

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

(H22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. 海難の発生状況.....	2
(1) 船舶(全体)の海難隻数の推移.....	2
(2) 商船の海難隻数の推移.....	3
(3) 商船の船種別海難隻数.....	3
2. 交通安全基本計画等.....	4
(1) 第8次交通安全基本計画.....	4
(2) 国土交通省政策評価.....	5
(3) 第9次交通安全基本計画.....	5
3. 運航労務監査体制等.....	6
(1) 全国の組織体制及び監査状況.....	6
4. 事故発生事例とその対応.....	7
(1) 平成22年度における主な事故事例.....	7
(2) フェリー・RORO 船の安全対策.....	10
5. 運輸安全マネジメント評価.....	11
(1) 運輸安全マネジメント制度.....	11
(2) 運輸安全マネジメント評価の実施状況.....	11

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いるところです。

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します。

Ⅱ. 輸送の安全にかかわる情報

1. 海難の発生状況

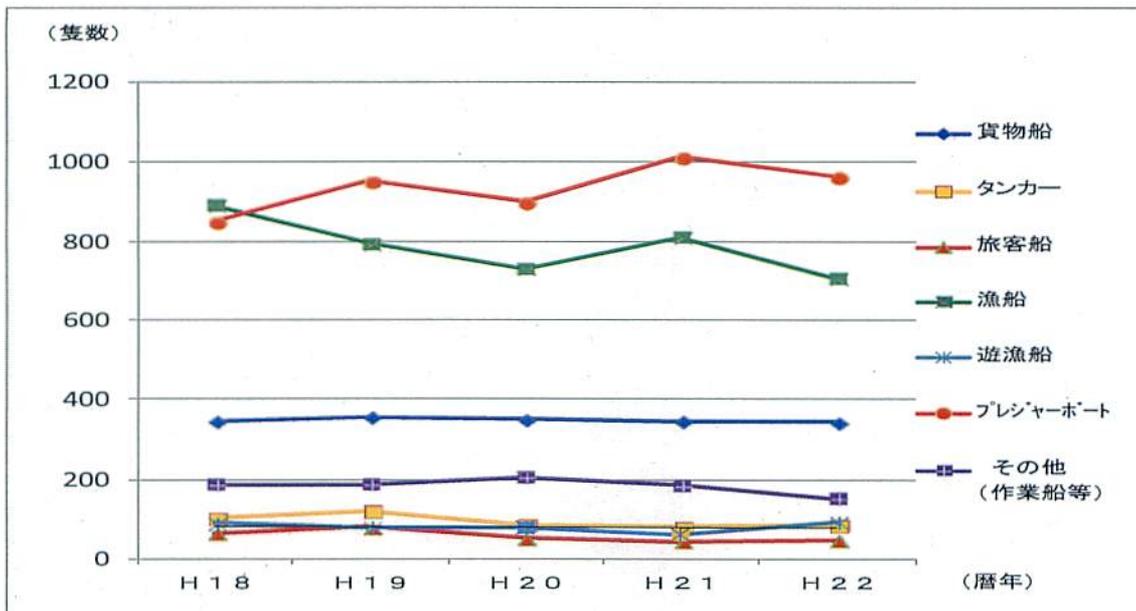
(1) 船舶(全体)の海難隻数の推移

平成 22 年における船舶事故隻数は 2,400 隻で、前年と比較すると約 150 隻減少しております。

(単位:隻・年)

	H18	H19	H20	H21	H22
貨物船	346	357	351	346	344
タンカー	106	122	88	83	88
旅客船	66	83	55	46	50
漁船	892	795	732	812	707
遊漁船	93	80	80	62	94
プレジャーボート	852	953	901	1013	963
その他 (作業船等)	189	189	207	187	154
計	2,544	2,579	2,414	2,549	2,400

