

第2回 第十一天竜丸転覆事故調査報告書 を踏まえた安全対策検討委員会

日時：平成25年2月19日(火) 14:00～16:00

場所：国土交通省2号館15階 海事局会議室

議 事 次 第

議題

- (1) 第1回検討委員会議事概要について
- (2) 川下り船の安全対策ガイドライン(案)について
- (3) その他

資料一覧

- 資料2-1 第1回検討委員会議事概要(案)
資料2-2 川下り船の安全対策ガイドライン(案)

第 1 回 第十一天竜丸転覆事故調査報告書を踏まえた安全対策検討委員会
議事概要（案）

1. 日時：平成 25 年 2 月 5 日(火) 14:00～15:40

2. 場所：国土交通省 2 号館 15 階 海事局会議室

3. 出席者

〈委員〉

田村委員長、南委員、青木委員、半崎委員、野尻委員、高田委員、飯田委員、宇野委員、
遠藤委員、高橋委員、伊藤委員 ※順不同

〈海事局〉

坂下官房技術審議官（海事局担当）、加藤安全・環境政策課長、山本運航労務課長、
平原安全基準課長 他

4. 議事概要

- ・資料 1 - 1 「本検討委員会の設置目的」について、特段の意見なく了承された。
- ・資料 1 - 2 「運輸安全委員会の事故調査報告書説明資料」により、事務局が事故概要を説明し、特段の意見等はなかった。
- ・資料 1 - 3 「川下り船の安全対策に関する基本方針（案）」について、本検討委員会で議論することについて、特段の意見等はなかった。
- ・資料 1 - 4 「日本小型船舶検査機構(JCI)の安全対策ガイドライン」により、ガイドラインの概要等の説明が行われ、特段の意見等はなかった。
- ・国が策定する川下り船のための安全対策ガイドラインと日本小型船舶検査機構（JCI）において策定したガイドラインとの関係について質問があり、事務局から、国のガイドラインは、先行していた JCI ガイドラインを踏まえ策定するものであり、最終的には国で一本化し普及啓発を行いたい旨の説明を行った。
- ・本検討委員会で決定される対策が法令改正により強制化される可能性について質問があり、事務局から、ガイドラインに示される安全運航の対策については、様々な運航形態にある川下り船事業者が、それぞれの実情に応じ、適宜、これを参照して安全性の向上を図っていただくためのものであり、強制ではなく取り組みに努力していただくものと考えているが、救命胴衣の着用の徹底については、海上運送法の適用のある事業者には、安全管理規程に救命胴衣の着用の徹底を明記の上、取り組んでいただくことを考えており、海上運送法の適用のない事業者にあっても、趣旨を理解の上、救命胴衣の着用の徹底を図っていただけるよう、地方運輸局等から働きかけたい旨の説明を行った。
- ・救命胴衣の着用が困難、又は適当でない者への対応の実態について、委員から、何らかの形で落水時に浮力が得られる措置を講じている例、救命胴衣を着用できない場合に乗船をお断りしている例があることなどの紹介があった。
- ・事務局から、次回の検討委員会で、国のガイドライン案を検討する旨の説明を行った。

○今後の予定

平成 25 年 2 月下旬に第 2 回検討委員会を開催する予定。

以 上

(紹介事例、写真等については、並行して、関係事業者に、使用承諾、収集中)

川下り船の安全対策ガイドライン(案)

～安全を確保する7つのポイント～

ライフジャケット着用の旅客が乗船した
川下り船の写真

平成25年〇月

国土交通省 日本小型船舶検査機構

(表紙写真: より)

目次:

はじめに	.....	2
ポイント1. 運航管理の充実	.....	4
ポイント2. 船頭の技量と経験の充実	.....	7
ポイント3. 危険箇所の把握と情報共有	.....	9
ポイント4. 捜索・救助体制の構築・整備	.....	11
ポイント5. 救命胴衣着用の徹底	.....	15
ポイント6. 乗客への安全指導	.....	17
ポイント7. 船舶検査	.....	19
おわりに	.....	20

【参考資料】

- 「川の基礎知識」
- 救命胴衣型式承認品リスト
- お問い合わせ先一覧

はじめに

平成23年に発生した天竜川川下り船事故を受け、国土交通省においては、全国の川下り船事業者の皆様に対し、「年齢を問わず乗客への救命胴衣の着用を徹底すること」等の指導を行うとともに、小型船舶の安全キャンペーン等を通じ、安全対策の徹底について周知を図ってきたところです。



平成24年4月の近畿運輸局による安全指導の様様

一方で、川下り船のさらなる安全対策については、平成24年度に日本小型船舶検査機構が設置した「川下り船等の安全性に関する検討委員会」及び国土交通省が設置した「第十一天竜丸転覆事故調査報告書を踏まえた安全対策検討委員会」において、平成24年12月に公表された天竜川事故に係る運輸安全委員会の最終報告書も踏まえつつ、検討を継続してきました。

このガイドラインは、これらの検討会における検討成果を基に、川下り船の安全性を高めるための対策についてとりまとめたものです。

川下り船事業者の皆様におかれては、本ガイドラインを参考に、それぞれの実情に応じ、安全運航の対策等を見直し、これまで以上の安全確保に取り組んでいただきたいと思えます。

なお、本ガイドラインは、主として川下り船事業者の皆様を実施していただきたい安全対策を示していますが、捜索救助機関など、関係の皆様をお願いしたい事項も記載しております。川下り船事業者の皆様のみならず、広く、関係の皆様にも本ガイドラインをご活用いただき、川下り船事故の未然防止、万一の場合でも人命の確保に役立てられることを期待するものです。

