

第3編 船舶安全法施行規則に関する細則

改正年月日一覧表

改正次数	改正年月日	備考
	達第5号 平成6年5月19日	
1	達第4号 平成8年11月22日	4.1(a)(6) (K96453)
2	達5号 平成9年6月27日	4.1(a)、4-2.0(a)、12.1(b)、13-2.1(a)、32.1(c)(1) 及び60-5.0(a) (K97241)
3	達第9号 平成9年12月3日	2.2(c)、2.2(d)、18.2(a)、18.3(a)、18.7(a)、 19.2(b)(1)(ii)(v)、19.2(b)(2)(iii)(v)、第3章第 3節・第4節・第5節・第6節、36.1(a) (K97464)
4	達第3号 平成10年3月13日	19.2(b)、19-2.0(d) (K98084)
5	達第16号 平成11年3月29日	7.0(c)(3)及び(4)、13.1(b) (K99098)
6	達第11号 平成11年8月19日	32.1(b)(3)(v)及び(vi) (K99258)
7	達第30号 平成11年9月30日	19.2(b)(1)(i)及び(ii)(v)、(2)(ii)及び(iii)(v) (K99282)
8	達第5号 平成12年6月1日	19.2、19.3(a) (K00188)
9	達第16号 平成12年12月22日	14.0(b)、31.0(a) (K00385)
10	達第1号 平成14年1月23日	19.0(a) (K02014)
11	達第13号 平成14年3月29日	1.5(a)及び(b)、7.0(c)、13.0、13.1(a)38.2 (K02107)
12	達第16号 平成14年6月27日	4.1(a)、4-2.0(a)、12.1、13-2.1(a)、60-5.0(a)、別 表第1(e)及び(j) (K02288)

13	達第 17 号 平成 14 年 9 月 30 日	32. 1 (K02510)
14	達第 7 号 平成 15 年 5 月 30 日	19. 2(b)、19-2. (0) (a) (3) 及び(d) (K03364)
15	達第 9 号 平成 15 年 7 月 31 日	2. 2(a) 及び(b)、13-6. 0(a)、14. 0(c)、65-2. 0(a)、 65-3. 0(a) (K03494)
16	達第 12 号 平成 16 年 10 月 28 日	7. 0(b) 及び(c) (K04540)
17	達第 12 号 平成 17 年 7 月 29 日	1. 4(b) (K05391)
18	達第 6 号 平成 19 年 9 月 11 日	51. 0(a) 表 51. 0 〈1〉、55-3. 0(a) (K07299)
19	達第 3 号 平成 21 年 6 月 9 日	32. 6(a) (K09100)
20	達第 14 号 平成 23 年 8 月 1 日	7. 0(c) (3) (K11396)
21	達第 4 号 平成 25 年 3 月 19 日	19-2. 0(a) (3)、36. 2(a)、46-2. 1(a)、46-2. 2、 46-2. 3、46-2. 5、46-2. 6、46-3. 1(a)、別表第 1(b) (K13183)
22	達第 9 号 平成 25 年 6 月 28 日	13-6. 0(a)、14. 0(c)、41. 0(c) (K13365)
23	達第 7 号 平成 26 年 12 月 1 日	2. 0(a) (1)、44. 0(a)、(b)、66. 0(d) (2)、別表第 1(p) (K14697)
24	達第 2 号 令和 2 年 5 月 1 日	2. 2(a)、14. 0(b)、19-2. 0(a) (3) (i) (i) (K20163)
25	達第 4 号 令和 3 年 3 月 24 日	2. 0(a) (2)、18. 7(a)、36. 1(a) (K21047)
26	達第 8 号 令和 3 年 11 月 10 日	44. 0(b) (K21513)
27	達第 9 号 令和 6 年 3 月 29 日	32. 1(b) (3)
28	達第 14 号 令和 7 年 4 月 24 日	1. 6(a)、12. 0(a)、第 2 章の 6、19. 2(d)～(e)、 19. 3(a)、32. 1(d)、51. 1. 15(a)、附属書[1]、附則

29	達第 1 9 号 令和 7 年 9 月 12 日	2. 0 (a) (2)、2. 2 (b)、4-2. 0 (b)
----	-----------------------------	----------------------------------

第3編 船舶安全法施行規則に関する細則

第1章 総則

(定 義)

1.2(a) 「漁船」とは、次によること。

- (1) 漁船は、その業態が特殊であることにかんがみ技術基準に特則が設けられ、その適用を受けるものであるから、「もっぱら」の意味は、「主として」と厳に区別して解釈すべきものであり、臨時的とはいえ旅客又は貨物の運送に従事する限り、漁船ではないと解する。この場合において、漁船法とは法目的を異にする観点から漁船登録票の有無は問わないものとする。
- (2) のり漁業に従事している動力船(船外機を含む)で、漁船登録をしていないものは、漁船ではないと解する。かかる船舶については所有者、当該漁協あるいは都道府県の管轄課(水産課等)と協議のうえ検査を実施すること。
- (3) 附属船舶を用いて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については、附属船舶のみが漁ろうに従事し、みずからは漁ろうをしないものは第2号、その他のものは第1号に該当するものとする。
- (4) 第3号の「もっぱら漁ろう場から」の漁ろう場の意味は、実際に漁ろうをする場所を指すのであって、漁獲物又はその加工品の集荷地又は漁船根拠地は含めないこと。したがって各港間の鮮魚運搬をする船舶は、漁船ではない。
- (5) 真珠貝養殖筏において真珠貝養殖作業に従事する作業員を運搬する船舶は、漁ろう場(真珠貝養殖筏)において漁ろう作業に従事する船舶と解し、当該業務に従事する限りは、漁船として取扱うこと。

1.4(a) 「潜水船」とは、耐圧殻又は給排気装置のいずれかを有するものをいう。

1.4(b) 船舶安全法施行規則第一条第四項の特殊な構造又は設備を有する船舶を定める告示第2号に規定する「水面上に翼を有する船舶であって、船舶の航行中に船体の重量を船底に作用する浮力及び揚力並びに翼に作用する揚力により支えることができるもの」とは、空中翼に作用する揚力と船体の水没した部分に作用する浮力及び揚力の双方によって船体重量を支持する船舶であって、かつ、当該船舶の航行区域に応じて次のとおり定めた風速以下の風が当該船舶に対向し

【17】

ていると想定した場合において、当該船舶の最強速力で船体重量（軽荷状態）の100%以上の翼揚力が翼に作用することにより、操縦が不安定になり、万一の場合には転覆のおそれがあるような船舶をいう。

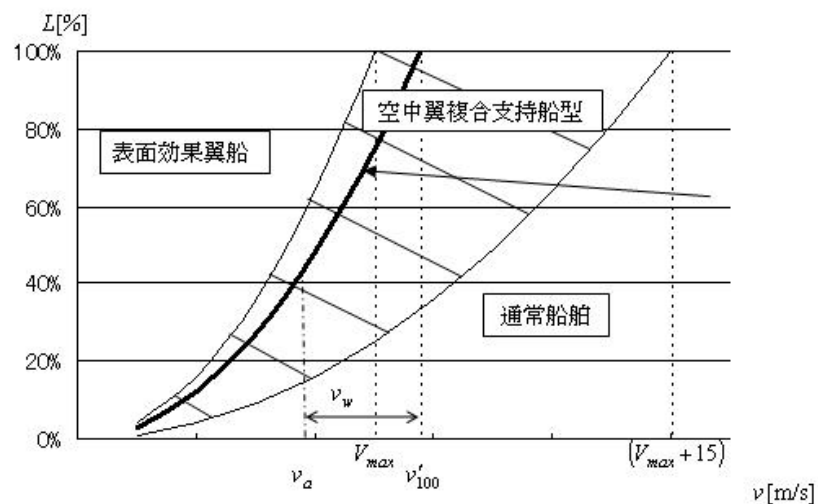
- (1) 平水区域 15m/s
- (2) 限定沿海区域 18m/s
- (3) 沿海区域 23m/s

なお、表面効果翼船とは、空中翼複合支持船型と構造が似ているが、翼性能が高く風速に関係なく最強速力以下で航行中に水面から離水する船舶をいう。

(参考)

空中翼複合支持船型に該当する船舶の範囲を図1.4の斜線の部分で示す。

図1.4 空中翼複合支持船型の翼性能に関する概念図（平水区域）



L : 船体重量を支持する力に占める翼揚力の割合 [%]

v : 相対速力（船速＋運航時の風速（突風）） [m/s]

V_{max} : 当該船舶の最強速力 [m/s]

v'_{100} : $L=100\%$ となる相対速力 [m/s]

v_w : 運航時の風速 [m/s]

v_a : 船速の制限値(対地速力) [m/s]

1.6(a) 港則法(昭和23年法律第174号)に掲げる港の区域以外の港内の水域は、社会通念上港として認められる区域内とする。なお、港湾法又は漁港法に基づく港の区域は、社会通念上港として認められる区域として差し支えない。

【28】

(適用除外)

2.0(a) 「人の運送の用に供する」とは、船員及びその他の乗船者以外の人を乗せて運航することをいう。この場合において、

【23】

(1) 「船員」とは、下記に掲げる者をいう。

(i) 船員法(昭和22年法律第100号)の適用がある船舶については、同法に定める船員をいう。

(ii) 船員法の適用のない小型漁船及び小型兼用船(漁ろうをする間に限る。)については、漁業法第2条第2項の「漁業者」又は「漁業従事者*」であって、当該船舶に乗り込む者をいう。

*船員法の適用のない小型漁船等に乗り込む「漁業従事者(家族労働の場合を除く。)」については、水産庁長官通達(平成26年4月1日付け25水管第2593号「船員法が適用されない漁船及び小型兼用船の漁船員における待遇及び作業の安全の確保について」)を参照のこと。

(iii) 船員法の適用のない(ii)に掲げる船舶以外の船舶については、当該船舶内において船員法に定める船員と同種の業務に従事する者(この場合、当該業務(労働)の代償として報酬を受けるかどうかを問わない。)をいう。

例えば、引かれ釣り船の棹さし、保針、綱取り又は見張り等に従事する者、はしけ等の家族船員、ヨットのスキッパー、クルー及びその交替要員等である。これらの者については、実際には、その実態を把握し具体的に判断して適用すべきであるが、専門の操船者がいない貸船等のごとく明確な区別がつかないものについては、1名とする。

(2) 「その他の乗船者」とは、(1)「船員」に準ずる者で次に掲げる者をいう。

ただし、本項は下記に掲げる者が、証書記載の「旅客」定員を超えない範囲で「旅客」として乗船することを妨げるものではない。なお、旅客船の場合は、旅客船と非旅客船で適用される基準が異なることを踏まえ、前述に該当する者が「旅客」として乗船できるのは、旅客定員から12人を引いた人数

【25】

未満に限るものとする。

(i) 船舶所有者等

【29】

当該船舶の管理のため乗船する船舶所有者(船舶管理人及び船舶借入人を含む。)。この場合において、この者が法人の場合は、その役員とする。

(ii) 貨物等の監視業務等に従事する者

貨物付添人、フェリーにおいて専ら貨物固縛に従事する者、畜養漁業用の生け簀を曳航する作業船において専ら生け簀の監視又は管理業務に従事する者、海上保安庁による投票箱等の運送支援における付添人

(iii) 乗船する船舶の使用目的のために必要な業務(当該業務のために行う待機を含む。)に従事する者

警備、保安、試験、研究、消防、清掃、油防除作業、ケーブルの敷設、サルベージ若しくは医療に係る業務を遂行するために使用する船舶に当該業務を遂行するために乗船する者、国若しくは地方公共団体の職員であって船内において業務に従事する者、船内に設置された売店等の施設において勤務する者又は乗船する船舶で当該船舶の使用目的のために必要な業務を遂行するために離陸若しくは着陸するヘリコプター等の運用のために必要な者

(iv) 法令等に基づき乗船する者

税関職員、検疫官その他の船内において法令(条例を含む。)又は国際条約に基づく業務に従事する者

(v) 国際条約で定める要件に適合して乗船する者

附属書[1]3.(3)に掲げる要件を満たす者であって船舶安全法施行規則第13条の7に規定する産業人員等運送船に産業人員として乗船する者又は2008特殊目的船コード(MSC.266(84))1.3.11に規定する特殊乗船者であって同コードの要件に適合する船舶に乗船する者

(vi) 船舶、船舶用機関又は船舶用品の製造又は修繕をする事業を営む者又はその関係者であって、乗船する船舶又は当該船舶に係る物件の製造、改造又は整備のために臨時に短期間乗船する者

(vii) 練習船等における実習者

公的機関が所有する練習船に乗船する実習生、公的機関が交付した就業体験に関する実施証明書を受有している者、船舶職員及び小型船舶操縦者

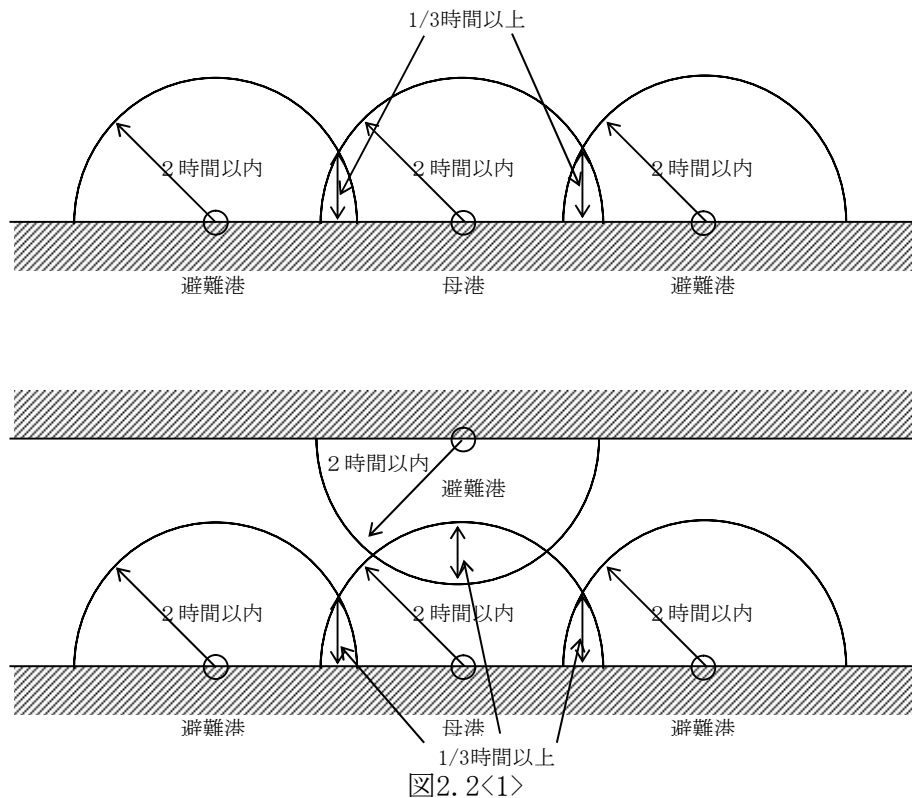
法（昭和26年法律第149号）第17条の19により準用する同法第17条の6の規定に基づき届け出られた船舶において特定の実習課程を受ける者又は海技教育機構の練習船による実習に代わるものとして導入される社船実習が満たすべき基準に従い、国土交通省海事局が確認した船舶を用いて本邦船舶運航事業者が実施する乗船実習を受けるために乗船する者

(3) 「旅客」とは、(1)及び(2)以外の者をいう。

(b) 法第2条の適用を受ける船舶に搭載されている艇であって、当該船舶の救命設備又は船内作業設備（船内点検用ゴムボート等）としてのみ搭載されているものに限り当該船舶の設備として取扱い、足船等として使用されるものは別船舶として扱うこと。

