

## 議題 1

| 資料<br>ページ | 内容 | 説明内容  |
|-----------|----|---|
| 0         | 表紙 | <p>議題 1 では、令和 4 年 4 月に北海道知床半島沖で発生した事故を踏まえ、今後義務化される 4 つの安全設備等について説明をさせていただきます。本資料は、旅客定員 13 人以上の船舶及び旅客定員 12 人以下で「海上運送法」の適用を受け人の運送に使用される船舶向けの資料となります。それでは、資料 1 ページをご覧ください。</p> <p>(注意事項：「遊漁船業のみに使用する船舶」については、義務化の内容は、本説明会開催時点 (R6. 9. 20) で、本資料と変わりません。ただし、適用日に違いがあります。詳細は以下の国土交通省ホームページに掲載している資料をご確認ください。)</p> <p><a href="https://www.mlit.go.jp/maritime/content/001764638.pdf">https://www.mlit.go.jp/maritime/content/001764638.pdf</a></p> |

|   |        |  |
|---|--------|--|
| 1 | 義務化の目的 | <p>まずは、各義務化の詳細をご説明する前に義務化する目的をご説明させていただきます。</p> <p>1つ目は「法定無線設備」です。当時、事故を起こした船舶には、船と陸上の事務所の間で有効に通信する手段がなく、航行中に陸上の事業所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指摘されております。このため、陸上施設との確実な連絡手段を確保するため、これまでに義務化されていない船舶に対し法定無線設備の義務化、既に義務化されていた船舶に対し法定無線設備から携帯電話の除外を行うこととしております。</p> <p>2つ目は「非常用位置等発信装置」です。今回の事故では海上保安庁が捜索した際も沈没した船舶の位置を特定するまでに時間を有したことから、遭難した際、海上保安庁による一刻も早い発見に繋げるため、非常用位置発信等装置の搭載を義務付けることとしております。</p> <p>3つ目は「救命いかだ等」です。事故を起こした船舶には救命設備として水中で救助を待つことができる救命浮器が搭載されておりましたが、事故時の海水温は非常に低く、早急に救助しない限り生存可能性が低いことが指摘されております。このため、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ため、救命いかだ等の搭載を義務付けることとしております。</p> <p>4つ目は「隔壁の水密化等」です。事故を起こした船舶は隔壁に穴が明けられており、この穴から隣接する区画に浸水が広がり、結果として沈没に至つたと指摘されております。このため、波の打ち込みや損傷により船内に海水が浸入した際、浸水の拡大による沈没を防ぐため、隔壁の水密化等を義務付けることとしております。次に義務化の適用日について、ご説明いたしますので、2ページをご覧ください。</p> |
| 2 | 義務化の適用 | <p>海上運送法の適用を受ける船舶等について、法定無線設備及び非常用位置等発信装置の義務化は一部船舶を除き適用済みですが、救命いかだ等及び隔壁の水密化等の義務化は、今後適用となります。詳細は資料に掲載のフロー図のとおりですので、適宜ご確認いただければと存じます。</p> <p>次にそれぞれの安全設備等の義務化の詳細をご説明させていただきます。3ページをご覧ください。</p>   |

