

# 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搜索救助・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 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。
- 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. 海上交通の安全についての対策

### < 2つの視点 >

- ① 海難防止のための諸施策の継続的推進
- ② 人命救助体制の充実・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 小型船舶等の安全対策の充実
- 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**

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でき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ります。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・的確な捜索・救助活動を引き続き強力に推進する。

### **海難等の状況**

平成18年から22年までの船舶事故隻数は、年平均2,497隻であり、それ以前の5年間と比べると、7.5%減少している。

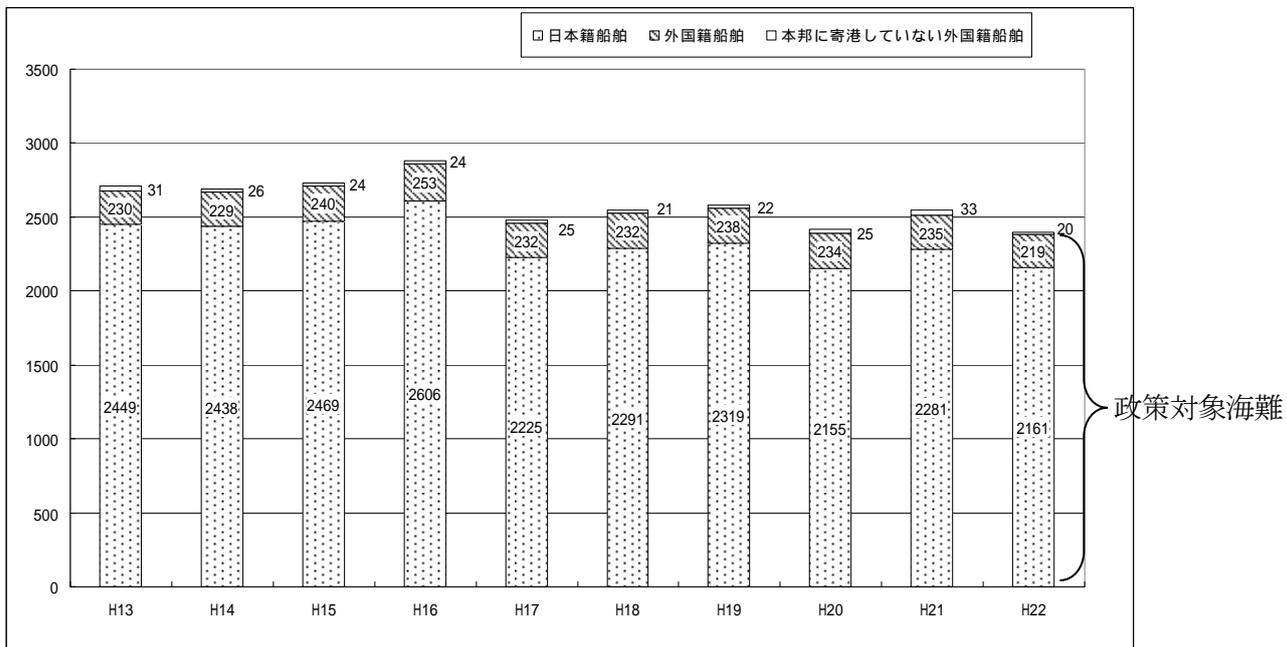
事故の発生海域でみると、沿岸海域（距岸20海里まで及び港内）で発生しているものが全体の9割以上を、ふくそう海域（東京湾、伊勢湾、瀬戸内海及び関門港）で発生しているものが全体の約4割を、それぞれ占めており、事故船舶の種別でみると、小型船舶（プレジャーボート・漁船）が全体の7割を占め、特に、プレジャーボートの事故隻数が、平成18年の852隻から22年の963隻と増加基調となっている。

また、商船（貨物船・タンカー・旅客船）の事故隻数は、平成18年から22年までで年平均で506隻であり、それ以前の5年間（同536隻）と比べると、5.6%減少している。

