

海上運送法等に基づく輸送の
安全にかかわる情報の公表

(平成26年度)

国土交通省海事局

目次

はじめに	2
1. 平成 26 年度の立入検査の状況	3
2. 命令に係る事項	3
3. その他安全に関する重大な事項(安全の確保のために発出した通達等)	9
(1) 船舶事故の発生状況	9
(2) 船種別事故の発生状況	10
(3) 主な指導内容	11

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あり、「海上運送法施行規則第19条の2」及び「内航海運業法施行規則第17条の2」に定める以下の情報を記載しています。

- 立入検査に係る事項
- 命令に係る事項
- その他安全に関する重大な事項(安全の確保のために発出した通達等)

1 平成26年度の立入検査の状況

平成26年度に、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立入検査の実施件数は、2,189件となっており、処分(指導を含む。)は23件、うち3件について「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。

立入検査実施状況

(件)

年度	24	25	26
事故時の立ち入り検査(注①)実施案件	20	28	35
(うち処分実施案件)注②	18	23	23
(うち命令発出案件)注③	1	2	3
通常時立ち入り検査(注④)等実施案件	3,084	2,401	2,154
合計	3,104	2,429	2,189

注①: 事故発生時などに緊急に行われる検査

注②: 事故時の立入検査案件のうち、輸送の安全確保に関する指導、命令を行った案件

注③: 処分実施案件のうち、安全確保に関する命令を発出した案件

注④: 通常時定期的に行われる検査

※ 国土交通省では、適切な船舶の運航管理を通じた、旅客船及び貨物船の輸送の安全を確保するため、全国の地方運輸局等に配置された運航労務監理官が、通常時から定期的に、海上運送法及び、内航海運業法に基づき、船舶運航事業者に対して、その業務に関し報告を求めるほか、船舶運航事業者が所有する船舶及び事業所に対して立入検査を実施するなどの監査を行っています。

特に、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、迅速に特別監査と称する立入検査を実施し、海上運送法又は内航海運業法の違反の有無、事故原因の究明を行い、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など再発防止を図っています。

2 命令に係る事項

平成26年度には、一般旅客定期航路事業者が、小型遊覧船の座礁事故を起こしました。また、離島航路に就航している一般旅客定期航路事業者が「危険物船舶運送及び貯蔵規則」に違反して液体酸素を運送している事案が判明しています。これらを受けて、海上運送法第19条第2項に基づき、「輸送の安全を確保するため必要な措置をとるべきこと」を命令しました。これらについて、以下に掲載いたします。

(1) 小樽～オタモイ周遊航路における、小型遊覧船の座礁事故を受けて発出した命令

【事業者概要等】(事業者名等)小樽観光振興公社(一般旅客定期航路事業)

(命令発出年月日) H26. 5. 22

(所管運輸局) 北海道運輸局

【事例概要】小樽～祝津～オタモイ周遊航路における一般旅客定期航路事業者において、平成26年5月6日、小型遊覧船「あおぼと」がオタモイ岬沖で座礁事故を起こした。

【原因】運航基準図を乗組員が把握しておらず、基準経路を逸脱して航行したため、陸側に近づき過ぎた結果、座礁した。

命令内容	事業者においてとられた改善措置の内容
<p>○安全管理体制の構築 社内の安全管理体制を構築すること。</p> <p>○安全管理組織の適正化 安全統括管理者、運航管理者は職務を代理せず、安全及び運航に関し直接職務を執ること。</p> <p>○教育、訓練の実施 安全統括管理者並びに運航管理者及び船員に対し、適切な安全教育や訓練の実施体制を構築し徹底すること。</p>	<p>○安全管理体制の構築 ・毎月1日を「安全の日」と定め、安全会議を開催し、事故、ヒヤリハット等の報告を行い、是正措置及び予防措置について社員全員で意見交換、協議を行っていく。 ・運航基準図に緯度・経路・変針点、岩礁等の航行の障害となるものなどを明記し、安全管理規程の変更を行った。 ・船舶の通常航海当直体制を見直した。</p> <p>○安全管理組織の適正化 安全統括管理者と運航管理者の兼務体制を解消し、一名ずつ選任し、運航管理補助者2名を配置した。</p> <p>○教育、訓練の実施 北海道旅客船協会より講師を招き、「旅客船の安全運航」に関し研修を実施した。また、全社員を対象に、安全統括管理者等による、安全管理規程の実施に関する教育訓練を実施した。</p>