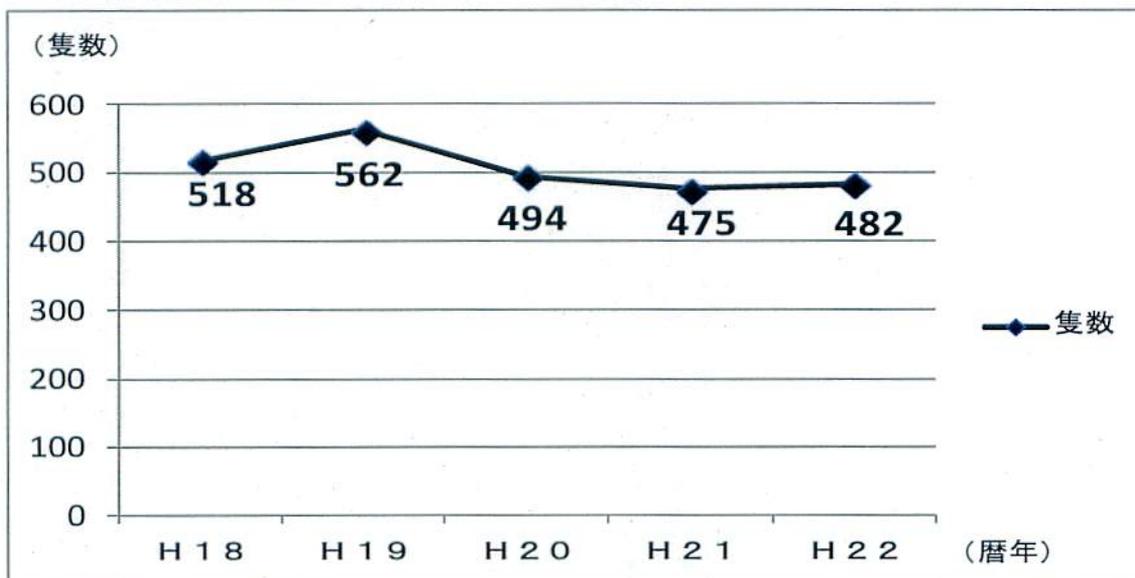
(海上保安庁資料より作成)



(海上保安庁資料より作成)

(2) 商船の海難隻数の推移

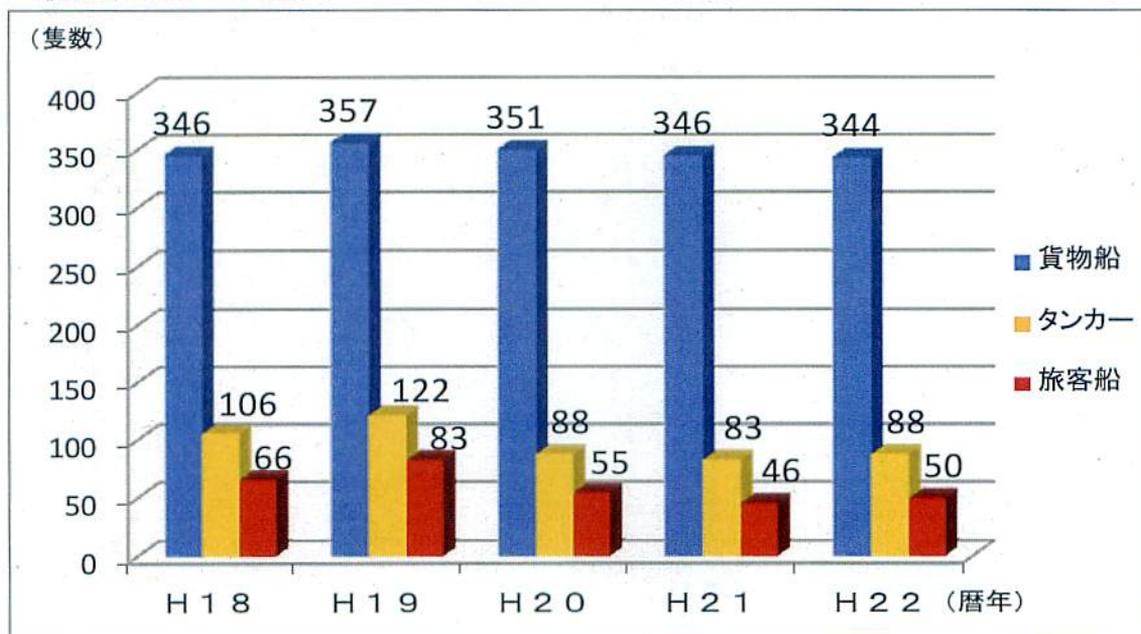
最近の商船(貨物船、タンカー、旅客船)全体の海難隻数は、減少傾向にあるものの、依然として年間 500 隻弱となっております。



