

# 第2部 海上交通の安全

## 1. 海難等のない社会を目指して

- 海難の発生を未然に防止する。
- 乗船者等の迅速かつ的確な捜索救助・救急活動を推進する。

## 2. 海上交通の安全についての目標

- ① 2020年代中に我が国周辺で発生する船舶事故隻数（本邦に寄港しない外国船舶によるものを除く。以下同じ。）を第9次計画期間の年平均（2,291隻）から約半減（約1,200隻以下）させることを目指すこととし、我が国周辺で発生する船舶事故隻数を平成32年までに少なくとも2,000隻未満とする。
- ② 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。
- ③ 海難等における死者・行方不明者を減少させるためには、高い救助率を維持確保することが重要であることから、救助率95%以上とする。

※東京湾、伊勢湾、瀬戸内海及び関門港における船舶が多数通航する海域

## 3. 海上交通の安全についての対策

### <4つの視点>

- ① ヒューマンエラーによる事故の防止
- ② ふくそう海域における大規模海難の防止
- ③ 旅客船の事故の防止
- ④ 人命救助体制及び自己救命対策の強化

### <10の柱>

- ① 海上交通環境の整備
- ② 海上交通の安全に関する知識の普及
- ③ 船舶の安全な運航の確保
- ④ 船舶の安全性の確保
- ⑤ 小型船舶の安全対策の充実
- ⑥ 海上交通に関する法秩序の維持
- ⑦ 救助・救急活動の充実
- ⑧ 被害者支援の推進
- ⑨ 船舶事故等の原因究明と再発防止
- ⑩ 海上交通の安全対策に係る調査研究等の充実

## **第1節 海難等のない社会を目指して**

周囲を海に囲まれた我が国において、周辺海域は海上輸送、漁業、マリレジャー等の幅広い分野に利用されており、中でも、国際貨物輸送はほぼ100%を海上輸送に頼るなど、海の活用は経済産業や国民生活を支える上で欠くことができないものとなっている。特に、ふくそう海域では、経済活動が極めて活発に行われている。また、2020年にオリンピック・パラリンピック競技大会が我が国で開催されることによりマリレジャーへの国民の関心が高まれば、船舶の活動がより一層活発化することが想定される。

このような状況により、一たび海上における船舶の事故が発生した場合には、尊い人命が失われ、さらには、航路の閉塞や交通制限等により海上交通が滞り経済活動等に甚大な影響をもたらすおそれがある。

加えて、海上に大量の油が流出した場合には、海洋環境が破壊され、漁業活動等に重大な影響を及ぼしかねない。

一方、近年の船舶事故の発生状況をみると、事故隻数は減少傾向にあるものの依然年間に2千隻を超える事故が発生しており、事故原因については、ヒューマンエラーが、各種船舶において多数を占めている状況にあることから、海上交通全体の安全確保に当たっては、関係行政機関のみならず、事業者、漁業者等の幅広い関係者が連携・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、死者・行方不明者を減少させるために、引き続き、人命救助率の向上策として、事故が発生した場合の乗船者等の迅速・的確な捜索・救助活動を強力に推進するとともに、自己救命対策を強化することが必要である。