2.2(a) 第3号ハの「平水区域から最強速力で四時間以内に往復できる区域」（以下「特定短距離区域」という。）とは、沿海区域の範囲のうち平水区域から当該船舶の最強速力で4時間以内に往復できる範囲内をいうものとする。この場合において、母港又は母港を含む平水区域より片道4時間以内に到達することができる場所に避難港がある場合には、更にそこから4時間以内に往復できる範囲内の水域として差し支えない。また、当該水域に加えて、他の平水区域を含めて当該船舶の航行区域を定めても差し支えない。

これらの水域は、図2.2〈1〉を参考にその範囲を決定するものとする。



【15】

【24】

(b) 第3号ホの「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みの油の運送の用に供するもの」とは、「専ら廃油を積載するバージであって、積載する廃油に含まれる油分の最大量が200m³未満であるもの」を除く。

【29】

(c) 第3号チの「堅固に結合して一体となる構造を有するもの」とは、次のいずれかに該当するものをいう。

【3】

(1) プッシャーとボルト等により固着され、緊急時に容易に切り離すことができない構造を有するバージ

(2) 遠隔操縦装置によりプッシャーを操船することができる構造を有するバージ

(d) 第3号リ中「係留船」とは、ホテル船、レストラン船その他係留してその用途に供する船舶即ち当該係留場所において当該船舶による移動を目的としない旅客等を継続又は反復して搭載する船舶をいう。したがって、停泊中にレプション等船内観覧のため又は荷役、修繕作業の準備のため、一時的に人を搭載するような船舶は、係留船には該当しない。

【3】

(e) 第3号リは、原則として法第2条第1項が適用されない非自航船のうち、特定の係留船については同項の適用対象である旨規定したものであって、「係留船」

【3】

という概念が非自航船にしか存在しないという趣旨ではない。したがって、第14条第6号及び第21条第2号並びに各技術基準の係留船に係る規定は、自航船であっても(d)に該当するものには適用される。

(満載喫水線の標示の免除)

3.1(a) 第1号の「その構造上困難又は不適當である船舶」には貨物又は旅客を搭載しないヨットを含めてよい。

(b) 第6号の「試運転」とは、施行規則第44条に規定する試運転をいう。

(無線電信等の施設の免除)

4.1(a) 「無線電信等を施設することを要しない船舶」として許可するにあたっては、【1】 【2】
細則第1編附属書[14]によること。【12】

(無線電信等の施設の適用除外)

4-2.0(a) 第2号の「試運転」の解釈については、細則第1編附属書[14]によること。【2】 【12】

4-2.0(b) 2.2(b)は、第4号について準用する。【29】

第2章 航行上の条件

(航行区域)

7.0(a) 航行区域を決定するにあたっては、従来(昭和49年9月1日以前)管海官庁、都道府県(検査を実施していた都道府県に限る。)が同種の船舶に対して定めている航行区域について配慮し、著しくバランスを失することのないよう注意すること。

(b) 沿岸小型船舶及び2時間限定沿海小型船舶の航行区域の設定は、細則第1編2.3及び2.4によること。 【16】

(c) 「区域又は期間を限定して航行区域を定めることができる」とは、次によること。

(1) 次に掲げる船舶について、沿海区域を航行区域として定める場合には、適当に区域又は期間を限定すること。この場合において、期間を限定するときは、原則として11月1日から翌年3月末日までを航行禁止とすること。

(i) 風圧が大きいため航行しようとする区域において所要の針路の保持が困難な船舶

(ii) 航行しようとする区域における任意の地点から6時間以内に適当な避難港まで達することができる速力をもたない船舶

(2) 上記(1)によるほか航行しようとする区域の気象、海象状態、航路の状況等を考慮して特に必要と認める場合には、さらに区域を限定すること。

(3) 小型兼用船について、法第9条の規定に基づき定める航行区域は、当該船舶の使用目的に応じ技術基準との関連で2以上となる場合、例えば「漁ろうをする間は近海区域」、「漁ろう以外のことをする間は平水区域」を与えようとする場合は、下記例のように当該船舶にとって最大となる航行区域を一つ定め(設例の場合は近海区域)その他の水域は、当該航行区域の中で、本条により、漁ろうをする間の航行区域と漁ろう以外のことをする間の航行区域とにそれぞれ限定して定めること。 【5】 【11】 【20】

例 近海区域

ただし、(イ) 漁ろうをする間は、本邦の海岸から100海里以内の水域に限る。

(ロ) 漁ろう以外のことをする間は、平水区域に限る。

- (4) 南西諸島周辺を航行する「サバニ」又は「イツキ」と称される小型船舶(以下「サバニ等」という。)の航行区域は原則として2時間限定沿海区域(細則第1編2.4(a)でいう「2時間限定沿海区域」をいう。)以下とする。ただし、甲板を有しないサバニ等に限定沿海区域を付与する場合は、細則第4編4.0(b)の規定を満足しなければならない。【5】
【22】

(最大搭載人員)

- 8.0(a) 本条の適用については、水先人、停船中にレブション等船内観覧のため乗船する者、荷役、修繕作業の準備等のため当該港において乗り込む作業員等は、算入しないものとする。なお、「旅客」、「船員」及び「その他の乗船者」の区別については、2.0(a)を参照のこと。

(その他の航行上の条件)

- 12.1(a) 復原性基準に適合させるための条件、船灯の備え付けの免除(平水区域又は限定沿海区域)、救命設備規則の規定に基づく救命いかだの備付けの免除、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ときは、本項により航行上の条件(例えば船灯の備え付けを免除した場合は、「日没から日出までの間の航行禁止」)を指定すること。【2】 【12】
【28】
- (b) 第4条第1項第6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の航行上の条件については、細則第1編附属書[14]によること。

第2章の3 小型兼用船の施設等

【11】

(小型兼用船の施設)

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あたること。

(b) 小型兼用船に「漁船以外の船舶に係る命令」の規定を運用する場合の航行区域は当該小型兼用船が漁ろう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、本細則関係条文の運用についても同じ。)

【5】

13.1(a) 漁ろう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」について小型漁船安全規則の規定を準用する場合は、細則第4編によるものとする。

【11】

13.3(a) 「指示」にあたっては、小型漁船安全規則に規定する漁業灯及び漁業形象物に係る規定及び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小型船舶安全規則の規定に適合するよう求めること。

【2】

13-2.1(a) 「指示」にあたっては、細則第1編附属書[14]によること。

【12】

第2章の5 結合した二の船舶の施設

(結合した二の船舶の施設)

13-6.0(a) 「臨時に短期間法第2条第1項及び法第4条第1項の規定の適用を受ける船舶」とは、次に掲げるものをいう。この場合には、推進機関を有する船舶及び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、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に限る。）は、それぞれ1の船舶として法第2条第1項及び第4条第1項の規定を適用する。

【15】

【22】

(1) 回航又は試運転する船舶

(2) 旅客又は貨物を搭載して1月1日から12月31日までの1年間を通じて30日を超えない期間、航行の用に供する船舶

(産業人員等運送船の施設)

13-7.1(a) 「管海官庁が千九百七十四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十五章第一規則に規定する産業人員運送の安全に関する国際コードに従って指示するところ」にあつては、附属書[1]「産業人員等運送船の基準（「3. 産業人員」及び「4. 人員運送設備」(3)(iv)、(viii)、(ix)、(xii)、(xiv)、(xv)及び(xvi)を除く。（注）」によること。なお、当該附属書の規定により難い場合には、資料を添えて海事局検査測度課長まで伺い出ること。

(注)本規定への適合性は、法第28条第1項に基づき、施行規則第51条第1項第15号に規定する「当該船舶が産業人員等の運送を安全に行うために必要な事項が記載された資料」に基づき確認される。

- (b) 「産業人員」とは、附属書[1]「3. 産業人員に関する要件」を満たす者であつて、産業人員等運送船に乗船する者をいう。
- (c) 「その他これに類する者として管海官庁が適当と認める者」とは、検査事務規程付録[A-1]第3編2.0(a)(2)に規定する「その他の乗船者」をいう。
- (d) 「産業人員等運送船」とは、本条の規定を適用し、搭載可能な産業人員の定員が1人以上定められている船舶をいう。また、その他の乗船者である「産業人員」は、産業人員等運送船のみに定員を定めることができるものである。
- (e) 旅客定員を有する産業人員等運送船その他の船舶に、「産業人員の要件を満たし得る者」が証書記載の「旅客」定員を超えない範囲で「旅客」として乗船することを妨げるものではない。

第3章 検 査

第1節 通則

(管海官庁が検査を行う小型船舶)

14.0(a) 第1号及び第2号には、回航等により臨時に同条第1号又は第2号に該当することになる小型船舶を含む。

(b) 引火性液体類に該当する油(危険物船舶運送及び貯蔵規則第2条第1号ハの「引火性液体類」をいう。)を回収し、これを船内にばら積みして運送又は貯蔵する構造を有する油回収船は、危険物ばら積船となるので、当該船舶に係る検査は国土交通省がこれを行う。

【9】
【24】

(c) 第5号の「結合した二の船舶(第13条の6の規定の適用を受けるものに限る。)」とは、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って、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に限る。)とが結合して一体となって航行の用に供される2の船舶をいう。ただし、施行規則第13条の6第1項ただし書き中「臨時に短期間法第2条第1項及び法第4条第1項の適用を受ける船舶」に該当する場合には、機構が推進機関を有する船舶及び当該船舶に押される船舶に関する検査をそれぞれ行なうこととなる(13-6.0(a)参照)。これら船舶が、将来、施行規則第13条の6第1項本文の適用を受け、国土交通省が検査を行う可能性があることを踏まえ、「臨時に短期間法第2条第1項及び法第4条第1項の適用を受ける船舶」に該当する場合には、本部が国土交通省と調整を行うことができるよう、資料を添えて本部に伺い出ること。

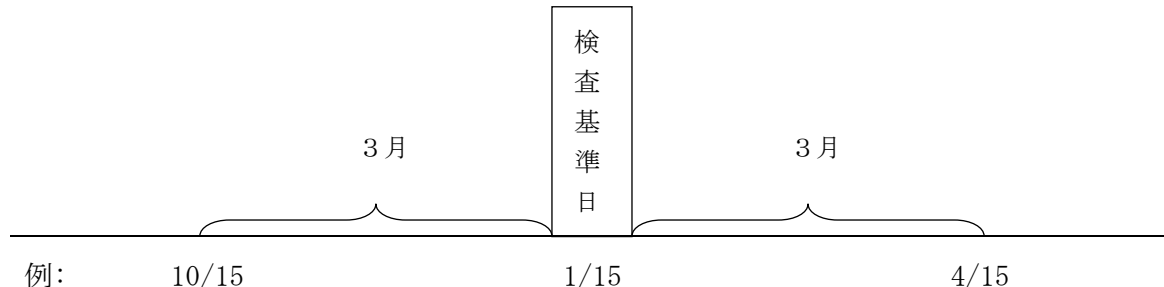
【15】
【22】

第2節 検査の執行

(中間検査)

18.2(a) 「検査基準日の前後3月以内」とは、下図に示す時期をいう。

【3】



検査基準日が1月15日の場合、検査基準日の前後3月以内とは、「10月15日から4月15日までの間」となる。

18.2(b) 「船舶検査証書の有効期間の起算日」とは、定期検査に合格した日とする。

ただし、第36条第1項ただし書の規定に該当する場合は、船舶検査証書の有効期間が満了する日(第36条における「有効期間が満了する日」と同じ解釈とする(36.1(d)参照。))の翌日とする。

18.3(a) 本項の規定による次回の第1種中間検査(以下「中間検査」という。)の種類及び時期の指定については、区分を異にすることとなった船舶が、第18条第2項の表第3号又は第6号のいずれの区分の船舶に該当することになるのかに着目し、以下に掲げる事例のとおりとする。

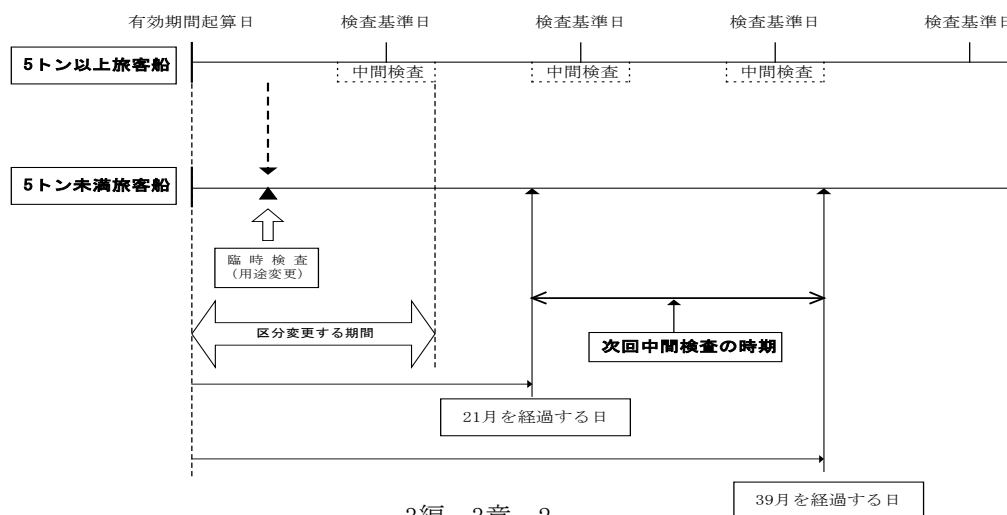
【3】

この場合において、図中の▲は第2項の表による区分を異にすることとなった時期を示す。

(1) 総トン数5トン以上の旅客船(第18条第2項の表第3号上欄に掲げる船舶)

→総トン数5トン未満の旅客船(第18条第2項の表第6号上欄に掲げる船舶)

① 総トン数5トン以上の旅客船としての中間検査を受けていない場合

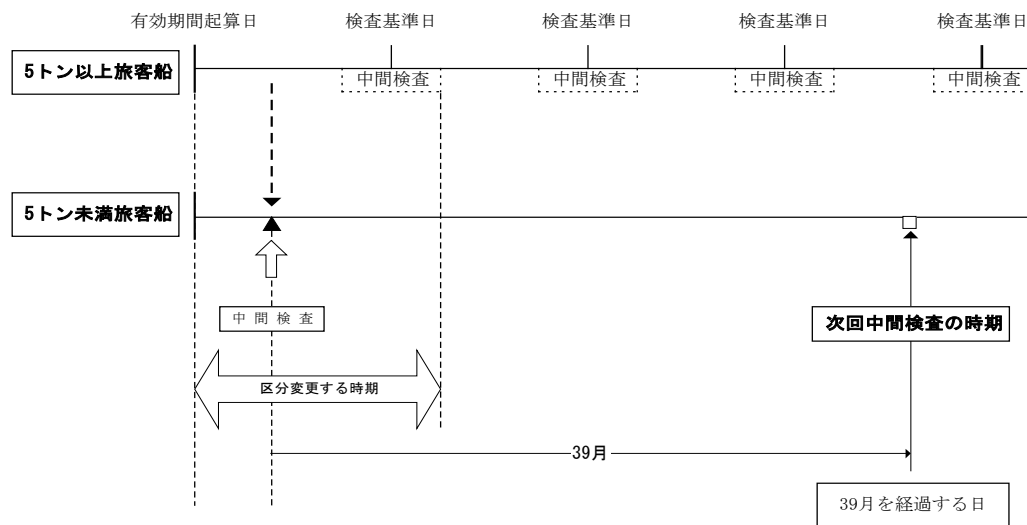


- 当該区分変更検査は、臨時検査(用途変更)とする。
- 中間検査を指定する(船舶検査証書の有効期間の起算日から21月を経過する日から39月を経過する日までの間)。

