

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発行し、海事関係者等に広く提供した。

さらに、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

外国船舶の海難を防止するため、我が国周辺の地理や気象・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、過去日本海においては、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、内航海運における船員不足、即戦力化に應えるため、(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引き続き設置するなど、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

### 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20年3月に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特別監査を実施した結果、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。

#### 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、事業者自らによ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、事業者の安全管理体制の構築・改善状況について、20年12月末までに延べ567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、水先人の供給を確保するため、3級水先人の養成が20年10月より新たに開始されるなど、水先人養成制度の適確な運用を図るとともに、統合水先区において、1人の水先人が湾口から港内まで通しで業務を行うことができるよう、限定解除試験を実施し、湾内での乗り継ぎ解消による安全の向上を図った。

### 5 海難原因究明体制の強化等

これまで、海難審判手続のもとで一体的に行ってきた原因究明手続と懲戒（海技従事者等の免許にかかる行政処分）手続を分離し、前者を運輸安全委員会、後者を海難審判所が行うこととし、的確に事故

の原因を究明する体制を整えた。

また、国際海事機関（IMO）における「海上事故又は海上インシデントの安全調査のための国際基準及び勧告される方式に関するコード（事故調査コード）」策定のための取組みに参画し、採択に貢献した。

さらに、国際海難調査官会議（MAIIF）、アジア海難調査官会議（MAIFA）における検討に積極的に参加し、国際協力体制の構築を推進するとともに、アジア地域における海難調査協力推進のための専門家会議のコーディネーターを務め、各国の調査体制、国際協力事例等について意見交換を行い、アジア地域における海難調査協力体制の更なる発展に貢献した。

さらに、平成20年9月には（独）海上技術安全研究所に「海難事故解析センター」が開設され、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・情報発信を行うこととしている。

### 6 海難審判による原因究明及び懲戒処分等の状況

平成20年2月に発生した護衛艦あたご漁船清徳丸衝突事件について、21年1月、横浜地方海難審判所（20年10月横浜地方海難審判庁より改組）は、あたごの動静監視不十分が主因である旨裁決し、連絡・報告体制及び見張り体制を強化するよう勧告した。

平成20年中に行われた海難審判の裁決は計707件であり、これによって摘示された海難原因を見ると、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109人、戒告777人の計886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414人と最も多く、次いで五級海技士（航海）免許受有者が116人、二級小型

第2-1表 事件種類別海難原因分類（平成20年）

海難原因	事件種類																合 計
	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 阻 害	運 航 阻 害	浸 水	
船舶運航管理の不適切	4	4	3		1	4		1	1	2		3	14				37
船体・機関・設備の構造・材質・修理不良								1		8			1	2	1		13
発航準備不良		3			1	1									1	3	9
水路調査不十分		4	24									7					35
針路の選定・保持不良	1	3	21		2							1	1				29
操船不適切	7	9	5		8	1						1	11				42
船位不確認		20	29									3			2		54
見張り不十分	350	11	1									3	4				369
居眠り	21	9	43									2					75
操舵装置・航海計器の整備・取扱不良	1												1				2
気象・海象に対する配慮不十分		4	6		9	4							2				25
錨泊・係留の不適切	2	1	1		2							1				2	9
荒天措置不適切		1	1		2	3										3	10
灯火・形象物不表示	12																12
信号不履行	71																71
速力の選定不適切	23	5	1		1								8				38
航法不遵守	120												2				122
主機の整備・点検・取扱不良			1	3	2			4		44					1	3	58
補機等の整備・点検・取扱不良	1	1	1					4	1	17			1		2	5	33
潤滑油等の管理・点検・取扱不良								1	1	13					3		18
電気設備の整備・点検・取扱不良								10		2							12
甲板・荷役等作業の不適切			3		2					1			21				27
漁労作業の不適切				1	4								14				19
旅客・貨物等積載不良					6								6				12
サービスに関する指揮・監督の不適切	22	1	18							1		1	10			2	55
報告・引継の不適切	11		5														16
火気取扱不良								3	1								4
不可抗力													1				1
その他	1	1	1		1			2					7				13
合 計	647	77	164	4	41	13		26	5	87		22	104	2	10	18	1,220
裁判件数	265	67	136	3	32	7		21	2	69		17	64	1	10	13	707
裁判の対象となった船舶隻数	558	73	141	3	42	11		22	2	69		19	70	1	10	13	1,034
海難の原因ありとされた船舶隻数	488	67	137	3	34	7		21	2	69		17	64	1	10	13	933

- 注 1 国土交通省資料による。  
 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（海難審判庁（平成20年））

水域	事件種類	事件種類																合 計
		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 阻 害	運 航 阻 害	浸 水	
領海内		278	264	525	10	41	566		28	1	222	68	50	92	1	5	14	2,165
特定港		72	160	197	2	9	147		5		59	25	21	19	1	1	8	726
湖・河川		9	3	8	1	3	3				3		1	14			1	46
領海外		14	1	2	1	4	21		7		23	9	1	6		2	2	93
合 計		292	265	527	11	45	587		35	1	245	77	51	98	1	7	16	2,258

水域別海難の発生件数（運輸安全委員会（平成20年））

水域	事故名	事 故										重大インシデント				合 計	
		衝 突	衝 突 ( 単 )	乗 揚	沈 没	浸 水	転 覆	火 災	爆 発	船 体 行 方 不 明	施 設 損 傷	死 傷 等	運 航 不 能	座 洲	安 全 阻 害		運 航 阻 害
領海内		88	49	122	7	3	18	7	3	1	13	34	36	38	4	23	446
特定港		19	26	29	2	1	3	2	3		2	7	8	14	1	4	121
湖・河川		1	1	3			1					3		3			12
領海外		4		2				3				2	5			6	22
合 計		92	49	124	7	3	18	10	3	1	13	36	41	38	4	29	468

- 注 1 国土交通省資料による。  
 2 海難審判庁...海難審判法（昭23法135）第2条に定める件数。  
 3 運輸安全委員会...運輸安全委員会設置法（昭48法113）第2条第5項、第6項に定める件数。  
 4 「特定港」とは港則法（昭23法174）第3条第2項に定める港をいう。  
 5 平成20年10月の運輸安全委員会の設置に伴い、新たに事故名を設定した。

第2-2表 免許種別処分の状況

(単位：人)(平成20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	7	8	1		9
	二級		1	7	8	1		9
	三級		7	52	59	8		67
	四級		15	74	89	10		99
	五級		19	97	116	6		122
	六級		5	11	16			16
海技士(機関)	一級			2	2			2
	二級			2	2			2
	三級			12	12	2		14
	四級			25	25	1		26
	五級			15	15			15
	六級			5	5			5
小型船舶操縦士	一級		44	370	414	16	1	431
			(43)	(358)	(401)	(16)	(1)	(418)
	二級		15	91	106	4		110
			(15)	(84)	(99)	(4)		(103)
	特殊		2	6	8	1		9
海技士(通信・電子通信)								
水先人				1	1	2		3
計			109	777	886	52	1	939

- 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。

船舶操縦士免許受有者が106人である(第2-2表)

## 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20年度は、国際的な構造基準(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、腐蝕による船体折損事故防止のためのバラストタンクの塗装基準の導入、船舶の衝突・座礁等による転覆事故の防止のための損傷時復原性基準の強化、沿岸から遠く離れた海域で船舶の救助等が容易になるよう船舶長距離識別追跡システム装置を義務化する等の国内法令化を進めた。

### 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、平成19年10月に「高速船の座席・シートベルトの安全性に関する調査検討会」