

第4章 第9次交通安全基本計画の評価（個別施策毎の評価）

第1項 海上交通環境の整備

<p>① 交通安全施設等の整備</p>	<p>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> <ul style="list-style-type: none"> ○浅瀬等の存在により、船舶の航行に支障のある航路について、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。（国土交通省） ○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。（国土交通省） <p>イ 漁港の整備</p> <ul style="list-style-type: none"> ○漁港漁場整備長期計画に基づき、高波浪時にも漁船が避難可能な泊地や係留施設、耐津波効果を考慮した防波堤の整備を実施。（水産庁） <p>ウ 災害に強い航路標識等の整備</p> <ul style="list-style-type: none"> ○地震、台風など自然災害時においても航路標識の安定した運用を維持するため、航路標識の耐震・耐波浪補強や自立型電源化（太陽電池化）の整備を推進した。（海上保安庁） <p>エ 港湾の耐震性の強化</p> <p>（ア）全国の主要港湾における耐震強化岸壁等の整備の推進</p> <ul style="list-style-type: none"> ○緊急物資輸送に対応した耐震強化岸壁の整備率（全国）が平成26年3月現在で約69%（平成21年8月は約64%）になる等、港湾における大規模地震対策施設の整備を推進。また、幹線貨物輸送ネットワークの拠点となる国際海上コンテナターミナルやフェリー・RORO船ターミナル等の耐震化を推進。（国土交通省） ○平成20年4月に供用開始した川崎港東扇島地区に加え、堺泉北港堺2区においても、平成24年4月より基幹的広域防災拠点の供用を開始。（国土交通省） <p>（イ）既存港湾施設の耐震性強化</p> <ul style="list-style-type: none"> ○臨港道路等の橋梁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。（国土交通省） <p>オ 漁港の耐震性の強化</p> <ul style="list-style-type: none"> ○地震等の災害時に地域の防災拠点や水産物の流通拠点となる漁港において、地域の防災計画と整合性を図り、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。（水産庁） <p>カ 港湾の保安対策の推進</p> <ul style="list-style-type: none"> ○国際航海船舶及び国際港湾施設の保安の確保等に関する法律に基づき、全国129港において、国が埠頭保安規定を承認し、国際埠頭施設
---------------------	---

	<p>の管理者が保安対策を実施することにより、我が国港湾の保安対策を推進している。(国土交通省)</p> <p>○保安対策のより一層の充実とともに、物流効率性も確保するために、出入管理情報システムの導入を推進している。(現在、54ターミナルに導入)(国土交通省)</p>
<p>②海上交通に関する情報提供の充実</p>	<p>ア 「ふくそう海域」における船舶交通安全対策の推進</p> <p>○海上交通センターの運用管制官等の能力向上を図るための研修の実施、国際基準に準じた運用管制官等の資格認定制度の導入、国際VHF、電源の二重化整備などにより同センターの体制強化を図っている。</p> <p>また、通航船舶に対する安全な航行に必要な情報提供、危険防止のための情報提供、勧告等を実施するとともに、航路及び航路周辺に常時配備している巡視船艇と連携して、不適切な航行をする船舶に対する指導等を実施している。(海上保安庁)</p> <p>イ 気象情報等の充実</p> <p>○気象業務法の改正により、平成25年8月から、重大な災害の起こるおそれが著しく大きい場合に行う特別警報の運用を開始した。(気象庁)</p> <p>○観測機能を大幅に強化した次期静止気象衛星「ひまわり8号・9号」の整備を進めている。このうち「ひまわり8号」は、平成26年度に打ち上げ、平成27年夏季から運用を開始する計画。(気象庁)</p> <p>○関係機関の潮位観測データについて、データの共有化、データ提供を行うとともに、高潮警報、気象情報、津波警報等へ利用している。(気象庁)</p> <p>○防災情報提供センターホームページを運営(運営主体：気象庁)し、国土交通省が保有する防災情報をインターネットを通じて提供した。平成23年度には、携帯端末向けページにおいて気象ナウキャストの提供を開始した。(気象庁)</p> <p>○平成23年5月から、気象庁防災情報XMLフォーマットによる防災気象情報の提供を開始した。(気象庁)</p> <p>○平成23年6月から、台風周辺風分布図の防災情報提供システムへの提供を開始した。(気象庁)</p> <p>○平成24年6月から、重大な災害が差し迫っている場合に一層の警戒を呼びかける見出しのみ短文で伝える全般・地方・府県気象情報の発表を開始した。(気象庁)</p> <p>○平成24年6月に、予想最大風速に加えて新たに予想最大瞬間風速を記述する等、暴風や強風への警戒を呼びかける気象情報の改善を実施した。(気象庁)</p> <p>○平成24年7月から、ベクトルデータ形式の天気図情報の提供を開始し、平成25年7月には提供資料を追加した。(気象庁)</p>