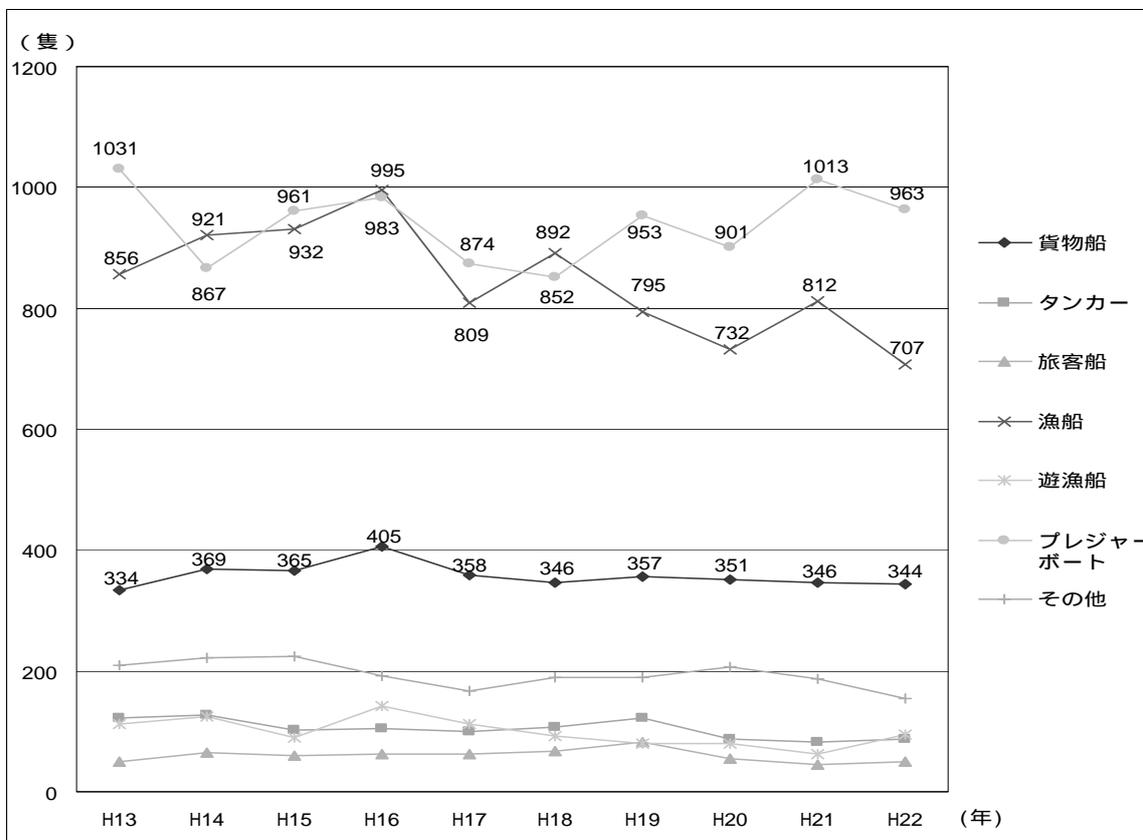
このうち、平成18年から22年における我が国の施策が及ばない本邦に寄港しない外国船舶を除いた船舶事故隻数は、年平均2,473隻となっている。

船舶事故または、船舶からの海中転落による死者・行方不明者数は、平成18年から22年までで年平均で250名であり、それ以前の5年間（同306名）と比べると約18%減少している。

参考資料 事故隻数の推移（※政策対象は「本邦に寄港しない外国籍船舶」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



## 交通安全基本計画における目標

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。

## 第2節 海上交通の安全についての対策

### 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・協力して推進するとともに、特に小型船舶海難に伴う人身事故が多い沿岸海域における迅速かつ的確な人命救助体制の充実・強化等を図る。

また、海難が発生した場合には、海難の原因、発生場所、関係船舶の種別・大きさ等の諸要素の整理・分析に基づいて、事故の様々な態様に応じた、きめ細かい発生防止策を講じるとともに、平成21年の熊野灘沖におけるフェリーの大傾斜・座礁事故等特異な海難に関しても、その原因究明の成果を踏まえて、関係者の連携・協力により有効な再発防止策を検討する。

