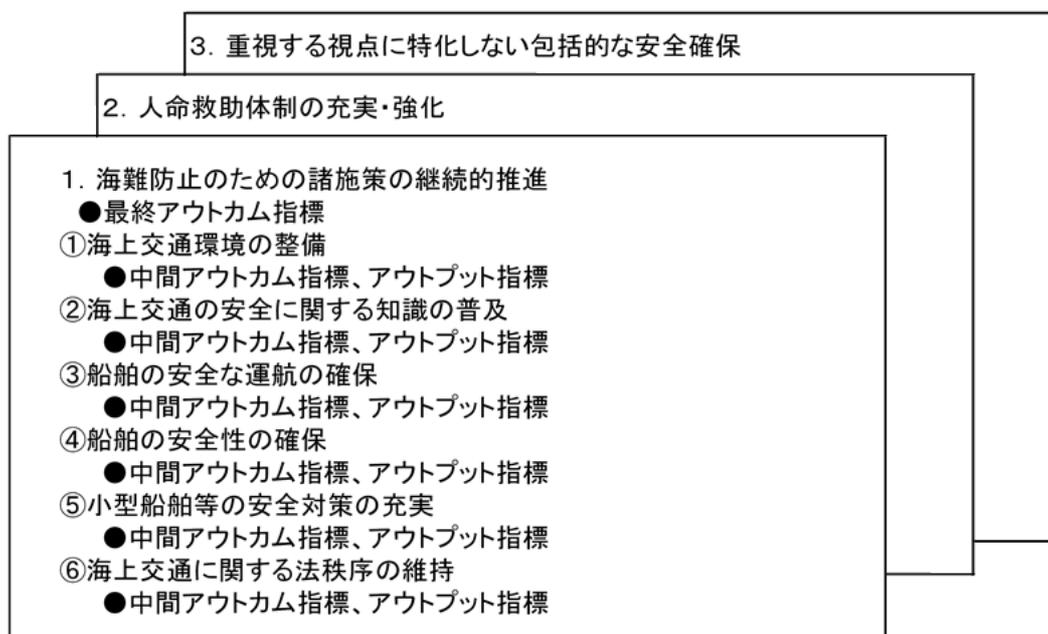


第3章 第9次交通安全基本計画本体の詳細分析

詳細な評価として、第9次交通安全基本計画の大きな軸である「2つの視点」と「10の柱」によって分類した施策ごとに評価結果を示す。

指標は、施策ごとにアウトカム指標、アウトプット指標を整理することを基本とする。



第 1 項 海難防止の諸施策の継続的推進

第 9 次交通安全基本計画 「今後の海上交通安全対策を考える視点」

海上交通の安全確保

近年の船舶事故隻数については、横ばい若しくは微減傾向で推移しており、引き続き、海難等の防止のための諸施策を、関係者が連携・協力して推進する必要がある。

「海難防止の諸施策の継続的推進」について、施策を下記の重点施策及び新規施策の対象としている海域又は船舶ごとに区分し、考え方を示したうえで評価を実施する。

評価対象重点施策及び新規施策

「ふくそう海域」における船舶交通安全対策（１（２）ア・エ）

異常気象等発生時における安全対策（１（２）ウ）

外国船舶に対する情報提供等（１（２）ア・２（２））

運輸安全マネジメント評価の推進（３（１）ア）

小型船（漁船・プレジャーボート・ミニボート等）の安全対策（２（１）・５）

１．ふくそう海域の安全対策

【考え方】

ふくそう海域において、航路を閉塞するような大規模海難が発生した場合には、人命、財産、環境の損失といった大きなダメージを引き起こすだけでなく、海上交通を遮断して、我が国経済活動を麻痺させるおそれがある。このため、巨大船、危険物積 載船、あるいは外国船舶等が多数通航する海域の安全対策を継続的に推進する必要がある。

ここでは、海上交通センターの運用管制官の能力向上、システムの二重化整備など体制強化が図られることによる的確な情報提供や航行管制の実施、航路標識の高度化整備の推進による効果を評価するため、評価指標として、ふくそう海域における船舶事故隻数を把握することとする。また、航路閉塞や多数の死傷者が発生する蓋然性の高い航路内におけるタンカー及び旅客船の衝突及び乗揚の隻数、航路内における特定船舶同士の衝突の隻数を把握することとする。