	<p>○平成25年3月に、おおよその瞬間風速を追加する等、風が人や建物等に与える影響をイメージできる「風の強さと吹き方」の表を改正した。(気象庁)</p> <p>○災害時の長時間停電・通信回線網の機能停止に対応できるよう、平成24年度に、津波・地震観測ネットワークの増設と非常電源の長時間化・衛星通信回線の整備等観測施設の強化を行った。(気象庁)</p> <p>○遠地津波データベースの改善、遠地津波予測シミュレーションの高速化・高精度化および、海外の津波観測データにもとづき予測結果を分析・修正する津波評価・解析装置の整備を行い、平成24年6月より遠地津波の予測の改善を行った。(気象庁)</p> <p>○平成24年3月より沖合の水圧式津波計の津波観測データの津波警報への活用を開始した。また、東北地方太平洋沖地震の震源域の周辺で発生する津波の早期検知のため、当該海域付近へのブイ式海底津波計(水圧式)3基の整備を行い、平成24年12月より津波警報への活用を開始した。(気象庁)</p> <p>○平成23年の東北地方太平洋沖地震での甚大な津波被害を受け、そのときに発表した津波警報の課題とその改善策について有識者、防災関係機関等による検討をし、平成25年3月7日より新しい津波警報の運用を開始した。(気象庁)</p> <p>○全国6か所に設置した沿岸波浪観測装置による観測データの安定的な提供のため、老朽化した沿岸波浪計4か所を平成24年3月から12月にかけて更新した。(気象庁)</p> <p>○内海・内湾における沿岸防災に資することを目的に平成19年9月から5海域において浅海波浪モデルの運用を試行的に開始した。その後順次海域を追加し、平成25年3月には11海域、平成26年2月より13海域となっている。(気象庁)</p> <p>○平成26年1月から、外洋波浪24時間予想図及び沿岸波浪24時間予想図について作成方法の改善をはかり、予想図の提供回数を1日1回から1日2回に増やし、利用者の便を図った。(気象庁)</p> <p>○高潮予測の精度向上に向けた数値モデルの改善・運用を行い、平成25年11月に予測時間の延長等を実施した。(気象庁)</p> <p>ウ 異常気象等発生時における安全対策</p> <p>○東日本大震災を踏まえ港内における船舶津波対策の策定要領を改正し、特定港、港則法適用港における勧告基準について、各港の海域特性を踏まえ、策定又は見直しを実施している。(海上保安庁)</p> <p>エ 「ふくそう海域」における航路標識等の高度化整備</p> <p>○既存航路標識の視認性、識別製向上のため、灯火のLED化、灯浮標の浮体式灯標化、潮流信号板の電光表示化の高度化整備を推進した。(海上保安庁)</p> <p>オ 航海安全情報の充実及び利便性の向上</p>
--	---

	<p>○航海の安全のために不可欠な航海用海図（紙海図及び航海用電子海図）及び航海参考用としての海流図、潮流図等の特殊図を刊行している。特に航海用電子海図については、画面上に自船の位置、速力、針路等の情報を表示し、警報機能を有する電子海図情報表示システムで利用されることにより、乗揚げ事故等の防止に寄与している。 （海上保安庁）</p> <p>○航海の安全のために必要な港湾・航路、気象・海象、航路標識等の状況について詳細に記載した水路誌を刊行している。さらに、外国人が運航する船舶の海難防止対策の一環として、英語のみで表記した紙海図及び水路誌を刊行している。 （海上保安庁）</p> <p>○東日本大震災により被災した主要港湾において、綿密な水路測量を集中的に行い、水中障害物の存在、水深の変化などを明らかにし、その調査結果を海図に反映させるとともに、平成 23 年 9 月には、被災地域の主要 14 港の情報を記載した「本州南・東岸水路誌追補」を臨時に刊行した。 （海上保安庁）</p> <p>○航海の安全のために必要な情報や、航海用海図・水路誌等の最新維持のために必要な情報を水路通報及び管区水路通報としてインターネット等により提供した。また、航海中の船舶に対して緊急に周知する必要がある情報については航行警報を発出して情報を提供するなど、海上保安庁通信施設、衛星通信、インターネット等の様々な媒体による情報提供を実施した。 （海上保安庁）</p> <p>○我が国周辺海域における海流・海水等の海況を取りまとめた海洋速報等や黒潮等の海流の状況を短期的に予測した海流推測図等をインターネット等により情報提供している。 （海上保安庁）</p>									
<p>③高齢社会に対応した旅客船ターミナル等の整備</p>	<p>○平成 27 年までに一日あたりの平均的な利用者数が 5000 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。</p> <table border="1" data-bbox="464 1368 1385 1615"> <thead> <tr> <th></th> <th>H23</th> <th>H24</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>段差の解消</td> <td>100.0% (5/5)</td> <td>100.0% (7/7)</td> </tr> <tr> <td>視覚障害者誘導用ブロック</td> <td>60.0% (3/5)</td> <td>57.1% (4/7)</td> </tr> </tbody> </table> <p>※（ ）書きについては、整備済み施設数／総対象施設数 （国土交通省）</p>		H23	H24	段差の解消	100.0% (5/5)	100.0% (7/7)	視覚障害者誘導用ブロック	60.0% (3/5)	57.1% (4/7)
	H23	H24								
段差の解消	100.0% (5/5)	100.0% (7/7)								
視覚障害者誘導用ブロック	60.0% (3/5)	57.1% (4/7)								

第 2 項 海上交通の安全に関する知識の普及

<p>①海難防止思想の普及</p>	<p>○海難防止に関する意識を高めるため、海難防止講習会や訪船指導等あらゆる機会を通じて安全運航に関する事項及び海事関係法令の遵守等について指導を実施した。 （海上保安庁）</p> <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</p>
-------------------	---