|   |        |  |
|---|--------|--|
| 3 | 法定無線設備 | <p>それでは、法定無線設備の義務化に関する説明となります。</p> <p>法定無線設備の対象船舶は、表にあるとおり、①旅客定員 13 人以上の船舶と②旅客定員が 12 人以下の事業船、つまり海上運送法の適用を受け人の運送に使用される船舶になります。これらの対象船舶については、今後説明していく「非常用位置等発信装置」「救命いかだ等」「隔壁の水密化等」についても、全て対象は同じとなります。</p> <p>これらの船舶に対し、船舶検査証書に記載の航行区域に応じ義務化が適用され、表中の黄色で塗られて赤字になっているところが従来の基準からの変更点となります。</p> <p>なお、平水を航行区域とする船舶に限っては、携帯電話のサービスエリア内のみを航行する場合に限り、法定無線設備として携帯電話の使用が認められることとなりますが、詳細は 5 ページでご説明いたします。</p> <p>適用日については、旅客定員 13 人以上の船舶は既に適用日を迎えており、旅客定員 12 人以下の事業船は令和 7 年 4 月 1 日から適用を開始することとしています。</p> <p>なお、現存船については適応日以降、最初の間中検査又は定期検査までの経過措置を設けております。</p> <p>念のためですが、現在、適用が当面の間、延期となっている遊漁船というのは遊漁船業のみに供する船舶ですので、遊漁船業を行いかつ海上運送法に基づく事業も行う船舶については、こちらの日付が適用日となりますのでご注意ください。4 ページをご覧ください。</p> |
| 4 |        | <p>このページには、法定無線設備となり得る設備を表しています。</p> <p>法定無線設備となり得る設備は大きく分けて「業務用無線」と「衛星電話」の 2 種類がございます。業務用無線には VHF 無線電話などがございますが、これらの無線設備を法定無線設備として新たに導入する場合には、無線局の免許や、船舶検査での確認が必要となります。既に一部船舶については義務化が適用されているところ、この条件を知らずに搭載したために検査に合格しなかった船舶も存在することから、業務用無線を搭載するにあたっては資料に記載の無線局に関する手続き等が必要であることにご留意ください。なお、無線局に関する手続きについては、最寄りの総合通信局にお問合せください。</p> <p>一方で、衛星電話につきましては、利用者において資格や無線局の免許の取得が必要ありませんので、購入後、そのまま使っていただけるものとはなりません。5 ページをご覧ください。</p>  |

|   |            |  |
|---|------------|--|
| 5 |            | <p>3ページでご説明したとおり、船舶検査証書の航行区域が平水の船舶については、一定の条件で携帯電話を法定無線設備として認められる場合があります。</p> <p>具体的には、船舶安全法の4条のただし書きの規定に基づき、使用する携帯のサービスエリア内だけを航行することを確認した上で免除申請を提出いただき、許可を受けた場合に限り携帯電話を法定無線設備として使用できます。以上、法定無線設備の説明になります。続きまして6ページをご覧ください。</p>  |
| 6 | 非常用位置等発信装置 | <p>次に、非常用位置等発信装置の義務化に関する説明となります。</p> <p>まず、対象船舶は、法定無線設備と同様ですが、①旅客定員13人以上の船舶と②旅客定員が12人以下の事業船が対象となります。これらの対象船舶について、限定沿海以遠を航行する船舶に搭載いただく必要がございます。具体的に搭載が必要な装置は、簡易型のCLASS-Bも含めたAIS又は新型EPIRBになります。</p> <p>適用日については、旅客定員13人以上の船舶は既に適用日を迎えており、旅客定員12人以下の事業船は令和7年4月1日から適用を開始することとしています。</p> <p>なお、現存船については適用日以降、最初の定期検査までの経過措置を設けております。続きまして7ページをご覧ください。</p> |
| 7 |            | <p>経過措置になります。</p> <p>既に任意で旧型EPIRBとレーダートランスポンダを搭載している船舶については経過措置を設けておりますので、引き続き搭載することができますが、旧型EPIRBを積み替える場合には、新型EPIRBまたはAISを搭載いただくこととなります。続きまして8ページをご覧ください。</p>   |

