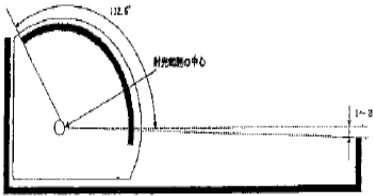


この解説には、以下のものが含まれています。

- ◎船舶設備規程(昭和9年2月1日通信省令第6号)
- ◎船舶設備規程第2条第2項の区域を定める告示(平成7年7月29日 運輸省告示第445号)
- ◎船橋からの視界及び船橋に設ける窓の要件を定める告示(平成10年7月1日 運輸省告示第337号)
- ◎船舶設備規程第115条の28の安全航行設備の基準を定める告示(平成16年12月23日 国土交通省告示第1548号)
- ◎船舶の脱出設備の基準を定める告示(平成14年6月25日 国土交通省告示第510号)
- ◎船舶の操舵の設備の基準を定める告示(平成14年6月25日 国土交通省告示第511号)
- ◎航海用具の基準を定める告示(平成14年6月25日 国土交通省告示第512号)
- ◎船舶設備規程等の一部を改正する省令附則第2条第9項の機能等を定める告示(平成18年3月31日 国土交通省告示第460号)
- ◎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(平成4年1月28日運輸省告示第52号)
- ◎ロールオン・ロールオフ貨物区域等を有する船舶の電気設備の基準を定める告示(平成14年6月25日国土交通省告示第513号)
- ◎船舶設備規程第288条第1項の動力ビルジポンプを定める告示(平成20年12月12日国土交通省告示第1459号)
- ◎船舶における船内の騒音防止の措置を定める告示 (平成26年6月2日国土交通省告示第654号)

条	船舶設備規程	告 示	解 説
第146条の2	第3章 航海用具 (適用) 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48の2から第146条の50までの規定（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50の規定を除く。）は、適用しない。	<u>航海用具の基準を定める告示(平成14年6月25日国土交通省告示第512号)</u> 改正 平成15年6月23日国土交通省告示第 971号 同 15年9月29日 同 第1331号 同 23年5月31日 同 第570号 同 24年6月29日 同 第768号 目次 第1章 総則(第1条) 第2章 航海用具 第1節 船灯等(第2条) 第2節 汽笛(第3条) 第3節 号鐘及びどら 第4節 電子海図情報表示装置等(第5条) 第5節 ナブテックス受信機(第6条) 第6節 高機能グループ呼出装置(第7条) 第7節 航海用レーダー等(第8条－第12条) 第8節 磁気コンパス等(第13条－第16条) 第9節 音響測深機(第17条) 第10節 衛星航法装置等(第18条－第20条) 第11節 船速距離計(第21条) 第12節 回頭角速度計(第22条) 第13節 音響受信装置(第23条) 第14節 船舶自動識別装置等(第24条・第24条の2) 第15節 航海情報記録装置(第25条) 第16節 デジタル選択呼出装置等(第26条－第29条) 第17節 遭難信号送信操作装置(第30条) 第18節 遭難信号受信装置(第31条) 第19節 水先人用はしご(第32条) 第20節 舵角指示器等(第33条) 第21節 載荷扉開閉表示装置(第34条) 第22節 漏水検知装置等(第35条) 第23節 監視装置(第36条) 第24節 喫水計測装置(第37条) 第25節 浸水警報装置(第37条の2) 第26節 船橋航海当直警報装置(第38条・第39条) 第27節 形象物(第40条－第46条) 第1章 総則	第3章 航海用具 (A) 航海用具の技術基準については、本章に規定するもののほか、型式承認試験基準によることとする。

		(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年逓信省令第6号。以下「規程」という。))において使用する用語の例による。	
第146条の3	(属具) 船舶(係留船を除く。)には、第9号表(非自航船にあっては、第9号表の2)に定めるところにより、属具を備え付けなければならない。		
第146条の4	(船灯等) 船灯(前条の規定により船舶に備えなければならない灯火をいう。以下同じ。)及び操船信号灯は、その灯光等について <u>告示で定める要件</u> に適合するものでなければならない。	第2章 航海用具 第1節 船灯等 (船灯等) 第2条 船灯及び操船信号灯の要件に係る <u>規程第146条の4の告示で定める要件</u> は、次のとおりとする。 1 次に掲げる要件に適合する灯光を発するものであること。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。 イ 第1号表第1欄に掲げる船灯等の種類ごとに、同表第2欄から第4欄までに掲げる色、水平射光範囲(水平方向における射光の範囲をいう。ハ及びニにおいて同じ。)及び光達距離を有するものであること。 ロ イの色は、第2号表上欄に掲げる色の種類ごとに、日本工業規格 XYZ 表色系の色度図において、同表下欄に掲げる領域内の色度を有するものであること。 ハ 第1号表第1欄に掲げる船灯等の種類ごとに、同表第3欄に掲げる水平射光範囲において、最小光度(次の算式により算定した光度をいう。以下ハにおいて同じ。)以上の光度を有するものであること。ただし、マスト灯、舷灯、両色灯、船尾灯、引き船灯及び三色灯(ニにおいて「マスト灯等」という。)にあっては、水平射光範囲の境界から内側に5度の範囲(舷灯にあっては、船首方向の境界から内側5度の範囲を除く。)において、最小高度の50パーセントの光度まで減ずることができる。 $I = 3.43 \times 10^6 \times T \times D^2 \times K^{-D}$ I は、光度(カンデラ) T は、閾値(ルクス)とし、0.0000002 D は、光達距離(海里) K は、大気の透過率とし、0.8 ニ マスト灯等にあっては、水平射光範囲の境界から外側へ5度(舷灯の船首方向のきょうかいにあっては、外側へ1度から3度まで)の範囲内において遮断されたものであること。 ホ 上下方向において、次に掲げる光度以上の光度を有するものであること。 (1) 水平面の上下にそれぞれ5度の範囲において、ハに規定する光度 (2) 水平面の上下にそれぞれ5度から7.5度までの範囲において、ハに規定する光度の60パーセントの光度(帆船が帆のみを用いて航行する場合に使用する船灯にあっては、5度から25度までの範囲において、ハに規定する光度の50パーセントの光度) ヘ 光度が過度に大きくならないよう調節されたものであること。この場合において、その調節は、可変調節の方法によってはならない。 2 全長20メートル以上の船舶に備える舷灯は、黒色のつや消し塗装を施した内側隔板を取り付けたものであること。 3 閃光灯及び操船信号灯は、第1号表第5欄に掲げるところにより閃光を発するものであること。	(船灯等) 146-4.1(a) 電気船灯以外の船灯は、できる限りこの項の規定に適合するものであること。 第1章 総則 第2章 航海用具 第1節 船灯等 (船灯等) 2.1.2(a) 内側隔板は、船舶の恒久的構造物を利用して差し支えない。 (b) 内側隔板の形状及び寸法は、次のように取り扱うこと。 (1) 平成10年7月1日前に型式承認を受けたげん灯に対する内側隔板の形状及び寸法は、旧船灯試験規程第2図の規定に適合するものであること。ただし、平成10年7月1日以降に当該型式承認を受けたげん灯について、内側隔板に係る変更を行った場合は、この限りでない。 (2) (1)のげん灯以外の備えるげん舷灯に対する内側隔板の形状及び寸法は、当該隔板を取り付けた状態において、当該備えるげん舷灯の灯光が第1項の規定に適合することができるものであること(図2.2<1>参照)。 【参考】  図 2.2<1> 2.2.0(a) 船灯の位置は、その光源の中心を基準として決定すること。 (b) 上甲板上の高さは、当該船灯を通る垂直線の下方の上甲板から測るものとする。 (c) 上甲板のない船舶についての本条の規定の適用に当たっては、「上甲板」とあるのは「舷縁」と読み替えるものとする。 (d) 通常は、船体に固定しておかずに必要の都度掲揚することを認められている可搬式の船灯(例えば紅灯)については、本条の規定に適合する位置に容易に設置可能となるような措置が講じられていること。 2.2.1(a) 停泊灯の位置については、できる限り高い位置とすることのみで差し支えない。 2.2.2(a) ホの「管海官庁が当該船舶の構造等を考慮してやむを得ないと認める場合」とは、次に掲げる船舶の場合とし、当該船舶のマスト灯は、できる限り前方に設置することとする。 また、次以外の船舶であって、マスト灯を船体中央部より後方に設置しようとするものについては、資料及び意見を添えて、海事局検査測度課長まで伺い出ること。 (1) 船体中央部より前方の甲板において作業を行う船舶であって、マストを設置することにより当該作業を行うことが困難となる

		2 船灯の位置に係る<u>規程第 1 4 6 条の 4 の告示で定める要件</u>は、次のとおりとする。 1 船灯は、その射光が妨げられるおそれのない位置(停泊等以外の全周灯(海上衝突予防法第 2 1 条第 6 項に規定する全周灯をいう。以下同じ。))にあっては、その水平方向における射光(隔板を取り付けることその他の方法により、2 個の全周灯を 1 海里の距離から 1 の灯火として視認できるように設置する場合にあっては、当該 2 個の全周灯による射光)が 6 度を超えて妨げられるおそれのない位置)に設置すること。 2 マスト灯を設置する位置は、次に掲げる要件に適合するものであること。 イ 船の中心線上であること。 ロ 高さは、次の表の上欄に掲げる船舶の区分に応じ、それぞれ同表の下欄に掲げるものであること。 <table><tr><th>区 分</th><th>高 さ</th></tr><tr><td>全長 2 0 メートル以上の船舶</td><td> 1 前部マスト灯(マスト灯を 1 個のみ設置する船舶にあっては、当該マスト灯、前部に 1 個のマスト灯を設置する船舶にあっては、当該マスト灯、前部に 2 個又は 3 個のマスト灯を垂直船上に設置する船舶にあっては、そのいずれか 1 のマスト灯をいう。以下この条において同じ。))にあっては、後部のいずれのマスト灯よりも 4. 5 メートル以上下方で、上甲板(最上層の全通甲板をいう。以下この条において同じ。上 6 メートル(最大幅が 6 メートルを超える船舶にあっては、最大幅又は 1 2 メートルのいずれか小さい値)以上の高さ。ただし、最強船速が次項第 1 号で定める算式により算定した値以上となるものの前部マスト灯にあっては、前部マスト灯と舷灯を頂点とする二等辺三角形を当該船舶の船体中心線に垂直平面に投影した二等辺三角形の底角が 2 7 度以上となる高さとすることができる。 2 後部マスト灯(後部に 1 個のマスト灯を設置する船舶にあつは、当該マスト灯、後部に 2 個又は 3 個のマスト灯を垂直線上に設置する船舶にあっては、そのいずれか 1 のマスト灯をいう。以下この条において同じ。))にあっては、前部のいずれのマスト灯よりも上方であつて通常のトリムの状態において船首から 1, 0 0 0 メートル離れた海面から前部マスト灯の上方に分離してみることができる高さ。ただし、最強速力が事項第 1 号で定める算式により算出した値以上となる船舶であつて、後部マスト灯を設備する全長 5 0 メートル以上の船舶にあっては、前部マスト灯から後部マスト灯までの垂直距離は、事項第 2 号で定める算式により算定した値以上とすることができる。 </td></tr><tr><td>全長 2 0 メートル未満の船舶</td><td>前部マスト灯にあっては、舷縁上 2. 5 メートル以上の高さ</td></tr></table> ハ 前部マスト灯及び後部マスト灯は、他のいずれの船灯(マスト灯及び操船信号灯を除く。)より上方であること。ただし、海上衝突予防法の規定により 1 個の白灯及び 2 個の紅灯又は 3 個の	区 分	高 さ	全長 2 0 メートル以上の船舶	1 前部マスト灯(マスト灯を 1 個のみ設置する船舶にあっては、当該マスト灯、前部に 1 個のマスト灯を設置する船舶にあっては、当該マスト灯、前部に 2 個又は 3 個のマスト灯を垂直船上に設置する船舶にあっては、そのいずれか 1 のマスト灯をいう。以下この条において同じ。))にあっては、後部のいずれのマスト灯よりも 4. 5 メートル以上下方で、上甲板(最上層の全通甲板をいう。以下この条において同じ。上 6 メートル(最大幅が 6 メートルを超える船舶にあっては、最大幅又は 1 2 メートルのいずれか小さい値)以上の高さ。ただし、最強船速が次項第 1 号で定める算式により算定した値以上となるものの前部マスト灯にあっては、前部マスト灯と舷灯を頂点とする二等辺三角形を当該船舶の船体中心線に垂直平面に投影した二等辺三角形の底角が 2 7 度以上となる高さとすることができる。 2 後部マスト灯(後部に 1 個のマスト灯を設置する船舶にあつは、当該マスト灯、後部に 2 個又は 3 個のマスト灯を垂直線上に設置する船舶にあっては、そのいずれか 1 のマスト灯をいう。以下この条において同じ。))にあっては、前部のいずれのマスト灯よりも上方であつて通常のトリムの状態において船首から 1, 0 0 0 メートル離れた海面から前部マスト灯の上方に分離してみることができる高さ。ただし、最強速力が事項第 1 号で定める算式により算出した値以上となる船舶であつて、後部マスト灯を設備する全長 5 0 メートル以上の船舶にあっては、前部マスト灯から後部マスト灯までの垂直距離は、事項第 2 号で定める算式により算定した値以上とすることができる。	全長 2 0 メートル未満の船舶	前部マスト灯にあっては、舷縁上 2. 5 メートル以上の高さ	船舶 例：定置漁業、養殖漁業、採介藻漁業に従事する漁船、起重機船 (2) 操船場所が船体中央部よりも後方にある船舶であつて、当該場所の前方にマスト灯を設置することが構造上困難なもの又は船橋視界の制限若しくは雨滴等によるマスト灯の射光の反射により航行上危険と判断される船舶 例：高速旅客船 (3) 甲板室頂部におけるレーダー・アンテナその他の機器の配置の関係により、マスト灯を船体中央部より前方に設置することが困難な船舶 例：巡視艇、漁業取締船 また、上記以外の船舶であつて、マスト灯を船体中央部より後方に設置しようとするものについては、資料及び意見を添えて、海事局検査測度課長まで伺い出ること。 2.2.6(a) ハの「1 個の白灯及び 2 個の紅灯」又は「3 個の紅灯」とは、操縦性能制限船又は喫水制限船が垂直線上に掲げるものをいう。
区 分	高 さ								
全長 2 0 メートル以上の船舶	1 前部マスト灯(マスト灯を 1 個のみ設置する船舶にあっては、当該マスト灯、前部に 1 個のマスト灯を設置する船舶にあっては、当該マスト灯、前部に 2 個又は 3 個のマスト灯を垂直船上に設置する船舶にあっては、そのいずれか 1 のマスト灯をいう。以下この条において同じ。))にあっては、後部のいずれのマスト灯よりも 4. 5 メートル以上下方で、上甲板(最上層の全通甲板をいう。以下この条において同じ。上 6 メートル(最大幅が 6 メートルを超える船舶にあっては、最大幅又は 1 2 メートルのいずれか小さい値)以上の高さ。ただし、最強船速が次項第 1 号で定める算式により算定した値以上となるものの前部マスト灯にあっては、前部マスト灯と舷灯を頂点とする二等辺三角形を当該船舶の船体中心線に垂直平面に投影した二等辺三角形の底角が 2 7 度以上となる高さとすることができる。 2 後部マスト灯(後部に 1 個のマスト灯を設置する船舶にあつは、当該マスト灯、後部に 2 個又は 3 個のマスト灯を垂直線上に設置する船舶にあっては、そのいずれか 1 のマスト灯をいう。以下この条において同じ。))にあっては、前部のいずれのマスト灯よりも上方であつて通常のトリムの状態において船首から 1, 0 0 0 メートル離れた海面から前部マスト灯の上方に分離してみることができる高さ。ただし、最強速力が事項第 1 号で定める算式により算出した値以上となる船舶であつて、後部マスト灯を設備する全長 5 0 メートル以上の船舶にあっては、前部マスト灯から後部マスト灯までの垂直距離は、事項第 2 号で定める算式により算定した値以上とすることができる。								
全長 2 0 メートル未満の船舶	前部マスト灯にあっては、舷縁上 2. 5 メートル以上の高さ								

