

第2編 海上交通

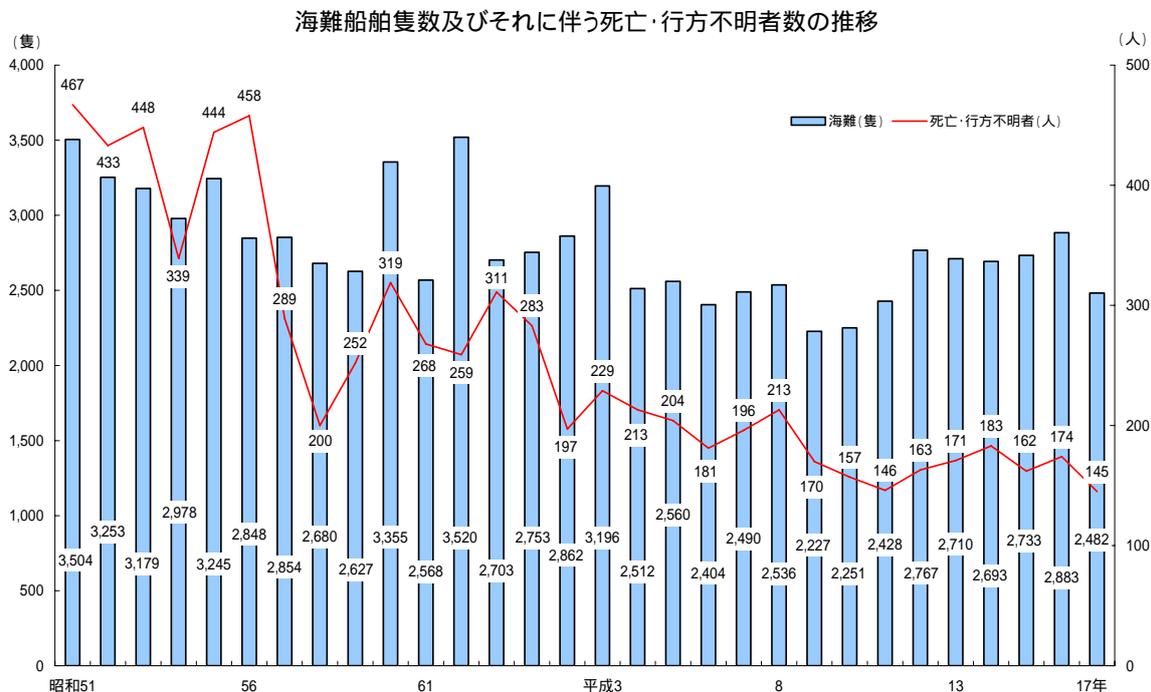
第1章 海難等の動向

1 平成17年中の海難等及び海難救助の状況

海難船舶数は2,482隻であった。うち885隻の自力入港を除く1,597隻中1,357隻が救助された。また、海難船舶乗船者1万3,655人のうち、8,293人の自力救助を除く5,362人中、5,217人が救助された。

海難による死亡・行方不明者数は145人、船舶からの海中転落による死亡・行方不明者数は131人であった。

海難による死亡・行方不明者数、船舶からの海中転落による死亡・行方不明者数ともに漁船によるものが最も多く、それぞれ全体の60%、63%を占めている。



注 1 海上保安庁資料による。

2 死亡・行方不明者には、病気等によって操船が不可能になったことにより、船舶が漂流するなどの海難が発生した場合の死亡した操船者を含む。

2 平成17年中のプレジャーボート等の海難等及び海難救助の状況

プレジャーボート等の海難船舶隻数は985隻であった。うち179隻の自力入港を除く806隻中727隻が救助された。

プレジャーボート等の海難船舶隻数は前年より141隻減少し、海難船舶隻数全体の40%を占めている。

プレジャーボート

モーターボート、ヨット、水上オートバイ等個人がレジャーに用いる小型船舶。スポーツ又はレクリエーションに用いられるヨット、モーターボート等の船舶の総称。

1 基本的考え方

一たび海難が発生すれば、わが国の経済活動や自然環境に計り知れない影響を及ぼす可能性があるほか、尊い人命を失うことにもつながりかねないことから、海難の発生を未然に防止することを第一とし、海難が発生した場合でも乗船者等の迅速かつ的確な捜索救助・救急活動を行い、海難等のない社会を目指した海上交通の安全対策を強力に推進する必要がある。