天竜川川下り船事故

平成23年8月17日、静岡県为天竜川で、天竜浜名湖鉄道(株)が経営する川下り船「第十一天竜丸」(乗客21名、船頭2名、合計23名)が転覆する事故が発生しました。

2歳のお子様お一人を含むお客様4名と船頭さんお一人の計5名の方がお亡くなりになり、5名の方が負傷されるという大変痛ましい事故でした。

事故を起こした天竜浜名湖鉄道(株)は、事故発生以降、川下り事業を休止しましたが、平成24年3月末限りで、事業を廃止することとなり、63年の伝統ある同社の川下り船の歴史は幕を閉じました。

※ 本件事故に関する運輸安全委員会最終報告書については、<http://jtsb.mlit.go.jp/jtsb/ship/detail.php?id=3495> 参照



本船

本事故発生場所付近の噴流

(運輸安全委員会提供)

このガイドラインの対象となる「川下り船」とは

このガイドラインを参考に、より一層の安全対策を講じて頂く川下り船は、複雑な流れなどによる川特有の危険性により、不意に転覆し、旅客が落水する恐れのある小型船舶(総トン数20トン未満の船舶)です。

流れが速く、白濁や、渦が見られるような川で、観光客を乗せ、景勝地などを遊覧する幅3メートル未満の小型船舶は、このガイドラインの対象となります。

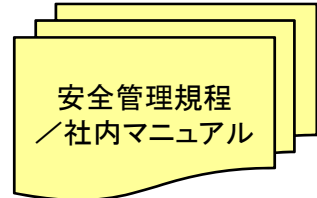
なお、お堀、湖、沼、海など流れがないところ、または、ゆったりした流れの川を航行する遊覧船、屋形船、渡し船などは、このガイドラインの対象ではありません。

ガイドラインの適用について、ご不明な点がありましたら、〇〇ページのお問い合わせ先をご覧頂き、最寄りの地方運輸局にご連絡ください。

ポイント1 運航管理の充実

経験豊富なベテランの船頭さんの安全な操船の前提となるものとして、まずは、事業者として、船の運航管理を適切に行うことが重要です。

海上運送法の適用事業者の皆様は、自社の安全管理規程やその他の社内規程類に従い、それ以外の事業者も、社内規程類において以下に掲げる措置を明文化して、安全確保を図りましょう。



- ① 船の運航の管理及び乗客の安全に関する業務全般を統括する「運航管理者」を置き、運航管理者は、船長その他の船頭と協力して乗客の安全を図る。
- ② 事業規模、航路の特徴、運航形態等を勘案し、実態にあった運航計画、配船計画、船頭の配乗計画を以下の例を参考に作成する。
特に、配乗計画は、ポイント2で示す配乗基準を満たすとともに、複数の船頭が乗務する場合には、他の船頭を指揮監督する船長を定める。

(例)

【運航計画】	<ol style="list-style-type: none"> 1. 運航コースの起点及び終点（寄港地があれば寄港地点） 2. 閑散期、繁忙期別、季節別等の標準ダイヤ 3. 航路の全区間の航行の要領
【配船計画】	<p>乗客の需要に見合う配船、船舶の整備・点検、予備船の投入等に関する計画として、「運航リスト」を運航日毎に作成するとともに、以下の項目を含む「保有船舶リスト」を毎年作成する。</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 船名又は船舶を特定するための識別情報 2. 建造年月、整備・点検時期 3. 検査受検時期（検査対象船に限る。）
【配乗計画】	<ul style="list-style-type: none"> ・ 乗組員の編成及び配員に関する計画として、「配乗リスト」を運航日毎に作成するとともに、5年間保存する。 ・ 「配乗リスト」は、以下の項目を含む「乗組員名簿」を基に作成し、必ず各船に適切な技量を有する船長を配乗させる。（ポイント2参照） <ol style="list-style-type: none"> 1. 氏名 2. 年齢 3. 船長又はその他の船頭の別 4. 経験年数 5. 操船技量水準

- ③ 運航中止の措置をとるべき気象、風速、水位等の条件について、運航基準を定める。

※ 運航中止基準に達していない場合でも、条件が悪く危険を感じる場合は、無理せず、運航中止を決断することが重要です。

- ④ 単独航行はなるべく避け、2艇以上がお互いに見える範囲で連なって航行するように努める。(万一の時に僚船による救助が期待できる。)

- ⑤ 船長は、適時、運航の可否判断を行い、運航基準に定める運航中止条件に達したと認めるとき若しくは達するおそれがあると認めるとき又は危険を感じる場合は、運航を中止する。

船長が運航中止の判断が困難なときは、船長と運航管理者が協議し、両者の意見が異なる場合は運航を中止する。

船長から運航を中止する旨の連絡がないとき又は運航する旨の連絡を受けたときであっても、運航管理者が運航基準に照らし運航を中止すべきと判断した場合は、運航管理者は、船長に対し、運航の中止を指示する。

いかなる場合においても、運航管理者は、船長に対し、運航の継続を促したり指示をしない。

- ⑥ 運航管理者は、悪天候やダムからの放流等による河川の増水等により運航を中止した後に天候等が回復し運航を再開しようとするときは、視察船の運航により航路の安全を確認する。

(注: 視察船とは、航路の安全確認等を目的として乗客を乗船させずに運航する船のことをいう。)

※ 天竜川事故に際しても、前月に発生した台風による増水で川の状態が変化し、台風前と比べ、川の流れや噴流の発生状況が変化していたと考えられています。運航中止後の運航再開時のみならず、日々の営業運航にあっても、航路の状況に変化があると考えられる場合の視察船の運航や、それ以外の場合にも第1便の船頭からの報告により、当日の航路の状態を確認しましょう。

