

した。

3 海難の原因究明結果の活用

海難審判の結果明らかになった個々の海難の原因や実態について、テーマごとに詳細な分析を行い、同種海難の防止策を提言する「海難分析集」をとりまとめて海事関係者に提供するほか、海難審判の裁決事例と防止策を紹介する情報誌を隔月で発行しており、これらを活用した海難防止に関する講習会等を実施し、海難防止思想の普及に努めた。

4 各種船舶の特性に応じた安全指導

(1) 危険物積載船舶

タンカー等危険物積載船の乗揚げ海難の防止、危険物荷役時の安全確保等に重点を置いた安全指導を

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。

5 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)に対応した船舶職員及び小型船舶操縦者法(昭26法149)に基づく5年ごとの海技免状の更新制度により、一定の乗船履歴又は講習の受講等を要求し、船舶職員の知識・技能の維持及び最新化を図った。

また、独立行政法人海技大学校、独立行政法人海員学校及び独立行政法人航海訓練所において、社会的ニーズを反映した教育課程の再編や柔軟な対応を図る等、効果的・効率的な業務運営に努めた。

さらに、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、船内巡視制度の設定、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

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指導を行

うとともに、船員労務官、船舶検査官等、他執行官との連携を強化し、多角的な観点から監査を行った。

(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。

(3) 海上タクシー等の運航管理の指導監督

海上タクシー等旅客定員12名以下の船舶による旅客運送を事業として行う者等に対する監査を徹底し、運航管理規程の策定とその遵守について指導監督を行った。

また、外航旅客船事業についても乗船監査し、運航管理規程の遵守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、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、抜本的な再発防止対策を策定させ、その徹底を指導した。

また、事故の状況、様態や発生頻度により、必要

に応じ、事業者団体を通じて注意喚起を行い、安全意識の啓蒙に努めた。

3 船員災害防止対策の推進

第8次船員災害防止基本計画（5箇年計画）に基づき、平成16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、死傷災害の防止を図るとともに、生活習慣病を中心とした疾病予防対策及び健康増進対策の推進として睡眠時無呼吸症候群（SAS）等新たな疾病発生事案に対する予防対策を図るなど、船舶所有者、船員及び国の三者が一体となって船員災害防止対策を強力に推進した。

4 水先体制の充実等

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、水先人及び水先人会对して指導するとともに、優秀な水先人を確保するための試験を実施し、また、水先制度全般の見直しの検討を進めた。

平成16年末現在、水先人数は656人、水先区は39区となっており15年度の水先実績は16万3,986隻であった。

5 海難原因究明体制の充実

海難の徹底した原因究明と再発防止に向けて、調査・審判の迅速処理を強力に推進するとともに、人の過失などの直接的な原因のみならず、これらを誘発した関連要因についても明らかにするよう、ヒューマンファクター概念を取り入れた科学的かつ多角的な海難調査・原因究明に努めている。また、国際航海に従事する船舶に順次搭載が義務化されている航海情報記録装置（VDR）は、海難の原因究明を行ううえで客観的な証拠となりうることから、当該データ再生ソフトの整備を推進し、その活用について検討している。

さらに、近年の船舶の運航形態の多国籍化や我が

国周辺における外国籍船による大規模な海難の頻発に伴い、海難調査における国際協力体制の構築が急務となっており、国際海事機関（IMO）や国際海難調査官会議（MAIIF）におけるこれらの検討に積極的に参画している。平成16年9月には、横浜市において開催した第7回アジア海難調査官会議（MAIFA）において、具体的な調査協力手続に関するガイドラインを提案し、参加各国の支持を得たほか、16年5月には韓国と、16年7月にはロシアとの間で実務者レベルの協議を行い、近隣各国との海難調査の相互協力体制の構築を推進した。

6 海難審判による原因究明及び懲戒処分等の状況

平成16年中に地方海難審判庁は、伊豆諸島大島でバハマ船籍の自動車運搬船フアル ヨーロッパが浅所に乗揚げ、流出した重油により海岸が汚染され、のち放置された同船が炎上した事件（14年10月発生）、福岡県沖ノ島沖合で漁船第十八光洋丸とパナマ籍の貨物船フンア ジュピターが衝突し、漁船が沈没、7名が死亡・行方不明となった事件（15年7月発生）などを含む760件の海難事件について裁決を行った。これ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「主機の整備・点検・取扱不良」がそれぞれ目立っている（第2-1表）。また、海技士若しくは小型船舶操縦士又は水先人の職務上の故意又は過失により海難が発生したとして、業務停止143人、戒告788人の計931人を懲戒処分としたほか、海技士等以外の者（外国人を含む）に対しては、海難の原因に関係があり、改善措置を求める必要があるとして、5件の勧告を行った。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427人と最も多く、次いで五級海技士（航海）免許受有者が135人、二級小型船舶操縦士免許受有者が125人となっている（第2-2表）。