【評価】

ふくそう海域における船舶事故隻数は、第 8 次計画期間の年平均に比べ、平成 25 年は約 7% 減少しており、特に貨物船、タンカーについては、約 3 割減少している。

また、多数の死傷者が発生するなど大規模海難発生 of 蓋然性のあるタンカー・旅客船の衝突及び乗揚事故隻数と航路を閉塞するような大規模海難発生 of 蓋然性の

高い航路内における特定船舶同士の衝突の平成 25 年の事故隻数は、第 8 次計画期間の年平均に比べ減少しており、実施している施策がふくそう海域の安全対策に寄与したといえる。

【評価指標】

・ふくそう海域の船舶事故隻数

ふくそう海域の事故隻数は、第 8 次計画期間の年平均に比べ、平成 25 年は約 7% 減少しており、特に貨物船、タンカーについては、約 3 割減少していることから、実施している施策が同海域の安全対策に寄与していると考えられる。

・ふくそう海域の死者・行方不明者を伴う船舶事故隻数

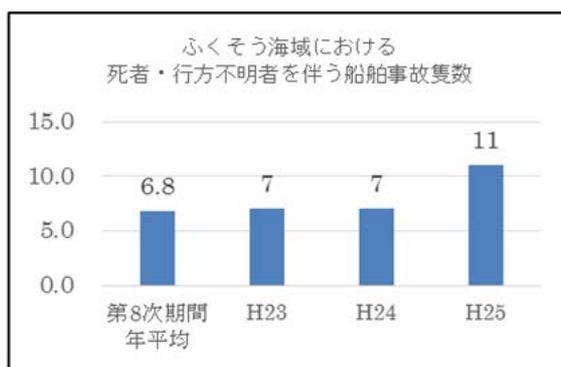
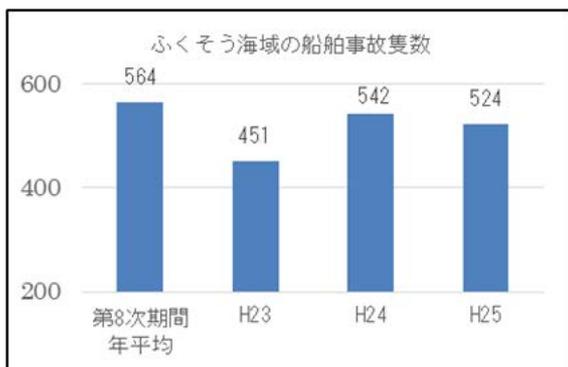
ふくそう海域における死者・行方不明者数を伴う事故は、小型船舶によるものが多く、第 9 次交通安全基本計画策定後も横ばい大事で推移していたが、平成 25 年は増加しており、小型船舶の安全対策とともに、さらなる取組みの必要性を示している。

・ふくそう海域の旅客船、タンカーの衝突・乗揚事故隻数

ふくそう海域の旅客船、タンカーの衝突・乗揚事故は、第 8 次計画期間の年平均に比べ、平成 25 年は約 2 割減少しており、同海域の安全対策に寄与していると考えられる。

