

## 第4章 海上交通

### 1 第7次交通安全基本計画の評価

#### (1) 海上交通環境の整備

交通安全施設等の整備	<p><b>ア 開発保全航路の整備</b></p> <p>浅瀬等の存在により船舶航行に支障のある国際幹線航路について、ボトルネック解消を目的として所定の幅員及び水深を確保するための浚渫を実施している。</p> <p>(国土交通省)</p> <p>特に、国際幹線航路については、平成15年度に4航路の整備を実施しボトルネック解消率は79%となっている。</p> <p>ボトルネック解消率：国際幹線航路の航路幅員、航路水深、航路延長の計画値の積に対する実績値の割合</p> <p>(国土交通省)</p> <p><b>イ 港湾の整備</b></p> <p>社会資本整備重点計画に基づき、港湾における船舶の安全かつ円滑な航行及び諸活動の安全の確保が図られるよう、船舶の大型化や高速化を勘案しつつ、防波堤、航路及び泊地の整備を推進している。</p> <p>(国土交通省)</p> <p>航行船舶の安全性の向上及び円滑な物流を確保するため、平成15年度は、避難港8港において整備を実施した。</p> <p>(国土交通省)</p> <p><b>ウ 漁港の整備</b></p> <p>漁港について、漁港整備長期計画及び漁港漁場整備長期計画に基づいて、港内の安全性を確保するために、防波堤、泊地といった漁港の整備を実施している。</p> <p>(水産庁)</p>
------------	--

## 工 航路標識等の整備

### 航路標識の新設

海上交通の障害となる岩礁、また、海難発生の一因となる蓋然性が高い無灯火港、物流拠点港、避難港に灯台等を新設した。

	13年度	14年度	15年度
新設(基)	71	30	8

(海上保安庁)

### 航路標識の機能向上

ふくそう海域等において、既設航路標識の視認性向上等のため、高機能化・高規格化を推進した。

	13年度	14年度	15年度
高機能化(基)	46	100	21
高規格化(基)	61	37	4

高機能化：光力増大、同期点減化等により識別性等が向上

高規格化：浮体式灯標化により視認性等が向上

(海上保安庁)

### 航路標識の運用率

航路標識の信頼性確保のため、老朽化した航路標識施設及び機器の更新、標識監視システムの改良改修を計画的に実施し航路標識(光波標識)の運用率(平均)99.8%以上を維持した。

	14～15年	15～16年
運用率(%)	99.94	99.83

運用率：運用すべき時間に対し実際に正常運用した時間の比率を2年間の実績で算出

(海上保安庁)

レーザー技術を活用し海上に線を引き航路を明示する技術を実用化に向け開発した(平成14年度)。

(海上保安庁)

## オ 港湾の耐震性の強化

### 耐震設計の充実強化、研究開発の推進

- ・平成17年度末の「港湾の施設の技術上の基準・同解説」改正に向けて、より汎用的な地震動の設定法について検討を推進している。

(国土交通省)

	<p>全国の主要港湾における耐震強化岸壁等の整備の推進 緊急物資輸送に対応した耐震強化岸壁の整備を 24 港で 完了する等、港湾における大規模地震対策施設整備を 推進している。</p> <p style="text-align: right;">(国土交通省)</p> <p>既存港湾施設の耐震性強化 臨港道路等の橋りょう及び高架部の耐震補強を実施す る等、既存港湾施設の耐震性強化を推進している。</p> <p style="text-align: right;">(国土交通省)</p> <p><b>カ 漁港の耐震性の強化</b> 地震等の災害時に地域の救援活動等の拠点となる漁港 において、地域の防災計画と整合を図り、救援船等に 対応可能な泊地、耐震性を強化した岸壁、輸送施設等 の整備を実施している。</p> <p style="text-align: right;">(水産庁)</p> <p>漁港構造物の耐震構造の在り方等についての検討を行 い、漁港施設の耐震設計基準の検討を行った。</p> <p style="text-align: right;">(水産庁)</p>
<p>交通規制及び海上交通 に関する情報提供の充 実</p>	<p><b>ア ふくそう海域における船舶交通安全対策の推進</b> 伊勢湾海上交通センターを運用開始した(平成 15 年 7 月)。</p> <p style="text-align: right;">(海上保安庁)</p> <p>平成 17 年度の運用開始を目途とした瀬戸内海の備讃海 域におけるレーダー監視エリアの拡大の整備に着手し た(平成 13 年度)。</p> <p style="text-align: right;">(海上保安庁)</p> <p>東京湾における新しい交通体系の構築に向け、委員会 (平成 13~15 年度)を設置し調査・検討を推進中であ る。</p> <p style="text-align: right;">(海上保安庁)</p> <p>伊勢湾における新しい交通体系の構築に向け、委員会 (平成 16 年度~)を設置し調査・検討を推進中である。 (海上保安庁)</p>

各港における船舶交通の実態の変化に適切に対応するため、港則法施行令及び同法施行規則の一部改正を実施している（毎年度）。

（海上保安庁）

ふくそう海域の航路及びその周辺海域に巡視船艇を常時配備し、航行船舶が航路を安全に航行するために必要な航法指導を実施している。

（海上保安庁）

#### イ 海図・水路誌等の整備及び水路通報等の充実

効率的な水路測量の体制強化としては、浅海用マルチビーム測深機の導入により、未測量海域が縮小し、水深情報の精度が高まった。航空機搭載用測深機の導入により、従来、測量船艇では困難であった極浅海域での水路測量が可能となり、一度に広範囲な水路測量を行うことで、沿岸域の連続的な基盤情報の充実が図られた。

・航空レーザー測量 平成 16 年度 3 海域

（海上保安庁）

港湾・航路の整備の進展等に対応するため、海図や水路誌等の新改版、及び、最新維持を実施し、最新の情報を提供している。

（海上保安庁）

SOLAS 条約の改正に対応するため、日本周辺海域海図の世界測地系への移行を完了した。

（海上保安庁）

わが国の周辺海域を航行する船舶には外国人船員が増大しており、英語のみで表記した海図発行の要望に応じて英語版海図の刊行を平成 15 年度末から開始し、平成 16 年 8 月末現在 21 図を刊行した。

（海上保安庁）

外国人船員のため、平成 11 年度から順次国内水路誌の英語版（瀬戸内海、九州沿岸、本州南・東岸、本州北西岸及び北海道沿岸）を整備し、平成 16 年 3 月に全 5 版を完成させた。

（海上保安庁）

管区本部が設定している航法の説明や当該情報の所在に関する情報を、平成 15 年度末から 5 ヶ年計画で、海図改版時に順次追加掲載している。平成 19 年度末までに 114 図（英語版海図含む）に記載する予定であり、平成 16 年 8 月末現在の記載率は 30%である。

