

船舶の航行安全確保対策について

目次

<u>1. 総合的な安全対策の実施</u>	2
<u>2. 船舶事故発生 の現状と課題</u>	7
<u>3. 対応すべき課題と講ずべき施策の方向性</u>	14
<u>4. 海難事故に対する対応事例(参考)</u>	18
<u>5. その他参考資料</u>	25

1. 総合的な安全対策の実施

商船(貨物船、旅客船等)の安全に関する規則

- 船舶、船員、運航事業者に関して、安全を確保するための規則を設定

<船舶の構造・設備に関する規則>

- 船舶が容易に転覆・沈没しない構造
- 救命艇、救命いかだ、救命胴衣の設置
- 2以上の脱出経路、消火器の設置 など

<運航業務に関する規則>

- 安全な航路の設定
- 事故時の対応手順の設定
- 安全統括管理者・運航管理者の選任 など



<運輸安全マネジメント制度>

- 運航事業者は、経営トップの責任の下、自主的な安全管理体制の構築・改善を図ること

<船員に関する規則>

- 船長が毎出航前に積載物の積付け等について船舶の安定性・安全性を確認
- 危険の可能性があるときは船長が甲板で船舶を指揮
- 非常時避難操練の実施
- 船舶を運航するために必要な人数の船員を乗り組ませること
- 船長、船員は職務に応じた海技免許を受けていること

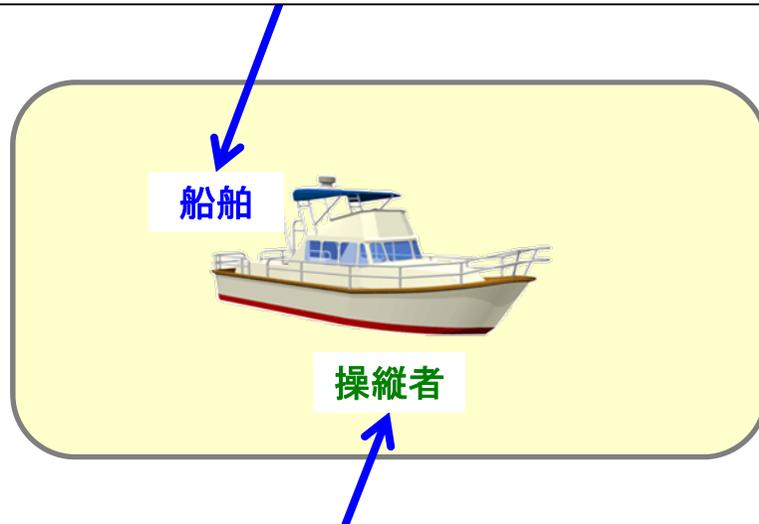
など

小型船(プレジャーボート・漁船)の安全に関する規則

- 船舶、操縦者に関して、安全を確保するための規則を設定

<船舶の構造・設備に関する規則>

- 船舶が容易に転覆・沈没しない構造
- 救命胴衣、救命浮環の設置
- 消火器の設置 など



<操縦者に関する規則>

- 操縦者は毎出航前に燃料や設備の点検を実施
- 飲酒等により正常な操縦ができないおそれがある状態で操縦してはならない
- 乗船者が船外に転落するおそれがある場合には救命胴衣を着用させること
- 危険な操縦の禁止
- 操縦者は操縦免許証を受けていること など

プレジャーボート: モーターボート、ヨット等、海洋レクリエーションに使用される小型船舶(総トン数20トン未満の船舶)の総称



モーターボート



水上オートバイ



ヨット

漁船: もっぱら漁ろうに從事する船舶



安全に関する規則の遵守状況の確認

- **船舶**、**船員**、**運航事業者**に関する規則が遵守されていることを確認するため、船舶検査、運航労務監査等を実施
- また、日本に寄港する外国船舶が国際的な規則を遵守していることを確認するため、外国船舶への立入検査を実施
- さらに、**運航事業者**の自主的な安全管理を推進するため、運輸安全マネジメント評価を実施

