

第4部 海上交通

第1章 海上交通の現況

第1項 平成25年中の交通事故分析

1. 船舶事故隻数、船舶事故に伴う死者・行方不明者数

	平成25年	前年比
船舶事故隻数(隻)	2,285	51
死者・行方不明者数(人)	98	12

この評価書における船舶事故隻数は、第9次交通安全基本計画の対象となる事故隻数。

(具体的には、本邦に寄港しない外国船舶によるものを除いたもの)

死者・行方不明者には、病気等によって操船が不可能になったことにより、船舶が漂流するなどの事故が発生した場合の死亡者を含む。

2. 船舶事故の主な特徴

(1) 船舶事故について

船舶種別では、プレジャーボートによるものが全体の44%と最も多く、漁船及び遊漁船を含む小型船舶等によるものが全体の75%を占める。(図1)

事故の種類別では、衝突によるものが全体の30%と最も多い。(図2)

事故の原因別では、見張不十分によるものが全体の21%と最も多く、操船不適切等の人為的要因によるものが全体の80%を占める。(図3)

事故の発生海域別では、その他の海域によるものが全体の41%を占め最も多い。(図4)

図1 船舶種類別の事故隻数(H25)

	隻数	割合
プレジャーボート	1,012	44%
漁船	636	28%
貨物船	263	12%
その他	139	6%
遊漁船	76	3%
タンカー	74	3%
作業船	43	2%
旅客船	42	2%
合計	2,285	100%

図2 事故種類別の隻数(H25)

	隻数	割合
衝突	675	30%
機関故障	356	16%
乗揚	318	14%
運航阻害	274	12%
推進器障害	146	6%
その他	131	6%
浸水	113	5%
転覆	104	5%
火災	77	3%
安全阻害	59	3%
舵障害	22	1%
行方不明	7	0%
爆発	3	0%
合計	2,285	100%

図3 原因別の隻数(H25)

		隻数	割合		
人為的要因	運航の過誤	操船不適切	307	13%	80%
		見張り不十分	481	21%	
		船位不確認	75	3%	
		気象海象不注意	133	6%	
		船体機器整備不良	210	9%	
		水路調査不十分	82	4%	
		居眠り運航	61	3%	
		その他の運航の過誤	141	6%	
		機関取扱	289	13%	
	積載	7	0%		
	火気・可燃物	34	1%		
	材質・構造	89	4%	20%	
	不可抗力等	308	13%		
	その他	68	3%		
合計		2,285	100%	100%	

図4 発生海域別の隻数(H25)

	隻数	割合
港内	830	36%
ふくそう海域	524	23%
その他海域	931	41%
合計	2,285	100%

出典：図1～図4 海上保安庁資料

(2) 死者・行方不明者を伴う船舶事故について

船舶種類別では、漁船によるものが全体の44%と最も多く、プレジャーボートを含む小型船舶等によるものが42%であり、これらで全体の86%を占める。(図5)

船舶事故に伴う死者・行方不明者数では、漁船によるものが全体の41%と最も多く、プレジャーボートを含む小型船舶等によるものが30%であり、これらで全体の71%を占める。(図6)

事故の種類別では、衝突によるものが全体の34%を占める。(図7)

事故の発生海域別では、その他の海域によるものが全体の42%と最も多い。(図8)

図5 死者・行方不明者を伴う事故隻数(H25)

船舶種類	隻数	割合
漁船	22	44%
プレジャーボート	21	42%
貨物船	3	6%
その他	3	6%
タンカー	1	2%
遊漁船	0	0%
作業船	0	0%
旅客船	0	0%
合計	50	100%

図6 船舶事故に伴う死者・行方不明者数(H25)

船舶種類	人数	割合
漁船	31	41%
プレジャーボート	23	30%
貨物船	15	20%
その他	5	7%
タンカー	2	3%
遊漁船	0	0%
作業船	0	0%
旅客船	0	0%
合計	76	100%

図7 船舶事故に伴う死者・行方不明者数(H25)

事故種類	人数	割合
衝突	26	34%
転覆	16	21%
行方不明	9	12%
火災	7	9%
乗揚	5	7%
浸水	4	5%
機関故障	3	4%
安全阻害	3	4%
その他	3	4%
合計	76	100%

図8 死者・行方不明者を伴う事故隻数(H25)

