

第2編

海上交通

第1章 海難等の動向

1 近年の海難等の状況

我が国の周辺海域における船舶事故隻数の推移をみると、第9次交通安全基本計画期間（平成23年度～27年度）の年平均では2,256隻であったが、令和7年では1,702隻であり、約2割減少した（第2-1図）。プレジャーボート、漁船、貨物船の順で事故隻数が多く、小型船舶（プレジャーボート、漁船及び遊漁船*）の事故隻数は、全体の約7割を占めている（第2-2図）。

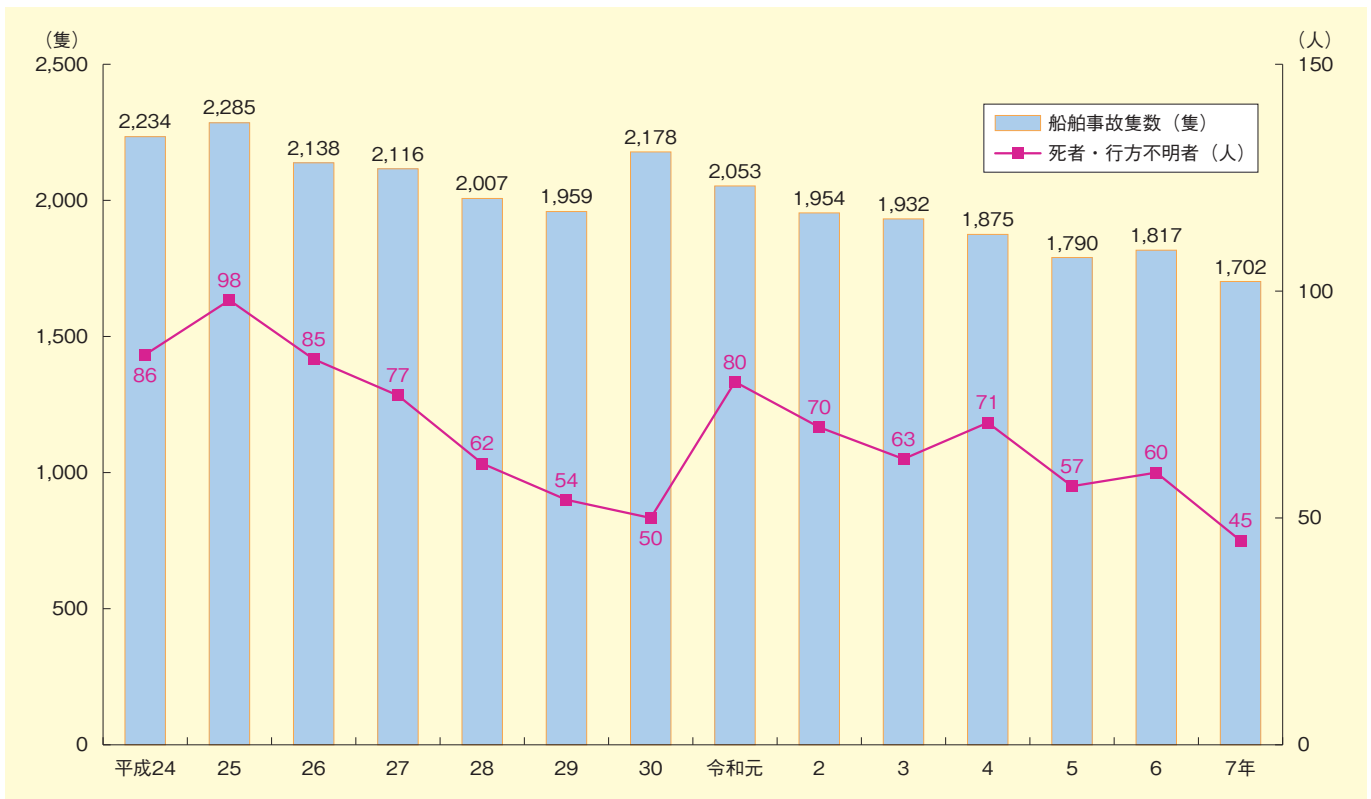
このような船舶事故の状況において、船舶自動識別装置（AIS）*を活用した次世代型航行支援システムの運用を始め、海難防止思想の普及、民間

団体の海難防止活動の展開、気象・海象情報の提供の充実等の各種安全対策を計画的に推進しており、一定の成果が認められるが近年の国民の余暇志向の高まりに伴い、マリレジャーが多様化・活発化していることから、安全対策を更に推進する必要がある。

船舶事故による死者・行方不明者数は、第9次交通安全基本計画期間の年平均で91人であったが、令和7年では45人となっており、約5割の減少となった（第2-1図）。

また、船舶からの海中転落者数の推移をみると、第9次交通安全基本計画期間の年平均で174人で

▶第2-1図 船舶事故隻数及びそれに伴う死者・行方不明者数の推移



注 1 海上保安庁資料による。

2 死者・行方不明者数には、病気等によって操船が不可能になったことにより、船舶が漂流するなどの海難が発生した場合の死亡した操船者を含む。

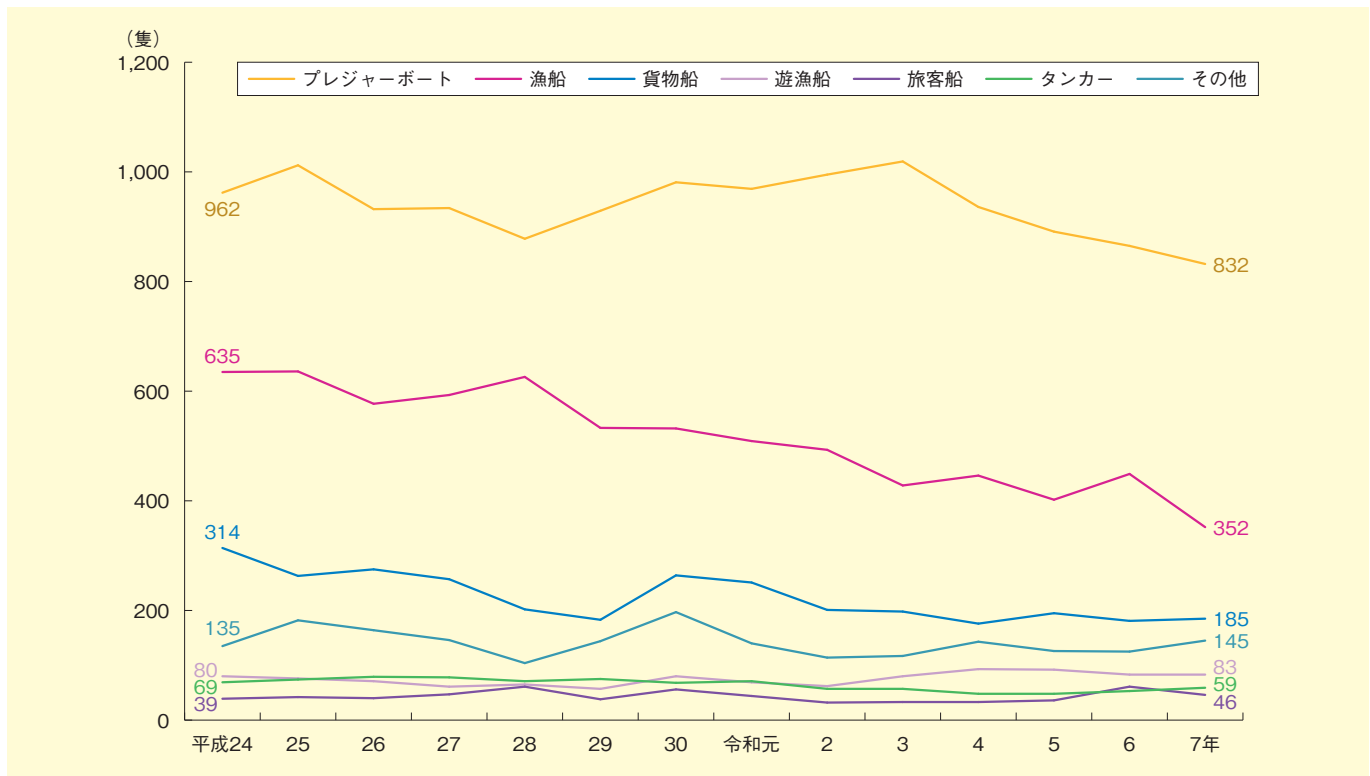
※遊漁船

遊漁船業の適正化に関する法律（昭63法99）第2条第2項に規定する「遊漁船」をいう。

※船舶自動識別装置（AIS：Automatic Identification System）

AISは、船名、大きさ、針路、速力などの航海に関する情報を自動的に送受信する装置で、総トン数300トン未満の旅客船及び総トン数300トン以上の船舶であって国際航海に従事するもの並びに総トン数500トン以上の船舶であって国際航海に従事しないものの搭載が義務付けられている。

▶第2-2図 船舶種類別の船舶事故隻数の推移



注 海上保安庁資料による。

あったものが、令和7年では128人となっており、約3割の減少となった。これに伴う死者・行方不明者数は、第9次交通安全基本計画期間の年平均で106人であったものが、令和7年では75人となっており、約3割の減少となった（第2-3図）。

第11次交通安全基本計画では、海難における死者・行方不明者数を減少させるために、救助率[※]を95%以上とする目標が定められており、海上保安庁において、救助・救急体制の充実強化、民間救助組織等との連携・協力を努めた結果、令和7年の救助率は96.7%であった。