|    |        |   |
|----|--------|---|
| 8  | 救命いかだ等 | <p>次に救命いかだ等の義務化に関する説明となります。</p> <p>義務化の対象となる船舶には2つの要件があります。1つ目の要件はこれまでに説明した法定無線設備等と同様に①旅客定員13人以上の船舶と②旅客定員が12人以下の事業船であることです。また、2つ目の要件は表にあるように水域の最低水温に応じた区域（つまり低水温の区域）を航行する船舶であることです。具体的には、10℃未満であれば河川港内や※にある湖を除く一部の湖を航行する船舶が、水温10℃以上20℃未満であれば平水区域を越えて航行する船舶、つまり限定沿海以遠を航行する船舶が対象となります。水温20℃以上であれば義務化の対象外です。</p> <p>これら2つの要件、つまり①又は②の船舶で、低水温の水域を航行する船舶については、2つ目の矢印の「救命いかだ等の搭載」か、その右にある救命いかだ等の搭載を要しない方法に記載のいずれかの方法を実施いただくこととなります。</p> <p>次からの2ページで水温の確認方法をご説明します。9ページをご覧ください。</p> |
| 9  | 救命いかだ等 | <p>こちらは、通年で運航する船舶の場合についてですが、①に該当するエリアであれば通年のどこかで水温が10℃未満となる時期があります。②に該当するエリアであれば通年のどこかで水温が10℃以上15℃未満となる時期、③に該当するエリアであれば通年のどこかで水温15℃以上20℃未満となる時期が存在し義務化の対象となります。一方で③よりも南のエリアであれば通年で水温が20℃以上となることから義務化の対象外となります。10ページをご覧ください。</p>   |
| 10 | 救命いかだ等 | <p>9ページの通年で運航する場合とは違い、10ページでは、一定の期間のみ航行する場合の水温の確認方法となります。海域早見図ということで、国土交通省でGooglemapを公表しています。こちらを開き実際に航行するエリアをクリックしていただきます。例えば、北海道の紫色の部分をクリックしていただくと、左側にあるような「109_石狩地方沿岸_05」という形で10℃未満・15℃未満・20℃未満・20℃以上となる時期が表示されます。</p> <p>次のページから救命いかだ等の搭載が不要となる5つの方法をご説明いたします。11ページをご覧ください。</p>   |

|    |   |
|----|---|
| 11 | <p>救命いかだ等を要しない方法①の説明になります。こちらは、一定の水温を下回る時期に運航しないというものになります。つまり、暖かい時期に限って運航するものになります。</p> <p>例えば、ケーススタディ①のように、種子島や屋久島においては、赤枓にあるとおり、20℃未満になるのが1月30日から3月8日の間となっておりますので、この期間を運航しないのであれば、その他の期間については、救命いかだ等の搭載は不要となります。</p> <p>続きまして、ケーススタディ②のように、富山湾は、赤枓にあるとおり、11月3日から6月14日の期間が10℃以上 20℃未満の時期となっております。この場合において、航行区域を斜線の平水区域に制限することで、救命いかだ等の搭載が不要となります。なお、仮に水密全通甲板等の船内に浸水しない構造を有する船舶であれば、12月23日から5月14日の期間の航行区域を平水区域に制限することで救命いかだ等の搭載は不要となります。</p> <p>具体的な手続きにつきましては、この後ご説明する方法②から方法⑤も同様ですが、義務化の適用日以降の最初の定期検査の際に、船舶所有者が検査機関に手続きを行う必要があります。12 ページをご覧ください。</p> |
| 12 | <p>救命いかだ等を要しない方法②の説明になります。</p> <p>こちらは、必ず航行時に伴走船を伴う船舶については救命いかだ等の搭載を不要とするものです。伴走船の概要は矢印2つで記載しているとおおり、出港から帰港まで営業船を視認できる位置であり、早急に救助できる位置を航行するものを伴走船とし、2隻から4隻の船団で航行する場合についても、船団内の他船を伴走船とすることができるというものです。</p> <p>さらに細かい伴走船の要件として、チェックを入れて記載させていただいております。まず、1個目のチェックですが、伴走船には「緊急時の要救助者を搭載枓（別枓を含む）」を確保した上で旅客を搭載するというものになります。例1に具体的なイメージを示しているので13 ページをご覧ください。</p>   |