		紅灯を垂直線上に掲げることとされる場合における当該白灯及び紅灯は、前部マスト灯より下方に設置することが困難なときに限り前部マスト灯又は後部マスト灯より上方に設置することができる。 ニ 後部マスト灯を設置する船舶にあつては、船首から前部マスト灯までの水平距離は、当該船舶の全長の4分の1以下、前部マスト灯から後部マスト灯までの水平距離は、当該船舶の全長の2分の1(全長が200メートルを超える船舶にあつては、100メートル)以上であること。 ホ 前部マスト灯のみを設置する船舶にあつては、前部マスト灯は、船体中央部より前方(全長20メートル未満の船舶にあつては、できる限り前方)に設置すること。ただし、管海官庁が当該船舶の構造等を考慮してやむを得ないと認める場合には、管海官庁の指示するところによるものとする。 3 舷灯を設置する位置は、次に掲げる要件に適合するものであること。 イ 上甲板上の高さは、前部マスト灯の上甲板上の高さの4分の3以下であること。 ロ 全長20メートル以上の船舶にあつては、前部マスト灯より前方でなく、かつ、舷側又はその付近であること。 4 両色灯を設置する位置は、次に掲げる要件に適合するものであること。 イ 船の中心線上であること。 ロ 前部マスト灯より1メートル以上下方であること。 5 2個の停泊灯を設置する場合における当該停泊灯の位置は、次に掲げる要件に適合するものであること。 イ 前部の停泊灯は、後部の停泊灯より4.5メートル以上上方であること。 ロ 全長50メートル以上の船舶にあつては、前部の停泊灯の上甲板上の高さは、6メートル以上であること。 6 海上衝突予防法の規定により2個又は3個の船灯を垂直線上に掲げることとされる場合における当該船灯を設置する位置は、次に掲げる要件に適合するものであること。 イ 各船灯の間隔及び最下方の船灯の上甲板上の高さ(全長20メートル未満の船舶にあつては、舷縁上の高さ。以下同じ。)は、次の表の上欄に掲げる船舶の区分に応じ、それぞれ同表の中欄及び下欄に掲げるものであること。ただし、引き船灯及び船尾灯を掲げることとされる場合における当該船尾灯の上甲板上の高さについては、この限りでない。 <table><tr><th>区 分</th><th>間 隔</th><th>高 さ</th></tr><tr><td>全長20メートル以上の船舶</td><td>2メートル以上</td><td>4メートル以上</td></tr><tr><td>全長20メートル未満の船舶</td><td>1メートル以上</td><td>2メートル以上</td></tr></table> ロ 3個の船灯を掲げることとされる場合にあつては、各船灯の間隔は、等しいものであること。 ハ 第2号ハただし書きの規定により、前部マスト灯又は後部マスト灯より上方に設置することができることとされた1個の白灯及び2個の紅灯又は3個の紅灯を設置する位置は、次に掲げる要件のいずれかに適合するものであること。 (1) 後部マスト灯より上方であること。 (2) 前部マスト灯より上方であり、かつ、後部マスト灯より下方であつて、船の中心線との水平距離が2メートル以上であること。 7 操船信号灯を設置する位置は、次に掲げる要件に適合するもので	区 分	間 隔	高 さ	全長20メートル以上の船舶	2メートル以上	4メートル以上	全長20メートル未満の船舶	1メートル以上	2メートル以上	
区 分	間 隔	高 さ										
全長20メートル以上の船舶	2メートル以上	4メートル以上										
全長20メートル未満の船舶	1メートル以上	2メートル以上										

		あること。 イ 船の中心線上であること。 ロ 後部マスト灯を設置する船舶にあつては、高さは、次に掲げるもののいずれかであること。 (1) 後部マスト灯より2メートル以上上方 (2) 後部マスト灯より2メートル以上下方で、かつ、できる限り前部マスト灯より2メートル以上上方 ハ 後部マスト灯を設置しない船舶にあつては、前部マスト灯より2メートル以上上方又は下方であること。 3 前項に規定する算式は、それぞれ次に掲げるものとする。 1 前項第2号ロ表下欄第1号及び第2号に規定する最強船速を求める算式 3. $7V^{0.1667}$(メートル毎秒) この場合において、 V は、計画満載喫水線における排水容積(立方メートル) 2 前項第2号ロ表下欄第2号に規定する前部マスト灯から後部マスト灯までの垂直距離を求める算式 $y = (a+17\phi) \cdot c/1000 +2$ この場合において、 y は、前部マスト灯から後部マスト灯までの垂直距離(メートル) a は、航海状態における水面から前部マスト灯までの垂直距離(メートル) φ は、航海状態におけるトリム角(度) c は、前部マスト灯と後部マスト灯間の水平距離(メートル)																																	
第146条の5	削除																																		
第146条の6	削除																																		
第146条の7	(汽笛) 船舶には、音圧等について告示で定める要件に適合する汽笛(サイレンを含む。以下同じ。)を備えなければならない。	第2節 汽笛 (汽笛) 第3条 汽笛の要件に係る規程第146条の7の告示で定める要件は、次のとおりとする。 1 基本周波数及び音圧は、次の表の上欄に掲げる船舶の区分に応じ、それぞれ同表の中欄及び下欄に掲げるものであること。 <table><tr><th>区 分</th><th>基本周波数</th><th>音 圧</th></tr><tr><td>全長200メートル以上の船舶</td><td>700ヘルツ以上200ヘルツ以下</td><td>143デシベル以上</td></tr><tr><td>全長75メートル以上200メートル未満の船舶</td><td>130ヘルツ以上350ヘルツ以下</td><td>138デシベル以上</td></tr><tr><td>全長20メートル以上75メートル未満の船舶</td><td>250ヘルツ以上700ヘルツ以下</td><td>130デシベル以上</td></tr><tr><td rowspan="3">全長20メートル未満の船舶</td><td rowspan="3">250ヘルツ以上700ヘルツ以下</td><td>120デシベル以上(180ヘルツ以上450ヘルツ以下)</td></tr><tr><td>115デシベル以上(450ヘルツ以上800ヘルツ以下)</td></tr><tr><td>111デシベル以上(800ヘルツ以上2100ヘルツ以下)</td></tr></table> 備考	区 分	基本周波数	音 圧	全長200メートル以上の船舶	700ヘルツ以上200ヘルツ以下	143デシベル以上	全長75メートル以上200メートル未満の船舶	130ヘルツ以上350ヘルツ以下	138デシベル以上	全長20メートル以上75メートル未満の船舶	250ヘルツ以上700ヘルツ以下	130デシベル以上	全長20メートル未満の船舶	250ヘルツ以上700ヘルツ以下	120デシベル以上(180ヘルツ以上450ヘルツ以下)	115デシベル以上(450ヘルツ以上800ヘルツ以下)	111デシベル以上(800ヘルツ以上2100ヘルツ以下)	(汽笛) 146-7.1(a) 汽笛とは、短音(継続時間約 1 秒の吹鳴)及び長音(継続時間 4 ～6 秒の吹鳴)の組合せにより航行中必要な信号を行うことのできる装置をいう。 第2節 汽笛 (汽笛) 3.0(a) 汽笛の種類は、表 3.0<1>に掲げる 4 種類とする。 表 3.0<1> 汽笛の種類 <table><tr><th>種類</th><th>基本周波数(Hz)</th><th>音圧(dB)</th></tr><tr><td>第1種汽笛</td><td>70 以上 200 以下</td><td>143 以上</td></tr><tr><td>第2種汽笛</td><td>130 以上 350 以下</td><td>138 以上</td></tr><tr><td>第3種汽笛</td><td>250 以上 700 以下</td><td>130 以上</td></tr><tr><td>第4種汽笛</td><td>250 以上 700 以下</td><td>120 以上</td></tr></table> (b) 汽笛の制御装置に用いる索、スプリング等は十分な強度及び耐食性を有するものであり、水密隔壁、水密甲板又は隔壁甲板を貫通する部分には、スタッフィング・ボックスが使用されていること。スタッフィング・ボックスによる水密工事は、貫通部に移動幅を有するロッドを使用して行われていること。 3.2(a) 第1号口の「他船の汽笛を通常聴取する場所」とは、船橋及び視界制限時の見張場所をいう。	種類	基本周波数(Hz)	音圧(dB)	第1種汽笛	70 以上 200 以下	143 以上	第2種汽笛	130 以上 350 以下	138 以上	第3種汽笛	250 以上 700 以下	130 以上	第4種汽笛	250 以上 700 以下	120 以上
区 分	基本周波数	音 圧																																	
全長200メートル以上の船舶	700ヘルツ以上200ヘルツ以下	143デシベル以上																																	
全長75メートル以上200メートル未満の船舶	130ヘルツ以上350ヘルツ以下	138デシベル以上																																	
全長20メートル以上75メートル未満の船舶	250ヘルツ以上700ヘルツ以下	130デシベル以上																																	
全長20メートル未満の船舶	250ヘルツ以上700ヘルツ以下	120デシベル以上(180ヘルツ以上450ヘルツ以下)																																	
		115デシベル以上(450ヘルツ以上800ヘルツ以下)																																	
		111デシベル以上(800ヘルツ以上2100ヘルツ以下)																																	
種類	基本周波数(Hz)	音圧(dB)																																	
第1種汽笛	70 以上 200 以下	143 以上																																	
第2種汽笛	130 以上 350 以下	138 以上																																	
第3種汽笛	250 以上 700 以下	130 以上																																	
第4種汽笛	250 以上 700 以下	120 以上																																	