海域	隻数	割合
港内	18	36%
ふくそう海域	11	22%
その他海域	21	42%
合計	50	100%

出典：図5～図8 海上保安庁資料

第2項 船舶事故の長期的推移

我が国周辺海域において、交通安全基本計画の対象となる船舶事故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51～55年度)の年平均隻数では3,232隻であったものが、平成25年では、2,285隻となり、約3割減少した。これを船舶種類別にみると漁船の事故は、1,382隻であったものが、636隻となり約5割減少となっている。貨物船、タンカー、旅客船においてもそれぞれ、7割、6割、4割の減少となっている。

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。)の事故は376隻であったものが、1,088隻となり約2.9倍の増加となっている。(図9、図9-1、図9-2)

また、船舶事故に伴い大量の原油が流出、多数の死者・行方不明者が発生するなどの大規模海難の発生状況を見てみると、平成9年に、大時化の中、島根県沖を航行中のタンカー(ナホトカ号)の船体が突然折損(重油6,240kl流出)する事故が発生し、流出した油の一部は、島根県から秋田県に及ぶ1府8県に漂着し、甚大な被害をもたらした。

さらに、船舶がふくそうする海域においては、航路を閉塞するような大規模海難が発生しており、東京湾では、昭和63年に潜水艦と遊漁船の衝突(遊漁船沈没、死者30名)、平成9年にはタンカーの乗揚(原油1,550kl流出)、関門海峡では、平成21年に護衛艦と貨物船の衝突事故が発生している。

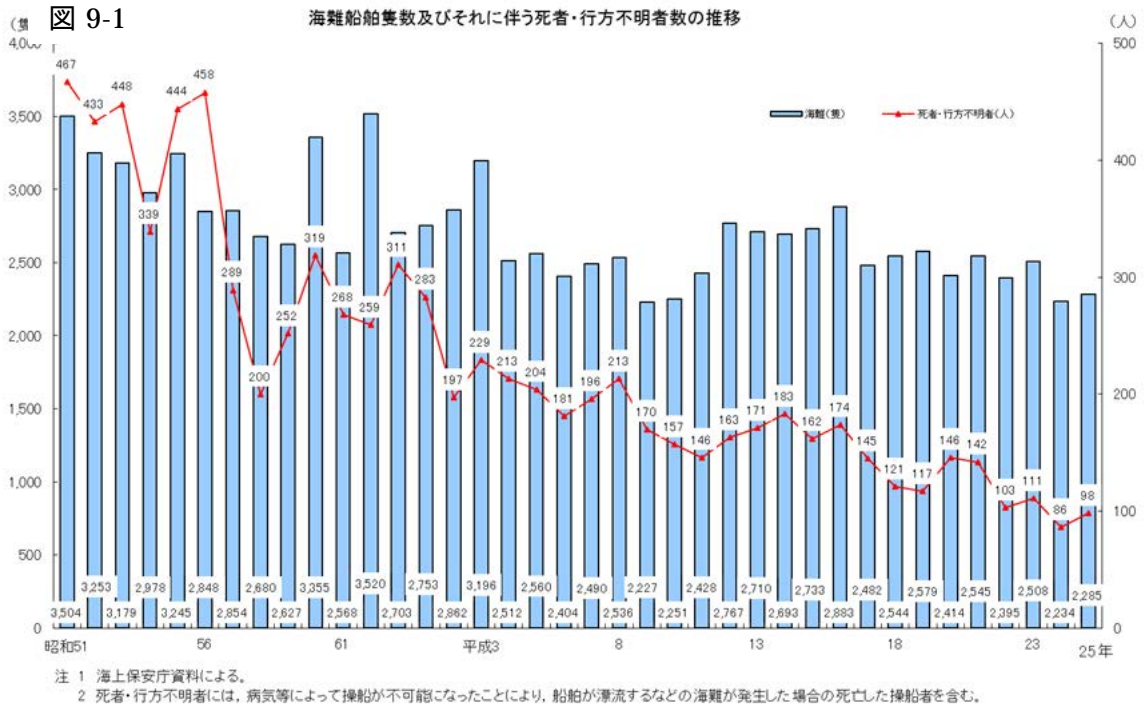
しかし、平成22年以降は、これらのような大規模海難は発生していない。

交通安全基本計画の対象となる船舶からの海中転落者数をみると第2次交通安全基本計画期間の年平均人数は313人であったものが平成25年には177人となっており4割以上の減少となった。船舶事故に伴う死者・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426人であったものが平成25年では98人になっており、8割の減少となった。また、船舶からの海中転落による死者・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25年では100人となっており、6割以上の減少となった。

