

船舶設備関係法令及び規則

〔資格更新研修用テキスト（弱電用）〕

平成18年9月

社団法人 日本船舶電装協会

目 次

【第1編 GMDSS設備・航海用具】

| | |
|--|-----|
| 第1章 海上遭難安全通信システムの変遷とGMDSSの概要 | 1 |
| 1・1 まえがき | 1 |
| 1・2 GMDSSへの道 | 1 |
| 1・3 GMDSSの必要性 | 3 |
| 1・3・1 従来のシステム | 3 |
| 1・3・2 新しいシステムの計画 | 4 |
| 1・4 GMDSSの概要 | 5 |
| 第2章 船舶安全法関係規則（抜粋） | 12 |
| 2・1 船舶安全法 | 13 |
| 2・2 船舶安全法施行規則 | 16 |
| 2・3 船舶設備規程 | 33 |
| 2・4 船舶救命設備規則 | 107 |
| 2・5 船舶自動化設備特殊規則 | 120 |
| 2・6 小型船舶安全規則 | 123 |
| 2・7 漁船特殊規程 | 134 |
| 2・8 小型漁船安全規則 | 134 |
| 2・9 船舶安全法による船舶の検査（要約） | 143 |
| 2・9・1 用語の定義 | 143 |
| 2・9・2 船舶検査の種類 | 145 |
| 2・9・3 航行上の条件等 | 148 |
| 2・9・4 船級協会の検査 | 150 |
| 2・9・5 型式承認と検定 | 151 |
| 2・10 国際航海船舶及び国際港湾施設の保安の確保等に関する関係規則（要約） | 153 |

【第2編 航海用レーダー】

| | |
|---------------------|----|
| 第1章 航海用レーダー等の変遷 | 1 |
| 第2章 船舶安全法及び関係規則（抜粋） | 11 |
| 2・1 船舶安全法の概要 | 11 |
| 2・1・1 目的 | 11 |

| | | |
|-------|------------------------|-----|
| 2・1・2 | 概 要 | 11 |
| 2・2 | 船舶設備規程 | 12 |
| 2・3 | 艙装工事に関する船舶設備規程及びその関連規則 | 78 |
| 2・3・1 | 電 線 | 78 |
| 2・3・2 | 配電工事 | 79 |
| 2・3・3 | 接 地 | 89 |
| 2・3・4 | 照明設備 | 90 |
| 2・3・5 | 非常電源 | 90 |
| 2・3・6 | 磁気コンパス | 107 |
| 2・4 | 船舶安全法によるレーダー等の検査 | 108 |
| 2・4・1 | 船舶検査の種類 | 109 |
| 2・4・2 | 検査の申請 | 114 |
| 2・4・3 | 船級協会による検査 | 126 |

第1編 GMDSS設備・航海用具

第1編 GMDSS設備・航海用具 目次

| | |
|--|-----|
| 第1章 海上遭難安全通信システムの変遷とGMDSSの概要 | 1 |
| 1・1 まえがき | 1 |
| 1・2 GMDSSへの道 | 1 |
| 1・3 GMDSSの必要性 | 3 |
| 1・3・1 従来のシステム | 3 |
| 1・3・2 新しいシステムの計画 | 4 |
| 1・4 GMDSSの概要 | 5 |
| 第2章 船舶安全法関係規則（抜粋） | 12 |
| 2・1 船舶安全法 | 13 |
| 2・2 船舶安全法施行規則 | 16 |
| 2・3 船舶設備規程 | 33 |
| 2・4 船舶救命設備規則 | 107 |
| 2・5 船舶自動化設備特殊規則 | 120 |
| 2・6 小型船舶安全規則 | 123 |
| 2・7 漁船特殊規程 | 134 |
| 2・8 小型漁船安全規則 | 134 |
| 2・9 船舶安全法による船舶の検査（要約） | 143 |
| 2・9・1 用語の定義 | 143 |
| 2・9・2 船舶検査の種類 | 145 |
| 2・9・3 航行上の条件等 | 148 |
| 2・9・4 船級協会の検査 | 150 |
| 2・9・5 型式承認と検定 | 151 |
| 2・10 国際航海船舶及び国際港湾施設の保安の確保等に関する関係規則（要約） | 153 |

第1章 海上遭難安全通信システムの変遷と GMDSSの概要

1・1 まえがき

I M Oの1979年の第11回総会では、海上遭難安全通信のための現状の配備を考察し、遭難と安全、無線通信、運用手順を改良するために、捜索救助協力の下部組織と連繋して、最近の技術的進歩を取入れて、海上の人命の安全を明白に改良するような新しい全世界的な海上遭難安全システムを確立することにした。そして約10年の審議を経て、1988年11月にS O L A S条約を改正する為の国際会議を開催して新しい海上における遭難及び安全に関する世界的な制度をGMDSS (Global Maritime Distress and Safety System)と名付け、1999年2月1日から完全に実施することを目標として新しいS O L A S条約を定めたのである。

1974年S O L A S条約に従う従来からのシステムは、全ての客船と1,600総トン以上の貨物船に対して500kHzのモールス電信システムを義務づけ、モールス資格を持つ無線通信士が無線電信装置を持つ全ての船舶に乗り組む必要があった。また全ての客船と300総トン以上の貨物船は、2,182kHzと156.8MHzの無線電話装置を義務づけ、全船舶に共通した遭難通信を可能にしていた。

しかし、その通信可能最小距離範囲は、100～150海里であるから、遭難船の救助は遭難地点近傍を航行中の他船に限られていたのである。この状況を改善するためにいろいろな方法が取られたが、中波(MF)の沿岸無線局の到達距離を超えたとき、船の遭難時の通報が困難であることが明白となった。

ところが、最近の人工衛星による通信やデジタル通信の技術等、最新技術の導入によって遭難通報は、気象その他の干渉条件に関係なく遠距離まで自動的に送受信できることが期待されるようになったものである。

1・2 GMDSSへの道

マックスウェル(Maxwell)が電磁波の存在を理論的に証明したのは、1864年であったが、その後ヘルツ(Hertz)は約24年後の1888年に電磁波の存在を実証した。そして1895年に至りマルコニー(Marconi)は無線通信の実験に成功し、1899年3月にはマルコニー式無線機を搭載したELBE号がドーバー海峡で座礁し、無線通信によって付近にいた灯台船が救命艇を派遣し、乗組員全員を救助している。1900年1月にはALEXANDER POPOV号より、砕氷船YERMARK号に救助依頼遭難通報を送信し、フィンランド湾内の流氷にはさまれた漁夫の救出に成功する等無線通信の遭難時の有効性が認められるに至った。そこに大西洋横断無線通

信に成功（1901年）するなどのこともあって、1903年にはベルリンで国際無線通信規則予備会議が開催され、船舶宛の電報を海岸局が取扱うようになった。そして1906年にはベルリンで第1回国際無線電信会議が開催され、海上通信条約が採択され遭難通報に優先権を与えることが決まった。

1907年には、米国のLEE DE FORESTはハドソン川のフェリーボートに三極真空管による無線電話装置を設置し、1909年にREPUBLIC号とVOLTURNO号が米国東岸沖で衝突し、両船の発した遭難通報を海岸局が受信し、海岸局はこれを付近の船舶に中継した結果、BULTIC号が事故発生後30分足らずで現場に到着し、上記二隻の乗員1,700名全員を救助した記録がある。そして1912年4月14日にはかの有名なTITANIC号の遭難が起きた。TITANIC号は米国東岸NEW FOUNDLAND沖で氷山に衝突し約3時間で沈没し、遭難通報を受信したCARPATHIA号が救助に赴き約700名を救助したが、約1,500名は遭難した。もっと近い所にCALIFORNIAN号が居たが、その船の通信士は当直時間外であったので遭難通報は受信されなかったということも判明した。

これらの事件を教訓として、1912年6月にロンドンで開催された第2回国際無線電信会議では、一定範囲の船舶に無線聴守を義務づけ、それまで使用していた無線電信による遭難呼出しの遭難信号「CQD」を「SOS」と改正し、無線電話による遭難信号を「MAYDAY」とした。1914年には、最初のSOLAS条約が採択されたが第一次世界大戦中のため発効には至らなかった。

1923年TREVESA号がインド洋で遭難し乗組員が2隻の救命艇に移乗し1隻は22日間、他の1隻は27日間漂流してMAURITIUS島に漂着し救命艇の有効性が実証されたので、1929年の第2次SOLAS条約会議では、無線電信オートアラームの採用、救命艇用無線機の設置義務化等が決められた。この第2次SOLAS条約は1935年に発効している。1948年には第3次SOLAS条約会議が開催され、適用範囲をすべての客船及び1,600総トン以上の貨物船とし、無線電信設備以外に無線電話設備及び無線方向探知機も導入された。

1959年より1948年SOLAS条約の改正に着手し、1960年SOLAS条約が採択され、これでは機器要件、無休聴守、救命艇無線装置の機器要件及び設置要件の強化が図られた。1962年には通信衛星TELESTARが軌道に乗るなど、衛星技術を始めとして通信技術の画期的な発達を背景として、1972年のIMO第25回海上安全委員会（MSC）で海上遭難安全システムの改善について審議を開始することを決定し、1973年の第8回国際海事機関（International Maritime Organization：IMO）総会で海上遭難安全システムの開発に関する決議A.283(8)を採択した。

次いで1974年には1974年SOLAS条約を採択し、これは1980年に発効し、1981年及び1983

年に改正された。また1976年にはインマルサット条約が採択され、1979年に発効した。初期は MARISATシステムで運用されたが、1982年2月よりはインマルサットが引き継いで運用を開始している。

1977年には世界航行警報業務が I M O 総会で採択された。これは1979年の I M O 総会で改正された。この業務は世界の海洋を16の区域に分け、夫々に航行安全情報に関する調整国を定めて区域内各国より提供される航行安全情報を系統だつて放送する NAVAREAの設定と、その放送を受信して印刷するナブテックスシステムが樹立された。

1978年の I M O の第19回無線通信小委員会 (C O M) より G M D S S の審議が開始され、一方1979年4月ハンブルグの会議で海上における捜索及び救助に関する国際条約 (S A R 条約) が採択され、1985年6月22日に発効した。

G M D S S は、1979年の第11回 I M O 総会で海上遭難安全システムの開発に関する決議 A.420(11)を採択し、A.283(8)を廃止した。1988年11月 S O L A S 条約改正会議で G M D S S の導入に伴い1974年 S O L A S 条約を改正し、1992年2月1日から導入を始め、1999年2月1日より完全実施することとした。

これに伴い国内法の整備も着々と行われ、1989年6月21日には船舶設備規程が一部改正され、G M D S S 機器の技術基準が定められた。1989年11月7日には電波法の G M D S S 関連第1次改正が行われ、1990年9月18日には G M D S S に関連して電波法施行規則その他の諸規則が改正され、1991年5月2日には電波法の G M D S S 関連第2次改正が行われた。1991年5月15日には、船舶安全法の G M D S S 導入のための一部改正が行われており、同年10月11日には、船舶設備規程等の一部が改正されて、G M D S S 機器の搭載要件等が定められた。

1・3 G M D S S の必要性

G M D S S の必要性を I M O では次のように説明している。

1・3・1 従来のシステム

従来までの海上遭難と安全システムは、遭難が発生した船の近くにいる船によって救助が実行されるという原則のもとに成り立っている。この原則によれば、遭難通報は船対船の通信装置が主で通達距離は100~150海里程度でも、世界中を航行する船にとって適当であると考えられた。そして陸上局のうちの或る局は無線通信規則に従って遭難周波数の聴守を行っていた。このシステムは第一義的には船対船の通信を主体としていたものであったので、1974年 S O L A S 条約に従う船に対する従来までのシステムは、次の二つの大きな手動による通信操作のサブシステムから成り立っていた。

① すべての客船と、1600総トン以上の貨物船に対してはモールス電信システム

このシステムの運用にはモールス能力が基本的なことであり、モールス通信の資格をもつ無線通信士が無線電信装置を搭載する全ての船舶に必要である。

② すべての客船と、300総トン以上の貨物船に対しては2182kHzと156.8MHzの無線電話装置

しかし、この従来までのシステムには次のような限界と欠点があった。

(1) 遠距離に届かないので、あらゆる状況において、他船や陸上局へ確実に遭難通報を到達することは不可能である。

(2) 遭難通信は手動の通信操作で遭難通報を送信することに頼っているので、突然の遭難に対してはこの方法は有効な遭難通報として十分に確実な手段とはいえない。

(3) 従来の救難システムでは船や陸上局における人間の聴覚による監視が基本となっているので、その聴守の効果は、遭難通報の信頼性という点で現在のシステムの限界を与えている。

(4) 多くの船が遠距離通信の目的で短波無線装置を備えているが、この装置を搭載することについて、国際的な要求もないしHF周波数帯の聴守義務も要求されていない。それゆえに、HFによる通信も遭難と安全の目的には十分信頼性があるとは言い難い。

1・3・2 新しいシステムの計画

海事通信衛星の導入は、国際電気通信連合（ITU）の無線通信部門によるデジタル選択呼出システム(Digital Selective Calling : DSC)や、船に対する航行警報・気象警報その他の緊急情報の放送を受信するための自動直接印刷システムの開発と相俟って、基本的には船から陸上局への通信が新しいシステムの基礎となった。これらの技術の利用を考えて、新しいシステム即ちGMDSSの詳細な計画が1979年より開始された。

詳細な計画は、決定される時点で実際に利用できるであろう通信手段、運用方法、運用手順、そして陸上施設のうち最も適切なものを一体化して総合的なシステムを提供するように考えられた。

この計画は、他の国際的機関と協力して行なわれてきたが、特にITU（国際電気通信連合）とは、その「1983年移動体業務に関する世界無線通信主管庁会議」でGMDSSの使用周波数割当を行う等密接な協力を保った。

GMDSSの計画は満足できる機能上と運用上の要件を定義づけることから始められ、このシステムは次の基本的条件のもとで計画された。

① 航行区域に対応して各船の適切な装置を定める。

- ② 現在の中波（MF）帯無線電話装置も一応合理的なものと考えられる。
- ③ 衛星及び短波（HF）の利用は長距離の通信能力を与える。
- ④ 遭難と安全の通信の無休聴守は自動的な方法を利用する。
- ⑤ 海上安全情報は、気象や航行の警報を含めて、自動的な受信を利用する。
- ⑥ 無線電話、デジタル選択呼出（DSC）、狭帯域直接印刷方式を利用する
ようにして、モールス電信は新しいシステムでは使用しない。

1・4 GMDSSの概要

このシステムの基本的な概念は図1・1に示されているが、捜索救助当局が最小の遅延時間で協同的捜索救助活動を行って援助できるように、陸上や遭難船の近傍に居る船に遭難の発生が素早く通報されると共に、遭難者の発見を迅速に行うことを目指している。

GMDSSにおいては船に搭載することが要求される装置は、原則的にその船の行動水域によって定められるとした。そしてその行動水域は次のように定められた。

A1 水域－陸上にあるVHF海岸局の通達範囲（20～30海里）

A2 水域－陸上にある中波（MF）海岸局の通達範囲、ただしA1水域を除く
（150海里程度）

A3 水域－静止型通信衛星の通達範囲、ただし、A1とA2水域を除く
（約70°Nと70°Sとの間）

A4 水域－A1、A2、A3水域以外の全水域（極地）

そしてこれらの水域で用いられる主要な設備は、

- (1) コスパス・サーサット（COSPAS・SARSAT）衛星による非常用位置指示電波標識（通称406MHz EPIRB）、インマルサット衛星による非常用位置指示電波標識（通称Lバンド EPIRB）、VHF非常用位置指示電波標識（VHF-EPIRB）
- (2) 9GHz捜索救助用レーダー・トランスポンダー（Search and Rescue Radar Transponder）（通称 SART）
- (3) VHF/MF/HFのデジタル選択呼出装置（Digital Selective Calling System）（通称 DSC）
- (4) 遭難通報聴守装置
- (5) 無線電話並びに印刷電信装置
- (6) INMARSAT衛星による遭難通信
- (7) 狭帯域直接印刷電信装置（Narrow Band Direct Printing）（通称 NBDP）等で、その機能は遭難通報（Alerting）、捜索救助協力通信、現場通信、位置表示信号、海上安全情

報放送、一般通信、船橋対船橋通信となっている。

そして、GMDSSに於ける船舶設備の搭載要件は、次のような原則に立って策定された。

- ① 各船は、その航行水域に適したところの、既に述べた機能の夫々を前述の無線通信技術の少なくとも1つを使用して遂行できる装置を搭載すること。
- ② 各船は少なくとも2つの別々で互いに独立した、遭難通報機能を遂行するための無線設備を搭載すること。
- ③ 上述のもの以外で、船に備えられる1つの装置が1つ以上の機能を遂行できるものでもよいし、1つ以上の無線通信設備が組合わされたものでもよい。
- ④ 船舶に搭載される装置は操作が簡単でかつ、適切である限り保守作業の必要のないように設計されていること。
- ⑤ 生存艇には現場通信機能を果たすことができるように、VHF無線電話装置を備えること。
- ⑥ 生存艇にはまた、捜索救助用の9GHzレーダー・トランスポンダーを備えること。

そこで、海上における遭難及び安全に関する世界的な制度の各水域を航行する船舶に対しての搭載要件は、次のように集約することができる。

イ. A1水域航行船はVHF装置を持つこと。

ロ. A2水域航行船はVHFとMF装置を持つこと。

ハ. A3水域航行船はVHFと、MFと、HF又は衛星装置のいずれかの3つの装置を持つこと。

ニ. A4水域航行船はVHFとMFとHF装置を持つこと。

ホ. A2、A3、A4水域航行船は衛星系EPIRBを持つこと。

ヘ. A1水域航行船は衛星系EPIRB又はVHF EPIRBのいずれか1つを持つこと。

ト. NAVTEXサービスを受けられる水域で行動する全船は、NAVTEX受信機を持つこと。

以上の搭載要件を、SOLAS条約では表1・1の一覧表のように定めている。

GMDSSはこのようにして船舶遭難時の通信だけでなく一般通信も含まれることになったので、搭載設備も非常に種類が多くなった。その結果、遭難時に船長はどの装置を使って、どのように送信すればよいか判断に迷うことが予想された。そこで日本船長協会では、船舶遭難時にGMDSSを使用する上で船長のなすべき処置の指針を与えるべく、国際船長協会を通じて1990年12月の第36回無線通信小委員会に「GMDSS operating guidance for shipmasters in distress situations」として流れ図形式の指針案を提出した (COM 36/3/11)。

この案は、1991年の救命捜索救助小委員会及び無線通信小委員会で審議され図1・2のような流れ図が採択された。各船はこの図を参考にしてその装備状況に応じた流れ図を作成して、船橋に掲示するよう勧告されている。また、この流れ図はMERSAR Manual (Merchant Ship Search and Rescue Manual)に付加されることになった。

この流れ図によれば、遭難時緊急の場合は EPIRBのスイッチを入れSARTと双方向無線電話を持って救命筏に乗り、SARTのスイッチを入れて救助を待てばよいだけであることが分かる。

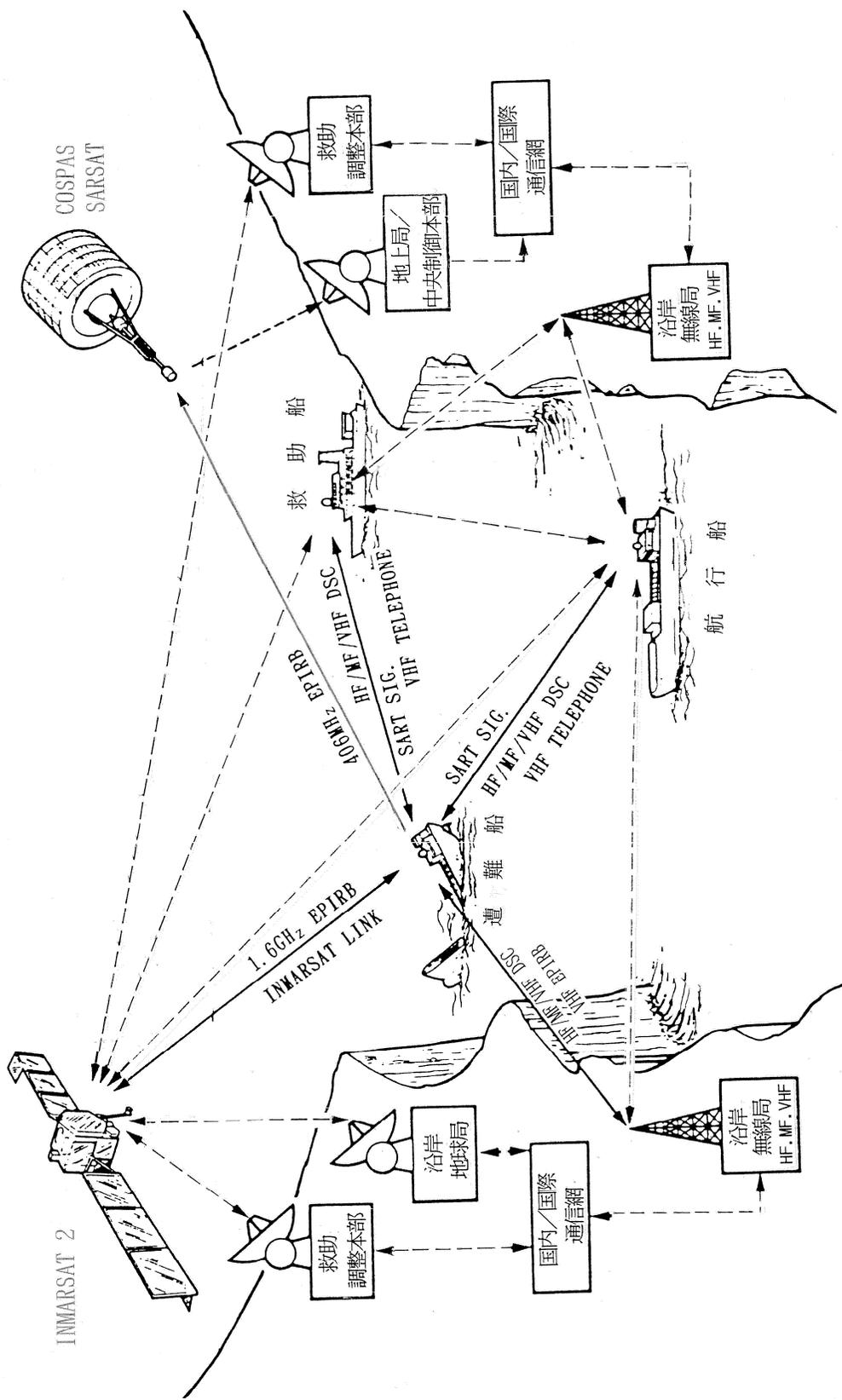


図 1・1 海上における遭難及び安全に関する世界的な制度の基本的概念図

表 1・1 GMDSSにおける搭載要件

(国際航海に従事する旅客船及び300GT以上の貨物船)
1988.11 SOLAS条約

| 装 置 | A 1 | + A 2 | + A 3 | + A 4 |
|--|-----|-------|-------|-------|
| 7-1.1 VHF (channel 70)のDSC及びVHF (channel 6, 13, 16)の無線電話送受信機 〔航海位置から遭難通報送信が可能なこと〕 | ○ | ○ | ○ | ○ |
| 7-1.2 VHF (channel 70)のDSC無休聴守装置 〔1.1の設備と一体型でもよい〕 | ○ | ○ | ○ | ○ |
| 7-1.3 9GHzのSART 〔生存艇用のものと兼用でもよい〕 | ○ | ○ | ○ | ○ |
| 7-1.4 ナブテックス受信装置 〔ナブテックスサービスが受けられる海域航行船〕 | ○ | ○ | ○ | ○ |
| 7-1.5 インマルサット-EGCによるMSI受信設備 〔ナブテックスサービスが受けられない海域航行船、ただし、HF-NBDPによるMSIサービス海域航行船で同設備を有する船は免除可能〕 | ○ | ○ | ○ | ○ |
| 7-1.6 406MHzの極軌道衛星経由EPIRB、又は1.6GHz静止衛星経由EPIRB (インマルサット海域内航行船) 〔フロートフリーで自動送信型、手動スイッチ付〕 | ● | ○ | ○ | ○ |
| 8-1 船→陸上局遭難通報送信用無線装置として次のいずれか 〔航海位置から遭難通報送信が可能なこと〕 | | | | |
| 8-1.1 DSC-VHF装置 (8-3のEPIRBを船橋付近に置くか又は遠隔制御可能ならば満足される) | | | | |
| 8-1.2 406MHzの極軌道衛星経由EPIRB (7-1.6のEPIRBを船橋付近に置くか又は遠隔制御可能ならば満足される) | ○ | | | |
| 8-1.3 DSC-MF送信機 (DSC-MF海岸局サービス海域航行船) | | | | |
| 8-1.4 DSC-HF送信機 | | | | |
| 8-1.5 インマルサット船舶地球局 (StandardA又はC) * | | | | |
| 8-2 7-1.1のVHF装置は一般通信用無線電話可能なもの | ○ | | | |
| 8-3 VHF (channel 70)のDSC遭難信号送信EPIRB 〔フロートフリーで自動送信型、手動スイッチ、9GHzSART付〕 | ● | | | |
| 9-1.1 2187.5kHzのDSCと2182kHzの無線電話のMF送受信機 〔航海位置から遭難通報送信が可能なこと〕 | | ○ | | |
| 9-1.2 2187.5kHzのDSC無休聴守装置 〔9-1.1の設備と一体でも可〕 | | ○ | | |
| 9-1.3 船→陸上局遭難通報送信用無線装置として次のいずれか 〔航海位置から遭難通報送信が可能なこと〕 | | | | |
| 9-1.3.1 406MHzの極軌道衛星を利用する装置 〔7-1.6のEPIRBを船橋付近に置くか又は遠隔制御可能ならば満足される〕 | | ○ | | |
| 9-1.3.2 DSC-HF送信機 | | | | |
| 9-1.3.3 インマルサット船舶地球局 | | | | |

○ 備えるべきもの ● いずれか一方を備えるべきもの
* StandardA : 電話及びテレックス、StandardC : テレックスのみ

表 1・1 GMDSSにおける搭載要件 (つづき)

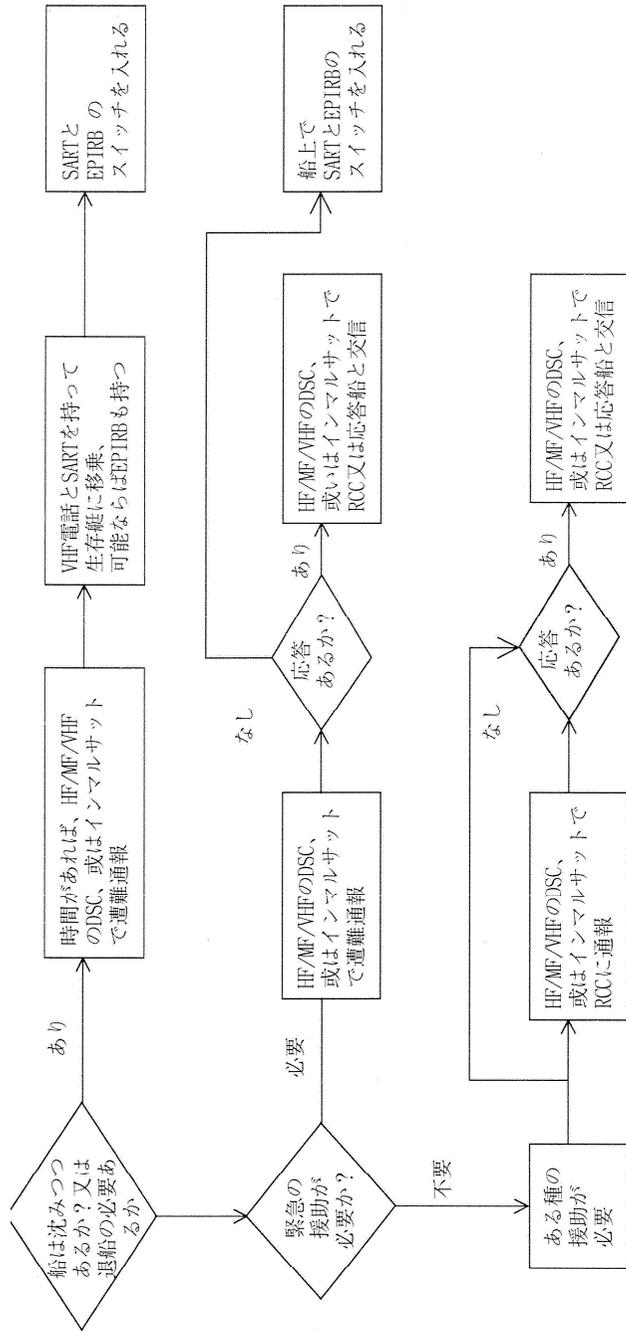
| 装 置 | A 1 | +A 2 | +A 3 | +A 4 |
|---|-----|------|------|------|
| 9-3 電話又は直接印刷電信の一般通信送受信機として次のいずれか 9-3.1 1605～4000kHz又は4000～27500kHzの無線通信装置 〔9-1.1と兼用でもよい〕 9-3.2 インマルサット船舶地球局 | | ○ | | |
| 10-1 次の装置 10-1.1 インマルサット船舶地球局 (NBDPによる遭難安全通信、遭難優先呼出の開始と受信、EGCを含め遭難通報の無休聴守、電話又はNBDPで一般通信が可能な装置、そして航海位置から送信開始が可能なもの) 10-1.2 2187.5kHzのDSCと2182kHzの電話とによる遭難通信のための送受信用MF装置 〔航海位置から遭難通報送信開始が可能なこと〕 10-1.3 2187.5kHzのDSC無休聴守装置〔10-1.2と一体でも可〕 10-1.4 船→陸上局遭難通報送信用無線装置として次のいずれか 〔航海位置から遭難通報送信が可能なこと〕 10-1.4.1 406MHzの極軌道衛星を利用する装置 〔7-1.6のEPIRBを船橋付近に置くか又は遠隔制御可能ならば満足される〕 10-1.4.2 DSC-HF装置 10-1.4.3 インマルサット船舶地球局 | | | ■ | |
| 10-2 次の装置 10-2.1 1605～4000kHz及び4000～27500kHzの遭難安全周波数のDSC電話及びNBDPのMF/HF送受信機 〔航海位置から遭難通報送信が可能なもの〕 10-2.2 4207.5, 6312, 12577又は16804.5kHzの少なくとも一つと2187.5kHzと、8414.5kHzとを無休聴守するDSC装置 〔10-2.1と一体でも可〕 10-2.3 船→陸上局遭難通報送信用無線装置として次のいずれか 〔航海位置から遭難通報送信が可能なこと〕 10-2.3.1 406MHzの極軌道衛星を利用する装置 〔7-1.6のEPIRBを船橋付近に置くか又は遠隔制御可能ならば満足される〕 10-2.3.2 インマルサット船舶地球局 10-2.4 1605～4000kHz及び4000～27500kHzの一般通信用電話又はNBDPのMF/HF送受信機 〔10-2.1と兼用でもよい〕 | | | ■ | |
| | | | | ○ |
| | | | | ○ |
| | | | | ○ |
| | | | | ○ |

○ 備えるべきもの ■ いずれか一方を備えるべきもの

第三章

生存艇に備えるべきもの

| 装 置 | 旅客船及び500GT以上の貨物船 | 300～500GT貨物船 |
|--|------------------|--------------|
| 6-2.1 VHF channel 16の遭難通信用送受信電話装置 | 少なくとも3台 | 少なくとも2台 |
| 6-2.2 9GHzのSART | 各舷に少なくとも1台ずつ | 少なくとも1台 |
| 38-5.1.14 有効なレーダー反射器 (SARTが積み付けられていない場合) | | |



- 1 EPIRBを生存艇に持ち込めない場合でも一つのEPIRBは自動浮上し送信する。
- 2 必要な場合は、他船に遭難を知らせるため、あらゆる適当な手段を用いること。
- 3 遭難通報のためならば、上記の手段以外のいかなる方法を用いてもよい。
- 4 ここでいうVHF電話とは持運び式双方向無線電話装置をいう。

| 遭難通信用無線周波数 | |
|------------|-------------|
| DSC用周波数 | 無線電話用周波数 |
| VHF | Channel 16 |
| MF | 2182.0 kHz |
| HF 4 | 2187.5 kHz |
| HF 6 | 4207.5 kHz |
| HF 8 | 6312.0 kHz |
| HF 1 2 | 8414.5 kHz |
| HF 1 6 | 12577.0 kHz |
| | 16804.5 kHz |
| | 2174.5 kHz |
| | 4177.5 kHz |
| | 6268.0 kHz |
| | 8376.5 kHz |
| | 12520.0 kHz |
| | 16695.0 kHz |

図 1・2 船長のための遭難時GMDSS運用指針

第2章 船舶安全法関係規則（抜粋）

昭和63年11月無線設備に関しSOLAS条約が改正され、従来のモールス符号による無線電信施設を主体とする無線通信システムに代わり、最新の無線技術を利用した無線電話やデジタル通信等を主体とするGMDSS（海上における遭難及び安全に関する世界的な制度）が導入された。

我が国においてもSOLAS条約改正の国内実施を図るため、次のとおり船舶安全法、関係政省令の一部が改正され、平成4年2月1日から段階的に実施されることになった。

平成元年6月21日 船舶設備規程の一部改正（GMDSS機器の技術基準の制定）

平成3年5月15日 船舶安全法の一部改正（無線電信、無線電話施設等の改正）

平成3年8月28日 船舶安全法施行規則の一部改正（無線設備の保守等の制定）

平成3年10月11日

- ① 船舶安全法施行規則の一部改正（無線設備の二重化、陸上保守、船上保守に関する実施方法等の制定）
- ② 船舶設備規程の一部改正（GMDSS機器の積付け要件、航海用レーダーを施設すべき船舶の拡大等に関する事項の制定）
- ③ 船舶救命設備規則の一部改正（GMDSS機器の積付け要件等の制定）
- ④ 小型船舶安全規則の一部改正（GMDSS機器の積付け要件等の制定）
- ⑤ 小型漁船安全規則の一部改正（GMDSS機器の積付け要件等の制定）
- ⑥ 漁船特殊規程の一部改正（GMDSS機器（救命設備関係）の積付け要件等の特例に関する事項の制定）

平成14年6月25日改正の主な内容

- ① 船舶設備規程の一部改正（無線方位測定機を省令から削除し、新たな設備の設置義務付け及び機能等を告示として制定）
- ② 小型船舶安全規則の一部改正（航海用レーダー反射器の設置義務付け対象船舶の変更等）
- ③ 漁船特殊規程の一部改正（船舶設備規程の改正のうち漁船のみに関する特別要件を規定）
- ④ 小型漁船安全規則の一部改正（小型船舶安全規則の準用を制定）

なお、この省令の改正に伴う搭載要件及び機能等を定める告示（航海用具の基準を定める告示（国土交通省告示第512号平成14年6月25日））に関する船舶検査心得の改正が国安第57号（平成15年8月25日付）で行われた。

2・1 船舶安全法

第一章 船舶の施設

(日本船舶航行供用の要件)

第一条 日本船舶ハ本法ニ依リ其ノ堪航性ヲ保持シ且人命ノ安全ヲ保持スルニ必要ナル施設ヲ為スニ非ザレバ之ヲ航行ノ用ニ供スルコトヲ得ズ

(船舶の所要施設)

第二条 船舶ハ左〔下〕ニ掲グル事項ニ付国土交通省令（漁船ノミニ関スルモノニ付テハ国土交通省令・農林水産省令）ノ定ムル所ニ依リ施設スルコトヲ要ス

- 一 船 体
- 二 機 関
- 三 帆 装
- 四 排水設備
- 五 操舵、繫船及揚錨ノ設備
- 六 救命及消防ノ設備
- 七 居住設備
- 八 衛生設備
- 九 航海用具
- 十 危険物其ノ他ノ特殊貨物ノ積附設備
- 十一 荷役其ノ他ノ作業ノ設備
- 十二 電気設備
- 十三 前各号ノ外国土交通大臣ニ於テ特ニ定ムル事項

2 前項ノ規定ハ櫓擢ノミヲ以テ運転スル舟ニシテ国土交通大臣ノ定ムル小型ノモノ其ノ他国土交通大臣ニ於テ特ニ定ムル船舶ニハ之ヲ適用セズ

(無線電信又は無線電話施設の強制)

第四条 船舶ハ国土交通省令ノ定ムル所ニ依リ其ノ航行スル水域ニ応ジ電波法（昭和二十五年法律第百三十一号）ニ依ル無線電信又ハ無線電話ニシテ船舶ノ堪航性及人命ノ安全ニ関シ陸上トノ間ニ於テ相互ニ行フ無線通信ニ使用シ得ルモノ（以下無線電信等ト称ス）ヲ施設スルコトヲ要ス但シ航海ノ目的其ノ他ノ事情ニ依リ国土交通大臣ニ於テ己ムコトヲ得ズ又ハ必要ナシト認ムルトキハ此ノ限ニ在ラズ

- 2 前項ノ規定ハ第二条第2項ニ掲グル船舶其ノ他無線電信等ノ施設ヲ要セザルモノトシテ国土交通省令ヲ以テ定ムル船舶ニハ之ヲ適用セズ

(定期検査・中間検査・臨時検査・臨時航行検査・特別検査)

第五条 船舶所有者ハ第二条第1項ノ規定ノ適用アル船舶ニ付同項各号ニ掲グル事項、第三条ノ船舶ニ付満載吃水線、前条第1項ノ規定ノ適用アル船舶ニ付無線電信等ニ関シ国土交通省令ノ定ムル所ニ依リ左ノ區別ニ依ル検査ヲ受クベシ

一 初メテ航行ノ用ニ供スルトキ又ハ第十条ニ規定スル有効期間満了シタルトキ行フ精密ナル検査（定期検査）

二 定期検査ト定期検査トノ中間ニ於テ国土交通省令ノ定ムル時期ニ行フ簡易ナル検査（中間検査）

三 第二条第1項各号ニ掲グル事項又ハ無線電信等ニ付国土交通省令ヲ以テ定ムル改造又ハ修理ヲ行フトキ、第九条第1項ノ規定ニ依リ定メラレタル満載吃水線ノ位置又ハ船舶検査証書ニ記載シタル条件ノ変更ヲ受ケントスルトキ其ノ他国土交通省令ノ定ムルトキ行フ検査（臨時検査）

四～五 略

(注) 第一号の「第十条ニ規定スル有効期間」とは船舶検査証書の有効期間をいう。

第四章 雑 則

(施設強制の規定の不適用)

第三十二条の二 第四条第1項ノ規定ハ沿海区域ヲ航行区域トスル長さ12メートル未満ノ船舶又ハ平水区域ヲ航行区域トスル船舶（旅客船ヲ除ク）、総噸数二十噸未満ノ漁船其ノ他之ニ類スル船舶ニシテ政令ヲ以テ定ムルモノニハ当分ノ内之ヲ適用セズ

(船舶安全法第三十二条ノ二の船舶の範囲を定める政令)

(平成3年8月28日 政令第275号)

改正 平成6年5月9日 政令第138号

改正 平成12年6月7日 政令第312号

船舶安全法第三十二条ノ二の政令で定める船舶は、次に掲げる船舶とする。

- 一 沿海区域を航行区域とする長さ12メートル未満の船舶（旅客船を除く。）
- 二 沿海区域を航行区域とする長さ12メートル以上の船舶（旅客船を除く。）であつ

て、専ら沿海区域のうち国土交通省令で定める区域を航行するもの

三 平水区域を航行区域とする船舶（旅客船を除く。）

四 前三号に掲げる船舶以外の総トン数20トン未満の船舶（旅客船を除く。）であつて、次に掲げる要件に該当するもの

イ 専ら漁ろうに従事する場合にあつては、漁ろうに従事する水域が、専ら本邦の海岸から100海里以内の水域であること。

ロ イに掲げる場合以外の場合にあつては、その航行する水域が、次に掲げる船舶の区分に応じ、それぞれ専ら次に定める水域であること。

(1) 長さ12メートル未満の船舶 沿海区域

(2) 長さ12メートル以上の船舶 沿海区域のうち国土交通省令で定める区域

五 専ら本邦の海岸から100海里以内の海面又は内水面において従業する総トン数20トン未満の漁船

附 則（平成6年5月9日 政令第138号）

この政令は、船舶安全法の一部を改正する法律（平成5年法律第五十号）の施行の日（平成6年5月20日）から施行する。

附 則（平成12年6月7日 政令第312号）

1. この政令は、内閣法の一部を改正する法律（平成11年法律第88号）の施行の日（平成13年1月6日）から施行する。（以下略）

（船舶安全法第三十二条ノ二の船舶の範囲を定める政令第二号及び第四号ロ(2)の区域を定める省令）（平成3年8月28日 運輸省令第25号）

改正 平成12年11月29日 運輸省令第39号

船舶安全法第三十二条ノ二の船舶の範囲を定める政令第二号及び第四号ロ(2)の国土交通省令で定める区域は、沿海区域のうち平水区域から当該船舶の最強速力で2時間以内に往復できる区域とする。

附 則（平成12年11月29日 運輸省令第39号）抄

第1条 この政令は、平成13年1月6日から施行する。

2・2 船舶安全法施行規則

第一章 総 則

(定 義)

第一条 この省令において「国際航海」とは、一国と他の国との間の航海をいう。この場合において、一国が国際関係について責任を有する地域又は国際連合が施政権者である地域は、別個の国とみなす。

2 この省令において「漁船」とは、次の各号の一に該当する船舶をいう。

- 一 もっぱら漁ろう（附属船舶を用いてする漁ろうを含む。以下次号において同じ。）に従事する船舶
- 二 漁ろうに従事する船舶であって漁獲物の保蔵又は製造の設備を有するもの
- 三 もっぱら漁ろう場から漁獲物又はその加工品を運搬する船舶
- 四 もっぱら漁業に関する試験、調査、指導若しくは練習に従事する船舶又は漁業の取締りに従事する船舶であって漁ろう設備を有するもの

3～9 略

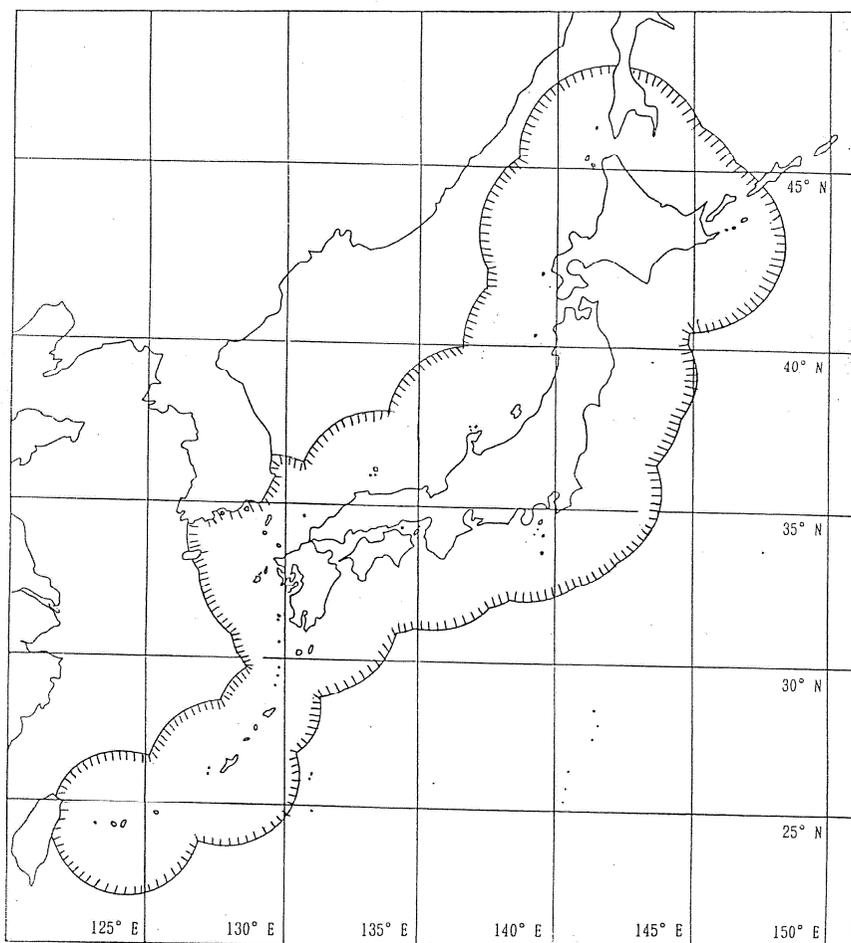
10 この省令において「A1水域」とは、当該水域において海岸局との間でVHF無線電話により連絡を行うことができ、かつ、海岸局に対してVHFデジタル選択呼出装置により遭難呼出しの送信ができる水域（湖川を除く。）であって告示で定めるもの及び1974年の海上における人命の安全のための国際条約の締約国である外国の政府（次項において「締約国政府」という。）が定めるものをいう。

（注）日本政府は現在A1水域を定めていない。

11 この省令において「A2水域」とは、当該水域において海岸局との間でMF無線電話により連絡を行うことができ、かつ、海岸局に対してMFデジタル選択呼出装置により遭難呼出しの送信ができる水域（湖川及びA1水域を除く。）であって告示で定めるもの及び締約国政府が定めるものをいう。

（注）運輸省告示第49号によってA2水域の範囲が改正され、平成5年11月1日より施行されている。（18及び19頁参照）

A 2 水域 図



图中斜線内は A 2 水域を示す

- 12 この省令において「A 3 水域」とは、当該水域においてインマルサット直接印刷電
信又はインマルサット無線電話により海岸地球局と連絡を行うことができる水域（湖
川、A 1 水域及び A 2 水域を除く。）であつて告示で定めるものをいう。
- 13 この省令において「A 4 水域」とは、湖川、A 1 水域、A 2 水域及び A 3 水域以外
の水域をいう。
- 14 この省令において「管海官庁」とは、原子力船及び危険物船舶運送及び貯蔵規則第
二十二条の十七に規定する船舶（以下「原子力船等」という。）については国土交通大
臣を、本邦にある船舶（原子力船等を除く。）並びに船舶安全法（以下「法」という。）
第六条第 3 項*¹の物件及び第六十五条の六第 1 項*²の物件についてはその所在地を管

轄する地方運輸局長（運輸監理部長を含む。以下同じ。）（その所在地を管轄する運輸支局（地方運輸局組織規則（平成十四年国土交通省令第七十三号）別表第二第一号に掲げる運輸支局（福岡運輸支局を除く。）を除く。）、同令別表第五第二号に掲げる海事事務所又は内閣府設置法（平成十一年法律第八十九号）第四十七条第1項の規定により沖縄総合事務局に置かれる事務所で地方運輸局において所掌することとされている事務のうち国土交通省組織令（平成十二年政令第二百五十五号）第二百十二条第2項に規定する事務を分掌するものがある場合は、その運輸支局の長、その海事事務所の長又はその沖縄総合事務局に置かれる事務所の長。第十五条において同じ。）を、本邦外にある船舶（原子力船等を除く。）及び法第六条第3項の物件については関東運輸局長をいう。

*1：船舶安全法第六条第3項

3 第二条第1項各号に掲ぐる事項に係る物件にして国土交通省令を以て定むるものは備附すべき船舶の特定前と雖も国土交通省令の定むる所に依り検査を受くることを得

*2：船舶安全法施行規則第六十五条の六第1項

船舶又は船舶に備え付けようとする別表第一製造に係る予備検査の項に掲げる物件（本邦外にある船舶又は物件を除く。）の製造者（改造又は修理を行う者を含む。以下この条において同じ。）又は所有者は、当該船舶又は当該物件を備え付けようとする船舶について法第二条第1項の規定の適用を受けることが定まっていない間においても、当該船舶又は物件に係る定期検査又は予備検査の合理的な実施のため、あらかじめ、これらの検査に準じた検査を受けることができる。

15～16 略

（告 示）

1. 船舶安全法施行規則第1条第11項の水域（注A 2水域）を定める告示

（平成4年1月28日 運輸省告示第49号）

改正 平成5年10月28日 運輸省告示第639号

改正 平成8年1月31日 運輸省告示第40号

改正 平成8年11月29日 運輸省告示第665号

改正 平成14年3月5日 国土交通省告示第123号（世界測地系へ移行）

改正 平成15年3月5日 国土交通省告示第173号（下記第十七号の改正）

船舶安全法施行規則第1条第11項の水域を定める告示

船舶安全法施行規則第1条第11項の告示で定める水域は、次に掲げる地点を中心とする半径150海里（第二十二号に掲げる地点にあっては、100海里）の円内の水域から構成される水域とする。

- 一 北緯45度30分52秒東経141度56分6秒の地点
- 二 北緯44度21分5秒東経143度21分28秒の地点
- 三 北緯43度19分49秒東経140度31分23秒の地点
- 四 北緯43度9秒東経144度52分43秒の地点
- 五 北緯41度44分47秒東経140度42分37秒の地点
- 六 北緯40度29分32秒東経141度36分39秒の地点
- 七 北緯40度18秒東経139度42分8秒の地点
- 八 北緯39度16分25秒東経141度53分20秒の地点
- 九 北緯38度18分40秒東経141度31分35秒の地点
- 十 北緯37度28分26秒東経137度7分58秒の地点
- 十一 北緯35度44分24秒東経140度51分27秒の地点
- 十二 北緯35度31分21秒東経133度32分10秒の地点
- 十三 北緯34度56分41秒東経139度55分19秒の地点
- 十四 北緯34度40分12秒東経138度56分55秒の地点
- 十五 北緯34度27分30秒東経136度48分23秒の地点
- 十六 北緯34度8分14秒東経129度12分19秒の地点
- 十七 北緯33度26分34秒東経135度47分3秒の地点
- 十八 北緯33度36分35秒東経133度31分30秒の地点
- 十九 北緯33度13分44秒東経129度43分42秒の地点
- 二十 北緯31度34分44秒東経131度24分31秒の地点
- 二十一 北緯31度18分51秒東経130度48分52秒の地点
- 二十二 北緯28度22分54秒東経129度29分40秒の地点
- 二十三 北緯26度9分25秒東経127度45分35秒の地点
- 二十四 北緯24度22分10秒東経124度12分52秒の地点

附 則

この告示は、平成5年11月1日から施行する。

附 則

この告示（第173号）は、平成15年3月24日から施行する。

2. 船舶安全法施行規則第1条第12項の水域を定める告示

（平成4年1月28日運輸省告示第50号）

船舶安全法施行規則第1条第12項の告示で定める水域は、インマルサット静止衛星の仰角が5度以上となる水域とする。

（注）A3水域

（無線電信等の施設の免除）

第四条 法第四条第一項のただし書の規定により無線電信等を施設することを要しない船舶は、次の各号の一に該当する船舶であって管海官庁が許可したものとする。

- 一 臨時に短期間法第四条第1項の規定の適用を受けることになる船舶
 - 二 発航港から到達港までの距離が短い航路のみを航行する船舶
 - 三 母船の周辺のみを航行する搭載船
 - 四 推進機関及び帆装を有しない船舶であって次に掲げるもの。
 - イ 危険物ばら積船
 - ロ 特殊船
 - ハ 推進機関を有する他の船舶に引かれ又は押されてばら積の油の運送の用に供するもの
 - 五 潜水船、水中翼船、エアクッション艇その他特殊な構造を有する船舶であって、無線電信等を施設することがその構造上困難又は不適當なもの
 - 六 無線電信等に代わる有効な通信設備を有する船舶
- 2 前項の許可を受けようとする船舶所有者は、無線施設免除申請書（第一号様式）に船舶検査証書及び船舶検査手帳を添えて管海官庁に提出しなければならない。
- 3 第1項の許可は船舶検査手帳に記入して行う。

（関連規則）

省令 船舶検査心得

（無線電信等の施設の免除）

4.1

- (a) 第一号の許可は、個々の船舶について航行しようとする航路における海岸から船舶までの最大距離、航海の長さ等、一般的な航行上の危険の有無その他安全に

関する影響を考え、かつ、その許可が当該就航航路付近のすべての船舶の安全のための遭難救助業務に対する影響も併せて慎重に行うこと。

- (b) 第一号の許可の期間は、許可後最初に行われる定期検査又は中間検査のうちいずれか早い時期までとする。ただし、許可を受けた日数と許可を受けようとする日数との合計が1月1日から12月31日までの1年間を通じて30日を超えないこと。
- (c) 第二号の許可をするときは、次の条件を満たしていること。

(1) 当該船舶の運航を行っている事業所（以下「事業所」という。）において、当該船舶の航行する航路全般にわたり、当該船舶の状況を確認できるよう適切な運航管理がなされていること。（出港したあと、到達するまでの時間が遅延したこと等により異常が発見されないような運航形態をとっている場合は、同号により許可することはできない。）

(2) 「発航港」と「到達港」は、船舶から事業所に汽笛、信号紅炎等により連絡することができる距離にあること（発航港及び到達港それぞれに事業所があるものにあつては3海里、発航港又は到達港のいずれかにのみ事業所があるものにあつては1.5海里を標準とする。）。なお、本規定により難しい場合には、関係書類を添付のうえ、管轄の地方運輸局又は運輸支局に相談すること。

- (d) 第三号の「母船」とは、漁船特殊規則第5条第三号又は船舶設備規程第169条の22第1項の母船にかかわらず、搭載船を搭載している船舶をいう。また、「母船の周辺のみを航行する搭載船」とは、常に直接母船と連絡することができる通信装置を備えるものであつて、航行区域が母船の周辺に限定されているもの又は航行上の条件として航行する範囲が母船の周辺に指定されているものをいう。

- (e) 長さ24m未満の帆船は、第五号の「特殊な構造を有する船舶」に該当するものとして取り扱うこととし、許可に当たっては帆船特殊基準、小型帆船特殊基準又は多胴型帆船特殊基準を満たしていることを条件とする。

- (f) 第六号の「無線電信等に代わる有効な通信設備」とは、次に掲げる通信設備をいう。

(1) パーソナル無線、トランシーバーその他簡易な無線設備

ただし、許可に当たっては、常に直接陸上との間で連絡を行うことができる範囲内のみを航行することを条件とする。

（無線電信等の施設の適用除外）

第四条の二 法第四条第2項の国土交通省令で定める船舶は、次のとおりとする。

- 一 臨時航行許可証を受有している船舶
- 二 試運転を行う場合の船舶
- 三 湖川港内の水域（告示で定めるものを除く。）のみを航行する船舶
- 四 推進機関及び帆装を有しない船舶（危険物ばら積船、特殊船及び推進機関を有する他の船舶に引かれ又は押されて人又はばら積の油の運送の用に供するものを除く。）

（関連規則）

省令 船舶検査心得

（無線電信等の施設の適用除外）

4-2.0

- (a) 第二号の「試運転」とは、第44条に規定する試運転をいう。

（告 示）

運輸省告示第54号（平成4年1月28日）

船舶安全法施行規則第四条の二第三号の告示で定める水域は、琵琶湖とする。

第二章 航行上の条件

（その他の航行上の条件）

第十二条 管海官庁は、船舶の航行上の安全を確保するため特に必要があると認めるときは、航行区域、最大とう載人員、制限気圧及び満載喫水線の位置のほか、当該船舶に対し必要な航行上の条件を指定することができる。

2 前項の指定は、船舶検査証書に記入して行う。

（関連規則）

省令 船舶検査心得

（その他の航行上の条件）

12.1

- (a) 復原性基準に適用させるための条件、船灯の備付けの免除、消防設備規則の規定に基づく消火装置の備付けの免除、漁船の無線電信の施設の免除等により条件を付するときは、本項により航行上の条件を指定すること。
- (b) 第四条第1項第六号の規定により、無線電信等を施設することを要しないとされた船舶については、次に掲げる事項を航行上の条件として指定すること。
 - (1) 4.1(f)でいう「無線電信等に代わる有効な通信設備」（以下「代替設備」とい

- う。)のうち、固定して施設されないものを備える船舶にあつては、航行する際には当該代替設備を備え付けなければならないこと。
- (2) 代替設備のうち、固定して施設されるものを備える船舶にあつては、当該代替設備を撤去してはならないこと。
 - (3) アンテナを固定して施設するものにあつては、当該アンテナを移設してはならないこと。
 - (4) 当該代替設備を改造してはならないこと。

第二章の二 小型兼用船の施設等

(小型兼用船の施設等)

- 第十三条 小型兼用船に関し施設しなければならない法第二条第1項に掲げる事項及びその標準については、漁船以外の船舶に係る法第二条第1項の国土交通省令（以下この条において「漁船以外の船舶に係る命令」という。）の規定によるほか、小型漁船安全規則の規定を準用する。この場合において、同令中「第一種小型漁船」とあるのは「漁ろうをする間の航行区域が本邦の海岸から100海里以内の水域と定められている小型兼用船」と、「第二種小型漁船」とあるのは「漁ろうをする間の航行区域が本邦の海岸から100海里を超える水域と定められている小型兼用船」と読み替えるものとする。
- 2 前項の規定にかかわらず、漁船以外の船舶に係る命令の規定は小型兼用船が漁ろうをする間は適用せず、小型漁船安全規則の規定は小型兼用船が漁ろう以外のことをする間は準用しない。
 - 3 漁ろうをする間の航行区域が本邦の海岸から12海里以内の水域と定められている小型兼用船が漁ろうをする間施設しなければならない法第二条第1項に掲げる事項及びその標準については、当該小型兼用船が通常漁ろうをする水域における気象、水象等の条件を考慮して管海官庁が差し支えないと認める場合は、前二項の規定にかかわらず、管海官庁の指示するところによることができる。
 - 4 国際航海に従事する小型兼用船であつて漁ろうをする間にのみ国際航海をするものについては、第1項及び第2項の規定にかかわらず、漁船以外の船舶に係る命令の規定中国際航海に従事する船舶に係る規定は、適用しない。

(関連規則)

省令 船舶検査心得

(小型兼用船の施設等)

13.0

(a) 小型兼用船が漁ろうをする間は、その間に航行する水域に応じ小型漁船に係る技術基準を適用することになるが、これは、小型兼用船を船舶安全法上漁船として取り扱うという趣旨ではなく、非漁船の範ちゅうのままで技術基準を漁船並みのものとするという趣旨であることに留意して本条の運用に当たること。

(b) 小型兼用船に「漁船以外の船舶に係る命令」の規定を適用する場合には、小型兼用船の航行区域は、当該小型兼用船が漁ろうをしない間の航行区域として定められた航行区域とすること。(以下、本心得関係条文の適用についても同じ。)

13.1

(a) 漁ろうをする間の航行区域が本邦の海岸から12海里を超える水域と定められている小型兼用船に小型漁船安全規則の規定を準用する場合は、小型漁船安全規則心得によること。

13.3

(a) 管海官庁の指示に当たっては、漁業灯及び漁業形象物に関する規定並びに当該船舶が漁ろうに従事しない間の航行区域に相当する「漁船以外の船舶に係る命令」の規定に適合させること。

第十三条之二 漁ろうをする間の航行区域が本邦の海岸から100海里以内の水域と定められている小型兼用船が漁ろうをする間法第四条第1項の規定により施設しなければならない無線電信等については、船舶設備規程第八編の規定にかかわらず、管海官庁の指示するところによることができる。

2 国際航海に従事する小型兼用船であって漁ろうをする間にのみ国際航海をするものについては、船舶設備規程第八編の規定にかかわらず、国際航海に従事する船舶に係る規定は適用しない。

(関連規則)

省令 船舶検査心得

(小型兼用船の施設等)

13-2.1

(a) 管海官庁の指示に当たっては、当該船舶が漁ろうしない間に航行する水域に応じて無線電信等を備えさせること。なお、当該無線電信等は、漁ろうをする間

に直接陸上との間で船舶の運航に関する連絡ができるものではないものであっても差し支えないものとする。

第十三条の三 国際航海に従事する小型兼用船であって漁ろうをする間のみ国際航海をするものについては、第六十条の五から第六十条の八までの規定にかかわらず、国際航海に従事する船舶に係る規定は適用しない。

附 則（平成14年3月28日 国土交通省令第123号）

（施行日）

第1条 この省令は、平成14年4月1日（以下「施行日」という。）から施行する。ただし、第1条第6項第10号の改正規定は、公布の日から施行する。

（経過措置）

第2条 この省令の施行の際現にこの省令による改正前の船舶安全施行規則第1条第5項に規定する小型遊漁兼用船に該当する船舶については、当該船舶が受有している船舶検査証書の有効期間が満了する日までの間は、この省令による改正後の船舶安全法施行規則第3条第3号、第13号、第13条の2及び第13条の3の規定の適用については、これらの規定中「小型兼用船」とあるのは「小型遊漁兼用船」とする

2 施行日に船舶検査証書を受有する船舶については、この省令による改正後の船舶安全法施行規則第12条の2第1項の規定は、平成14年6月30日まで（同日前に係る船舶安全法第5条第1項第1号から第3号までに掲げる検査を受ける場合にあつては当該検査の時期まで）は、適用しない。

第3条～第6条 略

第四章 雑 則

（無線設備の保守等）

第六十条の五 船舶所有者は、次の各号に掲げる船舶（法第四条第1項ただし書及び第2項並びに第三十二条の二の規定により無線電信等を施設することを要しない船舶を除く。）に備える無線設備（無線電信等並びに救命設備（浮揚型極軌道衛星利用非常用位置指示無線標識装置、小型船舶用極軌道衛星利用非常用位置指示無線標識装置、非浮揚型極軌道衛星利用非常用位置指示無線標識装置及びレーダー・トランスポンダーに限る。）及び航海用具（ナブテックス受信機、高機能グループ呼出受信機、VHFデジタル選択呼出装置、VHFデジタル選択呼出聴守装置、無線電話遭難周波数で送信及び受信をするための設備、デジタル選択呼出装置、デジタル選択呼出聴守装置に限る。）に限る。以下同じ。）について、それぞれ次の各号に掲げる措置を講じなければならない

い。

一 国際航海に従事する船舶（総トン数300トン未満の船舶であって、旅客船以外のもの及び総トン数300トン以上の漁船（第一条第2項第一号の船舶に限る。）を除く。以下「国際航海旅客船等」という。）であってA4水域又はA3水域を航行するもの
設備の二重化（予備の無線設備を備えることをいう。以下同じ。）、陸上保守（無線設備の有効性を保持するため、当該設備の修理を行う能力を有する者（船員を除く。）が定期的に点検及び修理を行うことをいう。以下同じ。）又は船上保守（無線設備の有効性を保持するため、当該設備の修理を行うことができる資格を有する船員が保守及び修理を行うことをいう。以下同じ。）のうちいずれか二の措置

二 A2水域又はA1水域のみ（湖川を含む。）を航行する船舶（国際航海に従事しない船舶であって旅客船以外のものを除く。）及び国際航海旅客船等以外の船舶であってA4水域又はA3水域を航行するもの
設備の二重化、陸上保守又は船上保守のいずれか一の措置

2 船舶所有者は、前項の規定により講じる措置及びその実施方法について記載した書類を作成し、かつ、管海官庁の承認を受け、これを当該船舶の船長に供与しなければならない。当該措置及びその実施方法を変更しようとするときも、同様とする。

3 船長は、前項の書類を船内に備えておかなければならない。

4 前三項の規定は、次の各号に掲げる船舶については適用しない。

一 国際航海に従事しない船舶（A2水域又はA1水域のみ（湖川を含む。）を航行するものに限り。）であって沿海区域を航行区域とするもの（航行区域が平水区域から当該船舶の最強速力で2時間以内に往復できる区域に限定されていない旅客船（管海官庁が差し支えないと認めるものを除く。）を除く。）又は平水区域を航行区域とするもの

二 前号に掲げる船舶以外の総トン数20トン未満の船舶（旅客船を除く。）

三 その他管海官庁が航海の態様等を考慮して差し支えないと認める船舶

（関連規則）

省令 船舶検査心得

（無線設備の保守等）

60-5.4

(a) 第一号の「管海官庁が差し支えないと認めるもの」とは、次に掲げる船舶をいう。

(1) 航行区域が平水区域から最強速力で2時間以内に往復できる区域に限定され

ていない旅客船のうち、設備規程146-35.0 (a) の長距離カーフェリー以外のもの

(2) 小安則第2条第3項に規程する沿岸小型船舶

(b) 第三号の「管海官庁が航海の態様等を考慮して差し支えないと認める船舶」は、次に掲げる船舶とする。

(1) A3水域、A2水域又はA1水域のみ（湖川を含む。）を航行する船舶（A2水域又はA1水域のみ（湖川を含む。）を航行するもの及び国際航海旅客船等を除く。）であって、平水区域又は沿海区域内のみを航行するもの

(2) (1)以外の船舶であって、当該船舶の航行の態様等を考慮して保守等の措置を講ずることが困難又は不要であると考えられるもの。なお、保守等の措置の免除に当たっては、当該船舶に関する資料を添えて、検査測度課長まで伺い出ること。

〔解説〕

- (1) 無線設備の保守等には、陸上保守、船上保守、設備の2重化の3方法があるが、そのいずれかの方法によるかは、船舶の航行水域に応じ次表により選択することになる。
- (2) 国際航海旅客船等とは次の船舶をいう。
- ① 国際航海に従事する旅客船
- ② 国際航海に従事する総トン数300トン以上の非旅客船(漁ろうにのみ従事する漁船を除く。)

| 区 分 | | | 航行水域 | A 1 | A 2 | A 3 | A 4 |
|---------------------------|-----------------|-----------|----------------------------------|-----|-----|-----|-----|
| 旅客船 | 国 際 航 海 | | | ① | ① | ② | ② |
| | 非 国 際 | 遠 洋 ・ 近 海 | | ① | ① | ① | ① |
| | | 沿 海 ・ 平 水 | | × | × | ① | ① |
| (沿海区域を航行区域とする長距離カーフェリーは①) | | | | | | | |
| 旅客船 及び漁 船以外 の船舶 | 20 G/T 以上 | 国際 航海 | 300G/T 以 上 | ① | ① | ② | ② |
| | | | 300G/T 未 満 | ① | ① | ① | ① |
| | 非 国際 航海 | 遠 洋 ・ 近 海 | × | × | ① | ① | |
| | | 沿 海 ・ 平 水 | × | × | × | × | |
| | 20G/T 未 満 | | | × | × | × | × |
| 漁 船 | 20 G/T 以上 | 国際 航海 | 300G/T以上の工船、母船、運搬漁船、漁業調査船、漁業取締船等 | ① | ① | ② | ② |
| | | | 上 記 以 外 | ① | ① | ① | ① |
| | 非 国 際 航 海 | | | × | × | ① | ① |
| | 20G/T 未 満 | | | × | × | × | × |

(凡例)

- ①…設備の二重化、陸上保守、船上保守のうち1つを選択
- ②…設備の二重化、陸上保守、船上保守のうち2つを選択
- ×…保守等の義務なし

(設備の二重化)

第六十条の六 前条の設備の二重化は、船舶の航行する水域に応じてそれぞれ次に掲げる予備の無線設備を備えることにより行われるものでなければならない。

ただし、管海官庁が当該船舶の航海の態様等を考慮して差し支えないと認める場合は、この限りでない。

一 A 4 水域を航行する船舶

| 区 分 | 予 備 の 無 線 設 備 |
|--|---|
| 国際航海旅客船等 | イ HF直接印刷電信、HF無線電話、HFデジタル選択呼出装置、HFデジタル選択呼出聴守装置、MF直接印刷電信、MF無線電話、MFデジタル選択呼出装置及びMFデジタル選択呼出聴守装置 ロ VHF無線電話及びVHFデジタル選択呼出装置（以下「VHF無線設備」という。） |
| 国際航海旅客船等以外の船舶 | イ (1) 又は(2) のいずれかの無線設備 (1) HF直接印刷電信、HFデジタル選択呼出装置及びHFデジタル選択呼出聴守装置 (2) HF無線電話、HFデジタル選択呼出装置及びHFデジタル選択呼出聴守装置 ロ VHF無線設備 |
| 備 考 一 国際航海旅客船等以外の船舶であって総トン数100トン未満のものには、VHF無線設備を備えることを要しない。 二 短期間のみA 4 水域を航行する国際航海旅客船等に備えるべき予備の無線設備（VHF無線設備を除く。）については、管海官庁が差し支えないと認める場合に限り、インマルサット直接印刷電信に代えることができる。 三 短期間のみA 4 水域を航行する国際航海旅客船等以外の船舶に備えるべき予備の無線設備（VHF無線設備を除く。）については、管海官庁が差し支えないと認める場合に限り、インマルサット直接印刷電信又はインマルサット無線電話に代えることができる。 | |

二 A3水域、A2水域又はA1水域のみ（湖川を含む。）を航行する船舶
 （A2水域又はA1水域のみ（湖川を含む。）を航行するものを除く。）

| 区 分 | 予 備 の 無 線 設 備 |
|---------------|---|
| 国際航海旅客船等 | イ (1) 又は(2) のいずれかの無線設備 (1) HF直接印刷電信、HF無線電話、HFデジタル選択呼出装置、HFデジタル選択呼出聴守装置、MF直接印刷電信、MF無線電話、MFデジタル選択呼出装置及びMFデジタル選択呼出聴守装置 (2) インマルサット直接印刷電信 ロ VHF無線設備 |
| 国際航海旅客船等以外の船舶 | イ (1) から(4) までのいずれかの無線設備 (1) HF直接印刷電信、HFデジタル選択呼出装置及びHFデジタル選択呼出聴守装置 (2) HF無線電話、HFデジタル選択呼出装置及びHFデジタル選択呼出聴守装置 (3) インマルサット直接印刷電信 (4) インマルサット無線電話 ロ VHF無線設備 |
| 備 考 | 一 国際航海旅客船等以外の船舶であって次に掲げるものには、VHF無線設備を備えることを要しない。 イ 総トン数100トン未満の船舶 ロ 2時間限定沿海船等（船舶設備規程第二条第3項の2時間限定沿海船等をいう。） |

三 A2水域又はA1水域のみ（湖川を含む。）を航行する船舶（A1水域のみ（湖川を含む。）を航行するものを除く。）

| 区 分 | 予 備 の 無 線 設 備 |
|--------|--|
| すべての船舶 | イ (1) から(5) までのいずれかの無線設備 (1) HF直接印刷電信、HFデジタル選択呼出装置及びHFデジタル選択呼出聴守装置 (2) HF無線電話、HFデジタル選択呼出装置及びHFデジタル選択呼出聴守装置 (3) インマルサット直接印刷電信 (4) インマルサット無線電話 (5) MF無線電話及びMFデジタル選択呼出装置 ロ VHF無線設備 |
| 備 考 | 一 国際航海旅客船等以外の船舶であって次に掲げるものには、イに掲げる予備の無線設備に代えて一般通信用無線電信等（船舶設備規程第三百十一條の二十二第1項第三号の一般通信用無線電信等をいう。以下同じ。）（インマルサット直接印刷電信及びインマルサット無線電話を除く。）又はMF無線電話（常に直接陸上との間で船舶の運航に関する通信を行うことができるものに限る。）を備えることができる。 イ 総トン数100トン未満の船舶 ロ 近海区域を航行区域とする旅客船以外の船舶であって管海官庁が差し支えないと認めるもの 二 国際航海旅客船等以外の船舶であって総トン数100トン未満のものには、VHF無線設備を備えることを要しない。 |

四 A1水域のみ（湖川を含む。）を航行する船舶

| 区 分 | 予 備 の 無 線 設 備 |
|--------|---|
| すべての船舶 | VHF無線設備 |
| 備 考 | 国際航海旅客船等以外の船舶であって総トン数100トン未満のものにあつては、VHF無線設備に代えて一般通信用無線電信等又はMF無線電話（常に直接陸上との間で船舶の運航に関する通信を行うことができるものに限る。）を備えることができる。 |

- 2 前項各号の規定により備える予備のHFデジタル選択呼出装置又はMFデジタル選択呼出装置がそれぞれの機能等について告示で定める要件に適合する場合には、それぞれ予備のHFデジタル選択呼出聴守装置又はMFデジタル選択呼出聴守装置を備えることを要しない。

(告 示)

船舶安全法施行規則第60条の6第2項のデジタル選択呼出装置の要件を定める告示

国土交通省告示第515号（平成14年6月25日）

船舶安全法施行規則（昭和38年運輸省令第41号）第60条の6第2項の告示で定める要件は、航海用具の基準を定める告示（平成14年国土交通省告示第512号）第27条第1号及び第2号に掲げる要件とする。

附 則（平成14年6月25日 国土交通省告示第515号）

この告示は、平成14年7月1日から施行する。

(関連規則)

省令 船舶検査心得

(設備の二重化)

60-6.1

- (a) 小型漁船安全規則、船舶設備規程又は小型船舶安全規則の規定に基づき備えることを要しないこととされた無線設備については、予備の無線設備として備えることを要しない。
- (b) 「管海官庁が当該船舶の航海の態様などを考慮して差し支えないと認める場合」とは次のとおりとする。
- (1) 設備規程146-10-3.0 (b) (3)の規程(iv)に係る部分を除く。に適合する船舶であって次の各号の一に適合する場合
- (i) 第一号又は第二号の表の国際航海客船等以外の船舶の項中イに掲げる予備の無線設備としてHF無線電話を備える場合
- (ii) 311-22-1 (c) の後段において管海官庁が定めるサテライト・マリンホンのカバーエリア内のみを航行するものについては、第二号の表の国際航海旅客船等以外の船舶の項中イに掲げる予備の無線設備としてサテライト・マリンホンを備える場合
- (2) 設備規程146-10-3.0 (b) (3)の規定 (iv) に係る部分を除く。適合する船舶については、同項中ロに掲げる予備のVHF無線設備に代えてVHF無線電話又は311-22.1 (a) (2)により備える27MHz帯を使用する無線電話を備える場合

(陸上保守)

第六十条の七 第六十条の五の陸上保守は、次の各号の一に該当する方法により行われるものでなければならない。

- 一 無線設備の有効性を保持するための修理を行う能力を有する者に船舶の寄港地において定期的な点検及び修理を行うことを契約により委託する方法
- 二 船舶の就航航路に応じて無線設備の有効性を保持するための点検及び修理に必要な予備の部品、測定器具及び工具を備えた拠点を設け、定期的な点検及び修理を行う方法
- 三 前二号の方法以外の方法であって無線設備の有効性を保持するための定期的な点検及び修理を行うものとして管海官庁が適当と認めるもの

(船上保守)

第六十条の八 第六十条の五の船上保守は、手引書、予備の部品、測定器具及び工具であって船上において行う無線設備の保守及び修理に必要なものを備え、かつ、資格を有する船員により行われるものでなければならない。

(関連規則)

省令 船舶検査心得

(船上保守)

60-8

- (a) 「資格」とは、電波法に基づく無線従事者の資格であって、第1級総合無線通信士、第1級海上無線通信士又は第2級海上無線通信士のいずれかとする。

2・3 船舶設備規程

第一編 総 則

(定義)

