

海上輸送（海上運送法及び内航海運業法）の
安全にかかわる情報

（H24年度）

国土交通省海事局

目次

I. はじめに(公表の趣旨).....	1
II. 輸送の安全にかかわる情報.....	2
1. 海上運送法・内航海運業法にかかる事業者数の推移.....	2
(1)国内旅客船事業者.....	2
(2)国内貨物船事業者.....	2
(3)外航旅客定期航路事業者.....	2
2. 海難の発生状況.....	3
(1)船舶の海難隻数の推移.....	3
(2)商船の海難隻数の推移.....	4
【参考①】死者・行方不明者を伴う商船による事故の死者・行方不明者数の推移.....	5
【参考②】商船の事故の種類別隻数の状況(平成24年).....	5
【参考③】商船の事故の原因別隻数の状況(平成24年).....	5
3. 交通安全基本計画等.....	6
(1)第9次交通安全基本計画.....	6
(2)国土交通省政策評価.....	7
Column 船舶事故ハザードマップ運用開始.....	8
4. 運航管理監査体制等.....	9
(1)全国の組織体制及び監査状況.....	9
Column 海事局組織改正(安全政策課の設置).....	11
5. 事故発生事例とその対応.....	11
(1)平成24年度における主な事故事例.....	11
(2)川下り船等にかかる安全対策について.....	16
(3)小型高速船の安全対策について.....	18
(4)ケミカルタンカーのタンククリーニング等に関する安全対策について.....	19
(5)操業漁船との衝突事故防止対策について.....	20
6. 運輸安全マネジメント評価.....	22
(1)運輸安全マネジメント制度.....	22
(2)運輸安全マネジメント評価の実施状況.....	22

I. はじめに(公表の趣旨)

本報告書は、海上運送法第19条の2の2及び内航海運業法第25条の2に基づき、輸送の安全にかかわる情報を公表するものです。

我が国の周辺海域では、海運・漁業・マリンレジャー等幅広い分野にわたり、多種多様な活動が行われています。また、海上輸送は、我が国の経済産業や国民生活を支える上で必要不可欠なものとなっており、事故が発生した場合には、人命はもちろん、我が国経済にも大きな影響を及ぼすおそれがあります。

このため、国土交通省をはじめとした関係省庁において、船舶の安全確保に向けた様々な取り組みが行われております。

特に、平成23年8月に天竜川において川下り船が転覆し、多くの死傷者を伴う重大な事故が発生した川下り船第十一天竜丸転覆事故について、平成24年12月に運輸安全委員会から事故調査報告書が公表されたことを受け、国土交通省海事局において安全対策検討委員会を設置して具体的な安全対策について検討を行い、当該委員会での議論及び国民の皆様から寄せられたパブリックコメントを踏まえ、平成25年3月に「川下り船の安全対策ガイドライン」を策定し、本年度（平成25年度）において、大型連休前から9月までの期間、警察や海上保安庁の協力を得て、全国の川下り船やプレジャーボート等に対する安全キャンペーンを実施し、救命胴衣の着用の徹底や船舶検査の受検など、乗客の安全確保のための措置を再度徹底するよう周知・指導を行ったところです。

本報告書により、船舶運航事業者及び利用者の輸送の安全確保に対する意識が一層高まることを期待するとともに、一層の安全確保を図るための取り組みを進めてまいります。

Ⅱ. 輸送の安全にかかわる情報

1. 海上運送法・内航海運業法にかかる事業者数の推移

(1) 国内旅客船事業者

(各年4月1日時点)

	H20	H21	H22	H23	H24	H25
許可事業者	969	970	964	968	960	950
届出事業者	2,913	3,033	3,178	3,243	3,334	3,496
計	3,882	4,003	4,142	4,211	4,294	4,446

※許可事業者とは、一般旅客定期航路事業者、特定旅客定期航路事業者等をいう。

届出事業者とは、人の運送をする内航不定期航路事業者等をいう。

(2) 国内貨物船事業者

(各年4月1日時点)

		H20	H21	H22	H23	H24	H25
運送事業者	登録	713	710	701	677	664	652
	届出	975	924	909	912	889	899
貸渡事業者	登録	1,872	1,786	1,686	1,624	1,567	1,513
	届出	214	204	198	195	208	183
計		3,774	3,624	3,494	3,408	3,328	3,247

※「登録(事業者)」とは100総t以上又は長さ30m以上の船舶により事業を営む者をいう。

「届出(事業者)」とは、100総t未満かつ長さ30m未満の船舶により事業を営む者をいう。

兼業は1部門のみでカウントしている。

(3) 外航旅客定期航路事業者

(各年4月1日時点)

	H22	H23	H24	H25
届出事業者	8	8	7	6

2. 海難の発生状況

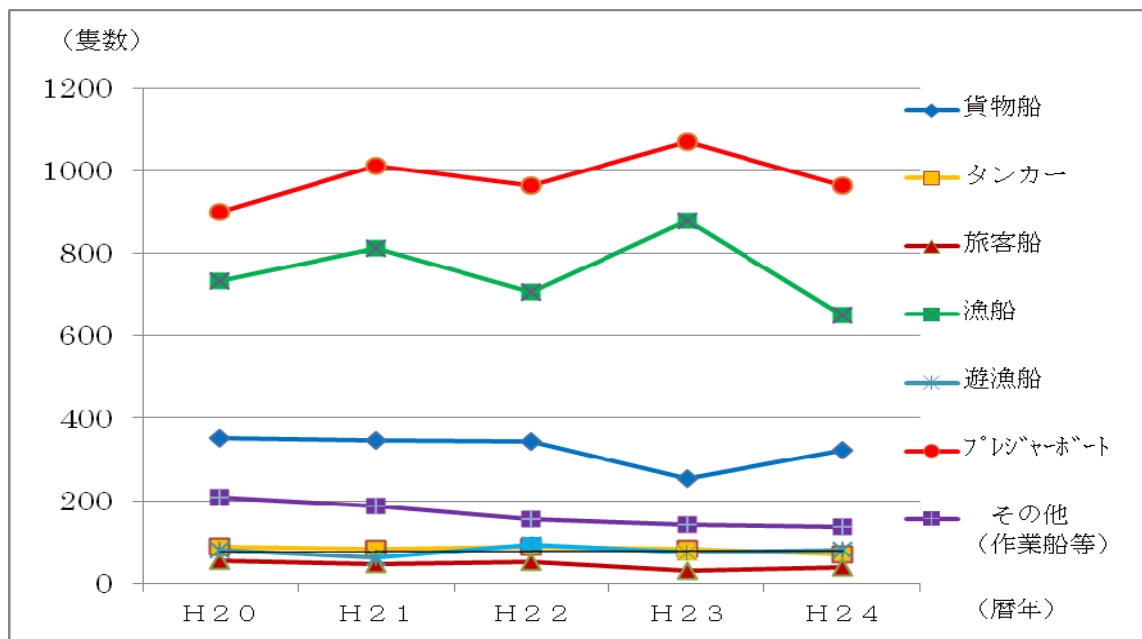
(1) 船舶の海難隻数の推移

平成 24 年における船舶全体の事故隻数は 2,261 隻で、前年と比較すると約 270 隻減少しています。

(単位:隻・年)

	H20	H21	H22	H23	H24
貨物船	351	346	344	254	322
タンカー	88	83	88	82	69
旅客船	55	46	50	31	39
漁船	732	812	707	880	651
遊漁船	80	62	94	74	80
プレジャーボート	901	1013	963	1069	963
その他 (作業船等)	207	187	154	143	137
計	2,414	2,549	2,400	2,533(※)	2,261

