

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 S T C W 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、船員法施行規則及び船舶職員及び小型船舶操縦者法施行規則等の一部を改正し、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、水先業務を行うことができる船舶の範囲に応じた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等級別免許制度並び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とともに、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、S T C W 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（P S C[※]）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 P S C 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。

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されている船舶自動識別装置（A I S）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

※ P S C : Port State Control

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

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[※]）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、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

[※] EQUASIS : European Quality Shipping Information System

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、マリプレジャー愛好者、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21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45%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、年々増加傾向にあるものの、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。

【数値目標案】5年間平均50%以上とする。

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[※])を含む民間活力を積極的に導入して推進する。

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

※ PFI : Private Finance Initiative

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、改善の兆しは見られるものの、平成 21 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%以上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約 30%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

転落の救助率を過去5年平均5%増の35%以上とする。

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74%となっており、今後は5年平均約5%増の80%以上を目標とする。

【数値目標案】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を過去5年平均比5%増の35%以上とする。

漂流予測の的中率を過去5年平均比5%増の80%以上とする。

（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74%となっており、中でも漁船は約62%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であることから、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。

【数値目標案】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。