

第2項 人命救助体制の充実・強化

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」

人命救助体制の充実・強化

海難等による死者・行方不明者を減少させるためには、海難情報の早期入手、救助勢力の早期投入、捜索救助・救急救命能力の強化等が肝要である。このため、ヘリコプターの機動性、高速性等を活用した機動救難体制の拡充によるリスポンスタイムの短縮、救急救命士による高度な救急救命体制の充実を図るとともに、関係省庁及び民間救助団体と連携した救助・救急活動を実施する。

「人命救助体制の充実・強化」について、施策を下記の重点施策及び新規施策ごとに区分し、考え方を示した上で評価を実施する。

評価対象となる重点施策及び新規施策

ライフジャケット着用の普及促進（5（1）ウ）

海難情報の早期入手体制の強化（7（1））

迅速的確な救助勢力の体制充実・強化（7（2））

1. ライフジャケット着用の普及促進

【考え方】

船舶事故に伴う海中転落者数の約9割は、漁船、プレジャーボート等の小型船舶等の船舶事故に伴う海中転落者で占められており、うち約2割が死者・行方不明者となっている。また、船舶事故以外の乗船中の海中転落者数の約8割は、小型船舶等乗船中の海中転落者で占められており、うち約7割が死者・行方不明者となっている。他方、ライフジャケットの着用は、船舶からの海中転落者の救命率向上に寄与している。このことから、人命救助体制を充実・強化する上で、小型船舶等の安全対策の一環として、ライフジャケット着用率の向上を図る必要がある。

ライフジャケット着用推進モデル漁協、モデルマリーナの指定拡充等の普及啓発活動等の施策の実施により、小型船舶等からの海中転落（船舶事故に伴うもの及び船舶事故以外の乗船中の事故によるもの）による死者・行方不明者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、これらの死者・行方不明者数を把握することとする。

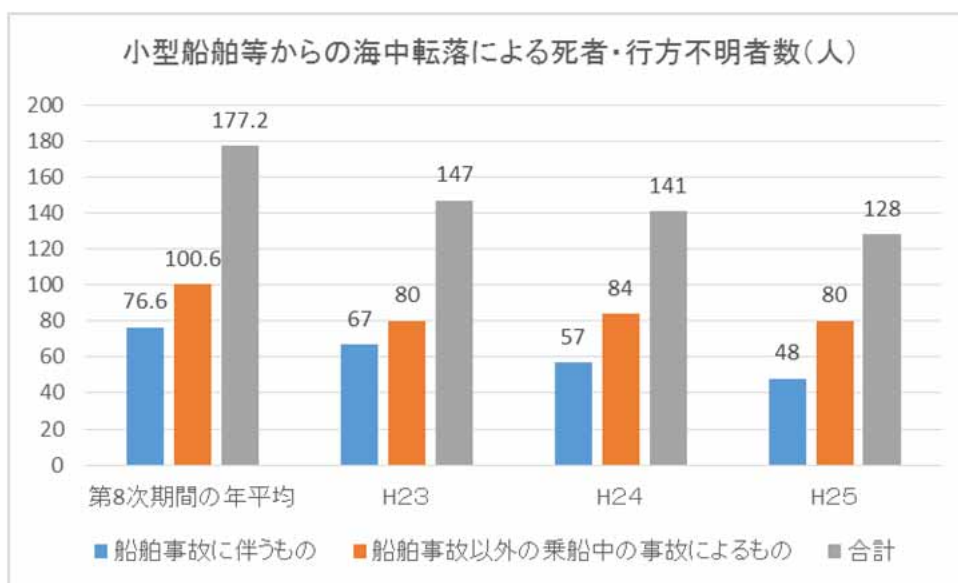
【評価】

小型船舶等からの海中転落（船舶事故に伴うもの及び船舶事故以外の乗船中の事故によるもの）による死者・行方不明者数は、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小型船舶等の安全対策に寄与したといえる。

【評価指標】

・小型船舶等からの海中転落による死者・行方不明者数

小型船舶等からの海中転落（船舶事故に伴うもの及び船舶事故以外の乗船中の事故によるもの）による死者・行方不明者数は、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小型船舶等の安全対策に寄与したといえる。