	<p>全国一斉に実施したほか、霧などの気象条件や海難の発生傾向など地域や各種船舶の特性を考慮した地方レベルの「地方海難防止強調運動」を展開し、広く国民全般に対して海難防止を呼びかけ、海難防止思想の普及及び高揚並びに海難防止に関する知識の習得及び向上を図った。 (海上保安庁)</p>
② 外国船舶に対する情報提供等	<p>○我が国周辺の地理や気象・海象の特性等に不案内な外国船舶に対し、訪船やホームページを活用するなどして、ふくそう海域における航法や航路標識の設置状況等の航行安全上必要な情報等について周知するとともに航行安全指導を実施した。 (海上保安庁)</p>

第3項 船舶の安全な運航の確保

①船舶の運航管理等の充実	<p>ア 運輸安全マネジメント評価の推進</p> <p>○海上運送事業者に対して、運輸安全マネジメント制度に基づき、事業者が経営トップの主体的な関与の下、現場を含む組織が一丸となって安全管理体制を構築・改善し、国がその実施状況を確認する運輸安全マネジメント評価を実施した。</p> <p>なお、平成25年度からは、事業類型や規模等を考慮して、輸送実績が一定規模以上の事業者や離島航路事業者、中長距離航路事業者等については原則3年連続して評価を実施するとともに、小規模事業者については監査や安全総点検、講習会等の機会を捉えて、運輸安全マネジメント制度の周知啓発の要素を取り入れた安全確認や安全指導を行うなど、メリハリを付けた評価を実施している。</p> <p>また、国土交通省ホームページにおいて、事業者から収集したヒヤリ・ハット事例等の公表・周知を図るとともに、事業者がヒヤリ・ハット等の情報を集め、事故防止に活用するためのテキスト「事故、ヒヤリ・ハット情報の収集・活用の進め方～事故の再発防止・予防に向けて～」を作成・公表し、事業者のリスク管理意識の向上を図った。更に、運輸安全マネジメント評価において、事故、ヒヤリ・ハット情報等の収集・活用について評価・助言を行い、事業者のリスク管理への理解の深化を図った。 (国土交通省)</p> <p>イ 旅客船事業者等に対する指導監督の充実強化</p> <p>○旅客船事業者及び内航海運事業者に対して、安全管理規程の遵守状況を重点に監査を行うとともに、監査の効果を高めるため、運航管理監査のチェック項目の見直しを行い、監査時における安全管理規程の遵守状況の確認等の充実を図った。また、海難発生時の運航管理監査と船員労務監査の連携・同時実施等の監査手法の改善に努め、監査の充実強化を図った。 (国土交通省)</p>
--------------	--

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

○各地方運輸局等において、輸送の安全の確保に関する統括責任者である安全統括管理者及び船舶の運航管理の責任者である運航管理者に対し、運輸安全委員会及び海難審判所職員による旅客船海難事例等の講義を実施した。

また、地方運輸局職員による旅客船の操練に関する講義を実施するなど、海難事故事例や船舶の安全運航等について研修を実施した。
(国土交通省)

エ 事故再発防止対策の徹底

○平成 24 年 2 月 7 日に阪神港で発生したケミカルタンカーの貨物タンク内で乗組員がガス中毒により死亡した事故では、全国内航タンカー海運組合に対し、毒性を有する貨物を運送する場合の安全対策の徹底について指導するとともに、同組合では国土交通省も参加したワーキンググループを設置して、事業者等が講じるべき具体的な安全対策を取りまとめ、平成 26 年 3 月 31 日までにすべてのケミカルタンカーにおいて必要な対策を講じさせることとした。なお、国土交通省においても、事業者等に対して、毒性を有する貨物を運送する場合の安全対策に関する説明会を実施した。さらに、平成 26 年 4 月以降、各地方運輸局等の担当職員が船舶検査実施等の機会にケミカルタンカー全船を訪船し、安全対策の実施状況の確認、安全対策の説明・指導を行っている。

(国土交通省)

○平成 24 年 6 月 24 日及び 26 日に沖縄で発生した小型高速旅客船による乗客の負傷事故では、事業者が定める荒天時安全運航マニュアルの遵守や比較的船体動揺の小さい後方の座席への乗客の誘導等について、安全総点検等の機会を捉えて小型高速旅客船を訪船し、安全対策の徹底について指導を行った。
(国土交通省)

○平成 24 年 8 月 17 日に浜松市で発生した川下り船転覆による乗客の死傷事故では、川下り船の安全対策検討委員会を開催し、運航管理の充実、船頭の操船技量と経験の充実、危険個所情報の把握、救命胴衣の着用の徹底等を内容とする「川下り船の安全対策ガイドライン」を策定し、全国の川下り船事業者に対して同ガイドラインに基づく安全対策の徹底について訪船指導を実施した。

(国土交通省)

○平成 26 年 4 月 16 日に発生した韓国籍旅客船「SEWOL 号」沈没事故では、その重大性に鑑み、事故後直ちに、関係団体及び地方運輸局等を通じて、旅客船事業者に対し改めて事故防止及び非常時対応の措置を徹底するよう注意喚起を行った。
(国土交通省)