2 令和7年中の海難等及び海難救助の状況

(1)海難等の状況

ア 船舶事故等の状況

令和7年の船舶事故は、1,702隻、約136万総トンであり、次のような特徴がみられる。

(ア) 船舶種類別状況

船舶種類別では、プレジャーボートが最も多く、

次いで漁船、貨物船、遊漁船、タンカー、旅客船の順となっており、小型船舶の事故隻数が全体の約7割を占めている（第2-2図）。

(イ) 事故種類別状況

事故種類別では、衝突が最も多く、次いで運航不能（機関故障）、乗揚の順となっている（第2-4図）。

(ウ) 距岸別状況

距岸別では、港内が最も多く、次いで港内を除く3海里未満、3海里以上12海里未満、12海里以上の順となっており、12海里未満で発生した事故が9割以上を占めている（第2-4図）。

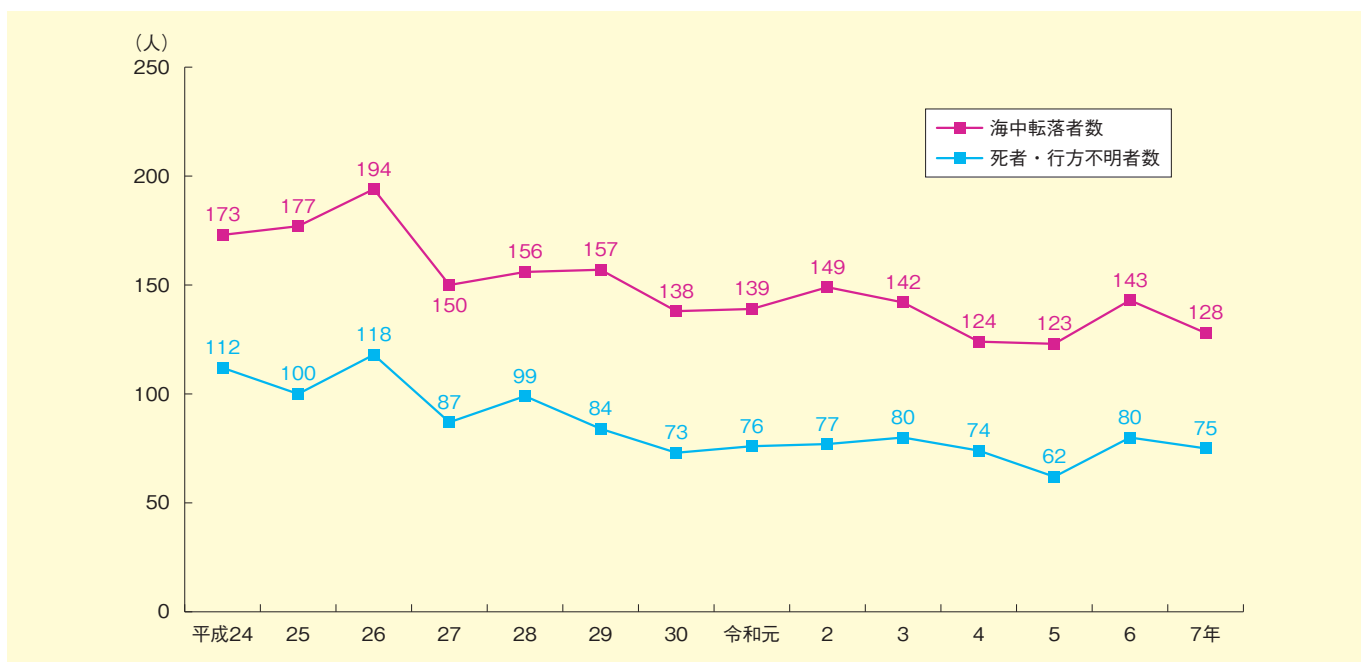
(エ) 事故原因別状況

事故原因別では、見張り不十分、操船不適切、船体機器整備不良等運航の過誤によるものが全体の約6割を占め、これに機関取扱不良等を加えた人為的要因に起因するものが全体の約8割を占めている（第2-4図）。

※救助率

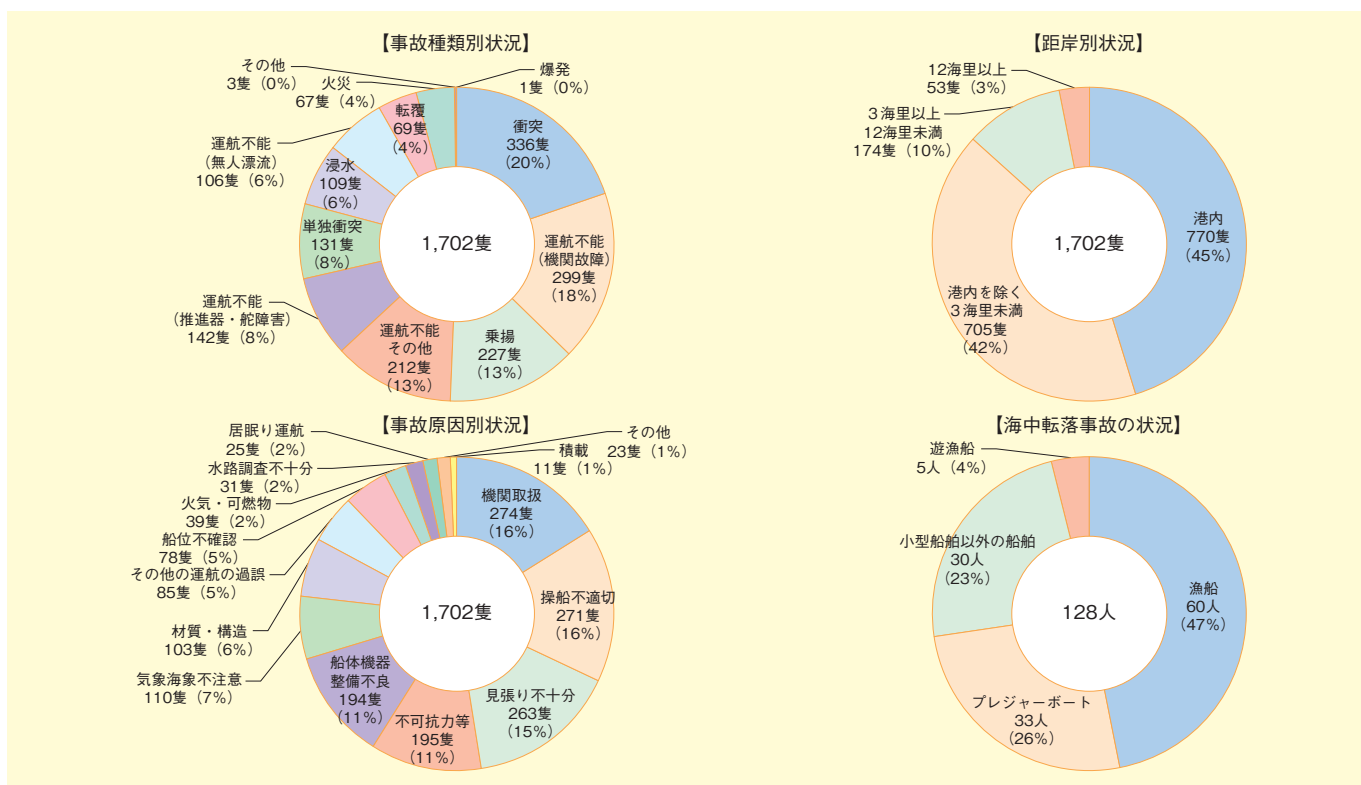
要救助海難の乗船者数及び海中転落者数（自力救助を除く。）のうち、救助された乗船者数及び海中転落者数の割合。

▶第2-3図 船舶からの海中転落者数及び死者・行方不明者数の推移



注 海上保安庁資料による。

▶第2-4図 船舶事故等の状況内訳 (令和7年)