- ⑦ 運航管理者は、航路の安全の維持に努め、特に増水後は必要に応じて障害物の除去、航路の整備を行う。

- ⑧ 船体、設備の点検及び整備方法を定め、船長に発航前の点検を徹底させる。

- ⑨ 運航管理者は、船頭が飲酒等の後、正常な業務ができない酒気帯びの状態に乗船することのないよう措置を執る。また、船頭の健康の維持を図るよう努める。
- ⑩ 自船に事故が発生し、又は他船の事故を目撃したときは、船長その他の船頭に、人命の安全の確保、事故の拡大防止、乗客の不安を除去するための措置等必要な措置を講じさせるとともに、速やかに緊急時連絡要領に従い、運航管理者及び捜索・救助機関に事故状況及び講じた措置を連絡させる。

(緊急時の備えについては、ポイント4をご覧ください。)

ポイント2 船頭の操船技量と経験の充実

河川は、海や湖と異なり、流れも速く複雑なこともあり、操船には特殊な技術と経験が要求されます。

このため、船頭さんの操船技量と経験を充実するため、次に掲げる措置を講じましょう。

船頭さんの
写真
(収集中)

- ① へ乗り(舳先で操船する船頭)、とも乗り(船尾で舵を操作する船頭)などのポジションや河川の状況(水位や水量等)の別に、船頭に求められる操船技量、経験年数についての基準を設け、船頭の操船技量を定期的に(年1回以上)確認し、その結果や経験年数を記録し、管理する。
- ② 配乗基準を設け、河川の状況の別に乗船させなければならない船頭の人数、操船技量水準を明確にする。
- ③ 船頭の操船技量の維持及び向上のために必要な教育・育成を行う。
- ④ 高齢者も多いので、船頭の体調や健康管理には十分に気を遣う。

今回の運輸安全委員会最終報告でも、川下り船を操船する船頭さんの技能に関し、以下の提言が行われています。

- ① 船頭の操船技能に応じた水準を設け、操船技能の審査を毎年実施すること。
- ② 川の水位の高さなどにより操船が困難な状況である場合には、その状況に応じ、乗船する船頭の経験年数を定め、また、乗船する船頭の人数の追加などのルールを設定すること。

以下のような取組事例も参考に、船頭さんの技量の把握等を行ってください。

〈資格区分の事例〉

鬼怒川ライン下り船を運航する鬼怒高原開発株式会社では、船頭の操船技能の維持、向上のため、技能審査の下、以下のような資格区分を行っています。

階級		技術内容（概略）
とも乗り	1級技術船頭	・全てに対応でき、全航行可能な安定した操船技術を持つ
	2級技術船頭	・10年以上の経験を有し、一通りの水の変化、状況に対応できる技術を身につける ・営業可能水量上限での操船が可能
	3級技術船頭	・一人立ちして、とも乗り船頭として操船 ※ へ乗り船頭は2級又は1級技術船頭が乗船
	4級技術船頭	・とも乗りの初心者 ・安定した水位と流れの日に技術指導船頭の指導の下、操船
へ乗り	5級技術船頭	・抱え竿、もじり權を習得し、へ乗りの準備段階にあるが、とも乗り（4級）は、操船技術判定者の判断により無理と判断した者
	6級技術船頭	・とも乗りの補助として、あて權、抱え權の技術習得による正確な使用ができることにより、障害物、岩に近づくことを避ける技術を習得
	7級技術船頭	・初心者として、船を進行させる引き權の技術習得者 ・出船時に使用する、張り差し竿、差し竿を習得 ※ 習得時は、空船にて練習をし、初め操船技術判定者が指導するが、2級技術指導者が指導することもある

「操船技術判定者」は、1級技術船頭の他、川下りに関わる関係職員が務める

〈乗組体制の事例〉

保津川下り船を運航する保津川遊船企業組合では、以下のような基準の下、船頭の乗船体制を決めています。

- 〈通常時〉 3名体制（以下の組み合わせ基準による）
- ・経歴15年以上、又は、10年以上の経歴を有する者であって15年以上の経歴を有する者の技能と同等以上の者「1名」
 - ・経歴10年以上、又は、5年以上の経歴を有する者の技能と同等以上の者「1名」
 - ・その他「1名」

〈増水時等〉 平常時と比較した増水の状況や強風、航路状況（水害等の後で航路状況の悪い時）により、乗組定員の増員を図る。

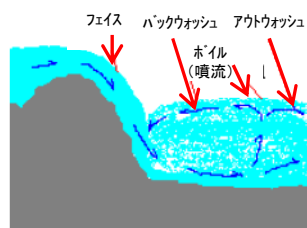
ポイント3 危険箇所の把握と情報共有

河川は水位や流れの変化が大きく複雑なため、様々な危険要因があります。このため、運航に関わるすべての職員が危険箇所を把握するとともに、関係する情報を共有するため、次に掲げる措置を講じましょう。