○平成 26 年 5 月 29 日に姫路市沖で発生した油タンカー爆発事故で

	<p>は、その重大性に鑑み、事故後直ちに、関係団体及び地方運輸局等を通じて、引火性液体類を運送する船舶において、船内作業を含め安全管理の徹底を図るよう注意喚起を行った。(国土交通省)</p> <p>オ 安全情報公開の推進</p> <p>○平成 18 年 10 月の海上運送法及び内航海運業法の改正に伴い、輸送の安全にかかわる情報の公表が義務付けられたことを受け、毎年度、利用者にとってわかりやすいように整理した情報を国土交通省のホームページに公表した。</p> <p>また、事故を受けて講じた対応等の情報を、その都度、国土交通省のホームページに公表した。なお、上記の法改正により、事業者においても輸送の安全にかかわる情報を公表することとしている。(国土交通省)</p>
<p>② 船員の資質の確保</p>	<p>○海技士試験の際、一定の乗船実務経験を求めつつ、最新の航海機器等に対応した知識・技能の確認を行うとともに、5 年ごとの海技免状の更新の際、一定の乗船履歴又は講習の受講等を要求することにより、船舶職員の知識・技能の最新化を図った。(国土交通省)</p> <p>○新人船員の養成及び船員の再教育について、独立行政法人航海訓練所においては、効率的かつ効果的に内航新人船員を養成するため、従来の練習船よりも小型化した内航貨物船に近い船型の練習船「大成丸」を就航させ、実践的訓練を実施している。また、乗船実習の後半部分を内航海運事業者の自社船舶により実施する内航社船実習を導入した。(国土交通省)</p> <p>○独立行政法人海技教育機構においては、海上技術学校及び海上技術短期大学校への入学応募者の増加や内航業界及び関係団体からの要望を踏まえ、平成 26 年度の入学定員を引き上げたほか、海運業界のニーズに応じた操船シミュレータ訓練の実施などにより、両法人において船員教育訓練の充実・強化を図り、資質を備えた船舶職員の養成に努めている。(国土交通省)</p> <p>○2010 年 6 月に採択された STCW 条約の改正を受け、当該条約の完全施行に向け、電子海図情報表示装置 (ECDIS) 搭載船舶に係る資格制度の見直し等を内容とする船舶職員及び小型船舶操縦者法施行規則の一部改正を行い、国内法の整備を行った。(国土交通省)</p> <p>○全国の地方運輸局等に運航労務監理官を配置し、船員法に基づく監査を実施した。(国土交通省)</p>
<p>③ 船員災害防止対策の推進</p>	<p>○第 9 次 (平成 20 年度から 24 年度) 及び第 10 次 (平成 25 年度から 29 年度) 船員災害防止基本計画を策定し、それに基づき毎年度船員災害防止実施計画を作成し、当該計画の着実な実施により船員災害や海難の防止を図った。(国土交通省)</p> <p>○第 9 次基本計画期間中は、特に安全衛生水準の継続的かつ段階的な向上を図る「船内労働安全衛生マネジメントシステム」のガイドラ</p>

	<p>インの作成及び当該システムの普及啓発活動を実施するとともに、生活習慣病を中心とした疾病予防対策及び健康増進対策の推進を図った。</p> <p>平成 25 年度は、引き続き「船内労働安全衛生マネジメントシステム」の導入推進を図るとともに、より簡単にできる船内向け自主改善活動（WIB）マニュアル（マンガ版）等を国土交通省 HP に公表した。（国土交通省）</p>
<p>④水先制度による安全の確保</p>	<p>○平成 25 年 12 月に水先法施行規則等を改正し、一級及び二級水先養成課程にあつては、タグ乗船訓練等実務訓練を充実させる一方、座学期間を短縮し、養成を効率化させるとともに、三級水先養成課程にあつては、乗船訓練期間を 4 か月から 2 年間へと大幅に拡充させる新たな水先人養成制度を開始した。</p> <p>また、二級水先養成課程について、環境が整備されたことから、平成 26 年 2 月より養成を開始した。（国土交通省）</p>
<p>⑤外国船舶の監督の推進</p>	<p>○国際的な規制強化に伴う PSC 検査内容の多様化・高度化に対応するため、全国の地方運輸局、運輸支局及び海事事務所に外国船舶監督官 137 人（平成 25 年度末）を配置し、SOLAS 条約、MARPOL 条約、LL 条約及び STCW 条約等に基づく PSC の適切な実施に努めている。</p> <p>また、東京 MOU 加盟国より研修生を受け入れる訓練コースを実施するとともに、我が国より専門家派遣を実施するなどの国際協力を通じ、東京 MOU メンバー国全体の PSC のレベルアップを図っている。（国土交通省）</p>
<p>⑥最新の航海機器の導入等</p>	<p>○超高速船の海中障害物等との衝突防止に資する機器（アクティブソナーやアンダーウォータースピーカー）については、製造事業者において、効果の検証や更なる改良等に取り組んでいる。これらの機器の活用とともに、運航事業者による鯨ハザードマップの作成・活用やシートベルトの着用の徹底により、超高速船の安全確保を図った。（国土交通省）</p> <p>○航海当直船員の居眠り等、非就労に起因する衝突や乗揚げなどの事故を防ぐことを目的として、一定の船舶に船橋航海当直警報装置の搭載を義務づけた。（国土交通省）</p> <p>○航行の安全性を向上するためさせるために一定の船舶に電子海図情報表示装置（ECDIS）の搭載を義務づけた。（国土交通省）</p> <p>○海運事業者に対して AIS や国際 VHF 等の活用を促すためのパンフレットを作成し、年末年始の総点検等の機会を通じて周知を図った。</p> <p>特に漁船による海難を防止するため、関係省庁が連名で作成した AIS の有用性に関するパンフレットを活用し、4 月から 8 月の小型</p>