船舶検査等



船舶の設備に関する規則の遵守状況を確認

運航労務監査



船員・運航業務に関する規則の遵守状況を確認

外国船への立入検査



船舶の設備・船員・運航業務に関する国際規則の遵守状況を確認

運輸安全マネジメント評価



運航事業者が自主的に行う安全管理を評価・助言

関係機関との連携

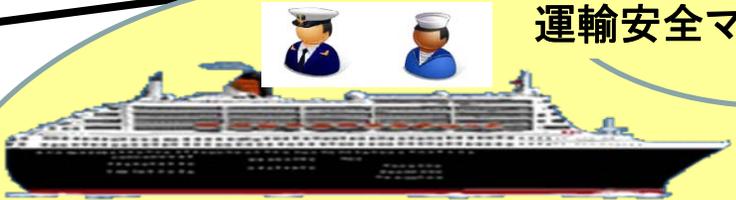
運輸安全委員会
事故や被害の原因究明と再発防止

海難審判所
海難発生時に、海難審判法に基づいて海技従事者等の海難当事者の懲戒など実施

気象庁
気象・海水象情報の提供

港湾局
開発保全航路の航路拡幅・増深、航路標識の設置等

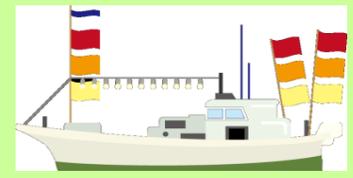
運輸安全マネジメント評価

- 船舶・船員等の安全に関する規則
船舶安全法
船員法
海上運送法 等



水産庁
漁船・漁業の安全



海上保安庁

海事局及び地方運輸局

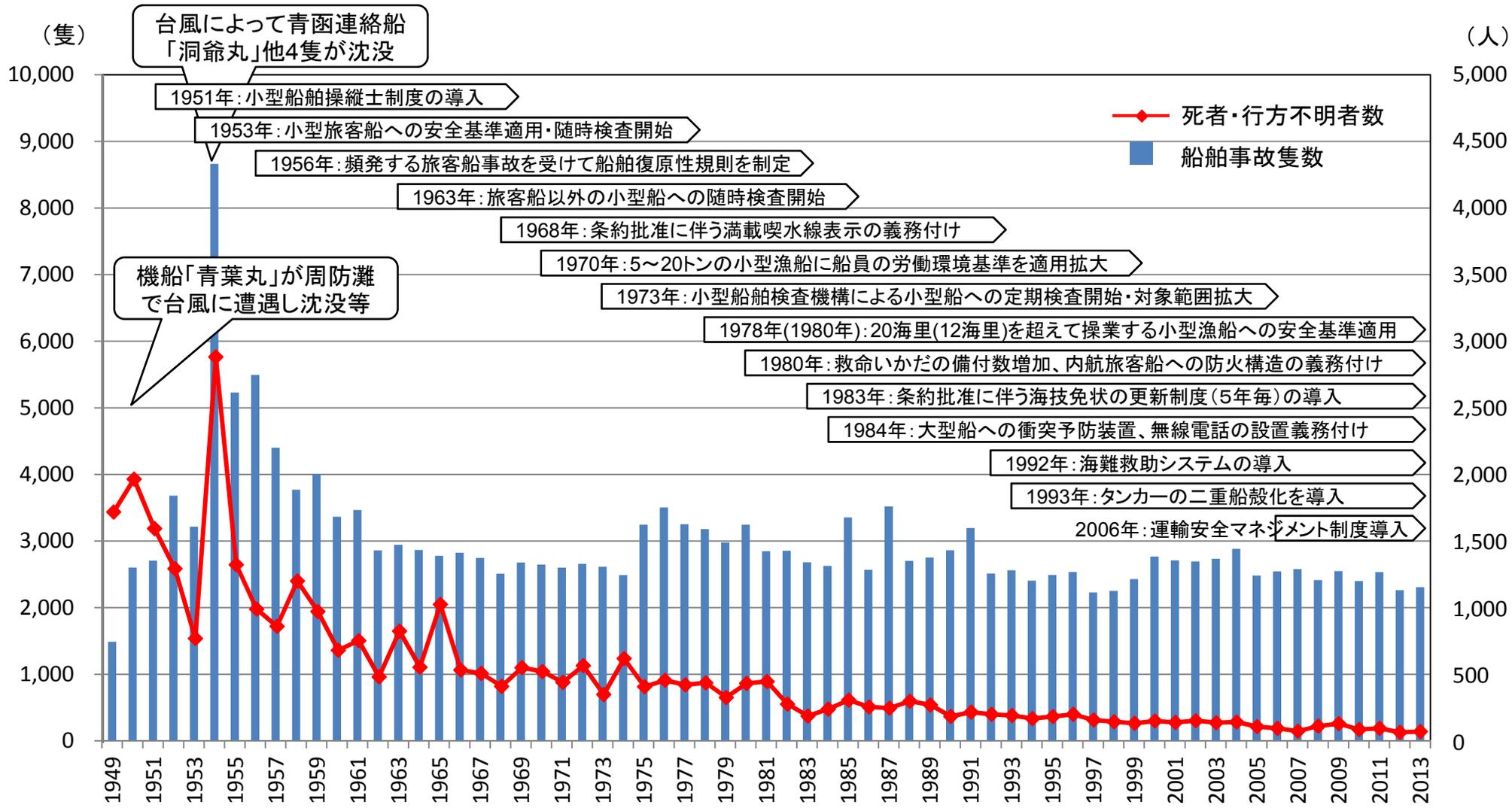
海上保安庁

- 海難救助、海上災害の防止、海図の作成、航路標識の設置・維持管理
- 船舶の航行安全に関する規則
海上衝突予防法
海上交通安全法
港則法

2. 船舶事故発生 の現状 と課題

長期的な船舶事故隻数の推移

• 継続的に各種の安全対策を実施。長期的に船舶事故隻数、死者・行方不明者数は減少。

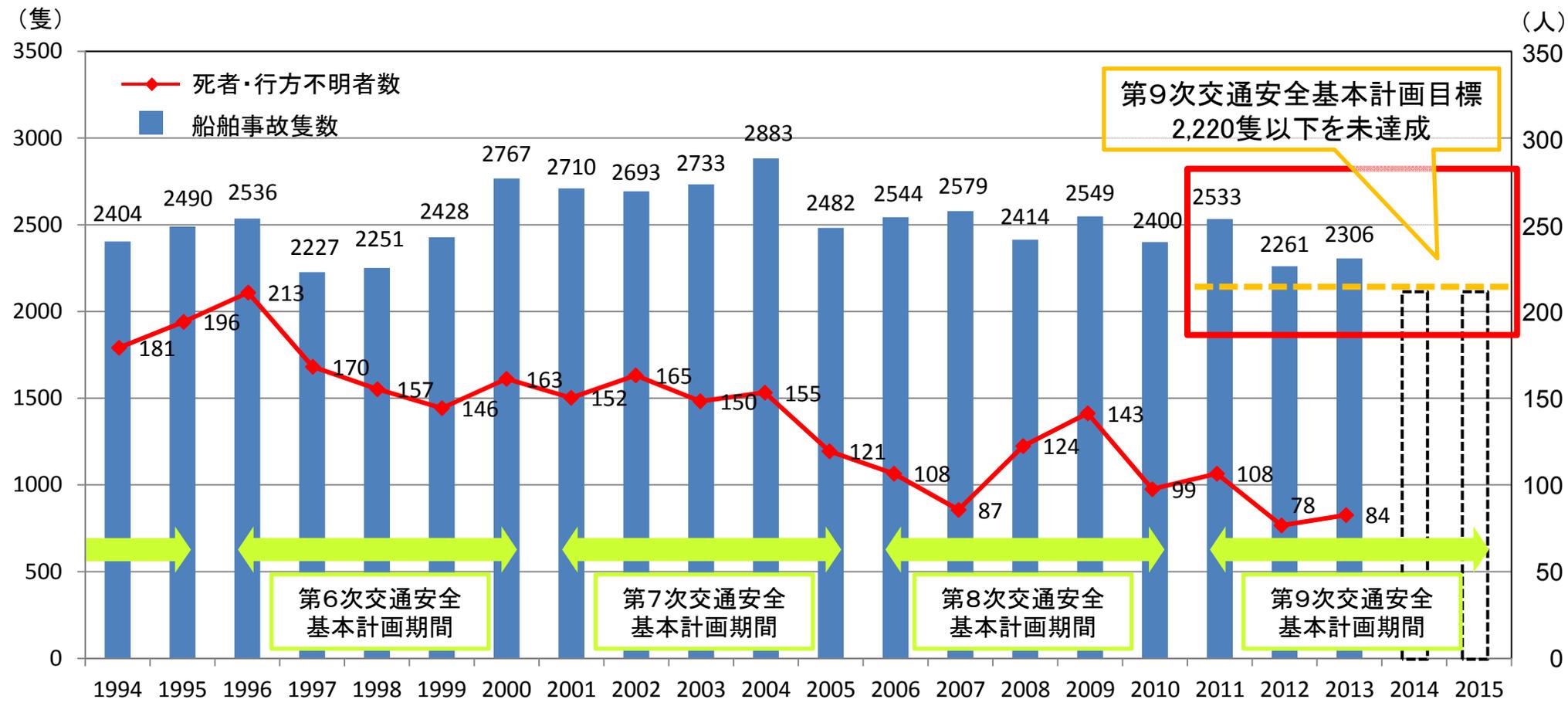


船舶事故隻数と死者・行方不明者数の推移

出典: 海上保安庁資料

過去20年間における船舶事故隻数の推移

- 死者・行方不明者数は減少傾向にあるが、船舶事故隻数は長期的に横ばいで推移
- 第9次交通安全基本計画（H23～H27）の目標（船舶事故隻数2,220隻以下）を未達成