注 海上保安庁資料による。

(オ) 海中転落事故の状況

船舶からの海中転落者数を、船舶の用途別にみると、漁船が最も多く、次いでプレジャーボート、小型船舶以外の船舶、遊漁船の順となっている(第2-4図)。

イ 死者・行方不明者数の状況

令和7年における、船舶事故による死者・行方不明者数は第2-1図のとおりであり、このうち約6割が漁船、約3割がプレジャーボートによるものである。

また、船舶からの海中転落による死者・行方不明者数は、第2-3図のとおりであり、このうち約5割が漁船、約2割がプレジャーボートによるものである。

また、船舶からの海中転落による死者・行方不明者数は、第2-3図のとおりであり、このうち約5割が漁船、約2割がプレジャーボートによるものである。

ウ ふくそう海域における大規模海難の発生状況
令和7年における、ふくそう海域における大規模海難の発生数は0である。

(2)海難救助の状況

ア 海難船舶の救助状況

令和7年の海難船舶の救助状況は、第2-5図のとおりである。海上保安庁は、巡視船艇延べ934隻、航空機延べ94機を出動させ、海難船舶465隻を救助した。

イ 人命の救助状況

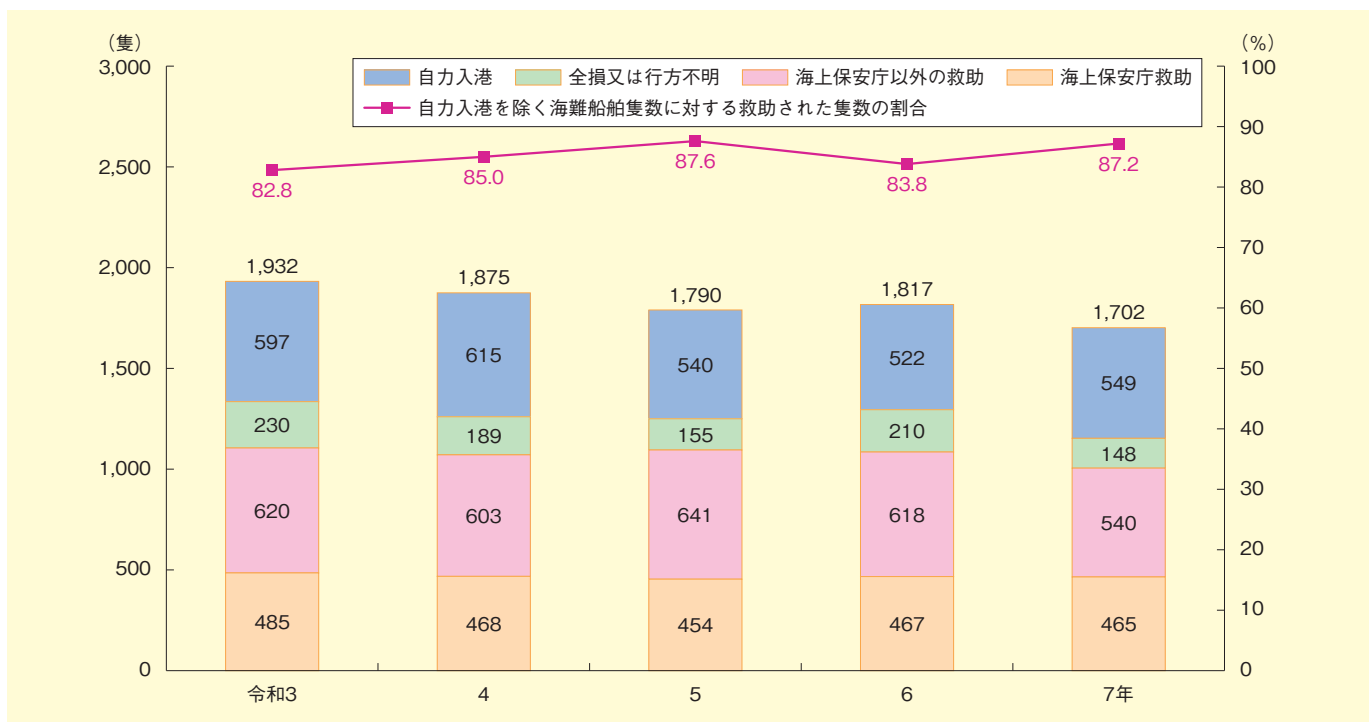
令和7年は、海難船舶の乗船者8,182人の中で自力救助の4,910人を除いた3,272人のうち3,233人が救助され、自力救助を除く海難船舶の乗船者に対する救助された人数の割合は98.8%であった。

海上保安庁は、巡視船艇延べ1,423隻、航空機延べ152機を出動させ、海難船舶の乗船者1,150人



転覆したヨット

▶第2-5図 海難船舶の救助状況の推移



注 海上保安庁資料による。

を救助した。

3 令和7年中の小型船舶の事故等及び海難救助の状況

(1)海難等の状況

令和7年の小型船舶の事故隻数は1,267隻であり、前年より130隻減少した。これに伴う死者・行方不明者数は34人であり、前年より2人減少した。

この1,267隻について、次のような特徴がみられる。

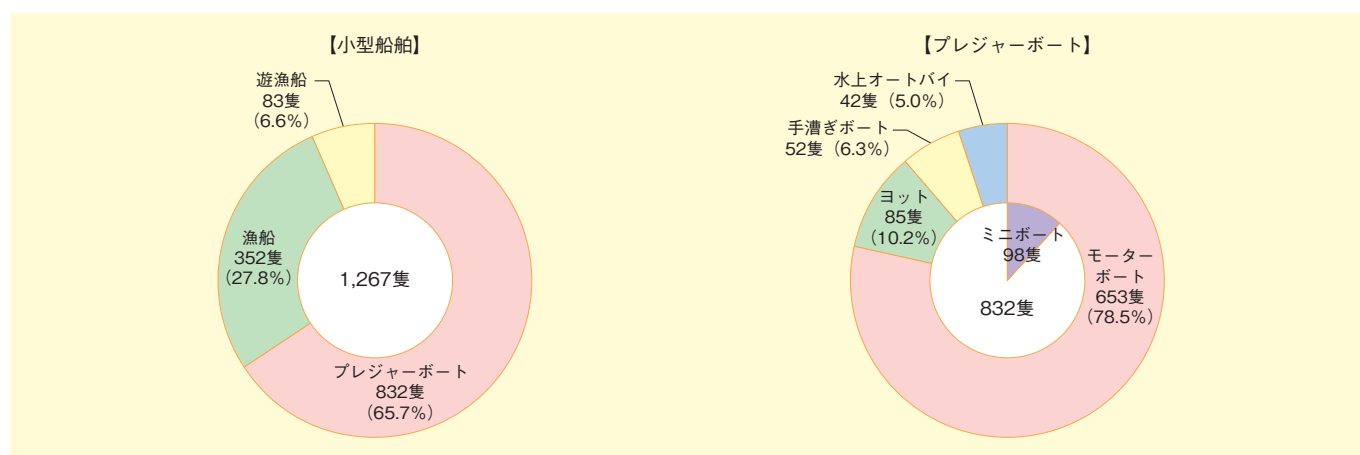
ア 船型別状況

船型別では、プレジャーボートが最も多く、次いで漁船、遊漁船の順となっている。このうち、プレジャーボートの事故隻数の内訳は、モーターボートが最も多く、次いでヨット、手漕ぎボート、水上オートバイの順となっており、モーターボートのうち、ミニボートの事故が約2割を占めている（第2-6図、第2-7図）。

イ 事故種類別状況

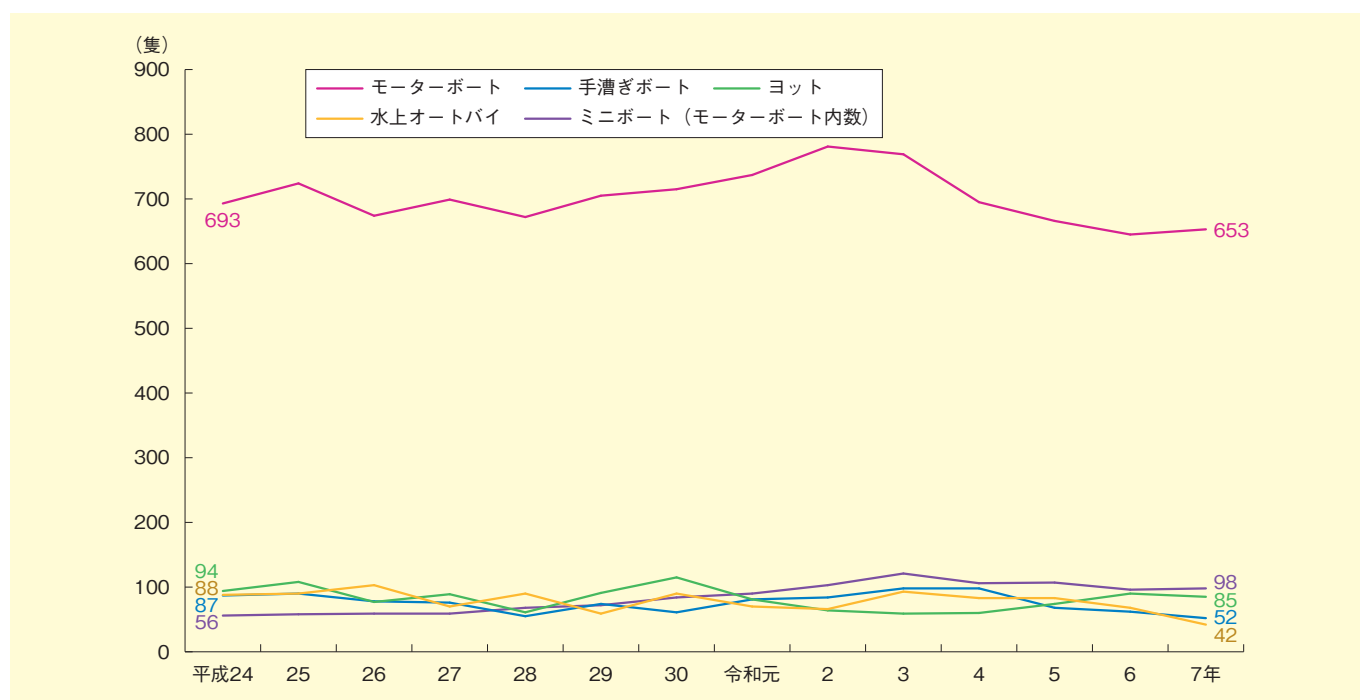
事故種類別の事故発生状況は、第2-8図のとおり

▶第2-6図 小型船舶の船型別事故隻数の状況及びプレジャーボートの事故隻数内訳（令和7年）



注 海上保安庁資料による。

▶第2-7図 プレジャーボートの船型別船舶事故隻数の推移



注 海上保安庁資料による。

第2編 海上交通

りである。

事故原因別では見張り不十分、機関取扱不良、船体機器整備不良、操船不適切、気象・海象不注意等の人為的要因に起因するものが全体の約9割を占めている（第2-9図）。

(2)海難救助の状況

ア 海難船舶の救助状況

令和7年は、プレジャーボート等の海難船舶915隻の中で自力入港した150隻を除いた765隻のうち682隻が救助され、自力入港を除くプレジャーボート等の海難船舶隻数に対する救助された隻数の割合は89.2%であった。海上保安庁は、巡視船