第二条 この省令において「外洋航行船」とは、国際航海（船舶安全法施行規則第一条第1項の国際航海をいう。以下同じ。）に従事する船舶（総トン数500トン未満の船舶であって旅客船以外のもの及び総トン数500トン以上の漁船（船舶安全法施行規則第一条第2項第一号の船舶に限る。以下同じ。）を除く。）及び国際航海に従事しない船舶であって遠洋区域又は近海区域を航行区域とするもの（総トン数500トン未満の船舶であって旅客船以外のものを除く。）をいう。

2 この省令において「限定近海貨物船」とは、国際航海に従事しない船舶（旅客船を

除く。)であって近海区域を航行区域とするもののうち告示で定める本邦の周辺の区域のみを航行するものをいう。

- 3 この省令において「2時間限定沿海船等」とは、沿海区域を航行区域とする船舶であって平水区域から当該船舶の最強速力で2時間以内に往復できる区域のみを航行するもの(以下「2時間限定沿海船」という。)及び平水区域を航行区域とする船舶をいう。
- 4 この省令において「ロールオン・ロールオフ旅客船」とは、ロールオン・ロールオフ貨物区域(船舶防火構造規則(昭和55年運輸省令第11号)第二条第十七号の二のロールオン・ロールオフ貨物区域をいう。以下同じ。)又は車両区域(同条第十八号の車両区域をいう。以下同じ。)を有する旅客船をいう。
- 5 この省令において「内航ロールオン・ロールオフ旅客船」とは、国際航海に従事しないロールオン・ロールオフ旅客船であって沿海区域又は平水区域を航行区域とする総トン数1,000トン以上のものをいう。

(告 示)

運輸省告示第445号(平成7年7月27日)

改正 平成14年3月5日 国土交通省告示第125号(世界測地系へ移行)

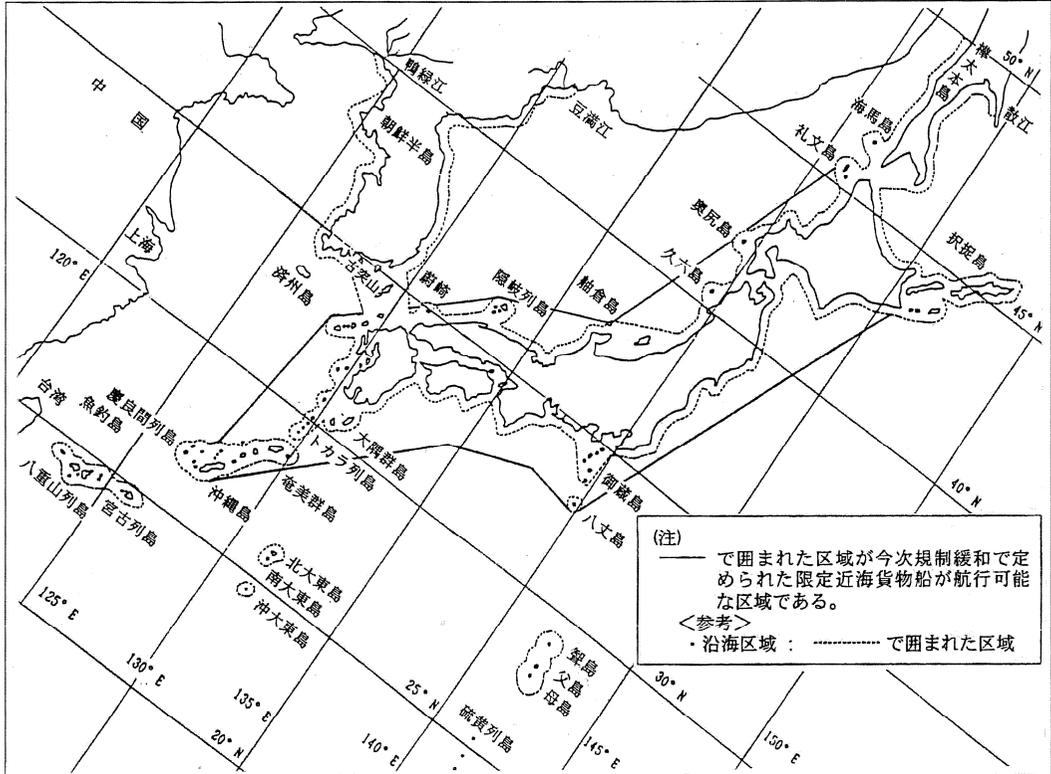
船舶設備規程第2条第2項の告示で定める区域は、北海道落石岬灯台から東京都八丈島東端から90度20海里の地点まで引いた線、同地点から同島南端から180度20海里の地点まで引いた線、同地点から北緯32度58分東経137度5分50秒の地点まで引いた線、同地点から北緯32度11分13秒東経134度51分13秒の地点まで引いた線、同地点から沖縄県沖縄島南端から180度20海里の地点まで引いた線、同地点から同島西端から270度20海里の地点まで引いた線、同地点から北緯32度46分12秒東経128度11分52秒の地点まで引いた線、同地点から北緯36度37分東経133度2分50秒の地点まで引いた線、同地点から北緯37度57分10秒東経136度31分49秒の地点まで引いた線、同地点から北緯45度31分8秒東経140度51分46秒の地点まで引いた線、同地点から北海道宗谷岬灯台まで引いた線及び陸岸で囲まれた水域並びに沿海区域とする。

附 則

この告示は船舶設備規程等の一部を改正する省令(平成7年運輸省令第47号)の施行の日から施行する。

注：限定近海貨物船が航行可能な区域を参考図として次に示す。

限定近海貨物船が航行可能な区域



(適用免除)

第五条 国際航海に従事する船舶であつて沿海区域を航行区域とするものについては、管海官庁が差し支えないと認める場合に限り、この省令の規定のうち国際航海に従事する船舶に関する規定（第四百四十六条の三〈属具〉、第四百四十六条の十の二〈ナブテックス受信機〉、第四百四十六条の十の三〈高機能グループ呼出受信機〉、第四百四十六条の三十四の三〈VHFデジタル選択呼出装置〉、第四百四十六条の三十四の五〈VHFデジタル選択呼出聴守装置〉、第四百四十六条の三十八の二〈デジタル選択呼出装置〉、第四百四十六条の三十八の四〈デジタル選択呼出聴守装置〉、第四百四十六条の三十九〈水先人用はしご等〉、第四百四十六条の四十九〈予備の部品等の備付け〉、第八十三条の二第1項〈外洋航行船等の主電源〉、第二百五条の二〈変圧器〉、第二百十九条〈配電盤の母線〉、第三百一条の二の二〈補助電源〉及び第八編〈無線電信等〉の規定を除く。）は適用しない。

第三編 航海用具等

第三章 航海用具

(ナブテックス受信機)

第百四十六条の十の二 機能等について告示で定める要件に適合するナブテックス受信機により海上安全情報を受信することができる水域であって告示で定めるもの又は締約国政府（船舶安全法施行規則第一条第10項の締約国政府をいう。）が定めるもの（以下「ナブテックス水域」という。）を航行する船舶には、ナブテックス受信機を備えなければならない。ただし、2時間限定沿海船等及び管海官庁が当該船舶の航海の態様等を考慮して差し支えないと認める場合には、この限りでない。

(告 示)

運輸省告示第51号（平成4年1月28日）

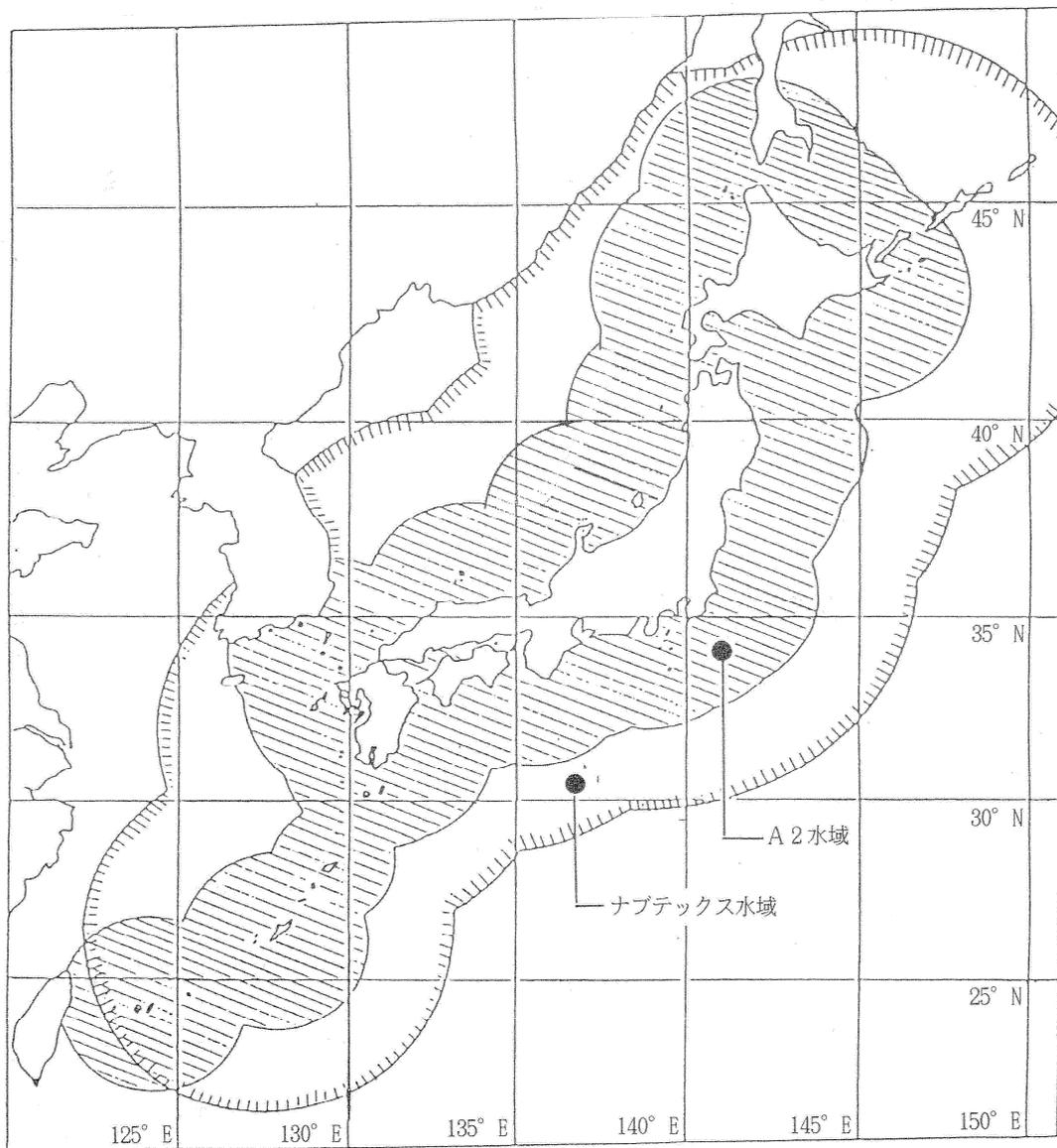
改正 平成14年3月5日 国土交通省告示第124号（世界測地系へ移行）

船舶設備規程第146条の10の2の告示で定める水域（注：ナブテックス水域）は次に掲げる地点を中心とする半径300海里の円内の水域から構成される水域（湖川を除く。）とする。

- 一 北海道知床岬灯台（北緯44度20分27秒東経145度20分11秒）
- 二 北海道納沙布岬灯台（北緯43度23分7秒東経145度49分1秒）
- 三 北海道神威岬灯台（北緯43度20分東経140度20分51秒）
- 四 岩手県綾里埼灯台（北緯39度1分46秒東経141度51分1秒）
- 五 石川県禄剛埼灯台（北緯37度31分44秒東経137度19分35秒）
- 六 千葉県犬吠埼灯台（北緯35度42分28秒東経140度52分7秒）
- 七 千葉県野島埼灯台（北緯34度54分6秒東経139度53分18秒）
- 八 島根県出雲日御碕灯台（北緯35度26分2秒東経132度37分45秒）
- 九 徳島県蒲生田岬灯台（北緯33度50分3秒東経134度44分58秒）
- 十 鹿児島県阿久根港倉津埼灯台（北緯32度45秒東経130度10分46秒）
- 十一 鹿児島県坊ノ岬灯台（北緯31度15分1秒東経130度13分）
- 十二 沖縄県喜屋武埼灯台（北緯26度4分45秒東経127度40分12秒）

注. ナブテックス水域及びA 2水域を参考図として次に示す。

ナブテックス水域及びA 2水域図



(関連規則)

省令 船舶検査心得

(ナブテックス受信機)

146-10-2.0

- (a) 国際航海旅客船等以外の船舶にあつては、日本語ナブテックス受信機をナブテックス受信機と同等の設備として差し支えない。この場合において、当該船舶における「ナブテックス水域」は「日本語ナブテックス水域（船舶設備規程第146条の10の2の水域を定める告示（平成4年運輸省告示第51号）」とする。
- (b) 「管海官庁が当該船舶の航海の態様等を考慮して差し支えないと認める場合」とは、次に掲げる船舶の場合をいう。
- (1) 2そうびき機船底びき網漁業に従事する漁船であつて2隻相互間に無線電話による連絡施設を有するもののうち1隻（僚船）の場合。この場合において、2隻相互間の無線連絡設備等の確認については、下表に掲げる漁業組合等に照会を行い、集団を形成するための規約（無線電話により相互に位置を確認するために必要な事項。緊急時における通信体制に関する事項等が盛り込まれているもの。）により確認する。その結果として設置を免除した漁船の船舶検査証書の従業制限の欄には、2そうびき機船底びき網漁業にのみ従事するものであることを記載し、かつ、船舶検査手帳の「(4) 検査等の記録」欄に、本規定により免除した旨記載すること。

表146-10-2.0〈1〉

| 組合等の名称 | 所在地／電話番号 |
|------------------|---|
| 全国底曳網漁業連合会 | 〒105-0001 東京都港区虎ノ門1-21-19 ☎ 03-3508-0361 秀和第2虎ノ門ビル4階 |
| 日本西海漁業協同組合 | 〒796-0000 愛媛県八幡浜市沖新田1585 ☎ 0894-22-1801 |
| 鳥取県沖合底曳網漁業協会 | 〒680-0802 鳥取県鳥取市青葉町3-111 漁連会館内 ☎ 0857-23-1351 |
| 島根県機船底曳網漁業連合会 | 〒697-0055 島根県浜田市元浜町231-1 漁港ビル ☎ 0855-22-1576 |
| 山口県以東機船底曳網漁業協同組合 | 〒759-4106 山口県長門市仙崎4295-8 仙崎漁協ビル ☎ 0837-26-1583 |
| 福岡県機船底曳網漁業協会 | 〒750-0067 山口県下関市大和町1-16-1 漁港ビル4階 ☎ 0832-66-3875 |
| 日本遠洋底曳網漁業協会 | 〒101-0047 東京都千代田区内神田2-16-5 第5氏家ビル ☎ 03-3258-2871 |

備考 1. 大日本水産会による。

(2) 集団操業（操業上及び通信上の集団をなすもの）を行うまき網漁船（専ら漁ろうに従事する漁船に限る。）のうち「主船（網船）」及び「運搬船」以外の漁船（灯船及び探索船）の場合。この場合において、集団の存在及び当該漁船がその集団に属する構成員であることの確認については、下表に掲げる漁業組合等に照会を行い、集団を形成するための規約（無線電話により相互に位置を確認するために必要な事項。緊急時における通信体制に関する事項、集団の全構成員を明示するもの等が盛り込まれているもの。）により確認する。その結果として設置を免除した漁船の船舶検査証書の従業制限の欄には、集団まき網漁業にのみ従事するものであることを記載し、かつ、船舶検査手帳の「(4) 検査等の記録」欄に、本規定により免除した旨記載すること。

表146-10-2.0〈2〉

| 組合等の名称 | 所在地／電話番号 |
|-------------------|--|
| 北海道さばまき網漁業生産調整組合 | 〒085-0024 北海道釧路市浜町3-18 くしろ水産センター ☎ 0454-23-2708 |
| 北部太平洋まき網漁業協同組合連合会 | 〒107-0052 東京都港区赤坂1-9-13 三会堂ビル ☎ 03-3585-7941～3 |
| 静岡県旋網漁業者協会 | 〒420-0853 静岡県静岡市追手町9-18 静岡中央ビル ☎ 0542-52-5151 |
| 北部日本海まき網漁業協議会 | 〒950-0965 新潟県新潟市新光町4-1 県庁水産課内 ☎ 025-285-5511 |
| 中部日本海まき網漁業協議会 | 〒920-0022 石川県金沢市北安江3-1-38 石川県水産会館内 ☎ 0762-34-8829 |
| 山陰旋網漁業生産調整組合 | 〒684-0006 鳥取県境港市栄町 水産会館内 ☎ 0859-44-0660 |
| 愛媛県まき網漁業協議会 | 〒798-0099 愛媛県宇和島市日振島1682 日振島漁協内 ☎ 0895-65-0321 |
| 日本遠洋旋網漁業協同組合 | 〒810-0072 福岡県福岡市中央区長浜3-13-1-110 ☎ 0920-711-6261 ～4 |
| 大分県旋網漁業協同組合 | 〒876-1202 大分県南海部郡鶴見町大字地松浦 ☎ 0972-33-1595 字井ノ谷550-24 |

| | |
|--------------|--|
| 鹿児島県旋網漁業協同組合 | 〒890-0064 鹿児島県鹿児島市鴨池新町11-1 ☎ 0992-56-7712 鹿児島県水産会館内 |
| 愛知三重大中まき網協会 | 〒102-0093 東京都千代田区平河町2-12-18 ☎ 03-3234-6175 ハイツニュー平河4階 |
| 長崎県旋網漁業協同組合 | 〒851-2211 長崎県長崎市京泊町1589-3 ☎ 0958-50-4196 |

備考 1. 大日本水産会による。

(告 示)

航海用具の基準を定める告示

国土交通省告示512号（平成14年6月25日）

改正 平成17年4月27日 国土交通省告示第499号

(ナブテックス受信機)

第六条 規程第百四十六条の十の二の告示で定める要件は、次に掲げるとおりとする。

- 一 船橋その他管海官庁が適当と認める場所に設置されていること。
- 二 海上安全情報を有効に受信し、表示又は印刷をすることができるものであること。
- 三 捜索又は救助の情報を受けた場合には、警報を発するものであること。
- 四 海上安全情報（重要な情報を除く。）の選択受信が可能であり、かつ、その選択受信状態を表示することができるものであること。
- 五 受信した海上安全情報を有効に蓄積することができるものであること。
- 六 取扱い及び保守に関する説明書を備え付けたものであること。
- 七 無線受信機及び記憶装置並びに表示装置又は印刷装置が適正に作動することを確認するための措置が講じられたものであること。
- 八 磁気コンパスに対する最小安全距離を表示したものであること。
- 九 電磁的干渉により他の設備の機能に障害を与え、又は他の設備からの電磁的干渉によりその機能に障害が生じることを防止するための措置が講じられているものであること。
- 十 機械的雑音は、船舶の安全性に係る可聴音の聴取を妨げない程度に小さいものであること。
- 十一 通常予想される電源の電圧又は周波数の変動によりその機能に障害を生じないものであること。
- 十二 過電流、過電圧及び電源極性の逆転から装置を保護するための措置が講じられて

いるものであること。

十三 船舶の航行中における振動又は湿度若しくは温度の変化によりその性能に支障を生じないものであること。

十四 2以上の電源から給電されるものにあつては、電源の切替えを速やかに行うための措置が講じられているものであること。

(関連規則)

告示 船舶検査心得

(ナブテックス受信機)

6.0

(a) 第一号の「管海官庁が適当と認める場所」とは、航海船橋内の操舵室及び当該室と隔壁(明らかに部屋を構成するように設けられた壁を含む。)で区切られていない海図室等の区域をいう。ただし、当該区域において遠隔制御装置により連続受信し、表示又は印刷できる場合には、この限りでない。

(b) 第二号の「有効に受信し、表示又は印刷することができるもの」とは、次のものをいう。

(1) 日本語ナブテックス受信機にあつては、受信する文字の誤差率が4%以下であり、1行に少なくとも30文字印刷することができるもの

(2) 国際ナブテックス受信機にあつては、次に掲げる要件に適合するもの

(i) 国際電気通信連合無線通信規則で規定された周波数(518kHz)で動作する第1受信機と、第1受信機と同時にナブテックス用の他の2つ以上の周波数(490kHz及び4209.5kHz)で動作する第2受信機の、2つの受信機を備えていること。受信情報の表示又は印刷については、第1受信機によって受信されたものが優先されること。

(ii) それぞれの受信機は、一方の受信機による受信情報の表示又は印刷がもう一方の受信機の受信を妨げないものであって、それぞれの受信機の受信する文字の誤差率が4%以下のものであること。

(iii) 表示装置又は印刷装置は、1行に少なくとも32文字表示又は印刷することができるものであること。

(iv) 表示装置は、少なくとも16行表示できるものであって、通常想定される全ての使用条件において容易に視認できる設計・大きさであること。

(v) 表示装置は、海上安全情報を表示した後、自動的に改行又は表示完了の標示をするものであること。印刷装置は、受信した海上安全情報を印字完了後、

自動的に改行するものであること。

- (vi) 自動的に改行されたことにより単語が分断された場合には、分断されたことが分かるように表示又は印刷することができるものであること。
 - (vii) 受信した海上安全情報の文字に誤りが検出された場合には、当該文字の代わりに「*」を表示又は印刷することができるものであること。
 - (viii) 表示装置が専用のものである場合は、次の要件に適合すること。
 - (i) 非圧縮の海上安全情報を受信したときは、受信通知が直ちに表示され、確認時又は24時間後まで表示され続けること。
 - (ii) 非圧縮の海上安全情報自体も表示されること。
 - (ix) 印刷装置が専用のものでない場合は、次のいずれかを選択して印刷することができるものであること。
 - (i) 受信した全ての海上安全情報
 - (ii) 記憶装置内の全ての海上安全情報
 - (iii) 受信周波数、位置、海上安全情報の指定等の全ての海上安全情報
 - (iv) 表示されている全ての海上安全情報
 - (v) 表示されている中から選んだ任意の海上安全情報
 - (x) 他の航法装置又は通信装置へのデータ転送のために1以上の適切なインターフェースが備え付けられていること。
 - (xi) 専用の印刷装置がない場合には、印刷装置と接続する標準的なインターフェースが備え付けられていること。
- (c) 第三号の警報は船橋において聞き取ることができること。さらに警報の停止は手動でのみ行えるものであること。
- (d) 第四号の「重要な情報」とは、航行警報、気象警報並びに捜索及び救助の情報をいう。
- (e) 第四号の記憶された「選択受信状態」は、少なくとも6時間の電源の遮断があっても消去されないこと。
- (f) 第五号の「有効に蓄積することができるもの」とは、次に掲げる要件に適合するものをいう。
- (1) 各受信装置の内部に平均500文字の海上安全情報を200件以上蓄積できること。
 - (2) 蓄積された海上安全情報が利用者によって消されることがないこと。
 - (3) 蓄積した海上安全情報には、新しい海上安全情報によって上書きされないように保存符号をつけることができること。ただし、保存符号のついた海上安全

情報を蓄積できるのは、容量全体の25%までとすること。保存符号が必要でなくなつたときは、任意に解除できること。

- (4) 蓄積容量を超える海上安全情報を受信した場合には、保存符号が付いていない海上安全情報であつて最も古いものが消去されること。
- (5) 海上安全情報を誤差率4%以下で受信することができた場合のみ、当該情報のIDが蓄積されること。
- (6) それぞれの受信機ごとに少なくとも200以上の海上安全情報のIDが蓄積できること。

(高機能グループ呼出受信機)

第百四十六条の十の三 ナブテックス水域を超えて航行する船舶には、機能等について告示で定める要件に適合する高機能グループ呼出受信機を備えなければならない。ただし、2時間限定沿海船等及び管海官庁が当該船舶の航海の態様等を考慮して差し支えないと認める場合には、この限りでない。

(関連規則)

省令 船舶検査心得

(高機能グループ呼出受信機)

146-10-3.0

- (a) 146-10-2.0 (a) により日本語ナブテックス受信機を備えたものに対しては、「ナブテックス水域」とあるのは「日本語ナブテックス水域」として本条の規定を適用する。
- (b) 「管海官庁が当該船舶の航海の態様等を考慮して差し支えないと認める場合」とは、次の各号の一に掲げる船舶の場合をいう。
 - (1) 聳島、父島及び母島の沿海区域内のみを航行区域とする船舶
 - (2) 聳島、父島及び母島の船舶であつて専ら当該島の海岸から20海里以内の海面において従業する船舶安全法施行規則第1条第2項各号に掲げる漁船
 - (3) 施行規則第1条第2項第1号に掲げる船舶並びに同項第2号及び第3号に掲げる船舶(国際航海に従事する総トン数300トン以上のものを除く。)であつて、次に掲げる要件に適合するもの。
 - (i) 平成7年1月31日以前に建造され、又は建造に着手された船舶であること。
 - (ii) 「操業の安全確保のための通信に関する申合せ事項」(漁業用の海岸局に所属している漁船と当該海岸局(他の漁業用の海岸局に業務委託する場合には

委託された漁業用の海岸局を含む。)との間における同一の漁種別周波数の漁業通信を利用した定時連絡、遭難・緊急通報及び海上安全情報の受信等についての運用手続を定めたものをいう。以下「通信申合せ」という。)を船内に備えていること(附属書〔7〕参照)。

(iii) 当該漁船が当該通信申合せに添付される対象船舶一覧表に記載されていること。

(iv) 漁業用の海岸局から送信される海上安全情報を通信申合せに従って受信できる当該通信申合せに記載された無線設備を有していること。

(注) 附属書7が必要な場合は(社)日本船舶電装協会に問合せのこと。

(告 示)

航海用具の基準を定める告示

国土交通省告示第512号(平成14年6月25日)

(高機能グループ呼出受信機)

第七条 規程第百四十六条の十の三の告示で定める要件は次に掲げるとおりとする。

一 常用の電源のほか予備の独立の電源からも給電することができるものであること。

二 前条各号(平成14年告示第512号第6条各号)に掲げる要件

(注) 平成14年告示第512号第6条各号

- (一) 船橋その他管海官庁が適当と認める場所に設置されていること。
- (二) 海上安全情報を有効に受信及び印刷することができるものであること。
- (三) 捜索又は救助の情報を受けた場合には、警報を発するものであること。
- (四) 海上安全情報(重要な情報を除く。)の選択受信が可能であり、かつ、その選択受信状態を表示することができるものであること。
- (五) 受信した海上安全情報を有効に蓄積することができるものであること。
- (六) 取扱い及び保守に関する説明書を備え付けたものであること。
- (七) 無線受信機、信号処理機及び印刷装置が適正に作動することを確認するための措置が講じられたものであること。
- (八) 磁気コンパスに対する最小安全距離を表示したものであること。
- (九) 電磁的干渉により他の設備の機能に障害を与え、又は他の設備からの電磁的干渉によりその機能に障害が生じることを防止するための措置が講じられているものであること。
- (十) 機械的雑音は、船舶の安全性に係る可聴音の聴取を妨げない程度に小さいものであること。
- (十一) 通常予想される電源の電圧又は周波数の変動によりその機能に障害を生じないものであること。
- (十二) 過電流、過電圧及び電源極性の逆転から装置を保護するための措置が講じられているものであること。
- (十三) 船舶の航行中における振動又は湿度若しくは温度の変化によりその性能に支障を生じないものであること。

- (十四) 2以上の電源から給電されるものにあつては、電源の切替えを速やかに行うための措置が講じられているものであること。

(関連規則)

告示 船舶検査心得

(高機能グループ呼出受信機)

7.0

- (a) 高機能グループ呼出受信機は、インマルサット直接印刷電信又はインマルサット無線電話（以下「インマルサット無線設備」という。）とアンテナ設備等を共用しても差し支えない。この場合において、インマルサット無線設備は全周方向アンテナを有するインマルサットC型を通常とする。
- (b) 第二号で引用する第6条第一号の「管海官庁が適当と認める場所」については、6.0(a)を準用する。
- (c) 第二号で引用する第6条第二号の「有効に受信及び印刷することができるもの」については、次に掲げるところによること。
- (1) 通報が受信されていることを表示できるものであること。
 - (2) 手動により船舶の位置及び地域コードを入力できるものであること。
 - (3) いかなる通報もその受信の文字誤り率と関係なく印刷できるものであり、かつ、不完全に受信された文字については下線表示がなされるものであること。
 - (4) 完全に受信された際には、同一通信内容を印刷しないものであること。
 - (5) 1行に少なくとも標準I A番号5の大きさの文字で40字以上印刷ができるものであること。
- また、1の単語が行の最後に収まらない際には次の行へ続けられるものであり、全通信内容を受信した後自動的に5行送出するものであること。
- (d) 第二号で引用する第6条第三号の警報は、船橋において、可視可聴の警報を発するものであること。
- (e) 第二号で引用する第6条第四号の「選択受信状態を表示する」とは、同調又は同期状態を表示できることをいう。
- (f) 第二号で引用する第6条第五号の「海上安全情報を有効に蓄積することができる」とは、少なくとも60秒以内の電源の遮断があつても消去されないこと。

(VHFデジタル選択呼出装置)

第百四十六条の三十四の三 国際航海旅客船等（船舶安全法施行規則第六十条の五の国際

航海旅客船等をいう。以下同じ。) 以外の船舶であつて総トン数100トン以上のもの及び国際航海旅客船等には、機能等について告示で定める要件に適合するVHFデジタル選択呼出装置を備えなければならない。ただし、2時間限定沿海船等及び管海官庁が当該船舶の航海の態様等を考慮して差し支えないと認める場合には、この限りでない。

(関連規則)

省令 船舶検査心得

(VHFデジタル選択呼出装置)

146-34-3.0

(a) 「管海官庁が当該船舶の航海の態様等を考慮して差し支えないと認める場合」とは、次の各号の一に掲げる船舶の場合をいう。

- (1) 第311条の22の規定によるVHF無線電話を施設することを要しないとされた船舶
- (2) 146-10-3.0 (b) (3)の規定 (iv) に係る部分を除く。) に適合する船舶

(告 示)

航海用具の基準を定める告示

国土交通省告示第512号 (平成14年6月25日)

(VHFデジタル選択呼出装置)

第二十六条 規程第四百四十六条の三十四の三の告示で定める要件は、次に掲げるとおりとする。

- 一 船橋その他管海官庁が適当と認める場所に設置されていること。
- 二 2以上の制御装置を備える場合にあつては、船橋に設置したものの使用を優先し、かつ、各制御装置において他の装置が使用中であることを表示することができるものであること。
- 三 遭難周波数において付近の他の船舶その他の施設と有効かつ確実に呼出しの送信及び受信ができるものであること。
- 四 船橋において呼出しの送信及び受信ができるものであること。
- 五 常時遭難呼出しの送信の開始と中断ができ、かつ、誤操作による遭難呼出しの送信の開始を防止するための措置が講じられているものであること。
- 六 遭難呼出しの送信の開始が、他のいかなる操作よりも優先されるものであること。
- 七 自己識別符号を記憶でき、かつ、容易に変更できないものであること。

- 八 自船の位置及び当該位置に係る時刻に関する情報を自動的に入力することができるものであること。
- 九 自船の位置及び当該位置に係る時刻に関する情報を手動操作により入力できるものであること。
- 十 自船の位置及び当該位置に係る時刻に関する情報が定期的に更新されない場合には、警報を発するものであること。
- 十一 呼出しを受信した場合には、可視可聴の警報（遭難呼出しその他重要な呼出しを受信した場合には、特別な可視可聴の警報）を発するものであること。
- 十二 受信された遭難情報を読み出されるまで記憶しているものであること。
- 十三 適正に作動することが信号を発信することなく確認できるものであること。
- 十四 スイッチが入っていることを表示できるものであり、かつ、スイッチを入れてから1分以内に作動するものであること。
- 十五 電波を発信していることを表示できるものであること。
- 十六 空中線回路が断線又は短絡した場合においても損傷を受けないような措置が講じられているものであること。
- 十七 常用の電源のほか予備の独立の電源からも給電することができるものであること。
- 十八 第六条（平成14年告示第512号第6条）第六号及び第八号から第十四までに掲げる要件

（注）第六条（平成14年告示第512号第6条）第六号及び第八号から第十四号

- （六）取扱い及び保守に関する説明書を備えたものであること。
- （八）磁気コンパスに対する最小安全距離を表示したものであること。
- （九）電磁的干渉により他の設備の機能に障害を与え、又は他の設備からの電磁的干渉によりその機能に障害が生じることを防止するため措置が講じられているものであること。
- （十）機械的雑音は、船舶の安全性に係る可聴音の聴取を妨げない程度に小さいものであること。
- （十一）通常予想される電源の電圧又は周波数の変動によりその機能に障害を生じないものであること。
- （十二）過電流、過電圧及び電源極性の逆転から装置を保護するための措置が講じられているものであること。
- （十三）船舶の航行中における振動又は湿度若しくは温度の変化によりその性能に支障を生じないものであること。
- （十四）2以上の電源から給電されるものにあつては、電源の切替えを速やかに行うための措置が講じられているものであること。

(関連規則)

告示 船舶検査心得

(VHF デジタル選択呼出装置)

26.0

- (a) 第一号の「管海官庁が適当と認める場所」とは、航海船橋内の操舵室及び当該室と隔壁(明らかに部屋を構成するように設けられた壁を含む。)で区切られていない海図室等の区域をいう。ただし、当該区域において遠隔制御装置により次のことが行える場合には、この限りでない。
- (i) 船舶及び陸上又は船舶相互間の通信
 - (ii) 遭難通報の作成・発信(例えば、遭難位置の入力及び遭難信号の発信をいう。)
- (b) 第三号の「遭難周波数」とは、チャンネル70をいう。
- (c) 第三号の「有効かつ確実に呼出しの送信及び受信ができるもの」とは、次に掲げる要件に適合するものをいう。
- (1) 作成した「呼出し」を送信前に確認するための手段が講じられていること。
 - (2) 受信した呼出しに含まれる情報を文字で表示できるものであること。
 - (3) 受信機入力起電力が1マイクロボルトの信号を受信したとき、誤字率が 1×10^{-2} 以下であること。
- (d) 第五号の「誤操作による遭難呼出しの送信の開始を防止するための措置」とは次に掲げる措置をいう。
- (1) 遭難呼出しの送信を開始する専用のボタンを有し、かつ、当該ボタンは次に掲げる要件に適合すること。
 - (i) ITU-Tデジタル入力パネル又はISOキーボードのキーでないこと。
 - (ii) 明確に区別できること。
 - (iii) 不用意な操作から保護されたものであること。
 - (2) 遭難呼出しの送信の開始には、独立した2以上の操作を要すること。
- (e) 遭難呼出しに自動的に船位情報を含むことができるものであるときは、規程第146条の24の規定に基づく衛星航法装置又は無線航法装置が備えられる場合には、それらの装置から自動的にその情報を入力するように措置し、又、それらの装置が備えられない場合には4時間を超えない間隔で船位及び時刻を入力するように措置すること。
- (f) 第九号の「手動操作による入力」に加え、自動入力を追加することができる。

(g) 第十一号の「その他重要な呼出し」とは、緊急呼出し及び遭難に関する呼出しをいう。

(h) 第十二号の「記憶」の容量は、受信された遭難呼出しが直ちに印刷されない場合には、20件以上の遭難呼出しを記憶できること。

(i) 第十五号の「表示」は、遭難呼出しの送信状態を、通常の送信状態と明確に区別できるものであること。

(VHF デジタル選択呼出聴守装置)

第百四十六条の三十四の五 国際航海旅客船等以外の船舶であって総トン数100トン以上のもの及び国際航海旅客船等には、機能等について告示で定める要件に適合するVHF デジタル選択呼出聴守装置を備えなければならない。ただし、2時間限定沿海船等及び管海官庁が当該船舶の航海の態様等を考慮して差し支えないと認める場合には、この限りでない。

(関連規則)

省令 船舶検査心得

(VHF デジタル選択呼出聴守装置)

146-34-5.0

(a) 「管海官庁が当該船舶の航海の態様等を考慮して差し支えないと認める場合」とは、146-34-3.0(a)を準用する。

(告 示)

航海用具の基準を定める告示

国土交通省告示第512号（平成14年6月25日）

(VHF デジタル選択呼出聴守装置)

第二十七条 規程第百四十六条の三十四の五の告示で定める要件は、次のとおりとする。

- 一 船橋において遭難周波数で連続的に聴守でき、かつ、有効確実に受信できるものであること。
- 二 適正に作動することが確認できるものであること。
- 三 第六条（平成14年告示第512号第6条）第六号及び第八号から第十四号まで並びに前条（平成14年第512号第26条）第一号、第七号、第十一号、第十二号、第十四号、第十六号及び第十七号に掲げる要件

(注) 第六条（平成14年第512号第6条）第六号及び第八号から第十四号

- (六) 取扱い及び保守に関する説明書を備え付けたものであること。
- (八) 磁気コンパスに対する最小安全距離を表示したものであること。
- (九) 電磁的干渉により他の設備の機能に障害を与え、又は他の設備からの電磁的干渉によりその機能に障害が生じることを防止するための措置が講じられているものであること。
- (十) 機械的雑音は、船舶の安全性に係る可聴音の聴取を妨げない程度に小さいものであること。
- (十一) 通常予想される電源の電圧又は周波数の変動によりその機能に障害を生じないものであること。
- (十二) 過電流、過電圧及び電源極性の逆転から装置を保護するための措置が講じられているものであること。
- (十三) 船舶の航行中における振動又は湿度若しくは温度の変化によりその性能に支障を生じないものであること。
- (十四) 2以上の電源から給電されるものにあつては、電源の切替えを速やかに行うための措置が講じられているものであること。
- (注) 前条(平成14年告示第512号第26条)第一号、第七号、第十一号、第十二号、第十四号、第十六号及び第十七号
 - (一) 船橋その他管海官庁が適当と認める場所に設置されていること。
 - (七) 自己識別符号を記憶でき、かつ、容易に変更できないものであること。
 - (十一) 呼出しを受信した場合には、可視可聴の警報(遭難呼出しその他重要な呼出しを受信した場合には、特別な可視可聴の警報)を発するものであること。
 - (十二) 受信された遭難情報を読み出されるまで記憶しているものであること。
 - (十四) スイッチが入っていることを表示できるものであり、かつ、スイッチを入れてから1分以内に作動するものであること。
 - (十六) 空中線回路が断線又は短絡した場合においても損傷を受けないような措置が講じられているものであること。
 - (十七) 常用の電源のほか予備の独立の電源からも給電することができるものであること。

(関連規則)

告示 船舶検査心得

(VHF デジタル選択呼出聴守装置)

27.0

- (a) 第一号の「遭難周波数」とは、チャンネル70をいう。
- (b) 第一号の「有効確実に受信できるもの」とは、26.0(c)(2)及び(3)を準用する。
- (注) 26.0(c)(2)及び(3)
 - (2) 受信した呼出しに含まれる情報を文字で表示できるものであること。
 - (3) 受信機入力起電力が1マイクロボルトの信号を受信したとき、誤字率が 1×10^{-2} 以下であること。
- (c) 26.0(a)及び(h)は、それぞれ第三号により引用される第26条第一号及び第十二号の規定の適用について準用する。
- (注) 26.0(a)及び(h)
 - (a) 第三号で引用する第26条第一号の「管海官庁が適当と認める場所」とは、航海船橋内の操舵室及

び当該室と隔壁（明らかに部屋を構成するように設けられた壁を含む。）で区切られていない海図室等の区域をいう。ただし、当該区域において遠隔制御装置により次のことが行える場合には、この限りでない。

- (i) 船舶及び陸上又は船舶相互間の通信
 - (ii) 遭難通報の作成・発信（例えば、遭難位置の入力及び遭難信号の発信をいう。）
- (h) 第三号で引用する第26条第十二号の「受信された遭難情報を読み出されるまで記憶しているものであること。」の「記憶」の容量は、受信された遭難呼出しが直ちに印刷されない場合には、20件以上の遭難呼出しを記憶できること。

（デジタル選択呼出装置）

第百四十六条の三十八の二 国際航海旅客船等以外の船舶であつて総トン数100トン以上のもの及び国際航海旅客船等には、機能等について告示で定める要件に適合するMFデジタル選択呼出装置（MFで運用するデジタル選択呼出装置をいう。以下同じ。）を備えなければならない。ただし、国際航海旅客船等以外の船舶であつて沿海区域を航行区域とするもの（航行区域が平水区域から当該船舶の最強速力で2時間以内に往復できる区域に限定されていない旅客船（管海官庁が差し支えないと認めるものを除く。）を除く。）、平水区域を航行区域とする船舶、A1水域のみを航行する船舶及び管海官庁が当該船舶の航海の態様等を考慮して差し支えないと認める場合には、この限りでない。

- 2 A4水域又はA3水域を航行する船舶には、機能等について告示で定める要件に適合するHFデジタル選択呼出装置（HFで運用するデジタル選択呼出装置をいう。以下同じ。）を備えなければならない。ただし、第三百十一条の二十二第1項第二号の規定によりインマルサット直接印刷電信又はインマルサット無線電話を備えた船舶及び管海官庁が当該船舶の航海の態様等を考慮して差し支えないと認める場合には、この限りでない。

（関連規則）

省令 船舶検査心得

（デジタル選択呼出装置）

146-38-2.1

(a) 第1項の「管海官庁が当該船舶の航海の態様等を考慮して差し支えないと認める場合」とは、次の各号の一に掲げる船舶の場合をいう。

- (1) 第311条の22の規定によるMF無線電話を施設することを要しないとされた船舶
- (2) 146-10-3.0 (b) (3)の規定 (iv) に係る部分を除く。) に適合する船舶

(a) 第2項の「管海官庁が当該船舶の航海の態様等を考慮して差し支えないと認められる場合」とは、次の各号の一に掲げる船舶の場合をいう。

- (1) 第311条の22の規定によるHF無線電話を施設することを要しないとされた船舶
- (2) 146-10-3.0 (b) (3)の規定 (iv) に係る部分を除く。) に適合する船舶

(告 示)

航海用具の基準を定める告示

国土交通省告示第512号 (平成14年6月25日)

(デジタル選択呼出装置)

第二十八条 規程第百四十六条の三十八の二の告示で定める要件とは、次のとおりとする。

- 一 遭難周波数において他の船舶その他の施設と有効かつ確実に呼出しの送信及び受信ができるものであること。
- 二 選択し、又は選択された周波数を制御盤上に表示することができるものであること。(MFのみで運用するものを除く。)
- 三 第二十六条 (平成14年告示第512号第26条) 第一号、第二号及び第四号から第十八号までに掲げる要件

(注) 第二十六条 (平成14年告示第512号第26条) 第一号、第二号及び第四号～第十八号

- (一) 船舶その他管海官庁が適当と認める場所に設置されていること。
- (二) 2以上の制御装置を備える場合にあっては、船橋に設置したものの使用を優先し、かつ、各制御装置において他の装置が使用中であることを表示することができるものであること。
- (三) 船橋において呼出しの送信及び受信ができるものであること。
- (四) 常時遭難呼出しの送信の開始と中断ができ、かつ、誤操作による遭難呼出しの送信の開始を防止するための措置が講じられているものであること。
- (五) 遭難呼出しの送信の開始が、他のいかなる操作よりも優先されるものであること。
- (六) 自己識別符号を記憶でき、かつ容易に変更できないものであること。
- (七) 自船の位置及び当該位置に係る時刻に関する情報を自動的に入力することができるものであること。
- (八) 自船の位置及び当該位置に係る時刻に関する情報を手動操作により入力できるものであること。
- (九) 自船の位置及び当該位置に係る時刻に関する情報が定期的に更新されない場合には、警報を発するものであること。
- (十) 呼出しを受信した場合には、可視可聴の警報 (遭難呼出しその他重要な呼出しを受信した場合には、特別な可視可聴の警報) を発するものであること。
- (十一) 受信された遭難情報を読み出されるまで記憶しているものであること。
- (十二) 適正に作動することが信号を発信することなく確認できるものであること。

- (十四) スイッチが入っていることを表示できるものであり、かつ、スイッチを入れてから1分以内に作動するものであること。
- (十五) 電波を発信していることを表示できるものであること。
- (十六) 空中線回路が断線又は短絡した場合においても損傷を受けないような措置が講じられているものであること。
- (十七) 常用の電源のほか予備の独立の電源からも給電することができるものであること。
- (十八) 第六条（平成14年告示第512号第6条）第六号及び第八号から第十四号までに掲げる要件
- (注) 第六条（平成14年告示第512号第6条）第六号及び第八号から第十四号
 - (六) 取扱い及び保守に関する説明書を備え付けたものであること。
 - (八) 磁気コンパスに対する最小安全距離を表示したものであること。
 - (九) 電磁的干渉により他の設備の機能に障害を与え、又は他の設備からの電磁的干渉によりその機能に障害が生じることを防止するための措置が講じられているものであること。
 - (十) 機械的雑音は、船舶の安全性に係る可聴音の聴取を妨げない程度に小さいものであること。
 - (十一) 通常予想される電源の電圧又は周波数の変動によりその機能に障害を生じないものであること。
 - (十二) 過電流、過電圧及び電源極性の逆転から装置を保護するための措置が講じられているものであること。
 - (十三) 船舶の航行中における振動又は湿度若しくは温度の変化によりその性能に支障を生じないものであること。
 - (十四) 2以上の電源から給電されるものにあつては、電源の切替えを速やかに行うための措置が講じられているものであること。

(関連規則)

告示 船舶検査心得

(デジタル選択呼出装置)

28.0

- (a) 第一号の「遭難周波数」とは、MFで使用するものについては、2,187.5kHz、HFで運用するものについては、4,207.5kHz、6,312kHz、8,414.5kHz、12,577kHz、16,804.5kHzをいう。
- (b) 第一号の「有効かつ確実に呼出しの送信及び受信できるもの」とは、次に掲げる要件に加え、26.0(c)を準用する。
 - (1) チャンネルの切替えは、15秒以内に行えること。
 - (2) 走査受信を行う場合は、選択したすべてのチャンネルを2秒以内に走査できること。

(注) 26.0(c)

- (1) 作成した「呼出し」を送信前に確認するための手段が講じられていること。
- (2) 受信した呼出しに含まれる情報を文字で表示できるものであること。
- (3) 受信機入力起電力が1マイクロボルトの信号を受信したとき、誤字率が 1×10^{-2} 以下であること。

(c) 26.0(a)及び(d)から(i)までは、それぞれ第三号により引用される第26条第一号、第五号、第八号、第九号、第十一号、第十二号及び第十五号の規定の適用について準用する。

(注) 26.0(a)及び(d)から(i)

(a) 第三号で引用する第26条第一号の「管海官庁が適当と認める場所」とは、航海船橋内の操舵室及び当該室と隔壁（明らかに部屋を構成するように設けられた壁を含む。）で区切られていない海図室等の区域をいう。ただし、当該区域において遠隔制御装置により次のことが行える場合には、この限りでない。

(i) 船舶及び陸上又は船舶相互間の通信

(ii) 遭難通報の作成・発信（例えば、遭難位置の入力及び遭難信号の発信をいう。）

(d) 第三号で引用する第26条第五号の「誤操作による遭難呼出しの送信の開始を防止するための措置」とは次に掲げる措置をいう。

(1) 遭難呼出しの送信を開始する専用のボタンを有し、かつ、当該ボタンは次に掲げる要件に適合すること。

(i) ITU-Tデジタル入力パネル又はISOキーボードのキーでないこと。

(ii) 明確に区別できること。

(iii) 不用意な操作から保護されたものであること。

(2) 遭難呼出しの送信の開始には、独立した2以上の操作を要すること。

(e) 遭難呼出しに自動的に船位情報を含むことができるものであるときは、規程第146条の24の規定に基づく衛星航法装置又は無線航法装置が備えられる場合には、それらの装置から自動的にその情報を入力するように措置し、又、それらの装置が備えられない場合には4時間を超えない間隔で船位及び時刻を入力するように措置すること。

(f) 第三号で引用する第26条第九号の手動操作による入力に加え、自動入力を追加することができる。

(g) 第三号で引用する第26条第十一号の「その他重要な呼出し」とは、緊急呼出し及び遭難に関する呼出しをいう。

(h) 第三号で引用する第26条第十二号の「受信された遭難情報を読み出されるまで記憶しているものであること。」の「記憶」の容量は、受信された遭難呼出しが直ちに印刷されない場合には、20件以上の遭難呼出しを記憶できるものであること。

(i) 第三号で引用する第26条第十五号の「表示」は、遭難呼出しの送信状態を、通常を送信状態と明確に区別できるものであること。

(デジタル選択呼出聴守装置)

第百四十六条の三十八の四 国際航海旅客船等以外の船舶であって総トン数100トン以上のもの及び国際航海旅客船等には、機能等について告示で定める要件に適合するMFデジタル選択呼出聴守装置（MFで運用するデジタル選択呼出聴守装置をいう。以下同じ。）を備えなければならない。ただし、国際航海旅客船等以外の船舶であつて沿海区域又は平水区域を航行区域とするもの、A1水域のみを航行する船舶及び管海官庁が当該船舶の航海の態様等を考慮して差し支えないと認める場合には、この限りでない。

2 A4水域又はA3水域を航行する船舶には、機能等について告示で定める要件に適合するHFデジタル選択呼出聴守装置（HFで運用するデジタル選択呼出聴守装置をいう。以下同じ。）を備えなければならない。ただし、第三百十一条の二十二第1項第二号の規定によりインマルサット直接印刷電信又はインマルサット無線電話を備えた船舶及び管海官庁が当該船舶の航海の態様等を考慮して差し支えないと認める場合には、この限りでない。

（関連規則）

省令 船舶検査心得

（デジタル選択呼出聴守装置）

146-38-4.0

- (a) 第1項の「管海官庁が当該船舶の航海の態様等を考慮して差し支えないと認める場合」については、146-38-2.1 (a)を準用する。
- (b) 第2項の「管海官庁が当該船舶の航海の態様等を考慮して差し支えないと認める場合」については、146-38-2.2 (a)を準用する。

（告 示）

航海用具の基準を定める告示

国土交通省告示第512条（平成14年6月25日）

（デジタル選択呼出聴守装置）

第二十九条 規程第四百四十六条の三十八の四の告示で定める要件は、次のとおりとする。

- 一 選択された周波数を制御盤上に表示することができるものであること。（MFのみで運用するものを除く。）
- 二 第六条（平成14年告示第512号第6条）第六号及び第八号から第十四号まで、第二十六条（平成14年告示第512号第26条）第一号、第七号、第十一号、第十二号、第十四号及び第十六号並びに第二十七条（平成14年告示第512号第27条）第一号及び第二号に掲げる要件

（注）第六条（平成14年告示第512号第6条）第六号及び第八号から第十四号

- （六）取扱い及び保守に関する説明書を備え付けたものであること。
- （八）磁気コンパスに対する最小安全距離を表示したものであること。
- （九）電磁的干渉により他の設備の機能に障害を与え、又は他の設備からの電磁的干渉によりその機能に障害が生じることを防止するための措置が講じられているものであること。
- （十）機械的雑音は、船舶の安全性に係る可聴音の聴取を妨げない程度に小さいものであること。
- （十一）通常予想される電源の電圧又は周波数の変動によりその機能に障害を生じないものであること。

- (十二) 過電流、過電圧及び電源極性の逆転から装置を保護するための措置が講じられているものであること。
- (十三) 船舶の航行中における振動又は湿度若しくは温度の変化によりその性能に支障を生じないものであること。
- (十四) 2以上の電源から給電されるものにあつては、電源の切替えを速やかに行うための措置が講じられているものであること。
- (注) 第二十六条（平成14年告示第512号第26条）第一号、第七号、第十一号、第十二号、第十四号及び第十六号
- (一) 船橋その他管海官庁が適当と認める場所に設置されていること。
- (七) 自己識別符号を記憶でき、かつ、容易に変更できないものであること。
- (十一) 呼出しを受信した場合には、可視可聴の警報（遭難呼出しその他重要な呼出しを受信した場合には、特別な可視可聴の警報）を発するものであること。
- (十二) 受信された遭難情報を読み出されるまで記憶しているものであること。
- (十四) スイッチが入っていることを表示できるものであり、かつ、スイッチを入れてから1分以内に作動するものであること。
- (十六) 空中線回路が断線又は短絡した場合においても損傷を受けないような措置が講じられているものであること。
- (注) 第二十七条（平成14年告示第512号第27条）第一号及び第二号
- (一) 船橋において遭難周波数で連続的に聴守でき、かつ、有効確実に受信できるものであること。
- (二) 適正に作動することが確認できるものであること。

（関連規則）

告示 船舶検査心得

（デジタル選択呼出聴守装置）

29.0

- (a) 第二号で引用する第27条第一号の「遭難周波数」とは、MFで運用するものについては、2,187.5kHz、HFで運用するものについては、4,207.5kHz、6,312kHz、8,414.5kHz、12,577kHz、16,804.5kHzをいう。
- (b) 26.0(a)、(c)(2)、(3)及び(h)並びに28.0(b)(2)は、それぞれ第二号により引用される第26条第一号、第三号及び第十二号並びに第27条第一号の規定の適用について準用する。
- (注) 26.0(a)、(c)(2)、(3)及び(h)
- (a) 第二号で引用する第26条第一号の「管海官庁が適当と認める場所」とは、航海船橋内の操舵室及び当該室と隔壁（明らかに部屋を構成するように設けられた壁を含む。）で区切られていない海図室等の区域をいう。ただし、当該区域において遠隔制御装置により次のことが行える場合には、この限りでない。
- (i) 船舶及び陸上又は船舶相互間の通信
- (ii) 遭難通報の作成・発信（例えば、遭難位置の入力及び遭難信号の発信をいう。）

(c) 第二号の第27条第一号で「有効確実に受信できるもの」とは、次に掲げる要件に適合するものをいう。

(1) 受信した呼出しに含まれる情報を文字で表示できるものであること。

(2) 受信機入力起電力が1マイクロボルトの信号を受信したとき、誤字率が 1×10^{-2} 以下であること。

(h) 第二号で引用する第26条第十二号の「記憶」の容量は、受信された遭難呼出しが直ちに印刷されない場合には、20件以上の遭難呼出しを記憶できること。

(注)28.0(b)2

(2) 走査受信を行う場合は、選択したすべてのチャンネルを2秒以内に走査できること。

附則（平成8年11月19日）

(a) 電波法に基づく無線局開設に係る予備免許又は無線設備の変更の許可を受けている「自動衝突予防援助装置、VHFデジタル選択呼出装置及びデジタル選択呼出装置」については、「現に船舶に備え付けている」とみなして差し支えない。

（遭難信号送信操作装置）

第百四十六条の三十八の六 国際航海に従事する旅客船及び国際航海に従事しない総トン数100トン以上の旅客船には、機能等について告示で定める要件に適合する遭難信号送信操作装置を船橋の適当な位置に備え付けなければならない。ただし、国際航海に従事しない船舶であつて次の各号に掲げるものについては、この限りでない。

一 沿海区域を航行区域とする船舶（航行区域が平水区域から当該船舶の最強速力で二時間以内に往復できる区域に限定されていないものを除く。）

二 平水区域を航行区域とする船舶

三 A1水域のみを航行する船舶

四 管海官庁が航行の態様等を考慮して差し支えないと認める船舶

（関連規則）

省令 船舶検査心得

（遭難信号送信操作装置）

146-38-6.0

(a) 「船橋の適当な位置」とは、船橋内の操船指揮を行う場所をいう。

(b) 第四号の「管海官庁が航行の態様等を考慮して差し支えないと認める船舶」とは、次に掲げるいずれかの船舶をいう。

(1) 第311条の22ただし書の規定により無線電信等を施設することを要しないとされた船舶

(2) 沿海区域を航行区域とする旅客船であって航行区域が平水区域から最高速度で2時間以内に往復できる区域に限定されていないもののうち、次に掲げる船舶以外の船舶

(i) A3水域を航行する船舶

(ii) 長距離カーフェリー

(告 示)

航海用具の基準を定める告示

国土交通省告示第512号（平成14年6月25日）

(遭難信号送信操作装置)

第三十条 規程第百四十六条の三十八の六の告示で定める要件は、次のとおりとする。

一 次に掲げる設備のうち当該船舶に備えなければならないものの遭難呼出し又は遭難信号の送信を一括して開始させることができるものであること。

イ VHFデジタル選択呼出装置

ロ MFデジタル選択呼出装置

ハ HFデジタル選択呼出装置

ニ インマルサット直接印刷電信

ホ インマルサット無線電話

へ 船舶救命設備規則第二条第二号ヌの浮揚型極軌道衛星利用非常用位置指示無線標識（船橋から遠隔操作することができるように備える場合に限る。）

ト 船舶救命設備規則第二条第二号ルの非浮揚型極軌道衛星利用非常用位置指示無線標識（船橋の適当な位置に備える場合を除く。）

二 誤操作による遭難呼出し又は遭難信号の送信の開始を防止するための措置が講じられているものであること。

三 スイッチが入っていることを表示できるものであること。

四 自船の位置及び当該位置に係る時刻に関する情報を自動的に入力して遭難呼出し又は遭難信号の送信を開始させることができるものであること。

(関連規則)

告示 船舶検査心得

(遭難信号送信操作装置)

30.0

(a) 第一号の「当該船舶に備えなければならないもの」については、船舶安全法施行

規則第60条の6の規定により備える予備の無線設備も含まれることに留意すること。この場合において、遭難信号送信操作装置は、主の無線設備と予備の無線設備を同時に操作できないものであって差し支えない。

- (b) 第一号の「送信を一括して開始させることができるもの」とは、すべての設備に共通の1のスイッチ又は同一の場所に設置した各設備に対応した個々のスイッチを入れることにより遭難信号等の送信を遠隔で開始させることができるものをいう。

(遭難信号受信警報装置)

第四百四十六条の三十八の八 国際航海に従事する旅客船及び国際航海に従事しない総トン数100トン以上の旅客船には、機能等について告示で定める要件に適合する遭難信号受信警報装置を船橋の適当な位置に備え付けなければならない。ただし、国際航海に従事しない船舶であつて次の各号に掲げるものについては、この限りでない。

- 一 沿海区域を航行区域とする船舶（A4水域又はA3水域を航行する船舶であつて航行区域が平水区域から当該船舶の最強速力で二時間以内に往復できる区域に限定されていないものを除く。）
- 二 平水区域を航行区域とする船舶
- 三 A1水域のみを航行する船舶
- 四 管海官庁が航行の態様等を考慮して差し支えないと認める船舶

(関連規則)

省令 船舶検査心得

(遭難信号受信警報装置)

146-38-8.0

- (a) 第四号の船舶とは、第311条の22ただし書の規定により無線電信等を施設することを要しないとされた船舶をいう。

(告 示)

航海用具の基準を定める告示

国土交通省告示第512号（平成14年6月25日）

(遭難信号受信警報装置)

第三十一条 規程第四百四十六条の三十八の八の告示で定める要件は、次に掲げるとおりとする。

- 一 次に掲げる設備のうち当該船舶に備えなければならないもののいずれかが遭難情

報、遭難呼出し又は遭難信号を受信した場合には、可視可聴の警報を発するものであること。

- イ ナブテックス受信機
- ロ 高機能グループ呼出受信機
- ハ VHF デジタル選択呼出聴守装置
- ニ MF デジタル選択呼出聴守装置
- ホ HF デジタル選択呼出聴守装置
- ヘ インマルサット直接印刷電信
- ト インマルサット無線電話

二 遭難情報、遭難呼出し又は遭難信号を受信した設備を表示することができるものであること。

(予備の部品等の備付け)

第四百四十六条の四十九 船舶には、第四百四十六条の十の二、第四百四十六条の十の四、第四百四十六条の三十四の三、第四百四十六条の三十四の五、第四百四十六条の三十八の二及び第四百四十六条の三十八の四の規定により備えるナブテックス受信機、高機能グループ呼出受信機、VHF デジタル選択呼出装置、VHF デジタル選択呼出聴守装置、デジタル選択呼出装置及びデジタル選択呼出聴守装置の保守及び船舶内において行う軽微な修理に必要となる予備の部品、測定器具及び工具を備え付けなければならない。

(関連規則)

省令 船舶検査心得

(予備の部品等の備付け)

146-49.0

- (a) 予備の部品（ヒューズ、インクリボン、交換用紙等の消耗品並びに空中線用線条、空中線素子及び空中線用碍子）、測定器具（テスター等簡易な試験を行うために必要なものに限る。）及び工具（ねじ回し等修繕用器具及び修繕用材料（専用工具があれば当該工具を含む。))を当該船舶の航行の実態を勘案して適当な数を備えていること。

(衛星航法装置等)

第四百四十六条の二十四 国際航海に従事しない船舶であつて総トン数500トン以上のもの及び国際航海に従事する船舶（総トン数300トン未満の第一種漁船（漁船特殊規程（昭

和九年二月通信、農林省令) 第二条の第一種漁船をいう。以下同じ。) を除く。) には、機能等について告示で定める要件に適合する第一種衛星航法装置又は無線航法装置を備えなければならない。ただし、管海官庁が当該船舶の設備等を考慮して差し支えないと認める場合にはこの限りでない。

2 国際航海に従事しない船舶であって総トン数500トン未満のもの(平水区域を航行区域とする船舶及び第一種漁船を除く。) には、機能等について告示で定める要件に適合する第二種衛星航法装置又は無線航法装置を備えなければならない。

(関連規則)

省令 船舶検査心得

(衛星航法装置等)

146-24.1

(a) 「管海官庁が当該船舶の設備等を考慮して差し支えないと認める場合」とは、次の場合とする。

(1) 湖川のみを航行する船舶である場合

(2) 施行日前に設置され、第146条の24に規定する要件には適合しないが、世界測地系での表示に対応し、正常に作動していることが確認されたGPS機器がある場合

(告示)

航海用具の基準を定める告示

国土交通省告示第512号 (平成14年6月25日)

(第一種衛星航法装置)

第十八条 第一種衛星航法装置に係る船舶設備規程第百四十六条の二十四第1項の告示で定める要件は、次のとおりとする。

一 自船の位置の測定のために適当な人工衛星の発射する電波をGPS受信機により有効に受信し、かつ、自動的に自船の位置を測定できるものであること。

二 自船の位置、対地速力及び真針路の測定に係る演算処理を管海官庁が適当と認める速さで行うことができるものであること。

三 ディファレンシャル方式による位置誤差を補正する信号を入力することができ、かつ、当該信号を入力した場合において第一号の測定した自船の位置を補正することができるものであること。

四 次に掲げる事項を見やすい方法により表示できるものであること。

- イ 測定した自船の位置（1,000分の1分を単位とする緯度及び経度による表示）
 - ロ イに係る測定の時刻
 - ハ 測定機能の不良が発生した場合において、その旨並びに測定機能の不良が生じる直前に測定した自船の位置及び当該位置に係る測定の時期
 - ニ ディファレンシャル方式による補正を行う場合において、位置誤差を補正する信号が入力されていること及び測定した自船の位置が補正されていること。
- 五 測定した自船の位置、時刻、対地速力及び真針路を航海用レーダーその他の航海用具に伝達する信号を出力することができるものであること。
- 六 空中線回路及び信号の入出力端子が短絡又は接地した場合においても損傷を受けないような措置が講じられているものであること。
- 七 第六条（平成14年告示第512号第6条）第六号、第八号から第十一号まで及び第十三号、第八条（平成14年告示第512号第8条）第1項第三号及び第四号並びに第十三条（平成14年告示第512号第13条）第五号に掲げる要件

（注）第六条（平成14年告示第512号第6条）第六号、第八号から第十一号まで及び第十三号

（六）取扱い及び保守に関する説明書を備え付けたものであること。

（八）磁気コンパスに対する最小安全距離を表示したものであること。

（九）電磁的干渉により他の設備の機能に障害を与え、又は他の設備からの電磁的干渉によりその機能に障害が生じることを防止するための措置が講じられているものであること。

（十）機械的雑音は、船舶の安全性に係る可聴音の聴取を妨げない程度に小さいものであること。

（十一）通常予想される電源の電圧又は周波数の変動によりその機能に障害を生じないものであること。

（十三）船舶の航行中における振動又は湿度若しくは温度の変化によりその性能に支障を生じないものであること。

（注）第八条（平成14年告示第512号第8条）第1項第三号及び第四号

（三）電源の開閉器は、表示面に近接した位置に設けられていること。

（四）操作用つまみ類は使用しやすいものであること。

（注）第十三条（平成14年告示第512号第13条）第五号

（五）誤差は、管海官庁が適当と認めるものであること。

（関連規則）

告示 船舶検査心得

（第一種衛星航法装置）

18.0

(a) 第一号の「自船の位置」を世界測位座標系により演算し、使用する航海用海図に変換することができる場合は、その旨及び表示する測地系を表示することができること。

(b) 第一号の「適当な人工衛星」とは、GPS宇宙部が構成する24の衛星のうち自船

の位置の測定のために用いることができる衛星をいう。

(c) 第一号の「有効に受信」するとは、次に掲げる要件に適合することをいう。

- (1) 少なくとも1575.42MHz±1MHzの信号を受信することができること。
- (2) C/Aコードを受信することができること。
- (3) 50knot以内の船速において信号を受信することができること。
- (4) -130dBmから-120dBmのレベルの信号を測位可能な感度で受信できること。
-133dBm以上の信号を受信している間は、連続して信号を受信することができること。
- (5) 空中線は衛星の配置を見渡せることができる船上の適切な位置に設置すること。

(d) 第二号の「管海官庁が適当と認める速さで行う」とは、次に掲げる状況に応じ、それぞれ次に掲げる時間内に測位することができることをいう。

- (1) 有効な軌道情報がない状態で最初に測位する場合30分
- (2) 有効な軌道情報がある状態で最初に測位する場合5分
- (3) 電力を供給したまま、GPS信号が24時間妨害された後に最初に測位する場合5分
- (4) 1分間の電力断の後に最初に測位する場合2分
- (5) 連続して測位している場合2秒

(e) 第四号ハの「測定機能の不良が生じた場合」とは、次に掲げる場合をいう。

- (1) 位置精度劣化係数（HDOP）が4を超える場合
- (2) 2秒以内に新しい位置が測定されない場合

（第二種衛星航法装置）

第十九条 第二種衛星航法装置に係る規程第百四十六条の二十四第2項の告示で定める要件は、次のとおりとする。

- 一 自船の位置の測定に係る演算処理を管海官庁が適当と認める速さで行うことができるものであること。
- 二 測定した自船の位置の情報を航海用レーダーその他の航海用具に伝達する信号を出力できるものであること。
- 三 前条（平成14年告示第512号第18条）第一号、第四号（イ及びロに掲げる要件に限る。）及び第七号（第六条第十一号及び第十三号を除く。）に掲げる要件

(注) 第十八条

(一) 自船の位置の測定のために適当な人工衛星の発射する電波をGPS受信機により有効に受信し、かつ、自動的に自船の位置を測定できるものであること。

(四) 次に掲げる事項を見やすい方法により表示できるものであること。

イ 測定した自船の位置 (1,000分の1分を単位とする緯度及び経度による表示)

ロ イに係る測定の時刻

(七) 第六条 (平成14年告示第512号第6条) 第六号、第八号から第十号まで、第八条 (平成14年告示第512号第8条) 第1項第三号及び第四号並びに第十三条 (平成14年告示第512号第13条) 第五号に掲げる要件

(注) 第六条 (平成14年告示第512号第6条) 第六号、第八号から第十号

(六) 取扱い及び保守に関する説明書を備え付けたものであること。

(八) 磁気コンパスに対する最小安全距離を表示したものであること。

(九) 電磁氣的干渉により他の設備の機能に障害を与え、又は他の設備からの電磁的干渉によりその機能に障害が生じることを防止するための措置が講じられているものであること。

(十) 機械的雑音は、船舶の安全性に係る可聴音の聴取を妨げない程度に小さいものであること。

(注) 第八条 (平成14年告示第512号第8条) 第1項第三号及び第四号

(三) 電源の開閉器は、表示面に近接した位置に設けられていること。

(四) 操作つまみ類を使用しやすいものであること。

(注) 第十三条 (平成14年告示第512号第13条) 第五号

(五) 誤差は、管海官庁が適当と認めるものであること。

(無線航法装置)

第二十条 無線航法装置に係る船舶設備規程第四百四十六条の二十四第1項及び第2項の告示で定める要件は、ロランC受信機であること。

第六編 電 気 設 備

第五章 電気利用設備

第一節 照明設備

(無線設備を操作する場所の照明装置)

第二百六十八条の三 船舶に備える無線設備（船舶安全法施行規則第六十条の五第1項の無線設備をいう。）を操作する場所には、固定式の有効な照明装置を備えなければならない。ただし、管海官庁が当該船舶の設備等を考慮して差し支えないと認める場合はこの限りでない。

2 前項の照明装置は、常用の電源及び非常電源のほか予備の独立の電源からも給電することができるものでなければならない。

(関連規則)

省令 船舶検査心得

(無線設備を操作する場所の照明装置)

268-3.1

(a) 第1項の「管海官庁が当該船舶の設備等を考慮して差し支えないと認める場合」とは、次のとおりとする。

- (1) 補助電源を第301条の2の2の規定により備え付けた船舶以外の船舶の無線設備を操作する場所に、当該無線設備を照明するための持ち運び式電灯を備える場合
- (2) 146-10-3.0(b)(3)の規定(iv)に係る部分を除く。)に適合する船舶(総トン数300トン未満のものを除く。)において予備の無線設備のみを操作する場所に、当該無線設備を照明するための持ち運び式電灯を備える場合
- (3) 次に掲げる無線設備の場合
 - (i) 救命設備規則第39条に規定する浮揚型極軌道衛星利用非常用位置指示無線標識装置(救命設備規則第77条の2ただし書の規定により船橋その他適当な場所から遠隔操作できるように積み付けるものを除く。)
 - (ii) 救命設備規則第40条に規定するレーダー・トランスポンダー

第六章 非常電源等

(非常電源)

第二百九十九条 国際航海に従事する旅客船及び係留船には、次の各号のいずれかの非常電源であって独立のものを備えなければならない。

一 次に掲げる要件に適合する蓄電池

イ 常に必要な電力が充電されているものであること。

ロ 電圧を定格電圧の(±)12パーセント以内に維持しながら給電できるものであること。

二 次に掲げる要件に適合する発電機

イ 独立の給油装置及び管海官庁が適当と認める起動装置を有する有効な原動機(引火点が摂氏43度以上の燃料を用いるものに限る。)によって駆動されるものであること。

ロ 主電源からの給電が停止したとき自動的に始動し、45秒以内に定格出力で給電できるものであること。

2 前項の規定により備える非常電源は、当該船舶に備える次に掲げる設備(A2水域及びA1水域のみ(湖川を含む。))を航行する船舶(A1水域のみ(湖川を含む。))を航行するものを除く。)にあっては第七号及び第八号に掲げる設備、A1水域のみ(湖川を含む。)を航行する船舶にあっては第六号から第八号に掲げる設備を除く。)に対し給電することができるものであり、かつ、当該設備のうち管海官庁が指定するものを同時に作動させるために十分な容量を有するものでなければならない。

一 船舶救命設備規則第八十七条第1項第十四号並びに第九十条第1項第八号及び第九号の照明装置

二 非常標識(電気式のものに限る。)

三 非常照明装置

四 船灯

五 VHFデジタル選択呼出装置、VHFデジタル選択呼出聴守装置及びVHF無線電話

六 MFデジタル選択呼出装置、MFデジタル選択呼出聴守装置、MF直接印刷電信及びMF無線電話

七 インマルサット直接印刷電信及びインマルサット無線電話

八 HFデジタル選択呼出装置、HFデジタル選択呼出聴守装置、HF直接印刷電信及びHF無線電話

九 船舶安全法施行規則第六十条の六の予備の無線設備であって次に掲げるもの

イ VHFデジタル選択呼出装置及びVHF無線電話

ロ MFデジタル選択呼出装置、MFデジタル選択呼出聴守装置、MF直接印刷電信及びMF無線電話

- ハ インマルサット直接印刷電信及びインマルサット無線電話
- ニ HF デジタル選択呼出装置、HF デジタル選択呼出聴守装置、HF 直接印刷電信及びHF 無線電話
- 十 信号灯
- 十一 汽笛
- 十二 第二百九十七条の警報装置
- 十三 火災探知装置及び手動火災警報装置
- 十四 船舶防火構造規則第二十二條の防火戸閉鎖装置
- 十五 非常用の船内通信装置及び船内信号装置
- 十六 自動操舵装置
- 十七 電子海図情報表示装置及び電子刊行物情報表示装置
- 十八 航海用レーダー
- 十九 電子プロットイング装置
- 二十 自動物標追跡装置
- 二十一 自動衝突予防援助装置
- 二十二 ジャイロコンパス
- 二十三 船首方位伝達装置
- 二十四 音響測深機
- 二十五 衛星航法装置等
- 二十六 船速距離計
- 二十七 回頭角速度計
- 二十八 音響受信装置
- 二十九 船舶自動識別装置
- 三十 航海情報記録装置
- 三十一 第四百四十六條の四十三の舵角指示器及び表示器
- 三十二 消火ポンプのうちの1個
- 三十三 自動スプリンクラ装置
- 三十四 第二百八十八條の電動ビルジポンプ
- 三十五 船舶区画規程第九十條第3項に規定するビルジ管の制御に必要なコック又は弁の操作のための電気設備
- 三十六 非常電源を代替動力源とする操舵装置
- 三十七 第二百八十七條第1項の水密戸開閉装置、警報装置及び指示器

三十八 エレベーター

三十九 その他管海官庁が必要と認める設備

- 3 第1項の規定により備える非常電源は、船舶の推進に関係のある機関を30分以内に始動させるために十分な容量を有するものでなければならない。ただし、非常電源から給電されない場合においても船舶の推進に関係ある機関を30分以内に始動させる措置が講じられている場合は、この限りでない。
- 4 第1項の規定により備える非常電源は、第2項第一号から第三十五号までに掲げる設備に対しては36時間、同項第三十六号に掲げる設備に対しては第百三十六条に規定する当該設備の操舵能力を維持する時間として告示で定める時間、同項第三十七号及び第三十八号に掲げる設備に対しては30分間、第三十九号に掲げる設備に対しては管海官庁が指示する時間以上給電することができるものでなければならない。ただし、管海官庁が当該船舶の航海の態様等を考慮して差し支えないと認める場合は、その指示する時間によることができる。
- 5 第1項の規定により備える非常電源は、主電源からの給電が停止したとき自動的に非常配電盤に接続し、かつ、第2項第一号から第十五号まで及び第三十七号に掲げる設備に対して自動的に給電できるものでなければならない。この場合において、当該非常電源が蓄電池であるときは、当該設備に対して直ちに給電を開始することができるものでなければならない。
- 6 非常電源と独立した蓄電池であって管海官庁が適当と認めるものを備える船舶の非常電源には、当該蓄電池から給電される設備（第2項第十号から第三十一号までに掲げるものに限る。）への給電に関する前三項の規定は、適用しない。

(関連規則)

省令 船舶検査心得

(非常電源)