(海上保安庁資料より作成)

(3) 商船の船種別海難隻数

商船の船種別(貨物船、タンカー、旅客船)にみると、貨物船に係る海難隻数が最も多くなっています。



(海上保安庁資料より作成)

2. 交通安全基本計画等

(1) 第8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18年3月14日、中央交通安全対策会議において定められた第8次交通安全基本計画(計画期間:平成18年度～平成22年度)において、「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] 大規模海難発生数ゼロ

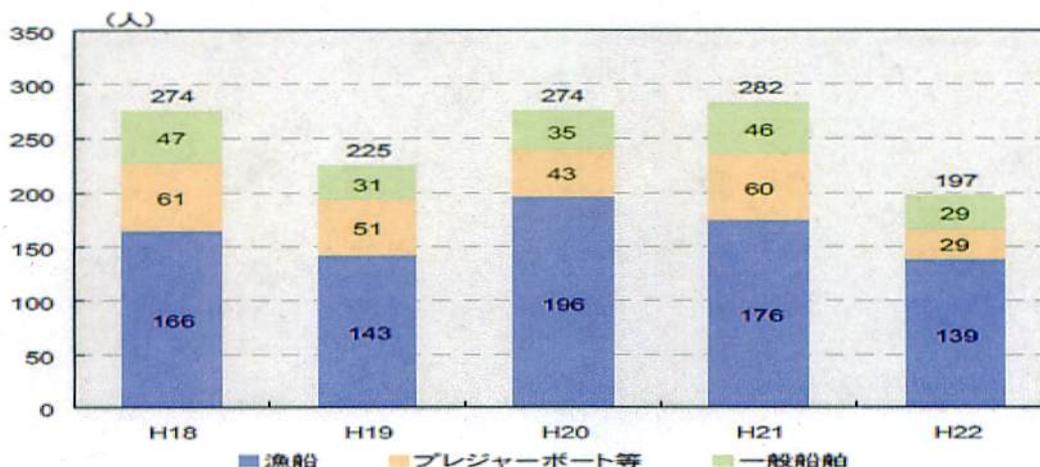
輻輳海域における航路を閉塞するような大規模海難の発生を防止し、その発生数をゼロとすることについては、平成21年、関門港において、航路を閉塞する船舶同士の衝突事故が発生したことにより、目標達成にはいたりませんでした。

	H18年	H19年	H20年	H21年	H22年
ふくそう海域における航路を閉塞するような大規模海難隻数	0	0	0	2	0

(海上保安庁資料より作成)

[目標②] 死者・行方不明者数 220 人以下

平成22年における海難及び船舶からの海中転落による死者・行方不明数は197人であり、目標値の220人を下回りました。



(海上保安庁資料より作成)

(2)国土交通省政策評価

○政策評価における数値目標及び達成状況

[目標] 国土交通省として定める政策評価においては、平成 23 年までの 5 年間で平成 18 年比で商船の海難船舶隻数を1割以上減少させることが目標とされています。

平成 22 年の実績値は、482 隻であり、平成 21 年に比べ 7 隻増加(1.2%増)となっていますが、長期的には減少傾向にあり、平成 18 年比では、7%減少しています。