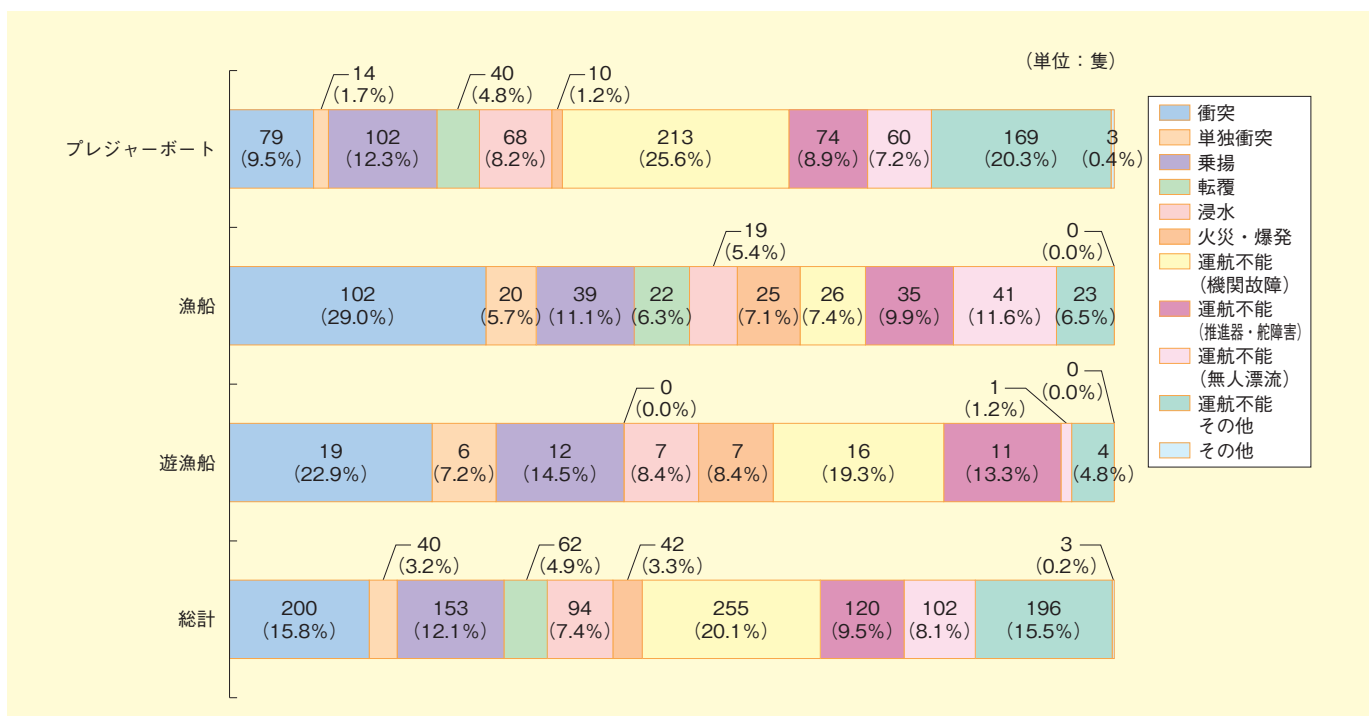
艇延べ749隻、航空機延べ58機を出動させ、プレジャーボート等海難船舶379隻を救助した。

イ 人命の救助状況

令和7年は、プレジャーボート等の海難船舶の乗船者2,236人の中で自力救助の496人を除いた1,740人のうち1,728人が救助され、自力救助を除くプレジャーボート等の海難船舶の乗船者に対する救助された人数の割合は99.3%であった。

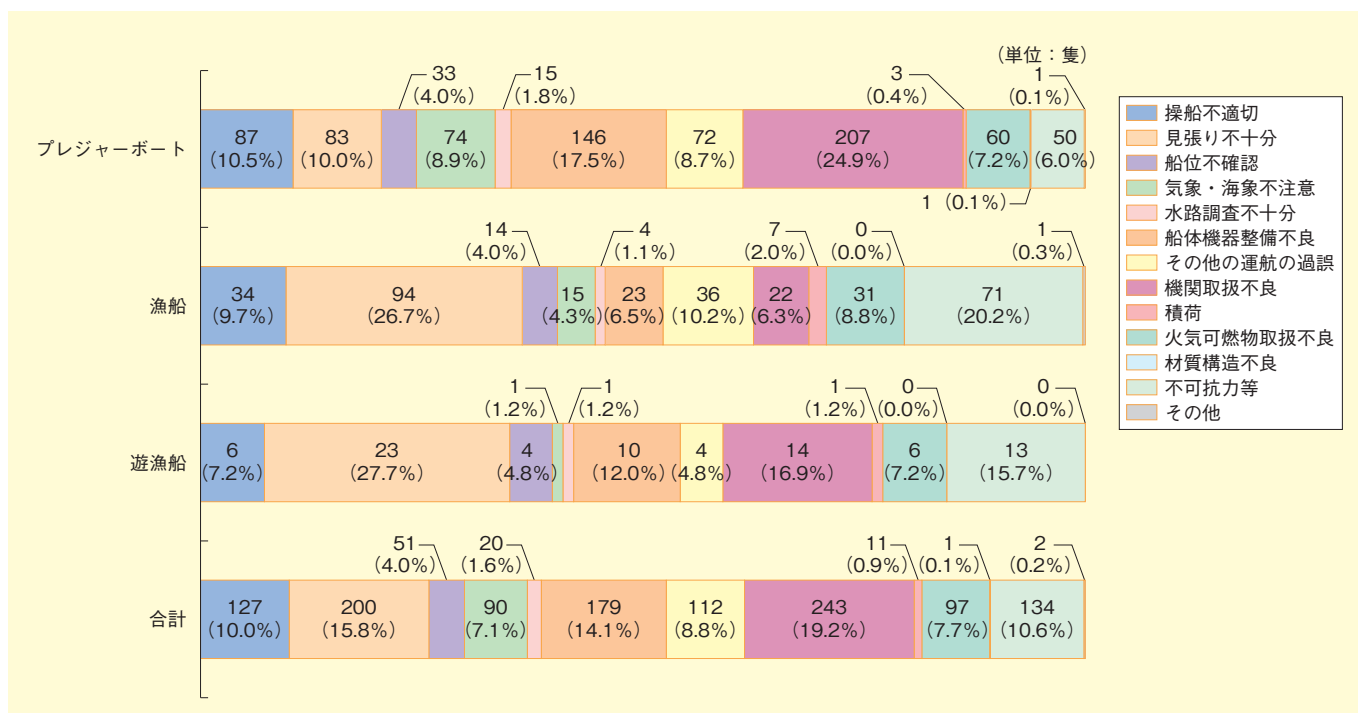
海上保安庁は、巡視船艇延べ749隻、航空機延べ58機を出動させ、プレジャーボート等の海難船舶の乗船者889人を救助した。

▶第2-8図 小型船舶の船型別・船舶事故種類別発生状況（令和7年）



- 注 1 海上保安庁資料による。
 2 数字は船舶事故種類別の隻数。
 3 ()内は構成率である。

▶第2-9図 小型船舶の船型別・事故原因別船舶事故発生状況（令和7年）



注 1 海上保安庁資料による。
 2 数字は事故原因別の隻数。
 3 () 内は構成率である。

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

(1) 開発保全航路の整備、港湾の整備等交通安全施設の整備

船舶航行の安全性向上等のため、令和7年度は東京湾中央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。

社会資本整備重点計画に基づき、令和7年度は事業費2,721億円（うち国費2,456億円）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5港において避難港の整備を行った。

(2) 漁港の整備

漁港漁場整備長期計画に基づき、水産基盤整備事業等を実施し、外郭施設等の整備を通じて漁船の航行・係留の安全の確保を図った。

(3) 航路標識等の整備

国土強靱化基本計画等に基づき、地震や台風といった自然災害に伴う航路標識の倒壊や消灯等を未然に防止し、災害時でも被災地の海上交通安全を確保するために、航路標識の耐災害性強化対策及び老朽化等対策を推進した。

(4) 港湾における大規模災害対策の推進

災害時に陸上輸送が遮断された場合でも緊急物資の海上輸送機能を確保するとともに、国民生活や産業活動に必要な港湾物流機能の維持を図るため、耐震強化岸壁等の整備を推進した。

また、非常災害が発生した場合でも港湾機能を維持するため、関係機関と連携し、防災訓練の実施や港湾BCPの改善を図るなど、災害対応力の強化に取り組んだ。

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。

(5) 漁港の耐震・耐津波化等の推進

災害発生時に救援活動、物資輸送等の拠点となる漁港が、災害発生直後から当該活動の拠点としての機能を発揮できるよう、主要施設の耐震・耐津波化を推進した。

また、水産物の流通拠点となる漁港等において、災害発生後の地域水産業の早期回復のための拠点の確保を目指すため、主要施設の耐震・耐津波化等災害対応力の強化に取り組んだ。

さらに、老朽化が進み、更新や維持管理費用の増大が懸念される漁港施設等について、予防保全型の老朽化対策を推進した。

(6) 漂流ごみ等の回収による船舶交通安全の確保

海域環境の保全を図るとともに船舶の安全かつ円滑な航行を確保するため、東京湾、伊勢湾、瀬戸内海、有明海、八代海等の閉鎖性海域（港湾区域、漁港区域を除く。）に配備している海洋環境整備船により、海面に漂流する流木等のごみや船舶等から流出した油の回収を実施した。

(7) 港湾施設の老朽化対策の推進

「第1次国土強靱化実施中期計画」に基づき、老朽化対策の加速化を推進している。また、「インフラ長寿命化基本計画」に基づき、持続可能なインフラメンテナンスの実現に向け、予防保全型維持管理の適切な実施、新技術等の普及促進等を推進している。

