

**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**

（H23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) 国内旅客船事業者の事業者.....	2
(2) 国内貨物船事業者の事業者.....	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の事故の死者・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 23 年).....	5
【参考③】商船の事故の原因別隻数の状況(平成 23 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 安全目標の設定.....	8
海運事業者における取組事例.....	9
4. 運航管理監査体制等.....	10
(1) 全国の組織体制及び監査状況.....	10
Column 運航労務監理官の研修制度.....	11
5. 事故発生事例とその対応.....	12
(1) 平成 23 年度における主な事故事例.....	12
(2) 川下り船等にかかる安全対策について.....	15
(3) 小型高速船の安全対策について.....	18
(4) フェリー船内(車両甲板)における安全対策について.....	19
6. 運輸安全マネジメント評価.....	20
(1) 運輸安全マネジメント制度.....	20
(2) 運輸安全マネジメント評価の実施状況.....	20

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、昨年度（平成23年度）においては、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ことから、全国の川下り事業者に対し、現地に訪船するなどして、慎重な操船実施の徹底や救命胴衣の着用の徹底などの指導を行いました。

本年度（平成24年度）においても、大型連休前から8月の夏休みまでの期間、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)

	H19	H20	H21	H22	H23
許可事業者	985	969	970	964	968
届出事業者	2,681	2,913	3,033	3,178	3,243
計	3,666	3,882	4,003	4,142	4,211

※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)

		H19	H20	H21	H22	H23
運送事業者	登録	718	713	710	701	677
	届出	980	975	924	909	912
貸渡事業者	登録	1,943	1,872	1,786	1,686	1,624
	届出	227	214	204	198	195
計		3,868	3,774	3,624	3,494	3,408

※「登録(事業者)」とは 100t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、100t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)

	H21	H22	H23
届出事業者	8	8	7

2. 海難の発生状況

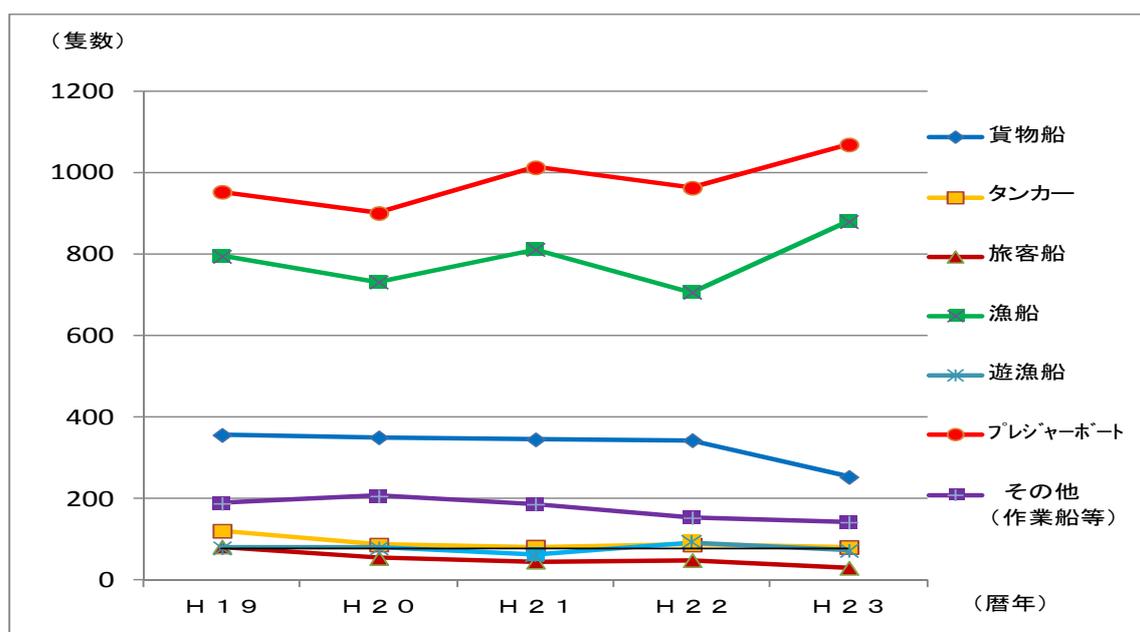
(1) 船舶の海難隻数の推移

平成23年における船舶全体の事故隻数は約2,530隻で、前年と比較すると約130隻増加しています。

ただし、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。

(単位: 隻・年)

	H19	H20	H21	H22	H23
貨物船	357	351	346	344	254
タンカー	122	88	83	88	82
旅客船	83	55	46	50	31
漁船	795	732	812	707	880
遊漁船	80	80	62	94	74
プレジャーボート	953	901	1013	963	1069
その他 (作業船等)	189	207	187	154	143
計	2,579	2,414	2,549	2,400	2,533(※)



(海上保安庁資料より作成)