2 目標

ふくそう海域における航路を閉塞するような大規模海難の発生を防止し、その発生数をゼロとする。

平成22年までに年間の海難及び船舶からの海中転落による死者・行方不明者数を220人以下とすることを旨とする。

3 対策

(1) 視点

海難防止のための諸施策を推進するとともに、沿岸海域における迅速かつ的確な人命救助体制の充実・強化等、より効果的な施策を強力に推進する必要がある。

(2) 講じようとする施策

海上交通環境の整備

船舶の大型化、高速化、海域利用の多様化、海上交通の複雑化等を踏まえ、船舶の安全かつ円滑な航行、港湾における安全性を確保するため、航路、港湾、漁港、航路標識等の整備を推進するとともに、海図、水路誌等の安全に関する情報の充実及びITを活用した情報提供体制の整備を図る。

海上交通の安全に関する知識の普及

海事関係者のみならず、マリナー愛好者、さらには広く国民一人一人の海難防止に関する意識を高めるため、あらゆる機会を通じて、海難防止思想の普及に努める。

さらに、各種船舶の特性や海難の実態に即したより具体的、より効果的な安全指導を行う。

船舶の安全な運航の確保

海事関係者の知識・技能の維持向上や安全な運航に係る体制を確立することにより、船舶の運航面からの安全の確保を図る。また、国際的な協力体制の下、我が国に寄港する外国船舶の乗組員の資格要件等に関する監督を推進する。これらに加えて、経営トップから現場まで一丸となった安全管理の態勢の構築を推進するとともに、その確認を国が行う「安全マネジメント評価」の仕組みを導入する。

船舶の安全性の確保

船舶の安全性を確保するため、国際的な協力体制の下、船舶の構造、設備、危険物の海上輸送及び安全管理システム等に関する基準の整備並びに検査体制の充実を図るとともに、我が国に寄港する外国船舶の構造・設備等に関する監督を推進する。さらに、ユニバーサ



ライフジャケット着用体験

ルデザインの観点も考慮した必要な対策を講ずる。

小型船舶等の安全対策の充実

海難全体の大半を占める小型船舶等による海難の防止を図るため、マリナー愛好者、漁業関係者が自ら安全意識を高めることに加え、安全に運航できる環境の整備及び救助体制の強化を図る。

さらに、船員災害防止基本計画及び船員災害防止実施計画に基づき、高年齢船員や漁船等の死傷災害防止対策を推進する。

海上交通に関する法秩序の維持

海上交通のふくそうする航路等における航法に関する指導取締りの強化及び海難の発生に結び付くおそれのある事犯に関する指導取締りの実施に加え、特に海上輸送やマリナー活動が活発化する時期等には、指導取締りを強化し、海上交通に関する法秩序の維持を図る。

救助・救急活動の充実

海難情報の早期入手、精度の高い漂流予測、救助勢力の早期投入、捜索救助・救急救命能力の強化等を図るため、ヘリコプターの機動性、高速性等を活用した機動救難体制の拡充によるレスポンスタイムの短縮、救急救命士による高度な救急救命体制の充実等救助・救急活動の充実を図る。

被害者支援の推進

船舶の事故により、旅客、第三者等に与えた損害に関する船主等の賠償責任に関し、損害水準の変動等を勘案して適正化を図るとともに、保険契約締結命令の適用範囲の拡大に伴い、関係者への周知徹底及び保険契約締結の充実強化を図る。

また、特に、大規模事故が発生した場合に、海上保安庁、警察、医療機関、地方公共団体、民間の被害者支援団体等が連携を図り、被害者を支援する。

研究開発及び調査研究の充実

海上交通の安全に関する研究開発及び海難原因究明のための総合的な調査研究を推進し、その成果を速やかに安全対策に反映させることにより、海上交通の安全の確保を図る。

第2章 海上交通安全施策の現況

1 海上交通環境の整備

交通安全施設等の整備

社会資本整備重点計画に基づき、開発保全航路、港湾の整備、港湾の耐震性の強化等を行った。また、漁港漁場整備長期計画（平成14～18年度）に基づき、外郭施設等の整備を通じて漁船の安全の確保を図った。