※ 平成 23 年の事故隻数には平成 22 年末日から翌年 1 月 1 日にかけて、発生した山陰地方での豪雪による浸水等の被害を受けた船舶(※主にプレジャーボートや漁船 約 350 隻)が含まれています。



(海上保安庁資料より作成)

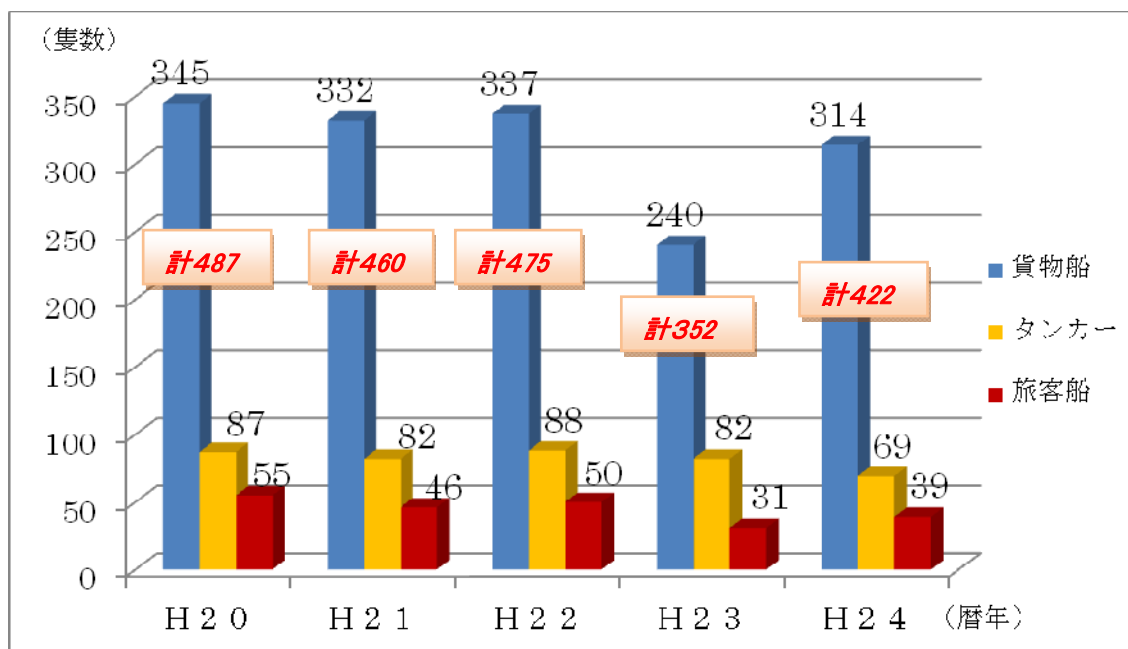
(2) 商船の海難隻数の推移

船舶の海難隻数のうち、商船(貨物船、タンカー、旅客船)の海難隻数は、平成24年においては、対前年比約19%増の422隻となっています。

また、船種別(貨物船、タンカー、旅客船)にみると、タンカーが約2割(13隻)減少しているものの、貨物船については約3割(74隻)増加、旅客船は約3割(8隻)増加しています。

(単位:隻・年)

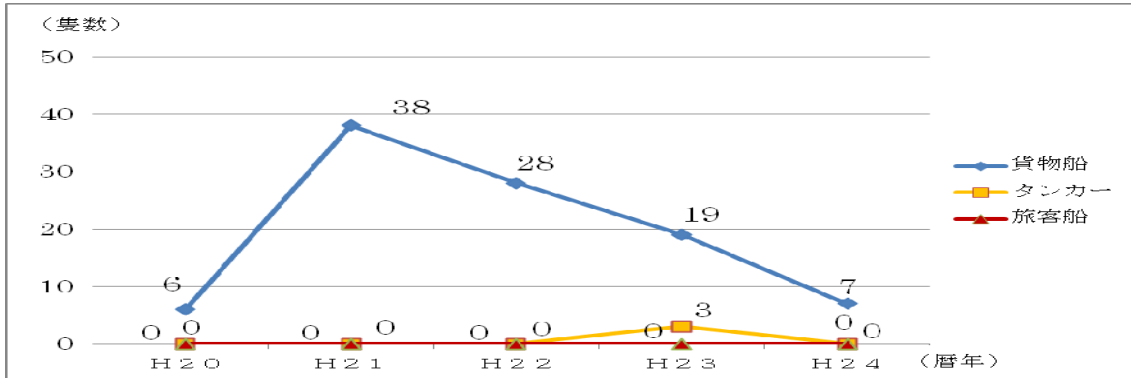
	H20	H21	H22	H23	H24
貨物船	345	332	337	240	314
タンカー	87	82	88	82	69
旅客船	55	46	50	31	39
計	487	460	475	353	422



(海上保安庁資料より作成)

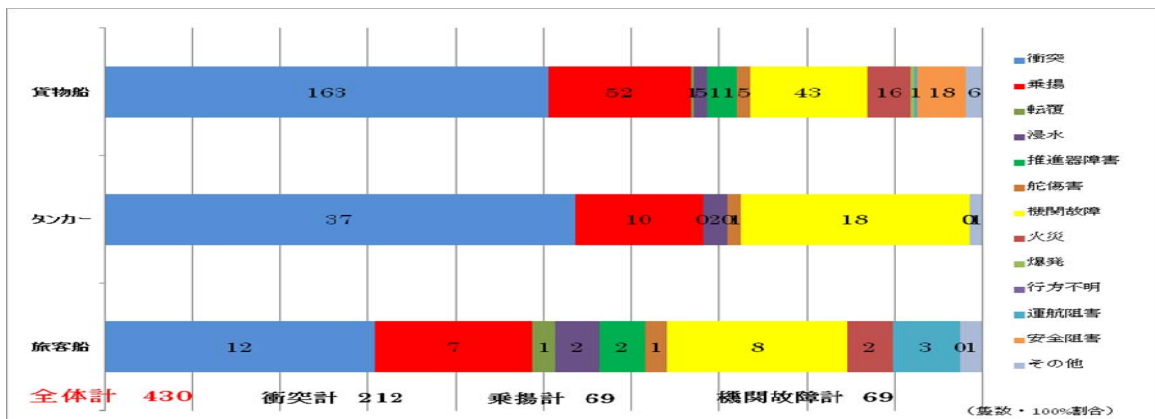
【参考①】 死者・行方不明者を伴う商船による事故の死者・行方不明者数の推移

死者・行方不明者を伴う事故の多くは貨物船が占めているものの、最近3年間においては、減少傾向にあります。(注:河川における事故は含まず。)



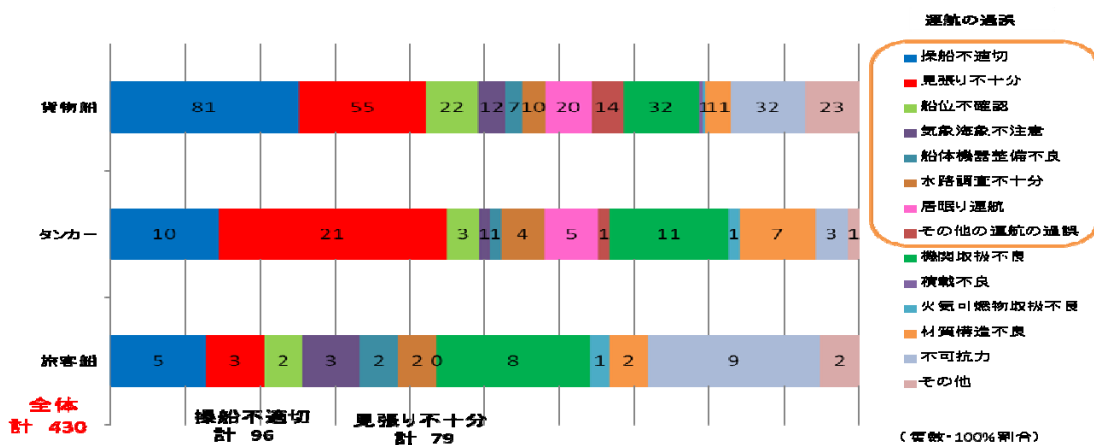
【参考②】 商船の事故の種類別隻数の状況(平成24年)