|            |   |
|------------|---|
| 13         | <p>こちらは、2隻で航行する一番シンプルな運用例を記載しております。</p> <p>この例は船員などを含めた最大搭載人員 10 名の船舶 A と船舶 B が、互いに営業船と伴走船の関係で航行していると想定しています。</p> <p>この時、仮に船舶 B に船員を含め 5 名が乗船している場合、船舶 A は船舶 B に乗船している 5 名分の要救助者を搭載する枠、つまり 5 名分の「空席」を確保いただきます。そうすることで、船舶 B が緊急時になった時に船舶 B に乗船している 5 名を船舶 A に搭載することができます。このように相手船の要救助者を搭載できるような形にしておけば、その範囲内で旅客を乗船させることができます。</p> <p>以上が、12 ページの 1 個目のチェックになります。12 ページに戻ります。</p>   |
| 13<br>(12) | <p>次に 1 個目のチェックの下に【 】で記載している別枠について、ご説明いたします。この方法②や後ほど説明する方法③につきましても、緊急時の別枠という特例を認めております。例 2 に具体的なイメージを示しているため 14 ページをご覧ください。</p>  |
| 14         | <p>事業船の場合、旅客定員に応じた保険に加入する必要があることから、船舶の能力よりも船舶検査証書の最大搭載人員を低く抑えている実態を踏まえた特例となります。</p> <p>先ほどの例 1 と同じ船舶 A と船舶 B を想定した時、例 1 にあるように船舶 A と船舶 B の本来の能力としては 10 名が搭載可能ですが、船舶検査証書上の最大搭載人員を 8 名にしていた場合、2 名の別枠を認めるというものになります。別枠として認められた 2 名については、要救助者を搭載する枠として取り扱うことが可能とします。具体例は下の図で記載しております。</p> <p>例 1 と同じように船舶 B に 5 名が乗船していた場合、船舶 A は本来 5 名分の空席を用意しておく必要がありますが、3 名分の空席を設けるだけで、船舶 B の緊急時には空席 3 名と別枠 2 名で救助が可能となります。このように別枠を活用することで設ける空席の数をより少なくすることができます。なお、別枠については、検査機関にて復原性等の安全が確認された場合に活用することが可能ですので、ご注意ください。</p> <p>こちらが別枠のご説明になります。12 ページに戻ります。</p> |
| 14<br>(12) | <p>続いて、伴走性の要件の上から 2 つ目のチェックになります。船団内の他船の要救助者を搭載する枠を合算し、救助能力を評価するものです。例 3 に具体的なイメージを示しているため 15 ページをご覧ください。</p>   |

|            |   |
|------------|---|
| 15         | <p>基本的には例1と同じ考え方になります。例えば、仮に4隻で航行している場合、最大搭載人員は6名、7名、8名、9名の船舶A～Dを想定します。</p> <p>仮に船舶Dに船員含めて7名が乗船していた場合、船舶Dが事故を起こした際には7名を救助できる分の空席を設けていただく必要があります。下の図では船舶Aは2名分の空席、船舶Bは2名分の空席、船舶Cは3名分の空席と用意いただくこととなります。そうすることで船舶Aから船舶Cの空席を足していただくと7名になりますので、船舶Dの要救助者を救助できるというような体制となっております。12ページに戻ります。</p>   |
| 15<br>(12) | <p>次に伴走船の要件の3つ目のチェックになります。</p> <p>こちらは、船長のほか、救助を補佐する者を1名乗船させる必要があるというものです。これは、海中から人を引き上げるのは1人で難しいことから、船長に加えて救助を補佐する者を1名以上乗船いただくことを要件として設けています。ただし、救助を補佐する者は必ず船員である必要はなく、船員以外のお客さんに頼むことも認めることとしております。ただし、その場合は依頼する乗客に対して、事前に救助の補佐を依頼する旨を説明して理解を得ることが条件となります。</p> <p>次に伴走船の要件の4つ目のチェックになります。伴走船には3つの設備を搭載いただくこととなります。1つ目は営業船と伴走船の船舶間で相互に連絡が取れるような無線設備、2つ目は要救助者が海中から伴走船に乗り込むための簡易はしごのような設備、3つ目は救命浮環や救命浮輪を2個。を搭載頂くこととなります。一方で、新しくこれらの設備の搭載を求めるというわけではなく、例えば、①の無線設備であれば、法定無線設備で営業船と連絡がとれるのであれば、その法定無線設備を代替として使用いただくことや、既に救命浮環や救命浮輪を2個搭載しているということであれば、それらを使用いただくことも可能です。方法②の説明は以上です。次に16ページをご覧ください。</p> |
| 16         | <p>救命いかだ等の搭載を要しない方法③の説明になります。こちらは、救助船を配備している船舶であれば、救命いかだ等の搭載は不要というものになります。</p> <p>一番上の矢印で記載しているとおり、救助船は、事故通報後、一定の時間内に現場到着する必要があり、一定の時間とは、表にあるとおり、10℃未満であれば5分以内、10℃以上15℃未満であれば10分以内、15℃以上20℃未満であれば30分以内になります。</p> <p>次に救助船の要件について、ご説明させていただきます。</p> <p>1つ目のチェックです。営業船が航行する間に救助要請があった場合に、直ちに救助に向かえる位置、状態で待機していることです。この条件下で港や海上で待機することとなります。</p>   |