299.1

(a) 第二号の「管海官庁が適当と認める起動装置を有する有効な原動機」は、次に掲げる条件に適合するものとする。

(1) 原動機は、0℃において容易に起動することができるものであること。

なお、この温度より低い温度の下で非常発電装置を起動することが予想される場合には、非常発電装置の容易な起動を確保するため、適当な加熱装置が設けられていること。

(2) 自動起動する原動機には、少なくとも3回の連続起動が可能な貯蓄エネルギー

一を有する起動装置が備えられていること。当該原動機に第2の独立の始動手段（例えば、エアモーターにより始動する場合の第2の独立の始動手段としては、セルモーター、手動クランキング等が考えられる。）が設けられていない場合は、自動起動操作により上記貯蔵エネルギーが致命的に消耗されることを防止する措置が講じてあること。さらに、手動により有効に起動することができる場合を除き、30分以内に更に3回の起動を行うことができる予備のエネルギーが備えられていること。

(3) 電気式及び油圧式の起動装置は、非常電源盤から給電されるものであること。

(4) 圧縮空気式の起動装置は、適当な逆止弁を介して主若しくは補助の圧縮空気タンク又は非常用空気圧縮機によって給気されるものであること。

なお、電動の非常用空気圧縮機は、非常配電盤から給電されるものであること。

(5) 起動装置、充気又は充電装置及びエネルギー蓄積装置は、原動機の設置区域に備えられていること。また、これらの装置は、原動機の運転以外の用途に使用されるものではないこと。ただし、主又は補助の圧縮空気装置から、原動機の設置区域に設けられた逆止弁を介して、原動機用の空気タンクに給気することは差し支えない。

(6) 自動起動が要求されていない場合には、手動のクランキング、慣性起動、手動で充てんされる蓄圧器又は火薬カートリッジ等の手動起動として差し支えない。

(7) 手動による原動機の起動が困難な場合には、起動装置は、(2) から(5) までの規定に適合するものであること。ただし、起動のための操作は、人為的に行っても差し支えない。

(b) 第二号イの「有効な原動機」とは、ディーゼル機関又はガスタービンをいう。

299.2

(a) 各号に掲げる設備は、すべて同時に作動するものとする。ただし、水密戸開閉装置（船舶区画規程第52条第1項の要件を満たしている場合に限る。）及びエレベーターについては、順次作動するものとして差し支えない。

また、船舶安全法施行規則第60条の6の予備の無線設備を備える船舶にあっては、当該無線設備は、同時に給電される必要はない。

(b) 舵角指示器は、第136条に規定する操舵装置の代替動力源として操舵設備告示で定める操舵機室に備える専用の動力源から給電することとした場合には除外して

差し支えない。

- (c) 消火ポンプは、電気式の非常消火ポンプ又は主電源を設置した場所の火災からの影響を受けない電気式のものに限る。
- (d) 「給電することができる」とは、配線工事等の措置が講じられていることをいう。
- (e) 非常電源が蓄電池で構成される場合には、無線設備の負荷については、次の算式により算定した値とすること。

$$C = t \{0.5 I (T) + V + \alpha\}$$

t : 要求時間

(要求される時間に応じ6時間 (h) 又は1時間 (h))

C : 負荷 (A・h)

I (T) : 無線設備の送信に必要な電流消費量 (A)

V : 無線設備の受信に必要な電流消費量 (A)

α : 上記以外の追加の負荷 (ジャイロコンパス、無線設備を操作する場所の照明装置、DC/ACインバーター等)

- (f) 第三十九号の「その他管海官庁が必要と認める設備」とは、第二十二号に規定するジャイロコンパスとは別にインマルサット直接印刷電信又はインマルサット無線電話を有効に作動させるためにジャイロコンパスを船舶に備えた場合には当該ジャイロコンパスをいう。

299.3

- (a) 「船舶の推進に係る機関を30分以内に始動させるために十分な容量」とは、当該非常電源により30分以内に主機 (複数の主機を有している場合はいずれか1の主機。 (b) において同じ。)、主発電機及びボイラを運転状態に入ることができる状態にさせることをいう。
- (b) 本項ただし書の「措置が講じられている場合」とは、手動により空気圧縮機を作動させ、又は非常用の空気圧縮機を作動させることにより、30分以内に主機、主発電機、主ボイラが運転状態に入ることができる場合とする。

299.4

- (a) 「第三十九号に掲げる設備に対しては管海官庁が指示する時間」とは、36時間とする。
- (b) 「管海官庁が当該船舶の航海の態様等を考慮して差し支えないと認める場合」の指示については、次に掲げるところによること。

- (1) 船灯のうち海上衝突予防法の規定により航行中の船舶が掲げなければならない船灯については、3時間として差し支えない。
- (2) 信号灯、汽笛、第297条の警報装置及び手動火災警報装置については、連続で30分間とする。
- (3) 総トン数5,000トン未満の船舶に備える第2項第十八号の航海用レーダーについては、3時間とする。
- (4) 総トン数5,000トン未満の船舶に備える第2項第十九号から第三十号に掲げる設備については、0時間とする。
- (5) 第2項第31号の舵角指示器への給電時間については、第136条に規定する当該設備の操舵能力を維持する時間として操舵設備告示で定める時間として差し支えない。
- (6) 短期間の航海に定期的に従事する船舶にあつては、36時間の給電時間は、航海時間に応じて12時間まで減じて差し支えない（ただし、(1) から(5) まで及び第2項第一号に掲げるものを除く。）。この場合においては、資料を添えて、海事局検査測度課長まで伺い出ること。

第三百条 外洋航行船（国際航海に従事する旅客船を除く。）、内航ロールオン・ロールオフ旅客船及び国際航海に従事する総トン数500トン以上の漁船には、次の各号のいずれかの非常電源であつて独立のものを備えなければならない。

一 前条第1項第一号イ及びロに掲げる要件に適合する蓄電池

二 前条第1項第二号イに掲げる要件に適合する発電機

2 前項の規定により備える非常電源は、当該船舶に備える次に掲げる設備（内航ロールオン・ロールオフ旅客船にあつては、前条第2項第二号及び第三号に掲げる設備）に対し給電することができるものであり、かつ、当該設備のうち管海官庁が指定するものを同時に作動させるために十分な容量を有するものでなければならない。

一 自動スプリンクラ装置の自動警報装置

二 前条第2項第一号から第十三号まで、第十五号から第三十二号まで、第三十六号及び第三十九号に掲げる設備（旅客船以外の船舶（限定近海貨物船を除く。）にあつては同項第二号に掲げる設備、限定近海貨物船にあつては同項第二号、第五号から第十号まで、第十六号から第三十二号まで及び第三十六号に掲げる設備を除く。）

三 第二百八十七条第2項の水密戸開閉装置及び指示器並びに同条第3項の開閉装置

四 簡易型航海情報記録装置

- 3 第1項の規定により備える非常電源（限定近海貨物船に備えるものを除く。）は、船舶の推進に係りのある機関を30分以内に始動させるために十分な容量を有するものでなければならない。ただし、非常電源から給電されない場合においても船舶の推進に係りのある機関を30分以内に始動させる措置が講じられている場合は、この限りでない。
- 4 第1項の規定により備える非常電源は、第2項第一号に掲げる設備、同項第二号に掲げる設備のうち前条第2項第一号及び第三十六号に掲げるもの以外のもの並びに第2項第四号に掲げる設備に対しては18時間（前条第2項第三十九号に掲げるものに対しては管海官庁が指示する時間）、第2項第二号に掲げる設備のうち前条第2項第一号に掲げるものに対しては3時間、同項第三十六号に掲げるものに対しては第百三十六条に規定する当該設備の操舵能力を維持する時間として告示で定める時間、第2項第三号に掲げる設備に対しては30分間以上（内航ロールオン・ロールオフ旅客船にあつては、前条第2項第二号及び第三号に掲げる設備に対して12時間以上）給電することができるものでなければならない。ただし、管海官庁が当該船舶の航海の態様等を考慮して差し支えないと認める場合は、その指示する時間によることができる。
- 5 第1項の規定により備える非常電源（同項第二号に掲げるものにあつては、前条第1項第二号ロに掲げる要件にも適合するものに限る。）は、主電源からの給電が停止したとき自動的に非常配電盤に接続し、かつ、第2項第二号に掲げる設備のうち前条第2項第一号から第十三号まで（旅客船以外の船舶にあつては、第二号を除く。）及び第十五号に掲げるもの並びに第2項第三号に掲げる設備（限定近海貨物船にあつては、前条第2項第一号、第三号、第四号、第十一号から第十三号まで及び第十五号に掲げる設備）（内航ロールオン・ロールオフ旅客船にあつては、前条第2項第二号及び第三号に掲げる設備）に対して自動的に給電できるものでなければならない。この場合において、当該非常電源が蓄電池であるときは、当該設備に対して直ちに給電を開始することができるものでなければならない。
- 6 非常電源と独立した蓄電池であつて管海官庁が適当と認めるものを備える船舶の非常電源には、当該蓄電池から給電される設備（第2項第二号に掲げる設備のうち前条第2項第十号から第十三号まで及び第十五号から第三十一号までに掲げるもの並びに第2項第四号に掲げる設備に限る。）への給電に関する第2項から前項までの規定は、適用しない。

（注）(1) 「外洋航行船」とは次の船舶をいう。

- ① 国際航海に従事する旅客船

- ② 国際航海に従事しない旅客船であって近海区域又は遠洋区域を航行区域とするもの。
 - ③ 国際航海に従事する総トン数500トン以上の非旅客船（漁船を除く。）
 - ④ 国際航海に従事しない総トン数500トン以上の非旅客船であって、近海区域又は遠洋区域を航行区域とするもの。
- (2) 「内航ロールオン・ロールオフ旅客船」とは次の船舶をいう。

国際航海に従事しないロールオン・ロールオフ旅客船であって沿海区域又は平水区域を航行区域とする総トン数1,000トン以上のものをいう。

旅客フェリーは、ロールオン・ロールオフ旅客船に該当する。(第二条)

(関連規則)

省令 船舶検査心得

(非常電源)

300.2

- (a) 「当該設備のうち管海官庁が指定するものを同時に作動させるために十分な容量を有するもの」とは、非常電源の電力が、非常の際に安全を確保するために不可欠な負荷に対し、同時に作動することを考慮して十分な容量を有することをいう。

各号に掲げる設備は、原則として全て同時に作動するものとするが、非常照明設備等連続して給電されるものを除き、各設備の作動形態等を考慮して所要電力量を算定して差し支えない。また、航行中の船舶が掲げなければならない船灯及び航海設備については、考慮することを要しない。

300.3

- (a) 299.3 (a)は、本項の非常電源について準用する。

300.4

- (a) 非常電源の容量は、始動電流及び負荷の過渡特性を考慮し、次の表に掲げる時間給電できるものであること。

| 第300条第4項において準用する第2項に掲げる設備 | | 給電時間 | | | | | | 自動給電 300条第5項 | |
|---------------------------|--------------------------|----------|-----|----------|-----|-------------------------|---------|-----------------|---------|
| | | 外洋航行船 | | | | 国際航海に従事する総トン数500トン以上の漁船 | 限定近海貨物船 | 外洋航行船及び漁船 | 限定近海貨物船 |
| | | 5000トン未満 | | 5000トン以上 | | | | | |
| | | 短定期以外 | 短定期 | 短定期以外 | 短定期 | | | | |
| 号 | | | | | | | | | |
| 一 | スプリンクラの自動警報装置 | 18 | 12 | 18 | 12 | 0 | 0 | / | / |
| 二 | 1 救命艇乗込み場所等照明 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | ○ | ○ |
| | 3 非常照明装置 | 18 | 12 | 18 | 12 | 3 | 3 | ○ | ○ |
| | 4 船灯(航行中に掲げるもの以外) | 18 | 12 | 18 | 12 | 3 | 3 | ○ | ○ |
| | 船灯(航行中に掲げるもの)注1 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | | |
| | 5 VHF DSC等 | 18 | 12 | 18 | 12 | 0 | | ○ | |
| | 6 MF DSC等 | 18 | 12 | 18 | 12 | 0 | | ○ | |
| | 7 インマルサット直接印刷電信等 | 18 | 12 | 18 | 12 | 0 | | ○ | |
| | 8 HF DSC等 | 18 | 12 | 18 | 12 | 0 | | ○ | |
| | 9 予備の無線設備 | 18 | 12 | 18 | 12 | 0 | | ○ | |
| | 10 信号灯 注2 | 30分 | 30分 | 30分 | 30分 | 30分 | | ○ | |
| | 11 汽笛 注2 | 30分 | 30分 | 30分 | 30分 | 30分 | 30分 | ○ | ○ |
| | 12 警報装置(第297条) 注2 | 30分 | 30分 | 30分 | 30分 | 0 | 30分 | ○ | ○ |
| | 13 火災探知装置 | 18 | 12 | 18 | 12 | 0 | 3 | ○ | ○ |
| | 手動火災警報装置 注2 | 30分 | 30分 | 30分 | 30分 | 0 | 30分 | | |
| | 15 船内通信装置等 | 18 | 12 | 18 | 12 | 0 | 30分 | ○ | ○ |
| | 16 自動操舵装置 | 18 | 12 | 18 | 12 | 0 | | | |
| | 17 電子海図情報表示装置及び電子刊行物表示装置 | 18 | 12 | 18 | 12 | 0 | | | |
| | 18 航海用レーダー | 3 | 3 | 18 | 12 | 0 | | | |
| | 19 電子プロットング装置 | 0 | 0 | 18 | 12 | 0 | | | |
| | 20 自動物標追跡装置 | 0 | 0 | 18 | 12 | 0 | | | |
| | 21 自動衝突予防援助装置 | 0 | 0 | 18 | 12 | 0 | | | |
| | 22 ジャイロコンパス | 0 | 0 | 18 | 12 | 0 | | | |
| | 23 船首方位伝達装置 | 0 | 0 | 18 | 12 | 0 | | | |

| | | | | | | | | | | | |
|----|--------|---------------------------|-----|-----|-----|-----|---|---|---|--|--|
| 二 | 24 | 音響測探機 | 0 | 0 | 18 | 12 | 0 | | | | |
| | 25 | 衛星航法装置等 | 0 | 0 | 18 | 12 | 0 | | | | |
| | 26 | 船速距離計 | 0 | 0 | 18 | 12 | 0 | | | | |
| | 27 | 回頭角速度計 | 0 | 0 | 18 | 12 | 0 | | | | |
| | 28 | 音響受信装置 | 0 | 0 | 18 | 12 | 0 | | | | |
| | 29 | 船舶自動識別装置 | 0 | 0 | 18 | 12 | 0 | | | | |
| | 30 | 航海情報記録装置 又は簡易型航海情報記録装置 | 0 | 0 | 18 | 12 | 0 | | | | |
| | 31 | 舵角指示器 | 0 | 0 | 10分 | 10分 | 0 | | | | |
| | | 表示器 | 0 | 0 | 18 | 12 | 0 | | | | |
| | 32 | 消火ポンプのうち1個 | 18 | 12 | 18 | 12 | 0 | | | | |
| 36 | 非常操舵装置 | 10分 | 10分 | 10分 | 10分 | 0 | | | | | |
| 39 | その他 | 18 | 12 | 18 | 12 | 0 | 0 | | | | |
| 三 | | 水密戸開閉装置及び指示器 | 30分 | 30分 | 30分 | 30分 | 0 | 0 | ○ | | |

注1：「船灯（航行中に掲げるもの）」とは、船灯のうち海上衝突予防法の規定により航行中の船舶が掲げなければならない船灯をいう。

注2：信号灯、汽笛、第297条の警報装置及び手動火災警報装置にあっては、連続で30分とする。

(b) 沿海区域又は平水区域を航行区域とする内航ロールオン・ロールオフ旅客船であって、航行予定時間の短いものについては、12時間を適宜しん酌して差し支えない。

(臨時の非常電源)

第三百一条 国際航海に従事する旅客船及び係留船に備える非常電源が発電機である場合は、当該船舶には、臨時の非常電源として蓄電池を備えなければならない。

2 前項の規定により備える蓄電池は、次に掲げる要件に適合するものでなければならない。

ただし、係留船にあっては、管海官庁が当該係留船の係留の態様を考慮して差し支えないと認める場合は、第二号の要件を緩和することができる。

一 主電源又は非常電源からの給電が停止したとき、第二百九十九条第5項に規定する設備（同条第2項第五号から第九号までに掲げる設備を除く。）（同条第2項第三十七号に掲げる設備のうち水密戸開閉装置にあっては、船舶区画規程第五十二条第5項の電動開閉装置に限る。）に対して自動的に、かつ、直ちに給電を開始することができるものであること。

二 前号に規定する設備に30分間（水密戸開閉装置に対しては、3回操作するための必要な時間）以上給電できるものであること。

三 第二百九十九条第1項第一号イ及びロに掲げる要件

（注）第二百九十九条第1項第一号

イ 常に必要な電力が充電されているものであること。

ロ 電圧を定格電圧の±12パーセント以内に維持しながら給電できるものであること。

第三百一条の二 外洋航行船（国際航海に従事する旅客船を除く。）、内航ロールオン・ロールオフ旅客船及び国際航海に従事する総トン数500トン以上の漁船に備える非常電源が発電機である場合は、当該船舶には、臨時の非常電源として蓄電池を備えなければならない。

ただし、当該発電機が第二百九十九条第1項第二号ロに掲げる要件にも適合するものである場合には、この限りではない。

2 前項の規定により備える蓄電池は、次に掲げる要件に適合するものでなければならない。

一 主電源又は非常電源からの給電が停止したとき、第三百条第5項に規定する設備（第二百九十九条第2項第五号から第九号までに掲げる設備を除く。）に対して自動的に、かつ、直ちに給電を開始することができるものであること。

二 前号に規定する設備に30分間以上給電できるものであること。

三 第二百九十九条第1項第一号イ及びロに掲げる要件

（注）第二百九十九条第1項第一号

イ 常に必要な電力が充電されているものであること。

ロ 電圧を定格電圧の±12パーセント以内に維持しながら給電できるものであること。

3 前項第一号に規定する設備に給電することができる独立の電源を備える船舶については、当該電源が、管海官庁が適当と認めるものである場合に限り前二項の規定の適用を緩和し、又は適用しないことができる。

（補助電源）

第三百一条の二の二 国際航海旅客船等及び国際航海旅客船等以外の船舶（総トン数300トン未満の船舶であつて旅客船以外のもの及び沿海区域又は平水区域を航行区域とするものを除く。）には、常に必要な電力が充電されている蓄電池により構成される独立

の補助電源を備えなければならない。

2 前項の規定により備える補助電源は、当該船舶に備える次に掲げる設備（A2水域又はA1水域のみ（湖川を含む。）を航行する船舶（A1水域のみ（湖川を含む。）を航行するものを除く。）にあっては第三号及び第四号に掲げる設備、A1水域のみ（湖川を含む。）を航行する船舶にあっては第二号から第四号までに掲げる設備を除く。）に対し給電することができるものであり、かつ、当該設備のうち管海官庁が指定するものを同時に作動させるために十分な容量を有するものでなければならない。

一 VHFデジタル選択呼出装置及びVHF無線電話

二 MFデジタル選択呼出装置、MF直接印刷電信及びMF無線電話

三 インマルサット直接印刷電信及びインマルサット無線電話

四 HFデジタル選択呼出装置、HF直接印刷電信及びHF無線電話

五 船舶安全法施行規則第六十条の六の予備の無線設備であって次に掲げるもの

イ VHFデジタル選択呼出装置及びVHF無線電話

ロ MFデジタル選択呼出装置、MF直接印刷電信及びMF無線電話

ハ インマルサット直接印刷電信及びインマルサット無線電話

ニ HFデジタル選択呼出装置、HF直接印刷電信及びHF無線電話

六 その他管海官庁が必要と認める設備

3 第1項の規定により備える補助電源は、前項に規定する設備に対し、非常電源から第二百九十九条第2項第五号から第九号までに掲げる設備（以下この条において「VHFデジタル選択呼出装置等」という。）に対し給電することができる船舶にあっては1時間、非常電源からVHFデジタル選択呼出装置等に対し給電することができる船舶以外のものにあっては6時間以上給電することができるものでなければならない。ただし、管海官庁が当該船舶の航海の態様等を考慮して差し支えないと認める場合は、その指示する時間によることができる。

（関連規則）

省令 船舶検査心得

（補助電源）

301-2-2.1

(a) 「常に必要な電力が充電されている」とは、10時間以内に要求される最小限の容量まで自動充電することができるとともに、12月を超えない間隔で船舶の停泊中に、蓄電池の電解液の比重を計測すること、電圧を計測すること等により、電池の能力が適正であることを確認することをいう。

(b) 「独立の補助電源」とは、第301条の2の2第2項各号に掲げる設備及び第268条の3の設備専用のものをいう。

なお、第311条の22又は船舶安全法施行規則第60条の6の規定に該当し一般通信用無線電信等を備えることとなる場合においても同様とする。

301-2-2.2

(a) 第一号及び第五号イの「VHFデジタル選択呼出装置及びVHF無線電話」とはVHFデジタル選択呼出装置及びVHF無線電話が一体となっているものをいい、146-34-3.0(a)(2)の規定によりVHFデジタル選択呼出装置を備えない船舶に備えるVHF無線電話並びに311-22.1(a)(2)及び施行規則60-6.1(b)により146-10-3.0(b)(3)の規定(iv)に係る部分を除く。)に適合する船舶に備える27MHz帯を使用する無線電話はこれに該当しない。

(b) 第二号及び第五号ロの「MFデジタル選択呼出装置、MF直接印刷電信及びMF無線電話」は、MF直接印刷電信及びMFデジタル選択呼出装置又はMF無線電話及びMFデジタル選択呼出装置が一体となっているものをいい、146-38-2.1(a)(2)の規定によりMFデジタル選択呼出装置を設置していない船舶に備えるMF無線電話はこれに該当しない。

(c) 第四号及び第五号ニの「HFデジタル選択呼出装置、HF直接印刷電信及びHF無線電話」は、HF直接印刷電信及びHFデジタル選択呼出装置又はHF無線電話及びHFデジタル選択呼出装置が一体となっているものをいい、146-38-2.2(a)(2)の規定によりHFデジタル選択呼出装置を設置していない船舶に備えるHF無線電話はこれに該当しない。

(d) 補助電源は、第二号及び第四号に対して同時に給電する必要はなく、また、第五号ロ及びニに対しても同様として差し支えない。

(e) 補助電源は、次に掲げる無線設備に対して同時に給電できなければならない。

(1) VHF無線電話、VHFデジタル選択呼出装置及びVHFデジタル選択呼出聴守装置

(2) (1)の設備と同時に使用することができる他のすべての無線設備

なお、負荷については、第301条の2の2第2項第一号から第四号まで及び第六号に掲げる設備並びに同項第五号及び第六号に掲げる設備についてそれぞれ計算し、いずれか大なる負荷に対し、要求される時間給電できるものでなければならない。

なお、第311条の22又は船舶安全法施行規則第60条の6の規定に該当し一般通

信用無線電信等を備えることとなる場合においても同様とする。

(f) 給電すべき無線設備の負荷については、299.2 (e) の計算方法を準用する。

(注) 299.2 (e)の計算方法

$$C = t \{0.5 I (T) + V + \alpha\}$$

t : 要求時間

(要求される時間に応じ6時間 (h) 又は1時間 (h))

C : 負荷 (A・h)

I (T) : 無線設備の送信に必要な電流消費量 (A)

V : 無線設備の受信に必要な電流消費量 (A)

α : 上記以外の追加の負荷 (ジャイロコンパス、無線設備を操作する場所の照明装置、DC/ACインバーター等)

(g) 第六号の「その他管海官庁が必要と認める設備」とは、次に掲げる設備をいう。

(1) 299.2 (f) に規定する設備

(2) 146-10-3.0 (b) (3)の規定 (iv) に係る部分を除く。) に適合する船舶にあっては次に掲げる設備 (予備の無線設備を除く。)

(i) VHF無線電話又は27MHzを使用する無線電話

(ii) MF無線電話

(iii) HF無線電話

(放電指示器)

第三百一条の三 第二百九十九条第1項若しくは第三百一条第1項又は第三百条第1項若しくは第三百一条の二第1項の規定により蓄電池を備える場合には、当該蓄電池が放電していることを示す指示器を主配電盤又は機関制御室内の見やすい位置に取付けなければならない。

(非常配電盤)

第三百二条 外洋航行船、内航ロールオン・ロールオフ旅客船、係留船及び国際航海に従事する総トン数500トン以上の漁船に備える非常電源及び臨時の非常電源を制御する非常配電盤は、非常電源にできる限り近接した場所に備えなければならない。

2 前項の非常電源が発電機である場合には、非常配電盤は、その操作が害されない限り、非常電源と同一の場所に設けなければならない。

3 第二百九十九条第1項若しくは第三百一条第1項又は第三百条第1項若しくは第三

百一条の二第1項の規定により備える蓄電池は、非常配電盤と同一の場所に設けてはならない。

- 4 第二百九十九条第5項若しくは第三百一条第2項第一号又は第三百条第5項若しくは第三百一条の二第2項第一号の規定により主電源又は非常電源からの給電が停止したときに自動的に給電するための切換装置は、非常配電盤に設けなければならない。
- 5 通常の状態において主配電盤から非常配電盤へ給電する場合には、管海官庁が相当と認める非常配電盤を保護するための措置を講じなければならない。
- 6 非常配電盤は、第二百九十九条第2項各号又は第三百条第2項各号に掲げる設備以外のものに給電する回路（管海官庁がその用途等を考慮して差し支えないと認めるものを除く。）に対する適当な負荷優先遮断装置を備えたものでなければならない。

（関連規則）

省令 船舶検査心得

（非常配電盤）

302.5

(a) 「管海官庁が相当と認める非常配電盤を保護するための措置」とは、次に掲げるものをいう。

- (1) 過負荷及び短絡に対して主配電盤において保護され、かつ、非常配電盤において自動的に切り離すことができる中間接続フィーダーにより主配電盤から給電する。
- (2) フィードバック操作を行うよう措置されている場合には、中間接続フィーダーは、少なくとも短絡に対し、非常配電盤においても保護する。

302.6

(a) 「管海官庁がその用途を考慮して差し支えないと認めるもの」は、VHF無線電話、機関室の通風装置、非常用の充気装置の回路とする。

(b) 非常電源が、非常用負荷に対して十分な容量（発電機の容量及びそれに使用する燃料の容量）を有し、かつ、非常配電盤から給電される他の負荷に対しても十分な容量を有する場合には、負荷優先遮断装置を備えることを要しない。ただし、この場合には、いかなる設備に対しても不等率を考慮しないこと。

（非常電源等の配置）

第三百二条の二 外洋航行船、内航ロールオン・ロールオフ旅客船、係留船及び国際航海に従事する総トン数500トン以上の漁船に備える非常電源、臨時の非常電源及び非常配

電盤は、次に掲げる要件に適合する場所に配置しなければならない。

- 一 最上層の全通甲板の上方であること。
- 二 主電源、これと関連する変圧器若しくは主配電盤を設けた場所又は特定機関区域内の各場所の外部であって、これらの場所の火災その他の災害による影響をできる限り受けない場所であること。

ただし、係留船にあつては、管海官庁が当該係留船の大きさ、構造等を考慮してやむを得ないと認める場合には、この限りではない。

- 三 船首隔壁の後方であること。

- 四 暴露甲板から容易に近づき得ること。

- 2 第二百八十七条第1項の非常配電盤からの電路が分電盤を経由するものである場合は、当該分電盤は専用のもとし、かつ、隔壁甲板の上方に配置しなければならない。

[解 説]

以上の非常電源等に関する船舶設備規程及び省令 船舶検査心得を要約し、まとめたものを表2・1～表2・3に掲げたので参考にされたい。

表 2・1 非常電源（船舶設備規程第299条～300条の2）

（単位：時間）

| 船舶の区分 設備 | 国際航海 の旅客船 /係留船 (注1) | 外洋航行船(左記/右記を除く) (注2) | | | | 限定近海 貨物船 500トン 以上 | 内航 RoRo船 | 国際航海 の漁船で 500トン以 上(注3) |
|---|------------------------------|-------------------------|------|----------|------|----------------------------|-------------|---------------------------------|
| | | 5000トン未満 | | 5000トン以上 | | | | |
| | | a | b | a | b | | | |
| (1)救命艇、救命いかだ積付場所及び 進水する水面等の照明装置(注4) | *36 | *3 | *3 | *3 | *3 | *3 | — | *3 |
| (2)非常標識（電気式のものに限る） (注5) | *36 | *18 | *12 | *18 | *12 | — | *12 | — |
| (3)非常照明装置 | *36 | *18 | *12 | *18 | *12 | *3 | *12 | *3 |
| (4)船灯（航行中に掲げるもの以外） | *36 | *18 | *12 | *18 | *12 | *3 | — | *3 |
| (4-2)船灯（航行中に掲げるもの） | *3 | *3 | *3 | *3 | *3 | *3 | — | *3 |
| (5)VHFデジタル選択呼出装置、V HFデジタル選択呼出聴守装置及 びVHF無線電話 | *36 | *18 | *12 | *18 | *12 | — | — | 0 |
| (6)MFデジタル選択呼出装置、MF デジタル選択呼出聴守装置、MF 直接印刷電信及びMF無線電話 (注6) | *36 | *18 | *12 | *18 | *12 | — | — | 0 |
| (7)インマルサット直接印刷電信及び インマルサット無線電話 (注6、注7) | *36 | *18 | *12 | *18 | *12 | — | — | 0 |
| (8)HFデジタル選択呼出装置、HF デジタル選択呼出聴守装置、HF 直接印刷電信及びHF無線電話 (注6、注7) | *36 | *18 | *12 | *18 | *12 | — | — | 0 |
| (9)船舶安全法施行規則第60条の6の 予備の無線設備であって次に掲げ るもの（注8） ①VHFデジタル選択呼出装置及 びVHF無線電話 ②MFデジタル選択呼出装置、M Fデジタル選択呼出聴守装置、 MF直接印刷電信及びMF無線 電話 ③インマルサット直接印刷電信及 びインマルサット無線電話 ④HFデジタル選択呼出装置、H Fデジタル選択呼出聴守装置、 HF直接印刷電信及びHF無線 電話 | *36 | *18 | *12 | *18 | *12 | — | — | 0 |
| (10)信号灯（連続使用） | *30分 | *30分 | *30分 | *30分 | *30分 | — | — | *30分 |
| (11)汽笛（連続使用） | *30分 | *30分 | *30分 | *30分 | *30分 | *30分 | — | *30分 |
| (12)退船警報装置(連続使用)(注9) | *30分 | *30分 | *30分 | *30分 | *30分 | *30分 | — | 0 |

| | | | | | | | | |
|--|------|------|------|------|------|------|---|---|
| (13)火災探知装置 | *36 | *18 | *12 | *18 | *12 | * 3 | — | 0 |
| (13-2)手動火災警報装置(連続使用) | *30分 | *30分 | *30分 | *30分 | *30分 | *30分 | — | 0 |
| (14)防火戸閉鎖装置 (注10) | *36 | — | — | — | — | — | — | — |
| (15)非常用の船内通信装置及び船内信号装置 | *36 | *18 | *12 | *18 | *12 | *30分 | — | 0 |
| (16)自動操舵装置 | 36 | 18 | 12 | 18 | 12 | — | — | 0 |
| (17)電子海図情報表示装置及び電子刊行物表示装置 | 36 | 18 | 12 | 18 | 12 | — | — | 0 |
| (18)航海用レーダー (注11) | 36 | 3 | 3 | 18 | 12 | — | — | 0 |
| (19)電子プロットング装置(注12) | 36 | 0 | 0 | 18 | 12 | — | — | 0 |
| (20)自動物標追跡装置 (注12) | 36 | 0 | 0 | 18 | 12 | — | — | 0 |
| (21)自動衝突予防援助装置 (注12) | 36 | 0 | 0 | 18 | 12 | — | — | 0 |
| (22)ジャイロコンパス (注12) | 36 | 0 | 0 | 18 | 12 | — | — | 0 |
| (23)船首方位伝達装置 (注12) | 36 | 0 | 0 | 18 | 12 | — | — | 0 |
| (24)音響測深機 (注12) | 36 | 0 | 0 | 18 | 12 | — | — | 0 |
| (25)衛星航法装置等 (注12) | 36 | 0 | 0 | 18 | 12 | — | — | 0 |
| (26)船速距離計 (注12) | 36 | 0 | 0 | 18 | 12 | — | — | 0 |
| (27)回頭角速度計 (注12) | 36 | 0 | 0 | 18 | 12 | — | — | 0 |
| (28)音響受信装置 (注12) | 36 | 0 | 0 | 18 | 12 | — | — | 0 |
| (29)船舶自動識別装置 (注12) | 36 | 0 | 0 | 18 | 12 | — | — | 0 |
| (30)航海情報記録装置又は簡易型航海情報記録装置 (注12) | 36 | 0 | 0 | 18 | 12 | — | — | 0 |
| (31)舵角指示器 (注13) | 30分 | 0 | 0 | 10分 | 10分 | — | — | 0 |
| (31-2)表示器 (注14) | 36 | 0 | 0 | 18 | 12 | — | — | 0 |
| (32)消火ポンプのうち1個 (注15) | 36 | 18 | 12 | 18 | 12 | — | — | 0 |
| (33)自動スプリンクラ装置 | 36 | — | — | — | — | — | — | — |
| (33-2)自動スプリンクラ装置の自動警報装置 | 36 | 18 | 12 | 18 | 12 | 0 | — | 0 |
| (34)電動ビルジポンプ (注16) | 36 | — | — | — | — | — | — | — |
| (35)ビルジ管の制御に必要なコック又は弁の操作のための電気設備 (注17) | 36 | — | — | — | — | — | — | — |
| (36)非常電源を代替動力源とする操舵装置 (注18) | 30分 | 10分 | 10分 | 10分 | 10分 | — | — | 0 |
| (37)水密戸開閉装置、警報装置及び指示器 (注19) | *30分 | — | — | — | — | — | — | — |
| (37-2)水密戸開閉装置及び指示器 (注20) | — | *30分 | *30分 | *30分 | *30分 | 0 | — | 0 |
| (38)エレベータ (注21) | 30分 | — | — | — | — | — | — | — |
| (39)その他管海官庁が必要と認める設備 (注22) | 36 | 18 | 12 | 18 | 12 | 0 | — | 0 |

備考：非常電源は、次の容量を有するものでなければならない。

①上表の設備を同時に作動させるために十分な容量。

②船舶の推進に関係のある機関を30分以内に始動させるために十分な容量。

(主推進機関(複数の場合は、いずれか)、主発電機、主ボイラを30分以内に運転状態に入れるようにする。手動により、空気圧縮機を作動させ、又は非常用の空気圧縮機を作動させることによりこれらを30分以内に運転状態に入れるようにしてもよい。)

③船舶消防設備規則第5条第5号の固定式加圧水噴霧装置のポンプに給電する場合には、当該ポンプの主動力源が故障した場合に自動的に作動して十分に給電できるものでなければならない。

なお、②については、限定近海貨物船に備えるものを除き、また、非常電源から給電されない場合においても船舶の推進に関係ある機関を30分以内に始動される措置が講じられている場合は、この限りでない。

注0：*印は、非常電源から自動給電を必要とする設備であることを示す。

注1：短期間の航海に定期的に従事する船舶にあつては、36時間の給電時間は、申請により、12時間まで軽減される場合もある(上表の(1)の設備を除く。)

注2：「a」「b」の意味は、次のとおりである。

a：「b」以外のもの。

b：短期間の航海に定期的に従事する船舶。

注3：現在わが国でこの欄の適用を受ける漁船は存在しない。

注4：「救命艇、救命いかだ積付場所及び進水する水面等の照明装置」は、船舶救命設備規則第87条第13号(救命艇、救命艇揚おろし装置及び進水する水面を照明する装置)並びに第90条第1項第7号(救命いかだの積付場所を照明する装置)及び8号(救命いかだ進水装置及び進水する水面を照明する装置)をいう。

注5：「非常標識」については、旅客船に限る。

注6：A1水域のみ(湖川を含む。)を航行する船舶は、非常電源から給電することを要しない。

注7：A2水域及びA1水域のみ(湖川を含む。)を航行する船舶は、非常電源から給電することを要しない。

注8：予備の無線設備の①～④については、(5)～(8)の無線設備と同時に給電される必要はない。

注9：「退船警報装置」は、船舶設備規程第297条により備え付けるもので、非常の際に乗船

者に指示を与えるための汽笛、サイレン、補完用の警報装置及び拡声器（電気式のものに限る。）をいう。

注10：「防火戸閉鎖装置」は、船舶防火構造規則第22条の機関区域の防火措置のための防火戸閉鎖装置をいう。

注11：総トン数5,000トン未満の船舶に備える航海用レーダーについては、3時間でよい。

注12：総トン数5,000トン未満の船舶に備える(19)～(30)の設備については、0時間でよい。

注13：「舵角指示器」は、船舶設備規程第146条の43の舵角指示器をいう。なお、平成14年国土交通省告示第511号第10条第2項第1号に掲げる操舵機室に備える動力源から給電する場合、除外できる。

総トン数10,000トン以上の船舶にあつては30分間である。

注14：「表示器」は、船舶設備規程第146条の43のプロペラの回転数及び回転方向（可変ピッチプロペラにあつてはピッチ）を表示する表示器、及びサイドスラスターの運転状態を表示する表示器をいう。

注15：「消火ポンプ」は、電気式の非常消火ポンプ又は主電源を設置した場所の火災からの影響を受けない電気式のものに限る。

注16：船舶設備規程第288条に規定されている「水中型電動ビルジポンプ」をいう。

注17：「ビルジ管の制御に必要なコック又は弁の操作のための電気設備」は、船舶区画規程第90条第3項に規定されているものをいう。

注18：総トン数10,000トン以上の船舶については、30分間である。

注19：「水密戸開閉装置、警報装置及び指示器」は、船舶設備規程第287条第1項に規定されている電気式のことをいう。なお、操作については逐次操作が認められている。

注20：「水密戸開閉装置及び指示器」は、船舶設備規程第287条第2項に規定されている電気式のことをいう。操作については逐次操作が認められている。

注21：エレベーターの運転については、逐次操作が認められている。

注22：「その他管海官庁が必要と認める設備」は、(9)③を有効に作動させるための専用のジャイロコンパスをいう。

表 2・2 臨時の非常電源（船舶設備規程第301条～301条の2）

| | | | | | | |
|-----------------------------|--|---|---|---|---|---|
| 設 置 要 件 | 非常電源が発電機である場合。（※1） | | | | | |
| 種 類 及 び 要 件 | 蓄電池：常に必要な電力が充電されており、電圧を定格電圧の12%以内に維持しながら給電できること。 | | | | | |
| 給 電 方 法 | 主電源又は非常電源からの給電が停止したとき自動的に、かつ、直ちに給電を開始することができること。 | | | | | |
| 給 電 時 間 | 30分間（水密戸開閉装置に対しては、3回操作するために必要な時間以上（※2）。） | | | | | |
| 給 電 設 備 | 船 舶 の 区 分 （※3） | | | | | |
| | (1) 救命艇、救命いかだ積付場所及び進水する水面等の照明装置（注4） | ○ | ○ | ○ | — | ○ |
| | (2) 非常標識（電気式のものに限る）（注5） | ○ | ○ | — | ○ | — |
| | (3) 非常照明装置 | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ |
| | (4) 船灯（航行中に掲げるもの以外） | ○ | ○ | ○ | — | ○ |
| | (4-2) 船灯（航行中に掲げるもの） | ○ | ○ | — | — | ○ |
| | (10) 信号灯（連続使用） | ○ | ○ | — | — | ○ |
| | (11) 汽 笛（連続使用） | ○ | ○ | ○ | — | ○ |
| | (12) 退船警報装置（連続使用）（注9） | ○ | ○ | ○ | — | — |
| | (13) 火災探知装置 | ○ | ○ | ○ | — | — |
| | (13-2) 手動火災警報装置（連続使用） | ○ | ○ | ○ | — | — |
| | (14) 防火戸閉鎖装置（注10） | ○ | — | — | — | — |
| | (15) 非常用の船内通信装置及び船内信号装置 | ○ | ○ | ○ | — | — |
| (29) 水密戸開閉装置、警報装置及び指示器（注19） | ○ | — | — | — | — | |
| (29-2) 水密戸開閉装置及び指示器（注20） | — | ○ | — | — | — | |

※0 表中の（注4）～（注20）は、表1の注と同じである。

※1 外洋航行船（国際航海に従事する旅客船を除く。）、内航ロールオン・ロールオフ旅客船及び国際航海に従事する総トン数500トン以上の漁船においては、非常発電機が“主電源からの給電が停止したとき自動的に始動し、45秒以内に定格出力で給電できるもの”であるときには、臨時の非常電源を備えなくてよい。

※2 国際航海に従事する旅客船及び係留船に限る。

※3 船舶の区分は、次のとおりである。

A：国際航海に従事する旅客船及び係留船。

B：外洋航行船（A及びCを除く。）。

C：限定近海貨物船（総トン数500トン以上）。

D：内航ロールオン・ロールオフ旅客船。

E：国際航海に従事する漁船であって総トン数 500トン以上のもの。

表 2・3 補助電源（船舶設備規程第301条の2の2の規定を要約）

| 区分 | 設備名 | 航路 | | 国 際 | | 非 国 際 | | | | | |
|--------------------------------------|---|--------------------------------------|----|---------|---------|-------|------|------|---------|---|---------|
| | | トン数 | 船種 | 300トン以上 | 300トン未満 | | — | | 300トン以上 | | 300トン未満 |
| | | | | | 旅客船 | 非旅客船 | 旅客船 | | 非旅客船 | | |
| | | 海域 | — | | | 遠洋海域 | 沿海平水 | 遠洋近海 | 沿海平水 | — | |
| 補助電源から給電を必要とする設備 | ①VHFデジタル選択呼出装置及びVHF無線電話 | | ○ | ○ | — | ○ | — | ○ | — | — | |
| | ②MFデジタル選択呼出装置、MF直接印刷電信及びMF無線電話 注(1) 注(4) | | ○ | ○ | — | ○ | — | ○ | — | — | |
| | ③インマルサット直接印刷電信及びインマルサット無線電話 注(3) 注(4) | | ○ | ○ | — | ○ | — | ○ | — | — | |
| | ④HFデジタル選択呼出装置、注(1) 注(3) HF直接印刷電信及びHF無線電話 注(4) | | ○ | ○ | — | ○ | — | ○ | — | — | |
| | ⑤設備の二重化の措置をとっている場合 | イ VHFデジタル選択呼出装置及びVHF無線電話 | ○ | ○ | — | ○ | — | ○ | — | — | |
| | | ロ MFデジタル選択呼出装置、MF直接印刷電信及びMF無線電話 注(2) | ○ | ○ | — | ○ | — | ○ | — | — | |
| | | ハ インマルサット直接印刷電信及びインマルサット無線電話 | ○ | ○ | — | ○ | — | ○ | — | — | |
| ニ HFデジタル選択呼出装置、HF直接印刷電信及びHF無線電話 注(2) | | ○ | ○ | — | ○ | — | ○ | — | — | | |
| ⑥ジャイロコンパス 注(5) | | ○ | ○ | — | ○ | — | ○ | — | — | | |
| ①その他の無線設備 注(6) | | ○ | ○ | — | ○ | — | ○ | — | — | | |

注(1) ②及び④に対して同時に給電する必要はない。

注(2) ⑤・ロ及び⑤・ニに対して同時に給電する必要はない。

注(3) A 2 水域のみを航行する場合、給電する必要はない。

注(4) A 1 水域のみを航行する場合、給電する必要はない。

注(5) 第299条第2項第22号に規定するジャイロコンパスとは別にインマルサット直接印刷電信又はインマルサット無線電話を動作させるために船舶に備えた場合の当該ジャイロコンパスをいう。

注(6) ①の設備と同時に使用することができる他のすべての無線設備。

なお、漁船については船舶検査心得301-2-2. 2(a)を参照のこと。

| | | |
|--------|---------|--|
| 給電等の条件 | 給電時間 | 1. 非常電源から給電できる船舶は= 1 時間以上給電 2. 非常電源から給電できない船舶は= 6 時間以上給電 |
| | 給電容量 | 下記の総負荷A又はBのいずれか大きい負荷に対し、要求される時間給電できること。 1. 上記設備中、①～④+⑥=総負荷 A 2. " ⑤+⑥=総負荷 B 注 負荷の計算については下記の計算方法による。(船舶検査心得299. 2(e)) $C = t \{ 0.5 I (T) + V + \alpha \}$ t : 要求時間 (要求される時間に応じ6時間 (h) 又は1時間 (h)) C : 負荷 (A・h) I (T) : 無線設備の送信に必要な電流消費量 (A) V : 無線設備の受信に必要な電流消費量 (A) α : 上記以外の追加の負荷 (ジャイロコンパス、無線設備を操作する場所の照明装置、DC/ACインバーター等) の電流消費量 (A) |
| | 蓄電池の充電等 | 補助電源に使用する蓄電池は、10時間以内に要求される最小限の容量まで自動充電することができるとともに、12月を超えない間隔で船舶の停泊中に、蓄電池の電解液の比重を計測すること、電圧を計測すること等により、電池の能力が適正であることを確認すること。(船舶検査心得301-2-2. 1(a)) |

第八編 無線電信等

(無線電信等の施設)

第三百十一条の二十二 船舶には、その航行する水域に応じてそれぞれ次に掲げる無線電信等（法第四条第1項の「無線電信等」をいう。以下同じ。）を備えなければならない。

ただし、管海官庁が当該船舶の航海の態様等を考慮して差し支えないと認める場合は、この限りでない。

一 A4水域を航行する船舶

| 区 分 | 無 線 電 信 等 |
|---------------|---|
| 国際航海旅客船等 | イ HF直接印刷電信 ロ HF無線電話 ハ MF直接印刷電信 ニ MF無線電話 ホ VHF無線電話 |
| 国際航海旅客船等以外の船舶 | イ HF直接印刷電信又はHF無線電話 ロ MF無線電話 ハ VHF無線電話 |
| 備 考 | 国際航海旅客船等以外の船舶であって総トン数100トン未満のものにはMF無線電話及びVHF無線電話を備えることを要しない。 |

二 A3水域、A2水域又はA1水域のみ（湖川を含む。）を航行する船舶（A2水域又はA1水域のみ（湖川を含む。）を航行するものを除く。）

| 区 分 | 無 線 電 信 等 |
|---------------|--|
| 国際航海旅客船等 | イ (1)又は(2)のいずれかの無線電信等 (1) HF直接印刷電信、HF無線電話及びMF直接印刷電信 (2) インマルサット直接印刷電信 ロ MF無線電話 ハ VHF無線電話 |
| 国際航海旅客船等以外の船舶 | イ (1)から(4)までのいずれかの無線電信等 (1) HF直接印刷電信 (2) HF無線電話 (3) インマルサット直接印刷電信 (4) インマルサット無線電話 |

| | |
|-----|---|
| | ロ MF無線電話 ハ VHF無線電話 |
| 備 考 | <p>一 国際航海旅客船等以外の船舶であって次に掲げるものは、MF無線電話を備えることを要しない。</p> <ul style="list-style-type: none"> イ 総トン数100トン未満の船舶 ロ 沿海区域を航行区域とする船舶（航行区域が平水区域から当該船舶の最強速力で2時間以内に往復できる区域に限定されていない旅客船（管海官庁が差し支えないと認めるものを除く。）を除く。） ハ 平水区域を航行区域とする船舶 <p>二 国際航海旅客船等以外の船舶であって次に掲げるものには、VHF無線電話を備えることを要しない。</p> <ul style="list-style-type: none"> イ 総トン数100トン未満の船舶 ロ 2時間限定沿海船等 |

三 A2水域又はA1水域のみ（湖川を含む。）を航行する船舶（A1水域のみ（湖川を含む。）を航行するものを除く。）

| 区 分 | 無 線 電 信 等 |
|--------|--|
| すべての船舶 | イ MF無線電話 ロ VHF無線電話 |
| 備 考 | <p>一 MF無線電話が常に直接陸上との間で船舶の運航に関する連絡を行うことができるものでない場合には、HF直接印刷電信、HF無線電話、インマルサット直接印刷電信、インマルサット無線電話、MF直接印刷電信（常に直接陸上との間で船舶の運航に関する連絡を行うことができるものに限る。）又は告示で定める無線電信等であって常に直接陸上との間で船舶の運航に関する連絡を行うことができるもの（以下「一般通信用無線電信等」という。）（国際航海旅客船等にあつては、HF直接印刷電信、HF無線電話、インマルサット直接印刷電信、インマルサット無線電話又はMF直接印刷電信に限る。）を備えなければならない。</p> <p>二 一般通信用無線電信等を備える国際航海旅客船等以外の船舶であつて次に掲げるものには、MF無線電話を備えることを要しない。</p> <ul style="list-style-type: none"> イ 総トン数100トン未満の船舶 ロ 近海区域を航行区域とする旅客船以外の船舶であつて管海官庁が差し支えないと認めるもの ハ 沿海区域を航行区域とする船舶（航行区域が平水区域から当該船舶の最強速力で2時間以内に往復できる区域に限定されていない旅客船（管海官庁が差し支えないと認めるものを除く。）を除く。） |

- ニ 平水区域を航行区域とする船舶
- 三 国際航海旅客船等以外の船舶であつて次に掲げるものには、VHF無線電話を備えることを要しない。
- イ 総トン数100トン未満の船舶
- ロ 2時間限定沿海船等

四 A1水域のみ（湖川を含む。）を航行する船舶

| 区 分 | 無 線 電 信 等 |
|--------|---|
| すべての船舶 | VHF無線電話 |
| 備 考 | <ul style="list-style-type: none"> 一 VHF無線電話が常に直接陸上との間で船舶の運航に関する連絡を行うことができるものでない場合には、一般通信用無線電信等を備えなければならない。 二 一般通信用無線電信等を備える国際航海旅客船等以外の船舶であつて次に掲げるものには、VHF無線電話を備えることを要しない。 イ 総トン数100トン未満の船舶 ロ 2時間限定沿海船等 |

五 船舶安全法施行規則第四条の二第三号の告示で定める水域を航行する船舶

| 区 分 | 無 線 電 信 等 |
|--------|--|
| すべての船舶 | 当該告示で定める水域（当該船舶の航行する水域に限る。）において、常に直接陸上との間で連絡を行うことができる無線電信等であつて管海官庁が適当と認めるもの。 |

2 推進機関を有する船舶と当該船舶に押される船舶^(注1)とが一体となつてA3水域、A2水域又はA1水域のみ（湖川を含む。）を航行する場合には、当該推進機関を有する船舶には、前項に規定するMF無線電話及びVHF無線電話（A1水域のみ（湖川を含む。）を航行するものにあつてはVHF無線電話に限る。）を備えなければならない。ただし、これらの船舶が結合して一体となったときの長さが30メートル未満の場合には、この限りでない。

^(注1)：推進機関及び帆装を有しないものであつて、船舶安全法施行規則第二条第2項第三号ロからチ^(注2)までに掲げるものを除く。

^(注2)：船舶安全法施行規則第二条第2項第三号ロからチ

(適用除外)

第二条

2 法第二条第2項の国土交通大臣において特に定める船舶は、次のとおりとする。

三 推進機関及び帆装を有しない船舶（次に掲げるものを除く。）

ロ 沿海区域を超えて航行するもの

ハ 平水区域を超えて航行するものうち、推進機関を有する他の船舶に押されて航行の用に供するもの（沿海区域を航行区域とする推進機関を有する船舶と結合して一体となって航行する船舶であって平水区域及び平水区域から最強速力で4時間以内に往復できる区域のみを航行するもの並びに管海官庁が当該船舶の航海の態様等を考慮して差し支えないと認めるものを除く。）

ニ 危険物ばら積船

ホ 推進機関を有する他の船舶に引かれ又は押されてばら積の油（海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律（昭和45年法律第136号）第3条第2号に規定する油をいう。以下同じ。）の運送の用に供するもの

ヘ 推進機関を有する他の船舶に引かれ又は押されて人の運送の用に供するもの（次に掲げる要件に適合する長さ12メートル未満の船舶を除く。）

(1) 長さ5メートル未満の船舶にあつては、当該他の船舶の推進機関の連続最大出力10馬力以下、長さ5メートル以上の船舶にあつては、当該他の船舶の推進機関の連続最大出力が20馬力以下であること。

(2) 第一号イ(1)及び(3)（注³）に掲げる要件

ト 特殊船

チ 推進機関を有する他の船舶に押されるものであつて、当該推進機関を有する船舶と堅固に結合して一体となる構造を有するもの

（注³）：第一号イ(1)及び(3)

一 推進機関を有する長さ12メートル未満の船舶（危険物ばら積船及び特殊船を除く。）であつて次に掲げるもの

イ 次に掲げる要件に適合するもの

(1) 3人を超える人の運送の用に供しないものであること

(3) 湖若しくはダム、せき等により流水が貯留されている川の水域であつて、面積が50平方キロメートル以下のもの又は次に掲げる要件に適合する川以外の水域で告示で定めるもののみを航行するものであること。

(一) 平水区域であること。

(二) 海域にあつては、陸地より囲まれており、外海への開口部の幅が500メートル以下で、当該海域内の最大幅及び奥行きが開口部の幅より大きいものであり、かつ、外部の影響を受けにくいこと。

(三) 面積が100平方キロメートル以下であること。

(四) 当該水域における通常の水象条件のもとで、波浪が穏やかであり、水流又は潮流が微弱であること。

3 小型船舶検査機構が小型船舶検査事務を行う場合にあつては、第1項中「管海官庁」とあるのは、「小型船舶検査機構」と読み替えて、この規定を適用する。

(注：第311条の22第2項に関する附則)

附 則（平成15年7月1日 国土交通省令第79号）

(施行期日)

第一条 この省令は平成15年8月1日（以下「施行日」という。）から施行する。

(船舶設備規程の一部改正に伴う経過措置)

第二条 略

第三条 現存船の航海用レーダー及び無線電信等の施設については、第二条の規定による改正後の船舶設備規程第百四十六条の十二第2項及び第三百十一条の二十二第2項の規定は、当該船舶について平成30年7月31日以後に行われる最初の定期検査又は中間検査の時期までは、適用しない。

第四条～第五条 略

(関連規則)

省令 船舶検査心得

(無線電信等の施設)

311-22.1

(a) 「管海官庁が当該船舶の航海の態様等を考慮して差し支えないと認める場合」とは、次の各号の一に掲げる場合をいう。

(1) A3水域、A2水域又はA1水域のみ（湖川を含む。）を航行する船舶（A2水域又はA1水域のみ（湖川を含む。）を航行するもの及び国際航海旅客船等（施行規則第60条の5第1項第一号の国際航海旅客船等をいう。以下同じ。）を除く。）であって次に掲げるものが、専ら離島の周辺（沿海区域又は平水区域内の水域に限る。）を航行する場合又は専ら外国の沿岸を航行する場合（カリブ海において従業するえびトロール漁船に限る。）

(i) 一般通信用無線電信等（設備規程第311条の22第1項第三号の一般通信用無線電信等をいう。以下同じ。）又はMF無線電話（常に直接陸上との間で船舶の運航に関する連絡を行うことができるものに限る。）を備える総トン数100トン未満の船舶及び2時間限定沿海船等（設備規程第146条の10の2の2時間限定沿海船等をいう。以下同じ。）

(ii) 一般通信用無線電信等又はMF無線電話（常に直接陸上との間で船舶の運航に関する連絡を行うことができるものに限る。）及びVHF無線電話を備える総トン数100トン以上の船舶（2時間限定沿海船等を除く。）

(2) 146-10-3.0(b)(3)の規定((iv)に係る部分を除く。)に適合する船舶であって、各号に掲げるVHF無線電話に代えて通信申合せに従って漁業通信に使用され

る27MHz帯を使用する無線電話を設置している場合。この場合において、備え付けることを要しない無線電信等は、各号に掲げるVHF無線電話とする。

- (3) A2水域又はA1水域（湖川を含む。）を航行する100トン以上の船舶（A1水域のみ（湖川を含む。）を航行する船舶を除く。）であって次に掲げるものが、一般通信用無線電信等及びVHF無線電話を備える場合

(i) 養殖場における投錨及びロープ張り、投餌並びに網揚げ作業等のみに従事するもの

(ii) 養殖場からの漁獲物の運搬のみに従事するもの

(iii) 上記(i)及び(ii)のみに従事するもの

- (4) A3水域、A2水域又はA1水域（湖川を含む。）を航行する船舶（A2水域又はA1水域のみ（湖川を含む。）を航行する船舶及び国際航海に従事する船舶を除く。）であって次の要件に適合するものであること。

(i) 旅客船及び施行規則第1条第2項各号に掲げる漁船以外の船舶であってMF無線電話及びVHF無線電話を設置していること。

(ii) MF無線電話により常に陸上との間で船舶の運航に関する連絡を行うことのできる水域のみを航行するものであること。

この場合において、当該水域は、当該船舶に交付される電波法による無線局の予備免許又は変更許可を受けたことを証明する書類中に記載されたものとする。

- (b) 第1項第二号備考一ロ及び同項第三号備考二ハの「管海官庁が差し支えないと認めるもの」とは、航行区域が平水区域から最強速力で2時間以内に往復できる区域に限定されていない旅客船のうち、船舶設備規程146-35.0(a)の長距離カーフェリー以外のものとする。

- (c) 第1項第三号備考ニロの「管海官庁が差し支えないと認めるもの」とは、当該船舶が備える一般通信用無線電信等により常に陸上との間で船舶の運航に関する連絡を行うことのできる水域内及び沿海区域を航行する船舶とする。

この場合において、当該水域は、当該船舶に交付される電波法による無線局の予備免許又は変更許可を受けたことを証明する書類中に記載された水域又は海事局検査測度課長が別に定めるところによる。

〔海検第38号(平成8年5月31日)〕

改正 平成13年9月14日 国海安第60号

船舶設備規程船舶検査心得311-22.1 (C) 海事局検査測度課長が別に定めるところによるものについて、別紙のとおり定めることとする。

なお、同項中電波法により定められる水域については、現在郵政省が所要の手続きを準備中であること及び本通達以外には当面他に水域は定める予定にはないことから、一般通信用無線電信等としては、本通達に係るもののみが当面は認められることとなる。

〔別 紙〕

一般通信用無線電信等のうち、2600MHz帯で運用する携帯移動地球局の無線電話に係る水域。

- (イ) A 2 水域及びA 1 水域であって、北緯45度54分15秒東経142度30分の地点、北緯45度34分42秒東経144度54分56秒の地点、北緯44度38分23秒東経147度 2 分24秒の地点、北緯43度12分 7 秒東経148度37分の地点、北緯41度26分18秒東経149度27分20秒の地点、北緯39度33分41秒東経149度27分20秒の地点、北緯37度47分52秒東経148度37分の地点、北緯36度21分36秒東経147度 2 分24秒の地点、北緯35度25分18秒東経144度54分56秒の地点、北緯34度24分46秒東経144度の地点、北緯34度 5 分10秒東経146度 6 分24秒の地点、北緯33度 8 分47秒東経147度57分33秒の地点、北緯31度42分23秒東経149度20分 3 秒の地点、北緯29度56分24秒東経150度 3 分57秒の地点、北緯28度 3 分36秒東経150度 3 分57秒の地点、北緯26度17分37秒東経149度20分 3 秒の地点、北緯24度51分13秒東経147度57分33秒の地点、北緯23度54分49秒東経146度 6 分24秒の地点、北緯23度35分14秒東経144度の地点、北緯23度54分49秒東経141度53分35秒の地点、北緯24度51分13秒東経140度 2 分26秒の地点、北緯26度17分37秒東経138度39分56秒の地点、北緯28度 3 分36秒東経137度56分 2 秒の地点、北緯27度10分19秒東経136度 6 分29秒の地点、北緯27度26分25秒東経133度55分56秒の地点、北緯25度33分35秒東経133度55分56秒の地点、北緯23度47分34秒東経133度13分の地点、北緯22度21分 8 秒東経131度52分19秒の地点、北緯21度24分43秒東経130度 3 分37秒の地点、北緯21度 5 分 8 秒東経128度の地点、北緯21度24分43秒東経125度56分23秒の地点、北緯22度21分 8 秒東経124度 7 分41秒の地点、北緯23度47分34秒東経122度46分59秒の地点、北緯25度33分35秒東経122度 4 分 4 秒の地点、北緯27度26分25秒東経122度 4 分 4 秒の地点、北緯29度12分26秒東経122度46分59秒の地点、北緯30度38分52秒東経124度 7 分41秒の地点、北緯31度35分16秒東経125度56分23秒の地点、北緯31度49分55秒東経126度57分14秒の地点、北緯34度21分 1 秒東経129度13秒の地点、北緯35度12分18秒東経129度28分25秒の地点、北緯35度58分39秒東経130度 6 分42秒の地点、北緯36度38分40秒東経130度53分53秒の地点、北緯37度11分 7 秒東経131度48分34秒の地点、北緯39度33分41秒東経135度32分39秒の地点、北緯41度26分18秒東経135度32分39秒の地点、北緯43度12分 7 秒東経136度22分59秒の地点、北緯44度38分23秒東経137度57分36秒の地点、北緯45度34分42秒東経140度 5 分 3 秒の地点及び北緯45度48分22秒東経141度16分37秒の地点を順次結んだ線並びに陸岸により囲まれた水域とする。

(d) 第1項第三号の表の備考第二号に掲げる船舶に対する一般通信用無線電信等については、当該船舶の従業制限又は航行区域に応じ、以下に掲げる無線設備のいずれかとする。

(1) 100 t 未満の漁船

SSB無線電話

27MHz 無線電話

40MHz 無線電話

マリンホン（マリンホンのサービスエリア内を航行するものに限る。）

サテライト・マリンホン ((c) 後段の水域を航行するものに限る。)

サテライトホンDoPaN21 ((c) 後段の水域を航行するものに限る。)

ワイドスター・マリンホン ((c) 後段の水域を航行するものに限る。)

ワイドスターDoPaN21 ((c) 後段の水域を航行するものに限る。)

ワイドスター・デュオ ((c) 後段の水域を航行するものに限る。)

インマルサットミニM

(2) 近海区域を航行区域とする船舶(100 t 以上の旅客船及び限定近海貨物船を除く。)

SSB無線電話

サテライト・マリンホン ((c) 後段の水域を航行するものに限る。)

サテライトホンDoPaN21 ((c) 後段の水域を航行するものに限る。)

ワイドスター・マリンホン ((c) 後段の水域を航行するものに限る。)

ワイドスターDoPaN21 ((c) 後段の水域を航行するものに限る。)

ワイドスター・デュオ ((c) 後段の水域を航行するものに限る。)

インマルサットミニM

(3) 限定近海貨物船

SSB無線電話

サテライト・マリンホン ((c) 後段の水域を航行するものに限る。)

サテライトホンDoPaN21 ((c) 後段の水域を航行するものに限る。)

ワイドスター・マリンホン ((c) 後段の水域を航行するものに限る。)

ワイドスターDoPaN21 ((c) 後段の水域を航行するものに限る。)

ワイドスター・デュオ ((c) 後段の水域を航行するものに限る。)

インマルサットミニM

(4) 沿海区域を航行区域とする船舶（限定沿海を航行区域とする船舶及び小安

則第2条第3項に規定する沿岸小型船舶を除く。）

SSB無線電話

VHF無線電話

27MHz無線電話

40MHz無線電話

サテライト・マリンホン ((c) 後段の水域を航行するものに限る。)

サテライトホンDoPaN21 ((c) 後段の水域を航行するものに限る。)

ワイドスター・マリンホン ((c) 後段の水域を航行するものに限る。)

ワイドスターDoPaN21 ((c) 後段の水域を航行するものに限る。)

ワイドスター・デュオ ((c) 後段の水域を航行するものに限る。)

インマルサットミニM

ただし、100 t以上の旅客船にあつては、SSB無線電話、サテライト・マリンホン、サテライトホンDoPaN21、ワイドスター・マリンホン、ワイドスターDoPaN21、ワイドスター・デュオ又はインマルサットミニMに限る。

(5) 限定沿海区域又は平水区域を航行区域とする船舶

SSB無線電話

VHF無線電話

27MHz無線電話

40MHz無線電話

マリンVHF (限定沿海船にあつては、当該船舶の母港が当該マリンVHFのサービスエリア内にあるものに限る。)

400MHz無線電話 (限定沿海船にあつては、当該船舶の母港が当該400MHz無線電話のサービスエリア内にあるものに限る。)

マリンホン (限定沿海船にあつては、当該船舶の母港が当該マリンホンのサービスエリア内にあるものに限る。)

サテライト・マリンホン ((c) 後段の水域を航行するものに限る。)

サテライトホンDoPaN21 ((c) 後段の水域を航行するものに限る。)

ワイドスター・マリンホン ((c) 後段の水域を航行するものに限る。)

ワイドスターDoPaN21 ((c) 後段の水域を航行するものに限る。)

ワイドスター・デュオ ((c) 後段の水域を航行するものに限る。)

インマルサットミニM

800MHz携帯・自動車電話（主要航路で通信可能な場合に限る。）

1.5GHz携帯・自動車電話（主要航路で通信可能な場合に限る。）

ただし、長距離カーフェリーにおいては、SSB無線電話、サテライト・マリンホン、サテライトホンDoPaN21、ワイドスター・マリンホン、ワイドスターDoPaN21、ワイドスター・デュオ又はインマルサットミニMに限る。

(6) 沿岸小型船舶

SSB無線電話

27MHz無線電話

40MHz無線電話

サテライト・マリンホン ((c) 後段の水域のみを航行するものに限る。)

サテライトホンDoPaN21 ((c) 後段の水域のみを航行するものに限る。)

ワイドスター・マリンホン ((c) 後段の水域のみを航行するものに限る。)

ワイドスターDoPaN21 ((c) 後段の水域のみを航行するものに限る。)

ワイドスター・デュオ ((c) 後段の水域のみを航行するものに限る。)

インマルサットミニM

ただし、長距離カーフェリーにおいては、SSB無線電話、サテライト・マリンホン、サテライトホンDoPaN21、ワイドスター・マリンホン、ワイドスターDoPaN21、ワイドスター・デュオ又はインマルサットミニMに限る。

(7) (1) から(6)までの区分によらない場合は、資料を添えて、海事局検査測度課長まで伺い出ること。

(注1) 上記(1)から(5)までに掲げる無線設備は、船舶設備規程第311条の22第1項第3号の無線電信等を定める告示（以下、本項においては「告示」という。）に掲げる無線電信等であって以下のとおり分類したもの。

| | |
|-----------|---|
| SSB無線電話 | : 告示第1号(1)及び(2)に掲げるもの |
| 27MHz無線電話 | : 告示第2号(1)に掲げるもの |
| 40MHz無線電話 | : 告示第2号(2)に掲げるもの |
| VHF無線電話 | : 告示第2号(3)に掲げるものであって第311条の22第1項でいうVHF無線電話 |
| マリンVHF | : 告示第2号(3)に掲げる150MHz帯無線電話 |

- 400MHz無線電話 : 告示第2号(4)に掲げる400MHz帯無線電話
- マリンホン : 告示第3号(2)に掲げる400MHz帯無線電話
- インマルサットミニM : 告示第4号(1)に掲げる1600MHz帯無線電話
- サテライト・マリンホン : 告示第4号(2)に掲げる2600MHz帯無線電話
(N-STAR衛星船舶電話であって、アンテナが人工衛星の方向を自動的に追尾する機能を有するもの。)
- サテライトホンDoPaN21 : 告示第4号(2)に掲げる2600MHz帯無線電話
(N-STAR衛星船舶電話であって、アンテナが人工衛星の方向を自動的に追尾する機能を有するもの。)
- ワイドスター・マリンホン : 告示第4号(2)に掲げる2600MHz帯無線電話
(N-STAR衛星船舶電話であって、アンテナが人工衛星の方向を自動的に追尾する機能を有するもの。)
- ワイドスターDoPaN21 : 告示第4号(2)に掲げる2600MHz帯無線電話
(N-STAR衛星船舶電話であって、アンテナが人工衛星の方向を自動的に追尾する機能を有するもの。)
- ワイドスター・デュオ : 告示4号(2)に掲げる2,600MHz帯無線電話
(N-STAR衛星船舶電話であって、アンテナが人工衛星の方向を自動的に追尾する機能を有するもの。)
- 800MHz携帯電話・自動車電話 : 告示第5号(1)に掲げる800MHz無線電話
- 1.5GHz携帯電話・自動車電話 : 告示第5号(2)に掲げる1,500MHz無線電話

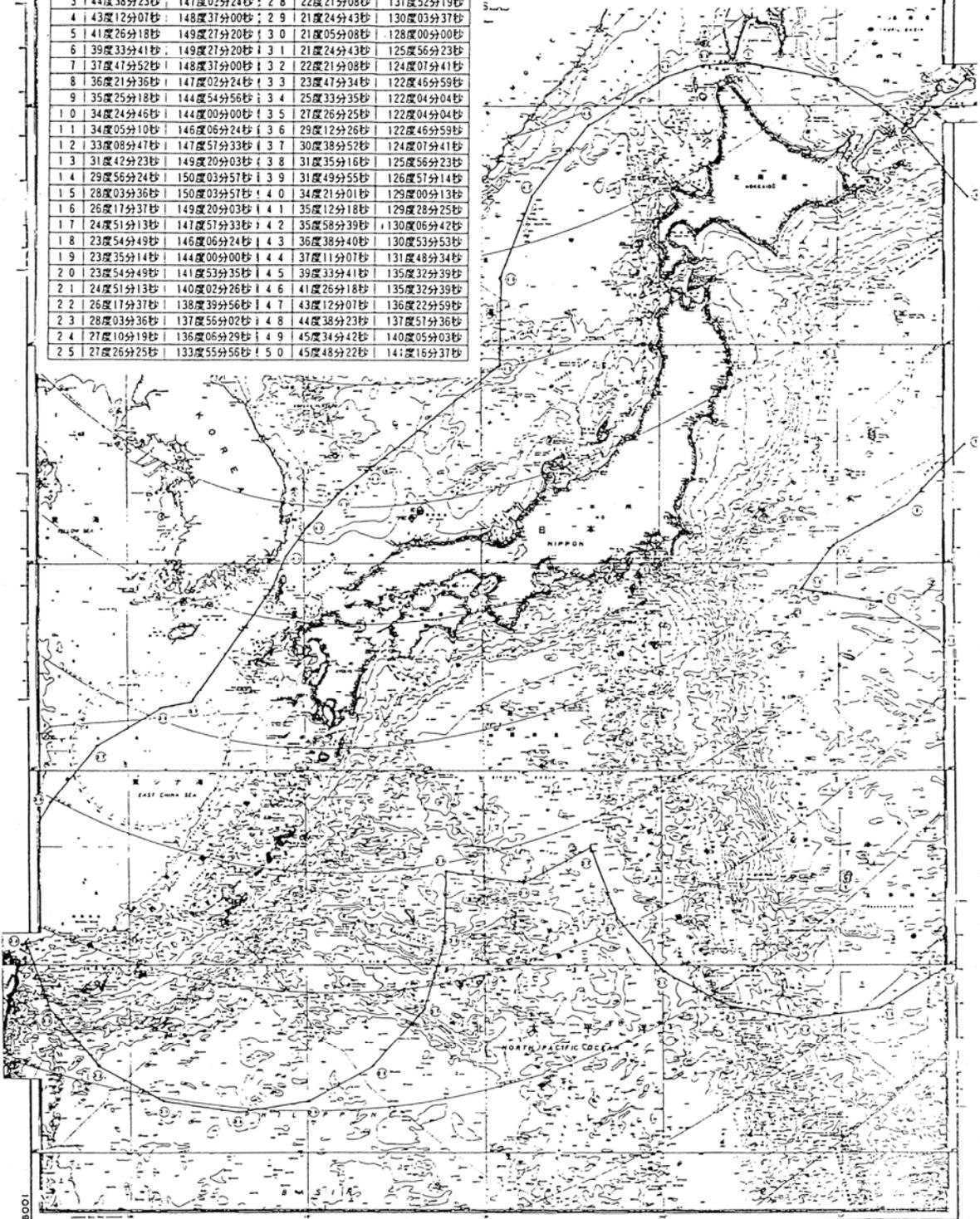
(注2) 800MHz帯無線電話及び1.5GHz携帯電話・自動車電話(手持ち型のもの)のサービスエリアについては、当該携帯電話・自動車電話の事業者が発行するパンフレットを参考にする事。

(注3) 以下にマリンVHF及びマリンホンに関する問い合わせ先を掲載する。

N-STAR衛星船舶電話の通信圏は、次の地点により囲まれた水域とする。

| 地点 | 北緯 | 東経 | 地点 | 北緯 | 東経 |
|-----|-----------|------------|-----|-----------|------------|
| 1 | 45度54分15秒 | 142度30分00秒 | 2 6 | 25度33分35秒 | 133度55分56秒 |
| 2 | 45度34分42秒 | 144度54分56秒 | 2 7 | 23度47分34秒 | 133度13分00秒 |
| 3 | 44度38分23秒 | 147度02分24秒 | 2 8 | 22度21分08秒 | 131度52分19秒 |
| 4 | 43度12分07秒 | 148度37分00秒 | 2 9 | 21度24分43秒 | 130度03分37秒 |
| 5 | 41度26分18秒 | 149度27分20秒 | 3 0 | 21度05分08秒 | 128度00分00秒 |
| 6 | 39度33分41秒 | 149度27分20秒 | 3 1 | 21度24分43秒 | 125度56分23秒 |
| 7 | 37度47分52秒 | 148度37分00秒 | 3 2 | 22度21分08秒 | 124度07分41秒 |
| 8 | 36度21分36秒 | 147度02分24秒 | 3 3 | 23度47分34秒 | 122度46分59秒 |
| 9 | 35度25分18秒 | 144度54分56秒 | 3 4 | 25度33分35秒 | 122度04分04秒 |
| 1 0 | 34度24分46秒 | 144度00分00秒 | 3 5 | 27度26分25秒 | 122度04分04秒 |
| 1 1 | 34度05分10秒 | 146度06分24秒 | 3 6 | 29度12分26秒 | 122度46分59秒 |
| 1 2 | 33度08分47秒 | 147度57分33秒 | 3 7 | 30度38分52秒 | 124度07分41秒 |
| 1 3 | 31度42分23秒 | 149度20分03秒 | 3 8 | 31度35分16秒 | 125度56分23秒 |
| 1 4 | 29度56分24秒 | 150度03分57秒 | 3 9 | 31度49分55秒 | 126度57分14秒 |
| 1 5 | 28度03分36秒 | 150度03分57秒 | 4 0 | 34度21分01秒 | 129度00分13秒 |
| 1 6 | 26度17分37秒 | 149度20分03秒 | 4 1 | 35度12分18秒 | 129度28分25秒 |
| 1 7 | 24度51分13秒 | 147度57分33秒 | 4 2 | 35度58分39秒 | 130度06分42秒 |
| 1 8 | 23度35分14秒 | 146度06分24秒 | 4 3 | 36度38分40秒 | 130度53分53秒 |
| 1 9 | 23度35分14秒 | 144度00分00秒 | 4 4 | 37度11分07秒 | 131度48分34秒 |
| 2 0 | 23度54分49秒 | 141度53分35秒 | 4 5 | 39度33分41秒 | 135度32分39秒 |
| 2 1 | 24度51分13秒 | 140度02分26秒 | 4 6 | 41度26分18秒 | 135度32分39秒 |
| 2 2 | 26度17分37秒 | 138度39分56秒 | 4 7 | 43度12分07秒 | 136度22分59秒 |
| 2 3 | 28度03分36秒 | 137度56分02秒 | 4 8 | 44度38分23秒 | 137度57分36秒 |
| 2 4 | 27度10分19秒 | 136度06分29秒 | 4 9 | 45度34分42秒 | 140度05分03秒 |
| 2 5 | 27度26分25秒 | 133度55分56秒 | 5 0 | 45度48分22秒 | 147度16分37秒 |