小型船舶等からの海中転落者数(人)等

		第8次期間の年平均	H23	H24	H25	第8次期間の年平均とH25の比較(減少率)
船舶事故に伴うもの	海中転落者数	484	350	364	340	30%
	うち死者・行方不明者数	76.6	67	57	48	37%
船舶事故以外の乗船中の事故によるもの	海中転落者数	151.2	127	137	140	7%
	うち死者・行方不明者数	100.6	80	84	80	20%
合計	海中転落者数	635.2	477	501	480	24%
	うち死者・行方不明者数	177.2	147	141	128	28%

2. 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

【考え方】

船舶事故等による死者・行方不明者を減少させるためには、海難情報の早期入手とともに、救助勢力の早期投入、捜索救助・救急救命能力の強化等が肝要である。

海難情報の早期入手体制の強化及び救助勢力の早期投入、救助・救急体制の充実、海難救助技術の向上等による迅速的確な救助体制の充実・強化等の施策の実施により、船舶

事故に伴う死者・行方不明者数及び船舶事故以外の乗船中の事故による死者・行方不明者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、これらの死者・行方不明者数を把握することとする。

【評価】

船舶事故に伴う死者・行方不明者数は、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、特に漁船については、約5割減少している。また、船舶事故以外の乗船中の事故による死者・行方不明者数は、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人命救助体制の充実・強化に寄与したといえる。

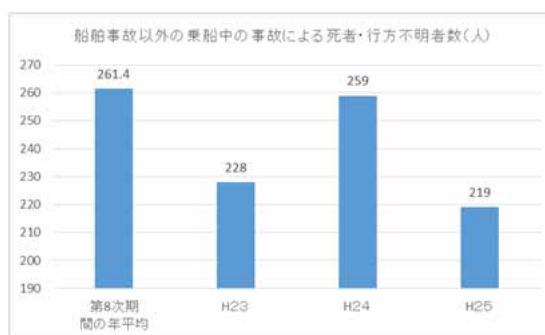
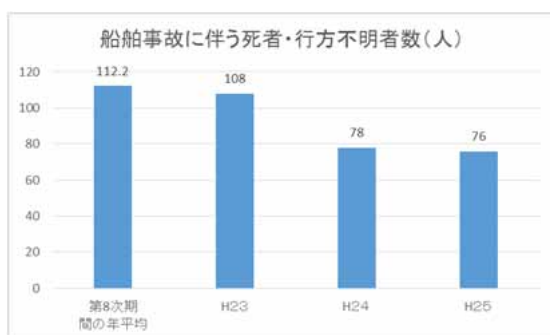
【評価指標】

・船舶事故に伴う死者・行方不明者数

船舶事故に伴う死者・行方不明者数は、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、特に漁船については、約5割減少していることから、実施している施策が人命救助体制の充実・強化に寄与したといえる。

・船舶事故以外の乗船中の事故による死者・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人命救助体制の充実・強化に寄与したといえる。



船舶事故に伴う死者・行方不明者数(人)

	第8次期間 の年平均	H23	H24	H25	第8次期間の年平均と H25の比較(減少率)
貨物船	19.4	19	7	15	23%
タンカー	0	3	0	2	-
旅客船	0.4	0	0	0	100%
漁船	66.0	64	55	31	53%
遊漁船	3.4	3	5	0	100%
プレジャーボート	20.6	14	7	23	-12%
その他	2.4	5	4	5	-108%
合計	112.2	108	78	76	32%

船舶事故以外の乗船中の事故による死者・行方不明者数(人)

	第8次期間 の年平均	H23	H24	H25	第8次期間の年平均と H25の比較(減少率)
貨物船	33.0	32	35	32	3%
タンカー	8.8	9	13	12	-36%
旅客船	31.8	41	40	22	31%
作業船	5.4	6	6	9	-67%
漁船	131.0	102	126	104	21%
遊漁船	6.6	7	9	6	9%
プレジャーボート	31.2	21	24	24	23%
その他	13.6	10	6	10	26%
合計	261.4	228	259	219	16%

