航路事業・旅客不定期航路事業に使用されている船舶)には令和4年11月以降に順次適用し、現在は全ての許可船に適用済みであり、許可船以外の一般旅客船には令和6年4月以降に順次適用しているところである(適用日以降最初の定期的検査までの経過措置を設けている。)

(2) 遊漁船への適用(本検討会における合意事項)

遊漁船の業務実態を踏まえても、安全航行のためには、船舶と陸上施設との間で通信手段を確保する法定無線設備の搭載が必要である。

これを踏まえ、遊漁船にも一般旅客船と同様に、航行区域に応じ、法定無線設備搭載の義務を適用(適用日については別途検討)することが適当である。

2. 非常用位置等発信装置

(1) 知床遊覧船事故対策検討委員会における議論等

運輸安全委員会の最終報告書では、「本船には、位置を特定する情報発信機器が備えられていなかったが、小型旅客船においても、同機器を設備することにより、早期に発見されることが期待できるものと考えられる。また、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、EPIRB等の位置情報発信機器を搭載することが望ましい。」と指摘されている。

これに対し、知床遊覧船事故対策検討委員会において、一般旅客船や遊漁船に対し、以下の方向性で適切な非常用位置等発信装置の搭載義務化の必要性が示された。

- ・自船の位置情報を海上保安庁へ自動で直接送信することができる AIS または EPIRB の搭載を求める。
- ・平水区域は波が穏やかであり事故が発生したとしても事故現場から流される可能性が低いことから、限定沿海以遠を航行する船舶を対象とする。

なお、一般旅客船については、令和6年4月以降に順次適用しているところである(適用日以降最初の定期的検査までの経過措置を設けている。)

(2) 遊漁船への適用（本検討会における合意事項）

遊漁船の業務実態を踏まえても、安全航行のためには、万が一の際に海上保安庁に船舶の位置情報を提供し、速やかな救助を求める非常用位置等発信装置の搭載が必要である。

これを踏まえ、遊漁船にも一般旅客船と同様に、航行区域に応じ、非常用位置等発信装置搭載の義務を適用（適用日については別途検討）することが適当である。

3. 改良型救命いかだ等

(1) 知床遊覧船事故対策検討委員会における議論等

運輸安全委員会の最終報告書では、「本船に備えている救命設備では、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。」「小型旅客船が沈没したとしても、旅客等が直接海水に触れない救命設備を開発して、水面温度が低い海域を航行する小型旅客船に対し、同救命設備の導入を促す必要がある。」と指摘されている。

これに対し、知床遊覧船事故対策検討委員会において、一般旅客船や遊漁船に対し、水温の低さ、航行区域、船舶の構造に応じたリスクの程度を踏まえ、原則、改良型救命いかだ等の搭載義務化の必要性が示された。

(2) 遊漁船への適用（本検討会における合意事項）

遊漁船の業務実態を踏まえても、水温⁶が低い海域で事故等がある場合、乗客が水中待機をしない状況を確認するためには、水上で救助を待つことができる救命設備の搭載、または、確実かつ早急に救助できる状況を確認すること（適用日については別途検討）が適当である。

これを踏まえ、遊漁船の業務実態を踏まえ検討した結果、万が一の際に確実かつ早急に救助が行える以下の方法をとる場合については、改良型救命いかだ等の搭載を要しないとすることが適当である。（詳細はII.3.(3)に記載のとおり。）

- 方法① 一定の水温を下回る時期に航行しない船舶
- 方法②-1 必ず航行時に伴走船を伴う船舶
- 方法②-2 必ず船団で航行する船舶
- 方法③ 救助船を配備している船舶
- 方法④ 船内に浸水しないように措置された船舶
- 方法⑤ 母港から5海里を超えて航行しない船舶

（上記方法の留意点）

- ・それぞれの方法を組み合わせることが可能

⁶ 海域毎の水温は、https://www.mlit.go.jp/maritime/maritime_mn6_000021.html で公表されている海域早見図で確認することができる。

- ・方法②－1、方法②－2及び方法③において、要救助者を搭載する船舶は、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搭載することが可能（詳細はII.3.(4)に記載のとおり。）
- ・方法④及び方法⑤は、水温15°C以上20°C未満の海域・時期を航行する場合に適用が可能

