

船舶の安全確保等に関する  
行政評価・監視  
一人の運送をする船舶を中心として一

結果報告書

平成26年10月

中国四国管区行政評価局

## 目 次

	頁
第1 行政評価・監視の目的等	1
第2 行政評価・監視結果	3
1 海難の発生防止対策	3
(1) 関係機関における海難情報の共有の推進等	3
(2) 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	5
2 旅客船等事業者における安全確保対策	27
(1) 救命設備及び消防設備の適切な整備の推進	29
(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	30
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	55

## 説明図表目次

### 1 海難の発生防止対策

図表番号	件名	頁
図表 1-①	特別監査に関する規定	7
図表 1-②	海難発生時監査に関する規定	7
図表 1-③	海難審判所の業務に関する規定	8
図表 1-④	運輸安全委員会の業務に関する規定	9
図表 1-⑤	海上保安本部の業務に関する規定	11
図表 1-⑥	海難の把握に関する規定	12
図表 1-(1)-①	関係機関における海難の把握方法等	16
図表 1-(1)-②	関係機関における海難の把握方法等（フロー図）	18
図表 1-(1)-③	海難審判所等における海難の把握状況等	19
図表 1-(1)-④	中国運輸局の運航労務監理官が海難（旅客船事故）発生当時把握していたかどうか不明の海難情報（平成 23～25 年度）	20
図表 1-(1)-⑤	中国運輸局の運航労務監理官における把握した海難情報の整理・保存状況等	21
図表 1-(2)-①	中国運輸局による特別監査及び海難発生時監査の実施状況（平成 23～25 年度）	22
図表 1-(2)-②	中国運輸局による旅客船に係る特別監査（法令違反がある場合に実施したものを除く。）及び海難発生時監査の実施状況（平成 23～25 年度）	23
図表 1-(2)-③	中国運輸局による監査実施後に運輸安全委員会及び海難審判所による調査等の結果、新たな知見が得られた例	26

### 2 旅客船等事業者における安全確保対策

図表番号	件名	頁
図表 2-①	船舶における救命設備及び消防設備の整備に関する規定	36
図表 2-②	定期的な船舶に係る検査の受検に関する規定	37
図表 2-③	船舶検査の方法	39
図表 2-④	運輸安全マネジメント制度の概要	40
図表 2-⑤	安全管理規程の作成及び国土交通大臣への届出に関する規定	42
図表 2-⑥	安全管理体制の構築・改善の意義と目的等	43
図表 2-⑦	内部監査の目的等	45
図表 2-⑧	小規模事業者用ガイドラインの概要	46
図表 2-(1)-①	中国運輸局における安全総点検の実施状況	48
図表 2-(1)-②	中国運輸局における安全総点検の点検事項	48
図表 2-(2)-①	中国運輸局が開催した安全統括管理者・運航管理者研修会の開催状況	49
図表 2-(2)-②	当局調査項目及び関係法令等の遵守状況（調査項目別）	49
図表 2-(2)-③	当局調査項目に関する関係法令等の規定	50

図表 2-(2)-④	関係法令等の遵守状況（遵守していない項目数別）	53
図表 2-(2)-⑤	関係法令等の遵守状況（遵守割合別）	53
図表 2-(2)-⑥	内部監査の実施に関する事業者の意見	54

### 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

図表番号	件名	頁
図表 3-①	高齢者、障害者等の移動等円滑化の促進に関する規定（移動等円滑化法）	63
図表 3-②	高齢者、障害者等の移動等円滑化のための構造及び設備に関する基準（移動等円滑化基準）	64
図表 3-③	（参考）高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化に関する規定（旧法）	65
図表 3-④	（参考）高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動円滑化のための構造及び設備に関する基準（旧基準）	66
図表 3-⑤	移動等円滑化実績等報告書に関する規定（移動等円滑化法施行規則）	68
図表 3-⑥	中国運輸局管内の一般旅客定期航路事業における移動等円滑化基準適合船舶の導入状況	68
図表 3-⑦	5 船舶における移動等円滑化の不適切事例	69
図表 3-⑧	4 旅客船ターミナルにおける移動等円滑化の不適切事例	71
図表 3-⑨	調査対象船舶に係る移動等円滑化実績等報告書の概要（平成 24 年度）	73
図表 3-⑩	調査対象旅客船ターミナルに係る移動等円滑化実績等報告書の概要（平成 24 年度）	73

## 第1 行政評価・監視の目的等

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）となっている。

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）が発生している。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している。中国運輸局管内の旅客船事故は、平成16年以降、ほぼ横ばいで推移している。

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、安全管理体制の構築、救命設備、消防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られている。

また、これらの安全確保措置の確実な実行を担保するため、地方運輸局、管区海上保安本部等による船舶安全に係る監査や、指導・講習・研修が行われているほか、事業者から官庁への船舶事故等の報告、それらの報告や事故の原因分析結果を踏まえた事故防止対策の指導が行われている。

一方、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、車両・船舶等を新たにその事業の用に供するときは、当該旅客施設や車両・船舶等を省令で定める基準に適合させることが必要とされている。

この行政評価・監視は、人の運送をする船舶を中心として、船舶の利用者の安全確保等を図る観点から、関係機関における海難の把握・発生防止対策、船舶の利用者の安全確保対策及び高齢者等の船舶、旅客船ターミナルの安全かつ円滑な利用対策の実施状況を調査し、関係行政の改善に資するために実施したものである。

## 2 調査項目

- (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

## 3 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

#### 4 調査実施期間

平成 26 年 5 月～10 月

## 第2 行政評価・監視結果

### 1 海難の発生防止対策

通知	説明図表番号
<p>海難の発生防止に資するため、地方運輸局は、旅客船等事業者（注1）、内航海運業者（注2）に対する特別監査（注3）又は海難発生時監査（注4）を実施し、その結果を踏まえて関係事業者に対する指導・助言を行っている。また、海難審判所は、職務上の故意又は過失によって海難を発生させた海技士等に対する懲戒を行うため、海難調査及び審判を行い、運輸安全委員会は、船舶事故等の原因究明を行うための調査等を行っている。さらに、管区海上保安本部は、海難救助を行うとともに、海難調査、海上交通関係法令の周知徹底、安全運航の励行等の指導を行っている。</p>	<p>図表 1-① 図表 1-② 図表 1-③ 図表 1-④ 図表 1-⑤</p>
<p>これらの関係機関は、電話等により海難の発生情報を把握するほか、海上運送法、内航海運業法（昭和27年法律第151号）、船員法（昭和22年法律第100号）等に基づく関係事業者等からの報告、関係機関間の申し合せに基づく相互通報により海難情報を把握している。</p>	<p>図表 1-⑥</p>
<p>（注1） 海上運送法に基づく一般旅客定期航路事業者、特定旅客定期航路事業者、人の運送をする貨物定期航路事業者、人の運送をする不定期航路事業者及び旅客不定期航路事業者をいう。</p> <p>（注2） 内航海運業法第3条第1項の登録を受けた者をいう。</p> <p>（注3） 海上運送法第25条及び内航海運業法第26条に基づき、海上輸送の円滑かつ適切な運営を確保することにより海上運送業の健全な発達を図ることを目的として実施する監査をいう。</p> <p>（注4） 船員法第107条に基づき、同種の見難の再発を防止することを目的として、実施する監査をいう。</p>	
<p>今回、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等における海難情報の把握状況、これら機関における情報の共有状況、海難情報を踏まえた関係事業者に対する監査、指導・助言の実施状況を調査した結果、次のような状況がみられた。</p>	
<p><b>(1) 関係機関における海難情報の共有の推進等</b></p> <p>海難が発生したときは、旅客船等事業者及び内航海運業者は、海上運送法第10条の3又は内航海運業法第9条に基づき作成した安全管理規程に定めるところにより、地方運輸局（運輸支局、海事事務所を含む。以下同じ。）に報告することとされており、船員法の適用を受ける船舶の船長は、同法第19条に基づき地方運輸局又は指定市町村に報告（以下「航行報告」という。）することが義務付けられている。また、地方運輸局及び指定市町村は、海難審判法（昭和22年法律第135号）第24条及び運輸安全委員会設置法（昭和48年法律第113号）第21条に基づき、管轄する海難審判所及び運輸安全委員会に航行報告その他の方法で把握した海難情報を通報することとされている。さらに、管区海上保安本部は、118番、一般電話、無線による通報、巡視船でのパトロール等</p>	<p>図表 1-(1)-① 図表 1-(1)-②</p>

により海難情報を把握している。

上記のほか、海難の発生防止対策を所掌する関係機関では、国土交通省海事局と海難審判所間、国土交通省海事局と運輸安全委員会間、中国運輸局と第六管区海上保安本部間で、海難情報の相互通報に関する各種の申合せを行い、海難情報の共有を図ることとしている。

中国運輸局においては、運航労務監理官（注5）が海難の発生防止対策を担当している。平成23年度から25年度までの間に、広島地方海難審判所及び運輸安全委員会事務局広島事務所が旅客船の海難の発生原因等を調査した事案並びに第六管区海上保安本部が旅客船の要救助海難として把握・整理している事案（延べ89件で実数は47件）について、運航労務監理官の把握状況をみると、平成26年3月末現在整理・保存している海難情報の中に該当事案に係る資料がなく、海難発生当時においても把握していたかどうか不明のものが9件みられた。

（注5） 運航労務監理官は、船舶の運航の監理に関する監査及び指導並びに輸送の安全の確保に関する監督、船員の労働条件、安全衛生その他の労働環境及び船内規律に関する監査等の業務を所掌し、海難事故の未然防止、同種事故の再発防止に努めることとされている。

このように中国運輸局（運航労務監理官）が海難発生当時把握していたかどうか不明の海難情報がみられる原因は次のとおりである。

① 9件のうち4件は、指定市町村が船員法に基づき受理した航行報告について、海難審判法に基づき広島地方海難審判所に通報したものとなっている。

航行報告は地方運輸局又は指定市町村のいずれかに提出することとされており、国土交通省海事局と海難審判所間の申合せに基づき、地方海難審判所は指定市町村から通報された旅客船に係る航行報告を地方運輸局に通知することとされている。

しかし、広島地方海難審判所は、平成20年10月に一度通知して以降、これまで中国運輸局に通知を行っていなかった。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かった。

② 中国運輸局（運航労務監理官）における旅客船事故に関する情報の整理・保存状況をみると、海難事故の態様、被害状況等に関する情報からみて、特別監査又は海難発生時監査が必要と判断し、これを実施した事案に係る海難情報については、監査結果報告書等と合わせて整理・保存している。

また、監査の実施に至らなかった海難情報のうち、安全管理規程に基づく事業者からの報告については、本局、運輸支局、海事事務所の運航労務監理官が受け付け、整理・保存しているが、運航労務監理官

図表 1-(1)-③

図表 1-(1)-④

図表 1-(1)-⑤



以外の部局から提供を受けた海難情報（航行報告及び第六管区海上保安本部からの通報）については、統一的に整理・保存していないものがみられた。

これらの情報は、中国運輸局が監査の実施の必要性の判断、事業者等に対する指導・助言等を行う際に有効であり、活用する必要があるものと考えられる。

## (2) 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

地方運輸局は、海上運送法、内航海運業法及び船員法に基づき、海難の発生情報を把握したときは、再発防止を図る等の目的で、必要に応じて特別監査又は海難発生時監査を実施することとされている。

中国運輸局は、平成 23 年度から 25 年度までに、旅客船を対象とする特別監査を 21 件、海難発生時監査を 15 件（注 6）、内航貨物船を対象とする海難発生時監査を 89 件実施している。

（注 6） 旅客船を対象とする特別監査のうち 3 件は法令違反がある場合に実施したものであり、10 件は同一事案について特別監査と海難発生時監査の両方を実施したものである。したがって、旅客船に係る海難の発生を受けて特別監査又は海難発生時監査を実施した案件数は 23 件である。

一方、運輸安全委員会は、運輸安全委員会設置法に基づき、i) 船舶事故等の原因究明を行うための調査、ii) 船舶事故に伴い発生した被害の原因を究明するための調査を行うこととされ、事故等調査を完了した事案について、原因関係者や関係行政機関・団体、事業者等に幅広く事故原因や再発防止のための参考情報等を周知するため、結果報告書をインターネットにより公表している。また、海難審判所は、海難審判法に基づき、職務上の故意又は過失によって海難を発生させた海技士等に対する懲戒を行うため、海難の調査及び審判を行うこととされており、裁決を言い渡した事案について、裁決結果をインターネットにより公表している。これらの運輸安全委員会及び海難審判所による事故原因の調査等の結果は、事故発生日から相当期間経過した後に公表されている（注 7）。このため、両機関の調査結果等には、事故原因等について、より深く掘り下げられた分析内容が盛り込まれている可能性があり、中には事故に至る経過や事故後の措置等について不知の事実が明らかになる可能性もあるものとなっている。

（注 7） 運輸安全委員会事務局広島事務所が調査した旅客船に係る船舶事故等（平成 23 年 4 月 1 日以降発生分で、平成 26 年 4 月末までに調査結果が公表されているもの 45 件）について、発生日から結果の公表までに要した期間は次のとおりである。

4 か月～1 年未満 25 件、1 年以上 20 件。1 件当たり平均約 11 か月

また、広島地方海難審判所が調査した海難（平成 23 年 4 月 1 日以降発生分で、裁決の結果が公表されているもの 99 件）について、発生日から結果の公表までに要した期間は次のとおりである。

9 か月～1 年未満 5 件、1 年以上 2 年未満 93 件、2 年以上 1 件。1 件当たり平均約 1 年 4 か月

図表 1-①、②  
（再掲）

図表 1-(2)-①

図表 1-④（再掲）

図表 1-③（再掲）

今回、中国運輸局が平成 23 年度から 25 年度までに旅客船に係る特別監査（法令違反がある場合に実施したものを除く。）又は海難発生時監査を実施した 23 件の海難のうち、運輸安全委員会又は海難審判所が調査等を実施し、その結果を公表しているもの 11 件について、公表内容を調査したところ、海難の発生原因等に関する新たな知見が盛り込まれているものが 1 件みられた。これについては中国運輸局が海難の発生防止を図るため事業者等に対する指導・助言を行う上で参考になるものと考えられる。

図表 1-(2)-②

図表 1-(2)-③

しかし、中国運輸局は、旅客船及び内航貨物船に係る海難に関する運輸安全委員会及び海難審判所の調査等の結果を海難の発生防止対策業務の参考としていない。

したがって、中国運輸局は、次の措置を講ずる必要がある。

- ① 所管する事業者に係る海難情報を組織的に把握し活用するため、広島地方海難審判所に対し国土交通省海事局と海難審判所間の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とともに、把握した海難情報については、監査の実施の必要性の判断、事業者等に対する指導・助言に活用するため、的確に整理・保存すること。
- ② 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。

また、広島地方海難審判所は、国土交通省海事局と海難審判所間の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必要がある。

## 図表 1-① 特別監査に関する規定

### ○ 海上運送法（昭和 24 年法律第 187 号）（抜粋）

（立入検査）

第 25 条 国土交通大臣は、この法律の施行を確保するため必要があると認めるときは、その職員に定期航路事業、人の運送をする不定期航路事業又は第二十九条の二第一項の規定による届出に係る行為を行う船舶運航事業者が当該行為に係る航路において営む不定期航路事業に使用する船舶、事業場その他の場所に臨んで、帳簿書類その他の物件に関し検査をさせ、又は関係者に質問をさせることができる。

- 2 当該職員は、前項の規定により検査又は質問をする場合には、その身分を示す証票を携帯し、関係者の請求があつたときは、これを提示しなければならない。
- 3 第一項の規定による検査又は質問の権限は、犯罪捜査のために認められたものと解釈してはならない。

### ○ 内航海運業法（昭和 27 年法律第 151 号）（抜粋）

（報告及び検査）

第 26 条 国土交通大臣は、この法律の施行に必要な限度において、内航海運業者若しくは第三条第二項の届出をした者に対してその事業に関し国土交通省令で定めるところにより報告をさせ、又はその職員に内航海運業者若しくは同項の届出をした者の営業所若しくはその事業の用に供する船舶に立ち入り、帳簿書類その他の物件を検査させることができる。

- 2 前項の規定により立入検査をする職員は、その身分を示す証明書を携帯し、関係人にこれを提示しなければならない。
- 3 第一項の規定による立入検査の権限は、犯罪捜査のために認められたものと解してはならない。

## 図表 1-② 海難発生時監査に関する規定

### ○ 船員法（昭和 22 年法律第 100 号）（抜粋）

第 107 条 船員労務官は、必要があると認めるときは、船舶所有者、船員その他の関係者に出頭を命じ、帳簿書類を提出させ、若しくは報告をさせ、又は船舶その他の事業場に立ち入り、帳簿書類その他の物件を検査し、若しくは船舶所有者、船員その他の関係者に質問をすることができる。

- 2 船員労務官は、必要があると認めるときは、旅客その他船内にある者に質問をすることができる。
- 3 前二項の場合には、船員労務官は、その身分を示す証明書を携帯し、関係者に提示しなければならない。
- 4 第一項又は第二項の規定による立入検査の権限は、犯罪捜査のために認められたものと解釈してはならない。
- 5 （略）

## 図表 1-③ 海難審判所の業務に関する規定

### ○ 海難審判法（昭和 22 年法律第 135 号）（抜粋）

（目的）

第一条 この法律は、職務上の故意又は過失によって海難を発生させた海技士若しくは小型船舶操縦士又は水先人に対する懲戒を行うため、国土交通省に設置する海難審判所における審判の手續等を定め、もつて海難の発生の防止に寄与することを目的とする。

（定義）

第二条 この法律において「海難」とは、次に掲げるものをいう。

- 一 船舶の運用に関連した船舶又は船舶以外の施設の損傷
- 二 船舶の構造、設備又は運用に関連した人の死傷
- 三 船舶の安全又は運航の阻害

（懲戒）

第三条 海難審判所は、海難が海技士（船舶職員及び小型船舶操縦者法（昭和二十六年法律第四百四十九号）第二十三条第一項の承認を受けた者を含む。第八条及び第二十八条第一項において同じ。）若しくは小型船舶操縦士又は水先人の職務上の故意又は過失によって発生したものであるときは、裁決をもつてこれを懲戒しなければならない。

（懲戒の種類）

第四条 懲戒は、次の三種とし、その適用は、行為の軽重に従つてこれを定める。

- 一 免許（船舶職員及び小型船舶操縦者法第二十三条第一項の承認を含む。第四十九条及び第五十一条において同じ。）の取消し
- 二 業務の停止
- 三 戒告

2 業務の停止の期間は、一箇月以上三年以下とする。

（任務）

第八条 海難審判所は、海技士若しくは小型船舶操縦士又は水先人に対する懲戒を行うための海難の調査及び審判を行うことを任務とする。

（所掌事務）

第九条 海難審判所は、前条の任務を達成するため、次に掲げる事務をつかさどる。

- 一 審判の請求に係る海難の調査を行うこと。
- 二 審判を行うこと。
- 三 裁決を執行すること。
- 四 海事補佐人の監督に関すること。
- 五 前各号に掲げるもののほか、海難の審判に関すること。

（事件の管轄）

第十六条 審判に付すべき事件のうち、旅客の死亡を伴う海難その他の国土交通省令で定める重大な海難以外の海難に係るものは、当該海難の発生した地点を管轄する地方海難審判所（海難の発生した地点が明らかでない場合には、その海難に係る船舶の船籍港を管轄する地方海難審判所）が管轄する。

2 同一事件が二以上の地方海難審判所に係属するときは、最初に審判開始の申立てを受けた地方海難審判所においてこれを審判する。

3 国外で発生する事件の管轄については、国土交通省令の定めるところによる。

## 図表 1-④ 運輸安全委員会の業務に関する規定

### ○ 運輸安全委員会設置法（昭和 48 年法律第 113 号）（抜粋）

（目的）

第一条 この法律は、航空事故等、鉄道事故等及び船舶事故等の原因並びに航空事故、鉄道事故及び船舶事故に伴い発生した被害の原因を究明するための調査を適確に行うとともに、これらの調査の結果に基づき国土交通大臣又は原因関係者に対し必要な施策又は措置の実施を求める運輸安全委員会を設置し、もつて航空事故等、鉄道事故等及び船舶事故等の防止並びに航空事故、鉄道事故及び船舶事故が発生した場合における被害の軽減に寄与することを目的とする。

（任務）

第四条 委員会は、航空事故等、鉄道事故等及び船舶事故等の原因並びに航空事故、鉄道事故及び船舶事故に伴い発生した被害の原因を究明するための調査を適確に行うとともに、これらの調査の結果に基づき国土交通大臣又は原因関係者に対し必要な施策又は措置の実施を求めることを任務とする。

（所掌事務）

第五条 委員会は、前条の任務を達成するため、次に掲げる事務をつかさどる。

一～四 (略)

五 船舶事故等の原因を究明するための調査を行うこと。

六 船舶事故に伴い発生した被害の原因を究明するための調査を行うこと。

七 前各号の調査の結果に基づき、航空事故等、鉄道事故等及び船舶事故等の防止並びに航空事故、鉄道事故及び船舶事故が発生した場合における被害の軽減のため講ずべき施策又は措置について国土交通大臣又は原因関係者に対し勧告すること。

八 航空事故等、鉄道事故等及び船舶事故等の防止並びに航空事故、鉄道事故及び船舶事故が発生した場合における被害の軽減のため講ずべき施策について国土交通大臣又は関係行政機関の長に意見を述べること。

九、十 (略)

（報告書等）

第二十五条 委員会は、事故等調査を終えたときは、当該事故等に関する次の事項を記載した報告書を作成し、これを国土交通大臣に提出するとともに、公表しなければならない。

一 事故等調査の経過

二 認定した事実

三 事実を認定した理由

四 原因

2 前項の報告書には、少数意見を付記するものとする。

3 委員会は、事故等調査を終える前においても、事故等が発生した日から一年以内に事故等調査を終えることが困難であると見込まれる等の事由により必要があると認めるときは、事故等調査の経過について、国土交通大臣に報告するとともに、公表するものとする。

（国土交通大臣への勧告）

第二十六条 委員会は、事故等調査を終えた場合において、必要があると認めるときは、その結果に基づき、航空事故等、鉄道事故等若しくは船舶事故等の防止又は航空事故、鉄道事故若しくは船舶事故が発生した場合における被害の軽減のため講ずべき施策について国土交通大臣に勧告することができる。