3. 施策別評価（中間アウトカム指標、アウトプット指標）

（1）ライフジャケット着用の普及促進

第1項6．（5）小型船舶等の安全対策の充実

小型船舶等の安全対策の推進

ウ ライフジャケット着用率の向上 に掲載

（2）救助・救急活動の充実

海難情報の早期入手体制の強化【新規・重点】

迅速的確な救助勢力の体制充実・強化【新規・重点】

<p>講じようとする施策</p>	<p>海難等による死者・行方不明者を減少させるためには、海難の情報の早期入手、精度の高い漂流予測、救助勢力の早期投入、捜索救助・救急救命能力の強化等が肝要である。このため、ヘリコプターの機動性、高速性等を活用した機動救難体制の拡充によるレスポンスタイムの短縮、救急救命士による高度な救急救命体制の充実を図るとともに、関係省庁及び民間救助団体と連携した救助・救急活動を実施する。</p> <p>過去5年の統計によれば、要救助海難に対する全体の救助率（要救助者に対する救助成功者の割合）は95%程度と高い水準で推移しているものの20トン未満の船舶からの海難による海中転落の救助率は30%程度と著しく低い状況にある。よって、要救助海難に対する全体の救助率は今後も95%以上に維持確保するとともに、20トン未満船舶からの海難による海中転落の救助率35%以上を目標とする。</p> <p>また、リアルタイムな海潮流の把握を進め、精度の高い漂流予測を実施する。海難にかかる漂流予測の的中率（結果不明等を除く漂流予測実施数に対する予測的中の割合）については、過去5年の統計によれば、平均70%となっており、今後は過去5年平均約5ポイント増の75%以上を目標とする。</p> <p>（1）海難情報の早期入手体制の強化</p> <p>海中転落者の海上における生存可能時間や救助に要する時間等を勘案し、生存状態で救助するために、海難発生から海上保安庁が情報を入手するまでの所要時間を2時間以内にすることを目標としているが、2時間以内の関知率は、約80%となっており、中でも漁船は約70%と低くなっている。</p> <p>このため、引き続き広く一般に「緊急通報用電話番号『118番』の有効活用」、「防水パック入り携帯電話等による連絡手段の確保」に関する指導・啓発及び広報活動等を実施していくとともに、水産関係機関・団体への訪問指導等を行い、特に漁業関係者に対する安全意識の啓発強化に取り組む。</p> <p>このような施策を推進することにより、海難発生から2時間以内の関知率を85%以上にすることを旨とする。</p> <p>また、海難救助を迅速かつ的確に行うためには、海難の情報を早期かつ正確に収集する必要があることから、船舶・航空機等からの遭難警報を解析・受信・配信を行うコスパス・サーサットシステムにおいて、構築が進められている新型衛星を用いた次世代システムに参画することにより、迅速かつ的確な情報通信体制の構築を図る。</p> <p>（2）迅速的確な救助勢力の体制充実・強化</p> <p>海難発生情報の認知後、いかに早く救助勢力を現場に到着させるかが救助率の向上に必要不可欠であり、海難の多くが距岸20海里未満の沿岸部において発生していることから、ヘリコプターを活用した救難体制や救急救命士による救急救命体制を強化する必要がある。</p>
------------------	--