- ① 運航管理者が、観測機器や観測情報（例えば、国土交通省が随時提供している「川の防災情報」(<http://www.river.go.jp/>)などにより、気象や河川の水位等の状況を把握し、これらの情報を全ての船頭と共有する。
- ② 一日のうちで初めて運航を終えた船長に、航路（河川）の気象、水位その他の状況について、異常がない場合であっても、無線等で運航管理者に連絡させる。
- ③ 船長に、航行中に気づいた異変を直ちに無線等で運航管理者に連絡させ、その情報を、運航管理者から他の船頭に伝達することにより共有する。
- ④ 船長その他の船頭に、安全な操船について気づいたこと（ヒヤリハット情報など）を記録などにより、運航管理者に報告させ、その情報を、運航管理者から他の船頭に伝達することにより共有する。
- ⑤ 運航管理者と船頭が協議して、航路（河川）固有の危険箇所（見通しが悪い地点、川幅が狭い地点、水深が浅い地点、水面にわき上がる噴流やホール（※）等の存在、無線等が使用できない区間等）をマップ化するとともに、これらの危険を回避する操船方法を検討し、その結果を運航管理者及び船頭全員で共有する。

※ ホール

水流が岩などを乗り越えて、川底にぶつかり巻き返すことにより、「循環流」が下流側に生じる水面が窪んだ場所



⑥ 落水者が流されて滞留しやすい地点及び陸からアクセス可能なポイント（救助ポイント）についてもあわせてマップ化し、万一の場合に備える。さらに、作成したマップを活用して、日頃から、船頭及び事務所職員の教育・育成に努める。

（様々な危険要因については、別添「川の基礎知識」を参照ください。）

運輸安全委員会最終報告でも、リスク管理に関し、以下の安全対策が挙げられています。

- ① 安全な操船について気付いたこと（ヒヤリハット情報など）を記録し、発表するなどして船頭等の職員間で情報の共有を図ること。
- ② 運航前に全ての船頭が運航航路を航行して航路の状態などの確認を行うこと。

日々の運航の中で経験する危険な状態や、様々なリスク情報を、運航に携わる船頭さん全員の間で共有するのみならず、安全対策が現場任せとならないよう、運航管理者他の本社の運航管理要員との間でも共有することが重要です。そのためには、気づいた点を文書に残すとともに、例えば、運航前の朝礼時等の機会に、報告・発表し、社内で共有を図ることが有効です。

具体的取組例(収集中)

ポイント4 検索・救助体制の構築・整備

万一の場合には迅速かつ的確な検索・救助活動を行い得るよう、日頃から最悪の事態に備えておくことが重要です。

このため、次に掲げる対策を講じましょう。

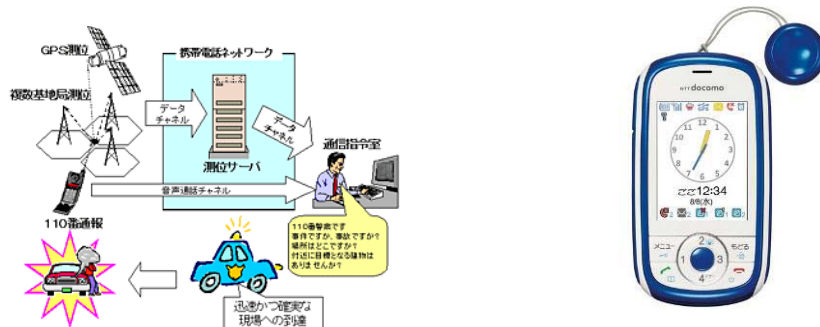
(1) 検索・救助体制の充実

- ① 事故発生時の連絡体制(検索・救助機関を含む)や連絡要領(連絡先、連絡事項)、救助体制や救助要領をあらかじめ定めておく。
また、これらに基づく訓練を定期的に(年1回以上)行う。
- ② 乗船者名簿を作成し、乗客の「氏名、性別、年齢、住所、緊急時連絡先」等を把握するように努める。
少なくとも、便・艇(船)ごとに大人子供別の乗客数を把握する。
乗客の了解を得て発航前に写真撮影を行った場合は、これを活用する。

(2) 緊急時用の設備・装備の充実

- ① 事務所及びすべての船に携帯電話、無線通信機等を装備し連絡手段を確保する。携帯電話が通じない区間がある場合には、そのマップ化を図るとともに、必要に応じて地方運輸局等の協力を得て、携帯電話会社に対策を相談する。
また、携帯電話を導入する場合は、GPS機能を搭載し、防水機能を有するもの(防水ケースに収納することも可)を導入する。(注)

(注) 平成19年4月1日から、GPSを搭載した携帯電話から緊急通報(110番、118番、119番)が発信された際、通話が接続された救助機関に対し、音声通話とほぼ同時に通報者のGPS位置情報が自動的に通知され、電子地図上に表示されるシステムが運用されています。また、携帯電話には、緊急時にレバーを引くだけで予め設定した先にGPS位置情報を自動配信する機能を有する携帯電話があり、有効性が高いと考えられます。



警察庁HPより

「位置情報を自動配信する機能を有する携帯」の例

② 現場での自社救助を想定し、可能であれば、自社による捜索・救助用のラフティングボートを導入し、操船訓練等も行い、自ら捜索・救助が行える体制を整備する。

③ 事務所及びすべての船へのスローロープ^(注)の積極的な導入を検討する。

(注) スローバックと呼ばれるバックに水に浮くロープが入ったもので、船上や陸上からロープを投げて要救助者を助けるために用いられる。10～25mと長さの選択肢も多く、20m程度のものが約7千円で市販されている。使用にはある程度の練習は必要であるが、落水者救助の他、川岸の人に船を引いてもらうことなどにも使え、有効性は高いと考えられる。)



スローロープを使用した救助訓練風景
(埼玉県秩父警察署山岳救助隊)

「スローロープ」の例

④ 落水した人を低体温症の危険から保護するため、事務所その他の拠点にサバイバルシート(防寒シート)を装備する。

また、低体温症状の危険性について、船長その他の船頭の理解を深める。

ハイポサーミア(低体温症)

ハイポサーミアの対処

●意識がある場合

風のあたらない場所へ静かに患者を運び、乾いた衣類に着せ替える。話し掛けへの反応があれば、その場で積極的に手当をする。温かい飲み物と保温により回復を待つ。アルコール、タバコは厳禁!