・平成 15 年度：24 図

・平成 16 年度：10 図（8 月末現在）

（海上保安庁）

国内水路誌の内容をパソコンで検索・閲覧できるように、平成 12 年度から順次国内水路誌に CD-ROM 版を添付している。平成 16 年 3 月までに全 5 版の内 4 版までを完成させた。

（海上保安庁）

利用者が、より早く簡単に必要とする情報のみ入手できるように、平成 12 年 4 月から、検索型ホームページにより水路通報を提供している。更に平成 16 年 1 月から、補正図をインターネットからも入手できるシステムを整備し、より迅速な情報提供を実施している。

（海上保安庁）

従来、水路通報別冊の「一時関係及び予告一覧表」（年 4 回、四半期毎発行）には、対象地域名（又は港名）及び標題のみの掲載だったが、利用者によりわかり易いように、平成 15 年度から、通報事項の全文掲載を年 1 回実施している。

（海上保安庁）

平成 12 年 8 月から、本庁及び管区本部が発出する全ての航行警報をホームページで閲覧できるようにし、さらに沿岸約 50 km 以内の航行警報については、携帯電話による利用を可能としている。更に、平成 16 年 1 月からは、海上保安部の一部が発出する航行警報もホームページで閲覧できるようにした。

（海上保安庁）

離島や沿岸域において、地震、津波等の災害が発生した場合、海上からの救難活動を迅速かつ適切に実施するため、沿岸防災情報図を平成 13 年度から平成 15 年度までに各 4 図、平成 16 年度に 2 図計 14 図を整備し、関係機関に配布することにより、情報の共有化に役立てた。

(海上保安庁)

#### ウ 気象情報等の充実

平成 15 年 6 月から、72 時間強度予報、台風の暴風域に入る確率の高度化、1 時間後の位置情報の提供を開始した。

(気象庁)

平成 15 年 6 月に国土交通省内関係部局の防災情報を一元的に収集し提供するため防災情報提供センターを開設した(運営主体は気象庁)。

(国土交通省、気象庁)

平成 15 年 11 月から予測精度を向上した外洋波浪モデルの運用を開始した。

(気象庁)

平成 13 年度から平成 16 年度にかけて、高潮予測の精度を向上した高潮モデルの運用および予測範囲の拡充等を実施した。

(気象庁)

検潮所 16 か所に精密型水位計を整備した。

(気象庁)

平成 16 年 8 月までに全国 106 箇所の灯台等において気象・海象の観測行い、その現況を 80 箇所の保安部等からテレホンサービスなどにより提供を実施している。

(海上保安庁)

沿岸海域を航行する船舶や操業漁船等の安全確保のため船舶交通の安全に必要な情報をインターネット、ホームページ等で提供する沿岸域情報提供システムの整備を推進した(平成 16 年 8 月までに 34 箇所の保安部に整備)。

(海上保安庁)

高齢社会に対応した旅客船ターミナル等の整備	平成 22 年までに一日あたりの平均的な利用者数が 5,000 人以上の旅客船ターミナルについて原則として移動円滑化を達成。				
	年度	12 年度	13 年度	14 年度	15 年度
	段差解消	33.3%	37.5%	55.6%	75.0%
	視覚障害者誘導用ブロック	33.3%	37.5%	44.4%	50.0%
(国土交通省)					

( 2 ) 海上交通の安全に関する知識の普及

海難防止思想の普及	<p>毎年期間を定めて官民一体となった「全国海難防止強調運動」を実施し、広く国民に対して海難防止を呼びかけるとともに、各管区海上保安本部においては、地域の特性を踏まえ「地方海難防止強調運動」を実施している(毎年度)。</p> <p style="text-align: right;">(海上保安庁)</p> <p>海難防止講習会等の開催状況</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・平成 13 年      999 回開催      受講者 52,681 人</li> <li>・平成 14 年      979 回開催      受講者 55,213 人</li> <li>・平成 15 年    1,170 回開催    受講者 69,348 人</li> </ul> <p style="text-align: right;">(海上保安庁)</p> <p>関係省庁が綿密な連携を図り、有機的な海難防止活動を展開するため、「海難防止担当官関係省庁連絡会」を設置し、意見交換を実施している。</p> <p style="text-align: right;">(海上保安庁)</p>
海難再発防止のための調査・分析に基づく安全指導	<p>海難の発生状況及びその推移を調査し、種類別、用途別、原因別等の観点から分析を実施した。</p> <p style="text-align: right;">(海上保安庁)</p> <p>多発している海難の減少に有効な指導事項を絞り、海難防止強調運動の重点事項に掲げ、運動を推進するなど海難の実態に的を絞った安全指導を実施している。(毎年度)</p> <p style="text-align: right;">(海上保安庁)</p>

各種船舶の特性に応じた安全指導	<p>危険物積載船の乗揚げ海難防止及び危険物荷役時の安全確保に重点をおいた安全指導、旅客船については運航管理規程の遵守、緊急時の避難・救助訓練の実施等についての指導を行うなど各種船舶の特性に応じた安全指導を実施している。</p> <p style="text-align: right;">（海上保安庁）</p>
民間組織の指導育成	<p>海難防止思想の普及と海難防止対策の一層の実効を期すため、海難防止を目的とする各民間組織の自主的活動が、一層着実に推進されるようその充実強化を図っている。</p> <p style="text-align: right;">（海上保安庁）</p>

### （ 3 ） 船舶の安全な運航の確保

船員の資質の向上	<p>効果的かつ効率的な業務運営により質の高い船員教育を行っていくため平成 13 年 4 月に独立行政法人に移行した海技大学校、海員学校及び航海訓練所においては、海運業界からのニーズを踏まえ、より実務に即した技能、知識を習得させるよう、以下のような実践的な教育に取り組みつつ学生生徒等の資質の向上を図っている。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・海技大学校 <p style="margin-left: 2em;">操船シミュレータ訓練装置を活用した BRM 研修( 操船者間で各自が把握した運航に必要な情報の共有化を進め、安全運航のためのリスクの低減を図る訓練 ) を開始した。( 平成 13 年度から )</p> </li> <li>・海員学校 <p style="margin-left: 2em;">内航船員経験者を教諭に採用し、内航実態に沿った教育を開始した。( 平成 13 年度から )</p> <p style="margin-left: 2em;">レーダ・アルパシミュレ - タ ( 平成 13 年度から ) や機関シミュレ - タ ( 平成 15 年度から ) を活用するなど教育内容の充実を図っている。</p> </li> <li>・航海訓練所 <p style="margin-left: 2em;">オンボードシミュレータ訓練を併用した内海等の狭水域航行訓練及び実技実習の強化を図っている。( 平成 16 年度から「銀河丸」就航 )</p> <p style="text-align: right;">（国土交通省）</p> </li> </ul>
----------	--