商船の事故の約5割は「衝突」によるものであり、次いで「乗揚」、「機関故障」がそれぞれ約2割を占めております。



【参考③】 商船の事故の原因別隻数の状況(平成24年)

商船の事故原因は人為的要因による運航の過誤のうち「操船不適切」、「見張り不十分」によるものがそれぞれ約2割を占めています。



注)それぞれ海上保安庁資料より作成

3. 交通安全基本計画等

(1) 第9次交通安全基本計画

交通安全基本計画は、交通安全対策基本法に基づき、陸上、海上及び航空交通の安全に関する総合的かつ長期的な施策の大綱等を定め、5年ごとに作成されています。

平成23年3月31日、中央交通安全対策会議において、第9次交通安全基本計画(計画期間:平成23年～平成27年)が決定され、「海上交通の安全」については、海難の発生を未然に防止すること、乗船者等の迅速かつ的確な捜索救助・救急活動を推進し、海難等のない社会を目指すこととされるとともに、以下の目標が掲げられました。

○数値目標及び達成状況

【目標①】

我が国周辺で発生する海難隻数(本邦に寄港しない外国船舶によるものを除く。)を第8次計画期間の年平均(2,473隻)と比較して、平成27年までに、約1割削減(2,220隻以下)する。

<達成状況>

平成24年の我が国周辺で発生する海難隻数(本邦に寄港しない外国船舶によるもの(27隻)を除く。)が2,234隻であり、目標としている2,220隻を14隻上回った。

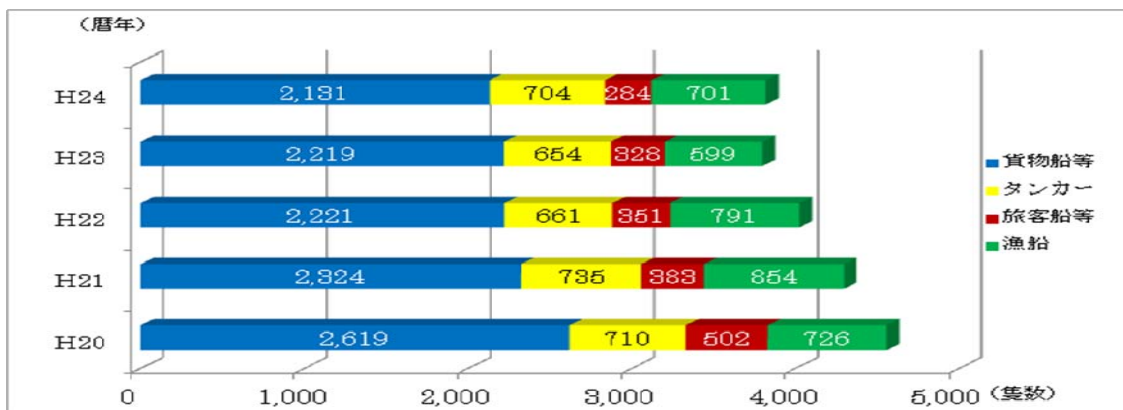
【目標②】

「ふくそう海域」における、航路閉塞や多数の死傷者が発生するなどの社会的影響が著しい大規模海難の発生を防止し、その発生数をゼロとする。

<達成状況>

平成24年、「ふくそう海域」において、航路閉塞や多数の死傷者が発生するなどの社会的影響が著しい大規模海難は発生しなかった。

(参考) 輻輳海域における主な船舶の通航量の推移



注) 浦賀水道、伊良湖水道、明石海峡、備讃瀬戸東部、備讃瀬戸西部、来島海峡及び早鞆瀬戸による集計(海上保安庁資料より作成)

(2) 国土交通省政策評価

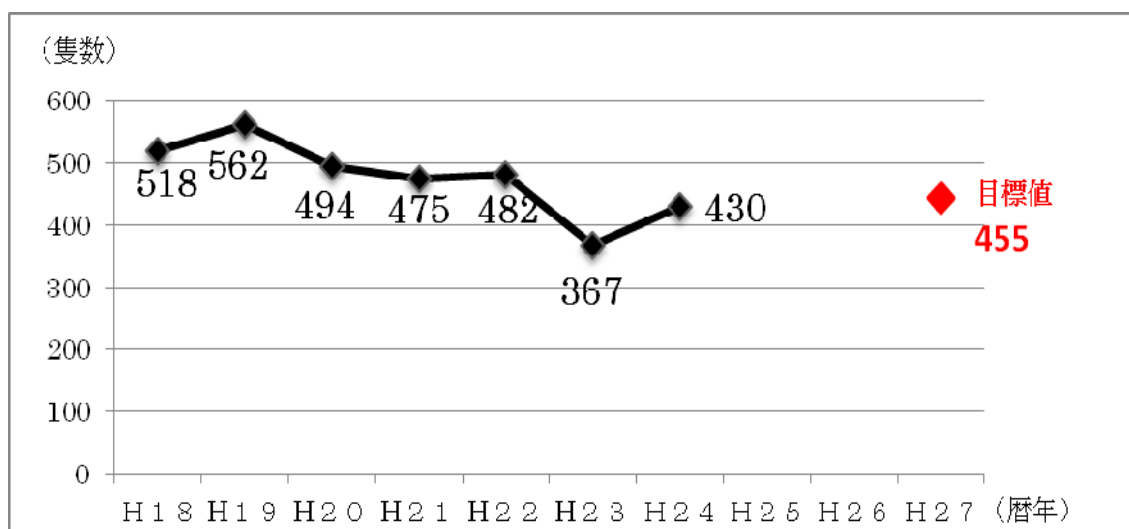
① 政策評価における数値目標及び達成状況

【目標】 業績指標: 商船の海難船舶隻数(平成 24 年～平成 27 年)

第9次交通安全基本計画における目標(前述【目標①】)に準じ、第8次交通安全基本計画期間(平成 18 年～平成 22 年)の年平均(506隻)と比較して、平成27年までに商船の海難隻数を1割削減(455隻以下)させる。

<達成状況>

平成 24 年の実績値は、430 隻であり、平成 23 年に比べ 63 隻増加(約 17%増)したものの、目標値である 455 隻を 25 隻下回っており、過去の実績のトレンドからは目標年に目標値を達成すると見込まれる。



Column : 船舶事故ハザードマップ運用開始

運輸安全委員会において、船舶交通の安全性の更なる向上のため、地図上に過去の事故やその内容を表示させるとともに、その海域が抱えるリスクを事故の発生個所に重ねて表示することにより、船舶関係者に注意を喚起し、事故の再発を防止する目的のインターネットサービス、「船舶事故ハザードマップ」の運用が平成25年5月29日から開始されました。

これにより、どのような事故が身近な場所で発生しているのか、その再発防止はどのようなものなのか等を容易に確認いただくことが出来るようになりましたので、是非ご活用いただき、海難防止の一助としていただきますよう思っています。

JTSB 運輸安全委員会
Japan Transport Safety Board

JTSB
インターネットサービス開始
(5月29日)

