

旅客船，旅客船ターミナル，係留施設，マリーナ等を安全かつ身体的負担の少ない方法で利用・移動できるよう段差の解消，誘導・警告ブロックの整備等を推進しており，平成13年度は，鳥羽港で船舶乗降時の潮位差による段差の解消を図る浮棧橋を設置する等施設のバリアフリー化を行った。

第2節 海上交通の安全に関する知識の普及

1 海難防止思想の普及

海難を防止するためには，海難防止思想の普及・高揚並びに海難防止に関する知識・技能の習得及び向上を図ることが有効であることから，訪船指導，全国各地での海難防止講習会等を通じて，海難防止思想の普及等を行った。また，毎年期間を定め，官民一体となって海難防止強調運動を実施し，海事関係者のみならず広く国民に対して海難防止を呼び掛けた。

さらに，各管区海上保安本部では，台風による海難の防止，プレジャーボート等小型船舶の海難の防止，自動操舵装置使用中の居眠りによる海難の防止等地域の特性を踏まえた「地方海難防止強調運動」を展開した。

2 海難再発防止のための調査・分析に基づく安全指導

平成12年の海難船舶隻数について，船舶用途別で増加しているプレジャーボート等を対象とし，海難種類別で衝突に迫る勢いで増加している機関故障等に注目したところ，出港前に点検を実施していれば防止できたであろうと推定される「人為的要因」に起因する海難が多く認められたことから，平成13年度全国海難防止強調運動は，特に，「出港前点検の徹底」を重点指導事項の一つとして展開した。

また，海難の実態に的を絞った安全指導を一層効果的に推進していくため，海難を詳細に分析

し，その防止方策を研究していく体制について整備を進めた。

3 各種船舶の特性に応じた安全指導

(1) 危険物積載船舶

ふくそう海域にある特定港を中心として，タンカー等の危険物積載船の乗揚げ海難の防止及び危険物荷役時の安全確保に重点をおいた安全指導を行った。

(2) 旅客船

旅客船の海難は，多数の乗客等に危険が及ぶ可能性が高いことから，海上交通関係法令や運航管理規程の遵守，緊急時の避難・救助訓練の実施等について指導を行った。

4 民間組織の指導育成

海難防止思想の普及と海難防止対策の一層の実効を期すため，(社)日本海難防止協会，(財)日本海洋レジャー安全・振興協会等の民間団体の行う活動が積極的かつ円滑に推進されるよう，その指導・育成の強化に努めるとともに，海難防止に関する民間組織の充実強化を図った。

第3節 船舶の安全な運航の確保

1 船員の資質の向上

「1978年の船員の訓練及び資格証明並びに当直の基準に関する国際条約」(STCW条約)に対応し，船舶職員法(昭26法149)に基づく5年ごとの海技免状の更新の際，一定の乗船履歴又は講習の受講等を要求することにより，船舶職員の知識・技能の維持及び最新化を図った。

独立行政法人海技大学校においては，船員の再教育等を実施した。また，独立行政法人海員学校においては，内航職員等の養成教育を実施し，独立行政法人航海訓練所においては，各船員教育機関の学生・生徒に対し乗船実習訓練を行った。

船舶の安全な運航を確保するため、船員法（昭22法100）に基づき、発航前検査の励行、操練の実施、航海当直体制の確保、船内巡視制度の確立、救命設備の使用方法に関する教育・訓練等について指導を行うとともに、これらの的確な実施を図るため、船員労務官による監査、指導を行った。

2 船舶の運航管理の適正化等

(1) 旅客船事業者に対する指導監督の充実強化
旅客船事業者に対して、法令及び運航管理規程の遵守、教育訓練の実施、運航管理体制等について監査を行うとともに、監査の効果を高めるため監査体制の改善に努める等監査の充実強化を図った。