なお、改良型救命いかだ等の搭載を要しない方法の1つとして、イマーションスーツ、ドライスーツ等の着用を求めることについても検討したが、旅客がイマーションスーツ等を着用しながら遊漁をすることは現実的な方法とは言えないことから、イマーションスーツ等を着用することを、改良型救命いかだ等の搭載を要しない方法として認めないことが適当である。

(3) 改良型救命いかだ等の搭載を要しない方法の詳細

i) 方法① 一定の水温を下回る時期に航行しない船舶

営業船が低水温となる時期に航行しない場合は、低水温中での水中待機によるリスクを回避可能であることから、旅客の安全を確保することができる。

方法①の適用を受けるための具体的な手続きは、以下のとおり。

- ・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（例えば、水温20°C）を下回る時期には航行しないことを検査機関に対し申し出る。
- ・検査機関は、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を記載する。

ii) 方法②－1 必ず航行時に伴走船を伴う船舶

営業船が伴走船を伴い航行する場合、営業船が事故を起こしたとしても、乗客が伴走船に移ることにより水中待機をせずに救助可能であり、万が一乗客が水中待機せざるを得ない場合であっても極めて短い時間で救助可能であることから、旅客の安全を確保することができる。

伴走船の要件は以下のとおり。

- ・出航から帰港まで営業船を常に視認でき、かつ、万が一乗客が水中待機した場合であっても早急に救助できる位置を航行
- ・営業船の搭載人員分を搭載（救助）できる旅客定員を確保
- ・旅客を搭載し営業航行が可能（営業船の搭載人員を救助できる範囲内で、伴走船が旅客を搭載すること）

- ・船長のほか救助を補佐する者⁷1名以上が乗船
- ・以下の設備を搭載
 - ✓ 営業船と連絡をとれる無線設備（法定無線設備以外でも可能）
 - ✓ 要救助者が再乗艇するための設備（簡易はしご等）
 - ✓ 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）

方法②—1の適用を受けるための具体的な手続きは、以下のとおり。

- ・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。
- ・伴走船を複数指定する場合、営業船の船舶所有者は、伴走船1隻ごとに申告書を作成する。
- ・検査機関は、申告書を確認し、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する。

iii) 方法②—2 必ず船団で航行する船舶

営業船が僚船（共に航行する船舶）と船団を構成して航行する場合、互いにすぐ近くを航行することで、営業船が事故を起こしたとしても、乗客が他船舶に移ることで水中待機せずに救助可能であり、万が一乗客が水中待機した場合であっても極めて短い時間で救助可能であることから、旅客の安全を確保することができる。

船団の要件は以下のとおり。

- ・船団内の各船舶が出航から帰港まで視認できる位置を航行
- ・船団内の最多の搭載人員の船舶が事故にあった場合に、船団内の他の各船舶が最大搭載人員の範囲内で救助できる人数を搭載（旅客を搭載し営業航行が可能）
- ・船団内の各船舶に船長のほか救助を補佐する者1名以上が乗船
- ・1船団あたり最大4隻で構成（複数の船団のパターンを設定可能）
- ・船団内の各船舶は以下の設備を搭載
 - ✓ 船団内の各船舶と連絡をとれる無線設備（法定無線設備以外でも可能）
 - ✓ 要救助者が再乗艇するための設備（簡易はしご等）
 - ✓ 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）

方法②—2の適用を受けるための具体的な手続きは、以下のとおり。

⁷ 救助を補佐する者とは、船長の他に救助を目的として乗船する者をいい、船員以外の者を指定することも可能である。ただし、船員以外の者を指定する場合、船長はその者に対し、発航前にその旨を説明し理解を得ることが必要である。

- ・ 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、僚船の船舶番号や搭載可能人員数等の情報及び僚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。
- ・ 営業船の船舶所有者は、想定する全ての船団のパターンにおいて想定される全ての僚船の組合せを申告書に記載する。
- ・ 検査機関は、申告書を確認し、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船団を構成し運航することを記載する。

iv) 方法③ 救助船を配備している船舶

営業船が一定の要件を満たす救助船を配備し、その救助船の待機地点から一定の範囲内のみを航行する場合、事故が発生しても救助船が短時間で乗客を救助可能であり、旅客の安全を確保することができる。なお、旅客が水中待機するおそれがあることを考慮し、営業船が航行できる範囲は最低水温に応じて設定する。