図9 第2次計画期間の年平均と平成25年との船舶事故の比較

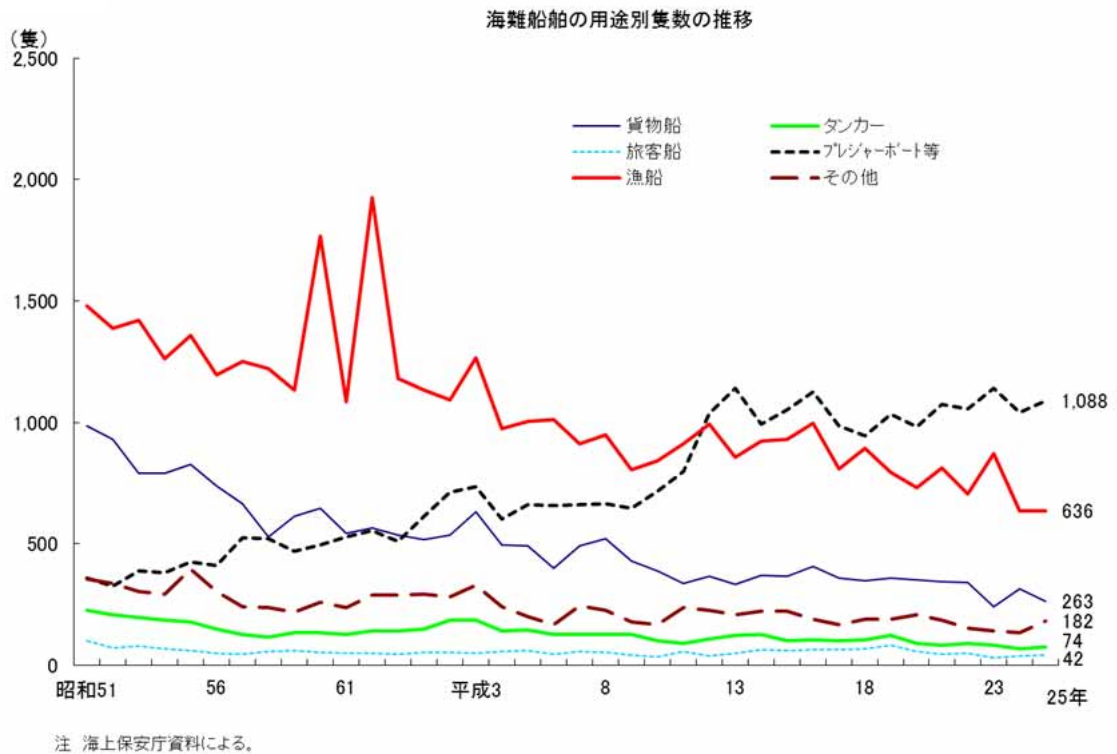
船舶船種	第2次計画期間		平成25年		第2次計画期間平均隻数とH25の比較(減少率)
	年平均隻数	割合	隻数	割合	
漁船	1,382	43%	636	28%	54%
貨物船	864	27%	263	12%	70%
タンカー	199	6%	74	3%	63%
旅客船	75	2%	42	2%	44%
プレジャーボート等	376	12%	1,088	48%	-290%
その他	336	10%	182	8%	46%
合計	3,232	100%	2,285	100%	29%