(2) 運航管理者等に対する研修等の充実

運航管理者や乗組員に対する研修については、受講者の運航管理に関する知識、意識の向上を図るため、事故事例の分析結果を活用する等により、研修内容の充実を図った。

各地方運輸局の初任運航監理官に対する研修制度を充実、強化した。

(3) 海上タクシー等の運航管理の指導監督

海上タクシーやRORO^{注1)}船等旅客定員12名以下の船舶による旅客運送を事業として行う者及び外航旅客船事業者に対し、運航管理規程の策定、運航管理者の選任について指導監督を行った。

(4) 事故再発防止対策の徹底

旅客運送事業に関して事故が発生した場合は、その原因の究明に努め、再発防止のために運航管理上必要な事項を事業者に指導した。特に、事故の規模、社会的影響の大小を勘案し、事業者の運航管理体制等に根本的な問題があることが判明した場合等は、事業者に対して、広く外部の有識者を交えた検討会を開き、抜本的な事故再発防止対策を策定させ、その対策の徹底を指導した。

また、事故の内容、様態や発生頻度により必要な場合は、事業者団体を通じて注意喚起を行い、

事故防止意識の啓蒙に努めた。

(5) 安全情報公開の推進

旅客運送事業に関する安全情報については、旅客運送事業者と国とがそれぞれの役割に応じて、旅客運送事業における安全確保の仕組みや事故に関する情報公開を推進した。

3 船員災害防止対策の推進

第7次船員災害防止基本計画（5箇年計画）に基づき、平成13年度船員災害防止実施計画を作成し、安全衛生管理体制の整備とその活動の推進、高年齢船員の死傷災害防止対策、生活習慣病の予防対策、混乗外国人船員に係る安全衛生対策の推進等の船員災害防止対策を船舶所有者、船員及び国の三者が一体となって強力に推進した。

4 水先体制の充実

水先体制の充実については、船舶の航行の安全を確保するため、優秀な水先人を確保するための試験、更新制度の実施等の施策を講じた。

平成13年末現在、水先人数は684人、水先区は39区、強制水先区は10区となっており、12年度の水先実績は17万6,912隻であった。

5 海難原因究明体制の充実

(1) 海難審判による海難原因の究明

海難審判庁は、海難の発生防止に寄与するため、海難が発生した場合、その事実を迅速に調査し、準司法手続による審判によって、人の所為、乗組員の員数・資格・技能・労働条件、船舶等の構造・性能、港湾・水路の状況、気象・海象などの諸要素にわたってその原因を多角的に探究し、裁決をもってその原因を明らかにしている。

平成13年に地方海難審判庁は、漁船第一安洋丸が荒天の状況下、揚網中に大量の海水が浸入して

注1) 船の前後のランプウェイから、直接トラックやトレーラーを積載し、又はフォークリフトで貨物を積込む方式の船

第2-1表 事件種類別海難原因分類

(平成13年)

事件種類	衝突	衝突・単	乗揚	沈没	転覆	遭難	行方不明	火災	爆発	機関損傷	属具損傷	施設等損傷	死傷等	安全障害	運航障害	浸水	合計
船舶運航管理の不適切	3	2	3	2		2		1	1	1			3		1		19
船体・機関・設備の構造・材質・修理不良				1	1					7							9
発航準備不良			3		2	2							1				8
水路調査不十分		4	38									6					48
針路の選定・保持不良		11	18			1						3	1				34
操船不適切	5	16	5	2	7	1						4	3		1		44
船位不確認		8	35									1					44
見張り不十分	495	9	1		2						1		4				512
居眠り	27	10	66									1			1		105
操舵装置・航海計器の整備・取扱不良																	0
気象・海象に対する配慮不十分	3	7	11	1	9	5				1		2	1		1		41
錨泊・係留の不適切	1		7		1	4						2					15
荒天措置不適切			2	1	7	2											12
灯火・形象物不表示	21																21
信号不履行	83										1		1				85
速力の選定不適切	3	2	1		1	1							2				10
航法不遵守	166												1				167
主機の整備・点検・取扱不良	1					2		1		25					1		30
補機等の整備・点検・取扱不良	1	2				7		6		15					1		32
燃料油の点検・取扱不良								5		41					2		48
電気設備の整備・点検・取扱不良						1		5		1					3		10
甲板・荷役等作業の不適切					1			1	2				15				19
漁労作業の不適切													11				11
旅客・貨物等積載不良													4				4
服務に関する指揮・監督の不適切	46	7	14		2	3		2				1	17				92
報告・引継の不適切	17	3	7			1							1				29
火気取扱不良								4									4
不可抗力						1											1
その他			1		2	2		2									7
合計	872	81	212	7	35	35	0	27	3	91	2	20	65	0	11	0	1,461
裁決件数	366	66	182	5	29	26	0	18	1	90	1	17	39	0	9	0	849
裁決の対象となった船舶隻数	781	68	197	6	37	29	0	18	1	90	2	22	42	0	9	0	1,302
海難の原因ありとされた船舶隻数	714	66	182	6	29	26	0	18	1	90	2	17	42	0	9	0	1,202

