

海上輸送の安全にかかわる情報

(平成25年度)

国土交通省海事局

目次

はじめに	1
1. 船舶運航事業者数の推移	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	2
(1) 船舶の海難隻数の推移	2
(2) 商船の海難隻数の推移	3
【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	4
【参考②】商船の事故の種類別隻数の状況(平成 25 年)	5
【参考③】商船の事故の原因別隻数の状況(平成 25 年)	5
3. 海上輸送の安全向上への国の取組	6
(1) 第9次交通安全基本計画	6
(2) 国土交通省政策評価における業績指標	7
Column 第3次交通ビジョン(海上保安庁)について	8
Column 船舶事故ハザードマップ・グローバル版運用開始	10
Column 船舶津波避難マニュアル作成の手引の策定について	11
Column 旅客船事業における津波避難マニュアルの作成の手引きの策定について	12
4. 運航管理監査体制等	13
(1) 全国の組織体制及び監査状況	13
5. 事故発生事例とその対応	15
(1) 平成 25 年度における主な事故事例	15
(2) 小型船舶等に係る安全対策について	19
(3) 漁船との衝突事故防止対策について	20
(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	22
6. 運輸安全マネジメント評価	24
(1) 運輸安全マネジメント制度	24
(2) 運輸安全マネジメント評価の実施状況	24

はじめに

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、国土交通省では関係省庁と連携して、船舶の安全確保に向けた様々な取組を行っております。

本報告書が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の一層の向上に資することを期待しています。

1. 船舶運航事業者数の推移

(1) 国内旅客船事業者

(各年4月1日時点)

	H21	H22	H23	H24	H25	H26
許可事業者	970	964	968	960	950	950
届出事業者	3,033	3,178	3,243	3,334	3,496	3,624
計	4,003	4,142	4,211	4,294	4,446	4,574

※許可事業者とは、海上運送法に基づく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、海上運送法に基づく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)

		H21	H22	H23	H24	H25	H26
運送事業者	登録	710	701	677	664	652	647
	届出	924	909	912	889	899	888
貸渡事業者	登録	1,786	1,686	1,624	1,567	1,513	1450
	届出	204	198	195	208	183	180
計		3,624	3,494	3,408	3,328	3,247	3165

※登録(事業者)とは、内航海運業法に基づき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、内航海運業法に基づき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。

なお、兼業している事業者については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)

	H23	H24	H25	H26
届出事業者	8	7	6	6

※届出事業者とは、海上運送法に基づく外航旅客定期航路事業者をいう。

2. 海難の発生状況

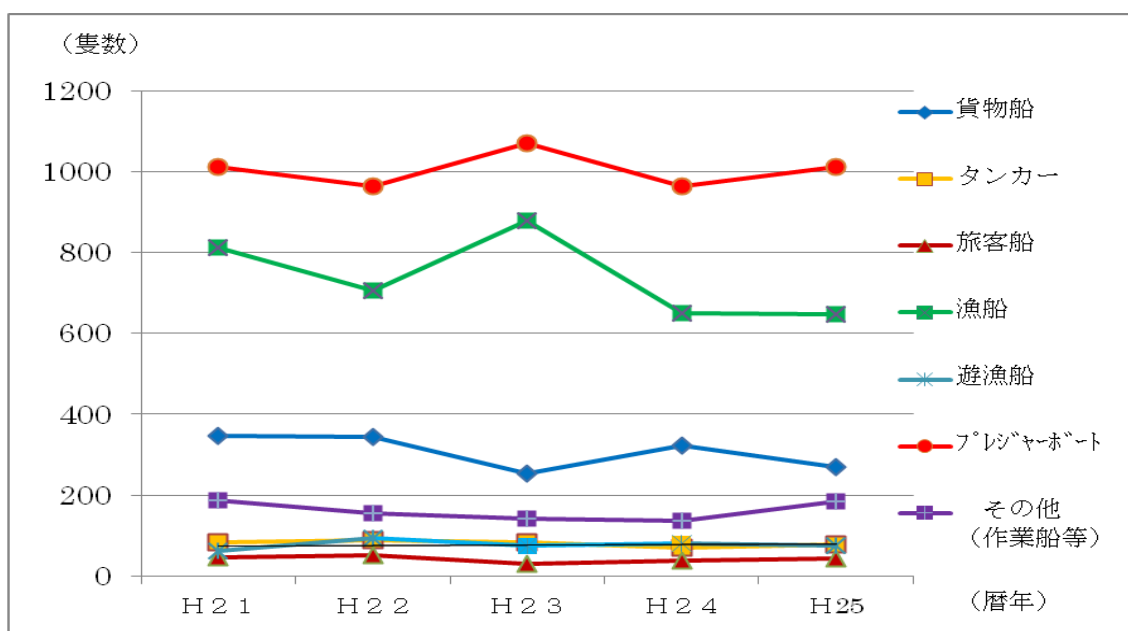
(1) 船舶の海難隻数の推移

平成25年における船舶全体の事故隻数は2,306隻で、前年と比較すると約45隻増加しています。

(単位:隻・年)

	H21	H22	H23	H24	H25
貨物船	346	344	254	322	269
タンカー	83	88	82	69	78
旅客船	46	50	31	39	42
漁船	812	707	880	651	646
遊漁船	62	94	74	80	76
プレジャーボート	1013	963	1069	963	1012
その他 (作業船等)	187	154	143	137	183
計	2,549	2,400	2,533(※)	2,261	2,306

※ 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

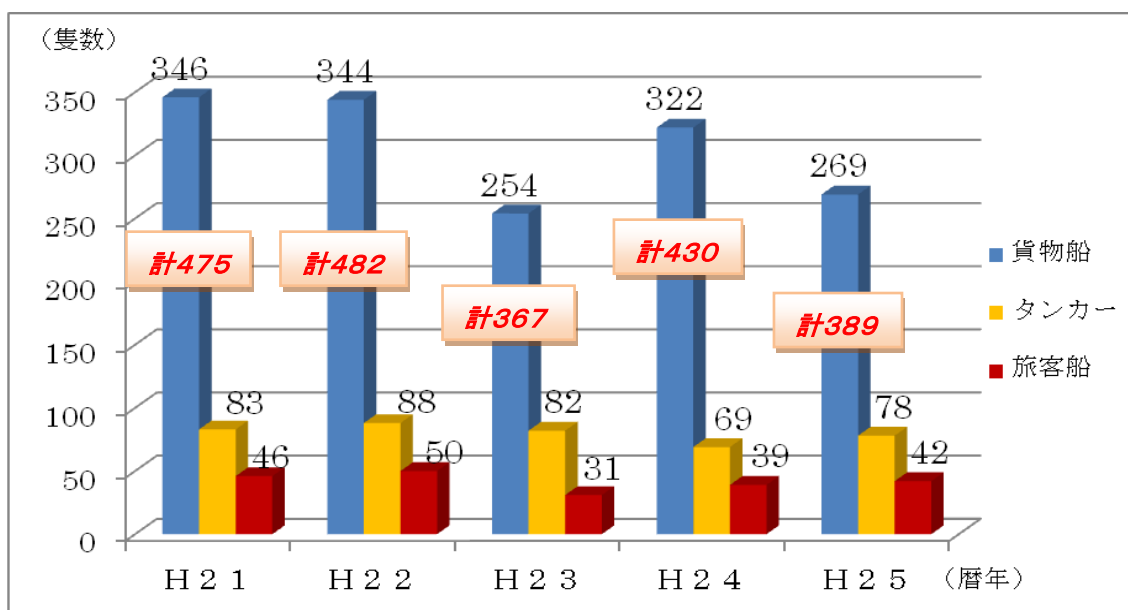
船舶の海難隻数のうち、商船(貨物船、タンカー、旅客船)の海難隻数は、平成 25 年においては、対前年比約 10%減の 389 隻※となっています。

