

第2部 海上交通の安全に関する施策

第1節 海上交通環境の整備

1 開発保全航路の整備

海上交通の形態は、輸送能力の向上、輸送コストの軽減等のため、船舶の大型化・高速化が進展している。また、経済・社会のグローバル化の進展による外国船舶の我が国への寄港隻数が増加しており、大型化した危険物積載船の通行隻数の増加も顕著である。

このため、多数の外国船舶が航行する国際幹線航路において、既存航路の拡幅・増深等のハード施策と高速航行船舶の技術要件の検討、港湾情報システムの整備等のソフト施策を有機的に組み合わせることにより、船舶航行の安全性と海上輸送の効率性の両立を図る。

また、東京湾口航路において、船舶航行の難所となっている中ノ瀬航路の浚渫及び第3海堡の撤去を行う等、船舶航行の輻輳する狭水道における航行の安全性を確保するため、開発保全航路に指定されている16航路において開発又は保全の事業を行う。

2 港湾の整備

「港湾の開発、利用及び保全並びに開発保全航路の開発に関する基本方針」を踏まえつつ、社会資本整備重点計画に基づき、船舶の安全かつ円滑な航行及び諸活動の安全の確保が図られるよう、船舶の大型化や高速化に対応し、より高い静穏度が確保されるような防波堤、航路、泊地等の整備を行う。また、沿岸域を航行する小型船舶の緊急避難に対応するため、小型船が異常気象を察知してから速やかに避難できる距離を目標として、自然条件及び避難船の船型等を勘案した避難港の整備を行うとともに、その機能の向上を図る。

このほか、旅客ターミナルにおけるエレベーター、エスカレーター、身体障害者用便所、誘導案内板等を財投制度などの活用により整備を促進することで、高齢者、身体障害者等も含めたすべての利用者の安全確保に努める。

3 港湾の耐震性の強化

社会資本整備重点計画に基づき、大規模震災時等に避難者や緊急物資の輸送を確保す

るため、耐震強化岸壁等を備えた臨海部防災拠点の整備を進める。また、海上輸送網としての機能を確保するため、国際海上コンテナターミナル等の耐震強化を進める。

港湾の技術開発についても、耐震照査手法等の充実強化に向けた調査研究を推進する。

4 港湾の保安対策の推進

国際航海船舶及び国際港湾施設の保安の確保等に関する法律に基づく国際埠頭施設の保安措置が適確に行われるように実施状況の確認や人材育成などの施策を行うとともに、港湾施設の出入管理の高度化や内航旅客ターミナルの保安施設整備を進め、港湾における保安対策を強化する。

第2節 船舶の安全な運航の確保

1 船員の資質の向上

(1) STCW条約の実施体制の充実

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（以下「STCW条約（The International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978）」という。）に対応し、船舶職員及び小型船舶操縦者法（昭和26年法律第149号）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・技能の最新化を図る。

(2) 船員教育の充実強化

船員の資質の向上がヒューマンエラーの防止に重要であることから、船舶の運航に関する学術等の教授や航海実習等を行う各船員教育機関において、新人船員の養成及び船員の再教育を実施し、その教育内容の充実を図る。

(3) 船員の安全意識等の維持及び向上

船舶の安全な運航を確保するため、船員法（昭和22年法律第100号）に基づき、発航前検査、操練の実施、航海当直体制の確保、船内巡視制度の確立、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、これらの的確な実施を図るため、運航労務監理官による監査、指導を行う。

2 運航管理の適正化及び安全管理体制の構築等

(1) 船舶運航事業者に対する指導監督等の充実強化

船舶運航事業者に対して、運航管理業務等の実施状況について監査を行うとともに、監査手法の改善に努め、その充実強化を図る。

特に、運航中止基準、航海当直体制や酒気帯び当直の禁止、旅客・車両の上下船時の作業基準等については重点的に監査を行う。

(2) 運輸安全マネジメント評価の本格的な実施

平成18年の運輸安全一括法の改正に基づき、船舶運航事業者が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、その構築状況を船舶運航事業者に対して国が評価する運輸安全マネジメント評価を着実に実施することにより、さらなる輸送の安全の確保を図り、また、これに必要な人材育成を図る。

