

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（本邦に寄航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（2,496隻）と比較して、平成27年までに、約1割削減（2,250隻以下）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つの柱>

- 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、漁業活動やマリン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うる。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。

I 海難等の状況

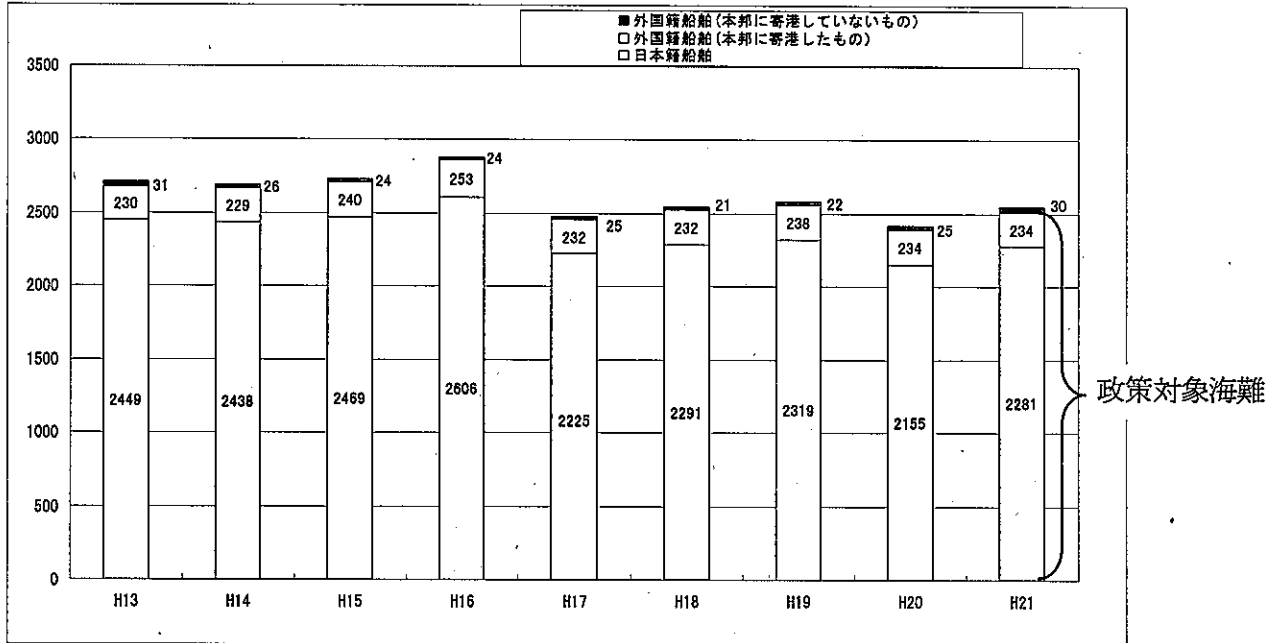
平成18年から21年までの船舶事故隻数は、年平均2,521隻であり、それ以前の5年間と比べると、6.7%減少している。

事故の発生海域で見ると、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、事故船舶の種別で見ると、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21年の1,013隻と増加基調となっている。

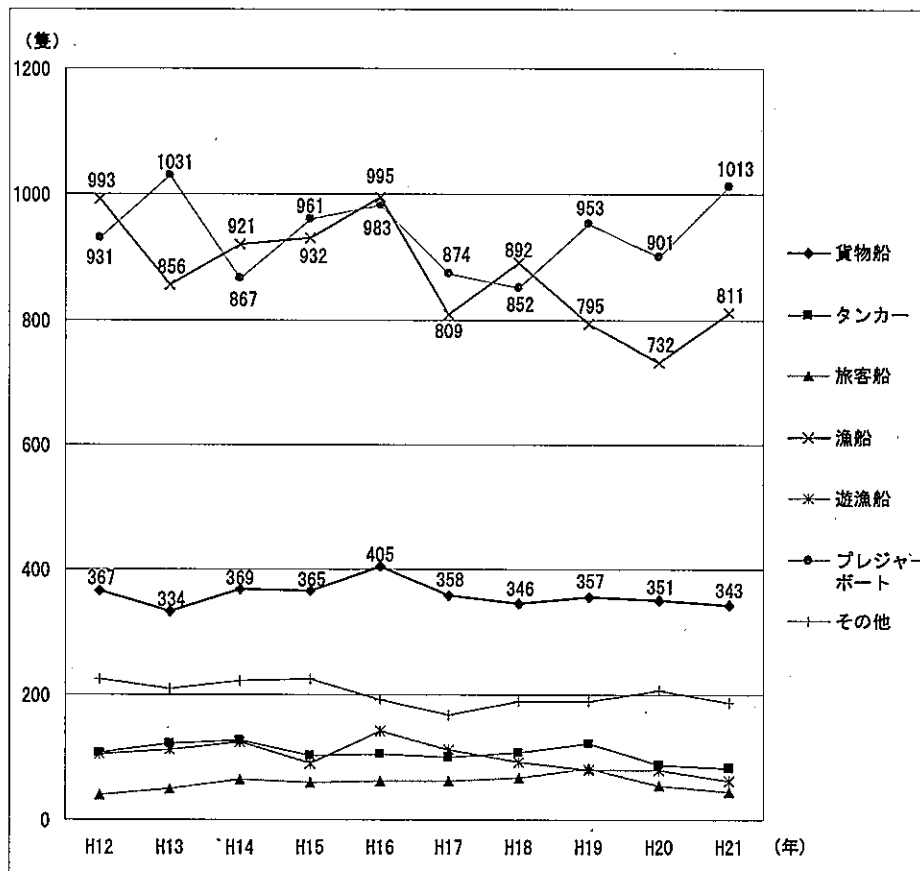
また、商船（貨物船・タンカー・旅客船）の事故隻数は、平成18年から21年までで年平均で512隻であり、それ以前の5年間（同536隻）と比べると、4.4%減少している。

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21年までで年平均で264名であり、それ以前の5年間（同306名）と比べると約13.7%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



II 交通安全基本計画における目標

【数値目標】我が国周辺で発生する海難隻数(本邦に寄航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(2,496隻)と比較して、平成27年までに、約1割削減(2,250隻以下)とする。

「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

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。

II 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・ウ)
- 異常気象等発生時における安全対策(1(2)イ)
- 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の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 I T 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」(STCW条約[※])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

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