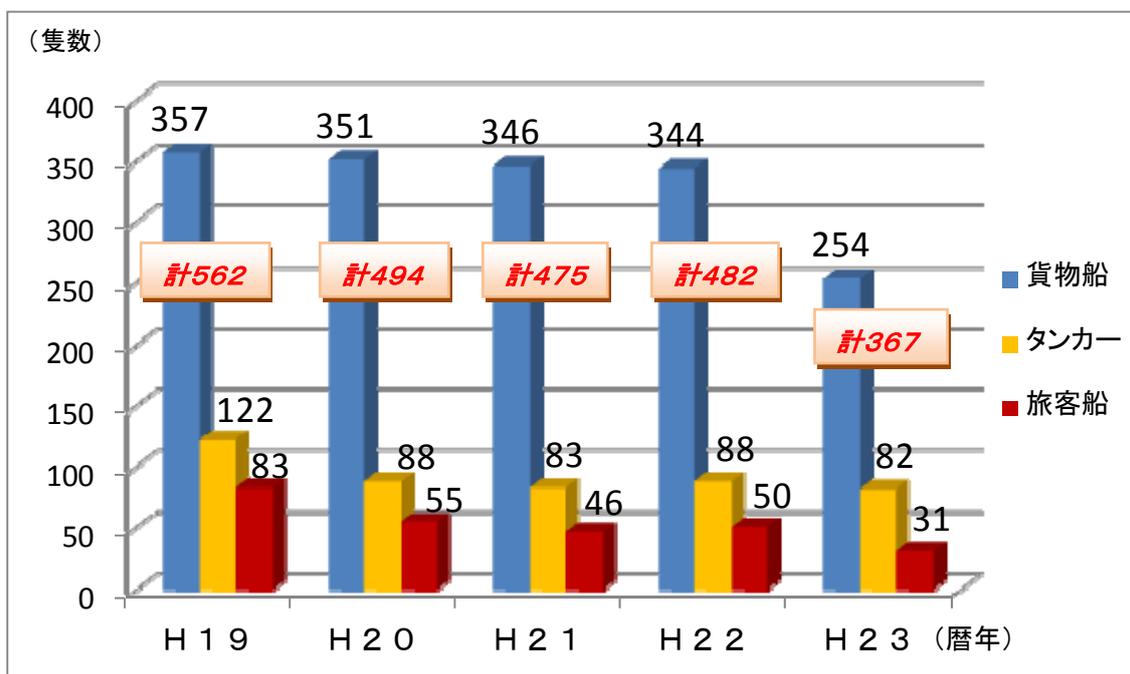
(2) 商船の海難隻数の推移

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、減少傾向にあり、平成23年においては、対前年比約24%減の約370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、旅客船は約4割(約20隻)減少、貨物船については、約3割減少(約90隻)しています。

(単位:隻・年)

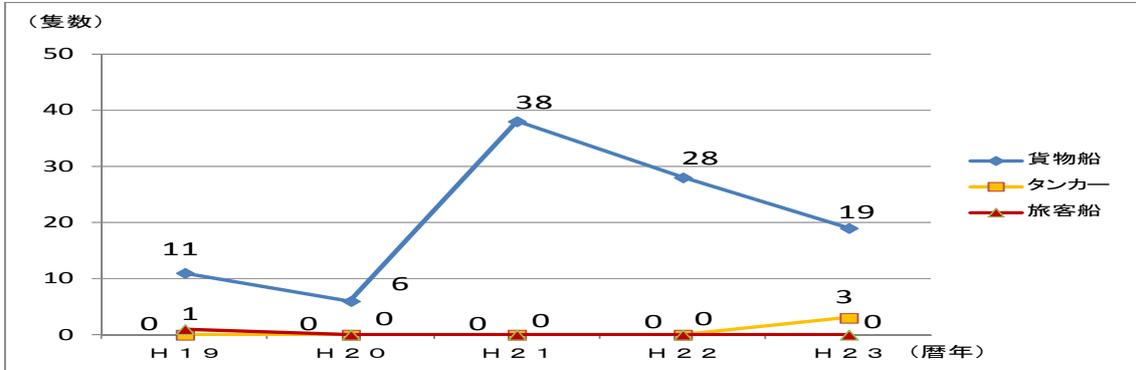
	H19	H20	H21	H22	H23
貨物船	357	351	346	344	254
タンカー	122	88	83	88	82
旅客船	83	55	46	50	31
計	562	494	475	482	367



(海上保安庁資料より作成)

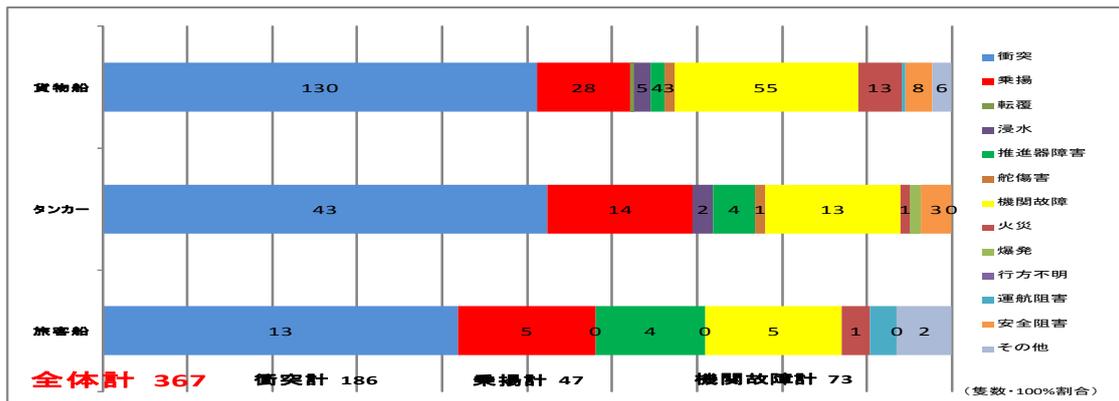
【参考①】 死者・行方不明者を伴う商船の事故の死者・行方不明者数の推移

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。)



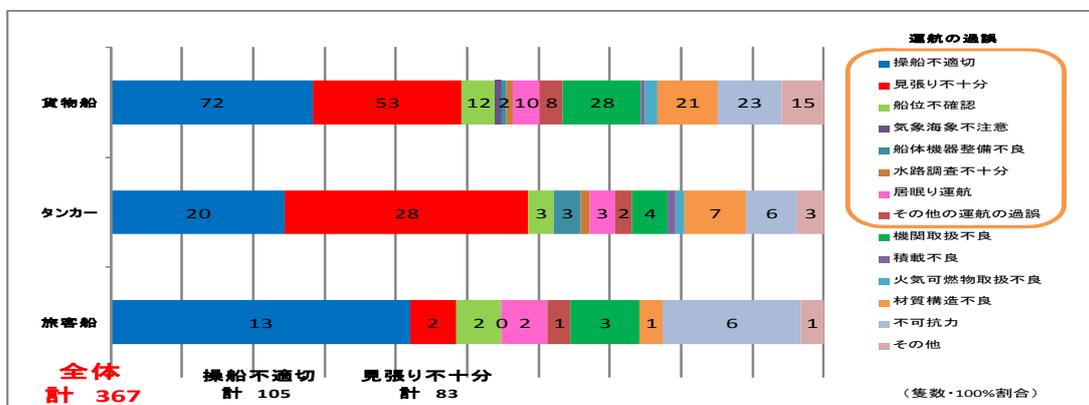
【参考②】 商船の事故の種類別隻数の状況(平成23年)