これらに加え、海難に関するヒヤリ・ハット事例の整理収集、及びその有効活用によるリスク管理により、海難の再発防止、未然防止を図る。

### 講じようとする施策

#### 【第9次計画における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）
- 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））
- 船舶事故等の調査分析の強化（9）

### 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，リアルタイム海潮流データ等の安全に関する情報の充実及びITを活用した情報提供体制の整備を図る。

## **(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

漁港について，平成19年度を初年度とする漁港漁場整備長期計画に基づいて，漁船の避難のための漁港等を整備するとともに，港内の安全性を確保するために，津波防護効果も考慮した防波堤，泊地，津波による漂流物防止のための施設等の整備を推進する。

### ウ 災害に強い航路標識等の整備

商用電源を利用している航路標識にあつては，台風などの自然災害によって被害を受けた場合，その機能が維持できず，船舶交通の安全が確保できない状況となることから，可能な限り太陽光発電等自立型電源を付加する等する。また，老朽化した航路標識施設の耐震・耐波浪化を図ることにより災害に強い航路標識の整備を推進する。

### エ 港湾の耐震性の強化

兵庫県南部地震や福岡県西方沖地震の教訓を踏まえ，以下の施策を実施する。

#### (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

大規模震災時等に避難者や緊急物資の輸送を確保するため，耐震強化岸壁や緑地等オープンスペースの整備を推進するとともに，我が国の産業や経済への影響を最小限に抑えるため，一定の輸送機能を確保できるよう，国際海上コンテナターミナルや複合一貫輸送等に対応した内貿ターミナル等の耐震強化を図る。

#### (イ) 既存港湾施設の耐震性強化

臨港道路等の既存施設については，その耐震性について点検を実施し，必要に応じ橋りょう及び高架部の耐震性を強化するとともに，液状化による被災が生じた場合復旧に長期間を要するおそれがある施設について，液状化対策を実施する。

### 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

術開発について検討を行う。

#### カ 港湾の保安対策の推進

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（平成 16 年法律第 31 号）に基づく国際港湾施設の保安措置が適確に行われるように実施状況の確認や人材育成等の施策を行うとともに、港湾施設の出入管理の高度化等を進め、港湾における保安対策を強化する。

### **（２）海上交通に関する情報提供の充実**

#### ア 「ふくそう海域」における船舶交通安全対策の推進

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、システムの二重化等によるレーダー監視機能の強化を推進し、同センターの機能向上と信頼性の向上を図る。

#### 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 異常気象等発生時における安全対策の強化

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・勧告等により、船舶に必要な措置を講じさせ船舶の安全を確保する。

#### エ 「ふくそう海域」における航路標識等の高度化整備

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、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航路標識等の視認性、識別性を向上させるとともに、潮流情報等の提供の充実強化を図るなどの高度化整備を推進する。

#### オ 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、これらの航海用海図等を最新のものに維持するための情報として水路通報を提供し、航路障害物の存在等、船舶が安全に航行するため緊急に必要な情報を航行警報により提供

するなど、適切な手段で最新維持を図る。

特に、電子海図については、電子海図表示システムの搭載義務化に対応するため、国際基準に則った情報の充実及び更新頻度の向上を実施し、利便性の向上と安全で効率的な運航に資する情報を的確に提供する。

さらに、外国船員等の増加に対応するため、英語表記の紙海図刊行区域を充実させ、外国人船員に対する利便性の向上及び我が国周辺海域における航行の安全を図る。

小型船運航者に対し、航行警報の情報を携帯電話等で確認できるよう、情報提供の手法や体制を検討する。

このほか、安全な航海、海難発生時の効率的な海難救助等に対応するために、海洋短波レーダー等によるリアルタイム海潮流データを迅速・的確に収集・提供する体制の充実強化を図る。

### **(3) 高齢社会に対応した旅客船ターミナル等の整備**

港湾においては、利用者の安全を確保するため、波浪の影響による浮桟橋の動揺や潮位差による通路の勾配の変化等、特有の要因を考慮する必要がある。そのため、高齢者、障害者等も含めたすべての利用者が旅客船ターミナル、係留施設、マリーナ等を安全かつ身体的負担の少ない方法で利用・移動できるよう段差の解消、視覚障害者誘導用ブロックの整備等による施設のバリアフリー化を推進する。