	船舶安全キャンペーンにおいて周知を実施している。 (国土交通省)
--	-------------------------------------

第4項 船舶の安全性の確保

<p>① 船舶の安全基準等の整備</p>	<p>○IMOにおける船舶の安全基準の検討に関し、新世代復原性基準（転覆防止基準）、水素燃料電池自動車の海上輸送に係る船舶安全基準、救命設備規則の新しいフレームワークの構築、次世代の航海支援システム構築に向けた e-Navigation 戦略におけるユーザビリティ評価手法等の基準案を提案する等、基準策定作業に主導的役割を果たし、積極的に対応した。</p> <p>IMO で決議された国際的な取り決めを国内法に取り込むため、以下の船舶の構造、設備等に関する国内の安全基準の改正を行った。</p> <ul style="list-style-type: none"> ① 船橋航海当直警報装置の備え付け（船舶設備規則第 146 条の 49） ② 酸素濃度計の備え付け（船舶消防設備規則第 67 条） ③ 電子海図情報表示装置の備え付け（船舶設備規程第 146 条の 10 の 2） ④ 救命艇のつり索離脱装置基準の改正（船舶救命設備規則第 8 条及び第 9 条） ⑤ 復原性計算機の備え付け（船舶区画規程第 102 条） ⑥ ロールオン・ロールオフ貨物区域等に設置する固定式消火装置の設置基準改正（船舶消防設備規則第 43 条の 2） <p style="text-align: right;">(国土交通省)</p> <p>○各船舶の安全に係る情報の透明化を図るための国際的データベース（EQUASIS）の構築によるサブスタンダード船の排除など、ソフト面における政策にも積極的に取り組んでいる。（国土交通省）</p> <p>○旅客船のバリアフリー化を推進するため、平成 23 年度から地域公共交通確保・維持改善事業において、旅客船に対してバリアフリー設備補助等の支援を実施している。（国土交通省）</p>
<p>② 船舶の検査体制の充実</p>	<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、運輸支局及び海事事務所に船舶検査官 150 名（平成 26 年度末）を配置し、ISO9001 に準じた品質管理システムに則り適切な検査の実施に努めている。</p> <p>また、危険物の海上輸送について、IMO にて定められた国際基準を危険物船舶運送及び貯蔵規則等に取り入れることにより国内安全基準を整備するとともに、積付検査その他運送前の各種検査及び立入検査を実施することにより、安全審査体制の充実を図り、海上運送における事故防止に努めている。</p>

	<p>さらに、ヒューマンエラーの防止や企業の安全重視風土の確立に寄与するとの観点から、国際安全管理規則（ISMコード）の適用されない内航船舶等に対しても、任意で安全管理システムの審査を実施している。</p> <p style="text-align: right;">（国土交通省）</p>
③ 外国船舶の監督の推進	<p>○国際的な規制強化に伴う PSC 検査内容の多様化・高度化に対応するため、全国の地方運輸局、運輸支局及び海事事務所に外国船舶監督官 137 名（平成 25 年度末）を配置し、SOLAS 条約、MARPOL 条約、LL 条約及び STCW 条約等に基づく PSC の適切な実施に努めている。</p> <p>また、東京 MOU 加盟国より研修生を受け入れる訓練コースを実施するとともに、我が国より専門家派遣を実施するなどの国際協力を通じ、東京 MOU メンバー国全体の PSC のレベルアップを図っている。</p> <p style="text-align: right;">（国土交通省）</p>

第 5 項 小型船舶等の安全対策の充実

①小型船舶等の安全対策の推進	<p>ア 小型船舶等向け海上安全情報の提供強化を図る</p> <p>○気象・海象の情報等、船舶交通の安全に必要な情報等をインターネット・ホームページ等で提供する沿岸域情報提供システム（MICS）の Web の画面の全国統一化を行うとともに、事前に登録されたメールアドレスに海上保安庁が発表する海難や漂流物の緊急情報等を配信する電子メール配信サービスを平成 25 年 7 月 1 日から全国で開始するなど情報提供体制を構築した。</p> <p style="text-align: right;">（海上保安庁）</p> <p>イ 小型船舶操縦者の遵守事項等の周知・啓発</p> <p>○遵守事項に係るパトロール活動及び周知啓発活動を、海洋レジャーハイシーズンを中心に関係機関との連携を図りながら実施した。</p> <p>また、遵守事項の一つである発航前点検の推進について、点検チェックリスト等を作成して、海難事故を未然に防止するための周知啓発をマリナー等に対して実施した。</p> <p style="text-align: right;">（国土交通省）</p> <p>ウ ライフジャケット着用率の向上</p> <p>○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とから、船舶職員及び小型船舶操縦者法において水上オートバイの乗船者、12 歳未満の小児、一人で漁ろうに従事している者はライフジャケットの着用が義務付けられている。</p> <p>また、これら以外の者についても、暴露甲板に乗船する場合はライフジャケット着用の努力義務が規定されている。</p> <p>毎年 4 月～8 月に、ライフジャケットの着用率向上を目的として、関係省庁・団体と連携し「小型船舶に対する安全キャンペーン」を実施するとともに、パンフレット等による周知啓発を行っ</p>
----------------	--