船舶事故ハザードマップ運用開始

地図から探せる事故とリスクと安全情報

運輸安全委員会は、身近なところで発生した船舶事故情報などを検索して航行予定海域のリスクを確認したり、事故多発地域等の情報を基に事故防止対策の資料として利用して頂くために、発生場所を地図に重ね合わせてビジュアルに示した「船舶事故ハザードマップ」をインターネットサービスとして、平成25年5月29日から運用を開始します。

船舶事故ハザードマップには、事故情報を検索する機能のほか、事故多発地域の注意喚起情報等のハザード情報を地図上に重ねて表示する機能があります。また、気象、海象情報サイトへのリンクにより、現在の海の情報を得ることもできます。

地図から検索より早く、簡単に。

検索画面

検索した海域の情報を得ることができます。

事故情報を表示した画面

JTSB 船舶事故ハザードマップ
(URL : <http://jtsb.mlit.go.jp/hazardmap/>)

ハザード情報例

- 注意喚起情報
- 航路・推薦航路
- 交通量
- 漁漁
- アメダス
- ライブカメラ

お気に入りに登録していただき、是非ご利用ください。

<運輸安全委員会HP>

<http://jtsb.mlit.go.jp/hazardmap/>

4. 運航管理監査体制等

(1) 全国の組織体制及び監査状況

国土交通省では、適切な船舶の運航管理等を通じた船舶航行の安全確保のため、全国の地方運輸局等に配置された運航労務監理官が海上運送法、内航海運業法に基づき、旅客船及び貨物船の船舶運航事業者等に対し、船舶及び事業所への立入検査を実施している他、関係法令に基づく監査等を行っています。(次頁図参照)

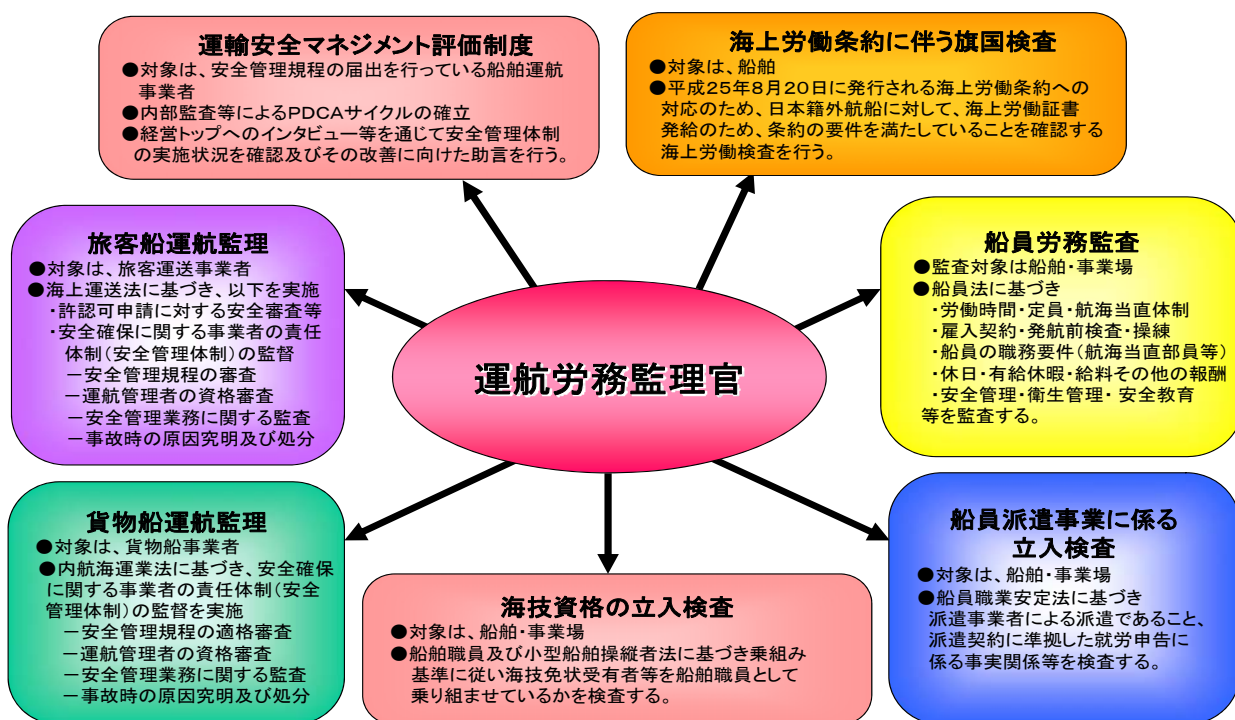
特に、重大な船舶事故が発生した場合等には、海上保安庁等と連携しつつ、迅速に監査を行い、原因の究明、安全管理体制の再構築や運航管理の徹底等に向けた法令に基づく関係者の処分や指導、再発防止を図っています。

平成24年度における旅客船及び貨物船の船舶運航事業者等の船舶及び事業所に対する運航管理監査の実施件数は、3,104件となっており、処分(指導を含む。)は14件であり、うち1件は「海上運送法に基づく輸送の安全の確保に関する命令」を発出しました。(詳細は後掲)

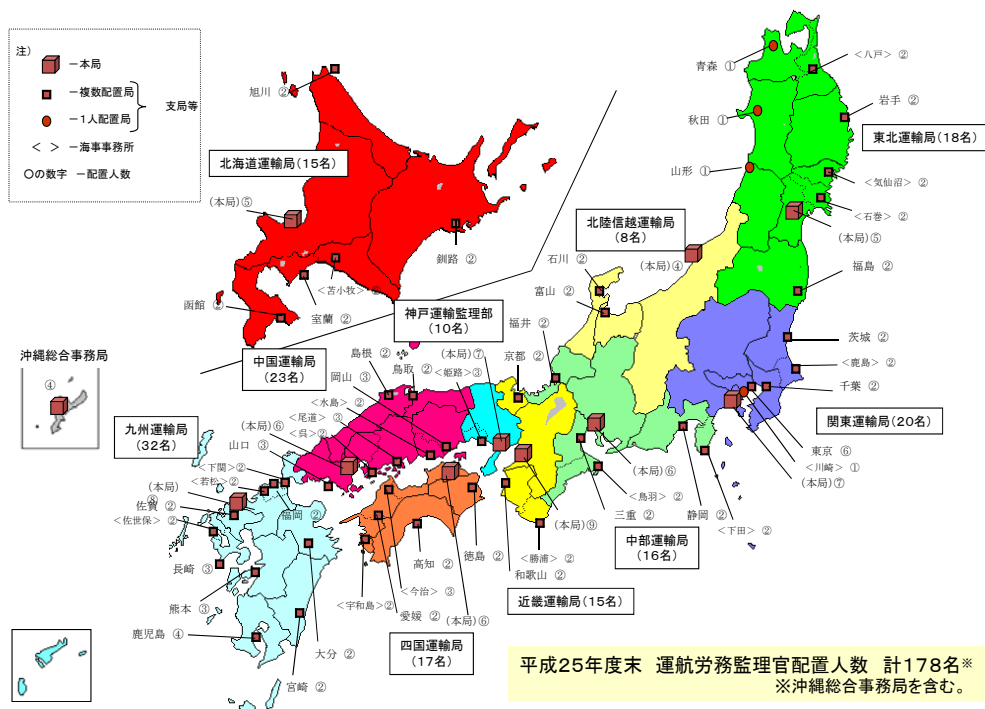
また、同年度における船員法等に基づく船員労務監査については、5,022件実施し、189件の処分、うち違反点数が一定点以上に達した3件について公表を行いました。