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」が約2割、「乗揚」が約1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23年)

商船の事故原因の約3割は人為的要因による運航の過誤のうち「操船不適切」によるものであり、次いで「見張り不十分」によるものが約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. 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23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(25隻)を除く。)が2,508隻(うち、346隻は山陰地方の豪雪に伴う海難(浸水))であり、目標としている2,220隻を約300隻上回った。

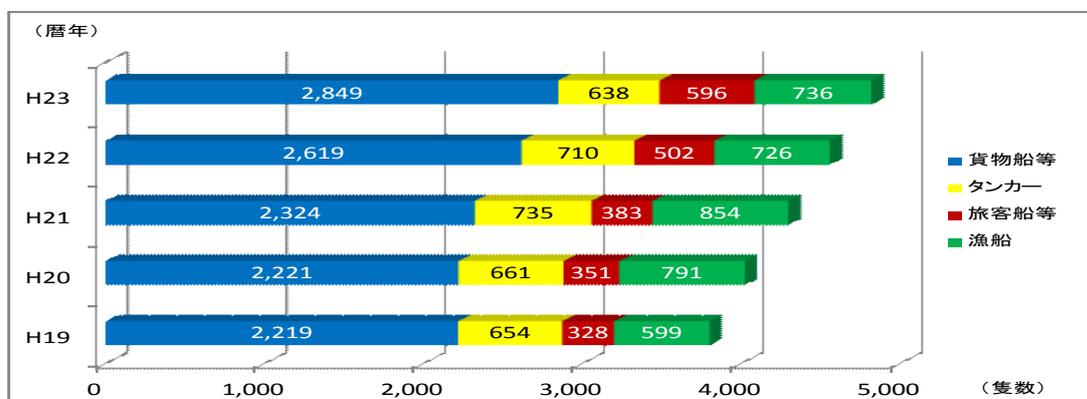
【目標②】

「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23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

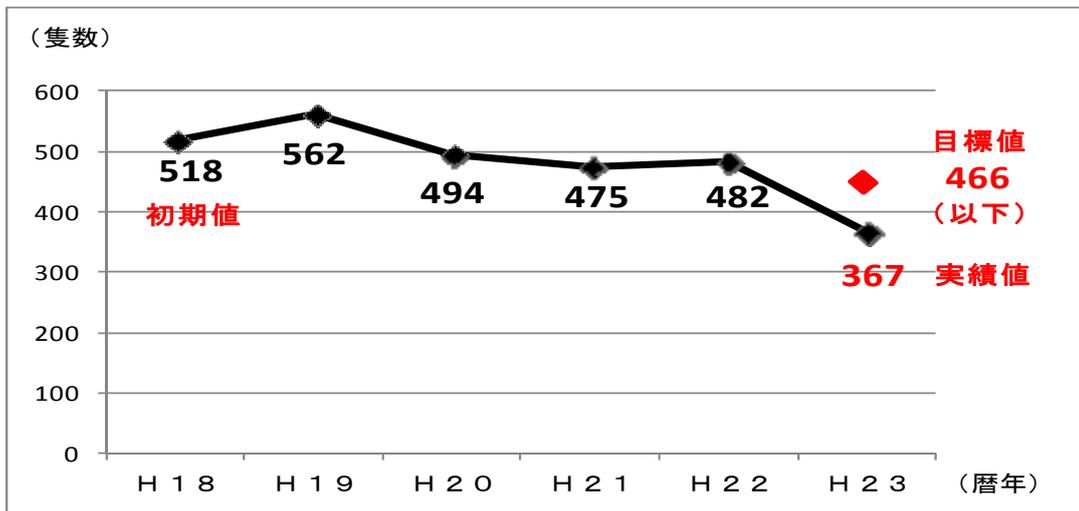
①政策評価における数値目標及び達成状況

【目標】 業績指標:商船の海難船舶隻数(平成19年～平成23年)

平成19年から平成23年までの5年間で平成18年比、商船の海難船舶隻数を1割以上減少させる。

<達成状況>

平成23年の実績値は、367隻であり、平成22年に比べ115隻減少(約24%減)するとともに、目標値である466隻を100隻近く下回り、目標を達成いたしました。



②新たな政策評価における数値目標

平成19年に策定した業績指標については、平成23年をもって計画期間が終了したため、引き続き、新たな目標設定を行っています。

【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。

(参考)

平成18年	518隻	平成20年	494隻	平成22年	482隻
平成19年	562隻	平成21年	475隻		

Column : 安全目標の設定

政府全体、国土交通省関係部局においては、前述のとおり、数値目標を定めた海難事故数の安全目標を設定しているところですが、海運事業者においても、個々の事業実態やその特性を踏まえた実効性のある安全目標を設定している事例も見受けられます。

<主な事例>

1. 安全重点施策(安全目標)は、「安全目標」と「重点活動」として、スローガンや目標、重点的に行う活動項目を策定。
策定にあたっては、海運事業を所掌する部署において、前年の事故発生状況やその原因等を考慮し、原案を作成。
2. 作成した原案は、事前に経営トップと安全統括管理者で、取組内容全般について複数回にわたり見直しを実施し、年末の関係者会議において決定。
3. 決定された安全重点施策のうち、「安全目標」にかかる「年間活動計画」をたて、活動状況を一覧表化して関係者が把握するとともに、四半期毎に関係者会議にて報告。
また、「安全目標」などにかかるポスターを作成し、店舗および全船舶に掲示するとともに、訪船活動により周知等を行う。
4. 関係者会議において、安全重点施策の達成度や事故等の解析等をレビューし、翌年度の安全重点施策の策定時に反映