		音圧は、当該汽笛から音が最も強い方向(次号において最強方向という。)に1メートル離れた位置において、180ヘルツから700ヘルツまでの間に中心周波数を有する3分の1オクターブバンドのいずれか1により測定するものとする。ただし、全長20メートル未満の船舶にあっては、表中括弧内に定める周波数の範囲内に中心周波数を有する3分の1オクターブバンドのいずれか1により測定するものとする。 2 指向性を有する汽笛は、次に掲げる音圧以上の音圧を有するものであること。この場合において、音圧は、前号の音圧の測定に用いた3分の1オクターブバンドにより測定するものとする。 イ 最強方向から左右それぞれ45度の範囲においては、最強方向の音圧から4デシベルを減じた音圧 ロ イに掲げる範囲以外の範囲においては、最強方向の音圧から10デシベルを減じた音圧 3 船舶の航行中における動揺、振動等によりその性能に支障を生じないものであること。 2 汽笛の位置に係る<u>規程第146条の7の告示で定める要件</u>は、次のとおりとする。 1 次に掲げるところにより設置するものであること。 イ できる限り高い位置に設置すること。 ロ 他薦の汽笛を通常聴取する自船上の場所における音圧が、110デシベル（A）を超えず、できる限り100デシベル（A）を超えないように設置すること。 ハ 指向性を有する汽笛が当該船舶における唯一の汽笛である場合には、当該汽笛は、船首方向において音圧が最大となるように設置すること。 2 2以上の汽笛を備える船舶にあっては、1の汽笛を他の汽笛から100メートルを超える間隔で設置する場合には、これらの汽笛が同時に吹鳴を發しないような措置を講じたものであること。 3 前号の汽笛のうちのいずれか1又は船舶における唯一の汽笛の音圧が障害物により著しく減じられる区域を生じるおそれがある場合には、当該汽笛は、できる限り複合汽笛とすること。この場合において、当該複合汽笛装置は、次に掲げる要件に適合するものでなければならない。 イ それぞれの間隔が100メートル以下である2以上の汽笛を有するものであること。 ロ イの各汽笛は、同時に吹鳴を發するものであること。 ハ イの各汽笛の周波数の差は、それぞれ10ヘルツ以上であること。 4 前号の複合汽笛装置は、この告示の規定の適用については、単一の汽笛とみなす。	
第146条の8	削除		
第146条の9	(号鐘及びどら) 全長20メートル以上の船舶には、音圧等について告示で定める要件に適合する号鐘(全長100メートル以上の船舶にあっては、号鐘及びこれと混同しない音調を有するどら)を備えなければならない。	第3節 号鐘及びどら (号鐘及びどら) 第4条 <u>規程第146条の9の告示で定める要件</u>は、次のとおりとする。 1 号鐘又はどらから1メートルの位置における音圧は、110デシベル以上であること。 2 材料は耐しよく性のものであること。 3 澄んだ音色を發するものであること。 4 号鐘の呼び径は、300ミリメートル以上であること。 5 号鐘の打子の重量は、号鐘の重量の3パーセント以上であること。	(号鐘及びどら) 146-9.0(a) どらの使用目的は、霧、もや、降雪、暴風雨等視界不良の下で停泊している船舶が、号鐘と併用(号鐘は船の前部、どらは後部)してその所在を示すためのものであるから、号鐘の音量との釣合いを考慮して適当なものであること。

		と。 6 動力式の号鐘の打子は、できる限り一定の強さで号鐘を打つものであつて、かつ、手動によっても操作することができるものであること。											
第 1 4 6 条 の 1 0	(航海用刊行物) 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には、この限りでない。	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 1 4 6 条の 1 0 及び規程第 1 4 6 条の 1 0 の 2 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。 1 0 電子海図情報を更新することができるものであること。 1 1 直前の 1 2 時間について自船の航跡及びその関連情報を 1 分間隔で蓄積及び再生することができ、かつ、全航海の自船の航跡を 4 時間を超えない間隔の時刻記号とともに記録することができるものであること。 1 2 故障した場合に警報を発するものであること。 1 3 故障した場合に機能を引き継ぐことができる適切な予備装置を備えているものであること。 2 電子航海用刊行物情報表示装置に係る規程第 1 4 6 条の 1 0 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 前条第 9 号、第 1 2 号及び第 1 3 号に掲げる要件	(航海用刊行物) 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。 <table><tr><th>航行を予定する海域の区分</th><th>備える海図</th></tr><tr><td>日本領海以遠(日本領海へのアプロ一チに係る海域に限る。)</td><td>50 万分の 1 より大縮尺の海図</td></tr><tr><td>日本領海内</td><td>25 万分の 1 より大縮尺の海図</td></tr><tr><td>海上交通安全法の適用がある海域</td><td>航行する海域に係る海図</td></tr><tr><td>港則法の適用がある海域</td><td>航行する海域に係る海図のうち最も大縮尺の海図</td></tr></table> (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。 (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。	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一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
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一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												
第 1 4 6 条 の 1 0 の 2	(電子海図情報表示装置) 総トン数 5 0 0 トン以上 3, 0 0 0 トン未満の旅客船及び総トン数 3, 0 0 0 トン以上の船舶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電子海図情報表示装置を備えなければならない。												
第 1 4 6 条 の 1 0 の 3	(ナブテックス受信機) 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つ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 1 条第 1 0 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、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。	第 5 節 ナブテックス受信機 (ナブテックス受信機) 第 6 条 規程第 1 4 6 条の 1 0 の 3 の告示で定める要件は、次のとおりとする。 1 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。 2 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。 3 搜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。	(ナブテックス受信機) 146・10・3.0(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(船舶設備規程第百四十六条の十の三の水域を定める告示(平成四年運輸省告示第五十一号))」で定める水域をいう。以下同じ。)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、次に掲げる場合をいう。										

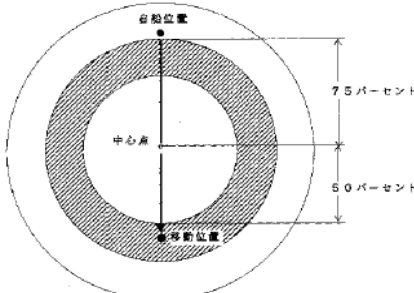
		こと。 4 海上安全情報(重要な情報を除く。)の選択受信が可能であり、かつ、その選択受信状態を表示することができるものであること。 5 受信した海上安全情報を有効に蓄積できるものであること。 6 取扱及び保守に関する説明書を備え付けたものであること。 7 無線受信機及び記憶装置並びに表示装置又は印刷装置が適正に作動することを確認するための措置が講じられたものであること。 8 磁気コンパスに対する最小安全距離を表示したものであること。 9 電磁的干渉により他の設備に機能に障害を与え、又は他の設備からの電磁的干渉によりその機能に障害が生じることを防止するための措置が講じられているものであること。 1 0 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。 1 1 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。 1 2 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。 1 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。 1 4 2以上の電源から給電されるものにあつては、電源の切り換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。	(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。その結果として設備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 - 3.0<1> <table><tr><th>組合等の名称</th><th>所在地/電話番号</th></tr><tr><td>全国底曳網漁業連合会</td><td>〒105 東京都港区虎ノ門湾-1-16 虎ノ門中央ビル TEL 03-3508-0361</td></tr><tr><td>日本西海漁業協同組合</td><td>〒796 愛媛県八幡浜市沖新田 1585 TEL 0894-22-1801</td></tr><tr><td>鳥取県沖合底曳網漁業協会</td><td>〒680 鳥取県鳥取市青葉町 3 - 111 漁連会館内 TEL 0857-23-1351</td></tr><tr><td>島根県機船底曳網漁業連合会</td><td>〒697 島根県浜田市元浜町 231-1 漁港ビル TEL 0855-22-1576</td></tr><tr><td>山口県以東機船底曳網漁業協同組合</td><td>〒759-41 山口県長門市仙崎 4295-8 仙崎漁協ビル TEL 0837-26-1583</td></tr><tr><td>福岡県機船底曳網漁業協会</td><td>〒750 山口県下関市大和町 1-16-1 漁港ビル 4 階 TEL 0832-66-3875</td></tr><tr><td>日本遠洋底曳網漁業協会</td><td>〒101 東京都千代田区内神田 3-3-13 第2 斎藤ビル TEL 03-3258-2871</td></tr></table> 備考 1.大日本水産会による。 2.平成7年1月現在。 (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 - 3.0<2> <table><tr><th>組合等の名称</th><th>所在地/電話番号</th></tr><tr><td>北海道さばまき網漁業生産調整組合</td><td>〒085 北海道釧路市浜町 3 - 18 くしろ水産センター TEL 0454-23-2708</td></tr><tr><td>北部太平洋まき網漁</td><td>〒107 東京都港区赤坂 1-9-13 三会堂ビル</td></tr></table>	組合等の名称	所在地/電話番号	全国底曳網漁業連合会	〒105 東京都港区虎ノ門湾-1-16 虎ノ門中央ビル TEL 03-3508-0361	日本西海漁業協同組合	〒796 愛媛県八幡浜市沖新田 1585 TEL 0894-22-1801	鳥取県沖合底曳網漁業協会	〒680 鳥取県鳥取市青葉町 3 - 111 漁連会館内 TEL 0857-23-1351	島根県機船底曳網漁業連合会	〒697 島根県浜田市元浜町 231-1 漁港ビル TEL 0855-22-1576	山口県以東機船底曳網漁業協同組合	〒759-41 山口県長門市仙崎 4295-8 仙崎漁協ビル TEL 0837-26-1583	福岡県機船底曳網漁業協会	〒750 山口県下関市大和町 1-16-1 漁港ビル 4 階 TEL 0832-66-3875	日本遠洋底曳網漁業協会	〒101 東京都千代田区内神田 3-3-13 第2 斎藤ビル TEL 03-3258-2871	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 北海道釧路市浜町 3 - 18 くしろ水産センター TEL 0454-23-2708	北部太平洋まき網漁	〒107 東京都港区赤坂 1-9-13 三会堂ビル
組合等の名称	所在地/電話番号																								
全国底曳網漁業連合会	〒105 東京都港区虎ノ門湾-1-16 虎ノ門中央ビル TEL 03-3508-0361																								
日本西海漁業協同組合	〒796 愛媛県八幡浜市沖新田 1585 TEL 0894-22-1801																								
鳥取県沖合底曳網漁業協会	〒680 鳥取県鳥取市青葉町 3 - 111 漁連会館内 TEL 0857-23-1351																								
島根県機船底曳網漁業連合会	〒697 島根県浜田市元浜町 231-1 漁港ビル TEL 0855-22-1576																								
山口県以東機船底曳網漁業協同組合	〒759-41 山口県長門市仙崎 4295-8 仙崎漁協ビル TEL 0837-26-1583																								
福岡県機船底曳網漁業協会	〒750 山口県下関市大和町 1-16-1 漁港ビル 4 階 TEL 0832-66-3875																								
日本遠洋底曳網漁業協会	〒101 東京都千代田区内神田 3-3-13 第2 斎藤ビル TEL 03-3258-2871																								
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 北海道釧路市浜町 3 - 18 くしろ水産センター TEL 0454-23-2708																								
北部太平洋まき網漁	〒107 東京都港区赤坂 1-9-13 三会堂ビル																								

			<table><tr><td>業協同組合連合会</td><td>TEL 03-3585-7941～3</td></tr><tr><td>静岡県旋網漁業者協会</td><td>〒420 静岡県静岡市迫手町 9-18 静岡中央ビル TEL 0542-52-5151</td></tr><tr><td>北部日本海まき網漁業協議会</td><td>〒950 新潟県新潟市新光町 4 - 1 県庁水産課内 TEL 025-285-5511</td></tr><tr><td>中部日本海まき網漁業協議会</td><td>〒920 石川県金沢市北安江 3-1-38 石川県水産会館内 TEL 0762-34-8829</td></tr><tr><td>山陰旋網漁業生産調整組合</td><td>〒684 鳥取県境港市栄町水産会館内 TEL 0859-44-0660</td></tr><tr><td>愛媛県まき網漁業協議会</td><td>〒798 愛媛県宇和島市日振島 1682 日振島漁協内 TEL 0895-65-0321</td></tr><tr><td>日本遠洋旋網漁業協同組合</td><td>〒810 福岡県福岡市中央区長浜 3-13-1-110 TEL 0920-711-6261～4</td></tr><tr><td>大分県旋網漁業協同組合</td><td>〒876-12 大分県南海部郡鶴見町大字地松浦字井ノ谷 550-24 TEL 0972-33-1595</td></tr><tr><td>鹿児島県旋網漁業協同組合</td><td>〒890 鹿児島県鹿児島市鴨池新町 11-1 島水産館内 TEL 0992-56-7712</td></tr><tr><td>愛知三重大中まき網協会</td><td>〒102 東京都千代田区平河町 2-12-18 ハイソニュー平河 4 階 TEL 03-3234-6175</td></tr><tr><td>長崎県旋網漁業協同組合</td><td>〒851-22 長崎県長崎市京泊町 1589-3 TEL 0958-50-4196</td></tr></table> 備考 1.大日本水産会による。 2.平成 7 年 1 月現在。 第 5 節 ナブテックス受信機 (ナブテックス受信機) 6.0(a) 第 1 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 2 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) 国際ナブテックス受信機にあっては、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	業協同組合連合会	TEL 03-3585-7941～3	静岡県旋網漁業者協会	〒420 静岡県静岡市迫手町 9-18 静岡中央ビル TEL 0542-52-5151	北部日本海まき網漁業協議会	〒950 新潟県新潟市新光町 4 - 1 県庁水産課内 TEL 025-285-5511	中部日本海まき網漁業協議会	〒920 石川県金沢市北安江 3-1-38 石川県水産会館内 TEL 0762-34-8829	山陰旋網漁業生産調整組合	〒684 鳥取県境港市栄町水産会館内 TEL 0859-44-0660	愛媛県まき網漁業協議会	〒798 愛媛県宇和島市日振島 1682 日振島漁協内 TEL 0895-65-0321	日本遠洋旋網漁業協同組合	〒810 福岡県福岡市中央区長浜 3-13-1-110 TEL 0920-711-6261～4	大分県旋網漁業協同組合	〒876-12 大分県南海部郡鶴見町大字地松浦字井ノ谷 550-24 TEL 0972-33-1595	鹿児島県旋網漁業協同組合	〒890 鹿児島県鹿児島市鴨池新町 11-1 島水産館内 TEL 0992-56-7712	愛知三重大中まき網協会	〒102 東京都千代田区平河町 2-12-18 ハイソニュー平河 4 階 TEL 03-3234-6175	長崎県旋網漁業協同組合	〒851-22 長崎県長崎市京泊町 1589-3 TEL 0958-50-4196
業協同組合連合会	TEL 03-3585-7941～3																								
静岡県旋網漁業者協会	〒420 静岡県静岡市迫手町 9-18 静岡中央ビル TEL 0542-52-5151																								
北部日本海まき網漁業協議会	〒950 新潟県新潟市新光町 4 - 1 県庁水産課内 TEL 025-285-5511																								
中部日本海まき網漁業協議会	〒920 石川県金沢市北安江 3-1-38 石川県水産会館内 TEL 0762-34-8829																								
山陰旋網漁業生産調整組合	〒684 鳥取県境港市栄町水産会館内 TEL 0859-44-0660																								
愛媛県まき網漁業協議会	〒798 愛媛県宇和島市日振島 1682 日振島漁協内 TEL 0895-65-0321																								
日本遠洋旋網漁業協同組合	〒810 福岡県福岡市中央区長浜 3-13-1-110 TEL 0920-711-6261～4																								
大分県旋網漁業協同組合	〒876-12 大分県南海部郡鶴見町大字地松浦字井ノ谷 550-24 TEL 0972-33-1595																								
鹿児島県旋網漁業協同組合	〒890 鹿児島県鹿児島市鴨池新町 11-1 島水産館内 TEL 0992-56-7712																								
愛知三重大中まき網協会	〒102 東京都千代田区平河町 2-12-18 ハイソニュー平河 4 階 TEL 03-3234-6175																								
長崎県旋網漁業協同組合	〒851-22 長崎県長崎市京泊町 1589-3 TEL 0958-50-4196																								