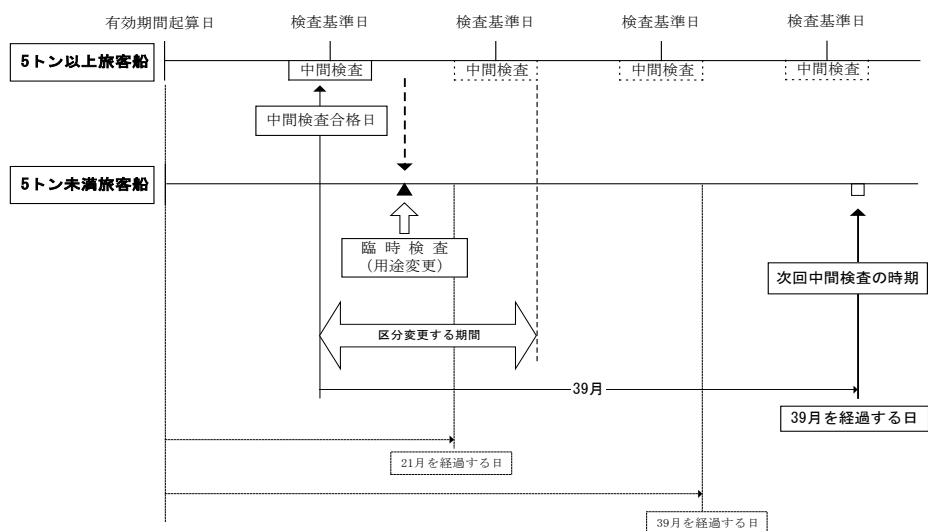
【参考】

▲(区分変更)の時期に、「臨時検査(用途変更)」に代えて、第18条第6項の規定により、次回指定される「中間検査」をその時期を繰り上げて受けても差し支えない。

この場合、次のとおりとなる。



- 当該区分変更検査は、中間検査とする。
 - 中間検査を指定する(時期を繰り上げて受けた中間検査に合格した日から起算して39月を経過する日)。
- ② 総トン数5トン以上の旅客船としての中間検査を受けている場合



○ 当該区分変更検査は、臨時検査(用途変更)とする。

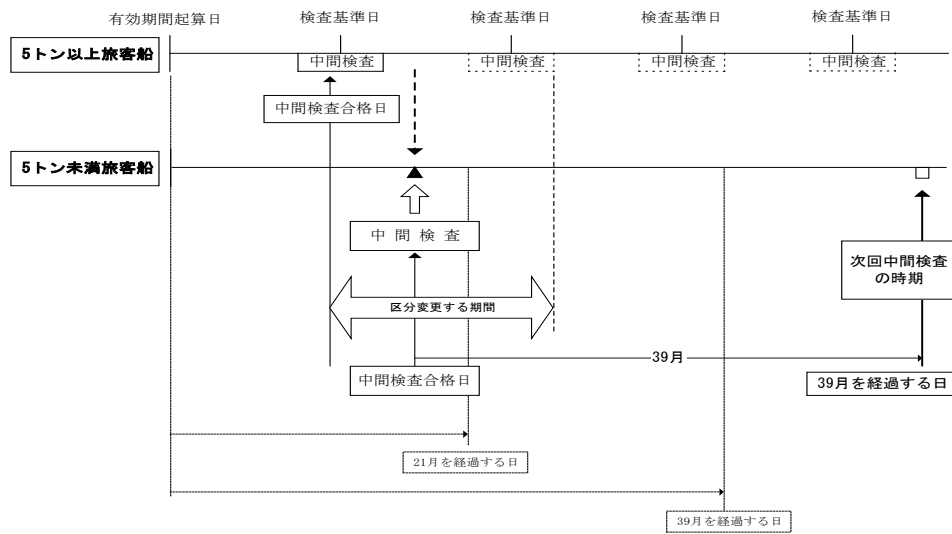
● 中間検査を指定する(時期を繰り上げて受けた中間検査に合格した日から起算して39月を経過する日)。ただし、総トン数5トン以上の旅客船としての2回目の中間検査を繰り上げしないで受けている場合は、総トン数5トン未満の旅客船としての次回中間検査の指定はしない。

(注) 変更前に第18条第2項の表第3号中欄に規定する中間検査を受けている船舶についての同項の規定の適用については、当該中間検査を同表第6号中欄に規定する中間検査を同条第6項の規定によりその時期を繰り上げて受けたとみなす。

【参考】

▲(区分変更)の時期に、「臨時検査(用途変更)」に代えて、第18条第6項の規定により、次回指定される「中間検査」をその時期を繰り上げて受けても差し支えない。

この場合、次のとおりとなる。



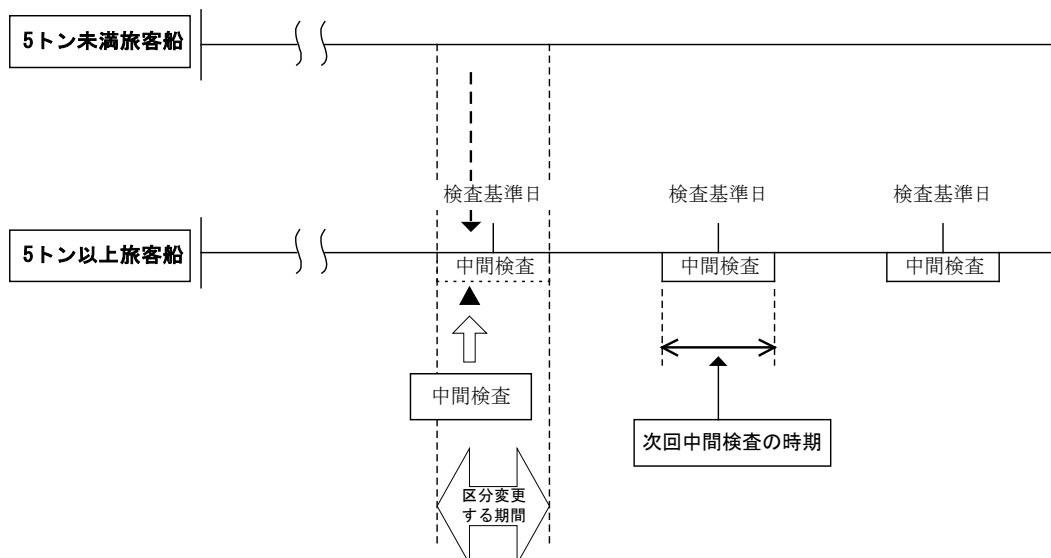
○ 当該区分変更検査は、中間検査とする。

● 中間検査を指定する(時期を繰り上げて受けた中間検査に合格した日から起算して39月を経過する日)。ただし、次回の中間検査の時期が船舶検査証書の有効期間が満了する日かそれ以後となる場合は、次回の中間検査の指定はしない。

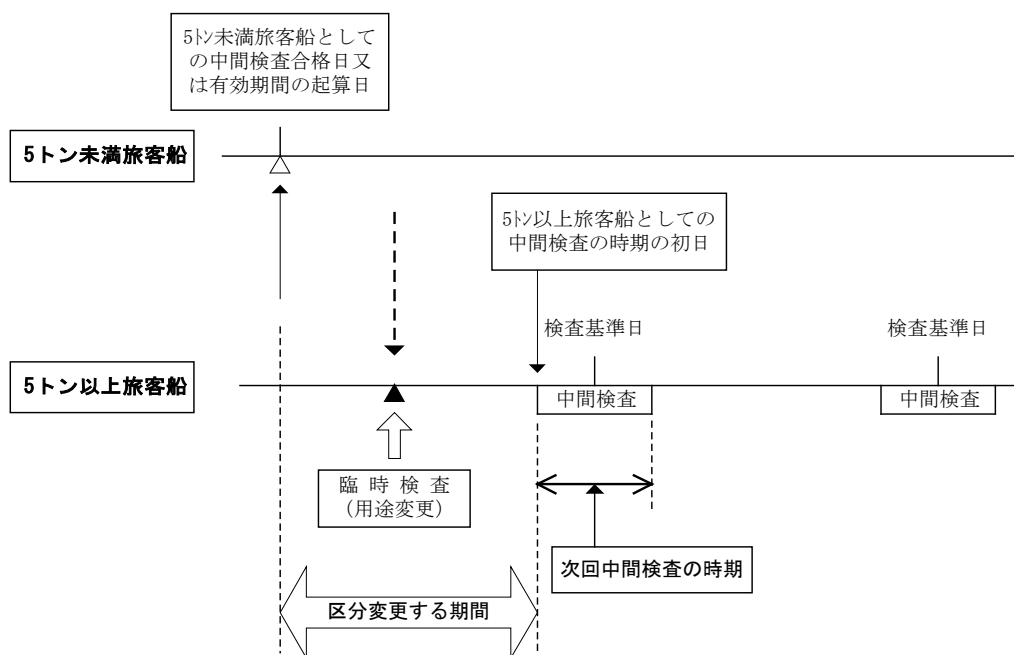
(2) 総トン数5トン未満の旅客船(第18条第2項の表第6号上欄に掲げる船舶)

→総トン数5トン以上の旅客船(第18条第2項の表第3号上欄に掲げる船舶)

① 総トン数5トン以上の旅客船としての中間検査の時期に区分変更をする場合



- 当該区分変更検査は、中間検査とする。
 - 中間検査を指定する(検査基準日の前後3月以内)
- ② 総トン数5トン以上の旅客船としての中間検査の時期以外の時期に区分変更をする場合
- (i) 総トン数5トン未満の旅客船としての中間検査に合格した日又は船舶検査証書の有効期間の起算日から総トン数5トン以上の旅客船としての次の中間検査の時期の初日までの間に区分変更をする場合

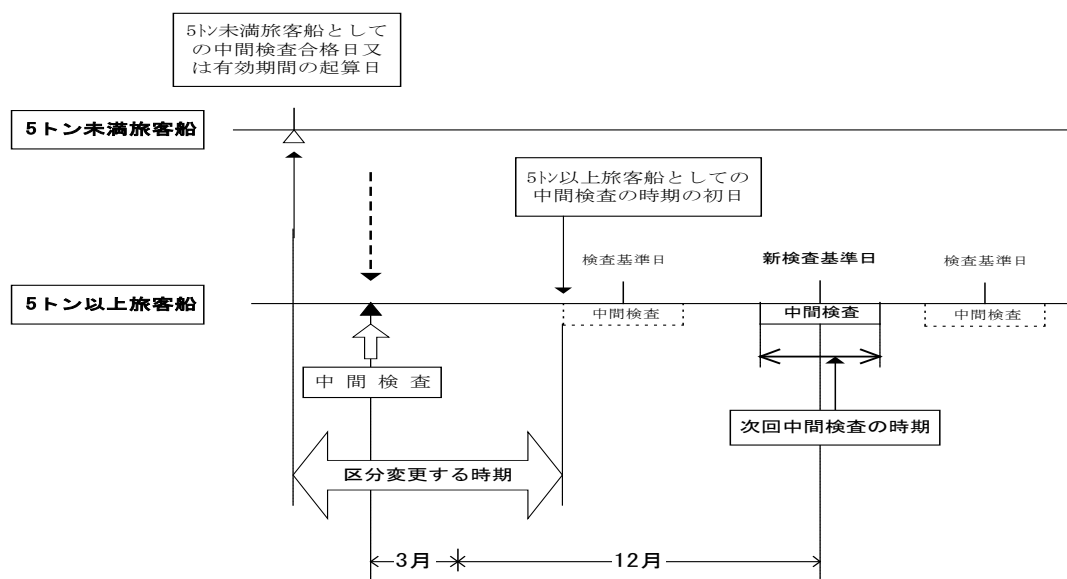


- 当該区分変更検査は、臨時検査(用途変更)とする。
- 中間検査を指定する(検査基準日の前後3月以内)。

【参考】

▲上記(i)の場合において、▲(区分変更)の時期に、「臨時検査(用途変更)」に代えて、第18条第6項の規定により、次回指定される「中間検査」をその時期を繰り上げて受けても差し支えない。

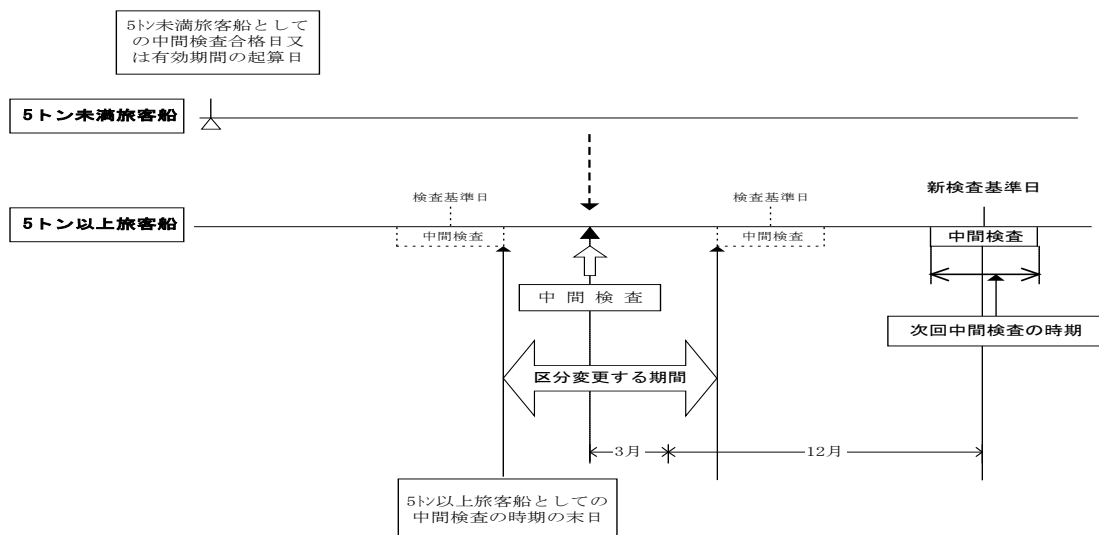
この場合、次のとおりとなる。



○ 当該区分変更検査は、中間検査とする。

● 中間検査を指定する(検査基準日の前後3月以内)。

(ii) 総トン数5トン未満の旅客船としての中間検査に合格した日又は船舶検査証書の有効期間の起算日後、総トン数5トン以上の旅客船としての次の中間検査の時期の末日を超える時期に区分変更をする場合



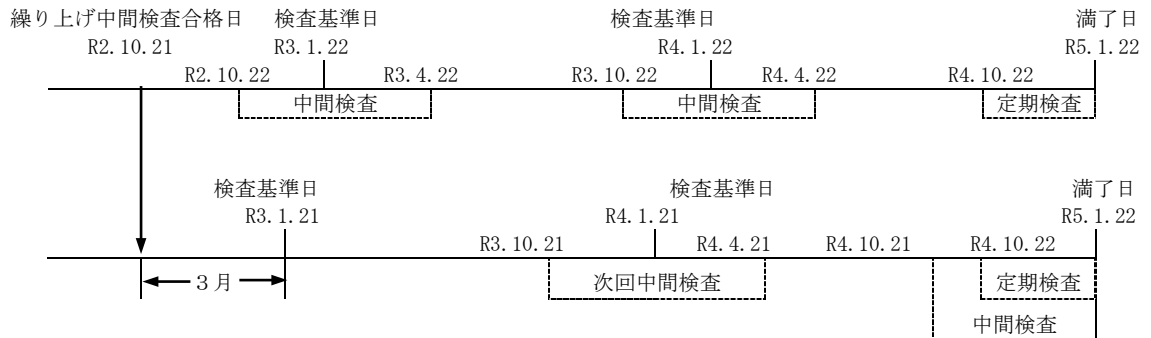
○ 当該区分変更検査は、中間検査とする。なお、当該中間検査は、総トン数5トン以上の旅客船としての次の中間検査の時期を繰り上げて受けたものとして取り扱う。