なお、監査等の実施にあたっては、本省海事局が毎年度策定する監査等方針に則り、地方運輸局等(運航労務監理官)は地域の実情に合わせた監査等計画を策定した上で、監査等を実施し、本省においては、その監査等状況の監察や事故等の分析等を行い、必要に応じて監査等方針の見直しや翌年度の監査等方針に反映させています。

< 運航労務監理官が行っている主な業務 >



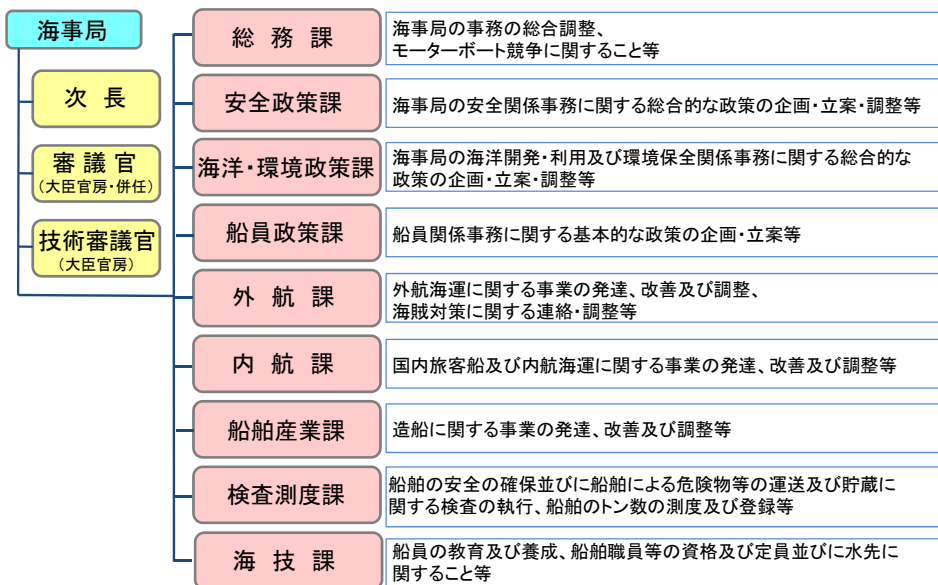
< 全国の運航労務監理官の配置 >



Column : 海事局組織改正(安全政策課の設置)

新たな「海洋基本計画」を受けた海洋開発の推進のほか、船舶航行の安全確保や海洋環境の保護、船員の労働環境の改善等の海事関係の諸課題に適切に対応するため、局横断的な海事政策の推進体制強化のため組織改編が行われた。

海事局の組織(平成25年7月1日現在)



5. 事故発生事例とその対応

(1) 平成24年度における主な事故事例

平成24年度は、船舶の転覆等の重大な旅客船事故は発生しませんでした。小型高速船による一般旅客定期航路事業者において、波による船体動揺により旅客が負傷する事故が2件発生(どちらも同一事業者)しました(輸送の安全の確保に関する指導事例4参照)。

同事故を含め、主な事故事例と運輸局による指導状況や指導に対する事業者の改善措置状況の概要は、以下のとおりです。

【輸送の安全の確保に関する命令の発出状況】

(海上運送法第19条第2項又は内航海運業法第25条第1項に基づく「輸送の安全確保に関する命令」)

○事例1

【事業者概要等】(事業者名等) (株)五島産業汽船海上運送法(人の運送をする不定期航路事業)

(発出年月日) H24. 12. 17

(所管運輸局) 九州運輸局

【事故概要】有川～佐世保間の人の運送をする不定期航路事業において、使用船舶の「ありかわ1号」に、船舶検査証書に記載された最大とう載人員を超える旅客を乗船させて航行。

命令内容	事業者においてとられた改善措置の内容
<p>○経営トップ自らが、輸送の安全確保のために、関係法令等の遵守と安全最優先の原則を会社内部へ周知徹底するとともに、安全管理体制の継続的改善を実施すること。</p> <p>○船舶検査証書で定められた最大とう載人員の遵守に関して、現行の運航管理体制を見直し、安全運航が確保できる体制を確立すること。</p> <p>○海上運送法に基づき届け出ている安全管理規程及び同規程による作業基準等各種基準の再点検を実施するとともに、法令遵守及び安全意識の向上を図るために全社的に指導・教育を実施すること。</p>	<p>○経営トップ(安全統括管理者)より全社員に対し、輸送の安全確保のための関係法令等の遵守と安全最優先の原則を周知徹底</p> <p>○経営トップの指示により、有川本社の安全管理体制の再考を行い、運航管理体制に関連する人員を増強</p> <p>○乗船予約の締切りを前日17時までとする、乗船当日の受付を行わない、船舶及び待合所内に前日までの予約者以外乗船できない旨案内文を掲示、等の措置を実施</p> <p>○安全管理規程の作業基準を継続的に改善し、最善のものとなるように改め、最大とう載人員を超過することのないよう体制を強化</p> <p>○作業基準に、【乗船日までの流れ】や【乗船日当日】に関する規程を定め、該当する船舶及び事務所に掲示</p> <p>○定例の社内ミーティング及び全体会において、安全統括管理者、運航管理者との安全関連議題に関する討議時間を設置</p>

【輸送の安全の確保に関する指導事例】

○事例1 鹿児島県佐多岬沖における全没翼型水中翼旅客船の衝突事故(平成24年4月)

【事故概要】鹿児島県佐多岬沖において、全没翼型水中翼旅客船が鯨らしき物体と衝突、乗員乗客14名が負傷。

指導内容	事業者においてとられた改善措置の内容
<p>○鯨類が頻繁に発見される時期における基準航路変更及び減速航行の検討等</p> <p>○鯨類要注意海域(時期)を航行する際の乗務員のシートベルト着用の徹底</p> <p>○客室乗務員が行う乗客のシートベルト確認のための巡視のタイミングの見直し</p> <p>○鯨対策マニュアルやハザードマップなど、情報の収集・周</p>	<p>○鯨類が頻繁に発見される春季、夏季の基準航路を変更、鯨類等の発見又は目撃海域において、船長判断により気象・海象に応じた減速航行や迂回等の衝突回避措置を実施</p> <p>○航行中の乗組員に対する適切なシートベルトの着用の徹底</p> <p>○出港前、出港後、中間地点でシートベルト着用確認のための巡視(波高2m以上の場合は船長判断により着座)</p> <p>○鯨発見記録簿を活用したハザードマップの作成、鯨類に関する最新</p>

<p>知・活用方法の再検討等</p> <p>○他社の鯨対策における先進的な取り組みの研究</p> <p>○事故発生後の連絡体制や情報伝達事項など具体的な手順のマニュアル化等</p>	<p>の資料やデータ等の提供依頼、大学の教授等を招いた座学形式等の安全教育の実施</p> <p>○東京海洋大学へデータを提供・解析してもらい、鯨対策に有効な情報の提供を依頼</p> <p>○安全管理規程事故処理基準に基づき、非常対策本部を詳細化した社長を統括とする事故対策室を別途設置</p>
--	--

○事例2 新潟県新潟港におけるフェリーの車両甲板での旅客の死亡事故(平成24年5月)

【事故概要】新潟港着岸後、車両下船作業中に、車両の運転手ではない旅客が車両甲板に立ち入り、車両にひかれて死亡。

指導内容	事業者においてとられた改善措置の内容
<p>○車両甲板に本来立ち入る必要のない旅客が立ち入っていた。また、この事実を乗組員が把握していなかった</p> <p>○車両の下船作業において安全確認が十分に行われていなかった</p> <p>○船内における情報の共有が十分ではなかった</p> <p>以上の事実に対する対策を講じること</p>	<p>○事前に安全輸送に不安を抱く旅客等の重要な情報がある場合の、陸上及び海上部門間での情報共有の徹底</p> <p>○車両甲板及び車両に係る作業に関する安全確認の徹底</p> <p>○車で乗船した旅客の車両甲板への誘導方法や、車で乗船していない旅客の車両甲板への立ち入り禁止措置の拡充</p>