N-STAR衛星船舶電話の通信圏図
(サテライト・マリンホンのサービスエリア図)



マリンVHFに関する問い合わせ先

| 免許人団体名 | 〒 | 所在地 | 電話番号 |
|------------------|----------|------------------------------|--------------|
| 北海道マリン無線協会 | 047-0047 | 北海道小樽市祝津3-197 | 0134-32-4031 |
| 岩手マリン無線協会 | 027-0003 | 岩手県宮古市港町2-17 | 0193-62-6561 |
| いわきサンマリーナ無線協会 | 971-8185 | いわき市泉町下川字大畑262 | 0246-56-3000 |
| 大洗マリーナ無線協会 | 311-3100 | 茨城県東茨城郡大洗町港中央377 | 0292-67-5993 |
| 火関東小型船安全協会 | 231-0002 | 神奈川県横浜市中央区海岸通り4-22 | 045-201-7754 |
| 上越マリン無線協会 | 942-0061 | 新潟県上越市春日新田3-10-6 | 0255-43-2492 |
| 柏崎マリン無線組合 | 945-0066 | 新潟県柏崎市西本町2-2-24 | 0257-24-0436 |
| 寺泊マリン無線組合 | 940-2502 | 新潟県三島郡寺泊町大字寺泊字片町9353-59 | 0258-75-2228 |
| 新潟マリン無線組合 | 951-8013 | 新潟県新潟市柳島町3-26 | 0257-24-0436 |
| 東港マリン無線組合 | 957-0126 | 新潟県北蒲原郡聖籠町大字大夫興野字金清水山2862-11 | 025-256-2020 |
| 新湊マリンVHFクラブ | 943-0035 | 富山県新湊市新堀39 | 0766-86-3750 |
| 富山海洋無線クラブ | 931-8365 | 富山県富山市岩瀬入船町2 | 0764-38-0723 |
| 愛南遊船無線クラブ | 498-0055 | 愛知県海部郡弥富町大字境299 | 0567-68-8727 |
| 三河御津マリンVHFクラブ | 441-0314 | 愛知県宝飯郡御津町御幸浜字一号地1-21 | 05837-5-3487 |
| 武豊マリン無線クラブ | 470-2531 | 愛知県知多郡武豊町大字富貴字市場19 | 0569-73-1677 |
| 伊勢湾西部マリンVHFクラブ | 510-0234 | 三重県鈴鹿市江島本町16-31 | 0593-87-3657 |
| 大阪湾マリンVHF協議会 | 599-0301 | 大阪府泉南郡岬町淡輪6190 | 0724-94-2335 |
| 中国マリンレジャー無線協会 | 684-0000 | 鳥取県境港市栄町 境港管理組合内 | 0859-42-3705 |
| 仁尾町マリン無線協会 | 769-1400 | 香川県三豊郡仁尾町大字仁尾古江己918-1 | 0875-82-3231 |
| 新門司マリーナ無線協会 | 800-0155 | 福岡県北九州市門司区新門司2-1 | 093-481-6299 |
| 小戸ハーバー無線協会 | 819-0001 | 福岡県福岡市西区小戸3-58-1 | 092-882-2151 |
| 福岡小型沿岸協会 | 810-0075 | 福岡県福岡市中央区港3-3-14 | 092-733-8512 |
| 西福岡マリーナ無線協会 | 819-0001 | 福岡県福岡市西区小戸2-2704-3 | 092-885-2281 |
| 名柄川海上無線協会 | 819-0001 | 福岡県福岡市西区小戸4-3-40 | 092-882-8700 |
| 福岡地区小型船安全協会 | 812-0031 | 福岡県福岡市博多区沖浜町1-22 | 092-761-5916 |
| 伊万里海上無線協会 | 848-0122 | 佐賀県伊万里市黒川町福田20 | 0955-27-0118 |
| 佐賀県ヨットハーバー海上無線協会 | 847-0861 | 佐賀県唐津市二夕子3-1-8 | 0955-73-7041 |
| つくも海上無線協会 | 857-1232 | 長崎県佐世保市下船越町524-5 | 0956-28-6501 |
| 豊州無線協会 | 872-1100 | 大分県西国東郡真玉町2067-1 | 0978-53-4545 |
| 鹿児島海上無線協会 | 892-0835 | 鹿児島県鹿児島市城南町36 | 0992-26-5845 |

マリンホーンに関する問い合わせ先

| 施設名 | 所在地 | 電話番号 |
|----------------|----------------------|--------------|
| 八雲マリンホーン | 北海道山越郡八雲町内海町155-3 | 01376-2-3101 |
| 陸奥湾マリンホーン | 青森県東津軽郡平内町大字浅所91-56 | 0177-55-4111 |
| 宮城県中部マリンホーン | 宮城県牡鹿郡女川町女川浜字大原510 | 0225-53-2188 |
| 仙台湾マリンホーン | 宮城県宮城郡七ヶ浜町吉田浜字浜屋敷1 | 0223-57-2644 |
| 宮城県北部マリンホーン | 宮城県本吉郡歌津町字名足81-2 | 0226-36-2028 |
| 若狭湾マリンホーン | 福井県小浜市川崎3-2 | 0770-52-0115 |
| 浜名湖マリンホーン | 静岡県浜名郡舞阪町舞阪2119-19 | 053-592-2911 |
| 五ヶ所湾マリンホーン | 三重県度会郡南勢町礪浦 | 05996-4-2046 |
| 伊東マリンホーン | 静岡県伊東市新井1-1-18 | 0557-37-3181 |
| 南紀マリンホーン | 和歌山県西牟婁郡白浜町3587-1 | 0739-42-2516 |
| 八幡浜マリンホーン | 愛媛県八幡浜市1522-18 | 0894-22-2811 |
| 新居浜マリンホーン | 愛媛県新居浜市清水町14-98 | 0897-33-9391 |
| さがありあけかいマリンホーン | 佐賀県佐賀郡川副町大字犬井道1757-3 | 0952-45-1421 |
| 熊本マリンホーン | 熊本県熊本市田崎2-5-31 | 096-356-8551 |
| 奄美マリンホーン | 鹿児島県名瀬市港町11-7 | 0997-52-5321 |

その他の400MHz小型船舶用無線海岸局に関する問い合わせ先

- (社) 関東小型船安全協会 045-201-7754
- (社) 関西小型船安全協会 078-341-5163
- (社) 九州北部小型船安全協会 093-332-3578
- (社) 中部小型船安全協会 052-653-2407
- (社) 瀬戸内海小型船安全協会 082-251-6664

- (e) 第五号の「管海官庁が適当と認める」に当たっては、電気通信事業法第9条第1項の規定による許可を受けた第一種電気通信事業者が電気通信事業の用に供する無線電話（自動車電話、携帯電話等）を適当なものと取り扱って差し支えない。

（関連規則）

小型船舶安全規則に関する細則

（無線電信等の施設）

- (1) 設備規程第311条の22第1項の「管海官庁が差し支えないと認める場合」とは、A3水域、A2水域又はA1水域のみ（湖川を含む。）を航行する船舶（A2水域又はA1水域のみ（湖川を含む。）を航行するものを除く。）であって次に掲げるものが、専ら離島の周辺（沿海区域又は平水区域に限る。）を航行する場合とする。
- (i) 一般通信用無線電信等（設備規程第311条の22第1項第3号の一般通信用無線電信等をいう。）又はMF無線電信（常に直接陸上との連絡を行うことができるものに限る。）を備える限定沿海小型船舶及び平水区域を航行区域とする船舶。
- (2) 設備規程第311条の22第1項第5号の「管海官庁が適当と認めるもの」とは、次に掲げるものとする。
- (i) 電気通信事業法（昭和59年法律第86号）第9条第1項の規定による許可を受けた第一種電気通信事業者が電気通信事業の用に供する無線電話（自動車電話、携帯電話等）
- (ii) 琵琶湖において使用される船舶の船舶所有者、運航事業者等の開設した事業用の無線電話等であって、船舶の運航中常時事務所等において船舶から呼出しに対応することができるような体制を整えているもの。

（告 示）

船舶設備規程第311条の22第1項第3号の無線電信等を定める告示

運輸省告示第52号（平成4年1月28日）

改正 平成8年5月31日運輸省告示第346号

改正 平成9年8月4日運輸省告示第484号

改正 平成11年1月7日運輸省告示第2号

船舶設備規程第311条の22第3号の告示で定める無線電信等は、次の各号に掲げる無

線電信又は無線電話とする。

一 次に掲げる周波数帯で運用する船舶局の直接印刷電信又は無線電話

(一) 中短波帯 (SSB無線電話)

(二) 短波帯 (SSB無線電話)

二 次に掲げる周波数帯で運用する船舶局の無線電話

(一) 27MHz帯 (27MHz 無線電話)

(二) 40MHz帯 (40MHz 無線電話)

(三) 150MHz帯 (マリンVHF、VHF無線電話)

(四) 400MHz帯 (400MHz無線電話)

三 次に掲げる周波数帯で運用する携帯局の無線電話

(一) 250MHz帯

(二) 400MHz帯 (マリンホーン)

(三) 800MHz帯

四 次に掲げる周波数帯で運用する携帯移動地球局の無線電話

(一) 1600MHz帯 (インマルサットミニM)

(二) 2600MHz帯 (サテライト・マリンホン、サテライトホンDoPaN21、ワイドスター・マリンホン、ワイドスターDoPaN21、ワイドスター・デュオ)

五 次に掲げる周波数帯で運用する陸上移動局の無線電話

(一) 800MHz帯 (携帯・自動車電話)

(二) 1,500MHz帯 ()

注 () 内名称は船舶検査心得311-22.0(d)の注1に記載されている分類に従ったものである。

附 則 (平成3年10月11日 運輸省令第33号)

(施行期日)

第一条 この省令は、船舶安全法及び船舶職員法の一部を改正する法律(平成3年法律第75条。以下「改正法」という。)の施行の日(平成4年2月1日。以下「施行日」という。)から施行する。(以下略)

(船舶設備規程の一部改正に伴う経過措置)

第二条 1～9 略

10 平成7年現存船については、新規程第二百九十九条(非常電源)(同条第2項第五

号から第九号までに掲げる設備に係る規定に限る。)及び第三百条(非常電源)(第二百九十九条第2項第五号から第九号までに掲げる設備に係る規定に限る。)の規定は、適用しない。

11～12 略

附 則(平成8年11月19日 運輸省令第59号)

(施行期日)

1 この省令は、平成9年1月1日から施行する。ただし、第四百四十六条の三十四の四の改正規定は、平成8年11月23日から施行する。

(経過措置)

2 この省令の施行の際現に船舶に備え付けている自動衝突予防援助装置、船速距離計、VHFデジタル選択呼出装置及びデジタル選択呼出装置については、これらを引き続き当該船舶に備え付ける場合に限り、この省令による改正後の船舶設備規程第四百四十六条の十七、第四百四十六条の二十六及び第四百四十六条の三十四の四(第四百四十六条の三十八の三第三号において準用する場合を含む。)の規定にかかわらず、なお従前の例による。

附 則(平成14年6月25日 国土交通省令第75号)

(施行日)

第一条 この省令は、平成14年7月1日(以下「施行日」という。)から施行する。ただし、第四条中船舶安全法施行規則別表第一及び別表第二の改正規定並びに第七条の規定は、公布の日から施行する。

(船舶設備規程の一部改正に伴う経過措置)

第二条 施行日前に建造され、又は建造に着手された船舶(以下「現存船」という。)については、第一条の規定による改正後の船舶設備規程(以下「新規規程」という。)の規定にかかわらず、なお従前の例によることができる。

2 略

3 第1項の規定にかかわらず、現存船の航海用具については、新規規程第三章の規定にかかわらず、なお従前の例による。ただし、管海官庁が当該船舶の設備等を考慮して差し支えないと認める場合には、新規規程第三章に定めるところによることができる。

4 略

5 第3項の規定にかかわらず、現存船の衛星航法装置等については、新規規程第四百四十六条の二十四の規定にかかわらず、当初検査時期までは、なお、従前の例によること

ができる。

6 第3項の規定にかかわらず、現存船の無線方位測定機については、当初検査時期までは、第一条の規定による改正前の船舶設備規程第百四十六条の二十九の規定を適用する。

7～9 略

10 現存船であって施行日以後主要な変更又は改造を行うものについては、当該変更又は改造後は、前各項の規定にかかわらず、管海官庁の指示するところによる。

11 略

以降 略

(告 示)

運輸省告示第53号（平成4年1月28日）

船舶設備規程等の一部を改正する省令附則第二条（船舶設備規程の一部改正に伴う経過措置）第1項及び第2項の告示で定める水域は、船舶安全法施行規則第一条第11項の水域（A2水域）を定める告示（平成4年運輸省告示49号）で定める水域とする。

附 則（平成14年6月25日 国土交通省告示第512号）

1 この告示は、平成14年7月1日から施行する。

2・4 船舶救命設備規則

第一章 総 則

(定 義)

第一条の二 この省令において「第一種船」とは、国際航海（船舶安全法施行規則第一条第一項の国際航海をいう。以下同じ。）に従事する旅客船をいう。

2 この省令において「第二種船」とは、国際航海に従事しない旅客船をいう。

3 この省令において「第三種船」とは、国際航海に従事する総トン数五百トン以上の船舶であって、第一種船及び船舶安全法施行規則第一条第2項第一号又は第二号の船舶（同項第二号の船舶にあつては、もっぱら漁ろうに従事するものに限る。）以外のものをいう。

4 この省令において「第四種船」とは、国際航海に従事する総トン数五百トン未満の船舶であって、第一種船及び船舶安全法施行規則第一条第2項の漁船以外のもの並びに国際航海に従事しない船舶であって、第二種船及び同項の漁船以外のものをいう。

5～6 略

7 この省令において「限定近海船」とは、国際航海に従事しない船舶であって近海区域を航行区域とするもののうち船舶設備規程（昭和九年逓信省令第六号）第二条第2項の告示で定める本邦の周辺の区域のみを航行すものをいう。

(救命設備の分類)

第二条 救命設備を次のとおり分類する。

一 略

二 信号装置

イ～リ 略

ヌ 浮揚型極軌道衛星利用非常用位置指示無線標識装置

ル 非浮揚型極軌道衛星利用非常用位置指示無線標識装置

ヲ レーダー・トランスポンダー

ワ 持運び式双方向無線電話装置

カ 固定式双方向無線電話装置

ヨ 船舶航空機間双方向無線電話装置

タ～ソ 略

三 略

第二章 救命設備の要件

第二節 信号装置

(浮揚型極軌道衛星利用非常用位置指示無線標識装置)

第三十九条 浮揚型極軌道衛星利用非常用位置指示無線標識装置は、次に掲げる要件に適合するものでなければならない。

- 一 非常の際に極軌道衛星及び付近の航空機に対し必要な信号を有効確実に、かつ、自動的に発信できるものであること。
- 二 水密であり、水上に浮くことができ、かつ、20メートルの高さから水上に投下した場合に損傷しないものであること。
- 三 信号を発信していることを表示できるものであること。
- 四 手動により作動の開始及び停止ができるものであること。
- 五 夜間において、自動的に0.75カンデラ以上の光を周期的に発するものであること。
- 六 浮揚性の索が取り付けられたものであること。
- 七 誤作動を防止するための措置が講じられているものであること。
- 八 48時間以上連続して使用することができるものであること。
- 九 適正に作動することが極軌道衛星を利用することなく確認できるものであること。
- 十 操作方法が装置本体に簡潔に表示されていること。
- 十一 第八条第四号に掲げる要件

(注) 第八条 第四号

(四) 外部は非常に見やすい色であること。

(関連規則)

省令 船舶検査心得

(浮揚型極軌道衛星利用非常用位置指示無線標識装置)

39-0

- (a) 浮揚型極軌道衛星利用非常用位置指示無線標識装置については、次に掲げるところによること。
 - (1) 海水、油及び両者の混合物により影響を受けないものであること。
 - (2) 太陽にさらされても品質に影響を受けないものであること。
 - (3) -30°C から 70°C までの周囲温度において品質に影響を受けないものであること。
- (b) 第一号の「有効確実に、かつ自動的に発信できるもの」とは、次に掲げる状態において作動できるものをいう。
 - (1) -20°C から 55°C までの周囲温度

- (2) 着氷
- (3) 相対風速100ノット
- (c) 第二号の「水密」とは、水没状態に移行するまでの間に45℃温度変化があり、水深10mの位置に5分間浸した場合に内部に浸水しないことをいう。
- (d) 第七号の「誤作動を防止するための措置」とは、次に掲げる措置をいう。
 - (1) 手動により遭難信号を発信するための専用のスイッチを有し、かつ、当該スイッチは次に掲げる要件に適合すること。
 - (i) 他のスイッチと明確に区別できること。
 - (ii) 不用意な操作から保護されていること。
 - (2) 手動による遭難警報の発信には、独立した2以上の操作を要すること。
 - (3) 手動により離脱装置から取り外した場合に、自動的に遭難信号を発信するものでないこと。
- (e) 第十一号で引用する（注）第八条第四号の「非常に見やすい色」とは、マンセル表示によりHVC値が8.1R5.0/10.0から10.0R6.0/13.0までを標準とする。

（非浮揚型極軌道衛星利用非常用位置指示無線標識装置）

第三十九条の二 非浮揚型極軌道衛星利用非常用位置指示無線標識装置は、次に掲げる条件に適合するものでなければならない。

- 一 非常の際に極軌道衛星に対し必要な信号を有効かつ確実に発信できるものであること。
- 二 前条第三号、第四号及び第七号から第十号までに掲げる要件

（注）第三十九条 第三号、第四号、第七号～第十号

- (三) 信号を発信していることを表示できるものであること。
- (四) 手動により作動の開始及び停止ができるものであること。
- (七) 誤作動を防止するための措置が講じられているものであること。
- (八) 48時間以上連続して使用することができるものであること。
- (九) 適正に作動することが極軌道衛星に対し信号を発信することなく確認できるものであること。
- (十) 操作方法が装置本体に簡潔に表示されていること。

（関連規則）

省令 船舶検査心得

（非浮揚型極軌道衛星利用非常用位置指示無線標識装置）

39-2.0

- (a) 非浮揚型極軌道衛星利用非常用位置指示無線標識装置については、太陽にさら

されても品質に影響を受けないものであること。

(b) 第一号の「有効かつ確実に発信できるもの」とは、周囲温度が -20°C から 55°C までの間で作動できるものをいう。

(c) 第二号で引用する(注)第39条第七号の「誤作動を防止するための措置」とは、次に掲げる措置をいう。

(1) 手動により遭難信号を発信するための専用のスイッチを有し、かつ、当該スイッチは次に掲げる要件に適合すること。

(i) 他のスイッチと明確に区別できること。

(ii) 不用意な操作から保護されていること。

(2) 手動による遭難警報の発信には、独立した2以上の操作を要すること。

(3) 手動により離脱装置から取り外した場合に、自動的に遭難信号を発信するものでないこと。

(レーダー・トランスポンダー)

第四十条 レーダー・トランスポンダーは、次に掲げる要件に適合するものでなければならない。

一 非常の際に付近の他の船舶又は航空機のレーダーに対し有効かつ確実に応答することができるものであること。

二 非常の際に未熟練者でも使用することができること。

三 レーダーに応答したことを可視又は可聴の手段により示すことができるものであること。

四 待機状態であることが表示できるものであること。

五 水密であり、かつ、20メートルの高さから水上に投下した場合に損傷しないものであること。

六 水上に浮くことができ、かつ、浮揚性の索が取り付けられたものであること。
(救命艇等と一体となって備え付けられている場合を除く。)

七 96時間の待機状態を続けた後、8時間以上連続して応答することができるものであること。

八 第八条第四号並びに第三十九条第四号、第七号及び第十号に掲げる要件

(注) 第八条 第四号

(四) 外部は非常に見やすい色であること。

(注) 第三十九条 第四号、第七号、第十号

- (四) 手動により作動の開始及び停止ができるものであること。
- (七) 誤作動を防止するための措置が講じられているものであること。
- (十) 操作方法が装置本体に簡潔に表示されていること。

(関連規則)

省令 船舶検査心得

(レーダー・トランスポンダー)

40.0

- (a) レーダー・トランスポンダーについては、次に掲げるところによること。
 - (1) 海水、油及び両者の混合物等により影響を受けないものであること。
 - (2) 太陽にさらされても品質に影響を受けないものであること。
 - (3) -30°C から 70°C までの周囲温度において品質に影響を受けないものであること。
- (b) 第一号の「有効かつ確実に応答することができるもの」とは、次に掲げる要件に適合するものをいう。
 - (1) 少なくとも10海里以内の高さ15mの航海用レーダーに対し、応答できること。
 - (2) 少なくとも30海里以内の高さ3,000フィート、最高出力10キロワットの航空機レーダーに対し、応答できること。
 - (3) -20°C から 55°C までの周囲温度において作動できること。
 - (4) 救命艇又は救命いかだに備え付けられた場合の空中線高さは、海面から1m以上であること。
- (c) 第五号の「水密」とは、水没状態に移行するまでの間に 45°C 温度変化があり、水深10mの位置に5分間浸した場合に内部に浸水しないことをいう。
- (d) 第八号(注)第8条第四号の「非常に見やすい色」とは、マンセル表示によりHVC値が8.1R5.0/10.0から10.0R6.0/13.0までを標準とする。

(持運び式双方向無線電話装置)

第四十一条 持運び式双方向無線電話装置は、次に掲げる要件に適合するものでなければならない。

- 一 非常の際に救命艇相互間、船舶と救命艇との間等で有効かつ確実に通信を行うことができるものであること。
- 二 容易に持ち運ぶことができること。
- 三 周波数の選択が容易であり、かつ、選択した周波数を明確に識別できるものであること。

ること。

四 無線電話遭難周波数を含む2以上の周波数において通信を行うことができるものであること。

五 周波数の選択のための操作以外は、片手で行うことができるものであること。

六 スイッチが入っていることを表示できるものであり、かつ、スイッチを入れてから5秒以内に作動するものであること。

七 水密であり、かつ、1メートルの高さから木板上に投下した場合にその機能を害しないものであること。

八 空中線回路が断線又は短絡した場合においても損傷を受けないような措置が講じられているものであること。

九 小型軽量であり、かつ、使用者の衣服に容易に取り付けることができるような措置が講じられているものであること。

十 つり下げ用のひもが取り付けられていること。

十一 手袋を着用している場合においても容易に操作できるものであること。

十二 電源は、装置と一体となった電池により得られるものであること。

十三 送信時間と受信時間の比が1対9である場合において8時間以上連続して使用することができるものであること。

十四 第三十九条第十号及び第四十条第二号に掲げる要件

(注) 第三十九条 第十号

(十) 操作方法が装置本体に簡潔に表示されていること。

(注) 第四十条 第二号

(二) 非常の際に未熟練者でも使用することができること。

(関連規則)

省令 船舶検査心得

(持運び式双方向無線電話装置)

41-0

(a) 持運び式双方向無線電話装置については、次に掲げるところによること。

(1) 海水、油及び両者の混合物により影響を受けないものであること。

(2) 太陽にさらされても品質に影響を受けないものであること。

(3) -30°C から 70°C までの周囲温度において品質に影響を受けないものであること。

(b) 第一号の「有効かつ確実に通信を行うことができるもの」とは、次に掲げる要

件に適合するものをいう。

- (1) -20°C から 55°C までの周囲温度において作動できること。
 - (2) 外部にスケルチ制御装置を設けたものであること。
 - (3) 受信機の感度は、受信機入力起電力が2マイクロボルト以下の場合、信号対雑音比は20dB以上であること。
- (c) 第三号の「明確に識別することができるもの」のうちチャンネル16は、特に外部のいかなる射光条件においても確認できること。
- (d) 第七号の「水密」とは、水没状態に移行するまでの間に 45°C 温度変化があり、水深1 mの位置に5分間浸した場合に内部に浸水しないことをいう。
- (e) 第十号の「つり下げ用のひも」とは、首又は手首にかけることができるひもであって、巻き込み事故等を防ぐために適当なウィークリンクを安全上の理由から備え付けたものをいう。
- (f) 第十一号の「手袋」とは、第29条の2で定めるイマーシヨンスーツのものをいう。
- (g) 第十二号の「電池」は、次に掲げる場合に応じそれぞれ次に掲げる要件に適合すること。
- (1) 使用者が電池を交換できる場合
 - (i) 非常用電池は、黄若しくは橙色で色分け又はマーキングされた一次電池であり、かつ、未使用を明示するために再貼付できないシールを貼付してあること。
 - (ii) 日常用電池は、非常用の電池と明確に区別できるように色分け又はマーキングされていること。
 - (2) 使用者が電池を交換できない場合
装置本体に未使用であることを明示するために再貼付できないシールを貼付してあること。

(固定式双方向無線電話装置)

第四十一条の二 固定式双方向無線電話装置は、次に掲げる要件に適合するものでなければならない。

- 一 水密であること。
- 二 使用者と共に收容するため十分な大きさのキャビンに備えつけられていること。
- 三 第三十九条第十号、第四十条第二号並びに前条第一号、第三号、第四号、第六号、

第八号、第十号及び第十二号に掲げる要件

(注) 第三十九条 第十号

(十) 操作方法が装置本体に簡潔に表示されていること。

(注) 第四十条 第二号

(二) 非常の際に未熟練者でも使用することができること。

(注) 第四十一条 第一号、第三号、第四号、第六号、第八号、第十号、第十二号

(一) 非常の際に救命艇相互間、船舶と救命艇との間等で有効かつ確実に通信を行うことができるものであること。

(三) 周波数の選択が容易であり、かつ、選択した周波数を明確に識別できるものであること。

(四) 無線電話遭難周波数を含む2以上の周波数において通信を行うことができるものであること。

(六) スイッチが入っていることを表示できるものであり、かつ、スイッチを入れてから5秒以内に作動するものであること。

(八) 空中線回路が断線又は短絡した場合においても損傷を受けないような措置が講じられているものであること。

(十) 手袋を着用している場合においても容易に操作できるものであること。

(十二) 送信時間と受信時間の比が1対9である場合において8時間以上持続して使用することができるものであること。

(関連規則)

省令 船舶検査心得

(固定式双方向無線電話装置)

41-2.0

(a) 固定式双方向無線電話装置については、次に掲げるところによること。

(1) 海水、油及び両者の混合物により影響を受けないものであること。

(2) -30°C から 70°C までの周囲温度において品質に影響を受けないものであること。

(b) 第一号の「水密」とは、水没状態に移行するまでの間に 45°C 温度変化があり、水深1mの位置に5分間浸した場合に内部に浸水しないことをいう。

(c) 第三号で引用する(注)第41条第一号の「有効かつ確実に通信を行うことができるもの」とは、次に掲げる要件に適合するものをいう。

(1) -20°C から 55°C までの周囲温度において作動できること。

(2) 外部にスケルチ制御装置を設けたものであること。

(3) 受信機の感度は、受信機入力起電力が2マイクロボルト以下の、信号対雑音比は20dB以上であること。

(d) 第三号で引用する(注)第41条第三号の「明確に識別することができるもの」のうちチャンネル16は、特に外部のいかなる射光条件においても確認できること。

- (e) 第三号で引用する（注）第41条第十号の「手袋」とは、第29条の2で定めるイマーションスーツのものいう。

（船舶航空機間双方向無線電話装置）

第四十一条の三 船舶航空機間双方向無線電話装置は、次に掲げる要件に適合するものでなければならない。

- 一 非常の際に船舶と航空機との間で有効かつ確実に通信を行うことができるものであること。
- 二 121.5MHz及び123.1MHzを含む2以上の周波数において通信を行うことができるものであること。

第三章 救命設備の備付数量

（浮揚型極軌道衛星利用非常用位置指示無線標識装置）

第七十七条 第二種船又は第四種船であって次に掲げるもの以外のもの、第一種船及び第三種船には、1個の浮揚型極軌道衛星利用非常用位置指示無線標識装置を備え付けなければならない。

- 一 平水区域を航行区域とする船舶
- 二 沿海区域を航行区域とする船舶であってその航行区域が瀬戸内（危険物船舶運送及び貯蔵規則第六条の二の三第3項の瀬戸内をいう。）に限定されているもの
- 三 第五十七条第3項又は第六十九条第2項第一号の船舶

（注）第五十七条 第3項

沿海区域を航行区域とする第二種船であって、その航行区域が平水区域から当該船舶の最強速力で2時間以内に往復できる区域に限定されているもの

（注）第六十九条第2項 第一号

（一）航行区域が平水区域から当該船舶の最強速力で2時間以内に往復できる区域に限定されているもの。ただし、管海官庁が差し支えないと認める場合に限る。

（非浮揚型極軌道衛星利用非常用位置指示無線標識装置）

第七十七条の二 前条に規定する船舶には、1個の非浮揚型極軌道衛星利用非常用位置指示無線標識装置を備え付けなければならない。ただし、浮揚型極軌道衛星利用非常用位置指示無線標識装置を船橋その他適当な場所に積み付け、又は当該場所から遠隔操作することができるように積み付けるもの及び管海官庁が設備等を考慮して差し支えないと認める船舶については、この限りでない。

(関連規則)

省令 船舶検査心得

(非浮揚型極軌道衛星利用非常用位置指示無線標識装置)

77-2.0

- (a) 「船橋その他適当な場所」とは、国際航海に従事する旅客船にあつては船橋内とする。
- (b) 「管海官庁が設備等を考慮して差し支えないと認める船舶」とは、次に掲げるいずれかの設備をもって非浮揚型極軌道衛星利用非常用位置指示無線標識装置に代えた船舶をいう。
- (1) HFデジタル選択呼出装置「設備規程第146条の38の2第2項の規定により備えたものを除く。)
 - (2) インマルサット直接印刷電信又はインマルサット無線電話（設備規程第311条の22の規定により備えたものを除く。)

(レーダー・トランスポンダー)

第七十八条 第一種船、遠洋区域又は近海区域を航行区域とする第二種船、第三種船及び遠洋区域又は近海区域を航行区域とする総トン数五百トン以上の第四種船（限定近海船（旅客船を除く。）を除く。）には各舷に1個（第六十二条第三項又は第四項の規定により自由降下式救命艇を備え付ける第三種船にあつては、当該救命艇及び本船にそれぞれ1個）のレーダー・トランスポンダーを備え付けなければならない。

2 沿海区域を航行区域とする第二種船及び遠洋区域、近海区域又は沿海区域を航行区域とする第四種船（前項に規定する第四種船を除く。）には、1個のレーダー・トランスポンダーを備え付けなければならない。ただし、第七十七条第二号又は第三号に掲げる船舶についてはこの限りでない。

(持運び式双方向無線電話装置)

第七十九条 第一種船、第二種船（遠洋区域又は近海区域を航行区域とするものに限る。）及び第三種船には3個、第二種船（沿海区域を航行区域とするものに限る。）及び第四種船（総トン数300トン未満のものであつて沿海区域を航行区域とするものを除く。）には2個、第四種船（国際航海に従事する総トン数300トン未満のものであつて沿海区域を航行区域とするものに限る。）には1個の持運び式双方向無線電話装置を備え付けなければならない。ただし、第二種船又は第四種船であつて、第七十七条各号に掲げ

るものについてはこの限りでない。

(船舶航空機間双方向無線電話装置)

第七十九条の二 第一種船には、1個の船舶航空機間双方向無線電話装置を備え付けなければならない。

第四章 救命設備の積付方法

(浮揚型極軌道衛星利用非常用位置指示無線標識装置)

第九十五条 浮揚型極軌道衛星利用非常用位置指示無線標識装置は、非常の際に救命艇又は救命いかだに運ぶことができ、かつ、船舶の沈没の際自動的に浮揚して船舶から離脱するように積み付けなければならない。ただし、管海官庁が船舶の大きさ等を考慮し、その積付けが困難と認める場合には、非常の際に救命艇又は救命いかだのいずれか一隻に運ぶことができるように、船橋その他適当な場所に積み付けることができる。

(関連規則)

省令 船舶検査心得

(浮揚型極軌道衛星利用非常用位置指示無線標識装置)

95-0

- (a) 水深4 m以内で作動する自動離脱装置に備え付けられ、かつ縦傾斜又は横傾斜がいかなる角度であっても、確実に浮揚するように積み付けること。
- (b) ただし書の規定は、次に掲げる船舶に適用するものとする。
 - (1) 小型の船舶で浮揚型極軌道衛星利用非常用位置指示無線標識装置を積み付ける場所がない又は自動離脱するとき上部の構造物に引掛るおそれのある船舶
 - (2) 浮揚型極軌道衛星利用非常用位置指示無線標識装置の積付けにより漁労作業等に著しい支障をきたす船舶
 - (3) 氷結により浮揚型極軌道衛星利用非常用位置指示無線標識装置の自動浮揚装置の作動が妨げられるおそれのある海域を航行する船舶
- (c) ただし書の規定を適用した船舶の浮揚型極軌道衛星利用非常用位置指示無線標識装置の積付方法は、次に掲げるところによること。
 - (1) 非常の際に迅速かつ容易に持ち出せるように積み付けられていること。
 - (2) 積付位置が明示されていること。

(非浮揚型極軌道衛星利用非常用位置指示無線標識装置)

第九十五条の二 非浮揚型極軌道衛星利用非常用位置指示無線標識装置は、船橋その他適当な場所に積み付けなければならない。

(レーダー・トランスポンダー)

第九十六条 レーダー・トランスポンダー（第七十八条第1項の規定により自由降下式救命艇に備え付けるものを除く。）は、非常の際に救命艇又は救命いかだ（第六十二条第五項の規定により備え付ける救命いかだを除く。以下この条において同じ。）のいずれか一隻に運ぶことができるように適当な場所に積み付けなければならない。ただし、当該船舶に備え付ける救命艇又は救命いかだにそれぞれ1個のレーダー・トランスポンダー（第七十八条第1項の規定により自由降下式救命艇に備えるものを除く。）を取り付け、かつ、1個のレーダー・トランスポンダー（第七十八条第1項の規定により自由降下式救命艇に備えるものを除く。）を容易に使用することができるように積み付ける場合にあつては、この限りでない。

(関連規則)

省令 船舶検査心得

(レーダー・トランスポンダー)

96.0

(a) 「適当な場所に積み付けなければならない」とは、少なくとも1のレーダー・トランスポンダーを航海船橋のウイングその他の操船場所から迅速に近づける場所に積み付けなければならないことをいう。

(降下式乗込装置)

第九十六条の二 降下式乗込装置は、次に掲げる要件に適合する方法により管海官庁が十分と認めるように積み付けなければならない。

- 一 船側のうち開口（船舶防火構造規則第十五条第2項の規定に適合する窓を除く。）が設けられていない部分の上方の位置に積み付けること。
- 二 展張の際に障害物による損傷のおそれのない位置に積み付けること。
- 三 できる限り波浪による損傷から保護することができる位置に積み付けること。
- 四 第八十七条第1項第二号及び第九号に掲げる要件

2 降下式乗込装置の近くには、降下式乗込装置の使用法の説明書を掲げなければならない。

(救命設備の迅速な利用)

第九十六条の三 救命設備は、航海中いかなる時にも良好な状態を保ち、かつ、直ちに使用することができるようにしておかなければならない。

- 2 第一種船等には、船上での定期的な保守が必要な救命設備のために、保守に関する手引書を備え付けておかなければならない。
- 3 第一種船等には、救命設備の保守及び船舶内において行う軽微な修理に必要となる予備の部品及び工具を備え付けなければならない。

心得附則（平成8年11月22日）

(経過措置)

- (1) 平成8年11月22日までに船舶に備え付けられている（電波法に基づく無線局開設に係る予備免許又は無線設備の変更の許可を受けているものを含む。）浮揚型極軌道衛星利用非常用位置指示無線標識装置、非浮揚型極軌道衛星利用非常用位置指示無線標識装置、持運び式双方向無線電話装置及び固定式双方向無線電話装置については、これらを引き続き当該船舶に備え付ける場合に限り、改正後の39.0、39-2.0、41.0、41-2.0及び95.0の規定にかかわらずなお従前の例による。

2・5 船舶自動化設備特殊規則

第一章 総 則

(趣 旨)

第一条 この省令は、船舶の安全な航行のために必要な自動化設備（船内における作業を軽減するため当該船舶に施設される設備をいう。以下同じ。）に関する基準を定めるものとする。

(管海官庁の指示)

第二条 次章及び第三章に規定する自動化設備であつて、管海官庁が当該自動化設備を有する船舶の構造、航海の態様等を考慮してさしつかえないと認めるものに係る基準については、管海官庁の指示するところによるものとする。

第三章 設 備

(衛星航法装置)

第五条 衛星航法装置は、次に掲げる要件に適合するものでなければならない。

- 一 自船の位置の測定のために適当な人工衛星の発射する電波をGPS受信機により有効に受信し、かつ、自動的に自船の位置を測定できるものであること。
- 二 自船の位置の測定に係る演算処理を管海官庁が適当と認める速さで行うことができるものであること。
- 三 ディファレンシャル方式による位置誤差を補正する信号を入力することができ、かつ、当該信号を入力した場合において第一号の測定した自船の位置を補正することができるものであること。
- 四 次に掲げる事項を見やすい方法により表示できるものであること。
 - イ 測定した自船の位置（1000分の1分を単位とする緯度及び経度による表示）
 - ロ イに係る測定の時刻
 - ハ 測定機能の不良が生じ場合において、その旨並びに測定機能の不良が生じる直前に測定した自船の位置及び当該位置に係る測定時刻。
 - ニ ディファレンシャル方式による補正を行う場合において、位置誤差を補正する信号が入力されていること及び測定した自船の位置が補正されていること。
- 五 測定した自船の位置を航海用レーダーその他の航海用具に伝達する信号を出力することができるものである。

- 六 空中線回路及び信号の入出力端子が短絡又は接地した場合においても損傷を受けないような措置が講じられているものであること。
- 七 取り扱い及び保守に関する説明書を備え付けたものであること。
- 八 磁気コンパスに対する最小安全距離を表示したものであること。
- 九 電磁干渉により他の設備の機能に障害を与え、又は他の設備からの電磁干渉によりその機能に障害が生じることを防止するための措置が講じられているものであること。
- 十 機械的雑音は、船舶の安全性に係る可聴音の聴取を妨げない程度に小さいものであること。
- 十一 通常予想される電源の電圧又は周波数の変動によりその機能に障害を生じないものであること。
- 十二 船舶の航行中における振動又は湿度若しくは温度の変化によりその性能に支障を生じないものであること。
- 十三 電源の開閉器は、表示面に近接した位置に設けられていること。
- 十四 操作用のつまみ類は、使用しやすいものであること。
- 十五 誤差は、管海官庁が適当と認めるものであること。

(海事衛星通信装置)

第十一条 海事衛星通信装置は、次に掲げる要件に適合するものでなければならない。

- 一 人工衛星から発せられた自船に対する航行上の危険防止に関する通報を自動的に受信できるものであること。
- 二 第五条第十号から第十二号及び第十四号に掲げる要件

(注) 第五条第十号から第十二号及び第十四号

(十) 機械的雑音は、船舶の安全性に係る可聴音の聴取を妨げない程度に小さいものであること。

(十一) 通常予想される電源の電圧又は周波数の変動によりその機能に障害を生じないものであること。

(十二) 船舶の航行中における振動又は湿度若しくは温度の変化によりその性能に支障を生じないものであること。

(十四) 操作用のつまみ類は、使用しやすいものであること。

附 則 (平成8年11月12日運輸省令第58号)

(施行期日)

- 1 この省令は、平成9年1月1日から施行する。

(経過措置)

- 2 この省令の施行の際現に船舶に備え付けている衛星航法装置であって人工衛星の発射する電波をGPS受信機により受信することにより自船の位置を測定するものについては、これを引き続き当該船舶に備え付ける場合に限り、この省令による改正後の船舶自動化設備特殊規則第五条の規定にかかわらず、管海官庁の指示するところによる。

2・6 小型船舶安全規則

第1章 総 則

(適用)

第一条 船舶安全法（昭和八年法律第十一号）第二条第1項の規定により漁船以外の小型船舶に関し施設しなければならない事項及びその標準については、他の国土交通省令の規定（船舶安全法施行規則（昭和三十八年運輸省令第四十一号）第二章の三の規定を除く。）にかかわらず、この省令の定めるところによる。

(定義)

第二条 この省令において「小型船舶」とは、次の各号のいずれかに該当する船舶であつて、国際航海に従事する旅客船以外のものをいう。

一 総トン数二十トン未満のもの

二 総トン数二十トン以上のものであつて、スポーツ又はレクリエーションの用のみに供するものとして告示で定める要件に適合する船体長さ（船体の強度、水密性又は防火性に影響を及ぼすことなく取り外しできる設備を取り外した場合における船体の前端から後端までの水平距離をいう。）が二十四メートル未満のもの

2 この省令において「特殊小型船舶」とは、次に掲げる要件を満たしている小型船舶をいう。

一 船の長さ（上甲板の下面における船首材の前面から船尾材の後面までの水平距離をいう。）が四メートル未満で、かつ、船の幅（船体最広部におけるフレームの外面から外面までの水平距離をいう。以下同じ。）が一・六メートル未満であること。

二 最大搭載人員が二人以上のものにあつては、操縦場所及び乗船者を搭載する場所が直列であること。

三 ハンドルバー方式の操縦装置を用いるものその他の身体のバランスを用いて操縦を行うことが必要なものであること。

四 推進機関として内燃機関を使用したジェット式ポンプを駆動させることによつて航行するものであること。

3 この省令において「沿岸小型船舶」とは、沿海区域を航行区域とする小型船舶であつて、その航行区域が次に掲げる区域に限定されているものをいう。

一 平水区域

二 本州、北海道、四国及び九州並びにこれらに附属する島でその海岸が沿海区域に接するものの各海岸から五海里以内の水域

4 この省令において「二時間限定沿海小型船舶」とは、沿海区域を航行区域とする小型船舶であつて、その航行区域が平水区域から当該小型船舶の最強速力で二時間以内に往復できる区域に限定されているものをいう。

5 この省令において「検査機関」とは、管海官庁又は小型船舶検査機構をいう。

6 前各項に規定するもののほか、この省令において使用する用語は、船舶安全法において使用する用語の例による。

(同等効力)

第三条 小型船舶の船体、機関、設備及び属具であつて、検査機関がこの省令の規定に適合するものと同等以上の効力を有すると認めるものについては、この省令の規定にかかわらず、検査機関の指示するところによるものとする。

(小型船舶安全規則に関する細則)

(同等効力)

3.0

(a) 「検査機関が、この省令の規定に適合するものと同等以上の効力を有すると認めるもの」に該当する物件は、次のものとする。

(1) 表3.0 〈1〉左欄に掲げる物件に相応する右欄に掲げる物件

表3.0 〈1〉

| | |
|-------------------------------|---|
| 小型船舶用膨張式救命いかだ 以下略 | 略 |
| 小型船舶用信号紅炎 | 信号紅炎（救命設備規則第35条） |
| 小型船舶用極軌道衛星利用非常 用位置指示無線標識装置 | 浮揚型極軌道衛星利用非常 用位置指示無線標識装置 （救命設備規則第39条） |
| 小型船舶用レーダー・トランス ポンダー | レーダー・トランスポンダー （救命設備規則第40条） |
| 小型船舶用液体消火器 以下略 | 略 |

(2)~(3) 略

(b) 次に掲げる設備を備え付けているものは、本条の規定により第58条第4項に規定する小型船舶用信号紅炎を備え付けているものと同等とみなして差し支えない。

ただし、限定沿海区域を航行区域とする総トン数5トン未満の旅客船及び平水区域を航行区域とする旅客船にあっては、次の(1) から(9) に掲げる設備を小型船舶用信号紅炎の同等物として認めることはできない。

なお、次に掲げる設備を、関係規則の要件に上乘せして施設する場合については、これらの追加して施設される設備を、小型船舶用信号紅炎の同等物として扱って差し支えない。

(1) 漁業無線

(2) マリンVHF

ただし、16ch (156.8MHz) (緊急通信用) 付きのものに限る。

(3) 国際VHF (VHF 無線電話)

(4) サテライト・マリンホン

(5) サテライトホンDoPaN21

(6) ワイドスター・マリンホン

(7) ワイドスターDoPaN21

(8) ワイドスター・デュオ

(9) インマルサットミニM

(10) 携帯・自動車電話 (当該船舶の航行区域が携帯・自動車電話のサービスエリア内にあるものに限る。)

(11) 浮揚型極軌道衛星利用非常用位置指示無線標識装置 (船舶救命設備規則第39条の規定に適合するもの。)

(12) 小型船舶用極軌道衛星利用非常用位置指示無線標識装置 (船舶救命設備規則第57条の3の規定に適合するもの。)

(13) 持運び式双方向無線電話装置 (船舶救命設備規則第41条の規定に適合するもの。)

(c) 本条に該当すると思われる場合 ((a) 及び(b) に定める場合を除く。) は、意見を添えて本部に伺い出ること。

第六章 救命設備

第一節 救命設備の要件

(小型船舶用極軌道衛星利用非常用位置指示無線標識装置)

第五十七条の三 小型船舶用極軌道衛星利用非常用位置指示無線標識装置は、次に掲げる要件に適合するものでなければならない。

- 一 非常の際に極軌道衛星及び付近の航空機に対し必要な信号を有効確実に発信できるものであること。
- 二 水密であり、水上に浮くことができ、かつ、5メートルの高さから水上に投下した場合に損傷しないものであること。
- 三 信号を発信していることを表示できるものであること。
- 四 手動により作動の開始及び停止ができるものであること。
- 五 浮揚性の索が取り付けられたものであること。
- 六 誤作動を防止するための措置が講じられているものであること。
- 七 24時間以上連続して使用することができるものであること。
- 八 適正に作動することが極軌道衛星を利用することなく確認できるものであること。
- 九 操作方法が装置本体に簡潔に表示されていること。
- 十 非常に見やすい色のものであること。

(小型船舶用レーダー・トランスポンダー)

第五十七条の四 小型船舶用レーダー・トランスポンダーは、次に掲げる要件に適合するものでなければならない。

- 一 非常の際に付近の他の船舶又は航空機のレーダーに対し有効、かつ、確実に応答することができるものであること。
- 二 非常の際に未熟練者でも使用することができること。
- 三 レーダーに応答したことを可視又は可聴の手段により示すことができるものであること。
- 四 待機状態であることが表示できるものであること。
- 五 48時間の待機状態を続けた後、8時間以上連続して応答することができるものであること。
- 六 前条第二号、第四号から第六号まで、第九号及び第十号に掲げる要件

第二節 救命設備の備付基準

(救命設備の備付数量)

第五十八条 近海以上の航行区域を有する小型船舶には、次に掲げる救命設備を備え付けなければならない。

一～八 略

九 小型船舶用極軌道衛星利用非常用位置指示無線標識装置 1個

十 小型船舶用レーダー・トランスポンダー 1個

十一 持運び式双方向無線電話装置（船舶救命設備規則第四十一条の規定に適合するもの。以下同じ。）2個（旅客船以外の小型船舶にあつては、1個）

2 沿海区域を航行区域とする小型船舶には、次に掲げる救命設備を備え付けなければならない。ただし、沿海小型船舶等（総トン数5トン以上の旅客船を除く。）は、第三号から第八号までの規定（沿海小型船舶にあつては、第六号の規定を除く。）に代えて第4項第三号及び第四号の規定によることができる。

（注）「沿海小型船舶等」とは沿海小型船舶及び2時間限定沿海小型船舶をいう。

一～八 略

九 小型船舶用極軌道衛星利用非常用位置指示無線標識装置 1個

十 小型船舶用レーダー・トランスポンダー 1個（同様の機能を有する設備であつて国土交通大臣が定めるものを備え付けている小型船舶を除く。）

十一 持運び式双方向無線電話装置 1個（旅客船又は国際航海に従事する小型船舶に限る。）

3 前項の規定にかかわらず、沿海小型船舶等及び航行区域が瀬戸内（特殊貨物船舶運送規則（昭和32年運輸省令第62号）第十六号の瀬戸内をいう。）に限定されている小型船舶には、前項第九号から第十一号までに掲げる救命設備を備え付けることを要しない。

4～8 略

(小型船舶安全規則に関する細則)

(救命設備の備付数量)

58.1

(a) 第9号から第11号までに掲げる設備は、施行規則第4条第1項の規定により、無線電信等を施設することを免除された同項第3号に掲げる搭載船には備え付けるこ

とを要しない。

58.2

(a)「非常の際に付近の船舶その他の施設に対し必要な信号を有効確実に発信できる設備であって国土交通大臣が定めるもの」とは、小型船舶安全規則第58条第2項第1号ロの設備を定める告示（運輸省告示第343号平成6年5月19日）によるが、同告示第4号の「非常の際に陸上との間で有効かつ確実に通信を行うことができる無線電話装置」とは、次に掲げる無線電話とする。

- (1) 漁業無線
- (2) マリンVHF
ただし、16ch（156.8MHz）（緊急通信用）付きものに限る。
- (3) 国際VHF（VHF無線電話）
- (4) サテライト・マリンホン
- (5) サテライトホンDoPaN21
- (6) ワイドスター・マリンホン
- (7) ワイドスターDoPaN21
- (8) ワイドスター・デュオ
- (9) インマルサットミニM

第三節 救命設備の積付方法

(小型船舶用極軌道衛星利用非常用位置指示無線標識装置及び小型船舶用レーダー・トランスポンダー)

第六十三条 小型船舶用極軌道衛星利用非常用位置指示無線標識装置及び小型船舶用レーダー・トランスポンダーは、非常の際に小型船舶用膨脹式救命いかだのいずれか一隻又は小型船舶用救命浮器のいずれか1個とともに使用することができるように積み付けなければならない。

(救命設備の迅速な利用)

第六十三条の二 救命設備は、航海中いかなる時にも良好な状態を保ち、かつ、直ちに使用することができるようにしておかなければならない。

第九章 航海用具

(衛星航法装置等)

第八十四条の四 推進機関を有する小型船舶と当該船舶に押される船舶（推進機関及び帆装を有しないものであって、船舶安全法施行規則第二条第2項第三号ロからチ^{注1}までに掲げるものを除く。）とが結合して一体となって平水区域を超えて航行の用に供される場合には、当該推進機関を有する小型船舶には、船舶設備規程（昭和九年逓信省令第六号）第百四十六条の二十四第2項の告示で定める要件に適合する第二種衛星航法装置又は無線航法装置を備えなければならない。

^{注1}：船舶安全法施行規則第二条第2項第三号ロからチ

(適用除外)

第二条

2 法第二条第2項の国土交通大臣において特に定める船舶は、次のとおりとする。

三 推進機関及び帆装を有しない船舶（次に掲げるものを除く。）

ロ 沿海区域を超えて航行するもの

ハ 平水区域を超えて航行するもののうち、推進機関を有する他の船舶に押されて航行の用に供するもの（沿海区域を航行区域とする推進機関を有する船舶と結合して一体となって航行する船舶であって平水区域及び平水区域から最強速力で4時間以内に往復できる区域のみを航行するもの並びに管海官庁が当該船舶の航海の態様等を考慮して差し支えないと認めるものを除く。）

ニ 危険物ばら積船

ホ 推進機関を有する他の船舶に引かれ又は押されてばら積の油（海洋汚染及び海上災害の防止に

関する法律（昭和45年法律第136号）第3条第2号に規定する油をいう。以下同じ。）の運送の用に供するもの

へ 推進機関を有する他の船舶に引かれ又は押されて人の運送の用に供するもの（次に掲げる要件に適合する長さ12メートル未満の船舶を除く。）

(1) 長さ5メートル未満の船舶にあつては、当該他の船舶の推進機関の連続最大出力10馬力以下、長さ5メートル以上の船舶にあつては、当該他の船舶の推進機関の連続最大出力が20馬力以下であること。

(2) 第一号イ(1)及び(3)^{注2}に掲げる要件

ト 特殊船

チ 推進機関を有する他の船舶に押されるものであつて、当該推進機関を有する船舶と堅固に結合して一体となる構造を有するもの

注2：第一号イ(1)及び(3)

一 推進機関を有する長さ12メートル未満の船舶（危険物ばら積船及び特殊船を除く。）であつて次に掲げるもの

イ 次に掲げる要件に適合するもの

(1) 3人を超える人の運送の用に供しないものであること。

(3) 湖若しくはダム、せき等により流水が貯留されている川の水域であつて、面積が50平方キロメートル以下のもの又は次に掲げる要件に適合する川以外の水域で告示で定めるもののみを航行するものであること。

(一) 平水区域であること。

(二) 海域にあつては、陸地より囲まれており、外海への開口部の幅が500メートル以下で、当該海域内の最大幅及び奥行きが開口部の幅より大きいものであり、かつ、外部の影響を受けにくいこと。

(三) 面積が100平方キロメートル以下であること。

(四) 当該水域における通常の水象条件のもとで、波浪が穏やかであり、水流又は潮流が微弱であること。

（注：第84条の4に関する附則）

附 則（平成15年7月1日 国土交通省令第79号）

（施行期日）

第一条 この省令は平成15年8月1日（以下「施行日」という。）から施行する。

（小型船舶安全規則の一部改正に伴う経過措置）

第二条～第三条 略

第四条 現存船の衛星航法装置等については、第三条の規定による改正後の小型船舶安全規則第八十四条の四の規定は、当該船舶について平成30年7月31以後最初に行われる定期検査又は中間検査の時期までは、適用しない。

第五条 略

(デジタル選択呼出装置及びデジタル選択呼出聴守装置)

第八十四条の五 A4水域又はA3水域を航行する小型船舶には、HFデジタル選択呼出装置及びHFデジタル選択呼出聴守装置（それぞれの機能等について告示で定める要件に適合するものに限る。）を備え付けなければならない。ただし、インマルサット直接印刷電信又はインマルサット無線電話を備え付けるもの及び検査機関が航海の態様等を考慮して差し支えないと認めるものについては、この限りでない。

(関連規則)

省令 船舶検査心得

(デジタル選択呼出装置及びデジタル選択呼出聴守装置)

84-5.0

「検査機関が航海の態様等を考慮して差し支えないと認めるもの」とは、無線電信等を施設することを要しない船舶及び施工規則第4条の規定により無線電信等を施設することを免除された船舶並びに設備規程心得311-22.1(a)の場合に該当する専ら離島の周辺を航行する船舶であってHF無線電話を施設することを要しないものとする。

(告示)

小型船舶の基準を定める告示

国土交通省告示第517号（平成14年6月25日）

第一条～第二十条 略

(デジタル選択呼出装置及びデジタル選択呼出聴守装置)

第二十一条 HFデジタル選択呼出装置に係る規則第八十四条の五の告示で定める要件は、航海用具の基準を定める告示第二十八条各号に掲げる要件とする。

2 HFデジタル選択呼出聴守装置に係る規則第八十四条の五の告示で定める要件は、航海用具の基準を定める告示第二十九条各号に掲げる要件とする。

附 則（平成14年6月25日 国土交通省告示第517号）

この告示は、平成14年7月1日から施行する。

省令 船舶検査心得

(デジタル選択呼出装置)

84-5.0

- (a) 「検査機関が航海の態様等を考慮して差し支えないと認めるもの」とは、無線電信等を施設することを要しない船舶及び施行規則第4条の規定により無線電信等を施設することを免除された船舶並びに設備規程心得311-22. 1(a)の場合に該当する専ら離島の周辺を航行する船舶であってHF無線電話を施設することを要しないものとする。

(予備の部品等の備付け)

第八十四条の六 小型船舶には、前条の規定により備え付けるHFデジタル選択呼出装置及びHFデジタル選択呼出聴守装置の保守及び船舶内において行う軽微な修理に必要なとなる予備の部品、測定器具及び工具を備え付けなければならない。

附 則 (平成6年5月19日 運輸省令第19号)

(小型船舶安全規則の一部改正に伴う経過措置)

第二条

- 1 施行日前に建造され、又は建造に着手された船舶（以下「現存船」という。）（第一条の規定による改正前の小型船舶安全規則（以下「旧小型規則」という。）第二条第1項に規定する小型船舶に該当するもの（以下「旧小型規則船」という。）に限る。）については、第一条の規定による改正後の小型船舶安全規則（以下「新小型規則」という。）の規定にかかわらず、なお従前の例による。
- 2 略
- 3 旧小型規則船以外の現存船であって、新小型規則第二条第1項に規定する小型船舶に該当することとなるもの（以下「新小型規則船」という。）については、当該船舶を新小型規則船以外の船舶とみなして船舶安全法（以下「法」という。）第二条第1項の規定に基づく国土交通省令を適用する。
- 4 略
- 5 現存船であって施行日以後に主要な変更又は改造を行うものについては、当該変更又は改造後は、第1項及び第3項の規定は、適用しない。

第三条

- 1 略
- 2 平成6年11月4日において現に船舶検査証書を受有する船舶（同日において新小型規則の適用を受けている船舶に限る。）に現に備え付けている浮揚型極軌道衛星利用非常用位置指示無線標識装置であって、船舶救命設備規則及び船舶設備規程等の一部

を改正する省令の一部を改正する省令（平成6年運輸省令第20号）第一条の規定による改正前の船舶救命設備規則（昭和40年運輸省令第36号）第三十九条（浮揚型極軌道衛星利用非常用位置指示無線標識装置の要件）の規定に適合しているものは、これを引き続き当該船舶に備え付ける場合に限り、新小型規則第五十七条の三（小型船舶用極軌道衛星利用非常用位置指示無線標識装置の要件）の規定に適合しているものとみなす。

- 3 新小型規則第五十七条の三の規定に適合している小型船舶用極軌道衛星利用非常用位置指示無線標識装置は、前条第1項及び第3項の規定の適用を受ける船舶に積み付ける場合には、船舶救命設備規則及び船舶設備規程等の一部を改正する省令の一部を改正する省令第一条の規定による改正後の船舶救命設備規則第三十九条の規定に適合しているものとみなす。
- 4 旧小型規則船であって新小型規則船であるもの（近海以上の航行区域を有する平成6年11月現存船に限る。）については、新小型規則第五十八条第1項第十一号（持運び式双方向無線電話装置の備付け）の規定は、適用しない。
- 5 旧小型規則船であって新小型規則船であるもの（沿海区域を航行区域とする平成6年11月現存船に限る。）については、新小型規則第五十八条第2項第九号から第十一号まで（小型船舶用極軌道衛星利用非常用位置指示無線標識装置、小型船舶用レーダー・トランスポンダー及び持運び式双方向無線電話装置の備付け）の規定は、適用しない。
- 6 旧小型規則船であって新小型規則船であるもの（沿海区域を航行区域とするもの（前項に定めるもの及び旅客船を除く。）に限る。）については、新小型規則第五十八条第2項第九号から第十一号まで（小型船舶用極軌道衛星利用非常用位置指示無線標識装置、小型船舶用レーダー・トランスポンダー及び持運び式双方向無線電話装置の備付け）の規定は、国土交通大臣が告示で定める日までの間は、適用しない。
- 7 平成6年11月現存船については、新小型規則第八十四条の三（航海用レーダー反射器）の規定は、適用しない。
- 8 旅客船以外の平成6年11月現存船（平成6年11月4日において新小型規則の適用を受けているものに限る。）であって、同日以後旅客船に改造するための工事に着手するものについては、当該改造後は、第1項、第2項、第4項、第5項及び前項の規定は、適用しない。

2・7 漁船特殊規程

第三章 設 備

第一節 救命設備

(浮揚型極軌道衛星利用非常用位置指示無線標識装置)

第五十一条の四 一般漁船には、1個の浮揚型極軌道衛星利用非常用位置指示無線標識装置を備え付けなければならない。

(非浮揚型極軌道衛星利用非常用位置指示無線標識装置)

第五十一条の四の二 一般漁船には、1個の非浮揚型極軌道衛星利用非常用位置指示無線標識装置を備え付けなければならない。ただし、浮揚型極軌道衛星利用非常用位置指示無線標識装置を船橋その他適当な場所に積み付け、又は当該場所から遠隔操作することができるように積み付けるもの及び管海官庁が設備等を考慮して差し支えないと認めるものについては、この限りでない。

(レーダー・トランスポンダー)

第五十一条の四の三 一般漁船には、1個のレーダー・トランスポンダーを備え付けなければならない。

(持運び式双方向無線電話装置)

第五十一条の四の四 一般漁船には、総トン数300トン以上のものにあつては2個、総トン数300トン未満のものにあつては1個の持運び式双方向無線電話装置を備え付けなければならない。

2・8 小型漁船安全規則

第六章 救命設備

(救命設備の要件)

第二十五条 再帰反射材は、船舶救命設備規則（昭和40年運輸省令第36号）第四十二条の二の規定に適合するものでなければならない。

2 小型船舶用膨脹式救命いかだ、小型船舶用救命浮器、小型船舶用救命胴衣、小型船舶用救命浮環、小型船舶用救命浮輪、小型船舶用自己点火灯、小型船舶用自己発煙信

号、小型船舶用火せん、小型船舶用信号紅炎、小型船舶用極軌道衛星利用非常用位置指示無線標識装置及び小型船舶用レーダー・トランスポンダーは、小型船舶安全規則第六章第一節及び第四節の規定に適合するものでなければならない。

3 略

(救命設備の備付数量)

第二十六条 第二種小型漁船には、次の各号に掲げる救命設備を備え付けなければならない。

一～六 略

七 小型船舶用極軌道衛星利用非常用位置指示無線標識装置 1個

八 小型船舶用レーダー・トランスポンダー 1個

2 略

(小型船舶用極軌道衛星利用非常用位置指示無線標識装置及び小型船舶用レーダー・トランスポンダー)

第二十六条の三 小型船舶用極軌道衛星利用非常用位置指示無線標識装置及び小型船舶用レーダー・トランスポンダーは、非常の際に小型船舶用膨脹式救命いかだのいずれか1隻とともに使用することができるように積み付けなければならない。

第九章 航海用具

(小型船舶安全規則の準用)

第四十二条 小型船舶安全規則第八十四条の三から第八十四条の六の規定は、小型漁船の航海用具について準用する。

(告 示)

小型漁船の基準を定める告示

国土交通省・農林水産省告示第6号(平成14年6月25日)

第一条～第九条 略

(デジタル選択呼出装置及びデジタル選択呼出聴守装置)

第十条 HFデジタル選択呼出装置に係る規則第四十二条により準用する小型船舶安全規

則第八十四条の五の告示で定める要件は、航海用具の基準を定める告示第二十八条各号に掲げる要件とする。

- 2 HF デジタル選択呼出聴守装置に係る規則第四十二条により準用する小型船舶安全規則第八十四条の五の告示で定める要件は、航海用具の基準を定める告示第二十九条各号に掲げる要件とする。

附 則（平成14年 6 月25日 国土交通省・農林水産省告示第 6 号）

この告示は、平成14年 7 月 1 日から施行する。

第十四章 雑 則

（小型船舶安全規則の準用）

第四十六条 小型船舶安全規則第百六条の規定は、小型漁船について準用する。

（小型漁船に関し施設しなければならない事項及びその標準について必要な事項）

第四十七条 この省令に規定するもののほか、小型漁船に関し施設しなければならない事項及びその標準について必要な事項は、告示で定める。

附 則（平成 6 年 5 月19日運輸省・農林水産省令第 1 号）

（施行日）

第一条 この省令は、平成 6 年 5 月20日（以下「施行日」という。）から施行する。ただし、第一条の規定、第二条中小型漁船安全規則第二十六条の改正規定及び同条の次に一条を加える改正規定並びに第三条並びに次条及び附則第三条第 3 項の規定は、平成 6 年 11 月 4 日から施行する。

（小型漁船安全規則の一部改正に伴う経過措置）

第三条 施行日前に建造され、又は建造に着手された小型漁船（以下「現存小型漁船」という。）については、第二条の規定による改正後の小型漁船安全規則（以下「新小型漁船規則」という。）の規定にかかわらず、なお従前の例によることができる。

- 2 現存小型漁船であって施行日以後に主要な変更又は改造を行うものについては、当該変更又は改造後は、前項の規定は適用しない。

- 3 平成 6 年11月 4 日において現に船舶検査証書を受有する小型漁船に現に備え付けて

いる浮揚型極軌道衛星利用非常用位置指示無線標識装置であつて、船舶救命設備規則及び船舶設備規程等の一部を改正する省令の一部を改正する省令（平成6年運輸省令第20号）第一条の規定による改正前の船舶救命設備規則（昭和40年運輸省令第36号）第三十九条の規定に適合しているものについては、これを引き続き当該小型漁船に備え付ける場合に限り、小型船舶安全規則等の一部を改正する省令（平成6年運輸省令第19号）第一条の規定による改正後の小型船舶安全規則（昭和49年運輸省令第36号）第五十七条の三の規定に適合しているものとみなして新小型漁船規則第二十五条第2項の規定を適用する。

附 則（平成14年6月25日 国土交通省・農林水産省第4号）

（施行日）

第一条 この省令は、平成14年7月1日（以下「施行日」という。）から施行する。

（漁船特殊規程の一部改正に伴う経過措置）

第二条 施行日前に建造され、又は建造に着手された漁船（以下「現存漁船」という。）については、第一条の規定による改正後の漁船特殊規程の規定にかかわらず、なお従前の例による。

2 前項の規定にかかわらず、現存漁船（船舶安全法施行規則第一条第2項第一号及び第二号の漁船（同項第二号に掲げるものにあつては自ら漁ろうに従事するものに限る。）及び管海官庁が当該船舶の設備等を考慮して差し支えないと認める船舶に限る。）（以下「現存一般漁船等」という。）にあつては、この省令による改正後の漁船特殊規程第六十八条に定めるところによることができる。

3 現存漁船であつて施行日以後主要な変更又は改造を行うものについては、当該変更又は改造後は、第1項の規定にかかわらず、管海官庁の指示するところによる。

（小型漁船安全規則の一部改正に伴う経過措置）

第三条 現存漁船については、第二条の規定による改正後の小型漁船安全規則の規定にかかわらず、なお従前の例による。

2 前項の規定にかかわらず、現存一般漁船等にあつては、この省令による改正後の小型漁船安全規則第三十九条第1項の表海図の項に定めるところによることができる。

3 現存漁船であつて施行日以後主要な変更又は改造を行うものについては、当該変更又は改造後は、第1項の規定にかかわらず、管海官庁の指示するところによる。

〔解 説〕

表 2・4 及び表 2・5 は船舶安全法、及び関係規則による GMDSS の搭載要件を示している。表 2・4 に条約船の搭載要件を、表 2・5 には非条約船の搭載要件を示した。

表 2・4 GMDSS 設備の搭載要件 (条約船)

| 区分 | 航行水域 | | | | 備考 |
|---------------------|---|----|----|----|---|
| | A1 | A2 | A3 | A4 | |
| ナビテックス受信機 | ○ | ○ | ○ | ○ | 国際ナビテックス受信機を備える。 |
| 高機能グループ呼出受信機 (EGC) | ○ | ○ | ○ | ○ | ナビテックス水域のみを航行する船舶には不要 |
| VHF 設備 | ○ | ○ | ○ | ○ | |
| DSC 聴守装置 (注5) | ○ | ○ | ○ | ○ | |
| 無線電話 | ○ | ○ | ○ | ○ | A1 水域のみを航行する船舶であって、常に直接陸上との間で通信ができない場合は一般通信用無線電信等 (注2) を備えなければならない。 |
| M F 設備 | ○ | ○ | ○ | ○ | |
| DSC 聴守装置 | ○ | ○ | ○ | ○ | |
| 無線電話 | ○ | ○ | ○ | ○ | A2 水域のみを航行する船舶であって、常に直接陸上との間で通信ができない場合は条約船一般通信用無線電信等 (注3) を備えなければならない |
| 直接印刷電信 | ○ | ○ | ○ | ○ | ⑥の設備を備えれば④の設備は不要 |
| D S C | ○ | ○ | ○ | ○ | A3 水域を航行する船であって、⑥の設備を備えれば不要 |
| DSC 聴守装置 | ○ | ○ | ○ | ○ | 同上 |
| 無線電話 | ○ | ○ | ○ | ○ | ⑥の設備を備えれば④の設備は不要 |
| 直接印刷電信 | ○ | ○ | ○ | ○ | 同上 |
| インマルサット直接印刷電信 | ○ | ○ | ○ | ○ | ④の設備を備えれば⑥の設備は不要 |
| 遭難信号送信操作装置 | ○ | ○ | ○ | ○ | 旅客船のみ適用 |
| 遭難信号受信装置 | ○ | ○ | ○ | ○ | 旅客船のみ適用 |
| 船舶航空機間双方向無線電話装置 | 旅客船に1個 | | | | |
| 浮揚型 E P I R B (注6) | ○ | | | | |
| 非浮揚型 E P I R B (注7) | ○ | | | | 浮揚型 E P I R B を船舶に積み付ける場合又は船舶から遠隔操作できる場合は省略可 |
| レーダー | (1) 各般に1個 (総トン数 300トン以上、500トン未満の非旅客船は1個で可) (2) ロールオン・ロールオフ旅客船には、(1)の他に備え付ける救命いかた4に対し1の割合の数 | | | | |
| 特運び式双方向無線電話装置 | 旅客船及び総トン数 500トン以上の非旅客船は3個、総トン数 500トン未満の非旅客船は2個 | | | | |

注 1 「条約船」とは次の船舶をいう。(1) 国際航海に従事する旅客船、(2) 国際航海に従事する総トン数 300トン以上の非旅客船 (漁船のみに従事する漁船を除く。)

注 2 「一般通信用無線電信等」とは、次のいずれかの設備をいう。
 (1) HF 直接印刷電信、(2) HF 無線電話、(3) インマルサット直接印刷電信、(4) インマルサット無線電話、(5) MF 直接印刷電信 (常に直接陸上との通信ができるもの)。
 (6) 次の各号の周波数帯で運用する船舶局の無線電話
 一、次に掲げる周波数帯で運用する船舶局の無線電話
 二、次に掲げる周波数帯で運用する船舶局の無線電話
 三、次に掲げる周波数帯で運用する携帯移動地球局の無線電話
 四、次に掲げる周波数帯で運用する陸上移動局の無線電話
 五、次に掲げる周波数帯で運用する無線電話
 (一) 中短波帯 (二) 短波帯
 (一) 27MHz帯 (二) 40MHz帯
 (一) 250MHz帯 (二) 400MHz帯
 (一) 1600MHz帯 (二) 2600MHz帯
 (一) 800MHz帯 (二) 1500MHz帯
 (三) 150MHz帯 (四) 400MHz帯

注 3 「条約船一般通信用無線電信等」とは、HF 直接印刷電信、HF 無線電話、インマルサット直接印刷電信、インマルサット無線電話又はMF 直接印刷電信をいう。

注 4 「DSC」とは、デジタル選択呼出装置をいう。

注 5 「DSC聴守装置」とは、デジタル選択呼出装置をいう。

注 6 「浮揚型 E P I R B」とは、浮揚型極軌道衛星利用非常用位置指示無線標識装置をいう。

注 7 「非浮揚型 E P I R B」とは、非浮揚型極軌道衛星利用非常用位置指示無線標識装置をいう。

表 2・5 GMDSS 設備の搭載要件 (非条約船)

| 非条約船 (注 1) | | 航行水域 | | | | 備 考 | |
|--|----------------------|------|----|----|----|-----|--|
| 区分 | | A1 | A2 | A3 | A4 | | |
| 国際ナブテックス受信機又は日本語ナブテックス受信機を備える (注 20、注 21)。2 時間限定沿海船等、小型船舶、小型漁船は不要 | ナブテックス受信機 | ○ | ○ | ○ | ○ | | |
| ナブテックス水域のみを航行する船舶、2 時間限定沿海船等、小型船舶、小型漁船及び漁船 (注 23) で別表 1 に該当するものは不要 | 高機能グループ呼出受信機 | ○ | ○ | ○ | ○ | | |
| 総トン数 100 トン未満の船舶、2 時間限定沿海船等及び漁船 (注 24) で別表 1 に該当するものは不要 | D S C 聴守装置 | ○ | ○ | ○ | ○ | | |
| 同 上 | D S C 聴守装置 | ○ | ○ | ○ | ○ | | |
| (1) A 4 水域：総トン数 100 トン未満の船舶は不要 (2) A 2 又は A 3 水域：総トン数 100 トン未満の船舶、2 時間限定沿海船等は不要 (3) A 1 水域：一般通信用無線電信等 (注 2) を備える船舶であつて次のものは不要 ① 総トン数 100 トン未満の船舶 ② 2 時間限定沿海船等 (4) 漁船 (注 23) で別表 1 に該当するものは不要 | VHF 設備 | ○ | ○ | ○ | ○ | | |
| (1) 総トン数 100 トン未満の船舶、沿海船 (長距離カーフェリーを除く。)、2 時間限定沿海船等は不要 (2) A 2 水域を航行し、近海区域を航行区域とする非旅客船であつて一般通信用無線電信等 (注 2) を備えるものは不要 (要許可) (3) 漁船 (注 23) で別表 1 に該当するものは不要 | D S C 聴守装置 | ○ | ○ | ○ | ○ | | |
| (1) 総トン数 100 トン未満の船舶、沿海船、平水船は不要 (2) A 2 水域を航行し、近海区域を航行区域とする非旅客船であつて一般通信用無線電信等 (注 2) を備えるものは不要 (要許可) (3) 漁船 (注 23) で別表 1 に該当するものは不要 | M F 設備 | ○ | ○ | ○ | ○ | | |
| (1) A 4 水域：総トン数 100 トン未満の船舶は不要 (2) A 3 水域：総トン数 100 トン未満の船舶、沿海船 (長距離カーフェリーを除く。)、2 時間限定沿海船等は不要 (3) A 2 水域：一般通信用無線電信等 (注 2) を備える船舶であつて次のものは不要 ① 総トン数 100 トン未満の船舶 ② 近海区域を航行区域とする非旅客船 (要許可) ③ 沿海船 (長距離カーフェリーを除く) ④ 2 時間限定沿海船等 | 無線電話 | ○ | ○ | ○ | ○ | | |
| A 3 水域を航行する船であつて、◎又は◎の設備を備えているもの及び漁船 (注 23) で別表 1 に該当するものは不要 | D S C 聴守装置 | ○ | ○ | ○ | ○ | | |
| 同 上 | D S C 聴守装置 | ○ | ○ | ○ | ○ | | |
| (1) A 4 水域：◎の設備を備えていれば◎の設備は不要 (2) A 3 水域：◎、◎又は◎のいずれかの設備を備えれば◎の設備は不要 (注 24) | 無線電話 | ○ | ○ | ◎ | ◎ | | |
| (1) A 4 水域：◎の設備を備えていれば◎の設備は不要 (2) A 3 水域：◎、◎又は◎のいずれかの設備を備えれば◎の設備は不要 (注 24) | 直接印刷電信 | ○ | ○ | ◎ | ◎ | | |
| ◎、◎又は◎のいずれかの設備を備えれば◎の設備は不要 (注 24) | インマルサット無線電話 | ○ | ○ | ◎ | ◎ | | |
| ◎、◎又は◎のいずれかの設備を備えれば◎の設備は不要 (注 24) | インマルサット直接印刷電信 | ○ | ○ | ◎ | ◎ | | |
| (1) 旅客船であつて総トン数 100 トン未満のもの及び非旅客船は不要 (2) 2 時間限定沿海船等は不要 | 遭難信号送受信装置 | ○ | ○ | ○ | ○ | | |
| (1) 旅客船であつて総トン数 100 トン未満のもの及び非旅客船は不要 (2) A 2 水域：沿海区域又は平水区域を航行区域とする船舶は不要 (3) A 3 又は A 4 水域：2 時間限定沿海船等は不要 | 遭難信号受信警報装置 | ○ | ○ | ○ | ○ | | |
| 2 時間限定沿海船等、瀬戸内のみを航行する沿海船は不要 2 時間限定沿海船等、瀬戸内のみを航行する沿海船、浮揚型 E P I R B が結構から遠隔操作できる場合又は船橋近くに備えられる場合は不要 | 浮揚型 E P I R B (注 5) | ○ | ○ | ○ | ○ | | |
| (1) 近海以上の旅客船及び近海以上総トン数 500 トン以上の非旅客船；各舷に 1 個 (限定沿海船 (注 22) を除く) (2) 近海以上総トン数 500 トン未満の非旅客船、限定沿海船 (注 22)、沿海船、一般漁船；1 個 ただし、2 時間限定沿海船等、瀬戸内のみを航行する沿海船は不要 (3) ロールオン・ロールオフ旅客船 (限定沿海船を除く。) には、(1)又は(2)の他に備え付ける救命いかだ 4 に対し 1 の割合の数 | 非浮揚型 E P I R B (注 6) | ○ | ○ | ○ | ○ | | |
| | レーダー・トランスポンダー | ○ | ○ | ○ | ○ | | |

| | | |
|----------------------------|----------|---|
| <p>特運び式双向無線電話装置</p> | <p>○</p> | <p>(1) 近海以上の旅客船：3個 (2) 近海以上の非旅客船総トン数 300トン以上の沿海非旅客船、近海以上の小型非旅客船、沿海旅客船及び総トン数 300トン以上の一般漁船：2個 (3) 国際航海に従事する総トン数 300トン未満の沿海非旅客船、近海以上の小型非旅客船、沿海小型旅客船、国際航海に従事する沿海小型旅客船及び総トン数 300トン未満の一般漁船：1個 ただし、総トン数 300トン未満の沿海非旅客船（国際航海に従事しないものに限る。）、2時間限定沿海船等、瀬戸内のみを航行する沿海船及び沿海小型船舶等並びに小型漁船は不要</p> |
| <p>小型船舶用 E P I R B</p> | <p>○</p> | <p>沿海小型船舶及び瀬戸内のみを航行区域とする小型船舶並びに第1種小型漁船は不要</p> |
| <p>小型船舶用 レーダー・トランスポンダー</p> | <p>○</p> | <p>沿海小型船舶及び瀬戸内のみを航行区域とする小型船舶並びに第1種小型漁船は不要</p> |