- 中間検査を指定する(新検査基準日の前後3月以内)。

18.7(a) 中間検査の繰り上げによる次回検査の時期を図示すれば、次のとおりである。

- (1) 総トン数5トン以上の旅客船(第2項の表第3号上欄に掲げる船舶)

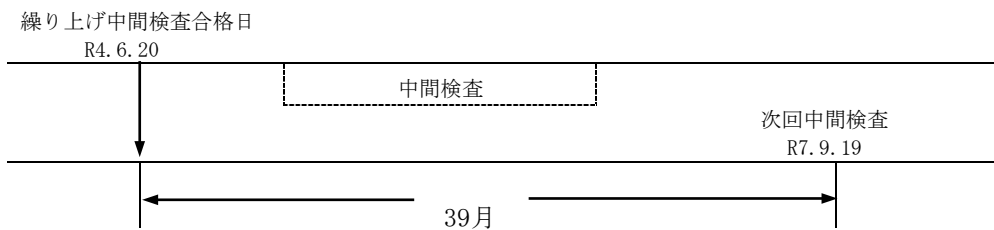
【3】 【25】



- (2) 総トン数5トン未満の旅客船(第2項の表第6号上欄に掲げる船舶)

【3】 【25】

(6年船舶についても同様)



(臨時検査)

19.0(a) 法第5条第1項第3号の「船舶検査証書に記載した条件/変更」とは、技術基準を実質的に変更するもの即ち変更前後において適用すべき技術基準の変更が伴う場合に限る。

【10】

19.2(a) 第2号の「上甲板下の船体の主要部」とは、次のものをいう。外板、上甲板、水密隔壁及び規則で要求される閉鎖装置(ふた及びターボリンを除く。)とする。

(b) 第4号の「船外機の取り替え」には、開発艇が臨時航行許可証を受有して試験航行を行う場合の船内外機及び船内機(中間軸及びアウトドライブユニットを備えるものに限る。)であって、同一型式のもの又は排気タービン過給機、インタークーラー等のアセンブリを変更した同一モデルのもの(以下この項において「乗せ換え機関」という。)の乗せ換えを含む。この場合の「指定した条件」等は細則第2編附属書[15]によること。

【4】

【14】

また、第4号の「指定した条件」とは、乗せ換え機関の場合を除き、以下のとおりとする。

当該船舶用として検査を受けている出力の範囲内で取り替え使用するときで航行区域により、次の条件を満足すること。

(1) 航行区域が平水区域の場合

(i) 連続最大出力が検査時の機関出力、質量以下のものであること。 【7】

(ii) 船舶検査手帳に次のように記入しておくこと。 【3】

施行規則第19条第2項第4号の取替え時に臨時検査を受けることを要しない船外機として、次のものを指定する。 【8】

(イ) 機関番号〇〇〇(及び△△△)の船外機

(ロ) 連続最大出力〇〇kW(××PS)馬力以下(質量〇〇kg以下)の船外機であって、予備検査又は検定の合格月(合格月が表示されていないものにあつては、機構が確認した合格月)から3年6月を超えない期間において使用されるものに限る。

(2) 航行区域が沿海区域の場合

(i) 航行区域は(iii)で指定する最低出力の機関にて算定すること(限定沿海区域でない場合は14ノット以上の速力が出る出力以上であること)。

(ii) 最大搭載人員は(iii)で指定する最高出力、質量の機関を搭載した状態で算定すること。 【7】

(iii) 船舶検査手帳に次のように記入しておくこと。 【3】 【8】

施行規則第19条第2項第4号の取替え時に臨時検査を受けることを要しない船外機として、次のものを指定する。 【7】

(イ) 機関番号〇〇〇(及び△△△)の船外機

(ロ) 連続最大出力〇〇kW(××PS)以上で△△kW(* *PS)以下(質量〇〇kg以下)の船外機であって、予備検査又は検定の合格月(合格月が表示されていないものにあつては、機構が確認した合格月)から3年6月を超えない期間において使用されるものに限る。

(c) 第5号の「機関の主要部」とは、クランク軸、中間軸及びプロペラ軸(船外機・船内外機のものを除く。)、ドライブシャフト(船外機・船内外機のものに限る。)並びにプロペラ(船外機、船内外機及び37kW(50PS)以下の船内機に使用されるものを除く。)をいう。 【8】

(d) 第6号の「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変 【28】

更を生じる改造又は修理」とは、船舶に固定して施設される救命設備、消防設備及び航海用具の取り外し、機械的に進水させる装置に積み付ける小型船舶用膨脹式救命いかだ若しくは小型船舶用救命浮器又は船灯(紅灯及び白灯を除く。)の備え付け位置の変更及び自動拡散型消火器の取付位置の変更又は取り替え(検査又は検定合格品との取り替え又は位置の変更を伴わないものを除く。)並びに膨脹式救命いかだ及び船灯の修理をいう。

(e) 第6号の「指定した条件」については、次に掲げるところによること。

【28】

(1) 当該船舶用として船舶検査を受け、小安則第58条第3項、第5項第1号又第7項の規定により備え付けている小型船舶用膨脹式救命いかだ又は検査機関が適当と認める小型船舶用救命浮器(以下(i)及び19.3(a)において「救命いかだ等」という。)であつて、自動的に浮揚し展張するものを取り外し、又は取り外したものを積み付ける場合は、次に掲げる条件を満足していること。

- (i) 取り外す期間が、救命いかだ等の備え付けが検査事務規程付録[A-1]第1編付属書[16]「低水温となるおそれのある水域を航行する船舶の取扱いについて」により不要となる期間内であること
- (ii) 整備認定事業場が積み付けるものであること
- (iii) 船舶検査において外観検査を行うことができる状態(取り外した状態であっても差し支えない。)であること

(2) 条件を指定する場合は、船舶検査手帳の船舶検査情報欄に次の例のように記載しておくこと。

船舶安全法施行規則第19条第2項第6号の救命設備の修理(取り外し又は取り付け)時に臨時検査を受けることを要しない小型船舶用膨脹式救命いかだとして、下記の条件を指定する。

- (i) 製造者名〇〇〇〇、型式〇〇〇〇、製造番号〇〇〇〇のものであること
- (ii) 船舶の種類に応じ以下のとおり
 - (イ) 小型兼用船の場合：取り外しできる期間は〇月〇日から×月×日までの間又は漁ろうをする間であること
 - (ロ) 小型兼用船以外の場合：取り外しできる期間は〇月〇日から×

月×日までの間であること

(iii) 整備認定事業場が積み付けを行いその旨を証明したものであること

(iv) 船舶検査時は外観検査を行うことができる状態（容器に格納された状態で差し支えない。）で準備しておくこと

19.3(a) 第3号の「指定した条件」については、次に掲げるところによること。

【28】

(1) 当該船舶用として船舶検査を受け、小安則第58条第3項、第5項第1号又第7項の規定により備え付けている救命いかだ等であって、19.2(e)(1)に掲げるもの以外のものを取り外し、又は取り外したものを積み付ける場合は、19.2(e)(1)(i)及び(iii)に掲げる条件を満足していること。

(2) 条件を指定する場合は、船舶検査手帳の船舶検査情報欄次の例のように記載しておくこと。

船舶安全法施行規則第19条第3項第3号の法第2条第1項第1号第6号

（救命設備）の取り外し又は取り付け時に臨時検査を受けることを要しない小型船舶用膨脹式救命いかだとして、下記の条件を指定する。

(i) 製造者名〇〇〇〇、型式〇〇〇〇、製造番号〇〇〇〇のものであること

(ii) 船舶の種類に応じ以下のとおり

(イ) 小型兼用船の場合：取り外しできる期間は〇月〇日から×月×日までの間又は漁ろうをする間であること

(ロ) 小型兼用船以外の場合：取り外しできる期間は〇月〇日から×月×日までの間であること

(iii) 船舶検査時は外観検査を行える状態（容器に格納された状態で差し支えない。）で準備しておくこと

19.3(b) 小安則第101条の適用のない小型船舶についての第10号の「復原性に著しい影響を及ぼすおそれのある変更」とは、小安則第102条から第104条までの規定による定員算定に影響を及ぼす乾げんの減少を伴う変更をいい、固定された上部構造物の取り付け、質量の大きな主機への変更(本条第2項第4号に基づき(b)

【8】

により指定した条件に適合する場合を除く。)がこれに該当する。

この場合には、乾げん計測を再実施し、定員の算定をやり直すこと。

(臨時航行検査)

19-2.0(a) 第3号の「船舶検査証書を受有しない」とは、次の状態をいう。

- (1) 法第2条第1項の適用を受けることとなった船舶で、まだ船舶検査証書の交付を受けていないとき。
- (2) 船舶検査証書の有効期間が満了しているとき。
- (3) 法第10条第5項の規定により船舶検査証書の効力が停止されているとき。【14】 【21】
この場合において、「効力が停止されているとき」とは、中間検査又は臨時検査の結果、機構が不合格であると判定し、その旨を検査申請者に文書で通知したときから検査に合格するまでの間をいい、単に受検中(検査(設計検査を除く。)に着手したとき以後をいう。以下同じ。)であるときは含まないものとする。

なお、他の港で法による検査(海洋汚染防止法による法定検査又は船舶法による総トン数の測度(小型漁船の総トン数の測度に関する政令による総トン数の測度を含む。)若しくは小型船舶の登録等に関する法律による総トン数の測度を含む。)を受けるための回航等検査の一環として行われる受検中の回航等(試験運転又は耐久試験を含む。以下同じ。)の取扱いは、次のとおりとする。

- (i) 船舶検査証書の手換えの申請を求めること。この場合において、書換申請の記載については、次のとおり取扱うこと。

- (イ) 記載事項の変更が臨時的なものである場合はその期間欄に次の例により回航等を行う期間を必ず記載するよう求めること。【24】

(例) 「令和2年2月13日から令和2年2月20日まで」

- (ロ) 手換えを受けようとする事項欄には、次の例のように記載するよう求めること。

(例)

- 1) 漁船以外の場合

新	沿海区域(航路は、A市から〇〇を経てB市に至るまで)
旧	平水区域

2) 漁船の場合

新	沿海区域(航路は、A市から〇〇を経てB市に至るまで)
旧	第 〇 種

3) 試運転の場合

新	船舶安全法施行規則第1条6項〇号の水域に限る。 (又は〇〇〇から△△△に至る海岸から〇海里以内の水域に限る。)
旧	(1) AAAからBBBに至る海岸から□□海里以内の水域 (2)、 (3)、並びに (4) 船舶安全法施行規則第1条第6項の平水区域に限る。

(ハ) 備考欄には、次のとおり記載するよう求めること。

(例) 「〇〇法による〇〇を受けるため」

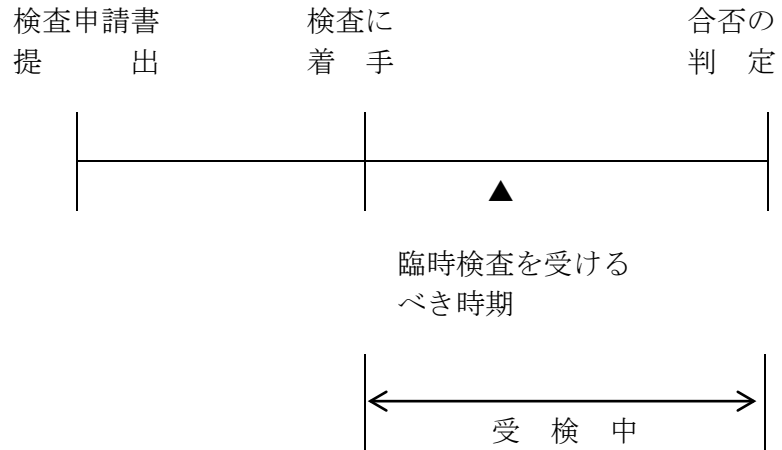
(ii) 当該回航等に必要な構造及び設備について検査を行うこと。

(iii) 書換えに代えて、臨時的なものであるとして臨時変更証を交付すること。この場合において、臨時変更事項として次の条件を付すこととし、有効期間については30日を限度とし、必要最小限とすること。

(イ) 航行区域の欄

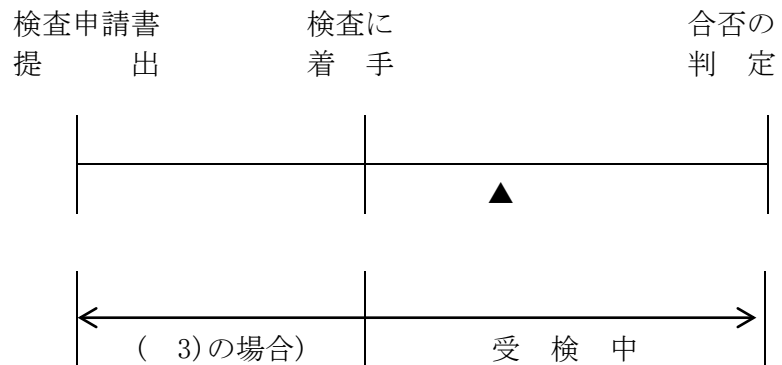
として位置付けられるため、「中間検査を受けずに航行の用に供した」ことには該当しないと解する。 /

(ロ) 臨時検査を受けるべき時期を指定された臨時検査の場合



[(イ)に同じ。]

(ハ) (ロ)以外の臨時検査の場合



- 1) (イ)1)、2)に同じ。
 - 2) 当該回航等は、臨時検査の一環として位置付けられるため、「臨時検査を受けずに航行の用に供した」ことには該当しないと解する。
 - 3) 第19条第3項第13号に係る臨時検査にあつては、検査申請書を提出したとき以後が受検中となる。

(b) 法第2条第1項の適用を受けない船舶が臨時に同項の適用を受けることとなる場合は、本条第3号に該当するものとして差し支えない。ただし、旅客又は貨物を運送する場合又はえい船がえい航する場合であって許可を受けた日数と許可を受けようとする日数の合計が1月1日から12月31日までの1年間を通じて30日を超えるときは、この限りでない。

(c) 臨時航行許可証に記載された許可の内容又は条件と異なる航行をしようとする場合には、当該許可の期間内であっても、改めて臨時航行の許可の申請を行うよう求めること。 【3】

(d) 開発艇の臨時航行検査の特例は、細則第2編附属書[15]によること。 【14】

第3節 検査の準備

(定期検査)

24.0(a) 本条において引用する「船舶安全法施行規則に規定する定期検査等の準備を定める告示」(平成9年運輸省告示第420号。以下「準備告示」という。)の解釈は次のとおりとする。

(1) 準備告示第2条第2項

(i) 「発電機」には、非常用の発電機は含まない。 【4】

(ii) 「船舶の推進に関係のある補機を駆動する補助機関」とは、非常用を除く空気圧縮機、ビルジポンプ、バラストポンプ又は消火ポンプを駆動する補助機関とする(ハウススタ、甲板補機、揚貨装置の原動機は推進に関係のある補機とはしない。)。 【3】

(2) 準備告示第2条第4項

(i) 機関規則第42条のボイラ(火炎により蒸気を発生させるボイラ)以外のボイラには、本項の規定は適用しないこと。

(中間検査)

25.1(a) 本条第1項において引用する準備告示の解釈は次のとおりとする。

(1) 準備告示第10条第4項

(i) 機関規則第42条のボイラ(火炎により蒸気を発生させるボイラ)以外のボイラには、本項の規定は適用しないこと。

第4節 検査申請の手続

(検査申請書)

31.0(a) 検査申請書が機構に提出される場合は、次によるものとする。

- (1) 船舶所有者から代理権を付与された者が、法第5条の検査を申請する場合には、申請者に代理である旨を明記するよう求めるとともに、当該申請者が船舶所有者の代理人であることを証明する委任状の提示を求める等により確認すること。
- (2) 国が所有する船舶については、国有財産法(昭和23年法律第73号)第9条の規定により各省庁の長は、その所管に属する国有財産の管理に関する事務の一部を部局等の長に分掌させることができる。当該事務の一部を分掌する部局等の長の範囲は、同法に基づく各省の国有財産事務規程(例、国土交通省所管国有財産取扱規則)に定められている。したがって、各省の国有財産事務規程により当該事務の一部を分掌する当該部局等の長は、法第5条の検査の申請をすることができる。