2 国土交通大臣は、前項の規定による勧告に基づき講じた施策について委員会に通報しなければならない。

（原因関係者への勧告）

第二十七条 委員会は、事故等調査を終えた場合において、必要があると認めるときは、その結果に基づき、航空事故等、鉄道事故等若しくは船舶事故等の防止又は航空事故、鉄道事故若しくは船舶事故が発生した場合における被害の軽減のため講ずべき措置について原因関係者に勧告することができる。

2 委員会は、必要があると認めるときは、前項の規定による勧告を受けた原因関係者に対し、その

勧告に基づき講じた措置について報告を求めることができる。

- 3 委員会は、第一項の規定による勧告を受けた原因関係者が、正当な理由がなくてその勧告に係る措置を講じなかつたときは、その旨を公表することができる。

(意見の陳述)

第二十八条 委員会は、必要があると認めるときは、航空事故等、鉄道事故等若しくは船舶事故等の防止又は航空事故、鉄道事故若しくは船舶事故が発生した場合における被害の軽減のため講ずべき施策について国土交通大臣又は関係行政機関の長に意見を述べることができる。

## 図表 1-⑤ 海上保安本部の業務に関する規定

### ○ 海上保安庁法（昭和 23 年法律第 28 号）（抜粋）

第 1 条 海上において、人命及び財産を保護し、並びに法律の違反を予防し、捜査し、及び鎮圧するため、国家行政組織法（昭和 23 年法律第 120 号）第 3 条第 2 項の規定に基づいて、国土交通大臣の管理する外局として海上保安庁を置く。

2 （略）

第 2 条 海上保安庁は、法令の海上における励行、海難救助、海洋汚染等の防止、海上における船舶の航行の秩序の維持、海上における犯罪の予防及び鎮圧、海上における犯人の捜査及び逮捕、海上における船舶交通に関する規制、水路、航路標識に関する事務その他海上の安全の確保に関する事務並びにこれらに附帯する事項に関する事務を行うことにより、海上の安全及び治安の確保を図ることを任務とする。

2 （略）

第 5 条 海上保安庁は、第 2 条第 1 項の任務を達成するため、次に掲げる事務をつかさどる。

一 法令の海上における励行に関すること。

二 海難の際の人命、積荷及び船舶の救助並びに天災事変その他救済を必要とする場合における援助に関すること。

三 遭難船舶の救護並びに漂流物及び沈没品の処理に関する制度に関すること。

四 海難の調査（運輸安全委員会及び海難審判所の行うものを除く。）に関すること。

五 船舶交通の障害の除去に関すること。

六 海上保安庁以外の者で海上において人命、積荷及び船舶の救助を行うもの並びに船舶交通に対する障害を除去するものの監督に関すること。

七 旅客又は貨物の海上運送に従事する者に対する海上における保安のため必要な監督に関すること。

八～三十一 （略）

## 図表 1-⑥ 海難の把握に関する規定

### 【安全管理規程に基づく報告】

#### [旅客船]

#### ○ 海上運送法（昭和 24 年法律第 187 号）（抜粋）

（安全管理規程等）

第十条の三 一般旅客定期航路事業者は、安全管理規程を定め、国土交通省令で定めるところにより、国土交通大臣に届け出なければならない。これを変更しようとするときも、同様とする。

2 安全管理規程は、輸送の安全を確保するために一般旅客定期航路事業者が遵守すべき次に掲げる事項に関し、国土交通省令で定めるところにより、必要な内容を定めたものでなければならない。

一 輸送の安全を確保するための事業の運営の方針に関する事項

二 輸送の安全を確保するための事業の実施及びその管理の体制に関する事項

三 輸送の安全を確保するための事業の実施及びその管理の方法に関する事項

四 安全統括管理者（一般旅客定期航路事業者が、前三号に掲げる事項に関する業務を統括管理させるため、事業運営上の重要な決定に参画する管理的地位にあり、かつ、一般旅客定期航路事業に関する一定の実務の経験その他の国土交通省令で定める要件を備える者のうちから選任する者をいう。以下同じ。）の選任に関する事項

五 運航管理者（一般旅客定期航路事業者が、第二号及び第三号に掲げる事項に関する業務のうち、船舶の運航の管理に係るものを行わせるため、一般旅客定期航路事業に関する一定の実務の経験その他の国土交通省令で定める要件を備える者のうちから選任する者をいう。以下同じ。）の選任に関する事項

3 国土交通大臣は、安全管理規程が前項の規定に適合しないと認めるときは、当該一般旅客定期航路事業者に対し、これを変更すべきことを命ずることができる。

4 一般旅客定期航路事業者は、安全統括管理者及び運航管理者を選任しなければならない。

5 一般旅客定期航路事業者は、安全統括管理者又は運航管理者を選任し、又は解任したときは、国土交通省令で定めるところにより、遅滞なく、その旨を国土交通大臣に届け出なければならない。

6 一般旅客定期航路事業者は、輸送の安全の確保に関し、安全統括管理者のその職務を行う上での意見を尊重しなければならない。

7 国土交通大臣は、安全統括管理者又は運航管理者がその職務を怠つた場合であつて、当該安全統括管理者又は運航管理者が引き続きその職務を行うことが輸送の安全の確保に著しく支障を及ぼすおそれがあると認めるときは、一般旅客定期航路事業者に対し、当該安全統括管理者又は運航管理者を解任すべきことを命ずることができる。

#### ○ 安全管理規程（例）（抜粋）

（関係官署への報告）

第49条 運航管理者は、事故の発生を知ったときは、速やかに関係運輸局（神戸運輸監理部及び沖縄総合事務局を含む。以下「運輸局等」という。）及び海上保安官署にその概要及び事故処理の状況を報告し助言を求めなければならない。

#### [貨物船]

#### ○ 内航海運業法（昭和 27 年法律第 151 号）（抜粋）

（安全管理規程等）

第九条 内航海運業者は、安全管理規程を定め、国土交通省令で定めるところにより、国土交通大臣に届け出なければならない。これを変更しようとするときも、同様とする。

2 安全管理規程は、輸送の安全を確保するために内航海運業者が遵守すべき次に掲げる事項に関し、国土交通省令で定めるところにより、必要な内容を定めたものでなければならない。



- 一 輸送の安全を確保するための事業の運営の方針に関する事項
  - 二 輸送の安全を確保するための事業の実施及びその管理の体制に関する事項
  - 三 輸送の安全を確保するための事業の実施及びその管理の方法に関する事項
  - 四 安全統括管理者（内航海運業者が、前三号に掲げる事項に関する業務を統括管理させるため、事業運営上の重要な決定に参画する管理的地位にあり、かつ、内航海運業に関する一定の実務の経験その他の国土交通省令で定める要件を備える者のうちから選任する者をいう。以下同じ。）の選任に関する事項
  - 五 運航管理者（内航海運業者が、第二号及び第三号に掲げる事項に関する業務のうち、船舶の運航の管理に係るものを行わせるため、内航海運業に関する一定の実務の経験その他の国土交通省令で定める要件を備える者のうちから選任する者をいう。以下同じ。）の選任に関する事項
- 3 国土交通大臣は、安全管理規程が前項の規定に適合しないと認めるときは、当該内航海運業者に対し、これを変更すべきことを命ずることができる。
  - 4 内航海運業者は、安全統括管理者及び運航管理者を選任しなければならない。
  - 5 内航海運業者は、安全統括管理者又は運航管理者を選任し、又は解任したときは、国土交通省令で定めるところにより、遅滞なく、その旨を国土交通大臣に届け出なければならない。
  - 6 内航海運業者は、輸送の安全の確保に関し、安全統括管理者のその職務を行う上での意見を尊重しなければならない。
  - 7 国土交通大臣は、安全統括管理者又は運航管理者がその職務を怠つた場合であつて、当該安全統括管理者又は運航管理者が引き続きその職務を行うことが輸送の安全の確保に著しく支障を及ぼすおそれがあると認めるときは、内航海運業者に対し、当該安全統括管理者又は運航管理者を解任すべきことを命ずることができる。

#### ○ 安全管理規程（例）（抜粋）

（関係官署への報告）

第49条 運航管理者は、事故の発生を知ったときは、速やかに関係運輸局（神戸運輸監理部及び沖縄総合事務局を含む。以下「運輸局等」という。）及び海上保安官署にその概要及び事故処理の状況を報告し助言を求めなければならない。

#### 【船員法に基づく報告】

##### 船員法（昭和22年法律第100号）（抜粋）

（航行に関する報告）

第十九条 船長は、左の各号の一に該当する場合には、国土交通省令の定めるところにより、国土交通大臣にその旨を報告しなければならない。

- 一 船舶の衝突、乗揚、沈没、滅失、火災、機関の損傷その他の海難が発生したとき。
- 二 人命又は船舶の救助に従事したとき。
- 三 無線電信によつて知つたときを除いて、航行中他の船舶の遭難を知つたとき。
- 四 船内にある者が死亡し、又は行方不明となつたとき。
- 五 予定の航路を変更したとき。
- 六 船舶が抑留され、又は捕獲されたときその他船舶に関し著しい事故があつたとき。

##### 船員法第百四条第一項の規定により市町村が処理する事務に関する政令（昭和28年政令第260号）

内閣は、船員法（昭和二十二年法律第百号）第百四条の規定に基き、この政令を制定する。

- 1 船員法（以下「法」という。）の規定による事務で、次に掲げるものは、国土交通大臣のほか、法第百四条第一項に規定する市町村長も行うこととする。この場合においては、法中前段に規定する事務に係る国土交通大臣に関する規定は、法第百四条第一項に規定する市町村長に関する規定として当該市町村長に適用があるものとする。
  - 一 法第十九条の規定による報告の受理に関すること。

- 二 法第三十七条の雇入契約の成立等の届出の受理及び法第三十八条の雇入契約の確認に関すること。
  - 三 法第五十条第四項の規定に基づく船員手帳（外国人に係るものを除く。）の交付、再交付、訂正、書換え及び返還に関すること。
  - 四 法第八十五条第三項の認証に関すること。
- 2 法第四百四条第一項の規定による国土交通大臣の指定は、地方運輸局（運輸監理部、運輸支局及び地方運輸局、運輸監理部又は運輸支局の事務所を含む。）との交通が不便であり、かつ、出入する船舶が相当に多いと認められる港に接続する地域を区域とする市町村の長について、関係者の利便を考慮して行うものとする。
  - 3 前項の規定の沖縄県の区域についての適用については、同項中「地方運輸局（運輸監理部、運輸支局及び地方運輸局、運輸監理部又は運輸支局の事務所を含む。）」とあるのは、「沖縄総合事務局（内閣府設置法（平成十一年法律第八十九号）第四十七条第一項の規定により沖縄総合事務局に置かれる事務所で地方運輸局において所掌することとされている事務のうち国土交通省組織令（平成十二年政令第二百五十五号）第二百十二条第二項に規定する事務を分掌するものを含む。）」とする。
  - 4 第一項の規定により市町村が処理することとされている事務は、地方自治法（昭和二十二年法律第六十七号）第二条第九項第一号に規定する第一号法定受託事務とする。

#### 船員法施行規則（昭和22年運輸省令第23号）（抜粋）

（航行に関する報告）

- 第十四条 船長は、法第十九条の規定により報告をしようとするときは、遅滞なく、最寄りの地方運輸局等の事務所（地方運輸局（運輸監理部を含む。）並びに運輸支局（地方運輸局組織規則（平成十四年国土交通省令第七十三号）別表第二第一号に掲げる運輸支局（福岡運輸支局を除く。）を除く。）、海事事務所及び内閣府設置法（平成十一年法律第八十九号）第四十七条第一項の規定により沖縄総合事務局に置かれる事務所で地方運輸局において所掌することとされている事務のうち国土交通省組織令（平成十二年政令第二百五十五号）第二百十二条第二項に規定する事務を分掌するもの（以下「運輸支局等」という。）（以下「地方運輸局の事務所」という。）並びに法第四百四条の規定に基づき国土交通大臣の事務を行う市町村長（以下「指定市町村長」という。）の事務所をいう。以下同じ。）において、地方運輸局長又は指定市町村長（以下「地方運輸局長等」という。）に対し第四号書式による報告書三通を提出し、かつ、航海日誌を提示しなければならない。ただし、滅失その他やむを得ない事由があるときは、航海日誌の提示は、要しない。
- 2 前項の規定により航海日誌を提示する場合において、航海日誌が外国語（英語を除く。）によつて作成されているときは、翻訳者を明らかにした日本語又は英語による訳文を添付するものとする。

#### 【海難審判法、運輸安全委員会設置法に基づく通報】

#### ○ 海難審判法（昭和22年法律第135号）（抜粋）

（定義）

第二条 この法律において「海難」とは、次に掲げるものをいう。

- 一 船舶の運用に関連した船舶又は船舶以外の施設の損傷
- 二 船舶の構造、設備又は運用に関連した人の死傷
- 三 船舶の安全又は運航の阻害

（海難の発生の通報）

- 第二十四条 国土交通大臣（船員法（昭和二十二年法律第百号）第百三条第一項の規定により国土交通大臣の行うべき事務を日本の領事官が行う場合にあつては、当該領事官）は、同法第十九条の規定により海難について報告があつたとき、又は海難が発生したことを知つたときは、直ちに管轄する海難審判所の理事官にその旨を通報しなければならない。
- 2 海上保安官、警察官及び市町村長は、海難が発生したことを知つたときは、直ちに管轄する海難

審判所の理事官にその旨を通報しなければならない。

○ 運輸安全委員会設置法（昭和 48 年法律第 113 号）（抜粋）

（定義）

第二条

5 この法律において「船舶事故」とは、次に掲げるものをいう。

- 一 船舶の運用に関連した船舶又は船舶以外の施設の損傷
- 二 船舶の構造、設備又は運用に関連した人の死傷

6 この法律において「船舶事故等」とは、次に掲げるものをいう。

- 一 船舶事故
- 二 船舶事故の兆候（船舶事故が発生するおそれがあると認められる国土交通省令で定める事態をいう。）

（事故等の発生の通報）

第二十一条 国土交通大臣（船員法（昭和二十二年法律第百号）第百三条第一項の規定により国土交通大臣の行うべき事務を日本の領事官が行う場合にあつては、当該領事官）は、同法第十九条の規定により船舶事故等について報告があつたとき、又は船舶事故等が発生したことを知つたときは、直ちに委員会にその旨を通報しなければならない。

2 海上保安官、警察官及び市町村長は、船舶事故等が発生したことを知つたときは、直ちに委員会にその旨を通報しなければならない。

○ 運輸安全委員会設置法施行規則（平成 13 年国土交通省令第 124 号）（抜粋）

（法第二条第六項第二号の国土交通省令で定める事態）

第三条 法第二条第六項第二号の国土交通省令で定める事態は、次に掲げる事態とする。

- 一 次に掲げる事由により、船舶が運航不能となった事態
  - イ 航行に必要な設備の故障
  - ロ 船体の傾斜
  - ハ 機関の運転に必要な燃料又は清水の不足
- 二 船舶が乗り揚げたもののその船体に損傷を生じなかった事態
- 三 前二号に掲げるもののほか、船舶の安全又は運航が阻害された事態

図表 1-(1)-① 関係機関における海難の把握方法等

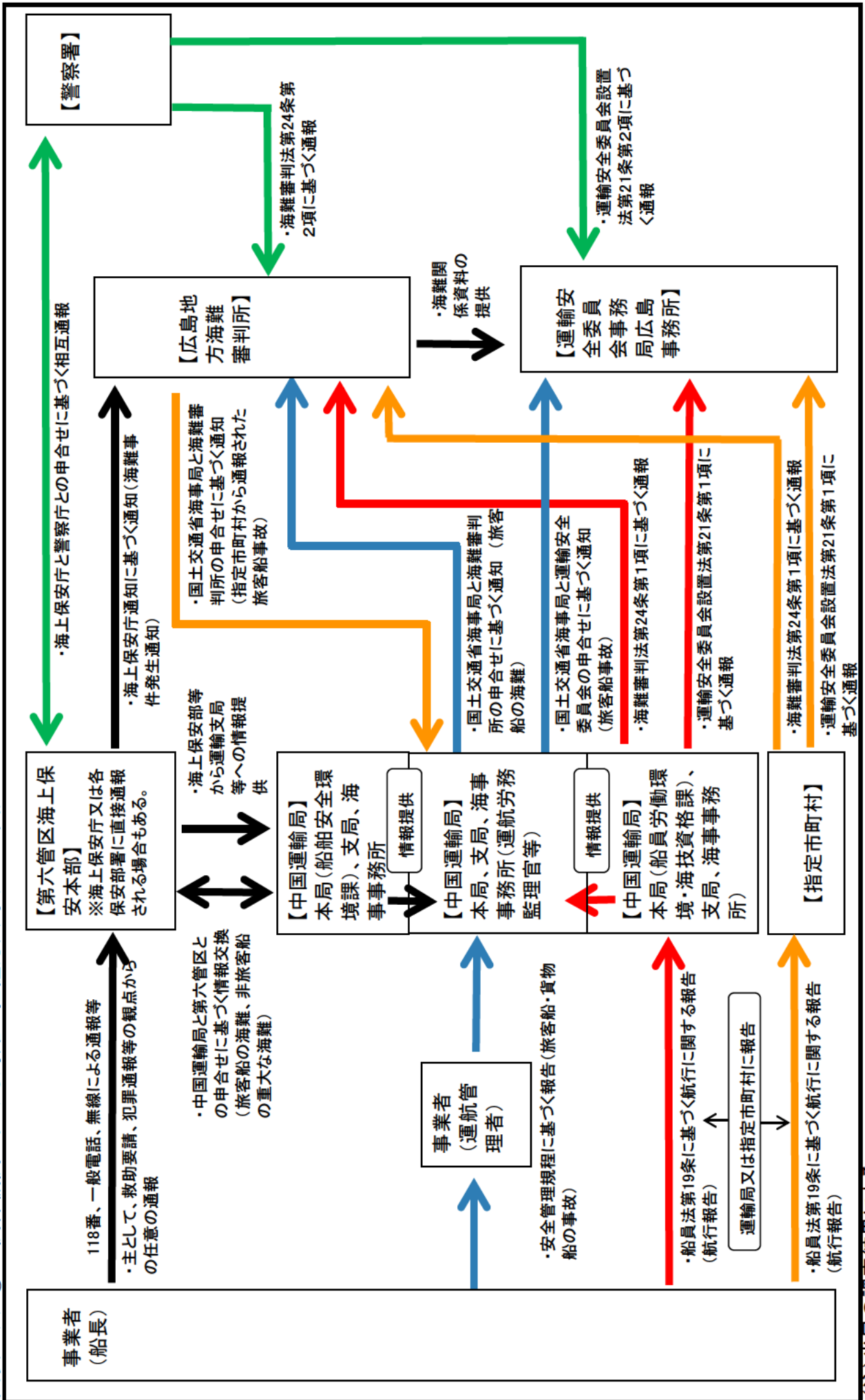
機関名	海難の主な把握方法	左の根拠規程等	把握内容	備考
中国運輸局	① 事業者からの通報・報告	海上運送法第10条の3又は内航海運業法第9条に基づき届け出た安全管理規程及び同規程に基づく事故処理基準	旅客船事故 貨物船事故	
	② 船長からの航行に関する報告（航行報告）	船員法第19条	船員法の適用を受ける船舶の海難、船舶の救助・遭難発見、航路変更等	
	③ 第六管区海上保安本部との情報交換	中国運輸局と第六管区海上保安本部の申合せ	旅客船の海難 非旅客船の海難（負傷者3人以上等）	
	④ 第六管区海上保安本部（海上保安部、保安署）から中国運輸局（支局、海事事務所）への情報提供	なし	旅客船事故 貨物船事故	
	⑤ 広島地方海難審判所からの通知	国土交通省海事局と海難審判所の申合せ	海難審判所が海難審判法第21条に基づき指定市町村から通報を受けた旅客船の海難	現在未実施
広島地方海難審判所	① 中国運輸局、指定市町村等からの通報	海難審判法第24条第1項	運輸局等が船員法第19条に基づき受理した航行報告	
	② 第六管区海上保安本部等からの海難事件発生通知	海難審判所と海上保安庁の申合せ	海難審判法第2条に規定する海難	
	③ 中国運輸局等からの通知	国土交通省海事局と海難審判所の申合せ	旅客船の海難	平成26年4月から実施（26年4月に中国運輸局へ通知を要請）
	④ 警察署からの通報	海難審判法第24条第2項	船舶の運用に伴う人の死傷及び船体・施設等の損傷	
運輸安全委員会事務局広島事務所	① 中国運輸局、指定市町村等からの通報	運輸安全委員会設置法第21条第1項	運輸局等が船員法第19条に基づき受理した航行報告	
	② 第六管区海上保安本部等からの連絡	広報資料等で把握	運輸安全委員会設置法第2条に規定する船舶事故	
	③ 運輸局からの通知	国土交通省海事局と運輸安全委員会	旅客船事故	平成25年2月から実施（25年1

		の申合せ		月に中国運輸局 へ通知を要請)
	④ 警察署からの通報	運輸安全委員会設 置法第 21 条第 2 項	船舶の運用に伴う人の 死傷及び船体・施設等 の損傷	
第六管区 海上保安 本部	① 事業者からの通報 (118 番、一般電話、 無線による通報等)※ 24 時間体制で受付	なし	海上における事件、事 故	
	② 巡視船でのパトロー ールによる現認	海上保安庁法		
	③ 中国運輸局との情 報交換	中国運輸局と第六 管区海上保安本部 の申合せ	旅客船の海難 非旅客船の海難 (負傷 者 3 人以上等)	
	④ 都道府県警察から の通報	海上保安庁と警察 庁の申合せ	海上における海難・人 身事故情報	

(注) 1 当局の調査結果による。

2 本表に係るフロー図は図表 1-(1)-②のとおり。

図表1-(1)-② 関係機関における海難の把握方法等(フロー図)