救助船の要件は以下のとおり。

- ・ 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う位置で待機（港等での救助船・船員の待機に加え、海上待機も可能）
- ・ 営業船の搭載人員分を搭載（救助）できる旅客定員を確保
- ・ 同時に航行する複数の営業船が同一の救助船を指定することが可能
- ・ 船長のほか救助を補佐する者1名以上が乗船
- ・ 以下の設備を搭載
 - ✓ 営業船と連絡をとれる無線設備（法定無線設備以外でも可能）
 - ✓ 要救助者が再乗艇するための設備（簡易はしご等）
 - ✓ 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）

救助船を指定する営業船が航行できる範囲は以下のとおり。

- ・ 最低水温 15°C以上 20°C未満の海域：救助船が事故通報後 30 分以内に到着できる範囲
- ・ 最低水温 10°C以上 15°C未満の海域：救助船が事故通報後 10 分以内に到着できる範囲
- ・ 最低水温 10°C未満の海域：救助船が事故通報後 5 分以内に到着できる範囲

方法③の適用を受けるための具体的な手続きは、以下のとおり。

- ・ 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。
- ・ 検査機関は、申告書を確認し、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する。

v) 方法④ 船内に浸水しないように措置された船舶

船内に浸水しないように措置された船舶は、波の打ち込みによる浸水を防ぐことができ、また、衝突や座礁等による浸水があっても沈没までに船上で待機する時間が確保でき、その間の救助が可能であり、旅客の安全を確保することができる。なお、旅客が水中待機するおそれがあることを考慮し、方法④の適用は、水温 15°C以上 20°C未満の海域・時期を航行する場合に限定する。

方法④の適用を受けることができる船舶は、以下のとおり。

- ・水密全通甲板を有する船舶⁸
- ・不沈構造を有する船舶⁹

方法④の適用を受けるための具体的な手続きは、以下のとおり。

- ・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。
- ・検査機関は、水密全通甲板または不沈構造を有する船舶であることを確認し、船舶検査証書の航行上の条件に、航行区域の水温が 15°C以上 20°C未満となる期間について、改良型救命いかだ等の搭載を免除することを記載する。

vi) 方法⑤ 母港から 5 海里を超えて航行しない船舶

母港から航行距離が 5 海里以内の近い区域のみを航行する場合、営業船が事故を起こしたとしても早期救助が可能であり、旅客の安全を確保することができる。なお、旅客が水中待機するおそれがあることを考慮し、方法⑤の適用は、水温 15°C以上 20°C未満の海域・時期を航行する場合に限定する。

また、母港は 1 つに限定し（1 回の航海で複数の港等に立ち寄る航路であっても、母港は 1 つとする）、当該方法が認められる航行区域は、連続する水面において 5 海里以内とする。

方法⑤の適用を受けるための具体的な手続きは、以下のとおり。

- ・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対し申し出る。
- ・検査機関は、母港から 5 海里を超えて航行しないことを確認し、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°C以上 20°C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する。

⁸ 水密全通甲板とは、船舶構造規則また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ものをいう。

⁹ 不沈構造とは、小型船舶安全規則検査心得附属書[4]（日本小型船舶検査機構 検査事務規程細則 第 1 編附属書[7]）に規定する「不沈性」及び「安定性」の要件に適合するものをいう。

(4) 要救助者を搭載する船舶における搭載人員の取扱い

遊漁船は、船の能力上搭載することができる最大の人数よりも少ない人数を船舶検査証書上の最大搭載人員として指定し、運航している場合がある。

そのため、伴走船または救助船としての活用時、船団での航行時に要救助者を搭載する船舶は、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、要救助者を船舶検査証書に記載された最大搭載人員を超えて搭載することを認めることとする。¹⁰