31.2(a) 臨時航行検査の申請書を提出する際には、その申請書の「最近1年間に臨時航行検査を受けて臨時航行した日数」の欄に、その年の1月1日以降許可された日数を次の例のように記載するよう求めること。

【9】

- (例) 6.4. 1～6.4. 4の4日間 旅客運送 広島支部
6.5. 3～6.5. 6の4日間 回 航 玉野支部
6.5.10～6.5.14の5日間 貨物運送 神戸支部
計 旅客、貨物運送 9日間 回航 4日間

(書類の提出)

32.1(a) 書類の提出時期は、検査に必要な時期とし、必ずしも検査申請書提出と同時にでなくともよい。

- (b) 定期検査を初めて受ける場合に提出する書類は、次に掲げるものとする。ただし、材料、構造、寸法及び配置等が規則に適合していることを現場検査において確認できる場合、製造検査、予備検査若しくは検定を受け、これに合格した船舶又は物件若しくは整備済証明書を受有している船舶又は物件に係る図面及び機構が必要でないと認める図面については、その一部又は全部を省略することができる。

- (1) 船 体

細則第2編附属書[1]1.の書類

(2) 機 関

(i) 細則第2編附属書[1]2.の書類

(ii) ボイラ及び動力伝達装置にかかる物件の強度計算書

(3) 救命及び消防設備

次に掲げる物件の製造仕様書

(i) 小型船舶用膨脹式救命いかだ

(ii) 小型船舶用救命浮器

(iii) 小型船舶用救命浮環

(iv) 小型船舶用救命浮き輪

(v) 小型船舶用救命胴衣

(vi) 小型船舶用救命クッション

(vii) 小型船舶用浮力補助具

(viii) 小型船舶用自己点火灯

(ix) 小型船舶用自己発煙信号

(x) 小型船舶用火せん

(x i) 信号紅炎

(x ii) 小型船舶用信号紅炎

【6】

(x iii) 発煙浮信号

【6】

(x iv) 小型船舶用衛星利用非常用位置指示無線標識装置

【13】

(x v) 小型船舶用レーダー・トランスポンダー

(x vi) 持運び式双方向無線電話装置

(x vii) 小型船舶用液体消火器

(x viii) 小型船舶用粉末消火器

(x ix) 自動拡散型消火器

(x x) 可燃性ガス検定器

(4) 航海用具

【27】

船灯の製造仕様書

(5) 電気設備

防爆型、防水型又は水中型の電気機器の構造図

(6) 復原性

- (i) 小型船舶安全規則第101条が適用される船舶の復原性に関する提出書類の種類は、当該船舶の航行区域、大きさ等に応じ表32.1<1>の○印のものとする。ただし、再度復原性試験を実施する場合に、前回の復原性試験の場合と変更のない書類については、省略して差し支えない。

表32.1<1>

書 類	旅 客 船			
	平 水 区 域			沿海区域
	細 則 第 1 編 附 属 書 [1] 7.0(f)に 該 当 する 船 舶	船舶復原性規 則第16条の2 第2項に該 当する船舶	その他の 船 舶	
一 般 配 置	○	○	○	○
船体中央横断面図	○	○	○	○
船 体 線 図	－	○	○	○
排水量等曲線図	－	○	○	○
復原力交叉曲線図	－	－	○	○
開 口 配 置 図	－	○	○	○
海水流入角曲線図	－	－	－	○
計画重量重心計算	－	－	－	○

- (ii) 表32.1<1>の書類の内容については、次に掲げる事項に注意すること。

- (イ) 一般配置図には、旅客搭載場所ごとに旅客の数を記載すること。
 (ロ) 排水量等曲線図には、少なくとも表32.1<2>の○印のものを記載すること。

表32.1<2>

	平水区域	沿海区域
排水量 W	○	○
毎センチ 排水トン数 TPC	-	○
浮心の垂直位置 KB	○	○
横メタセンタの 位置 KM	○	○
縦メタセンタの 位置 LKM	-	○
浮心の前後位置 $\overline{\text{OB}}$	-	○
浮面心の位置 $\overline{\text{OF}}$	-	○
毎センチトリム モーメント MTC	-	○
方形係数 Cb	-	○

- (ハ) 排水量等曲線図に記載する事項は、海水の比重を1.025として計算すること。ただし、淡水のみを航行する船舶にあつては、1.000とすること。
- (ニ) 復原力交叉曲線図には、仮定した重心の垂直位置KG及び算定した浮力範囲を記載すること。
- (ホ) 開口配置図には、各開口の位置、種類、閉鎖の方法等を記載すること。ただし、平水区域のみを航行区域とする船舶については、舷側における開口のみを記載することとして差し支えない。
- (ヘ) (ホ)に掲げる事項を一般配置図に記載する場合は、開口配置図を省略して差し支えない。
- (ト) 海水流入角曲線図は、復原性規則第2条による海水流入角を有する船舶について、図32.1<1>のように海水流入角とそれに対応する排水量を記載すること。

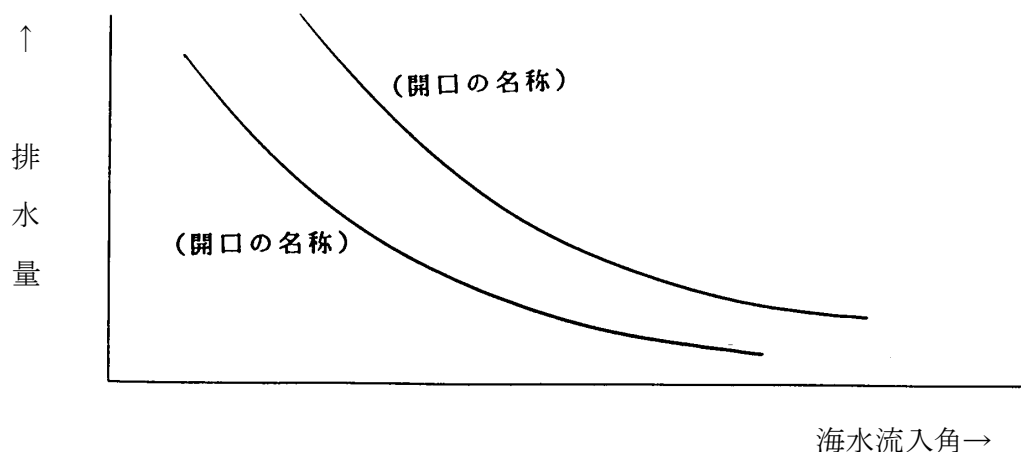


図32.1<1> 海水流入角曲線の例

- (f) 計画重量重心計算書には、少なくとも軽荷状態、空倉出港状態及び満載入港状態について計画の喫水、排水量、重心の位置等を示すものとする。
- (g) 計画重量重心計算書には、計画重量重心について船舶復原性規則第1条の規定を適用した場合の計算書を添付すること。この場合において、少なくとも空倉出港状態及び満載入港状態について計算し、横揺れ周期は、細則第1編附属書[11]7.0(g)の $(K/B)^2 \cdot A$ を使用して算定すること。
- (c) 第2号の書類の提出の時期については、次のとおり取扱うこと。
- (1) 船舶検査証書及び船舶検査手帳にあっては、検査申請書の提出と同時に提出するよう求めること。ただし、船舶が航行中であること等の事由により申請と同時に提出することが困難な場合は、検査に必要なときまでに正本を提出するよう求めることとして差し支えない。
 - (2) その他の書類にあっては、必ずしも検査申請書の提出と同時でなく、検査に必要なときまでに提出するよう求めることとして差し支えない。
- (d) 「産業人員等の運送を安全に行うための設備その他の事項を記載した書類」として提出させるものは、次に掲げるものとする。
- (1) 人員運送設備に関する保守の記録
 - (2) 決められた手順に従って船長が産業人員に乗船許可を付与した記録

【2】

【28】

32.6(a) 小型漁船の検査申請に当たっては、当該小型漁船に適用する技術基準を確認するために検査申請書の提出と同時に漁船登録票(その写しでも可)を提出させること。ただし、当該小型漁船の構造、形状及び設備等から従事する業務に適用される従業制限が明らかな場合には、提出を求めなくても差し支えない。

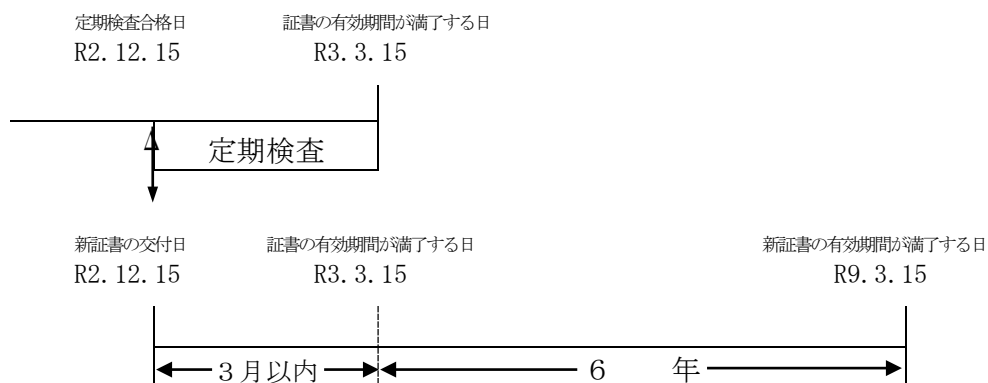
第5節 船舶検査証書等

(検査証書の有効期間)

36.1(a) 本項ただし書の規定を図示すれば、次のとおりである。なお、5年船舶についても同様の取り扱いである。

【3】
【25】

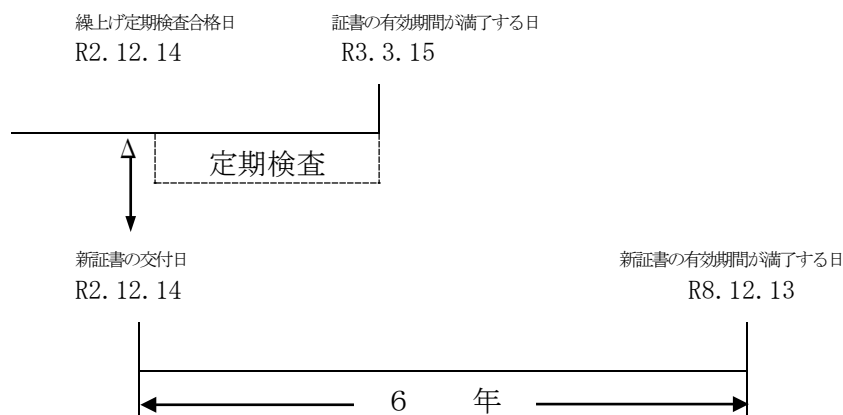
(i) 定期検査に合格した日が、証書の有効期間が満了する日の3月前以内の場合



注) 上記の場合において、新証書の有効期間はR9. 3. 15までとなる。

また、例えば上記の場合でR3. 3. 17に定期検査に合格した場合であっても、新証書の有効期間はR9. 3. 15までとなる。

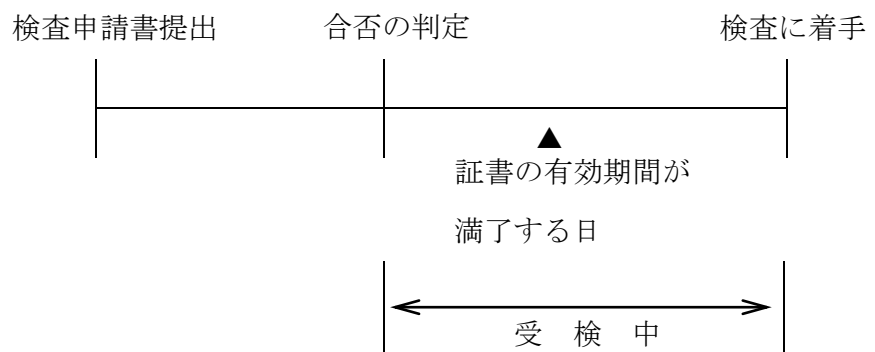
(ii) 定期検査に合格した日が、証書の有効期間が満了する日の3月前を超える場合



(b) 「改造又は修理のため当該船舶を長期間航行の用に供することができない場合」とは、船舶の長さ、幅又は深さの変更その他船体の主要な構造の変更を行い、その後に新たに定期検査に合格した場合をいう。

【3】

- (c) 「やむを得ないと認める場合」とは、プレジャーボート等一般に利用が特定の時期に限定されている小型船舶等を陸上保管等により不使用状態としていた旨の申し出がなされた場合であって、当該申請が妥当と判断でき、かつ、第1回定期検査に準じる検査の準備を行って定期検査を受け、これに合格した場合とする。この場合において、船舶検査証書の満了日は定期検査に合格した日から起算して5年(船舶安全法第10条第1項ただし書に規定する船舶にあつては6年)を経過する日となる。 【3】
- (d) 「船舶検査証書の有効期間が満了する日」とは、当該証書が交付されたときの有効期間が満了する日をいう。したがって、ここでいう「有効期間」には、第46条の2の規定に基づき延長した期間は含めない。 【3】
- 36.2(a) 「従前の船舶検査証書の有効期間の満了前に、定期検査等を受け、当該定期検査等に係る船舶検査証書の交付を受けた場合」とは、定期検査の結果、機構が当該定期検査を合格と判定し船舶所有者に新たな船舶検査証書を交付した場合又は機構が当該定期検査を不合格と判定した場合をいい、従前の船舶検査証書の有効期間が満了するまでの間において、船舶所有者に新たな船舶検査証書の交付又は不合格の判定がなされていないものは、含まないものとする。 【21】
- なお、他の港で法による検査を受けるための回航等検査の一環として行われる受検中の回航等の取扱いは、次のとおりとする。
- (1) 19-2.0(a)(3)(i)から(v)までの規定に準じて取り扱うこと。
 - (2) 回航等の期間中に船舶検査証書の有効期間が満了する場合にあつては、(1)の規定にかかわらず臨時航行検査の申請をするよう求め、臨時航行許可証を交付することとして差し支えない。
 - (3) 受検中の回航等を図示すれば、次のとおりである。



- 1) 一定の条件を付して証書の臨時変更で処理し、検査の一環として行われる回航等を認める。
- 2) 回航等に必要な構造及び設備について検査を行う。
- 3) 回航等の期間中に証書の有効期間が満了する場合は、臨時航行許可証を交付する。

36.3(a) 「船舶となった場合」とは、当該検査に合格の判定があった場合とする。

(船舶検査証書の書換え)

38.1(a) 「変更を生じた場合」とは、行政区画又は土地の名称の変更により船籍港等に変更を生じた場合は、本項に該当しない。

38.2(a) 「その変更が臨時的なものであるとき」とは、変更事項が30日以内に再び変更前の記載事項になるときをいう。

【11】

なお、臨時変更証の書換えは行わないこと。臨時変更証の記載事項に変更を生じた場合は、当該臨時変更証を返納するよう求めるとともに、改めて臨時変更証の交付手続をするよう求めること。

(船舶検査証書の返納)

41.0(a) 船舶検査証書又は臨時変更証を返納する場合には、引き続いて定期検査を受ける場合を除き、返納の理由を記載した返納届を提出するよう求めること。この場合において返納の理由が係船のためであるときは、返納届を2通提出するよう求め、その1通に受理した旨を記入して返付すること。

