

第2章 鉄道交通の安全

1. 鉄道事故のない社会を目指して

鉄道は、多くの国民が利用する生活に欠くことのできない交通手段である。

2. 鉄道交通の安全についての目標

乗客の死者数ゼロを目指す。
運転事故全体の死者数減少を目指す。

3. 鉄道交通の安全についての対策

< 2つの視点 >

重大な列車事故の未然防止 利用者等の関係する事故の防止

< 8つの柱 >

鉄道交通環境の整備
鉄道交通の安全に関する知識の普及
鉄道の安全な運行の確保
鉄道車両の安全性の確保
救助・救急活動の充実
被害者支援の推進
鉄道事故等の原因究明と再発防止
研究開発及び調査研究の充実

第1節 鉄道事故のない社会を目指して

人や物を大量に、高速に、かつ、定時に輸送できる鉄道（軌道を含む。以下に同じ。）は、年間 220 億人が利用する国民生活に欠くことのできない交通手段である。列車の運行が高速・高密度で運行されている現在の鉄道においては、一たび列車の衝突や脱線等が発生すると、多数の死傷者を生じるおそれがある。また、ホーム上で又はホームから転落して列車に接触するなどしたことによる人身障害事故が増加していることから、利用者等が関係するこのような事故を防止する必要性が高まっている。

このため、国民が安心して利用できる、一層安全で安定した鉄道輸送を目指し、重大な列車事故やホームでの事故への対策等、各種の安全対策を総合的に推進していく必要がある。

鉄道事故の状況等

1 鉄道事故の状況

鉄道の運転事故は、長期的には減少傾向にあるが、近年は下げ止まりの傾向にあり、平成 18 年からは 850 件程度で推移し、22 年は 件であった。

また、平成 22 年の死者数は 人であり、負傷者数は 人であった。

なお、平成 17 年には乗客 106 人が死亡した J R 西日本福知山線列車脱線事故、及び乗客 5 人が死亡した J R 東日本羽越線列車脱線事故が発生したが、18 年から 22 年までの間は乗客の死亡事故が発生しなかった。

2 近年の運転事故の特徴

人身障害事故は、平成 14 年から増加傾向にあり、18 年から件数で踏切障害事故を上回り、22 年には運転事故全体の約 50% を占めている。また、踏切障害事故は長期的に減少傾向にあるが、平成 22 年においても運転事故全体の約 40% を占めており、人身障害事故を合わせると約 90% を占めている。

特に、ホーム上で又はホームから転落して列車に接触するなどしたことによる人身障害事故が増加傾向にある。

交通安全基本計画における目標

乗客の死者数ゼロを目指す。

運転事故全体の死者数減少を目指す。

列車の衝突や脱線等により乗客に死者が発生するような重大な列車事故を未然に防止することが必要である。また、近年の運転事故等の特徴等を踏まえ、ホームでの事故等を含む運転事故全体の死者数を減少させることが重要である。

近年は輸送量の伸び悩み等から、厳しい経営を強いられている事業者が多い状況であるが、引き続き安全対策を推進していく必要がある。

こうした現状を踏まえ、国民の理解と協力の下、第2節及び第3章第2節に掲げる諸施策を総合的かつ強力で推進することにより、乗客の死者数ゼロを継続すること、及び運転事故全体の死者数を減少させることを目指すものとする。

第2節 鉄道交通の安全についての対策

今後の鉄道交通安全対策を考える視点

鉄道の運転事故が長期的には減少傾向にあり，これまでの交通安全基本計画に基づく施策には一定の効果が認められる。しかしながら，列車の衝突や脱線等が一たび発生すれば，多数の死傷者を生じるおそれがあること，踏切障害事故とホームでの事故等の人身障害事故を合わせると運転事故全体の約90%を占めており，その死者数が近年は下げ止まりの傾向があることから，一層安全で安定した鉄道輸送を目指し，重大な列車事故の未然防止とともに，利用者等の関係する事故を防止するため，効果的な対策を講ずるべく，総合的な視点から施策を推進していく。

