

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」、海難事例と防止策を紹介する定期情報誌を引き続き発行したほか、外国人船員向けに我が国周辺海域特有の海難事例を紹介する英語版の情報誌を新たに発行し、海事関係者等に広く提供した。また、これらを活用し、海難防止に関する講習会等を関係機関・団体と連携の上実施し、海難防止思想の普及に努めた。

4 外国船舶に対する情報提供等

外国船舶の海難を防止するため、入港中の外国船舶に対する訪船指導を行うとともに、外国船舶安全対策協議会等を通じ、我が国周辺の気象・海象の

特性、同情報の入手方法、ふくそう海域における航法及び航路標識の設置状況等について、外国語によるリーフレットを配布するなどして、周知・指導を図った。

5 台風等特異気象時における安全対策の強化

台風等特異気象時における海難を未然に防止するため、最新の気象・海象情報の早期把握や荒天時における早期避難等の適切な対応について指導を行う等、安全対策の徹底を推進してきたが、平成18年は発達した低気圧の来襲により、特に鹿島港では相次いで3隻の座礁事故が発生した。このため、関係行政機関等で構成する「現地連絡会議」等において、再発防止対策の検討を行い、発達した低気圧に係る避難体制を台風と同様に策定した。

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と独立行政法人海員学校を独立行政法人海技教育機構として統合し、上級資格を円滑に取得できる一貫教育システムとするとともに、独立行政法人航海訓練所の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行った。

2 船舶の運航管理の適正化等

船舶運航事業者に対する指導監督の充実強化

船舶運航事業者に対して、運航管理業務の遵守状況について監査を行うとともに、監査の効果を高めるため、監査手法の改善に努め、その充実強化を図った。

特に、平成18年9月、呼気1リットル中のアルコール濃度0.15mg以上の状態における当直の禁止について安全管理規定等において基準を明確化し、指導を強化した。

また、経営トップから現場まで一丸となった安全管理体制の構築状況を国が評価する「運輸安全マネジメント評価」を導入することにより、更なる輸送の安全の確保に努めた。

運航管理者等に対する研修等の充実

船舶運航事業者の安全統括管理者等に対して、パンフレットの配布、説明会の開催など、様々な機会をとらえて安全マネジメント制度の周知徹底に努めた。

運航管理者や乗組員に対する研修については、受講者の運航に関する知識、意識の向上を図るため、事象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。

また、万一の事故に際しての旅客船乗組員、事業者の対応能力の向上を図るため、旅客船事故対応訓練の充実を図った。

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強化し、法令の遵守等、安全体制の確保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、安全管理規程の遵守について指導監督を行った。

事故再発防止対策の徹底

船舶運航事業者に関して事故が発生した場合は、その原因の究明に努め、事業者の安全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、確固たる安全管理体制の再構築を促していくとともに、特に水中翼型超高速船等社会的影響の大きな同種海難の再発のおそれが大きい場合等においては、国においてもハード及びソフト面から総合的かつ効果的な緊急対策を検討し、速やかに監督体制に反映させるよう「超高速船に関する安全対策検討委員会」において平成18年8月1日にハード及びソフト面から総合的かつ効果的な方策として「中間とりまとめ」を決定し、更に10月より実務者で構成されるワーキング・グループを開催し、その内容の深度化等による着実な推進を図るよう努めた。

特に、最近、水中翼型超高速船が流木や鯨類等と衝突する事故が発生している状況にかんがみ、その防止を図るため、シートベルトの着用徹底等を行った。

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、安全意識の啓もうに努めた。

安全情報公開の推進

船舶運航事業に関する安全情報については、船舶運航事業者と国とがそれぞれの役割に応じて、船舶運航事業における事故に関する情報等の公開を推進した。

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か年計画）に基

づき、平成18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たため、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、成立、平成18年5月11日に公布され、併せて関連する規定の整備を図った。

5 海難原因究明体制の充実

海難審判庁は、海難の発生の防止に寄与するため、迅速かつ的確な原因究明に努めてきたところであるが、平成18年3月29日に成立した「運輸の安全性の向上のための鉄道事業法等の一部を改正する法律（平18法19）」により海難審判法（昭23法135）の一部を改正し、「高等海難審判庁は、国土交通大臣又は関係行政機関の長に対し、その所掌事務の遂行を通じて得られた海難の発生の防止のため講ずべき施策についての意見を述べることができる」との規定を追加して、海難の防止に更に積極的に寄与していくこととした。

