

平成26年10月31日
総務省中国四国管区行政評価局

「船舶の安全確保等に関する行政評価・監視 - 人の運送をする船舶を中心として -」調査結果の公表

中国四国管区行政評価局では、現地的に改善の必要のある行政上の課題について、独自にテーマを設定して調査（行政評価・監視^(注)）を行い、改善を図っています（地域計画調査）。

この地域計画調査として、平成26年5月～10月にかけて、中国地方の船舶の安全確保等について、標記の行政評価・監視を実施しました。

この調査結果に基づき、平成26年10月31日、旅客船等事業を所管する中国運輸局、海難の調査・審判を所管する広島地方海難審判所及び港湾管理者等が設置管理する旅客船ターミナルを所管する中国地方整備局に対して改善意見を通知しました。

(注) 「行政評価・監視」は、中国四国管区行政評価局が行う行政改善活動の一つで、行政運営の全般を対象として、主に合規性・適正性等の観点から評価を行い、行政運営の改善を推進するものです。

なお、調査は、全国的に計画する「全国計画調査」と、出先機関で独自に計画する「地域計画調査」があります。

<本件照会先>

総務省 中国四国管区行政評価局 第一部評価監視官室

(担当) 河元、松田

(電話) 082-228-6209又は6214 (FAX) 082-228-4471

行政評価・監視結果のポイント

背景等

- 中国運輸局管内の一般旅客定期航路事業、特定旅客定期航路事業及び旅客不定期航路事業の事業者数は124事業者、航路数は231航路(平成25年4月1日現在) **【参考資料1参照】**
- 第六管区海上保安本部管内では、毎年、衝突、乗揚げ、機関故障等の事故(要救助海難)が発生。平成16年以降、船舶事故件数は減少してきているものの、死者、行方不明者は毎年発生。中国運輸局管内の旅客船事故は、平成16年以降、ほぼ横ばいで推移 **【参考資料2参照】**
- 不特定多数の者が利用する旅客船については、いったん事故が発生したときに多数の人の生命・安全に影響を及ぼすことが想定されるため、海上運送法(昭和24年法律第187号)、船舶安全法(昭和8年法律第11号)等に基づき、救命設備、消防設備、脱出設備等の船舶への備付け、その適切な維持管理、定期的な船舶検査の受検が義務付け **【参考資料3参照】**
- 高齢者や障害者等が安全に公共交通を利用できるようにするため、高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律(平成18年法律第91号)等に基づき、公共交通事業者等は、旅客施設の新たな建設や大規模な改良、船舶等を新たにその事業の用に供するときは、当該旅客施設や船舶等を省令で定める基準(以下「移動等円滑化基準」という。)に適合させることが必要 **【参考資料4参照】**

調査の概要

【主な調査事項】

- 1 海難の発生防止対策
- 2 旅客船等事業者における安全確保対策
- 3 高齢者等の船舶、旅客船ターミナルの安全かつ円滑な利用対策

【調査対象機関】

- 1 調査対象機関
中国運輸局、広島地方海難審判所、運輸安全委員会事務局広島事務所、第六管区海上保安本部、中国地方整備局
- 2 関連調査等対象機関
旅客船等事業者、旅客船ターミナル管理者、関係団体

【調査実施期間】 平成26年5月～10月

主な通知事項

- 1 関係機関において海難情報の共有を推進すること等
- 2- (1) 船舶検査における救命設備等の全箇所の備付け状況を
確認すること
- 2- (2) 事業者の安全管理上の課題及び発生要因を整理・分析し、
参考となる情報をHP等で周知・公表すること
- 3 移動等円滑化実績等報告書の提出義務の周知・徹底を図るとともに、その正確性が確認できるよう、報告の求め方を工夫
すること

【通知日】 平成26年10月31日

【通知先】 中国運輸局(全事項)
広島地方海難審判所(1のみ)
中国地方整備局(3のみ)

1 海難の発生防止対策

制度の概要等

報告書 P3~4

- 海難が発生したときは、旅客船等事業者等は地方運輸局又は指定市町村に、地方運輸局及び指定市町村は海難審判所及び運輸安全委員会に航行報告等を通報。管区海上保安本部は118番、一般電話、無線による通報等により海難情報を把握
関係機関は、海難情報の相互通報に関する各種の申合せを行い、海難情報を共有