(b) 返納された船舶検査証書及び臨時変更証は、機構等の印を消印し、直ちに廃棄すること。

(c) 引き続いて定期検査を受ける場合を除き、船舶検査証書及び臨時変更証を返納しなければならない場合において、これを返納できないときは、その理由を記載した返納不能届を提出するよう求めること。この場合において、返納の理由が係船のためであるときは、返納不能届を2通提出するよう求め、その1通に受理した旨を記入して返付すること。

【22】

(船舶検査証書又は臨時航行許可証を受有しないで航行できる場合)

44.0(a) 第44条の規定による試運転には、法第5条の検査に備えてとして行うウォーターは含まれないので、臨時航行許可証又は臨時変更証を受有して行う場合の

ほかは、法第18条第1項第1号の罰則が適用されるので留意すること。

- (b) 法第6条第3項の予備検査又は法第6条ノ5第1項の検定において救命艇、救助艇及び救命いかだ支援艇の性能確認として行う試運転は、本条の試運転に該当するものとみなす。 【26】

(法第6条の検査に係る合格証明書及び証印)

45.0(a) 細則第2編4-1-2による抽出検査の方法で予備検査を行った場合の合格証明書の交付時期は、次によること。

- (1) 抽出機器については検査合格後
(2) 非抽出機器については同一母集団の抽出機器が検査に合格し、かつ、非抽出機器の自主検査の成績表を確認後
(b) 予備検査に合格した物件には、証印のほか、当該検査を行った支部の略符及び検査番号を付すること。

第6節 雑則 【3】

(船舶検査証書の有効期間の延長)

46-2.1(a) 証書の有効期間が満了する際、現に港（第1号、第2号及び第4号にある船舶については外国の港を含む。）にある船舶についても、本項による事由に該当するものとして取り扱って差し支えない。 【21】

46-2.2(a) 本項において指定する日は、当該船舶が受検地に到着する予定の日とする。 【21】

- (b) 本項において「当該航海」とは、船舶の積荷を揚げ切る本邦の港までの航海と解するが、その港が受検地と異なる場合については、旅客及び貨物を搭載しない限り受検地までの航海と解して差し支えない。

- (c) 本項により、船舶検査証書の有効期間の延長を指定した船舶であって特別の理由（途中機材の故障等で指定を受けた日までに本邦の港又は検査を受ける予定の外国の港への航海が完了しない場合）のあるものについては、延長される前の船舶検査証書の有効期間が満了する日の翌日から起算して、それぞれ第46条の2第1項に規定する事由に応じ本項で定める範囲内で、かつ、必要最小限の期間に限り再度延長して差し支えない。

- (d) (c)に掲げる特別の理由が存在しない船舶であって、延長した有効期間満了時

に船舶の所在地が受検地と異なるときは、第19条の2第2号に該当するものとして臨時航行検査を受けさせること。

46-2.3 (a) 本項により、船舶検査証書の有効期間の延長を指定した船舶であって特別の理由（途中機材の故障等で指定を受けた日までに本邦の港又は検査を受ける予定の外国の港への航海が完了しない場合）のあるものについては、延長される前の船舶検査証書の有効期間が満了する日から起算して、それぞれ第46条の2第1項に規定する事由に応じ本項で定める範囲内で、かつ、必要最小限の期間に限り再度延長して差し支えない。【21】

(b) (a)に掲げる特別の理由が存在しない船舶であって、延長した有効期間満了時に船舶の所在地が受検地と異なるときは、第19条の2第2号に該当するものとして臨時航行検査を受けさせること。

46-2.5 船舶が機構から遠隔地にある等の理由により船舶検査証書及び船舶検査手帳の提出が困難な場合は、船舶検査証書及び船舶検査手帳の添付を省略して差し支えない。【21】

46-2.6 46-2.5により船舶検査証書及び船舶検査手帳の添付を省略した場合は、有効期間延長申請書の写しに延長した旨記入することにより船舶検査証書及び船舶検査手帳への記入に代えて差し支えない。この場合は、船長に当該写しを船内に備えさせること。【21】

46-3.1(a) 「定期検査等を外国において受けた場合その他地理的条件、交通事情その他の事情」とは、国際航海に従事する法第8条の船舶が定期検査に相当する検査に合格した後、船舶検査証書の交付を受ける前に航行の用に供しなければならないことをいう。なお、当分の間、その他の事情は認めない。【21】

第4章 雑則

(資料の供与等)

51.0(a) 作成すべき資料は、少なくとも表51.0<1>に掲げる書類とすること。

表51.0<1> 作成すべき資料

【18】

書 類	平水区域の旅客船			沿海区域を航行区域とする旅客船
	細則第1編 附属書[11] 7.0(f)に該 当する船舶	船舶復原 性規則第 16条の2第 2項に該当 する船舶	その他の 船 舶	
一 般 配 置 図	○	○	○	○
排 水 量 等 曲 線 図	-	○	○	○
船首部喫水修正表	-	-	-	-
復原力交叉曲線図	-	-	○	○
開 口 配 置 図	-	○	○	○
海水流入角曲線図	-	-	-	○
復原性試験の成績	○	○	○	○
重量重心計算書	-	○	○	○
復 原 力 曲 線 図	-	-	○	○

(b) 資料の内容については、次に掲げる事項に注意すること。

- (1) 一般配置図、復原力交叉曲線図及び開口配置図については、32.1(b)(6)に準ずること。
- (2) 排水量等曲線図については、32.1(b)(6)に準ずるほか、沿海区域を航行区域とする船舶については、中央横断面係数(C_M)、水線面積係数(C_w)及び柱形係数(C_p)を記載すること。
- (3) 船首部喫水修正表は、喫水ごとに船首垂線(FP)からの距離を記載すること。
この場合において、喫水は、軽荷状態から満載状態までの範囲におけるものとする。
- (4) 海水流入角曲線図については、32.1(b)(6)に準ずること。
- (5) 復原性試験の成績及び重量重心計算書は、復原性試験書式及び重量重心計算書式に準じたものとする。

- (6) 重量重心計算書には、重量重心計算を行った各状態について、タンクごとに水又は油の量及び自由表面修正の有無を記載した書類を添付すること。
 - (7) 復原力曲線図は、重量重心計算を行った各状態について作成し、海水流入角、最大復原てこ、最大復原てこを生ずる横傾斜角及び復原性範囲の各値を付記すること。
 - (c) 細則第1編附属書[11]7.0(f)に該当する船舶については、資料は2部提出するよう求めること。その他の船舶については、資料は3部提出するよう求め、うち1部に意見を添えて、本部まで伺い出ること。
 - (d) 船長に供与した資料を変更する場合には、当該変更に係る資料を提出するよう求め(a)～(c)により処理すること。
 - (e) 「管海官庁が当該船舶の操縦性能を考慮して差し支えないと認める場合」とは、双胴船、空中プロペラ推進船、ウォータージェット推進船等の特殊な操縦性能を有する船舶以外の船舶の場合をいう。
- 51.1.15(a) 「当該船舶が産業人員等の運送を安全に行うために必要な事項」とは、【28】
次に掲げる事項とする。
- (1) 船舶の主要目
 - (i) 船名
 - (ii) 登録長さ及び船の長さ(Lf)満喫細則が適用されない等、当該数値の算出が要求されない船舶にあつてはLfを記載することを要しない)
 - (iii) 総トン数
 - (iv) 最大搭載人員
 - (2) 以下の内容を含む人員運送設備の使用方法等に関する事項
 - (i) 安全に使用できるように適切に維持管理し、かつ、定期的に点検するために必要な事項。
 - (ii) 責任ある職員(監督責任者)が装備及び使用について監督し、適切な訓練を受けた者が確立された安全手順に従い操作するために必要な事項。
 - (iii) 監督責任者と航海船橋との間の連絡手段に関する事項。
 - (iv) 人員運送設備の使用及び保守の記録の船内保管に関する事項。

- (v) 人員運送を開始する前に人員運送設備が適切に機能していることを確認するために必要な事項。
- (vi) 人員運送設備と産業人員が船内で滞在する場所との間の、産業人員の安全を妨げることのない通路の確保に関する事項。
- (vii) 船上の人員の数及び識別に関する正確な情報を常時把握するための手順。
- (viii) 海上における人員運送の計画時又はそれを実行する前の人員運送作業における安全性の評価に関する事項(当該評価では環境条件のみならず作業上及び設備上の制限を考慮すること。)
- (ix) 人員運送の計画に関する事項 次の国際海事機関が策定したガイダンス又は適用可能な関連ガイダンスを考慮すること。)
 - 1) 海上における人員運送時の安全に関するガイダンス (MSC ME PC. 7/Circ. 10)
 - 2) 洋上施設と船舶との間の人員運送に関する IMCA M202 ガイドンスの最新版等
- (3) 人員運送設備に関する使用及び保守の記録 (チェックリスト等) の様式
- (4) 乗船する産業人員について、船長が次の事項を確認するための手順 (なお、(iv) の事項に関する手順が記載されている場合に限り、(iii) の事項に関する手順を省略することができる。)
 - (i) 乗船する産業人員が、16歳以上であって、かつ、健康であること (関連文書等の確認によること)。
 - (ii) 乗船する産業人員が、船内の作業言語を理解していること。
 - (iii) 乗船する産業人員が、次の項目に関する「訓練」又は「説明」を受けていること。
 - (イ) 個人の生存に関する次の事項
 - 1) 船内で発生する可能性のある緊急事態に対応すること。
 - 2) 救命設備の使用に関すること
 - 3) 高所から安全に入水すること及び水中における生存に関すること

- 4) 救命胴衣を着用した状態で船上及び水中から救命艇又は救命いかだに乗込むこと
- (ロ) 船舶で生じ得る火災による危険の分類及び火災を予防するためにとるべき措置に関すること。
- (ハ) 乗船する産業人員等運送船における安全と責任に関する次の事項
 - 1) 船長又はその代理人が有している権限に関すること
 - 2) 船員の指示に従わなければならない義務に関すること
 - 3) 船上で使用される安全情報の記号、信号及び警報の意味を理解すること
- (iv) 乗船する産業人員が、次のいずれかの訓練を受けたことを証する有効な文書等を所持していること。
 - (イ) 移動式洋上施設の要員の訓練及び認証のための勧告（決議 A. 1079(28) 28)）第 5.5 項に規定する訓練
 - (ロ) 世界風力機構(GWO)による基礎安全訓練海上生存技術訓練及び火災予知訓練
 - (ハ) 海洋石油産業訓練機構(OPITO)による海洋施設基礎安全教育及び緊急時訓練
- (二) STCW条約による生存訓練及び消火訓練
- (v) 乗船する産業人員が、「出航前」又は「乗船後直ちに」以下の内容を含む安全教育を受けたこと。
 - (イ) 「船舶の一般配置」
 - (ロ) 「個人用救命設備」、「集合場所」、「乗下船場所」、「非常脱出経路」及び「救護場所」の配置場所
 - (ハ) 船上で使用する「安全情報」、「記号」、「信号」及び「警報」
 - (二) 「警報が発せられる状況」及び「緊急事態が宣言される状況」における対応
- (vi) 運送される前（出航前に、乗船する産業人員が、「他の船舶」及び/又は「海洋施設」への移動に関して、「手順」、「配置」

及び「追加の安全手段又は設備」について習熟したこと。

(5)決められた手順に従って船長が産業人員に乗船許可を付与した記録
(チェックリスト等)の様式

(図面)

55-3.0(a) 本条の規定は、小安則第1条又は小漁則第1条の規定の適用を受ける船舶には適用されない。

(無線設備の保守等)

60-5.0(a) 小型船舶に対する本条の適用については、細則第1編附属書[14]によること。

(船橋からの視界)

65-2.0(a) 本規定は法28条を根拠とするものであり、法第5条の検査対象とならない。

(えい航索の設置)

65-3.0(a) 本規定は法28条を根拠とするものであり、法第5条の検査対象とならない。

(手数料)

66.0(a) 検査申請後、船舶の用途又は長さ、検査の種類等の変更により手数料に不足を生じた場合は、その不足額を納付するよう求め、過納を生じた場合は、その過納について、検機経第50号(昭和49年12月5日付け)「検査等手数料の過納金について」により処理すること。

【18】

【2】 【12】

(b) 臨時検査の手数料は、検査申請と同時に臨検1回分を納付するよう求め、検査終了時に不足分を納付するよう求めること。

(c) 製造検査の手数料の徴収については、次によること。

(1) 船体、主機、ボイラ及び補助機関についてそれぞれ手数料を算定し、それらを合計した額を徴収すること。

【15】

(2) 排気タービン過給機付き内燃機関の手数料は、当該内燃機関の出力に対応した手数料の額のみを徴収すること。

(3) 予備検査に合格し、初めて船舶に備え付ける機関は、製造検査の対象とならないから手数料は徴収しないものとする。

(d) 予備検査の手数料の徴収については、次によること。

(1) 舵頭材又は舵心材の場合

(i) 舵頭材の径は、上部軸受部における実径とすること。

(ii) 舵頭材及び舵心材が一体となっているものは、舵頭材として扱うものとする。

(iii) 舵心材の径はピストル径とすること。

(2) 蒸気タービン、内燃機関、船内外機、船外機及びガスタービンの手数料は、次の例のように1個ごとの手数料の額とする。この場合において、機関本体に固定して設置されている附属品等(機関に一体として組み込まれるもの及びキグストンバルブに限る。)並びに機関本体と一体となっているクラッチ、逆転機及び減速装置等は、機関本体と同一の検査申請でもよいが、機関本体と一体となっていないものは、それぞれ物件ごとに検査申請を行うよう求めること。

(例1)

(i) 200PSのディーゼル機関1個及び減速装置(ディーゼル機関と一体となっているもの)1個の製造に係る予備検査の場合

27,400円(200PSの内燃機関の手数料)×1個=27,400円

(ii) 200PSのディーゼル機関1個及び減速装置(ディーゼル機関と一体となっていないもの)1個の製造に係る予備検査の場合

27,400円(200PSの内燃機関の手数料)×1個+2,800円(減速装置の手数料)=30,200円

(例2) (6シリンダの場合)

内燃機関につき改造又は整備に係る予備検査を行い、その際ピストン6個及びクランク軸を取り替えた場合

18,100円(内燃機関の改造又は整備に係る手数料)×1個=18,100円

【23】

(3) 排気タービン過給機の部品又は附属品の手数料は、当該過給機の手数料中に含まれるものとする。

(4) 組立型ピストンのクランク1個又はスカート1個のみを検査した場合は、ピストン1個としての手数料を徴収すること。

(5) 排気タービン過給機のタービン羽根、羽根車、翼車又は軸の手数料は、それらいずれか2種類以上のものが一体又は溶接構造のものであっても、各種類ごとに算出したものの合計額とすること。

【23】

(6) 電気設備の定格出力は、直流にあつてはキロワット、交流にあつてはキロボルトアン

ペアを使用すること。

- (7) 起動機付き電動機の手数料は、当該電動機の手数料の額のみを徴収すること。
- (8) 内部を二つ以上に仕切り、別個に配線した変圧器の出力は、それぞれの出力を合計したものとする。
- (9) 配電盤の出力は、発電機から当該配電盤に流れる電流の合計出力とすること。この場合において、電流がインターロックされている発電機群の出力は、その最大出力を当該発電機群の出力とすること。
- (10) 制御器を備え付けている配電盤の手数料は、当該配電盤の手数料の額のみを徴収すること。
- (11) 独立の集合制御盤は、配電盤として手数料を徴収すること。この場合、その出力は、当該制御盤から流れる電流の合計出力とする。