注 1. 「非予約船」とは条約船以外の船舶をいう。

2. 「一般通信用無線電通信等」とは、次のいずれかの場合の設備をいう。

(1) HF 直接印刷電報、(2) HF 無線電話、(3) インマルサット直接印刷電報、(4) インマルサット無線電話、(5) MF 直接印刷電報（常に直接陸上との通信ができるもの。）

(6) 次の各号の無線電通信等であって、常に直接陸上との通信ができるもの。

- 一、次に掲げる周波数帯で運用する船舶局の直接印刷電報又は無線電話
- 二、次に掲げる周波数帯で運用する船舶局の無線電話
- 三、次に掲げる周波数帯で運用する携帯局の無線電話
- 四、次に掲げる周波数帯で運用する携帯移動地球局の無線電話
- 五、次に掲げる周波数帯で運用する陸上移動局の無線電話

3. 「DSC」とは、デジタル選択呼出装置をいう。

4. 「DSC観守装置」とは、デジタル選択呼出観守装置をいう。

5. 「浮揚型 E P I R B」とは、浮揚型軌道衛星利用非常用位置指示無線標識装置をいう。

6. 「非浮揚型 E P I R B」とは、非浮揚型軌道衛星利用非常用位置指示無線標識装置をいう。

7. 「沿海船」とは、9. 海区域を航行区域とする船舶をいう。

8. 「沿海旅客船」とは、10. 沿海区域を航行区域とする旅客船をいう。

9. 「沿海非旅客船」とは、旅客船以外の船舶であって沿海区域を航行区域とするものをいう。

10. 「2時間限定沿海船等」とは、沿海区域を航行区域とする船舶であって、平水区域から当該船舶の最速力で2時間以内に往復できる区域のみを航行するもの及び平水区域を航行区域とする船舶をいう。

11. 「平水船」とは、平水区域を航行区域とする船舶をいう。ただし、国際航海に従事する旅客船を除く。

12. 「小型船舶」とは、総トン数20トン未満の船舶をいう。

13. 「小型漁船」とは、総トン数20トン未満の漁船をいう。

14. 「沿海小型船舶等」とは、沿海小型船舶及び2時間限定沿海小型船舶をいう。

15. 「沿海小型船舶」とは、沿海区域を航行区域とする小型船舶であって、その区域が次に掲げる区域に限定されているものをいう。

- ① 平水区域
- ② 本州、北海道、四国、九州並びにこれらに附属する島でその海岸が沿海区域に接するものの海岸から5海里以内の水域
- ③ 「2時間限定沿海小型船舶」とは、沿海区域を航行区域とする小型船舶であって、その航行区域が平水区域から当該小型船舶の最速力で2時間以内に往復できる区域に限定されているものをいう。
- ④ 「小型旅客船」とは、小型船舶であって旅客船をいう。
- ⑤ 「小型非旅客船」とは、小型船舶であって旅客船以外のものをいう。
- ⑥ 「沿海小型旅客船」とは、沿海区域を航行区域とする小型船舶であって旅客船をいう。
- ⑦ 「沿海小型非旅客船」とは、沿海区域を航行区域とする小型船舶であって旅客船以外のものをいう。
- ⑧ 日本と他国間を航行する G M D S S 船であって日本語ナブテックス水域を超えて航行し、かつ、ナブテックス水域を航行する船舶に日本語ナブテックス受信機を装備する場合は、高機能グループ呼出受信機 (E G C) を備えるもの。

16. 「2時間限定沿海小型船舶」とは、沿海区域を航行区域とする小型船舶であって、その航行区域が平水区域から当該小型船舶の最速力で2時間以内に往復できる区域に限定されているものをいう。

17. 「小型旅客船」とは、小型船舶であって旅客船をいう。

18. 「小型非旅客船」とは、小型船舶であって旅客船以外のものをいう。

19. 「沿海小型旅客船」とは、沿海区域を航行区域とする小型船舶であって旅客船をいう。

20. 日本と他国間を航行する G M D S S 船であって日本語ナブテックス水域を超えて航行し、かつ、ナブテックス水域を航行する船舶に日本語ナブテックス受信機を装備する場合は、高機能グループ呼出受信機 (E G C) を備えるもの。

21. 集団漁業を行う低びき網漁船及びまき網漁船（専ら漁ろうに従事する漁船に限る。）のうち主船以外の漁船はナブテックス受信機の備付が免除される。

22. 「限定近海船」とは国際航海に従事しない船舶であって、近海区域を航行区域とするものうち、船舶設備規程第2条第2項の告示で定められている本邦の周辺の周辺の区域のみを航行するものをいう。

23. ここでいう漁船とは次のいずれかをいう。

① 漁ろうに従事するもの

② 漁ろうに従事する船舶であって漁獲物の保蔵又は製造の設備を有するもの

③ もっぱら漁ろう場から漁獲物又は加工品を運搬するもの

24. A 3水域において、MF 無線電話で常に陸上と連絡がとれる水域のみ航行する内航貨物船にあっては、④～⑥の設備は、いづれも不要である。

別表 1

漁船のうち機器の搭載が不要とされる適合条件

| 分 類 | 適 合 条 件 |
|----------------------------------|---|
| 件 基本条 対象機器名 | (1) 平成7年1月31日以前に建造され、又は建造に着手された漁船 (2) 「操業の安全確保のための通信に関する申合せ事項」を船内に備えていること (3) 当該漁船が当該通信申合せに添付される対象船舶一覧表に記載されていること (4) 漁業用の海岸局から送信される海上安全情報を通信申合せに従って受信できる当該通信申合せに記載された無線設備を有していること |
| 高機能グループ呼出受信機 | 基本の(1)から(3)及び(4)に適合すること |
| VHFデジタル選択呼出装置 VHFデジタル選択呼出聴守装置 | 次のいずれかに適合すること ① 基本条件の(1)から(3)に適合するもの ② 船舶設備規程第311条の22の規定によるVHF無線電話を施設することを要しないとされたもの |
| MFデジタル選択呼出装置 MFデジタル選択呼出聴守装置 | 次のいずれかに適合すること ① 基本条件の(1)から(3)に適合するもの ② 船舶設備規程第311条の22の規定によるMF無線電話を施設することを要しないとされたもの |
| HFデジタル選択呼出装置 HFデジタル選択呼出聴守装置 | 次のいずれかに適合すること ① 基本条件の(1)から(3)に適合するもの ② 船舶設備規程第311条の22の規定によるHF無線電話を施設することを要しないとされたもの |
| VHF無線電話 | 基本条件の(1) から(3) に適合する漁船であって、VHF無線電話に代えて通信申合せに従って漁業通信に使用される27MHz帯を使用する無線電話を設置している場合 |

2・9 船舶安全法による船舶の検査（要約）

船舶は、陸上交通と異なり一度港を離れると長時間にわたり陸上から孤立して行動することとなり、気象、海象の変化による危険な状況に遭遇することも多いことから海上における人命の安全を確保するための措置が必要である。

このため、船舶安全法第1条では「日本船舶は本法によりその堪航性を保持し、かつ、人命の安全を保持するに必要な施設をなすにあらざれば、これを航行の用に供することを得ず」と規定している。この第1条が船舶安全法の本質であり、また目的の一つでもあるが、これらの目的を達成するため同法第2条第1項では、所要施設については命令の定めるところにより施設しなければならないと定め、同法第5条で、施設すべき事項について国又は日本小型船舶検査機構の検査を受けることが義務づけられている。

GMDSS設備については、船舶安全法及び関係規則では無線電信等、救命設備、航海用具に区分されて、性能、とう載要件等が規定されている。これらの適用関係を線図として図2・1に示す。

2・9・1 用語の定義

船舶安全法において使用される用語の意義は、次のとおりである。

(1) 旅客船（船舶安全法第8条第1項）

旅客船とは、旅客定員が12人を超える船舶をいう。

(2) 国際航海（船舶安全法施行規則第1条第1項）

国際航海とは、一国と他の国との間の航海をいう。この場合、一国が国際関係について責任を有する地域又は国際連合が施政権者である地域、例えば、植民地、保護領、委任統治地は、それぞれ別個の国とみなされる。

(3) 漁船（船舶安全法施行規則第1条第2項）

漁船とは、次のいずれかに該当する船舶をいう。

(a) もっぱら漁ろうに従事する船舶。（付属船舶を用いてする漁ろうを含む。以下次号において同じ。）

(b) 漁ろうに従事する船舶であって、漁獲物の保蔵又は製造の設備を有するもの。

(c) もっぱら漁ろう場から漁獲物又は加工品を運搬する船舶。

(d) もっぱら漁業に関する試験、調査、指導若しくは練習に従事する船舶又は漁業の取締りに従事する船舶であって、漁ろう設備を有するもの。

(4) 小型漁船（漁船特殊規則第2条）

小型漁船とは、総トン数20トン未満の漁船をいう。

(5) 危険物ばら積船（船舶安全法施行規則第1条第3項）

危険物ばら積船とは、危険物船舶運送及び貯蔵規則（昭和52年運輸省令第30号）第2条第1号の2のばら積み液体危険物を運送するための構造を有する船舶をいう。

(6) 特殊船（船舶安全法施行規則第1条第4項）

特殊船とは、原子力船（原子力船特殊規則第2条第1項に規定する原子力船をいう。）潜水船、水中翼船、エアクッション艇、海底資源掘削船、半潜水船型又は甲板昇降型の船舶及び潜水設備（内部に人員をとう載するものに限る。）を有する船舶その他特殊な構造又は設備を有する船舶で告示で定めるものをいう。

注：告示で定めるものとは、水陸両用船

(7) 小型兼用船（船舶安全法施行規則第1条第5項）

小型兼用船とは、漁船以外の小型船舶のうち漁ろうにも従事するものであって、漁ろうと漁ろう以外のことを同時にしないものをいう。

(8) 小型船舶（船舶安全法第6条の5第1項）

小型船舶とは、総トン数20トン未満の船舶をいう。

(9) 小型船舶（小型船舶安全規則第2条第1項）

この省令において「小型船舶」とは次の各号に該当する船舶であつて、国際航海に従事する旅客船以外のものをいう。

一 総トン数20トン未満のもの

二 総トン数20トン以上のものであって、スポーツ又はレクリエーションの使用のみに供するものとして告示で定める要件に適合する船体長さ（船体の強度、水密性又は防火性に影響を及ぼすことなく取り外しできる設備を取り外した場合における船体の前端から後端までの水平距離をいう。）が24メートル未満のもの。

（以下 略）

(10) 沿岸小型船舶（小型船舶安全規則第2条第3項）

航行区域が次に掲げる区域に限定されているものをいう。

一 平水区域

二 本州、北海道、四国及び九州並びにこれらに附属する島でその海岸が沿海区域に接するものの各海岸から五海里以内の水域

(11) 2時間限定沿海小型船舶（小型船舶安全規則第2条第4項）

沿海区域を航行区域とする小型船舶であつて、その航行区域が平水区域から当該小型船舶の最強速力で2時間以内に往復できる区域に限定されているものをいう。

(12) 沿海小型船舶等（小型船舶安全規則第7条第1項）

沿海小型船舶及び2時間限定沿海小型船舶をいう。

(13) 検査基準日（船舶安全法施行規則第18条第2項）

検査基準日とは、船舶検査証書の有効期間が満了する日に相当する毎年の日をいう。

2・9・2 船舶検査の種類

船舶安全法による船舶検査は、次のように大別されている。

(1) 定期検査

船舶を初めて航行の用に供するとき、又は船舶検査証書の有効期間が満了したとき船舶の構造、設備等の全般にわたって行われる精密な検査である。定期検査に合格した船舶に対しては、航行区域（漁船の場合は従業制限）、最大とう載人員、有効期間等を記載した船舶検査証書が管海官庁から交付される。船舶検査証書の有効期間は原則として5年と定められているが、旅客船を除き、平水区域を航行区域とする船舶又は総トン数20トン未満の船舶であって危険物ばら積船、特殊船及びボイラーを有する船舶以外の船舶については6年と定められている。

(2) 中間検査

定期検査と定期検査の間において、船舶の構造、設備等の全般にわたって行なわれる簡易な検査であって、第1種中間検査、第2種中間検査及び第3種中間検査の3種類がある。

中間検査の種類と、これを受けるべき時期等については、施行規則第18条に次表のとおり規定されている。

○船舶検査証書の有効期間が5年の船舶

| 区 分 | 種 類 | 時 期 |
|---|------------------------|---|
| 1 国際航海に従事する旅客船（総トン数5トン未満のもの並びに原子力船及び高速船を除く。） | 第1種中間検査 | 検査基準日の3月前から検査基準日までの間 |
| 2 原子力船 | 第1種中間検査 | 定期検査又は第1種中間検査に合格した日から起算して12月を経過する日 |
| 3 旅客船（総トン数5トン未満のものを除く。）潜水船、水中翼船及び長さ6メートル以上のエアクション艇であって前2号左欄に掲げる船舶以外のもの並びに高速船 | 第1種中間検査 | 検査基準日の前後3月以内 |
| 4 国際航海に従事する長さ24メートル以上の船舶（前3号左欄に掲げる船舶及び施行規則第1条第2項第1号の船舶を除く。） | 第2種中間検査 | 検査基準日の前後3月以内 |
| | 第3種中間検査 | 定期検査又は第3種中間検査に合格した日からその日から起算して36月を経過する日までの間 |
| 5 潜水設備を有する船舶（前各号左欄に掲げる船舶を除く。） | 第1種中間検査 | 船舶検査証書の有効期間の起算日から21月を経過する日から39月を経過する日までの間 |
| | 第2種中間検査（潜水設備に係るものに限る。） | 検査基準日の前後3月以内（ただし、その時期に第1種中間検査を受ける場合を除く。） |
| 6 その他の船舶 | 第1種中間検査 | 船舶検査証書の有効期間の起算日から21月を経過する日から39月を経過する日までの間 |
| 備考 | | |
| <p>1 この表において「高速船」とは、管海官庁が1974年の海上における人命の安全のための国際条約附属書第10章第1規則に規定する高速船コードに従って指示するところにより当該船舶が法第2条第1項に掲げる事項を施設している旨及び当該船舶に係る航行上の条件が、第13条の5第2項の規定により記入された船舶検査証書を受有する船舶をいう。</p> <p>2 この表において「検査基準日」とは、船舶検査証書の有効期間が満了する日に相当する毎年の日をいう。</p> | | |

○船舶検査証書の有効期間が6年の船舶

| 区 分 | 種 類 | 時 期 |
|--|---------|---|
| 旅客船を除き平水区域を航行区域とする船舶又は総トン数20トン未満の船舶(危険物ばら積船、特殊船及びボイラーを有する船舶を除く。) | 第1種中間検査 | 船舶検査証書の有効期間の起算日から33月を経過する日から39月を経過する日までの間 |

(3) 臨時検査

定期検査又は中間検査の時期以外の時期に船舶の構造、設備等について船舶の堪航性又は人命の安全の保持に影響を及ぼすおそれのある改造や修理を行うとき、航行区域、最大とう載人員、制限汽圧、満載喫水線の位置その他船舶検査証書に記載された条件の変更を受けようとするとき等に行う検査であって、臨時検査の発生事由によっては、定期検査に準じた精密な検査が行われる。

(4) 臨時航行検査

臨時航行検査は、船舶検査証書を受有しない船舶を臨時に航行の用に供するときに行われる検査で、次のような場合に行われる。

- (a) 日本船舶を所有することができない者に譲渡する目的でこれを外国に回航するとき。
- (b) 船舶を改造し整備し若しくは解撤するため、又は法による検査若しくは検定若しくは船舶法の積量の測度を受けるため、これをその所要の場所に回航するとき。
- (c) 船舶検査証書を受有しない船舶をやむを得ない理由によって臨時に航行の用に供するとき。

(5) 特別検査

特別検査は、国土交通大臣が一定の範囲の船舶について事故が著しく生じている等により、その材料、構造、設備又は性能が法第2条第1項の命令に適合しないおそれがあると認める場合に、これらの船舶について特別検査を受ける旨を公示して、一定の期間を定めて特別に行う検査である。この場合、検査を受けるべき船舶の範囲、検査を受けるべき事項、検査を受ける場合の準備等について公示される。

(6) 製造検査

製造検査は、法第5条の検査の適用がある船舶のうち、船の長さが30メートル以上の船舶（注）の製造者に対し強制されている検査であり、船体、機関及び排水設備の設計、材料及び工事並びに満載喫水線を表示する船舶については、満載喫水線を定めるのに必要な事項に関し、船舶の製造に着手した当初から完成時までの間において、その工程に従って、精密に検査をするものである。製造検査においては材料試験、圧力試験及び機関の陸上運転が行われる。

注：次にあげる船舶を除く。

- (イ) 平水区域のみを航行する船舶であって旅客船、危険物ばら積船及び特殊船以外のもの。
- (ロ) 推進機関及び帆装を有しない船舶。（危険物ばら積船、特殊船、推進機関を有する他の船舶に引かれ、又は押されて人の運送の用に供するもの及び係留船を除く。）
- (ハ) 外国の国籍を取得する目的で製造に着手した後、日本の国籍を取得する目的で製造することとなった船舶。

(7) 予備検査

船舶の施設として物件を備え付ける場合に、これを備え付ける船舶が特定しない場合でも、事前に製造者等の申請によって検査を受けることができる制度である。

2・9・3 航行上の条件等

船舶安全法に基づき、定期検査を受け、これに合格した船舶に対しては、航行上遵守しなければならない航行区域（漁船にあつては従業制限）、最大とう載人員、制限気圧、満載喫水線、その他の条件が定められ、航行上の条件として船舶検査証書に記載される。

(1) 航行区域

船舶の航行し得る区域の限度を示すため、船舶（漁船を除く。）には、航行区域が定められている。

航行区域は、下記の4種に区分される。

- (a) 平水区域……湖、川及び港内並びに特定の水域。
- (b) 沿海区域……北海道、本州、九州、四国及びそれに属する特定の島、朝鮮半島並びに樺太本島（北緯50度以北の区域を除く。）の海岸から20海里以内の水域及び特定の水域。

(c) 近海区域……東は東経 175度、西は同94度、南は南緯11度、北は北緯63度の線により囲まれた水域。

(d) 遠洋区域……すべての水域。

航行区域は、技術基準に対する船体、機関、設備等の適合状況によるほか、船舶の長さ及び最高速力等を標準として定められる。

更に、GMDSSに関し、船舶の航行する水域（以下航行水域という。）をA1からA4の4つの水域に分け、それぞれの水域に応じ、搭載すべきGMDSS設備の要件が定められている。

したがって、GMDSS設備義務船舶には、航行上の条件として前述の航行区域のほか、次のいずれかの航行水域が定められ、その旨船舶検査証書に記載される。

漁船についても同様、次項の従業制限のほか、次のいずれかの航行水域が定められる。航行水域の区分は次のとおりである。

なお、航行水域の詳細については、2・2船舶安全施行規則（定義）第1条を参照のこと。

① A1水域（日本ではA1水域を定めていない）

② A2水域

③ A3水域

④ A4水域

(2) 従業制限

漁船は、その業態が各港間の輸送を建前としている一般船と異なり、港を出ると漁場に直行し漁場において漁ろうするという特殊性を有するので、漁船に航行区域という一定の区域制限をすることは漁船本来の性格上不合理であるという観点から、漁船に対しては一般の航行区域に代えて漁業形態に応じた従業制限が指定される。従業制限は総トン数20トン以上の漁船については、第1種、第2種及び第3種の3種に、総トン数20トン未満の漁船については小型第1種及び小型第2種の2種に区別されているが、これは、従業区域と漁業の種類とを併せ考慮したもので、次のとおりである。

第1種……主として沿岸の漁業（例えば一本釣漁業、延縄漁業、流網漁業、旋網漁業等）

第2種……主として遠洋の漁業（例えば鮪及び鯉竿釣漁業、鮪、旗魚及び鮫浮延縄漁業、真鱈延縄漁業、鮭・鱈及び蟹漁業等）

第3種……特殊の漁業（例えば、母船式漁業、トロール漁業、捕鯨業、漁獲物の運搬業務、漁業に関する試験・調査・指導・練習及び取締りの業務）

小型第1種……定置漁業、旋網漁業、曳網漁業等を主体として本邦の海岸から 100 海里以内の海域において行う漁業

小型第2種……鮭・鱒流網漁業、鮪延縄漁業、鰹竿釣漁業等を主として本邦の海岸から 100海里を超える海域において行う漁業

注：上記については、若干の例外があるので、詳細については、漁船特殊規則第 6 条及び第 7 条を参照のこと。

(3) 最大とう載人員

船舶にとう載を許される人員を最大とう載人員といい、船舶の航行区域、居住設備、救命設備等に応じ、旅客、船員及びその他の乗船者（旅客でも船員でもない者をいう。）別に定員を定めている。

(4) 制限気圧

ボイラーを備える船舶については、ボイラーの現状に応じ、その使用圧力の最大限度、すなわち、制限気圧を定めることになっている。なお、制限気圧に適応するよう安全弁を調節し、逃気試験を行った上、安全弁を封鎖している。

(5) 満載喫水線

船舶安全法第 3 条により満載喫水線の標示をすることを要する船舶は満載喫水線規則又は船舶区画規程の定めるところにより標示することになっている。

(6) その他の航行上の条件等

その他船舶の航行上特に必要と認められる条件は、個々の船舶毎に定められる。

2・9・4 船級協会の検査

船舶安全法では、日本に国籍を有する船舶は、国（管海官庁）又は日本小型船舶検査機構の検査を受けなければならないが、日本海事協会（以下「NK」という。）の検査を受け、その船級を有している間は管海官庁の検査を受け、これに合格したものと見做されている。（法第 8 条）

この内容は平成10年3月25日の運輸省令第10号に基づく改正により、NKの検査範囲が拡大され、救命設備、居住設備、衛生設備及び航海用具（無線電信又は無線電話を除く。）はすべてその対象となった。

また、NKにおいては、新たに「安全設備規則及び同検査要領：H10. 7. 1 付け」を定め、以下の航海用具等の設備については、国土交通省「船舶検査の方法・附属書H」の規定に基づき管海官庁が承認したGMDSS設備サービス・ステーション等が行った場合は、NKの検査員の立会を省略する旨の規定がなされている。

【航海用具】

- (1) ナブテックス受信機
- (2) 高機能グループ呼出受信機
- (3) VHF デジタル選択呼出装置
- (4) VHF デジタル選択呼出聴守装置
- (5) デジタル選択呼出装置
- (6) デジタル選択呼出聴守装置
- (7) 航海用レーダー
- (8) 電子プロットイング装置
- (9) 自動物標追跡装置
- (10) 自動衝突予防援助装置
- (11) 船舶自動識別装置（これに接続された衛星航法装置を含む）
- (12) 航海情報記録装置及び簡易型航海情報記録装置

【救命設備】

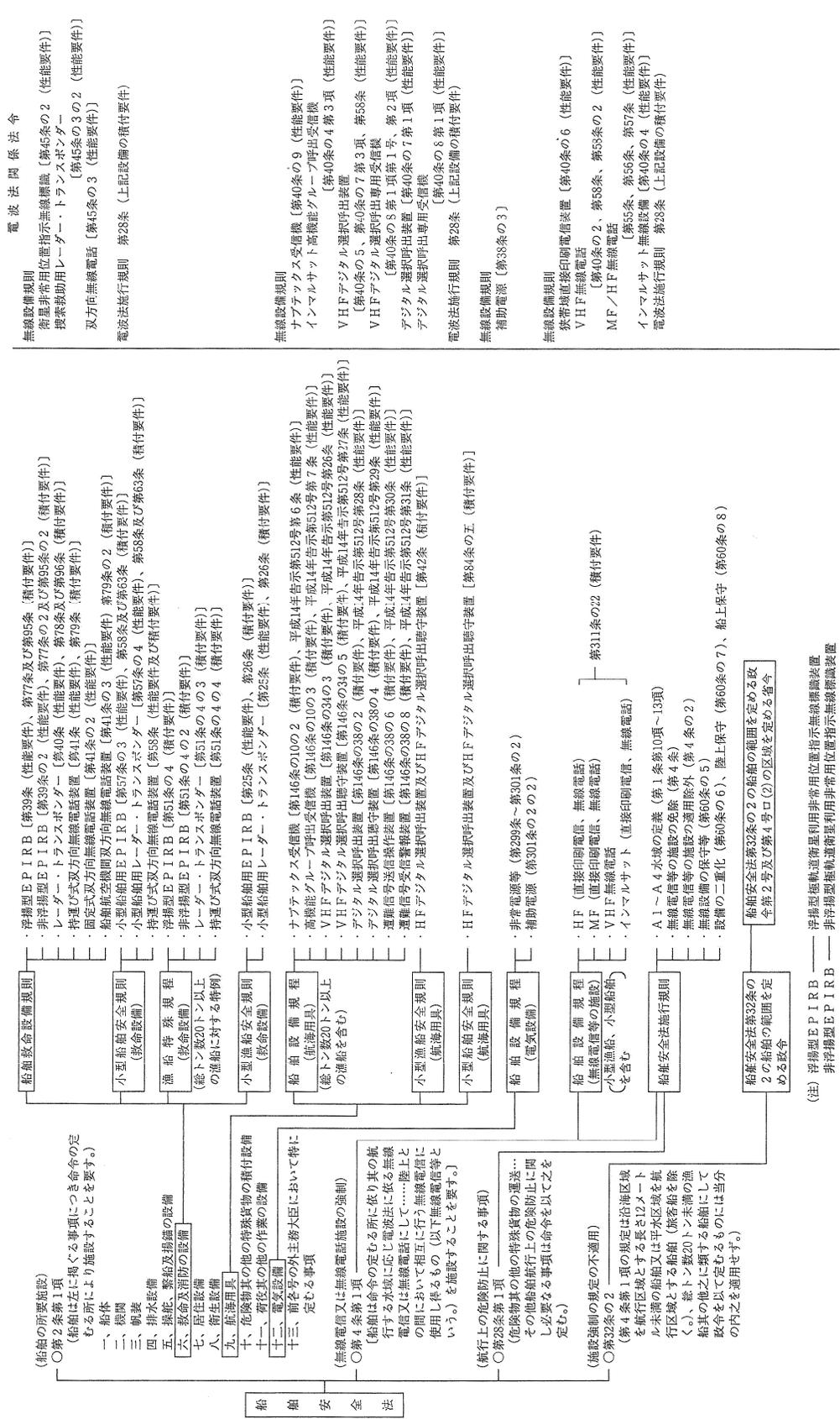
- (13) 浮揚型極軌道衛星利用非常用位置指示無線標識装置及び非浮揚型極軌道衛星利用非常用位置指示無線標識装置
- (14) レーダー・トランスポンダー
- (15) 持運び式双方向無線電話装置及び固定式双方向無線電話装置

2・9・5 型式承認と検定

型式承認対象物件の プロトタイプに対して詳細な試験（型式承認試験）を行い、その設計、性能、工作精度等が十分であることが確認され型式承認された場合には、以後製造される同一型式の物件の検査は、簡易化された検査（検定）のみとなる。（法第6条の4）

船舶用品の製造者は、必要な書類を付した型式承認の申請書を管海官庁経由で国土交通大臣に提出すれば国土交通大臣は、型式承認試験を実施して、相当と認めたものに対しては、型式承認書を申請者に交付し、かつ、これを告示する。こうして型式承認を受けた者は、承認を受けた船舶用品と同一品質のものを製造するのであるが、この場合には、その個々の船舶用品について、管海官庁、日本小型船舶検査機構又は指定検定機関（日本舶用品検定協会）の検定を受ける必要がある。この場合、その船舶用品が承認した型式に適合すると認める場合は、現品に証印を付し、かつ、検定に合格した物件については申請により検定合格証明書が交付される。GMDSS 設備、航海用レーダーは型式承認対象物件となっており、原則的には型式承認と検定を受けたものが船舶に装備される。

図 2・1 船舶安全法及び関係政省令におけるGMDSSの適用一覧



2・10 国際航海船舶及び国際港湾施設の保安の確保等に関する関係規則（要約）

これらは、GMDSSに係わる規程ではないが、船舶での装備工事時の保安上の参考として載せたものである。無線通信の観点からは「船舶警報通報装置」に関して学習されたい。

2002年12月12日、SOLAS条約の締約会議決議1で採択された第X1-2章「海上の保安を高める特別措置」に基づき、日本国政府は、国際航海旅客船等及び国際港湾施設に対して行われるおそれのある危害行為の防止を図るとともに、保安の確保のために、「国際航海船舶及び国際港湾施設の保安の確保等に関する法律」を制定し、平成16年4月14日（法律第31号）公布した。また、国土交通省は、「国際航海船舶及び国際港湾施設の保安の確保等に関する法律施行規則」を制定し、平成16年4月23日（国土交通省令第59号）公布した。この法律及び省令で規定する内容を要約して記述する。

1. 船舶に関する規定

(1) 対象となる国際航海日本船舶（法律第2条、省令第2条）

(a) 国際航海旅客船

(b) 国際航海に従事する総トン数500トン以上の旅客船以外の船舶

ただし、以下の船舶を除く。

- ① 専ら漁ろうに従事するもの
- ② 推進機関を有しない船舶
- ③ 国が所有し又は運航する非商業的目的のみに使用されるもの
- ④ スポーツ又はレクリエーションの用に供するヨット、モーターボートその他これに準ずる船舶
- ⑤ 国土交通大臣がその航海の目的、態様、運航体制等を勘案して船舶の保安の確保上差し支えないと認めた船舶

(2) (1)に関する措置

(a) 船舶警報通報装置（法律第5条、省令第6条）の要件

(1)の船舶には船舶警報通報装置を備えなければならない。船舶警報通報装置に関する技術上の基準は以下に掲げる基準とする。

① 次に掲げる情報を速やかに海上保安庁に送信できるものであること。

- イ 船名、IMOの船舶識別番号、その他当該国際航海日本船舶を特定することができる情報
- ロ 国際航海日本船舶に対する危害行為が発生したことを示す情報
- ハ 国際航海日本船舶の位置を示す情報

- ② 船舶警報通報装置の作動を停止させるまで①の情報を継続的に送信すること。
- ③ 航海船橋及びそれ以外の適当な場所において①の情報の送信を操作できるものであること。
- ④ 誤操作による①に掲げる情報の送信を防止するための措置が講じられているものであること。
- ⑤ 他の船舶に①に掲げる情報を送信しないものであること。
- ⑥ 可視可聴の警報を発しないものであること。
- ⑦ ①から⑥に定めるほか、船舶警報通報装置の設置に関する技術上の基準の細目は、国土交通大臣が告示で定める。

その告示（国土交通省告示第492号）の内容は以下による。

- イ 危害行為が発生したことを示す情報を送信した日時の情報を送信できるものであること。
 - ロ 専用の警報信号発信ボタンによって作動するものであること。
 - ハ 適正に作動することが警報を送信することなく確認できるものであること。
 - ニ 磁気コンパスに対する最小安全距離を表示したものであること。
 - ホ 電磁的干渉により他の設備の機能に障害を与え、又は他の設備からの電磁的干渉によりその機能に障害が生じることを防止するための措置が講じられているものであること。
 - ヘ 機械的雑音は、船舶の安全性に係る可聴音の聴取を妨げない程度に小さいものであること。
 - ト 通常予想される電源の電圧又は周波数の変動によりその機能に障害を生じないものであること。
 - チ 過電流、過電圧及び電流極性の逆転から装置を保護するための措置が講じられているものであること。
 - リ 船舶の航行中における振動又は湿度若しくは温度の変化によりその機能に支障を生じないものであること。
 - ヌ 人体及び構成機器に対する保護が十分行われていること。
 - ル 常用の電源以外の電源から給電することができるものであること。
 - オ 電源の切替えを速やかに行うための措置が講じられているものであること。
- (b) 船舶指標対応措置（法第6条、省令第7条）の実施
- 国土交通大臣は、国際航海船舶に対し行われるおそれのある危害行為の内容、地域、

危害行為の実行の程度を国際海上運送保安指標として保安レベル（レベル1から3）を設定（条約締約国の港にあり又は条約締約国の港に入ろうとするときは、当該条約締約国の政府が設定）し公示する（法第3条、省令第4条、省令第5条、省令第7条）。当該船舶は、それに適合する措置を船舶保安規程に定めるところにより行う。

そのためには「船舶保安規程」の作成及び「船舶保安記録簿」の作成が必要となる。

(c) 船舶保安管理者（法第8条、省令第9条）の選任

当該船舶の乗組員で国土交通大臣が規定する講習を修了した者の中から船舶保安管理者1人を選任し、所轄の管海官庁（原子力船にあっては、国土交通大臣）に届けなければならない。船舶保安管理者を解任したときも、解任理由を添えて届けなければならない。

船舶保安管理者の業務の範囲は次のように規定されている。

- ① 船舶警報通報装置の保守点検又は較正の実施に関すること。
- ② 船舶指標対応措置の実施に関すること。
- ③ 乗組員に対する操練その他教育訓練の実施に関すること。
- ④ 行われた危害行為に関する情報の船舶保安統括者（船舶を所有する会社で選任された者：法第7条、省令第8条）への報告に関すること。
- ⑤ 船舶指標対応措置の実施に関し、船舶保安統括者その他の関係者との連絡及び調整に関すること。

注：③の操練は少なくとも3月に1回実施（乗組員の数の3/4未満の参加の場合は、その日から1週間以内に実施）しなければならない。また、船舶保安管理者は、操練に関する連絡、調整を少なくとも年1回、かつ、18ヶ月を超えない間隔で船舶保安統括者で行わなければならない。（法第9条、省令第14条）

(d) 船舶保安記録簿（法第10条、省令第15条）の備置き

① 記録すべき事由

- イ 国際海上運送保安指標の設定及び変更
- ロ 保安の確保に関する設備の保守点検及び較正の実施
- ハ 操練その他教育訓練の実施
- ニ 船舶保安規程の見直し
- ホ 船舶保安評価書の見直し
- ヘ 保安の確保に関する業務に関する監査
- ト 危害行為の発生

② 記録すべき事項

①に関する年月日、内容、措置、参加者名等を記録する。

③ 記録言語及び記録媒体

記録言語は英語（英語でないときは英訳文付）。記録媒体は電子ファイル又は磁気ディスクでもよく、いずれの場合も紙面に表示できるもの。

④ 保存期間

最後の記録をした日から3年間、当該船舶内に保存する。

(e) 船舶保安規程（法第11条、省令第16条、17条及び18条）の備置き

当該船舶の所有者は、船舶保安規程を作成し、管海官庁（原子力船にあつては国土交通大臣）の承認を得なければならない。また、変更の際も同様に変更承認（軽微な変更に関しては届出（省令第20条、省令第21条））を得なければならない。

① 船舶保安規程に記載する内容

イ 船舶警報通報装置の設置に関する事項

ロ 船舶指標対応措置の実施に関する事項

ハ 船舶保安統括者の選任に関する事項

ニ 船舶保安管理者の選任に関する事項

ホ 操練及び教育訓練の実施に関する事項

へ 船舶保安記録簿の備付けに関する事項

ト 船舶保安従事者の職務及び組織に関する事項

チ 国際航海日本船舶の保安の確保に関する設備に関する事項

リ 国際航海日本船舶の保安の確保に関する業務に関する監査に関する事項

ヌ 国際航海日本船舶の保安に関する情報の管理方法に関する事項

ル 危害行為が発生した場合の対処方法に関する事項

オ 当該国際航海日本船舶の乗組員その他その船舶内で業務を行う者の任命について責任を有する者の氏名又は名称及び住所（国土交通省告示第494号抜粋）

② 記録言語及び記録媒体

船舶保安規程の記録言語は英語（英語でないときは英訳文付）。記録媒体は電子ファイル又は磁気ディスクでもよく、いずれの場合も紙面に表示できるもの。

② 船舶保安規程承認申請書に添付するもの（省令第17条）

船舶保安規程承認申請書の提出に当たっては以下のものを添付する。

イ 船舶保安規程

ロ 船舶保安評価書（法第11条、省令第22条）

- ハ 一般配置図
- ニ 船体中央横断面図
- ホ 船舶警報通報装置の構造及び配置を示す図面
- ヘ 制限区画を示す図面

注：ロの船舶保安評価書とは、当該船舶の構造、設備等について実地にその状況を調査し、当該船舶に対して危害行為が行われた場合に当該船舶の保安の確保に及ぼし、又は及ぼすおそれのある支障の内容とその程度について評価を行った結果を記載したもので、船舶所有者は主たる事務所に備え置かなければならない。

(f) 船舶検査及び船舶保安証書の備置き（法第12条から法第19条、省令第23条から第38条）

当該船舶の定期検査、中間検査又は臨時検査を受けようとする者は、船舶保安検査申請書を管海官庁（原子力船にあつては国土交通大臣）に提出（(e)③イからへを添付）し、第1回定期検査を受る。第1回定期検査に合格の場合は船舶保安証書の交付を受け、当該船舶内に備え置く。船舶保安証書の有効期間は合格した日から起算して5年を経過する日までとなっている。

その他の定期検査、中間検査及び臨時検査の手続きに関しても規定している。

(g) 船級協会の審査及び検査と船舶保安証書の交付

（法第20条、省令第39条及び第40条）

- ① (1)(b)に該当する船舶に関する(1)(e)の検査は、船級協会が行うこととなる。したがって、船舶所有者は、船舶保安規程承認申請書を船級協会に提出する。変更の際も同様に変更申請が必要となる。なお、国土交通大臣は、船級協会として、財団法人日本海事協会を登録（告示第778号、平成16年7月1日公付）している。
- ② 船級協会は、船舶保安規程の審査及び船舶の検査を行い、適合していれば船級登録を行い、合格の証明書を交付する。
- ③ 船舶所有者は、船舶保安証書交付申請書を管海官庁（原子力船については国土交通大臣）へ申請し、船舶保安証書の交付を受けることとなる。

船舶保安証書交付申請書を提出する場合は、以下のものを添付する。

- イ 船舶保安規程の写し
- ロ 船舶保安証書
- ハ 臨時船舶保安証書の交付を受けている場合は、臨時船舶保安証書
- ニ 船級協会の船級の登録を受けている旨の証明書

注：第1回定期検査にあつては、ロ及びハを除く。

(h) 船舶警報通報装置の搭載時期

(法附則第1条及び第2条、省令附則第1条及び第2条)

(1)の船舶には、次の期日までに船舶警報通報装置を備え付けなければならない。

① 平成16年7月1日以後に建造された船舶

② 平成16年7月1日より前に建造された船舶

イ 旅客船にあつては、平成16年7月1日以降に行われる最初の定期検査、中間検査又は臨時検査の時期までに

ロ 総トン数500トン以上の油タンカー、液体化学薬品ばら積船、液化ガスばら積船、ばら積み貨物船及び高速貨物船にあつては、平成16年7月1日以降に行われる最初の定期検査、中間検査又は臨時検査の時期までに

ハ 総トン数500トン以上の^ロ以外の貨物船及び移動式資源掘削ユニットにあつては、平成18年7月1日以降に行われる最初の定期検査、中間検査又は臨時検査の時期までに

2. 国際埠頭に関する規定

国際埠頭の保安に関しては、法律第28条から35条及び国土交通省令第53条から第64条で規定している。ここでは内容を省略する。

3. 国際水域施設及び国際航海船舶の入港に関する規定

国際水域施設に関しては、法律第36条から第46条及び国土交通省令第65条から第78条で規定している。ここでは内容を省略する。

ただし、本邦以外の地域から本邦の港に入港しようとする1(1)の船舶の船長が海上保安庁へ通報しなければならない船舶保安情報を以下に示す。(法第44条、省令第75条)

① 名称

② 国際海事機関船舶識別番号

③ 船種

④ 国籍

⑤ 船籍港

⑥ 総トン数

⑦ 航行速力

⑧ 所有者の氏名又は名称及び住所

⑨ 運航者の氏名又は名称及び住所

⑩ 船長の氏名

⑪ 船長又は所有者の代理人の氏名又は名称及び住所

- ⑫ 通報の時点における当該国際航海船舶の位置
- ⑬ 入港をしようとする本邦の港及び当該本邦の港の係留しようとする係留施設の名称並びに入港の予定時刻
- ⑭ 入港しようとする特定海域の入域の位置及び入港の予定時刻
- ⑮ 本邦の港から出港をした後に入港をしようとする他の本邦の港及び当該本邦の港の係留しようとする係留施設の名称並びに入港の予定時刻
- ⑯ 本邦の港から出港をした後に入域をしようとする特定海域の入域の位置及び入域の予定時刻
- ⑰ 船舶警報通報装置又は船舶警報通報装置に相当する装置の有無
- ⑱ 当該国際航海船舶が実施する船舶指標対応措置に対応した国際海上運送保安指標又は船舶指標対応措置に相当する措置に対応した国際海上運送保安指標に相当する指標
- ⑲ 船舶保安統括者又は船舶保安統括者に相当する者の氏名及び連絡先
- ⑳ 船舶保安管理者又は船舶保安管理者に相当する者の氏名及び職名
- ㉑ 船舶保安証書若しくは臨時船舶保安証書又は船舶保安証書若しくは臨時船舶保安証書に相当する証書の番号及び発給機関
- ㉒ 本邦の港に入港をする直前の寄港までの過去十回の寄港（当該寄港に本邦の港への寄港が含まれる場合にあつては、直近の本邦の港への寄港以降のもの）に関する事項であつて次に掲げるもの。
 - イ 各寄港地が所在する国の名称及び港名並びに入港及び出港の年月日
 - ロ 各寄港地において実施した船舶指標対応措置に対応した国際海上運送保安指標又は船舶指標対応措置に相当する措置に対応した国際海上運送保安指標に相当する措置
 - ハ 各寄港地において実施した船舶指標対応措置に加えて実施した措置があつた場合は、当該措置
 - ニ 各寄港地において積載した貨物のうち本邦内において荷揚げする予定のもの及び本邦内において荷揚げする予定のない危険物（港則法施行規則（昭和二十三年運輸省令第二十九号）第十二条に定めるものをいう。）の船積地、種類及び数量
 - ホ 各寄港地において乗船した旅客のうち本邦内において下船する予定の者の有無
- ㉓ 航行中の異変その他当該国際航海船舶の保安の確保に関し参考となる事項
- ㉔ 通報者の氏名
- ㉕ 呼出符号
- ㉖ 海上保安庁との連絡方法

第2編 航海用レーダー

第2編 航海用レーダー 目次

| | |
|---------------------------|-----|
| 第1章 航海用レーダー等の変遷 | 1 |
| 第2章 船舶安全法及び関係規則（抜粋） | 11 |
| 2・1 船舶安全法の概要 | 11 |
| 2・1・1 目的 | 11 |
| 2・1・2 概要 | 11 |
| 2・2 船舶設備規程 | 12 |
| 2・3 艀装工事に係る船舶設備規程及びその関連規則 | 78 |
| 2・3・1 電線 | 78 |
| 2・3・2 配電工事 | 79 |
| 2・3・3 接地 | 89 |
| 2・3・4 照明設備 | 90 |
| 2・3・5 非常電源 | 90 |
| 2・3・6 磁気コンパス | 107 |
| 2・4 船舶安全法による航海用レーダー等の検査 | 108 |
| 2・4・1 船舶検査の種類 | 109 |
| 2・4・2 検査の申請 | 114 |
| 2・4・3 船級協会による検査 | 126 |

第1章 航海用レーダー等の変遷

レーダーの語源は、Radio Detection And Ranging（無線探知及び測距）あるいは、Radio Direction And Ranging（無線方位測定及び測距）の略であるともいわれている。

レーダーはその名前が示すように、電波（パルス波）を発射して周囲の物体や地形を探知し、これを表示装置上に映し出す装置であって、それらの物体や地形の方位と距離を容易に測定することができる。

このレーダーは第2次世界大戦中に軍用として発達してきたが、戦後間もなく一般商船に使用されるようになり、天候や昼夜の別なく自船の周囲の陸地の状況や相手船の存在などを知ることができることから、多くの船舶で受け入れられるようになった。今日では、商船とはいわず漁船をも含めて必需品的なものとなり、ある程度以上の大きさの商船や漁船などでは、すべてレーダーを装備するのが常識となってきた。

国際海事機関（IMO）〔この機関は1982年5月までは政府間海事協議機関（IMCO）と呼ばれていた〕は1971年（昭和46年）10月の第7回総会で航海用レーダー（Navigational Radar Equipment）の性能基準（Performance Standard）についての勧告に関する決議を採択した（決議A.278（VII））。これは勧告の文章にもあるように、1960年の「海上における人命の安全のための国際条約（SOLAS条約）」の第5章12規則の中で船舶へ装備することが規定された航海用レーダー（Shipborne Navigational Radar Equipment）の性能基準を定めたものであるが、その規定は、のちに述べる1974年のSOLAS条約まで実現しなかった。

IMOは更に1973年11月の第8回総会で前の決議の補足として、航海用レーダーの制御つまみに付けるシンボルマークについての決議（A.278（VIII））を採択した。

日本は、このような国際条約によってレーダーを船舶へ強制装備することが決議される前に、昭和50年11月に船舶安全法の関係省令である船舶設備規程を改正して、次のような船舶には航海用レーダーを備えなければならないことにした。

- (1) 総トン数 500トン（旅客船、危険物ばら積船（船舶安全法施行規則第一条第三項の危険物ばら積船をいう）並に引火性又は爆発性のガスを発生する液体にして危険物以外のものを運送するタンカー及びタンク船にあっては総トン数300トン）以上の船舶には1台のレーダー
- (2) 長さ 200メートル以上の船舶には予備を含めて2台のレーダー

この規定とともに船舶設備規程によってレーダーの性能要件が定められたが、この場合、

将来の条約改正を見越して総トン数1600トン（以下1600GTと略す）以上の国際航海に従事する船舶の場合は前記IMOの決議A.278（VII）に基づくレーダーを、また、500(300)GTから1600GTまでの範囲の船舶の場合はそれから若干性能を落としたレーダーでもよいという規定が作られて公布された。同時に、改正された船舶等型式承認規則では、このレーダーのうち前者を甲種、後者を乙種と呼ぶことにしている。

また、レーダーは電波を発射する装置であるため、電波法にも航海用レーダーの技術的条件が規定されることになり、無線設備規則の中に

- ① IMOの決議A.278（VII）相当のもの
- ② ①よりも性能を落としたもの
- ③ ①②の規定に入らないもので、別に郵政大臣の告示によるもの

の三種類のレーダーが規定された。③については、次の3種類が告示された。

- ① 乙種レーダーに相当するもの
- ② 空中線電力が5kw未満の小型レーダー
- ③ 波長がミリ波のレーダー

電波法による無線機器型式検定規則には、レーダーの技術的要件や試験方法などが規定され、前述の①のレーダーを第1種レーダー、②のレーダーを第2種レーダー、③のレーダーを第3種レーダーと呼んでいる。

第1種レーダーは甲種レーダーに第3種レーダーのうち①のレーダーは乙種レーダーに相当しており、この場合の第2種レーダーと第3種レーダーのうち②と③は、レーダーの装備を強制されていない船舶用のレーダーということになるが、もちろんそのような船舶に第1種及び第3種の①のレーダーを装備しても差し支えない。

1960年のSOLAS条約はその後IMOで改正作業が続けられ、新しく1974年のSOLAS条約として調印された。更にこの条約の再改正である1978年の議定書の第5章12規則によって、1600GT以上のすべての船舶に航海用レーダー（1台）を、また、10,000GT以上の船舶には2台のレーダーを装備しなければならないことになった。1974年のSOLAS条約が昭和55年5月24日に発効するのに伴って、船舶安全法と電波法の関係法令が次の様な省令によって改正された。

- *電波法の一部を改正する法律（昭和54年法律第67号）
- *船舶設備規程等の一部を改正する省令（昭和55年運輸省令第12号）
- *電波法施行規則の一部を改正する省令（昭和55年郵政省令第12号）
- *無線設備規則の一部を改正する省令（昭和55年郵政省令第15号）
- *船舶等型式承認規則の一部を改正する省令（昭和55年運輸省令第14号）

*無線機器型式検定規則の一部を改正する省令（昭和55年郵政省令第20号）

その改正内容を整理すると以下のとおりである。

- (1) 予備を含めて2台のレーダーを装備する船舶が1978年の議定書に合わせて「長さ200メートル以上の船舶」から「総トン数10,000トン以上の船舶」に改められた（船舶設備規程の改正）。
- (2) 電波法が改正〔電波法の一部を改正する法律（昭和54年法律第67号）〕されて、船舶安全法によって船舶に備えなければならないレーダーは型式検定に合格したものでなければならないことになった。ただし、郵政省令でその除外例が設けられた。
- (3) 1974年のSOLAS条約に応じてIMO規格のレーダー（甲種・第1種）を、1600GT以上のすべての船舶に装備することが強制されるようになった（船舶設備規程の改正）。
- (4) 電波法による性能要件の中で、トルーモーション表示の場合には距離測定精度などの規定が適用除外になっていたのを適用するように改め、また、そのときの方位測定精度の適用除去の文章も船舶安全法のものと同様とした。更に、電波法の距離分解能の規定に「最小レンジにおいて」という条件を加えた。

（無線設備規則第48条の改正）

- (5) 無線設備規則で性能要件が規定されているレーダーは三種類（第1種、第2種及び第3種）になった。すなわち、旧規則の郵政省告示で性能要件が規定されていたレーダーのうち、旧第3種の(i)のレーダーを規則の中に取り入れてそれを第2種とし、旧第2種が第3種となった。また、告示によるレーダーをそのため第4種と改めた。なお、従来から各種のレーダーの船舶への適用に関する条文は告示で定められていたが、これを規則の本文中で規定するように改めた。（無線設備規則、第48条及び無線機器型式検定規則の改正）
- (6) (5)の結果、新しい第2種レーダーの性能要件が無線設備規則の中に規定された（同上）。
- (7) (2)項にあげた郵政省令による型式検定の除外例として
 - ① 外国において検定規則で定める型式検定に相当する型式検定に合格しているものと郵政大臣が認めるもの
 - ② 船舶安全法第6条の4の規定による型式承認を受けたものをあげ、また一方、運輸省では、船舶等型式承認規則の「運輸大臣の行なう型式承認を受けなければならない」という規定に、「電波法第37条の規定により郵政大臣の行う検定に合格した航海用レーダーの型式については、この限りでない」と除外例を設け、その場合の型式承認手数料の割引をして、運輸、郵政両省の相互承認の形をとることになった

た。(電波法施行規則第11条の5と船舶等型式承認規則第6条と別表の改正)

これより少し前のカーター大統領の当時、世界各地でタンカーの事故が続発し、これによる環境汚染を防ぐため、米国では幾多の対策が考えられたが、その中の一つにCollision Avoidance System (MARADの用語)があり、1977年(昭和52年)10月17日に法律95-474“Port & Tanker Safety Act”を定めて、米国の水域に入る10,000GT以上のタンカー及び危険物運搬船に対し、1982年(昭和57年)7月1日までにElectronic Relative Motion Analyzer (ERMA・USCGの用語でIMOのARPA相当)を設置することを義務づけた。米国はこの種の装置を各国に呼びかけたが、時期尚早の声の中にIMOで取り上げられ、1979年(昭和54年)7月1日までに性能基準をまとめることになった。その後、米国はこの問題がIMOで取り上げられたのでこれを激励し、かつ、協力するために従来の提案を取消してIMOに同調すると公表した。(1978年(昭和53年)7月24日、FRV1.43No.142)すなわち、この時点でUSCG固有の性能基準要求は取消しになったので、以後はIMOの性能基準にのみ注目すればよいことになったわけである。

IMOでは第9回の総会(1979年(昭和54年)11月)で、自動レーダープロットング援助装置(ARPA)の性能基準に関する勧告が決議として採択され、それ以後、10,000GT以上の船舶への搭載を義務づけることを目的として熱心な討議が行われ、その性能基準が定められた。

わが国では、この決議を受けて、運輸省は昭和58年3月8日に船舶設備規程に、装置の名称を「自動衝突予防援助装置」として、その性能要件を規定するとともに、船舶等型式承認規則も改正して型式承認の対象とすることになった。一方、郵政省では、この装置はレーダーの付加機能として扱い、昭和58年1月31日に無線設備規則を改正(第48条第1項第7号への追加)して自動レーダープロットング機能と呼び、その技術的条件の一部のみを規定して、残りの規定は郵政大臣の告示によることにした。

その後IMOは、さきの総会で決議したA.278(VII)の航海用レーダーの性能基準を、2台のレーダーを装備する場合及びレーダービーコンとの関連などを含めて全面的に見直し、新たに1981年(昭和56年)11月の第12回総会で決議して、A.477((i))航海用レーダーの性能基準の勧告(Recommendation on Performance Standards for Radar Equipment)となった。

前の決議からの実質的な改正点は次のとおりである。

- (1) 新勧告は1984年(昭和59年)1月1日以降に装備をするすべての航海用レーダーに適用される。
- (2) 表示器の大きさ(有効直径)が、船の大きさによって拡大装置なしで次のようになった。

| | | | |
|-------------|-------------|----|----------------|
| 500G T以上 | 1,600G T未満 | …… | 180mm (9インチ) |
| 1,600G T以上 | 10,000G T未満 | …… | 250mm (12インチ) |
| 10,000G T以上 | 1台は | …… | 340mm (16インチ)で |
| | もう1台は | …… | 250mm (12インチ) |

- (3) 距離範囲を、3海里シリーズ(0.5~0.8、1.5、3、6、12、24海里)と、2海里シリーズ(1、2、4、8、16、24海里)の二者から選ぶことになった。
- (4) 固定距離環が、3海里シリーズは、“6本”に、2海里シリーズは“4本”になった。
- (5) 可変距離環を装備しなければならなくなった。そして、可変距離環の許容誤差を固定距離環と同じにした。
- (6) 分解能の規定が詳しくなり、2海里以下のレンジで、その50~100パーセントの距離で、同じような二つの小*物標で、というようになった。
*物標：レーダーなどで探知される目標物のこと。
- (7) 10度の横揺れ又は縦揺れでも性能を満たすことになった。
- (8) 走査の方向を時計回りとした。
- (9) クラッター除去装置の規定が詳しくなった。
- (10) スタンバイから動作までの時間が15秒以内になった。
- (11) 真運動表示での自船のオフセンターは、表示器の半径の75パーセントまでで中断することと規定された。
- (12) レーダー・ビーコンとの関連動作ができるように水平偏波モードで動作でき、レーダー・ビーコンの表示を妨げる信号処理装置のスイッチが切れること、と規定された。
- (13) 2台のレーダーの装備が要求されるときには、それらが単独に、かつ、相互に無関係で、しかも2台が同時に動作できるよう装備され、非常電源が備えられているときには、それで両方のレーダーが動作できるようにすること。また、相互の切り換え装置を設けてもよいが、一方のレーダーが故障したときに、もう一方のレーダーに電源断などの不当な影響を与えないような装備とすることが規定された。

この決議の国内法規化は、電波法において昭和59年1月30日付けで無線設備規則の改正が(但し、この条項の施行は同年3月1日)、また、無線機器型式検定規則の改正が昭和59年2月20日付けで行われ、同じく3月1日に施行されている。また、船舶安全法も昭和59年8月末に改正された。

1974年のSOLA条約はその改正手続の一つとして、IMOの拡大海上安全委員会の決定によって改正ができることになっているが、1981年の秋に開催された拡大海上安全委員会では、第5章12規則の航海用レーダー関係の改正とARPAの導入について次のような改正を

決定し、所要の手続き後、1984年の秋に発動することになった。

- (1) レーダーを装備する船舶を1600GTから500GTに拡大した。
- (2) 10,000GT以上の船舶にARPAを装備することが、在来船への一定の経過措置と例外規定を含めて新しく規定された。

IMOでは、1979年以降海上遭難安全通信手段を改善するため、最新の技術を導入した世界的な海上遭難安全システム（GMDSS：Global Maritime Distress and Safety System）の検討が行われていたが、1988年11月GMDSSの導入に関し、SOLAS条約第三章（救命設備）、第四章（無線通信）、第五章（航行の安全）を中心に大幅な改正が行われ、1992年2月1日以降順次施行されている。

この改正の中で、遭難船や生存艇（救命艇と救命いかだ）にはレーダー・トランスポンダーを搭載して、それらへのホーミングには、従来の方向探知器や中波のホーミング装置（実質的には、この両者を合わせた方向探知器を使用する。）に代わってレーダーが使用されることになった。

このレーダー・トランスポンダーは、9GHz（波長3cm）帯のレーダー信号に応答する様になっているので、これに対応してSOLAS条約の第V章も改正され、船舶への搭載を義務づけられているレーダー（2台のレーダーの搭載を義務づけられているときには、そのうちの1台）は、1995年2月1日以後は、9GHz（波長3cm）帯のものでなければならないことになった。

1974年SOLAS条約の1988年改正により、1995年（平成7年）2月1日以降は、9GHz（波長3cm）帯レーダーを装備すべき船舶が総トン数500トン以上の船舶から、国際航海に従事する旅客船及び総トン数300トン以上の船舶に拡大された。これら周波数帯と装備義務船舶の規定の国内法規化は平成3年10月11日（1991年10月11日）付けの改正によって行われた。

次いで、1996年12月の第67回海上安全委員会において、レーダーの性能基準を定めているIMO総会決議A.477を改正する決議MSC.64(67)が採択された。同改正は、近年の技術的進歩及びARPAの決議A.823による改正に鑑み、NAV41において最終化されたものである。改正の要件は、1999年1月1日以降の船舶に搭載されるレーダーに適用されている。前決議からの改正の概要は次のとおりである。

(1) 表示器の性能

- ・表示面直径の変更（大型化）、総トン数の区分変更。

*150GT以上～1,000GT未満……180mm 注*国際的には未決。（1999年1月現在）
（国内500GT以上）

1,000GT以上～10,000GT未満……250mm

10,000GT以上～ ……340mm (2台とも)

- ・距離表示範囲 (短距離表示の追加)
 - 0.25、0.75、1.5、3、6、12、24海里レンジを含む
- ・表示内容 (航海又は衝突防止にかかる情報のみ表示)
- ・レンジスケールの起点は自船
- ・カラー表示の場合の要件、ほか

(2) 距離測定

- ・電子固定距離環の増加 (特に短距離)
 - 0.25～0.75海里レンジ… 2～6本、1.5～12海里レンジ… 6本
- ・電子可変距離環マーカーの距離数値表示
- ・距離環の誤差の変化 (オフ・センター状態も)、ほか

(3) 船首方位指示……船首方位線の長さ

(4) 方位測定

- ・表示される物標の方位を5秒以内に得るために、電子方位線に方位表示
- ・電子方位線太さ、明るさ (可変)、消去、回転、方位表示等機能
- ・表示画面の方位メモリ要件変更
- ・相対方位と真方位の測定機能
- ・平行線の表示

(5) 分解能……距離分解能、方位分解能の強化

(6) アンテナ・スキャン……アンテナ回転速度の増加

20RPM (回転/分) 注: 国内法では500GT未満船は12RPM

(7) 操作性能

- ・完全停止から4分以内での作動機能、15秒以内でのスタンバイ機能
- ・制御の容易性

(8) レーダー・ビーコン及びSARTに対する作動

- ・レーダー・ビーコン (9GHzレーダーはSART) の信号の探知、表示機能
- ・9GHzレーダーの水平偏波モード作動

(9) 表示モード

- ・相対運動表示及び真運動表示
- ・レーダー起点のオフセット機能
- ・対水安定及び対地安定

(1999年1月1日から施行)が行われた。

1981年(昭和56年)以降のARPAに関する改正(船舶安全法関係)は下記のとおり。

- 1983年3月8日 船舶設備規程の一部を改正する省令(昭和58年運輸省令7号)
- 1984年8月30日 // (昭和59年運輸省令29号)
- 1996年11月19日 // (平成8年運輸省令59号)
- 1998年12月7日 // (平成10年運輸省令75号)

2000年12月5日に採択されたSOLAS2000改正により第V章が全面改正された。

SOLAS(1974SOLAS、議定1988)では、12規則で航行設備として規定されていたものが、第18規則「航行設備、機器及び航海情報記録装置の承認及び検査並びに性能基準」で、性能基準の大体の指針を示し、第19規則で「航海機器及び航海機器の搭載要件」として、船舶自動識別装置等新たな装置の搭載と従来機器の見直しが行われ、第20規則で、新たに「航海情報記録装置」の搭載を義務化した。以下に1974SOLASとSOLAS2000改正との装置の搭載について機器だけの比較を簡単に示す。

| 1974SOLAS 第V章 12規則 | SOLAS 2000改正 第V章 |
|--|---|
| 磁気コンパス ジャイロコンパス 船首方位情報伝達電話等 コンパス表示装置等 レーダー プロットイング設備 自動衝突予防援助装置 音響測深機 対水船速距離計 舵角・プロペラ回転速度、推力とその方向、ピッチ等の表示器 回頭角速度計 方向探知機 遭難周波数でのホーミング装置 | 磁気コンパス ジャイロコンパス等船首方位装置 船首方位情報伝達電話等 非常操舵場所にレピータ レーダー 1 電子プロットイング装置等 9 自動衝突予防援助装置 規 音響測深機 則 対水船速距離計 舵角、プロペラ回転速度、推力とその方向、ピッチ等の表示器 回頭角速度計 × × |
| | ペロラス又は方位測定器 航海刊行物—電子海図情報表示装置(ECDIS) 上記のバックアップ装置 衛星無線航法/地上無線航法装置 レーダー反射器 船橋音響受信装置 |

| 1974SOLAS 第V章 12規則 | SOLAS 2000改正 第V章 | |
|--------------------|------------------|---|
| | 1 9 規 則 | 予備磁気コンパスとその同等手段 昼・夜間信号灯とその同等手段 自差修正された船首方位伝達装置 船舶自動識別装置 自動物標追跡装置 ヘッド・アップ・ディスプレイ・コントロールシステム／トラック・コントロールシステム 対地船速距離計 集中船橋設備（IBS） |
| | 2 0 規 則 | 航海情報記録装置 |

これらの改正に伴い、国内法もレーダー関連を初め全面的に見直され

- 2002年6月25日 …船舶設備規程の一部を改正する省令…（平成14国土交通省令75号）
- 同 …操舵の設備の基準を定める告示…（平成14国土交通省告示511号）
- 同 …航海用具の基準を定める告示…（平成14国土交通省告示512号）

が制定された。これにより、船舶設備規程、航海用レーダーの告示化（同条の13は削除）、電子プロットング装置の新設と告示化、自動物標追跡装置、衛星航法装置、船舶自動識別装置、航海情報記録装置等が新たに法制化され平成14年7月1日より施行されている。

なお、この省令の改正に伴う搭載要件及び機能等を定める告示に関する船舶検査心得の改正が国安第57号（平成15年8月25日付）で行われた。

第2章 船舶安全法及び関係規則（抜粋）

2・1 船舶安全法の概要

2・1・1 目 的

船舶は、海上において航行の用に供される交通具であることから、一度港を離れると長期間にわたり陸上から孤立して行動することとなり、気象、海象の変化に伴う特別の危険に遭遇することも多く、陸上のそれに比し一段と安全の確保のための措置を図る必要がある。

海上における人命の安全を確保するためには、船舶の構造が堪航性（海上において通常予想される危険に耐え、安全に航行することができる凌波性、復原性、操縦性等の性能を有している状態をいう。）を保持するに十分なものであること、万一非常の危険に遭遇した場合でも、人命の安全を保持することができるだけの諸設備が船舶に施設されていること及び船舶に搭載する危険物等の積付方法等航行上の危険防止について特別の考慮を払う必要がある。

このため船舶安全法第1条では「日本船舶は本法に依り其の堪航性を保持し且人命の安全を保持するに必要な施設を為すに非ざれば之を航行の用に供することを得ず」と規定している。

つまり日本船舶は航行中における十分な堪航性と人命の安全の保持に必要な施設をしなければ航行の用に供してはならないとしているのである。更に法第28条では、船舶による危険物等の運送及び航行上の危険防止に関する事項について規定している。

この法第1条及び第28条が船舶安全法の精神であり法の目的である。

（注）法と略してあるのは船舶安全法をいう。

2・1・2 概 要

船舶安全法は以上の目的を達成するため船舶所有者等が遵守すべき次に掲げる事項について規定している。

(1) 船舶は次に掲げる事項について命令で定める技術基準に従って施設しなければならないこと。

（法2条、第1項）

- 一. 船 体 二. 機 関 三. 帆 装 四. 排水設備
五. 操舵、繫船及び揚錨の設備 六. 救命及び消防の設備

- 七. 居住設備 八. 衛生設備 九. 航海用具
十. 危険物其の他の特殊貨物の積附設備 十一. 荷役其の他の作業の設備
十二. 電気設備 十三. 前各号の外国国土交通大臣において特に定むる事項
(説明)

航海用レーダー等、電気設備等について命令で定める技術基準は次のとおりである。

- ① 航海用レーダー及び自動衝突予防援助装置等
(航海用具に該当する。)

船舶設備規程

- ② 電気設備

船舶設備規程(小型船舶については小型船舶安全規則、小型漁船については、小型漁船安全規則)

- (2) 船舶所有者は前①の事項、満載吃水線、及び無線電信等について国(小型船舶については日本小型船舶検査機構)の検査を受けなければならないこと(法第5条、第6条)
- (3) 船体、機関、帆装、排水設備、操舵、繫船及び揚錨の設備、危険物其の他の特殊貨物の積附設備、荷役其の他の作業の設備、電気設備、消防設備、脱出設備、焼却設備、コンテナ設備、損傷制御図、火災制御図、タンカーの損傷時復原性及び満載吃水線に関する事項については、日本海事協会の検査を受け、その船級を有している間は旅客船を除き管海官庁の検査を受け、これに合格したものと見做されること。(法第8条)
- (4) 管海官庁(小型船舶については日本小型船舶検査機構)は定期検査に合格した船舶に対しては航行区域(漁船については従業制限)、最大搭載人員、制限汽圧及び満載吃水線の位置を定め船舶検査証書及び船舶検査済票(小型船舶に限る。)を交付すること。(法第9条)

2・2 船舶設備規程

船舶設備規程及び告示については、航海用レーダー、電子プロットング装置(EPA)、自動物標追跡装置(ATA)、自動衝突予防援助装置(ARPA)等レーダー関連機器及び新たに設備規程に規定されることとなった船舶自動識別装置(AIS)、航海情報記録装置(VDR)、衛星航法装置(GPS)等の装置並びにAIS・VDRへの入力信号機器等を掲載する。

○国土交通省令第75号

船舶安全法第2条第1項 ～略～ の規定に基づき、船舶設備規程等の一部を改正する省令を次のように定める。 平成14年6月25日

[船舶設備規程等の一部を改正する省令]

附 則 この省令は、平成14年7月1日から施行する。

○国土交通省告示511号

船舶設備規程（昭和9年通信省令第6号）第3編第2章 ～略～ の規定に基づき、船舶の操舵^だの設備の基準を定める告示を次のように定める。 平成14年6月25日

[操舵^だの設備の基準を定める告示]

附 則 この告示は、平成14年7月1日から施行する。

第二章 操舵^だの設備

(自動操舵装置^だ)

第144条 総トン数10,000トン以上の船舶には、機能等について告示*で定める要件に適合する自動操舵装置^だを備えなければならない。

*：告示

(自動操舵装置^だ)

第12条 規程第144条の告示で定める要件は次のいずれかのおりとする。

- (1) 航跡制御方式を採用する自動操舵装置^だは、次に掲げる要件に適合するものであること。
 - イ あらかじめ設定された位置を自動的に通過することができるものであること。
 - ロ あらかじめ設定した旋回半径又は回頭角速度のいずれかに基づき、回頭できるものであること。
 - ハ 船舶の動揺等により不要な操舵^だを行わないものであること。
 - ニ 針路を変更することを事前に表示することができ、かつ、針路を変更するときに警報を発することができるものであること。
 - ホ 一時的に手動操舵^だに切り替えることができるものであること。
 - ヘ 作動中であることを表示できるものであること。
 - ト その機能に障害を生じるおそれのある給電の停止又は減少があった場合に、可視可聴の警報を発するもの（可聴警報を一時的に停止することができるものに限る。）であること。

チ 船舶の位置及び針路があらかじめ設定された値を超えて変化した場合に、可視可聴の警報を発するものであること。

リ 船首方位に係る情報その他の必要な情報をジャイロコンパス、船速距離計その他の必要な航海用具等から伝達することができるものであること。

ヌ 必要な情報及びその伝達に係る状態について表示することができ、かつ、警報を発することができるものであること。

ル 航海用具の基準を定める告示（平成14年国土交通省告示第512号）*¹第6条第(6)号及び第(8)号から第(14)号まで並びに*²第8条第1項第(2)号に掲げる要件

*¹：第5節（ナブテックス受信機）

第6条 規程146条の10の2の告示で定める要件は、次のとおりとする。

- (6) 取扱い及び保守に関する説明書を備え付けたものであること。
- (8) 磁気コンパスに対する最小安全距離を表示したものであること。
- (9) 電磁的干渉により他の設備の機能に障害を与え、又は他の設備からの電磁的干渉によりその機能に障害が生じることを防止するための措置が講じられているものであること。
- (10) 機械的雑音は、船舶の安全性に係る可聴音の聴取を妨げない程度に小さいものであること。
- (11) 通常予想される電源の電圧又は周波数の変動によりその機能に障害を生じないものであること。
- (12) 渦電流、渦電圧及び電源極性の逆転から装置を保護するための措置が講じられているものであることよ。
- (13) 船舶の航行中における振動又は湿度若しくは温度の変化によりその性能に支障を生じないものであること。
- (14) 2以上の電源から給電されるものにあつては、電源の切替えを速やかに行うための措置が講じられているものであること。

*²：第7節（航海用レーダー）

第8条 規程146条の12の告示で定める要件は、次のとおりとする。

- (2) 表示器は、他の設備によりその使用が妨げられるおそれのない船橋の適当な場所に設置されていること。

(2) 針路制御方式を採用する自動操舵装置は、次に掲げる要件に適合するものであること。

イ 最小限の操作であらかじめ設定した針路を自動的に保持できるものであること。

ロ 舵角をあらかじめ制限できるものであること。

ハ 舵角をあらかじめ制限された角度にしようとするとき及び舵角が制限された角度に達したときにその旨を表示することができるものであること。

ニ 誤操作による自動操舵への切り替え及び制御方式の切り替えを防止するための措置を講じたものであること。

ホ 船舶の針路があらかじめ設定された角度を超えて変化した場合に、可視可聴の警報を発するもの（可聴警報を一時的に停止することができるものに限る。）であること。

へ 適切に調整することができるものであること。

ト 船首方位に係る情報その他の必要な情報をジャイロコンパスその他の必要な航海用具等から伝達することができるものであること。

チ 前号ロ、ハ、ヘ、ト及びヌ並びに航海用具の基準を定める告示*¹第6条第(6)号及び第(8)号から第(14)号まで、*²第8条第1項第(2)号から第(4)号までに掲げる要件

*¹：第6条 前ページに掲載。(6)及び(8)～(14)まで参照。

*²：第8条第1項

(2) 表示器は、他の設備によりその使用が妨げられるおそれのない船橋の適当な場所に設置されていること。

(3) 電源の開閉器は、表示面に近接した位置に設けられていること。

(4) 操作用のつまみ類は、使用しやすいものであること。

(関連規則)

告示 船舶検査心得3-1-6

(自動操舵装置^だ)

12.0 (航路制御方式、船首方位制御方式)