2 海上交通の安全に関する知識の普及

海難再発防止のための調査・分析に基づく安全指導

平成16年の海難船舶について、用途別では漁船とプレジャーボートによる海難が全体の約7割を占め、原因別では、見張り不十分等の人為的要因に起因するものが海難全体の約7割を占めていたことから、17年においては、漁船とプレジャーボートの海難の発生傾向や特性を踏まえ、海難防止講習会や訪船指導等を通じ、ライフジャケットの着用推進、見張りの励行等、海難防止に係る指導を展開した。

3 各種船舶等の安全対策の充実

プレジャーボート等の安全対策の推進

特に海難の発生の可能性が高い沿岸部については、プレジャーボート等の活動が活発化する時期及び海域を考慮しながら、巡視船艇・航空機を効率的に運用するとともに、ヘリコプターの機動性、捜索能力、つり上げ救助能力等を最大限に活用する等、救助体制の強化を図った。

「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。

第3編 航空交通

第1章 航空交通事故の動向

1 近年の航空交通事故の状況

我が国における民間航空機の事故の発生件数は、平成17年において23件であり、これに伴う死亡者数は16人、負傷者数は18人である。近年は、大型機による航空事故は、乱気流によるものを中心に年2、3件程度にとどまり、小型機等が事故の大半を占めている。

航空事故発生件数及び死傷者数の推移（民間航空機）

区分 年	発生件数								死傷者数	
	大型飛行機	小型飛行機	超軽量動力機	ヘリコプター	ジャイロプレーン	滑空機	飛行船	計	死亡者	負傷者
	件	件	件	件	件	件	件	件	人	人
平成13年	2	6	2	7	0	4	0	21	12	131
14	4	4	5	15	0	7	0	35	13	65
15	3	10	3	1	0	2	0	19	12	13
16	5	11	2	6	1	3	0	28	14	23
17	1	8	0	7	0	7	0	23	16	18

- 注 1 国土交通省資料による。
 2 各年12月末現在の値である。
 3 日本の国外で発生した我が国の航空機に係る事故を含む（平成15年1件、16年2件）。
 4 日本の国内で発生した外国の航空機に係る事故を含む（平成15年1件、17年1件）。
 5 事故発生件数及び死傷者数には、機内における自然死、自己又は他人の加害行為に起因する死亡等に係るものは含まない。
 6 死亡者数は、30日以内死亡者数であり、行方不明者等が含まれる。
 7 平成17年の負傷者数は暫定値である。

2 平成17年中の航空交通の安全上のトラブルの状況

航空運送事業者における安全上のトラブル

平成17年1月以降、我が国航空運送事業者では、ヒューマンエラーや機材不具合に起因するトラブルが目立っている状況にあり、特に日本航空グループでは、貨物機の主脚部品の誤使用、新千歳空港や韓国・仁川国際空港における管制指示違反（1月22日、3月11日）等、安全上のトラブルが相次いでいる。

管制関係の安全上のトラブル

平成17年8月16日に新潟空港、9月23日に宮崎空港において管制官とパイロットとの間における飛行計画の授受に関してトラブルが発生し、11月2日には大阪国際空港において管制官から着陸許可が発出されず、航空機が着陸をやり直すトラブルが発生するなど管制関係のトラブルが続発した。

「最近の航空交通の安全上のトラブルとその対応策」

1. 航空運送事業者における安全上のトラブル

我が国の航空運送事業者においては、乗客死亡事故は昭和 60 年の日本航空 123 便の御巣鷹山墜落事故以降発生しておらず、年間数件発生している航空事故についても、その多くが乱気流によるものである。しかしながら、平成 17 年 1 月以降航空事故には至らぬもののヒューマンエラーや機材不具合に起因する安全上のトラブルが続発している。

具体的には、日本航空グループでは、平成 17 年 3 月 17 日に国土交通省から事業改善命令を受けるまでの短期間に、貨物機の主脚部品の誤使用、新千歳空港や韓国・仁川国際空港における管制指示違反などのトラブルが相次いだほか、平成 18 年に入っても、整備管理の不備により点検期限を超過したりするトラブルが発生している。

