

理や気象・海象の特性等に不案内な外国船舶に対し、訪船やホームページを活用するなどして、ふくそう海域における航法や航路標識の設置状況等の航行安全上必要な情報等について周知するとともに航行安全指導を実施した。

また、日本海においては、木材流出事故が頻発しており、流出した木材が付近航行船舶の安全運航を阻害する事例や漁業施設を損壊する事例、海岸及びその付近に漂着した木材が海浜環境に被害をもたらす事例等が発生している。これら木材流出事故は、外国船舶によるものが多いことから、外国語による

リーフレットを用いて乗組員等に対し、直接指導を実施したほか、外交ルートを通じた申し入れを行うなどして、木材流出事故及びこれに起因する海難の未然防止に努めた。

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防止するため、海事関係者等に対し、海難防止講習会や訪船指導等あらゆる機会を通じて、気象・海象の早期把握、荒天時における早期避難等の安全指導や注意喚起を徹底した。

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、平成21年4月より導入されている外航船員養成のための民間商船を活用した実習(社船実習)を検証し、その一層の円滑な実施及び改善を図るとともに、内航船員養成についても練習船実習における内航船員教育のあり方を検討するなど、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。

さらに、大量の輸送需要が発生する年末年始における交通機関の安全性向上を図るため、平成21年12月10日から平成22年1月10日までの間、「年末年始の輸送等に関する安全総点検」として、海運事業者による自主点検や地方運輸局等による現地確認を行った。特に平成21年度は事業者による自主点検の実施率向上を図るため、業界団体を通じた周知の実施や点検事項の見直しを行った結果、約15%の自主点検の実施率向上が図られた。

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20年3月、明石海峡において発生した3隻の船舶による多重衝突事故の発生を受け、立入検査を実施した結果、2つの運航事業者に見張りが不十分等の安全上の問題が確認されたため、同年4月に内航海運

業法に基づく「輸送の安全確保に関する命令」を発出した。

また、平成21年11月、三重県熊野灘において発生した長距離フェリーの船体傾斜による座礁事故を受け、運航事業者に対し立入検査を実施し、安全上の問題点について指導を行った。さらに、事故原因は究明中であるが、貨物の荷崩れに起因する事故の可能性もあることから、他の長距離フェリー航路においても貨物の固縛状況に係る立入検査を実施し、適切な指導を行った。

運輸安全マネジメント制度の充実

平成18年10月より導入した「運輸安全マネジメント制度」により、事業者が経営トップから現場まで一丸となって安全管理体制を構築し、国がその実施状況を確認する運輸安全マネジメント評価を21年12月末までに延べ1,137社に対して実施した。

3 船員災害防止対策の推進

第9次船員災害防止基本計画（5か年計画）に基づき、平成21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、船舶所有者等が自主的に船員災害に係るリスクアセスメントとPDCAサイクルという一連の過程を定めて継続的な改善を行うことにより安全衛生水準の継続的かつ段階的な向上を図る「船内労働安全衛生マネジメントシステム」の導入を図ることとし、当該システムの導入を図ろうとする船舶所有者等が活用しうるガイドラインを作成し、普及を図った。

4 水先制度による安全の維持・向上

優秀な水先人を安定的に確保していくため、平成19年に導入された等級別免許制、水先人養成制度の適切な運用を図るとともに、統合水先区（東京湾・伊勢三河湾・大阪湾）において、1人の水先人が一貫して業務を行えるよう限定解除試験を実施し、湾内での水先人の乗り継ぎ解消を進め、安全で円滑

な船舶交通の確保を図る。

5 海難原因究明等の充実

運輸安全委員会は、船舶事故及び船舶事故の兆候（インシデント）に関し、当該事故等が発生した原因や、事故による被害の原因を究明するための調査を行うとともに、その調査結果をもとに、関係行政機関の長に意見を述べること等により、船舶事故等の再発防止や船舶事故による被害の軽減に努めている。

船舶事故等の原因究明の調査を迅速かつ的確に行い、船舶事故等の防止に寄与するため、各種調査用機器の活用による分析能力の向上に努めるとともに、事故等調査を担当する職員の専門調査技術の向上を図るため、最新の航海機器や運航技術等に関する各種専門研修に参加した。

また、国際海事機関（IMO）における各国の船舶事故調査報告書の分析に係る会合に参画し、事故の再発防止に役立つ教訓を導き出す作業に貢献したほか、国際船舶事故調査官会議（MAIIF）、アジア船舶事故調査官会議（MAIFA）における会合に積極的に参加し、国際協力体制の構築を推進した。

さらに、平成20年9月に（独）海上技術安全研究所に設置した「海難事故解析センター」において、事故解析に関して高度な専門的分析を行うとともに、重大海難事故発生時の迅速な情報分析・情報発信を行っている。

6 海難審判による懲戒処分等の状況

平成21年中に行われた海難審判の判決は計260件であり、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149人、戒告183人の計332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169人と最も多く、次いで二級小型船舶操縦士免許受有者が41人、五級海技士（航海）免許受有者が36人、四級海技士（航海）免許受有者が32人、三級海技士（航海）免許受有者が26人である。（第2-1表）。

第2-1表 免許種類別処分の状況

(単位：人)(平成21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		1	1		2
	二級		1	1	2	2		4
	三級		12	14	26		1	27
	四級		16	16	32	1		33
	五級		11	25	36	4		40
	六級		4	1	5			5
海技士(機関)	一級							
	二級							
	三級		1	3	4			4
	四級			3	3			3
	五級		1	4	5			5
	六級							
小型船舶操縦士	一級		80	89	169	8		177
			(76)	(85)	(161)	(7)		(168)
	二級		18	23	41	3		44
			(16)	(22)	(38)	(2)		(40)
	特殊		3	2	5			5
海技士(通信・電子通信)								
水先人			1	2	3	1		4
計			149	183	332	20	1	353

- 注 1 国土交通省資料による。
 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。

SOLAS条約等については船舶のより一層の安全性向上のため、IMOにおいて随時見直しが行われているが、我が国は、世界有数の造船・海運国としてIMOにおける審議に積極的に参画しており、技術革新等に対応した合理的な国際基準の策定に向け、主導的な役割を果たしている。

平成21年度は、船体腐食を防ぐための防食基準の作成、水素燃料電池自動車の海上輸送に係る船舶安全基準の作成、目標指向型の新造船構造基準(GBS)

の策定や船舶長距離識別追跡システム(LRIT)について蓄積している技術的な知見やデータを活かしIMOに条約改正案を提案するなどの貢献を行った。

また、国内においては、海上人命安全条約(SOLAS条約)の改正を我が国国内法令で担保するため、平成22年1月より適用となる乗降船設備、消火設備、排水設備及び救命設備等に関する技術基準の改正を行った。

2 重大海難の再発防止

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起きており、より安全な運航を確保することが重要となっている。

これらの状況に鑑み、「超高速船に関する安全対策検討委員会」において検討を行い、水中翼型超高速船と障害物との衝突に関する安全対策として、