当該取扱いを受けるための具体的な手続きは、以下のとおり。

- ・要救助者を搭載する船舶の所有者は、希望する要救助者の搭載人数を記載した申告書、通常最大の搭載人員に加え、要救助者を搭載した場合の復原性に関する資料、旅客・要救助者の搭載場所を示す図を検査機関に提出する。
- ・検査機関は、申告書等を確認する際、以下の設備については通常運航時の旅客定員数に応じて取り扱う。
 - ✓ 排水設備（ビルジポンプ等）
 - ✓ 航海用具（予備の羅盆等）
 - ✓ 救命設備（追加定員分の救命胴衣等）
 - ✓ 消防設備（追加の消火器等）
 - ✓ 防火措置（防災マークのカーペット等）
- ・検査機関は、申告書等を確認し、船舶検査証書の航行上の条件に、要救助者を搭載し航行する時は申告書に記載の要救助者の搭載人数に従って運航することを記載する。
- ・検査機関は、船舶検査証書を交付する際、船舶検査証書上の旅客定員数は変更せず、通常運航時の旅客定員数に応じ、船舶検査証書の有効期間や検査の時期を取り扱う。

4. 隔壁の水密化等

(1) 知床遊覧船事故対策検討委員会における議論等

運輸安全委員会の最終報告書では、「事故は船首甲板部ハッチから上甲板下の船首区画に海水が流入して、倉庫区画、機関室及び舵機室へと浸水が拡大し、沈没したことにより発生したものと考えられる。」「浸水が拡大したことについては、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ものと考えられる。」と指摘されている。また、令和4年12月15日に運輸安全委員会から国土交通大臣に対し、「国土交通大臣は、今後、安全性を更に高める観点

¹⁰ 最大搭載人員を超えた要救助者搭載の取扱いは緊急時に限った運用であるため、当該運用に基づく保険の加入は求めない。なお、遊漁船事業者や海上運送法の適用を受ける事業者に対しては、引き続き、「遊漁船業の適正化に関する法律」や「海上運送法」に基づく事業を行う際の旅客定員分の保険に入ることを求める。

から、限定沿海区域を航行区域とする小型旅客船の隔壁の水密化に関し、検討すること。」との意見が提出された（最終報告書にも指摘あり）。

これらに対し、知床遊覧船事故対策フォローアップ委員会¹¹において、限定沿海以遠を航行区域とする船舶に対し、水密全通甲板の設置及びいずれの一区画に浸水しても沈没しない位置の水密隔壁の配置（以下「一区画可浸」という。）を義務化する必要性が示された。なお、既存船や5トン未満の小型船は、これらの対応の実施が困難と考えられることから、代替措置の必要性が示された。

(2) 遊漁船への適用（本検討会における合意事項）

遊漁船の業務実態を踏まえても、救助の確率を上げ、安全性を更に高めるためには、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隔壁の水密化等の実施が必要である。

これを踏まえ、遊漁船にも一般旅客船と同様に、限定沿海以遠を航行する船舶に対し、以下の方向性で隔壁の水密化等の義務を適用（適用日については別途検討）することが適当である。

- ・水密全通甲板の設置 及び
- ・一区画可浸となるような水密隔壁の配置¹²

なお、既存船や5トン未満の小型船については、上記対応が困難である場合、以下の代替措置を認めることが適当である。（代替措置である浸水警報装置及び排水設備の搭載の詳細はII.4.(3)に記載のとおり。）

- ・浸水警報装置及び排水設備の搭載 または
- ・全没水しない措置の実施（不沈構造の確保¹³）

(3) 浸水警報装置及び排水設備の搭載の詳細

i) 浸水警報装置及び排水設備の搭載

浸水警報装置及び排水設備を搭載した場合、船員が浸水を早期に発見し、浸水停止措置、救助要請等の早期対応が可能となるとともに、浸水した各区画¹⁴から排水

¹¹ 知床遊覧船事故対策フォローアップ委員会とは、知床遊覧船事故対策検討委員会のとりまとめの実施状況についてフォローアップを実施するため、知床遊覧船事故対策検討委員会を改称した委員会をいう。

¹² 各区画の浸水は水面までの浸水を想定するが、打ち込みによる浸水のおそれがある区画は満水状態での浸水を想定し計算すること（浸水警報装置及び排水設備を搭載した場合は、水面までの浸水を想定した計算でも代替可能）。

¹³ 不沈構造とは、脚注9を参照。

¹⁴ 水密全通甲板の設置及び一区画可浸となるような水密隔壁の配置ではなく、代替装置（浸水警報装置及び排水設備の搭載）で対応する場合において、区画とは、原則として外板、上甲板及び隔壁で囲まれた部分とし、隔壁とは、船底から甲板まで達する壁をいう（壁の水密性や開孔部の有無を考慮しない。）。

