

NHKによるラジオの漁業気象通報等によって、海上の気象実況及び予報・警報、火山現象に関する海上予報・警報、沿岸及び外洋波浪、海面水温、海流、海水等の実況及び予想に関する情報を提供した。また、平成21年5月から、台風進路予報を「3日先まで」から「5日先まで」に延長した。

イ 船舶気象通報

沿岸海域を航行する船舶や操業漁船等の安全を図るため、全国各地の主要な岬の灯台等125か所において局地的な風向、風速等の気象・海象の観測を行い、その現況を無線電話、テレホンサービス又はインターネット・ホームページで提供する船舶気象通報業務を行った。

イ 気象・海象に関する知識の普及等

第2節 海上交通の安全に関する知識の普及

1 海難防止思想の普及

海難を防止するためには、船舶運航者を始めとする海事関係者やマリレジャー愛好者、さらには国民一人一人の海難防止に関する意識を高めることが重要となる。

このため、海難防止講習会や訪船指導等あらゆる機会を通じて安全運航に関する事項及び海事関係法令の遵守等について指導した。特に平成21年7月16日から31日までの間、「見張り不十分又は操船不適切による衝突海難の防止」を重点事項に掲げて官民一体となって全国海難防止強調運動を全国一斉に実施したほか、霧などの気象条件や海難の発生傾向など地域や各種船舶の特性を考慮した地方レベルの「地方海難防止強調運動」を展開し、海事関係者に限らず広く国民全般に対して海難防止を呼びかけ、海難防止思想の普及及び高揚並びに海難防止に関する知識の習得及び向上を図った。

2 民間組織の指導育成

海難防止対策の実効を期するには、海事関係者等

海難防止に関する講習会等に職員を派遣するなど、機会をとらえて気象・海象に関する知識の普及や技術指導を行うとともに、エルニーニョ現象等の動向に関する情報を報道機関を通じて周知した。

3 高齢社会に対応した旅客船ターミナル等の整備

高齢者、障害者等も含めたすべての利用者が旅客船、旅客船ターミナル、係留施設等を安全かつ身体的負担の少ない方法で利用・移動できるよう、段差の解消、視覚障害者誘導用ブロックの整備等を推進しており、平成21年度は、博多港等で船舶乗降時の潮位差による段差の解消を図る浮棧橋等の整備を推進し、施設のバリアフリー化を行った。

自らの活動が必要不可欠であり、海難防止を事業目的とする海難防止協会、小型船安全協会等の各民間組織が主体となった自主的活動が、着実かつ活発に推進されるよう、その指導・育成の強化に努めた。

3 海難の原因究明結果の活用

運輸安全委員会が公表した事故等調査報告書の概要や分析結果の解説等を掲載した定期情報誌を発行し、海事関係者等に広く提供した。

また、遊漁船沈没事故については、水産庁長官に対し、遊漁船業者等を対象とした講習会を充実・強化すること等の意見を述べたことに関連し、同講習会の教材等に資するべく、遊漁船・瀬渡船の事故事例を特集した情報誌を発行した。

さらに、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

エルニーニョ現象

太平洋赤道域の日付変更線付近から南米のペルー沿岸にかけての広い海域で、海面水温が平年に比べて高い状態が1年程度続く現象。逆に、同じ海域で海面水温が平年より低い状態が続く現象はラニーニャ現象と呼ばれる。

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