(注) 当局の調査結果による。

図表 1-(1)-③ 海難審判所等における海難の把握状況等

機関名	把握状況																									
広島地方海難審判所	<p>○ 海難の把握状況 (単位：件)</p> <table border="1" data-bbox="416 331 1350 645"> <thead> <tr> <th>年度</th> <th>海難の把握件数</th> <th>うち調査件数</th> <th>旅客船事故</th> <th>中国運輸局管内の旅客船事故</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>平成 23</td> <td>1,682</td> <td>219</td> <td>19</td> <td>12</td> </tr> <tr> <td>平成 24</td> <td>1,603</td> <td>135</td> <td>11</td> <td>8</td> </tr> <tr> <td>平成 25</td> <td>1,588</td> <td>135</td> <td>17</td> <td>11</td> </tr> <tr> <td>計</td> <td>4,873</td> <td>489</td> <td>47</td> <td>31</td> </tr> </tbody> </table> <p>(注) 1 広島地方海難審判所提出資料に基づき当局が作成した。                      2 本表に掲載した「海難の把握件数」は、広島地方海難審判所管内（鳥取県、島根県、岡山県、広島県、山口県（東部）、香川県、愛媛県）で発生したもの。                      3 把握件数は把握年月日ベースの件数。</p>	年度	海難の把握件数	うち調査件数	旅客船事故	中国運輸局管内の旅客船事故	平成 23	1,682	219	19	12	平成 24	1,603	135	11	8	平成 25	1,588	135	17	11	計	4,873	489	47	31
年度	海難の把握件数	うち調査件数	旅客船事故	中国運輸局管内の旅客船事故																						
平成 23	1,682	219	19	12																						
平成 24	1,603	135	11	8																						
平成 25	1,588	135	17	11																						
計	4,873	489	47	31																						
運輸安全委員会事務局 広島事務所	<p>○ 船舶事故等の把握状況 (単位：件)</p> <table border="1" data-bbox="416 891 1350 1182"> <thead> <tr> <th>年度</th> <th>船舶事故等の把握件数</th> <th>うち調査件数</th> <th>旅客船事故等</th> <th>中国運輸局管内の旅客船事故等</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>平成 23</td> <td>1,656</td> <td>223</td> <td>19</td> <td>11</td> </tr> <tr> <td>平成 24</td> <td>1,629</td> <td>220</td> <td>18</td> <td>11</td> </tr> <tr> <td>平成 25</td> <td>1,628</td> <td>252</td> <td>30</td> <td>20</td> </tr> <tr> <td>計</td> <td>4,913</td> <td>695</td> <td>67</td> <td>41</td> </tr> </tbody> </table> <p>(注) 1 運輸安全委員会事務局広島事務所提出資料に基づき当局が作成した。                      2 本表に掲載した「船舶事故等の把握件数」は、運輸安全委員会事務局広島事務所管内（鳥取県、島根県、岡山県、広島県、山口県（東部）、香川県、愛媛県）で発生したもの。                      3 把握件数は把握年月日ベースの件数。</p>	年度	船舶事故等の把握件数	うち調査件数	旅客船事故等	中国運輸局管内の旅客船事故等	平成 23	1,656	223	19	11	平成 24	1,629	220	18	11	平成 25	1,628	252	30	20	計	4,913	695	67	41
年度	船舶事故等の把握件数	うち調査件数	旅客船事故等	中国運輸局管内の旅客船事故等																						
平成 23	1,656	223	19	11																						
平成 24	1,629	220	18	11																						
平成 25	1,628	252	30	20																						
計	4,913	695	67	41																						
第六管区海上保安本部	<p>○ 要救助海難の状況 (単位：件)</p> <table border="1" data-bbox="400 1480 1362 1756"> <thead> <tr> <th>年度</th> <th>件数</th> <th>旅客船事故</th> <th>中国運輸局管内の旅客船事故</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>平成 23</td> <td>35</td> <td>8</td> <td>4</td> </tr> <tr> <td>平成 24</td> <td>43</td> <td>4</td> <td>4</td> </tr> <tr> <td>平成 25</td> <td>42</td> <td>12</td> <td>9</td> </tr> <tr> <td>計</td> <td>120</td> <td>24</td> <td>17</td> </tr> </tbody> </table> <p>(注) 1 第六管区海上保安本部提出資料に基づき当局が作成した（年集計を年度集計に改めたもの）。                      2 本表に掲載した把握件数は、第六管区海上保安本部管内（岡山県、広島県、山口県（東部）、香川県及び愛媛県）で発生した要救助海難のうち貨物船、タンカー及び旅客船に係る要救助海難の件数（漁船、遊漁船、プレジャーボート等の件数は除いたもの）。</p>	年度	件数	旅客船事故	中国運輸局管内の旅客船事故	平成 23	35	8	4	平成 24	43	4	4	平成 25	42	12	9	計	120	24	17					
年度	件数	旅客船事故	中国運輸局管内の旅客船事故																							
平成 23	35	8	4																							
平成 24	43	4	4																							
平成 25	42	12	9																							
計	120	24	17																							

図表 1-(1)-④ 中国運輸局の運航労務監理官が海難（旅客船事故）発生当時把握していたかどうか不明の海難情報（平成 23～25 年度）

No.	海難の把握機関名等	情報源	海難の内容		
			発生年月日	海難の種類等	海難の概要
1	広島地方海難審判所	—	H23. 4. 4	衝突 (陸上施設)	着岸時、突風により圧流され左舷船尾部が岸壁設置のギャングウェイに接触しギャングウェイ損傷
	運輸安全委員会事務局 広島事務所（公表）	航行報告書 (運輸局)			
2	運輸安全委員会事務局 広島事務所（公表）	新聞	H24. 2. 20	衝突 (棧橋)	出港準備のため、空船で着棧作業中、左舷船首部が棧橋に衝突
3	広島地方海難審判所	—	H24. 3. 28	衝突 (棧橋)	離棧作業中、強風を受け左舷船尾部が棧橋に衝突
	運輸安全委員会事務局 広島事務所（公表）	航行報告書 (運輸局)			
4	広島地方海難審判所	—	H24. 4. 3	衝突 (棧橋)	強くなった風波を避けるため着棧操船中、強風に圧流され船体左舷側船尾が棧橋に接触
	運輸安全委員会事務局 広島事務所（公表）	航行報告書 (市町村)			
5	運輸安全委員会事務局 広島事務所（調査中）	航行報告書 (市町村)	H25. 1. 31	運航阻害	着岸作業中、右舷側のプロペラのみ動作しているのに気付き、右舷機とサイドスラスタのみで着岸
6	運輸安全委員会事務局 広島事務所（公表）	航行報告書 (運輸局)	H25. 2. 20	衝突 (岸壁)	着岸作業中、風に圧流され右舷中央部の防舷材が岸壁に設置された防舷材に衝突
7	運輸安全委員会事務局 広島事務所（調査中）	航行報告書 (市町村)	H25. 11. 29	損傷 (漁具)	航行中、漁船の漁網に接触
8	運輸安全委員会事務局 広島事務所（調査中）	航行報告書 (市町村)	H25. 12. 11	衝突 (棧橋)	棧橋に着棧作業中、棧橋に衝突し、左舷船尾防舷材等に損傷
9	運輸安全委員会事務局 広島事務所（調査中）	航行報告書 (運輸局)	H26. 2. 15	衝突 (岸壁)	着岸作業中、岸壁に衝突し、右舷側の鋼製防舷材に凹損

(注) 1 中国運輸局で閲覧した資料（旅客船事故報告）、広島地方海難審判所、運輸安全委員会事務局広島事務所提出資料等に基づき当局が作成した。

2 「海難の把握機関」欄の運輸安全委員会事務局広島事務所に追記した（公表）はホームページ等で公表している船舶事故等を、（調査中）は調査中の船舶事故等をそれぞれ指す。（平成 26 年 4 月末現在）



図表 1-(1)-⑤ 中国運輸局の運航労務監理官における把握した海難情報の整理・保存状況等

情報源	把握した海難情報の整理、保存状況等
① 事業者からの通報・報告 (安全管理規程に基づく報告)	i 本局、運輸支局及び海事事務所の運航労務管理官がそれぞれ受理し、旅客船事故報告等として整理・保存。 ii 運輸支局及び海事事務所は、受理した報告の写しを本局（運航労務監理官）に報告。 iii 運航労務管理官は、監査を実施した海難の情報については、監査結果報告書等と合わせて整理・保存。
② 船長からの航行に関する報告（航行報告）	i 本局、運輸支局及び海事事務所の担当部局（本局は船員労働環境・海技資格課）が受理し、整理・保存。担当部局は、重大な航行報告を受理したときは、関係部署（運航労務監理官、船舶検査官）に速やかに連絡。他の報告は、1か月分まとめて関係部署に供覧。 ii 運航労務管理官は、監査を実施した海難の情報については、必要に応じて監査結果報告書等の関係書類と合わせて整理・保存。 iii 運輸支局及び海事事務所は、重大な航行報告を受理したときは、本局（船員労働環境・海技資格課）経由で本局（運航労務監理官）に連絡。その他の航行報告については本局（船員労働環境・海技資格課）へ件数のみ報告。
③ 第六管区海上保安本部（海上保安部、保安署）からの通報	i 第六管区海上保安部からの通報については、本局船舶安全環境課が受理した後、運航労務監理官に情報提供し、運航労務監理官は監査を実施した海難の情報については、必要に応じて監査結果報告書等の関係書類と合わせて整理・保存。 ii 海上保安部等からの通知については、運航労務管理官は、監査を実施した海難の情報については、必要に応じて監査結果報告書等の関係書類と合わせて整理・保存。

(注) 当局の調査結果による。

図表 1-(2)-① 中国運輸局による特別監査及び海難発生時監査の実施状況（平成 23～25 年度）

（単位：件）

区分	対象船舶	平成 23 年度	24 年度	25 年度	計
特別監査	旅客船	7	5	9	21
	内航貨物船	0	0	0	0
海難発生時監査	旅客船	6	4	5	15
	内航貨物船	33	29	27	89

（注） 1 当局の調査結果による。

2 特別監査（旅客船）の平成 25 年度実績のうち 3 件は法令違反がある場合であり、その他は海難の発生に係るものである。

図表1-(2)-② 中国運輸局による旅客船に係る特別監査（法令違反がある場合に実施したものを除く。）及び海難発生時監査の実施状況（平成23～25年度）

No.	発生日	発生場所	事故の種類	運輸局による監査の実施状況				他機関による調査結果等の公表	
				監査名	実施日	担当	結果	運輸安全委員会	海難審判所
1	H23. 6. 14	島根県隠岐の島町夜母瀬来付近	乗揚げ、浸水	特別監査	H23. 6. 22	中国運輸局、島根運輸支局	事故の再発防止策、安全管理規程の遵守等について文書指導	○ H25. 7. 26	○ H25. 3. 5
				海難発生時監査	H23. 6. 22	中国運輸局、島根運輸支局	船員法14条の4(規則3条の5)、50条2項違反による戒告		
2	H23. 6. 24	広島県三原市和田沖	衝突(対船)	特別監査	H23. 6. 24 23. 7. 4	尾道海事事務所	事故の再発防止策、安全管理規程の遵守等について文書指導	○ H23. 11. 25	
				海難発生時監査	H23. 6. 24 23. 7. 4	尾道海事事務所	船員法50条2項違反による戒告、適切な見張り等について口頭指導		
3	H23. 8. 1	岡山県笠岡市北木島風呂港	衝突(対物)	特別監査	H23. 8. 10	中国運輸局、水島海事事務所	旅客の車両甲板への立入禁止措置の徹底について口頭指導	○ H24. 11. 30	
				海難発生時監査	H23. 8. 10	水島海事事務所	船員法37条1項、50条3項違反による戒告、航行中の見張りの確保について口頭指導		
4	H23. 8. 18	広島県三原市瀬戸田港向田地区防波堤	衝突(対物)	海難発生時監査	H23. 8. 24	尾道海事事務所	船員法上の違反事項なし。事故発生時の関係機関への通報等について口頭指導		
				特別監査	H23. 11. 25 23. 12. 2	中国運輸局、山口運輸支局	事故の再発防止策、安全管理規程の遵守等について文書指導	○ H25. 4. 26	○ H26. 3. 13
5	H23. 11. 23	山口県防府市野島付近	乗揚げ	特別監査	H23. 11. 25 23. 12. 2	山口運輸支局	船員法上の違反事項なし		
				海難発生時監査	H24. 1. 13	中国運輸局	事故の再発防止策、安全管理規程の遵守等について口頭指導		
6	H23. 12. 6	愛媛県松山市松山港沖	機関故障	特別監査	H24. 1. 13	中国運輸局	事故の再発防止策、安全管理規程の遵守等について口頭指導		
				特別監査	H24. 1. 13	中国運輸局	事故の再発防止策、安全管理規程の遵守等について口頭指導		
8	H24. 3. 11	広島県三原市佐木島瀬戸田港向田地区	乗揚げ	特別監査	H24. 3. 14	尾道海事事務所	安全管理規程の遵守等について文書指導	○ H26. 5. 30	
				海難発生時監査	H24. 3. 14	尾道海事事務所	船員法上の違反事項なし。係船ロープの取扱い等について口頭指導		

No.	発生日	発生場所	事故の種別	運輸局による監査の実施状況				他機関による調査結果等の公表	
				監査名	実施日	担当	結果	運輸安全委員会	海難審判所
9	H24. 4. 8 頃	山口県熊毛郡田布施町馬島港	船底を擦過	特別監査	H24. 8. 23	中国運輸局、山口運輸支局	安全管理規程の入港の可否判断基準の変更について文書指導		
10	H24. 5. 20	広島県廿日市市厳島港第三号棧橋沖合	衝突(対船)	海難発生時監査	H24. 6. 5	呉海事事務所	雇入契約の届出が行われていないかったため、手続をとるよう指導	○ H25. 7. 26	
11	H24. 8. 2	広島県福山市走島港	衝突(対船)	海難発生時監査	H24. 8. 7	尾道海事事務所	天候の影響を考慮した操船等について口頭指導		
12	H24. 8. 15	山口県周防大島町情島沖先ノ谷鼻付近	機関停止	特別監査	H24. 9. 13	山口運輸支局	発航前点検の実施体制の確立等について文書指導		
13	H24. 11. 14	愛媛県釣島沖	インシデント	特別監査	H24. 11. 21	中国運輸局、山口運輸支局	本件事象の分析、対応等のマニュアル化等について口頭指導		
14	H24. 11. 14	山口県周防大島町情島南東沖根ナシ礁	乗揚げ	特別監査	H24. 11. 19 24, 11. 20	中国運輸局	運航計画の決定手続、船位の確認の確実な実施等について文書指導	○ H26. 2. 28	○ H26. 3. 26
				海難発生時監査	H24. 11. 19 24, 11. 20	中国運輸局	船員法37条1項違反による戒告。航海中の適切な見張りについて口頭指導		
15	H24. 12. 1	広島県竹原市沖	衝突(対船)	特別監査	H24. 12. 4	尾道海事事務所	レーダー活用による見張りについて口頭指導	○ H26. 3. 28	
				海難発生時監査	H24. 12. 4	尾道海事事務所	レーダー活用による見張りについて口頭指導		
16	H25. 5. 5	広島県満越港関門付近	衝突(対物)	特別監査	H25. 5. 8	尾道海事事務所	休日・夜間の運輸局への連絡、着舷時のアナウンス等について口頭指導		
				海難発生時監査	H25. 5. 8	尾道海事事務所	船員法上の違反事項なし。着舷時の旅客へのアナウンス等について口頭指導		
17	H25. 6. 18	愛媛県越智郡上島町百貫島北西海上	衝突(対船)	海難発生時監査	H25. 6. 21	呉海事事務所	船員法上の違反事項なし。適切な見張りの確保等について口頭指導		
18	H25. 7. 24	広島県尾道市向島棧橋西側浅瀬	乗揚げ	特別監査	H25. 7. 25	中国運輸局、尾道海事事務所	事故防止操船要領等の見直し、乗組員等に対する事故情報の周知等について文書指導	○ H26. 3. 28	

No.	発生日	発生場所	事故の種別	運輸局による監査の実施状況				他機関による調査結果等の公表	
				監査名	実施日	担当	結果	運輸安全委員会	海難審判所
19	H25. 8. 18	山口県平生町佐合島	浸水	特別監査	H25. 8. 29	中国運輸局、山口運輸支局	事故時の非常連絡体制等について口頭指導	○ H26. 2. 28	
20	H25. 10. 16	広島県三原市佐木島向田漁港	乗揚げ	特別監査	H25. 10. 17	中国運輸局、尾道海事事務所	運航中止の判断、事故発生時の関係機関への連絡について文書指導	○ H26. 5. 30	
				海難発生時監査	H25. 10. 17	中国運輸局、尾道海事事務所	船員法50条4項違反による戒告、88条1項違反による勧告。出港可否の判断について口頭指導		
21	H26. 1. 12	愛媛県松山市三津浜港内港灯台付近	電源喪失、両舷主機損傷	特別監査	H26. 1. 16	中国運輸局、山口運輸支局、尾道海事事務所	ブラックアウト対策、主機保護対策等について口頭指導		
				特別監査	H26. 2. 3	尾道海事事務所	事故の再発防止について口頭指導		
22	H26. 2. 3	広島県尾道市百島北東沖(新涯鼻沖)	乗揚げ	海難発生時監査	H26. 2. 3	尾道海事事務所	船員法上の違反事項なし		
				特別監査	H26. 2. 3	尾道海事事務所	事故の再発防止について口頭指導		
23	H26. 3. 27	広島県竹原港	衝突(対物)	海難発生時監査	H26. 3. 28	尾道海事事務所	船員法上の違反事項なし。着棧前の減速、アイドリング回数、機関部の増員等について口頭指導		

(注) 1 中国運輸局による監査結果等に基づき当局が作成した。

2 「他機関による調査結果等の公表」欄の日付は、公表日（運輸安全委員会）又は裁決言渡日（海難審判所）である。

図表 1-(2)-③ 中国運輸局による監査実施後に運輸安全委員会及び海難審判所による調査等の結果、新たな知見が得られた例

<p>事故の概要</p>	<p>平成 23 年 11 月 23 日、山口県防府市野島付近において、旅客船の左舷主機関が停止し、まもなく右舷主機関も停止したため、風に流され漂流し、野島久美港の岩場に乗り揚げ、機関室、客室が浸水し、油が流出した。当時、現地では強風波浪注意報が出ていた。</p>
<p>中国運輸局による監査結果</p>	<p>平成 23 年 11 月 25 日、12 月 2 日に特別監査及び海難発生時監査を実施。          特別監査の結果を踏まえ、運航可否の判断、第 2 基準経路を航行する場合の管理者への連絡、安全管理規程変更の際の迅速な手続、非常連絡表、安全教育・事故処理訓練の実施、非常配置表の作成・操練について文書指導している。          海難発生時監査の結果、船員法上の違反事項はなしとしている。          なお、両監査の結果、旅客船の主機関停止の原因は不明としている。また、海難発生時監査の結果報告書の中で、「両舷主機関停止後、漂流状態となっているのに、なぜアンカーを打たなかったのか甲板員に確認したところ、波風があり揺れが激しい中で、船首甲板に出てアンカーを取り出してロープを結び、海に投げるような行為は海中転落のおそれがあり、また、救助の漁船が近づいて来るのが確認できたので、行わなかったとのことである。以上のことから、今回の事故については未然に防ぐことが難しかったものと思われる。」としている。</p>
<p>運輸安全委員会及び海難審判所による調査等の結果</p>	<p>運輸安全委員会（広島事務所）による調査の結果（平成 25 年 4 月 26 日公表）、両舷主機への燃料供給が途絶えたのは 2 番タンクの主機用遮断弁が作動したことによる可能性があると考えられるとしている。また、錨の格納と搬出について、本船錨は船首倉庫の台座にボルトとナットで固定して格納されており、今回の事故時に乗組員 2 人で錨をハッチから船首甲板上に搬出し、錨索を取り付け、投下することは困難であったとしている。          海難審判所の裁決（平成 26 年 3 月 13 日言渡し）の結果によると、発航中止基準を遵守せず、発航を中止しなかったことが本件発生の原因であるとしている。両舷主機が停止した原因については、燃料油の供給源となる 2 番タンクの遮断弁が作動したことが考えられ、付近には床面に潤滑油缶が固縛していない状態で置かれていたことから、同缶が船体の動揺により同弁の方に移動し、同弁に取り付けられたワイヤと接触し、ワイヤが緊張したことにより弁が作動したと考えられるとしている。          また、投錨については、主機停止から乗揚げまで短時間であったことから本件発生の原因とは言えないが、緊急時にはいつでも錨を使用することができるよう、対策を講じておく必要があるとしている。</p>

(注) 中国運輸局による特別監査及び海難発生時監査の結果報告書、運輸安全委員会事務局による調査及び海難審判所による裁決に関する公表資料に基づき当局が作成した。

## 2 旅客船等事業者における安全確保対策

通知	説明図表番号
<p>不特定多数の者が利用する船舶（以下「旅客船等」という。）については、いったん事故が発生した場合に多数の人の生命・安全に影響を及ぼすおそれがあるため、事故を未然に防止するとともに、事故発生時の人命への影響を最小限にとどめることが必要であり、旅客船等及びその事業者に対しては、船舶安全法、船員法、海上運送法等の関係法令において、次のような規制が課せられている。</p> <p>① 船舶安全法等に基づく救命設備及び消防設備の備付け</p> <p>船舶は、船舶安全法第2条第1項に基づき、国土交通省令の定めるところにより救命設備及び消防設備を備え付けなければならないとされ、船舶救命設備規則（昭和40年運輸省令第36号）及び船舶消防設備規則（昭和40年運輸省令第37号）において、例えば、救命胴衣及び持運び式の消火器の備付け等に関しそれぞれ次のように規定されている。</p> <p>&lt;船舶救命設備規則&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 第二種船（注1）には、最大搭載人員と同数の救命胴衣を備え付けなければならない（第60条第1項抜粋）。</li> <li>・ 救命胴衣は、乗船者の目につきやすい場所又は招集場所に、容易かつ迅速に取り出すことができるように分散して積み付けなければならない（第93条第1項抜粋）。</li> <li>・ 救命設備を積み付けた場所には、その旨及び当該設備の数を明瞭に標示しなければならない（第98条第1項抜粋）。</li> </ul> <p>&lt;船舶消防設備規則&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 平水区域を航行区域とする総トン数千トン未満の第二種船には、居住区域及び業務区域のいずれの部分への距離も十五メートル以内となるように持運び式の消火器を備え付けなければならない（第48条第4項抜粋）。</li> <li>・ 消火器については、いかなる時にも良好な状態に保ち、かつ、直ちに使用することができるようにしておかななければならない（第72条抜粋）。</li> </ul> <p>（注1）「第二種船」とは、国際航海に従事しない旅客船をいう。</p>	<p>図表 2-①</p>
<p>② 船舶検査の受検</p> <p>船舶の所有者は、船舶を航行させる場合、船舶安全法第5条等に基づき原則として、総トン数20トン以上の船舶については国土交通省の定期検査及び中間検査（以下「船舶検査」という。）（注2）を、総トン数20トン未満の小型船舶については日本小型船舶検査機構の船舶検査を受検しなければならないとされている。これらの検査においては、上記①の救命設備及び消防設備の備付け状況も確認することとされている。</p>	<p>図表 2-②</p>