### **I 海難等の状況**

平成23年から26年までの船舶事故隻数は、年平均2,291隻であり、それ以前の5年間の平均と比べると、約7%減少している。

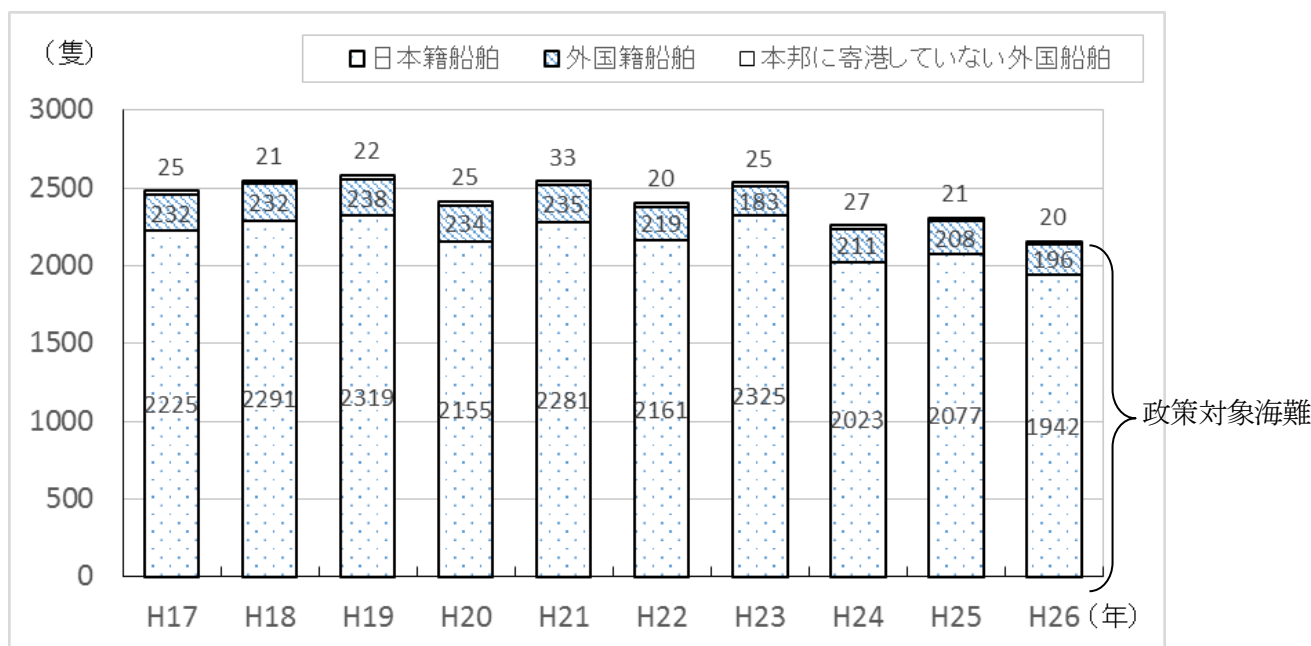
事故の発生海域をみると、沿岸海域（距岸20海里以内）で発生する割合が極めて高く、その中でもふくそう海域及びその周辺海域で全体の約4割が発生している。

事故船舶の種類別の割合をみると、小型船舶（プレジャーボート、漁船及び遊漁船）が全体の約7割を占め、特にプレジャーボートが全体の約4割を占めている。

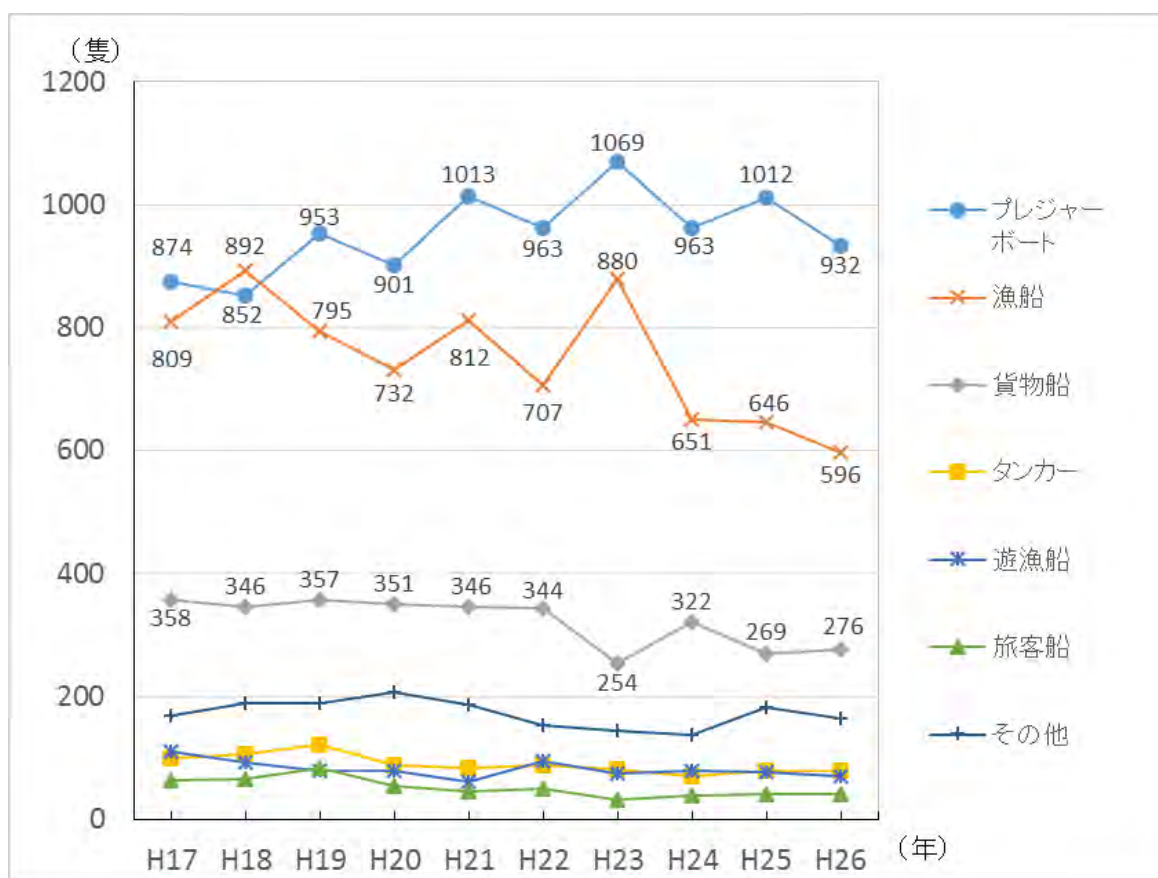
船舶事故の原因は、見張り不十分、機関取扱不良等のヒューマンエラーによるものが約8割を占めている。