船舶事故隻数と死者・行方不明者数の推移(過去20年間)

出典: 海上保安庁資料

最近の主な船舶事故

- 海外事例のような甚大な被害が生じかねない船舶事故は国内でも発生
- 事故の原因を究明して再発を防止するとともに、未然に防止するための対策が必要

フェリーありあけ横転事故 H21.11

三重県沖を航行中のフェリーありあけ(7,910トン)が、波浪により傾き、乗り上げて横転。乗客乗員は全員救出。貨物の移動発生による大傾斜の継続が主な原因。



貨物船と漁船の衝突事故 H24.9

カナダに向けて航行中の貨物船と漁船堀栄丸が宮城県石巻市沖の太平洋上において衝突。堀栄丸の乗組員13人が死亡。



大型旅客船座礁事故 H24.1

大型旅客船コスタコンコルディア号(乗客乗員:約4,200人)が、イタリア沖で岩礁と衝突した後、転覆。死者・行方不明者は32名。



川下り船転覆事故 H23.8

静岡県浜松市の天竜川を航行中の川下り船が岩に乗り上げ転覆。乗船者全員が落水し、乗客4名、船頭1名が死亡。救命胴衣の未着用等が主原因。



姫路沖タンカー爆発事故 H26.5

兵庫県姫路市沖で停泊していた油タンカー聖幸丸において、乗組員が甲板で作業していたところ、船体が爆発し、1人が死亡、4人が重傷を負った。



大型コンテナ運搬船折損事故 H25.6

大型コンテナ運搬船MOL COMFORTが、インド洋沖を航行中、船体中央部に亀裂が生じ、船倉内へ浸水。その後、船体は中央部で分離し漂流後、沈没。



ケミカルタンカー乗組員死亡事故 H24.2

大阪府阪神港においてクロコ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、タンククリーニングを行うために入ったと思われる乗組員1名が死亡。



フェリー乗揚事故 H26.7

フェリーおーしゃんいーすと(21人乗組み、乗客43人)は、徳島小松島港を出港後、浅所に乗り揚げた。船底部に破口を生じたが死傷者はなく、自力で小松島港へ帰港。



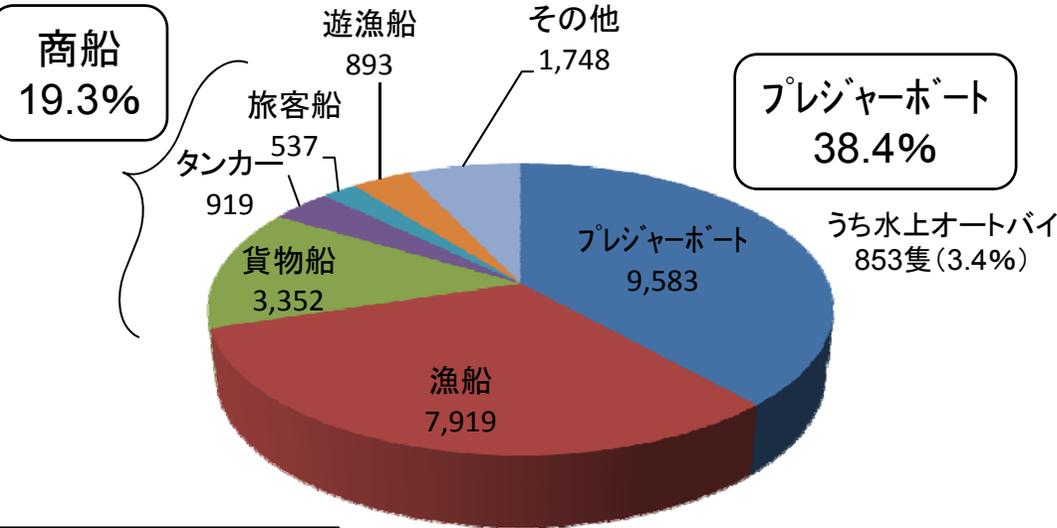
韓国セウォール号沈没事故 H26.4

韓国南西部沖合を航行していた韓国旅客船セウォール号に浸水が発生し、その後沈没。死亡・行方不明者は300人以上。主な原因は過積載等。



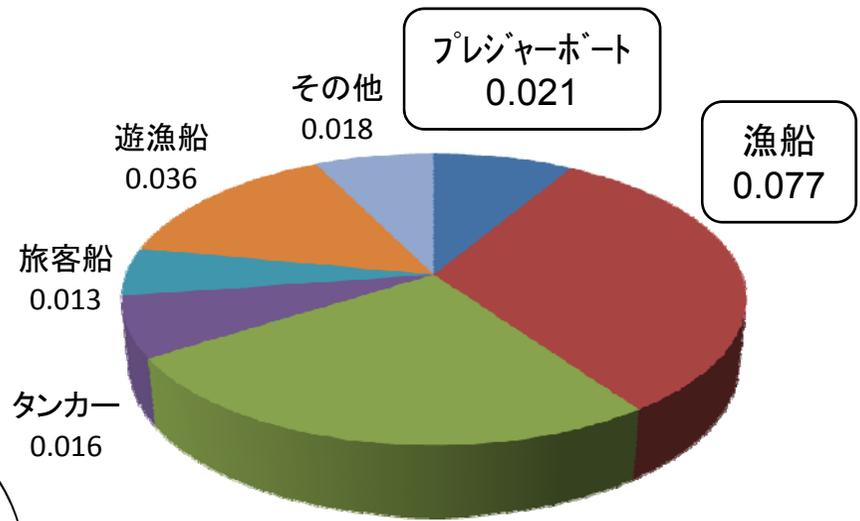
船舶事故の分析(船舶の種類)

- 船舶種類別の海難事故件数は、プレジャーボート、漁船、商船の順に多い
- 船舶事故一隻あたりの死者・行方不明者数は、漁船に次いで貨物船が高い
- 船舶の種類ごとに適切な対策を行い、それぞれの事故を減らしていくことが重要



(参考)
 総トン数1,000トン以上(主に貨物船、タンカー)の事故隻数の割合
 外国船舶(77%): 日本船舶(23%)

船舶種類別の事故隻数(過去10年間)



