

# 第3次交通ビジョン (船舶交通の安全・安心をめざした取組)について

我が国の周辺海域では、毎年2,500隻前後の船舶事故が発生している。ひとたび船舶事故が発生すると、尊い人命や財産が失われるばかりでなく、我が国の経済活動や海洋環境にまで多大な影響を及ぼすことがある。平成25年10月、交通政策審議会海事分科会で取りまとめられた「船舶交通の安全・安心をめざした取組み(答申)」では、おおむね5年間における船舶交通安全政策の方向性と具体的施策(7つの課題と3つの目標)が示された。

海上保安庁では、この答申を「第3次交通ビジョン」と位置づけ、目標達成に向けた施策を推進する。

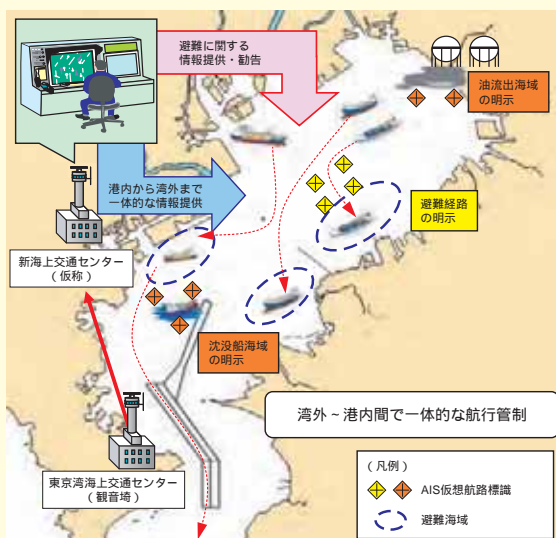
## 7つの課題

- (1) ふくそう海域<sup>(注1)</sup>の安全対策
- (2) 準ふくそう海域<sup>(注2)</sup>の安全対策
- (3) 港内船舶交通の効率化・安全対策
- (4) 小型船舶の安全対策
- (5) 航路標識の整備・管理のあり方
- (6) 大規模災害発生時における船舶交通の安全対策
- (7) 戦略的技術開発

## 3つの目標

- (1) ふくそう海域における衝突・乗揚事故の低発生水準の維持
- (2) 港内等における衝突・乗揚事故の減少
- (3) 小型船舶における事故の減少

大規模災害発生時における船舶交通の安全対策の施策イメージ



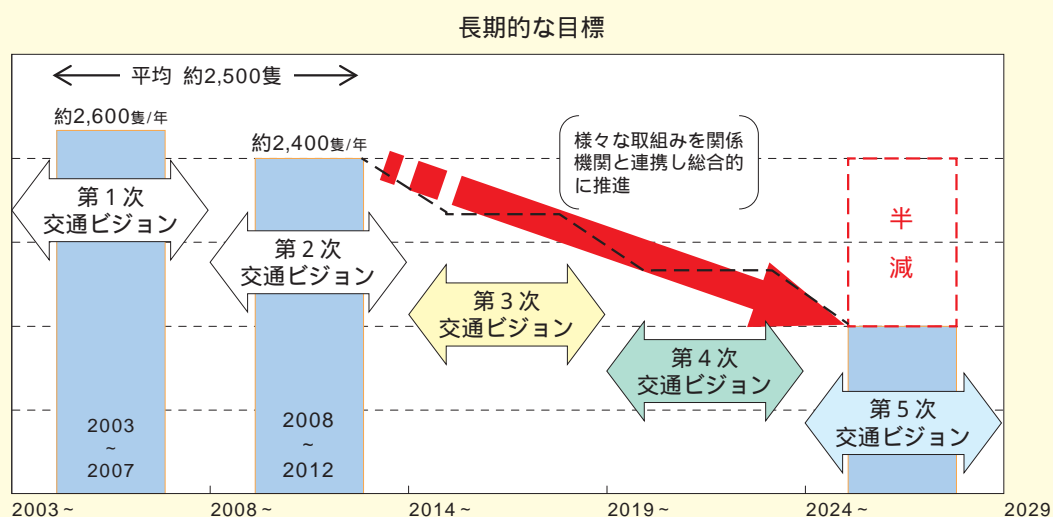
(注) AIS仮想航路標識とは、近傍のAIS陸上局から信号を発信し、実在しない航路標識を表示させる仮想航路標識

注1 東京湾、伊勢湾、瀬戸内海及び関門港(海上交通安全法適用海域又は港則法適用海域)

注2 ふくそう海域を結ぶ東京湾湾口～石廊崎沖～伊勢湾湾口～潮岬沖～室戸岬沖～足摺岬沖の各海域を経て瀬戸内海に至る海域

また、様々な取組みを関係機関と連携し総合的に推進することで、長期的には、2020年代中に現在の船舶事故隻数を半減させることを目指す。

さらに、交通政策審議会海事分科会に船舶交通安全部会を設置し、毎年1回程度、第3次交通ビジョンに掲げた施策の実施状況の確認、次年度の施策の進め方や次期交通ビジョン策定など長期的な視点に立った船舶交通安全政策の在り方を引き続き検討する。



【政府ホームページ掲載先】

「第3次交通ビジョン（船舶交通の安全・安心をめざした取組み）」については、下記ホームページに掲載している。

[http://www.mlit.go.jp/policy/shingikai/s302\\_kaiji01.html](http://www.mlit.go.jp/policy/shingikai/s302_kaiji01.html)