(3)第9次交通安全基本計画

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)が決定されました。この中では、海難事故について、以下の目標が掲げられています。

○数値目標

[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。

[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。

3. 運航労務監査体制等

(1) 全国の組織体制及び監査状況

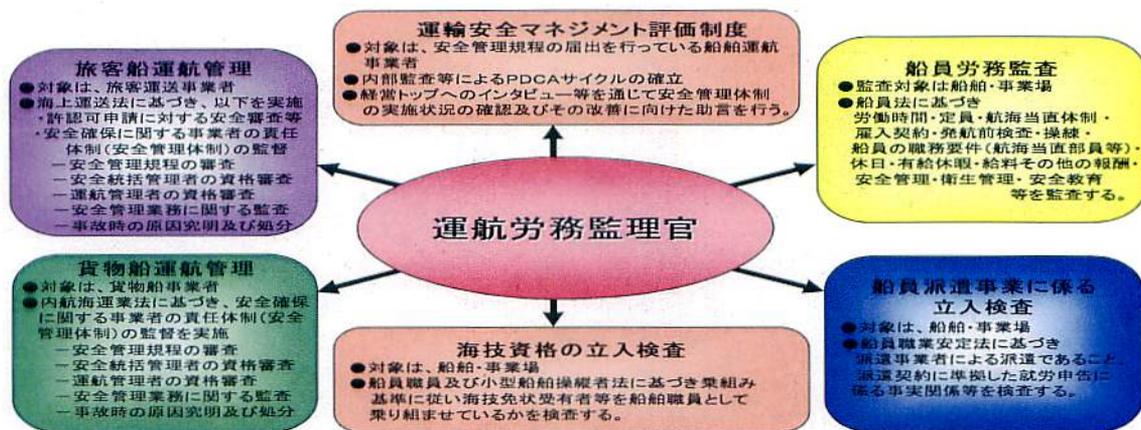
国土交通省では、適切な船舶の運航管理等を通じた船舶航行の安全確保のため、本省海事局が毎年度策定する方針に則り、全国の地方運輸局等に配置された運航労務監理官が海上運送法、内航海運業法等に基づき、旅客船及び貨物船の船舶運航事業者等に対し、船舶及び事業所への立入検査を実施しています。

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。

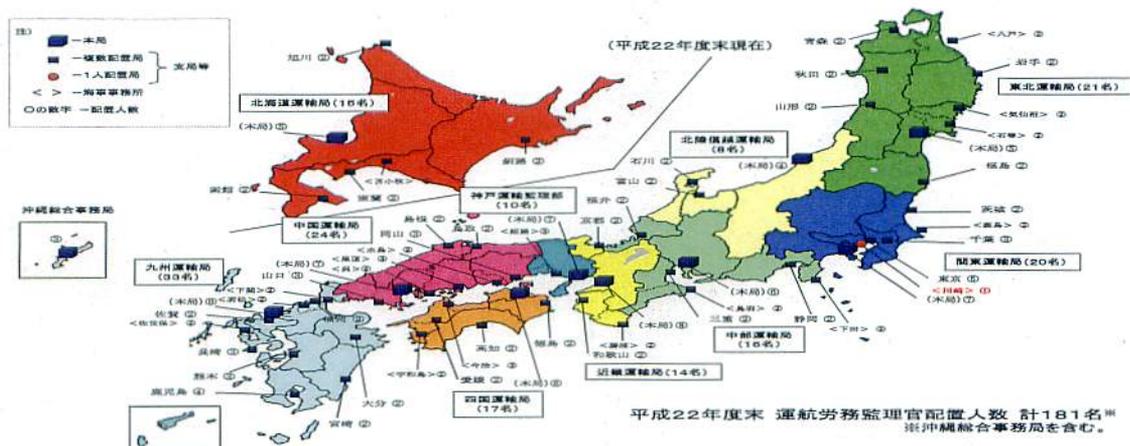
平成22年度における旅客船及び貨物船の船舶運航事業者等の船舶及び事業所に対する運航労務監査(運航管理)実施件数は、3,432件となっております。

