

(財)日本セーリング連盟と日本小型船舶検査機構との意見交換会議事録

1. 日時 平成 18 年 10 月 10 日 1500 ~ 1700

2. 場所 市ヶ谷メヂカルフレンド会議室

3. 出席者

(財)日本セーリング連盟

林外洋計測・技術委員長、渡辺外洋法制委員長、浪川外洋安全委員長
足立外洋通信委員長、平賀外洋新規事業委員長、寺澤事務局職員

日本小型船舶検査機構

中園理事、松本理事、井上企画部長、吉海業務部長、熱田広報サービス課長、
矢野技術課長、渡辺企画課長、中澤企画係長

4. 議事概要

中園理事があいさつとともに最近の機構の業務について説明した。

- 1 小型船舶検査機構の検査対象船舶が減少、大型はまあまあであるが、5m ~ 7m が減っている。
- 2 小型船舶の検査制度の変更が予定されている。
- 3 ISO の小型船舶基準の国内取り入れを検討中

セーリング連盟から浪川氏が安全、足立氏が通信、渡辺氏が法規担当であることが紹介された。

小型船舶検査機構から平成 18 年度の重点事項を説明した。小型船舶検査機構が実施することは事業計画に網羅されているが、その中で、重要なものを重点事項として整理していること、マリンレジャー、漁業の低迷を克服する必要がある、取り入れているというのがその内容である。

吉海業務部長から最近の検査実績、登録実績について説明した。

- 1 検査実績は平成 8 年から減少傾向
- 2 登録は 17 年度で一巡しているはずであるが 18 年度になっても 1 ヶ月あたり 1000 隻ぐらいずつ出ている。未受検状態であったものが検査とともに登録したものと考えられる。

小型船舶検査機構から技術・調査の実施状況について本年度の事業を説明

- (1) ISO の技術基準の国内取り入れに関する調査・研究

構造については 17 年度の調査の継続

- (2) 15m 以上の船舶の構造強度試験方法
- (3) 15m 以上の船舶の 90 度傾斜時復原性に関する調査

セーリング連盟から以下のような質問、要望が出され、機構が回答した。

要望 1 ISO を小安則に取り入れるのであれば、航海灯、救命設備特にいかだも取り入れてほしい旨、要望がなされた。また、LED の航海灯は消費電力が小さいことから、ヨットで利用したいという希望が示された。

回答 いかだについては検討課題としており、救命部会において胴衣といかだについて調査を実施している。しかし日本国内では小型いかだ製造している事業者がないこと、他の作業もたくさんあり、同時に実施できないので、多少時間を遅らせて実施することを予定している。

また、航海灯については LED のものが出てきているが ISO は検討をはじめたところである。国内では、日本船舶品管協会において検討を行っており、調査報告を IMO の NAV 小委員会に提出したところであり、小型船舶協議会でも検討を実施している。最近、ヨーロッパの船舶で利用が始まったようである。ただし、白灯のように全周であればよいが、舷灯のように照射角度、到達距離を考慮しなければならないものについては、計測方法が難しい。

これまでの船灯のように消費電力で規定することは困難であり、照度で規定する必要がある。水産庁でもイカ釣り漁船用の集魚灯の検討を実施しているが、これまでの消費電力から照度などに基準を変えていくことを考えている。

質問 船を共同所有している場合の登録手続きについて

回答 小型船舶検査機構から移転手続きあるいは変更手続きが必要

要望 2 レーシングボートについては諸外国でも ISO を規格として建造しているわけではないので、ISO に基づく構造基準適用を免除願いたい。

回答 国内では小型船舶については耐久基準を活用して検査を実施している。

要望 3 膨張式救命胴衣の設定浮力について、海外レースでは、150N が指定されるので、日本の設定浮力よりかなり大きいものであるが、日本の検査でもこれを認めてもらいたいという意見がある一方、150N は欧米人の体格にあわせた浮力であり、日本人の場合には、跳ね上がって危険という意見もある。救命胴衣の設定浮力について検討を実施してほしい。

回答 外洋レース向けを念頭においたものと思うが、材料、試験については検討中である。

ただし、沿岸向けについての検討を優先する必要があることを理解いただきたい。

現在、救命胴衣の ISO 規格についてはパート 7 の試験方法が FDIS となっている以外は規格化済み

要望 4 外洋レースに相当するカテゴリ-0,1,2 についてはオーストラリアから講師を招いてライフraftの準備、乗船のための準備についての講習を実施した。

平成 19 年 3 月開催のメルボルン - 大阪レースに参加するにはこの講習で利用したようなraftが必要と思われるので、国内規則での取り入れを要請したい。

要望 5 国内では無線技術者、無線局の両方について煩雑な手続きが必要となっており、どうにかならないかと要請。例えば、小型船舶検査機構とセーリング連盟が推奨しているものについては手続きの簡略化ができるような仕組みを作れないものか。総務省にでかけて陳情もしているがらちがあかない。

回答 無線については、総務省と国土交通省で考え方が異なることもあり、いろいろな困難がある。

要望 6 レーシング用のルールは国際的なルール (I S A F O F F S H O R E S P E C I A L R E G U L A T I O N S) を連盟で国内化しているが、例えば、クルー全員分の両端にスナップフックのついた 2 m 以下のテザーのついたセーフティハーネスの搭載が義務付けられているが、そのうちの 30% についてはその半分のテザー長さで利用できることも必要とされている。このルール設定の背景は荒天化では、体が振り回されないようテザーを短くしておくのが必要なためである。同様にライフラインの緩みや、航海灯の設置場所などについても細かい規定がある。外洋でのレースの経験に基づくものがルール化されている。

この国際規則について、会員の質問をまとめ、日本国内の統一解釈を作成する会議を 2 年に 1 回開催している。このなかでまとまったものを提出するので規則取り入れに利用してほしいとの要請

回答 具体的な要望と資料をいただければ検討する。

要望 7 備品について桜マークの強制をやめてほしい。マリーナで試乗会を実施するとき膨張式の胴衣等を用意するが、デザインのよいものは型式承認を受けていない場合が多く、苦慮している。

回答 業務部長から桜マークは強制しているものではないが、大量生産品については一品検査を実施するより検定のような制度を利用するのが検査の合理化につながると説明
今後、船用品の検査のありかたについても検討を実施することを検討中

一方、検査機構から多胴船の日本での普及の可能性、及び新材料の普及可能性について質問した。

回答 都市に近いところではマリーナの受け入れ施設が単胴で想定されており、多胴船を入れるスペースがない。ただし、アンカー係留でテンドー乗船するようなマリーナでは可能性がある。

地方でないと普及は無理だと考えられる。

回答 国内で実績の少ない材料について、たとえばカーボンについては少しずつ増加している。マストをカーボンにする船も出てきているし、船体のカーボン化も考えられる。

このような船舶を建造できる場所としては、ヤマハ、GHクラフト、横須賀古川造船などがある。樹脂もエポキシ系を利用するのでコストは上昇するが、積層数は少なくてすむので5割増しくらいになると思われる。

セーリング連盟から沿海航行船舶についていかだでなく浮器にても可としているが、沿海の海象では救助がくるまで浮器につかまっていることは不可能との指摘があった

また、レースにおける救命胴衣着用の強制についての状況をセーリング連盟が説明した。

ディンギー級では胴衣の着用は強制

クルーザークラスでは、胴衣着用を強く推奨している。また、レースによっては気象、海象によりY旗掲揚をして胴衣を強制する場合もある。テザーの利用も推奨しているとのこと

以上