|    |   |
|----|---|
|    | <p>2つ目のチェックです。救助船には営業船の人員を搭載できる「要救助者を搭載する枠」を確保する必要があります。具体例を下の図で示しております。</p> <p>例えば、右側に3隻の営業船があり、その中で最大搭載人員が一番多いのは真ん中の7名になります。そのため、左側の救助船には7人が救助できる枠を用意する必要があります。</p> <p>なお、救助船として利用する場合につきましては、基本的に待機している船になるので、お客さんが乗船していることは想定しておりません。そのため、お客さんの搭載は不可としています。</p> <p>3つ目のチェックですが、同時に航行する複数の営業船において、同一の救助船を指定可能としております。下の図に書いてあるとおり、営業船が複数隻いても救助船を1隻用意すればよいとしております。</p> <p>これらに加えて、12ページの伴走船の要件で説明したように救助を補佐する者や搭載する設備につきましても、同じように搭載が必要になります。また、別枠についても伴走船と同じような形で取り扱いが可能となっております。次に17ページをご覧ください。</p> |
| 17 | <p>救命いかだ等の搭載を要しない方法④の説明になります。こちらは、船内に浸水しないように措置された船舶においては、救命いかだ等の搭載は不要というものになります。</p> <p>具体的には、2つ矢印があるとおおり、水密全通甲板を有する船舶又は不沈性及び安定性を有する船舶が該当します。これらについては既に国交省の省令等で技術基準が定められておりますので、技術基準を満足する構造の船舶であれば方法④の適用が可能です。</p> <p>なお、方法④は15℃以上20℃未満の海域を航行する場合に限り適用が可能となりますので、ご注意ください。18ページをご覧ください。</p>   |
| 18 | <p>救命いかだ等の搭載を要しない方法⑤になります。方法⑤は、方法④と同様に水温15℃以上20℃未満の海域を航行する場合に限り適用が可能となります。</p> <p>こちらは、母港から5海里を超えて航行しない船舶は救命いかだ等の搭載を不要とするものになります。</p> <p>ただし、下の図のような半島で、母港から5海里の線を引くと、半島の裏側まで行けてしまいますが、実際に母港から緑のバツがついてる位置まで行く場合に5海里以上を航行しないといけないことから、航行距離が5海里を超えるものについては認められません。例示の場合、航行区域が赤色の部分の範囲に制限されます。19ページをご覧ください。</p>  |
| 19 | <p>ここからは、昨年度説明したものから変更ございません。経過措置についてです。旧基準に基づいた救命いかだ等を搭載している場合につきましては、乗り込み装置を備え付ける場合に限って、引き続き既存の救命いかだ等の搭載を可能とするものです。</p> <p>なお、乗り込み高さ1.2m未満の場合は乗り込み装置の備え付けは不要です。20ページをご覧ください。</p>  |