出典：海上保安庁資料



出典：平成 26 年度交通安全白書（内閣府）

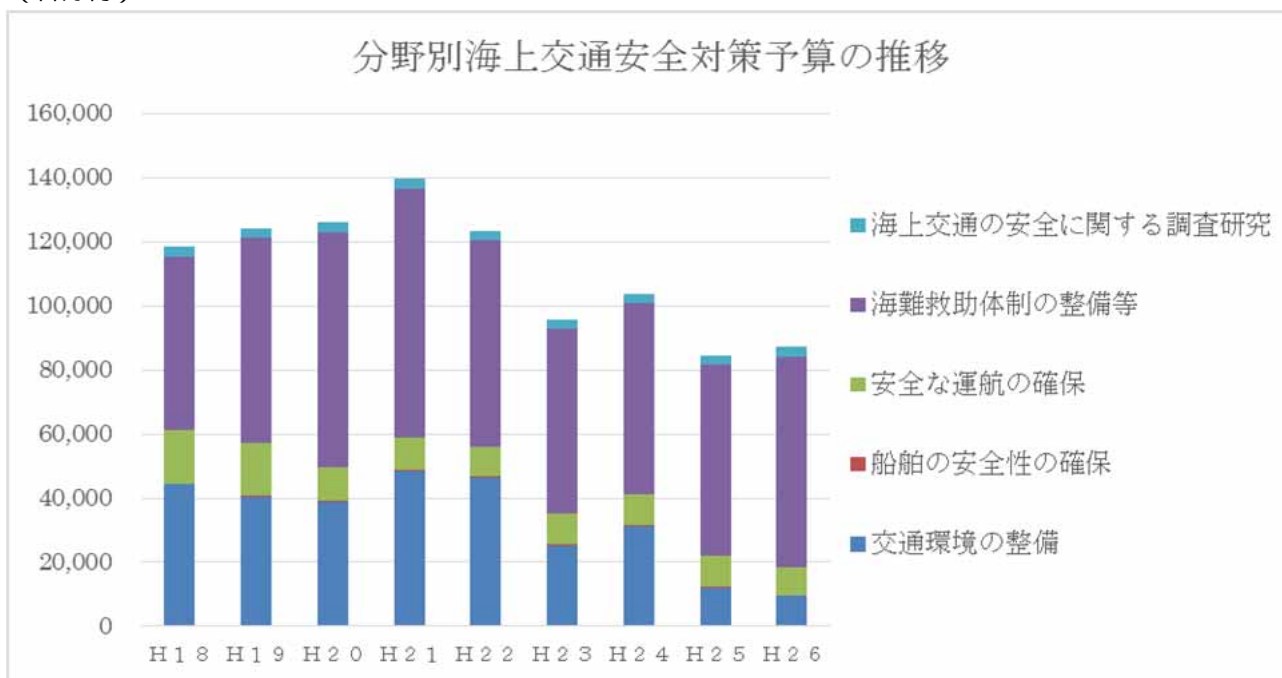
図 9-2



第3項 交通安全対策関係予算の長期的推移

第8次及び第9次交通安全基本計画の期間中（平成18～27年度）における海上交通安全関係予算の推移は下のグラフのとおりである。海上交通安全対策予算は、他経費と一体で執行している予算も含まれるが、限られた予算の中で、交通安全対策の重要性が認識され、それぞれの施策に応じ適切に予算配分されてきたことを示している。

（百万円）



交通安全白書よりデータ引用

第2章 第9次交通安全基本計画本体の評価

第1項 評価の考え方

1. 評価の考え方

第9次交通安全基本計画の評価においては、上位目標と個別施策の間をつなぐ理論的構造を様々な視点で整理・再構築しつつ多面的な評価を行うために、「施策群」の概念を導入し、上位目標～「施策群」～個別施策という政策体系・評価体系を構築して評価を実施することとした。

そこで、次の考え方に従って、評価指標・施策群の体系的整理を行い、施策群ごとに総括を進めていくこととした。

- ・交通安全対策の効果分析を効率的かつ総合的に行うために体系的整理を行うにあたり、第9次交通安全基本計画の大きな2つの軸である「2つの視点」と「10の柱」を基本とする。
- ・「2つの視点」を基に、海難防止のための諸施策の継続的推進、人命救助体制の充実・強化、重視する視点に特化しない包括的な安全確保の3つの施策群を設定する。
- ・「海難防止のための諸施策の継続的推進」に関し、実施した対策の効果分析をより効果的に行うため、本計画の重点施策及び新規施策の対象とした海域又は船舶(ふくそう海域、港内、外国船舶、商船、小型船舶等)ごとに区分し、評価を行う。
- ・交通安全対策が影響を与える構成要素との対応関係を整理し、施策意図の整理を行う。

体系的整理の考え方を基に、次のように整理を行った。

(A)重視する視点による2つの分類、(B)施策の柱による10の分類の組み合わせにより、施策と評価指標の体系的整理を行った。

分類	考え方	項目
(A) 施策群による分類(2つの視点)	第9次交通安全基本計画の海上交通安全対策の中で重視して対策の推進を図っている「2つの視点」に応じて分類する。	海難防止のための諸施策の継続的推進(ふくそう海域、港内、外国船舶、商船、小型船舶等) 人命救助体制の充実・強化 重視する視点に特化しない包括的な安全確保
(B) 施策の柱による分類	施策群ごとに、第9次交通安全基本計画の海上交通安全対策の中で、講じるべき施策として取り組まれている「10の柱」に応じて分類する。	海上交通環境の整備、海上交通の安全に関する知識の普及、船舶の安全な運航の確保、船舶の安全性の確保、小型船舶等の安全対策の充実、海上交通に関する法秩序の維持、救助・救急活動の充実、被害者支援の推進、船舶事故等の原因究明と再発防止、海上交通の安全対策に係る調査研究等の充実

