

第2編 海上交通

第1章 海難等の動向

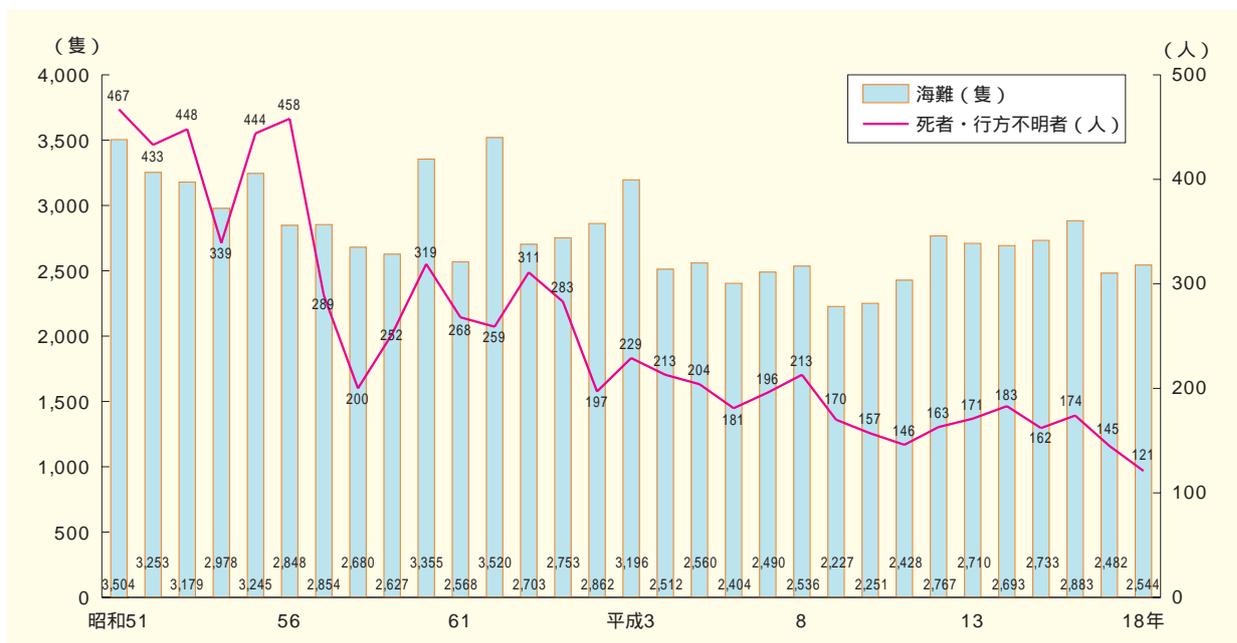
1 平成18年中の海難等及び海難救助の状況

海難船舶数は2,544隻であった。うち843隻の自力入港を除く1,701隻中1,404隻が救助された。また、海難船舶乗船者1万4,577人のうち、9,657人の自力救助を除く4,920人中、4,799人が救助された。

海難による死者・行方不明者数は121人、船舶からの海中転落による死者・行方不明者数は153人であった。

海難による死者・行方不明者数、船舶からの海中転落による死者・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%、61%を占めている。

海難船舶隻数及びそれに伴う死者・行方不明者数の推移



注 1 海上保安庁資料による。

2 死者・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18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945隻であった。うち174隻の自力入港を除く771隻中697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40隻減少し、海難船舶隻数全体の37%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。