一方、他の航空運送事業者においても管制指示違反や誤った高度計の指示に従った飛行、修理期限を超過した航空機の運航などのトラブルが発生している。

2. 国土交通省の対応

(1) 日本航空グループ

平成 17 年 3 月 17 日に事業改善命令等を発出し、同年 4 月 14 日、これに対する改善措置の報告を受けた。これ以降、改善措置の実施状況等を監視監督するため継続的な立入検査を実施している。

また、平成 18 年 1 月 9 日には同グループにおけるヒューマンエラーの防止策の再徹底を、3 月 22 日には整備作業の確実な実施を求めるため、厳重注意を行った。

(2) スカイマークエアラインズ

整備従事者の適切な配置が行われていなかったことについて平成 17 年 6 月 15 日、修理期限を超過して航空機を運航させるなど整備管理の一部が不適切であったことについて平成 18 年 3 月 14 日に、それぞれ厳重注意を行った。また、同年 3 月 17 日からは、整備管理や安全管理体制に懸念があることを踏まえ、特別監査チームを編成して監視監督を強化し、羽田空港に常駐して監査を実施した。その結果を受けて、同年 4 月 17 日に航空局長から同社社長に対し、「業務改善勧告」を発出し、早急に安全管理体制の構築と整備管理体制などの改善を図るよう、強力に指導した。

(3) その他の対応

国土交通省では、航空会社においてトラブルが続発している状況にかんがみ、抜打ちによる立入検査を導入したほか、平成 18 年より航空局に監査専従部門を設置するなど、航空運送事業者に対する監視監督体制を大幅に強化することとしている。

また、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」により航空法を改正し、航空運送事業者による安全管理体制の構築を図るとともに、航空機の正常な運航に安全上の支障を及ぼす事態について報告を義務づけ、安全情報の収集・分析を通じて、航空運送事業者に対する安全対策の指示や安全基準の見直しを行う等予防的な安全対策を強化することとしている。

1 基本的考え方

航空事故を減らすため、また事故につながりかねない安全上のトラブルの未然防止を図るため、航空交通安全についての対策を着実に実施していく。

2 目標

昭和61年以降継続している特定本邦航空運送事業者における乗客の死亡事故ゼロの記録を継続する。

3 対策

(1) 視点

事故の予兆ともいえる一連のトラブルの発生を断ち切り、国民の航空輸送の安全に対する信頼を回復することが喫緊の課題となっている。

一方、航空交通情勢をみると、現在、空港及び上空では航空機の交通集中による混雑や遅延等が深刻化しており、今後更に航空交通量が增大していくと予測される中で、羽田再拡張事業を始めとする空港容量の拡大を図るとともに、上空においてもより一層安全で効率的な航空交通システムを確立することが喫緊の課題となっている。

(2) 講じようとする施策

航空交通環境の整備

航空交通の安全を確保しつつ、航空輸送の増大に対応するため、次世代航空保安システムの整備及びこれらを活用した航空管制の高度化に資する空域・航空路の整備等を着実に推進することにより、航空交通環境の整備を推進する。

航空機の安全な運航の確保

航空会社に対する監査専従部門の新設、事後対応型から予防的安全行政への転換等の安全対策を推進するほか、経営トップから現場まで一丸となった安全管理の態勢の構築を推進するとともに、その確認を国が行う「安全マネジメント評価」の仕組みを導入することにより、航空機の安全な運航を確保する。