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 1 割(9 隻)増加しているものの、貨物船については約 2 割(53 隻)減少、旅客船は約 1 割(3 隻)増加しています。

(単位:隻・年)

	H21	H22	H23	H24	H25
貨物船	346	344	254	322	269
タンカー	83	88	82	69	78
旅客船	46	50	31	39	42
計	475	482	367	430	389

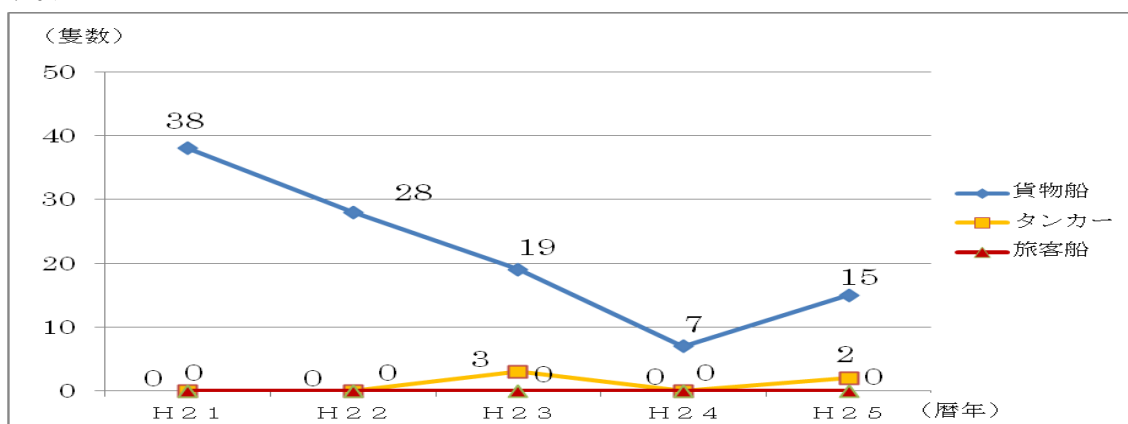
※本邦に寄港しない外国船舶によるものを含む



(海上保安庁資料より作成)

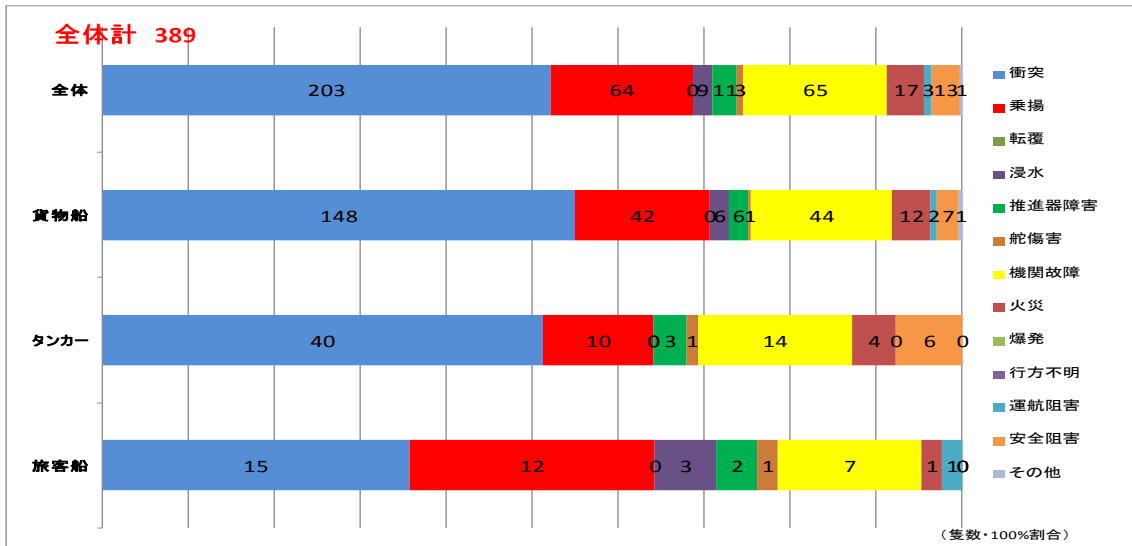
【参考①】 死者・行方不明者を伴う商船による事故の死者・行方不明者数の推移

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。)



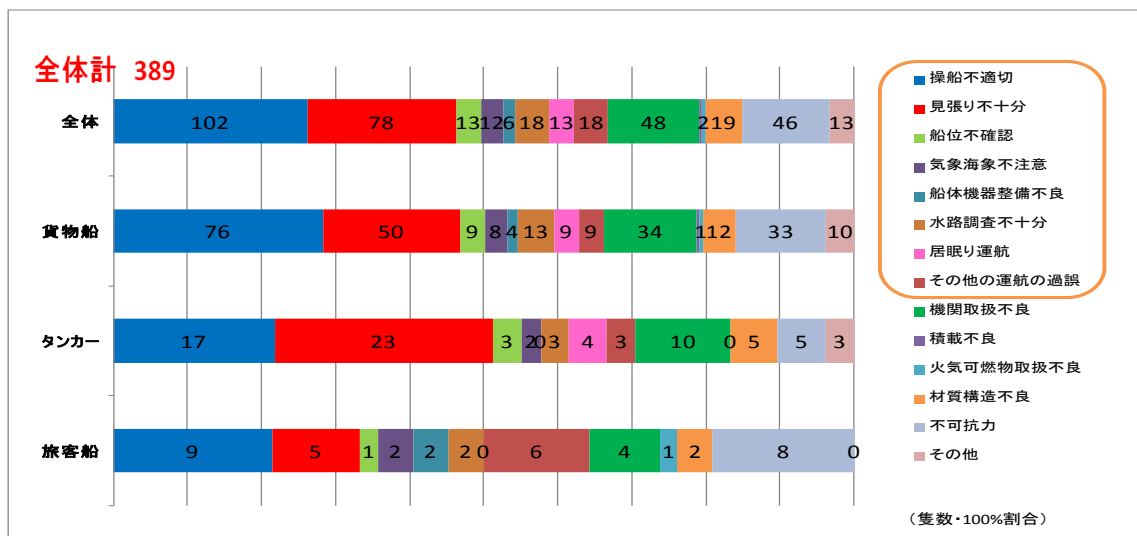
【参考②】 商船の事故の種類別隻数の状況(平成 25 年)