(a) 最大速力30ノットを超える船舶又は最大回頭角速度が毎秒10度を超える船舶に備える自動操舵装置については、海事局検査測度課長まで伺い出ること。

(b) 装置は、航跡制御方式及び船首方位制御方式の双方を備えても差し支えない。この場合、航跡制御方式から船首方位制御方式への切替は、いかなる状況でも、手動によってのみ1回の操作により行えること。なお、その際、装置は現在の針路を設定針路として引き継ぐこと。また、船首方位制御方式から航跡制御方式へ戻す際には、使用者が意図的に操作を行わなければ切り替わらないものであること。

(c) 第(1)号の航跡制御方式を採用するものは、次の要件に適合するものであること。

(1) イにより「設定された位置」は、別の航路計画の入力が完了するまでは、変更できないこと。

(2) ハに関し、気象・海象、船速及び貨物積載（喫水）の状況により操舵性能が異なることを踏まえ、装置は自動又は手動により調整を行えるものであること。

(3) ニに定める「表示」及び「警報」は、転舵を行おうとする1分以上前に表示を行い、転舵と同時に警報を発するものとする。また、これらの警報が当直員により30秒以内に確認されない場合、支援航海士（船橋で支援が必要となった場合に呼び出すことを、船長が事前に計画・命令した航海士）に対し延長警報が発せられること。なお、この際にも、装置は作動を続け、自動操舵は継続されること。

- (4) ホに定める一時的な手動操舵への切替は、いかなる舵角においても可能であり、装置が故障した場合も含み、いかなる状況でも1回の操作により行えること。また、手動操舵から自動操舵へ戻す際には、使用者が意図的に操作を行わなければ切り替わらないものであること。
- (5) ト及びチに定めるほか、次によること。
- (i) 次の場合においても警報を発すること。また、これらの警報が当直員により30秒以内に確認されない場合、支援航海士に対し延長警報が発せられること。なお、故障又は異常の信号を発した装置からの情報は、使用してはならない。
- (イ) 利用している2つの船位を測定する機器からのデータ間の偏差が、設定した値を超えた場合
- (ロ) 利用している2つの船首方位を測定する機器からのデータ間の偏差が設定した値を超えた場合
- (ハ) 対水速力が、回頭を行うのに必要な予め設定した速力を下回った場合
- (ニ) 接続されている、船位を測定する機器又は船首方位を測定する機器から故障又は異常の信号を受けた場合。この場合、装置は、警報を発するとともに、操作者に安全な航行制御を通知するものであること。
- (ii) 警報発生時の装置の挙動は次によること。
- (イ) 航跡を制御する機器又は船位を測定する機器が故障した場合：船首方位を測定する機器の信号が利用できる場合は、自動的に船首方位制御方式に切り替わり、設定された船首方位に追従すること。船首方位を測定する機器の信号が利用できない場合は、舵角はそのまま維持されること。
- (ロ) 船首方位を測定する機器が故障した場合：舵角はそのまま維持されること。
- (6) リの「伝達する」方法は、IEC 規格61162による。
- (7) ヌの「必要な情報及びその伝達に係る状態」として表示する事項は、次のとおりとする。これらの表示で、設定値と実際値のように関連する情報については、一対の情報として表示すること。
- (i) 常時表示する情報
- (イ) 現在の操舵方法が手動であるか自動（本装置が針路制御方式をも有する場合は、制御方式の種類も含む。）であるかの別
- (ロ) 自船の位置、船首方位及び速度情報の情報源となる機器名
- (ハ) 情報源となる機器の状態（故障を含む）
- (ニ) 予定されている針路と実際の船首方向

- (ホ) 実際の自船の位置、予定されている航路との垂線距離及び船速
- (ヘ) 目標としている通過点位置及びその次の通過点位置
- (ト) 目標としている通過点位置までの時間及び距離（数字で表示すること）
- (チ) 次の予定されている針路（数字で表示すること）
- (リ) 選択されている航路の識別
- (ii) 要求に応じて表示される情報
 - (イ) 通過点番号を含む予定された通過点の座標、通過転換の針路及び距離、旋回半径又は回頭角速度の一覧
 - (ロ) 全ての、自動操舵に関する設定値及びその他の設定した制御用の値
- (8) ルにおいて準用する航海用具告示第6条第(6)号による説明書には、次の事項が装置へ及ぼす影響に関する情報を含めること。
 - (i) 船位を測定する機器、船首方位を測定する機器、速力を測定する機器の精度
 - (ii) 針路及び速力の変更
 - (iii) 実際の対水速度
 - (iv) 環境条件
- (d) 第(2)号の船首方位制御方式を採用するものは、次の要件に適合するものであること。
 - (1) 装置が船首方位の情報源として、独立した2つのコンパスを接続できるものである場合、当該コンパス間の船首方位の差が設定値を越えたときに、可視可聴の警報を発する機能を有すること（可聴警報を一時的に停止することができるものに限る。）。
 - (2) 装置は、情報源として接続されている機器からの入力なくなった場合、その旨の警報表示ができること。また、装置の制御に使用している情報源の機器から、送られてきている情報の信頼性に関する情報が無効になった場合にも警報表示ができること。
 - (3) への「適切な調整」は、次の事項の調整をいう。
 - (i) 天候や、船舶の操舵性能に従って、自動操舵を効果的に行うための調整装置（自動調整装置を備えていないものに限る。）
 - (ii) 時計回り方向へ回す又は右側へ倒すことにより右舷側へ回頭を行う、針路調整装置（通常の自動操舵針路の変更は、この調整装置によって行う。）
 - (iii) 調整装置は、遠隔調整盤に設けてもよいが、その際には、主調整盤に調整場所の切替（どのような状況下においても主制御盤へ調整を戻すことができる）を設けなければならない。

- (4) チにおいて準用する第(1)号への「表示」は、自動操舵、手動操舵の別を表示するものであること。
- (5) チにおいて準用する第(1)号又の「表示」は、情報源となっている船首方位を測定する機器を表示すること。

(自動操舵装置)

第145条 自動操舵装置は、自動操舵から手動操舵へ直ちに切り替えることができるものでなければならない。

(関連規則)

省令 船舶検査心得3-1

(自動操舵装置)

145.0

- (a) 第144条の規定に基づき備える自動操舵装置にあつては、次の要件に適合すること。
 - (1) 手動操舵から自動操舵へ及び自動操舵から手動操舵への切替えは、いかなる舵角においても1回の操作により3秒以内に行えること。
 - (2) 自動操舵から手動操舵への切替えは、装置の故障を含むいかなる状態においても可能であること。
 - (3) 手動操舵から自動操舵へ切替えた場合、装置は、現在の針路を設定針路として引き継ぐこと。
 - (4) 操舵の切替装置は、操舵位置に近接して一箇所だけに設けられていること。
- (b) (a)以外の装置にあつては、次の要件に適合すること。
 - (1) 自動操舵から手動操舵への切替えは、装置の故障を含むいかなる状態においても可能であること。
 - (2) 自動操舵から手動操舵への切替えは、いかなる舵角においても2回以内の操作により3秒以内に行えること。
 - (3) 操舵の切替装置は、操舵位置に近接して設けられていること。

(関連規則)

船舶自動化設備特殊規則

(自動操舵装置)

第6条 自動操舵装置は次に掲げる要件に適合するものでなければならない。

- (1) 磁気コンパス又はジャイロコンパスと連動することによりあらかじめ設定された船舶

の針路を自動的に保持できるものであること。

- (2) 手動操舵^だから自動操舵^だに切り換えた場合において船舶をあらかじめ設定した針路に合わせるができるものであること。
- (3) 船橋において自動操舵^だ又は手動操舵^だに切り換えることができるものであること。
- (4) 操作を容易に、かつ、確実に行うことができるものであること。
- (5) 針路を設定するための装置以外の装置を操作することにより船舶の針路に著しい影響を与えないものであること。
- (6) 船舶の動揺等により不要な操舵^だを行わないものであること。
- (7) 作動中であることを表示できるものであること。
- (8) 舵角^だをあらかじめ制限しうるものであり、かつ、舵角^だが制限された角度の達したことを表示できるものであること。
- (9) 船舶の針路があらかじめ設定された角度を超えて変化した場合において可視可聴の警報を発する装置を船橋に備え付けているものであること。
- (10) 自動操舵装置又は前号の装置の電源が断たれた場合において可視可聴の警報を発する装置を船橋に備え付けているものであること。
- (11) *¹第5条の第(8)号から第(14)号までに掲げる要件

*¹：第5条

- (8) 磁気コンパスに対する最小安全距離を表示したものであること。
- (9) 電磁的干渉により他の設備の機能に障害を与え、又は他の設備からの電磁的干渉によりその機能に障害が生じることを防止するための措置が講じられているものであること。
- (10) 機械的雑音は、船舶の安全性に係る可聴音の聴取を妨げない程度に小さいものであること。
- (11) 通常予想される電源の電圧又は周波数の変動によりその機能に障害を生じないものであること。
- (12) 船舶の航行中における振動又は湿度若しくは温度の変化によりその性能に支障を生じないものであること。
- (13) 電源の開閉器は、表示面に近接した位置に設けられていること。
- (14) 操作用のつまみ類は、使用しやすいものであること。

(関連規則)

省令 船舶検査心得 3-4

(自動操舵装置^だ)

6.0

- (a) 第(4)号の「確実に行うことができるもの」とは、針路設定つまみの回転方向と船舶の回頭方向を一致させる等誤動作を防止する構造のものをいう。

(関連規則)

漁船特殊規程

(操舵装置)

第43条

1 略

2 略

3 自動操舵装置を備える小型船舶の操舵装置は、自動操舵から手動操舵へ直ちに切り換えることができるものでなければならない。

(操舵説明書等)

第146条 動力による操舵装置を備える船舶の船橋（当該船舶が操舵機室を有するものであるときは、船橋及び操舵機室）には、船橋から操作する制御系統及び操舵装置の動力装置の切替手順を示す図を付した操舵説明書を掲示しておかなければならない。

2 国際航海に従事する船舶には、操舵設備の取扱い及び保守に関する説明書及び図面を備え置かなければならない。

3 第1項の操舵説明書並びに前項の説明書及び図面は、船員が通常業務に従事する場合において使用する言語により作成されたものでなければならない。

第3章 航海用具

(適用)

第146条の2 非自航船については、この章の規定のうち第146条の7から第146条の16まで、第146条の18から第146条の43まで及び第146条の49の規定（当該非自航船が人員を搭載するものであって係留船以外のものである場合には、第146条の7、第146条の9、第146条の34の3、第146条の38の2及び第146条の49の規定を除く。）は、適用しない。

○国土交通省告示512号

船舶設備規程第3編第3章の規定に基づき、航海用具の基準を定める告示を次のように定める。平成14年6月25日

「航海用具の基準を定める告示」（第1条～第36条まで関係分を抜粋）

附 則 この告示は、平成14年7月1日から施行する。

第1章 総則

(用語)

第1条 この告示において使用する用語は、船舶設備規程（昭和9年通信省令第6号。以下「規程」という。）において使用する用語の例による。

船舶設備規程第146条の3～第146条の9まで… 略 …

～ 告示第2条から第4条まで 省略 ～

(航海用刊行物)

第146条の10 遠洋区域、近海区域又は沿海区域を航行区域とする船舶には、航行する海域及び港湾の海図その他予定された航海に必要な航海用刊行物を備えなければならない。ただし、機能等について告示*で定める要件に適合する電子海図情報表示装置その他電子航海用刊行物情報表示装置を備える場合はこの限りでない。

(関連規則)

省令 船舶検査心得3-1

(電子海図情報表示装置等)

146-10.0

- (a) 海図は、海上保安庁海洋情報部が最近刊行したものを備えること。ただし、改正内容を記入したもの又は海外水路機関が最近刊行した海図を備える場合は、この限りでない。
- (b) 「航行する海域及び港湾の海図」として、航海を予定する海域の区分ごとに、次の海図を備えること。

| 航行を予定する海域の区分 | 備える海図 |
|------------------------------|------------------------|
| 日本領海以遠（日本領海へのアプローチに係る海域に限る。） | 50万分の1より大縮尺の海図 |
| 日本領海内 | 25万分の1より大縮尺の海図 |
| 海上交通安全法の適用がある海域 | 航行する海域に係る海図 |
| 港則法の適用がある海域 | 航行する海域に係る海図のうち最も大縮尺の海図 |

- (c) 電子海図情報表示装置を備える場合は海図を、また、電子航海用刊行物情報表示装置を備える場合には表示できる内容に対応する航海用刊行物を、それぞれ備えること

を要しない。

なお、電子海図情報表示装置が電子航海用刊行物を表示できる場合には、表示できる内容に対応する航海用刊行物を備えることを要しない。

*告示 第4節 電子海図情報表示装置等

(電子海図情報表示装置等)

第5条 電子海図情報表示装置に係る規程第146条の10の告示で定める要件は、次のとおりとする。

- (1) 電子海図を表示することができるものであること。
- (2) 船位を連続的に電子海図上に表示することができるものであること。
- (3) 電子海図上の等深線を選択した場合には、選択した等深線を他の等深線と識別することができるものであること。
- (4) 電子海図上の安全等深線を選択した場合には、選択した等深線より浅い位置を、他の位置と識別できる方法により表示することができるものであること。
- (5) 真方位(真北を基準とする方位をいう。以下同じ。)により表示することができるものであること。
- (6) 真運動表示方式(表示された陸地又は静止した物標を基準とした表示面の表示方式をいう。以下同じ。)により表示することができるものであること。
- (7) 航海計画を設定することができ、かつ、それを表示することができるものであること。
- (8) 安全等深線等の横断その他の適切でない航海計画が設定されたことを表示できるものであること。
- (9) 表示面に表示される情報は、常に明りょうに表示できるものであること。
- (10) 電子海図情報を更新することができるものであること。
- (11) 航海記録
- (12) 警報関係
- (13) バックアップ

2 電子航海用刊行物情報表示装置に係る規程第146条の10の告示で定める要件は、次のとおりとする。

- (1) 電子航海用刊行物を表示することができるものであること。
- (2) 電子航海用刊行物を更新することができるものであること。
- (3) 前項第(9)号、第(12)号及び第(13)号

(関連規則)

告示 船舶検査心得3-1-6

(航海用刊行物)

5.0

(a) 第(1)号の「電子海図」とは、海上保安庁水路部が認め発行された電子海図情報表示装置用のデータベースであること。ただし、海外水路機関が認め最近発行された電子海図情報装置用のデータベースである場合には、この限りでない。

(b) 第(13)号の「予備装置」とは、MSC.64(67)附属書5により追加された決議A.817(19)付録6の要件を満足するものをいう。

(関連規則)

漁船特殊規程

第68条 第二種漁船又は第三種漁船には従業場所の海図其の他予定されたる航海に必要な航海用刊行物を備ふべし但し機能等に付告示を以て定める要件に適合する電子海図情報表示装置其の他電子航海用刊行物情報表示装置を備ふる場合に在りては此の限に在らず。

(航海用レーダー)

第146条の12 船舶（総トン数300トン未満の船舶であって旅客船以外のものを除く。）には、機能等について告示*で定める要件に適合する航海用レーダー（総トン数3,000トン以上の船舶にあつては、独立に、かつ、同時に操作できる2の航海用レーダー）を備えなければならない。ただし、国際航海に従事しない旅客船であつて総トン数150トン未満のもの及び管海官庁が当該船舶の航海の態様等を考慮**して差し支えないと認める場合には、この限りでない。

2 推進機関を有する船舶と当該船舶に押される船舶（推進機関及び帆装を有しないものであつて、船舶安全法施行規則^{注1}第2条第2項第3号ロからチまでに掲げるものを除く。第311条の22において同じ。）とが結合して一体となって航行の用に供される場合には、当該推進機関を有する船舶には、前項に規定する航海用レーダーを備えなければならない。ただし、これらの船舶が結合して一体となったときの長さ（満載喫水線規則（昭和43年運輸省令第33号）第4条の船の長さをいう。第311条の22において同じ。）が50メートル未満の場合には、この限りでない。

^{注1}：船舶安全法施行規則第2条第2項第3号ロからチ

(適用除外)

第2条

2 法第2条第2項の国土交通大臣において特に定める船舶は、次のとおりとする。

三 推進機関及び帆装を有しない船舶（次に掲げるものを除く。）

ロ 沿海区域を超えて航行するもの

ハ 平水区域を超えて航行するものうち、推進機関を有する他の船舶に押されて航行の用に供するもの（沿海区域を航行区域とする推進機関を有する船舶と結合して一体となって航行する船舶であって平水区域及び平水区域から最強速力で4時間以内に往復できる区域のみを航行するもの並びに管海官庁が当該船舶の航海の態様等を考慮して差し支えないと認めるものを除く。）

ニ 危険物ばら積船

ホ 推進機関を有する他の船舶に引かれ又は押されてばら積の油（海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律（昭和45年法律第136号）第3条第2号に規定する油をいう。以下同じ。）の運送の用に供するもの

ヘ 推進機関を有する他の船舶に引かれ又は押されて人の運送の用に供するもの（次に掲げる要件に適合する長さ12メートル未満の船舶を除く。）

(1) 長さ5メートル未満の船舶にあつては、当該他の船舶の推進機関の連続最大出力10馬力以下、長さ5メートル以上の船舶にあつては、当該他の船舶の推進機関の連続最大出力が20馬力以下であること。

(2) 注²第一号イ(1)及び(3)に掲げる要件

ト 特殊船

チ 推進機関を有する他の船舶に押されるものであつて、当該推進機関を有する船舶と堅固に結合して一体となる構造を有するもの

注²：第一号イ(1)及び(3)

一 推進機関を有する長さ12メートル未満の船舶（危険物ばら積船及び特殊船を除く。）であつて次に掲げるもの

イ 次に掲げる要件に適合するもの

(1) 3人を超える人の運送の用に供しないものであること。

(3) 湖若しくはダム、せき等により流水が貯留されている川の水域であつて、面積が50平方キロメートル以下のもの又は次に掲げる要件に適合する川以外の水域で告示で定めるもののみを航行するものであること。

(一) 平水区域であること。

(二) 海域にあつては、陸地より囲まれており、外海への開口部の幅が500メートル以下で、当該海域内の最大幅及び奥行きが開口部の幅より大きいものであり、かつ、外部の影響を受けにくいこと。

(三) 面積が100平方キロメートル以下であること。

(四) 当該水域における通常の水象条件のもとで、波浪が穏やかであり、水流又は潮流が微弱であること。

(注：第146条の12第2項に関する附則)

附 則（平成15年7月1日 国土交通省令79号）

（施行期日）

第1条 この省令は平成15年8月1日（以下「施行日」という。）から施行する。

（船舶設備規程の一部改正に伴う経過措置）

第2条 略

第3条 現存船の航海用レーダー及び無線電信等の施設については、第2条の規定による改正後の船舶設備規程第146条の12第2項及び第311条の22第2項の規定は、当該船舶について平成30年7月31日以後に行われる最初の定期検査又は中間検査の時期までは、適用しない。

第4条～第5条 略

**：(関連規則)

省令 船舶検査心得3-1

(航海用レーダー)

146-12.0

(a) 「管海官庁が当該船舶の航海の態様等を考慮して差し支えないと認める場合」とは、次に掲げる船舶の場合をいう。この場合には、航海用レーダーの備付けを免除して差し支えない。

(1) 湖川港内のみを航行する船舶

(2) 発航港より到達港まで（発航港より最終到達港までの間に最寄の到達港がある場合には、それぞれの航路の発航港より到達港まで）の距離が、おおむね5海里以内の航路を航行する船舶であって、海上運送法に基づく免許等により当該航路のみしか航行しないことが確実であるもの。

第146条の13 削除

*：告示 第2章 航海用具

第7節 航海用レーダー等

(航海用レーダー)

第8条 総トン数500トン未満の船舶であって国際航海に従事するもの及び総トン数500トン以上の船舶に係る規程第146条の12の告示で定める要件は、次のとおりとする。

(1) 航海用レーダー（2の航海用レーダーを備えなければならない場合にあっては、そのうちの1の航海用レーダー）は、9ギガヘルツ帯の電波を使用するものでなければならない。

(2) 表示器は、他の設備によりその使用が妨げられるおそれのない船橋の適当な場所に設置されていること。

(3) 電源の開閉器は、表示面に近接した位置に設けられていること。

(4) 操作のつまみ類は、使用しやすいものであること。

- (5) 前号のつまみ類は、それぞれ管海官庁が適当と認める表示を付したものであること。
- (6) 停止状態から4分以内に完全に作動するものであること。
- (7) 15秒以内に完全に作動する状態にあらかじめしておくことができるものであること。
- (8) 空中線は、方位角360度にわたって、連続的かつ自動的に毎分20回以上時計回りに回転し、かつ、相対風速が毎秒51.5メートルの状態においても支障なく作動するもの又はこれと同等以上の効力を有するものであること。
- (9) 表示面の有効直径は、次の表の左欄に掲げる船舶の区分に応じ、それぞれ同表の右欄に掲げるものであること。

| 区 分 | 有効直径 |
|----------------------------|-------------|
| 総トン数500トン以上1,000トン未満の船舶 | 180ミリメートル以上 |
| 総トン数1,000トン以上10,000トン未満の船舶 | 250ミリメートル以上 |
| 総トン数10,000トン以上の船舶 | 340ミリメートル以上 |

- (10) 自船を中心とする0.25海里、0.5海里、0.75海里、1.5海里、3海里、6海里、12海里及び24海里の各距離レンジを含む組合せを有するものであること。
- (11) 使用中の距離レンジの値及び周波数帯を見やすい位置に明示することができるものであること。
- (12) 空中線を海面上15メートルの高さに設置した場合において、通常の電波の伝播状態^ばにおいて、船舶が10度横揺れ又は縦揺れしたときに、次に掲げる距離性能を有するものであること。
 - イ 20海里の距離にある高さ60メートルの陸地及び7海里の距離にある高さ6メートルの陸地を明りょうに表示することができること。
 - ロ 7海里の距離にある総トン数5,000トンの船舶、3海里の距離にある長さ10メートルの船舶及び2海里の距離にある有効反射面積10平方メートルの浮標を明りょうに表示することができること。
 - ハ 空中線の位置から最小水平距離で50メートル以上1海里以下の距離にある総トン数5,000トンの船舶、長さ10メートルの船舶及び有効反射面積10平方メートルの浮標を、距離レンジの選別器の調整のみにより、明りょうに表示することができること。
- (13) 次に掲げる分解能を有するものであること。
 - イ 1.5海里の距離レンジにおいて、当該距離レンジの50パーセント以上100パーセント以下の距離にあり、かつ、相互に40メートル離れた同方位上の2の物標を分離して表示することができること。

- ロ 1.5海里の距離レンジにおいて、当該距離レンジの50パーセント以上100パーセント以下の等しい距離にあり、かつ、方位角の差が2.5度である2の物標を分離して表示することができること。
- (14) 船舶の航行に必要な情報（以下「航行情報」という。）以外の情報は、表示面に表示しないものであること。ただし、管海官庁が差し支えないと認める場合は、この限りでない。
- (15) 記号その他の物標以外の情報は、画面から消去できるものであること。
- (16) 表示された物標は、すべて同一の色で表示するものであること。
- (17) 表示面に表示される情報は、常に明りょうに表示できるものであること。ただし、射光を防ぐため取付け及び取外しが容易に可能なフードを設ける場合は、この限りでない。
- (18) レーダー・ビーコンからの信号を表示することができるものであること。
- (19) 偽像をできる限り表示しないものであること。
- (20) 真運動表示方式（表示された陸地又は静止した物標を基準とした表示面の表示方式をいう。以下同じ。）及び相対運動表示方式（自船の表示位置を基準とした表示面の表示方式をいう。以下同じ。）により表示することができ、かつ、真運動表示方式で表示する場合にあっては、次に掲げる要件に適合するものであること。
- イ 対水速力及び対地速力により表示することができること。
- ロ 対水速力又は対地速力のいずれを使用しているかを表示することができること。
- ハ 自船の表示位置が表示面の中心からその有効半径の75パーセントの範囲を超えた場合には、自動的に自船の位置を航行情報を有効に表示できる位置に移動すること。
- (21) 方位の表示方式の切替え後、5秒以内に物標を表示できるものであること。
- (22) 距離環は、次に掲げる要件に適合するものであること。
- イ 第(10)号に掲げる各距離レンジにおいて6（0.25海里以上0.75海里以下の各距離レンジにおいては、2以上6以下）の等間隔の固定の電子距離環を表示することができること。この場合において、オフセンタ機能（自船の位置を表示面の中心以外に表示する機能をいう。）を有する場合には、等間隔の追加の電子距離環を表示すること。
- ロ 物標の距離を、使用中の距離レンジの1パーセント又は30メートルのうちいずれか大きい方の値以下の誤差で測定することができること。
- ハ 固定の電子距離環の幅は、船首方向を示す線の幅以下であること。
- ニ 固定の電子距離環の間隔により示される距離を数字で表示することができること。
- ホ 可変の電子距離環により測定した距離を明りょうに数字で表示することができること。

- へ 可変の電子距離環は、すべての距離レンジにおいて5秒以内に表示された物標の距離を測定することができること。
- (23) ジャイロコンパスと連動することにより真方位（真北を基準とする方位をいう。以下同じ。）により表示することができる装置を備えたものであること。この場合において、ジャイロコンパスの表示に対する当該装置の連動誤差は、当該ジャイロコンパスの毎分2回の回転に対し2分の1度以下でなければならない。
- (24) 前号のジャイロコンパスとの連動装置が正常に作動しない場合であっても、相対方位（船首方向を基準とする方位をいう。以下同じ。）により表示することができるものであること。
- (25) 船首方向を示す線は、次に掲げる要件に適合すること。
- イ 1度以下の誤差で表示することができること。
- ロ 幅が2分の1度以下のものであること。
- ハ 表示面の端まで表示することができること。
- ニ 一時的に消去することができること。
- (26) 電子方位線は、次に掲げる要件に適合するものであること。
- イ 左右のいずれの方向にも回転することができること。
- ロ 表示された物標の方位を5秒以内に測定することができ、かつ、方位角を明りょうに数字で表示することができること。
- ハ 5分の1度以下で方位角を測定することができること。
- ニ 幅は、船首方向を示す線の幅以下であって当該線と明確に区別できること。
- ホ 真方位及び相対方位により表示することができること。
- へ 真方位又は相対方位のいずれを使用しているかを表示することができること。
- ト 外部の磁界に変化があった場合においても、表示面の周辺部に表示された物標の方位を1度以下の誤差で測定することができること。
- チ 起点の位置から表示された物標までの距離を測定することができること。
- リ 起点を自船の位置以外に移動させた場合には、容易に起点を自船の位置に戻すことができること。
- (27) 表示面の周辺には、5度、10度及び30度ごとにそれぞれ明確に区別できる目盛りを備えていること。
- (28) 前号の30度ごとの目盛りには、方位角を表示すること。
- (29) 平行線を2本以上表示することができるものであること。
- (30) 固定の電子距離環、可変の電子距離環及び電子方位線は、輝度を調整することができ、

かつ、それぞれ独立に消去できるものであること。

- (31) 表示性能の著しい劣化を容易に確認することができる装置を備えたものであること。
- (32) 雨等の降下物、海面及び他のレーダーの電波による不要な表示を減少させる装置であつて次に掲げる要件に適合するものを備えるものであること。
 - イ 手動により連続的に調整することができること。
 - ロ 当該装置が作動しないようにすることができること。
- (33) 感度を自動的に調節する装置、輝度を自動的に調節する装置並びに雨等の降下物、海面及び他のレーダーの電波による不要な表示の抑制機能を自動的に調節する装置を備える場合は、それぞれの装置が作動中であることを表示することができ、かつ、その作動を停止することができるものであること。
- (34) 設計能力を損なわないように設置されていること。
- (35) 自船の速力並びに潮流の速度及び流向に関する情報を手動操作により入力できるものであること。
- (36) 管海官庁が適当と認める方法により連動する船速距離計、ジャイロコンパス又は自船の位置を測定するための装置（「船速距離計等」という。以下同じ。）から情報の伝達を行うことができるものであること。
- (37) 船速距離計等からの情報の伝達が行われていることを表示することができ、かつ、当該情報の伝達が停止した場合に、可視可聴の警報を発するものであること。
- (38) 9ギガヘルツ帯の電波を使用するものにあつては、前各号に掲げるほか次の要件にも適合するものであること。
 - イ レーダー・トランスポンダーからの信号を表示することができること。
 - ロ 水平偏波を使用できること。
 - ハ 2以上の偏波を使用することができる場合にあつては、使用中の偏波方式を表示することができること。
- (39) レーダー・ビーコン及びレーダー・トランスポンダーからの信号の表示を消去する装置を備える場合は、その作動を停止することができるものであること。
- (40) 2以上の航海用レーダーに相互の切替装置を設けるときは、1のレーダーが故障しても他の航海用レーダーの機能に障害を生じないような措置を講じなければならない。
- (41) *¹第6条第(8)号から第(14)号までに掲げる要件

*¹：第6条

(8) 磁気コンパスに対する最小安全距離を表示したものであること。

(9) 電磁的干渉により他の設備の機能に障害を与え、又は他の設備からの電磁的干渉によりその機能に障

害が生じることを防止するための措置が講じられているものであること。

- (10) 機械的雑音は、船舶の安全性に係る可聴音の聴取を妨げない程度に小さいものであること。
- (11) 通常予想される電源の電圧又は周波数の変動によりその機能に障害を生じないものであること。
- (12) 渦電流、渦電圧及び電源極性の逆転から装置を保護するための措置が講じられているものであることよ。
- (13) 船舶の航行中における振動又は湿度若しくは温度の変化によりその性能に支障を生じないものであること。
- (14) 2以上の電源から給電されるものにあつては、電源の切替えを速やかに行うための措置が講じられているものであること。

2 総トン数500トン未満の船舶であつて国際航海に従事しないものに係る規程第146条の12の告示で定める要件は、次のとおりとする。

(1) 空中線は、方位角360度にわたつて、連続的かつ自動的に毎分12回以上回転するものであること。

(2) 表示面の有効直径は、140ミリメートル以上であること。

(3) 使用中の距離レンジの値を見やすい位置に明示することができるものであること。

(4) 空中線を海面上15メートルの高さに設置した場合において、通常の電波の伝播状態において船舶が10度横揺れしたときに、次に掲げる距離性能を有するものであること。

イ 92メートル以上1海里以下の距離にある有効反射面積10平方メートルの浮標を、距離レンジの選別器の調整のみにより、明りょうに表示することができること。

ロ 前項第(2)号イ及びロに掲げる距離性能

(5) 次に掲げる分解能を有するものであること。

イ 2海里以下の距離レンジにおいて、当該距離レンジの50パーセント以上100パーセント以下の距離にあり、かつ、相互に68メートル離れた同方位上の2の物標を分離して表示することができること。

ロ 1.5海里又は2海里の距離レンジにおいて、当該距離レンジの50パーセント以上100パーセント以下の等しい距離にあり、かつ、方位角の差が3度である2の物標を分離して表示することができること。

(6) 物標の距離を測定するための装置は、次に掲げる要件に適合するものであること。

イ 等間隔の固定の電子距離環を、1海里未満の各距離レンジにおいては2以上、1海里以上の各距離レンジにおいては4以上表示することができること。

ロ 固定の電子距離環の間隔により示される距離を数字で表示することができること。

ハ 物標の距離を、使用中の距離レンジの6パーセント又は82メートルのうちいずれか大きい方の値以下の誤差で測定することができること。

ニ 固定の電子距離環を用いて距離の測定を行う装置以外の距離測定装置を備える場合

にあつては、当該装置は、物標の距離を、使用中の距離レンジの6パーセント又は120メートルのうちいずれか大きい方の値以下の誤差で測定することができるものであること。

- (7) ジャイロコンパスと連動することにより真方位により表示することができる装置を備える場合にあつては、ジャイロコンパスの表示に対する当該装置の連動誤差は、当該ジャイロコンパスの毎分2回の回転に対し2分の1度以下であること。
- (8) 前号に規定する場合にあつては、ジャイロコンパスとの連動装置が正常に作動しないときであつても、相対方位により表示することができるものであること。
- (9) 表示された物標の方位を的確かつ速やかに測定することができるものであること。
- (10) 表示面の周辺部に表示された物標の方位を2度以下の誤差で測定することができるものであること。
- (11) 雨等の降下物及び海面による不要な表示を減少させる装置を備えるものであること。
- (12) 陸地又は静止した物標を固定して表示する装置を備える場合にあつては、当該装置は、自船の進行方向の表示範囲を適度に保って作動するものであること。
- (13) 空中線は、その設計能力を損なわないように設置されていること。
- (14) 前項第(1)号から第(7)号まで、第(19)号及び第(25)号、第(4)号及び第(4)号に掲げる要件

(関連規則)

告示 船舶検査心得3-1-6

(航海用レーダー)

8.1

- (a) 第(14)号の「管海官庁が差し支えないと認める場合」とは、船舶の航行に必要な情報及び次に掲げる要件に適合する電子海図以外の情報は表示面に表示しない場合をいう。
 - (1) 表示面全体に表示することができること。
 - (2) 海岸線、自船の安全水深線、航行上の危険物及び灯台その他の航路標識をそれぞれ独立に表示することができること。
 - (3) 航海用レーダーの情報を優先的に、かつ、明りょうに表示することができること。
 - (4) 表示位置を手動調整することができ、かつ、手動調整していることを表示することができること。
 - (5) (4)の手動調整は簡単な方法で解除できること。
 - (6) 故障が発生した場合においても、航海用レーダー及び自動衝突予防援助装置の機能に障害を与え、又は航海用レーダー及び自動衝突予防援助装置の故障によりその

機能に障害が生じないこと。

- (b) 第(20)号ハの「航行情報を有効に表示できる位置」とは、有効半径の75パーセントを超えた自船の位置から、中心点を超えて、有効半径の50パーセントから75パーセントまでの位置をいう。(図8.0(b)参照)

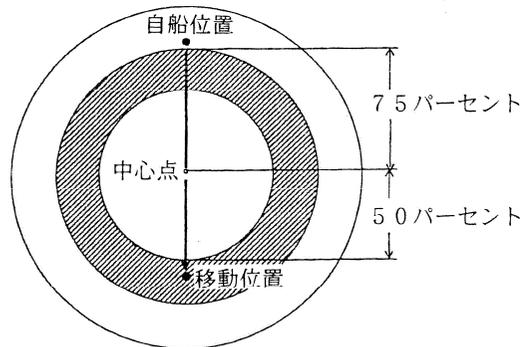


図8.0(b)

- (c) 第(23)号の要件について、ジャイロコンパスの備え付け義務がない船舶において使用する航海用レーダーにあっては、ジャイロコンパスとの連動装置を撤去したもので差し支えない。

8.2

- (a) 第(7)号については、8.1(c)を準用する。

(電子プロットング装置)

第146条の14 第146条の12の規定により航海用レーダーを備えることとされた船舶（以下「航海用レーダー搭載船」という。）であって総トン数500トン未満の船舶には、機能等について告示*で定める要件に適合する電子プロットング装置を備えなければならない。

*：告示

(電子プロットング装置)

第9条 規程第146条の14の告示で定める要件は、次のとおりとする。

- (1) 10以上の物標を捕捉することができるものであること。
- (2) 物標の捕捉位置を、捕捉番号の表示その他の他の物標と識別することができる方法により表示することができるものであること。
- (3) 捕捉番号の表示は、必要に応じて消去することができるものであること。
- (4) 2回の捕捉の後、当該物標の移動の予測を、ベクトルにより表示することができるものであること。

(5) 捕捉された物標を選択した場合には、選択した物標に係る次に掲げるすべての事項を数字又は文字により見やすい位置に表示することができるものであること。

イ 捕捉番号及び捕捉後の経過時間

ロ 距離

ハ 真方位

ニ 最接近地点における距離

ホ 最接近地点に至る時間

ヘ 真針路

ト 真速力

(6) 真ベクトル表示方式(当該物標の真針路及び真速力による表示方式をいう。以下同じ。)及び相対ベクトル表示方式(自船を基準とした当該物標の相対針路及び相対速力による表示方式をいう。以下同じ。)により表示することができ、かつ、使用中の表示方式を表示することができるものであること。

(7) 3海里、6海里及び12海里的距離レンジを有するものであること。

(8) 距離レンジの切替え後において、電子プロットング装置を表示することができるものであること。

(9) 捕捉の間隔は30秒以上となるよう措置されたものであること。

(10) 最新の10分間の間に捕捉された物標は、他と区別して識別できるものであること。

(11) 最新の15分間の間に再捕捉されない物標は、自動的に除外されるものであること。

(12) *¹第6条第(6)号及び第(8)号から第(14)号まで並びに*²第8条第1項第(2)号に掲げる要件

*¹: 第6条

(6) 取扱い及び保守に関する説明書を備え付けたものであること。

(8) 磁気コンパスに対する最小安全距離を表示したものであること。

(9) 電磁的干渉により他の設備の機能に障害を与え、又は他の設備からの電磁的干渉によりその機能に障害が生じることを防止するための措置が講じられているものであること。

(10) 機械的雑音は、船舶の安全性に係る可聴音の聴取を妨げない程度に小さいものであること。

(11) 通常予想される電源の電圧又は周波数の変動によりその機能に障害を生じないものであること。

(12) 渦電流、渦電圧及び電源極性の逆転から装置を保護するための措置が講じられているものであること。

(13) 船舶の航行中における振動又は湿度若しくは温度の変化によりその性能に支障を生じないものであること。

(14) 2以上の電源から給電されるものにあつては、電源の切替えを速やかに行うための措置が講じられているものであること。

*²: 第8条第1項

(2) 表示器は、他の設備によりその使用が妨げられるおそれのない船橋の適当な場所に設置されていること。

(関連規則)

告示 船舶検査心得3-1-6

(電子プロットング装置)

9.0

- (a) 第(1)号の「捕捉」については、自船に対する相対速度が75ノットを超える船舶を捕捉できなくてもよい。
- (b) 第(2)号及び第(4)号の「表示」は、自動衝突予防援助装置と同様の表示とする。
- (c) 第(4)号の「表示」による、ベクトル表示(長さ)については、設定時間を調整できること。
- (d) 第(5)号の「見やすい位置」とは、レーダーの映像の外側をいう。
- (e) 第(7)号に定める距離レンジ以外の距離レンジにおいても、プロットングの機能をしてよいが、その場合は、その距離レンジにおいても、この条において規定する全ての基準を満足すること。
- (f) 第(9)号の「措置」とは、前回のプロットから30秒以内では、次のプロットを行えない措置とする。
- (g) 使用者により、CPA及びTCPAについて設定が行え、捕捉された物標が設定されたCPA又はTCPAの内側に入ると予測される場合には、可視可聴による警報を発するとともに、画面上において当該物標を識別できるように表示できること。

(自動物標追跡装置)

第146条の15 航海用レーダー搭載船であって総トン数500トン以上3,000トン未満の船舶には、機能等について告示*で定める要件に適合する1の自動物標追跡装置を備えなければならない。

2 航海用レーダー搭載船であって総トン数3,000トン以上の船舶には、機能等について定める要件に適合する2の(総トン数10,000トン以上の船舶にあつては1の)自動物標追跡装置を備えなければならない。

[解説]

- 本条の1及び2項をまとめると、第1台目の自動物標追跡装置(ATA)は500GT以上の全船に必要で、第2台目のATAは3,000GT以上10,000GTまでの船舶に必要であることを示し、10,000GT以上の船舶については、本条では触れてないが、自動衝突予防援助装置(ARPA)が搭載されなければならないことを示す。
- 本条中に「1の自動物標追跡装置」や「2の同装置」と記載されているのは台数を表している。

*：告 示

(自動物標追跡装置)

第10条 規程第146条の15第1項及び第2項の告示で定める要件は、次のとおりとする。

- (1) 連動する航海用レーダー、ジャイロコンパス又は船速距離計の機能に障害を与えないものであること。
- (2) 10以上の物標を捕捉することができ、かつ、捕捉した物標を自動的に追尾することができるものであること。
- (3) 連続する10回の走査において5回以上表示される物標を継続して追尾するものであること。
- (4) 追尾中の物標を、他の物標と識別することができる方法により表示することができるものであること。
- (5) 物標を捕捉した後、1分以内に当該物標の移動の概略の予測を、3分以内に当該物標の移動の予測を、ベクトル又は図形により表示することができるものであること。
- (6) 追尾中の物標を選択した場合には、選択した物標を他の物標と識別することができる方法により表示することができ、かつ、選択した物標に係る次に掲げるすべての事項を数字又は文字により見やすい位置に表示することができるものであること。ただし、複数の物標を選択した場合には、それぞれの物標に係るイ及びロ、ハ及びニ又はホ及びヘに掲げる事項を含む少なくとも2以上の事項を同時に表示することができるものであること。

イ 距離

ロ 真方位

ハ 最接近地点における距離

ニ 最接近地点に至る時間

ホ 真針路

ヘ 真速力

- (7) ベクトルにより物標の移動の予測を表示するものにあつては、真ベクトル表示方式及び相対ベクトル表示方式により表示することができ、かつ、使用中の表示方式を表示することができるものであること。
- (8) 図形により物標の移動の予測を表示するものにあつては、真ベクトル表示方式又は相対ベクトル表示方式によっても表示することができるものであること。
- (9) 追尾中の物標の真針路及び真速力を表示する場合又は真ベクトル表示方式により物標の移動の予測を表示する場合にあつては、対水速力及び対地速力により表示することが

でき、かつ、使用中の速力の種類を表示することができるものであること。

- (10) 対地速力の基準として静止した物標を使用する場合にあっては、当該使用した物標を他の物標と識別することができる方法により表示することができ、かつ、必要に応じて当該使用した物標を相対ベクトル表示方式により表示することができるものであること。
- (11) 物標の移動の予測に用いる時間を調節することができ、かつ、当該時間を数字で表示することができるものであること。
- (12) 物標の追尾及び移動の予測の確度^{*3}は、管海官庁が適当と認めるものであること。
- (13) 捕捉した物標の追尾を解除することができるものであること。
- (14) 追尾中の物標が消失した場合に、速やかに可視可聴の警報を発し、かつ、当該物標の消失した位置を他の物標と識別することができる方法により表示することができるものであること。
- (15) 表示面の大きさは、数字、文字及び記号を明りょうに読み取ることができるものであること。
- (16) 真方位及び進路方位（自船の進路を基準とした方位をいう。）により表示することができるものであること。
- (17) 3海里、6海里及び12海里の距離レンジを有するものであること。
- (18) 使用中の距離レンジの値を見やすい位置に表示することができるものであること。
- (19) 航海用レーダーにより得られた情報を、損なうことなく表示することができるものであること。
- (20) 自動物標追跡装置による情報及び前号の情報の表示の輝度は、それぞれ独立に調整することができるものであること。
- (21) 自動物標追跡装置による情報の表示の輝度は、管海官庁が適当と認めるものであること。
- (22) 自動物標追跡装置による情報の表示は、必要に応じて3秒以内に消去することができるものであること。
- (23) 距離レンジ、表示方式等の切替え後1回目の走査において、自動物標追跡装置による情報及び第(19)号の情報を表示することができるものであること。
- (24) 自船に対する物標の接近を警戒するためにあらかじめ接近警戒圏を設定することができるものであって、当該接近警戒圏に物標が進入した場合に、速やかに可視可聴の警報を発し、かつ、当該物標を他の物標と識別することができる方法により表示することができるものであること。

- (25) 物標の最接近地点における距離及び最接近地点に至る時間があらかじめ設定した値以内となることが予測された場合に、速やかに可視可聴の警報を発し、かつ、当該物標を他の物標と識別することができる方法により表示することができるものであること。
- (26) 表示された物標の距離及び方位を速やかに測定することができるものであること。
- (27) 自動的に機能を点検することができ、かつ、点検中であることを表示することができるものであること。
- (28) 連動する航海用レーダー、ジャイロコンパス又は船速距離計からの情報の伝達が行われていることを表示することができ、かつ、当該情報の伝達が停止した場合に、可視可聴の警報を発するものであること。
- (29) 第(14)号、第(24)号、第(25)号及び前号に掲げる警報を発するための装置は、次に掲げる要件（前号に掲げる警報を発するためのものにあつては、イに掲げる要件）に適合するものであること。
- イ 作動の試験のための回路を備えたものであること。
- ロ 可聴警報を一時的に停止することができ、かつ、停止中において他の警報を発することを妨げないものであること。
- (30) 表示面における表示は、管海官庁の指定する記号によるものであること。
- (31) *¹第6条第(6)号及び第(8)号から第(14)号まで並びに*²第8条第1項第(2)号から第(4)号に掲げる要件

*¹：第6条

- (6) 取扱い及び保守に関する説明書を備え付けたものであること。
- (8) 磁気コンパスに対する最小安全距離を表示したものであること。
- (9) 電磁的干渉により他の設備の機能に障害を与え、又は他の設備からの電磁的干渉によりその機能に障害が生じることを防止するための措置が講じられているものであること。
- (10) 機械的雑音は、船舶の安全性に係る可聴音の聴取を妨げない程度に小さいものであること。
- (11) 通常予想される電源の電圧又は周波数の変動によりその機能に障害を生じないものであること。
- (12) 渦電流、渦電圧及び電源極性の逆転から装置を保護するための措置が講じられているものであること。
- (13) 船舶の航行中における振動又は湿度若しくは温度の変化によりその性能に支障を生じないものであること。
- (14) 2以上の電源から給電されるものにあつては、電源の切替えを速やかに行うための措置が講じられているものであること。

*²：第8条第1項

- (2) 表示器は、他の設備によりその使用が妨げられるおそれのない船橋の適当な場所に設置されていること。
- (3) 電源の開閉器は、表示面に近接した位置に設けられていること。
- (4) 操作用のつまみ類は、使用しやすいものであること。

*³：予測の確度は、管海官庁の適当と認めるものであることとされるが、これは「形式承認試験基準」に示

されるシナリオに基づいた確度であることが要求されるものである。ここに同基準のシナリオを次に示す。下表の試験シナリオに従って、方位、速力などを入力し、物標を捕捉、追尾させる。各シナリオにおいて、捕捉1分後及び3分後に物標のCPA, TCPA等を測定し、各測定結果が次のそれぞれの表に示してある値を超えないこと。

[試験シナリオ]

| | シナリオ1 | シナリオ2 | シナリオ3 | シナリオ4 |
|---------|-------|-------|-------|-------|
| 自船の針路 | 000度 | 000度 | 000度 | 000度 |
| 自船の速力 | 10ノット | 10ノット | 5ノット | 25ノット |
| 物標の距離 | 8海里 | 1海里 | 8海里 | 8海里 |
| 物標の方位 | 000度 | 000度 | 045度 | 045度 |
| 物標の相対針路 | 180度 | 090度 | 225度 | 225度 |
| 物標の相対速力 | 20ノット | 10ノット | 20ノット | 20ノット |

[捕捉1分後の値]

| シナリオ \ データ | 相対針路(度) | 相対速力(ノット) | CPA(海里) |
|------------|---------|-----------|---------|
| 1 | 11 | 2.8 | 1.6 |
| 2 | 7 | 0.6 | |
| 3 | 14 | 2.2 | 1.8 |
| 4 | 15 | 1.5 | 2.0 |

[捕捉3分後の値]

| シナリオ \ データ | 相対針路(度) | 相対速力(ノット) | CPA(海里) | TCPA(分) | 真針路(度) | 真速力(ノット) |
|------------|---------|-----------|---------|---------|--------|----------|
| 1 | 3.0 | 0.8 | 0.5 | 1.0 | 7.4 | 1.2 |
| 2 | 2.3 | 0.3 | | | 2.8 | 0.8 |
| 3 | 4.4 | 0.9 | 0.7 | 1.0 | 3.3 | 1.0 |
| 4 | 4.6 | 0.8 | 0.7 | 1.0 | 2.6 | 1.2 |

(関連規則)

告示 船舶検査心得3-1-6

(自動物標追跡装置)

10.0

- (a) 第(2)号の「捕捉」については、自船に対する相対速度が100ノットを超える船舶を捕捉できなくてもよい。
- (b) 第(6)号の「見やすい位置」とは、レーダーの映像の外側をいう。
- (c) 第(6)号への「真速力」では、対地によるものか対水によるものかの別も表示すること。
- (d) 第(16)号の「表示」は、自船と捕捉された船舶の相対運動による表示であること。
- (e) 第(17)号に定める距離レンジ以外の距離レンジにおいても、当該装置の機能を有してもよいが、その場合は、その距離レンジにおいても、この条において規定する全ての基準を満足すること。
- (f) 第(19)号の「表示」については航海用レーダーの性能基準の要件に適合すること。
- (g) 第(21)号の「管海官庁が適当と認める」輝度とは、昼間（直射日光が当たる場合を除く）及び夜間において視認できる輝度とする。このため、覆いを設けてもよいが、当該覆いは、装置の使用者が行う、通常の見張りを維持する能力を妨げるものではないこと。
- (h) 第(27)号の点検により、機能劣化が判断された場合には、警報を発すること。
- (i) 第(30)号の「管海官庁の指定する記号」とは、表10.0〈1〉に示す記号をいう。
- (j) 第(31)号において準用する第6条第(6)号の「説明書」には、海面反射、雨、雪、低層にある雲及び非同期エミッションによる、信号対クラッター比及び信号対雑音比の低下など、自動追尾の誤りの原因の詳細及び対応する誤りについて記載されていること。

表10.0 (1)

| 番号 | 号 | 標 示 事 項 | 記 号 | 記号の表示の説明 |
|-----|-------|---|-----|--|
| 1 | 11-2 | 追尾初期段階の物標 | | |
| 2 | 10-4 | 追尾初期段階の物標及びベクトルによる物標の移動の概略の予測 | | |
| 3 A | | 追尾定常状態の物標及びベクトルによる物標の移動の予測 | | ベクトルの始点は、塗りつぶした円（又は点）の中心であること。 外側の円の直径は2mm以上であること。 |
| 3 B | | | | 上記の記号のベクトル上に、物標の移動の予測に用いる時間を等分割した線を付加したもの。 |
| 4 A | | 追尾定常状態の物標及び図形による物標の移動の予測 | | 当該図形は、他の記号と明確に区別できるものであること。 説明書に、図形の表示内容を記載すること。特に、図形による物標の速力の表示方法を明記すること。 |
| 4 B | | | | |
| 5 | 11-4 | 物標の過去の位置 | | 当該記号は塗りつぶした円（又は点）であること。 |
| 6 | 10-14 | 追尾中に消失した物標 | | 菱形は点滅すること。点滅の周波数は0.5から1Hzであること。当該警報の確認後に点滅を中止する機能を有していてもよい。 |
| 7 | 10-24 | 接近警戒圏に進入した物標 | | 点滅する下向き三角。点滅の周波数は、0.5から1Hzであること。当該警報の確認後に点滅を中止する機能を有していてもよい。 |
| 8 | 10-25 | 物標の最接近地点における距離（CPA）及び最接近地点に至る時間（TCPA）があらかじめ設定した値以内となることが予測された物標 | | 点滅する上向き三角。点滅の周波数は、0.5から4Hzであること。当該警報の確認後に点滅を中止する機能を有していてもよい。 |
| 9 | 11-10 | 模擬操船状態。 | | 文字「T」を表示面の下部に点滅して表示すること。点滅の周波数は、0.5から1Hzであること。文字の高さは15mm以上であり、幅は高さの約2/3であること。線幅は2mm以上であること。 |
| 10 | 10-27 | 点検中であること。 | | 文字「X」を表示面の下部に点滅して表示し、かつ、点検中の各物標を点滅して表示すること。点滅の周波数は、0.5から1Hzであること。文字の高さは15mm以上であり、幅は高さの約2/3であること。線幅は2mm以上であること。 |

(自動衝突予防援助装置)

第146条の16 航海用レーダー搭載船であつて、総トン数10,000トン以上の船舶には、機能等について告示*で定める要件に適合する自動衝突予防援助装置を備えなければならない。

*：告示

(自動衝突予防援助装置)

第11条 規程第146条の16の告示で定める要件は、次のとおりとする。

- (1) 20以上の物標を捕捉することができ、かつ、捕捉した物標を自動的に追尾することができるものであること。
- (2) 自動的に物標の捕捉を行うものにあつては、手動操作によつても捕捉を行うことができるものであること。
- (3) 自動的に物標の捕捉を行うものにあつては、捕捉を行う範囲を限定し、かつ、当該範囲を表示することができるものであること。
- (4) 距離レンジに応じ管海官庁が適当と認める時間以上追尾中の物標については、4以上の等時間ごとの過去の位置を表示することができるものであること。
- (5) 捕捉した物標の追尾を解除することができるものであること。ただし、自動的に、かつ、範囲を限定して捕捉を行う場合における当該範囲については、この限りでない。
- (6) 自動衝突予防援助装置による情報（以下「衝突予防情報」という。）及び前号の情報の表示の輝度は、それぞれ独立に調整することができるものであること。
- (7) 衝突予防情報の表示の輝度は、管海官庁が適当と認めるものであること。
- (8) 衝突予防情報の表示は、必要に応じて3秒以内に消去することができるものであること。
- (9) 距離レンジ、表示方式等の切替え後1回目の走査において、衝突予防情報及び前条第(19)号の情報を表示することができるものであること。
- (10) 模擬操船状態の衝突予防情報を通常の表示と明確に区別できる方法により表示することができ、かつ、いつでも模擬操船状態の表示を中止することができるものであること。ただし、物標の捕捉、追尾及び第(8)号の表示の更新を中断してはならない。
- (11) *¹第6条第(6)号及び第(8)号から第(14)号まで、*²第8条第1項第(2)号から第(4)号まで並びに前条第(1)号、第(3)号から第(12)号まで、第(14)号から第(19)号まで及び第(24)号から第(30)号までに掲げる要件

*¹：第6条

- (6) 取扱い及び保守に関する説明書を備え付けたものであること。

- (8) 磁気コンパスに対する最小安全距離を表示したものであること。
- (9) 電磁的干渉により他の設備の機能に障害を与え、又は他の設備からの電磁的干渉によりその機能に障害が生じることを防止するための措置が講じられているものであること。
- (10) 機械的雑音は、船舶の安全性に係る可聴音の聴取を妨げない程度に小さいものであること。
- (11) 通常予想される電源の電圧又は周波数の変動によりその機能に障害を生じないものであること。
- (12) 渦電流、渦電圧及び電源極性の逆転から装置を保護するための措置が講じられているものであること。
- (13) 船舶の航行中における振動又は湿度若しくは温度の変化によりその性能に支障を生じないものであること。
- (14) 2以上の電源から給電されるものにあつては、電源の切替えを速やかに行うための措置が講じられているものであること。

*2：第8条第1項

- (2) 表示器は、他の設備によりその使用が妨げられるおそれのない船橋の適当な場所に設置されていること。
- (3) 電源の開閉器は、表示面に近接した位置に設けられていること。
- (4) 操作用のつまみ類は、使用しやすいものであること。

(関連規則)

告示 船舶検査心得3-1-6

(自動衝突予防援助装置)

11.0

- (a) 第(1)号の「捕捉」を、自船に対する相対速度が100ノット以上の物標に対して行う場合は、手動操作による捕捉に限る。
- (b) 第(4)号の「距離レンジに応じ管海官庁が適当と認める時間」とは、次に掲げる距離レンジの区分に応じ、それぞれ次に掲げる時間をいう。
 - (1) 3海里レンジ2分
 - (2) 6海里レンジ4分
 - (3) 12海里レンジ8分
- (c) 第(11)号で準用する第6条第6号により引用される規定における取扱及び保守に関する説明書には、少なくとも次に掲げる事項についての説明を記載すること。
 - (1) 過去の位置の表示の意味
 - (2) 模擬操船の基礎原理
- (d) 第(11)号で準用する前条第6号については、10.0(b)を準用する。
- (e) 第(11)号で準用する前条第15号の「明りょうに読み取ることができる」とは、表示面の有効直径が340mm以上であることをいう。
- (f) 第(11)号で準用する前条第19号については、10.0(f)を準用する。
- (g) 第(11)号で準用する前条第30号については、10.0(i)を準用する。

(航海用レーダー反射器)

第146条の17 総トン数50トン未満の船舶(昼間のみを航行するものを除く。)には、機能等について告示*で定める要件に適合する航海用レーダー反射器を備えなければならない。ただし、管海官庁が当該船舶の船質、航海の態様等を考慮して差し支えないと認める場合には、この限りでない。

(関連規則)

省令 船舶検査心得3-1

(航海用レーダー反射器)

146-17.0

- (a) 「管海官庁が当該船舶の船質、航海の態様等を考慮して差し支えないと認める場合」とは、当該船舶の船質が鋼製、アルミ製の場合をいう。

*告示

(航海用レーダー反射器)

第12条 規程第146条の17の告示で定める要件は、次のとおりとする。

- (1) 有効な*¹レーダー断面積を有するものであること。

*¹: レーダー断面積(レーダークロスセクション): レーダー波を反射する物標の有効反射面積のこと。

- (2) 備え付けに適切な向きがある場合には、その向きを示したものであること。
(3) 適当な高さに取り付けられたものであること。
(4) *²第6条第(3)号に掲げる要件

*²: 第6条

(3) 船舶の航行中における振動又は湿度若しくは温度の変化によりその性能に支障を生じないものであること。

(関連規則)

告示 船舶検査心得3-1-6

(航海用レーダー反射器)

12.0

- (a) 第(1)号の「有効なレーダー断面積を有する」とは、周波数9320~9500MHzの電波を照射した際、水平方向360°のうち240°以上にわたってレーダー断面積が0.3m²以上で、かつ、レーダー断面積が0.3m²未満となる方向が10°以上連続しないことをいう。

(関連規則)

小型船舶安全規則

(航海用レーダー反射器)

第84条の3 小型船舶（昼間のみを航行するものを除く。）には、効果的な航海用レーダー反射器を備え付けなければならない。ただし、検査機関が当該小型船舶の船質、航海の態様等を考慮して差し支えないと認めるものにあつては、この限りでない。

（磁気コンパス）

第146条の18 遠洋区域、近海区域又は沿海区域を航行区域とする船舶には、機能等について告示*で定める要件に適合する標準磁気コンパス及び予備の羅盆を備えなければならない。ただし、管海官庁が当該船舶の設備等を考慮して差し支えないと認める場合には、予備の羅盆を備えることを要しない。

（関連規則）

省令 船舶検査心得3-1

（磁気コンパス）

146-18.0

(a) 「予備の羅盆」の省略については、次に掲げるところによること。

- (1) ジャイロコンパスを備え付けている場合。ただし、146.19.0(a)1により、方位測定コンパス装置を省略した場合は、認められない。（当該ジャイロコンパスは、第146条の20に掲げる要件に適合するものであることが望ましいが、そうでない場合には同条に掲げる要件に近い性能を有するものであること。）
- (2) 船首方位伝達装置を備え付けている場合。ただし、146.19.0(a)2により、方位測定コンパス装置を省略した場合には、認められない。
- (3) 船舶が、沿海区域を航行区域とするものである場合。ただし、146.19.0(a)又は(b)により、方位測定コンパス装置を省略した又は兼ね備えた場合には、認められない。
- (4) 磁気コンパスの羅盆と方位測定コンパス装置の羅盆（羅盆がある場合に限る。）が互換性を有する場合

*：告示 第8節 磁気コンパス等

（磁気コンパス）

第13条 規程第146条の18の告示で定める要件は、次のとおりとする。

- (1) できる限り船の中心線上であつて磁性材料から離れた位置に設置されていること。
- (2) 操舵位置からその表示を明りょうに読み取ることができること。
- (3) 指針面の表示は、管海官庁が適当と認めるものであること。
- (4) 明るさを調整することができる2以上の照明装置を備え付けたものであること。
- (5) 誤差は、管海官庁が適当と認めるものであること。

- (6) 自差を修正することができるものであること。
- (7) 羅盆は、船舶が任意の方向に30度傾斜している状態においても水平を保つように、かつ、堅固に環架に取り付けられていること。
- (8) 残留自差を修正するための図表を備えたものであること。
- (9) *第6条第(3)号に掲げる要件

*: 第6条

- (3) 船舶の航行中における振動又は湿度若しくは温度の変化によりその性能に支障を生じないものであること。

(関連規則)

告示 船舶検査心得3-1-6

(磁気コンパス)

13.0

- (a) 第(3)号の「管海官庁が適当と認めるもの」とは、次に掲げる要件を満たすものとする。
 - (1) ボウルの上縁には、ボウルの首尾線の船首側を0度とした適当な目盛が附されていること。
 - (2) ボウルの内壁には、船首指標が附されていること。
 - (3) カードは、その直径が115mm以上のものであること。
 - (4) カードには、1度ごとに360度の目盛を設け、北(N)点(000度)を始点として時計回りに360度まで10度毎に数字を表示し、四方点にはN、E、S及びWが大文字で標示されること。ただし、N点は適当な標章をもって代えることができる。
 - (5) カードは、1.4mの距離から日光及び人工光のそれぞれで明瞭に読みとれるものであること。この場合拡大鏡を使用して差し支えない。
- (b) 第(4)号の「2以上の照明装置」とは、次に掲げるいずれかに適合するものをいう。
 - (1) 常用電源及び非常電源から独立して配線し、それぞれに照明用電球を備える場合
(図13.0〈1〉参照)

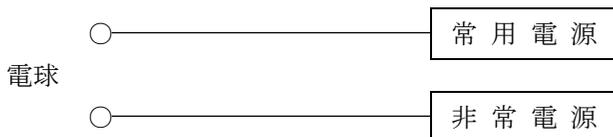


図13.0 〈1〉

- (2) 常用電源及び非常電源からの配線の途中に切替スイッチを設け、スイッチの切替

えによりそれぞれの電源から照明用電球に給電できる場合。

この場合において、当該切替スイッチは、磁気コンパスの本体又は船橋内に設けられていること。(13.0 (2) 参照)



図13.0 (2)

- (3) 常用電源を非常電源を介して給電し、常用電源からの給電が停止した時に自動的に照明用電球に非常電源から給電される場合(図13.0 (3) 参照)



図13.0 (3)

- (c) 第(5)号の「管海官庁が適当と認めるもの」とは、次に掲げる要件を満たすものとする。

- (1) ボウル内の船首指標からカードの目盛の中心までを通る垂直面とボウルの首尾線を通る垂直面とが為す角度（ボウル基線誤差）は、0.3度以内であること。
- (2) カードの8主要点（N、NE、E、SE、S、SW、W及びNW）の方向について、磁気子午線を基線とする方位とカードの示す方位との差角（方位誤差）は、0.5度以内であること。
- (3) ボウルを磁束密度の水平成分が $6 \mu T$ の磁界内に設置し、カードの北点を静止状態から2度右及び左に偏角させて放し再び静止したとき、カードの北点が最初の静止点から偏っている角度（摩擦誤差）は、0.5度以内であること。

(関連規則)

漁船特殊規程

第69条の2 第二種漁船又は第三種漁船には機能等に付告示を以て定める要件に適合する「標準磁気コンパス」及び予備の羅盆を備ふべし。但し管海官庁に於て差支なしと認むる場合に在りては予備の羅盆の備付を省略することを得

(関連規則)

省令 船舶検査心得7-2

69-2.0

(a) 「予備の羅盆」の省略については、次に掲げるところによること。

- (1) ジャイロコンパスを備え付けている場合(当該ジャイロコンパスは、第146条の20に掲げる要件に適合するものであることが望ましいが、そうでない場合には同条に掲げる要件に近い性能を有するものであること。)
- (2) 標準磁気コンパスの羅盆と方位測定コンパス装置の羅盆(羅盆がある場合に限る。)が互換性を有する場合

(方位測定コンパス装置)

第146条の19 遠洋区域、近海区域又は沿海区域を航行区域とする船舶には、機能等について告示*で定める要件に適合する方位測定コンパス装置を備えなければならない。ただし、管海官庁が当該船舶の設備等を考慮して差し支えないと認める場合には、この限りでない。

(関連規則)

省令 船舶検査心得3-1

(方位測定コンパス装置)

146-19.0

(a) 方位測定コンパス装置の省略については、次に掲げるところによること。

- (1) 方位測定コンパス装置と同様の目的に使用することができるジャイロコンパスのレピータを備えている場合。ただし、国際航海に従事する総トン数500トン以上の船舶については、認められない。(当該ジャイロコンパスは、第146条の20に掲げる要件に適合するものであることが望ましいが、そうでない場合には同条に掲げる要件に近い性能を有するものであること。)
- (2) 船首方位伝達装置からの出力信号を受けて、方位測定コンパス装置と同様の目的に使用することができるレピータコンパスを備えている場合。ただし、国際航海に従事する総トン数500トン以上の船舶及び第146条の21において船首方位伝達装置の備付けを義務付けられた国際航海に従事する船舶については認められない。(当該レピータ・コンパスは、第146条の21に掲げるジャイロコンパスのレピータと同等の性能を有するものであること。)
- (3) 沿海区域を航行区域とする総トン数200トン未満(国際航海に従事する船舶にあつ

ては総トン数150トン未満)の船舶に、おおむね船の前方180°の物標方位測定が可能な磁気コンパスを備えている場合

- (b) 全方位にわたって見通しが良好な位置に操舵位置からその表示を明りょうに読み取ることができる反映式の磁気コンパスを備えている場合には、方位測定コンパス装置を兼ね備えているものとする。

* : 告示

(方位測定コンパス装置)

第14条 規程146条の19の告示で定める要件は、次のとおりとする。

- (1) 全方位にわたって見通しが良好な位置に設置されていること。
- (2) 指針面の表示は、管海官庁が適当と認めるものであること。
- (3) *¹第6条第(3)号の要件

*¹ : 第6条

- (3) 船舶の航行中における振動又は湿度若しくは温度の変化によりその性能に支障を生じないものであること。

(関連規則)

告示 船舶検査心得3-1-6

(方位測定コンパス装置)

14.0

- (a) 第(2)号の「管海官庁が適当と認めるもの」とは、次に掲げる要件を満たすものとする。
- (1) 指針面は、その直径が115mm以上のものであること。
 - (2) 指針面には、1度ごとに360度の目盛を設け、北(N)点(000度)を始点として時計回りに360度まで10度毎に数字を表示し、四方点にはN、E、S及びWが大文字で標示されること。ただし、N点は適当な標章をもって代えることができる。

(関連規則)

漁船特殊規程

第69条の3 第二種漁船又は第三種漁船には機能等に付告示を以て定むる要件に適合する「方位測定コンパス装置」を備ふべし。但し管海官庁に於て差支なしと認むる場合に在りては此の限に在らず

(関連規則)

省令 船舶検査心得7-2

69-3.0

(a) 方位測定コンパス装置の省略については、次に掲げるところによること。

(1) 方位測定コンパス装置と同様の目的に使用することができるジャイロコンパスのレピータを備えている場合。ただし、国際航海に従事する総トン数500トン以上の漁船については、認められない。(当該ジャイロコンパスは、第146条の20に掲げる要件に適合するものであることが望ましいが、そうでない場合には同条に掲げる要件に近い性能を有するものであること。)

(2) 総トン数200トン未満(国際航海に従事するものにあつては総トン数150トン未満)の漁船に、おおむね船の前方180°の物標方位測定が可能な標準磁気コンパスを備えている場合

(b) 全方位にわたって見通しが良好な位置に操舵位置からその表示を明りょうに読み取ることができる反映式の標準磁気コンパスを備えている場合には、方位測定コンパス装置を兼ね備えているものとする。

(ジャイロコンパス)

第146条の20 総トン数500トン以上の船舶(平水区域を航行区域とするものを除く。)

には、機能等について告示*で定める要件に適合するジャイロコンパス及びジャイロ・レピータを備えなければならない。

2 総トン数500トン以上の外洋航行船(限定近海船を除く。)^だには、操舵機室にジャイロ・レピータを備えなければならない。

(関連規則)

省令 船舶検査心得3-1

(ジャイロコンパス)

146-20.1

(a) ジャイロコンパス : Gyro Compass

(b) 本項のジャイロ・レピータは、水平方向において360度に渡り方位測定ができる構造であること(備える位置を規定するものではない。)

146-20.2

(a) 本項のジャイロ・レピータは、視覚的に船首方位の情報が示されるものであること。

* : 告示

(ジャイロコンパス)

第15条 規程第146条の20第1項の告示で定める要件は、次のとおりとする。

- (1) マスター・ジャイロコンパスは、操舵位置からその表示を明りょうに読み取ることができる位置に設置されていること。ただし、当該位置にジャイロ・レピータが設置されている場合は、この限りでない。
- (2) 停止状態から管海官庁の指定する時間以内に静定することができるものであること。
- (3) 船舶の速力及び緯度により生じる誤差を補正することができるものであること。
- (4) 給電が停止した場合に警報を発するものであること。
- (5) 測定した船首方位に係る情報を航海用レーダーその他の必要な航海用具等に伝達することができるものであること。
- (6) 明るさを調整することができる照明装置を備え付けたものであること。
- (7) *¹第6条第(8)号から第(14)号まで並びに*²第13条第(3)号及び第(5)号に掲げる要件

*¹：第6条

- (8) 磁気コンパスに対する最小安全距離を表示したものであること。
- (9) 電磁的干渉により他の設備の機能に障害を与え、又は他の設備からの電磁的干渉によりその機能に障害が生じることを防止するための措置が講じられているものであること。
- (10) 機械的雑音は、船舶の安全性に係る可聴音の聴取を妨げない程度に小さいものであること。
- (11) 通常予想される電源の電圧又は周波数の変動によりその機能に障害を生じないものであること。
- (12) 渦電流、渦電圧及び電源極性の逆転から装置を保護するための措置が講じられているものであること。
- (13) 船舶の航行中における振動又は湿度若しくは温度の変化によりその性能に支障を生じないものであること。
- (14) 2以上の電源から給電されるものにあつては、電源の切替えを速やかに行うための措置が講じられているものであること。

*²：第13条

- (3) 指針面の表示は、管海官庁が適当と認めるものであること。
- (4) 誤差は、管海官庁が適当と認めるものであること。

(船首方位伝達装置)

第146条の21 総トン数300トン未満の旅客船、総トン数300トン以上500トン未満の船舶及び平水区域を航行区域とする総トン数500トン以上の船舶には、機能等について告示*で定める要件に適合する船首方位伝達装置を備えなければならない。ただし、国際航海に従事しない旅客船であつて総トン数150トン未満のもの及び管海官庁が当該船舶の航海の態様、設備等を考慮して差し支えないと認める場合には、この限りでない。

(関連規則)

省令 船舶検査心得3-1

(船首方位伝達装置)

146-21.0

(a) 「管海官庁が当該船舶の設備、航海の態様等を考慮して差し支えないと認める場合」とは、国際航海に従事しない総トン数500トン未満の船舶であって、次のいずれかの場合をいう。

- (1) 規則第146条の12の規定に基づく航海用レーダーを備えない場合
- (2) 規則第146条の29の規定に基づく船舶自動識別装置を備えない場合

* : 告 示

(船首方位伝達装置)

第16条 規程第146条の21の告示で定める要件は、次のとおりとする。ただし、国際航海に従事しない総トン数500トン未満の船舶にあつては管海官庁の指示するところによるものとする。

- (1) 故障した場合に警報を発するものであること。
- (2) 誤動作による補正装置の作動を防止するための措置が講じられているものであること。
- (3) *¹第6条第(8)号から第(14)号まで、*²第13条第(5)号並びに*³前条第(4)号及び第(5)号に掲げる要件。

*¹ : 第6条

- (8) 磁気コンパスに対する最小安全距離を表示したものであること。
- (9) 電磁的干渉により他の設備の機能に障害を与え、又は他の設備からの電磁的干渉によりその機能に障害が生じることを防止するための措置が講じられているものであること。
- (10) 機械的雑音は、船舶の安全性に係る可聴音の聴取を妨げない程度に小さいものであること。
- (11) 通常予想される電源の電圧又は周波数の変動によりその機能に障害を生じないものであること。
- (12) 渦電流、渦電圧及び電源極性の逆転から装置を保護するための措置が講じられているものであること。
- (13) 船舶の航行中における振動又は湿度若しくは温度の変化によりその性能に支障を生じないものであること。
- (14) 2以上の電源から給電されるものにあつては、電源の切替を速やかに行うための措置が講じられているものであること。

*² : 第13条

- (5) 誤差は、管海官庁が適当と認めるものであること。

*³ : 第15条

- (4) 給電が停止した場合に警報を発するものであること。
- (5) 測定した船首方位に係る情報を航海用レーダーその他の必要な航海用具等に伝達することができるものであること。

(関連規則)

告示 船舶検査心得3-1-6

(船首方位伝達装置)

16.0

- (a) 装置は、地理学的に操作可能地域範囲を設定していない場合、原則として、南緯70度から北緯70度までの間で使用可能でなければならない。
- (b) 第(2)号の「補正装置」に関して、利用者が手動により設定した値を確認するための、何らかの手段を有していること。
- (c) 第(3)号において準用する第13条第5号の「誤差」は、次のとおりとする。
 - (1) 出力時に生じる伝達誤差： ± 0.2 度以内
 - (2) 静置状態で装置のもつ誤差： ± 1.0 度以内
 - (3) 振動、動揺などの動的影響により生じる誤差： 振幅は±1.5度以内。
振幅が±0.5 度を超える場合、30 秒以上の時間において周波数は0.033Hz未満
 - (4) 回頭時に追従の遅れにより生ずる誤差： 回頭角速度が毎秒10度未満の場合、±0.5 度以内
 - (5) 回頭角速度が毎秒10度以上20度未満の場合、±1.5度
- (d) 第(3)号において準用する第15条第(5)号の「伝達」のための出力のうち、少なくとも一つはIEC 規格 61162の基準を満足するものであること。

(羅針儀)

第146条の22 平水区域を航行区域とする船舶には、羅針儀を備えなければならない。
ただし、管海官庁が当該船舶の航海の態様、設備等を考慮して差し支えないと認める場合には、この限りでない。

2 総トン数500トン未満の外洋航行船（限定近海貨物船を除く。）には、操舵機室^だに羅針儀を備えなければならない。

(関連規則)

省令 船舶検査心得3-1

(羅針儀)

146-22.2

- (a) 外洋航行船（限定近海貨物船を除く。）の操舵機室への羅針儀の備え付けは、原則として常設であること。ただし、操舵機室にジャイロコンパスのレピータ用のコンセントがあり、かつ、速やかに操舵機室内に持ち込むことができる場所にジャイロコンパ

スのレピータがある場合には、操舵機室に羅針儀を常設しているものとみなす。

(関連規則)

漁船特殊規程

第69条の4 第一種漁船には羅針儀を備ふべし

(音響測深機)

第146条の23 総トン数300トン未満の旅客船及び総トン数300トン以上の船舶であって2時間限定沿海船等以外のものには、機能等について告示*で定める要件に適合する音響測深機を備えなければならない。ただし、管海官庁が当該船舶の設備等を考慮して差し支えないと認める場合には、この限りでない。

(関連規則)

省令 船舶検査心得3-1

(音響測深機)

146-23.0

(a) 「管海官庁が当該船舶の設備等を考慮して差し支えないと認める場合」とは、国際航海に従事しない船舶(総トン数500トン未満のもの及び総トン数500トン以上の自ら漁ろうに従事するものに限る。)であって、「衛星航法装置及び海図」又は「魚群探知機」を備える場合をいう。