<p>船舶の運航管理の適正化等</p>	<p><b>ア 旅客船事業者に対する指導監督の充実強化</b></p> <p>各地方運輸局等においては、平成 14 年度より、海事執行官の連携を強化し、より合理的な監査を行うため、「海上交通監査計画」を定めており、本計画に基づき、運航監理官は船員労務官等の他の執行官とともに、各事業者の運航管理体制の監査を実施している。</p> <p style="text-align: right;">（国土交通省）</p> <p>平成 15 年度においては、旅客船事業者に対し、事故後の特別監査や安全総点検を含め 920 件の監査を実施し、運航管理体制の充実・強化に関する指導を図った。</p> <p style="text-align: right;">（国土交通省）</p> <p><b>イ 運航管理者等に対する研修等の充実</b></p> <p>各地方運輸局等においては、安全確保に関する統括責任者である運航管理者に対し、その資質の向上のため、毎年研修を開催している。</p> <p style="text-align: right;">（国土交通省）</p> <p>平成 15 年度においては、各局等において海難事故例と運航管理のあり方について計 19 回の研修を行い、事業者間において事故再発防止対策を共有させることに努めた。</p> <p style="text-align: right;">（国土交通省）</p> <p><b>ウ 海上タクシー等の運航管理の指導監督</b></p> <p>海上タクシー事業、ホエール・イルカウォッチング船事業等の届出事業については、平成 12 年 10 月の海上運送法改正に伴い、最低限の安全規制が課せられている。</p> <p style="text-align: right;">（国土交通省）</p> <p>これら事業は、国民の新たなニーズが広く期待される場所であり、各地方運輸局においては、利用者保護の観点からも精力的に監査業務を実施しているところであり、平成 15 年度には、主要 87 事業者に対して監査を行い、事業の適正化を推進した。また、外航旅客船事業についても、3 事業者に対して乗船監査を行った。</p> <p style="text-align: right;">（国土交通省）</p>
---------------------	---

	<p><b>エ 事故再発防止対策の徹底</b></p> <p>平成 15 年度においては、69 件の旅客船関連事故が発生した。そのため、各地方運輸局等では事故原因の究明を行い、各事業者に対しては、適切な再発防止策の策定をとらせるよう努めている。平成 15 年度においては、各事業者に対し、6 件の安全確保命令及び 26 件の文書による指導を行い、事故再発防止策については、研修等の機会を通じて、各事業者の安全対策にフィードバックさせるよう努めている。</p> <p style="text-align: right;">（国土交通省）</p> <p><b>オ 安全情報公開の推進</b></p> <p>平成 15 年度においては、1 事業者の許可申請時の安全審査書類に関して情報公開請求があり、迅速かつ適切に内容開示に努めた。</p> <p style="text-align: right;">（国土交通省）</p>
<p>船員災害防止対策の推進</p>	<p>第 8 次船員災害防止基本計画（平成 15 年度～19 年度）を策定し、それに基づき船員災害防止実施計画を作成して、国、船舶所有者及び船員による船員災害防止対策を推進した。</p> <p style="text-align: right;">（国土交通省）</p> <p>船員災害防止協会の活動並びに船員労務官による監査及び指導等により船員災害防止対策の推進を図った。</p> <p style="text-align: right;">（国土交通省）</p>
<p>水先体制の充実</p>	<p>各水先区において水先艇の新規導入等、随時業務用施設の整備を行っており、船舶交通の安全等に寄与している。</p> <p style="text-align: right;">（国土交通省）</p> <p>平成 12 年度より毎年、免許更新予定の水先人を対象として、主に BRM を内容とする総合研修を行っており（5 年間で計 612 名が参加）、水先人の資質の向上を推進している。</p> <p style="text-align: right;">（国土交通省）</p>
<p>海難原因究明体制の充実</p>	<p>海難の調査・審判の迅速処理に積極的に取り組み、海難の認知から裁決言渡までの平均期間を平成 15 年度末までに 6.3 月短縮した。</p> <p style="text-align: right;">（国土交通省）</p>

	<p>海難の原因究明に当たり、直接の原因のみならず、その背後にある様々な要因についても摘示できるよう、ヒューマンファクター概念に基づく原因究明手法の導入について調査・研究を実施している。</p> <p style="text-align: right;">(国土交通省)</p> <p>外国船が関連する海難の原因究明体制の充実・強化を図るため、国際海事機関（IMO）等における海難調査の国際協力体制確立の検討に参加するとともに、アジア地域各国との調査協力体制確立のため二国間協議を積極的に推進し、平成14年2月には韓国海難調査機関との間で調査協力文書を交換した。</p> <p style="text-align: right;">(国土交通省)</p>
<p>外国船舶の監督の推進</p>	<p>国土交通本省に外国船舶監督業務調整室を設置し（16年4月）地方運輸局等の43官署（12年度比87.0%増）に124名（12年度比93.8%増）の外国船舶監督官を配置（16年度）するなどPSC（外国船舶の監督）実施体制を充実強化した。</p> <p style="text-align: right;">(国土交通省)</p> <p>東京MOU加盟国より研修生を受入れる（基礎訓練コースに13年度20名・14年度20名・15年度18名を受入れ、中級訓練コースに13年度20名・14年度20名・15年度20名を受入れ）とともに、我が国より専門家を派遣する（13年度2名を中国へ派遣・14年度2名をフィリピンへ派遣）など東京MOU事業を通じた緊密な国際協力の推進をした。</p> <p><b>【これら対策の効果】</b></p> <p>東京MOUによる目標検査率（75%）の達成（15年77%）</p> <p style="text-align: center;">東京MOU：アジア太平洋地域におけるPSCの協力体制に関する覚書</p> <p style="text-align: right;">(国土交通省)</p> <p>乗組員の資格証明書、航海当直体制、操作要件等に関して平成15年4,865隻を検査（12年比14.5%増）し、1,525件（12年比275.6%増）の欠陥の改善を指摘した。</p> <p style="text-align: right;">(国土交通省)</p>