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 割弱を占めております。



【参考③】 商船の事故の原因別隻数の状況(平成 25 年)

商船の事故原因は人為的要因による運航の過誤が 7 割近くを占めており、このうち「操船不適切」が 3 割弱、「見張り不十分」が約 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. 海上輸送の安全向上への国の取組

(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るもので、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年度～平成27年度)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・救急活動を推進することにより、海難等のない社会を目指すこととされるとともに、以下の数値目標が掲げられました。

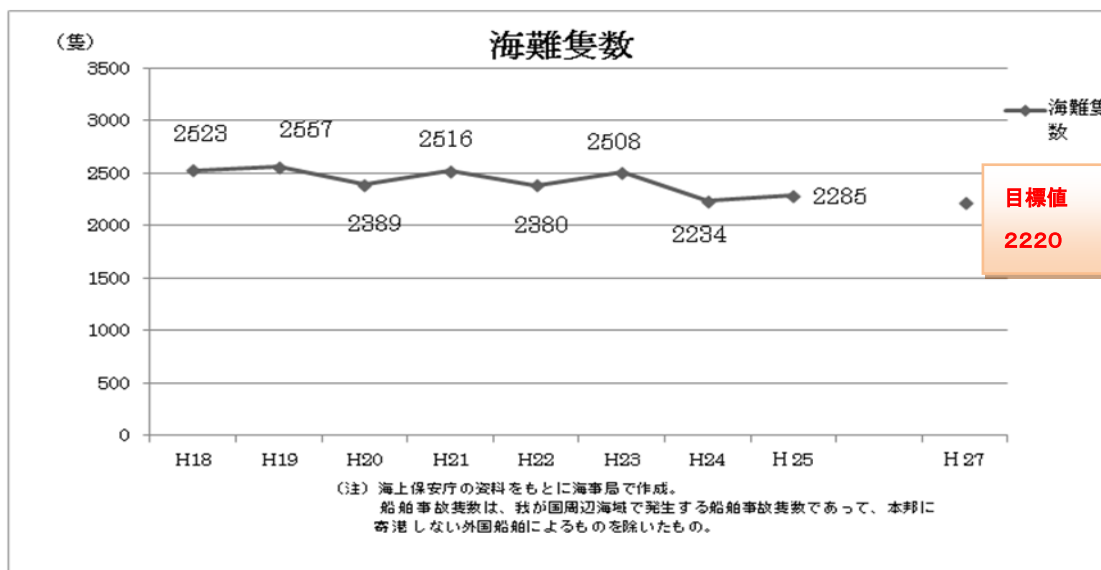
○数値目標及び達成状況

【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25年の我が国周辺で発生した海難隻数(本邦に寄港しない外国船舶によるもの(21隻)を除く。)は2,285隻であり、目標としている2,220隻を65隻上回った。



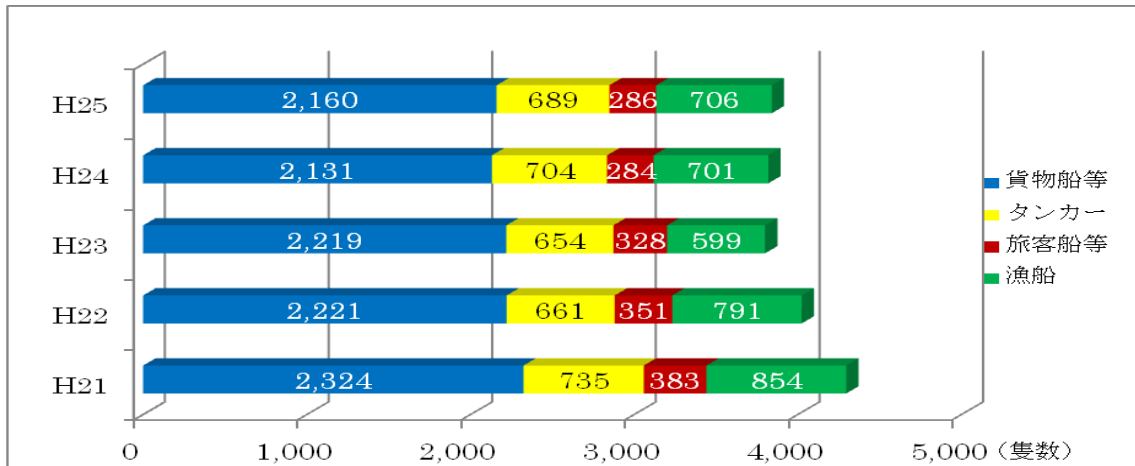
【目標②】

「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25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) ふくそう海域における主な船舶の通航量の推移



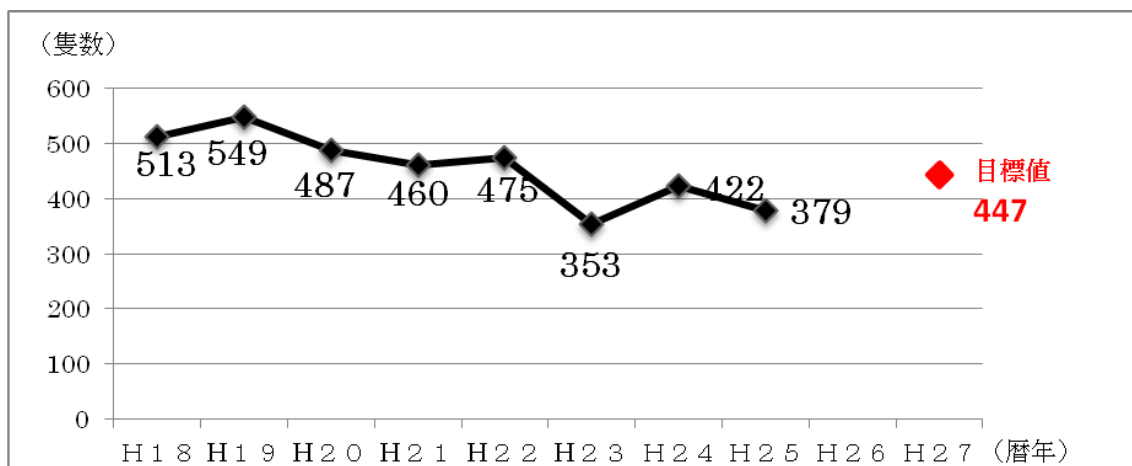
注) 浦賀水道、伊良湖水道、明石海峡、備讃瀬戸東部、備讃瀬戸西部、来島海峡及び早鞆瀬戸による
集計(海上保安庁資料より作成)