- ① 過去数年間における事故等情報を分類化、講じた取組みを整理
- ② 数値化した目標(海難事故数(災害・事故))を設定

↓
達成度合いを数値化し、輸送変動に左右されない指数として、海難度数率を設定
海難(災害・事故) / 総航海数 = 〇%以下を目標

海運事業者における取組事例

(運輸安全取組事例: 大臣官房運輸安全監理官室HPより)

業 種	海運（貨物）						
取組分野	教育・訓練						
テ ー マ	運航船舶に対する乗船診断・安全教育・レーダー講習						
取組の狙い	<p>経営トップは、次の考え方に基づき、下記取組みを推進している。</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 安全運航は、乗組員の力量に依るところが大きい 2. 全運航船舶の安全状況を評価することにより、対策強化すべき課題を把握することが必要 						
具体的内容	<p>日鐵物流株式会社は、運航船舶に対する乗船診断と陸上指導の組み合わせを通じて、事故の発生率を明示的に減少（減少率 21.1%）させている。</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 乗船診断 <p>平成 21 年 4 月より、船員指導の専門会社（船舶安全サービス株式会社）に委託して、同社の専門要員を運航船舶に一航海（2～3 日間）添乗させ、本船乗組員に対して当直見張り等の状況を診断して評価と指摘を行い、さらに、指摘について改善を促して日鐵物流安全担当部署に報告させている。</p> 2. 陸上指導 <p>また、平成 21 年 4 月より、同専門会社に委託して、船舶の入渠時を活用して船員への船員安全教育講習を実施し、さらに、平成 22 年 12 月より、同専門会社により、運航中の乗組員を対象に同船搭載のレーダーを活用したレーダー講習会を実施させている。</p> 						
取組の効果	<p>【定量的】事故発生率低減率は 21.1%（対象船舶数 110 隻）</p> <table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <thead> <tr> <th></th> <th>事故・軽微事故の頻度</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>乗船診断等の実施前</td> <td>0.197 件/隻年</td> </tr> <tr> <td>乗船診断等の実施後</td> <td>0.155 件/隻年</td> </tr> </tbody> </table> <p>【定性的】船員の安全に対する意識が徐々にではあるが向上していると判断している。</p>		事故・軽微事故の頻度	乗船診断等の実施前	0.197 件/隻年	乗船診断等の実施後	0.155 件/隻年
	事故・軽微事故の頻度						
乗船診断等の実施前	0.197 件/隻年						
乗船診断等の実施後	0.155 件/隻年						
事業者名	日鐵物流株式会社 海運事業部 安全・環境課 (連絡先 03-3553-5075)						

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。(下図参照)

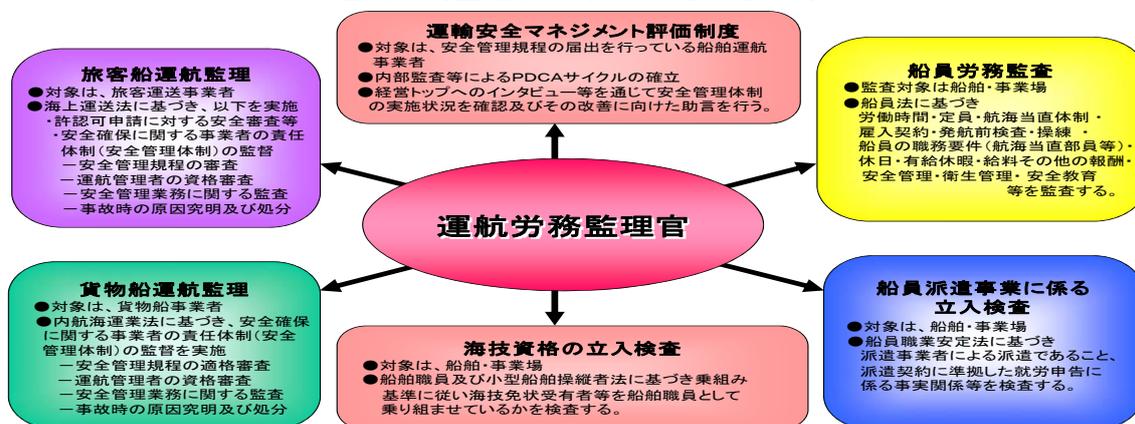
特に、重大な船舶事故が発生した場合等には、海上保安庁等と連携しつつ、迅速に監査を行い、原因の究明、安全管理体制の再構築や運航管理の徹底等に向けた法令に基づく関係者の処分や指導、再発防止を図っています。

平成23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、3,290件となっており、処分(指導を含む。)は15件、うち1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)