ヒューマンファクター概念

事故の防止には、人の不注意や過ちを誘発した要因を科学的に分析、抽出することが最も有効とする考え方

第2-1表 事件種別海難原因分類

(平成16年)

海難原因	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	2	6	4		1	2		3	1	6			4	1	2	1	33
船体・機関・設備の構造・材質・修理不良		1								18							19
発航準備不良	2	1	1	1		1											6
水路調査不十分		1	17									7					25
針路の選定・保持不良	1	4	14			1						3					23
操船不適切	3	11	6		3							1	7				31
船位不確認		9	36									3					48
見張り不十分	391	7	4									3	6				411
居眠り	25	11	45														81
操舵装置・航海計器の整備・取扱不良	1		1												1		3
気象・海象に対する配慮不十分	3	5	6		15	6						1	4		1	1	42
錨泊・係留の不適切	1		6	1	1	1						2				1	13
荒天措置不適切				1	3	2						1	1			1	9
灯火・形象物不表示	13																13
信号不履行	99																99
速力の選定不適切	40	2	2			1											45
航法不遵守	150																150
主機の整備・点検・取扱不良		2			1			1		52		2	2		3	2	65
補機等の整備・点検・取扱不良		2		5				2		15			1		1	14	40
燃料油の点検・取扱不良		1								17					6		24
電気設備の整備・点検・取扱不良		1				1		5							4		11
甲板・荷役等作業の不適切	1		2		5	3		3			1		22		1	5	43
漁労作業の不適切					1								6				7
旅客・貨物等積載不良					1								6				7
サービスに関する指揮・監督の不適切	45	6	9		1			3	1	2			18			2	87
報告・引継の不適切	24	1	6									1	3				35
火気取扱不良								3	1								4
不可抗力																	
その他	2	1	1	1	2			1		1			4				13
合計	803	72	160	9	34	18		21	3	111	1	24	84	1	19	27	1,387
裁決件数	303	57	137	7	28	16		14	2	91	1	20	48	1	17	18	760
裁決の対象となった船舶隻数	635	61	142	8	38	20		14	2	91	1	23	55	1	17	19	1,127
海難の原因ありとされた船舶隻数	566	57	137	7	31	16		14	2	91	1	20	50	1	17	18	1,028

- 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すべて計上した。
 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。

【参考】水域別海難の発生件数(平成16年)

水域	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
領海内	524	593	1,142	17	101	1,986	2	46	5	304	198	98	158	2	16	24	5,216
特定港	125	310	388	6	8	578		13	1	93	51	40	31	1	5	2	1,652
湖・河川	7	4	21	1	6	20		1		3			7				70
領海外	45	8	4			126		10	1	94	40		19		2	4	353
合計	569	601	1,146	17	101	2,112	2	56	6	398	238	98	177	2	18	28	5,569

- 注 1 海難審判庁資料による
 2 平成16年に発生した海難審判法(昭23法135)第2条に定める海難の件数である。
 3 「特定港」とは港則法(昭23法174)第2条第2項に定める港をいう。

第2表 免許種類別処分の状況

(単位：人)(平成16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		1	6	7	2		9
	二級			3	3			3
	三級		15	52	67	9	1	77
	四級		17	71	88	7		95
	五級		18	117	135	10		145
	六級		1	3	4	1		5
海技士(機関)	一級					1		1
	二級							
	三級		1	10	11	1		12
	四級		1	19	20	3		23
	五級		6	25	31	5		36
	六級			5	5			5
小型船舶操縦士	一級		61 (61)	366 (364)	427 (425)	19 (19)	1 (1)	447 (445)
	二級		19 (19)	106 (105)	125 (124)	9 (9)		134 (133)
	特殊							
海技士(通信・電子通信)								
水先人			3	5	8	1		9
計			143	788	931	68	2	1,001

注 1 海難審判庁資料による。

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。

3 「小型船舶操縦士」の()内の数値は、特殊小型船舶操縦士免許の併有者数で、内数である。

4 「小型船舶操縦士」の「特殊」には、他の小型船舶操縦士免許との併有者は含まない。

7 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)を実施している。

第4節 船舶の安全性の確保

1 船舶の安全基準の整備

船舶の安全性の確保については、国際海事機関(IMO)を中心に国際的な基準が定められており、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。SOLAS条約において、船舶の航行の安全に係る技術革新等に対応し、常に見直しが行われており、船舶における履歴記録の設置の義務化等、我が国も国内法令の整備を行った。また、国際満載喫水線条約において強化された船首部の保護対策等に関し、我が国も国内法令の整備を行った。

2 重大海難事故の再発防止

平成12年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、「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、安全審査体制の強化を図るとともに、IMOが定めた国際海上