同監査の結果、2件の「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(詳細は後掲)しました。

＜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＞



4. 事故発生事例とその対応

(1) 平成22年度における主な事故事例

平成22年度において、船舶の転覆等の重大事故は無かったものの、衝突等の主な事故事例とその対応状況は、以下のとおりです。

(輸送の安全の確保に関する指導事例)

	事例	事故概要	指導内容	事業者においてとられた改善措置の内容
1	小豆島沖における旅客船と漁船の衝突事故 (平成 22 年 6 月)	旅客船が小豆島沖を航行中、前方に漁船を発見、進路変更をして避けようとしたが、間に合わず旅客船の左舷部分と漁船の船首部分が衝突	両船とも人的被害及び航行に影響はなかったものの、早期段階で避航動作を開始していれば、事故回避の可能性があったことから、船舶運航事業者に対し、事故の再発防止等、安全対策の徹底を求める指導を行った。	<ul style="list-style-type: none"> ○運航管理関係者・乗組員による事故対策検討会の開催 ○乗組員等関係者へ見張りの強化等の注意喚起 ○事故対策訓練の実施
2	兵庫県城崎における旅客船の岸壁衝突事故 (平成 22 年 7 月)	旅客船が城崎において着岸中に岸壁に衝突、破損した窓ガラスにより、旅客1名が負傷	機関装置等の動作不良時における離着岸作業手順の構築、綱取り作業等の陸上作業手順の見直し、事故等発生時の迅速かつ確実な連絡体制を構築するなど、安全対策の徹底を求める指導を行った。	<ul style="list-style-type: none"> ○離着岸時の船舶操作のマニュアル化 ○障害物のない着岸場所への変更や緩衝材の設置 ○綱取り作業の手順方法の見直し ○事故対策訓練や勉強会の実施、研修会への参加

3	新潟沖等における旅客船の相次ぐトラブル (平成 22 年 8 月他)	<p>旅客船が新潟沖を航行中、機関故障が発生。</p> <p>当該船舶の運航再開までは2ヶ月近くを要し、減便を余儀なくされる等、大きな影響が生じた。</p> <p>その後も、当該事業者所有の他の旅客船において、度重なる機関故障の発生や陸上施設との接触事故等が発生し、発着時間の遅延や一部便の運休等が発生。</p>	<p>連続して発生したトラブルを踏まえ、都度、旅客船の安全運航に万全を期すよう、旅客船の安全確保の徹底をする旨口頭指導等を行う他、運航労務監理官による監査を行い、再発防止と輸送の安全確保を図るための措置を講ずるよう指導を行った。</p> <p>【主な指導事項】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・経営トップからすべての役員・社員に対する安全意識・危機管理意識の徹底 ・継続的な保守についてマニュアル化の実施等船舶の整備体制の強化 ・具体的な日常点検内容の拡充・徹底と第三者による整備状況の確認 ・非常連絡体制等関係機関や全社内への情報提供等の各種マニュアルの策定 	<ul style="list-style-type: none"> ○体制の見直し等を規定した危機管理規程の作成 ・社内に新たに危機管理委員会を設置し、3ヶ月に1度開催 ・各部署に設置した危機管理責任者らによる事故等危険性の洗い出しや緊急時の教育・訓練の実施 ・緊急事態発生の際、一定時間以内に非常対策本部を設置し、初動対応を完了させるなど、体制の見直し等を規定した危機管理規程の作成 ○船舶の故障時等における各担当者の具体的行動をマニュアル化した危機管理マニュアルの作成 ○遅延発生時における旅客への案内方やHPIによる情報提供体制の整備 ○利用者からの苦情等に対し、一貫性ある対応をとるための苦情処理マニュアルの作成等
4	八戸沖における旅客船の積載貨物横転事故 (平成 22 年 12 月)	<p>旅客船が八戸沖を航行中、大破を受け船体が大きく傾斜し、積載貨物であるシャーシが横転</p>	<p>積載貨物の固縛資材の強度の確保や固縛方法の見直し、荒天時における気象等の情報収集及び確実な操船に関し、指導を行った。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ○固縛資材の変更等による固縛方法の改善(社内固縛指針の見直し) ○関係船舶に対する航行安全の徹底