●意識が無い場合

無理に手足を動かすことを避け、速やかに医療機関へ引き渡す。この場合は体を温めてもいけない! 温めると冷血が心臓に押しやられ非常に危険である。

* 迅速に医療機関へ搬送することが大事。

体温による症状判断

35～36.5 (°C) 寒さを感じる。震えが生じ、指先の動きが鈍る。

34～35 血液が体の中心へ集まり、手足への循環が停止。調整能力の損失。混乱、無感覚、虚弱感を伴う。

32～34 脳に影響が始め、思考過程の混乱が起きる。転倒しやすい。手が使えなくなる。

30～32 震えが止まる。完全な混乱。体が硬直し、立って歩けなくなる。

28～30 硬直し、意識が喚起できなくなる。

～28 呼吸、脈拍を感知することが困難になる。硬直し、生命活動が認められにくい。

(別添「川に関する基礎知識」参照)

(3) 捜索・救助機関等との連携

捜索・救助機関(警察・消防)、同じ水域で活動する他の川下り船事業者、ラフティング事業者等と連絡協議会を構成し、日頃から以下に掲げる取り組みを実施する。

- ① 川下り船は自由自在には動けず操船には限界があることから、自由度の高いラフティングボートがコースを譲るなどの航行ルールの策定
- ② 事故発生時の捜索・救助の協力体制等の申し合わせ
- ③ 合同訓練(緊急時通報、落水者の捜索・救助、心肺蘇生に関する救急救命実習等)の実施

(参考)

埼玉県の大川地区(荒川上流)では捜索・救助機関、川下り事業者、ラフティング事業者による連絡協議会が設置され、安全な航行ルール策定、定期的な合同救助訓練等を行うことで、大きな効果をあげています。



- ④ 警察、消防、河川管理者等による河川利用者(個人及び事業者)に対する安全啓発・指導の実施 等

(注1)

捜索・救助機関や他の関連事業者等との連携強化や協力体制の構築が円滑に進まない場合には、最寄りの地方運輸局等(別添参照)にご相談ください。

(注2)

流れのある河川において水難事故が発生した場合は、ラフティングボートを利用した捜索・救助が極めて有効です。川下り等の河川レジャーが盛んな地域においては、警察・消防にラフティングボートによる救助体制の構築を要請しましょう。

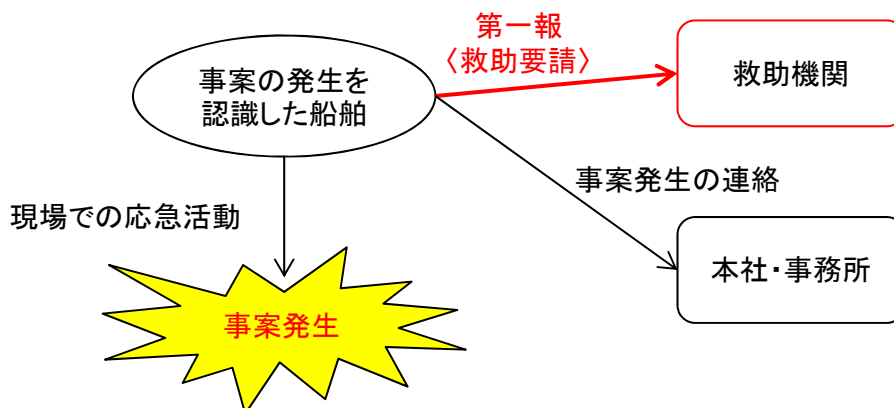
緊急通報

運輸安全委員会最終報告においても、緊急事態が発生した場合の対応に関し、以下の4点があげられています。

- ① 事故を目撃した者は、その場所から直ちに緊急通報を行うこと。
- ② 全ての船に携帯無線機を設置し、事務所や船間の連絡を密に行うこと。
- ③ 水難救助訓練を救助機関と共に実施し、船長による緊急通報、事業者による応急救助の内容を含むものとする。
- ④ 心肺蘇生に関する救急救命実習を毎年実施すること。

天竜川の事案においては、事故発生から約8分後、現場近くにいた他の川下り船から連絡を受けた事務所の担当者が119番通報をしています。一刻も早い救助が求められる状況下、救助機関による事故現場の早期把握のためにも、事故現場から直接、救助機関に通報が行われることが望まれます。

上記(1)から(3)の取り組みに加え、事故船の船頭や他船の事故を目撃した船の船頭から、会社への一報に先立ち、まず、「いつ、どこで、何が起こったか」の通報が救助機関に対して一報される体制と要領を決めておくことが重要です。



(注) 救助機関への通報が現場船舶からではなく事業者の事務所等からとなった場合には、救助機関に対し、現場船舶関係者の連絡先も伝えて下さい。

ポイント5 救命胴衣着用の徹底

救命胴衣の着用は、川下り船の安全対策の中でも最も重要なポイントです。万一の場合でも、救命胴衣を適切に着用していれば、非着用の場合に比べて助かる可能性が大幅に向上します。

天竜川川下り船事故を受け、国土交通省では、全国の川下り船事業の皆様に、安全キャンペーン等を通じ、「年齢を問わず乗客への救命胴衣の着用を徹底すること」、「乗船する小児の数に応じて、適切な小児用の小型船舶用救命胴衣を備え、着用を徹底すること」を指導してきました。