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】

鉄道施設等の安全性の向上（1（1））
運転保安設備等の整備（1（2））
鉄道交通の安全に関する知識の普及（2）
鉄道事業者に対する保安監査等の実施（3（4））
大規模な事故等が発生した場合の適切な対応（3（5））

1 鉄道交通環境の整備

鉄道交通の安全を確保するためには，鉄道施設，運転保安設備等について常に高い信頼性を保持し，システム全体としての安全性を確保する必要がある。このため，運転保安設備の整備等の安全対策の推進を図る。

（1）鉄道施設等の安全性の向上

鉄道施設の維持管理及び補修を適切に実施する。また，多発する自然災害へ対応するために，軌道や路盤等の集中豪雨等への対策の強化，駅部等の耐震性の強化等を推進する。

老朽化が進んでいる橋梁等の施設について，より安全性に優れたものへと計画的に更新を進める。特に，経営の厳しい地域鉄道については，それぞれが定めた保全整備計画に基づき，施設，車両等の適切な維持・補修等の促進を図る。また，安全総点検等の機会を利用した技術面での指導や，研究機関の専門家による技術支援制度を活用する等して技術力の向上についても推進していく。

さらに，駅施設等について，高齢者，障害者等の安全利用にも十分配慮し，段差の解消，転落防止設備等の整備によるバリアフリー化を推進する。また，列車の速度が高く，かつ，1時間当たりの運行本数の多いホームについて，非常停止押しボタン又は転落検知マットの整備等の安全対策を引き続き推進する。

(2) 運転保安設備等の整備

曲線部等への速度制限機能付き A T S 等，運転士異常時列車停止装置，運転状況記録装置等について，着実にその整備を進める。

【数値目標】速度制限機能付き A T S 等を対象曲線部等へおおむね 100%整備，運転士異常時列車停止装置・運転状況記録装置等を対象車両へおおむね 100%整備

2 鉄道交通の安全に関する知識の普及

運転事故の約 90%を占める踏切障害事故と人身障害事故の多くは，利用者や踏切通行者，鉄道沿線住民等が関係するものであることから，これらの事故の防止には，鉄道事業者による安全対策に加えて，利用者等の理解と協力が必要である。このため，安全設備の正しい利用方法の表示の整備等により，利用者等へ安全に関する知識を分かりやすく，適確に提供する。また，学校，沿線住民，道路運送事業者等を幅広く対象として，関係機関等の協力の下，全国交通安全運動等において広報活動を積極的に行い，鉄道の安全に関する正しい知識を浸透させる。

3 鉄道の安全な運行の確保

重大な列車事故を未然に防止するため，運転士の資質の保持，事故情報及びリスク情報の分析・活用，地震発生時の安全対策，気象情報等の充実を図る。また，鉄道事業者への保安監査等を実施し，適切な指導を行うとともに，万一大規模な事故等が発生した場合には，迅速かつ適確に対応する。

(1) 運転士の資質の保持

運転士の資質の確保を図るため，動力車操縦者運転免許試験を適正に実施する。また，資質が保持されるよう，運転管理者が教育等について適切に措置を講ずるよう指導する。

(2) リスク情報の分析・活用

重大な列車事故を未然に防止するため，リスク情報を関係者間において共有できるよう，インシデント等の情報を収集・分析し，速やかに鉄道事業者へ周知する。また，運転状況記録装置等の活用や現場係員によるリスク情報の積極的な報告を推進するよう指導する。さらに，国への報告対象となっていないリスク情報について，鉄道事業者による情報共有化を推進する。

(3) 気象情報等の充実

鉄道交通に影響を及ぼす自然現象を適確に把握し，気象警報・注意報・予報及び津波警報・注意報並びに台風，大雨，竜巻等の激しい突風，地震，津波，火山噴火等の現象に関する情報の質的向上と適時・適切な発表及び迅速な伝達に努める。鉄道事

業者は、これらの気象情報等を早期に収集・把握し、運行管理へ反映させることで、安全を確保しつつ、鉄道施設の被害軽減と安定輸送に努める。

また、気象、地震、津波、火山現象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化やITを活用した観測・監視体制の強化を図るものとする。さらに、広報や講習会等を通じて気象知識の普及に努める。