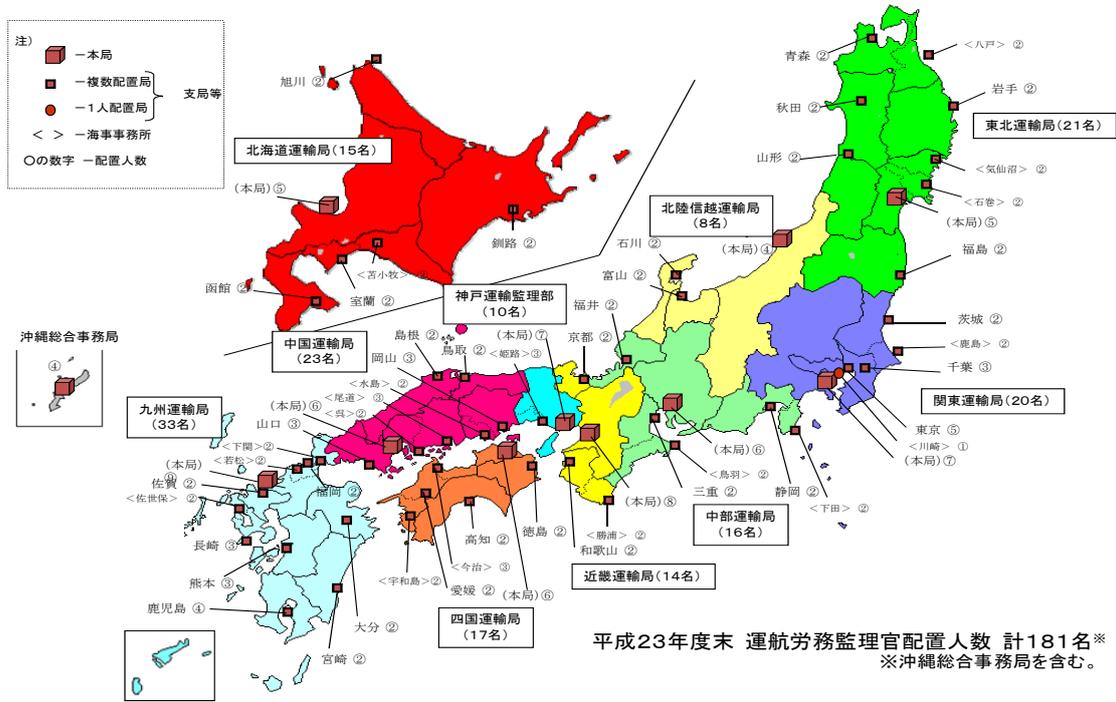
また、同年度における船員法等に基づく船員労務監査については、5,272件実施し、214件の処分、うち違反点数が一定点以上に達した7件について公表を行いました。

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 : 運航労務監理官の研修制度

運航労務監理官は、安全審査や監査能力の確保・向上を図るため、以下の各種研修を行っております。

- 初級海事实務研修①
- 初級海事实務研修②(乗船研修)
- 初級海事实務研修②(座学・シュミレータ)
- 中級海事实務研修(乗船研修)
- 無線機器研修
- (独)航海訓練所練習船における運航実務研修
- 英語基礎研修
- 条約研修
- 運輸安全マネジメント評価初級研修
- 運輸安全マネジメント評価中級研修
- 運輸安全マネジメント評価上級研修



初級海事实務研修②(乗船研修)における風景

5. 事故発生事例とその対応

(1) 平成23年度における主な事故事例

平成23年度においては、静岡県の天竜川川下り船が転覆し、死者が発生するといった重大な事故が発生しました。(2)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) 天竜浜名湖鉄道(株)
海上運送法(一般旅客定期航路事業(平成24年3月末日事業廃止))
(発出年月日) H23. 8. 10
(所管運輸局) 中部運輸局

事故概要 : 平成23年8月、静岡県浜松市の天竜川において、当該事業者が運航する川下り船(船頭2名、乗客21名)が、下流に向けて航行中、岩場に乗り上げたのちに転覆し、乗客4名及び船頭1名が死亡し、その他乗客5名が負傷。
同社は、事故発生以降、同航路における事業を休止していたが、平成24年3月末日をもって事業廃止。

命令内容	事業者においてとられた改善措置の内容※
<p>○代表取締役社長の主体的関与等、社内の安全管理体制を構築すること。 ○救命胴衣の着用を徹底すること等、平成23年8月18日付け「川下り 船の安全運航の徹底について」の措置を講じること。 ○運航管理要員及び乗組員に対する適切な安全教育や訓練の実施体制を会社組織として構築し、徹底すること。 ○その他、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>※事業者は、当該命令に対し、改善措置を講ずるべく以下事項の検討を行ったが、事業再開は困難と判断し、事業廃止した。</p> <p>【当該命令に対して検討を行った改善事項】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○経営者の主体的関与等、一定年数の実務経験を有した安全統括管理者等を配置するほか、専任の運航管理者、本社や乗船場に駐在する補助者を配置した組織を設ける。 ○船頭を社員化するなど組織的・計画的な教育・訓練による人材育成とともに当該船頭の被運航期間の処遇の検討 ○座布団型の救命具から救命胴衣への変更や適切な子供用救命胴衣の確保 ○外部講師による教育・訓練の実施(事故処理訓練の定期的な実施) ○浅瀬等の航行危険箇所の確認や操船訓練の実施 ○関係者におけるヒヤリ・ハット情報の共有化 ○乗組員の説明マニュアルなどの整備、旅客の遵守事項の周知徹底 <p>【その他事項】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○被害者遺族への誠心誠意な対応と運輸安全委員会への事故原因究明に向けての協力

【輸送の安全の確保に関する指導事例】

○事例1 島根県隠岐の島沖における旅客船の乗揚・浸水事故(平成23年6月)

事故概要: 隠岐の島沖において、旅客船が予定航行時刻の超過を解消するため、航行経路を外れて最短経路を航行、船底が岩礁に接触し、乗揚・浸水した。数名の旅客が軽傷

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"> ○運航基準図に基づく航行経路とおりの運航や事業計画等の遵守 ○安全教育、事故処理訓練の定期的な実施、事故発生時における関係機関への連絡の徹底、通信環境の整備等の安全管理規程遵守 ○船員法に基づく、適切な船員の非常配置体制の確保やそれに伴う訓練の実施 	<ul style="list-style-type: none"> ○基準航路の航行訓練の実施・遵守の徹底、必要な事業計画の変更手続きの実施 ○乗組員を含めた全社員に対して安全管理規程や関係法令に係る定期的な勉強会の実施、実践的な事故処理訓練の定期的開催、非常連絡表の改訂及び船舶等への掲示・徹底、運航航路における携帯電話の電波状況の確認 ○非常体制表の改訂及び訓練の実施等

○事例2 北海道離島における車両の荷揚げ作業中の接触事故(平成23年7月)