(3) 事故再発防止対策の徹底

船舶運航事業に関する事故の発生時には、その原因の究明に努め、船舶運航事業者における安全管理体制等の再構築等その再発防止策を講じる。また、他の船舶運航事業者において類似の事故が再発するおそれが大きいものについては、国において、ハード及びソフト面から総合的かつ効果的な対策を検討し、速やかに監督体制に反映させるとともに、全国の船舶運航事業者に周知徹底を図る。

(4) 水中翼型超高速船の事故防止対策の実施

最近、水中翼型超高速船が流木や鯨類等と衝突する事故が発生している状況にかんがみ、その防止を図るため、シートベルトの着用徹底等を図るとともに、これらとの衝突の防止及び被害の軽減に資する中長期的な技術開発を推進する。

(5) 船舶運航事業者に対する研修等の充実

船舶運航事業者の安全統括管理者及び運航管理者に対する研修を実施するなど、様々な機会を捉えて運輸安全マネジメント制度の周知や事故防止対策の徹底を図る。研修の実施に当たっては、最新の事件事例の分析結果を活用するなど研修水準の向上に努める。

(6) 安全情報公開の推進

船舶運航事業に関する安全情報については、運輸安全一括法の改正に伴いその公開が法律上義務付けられたところであり、これに基づき、船舶運航事業者と国がそれぞれ

れの役割に応じた安全情報の適切な公開を推進する。

3 船員災害防止対策の推進

第8次船員災害防止基本計画(五箇年計画)の目標達成に向けて効率的かつ具体的な実施を図るため、平成19年度船員災害防止実施計画に基づき、引き続き「海中転落」、「転倒」及び「はさまれ」の防止並びに高年齢船員の増加に対応した死傷災害防止対策、生活習慣病の予防、石綿(アスベスト)による健康被害対策を推進するとともに、平成19年度は新たに若年船員に対する安全衛生に係る指導の充実に重点を置いて、船舶所有者、船員、国が一体となって船員災害防止対策を積極的に推進する。

4 水先制度の抜本改革

平成19年4月施行された改正水先法に基づき、水先人の確保を図るための水先人養成や船舶交通の安全確保のための水先免許更新時の更新講習受講の義務化等の新制度の着実かつ適確な運用を図る。

5 海難原因究明体制の充実

海難の徹底した原因究明と再発防止に向けて、引き続き迅速な調査・審判に努めるとともに、深く掘り下げた科学的な原因究明を行うための体制の充実に努める。

また、海難調査の国際協力体制を早期に確立するため、国際海事機関(以下「IMO(International Maritime Organization)」という。)等における検討に積極的に対応する。

6 外国船舶の監督の推進

我が国に寄港する外国船舶に対して、STCW条約及び海上人命安全条約(以下「SOLAS条約(The International Convention for the Safety of Life at Sea)」という。)に基づき、乗組員の資格証明書、航海当直体制及び操作要件等のソフト面について外国船舶の監督(以下「PSC(Port State Control)」という。)を的確に実施する。

さらに、PSCは、近隣諸国と協力して実施することにより、一層の効果が期待されることから、我が国の主導により締結された「アジア太平洋地域におけるPSCの協力体制

に関する覚書（Memorandum of Understanding on Port State Control in the Asia-Pacific Region）」（以下「東京MOU」という。）の枠組みの下、手続を調和させるとともに、技術協力プログラムを積極的に推進して途上国の検査官を養成するなど、域内におけるPSCを促進し、サブスタンダード船の排除を図る。

第3節 船舶の安全性の確保

1 船舶の安全基準等の整備

船舶の安全性を確保するため、IMOにおいて世界的視点から船舶の構造、設備等の安全基準について検討が行われており、引き続きSOLAS条約の見直し等を行う予定である。

また、サブスタンダード船（安全・環境に関する条約等の国際基準を満たしていない船舶）を排除し、クオリティー SHIPPING（質の高い海運）を推進するため、船舶の安全等に関する国際的データベース（EQUASIS：European Quality Shipping Information System）の一層の充実及び活用について、我が国は監督委員会のメンバー国として積極的に貢献する。