## **2 海上交通の安全に関する知識の普及**

海上交通の安全を図るためには、海事関係者のみならず、マリンレジャー愛好者、更には広く国民一人一人の海難防止に関する意識を高める必要がある。そのため、あらゆる機会を通じて、海難防止思想の普及に努める。

さらに、各種船舶の特性や海難の実態に即したより具体的、より効果的な安全指導を行う。

### **(1) 海難防止思想の普及**

海難防止強調運動や海難防止講習会を通じて、広く海難防止思想の普及、高揚並びに海難防止に関する知識・技能の習得及び向上を図る。

### **(2) 外国船舶に対する情報提供等**

我が国周辺海域の地理等に不案内な外国船舶に対して、訪船し、又はインターネット若しくは代理店を活用し、航行安全上必要な情報を提供する。

## **3 船舶の安全な運航の確保**

海事関係者の知識・技能の維持向上や安全な運航に係る体制を確立することにより、船舶の運航面からの安全の確保を図る。

そのため、船員、水先人、旅客船事業者及び内航海運業者の資質の向上、運航管理の

適正化に関し、事故の要因分析も踏まえた適切な指導・監督を充実強化するとともに、運航労務監理官による監査を推進する。

また、国際的な協力体制の下、我が国に寄港する外国船舶の乗組員の資格要件等に関する監督を推進する。

これらに加えて、事業者が構築した安全管理体制について国がその実施状況を確認する運輸マネジメント評価を引き続き推進する。

## **(1) 船舶の運航管理等の充実**

### ア 運輸安全マネジメント評価の推進

商船の海難事故の減少を図るため、海事分野において、事業者が社内一丸となった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について、海運事業の種類、規模等の特性を踏まえつつ、対象事業者へのきめ細かい指導を推進する。また、海難に関するヒヤリ・ハット事例の整理収集を進め、事業者のリスク管理意識の向上を図っていく。

### イ 旅客船事業者等に対する指導監督の充実強化

旅客船事業者及び内航海運業者に対して、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、監査手法の改善に努め、監査の充実強化を図る。

### 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

安全統括管理者及び運航管理者や乗組員に対する研修については、受講者の運航管理に関する知識、意識の向上を図るため、最新の事故事例の分析結果を活用するなどにより、研修水準の向上を図る。

また、万一の事故に際しての旅客船乗組員、事業者の対応能力の向上を図るため、旅客船事故対応訓練の充実を図る。

### エ 事故再発防止対策の徹底

旅客船の事故が発生した場合であって、事業者の運航管理体制等に根本的な問題があることが判明したときは、広く外部の有識者を交えた検討会を開き、抜本的な事故再発防止対策を策定し、その対策の徹底を指導する。

また、事故の内容や発生頻度により必要な場合は、事業者団体等を通じ、注意喚起を行い、事業者や一般利用者の事故防止意識の啓発に努める。

### オ 安全情報公開の推進

利用者が適切な選択を行うことを可能とするとともに、事業者に安全対策推進のインセンティブを与えるため、事業者と国とがそれぞれの役割に応じて、旅客運送事業における安全確保の仕組みや事故に関する情報の公開を推進する。

## **(2) 船員の資質の確保**

「1978年の船員の訓練及び資格証明並びに当直の基準に関する国際条約」(STC

W条約<sup>※</sup>)に準拠した船舶職員及び小型船舶操縦者法(昭和26年法律第149号)に基づき、船舶職員の職務を行うに当たり必要な知識及び能力を有している者に対してのみ海技免許の付与及び海技免状の更新を行うことで、船舶職員の資質を確保するとともに、各船員教育機関における新人教育及び再教育を通じて、このような資質を備えた船舶職員の育成を図る。

また、船員法(昭和22年法律第100号)に基づく発航前検査の励行、操練の適切な実施、航海当直体制の確保、船内の巡視制度の確立等について、運航労務監理官による監査等を徹底し、船員の安全意識等の維持及び向上を図る。