事故概要: 離島港湾において車両の積み付け作業中、船内作業員が乗用車と接触、作業員が負傷

指導内容	事業者においてとられた改善措置の内容
<ul style="list-style-type: none"> ○車両の誘導方法(車両真後ろで後方誘導しない)の教育の徹底や車両誘導訓練の実施 ○船内作業員の容易な視認(運転手から)措置及び誘導合図の明確化 ○作業手順など安全管理規程(作業基準)の見直し非常連絡体制の確保徹底 	<ul style="list-style-type: none"> ○教育訓練の実施による徹底、船内作業員に対する注意喚起スローガンの船内貼付 ○反射材を貼付したヘルメットの使用や車両誘導時の誘導灯を使用 ○安全管理規程(作業基準)の変更手続き及び非常連絡手段の関係者への周知徹底

○事例3 愛知県伊良湖沖における通船の転覆事故(平成23年7月)

事故概要: 入港する大型船舶に向かう通船が伊良湖沖を航行中、高波を受け転覆し、乗組員を含めた数名が負傷

指導内容	事業者においてとられた改善措置の内容
<ul style="list-style-type: none"> ○事故原因の検証、再発防止並びに事故が発生時の被害軽減策の検討、有効な措置を講ずること ○検討した改善措置について、運航監理要員や乗組員への周知徹底 	<ul style="list-style-type: none"> ○うねり時における航法図の作成、荒天時の航法確認とその周知徹底 ○船舶と事務所間等における詳細な気象・海象に関する情報交換とその記録の徹底、非常連絡表の周知徹底 ○船員の健康状態チェック表の作成、定期的な搭載AEDの点検や救助訓練等の実施等 ○船内巡視チェックリストの作成や必要な運航情報の収集や伝達等 ○船舶に非常位置指示無線標識装置を新規装備、AISの機能追加等

○事例4 新潟県柏崎沖における旅客船の機関停止による航行不能(平成23年7月)

事故概要: 柏崎沖を航行していた旅客船が突然、機関停止し、航行不能となった。旅客などの乗船者に怪我等なし

指導内容	事業者においてとられた改善措置の内容
<p>○関係法令の遵守と安全最優先の徹底、事故発生時の確実な対応の運航要員への周知等</p> <p>○安全教育、訓練の定期的実施、安全管理規程の船舶等への備付けの徹底</p> <p>○船長への発航前点検の実施を徹底等</p>	<p>○運航要員に対する教育、訓練の実施による法令遵守等の徹底、周知</p> <p>○教育、訓練及び船舶や営業所などへの安全管理規程の備置を実施</p> <p>○船長による発航前点検の確実な実施</p>

○事例5 長崎県多々良島沖における旅客船の大傾斜事故(平成23年11月)

事故概要: 多々良島沖を航行中の旅客船が大波を受け、船体が大きく傾斜、数名の旅客が軽傷するとともに、積載していた車両の多数が損傷

指導内容	事業者においてとられた改善措置の内容
<p>○固縛作業に係る基準遵守の徹底、固縛強度の再検討及び実態に即した固縛マニュアルの見直し等</p> <p>○運航に必要な情報の伝達、運航管理者不在時の代行体制の確実な実施及び事故等非常時の情報伝達の徹底</p> <p>[今後の課題等]</p> <p>○運航基準(運航の可否判断等)について、気象・海象等の特性性を勘案した再検討、荒天時等の操船方法等についての検討・検証、再教育を含めた安全運航実現のための対策を実施</p> <p>○安全管理規程が実態に照らし、有効かつ適切な内容となっているかを乗組員を含め社内にて検証、周知徹底</p>	<p>○船舶毎に本船の設備にあった固縛方法の見直しや車両への固縛設備の設置要請、荒天時の固縛方法の強化、乗組員から意見聴取とともに造船所等の専門会社と協議のうえ、マニュアル基準を設定</p> <p>○運航管理者不在時の確実な情報伝達を行うため情報伝達表の作成、事故時等の「情報伝達マニュアル」の作成とその周知徹底や訓練の実施</p> <p>○特異な海象に対応するため運航基準及び確実な連絡体制の実施のための安全管理規程の見直し、余裕をもった運航ダイヤの更新等</p> <p>○事故の検証結果をもとにした操船方法の検討や学識経験者等による講習会の充実</p>

○事例6 山口県徳山下松沖における旅客船の機関停止による乗揚(平成23年11月)

事故概要: 徳山下松沖を航行中の旅客船の主機関が停止し、漂流。風に流され岩場に乗揚げた。乗客、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>○気象・海象に関する幅広い情報収集により、適切な運航の可否判断を行うこと。</p> <p>○安全管理規程の遵守</p> <ul style="list-style-type: none"> ・航行する経路について、運航管理者への確実な連絡 ・安全教育、訓練の定期的な実施とその記録・保管 ・安全管理規程の内容に変更が生じた場合の適切な手続きの実施 ・運航管理者と船舶間での確実な連絡手段の確保や非常連絡表の更新 <p>○適切な非常配置表の設定と操練の実施</p>	<p>○TV・インターネット等を利用した最新の気象・海象情報の確認や風向風速計の設置によるデータの収集による適切な運航可否判断を実施</p> <p>○船長より運航管理者への発航前の確実な連絡の実施、研修会の参加による安全教育の実施、事故を想定した訓練の定期的な実施とその記録・保管、安全管理規程に変更が生じた場合の速やかな手続きの実施、携帯電話等による常時連絡可能な手段の確保、最新の非常連絡表の更新と掲示、運航管理者を補助する者の選任による運航管理体制の強化</p> <p>○実態に即した非常配置表の作成と事故処理訓練にあわせた操練の実施</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、静岡県浜松市の天竜川において、川下り船が下流に向けて航行中、岩場に乘揚げたのちに転覆し、乗客 4 名及び船頭 1 名が死亡、その他乗客 5 名が負傷する重大な事故が発生しました。