2 重大海難の再発防止

重大な海難事故に際しては、専門家等により再発防止対策を確立するための総合的な調査・研究を行い、その結果を安全対策に反映させる。

また、平成12年の沖合底びき網漁船「第五龍寶丸」転覆沈没事故と同種事故の再発防止対策として、「漁船の復原性の明確化」、「船体構造設備の改善」及び「作業中の安全な作業、操船の実施」について漁業関係者に対し指導するとともに、各種漁船の転覆事故に関する継続的な調査検討を行い、事故再発防止対策に反映する。

3 危険物の安全審査体制の整備

我が国における危険物の海上輸送に関する安全規制を的確に実施するため、多様化する危険物の海上輸送に対応した安全審査体制の強化を図る。また、IMOにおける安全基準の策定に当たっては、我が国も積極的に参加し、国際的な海上輸送安全の確保に貢献していく。

4 船舶の検査体制の充実

近年の技術革新、海洋環境への配慮等により高度化・複雑化する中であっても、船舶の構造及び設備等に係る船舶検査の品質を更に維持向上するため、今後もISO9001に準拠した品質管理システムを活用し、船舶検査執行体制の品質高度化を図っていく。

また、全国各地における船舶検査時の不具合情報を全国の海事技術専門官（船舶検査官）が共有し、船舶検査などへ活用する不具合データベースシステムを運用しているところ。今後も同システムの活用を促進し、更に効率的かつ効果的な船舶検査等が実施される体制の構築を図る。

5 旅客船事業者等による船舶の安全管理体制構築の普及促進

海上における人命の安全の観点から、国際航海に従事する一定の船舶及びそれを管理する会社に対して、総合的な安全管理体制を確立するための国際安全管理規則(以下「ISMコード(International Management Code for the Safe Operation of Ships and for Pollution Prevention)」という。)が義務付けられているところである。我が国においては規則上強制化されていない内航船舶に対しても申請者が任意に構築した安全管理システムを認証するスキームを運用している。ISMコードは、ヒューマンエラー防止や安全を重視する企業風土の確立に当たり極めて有効であるため、特に旅客船事業者等に対し「ISMマニュアル(見本)」を効果的に利用するための講習会の開催等を通じてISMコードの認証取得の普及を促進するとともに、安全管理システムを認証するための審査体制の強化を図る。

6 外国船舶の監督の推進

我が国に寄港する外国船舶に対して、SOLAS条約等に基づき、船舶の構造・設備等のハード面についてPSC を的確に実施する。

さらに、PSCは、近隣諸国と協力して実施することにより、一層の効果が期待されることから、我が国の主導により締結された東京MOUの枠組みの下、手続を調和させるとともに、技術協力プログラムを積極的に推進して途上国の検査官を養成するなど、域内におけるPSCを促進し、サブスタンダード船の排除を図る。

第4節 小型船舶等の安全対策の充実

1 小型船だまり、ボートパーク等の整備

(1) 小型船だまり等の整備

港内における小型船舶の安全を確保するため、小型船だまり等の整備に当たっては、その利用船舶が小型であることを考慮して、より高い静穏度が確保されるよう努める。特に、漁船等の小型船舶と大型船舶が共に利用する港湾にあつては、小型船だまり等を港内の適切な位置に整備することとし、小型船舶とその他の船舶との分離を図る。

(2) ボートパーク等の整備

各地で課題となっている放置艇問題を解消し、港湾等の公共水域の秩序ある利用を図るために、運河・水路等の既存の静穏水域、遊休護岸等の既存ストックを活用した係留施設や公共空地等を活用した陸上保管施設等、ボートパークの整備を推進する。

また、海洋性レクリエーションの振興を図るためにも、プレジャーボートの安全な活動拠点となるマリーナについては、財政投融资による低利融資やPFIを含む民間活力を積極的に導入して整備を促進する。

ボートパーク等のプレジャーボート保管施設整備にあたっては、プレジャーボート活動の安全を確保し、秩序ある水域の利用を図るため、施設の配置計画やプレジャーボートの活動水域の設定に十分留意するとともに、施設内の安全性の確保に努める。

