

船舶交通のふくそうする港内，事故の起きやすい海浜，河川及び湖沼等において，警ら用無線自動車や警察用航空機と連携したパトロール等による警戒，警備，訪船連絡等を効果的に実施し，事故に直結しやすい海事関係法令違反に重点を置いた指導取締りを推進する。また，レジャースポーツに伴う事故防止のため，その愛好者に対し遊具の搬送，持込みに際して安全指導を行う。さらに，各種レジャー

スポーツ関係業者，港湾，船舶，漁業関係業者等と共に官民一体となった水上交通安全思想の普及・啓発活動を行う。

このほか，レジャースポーツを行う者同士の事故やこれらの者と遊泳者，漁業関係者等との事故を防止するため，水上安全条例の運用等を通じて，危険行為の防止に努めるなど，水上交通に関する秩序の維持に努める。

第7節 救助・救急体制の整備

1 海難情報の収集処理体制の整備

海上保安庁では，海難情報を早期に入手し，迅速かつ的確な救助活動を行うため，海上における遭難及び安全に関する世界的な制度（GMDSS）に対応した遭難周波数を24時間聴守し，事案の発生に備える。また，広く一般国民や船舶等から海上における事件・事故に関する情報を入手するため，緊急通報用電話番号「118番」の一層の周知，定着を図る。

2 海難救助体制の充実・強化及び海難救助技術の向上

1979年の海上における捜索及び救助に関する国際条約（SAR条約）に対応し，北西太平洋の広大な海域における捜索救助活動を迅速かつ的確に行うため，海運・水産関係者に対する日本の船位通報制度（JASREP）への参加促進を継続し，その有効な活用を図るほか，SAR条約に基づく近隣諸国等との海難救助に関する協力体制の充実を図る。

海難等が発生した際に，救助対象へ救助勢力を早期に投入するため，24時間の当直体制をとるとともに，船舶交通のふくそう状況，気象・海象状況等を勘案し，海難の発生のおそれがある海域において，巡視船艇・航空機を効率的に運用する。また，大型台風の接近等により大規模な海難等の発生が予想される場合には，非常配備体制をとり事案の発生に備える。

実際に海難等が発生した場合には，巡視船艇・航空機を現場に急行させるとともに，関連する情報を速やかに収集・分析して捜索区域，救助方法等を決

定する等，迅速，的確な救助活動を実施する。

また，高度な救助技術・知識が要求される特殊な海難や高度な応急処置を要する傷病者の救助に対応するため，特殊救難隊及び救難強化巡視船による特殊救難体制や救急救命士の適正な配置による救急救命体制の充実・強化を図る。

さらに，福岡，函館，美保及び鹿児島航空基地に加え関西空港海上保安航空基地に機動救難士を配置し，人命救助体制の充実・強化を図る。

このほか，（社）日本水難救済会が実施する救助訓練の指導等，民間救助体制の強化を図る。

一方，海難及び船舶からの海中転落による死亡・行方不明者を減少させるために救命胴衣の常時着用，携帯電話等の連絡手段の確保，緊急通報用電話番号「118番」の有効活用を三つの基本とする自己救命策確保キャンペーンを強力に推進し，救命胴衣着用推進モデル漁協，同マリーナの指定拡充等により救命胴衣の着用率の向上を図る。

警察では，船舶無線・各種水難救助資器材等の整備充実を図るとともに，警察用船舶と警察用航空機との連携による救助訓練等を通じて救助技術の向上に努める。また，水難の発生が予測される水域におけるパトロールを強化するとともに，警察用航空機等との連携を密にして水難救助活動を強化する。

3 洋上救急体制の充実

洋上で発生した傷病者に対し，医師，看護師の迅速かつ円滑な出動を行い，適切な医療活動を行うため，（社）日本水難救済会が事業主体となって実施

している洋上救急事業について、その適切な運営を図るための指導及び協力を行うとともに、関係団体

と協力し、医療機関の参加を促進するなど洋上救急体制の一層の充実を図る。

第8節 損害賠償の適正化・充実

国内旅客船の事故により、旅客に損害を与えた場合における損害賠償の能力を事業者に確保させるとともに、旅客一人当たりの保険金支払限度額につい

ては、自動車損害賠償責任保険の保険金支払限度額等の変動を勘案しながら、必要に応じて改定を行う。

第9節 科学技術の振興等

1 海上交通の安全に関する研究開発の推進

(1) 総務省関係の研究

独立行政法人情報通信研究機構では、海上交通の安全に寄与するため、天候や昼夜の別に関係なく海流速度、波浪等を計測する短波海洋レーダの研究開発を行い、応用観測やデータ利用技術開発を進める。また、地表面、海表面の高分解能観測が可能な航空機搭載3次元マイクロ波映像レーダの研究開発においても、応用観測技術およびデータ利用技術の開発を行う。

(2) 水産庁関係の研究

独立行政法人水産総合研究センター水産工学研究所では、転覆防止、耐航性能向上等により漁船の安全操業及び安全航行の確立を図るため、「人的影響を考慮した漁船船体の安全性評価手法の開発」等の研究を行う。

また、漁船等の安全航行を目的として「沿岸防災と海域環境の保全・再生を目的とする漁港・漁場施設の開発」に関する研究を他機関と共同で実施する。

(3) 国土交通省関係の研究

ア 国土交通本省の研究

情報通信技術（IT）の活用によりインテリジェント化した次世代の海上交通システムを構築するため、海上交通における安全性を飛躍的に向上させる「ITを活用した船舶の運航支援のための技術開発」等を実施する。また、事故原因の大半を占めるといわれるヒューマンエラー防止等のため、「先進安全航行支援システム（INT-NAV）の調査研究」を行

う。

イ 国土技術政策総合研究所の研究

船舶の航行安全のための船舶諸元の現状・将来動向に関する研究及び航路の計画・運用基準に関する研究を行う。

ウ 海上保安庁海洋情報部海洋研究室の研究

船舶の安全な航海を確保するための測量・観測技術及び解析技術等に関する研究を行う。

エ 気象庁気象研究所等の研究

海上交通の安全に寄与する気象情報等の精度向上を図るため、気象研究所を中心に「上陸台風の構造変化過程とそれに伴う暴風、豪雨、高潮の発生に関する研究」、「非静力学モデル（NHM）の高度化と同化技術の改善に関する研究」を行う。

オ 独立行政法人海上技術安全研究所の研究

船舶の安全基準策定に係る新たな評価手法である「安全基準策定のためのFSA手法の研究」を行うとともに、海難事故の原因を解明し、事故の減少を目的とする「事故調査手法の高度化に関する研究」を行う。

カ 独立行政法人港湾空港技術研究所の研究

船舶安全航行のための航路整備等に関する研究及び港湾における安全確保に関する研究を行う。

キ 独立行政法人電子航法研究所の研究

海上交通の安全の確保とその円滑化を図るため、航行援助システムに関する研究を行う。

2 海難原因究明のための総合的な調査研究の推進

海難の原因究明を迅速かつ的確に行うため、新た