			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、分断されたことがわ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、当該文字の変わりに「＊」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。 (イ) 非圧縮の海上安全情報を受信した時は、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。 (ロ) 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。 (イ) 受信した全ての海上安全情報 (ロ) 記憶装置内の全ての海上安全情報 (ハ) 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 (ニ) 表示されている全ての海上安全情報 (ホ) 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。 (2) 日本語ナブテックス受信機にあっては、次に掲げる要件に適合するもの (i) 表示装置又は印刷装置は、1 行当たり 16 文字以上で 10 行以上又は 1 行当たり 10 文字以上で 16 行以上の表示又は印刷することができるものであること。 (ii) 表示装置は、通常想定されるすべ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。 (iii) (b)(1)(v)、(vii)、(viii)、(ix)、((ハ)を除く。)及び(ix)の要件に適合しているものであること。 (c) 第 3 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 4 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 4 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 5 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国際ナブテックスにあっては平均 500 文字の海上安全情報を 200 件以上、日本語ナブテックスにあっては平均 250 文字の海上安全情報を 190 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付けることが出来ること。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った時は、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っ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) 国際ナブテックスにあってはそれぞれの受信機ごとに少なくとも 200 以上、日本語ナブテックスにあっては 190 以上の海上安全情報の ID が蓄積できること。
第 1 4 6 条 の 1 0 の 4	(高機能グループ呼出受信機) 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。	第 6 節 高機能グループ呼出装置 (高機能グループ呼出受信機) 第 7 条 規程第 1 4 6 条の 1 0 の 4 の告示で定める要件は、次のとおりとする。 1 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。 2 前条各号に掲げる要件	(高機能グループ呼出受信機) 146-10-4.0(a) 146-10-3.0(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っ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。)であって、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、その運用手続き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。 第 6 節 高機能グループ呼出装置 (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 2 号で引用する第 6 条第 1 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 2 号で引用する第 6 条第 2 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、現在及び将来の NAVAREA 又は METAREA コード、沿岸警報情報のカバーエリア並びに異なる

			クラスのメッセージの選択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 IA 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 2 号で引用する第 6 条第 3 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 2 号で引用する第 6 条第 4 号の「重要な情報」とは、航行警報、気象警報及び予報並びに捜索及び救助等の緊急性の高い情報をいう。 (f) 第 2 号で引用する第 6 条第 4 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。 (g) 第 2 号で引用する第 6 条第 5 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っても消去されないことをいう。 (h) 第 2 号で引用する第 6 条第 7 号の「適正に作動することを確認するための措置」については、次に掲げるところによる。 (1) 船舶の位置が 12 時間以上更新されない場合に、可視表示を行うものであること。なお、当該表示は、船舶の位置が再確認されたときにのみ解除されるものであること。 (2) 印字装置の印字紙の残りが少なくなったとき又は無くなったときに、第 2 号で引用する第 6 条第 3 号の警報と区別できる音による警報を発するものであること。
第 1 4 6 条 の 1 1	(帆) 帆船には、そのマストに対応する帆 1 組を備えなければならない。 2 近海区域又は遠洋区域を航行区域とする帆船には、予備の帆として、フォール・ステースル及びフォースル（当該帆船が横帆を備えるものである場合には、フォースル又はメインスル並びにフォール・ステースル及びトップスル）を備えなければならない。		
第 1 4 6 条 の 1 2	(航海用レーダー) 船舶(総トン数 3 0 0 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, 0 0 0 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って総トン数 1 5 0 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って、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。第 3 1 1 条の 2 2 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 4 3 年運輸省令第 3 3 号)第 4 条の船の長さをいう。第 3 1 1 条の 2 2 において同じ。)が 5 0 メートル未満の場合には、この限りでない。	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 5 0 0 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 5 0 0 トン以上の船舶に係る <u>規程第 1 4 6 条の 1 2 の告示で定める要件は、次のとおりとする。</u> 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 操作用のつまみ類は、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 1 5 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 3 6 0 度にわたって、連続的かつ自動的に毎分 2 0 回以上時計回りに回転し、かつ、相対風速が毎秒 5 1. 5 メー	(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つて、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 7 節 航海用レーダー等 (航海用レーダー) 8.1(a) 第 14 号の「管海官庁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

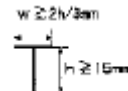
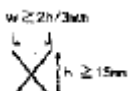
		トルの状態においても支障なく作動するもの又はこれと同等以上の効力を有するものであること。 9 表示面の有効直径は、次の表の上欄に掲げる船舶の区分に応じ、それぞれ同表の下欄に掲げるものであること。 <table><tr><th>区 分</th><th>有効直径</th></tr><tr><td>総トン数1, 0 0 0トン未満の船舶</td><td>1 8 0 ミリメートル以上</td></tr><tr><td>総トン数1, 0 0 0トン以上1 0, 0 0 0トン未満の船舶</td><td>2 5 0 ミリメートル以上</td></tr><tr><td>総トン数1 0, 0 0 0以上の船舶</td><td>3 4 0 ミリメートル以上</td></tr></table> 1 0 自船を中心とする0. 2 5海里、0. 5海里、0. 7 5海里、1. 5海里、3海里、6海里、1 2海里及び2 4海里の各距離レンジを含む組み合わせを有するものであること。 1 1 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。 1 2 空中線を海面上1 5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1 0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 2 0海里の距離にある高さ6 0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瞭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, 0 0 0トンの船舶、3海里の距離にある長さ1 0メートルの船舶及び2 海里の距離にある有効反射面積1 0平方メートルの浮標を明瞭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5 0メートル以上1 海里以下の距離にある総トン数5, 0 0 0トンの船舶、長さ1 0メートルの船舶及び有効反射面積1 0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、明瞭に表示することができること。 1 3 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5 0パーセント以上1 0 0パーセント以下の距離にあり、かつ、相互に4 0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5 0パーセント以上1 0 0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。 1 4 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。 1 5 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。 1 6 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。 1 7 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。 1 8 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。 1 9 偽像をできる限り表示しないものであること。 2 0 真運動表示方式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	区 分	有効直径	総トン数1, 0 0 0トン未満の船舶	1 8 0 ミリメートル以上	総トン数1, 0 0 0トン以上1 0, 0 0 0トン未満の船舶	2 5 0 ミリメートル以上	総トン数1 0, 0 0 0以上の船舶	3 4 0 ミリメートル以上	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(b)  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付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。
区 分	有効直径										
総トン数1, 0 0 0トン未満の船舶	1 8 0 ミリメートル以上										
総トン数1, 0 0 0トン以上1 0, 0 0 0トン未満の船舶	2 5 0 ミリメートル以上										
総トン数1 0, 0 0 0以上の船舶	3 4 0 ミリメートル以上										

		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 7.5 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の航行情報を有効に表示できる位置に移動すること。 2.1 方位の表示方式の切換え後、5 秒以内に物標を表示できるものであること。 2.2 電子距離環は、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出来ること。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 メートルの内いずれか大きいほう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。 ヘ 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。 2.3 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。 2.4 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。 2.5 船首方向を示す線は、次に掲げる要件に適合するものであること。 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。 2.6 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分できること。 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。 ヘ 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を備えていること。 28 前号の30度ごとの目盛には、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安易に確認することができる装置に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っ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。 33 感度を自動的に調節する装置、輝度を自動的に調整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っては、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表示することができるものであること。 ロ 水平偏波を使用できるものであること。 ハ 2以上の偏波を使用することができる場合にあっては、使用中の偏波方式を表示することができるものであること。 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え装置を設けるときは、1の航海用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が生じないような措置を講じなければならない。 41 第6条第8号から第14号までに掲げる要件 2 総トン数500トン未満の船舶であって国際航海に従事しないものに係る<u>規程第146条の12の告示で定める要件</u>は、次のとおりとする。 1 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	
--	--	---	--

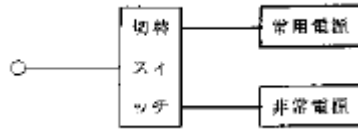
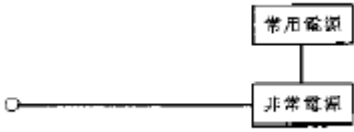
		掲げる距離性能を有するものであること。 イ 9 2メートル以上1 海里以下の距離にある有効反射面積1 0 平方メートルの浮標を、距離レンジの選別器の調整のみにより明りょうに表示することができること。 ロ 前項第1 2号イ及びロに掲げる距離性能 5 次に掲げる分解能を有するものであること。 イ 2海里以下の距離レンジにおいて、当該距離レンジの5 0パーセント以上1 0 0パーセント以下の距離にあり、かつ、相互に6 8メートル離れた同方位上の2の物標を分離して表示することができること。 ロ 1．5海里又は2海里の距離レンジにおいて、当該距離レンジの5 0パーセント以上1 0 0パーセント以下の等しい距離にあり、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8 2メートルのうちいずれか大きいほうの値以下の誤差で測定できること。 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っては、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1 2 0メートルのうちいずれか大きいほうの値以下の誤差で測定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っては、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っては、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っても、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。 1 0 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。 1 1 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。 1 2 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っては、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。 1 3 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。 1 4 前項第1号から第7号まで、第1 9号、第2 5号、第4 0号及び第4 1号に掲げる要件	
第1 4 6条 の1 3	削除		
第1 4 6条 の1 4	(電子プロットイング装置) 第1 4 6条の1 2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。)であつて総トン数5 0 0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	(電子プロットイング装置) <u>第9条 規程第1 4 6条の1 4の告示で定める要件は、次のとおりとする。</u> 1 1 0以上の物標を捕捉することができるものであること。	(電子プロットイング装置) 9.0 電子プロットイング装置:Electronic Plotting Aid (EPA) (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。

	ロッティング装置を備えなければならない。	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、ベクトルにより標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海里の距離レンジを有するものであること。 8 距離レンジの切換え後において、電子プロットング装置による情報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 最初の10分間の間に捕捉された物標は、自動的に除外されるものであること。 11 最初の15分間の間に再補足されない物標は、自動的に除外されるものであること。 12 第6条第6号及び第8号から第14号まで並びに第8条第1項第2号に掲げる要件	(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。
第146条の15	(自動物標追跡装置) 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、機能等について告示で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。	(自動物標追跡装置) 第10条 <u>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。</u> 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、補足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	(自動物標追跡装置) 10.0 自動物標追跡装置:Automatic Tracking Aid (ATA) (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。 表 10.0<1>

		2 6 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。 2 7 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。 2 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。 2 9 第 1 4 号、第 2 4 号、第 2 5 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。 3 0 表示面における表示は、管海官庁の指定するものであること。 3 1 第 6 条第 6 号及び第 8 号から第 1 4 号まで並びに第 8 条第 1 項第 2 号から第 4 号までに掲げる要件					よい。	
				8	28	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	29	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	31	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。
				(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。				
第 1 4 6 条 の 1 6	(自動衝突予防援助装置) 航海用レーダー搭載船であって総トン数 1 0, 0 0 0 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。	(自動衝突予防援助装置) 第 1 1 条 規程第 1 4 6 条の 1 6 の告示で定める要件は、次のとおりとする。 1 2 0 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		(自動衝突予防援助装置) 11.0 自動衝突予防援助装置:Automatic Radar Plotting Aid (ARPA) (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				