なお、国土交通省では、船舶検査の実施要領として、「検査の方法について」（平成9年6月16日付け海検第40号海上技術安全局首席船舶検査官通知。以下「船舶検査の方法」という。）を発出し、これに基づき船舶検査を実施することとしている。

図表 2-③

（注2） 船舶検査のうち、定期検査は、船舶を初めて航行の用に供するとき又は船舶検査証書の有効期間が満了するときに受検するもの。総トン数5トン以上の旅客船にあっては5年ごとに受検することが必要。

また、中間検査は、定期検査と定期検査との間に行う簡易な検査であり、総トン数5トン以上の旅客船にあっては1年ごとに受検することが必要。

③ 海上運送法等に基づく安全管理規程の作成及び国土交通大臣への届出（運輸安全マネジメントにおける安全管理体制の構築等）

平成18年10月、運輸の安全性の向上のための鉄道事業法等の一部を改正する法律（平成18年法律第19号。以下「運輸安全一括法」という。）に基づき、一般旅客定期航路事業者にあっては、海上運送法等の次のような規定に従い、安全管理体制の構築・改善に取り組むこととされている。

図表 2-④

- ・ 一般旅客定期航路事業者は、安全管理規程を定め、国土交通大臣に届け出なければならない（海上運送法第10条の3第1項抜粋）。
- ・ 安全管理規程は、輸送の安全を確保するために一般旅客定期航路事業者が遵守すべき事項に関し、必要な内容を定めたものでなければならない（同法第10条の3第2項抜粋）。
- ・ 安全管理規程には、「旅客等が遵守すべき事項の周知」、「事故等の防止対策の検討及び実施」、「事故、災害等が発生した場合の対応」、「内部監査の実施」、「教育及び研修」等について定めなければならない（海上運送法施行規則（昭和24年運輸省令第49号）第7条の2抜粋）。

また、運輸安全一括法の施行に合わせ、運輸事業者の組織内部における安全意識の浸透と安全風土の醸成を図ることを目的とする「運輸安全マネジメント制度」が導入され、運輸事業者において、自らが自主的かつ積極的に輸送の安全の取組を推進し、構築した安全管理体制をPDCAサイクル（注3）により継続的に改善し、安全性の向上させることが求められることとなった。

図表 2-⑤

（注3） 「PDCAサイクル」とは、Plan、Do、Check、Act（計画の策定、実行、チェック、改善）のサイクルである。

なお、運輸安全マネジメント制度の普及に資するため、国土交通省では、「運輸事業者における安全管理のための進め方に関するガイドライン～輸送の安全性の更なる向上に向けて～」（平成22年3月国土交通省大臣官房運輸安全監理官。以下「ガイドライン」という。）、「安全管理体制に係る「内部監査」の理解を深めるために」（平成25年3月国土交通省大臣官房運輸安全監理官）等を定め、同省本省及び地方運輸局にお

図表 2-⑥

図表 2-⑦



いて、ガイドライン等に関するセミナーを毎年開催しているほか、小規模海運事業者向けに、「小規模海運事業者における安全管理の進め方～事故・トラブルの防止に向けて～」(平成21年6月国土交通省大臣官房運輸安全監理官)を定め、これらを活用して安全管理に取り組むことを求めている。

図表 2-⑧

今回、旅客船等及び旅客船等事業者における関係法令及び安全管理規程(以下「関係法令等」という。)に基づく安全管理の実施状況、中国運輸局等における旅客船等事業者に対する指導監督の実施状況等を調査したところ、次のような状況がみられた。

### (1) 救命設備及び消防設備の適切な整備の推進

救命設備及び消防設備については、前述のとおり、船舶安全法等に基づき、所定の場所に必要な数を備え付けなければならないとされ、その備付け状況や設備の基準の適合性については船舶検査で確認されることとなっている。

図表 2-①、②、  
③ (再掲)

また、中国運輸局は、旅客船等の運航の安全を確保するため、毎年、「年末年始の輸送等に関する安全総点検」(以下「安全総点検」という。)を実施し、管内の全旅客船等事業者に自主点検表を送付し、自主点検の実施及び点検結果の報告を要請するとともに、一部の事業者を選定して職員が立入検査を実施しているほか、平成25年度から、i) 小型船舶を利用した遊覧船事業者、ii) 河川を航行する小型旅客船等を対象に「夏季の安全点検」を実施しており、これらの安全総点検等において、救命設備及び消防設備が適切に備え付けられていることなどを確認することとしている。

図表 2-(1)-①  
図表 2-(1)-②

### ア 一般旅客定期航路事業者における救命設備及び消防設備の整備状況

今回、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実地に確認したところ、事故・災害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、次のとおり、救命設備の一部が適切に備え付けられていない例が延べ3事業者で3件認められた。

- ① 救命胴衣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、救命胴衣の積付けが適切ではないもの(2事業者2件)
- ② 救命設備を積み付けた場所に、その旨及び当該設備の数を標示していたものの、経年劣化により消失しているもの(1事業者1件)

### イ 船舶検査等における14事業者に対する指摘状況等

調査した 14 事業者の船舶は、いずれも船舶安全法等に基づく船舶検査を定められた間隔で適正に受検している。また、中国運輸局は、平成 24 年度又は 25 年度に実施した安全総点検において、今回不適切な事例が認められた全事業者に立入検査を実施している。

しかし、中国運輸局によるこれらの船舶検査及び立入検査の指摘状況を調査したところ、上記アの救命設備が適切に整備されていない例について指摘したとの事実は確認できなかった。また、これらの事業者では、そもそもこれらの例が適切ではないと認識しておらず、安全総点検時の自主点検結果においてもこれらの例を適切ではないものとして把握していなかった。

#### ウ 救命設備の一部が適切に整備されていない例が発生している原因と今後の対応

前述ア及びイのような状況が発生している原因を調査・分析してみると、次の状況がみられたことから、救命設備等に係る船舶検査及び安全総点検時の自主点検の実施方法を見直す必要があると考えられる。

- ① 船舶検査の方法では、救命設備等について、「装備された状態で現状、数量及び配置の検査を行うことを原則とし、受検者においてあらかじめチェックリストのあるものについては、適当な抜き取り検査として差し支えない。」とされており、実際の船舶検査では、備え付けられている全ての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。
- ② 安全総点検時の自主点検表では、「救命設備の有効な状態での保持及び迅速な利用が確保されていますか」とする点検項目はあるものの、救命設備の整備に関する具体的な不適切な例等の情報が提供されていないことなどから、自主点検が有効なものとなっていないこと。
- ③ 安全総点検時の立入検査では、検査の実施が運航時間中の停泊時間に限られることなどから、全ての救命設備の備付け状況について確認していない可能性があること。

#### (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

前述のとおり、運輸安全マネジメント制度の趣旨では、事業者が自ら自主的かつ積極的に輸送の安全の取組を推進し、構築した安全管理体制を P D C A サイクルにより継続的に改善し、安全性の向上を図ることが求められている。

図表 2-⑤ (再掲)

<p>中国運輸局では、旅客船等事業者における安全管理体制の構築・改善を推進するため、次のような取組を実施している。</p> <p>① 毎年度、運輸安全マネジメント制度や事業者が取り組むべき安全管理等をテーマとした「安全統括管理者・運航管理者研修会」を開催するとともに、旅客船等事業者における運輸安全マネジメントの取組を評価・助言する運輸安全マネジメント評価（以下「マネジメント評価」という。）を実施。</p> <p>② マネジメント評価では、ガイドラインに規定されている 14 項目に基づき、安全管理体制の構築・改善が適切に行われているか確認・助言するなどの支援を実施。なお、同評価を重点的に実施するため、平成 19 年度から原則として海上運送法等に基づく通常監査及び安全確認検査（以下「運航管理監査」という。）（注 4）の実施を、同法に基づき新規に事業を許可した事業者、新規に船舶を導入した事業者等を中心に実施。</p> <p>③ マネジメント評価を計画的に実施した結果、平成 19 年度から 24 年度までの 6 年間で管内の海上運送法の適用を受ける全事業者に対する 1 回目の評価が完了。平成 25 年度から 27 年度までの 3 年間では、これらの事業者のうち、管内の主要事業者及び中規模事業者を中心に 41 事業者を選定し、毎年度 1 回（1 事業者当たり 3 年間で計 3 回）の評価を継続的に実施する方針。</p>	<p>図表 2-(2)-①</p> <p>図表 2-⑥（再掲）</p>
<p>（注 4） 運航管理監査は、主に事業者における関係法令等への適合状況などについて確認・指導するものである。</p>	
<p><b>ア 旅客船等事業者における関係法令等の適合状況</b></p>	
<p>今回、一般旅客定期航路事業者 14 事業者及び旅客不定期航路事業者 1 事業者（計 15 事業者）について、関係法令等で義務付けられているもののうち、旅客等の安全確保に関するものを中心とした 13 項目（注 5）について実地に調査した結果、事業者において運輸安全マネジメント制度に基づく安全管理体制の構築・改善が進められつつあるとされているにもかかわらず、関係法令等への適合状況が十分確認されていないことなどから、関係法令等の遵守が徹底されていない状況が次のとおりみられた。</p>	<p>図表 2-(2)-②</p> <p>図表 2-(2)-③</p>
<p>（注 5） 調査した事業者によって調査した項目数は異なっている。</p>	
<p>① 事業者別にみると、調査した全ての項目を遵守しているものは 1 事業者。これに対し、何らかの項目を遵守していないものが 14 事業者。</p>	<p>図表 2-(2)-④</p>
<p>② 遵守している割合別にみると、調査した項目中、90%以上の遵守率の事業者が 5 事業者。これに対し、50%程度の遵守率の事業者が 2 事業者、33%程度の事業者が 1 事業者。</p>	<p>図表 2-(2)-⑤</p>

- ③ 関係法令等の適合性や安全管理体制の有効性を事業者自らが確認・改善するために実施する内部監査を実施していないものが9事業者（60.0%）。
- ④ 内部監査を実施している一般旅客定期航路事業者6事業者における関係法令等の適合率は平均で91.5%（6事業者で計71項目中65項目を遵守）であり、2項目を遵守していないものが1事業者。  
一方、内部監査を実施していない一般旅客定期航路事業者8事業者における関係法令等の適合率は、平均で72.2%（8事業者で計90項目中65項目を遵守）であり、複数の事項で関係法令等を遵守していないものが7事業者。これらのうち、調査した11項目のうち6項目、13項目のうち6項目をそれぞれ遵守していないものが2事業者。
- ④ 平成25年度安全総点検において、中国運輸局管内の事業者から同局へ報告された全ての自主点検結果をみると、上記①から③のとおり、関係法令等が遵守されていない状況がみられるにもかかわらず、いずれの事業者もこれらの状況を報告していない。なお、中国運輸局が平成25年度安全総点検の際に事業者に送付した自主点検表の点検項目をみると、「安全管理規程に定められた事項を遵守していますか」等の点検事項はあるものの、関係法令等に定められた条項ごとにその適合状況を悉皆で点検するものとはなっていない。

#### イ 運輸安全マネジメントに関する事業者等の意見

今回調査した事業者から、運輸安全マネジメントに係る取組について意見を聴取したところ、次のとおり、体制上の理由などから、運輸安全マネジメントにおけるPDCAサイクルのチェック部分の取組である内部監査の実施が困難とする意見がみられた。

- ① 体制が小規模であることなど、体制的な理由で実施が困難（内部監査を実施していない7事業者）。
- ② 具体的な実施方法が分からないため実施が困難（内部監査を実施していない2事業者）。
- ③ マネジメント評価時に更なる取組について求められているものの、どのように実施してよいか分からない（内部監査を実施している1事業者）。
- ④ 安全管理規程は大規模事業者を想定して作成されており、小規模事業者に対しても同様に全ての事項の実施を求められても実施は困難（内部監査を実施していない1事業者）。
- ⑤ マネジメント評価でも指摘されていることから、実施について検討中（内部監査を実施していない3事業者）

（注）上記①から⑤の事業者数は重複がある。

図表 2-(2)-⑥

また、中国地方の旅客船等事業者で構成される中国旅客船協会連合会は、これらの状況について、「各事業者において日々の運航に係る安全管理は重点的に行っており、中国運輸局から実施を要請されている安全総点検時の自主点検等の取組も実施している。しかし、管内の事業者は、体制が小規模の事業者が多く、昨今の燃料費高騰等を受けて経営状況が悪化しており、運輸安全マネジメント制度で求められる日々の安全管理以外の取組（内部監査、事故処理訓練等）の実施は、体制が小規模の事業者を中心として實際上困難である。」としている。

なお、同連合会は、海上運送法の適用を受ける事業者は、乗合バス事業者等の他の輸送モードと異なり、事業規模を問わず、原則として、全事業者に対して安全管理規程の作成・届出が義務付けられていることから、中国運輸局に対し、体制が小規模の旅客船等事業者に対する運輸安全マネジメント制度の適用範囲や運用手法等の見直しについて検討を求めている。

#### ウ 関係法令等の適合性及び安全管理体制の有効性を担保した安全管理体制の構築等に関する課題と今後の対応

上記ア及びイの状況について、中国運輸局では、次のように説明している。

- ① 管内の事業者は、国土交通本省が示した現行の安全管理規程のひな形に沿ってそれぞれの安全管理規程を定めているが、事業者によっては、自ら定めた安全管理規程が事業者の体制、運航形態、航行海域の海象特性等に対応したものとはなっておらず、安全管理規程の遵守が十分とはいえない場合がある。
- ② 安全総点検は、事業者が自主点検することを通じて、安全意識の高揚を図ることを目的として実施するものであるため、関係法令等への適合性を網羅的に点検させるものではなく、事業者に主体的に取り組んでもらうことが重要であることから、点検事項を重点化することにより事業者が取り組みやすくすることとしている。

よって、自主点検表を会社全体の安全管理体制に関する監査項目と、船ごとの安全性の確認事項を包含したものとした場合、点検項目数が膨大となり、事業者の点検意欲が削がれ、現実的に実施すら困難となる可能性がある。

- ③ 安全管理体制の構築・改善のための内部監査の実施については、現在もマネジメント評価時等に指導しているところであるが、必ずしも事業者における内部監査への理解が十分とはいえない状況であり、事業者自らが簡易な形であっても着手することが重要と考えていることから、同評価等を通じて引き続き助言していく。

しかしながら、次の状況からも、事業者における関係法令等の適合

性を担保した安全管理体制の構築・改善を推進するためには、事業者において自ら関係法令等の適合性の確認・改善等の取組が行われるよう、事業者に対する支援を拡充する必要があると考えられる。

- ① 前述ア及びイのとおり、マネジメント評価等を通じて、内部監査を実施する必要性を既に認識しているものの、体制面の制約や事業者における具体的な実施手法の理解が進んでいないことなどから実施が困難な事業者があること。
- ② 調査対象事業者に対するマネジメント評価時に作成した中国運輸局の報告書（内部監査を実施していない8事業者分）の内部監査に係る項目をみると、いずれも内部監査を実施していない要因等に関する記載はなく、要因等を考慮した助言とは必ずしもいえないことから、より実効性のある助言が求められること。
- ③ 平成25年度から27年度のマネジメント評価の対象となっていない管内の許可事業者（注6）が60事業者程度あり、これらの事業者についても、上記ア及びイでみられた課題を抱えていることが想定されるものの、中国運輸局から安全管理体制の構築・改善について助言を受ける機会が当面ないこと。
- ④ 中国運輸局が事業者向けに平成23年度から25年度に実施した研修について、同局では、時節に応じたテーマとなるよう工夫して選定したとしているが、体制に制約等のある事業者が抱える課題に対応したものとはなっていないこと。
- ⑤ 国土交通省がホームページで公表している「安全関係取組事例」では、管内に多く存在する体制が小規模の事業者向けの情報が一切掲載されておらず、これらの事業者が抱える上記ア及びイの課題に対処する上での参考となる情報が不足していると考えられること。

（注6） 「許可事業者」とは、海上運送法に基づき事業の許可を受けている一般旅客定期航路事業者、特定旅客定期航路事業者及び旅客不定期航路事業者をいう。また、マネジメント評価の対象となる事業者は、許可事業者以外にも、人の運送をする貨物定期航路事業者及び人の運送をする不定期航路事業者がある。

なお、管内の許可事業者数は100事業者（事業ごとの重複を除いた実数。平成25年4月1日時点。）である。

したがって、中国運輸局は、関係法令等の適合性及び安全管理体制の有効性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 船舶検査における救命設備等の検査について、抜取りでの検査を行うことができる船舶の範囲の目安を定めるなどして、できる限り備付け状況等について、全箇所を確認を実施すること。
- ② 管内事業者における安全管理規程の遵守状況等に係る課題の検証を行った上で、個々の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計画的に実施すること。

<p>③ マネジメント評価時に把握した各事業者の課題及びその発生要因の整理・分析を継続的に実施すること。</p> <p>④ 上記③で把握及び整理・分析した課題のうち、管内事業者で多くみられる課題及びその発生要因に対応した解決事例など、安全管理体制の構築・改善に係る課題に対処する上で参考となる情報を研修会及びHPで周知・公表すること。</p> <p>また、マネジメント評価実施時には他の事業者における解決事例等の情報を提供するなど、事業者が抱える安全管理体制の構築・改善に係る課題への対応を促す取組を実施すること。</p> <p>⑤ 事業者において、効果的かつ効率的に関係法令等への適合性の確認・改善が行えるよう、次のとおり、安全総点検時の自主点検の実施方法を見直すこと。また、その際は、自主点検を体制が小規模の事業者等における内部監査に相当する取組として活用する余地について検討すること。</p> <ul style="list-style-type: none"><li>i 自主点検の実施を要請する際は、事業者が点検時に注意すべき点を事前に把握した上で点検できるよう、管内でみられた救命設備等に係る不適切な事例などの情報を提供すること。</li><li>ii 管内でみられる救命設備等の不適切な事例及び上記③で把握した課題を重点的に確認・改善できるよう、より具体的な点検項目を定めた自主点検表とすること。</li></ul>	
---	--

図表 2-① 船舶における救命設備及び消防設備の整備に関する規定

○ 船舶安全法（昭和 8 年法律第 11 号）（抜粋）

第二条 船舶ハ左ニ掲グル事項ニ付国土交通省令（漁船ノミニ関スルモノニ付テハ国土交通省令・農林水産省令）ノ定ムル所ニ依リ施設スルコトヲ要ス

- 一 船体
- 二 機関
- 三 帆装
- 四 排水設備
- 五 操舵、繫船及揚錨ノ設備
- 六 救命及消防ノ設備
- 七 居住設備
- 八 衛生設備
- 九 航海用具
- 十 危険物其ノ他ノ特殊貨物ノ積附設備
- 十一 荷役其ノ他ノ作業ノ設備
- 十二 電気設備
- 十三 前各号ノ外国土交通大臣ニ於テ特ニ定ムル事項

2 (略)

○ 船舶救命設備規則（昭和 40 年運輸省令第 36 号）（抜粋）

(救命胴衣)

第六十条 第二種船には、最大搭載人員と同数の救命胴衣を備え付けなければならない。ただし、平水区域を航行区域とする第二種船であつて最大搭載人員を収容するため十分な救命艇、救命いかだ、救命浮器又は救命浮環を備え付けているもの（ロールオン・ロールオフ旅客船を除く。）には、最大搭載人員の十パーセントに対する救命胴衣を備え付ければよい。

2～4 (略)

(救命胴衣)

第九十三条 (略) 第六十条第一項ただし書若しくは第四項の規定により備え付ける救命胴衣は、乗船者の目につきやすい場所又は招集場所（中略）に、容易かつ迅速に取り出すことができるように分散して積み付けなければならない。

2 前項の救命胴衣以外の救命胴衣は、容易かつ迅速に取り出すことができるように旅客室、船員室その他適当な場所に積み付けなければならない。

3 一の船舶に備え付ける救命胴衣は、二種類をこえてはならない。

4 旅客室には、救命胴衣の着用法の説明書を掲げなければならない。

(救命設備の迅速な利用)

第九十六条の三 救命設備は、航海中いかなる時にも良好な状態を保ち、かつ、直ちに使用することができるようにしておかなければならない。

2、3 (略)

(救命設備の表示)

第九十七条 救命設備には、当該救命設備の取扱いに関する注意事項を表示しなければならない。

2 次の表の上欄に掲げる救命設備には、前項の注意事項のほか、それぞれ同表の下欄に掲げる事項を表示しなければならない。

救命設備の種類	表示する事項
(略)	
救命胴衣	一 搭載する船舶の船名及び船舶所有者名 二 着用できる者の身長又は体重の範囲
(略)	

3～10 (略)



11 小児用の救命胴衣には、第二項に掲げる表示のほか、小児用である旨を表示しなければならない。

12 略

(救命設備の積付場所)

第九十八条 救命設備を積み付けた場所には、その旨及び当該設備の数を明瞭に標示しなければならない。

2 (略)

#### ○ 船舶消防設備規則（昭和40年運輸省令第37号）（抜粋）

(居住区域等における消防設備)

第四十八条 (略)

2、3 (略)

4 沿海区域又は平水区域を航行区域とする総トン数千トン未満の第二種船（係留船を除く。）には、居住区域及び業務区域のいずれの部分への距離も十五メートル以内となるように持運び式の液体消火器、泡消火器又は粉末消火器（りん酸塩類を消火剤とするものに限る。）を備え付けなければならない。かつ、その数は、甲板ごとに二個以上でなければならない。この場合において、塗料庫には、出入口付近の外部に持運び式の泡消火器、鎮火性ガス消火器又は粉末消火器のうちいずれか一個を備え付けなければならない。

5、6 (略)

(消防設備の迅速な利用)

第七十二条 この章の規定により備え付ける消防設備は、いかなる時にも良好な状態に保ち、かつ、直ちに使用することができるようにしておかなければならない。

(注) 下線は当局が付した。

### 図表2-② 定期的な船舶に係る検査の受検に関する規定

#### ○ 船舶安全法（昭和8年法律第11号）（抜粋）

第二条 船舶ハ左ニ掲グル事項ニ付国土交通省令（漁船ノミニ関スルモノニ付テハ国土交通省令・農林水産省令）ノ定ムル所ニ依リ施設スルコトヲ要ス

一 船体

二 機関

三 帆装

四 排水設備

五 操舵、繫船及揚錨ノ設備

六 救命及消防ノ設備

七 居住設備

八 衛生設備

九 航海用具

十 危険物其ノ他ノ特殊貨物ノ積附設備

十一 荷役其ノ他ノ作業ノ設備

十二 電気設備

十三 前各号ノ外国土交通大臣ニ於テ特ニ定ムル事項

2 (略)