(4) 鉄道事業者に対する保安監査等の実施

鉄道事業者に対し、定期的に又は事故の発生状況等に応じて保安監査等を実施し、施設及び車両の保守管理状況、運転取扱いの状況、乗務員等に対する教育訓練の状況、安全管理体制等についての適切な指導を行う。また、過去の指導のフォローアップを強化する等、保安監査の充実を図る。

また、主要な鉄道事業者の安全担当部長等による鉄道保安連絡会議を開催し、事故及び事故防止対策に関する情報交換等を行う。併せて、鉄道事業者の安全管理体制の構築・改善状況を国が確認する運輸安全マネジメント評価を行う。

(5) 大規模な事故等が発生した場合の適切な対応

国及び鉄道事業者における、夜間・休日の緊急連絡体制等を点検・確認し、大規模な事故又は災害が発生した場合に、迅速かつ適確な情報の収集・連絡を行う。

また、大都市圏、幹線交通における輸送障害等の社会的影響を軽減するため、鉄道事業者に対し、列車の運行状況を適確に把握して、乗客への適切な情報提供を行うとともに、迅速な復旧に必要な体制を整備するよう指導する。

4 鉄道車両の安全性の確保

科学技術の進歩を踏まえつつ、適時、適切に鉄道車両の構造・装置に関する保安上の技術基準を見直す。また、事故発生時における乗客、乗務員の被害軽減のための方策や、鉄道車両の電子機器等の誤動作防止のための方策の検討を行い、その活用を図る。

5 救助・救急活動の充実

鉄道の重大事故等の発生に対して、避難誘導、救助・救急活動を迅速かつ適確に行うため、主要駅における防災訓練の充実や鉄道事業者と消防機関、医療機関その他の関係機関との連携・協力体制の強化を推進する。

6 被害者支援の推進

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り組みを行う。

7 鉄道事故等の原因究明と再発防止

鉄道事故及び鉄道事故の兆候（鉄道重大インシデント）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、もって鉄道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、鉄道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。

8 研究開発及び調査研究の充実

鉄道の安全性向上に関する研究開発を推進する。

このため、交通安全環境研究所においては、より安全度の高い鉄道システムを実現するため、施設、車両、運転等に関する新技術の評価とその効果予測に関する研究及びヒューマンエラー事故の防止技術に関する研究を行う。また、安全度の高い新しい交通システムの実用化を促進するため、安全性・信頼性評価に関する研究を推進する。

また、近年発生した鉄道の重大事故等を踏まえ、鉄道総合技術研究所が行う事故及び災害時の被害軽減に関する試験研究・技術開発等、安全性の更なる向上に資する技術開発を推進する。

第3章 踏切道における交通の安全

1. 踏切事故のない社会を目指して
踏切事故は、長期的には減少傾向にあるが、改良すべき踏切道がなお残されており、引き続き踏切事故防止対策を推進することにより、踏切事故のない社会を目指す。

2. 踏切道における交通の安全についての目標
踏切道における交通の安全と円滑化を図るための措置を総合的かつ積極的に推進し、踏切事故の発生を極力防止する。

3. 踏切道における交通の安全についての対策

<視点>
それぞれの踏切の状況等を勘案した効果的対策の推進

<4つの柱>
踏切道の立体交差化、構造の改良及び歩行者等立体横断施設の整備の促進
踏切保安設備の整備及び交通規制の実施
踏切道の統廃合の促進
その他踏切道の交通の安全と円滑化を図るための措置

第1節 踏切事故のない社会を目指して

踏切事故は、長期的には減少傾向にある。しかし、一方では、踏切事故は鉄道運転事故の約4割（P）を占め、また、改良をすべき踏切道がなお残されている現状である。こうした現状を踏まえ、引き続き、踏切事故防止対策を総合的かつ積極的に推進することにより踏切事故のない社会を目指す。