【参考資料 5 参照】

調査結果の概要

報告書 P4~5

関係機関(注)における海難情報の把握・共有状況を調査

(注) 関係機関：中国運輸局、広島地方海難審判所、運輸安全委員会事務局広島事務所及び第六管区海上保安本部

- 広島地方海難審判所、運輸安全委員会事務局広島事務所及び第六管区海上保安本部が調査事案又は要救助海難として把握している平成23年度から25年度までの旅客船に係る海難情報は47件(実数、延べ件数は89件)
- 一方、中国運輸局(運航労務監理官)がこの47件のうち整理・保存している海難情報は38件(平成26年3月末現在)。9件が整理・保存されておらず、海難発生当時把握していたかどうか不明
- 海難情報は、中国運輸局が監査の実施の必要性の判断等を行う際に有効であり、活用する必要があるもの

[発生原因]

- i 中国運輸局(運航労務監理官)が海難情報の一部を整理・保存していない
- ii 広島地方海難審判所が国土交通省海事局と海難審判所間の申合せに基づく海難情報を中国運輸局に通知せず、また、中国運輸局も同審判所に対し当該海難情報の通知を要請していない

通知事項

関係機関における海難情報の共有の推進等

- ① 中国運輸局は、広島地方海難審判所に対し申合せに基づく旅客船に係る航行報告の通知を要請すること。また、把握した海難情報を的確に整理・保存すること。
- ② 広島地方海難審判所は、申合せに基づく中国運輸局への旅客船に係る航行報告を通知すること。

(その他通知事項)

他の関係機関の調査結果等の海難発生防止対策業務への活用

報告書 P5~6

中国運輸局は、海難の発生防止を図るため、発生原因等が相当程度明確なものを除き、運輸安全委員会及び海難審判所による調査等の実施状況並びにその結果について、両機関への照会、公表資料の定期的なチェック等により把握し、必要に応じて事業者等に対する指導・助言に活用すること。

2 旅客船等事業者における安全確保対策

(1)救命設備及び消防設備の適切な整備の推進

制度の概要等

報告書 P27~28

- 地方運輸局は、船舶検査等により、事業者における船舶安全法等に基づく救命設備及び消防設備の整備・維持管理状況を確認

【参考資料3参照】

調査結果の概要

報告書 P29~30

一般旅客定期航路事業者14事業者における救命設備及び消防設備の整備状況を調査

- 事故・災害等への対応に直ちに大きな支障が生ずるものではないものの、救命胴衣の一部を旅客が容易かつ迅速に取り出すことが困難となっているものなど、救命設備の一部が適切に備え付けられていないものあり(延べ3事業者3件)
- 上記の事例は、中国運輸局による船舶検査及び年末年始の安全総点検時の立入検査時に指摘されたとの事実は確認できず、事業者では、これらの事例が適切でないものとして認識していない状況

[発生原因]

- i 国土交通省が実施する船舶検査において、備え付けられている救命胴衣の数量は確認しているものの、全ての救命設備の配置状況について確認していない可能性があること
- ii 安全総点検時に事業者が実施する自主点検において、点検項目はあるものの、救命設備の不適切な整備に関する具体的な例等の情報が提供されていないことから、自主点検が有効なものとなっていないこと
- iii 安全総点検時の立入検査において、時間的な制約から、全ての救命設備の備付け状況を確認していない可能性があること



通知事項

- ① 中国運輸局は、船舶検査における救命設備等の検査について、できる限り全箇所での備付け状況を確認すること。
- ② 事業者が効果的かつ効率的に関係法令等への適合性を確認・改善できるよう、中国運輸局は安全総点検時の自主点検の実施方法を見直すこと。

(2) 運輸安全マネジメントにおける安全管理体制の構築等

制度の概要等

報告書 P27～29

- 国土交通省は、運輸事業者に対して、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ため、安全管理規程の作成等を義務付けるとともに、事業者自らが安全管理体制の構築・改善（PDCAサイクル）を進める『運輸安全マネジメント制度』を導入
- 旅客船等事業者等は、自らが定めた安全管理規程等に基づき、安全管理体制の構築・改善に関する取組を実施する必要あり
- 国土交通省は、事業者における安全管理体制の構築・改善に関する取組に対して評価・助言する運輸安全マネジメント評価を実施

【参考資料6参照】

調査結果の概要

報告書P 30～34

一般旅客定期航路事業者等15事業者について、安全管理体制の構築・改善に関する取組状況等(13項目)について調査

- 事業者では、日々の運航に係る安全管理は重点的に実施
- しかし、事業者自らが『安全管理体制の構築・改善の取組状況』をチェックする取組である内部監査が未実施(9事業者)であることなどから、安全管理規程等で求められる取組の一部が徹底されていない状況(14事業者)