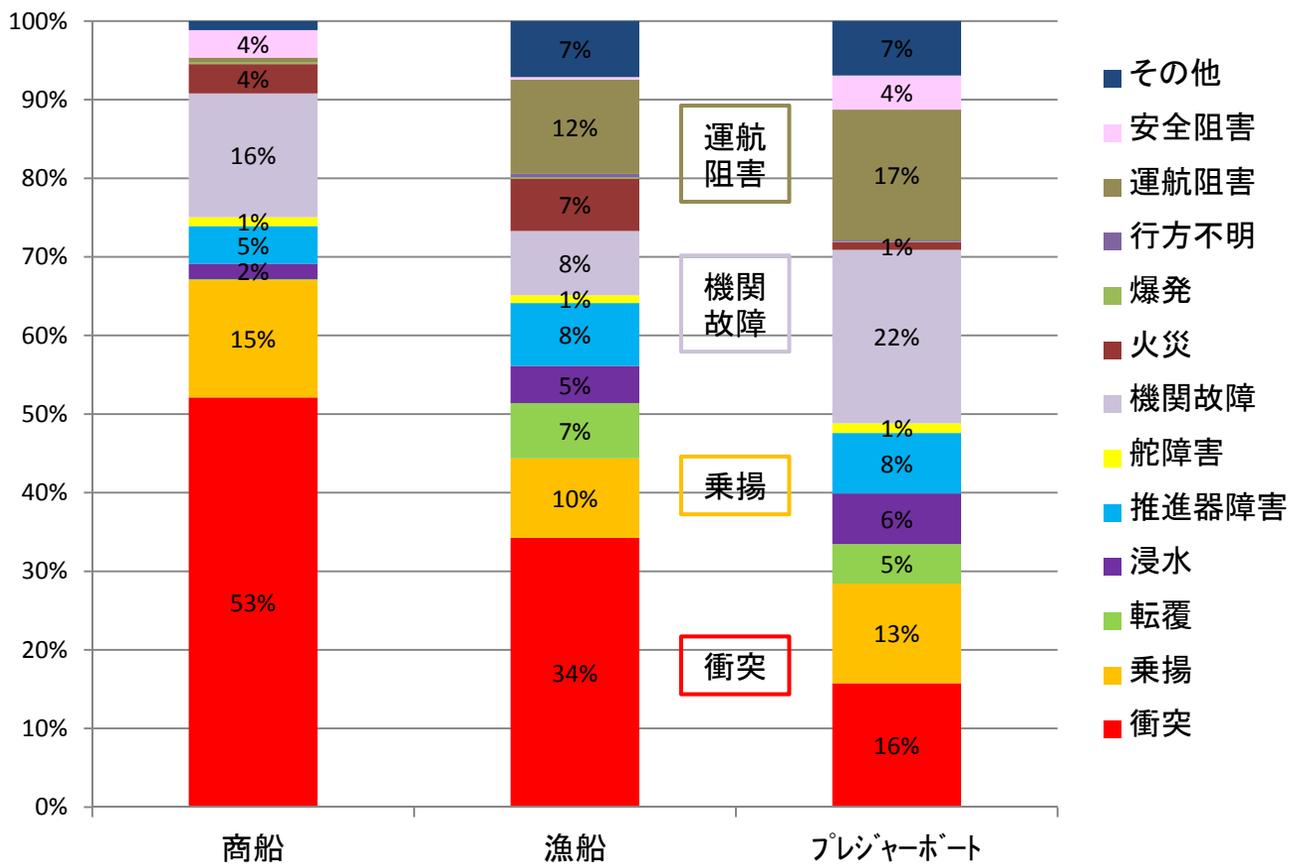
船舶事故一隻あたりの死者・行方不明者数(過去10年間)

船舶事故の分析(事故の種類)

主な事故の種類

- 商船(貨物船、タンカー、旅客船) : 衝突、機関故障、乗揚 (全事故の84%)
- 漁船 : 衝突、運航阻害、乗揚 (全事故の56%)
- プレジャーボート : 機関故障、運航阻害、衝突 (全事故の55%)

船舶種類別・事故種類別による事故発生状況(過去5年間)



船舶種類別の事故種類上位3事項

商船	漁船	プレジャーボート
衝突 (53%)	衝突 (34%)	機関故障 (22%)
機関故障 (16%)	運航阻害 (12%)	運航阻害 (17%)
乗揚 (15%)	乗揚 (10%)	衝突 (16%)

