

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・団体と連携のうえ実施し、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

我が国周辺海域の地理や気象、航法等に不案内な船員が乗り組んでいる外国船舶の海難を防止するため、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、周知徹底を図るとともに、気象・海象情報の適切な入手や荒天時における早期避難等について指導を実施した。

特に冬季日本海においては、近年、木材流出事故が多発していることから、外交ルートを通じて木材流出事故防止について関係国へ申し入れを行ったほ

か、11月を指導強化月間として日本海側の港に入港する木材運搬船に対して集中的に周知・指導を実施した。

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た。また、平成18年10月に大型貨物船の座礁事故が相次いだ鹿島港では、関係行政機関等で構成する「現地連絡会議」において再発防止策の検討を行い、低気圧接近に伴う避難勧告基準の新設や低気圧接近時における連絡体制の確立などを策定した。平成19年においては、避難勧告を4回発令し再発防止に努めた。

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、内航海運における船員不足、即戦力化に対応するため、(独)海技教育機構と(独)航海訓練所との連携により、一般高等学校卒業者等を対象とした、6級海技士養成のための課程を新設するなど、船員教育訓練の充実に努めた。

さらに、船舶の安全な運航を確保し海難事故の未然防止等を図るため、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、救命設備の使用法に関する教育・訓練等について指導を行うとともに、これらの適確な実施を徹底するため、運航労務監理官による監査を行った。

2 船舶の運航管理等の充実

運航労務監査の強化

適切な船舶の運航管理の強化や船員の労働環境の整備等を通じた航行の安全を確保するため、全国の地方運輸局等に配置された運航労務監理官は旅客船・貨物船等を対象として、海上運送法、内航海運業法等に基づく監査を行うとともに、監査手法の改善と体制の充実に努め、その強化を図った。また、事業者の安全統括管理者及び運航管理者に対する研修等を実施し、安全意識の向上と海難防止に向けた取組の改善等を推進した。

重大事故発生時の再発防止対策

重大事故が発生した場合は、運航労務監理官による迅速かつ機動的な監査を実施し、原因の究明、安全管理体制の再構築や運航管理の徹底に向けた法令に基づく関係者の処分や指導、全国における同種事故の再発防止対策等を実施している。例えば、平成19年7月に発生したクレーン船と橋梁・送電線との接触事故を受け、クレーンを安全な位置に保持させるべく航海の際の船長の遵守事項を見直し、同年12月に「船員法施行規則」を改正し(20年1月施行)、

同種事故の再発防止を図った。

また、近年、我が国近海において、水中翼型超高速船が航行中に流木や鯨類と衝突する事故が相次いでいることから、平成18年8月に「超高速船に関する安全対策検討委員会」が決定した中間とりまとめに基づき、シートベルトの着用、船内への衝撃緩衝材の設置等の緊急対策を徹底するとともに、中間的な取り組みとしてアクティブソナー等の技術開発を推進している。なお、19年5月に水中翼型超高速船が大きな波に突っ込み、前方窓ガラスが破損して多数の乗客が負傷するという事故が発生したことを受けて、同年12月、水中翼型超高速船の運航要員に対する教育訓練ガイドラインを策定した。

運輸安全マネジメント制度の実施

事業者における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を推進するとともに国が事業者の安全管理体制の構築状況を評価する「運輸安全マネジメント制度」を平成18年10月から導入したことを受け、引き続き制度の周知徹底を図るとともに、19年度からは、地方運輸局等においても運輸安全マネジメント評価を本格的に開始し、18年10月から20年3月末までにのべ244社に対して評価を実施した。

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19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。また、船員災害防止活動の促進に関する法律（昭42法61）に基づき、船員災害の防止に関する基本事項を定めた第9次船員災害防止基本計画（20年度を初年度とする5ヶ年計画）を策定した。

4 水先制度の抜本改革

平成19年4月に施行された改正水先法に基づき、水先人の確保を図るための水先人養成や船舶交通の

安全確保のための水先人免許更新時の更新講習受講の義務化等の新制度の着実かつ適確な運用を図った。

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、迅速かつ的確な調査及び審判による海難の原因究明に努めるとともに、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に講ずべき施策について意見を述べることとしているが、平成19年度には、国土交通大臣に対し「酸欠等乗組員死傷事故防止」、防衛大臣に対し「潜水艦と船舶との衝突防止」、水産庁長官に対し「遊漁船の海難防止」についてそれぞれ意見を提出した。

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、平成20年2月に我が国で開催した中国との二国間会議において、調査協力についての意見交換及び議事録への署名を行うなど、国際的な調査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19年中に地方海難審判庁は、パナマ共和国籍の貨物船ジャイアントステップが発達した低気圧の接近した茨城県鹿島港港外において乗り揚げ、乗組員10名が死亡・行方不明となった事件（18年10月発生）、遊漁船第3明好丸が伊豆半島南東方沖合で転覆、乗客7名が死亡・行方不明となった事件（18年10月発生）などを含む788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158人、戒告800人の計958人を

