

1. 海賊対策の積極的推進

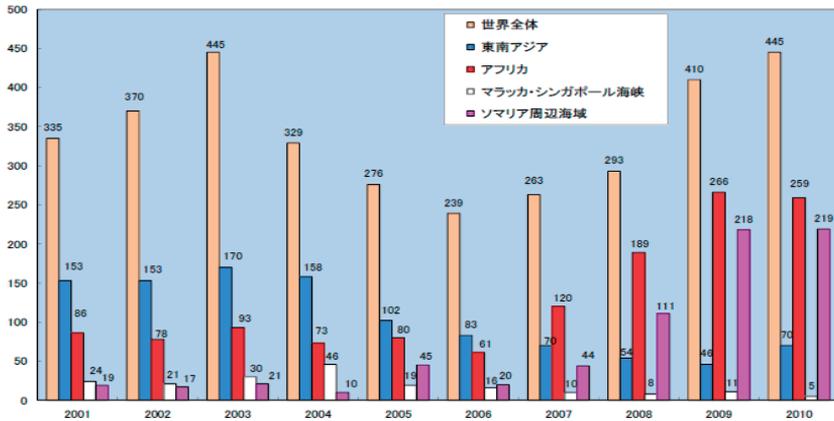
我が国においては、国民の安定的な経済・社会生活の基盤となる各種エネルギー資源や鉱物資源、漁業資源、農産物やその他の資源の多くを海外から輸入しており、貿易量の99.7%が海上輸送に依存していることから、船舶航行の安全確保は我が国経済及び国民生活にとって重要不可欠である。

(1) 世界における海賊等被害の発生状況

国際海事局（IMB）年次報告書によれば、2010年の海賊発生件数は、世界全体で445件あり、2006年以降年々増加、2009年よりも約10%増加した。このうち、ソマリアの海賊によるものと推測される海賊等被害発生件数は219件であり、49隻の船舶が乗っ取られ、1,016人の船員が人質となっている。同海域の海賊は、2008年には、大部分がアデン湾に集中していたが、近年、乗取った船舶を海賊の母船とし活動海域を拡大し、ケニア・タンザニア沖やインド洋までの広大な海域で海賊事案が発生するようになり、手口も年々巧妙化しつつある。

本年の海賊事案は3月31日現在で142件（昨年同期から75増加。ハイジャックされた船舶は18隻）、344名の乗員が拘束されている。

図表 I-7-1 世界における海賊等事案の発生件数の推移



(注) 国際海事局 (IMB) の資料を基に作成

(2) 日本関係船舶における海賊等被害の発生状況

2010年の1年間に日本関係船舶(日本籍船及び日本の船会社が運航する外国籍船)が受けた海賊行為、武装強盗・窃盗等(以下「海賊等」という。)の被害発生件数は15件(前年:5件)であり、東南アジア周辺海域で9件(前年:2件)、インド洋及びアフリカ周辺海域で6件(前年:3件)の事案が発生した。このうち、航行中の船舶が小型船から銃火器らしきものによって発砲を受け、船体に被弾、追跡を受けるという事案が、ソマリア沖・アデン湾で2件、インド洋において3件発生、いずれの事案も回避操船等によって海賊の追跡を振り切ったが、ケニア沖では、ハイジャック事案が1件発生した。東南アジアにおいては、南シナ海を航行していた船舶が襲撃され、ナイフで武装した賊に乗組員が拘束されることにより、金品等が奪われる事案が2件発生したが、それ以外は錨泊中に発生した軽微な事案であった。

また、2011年3月には、インド洋において日本の船会社が運航する外国籍の原油タンカーが海賊に乗り込まれたが、米国及びトルコ海軍の艦船により、船体には被害があったものの乗組員は全員無事救出された。