○事例3 三重県鳥羽市における船舶職員の海技免状失効事案(平成24年6月)

【事故概要】船舶職員3名(船長2名、機関長1名)の海技免状の有効期限が切れたまま運航船舶に乗り組んでいた。

指導内容	事業者においてとられた改善措置の内容
<p>○配乗計画の策定にあたって、運航管理者のチェック機能の強化を図るとともに、乗組員の法令上必要な資格等については個人任せではなく、組織としての管理体制を構築すること</p> <p>○運航管理要員及び乗組員に対し、船舶職員及び小型船舶操縦者法を始め、その他輸送の安全を確保するために必要と認められる事項について、安全教育を徹底すること</p> <p>○その他、安全管理規程を確実に遵守するよう必要な見直しを図ること</p>	<p>○船員の免許・資格等点検手順書を作成し、船長から資格有効期限を報告、運航管理者による有効期限の確認、配乗計画手順書を作成し、乗組員の要件を文書化等、組織での管理体制を構築</p> <p>○船員及び棧橋業務員全員に対し、安全管理研修を実施する等、安全教育に関する各種研修等を実施</p> <p>○安全運航管理規程の見直し、重大事故訓練の実施、ヒヤリハットの収集とハザードマップの作成</p>

○事例4 沖縄県仲間港南方沖及び同港南南西方沖における小型高速船の船体動揺による旅客の負傷事故(平成24年6月)

【事故概要】沖縄県石垣島～波照間航路を航行中の小型高速船において、波による船体動揺により、旅客の身体が座席から浮き、座席に落下した衝撃で旅客1名が腰椎を圧迫骨折する事故が、同一事業者により立て続けに2件発生。

指導内容	事業者においてとられた改善措置の内容
<p>○事故防止対策の実施徹底のため、以下の事項について検討及び改善措置をとること</p> <p>・シートベルトの装着義務化の検討</p>	<p>○事故防止対策の実施の徹底について、以下の通り改善措置を実施</p> <p>・船内放送・巡視等により、適切なシートベルトの着用の徹底、座席後部への「高速船乗船中注意ご協力依頼事項」の掲示、乗船券売場における気象及び海象による船体動揺やシートベルトの適切な着用の重要性等に関する情報の周知</p>

<ul style="list-style-type: none"> ・シートベルトと座席(又は腰回り)との隙間に座布団等の緩衝措置を施すことの検討 ・船内巡回によるシートベルトの装着確認及び後方座席への移動要請等の徹底 ・比較的揺れの大きい前列座席について、通常時、使用を制限(乗客数に応じて開放)することの検討 ・気象・海象に応じた安全運航を徹底するため、安全講習会で安全管理規程や荒天時安全運航マニュアルの内容を効果的に周知 ・季節ごとに無理のない運航ダイヤの再設定の検討 <p>等</p> <ul style="list-style-type: none"> ○事故発生時の迅速な連絡体制の確立及び関係機関への迅速な報告の徹底 ○事故調査委員会の設置及び内部監査の実施 	<ul style="list-style-type: none"> ・クッションシートを前方3列までの座席に設置 ・少なくとも2~3回の船内巡回の実施、チェック項目の増加等の船内巡視記録簿の見直し、高齢者等用優先席の増設 ・船体動揺が大きいことが予想される場合、前方座席(前3列)の立入制限を実施 ・安全講習会の継続実施による安全管理規程や荒天時安全運航マニュアルの周知徹底、荒天時安全運航マニュアル内の当該事故海域に注意事項を追加 ・着時間の削除、使用船舶や天候により所要時間が変動する旨を記載した運航ダイヤへ修正 <p>等</p> <ul style="list-style-type: none"> ○非常連絡表を作成し、安全統括管理者、運航管理者、副運航管理者、運航管理補助者間で通報体制を再確認、報告様式の作成 ○事故調査委員会は平成24年6月29日に、内部監査は同年7月27日以降3回実施
---	--

○事例5 鹿児島県諏訪之瀬島切石港内におけるフェリーの乗揚げ・機関故障事故 (平成24年8月)

【事故概要】諏訪之瀬島切石港内で出港のため船体を港口に回頭中に乗揚げ、潮位上昇を待って自力離礁したが、離礁作業に伴い大量の砂が機関部に入ったため、悪石島への航行中に機関異常事故が発生。旅客、乗組員に負傷者なし。

指導内容	事業者においてとられた改善措置の内容
<ul style="list-style-type: none"> ○運航管理体制等に対し、速やかに改善措置を実施すること ・事故原因の究明及び今後の再発防止策を報告すること ・運航管理者は、荒天時(特に台風通過後)の水深調査を含む港内事情の詳細を確認し、結果を船長へ報告すること ・事故発生時の通報について、事故処理基準に従い、遅滞なく関係機関へ報告すること ・非常連絡体制等を再構築すること ・最新の安全管理規程を各営業所に備え付けること ・安全管理規程の遵守の徹底 <p>等</p>	<ul style="list-style-type: none"> ○運航管理体制等に対して、以下の通り改善措置を実施 <ul style="list-style-type: none"> ・①防波堤を超えるような大波が襲来した際は、港内の計画水深-5.5m以上であることを確認するまで定期船の入港を禁止、②浅くなっている場合は速やかに浚渫作業を実施、③全ての港において毎年水深測量を実施、等の再発防止策を取りまとめ ・水深等の港内事情について、港湾管理者に情報提供を求め、確認結果を船長へ報告 ・事故処理基準に基づき、遅滞なく関係機関へ逐次報告するよう徹底 ・運航管理者が船長として乗船する場合及び乗船しない場合の非常連絡体制等について再構築 ・各営業所に最新の安全管理規程を設置 ・安全重点施策の推進状況、情報伝達及びコミュニケーションの確保、事故に関する報告、是正措置及び予防措置の実施状況等について、安全統括管理者から経営トップへの報告を徹底 <p>等</p>

○事例6 山口県大島郡周防大島町情島南東沖における旅客船の乗揚げ事故
(平成 24 年 11 月)

【事故概要】周防大島町情島南東沖を航行中の旅客船において、船位確認が不十分なまま航行したことにより浅瀬に乗揚げ。

旅客は全て巡視船及び他船に乗り移り伊保田港へ移送。旅客、乗組員に負傷者なし。

指導内容	事業者においてとられた改善措置の内容
<p>○不定期航路事業における航行経路等運航計画の決定にあたっては、安全管理規程に従い、運航管理者の同意を確実に得るとともに、運航管理者は、同規定に従い、航路の安全性等を確認すること</p> <p>○航行中は、航海計器を適切に用い、正確な船位の確認を確実に実施すること</p> <p>○経営トップ及び安全統括管理者は、社内の事故調査委員会での検討内容を踏まえ、普段使用しない航路を運航する場合の注意事項に関する社内および船内での情報共有体制の充実を含め、適切な再発防止策を講じるとともに、運航管理要員及び船長をはじめとする乗組員に対する適切な安全教育や訓練の実施などにより、社内の安全管理体制の一層の強化を図ること</p> <p>○安全管理規程を確実に遵守するよう必要な措置を講じること</p>	<p>○運航管理者により、運航計画策定時の安全管理規程に基づく安全性の検討や精査、同計画による安全運航上必要な事項について船長への助言、運航計画原案作成から運航までの手続きの明確化等</p> <p>○航海計器に対する乗組員への取扱説明の実施、運航前の乗組員全員による運航危険箇所の確認、定期的な航海機器の活用・目視による船位確認等</p> <p>○運航注意箇所や注意事項等に関する社員・乗組員間での情報の共有、社長・安全統括管理者・運航管理者の訪船指導強化による安全管理規程の周知徹底、注意を要する海域を航行するときの操舵室の増員等の安全確認の強化、運航計画策定・気象海象・安全管理規程等について定期的な安全運航研修による指導教育等を実施</p> <p>○安全統括管理者による運航管理者への安全管理規程の遵守指導、運航管理者による訪船指導時の運航基準・作業基準・発港前点検等の遵守状況の確認、毎月開催する安全対策委員会での同規定の周知徹底</p>