(2) 国土交通省政策評価における業績指標

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(497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(447隻以下)させる。(本邦に寄港しない外国船舶によるものを除く)

<達成状況>

平成25年の実績値は、379隻であり、平成24年に比べ43隻減少(約10%減)し、目標値である447隻を68隻下回っており、過去の実績のトレンドからは目標年には目標値を達成すると見込まれる。



Column : 第3次交通ビジョン (海上保安庁) について①

我が国の周辺海域では、毎年2,500隻前後の船舶事故が発生しています。ひとたび船舶事故が発生すると、尊い人命や財産が失われるばかりでなく、我が国の経済活動や海洋環境にまで多大な影響を及ぼすことがあります。

平成25年10月、交通政策審議会で答申された「船舶交通の安全・安心をめざした取組み」では、おおむね5年間における船舶交通安全政策の方向性と具体的施策(7つの課題と3つの目標)が示されました。

海上保安庁では、この答申を「第3次交通ビジョン」と位置づけ、目標達成に向けた施策を推進しています。

(7つの課題)

1. ふくそう海域の安全対策
2. 準ふくそう海域の安全対策
3. 港内船舶交通の効率化・安全対策
4. 小型船舶の安全対策
5. 航路標識の整備・管理の在り方
6. 大規模災害発生時における船舶交通の安全対策
7. 戦略的技術開発

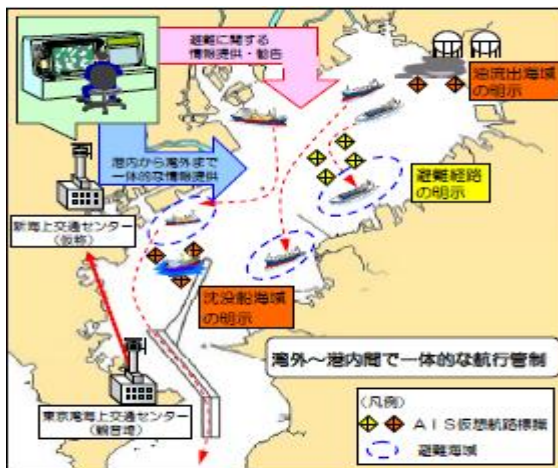
(3つの目標)

1. ふくそう海域における衝突・乗揚事故の低発生水準の維持
2. 港内等における衝突・乗揚事故の減少
3. 小型船舶における事故の減少

(課題3. 港内船舶交通の効率化・安全対策)

【課題】

船舶の大型化やLNG運搬船の増加により、港湾機能の麻痺や港湾地域の生活環境が脅かされるような大規模海難が発生する蓋然性が高まることから、経済活動の集中する港内の安全性を確保一元的な船舶の動静監視・情報提供体制の構築(情報聴取義務海域の設定等)



Column : 第3次交通ビジョン (海上保安庁) について②

(課題6. 大規模災害発生時における船舶交通の安全対策)

大規模災害発生時における船舶の安全かつ円滑な避難と被害の極小化

【課題解決のための施策】

【課題】

1. 港内から湾外まで一体的な情報提供体制の構築
2. 避難勧告等の確実な伝達手段及び既存の安全対策の見直し
3. 航路標識の耐震化、自立型電源化等の整備
4. 航路標識の防災・減災体制の整備(復旧資機材の集約化)

(目標3. 小型船舶における事故の減少)

【課題】

小型船舶は耐航性や情報入手手段が劣るため事故に陥り易く、全船舶事故の7割以上を占め、尊い命を失う割合が高く、死者・行方不明者を伴う事故全体の約9割に及んでおり、これら事故の未然防止

【課題解決のための施策】

1. 海難防止対策のマネジメント体制の確立
2. 関係省庁等と連携した指導・啓発体制の強化
3. ICTを活用したMICSの充実強化
4. 簡易型AISの普及促進等

(スマートフォンの活用等)

官民連携によるプレジャーボートの訪船安全指導



注) 小型船舶：プレジャーボート、漁船、遊漁船

海難防止に有効な
アプリの導入



Column : 船舶事故ハザードマップ・グローバル版の運用開始について

運輸安全委員会では、平成26年4月から、海外で発生した船舶事故について、同委員会が調査した報告書に加え、外国の船舶事故調査機関が公表した事故調査報告書を世界地図から探すことができる「船舶事故ハザードマップ・グローバル版」の運用を開始しました。

平成25年9月にスイスで行われた欧州船舶事故調査官会議及び10月に韓国で開催された国際船舶事故調査官会議において、我が国の船舶事故ハザードマップを紹介し、賛同を得た国の事故調査機関(7か国※)の協力を得て、各機関が公表している調査報告書(約400件)を閲覧できます。

※ATSB (オーストラリア)、BEAmer (フランス)、DSB (オランダ)、MAIB (イギリス)、NTSB (アメリカ)、TAIC (ニュージーランド)、TSB (カナダ)

(HP) http://jtsb.mlit.go.jp/hazardmap/index_en.html

日本語版のトップページ



グローバル版のトップページ



<運輸安全委員会HP>

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

Column : 船舶津波避難マニュアル作成の手引の策定について

1. 平成23年3月11日に発生した東日本大震災では、津波来襲前に港外に避難できなかった多くの船舶が、港内で漂流、座礁し、又は陸上へ乗り上げ、その後の航路啓開作業などに支障をきたしました。船舶運航事業者は、この震災の経験を踏まえ、船舶の航路、使用岸壁、積荷の状態、装備などに応じて、**個船毎に津波避難マニュアルを事前に準備**し、乗組員への周知や津波を想定した訓練の重要性を認識しました。また、船長が港外避難などを判断するために必要な情報として、「津波到達予想時刻」、「係留バースの水位変化・流速」、「避難海域の指定状況」等が重要な判断材料との回答がアンケート調査等から得られました。

2. このような震災の教訓等から、津波来襲時の緊迫した状況の中で、**船長が短時間に的確な避難行動を判断**するためには、個船毎に津波避難マニュアルを整備しておく必要があります。そこで、国土交通省では、平成25年6月に「津波発生時の船舶避難態勢の改善に向けた検討会」を設置して、学識経験者、海事関係者及び関係省庁等で議論を行い、平成26年3月に船舶運航事業者がマニュアルを作成する際に必要な、「事前に備えておくべき情報は何か」、「その情報をどこから入手するのか」などを盛り込んだ「船舶津波避難マニュアル作成の手引き」を策定しました。