さらに、最新の航海機器等への対応を背景として2010年6月に採択されたSTCW条約の改正(船員に求められるコミュニケーション能力、新技術対応能力等の規定新設など)を受け、当該改正の発効日から5年以内の完全実施を目指す。

### **(3) 船員災害防止対策の推進**

安全衛生管理体制の整備等を通じ船内の労務管理等の不備に起因する海難を防止するため、船員災害防止活動の促進に関する法律(昭和42年法律第61号)に基づき策定している船員災害防止基本計画及び船員災害防止実施計画の着実な実施により船員災害防止対策の推進を図る。

### **(4) 水先制度による安全の確保**

水先法(昭和24年法律第121号)に基づき、水先業務を行うために必要な知識及び技能を有している者に対してのみ水先人の免許の付与及び更新を行うとともに、一定の港若しくは水域において水先人を乗組ませなければならない強制水先制度を適切に運用する。さらに、三級水先人を始めとした水先人の養成及びその安定的確保を通じて、船舶交通の安全を図る。

### **(5) 外国船舶の監督の推進**

船員に求められる訓練、資格証明及び当直基準については、STCW条約等の国際条約で定められているが、我が国近海において、当該条約基準を満たしていない船舶(サブスタンダード船)による海難が少なからず発生していることから、これらの海難を防止し、船舶航行の安全を図るため、関係条約に基づき外国船舶の監督(PSC<sup>※</sup>)を推進する。さらに、東京MOU<sup>※</sup>の枠組みに基づき、アジア太平洋域内の加盟国と協力して効果的なPSCを実施し、サブスタンダード船の排除を図る。

### **(6) 最新の航海機器の導入等**

超高速船の海中障害物等との衝突事故の回避について、障害物検知システム等の精緻化などを踏まえて、ハード・ソフト一体の安全対策に万全を期す。

---

※ STCW 条約 : The International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978

※ PSC : Port State Control

※ 東京 MOU : Memorandum of Understanding on Port State Control in the Asia-Pacific Region

また、現在、外航貨物船では300トン以上、内航船では500トン以上に義務付けられている船舶自動識別装置（AIS）の、設置義務のない船舶への普及促進のための検討を行う。

#### **4 船舶の安全性の確保**

船舶の安全性を確保するため、国際的な協力体制の下、船舶の構造、設備、危険物の海上輸送及び安全管理システム等に関する基準の整備並びに検査体制の充実を図るとともに、我が国に寄港する外国船舶の構造・設備等に関する監督を推進する。

##### **（１）船舶の安全基準等の整備**

船舶の安全性を確保するため、国際海事機関（IMO）において船舶の構造、設備等の安全基準の整備について検討されており、我が国はこれらの動向に対応するとともに、技術革新、海上輸送の多様化等の情勢に対応するため、所要の安全基準や検査体制の整備を図る。特に、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や次世代の航海支援システム構築に向けた e-Navigation 戦略等の国際海事機関における新たな安全基準等の検討に積極的に対応するとともに、技術革新の促進及び規制適合コストの低減を図るため、事業者の創意工夫による多種多様な規制適合方法が認められることを可能とする性能基準化を推進する。

また、サブスタンダード船の使用を抑制することを目的とする各船舶の安全等の情報を公開するための国際的データベース（EQUASIS<sup>※</sup>）の運用等、船舶の安全性向上による質の高い海上輸送に資する国際的動向に積極的に対応する。

さらに、交通バリアフリー法に基づく旅客船のバリアフリー化の義務化に対して、旅客船事業者が円滑に対応できるよう、ユニバーサルデザインの観点も考慮した必要な対策を講ずる。

##### **（２）船舶の検査体制の充実**

近年の技術革新、海上輸送の多様化に応じた従来の設計とは異なる船型を有する船舶の増加や、国際的な規制強化に伴い、高度で複雑かつ広範囲にわたる検査が必要となっている。こうした状況に適切に対応していくため、ISO9001 に準じた品質管理システムに則り、船舶検査体制の品質の維持向上を図る。