	<p>このため、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」を全国 8 つの航空基地へ拡充配置するとともに、救急救命士については、年々、実施できる救急救命処置範囲の拡大・高度化が進められていることから、救急救命士の技能を向上させ、実施する救急救命処置業務の質を医学的観点から保障するメディカルコントロール体制の拡充を推進する。</p> <p>また、初動の遅れをなくし迅速な海難対応を行うために巡視艇の複数クルー制を推進し、かつ老朽・旧式が進んだ巡視船艇・航空機の代替整備等に併せて速力・夜間搜索能力の向上等高性能化に努めることで、現場海域への到達時間や搜索に要する時間を短縮するなど救助勢力の充実・強化を図る。</p> <p>さらに、専門的資格・能力は持たないが救助活動に携わることのある一般勢力に対しても研修・訓練を充実させ基礎的救助能力を高めるとともに、社団法人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、医師・看護師等の迅速かつ円滑な出動等が行われるよう合同訓練等を実施するなど、関係団体と協力し更なる洋上救急体制の充実強化を図る。</p>
<p>講じた 施策</p>	<p>(1) 海難情報の早期入手体制の強化</p> <p>海上保安庁では、海難情報を早期に入手し、迅速かつ的確な救助活動を行うため、全国 12 か所の陸上通信所や行動中の巡視船艇により、海上における遭難及び安全に関する世界的な制度 (GMDSS) に対応した遭難周波数を 24 時間聴守するとともに、衛星経由で遭難信号の入手が可能なコスパス・サースット搜索救助衛星システム等により、遭難情報に即応する体制を整えている。</p> <p>また、広く一般国民や船舶等から海上における事件・事故に関する情報を入手するため、緊急通報用電話番号「118 番」の一層の周知、定着を図っている。</p> <p>(2) 迅速的確な救助体制の充実・強化</p> <p>救助勢力の早期投入</p> <p>海難等の発生に備え即応体制を確保するとともに、大型台風の接近等により大規模な海難の発生が予想される場合には、非常配備体制をとり、海難等が発生した際の救助勢力の早期投入を図った。</p> <p>実際に海難等が発生した場合には、巡視船艇、航空機を現場に急行させるとともに、精度の高い漂流予測を実施し、関連する情報を速やかに収集・分析して搜索区域、救助方法等を決定するなど、迅速かつ的確な救助活動の実施を図った。</p> <p>事案即応体制及び業務執行体制の一層の強化のため、巡視船艇・航空機の代替整備等を行い、速力、夜間搜索能力等の向上に努め、現場海域への到達時間や搜索に要する時間を短縮するなど救助勢力の充実・強化を図った。</p> <p>救助・救急体制の充実</p> <p>海難等における人命救助について、ヘリコプターからの降下・吊り上げ救助技術、潜水能力、救急救命処置能力を兼ね備えた機動救難士の航空基地等への配置を拡充・増強したほか、救助・救急資器材の充実に努めるとともに、特殊救難隊をはじめ機動救難士や救急救命士の養成を継続するなど、救助・救急体制の充実・強化を図った。</p> <p>救急救命士については、実施できる救急救命処置範囲の拡大・高度化が進められている中、救急救命士の技能を向上させ、かつ、実施する救急救命処置の質を医学的観点から保障するため、海上保安庁メディカルコントロール協議会による救急救命処置の質的向上を推進した。</p> <p>海難救助体制の連携</p> <p>「1979 年の海上における搜索及び救助に関する国際条約」(SAR 条約) に基づく、北西太平洋の広大な海域における搜索救助活動を迅速かつ的確に行うため、ワークショップの開催、合同訓練の実施等を通じて搜索救助機関との連</p>

	<p>携・協力を深めた。さらに、東南アジア諸国の要請に応じて、海上における捜索救助体制の整備のため、研修員の受入れを行った。</p> <p>沖合での海難救助については、SAR条約に基づき、任意の相互救助システムである日本の船位通報制度（JASREP）を運用した。</p> <p>沿岸部での小型船舶等に対する海難救助については、水難救済会等と協力・連携し、海難救助活動を行った。</p> <p>海難救助技術の向上</p> <p>船舶交通のふくそう状況、気象・海象の状況等を勘案し、海難の発生のおそれがある海域において、巡視船艇・航空機を効率的に運用した。</p> <p>また、転覆船や火災船からの人命救助等、専門的な救助技術・知識が要求される海難に適切に対応するため、特殊救難隊等救助勢力に訓練・研修を実施させ、海難救助技術の維持・向上を図った。</p> <p>このほか、全国各地で実施されている民間救助組織の救助訓練の指導を行うなど、民間救助体制の強化を図った。</p> <p>洋上救急体制の充実</p> <p>洋上で発生した傷病者に対し、医師、看護師を迅速かつ円滑に搬送し、適切な医療活動を行うため、公益社団法人日本水難救済会が事業主体となっ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、医師、看護師等の慣熟訓練を実施するなど、洋上救急体制の充実を図った。</p>										
評価	<p>巡視船艇・航空機の代替整備、機動救難士の養成等、救助勢力、救助・救急体制の充実等は着実に進められてきている。JASREP参加隻数、民間救助勢力も安定して推移してきており、継続的な取組み状況がうかがえる。洋上救急の訓練も継続して実施されてきている。これらの結果、「要救助海難の救助率」、「20トン未満の船舶からの海難による海中転落の救助率」に係る数値目標は、ほぼ達成されており、これらの施策が目標の達成に貢献したものと考えられる。</p> <p>なお、「海難発生後2時間以内での海上保安庁の関知率」、「漂流予測の的中率」については、数値目標の達成に至っておらず、今後の取組みが必要である。</p>										
中間アウトカム	<p><u>要救助海難に対する全体の救助率</u></p> <table border="1" data-bbox="392 1335 1342 1435"> <thead> <tr> <th></th> <th>平成 22 年</th> <th>平成 23 年</th> <th>平成 24 年</th> <th>平成 25 年</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>救助率</td> <td>96 %</td> <td>95 %</td> <td>96 %</td> <td>96 %</td> </tr> </tbody> </table> <p style="text-align: right;">出典：海上保安庁</p>		平成 22 年	平成 23 年	平成 24 年	平成 25 年	救助率	96 %	95 %	96 %	96 %
	平成 22 年	平成 23 年	平成 24 年	平成 25 年							
救助率	96 %	95 %	96 %	96 %							
中間アウトカム	<p><u>20トン未満の船舶からの海難による海中転落の救助率</u></p> <table border="1" data-bbox="392 1543 1342 1644"> <thead> <tr> <th></th> <th>平成 22 年</th> <th>平成 23 年</th> <th>平成 24 年</th> <th>平成 25 年</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>救助率</td> <td>35 %</td> <td>31 %</td> <td>34 %</td> <td>42 %</td> </tr> </tbody> </table> <p style="text-align: right;">出典：海上保安庁</p>		平成 22 年	平成 23 年	平成 24 年	平成 25 年	救助率	35 %	31 %	34 %	42 %
	平成 22 年	平成 23 年	平成 24 年	平成 25 年							
救助率	35 %	31 %	34 %	42 %							
中間アウトカム	<p><u>海難発生後2時間以内での海上保安庁の関知率</u></p> <table border="1" data-bbox="392 1751 1342 1852"> <thead> <tr> <th></th> <th>平成 22 年</th> <th>平成 23 年</th> <th>平成 24 年</th> <th>平成 25 年</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>関知率</td> <td>79 %</td> <td>64 %</td> <td>78 %</td> <td>78 %</td> </tr> </tbody> </table> <p style="text-align: right;">出典：海上保安庁</p>		平成 22 年	平成 23 年	平成 24 年	平成 25 年	関知率	79 %	64 %	78 %	78 %
	平成 22 年	平成 23 年	平成 24 年	平成 25 年							
関知率	79 %	64 %	78 %	78 %							