・ふくそう海域の航路内の特定船舶同士の衝突事故隻数

ふくそう海域の航路内における特定船舶同士の衝突は、第 8 次計画期間の年平均に比べ、約 3 割減少しており、同海域の安全対策に寄与していると考えられる。

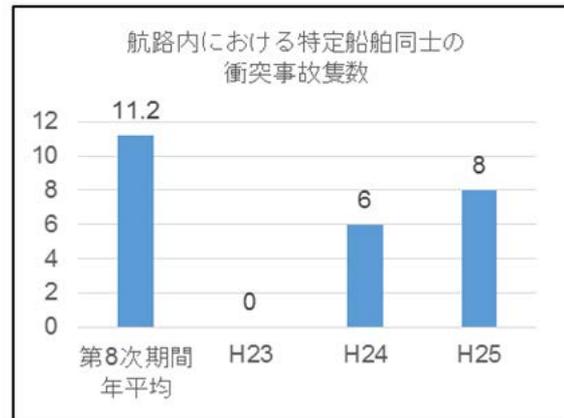
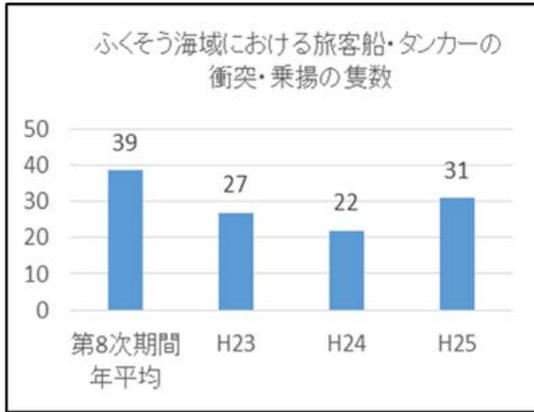


ふくそう海域における船舶事故隻数(船舶種類別)

	第8次期間年平均	H23	H24	H25	第8次期間年平均とH25の比較(減少率)
貨物船	127	68	113	89	30%
タンカー	38	31	25	28	26%
遊漁船	13	7	15	12	8%
その他	38	38	23	37	3%
漁船	107	85	104	109	-2%
プレジャーボート	230	213	251	234	-2%
旅客船	9	3	8	10	-16%
作業船	3	6	3	5	-79%
合計	564	451	542	524	7%

ふくそう海域における死者・行方不明者を伴う船舶事故隻数

	第8次期間年平均	H23	H24	H25
漁船	3.8	3	6	6
プレジャーボート	2	3	1	4
貨物船	0.8	0	0	0
遊漁船	0.2	0	0	0
その他	0.0	1		1
合計	6.8	7	7	11



ふくそう海域における旅客船、タンカーの衝突・乗揚の事故隻数

	第8次期間年平均	H23	H24	H25	第8次期間とH25の比較(減少率)
タンカー	32.4	25	17	24	26%
旅客船	6.2	2	5	7	-13%
合計	38.6	27	22	31	20%

航路内における特定船舶同士の衝突事故隻数

	第8次期間年平均	H23	H24	H25	第8次期間とH25の比較(減少率)
	11.2	0	6	8	29%

特定船舶

情報の聴取義務海域を航行する次の船舶

長さ50m以上の船舶(関門海峡を除く。)

総トン数300トンを超える船舶(関門海峡のみ。)

の船舶は、平成22年7月1日(港則法及び海上交通安全法改正)以前は、総トン数500トン以上の船舶とする。

2. 港内の安全対策

【考え方】

港内において、大型船舶による事故が発生した場合には、人命、財産の損失に加え荷役など直接的な港湾運営への被害、さらには港湾機能の安全性の低下による外国船舶の利用離れから国際競争力の低下として、多大な影響を及ぼすおそれもあり、その蓋然性が高い異常気象等発生時における港内の安全対策を継続的に推進する必要がある。

港内の交通安全を図る施策の推進により、異常気象等発生時における船舶事故隻数の減少が図られると考えられることから、港則法第37条の規定に基づき、勧告等の実施による効果を評価するため、評価指標として、港内における事故隻数、死者・行方不明者を伴う事故隻数、台風・異常気象時の事故隻数、大型船舶の台風・異常気象時における事故隻数を把握することとする。

【評価】

港内における船舶事故隻数は、平成23年には東日本大震災及び山陰地方の豪雪により多数の船舶被害が発生したが、平成24年以降は減少しており、第8次計画期間の年平均隻数に比べ、平成25年は約1割減少している。また、台風・異常気象時の事故隻数及び大型船舶の台風・異常気象時の事故隻数は、第8次計画期間の

年平均に比べ、平成 25 年は減少しており、実施している施策が港内の安全確保に寄与したものと考えられる。

一方、港内における死者・行方不明者を伴う船舶事故隻数は、プレジャーボートによる事故が増加したことにより、第 8 次計画期間の年平均に比べ、平成 25 年は約 1 割増加しており、小型船舶等の安全対策とともに、さらなる取組みの必要性を示している。