*：告示 第9節 音響測深機

(音響測深機)

第17条 規程第146条の23の告示で定める要件は、次のとおりとする。

- (1) 送受波器は、できる限り、船体、プロペラ等により生じる水流の影響を受けない位置に設置されていること。
- (2) 通常の音波の伝播状態^ばにおいて、送受波器の下方2メートルから200メートルまでの水深を測定することができるものであること。
- (3) 200メートルの水深に対応する測深レンジ及びその200メートル*の水深に対応する測深レンジを有するものであること。

*：告示では「200メートル」となっているが、正しくは「20メートル」である。

- (4) 音波を毎分36回以上発射することができるものであること。
- (5) 15分間の測深結果を表示することができるものであること。
- (6) 12時間の測深結果を記録することができるものであること。
- (7) 水深があらかじめ設定した値以下となった場合に、可視可聴の警報を発するもの(可

聴警報を一時的に停止することができるものに限る。) であること。

- (8) その機能に障害を生じるおそれのある給電の停止又は減少があった場合に、可視可聴の警報を発するもの(可聴警報を一時的に停止することができるものに限る。) であること。
- (9) 測深結果に係る情報を他の設備に伝達することができるものであること。
- (10) 船舶が5度縦揺れ又は10度横揺れしている状態においてもその機能に障害を生じないものであること。
- (11) *¹第6条第(6)号及び第(8)号から第(14)号まで、*²第8条第1項第(4)号、*³第13条第(5)号並びに*⁴第15条第(6)号に掲げる要件

*¹: 第6条

- (6) 取扱い及び保守に関する説明書を備え付けたものであること。
- (8) 磁気コンパスに対する最小安全距離を表示したものであること。
- (9) 電磁的干渉により他の設備の機能に障害を与え、又は他の設備からの電磁的干渉によりその機能に障害が生じることを防止するための措置が講じられているものであること。
- (10) 機械的雑音は、船舶の安全性に係る可聴音の聴取を妨げない程度に小さいものであること。
- (11) 通常予想される電源の電圧又は周波数の変動によりその機能に障害を生じないものであること。
- (12) 渦電流、渦電圧及び電源極性の逆転から装置を保護するための措置が講じられているものであること。
- (13) 船舶の航行中における振動又は湿度若しくは温度の変化によりその性能に支障を生じないものであること。
- (14) 2以上の電源から給電されるものにあつては、電源の切替えを速やかに行うための措置が講じられているものであること。

*²: 第8条第1項

- (4) 操作用のつまみ類は、使用しやすいものであること。

*³: 第13条

- (5) 誤差は、管海官庁が適当と認めるものであること。

*⁴: 第15条

- (6) 明るさを調整することができる照明装置を備え付けたものであること。

- (12) 前各号に掲げるもののほか、水深の表示の方法その他の音響測深機が通常有すべき性能について、管海官庁が適当と認めるものであること。

(衛星航法装置等)

第146条の24 国際航海に従事しない船舶であつて総トン数500トン以上のもの及び国際航海に従事する船舶(総トン数300トン未満の第1種漁船(漁船特殊規程(昭和9年逓信、農林省令)第2条の第1種漁船をいう。以下同じ。))を除く。)には、機能等について告示*¹で定める要件に適合する第1種衛星航法装置又は無線航法装置を備えなければ

ならない。

ただし、管海官庁が当該船舶の設備等を考慮して差し支えないと認める場合にはこの限りでない。

- 2 国際航海に従事しない船舶であって総トン数500トン未満のもの(平水区域を航行区域とするもの及び第1種漁船を除く。)には、機能等について告示*²で定める要件に適合する第2種衛星航法装置又は無線航法装置を備えなければならない。

(関連規則)

省令 船舶検査心得3-1

(衛星航法装置等) (第一種衛星航法装置)

146-24.1

(a)「管海官庁が当該船舶の設備等を考慮して差し支えないと認める場合」とは、次の場合とする。

(1) 湖川のみを航行する船舶である場合

(2) 施行日前に設置され、第146条の24に規定する要件には適合しないが、世界測地系での表示に対応し、正常に作動していることが確認されたGPS機器がある場合

*¹：告示 第10節 衛星航法装置等

(第1種衛星航法装置)

第18条 第1種衛星航法装置に係る規程第146条の24第1項の告示で定める要件は、次のとおりとする。

(1) 自船の位置の測定のために適当な人工衛星の発射する電波をGPS受信機により有効に受信し、かつ、自動的に自船の位置を測定できるものであること。

(2) 自船の位置、対地速度及び真針路の測定に係る演算処理を管海官庁が適当と認める速度で行うことができるものであること。

(3) ディファレンシャル方式による位置誤差を補正する信号を入力することができ、かつ、当該信号を入力した場合において第(1)号の測定した自船の位置を補正することができるものであること。

(4) 次に掲げる事項を見やすい方法により表示できるものであること。

イ 測定した自船の位置 (1,000分の1分を単位とする緯度及び経度による表示)

ロ イに係る測定の時刻

ハ 測定機能の不良が生じた場合において、その旨並びに測定機能の不良が生じる直前に測定した自船の位置及び当該位置に係る測定の時刻

ニ ディファレンシャル方式による補正を行う場合において、位置誤差を補正する信号

が入力されていること及び測定した自船の位置が補正されていること。

- (5) 測定した自船の位置、時刻、対地速力及び真針路を航海用レーダーその他の航海用具に伝達する信号を出力することができるものであること。
- (6) 空中線回路及び信号の入出力端子が短絡又は接地した場合においても損傷を受けないような措置が講じられているものであること。
- (7) *³第6条第(6)号、第(8)号から第(11)号まで及び第(13)号、*⁴第8条第1項第(3)号及び第(4)号並びに*⁵第13条第(5)号に掲げる要件

*³：第6条

- (6) 取扱い及び保守に関する説明書を備え付けたものであること。
- (8) 磁気コンパスに対する最小安全距離を表示したものであること。
- (9) 電磁的干渉により他の設備の機能に障害を与え、又は他の設備からの電磁的干渉によりその機能に障害が生じることを防止するための措置が講じられているものであること。
- (10) 機械的雑音は、船舶の安全性に係る可聴音の聴取を妨げない程度に小さいものであること。
- (11) 通常予想される電源の電圧又は周波数の変動によりその機能に障害を生じないものであること。
- (13) 船舶の航行中における振動又は湿度若しくは温度の変化によりその性能に支障を生じないものであること。

*⁴：第8条第1項

- (3) 電源の開閉器は、表示面に近接した位置に設けられていること。
- (4) 操作用のつまみ類は、使用しやすいものであること。

*⁵：第13条

- (5) 誤差は、管海官庁が適当と認めるものであること。

(関連規則)

告示 船舶検査心得3-1-6

(第一種衛星航法装置)

18.0

- (a) 第(1)号の「自船の位置」を世界測位座標系により演算し、使用する航海用海図に変換することができる場合は、その旨及び表示する測地系を表示することができること。
- (b) 第(1)号の「適当な人工衛星」とは、GPS宇宙部が構成する24の衛星のうち自船の位置の測定のために用いることができる衛星をいう。
- (c) 第(1)号の「有効に受信」とは、次に掲げる要件に適合することをいう。
 - (1) 少なくとも1575.42MHz±1MHzの信号を受信することができること。
 - (2) C/Aコードを受信することができること。
 - (3) 50knot以内の船速において信号を受信することができること。
 - (4) -130dBmから-120dBmのレベルの信号を測位可能な感度で受信できること。

-133dBm以上の信号を受信している間は、連続して信号を受信することができること。

(5) 空中線は衛星の配置を見渡せることができる船上の適切な位置に設置すること。

(d) 第(2)号の「管海官庁が適当と認める速さで行う」とは、次に掲げる状況に応じ、それぞれ次に掲げる時間内に測位することができることをいう。

(1) 有効な軌道情報がない状態で最初に測位する場合30分

(2) 有効な軌道情報がある状態で最初に測位する場合5分

(3) 電力を供給したまま、GPS信号が24時間妨害された後に最初に測位する場合5分

(4) 1分間の電力断の後に最初に測位する場合2分

(5) 連続して測位している場合2秒

(e) 第(4)号ハの「測定機能の不良が生じた場合」とは、次に掲げる場合をいう。

(1) 位置精度劣化係数 (HDOP) が4を超える場合

(2) 2秒以内に新しい位置が測定されない場合

*²: 告示

(第2種衛星航法装置)

第19条 第2種衛星航法装置に係る規程第146条の24第2項の告示で定める要件は、次のとおりとする。

(1) 自船の位置の測定に係る演算処理を管海官庁が適当と認める速さで行うことができるものであること。

(2) 測定した自船の位置の情報を航海用レーダーその他の航海用具に伝達する信号を出力することができるものであること。

(3) *¹前条第(1)号、第(4)号 (イ及びロに限る。) 及び第(7)号 (第六条第(11)号及び第(13)号を除く。) に掲げる要件

*¹: 第18条

(1) 自船の位置の測定のために適当な人工衛星の発射する電波をGPS受信機により有効に受信し、かつ、自動的に自船の位置を測定できるものであること。

(4) 次に掲げる事項を見やすい方法により表示できるものであること。

イ 測定した自船の位置 (1,000分の1分を単位とする緯度及び経度による表示)

ロ イに係る測定の時刻

(7) *²第6条第(6)号、第(8)号から第(10)号まで、*³第8条第1項第(3)号及び第(4)号並びに*⁴第13条第(5)号に掲げる要件

*²: 第6条

(6) 取扱い及び保守に関する説明書を備え付けたものであること。

(8) 磁気コンパスに対する最小安全距離を表示したものであること。

- (9) 電磁的干渉により他の設備の機能に障害を与え、又は他の設備から電磁的干渉によりその機能に障害が生じることを防止するための措置が講じられているものであること。
- (10) 機械的雑音は、船舶の安全性に係る可聴音の聴取を妨げない程度に小さいものであること。

*³：第8条第1項

- (3) 電源の開閉器は、表示面に近接した位置に設けられていること。
- (4) 操作用のつまみ類は、使用しやすいものであること。

*⁴：第13条

- (5) 誤差は、管海官庁が適当と認めるものであること。

(無線航法装置)

第20条 無線航法装置に係る規程第146条の24第1項及び第2項の告示で定める要件は、ロランC受信機であることとする。

(関連規則)

船舶自動化設備特殊規則

(衛星航法装置)

第5条 衛星航法装置は、次に掲げる要件に適合するものでなければならない。

《第(1)号～第(5)号までの内容は、告示第512号（第1種衛星航法装置）第18条(1)～(7)までの内容と同じにつき省略～》

(関連規則)

省令 船舶検査心得3-4

(衛星航法装置)

5.0 (a) 第(1)号の「自船の位置」を世界測位座標系により演算し、使用する航海用海図に変換することができる場合は、その旨及び表示する測地系を表示することができること。

《告示第18条の(1)にも適用。以下(b)、(c)も同じ。》

(b) 第(1)号の「適当な人工衛星」とは、GPS宇宙部が構成する24の衛星のうち自船の位置の測定のために用いることができる衛星をいう。

(c) 第(1)号の「有効に受信」とするとは、次に掲げる要件に適合することをいう。

- (1) 少なくとも1575.42MHz±1MHzの信号を受信することができること。
- (2) C/Aコードを受信することができること。
- (3) 50knot以内の船速において信号を受信することができること。
- (4) -130dBmから-120dBmのレベルの信号を測位可能な感度で受信できること。
-133dBm以上の信号を受信している間は、連続して信号を受信することができること。

(5) 空中線は衛星の配置を見渡せることができる船上の適切な位置に設置すること。

(b) 第(2)号の「管海官庁が適当と認める速さで行う」とは、次に掲げる状況に応じ、それぞれ次に掲げる時間内に測位することができることをいう。《告示第18条の(2)にも適用》

- (1) 有効な軌道情報がない状態で最初に測位する場合 30分
- (2) 有効な軌道情報がある状態で最初に測位する場合 5分
- (3) 電力を供給したまま、GPS信号が24時間妨害された後に最初に測位する場合 5分
- (4) 1分間の電力断の後に最初に測位する場合 2分
- (5) 連続して測位している場合 2秒

(e) 第(4)号ハの「測定機能の不良が生じた場合」とは、次に掲げる場合をいう。《告示第18条の(4)のハにも適用》

- (1) 位置精度劣化係数 (HDOP) が4を超える場合
- (2) 2秒以内に新しい位置が測定されない場合

(関連規則)

小型船舶安全規則

(衛星航法装置等)

第84条の4 推進機関を有する小型船舶と当該船舶に押される船舶(推進機関及び帆装を有しないものであつて、船舶安全法施行規則第2条第2項第3号 ロからチまでに掲げるものを除く。)とが結合して一体となつて平水区域を超えて航行の用に供される場合には、当該推進機関を有する小型船舶には、船舶設備規程(昭和9年通信省令第6号)第146条の24第2項の告示で定める要件に適合する第二種衛星航法装置又は無線航法装置を備えなければならない。

(船速距離計)

第146条の25 総トン数300トン未満の旅客船及び総トン数300トン以上の船舶であつて2時間限定沿海船等以外のものには、機能等について告示^{*}で定める要件に適合する船速距離計を備えなければならない。ただし、管海官庁が当該船舶の設備、航海の態様等を考慮して差し支えないと認める場合には、この限りでない。

2 遠洋区域、近海区域又は沿海区域を航行区域とする船舶(前項に規定する船舶、2時間限定沿海船及び沿海区域を航行区域とする帆船を除く。)には、船速距離計その他の自船の速力を測定することができる装置を備えなければならない。ただし、管海官庁が当該船舶の設備、航海の態様等を考慮して差し支えないと認める場合には、この限りでない。

(関連規則)

省令 船舶検査心得3-1

(船速距離計)

146-25.0

- (a) 「管海官庁が当該船舶の設備、航海の態様等を考慮して差し支えないと認める場合」とは、国際航海に従事する旅客船以外の船舶（総トン数300トン未満のものに限る。）又は国際航海に従事しない船舶（総トン数500トン未満のもの及び総トン数500トン以上の自ら漁ろうに従事するものに限る。）であって、「衛星航法装置及び潮汐表」を備える場合をいう。

146-25.2

- (a) 「その他の自船の速力を測定することのできる装置」とは、船舶の最大航海速力までの速力を計測できる装置をいい、「船底測程機械」又は「衛星航法装置及び潮汐表」のいずれかの装置とする。

- (b) 「管海官庁が当該船舶の設備、航海の態様等を考慮して差し支えないと認める場合」とは、次に掲げるいずれかの場合とする。

(1) 次に掲げる船舶であって、「船速図及び潮汐表」を備えるものである場合。この場合において、船速図とは、各船舶ごとにプロペラの回転数及び載貨状態等に応じて計算により求められた船速を明瞭かつ簡易にわかるように表した図表等をいう。ただし、当該図表等は航海中必要に応じて船橋で確認できるよう表示又は保管されたものであること。

(i) 最大航海速力が20ノット以下の船舶

(ii) 瀬戸内のみを航行区域とする船舶

(iii) 沿海区域を航行区域とする船舶であって沿海区域における航行予定時間が2時間未満のもの

(2) 沿海区域を航行区域とする船舶であって(i)及び(ii)の要件に適合するものである場合

(i) 当該船舶の航海用レーダーが、航海用具告示第8条の規定に適合するもの又は船上で航海用レーダーを作動させた場合に当該船舶の周囲にある20海里以遠の適当な陸地若しくは物標を表示できるものであること。

(ii) (イ)又は(ロ)に適合するものであること。

(イ) 当該船舶の最高速力が12ノット以下であるか、又は当該船舶の航行区域が海上交通安全法（昭和47年法律第115号）第2条に定める航路の全部又は一部を

含まないものであること。

(ロ) 適当な対水速力計を備え付けていること。この場合において、対水速力計については、資料を添えて、海事局検査測度課長まで伺い出ること。

(c) 船舶の用途又は航法を考慮して、(a)又は(b)(1)によることが不合理と認められる場合には、資料を添えて、海事局検査測度課長まで伺い出ること。

*：告示 第11節 船速距離計

(船速距離計)

第21条 総トン数50,000未満の船舶に係る規程第146条の25の告示で定める要件は、次の各号に掲げるとおりとする。

- (1) 速力及び距離の表示は、管海官庁が適当と認めるものであること。
- (2) 対水速力及び対地速力を測定することができるものにあつては、測定中の速力の種類を表示することができるものであること。
- (3) 総トン数10,000トン以上の船舶に備えるものにあつては、対水速力及び対水距離を測定することができるものであること。
- (4) 前進方向以外の速力を表示することができるものにあつては、当該速力の方向を表示することができるものであること。
- (5) 船体を貫通する計測部が損傷を受けた場合においても浸水を生じないような措置が講じられているものであること。
- (6) 計測部の保護のため、可動式計測部の状態を表示する装置を備え付ける等管海官庁が適当と認める措置が講じられているものであること。
- (7) 測定した速力及び距離に係る情報を自動衝突予防援助装置その他の必要な航海用具等に伝達することができるものであること。
- (8) *¹第6条第(6)号及び第(8)号から第(14)号まで、*²第8条第1項第(4)号並びに*³第13条第(5)号に掲げる要件

*¹：第6条

- (6) 取扱い及び保守に関する説明書を備え付けたものであること。
- (8) 磁気コンパスに対する最小安全距離を表示したものであること。
- (9) 電磁的干渉により他の設備の機能に障害を与え、又は他の設備からの電磁的干渉によりその機能に障害が生じることを防止するための措置が講じられているものであること。
- (10) 機械的雑音は、船舶の安全性に係る可聴音の聴取を妨げない程度に小さいものであること。
- (11) 通常予想される電源の電圧又は周波数の変動によりその機能に障害を生じないものであること。
- (12) 渦電流、渦電圧及び電源極性の逆転から装置を保護するための措置が講じられているものであること。
- (13) 船舶の航行中における振動又は湿度若しくは温度の変化によりその性能に支障を生じないものであること。

(14) 2以上の電源から給電されるものにあつては、電源の切替えを速やかに行うための措置が講じられて
いるものであること。

*²：第8条第1項

(4) 操作用のつまみ類は、使用しやすいものであること。

*³：第13条

(5) 誤差は、管海官庁が適当と認めるものであること。

2 総トン数50,000トン以上の船舶に係る規程第146条の25の告示で定める要件は、次の各号
に掲げるとおりとする。

(1) 対地速力及び対地距離を測定することができるものであること。

(2) 横方向の速力を表示することができるものであること。

(3) 前項各号に掲げる要件

(関連規則)

告示 船舶検査心得3-1-6

(船速距離計)

21.0

(a) 第(1)号の「管海官庁が適当と認める」表示は次に掲げるところによること。

(1) 船首尾方向以外の方向の速力を表示できるものにあつては、対水速力を船首方向
の速力成分及び横方向の速力成分によつても表示することができること。

(2) 測定中の速力の種類（対水速力又は対地速力）を表示すること。

(3) 測定した速力の有効性

(b) 第(7)号の「測定した速力及び距離に係る情報」は次に掲げるところによること。

(1) 接点信号により情報を伝達するものにあつては、速力に係る情報は前進速力の情
報のみを伝達するものであること。

(2) シリアルデジタルインターフェースにより情報を伝達するものにあつては、当該
速力の方向も伝達できるものであること。

(関連規則)

漁船特殊規程

第69条の5 第一種漁船を除くの外長さ25メートル以上の漁船(総噸数300噸以上のものを
除く)には船速距離計其の他自船の速力を測し得る装置を備ふべし但し当該船舶の構造、
航海の態様等を考慮し管海官庁に於て差支なしと認むるときは此の限に在らず

第146条の26…削除

(回頭角速度計)

第146条の27 総トン数50,000トン以上の船舶には、機器等について告示*で定める要件に適合する回頭角速度計を備えなければならない。

*：告示 第12節 回頭角速度計

(回頭角速度計)

第22条 規程第146条の27の告示で定める要件は、次のとおりとする。

- (1) 回頭角速度の表示は、管海官庁が適当と認めるものであること。
- (2) 30度毎分以上の回頭角速度を表示することができ、かつ、回頭角速度が目盛の最大値を超えた場合には、そのことを表示することができるものであること。
- (3) 停止状態から4分以内に完全に作動するものであること。
- (4) 作動中であることを表示することができるものであること。
- (5) 入力信号に対する応答を調節することができるものであること。
- (6) 連動するジャイロコンパスの機能に障害を与えないものであること。
- (7) *¹第6条第(8)号から第(14)号まで及び*²第13条第(5)号に掲げる要件

*¹：第6条

- (8) 磁気コンパスに対する最小安全距離を表示したものであること。
- (9) 電磁的干渉により他の設備の機能に障害を与え、又は他の設備からの電磁的干渉によりその機能に障害が生じることを防止するための措置が講じられているものであること。
- (10) 機械的雑音は、船舶の安全性に係る可聴音の聴取を妨げない程度に小さいものであること。
- (11) 通常予想される電源の電圧又は周波数の変動によりその機能に障害を生じないものであること。
- (12) 渦電流、渦電圧及び電源極性の逆転から装置を保護するための措置が講じられているものであること。
- (13) 船舶の航行中における振動又は湿度若しくは温度の変化によりその性能に支障を生じないものであること。
- (14) 2以上の電源から給電されるものにあつては、電源の切替えを速やかに行うための措置が講じられているものであること。

*²：第13条

- (5) 誤差は、管海官庁が適当と認めるものであること。

(音響受信装置)

第146条の28 全閉囲型船橋を有する船舶には、機能等について告示*で定める要件に適合する音響受信装置を備えなければならない。ただし、管海官庁が設備等を考慮して差し支えないと認める場合には、この限りでない。

(関連規則)

省令 船舶検査心得3-1

(音響受信装置)

146-28.0

(a) 「管海官庁が当該船舶の設備等を考慮して差し支えないと認める場合」とは、国際航海に従事しない船舶であって、開放できる窓等がある場合とする。

*：告示 第13節 音響受信装置

(音響受信装置)

第23条 規程第146条の28の告示で定める要件は、次のとおりとする。

- (1) 周波数70ヘルツから820ヘルツまでの音響を受信することができるものであること。
- (2) 受信した音響を船橋内で再生することができるものであること。
- (3) 音響を探知した方位が、船首方向に対し前後左右いずれの方向であるかを表示できるものであること。
- (4) 音響を受信した場合に受信を示す表示を3秒以上行うものであること。
- (5) 表示器は、船橋の適当な位置に備え付けられたものであること。
- (6) 音量を調節できるものであること。
- (7) *¹第6条第(8)号から第(14)号までに掲げる要件

*¹：第6条

- (8) 磁気コンパスに対する最小安全距離を表示したものであること。
- (9) 電磁的干渉により他の設備の機能に障害を与え、又は他の設備からの電磁的干渉によりその機能に障害が生じることを防止するための措置が講じられているものであること。
- (10) 機械的雑音は、船舶の安全性に係る可聴音の聴取を妨げない程度に小さいものであること。
- (11) 通常予想される電源の電圧又は周波数の変動によりその機能に障害を生じないものであること。
- (12) 渦電流、渦電圧及び電源極性の逆転から装置を保護するための措置が講じられているものであること。
- (13) 船舶の航行中における振動又は湿度若しくは温度の変化によりその性能に支障を生じないものであること。
- (14) 2以上の電源から給電されるものにあつては、電源の切替えを速やかに行うための措置が講じられているものであること。

(関連規則)

告示 船舶検査心得3-1-6

(音響受信装置)

23.0

(a) スピーカーの位置は、第2号の規定により再生される音響が、船橋内の全ての位置で聞こえるように配置すること。

(b) 第(5)号の「適当な位置」とは、音の来た方向を示す表示が、通常操船を行う位置に置いて視認できる位置をいう。

(船舶自動識別装置)

第146条の29 総トン数300トン未満の旅客船及び総トン数300トン以上の船舶であって国際航海に従事するもの並びに総トン数500トン以上の船舶であって国際航海に従事しないものには、機能等について告示*で定める要件に適合する船舶自動識別装置を備えなければならない。ただし、管海官庁が当該船舶の航海の態様等を考慮して差し支えないと認める場合には、この限りでない。

(関連規則)

省令 船舶検査心得3-1

(船舶自動識別装置)

146-29.0

(a) 「管海官庁が当該船舶の航海の態様等を考慮して差し支えないと認める場合」とは、湖川のみを航行する船舶である場合とする。

*：告示 第14節 船舶自動識別装置

(船舶自動識別装置)

第24条 規程第146条の29の告示で定める要件は、次のとおりとする。

- (1) 自動的に航海の情報を発信することができるものであること。
- (2) 短距離間及び長距離間における次に掲げる情報の送受信ができるものであること。

イ 静的な情報として次に掲げる事項

- ① 可能な場合、国際海事機関船舶識別番号
- ② 信号符字及び船名
- ③ 船の長さ及び幅
- ④ 船種
- ⑤ 衛星航法装置又は無線航法装置の空中線の設置場所

ロ 動的な情報として次に掲げる事項

- ① 位置
- ② 時刻
- ③ 船首方位
- ④ 速力
- ⑤ 航海針路

- ⑥ 航海の状態
- ⑦ 回頭角速度
- ⑧ 可能な場合
- ⑨ 可能な場合、縦傾斜角及び横傾斜角

ハ 航海関連情報として次に掲げる事項

- ① 喫水
- ② 貨物情報
- ③ 目的地及び到着予定時間

ニ その他任意に作成した文章

(3) 静的な情報及び航海関連情報を6分ごとに並びに動的な情報を次の表の左欄に掲げる船舶の情報の区分によりそれぞれ右欄に定める間隔ごとに自動的に送信することができるものであること。

| 船舶の状態 | 発信する間隔 |
|-----------------------------------|--------|
| 錨泊中 | 3分 |
| 速力が1.4ノット未満であり、進路変更中でない場合 | 12秒 |
| 速力が1.4ノット未満であり、進路変更中である場合 | 4秒 |
| 速力が1.4ノット以上2.3ノット未満であり、進路変更中でない場合 | 6秒 |
| 速力が1.4ノット以上2.3ノット未満であり、進路変更中である場合 | 2秒 |
| 速力が2.3ノット以上であり、進路変更中でない場合 | 3秒 |
| 速力が2.3ノット以上であり、進路変更中である場合 | 2秒 |

- (4) 要求された場合に自動的に情報を送信することができるものであること。
- (5) 情報を手動で入力及び訂正することができるものであること。
- (6) 誤った内容の送信を防止するための措置を講じたものであること。
- (7) 停止状態から2分以内に作動することができるものであること。
- (8) *¹第6条第(8)号から第(14)号までに掲げる要件

*¹: 第6条

- (8) 磁気コンパスに対する最小安全距離を表示したものであること。
- (9) 電磁的干渉により他の設備の機能に障害を与え、又は他の設備からの電磁的干渉によりその機能に障害が生じることを防止するための措置が講じられているものであること。
- (10) 機械的雑音は、船舶の安全性に係る可聴音の聴取を妨げない程度に小さいものであること。
- (11) 通常予想される電源の電圧又は周波数の変動によりその機能に障害を生じないものであること。

- (12) 渦電流、渦電圧及び電源極性の逆転から装置を保護するための措置が講じられているものであること。
- (13) 船舶の航行中における振動又は湿度若しくは温度の変化によりその性能に支障を生じないものであること。
- (14) 2以上の電源から給電されるものにあつては、電源の切替えを速やかに行うための措置が講じられているものであること。

(関連規則)

告示 船舶検査心得3-1-6

(船舶自動識別装置)

24.0*

- (a) 装置は以下のモードを備えていること。
 - (1) 「自律」モード：全ての海域で通常使用される。このモードでは、情報送信を要求する資格を有する当局（以下「有資格当局」という。）等により他のモードへ切り替わること、また他のモードからの復帰が可能であること。
 - (2) 「割当」モード：有資格当局により割り当てられた時間に、送信を行う。
 - (3) 「ポーリング」モード：他船又は有資格当局からの質問に対して、応答送信を行う。
- (b) 装置は、次の部分により構成されること。
 - (1) 全ての海上通信周波数にわたり動作可能な通信処理部。これは、適切なチャネルの選択、切替手段を有し、短距離及び長距離通信の両方が使用できること。
 - (2) 世界測地系を使用し、10,000分の1分の精度を有する電子船位測定装置からの情報処理部
 - (3) 第(2)号において使用する情報を自動入力する部分
 - (4) 第(5)号による手動入力部
 - (5) 送信する及び受信した情報の確認部
 - (6) 内部自己診断機能を有する試験部
- (c) 装置は、IEC 規格61162に適合するインターフェースを有すること。
- (d) 第(2)号イ⑤の「設置場所」は、船首からの位置及び船体中心線の右舷側又は左舷側の別をいう。
- (e) 第(2)号ロ②の「時刻」は、協定世界時によること。
- (f) 第(2)号ロ⑥の「航海の状態」とは、例えば「航行不能」、「錨泊中」などをいう。
- (g) 第(2)号ハ③の「到着予定時間」は、船長により判断された時刻をいう。

なお、追加として、航路計画（通過点）を情報として含めてもよい。
- (h) その他の技術特性は、ITU-R勧告M. 1371によること。

(航海情報記録装置)

第146条の30 総トン数150トン以上3,000トン未満の旅客船及び総トン数3,000トン以上の船舶(船舶安全法施行規則第1条第2項第(1)号及び第(2)号の船舶(同項第(2)号の船舶にあつては自ら漁ろうに従事するものに限る。)を除く。)であつて、国際航海に従事するものには、機能等について告示*で定める要件に適合する航海情報記録装置を備えなければならない。

*：告示 第15節 航海情報記録装置

(航海情報記録装置)

第25条 規程第146条の30の告示で定める要件は、次のとおりとする。

(1) 次に掲げる事項に係る情報を記録できるものであること。

- イ 日付及び時刻
- ロ 位置
- ハ 速力
- ニ 船首方位
- ホ 船橋における音声
- ヘ 無線通信における音声
- ト レーダー画面に表示された映像
- チ 音響測深機
- リ 船橋における警報
- ヌ 命令伝達装置及び舵角指示器等^だ
- ル 船体開口部の状態
- ヲ 水密戸及び防火戸
- ワ 船舶に設置される場合には、船体応力監視装置及び加速度計
- カ 船舶に設置される場合には、風速計及び風向計

(2) 記録された情報は各事項につき日付及び時刻に係る情報で連動されたものであること。

(3) 修正を防止するための措置を講じたものであること。

(4) 故障を示す警報を発するものであること。

(5) 専用の予備電源で2時間船橋音声を記録することができるものであること。

(6) *¹第6条第(8)号から第(14)号までに掲げる要件

*¹：第6条

(8) 磁気コンパスに対する最小安全距離を表示したものであること。

- (9) 電磁的干渉により他の設備の機能に障害を与え、又は他の設備からの電磁的干渉によりその機能に障害が生じることを防止するための措置が講じられているものであること。
- (10) 機械的雑音は、船舶の安全性に係る可聴音の聴取を妨げない程度に小さいものであること。
- (11) 通常予想される電源の電圧又は周波数の変動によりその機能に障害を生じないものであること。
- (12) 渦電流、渦電圧及び電源極性の逆転から装置を保護するための措置が講じられているものであること。
- (13) 船舶の航行中における振動又は湿度若しくは温度の変化によりその性能に支障を生じないものであること。
- (14) 2以上の電源から給電されるものにあつては、電源の切替えを速やかに行うための措置が講じられているものであること。

(関連規則)

告示 船舶検査心得3-1-6

(航海情報記録装置)

25.0

- (a) 第(1)号により記録される情報は次のとおりであること。
 - (1) 「日付及び時刻」として、内蔵時計又は接続された衛星航法装置又は無線航法装置の時計による西暦日付と世界標準時
 - (2) 「位置」として、衛星航法装置又は無線航法装置による算出位置
 - (3) 「速力」として、船速距離計による速力（対水又は対地の別も記録されること）
 - (4) 「船首方位」として、コンパスによる船首方位
 - (5) 「船橋における音響」として、指令部署、レーダー表示装置及び海図台等の近辺における会話並びに船内通信、船内放送及び音声警報等を捕捉できるように設置されたマイクロフォンにより収集された音響
 - (6) 「無線通信における音声」として、少なくともVHF通信の音声
 - (7) 「レーダー画面に表示された映像」として、レーダーの表示画面に表示された全ての映像。データ圧縮して記録することでもよいが、再生の際に映像を忠実に再現できること。
 - (8) 「音響測深機」の情報として、水深、使用されている測深レンジその他の作動情報
 - (9) 「船橋における警報」の情報として、全ての船橋内の機器に要求されている警報の状態
 - (10) 「命令伝達装置及び舵角指示器等」の情報として、操舵指令、実際の舵角、装備していれば自動操舵装置の状態及び設定、エンジンテレグラフの位置、機関及びプロペラの遠隔制御装置の状態及び実際の機関及びプロペラの状態、あれば前進か後進かの表示、装備していればバウスラスターの状態
 - (11) 「船体開口部の状態」及び「水密戸及び防火戸」として、船橋において表示を要求

されている情報

- (12) 「船体応力監視装置及び加速度計」として、予め選択した全ての項目別データ
 - (13) 「風速計及び風向計」の情報として、相対又は真の風速及び風向並びに記録が相対によるものか真のものかの別
 - (14) その他に任意の追加情報
- (b) 装置は、最低でも最近の12時間分の記録を保存すること。更新により古い記録が削除されてもよい。
- (c) 上記の記録は、以下の要件を満足する保護容器に保存されなければならない。
- (1) 事故後に取り出しができ、内容が安全に保持され、故意に変更できないように工夫されていること
 - (2) 事故後において最終的に記録された情報が破損せず回収できる確率を最大にすること
 - (3) 非常に見やすい色であり、再帰反射材が貼付されていること。
- (d) 第(3)号の措置にも関わらず、修正を試みる行為が行われた場合、この行為についても記録されること。
- (e) 全ての電源が断たれるまで、装置は作動すること。

(簡易型航海情報記録装置)

附則（平成14年国土交通省令第75号）第2条の改正

- 9 第3項の規定にかかわらず、国際航海に従事する総トン数3,000トン以上20,000トン未満の現存船（旅客船及び船舶安全法施行規則第1条第2項第1号及び第2号の船舶（同項第2号の船舶にあつては自ら漁ろうに従事するものに限る。）を除く。）には、当該現存船について平成19年7月1日以後最初に行われる定期検査又は中間検査（検査のために上架を行うものに限る。）の時期又は平成22年7月1日のいずれか早い時期までに、新規程第146条の30に規定する航海情報記録装置又は機能等について告示で定める要件に適合する簡易型航海情報記録装置を備えなければならない。ただし、官海官庁が当該船舶の船齢等を考慮して差し支えないと認める場合は、その指示するところによるものとする。
- 10 第3項の規定にかかわらず、国際航海に従事する総トン数20,000トン以上の現存船（旅客船及び船舶安全法施行規則第1条第2項第1号及び第2号の船舶（同項第2号の船舶にあつては自ら漁ろうに従事するものに限る。）を除く。）には、当該現存船については平成18年7月1日以後最初に行われる定期検査又は中間検査（検査のために上架を行うものに限る。）の時期又は平成21年7月1日のいずれか早い時期までに、新規程第146条の30に規

定する航海情報記録装置又は機能等について告示で定める要件に適合する簡易型航海情報記録装置又は機能等について告示で定める要件に適合する簡易型航海情報記録装置を備えなければならない。ただし、官海官庁が当該船舶の船齢等を考慮して差し支えないと認める場合は、その指示するところによるものとする。

告示（附則第2条第9号の機能等を定める告示）

（簡易型航海情報記録装置）

第2条 船舶設備規定等の一部を改正する省令附則第2条第9項の告示で定める要件は、次のとおりとする。

(1) 次に掲げる事項に係わる情報を記録できるものであること。

イ 日付及び時刻

ロ 位置

ハ 速力

ニ 船首方位

ホ 船橋における音声

ヘ 無線通信における音声

ト 船舶自動識別装置により受信した他船に関する事項（レーダー画面に表示された映像に係わる情報を入力できない場合に限る。）

(2) 次に掲げる事項に係わる情報を入力できる場合には、当該情報を記録できるものであること。

イ レーダー画面に表示された映像

ロ 音響測探機

ハ 船橋における警報

ニ 命令伝達装置及び舵角指示器等

ホ 船体開口部の状態

ヘ 水密戸及び防火戸

ト 船体応力監視装置及び加速度計

チ 風速計及び風向計

(3) 記録された情報は、各事項につき日付及び時刻に係わる情報で連動されたものであること。

(4) 修正を防止するための措置を講じたものであること。

(5) 故障した場合に警報を発するものであること。

- (6) 専用予備電源で2時間船橋音声を記録することができるものであること。
- (7) 航海情報記録装置告示(6)に同じ。

(通話装置)

第146条の42 操舵機室^だを有する船舶には、当該操舵機室^だと船橋との間の通話装置を備えなければならない。ただし、管海官庁が当該船舶の構造等を考慮して差し支えないと認める場合は、この限りでない。

- 2 方位測定コンパス装置を備える船舶には当該方位測定コンパス装置を設置した場所と船橋との間の通話装置を備えなければならない。
- 3 機関区域無人化船(船舶機関規則(昭和59年運輸省令第28号)第95条の機関区域無人化船をいう。以下同じ。)には、船橋、主機を制御する場所並びに食堂、休憩室及び船員室(機関部の船舶職員の船員室に限る。)相互間の通話装置を備えなければならない。この場合において、当該通話装置は、常用の電源のほか予備の独立の電源からも給電することができるものでなければならない。

(関連規則)

省令 船舶検査心得3-1

(通話装置)

146-42.0

- (a) 通話装置を設置すべき場所間において、声により連絡できる場合には、通話装置を設ける必要はない。

146-42.1

- (a) 「操舵機室^だを有する船舶」については、136.2(a)*を準用する。

*:「操舵機室^だを有する船舶」とは、操舵機室^だを有する外洋航行船(限定近海貨物船を除く。)をいう。また、外洋航行船以外の船舶及び限定近海貨物船にあつては、船橋でのみ補助操舵^だを行うものであつてもよい。

- (b) 操舵機室と船橋との間の通話装置は、次のいずれかであること。

- (1) 専用電話 (2) 共電式電話 (3) 伝声管
- (4) 一般電話及びトランシーバ (5) 一般電話及びトークバック
- (6) (1)から(5)までに掲げる装置と同等以上のその他の通話装置

146-42.2

- (a) 方位測定コンパス装置を設置した場所と船橋との間の通話装置は、次のいずれかであること。

- (1) 伝声管 (2) トランシーバ (3) 一般電話

(4) (1)から(3)までに掲げる装置と同等以上のその他の通話装置

146-42.3

(a) 船橋、主機を制御する場所並びに機関部職員の船員室相互間の通話装置は、次のいずれかであること。

(1) 専用電話 (2) 共電式電話 (3) 一般電話（割込み機能付きのもの）

(4) (1)から(3)までに掲げる装置と同等以上のその他の通話装置

(b) 船橋、主機を制御する場所並びに食堂及び休憩室相互間の通話装置は、一般電話又はこれと同等以上のものとする。

^だ
(舵角指示器等)

第146条の43 総トン数500トン以上の船舶及び国際航海に従事する総トン数500トン未満の旅客船には、^だ舵角指示器、プロペラの回転数及び回転方向（可変ピッチプロペラにあっては、そのピッチ）並びに推力を表示する表示器並びにサイドスラスタを有するもの^だにあってはその運動状態を表示する表示器であって、その制御系統等について告示*で定める要件に適合するものを備えなければならない。

*：告示 第20節 ^だ舵角指示器等

^だ
(舵角指示器等)

第33条 規程第146条の43の告示で定める要件は、次のとおりとする。

(1) 船橋の適当な位置に設置されたものであること。

(2) ^だ舵角指示器にあっては、^だ操舵装置の制御系統から独立したものであること。

(載貨扉開閉表示装置)

第146条の44 ロールオン・ロールオフ旅客船には、機能等について告示*で定める要件に適合する載貨扉開閉表示装置を備えなければならない。ただし、管海官庁が当該船舶の構造等を考慮して差し支えないと認める場合には、この限りでない。

(関連規則)

省令 船舶検査心得3-1

(載貨扉開閉表示装置)

146-44.1

(a) 本条における「載貨扉」とは、上甲板上第1層目の車両区域等の外板に設けられた、車両等を積み卸しするためのランプウェイ等の大きな扉であって、当該扉の閉鎖状態が確保されない場合に大浸水（急激な傾斜及び転覆を引き起こすような多量の浸水）

の起きる可能性のあるものをいう。したがって、人の出入り又は雑貨の出し入れ用の小さなものは含まない。）

(b) 「管海官庁が当該船舶の構造等を考慮して差し支えないと認める場合」とは、次のいずれかに掲げる場合とする。

(1) 当該載貨扉の設けられた車両区域等に放水口を有するものであって、大浸水が起きても十分に排水ができると判断できる場合（例えば、車両区域等に船舶構造規則第56条又はNK鋼船規則C編第23.2に規定される基準に適合する有効な放水口を有する場合等）

(2) 船橋から直接載貨扉の開閉が確実に確認できる場合

*：告示 第21節 載貨扉開閉表示装置

(載貨扉開閉表示装置)

第34条 規程第146条の44の告示で定める要件は、次のとおりとする。

(1) 載貨扉が完全に閉鎖されていない場合には、船橋において可視警報を発するものであること。

(2) 載貨扉が完全に閉鎖されていない状態で出港した場合又は航行中に載貨扉が完全に閉鎖されていない状態となった場合には、船橋において可聴警報を発するものであること。

(3) フェイル・セーフのものであること。

(4) 載貨扉の開閉装置及び安全装置に対する動力の供給とは独立した系統により動力が供給されるものであること。

(関連規則)

告示 船舶検査心得3-1-6

(載貨扉開閉表示装置)

34.0

(a) 第(1)号の「完全に閉鎖」とは、(d)の安全装置が作動している状態をいう。

(b) 載貨扉が開いていても良い状態（第(1)号の機能の状態）にあるか、又は開いてはならない状態（第(2)号の機能の状態）にあるかを検知するために、停泊中であるか航行中であるかを区別できるようなモード切り替え機能を有していること。

(c) 第(3)号の「フェイル・セーフ」とは、表示装置が断線等により故障した場合であっても載貨扉が閉鎖していると誤認することのないものをいい、安全装置の故障、断線等の場合には警報を発するようなものをいう。

(d) 第(4)号の「安全装置」とは、載貨扉の閉鎖を確実にするためのロック機構等をいう。

(載貨扉操作説明書)

第146条の44の2 ロールオン・ロールオフ旅客船にあつては、載貨扉の閉鎖方法に関する説明書を載貨扉の操作場所に掲げなければならない。

(関連規則)

省令 船舶検査心得3-1

(載貨扉操作説明書)

146-44-2.0

- (a) 国際航海に従事する旅客船にあつては、載貨扉操作説明書は、日本語及び船員が通常業務に従事する場合において使用する言語で記載されたものであること。この場合において、船員が通常業務に従事する場合において使用する言語は、航海日誌に当該言語名を記載されたものであること。

(漏水検知装置等)

第146条の45 ロールオン・ロールオフ旅客船には、機能等について告示*で定める要件に適合する漏水検知装置及びテレビ監視装置を備えなければならない。ただし、管海官庁が当該船舶の構造等を考慮して差し支えないと認める場合には、この限りでない。

(関連規則)

省令 船舶検査心得3-1

(漏水検知装置等)

146-45.0

- (a) 「管海官庁が当該船舶の構造等を考慮して差し支えないと認める場合」については、146-44.1(b)を準用する。
- (b) 漏水検知装置の検知器の設置については、例えば車両甲板にウェルを設け、そこに漏水を有効に検知できるように設置する等の方法によること。

*：告示 第22節 漏水検知装置等

(漏水検知装置等)

第35条 規程第146条の45の告示で定める要件は、載貨扉からの漏水を船橋及び機関制御室において（国際航海に従事しない船舶にあつては、船橋において）有効に確認することができるものであることとする。

(関連規則)

告示 船舶検査心得3-1-6

(漏水検知装置等)

35.0

(a) 本条における「載貨扉」については、146-44.1(a)を準用する。

(監視装置)

第146条の46 ロールオン・ロールオフ旅客船には、機能等について告示*で定める要件に適合するテレビ監視装置その他の有効な監視装置を備えなければならない。ただし、管海官庁が当該船舶の構造、航海の態様等を考慮して差し支えないと認める場合には、この限りでない。

2 前項の規定は、船員法施行規則（昭和22年運輸省令第23号）第3条の6第2項の規定による巡視が行われているロールオン・ロールオフ貨物区域又は車両区域については、適用しない。

(関連規則)

省令 船舶検査心得3-1

(監視装置)

146-46.1

(a) 「管海官庁が当該船舶の構造、航海の態様等を考慮して差し支えないと認める場合」とは、次のいずれかに掲げる場合とする。

- (1) 当該船舶の規模、構造等が簡易であるため、監視装置がなくても通常の船員の配置により容易に車両区域などを監視できるもの
- (2) 平水区域を航行区域とする船舶であって、船員法施行規則第3条の3第1項第(1)号の国土交通大臣の指定する航路以外の航路に就航するもの

*：告示

(監視装置)

第36条 規程第146条の46第1項の告示で定める要件は、ロールオン・ロールオフ貨物区域（船舶防火構造規則（昭和55年運輸省令第11号）第2条第(17)号の2のロールオン・ロールオフ貨物区域をいう。）若しくは車両区域における貨物の移動又は当該区域への関係者以外の者の立入りを船橋において有効に監視することができるものであることとする。

第146条の47（喫水標）から第146条の49（予備の部品等の備付け）まで
～省略～

[解説]

(1) 第1種漁船*¹とは：下記の船舶（アンダーライン表示）をいう。

*¹：衛星航法装置の規程に記載

○ 漁船特殊規程第2条

本令において動力漁船とは推進機関を有する漁船をいい第1種漁船、第2種漁船又は第3種漁船とは各従業制限第1種、第2種又は第3種を従業制限とする漁船をいう。

～後略～

○ 漁船特殊規則第2条～抜粋～

漁船の従業制限は総トン数20トン以上の船舶では第1種、第2種及び第3種の3種とし
～後略～

○ 漁船特殊規則第3条～抜粋～

次の業務に従事する漁船の従業制限はこれを第1種とする。（まとめたもの）

① 一本釣漁業 ② 延縄漁業 ③ 流網漁業 ④ 刺網漁業

⑤ 旋網漁業 ⑥ 敷網漁業 ⑦ 突棒漁業 ⑧ 曳縄漁業

⑨ 曳網漁業（トロール漁業を除く） ⑩ 小型捕鯨業 ⑪ ①～⑩に準ずるもの

なお、第2種は、①鯉及び鮪竿釣漁業、②真鱈一本釣漁業、③鮪、旗魚及び鮫浮延縄漁業、
④真鱈延縄漁業、⑤連子鯛延縄漁業、⑥機船底曳網漁業、⑦白蝶貝等採取業、⑧鮭、鱒及び
蟹漁業（母船附属船に限る）等の業務に従事する中大型漁船を示し、

第3種は、①トロール漁業、②捕鯨船（小型捕鯨業を除く）、③母船式漁業の母船、
④漁獲物、その化製品運搬業務、⑤漁業試験、検査、指導、練習、取締業務
等の業務に従事する大型船をいう。

(2) 船舶安全法施行規則*¹第1条第2項第(1)号の船舶：（アンダーラインの船）

(3) 船舶安全法施行規則*¹第1条第2項第(2)号の船舶：（二重下線の船）

*¹：航海情報記録装置の規程に記載。

○ 船舶安全法施行規則第1条（定義）の第2項抜粋

2 この省令において「漁船」とは、次の各号の1に該当する船舶をいう。

① もっぱら漁ろう（附属船舶を用いてする漁ろうを含む。…後略）に従事する船舶

- ② 漁ろうに従事する船舶であって漁獲物の保蔵又は製造の設備を有するもの
- ③ もっぱら漁ろう場から漁獲物又はその加工品を運搬する船舶
- ④ もっぱら漁業に関する試験、調査、指導若しくは練習に従事する船舶又は漁業の取締りに従事する船舶であって漁ろう設備を有するもの

2・3 艀装工事に関する船舶設備規程及びその関連規則

航海用レーダー等は、船舶の重要な装備品なので、前節で述べたように船舶設備規程によってその内容が細かく規定されているが、これを装備する艀装工事についてもその船舶に適用される規則や規程などを満足していなければならない。

ここでは、ケーブルとその布設工事に関する船舶設備規程及びその関連規則並びに日本海事協会鋼船規則（NK規則）H編の、航海用レーダーに関係あると思われる部分について記載する。なお、記載は省略するが、このほかにもそれぞれについて細かい規定があるので、艀装工事の際にはこれらも参照されたい。また、非義務船舶に取り付けられるレーダーについては特に規定されていないが、その艀装工事についてもできる限りこれらを準用することが望ましい。

また、装備するレーダーに特殊なケーブルが使用されるときには、これらは、レーダーメーカーから支給されるが、このときの取扱いや、艀装工事に関してはメーカーの指示に従わなければならない。

2・3・1 電 線

（ケーブル及びキャブタイヤケーブル）

第235条 船内の給電路には、配線工事にあつてはケーブルを、小型電気器具以外の移動式電気器具にあつてはキャブタイヤケーブルを使用しなければならない。

（関連規則）

省令 船舶検査心得 3-1

（ケーブル及びキャブタイヤケーブル）

235.1

(a) 小型電気器具（扇風機、電気アイロン、電熱器、電気洗濯機等）には、コードを使用しても差し支えない。

第236条 ケーブルは、難燃性のものでなければならない。ただし、管海官庁がその用途を考慮してやむを得ないと認める場合は、この限りでない。

2 ケーブルの耐電圧特性その他の特性は、管海官庁が適当と認めるものでなければなら

ない。

(関連規則)

省令 船舶検査心得 3-1

(ケーブル及びキャブタイヤケーブル)

236.1

(a) 「難燃性のもの」とは、J I S C3410「船用電線」の耐炎性試験に合格したものと
とする。

(b) 「管海官庁がその用途を考慮してやむを得ないと認める場合」とは、無線周波数で
使用するケーブル及び光ファイバーケーブルを限定的、かつ、少量使用する場合と
する。

236.2

(a) 「管海官庁が適当と認めるもの」とは、J I S C3410「船用電線」に適合するも
の又はこれと同等以上の効力を有するものとする。

2・3・2 配電工事

(配電)

第239条 主配電盤又は補助配電盤から動力設備及び電熱設備に至る電路は、これらの
配電盤から照明設備並びに船内通信及び信号設備に至る電路のいずれからも分岐して配
線してはならない。ただし、小容量の動力及び電熱設備に至る電路については、この限
りでない。

(関連規則)

NK鋼船規則H編

2.2.8 通信装置及び航海装置回路

- 1. 重要な船内通信、信号及び航海装置は、なるべく独立した回路を持ち、その装置
自体で完全に機能を保持できるものでなければならない。
- 2. 通信用ケーブルは、誘導障害を生じるおそれのないように敷設しなければならない。
- 3. 一般警報装置への給電回路には、操作スイッチ以外のスイッチを設けてはなら
ない。また、過電流保護に遮断器を用いる場合は、“切”位置にしたまま放置されるこ
とのないように適当な方法を講じなければならない。

2.2.9 無線設備回路

無線設備の給電回路は、国際法及び船籍国の国内法の要求に従って設備しなければ
ならない。

2.9.10 ケーブルの敷設（抜粋）

- －1. ケーブルは、できる限り、近寄り易い場所に直線状に敷設しなければならない。
- －2. ケーブルは、できる限り、船体構造物の伸縮する部分を横切って敷設することを避けなければならない。やむを得ず敷設する場合には、ケーブルは、伸縮する部分の長さに応じた半径のわん曲部を設けて敷設しなければならない。この半径は、ケーブル外径の12倍以上としなければならない。
- －3. 二重の給電が要求される場合には、各ケーブルはできる限り離れた電路に敷設しなければならない。

（配電工事の種別）

第245条 配線工事は、第1種配線工事及び第2種配線工事の2種とする。

2 第1種配線工事とは、次に掲げるものをいう。

- (1) がい装鉛被ケーブル、がい装合成ゴムシースケーブル、がい装ビニールシースケーブルを用いた工事
- (2) 鉛被ケーブル、合成ゴムシースケーブル又はビニールシースケーブルで、金属製管に納入したものをを用いた工事

3 第2種配線工事とは、鉛被ケーブル、合成ゴムシースケーブル又はビニールシースケーブルを用いた工事をいう。

（金属製管を使用する配電工事）

第246条 前条第2項第(2)号の第1種配線工事は、次の各号に適合しなければならない。

- (1) ケーブルは、より線を使用すること。
- (2) 管の接続部分は、電氣的に連続したものであって、かつ、振動により損傷しないものであること。
- (3) 管の内部にケーブルの接続点を設けないこと。
- (4) 垂直管内のケーブルは、自重による引張り応力を防止するため適当な方法を講ずること。
- (5) 鋳鉄管又は鋼管は、腐しよくを防止するためメッキ又は塗装すること。
- (6) 管は、端末処理を施すこと。

(関連規則)

NK鋼船規則H編

2.9.16 ケーブルの機械的保護

- －1. 金属がい装のないケーブルが機械的損傷を受けるおそれのある場合には、ケーブルは、金属性又は2.9.14-3(4)に適合する非金属性の覆を用いて保護しなければならない。
- －2. 貨物倉等で特に機械的損傷を受けやすい場所に敷設するケーブルは、金属がい装があっても、金属性又は2.9.14-3(4)に適合する非金属性の覆を用いて保護しなければならない。

2.9.17 ケーブルの管内敷設

- －1. 金属性又は導電性を有する非金属性の電線管は、接合部を機械的及び電氣的に連続させ、かつ、有効に接地しなければならない。
- －2. 管を曲げる場合の曲げ内半径は、ケーブル用に決められた値(2.9.10-6参照)より小としてはならない。ただし、外径が64ミリメートルを超える管の曲げ内半径は管の外径の2倍より小であってはならない。
- －3. 管の内部断面積は、管内に敷設するケーブルの総断面積の2.5倍以上としなければならない。
- －4. 水平に配置する管には、適当な排水装置を設けなければならない。
- －5. 管系の全長が長い場合には、必要に応じて管に伸縮継手を設けなければならない。

(第一種配線工事によらなければならない電路)

第247条 次に掲げる電路は、第1種配線工事によらなければならない。

- (1) 機関室、ボイラ室、暴露甲板等における他動的損傷を受け易い場所に布設する電路
- (2) 爆発し、又は引火し易い物質が発生し、蓄積し、又は貯蔵される場所に布設する電路
- (3) 水密戸開閉装置、自動スプリンクラ装置、水中型ビルジポンプ、第297条の警報装置又は非常照明設備へ給電する電路

2 前項第(1)号に掲げる電路のうち特に強度の他動的損傷を受け易いものは、前項の規定によるほか、適当な保護をしなければならない。

(第二種配線工事によらなければならない電路)

第248条 酸性蓄電池室に布設する電路は、第2種配線工事によらなければならない。

(交流に使用する電路)

第250条 交流に使用される電路には、小容量のものを除き、誘導による発熱を防ぐため多心線を用いなければならない。

(関連規則)

1. 省令 船舶検査心得 3-1

(交流に使用する電路)

250.1

(a) 「小容量」とは15A以下をいう。

2. NK鋼船規則H編

2.9.19 交流回路用ケーブル

負荷電流が20Aを超える交流回路に単心ケーブルを使用する場合には、ケーブルは次の(1)から(8)の規定によらなければならない。

- (1) ケーブルは、がい装のないものとするか、又はがい装を有する場合には非磁性材料のがい装のものとする。この場合、がい装は片端で接地すること。
- (2) ケーブルを金属性の電線管に敷設する場合には、当該電線管が非磁性材料でない限り同一回路のケーブルは1本の管内に納めること。
- (3) ケーブル帯金が非磁性材料でない場合には、1回路のすべての相のケーブルを1個の帯金内に納めること。
- (4) 単相又は三相回路に2条又は3条の単心ケーブルを敷設する場合には、ケーブルは、できる限り互いに近接させること。いかなる場合にも、ケーブル相互間の距離はケーブルの外径を超えないこと。
- (5) 負荷電流が250Aを超える回路に使用する単心ケーブルを鋼製隔壁等にそって敷設する場合には、ケーブルは、隔壁等からできる限り離されること。
- (6) 185平方ミリメートル以上の断面積のケーブルで、かつ、長さが30メートルを超える場合には、三葉状に山積みして敷設される場合を除き、各組のケーブルは、約15メートルごとに位置を替え、インピーダンスの平衡を保つようにすること。
- (7) 各相に2条以上のケーブルを並列にして使用する場合には、すべてのケーブルは、同一の断面積とし、かつ、同一の長さであること。
- (8) 一群の単心ケーブル間には、磁性材料を置かないこと。ケーブルが鋼板を貫通する場合には、同一回路のケーブルは、1個の非磁性材料のグラウンド又は当板等を用いて敷設し、かつ三葉状に山積みして敷設される場合を除き、ケーブルと磁性材料間の間隔はできる限り75ミリメートル以上とすること。

(電路のわん曲)

第251条 がい装鉛被ケーブルは、その外径の8倍以下、その他のケーブルはその外径の6倍以下の半径でわん曲してはならない。

(関連規則)

NK鋼船規則H編

2.9.10 ケーブルの敷設

－6. ケーブルを曲げて敷設する場合には、ケーブルの曲げ内半径は、次の値より小であってはならない。

(1) がい装のあるゴム及びビニル絶縁のもの：ケーブルの外径の6倍

(2) がい装のないゴム及びビニル絶縁のもの；

ケーブル外径 \leq 25mm：ケーブル外径の4倍

ケーブル外径 $>$ 25mm：ケーブル外径の6倍

(3) 無機絶縁のもの：ケーブルの外径の6倍

(甲板等を貫通する電路)

第252条 水密甲板、水密隔壁又は気密を要する隔壁を貫通する電路は、その部分に電線貫通金物を使用し、又はその他の方法で水密又は気密を保つことができるようにしなければならない。

(関連規則)

省令 船舶検査心得 3-1

(甲板等を貫通する電路)

252.1

(a) 蓄電池室又は塗料庫と居住区との間の隔壁は、気密を要するものとして取り扱うこと。

第253条 前条の甲板及び隔壁以外の甲板又は隔壁を貫通する電路は、その部分を必要に応じてカラー、鉛その他の適当な軟質物質を用いてこれを保護しなければならない。

(関連規則)

NK鋼船規則H編

2.9.15 隔壁及び甲板の貫通

－1. ケーブルが隔壁又は甲板を貫通する部分は、電線貫通金物、箱等を設けて隔壁及び甲板の強度、水密性及び気密性を損なうおそれのない構造としなければならない。

－2. ケーブルが水密でない隔壁又は鋼製構造物を貫通する場合には、ブッシングを

用いてケーブルに損傷を与えないようにしなければならない。隔壁又は鋼製構造物が十分な厚み（ ≥ 6 ミリメートル）を持っている場合には、孔の両端に丸みを持たせれば、ブッシングと同等とみなすことができる。

- －3. 電線貫通金物、ブッシング等は、耐食性材料又は防食処理を施したものでなければならない。
- －4. ケーブルが防火壁を貫通する部分の構造は、防火壁の防火性を損なうおそれのないものでなければならない。

（電路の接続）

第254条 電路は、接続箱、分岐箱又は端子箱を用いて接続しなければならない。

（線端処理）

第255条 ケーブルは、適当な線端処理を施さなければならない。

（電路の固定）

第256条 電路は、帯金を使用して直接船体に、又は導板、ハンガー等に固定しなければならない。

- 2 前項の帯金は、耐食性材料で作られたもの又は耐食処理を施したもので、その幅が13ミリメートル以上であり、かつ、ケーブルを傷つけない構造のものでなければならない。
- 3 第1項の帯金は、なるべく次表に定める間隔により取り付けなければならない。

| ケーブルの外径 (ミリメートル) | 帯金の間隔 (センチメートル) | |
|---------------------|-----------------|----------|
| | がい装のない場合 | がい装のある場合 |
| 13以下のもの | 2.5 | 3.0 |
| 13をこえ20以下のもの | 3.0 | 3.5 |
| 20をこえ30以下のもの | 3.5 | 4.0 |
| 30をこえるもの | 4.0 | 4.5 |

（関連規則）

NK鋼船規則H編

2.9.14 ケーブルの支持及び固定

- －1. ケーブル及び配線は、擦損、その他の損傷を被らないように敷設し支持しなければならない。

- ー2. ケーブルの支持及び固定間隔は、ケーブルの種類及びケーブルが敷設される場所の振動により選定しなければならない。かつ、40cmを超えてはならない。ただし、暴露区域以外に敷設されるケーブルであって、ハンガ等の上に水平に敷設されるケーブルにあつては、40cmを超えない間隔で支持され、かつ、90cmを超えない間隔で固定されればよい。また、ケーブルがダクト又は管内に敷設される場合は本会の適当と認めるところによる。
- ー3. バンド、支持物及び附属品は、次の(1)から(4)に適合しなければならない。
- (1) バンドは十分な強さを有し、ケーブルの被覆を損傷することなく固定できるものであること。
 - (2) 金属性のバンド、支持物及び附属品は、耐食性材料又は適当な防食処置を施したものであること。
 - (3) 非金属製のバンドは、次の(a)及び(b)によること。
 - (a) 難燃性のものであること。
 - (b) ケーブルを固定する場合は、支持物の上にケーブルを水平に敷設する場合を除き、火災によるケーブルの緩みに対して考慮すること。
 - (4) 非金属製の支持物は、次の(a)から(g)によること。
 - (a) 本会が別に定める試験に合格したものであること。
 - (b) 想定される周囲環境において十分な耐久性を有するものであること。
 - (c) 敷設される場所の温度条件に適したものであること。
 - (d) 危険場所で使用する場合は、導電性を有するものであること。
 - (e) 暴露部で使用する場合は、紫外線から保護されたものであること。
 - (f) 支持物の固定間隔は、(a)の試験時に使用された間隔以下とし、いかなる場合であっても2 mを超えないこと。
 - (g) 火災による落下を防止するために金属で補強されたものであること。

2.9.10 ケーブルの敷設

- ー4. 導体の最高許容温度が異なる絶縁ケーブルは、できる限り同一バンドで束ねて敷設することを避けなければならない。やむを得ず束ねて敷設する場合には、いかなるケーブルも導体の最高許容温度の最も低いケーブルに許容された温度より高い導体温度にならないように使用しなければならない。
- ー5. 他のケーブルの保護被覆に損傷を生じやすい保護被覆を持つケーブルは、同一のバンドに束ねて敷設してはならない。

(磁気コンパスに対する影響)

第257条 磁気コンパスに接近する電路、電気機械及び電気器具は、これに有害な磁気作用を及ぼさないように配置しなければならない。

(電路の布設)

第258条 外洋航行船(限定近海貨物船を除く。)(GMDSS設備編・34頁、限定近海貨物船航行区域図参照)にあつては、電路は、ケーブルの難燃性を損なわないように布設しなければならない。

(関連規則)

省令 船舶検査心得 3-1

(電路の布設)

258.0

(a) 機関区域、居住区域及び車両甲板の閉囲された場所の電路は、次のいずれかの方法により布設されていること。

- (1) 1本のケーブルにより布設する方法。この場合において、「1本のケーブルにより布設する」とは、当該ケーブルとの間をこれら2本のうち太い方のケーブルの直径の5倍(隣接するケーブルが束の場合にあつては、束の中の最大径のケーブルの直径の5倍又は束の最大幅のいずれか大きい方の値)以上離すことをいう。

(図258.0 <1> 参照)

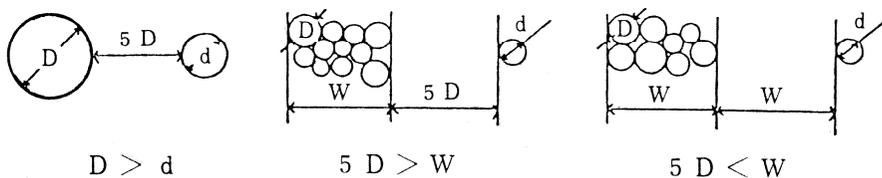
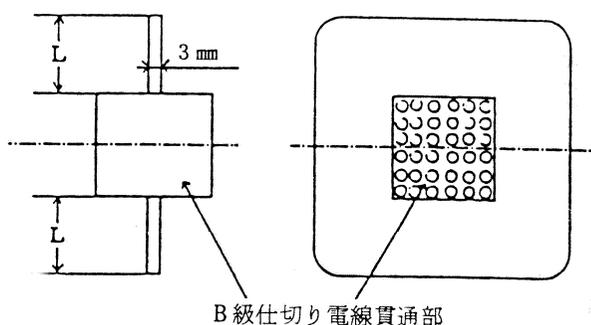


図258.0 <1>

(2) 束ねたケーブルにより布設する方法。この場合にあつては、次のいずれかの方法に従うこと。

- (i) ケーブルを束ねて電路を布設しても難燃性を保持できるケーブルを使用する方法。この場合において、「難燃性を保持できるケーブル」とは、附属書〔3〕「耐延焼性試験」に掲げる試験に合格したものをいう。ただし、(財)日本海事協会の発行した証明書を有する高難燃ケーブルについては、同試験に合格したものとみなす。

- (ii) ケーブルをトランク又は管に納入して電路を布設する方法。この場合において、その端部には、B級仕切り電線貫通部と同等以上の延焼防止防止措置を講じる。
- (iii) 図258.0 < 2 >に示すつば付きコーミングであってB級仕切電線貫通部と同等以上の効力を有するものをケーブルに設ける方法。この場合においては、垂直方向に布設するケーブルに設ける場合にあつては6メートル以内又は2層以内のうちのいずれかの間隔ごとに、水平方向に布設するケーブルに設ける場合にあつては14メートル以内ごとに設ける。ただし、つばが外板、甲板又は天井に接触する場合には、当該仕切り壁までとして差し支えない。



備考
 水平方向に布設するケーブルに設けるものにあつては $L = D$ 、
 垂直方向に布設するケーブルに設けるものにあつては $L = 2D$ とする。

図258.0 < 2 >

- (b) (a)に掲げる方法のほか延焼を防止することが、(a)に規定する方法と同等以上の効力を有する方法と認められる場合には、資料を添えて、海事局検査測度課長まで伺い出ること。ただし、(財)日本海事協会の発行した証明書を有する難燃塗料をその証明書に記載された条件に従って塗布する場合にあつては、この限りでない。

(油タンカー等における配線)

第259条 油タンク又は防油区画には、電路を布設してはならない。

(外洋航行船における配線)

第260条 外洋航行船(限定近海貨物船を除く。)にあつては、安全上必要な動力設備、照明設備、船内通信設備及び信号設備(以下この条及び次条において「動力設備等」という。)に給電するための電路は、調理室、特定機関区域内の閉囲された場所その他の火災の危険が多い閉囲された場所に配置してはならない。ただし、当該場所に設ける安全上必要な動力設備等に給電するための電路については、この限りでない。

- 2 船舶の構造上前項の規定を適用することが困難である場合は、電路の保護等管海官庁が適当と認める措置が講じられている場合に限り、同項の規定は適用しない。
- 3 第1項の電路は、第1種配線工事によらなければならない。

(関連規則)

省令 船舶検査心得 3-1

(外洋航行船における配線)

260.1

- (a) 「その他火災の危険が多い閉囲された場所」とは、乾燥室、防火構造規則別表第1備考(8)又は(14)に規定する場所、別表第5備考(9)に規定する場所（ただし、ロッカールームを除く。）及び車両甲板区域内の閉囲された場所とする。

260.2

- (a) 「電路の保護等管海官庁が適当と認める措置」とは、トランク又は管に納入して布設する措置、ケーブルを適当にラギングする措置等をいう。

(国際航海に従事する旅客船における配線)

第261条 国際航海に従事する旅客船にあつては、安全上必要な動力設備等に給電するための主電路及び非常電路は、垂直方向及び水平方向に十分離して配置しなければならない。

(絶縁抵抗)

第262条 照明設備、動力設備及び電熱設備へ給電する電路の絶縁抵抗は、次に掲げる値より大でなければならない。

| 電路の定格電流 (アンペア) | 5未満 | 5以上 10未満 | 10以上 25未満 | 25以上 50未満 | 50以上 100未満 | 100以上 200未満 | 200以上 |
|-------------------|-----|-------------|--------------|--------------|---------------|----------------|-------|
| 絶縁抵抗 (メガオーム) | 2 | 1 | 0.4 | 0.35 | 0.1 | 0.05 | 0.025 |

2 船内通信及び信号設備に利用する電路の絶縁抵抗は、次の各号による。

- ① 電路電圧 100ボルト以上のもの 1メガオーム以上
- ② 電路電圧 100ボルト未満のもの 0.35メガオーム以上

2・3・3 接 地

(金属被覆の接地)

第263条 ケーブルの金属被覆は、引込み口から引出口までを電氣的に接続させ、かつ、その両端において接地しなければならない。ただし、最終分岐電路は、一端のみを接地すればよい。

(接地灯及び接地警報器)

第264条 給電路は、船体から十分絶縁し、かつ、必要な箇所には常に漏電の有無を表示する装置又は接地警報器を備え付けなければならない。

(関連規則)

省令 船舶検査心得 3-1

(接地灯及び接地警報器)

264.0

(a) 外洋航行船（限定近海貨物船を除く。）並びに外洋航行船以外の総トン数500トン以上のタンカー及びタンク船（第302条の3の適用範囲に入るもの）には、動力、電熱及び照明用の非接地回路（発電機又は蓄電池と接続される1次母線、変圧器と接続される2次母線等）に次に掲げる要件に適合する絶縁監視装置が備えられていること。

- (1) 対地絶縁レベルを連続監視することができ、かつ、異常に低い絶縁値を示した場合に作動する可視又は可聴の警報装置が備えられていること。
 - (2) 絶縁監視装置に流れる接地電流は、30mAを超えないものであること。
 - (3) 絶縁監視装置の警報設定値は、監視しようとする電気回路の正常時における絶縁抵抗値の1/10を標準とする。
 - (4) 絶縁監視装置を接地灯と併用する場合は、相互間にインターロックが施されていること。
- (b) (a)に規定する船舶以外の船舶にあつては、接地灯であっても差し支えない。
- (c) 絶縁監視装置及び接地灯の設置位置は、主配電盤、補助配電盤又は非常配電盤であること。

(中性線の接地)

第265条 直流3線式、交流単相3線式、交流3相3線式及び交流3相4線式の各配電方式の電路の中性線は、2箇所以上において接地してはならない。

(接地線中の自動しゃ断器及びヒューズ)

第266条 接地線中には、ヒューズ及び自動しゃ断器を設けてはならない。

2・3・4 照明設備

(無線設備を操作する場所の照明装置)

第268条の3 船舶に備える無線設備(船舶安全法施行規則第60条の5第1項の無線設備をいう。)を操作する場所には、固定式の有効な照明装置を備えなければならない。ただし、管海官庁が当該船舶の設備等を考慮して差し支えないと認める場合は、この限りでない。

2 前項の照明装置は、常用の電源及び非常電源のほか予備の独立の電源からも給電することができるものでなければならない。

(関連規則)

省令 船舶検査心得 3-1

(無線設備を操作する場所の照明装置)

268-3.1

(a) 第1項の「管海官庁が当該船舶の設備等を考慮して差し支えないと認める場合」とは、次のとおりとする。

(1) 補助電源を第301条の2の2の規定により備え付けた船舶以外の船舶の無線設備を操作する場所に、当該無線設備を照明するための持運び式電灯を備える場合。

(2) 146-10-3.0 (b) (3)の規定 (iv) に係る部分を除く。) に適合する船舶(総トン数300トン未満のものを除く。)において予備の無線設備のみを操作する場所に、当該無線設備を照明するための持ち運び式電灯を備える場合

(3) 次に掲げる無線設備のとき。

(i) 救命設備規則第39条の規定に適合する浮揚型極軌道衛星利用非常用位置指示無線標識装置(救命設備規則第77条の2ただし書の規定により船橋その他適当な場所から遠隔操作できるように積付けるものを除く。)

(ii) 救命設備規則第40条の規定に適合するレーダー・トランスポンダー

2・3・5 非常電源

第299条 国際航海に従事する旅客船及び係留船には、次の各号のいずれかの非常電源であって独立のものを備えなければならない。

(1) 次に掲げる要件に適合する蓄電池

イ 常に必要な電力が充電されているものであること。

ロ 電圧を定格電圧の±12パーセント以内に維持しながら給電できるものであること。

(2) 次に掲げる要件に適合する発電機

イ 独立の給油装置及び管海官庁が適当と認める起動装置を有する有効な原動機（引火点が摂氏43度以上の燃料を用いるものに限る。）によって駆動されるものであること。

ロ 主電源からの給電が停止したとき自動的に始動し、45秒以内に定格出力で給電できるものであること。

2. 前項の規定により備える非常電源は、当該船舶に備える次に掲げる設備（A2水域及びA1水域のみ（湖川を含む。）を航行する船舶（A1水域のみ（湖川を含む。）を航行するものを除く。）にあっては第(7)号及び第(8)号に掲げる設備、A1水域のみ（湖川を含む。）を航行する船舶にあっては第(6)号から第(8)号までに掲げる設備を除く。）に対し給電することができるものであり、かつ、当該設備のうち管海官庁が指定するものを同時に作動させるために十分な容量を有するものでなければならない。

(1) 船舶救命設備規則第87条第1項第(14)号並びに第90条第1項第(8)号及び第(9)号の照明装置

(2) 非常標識（電気式のものに限る。）

(3) 非常照明装置

(4) 船 灯

(5) VHFデジタル選択呼出装置、VHFデジタル選択呼出聴守装置及びVHF無線電話

(6) MFデジタル選択呼出装置、MFデジタル選択呼出聴守装置、MF直接印刷電信及びMF無線電話

(7) インマルサット直接印刷電信及びインマルサット無線電話

(8) HFデジタル選択呼出装置、HFデジタル選択呼出聴守装置、HF直接印刷電信及びHF無線電話

(9) 船舶安全法施行規則第60条の6の予備の無線設備であって次に掲げるもの

イ VHFデジタル選択呼出装置及びVHF無線電話

ロ MFデジタル選択呼出装置、MFデジタル選択呼出聴守装置、MF直接印刷電信及びMF無線電話

ハ インマルサット直接印刷電信及びインマルサット無線電話

ニ HFデジタル選択呼出装置、HFデジタル選択呼出聴守装置、HF直接印刷電信及びHF無線電話

- (10) 信号灯
- (11) 汽笛
- (12) 第297条の警報装置
- (13) 火災探知装置及び手動火災警報装置
- (14) 船舶防火構造規則第22条の防火戸閉鎖装置
- (15) 非常用の船内通信装置及び船内信号装置
- (16) 自動操舵装置^だ
- (17) 電子海図情報表示装置及び電子航海用刊行物表示装置
- (18) 航海用レーダー
- (19) 電子プロットング装置
- (20) 自動物標追跡装置
- (21) 自動衝突予防援助装置
- (22) ジャイロコンパス
- (23) 船首方位伝達装置
- (24) 音響測深機
- (25) 衛星航法装置等
- (26) 船速距離計
- (27) 回頭角速度計
- (28) 音響受信装置
- (29) 船舶自動識別装置
- (30) 航海情報記録装置
- (31) 第146条の43の舵角指示器及び表示器^だ
- (32) 消火ポンプのうちの1個
- (33) 自動スプリンクラ装置
- (34) 第288条の電動ビルジポンプ
- (35) 船舶区画規程第90条第3項に規定するビルジ管の制御に必要なコック又は弁の操作のための電気設備
- (36) 非常電源を代替動力源とする操舵装置^だ
- (37) 第287条第1項の水密戸開閉装置、警報装置及び指示器