航空機の安全性の確保

技術基準等の整備、情報の収集及び処理体制の充実、検査体制の充実等の安全対策を推進することにより、航空機の安全性の確保を図る。

救助・救急活動の充実

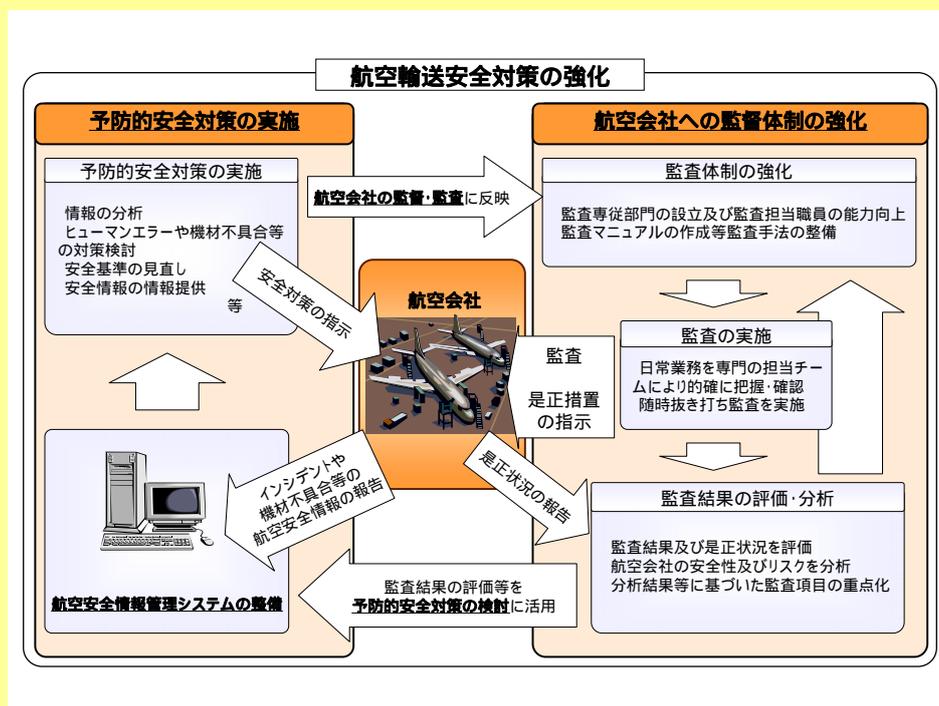
航空機の遭難、事故等の事態に迅速かつ適切に対応するため、関係機関相互の連携を強化するなど救助・救急体制の整備を図る。

被害者支援の推進

損害賠償請求の援助活動等の強化や被害者等の心情に配慮した対策の推進を図る。特に、大規模事故が発生した場合に、警察、医療機関、地方公共団体、民間の被害者支援団体等が連携を図り、被害者を支援する。

研究開発及び調査研究の充実

航空交通の安全に関する研究開発及び航空事故の原因究明のための調査研究を推進し、その結果を速やかに安全対策に反映させることにより、航空交通の安全の確保を図る。



第2章 航空交通安全施策の現況

1 航空機の安全な運航の確保

航空運送事業者等に対する指導・監督の実施，航空安全確保体制の強化による需給調整規制廃止後の安全確保の推進等

平成 17 年 1 月以降，我が国の航空運送事業者において，ヒューマンエラーや機材不具合に起因する安全上のトラブルが続発した。特に，日本航空グループでは，貨物機の主脚部品の誤使用，新千歳空港や韓国・仁川国際空港における管制指示違反等安全上のトラブルが相次いだことなどから，国土交通省は，3 月 17 日にトラブルの原因の究明の徹底及び一斉安全総点検の実施，安全組織体制の見直し，従業員に対する安全意識の再徹底を内容とする事業改善命令等を発出した。これに対して，4 月 14 日，日本航空グループから，一連のトラブルに共通する要因，背景及びその再発防止策について事業改善命令発出以降にも発生したトラブルも含めた改善措置の報告がなされ，国土交通省では，改善措置の実施状況について確認するため継続的に立入検査を実施した。また，他の航空運送事業者においても管制指示違反や誤った高度計の指示に従った飛行が行われるなど，安全上のトラブルが発生していることから，これらの我が国の状況にかんがみ，国土交通省では，抜き打ち立入検査の導入など，航空運送事業者に対する監視・監督の強化を図り，航空輸送の安全対策を推進していくこととした。

管制関係のトラブルに関する対策

管制関係の安全上のトラブルが続発したことを踏まえ、管制官の思い込みによるミスを防ぐための体制を確立することを目的として、管制業務監査等を行い再発防止に努めた。

2 航空機の安全性の確保

航空機の整備審査体制の充実

従来 of 事業者に対する規程の審査，定期的安全性確認検査等に加え，続発する航空トラブルに対応するため，機材不具合の原因究明と再発防止を航空運送事業者に強く指導するとともに，抜き打ち立入検査を導入し，航空運送事業者に対する監視・監督の強化を図った。