【評価指標】

- ・ 港内における船舶事故隻数

港内における事故隻数は、第 8 次計画期間の年平均に比べ、平成 25 年は約 1 割減少しており、実施している施策が港内の安全確保に寄与しているといえる。

- ・ 港内における死者・行方不明者を伴う船舶事故隻数

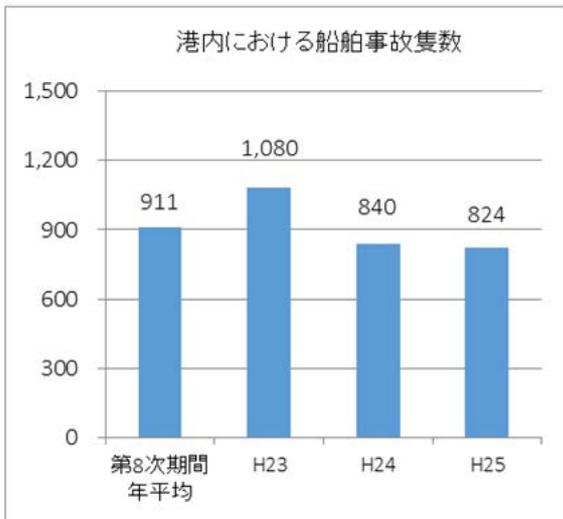
港内における死者・行方不明者を伴う事故は、小型船舶によるものが多く、第 9 次交通安全基本計画策定後は減少していたものの、平成 25 年は増加に転じており、小型船舶の安全対策とともに、さらなる取組みの必要性を示している。

- ・ 港内における台風・異常気象時の船舶事故隻数

港内における台風・異常気象時の事故隻数は、第 8 次計画期間の年平均に比べ、平成 25 年は約 2 割減少しており、実施している施策が港内の安全確保に寄与しているといえる。

- ・ 港内における大型船舶の台風・異常気象時の事故隻数

港内における大型船舶の台風・異常気象時の事故は、平成 25 年は発生しておらず、実施している施策が港内の安全確保に寄与したといえる。



港内における船舶事故隻数

船舶種類別	第8次期間年平均	H23	H24	H25	第8次期間年平均とH25の比較(減少率)
プレジャーボート	372	482	375	393	-6%
漁船	230	362	207	176	23%
貨物船	123	99	114	104	15%
その他	80	43	53	59	26%
旅客船	37	23	19	24	35%
タンカー	31	29	24	28	11%
遊漁船	23	23	27	16	29%
作業船	16	19	21	24	-54%
合計	911	1,080	840	824	10%

港内：関門港を除く

※山陰地方豪雷関連

H22：6隻(漁船2隻、プレジャーボート4隻)

H23：346隻(漁船215隻、プレジャーボート119隻、遊漁船8隻、その他4隻)

(参考)東日本大震災における被害状況(上記隻数には含まず)

漁船：約28,000隻(平成23年水産白書より)

貨物船・タンカー：25隻、旅客船：50隻(海洋白書2012より)

港内における死者・行方不明者を伴う船舶事故隻数

船舶種類	第8次期間年平均	H23	H24	H25
プレジャーボート	7.6	4	3	11
漁船	7.4	8	7	5
貨物船	0.8	0	0	1
遊漁船	0.4	0	0	0
その他	0.4	1	1	1
作業船	0.0	0	1	0
合計	16.4	13	12	18

港内：関門港を除く

港内における台風・異常気象時の船舶事故隻数

船舶種類	第8次期間年平均	H23	H24	H25	第8次期間年平均とH25の比較(減少率)
漁船	28.6	165	2	14	51%
プレジャーボート	9.4	161	9	17	-81%
その他	5.7	3	2	2	65%
貨物船	2.2	4	5	0	100%
旅客船	1.2	1	1	0	100%
遊漁船	1	7	2	2	-100%
作業船	0.6	3	0	2	-233%
タンカー	0.2	0	0	0	100%
合計	47.8	344	21	37	23%

港内：関門港を除く

港内における台風・異常気象時の大型船舶の事故隻数

船舶種類	第8次期間年平均	H23	H24	H25
貨物船	1.4	3	4	0
旅客船	0.2	0	0	0
作業船	0.0	0	0	0
その他	0.6	2	1	0
合計	2.2	5	5	0