※機関故障: 部品の劣化等によって船舶のエンジン等が故障すること

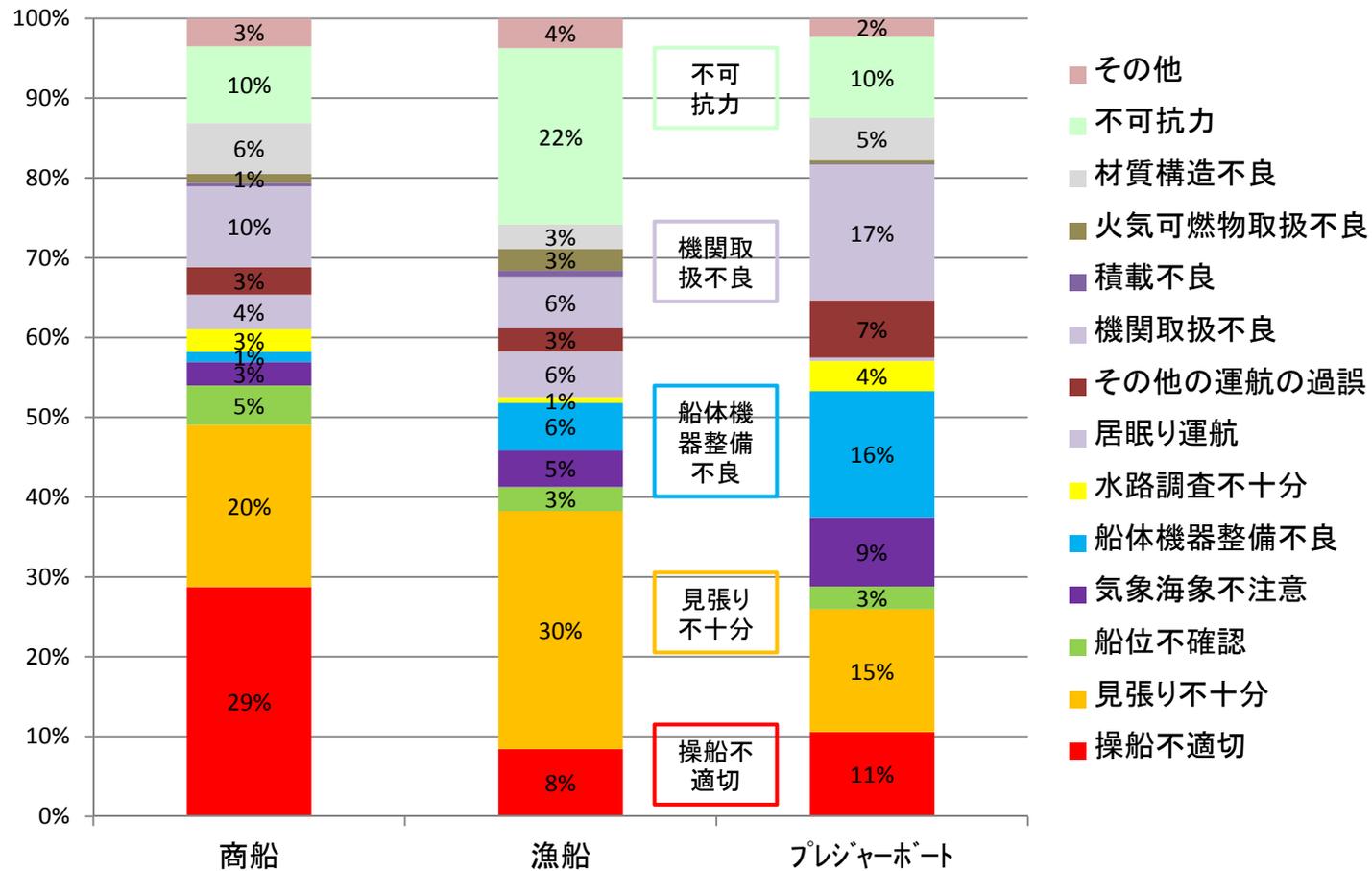
※運航阻害: 主に燃料切れやバッテリー過放電によって航行不能に陥ること

船舶事故の分析(事故の原因)

主な事故の原因

- 商船(貨物船、タンカー、旅客船) : 操船不適切、見張り不十分、機関取扱不良 (全事故の59%)
- 漁船 : 見張り不十分、操船不適切、機関取扱不良 (全事故の44%)
- プレジャーボート : 機関取扱不良、船体機器整備不良、見張り不十分 (全事故の48%)

船種類別・原因別による事故発生状況(過去5年間)



船舶種類別の事故原因上位3事項

商船	漁船	プレジャーボート
操船不適切 (29%)	見張り不十分 (30%)	機関取扱不良 (17%)
見張り不十分 (20%)	操船不適切 (8%)	船体機器整備不良 (16%)
機関取扱不良 (10%)	機関取扱不良 (6%)	見張り不十分 (15%)

(不可抗力を除く)

※見張り不十分の事例: 作業中などに見張りを放棄しても衝突することはないと思い込み航行していた

※操船不適切の事例: 視認しているにもかかわらず、相手が避けるだろうと思い込み避航動作をとらずに航行継続していた

3. 対応すべき課題と 講じるべき施策の方向性

商船(貨物船・旅客船等)における課題と講じるべき施策の例

対応すべき課題

- 商船における主要な事故の種類:「衝突、機関故障、乗揚」
- 商船における主要な事故の原因:「操船不適切、見張り不十分、機関取扱不良」

操船不適切による衝突の事例

他船と衝突のおそれがある態勢で接近するのを認めたが、自船の速力の方が速く他船をかわせると思い、減速するなど他船の針路を避けなかったため衝突

操船不適切による乗揚の事例

同じ針路で進行すると浅瀬に乗り揚げるおそれがあったが、レーダーで方位、距離を測るなど、船位の確認を十分に行うことなく、気付かずに続航し乗揚

見張り不十分による衝突の事例

見張り場所を移動して、船首部に装備されたクレーンによる船首死角を補う見張りが必要であったが、行わなかったため衝突

講じるべき施策の例

【ご議論いただきたいポイント】

上記の対応すべき課題に対して、以下のような施策の例が考えられるが、どのような施策が効果的か、また、他にどのような施策が考えられるか

- 主要な事故事例(操船不適切、見張り不十分、機関取扱不良)と対策について、運航事業者・船員等に対して情報提供・注意喚起
- 運航事業者が主要な事故を予防する取組みを行うように、運輸安全マネジメント評価においてきめ細やかな助言等を実施
- 運航事業者による船員への教育・訓練の充実
- 国の職員による訪船指導
- 運航事業者の自主的な安全管理体制の維持・向上や、衝突予防装置(AIS、ARPA等)の搭載を促すインセンティブの導入(例えば、優良運航事業者の表彰、優良船舶の認定など)

プレジャーボートにおける課題と講じるべき施策の例

対応すべき課題

※運航障害:主に燃料切れやバッテリー過放電によって航行不能に陥ること

- プレジャーボートにおける主要な事故の種類:「機関故障、衝突、運航障害」
- プレジャーボートにおける主要な事故の原因:「機関取扱不良、船体機器整備不良、見張り不十分」

機関取扱不良による運航障害の事例

エンジンを止めたまま、沖合で魚群探知機やレーダーを使用し続けた結果、バッテリーの過放電により航行不能となった

船体機器整備不良による機関故障の事例

燃料フィルタの汚れを確認せず出航し、フィルタが詰まってエンジンが停止

見張り不十分による衝突の事例

魚釣りに気をとられ自船に接近する船に気付かず、何の措置もとらなかったため衝突
釣りをを行いながら漂泊中、他船が自船を避けてくれるものと思い、餌の調整に夢中になり見張りを行わなかったため衝突

発航前点検の徹底や、機関の適切な取扱いによって防ぐことが可能

講じるべき施策の例

【ご議論いただきたいポイント】

上記の対応すべき課題に対して、以下のような施策の例が考えられるが、どのような施策が効果的か、また、他にどのような施策が考えられるか

- 発航前点検(法定義務)の徹底や、機関の適切な取扱いを促すため、操縦者に対して情報提供・注意喚起
 - ✓ 免許の更新講習を更に改善(最新の主要な事故事例を講習内容に追加するなど)
 - ✓ 国から個人に対して効果的に情報提供・注意喚起を実施(例えば、船舶の販売時、船舶検査時、免許の更新講習時の機会を使って、より効果的なパンフレットを配布)
 - ✓ 沿岸域情報提供システム(MICS)を活用して、主要な事故事例への対応方法を操縦者に対して情報提供
- 操縦者に危険を知らせて、見張り不十分による衝突を防止するため、衝突予防装置(簡易型AIS等)を活用

漁船における課題と講じるべき施策の例

対応すべき課題

※運航障害:主に燃料切れやバッテリー過放電によって航行不能に陥ること

- 漁船における主要な事故の種類:「衝突、運航障害、乗揚」
- 漁船における主要な事故の原因:「見張り不十分、操船不適切、機関取扱不良」

見張り不十分による衝突の事例

漁ろうに従事中、網の方向調整と漁獲物の選別作業に気をとられ、周囲の見張りを行わなかったため衝突

見張り不十分による衝突の事例

岸壁付近を出航中、夜間なので入航船はいないものと思い、周囲の見張りを行わなかったため衝突

見張り不十分による衝突の事例

魚群探索を行いながら移動中、魚群探知機を監視することに気をとられて見張りを十分に行わなかったため衝突

見張り不十分による事故が多い(事故原因の3割)