	<p>ている。 (国土交通省)</p> <p>○ライフジャケット着用率の向上を目的として、ライフジャケット着用推進モデル漁協、同マリナーの指定拡充等を行うとともに、漁協女性部等によるライフジャケット着用推進員 (LGL: ライフガードレディース) の活動支援を実施するなど、漁業関係者自らが主体的にライフジャケット着用推進に取り組むよう働きかけ、ライフジャケット着用率の向上を図った。 (海上保安庁)</p> <p>○ライフジャケットの常時着用のほか、携帯電話等の連絡手段の確保、緊急通報用電話番号「118番」の有効活用を3つの基本とする「自己救命策確保キャンペーン」を新聞、テレビ、ラジオ等の媒体その他のあらゆる手段を通じて、機会あるごとに強力に推進した。 (海上保安庁)</p> <p>エ 最新航海機器の導入等</p> <p>○小型船舶による海難を防止するため、関係省庁が協力して作成したAIS等の有用性に関するパンフレットを活用し、小型船舶安全キャンペーン等において周知を実施している。 (国土交通省)</p>
<p>②プレジャーボート等の安全対策の推進</p>	<p>ア プレジャーボート等の安全に関する指導等の推進</p> <p>○プレジャーボートの海難事故発生件数が海難全体の相当数を占める状況を踏まえ、平成19年度よりプレジャーボートを含む小型船舶の安全キャンペーンとして船舶検査受検やライフジャケットの着用の周知啓発、パトロール指導を実施した。 (国土交通省)</p> <p>イ 「ミニボート (長さ3m未満、機関出力1.5kW未満で、検査・免許が不要なボート)」の安全対策の実施</p> <p>○平成21年度よりミニボートの安全対策について有識者による委員会を立ち上げ、平成23年度に検討の取りまとめとして、安全マニュアル「ミニボートに乗る前に知っておきたい安全知識と準備」のパンフレット及びDVDを作成した。 (国土交通省)</p> <p>○地方運輸局では、海上保安庁、日本マリン事業協会と連携してミニボートの安全講習会を開催し、安全に係る周知・啓発活動を実施した。特に、平成24年、25年のジャパンインターナショナルボートショーにおいて、ステージイベントとして安全講習会を開催し、安全対策の周知啓発を図った。 (国土交通省)</p> <p>○日本マリン事業協会では、独自にこれまでに18回のミニボート安全講習会を全国各地で開催した。 (国土交通省)</p> <p>ウ 河川等における事故防止対策の推進</p> <p>○毎年4月～8月に、小型船舶の安全キャンペーンの一環として、河川・湖を航行するプレジャーボートや漁船の所有者等に対して、船舶検査の受検やライフジャケットの着用等の遵守事項の周知啓発、パトロール指導を実施した。 (国土交通省)</p> <p>○平成24年8月17日に発生した川下り船転覆による乗客の死傷事</p>

	<p>故を受け、川下り船の安全対策検討委員会を開催し、運航管理の充実、船頭の操船技量と経験の充実、危険個所情報の把握、救命胴衣の着用の徹底等を内容とする「川下り船の安全対策ガイドライン」を平成 25 年 3 月に策定した。</p> <p>これを踏まえ、平成 25 年度から、4 月から 8 月末までの期間において川下り船事業者に対する安全キャンペーンを実施し、本ガイドラインや救命胴衣の着用を促すポスターを配布の上、全ての乗船者への救命胴衣の着用の徹底や安全対策の充実等を図ることに ついて事業者へ指導を実施した。 (国土交通省)</p>
<p>③ボートパーク、フィッシャリーナ等の整備</p>	<p>ア ボートパーク等の整備</p> <p>○港湾区域内の放置艇を解消するため、既存の静穏水域を活用した簡易な係留施設などボートパーク（放置艇収容施設）の整備を推進。 (国土交通省)</p> <p>イ フィッシャリーナの整備</p> <p>○漁港を利用するプレジャーボートと漁船とのトラブル等を防止するため、漁船とプレジャーボート等とを分離・収容するフィッシャリーナの整備を進めた。 (水産庁)</p> <p>ウ 係留・保管能力の向上と放置艇に対する規制措置</p> <p>○港湾法に基づく放置等禁止区域は、全国 38 港湾管理者が指定（平成 25 年度末時点）。 (国土交通省)</p> <p>○放置艇問題の解消のために、係留・保管能力の向上と併せて、港湾法（昭和 25 年法律第 218 号）及び漁港漁場整備法（昭和 25 年法律第 137 号）に基づく船舶等の放置等を禁止する区域の指定を積極的に推進した。 (国土交通省、水産庁)</p> <p>○漁港漁場整備法に基づく放置等禁止区域は、全国で 849 漁港が指定（平成 25 年度末時点）。 (水産庁)</p>
<p>④漁船等の安全対策の推進</p>	<p>○毎年 4 月～8 月に、小型船舶の安全キャンペーンの一環として、漁協等において航行中のライフジャケットの着用等の遵守事項に関するリーフレット配布や講習会等を実施することで、ライフジャケットの着用率の向上を図っている。</p> <p>また、漁船による海難を防止するため、関係省庁が連名で作成した AIS の有用性に関するパンフレットを活用し、小型船舶安全キャンペーンにおいて周知を実施している。 (国土交通省)</p>

第 6 項 海上交通に関する法秩序の維持

<p>海上交通に関する法秩序の維持</p>	<p>○海上における犯罪の予防及び法令の励行を図るため、船舶への立入検査及び取締りを実施するとともに、海事関係者等を対象とした海難防止講習会の開催、訪船指導の実施等により航法や海事関係法令の遵守等安全指導を行った。さらに、他の船舶の流れを無視したプレジャーボートの無謀な操船を行う者に対しては、訪船・現場指導や取締りを</p>
-----------------------	---