この手引きには、これまで情報入手が困難であった、津波による係留バース付近での水位変化や流向・流速などの情報を、南海トラフ巨大地震などの被害想定から推定した津波防災情報図から事前入手する方法などをわかりやすく解説しています。手引きの詳細については、国土交通省のホームページ (<http://www.mlit.go.jp/common/001035059.pdf>) をご覧下さい。

船舶運航事業者における津波避難マニュアル作成の手引きについて

【本手引きについて】

- 船長が津波避難行動を判断するために必要な情報をその入手先とともに網羅。
- 本手引きを参考に、個船ごとの津波避難マニュアルの作成及び訓練等を行うことが可能。

【本手引きで把握可能な事項】

- ✓ 東南海・南海地震、南海トラフ巨大地震等を想定した港湾等における津波来襲時間、津波の最大流速・流向、最大水位低下等
- ✓ 港湾から避難する際に考慮すべき避難海域
- ✓ 港湾法で指定された津波来襲後に優先的に航路啓開が実施される三大湾の緊急確保航路

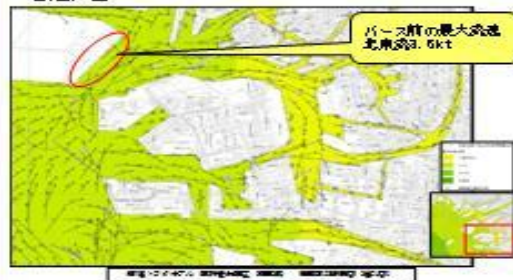
等

また、津波来襲時の係留索の破断可能性の簡易評価手法や津波避難行動判断フロー等について、海難防止協会等の検討結果も併せて収録。

<津波防災情報図>

阪神地大阪区夢洲コンテナバース
南海トラフ巨大地震発生の場合の例

地震発生後130分に、最大流速北東3.5ktの波が生じる想定
①進入図



②経時変化図



(出典:第五管区海上保安本部海洋情報部資料)

Column : 旅客船事業における津波避難マニュアルの作成の手引きの策定について

旅客船事業の現場において、津波発生時に、**旅客、陸上職員、船舶等**について、どのような避難行動等の対応をとればよいかは、使用船舶や、**ターミナルの立地、周辺環境等**の個々の実情に応じたものとならざるを得ない面があります。

東日本大震災の発生を受け、一部の旅客船事業者においては、津波を想定した避難行動等に関する社内マニュアル整備の動きもみられるが、このような取り組みを促進するため、平成24年度に開催した検討会の成果を踏まえ、平成25年3月、「旅客船事業における津波避難マニュアルの作成の手引き」をとりまとめました。

平成25年度以降は、**旅客船事業者**において、それぞれの実情に応じた津波対策の検討、マニュアル化、訓練の実施等の取り組みが進むことを期して、本手引きの周知を図るとともに、関係団体において、実際に本手引きを活用して自社のマニュアル作り等を行うモデル事業者の募集を行い、国としても、マニュアル作成等に必要な協力・支援を図っていくこととしています。

※ご参考 国土交通省海事局ホームページ「旅客船事業における津波避難マニュアル作成の手引き」
(URL: <http://www.mlit.go.jp/common/000994463.pdf>)


- 海事局においては、平成23年3月の東日本大震災を受け、「東日本大震災を教訓とした船舶及び旅客の津波防災対策検討会」を設置し、震災対応の課題を抽出・整理。(平成24年5月とりまとめ)
- 津波対処行動の実効性向上策として、「津波を想定したマニュアルの作成、訓練の実施等」が課題の一つ。

↓
平成24年度、関係事業者等からなる「津波発生時における旅客避難マニュアル検討会」を設置して検討(第1回:平成24年11月、第2回:平成25年1月、第3回:平成25年3月)

「旅客船事業における津波避難マニュアルの作成の手引き」

〈概要〉

- 被害想定 の把握
- 情報の収集
- 津波規模等に応じた避難行動の設定
- 社内の役割分担
- 陸上避難
 - ・避難場所、避難経路の特定
 - ・旅客に対する避難誘導の方法
 - ・次善策の検討
- 食料の備蓄
- 訓練の実施
- その他



平成25年度以降

- ホームページ等での周知
- 各地域における説明会の実施
- 関係団体におけるモデル事業者の募集・選定
 - モデル事業者におけるマニュアルの作成やマニュアルに基づく訓練の実施
- ↑
- 地方運輸局等による協力・支援
- リーフレットの作成、配布等による周知、マニュアル作成促進

↓
旅客船事業者における津波を想定した自社マニュアルの作成や避難訓練の実施等

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)

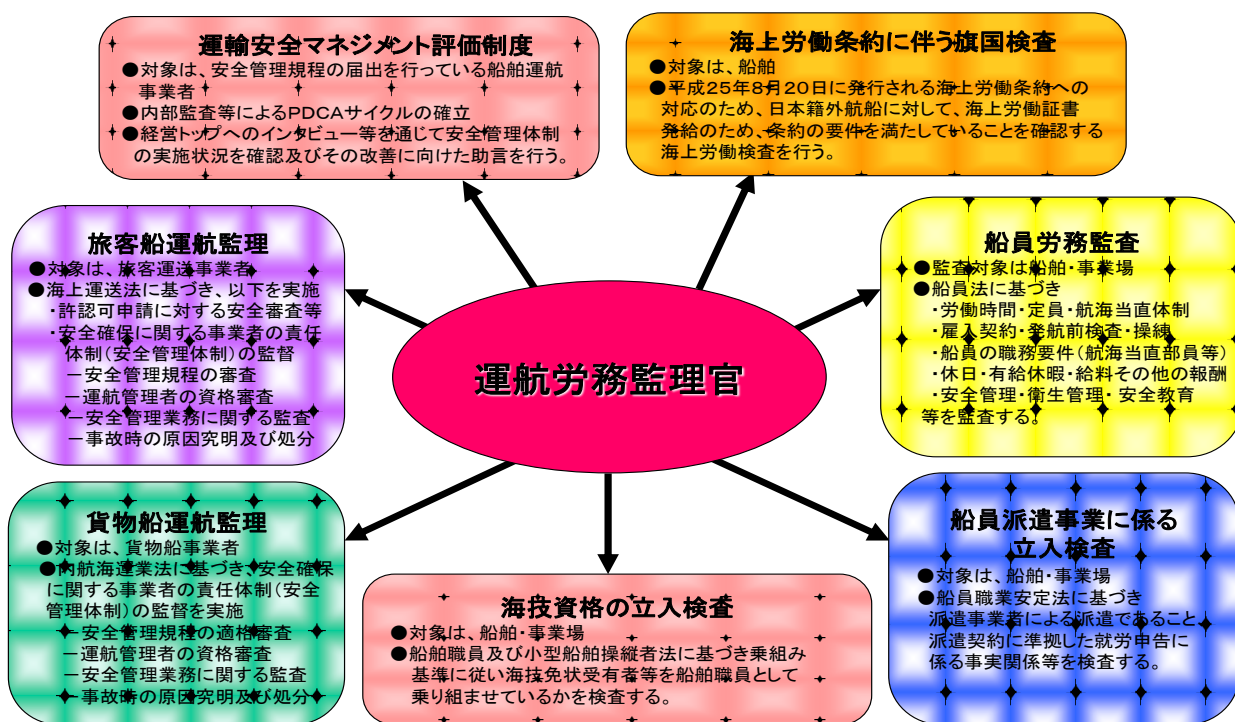
特に、重大な船舶事故が発生した場合等には、海上保安庁等と連携しつつ、迅速に監査を行い、原因の究明、安全管理体制の再構築や運航管理の徹底等に向けた法令に基づく関係者の処分や指導、再発防止を図っています。