|       |         |   |
|-------|---------|---|
| 20    |         | <p>バック式の救命いかだ等についてです。</p> <p>一部の船舶においては、自動浮揚しないバッグ式の救命いかだ等の搭載でも可能とするというものです。「一部の船舶」の要件として、5トン未満又は12m未満であって旅客定員12名以下の船舶、現存船にあって、船舶の構造上、「固定式」の救命いかだ等の設置が困難な船舶になります。下に具体的な事例を記載しておりますので、ご確認いただければと存じます。21ページをご覧ください。</p>   |
| 21、22 |         | <p>義務化後に使用可能となる救命いかだ等の具体的な製品を21ページと22ページに記載しています。21ページにあるように、救命いかだ等への乗り込み高さが1.2m以上の場合については、写真にあるようなスライダー、膨脹式スライダーといかだを組み合わせることで搭載いただくこととなります。</p> <p>22ページをご覧ください。乗り込み高さが2.0m以上となった場合には、先ほど紹介したスライダーといかだの組み合わせのほか、シューターといかだを組み合わせることも可能です。</p> <p>以上、救命いかだ等の搭載義務化について、説明させていただきました。続きまして23ページをご覧ください。</p>   |
| 23    | 隔壁の水密化等 | <p>ここからは、隔壁の水密化等の義務化に関する説明となります。</p> <p>対象船舶は、法定無線設備等と同じ①旅客定員13人以上の船舶と②旅客定員が12人以下の事業船となりますが、そのうち、限定沿海以遠を航行する船舶が対象となります。そのため、航行区域が平水の船舶は対象外となります。</p> <p>また、対象船舶には、水密全通甲板の設置と、いずれの一区画に浸水しても沈没しないように水密隔壁を配置する「一区画可浸」が義務化されることとなります。既に義務化されている船舶も存在しており、今回の義務化で新たに対応が必要となる船舶は表で黄色に塗りつぶされた部分の船舶となります。</p> <p>なお、水密全通甲板と一区画可浸の対策が実施困難である現存船や、5トン未満の小型船、適用日から2年以内に建造契約した船舶については、浸水警報装置及び排水設備の搭載又は不沈性と安定性を有する構造という代替措置での対応も可能としております。</p> <p>適用日につきまして、旅客定員13人以上の船舶については令和8年4月1日、旅客定員12人以下の事業船については令和9年4月1日を予定しており、現存船については、適用日以降、最初の定期検査までの経過措置を設ける予定です。</p> <p>義務化する水密全通甲板の設置と一区画可浸は主に新造船を想定した対策となりますので、本日は主に現存船の対策となる浸水警報装置及び排水設備の搭載について説明させていただきます。24ページをご覧ください。</p> |

|    |  |   |
|----|--|---|
| 24 |  | <p>水密隔壁等の設置の代替措置である浸水警報装置と排水設備の設置に関するページとなります。</p> <p>まず、浸水警報装置は、波が直接打ち込んで浸水するおそれがある区画と機関室に設置いただくことになります。排水設備は浸水警報装置を設置する区画に加え、損傷浸水のおそれがある区画にも設置いただくことになります。一方で、機関室を除き浸水した場合に沈没の可能性が低い区画には、浸水警報装置や排水設備の設置を要しないこととしています。つまり、全ての区画に浸水警報装置や排水設備の設置が必要という訳ではございませんので、その具体例は 26 ページ、27 ページで後ほどご説明いたします。</p> <p>次に浸水警報装置の基準の欄をご覧ください。浸水警報装置は検知器とアラームで構成され、検知器は各区画の可能な限り低い位置に設置する必要があり、船の長さの 2 分の 1 以上の長さの区画については、区画の前後端にそれぞれに 1 個ずつ検知器を設置することとしております。</p> <p>また、設置した検知器が作動した際に、可視可聴の警報を発するアラームを主操舵席に設置する必要があります。また、浸水警報装置については、カメラとモニター等によって区画内部の浸水を確認できるような装置でも代替可能としております。</p> <p>次に排水設備の基準の欄をご覧ください。排水設備は IS015083 に定めるポンプ容量を満たす排水ポンプを搭載いただくことになります。船体長さが 6 m 以下の船舶は毎分 10L 以上、6 m 超え 12m 未満の船舶は毎分 20L 以上、12m 以上の船舶は毎分 30L 以上のポンプ容量が必要となります。そして、排水設備の設置が必要となる区画から排水できるよう固定式排水ポンプ又は投げ込み式排水ポンプを設置していただきます。</p> <p>なお、既存のビルジポンプが IS015083 のポンプ容量を満足する場合には排水設備の代替とすることを可能としており、そのビルジポンプで排水できる区画に新たに排水ポンプを搭載いただく必要はございません。25 ページをご覧ください。</p> |
|----|--|---|