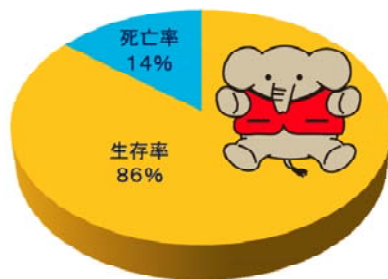


救命胴衣(ライフジャケット)

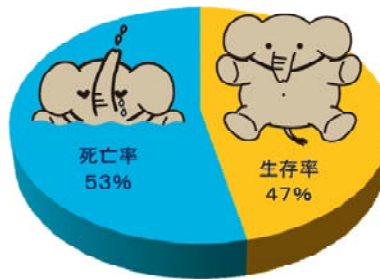


キャンペーンリーフレット

救命胴衣着用者



救命胴衣非着用者



平成23年海上保安庁調べ

救命胴衣着用の有効性は、小児に限った話ではありません。今回の運輸安全委員会最終報告でも、救命胴衣の着用の拡充について提言されているところであり、今後は、次の措置により、乗客の救命胴衣の着用を徹底しましょう。



- ① 年齢を問わず、全ての乗客に救命胴衣を常時着用させる。
また、子供(1歳以上12歳未満)には体格にあった小児用救命
胴衣を着用させる。
船頭も操船の妨げにならない救命胴衣を着用する。



従来は、小児を除き、救命胴衣に代えて、救命クッションの使用も認めてきたところ
ですが、今後は、小児や高齢者の方のみならず、全ての乗客に、救命胴衣の着用を
図ってください。救命胴衣を着用しない、又は体格にあった救命胴衣がない等により着
用が困難な旅客については、乗船させてはなりません。

旅客に対する救命胴衣着用の周知文書(収集中)

また、その旨を、海上運送法適用事業者の皆様は安全管理規程に、それ以外の事
業者の皆様は社内規程等に、それぞれ明記し、救命胴衣の着用の徹底を図ってくださ
い。

(注) 救命クッションを使用してこられた事業者におかれては、必要な数の救命胴衣
を備置の上、その着用の徹底及び安全管理規程等へのその旨の明記を、遅く
とも1年以内(平成25年度中)に行ってください。



救命クッション



救命胴衣(ライフジャケット)

- ② 待合所や発券場所など乗客の目に留まりやすい箇所に救
命胴衣の着用励行を促すポスターなどを掲示するとともに、
船内には救命胴衣の着用方法及び使用方法を掲示する。

乗り場の
案内看板
の写真
(収集中)

ポイント6 乗客への安全指導

万一の事故に備え、乗客の理解・協力も必要です。
現場では、発航前に、次に掲げる事項について乗客に十分に説明し、乗客の安全確保を図りましょう。

(1) 救命胴衣の着用及び使用方法

- ① 船を降りるまで脱がないこと。
- ② 落水時に脱げないようにするため、体に隙間がないようしっかりベルトを締めること。
- ③ 膨張式の場合は、膨らます方法(作動索を引く。膨らみが十分でない場合には直接息を吹き込む等)を説明すること。
(注 自動膨張式であっても、自動膨張装置が作動しない場合に備えて、手動による膨張方法を説明する必要があります。)

救命胴衣
着用の写真
(収集中)

(2) 乗船中の注意

- ① 船の外に身を乗り出さないこと。手足を出さないこと。(手足を出すと船と岩などに挟まれるおそれがあります。)
- ② みだりに席を移らないこと。みだりに立ち上がらないこと。(小さな船は人が動くだけで船がバランスを崩し転覆するおそれがあります。)

(3) 落水時の対応

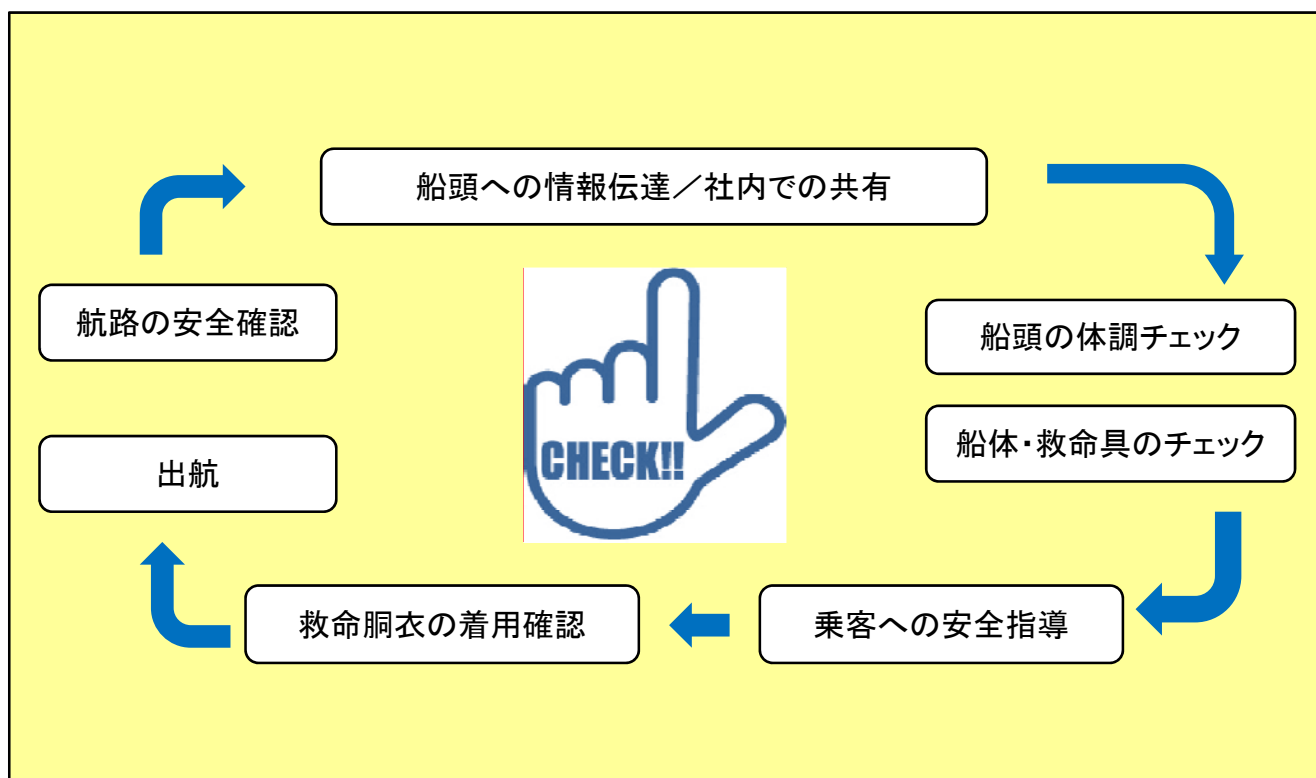
万一、急流において落水した場合には慌てて立ち上がろうとせず、足を下流側水面近くに上げラッコのような姿勢で流され、流れの緩いところで救助を待つこと。(足を上げないと川底の障害物に引っかかり危険です。)