第五条 船舶所有者ハ第二条第一項ノ規定ノ適用アル船舶ニ付同項各号ニ掲グル事項、第三条ノ船舶ニ付満載吃水線、前条第一項ノ規定ノ適用アル船舶ニ付無線電信等ニ関シ国土交通省令ノ定ムル所ニ依リ左ノ區別ニ依ル検査ヲ受クベシ

一 初メテ航行ノ用ニ供スルトキ又ハ第十条ニ規定スル有効期間満了シタルトキ行フ精密ナル検査

(定期検査)

二 定期検査ト定期検査トノ中間ニ於テ国土交通省令ノ定ムル時期ニ行フ簡易ナル検査 (中間検査)  
三～五 略

2 (略)

第七条 第五条又ハ第六条第一項若ハ第二項ノ規定ニ依ル検査ハ国土交通大臣ノ特ニ定ムル場合ヲ除クノ外船舶ノ所在地ヲ管轄スル管海官庁之ヲ行フ

2、3 (略)

第七条ノ二 小型船舶ニ係ル本章ニ定ムル検査 (特別検査及再検査ヲ除ク) ニ関スル事務 (国土交通省令ヲ以テ定ムル小型船舶ニ係ルモノヲ除ク以下小型船舶検査事務ト称ス) ハ次章ノ規定ニ依リ小型船舶検査機構ガ設立セラレタルトキハ小型船舶検査機構ニ之ヲ行ハシム此ノ場合ニ於テ次条、第九条、第十条ノ二及第十一条中管海官庁トアルハ小型船舶検査機構トス

2 (略)

○ 船舶安全法施行規則 (昭和 38 年運輸省令第 41 号) (抜粋)

船舶安全法 (昭和八年法律第十一号) の規定に基づき、及び同法を実施するため、船舶安全法施行規則を次のように定める。

(定期検査)

第十七条 定期検査は、船舶検査証書の有効期間の満了前に受けることができる。

(中間検査)

第十八条 中間検査の種類は、第一種中間検査 (次の各号に掲げる検査を行う中間検査をいう。以下同じ。)、第二種中間検査 (第二号及び第四号に掲げる検査を行う中間検査をいう。以下同じ。) 及び第三種中間検査 (第一号及び第三号に掲げる検査を行う中間検査をいう。以下同じ。) とする。

- 一 法第二条第一項第一号、第二号、第四号、第五号及び第十一号から第十三号までに掲げる事項について行う船体を上架すること又は管海官庁がこれと同等と認める準備を必要とする検査
- 二 法第二条第一項第一号、第二号、第四号、第五号及び第十一号から第十三号までに掲げる事項について行う船体を上架すること又は管海官庁がこれと同等と認める準備を必要としない検査
- 三 法第二条第一項第三号、第七号及び第八号に掲げる事項について行う検査
- 四 法第二条第一項第六号、第九号及び第十号に掲げる事項、満載喫水線並びに無線電信等について行う検査

2 法第十条第一項ただし書に規定する船舶以外の船舶の中間検査の時期は、次表のとおりとする。ただし、第四十六条の二第二項又は第三項の規定により船舶検査証書の有効期間が延長されたことにより当該延長期間内に同表に定める時期が到来する場合における当該時期 (第三種中間検査の時期を除く。) を除く。

区分	種類	時期
一 国際航海に従事する旅客船 (総トン数五トン未満のもの並びに原子力船及び高速船を除く。)	第一種中間検査	検査基準日の三月前から検査基準日までの間
(中略)		
三 旅客船 (総トン数五トン未満のものを除く。)、 (略)	第一種中間検査	検査基準日の前後三月以内
(中略)		
備考		
一 略		
二 この表において「検査基準日」とは、船舶検査証書の有効期間が満了する日に相当する毎年の日をいう。		

3～7 (略)

(注) 下線は当局が付した。

図表 2-③ 船舶検査の方法

○ 検査の方法について（平成9年6月16日付け海検第40号海上技術安全局首席船舶検査官）（抜粋）

B編 一般の船舶及びこれを備える物件に係る検査

第1章 第一回定期検査等

1. 8 救命設備

1. 8. 10 その他の救命設備

備え付け数量、表示、積付け方法及び旅客室に救命胴衣の着用方法の説明書を掲げていることを確認する（救命設備規則第3章及4章を参照）

1. 9 消防設備

1. 9. 18 その他の消防設備（消防設備規則第3章参照）

備付数量及び備付方法を確認する。

第2章 定期的検査等

2. 7 救命設備

2. 7. 10 次の救命設備については、現状、数量及び備付け方法を確認する他、それぞれの項目掲げる特記事項について確認する。

－1 （略）

－2 救命胴衣

2. 8 消防設備

2. 8. 14 その他の消防装置

次の点に留意しつつ、備付数量及び備付方法を確認する。

－1 消火器及び持運び式あわ放射器の消火剤（粉末消火器の予備の消火剤を除く。）

S編 検査の特例

第2章 検査の特例

2. 14 機関備品、係船用索及びその他の索、救命設備、消防設備、航海用具等の現状及び数量に関する定期検査（第1回定期検査を除く。）又は中間検査（第3種中間検査を除く。）の方法

設備	検査の方法の特例
① 機関備品	(略)
② 係船用索及びその他の索	(略)
③ <u>救命設備、消防設備、航海用具等</u>	(イ) (略)
	(ロ) 取りはずすことなく検査できるもの <u>装備された状態で現状、数量及び配置の検査を行うことを原則とし、受検者においてあらかじめチェックリストのあるものについては、適当な抜取り検査として差し支えない。</u> （有効期限のあるものは記入させる。）
	(ハ) (略)

附属書G 経年劣化する設備の検査の方法

1. この附属書は、次の経年劣化する設備に適用する

－2 （前略）持運び式あわ放射器及び消火器の消火剤（粉末消火器の予備の消火剤を除く。）

2. 経年劣化する設備の検査については次によること。

2. 1 表示された有効期限が切れていないこと及び明らかな劣化がないことを確認する。

（注）下線は当局が付した。

## 図表 2-④ 安全管理規程の作成及び国土交通大臣への届出に関する規定

### ○ 海上運送法（昭和 24 年法律第 187 号）（抜粋）

（輸送の安全性の向上）

第十条の二 一般旅客定期航路事業者は、輸送の安全の確保が最も重要であることを自覚し、絶えず輸送の安全性の向上に努めなければならない。

（安全管理規程等）

第十条の三 一般旅客定期航路事業者は、安全管理規程を定め、国土交通省令で定めるところにより、国土交通大臣に届け出なければならない。これを変更しようとするときも、同様とする。

2 安全管理規程は、輸送の安全を確保するために一般旅客定期航路事業者が遵守すべき次に掲げる事項に関し、国土交通省令で定めるところにより、必要な内容を定めたものでなければならない。

一 輸送の安全を確保するための事業の運営の方針に関する事項

二 輸送の安全を確保するための事業の実施及びその管理の体制に関する事項

三 輸送の安全を確保するための事業の実施及びその管理の方法に関する事項

四 安全統括管理者（一般旅客定期航路事業者が、前三号に掲げる事項に関する業務を統括管理させるため、事業運営上の重要な決定に参画する管理的地位にあり、かつ、一般旅客定期航路事業に関する一定の実務の経験その他の国土交通省令で定める要件を備える者のうちから選任する者をいう。以下同じ。）の選任に関する事項

五 運航管理者（一般旅客定期航路事業者が、第二号及び第三号に掲げる事項に関する業務のうち、船舶の運航の管理に係るものを行わせるため、一般旅客定期航路事業に関する一定の実務の経験その他の国土交通省令で定める要件を備える者のうちから選任する者をいう。以下同じ。）の選任に関する事項

3 国土交通大臣は、安全管理規程が前項の規定に適合しないと認めるときは、当該一般旅客定期航路事業者に対し、これを変更すべきことを命ずることができる。

4 一般旅客定期航路事業者は、安全統括管理者及び運航管理者を選任しなければならない。

5 一般旅客定期航路事業者は、安全統括管理者又は運航管理者を選任し、又は解任したときは、国土交通省令で定めるところにより、遅滞なく、その旨を国土交通大臣に届け出なければならない。

6 一般旅客定期航路事業者は、輸送の安全の確保に関し、安全統括管理者のその職務を行う上での意見を尊重しなければならない。

7 （略）

### ○ 海上運送法施行規則（昭和 24 年法律第 187 号）（抜粋）

（安全管理規程の内容）

第七条の二 一般旅客定期航路事業者（対外旅客定期航路事業を営む者を除く。以下この条から第七条の二の三までにおいて同じ。）の設定する安全管理規程に定めるべき内容は、次のとおりとする。

一 輸送の安全を確保するための事業の運営の方針に関する次に掲げる事項

イ 基本的な方針に関する事項

ロ 関係法令及び安全管理規程その他の輸送の安全の確保のための定めへの遵守に関する事項

ハ 取組に関する事項

二 輸送の安全を確保するための事業の実施及びその管理の体制に関する次に掲げる事項

イ 組織体制に関する事項

ロ 勤務体制に関する事項

ハ 経営の責任者による輸送の安全の確保に係る責務に関する事項

ニ 安全統括管理者の権限及び責務に関する事項

ホ 運航管理者の権限及び責務に関する事項

三 輸送の安全を確保するための事業の実施及びその管理の方法に関する次に掲げる事項

イ 情報の伝達及び共有に関する事項

ロ 船舶の運航の管理に関する次に掲げる事項

(1) 運航計画、配船計画及び配乗計画の作成、改訂及び臨時変更の際における安全性の確認に関

する事項

- (2) 運航を中止すべき気象及び海象の条件並びに発航中止の指示に関する事項
- (3) 気象通報、旅客数その他の船舶の運航の管理のため必要な情報の収集及び伝達に関する事項
- (4) 航行経路、航海速度等航行の安全を確保するため必要な事項を記載した運航基準図の作成、船舶への備付け等に関する事項
- (5) 危険物その他の旅客の安全を害するおそれのある物品の取扱いに関する事項
- (6) 旅客の乗下船又は航送する自動車の積込み及び陸揚げ並びに船舶の離着岸の際における安全性の確保のため必要な作業方法に関する事項
- (7) 船舶その他の輸送施設の点検及び整備に関する事項
- (8) 旅客等が遵守すべき事項の周知に関する事項

ハ 事故等の防止対策の検討及び実施に関する事項

ニ 事故、災害等が発生した場合の対応に関する事項

ホ 内部監査その他の事業の実施及びその管理の状況の確認に関する事項

ヘ 教育及び研修に関する事項

ト 輸送の安全に係る文書の整備及び管理に関する事項

チ 事業の実施及びその管理の改善に関する事項

四 安全統括管理者の選任及び解任に関する事項

五 運航管理者の選任及び解任に関する事項

(安全統括管理者の要件)

第七条の二の二 一般旅客定期航路事業者の選任する安全統括管理者の要件は、次のいずれにも該当することとする。

一 一般旅客定期航路事業の安全に関する業務の経験の期間が通算して三年以上である者又は地方運輸局長がこれと同等以上の能力を有すると認めた者であること。

二 法第十条の三第七項（他の規定において準用する場合を含む。）の命令により解任され、解任の日から二年を経過しない者でないこと。

(運航管理者の要件)

第七条の二の三 一般旅客定期航路事業者の選任する運航管理者の要件は、次のいずれにも該当することとする。

一 次のいずれかに該当すること。

イ 船舶の運航の管理を行おうとする一般旅客定期航路事業に使用する旅客船のうち最大のものと同等以上の総トン数を有する旅客船に船長として三年又は甲板部の職員として五年以上乗り組んだ経験を有する者であること。

ロ 船舶の運航の管理を行おうとする一般旅客定期航路事業と同等以上の規模の旅客定期航路事業における船舶の運航の管理に関し三年以上の実務の経験を有する者であること。

ハ 総トン数百トン未満の旅客船一隻のみを使用して一般旅客定期航路事業を営む者が選任する運航管理者にあつては、当該旅客船に船舶職員及び小型船舶操縦者法（昭和二十六年法律第百四十九号）の規定により船長として乗り組むことができる資格を有する者であること。

ニ 一般旅客定期航路事業における船舶の運航の管理に関しイからハまでに掲げる者と同等以上の能力を有すると地方運輸局長が認めた者であること。

二 二十歳以上であること。

三 法第十条の三第七項（他の規定において準用する場合を含む。）の命令により解任され、解任の日から二年を経過しない者でないこと。

(安全管理規程の設定又は変更の届出)

第七条の三 法第十条の三第一項の規定により安全管理規程の設定又は変更の届出をしようとする者（対外旅客定期航路事業を営む者を除く。）は、次に掲げる事項を記載した安全管理規程設定（変更）届出書を事業開始の日（変更届出の場合は、当該変更を実施する日）までに所轄地方運輸局長に提出するものとする。

一 住所及び氏名

- 二 届出をしようとする安全管理規程（変更届出の場合は、新旧の安全管理規程（変更に係る部分に限る。）を明示すること。）
- 三 運航開始予定期日（変更届出の場合は、その実施の予定期日）
- 四 変更届出の場合は、変更を必要とする理由

（安全統括管理者及び運航管理者の選任等の届出）

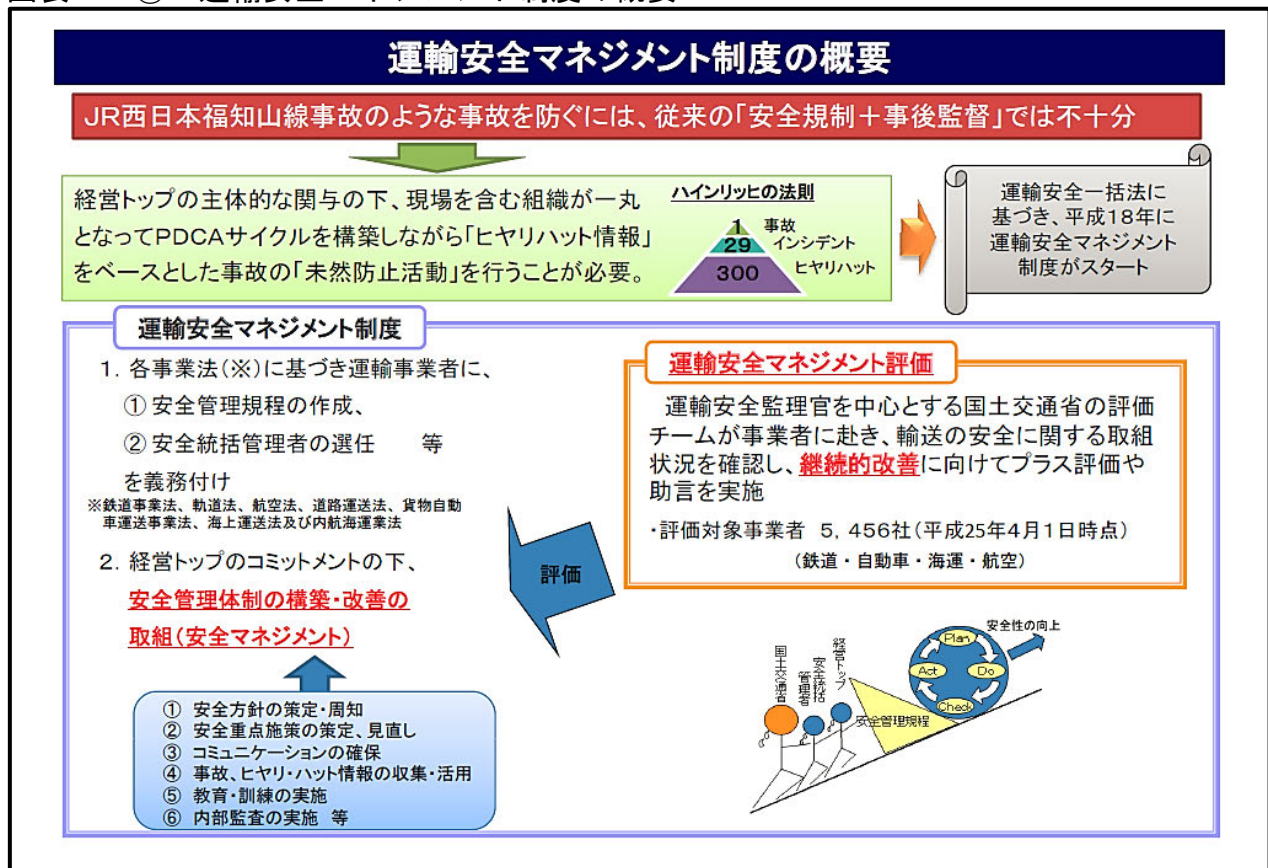
第七条の四 法第十条の三第五項の規定により安全統括管理者又は運航管理者の選任又は解任の届出をしようとする者（対外旅客定期航路事業を営む者を除く。）は、次に掲げる事項を記載した安全統括管理者（運航管理者）選任（解任）届出書を所轄地方運輸局長に提出するものとする。

- 一 住所及び氏名
- 二 選任し、又は解任した安全統括管理者又は運航管理者の氏名及び生年月日
- 三 選任し、又は解任した年月日
- 四 解任の届出の場合は、解任の理由

2 (略)

(注) 下線は当局が付した。

図表 2-⑤ 運輸安全マネジメント制度の概要



(注) 国土交通省HPから抜粋した。

## 図表 2-⑥ 安全管理体制の構築・改善の意義と目的等

### ○ 運輸事業者における安全管理の進め方に関するガイドライン～輸送の安全性の更なる向上に向けて～（平成 22 年 3 月国土交通省大臣官房運輸安全監理官）（抜粋）

#### 1. ガイドラインの位置付け

本ガイドラインは、事業者における安全管理体制の構築・改善に係る取組のねらいとその進め方の参考例を示すものであり、事業者においては、必要に応じて、本ガイドラインを参考に、安全管理体制の構築・改善に向けた取組を進めることが期待される。

なお、「事業者自らが自主的かつ積極的な輸送の安全の取組を推進し、輸送の安全性を向上させる」という運輸安全マネジメント制度の趣旨に鑑み、事業者が本ガイドラインに示す取組以外の進め方で輸送の安全の取組を行うことを否定するものではない。

#### 2. 安全管理体制の構築・改善の意義と目的

事業者における輸送の安全の確保の取組を活性化させ、より効果的なものとするためには、経営トップが主体的かつ積極的に関与し、強いリーダーシップを発揮することが極めて重要であり、以下の事項を明示し、これらをベースとし、安全管理体制の構築・改善を図ることが必要である。

- ① 安全方針の策定とその周知徹底
  - ② 安全方針に沿った安全重点施策の策定とその推進
  - ③ 社内の横断的・縦断的な輸送の安全の確保に係るコミュニケーションの確保
  - ④ 事故、ヒヤリ・ハット情報等の収集・活用
  - ⑤ 安全管理体制に係る内部監査の実施
  - ⑥ 安全管理体制全般のマネジメントレビュー
  - ⑦ 上記の輸送の安全に関する一連の取組を適時、適切に推進するための、PDCAサイクル（計画の策定、実行、チェック、改善のサイクル（Plan Do Check Act））の仕組みの導入とその有効活用
- 安全管理体制は一旦構築したら終わりではなく、継続的にそのレベルアップを図ることが大切である。このためには、安全管理体制にPDCAサイクルを組み込むことが重要で、これにより継続的な見直し・改善の取組が進み、その結果として、事業者内部に安全文化が醸成され、事業者内部の全要員に関係法令等の遵守と安全最優先の原則が徹底されることにつながる。したがって、安全管理体制の構築にあたっては、PDCAサイクルが機能するよう十分な配慮が求められる。（中略）

本ガイドラインは、事業者における安全管理体制の構築・改善に係る取組のねらいとその進め方の参考例を示すことにより、次に掲げる事項の実現を図ることを目的とする。

- (1) 適切な安全管理体制の自律的・継続的な実現と見直し・改善
- (2) 関係法令等の遵守と安全最優先の原則の事業者内部の全要員への徹底及び実現のための不断の動機付け
- (3) 事業者内部における安全文化の構築・定着

#### 3、4 （略）

#### 5. 運輸事業者に期待される安全管理の取組

- (1) 経営トップの責務 略
- (2) 安全方針 略
- (3) 安全重点施策 略
- (4) 安全統括管理者の責務 略
- (5) 要員の責任・権限 略
- (6) 情報伝達及びコミュニケーションの確保 略
- (7) 事故、ヒヤリ・ハット情報等の収集・活用 略
- (8) 重大な事故等への対応 略
- (9) 関係法令等の遵守の確保

事業者は、次に掲げるような輸送の安全を確保する上で必要な事項に関し、関係法令等の規定を遵守する。安全統括管理者等は、各部門や各要員におけるそれらの遵守状況を定期的に確認する。

- ① 輸送に従事する要員の確保

- ② 輸送施設の確保及び作業環境の整備
  - ③ 安全な輸送サービスの実施及びその監視
  - ④ 事故等への対応
  - ⑤ 事故等の是正措置及び予防措置
- (10) 安全管理体制の構築・改善に必要な教育・訓練等
- 1) 事業者は、安全管理体制の構築・改善の取組に直接従事する要員、即ち、経営トップ、安全統括管理者等、各部門の安全管理に従事する責任者及びその補助者等並びに安全管理体制に係る内部監査を担当する者に対して、運輸安全マネジメント制度の趣旨等の理解を深めるため、次に掲げる事項に関し必要な教育・訓練を計画的に実施し、その有効性、効果を把握し、必要に応じ、当該教育・訓練の内容等の見直し・改善を図る。
    - ① 本ガイドラインの内容（運輸安全マネジメント制度の趣旨・ねらい、安全管理体制におけるPDCAサイクルの概念等を含む。）
    - ② 安全管理規程の記載内容
    - ③ 関係法令等
  - 2) 1) の教育・訓練の内容は、安全管理体制の構築・改善の取組に必要とされるもので、要員が理解しやすい具体的なものとする。
  - 3) 事業者は、従業員の必要な能力の習得及び獲得した技能の維持のための教育・訓練・研修を計画的に実施し、その有効性、効果を把握し、必要に応じ、当該教育・訓練の内容等の見直し・改善を図る。
  - 4) 事業者は、「事故」体験を共有する取組を行う。
- (11) 内部監査
- 1) 事業者は、安全管理体制の構築・改善の取組に関する次の事項を確認するために内部監査を実施する。なお、内部監査の範囲は、安全管理体制全般とし、経営トップ、安全統括管理者等及び必要に応じ現業実施部門に対して行う。また、事業者は、必要に応じ、社外の人材を活用し、内部監査を実施することができる。
    - ① 安全管理体制の構築・改善の取組が、安全管理規程、その他事業者が決めた安全管理体制に関する規程・手順に適合しているか。
    - ② 安全管理体制が適切に運営され、有効に機能しているか。
  - 2) 内部監査の一般的な手順等は、以下のとおりである。
    - ① 事業者は、監査対象となる取組状況、過去の監査結果等を考慮して、監査方針、重点確認事項等を含めた監査計画を策定する。
    - ② 事業者は、監査の範囲、頻度及び方法を定めて、経営トップ及び安全統括管理者等に対しては、少なくとも1年毎に内部監査を実施する。さらに、重大事故等が発生した際は適宜必要な内部監査を実施する。
    - ③ 事業者は、内部監査の実施にあたっては、内部監査を受ける部門の業務に従事していない者が監査を実施するなど、監査の客観性を確保する。
    - ④ 事業者は、内部監査を効果的に実施するため、内部監査を担当する者（以下「内部監査要員」という。）には、内部監査の方法等について、必要な教育・訓練を実施する。
    - ⑤ 内部監査要員は、監査終了後、速やかに監査結果を取りまとめ、経営トップ及び安全統括管理者に報告するとともに、被監査部門関係者に監査結果を説明・伝達する。
    - ⑥ 被監査部門の責任者は、監査で指摘を受けた問題点の原因を遅滞なく除去するために、必要な是正措置・予防措置を実施する。
    - ⑦ 事業者は、取られた措置内容の検証を行い、検証内容をマネジメントレビューで報告する。
  - 3) 内部監査の実施にあたっては、必要に応じ、経営トップ等がその重要性を事業者内部へ周知徹底する等の支援を行う。
  - 4) 事業者は、安全管理体制の構築・改善のために有効な内部監査の取組を推進するため、内部監査の取組状況や内部監査要員の力量を定期的に把握・検証し、内部監査の方法や内部監査要員に対する教育・訓練などの見直し・改善を図る。