(輸送の安全確保に関する命令の発出状況)

平成22年度において、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」の発出事例は以下のとおりです。

事例	命令発出の背景 (事故概要)	命令内容	事業者においてとられた改善措置の内容
<p>(所管局) 東北運輸局</p> <p>(事業者名) 菅原貞男(個人)</p> <p>(発出年月日) H22. 6. 10</p>	<p>平成20年5月、鮎川港で衝突事故を起こした当該事業者が、地方海難審判所から業務停止及び小型船舶操縦免許証を提出している中、鮎川港から金華山港等において、船長として客を乗せて運航業務を行った。</p>	<p>輸送の安全確保に向けた関係法令及び安全管理規程の遵守</p>	<p>○関係法令、安全管理規程等を遵守する旨誓約</p>
<p>(所管局) 九州運輸局</p> <p>(事業者名) 栄汽船(株)</p> <p>(発出年月日) H22. 8. 18</p>	<p>平成22年6月、天草市御所浦港から本渡港に向け航行中、宮田漁港沖に設置されている大船瀬南灯浮標に船首部を衝突させ、乗組員1名が負傷した。</p> <p>本船には関係法令に定められた機関長としての法定職員を乗り組ませず運航していた。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・乗組基準充足のための具体的改善 ・安全管理体制の抜本的な改善・強化 ・安全意識向上のための教育・指導 	<ul style="list-style-type: none"> ○臨時船員(機関部)の確保や船員の配乗表・名簿の作成・掲示等 ○船員の配乗計画やその変更の再確認や運航管理者不在時の職務代行順位の明確化 ○社内教育の実施、研修会等への参加

(2) フェリー・RORO 船の安全対策

平成 21 年 11 月、熊野灘を航行中の大型フェリー(全長:167m、総トン数:7,910t)が、航行中に船体が右舷側に大傾斜し、その後、三重県御浜町沖に乗り上げて横転状態となる事故が発生しました。

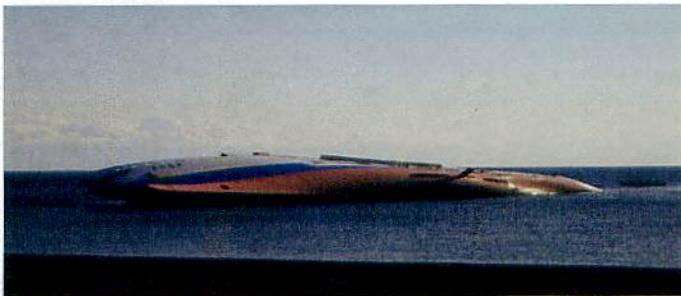
同事故は、幸い迅速な救助等により乗客乗員が全員無事救助されたものの、我が国のフェリー事故としては近年に類を見ない重大な事故であり、運輸安全委員会において本事故の原因調査が進められたが、平成 22 年 3 月に公表された運輸安全委員会の事故原因調査の進捗状況報告により事故に至る船舶の動きや復原性の解析結果などが明らかにされたこと等から、国土交通省海事局では、平成 22 年 5 月に有識者からなる「フェリー大傾斜事故防止対策検討委員会」を設置し、事故再発防止対策の検討を開始しました。