#### (4) 船舶の安全性の確保

船舶の安全基準の整備	<p>国際海事機関（IMO）において、海上人命安全条約（SOLAS 条約）が海上安全の技術進展等を踏まえて航海用具、防火構造等に係る部分が改正されたことに伴い、これに対応する国内関係法令の整備を平成 14 年 6 月に行った。</p> <p style="text-align: right;">（国土交通省）</p>
重大海難の再発防止	<p>平成 12 年 9 月に発生した沖合底びき網漁船「第五龍寶丸」転覆事故を受け、「漁船『第五龍寶丸』事故再発防止検討会」を同年 9 月に開催し、平成 13 年 3 月に同種事故の再発防止対策及び今後の課題に関する提言を取りまとめた。</p> <p style="text-align: right;">（国土交通省）</p> <p>この提言を受け、「漁船の復原性の明確化」等について漁業関係者に対し指導を行うとともに、各種漁船の転覆事故に関する継続的な調査検討を進めており、今後事故再発防止対策に反映していく。</p> <p style="text-align: right;">（国土交通省）</p>
危険物の安全審査体制の整備	<p>危険物の船舶運送に係る国内安全基準の国際整合化を図る等安全基準の整備を実施した（平成 13 年 11 月、平成 14 年 4 月、平成 15 年 12 月）。</p> <p style="text-align: right;">（国土交通省）</p>
船舶の検査体制の充実	<p>船舶の構造・設備に関する技術基準の改正に伴う船舶検査の更なる高度化や複雑化に対応するため、国土交通本省、地方運輸局等、運輸支局及び海事事務所に船舶検査官 188 名（平成 16 年度）を配置し、適切な検査の実施に努めている。</p> <p style="text-align: right;">（国土交通省）</p>
船舶の安全管理の向上	<p>船舶の総合的な安全管理体制を確立する目的で SOLAS 条約に導入された国際安全管理規則（ISM コード）が平成 10 年 7 月に発効して以来、我が国においても同コードを船舶安全法に取り入れて対象船舶に対して審査を実施してきたところであるが、平成 12 年には SOLAS 条約対象外の船舶についても任意で ISM コードに係る審査を受けることを可能とする告示を制定し、国内における ISM 審査対象船舶を拡大している。また、これに伴い係る審査を円滑に実施するための審査体制の更なる充実を図っている。</p> <p style="text-align: right;">（国土交通省）</p>

<p>外国船舶の監督の推進</p>	<p>国土交通本省に外国船舶監督業務調整室を設置し（16年4月）地方運輸局等の43官署（12年度比87.0%増）に124名（12年度比93.8%増）の外国船舶監督官を配置（16年度）するなどPSC実施体制の充実強化を図っている（再掲）。</p> <p style="text-align: right;">（国土交通省）</p> <p>ISMコード（国際安全管理規則）の全船舶への適用に伴い（平成14年7月）同コードに関してPSC実施体制を確立するとともに、913隻に対して集中検査キャンペーンを展開して当該要件の履行の促進を図った（平成14年7月 - 9月）。</p> <p style="text-align: right;">（国土交通省）</p> <p>東京MOU加盟国より研修生を受入れる（基礎訓練コースに13年度20名・14年度20名・15年度18名を受入れ、中級訓練コースに13年度20名・14年度20名・15年度20名を受入れ）とともに、我が国より専門家を派遣する（13年度2名を中国へ派遣・14年度2名をフィリピンへ派遣）など東京MOU事業を通じた緊密な国際協力の推進を図った（再掲）。</p> <p>【これら対策の効果】</p> <p>東京MOUによる目標検査率（75%）の達成（15年77%）。（再掲）</p> <p style="text-align: right;">（国土交通省）</p> <p>船舶の構造・設備、ISMコード等に関して、平成15年4,865隻を検査（12年比14.5%増）し、27,184件（12年比113.7%増）の欠陥の改善を指摘するなどサブスタンダード船の排除の推進を図った。</p> <p style="text-align: right;">（国土交通省）</p>
-------------------	--

（5）小型船舶等の安全対策の充実

<p>小型船だまり、マリーナ等の整備</p>	<p><b>ア 小型船だまり等の整備</b></p> <p>利用船舶が小型であることを考慮して、より静穏度が確保されるような整備を図った。取り分け、小型船舶と大型船舶が共に利用する港湾にあっては、小型船だまり等を港内の適切な位置に整備することとし、小型船舶と大型船舶との分離を図った。</p> <p style="text-align: right;">（国土交通省）</p>
------------------------	--

	<p>漁港内において、遊漁船等を分離収容する施設の整備を推進した。</p> <p>平成 13 年度：12 箇所  平成 14 年度：13 箇所  平成 15 年度：12 箇所  平成 16 年度：10 箇所</p> <p style="text-align: right;">（水産庁）</p> <p><b>イ マリーナ等の整備</b></p> <p>マリーナ等の整備を促進するため、財政投融資による支援を実施している。</p> <p style="text-align: right;">（国土交通省）</p> <p>港湾区域内の放置艇を解消するため、公共事業により既存の静穏水域を活用した簡易な係留施設や公共空地等を活用した陸上保管施設などポートパーク（放置艇収容施設）の整備の推進を図った。</p> <p style="text-align: right;">（国土交通省）</p> <p><b>ウ 係留・保管能力の向上と放置艇に対する規制措置</b></p> <p>係留・保管能力の向上を図るためマリーナやポートパーク等の整備を促進するとともに、港湾法に基づく船舶の放置等を禁止する区域を全国 12 港湾管理者が指定した。</p> <p>（平成 15 年度末時点）</p> <p style="text-align: right;">（国土交通省）</p>
<p>漁船の安全対策の推進</p>	<p>転覆・転落事故が多い小型漁船について、平成 15 年度より 3 年計画で、これらの海難事故に関する安全対策について調査研究を実施している。今後、この調査研究をもとに小型漁船の安全対策の推進を図る予定である。</p> <p style="text-align: right;">（国土交通省）</p> <p>漁業関係者を対象とした海難防止講習会の開催や訪船指導等により海難防止思想の普及を図るとともに、漁船海難防止用パンフレットを新規に作成し配布するなど、漁船の安全対策を推進している。</p> <p style="text-align: right;">（海上保安庁）</p> <p>サバイバル訓練を開催し、漁業者に対しての海難事故発生想定下での対処方法の指導を行うとともに、漁業者に安全を啓蒙するためポスター等を作成した。</p> <p style="text-align: right;">（水産庁）</p>