		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。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、表示方法等の切換え後1回目の操作において、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注視することができるものであること。ただし、物標の捕捉、追尾及び前条第6号の表示の更新を中断してはならない。 11 第6条第6号及び第8号から第14号まで、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	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 (e) 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。
第146条の17	(航海用レーダー反射器) 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。	(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 有効なレーダー断面積を有するものであること。 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 第6条第13号に掲げる要件	(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。 (航海用レーダー反射器) 12.0 航海用レーダー反射器：Radar Reflector (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0.25m ² 以上で、かつ、レーダー断面積が0.25m ² 未満となる方向が10°以上連続しないことをいう。
第146条の18	(磁気コンパス) 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。	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13号に掲げる要件	(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。 【2007.6.15：第V章第19.2.2.1規則担保】 (1) 総トン数150トン未満の船舶(旅客船を除く。)である場合 (2) ジャイロコンパスを備え付けている場合。ただし、総トン数500トン以上(国際航海に従事する船舶又は遠洋区域若しくは近海区域を航行区域とする船舶(船舶救命設備規則第1条の2第7項に規定する限定近海船(以下「限定近海船」という。)にあつては総トン数150トン以上)の船舶については、当該ジャイロコンパスが以下の要件に適合していること。また146-19.0(a)(1)により、当該ジャイロコンパスをもって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。 (i) 第146条の20の規定により備え付けているジャイロコンパスでないこと。 (ii) 主電源のほか、非常電源から当該ジャイロコンパスに対して30分以上給電できること。なお、第299条又は第300条の

			規定による非常電源を備えていない船舶にあつては、当該ジャイロコンパスに対して 30 分以上給電することができる非常電源が備えられていること。 (iii) 非常電源が、主電源からの給電が停止したときに、自動的に、かつ、45 秒以内に当該ジャイロコンパスに給電できない場合には、非常電源からの給電が開始されるまでの間、自動的に、かつ、直ちに給電することができる蓄電池が備えられていること。 【2007.6.15：MSC. 1/Circ. 1224 の取り入れ】 【国際航海に従事しない遠洋区域又は近海区域を航行区域とする船舶についても、条約船と同様の措置】 (3) 船首方位伝達装置及び当該装置からの出力信号を受けて磁気コンパス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(第 146 条の 20 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。以下同じ。)(以下この条において「船首方位伝達装置等」という。)を備え付けている場合。ただし、総トン数 500 トン以上(国際航海に従事する船舶又は遠洋区域若しくは近海区域を航行区域とする船舶(限定近海船を除く。))にあつては総トン数 150 トン以上)の船舶については、当該船首方位伝達装置等が以下の要件に適合していること。また、146-19.0(a)(2)により、当該船首方位伝達装置をもって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。 (i) 第 146 条の 21 の規定により備え付けている船首方位伝達装置でないこと。 (ii) 主電源のほか、非常電源から当該船首方位伝達装置等に対して 30 分以上給電できること。なお、第 299 条又は第 300 条の規定による非常電源を備えていない船舶にあつては、当該船首方位伝達装置等に対して 30 分以上給電することができる非常電源が備えられていること。 (iii) 非常電源が、主電源からの給電が停止したときに、自動的に、かつ、45 秒以内に当該船首方位伝達装置等に給電できない場合には、非常電源からの給電が開始されるまでの間、自動的に、かつ、直ちに給電することができる蓄電池が備えられていること。 (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ただし、総トン数 500 トン以上(国際航海に従事する船舶又は遠洋区域若しくは近海区域を航行区域とする船舶(限定近海船を除く。))にあつては総トン数 150 トン以上)の船舶については、認められない。 第 8 節 磁気コンパス等 13.0 磁気コンパス：Standard Magnetic Compass (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 の距離から昼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「二以上の照明装置」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で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。(図 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 6μT 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。
第 1 4 6 条 の 1 9	(方位測定コンパス装置) 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。	(方位測定コンパス装置) 第 1 4 条 規程第 1 4 6 条の 1 9 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 第 6 条第 1 3 号に掲げる要件	(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) ジャイロコンパス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、総トン数 500 トン以上(国際航海に従事する船舶又は遠洋区域若しくは近海区域を航行区域とする船舶(限定近海船を除く。))の船舶については、認められない。 (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、総トン数 500 トン以上(国際航海に従事する船舶又は遠洋区域若しくは近海区域を航行区域とする船舶(限定近海船を除く。))の船舶については認められない。また、国際航海に従事する旅客船に備えるものにあつては、第 146 条の 21 の規定により備え付けている船首方位伝達装置以外の船首方位伝達装置からの出力信号を受けるものに限る。 (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。 (c) レピータ・コンパスに係る電源喪失、入力信号の異常の際にも、当該レピータ・コンパスが方位測定コンパス装置の要件に適合し、かつ、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場合には、当該レピータ・コンパスを方位測定コンパス装置と見なすことができる。ただし、第 146 条の 20 の規定により備え付けるジャイロ・レピータと兼用することは、認められない。 【2007.6.15：動力に依存せず(電源を OFF にでき)、レピータコンパスの指針面を手動で任意の方向に向けることが可能な場合には見なし可能】 (方位測定コンパス装置) 14.0 方位測定コンパス装置：Pelorus ； Compass Bearing Device (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。
第 1 4 6 条 の 2 0	(ジャイロコンパス) 総トン数 5 0 0 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 5 0 0 トン以上の外洋航行船(限定近海貨物船を除く。))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。	(ジャイロコンパス) 第 1 5 条 規程第 1 4 6 条の 2 0 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・レピーター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 第 6 条第 8 号から第 1 4 号まで、並びに第 1 3 条第 3 号及び第 5 号に掲げる要件	(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。 (ジャイロコンパス) ジャイロコンパス：Gyro Compass
第 1 4 6 条 の 2 1	(船首方位伝達装置) 総トン数 3 0 0 トン未満の旅客船、総トン数 3 0 0 トン以上 5 0 0 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 5 0 0 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	(船首方位伝達装置) 第 1 6 条 規程第 1 4 6 条の 2 1 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 5 0 0 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。	(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つて、規則第 146 条の 12 の規定に基づく航海

	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って総トン数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。	1 故障した場合に警報を発するものであること。 2 誤操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 第6条第8号から第14号まで、第13条第5号並びに前条第4号及び第5号に掲げる要件	用レーダーを備えない場合をいう。 (船首方位伝達装置) 16.0 船首方位伝達装置：Transmitting Heading Device (THD) (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。
第146条の22	(羅針儀) 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 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、操舵機室に羅針儀を備えなければならない。		(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。
第146条の23	(音響測深機) 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。	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20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。 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 第6条第6号及び第8号から第14号まで、第8条第1項第4	(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。 第9節 音響測深機 (音響測深機) 音響測深機：Echo Sounding Device (ESD)

		号、第 1 3 条第 5 号並びに第 1 5 条第 6 号に掲げる要件 1 2 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。	
第 1 4 6 条 の 2 4	(衛星航法装置等) 国際航海に従事しない船舶であって総トン数 5 0 0 トン以上のもの及び国際航海に従事する船舶（総トン数 3 0 0 トン未満の第 1 種漁船(漁船特殊規程(昭和 9 年通信・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 5 0 0 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。	第 1 0 節 衛星航法装置等 (第 1 種衛星航法装置) 第 1 8 条 第 1 種衛星航法装置に係る規程第 1 4 6 条の 2 4 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。 3 デ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， 0 0 0 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出来るものであること。 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 第 6 条第 6 号、第 8 号から第 1 1 号まで及び第 1 3 号、第 8 条第 1 項第 3 号及び第 4 号並びに第 1 3 条第 5 号に掲げる要件 (第 2 種衛星航法装置) 第 1 9 条 第 2 種衛星航法装置に係る規程第 1 4 6 条の 2 4 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出来るものであること。 3 前条第 1 号、第 4 号(イ及びロに掲げる要件に限る。)及び第 7 号(第 6 条第 1 1 号及び第 1 3 号を除く。)に掲げる要件 (無線航法装置) 第 2 0 条 無線航法装置に係る規程第 1 4 6 条の 2 4 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。	(衛星航法装置等) 146-24.0(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、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 第 10 節 衛星航法装置等 (第 1 種衛星航法装置) 18.0 衛星航法装置：Global Navigation Satellite System (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 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 (無線航法装置) 無線航法装置：Terrestrial Radionavigation System
第 1 4 6 条 の 2 5	(船速距離計) 総トン数 3 0 0 トン未満の旅客船及び総トン数 3 0 0 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	第 1 1 節 船速距離計 (船速距離計) 第 2 1 条 総トン数 5 0， 0 0 0 トン未満の船舶に係る規程第 1 4 6 条の 2 5 の告示で定める要件は、次のとおりとする。	(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

	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。	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トン以上の船舶にそな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出来るものであること。 8 第6条第6号及び第8号から第14号まで、第8条第1項第4号並びに第13条第5号に掲げる要件 2 総トン数50,000トン以上の船舶に係る<u>規程第146条の25</u>の告示で定める要件は、次のとおりとする。 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 4 第1号及び前項第3号に掲げる装置は、それぞれ互いに独立したものとすること。	自ら漁ろうに従事するものに限る。)であつて、「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つて、「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つ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つて(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。 第11節 船速距離計 (船速距離計) 船速距離計：Speed And Distance Measuring Device 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。
--	--	---	---

第 1 4 6 条 の 2 6	削除		
第 1 4 6 条 の 2 7	(回頭角速度計) 総トン数 5 0 , 0 0 0 トン以上の船舶には、機能等について <u>告示で定める要件</u> に適合する回頭角速度計を備えなければならない。	第 1 2 節 回頭角速度計 (回頭角速度計) 第 2 2 条 <u>規程第 1 4 6 条の 2 7 の告示で定める要件は、次のとおりとする。</u> 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 3 0 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 第 6 条第 8 号から第 1 4 号まで及び第 1 3 条第 5 号に掲げる要件	第 12 節 回頭角速度計
第 1 4 6 条 の 2 8	(音響受信装置) 全閉囲型船橋(船橋から暴露部へ直接至る出入口を有しない船橋をいう。)を有する船舶には、機能等について <u>告示で定める要件</u> 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。	第 1 3 節 音響受信装置 (音響受信装置) 第 2 3 条 <u>規程第 1 4 6 条の 2 8 の告示で定める要件は、次のとおりとする。</u> 1 周波数 7 0 ヘルツから 8 2 0 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 第 6 条第 8 号から第 1 4 号までに掲げる要件	(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。 第 13 節 音響受信装置 (音響受信装置) 23.0 音響受信装置 : <i>Sound Reception System(SRS)</i> (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。
第 1 4 6 条 の 2 9	(船舶自動識別装置) 総トン数 3 0 0 トン未満の旅客船及び総トン数 3 0 0 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 5 0 0 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 <u>告示で定める要件</u> 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。	第 1 4 節 船舶自動識別装置 (船舶自動識別装置) 第 2 4 条 <u>規程第 1 4 6 条の 2 9 の告示で定める要件は、次のとおりとする。</u> 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	(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。 第 14 節 船舶自動識別装置 (船舶自動識別装置) 24.0 船舶自動識別装置 : <i>Automatic Identification System(AIS)</i> (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

		(6) 航海の状態 (7) 回頭角速度 (8) 可能な場合、横傾斜角 (9) 可能な場合、縦揺れ角及び横揺れ角 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 静的な情報を6分毎に、航海関連情報を6分毎及び情報を変更したときに並びに動的な情報を次の表の上欄に掲げる船舶の情報の区分によりそれぞれ下欄に定める間隔毎に自動的に送信することができるものであること。 <table><tr><th>船舶の状態</th><th>発信する間隔</th></tr><tr><td>錨泊中</td><td>3分</td></tr><tr><td>速力が14ノット未満であり、針路変更中でない場合</td><td>12秒</td></tr><tr><td>速力が14ノット未満であり、針路変更中である場合</td><td>4秒</td></tr><tr><td>速力が14ノット以上23ノット未満であり、針路変更中でない場合</td><td>6秒</td></tr><tr><td>速力が14ノット以上23ノット未満であり、針路変更中である場合</td><td>2秒</td></tr><tr><td>速力が23ノットを超え、針路変更中でない場合</td><td>3秒</td></tr><tr><td>速力が23ノットを超え、針路変更中である場合</td><td>2秒</td></tr></table> 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 過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 第6条第6号及び第8号から第14号までに掲げる要件	船舶の状態	発信する間隔	錨泊中	3分	速力が14ノット未満であり、針路変更中でない場合	12秒	速力が14ノット未満であり、針路変更中である場合	4秒	速力が14ノット以上23ノット未満であり、針路変更中でない場合	6秒	速力が14ノット以上23ノット未満であり、針路変更中である場合	2秒	速力が23ノットを超え、針路変更中でない場合	3秒	速力が23ノットを超え、針路変更中である場合	2秒	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。
船舶の状態	発信する間隔																		
錨泊中	3分																		
速力が14ノット未満であり、針路変更中でない場合	12秒																		
速力が14ノット未満であり、針路変更中である場合	4秒																		
速力が14ノット以上23ノット未満であり、針路変更中でない場合	6秒																		
速力が14ノット以上23ノット未満であり、針路変更中である場合	2秒																		
速力が23ノットを超え、針路変更中でない場合	3秒																		
速力が23ノットを超え、針路変更中である場合	2秒																		
第146条の29の2	(船舶長距離識別追跡装置) 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(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船舶長距離識別追跡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。	(船舶長距離識別追跡装置) 第24条の2 規程第146条の29の2の告示で定める要件は、次のとおりとする。 1 海上保安庁に対して、6時間毎に次に掲げる航海の情報を自動的に送信することができるものであること。 イ 船舶長距離識別追跡装置の識別番号 ロ 位置 ハ 時刻 2 情報の送信間隔を遠隔制御により設定できるものであること。 3 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。 4 規程第146条の24に規定する衛星航法装置と直接接続されたもの又はこれと同等の衛星測位が可能な装置を備えたものであること。 5 船上で電源を切断すること又は情報の送信を停止することができるものであること。 6 第6条第6号及び第8号から第14号までに掲げる要件	(船舶長距離識別追跡装置) 146.29-2(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、次に掲げる船舶である場合とする。 (1) 海上保安庁の船舶 (2) 水産庁の船舶であつて、漁業の取締りの業務に従事するもの(水産庁又は地方自治体の委託を受けて、専ら取締りの業務に従事するものを含む。) (3) A1水域のみを航行する船舶 24-2.0(a) 第1号イの船舶長距離識別追跡装置の識別番号とは、インマルサット装置をインマルサット運用者に登録する際に割り当てられる識別番号のことをいう。																
第146条の30	(航海情報記録装置) 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	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	第15節 航海情報記録装置 (航海情報記録装置) 25.0 航海情報記録装置：Voyage Data Recorder (VDR)																