中間アウトカム	<u>漂流予測の的中率</u>				
		平成 22 年	平成 23 年	平成 24 年	平成 25 年
	的中率	69 %	67 %	68 %	66 %
	出典：海上保安庁				
アウトプット	<u>巡視船艇・航空機代替整備実績</u>				
		平成 22 年	平成 23 年	平成 24 年	平成 25 年
	巡視船艇	11 隻	11 隻	11 隻	13 隻
	航空機	3 機	7 機	3 機	5 機
	出典：海上保安庁				
アウトプット	<u>救助・救急体制の充実</u>				
		平成 22 年度	平成 23 年度	平成 24 年度	平成 25 年度
	特殊救難隊	36 名	36 名	36 名	36 名
	機動救難士	56 名	64 名	72 名	72 名
	出典：海上保安庁				
アウトプット	<u>特殊救難隊・機動救難士出動実績</u>				
		平成 22 年度	平成 23 年度	平成 24 年度	平成 25 年度
	特殊救難隊	161 件	230 件	178 件	169 件
	機動救難士	622 件	542 件	600 件	594 件
	出典：海上保安庁				
アウトプット	<u>JASREP参加隻数</u>				
		平成 22 年	平成 23 年	平成 24 年	平成 25 年
	参加隻数	2,717 隻	2,955 隻	3,086 隻	2,759 隻
	出典：海上保安庁				
アウトプット	<u>民間救助体制の強化</u>				
		平成 22 年度	平成 23 年度	平成 24 年度	平成 25 年度
水難救	救難所	1,264 箇所	1,299 箇所	1,298 箇所	1,306 箇所
済会	救難所員	54,123 名	54,408 名	53,615 名	53,531 名
	BAN 会員数	6,693 名	6,775 名	7,002 名	7,288 名
	出典：海上保安庁				

アウト プット	<u>洋上救急出動等実績</u>				
		平成 22 年度	平成 23 年度	平成 24 年度	平成 25 年度
	訓練回数	14 回	12 回	4 回	16 回
	出動件数	33 件 35 人	24 件 24 人	22 件 22 人	18 件 18 人
	出典：海上保安庁				
アウト プット	<u>漂流予測実施回数</u>				
	平成 22 年	平成 23 年	平成 24 年	平成 25 年	
	406 回	1,236 回	505 回	301 回	
	出典：海上保安庁				