- 注 1 海難審判庁資料による。
 2 数値は海難原因の数を示し、一事件につき複数の原因が示された場合は全て計上した。
 3 「衝突(単)」とは、船舶が岸壁、棧橋、灯浮標等の施設に衝突又は接触して、船舶又は船舶と施設とに損傷を生じた場合をいう。
 4 「航法不遵守」とは、相手船を視認し、衝突のおそれのあることを知っていたものの、衝突を避けるための適切な措置をとらなかったものをいう。

沈没し乗組員1人が死亡、11人が行方不明となった事件(11年12月発生)、漁船第五龍寶丸が多量の漁獲物を入網し急激な回頭発進により大傾斜し

て転覆し乗組員14人が行方不明となった事件(12年9月発生)、釣船第二彰丸と漁船蛭子丸が夜間無灯火のまま航行中衝突し乗組員2人が死亡、7

第2-2表 免許種類別処分の状況

(単位：人) (平成13年)

免許種類	処分	免許取消	業務停止	戒告	懲戒処分計	不懲戒	懲戒免除	合計
海技士（航海）	一級		4	14	18	5		23
	二級		2	8	10	1		11
	三級		5	56	61	7		68
	四級		16	98	114	21	2	137
	五級		20	134	154	24		178
	六級		4	10	14	1		15
海技士（機関）	一級			1	1	1		2
	二級			2	2			2
	三級			9	9			9
	四級		1	24	25	7		32
	五級			32	32	3		35
	六級			7	7	2		9
小型船舶操縦士	一級		54	396	450	30		480
	二級		5	15	20			20
	三級			2	2			2
	四級		16	140	156	12		168
	五級							
海技士（通信・電子通信）								
水先人			1	4	5	1	1	7
計			128	952	1,080	115	3	1,198

注 1 海難審判庁資料による。

注 2 「懲戒免除」とは、懲戒すべきところを本人の経歴等を考慮して懲戒を免除したものである。

人が重軽傷を負った事件（12年6月発生）等の主要な海難事件を含む849件について裁決を行った。

これら裁決によって摘示された海難原因をみると、衝突事件では「見張り不十分」が、乗揚事件では「居眠り」が、機関損傷事件では「燃料油の点検・取扱不良」がそれぞれ目立っている（第2-1表）。

(2) 海技従事者等に対する処分

海難審判庁は、審判の結果、海難が海技従事者又は水先人の職務上の故意又は過失によって発生したと認定したときは、免許の取消、業務の停止又は戒告のいずれかの懲戒処分を行っており、平成13年に地方海難審判庁は、業務停止128人、戒告952人の計1,080人を懲戒処分とした。懲戒を受けた者を免許種類別にみると、一級小型船舶操縦士免許受有者が450人と最も多く、次いで四級小型船舶操縦士免許受有者が156人、五級海技士（航