(2) 鹿児島～奄美・沖縄等航路における「危険物船舶運送及び貯蔵規則」違反を受けて発出した命令(その1)

【事業者概要等】(事業者名等) マルエーフェリー(株)(一般旅客定期航路事業)

(発出年月日) H26. 8. 8

(所管運輸局) 九州運輸局

【事例概要】「鹿児島～沖縄」(フェリー「あけぼの」, 「波之上」)一般旅客定期航路事業において、「危険物船舶運送及び貯蔵規則」に違反して液体酸素が運送されていた。(平成26年6月21日)

【原因】安全管理規程の作業基準によらず運航していた。また、安全統括管理者及び運航管理者が、乗組員等に対し、必要な安全教育を実施せずに業務させていた。

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 関係法令を厳格に遵守するため、関係者に周知徹底するとともに、許可条件の遵守状況を定期的に確認する仕組みを構築、再発防止対策を確実に講じること。</p> <p>○マニュアルの作成及びその実施 危険物等の取扱いについて、関係法令及び安全管理規程を的確に実施できるよう、船長、運航管理者のみならず荷役事業者等関係者における責任者や担当部署の役割を明確化したマニュアルを作成し、安全管理体制の確立・強化を図る。</p>	<p>○関係法令の遵守 違反運送直後に開催した安全管理対策会議において、海上運送法等関係法令遵守の徹底について、安全教育の更なる充実・強化を図るよう指示するとともに、<u>各船、荷役会社、営業部等合同の勉強会</u>や<u>離島代理店合同勉強会</u>を繰り返し開催し、周知徹底を図った。 また、貨物受付事務所において、容器・包装・積載量について正確に確認の上、積み込みをし、積載場所等の条件については、「<u>積荷一覧表</u>」に船長の検認を受けた後、営業部と本船に保管することとした。</p> <p>○マニュアルの作成及び実施 独自の「<u>危険物等取扱い手順書</u>」及び関係荷役作業会社の手順書等を作成し、繰り返し勉強会を開催することで、その運用に関し、法令違反が発生することがないように徹底を図った。 上記手順書を事務所及び、船舶等に備置し、更に、<u>内部監査</u>に於いて、上記手順書通りに実施できているか<u>チェックを強化</u>し、実施の徹底を図った。 また、営業現場での危険物の取り扱いを確実・正確に実施するため、「<u>危険物等取扱い業務確認書</u>」(営業部用)を作成し、指導を強化した。</p>

<p>○安全管理規程の遵守</p> <p>安全統括管理者及び運航管理者は、全職員に対して関係法令の遵守と輸送の安全を確保するために、安全教育を定期的実施し、その周知徹底を図るとともに当該教育の実施に係る記録を行うこと。</p>	<p>○安全管理規程の遵守</p> <p>各部署における「安全管理規程及び作業基準」の音読に加え、「<u>危険物等取扱い手順書の勉強会を実施</u>」することで安全管理体制の強化を図った。</p> <p>今後は、関係法令の十分な理解と順守のために主要法令、及び安全管理規程について、管理所及び、船長を含め、<u>全職員を対象に定期的な研修会を実施</u>し、さらなる理解と順守を徹底するとともに、実施内容を記録し、管理体制の構築を図った。</p>
---	---

(3) 鹿児島～奄美・沖縄等航路における「危険物船舶運送及び貯蔵規則」違反を受けて発出した命令(その2)

【事業者概要等】(事業者名等) 奄美海運(株) (一般旅客定期航路事業)※

(発出年月日) H26. 8. 8

(所管運輸局) 九州運輸局

【事例概要】「鹿児島～奄美大島・トカラ列島」(フェリー「あまみ」, 「きかい」)一般旅客定期航路事業において, 「危険物船舶運送及び貯蔵規則」に違反して液体酸素が運送されていた。(平成26年6月21日)