	<p>死亡・行方不明者を伴う海難の半数以上を漁船海難が占めている状況に鑑み、関係省庁が連携して漁業者等の安全意識の高揚・啓発を図るため、「漁船海難防止強化旬間」を設定、実施している。</p> <p style="text-align: right;">（海上保安庁）</p> <p>ライフジャケットの着用率の向上及び事故関知時間の短縮を図るため「ライフジャケットの常時着用」、「携帯電話等連絡手段の確保」、「緊急通報用電話番号『118番』の有効活用」を基本とする自己救命策確保の周知・啓発を関係省庁、関係団体等と連携し、あらゆる機会を通じて実施している。</p> <p>・漁船乗船者のライフジャケット着用率  平成 13 年 5%          平成 16 年 8%</p> <p style="text-align: right;">（海上保安庁）</p> <p>小型船舶操縦士免許関係団体に対し、講習指導時における自己救命策確保に関する周知指導を依頼し、海技免状取得者に対する安全指導を展開している。</p> <p style="text-align: right;">（海上保安庁）</p> <p>自主的にライフジャケットの常時着用の意志を表す漁協をライフジャケット着用推進モデル漁協として指定し、地域におけるライフジャケット着用推進の拠点として展開している（161箇所（平成 16 年 8 月末現在））。</p> <p style="text-align: right;">（海上保安庁）</p> <p>沿岸部における漁船の死亡・行方不明者数が多いことから、水産庁と連携し、漁業関係者（特に一人乗り漁船、高齢者及び家族）を対象とした自己救命策確保等の安全対策の周知・指導を推進している。</p> <p style="text-align: right;">（海上保安庁）</p>
<p>プレジャーボート等の安全対策の推進</p>	<p><b>ア プレジャーボート等の救助体制の充実強化</b></p> <p>巡視船艇による救助体制を充実強化した（海難多発時期における効果的な巡視船艇・航空機の重点配備）</p> <p style="text-align: right;">（海上保安庁）</p> <p>レンジャー救助技術、潜水能力、救急救命処置能力を兼ね備えた機動救難士各 4 名を函館、福岡、美保、鹿児島航空基地に配置した（平成 14 年 10 月、平成 16 年 4 月）。</p> <p style="text-align: right;">（海上保安庁）</p>

	<p>特殊救難隊を6隊に増強した(平成15年4月)。 (海上保安庁)</p> <p>本庁警備救難部救難課に海浜事故対策官を配置した(平成15年4月)。 (海上保安庁)</p> <p>伊東マリンパトロールステーションを設置した(平成14年10月)。 (海上保安庁)</p> <p>海上における救急救命体制を充実強化するため、航空基地、特殊救難基地及びヘリコプター搭載型巡視船に救急救命士を計20名配置した(平成16年4月)。 (海上保安庁)</p> <p>警察、消防等救助活動勢力を有する関係機関及び日本水難救済会等民間救助組織との連携を強化している。 (海上保安庁)</p> <p>(社)日本水難救済会に対する救難用物品の貸与、救難所員への訓練指導、青い羽根募金活動への協力等の支援を実施している。 (海上保安庁)</p> <p>(財)日本海洋レジャー安全・振興協会が行っているBAN(プレジャーボート救助事業)の更なる活性化のための協力・支援を実施している。 (海上保安庁)</p> <p><b>イ プレジャーボート等の安全に関する指導等の推進</b></p> <p>海難防止講習会の開催や訪船指導等により海難防止思想の普及を図るとともに、海難防止用パンフレットを活用し、安全運航について指導を実施している。 (海上保安庁)</p> <p>民間のボランティアである海上安全指導員の育成・強化を実施している。 (海上保安庁)</p>
--	--



#### ボート天国の実施状況

- ・平成 13 年 全国 21 港で開催 898,834 人参加
- ・平成 14 年 全国 19 港で開催 575,012 人参加
- ・平成 15 年 全国 18 港で開催 538,408 人参加

ボート天国：マリナーの安全を確保し、その健全な発展に資するための施策の一環として、昭和 63 年から実施している。これは、官・民が連携・協力して実施する協議会を設置し、一般船舶の航行の少ない休日等に、都市部及びその近郊の港内に一般船舶の航行や停泊を制限する海域を設け、小型ヨット、ボードセーリング、手漕ぎボート等の小型船舶が遊走できるよう海域を一時的に開放するもの。

(海上保安庁)

ライフジャケットの着用率の向上及び事故関知時間の短縮を図るため「ライフジャケットの常時着用」、「携帯電話等連絡手段の確保」、「緊急通報用電話番号『118 番』の有効活用」を基本とする自己救命策確保の周知・啓発を関係省庁、関係団体等と連携し、あらゆる機会を通じて実施している。

- ・プレジャーボート等乗船者のライフジャケット着用率  
平成 13 年 30%          平成 16 年 42%

(海上保安庁)

小型船舶操縦士免許関係団体に対し、講習指導時における自己救命策確保に関する周知指導を依頼し、海技免状取得者に対する安全指導を展開している。

(海上保安庁)

自主的にライフジャケットの常時着用の意志を表すマリナー等の団体をライフジャケット着用推進モデルマリナー等として指定し、地域におけるライフジャケット着用推進の拠点として展開している(143 箇所(平成 16 年 8 月末現在))。

(海上保安庁)

#### ウ プレジャーボート等の建造に関する技術者講習の推進

プレジャーボート等の経営・技術分野に関する講習会を開催し、建造技術の適正な水準を維持し、船舶の安全性の確保を図っている。

(国土交通省)

### **エ プレジャーボート等の安全基準、検査体制の整備**

プレジャーボート等の乗船者の常時着用により適した救命胴衣の技術基準を確立し、その導入のために関係法令の改正を平成 14 年 7 月に行った。

(国土交通省)

平成 15 年 6 月に船舶職員及び小型船舶操縦者法が施行され、水上オートバイ乗船者、12 歳未満の子供、連絡手段を有さず単独乗船の漁船で漁労をする者に救命胴衣等の着用が義務づけられた。

(国土交通省)

### **オ マリンロード構想**

プレジャーボートユーザーの自己責任意識と安全意識の向上を図るため、出入港進路の安全確保や係留場所等の面で適切な港湾、漁港等を「宿場町」とし、それらを結ぶ「推奨ルート」を設定、さらに安全情報及び利便情報を提供するとともに、万一、海難に遭遇した場合には、民間救助機関等による迅速な救助を可能とするネットワークを構築し、マイカーでドライブに行くように、海道を使って安全に楽しくクルージングできる環境づくりを推進している。

(海上保安庁)

### **カ 小型船舶に対する情報提供の充実**

プレジャーボート利用者が必要とする安全利用情報を船上においてリアルタイムに送受信して提供することにより、利用者の安全な航行を支援するシステムの構築を図るため、平成 15 年度より 3 ヶ年計画で調査・研究を実施している。

(国土交通省)