国土交通省海事局においては、直ちに全国の川下り船を運航する事業者(海上運送法適用外事業者を含め、全国の川下り若しくはそれに類するような96事業者を対象)に対し、川下り船の安全運航の徹底を図るため、各地方運輸局等を通じ、以下の措置を講ずるよう指導し、台風等の災害による事業休止中などの事業者を除き、救命胴衣の着用の徹底等を図りました。

【指導事項】

- (1) 転覆事故等を防止するため、慎重な操船の実施を徹底すること。
- (2) 年齢を問わず乗客への救命胴衣の着用を徹底すること(救命クッションを備える船舶にあつては、転落等の際に救命クッションが体から離れることを防止する措置(例えば救命クッションと乗客の体をつなぐひもを設ける等)を講じるとともに使用方法の徹底を図ること。)
- (3) 搭載する小児の数に応じて、適切な小児用の小型船舶用救命胴衣を備え、着用を徹底すること。
- (4) 安全管理規程の届出義務がある事業者においては、上記(2)、(3)の措置の実施を安全管理規程において明記すること。

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

平成 24 年 4 月、国土交通省で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、海上保安庁などの協力を得て、小型船舶の安全キャンペーンを開始いたしました。

特に、本年においては、上記、天竜川川下り船の転覆事故を踏まえ、全国の川下り船事業者に、ライフジャケット等の適切な着用などの乗客の安全確保のための措置の再度徹底するとともに、運輸安全委員会による意見を踏まえた周知・指導を実施しました。

<実施期間>

平成 24 年 4 月 23 日(月)～同年 8 月 31 日(金)

<実施内容>

○指導方法

・全国の川下り船事業者を対象に、以下の指導内容について、各事業者への訪船指導、リーフレットの配布による周知啓発

- ・全国のプレジャーボートや漁船を対象に、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

- ・ライフジャケット等の適切な備付け・着用(※前述の【指導事項】(1)~(4)を含む。)
- ・川下り船事業者における航路リスクの認識や適切な操船方法等の情報共有
- ・船舶検査の適切な受検
- ・小型船舶操縦免許の適切な受有

全国の各地方運輸局等の職員が、警察等の協力を得つつ、全国 97 者の川下り船事業者等への訪船による安全指導を行い、救命胴衣の着用等の徹底を図りました(今後、是正する旨の確認をしている事業者を含む)。



(リーフレット)

ライフジャケット着用で安全確保!

川下り船の水難事故が発生しています
乗船者の落水に備え、救命設備を正しく活用しましょう!



- 運航前に、ライフジャケット(救命胴衣)等の救命設備が、適切な場所に必要な数量が搭載されていることを確認しましょう。
- 乗船者には、救命設備の正しい使用方法を説明するとともに、ライフジャケットの着用徹底に努めましょう。
- 救命クッションには紐を取り付け、その紐を乗船者の手首または腰ベルトに確実に取り付けるよう努めましょう。
- 小児には、小児用ライフジャケットを着用させ、安全を確保しましょう。

●船舶安全法による法定救命設備●
【おもに航行区域とする全長10m未満の船舶の備置】

種別	数量
小型船舶用救命胴衣 (又は小型船舶用救命クッション)	乗員と乗客 【注】
小型船舶用救命浮輪 (又は小型船舶用救命浮筒)	1個

【注】
小児(身長1.10m未満)が乗船する場合には、小児用救命胴衣に合った救命胴衣(体重40kg以下、身長150cm以下、胸囲60cm以下)を備置する必要があります。

小型船舶安全確保キャンペーン実施中
国土交通省 警察庁 日本小型船舶検査機構

受けよう船機、まもろう安全。

旅客の運送を行う次のような船舶は、エンジンがなくても、船舶安全法に基づく船舶検査(船機)が必要です。



船舶検査を受けなければならない船舶が船舶検査を受けずに航行すると、船舶安全法違反(1年以下の懲役または50万円以下の罰金)になりますのでご注意ください。

船機について、くわしいことは、
JCFの各記事検索へお問合せください。
日本小型船舶検査機構
〒102-0072 千代田区九段南4-4-10 飛鳥九段ビル
電話: 03-(3283)-0821 (FAX) 03-(3283)-0822

○運輸安全委員会による意見(平成 24 年 4 月)

- ・国土交通大臣は、全国の川下り船事業者に対し、航路におけるリスクを認識し、事故のおそれのある状況になった場合における適切な操船方法を検討し、リスクを含む検討の成果を船頭や運航管理を行う者の間で共有するように指導するべきである。
- ・国土交通大臣は、全国の川下り船事業者に対し、乗客及び船頭の安全確保のため、適切な救命設備の備付け及び救命胴衣の着用、救命クッション使用法の説明等の救命設備を適切に使用するための措置についての指導を継続するべきである。(最終報告については取り纏め中。)

③「川下り船等の安全性に関する検討委員会」の開催

平成 24 年 4 月、日本小型船舶検査機構において、川や湖などの内水面で運航する川下り船等の安全性をより高める観点から、有効かつ実現の可能性のある安全対策を調査・検討することを目的として、有識者、関係事業者、警察、消防等を委員とする「川下り船等の安全性に関する検討委員会」が立ち上げられました。

国土交通省海事局においても、関係各課が参画し、これまで数回の委員会が開催されているところです。

最終的な安全対策は年内に取りまとめられる方向ですが、この検討会で得られた知見は順次活用されていくこととなっています。

(3) 小型高速船の安全対策について

平成21年4月、小型高速船により一般旅客定期航路事業を営む事業者において、荒天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23年3月、事故調査報告が公表され、国土交通大臣に対し、以下の意見が述べられました。

・国土交通大臣は、高速船により事業を営む旅客運送事業者等の関係者が、荒天時の操船方法(速力、針路を含む)等の旅客の安全対策を作成し、乗組員等の関係者に周知、徹底するよう高速船により事業を営む旅客運送事業者等の関係者を指導するべきである。

当該意見を受け、国土交通省海事局においては、同種の事故の再発防止を図る観点から、地方運輸局等を通じ、全国の外洋を航行するなどの小型高速船運航事業者に対し、荒天時の安全運航マニュアルを作成・乗組員等へ周知するなどの指導を行いました。