細則第3編 別表 第1

- (a) 「貨物タンク、船体ブロックその他管海官庁が指定する船体構造部材」等「管海官庁が指定する」という表現を含む項の取扱いは、次による。
- (1) 当該項中「貨物タンク」、「船体ブロック」のように例示されている物件については、管海官庁が指定するまでもなく、予備検査を受けることができる。
- (2) 例示されている物件以外の物件であって、管海官庁が指定した物件については、当該管海官庁の管轄区域内においてのみ予備検査及び準備検査を受けることができる。
- (3) 前(2)の指定した物件については、管海官庁にそのリストが用意されているので例示されている物件以外の物件で予備検査又は準備検査の申請があった場合は、同リストにより確認すること。
- (b) 「船体用材料 プラスチック樹脂」には、「強化プラスチック船(FRP船)特殊基準」(昭和57年6月10日付舶査第280号)に定める構造用接着剤を含む。
- (c) 「船内外機」とは、内燃機関、ガスタービン等の原動機と減速機、逆転機、推進軸系(プロペラを含む。)等が一体となったものであって、原動機部分が船内にあり、かつ、軸系部分が船外にあるもの(大型船に使用する縦軸推進装置(いわゆるZプロペラ、ダックプロペラ等)を除く。)をいう。
- (d) 「船外機」とは、内燃機関、ガスタービン等の原動機と減速機、逆転機、推進軸系(プロペラを含む。)等が一体となったものであって、これらがともに船外にあるものをいう。
- (e) 排気タービン過給機の「羽根車」とは、ロータをいう。
- (f) 「油圧ポンプ又は油圧モータ」には、機関に係るもの、操舵、係船及び揚錨の設備に係るもの並びに荷役その他の作業に係るものを含む。
- (g) 「圧力容器」とは、船舶機関規則第1条第6号の「圧力容器」に該当するものをいう。
- (h) 「熱交換器」には、内燃機関の油冷却器又は水冷却器、排気タービン過給機の空気冷却器、油加熱器(電気式のものを含む。)、ドレンクーラー、復水器等を含む。
- (i) 「可変ピッチプロペラ」及び「フォイトシュナイダープロペラ」とは、それぞれプロペラとプロペラ翼の翼角を調整する変節機構が一体となったものをいう。
- (j) 「管海官庁が指定するその他の機関」の「その他の機関」とは、船舶機関規則第1条第1号の「機関」であって本別表に物件名が掲げられている物件以外のもの

【21】

【12】

をいう。

(k) 「シリンダ、シリンダライ付、シリンダカバー又はピストン」及び「クランク軸」には、空気圧縮機用のもの、油圧操舵装置用のもの等を含む。

(l) 「タービンの部分」には、蒸気タービン及びガスタービンの部品のほか、排気タービン過給機のタービン車室、軸、翼車、羽根車及びタービン羽根を含む。

(m) 「軸系のクラッチ、逆転機、弾性つぎ手又は変速装置」の「軸系」とは、推進軸系だけでなく、動力伝達の用に供されるすべての軸系をいう。

(n) 「中間軸、逆転機軸、スラスト軸、プロペラ軸その他の動力伝達軸」には、ロータリ型内燃機関のロータ軸を含む。

(o) 「アウトドライブ装置」とは、船内外機の前動機を除いた部分をいう。

(p) 「液量計測装置」とは、船舶機関規則心得附属書[9]「安全装置の基準」7(8)の液量計測装置(警報器付き)をいう。

(q) 「ゴムホース」とは、船舶の推進、排水、消防、燃料油、燃料油以外の油であって引火点150℃以下のもの及びその他安全性に直接関係ある補機に用いるものをいう。

(r) 「管海官庁が指定するその他の機関部品」の取扱いについては、次に掲げるところによる。

(1) 「その他の機関部品」とは、船舶機関規則第1条第1号に規定する機関であって本別表に物件名が掲げられている物件以外のものをいう。

(2) 内燃機関の接続棒、クロスヘッド若しくはピストン棒又はロータリ型内燃機関のロータハウジング、サイロハウジング、インターミディエイトハウジング若しくはロータの指定に際しては、管海官庁まで伺い出る必要はない。

(3) 内燃機関の支柱ボルト、変速装置の歯車等本別表に物件名が掲げられている物件の構成部品及び遠隔制御装置の構成部品(警報盤、制御用機器等)は、「管海官庁が指定するその他の機関部品」として指定することができる。

(s) 「遠隔制御装置」とは、船舶機関規則第93条第1項の「遠隔制御装置」をいう。

(t) 「遠隔操作装置」とは、小型船舶安全規則第23条第4項の「遠隔操作装置」をいう。

(u) 「鎖」には、その一部としてシャックル及びスイベルを含む。

【12】

【23】

細則第3編 附則

附則（令和6年6月28 日）

【28】

附 1.0(a)「主要な変更」とは、次のいずれかの変更をいう。

- (1)産業人員等運送船に用途を変更すること。
 - (2)日本船舶以外の産業人員等運送船を日本船舶の産業人員等運送船に変更すること。
- (b)「管海官庁の指示するところ」については、(1) 又 は(2)に掲げる場合に
応じ、それぞれ(1)又は(2)に定め るところによること。
- (1)国際海事機関が作成した勧告「旧産業人員ガイドラインMSC. 418(97)」従っ
て、旗国（日本以外の旗国 又は船級協会により産業人員等運送船として承
認さ れた船舶の場合：勧告（当該勧告で 要求 される 「2008 年特殊目的
船コード」の要件を含む。）、施行 規則心得附属書[3]に規定する 「4. 人
員運送設備 （(3)(iv)、(viii)及び(ix)に限る。）」「10. 防火構造及 び消防
設備」及び「11. 救命設備」の要件並びに施行規則51 条の改正規定を適用
すること。
- (2)(1)以外の船舶の場合：改正後の規定を適用すること。

細則附則（令和7年3月31日）

【28】

（施行期日）

- (1) 本改正後の細則は、令和7年4月1日から適用する。

1. 適用

(1) 産業人員等運送船((2)から(4)を適用する船舶を除く)本附属書に別段の明示の規定がない限り、産業人員等運送船に関し施設しなければならない法第2条第1項に掲げる事項及びその標準については、産業人員等運送船を「旅客船以外の船舶」として、設備規程、区画規程、復原性規則、救命設備規則、消防設備規則、防火構造規則、機関規則及び船舶構造規則(この附属書において、以下「関係省令」という。)の規定を適用する。なお、産業人員等運送船における関係省令の適用については、概ね表1のとおりとなる。

また、産業人員等運送船が適用を受けることとなる 規定については、当該船舶の最大搭載人員等の要目に応じて「旅客船」又は「旅客船以外の船舶」の規定が適用されるところ、当該規定が改正され、かつ、改正後の規定が 当該船舶（現存船）に適用される場合には、当該附則に従い当該改正後の規定を適用するものとする。

表1 産業人員等運送船 ((2)から(4)の船舶を除く)における関係省令の適用

最大搭載人員	60 人以下	61 人以上 かつ 240 人以下	241 人以上
3. 産業人員	■		
4. 人員運送設備 ※ ¹	■		
5. 非損傷時復原性※ ²	△		○
6. 損傷時復原性 ※ ³	■※ ⁹		○※ ⁹
7. 機関 ※ ⁴	○		
8. 電気設備 ※ ⁵ (Lf が 50m以下)	△	○	
(Lf が 50mを超える)	○		
9. 定期的に無人となる 機関区域 ※ ⁴	△		○
10. 防火構造及び消防 設備 ※ ⁶	△	○	
11. 救命設備 ※ ⁷	△	○	

12. 危険物 ※ ⁸	△	△■	○
------------------------	---	----	---

■：「産業人員コード特有」の要件を適用

○：「旅客船」として関係省令を適用

△：「旅客船以外の船舶」として関係省令を適用

※¹：設備規程（(3) (iv)、(viii)及び(ix)に限る。）

※²：復原性規則

※³：区画規程

※⁴：区画規程、機関規則

※⁵：設備規程

※⁶：設備規程、消防規則及び防火構造規則

※⁷：救命規則

※⁸：危規則

※⁹：国際航海に従事しない産業人員等運送船であって船の長さ(Lf)が80m未満のものについては、船舶区画規程等の一部を改正する省令平成20年10月29日国土交通省令第88号による改正前の区画規程第2編第6章を適用して差し支えない。

(2) 小型船舶である産業人員等運送船

小安則第2条第1項で規定する「小型船舶」である産業人員等運送船については、本附属書「4. 人員運送設備」（(3) (iv)、(viii)及び(ix)に限る。）を適用するほか、「旅客船」として小安則の規定を適用する。

なお、適用する規定が改正され、かつ、改正後の規定が当該船舶（現存船）に適用される場合には、当該附則に従い当該改正後の規定を適用するものとする。

(3) 高速船コードを適用する産業人員等運送船

高速船コードを適用する産業人員等運送船にあつては、「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15章第1規則に規定する 産業人員運送の安全に関する国際コード」（この附属書において「産業人員コード」という。）を適用する。なお、国際航海に従事しない高速船にあつては、平成14年6月28日付け国海安第46号「国際航海に従事しない高速船に対する高速船コードの適用について」によることができる。

(4) HSOSCコードを適用する産業人員等運送船

国際航海に従事しない産業人員等運送船であつて最大搭載人員が60人以下、かつ、総トン数500トン未満である船舶は、英国海事沿

岸警備機関が規定する高速洋上施設運送船コード又はこれと同等な基準(この附属書において、以下「HSOSC コード等」という。)を適用することができる。ただし、「HSOSC コード等」を適用する場合にあっては、資料を添えて、海事局検査測度課長まで伺い出ること。

2. 定義

- (1)「運送」とは、輸送、収容又はその両方をいう。(I-2.1)
- (2)「主要な装置」とは、防火構造規則第 56 条の 2「火災時に安全寄港するための措置」で規定する装置をいう。(I-2.2)
- (3)「高速船コード」とは、改正された MSC.97(73) の決議により、機関の海上安全委員会によって採択された「2000 年の高速船舶のための安全の国際コード」をいう。(I-2.3)
- (4)「産業人員」とは、他の船舶及び/又は海洋施設で行われる海洋産業活動を目的として船上で輸送又は収容される者をいう。(I-2.4)
- (5)「産業人員区域」とは、通常の状態において、産業人員が、航海中に滞在するため、又は近づくことが許可されている全ての区域又は空間をいう。(I-2.5)
- (6)「産業活動」とは、「再生可能エネルギー源」「その他のエネルギー源」の「探査」若しくは「開発」、「水産養殖」又は「海洋掘削」に関連するものであって、海洋に設けられる「工作物」又は「船舶」において行われる活動をいう。(I-2.6)
- (7)「人員運送」とは、「産業人員コードが適用される船舶」と「他の船舶」又は「海洋施設」との間において、海上における「人員」及び「その設備」を移転する作業に関する一連の流れをいう。(I-2.7)
- (8)「条約」とは、1974 年の海上における人命の安全のための国際条約をいう。(I-2.8)

3. 産業人員

- (1) 目的
 - (i) 産業人員が安全に運送されること。(II-1.2.1)
 - (ii) 産業人員が、健康であって、かつ、人員運送作業に関する危険を含めて、作業に関連する危険について習熟していること。

(II-1.2.2)

(2) 機能要件

上記目的を達成するための機能要件は次のとおりである。

(i) 産業人員は、健康な者であること。(II-1.2.1)

(ii) 産業人員は、乗船者と意思疎通を図ることができる者であること。(II-1.2.2)

(iii) 産業人員は、適切な安全教育を受けている者であること。

(II-1.2.3)

(iv) 産業人員は、乗船する産業人員等運送船特有の安全に関する講習を受けていること。(II-1.2.4)

(v) 産業人員は、乗船する産業人員等運送船に搭載された人員運送設備について熟知していること。(II-1.2.5)

(3) 規則【法第 28 条第 1 項関連】

上記機能要件を達成するための規則は次のとおりである。

(i) 産業人員は、乗船する産業人員等運送船の船長に対して、16 歳以上、かつ、健康であることを証する関連文書を提示することができる者であること。(III-1.1)(II-1.2.1)

(ii) 産業人員は、船舶の乗組員からの指示を効果的に伝達及び理解することができるように、船内の作業言語について十分な知識を有している者であること。(III-1.2)(II-1.2.2)

(iii) 産業人員は、乗船前に、次の項目に関する「訓練」又は「説明」を受けている者であること。(III-1.3)(II-1.2.3)

(イ) 海上における個人の生存に関する事項(III-1.3.1)及び船内で発生する可能性のある緊急事態に対応する事項(III-1.3.1.1)

1) 救命設備を使用することに関する知識(III-1.3.1.2)

2) 高所から安全に入水すること及び水中における生存に関する知識(III-1.3.1.3)

3) 救命胴衣を着用した状態で船上及び水中から救命艇又は救命いかだに乗込むことに関する知識(III-1.3.1.4)

(ロ) 船舶における火災危険性の種類及び火災を予防するため

にとるべき措置に関する事項(III-1.3.2)

(ハ)乗船する産業人員等運送船における安全と責任に関する
次の事項を確認するための手順(III-1.3.3)

- 1)船長又はその代理人が有している権限(III-1.3.3.1)
- 2)船員の指示に従わなければならない義務(III-1.3.3.2)
- 3)船上で使用されている安全情報の記号、信号及び警報の
意味を理解すること(III-1.3.3.3)

(ニ)産業人員は、以下の基準に基づく訓練を受けていること
を証する文書を提示する場合、上記(イ)から(ハ)までの訓
練又は説明を受けた者とする。(III-1.3)

- 1)移動式洋上施設の要員の訓練及び認証のための勧告(決
議 A.1079(28))5.5 項に規定する訓練
- 2)世界風力機構(GW0)による基礎安全訓練(海上生存技術
訓練及び火災予知訓練)
- 3)海洋石油産業訓練機構(OPITO)による海洋施設基礎安全
教育及び緊急時訓練
- 4)STCW 条約による生存訓練及び消火訓練

(iv)産業人員は、産業人員コードにより要求される訓練を受けた
ことを証する文書を所持し、当該文書を乗船する 船長に提示
することができること。(III-1.4)(II-1.2.3)

(v)産業人員は、乗船する産業人員等運送船に関して、「出航前」
又は「乗船後直ちに」以下の内容を含む安全教育を受けること。
(III-1.5)(II-1.2.4)

(イ)「船舶の配置」(III-1.5.1)

(ロ)「個人用救命設備」、「集合場所」、「乗下船場所」、
「非常脱出経路」及び「救護場所の配置」(III-1.5.2)

(ハ)船上の「安全情報」、「記号」、「信号」及び「警報」
(III-1.5.3)

(ニ)「警報が発せられる状況」及び「緊急事態が宣言される
状況」に取るべき行動(III-1.5.4)

(vi)産業人員は、「他の船舶」及び/又は「海洋施設」への移動

に関して、乗船する産業人員等運送船における「手順」、「配置」及び「追加の安全手段又は設備」について、運送される前に習熟していること。(III-1.6)(II-1.2.5)

4. 人員運送設備

産業人員等運送船には、人員運送に関する設備(注)を備えなければならない。

ただし、産業人員等運送船における乗下船を目的として、「産業活動を行う工作物又は他の船舶(以下「海洋構造物等」という)」に対して、当該船舶を「推進力等を用いて施設等に押し付ける方法」、「係船する方法」又は「その他安全に固定する方法」を用いることによって、乗船者が安全に乗下船することができるものにあつては、当該船舶には「はしご」又は「タラップ」等を備えなくても差し支えない。

(注)人員運送設備：海洋構造物等との間の乗下船に使用する設備であつて「乗下船甲板(場所)」並びに「はしご」又は「タラップ」等をいう。

(1)目的

人員運送を安全で適切に実施する手段、人員運送に関連する作業を安全に実施する能力など、人員運送に関わる全ての人員における安全を確保すること。

(2)機能要件

上記目的を達成するための機能要件については、次のとおりである。

- (i)怪我を防止するための手段を講じること。(II-2.2.1)
- (ii)想定される荷重に耐えることができるように設計され、構築され、維持されること(II-2.2.2.1)
- (iii)関係する機能性の損失又は低下が生じた場合、安全な状態が維持されるように設計され、かつ、立案されているものであること。(II-2.2.2.2)
- (iv)電源喪失後、運送中の人員を安全な場所に安全に戻すことができるものであること。(II-2.2.2.3)
- (v)位置保持のための手段については、人員の運送中の事故を防止し、かつ、他の船舶又は海洋施設との操船及び連動の様態に適し