	限る。)を除く。)であって、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。	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 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 故障した場合に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 第6条第6号及び第8号から第14号までに掲げる要件	(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) 「命令伝達装置及びだ舵角指示器等」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。 (f) 第1号による情報を取り出すため、汎用ラップトップコンピュータと容易に接続できること。 (g) 第1号による情報の取り出し及びデータ再生のため、以下の要件を満たすソフトウェアが搭載されていること。 (1) ソフトウェアは CD-ROM, DVD, USB メモリースタック等により提供され、汎用ラップトップコンピュータにより使用できること。 (2) 特殊なフォーマットがデータ保存に使用される場合には、一般的なフォーマットに変換するためのプログラムを有すること。
第146条	削除		

の 3 1 から 第 1 4 6 条 の 3 4 の 2			
第 1 4 6 条 の 3 4 の 3	(VHF デジタル選択呼出装置) 国際航海旅客船等(船舶安全法施行規則第 6 0 条の 5 の国際航海旅客船等をいう。以下同じ。)以外の船舶であって総トン数 1 0 0 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。	第 1 6 節 デジタル選択呼出装置等 (VHF デジタル選択呼出装置) 第 2 6 条 規程第 1 4 6 条の 3 4 の告示で定める要件は、次のとおりとする。 1 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。 2 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。 3 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。 4 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。 5 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。 6 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。 7 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。 8 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。 9 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。 1 0 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、情報を発するものであること。 1 1 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。 1 2 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。 1 3 適正に作動することが信号を発することなく確認できるものであること。 1 4 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。 1 5 電波を発信していることを表示できるものであること。 1 6 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を講じられているものであること。 1 7 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。 1 8 第 6 条第 6 号及び第 8 号から第 1 4 号までに掲げる要件	(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船舶」とは、次の各号の一に掲げる船舶をいう。 (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) 146-10-4.0(b)(3)の規定((iv)に係る部分を除 く。)に適合する船舶 第 16 節 デジタル選択呼出装置等 (VHF デジタル選択呼出装置) 26.0(a) 第 1 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。 (1) 船舶及び陸上又は船舶相互間の通信 (2) 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 3 号の「遭難周波数」とは、チャンネル 70 をいう。 (c) 第 3 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 5 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) 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手動入力するように措置すること。 (f) 第 9 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 11 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 12 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 15 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。
第 1 4 6 条 の 3 4 の 4	削除		
第 1 4 6 条 の 3 4 の 5	(V H F デジタル選択呼出聴守装置) 国際航海旅客船等以外の船舶であって総トン数 1 0 0 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 V H F 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。	(V H F デジタル選択呼出聴取装置) 第 2 7 条 規程第 1 4 6 条の 3 4 の 5 の告示で定める要件は、次のとおりとする。 1 船橋において遭難周波数で連続的に聴取でき、かつ、有効確実に受信できるものであること。 2 適正に作動することが確認できるものであること。 3 第 6 条第 6 号及び第 8 号から第 1 4 号まで並びに前条第 1 号、第 7 号、第 1 1 号、第 1 2 号、第 1 4 号、第 1 6 号及び第 1 7 号に掲げる要件	(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船舶」については、146-34-3.0(a)を準用する。 (VHF デジタル選択呼出聴守装置) 27.0(a) 第 1 号の「遭難周波数」とは、チャンネル 70 をいう。 (b) 第 1 号の「有効確実に受信できるもの」とは、25.0(c)(2)及び(3)を準用する。 (c) 26.0(a)及び(b)は、それぞれ第 3 号により引用される第 26 条第 1 号及び第 12 号の規定の適用について準用する。
第 1 4 6 条 の 3 5 から 第 1 4 6 条 の 3 8	削除		
第 1 4 6 条 の 3 8 の 2	(デジタル選択呼出装置) 国際航海旅客船等以外の船舶であって総トン数 1 0 0 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 (管海官庁が当該船舶の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、A 1 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 A 4 水域又は A 3 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 H F デジタル選択呼出装置 (H F 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 3 1 1 条の 2 2 第 2 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。	(デジタル選択呼出装置) 第 2 8 条 規程第 1 4 6 条の 3 8 の 2 の告示で定める要件は、次のとおりとする。 1 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。 2 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。) 3 第 2 6 条第 1 号、第 2 号及び第 4 号から第 1 8 号までに掲げる要件	(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船舶」とは、次の各号の一に掲げる船舶をいう。 (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) 146-10-4.0(b)(3)の規定((iv)に係る部分を除く。)に適合する船舶 146-38-2.2(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船舶」とは、次の各号の一に掲げる船舶をいう。 (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) 146-10-4.0(b)(3)の規定((iv)に係る部分を除く。)に適合する船舶 (デジタル選択呼出装置) 28.0(a) 第 1 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) 第 1 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。 (c) 26.0(a)及び(d)から(i)までは、それぞれ第 3 号により引用される第 26 条第 1 号、第 5 号、第 8 号、第 9 号、第 11 号、第 12 号及び第 15 号の規定の適用について準用する。
第 1 4 6 条 の 3 8 の 3	削除		
第 1 4 6 条 の 3 8 の 4	(デジタル選択呼出聴守装置) 国際航海旅客船等以外の船舶であって総トン数 1 0 0 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って沿海区域又は平水区域を航行区域とするもの、A 1 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	(デジタル選択呼出聴守装置) 第 2 9 条 規程第 1 4 6 条の 3 8 の 4 の告示で定める要件は、次のとおりとする。 1 選択された周波数を制御盤上に表示できるものであること (MF のみで運用するものを除く。) 2 第 6 条第 6 号及び第 8 号から第 1 4 号まで第 2 6 条第 1 号、第 7 号、第 1 1 号、第 1 2 号、第 1 4 号、第 1 6 号及び第 1 7 号並びに	(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。 (デジタル選択呼出聴守装置)

	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 A 4 水域又はA 3 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H F デジタル選択呼出聴守装置（H F 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 3 1 1 条の 2 2 第 2 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。	第 2 7 条第 1 号及び第 2 号に掲げる要件	29.0(a) 第 2 号で引用する第 27 条第 1 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 2 号により引用される第 26 条第 1 号、第 3 号及び第 12 号並びに第 27 条第 1 号の規定の適用について準用する。
第 1 4 6 条 の 3 8 の 5	削除		
第 1 4 6 条 の 3 8 の 6	(遭難信号送信操作装置) 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 1 0 0 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って次の各号に掲げるものについては、この限りでない。 1 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ものを除く。） 2 平水区域を航行区域とする船舶 3 A 1 水域のみを航行する船舶 4 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	第 1 7 節 遭難信号送信操作装置 (遭難信号送信操作装置) 第 3 0 条 規程第 1 4 6 条の 3 8 の 6 の告示で定める要件は、次のとおりとする。 1 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 V H F デジタル選択呼出装 置 ロ M F デジタル選択呼出装 置 ハ H F 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 ヘ 船舶救命設備規則(昭和 4 0 年運輸省令第 3 6 号)第 2 条第 2 号又は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 2 条第 2 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。) 2 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。 3 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。 4 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の開始させることができるものであること。	(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 4 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) 146-35(a)の長距離カーフェリー 第 17 節 遭難信号送信操作装置 (遭難信号送信操作装置) 30.0(a) 第 1 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 1 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。
第 1 4 6 条 の 3 8 の 7	削除		
第 1 4 6 条 の 3 8 の 8	(遭難信号受信警報装置) 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 1 0 0 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って次の各号に掲げるものについては、この限りでない。 1 沿海区域を航行区域とする船舶（A 4 水域又はA 3 水域を航行する船舶であって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ものを除く。） 2 平水区域を航行区域とする船舶 3 A 1 水域のみを航行する船舶 4 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	第 1 8 節 遭難信号受信装置 (遭難信号受信警報装置) 第 3 1 条 規程第 1 4 6 条の 3 8 の 8 の告示で定める要件は、次のとおりとする。 1 次に掲げる設備のうち当該船舶の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なければならない。 イ ナブテックス受信機 ロ 高機能グループ呼出受信機 ハ V H F デジタル選択呼出聴取装置 ニ M F デジタル選択呼出聴取装置 ホ H F デジタル選択呼出聴取装置 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 2 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。	(遭難信号受信警報装置) 146-38-8.0(a) 第 4 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。 第 18 節 遭難信号受信装置
	(水先人用はしご等)	第 1 9 節 水先人用はしご	(水先人用はしご等)

第 1 4 6 条 の 3 9	国際航海に従事しない船舶であって総トン数 1, 0 0 0 トン以上のもの及び国際航海に従事する船舶には、機能等について告示で定める要件に適合する水先人用はしごを備えなければならない。ただし、水先人を要招することがない船舶については、この限りでない。 2 前項の規定により水先人用はしごを備える船舶には、次に掲げる設備を備えなければならない。 1 投索及び 2 のマン・ロープ 2 水先人用はしご及び水先人が乗船する位置を照明するための設備 3 水先人用はしご、舷側はしごその他の設備の頂部から当該船舶に安全かつ容易に出入りするための設備	(水先人用はしご) 第 3 2 条 水先人用はしごの機能に係る <u>規程第 1 4 6 条の 3 9 の告示で定める要件</u>は、次のとおりとする。 1 十分な強度を有するものであること。 2 船舶のいずれの舷においても使用することができ、かつ、船舶のあらゆる積載状態及び縦傾斜の状態並びに反対方向への 1 5 度の横傾斜の状態においても海面に達するものであること。 3 階段及びサイド・ロープは、滑りにくいものであること。 4 階段は、次に掲げる要件に適合するものであること。 イ 安全上十分な大きさを有するものであること。 ロ 適当な間隔で水平に取り付けられたものであること。 ハ 銘板が取り付けられたものであること。 5 サイド・ロープは、降ろした長さを識別するための印が適当な間隔で付されたものであること。 6 ねじれを防止する措置が講じられたものであること。 2 水先人用はしごの位置に係る <u>規程第 1 4 6 条の 3 9 の告示で定める要件</u>は、次のとおりとする。ただし、管海官庁が当該船舶の構造を考慮してやむを得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。 1 船舶のいずれの排水口からも離れ、かつ、できる限り船の中央に近い位置であること。 2 各階段が船側に確実に接する位置であること。	146-39.0(a) 水先人用はしごの設置及び修理に関する記録が船上で確認できるものであること。 146-39.0(b) 水先人用はしご等について、船舶の構造上本条各項の規定によることが困難である船舶にあつては、資料を添えて、海事局検査測度課長まで伺い出ること。 146-39.2(a) 第 1 号のマン・ロープは、次の要件に適合するものであること。 (1) 直径28mm以上32mm以下のものであり、一方の端を甲板上の金具に固定されたものであること。 (2) 水先人用はしごと舷側はしごを併用する場合は、舷側はしごの乗降口の下限から1.5m上方の点で、水先人用はしご及びマン・ロープが船側に確実に接するように取り付けられたものであること。 (3) 水先人用はしご、舷側はしご及び乗降口の下限にあるトラップドアを併用する場合は、トラップドアを通して乗降口の上方の手すりの高さまで取り付けられたものであること。 (b) 第 3 号の「安全かつ容易に出入りするための設備」は、次に掲げるところにより設けられていること。 (1) 柵欄又はブルワークに設ける出入口には、適当なハンドホールドが取り付けられていること。 (2) (1)の出入口を有しない場合にあつては、ブルワークはしごがブルワーク・レール又はブルワーク台に確実に取り付けられ、かつ、次に掲げる要件に適合する 2 のハンドホールドが船舶の乗降位置に取り付けられていること。 (i) 直径は、32mm 以上であること。 (ii) ブルワークの頂部より上方に 1.20m 以上の高さを有すること。 (iii) 間隔は、0.70m 以上 0.80m 以下であること。 (iv) 底部又はその付近及びこれより上方の位置で船舶の構造物に堅固に固定されたものであること。 (3) 船舶への出入りに使用する船側ドアは、外側に開いてはならない。 (c) 水先人用はしごを使用する際には、水先人はしごの近くに、自己点火灯の取り付けられた救命浮環を直ちに使用できるように準備しておくこと。 第 19 節 水先人用はしご (水先人用はしご) 32.1(a) 水先人用はしごは、その元の取付方法と異なる方法により取り付けた 3 以上の取替階段を有していないこと。この場合において、取替階段を階段の側部の溝によりはしごのサイド・ロープに固定するときは、当該溝が階段の長辺に設けられていること。 なお、当該取替階段については、できる限り速やかに元の取付方法により取り付けた階段と取り替えるよう指導すること。 (b) 第 3 号の「滑りにくいもの」とは、次の要件に適合するものをいう。 (1) 階段にあつては、節がなく、かつ、容易に滑らない 1 枚板又は表面に滑り止めを施したもので堅木又はこれと同等の性質を有する他の材料により作られたものであること。ただし、最下段より 4 段目までの階段は、十分な強度及び剛性を有するゴム又はこれと同等の性質を有する他の適当な材料により作られたものでも差し支えない。 (2) サイド・ロープは、次の要件に適合するものであること。 (i) 直径 18mm 以上の被覆をしない 2 のマニラ索で構成された
----------------------------	--	--	--