港内：関門港を除く

大型船舶：総トン数1,000トン以上とする

3. 外国船舶の安全対策

【考え方】

船舶交通がふくそうする海域のうち、海上交通安全法の航路等における大型船舶による衝突・乗揚事故の多くを我が国周辺海域の航法や地理に不案内な外国船舶が占めており、航路閉塞や油流出のような大規模海難の発生の蓋然性の高い外国船舶に対する安全対策を継続的に推進する必要がある。

外国船舶の交通安全を図る施策の推進により、外国船舶の事故隻数の減少が図られると考えられることから、外国船舶に対する航行安全上必要な情報の提供・指導等による効果を評価するため、ここでは、評価指標として、外国船舶の事故隻数、

海域別の事故隻数、航路等における総トン数 1,000 トン以上の外国船舶の衝突・乗事故隻数を把握する。

【評価】

外国船舶の事故隻数は、第 8 次計画期間の年平均に比べ、平成 25 年は約 1 割減少している。このうち、多国語化されたパンフレットの情報の対象海域及び海上交通センターが実施する情報提供・指導の対象海域である港内及びふくそう海域においては、第 8 次計画期間の年平均に比べ、平成 25 年は約 2 割減少している。

また、航路等における総トン数 1,000 トン以上の外国船舶の衝突・乗揚事故隻数は約 3 割減少しており、実施している施策が外国船舶の安全対策に寄与しているといえる。

しかしながら、依然として毎年 200 隻前後の船舶事故が発生していることから、外国船舶の安全対策について継続的に推進する必要がある。

【評価指標】

・外国船舶の事故隻数

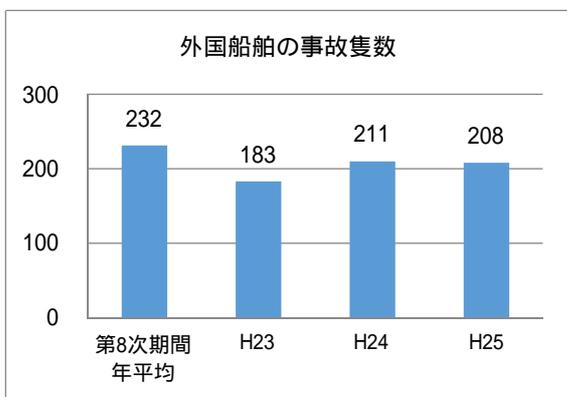
外国船舶の事故隻数は、第 8 次計画期間の年平均に比べ、平成 25 年は約 1 割減少しており、実施している施策が外国船舶の安全確保に寄与したといえる。

・外国船舶の海域別の事故隻数

外国船舶の海域別の事故隻数は、第 8 次計画期間の年平均に比べ、平成 25 年は、港内及びふくそう海域においては、約 2 割減少したものの、その他の海域では微増となった。

・航路等における総トン数 1,000 トン以上の外国船舶の衝突・乗揚事故隻数

航路等における総トン数 1,000 トン以上の外国船舶の衝突・乗揚事故隻数は、第 8 次計画期間の年平均に比べ、平成 25 年は約 3 割減少しており、実施している施策が外国船舶の安全確保に寄与したといえる。



外国船舶の海域別の事故隻数

海域	第8次期間年平均	H23	H24	H25	第8次期間年平均とH25の比較(減少率)
港内	79	61	70	64	19%
ふくそう海域	74	50	73	62	16%
小計(+)	(153)	(111)	(143)	(126)	18%
その他の海域	79	72	68	82	-4%
合計(+ +)	232	183	211	208	10%

航路等における総トン数1000トン以上の船舶の衝突・乗揚事故隻数

	第8次期間年平均	H23	H24	H25	第8次期間年平均とH25の比較(減少率)
外国船舶	18.4	3	13	13	29%
日本船舶	4	0	0	1	75%
合計	22.4	3	13	14	38%

4. 商船の安全対策

【考え方】

周囲を海に囲まれ、また多数の島しょで構成され、資源が乏しい我が国は、エネルギー関連資源、食物資源等の大半を海外からの海上輸送による輸入に頼っていると同時に船舶が人の移動にも大きな役割を果たしているが、ひとたび海難が発生すれば、尊い人命が危険にさらされることはもとより、我が国の経済活動や自然環境にも多大な影響を及ぼす可能性がある。このため、我が国の産業、国民生活を支える上で重要な役割を果たしている商船（旅客船、貨物船及びタンカー）の安全対策については、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り総合的かつ計画的に施策を推進する必要がある。

