

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関係機関・団体と協力のうえ実施し、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、船舶職員及び小型船舶操縦者法(昭26法149)に基づく海技士試験の際、一定の乗船実務経験を求めつつ、最新の航海機器等に対応した知識・技能の確認を行うとともに、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など、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、運航労務監理官による監査を強化した。

2 船舶の運航管理の適正化等

(1) 旅客船事業者等に対する指導監督の充実強化

旅客船事業者及び内航運送業者に対して、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い、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

旅客船事業等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17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 水先制度の抜本改革

水先制度については、水先人供給源不足への対応の必要性、港湾の国際競争力の向上、船舶交通の安全確保・海洋環境の保全への要請の高まり等の中で、抜本的な改革が求められている。このため、水先人の養成・確保、船舶交通の安全確保、水先業務の効率化・適確化等を内容とする水先法の一部を改正するための法律案（「海上物流の基盤強化のための港湾法等の一部を改正する法律案」）を第164回国会に提出した。

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、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、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17年10月にシンガポールにおいて開催された第8回アジア海難調査官会議（MAIFA）において、我が国が提案した具体的な調査協力手続に関するガイドラインが採択されたほか、17年11月には、韓国との調査協力体制の強化を図るため、広島市において第3回日韓海難調査機関実務者会議を開催するなど、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17年中に地方海難審判庁は、滋賀県琵琶湖でヨットファルコンが沈没、7名が死亡・行方不明となった事件（15年9月発生）、北海道石狩湾港で韓国船籍の貨物船マリン オーサカが防波堤に衝突、船体が大破、沈没して7名が死亡した事件（16年11月発生）などを含む732件の海難事件について裁判を行った。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167人、戒告722人の計889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、4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424人と最も多く、次いで五級海技士（航海）免許受有者が108人、二級小型船舶操縦士免許受有者が105人である（第2-2表）。

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、航海当直体制及び操作要件（乗組員が機器等の操作に習熟しているかどうか）等のソフト面に関して外国船舶の監督（PSC）を実施した。

第2-1表 事件種類別海難原因分類

(平成17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	1		1		2	1				6			6		1		18
船体・機関・設備の構造・材質・修理不良	1			1		1		1		4			2				10
発航準備不良															1		1
水路調査不十分	1	5	28									7			1		42
針路の選定・保持不良	4	4	17		1							4	1				31
操船不適切	3	15	5	1	1	1						1	14		1		42
船位不確認		16	52									3					71
見張り不十分	354	6	3									3	7				373
居眠り	19	13	59									2					93
操舵装置・航海計器の整備・取扱不良	1																1
気象・海象に対する配慮不十分	1	1	4		13	6							1				26
錨泊・係留の不適切	1	1	6	2		2											12
荒天措置不適切		2	3	3	6	3											17
灯火・形象物不表示	8																8
信号不履行	66																66
速力の選定不適切	17	4	3														24
航法不遵守	119		3														122
主機の整備・点検・取扱不良										43					7	3	53
補機等の整備・点検・取扱不良		1			2					10					3	7	23
燃料油の点検・取扱不良	1							1		15					3		20
電気設備の整備・点検・取扱不良		2						10									12
甲板・荷役等作業の不適切		1		2	3			1	1				19				27
漁労作業の不適切					2		1						10				13
旅客・貨物等積載不良				1									4				5
服務に関する指揮・監督の不適切	33	10	17		3			1		2		3	22		1	1	93
報告・引継の不適切	14	4	3							1					1		23
火気取扱不良								5	1								6
不可抗力					2												2
その他	3	1	1	2	4			1					9				21
合計	647	86	205	12	39	14	1	20	2	81		23	95		19	11	1,255
裁判件数	259	63	177	7	27	13	1	17	2	70		19	54		14	9	732
裁判の対象となった船舶隻数	535	65	185	8	33	17	1	17	2	70		19	62		14	9	1,037
海難の原因ありとされた船舶隻数	486	63	178	7	29	13	1	16	2	70		19	56		14	8	962