(2) 川下り船等にかかる安全対策について

① 川下り船の安全運航の徹底

平成 23 年 8 月に静岡県浜松市の天竜川で発生した川下り船転覆事故について、平成 24 年 12 月に運輸安全委員会から事故調査報告書が公表されたことを受け、国土交通省海事局に安全対策検討委員会を設置し、3 回にわたる検討委員会での具体的安全対策の議論及び国民の皆様から寄せられたパブリックコメントを踏まえ、「川下り船の安全対策ガイドライン」を策定しました。

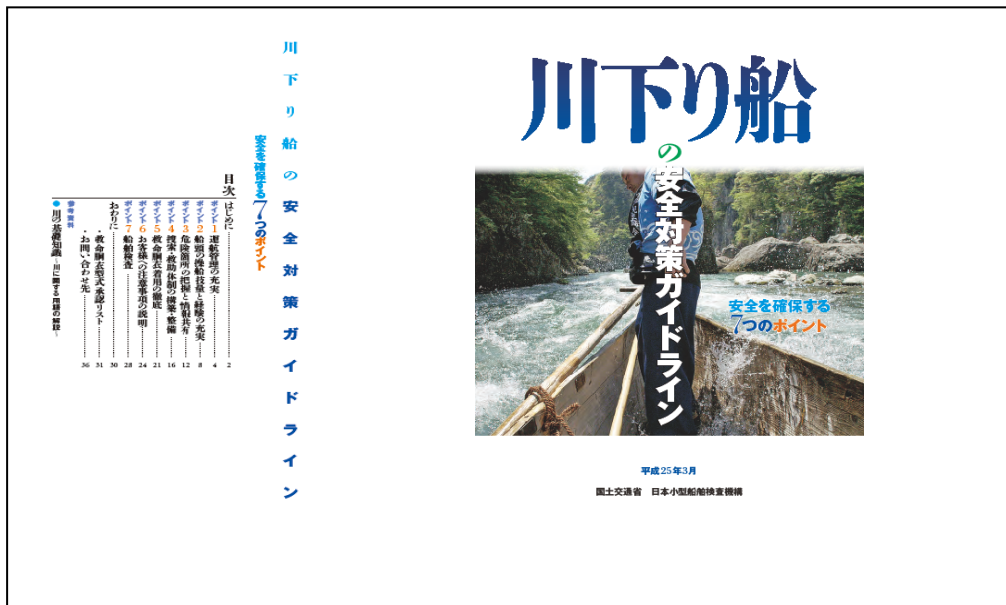
※詳細は海事局 HP を参照下さい

http://www.mlit.go.jp/report/press/kajji06_hh_000062.html

【ガイドラインのポイント】

- ・運航中止基準の設定等による運航管理の充実
- ・船頭の操船技能水準の確保
- ・危険箇所の把握と社内における情報共有方策
- ・救命胴衣の着用の徹底方策(全ての乗船者の着用の徹底等)
- ・捜索救助体制の構築、整備 等

(ガイドライン)



②全国の川下り船、プレジャーボート等に対する安全キャンペーンの実施

国土交通省ではゴールデンウィーク前から夏季休暇期間中にかけて、警察、海上保安庁などの協力を得て、以下のとおり小型船舶の安全キャンペーンを実施いたしました。

<実施期間>

平成 25 年 4 月 15 日(月)～同年 8 月 30 日(金)

<実施内容>

【川下り船】

- ・複雑な流れなどによる川特有の危険性により、不意に転覆し、乗船者が落水する恐れのある小型船舶には、「川下り船の安全対策ガイドライン」を適用し、全ての乗船者への救命胴衣の着用等により一層の安全対策を講じるよう指導
- ・その他屋形船、鵜飼い船など、流れのない、またはゆったりとした流れの川を航行している小型船舶については、ガイドラインを参考に各社の運航形態に応じて適用可能な対策を実施するよう指導

【旅客船・プレジャーボート・漁船】

全国の旅客船・プレジャーボート・漁船を対象に、以下の指導内容について、マリーナ・漁港等へのパトロール指導、リーフレットの配布による周知啓発(指導内容)

- ・消防設備及び救命設備の適切な設置
特にライフジャケットの適切な備付け・着用
- ・船舶検査の適切な受検
- ・小型船舶操縦免許の適切な受有



(運航労務監理官による安全指導)



(ポスター)



(リーフレット)



(3) 小型高速船の安全対策について

平成24年6月、小型高速船による一般旅客定期航路事業において、波のため船体が縦に動揺した際、旅客が負傷するといった事故が同一事業者において2件発生しました。

その後、運輸安全委員会による事故調査が行われ、平成25年3月、事故調査報告が公表され、国土交通大臣及び当該事業者に対し、以下のとおり再発防止に関する勧告が出されました。

【国土交通大臣に対する勧告】

- ・ 小型高速船の運航事業者に対し、荒天時安全運航マニュアルの遵守を徹底することについて、改めて指導を行うこと。

特に、荒天時安全運航マニュアルの内容に関する次の事故防止策については、実施の徹底を図るように指導を行うこと。

- (1) 旅客を比較的船体動揺の小さい後方座席へ誘導すること。
- (2) シートベルト装備船については、船内巡視などにより、シートベルトの適切な着用の確認を確実にし、旅客のシートベルトの適切な着用を確保すること。

【事故を発生させた事業者に対する勧告(概要)】

- ・ 旅客の輸送の安全確保を図るため、次の方策の実施について検討を行い、講じた措置の実施の徹底を図ること。

(1) 事故防止策の実施

- ① 比較的船体動揺の小さい後方座席への旅客の誘導等
- ② シートベルトの適切な着用等に係る旅客への情報提供及びシートベルトの適切な着用の確保
- ③ 波浪に対する速力調整等
- ④ 海象情報の共有
- ⑤ シートベルトの整備及び整頓
- ⑥ クッションシートなどの衝撃吸収材設置

(2) 荒天時安全運航マニュアル等に係る安全教育の実施

(3) コミュニケーションの改善等

① コミュニケーションの改善及びより安全な運航体制の構築

② 乗組員に負担の少ない運航ダイヤの設定

※詳細は運輸安全委員会 HP を参照

当該勧告を受け、国土交通省海事局においては、平成 25 年 3 月、小型高速船運航事業者に対し、荒天時安全運航マニュアルの内容遵守について周知徹底を図るよう、地方運輸局等を通じて指導を行いました。

また、事故を発生させた当該事業者に対しては、平成 25 年 4 月には、沖縄総合事務局が安全運航の実施状況の確認のための監査等を実施するなど安全のための指導を行いました。

(運輸局等による監査)



(船体動揺の小さい後方座席)



(クッションシート設置座席)