2 ふくそう海域等の安全性の確保

(1) ふくそう海域における安全性の確保

船舶交通が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、海上交通センター等において、船舶の安全に必要な情報の提供や大型船舶の航路入航間隔の調整、不適切な航行をする船舶に対する勧告、巡視船艇と連携した指導等のほか、非常災害時における東京湾内の海上交通機能を維

持するための訓練を行った。

また、海上交通センターの機能の維持向上のため、レーダー及び監視カメラの整備を推進した。

(2) その他の船舶交通量が多い海域における安全性の確保

東京湾から四国沖に至る海域は、船舶交通量が多く、安全性を向上させる必要があることから、伊豆大島西方海域及び和歌山県潮岬沖において、国際海事機関（IMO^{*}）指定の推薦航路を設定、運用している。海事関係者に対し、同航路の周知活動を行い、航行ルールの遵守率向上に努めた。

(3) 荒天時の走錨等に起因する事故防止対策

近年の台風等の異常気象が激甚化・頻発化する状況を踏まえ、令和3年7月に施行された海上交通安全法等の一部を改正する法律（令3法53）により、東京湾、伊勢湾及び大阪湾を含む瀬戸内海に、特に勢力の強い台風の接近が予想される場合等は、一定の大型船に対し、湾外等の安全な海域への避難及び入湾の回避を勧告すること等ができるようになり、これまでに東京湾、大阪湾及び瀬戸内海において勧告を発令し、船舶交通の安全確保に努めた。

また、昨今の自然災害の激甚化・頻発化への対応として、荒天時における船舶の走錨等に起因する事故を防止するため、臨海部に立地する施設の周辺海域において、錨泊制限等の対策を実施するとともに、海上交通センターにおいては、適切な情報提供及び危険回避措置の勧告制度的な運用を実施した。

くわえて、走錨の予兆を検知するシステムの開発により、更なる海域監視体制の強化を図っている。

3 海上交通に関する情報提供の充実

(1) 航行支援システムを用いた情報提供の実施

船舶自動識別装置（AIS）等を活用して、気象海象等の船舶交通の安全のために必要な情報の提

供のほか、乗揚げや走錨のおそれのあるAIS搭載船に対する注意喚起等を実施した。

(2) 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^{*}）における船舶向けの海上予報・警報の精度向上及び内容の改善に努め、令和7年7月から従来のインマルサット衛星に加えて新たにイリジウム衛星による情報提供を開始したほか、主に次のことを行った。

ア 船舶に対する気象・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、火山現象及び津波に関する海上警報・予報、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等の安全を図るため、全国の主要な岬の灯台等132か所において局地的な風向、風速等の観測を行い、その現況を海の安全情報^{*}で提供した。

ウ 津波フラッグの活用

津波警報等の視覚的な伝達手段である「津波フラッグ」の普及を図り、令和7年度に津波警報等が発表された際に各地の海水浴場等で活用された。

(3) 異常気象時における安全対策の強化

台風等異常気象時における海難を防止するため、関係省庁と連携の上、海事関係者等に対し、海難防止講習会や訪船指導等あらゆる機会を通じて、気象・海象の早期把握、荒天時における早期

^{*}IMO：International Maritime Organization

^{*}GMDSS：Global Maritime Distress and Safety System

^{*}海の安全情報

海域を利用する国民に対して、インターネット等により提供している気象・海象の情報、海上工事の状況等海の安全に必要な情報の総称。

避難等の安全指導や注意喚起を実施するとともに、SNSを活用した効率的かつ効果的な注意喚起を実施した。また、発達した低気圧等の影響による海難を防止するため、海の安全情報で係留を強化する等の注意喚起を早期に実施した。

(4)航海安全情報の充実及び利便性の向上

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（紙海図及び航海用電子海図）及び航海参考用としての日本近海演習区域一覧図等の特殊図を刊行している。

また、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刊行している。

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用海図・水路誌等の内容を最新に維持するために必要な情報を水路通報としてインターネットにより提供しており、令和7年には約1万6,700件の情報を提供したほか、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を航行警報として、通信衛星、無線、インターネット等により提供しており、令和7年には約1万5,400件の情報を提供した。

水路通報及び航行警報の内容は利用者が視覚的に容易にその海域を把握できるよう、ビジュアル情報としてもインターネットにより提供している。

また、北朝鮮のミサイル発射情報については、航行警報及び海の安全情報等により我が国の周辺の船舶に対し迅速な情報提供を行っている。

さらに、我が国の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等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インターネット等により提供しているほか、潮流シミュレーションにより来島海峡の潮流情報を提供している。

くわえて、上記取組等の国や政府関係機関等が保有する様々な海洋情報を一元的に集約し、地図上に重ね合わせて表示できるウェブサービス「海洋状況表示システム（海しる）」を運用している。

海しるを通じた広域性・リアルタイム性の高い情報の共有及び提供により、事故・災害等への迅速な対処が可能となるほか、海上安全に資する効果的・効率的な海洋政策の推進が期待される。

4 高齢者、障害者等に対応した旅客船ターミナルの整備

高齢者、障害者等も含めた全ての利用者が旅客船ターミナル、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、段差の解消等を推進した。

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、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である。

このため、関係機関と連携の上、海難防止講習会や訪船指導等あらゆる機会を通じて、海事関係者に限らず広く国民全般に対して法令遵守やライフジャケットの常時着用等の自己救命策確保の徹底を呼び掛けるなど、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。

特に令和7年7月16日から31日までの間、「小型船舶等の海難防止」、「見張りの徹底及び船舶間コミュニケーションの促進」、「ライフジャケット

の常時着用など自己救命策の確保」、「ふくそう海域などの安全性の確保」を重点事項に掲げて官民一体となった「海の事故ゼロキャンペーン」を全国一斉に実施した。

2 外国船舶に対する情報提供等

外国船舶の海難を防止するため、我が国の周辺の地理や気象・海象の特性等に不案内な外国船舶に対し、訪船やホームページを活用するなどして、ふくそう海域における航法や航路標識の設置状況等の航行安全上必要な情報等について周知するとともに、航行安全指導を実施した。

第3節 船舶の安全な運航の確保

1 旅客船の総合的な安全・安心対策

令和4年4月に発生した知床遊覧船事故を受け、国土交通省では、「旅客船の総合的な安全・安心対策」に取り組んでおり、具体的には、海上運送法等の一部を改正する法律（令5法24）に基づき、船員の資質向上や監査の強化などの対策を行うとともに、令和7年には、救命いかだ等の旅客船への搭載義務化、安全統括管理者・運航管理者の資格者証制度の創設などを行った。また、令和8年からは、安全統括管理者・運航管理者の資格者証保有者からの選任が義務化されるなど、旅客船の安全・安心対策が着実に進んでいる。

2 船舶の運航管理等の充実

(1) 旅客船事業者等に対する指導監督の充実強化

旅客船の安全に関する通報窓口の活用、抜き打ち・リモートによる監査の積極的な実施により、事業者の運航実態の的確かつ継続的な把握に努め、法令違反や事故のリスクの高い事業者に対する監査を機動的・重点的に実施した。また、安全管理体制や船員の過労防止措置の確認を徹底し、事業者に対する監視を強化するとともに、法令違反が確認された場合は、違反点数制度に基づき、行政処分等を行った。

さらに、大量の輸送需要が発生する年末年始における交通機関の安全性向上を図るため、令和7年12月10日から8年1月10日までの間、「年末年始の輸送等に関する安全総点検」として、海運事業者による自主点検や地方運輸局等による現地確認を行った。

(2) 事故の再発防止策の徹底

船舶事故等が発生した場合には、運航労務監理官による監査等を通じて、事業者に対して事故の原因を踏まえた適切な再発防止策の策定を促すとともに、特に、行政処分等を行った事業者に対しては、改善が確認されるまで継続的・徹底的にフォローアップを行うことにより、再発防止の徹底を図った。

また、事業者の「輸送の安全」に対する意識を

高め、海上輸送の安全の確保を図ることを目的として、海上運送法（昭24法187）及び内航海運業法（昭27法151）に基づき、運航労務監理官による立入検査の実施状況及び行政処分並びにその他の輸送の安全に関わる情報を引き続き公表した。

(3) 運輸安全マネジメント評価の推進

平成18年10月から導入した「運輸安全マネジメント制度」により、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し評価する取組を、令和7年度は126者に対して実施した。特に令和5年3月の運輸審議会の答申を踏まえ、今後おおむね5年間を目途に、全ての小型旅客船事業者に対する運輸安全マネジメント評価を行うこととし、令和7年度は21者に対して実施した。

また、令和2年7月に策定、公表した、「運輸防災マネジメント指針」を活用し、運輸安全マネジメント評価の中で防災マネジメントに関する評価を実施した。

(4) 安全統括管理者及び運航管理者等に対する安全管理体制の強化

安全統括管理者及び運航管理者に対して、令和8年度から資格者証保有者からの選任が義務化されることを踏まえ、令和7年4月から資格者証取得に必要な試験を開始するなど、着実に準備を進めた。

(5) 安全情報の公開

旅客船利用者が、安全への取組状況によって運航事業者を適切に選択することを可能とするため、運航事業者及び国による安全情報を公表することで、運航事業者の安全意識向上を図った。

3 ヒューマンエラーによる船舶事故の防止

船舶事故の多くは、見張り不十分、操船不適切といったヒューマンエラーが原因であることから、関係機関と連携の上、各種キャンペーン、海難防止講習会、訪船指導等あらゆる機会を通じて、