第1部 陸上交通の安全についての対策

第1章 道路交通の安全についての対策

1 道路交通環境の整備

人優先の安全・安心な歩行空間の整備

地域の協力を得ながら、通学路、生活道路、市街地の幹線道路等において、歩道を積極的に整備するなど、「人」の視点に立った交通安全対策を推進する。

通学路等の歩道整備等の推進

小学校、幼稚園、保育所及び児童館等に通う児童や幼児の通行の安全を確保するため、通学路等の歩道整備等を積極的に推進する。

生活道路における交通安全対策の推進

死傷事故発生割合が高い住居系地区又は商業系地区で、その外縁を幹線道路が構成する「あんしん歩行エリア」について、都道府県公安委員会及び道路管理者が連携して、歩道整備を始めとした面的かつ総合的な事故抑止対策を実施する。また、「あんしん歩行エリア」以外の生活道路においても、歩道を積極的に整備する。

バリアフリー化を始めとする歩行空間の整備

高齢者、障害者等の自立した日常生活及び社会生活を確保するため、ユニバーサルデザイン（誰にでも使いやすい設計）の考え方にに基づき、駅、公共施設、福祉施設、病院等の周辺を中心に平坦性が確保された幅の広い歩道を積極的に整備する。

2 交通安全思想の普及徹底

高齢者に対する交通安全教育の推進

高齢者交通安全指導員（シルバーリーダー）等を対象に高齢者の安全運転に必要な知識を習得させ、指導力の向上を図ることにより地域における高齢者交通安全学習を促進することを目的とする「参加・体験・実践型の高齢者安全運転普及事業」を新たに実施するほか、シルバーリーダーのサブリーダー育成能力を高めることを目的とする「シルバーリーダー中央研修事業」を実施する。

また、交通安全をテーマに3世代が交流する「世代間交流事業」及び交通安全教室に参加しない高齢者を対象にした「高齢者世帯訪問事業」を内容とする「高齢者交通安全意識高揚啓発事業」を実施する。

自転車の安全利用の推進

自転車は、本来車両であること、道路を通行する場合は、車両としてのルールを遵守するとともに交通マナーを実践しなければならないことを理解させる。

自転車乗用中の交通事故や自転車による迷惑行為を防止するため、歩行者や他の車両に配慮した通行等自転車の正しい乗り方に関する普及啓発の強化を図る。

後部座席等におけるシートベルト着用の推進

シートベルトの着用効果及び正しい着用方法について理解を求め、後部座席を含めた着用の推進を図る。このため、地方公共団体、関係機関・団体等との協力の下、あらゆる機会・媒体を通じて積極的に普及啓発活動を展開する。特に、車外放出事故の実態にかんがみ、高速自動車国道等において、後部座席等におけるシートベルト着用の推進を図る。

3 安全運転の確保

高齢運転者対策の充実

高齢運転者の交通事故防止を図るため、高齢者講習、更新時講習における高齢者学級等の機会を通じて、高齢運転者の交通事故の実態、高齢運転者にみられる身体機能の特性等を理解させることを内容とする交通安全教育を推進する。特に、高齢者講習においては、身体機能の検査項目の追加、検査結果を効果的に自覚させる手法等の検討を行うなど充実に努める。

また、高齢者の交通事故の状況を詳細に分析するなどして、適性検査の充実方策の検討を行う。また、認知症の疑いがある運転者の把握に努め、安全な運転に支障のある者については運転免許の取消等の行政処分を行う。

4 車両の安全性の確保

車両の安全対策の推進

特に、事故を未然に防止する予防安全対策について、新技術の動向も踏まえ、保安基準の拡充・強化等と先進安全自動車（ASV）の開発・普及の促進、使用者に対する自動車アセスメント情報の提供等と連携しつつ、更なる充実に図る。

5 救助・救急活動の充実

救急救命士の養成・配置等の促進、ドクターカーの活用促進

プレホスピタルケア（救急現場及び搬送途上における応急処置）の充実のため、ドクターカー（医師等が同乗する救急用自動車）の活用の促進を図るとともに、全国の消防機関において救急救命士を計画的に配置できるようその養成を図り、救急救命士の処置範囲の拡大により可能となった気管挿管、薬剤投与を円滑に実施するための講習及び実習の実施を推進する。また、医師の指示又は指導・助言の下に救急救命士を含めた救急隊員による応急処置等の質を確保するメディカルコントロール体制の充実に図る。