			ものであること。 (ii) 最上部階段の下方で接合箇所を有しない連続したものであること。 (iii) 破断強度が 24kN 以上であること。 (iv) 端部は少なくとも 2 のサイドロープを通すことができるはめ輪であること。 (v) 確実に各踏板に固定されていること。 (c) 第 4 号の「階段」は、次の要件に適合するものであること。 (1) サイドロープ取り付け部間の長さ 400mm 以上、幅 115mm 以上及び厚さ 25mm 以上(滑止めを除く。)であること。 (2) 310mm 以上 350mm 以下の等間隔で、かつ、水平に取り付けられたものであること。 (d) 第 4 号ハの「銘板」は、次に掲げる要件に適合するものであること。 (1) 銘板は、明確に認識できるものであり、かつ、恒久的な材質のものであること。 (2) 銘板は、はしごが設置された日付及び修理した日付を記載することができるものであること。 (e) 第 5 号の「印」は、次に掲げる要件に適合するものであること。 (1) 印は、明確に認識できるものであり、かつ、恒久的な材質のものであること。 (2) 印は、通常 1m 間隔に取り付けられたものであること。 (f) 第 6 号の「ねじれを防止する措置」は、次に掲げる要件に適合するものであること。 (1) 長さ 1.8m 以上の 1 枚板で堅木又はこれと同等以上の性質を有する他の材料により作られた当木が水先人用はしごのねじれを防止することができる間隔に取り付けられていること。 (2) 最下部の当木は、最下段より 5 段目の階段に取り付けられており、かつ、当木の間隔は 9 段を超えていないこと。 (g) 水先人用はしごに揚収用の索を取り付ける場合にあっては、索は、水先人の移乗の妨げとならないよう、最下部のスプレッダーステップ又はその直上に船首向きに取り付けること。 (h) 水先人用はしごの長さの調節等にウィンチリールを用いる場合にあっては、その要件は、IMO 決議 A.1045(27)によること。 (i) 次の ISO 規格に適合する水先人用はしごについては、本項の要件に適合するものと認めて差し支えない。 ISO799:2004 「Ships and marine technology – Pilot ladders (船舶技術－水先人用はしご) 32.2(a) 「管海官庁が当該船舶の構造を考慮してやむを得ないと認める場合」の指示については、次に掲げるところによること。 (1) 水先人用はしごを設置する位置の船側に、防舷帯等乗船者の安全な乗降を妨げる構造物がある場合には、当該構造物を長さ 6m 以上切断するなどの措置を講じること。 (2) 乗船者が船舶に出入りする位置が海面により 9m を超える場合(水先人用昇降機を設置する場合を除く。)には、次の要件に適合する舷側はしご又はこれと同等以上に安全かつ容易な設備を備え付けること。この場合において、舷側はしごと同等以上に安全かつ容易な設備に該当するか否かについては、資料を添えて、海事局検査測度課長まで伺い出ること。 (i) 傾斜角度が 45° を超えず、かつ、各プラットホームが水平に保たれているように設置されていること。 (ii) 使用角度において、安全な足場が確保されること。 (iii) 乗船者が転倒した場合にも転落しないよう中間レール等が施された手すり又はハンドロープが取り付けられていること。 (iv) 水先人用はしごは、下部プラットホームの近くに設置され
--	--	--	---

			ており、かつ、当該水先人用はしごの上端が下部プラットフォームの床面から少なくとも 2m 上方に伸びていること。この場合において、水先人用はしごと下部プラットフォームの水平距離は、0.1m 以上 0.2m 未満であること。 (v) 下部プラットフォームにトラップドアを設ける場合には、一辺が 75cm 以上の開口とすること。この場合において、トラップドアは、上方に開き、プラットフォームの手すりに固定され、かつ、手すりの一部を構成するものでないこと。 (vi) 下部プラットフォームは、船側に固定できるものであり、かつ、水面から少なくとも 5m 上方に位置するものであること。 (vii) 舷側はしごの幅は 600mm 以上であること。 (b) 第 1 号の「できる限り船の中央に近い位置」とは、船の中央を中心とする船の長さの半分の長さの範囲をいう。									
第 1 4 6 条 の 4 0	(命令伝達装置) 国際航海に従事する船舶には、船橋から当該船舶の速力及び推進方向を通常制御する場所（次項において「通常制御場所」という。）に命令を伝達する 2 の装置を備えなければならない。この場合において、そのうちの 1 はエンジン・テレグラフでなければならない。 2 前項の船舶であって通常制御場所以外の場所において当該船舶の速力及び推進方向を制御するものにあつては、船橋及び通常制御場所から当該場所に命令を伝達する装置を備えなければならない。		(命令伝達装置) 146-40.0(a) テレグラフの制御装置に用いる索、スプリング等は、十分な強度及び耐食性を有するものであり、水密隔壁、水密甲板又は隔壁甲板を貫通する部分には、スタッフィングボックスが使用されていること。また、スタッフィングボックスによる水密工事は、貫通部に移動幅を有するロッドを使用して行われていること。 (b) 伝声管の構造は、次に掲げる要件に適合するものを標準とする。 (1) 長さは、38m を超えていないこと。 (2) 管は、十分な強度及び耐食性を有すること。 (3) 管の外径及び厚さは、表 146-40.0<1>に掲げる値 以上であること。 表 146-40.0<1> 伝声管の外径及び厚さ <table><tr><th>伝声管の長さ</th><th>外径(cm)</th><th>厚さ(cm)</th></tr><tr><td>22m 以下</td><td>5</td><td>1</td></tr><tr><td>38m 以下</td><td>6</td><td>1</td></tr></table>	伝声管の長さ	外径(cm)	厚さ(cm)	22m 以下	5	1	38m 以下	6	1
伝声管の長さ	外径(cm)	厚さ(cm)										
22m 以下	5	1										
38m 以下	6	1										
第 1 4 6 条 の 4 1	(機関部職員の呼出装置) 国際航海に従事する船舶には、主機を制御する場所において操作することができる機関部の船舶職員を呼び出すための装置を備えなければならない。		(機関部職員の呼出装置) 146-41.0(a) 呼出装置の呼出音は、機関部の職員の居住区域において明瞭に聴取できるものであること。 (b) 伝声管の構造については、146-40.0(b)を準用する。									
第 1 4 6 条 の 4 2	(通話装置) 操舵機室を有する船舶には、当該操舵機室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には、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 5 9 年運輸省令第 2 8 号）第 9 5 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。		(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) 「操舵機室を有する船舶」とは、操舵機室を有する外洋航行船(限定近海貨物船を除く。)をいう。 (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) (1)及び(2)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。
第146条 の43	(舵角指示器等) 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、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ーを有するものにあってはその運転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 <u>告示で定める要件</u> に適合するものを備えなければならない。	第20節 舵角指示器等 (舵角指示器等) 第33条 <u>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。</u> 1 船橋の適当な位置に設置されたものであること。 2 舵角指示器にあっては、操舵装置の制御系統から独立したものであること。	第20節 舵角指示器等
第146条 の44	(載貨扉開閉表示装置) ロールオン・ロールオフ旅客船には、機能等について <u>告示で定める要件</u> 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。	第21節 載貨扉開閉表示装置 (載貨扉開閉表示装置) 第34条 <u>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。</u> 1 載荷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 載荷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荷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 載荷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。	(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様な多量の浸水)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 第21節 載荷扉開閉表示装置 (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に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。
第146条 の44の2	(載貨扉操作説明書) ロールオン・ロールオフ旅客船にあっては、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。		(載荷扉操作説明書) 146-44-2.0(a) 国際航海に従事する旅客船にあっては、載荷扉操作説明書は、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。
第146条 の45	(漏水検知装置等) ロールオン・ロールオフ旅客船には、機能等について <u>告示で定める要件</u> 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。	第22節 漏水検知装置等 (漏水検知装置等) 第35条 <u>規程第146条の45の告示で定める要件は、載荷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っては、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</u>	(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。

		とする。	第 22 節 漏水検知装置等 (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。
第 1 4 6 条 の 4 6	(監視装置) 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 2 2 年運輸省令第 2 3 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。	第 2 3 節 監視装置 (監視装置) 第 3 6 条 <u>規程第 1 4 6 条の 4 6 の告示で定める要件は、ロールオン・ロールオフ貨物区域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を船橋において監視することができるものであることとする。</u>	(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、監視装置がなくとも通常の船員の配置により容易に車両区域等を監視できるもの (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
第 1 4 6 条 の 4 7	(喫水標) 船舶復原性規則（昭和 3 1 年運輸省令第 7 6 号）の適用を受ける船舶には、船首及び船尾の両船側の船底から最高航海喫水線以上に至るまでの外板に点刻する等恒久的な方法で喫水標を表示しなければならない。ただし、管海官庁が当該船舶の大きさ、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。		(喫水標) 146-47.0(a) 船舶法(明治 32 年法律第 46 号)第 7 条の規定により標示する「喫水の尺度」は、本条の規定に適合する喫水標とみなして差し支えない。 (b) 「管海官庁が当該船舶の大きさ、航海の態様等を考慮して差し支えないと認める船舶」とは、次に掲げる船舶をいう。 (1) 総トン数 20 トン未満の船舶(国際航海に従事する旅客船を除く。) (2) 係留船であって当該係留船の係留場所の気象及び海象が静穏であり、当該係留船のトリム及び喫水の変化が小さいもの。 (3) 平成 2 年 4 月 29 日前に建造され、又は建造に着手された係留船((2)の係留船を除く。)。ただし、当該係留船が上架されるまでの間に限る。
第 1 4 6 条 の 4 8	(喫水計測装置) 国際航海に従事する旅客船には、機能等について告示で定める要件に適合する喫水計測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。	第 2 4 節 喫水計測装置 (喫水計測装置) 第 3 7 条 <u>規程第 1 4 6 条の 4 8 の告示で定める要件は、船首及び船尾の喫水を計測することができるものであることとする。</u>	(喫水計測装置) 146-48.0(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」とは、船体形状等の事由により、着岸時に、喫水標による喫水計測が困難となる船舶以外の船舶の場合をいう。
第 1 4 6 条 の 4 8 の 2	(浸水警報装置) 次の各号に掲げる船舶には、それぞれその機能等について告示で定める要件に適合する検知器及び警報盤により構成される浸水警報装置を備えなければならない。 1 旅客定員が 3 6 人以上の旅客船(平水区域を航行区域とするものを除く。) 2 総トン数 5 0 0 トン以上の船舶(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労に従事するものに限る。)を除く。)であって船舶区画規程(昭和 2 7 年運輸省令第 9 7 号)第 2 条第 9 項の船の長さが 8 0 メートル未満(平成 1 0 年 7 月 1 日前に建造され、又は建造に着手された船舶にあつては、1 0 0 メートル未満)であり、かつ、単一の貨物倉を有するもの(当該貨物倉の船側部分の全体にわたって当該貨物倉と船側外板との間に内底板から乾舷甲板(船舶区画規程第 2 条第 7 項に規定する乾舷甲板をいう。)まで達する水密区画を有する船舶及び船舶区画規程第 1 1 5 条の規定により浸水警報装置を備える船舶を除く。)	第 2 5 節 浸水警報装置 (浸水警報装置) 第 3 7 条の 2 <u>規程第 1 4 6 条の 4 8 の 2 第 1 号の船舶に備える検知器及び警報盤の告示で定める要件は次のとおりとする。</u> 1 検知器は、最高区画喫水（船舶区画規程（昭和 27 年運輸省令第 97 号）第 2 条第 12 項における最高区画喫水をいう。）における船舶の毎センチメートル排水量（立方メートル）を超える容積を有する水密区画に設置されていること。ただし、最高区画喫水における船舶の毎センチメートル排水量が、30 立方メートル以下の場合にあつては、30 立方メートルを超える容積を有する水密区画に設置されていること。 2 警報盤は、検知器からの信号が伝達された場合に、船橋及び非常制御場所(船橋に隣接する場所に設けるものに限る。)において、可聴の警報を発するものであること。 2 <u>規程第 1 4 6 条の 4 8 の 2 第 1 号の船舶に備える検知器及び警報盤の告示で定める要件は、次のとおりとする。</u> 1 検知器は、貨物倉に浸水が生じた場合に、当該浸水の水面が当該貨物倉の船尾側において内底板から 0.3 メートル以上の高さの位置及び内底板から上甲板下面までの垂直距離の 15 パーセントに相当する高さを超えない高さの位置まで達したとき、警報盤に信号を伝達できるものであること。 2 警報盤は、検知器からの信号が伝達された場合に、船橋において可視可聴の警報を発するものであること。	(浸水警報装置) 146-48-2.1(a) 第 2 号のうち、貨物艙を 1 のみ有する船舶であっても、当該貨物艙が船長に比して短い場合(当該貨物艙が損傷(浸水)した場合に SOLAS 条約附属書第 II-1 章 B-1 部第 25-6 規則に規定する係数「s」が 1 となる船舶の貨物艙)にあつては、「単一の貨物倉」とはみなさず、本条の規定は適用されないものとする。 第 25 節 浸水警報装置 (浸水警報装置) 37-2.1(a) 船橋及び非常用操縦場所(船橋とは別に設けられている場合に限る。)において、清水、バラスト水又は燃料等の液位の監視が行える水密区画には、浸水警報装置の検知器を設置することを要しない。 (b) 浸水警報装置の検知器は、通常の航海で想定されるトリム及びヒール状態においても、浸水警報装置が要求される水密区画への浸水を検知することが可能となるよう、以下のとおりとすること。 (1) 垂直方向位置 検知器は、水密区画の中の可能な限り低い位置に設置すること。 (2) 船長方向位置 船体中央部より前方に位置する水密区画においては、検知器は区画の前端に設置すること。船体中央部より後方に位置する水密区画では、検知器は区画の後端に設置すること。船体中央部付近に位置する水密区画においては、検知器の適切な位置を検討する