その他、プレジャーボート保管場所情報ホームページ「海覧版」により、ボートパーク等の施設情報を提供し、適正な利用を促進する。

(3) 係留・保管能力の向上と放置艇に対する規制措置

放置艇問題の解消のために、係留・保管能力の向上と合わせて、港湾法(昭和25年法律第218号)に基づく船舶の放置等を禁止する区域の指定を、津波・高潮防災や景観形成等の観点から考慮した上で、積極的に推進する。

また、平成13年7月に小型船舶の登録等に関する法律(平成13年法律第102号)が公布され、小型船舶の所有者を確認するための登録制度が定められたことを受け、今後は引き続き、保管場所確保の義務化について制度化に向けた検討を進める。

2 漁船等の安全対策の推進

専ら本邦の海岸から12海里以内において漁ろうに従事している総トン数20トン未満の小型漁船は、当分の間、船舶安全法（昭和8年法律第11号）に定める構造・設備等の技術基準の適用が免除されているが、これらの船舶の安全性について評価を行い、小型漁船の安全対策の推進を図る。

3 プレジャーボート等の安全対策の推進

(1) プレジャーボート等の安全基準、検査体制の整備

常時着用により適したライフジャケットの技術基準の普及促進、乗船者等を対象とした講習会、イベント等の機会における常時着用に係る啓蒙・啓発活動の実施を行うことにより、プレジャーボート等の安全向上を図る。

(2) 免許取得者の知識・技能の確保及び小型船舶操縦者の遵守事項の周知・啓発

簡素・合理化された新小型船舶操縦士免許制度の下で、免許取得者が小型船舶を的確・安全に操縦できるような一定の知識・技能の習得の確保を図る。

また、船舶職員及び小型船舶操縦者法に基づく小型船舶操縦者の遵守すべき事項（酒酔い等操縦の禁止、危険操縦の禁止、ライフジャケットの着用等）の周知・啓発、違反事項の調査・取締を実施し、マリンレジャー愛好者のマナー意識・安全意識の向上を図る。

4 ライフジャケット着用率の向上

ライフジャケットの着用措置に関する規制のあり方を検討し、一人乗り小型漁船について、漁ろう中は連絡手段の有無に関わらず着用を義務化することとした。当該改正の平成20年4月の施行に向け、関係者への十分な周知を行う。

第5節 被害者支援の推進

国内旅客船の事故により、旅客に損害を与えた場合における損害賠償の能力を事業者確保させるとともに、旅客1人当たりの保険金支払限度額については、自動車損害賠償責任保険の保険金支払限度額等の変動を勘案しながら、必要に応じて改定を行う。

また、船舶油濁損害賠償保障制度については、従来のタンカーに加えて、我が国に入港する一般船舶にも第三者に対する損害賠償責任保険の加入が義務付けられたほか、法規制が及ばない無害通航船等による事故に対する被害者保護を充実させるため、船主に

代わり油防除等を行う地方公共団体への国からの支援制度の適切な運用を図る。

第6節 研究開発及び調査研究の充実

1 海上交通の安全に関する研究開発の推進

海上交通の安全の確保とその円滑化を図るため、航行援助システムに関する研究に加えて、ヒューマンエラーによる船舶の衝突事故防止のため、操船意思を他船に伝達することにより、他船と協調した衝突回避を可能にする「協調型航行支援システム構築のための調査研究」を行う。

また、総合的、合理的な安全規制を実現するため、リスクベースの安全評価手法構築と荒天下での事故再現分析手法構築に関する研究、サブスタンダード船対策等のための船体構造の経年劣化の分析・防食・検査技術と新しい船体構造基準に関する研究、テロ等の不法行為に対する船舶の保安向上に関する研究を行う。

2 海難原因究明のための総合的な調査研究の推進

海難の原因究明を迅速かつ的確に行うため、新たな科学技術等を原因究明に活用するための調査研究を推進するとともに、海難防止に効果的な情報を提供するため、海難審判で明らかになった個々の海難事件の原因や態様について、多角的かつ深度化した分析・研究を行う。

3 船舶の総合的安全評価の推進

海難事故データ、機器不具合データ等の知的データベースを構築し、事故データ等を基に規制内容に対する客観的な評価を行う船舶の安全性評価手法に関する研究を推進する。また、船舶の安全及び海洋汚染の防止のための技術的な規制について、合理的かつ効果的な規制体系を構築するため、当該研究の成果を活用し、評価基準を充実する。