2. 評価指標・施策群の体系的整理

第1項で示した考え方に従って、第9次交通安全基本計画の評価指標・施策の体系的整理を行い、第9次交通安全基本計画の施策と評価指標の施策分野ごとの対応関係を明らかにした。

図 体系的整理の表の見方

施策群:海難防止のための諸施策の継続的推進

最終アウトカム	<div style="border: 1px solid black; padding: 2px; margin-bottom: 5px;">.....</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; margin-bottom: 5px;">.....</div>
(A)施策群による分類	
評価指標	講じようとする施策
<input type="checkbox"/> :アウトプット指標 <input type="checkbox"/> :アウトカム指標	<input type="checkbox"/> :第9次交通安全基本計画における重点施策及び新規施策
<div style="border: 1px solid black; padding: 2px; margin-bottom: 5px;"> 海上交通環境の整備 </div>	<div style="border: 1px solid black; padding: 2px; margin-bottom: 5px;"> 海上交通環境の整備 <div style="background-color: yellow; border: 1px solid black; padding: 2px; margin-bottom: 5px;">.....</div> <div style="background-color: yellow; border: 1px solid black; padding: 2px; margin-bottom: 5px;">.....</div> </div>
(B)施策の柱による分類	
<div style="border: 1px solid black; padding: 2px; margin-bottom: 5px;"> 海上交通の安全に関する知識の普及 </div>	<div style="border: 1px solid black; padding: 2px; margin-bottom: 5px;"> 海上交通の安全に関する知識の普及 </div>

施策群：海難防止のための諸施策の継続的推進

最終アウトカム	ふくそう海域の安全対策	ふくそう海域の船舶事故隻数
		ふくそう海域の死者・行方不明者を伴う船舶事故隻数
		ふくそう海域の旅客船、タンカーの衝突・乗揚事故隻数
		ふくそう海域の航路内の特定船舶同士の衝突事故隻数
	港内の安全対策	港内における船舶事故隻数
		港内における死者・行方不明者を伴う船舶事故隻数
		港内における台風・異常気象時の船舶事故隻数
		港内における大型船舶の台風・異常気象時の事故隻数
	外国船舶の安全対策	外国船舶の事故隻数(船舶種類別、事故種類別)
		外国船舶の海域別の事故隻数
		航路等における総トン数1000トン以上の外国船舶の衝突・乗揚事故隻数
	商船の安全対策	商船の事故隻数
		死者・行方不明者を伴う商船の事故隻数
	小型船舶等の安全対策	小型船舶等の事故隻数
		死者・行方不明者を伴う小型船舶等の事故隻数
		プレジャーボート、漁船及び遊漁船の事故種類別の事故隻数
プレジャーボート、漁船及び遊漁船の事故原因別の事故隻数		

評価指標	講じようとする施策
<input type="checkbox"/> :アウトプット指標 <input type="checkbox"/> :アウトカム指標	<input type="checkbox"/> :第9次交通安全基本計画における重点施策及び新規施策
<p>海上交通環境の整備</p> <p>航路標識の運用率</p> <p>航路標識の自立型電源化導入率</p> <p>耐震化、耐波浪化整備率</p> <p>管制船舶隻数</p> <p>海上交通センターからの情報提供件数</p> <p>危険防止のための指示、勧告隻数</p> <p>ふくそう海域における迷走、逆航船舶の隻数</p> <p>海上交通センターの運用率</p> <p>運用管制官の研修の実施状況</p> <p>海上交通センターへの訓練運用卓、問題事例情報管理装置の整備箇所</p> <p>海上交通センターの整備(電源・国際VHF装置)の二重化整備箇所</p> <p>勧告の発令(延べ)港</p> <p>勧告基準策定港数、東日本大震災等を踏まえた勧告基準を見直した港数</p> <p>ふくそう海域における迷走、逆航船舶の隻数(再掲)</p> <p>航路標識等の高度化整備</p> <p>水路通報・航行警報HPアクセス数</p> <p>水路図誌刊行等実績</p> <p>英語版水路図誌刊行等実績</p> <p>水路通報・航行警報発出件数</p> <p>本庁・管区海洋速報等発行部数</p>	<p>海上交通環境の整備</p> <p>1(1)交通安全施設等の整備</p> <p>1(1)ア 開発保全航路の整備、港湾の整備等交通安全施設の整備</p> <p>1(1)イ 漁港の整備</p> <p>1(1)ウ 災害に強い航路標識等の整備</p> <p>1(1)エ 港湾の耐震性の強化</p> <p>1(1)オ 漁港の耐震性の強化</p> <p>1(1)カ 港湾の保安対策の推進</p> <p>1(2)海上交通に関する情報提供の充実</p> <p>1(2)ア 「ふくそう海域」における船舶交通安全対策の推進</p> <p>1(2)ウ 異常気象時における安全対策の強化</p> <p>1(2)エ 「ふくそう海域」における航路標識等の高度化整備</p> <p>1(2)オ 航海安全情報の充実及び利便性の向上</p> <p>1(3)高齢者に対応した旅客船ターミナル等の整備</p>