講じるべき施策の例

【ご議論いただきたいポイント】

上記の対応すべき課題に対して、以下のような施策の例が考えられるが、どのような施策が効果的か、また、他にどのような施策が考えられるか

- 操縦者に危険を知らせて、見張り不十分による衝突を防止するため、衝突予防装置(簡易型AIS等)を活用
- 発航前点検(法定義務)の徹底や、機関の適切な取扱いを促すため、操縦者に対して情報提供・注意喚起
- ✓ 沿岸域情報提供システム(MICS)を活用して、主要な事故事例への対応方法を操縦者に対して情報提供

4. 海難事故に対する対応事例（参考）

海難事故に対する対応事例(フェリーありあけ横転事故)

【事故の概要】

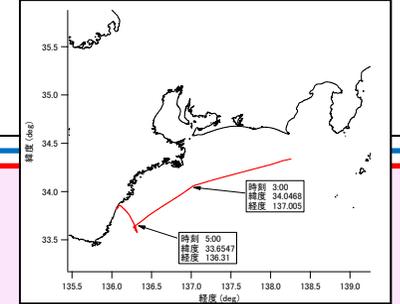
- 平成21年11月13日午前5時頃、東京から志布志・沖縄に向けて熊野灘を航行中であつたフェリーありあけの船体が右舷側に大傾斜し、その後、三重県御浜町沖にて乗揚げ。
- 平成23年2月の運輸安全委員会の報告によると、本事故は左舷後方からの追い波によって大傾斜が発生し、これによりトラックやコンテナなどの積荷が崩れ復原力を失った可能性があると指摘されている。

フェリーありあけの概要

総トン数:7,910総トン、全長:167m
運航事業者:マルエーフェリー(株)
建造年:平成7年
就航航路:東京-志布志-名瀬-那覇

【事故当時の状況】

乗客乗員:旅客7名、乗員21名(全員救助)
積載貨物:コンテナ150本、トレーラー44台、
大型車両11台、乗用車27台



【事故直後の国土交通省の対応】

- (1)フェリー事業者への注意喚起(積載貨物の安定確保及び船内巡視の励行等)
- (2)マルエーフェリーに対する立ち入り検査の実施(貨物の固縛マニュアルの作成等の指導)

【「フェリー大傾斜事故防止対策検討委員会(海事局)」による再発防止対策の検討】(23年3月最終報告、4月業界指示)

①貨物の移動防止のための固縛等 《**貨物固縛マニュアル作成の義務付け**》

＜車両・シャーシ貨物を搭載する場合＞

- 事業者において自社の固縛・積付け方法が適切かを「貨物の固縛強度評価基準」等により検証
- 強度不足が見られる場合は固縛の強化、固縛装置の追加、重量物の搭載位置の制限等の改善を図る

＜直積みコンテナ貨物を搭載する場合＞

- コンテナ船と同種の固定装置の使用
- 隙間のない積載、スペーサーの設置等



②大傾斜防止のための操船

- 追い波中などの危険な状況では、IMOが策定した荒天時の操船ガイダンスを踏まえ、減速を行うなど危険回避に努めること。

＜クローバーリーフに専用の固縛装置を掛けた車両等の固縛＞

海難事故に対する対応事例(川下り船転覆事故)

【事故の概要】

日時：平成23年8月17日(水)14時30分頃
場所：天竜川(浜松市)
事業者：天竜浜名湖鉄道(株)
船名：第十一天竜丸
概況：乗客21名、船頭2名が乗船して航行中、岩に乗り上げ転覆。乗船者全員が落水し、乗客4名船頭1名が死亡し、乗客5名が負傷。



【事故直後の国土交通省の対応】

1. 事故を発生させた事業者に対する措置

事実関係の確認及び特別監査を実施し、平成23年10月に海上運送法に基づく安全確保命令を発出。

2. 全国の川下り船事業者に対する措置

事故の重大性にかんがみ、すべての乗客への体格に合った救命胴衣の着用の徹底等を指導。

【運輸安全委員会から国土交通大臣に対する意見】(平成24年4月)

- (1) 航路におけるリスクの認識、事故のおそれのある状況での適切な操船方法等について、船頭と運航管理者間で共有するように指導すること。
- (2) 適切な救命設備の備付け及び救命胴衣の着用、救命クッションの適切な使用方法の説明等について指導を継続すること。

【運輸安全委員会の意見等を受けた国土交通省の対応】

- (1) 意見等を受け、平成24年4月に川下り船事業者に対して次の措置を指導。
 - ① 船頭と運航管理者間で、航路におけるリスク等に関する情報を共有する取組みの実施。
 - ② 適切な救命設備の備置と救命胴衣の着用等の徹底。
- (2) 事故調査報告書(平成24年12月公表)を受け、次の措置を実施。
 - ① 安全対策検討委員会を設置し、平成25年4月に「川下り船の安全対策ガイドライン」を策定。
 - ② 平成25年度からは、ゴールデンウィーク前から8月末までの期間において、本ガイドラインや救命胴衣の着用を促すポスターを配布の上、全ての乗船者への救命胴衣の着用の徹底や安全運航対策の充実等を図ることについて事業者への訪船指導等を実施。



海難事故に対する対応事例(ケミカルタンカー乗組員死亡事故)

【事故の概要】

平成24年2月7日、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、タンククリーニングを行うために入ったと思われる乗組員1名が倒れているのが発見され、救出されたものの死亡した。



事故船「第二旭豊丸」

【運輸安全委員会から国土交通大臣に対する勧告】（平成25年4月26日）

内航ケミカルタンカーの運航事業者に対して、閉鎖区域へ入る際の酸素及びガス濃度計測の実施の徹底、その実施状況の記録、タンククリーニング作業手順の策定・掲示、緊急時の対応方法の教育訓練等を指導すること。

また、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等に努めているかについて、引き続き監査等を通じて確認すること。

【海事局における事故再発防止の対応状況】

上記勧告を受けて、国土交通省では、同日、ケミカルタンカーを含むタンカー運航事業者の団体である全国内航タンカー海運組合に対し、事故の再発防止策の徹底を図るよう指導した。

これを受けて、同組合では、国土交通省海事局も参加したワーキンググループを設置して、ケミカルタンカーの運航事業者が講じるべき安全対策（注）を取りまとめ、各事業者においてこれらを実施することとした。