(4)ケミカルタンカーのタンククリーニング等に関する安全対策について

平成 24 年 2 月、大阪府阪神港において、クロロホルムを荷揚げした後のケミカルタンカー貨物タンク内で、乗組員が、ガス吸引により酸素が欠乏したことによる死亡事故が発生しました。

その後、運輸安全委員会による事故調査が行われ、平成 25 年 4 月事故調査報告が公表され、国土交通大臣及び事業者に対し、以下のとおり再発防止に関する勧告が出されました。

【国土交通大臣に対する勧告(概要)】

以下の事項についてケミカルタンカーを運航する内航海運事業者に指導すること。

- (1) 閉鎖区域へ入る際の酸素及びガス濃度計測の実施について、乗組員に指導、徹底及び同計測が確実に実施されていることを確認すること
- (2) 船長に酸素及びガス濃度計測の実施状況等を記録させること。また、定期的に訪船し、実施状況の記録等进行检查し、適正に酸素及びガス濃度計測が実施されていることを確認すること。
- (3) タンククリーニングに関する作業手順について、乗組員が確認できて理解しやすいよう簡易な様式にまとめるなどして明確にし、作業を行う見やすい場所に掲示すること。

(4)緊急時における対応方法について、教育及び訓練を継続的に実施すること。

また、船舶等に立ち入る際、上記(1)～(4)を乗組員等に指導するとともに、適正に酸素及びガス濃度計測が実施されていることを確認し、事業者が輸送の安全確保に努め、業務運営の改善を図っているかなどについて、引き続き監査等を通じて確認すること。

【事故を発生させた事業者に対する勧告(概要)】

再発防止のため、次の措置を講じること。

(1)閉鎖区域へ入る際の酸素及びガス濃度計測の実施について、乗組員に指導、徹底及び同計測が確実に実施されていることを確認すること

(2)船長に酸素及びガス濃度計測の実施状況等を記録させること。また、定期的に訪船し、実施状況の記録等を調査し、適正に酸素及びガス濃度計測が実施されていることを確認すること。

(3)タンククリーニングに関する作業手順について、乗組員が確認できて理解しやすいよう簡易な様式にまとめるなどして明確にし、作業を行う見やすい場所に掲示すること。

(4)緊急時における対応方法について、教育及び訓練を継続的に実施すること。

※詳細は運輸安全委員会 HP を参照

当該勧告を受け、国土交通省としては、平成25年4月、ケミカルタンカーを含むタンカー運航事業者等の団体である全国内航タンカー海運組合に対し、各組員員において、勧告を踏まえた事故再発防止策の徹底を図るよう指導を実施しました。

また、事故を発生させた事業者に対しては、5月から6月にかけて、近畿運輸局が監査を実施し、安全対策の実施状況の確認を行いました。

さらに、安全対策の徹底を図るべく、関連事業者に対する説明会を10月に複数の会場にて行うとともに平成26年度から毒性を有するケミカルを運送する全てのケミカルタンカーに対して、安全対策の実施状況を確認するための立入を行うことを予定しています。

(5)漁船との衝突事故防止対策について

平成24年9月、宮城県金華山東方沖約930kmで発生した、外国籍貨物船と日本漁船の衝突事故により、漁船の乗組員13名が行方不明となり、後日、死亡認定された事故が発生しました。

その後、運輸安全委員会による事故調査が行われ、平成25年10月事故調査経過報告が公表され、国土交通大臣に対して、事故防止のために講ずべき施策についての意見が述べられました。

当該意見を受けて、国土交通省としては、以下の対応を行いました。

(1) 漁船への AIS 早期普及策等に関する検討会の設置と対策のとりまとめ

関係省庁である水産庁、総務省、海上保安庁と連携を図りながら、指摘された AIS の早期普及策等について、関係省庁検討会を設置(11月12日)し、検討を進め、対策のとりまとめを図ります。

(2) 指導通達の発出等を実施

海事関係団体(日本船主協会、日本内航海運組合総連合会)に対して、各事業者が、運輸安全委員会の船舶事故ハザードマップ等から、船舶が航行する海域における漁船の操業状況についての情報を入手し、衝突事故の防止のため活用するように直ちに通達を発出し、指導しました。

また、各地方運輸局等において、安全関係の講習会等の機会を捉え、取り組みの徹底を図るよう指導しました。

【国土交通大臣に対する意見】

1. 現在、船舶自動識別装置又は簡易型船舶自動識別装置を搭載していない漁船のうち、例えば、外洋において操業や航行を行う漁船(船舶安全法に基づく第二種漁船等)について、船舶所有者等に対するこれら装置の衝突事故の防止における有用性の一層の周知その他の早期普及に必要な施策の検討を行うこと
2. 海運事業者に対し、衝突事故の防止のため、漁業関係団体の提供する情報、運輸安全委員会の船舶事故ハザードマップ等から、船舶が航行する海域における漁船の操業状況を入手し、活用するように指導すること

6. 運輸安全マネジメント評価

(1) 運輸安全マネジメント制度

平成18年10月より、内航海運業者及び旅客船事業者等についても、運輸事業における安全管理体制の強化を図るための運輸安全マネジメント制度が導入されました。

同制度は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図る具体的な手法として、PDCAサイクル(輸送の安全に関する計画の策定、実行、チェック、見直しのサイクル)を経営トップ主導で適切に機能させ、輸送の安全のための取組みを継続して実施させることにより、事業者自らが安全風土・文化の確立・定着を図ることを求めています。

<PDCAサイクル>



(2) 運輸安全マネジメント評価の実施状況

国土交通省においては、これら内航海運業及び旅客船事業における運輸安全マネジメントシステムの浸透を図るため、大臣官房運輸安全監理官室の運輸安全調査官及び地方運輸局等の運航労務監理官による運輸安全マネジメント評価作業を実施しております。平成24年度に実施した評価の概要については、以下のとおりです。

① 主な評価実施事業者

(五十音順)

旭タンカー
隠岐汽船
オーシャントランス
九州商船

九州郵船
商船三井フェリー
昭和ニッタン
種子屋久高速船

田淵海運
日鐵物流
阪九フェリー
フェリーさんふらわあ

名門大洋フェリー

ほか 約 410者

② 進捗状況

平成25年5月までの評価実施済事業者数は3,779者であり、事業休止中等の事業者を除外した対象事業者のすべてに対して評価を一巡しています。

	対象事業者数 (A)	H18年度	H19年度	H20年度	H21年度	H22年度	H23年度	H24年度	H25年度	評価済計 (B)	対象除外 事業者数 (C)	除外後事業者数 (D) (A)-(C)	進捗率 (B)/(D)
評価実施済事業者数	4,348	9	238	517	690	1,025	922	377	1	3,779	569	3,779	1.00

※1巡目の評価実施数

③ 評価の概況

評価作業の取組を通じ、船舶運航事業者により自主的な安全管理体制が構築され、船舶の安全運航の確保と海難事故の防止に大きく寄与することが期待されます。

大手の事業者においては、既に安全管理体制を構築し、全社的なマネジメントシステムとして機能させている事業者が多く見受けられるのに対し、本制度導入を期に、新たに安全管理体制の構築に取り組み始めた中小事業者においては、運輸安全マネジメントシステムの意義等を十分理解し、安全管理体制の充実・強化を一層進めていくことが必要となっています。

平成25年度以降は、このような事業規模の特性等を踏まえ、経営トップの責務や安全統括管理者等による安全方針等の適切な策定やその周知徹底、安全に関する教育・訓練、内部監査、見直し・継続的改善など安全管理体制の仕組みの構築等について、評価、助言を実施していくこととしています。

評価実施事業者名等の評価の概要については、大臣官房運輸安全監理官室HPをご参照下さい。

<http://www.mlit.go.jp/unyuanzen/index.html>