図表 I-7-2 ソマリア沖・アデン湾沖で発生した日本関係船舶の被害（2010年）

被害日時 (日本時)	被害場所	概要	被害	船籍	総トン数	船種	乗組員	積荷
4月5日 2100頃	アデン湾沖	航行中の追跡事案	船体後方左舷側 及びデッキに被弾 (船員にケガなし)	パナマ	98,747トン	コンテナ船	24名 (全員フィリピン人)	コンテナ
4月25日 1115頃	インド洋沖	航行中の追跡事案	デッキに被弾 (船員にケガなし)	パナマ	159,929トン	タンカー	27名 (インド人12名、 フィリピン人15名)	原油
10月10日 1453頃	ケニア モンバサ沖	ハイジャック事案	2011年2月解放	パナマ	14,162トン	多目的船	20人 (全員フィリピン人)	鋼材
10月28日 0430頃	インド洋沖	航行中の追跡事案	船体に被弾 (船員にケガなし)	香港	161,045トン	タンカー	27人(中国人25名、バングラ ディシュ人1名、ミャンマー人1名)	原油
11月20日 1210頃	インド洋沖	航行中の追跡事案	煙突に損傷 (船員にケガなし)	パナマ	105,644トン	コンテナ船	24人(インド人5名、フィリピン人 18名、バングラディシュ人1名)	コンテナ
12月13日 2022頃	アデン湾沖	航行中の追跡事案	船橋窓に被弾 乗組員2名軽傷	パナマ	8,259トン	ケミカルタンカー	21人 (韓国人2名、フィリピン人19名)	石油化学製品

(3) ソマリア沖・アデン湾における海賊対策

平成 21 年 3 月、防衛大臣から海上における警備行動が発令され、アデン湾において護衛艦による日本関係船舶等の護衛活動が開始された。また、同年 7 月、「海賊行為の処罰及び海賊行為への対処に関する法律（以下「海賊対処法」という。）」が施行され、海賊対処法に基づく海賊対処行動による護衛活動がアデン湾において開始されている。

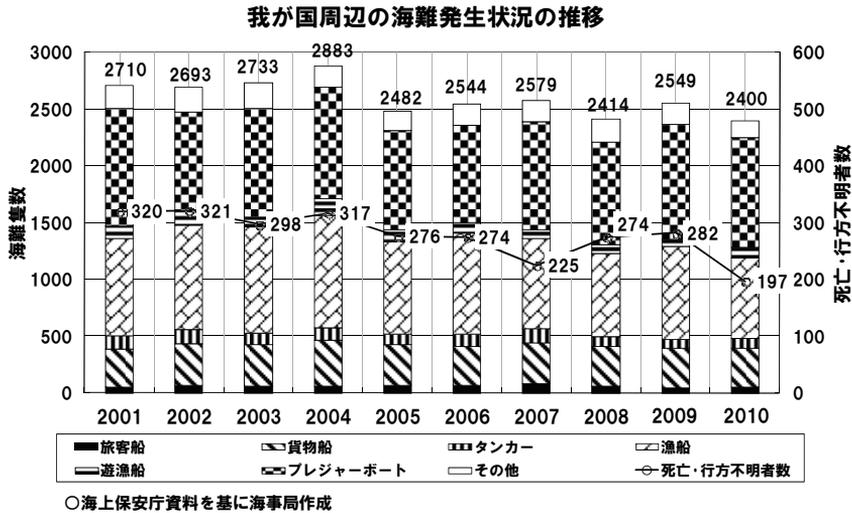
国土交通省においては、船舶運航事業者等からの護衛対象船舶の申請受付等、防衛省との連絡調整を行っている。23 年 5 月 31 日現在までに 208 回の海賊対処法による護衛が実施されており、護衛対象船舶数は 1,793 隻（うち日本籍船は 11 隻、我が国の運航事業者が運航する外国籍船は 412 隻）となっている。

2. 海上安全対策の充実

(1) 我が国周辺海域における海難の発生状況

平成 22 年（2010 年）の 1 年間に我が国周辺海域で海難に遭遇した船舶は 2,400 隻、海難等による死亡・行方不明者数は 197 人であった。平成 22 年の海難隻数、死亡・行方不明者数は平成 21 年と比較して減少したものの、依然として高い水準で推移しており、引き続き、海難防止のための有効な対策の実施が喫緊の課題となっている。

図表 I - 7 - 3 我が国周辺の海難発生状況の推移



(2) 総合的な安全確保政策の実施

平成 20 年 7 月に海事局が取り組む安全政策の企画立案及び総合調整を実施するための体制強化を図るために設置された安全・環境政策課においては、海運行政・船員行政・船舶安全行政のすべての安全確保に関する政策を連携し効率的に推進することを目指し、局内関係課とともに総合的な安全確保政策を実施している。

同政策の内容は大別して、海難が発生した場合の迅速な情報収集及び初期対応と、海難の分析結果に基づく再発防止策の企画の 2 つである。このうち海難の情報収集については、救助捜索当局より情報を得た場合には、併せて、関係する船舶の船舶検査や PSC の状況、商船の場合には運航事業者の業務実施状況、またはプッシュバーージが関係する場合には一体型であるか等、海事局の他の行政政策内容との関連を付加価値として把握することとしており、その後必要となる対応が迅速にとれるよう期している。