第3項 重視する視点に特化しない包括的な安全確保

評価対象重点施策及び新規施策
船舶事故等の調査分析の強化（9）

施策別評価（中間アウトカム指標、アウトプット指標）

（1）被害者支援の推進

<p>講じようとする施策</p>	<p>船舶の事故により、第三者等に与えた損害に関する船主等の賠償責任に関し、保険契約締結等保障制度の着実な実施を図る。</p> <p>損害賠償請求の援助活動等の強化や交通事故被害者等の心情に配慮した対策の推進を図る。特に、大規模事故が発生した場合に、海上保安庁、警察、医療機関、地方公共団体、民間の被害者支援団体等が連携を図り、被害者を支援する。また、被害者団体等の参画を得ながら、我が国において求められる交通事故被害者等支援の内容、事業者・自治体・国等の関係機関における役割分担のあり方、交通事故被害者等への一元的な窓口機能のあり方、そのために必要とされる制度のあり方などについて検討し、我が国の実情に沿った支援の仕組みや体制の整備に向けて必要な取組を行う。</p>
<p>講じた施策</p>	<p>船舶による旅客の運送に伴い発生し得る損害賠償に備えるため、事業許可を行う際に保険契約の締結を条件とするとともに、旅客定員12人以下の船舶による届出事業についても運航を開始するまでに保険を締結するよう指導することにより事業者の損害賠償の能力を確保している。</p> <p>油濁による損害が発生した場合の補償が確実に行えるよう、「船舶油濁損害賠償保障法」に基づく補償契約の締結を確保するため関係者に対する周知徹底等に取り組んでいる。</p> <p>「公共交通における事故による被害者等への支援のあり方検討会」の取りまとめを平成23年6月に行った。</p> <p>これを受け、公共交通事故による被害者等への支援の確保を図るため、平成24年4月に、国土交通省に公共交通事故被害者支援室を設置した。同支援室では、公共交通事故が発生した場合の情報提供のための窓口機能、被害者等が事故発生後から再び平穏な生活を営むことができるまでの中長期にわたるコーディネーション機能等を担うこととしている。</p> <p>支援室設置後、重大な公共交通事故発生時に、被害者の搬送先病院等における支援活動及び相談窓口の周知活動を実施している。また、平時においては、支援に当たる職員に対する教育訓練の実施、外部の関係機関とのネットワークの構築、公共交通事業者による被害者等支援計画の策定促進等を行った。</p> <p>また、平成24年4月に、国土交通省運輸安全委員会に事故被害者情報連絡室を設置した。</p>

評価	<p>事業者の損害賠償能力の確保に関して、特段の問題は発生していない。</p> <p>船舶油濁損害賠償保障法に基づく補償契約の締結は確実になされており、同法が義務づける保険に未加入の船舶による油濁事故は発生していない。</p> <p>公共交通事故による被害者等への支援の確保を図るため、平成 24 年 4 月に、国土交通省に公共交通事故被害者支援室を設置した。支援室設置後は、重大な公共交通事故発生時に、被害者の搬送先病院等における支援活動及び相談窓口の周知活動を実施した。また、平時においては、支援に当たる職員に対する教育訓練の実施、外部の関係機関とのネットワークの構築、公共交通事業者による被害者等支援計画の策定促進等を行った。今後も、関係者からの助言により、同支援室の機能を充実させ、公共交通事故の被害者等への支援の取組みを着実に進めていくことが必要である。</p> <p>また、平成 24 年 4 月に、国土交通省運輸安全委員会に事故被害者情報連絡室を設置し、被害者の心情に配慮し、被害者等に対し、事故等調査に関する情報を適時かつ適切な方法で提供し、ご意見を拝聴するなど行った。</p>
アウト プット	<p><u>外部の関係機関とのネットワークの構築状況</u></p> <ul style="list-style-type: none"> 平成 26 年 3 月に、公共交通事故による被害者支援のネットワークの充実・強化を図るため、本省で「公共交通事故被害者等支援ネットワーク会議」を開催。 平成 26 年 3 月までに、地方運輸局等において、全ての都道府県で被害者支援連絡協議会に加盟。 <p style="text-align: right;">出典：国土交通省</p>
アウト プット	<p><u>公共交通事故被害者支援研修の実施</u></p> <ul style="list-style-type: none"> 平成 24 年度から公共交通事故被害者支援室員を対象に研修を実施。 平成 24 年度に 39 人、25 年度に 51 人が研修を受講。 <p style="text-align: right;">出典：国土交通省</p>
アウト プット	<p><u>被害者等への情報提供の実施</u></p> <p>調査状況等照会への対応、会見・プレスリリース内容の提供、報告書の公表前送付等を実施。</p> <p style="text-align: right;">出典：国土交通省</p>