事業者、操縦者等の安全意識の向上を図った。

また、事故防止に有用なAISの普及を促進するため、関係省庁と連携して、その有用性に係る資料をホームページに掲載、普及に取り組んだ。

さらに、AISや海の安全情報等により、船舶交通の安全に必要な情報を提供し、操縦者等に対してこれらの情報の積極的な活用を呼び掛けた。

4 船員の資質の確保

深刻な海難を機に締結された「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)においては、船舶の航行の安全性を担保するための船員の知識・技能に関する国際基準が定められている。同条約に対応し、船舶職員及び小型船舶操縦者法(昭26法149)に基づく海技士国家試験の際、一定の乗船履歴を求めつつ、最新の航海機器等に対応した知識・技能の確認を行うとともに、5年ごとの海技免状の更新の際、一定の乗船履歴又は講習の受講等を要求することにより、船舶職員の知識・技能の最新化を図っている。また、新人船員の教育訓練において実践的な訓練を実施するために、練習船における教育・訓練設備を充実させるとともに、学校と練習船の連携による効率的・効果的な教育に努めた。

さらに、航海の安全の確保を図るため、船員法(昭22法100)に基づき、発航前検査、操練の実施、航海当直体制の確保、船内巡視制度の確立、救命設備及び消火設備の使用法に関する教育・訓練等について指導を行うとともに、これらについての的確な実施を図るため、運航労務監理官による監査を通じて、関係法令の遵守状況等の確認を行い、関係法令に違反していることが判明した事業者等に対しては、行政処分等により再発防止を図った。

5 船員災害防止対策の推進

第12次船員災害防止基本計画(令和5年度から9年度までの5か年計画)に基づき、2025年度船

員災害防止実施計画を作成し、安全衛生管理体制の整備とその活動の推進、死傷災害の防止を図るとともに、令和7年9月1日から30日までを船員労働安全衛生月間として、船員を始め関係者の安全衛生に対する意識の高揚、安全衛生に関する訪船指導等の船員災害防止対策の推進等を目指した取組を集中的に実施した。また、船舶所有者等が自主的に船員災害に係るリスクアセスメントとPDCAサイクルという一連の過程を定めて継続的な改善を行うことにより安全衛生水準の継続的かつ段階的な向上を図る「船内労働安全衛生マネジメントシステム」の普及促進を図った。

6 水先制度による安全の確保

船舶がふくそうする水域等交通の難所とされる水域(全国34か所)においては、これら水域を航行する船舶に免許を受けた水先人が乗り込んで船舶を導くことにより船舶交通の安全が図られている。当該水先人の業務の的確な実施を確保するため、水先人の免許更新時の講習等を通じた知識・技能の最新化や養成教育の充実等を行うことにより、更なる安全レベルの維持・向上を図っている。

7 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、これを遵守しない船舶(サブスタンダード船)が人命の安全や海洋環境等に多大な影響を及ぼす重大事故を引き起こす可能性がある。このようなサブスタンダード船を排除するため、関係条約に基づき外国船舶の監督(PSC^{**})を推進した。さらに、効果的なPSCを実施するため、東京MOU^{**}の枠組みに基づき、アジア太平洋域内の加盟国との協力関係を維持した。

8 旅客及び船舶の津波避難態勢の改善

平成23年に発生した東日本大震災では、多くの船舶が被災した。また、今後南海トラフ地震等の

^{*}STCW条約：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

アジア太平洋地域におけるPSCの協力体制に関する覚書。

発生による大規模津波の発生が見込まれており、船舶運航事業者において津波防災対策を行うことが重要である。これを踏まえ、大規模津波発生時における船舶の適切な避難行動を促進するため、船舶運航事業者による「船舶津波避難マニュアル」の作成及び訓練実施を推進している。

9 新技術の導入促進

内航を始めとする船舶への新技術の導入促進に

よる労働環境改善・生産性向上、ひいてはそれによる安全性向上を図っている。

10 ダイビング船の安全対策

ダイビング船安全対策ガイドラインを活用して安全啓発活動を行い、ダイビング船の航行の安全確保を図っている。

第4節 船舶の安全性の確保

1 船舶の安全基準等の整備

船舶の安全性確保のため、国際海事機関（IMO）において「1974年の海上における人命の安全のための国際条約」（SOLAS^{*}条約）等に基づいて国際的な安全基準が定められるとともに、我が国では船舶安全法（昭8法11）及びその関係省令において関連の構造・設備等の基準を規定している。

SOLAS条約等については船舶のより一層の安全性向上のため、IMOにおいて随時見直しが行われているが、我が国は、世界有数の造船・海運国としてIMOにおける審議に積極的に参画しており、技術革新等に対応した合理的な国際基準の策定に向け、主導的な役割を果たしている。

安全性向上につながるものが期待される自動運航船については、令和12年頃までの本格的な商用運航の実現を目指し、国内制度の検討・整備を進めるとともに、IMOにおける国際ルール策定作業を主導している。

また、2050年カーボンニュートラルの実現に必要なゼロエミッション船の普及の前提である安全確保に向けて、令和7年9月には我が国の提案を踏まえた水素を燃料とする船舶の安全基準がIMOで合意されるなど、安全に関する国際ルール作りに積極的に貢献した。

旅客船のバリアフリー化については、「旅客船バリアフリーガイドライン」の改訂版を令和3年11月に公表し、バリアフリー化の指針として、その望ましい整備内容等を示すとともに周知を行った。

2 船舶の検査体制の充実

海難事故が発生した場合には、人命及び船舶の損失、海洋への汚染等多大な影響を社会に及ぼすこととなる。このため国土交通省海事局では、関係法令に基づき、人命及び船舶の安全確保、海洋環境の保全を目的とした船舶検査を実施している。また、ISO9001に準じた品質管理システムにのっとり、船舶検査体制の品質の維持向上を図っている。さらに、日本小型船舶検査機構に対して適切な指導・監督を行うことにより、小型船舶の安全性の確保を図っている。

また、危険物の海上輸送については、容器、表示等の運送要件及び船舶の構造、設備等の技術基準を整備するとともに、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、事故防止に万全を期している。

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、これを遵守しない船舶（サブスタンダード船）が人命の安全や海洋環境等に多大な影響を及ぼす重大事故を引き起こす可能性がある。このようなサブスタンダード船を排除するため、関係条約に基づき外国船舶の監督（PSC）を推進した。さらに、効果的なPSCを実施するため、東京MOUの枠組みに基づき、アジア太平洋域内の加盟国との協力関係を維

^{*}SOLAS条約：International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974

持した。

第5節 小型船舶の安全対策の充実

1 小型船舶の安全対策の推進

(1) ヒューマンエラーによる船舶事故の防止

プレジャーボート、漁船等の小型船舶による船舶事故が全体の約7割を占め、その原因の多くは見張り不十分や機関取扱不良等のヒューマンエラーである。したがって、小型船舶操縦者による自主的な安全対策を推進するため、関係機関や民間団体と連携の上、小型船舶操縦者に対し、見張りの徹底のほか、整備事業者等による定期的な点検整備の推奨、発航前検査チェックリストやエンジントラブル時等の対処法をまとめたリーフレットの配布、訪船指導、SNSによる安全啓発を実施した。

また、事故防止に有用なAISの普及を促進するため、関係省庁と連携して、その有用性に係る資料をホームページに掲載するなどの取組を行った。

さらに、海の安全情報により、気象・海象の情報等、船舶交通の安全に必要な情報をインターネット等で提供するとともに、地図機能を活用したスマートフォン用サイトによる現地周辺の情報等の提供を継続して実施し、事前に登録されたメールアドレスにも緊急情報等を電子メールで配信することにより海難を防止するための情報提供を行った。

(2) 小型船舶操縦者の遵守事項等の周知・啓発

小型船舶の航行の安全の確保のために、船舶職員及び小型船舶操縦者法において、小型船舶に乗船させるべき者の資格及び遵守事項等が定められており、試験及び講習等を通じて、小型船舶操縦者として必要な知識及び能力を有していることを確認した上で、操縦免許の付与及び操縦免許証の更新を行い、小型船舶操縦者の資質の確保に努めた。

また、関係機関等と連携し、パトロール活動や免許更新時の講習等において安全運航に必要な事項の周知・啓発を行うとともに、遵守事項違反の調査を行い、小型船舶操縦者の安全意識の向上を図った。

(3) ライフジャケット着用率の向上

小型船舶からの海中転落による死者・行方不明者数を減少させるため、原則として全ての小型船舶乗船者にライフジャケットの着用を義務付けている。この周知を目的とし、リーフレット・ポスターを用いた周知活動やイベントにおける安全啓発活動を行った。

特に、令和7年の船舶からの海中転落による死者・行方不明者数の約5割を漁船が占めていることから、ライフジャケット着用徹底に向け、海難の未然防止等について知識を有する安全推進員等を養成するとともに、漁業者を対象にした出漁時におけるライフジャケットの着用状況調査等を通じた着用徹底のための周知・啓発を行った。

また、海中転落した乗船者の安全を確保するためには、速やかな救助要請が必要不可欠であることから、①ライフジャケットの常時着用、②防水パック入り携帯電話等の連絡手段の確保、③海上保安庁への緊急通報用電話番号「118番」や「NET118」の有効活用といった「自己救命策3つの基本」のほか「家族や友人・関係者への目的地等の連絡」について講習会や巡回時、メディア等の手段を通して、周知・啓発を行った。

(4) 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、運航ルール不遵守といった事故原因を踏まえ、レジャー愛好者、漁業者及び川下り船事業者に対しライフジャケットの着用及び河川・湖ごとに定められている運航ルール等の遵守について、関係者が連携して安全周知活動を行った。

2 プレジャーボート等の安全対策の推進

(1) プレジャーボートの安全対策

プレジャーボートの船舶事故隻数は、全船舶事故隻数に占める割合が最も多く、令和7年は約5割を占めている。国土交通省では、海難防止講習会や訪船指導等あらゆる機会を通じて、整備事業