	<p>マリレジャー愛好者はもとより、より多くの方々に楽しく安全に海で活動してもらうため、海上保安庁ホームページにてマリレジャーに関する安全情報等を提供するとともに、「マリレジャー行事相談室」の利用促進を図っている。また、マリレジャーシーズンは臨時「海の相談室」を開催するなど積極的な情報提供活動を実施している。平成 13 年からは伊豆諸島周辺、平成 16 年 3 月からは相模湾の短波レーダーにより、随時流れの情報提供を始め、平成 16 年 4 月からは潮汐・潮流推算点を追加するなど、ユーザーの要望に対応した情報提供を行っている。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・マリレジャー行事相談件数 <ul style="list-style-type: none"> <li>13 年度 9,279 件</li> <li>14 年度 9,090 件</li> <li>15 年度 8,932 件</li> </ul> </li> <li>・海の相談件数 <ul style="list-style-type: none"> <li>13 年度 13,743 件</li> <li>14 年度 14,229 件</li> <li>15 年度 14,071 件</li> </ul> </li> </ul> <p style="text-align: right;">（海上保安庁）</p>
--	--

（ 6 ）海上交通に関する法秩序の維持

	<p>船舶交通のふくそうする航路等における航法（航泊禁止区域内航行等）に関する指導取締りを実施している。 （海上保安庁）</p> <p>海難の発生に結びつくおそれのある事犯（定員超過、航行区域外航行、航行停止命令違反、無資格者運航・無検査船舶運航等）に関する指導取締りを実施している。 （海上保安庁）</p> <p>海上輸送やマリレジャー活動が活発化する時期等における指導取締りの実施している（ゴールデンウィーク、夏休み、年末年始等のマリレジャーや海上輸送が活発化する時期における安全運航体制や救命・消防設備の保守点検等に関する指導取締り、小型船舶操縦者に対する遵守事項の励行に関する安全指導等）。</p>
--	---

〔立入検査実施状況〕			
	13年	14年	15年
件数	47,964	44,927	38,787
〔海事関係法令の送致状況〕			
	13年	14年	15年
件数	2,241	1,908	2,097
〔刑法（過失往来危険罪）の送致状況〕			
	13年	14年	15年
件数	1,142	1,140	960
（海上保安庁）			

（ 7 ）救助・救急体制の整備

<p>海難情報の収集処理体制の整備</p>	<p>陸上通信所および行動中の巡視船艇において GMDSS に対応した遭難周波数は常時聴守を実施している。各種情報の収集処理体制の整備のため、管区本部のオペレーション機能と通信機能の一体化を進め、全管区のうち、6つの管区で整備を完了した。</p> <p style="text-align: right;">（海上保安庁）</p> <p>ライフジャケットの着用率の向上及び事故関知時間の短縮を図るため「ライフジャケットの常時着用」、「携帯電話等連絡手段の確保」、「緊急通報用電話番号『118番』の有効活用」を基本とする自己救命策確保の周知・啓発を関係省庁、関係団体等と連携し、あらゆる機会を通じて実施している。</p> <p>・事故発生から2時間以内に海難情報を関知する割合  平成13年 69%      平成15年 74%</p> <p style="text-align: right;">（海上保安庁）</p>
<p>海難救助体制の充実・強化及び海難救助技術の向上</p>	<p>巡視船艇による救助体制の充実強化を図った（海難多発時期における効果的な巡視船艇・航空機の重点配備等）。</p> <p style="text-align: right;">（海上保安庁）</p> <p>レンジャー救助技術、潜水能力、救急救命処置能力を兼ね備えた機動救難士各4名を函館、福岡、美保、鹿児島航空基地に配置した（平成14年10月、平成16年4月）。</p> <p style="text-align: right;">（海上保安庁）</p> <p>特殊救難隊を6隊に増強した（平成15年4月）。</p> <p style="text-align: right;">（海上保安庁）</p>

	<p>本庁警備救難部救難課に海浜事故対策官を配置した（平成 15 年 4 月）。</p> <p style="text-align: right;">（海上保安庁）</p> <p>伊東マリンパトロールステーションを設置した（平成 14 年 10 月）。</p> <p style="text-align: right;">（海上保安庁）</p> <p>海上における救急救命体制を充実強化するため、航空基地、特殊救難基地及びヘリコプター搭載型巡視船に救急救命士を計 20 名配置した（平成 16 年 4 月）。</p> <p style="text-align: right;">（海上保安庁）</p> <p>警察、消防等救助活動勢力を有する関係機関及び日本水難救済会等民間救助組織との連携の強化を図っている。</p> <p style="text-align: right;">（海上保安庁）</p> <p>（社）日本水難救済会に対する救難用物品の貸与、救難所員への訓練指導、青い羽根募金活動への協力等の支援を実施している。</p> <p style="text-align: right;">（海上保安庁）</p> <p>（財）日本海洋レジャー安全・振興協会が行っている BAN（プレジャーボート救助事業）の更なる活性化のための協力・支援を実施している。</p> <p style="text-align: right;">（海上保安庁）</p> <p>船位通報制度への参加促進運動を実施した（平成 13～15 年に延べ約 83,000 隻が参加）。</p> <p style="text-align: right;">（海上保安庁）</p> <p>測量船・巡視船で観測される海潮流・風等のデータを、海上保安庁海洋情報部に設置された受信装置に伝送し、漂流予測に使用するシステムを整備し、漂流予測の精度向上を図っている（16 年度までに巡視船 28 隻整備）。</p> <p style="text-align: right;">（海上保安庁）</p> <p>当庁及び各機関で船舶等により取得される海象・気象データを一元的に収集・処理し、漂流予測や海洋速報等に活用するリアルタイムデータベースを管理・運用することにより、漂流予測情報の提供に最も重要な海の流れの情報を充実させ、毎週水曜日に海洋速報、毎週金曜日に海流推測図の刊行を可能とした。</p> <p style="text-align: right;">（海上保安庁）</p>
--	--