平成23年から26年までの船舶事故又は船舶からの海中転落による死者・行方不明者数は、年平均約210名であり、それ以前の5年間の平均と比べると、約16%減少している。

参考資料 事故隻数の推移（※政策対象は「本邦に寄航しない外国籍船舶」を除くものとする）



参考資料 船舶種類別による事故隻数の推移



## II 交通安全基本計画における目標

- ① 2020年代中に我が国周辺で発生する船舶事故隻数（本邦に寄港しない外国船舶によるものを除く。以下同じ。）を第9次計画期間の年平均（2,291隻）から約半減（約1,200隻以下）させることを目指すこととし、我が国周辺で発生する船舶事故隻数を平成32年までに少なくとも2,000隻未満とする。
- ② 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。
- ③ 海難等における死者・行方不明者を減少させるためには、高い救助率を維持確保することが重要であることから、救助率95%以上とする。

## 第2節 海上交通の安全についての対策

### I 今後の海上交通安全対策を考える視点

近年、船舶事故隻数は減少傾向で推移しており、また、ふくそう海域における大規模海難も発生していない状況に鑑みると、これまでの交通安全基本計画に基づき実施してきた対策は海上交通安全の確保に有効であったものと認められる。

しかしながら、依然として小型船舶を中心にヒューマンエラーに起因する船舶事故が多いとともに、海上では一たび事故が発生すれば多数の死傷者を生じるおそれがあることから、より一層安全な海上交通の実現を目指して取り組んでいくことが必要である。このため、従来の安全対策をより効果的なものとなるよう改善しつつ引き続き実施していくとともに、有効性が見込まれる新たな対策を推進することが必要である。

そこで第10次交通安全基本計画では、次のような視点を踏まえて、今後の対策を推進していくこととする。

#### 1 ヒューマンエラーによる事故の防止

船舶事故はヒューマンエラーに起因するものが極めて多いことから、ヒューマンエラーによる事故を防止するための対策を推進する。特に船舶事故の多数を占める小型船舶への対策の強化を図る。

#### 2 ふくそう海域における大規模海難の防止

輸送効率の向上を図るため船舶の大型化が進んでおり、このような船舶がふくそうす海域において一たび事故を発生させた場合には、海上輸送の遮断、航路の閉塞といった大規模海難に拡大する蓋然性が高いことから、ふくそう海域における安全対策の更なる強化を図る。

### **3 旅客船の事故の防止**

不特定多数の乗客に被害が生じる可能性がある旅客船の事故を防止するため、事業者に対する指導監督の充実・強化等の対策の強化を図る。

### **4 人命救助体制及び自己救命対策の強化**

事故が発生した場合における人命救助率の向上を図る必要があり、乗船者等の迅速かつ的確な捜索・救助活動を実施するために人命救助体制の充実・強化を図るとともに、ライフジャケットの着用推進等による自己救命対策の強化を図る。

## **II 講じようとする施策**

### **【第10次計画における重点施策及び新規施策】**

- ふくそう海域等の安全性の確保（1（2））
- ヒューマンエラーの防止（3（1）・5（1）ア）
- 船舶の運航管理の充実等による安全の確保（3（1）（2）（3））
- 船舶の安全基準の整備等による安全の確保（4（1）（2））
- 小型船舶（プレジャーボート、漁船等）の安全対策（5（1）ア・イ・（2）・（3））
- ライフジャケット着用率の向上（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））
- 海上交通の安全対策に係る調査研究等の充実（10）

### **1 海上交通環境の整備**

船舶の大型化、高速化、海域利用の多様化、海上交通の複雑化等を踏まえ、船舶の安全かつ円滑な航行、港湾における安全性を確保するため、航路、港湾、漁港、航路標識等の整備を推進するとともに、海図、水路誌、海潮流データ等の安全に関する情報の充実及びICTを活用した情報提供体制の整備を図る。

また、海上交通環境の変化には常に注視し、必要に応じて現行制度の見直しの検討にも取り組む。

#### **（1）交通安全施設等の整備**

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

港湾における船舶の安全かつ円滑な航行や荒天時等における海難の発生を防止する観点から、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するとともに、海象情報をホームページで公表するなど情報提供に努める。また、関係機関間における連絡体制の構築を図る。

