

第2章 海上交通安全施策の現況

第1節 海上交通環境の整備

1 交通安全施設等の整備

開発保全航路の整備

社会資本整備重点計画に基づき、船舶航行の安全性向上等のため、平成20年度は東京湾口航路や関門航路等の開発保全航路において浚渫等を行った。

港湾の整備

社会資本整備重点計画に基づき、平成20年度は事業費3,926億円（うち国費2,280億円）をもって港湾整備事業を実施し、その一環として海上交通の安全性の向上を図るため、防波堤、航路、泊地等の整備を行った。また、沿岸域を航行する船舶の緊急避難に対応するため、下田港等6港において避難港の整備を行った。

漁港の整備

平成19年度を初年度とする新たな漁港漁場整備長期計画に基づき、地域水産物供給基盤整備事業及び広域漁港整備事業等を実施し、外郭施設等の整備を通じて漁船の安全の確保を図った。

また、水産物流通等の拠点となる漁港において、周辺の漁港等との連携に配慮しつつ、泊地、耐震岸壁、輸送施設等の整備を推進した。

航路標識等の整備

船舶交通の安全確保及び運航能率の向上を図るため、港湾及び航路の整備の進展や船舶交通の高速化等海上交通環境の変化に対応した航路標識の整備を実施し、平成20年度末現在で5,439基の航路標識を管理している。

平成20年度は、ふくそう海域における海難の防止、船舶交通の安全対策強化等のため、四日市港等における船舶自動識別装置（AIS）を活用した航行支援システムの整備や東京湾等における既存航路標識の高度化、光源のLED（発光ダイオード）化等971か所の整備を実施した。

港湾の耐震性の強化

社会資本整備重点計画等に基づき、平成20年度は東京港等の耐震強化岸壁の整備、堺泉北港基幹的広

域防災拠点の整備を行った。

港湾の技術開発についても、耐震対策等の充実強化に向けた調査研究を推進した。

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16法31）に基づく国際埠頭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や内航旅客ターミナルの保安施設整備、コンテナ内の放射性物質検知の実証実験を進め、港湾の保安対策の強化に努めた。

2 交通規制及び海上交通に関する情報提供の充実

ふくそう海域における船舶交通安全対策の推進

船舶交通のふくそうする東京湾、伊勢湾及び瀬戸内海並びに港内では、海上衝突予防法の特別法である海上交通安全法又は港則法（昭47法115）に基づき特別な交通ルール等を定めている。当該海域では、海上交通センター等において航行船舶の動静把握や航行管制を行うとともに、航路及びその周辺海域に常時配備している巡視船艇と連携し、船舶に対して安全な航行に必要な情報の提供や不適切な航行をする船舶に対しての指導等を行っている。

また、船舶の新たな航海装置として、船名、位置、速力、目的地などの情報を自動的に送受信するAIS（船舶自動識別装置）の搭載が、国際航海に従事する旅客船と300トン以上の船舶に加え、国内航海に従事する500トン以上の船舶においても平成20年7月に完了した。

このため、ふくそう海域に順次導入を進めてきたAISを活用した航行支援システムを、平成20年7月新たに大阪海上保安監部及び神戸海上保安部で運用を開始し、これらのシステムの的確な運用を行うとともに航行実態に即した効果的な航行指導や乗り揚げ防止等の情報提供により、海上交通の安全確保に努めた。

また、我が国の航法や、複雑な地形や強い潮流といった海域特性に不案内な外国船の増加、AIS導入により海上交通センターにおける船名把握が自動化されたこと等を踏まえ、危険防止のための航行援助を充実（危険防止のための情報提供及び聴取義務、航法の遵守と危険の防止のための勧告及び報告）すること、また、ふくそう海域における海難発生状況を踏まえ、海域特性に応じた新たな航法（追越しの禁止、航路出入口付近海域等の経路指定、航路外での待機指示など）を設定すること等を内容とする「港則法及び海上交通安全法の一部を改正する法律案」を平成21年2月に国会に提出している。

沿岸海域における情報提供の充実

沿岸海域における船舶交通の安全を確保するため、気象・海象情報等の船舶交通の安全に必要な情報を携帯電話のインターネット・ホームページ等で提供する沿岸域情報提供システムを全国69箇所の海上保安部等で運用した。

また、平成20年7月から北海道、東北、山陰エリアにおいて、AIS搭載船舶の動静をリアルタイムに把握しながら、乗揚げ及び走錨の恐れのある船舶への注意喚起のほか、各種安全情報を提供するAISを活用した航行支援システムの運用を開始した。

海図・水路誌等の整備及び水路通報等の充実

ア 海図・水路誌等の整備

水路測量、海象観測等を実施し、航海の安全のために不可欠な航海用海図（紙海図及び電子海図）、航海参考用としての海流図、潮流図等の特殊図を刊行しており、特に航海用海図については、補正図等により常に港湾、航路の現状に即した最新の状態を維持するよう努めた。

平成20年度には、利尻水道等の沿岸測量、石巻等の港湾測量及び和歌山下津港等の補正測量を実施し、紙海図を新改版したほか、補正図を発行した。なお、紙海図の改版等に併せ、管区海上保安本部が設定している航法の内容又は当該情報の所在に関する情報を記載した。さらに、航海用海図に表現できない航海の安全のために必要な港湾・航路、気象・海象、航路標識等の状況について詳細に記載した水路誌を新改版した。また、外国人が運航する船舶の