（注）ケミカルタンカーの安全対策のポイント

- ・ ガス検知の実施等についての少なくとも年1回の訪船指導
- ・ 危険区域への立入の際や緊急時の遵守事項の掲示、緊急時の対応方法の教育・訓練の実施
- ・ 積荷の危険性、許容濃度等の周知、ガス濃度計測結果等の記録
- ・ 許容濃度を超える有毒ガス検出時の立入制限、タンククリーニング等の実施
- ・ 安全措置に必要な時間を考慮した無理のない配船 等

国土交通省では、ケミカルタンカーの運航事業者が上記安全対策を確実に実施していること等を確認するため、本年4月以降、各地方運輸局等の担当職員が、船舶検査実施等の機会に、ケミカルタンカー全船を訪船し、安全対策の実施状況の確認、安全対策についての説明・指導を行っている。

海難事故に対する対応事例(貨物船・漁船衝突事故)

【貨物船NIKKEI TIGER 漁船堀栄丸衝突事故の概要】

平成24年9月24日、宮城県石巻市東方沖約930kmの太平洋上において、カナダに向けて北東進中の貨物船NIKKEI TIGERと南進中の漁船堀栄丸が衝突し、堀栄丸が沈没。堀栄丸の乗組員13人が行方不明となり、後日、死亡認定された。



貨物船NIKKEI TIGER



漁船堀栄丸



事故発生場所

【運輸安全委員会から国土交通大臣及び水産庁長官に対する意見】（平成25年10月25日）

- ① 国土交通大臣及び水産庁長官は、外洋を航行等する漁船の所有者等に対し、船舶自動識別装置（AIS）の衝突防止のための有用性の周知等AIS早期普及のための施策の検討を行うこと。
- ② 国土交通大臣は、海運事業者に対し、航行する海域の漁船の操業状況についての情報を、また、水産庁長官は、漁船の所有者等に対し、事故発生状況等の情報を、運輸安全委員会の船舶事故ハザードマップ等から入手し、活用するように指導すること。



【国土交通省及び水産庁の対応】

国土交通省、水産庁、海上保安庁及び総務省が参加する「漁船へのAIS普及に関する関係省庁検討会」を設置し、AISの漁船への普及促進策等について検討し、以下の支援策を実施。

＜AISの漁船への普及支援策の内容＞

- AIS搭載船には漁船保険料を最大20万円助成
- AIS設置費用を実質無利子で借入可能(上限:400万円・5年間)
- 簡易型AISについて無線局の定期検査の不要化、開設時の免許手続きの簡素化

海難事故に対する対応事例(大型旅客船座礁事故)

【事故の概要】

●事故調査結果(2013年5月イタリア政府発表)

- 発生日時: 2012年1月13日22:00頃
(日本時間14日06:00頃)
- 場所: イタリア中部トスカナ州沖合ジリオ島
付近にある浅瀬で、座礁・浸水・横転。
- 乗員乗客: 4,229人(旅客: 3,206人、乗務員: 1,023人)
- 死者・行方不明者: 32名、邦人乗客43人全員無事
- 主な原因:
 - 船長の誤った行動及び判断
 - 船員による初動体制の不備
 - 浸水警報装置の備え付けが非適用
 - 浸水によるエンジンや電気設備の停止
 - 浸水による復原力の低下



●コスタコンコルディア号

- ・総トン数: 11万4,147トン
- ・全長: 約290メートル、幅: 35.5m
- ・建造年: 2006年
- ・旅客定員: 3,780人(乗務員除く)
- ・客室数: 1,500室



【国際海事機関(IMO)の対応】

○速やかに実施すべき運航上の安全対策として、運航計画や出港前訓練実施を徹底するよう各国に要請。また事故調査結果を踏まえ技術的な対策を検討中。



【国土交通省の対応】

○IMOの要請を踏まえ、関係業界団体に対し、現状の対策の検証と見直しを実施し、**緊急時の旅客避難等に関する安全対策を充実することを推奨**する通達を发出。

- 救命胴衣の客室以外への追加搭載
- 避難要領等の周知
- 出港前の旅客の避難訓練の実施
- 旅客に対する操練への参加要請 等



実施事例【船室キーのタグへの避難場所記載】→



←実施事例【船内見学会を活用した避難要領の説明】

韓国旅客船セウォル号沈没事故の概要

【事故の概要】

- 発生日時: 平成26年4月16日午前9時前
- 仁川港から済州島に向かって韓国南西部の珍島沖合を航行していた韓国旅客船「セウォル号」に浸水が発生し、その後沈没。
- 294人が死亡・10人が行方不明、172人は救助(10月現在)。

【主な原因】(韓国検察庁捜査経過資料より)

- 船社の無理な増築・過積載のため復原性が著しく悪化した状態で、操舵手の未熟な操作による急激な変針で船が左舷に傾き、しっかり固縛されていなかった貨物が片側に寄せられ復原性を失い沈没。



【内航旅客船の安全強化】

- 韓国海洋水産部は、事故を踏まえて内航旅客船の安全強化策を発表(9月2日)。主な内容は以下のとおり。
 - 政府が運航事業者を直接指導・監督する体制の構築
 - 運航管理規程の審査体制の見直し
 - 船長の乗務基準・適性審査の強化
 - 内航旅客船の新造・代替建造の推進
 - 参入障壁の撤廃
 - 罰則の強化
- 海洋警察庁を解体し、新設する国家安全処に海洋救助、救難、海洋警備分野を移管する方針を大統領が表明(5月19日)。

【違法行為等の捜査経過】

- 韓国検察庁は、セウォル号事故に関する捜査経過を発表(10月6日)。この時点までに399人が捜査対象となり、そのうち154人が起訴され拘留。

【政府機関等に対する監査結果】

- 韓国監査院は、類似事例の再発防止等を目的として、政府機関及びその委託機関に対して監査を実施(10月10日)。政府機関等に対して、解任、懲戒等の処分を要求。

【事故を踏まえた国土交通省の対応】

- 事故の重大性に鑑み、事故翌日に旅客船事業者に対し、改めて事故防止及び非常時対応の措置を徹底するよう指示。
- 旅客船事業者の一層の安全確保のため、今年の夏季安全総点検等において、特に、救命設備の備え付け状況、非常時体制の構築状況、避難訓練の実施状況などについて重点的に点検。