[発生原因]

- i 事業者は、国土交通本省が示したひな形に沿って安全管理規程を定めているが、事業者の体制や運航形態等に対応したものとなっていない場合あり
- ii 体制が小規模の事業者からは、内部監査の必要性は認識しているものの、体制面の制約などから実施が困難とするものあり
- iii 中国運輸局は、事業者に対して運輸安全マネジメント評価を実施しているものの、内部監査を実施していない要因等を考慮した助言とは必ずしもいえず、事業者が抱える課題の解決事例等に関する情報の提供も不足

通知事項

中国運輸局は、関係法令等の適合性等を担保した安全管理体制の構築・改善を推進する観点から、次のとおり、管内の事業者の規模や体制等の実態・制約等に応じたきめ細やかな支援を拡充する必要がある。

- ① 事業者における安全管理規程等の遵守状況に係る課題を検証し、事業者の実情に沿った安全管理規程の在り方に関する検討を実施すること。
- ② 各事業者の安全管理体制の構築・改善に係る課題及び発生要因を整理・分析し、課題に対処する上で参考となる情報(解決事例等)を研修会及びHPで周知・公表すること。

3 高齢者等の船舶、旅客船ターミナルの安全かつ円滑な利用対策

制度の概要等

報告書 P55～57

- 旅客船ターミナルや船舶は、移動等円滑化基準に適合した施設・設備等を整備
- 法施行前に設置等された施設・設備等は、基準に適合させる努力義務あり
- 公共交通事業者等は、毎年度、その設置する施設における移動等円滑化の達成状況を地方運輸局又は地方整備局に報告【参考資料4参照】

調査結果の概要

報告書 P57～62

一般旅客定期航路事業者の船舶13隻、一般旅客定期航路事業者又は港湾管理者等の旅客船ターミナル12施設の計25施設を調査

- 移動等円滑化実績等報告書が未提出のもの(2事例)
- 移動等円滑化基準への対応が義務付けられている船舶6隻のうち4隻で、車いす固定用のベルトが設置されていないもの(2事例)、車いすスペースが設置されているが、机と椅子が置かれており、車いすが利用できないもの(1事例)、視覚障害者誘導用ブロック(以下「点字ブロック」という。)の上にマットが敷かれており、このブロックが隠れてしまっているもの(2事例)
- 移動等円滑化基準への対応が義務付けられている2施設(港湾管理者等が設置管理)のうち1施設で、乗船券販売所への点字ブロックが一部の窓口にしか設置されていないもの(1事例)、棧橋への移動経路に設置された点字ブロック上にマットが敷かれており、このブロックが隠れてしまっているもの(1事例)
 - その他、移動等円滑化基準への対応が努力義務とされている船舶等において、以下の事例あり
 - ・ 船舶7隻のうち1隻で、移動等円滑化実績等報告書で基準適合客席と報告されている客席が、手すりのない長いすとなっているもの(1事例)
 - ・ 旅客船ターミナル10施設のうち3施設で、点字ブロックの誘導先が使用されていない閉鎖された窓口となっているもの等(4事例)

[発生原因]

- i 中国運輸局及び中国地方整備局は、移動等円滑化実績等報告書の提出の義務がある施設として把握していなかった
- ii 中国運輸局及び中国地方整備局は、一般旅客定期航路事業者又は港湾管理者等に対し、移動等円滑化実績等報告書を提出させ、記載内容を踏まえた指導・助言を行っているとしているが、移動等円滑化実績等報告書には間違った事例がみられ、基準適合施設、設備の正確な理解が徹底されていない

通知事項

- ① 中国運輸局及び中国地方整備局は、移動等円滑化実績等報告書の対象となる施設・設備の把握に努めるとともに、これらを設置管理する一般旅客定期航路事業者及び港湾管理者等に対し、移動等円滑化実績等報告書の提出義務の周知・徹底を図ること。
- ② 中国運輸局及び中国地方整備局は、施設・設備を設置管理する一般旅客定期航路事業者及び港湾管理者等に対し、移動等円滑化実績等報告書の正確性が確認できるよう、報告の求め方を工夫すること。また、利用者の利便及び安全確保の観点から、施設・設備の利用に際しての支障や危険の有無等を確認できるよう、要改善事例等を周知すること。