海上交通の安全に関する知識の普及

海難防止思想の高揚状況(ライフジャケットの着用率)

遵守事項の実施状況(発航前点検の実施率)

海難防止講習会の開催状況

海上安全教室の開催状況

安全運航に関する指導隻数

航法ガイドページへのアクセス件数

外国船舶に対する安全運航に関する周知・指導隻数

海上交通の安全に関する知識の普及

2(1) 海難防止思想の普及

2(2) 外国船舶に対する情報提供等

船舶の安全な運航の確保

運輸安全マネジメント評価実施事業者数

ヒヤリ・ハット情報及びテキスト「事故、ヒヤリ・ハット情報の収集・活用のすすめ方～事故の再発防止・予防に向けて～」の公表

全国の運航労務監理官による監査件数

安全統括管理者及び運航管理者等に対する研修開催実績

ケミカルタンカー事故を受けた指導通達の発出

ケミカルタンカーの安全対策に関する説明会

ケミカルタンカーの安全対策の実施状況の確認、安全対策の説明・指導のための訪船指導の実施通達の発出

小型高速旅客船事故を受けた指導通達の発出

小型高速旅客船の訪船指導実施事業者数及び隻数

川下り船安全対策検討委員会の開催実績

川下り船の安全対策ガイドラインの策定

川下り船安全パトロール実施事業者数

韓国籍旅客船「SEWOL号」沈没事故を受けた注意喚起文書の発出

油タンカー爆発事故を受けた注意喚起文書の発出

海上輸送の安全に関わる情報を国土交通省ホームページに公表

事故を受けて講じた対応等に係る主な公表事例

船舶の安全な運航の確保

3(1) 船舶の運航管理等の充実

3(1)ア 運輸安全マネジメント評価の推進

3(1)イ 旅客船事業者等に対する指導監督の充実強化

3(1)ウ 安全統括管理者及び運航管理者等に対する研修等の充実

3(1)エ 事故再発防止対策の徹底

3(1)オ 安全情報公開の推進

H26.4.1 船舶職員及び小型船舶操縦者法施行規則の一部を改正する省令施行	3(2) 船員の資質の確保
全国の運航労務監理官による監査件数(再掲)	
海技免状の新規取得者数	
海技免状の更新者数	
海技教育機構への入学状況	
海上技術学校及び海上技術短期大学校における海技士国家試験の合格率	
船員災害発生率(千人率)	3(3) 船員災害防止対策の推進
船員労働安全衛生月間活動実績	
水先人養成人数(入学者数)	3(4) 水先制度による安全の確保
H26.2.1 水先法施行規則の一部を改正する省令施行及び登録水先人養成施設の必要履修科目の教育時間等の教育の内容の基準等を定める告示の一部を改正する告示施行	
日本に入港する外国船舶に対する処分率	3(5) 外国船舶の監督の推進
日本に入港する外国船舶に対する検査隻数	
研修生の受け入れ実績	
専門家派遣実績	
超高速船の海中障害物等との衝突事故隻数	3(6) 最新の航海機器の導入等
AIS搭載船舶隻数	
船橋航海当直警報装置の義務付け	
電子海図情報表示装置の義務付け	
年末年始の安全総点検実施事業者数	
小型船舶等の安全キャンペーンによる周知啓発・パトロール活動実施回数	
船舶の安全性の確保	船舶の安全性の確保
バリアフリー化された旅客船の割合	4(1) 船舶の安全基準等の整備
船舶設備等に関する国内安全基準の整備	
地域公共交通確保・維持改善事業におけるバリアフリー化の支援実績	
任意ISM保有船舶隻数	4(2) 船舶の検査体制の充実
船舶の設備・構造等の検査の執行隻数	
日本に入港する外国船舶に対する処分率(再掲)	4(3) 外国船舶の監督の推進
日本に入港する外国船舶に対する検査隻数(再掲)	
研修生の受け入れ実績(再掲)	
専門家派遣実績(再掲)	