	<p>オンライン漂流予測プログラムについて、3段階の存在確率表示、漂流予測計算時に入力するパラメータの追加等の改良を行い、漂流予測精度の向上を図り、迅速かつ的確な搜索海域の設定に寄与した。</p> <p style="text-align: right;">（海上保安庁）</p> <p>漂流予測の精度向上のため、漂流実験や漂流予測の検証（逆漂流など）を実施し、漂流予測に必要な漂流物体毎の風圧係数情報を見直すとともに、リアルタイムデータベースのデータを増やす等改良点の抽出を行なっている。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・海上保安庁救助活動実施人数 平成 13 年 8,594 人      平成 15 年 9,719 人</li> </ul> <p style="text-align: right;">（海上保安庁）</p> <p>その他の施策も含め、諸施策を総合的かつ強力に推進した結果、海難及び船舶からの海中転落による死亡・行方不明者数の減少につながった。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・平成 13 年 320 人      平成 15 年 298 人</li> </ul> <p style="text-align: right;">（海上保安庁）</p>
洋上救急体制の充実	<p>洋上で発生した傷病者に対し、医師、看護婦等の迅速かつ円滑な出動等が行われるよう、日本水難救済会を事業主体として実施している洋上救急事業について、その適切な運営を図るための指導及び協力を行うとともに、関係団体と協力し医療機関の参加の促進、医師、看護婦に対する慣熟訓練を実施した（平成 15 年度出動件数：23 件、患者 28 人、医師・看護師 50 人 洋上救急協力医療機関：128 箇所 慣熟訓練：22 回）。</p> <p style="text-align: right;">（海上保安庁）</p>

（ 8 ） 損害賠償の適正化・充実

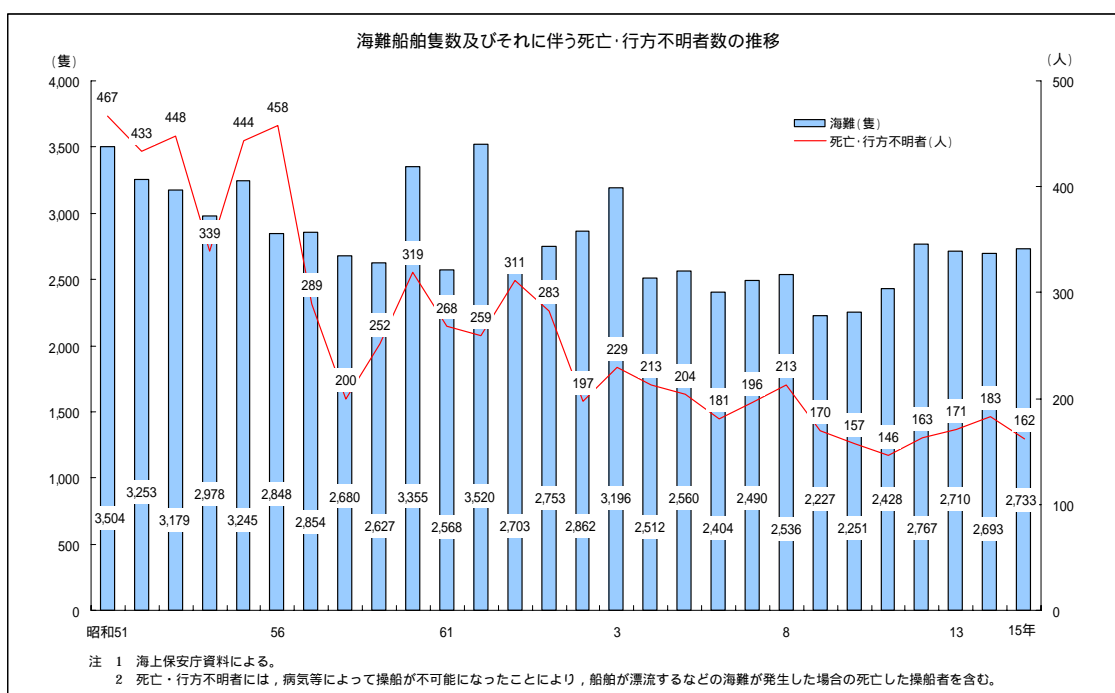
	<p>油濁損害賠償保障法（以下「油賠法」）の一部を改正した（平成 16 年 4 月 14 日）。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・我が国に入港しようとするタンカー以外の一般船舶のうち総トン数 100 トン以上の外航船舶に対して保障契約の締結を義務付け</li> <li>・油賠法改正の概要を記載したパンフレットの作成配布及びホームページへの掲載による周知徹底</li> <li>・関係者に対する説明会の実施</li> </ul> <p style="text-align: right;">（国土交通省）</p>
--	--

( 9 ) 科学技術の振興等

<p>海上交通の安全に関する研究開発の推進</p>	<p>高度船舶安全管理システムの構築</p> <p>IT を活用した遠隔故障診断技術等新たな安全管理技術の確立により、機関トラブルの未然防止や安全管理体制の高度化等海上物流の安全性の向上を図る、「高度船舶安全管理システムの構築」プロジェクトを、平成 13 年度から実施している。</p> <p>( 国土交通省 )</p> <p>新しく導入された浅海用マルチビーム音響測深機の性能把握のための検討、及び、船底装備とするため実海域のデータ収集を行い運用体制の整備をした ( 平成 12 ~ 15 年度 )。</p> <p>( 海上保安庁 )</p> <p>漂流予測に必要な日本周辺海域の海況を正確に把握するため、データアシミレーション手法による海況把握の研究を実施した ( 平成 10 ~ 13 年度 )。</p> <p>( 海上保安庁 )</p> <p>漂流予測精度の高度化のため、海流・潮流データが少ない伊豆海嶺付近の詳細な潮流データを、漂流予測モデルに組み入れるための開発研究を実施した ( 平成 12 ~ 13 年度 )。</p> <p>( 海上保安庁 )</p> <p>沿岸域の海難時の捜索救援活動に必要な現在及び近未来の流況を推定する手法の開発研究を実施している ( 平成 14 年度 ~ )。</p> <p>( 海上保安庁 )</p>
<p>海難原因究明のための総合的な調査研究の推進</p>	<p>個々の審判で明らかになった海難の原因や態様を大量観察し、様々なテーマによって深く掘り下げた分析を行い、その結果をとりまとめた「海難分析集」を平成 13 年度から平成 15 年度末までに 21 回公表し、これを活用した事業者、団体、教育機関等への海難防止に関する説明会を同期間内に 58 回実施した。</p> <p>( 国土交通省 )</p>

## 2 まとめ

我が国の周辺海域において、海難に遭遇した船舶（以下「海難船舶」という。）の隻数の推移をみると、第2次交通安全基本計画期間（昭和51年から55年まで）の年平均隻数では3,232隻であったものが、平成15年では、2,733隻となっており、約2割減少している。