することにより、沈没を防ぐ、または、沈没までの時間を少しでも長く確保し、旅客をより確実に救助することが可能となる。

浸水警報装置の基準は以下のとおり。

- ・ 検知器（浸水を検知する機器）は、波の直接の打ち込みによる浸水の可能性がある区画及び排水設備電源の維持・確保の観点から機関室に搭載
- ・ 検知器は、区画内の以下の位置に搭載
 - ✓ 可能な限り低い位置に 1 個
 - ✓ 船体長さ¹⁵の 2 分の 1 以上の長さの区画に搭載する場合、前後端にそれぞれ 1 個（計 2 個）
- ・ 主操舵席に、検知器が作動した際に可視可聴の警告を発するアラームを搭載
- ・ 検知器、アラームの代わりに、区画内の浸水を確認できるカメラや、主操舵席で映像を確認できるモニター等の搭載でも可

排水設備の基準は以下のとおり。

- ・ ISO 15083（小型船舶のビルジポンプシステム）に定めるポンプ容量と同等以上の排水能力¹⁶
- ・ 対象区画が浸水した場合に排水できるよう、固定式排水ポンプ（吸排水管を含む）または投げ込み式排水ポンプを搭載（ISO 15083 に定めるポンプ容量と同等以上の排水能力を有する場合、当該区画の排水設備に既設のビルジポンプを代用することが可）

ii) 浸水警報装置または排水設備の搭載を要しない区画（機関室を除く）

浸水警報装置及び排水設備の搭載を要しない区画は、以下のとおり。

- ① 浸水した場合であっても他の区画に漏水せず、船が沈没する可能性が低い区画
(例：船首隔壁より前方の区画、発泡剤等が充填された区画、
水が入ることが前提である燃料タンク・清水タンク・活魚倉)
- ② 外部に直接面しておらず、打ち込み・衝突等による浸水の可能性が低い区画
- ③ 閉囲されておらず、既存の構造で適切に排水できる区画
(例：和船の暴露部)
- ④ 開口部がボルト締め等で水密に閉鎖された、通常使用されない区画（新造船は除く）
(例：ボイドスペース)

¹⁵ 船体長さとは、小型船舶安全規則第 2 条第 1 項第 2 号に規定する、船体の前端から後端までの水平距離をいう（以下 L_H という。）。

¹⁶ L_H が 6 m 以下の船舶は 10 L/min、 L_H が 6 m を超え 12 m 未満の船舶は 20 L/min、 L_H が 12 m 以上の船舶は 30 L/min のポンプ容量が必要である。なお、手動式の排水ポンプの場合、1 分あたり 45 ストロークに対するポンプ容量で評価する。

排水設備の搭載は必要だが、浸水警報装置の搭載を要しない区画は、以下のとおり。

- ⑤ 船楼、甲板室等で囲われ、直接の波の打ち込みによる浸水の可能性が低い区画
- ⑥ 区画の開口部を主操舵席より目視・カメラ等で確認できる区画

III. おわりに

我が国は四方を海に囲まれ、古来より釣りは一般娯楽として親しまれてきた文化である。遊漁船業は、このような釣りを楽しむ一般旅客が多く利用するものであることから、遊漁船の安全確保は極めて重要である。このため、今後、本書に基づき、遊漁船の安全設備の早期搭載を進めていく必要がある、そのためには、安全設備の早期搭載を促進するための方策について検討を行うことが必要である。

また、義務化の適用日（経過措置を含む）を検討するにあっては、対象設備の流通状況や遊漁船への安全設備の早期搭載に向けた方策の検討状況等を考慮することが必要である。

加えて、国、都道府県、業界団体、メーカー等の関係者が連携・協力し、安全設備の義務化の内容や、設備の適切な使用方法等を遊漁船事業者に十分に周知し、理解の促進に努めることが必要である。

本検討会は、これらの取組を通じ、安全・安心対策が十分に実施された遊漁船業が国民に広く周知され、業界がさらに発展するとともに、一般旅客船を含む旅客を搭載する船舶の安全性が総合的に向上することを期待する。