第2章 鉄道交通の安全についての対策

1 鉄道交通環境の整備

運転保安設備の整備

JR 西日本福知山線列車脱線事故を受け、緊急整備計画に基づく急曲線における速度超過防止用 ATS 等の設置を平成21年度までに完了するなど、運転保安設備の整備・充実を図る。また、事故・地震発生等の緊急時において必要な情報を迅速に伝達できるよう列車無線等の通信装置の整備・高度化を促進する。

2 鉄道の安全な運行の確保

鉄道事業者に対する保安監査等の実施

鉄道の安全運行を確保するため、鉄道事業者に対し保安監査を実施し、施設及び車両の保守管理の状況、運転取扱いの状況、乗務員等に対する教育訓練の状況、安全管理体制等について適切な指導を行う。また、事業者の長自らが安全に係る現場の状況等を把握するとともに、社内報告体制等の充実を図ることは輸送の安全確保の基本であることから、様々な機会を通じて指導等を行う。

さらに、経営トップから現場まで一丸となった安全管理の態勢の構築を推進するとともに、その確認を国が行う「安全マネジメント評価」の仕組みを導入することにより、鉄道輸送の安全を確保する。

第2部 海上交通の安全についての対策

1 海上交通環境の整備

交通安全施設等の整備

社会資本整備重点計画に基づき、平成18年度は海上交通の安全性の向上を図るため、船舶の大型化や高速化を勘案しつつ、防波堤、航路、泊地等の整備を行う。また、沿岸域を航行する船舶の緊急避難に対応するため、避難港の整備を推進する。

2 船舶の安全な運航の確保

水先制度の抜本改革

水先制度については、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。同法案は、平成18年5月に成立したところであり、19年4月からの新制度移行に向け、所要の措置を講ずることとしている。

3 小型船舶等の安全対策の充実

ライフジャケット着用率の向上

漁船及びプレジャーボート等の海難及び船舶からの海中転落による死者・行方不明者においては、ライフジャケット非着用者が高い割合を占めていることを踏まえ、関係省庁、地方自治体及び関係団体が連携し、自己救命策確保キャンペーンを積極的かつ効果的に推進し、ライフジャケットの着用効果等についての理解と、その着用の徹底を図る。

また、着用義務違反に対する指導・取締りの充実、着用措置に関する規制のあり方を検討しライフジャケットの着用率を向上させる。

第3部 航空交通の安全についての対策

1 航空機の安全な運航の確保

航空運送事業者等に対する監督体制の強化

航空会社の事業形態が複雑化・多様化する状況を踏まえ、これまでの立入検査実施体制を抜本的に強化するため、専従の監査組織を設置する。また、専門的かつ的確な監査の実現を図るため、監査担当職員等の研修の充実等を図る。

また、経営トップから現場まで一丸となった安全管理の態勢の構築を推進するとともに、その確認を国が行う「安全マネジメント評価」の仕組みを導入することにより、航空輸送の安全を確保する。

予防的安全行政への転換

事故や重大なトラブル等の発生を未然に防止するため、航空機の正常な運航に安全上の支障を及ぼす事態について報告を義務づけるなど、安全情報の収集・分析を通じて、航空会社に対する安全対策の指示や安全基準の見直し等を行う予防的安全行政を推進する。また、ヒューマンエラーの防止のため、航空従事者等の教育訓練方式のあり方について検討を行うとともに、操縦士のコミュニケーション能力向上のため航空英語能力証明制度を導入する。

2 航空機の安全性の確保

航空機の整備審査体制の充実

航空運送事業者の新規参入、整備管理の委託等による航空運送事業者の整備体制の多様化へ対応し審査の充実を図るため、整備審査官に対する研修の充実によりその質的向上を図るとともに、安全監査等に係る実施要領の見直し等を行う。また、専従の監査組織を新設し、航空運送事業者の整備体制に対する監視・監督体制を強化するとともに、新規航空運送事業者の増加に対応するため、整備審査体制の充実を図る。