踏切事故の状況等（P）（平成22年のデータがまとまった時点で修正）

1 踏切事故の状況

踏切事故（鉄道の運転事故のうち、踏切障害及びこれに起因する列車事故をいう。）は、長期的には減少傾向にあり、平成22年の発生件数は 件、死傷者数は 人であり、17年の発生件数450件、死傷者数306人と比較して、発生件数は %、死傷者数で %の減少となっている。

踏切事故は長期的には減少しており、これは踏切道の改良等の安全対策の積極的な推進によるところが大きいと考えられる。しかし、依然、踏切事故は鉄道の運転事故の約4割（P）を占めている状況にあり、また、改良するべき踏切道がなお残されている現状にある。

（P）

2 近年の踏切事故の特徴

近年の踏切事故の特徴としては、原因別で見ると、直前横断によるものが半数以上（P）を占めており、また、衝撃物別では自動車と衝撃したものが約5割、歩行者と衝突したものが約3割（P）を占めている。踏切道の種類別にみると、発生件数では第1種踏切道（昼夜を通じて踏切警手が遮断機を操作している踏切道又は自動遮断機が設置されている踏切道）が最も多いが、踏切道100箇所当たりの発生件数で見ると、第1種踏切道が最も少なくなっていることなどがあげられる。

交通安全基本計画における目標

踏切道における交通の安全と円滑化を図るための措置を総合的かつ積極的に推進し、踏切事故の発生を極力防止する。

第2節 踏切道における交通の安全についての対策

今後の踏切道における交通安全対策を考える視点

踏切道における交通安全対策について、踏切事故件数、踏切事故による死傷者ともに減少傾向にあることを考えると、第8次交通安全基本計画に基づき推進してきた施策には一定の効果が認められる。

しかし、踏切事故は、一たび発生すると多数の死傷者を生ずるなど重大な結果をもたらすものであること、立体交差化、構造の改良、歩行者等立体横断施設の整備、踏切保安設備の整備、交通規制、統廃合等の対策を実施すべき踏切道がなお残されている現状にあること、これらの対策が、同時に渋滞の軽減による交通の円滑化や環境保全にも寄与することを考慮し、開かずの踏切への対策等、それぞれの踏切の状況等を勘案しつつ、より効果的な対策を総合的かつ積極的に推進することとする。

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】

踏切道の立体交差化、構造の改良及び歩行者等立体横断施設の整備の促進（1）

踏切保安設備の整備及び交通規制の実施（2）

踏切道の統廃合の促進（3）

その他踏切道の交通の安全と円滑化を図るための措置（情報技術を活用した踏切事故の防止）（4）

1 踏切道の立体交差化、構造の改良及び歩行者等立体横断施設の整備の促進

立体交差化までに時間のかかる「開かずの踏切」等について、効果の早期発現を図るための構造の改良や歩行者等立体横断施設の整備等を促進する。

また、遮断時間が特に長い踏切等で、かつ道路交通量の多い踏切道が連担している地区等や、主要な道路との交差にかかわるもの等については、抜本的な交通安全対策である連続立体交差化等により、踏切道の除却を促進するとともに、道路の新設・改築及び鉄道の新線建設に当たっても、極力立体交差化を図る。

以上の構造改良等による「速効対策」と立体交差化の「抜本対策」との両輪による総合的な対策を促進する。

2 踏切保安設備の整備及び交通規制の実施

踏切遮断機の整備された踏切道は、踏切遮断機の整備されていない踏切道に比べて事故発生率が低いことから、踏切道の利用状況、踏切道の幅員、交通規制の実施状況等を勘案し、着実に踏切遮断機の整備を行う。

また、遮断時間の長い踏切ほど踏切事故件数が多い傾向がみられることから、大都

市及び主要な地方都市にある踏切道のうち、列車運行本数が多く、かつ、列車の種別等により警報時間に差が生じているものについては、必要に応じ警報時間制御装置の整備等を進め、踏切遮断時間を極力短くする。

さらに、自動車交通量の多い踏切道については、道路交通の状況、事故の発生状況等を勘案して必要に応じ、障害物検知装置、オーバーハング型警報装置、大型遮断装置等、より事故防止効果の高い踏切保安設備の整備を進める。