海）免許受有者が154人となっている（第2-2表）。また、海技従事者又は水先人以外の者で海難の原因に関係があると認められた者に対しては勧告を行うことができるが、13年には裁決言渡までにすでに海難防止の措置がとられている等により勧告は行われなかった。

6 外国船舶の監督の推進

STCW 条約及び海上人命安全条約（SOLAS 条約）に基づき、我が国に入港する外国船舶に対し、乗組員の資格証明書、航海当直体制、操作要件（乗組員が機器等の操作に習熟しているかどうか）等に関して外国船舶の監督（PSC）を実施した。

特に、平成12年2月、アジア・太平洋地域の海事当局のPSC実施の協力に関する覚書（東京MOU）により、目標検査率（アジア・太平洋域内を航行する船舶の総数に対する検査率）が

50%から75%に引き上げられたことから、緊密な国際協力の下、我が国においても、PSC実施体制の充実強化を図った。

第4節 船舶の安全性の確保

1 船舶の安全基準の整備

船舶の安全性を確保するため、海上人命安全条約（SOLAS条約）等、船舶の構造、設備等の安全基準を船舶安全法（昭8法11）及びその関係省令において規定している。平成13年10月には、内航船舶に係る満載喫水線基準の合理化のための検討を行い、関連規則の改正を行った。

また、平成14年7月から20年7月にかけて段階的に搭載が義務化される船舶自動識別装置（AIS）についても、国内法の整備を行っている。

さらに、平成14年5月からの交通バリアフリー法に基づく旅客船のバリアフリー化の義務化に対して、旅客船事業者等が混乱なく、円滑に対応できるように、旅客船のバリアフリー基準説明会の開催等必要な対策を講じた。

平成9年1月の「ナホトカ号」事故、11年12月の「エリカ号」事故におけるタンカーからの大規模油流出を受けて、13年4月、国際海事機関（IMO）においてタンカーの安全性向上のため、シングルハル（単船殻）タンカーを段階的に廃止し、ダブルハル（二重船殻）タンカーの建造を促進することを内容とする1973年の船舶による汚染の防止のための国際条約に関する1978年の議定書（MARPOL条約）の改正（14年9月施行）が採択された。

2 重大海難事故の再発防止

平成12年9月11日に発生した沖合底びき網漁船「第五龍寶丸」転覆沈没事故を受け、13年3月27日に同種事故の再発防止対策及び今後の課題に関する提言を取りまとめた。この提言を受け、再発

防止対策として、総トン数160トン船尾トロール型沖合底びき網漁船（類似船である124トン船尾トロール型沖合底びき網漁船を含む。）を対象に「漁船の復原性の明確化」、「船体構造設備の改善」及び「操業中の安全な作業、操船の実施」について漁業関係者に対し指導した。

3 危険物の安全審査体制の整備

放射性物質等危険物の海上輸送の増加及び化学工場から発生する危険物の多様化に対応して、船舶による危険物の海上運送に関する安全基準を整備するとともに、安全審査体制の強化を図った。

4 船舶の検査体制の充実

近年、技術革新により軽合金波浪貫通型双胴船体にウォータージェット推進機を搭載した船舶等従来の設計手法とは全く異なる船型等を有する船舶が増加していること等から、高度で複雑な検査が必要とされている。また、海難防止等のため、SOLAS条約の改正に的確に対応することが必要とされているため、船舶検査体制の整備充実に努めている。

さらに、小型船舶の検査については、海洋性レクリエーションの発展とともに、増加・多様化しているプレジャーボート等に対応するため、小型船舶の検査実施機関である小型船舶検査機構の検査体制の整備充実を図っている。

5 船舶の安全管理の向上

国際安全管理規則（ISMコード）が平成14年7月から新たに適用となる貨物船等について、円滑な実施体制の整備を図るとともに国際的な協力体制の構築に努めた。

一方、内航海運について、任意でISMコードと同等の認証が取得できることを定めた「船舶安全管理認定書等交付規則」（平12運輸省告示274）に基づく認証の円滑な実施に向け実施体制の整備