	<p>実施するなど、海難の未然防止及び海上交通秩序の維持に努めた。 (海上保安庁)</p> <p>○港内、主要狭水道等船舶交通がふくそうする海域においては、巡視船艇による船舶交通の整理・指導及び航法違反等の取締りを実施しており、特に、海上交通安全法に定める 11 の航路については、巡視船艇を常時配備するとともに、航空機によるしょう戒を実施し、重点的な指導取締りを行った。 (海上保安庁)</p> <p>○年末年始には、旅客船、カーフェリー、遊漁船、海上タクシー等による海上輸送の安全確保を図るため「年末年始特別警戒及び安全指導」を実施し、全国一斉に訪船指導等を実施した。 (海上保安庁)</p>
--	--

第 7 項 救助・救急活動の充実

<p>①海難情報の早期入手体制の強化</p>	<p>○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・サーサット捜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。 (海上保安庁)</p>
<p>②迅速適確な救助勢力の体制充実・強化</p>	<p>○海難等の発生に備えた即応体制や、大型台風の接近等により大規模海難の発生が予想される場合の非常配備体制の確保により、海難等発生時の救助勢力の早期投入を図った。 (海上保安庁)</p> <p>○海難等発生時、巡視船艇、航空機を現場に急行させるとともに、漂流予測の実施、関連情報の収集・分析により、迅速かつ的確な救助活動の実施を図った。 (海上保安庁)</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、夜間捜索能力等の向上に努め、救助勢力の充実・強化を図った。 (海上保安庁)</p> <p>○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るとともに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</p>

	<p>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。 (海上保安庁)</p> <p>○「1979年の海上における捜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捜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捜索救助機関との連携・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。 (海上保安庁)</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。また、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。 (海上保安庁)</p> <p>○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。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。 (海上保安庁)</p> <p>○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。 (海上保安庁)</p>
--	---

第8項 被害者支援の推進

<p>被害者支援の推進</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できるよう、「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、①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、②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</p>
-----------------	---

	<p>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、支援にあ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。 (国土交通省)</p> <p>○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、事故の被害者及びその家族、遺族の方々へ、事故調査情報を含め情報提供を行った。 (国土交通省)</p>
--	--

第 9 項 船舶事故等の原因究明と再発防止

<p>①事故等の原因究明と再発防止</p>	<p>○船舶事故及び船舶事故の兆候（船舶インシデント）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、VDR、AIS 等の航海機器の調査研究により分析能力の向上に努めた。 (国土交通省)</p> <p>○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勧告し、また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た。 (国土交通省)</p> <p>○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、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（ダイジェスト）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った。また、各海域での船舶事故等の再発防止に資するため、全国 8 カ所の地方事務所地方版分析集を発行した。 (国土交通省)</p> <p>○過去の事故等調査で得られた分析技術、事故分析結果等の総合的な調査研究を推進し、その成果を原因の究明に活用するとともに、データベースの整備等に努めた。 (国土交通省)</p> <p>○これまで蓄積した事故調査分析等データをもとに、国内の地図上に過去の事故発生場所等の情報を表示するとともに海域の危険性なども一目で分かるようにした「船舶事故ハザードマップ」の日本語版を平成 25 年 5 月に、英語版を平成 25 年 9 月にホームページで公開した。 (国土交通省)</p> <p>○国際的な船舶の安全航行に資するよう、日本独自の取組である「船舶事故ハザードマップ」に、世界 7 カ国（オーストラリア、フランス、オランダ、イギリス、アメリカ、ニュージーランド及びカナダ）の事故情報を加えて、平成 26 年 4 月にグローバル版の運用を開始した。 (国土交通省)</p> <p>○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し、必要に応じて安全勧告を行うとともに、IMO 規制実施小委員</p>
-----------------------	---

	<p>会（III）、国際船舶事故調査官会議（MAIIF）及びアジア船舶事故調査官会議（MAIFA）等における事故等調査に関する検討に参加し、情報交換等を行った。また、国際運輸安全連合（ITSA）会議に参加し、事故調査に関する幅広い意見交換及び情報共有を行った。</p> <p style="text-align: right;">（国土交通省）</p>
②海難事故の解析等の推進	<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 style="text-align: right;">（国土交通省）</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、規則の改正等に繋がったものもある。</p> <p style="text-align: right;">（国土交通省）</p>

第 10 項 海上交通の安全対策に係る調査研究等の充実

	<p>○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、規則の改正等に繋がった。</p> <p style="text-align: right;">（国土交通省）</p> <p>○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 style="text-align: right;">（海上保安庁）</p>
--	---

第5章 まとめ

1. 第9次交通安全基本計画の評価

船舶事故隻数をみると、第8次交通安全基本計画期間(平成18年~22年度)の年平均隻数は2,473隻であったものが、平成25年には2,285隻となっており約8%減少している。また、船舶事故に伴う死者・行方不明者の数は、第8次交通安全基本計画期間の年平均125.8名であったものが、平成25年には98人となっており、27.8人(21.6%減)減少している。このように、第9次交通安全基本計画は海上交通安全の確保に効果的なものであったと認められる。

その際、個々の交通安全諸施策の評価として、厳密には個々の施策のアウトカムを切り出して評価することはできないが、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・救急活動の充実等の諸対策が全体として効果を発揮したものと考えられる。