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17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	493	511	1,089	15	86	1,482	1	49	1	359	132	106	145	4	20	27	4,520
特定港	115	277	351	3	2	395		7		108	47	41	26	3	2	7	1,384
湖・河川	9	8	17	1	4	15		1	1	3		2	16		1		78
領海外	41	7	11	1	3	128		7		88	36	2	20		4	3	351
合計	534	518	1,100	16	89	1,610	1	56	1	447	168	108	165	4	24	30	4,871

注 1 海難審判庁資料による
 2 平成17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17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		3	5	8			8
	二級		2	9	11	1		12
	三級		14	45	59	3		62
	四級		25	72	97	4		101
	五級		27	81	108	6	1	115
	六級			6	6			6
海技士(機関)	一級			1	1			1
	二級			1	1			1
	三級			12	12	6		18
	四級		3	17	20	2		22
	五級			20	20	1		21
	六級		1	4	5			5
小型船舶操縦士	一級		71 (71)	353 (344)	424 (415)	24 (24)		448 (439)
	二級		17 (16)	88 (85)	105 (101)	14 (13)		119 (114)
	特殊			3	3			3
海技士(通信・電子通信)								
水先人			4	5	9			9
計			167	722	889	61	1	951

- 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。

船舶の安全運航の確保

平成18年2月から4月にかけて、全没翼型水中翼旅客船（通称：ジェットfoil）が高速航行中に相次いで何らかの障害物に衝突し、4月には多数の負傷者が発生するという重大な海難が発生した。

- (1) 2月6日、博多・釜山間を結ぶJR九州高速船（株）の全没翼型水中翼旅客船が対馬北方沖で海洋生物らしき物体に衝突し、3月5日には、対馬東方沖において海洋生物らしき物体に衝突し、乗客14名が軽傷を負った。

これを受けて、国土交通省では、

- ・見張りの強化
- ・目撃情報の収集分析及び減速等の対策の実施
- ・高速航行時におけるシートベルト着用の徹底

を内容とする通達を同社に対して発出したが、同社ではその直後にも同様の事故が2度続いたため、同型船を運航する全事業者に対して、前記通達の趣旨を改めて徹底するよう通達を発出した。

- (2) 4月9日、鹿児島・指宿・種子島・屋久島間を結ぶ鹿児島商船の全没翼型水中翼旅客船が、鹿児島湾入口付近において何らかの障害物に衝突。乗員乗客110名が重軽傷を負った。

これを受けて、国土交通省では、同型船を運航する全事業者に対して、前記通達の趣旨が改めて周知徹底されるよう、緊急立入検査を実施した。

- (3) これらの状況に鑑み、国土交通省では、超高速船の安全運航の確保について、ハード及びソフト面から総合的かつ効果的な方策の検討を行うため、4月13日に、関係行政機関、学識者、メーカー、運航事業者からなる「超高速船に関する安全対策検討委員会」を設置した。

平成18年4月13日、東京湾口で貨物船同士（フィリピン船籍イースタンチャレンジャー号（総トン数6,182トン、乗組員25名）と津軽丸（総トン数498トン、乗組員5名））が濃霧の中を航行中に衝突し、イ号が沈没するという重大な海難が発生した。

イ号の乗組員は、海上保安庁巡視船及び津軽丸により全員救助された。

イ号沈没後、イ号からの燃料油等の排出が認められたことから、船舶所有者は、事故後直ちに、独立行政法人海上災害防止センターを始め民間事業者と契約のうえ、排出油の防除等を実施した。

また、海上保安庁においては、巡視船艇・航空機及び機動防除隊を出動させ、船舶所有者手配の民間事業者とともに浮流油の状況調査、排出油の防除等を実施した。なお、排出油の大部分は拡散消滅したが、一部は、千葉県館山市に漂着したことから、4月17日、第三管区海上保安本部長から千葉県知事及び館山市長に対し、海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律（昭45法136）に基づく防除要請を行った。

国土交通省では、津軽丸の運航者に対し、特別監査を実施し、4月18日、気象・海象情報の収集や、事故発生時における運航基準の遵守等、内航海運業法（昭27法151）に基づく安全確保命令を発出した。