(2) 船舶事故等の原因究明と再発防止
 事故等の原因究明と再発防止【新規・重点】

講じよ うとす る施策	<p>船舶事故及び船舶事故の兆候(船舶重大インシデント)の原因究明調査を迅速かつ的確に行うため、調査を担当する職員に対する専門的な研修を充実させ、調査技術の向上を図るとともに各種調査用機器の活用による分析能力の効能の向上に努め、もって船舶事故の防止に寄与する。また、過去の事故調査で得られたノウハウや各種分析技術、事故分析結果等のストックの活用に</p>
-------------------	---

	<p>より総合的な調査研究を推進し、その成果を原因究明に反映させる。</p> <p>さらに、事故等調査で得られた結果等に基づき、事故等の防止又は事故が発生した場合の被害の軽減のため、必要に応じて、国土交通大臣又は原因関係者への勧告、及び国土交通大臣又は関係行政機関の長へ意見を述べることにより、必要な施策又は措置の実施を求め、海上交通の安全に寄与する。</p> <p>また、過去の事故等調査で蓄積された知見に基づき、特定の事故類型について、その傾向、問題点、防止策を分析し、その結果を公表することや、事故等調査結果を分かりやすい形で紹介する定期情報誌を発行するなどの事故等の防止につながる啓発活動を行う。</p> <p>加えて、SOLAS条約に基づき、複数の国が関連する船舶事故等の調査を確実に実施するとともに、IMO等における事故等調査に関する検討に参加し、情報交換等を行う事により、世界における海上交通の安全性向上に貢献していく。</p>
評価	<p>船舶事故等の原因究明及び再発防止策等を記載した報告書を公表するとともに、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することにより、船舶事故等の防止及び被害の軽減に寄与した。</p>
アウト プット	<p><u>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。</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ・船舶事故等調査報告書を公表した。(3452件) ・船舶事故等調査で得られた教訓をまとめたダイジェストを公表した。(25件) ・船舶事故等調査で得られた結果に基づき、必要があると認めるときは、事故等の防止又は事故が発生した場合の被害の軽減のため、国土交通大臣又は原因関係者等へ勧告等を発出した。(34件) ・報告書の再発防止策に基づき、国土交通大臣又は原因関係者等が必要な施策・措置を講じた。(25件) <p style="text-align: right;">() : 過去3年間の実績</p>

海難事故の解析等の推進【新規・重点】

講じようとする施策	<p>平成20年9月に海上技術安全研究所に設置した「海難事故解析センター」において事故解析に関して高度な専門的分析を行うとともに、重大海難事故発生時の迅速な情報分析・情報発信を行うことにより海上交通における安全対策に反映させる。</p>
講じた施策	<p>海上技術安全研究所は、運輸安全委員会等から多数の海難事故調査を請け負い、平成20年9月に設置した「海難事故解析センター」において事故解析に関して高度な専門的分析を行うとともに、重大海難事故発生時の迅速な情報分析・情報発信を行った。</p> <p>同所は、実海域再現水槽と操船シミュレータを融合した海難事故等の再現・解</p>

	析技術等の高度で先端的な技術・知見を有しており、それらを駆使した解析成果の中には、制度の見直し検討に活用され、規則の改正等につながったものもある。												
評価	海上技術安全研究所は、運輸安全委員会等から多数の船舶事故調査を請負い、同研究所からの解析結果は運輸安全委員会の報告に活用され、事故原因究明及び事故対策の確立に資する成果を上げて船舶事故の防止に貢献した。												
アウト プット	<p>海上技術安全研究所は、運輸安全委員会等から委託を受けて、多数の船舶事故調査の解析を実施している。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・旅客船転覆事故に係る解析調査 ・カッターボート転覆事故に係る解析調査 ・ケミカルタンカー沈没事故に係る解析調査 ・コンテナ船と漁船の衝突事故に係る解析調査 ・旅客船旅客負傷事故に係る解析調査 ・関門海峡における衝突事故に係る解析調査 等 <table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <thead> <tr> <th></th> <th>平成 21 年度</th> <th>平成 22 年度</th> <th>平成 23 年度</th> <th>平成 24 年度</th> <th>平成 25 年度</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>調査件数 (請負)</td> <td>6 件</td> <td>3 件</td> <td>9 件</td> <td>12 件</td> <td>6 件</td> </tr> </tbody> </table> <p style="text-align: right;">出典：国土交通省</p>		平成 21 年度	平成 22 年度	平成 23 年度	平成 24 年度	平成 25 年度	調査件数 (請負)	6 件	3 件	9 件	12 件	6 件
	平成 21 年度	平成 22 年度	平成 23 年度	平成 24 年度	平成 25 年度								
調査件数 (請負)	6 件	3 件	9 件	12 件	6 件								