※奄美海運(株)はマルエーフェリー(株)の系列会社

【原因】安全管理規程の作業基準によらず運航していた。また, 安全統括管理者及び運航管理者が, 乗組員等に対し, 必要な安全教育を実施せずに業務させていた。

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 関係法令を厳格に遵守するため, 関係者に周知徹底するとともに, 許可条件の遵守状況を定期的に確認する仕組みを構築, 再発防止対策を確実に講じること。</p> <p>○マニュアルの作成及びその実施 危険物等の取扱いについて, 関係法令及び安全管理規程を的確に実施できるよう, 船長, 運航管理者のみならず荷役事業者等関係者における責任者や担当部署の役割を明確化したマニュアルを作成し, 安全管理体制の確立・強化を図る。</p>	<p>○関係法令の遵守 違反運送直後に開催した安全管理対策会議において, 海上運送法等関係法令遵守の徹底について, 安全教育の更なる充実・強化を図るよう指示するとともに, <u>各船, 荷役会社, 営業部等合同の勉強会</u>や<u>離島代理店合同勉強会</u>を繰り返し開催し, 周知徹底を図った。 また, 貨物受付事務所において, 容器・包装・積載量について正確に確認の上, 積み込みをし, 積載場所等の条件については, 「<u>積荷一覧表</u>」に船長の検認を受けた後, 営業部と本船に保管することとした。</p> <p>○マニュアルの作成及び実施 独自の「<u>危険物等取扱い手順書</u>」及び関係荷役作業会社の手順書等を作成し, 繰り返し勉強会を開催することで, その運用に関し, 法令違反が発生することがないように徹底を図った。 上記手順書を事務所及び, 船舶等に備置し, 更に, <u>内部監査</u>に於いて, 上記手順書通りに実施できているか<u>チェックを強化</u>し, 実施の徹底を図った。 また, 営業現場での危険物の取り扱いを確実・正確に実施するため, 「<u>危険物等取扱い業務確認書</u>」(営業部用)を作成し, 指導を強化した。</p>

<p>○安全管理規程の遵守 安全統括管理者及び運航管理者は、全職員に対して関係法令の遵守と輸送の安全を確保するために、安全教育を定期的 に実施し、その周知徹底を図るとともに当該教育の実施に係る記録を行うこと。</p>	<p>○安全管理規程の遵守 各部署における「安全管理規程及び作業基準」の音読に加え、「<u>危険物等取扱い手順書</u>」の勉強会を実施することで安全管理体制の強化を図った。 今後は、関係法令の十分な理解と順守のために主要法令、及び安全管理規程について、管理所及び、船長を含め、<u>全職員を対象に定期的な研修会を実施し</u>、さらなる理解と順守を徹底するとともに、実施内容を記録し、管理体制の構築を図った。</p>
--	---

3 その他安全に関する重大な事項(安全の確保のために発出した通達等)

過去3年の間の指導状況は以下のとおりです。

(1) 船舶事故の発生状況

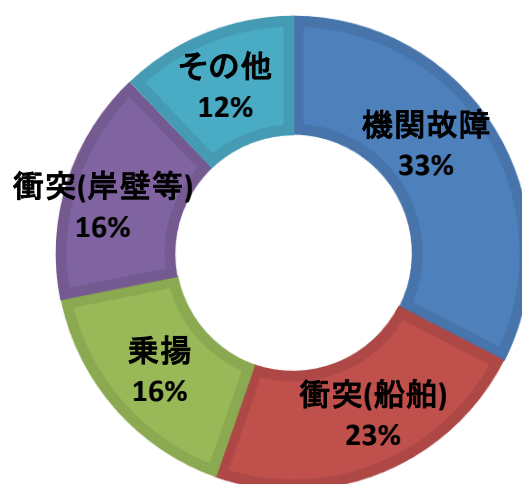
平成26年度に海上運送法及び内航海運業法に基づき船舶運航事業者から報告された事故等の発生件数は、対前年比17件(約8%)減の206件となりました。

事故の種類別(過去3年間平均)では最も多い機関故障が全体の33%を占めており、以下、衝突(船舶)が23%、乗揚17%、衝突(岸壁等)16%となっております。

平成26年度事故等発生件数(海上運送法対象事業者)(年度:件)

事故種類別	24	25	26
衝突(岸壁等)	30	32	33
衝突(船舶)	59	48	47
乗揚	23	44	34
機関故障	71	57	67
火災	1	8	5
浸水	2	11	3
漂流	2	3	2
沈没	0	2	0
油流出	9	13	8
その他	6	5	7
合計	203	223	206

事故種類別の割合
(直近過去3年の平均)