			こと。船の長さの5分の1よりも長い水密区画及び船長方向の水の流れが著しく制限されるような配置の水密区画に関しては、前端と後端の両方に検知器を設置すること。 (3) 横方向位置 検知器は区画の幅方向の中央又は両舷に設置すること。船舶の全幅にわたる水密区画及び横方向の水の流れが著しく制限されるような配置の水密区画に関しては、検知器は両舷に設置すること。 (c) 水密区画が複数の甲板で構成される場合は、少なくともそれぞれの甲板上に一つの検知器を設置すること。ただし、連続水位監視装置が設置されている場合は、この限りではない。 (d) 特殊な配置の水密区画等、(a)及び(b)の要件では本来の目的を達成できないことが予測される場合においては、検知器の数及び設置場所について、特別に配慮されていること。 (e) 可視可聴警報は、他の警報と識別することが可能なものであること。 37-2.2(a) 区画規程心得 115.1(a)から(c)((b)(1)(iii)及び(b)(8)を除く。)(a)は、本条の規定の適用について準用する。この場合において、次表左欄の規定の適用については、同表中欄に掲げる字句を同表右欄に掲げる字句と読み替えるものとする。 <table><tr><td>(a)(4)(ii)(イ)</td><td>第1号の規定による区画</td><td>貨物倉</td></tr><tr><td>(a)(5)(i)</td><td>(i)全部</td><td>できる限り船体中心線に近い位置又は両舷の位置</td></tr><tr><td>(b)(1)(i)</td><td>第1号イにおける内底板から0.5メートル</td><td>貨物艙における内底板から0.3メートル</td></tr><tr><td>(b)(1)(ii)</td><td>第1号イ</td><td>貨物倉</td></tr></table>	(a)(4)(ii)(イ)	第1号の規定による区画	貨物倉	(a)(5)(i)	(i)全部	できる限り船体中心線に近い位置又は両舷の位置	(b)(1)(i)	第1号イにおける内底板から0.5メートル	貨物艙における内底板から0.3メートル	(b)(1)(ii)	第1号イ	貨物倉
(a)(4)(ii)(イ)	第1号の規定による区画	貨物倉													
(a)(5)(i)	(i)全部	できる限り船体中心線に近い位置又は両舷の位置													
(b)(1)(i)	第1号イにおける内底板から0.5メートル	貨物艙における内底板から0.3メートル													
(b)(1)(ii)	第1号イ	貨物倉													
第146条の49	(船橋航海当直警報装置) 国際航海に従事する総トン数150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。以下この条において同じ。))を除く。))及び国際航海に従事しない総トン数500トン以上の船舶(2時間限定沿海船等並びに同項第1号及び第2号の船舶を除く。))には、機能等について告示で定める要件に適合する第1種船橋航海当直警報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。 2 総トン数150トン未満の旅客船(2時間限定沿海船等を除く。))、国際航海に従事しない総トン数150トン以上500トン未満の船舶(2時間限定沿海船等並びに船舶安全法施行規則第1条第2項第1号及び第2号の船舶には、機能等について告示で定める要件に適合する第2種船橋航海当直警報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。	第26節 船橋航海当直警報装置 (第一種船橋航海当直警報装置) 第38条 規程第146条の49第1項の告示で定める要件は、次のとおりとする。 1 次に掲げるところにより、装置の起動又は停止を制御できるものであること。 イ 自動(自動操舵装置と連動して起動及び停止できること。) ロ 手動オン(いかなる状態であっても、手動により起動できること。) ハ 手動オフ(いかなる状態であっても、手動により停止できること。) 2 装置の作動が休止する時間(以下この条及び次条において「休止時間」という。))が3分以上12分以内で設定できるものであること。 3 設定された休止時間が経過した場合に、船橋において有効な可視表示を開始するものであること。 4 前号の可視表示が開始されてから15秒以内に当該可視表示が解除されない場合に、船橋において有効な可聴警報(以下この条及び次条において「第一次警報」という。))を発するものであること。 5 第一次警報が開始されてから15秒以内に当該第一次警報が解除されない場合に、船長室及び航海士の居室において有効な可聴警報(以下この条及び次条において「第二次警報」という。))を発するものであること。 6 第二次警報が開始されてから90秒以内に当該第二次警報が解除されない場合に、他の乗組員がいる場所において有効な可聴警報(以下この条において「第三次警報」という。))を発するものであること。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	(船橋航海当直警報装置) 146-49.1 (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」とは、国際航海に従事しない船舶において、船長室、航海士(部門間の兼務により、航海士として船橋航海当直に従事する者を含む。以下同じ。))の居室、船長及び航海士の利用に供される食堂、休憩室又は事務室のいずれも設けられていない場合をいう。この場合には、第一種船橋航海当直警報装置に代えて、航海用具告示第38条の規定による第二次警報及び第三次警報に係る要件を満たさない装置を備え付けることとして差し支えない。 146-49.2 (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」とは、国際航海に従事しない船舶において、船長室、航海士(部門間の兼務により、航海士として船橋航海当直に従事する者を含む。以下同じ。))の居室、船長及び航海士の利用に供される食堂、休憩室又は事務室のいずれも設けられていない場合をいう。この場合には、第二種船橋航海当直警報装置に代えて、航海用具告示第39条の規定による第二次警報に係る要件を満たさない装置を備え付けることとして差し支えない。 第26節 船橋航海当直警報装置 38.0 (a) 第3号の「船橋」とは、操だ室及び船橋のウィング(以下「ウィング」という。以下本節において同じ。))をいう。 (b) 第3号の「有効な可視表示」とは、次に掲げる要件を満たすものとする。 (1) 船橋の通常操船を行う場所において視認できる位置に設置さ												

		ない。 7 休止時間のリセット(休止時間を、経過する前の状態に戻すことをいう。以下この条及び次条において同じ。)又は第3号の可視表示、第一次警報、第二次警報若しくは第三次警報の解除(以下この条において「リセット等」という。)を行う装置が、次に掲げる要件に適合するものであること。 イ 手動その他の管海官庁が適当と認める方法で作動すること。 ロ 手動により作動するものにあつては、夜間においても識別できる照明を有すること。 ハ 当該装置を連続的に作動させたときに、休止時間のリセットが連続的に行われないための措置が講じられていること。 ニ 船橋の適当な位置に設置されていること。 8 船橋以外の場所からリセット等を行うことができないものであること。 9 リセット等が行われたときに、自動的に第3号の要件を満たすものであること。 10 暗証番号の入力その他の管海官庁が適当と認める方法で、装置の起動又は停止の制御及び休止時間の設定ができるものであること。 11 常用の電源から給電されるものであり、かつ、当該給電が停止した場合又は装置が故障した場合に、予備の独立の電源により警報を発するものであること。 12 休止時間又は第一次警報、第二次警報若しくは第三次警報が作動するまでの時間の誤差が、当該時間の5パーセント又は5秒のいずれか短い方の値を超えないものであること。 13 第6条第6号、第8号から第11号まで及び第13号に掲げる要件 (第二種船橋航海当直警報装置) 第39条 規程第146条の49第2項の告示で定める要件は、次のとおりとする。 1 次に掲げるときにより、装置の起動又は停止を制御できるものであること。 イ 自動(自動操舵装置と連動し、又は船舶の推進のための動力を推進機に伝達することと連動して起動及び停止できること。) ロ 手動オン(いかなる状態であっても、手動により起動できること。) 2 設定された休止時間が経過した場合に、船橋において有効な第一次警報を発するものであること。 3 休止時間のリセット又は第一次警報若しくは第二次警報の解除を行う装置が、次に掲げる要件に適合するものであること。 イ 手動その他の管海官庁が適当と認める方法で作動すること。 ロ 当該装置を連続的に作動させたときに、休止時間のリセットが連続的に行われないための措置が講じられていること。 ハ 船橋の適当な位置に設置されていること。 4 船橋以外の場所から休止時間のリセット又は第一警報又は第二次警報の解除ができないものであること。 5 休止時間のリセット又は第一警報若しくは第二次警報の解除が行われたときに、自動的に第2号の要件を満たすものであること。 6 常用の電源から給電されるものであり、かつ、当該給電が停止した場合又は装置が故障した場合に、警報を発するものであること。 7 休止時間又は第一次警報若しくは第二次警報が作動するまでの時間の誤差が、当該時間の5パーセント又は5秒のいずれか短い方の値を超えないものであること。 8 前条第2号、第5号、第10号及び第13号(第6条第11号及び第13号を除く。)に掲げる要件	れたものであること。ただし、操舵室に設置された表示装置による可視表示がウィングから明りょうに視認できる場合には、ウィングへの表示装置の設置は省略して差し支えない。 (2) 点滅形式であること。 (3) 夜間の監視に影響を与えないものであること。 (4) 明るさを調整できること(ただし、消灯しないこと。) (c) 第4号の「有効な可聴警報」とは、次に掲げる要件を満たすものとする。 (1) 船橋の通常操船を行う場所において明りょうに聞こえる位置に設置されたものであること。ただし、操舵室に設置された警報装置による可聴警報が、ウィングにおいて明りょうに聞こえる場合には、ウィングへの警報装置の設置は省略して差し支えない。 (2) 音源から1mの位置における音圧は、75dB(A)以上、85dB(A)未満であること。 (3) 音色は、警報であることを容易に判別でき、かつ、緊急性を表わすものであること。 (d) 第5号の「有効な可聴警報」とは、次に掲げる要件を満たすものとする。 (1) 音源から1mの位置における音圧は、75dB(A)以上、120dB(A)未満であること。 (2) 音色は、警報であることを容易に判別でき、かつ、緊急性を表わすものであること。 (3) 音量は、船長室及び航海士(部門間の兼務により、航海士として船橋航海当直に従事する者を含む。以下同じ。)の居室の全ての場所で聞き取れ、かつ、睡眠中の人を起こすのに十分なものであること。 (e) 第6号の「他の乗組員がいる場所」とは、船長及び航海士の利用に供される食堂、休憩室並びに事務室をいう。 (f) 第6号の「有効な可聴警報」とは、次に掲げる要件を満たすものとする。 (1) 音源から1mの位置における音圧は、75dB(A)以上、120dB(A)未満であること。 (2) 音色は、警報であることを容易に判別でき、かつ、緊急性を表わすものであること。 (3) 音量は、(e)の「他の乗組員がいる場所」の全ての場所で聞き取れるものであること。 (g) 第6号の「管海官庁が差し支えないと認める場合」とは、次に掲げる要件のいずれかに適合する場合をいう。 (1) 船長室又は航海士の居室から船橋まで90秒で到達できない構造の船舶に備え付けられた第一種航海当直警報装置であつて、第三次警報の開始時間を第二次警報が開始されてから180秒以内とすることができるものである場合。 (2) 旅客船を除く船舶に備え付けられた第一種航海当直警報装置であつて、第二次警報と第三次警報を同時に開始するものである場合。 (h) 第7号イの「管海官庁が適当と認める方法」とは、赤外線検知器等により身体的活動又は意識状態を確認する方法をいう。 (i) 第7号ニの「船橋の適当な位置」とは、船橋の通常操船を行う位置から容易に近づくことができる位置をいう。なお、当該装置は、可視表示の近傍の設置することが望ましい。 (j) 第10号の「管海官庁が適当と認める方法」とは、船長が保管する鍵により操作する方法をいう。 39.0 (a) 第2号の規定の適用に当たり、可視表示を備える装置を備え付ける場合は、設定された休止時間が経過したときに船橋において有効
--	--	--	--

			な可視表示が開始され、当該可視表示が解除されないときに、第一次警報を発するものとして差し支えない。 (b) 第3号イの「管海官庁が適当と認める方法」とは、赤外線検知器等により身体的活動又は意識状態を確認する方法をいう。 (c) 第3号ハの「船橋の適当な位置」とは、船橋の通常操船を行う位置から容易に近づくことができる位置をいう。
第146条 の50	(予備の部品等の備付け) 船舶には、第146条の10の3、第146条の10の4、第146条の34の3、第146条の34の5、第146条の38の2及び第146条の38の4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。		(予備の部品等の備付け) 146-50.0(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(ネジ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備えていること。