小型船舶等の安全対策の充実

沿岸海域情報提供システム(MICS)のアクセス件数

緊急情報配信システム登録者数

緊急情報配信システム整備箇所

緊急情報の電子メール配信件数

ライフジャケット着用率(漁船、プレジャーボート等)

小型船舶等の遵守事項に係るパトロール活動及び周知啓発活動実施回数

ライフジャケット着用率(小型船舶等)

小型船舶等の安全キャンペーンによる周知啓発・パトロール活動実施回数

ライフジャケット着用推進モデル漁協・マリナー指定箇所

ライフガードレディース委嘱人数

海難防止講習会の開催状況(再掲)

小型船舶等への安全運航に関する指導隻数

AIS搭載船舶隻数(再掲)

小型船舶等の安全キャンペーンによる周知啓発・パトロール活動実施回数(再掲)

ライフジャケット着用率(プレジャーボート等)

遵守事項の実施状況(プレジャーボート等の発航前点検の実施状況)

小型船舶等の安全キャンペーンによる周知啓発・パトロール活動実施回数(再掲)

海難防止講習会の開催状況(再掲)

海上安全教室の開催状況(再掲)

関係機関と連携した海難防止講習会、海上安全教室の開催状況

プレジャーボート等に対する安全運航に関する指導隻数

小型船舶等の安全対策の充実

5(1)ア 小型船舶等向け海上安全情報の提供強化

5(1)イ 小型船舶操縦者の遵守事項等の周知・啓発

5(1)ウ ライフジャケット着用率の向上

5(1)エ 最新航海機器の導入等

5(2)プレジャーボート等の安全対策の推進
ア プレジャーボート等の安全に関する指導等の推進

ミニボートの事故隻数及び死傷者数	5(2)イ ミニボートの安全対策の実施
安全講習会の実施回数	
H25年度の死傷者を伴う川下り船の事故数	5(2)ウ 河川等における事故防止対策の推進
小型船舶等の安全キャンペーンによる周知啓発・パトロール活動実施回数(再掲)	
川下り船安全対策検討委員会の開催実績(再掲)	
川下り船の安全対策ガイドラインの策定(再掲)	
川下り船安全パトロール実施事業者数(再掲)	
	5(3)ポートパーク、フィッシャリーナ等の整備 ア ポートパーク等の整備
認定フィッシャリーナの数	5(3)イ フィッシャリーナの整備
放置艇数	
漁港漁場整備法に基づく放置等禁止区域数	5(3)ウ 係留・保管能力の向上と放置艇に対する規制措置
ライフジャケット着用率(漁船)	
遵守事項の実施状況(漁船の発航前点検の実施率)	5(4) 漁船等の安全対策の推進
漁船のAIS搭載船舶隻数	
小型船舶等の安全キャンペーンによる周知啓発・パトロール活動実施回数(再掲)	
海上交通に関する法秩序の維持	海上交通に関する法秩序の維持
立入検査実施隻数	
海事関係法令違反の送致件数	
海事関係法令違反の警告措置件数	

施策群：人命救助体制の充実・強化

最終アウトカム	ライフジャケット着用の普及促進	小型船舶等からの海中転落による死者・行方不明者数
	海難情報の早期入手体制の強化、迅速的確な救助勢力の体制充実・強化	船舶事故に伴う死者・行方不明者数
		船舶事故以外の乗船中の事故による死者・行方不明者数