(マニュアル案)

荒天時安全運航マニュアル(案)

本マニュアルは、○○丸(総トン数○○トン、速力○○ノット)の○○～○○航路における荒天航行時の事故等を防止するために作成したものであり、本航路において、運航中止に至らないものの概ね、波高○○m、風速○○m、○○○の場合に適用するものとする。

1. 気象・海象及び警報・注意報の早期把握
① 運航管理者及び船長は、日常的に天気予報の聴取や気象台への問い合わせ等により、運航当日の港内及び基準経路の気象・海象を把握する。
② また、警報・注意報発令時については、○○を用いて、きめ細かな情報収集を行うとともに、これら情報については、事務所職員とも共有し、旅客への情報提供に備える。
2. 運航の可否判断
① 船長は、気象・海象が発航中止基準に達する状況となった場合、又は航行中に同基準に達することが予想される場合には、運航中止の措置をとる。この場合、直ちに、運航管理者にその旨連絡する。
② 船長は、運航中止に係る判断を行うにあたって、自ら直ちに判断することが困難で、詳細な検討が必要であると認めるときは、運航管理者と協議する。
3. 荒天の状況に応じた適正航路、操船方法
① 荒天時、特に向かい波の場合は、波の衝撃を極力低減できるよう、波の状況を正確に把握するための適切な見張りをを行うとともに、波に対する適切な針路の変更を行い、又は万一の場合に備えた危険回避動作の講じ得る安全な速力とする。なお、変針する場合には、大波の通過後に行うなど航路の特性に応じた慎重な操船に努める。
② 港内での航行に際しては、航走波による船体動揺を低減できるよう、航走波の状況を正確に把握するための適切な見張りをを行うとともに、航走波に対する適切な針路の変更を行い、又は舵効きが得られる範囲の適切な速力に減速する。
③ 船長は、第一基準経路の航行が困難であると判断した場合は、安全な航行を確保するため、波の衝撃を受けにくい経路を選択する。
(①～③を踏まえた針路、速力、その他の注意事項を記載した航路図を添付する。)
4. 旅客への対応
① 荒天による船体動揺が予想される場合、目的地へのダイヤどおりの到着が難しい場合、翌日の天候悪化により復路便欠航の可能性がある場合など、旅客の不利益になると考えられる情報については、ターミナルへの掲示、船内放送等により適時情報提供を行う。
② 乗務部に定員を有する船舶にあっては、旅客の乗船を極力控える。
③ 航行中、船内放送等により、シートベルトの常時着用を周知・徹底する。(シートベルト装備船舶に限る。)また、可能な限り、船体動揺の少ない船体中央や後方の船室の座席に案内する。
④ 緊急時やむを得ず座席を移動する場合には、旅客担当者への連絡、旅客担当者の指示に従うことを徹底させる。
⑤ 高齢者、身障者及び幼児が乗船するに際しては、比較的揺れの小さい船室後部座席に案内する。
5. 船内安全確認
① 旅客の異常の有無を把握するため、随時、船内の安全確認を行う。
② 旅客担当者は、旅客等に異常を発見した場合には、直ちに、船長に報告するとともに、船長の指示を受けて所要の措置を講じる。
6. 事故に伴う措置
① 船長は、旅客又は船舶に事故が発生した場合は、速やかに、海上保安庁等機関に通報する。
② 船長は、旅客の安全確保のための万全の措置、事故の拡大防止策、旅客の不安を除去するための措置等必要な措置を講ずる。
③ 船長は、事故が発生した場合は、運航管理者にその状況を報告する。運航管理者は、船長の対応措置の判断を尊重するとともに、陸上側で取り得るあらゆる措置を講じる。
7. 安全教育
① 安全管理規程に定める定期的な安全教育に併せ、関係者に対し当該マニュアルの周知徹底を図る。

(4) フェリー船内(車両甲板)における安全対策について

平成 24 年 1 月、フェリーターミナルに停泊中のフェリーの車両甲板において、トラクタとトレーラの連結作業を行っていた運転者が甲板傾斜により無人の状態動き出した車両を停止させようとして、車体と船体に全身を圧迫され死亡するという事故が発生しました。(事故の直接原因は、運転者がサイドブレーキによる逸走防止措置を講じることなく運転席から離れるという基本的な運転操作を怠ったことによる。)

これまでも、国土交通省(海事局)においては、フェリーの車両甲板における人身事故の防止について、複数回にわたり、注意喚起を行ってきたところですが、当該事故を受け、あらためて、自動車局と連携し、社団法人日本旅客船協会や社団法人全日本トラック協会に対し、以下の注意喚起を行いました。

【注意喚起事項】

○トレーラシャーシの陸揚げ等の際し、船内誘導員がトレーラ運転者に対する接続作業時のサイドブレーキの指示

○運転者がサイドブレーキをかけたことのアンサーバックを求めることを確実に実施

○運転者等に対して、船内の傾斜や揺動がある等、道路とは異なる環境であることについて注意喚起



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23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)

上野トランステック	コスモライン	商船三井フェリー	日本タンカー
隠岐汽船	佐渡汽船	新和内航海運	日本チャータークルーズ
オーシャントランス	JFE物流	太平洋フェリー	宮崎カーフェリー
九州商船	新日本海フェリー	鶴見サンマリン	名門大洋フェリー
九州郵船	上海フェリー	東海汽船	

ほか 約 920者

② 進捗状況

平成24年7月までの評価実施済事業者数は約3,500者であり、対象事業者の8割強に対する評価を終えています。

	H18年度	H19年度	H20年度	H21年度	H22年度	H23年度	小計	H24年 4月～7月まで	計	対象事業者数
評価実施済事業者数	9	238	517	690	1,025	922	3,401	113	3,514	4,348
進捗率		0.06	0.18	0.33	0.57	0.78	0.78		0.81	

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。

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。

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>