また、危険物の海上輸送について、IMOにて定められる国際的な安全基準に基づき国内規則の整備を図るとともに、危険物運搬船に対して運送前の各種検査や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、海上輸送における事故防止に万全を期す。

さらに、海上における人命の安全の観点から、船舶及びそれを管理する会社の総合的な安全管理体制を確立するための国際安全管理規則（ISMコード）については、

---

<sup>※</sup> EQUASIS : European Quality Shipping Information System

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あたり極めて有効であるため、同コード上強制化されていない内航船舶に対しても、事業者等が構築した安全管理システムを認証するスキームを運用しているところ、引き続き当該システムの審査を実施する。

### **(3) 外国船舶の監督の推進**

船舶の構造・設備等については、SOLAS条約等の国際条約に定められているが、我が国近海において、依然としてサブスタンダード船による海難が発生している。重大事故が発生した場合には人命の安全や海洋環境等に多大な影響を及ぼす可能性があることから、これらの海難を防止し、船舶航行の安全を図るため、関係条約に基づき外国船舶の監督（PSC）を推進する。

さらに、東京MOUの枠組みに基づき、アジア太平洋域内の加盟国と協力して効果的なPSCを実施し、サブスタンダード船の排除を図る。

## **5 小型船舶等の安全対策の充実**

漁船、プレジャーボートなどの小型船舶等による海難が海難全体の7割を占めることから、マリレジャー愛好者、漁業関係者が自ら安全意識を高めることに加え、安全に運航できる環境の整備及び救助体制の強化が不可欠である。

このため、ボートパーク等の整備、水域の秩序ある利用、ライフジャケットの着用、ヘリコプターを活用した機動救難体制の拡充等を推進する。

さらに、船員災害防止基本計画及び船員災害防止実施計画に基づき、高年齢船員や漁船等の死傷災害防止対策を推進する。

### **(1) 小型船舶等の安全対策の推進**

ア 小型船舶等向け海上安全情報の提供強化を図る。

耐航性や情報入手手段の劣る小型船舶が、気象の急変や航路障害物の存在を緊急度に応じて事前に認知できるよう、小型船舶向けホームページの充実、携帯メール配信機能等の活用等を通じ、アクティブな情報提供体制を構築することで、小型船舶に対する安全対策の充実強化を図る。

イ 小型船舶操縦者の遵守事項等の周知・啓発

小型船舶操縦者の遵守事項（酒酔い操縦等の禁止、ライフジャケットの着用等）及び海難防止に資する最新の情報の周知・啓発等を通じて、マナー及び安全意識の向上を図る。

ウ ライフジャケット着用率の向上

平成22年におけるライフジャケット着用率（海中転落者のうち、ライフジャケットを着用していた者の割合）は約48%であり、船種別で着用率が最も低いのは漁船である。

海難による死者・行方不明者の約6割を占める漁業従事者のライフジャケット

着用率は、依然として30%前後と低調な状況にある。

このため、特に漁業従事者のライフジャケット着用率を向上させることが必要であり、関係省庁、地方自治体及び関係団体が連携のうえ、漁業従事者を対象とした、より一層の自己救命策確保の指導・啓発に取り組んでおり、ライフジャケットの着用効果等についての理解とその着用の徹底を図る。また、着用率の向上に資する効果的な方策を新たに検討する。

#### 【数値目標】5年間平均50%以上

#### エ 最新航海機器の導入等

他船からの認知性向上のための機器(AIS等)を始めとして、事故抑止に資する航海機器の導入・普及に向けた検討を行う。

### **(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

関係省庁、関係機関、団体と連携し、船舶所有者に対して、適切な船舶検査の受検、操縦時の遵守事項やライフジャケットの着用等に関する安全指導の推進を図るとともに海難防止講習会や訪船指導等を通じて、安全運航のための基本的事項の励行について指導を行うことにより、マリンレジャー愛好者自身の海難防止意識の高揚を図る。

#### 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

ミニボートの安全安心な利用を推進するため、転覆等のトラブルの原因の分析と対策案の検討等を踏まえたガイドラインに基づき、ユーザーへの安全周知活動を図るとともに、関係団体等に働きかけ、相談窓口の設置や安全講習会の開催を推進する。