(38) エレベーター

(39) その他管海官庁が必要と認める設備

3. 第1項の規定により備える非常電源は、船舶の推進に係のある機関を30分以内に始動させるために十分な容量を有するものでなければならない。ただし、非常電源から給電されない場合においても船舶の推進に係のある機関を30分以内に始動させる措置が講じられている場合は、この限りでない。
4. 第1項の規定により備える非常電源は、第2項第(1)号から第(35)号までに掲げる設備に対しては36時間、同項第(36)号に掲げる設備に対しては第136条に規定する当該設備の操^だ舵能力を維持する時間として告示で定める時間、同項第(37)号及び第(38)号に掲げる設備に対しては30分間、第(39)号に掲げる設備に対しては管海官庁が指示する時間以上給電することができるものでなければならない。ただし、管海官庁が当該船舶の航海の態様等を考慮して差し支えないと認める場合は、その指示する時間によることができる。
5. 第1項の規定により備える非常電源は、主電源からの給電が停止したとき自動的に非常配電盤に接続し、かつ、第2項第(1)号から第(15)号まで及び第(37)号に掲げる設備に対して自動的に給電できるものでなければならない。この場合において、当該非常電源が蓄電池であるときは、当該設備に対して直ちに給電を開始することができるものでなければならない。
6. 非常電源と独立した蓄電池であって管海官庁が適当と認めるものを備える船舶の非常電源には、当該蓄電池から給電される設備（第2項第(10)号から第(31)号までに掲げるものに限る。）への給電に関する第2項から前項までの規定は、適用しない。

(関連規則)

省令 船舶検査心得3-1

(非常電源)

299.1

(a) 第(2)号の「管海官庁が適当と認める起動装置を有する有効な原動機」は、次に掲げる条件に適合するものとする。

(1) 原動機は、0℃において容易に起動することができるものであること。

なお、この温度より低い温度の下で非常発電装置を起動することが予想される場合には、非常発電装置の容易な起動を確保するため、適当な加熱装置が設けられていること。

(2) 自動起動する原動機には、少なくとも3回の連続起動が可能な貯蔵エネルギーを有する起動装置が備えられていること。当該原動機に第2の独立の始動手段(例

えば、エアーモーターにより始動する場合の第2の独立の始動手段としては、セルモーター、手動クランキング等が考えられる。) が設けられていない場合は、自動起動操作により上記貯蔵エネルギーが致命的に消耗されることを防止する措置が講じてあること。さらに、手動により有効に起動することができる場合を除き、30分以内に更に3回の起動を行うことができる予備のエネルギー源が備えられていること。

(3) 電気式及び油圧式の起動装置は、非常電源盤から給電されるものであること。

(4) 圧縮空気式の起動装置は、適当な逆止弁を介して主若しくは補助の圧縮空気タンク又は非常用空気圧縮機によって給気されるものであること。

なお、電動の非常用空気圧縮機は、非常配電盤から給電されるものであること。

(5) 起動装置、充気又は充電装置及びエネルギー蓄積装置は、原動機の設置区域に備えられていること。また、これらの装置は、原動機の運転以外の用途に使用されるものではないこと。ただし、主又は補助の圧縮空気装置から、原動機の設置区域に設けられた逆止弁を介して、原動機用の空気タンクに給気することは差し支えない。

(6) 自動起動が要求されていない場合には、手動のクランキング、慣性起動、手動で充てんされる蓄圧器又は火薬カートリッジ等の手動起動として差し支えない。

(7) 手動による原動機の起動が困難な場合には、起動装置は、(2)から(5)までの規定に適合するものであること。ただし、起動のための操作は、人為的に行っても差し支えない。

(b) 第(2)号イの「有効な原動機」とは、ディーゼル機関又はガスタービンをいう。

299.2

(a) 各号に掲げる設備は、すべて同時に作動するものとする。ただし、水密戸開閉装置(船舶区画規程第52条第1項の要件を満たしている場合に限る。)及びエレベーターについては、順次作動するものとして差し支えない。また、船舶安全法施行規則第60条の6の予備の無線設備を備える船舶にあつては、当該無線設備は、同時に給電される必要はない。

(b) 舵角指示器は、第136条に規定する操舵装置の代替動力源として操舵設備告示で定める操舵機室に備える専用の動力源から給電することとした場合には除外して差し支えない。

(c) 消火ポンプは、電気式の非常消火ポンプ又は主電源を設置した場所の火災からの影響を受けない電気式のものに限る。

- (d) 「給電することができる」とは、配線工事等の措置が講じられていることをいう。
- (e) 非常電源が蓄電池で構成される場合には、無線設備の負荷については、次の算式により算定した値とすること。

$$C = t \{0.5 I (T) + V + \alpha\}$$

t : 要求時間 (要求される時間に応じ6時間 (h) 又は1時間 (h))

C : 負荷 (A・h)

I (T) : 無線設備の送信に必要な電流消費量 (A)

V : 無線設備の受信に必要な電流消費量 (A)

α : 上記以外の追加の負荷 (ジャイロコンパス、無線設備を操作する場所の照明装置、DC/ACインバーター等)

- (f) 第39号の「その他管海官庁が必要と認める設備」とは、第22号に規定するジャイロコンパスとは別にインマルサット直接印刷電信又はインマルサット無線電話を有効に作動させるためにジャイロコンパスを船舶に備えた場合には当該ジャイロコンパスをいう。

299.3

- (a) 「船舶の推進に関係のある機関を30分以内に始動させるために十分な容量」とは、当該非常電源により30分以内に主機 (複数の主機を有している場合はいずれか1の主機。(b)において同じ。)、主発電機及び主ボイラを運転状態に入ることができる状態にさせることをいう。
- (b) 本項ただし書の「措置が講じられている場合」とは、手動により空気圧縮機を作動させ、又は非常用の空気圧縮機を作動させることにより、30分以内に主機、主発電機、主ボイラが運転状態に入ることができる場合とする。

299.4

- (a) 「第39号に掲げる設備に対しては管海官庁が指示する時間」とは、36時間とする。
- (b) 「管海官庁が当該船舶の航海の態様等を考慮して差し支えないと認める場合の指示」については、次に掲げるところによること。
- (1) 船灯のうち海上衝突予防法の規定により航行中の船舶が掲げなければならない船灯については、3時間として差し支えない。
 - (2) 信号灯、汽笛、第297条の警報装置及び手動火災警報装置については、連続で30分間とする。
 - (3) 総トン数5,000トン未満の船舶に備える第2項第(18)号の航海用レーダーについては、3時間とする。

- (4) 総トン数 5,000トン未満の船舶に備える第2項第(19)号から第(30)号に掲げる設備については、0時間とする。
- (5) 第2項第(31)号の舵角指示器への給電時間については、第136条に規定する当該設備の操舵能力を維持する時間として操舵設備告示で定める時間として差し支えない。
- (6) 短期間の航海に定期的に従事する船舶にあつては、36時間の給電時間は、航海時間に応じて12時間まで減じて差し支えない（ただし(1)から(5)まで及び第2項第(1)号に掲げるものを除く。）。この場合においては、資料を添えて、海事局検査測定課長まで伺い出ること。

第300条 外洋航行船（国際航海に従事する旅客船を除く。）、内航ロールオン・ロールオフ旅客船及び国際航海に従事する総トン数 500トン以上の漁船には、次の各号のいずれかの非常電源であつて独立のものを備えなければならない。

(1) 前条第1項第(1)号イ及びロに掲げる要件に適合する蓄電池

(2) 前条第1項第(2)号イに掲げる要件に適合する発電機

2. 前項の規定により備える非常電源は、当該船舶に備える次に掲げる設備（内航ロールオン・ロールオフ旅客船にあつては、前条第2項第(2)号及び第(3)号に掲げる設備）に対し給電することができるものであり、かつ、当該設備のうち管海官庁が指定するものを同時に作動させるために十分な容量を有するものでなければならない。

(1) 自動スプリンクラ装置の自動警報装置

(2) 前条第2項第(1)号から第(13)号まで、第(15)号から第(32)号まで、第(36)号及び第(39)号に掲げる設備（旅客船以外の船舶（限定近海貨物船を除く。）にあつては同項第(2)号に掲げる設備、限定近海貨物船にあつては同項第(2)号、第(5)号から第(10)号まで、第(16)号から第(32)号まで及び第(36)号に掲げる設備を除く。)

(3) 第287条第2項の水密戸開閉装置及び指示器並びに同条第3項の開閉装置

(4) 簡易型航海情報記録装置

3. 第1項の規定により備える非常電源（限定近海貨物船に備えるものを除く。）は、船舶の推進に関係のある機関を30分以内に始動させるために十分な容量を有するものでなければならない。ただし、非常電源から給電されない場合においても船舶の推進に関係のある機関を30分以内に始動させる措置が講じられている場合は、この限りでない。

4. 第1項の規定により備える非常電源は、第2項第(1)号に掲げる設備、同項第(2)号に掲げる設備のうち前条第2項第(1)号及び第(36)号に掲げるもの以外のもの並びに第2項第(4)

号に掲げる設備に対しては18時間（前条第2項第39号に掲げるものに対しては管海官庁が指示する時間）、第2項第(2)号に掲げる設備のうち前条第2項第(1)号に掲げるものに対しては3時間、同項第(3)号に掲げるものに対しては第136条に規定する当該設備の操舵能力を維持する時間として告示まで定める時間、第2項第(3)号に掲げる設備に対しては30分間以上（内航ロールオン・ロールオフ旅客船にあつては、前条第2項第(2)号及び第(3)号に掲げる設備に対して12時間以上）給電することができるものでなければならない。

ただし、管海官庁が当該船舶の航海の態様等を考慮して差し支えないと認める場合は、その指示する時間によることができる。

5. 第1項の規定により備える非常電源（同項第(2)号に掲げるものにあつては、前条第1項第(2)号口に掲げる要件にも適合するものに限る。）は、主電源からの給電が停止したとき自動的に非常配電盤に接続し、かつ、第2項第(2)号に掲げる設備のうち前条第2項第(1)号から第(13)号まで（旅客船以外の船舶にあつては、第(2)号を除く。）及び第(15)号に掲げるもの並びに第2項第(3)号に掲げる設備（限定近海貨物船にあつては、前条第2項第(1)号、第(3)号、第(4)号、第(11)号から第(13)号まで及び第(15)号に掲げる設備）（内航ロールオン・ロールオフ旅客船にあつては、前条第2項第(2)号及び第(3)号に掲げる設備）に対して自動的に給電できるものでなければならない。この場合において、当該非常電源が蓄電池であるときは、当該設備に対して直ちに給電を開始することができるものでなければならない。
6. 非常電源と独立した蓄電池であつて管海官庁が適当と認めるものを備える船舶の非常電源には、当該蓄電池から給電される設備（第2項第(2)号に掲げる設備のうち前条第2項第(10)号から第(13)号まで及び第(15)号から第(31)号までに掲げるもの並びに第2項第4号に掲げる設備に限る。）への給電に関する第2項から前項までの規定は、適用しない。

(注) (1) 「外洋航行船」とは次の船舶をいう。

- ① 国際航海に従事する旅客船
- ② 国際航海に従事しない旅客船であつて近海区域又は遠洋区域を航行区域とするもの。
- ③ 国際航海に従事する総トン数 500トン以上の非旅客船（漁船を除く。）
- ④ 国際航海に従事しない総トン数 500トン以上の非旅客船であつて、近海区域又は遠洋区域を航行区域とするもの。

(2) 「限定近海貨物船」とは次の船舶をいう。

国際航海に従事しない船舶（旅客船を除く。）であつて近海区域を航行区域とす

るもののうち告示で定める本邦の周辺の区域のみを航行するものをいう。

- (3) 「ロールオン・ロールオフ旅客船」とは次の船舶をいう。

ロールオン・ロールオフ貨物区域（船舶防火構造規則（昭和55年運輸省令第11号）第2条第17号の2のロールオン・ロールオフ貨物区域をいう。）又は車両区域（同第18号の車両区域をいう。）を有する旅客船をいう。

- (4) 「内航ロールオン・ロールオフ旅客船」とは次の船舶をいう。

国際航海に従事しないロールオン・ロールオフ旅客船であって沿海区域又は平水区域を航行区域とする総トン数1,000トン以上のものをいう。旅客フェリーは、ロールオン・ロールオフ旅客船に該当する。

（関連規則）

省令 船舶検査心得3-1

（非常電源）

300.2

- (a) 「当該設備のうち管海官庁が指定するものを同時に作動させるために十分な容量を有するもの」とは、非常電源の電力が、非常の際に安全を確保するために不可欠な負荷に対し、同時に作動することを考慮して十分な容量を有することをいう。

各号に掲げる設備は、原則としてすべて同時に作動するものとするが、非常照明設備等連続して給電されるものを除き、各設備の作動形態等を考慮して所要電力量を算定して差し支えない。また、航行中の船舶が掲げなければならない船灯及び航海設備については、考慮することを要しない。

300.3

- (a) 299.3(a)は本項の非常電源について準用する。

300.4

- (a) 非常電源の容量は、始動電流及び負荷の過渡特性を考慮し、次の表に掲げる時間給電できるものであること。

| 第300条第4項において準用する第2項に掲げる設備 | | 給電時間 | | | | | | 自動給電 300条第5項 | | |
|---------------------------|--------------------------|-----------------|-----|----------|-----|-------------------------|---------|-----------------|---------|---|
| | | 外洋航行船 | | | | 国際航海に従事する総トン数500トン以上の漁船 | 限定近海貨物船 | 外洋航行船及び漁船 | 限定近海貨物船 | |
| | | 5000トン未満 | | 5000トン以上 | | | | | | |
| | | 短定期以外 | 短定期 | 短定期以外 | 短定期 | | | | | |
| 号 | | | | | | | | | | |
| (1) | スプリンクラの自動警報装置 | 18 | 12 | 18 | 12 | 0 | 0 | / | / | |
| (2) | 1 救命艇乗込み場所等照明 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | ○ | ○ | |
| | 3 非常照明装置 | 18 | 12 | 18 | 12 | 3 | 3 | ○ | ○ | |
| | 4 船灯(航行中に掲げるもの以外) | 船灯(航行中に掲げるもの)注1 | 18 | 12 | 18 | 12 | 3 | 3 | ○ | ○ |
| | | 船灯(航行中に掲げるもの)注1 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | | |
| | 5 VHF DSC等 | 18 | 12 | 18 | 12 | 0 | | ○ | | |
| | 6 MF DSC等 | 18 | 12 | 18 | 12 | 0 | | ○ | | |
| | 7 インマルサット直接印刷電信等 | 18 | 12 | 18 | 12 | 0 | | ○ | | |
| | 8 HF DSC等 | 18 | 12 | 18 | 12 | 0 | | ○ | | |
| | 9 予備の無線設備 | 18 | 12 | 18 | 12 | 0 | | ○ | | |
| | 10 信号灯 注2 | 30分 | 30分 | 30分 | 30分 | 30分 | | ○ | | |
| | 11 汽笛 注2 | 30分 | 30分 | 30分 | 30分 | 30分 | 30分 | ○ | ○ | |
| | 12 警報装置(第297条) 注2 | 30分 | 30分 | 30分 | 30分 | 0 | 30分 | ○ | ○ | |
| | 13 | 火災探知装置 | 18 | 12 | 18 | 12 | 0 | 3 | | |
| | | 手動火災警報装置 注2 | 30分 | 30分 | 30分 | 30分 | 0 | 30分 | ○ | ○ |
| | 15 船内通信装置等 | 18 | 12 | 18 | 12 | 0 | 30分 | ○ | ○ | |
| | 16 自動操舵装置 | 18 | 12 | 18 | 12 | 0 | | | | |
| | 17 電子海図情報表示装置及び電子刊行物表示装置 | 18 | 12 | 18 | 12 | 0 | | | | |
| | 18 航海用レーダー | 3 | 3 | 18 | 12 | 0 | | | | |
| | 19 電子プロットング装置 | 0 | 0 | 18 | 12 | 0 | | | | |
| | 20 自動物標追跡装置 | 0 | 0 | 18 | 12 | 0 | | | | |
| | 21 自動衝突予防援助装置 | 0 | 0 | 18 | 12 | 0 | | | | |
| | 22 ジャイロコンパス | 0 | 0 | 18 | 12 | 0 | | | | |
| | 23 船首方位伝達装置 | 0 | 0 | 18 | 12 | 0 | | | | |

| | | | | | | | | | | | |
|-----|--------|---------------------------|-----|-----|-----|-----|---|---|---|--|--|
| (2) | 24 | 音響測探機 | 0 | 0 | 18 | 12 | 0 | | | | |
| | 25 | 衛星航法装置等 | 0 | 0 | 18 | 12 | 0 | | | | |
| | 26 | 船速距離計 | 0 | 0 | 18 | 12 | 0 | | | | |
| | 27 | 回頭角速度計 | 0 | 0 | 18 | 12 | 0 | | | | |
| | 28 | 音響受信装置 | 0 | 0 | 18 | 12 | 0 | | | | |
| | 29 | 船舶自動識別装置 | 0 | 0 | 18 | 12 | 0 | | | | |
| | 30 | 航海情報記録装置 又は簡易型航海情報記録装置 | 0 | 0 | 18 | 12 | 0 | | | | |
| | 31 | 舵角指示器 | 0 | 0 | 10分 | 10分 | 0 | | | | |
| | | 表示器 | 0 | 0 | 18 | 12 | 0 | | | | |
| | 32 | 消火ポンプのうち1個 | 18 | 12 | 18 | 12 | 0 | | | | |
| 36 | 非常操舵装置 | 10分 | 10分 | 10分 | 10分 | 0 | | | | | |
| 39 | その他 | 18 | 12 | 18 | 12 | 0 | 0 | | | | |
| (3) | | 水密戸開閉装置及び指示器 | 30分 | 30分 | 30分 | 30分 | 0 | 0 | ○ | | |

注1：「船灯（航行中に掲げるもの）」とは、船灯のうち海上衝突予防法の規定により航行中の船舶が掲げなければならない船灯をいう。

注2：信号灯、汽笛、第297条の警報装置及び手動火災警報装置にあっては、連続で30分とする。

(b) 沿海区域又は平水区域を航行区域とする内航ロールオン・ロールオフ旅客船であって、航行予定時間の短いものについては、12時間を適宜しん酌して差し支えない。

第300条の2 前2条の規定により船舶に備える非常電源が発電機であって、船舶消防設備規則第5条第(5)号に掲げる固定式加圧水噴霧装置のポンプに給電する場合には、当該発電機は、当該ポンプの主動力源が故障した場合に自動的に作動して十分に給電することができるものでなければならない。

次表は第299条から第300条の2をまとめたものである。

非常電源（船舶設備規程第299条～300条の2）

（単位：時間）

| 船舶の区分 設備 | 国際航海 の旅客船 /係留船 (注1) | 外洋航行船(左記/右記を除く) (注2) | | | | 限定近海 貨物船 500トン 以上 | 内航 RoRo船 | 国際航海 の漁船で 500トン以 上(注3) |
|---|------------------------------|-------------------------|------|----------|------|----------------------------|-------------|---------------------------------|
| | | 5000トン未満 | | 5000トン以上 | | | | |
| | | a | b | a | b | | | |
| (1)救命艇、救命いかだ積付場所及び 進水する水面等の照明装置(注4) | *36 | *3 | *3 | *3 | *3 | *3 | — | *3 |
| (2)非常標識（電気式のものに限る） (注5) | *36 | *18 | *12 | *18 | *12 | — | *12 | — |
| (3)非常照明装置 | *36 | *18 | *12 | *18 | *12 | *3 | *12 | *3 |
| (4)船灯（航行中に掲げるもの以外） | *36 | *18 | *12 | *18 | *12 | *3 | — | *3 |
| (4-2)船灯（航行中に掲げるもの） | *3 | *3 | *3 | *3 | *3 | *3 | — | *3 |
| (5)VHFデジタル選択呼出装置、V HFデジタル選択呼出聴守装置及 びVHF無線電話 | *36 | *18 | *12 | *18 | *12 | — | — | 0 |
| (6)MFデジタル選択呼出装置、MF デジタル選択呼出聴守装置、MF 直接印刷電信及びMF無線電話 (注6) | *36 | *18 | *12 | *18 | *12 | — | — | 0 |
| (7)インマルサット直接印刷電信及び インマルサット無線電話 (注6、注7) | *36 | *18 | *12 | *18 | *12 | — | — | 0 |
| (8)HFデジタル選択呼出装置、HF デジタル選択呼出聴守装置、HF 直接印刷電信及びHF無線電話 (注6、注7) | *36 | *18 | *12 | *18 | *12 | — | — | 0 |
| (9)船舶安全法施行規則第60条の6の 予備の無線設備であって次に掲げ るもの(注8) ①VHFデジタル選択呼出装置及 びVHF無線電話 ②MFデジタル選択呼出装置、M Fデジタル選択呼出聴守装置、 MF直接印刷電信及びMF無線 電話 ③インマルサット直接印刷電信及 びインマルサット無線電話 ④HFデジタル選択呼出装置、H Fデジタル選択呼出聴守装置、 HF直接印刷電信及びHF無線 電話 | *36 | *18 | *12 | *18 | *12 | — | — | 0 |
| (10)信号灯（連続使用） | *30分 | *30分 | *30分 | *30分 | *30分 | — | — | *30分 |
| (11)汽笛（連続使用） | *30分 | *30分 | *30分 | *30分 | *30分 | *30分 | — | *30分 |
| (12)退船警報装置(連続使用)(注9) | *30分 | *30分 | *30分 | *30分 | *30分 | *30分 | — | 0 |

| | | | | | | | | |
|---------------------------------------|------|------|------|------|------|------|---|---|
| (13)火災探知装置 | *36 | *18 | *12 | *18 | *12 | * 3 | — | 0 |
| (13-2)手動火災警報装置(連続使用) | *30分 | *30分 | *30分 | *30分 | *30分 | *30分 | — | 0 |
| (14)防火戸閉鎖装置(注10) | *36 | — | — | — | — | — | — | — |
| (15)非常用の船内通信装置及び船内信号装置 | *36 | *18 | *12 | *18 | *12 | *30分 | — | 0 |
| (16)自動操舵装置 | 36 | 18 | 12 | 18 | 12 | — | — | 0 |
| (17)電子海図情報表示装置及び電子刊行物表示装置 | 36 | 18 | 12 | 18 | 12 | — | — | 0 |
| (18)航海用レーダー(注11) | 36 | 3 | 3 | 18 | 12 | — | — | 0 |
| (19)電子プロットング装置(注12) | 36 | 0 | 0 | 18 | 12 | — | — | 0 |
| (20)自動物標追跡装置(注12) | 36 | 0 | 0 | 18 | 12 | — | — | 0 |
| (21)自動衝突予防援助装置(注12) | 36 | 0 | 0 | 18 | 12 | — | — | 0 |
| (22)ジャイロコンパス(注12) | 36 | 0 | 0 | 18 | 12 | — | — | 0 |
| (23)船首方位伝達装置(注12) | 36 | 0 | 0 | 18 | 12 | — | — | 0 |
| (24)音響測深機(注12) | 36 | 0 | 0 | 18 | 12 | — | — | 0 |
| (25)衛星航法装置等(注12) | 36 | 0 | 0 | 18 | 12 | — | — | 0 |
| (26)船速距離計(注12) | 36 | 0 | 0 | 18 | 12 | — | — | 0 |
| (27)回頭角速度計(注12) | 36 | 0 | 0 | 18 | 12 | — | — | 0 |
| (28)音響受信装置(注12) | 36 | 0 | 0 | 18 | 12 | — | — | 0 |
| (29)船舶自動識別装置(注12) | 36 | 0 | 0 | 18 | 12 | — | — | 0 |
| (30)航海情報記録装置又は簡易型航海情報記録装置(注12) | 36 | 0 | 0 | 18 | 12 | — | — | 0 |
| (31)舵角指示器(注13) | 30分 | 0 | 0 | 10分 | 10分 | — | — | 0 |
| (31-2)表示器(注14) | 36 | 0 | 0 | 18 | 12 | — | — | 0 |
| (32)消火ポンプのうち1個(注15) | 36 | 18 | 12 | 18 | 12 | — | — | 0 |
| (33)自動スプリンクラ装置 | 36 | — | — | — | — | — | — | — |
| (33-2)自動スプリンクラ装置の自動警報装置 | 36 | 18 | 12 | 18 | 12 | 0 | — | 0 |
| (34)電動ビルジポンプ(注16) | 36 | — | — | — | — | — | — | — |
| (35)ビルジ管の制御に必要なコック又は弁の操作のための電気設備(注17) | 36 | — | — | — | — | — | — | — |
| (36)非常電源を代替動力源とする操舵装置(注18) | 30分 | 10分 | 10分 | 10分 | 10分 | — | — | 0 |
| (37)水密戸開閉装置、警報装置及び指示器(注19) | *30分 | — | — | — | — | — | — | — |
| (37-2)水密戸開閉装置及び指示器(注20) | — | *30分 | *30分 | *30分 | *30分 | 0 | — | 0 |
| (38)エレベータ(注21) | 30分 | — | — | — | — | — | — | — |
| (39)その他管海官庁が必要と認める設備(注22) | 36 | 18 | 12 | 18 | 12 | 0 | — | 0 |

備考：非常電源は、次の容量を有するものでなければならない。

① 上表の設備を同時に作動させるために十分な容量。

② 船舶の推進に関係のある機関を30分以内に始動させるために十分な容量。

(主推進機関(複数の場合は、いずれか)、主発電機、主ボイラを30分以内に運転状態に入れるようにする。手動により、空気圧縮機を作動させ、又は非常用の空気圧縮機を作動させることによりこれらを30分以内に運転状態に入れるようにしてもよい。)

③ 船舶消防設備規則第5条第5号の固定式加圧水噴霧装置のポンプに給電する場合には、当該ポンプの主動力源が故障した場合に自動的に作動して十分に給電できるものでなければならない。

なお、②については、限定近海貨物船に備えるものを除き、また、非常電源から給電されない場合においても船舶の推進に関係ある機関を30分以内に始動される措置が講じられている場合は、この限りでない。

注0：*印は、非常電源から自動給電を必要とする設備であることを示す。

注1：短期間の航海に定期的に従事する船舶にあつては、36時間の給電時間は、申請により、12時間まで軽減される場合もある(上表の(1)の設備を除く。)

注2：「a」「b」の意味は、次のとおりである。

a：「b」以外のもの。

b：短期間の航海に定期的に従事する船舶。

注3：現在わが国でこの欄の適用を受ける漁船は存在しない。

注4：「救命艇、救命いかだ積付場所及び進水する水面等の照明装置」は、船舶救命設備規則第87条第13号(救命艇、救命艇揚おろし装置及び進水する水面を照明する装置)並びに第90条第1項第7号(救命いかだの積付場所を照明する装置)及び8号(救命いかだ進水装置及び進水する水面を照明する装置)をいう。

注5：「非常標識」については、旅客船に限る。

注6：A1水域のみ(湖川を含む。)を航行する船舶は、非常電源から給電することを要しない。

注7：A2水域及びA1水域のみ(湖川を含む。)を航行する船舶は、非常電源から給電することを要しない。

注8：予備の無線設備の①～④については、(5)～(8)の無線設備と同時に給電される必要はない。

注9：「退船警報装置」は、船舶設備規程第297条により備え付けるもので、非常の際に乗船

者に指示を与えるための汽笛、サイレン、補完用の警報装置及び拡声器（電気式のものに限る。）をいう。

注10：「防火戸閉鎖装置」は、船舶防火構造規則第22条の機関区域の防火措置のための防火戸閉鎖装置をいう。

注11：総トン数5,000トン未満の船舶に備える航海用レーダーについては、3時間でよい。

注12：総トン数5,000トン未満の船舶に備える(19)～(30)の設備については、0時間でよい。

注13：「舵角指示器」は、船舶設備規程第146条の43の舵角指示器をいう。なお、平成14年告示第511号第10条第2項第(1)号に掲げる操舵機室に備える動力源から給電する場合、除外できる。

総トン数10,000トン以上の船舶にあつては30分間である。

注14：「表示器」は、船舶設備規程第146条の43のプロペラの回転数及び回転方向（可変ピッチプロペラにあつてはピッチ）を表示する表示器、及びサイドスラスターの運転状態を表示する表示器をいう。

注15：「消火ポンプ」は、電気式の非常消火ポンプ又は主電源を設置した場所の火災からの影響を受けない電気式のものに限る。

注16：船舶設備規程第288条に規定されている「水中型電動ビルジポンプ」をいう。

注17：「ビルジ管の制御に必要なコック又は弁の操作のための電気設備」は、船舶区画規程第90条第3項に規定されているものをいう。

注18：総トン数10,000トン以上の船舶については、30分間である。

注19：「水密戸開閉装置、警報装置及び指示器」は、船舶設備規程第287条第1項に規定されている電気式のことをいう。なお、操作については逐次操作が認められている。

注20：「水密戸開閉装置及び指示器」は、船舶設備規程第287条第2項に規定されている電気式のことをいう。操作については逐次操作が認められている。

注21：エレベーターの運転については、逐次操作が認められている。

注22：「その他管海官庁が必要と認める設備」は、(9)③を有効に作動させるための専用のジャイロコンパスをいう。

注23：「限定近海貨物船」は、国際航海に従事しない船舶（旅客船を除く。）であつて近海区域を航行区域とするもののうち告示で定められている本邦の周辺のみを航行するものをいう。

(臨時の非常電源)

第301条 国際航海に従事する旅客船及び係留船に備える非常電源が発電機である場合は、当該船舶には、臨時の非常電源として蓄電池を備えなければならない。

2 前項の規定により備える蓄電池は、次に掲げる要件に適合するものでなければならない。

ただし、係留船にあつては、管海官庁が当該係留船の係留の態様を考慮して差し支えないと認める場合は、第(2)号の要件を緩和することができる。

- (1) 主電源又は非常電源からの給電が停止したとき、第299条第5項に規定する設備(同条第2項第(5)号から第(9)号までに掲げる設備を除く。)(同条第2項第(7)号に掲げる設備のうち水密戸開閉装置にあつては、船舶区画規程第52条第5項の電動開閉装置に限る。)に対して自動的に、かつ、直ちに給電を開始することができるものであること。
- (2) 前号に規定する設備に30分間(水密戸開閉装置に対しては、3回操作するため必要な時間)以上給電できるものであること。
- (3) 第299条第1項第(1)号イ及びロに掲げる要件

(注) 第299条第1項第(1)号

イ. 常に必要な電力が充電されているものであること。

ロ. 電圧と定格電圧の ± 12 パーセント以内に維持しながら給電できるものであること。

第301条の2 外洋航行船(国際航海に従事する旅客船を除く。)、内船ロールオン・ロールオフ旅客船及び国際航海に従事する総トン数500トン以上の漁船に備える非常電源が発電機である場合は、当該船舶には、臨時の非常電源として蓄電池を備えなければならない。ただし、当該発電機が第299条第1項第(2)号ロに掲げる要件にも適合するものである場合は、この限りでない。

2 前項の規定により備える蓄電池は、次に掲げる要件に適合するものでなければならない。

- (1) 主電源又は非常電源からの給電が停止したとき、第300条第5項に規定する設備(第299条第2項第(5)号から第(9)号までに掲げる設備を除く。)に対して自動的に、かつ、直ちに給電を開始することができるものであること。
- (2) 前号に規定する設備に30分間以上給電できるものであること。
- (3) 第299条第1項第(1)号イ及びロに掲げる要件

3 前項第(1)号に規定する設備に給電することができる独立の電源を備える船舶については、当該電源が、管海官庁が適当と認めるものである場合に限り前2項の規定の適用を緩和し、又は適用しないことができる。

(放電指示器)

第301条の3 第299条第1項若しくは第301条第1項又は第300条第1項若しくは第301条の2第1項の規定により蓄電池を備える場合には、当該蓄電池が放電していることを示す指示器を主配電盤又は機関制御室内の見やすい位置に取り付けなければならない。

(非常配電盤)

第302条 外洋航行船、内航ロールオン・ロールオフ旅客船、係留船及び国際航海に従事する総トン数500トン以上の漁船に備える非常電源及び臨時の非常電源を制御する非常配電盤は、非常電源にできる限り近接した場所に備えなければならない。

2 前項の非常電源が発電機である場合には、非常配電盤は、その操作が害されない限り、非常電源と同一の場所に設けなければならない。

3 第299条第1項若しくは第301条第1項又は第300条第1項若しくは第301条の2第1項の規定により備える蓄電池は、非常配電盤と同一の場所に設けてはならない。

4 第299条第5項若しくは第301条第2項第(1)号又は第300条第5項若しくは第301条の2第2項第(1)号の規定により主電源又は非常電源からの給電が停止したときに自動的に給電するための切換装置は、非常配電盤に設けなければならない。

5 通常の状態において主配電盤から非常配電盤へ給電する場合には、管海官庁が相当と認める非常配電盤を保護するための措置を講じなければならない。

6 非常配電盤は、第299条第2項各号又は第300条第2項各号に掲げる設備以外のものに給電する回路(管海官庁がその用途等を考慮して差し支えないと認めるものを除く。)に対する適当な負荷優先遮断装置を備えたものでなければならない。

(関連規則)

省令 船舶検査心得 3-1

(非常配電盤)

302.5

(a) 「管海官庁が相当と認める非常配電盤を保護するための措置」とは、次に掲げるものをいう。

(1) 過負荷及び短絡に対して主配電盤において保護され、かつ、非常配電盤において自動的に切り離すことができる中間接続フィーダーにより主配電盤から給電する。

(2) フィードバック操作を行うよう措置されている場合には、中間接続フィーダー

は、少なくとも短絡に対し、非常配電盤においても保護する。

302.6

- (a) 「管海官庁がその用途を考慮して差し支えないと認めるもの」は、VHF無線電話、機関室の通風装置、非常用の充気装置の回路とする。
- (b) 非常電源が、非常用負荷に対して十分な容量（発電機の容量及びそれに使用する燃料の容量）を有し、かつ、非常配電盤から給電される他の負荷に対しても十分な容量を有する場合には、負荷優先遮断装置を備えることを要しない。ただし、この場合には、いかなる設備に対しても不等率を考慮しないこと。

（非常電源等の配置）

第302条の2 外洋航行船、内航ロールオン・ロールオフ旅客船、係留船及び国際航海に従事する総トン数500トン以上の漁船に備える非常電源、臨時の非常電源及び非常配電盤は、次に掲げる要件に適合する場所に配置しなければならない。

- 一 最上層の全通甲板の上方であること。
- 二 主電源、これと関連する変圧器若しくは主配電盤を設けた場所又は特定機関区域内の各場所の外部であって、これらの場所の火災その他の災害による影響をできる限り受けない場所であること。
ただし、係留船にあつては、管海官庁が当該係留船の大きさ、措置等を考慮してやむを得ないと認める場合にはこの限りではない。
- 三 船首隔壁の後方であること。
- 四 暴露甲板から容易に近づき得ること。

2 第287条第1項の非常配電盤からの電路が分電盤を経由するものである場合は、当該分電盤は専用のもとし、かつ、隔壁甲板の上方に配置しなければならない。

2・3・6 磁気コンパス

(1) 磁気コンパスに対する影響と装備条件

コンパス（羅針儀ともいう）は船舶設備規程第146条の18及び146条の19により、特に認められた船舶以外は、装備を義務づけられている基本的な航海用具である。磁気コンパスは地球磁気によって働く受動的な計器であるため、磁気コンパスの周囲の磁性体あるいは電気装置が発生する磁界の影響を避ける必要がある。これに関して船舶設備規程第257条に「磁気コンパスに近接する電路、電気機械及び電気器具は、これに有害な磁気作用を及ぼさないように配置しなければならない」と規定している。さら

に航海用レーダーの性能基準を規定している第146条の12の告示第8条に「磁気コンパスに対する最小安全距離を表示したものであること」と定め、磁気コンパスに対する影響を排除するように配慮してある。

同様に、電子プロットング装置、自動物標追跡装置、自動衝突予防援助装置及び衛星航法装置についてもそれぞれの該当する告示で規定され、船舶自動識別装置及び航海情報記録装置では船舶検査の方法で確認項目となっている。

I M Oでは、すべての大洋航行船舶に一定の性能をもつ磁気コンパスの装備を義務化している。さらに、その性能を維持するための装備条件が検討され、磁気コンパスは、船体構造物及び電気装置の影響の少ない位置に装備することが要求されている。

(2) 磁気コンパスの安全距離の定義と測定法

磁気コンパスの安全距離とは、I S O勧告R694の定義によれば「磁気装置あるいは電気装置が磁気コンパスに与える影響を除去するか、あるいは大幅に減少させるために必要な最小距離で、磁気コンパスボウルの中心から各装置の最接近点までの距離」をいう。

I S Oの磁気コンパス安全距離の測定法には、通常の地球磁場内で測定するA方法（Method A）と、減磁場の中で測定するB方法（Method B）とがあり、いずれかの方法で測定した値を磁気コンパスの安全距離と定義する。

(3) 航海用レーダーと磁気コンパスの安全距離の検査

第一回定期検査の検査項目には「磁気コンパスに対し、その航海用レーダーに示されている安全距離が保たれていること。ただし、当該安全距離が保たれていない場合であっても、航海用レーダーを設置したことによって磁気コンパスに与える誤差が、当該レーダーに電源を入れた状態と電源を切った状態にかかわらず軽微（自動衝突予防援助装置及び自動操舵装置に電源を入れた状態と電源を切った状態とのいずれの状態においても、これらの装置及び航海用レーダーによる誤差が、あわせて0.5度以内を標準とする。）なものであれば、安全距離を保っていることとして差し支えない。」とあって、磁気コンパスに対する安全距離を検査することになっている。

このため、磁気コンパスの自差修正は、航海用レーダーの装備が完了してから実施する必要がある。

2・4 船舶安全法による航海用レーダー等の検査

船舶の定期検査や中間検査の際に、船舶設備規程によって設置の義務づけられている船舶の航海用レーダー、電子プロットング装置、自動物標装置及び自動衝突予防援助装置

並びに船舶自動識別装置、衛星航法装置、航海情報記録装置（以下、航海用レーダー等という。）は、船舶検査官による船上での検査の対象となる。また、これらの船では航海用レーダー等を改造したり、あるいは換装した場合などには、その内容によっては臨時検査の対象となる。

なお、型式承認を受けていない型式の航海用レーダーを設置する場合には、その航海用レーダーはあらかじめ製造工場等において予備検査を受けて合格しているものでなければならない。

これらの検査についての法令は、船舶安全法の第5条から第25条までと、船舶安全法施行規則の第14条から第46条の2までにあり、ここでは省略するが、その概要及び注意すべき事項は次のとおりである。

2・4・1 船舶検査の種類

船舶安全法による船舶検査は、次のように大別されている。

(1) 定期検査

船舶を初めて航行の用に供するとき、又は船舶検査証書の有効期間が満了したとき船舶の構造、設備等の全般にわたって行われる精密な検査である。定期検査に合格した船舶に対しては、航行区域（漁船の場合は従業制限）、最大とう載人員、有効期間等を記載した船舶検査証書が管海官庁から交付される。船舶検査証書の有効期間は原則として5年と定められているが、旅客船を除き、平水区域を航行区域とする船舶、又は総トン数20トン未満の船舶であって危険物ばら積船、特殊船及びボイラーを有する船舶以外の船舶については6年と定められている。（法第5条）

(2) 中間検査

定期検査と定期検査の中間において、船舶の構造、設備等の全般にわたって行われる簡易な検査であって、第1種中間検査と第2種中間検査及び第3種中間検査の3種類がある。

中間検査の種類と、これを受けるべき時期等については、船舶安全法施行規則第18条に規定されている。

イ 中間検査の種類

次表は、中間検査の種類等をまとめたものである。

○船舶安全法の中間検査の種類

| 中間検査の種類 | 第1種中間検査 | 第2種中間検査 | 第3種中間検査 |
|-------------|--|--|--|
| 対 象 船 舶 | <ul style="list-style-type: none"> ・旅客船 ・内航貨物船及び漁船 ・高速船等 | 外 航 貨 物 船 | |
| 検 査 対 象 施 設 | <ul style="list-style-type: none"> ・法第2条第1項注)各号に掲げる事項 ・満載喫水線 ・無線電信等 | <ul style="list-style-type: none"> *法第2条第1項注)第1号、第2号、第4号から第6号まで、第9号から第13号までに掲げる事項 ・満載喫水線 ・無線電信等 | <ul style="list-style-type: none"> *法第2条第1項注)第1号から第5号、第7号、第8号、第11号から第13号までに掲げる事項 |
| 検 査 の 性 格 | <ul style="list-style-type: none"> ・船体の上架が必要な検査 | <ul style="list-style-type: none"> ・条約上の年次検査及び中間検査を含む検査 ・毎年行う必要があり、効力の確認を中心とする簡易な検査・浮上中でも受検可能なもの | <ul style="list-style-type: none"> ・条約上の船底検査を含む検査 ・5年に2回行うもので船底外板の検査及び機関等の開放検査並びに居住、衛生設備の検査を含む検査 ・船体の上架が必要なもの |

*：法第2条第1項は船舶安全法第2条（船舶の所要施設）における施設すべきもの
 ことで次の各号をいう。

1. 船体 2. 機関 3. 帆装 4. 排水設備
5. 操舵、繫船及び揚錨の設備 6. 救命及び消防の設備 7. 居住設備
8. 衛生設備 9. 航海用具（GMDSS設備、レーダー等を含む）
10. 危険物その他の特殊貨物の積付設備 11. 荷役その他の作業の設備
12. 電気設備 13. 前各号のほか国土交通大臣において特に定める事項

ロ 中間検査の時期

次に船舶安全法施行規則第18条第2項の表を掲げる。

○船舶検査証書の有効期間が5年の船舶

| 区 分 | 種 類 | 時 期 |
|--|------------------------|---|
| 1 国際航海に従事する旅客船（総トン数5トン未満のもの並びに原子力船及び高速船を除く。） | 第1種中間検査 | 検査基準日の3月前から検査基準日までの間 |
| 2 原子力船 | 第1種中間検査 | 定期検査又は第1種中間検査に合格した日から起算して12月を経過する日 |
| 3 旅客船（総トン数5トン未満のものを除く。）潜水船、水中翼船及び長さ6メートル以上のエアクション艇であって前2号左欄に掲げる船舶以外のもの並びに高速船 | 第1種中間検査 | 検査基準日の前後3月以内 |
| 4 国際航海に従事する長さ24メートル以上の船舶（前3号左欄に掲げる船舶及び船舶安全法施行規則第1条第2項第1号の船舶（もっぱら漁ろうに従事する船舶）を除く。） | 第2種中間検査 | 検査基準日の前後3月以内 |
| | 第3種中間検査 | 定期検査又は第3種中間検査に合格した日からその日から起算して36月を経過する日までの間 |
| 5 潜水設備を有する船舶（前各号左欄に掲げる船舶を除く。） | 第1種中間検査 | 船舶検査証書の有効期間の起算日から21月を経過する日から39月を経過する日までの間 |
| | 第2種中間検査（潜水設備に係るものに限る。） | 検査基準日の前後3月以内（ただし、その時期に第1種中間検査を受ける場合を除く。） |
| 6 その他の船舶 | 第1種中間検査 | 船舶検査証書の有効期間の起算日から21月を経過する日から39月を経過する日までの間 |

備考

- この表において「高速船」とは、管海官庁が1974年の海上における人命の安全のための国際条約附属書第10章第1規則に規定する高速船コードに従って指示するところにより当該船舶が法第2条第1項に掲げる事項を施設している旨及び当該船舶に係る航行上の条件が、第13条の5第2項の規定により記入された船舶検査証書を受有する船舶をいう。
- この表において「検査基準日」とは、船舶検査証書の有効期間が満了する日に相当する毎年の日をいう。

○船舶検査証書の有効期間が6年の船舶

| 区 分 | 種 類 | 時 期 |
|--|---------|---|
| 旅客船を除き平水区域を航行区域とする船舶又は総トン数20トン未満の船舶（危険物ばら積船、特殊船及びボイラーを有する船舶を除く。） | 第1種中間検査 | 船舶検査証書の有効期間の起算日から33月を経過する日から39月を経過する日までの間 |

(3) 臨時検査

臨時検査は、法第2条第1項各号に掲げる事項（航海用具や電気設備など）又は無線電信等について、船舶の堪航性又は人命の安全の保持に影響を及ぼすおそれのある改造などを行うときに行う検査（法第5条第1項第3号）で、次のような改造又は修理を行うときには、臨時検査を申請しなければならない（船舶安全法施行規則第19条）。

- イ 船舶に固定して施設されるものの新設、増備、位置の変更又は性能若しくは形式の異なるものとの取替え
- ロ 法第4条第1項の規定により施設する無線電信等の取替え
- ハ 船舶設備規程第302条の6に規定する危険場所（引火性液体のタンク、ポンプ室その他の引火性液体が漏洩し又は蓄積するおそれのある場所）に布設している電路の変更又は取替えの作業

(4) 臨時航行検査

臨時航行検査は、船舶検査証書を受有しない船舶を臨時に航行の用に供するときに行われる検査で、次のような場合に行われる。

- イ 日本船舶を所有することができない者に譲渡する目的でこれを外国に回航するとき。
- ロ 船舶を改造し整備し若しくは解撤するため、又は法による検査若しくは検定若しくは船舶法の積量の測度を受けるため、これをその所要の場所に回航するとき。
- ハ 船舶検査証書を受有しない船舶をやむを得ない理由によって臨時に航行の用に供するとき。

(5) 特別検査

特別検査は、国土交通大臣が一定の範囲の船舶について事故が著しく生じている等により、その材料、構造、設備又は性能が法第2条第1項の命令に適合しないおそれがあると認める場合に、これらの船舶について特別検査を受ける旨を公示して、一定

の期間を定めて特別に行う検査である。この場合、検査を受けるべき船舶の範囲、検査を受けるべき事項、検査を受ける場合の準備等について公示される。

(6) 製造検査

製造検査は、法第5条の検査の適用がある船舶のうち、船の長さが30メートル以上の船舶（注）の製造者に対し強制されている検査であり、船体、機関及び排水設備の設計、材料及び工事並びに満載喫水線を表示する船舶については、満載喫水線を定めるのに必要な事項に関し、船舶の製造に着手した当初から完成時までの間において、その工程に従って、精密に検査をするものである。製造検査においては材料試験、圧力試験及び機関の陸上運転が行われる。

注：次にあげる船舶を除く。

- イ 平水区域のみを航行する船舶であって旅客船、危険物ばら積船及び特殊船以外のもの。
- ロ 推進機関及び帆装を有しない船舶。（危険物ばら積船、特殊船、推進機関を有する他の船舶に引かれ、又は押されて人の運送の用に供するもの及び係留船を除く。）
- ハ 外国の国籍を取得する目的で製造に着手した後、日本の国籍を取得する目的で製造することとなった船舶であって管海官庁が認めるもの。

(7) 予備検査

船舶安全法*第6条第3項の規定によって、船舶安全法施行規則第22条に係る船舶用物件については、これを備え付ける船舶が特定している以前でも、製造者、修繕者等の申請によって、あらかじめ検査を受けておくことができる制度である。

航海用レーダー等は、予備検査の対象物件として船舶安全法施行規則第22条に規定されている

型式承認を受けていない型式の航海用レーダーを、法定備品として義務船舶に装備するような場合に本制度が利用できる。

*：法2条第1項各号物件（93頁参照）を、船舶の特定前に受検可能とする条文のこと。

2・4・2 検査の申請

(1) 検査の申請者

各種検査の申請義務を有する者は、その検査の種類に応じて下記のとおりである。

| 検査の種類 | 申請義務者 |
|----------------|-----------------------------------|
| 定期検査、中間検査、臨時検査 | 船舶の所有者 |
| 予備検査 | 物件の製造者又は修繕者 (レーダーの場合はレーダーメーカー) |

(2) 検査の申請手続き及び提出書類

検査の種類に応じて、所定の様式による検査申請書に定められた図面及び書類を添付して、管海官庁（地方運輸局等）に提出しなければならない。

イ 第1回定期検査

- (i) 船舶検査申請書……船舶安全法施行規則第31条第1項の規定に基づき、第4号様式。
- (ii) 船舶安全法施行規則第32条第1項第1号で規定された提出書類一式（この中には、レーダーの構造及び配置を示す図面が含まれている。）
- (iii) 提出先 船舶の所在地を管轄する地方運輸局又は運輸支局

ロ 第2回以降の定期検査及び中間検査、臨時検査

- (i) 船舶検査申請書……船舶安全法施行規則第31条第1項の規定に基づき、第4号様式
- (ii) 船舶安全法施行規則第32条第1項第2号で規定された提出書類一式（レーダーを変更しようとする場合のみ、構造及び配置を示す図面が必要。）
- (iii) 提出先……船舶の所在地を管轄する地方運輸局又は運輸支局

ハ 予備検査（レーダーメーカー等が申請する）

- (i) 予備検査申請書……船舶安全法施行規則第31条第4項の規定に基づき、第7号様式
- (ii) 船舶安全法施行規則第32条第1項第6号で規定されているレーダーの製造仕様書及び構造を示す図面
- (iii) 提出先……製造事業所の所在地を管轄する地方運輸局又は運輸支局

(3) 航海用レーダー等の検査の準備

検査申請者は、検査を受けるべき事項について検査の準備をしなければならない(施

行規則第23条)。定期検査及び中間検査を受ける場合、航海用レーダー等を含む航海用具については、「効力試験」の準備をしなければならない(船舶安全法施行規則第24条第6項並びに同規則第25条第1項第6号及び同条第2項第6号)。

(4) 航海用レーダー等の効力試験

航海用レーダー等に係る効力試験については、次のとおりである。

(a) 第1回定期検査(船舶検査の方法B編による。)

イ 航海用レーダー(設備規程146-12、航海用具告示8)

次の検査を行う。

- (i) 磁気コンパスに対し、その航海用レーダーに示されている安全距離が保たれていること。ただし、当該安全距離が保たれていない場合であっても、航海用レーダーを設備したことによって磁気コンパスに与える誤差が、当該レーダーに電源を入れた状態と電源を切った状態にかかわらず軽微なもの(自動衝突予防援助装置及び自動操だ装置に電源を入れた状態と電源を切った状態とのいずれにおいても、これらの装置及び航海用レーダーによる誤差が、あわせて0.5度以内を標準とする。)であれば安全距離を保っていることとして、差し支えない。
- (ii) オートプロッターを有しない航海用レーダーにあつては、プロットィングを行うためのグリスペン等、必要な器具類が備えられていることを確かめる。
- (iii) 導波管に0.05~0.10MPaの圧力を30分以上かけ気密試験を行い、内気圧が、10%以上減少しないことを確かめる。
- (iv) 他の設備からの電磁的干渉により、レーダーの性能が妨げられないことを確認する。

ただし、当該レーダーが電磁的干渉により性能が妨げられないことを資料等で証明された場合は、確認試験を省略して差し支えない。

- (v) 検査の方法附属書F(整備基準等)における「17.航海用レーダー装備基準」及び「18.航海用レーダー整備基準」により*1点検、効力試験を併せて行う。

ロ 電子プロットィング装置(設備規程146-14、航海用具告示9)

次の検査を行う。

- (i) 磁気コンパスに対し、当該電子プロットィング装置に示されている安全距離が保たれていることを確かめる。ただし、安全距離が保たれていない場合であっても電子プロットィング装置を設置していることによって、磁気コンパスに与える誤差が、当該電子プロットィング装置に電源を入れた状態と切った状態

にかかわらず、軽微なもの（航海用レーダー及び自動操舵装置に電源を入れた状態と電源を切った状態とのいずれの状態においても、これらの装置及び電子プロットング装置による誤差が合わせて0.5度以内を標準とする。）であれば、安全距離を保っていることとして差し支えない。

(ii) 手動で適当な物標をプロットし、プロットした計算結果をベクトル及び数値又は文字で表示することを確認する。

(iii) 航海用レーダー同様「17. 航海用レーダー装備基準」及び「19. 電子プロットング装置、自動物標追跡装置及び自動衝突予防援助装置（以下、自動衝突予防援助装置等という。）整備基準」により点検、効力試験^{*2}を行う。

ハ 自動物標追跡装置（設備規程146-15、航海用具告示10）
次の検査を行う。

(i) 航海用レーダーと自動物標追跡装置の表示の比較を各距離レンジについて行い、航海用レーダーの情報が正しく入力されていることを確認する。

(ii) 磁気コンパスに対し、当該自動物標追跡装置に示されている安全距離が保たれていることを確認する。ただし、安全距離が保たれていない場合であっても、自動物標追跡装置を設置していることによって、磁気コンパスに与える誤差が、当該自動物標追跡装置に電源を入れた状態と切った状態にかかわらず、軽微なもの（航海用レーダー及び自動操舵装置に電源を入れた状態と電源を切った状態とのいずれの状態においても、これらの装置及び自動物標追跡装置による誤差があわせて0.5度以内を標準とする。）であれば、安全距離を保っていることとして差し支えない。

(iii) 自動物標追跡装置に必要な情報が航海用具（ジャイロコンパス及び船速距離計）から正常に伝達されていることを確認する。

(iv) 航海用レーダー同様「17. 航海用レーダー装備基準」及び「19. 電子プロットング装置、自動物標追跡装置及び自動衝突予防援助装置（以下、自動衝突予防援助装置等という。）整備基準」により点検、効力試験^{*2}を行う。

ニ 自動衝突予防援助装置（設備規程146-16、航海用具告示11）
次の検査を行う。

(i) 航海用レーダーと自動衝突予防援助装置の表示の比較を各距離レンジについて行い、航海用レーダーの情報が自動衝突予防援助装置に正しく入力されていることを確認する。

(ii) 磁気コンパスに対し、その自動衝突予防援助装置に示されている安全距離が

保たれていることを確かめる。ただし、当該安全距離が保たれていない場合であっても、自動衝突予防援助装置を設置していることによって、磁気コンパスに与える誤差が、当該自動衝突予防援助装置に電源を入れた状態と切った状態にかかわらず、軽微なもの（航海用レーダー及び自動操だ装置に電源を入れた状態と電源を切った状態とのいずれの状態においても、これらの装置及び自動衝突予防援助装置による誤差があわせて0.5度以内を標準とする。）であれば、安全距離を保っていることとして差し支えない。

(iii) 航海用レーダー同様「17. 航海用レーダー装備基準」及び「19. 電子プロットング装置、自動物標追跡装置及び自動衝突予防援助装置（以下、自動衝突予防援助装置等という。）整備基準」により*²点検、効力試験を併せて行う。

*¹：当協会の平成12年度以降の船舶電気装備技術講座〔レーダー〕装備艤装工事編第4章第4・2節から第4・9・5項まで参照又は航海用レーダー等認定事業場の「社内装備・整備標準」（以下、社内標準という。）第2章及び第3・1節参照。

*²：平成16以降装備編第4章第4・10節から第4・10・3項まで参照又は社内標準第2章及び第3・2節参照。

ホ 船舶自動識別装置（設備規程146-29、航海用具告示24）

次の検査を行う。

- (i) 磁気コンパスに対し、当該自動船舶識別装置装置に示されている安全距離が保たれていることを確かめる。
- (ii) 表示器にエラー表示がされていないことを確かめる。
- (iii) 静的及び動的な情報が正しく記録されていることを確かめる。
- (iv) 時分割多元接続方式による送受信が、衛星航法装置信号の協定世界時に直接同期していることを確かめる。
- (v) 自己診断機能により機能が正常なことを確かめる。
- (vi) 自船位置が地域周波数設定海域内である場合には、指定された地域周波数で動作していることを確かめる。
- (vii) 一つのセンサーデータの取り込みを停止させた場合、警報機能が正しく動作することを確かめる。
- (viii) 船舶自動識別装置搭載船舶または船舶自動識別装置陸上局が近くにある場合は、その方位、距離、船名（局名）が正常に表示されることを確かめる。
- (ix) 航海用レーダー同様「20. 船舶自動識別装置及びこれに接続された衛星航法装置整備基準」により^{*3}点検、効力試験を併せて行う。

*³ : 当協会の平成16年度以降の「船舶電気装備技術講座〔AIS,VDR,GPS〕編」第3章第3・4節から第3・4・3節まで参照又は航海用レーダー等認定事業場の「社内装備・整備標準 船舶自動識別装置及びこれに接続された衛星航法装置編」第3章第3・1節から第3・1・3まで参照。

へ 衛星航法装置（設備規程146-24、航海用具告示18. 19）

次の検査を行う。

- (i) 磁気コンパスに対し、当該衛星航法装置に示されている安全距離が保たれていることを確かめる。
- (ii) 表示器にエラー表示がされていないことを確かめる。
- (iii) 位置情報を航海用具等に接続している場合は、伝達できることを確かめる。
- (iv) 航海用レーダー同様「20. 船舶自動識別装置及びこれに接続された衛星航法装置整備基準」により点検、効力試験を併せて行う。^{*4}

*⁴ : 当協会の平成16年度以降の「船舶電気装備技術講座〔AIS,VDR,GPS〕編」第5章5・4節から第5・4・3節まで参照又は航海用レーダー等認定事業場の「社内装備・整備標準 船舶自動識別装置及びこれに接続された衛星航法装置編」第3章第3・2節から第3・2・3節まで参照。

ト 航海情報記録装置（設備規程146-30、航海用具告示25）又は簡易型航海情報記録装置（設備規程等の一部改正省令附則2、同機能告示2）

次の検査を行う。

- (i) 保護カプセルは、船橋近くの外部甲板上で、障害物となり得る構造物を避け、可能な限り船の中央線の近くに据え付けられていることを確かめる。また、カプセルの離脱装置の位置が適切であり、再帰反射材、注意銘板が正しく取り付けられていることを確かめる。
- (ii) 磁気コンパスに対し、保護カプセルに示されている安全距離が保たれていることを確かめる。
- (iii) 磁気コンパスに対し、保護カプセル以外の各ユニットに示されている安全距離が保たれていることを確かめる。
- (iv) マイクロフォンが正しく動作していることを確かめる。
- (v) いずれかのセンサーからデータが途絶えた場合、可視可聴警報が発せられることを確かめる。
- (vi) 必要な情報が正しく記録されていることを確認する。（設備規程146-30、用具告示25又は設備規程等の一部改正省令附則2、同機能告示2）この場合リアルタイムモニター表示器で確認しても差し支えない。または、製造者によるリモート・アクセスによって取得したデータを確認しても差し支えない。

- (vii) 船舶固有のデータを確認する。
- (viii) 非常電源に接続されていることを確認する。非常電源が断となった時に警報を発することを確かめる。非常電源が復帰後1分以内に通常動作に戻ることを確かめる。
- (ix) 航海用レーダー同様「21. 航海情報記録装置（簡易型航海情報記録装置を含む。）^{*5}整備基準」により点検、効力試験を併せて行う。

*⁵ : 平成14年度以降の「船舶電気装備技術講座〔AIS,VDR,GPS〕編」の第4章第4・4節から第4・4・3節まで参照又は航海用レーダー等認定事業場の「社内装備・整備標準 航海情報記録装置編」第3章第3・1節から第3・4節まで参照。

(b) 第2回以降の定期検査及び中間検査

119頁～124頁の表を参照

- 表の中で使用される用語のうち関連する用語の定義は次による。

- (a) 「第2 A種中間検査」とは、定期検査合格後2回目又は3回目の第2種中間検査及び当該第2種中間検査合格後3回目の第2種中間検査をいう。（表中Aで表す。）
- (b) 「第2 B種中間検査」とは、毎年検査基準日の前後3ヶ月以内のいずれかの日に行う第2種中間検査をいう。
- (c) 「第3種中間検査」とは、条約適用船で船底検査等分離して行う中間検査をいう。
- (d) 「特 1中」とは、旅客船について毎年行われる第1種中間検査のうち、機関、電気、救命設備、海上運転等の強化された検査を行う第1種中間検査をいい、定期検査合格後2回目又は3回目の時期とする。

I. 航海用レーダー

| 検 査 項 目 | 定期 | 1 中 | 2 中 | 3 中 |
|--|----|-----|-----|-----|
| (1) 次の事項について現状検査を行う。 (a) 空中線の取付状況 (b) 空中線の電波放射面の整備状況 (c) 回転部分の摩耗状況 (d) レンジ切替え装置の接点の摩耗状況 (e) 主要部分（マグネトロン、TR管、ATR 管等） の使用時間到来による交換、調整の状況 | ○ | ○ | ○ | |
| (2) 電源のオン・オフによる磁気コンパスに与える影響が0.5度以内であることを確かめる。 | ○ | ○ | A | |
| (3) 適当な物標を選定し、当該物標について航海用レーダーによる測定方位及び距離が、海図による測定方位及び距離に等しいことを確かめる。 | ○ | ○ | A | |
| (4) 相対方位の表示における船首輝線の方向を測定する。 | ○ | ○ | A | |
| (5) コンパスと連動させる装置を有するものについては、連動のためのコンパスレピーターを回転させたときの指示が円滑に追従することを確かめる。 | ○ | ○ | A | |
| (6) 総合作動試験を行い、各距離レンジにおいて正常に作動することを確かめる。また、各調整器を操作することにより、各装置が正常に作動することを確かめる。 | ○ | ○ | ○ | |
| 上記(2)～(5)の第1種中間検査は、特1中のみ実施。 | | | | |

Ⅱ 電子プロット装置

| 検 査 項 目 | 定期 | 1 中 | 2 中 | 3 中 |
|--|----|-----|-----|-----|
| (1) 手動で適当物標をプロットし、プロットした計算結果をベクトル及び数値又は文字データで表示することをたしかめる。 | ○ | ○ | A | |
| (2) プロット目標に対するプロットの解除機能があることを確かめる。 | ○ | ○ | A | |
| (3) 相対針路及び相対速力並びに真針路及び真速力を表示できるをシュミレーションにより確かめる。 | ○ | ○ | A | |
| (4) 輝度の調整ができることを確かめる。 | ○ | ○ | ○ | |
| (5) 電子プロット装置を設置していることによって、磁気コンパスに与える誤差が、当該電子プロット装置に電源を入れた状態と切った状態にかかわらず、軽微（航海用レーダー及び自動操舵装置に電源を入れた状態と電源を切った状態とのいずれの状態においても、これらの装置及び電子プロット装置による誤差があわせて0.5度 以内を標準とする。）であれば安全距離を保っていることとして、差し支えない。 | ○ | ○ | ○ | |

Ⅲ 自動物標追跡装置

| 検 査 項 目 | 定期 | 1 中 | 2 中 | 3 中 |
|--|----|-----|-----|-----|
| (1) 航海用レーダーと別体のなっている場合は、自動物標追跡装置の表示の比較を各距離距離レンジについて行い、航海用レーダーの情報が正しく入力されていることを確かめる。 | ○ | ○ | ○ | |
| (2) 手動で適当な物標を捕捉し、必要な表示が行えることを確かめる。 | ○ | ○ | A | |
| (3) 捕捉目標に対する追尾の解除機能があること。 | ○ | ○ | A | |
| (4) 相対針路及び相対速力並びに真針路及び真速力を表示できるを確かめる。 | ○ | ○ | A | |
| (5) 追尾中の物標が消失した場合のための警報装置の作動試験を行う。 | ○ | ○ | A | |
| (6) 接近警戒圏の境界に物標が到達したときの警報装置の作動試験を行う。 | ○ | ○ | A | |
| (7) 物標の最接近地点における距離が、予め設定した値以内となり、かつ、最接近地点に至る時間が、予め設定した値以内となることが予測されたときのための警報装置の作動試験を行う。 | ○ | ○ | A | |
| (8) 連動する航海用レーダー、ジャイロコンパス又は船速距離計よりの情報の伝達が停止したときのための警報装置の作動試験を行う。 | ○ | ○ | ○ | |
| (9) 輝度の調整ができることを確かめる。 | ○ | ○ | ○ | |
| (10) 自動物標追跡装置を設置していることによって、磁気コンパスに与える誤差が、当該自動物標追跡装置に電源を入れた状態と切った状態にかかわらず、軽微（航海用レーダー及び自動操舵装置に電源を入れた状態と電源を切った状態とのいずれの状態においても、これらの装置及び自動物標追跡装置による誤差があわせて0.5度以内を標準とする。）であれば安全距離を保っていることとして、差し支えない。 | ○ | ○ | ○ | |
| 上記(2)～(8)までの第1種中間検査は、特1中のみ実施。 | | | | |

IV. 自動衝突予防援助装置

| 検 査 項 目 | 定期 | 1 中 | 2 中 | 3 中 |
|---|----|-----|-----|-----|
| (1) 航海用レーダーと自動衝突予防援助装置の表示の比較を各距離レンジについて行い、航海用レーダーの情報が自動衝突予防援助装置に正しく入力されていることを確かめる。 | ○ | ○ | ○ | |
| (2) 手動で適当な目標を捕捉し、必要な表示が行えることを確かめる。 | ○ | ○ | A | |
| (3) 捕捉目標に対する追尾の解除機能があることを確かめる。 | ○ | ○ | A | |
| (4) 過去の情報の表示が行えること確かめる。 | ○ | ○ | ○ | |
| (5) 自動的に捕捉を行うものにあつては、自動で捕捉を行い、十分な数の目標を捕捉し、かつ、捕捉範囲の表示ができることを確かめる。 | ○ | ○ | A | |
| (6) 相対針路及び相対速力並びに真針路及び真速力を表示できることをシミュレーションにより確かめる。 | ○ | ○ | A | |
| (7) 追尾中の物標が消失した場合のための警報装置の作動試験 | ○ | ○ | A | |
| (8) 接近警戒圏の境界に物標が到達した場合のための警報装置の作動試験 | ○ | ○ | A | |
| (9) 物標の最接近地点における距離が、あらかじめ設定した値以内となり、かつ、最接近地点に至る時間が、あらかじめ設定した値以内となることが予測された場合のための警報装置の作動試験 | ○ | ○ | A | |
| (10) 連動する航海用レーダー、ジャイロコンパス又は船速距離計よりの情報の伝達が停止した場合のための警報装置の作動試験 | ○ | ○ | ○ | |
| (11) 輝度の調整ができることを確かめる。 | ○ | ○ | ○ | |
| (12) 自動衝突予防援助装置を設置していることによって、磁気コンパスに与える誤差が、当該自動衝突予防援助装置に電源を入れた状態と切った状態にかかわらず、軽微（航海用レーダー及び自動操舵装置に電源を入れた状態と電源を切った状態とのいずれの状態においても、これらの装置及び自動衝突予防装置による誤差が合わせて 0.5度以内を標準とする。）であることを確かめる。 | ○ | ○ | ○ | |
| 上記(2).(3) (5)～(9)の第1種中間検査は、特1中のみ実施。 | | | | |

V 船舶自動識別装置

| 検 査 項 目 | 定期 | 1 中 | 2 中 | 3 中 |
|---|----|-----|-----|-----|
| (1) 表示器にエラー表示がされていないことを確かめる。 | ○ | ○ | ○ | |
| (2) 静的及び動的な情報が正しく記録されていることを確かめる。 | ○ | ○ | A | |
| (3) 時分割多元接続方式による送受信が、衛星航法装置信号の協定世界時に直接同期していることを確かめる。 | ○ | ○ | A | |
| (4) 自己診断機能により機能が正常なことを確かめる。 | ○ | ○ | A | |
| (5) 自船位置が地域周波数設定海域内である場合には、指定された地域周波数で動作していることを確かめる。 | ○ | ○ | | |
| (6) 一つのセンサーデータの取り込みを停止させた場合、警報機能が正しく動作することを確かめる。 | ○ | ○ | A | |
| (7) 船舶自動識別装置搭載船舶または船舶自動識別装置陸上局が近くにある場合は、その方位、距離、船名（局名）が正常に表示されることを確かめる。 | ○ | ○ | A | |
| 上記(2)～(8)までの第1種中間検査は、特 1 中のみ実施。 | | | | |

VI 衛星航法装置

| 検 査 項 目 | 定期 | 1 中 | 2 中 | 3 中 |
|--|----|-----|-----|-----|
| (1) 表示器にエラー表示がされていないことを確かめる。 | ○ | ○ | ○ | |
| (2) 位置情報を航海用具等に接続している場合は、伝達できることを確かめる。 | ○ | ○ | ○ | |
| (3) 自動船舶識別装置に接続されている衛星航法装置にあつては、(1)に掲げる検査の他、衛星の発射する電波を有効に受信し、かつ、自動的に位置を測定できることを確かめる。 | ○ | ○ | A | |

Ⅶ 航海情報記録装置又は簡易型航海情報記録装置

| 検 査 項 目 | 定期 | 1 中 | 2 中 | 3 中 |
|--|----|-----|-----|-----|
| (1) 保護カプセル及び各ユニットが定期的に整備点検されていることを確認する。 | ○ | ○ | ○ | |
| (2) 水中音響ビーコンに電池を内蔵している場合は、電池寿命が次回定期的検査日までであることを確かめる。 | ○ | ○ | ○ | |
| (3) 保護カプセルの離脱金具が錆びてないことを確かめる。 | ○ | ○ | ○ | |
| (4) 専用の子備電源の電池寿命が次回定期的検査日までであることを確かめる。 | ○ | ○ | ○ | |
| (5) マイクロフォンが正しく動作していることを確かめる。 | ○ | ○ | ○ | |
| (6) いずれのセンサーからもデータが途絶えた場合、可視可聴警報が発せられることを確かめる。 | ○ | ○ | ○ | |
| (7) 必要な情報が正しく記録されていることを確かめる。 (設備規程146-30、用具告示25又は設備規程等の一部改正省令附則2、同機能告示2) この場合リアルタイムモニター表示器で確認しても差し支えない。または、製造業者によるリモートアクセスにより取得してデータを確認しても差し支えない。 | ○ | ○ | ○ | |

注：いずれの検査についても、船舶設備規程に準拠して実施すること。

(5) 認定事業場制度における航海用レーダー等の検査

各事業場が*¹設備の範囲に応じて申請し、管海官庁から「航海用レーダー等の装備工事及び整備を行う事業場」として証明書の交付を受けた事業場（レーダー等認定事業場という。）が、認定事業場として認められた設備について行った工事については、*²所定の手続きを行えば船舶検査官による立会検査が省略されることになっている。

*¹：レーダー認定事業場になろうとする事業場は、下記の①、②又は③のいずれかを選択し申請する。

① 航海用レーダー、電子プロットング装置、自動物標追跡装置及び自動衝突予防援助装置

② ①に加え、船舶自動識別装置（これに接続された衛星航法装置を含む。）

③ ②に加え、航海情報記録装置及び簡易型航海情報記録装置

*²：第2章第2・4・2節(4)イ(v)、ロ(iii)、ハ(iv)、ニ(iii)、ホ(ix)、ヘ(iv)及びト(x)による「効力試験」並びに(6)による「点検整備記録の作成」にしたがった記録表の提出をいう。

(6) 点検整備記録の作成等

点検整備を行った設備の範囲に応じて*整備記録表を3部作成し、1部は本船の船長（又は船舶所有者）に作業の記録として渡し、1部は管海官庁あるいは日本海事協会の支部に提出する。残り1部は事業場の記録として5年以上保管する。

*：各設備の整備記録表は下記のとおり。

① ②から④までの設備に対し「GMDSS設備等整備記録総括表」を1部作成する。

② 航海用レーダー、電子プロットング装置、自動物標追跡装置及び自動衝突予防援助装置の場合

「航海用レーダー 点検整備記録／レーダー設備 試験成績表(1)」及び「自動衝突予防援助装置等（ARPA等）点検整備記録表／レーダー設備 試験成績表(2)」を作成する。

③ 船舶自動識別装置（これに接続された衛星航法装置を含む。）の場合

「船舶自動識別装置等 点検整備記録／船舶自動識別装置等 試験成績表」及び「外部GPS試験成績表（AISに接続されたものに限る）」を作成する。

④ 航海情報記録装置及び簡易型航海情報記録装置の場合

「航海情報記録装置（VDR）又は簡易型航海情報記録装置（S-VDR）整備記録」を作成する。

（注）自動浮揚式の保護カプセルを使用している装置の場合は、「極軌道衛星利用非常位置指示無線標識装置整備記録」を作成する。

また、レーダー等認定事業場が航海用レーダーの整備を行った場合は「航海用レーダー等整備点検記録表」を併せて作成し、整備記録表と同様に処理する。

なお、上記の各整備記録表及び航海用レーダー等整備点検記録表は（社）日本船舶電装協会制定のものを使用すること。

2. 4. 3 船級協会による検査

船舶安全法では、日本に国籍を有する船舶は、国（管海官庁）又は日本小型船舶検査機構の検査を受けなければならないが、日本海事協会（以下「NK」という。）の検査を受け、その船級を有している間は管海官庁の検査を受け、これに合格したものと見做されている。（法第8条）

この内容は平成10年3月25日の運輸省令第10号に基づく改正により、NKの検査範囲が拡大され救命設備、居住設備、衛生設備及び航海用具（無線電信又は無線電話を除く。）はすべてその対象となった。

また、NKにおいては、新たに「安全設備規則及び同検査要領：H10.7.1付け」を定め、以下の航海用具等の整備については、国土交通省「船舶検査の方法・附属書H」の規定に基づき管海官庁が承認したGMDSS設備サービス・ステーション等が行った場合NKの検査員の立会を省略する旨の規定がなされている。

【航海用具】

- | | |
|----------------------|----------------------------------|
| (1) ナブテックス受信機 | (8) 電子プロットイング装置 |
| (2) 高機能グループ呼出受信機 | (9) 自動物標追跡装置 |
| (3) VHF デジタル選択呼出装置 | (10) 自動衝突予防援助装置 |
| (4) VHF デジタル選択呼出聴守装置 | (11) 船舶自動識別装置（これに接続された衛星航法装置を含む） |
| (5) デジタル選択呼出装置 | (12) 航海情報記録装置及び簡易型航海情報記録装置 |
| (6) デジタル選択呼出聴守装置 | |
| (7) 航海用レーダー | |

【救命設備】

- | | |
|--|---------------------------------|
| (13) 浮揚型極軌道衛星利用非常用位置指示無線標識装置及び非浮揚型極軌道衛星利用非常用位置指示無線標識装置 | (14) レーダー・トランスポンダー |
| | (15) 持運び式双方向無線電話装置及び固定式方向無線電話装置 |

無断転載を禁じます
(社)日本船舶電装協会



この指導書は競艇の交付金による日本財団の助成金を受けて作成しました。