平成25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、2,429件となっており、処分(指導を含む。)は11件あり、うち2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)

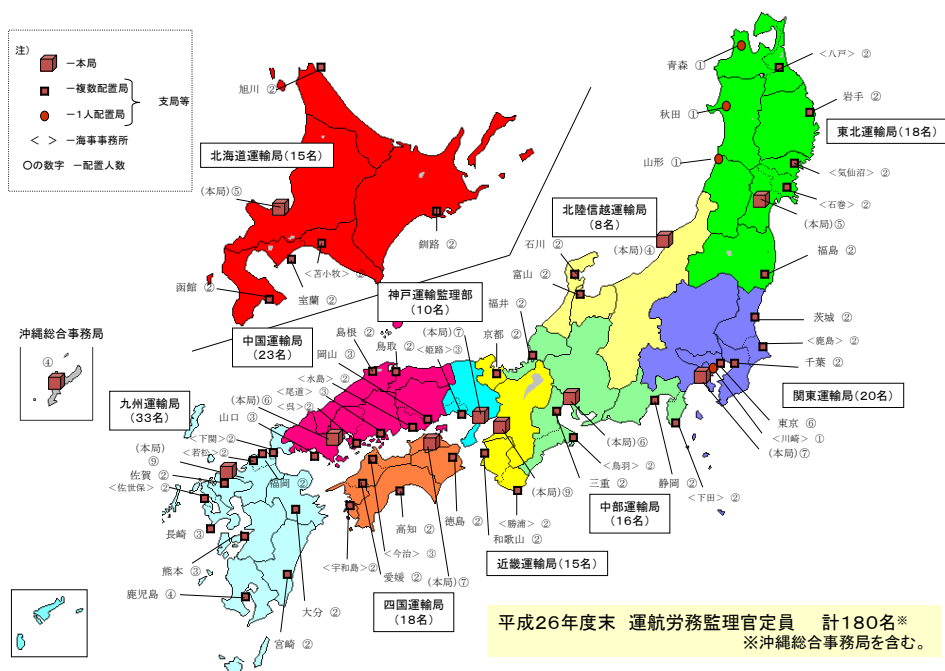
また、同年度における船員法等に基づく船員労務監査については、4,400件実施し、処分は144件あり、うち違反点数が一定点以上に達した1件について公表を行いました。

なお、監査等の実施に当たっては、国土交通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 >



5. 事故発生事例とその対応

(1) 平成25年度における主な事故事例

平成25年度は、重大な旅客船事故は発生しませんでした。が、小型高速船による一般旅客定期航路事業者において、船舶安全法で定める船舶検査(中間検査)を受けずに運航を行っていることが判明しました(事例1参照)。また、以前座礁事故を発生させ、指導を受けていた一般旅客定期航路事業者が再び同様の事故を起こしました(事例2参照)。

これらを含め、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。

①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 沖縄県石垣～西表島間等における一般旅客定期航路事業者による、船舶安全法違反事例(平成26年2月)

【事業者概要等】(事業者名等) (有)安栄観光(一般旅客定期航路事業)

(発出年月日) H26. 2. 27

(所管運輸局) 沖縄総合事務局

【事例概要】石垣～西表島間等の一般旅客定期航路事業において、使用船舶の「あさひ1号」が、平成23年1月23日及び同年2月11日に船舶安全法で定める船舶検査(中間検査)を受けず運航を行っていることが判明した。(25年9月16日)

命令内容	事業者においてとられた改善措置の内容
<p>○関係法令の遵守</p> <p>船舶検査証書の効力の有無の確認等船舶安全法の遵守状況を定期的に確認する仕組みを構築し、船舶安全法を厳格に遵守すること。</p> <p>○安全管理規程の遵守</p> <p>配船計画の作成にあたり運航管理者は船舶検査証書の効力の有無等使用船舶の安全性を十分に検討・確認のうえ同意する等、安全管理規程を厳格に遵守すること。</p> <p>○安全教育の再徹底</p> <p>安全管理体制を適切に運営し、安全文化を保っていくためには、現場要員だけではなく、運航管理部門に対しても、常に安全確保のための教育を実施すること。</p>	<p>○副運航管理者が船舶検査計画表を作成し、運航管理者へ報告するとともに管理する。</p> <p>○社内日程表に検査予定を記入して、船員に通知する。</p> <p>○副運航管理者が、検査計画を作成し申し送り簿に記入する。運航管理者、副運航管理者、及び運航管理補助者の3者で確認のうえ管理する。</p> <p>○運航管理者、副運航管理者、及び運航管理補助者の3者は、検査終了後に検査証及び検査手帳のコピーを事務所に保管する。</p> <p>○運航管理者は月1回の運航会議にて船舶安全法の遵守について確認する。</p> <p>○副運航管理者が船舶検査計画に基づき船舶検査証書の効力の有無等船舶の安全性を確認するとともに、安全管理規程を厳格に遵守して運航することとする。安全性が確認できない船舶は、運航管理者に報告するとともに、運航を中止する。</p> <p>○運航管理者は、毎月の船員・事務所対象の安全講習会の他に、運航管理者、副運航管理者、運航管理補助者を対象に月1回及び運航</p>

	管理者会議を実施して安全確保についての教育を実施するとともに、情報の共有を図る。
--	--

○事例2 広島県尾道市向島におけるフェリーの座礁事故(平成26年3月)

【事業者概要等】(事業者名等) 福本フェリー(株)(一般旅客定期航路事業)

(発出年月日) H26. 9. 9

(所管運輸局) 中国運輸局

【事例概要】「向島～尾道」一般旅客定期航路事業において、自動車航送船「第拾五小浦丸」が向島棧橋付近で座礁事故を起こした。(平成26年3月3日)