評価指標	講じようとする施策
<input type="checkbox"/> :アウトプット指標 <input type="checkbox"/> :アウトカム指標	<input type="checkbox"/> :第9次交通安全基本計画における重点施策及び新規施策
小型船舶等の安全対策の充実(再掲) <input type="checkbox"/> ライフジャケット着用率(小型船舶等)(再掲) <input type="checkbox"/> 小型船舶等の安全キャンペーンによる周知啓発・パトロール活動実施回数(再掲) <input type="checkbox"/> ライフジャケット着用推進モデル漁協・マリーナ指定箇所(再掲) <input type="checkbox"/> ライフガードレディース委嘱人数(再掲) <input type="checkbox"/> 海難防止講習会の開催状況(再掲) <input type="checkbox"/> 小型船舶等への安全運航に関する指導隻数(再掲)	<input type="checkbox"/> 小型船舶等の安全対策の充実(再掲) <input type="checkbox"/> 5(1)ウ ライフジャケット着用率の向上(再掲)
救助・救急活動の充実 <input type="checkbox"/> 要救助海難の救助率 <input type="checkbox"/> 20トン未満の船舶からの海難による海中転落の救助率 <input type="checkbox"/> 海難発生後2時間以内での海上保安庁の関知率 <input type="checkbox"/> 漂流予測の的中率 <input type="checkbox"/> 巡視船艇・航空機代替整備実績 <input type="checkbox"/> 救助・救急体制の充実 <input type="checkbox"/> 特殊救難隊・機動救難士出動実績 <input type="checkbox"/> JASREP参加隻数 <input type="checkbox"/> 民間救助体制の強化 <input type="checkbox"/> 洋上救急出動等実績 <input type="checkbox"/> 漂流予測実施回数	<input type="checkbox"/> 救助・救急活動の充実 <input type="checkbox"/> 7(1)海難情報の早期入手体制の強化 <input type="checkbox"/> 7(2)迅速的確な救助勢力の体制充実・強化

施策群: 重視する視点に特化しない包括的な安全確保

評価指標	講じようとする施策
<input type="checkbox"/> :アウトプット指標 <input type="checkbox"/> :アウトカム指標	<input type="checkbox"/> :第9次交通安全基本計画における重点施策及び新規施策
被害者支援の推進 <input type="checkbox"/> 外部の関係機関とのネットワークの構築状況 <input type="checkbox"/> 公共交通事故被害者支援研修の実施 <input type="checkbox"/> 被害者等への情報提供の実施	被害者支援の推進
船舶事故等の原因究明と再発防止 <input type="checkbox"/> 原因究明及び再発防止策を公表し、必要があると認めるときは、国土交通大臣又は原因関係者等へ勧告等を発出 <input type="checkbox"/> 海難事故調査の解析件数	船舶事故等の原因究明と再発防止 <input type="checkbox"/> 9(1)事故等の原因究明と再発防止 <input type="checkbox"/> 9(2)海難事故の解析の推進
海上交通の安全対策に係る調査研究等の充実 <input type="checkbox"/> 潮流調査観測の手法技術の検討等各種調査研究の実施	海上交通の安全対策に係る調査研究等の充実

第2項 計画本体の評価

海上輸送は、我が国の経済産業や国民生活を支える上で欠くことが出来ないものとなっているが、特に、経済活動の拠点となっている東京湾等においては、海上交通がふくそうしている上に、漁業活動やマリレジャー等も行われていることも多い。

このような状況を踏まえ、一たび海上における船舶の事故が発生した場合には、人命に対する危険性が高いことはもちろん、我が国の経済と自然環境に与える影響も甚大なことがある。したがって、海上交通全体の安全確保の見地から、全ての関係者が連携・協力して、ハード・ソフトの両面にわたる総合的かつ計画的な安全施策を推進することが必要である。また、事故が発生した場合の乗船者等の迅速・的確な搜索・救助活動を引き続き強力で推進する必要がある。

第9次交通安全基本計画においては、我が国周辺海域で発生する海難隻数の削減と「ふくそう海域」における大規模海難の発生防止を目標として掲げ、安全対策の推進を図った。

我が国周辺海域で発生した海難隻数及びこれに伴う死者・行方不明者は長期的には減少傾向であり、第2次交通安全基本計画期間（昭和51～55年度）には年平均3,232隻及び426人であったものが、累次の交通安全基本計画による取組により着実に減少してきており、平成25年は2,285隻及び98人となり、「平成27年までに約1割削減（2,220隻以下）する。」という目標には達していないものの、第9次交通安全計画期間においても減少傾向で推移していること、また、「ふくそう海域」における大規模海難は発生していないことから、当該計画は効果があったと言えるのではないかと考える。

参考：第9次交通安全基本計画の目標

我が国周辺で発生する海難隻数（本邦に寄港しない外国船舶によるものを除く。）を第8次計画期間の年平均（2,473隻）と比較して、平成27年までに、約1割削減（2,220隻以下）する。

「ふくそう海域」における、航路閉塞や多数の死傷者が発生するなどの社会的影響が著しい大規模海難の発生を防止し、その発生数をゼロとする。