第2-1表 事件種類別海難原因分類（平成19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	9	3	1	2	3			1		2	1	2	12		1	1	38
船体・機関・設備の構造・材質・修理不良	1	2	1							7			2		3	1	17
発航準備不良			1	2	1								3		4	3	14
水路調査不十分		4	20	2								2			1		29
針路の選定・保持不良	4	6	19	4								1	2				36
操船不適切	2	9	3	8								2	7				31
船位不確認		8	42									4			1		55
見張り不十分	374	15	2			1						7	1				400
居眠り	25	14	60									2					101
操舵装置・航海計器の整備・取扱不良	1	4										1			1		7
気象・海象に対する配慮不十分	3	2	6	12	1							1			1	1	27
錨泊・係留の不適切	2		4	3												1	10
荒天措置不適切	1		5	2	3	4							2			1	18
灯火・形象物不表示	10																10
信号不履行	63																63
速力の選定不適切	2	3															5
航法不遵守	115																115
主機の整備・点検・取扱不良		1								51						3	55
補機等の整備・点検・取扱不良			1							10					3	9	23
潤滑油等の管理・点検・取扱不良	2	1								34					2		39
電気設備の整備・点検・取扱不良								4		1					2		7
甲板・荷役等作業の不適切		1	1		5			1		1	2	1	19		1		32
漁労作業の不適切				1	2							1	16				20
旅客・貨物等積載不良	1				2	1							10				14
服務に関する指揮・監督の不適切	41	4	23	2	3	1				2	1	6	18		2	1	104
報告・引継の不適切	13	1	7	1	1			1				2	1				27
火気取扱不良								4	2								6
不可抗力						1							1				2
その他	4	2	1	1	1			2		3			7		1	2	24
合計	673	80	197	9	51	10		13	2	111	4	32	101		23	23	1,329
裁決件数	281	67	167	3	34	9		13	1	98	1	22	58		19	15	788
裁決の対象となった船舶隻数	596	70	179	3	43	9		14	1	98	1	28	67		19	15	1,143
海難の原因ありとされた船舶隻数	525	68	167	3	36	9		13	1	98	1	24	60		19	15	1,039

- 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19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	494	498	893	8	71	1,338		49	2	386	77	121	150		35	36	4,158
特定港	140	307	322	1	8	400		16	1	122	27	59	28		9	8	1,448
湖・河川	8	2	12		3	6						1	8			1	41
領海外	27	1	2		4	79	1	8		56	11	1	17		2	2	211
合計	521	499	895	8	75	1,417	1	57	2	442	88	122	167		37	38	4,369

- 注 1 海難審判庁資料による。
 2 平成19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。

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464人と最も多く、次いで二級小型船舶操縦士免許受有者が129人、五級海技士（航海）免許受有者が108人である（第2-2表）。

第2-2表 免許種類別処分の状況

（単位：人）（平成19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				8	8	2		10
	二級			4	7	11			11
	三級			11	41	52	7	1	60
	四級			19	75	94	9		103
	五級			21	87	108	7		115
	六級			3	3	6			6
海技士(機関)	一級				4	4	1		5
	二級								
	三級				12	12	3		15
	四級				28	28	2		30
	五級				27	27	6		33
	六級				5	5	2		7
小型船舶操縦士	一級			76	388	464	22		486
				(76)	(385)	(461)	(21)		(482)
	二級			20	109	129	3		132
				(20)	(105)	(125)	(3)		(128)
	特殊			2	4	6			6
海技士(通信・電子通信)									
水先人				2	2	4	1		5
計				158	800	958	65	1	1,024

- 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。

第4節 船舶の安全性の確保

1 船舶の安全基準等の整備

船舶の安全性確保のため、国際海事機関（IMO）において海上人命安全条約（SOLAS条約）等に基づいて国際的な安全基準が定められるとともに、我が国では船舶安全法（昭8法11）及びその関係省令において関連の構造・設備等の基準を規定している。IMOでは、船舶のより一層の安全性向上のため技術革新等に対応したSOLAS条約の見直しが続行されており、平成19年度は、20年度に発効予定の防火・救命規則、復原性規則等の改正を担保するための我が国国内法令の改正方針について評価、検

討を行った。

また、交通バリアフリー法とハートビル法とを統合・拡充したバリアフリー新法が平成18年に公布・施行されたことを受け、平成12年に策定した「旅客船バリアフリー～設計マニュアル」を見直し、旅客船のバリアフリー化を円滑に推進するための新たなガイドライン「旅客船バリアフリーガイドライン」を策定した。本ガイドラインは、障害のある人等をはじめとした多様な利用者の多彩なニーズに応え、すべての利用者がより円滑に旅客船を利用できるようなバリアフリー化の指針として、その望ましい整