#### ウ 河川等における事故防止対策の推進

河川・湖における落水、航行不遵守といった事故原因を踏まえ、レジャー愛好者及び漁業者に対しライフジャケットの着用及び河川・湖毎に定められている運航ルール等の遵守について、関係者と連携して安全周知活動を行う。

### **(3) ボートパーク、フィッシャリーナ等の整備**

#### ア ボートパーク等の整備

近年、各地で課題となっている放置艇問題を解消し、港湾等の公共水域の秩序ある利用を図るために、既存の静穏水域の護岸を活用した係留施設や公共空地等を活用した陸上保管施設等のボートパークの整備を、公共事業により推進している。また、民間、3セクマリーナの整備については、「公共施設等の建設、維持管理、運営等を民間の資金、経営能力及び技術的能力を活用して行う手法」(PFI<sup>※</sup>)を含む民間活力を積極的に導入して推進する。

※ PFI : Private Finance Initiative

プレジャーボート活動の安全を確保し、秩序ある水域の利用を図れるよう、ボートパーク等の位置及びプレジャーボートの活動水域の設定に十分留意するとともに、ボートパーク等内の安全性の確保を図る。

#### イ フィッシャリーナの整備

漁港においては、海洋性レクリエーションのニーズの増加に伴い、漁港を利用するプレジャーボート等が増加していることから、これらと漁船とのトラブル等を防止するため、プレジャーボート収容施設の整備を推進する。

#### ウ 係留・保管能力の向上と放置艇に対する規制措置

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、津波・高潮防災や景観形成の観点等も考慮した上で、積極的に推進する。

さらに、プレジャーボートの保管場所確保の義務化について制度化に向けた検討を進める。

### **（４）漁船等の安全対策の推進**

死者・行方不明者を伴う海難事故の半数以上を漁船海難が占めるとともに、漁船乗組員のライフジャケット着用率についても、平成 22 年は、前述のとおり 30%前後と、依然、低調な状況が継続している。また、海難原因については、見張り不十分、操船不適切等の運航の過誤や機械取扱い不良といった人為的要因によるものが大半を占めている。このような状況から、関係省庁と連携し、漁業関係者を対象とした海難防止講習会や訪船指導等を通じて、安全運航のための基本的事項の励行について指導を行うことにより漁船の安全対策を推進する。

## **6 海上交通に関する法秩序の維持**

海上交通に係る法令違反の指導・取締りを行い、海上交通に関する法秩序を維持する。海上交通のふくそうする航路等における航法に関する指導取締りの強化及び無資格運行や区域外航行のような海難の発生に結び付くおそれのある事犯に関する指導取締りの実施に加え、特に海上輸送やマリンレジャー活動が活発化する時期等には、指導取締りを強化し、海上交通に関する法秩序の維持を図る。

## **7 救助・救急活動の充実**

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。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。

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。

**【数値目標】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  
20 トン未満船舶からの海難による海中転落の救助率を 35%以上  
漂流予測の的中率を 5 年間平均 75%以上**

### **(1) 海難情報の早期入手体制の強化**

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 것을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。

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。

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%以上にすることを目指す。

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。

**【数値目標】海難発生後 2 時間以内での海上保安庁の関知率 85%以上**

### **(2) 迅速的確な救助勢力の体制充実・強化**

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。

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。

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・旧式化が進んだ巡視船艇・航空機の代替整備等に併せて速力・夜間捜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捜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。

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。

## **8 被害者支援の推進**

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。

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。

## **9 船舶事故等の原因究明と再発防止**

### **(1) 事故等の原因究明と再発防止**

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適確に行うため、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り分析能力の向上に努め、もって船舶事故の防止に寄与する。また、過去の事故等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より総合的な調査研究を推進し、その成果を原因の究明に反映させる。

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。

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。

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，情報交換等を行うことにより，世界における海上交通の安全性向上に貢献していく。

## **(2) 海難事故の解析等の推進**

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。

## **10 海上交通の安全対策に係る調査研究等の充実**

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。

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。