- (12) マネジメントレビューと継続的改善 略
- (13) 文書の作成及び管理 略
- (14) 記録の作成及び維持 略

(以下略)

(注) 下線は当局が付した。

## 図表 2-⑦ 内部監査の目的等

### ○ 安全管理体制に係る「内部監査」の理解を深めるために（平成 25 年 3 月国土交通省大臣官房運輸安全監理官）（抜粋）

#### 2. 安全管理体制に係る内部監査とは

##### (1) 内部監査の目的

安全管理体制に係る内部監査（以下「内部監査」という。）の目的は、安全管理体制の構築・改善における取組の適合性及び安全管理体制の有効性の確認を行うことにより、安全管理体制上の課題や問題点を見出すことです。

##### ① 取組の適合性

安全管理体制の取組の適合性についての内部監査とは、経営トップ自らの構想及び安全統括管理者等への指示等により確立された安全管理体制が、安全管理の規程・手順どおり実施されているか否かを確認することです。規程・手順には、安全管理規程、関係法令及び社内規程等がありますが、例えば、整備や点呼が関係法令どおり実施されているか（関係法令への適合性）、社内規程で定めた月 1 回の安全教育が実施されているか（自社規程への適合性）を内部監査で確認します。輸送の安全を確保する上で、定められた規程・手順を遵守することは重要なことであり、内部監査において、規程・手順への適合は優先的に確認する内容です。

##### ② 安全管理体制の有効性

安全管理体制の有効性についての内部監査とは、安全管理体制が様々な状況の変化に対応しつつ実施されているか、安全目標等において計画した成果が得られているか、計画した成果を得るため P D C A サイクルに基づいた取組が実施されているか等を確認することです。例えば、路線の拡大が行われた場合、路線の拡大という変化点に対し、輸送の安全を確保するための安全重点施策等の検討状況、安全目標の達成状況、安全目標を達成するための取組が P D C A サイクルを考慮し実施されているか等を内部監査で確認します。

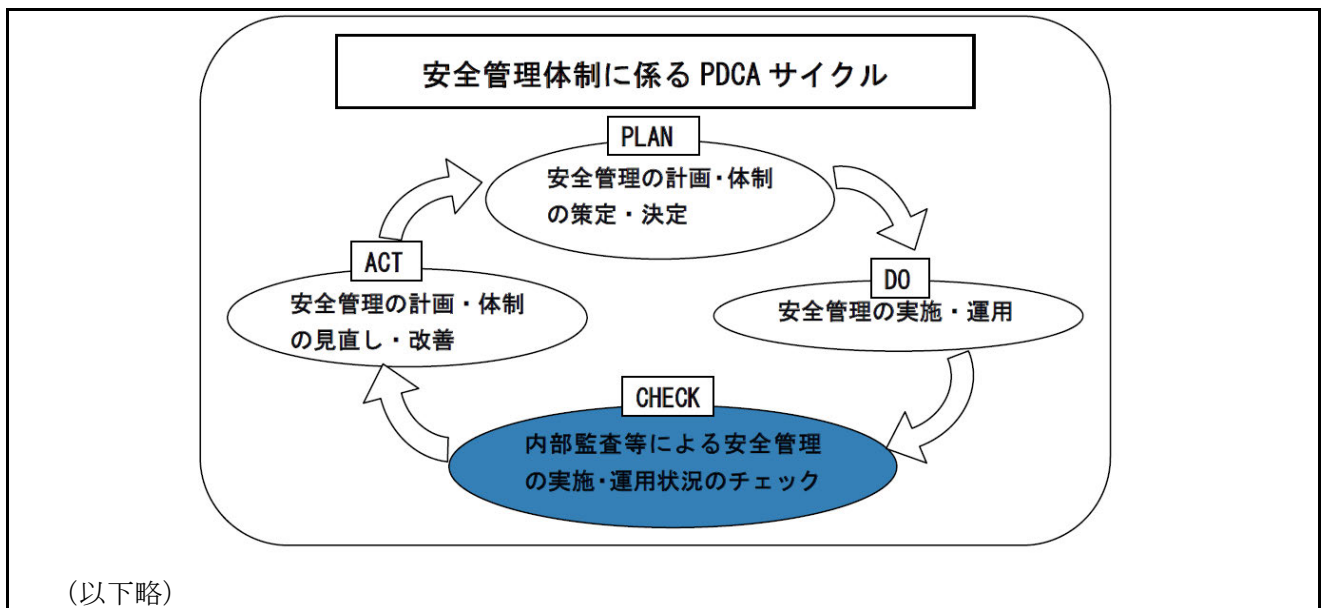
なお、安全管理体制の有効性の確認をする場合、例えば、安全目標については、単に、安全目標の達成状況だけでなく、そのような結果に至った背景、安全重点施策の実施状況・効果なども考慮することが重要です。

##### (2) 内部監査の対象 （略）

##### (3) 監査の種類と内部監査の位置づけ

（略）内部監査は、以下に示す「安全管理体制に係る P D C A サイクル」の CHECK 部分の取組の 1 つに該当し、内部監査要員が自社の運輸事業における安全管理に関する業務を調査、確認することにより、事業者の安全管理体制上の課題や問題点等を明らかにするものです。

事業者においては、内部監査の結果などをもとに、会社全体の安全管理体制の有効性、すなわち、経営トップ主導のもと、以下に示す「安全管理体制に係る P D C A サイクル」のように、会社全体の安全管理体制の仕組みが構築され、それら仕組みが適時・適切に運用されているか否かについて、評価・検証し、継続的改善が実施されることとなります。



(注) 下線は当局が付した。

図表 2-⑧ 小規模事業者用ガイドラインの概要

○ 小規模海運事業者における安全管理の進め方～事故・トラブルの防止に向けて～」（平成 21 年 6 月 国土交通省大臣官房運輸安全監理官）（抜粋）

はじめに

（前略）このたび、次の小規模海運事業者の皆様が、より効果的に安全管理に取り組むことができるよう、本冊子「小規模海運事業者における安全管理の進め方」を作成しましたので、今後、次の小規模海運事業者の皆様が、安全管理の取組みを進めるにあたって、ガイドラインに代えて、本冊子に記載する内容をもとに取り組むことが可能となります。

○ 旅客事業者

- ① 海運事業に係る陸員（常勤役員を含む。）の人数が常時 10 名未満の許可事業者（一定の輸送量\*をもつ事業者を除く。）
- ② 特定旅客定期航路事業者（他の許可事業との兼業を除く。）
- ③ 届出事業者（外航旅客航路事業者を除く。）

\*一定の輸送量：年間輸送人員 10 万人以上または輸送人キロ 200 万人キロ以上

○ 内航運送事業者（略）

1. 代表者（経営者）の役割

輸送の安全は、運輸事業者の最も基本的なサービスである。このため、代表者（経営者）は、自らが輸送の安全の最高責任者として、以下のとおり、安全管理の体制を整え、安全管理の取組み計画を作るとともに、社員を指揮・指導して、その役割を果たす。

- (1) 会社の輸送の安全に関する基本的な考え方（安全第一、法令遵守など）を記載した安全方針を作り、社内に周知徹底する。安全方針には、法令や社内規則を守ることや輸送の安全が第一であることを明記する。
- (2) 安全方針を実現するため、年に 1 回、具体的な安全重点施策（安全目標）を決め、その目標達成に向け安全運航に努める。安全重点施策（安全目標）は、その達成状況を把握することができるよう、可能な限り、「事故ゼロ」など数値的なものとする。

- (3) 重大な事故等が発生した場合の対応方法をあらかじめ決める。
- (4) 輸送の安全に必要な人員や設備等を確保・整備する。
- (5) 安全管理の取組み状況を年に1回は点検し、問題があれば改善する。
- (6) 安全統括管理者を選任し、次の事項を行わせる。
  - ① 安全方針の社内周知を行うこと。
  - ② 安全重点施策（安全目標）を作成し、社員を指揮・指導し、安全目標の達成に向けた取組みを積極的に行うこと。
  - ③ 代表者（経営者）との連絡を密にし、輸送の安全に関する情報を集め、代表者（経営者）に適時、適切に報告すること。
  - ④ 会社の人員規模に応じた安全管理の取組み体制を決め、各自の役割を定め、社内に周知する。
  - ⑤ 安全管理の取組み状況を年に1回は点検し、その結果を代表者（経営者）に適時、適切に報告すること。

## 2. 安全管理の実施

代表者（経営者）、安全統括管理者、その他輸送の安全にかかわる社員は一丸となって、輸送の安全に向け、以下のとおり、安全管理の取組みを実施する。

- (1) 輸送の安全に関する情報の伝達（略）
- (2) 法令等の遵守
  - 社員は、輸送の安全に必要な関係法令、通達及び社内規則を遵守するとともに、代表者（経営者）又は安全統括管理者は、それらの状況を定期的に確認する。
- (3) 輸送の安全に必要な手順・規則
  - 安全統括管理者は、社員に指示するなどして、輸送の安全に必要な手順・規則を作成し、社内に周知する。
- (4) 教育・訓練
  - 代表者（経営者）又は安全統括管理者は、輸送の安全にかかわる者に対し教育・訓練を定期的実施する。教育・訓練の実施にあたっては、外部が主催する運輸安全マネジメント制度に関する講習会等を活用するなどして、適切に実施し、それら実施状況を記録し、保管する。
- (5) 事故等の対応（略）

## 3. 安全管理の取組み状況の点検と改善

輸送の安全に向け、定期的に安全管理の取組み状況を点検し、把握した問題点を改善することが重要であり、代表者（経営者）及び安全統括管理者は、以下の取組みを行う。

- (1) 安全統括管理者は、少なくとも年に1回、安全重点施策（安全目標）の達成状況や安全管理の取組み状況を別添1または別添2の「安全管理の取組み状況の自己チェックリスト」を活用するなどして、点検し、その結果を代表者（経営者）に報告する。
  - (2) 代表者（経営者）は、上記（1）の点検の結果、問題があることが判った場合には、必要な改善を行う。
  - (3) 安全統括管理者は、社員に指示するなどして、上記（1）及び（2）の実施状況を記録し、保管する。
- (以下略)

(注) 下線は当局が付した。

図表 2 - (1) - ① 中国運輸局における安全総点検の実施状況 (単位：者、隻)

区分		平成 23 年度	24 年度	25 年度
点検対象	事業者数	206(100)	209(100)	219(100)
	船舶数	441<100>	433<100>	438<100>
自主点検報告数	事業者数	195(94.7)	187(89.5)	182(83.1)
	船舶数	372<84.4>	370<85.5>	379<83.1>
立入検査実施	事業者数	33(16.0)	33(15.8)	37(16.9)
	船舶数	43<9.8>	45<10.4>	44<10.0>

(注) 1 当局の調査結果による。

2 ( ) 又は< >は、各年度における点検対象事業者数又は船舶数に占める割合を示す。

図表 2 - (1) - ② 中国運輸局における安全総点検の点検事項

○ 事業者が自主点検を行う場合に使用する自主点検表の点検事項 (抜粋)

<重点点検事項>

1. 安全管理規程や特に運航基準等の確実な遵守状況

① 安全管理規程を遵守していますか。また、社内一体となった取組を行っていますか。

② 運航基準 (特に中止基準) を遵守していますか。また、船長は自船の運航基準を具体的に認識していますか。

③ 航海時には常に十分な見張りを行っていますか

④ 酒気帯び状態における航海当直の禁止が徹底されていますか。

2. ライフジャケット等の確実な備え付け及び着用等の船舶の安全対策の実施状況

① 小児用を含む適切なライフジャケット等の備え付け、乗客 (特に 12 歳未満の児童) への着用を徹底していますか。【天竜川における川下り船転覆事故を踏まえ、安全指導を受けた川下り船事業者のみ】

② 救命設備の有効な状態での保持及び迅速な利用が確保されていますか。

③ 消防設備の有効な状態での保持及び迅速な利用が確保されていますか。

④ 設備や機器に不具合があった場合、その内容を速やかに運航管理者に報告していますか。

⑤～⑪ (略)

3. ～5. (略)

<点検事項>

1. ～5. (略)

6. 中国運輸局独自点検事項

① 略

② 消火器の耐用年数を確認していますか。

③、④ (略)

(注) 1 「平成 25 年度年末年始の海上交通輸送に関する安全総点検」における自主点検表に基づき当局が作成した。

2 下線は当局が付した。

図表 2 - (2) - ① 中国運輸局が開催した安全統括管理者・運航管理者研修会の開催状況

開催年度	開催地	参加者数	研修テーマ
平成 23 年度	広島市	170 人	・ 事件事例に学ぶ安全運航 ・ 運輸安全マネジメントの実践
平成 24 年度	広島市	195 人	・ 安全への取組～更なる安全を目指して～ ・ 内部監査の理解を深めるために
平成 25 年度	広島市	160 人	・ 船舶の安全運航のために～船舶事故ハザードマップの活用を～ ・ 旅客船事業における津波避難マニュアルの作成
	岡山市	162 人	

(注) 当局の調査結果による。

図表 2 - (2) - ② 当局調査項目及び関係法令等の遵守状況 (調査項目別)

	当局調査項目	根拠法令名	安全管理規程 (ひな形)	調査対象事業者数	遵守している事業者数	遵守していない事業者数
1	内部監査の実施状況	海上運送法 10 条の 3	55 条	15	6 (40.0)	9 (60.0)
2	安全教育の実施状況	海上運送法 10 条の 3	51 条	14	13 (92.9)	1 (7.1)
3	事故処理に関する訓練の実施状況	海上運送法 10 条の 3	53 条	15	8 (53.3)	7 (46.7)
4	操練の実施状況	船員法施行規則 3 条の 4	52 条	14	13 (92.9)	1 (7.1)
5	安全管理規程等の備付け状況	海上運送法 10 条の 3	56 条	14	14 (100)	0 (0)
6	乗船旅客に対する非常の際の避難要領等の周知状況	船員法施行規則 3 条の 10	38 条 作業基準 24 条	11	9 (81.8)	2 (18.2)
7	非常用掲示札の掲示状況	船舶設備規程 122 条の 7	作業基準 24 条	14	13 (92.9)	1 (7.1)
8	船舶の点検整備状況	船員法施行規則 2 条の 2、3 条の 9	41 条	14	13 (92.9)	1 (7.1)
9	陸上施設の点検整備状況	海上運送法 10 条の 3	42 条	13	12 (92.3)	1 (7.7)
10	自動車積付け時の車止めの実施状況	海上運送法 10 条の 3	作業基準 11 条	8	6 (75.0)	2 (25.0)
11	車両区域内の旅客の滞留状況	海上運送法 10 条の 3	作業基準 12 条	8	3 (37.5)	5 (62.5)
12	着岸時の綱取作業の実施状況	海上運送法 10 条の 3	作業基準 16 条	14	12 (85.7)	2 (14.3)
13	着岸時の旅客転倒事故防止に関する指示の実施状況	海上運送法 10 条の 3	作業基準 16 条	10	9 (90.0)	1 (10.0)

(注) 1 当局の調査結果による。

2 ( ) は「調査対象事業者数」に対する各事業者数の割合を示す。

## 図表 2 - (2) - ③ 当局調査項目に関する関係法令等の規定

### ○ 船員法施行規則（昭和 22 年運輸省令第 23 号）（抜粋）

（発航前の検査）

第二条の二 船長は、法第八条の規定により、発航前に次に掲げる事項を検査しなければならない。（略）

一 船体、機関及び排水設備、操舵設備、係船設備、揚錨設備、救命設備、無線設備その他の設備が整備されていること。

二～八 （略）

（操練）

第三条の四 前条第一項各号に掲げる船舶における法第十四条の三第二項の非常の場合のために必要な海員に対する操練は、非常配置表に定めるところにより海員をその配置につかせるほか、次に掲げるところにより実施しなければならない。

一 防火操練 防火戸の閉鎖、通風の遮断及び消火設備の操作を行うこと。

二、三 （略）

四 防水操練 水密戸、弁、舷窓その他の水密を保持するために必要な閉鎖装置の操作を行うこと。

五 非常操舵操練 操舵機室からの操舵設備の直接の制御、船橋と操舵機室との連絡その他操舵設備の非常の場合における操舵を行うこと。

六 （略）

2 前項の船舶のうち、旅客船（国内各港間のみを航海する旅客船及び特定高速船を除く。）においては少なくとも毎週一回、旅客船である特定高速船においては一週間を超えない間隔で、旅客船以外の船舶である特定高速船においては一月を超えない間隔で、これら以外の船舶においては少なくとも毎月一回、海員に対する操練（膨脹式救命いかだの振出し及び降下並びにその附属品の確認、救命艇の進水及び操船、救助艇操練並びに非常操舵操練を除く。第五項において同じ。）を実施しなければならない。

3～7 （略）

（非常通路及び救命設備の点検整備）

第三条の九 船長は、非常の際に脱出する通路、昇降設備及び出入口並びに救命設備を少なくとも毎月一回点検し、かつ、整備しなければならない。

2 （略）

（旅客に対する避難の要領等の周知）

第三条の十 船長は、避難の要領並びに救命胴衣の格納場所及び着用方法について、旅客の見やすい場所に掲示するほか、旅客に対して周知の徹底を図るため必要な措置を講じなければならない。

### ○ 船舶設備規程（昭和 9 年逓信省令第六号）（抜粋）

（非常用掲示札）

第二百二十二条の七 旅客船にあつては、記載事項等について告示で定める要件に適合する非常用掲示札を旅客室及び公室等その他の旅客の使用に充てる場所の適当な位置に掲げなければならない。

### ○ 船舶の脱出設備その他の非常用設備の基準を定める告示（平成 14 年国土交通省告示第 510 号）（抜粋）

（非常用掲示札）

第九条 規程第二百二十二条の七の告示で定める要件は、次のとおりとする。

一 旅客に関係のある非常の際の信号の意味を記載したものであること。

二 非常の際の行動に関する明確な指示を記載したものであること。

三 旅客室及び公室等に掲げるものには、次に掲げる図及び事項が記載されていること。ただし、当該旅客室及び公室等の出入口から脱出経路の全体が容易に視認できる場合は、この限りでない。

イ 当該船舶に備え付ける救命艇、救命いかだ、救命浮器、救助艇及び救命胴衣の配置を示す図

ロ 当該旅客室及び公室等からの脱出経路を示す図

ハ 当該船舶に設置する消防設備の格納場所を示す図

ニ その他管海官庁が必要と認める事項

四 (略)

○ 一般航路事業者用安全管理規程（ひな形）（抜粋）

（旅客等の遵守すべき事項等の周知）

第 38 条 運航管理者及び船長は、法令及び作業基準に定めるところにより、それぞれ陸上及び船内において、旅客等の遵守すべき事項及び注意すべき事項の周知徹底を図らなければならない。

（船舶の点検整備）

第 41 条 船長は、次の設備、装置等について点検簿を作成し、それに従って、原則として毎日 1 回以上点検を実施するものとする。ただし、当日、発航前検査を実施した事項については点検を省略することができる。

- (1) 船体
- (2) 機関
- (3) 排水設備
- (4) 操舵設備
- (5) 係船設備
- (6) 揚錨設備
- (7) 救命設備
- (8) 消防設備
- (9) 無線設備
- (10) 脱出設備
- (11) 非常用警報装置
- (12) 照明設備
- (13) 航海用具
- (14) 乗降用設備
- (15) 放送設備
- (16) その他（衛生設備、掲示板等）

2、3 (略)

（陸上施設の点検整備）

第 42 条 運航管理者は、陸上施設点検簿に基づいて毎日 1 回以上次の施設等の点検を実施するものとする。

- (1) 係留施設（防舷材、ビット、岸壁等）
- (2) 乗降用施設（可道橋、タラップ等）
- (3) 転落防止施設（遮断鎖、遮断機等）
- (4) 駐車場施設
- (5) 船客待合所（消火設備、掲示板等）

2 (略)

（安全教育）

第 51 条 安全統括管理者及び運航管理者は、〇〇部と協力して運航管理員、陸上作業員、乗組員、安全管理に従事する者、内部監査を担当する者に対し、安全管理規程（運航基準、作業基準、事故処理基準及び地震防災対策基準を含む。）、船員法及び海上衝突予防法等の関係法令その他輸送の安全を確保するために必要と認められる事項について理解しやすい具体的な安全教育を定期的実施し、その周知徹底を図らなければならない。

2 運航管理者は、航路の状況、海難その他の事故及びインシデント（事故等の損害を伴わない危険事象）事例を調査研究し、随時又は前項の教育に併せて乗組員に周知徹底を図るものとする。

（操練）

第 52 条 船長は、法令に定める操練を行ったときは、その実施状況を運航管理者に報告するものとする。

(訓練)

第 53 条 安全統括管理者及び運航管理者は、経営トップの支援を得て事故処理に関する訓練を計画し、年 1 回以上これを実施しなければならない。訓練は、全社的体制で処理する規模の事故を想定した実践的なものとする。この場合、前条の操練は当該訓練に併せて実施することができる。