今回の運輸安全委員会最終報告では、救命胴衣の着用励行に関し、以下が提言されていますが、多くの事業者におかれては、川下りをPRする自社ホームページでも、救命胴衣の着用を呼びかけられています(16ページ参照)。

待合所、発券場所などに救命胴衣の着用に関する看板の設置や掲示を行うこと。

現地での掲示等によるお客様への周知に加え、ホームページ上での周知や旅行業者を通じた団体旅客への周知にも努めてください。

以上、ポイント6までを踏まえ、日々の川下り船の運航に当たっては、以下の安全チェックが行えていることを確認しましょう。



ポイント7 船舶検査

船舶は、船体や機関が航行に十分耐え得るものであること、万一事故が起きた場合にも人命の安全の確保ができるよう救命胴衣等の救命設備が備えられていることなどが要求されており、動力(エンジン)付きの船舶のみならず、無動力でも旅客定員が6名を超える船舶は、定期的に船舶検査を受検することが義務づけられています。

日本小型船舶検査機構が行う定期検査、中間検査を必ず受けてください。

受けよう船検、まもろう安全。

旅客の運送を行う次のような船舶は、エンジンがなくても、船舶安全法に基づく船舶検査(船検)が必要です。

1. ろかい客船 (6人を超える旅客の運送を行うもの)



ろかい客船

2. 被曳客船 (エンジン付きの他の船舶に引かれて旅客を運送するもの)



被曳客船

操縦免許証の更新も忘れずに！

船舶職員及び小型船舶操縦者法に基づく小型船舶操縦免許証の有効期間(5年)の更新手続きについても忘れずに行ってください。

おわりに

川下りの歴史は、川の流れを利用して、山から切り出した木材をいかだに組んで輸送した「筏流し」や、物資輸送の手段として江戸時代に各地に普及した「高瀬舟」にまで遡ります。



筏流しと高瀬舟
(保津川遊船企業組合HPより)



時代は流れ、現在では、「川下り」といえば、観光客を乗せて景勝地を小型の船舶で下る「観光川下り」ということになるでしょう。

観光地を訪れるお客様の「人命」という、最も大切なものを運ぶものとなった現代の川下りで、平成23年、大変、残念な事故が起きました。

本ガイドラインは、このような不幸な事故を二度と起こさないため、川下り事業の安全対策についてまとめたものです。

大自然のすばらしい景色の中で川下りを楽しんだことが、全てのお客様にとって忘れられない思い出の1ページとなるよう、事業者の皆様におかれは、水しぶきの中で輝くお客様の笑顔を明日も運べるよう、紹介させていただいた内容を参考に、一層の安全対策の充実を図ってください。



(天竜ライン遊舟(有)HPより)

別添「川の基礎知識」 (作成中)

救命胴衣型式承認品リスト(作成中)

お問い合わせ先一覧

国土交通省地方運輸局等

		〒	所在地	電話	FAX
北海道運輸局	海上安全環境部	060-0042	北海道札幌市中央区大通西10丁目 札幌第2合同庁舎	011-290-2773	011-290-1031
東北運輸局	海上安全環境部	983-8537	宮城県仙台市宮城野区鉄砲町1 仙台第四合同庁舎	022-791-7516	022-299-8884
関東運輸局	海上安全環境部	231-8433	神奈川県横浜市中区北仲通5-57 横浜第二合同庁舎	045-211-7230	045-201-8794
北陸信越運輸局	海事部	950-8537	新潟県新潟市中央区美咲町1-2-1 新潟美咲合同庁舎2号館	025-285-9160	025-285-9176
中部運輸局	海上安全環境部	460-8528	愛知県名古屋市中区三の丸2-2-1 名古屋合同庁舎第1号館	052-952-8021	052-952-8083
近畿運輸局	海上安全環境部	540-8558	大阪府大阪市中央区大手前4-1-76	06-6949-6423	06-6949-6528
神戸運輸監理部	海上安全環境部	650-0042	兵庫県神戸市中央区波止場町1-1 第二地方合同庁舎	078-321-7052	078-321-0966
中国運輸局	海上安全環境部	730-8544	広島県広島市中区上八丁堀6-30 広島合同庁舎四号館	082-228-8794	082-228-3468
四国運輸局	海上安全環境部	760-0064	香川県高松市朝日新町1-30 高松港湾合同庁舎	087-825-1189	087-823-8846
九州運輸局	海上安全環境部	812-0013	福岡県福岡市博多区博多駅東2-11-1 福岡合同庁舎新館	092-472-3173	092-472-3305
内閣府 沖縄総合事務局	運輸部	900-0006	沖縄県那覇市おもろまち2-1-1 那覇第2地方合同庁舎2号館	098-866-1838	098-860-2236