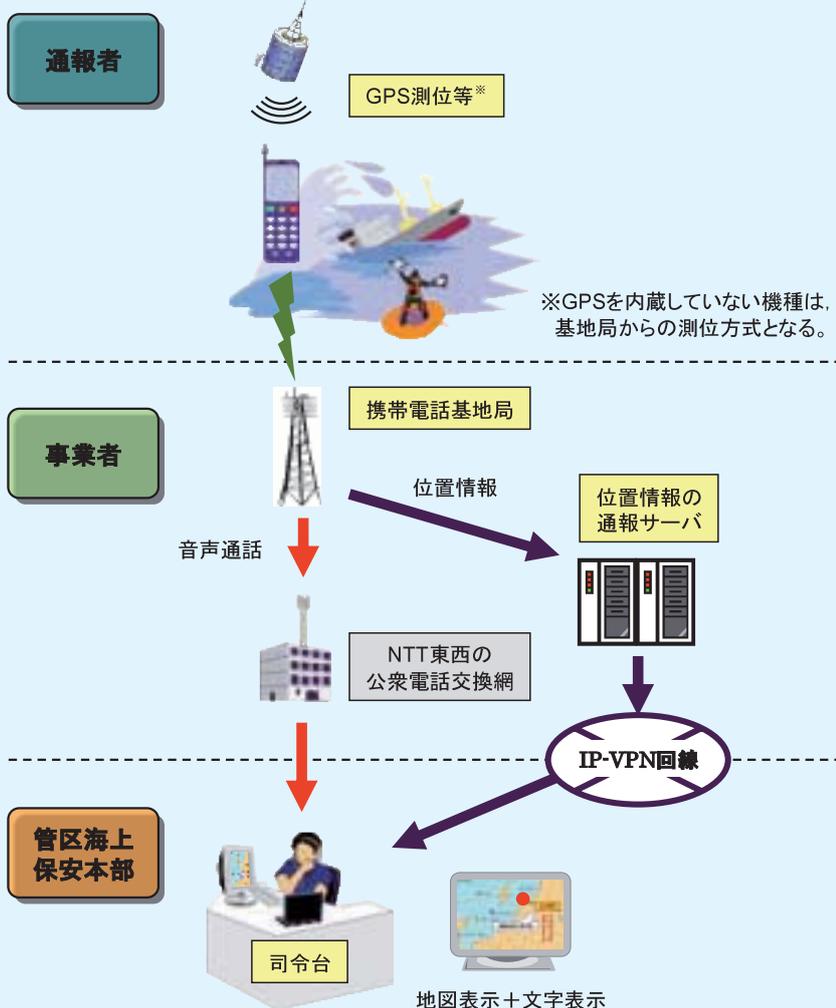
118番緊急通報に係る位置情報通知の活用

海上保安庁では、携帯電話等からの118番緊急通報の発信位置を迅速に把握することができる「位置情報通知システム」を導入し、平成19年4月1日から運用を開始している。

このシステムは、全国の各管区海上保安本部運用司令センターにおいて、携帯電話等から118番緊急通報があった場合に音声通話と併せて位置情報通知を受信し、司令台の電子海図上に表示することができる。

対象となる電話は、携帯電話（第三代と呼ばれる機種）及びIP電話（モバイル型を除く。）で、携帯電話からの通報の場合、GPS対応機種ではGPS測位情報が通知され、それ以外の機種では基地局の場所から算出される位置情報が通知される。

位置情報通知システムの概要



平成18年に海上保安庁が118番緊急通報により第一報を入手した海難及び人身事故のうち、携帯電話からの通報によるものは、海難船舶956隻中723隻（75.6%）、人身事故543人中292人（53.8%）と全体の過半数以上を占めている。

携帯電話からの通報の場合、目印となる物標が少ない海上では、通報者が現在位置を正確に伝えられないため、通報位置を特定するのに時間を要することがあった。このシステムの導入により、通報位置を瞬時に把握し、迅速かつ的確な海難救助等を実施することが可能となり、第8次交通安全基本計画（平成18年3月14日中央交通安全対策会議決定）に掲げた「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」という目標達成に大きく寄与するものと考えられる。

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等に基づき、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

海難防止思想の普及

海難を防止するためには、海難防止思想の普及・高揚並びに海難防止に関する知識・技能の習得及び向上を図ることが有効であることから、訪船指導、全国各地での海難防止講習会等を通じて、海難防止思想の普及等を図った。さらに、各管区海上保安本部では、台風による海難の防止、霧多発時期における海難の防止、自動操舵装置使用中の居眠りによる海難の防止等地域の特性を踏まえた地方海難防止強調運動を実施した。

3 船舶の安全な運航の確保

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。

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。

4 小型船舶等の安全対策の充実

レジャーボート等の安全対策の推進

海上保安庁では、マリンレジャーの盛んな海域において、巡視船艇による安全指導のほか、海難防止講習会や訪船指導等を通じ、レジャー目的に応じたきめ細かな海難防止指導を行った。

警察では、港内その他の船舶交通の多い水域、遊泳客の多い海水浴場、マリンレジャースポーツの利用が盛んな水域等に重点を置いて、警察用船舶により安全指導を行うとともに、警察用航空機との連携によるパトロールや地元団体及び パーソナルウォータークラフト安全協会、 沖縄マリンレジャーセーフティビューロー等関係団体との協力、連携を図り、マリンレジャー環境の整備、マリンレジャー提供者に対する安全対策の指導、マリンレジャー利用者等の安全意識の啓発活動等を通じて、水上安全の確保を図った。