2 (略)

(内部監査及び見直し)

第 55 条 内部監査を行う者は、経営トップの支援を得て関係者ととも年 1 回以上船舶及び陸上施設の状態並びに安全管理規程の遵守状況の他、安全マネジメント態勢全般にわたり内部監査を行うものとし、船舶の監査は停泊中及び航海中の船舶について行うものとする。さらに、重大事故が発生した場合には速やかに実施する。

2～5 (略)

(安全管理規程等の備付け等)

第 56 条 安全統括管理者及び運航管理者は、それぞれの職務に応じ、安全管理規程（運航基準、作業基準、事故処理基準及び地震防災対策基準を含む。）及び運航基準図を船舶、営業所その他必要と認められる場所に、容易に閲覧できるよう備付けておかななければならない。

2 (略)

### ○ 一般航路事業者用安全管理規程（ひな形）作業基準（抜粋）

(車止め及び固縛装置取付作業等)

第 11 条 固縛係員は、すべての自動車について車止めを施す。

第 12 条 陸上作業指揮者は、搭載予定車両の積込みが終了したときは車両誘導係員を指揮して、直ちに各入口に遮断索を張って通行を禁止し、船内作業指揮者にその旨を連絡する。

2、3 (略)

4 船内作業指揮者は、車両の積込みが終了したときは、作業員を指揮して航送旅客（第 10 条に定める危険物積載車、ミキサー車、保冷車又は家畜等積載車の運転者又は監視人を除く。）が車両区域内に残留していないことを確認した後、旅客区域と車両区域間の通路又は昇降口を遮断する。

5～7 (略)

(着岸作業)

第 16 条 陸上作業指揮者は、綱取係員を指揮して迅速、確実に綱取作業を実施する。この場合、陸上作業指揮者は、作業員が係留索の発射又は係留索の急緊張等により危害を受けることのないよう十分注意する。

2 船内作業員は、船長の指示により迅速、確実に係留作業を実施する。

3 船内作業指揮者は、船内の旅客係員を指揮して、船内放送等により着岸時の衝撃による旅客の転倒事故を防止するため、旅客へ着席や手すりへの掴まりを指示する。

(乗船旅客に対する遵守事項等の周知)

第 24 条 船長は、旅客が乗船している間適宜の時間に次の事項を放送等（ビデオ放送その他の方法を含む。）により周知しなければならない。

- (1) 旅客の禁止行為が掲示されている場所及びその主要事項
- (2) 救命胴衣の格納場所、着用方法
- (3) 非常の際の避難要領（非常信号、避難経路等）
- (4) 車両区域内における注意事項
- (5) 病気、盗難等が発生した場合の乗組員への通報
- (6) 高速航行中におけるシートベルトの着用
- (7) その他旅客が遵守すべき事項

2 船長は、船内の見やすい場所に前項各号の事項を掲示しておかななければならない。

(注) 1 下線は当局が付した。

2 一般航路事業者以外の小規模航路事業者（航路距離が短い船舶、総トン数 100 トン未満の船舶）用安全管理規程（ひな形）、安全管理規程（ひな形）作業基準等については、一般航路事業者用と比べ、簡略化した規程となっている。



図表 2 - (2) - ④ 関係法令等の遵守状況（遵守していない項目数別）

遵守していない項目数	該当事業者数	うち、内部監査を未実施の事業者数
6項目	2事業者	2事業者
3項目	2事業者	2事業者
2項目	5事業者	4事業者
1項目	5事業者	1事業者
0項目	1事業者	0事業者

（注） 当局の調査結果による。

図表 2 - (2) - ⑤ 関係法令等の遵守状況（遵守割合別）

当局調査項目数に対する遵守している項目の割合	該当事業者数	うち、内部監査を未実施の事業者数
100%	1事業者	0事業者
90%～99.9%	4事業者	0事業者
80%～89.9%	4事業者	3事業者
70%～79.9%	3事業者	3事業者
50%～59.9%	1事業者	1事業者
40%～49.9%	1事業者	1事業者
30%～39.9%	1事業者	1事業者

（注） 当局の調査結果による。

図表 2 - (2) - ⑥ 内部監査の実施に関する事業者の意見

区分	内部監査の実施に関する事業者の意見
内部監査を実施していない事業者の意見	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 運輸安全マネジメント評価でも指摘されているが、小規模であるため、どのように実施してよいか分からない。現在、旅客船協会から職員を派遣してもらって監査を実施できないか、近隣事業者と検討中である。</li> <li>○ 運輸安全マネジメント評価でも指摘され、他の事業者の実施例の紹介もあったことから、当該事業者に関係資料を求めているところ。今後どのように実施するか検討中である。</li> <li>○ 小規模事業者であり、どのように実施してよいか分からない。実施するとすれば、旅客船協会の協力をお願いして、実施することになると思われる。</li> <li>○ 運輸安全マネジメント評価でも指摘を受けているが、体制が小規模であり、マネジメントを行う側の職員の知識が乏しいことから実施は困難である。</li> <li>○ 運輸安全マネジメント評価でも指摘を受けているが、小規模事業者であり従業員も少ないことから、内部監査の実施は困難である。</li> <li>○ 運輸安全マネジメント評価でも指摘を受けていることから、当社の実情にあった内部監査の実施方法について検討中である</li> <li>○ 組織が小さいことから、実施は困難である。</li> <li>○ 運輸安全マネジメント評価でも指摘を受けていることから、現在実施について検討中である。</li> <li>○ 小規模事業者であることから実施は困難である。</li> <li>○ 役員以外に社員はおらず小規模経営であることから、実施する必要性をあまり感じていない。</li> <li>○ 安全管理規程は体制が大規模の事業者を想定して作成されており、体制が小規模の事業者に対しても同様に全ての事項の実施を求められても、体制的に実施が困難な状況である。</li> </ul>
内部監査を実施している事業者の意見	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 中国運輸局開催の研修資料等を参考に、自らチェックリストを作成し、内部監査実施したが、運輸安全マネジメント評価で更なる取組について指摘されている。当社は小規模事業者であるため、どのように実施してよいか分からない。</li> </ul>

(注) 当局の調査結果による。

### 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

通知	説明図表番号
<p>高齢化社会への進展とノーマライゼーションの理念の浸透などから、高齢者、障害者等が安全かつ円滑に旅客施設を利用し、車両等を乗降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（以下「移動等円滑化法」という。）等により、公共交通事業者等は、その設置管理する旅客施設や事業の用に供する車両等の構造・設備について、移動等円滑化（高齢者、障害者等の移動又は施設の利用に係る身体の負担を軽減することにより、その移動上又は施設の利用上の利便性及び安全性を向上すること）のために必要な措置を講ずることとされている。今回調査した旅客船ターミナル及び船舶も、移動等円滑化法の適用される旅客施設及び車両等に該当するものであり、旅客船ターミナル（海上運送法による輸送施設（係留施設や陸上施設など）で旅客の乗降、待合いその他の用に供するもの）及び船舶（海上運送法による一般旅客定期航路事業の用に供するもの）に対しては、次のような規制が課せられている。</p>	<p>図表 3-①</p>
<p>① 旅客船ターミナル及び船舶の移動等円滑化基準への適合</p> <p>旅客船ターミナルの設置管理者及び一般旅客定期航路事業者は、新たに建設し又は大規模な改良を行う旅客船ターミナル及び新たに一般旅客定期航路事業の用に供する船舶について、移動等円滑化のために必要な構造及び設備に関する主務省令で定める基準（以下「移動等円滑化基準」という。）（注1）に適合させなければならない（移動等円滑化法第8条第1項）。</p>	<p>図表 3-②</p>
<p>（注1）移動等円滑化のために必要な旅客施設又は車両等の構造及び設備に関する基準を定める省令（平成18年国土交通省令第111号）</p>	
<p>また、旅客船ターミナルの設置管理者及び一般旅客定期航路事業者は、新たに建設し又は大規模な改良を行った旅客船ターミナル及び新たに一般旅客定期航路事業の用に供した船舶について、移動等円滑化基準に適合するように維持しなければならない（移動等円滑化法第8条第2項）。</p>	
<p>さらに、旅客船ターミナルの設置管理者及び一般旅客定期航路事業者は、新たに建設し又は大規模な改良を行った旅客船ターミナル及び新たに一般旅客定期航路事業の用に供した船舶以外の既存の旅客船ターミナル及び船舶についても、移動等円滑化基準に適合させるために必要な措置を講ずるよう努めなければならない（移動等円滑化法第8条第3項）。</p>	
<p>ただし、移動等円滑化法は、平成12年に制定された高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律（平成12年法律第68号。以下「交通バリアフリー法」という。）が、施設整備の一体的な推進などの観点から、平成18年に高齢者、身体障害者</p>	<p>図表 3-③</p>

等が円滑に利用できる特定建築物の建築の促進に関する法律（平成6年法律第44号）と一体化され、改定されて施行されたものであり、旅客船ターミナル及び船舶の新設・導入等の時期ごとに、次のように規制内容の相違がある。（注2）

（注2）主な相違点は、聴覚障害者に係る基準の改定、知的・精神・発達障害者等全ての障害者を対象としたことなどであり、施設設備の基準については、当該観点からの基準が追加になったほかは、移動円滑化のために必要な旅客施設及び車両等の構造及び設備に関する基準（平成12年運輸省・建設省令第10号。以下「旧移動円滑化基準」という。）の内容がそのまま引き継がれている。

図表 3-④

i 平成18年12月20日以降、新たに建設し又は大規模な改良を行う旅客船ターミナル及び新たに一般旅客定期航路事業の用に供する船舶

<移動等円滑化基準の例>

○旅客船ターミナル

乗車券等販売所又は案内所（勤務する者を置かないものを除く。）は、聴覚障害者が文字により意思疎通を図るための設備を備えなければならない。この場合においては、当該設備を保有している旨を当該乗車券等販売所又は案内所に表示するものとする（第16条第3項）。

○船舶

一以上の売店（もっぱら人手により物品の販売を行うための設備に限る。）には、聴覚障害者が文字により意思疎通を図るための設備を備えなければならない。この場合においては、当該設備を保有している旨を当該売店に表示するものとする（第56条）。

ii 平成12年11月15日以降18年12月19日までに新設し又は大規模な改良を行った旅客船ターミナル、14年5月15日以降18年12月19日までに新造し、かつ、一般旅客定期航路事業の用に供した船舶

<旧移動円滑化基準の例>

○旅客船ターミナル

通路その他これに類するもの（以下「通路等」という。）であって公共用通路と車両等の乗降口との間の経路を構成するものには、視覚障害者誘導用ブロックを敷設し、又は音声その他の方法により視覚障害者を誘導する設備を設けなければならない。ただし、視覚障害者の誘導を行う者が常駐する二以上の設備がある場合であって、当該二以上の設備間の誘導が適切に実施されるときは、当該二以上の設備間の経路を構成する通路等については、この限りでない（第8条第1項）。

○船舶

階段及びエスカレーターの上端及び下端並びにエレベーターの操作盤に近接する通路には、点状ブロックを敷設しなければならない

(第 52 条)。

旅客船ターミナルの設置管理者及び一般旅客定期航路事業者は、移動等円滑化法の施行の際、既に設置されている旅客船ターミナル及び既に事業の用に供している船舶について、移動等円滑化基準に適合させるために必要な措置を講ずるよう努めなければならない(移動等円滑化法第 8 条第 3 項)。

iii 上記 i 及び ii 以外の旅客船ターミナル及び船舶

移動等円滑化法に基づく移動等円滑化基準及び交通バリアフリー法に基づく旧移動円滑化基準のどちらの適合義務もない旅客船ターミナルの設置管理者及び一般旅客定期航路事業者は、移動等円滑化法の施行の際、既に設置されている旅客船ターミナル(平成 12 年 11 月 14 日以前に設置の旅客船ターミナル)及び既に事業の用に供している船舶(平成 14 年 5 月 14 日以前に一般旅客定期航路事業の用に供された船舶)についても、移動等円滑化基準に適合させるために必要な措置を講ずるよう努めなければならない(移動等円滑化法第 8 条第 3 項)。

② 移動等円滑化実績等報告書の地方運輸局又は地方整備局への提出

公共交通事業者等(注 3)は、毎年 5 月 31 日までに、その設置管理する旅客施設及び事業の用に供する車両等における移動等円滑化の達成状況を移動等円滑化実績等報告書により地方運輸局又は地方整備局に提出しなければならない(高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律施行規則(平成 18 年国土交通省令第 110 号)第 23 条)、今回調査した旅客船ターミナル及び船舶についても、移動等円滑化実績等報告書の提出が義務付けられている。

(注 3) 提出が義務付けられている公共交通事業者等は、i) 鉄道事業法(昭和 61 年法律第 92 号)による鉄道事業者、ii) 軌道法(大正 10 年法律第 76 号)による軌道経営者、iii) 道路運送法(昭和 26 年法律第 183 号)による一般乗合旅客自動車運送事業者及び一般乗用旅客自動車運送事業者、iv) 自動車ターミナル法(昭和 34 年法律第 136 号)によるバスターミナル事業を営む者、v) 海上運送法による一般旅客定期航路事業を営む者、vi) 航空法(昭和 27 年法律第 231 号)による本邦航空運送事業者、vii) 上記(i~vi)に掲げる者以外の者で、鉄道事業法による鉄道施設、海上運送法による輸送施設又は航空旅客ターミナル施設を設置し、又は管理するもの(移動等円滑化法第 2 条第 4 号)となっている。

今回、中国運輸局及び中国地方整備局における移動等円滑化に関する旅客船ターミナルの設置管理者及び一般旅客定期航路事業者への指導状況、旅客船ターミナル及び船舶における高齢者等に配慮した施設・設備の整備状況を調査した結果、次のような状況がみられた。

ア 中国運輸局及び中国地方整備局管内における移動等円滑化法の適用施設等

図表 3-⑤

平成 25 年 3 月末現在、中国運輸局管内において、移動等円滑化実績等報告書の提出が義務付けられている船舶は 186 隻であり、このうち移動等円滑化基準（旧移動円滑化基準を含む。）に適合することが義務付けられている船舶は 23 隻（旧移動円滑化基準 15 隻、移動等円滑化基準 8 隻）となっている。

また、平成 25 年 3 月末現在、中国運輸局管内又は中国地方整備局管内において、移動等円滑化実績等報告書の提出があった旅客船ターミナルは 86 施設（中国運輸局 26 施設、中国地方整備局 60 施設）であり、このうち移動等円滑化基準（旧移動円滑化基準を含む。）に適合することが義務付けられている旅客船ターミナルは 4 施設（旧移動円滑化基準 1 施設、移動等円滑化基準 3 施設）となっている。

今回、後述イのとおり、中国運輸局及び中国地方整備局管内の旅客船ターミナル及び船舶の計 25 施設等について、移動等円滑化基準（旧移動円滑化基準を含む。）への適合状況を調査した。その過程で、2 施設の設置管理者が移動等円滑化実績等報告書を中国運輸局（1 施設）又は中国地方整備局（1 施設）に提出していなかったことが判明した。このうち中国地方整備局が所管する施設について、同局は、管内の全施設を把握した資料がないことからこの事実を承知しておらず、移動等円滑化実績等報告書を提出すべき港湾管理者等も把握していなかった。

一方、当該 2 施設のうち中国運輸局が所管する施設は、平成 24 年に一般旅客定期航路事業者が新設した旅客船ターミナルである。当該施設旅客船ターミナルの新設に当たっては、当該事業者から中国運輸局に対し、輸送施設に係る事業計画の変更認可（海上運送法第 11 条）が申請されていたにもかかわらず、同局では、移動等円滑化実績等報告書を提出すべき旅客船ターミナルとして把握できておらず、当該報告書の提出を督促することもしていなかった（報告書は平成 26 年 8 月 22 日に提出済み。）。

#### イ 旅客船ターミナル及び船舶における移動等円滑化基準への適合状況

今回、中国運輸局管内の一般旅客定期航路事業者が設置管理する旅客船ターミナル 3 施設及び事業の用に供する船舶 13 隻並びに中国地方整備局管内の港湾管理者等が設置管理する旅客船ターミナル 9 施設の計 25 施設等について、移動等円滑化基準（旧移動円滑化基準を含む。）への適合状況を調査した。

その結果、一般旅客定期航路事業者等の職員が、船舶に乗降する高齢者等に対し、必要に応じて介助等の対応をしているとしており、直ちに重大な支障となるおそれは少ないものの、次のとおり、移動等円滑化基準に適合することが義務付けられているにもかかわらず、これに適合していない事例及び運用が適切に行われていない事例が 8 施設等のうち、

5施設等で延べ8事例みられた。

また、移動等円滑化基準に適合することが義務付けられておらず、努力義務とされている17施設等の中に、改善が望ましい事例が4施設等で延べ5事例みられた。

① 移動等円滑化基準に適合することが義務付けられている船舶6隻のうち、4隻において当該基準に適合していないものが1事例(iii)、運用が適切に行われていないものが5事例(i、ii及びiv)。

i 車いすの固定スペースが設けられているが、車いすを固定するベルトが設置されていないもの(2事例)

ii 車いすスペースが設置されているが、当該箇所に机と椅子が置かれ、乗船券等の販売場所として使用されており、車いすが利用できない状態にあるもの(1事例)

iii 乗降用タラップが移動等円滑化基準に定められた幅80cmより狭い79cmであり、車いす使用者の円滑な通行が困難となっているもの(1事例)

iv 視覚障害者誘導用ブロック(以下「点字ブロック」という。)が設置されているが、その上にマットが敷かれており、点字ブロックが隠れてしまっているもの(2事例)

(注4) 利用する際に、iは乗組員がベルトを準備する必要がある、iiは乗組員が机等を移動させる必要がある。

② 移動等円滑化基準に適合することが義務付けられている旅客船ターミナル2施設(港湾管理者等が設置管理)のうち、1施設において当該基準に適合していないものが2事例。

i 乗船券等販売所への点字ブロックが一部の窓口にしに設置されておらず、他の2か所の窓口には点字ブロックが設置されていないもの(1事例)

ii 棧橋への移動経路に点字ブロックが設置されているが、その上にマットが敷かれ、点字ブロックが隠れてしまっているもの(1事例)

③ 移動等円滑化基準への適合が努力義務とされている船舶7隻のうち、1隻において、移動等円滑化実績等報告書で基準適合客席(注5)と報告されているシルバールーム内の客席が、実際は手すりのない長いすとなっているものが1事例。

(注5) 基準適合客席とは、高齢者、障害者等の円滑な利用に適した構造(移動等円滑化基準第49条第2号)で、手すりが設けられている(移動等円滑化基準第49条第3号)ものとされており、「円滑な利用に適した構造」とは、車いす使用者が車いすから降りていす席に着席するケース等に配慮し、「通路側の肘掛けが跳ね上げ式であること」(旅客船バリアフリーガイドライン)とされている。

④ 移動等円滑化基準への適合が努力義務とされている旅客船ターミ

図表 3-⑦

図表 3-⑧

図表 3-⑦ (再掲)

図表 3-⑧ (再

ナル10施設(移動等円滑化実績等報告書を提出していない2施設を含む。)のうち、3施設において、改善の必要があると認められるものが4事例。

- i 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(1事例)
- ii 入口ドアの案内図には「身障者用カウンター」と記載されているが、当該カウンターにはパンフレットが置かれ、現在窓口として使用されていないもの(1事例)
- iii 障害者用インターホンの前にベンチが積み重ねられ、車いす使用者がインターホンを利用できない状態となっているもの(1事例)
- iv 棧橋への移動経路で点字ブロックの上にマットが敷かれ、点字ブロックが隠れてしまっているもの(1事例)

掲)

#### ウ 中国運輸局及び中国地方整備局における移動等円滑化に関する旅客ターミナルの設置管理者及び一般旅客定期航路事業者への指導状況

中国運輸局は、毎年5月末までに一般旅客定期航路事業者から提出される移動等円滑化実績等報告書を受け付け、記入漏れ等のチェックを行った上で本省海事局に提出している。その際、旧移動円滑化基準が適用された平成14年5月15日以降に新たに建造され、移動等円滑化法第53条に基づき、就航時の立入検査を行った船舶については、就航地の管海官庁(中国運輸局本局、管内支局・海事事務所)において、就航時の立入検査の際に一般旅客定期航路事業者から提出された船舶の構造及び施設配置に係る申請図面と照合し、報告内容を確認するとともに、その後、毎年度実施する安全総点検などの機会に併せ、随時、移動等円滑化に係る維持管理状況を現地確認しているものの、移動等円滑化に係る基準適合義務のないその他の船舶については、根拠規定がなく現地確認等を行う権限がないとの理由で、報告内容の照合及び維持管理状況の現地確認等は行っていない。また、旅客船ターミナルについては、一般旅客定期航路事業者の主たる事業所を管轄する管海官庁において、前年度の報告と報告内容の変動等の有無をチェックし、達成状況を把握しているものの、同局では、当該報告書を踏まえた移動等円滑化に係る維持管理の状況について、根拠規定がなく現地確認等を行う権限がないとの理由で、これらを行っていない。

図表3-⑨

一方、中国地方整備局は、毎年5月末までに港湾管理者や市町村等から提出される移動等円滑化実績等報告書を受け付け、内容確認等のチェックを行った上で、本省港湾局に提出している。その際、当該報告書を踏まえた移動等円滑化に係る維持管理の状況について、根拠規定がなく現地確認等を行う権限がないとの理由で、これらを行っていない。

図表3-⑩

なお、中国運輸局は、一般旅客定期航路事業者を含めた管内の交通関



係事業者全体を対象に、近年、交通環境部消費者行政・情報課により移動等円滑化の推進に係るセミナーを開催し、一般旅客定期航路の旅客船を新造、改造する場合の基準適合性についての助言等を行っているとしているが、今回調査した一般旅客定期航路事業者において、当局が移動等円滑化に係る中国運輸局からの指導状況等を確認したところ、移動等円滑化実績等報告書の提出依頼のほかは、中国運輸局から移動等円滑化に係る指導・助言は受けていなかった。

## エ 移動等円滑化基準に適合していない事例が発生している原因と今後の対応

前述イのとおり、過去に整備したものの維持管理が適切に行われず、高齢者等の利用に支障が生ずるおそれのある事例や、移動等円滑化基準に適合していない施設・設備となっている事例がみられる。

また、これらの事例が認められた一般旅客定期航路事業者等が提出した移動等円滑化実績等報告書をみると、手すりがなく、基準に適合していない長いすが、基準適合客席とされていたり、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が、基準適合の「○」となっているなど、移動等円滑化実績等報告の内容が正確ではなかった状況もみられる。