一方で、マリンレジャーの普及に伴い、プレジャーボートの事故は年間1,000隻前後で推移しており、漁船についても、減少傾向であるものの毎年600隻以上が事故に遭遇しており、これら船舶の交通安全対策について、今後も関係省庁と連携したより一層の取組が必要である。

2. 海上交通の安全の目標についての評価

(目標)

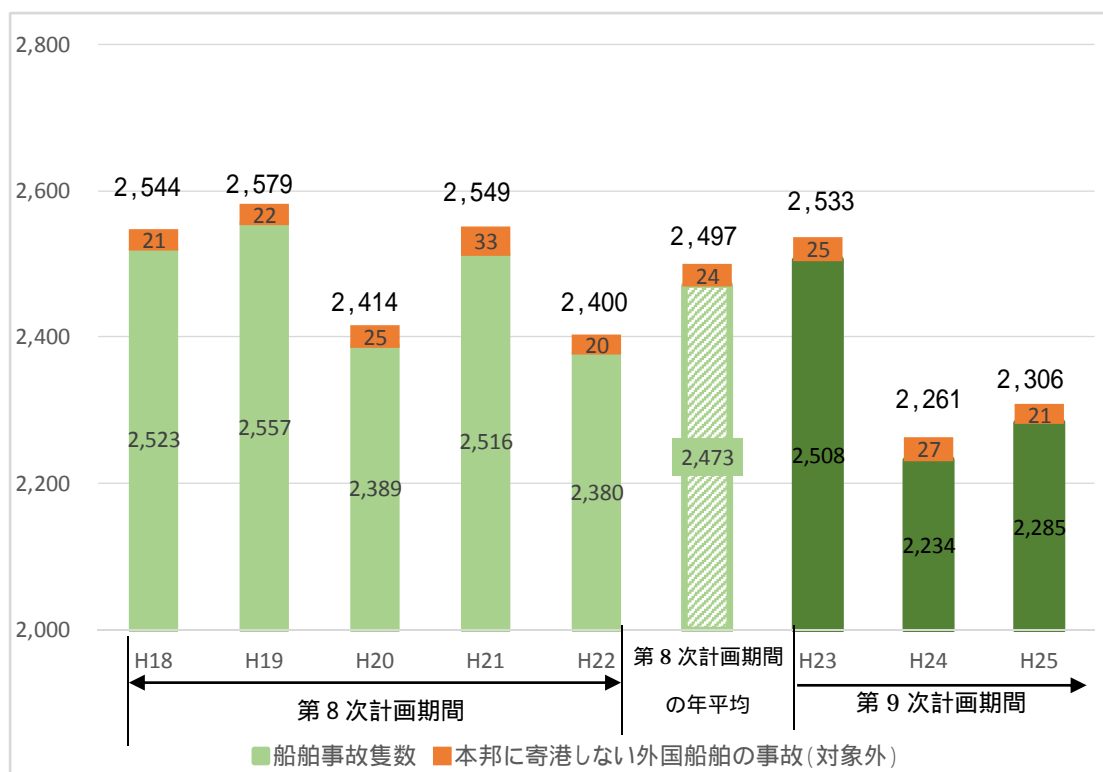
我が国周辺海域で発生する海難隻数(本邦に寄港しない外国船舶によるものを除く。)を第8次計画期間の年平均(2,473隻)と比較して、平成27年までに、約1割削減(2,220隻以下)する。

(評価)

平成25年の我が国周辺海域で発生した船舶事故隻数(本邦に寄港しない外国船舶

によるものを除く。)は第8次計画期間の年平均から約8%減の2,285隻となっており、取組の効果は認められるが、目標である2,220隻からは65隻上回っていることから、計画期間中の目標達成に向けて、より一層の取組が必要である。

特に、事故隻数の多いプレジャーボートや漁船に対する事故対策について、関係省庁と連携して着実に実施する必要がある。



(目標)

「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、その発生をゼロとする。

(評価)

ふくそう海域において、社会的影響の著しい大規模な海難は、平成 22 年以降発生しておらず、当該事故の発生はゼロで目標を達成することができている。

以下に第9次交通安全基本計画の海上交通分野における計画本体および施策毎の評価結果を整理する。

項目	概要
計画本体の評価	<ul style="list-style-type: none"> 平成 25 年の船舶事故隻数は、2,285 隻であり、目標を 65 隻上回っており、計画期間中の目標達成に向け、今後も関係省庁と連携したより一層の取組みが必要である。 ふくそう海域における大規模海難の発生数はゼロであり、実施している施策が同海域の安全確保に寄与しているものといえる。

<p>詳細分析（施策群毎の評価）</p>	<p>海難防止のための諸施策の継続的推進</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・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 % 減少しているなど、実施している施策がふくそう海域の安全確保に寄与したものと考える。 ・港内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 1 割減少しているなど、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る。 ・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 割減少しているなど、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ものと考え。しかしながら、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を継続的に推進する必要がある。 ・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 割減少しているなど、実施している施策が商船の安全対策に寄与しているものと考え。しかしながら、毎年 300 ~ 400 隻の船舶事故が発生していることから、商船の安全対策を継続的に推進する必要がある。 ・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 % 減少しているなど、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考え。しかしながら、船種毎にみた場合、漁船及び遊漁船は減少しているものの、プレジャーボートは約 1 割増加しており、小型船舶等の安全対策については、さらなる取組を推進する必要がある。
	<p>人命救助体制の充実・強化</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・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（うち、漁船は約 5 割減少）しているなど、実施している施策が人命救助体制の充実・強化に寄与していると考え。