商船の交通安全を図る施策の推進により、商船の事故隻数の減少が図られると考えられることから、評価指標として、商船の事故隻数及び死者・行方不明者を伴う事故隻数を把握することとする。

【評価】

商船の事故隻数は、第8次計画期間の年平均に比べ、平成25年は約2割減少しており、船種別に見ると、貨物船及びタンカーがそれぞれ約2割減少、旅客船は3割減少となっている。また、死者・行方不明者を伴う商船の事故隻数も商船全体の事故隻数の約1%と低い水準であることから、実施している施策が商船の安全対策に寄与しているといえる。

しかしながら、依然として毎年300隻から400隻の船舶事故が発生していることから、商船の安全対策について継続的に推進する必要がある。

【評価指標】

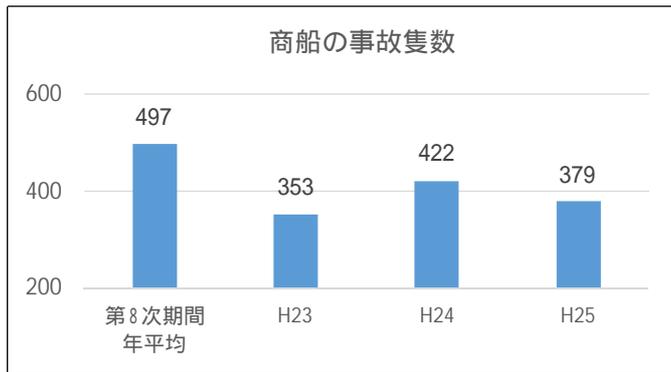
・商船の事故隻数

商船の事故隻数は、第8次計画期間の年平均497隻に比べ、平成25年は379隻で約2割減少となっており、実施している施策が商船の安全対策に寄与しているといえる。

船種別に見ると、平成25年は貨物船が263隻で第8次計画期間の年平均に比べ約2割減少、タンカーが74隻で約2割減少、旅客船が42隻で3割減少となっている。

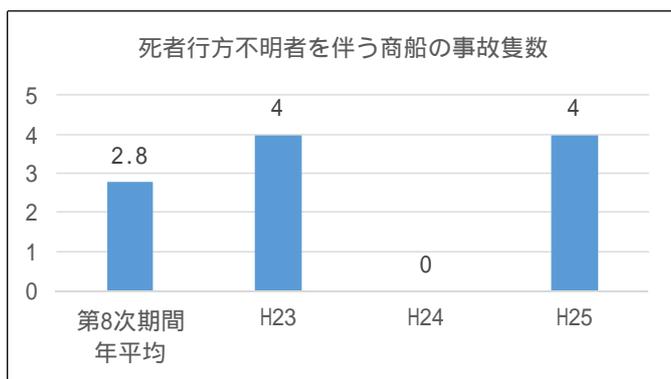
・死者・行方不明者を伴う商船の事故隻数

死者・行方不明者を伴う商船の事故隻数は、第8次計画期間の年平均と比べ、平成25年は4隻と若干上回っているが、商船全体の事故隻数の約1%であり、旅客船については平成20年から事故隻数ゼロが継続されていることから、実施している施策が商船の安全対策に寄与しているといえる。



商船の事故隻数

	第8次期間年平均	H23	H24	H25	第8次期間とH25の比較(減少率)
貨物船	340	240	314	263	23%
タンカー	96	82	69	74	23%
旅客船	60	31	39	42	30%
合計	497	353	422	379	24%



死者・行方不明者を伴う商船の事故隻数

	第8次期間年平均	H23	H24	H25
貨物船	2.4	2	0	3
旅客船	0.4	0	0	0
タンカー	0	2	0	1
合計	2.8	4	0	4

5. 小型船舶等の安全対策

【考え方】

耐航性や情報入手手段の劣る小型船舶等(プレジャーボート、漁船、遊漁船)は、気象・海象等外力の影響を受けやすく、死者・行方不明者を伴う船舶事故の蓋然性が高いことから、気象の急変や航路障害物の存在など船舶の安全な航行に必要な情報提供が必要である。また、小型船舶等の事故原因は人為的要因のものが多くを占めていることから、船舶運航者の安全意識を高める、操縦時の遵守事項について指導するなど小型船舶等に対する安全対策を継続的に推進する必要がある。