一方、中国運輸局及び中国地方整備局は、前述ウのとおり、移動等円滑化法の適用を受ける全ての一般旅客定期航路事業者又は港湾管理者等に対し、毎年、記載要領等を示し、移動等円滑化実績等報告書を提出させ、これらの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、上記のような間違った報告の事例がみられ、基準適合施設、設備の正確な理解が徹底されていない。また、中国運輸局は一般旅客定期航路事業者の船舶を対象として維持管理状況に係る現地確認を行っているものの、その確認頻度及び報告方法は、各運輸支局、海事事務所ごとにそれぞれ異なっており、統一的な運用となっていない。

高齢者等の増加により旅客船ターミナル及び船舶において高齢者等に配慮した対応が求められている状況を踏まえると、今後、移動等円滑化基準に適合することが義務付けられている旅客船ターミナル及び船舶は当然のこととして、努力義務にとどまる旅客船ターミナル及び船舶についても、移動等円滑化の措置が積極的に実施されることが望まれる。その一方で、中国管内の一般旅客定期航路事業者の大半が小規模であること、極めて厳しい経営状況に置かれていることを踏まえると、直ちに移動等円滑化基準への適合が困難な場合もあると考えられる。

こうした状況も考慮しつつ、中国運輸局及び中国地方整備局においては、一般旅客定期航路事業者及び港湾管理者等に対して、移動等円滑化への認識の向上、旅客船ターミナル及び船舶における移動等円滑化関連

施設・設備の適切な維持管理を図るための指導・助言や、研修等による意識の向上を図る必要がある。また、移動等円滑化実績等報告書を活用し、必要に応じて現地確認等を行いつつ、移動等円滑化関連施設の更なる整備の促進、適切な維持管理の実施、危険性の高い施設・設備の改修の促進等について指導・助言、周知啓発を行う必要がある。

したがって、中国運輸局及び中国地方整備局は、次の措置を講じる必要がある。

- ① 管内における移動等円滑化実績等報告書の対象となる施設・設備を把握するよう努めるとともに、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。（中国運輸局及び中国地方整備局）
- ② 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、移動等円滑化に係る施設・設備についての正確な理解を促すよう、移動等円滑化に係る指導・助言を行うこと。指導・助言に当たっては、セミナー等への出席が困難な設置管理者等にも視覚的な理解が容易となるよう、事例集を作成・配布するなど、方法を工夫すること。（中国運輸局及び中国地方整備局）
- ③ 移動等円滑化の基準適合義務のある船舶については、その適合性の確認に係る就航時検査の申請図面との照合、及び安全総点検時等における移動等円滑化に係る設備の維持管理状況の確認頻度及び報告方法等について、管内において統一するよう、実施手順を定めること。（中国運輸局）
- ④ 一般旅客定期航路事業者及び港湾管理者等に対し、旅客船ターミナル（待合所）を新規に設置した場合は、当該旅客船ターミナル（待合所）が移動等円滑化法上の旅客施設となるため、移動等円滑化実績等報告書の提出が必要となることについて周知・徹底を図るとともに、報告書の内容の確認に際し、必要に応じて当該施設・設備の写真を提出させるよう協力を求めるなど、提出された報告書の正確性が確認できるよう、報告書の求め方を工夫すること。（中国運輸局及び中国地方整備局）
- ⑤ 移動等円滑化に係る基準適合義務がない施設・設備についても、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が、利用者の利便及び安全確保の観点から、既存施設・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、要改善事例や推奨事例を周知すること。（中国運輸局及び中国地方整備局）

### 図表 3-① 高齢者、障害者等の移動等円滑化の促進に関する規定（移動等円滑化法）

#### ○ 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）（抜粋）

（公共交通事業者等の基準適合義務等）

第 8 条 公共交通事業者等は、旅客施設を新たに建設し、若しくは旅客施設について主務省令で定める大規模な改良を行うとき又は車両等を新たにその事業の用に供するときは、当該旅客施設又は車両等（以下「新設旅客施設等」という。）を、移動等円滑化のために必要な旅客施設又は車両等の構造及び設備に関する主務省令で定める基準（以下「公共交通移動等円滑化基準」という。）に適合させなければならない。

2 公共交通事業者等は、その事業の用に供する新設旅客施設等を公共交通移動等円滑化基準に適合するように維持しなければならない。

3 公共交通事業者等は、その事業の用に供する旅客施設及び車両等（新設旅客施設等を除く。）を公共交通移動等円滑化基準に適合させるために必要な措置を講ずるよう努めなければならない。

4 (略)

#### 附則

（施行期日）

第 1 条 この法律は、公布の日から起算して 6 月を超えない範囲内において政令で定める日から施行する。

（高齢者、身体障害者等が円滑に利用できる特定建築物の建築の促進に関する法律及び高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律の廃止）

第 2 条 次に掲げる法律は、廃止する。

一 高齢者、身体障害者等が円滑に利用できる特定建築物の建築の促進に関する法律（平成 6 年法律第 44 号）

二 高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律（平成 12 年法律第 68 号）

#### ○ 高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律の施行期日を定める政令（平成 18 年政令第 378 号）

内閣は、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）附則第 1 条の規定に基づき、この政令を制定する。

高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律の施行期日は、平成 18 年 12 月 20 日とする。

## 図表 3-② 高齢者、障害者等の移動等円滑化のための構造及び設備に関する基準（移動等円滑化基準）

### ○ 移動等円滑化のために必要な旅客施設又は車両等の構造及び設備に関する基準を定める省令（平成 18 年国土交通省令第 111 号）（抜粋）

（定義）

第 1 条 この省令において、次の各号に掲げる用語の意義は、それぞれ当該各号に定めるところによる。

- 一 視覚障害者誘導用ブロック 線状ブロック及び点状ブロックを適切に組み合わせて床面に敷設したものをいう。
  - 二 線状ブロック 床面に敷設されるブロックであって、線状の突起が設けられており、かつ、周囲の床面との色の明度、色相又は彩度の差が大きいことにより容易に識別できるものをいう。
  - 三 点状ブロック 床面に敷設されるブロックであって、点状の突起が設けられており、かつ、周囲の床面との色の明度、色相又は彩度の差が大きいことにより容易に識別できるものをいう。
  - 四 車いすスペース 車いすを使用している者（以下「車いす使用者」という。）の用に供するため車両等に設けられる場所をいう。
  - 八 旅客船ターミナル 海上運送法（昭和 24 年法律第 187 号）による輸送施設（船舶を除き、同法による一般旅客定期航路事業の用に供するものに限る。）であって、旅客の乗降、待合いその他の用に供するものをいう。
  - 十四 船舶 海上運送法による一般旅客定期航路事業（日本の国籍を有する者及び日本の法令により設立された法人その他の団体以外の者が営む同法による対外旅客定期航路事業を除く。）を営む者が旅客の運送を行うためその事業の用に供する船舶をいう。
- 2 前項に規定するもののほか、この省令において使用する用語は、高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（以下「法」という。）において使用する用語の例による。

### 附則

（施行期日）

第 1 条 この省令は、法の施行の日（平成 18 年 12 月 20 日）から施行する。

（移動円滑化のために必要な旅客施設及び車両等の構造及び設備に関する基準の廃止）

第 2 条 移動円滑化のために必要な旅客施設及び車両等の構造及び設備に関する基準（平成 12 年運輸省・建設省令第 10 号）は、廃止する。

図表 3-③ (参考) 高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化に関する規定 (旧法)

○ 高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律 (平成 12 年法律第 68 号) (抜粋)

(基準適合義務等)

第 4 条 公共交通事業者等は、旅客施設を新たに建設し、若しくは旅客施設について主務省令で定める大規模な改良を行うとき又は車両等を新たにその事業の用に供するときは、当該旅客施設又は車両等 (以下「新設旅客施設等」という。) を、移動円滑化のために必要な構造及び設備に関する主務省令で定める基準 (以下「移動円滑化基準」という。) に適合させなければならない。

2 公共交通事業者等は、新設旅客施設等を移動円滑化基準に適合するように維持しなければならない。

3 公共交通事業者等は、その事業の用に供する旅客施設及び車両等 (新設旅客施設等を除く。) を移動円滑化基準に適合させるために必要な措置を講ずるよう努めなければならない。

4 (略)

附則

(施行期日)

第 1 条 この法律は、公布の日から起算して 6 月を超えない範囲内において政令で定める日から施行する。ただし、第 4 条第 1 項から第 3 項まで (中略) は、公布の日から起算して 2 年を超えない範囲内において政令で定める日から施行する。

図表 3-④ (参考) 高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動円滑化のための構造及び設備に関する基準 (旧基準)

○ 移動円滑化のために必要な旅客施設及び車両等の構造及び設備に関する基準 (平成 12 年運輸省・建設省令第 10 号) (抜粋)

(定義)

第 1 条 この省令において、次の各号に掲げる用語の意義は、それぞれ当該各号に定めるところによる。

- 一 視覚障害者誘導用ブロック 線状ブロック及び点状ブロックを適切に組み合わせて床面に敷設したものをいう。
- 二 線状ブロック 視覚障害者の誘導を行うために床面に敷設されるブロックであつて、線状の突起が設けられており、かつ、周囲の床面との色の明度の差が大きいこと等により容易に識別できるものをいう。
- 三 点状ブロック 視覚障害者に対し段差の存在等の警告又は注意喚起を行うために床面に敷設されるブロックであつて、点状の突起が設けられており、かつ、周囲の床面との色の明度の差が大きいこと等により容易に識別できるものをいう。
- 四 車いすスペース 車いすを使用している者 (以下「車いす使用者」という。) の用に供するため車両等に設けられる場所であつて、次に掲げる要件に該当するものをいう。
  - イ 車いす使用者が円滑に利用するために十分な広さが確保されていること。
  - ロ 車いす使用者が円滑に利用できる位置に手すり (握り手その他これに類する設備を含む。以下同じ。) が設けられていること。
  - ハ 床の表面は、滑りにくい仕上げがなされたものであること。
  - ニ 車いす使用者が利用する際に支障となる段がないこと。
  - ホ 車いすスペースである旨が表示されていること。
- 八 旅客船ターミナル 海上運送法 (昭和 24 年法律第 187 号) による輸送施設 (船舶を除き、同法による一般旅客定期航路事業の用に供するものに限る。) であつて、旅客の乗降、待合いその他の用に供するものをいう。
- 十三 船舶 海上運送法による一般旅客定期航路事業 (日本の国籍を有する者及び日本の法令により設立された法人その他の団体以外の者が営む同法による対外旅客定期航路事業を除く。) を営む者が旅客の運送を行うためその事業の用に供する船舶をいう。

2 前項に規定するもののほか、この省令において使用する用語は、高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律 (以下「法」という。) において使用する用語の例による。

附則

(施行期日)

第 1 条 この省令は、法の施行の日 (平成 12 年 11 月 15 日) から施行する。ただし、第三章 (第三節を除く。) の規定 (当局注) は、法附則第 1 条ただし書に規定する規定の施行の日 (平成 14 年 5 月 15 日) から施行する。

(経過措置)

第 2 条 第三章 (第三節を除く。) の規定の施行前に製造された鉄道車両であつて、公共交通事業者等が当該規定の施行後に新たにその事業の用に供するもののうち、地方運輸局長が認定したものについては、この省令の規定のうちから当該地方運輸局長が当該鉄道車両ごとに指定したものは、適用しない。

2～6 (略)

7 第 1 項から第 4 項まで (第 3 項第 2 号を除く。) の規定は、第三章 (第三節を除く。) の規定の施行前に船舶安全法 (昭和 8 年法律第 11 号) 第 9 条第 1 項に規定する船舶検査証書の交付を受けた船舶であつて、公共交通事業者等が第三章 (第三節を除く。) の規定の施行後に新たにその事業の用に供するものについて準用する。・・・以下 (略)・・・

(当局注) 船舶に係る基準は「第三章第四節」に規定されている。

図表 3-⑤ 移動等円滑化実績等報告書に関する規定（移動等円滑化法施行規則）

○ 高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律施行規則（平成 18 年国土交通省令第 110 号）（抜粋）

（移動等円滑化実績等報告書）

第 23 条 公共交通事業者等は、毎年 5 月 31 日までに、次の表の上欄に掲げる公共交通事業者等の区分に応じ、同表の中欄に掲げる地方支分部局の長に、同表の下欄に掲げる様式による移動等円滑化実績等報告書を提出しなければならない。

七 法第 2 条第 4 号ホ（当局注 1）に掲げる者	当該公共交通事業者等の主たる事務所を管轄する地方運輸局長（運輸監理部長を含む。）	第 14 号様式
八 法第 2 条第 4 号ホに掲げる者のうち同条第 5 号ニに掲げる施設（当局注 2）を設置し、又は管理するもの	当該公共交通事業者等の主たる事務所を管轄する地方運輸局長（運輸監理部長を含む。）	第 14 号様式及び第 15 号様式
十一 法第 2 条第 4 号ト（当局注 3）に掲げる者のうち同条第 5 号ニに掲げる施設を設置し、又は管理するもの	当該公共交通事業者等の主たる事務所を管轄する地方整備局長又は北海道開発局長	第 15 号様式

（当局注 1）一般旅客定期航路事業を営む者。

（当局注 2）海上運送法による輸送施設（事業に使用する係留施設、水域施設（泊地等をいう。）、陸上施設（乗降施設等をいう。）その他の輸送施設（船舶を除く。））

（当局注 3）公共交通事業者以外の者で、海上運送法による輸送施設を設置又は管理する者。

表 3-⑥ 中国運輸局管内の一般旅客定期航路事業における移動等円滑化基準適合船舶の導入状況 （単位：隻）

総隻数	うち移動等円滑化基準適合船舶数					
	移動等円滑化基準適合		旧移動円滑化基準適合		合計	
	全体	うち小型船舶	全体	うち小型船舶	全体	うち小型船舶
186	8	4	15	4	23	8

（注）1 中国運輸局からの聞き取りにより、当局で作成した。

2 平成 25 年 3 月 31 日現在の数値である。



表 3-⑦ 5 船舶における移動等円滑化の不適切な事例等

船舶名	事業者名	適合基準	事例の概要	移動等円滑化基準
D8	C8	旧移動円滑化基準	当該船舶の船内に設置された車いすスペースには、車いすは手すりに備え付けたワンタッチ式ベルトを用いて固定するよう記載されているが、実際には当該ワンタッチベルトが、手すりに備え付けられていない。	車いすを固定することができる設備が設けられていること。(第 50 条第五号)
D9	C9	移動等円滑化基準	当該船舶の船内に設置された車いすスペースには、車いす固定用の金具が取り付けられているものの、車いすを固定するためのベルトは備え付けられていない。	車いすを固定することができる設備が設けられていること。(第 50 条第五号)
D2	C2	旧移動円滑化基準	<p>当該船舶の階段の上端及び下端には視覚障害者誘導用の点状ブロックが敷設されている。しかし、車両甲板から客室に至る階段(2箇所)の下端にある点状ブロック上に、それぞれマットが敷かれており、点状ブロックが隠れた状態となっている。</p> <p>当該船舶の遊歩甲板において、客室への出入口(1箇所)の手前にある視覚障害者への注意喚起のための点状ブロック上に、マットが敷かれており、点状ブロックが隠れた状態となっている。</p>	階段及びエスカレーターの上端及び下端並びにエレベーターの操作盤に近接する通路には、点状ブロックを敷設しなければならない。(第 58 条)
D10	C10	移動等円滑化基準	<p>当該船舶の客室内に設けられた車いすスペースには、机と椅子が置かれ、乗船券等の販売場所として使用されており、車いす使用者の円滑な利用のためのスペースが確保されていない。</p> <p>また、車いすスペースに設けられた介助者用の折りたたみ椅子には、電卓が挟み込まれ、収納ホルダーとして使用されており、車いす使用者の介助者用の設備として利用されていない。</p> <p>当該船舶の乗降口に設けられた乗降用タラップの通路幅が 79 cm しかなく、移動等円滑化実績等報告書では、適合と報告されているものの、乗下船時における車いす使用者の円滑な通行が困難とみられる。</p>	<p>車いす使用者が円滑に利用するために十分な広さが確保されていること。(第 50 条第一号)</p> <p>幅は、80 センチメートル以上であること。(第 47 条第二号)</p>
D7	C7	—	当該船舶はバリアフリー適合船ではないものの、平成 21 年に車両甲板の一角にシルバールームを設置し、移動等円滑化実績等報告書において、適合客席が 18 席と報告されている。しかし、基準適合客席と報告されているシルバールーム内の客席は、実際は手すりのない長いすとなっている。	<ul style="list-style-type: none"> <li>・高齢者、障害者等の円滑な利用に適した構造のものであること。(第 49 条第二号)</li> <li>・手すりが設けられていること。(第 49 条第三号)</li> <li>・いす席については、通路側の肘掛けが跳ね上げ式であること。(旅客</li> </ul>

				船バリアフリーガイド ライン（IV 客席等配置 の基準）
--	--	--	--	------------------------------------

（注） 当局の調査結果による。

表 3-⑧ 4 旅客船ターミナルにおける移動等円滑化の不適切な事例等

旅客船ターミナル名	設置管理者名	適合基準	事例の概要	移動等円滑化基準
B2	A1	旧移動円滑化基準	視覚障害者誘導用の点字ブロックについて、一方面への乗船券等販売所には敷設されているのに対し、他方面への乗船券等販売所には敷設されておらず、視覚障害者による当該販売所の円滑な利用が困難となっている。	視覚障害者誘導用ブロックが敷設された通路等と・・・(中略)・・・第 16 条の基準に適合する乗車券等販売所との間の経路を構成する通路等には、それぞれ視覚障害者誘導用ブロックを敷設しなければならない。(第 9 条第 2 項)
			旅客船ターミナルから栈橋への経路(2 箇所)において、視覚障害者に注意喚起を促すための点状ブロック上にマットが敷かれ、点状ブロックが隠れた状態となっている。	通路その他これに類するものであって公共用通路と車両等の乗降口との間の経路を構成するものには、視覚障害者誘導用ブロックを敷設し、又は音声その他の方法により視覚障害者を誘導する設備を設けなければならない。(第 9 条第 1 項)
B4	A2	—	旅客船ターミナルから乗船栈橋までの経路において、視覚障害者に注意喚起を促すための点状ブロック上にマットが敷かれ、点状ブロックが隠れた状態となっている。	通路その他これに類するものであって公共用通路と車両等の乗降口との間の経路を構成するものには、視覚障害者誘導用ブロックを敷設し、又は音声その他の方法により視覚障害者を誘導する設備を設けなければならない。(第 9 条第 1 項)
B7	A3	—	旅客船ターミナルの出入口から視覚障害者誘導用の点字ブロックが設置され、移動等円滑化実績等報告書においても設置「有」と報告されているが、乗船券等販売所とは反対側の、現在、使用されていない閉鎖された窓口に向けて誘導されるものとなっている。	視覚障害者誘導用ブロックが敷設された通路等と・・・(中略)・・・第 16 条の基準に適合する乗車券等販売所との間の経路を構成する通路等には、それぞれ視覚障害者誘導用ブロックを敷設しなければならない。(第 9 条第 2 項)
B6	A3	—	旅客船ターミナルの入口ドアに掲示されている施設の案内図には、乗船券等販売所の一角に障害者用窓口が記載されているが、実際には当該窓口にはポスターが貼られ、閉鎖されており、カウンターにもパンフレットが置かれ、障害者窓口として使われていない。	公共用通路に直接通ずる出入口の付近には、移動等円滑化のための主要な設備の配置を表示した案内板その他の設備を備えなければならない。(第 12 条) カウンターを設ける場合は、そのうち一以上は、車いす使用者の円滑な利用に適した構造のものであること。ただし、常時勤務する者が容易にカウンターの前に出て対応できる構造である場合は、この限りでな

			い。(第16条第三号)
		<p>           栈橋の傍らに設置されている待合所内には、障害者用のインターホンが設置され、職員を呼び出せるようになっているが、実際には、当該インターホンの前にはベンチが積み重ねられ、車いす使用者がインターホンに近づくことが困難となっている。また、当該待合所の出入口には、4.5 cmの段差もあるため、車いす使用者の当該待合所の利用は困難な状況となっている。         </p>	<p>           車いす使用者が通過する際に支障となる段がないこと。(第16条第二号ハ)         </p>

(注) 当局の調査結果による。

表 3-⑨ 調査対象船舶に係る移動等円滑化実績等報告書の概要（平成 24 年度）

会社名	船名	移動等円滑化基準適合の有無	乗降用設備への対応	基準適合客席の設置数	車いすスペースの設置数	乗降口と客席との間の経路の対応	点状ブロックの設置の有無
C1	D1	無	設備なし	0	0	無	無
C2	D2	○	設備なし	12	3	○	○
C3	D3	無	○	0	0	無	無
C4	D4	○	○	34	8	○	○
C5	D5	○	○	8	2	○	○
C6	D6	無	設備なし	0	0	無	無
C7	D7	無	設備なし	18	0	無	無
C8	D8	○	○	8	2	○	○
C9	D9	○	○	3	1	○	○
C10	D10	○	○	4	1	○	○
C11	D11	無	設備なし	0	0	無	無
C12	D12	無	×	0	0	無	無

(注) 1 中国運輸局から入手した調査対象船舶に係る移動等円滑化実績等報告書に基づき、当局の調査結果に関連する項目について、転記したものである。

2 中国運輸局では、平成 25 年度の移動等円滑化実績等報告書については、管内海事事務所からの報告分の集計が終わっていない（平成 26 年 6 月時点）ことから、平成 24 年度分の報告書を入力したものである。

表 3-⑩ 調査対象旅客船ターミナルに係る移動等円滑化実績等報告書の概要（平成 24 年度）

設置／管理者名	旅客船ターミナルの名称	移動等円滑化基準適合の有無	視覚障害者誘導用ブロックの設置の有無	障害者対応型便所の設置の有無（○か×）	転落防止設備の設置の有無	報告書の提出先
A1	B1	無	無	×	無	中国地方整備局
A1	B2	無	○	○	無	
A1	B3	○	○	○	○	
A2	B4	無	無	○	無	
A1	B5	無	無	×	無	
A3	B6	無	無	×	無	
A3	B7	無	○	×	○	
C1	B8	無	無	×	無	中国運輸局
C4	B9	無	無	設備なし	無	

(注) 中国運輸局及び中国地方整備局から入手した調査対象旅客船ターミナルに係る移動等円滑化実績等報告書に基づき、当局の調査結果に関連する項目について、転記したものである。