た方法で提供及び配置されるものであること。(II-2.2.3)

- (vi)産業人員等運送船に乗船している産業人員の数及びその識別に関する情報が常に更新され、かつ、当該船舶に乗船している実際の人数が常に把握されるための手段を講じていること。

(II-2.2.4)

(3)規則【法第 28 条第 1 項関連】(一部については【法第 2 条第 1 項関連】)
上記機能要件を達成するための規則は次のとおりである。

- (i)安全に使用できるように適切に維持管理されるものであって、定期的に点検されるものであること。(III-2.1.1)(II-2.2.1)
- (ii)人員運送装置の運用について、責任を有する者による監督の下、適切な訓練を受けた者が操作し、当該操作に携わる者は確立された安全手順に従うこと。(III-2.1.2)(II-2.2.1)
- (iii)人員運送装置の監督責任者の所在と航海船橋との間には、連絡手段を設けること。(III-2.1.3)(II-2.2.1)
- (iv)船上に搭載されたすべての人員運送設備については、調査、検査及び記録保持のため、各機器を識別できるように恒久的な標示がなされたものであること。【法第 2 条第 1 項関連】
- (v)設備の使用及び保守の記録にあつては船内に保管されること。(III-2.1.4)(II-2.2.1)
- (vi)人員運送を開始する前、人員運送設備が適切に機能していることを確認することができること。(III-2.1.5)(II-2.2.1)
- (vii)人員運送設備と産業人員が船内で滞在する場所との間には、産業人員の安全を妨げることのない通路を確保すること。(III-2.1.6)(II-2.2.1)
- (viii)人員運送装置下の水面及び(vi)で指定された通路を照射するための照明は、その電源が非常用電源から供給可能なものであること。(III-2.1.7)(II-2.2.1)【法第 2 条第 1 項関連】
ただし、関係省令において非常電源設備が要求されない産業人員等運送船にあつては、当該規定を適用しないこととしても差し支えない。
- (ix)人員運送のための甲板区域は指定されたものであって通行の障

害となる物が存在しないこと。(III-2.1.8)(II-2.2.1)【法第2条第1項関連】

(x)海上における人員運送の計画時又はそれを実行する前、人員運送作業における安全性を分析すること。当該分析には環境条件のみならず作業上及び設備上の制限を考慮すること。

(III-2.1.9)(II-2.2.1)

(xi)人員運送の計画に際しては、次の国際海事機関が策定したガイダンス又は適用可能な関連ガイダンスについて考慮すること。

(III-2.1.10)

(イ)海上における人員運送時の安全に関するガイダンス(MSC MEPC.7/Circ.10)

(ロ)洋上施設と船舶との間の人員運送に関する IMCA M202 ガイダンスの最新版等

(xii)人員運送装置は、旗国、船級協会及び/又は EN 138521:2013 関連条項の要求に従って設計、建造、試験及び設置がなされているものであること。(III-2.2)(II-2.2.2)【法第2条第1項関連設計時確認】

例：「人員移動設備に関するガイドライン」(日本海事協会)

(xiii)人員運送装置の設計は、船上の配置に適したものであること。

(III-2.3.1)(II-2.2.2)【法第2条第1項関連設計時】

(xiv)人員運送装置の有効性を損ない及び/又は関係者全員に危険をもたらす可能性のある全ての関連装置の故障について評価すること。(III-2.3.2)なお、分析(QFA 又は FMEA 及びそれらに関連するものであって良い。)については、次の事項を満たすこと。

(III-2.3.2)(II-2.2.2)【法第2条第1項関連(設計時)】

(イ)運送装置の利用に影響を及ぼす可能性のある単一の故障、あらゆる区画における火災又は浸水によるすべての機器及び装置における故障の影響について考慮されたものであること。(III-2.3.2.1)

(ロ)(イ)で特定された故障が発生した場合、産業人員運送設備の利用性及び全ての乗船者の安全を確保するための解決方

法を提供すること。(III-2.3.2.2)

(xv)単一の障害が装置内の複数の構成要素に障害をもたらす場合
(共通原因による障害)、その結果として生じる全ての障害を合わせて考慮すること。また、故障の発生が更なる故障に直接つながり得る場合、それらの故障のすべてを同時に考慮すること。

(III-2.3.3)(II-2.2.2)【法第2条第1項関連(設計時)】

(xvi)位置保持装置の適切な使用を確実にするため産業人員等運船の操縦性及び予定される長期間の位置保持の必要性について評価すること。(III-2.4)(II-2.2.3)【法第2条第1項関連(設計時)】

(xvii)船上の人員の数及び識別に関する正確な情報を常時把握するための手順を定めること。(III-2.5)(II-2.2.4)

5. 非損傷時復原性

(1) 目的

最大搭載人員を考慮して、非損傷状態において十分な復原性を有すること。(II-3.1)

(2) 機能要件

上記目的を達成するための機能要件について、最大搭載人員を考慮して、非損傷状態における適切な復原性を有するとともに風雨密性や水密性を有する隔壁等を設置されるように設計されたものであること。(II-3.2)

(3) 規則【法第2条第1項関連】

上記機能要件を達成するため、最大搭載人員が240人を超える産業人員等運送船にあっては、当該船舶を「旅客船」とし、「産業人員」を「旅客」として、復原性規則を適用する。(IV-2.1.1)

6. 損傷時復原性

(1) 目的

最大搭載人員を考慮して、当該船舶の非損傷状態における十分な復原性を有すること。(II-3.1)

(2) 機能要件

上記目的を達成するため、その最大搭載人員を考慮して、損傷状態における適切な復原性を有するとともに風雨密性や水密性を有する

隔壁等を設置されるように設計されたものであること。(II-3.2)

(3)規則【法第2条第1項関連】

上記機能要件を達成するための規則は次のとおりである。

(i)最大搭載人員が240人を超える産業人員等運送船

(イ)当該船舶を「旅客船」、「産業人員」を「旅客」として区画規程を適用する。(IV-2.1.1)(IV-2.1.2)ただし、区画規程第2編第1章第2節「区画満載喫水線」及び第75条「ロールオン・ロールオフ旅客船の隔壁甲板の出入口」については適用しない。(IV-2.1.2.4)

(ロ)要求区画指数 R については、区画規程第40条により「旅客船」として算出した値とする。(IV-2.1.2.1)

(ii)最大搭載人員が60人を超え、かつ、240人以下である産業人員等運送船

(イ)当該船舶を「旅客船」、「産業人員」を「旅客」として、区画規程第2編第3章「損傷時の復原性」(IV-2.1.2.)、同編第6章「二重底等」、同編第7章「水密隔壁等の構造」及び同編第10章「損傷制御図及び復原性計算機等」を適用する。(IV-2.1.2.5)(IV-2.1.5.6)

(ロ)要求区画指数 R の値は次のとおりとする。(IV-2.1.2.3)

$$R = 1 - \frac{5000}{L_s + 2.5N + 15,225}$$

この場合において、

N は、N2 に二を乗じた数に N1 を加えた数。なお、当該船舶の設備、航海の様態等を考慮して管海官庁が差し支えないと認める場合には、適当と認める程度に応じて、N の数を減じることができる。ただし、いかなる場合においても、N1 に N2 を加えた数を下回ってはならない。

N1 は、当該船舶に備え付けているすべての救命艇の定員の和

N2 は、当該船舶の最大搭載人員から N1 を引いた数ただし、当該数が0未満の場合には0とする。

(iii)最大搭載人員が60人以下である産業人員等運送船

(イ)当該船舶を「旅客船」、「産業人員」を「旅客」として、
区画規程第 2 編第 3 章「損傷時の復原性」(IV-2.1.2)、同編
第 6 章「二重底等」、同編第 7 章「水密隔壁等」の構造及び
同編第 10 章「損傷制御図及び復原性計算機等」を適用する。
(IV-2.1.2.5)(IV-2.1.5.6)

(ロ)要求区画指数 R については、区画規程第 40 条により「旅
客船」として算出した区画指数に 0.8 を乗じた数とする。
(IV-2.1.2.2)

(iv)国際航海に従事しない産業人員等運送船であって船の長さ
(Lf)が 80m 未満の船舶については、上記(i)から(iii)の規定に
よらず、船舶区画規程等の一部を改正する省令(平成 20 年 10 月
29 日国土交通省令第 88 号)による改正前の区画規程第 2 編第 6
章によって差し支えない。

7. 機関

(1) 目的

最大搭載人員を考慮して、通常運航状態及び緊急状態のいずれの
状態にあっても、産業人員等運送船の安全な航行及び人員の安全な運
送を確保するため、機関が必要な機能を発揮できること。(II-4.1)

(2) 機能要件

上記目的を達成するための機能要件については、次のとおりである。

(i)機関の必要な機能を確保するため、最大搭載人員により影響
を受ける機能(例：ビルジ排水装置)については、必要な追加機
能を提供すること。(II-4.2.1)

(ii)操舵装置は機関に影響を及ぼすような事故が発生した場合で
あっても、操船性能を維持できるものであること。(II-4.2.2)

(iii)「主要な装置」にあつては、機関に影響を及ぼす事故が発生
した後、最大搭載人員を考慮して、乗船者を安全に収容する能
力を確保するため、必要な代替性、分離性又はそれらの組み合
わせを備えているものであること。(II-4.2.3)

(3) 規則【法第 2 条第 1 項関連】

上記機能要件を達成するための規則は次のとおりである。

- (i) 産業人員等運送船にあつては、最大搭載人員に係わらず、当該船舶を「旅客船」として区画規程第 2 編第 9 章「ビルジ排水装置」を適用する。(IV-3.1)(II-4.2.1)
- (ii) 最大搭載人員が 240 人を超える産業人員等運送船にあつては、当該船舶を「旅客船」として設備規程第 3 編第 2 章「操舵の設備」を適用する。(IV-3.2)(II-4.2.2)

8. 電気設備

(1) 目的

- (i) 最大搭載人員を考慮して、非常事態における「主要な装置」への機能を維持するために非常電源を確保すること。
(II-5.1.1)
- (ii) 電気による危険から船内全ての者を保護すること。(II-5.1.2)

(2) 機能要件

上記目的を達成するための機能要件については、次のとおりである。

- (i) 「主要な装置」を搭載しなければならない産業人員等運送船にあつては、当該装置に供給する非常電源について、全ての人員が秩序をもって避難できるために必要となる時間を考慮し、当該船舶の損傷後、乗船者を安全に収容する能力を確保するために必要となる「代替性」若しくは「分離性」又は「それらの組み合わせ」を有しているものであること。(II-5.2.1)
- (ii) 感電、火災、その他電氣的な危険に対して予防措置を講じること。(II-5.2.2)

(3) 規則【法第 2 条第 1 項関連】

上記機能要件を達成するための規則は次のとおりである。

- (i) 最大搭載人員が 60 人以下であつて、かつ、船の長さ(Lf)が 50m を超える産業人員等運送船にあつては、当該船舶を「旅客船以外の船舶」として設備規程第 6 編「電気設備」を適用する。
(IV-4.1.1)(II-5.2.1)
- (ii) 最大搭載人員が 60 人を超える産業人員等運送船にあつては、当該船舶を「旅客船」として設備規程第 6 編第 6 章「非常電源等」を適用する。(IV-4.1.2)(II-5.2.1)

9. 定期的に無人の状態におかれる機関区域

(1) 目的

機関区域が定期的に無人の状態におかれる場合にあっては、その状態が船舶や乗船者の安全を損なわないようにすること。(II-6.1)

(2) 機能要件

上記目的を達成するための機能要件については、次のとおりである。

(i) 定期的に無人の状態におかれる機関区域にあっては、最大搭載人員を考慮して、安全に機関が運転されること。(II-6.2.1)

(ii) 安全な機関の運転のための追加的な制御、監視及び警報装置を備えること。(II-6.2.2)

(3) 規則【法第2条第1項関連】

上記機能要件を達成するための規則は次のとおりである。

(i) 最大搭載人員が240人を超える産業人員等運送船にあっては、当該船舶を「旅客船」として機関規則第8章「機関区域無人化船」を適用する。(IV-5)

10. 防火構造及び消防設備

(1) 目的

最大搭載人員を考慮して、基本的な火災の発生を予防すること。(II-7.1)

(2) 機能要件

上記目的を達成するための機能要件については、次の規則として提供される。(II-7.2)

(3) 規則【法第2条第1項関連】

上記機能要件を達成するための規則は次のとおりである。

(i) 最大搭載人員が240人を超える産業人員等運送船にあっては、当該船舶を「旅客定員が36人を超える旅客船」として、設備規程、消防規則及び防火構造規則を適用する。(IV-6.1)

(ii) 最大搭載人員が60人を超え、かつ、240人以下である産業人員等運送船は、当該船舶を「旅客定員が36人以下の旅客船」として、設備規程、消防規則及び防火構造規則を適用する。(IV-6.2)

11. 救命設備

(1) 目的

安全な船体放棄及び水中からの人の回収を確保するため、適切かつ十分な手段を提供すること。(II-8.1)

(2)機能要件

上記目的を達成するための機能要件については、次のとおりである。

(i)救命艇及び救命いかだ等の救命設備の収容能力にあつては、船内のすべての者を収容するために十分なものであること。

(II-8.2.1)

(ii)個人用救命設備にあつては、船内の全ての者が適切、かつ、十分に利用可能なものであること。(II-8.2.2)

(iii)招集のために十分な場所を船上に確保すること。(II-8.2.3)

(iv)緊急事態において全ての乗船者に対して緊急事態であることが確実に伝達されるように「船内通信装置」及び「警報装置」を備えること。(II-8.2.4)

(v)人員の安全な救助を確保するための手段を提供すること。

(II-8.2.5)

(3)規則【法第2条第1項関連】

上記機能要件を達成するための規則は次のとおりである。

(i)最大搭載人員が60人を超える産業人員等運送船にあつては、当該船舶を「旅客船」として救命設備規則を適用する。(IV-7.1)

この場合、「産業人員」を「旅客」とする。(IV-7.2)(II-8.2)

(ii)「幼児用救命胴衣」及び「小児用救命胴衣」の必要数にあつては、実際の乗船人員の数を下回らないこと。(II-8.2)

(iii)極海域航行船以外の産業人員等運送船にあつては、救命設備規則で規定する「船舶航空機間双方向無線電話装置」を備え付けることを要しない。

12. 危険物の運送

(1)目的

危険物を運送し、取り扱いを行う場合にあつては、最大搭載人員を考慮して、産業人員を安全に運送する措置を講じること。(II-9.1)

(2)機能要件

上記目的を達成するため、危険物の運送及び取扱いに起因するいかな

る危険も考慮しなければならず、また、危険物の性質を考慮して、船内のすべての者に対する危険性を最小限にしなければならない。(II-9.2)

(3)規則【法第2条第1項関連】

上記機能要件を達成するための規則は次のとおりである。

(i)最大搭載人員が240人を超え、かつ、危険物を「個品」の状態
で運送又は貯蔵する産業人員等運送船にあっては、産業人員コードの
規定に適合していることを示す資料を添えて海事局検査測度課長
まで伺い出ること。(IV-8.2)

(ii)最大搭載人員が60人を超え、かつ、危険物を「ばら積み」の状態
で運送又は貯蔵する産業人員等運送船にあっては、産業人員コード
の規定に適合していることを示す資料を添えて海事局検査測度課
長まで伺い出ること。(IV-8.3, 8.4)