(3) 海上交通の安全対策に係る調査研究等の充実

講じようとする 施策	<p>海の流れの予測を始めとする海洋情報について、精度を向上させるための総合的な研究を実施する。</p> <p>沿岸域における航行の安全確保や効率的な航海に資するため、人工衛星による海面高度データや海洋短波レーダーによるリアルタイム海流データなどをシミュレーションに取り入れることにより、より精度が高く詳細な流況を推定・予測する手法や、そこから得られた情報を定常的に発信する手法を検討する。</p>
講じた 施策	<p>海上保安庁において、船舶の安全な航海を確保するための測量・調査観測技術および解析技術に関する研究を行った。特に、広域にわたる正確な潮流情報を提供するために、潮流情報の検証手法や提供手法の研究を実施した。</p> <p>また、海上交通の安全の確保とその円滑化の観点から、海上技術安全研究所は、先進的な船舶の構造解析技術等を活用した安全性評価手法や革新的な動力システム等の新技術に対応した安全性評価手法の開発のための研究、リスクベースの安全性評価手法等を用いた合理的な安全規制の体系化のための研</p>

	<p>究、海難事故発生時の状況を高精度で再現し、解析する技術の高度化と適切な対策の立案のための研究を行い、ガイドラインの制定、規則の改正等につながった。</p>
<p>評価</p>	<p>当該施策である「海上交通の安全対策に係る調査研究等の充実」の成果は、「航海安全情報の充実及び利便性の向上」等の施策のアウトプットとなり、他の船舶交通の安全のための施策と一体となって、目標の達成に貢献したものと考えられる。</p> <p>具体的には、海上技術安全研究所は、船舶の事故原因解明及び事故対策の確立に資する研究成果を上げるとともに、運輸安全委員会の事故調査報告書の作成や国土交通省における各種安全対策の推進にも貢献するなど実用的かつ優れた研究成果を上げている。</p> <p>また、リスクベースの安全性評価手法を適用した安全基準及び LNG 移送ガイドライン等の策定に貢献し、さらに IGF コード（国際ガス燃料船規則）案の修正を IMO（国際海事機関）に提案するなど、実用的かつ優れた研究成果も上げている。</p>
<p>アウトプット</p>	<p>海上保安庁においては、平成 24 年度は、来島海峡における潮流調査観測の手法技術の検討を行った。平成 25 年度は同海峡に潮流調査観測装置を設置し、その観測結果と以前からの潮流観測から、同海峡全体にわたる潮流計算手法と潮流情報の提供手法を開発した。</p> <p style="text-align: right;">出典：海上保安庁</p> <p>海上技術安全研究所においては、主に下記の調査研究を行った。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・先進的な船舶の構造解析技術等を活用した安全性評価手法や革新的な動力システム等の新技術に対応した安全性評価手法の開発のための研究 <ul style="list-style-type: none"> 例えば、波浪荷重から構造強度までを一貫して評価解析を可能とするプログラムを開発し、実際の折損事故の解析に活用した。 ・リスクベースの安全性評価手法等を用いた合理的な安全規制の体系化のための研究 <ul style="list-style-type: none"> 例えば、LNG を燃料とする船舶の安全性評価を行い、安全要件等を国際海事機関に提案した。 ・海難事故発生時の状況を高精度で再現し、解析する技術の高度化と適切な対策の立案のための研究 <ul style="list-style-type: none"> 高度な再現技術等をもとに、運輸安全委員会等から多数の委託を受け、事故の原因究明を行うとともに再発防止対策等を提案した。 <p style="text-align: right;">出典：国土交通省</p>