(2) 船種別事故の発生状況

① 旅客船

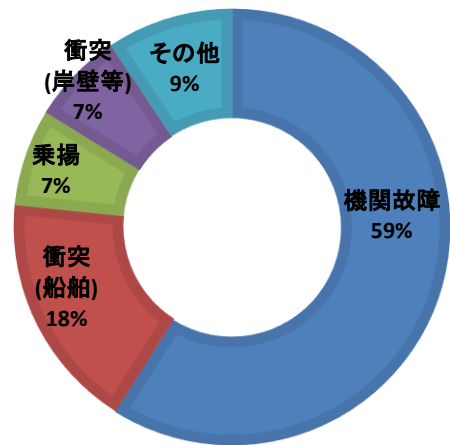
平成 26 年度の旅客船の事故等発生件数は、対前年比 1 件(約1%)増の 92 件となりました。

事故の種類別(過去 3 年間平均)にみると、「機関故障」が約59%、「衝突」(船舶)が約18%、「乗揚」約7%を占めております。

(年度:件)

事故種類別	24	25	26
衝突(岸壁等)	11	15	23
衝突(船舶)	11	6	3
乗揚	3	10	6
機関故障	61	49	54
火災	0	1	1
浸水	2	4	1
漂流	2	1	1
沈没	0	0	0
油流出	2	3	2
その他	3	2	1
合計	95	91	92

旅客船事故種類別の割合
(直近過去3年の平均)



② 貨物船

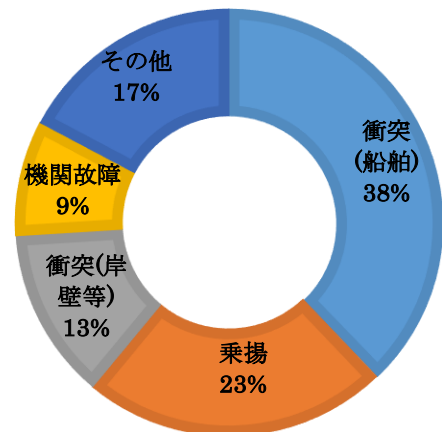
平成 26 年度の旅客船の事故等発生件数は、対前年比 18 件(約14%)減の 114 件となりました。

事故の種類別(過去 3 年間平均)にみると、「衝突」(船舶)が約38%、「乗揚」が約23%、「衝突」(岸壁等)約13%を占めております。

(年度:件)

事故種類別	24	25	26
衝突(岸壁等)	19	17	10
衝突(船舶)	48	42	44
乗揚	20	34	28
機関故障	10	8	13
火災	1	7	4
浸水	0	7	2
漂流	0	2	1
沈没	0	2	0
油流出	7	10	6
その他	3	3	6
合計	108	132	114

貨物船事故種類別の割合
(直近過去3年の平均)



(3) 主な指導内容

上記事故原因に対して、過去3年間に、監査指導書、通達等を通じて、以下のような対策を実行するよう、事業者に対して指導しました。

① 荒天時における小型高速船の事故対策

小型高速船が高波を受けた際に、本船前部に乗船していた乗客が衝撃を受け軽傷を負った。この事故について、以下のような対策を講じること。

- ・ 高速航行中や荒天時におけるシートベルト装着を必ず全旅客へ徹底する。
- ・ 航行中に船内放送にてシートベルト装着の注意喚起を行い、巡回時に装着確認を確実に行う。
- ・ 高齢者等に対する後部座席への着席・移動案内について、乗船口での声掛けを実施する。

② 高波時におけるコンテナ積載対策

コンテナ船が横波を受けて、積荷のコンテナが海中転落した事故について、原因の究明に努めるとともに、すみやかに、波高が高い際に暴露甲板にコンテナを積載することを禁止する等の事故再発防止対策を講じること。

③ 入港時の突風等への対策について

フェリー船が入港時に突風にあおられ、岸壁に衝突した事案について、荒天時には、陸上の運航管理者は船長と協議による曳船の使用判断及び曳船の手配を行う等の対策を講じること。