小型船舶等の交通安全を図る施策の推進により、小型船舶の事故の減少が期待されることから、評価指標として、小型船舶等の事故隻数、死者・行方不明者を伴う事故隻数、プレジャーボート、漁船及び遊漁船の事故種類別及び事故原因別の事故隻数を把握することとする。

【評価】

小型船舶等の事故隻数は、第8次計画期間の年平均に比べ、平成25年は約8%減少している。また、死者・行方不明者を伴う船舶事故全体の約9割を占めている死者・行方不明者を伴う小型船舶等の事故隻数は、第8次計画期間の年平均と比較して、平成25年は約1割減少しており、実施している施策が小型船舶等の安全確保に寄与し

ているといえる。

小型船舶等の事故隻数を船種ごとにみると、漁船は約 2 割、遊漁船は約 1 割減少している一方、プレジャーボートは約 1 割増加している。

増加基調にあるプレジャーボートの事故を事故種類別にみると、機関故障、衝突、運航阻害の順に多く発生しており、その事故原因の多くが機関の取扱い不良、見張り不十分などの人為的要因のものである。また、減少傾向にある漁船についても、依然年間 600 隻以上の事故が発生しており、小型船舶等の事故を減少させる施策については、さらなる取組みの必要性を示している。

【評価指標】

・ 小型船舶等の事故隻数

小型船舶の事故隻数は、第 8 次計画期間の年平均に比べ、平成 25 年は約 8% 減少しており、実施している施策が小型船舶等の安全確保に寄与しているといえる。漁船の事故隻数は約 2 割、遊漁船は約 1 割減少しているが、プレジャーボートの事故隻数は約 1 割増加している。

・ 死者・行方不明者を伴う小型船舶等の事故隻数

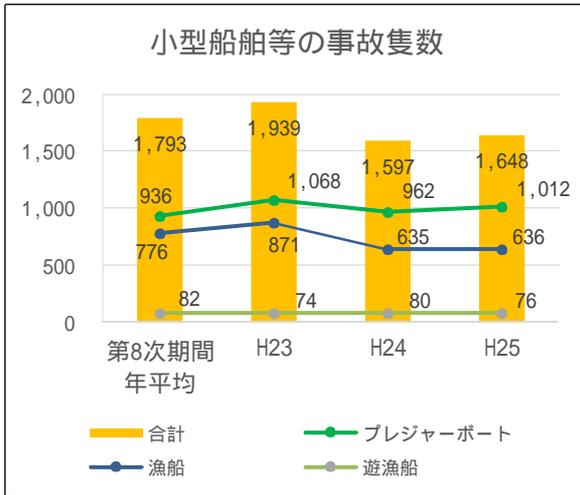
死者・行方不明者を伴う小型船舶等の事故隻数は、第 8 次計画期間の年平均と比べ、平成 25 年は約 1 割減少しており、実施している施策が小型船舶等の安全確保に寄与したといえるが、プレジャーボートの事故は平成 25 年に増加に転じた。

・ 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

プレジャーボートの事故を事故種類別で見ると、機関故障が最も多く発生しており第 9 次交通安全基本計画策定以降、高止まりで推移している。漁船及び遊漁船は、最も多く発生している衝突が第 8 次計画期間の年平均に比べ、平成 25 年は約 2 割減少となっている。

・ 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

プレジャーボートの事故を事故原因別で見ると、機関取扱い不良、見張り不十分が増加傾向となっている。漁船及び遊漁船は、最も多い見張り不十分が第 8 次計画期間の年平均に比べ、平成 25 年は漁船が約 2 割、遊漁船が約 3 割減少となっている。



小型船舶等の事故隻数

	第8次期間年平均	H23	H24	H25	第8次期間年平均とH25の比較(減少率)
プレジャーボート	935.6	1,068	962	1,012	-8%
漁船	775.6	871	635	636	18%
遊漁船	81.6	74	80	76	7%
合計	1,792.8	1,939	1,597	1,648	8%