命令内容	事業者においてとられた改善措置の内容
<p>○同社が平成25年7月24日に発生させた座礁事故に対して、自ら申し立てた「輸送の安全確保を図るために講じた具体的な改善策」の3、「向島側発着棧橋西側に以前より係船していた予備船、第拾壱小浦丸を再び係船する」を平成26年9月30日までに実施すること。</p> <p>○今回発生した座礁事故の原因として、突風に流されたことが考えられるため、突風が吹いた時の棧橋着棧方法について早急に検討し、事故防止操船要領等の見直し・整備並びに乗組員への周知及び安全教育を実施すること。</p> <p>○発着棧橋にずれがないか等、定期的に棧橋の点検・整備を実施すること。</p>	<p>○平成26年9月30日に予備船、第拾壱小浦丸を再び向島側発着棧橋西側に係船した。</p> <p>○「事故防止操船要領」に記載のあるとおり、少しでも着棧位置がずれると思ったときは直ちに後退することを常に周知徹底させる。</p> <p>○発着棧橋の点検・整備については常に点検・整備を実施する。</p>

②輸送の安全の確保に関する指導事例

○事例1 広島県尾道市向島におけるフェリーの浅瀬乗揚げ事故(平成25年7月)

【事故概要】広島県尾道市向島(小歌島)と尾道市(土堂)を結ぶ定期フェリーが向島(小歌島)棧橋西側の浅瀬に右舷船尾から乗揚げた。

指導内容	事業者においてとられた改善措置の内容
<p>○事故の再発防止と輸送の安全確保を図るため、事故防止操船要領等の見直し・整備並びに乗務員・陸上作業員に対する事故情報の周知及び安全教育の実施等具体的な改善策を策定し実行すること。</p>	<p>○潮流、風圧に流され、棧橋所定位置に着棧できないときの対策として、棧橋(着棧前面)付近において、所定の位置に着棧できないと判断した時点で、直ちに全速後進し、船の態勢を整え、再着棧する。この操船手順を遵守させる。</p> <p>○他社船接触防止対策として、交差隣接航路の船舶にも、お互いの運航基準図の経路を明確にお互いが守ることにより、本船が危機を感じたら直ちに後進できるようにする。</p> <p>○西側浅瀬接触防止対策として、向島側発着棧橋西側に以前より係船していた予備船、第拾壱小浦丸を再び係船する。(命令事例2参照)</p> <p>○安全教育について 事故当日から約3週間をかけて、事故防止操船要領等の見直し・整備</p>

	並びに、事故原因及び再発防止の周知徹底及び安全教育を実施し、その後も再発防止のための安全教育を実施する。
--	--

○事例2 広島県宇品港における旅客船の定員超過(平成 25 年 9 月)

【事故概要】宇品発ホテル経由小用行き旅客船が、定員超過して運航をしていた。

指導内容	事業者においてとられた改善措置の内容
<p>○乗組員が安全運航を行うことができるよう、代理店等(陸上作業員、切符販売窓口)と運航管理者等運航管理部門及び船長等乗組員と運航管理者等運航管理部門との連絡体制の見直しを図り、日頃から連絡を密にするとともに、運航管理者は適切に乗船定員の管理を行うこと。</p> <p>○運航管理部門並びに代理店等を含めた関係者に対し、安全管理規程の規定の理解を徹底させるとともに、使用船舶の旅客定員の周知を行う等、安全教育の実施等により、社内の安全管理体制の一層の強化を図ること。</p>	<p>①途中寄港便がある航路に関しては各港(代理店)の連絡を密にする(宇品～小用航路では1日20往復のうち往路・復路各1便)。</p> <p>②定員オーバーの恐れがある場合は必ず船社へ連絡、指示を仰ぐ。船社は臨時便、増便を検討、対応する。</p> <p>③団体客は事前予約が必要である旨を周知する(HPなど)。</p> <p>④事前発売切符(2DAYパスポート、JRぐるりん切符など)に関しては、定員により乗船できないこともあること、乗船券に引き替えをしないと乗船できないことを明記した。</p>

○事例3 北海道函館港南方沖におけるフェリーのビルジの違法船外排出(平成 25 年 9 月)

【事故概要】フェリーの機関員が航行中ビルジを油水分離器を経由する等適切に処理することなく船外に排出した。

指導内容	事業者においてとられた改善措置の内容
<p>○輸送の安全確保については、各法令及び社内規程(ビルジ処理等)の遵守と適切な業務執行を徹底するため社員に対し再教育すること。</p> <p>○安全管理規程・事故処理基準による連絡体制を再点検し、関係者間の連絡体制を再構築することとともに、事故等発生した時は同基準に従い運輸局への通報を速やかに行うこと。</p>	<p>○経営トップは改めて、安全方針・安全重点施策を重視する。(年間4回は訪船を実施し、年1回は乗船し、船員監理を行う)</p> <p>○全社あげて、安全大会を実施。(陸員・船員合同)</p> <p>○年間計画書のとおり、全船に対し、安全・衛生指導を充実強化する。</p> <p>○船陸間統合訓練を次年度実施予定(支局・海保合同)</p> <p>○計画書の教育・訓練実施内容をとりまとめ、幹部に供覧のうえ、不都合箇所は再チェックを行う。</p> <p>○安全・衛生教育はメリハリ、変化を付け、マンネリ化を防ぐ。</p> <p>○事業者の取組方針は安全委員会等を通じ、職員への浸透を図るとともに意見等の集約に努める。</p>

○事例4 青森県下北郡佐井村における旅客負傷事故(平成 25 年 10 月)

【事故概要】旅客船が青森県仏ヶ浦福浦埼付近海域を航行中、船体が上下に動揺した際に旅客2名が負傷した。

指導内容	事業者においてとられた改善措置の内容
<p>○安全管理規程(運航基準)に定める発航等の可否判断の基準となる気象・海象について航路の特異性等を勘案し、その条件の再検討を行うこと。</p> <p>○平成25年10月30日付国海安第63号「小型船の安全対策の徹底について」の内容について遵守すること。</p> <p>○船長が運航中止の措置又は運航の継続措置をとった際には、必ず安全統括管理者に当該情報が伝達される体制を構</p>	<p>○安全管理規程を指摘の観点から変更し、変更届出を行う。</p> <p>○「荒天時の安全運転マニュアル」を見直し、その内容について定期的に安全教育を開催し、遵守する。</p> <p>○「運航中止又は運航継続措置判断の情報伝達表」をもとに安全統括管理者が保管する記録簿を作成し、情報伝達の状況を記録する。</p> <p>○新しい安全管理規程変更届書を各船舶及び事務所に備え付ける。</p> <p>○上記措置等については、早急に社内会議を開催し、決定する。</p>

<p>築すること。</p> <p>○船舶に備え付ける安全管理規程は常に最新のものとするこ と。</p> <p>○関係者に対して、上記の措置及び安全管理規程の遵守を 徹底するよう再教育を行い、社内の安全管理体制の強化を図 ること。</p>	
--	--