|    |   |
|----|---|
| 25 | <p>ここでは代替措置における区画と隔壁の考え方を示しております。</p> <p>原則として、代替措置における区画とは船底外板、船側外板、上甲板、隔壁で囲まれた部分を指します。また、代替措置における隔壁というのは、船底から甲板まで達する隔壁を指しております。現存船の隔壁は必ずしも水密であることが求められていませんので、電線貫通部等に穴があるケースもあるかと思いますが、水密性や穴の有無によらないこととしております。</p> <p>図は遊漁船のようなタイプの船ですが、上段が全通の上甲板になっており、隔壁によって4つの区画に分かれているということになります。26 ページをご覧ください。</p>   |
| 26 | <p>24 ページで説明したように、全ての区画に浸水警報装置や排水設備の設置が必要という訳ではございません。浸水警報装置や排水設備の設置が不要となる区画について、このページと次のページでご説明します。</p> <p>まず、このページの①～⑤に記載の区画については、仮に浸水しても沈没の可能性が低いことから、浸水警報装置及び排水設備の設置を不要としています。</p> <p>1つ目は、「①一区画可浸となる区画」です。これに該当するかどうかは復原性資料等を使い計算し判断することとなります。</p> <p>2つ目は、「②区画長さ、乾舷及び深さを考慮して船舶が沈没する可能性が低いとみなし得る区画」です。これに該当するかどうかは、船の長さ、幅、深さ、乾舷等を使い簡易な計算で判断するものになります。</p> <p>3つ目は、「③船首隔壁より前方の区画、二重底、二重船殻、燃料タンク・清水タンク、清水タンク、活魚倉、発泡剤等が充填された区画」です。</p> <p>4つ目は、「④開口がボルト締め等で水密に閉鎖されたボイドスペース」です。</p> <p>5つ目は、「⑤閉囲されていない区画であって、放水口又は排水口により、打ち込んだ水を排出できる区画」です。具体的には、既に備えている閉鎖装置に加え、逆止弁付きスカッパを備えた和船の暴露部を主に想定しています。</p> <p>このうち、①、③、⑤については、現存船や5トン未満の小型船に加え、適用日から2年以内に建造契約した船舶にも使用できますが、②、④については、5トン未満の小型船であっても適用日から2年を超えた後に建造契約した船舶には使用不可となります。</p> <p>続きまして27 ページをご覧ください。</p> |

|       |     |  |
|-------|-----|--|
| 27    |     | <p>次に、波の直接の打ち込みによる浸水のおそれがないことや、損傷浸水のおそれがないことから、浸水警報装置や排水設備の設置を要しない区画についてご説明します。</p> <p>まずは、1つ目の矢印については、浸水警報装置と排水設備の両方の設置が不要な区画です。具体的には「①船楼、甲板室、二重底、サイドタンク、コファダム等に囲まれて、外部に暴露しない区画」は、打ち込みや損傷による浸水の可能性が低いことから、浸水警報装置と排水設備の両方の設置を不要としています。</p> <p>次に、2つ目の矢印についてです、この区画については浸水警報装置のみ設置が不要な区画です。具体的には「①当該区画に設けられた全ての開口が、主操舵席より航行中に目視又はカメラ等により、打ち込みによる浸水を確認できる区画」は、浸水警報装置の設置を不要としております。一方、浸水した場合には排水を行えるよう排水設備については設置いただくこととなります。また、「②開口が船楼又は甲板室等によって閉鎖されている、打ち込みによる浸水の可能性が低い区画」も浸水警報装置の設置を不要としております。ただし、損傷浸水した場合には排水を行えるよう排水設備については設置いただくこととなります。</p> <p>以上で隔壁の水密化等に関する説明は終わります。28 ページをご覧ください。</p> |
| 28～29 | 補助金 | <p>義務化の詳細に関する説明は以上となりますが、ここまで説明した法定無線設備、非常用位置等発信装置、救命いかだ等については昨年度から購入費の一部を補助する事業を実施しております。こちらの公募期間が今年 10 月 31 日までとなっておりますので、安全設備の購入を予定される方におかれましては早めの申請を行っていただくようお願いいたします。</p> <p>以上で議題 1 の説明を終わります。</p>   |