

安全対策の推進 (ヒューマンエラーによる海難事故の防止対策)

資料4

現状・背景

船舶の海難事故は、近年、横ばいとなっており、その多くがヒューマンエラーに起因して発生していることから、ヒューマンエラーによる海難事故防止対策の推進が緊喫の課題となっている。

現在の検討体制

海事局、海上保安庁、運輸安全委員会、海難審判所からなる「海難分析・安全対策研究会」において、海難発生状況、船舶運航状況等の調査分析、運航システムのあり方等を検討。

ヒューマンエラーの防止やヒューマンエラー発生時のフェールセーフ等の対策のあり方について、海難分析等の結果を踏まえ、一層の検討を進めていくことが必要。

今後の具体的施策

◆ヒューマンエラーをテクノロジーにより回避する運航システムの開発・普及

各種支援システムの集中管理、標準化による操作性の統一など人に優しいブリッジシステムの設計、モジュール化

◆ブリッジ内での船員における操船作業のあり方及びそれを踏まえた操船ガイドラインの策定

メリハリをつけた適切な航海当直の実施のための当直基準の検討・当直ガイドラインの策定

調査・分析を踏まえた、システム設計等のハード対策から普及・啓発等のソフト対策につながる一連の対策実施

ヒューマンエラーに起因する海難の防止による海上交通の安全性向上

SES及び高度船舶安全管理システムに関する配乗見直しの検討

内航海運の現状

- ◆ 輸送コストの削減が強く要請されている
- ◆ 船舶によっては長時間労働が常態化
- ◆ 船員の高齢化が顕著、若年船員の確保が重要な課題

検討状況

平成16年8月より、内航総連及び全日海関係委員等で構成される「次世代内航船に関する乗組み制度検討会」を設置し、船舶の航海の安全及び船員の適正な労働環境を確保しつつ、次世代内航船に適した効率的な乗組み体制のあり方について検討を開始。

平成19年12月の同検討会で、「機関部職員1名と補助者1名により機関部作業を実施することが可能」との実証実験の結果を報告。しかしながら、機関部職員に不測の事態が生じた場合の安全性や、実証実験の期間が不測しているのではないかと、この懸念が指摘された。

その指摘を受けて、一定の条件を課した上で3年程度試行的に運航を認める特例制度を設け、その間に蓄積された経験・実績を踏まえ、その後の制度の運用を検討する案を作成し、現在、関係者との調整を進めているところ。

※ その他、新たに導入される技術については、その技術の効用に応じた規制の見直しを検討する。