海難防止対策の一環として、英語のみで表記した海図及び水路誌を刊行した。

また、従来の紙海図と同程度の情報量と精度に加え、画面上に自船等の位置、速力、針路等の航海の安全に必要な情報を表示できる電子海図表示システムに必要な航海用電子海図を刊行するとともに、その最新維持のため電子水路通報を発行した。

このほか、離島や沿岸域において火山噴火、地震、津波等の災害が発生した場合における海上からの救難・救助活動を迅速かつ適切に実施するため、海岸線、水深等の自然情報、公共機関所在地等の社会情報及び災害危険地、避難地等の防災情報を網羅した沿岸防災情報図の整備を行った。

イ 水路通報、航行警報等の充実

船舶が安全な航海を行うために必要な情報や、航海に使用する海図・水路誌等の内容を常に最新に維持するため、平成20年には約2万9千件の情報を水路通報及び管区水路通報としてインターネット等により提供したほか、航海用電子海図の更新情報を電子水路通報としてインターネット等により提供した。

また、航海中の船舶に対して緊急に周知する必要がある情報については航行警報を発出し、平成20年には約1万3千件の情報を提供するなど、海上保安庁が運用している通信施設のほか衛星通信、インターネット、ラジオ、漁業無線といった様々な媒体により幅広く情報提供を実施した。

さらに、我が国周辺海域における海流・海水等の海況を取りまとめた海洋速報や黒潮等の海流の状況を短期的に予測した海流推測図等を海流通報としてインターネット等により提供しており、平成20年には約105万件の情報を提供した。

気象情報等の充実

海上交通に影響を及ぼす自然現象について、的確な実況監視を行い、適時・適切に予報・警報等を発表・伝達して、事故の防止及び被害の軽減に努めるとともに、これらの情報の内容の充実と効果的利用を図るため、第1編第1部第2章第3節7(3)で述べた施策を講じた。また、波浪や高潮の予測モデルの運用及び改善を行うとともに、海上における遭

難及び安全に関する世界的な制度（GMDSS）において最大限有効に利用できるよう海上予報・警報の精度向上及び内容の改善に努めたほか、主に次のことを行った。

ア 船舶に対する気象情報等の提供

ア気象・海象・火山現象に関する情報の提供

気象庁船舶気象無線通報，気象庁気象無線模写通報，海上保安庁の海岸局によるナブテックス放送，NHKによるラジオの漁業気象通報等によって，海上の気象実況及び予報・警報，火山現象に関する海上予報・警報，沿岸及び外洋波浪，海面水温，海流，海水等の実況及び予想に関する情報を提供した。

イ船舶気象通報

沿岸海域を航行する船舶や操業漁船等の安全を図るため，全国各地の主要な岬の灯台等 124か所において局地的な風向，風速等の気象・海象の観測を行い，その現況を無線電話，テレホンサービス又はイ

ンターネット・ホームページで提供する船舶気象通報業務を行った。

イ 気象・海象に関する知識の普及等

海難防止に関する講習会等に職員を派遣するなど，機会をとらえて気象・海象に関する知識の普及や技術指導を行うとともに，エルニーニョ現象等の動向に関する情報を報道機関を通じて周知した。

3 高齢社会に対応した旅客船ターミナル等の整備

高齢者，障害者等も含めたすべての利用者が旅客船，旅客船ターミナル，係留施設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を推進しており，平成20年度は，石垣港等で船舶乗降時の潮位差による段差の解消を図る浮棧橋等の整備を推進し，施設のバリアフリー化を行った。

第2節 海上交通の安全に関する知識の普及

1 海難防止思想の普及

海難を防止するためには，船舶運航者をはじめとする海事関係者やマリンレジャー愛好者，さらには国民一人一人の海難防止に関する意識を高めることが重要となる。

このため，海難防止講習会や訪船指導等あらゆる機会を通じて安全運航に関する事項及び海事関係法令の遵守等について指導した。特に平成20年7月16日から31日までの間，「見張り不十分又は操船不適切による衝突海難の防止」を重点事項に掲げて官民一体となって全国海難防止強調運動を全国一斉に実施したほか，霧などの気象条件や海難の発生傾向など地域や各種船舶の特性を考慮した地方レベルの「地方海難防止強調運動」を展開し，海事関係者に限らず広く国民全般に対して海難防止を呼びかけ，海難防止思想の普及及び高揚並びに海難防止に関す

る知識の習得及び向上を図った。

2 民間組織の指導育成

海難防止対策の実効を期するには，海事関係者等自らの活動が必要不可欠であり，海難防止を事業目的とする海難防止協会，小型船安全協会等の各民間組織が主体となった自主的活動が，着実かつ活発に推進されるよう，その指導・育成の強化に努めた。

3 海難の原因究明結果の活用

海難審判庁が言渡した裁決をもとに，遊漁船・瀬渡船の海難について地域ごとに詳細な分析を行い，農林水産大臣が定める講習実施者が行う遊漁船業務主任者講習の教材等に資するべく，各地方海難審判庁が地方版分析集として公表した。

また，海難事例と防止策を紹介する定期情報誌，

エルニーニョ現象

太平洋東部赤道域のペルー沖から日付変更線にかけての広い海域で，海面水温が平年に比べて高い状態が1年程度続く現象。逆に，同じ海域で海面水温が平年より低い状態が続く現象はラニーニャ現象と呼んでいる。