道路の交通量、踏切道の幅員、踏切保安設備の整備状況、う回路の状況等を勘案し、必要に応じ、自動車通行止め、大型自動車通行止め、一方通行等の交通規制を実施するとともに、併せて道路標識等の大型化、高輝度化による視認性の向上を図る。

3 踏切道の統廃合の促進

踏切道の立体交差化、構造の改良等の事業の実施に併せて、近接踏切道のうち、その利用状況、う回路の状況等を勘案して、地域住民の通行に特に支障を及ぼさないと認められるものについて、統廃合を進めるとともに、これら近接踏切道以外の踏切道についても同様に統廃合を促進する。

ただし、構造改良のうち、踏切道に歩道がないか、歩道が狭小な場合の歩道整備については、その緊急性を考慮して、近接踏切道の統廃合を行わずに実施できることとする。

4 その他踏切道の交通の安全と円滑化を図るための措置

踏切道における交通の安全と円滑化を図るため、必要に応じ、踏切道予告標、踏切信号機、歩行者等のための横断歩道橋等の設置、情報技術（IT）の活用による踏切注意情報の表示や踏切関連交通安全施設の高度化を図るための研究開発等を進めるとともに、車両等の踏切通行時の違反行為に対する指導取締りを積極的に行う。

また、踏切事故は、直前横断、落輪等に起因するものが多いことから、自動車運転者や歩行者等の踏切道通行者に対し、交通安全意識の向上及び踏切支障時における非常ボタンの操作等の緊急措置の周知徹底を図る必要がある。

このため、広報活動等を強化するとともに、学校、自動車教習所等において、踏切の通過方法等の教育を引き続き推進する。

このほか、踏切道に接続する道路の拡幅については、踏切道において道路の幅員差が新たに生じないように努めるものとする。

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

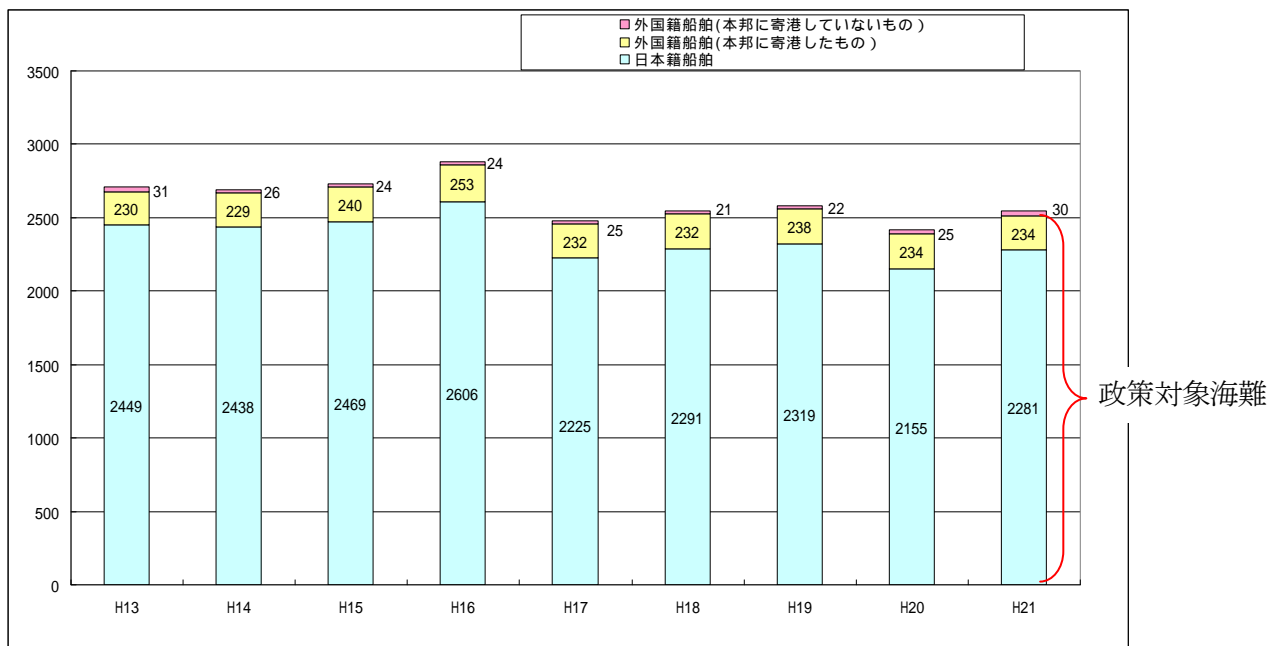
平成18年から21年までの船舶事故隻数は、年平均2,521隻であり、それ以前の5年間と比べると、6.7%減少している。