死者・行方不明者を伴う船舶事故隻数

	第8次期間年平均	H23	H24	H25	小型船舶等とそれ以外の割合(H25)
プレジャーボート	16.6	13	7	21	86%
漁船	32	36	29	22	
遊漁船	1.4	2	3	0	
小計	50	51	39	43	
その他	3.8	7	2	7	14%
合計	53.8	58	41	50	100%

その他: 貨物船、タンカー、作業船等

プレジャーボートの事故種類別隻数

	第8次期間年平均	H23	H24	H25
機関故障	197	210	220	215
衝突	166	145	115	170
運航阻害	155	167	158	168
乗揚	124	99	128	136
推進器障害	74	83	67	84
転覆	55	40	57	47
その他	166	325	218	192
合計	936	1,069	963	1,012

その他: 浸水、安全阻害、舵障害等

プレジャーボートの事故原因別隻数

		第8次期間年平均	H23	H24	H25	H25の人為的要因の割合
人為的要因	操船不適切	94	106	96	107	82%
	見張り不十分	150	132	135	173	
	船位不確認	35	28	23	24	
	避難時期不適切	3	13	9	1	
	気象海象不注意	89	70	88	79	
	船体機器整備不良	134	167	165	145	
	水路調査不十分	34	34	39	44	
	居眠り運航	5	2	7	2	
	その他の運航の過誤	53	78	80	69	
	機関取扱不良	146	144	186	177	
積載	1	2	0	2	18%	
火気・可燃物	4	2	2	7		
材質・構造	71	56	28	44		
不可抗力等	107	205	84	104	18%	
その他	11	30	21	34		
合計	936	1,069	963	1,012	100%	

漁船の事故種類別隻数

	第8次期間年平均	H23	H24	H25
衝突	277	230	199	218
運航阻害	92	76	78	89
乗揚	77	55	66	83
機関故障	60	49	55	51
転覆	69	49	53	44
火災	48	52	38	38
推進器障害	55	53	54	32
浸水	44	246	22	21
その他	53	61	70	60
合計	776	871	635	636

その他: 舵障害、安全阻害等

漁船の事故原因別隻数

		第8次期間年平均	H23	H24	H25	H25の人為的要因の割合
人為的要因	操船不適切	64	65	55	54	75%
	見張り不十分	244	189	184	188	
	船位不確認	24	20	16	24	
	避難時期不適切	0	0	1	0	
	気象海象不注意	37	33	24	28	
	船体機器整備不良	35	53	42	38	
	水路調査不十分	6	5	4	8	
	居眠り運航	45	33	35	40	
	その他の運航の過誤	19	6	29	28	
	機関取扱不良	43	34	52	42	
積載	6	5	6	4	25%	
火気・可燃物	25	15	15	20		
材質・構造	32	22	8	17		
不可抗力等	179	369	135	124	25%	
その他	14	22	29	21		
合計	776	871	635	636	100%	

遊漁船の事故種類別隻数

	第8次期間年平均	H23	H24	H25
衝突	36.2	34	26	29
乗揚	11.6	5	11	12
機関故障	11.4	8	13	10
推進器障害	7.6	5	6	8
浸水	3	10	6	6
運航阻害	4.6	4	6	2
火災	1.8	4	4	2
転覆	1.8	2	0	1
その他	3.8	2	8	6
合計	81.8	74	80	76

その他: 舵障害、安全阻害等

遊漁船の事故原因別隻数

		第8次期間年平均	H23	H24	H25	H25の人為的要因の割合
人為的要因	操船不適切	7	8	3	8	76%
	見張り不十分	34	31	22	22	
	船位不確認	5	2	4	9	
	避難時期不適切	0	0	1	0	
	気象海象不注意	2	0	2	0	
	船体機器整備不良	4	7	12	8	
	水路調査不十分	1	0	1	1	
	居眠り運航	2	0	4	2	
	その他の運航の過誤	2	2	5	3	
	機関取扱不良	7	5	11	5	
積載	0	0	0	0	24%	
火気・可燃物	0	1	2	0		
材質・構造	7	3	0	5		
不可抗力等	10	15	11	12	24%	
その他	1		2	1		
合計	82	74	80	76	100%	