者等による定期的な点検整備の実施を呼び掛けたほか、日本小型船舶検査機構と連携して、適切な間隔で船舶検査を受検するよう、関係者に周知を図った。

また、関係機関と連携して、遵守事項に係るパトロール活動及びリーフレットの配布を実施した。

海上保安庁では、海上交通ルールの遵守、インターネットや携帯電話等による気象・海象や航行警報等の安全情報の早期入手等についても、パンフレット等を活用して広く啓発を行った。

警察では、港内その他の船舶交通のふくそうする水域、遊泳客の多い海水浴場、水上レジャースポーツが盛んな水域等に重点を置いて、警察用船舶、警察用航空機等によるパトロールのほか、関係機関・団体との連携により、水上レジャースポーツ関係者に対する安全指導等を通じて、水上交通安全の確保を図った。

(2)ミニボートの安全対策

ミニボート（長さ3メートル未満、機関出力1.5kW未満で、検査・免許が不要なボート）の安全・安心な利用を推進するため、ユーザー向け安全マニュアルや総合安全情報サイト「ウォーターセーフティガイド」等を使用し、海上・水上のルールやマナー等の周知・啓発を実施した。

(3)多様化・活発化するマリレジャーの安全対策

近年、カヌー、SUP、ミニボート等のマリレジャーが盛んになっており、海上活動が多様化・活発化している状況を踏まえ、関係機関と連携し、ユーザーに対する現場指導、販売店等とも連携した事故防止に係る周知・啓発活動を実施した。また、各アクティビティを安全に楽しむための知識や技術等を掲載している総合安全情報サイト「ウォーターセーフティガイド」の充実を図るとともに、近年増加傾向にある外国人の事故についても、ウォーターセーフティガイド外国語リーフレット作成等の安全対策を実施した。

3 漁船等の安全対策の推進

漁船の船舶事故隻数は、全船舶事故隻数に占める割合が高く、令和7年は全体の約2割を占めて

おり、また、船舶事故による死者・行方不明者数のうち約6割を漁船の乗組員が占めている。これら漁船の事故原因をみると、見張り不十分や操船不適切といった人為的要因によるものが全体の約9割を占めている。

海上保安庁では、漁船の海難を防止するため、関係省庁と連携して、パトロール活動、免許更新講習等の各種講習会、訪船指導等あらゆる機会を通じて、適切な見張りの徹底、発航前検査の実施、インターネットや携帯電話等による気象・海象情報や航行警報等の的確な把握等の安全運航に関する留意事項、関係法令の遵守等についてきめ細かく指導するとともに、安全意識の高揚・啓発を行った。

水産庁では、漁船の海難や海中転落事故に対する安全対策の強化を図るため、海難の未然防止等について知識を有する安全推進員等の養成等を通じて海難事故の減少を図るとともに、漁船へのAIS搭載の促進等を行った。

くわえて、漁船に次いで船舶事故隻数が多くなっている遊漁船について、安全性の向上を図るため、第211回国会において成立した遊漁船業の適正化に関する法律の一部を改正する法律（令5法39）により、遊漁船業者の登録・更新要件の厳格化や安全管理体制の強化等がなされた。

4 放置艇削減による安全対策の推進

(1)放置艇対策の推進

令和6年3月に策定された「三水域（港湾・河川・漁港）におけるプレジャーボートの適正な管理を推進するための今後の放置艇対策の方向性」に基づき、放置艇対策を適切に推進している。

(2)ボートパーク等の整備

放置艇問題を解消し、港湾の秩序ある利用を図るために、必要最低限の施設を備えた簡易な係留・保管施設であるボートパーク等に、プレジャーボート等の収容が図られるよう取り組んだ。

(3)フィッシャリーナ等の整備

漁港においては、防波堤や航路泊地等の整備を通じ、漁船等の安全の確保を図るとともに、漁船とプレジャーボート等の秩序ある漁港の利用を図

るため、周辺水域の管理者との連携により、プレジャーボート等の収容が図られるよう取り組んだ。

(4)係留・保管能力の向上と放置艇に対する規制措置

放置艇問題の解消に向け、ボートパーク等の整備による係留・保管能力の向上と併せて、港湾法

(昭25法218)、漁港及び漁場の整備等に関する法律(昭25法137)及び河川法(昭39法167)に基づく船舶の放置等を禁止する区域の指定等、公共水域の性格や地域の実情等に応じた適切な規制措置の実施を推進した。

第6節 海上交通に関する法秩序の維持

海上保安庁は、海上における犯罪の予防及び法令の励行を図るため、令和7年は2万9,828隻の船舶に立入検査を実施した。また、取締りの実施により、関係法令違反について2,941件を送致したほか、違反の内容が軽微で是正が容易なもの、あるいは、検挙に至らないものの危険かつ有責な行為について1,037件の警告措置を講じた。

また、海事関係者等を対象とした海難防止講習会の開催、訪船指導の実施等により航法や関係法令の遵守等安全指導を行った。さらに、他の船舶の動静を無視したプレジャーボートの無謀な操船を行う者に対しては、訪船・現場指導や取締りを実施するなど、海難の未然防止及び海上交通秩序の維持に努めた。

港内、主要狭水道等船舶交通がふくそうする海域においては、巡視船艇による船舶交通の整理・指導及び航法違反等の取締りを実施しており、特に、海上交通安全法(昭47法115)に定める11の航路については、巡視船艇を常時配備するとともに、航空機によるしょう戒を実施し、重点的な指

導・取締りを行った。

このほか、年末年始等に多客期となる旅客船、カーフェリー、遊漁船、海上タクシー等では、窃盗等の犯罪が発生するおそれがあるほか、テロの対象となる危険性や船内における事故発生の可能性も高くなることから、「年末年始特別警戒及び安全指導」等を実施し、必要に応じて旅客ターミナル等における警戒を実施するとともに、不審事象を認めた場合や犯罪・事故等が発生した場合には、直ちに海上保安庁に通報するよう指導を徹底した。

警察では、船舶交通のふくそうする港内や事故の起きやすい海浜、河川、湖沼やこれらの沿岸における警察用船舶、警ら用無線自動車及び警察用航空機が連携したパトロールや事故に直結しやすい無免許操縦、無検査船舶の航行等違反行為の取締りを実施するとともに、訪船連絡等を通じた安全指導や関係行政機関・団体と連携した広報啓発活動等により、水上交通の安全と秩序の維持に努めた。

第7節 救助・救急活動の充実

1 海難情報の早期入手体制の強化

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、全国12か所の陸上通信所や行動中の巡視船艇により、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時間聴守するとともに、コスパス・サーサットシステムにより衛星経由で遭難信号を入手するなど、遭難情報への即応体制を整

えている。

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」や「NET118」の有効活用及びGPS*機能を「ON」にした携帯電話から緊急通報することで、遭難位置を早期に把握することができる緊急通報位置情報システムにより、迅速な救助につながることを周知し、啓発を行った

*GPS : Global Positioning System 全地球測位システム

ことに加え、通報者がスマートフォンを使用し、現場の状況を映像でリアルタイムに伝えることができる機能等を有した「Live118」を活用することで、海難情報を早期かつ正確に入手する体制の構築を図った。

海難発生から海上保安庁が2時間以内に情報を入手する割合（関知率）を85%以上とすることを目指し、上記活動を推進した結果、令和7年の関知率は約82.4%となっている。

防衛省は、海上保安庁との電気通信の協力に関する協定に基づき、相互の連絡体制の強化を図っている。また、艦艇・航空機では状況の許す限り、遭難周波数を聴守した。

2 迅速的確な救助勢力の体制充実・強化

(1) 救助勢力の早期投入

海難等の発生に備え即応体制を確保するとともに、大型台風の接近等により大規模な海難の発生が予想される場合には、非常配備を発令し、海難等が発生した際の救助勢力の早期投入を図った。

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、精度の高い漂流予測を実施し、関連する情報を速やかに収集・分析して搜索区域、救助方法等を決定するなど、迅速かつ的確な救助活動の実施を図った。

事案即応体制及び業務執行体制の一層の強化のため、巡視船艇・航空機の代替整備等を行い、速力、夜間搜索能力等の向上に努め、現場海域への到達時間や搜索に要する時間を短縮するなど救助勢力の充実・強化を図った。

防衛省・自衛隊は、災害派遣による救助等を迅速に行うため、FAST-Force（初動対処部隊）として、航空機及び艦艇を常時即応できる態勢を整えている。

(2) 海難救助体制の充実強化

船舶交通のふくそう状況、気象・海象の状況等を勘案し、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した。

また、転覆船や火災船からの人命救助等、専門

的な救助技術・知識が要求される海難に適切に対応するため、救助・救急資器材の充実に努めるとともに、特殊救難隊を始め機動救難士や潜水士の訓練・研修を行うなど、救助・救急体制の充実強化を図った。

このほか、全国各地で実施されている民間救助組織の救助訓練への指導・協力を行うなど、民間救助組織との連携体制の強化を図った。

(3) 救急救命体制の充実強化

海上保安庁では、救急救命士について、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中、救急救命士の知識・技能を向上させ、かつ、実施する救急救命処置の質を医学的・管理的観点から保障するため、海上保安庁メディカルコントロール協議会において事後検証や救急処置基準の見直し等を行い、救急救命処置の更なる質的向上を推進した。

また、所定の講習等を修了した特殊救難隊及び機動救難士等を応急処置が実施可能な「救急員」として指名するなど、「救急員制度」を適切に運用し、洋上における救急救命体制の充実強化を図った。

(4) 洋上救急体制の充実

洋上の船舶上で傷病者が発生し、医師による緊急の加療が必要な場合に、海上保安庁の巡視船艇・航空機等で医師等を輸送し、傷病者を引き取り、陸上の病院に搬送する洋上救急制度により、令和7年は15件の要請を受け、巡視船艇10隻、航空機13機、特殊救難隊等24人を派遣した。