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。

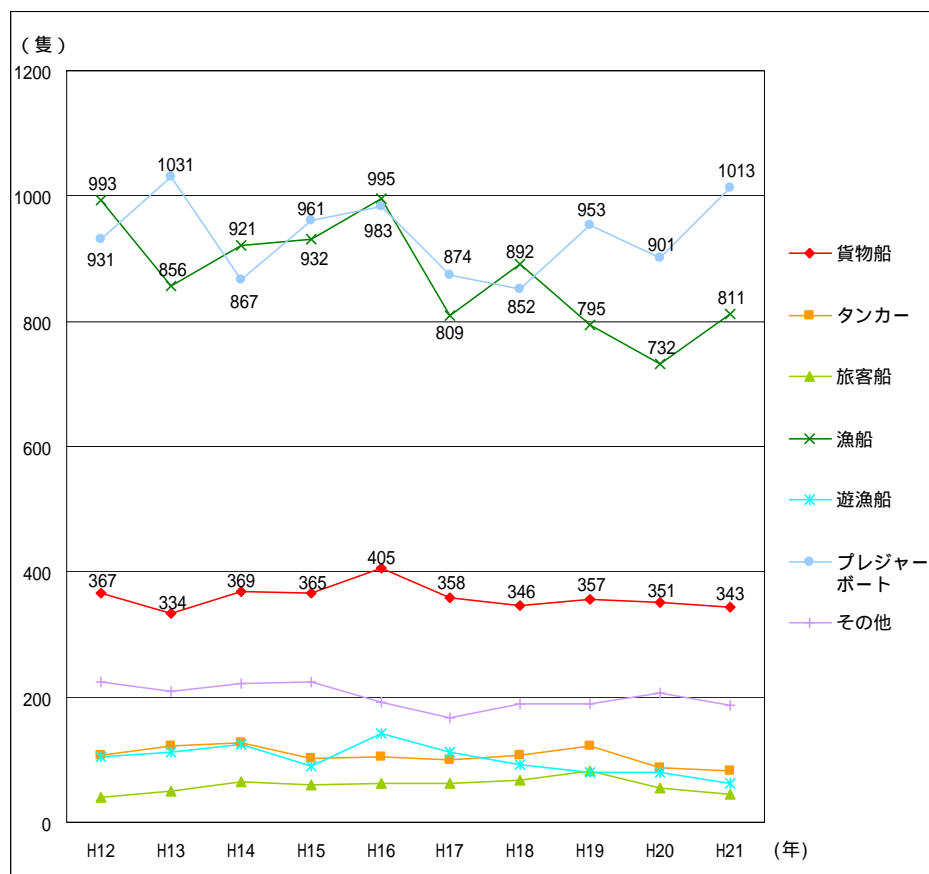
また、商船（貨物船・タンカー・旅客船）の事故隻数は、平成18年から21年までで年平均で512隻であり、それ以前の5年間（同536隻）と比べると、4.4%減少している。

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



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

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・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 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」(S T C

W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、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、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[※])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。

(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

※ 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

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[※]）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

[※] EQUASIS : European Quality Shipping Information System

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

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、マリンレジャー愛好者、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

※ PFI : Private Finance Initiative

の高い漂流予測，救助勢力の早期投入，搜索救助・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時間以内にすることを目標としているが，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。