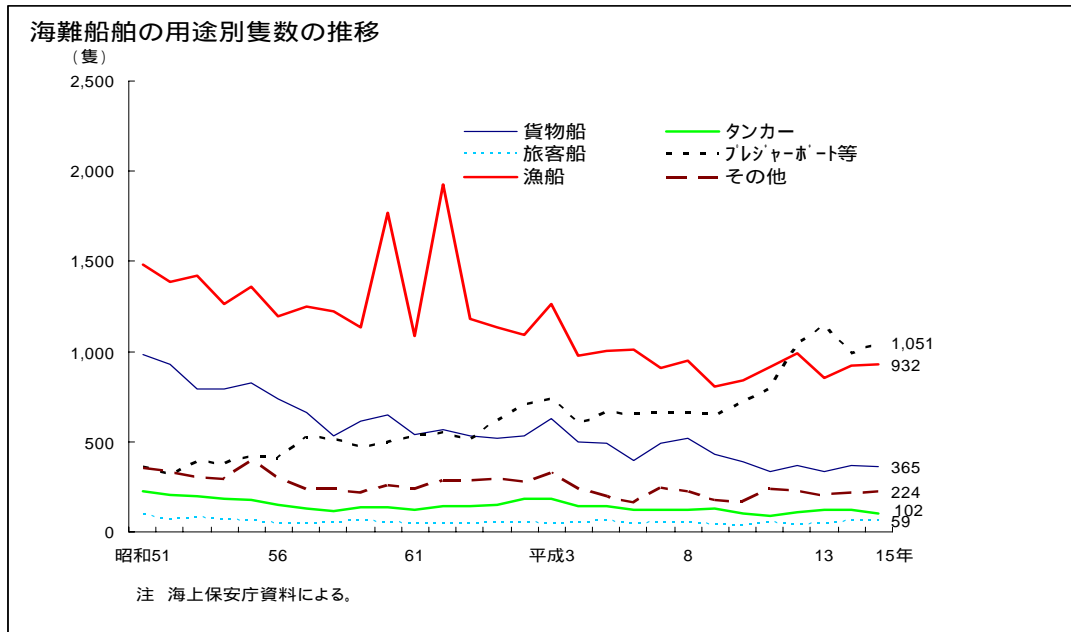


これを用途別にみると、漁船の海難は1,382隻（全体の43%）であったものが、932隻まで減少したものの、依然として全体の34%以上を占めており、また、貨物船の海難は864隻（27%）であったものが365隻（13%）まで減少した。

一方、モーターボート、ヨット等のプレジャーボート及び遊漁船（以下「プレジャーボート等」という。）の海難は376隻（12%）であったものが、1,051隻まで増加し、全体の38%を占めるに至っている。

このほか、タンカーの海難は、199隻だったものが102隻に減少し、旅客船の海難についても75隻だったものが59隻まで減少した。



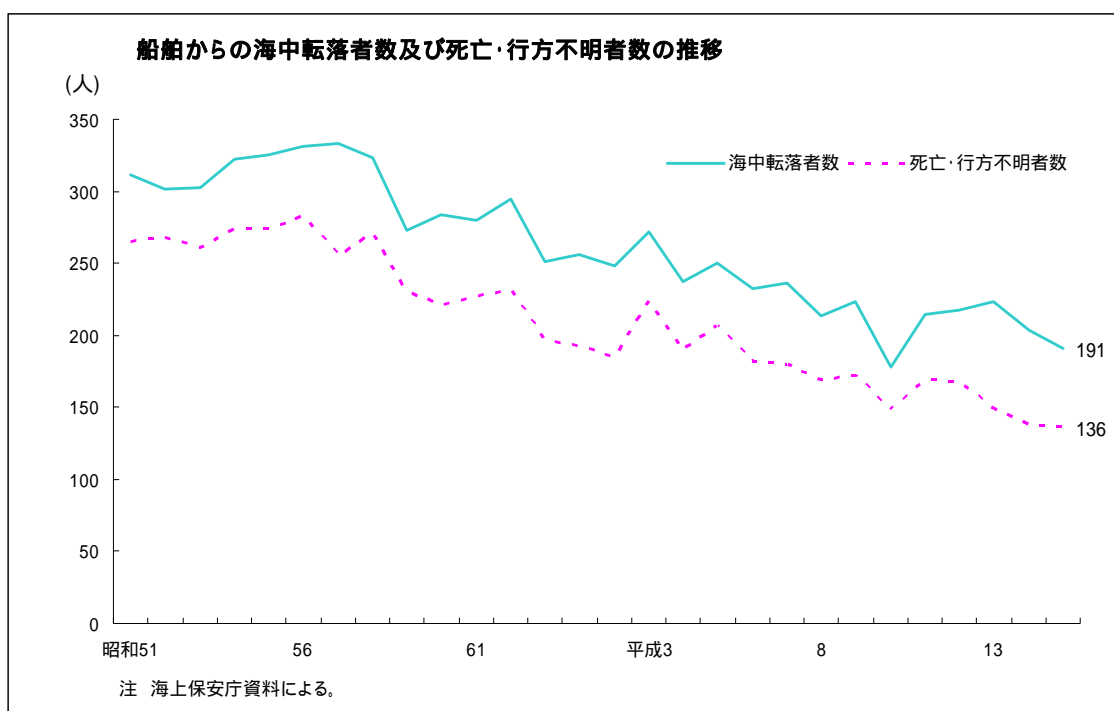


このような海難船舶の状況から、ふくそう海域における情報提供・航行管制システムの整備を始め、海難防止思想の普及、民間団体の海難防止活動の展開、気象・海象情報の提供の充実等の各種安全対策を計画的に推進してきた成果が認められる反面、プレジャーボート等の海難の増加については、近年の国民の余暇志向の高まりに伴い、マリンレジャーが急速かつ広範に国民に普及し、運航のための初歩的な知識・技能の不足した運航者の増加が、その背景にあるものと考えられる。

また、船舶からの海中転落者数の推移をみると、第2次交通安全基本計画期間の年平均人数では313人であったものが、平成15年では191人となっており、約4割減少している。

海難による死亡・行方不明者の数は、第2次交通安全基本計画期間の年平均で426人であったものが、平成15年では162人となっており、約6割減少している。

また、船舶からの海中転落による死亡・行方不明者の数は、第2次交通安全基本計画期間の年平均で268人であったものが、平成15年では136人となっており、約5割減少している。



最後に、第7次交通安全基本計画の実施期間中（平成13年度から平成17年度まで）における平成13年から平成15年までの「海難船舶隻数およびそれに伴う死亡・行方不明者数」並びに「船舶からの海中転落者及びそれに伴う死亡・行方不明者数」の推移を見ると、次のとおりであるから、第7次交通安全基本計画上の海上交通安全施策は概ね効果的であると考えられる。

	13年	14年	15年
海難船舶隻数(隻)	2,710	2,693	2,733
死亡・行方不明者数(人)	171	183	162

	13年	14年	15年
船舶からの海中転落者数(人)	223	204	191
死亡・行方不明者数(人)	149	138	136