(2) 小型船舶等に係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を受けて、平成 25 年 4 月に国土交通省海事局において「川下り船の安全対策ガイドライン」を策定、公表しました。

【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

また、平成 25 年度の「小型船舶に対する安全キャンペーン」(後述②参照)の一環として、各地方運輸局等において全国の川下り船に対してガイドラインを活用した安全指導を実施しました。

平成 26 年度においても同様の安全指導を実施しました。

② 全国の小型船舶等に対する安全キャンペーンの実施

国土交通省においては、ゴールデンウィーク前から夏期休暇期間中にかけて、警察、海上保安庁、日本小型船舶検査機構などの協力を得て、毎年度小型船舶(旅客船、プレジャーボート、漁船、川下り船)の安全キャンペーンを実施しています。

平成 26 年度は以下の通り実施しました。

1. 実施期間 平成 26 年 4 月 23 日(水)から同年 8 月 29 日(金)まで
2. 実施内容

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等による周知啓発を図る。

(指導内容)

- [1] 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
- [2] 船舶検査の適切な受検
- [3] 小型船舶操縦免許の適切な受有

特に、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、乗船者が落水するおそれのある川下り船に対するパトロール指導については、昨年度に策定した「川下り船の安全対策ガイドライン」に沿ったすべての措置を講じるよう安全指導を実施した。

3. 実施主体

全国の各地方運輸局、神戸運輸監理部及び沖縄総合事務局の職員が、警

察庁、海上保安庁、日本小型船舶検査機構などの協力を得つつ、指導を実施した。



(鬼怒川温泉地区河川利用者安全協議会※による救助訓練)

※鬼怒川上流の鬼怒川温泉地区で川下り船等の事業を展開する事業所が、水難事故発生時に連携して救助に当ることなどを目的に設立したもの。また、同訓練には、地元の消防署や国土交通省関東運輸局、日本小型船舶検査機構等が参加した。

(3) 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るとともに、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。

【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

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。

○ 国土交通省が事務局となって、総務省、水産庁、国土交通省及び海上保安庁で構成する「漁船へのAIS普及に関する関係省庁検討会」を、平成25年11月に設置し、船舶自動識別装置(AIS)の漁船への早期普及策について検討を行いました。

(参考)

4省庁では、海難事故防止のためのAISの有用性について漁業関係者に対して周知啓発を行うとともに、以下のようなAIS搭載支援等を講じています。

漁業関係者の皆様へ

海難事故防止のためAISの導入を！

AISとは？
AIS (Automatic Identification System: 船舶自動識別装置) とは、船舶の位置、針路、速力等の安全に関する情報を、自動的に送受信するシステムです。



AIS情報(位置、針路、速力等を相互に確認可能)

- AISは雨や波の影響を受けず、荒天時でもお互いの位置、針路等を容易に確認できます！
- 簡易型AISは、比較的安価(10数万円程度～)に購入でき、無線従事者の資格がなくても操作できます。(※ただし無線局の免許申請は必要です。)

海難事故の事例
平成24年9月24日午前2時頃、金華山東方沖約930kmの太平洋上で貨物船(25,074トン)とかつお釣り漁船(119トン)が衝突。漁船の乗組員13人が亡くなりました。
運輸安全委員会の調査によれば、悪天候の中、貨物船のレーダーで漁船は確認できませんでした。

漁船にもAISがあればお互いに相手船を認識できます。AISを導入してこのような悲惨な事故を未然に防ぎましょう！

総務省、国土交通省、水産庁、海上保安庁 裏面もご覧ください。

AISを搭載する漁船に支援制度ができました！

- 1. AIS搭載船には漁船保険料を最大20万円助成します！**
漁船保険中央会において、AIS搭載漁船への優遇措置として、年間保険料の一部を助成します。
・ 助成対象期間: 平成26年度から28年度まで
・ 漁船1隻あたりの保険料助成額: 年間保険料の一部に対し10%以内(予算の範囲内において総額で20万円を上限)
・ 対象漁船: AIS及び簡易型AISを設置した漁船(ただし、以下の漁船は助成対象外です。)
①法令等で設置義務のある漁船
②「もうかる漁業・がんばる漁業」事業の対象漁船(助成金を受けても圏への返還対象となるため、助成の対象外としています。)
お問い合わせ先: 水産庁漁業保険管理官 03-6744-2357
- 2. AIS設置費用を実質無利子で借りられます！**
漁船へのAISの設置に当たって、漁業近代化資金(株)日本政策金融公庫(沖縄県にあっては、沖縄振興開発金融公庫)の漁船資金等を借り入れる場合の金利を実質無利子とする利子助成(最大2%)を行っています。
・ 漁船1隻あたりのAIS設置の借入金の上限は400万円
・ 利子助成期間は最長5年間
お問い合わせ先: 水産庁水産経営課 03-6744-2347

簡易型AISに係る無線局定期検査の不要化等が措置されました。

簡易型AISについて船舶の無線局定期検査の不要化及び開設時の免許手続きの簡素化(落成検査の省略) (平成28年9月1日から)

定期検査の不要化 簡易型AISのみを設置する船舶局の定期検査が不要となりました。(簡易型AISと併せて次の無線設備を設置している場合は定期検査は不要です。) ・ 国際VHF(携帯型・5W以下) ・ レーダー(適合表示無線設備: SW未満)	免許手続きの簡素化 無線航行移動局(レーダー局)に簡易型AIS等の適合表示無線設備を追加して、船舶局を開設する場合の申請がすべて簡易な免許手続(落成検査の省略)となりました。
---	---

適合表示無線設備には技術マークが付けられています。 お問い合わせ先: 総務省衛星移動通信課 03-5253-5901

(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、実施状況の記録等を検査し、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。

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、各組合員において、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、10 月には、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複数の会場にて行いました。

なお、平成26年度からは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。

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、これら内航海運業者及び旅客船事業者における運輸安全マネジメント制度の浸透を図るため、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25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)

隠岐汽船	商船三井フェリー	名門大洋フェリー
オーシャントランス	昭和ニッタン	マルエーフェリー
九州商船	種屋久高速船	ほか 240者

② 評価実施事業者数

	H21 年度	H22 年度	H23 年度	H24 年度	H25 年度
事業者数	702	754	947	424	248

平成 24 年度末にまでに全ての評価対象事業者に対して1回目の評価を実施済み。

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制度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制度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 年度からは、事業類型や規模等を考慮して、輸送実績が一定規模以上の事業者や離島航路事業者、中長距離航路事業者等については原則 3 年連続して評価を実施するとともに、小規模事業者については監査や安全総点検、講習会等の機会を捉えて、運輸安全マネジメント制度の周知啓発の要素を取り入れた安全確認や安全指導を行うなど、メリハリを付けた評価を実施している。

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>