小型船舶検査機構本部及び支部

名称	〒	所在地	電話	FAX
札幌支部	062-0003	札幌市豊平区美園3条5-1-15 原ビル4階	011-837-1102	011-837-1103
函館支部	040-0052	函館市大町9-20 カクタスビル2階	0138-26-3583	0138-26-1123
青森支部	030-0803	青森市安方1-1-32 水産ビル5階	017-777-2491	017-777-2492
仙台支部	985-0011	塩竈市貞山通3-4-6	022-364-8647	022-364-8658
秋田支部	011-0945	秋田市土崎港西1-7-28	018-857-4344	018-857-4345
千葉支部	260-0024	千葉市中央区中央港1-16-21	043-204-9701	043-246-8070
東京支部	136-0082	江東区新木場1-2-15	03-3522-5330	09-3522-5331
横浜支部	236-0004	横浜市金沢区福浦2-15-22	045-780-3450	045-780-3451
新潟支部	950-0066	新潟市東区長者町6-1	025-279-3690	025-279-3691
金沢支部	920-0027	金沢市駅西新町2-15-37 コーワ102ビル2階	076-222-2645	076-222-2647
浜松支部	432-8033	浜松市中区海老塚1-8-27	053-455-0643	053-455-0615
沼津支部	410-0853	沼津市常盤町1-2-6 Mビル常盤	055-952-3981	055-952-3982
名古屋支部	461-0048	名古屋市東区矢田南1-4-15	052-712-3151	052-712-3030
鳥羽支部	517-0011	鳥羽市鳥羽3-7-7 NTT鳥羽ビル第3棟2階	0599-25-6151	0599-25-6137
大津支部	520-0002	大津市際川1-2-12	077-525-2687	077-525-2662
舞鶴支部	624-0913	舞鶴市宇上安久135-5 第2西矢ビル	0773-76-3282	0773-76-4027
大阪支部	551-0031	大阪市大正区泉尾7-7-3	06-6554-0151	06-6554-0152
神戸支部	651-2132	神戸市西区森友2-47-4	078-925-1300	078-925-1302
和歌山支部	640-8287	和歌山市築港4-5	073-431-9709	073-431-9735
境支部	684-0071	境港市外江町1626番地 岡野ビル	0859-44-5178	0859-44-5184
岡山支部	702-8006	岡山市中区藤崎551-14	086-200-1780	086-200-1781
広島支部	734-0011	広島市南区宇品海岸3-9-38	082-254-6027	082-254-6028
尾道支部	722-0036	尾道市東御所町9-1 尾道ウォーターフロントビル4階	0848-23-7250	0848-23-7880
下関支部	752-0953	下関市長府港町1-7	083-245-3241	083-245-3641
高松支部	760-0080	高松市木太町2682-3	087-812-2306	087-812-2307
松山支部	791-8062	松山市住吉2-12-9	089-952-3463	089-952-3412
高知支部	780-0812	高知市若松町13-17	088-882-3003	088-882-3018
福岡支部	812-0044	福岡市博多区千代6-1-57	092-632-0552	092-632-0545
長崎支部	859-0401	諫早市多良見町化屋1852-2	0957-43-5090	0957-43-5250
三角支部	869-3207	宇城市三角町三角浦1160-179	0964-52-3800	0964-52-3809
大分支部	874-0925	別府市若草町14-4	0977-21-2461	0977-21-9587
鹿児島支部	891-0122	鹿児島市南栄6-2-11	099-262-3801	099-262-3803
沖縄支部	900-0012	那覇市泊3-1-8	098-863-7002	098-862-8551
本部	102-0073	東京都千代田区九段北4-1-3 飛栄九段北ビル5階	03-3239-0821	03-3239-0829

第十一天竜丸転覆事故調査報告書を踏まえた安全対策検討委員会
(出席者一覧)

(◎:委員長、敬称略)

	所属・肩書き	氏名	備考
学識経験者	(独)海上技術安全研究所 海難事故解析センター長	◎田村 兼吉	
	東京海洋大学大学院海洋科学技術研究科 教授	南 清和	欠席
有識者	一般社団法人ラフティング協会 理事長	青木 勇	欠席
事業者	天竜ライン遊舟(有) 常務取締役	半崎 信弘	
	鬼怒高原開発(株) 常務取締役	野尻 孝二	
救命設備メーカー	東洋物産(株) 取締役(営業4部長)	高田 義則	
警察	埼玉県秩父警察署地域課 警部補	飯田 雅彦	
消防	静岡県浜松市消防局 警防課長	宇野 浩	
JCI	日本小型船舶検査機構 業務部次長	遠藤 健一	
運輸局	関東運輸局海上安全環境部 首席運航労務監理官	高橋 正	代理出席
	中部運輸局海上安全環境部 首席運航労務監理官	伊藤 稔	
海事局	官房技術審議官(海事局担当)	坂下 広朗	
	安全・環境政策課長	加藤 光一	
	運航労務課長	山本 博之	
	安全基準課長	平原 祐	