また、医師等が騒音・振動のある巡視船艇・航空機内でも適切に医療活動ができるよう、洋上救急制度の事業主体である（公社）日本水難救済会、協力医療機関と連携し、全国7か所の拠点で慣熟訓練を実施した。

(5) 海難救助体制の連携

「1979年の海上における搜索及び救助に関する国際条約」（SAR条約[※]）に基づき、北西太平洋の

※SAR条約：International Convention on Maritime Search and Rescue, 1979

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、国際会議や合同訓練等への参加を通じて捜索救助機関との連携・協力を深めた。さらに、東南アジア諸国等を対象に研修を実施するなど、海上における捜索救助体制整備のための知見の共有を図るとともに、相互理解の促進を図った。

また、SAR条約に基づいた任意の相互救助システムである「日本の船位通報制度（JASREP[※]）」を運用し、令和7年には、2,058隻の船舶が参加した。

沿岸部での小型船舶等に対する海難救助については、水難救済会等と連携協力し、海難救助活動を行った。

第8節 被害者支援の推進

船舶による旅客の運送に伴い発生し得る損害賠償に備えるため、事業許可を行う際に保険契約の締結を条件とするとともに、旅客定員12人以下の船舶による登録事業についても運航を開始するまでに保険を締結するよう指導することにより、事業者の損害賠償の能力を確保している。また、船舶油濁等損害賠償保障法（昭50法95）に基づき、一定の総トン数以上の船舶に対し、船舶の海難に伴って発生する油濁等の損害を填補する保険の締結等を義務付けるとともに、我が国に入港する外航船舶に対し、地方運輸局等宛てにNACCS（輸出入・港湾関連情報処理システム）等による保障契約情報の通報を義務付けることで、船舶の海難等から被害者保護を図っている。

さらに、公共交通事故による被害者等への支援

の確保を図るため、国土交通省に設置した公共交通事故被害者支援室では、被害者等に対し事業者への要望の取次ぎ、相談内容に応じた適切な機関の紹介等を行うこととしている。

令和7年度は、公共交通事故発生時には、被害者等へ相談窓口を周知するとともに被害者等からの相談に対応できるよう体制を維持した。

なお、令和4年に発生した知床遊覧船事故については、被害者御家族との意見交換会や情報提供の場を設けるなどの支援を継続して実施している。

また、支援に当たる職員に対する教育訓練の実施、外部の関係機関とのネットワークの構築、公共交通事故被害者等支援フォーラムの開催、公共交通事業者による被害者等支援計画の策定の働き掛け等を行った。

第9節 船舶事故等の原因究明と事故等防止

1 事故等の原因究明と事故等防止

(1) 運輸安全委員会の事故調査状況

運輸安全委員会は、独立性の高い専門の調査機関として、船舶の事故及びインシデント（以下本節において「事故等」という。）の調査により原因を究明し、国土交通大臣等に再発防止及び被害の軽減に向けた施策等の実施を求めているところ、令和7年度中、調査対象となる事故等は、589件発生した。また、同年度中、627件の報告書を公表した。

(2) 令和7年度に公表した主な事故等

令和6年7月、北海道苫小牧市苫小牧港で旅客

フェリーが消波ブロックに衝突した事案について、船長が正確な船位を把握しておらず、進路を誤認して変針を遅らせたほか、安全管理に関する社内ルールを遵守していなかったなどの複合的な要因により発生したことを明らかにした。また、再発防止を目的とし、船舶事故調査官が事業者に向けた出前講座を実施した（7年6月実施）。

(3) 事故等防止の啓発活動

運輸安全委員会のホームページ上に掲載している、プレジャーボート事故防止に関する情報を取りまとめたコンテンツ「プレジャーボートの安全運航のために」において、引き続き発航前や日頃

※JASREP：Japanese Ship Reporting System

の点検、航行中におけるレーダーや船舶自動識別装置（AIS）を活用した事故防止策等を、事故調査事例とともに紹介している。

(4)国際基準改正案への参画

国際海事機関（IMO）の下部組織のIMO規則実施小委員会（III）は、船舶事故等調査の国際基準の改正等を議論する場であるところ、令和7年度には、第11回IMO規則実施小委員会（III11）が開催され、議論に参画した。

2 海難事故の解析等の推進

国立研究開発法人海上・港湾・航空技術研究所

海上技術安全研究所に設置されている「海難事故解析センター」において、国土交通省海事局等における再発防止対策の立案等への支援を行うため、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・情報発信を行っている。

3 海難審判による懲戒処分等の状況

令和7年中に行われた海難審判の裁決^{*}に基づき、海技士若しくは小型船舶操縦士又は水先人の職務上の故意又は過失により海難が発生したとして、業務停止、戒告の懲戒処分とした人数は、第2-1表のとおりである。

▶第2-1表 免許種類別処分の状況（令和7年）

（単位：人）

免許種類	処分	免許取消し	業務停止	戒告	懲戒処分計	不懲戒	懲戒免除	合計
海技士（航海）	一級	0	0	1	1	0	0	1
	二級	0	2	0	2	0	0	2
	三級	0	8	16	24	2	0	26
	四級	0	22	16	38	2	0	40
	五級	0	10	11	21	2	0	23
	六級	0	3	1	4	1	0	5
海技士（機関）	一級	0	0	0	0	0	0	0
	二級	0	0	0	0	0	0	0
	三級	0	1	1	2	0	0	2
	四級	0	0	1	1	0	0	1
	五級	0	0	0	0	0	0	0
	六級	0	0	0	0	0	0	0
小型船舶操縦士	一級	0	95	57	152	1	0	153
	二級	0	16	13	29	1	0	30
	特殊	0	3	1	4	2	0	6
水先人	一級	0	0	3	3	0	0	3
	二級	0	0	0	0	0	0	0
	三級	0	0	1	1	0	0	1
締約国資格受有者		0	0	0	0	0	0	0
計		0	160	122	282	11	0	293

注 1 国土交通省海難審判所資料による。

2 「懲戒免除」とは、懲戒すべきところを本人の経歴等を考慮して免除したものである。

3 「締約国資格受有者」とは、外国の海事当局が発給した海技資格に基づき日本籍船に乗船できる資格を与えられた者である。

※計218件

懲戒を受けた者を免許種類別にみると、一級小型船舶操縦士免許受有者が最も多く、次いで四級海技士（航海）免許受有者、二級小型船舶操縦士

免許受有者、三級海技士（航海）免許受有者、五級海技士（航海）免許受有者の順で多くなっている。

第10節 海上交通の安全対策に係る調査研究等の充実

1 水産技術研究所の研究

漁船の省人省力化に資するAIを用いた自動及び遠隔操船技術に関する研究開発を模型船のみならず、実船試験を行うことで検証した。また、小型船の安全性等を確認する技術の研究開発等を行った。

2 国土技術政策総合研究所の研究

(1)船舶諸元の現状・将来動向に関する研究

航路の幅員、水深、係留施設等の整備諸元の決定要素となる船舶諸元について、最近の動向を分析した。

(2)水域施設の計画手法に関する研究

航路や泊地といった船舶航行の安全に関わる水域施設の計画手法についてAISデータによる実態分析も踏まえつつ検討を行った。

3 海上保安庁海洋情報部の研究

海洋情報の利活用や次世代海図について調査研究を行った。

4 気象庁気象研究所等の研究

気象情報等の精度向上を図り、海上交通の安全に寄与するため、気象庁気象研究所を中心に、気象・地象・水象に関する基礎的及び応用的研究を行った。特に、台風・集中豪雨等対策の強化に関する研究として、気象災害を防止・軽減するために、台風・集中豪雨等に対する観測・解析・予測技術の高度化を図った。

5 国立研究開発法人海上・港湾・航空技術研究所の研究

(1)海上技術安全研究所の研究

安全性と環境性のバランスに配慮した合理的な構造強度の評価手法、先進的な船舶の安全性評価

手法、海難事故等の再現技術、適切な再発防止策の立案に関する研究開発等に取り組んだ。

(2)港湾空港技術研究所の研究

ア 船舶安全航行のための航路整備等に関する研究

(ア) 全国港湾海洋波浪情報網（ナウファス）

海上交通の安全や海上工事の計画・設計・施工の各段階で必要不可欠である沿岸波浪の出現特性を把握するため、全国の港湾事務所等で観測された波浪観測データを基に随時速報処理を行うとともに、過年度1年分の速報処理済のデータを確定処理した後、統計解析し波浪観測年報を取りまとめた。

(イ) 漂砂に関する研究

気候変動に対する海浜地形変化予測の高度化に向けて、長期の海浜地形モニタリングデータに基づく海面上昇応答に関する検討を行った。また、長期の海浜地形モニタリングの継続やリモートセンシングによる水深推定技術の開発を行うと同時に、海岸構造物周辺の海浜地形変化モデルや航路埋没予測モデルの開発を行った。

イ 港湾における安全確保に関する研究

地球温暖化の影響が巨大台風の来襲や海面上昇等の形で顕在化しつつあり、沿岸部では高潮・高波災害のリスクが格段に高まるとともに激甚災害に至るおそれもある。そこで、最大級の高潮・高波に対する被害の軽減と迅速な復旧・復興を可能にするため、波浪や高潮のデータ解析や計算モデルの開発、構造物に作用する波圧・越波の実験等を通じて、高潮・高波の予測精度の向上と被害想定及び被害軽減技術に関する検討を行った。

津波については、次世代の津波防災技術の開発を目指し、三次元漂流物モデルと、津波予測技術についての検討を行った。