一方、再発防止策の企画については、①超高速船の運航に関連する海難の場合には海難関係者のみならず超高速船の操船に関する業界の全ての関係者

を対象とする安全ガイドラインを策定するような、業界全体への再発防止効果を期すること、②AIS（船舶自動識別装置）導入による海難防止効果の推計等防止策の効果が明確になるよう努めること、③被害としては軽微な海難であってもその原因に着目し、これまでの知見では原因が明確にならないようなものには格別の注意を払う、などの観点により実施している。

こうした取り組みにより、P（安全政策立案）→D（安全政策実施）→C（安全政策評価）→A（安全政策改善実施）のサイクルが安全確保の分野でよく機能するよう図っている。最近の主な取り組み事例は、以下のとおりである。

(i) 海上技術安全研究所「海難事故解析センター」との連携

海難事故の解析や事故状況のシミュレーションを専門的な知見により実施し、それらの結果を関係機関に提供するため海上技術安全研究所に設置されている「海難事故解析センター」と連携し、専門的知見を踏まえた再発防止対策の立案を行っている。

(ii) 船舶内工務・作業に関する事故や労働災害の防止に向けた対応

接岸中の船舶において外部の作業員が修理、修繕等の工務・作業を行う場合の事故が増加している昨今の状況に鑑み、平成22年5月、関係団体等をメンバーとする「船舶内工務・作業に関する事故防止対策検討委員会」の最終報告を取りまとめたほか、同年6月、事故防止のために関係者が取り組むべき具体的方策を議論する場として「港湾荷役作業の安全確保に関する情報連絡会」を新たに設置し、安全確保に向けて継続的に活動している。

(iii) フェリー「ありあけ」横転座礁事故を受けた対応

平成21年11月に発生したフェリー「ありあけ」事故に関して、平成23年2月に公表された運輸安全委員会の調査結果において、①追い波中の危険な状況下を航行していたことで復原力が低下し大傾斜が発生したこと、②大傾斜の際に固定措置が不十分であった貨物の荷崩れが発生し船体傾斜が戻らなくなったこと、が原因として挙げられている。

このため、国土交通省海事局では、平成22年5月から平成23年3月にかけて「フェリー大傾斜事故防止対策検討委員会」を開催し、同委員会において再発防止対策の検討を進め、平成23年3月に、①大傾斜防止のための操船、

②貨物の移動防止のための固定措置、の2つの観点から再発防止対策の取りまとめを行った。

現在、国土交通省海事局では上記の取りまとめに基づいた再発防止対策を進めており、今後も引き続きフェリー・RORO船の安全性向上に向けた取り組みを進めていく。

(3) 重大事故への対応状況

重大な船舶事故が発生した場合には、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、全国における同種事故の再発防止対策等を実施している。

平成21年11月、フェリー「ありあけ」が、東京から鹿児島県志布志港へ航行中に船体が傾斜し、三重県熊野灘において右舷側に横倒しになった状態で座礁する事故が発生した。

事故発生直後の運航労務監理官による特別監査の結果、コンテナ等貨物の固縛マニュアルが整備されていないことが認められたことから、平成22年1月、船舶運航事業者に対し、海上運送法に基づき、安全管理規程の作業基準の見直しや貨物の固縛マニュアルの作成などを求める「輸送の安全確保に関する命令」を発出した。併せて、事業者団体に対して貨物の荷崩れに関する注意喚起を要請するとともに、他の長距離航路においても貨物の固縛状況に係る立入検査を実施し、適切な指導を行うなど、同種の事故の再発防止を図った。

また、事故後に進められた運輸安全委員会の調査により、本事故の原因として、①追い波中の危険な状況下を航行したことで大傾斜が発生したこと、②大傾斜の際に貨物の荷崩れが発生し傾斜が戻らなくなったこと、が挙げられたことから、国土交通省では、平成22年5月に「フェリー大傾斜事故防止対策検討委員会」を設置し、上記を踏まえた再発防止対策の検討を進め、平成23年3月に以下の再発防止対策の取りまとめを行った。

国土交通省では、今後、上記の取りまとめに基づき再発防止対策を進めていく予定としている。

《再発防止対策の概要》

① 大傾斜防止のための操船

フェリー等(フェリー、RORO船)の運航中に追い波を受けた場合には、減速や針路変更を行い、安全確保に努める。

② 貨物の移動防止のための固定措置

長距離フェリー等の車輦甲板に積載する貨物(車輦等)について、船ごとに固定措置の強度検証を行い、強度が不足する場合は措置の改善を図る。