④ 天候急変時の運航の可否判断等について

強風等による天候急変などの状況に応じて、運航管理者との協議を行うことにより運航の可否判断を行う等、適切な取り組みが実施されるよう、安全管理の徹底を図ること。

⑤ その他

船舶事故の発生時には速やかに関係官署等に連絡すること。

(参考):指導案件の例

以下に 26 年度に行われた処分案件のうち、命令には至らないものの、文書による指導を行った事故の例を掲載します。

事故種類別		事件事例
衝突(岸壁等)	①	フェリーが入港中、大潮による海流の影響を強く受け、急激に船体が圧流され、左舷船尾と港入口防波堤とが接触。左舷船尾に凹損、港入口防波堤に損傷を発生した。
	②	旅客船が、運河入口を航行中、前方右岸に停泊していた台船に気を取られ、本船右舷前方手前にあった棧橋の角に同船右舷側が衝突し、そのまま波よけの杭の先端に乗り上げた。
	③	旅客船が入港する際、赤色灯浮標に衝突した。直ちに、船長は旅客の負傷、船体の浸水、油流出等ないことを確認、航行に支障ないことを確認し保安部等へ連絡した。その後、棧橋まで航行、乗客を下船させた。
衝突(船舶)	①	航行中の貨物船の左舷側から航行してきた漁船が衝突。貨物船は左舷後部に擦過傷、相手船は船首左舷防舷物に凹損、漁船員一名が打撲した。
	②	旅客船が運河を航行中に、前方を航行する作業船に曳航されていた台船に船首部が衝突した。乗客3名転倒し、内1名は入港後病院へ救急搬送された。
	③	航路の折り返し地点で旋回時に舵がロックした状態になり、操縦不能になり、付近に停泊していた、浚渫船の作業台に接触した。旅客船は自力航行不能となり、船体の水面から上部に亀裂及び破孔が生じた。
乗揚等	①	航路の暗礁付近において、プロペラが岩礁に接触しプロペラ・シャフトに損傷が発生した。
	②	出港後急に雨が激しくなり、視程が落ちてきたところ、前方に漁具を確認したため、右転して漁具を交わしたあと、左に舵を戻したものの、戻りが悪く、暗礁に乗揚げた。乗客1名が上顎骨骨折で全治1ヶ月であった。
	③	出航後沖合約4キロメートル付近の磯付近に多数漁船を確認したため、避航するため左転を行ったところ、港より約7キロメートル沖にある暗礁に船底接触した。
機関故障	①	航行中の旅客船において、主機関水温上昇の警報が作動。クーラーキャップからの漏液が見られたため、運航停止を決定。原因としては、冷却器エレメントに経年劣化等何らかの理由で亀裂が入り、潤滑油が清水側に漏洩し噴出したものである。
	②	旅客船が運河水門へ最微速にて進入し右岸側に停船しようとしたところ後進が機能しない状況となり、逆に前進の出力が上がる状況が発生した。船長は停船不可能と判断し咄嗟にサイドスラスタを運用し前方の水門扉へ船首右舷から衝突させた。衝突により行き足の止まった同船を水門左岸側に停船させた。

機関故障	③	出航後、操舵機の異常(操舵角度不足)を感じたため、入港後調査を行ったところ、操舵機油圧装置の作動不良が確認されたため、次発便より欠航とした。
	④	入港準備中、突然発電機が停止した。燃料タンクを確認したところ、水分混入がみられたので、別のタンクの燃料を使用したところ、発電機関が復旧し港に接岸した。
その他	①	小型船舶が入港に際し、高波により船体が衝撃を受け客室前方に着席していた乗客が負傷し、病院に入院。後に腰椎圧迫骨折と診断された。
	②	小型船舶が航行中、高波を受け船体が跳ねたことによる衝撃で、着席していた乗客の身体も跳ね負傷した。後日、乗客が腰椎圧迫骨折と診断された。
	③	タンカーにおいて、ガスフリー作業終了後のタンク内点検時にガスフリー作業が不十分であったため、甲板手が体調不良を発症した。
	④	午前5時頃、漁港のすぐ外で、貨物船と牡蠣漁船が衝突する事故が発生し、漁船が転覆する事故が発生したが、運輸局への報告が遅れ、運航労務監理官が事実を把握したのは半日後であった。
	⑤	通信長を配乗すべきフェリーが、関係法令等に定める配乗計画に基づく通信長を配置せず、違法運航していた。
	⑥	同一の航路に就航中の上下船舶が、基準航路を外れ双方の船舶が、反航船に近づくように針路をとり、同船との接近距離が70mぐらいまで接近した。
	⑦	旅客船の船長が自身の小型船舶操縦免許証の有効期間が経過していることを失念していた。