5. その他参考資料

水上オートバイ利用適正化推進検討委員会の概要

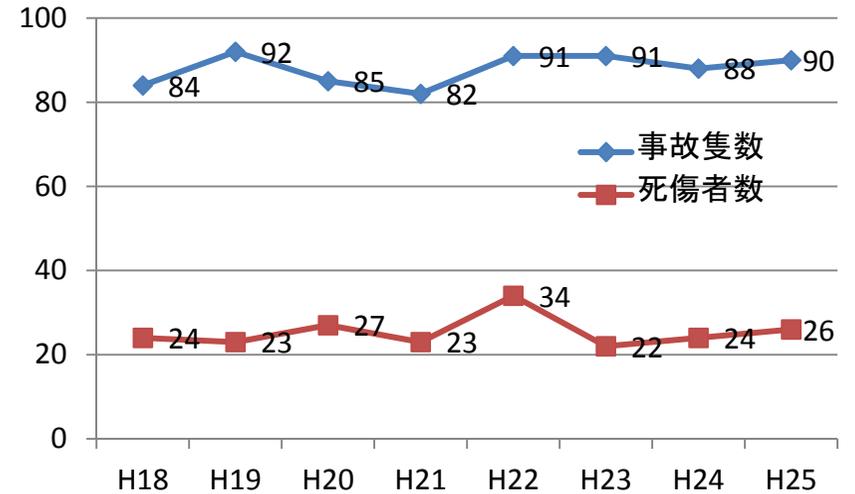
水上オートバイ利用適正化推進検討委員会

水上オートバイの利用適正化を推進し、安全・安心な利用促進を図るため、平成26年3月に設置された委員会。有識者、マリンレジャー関連団体、行政機関等の関係者により構成。

課題1：一部のユーザーに安全情報等が適切に届いていない

課題2：一部ユーザーのマナー違反、危険操船に関する報道等による水上オートバイのイメージの悪化

課題3：水上オートバイが利用可能な整理されたスポットの減少



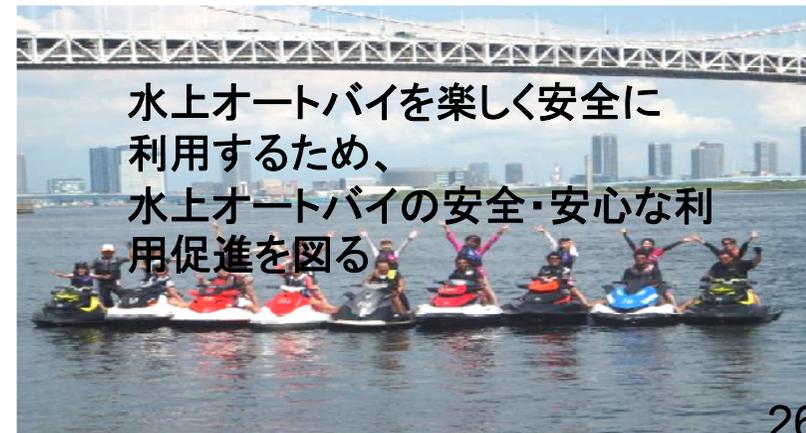
水上オートバイの事故隻数と死傷者数(海上保安庁資料より)

水上オートバイ利用適正化推進検討委員会における議論の状況

○水上オートバイの利用実態及びマリーナ等における管理状況に関する調査を実施中

○調査結果を踏まえ、検討委員会において以下の対応策について検討予定

- ユーザーへの情報提供手段
- 水上オートバイに対するイメージ向上策
- 管理された利用スポット拡大のための方策

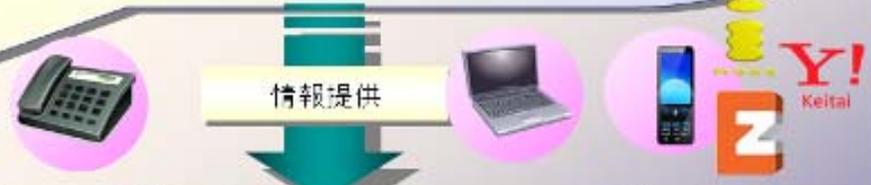


沿岸域情報提供システム(MICS)の概要



海の安全情報

- 緊急情報** 避難勧告、海難の発生や気象警報・注意報など
- 気象・海象情報** 灯台で30分毎に観測した風向、風速等の現況
- 海上安全情報** 海上工事、漁業活動状況や海難防止対策など
- 海に関するデータ** 潮流、潮汐情報や気象の過去データなど
- ライブカメラ** 灯台等に設置したライブカメラの映像



情報提供

海を利用する全ての方々



✉ **電子メールによる情報提供を開始** ✉
緊急情報を電子メールによりリアルタイムに配信する
新たな情報提供サービスを開始しました。



海事分野における防災・減災について

- ・平成23年3月11日の東日本大震災では、津波により沿岸部等において多くの人命が失われた。
- ・船舶運航事業者においても、港内での船舶の漂流、座礁及び陸上乗り上げ等の被害が発生。
- ・復旧・復興の段階においては、道路が寸断される中、船舶を活用した要員・緊急物資の輸送が大きく貢献。

<海事局における主な防災・減災施策>

船舶運航事業者の津波避難体制改善

- 東日本大震災では、津波により多くの船舶被害等が発生。平時から災害発生に備えることが重要。
- 津波発生時を想定した船舶・旅客の避難マニュアル作成の手引きを策定。
- 津波避難マニュアル作成等の促進及び必要な協力・支援を実施。



東日本大震災における船舶乗り上げ被害状況

大規模災害時における船舶の有効活用

- 過去の大規模災害時において、船舶は被災地への支援物資、自衛隊等の緊急輸送などに貢献。
- 今後予想される大規模災害発生時において対応可能船舶を確保するための具体的方策の検討や活用可能な船舶を迅速に選定するプログラムの構築等を実施。



東日本大震災時のフェリーによる自衛隊等の要員、車両の輸送

津波救命艇の普及促進・有効活用

- 津波タワー等への迅速な避難が困難な高齢者、幼稚園児等向けに津波救命艇の試作艇を開発し、「津波救命艇ガイドライン」を策定。
- 信頼性の高い高品質な製品の流通、自治体での導入を促進。



津波救命艇第1号艇
(高知県高知市内の遊園地)

津波救命艇について

これまでの取り組み

- 近隣に高台が無い等速やかな避難が困難な場合の津波避難対策として、四国運輸局において「津波救命艇」を試作(平成24年度内閣府予算「災害対策総合推進調査費」を活用)
- 技術要件等を取りまとめた「津波救命艇ガイドライン」を四国運輸局において策定(平成25年6月)
- 今年8月までに3社3型式が技術要件等を満たすとして、四国運輸局が承認
- 四国運輸局管轄外でも導入が広がりつつあることから、平成26年9月に国土交通省海事局としての「津波救命艇ガイドライン」を策定し、技術要件等を満たす製品の全国への更なる普及を促進

【津波救命艇(試作艇)仕様】

全長：8.4m 全幅：3.0m
高さ：3.0m 重量：3.5トン
定員：25名
装備：トイレ、椅子、食糧等
材質：繊維強化プラスチック、発泡樹脂 等



- 津波高さに依らず避難が可能
- 船舶用救命艇をベースにした高いサバイバル性能