発達した低気圧の通過に伴う海難の防止対策

平成18年10月、急速に発達した低気圧に伴う暴風と高波により海難が多発し、多数の死者・行方不明者が発生した。

10月6日	茨城県鹿島港沖に錨泊中のパナマ船籍貨物船GIANT STEP（9万8,587総トン）が、沖合向け荒天避難中に座礁、乗組員26名中10名が死亡・行方不明となったほか、燃料の重油が流出。
"	宮城県女川港沖を航行中の漁船第七千代丸（198総トン）が荒天により転覆。乗組員16名全員が死亡・行方不明。
8日	静岡県下田港沖を航行中の遊漁船第三明好丸（16総トン）が高波を受け転覆。乗客・乗組員15名中7名が死亡・行方不明。
24日	鹿島港在泊中の中国船籍貨物船OCEAN VICTORY（8万8,853総トン）とパナマ船籍貨物船ELLIDA ACE（8万5,350総トン）が、荒天避難中相次いで座礁。

当時、気象庁においては低気圧の急速な発達とそれに伴う強風を予想し、全般海上警報、地方海上予報、警報等を適宜適切に発表した。これを受けて、海上保安庁においては、我が国沿岸を航行中の船舶に対し、広く無線等により気象情報を周知するとともに、事故防止について注意喚起していた。また、天候悪化が予想される港湾においては、代理店等の関係者を通じ、在泊船舶に対し荷役中止基準の厳守等、強風に対する事故防止について指導を行っていたところである。

しかしながら、今般、荒天に伴う大型船の海難が鹿島港において多発したことを重くみて、国土交通省及び海上保安庁では、関係機関や自治体等関係者が一堂に会する現地連絡会議を鹿島港に設立し、再発防止を図るため避難の基準や連絡体制の見直しを行ったほか、気象・海象データ観測の充実、港湾施設整備の促進等を図ることとしている。

また、便宜置籍船等の海難事故が多発したことから、国土交通省では大手の外航海運3社より船舶の安全管理体制、事故防止対策等についてヒアリングを行った。

各社とも国際安全管理（ISM）コードに基づき船舶安全管理システムを構築して事故防止等に取り組んでいるが、それらが十分かつ確実に機能することが重要であることから、日本船主協会を通じ主な外航海運会社に対して安全管理体制を再点検し、船舶の安全管理に万全を期すよう要請した。

一方、これまでの気象情報では「低気圧に関する情報」といった標題を用いていたために、警戒すべき事項が分かりにくいという課題があった。

気象庁では、これを改善するため、「暴風と高波に関する情報」のように「暴風」や「高波」、「大雪」など災害に結びつくような現象名を標題として用いることを徹底し、利用者に分かりやすい情報を発表するよう努めることとしている。

また、船舶の乗組員や漁業者等を始めとする個々の海事関係者に対し、海上保安庁において引き続き荒天に関する情報提供を適切に実施するほか、訪船及び海難防止講習会の開催等のあらゆる機会を活用して、荒天時における海難防止対策に関する周知・啓発活動を強力に推進していくこととしている。

さらに水産庁では、「漁船海難防止強化旬間」等において、関係省庁と連携して、漁船海難の防止に努めることとしている。



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18年において18件であり、これに伴う死亡者数は4人、負傷者数は10人である。近年は、大型飛行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、小型飛行機等が事故の大半を占めている。

第3表 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14年	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	26
17	1	8	0	7	0	7	0	23	16	20
18	3	3	4	2	1	5	0	18	4	10

- 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2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、18年の負傷者数は暫定値である。

2 平成18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、我が国の航空運送事業者においては、ヒューマンエラーや機材不具合に起因するトラブルが連続して発生しており、平成18年においても、スカイマーク(株)が修理期限を超過して運航したほか、日本航空グループが主脚の検査期限を超過して運航していた事案があり、平成19年3月には、全日空便のボンバルディア機が、高知空港において前脚が出ない状態で着陸するという航空事故が発生した。

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監督体制の強化

航空会社に対する監視・監督体制の充実・強化を図るため、国土交通省においては、20人規模の監査専従部門を新設し、専門的かつ体系的な安全監査を実施した。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」を導入した。

予防的安全行政への転換

航空会社における安全意識の浸透と安全風土の構築によりヒューマンエラーによる事故やトラブルの発生を防止すること等を目的として、航空法を一部改正し、航空会社に対する安全管理規程の作成、安全統括管理者の選任の義務付け等を行ったほか、航空安全に係る情報を幅広く収集・分析するために、事故や重大インシデント以外の安全上のトラブルの国への報告を義務付けることとした。

2 航空機の安全性の確保

航空機の整備審査体制の充実

従来の上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、機材不具合に起因したトラブルに対応するため、そ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。