#### イ 漁港の整備

漁船の安全な航行や荒天時等においても漁船の安全な避難を可能とする防波堤、航路及び泊地等の整備を推進する。

#### ウ 航路標識等の整備

自然災害に伴う航路標識等の倒壊等を未然に防止し、災害時でも海上交通安全を確保するために、航路標識の耐震・耐波浪補強整備を推進する。

また、平時から航路標識等を活用した安全確保に取り組む。

#### エ 港湾における大規模災害対策の推進

災害に強い海上輸送ネットワークを構築するため、港湾施設の耐震性向上や「粘り強い構造」の防波堤の導入等の整備を推進するとともに、港湾BCPの策定支援や緊急確保航路等における航路啓開計画の策定等を推進する。

#### オ 漁港の耐震性の強化

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推進する。

また、漁港構造物の耐震性についての現状の把握に努めるとともに、耐震化の技術開発を行う。

#### カ 漂流ごみの回収による船舶交通安全の確保

東京湾、伊勢湾、瀬戸内海、有明海、八代海の閉鎖性海域（港湾区域、漁港区域を除く。）に配備している海洋環境整備船により、海面に漂流する流木等のごみや船舶等から流出した油の回収を実施し海域環境の保全を図るとともに船舶の安全かつ円滑な航行を確保する。

#### キ 港湾施設の老朽化対策の推進

港湾の施設単位毎に作成する維持管理計画や港湾単位で作成する予防保全計画に基づいて、老朽化や社会情勢の変化に伴って機能が低下した施設の利用転換やスペックの見直し等を計画的に進め、より効率的なふ頭へ再編するなど、戦略的なストックマネジメントによる老朽化対策を推進する。

### **(2) ふくそう海域等の安全性の確保**

#### ア 一元的な海上交通管制の構築

津波等の災害発生時において、船舶への警報等の伝達、避難海域等の情報提供を迅速確実に実施するとともに、平時において、混雑緩和に向けた情報提供を的確に実施するため、三大湾（東京湾、伊勢湾及び大阪湾）における海上交通センターと各港内交通管制室を統合の上、これら業務を一元的に実施する体制の構築を、現行制度の見直しの検討も含めて推進する。

#### イ ふくそう海域における安全性の確保

船舶交通がふくそうする海域において、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社会的ダメージを引き起こすだけでなく、海上交通を遮断し、我が国の経済活動を麻痺させるおそれがある。

このため、海上交通センターから危険防止のための指示・勧告・情報提供を行うことにより、船舶交通の安全確保を推進する。また、同センター運用管制官の技能等向上のための研修等の拡充、訓練用運用卓の整備、レーダーの高機能化による監視機能の強化を推進し、同センターの機能向上を図る。

さらに、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においては、航行船舶の指標となるA I S 仮想航路標識の整備を推進する。

#### ウ 準ふくそう海域における安全性の確保

準ふくそう海域（ふくそう海域を結ぶ東京湾湾口～石廊埼沖～伊勢湾湾口～潮岬沖～室戸岬沖～足摺岬沖の各海域を経て瀬戸内海に至る海域）は、船舶交通量が多く、複雑な進路交差が生じるため、死者、行方不明者を伴うなどの重大海難が発生する蓋然性が高いことから、A I S 航路標識等を活用した航行に適する経路を指定し整流化を図る制度について検討する。

### **(3) 海上交通に関する情報提供の充実**

#### ア 航行支援システムを用いた情報提供の実施

船舶の動静を把握したうえで行う情報提供や全国各地の灯台等で観測した気象・海象の現況、その他、船舶交通の安全のために必要な情報の提供を、船舶自動識別装置（A I S）、テレホンサービス、無線等、多様な手段を用いて引き続き実施していくとともに、利用者のニーズや利便性向上を図るため、所要の見直しを図る。

また、A I S 情報を活用した乗揚げ防止指導等について、確実性向上を図る。

#### イ 気象情報等の充実

海上交通に影響を及ぼす自然現象を的確に把握し、海上警報・予報及び津波警報・注意報並びに台風予報図、波浪の実況・予想図等の質的向上と適時・適切な発表及び迅速な伝達に努める。

また、気象、津波等に関する観測施設を適切に整備・配置し、維持するとともに、防災関係機関等との間の情報の共有やITを活用した観測・監視・通報体制の強化を図るものとする。これらの情報のより有効な活用が図られるよう広報や講習会等を通じて気象知識の普及に努める。

#### ウ 異常気象時における安全対策の強化

台風等の異常な気象又は海象、海難の発生等の事情により、船舶交通の危険を生じるおそれのある場合、注意喚起・安全指導・勧告等を行い、船舶に必要な措置を講じさせ船舶交通の安全を確保する。

#### エ 航海安全情報の充実及び利便性の向上

海難の未然防止や安全で効率的な航海の促進を図るため、航海用海図（紙海図及び電子海図）及び航海用刊行物（水路誌等）を的確に整備する。また、これらの航