平成 23 年 3 月の第 5 回(最終)会合においてとりまとめられた「フェリー大傾斜事故の再発防止対策について」において、事故原因を踏まえた再発防止対策として、①船体大傾斜防止のための操船、と②貨物の移動防止のための固縛等、の 2 点が掲げられたことを受け、国土交通省海事局では、フェリー・RORO 船の運航事業者に対し、以下の事項を実施するよう、平成 23 年 4 月に関係業界団体を通じて通知を行い、現在、各事業者において同通知に基づく安全対策の実施に向けて検討等が進められています。

【フェリー・RORO 船の安全対策の実施事項一覧】

1. 操船による大傾斜回避のための方策
(1)フェリー・RORO 船の安全な運航の実施に関する注意喚起 (2)フェリー・RORO 船の運航時における大傾斜事例の報告
2. 船体傾斜による貨物の移動防止のための方策
(1)車輻甲板に積載するコンテナの固縛装置の設置義務化 (2)国土交通省において作成したガイドラインに基づく貨物の固縛方法等の改善 ①外洋を航行するフェリー・RORO 船 ②車輻甲板にコンテナを直積みする船舶 (①に該当するものを除く) (3)安全管理規程の改正、貨物固縛マニュアルの作成

<横転する旅客船>



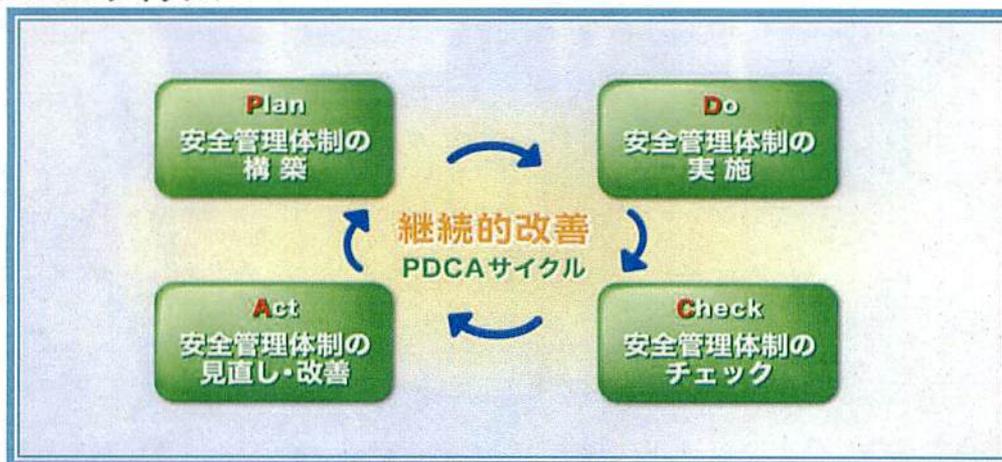
5. 運輸安全マネジメント評価

(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22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 | ・関釜フェリー | ・新日本海フェリー | ・日鐵物流 |
| ・隠岐汽船 | ・九州商船 | ・太平洋フェリー | ・阪九フェリー |
| ・オーシャントランス | ・九州郵船 | ・ダイヤモンドフェリー | ・宮崎カーフェリー |
| ・オリエントフェリー | ・コスモライン | ・田淵海運 | ・名門大洋フェリー |
| ・鹿児島商船 | ・佐渡汽船 | ・鶴見サンマリン | |
| ・関西汽船 | ・JFE物流 | ・東海汽船 | |

ほか約1,000者

② 進捗状況

平成22年度末までの評価実施済事業者数は約2,700者であり、6割を超える評価が実施されております。

	H18年度	H19年度	H20年度	H21年度	H22年度	小計	H23年 4月～6月まで	計	対象事業者数
評価実施済事業者数	9	238	517	689	1,025	2,478	218	2,696	4,348
進捗率		0.06	0.18	0.33	0.57	0.57		0.62	

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、運輸安全管理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おります。

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・訓練など、安全管理体制に係る内部監査、見直し・継続的改善に係る仕組みの構築等について、引き続き、助言を実施していくこととしています。

③ 評価の概要

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>