これを受けて、高等海難審判庁は、同年8月に「被引浮体にかかる海難の防止」について、19年1月には「漁船の海中転落による死亡・行方不明海難の防止」について、国土交通大臣及び関係行政機関の長に意見を提出した。

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

第2-1表 事件種類別海難原因分類

(平成18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	10	4	3					2	3	3		2	10		1		38
船体・機関・設備の構造・材質・修理不良	3	2								9			1				15
発航準備不良			4	1	1	1											7
水路調査不十分		3	20									7					30
針路の選定・保持不良	1	4	20									3	1		1		30
操船不適切	4	17	7	1	6								6		2	1	44
船位不確認		9	44			1						9					63
見張り不十分	351	7	4									4	3				369
居眠り	22	8	53									5					88
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	2	4	5		10	2						1	4			1	29
錨泊・係留の不適切	5	1	3	3	2	2						1	1			2	20
荒天措置不適切	3		6	2	5	4						1					21
灯火・形象物不表示	6																6
信号不履行	68																68
速力の選定不適切	6	3	2										1				12
航法不遵守	115																115
主機の整備・点検・取扱不良								4		49					4	5	62
補機等の整備・点検・取扱不良		2								6			1			6	15
潤滑油等の管理・点検・取扱不良								2		25	1				4		32
電気設備の整備・点検・取扱不良	1	1						4							1		7
甲板・荷役等作業の不適切		1		4	3	1			2				24				35
漁労作業の不適切					2								15				17
旅客・貨物等積載不良		1			2								5				8
サービスに関する指揮・監督の不適切	28	10	17						1	2		2	7		3		70
報告・引継の不適切	18	2	5														25
火気取扱不良								12									12
不可抗力													1				1
その他	3	2	3	1	2	1				6			7				25
合計	646	81	196	12	33	12	0	24	6	100	1	35	87	0	16	15	1,264
裁判件数	270	58	162	6	27	9		16	3	82	1	28	53		13	12	740
裁判の対象となった船舶隻数	568	63	167	7	30	10		18	3	82	1	31	56		13	12	1,061
海難の原因ありとされた船舶隻数	496	58	162	7	27	9		16	3	82	1	28	55		13	12	969

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18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	453	479	920	14	76	1,323	3	43	1	364	98	107	145		28	39	4,093
特定港	110	270	316	1	4	368		7		101	30	45	26		4	13	1,295
湖・河川	5	2	8		2	9		1		1		1	7		1		37
領海外	31	4	7		2	65		3		77	24	1	24		1	3	242
合計	484	483	927	14	78	1,388	3	46	1	441	122	108	169	0	29	42	4,335

注 1 海難審判庁資料による。

2 平成18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。

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）を始め、国際海難調査官会議（MAIIF）、アジア海難調査官会議（MAIFA）におけるこれらの検討に積極的に参画するとともに、韓国との間で実務者レベルの協議を継続するなど、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18年中に地方海難審判庁は、旅客船フェリーなるしおが長崎県五島列島宇久島の平漁港防波堤に衝突し、旅客23名が負傷した事件（17年5月発生）、油送船旭洋丸とケミカルタンカー日光丸が、霧中の三重県熊野市沖で衝突、旭洋丸が長時間にわたり炎上し、6名が死亡した事件（17年7月発生）などを含む740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200人、戒告690人の計890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、14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394人と最も多く、次いで二級小型船舶操縦士免許受有者が119人、四級海技士（航海）免許受有者が108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2-2表 免許種類別処分の状況

（単位：人）（平成18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	6	9	2		11
	二級		2	10	12	2		14
	三級		19	43	62	6		68
	四級		27	81	108	8		116
	五級		23	80	103	10	1	114
	六級		3	6	9	1		10
海技士(機関)	一級		1	3	4			4
	二級			4	4			4
	三級			12	12	2		14
	四級		3	21	24	8		32
	五級		2	20	22	4	1	27
	六級			4	4	4		4
小型船舶操縦士	一級		88 (86)	306 (289)	394 (375)	11 (11)		405 (386)
	二級		27 (27)	92 (86)	119 (113)	8 (7)		127 (120)
	特殊		1	2	3			3
海技士(通信・電子通信)								
水先人			1		1			1
計		0	200	690	890	62	2	954

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。