

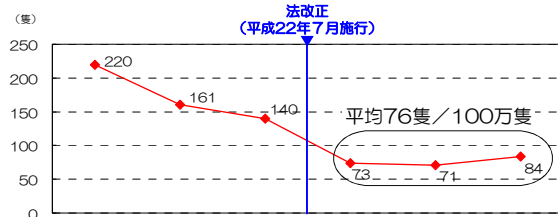
## 計画目標

### 1. ぶくそう海域における衝突・乗揚事故の低発生水準の維持

平成22年7月の港則法及び海上交通安全法の一部を改正する法律の施行以降、航路及び航路付近海域では、衝突・乗揚事故が大幅に減少しており、AIS搭載船舶の通航隻数100万隻当たり76隻以下を維持する。

注) 衝突・乗揚事故：AIS搭載船舶又は総トン数100トン以上の船舶に限る

ぶくそう海域におけるAIS搭載船舶通航隻数100万隻当たりの事故隻数



期間	H19.7-H20.6	H20.7-H21.6	H21.7-H22.6	H22.7-H23.6	H23.7-H24.6	H24.7-H25.6
事故隻数	79	66	60	33	34	42
AIS搭載船舶通航隻数	359,377	410,988	428,452	449,725	478,168	500,423

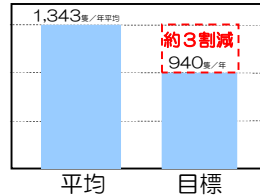
### 2. 港内等における衝突・乗揚事故の減少

船舶の動静監視・情報提供体制を整備する港内等において、情報提供の対象となる船舶の衝突・乗揚事故を、平成20年から24年までの年平均に対して、平成30年までに半減させる。

### 3. 小型船舶における事故の減少

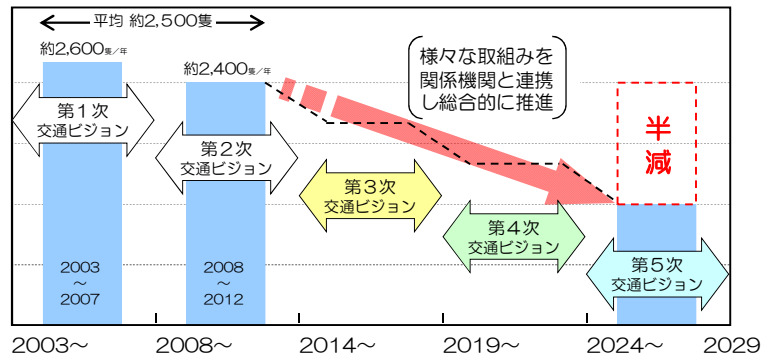
小型船舶の事故のうち、不可抗力によるものを除く約7割の事故について、平成20年から24年までの年平均1,343隻に対して、平成30年までに約3割減少させる。

小型船舶における事故の減少



## 長期的な目標

長期的な目標として、船舶事故の大幅な削減を目指すこととし、長期的には、2020年代中に現在の船舶事故隻数を半減させることを目指す。



## 【交通政策審議会海事分科会 船舶交通安全部会】の設置

毎年1回、第3次交通ビジョンに掲げた施策の実施状況の確認、次年度の施策の進め方や次期交通ビジョン策定など長期的視点に立った船舶交通安全政策の在り方を検討する。

# < 第3次交通ビジョン >

## 船舶交通の安全・安心をめざした取組み（答申）

我が国の周辺海域では、毎年2,500隻前後の船舶事故が発生しています。ひとたび船舶事故が発生すると、尊い人命や財産が失われるばかりでなく、我が国の経済活動や海洋環境にまで多大な影響を及ぼすことがあります。

平成25年10月、交通政策審議会で答申された「船舶交通の安全・安心をめざした取組み」では、おおむね5年間における船舶交通安全政策の方向性と具体的施策（7つの課題と3つの目標）が示されました。

海上保安庁では、この答申を「第3次交通ビジョン」と位置づけ、目標達成に向けた施策を推進して参ります。

### 7つの課題



1. ぶくそう海域の安全対策
2. 準ぶくそう海域の安全対策
3. 港内船舶交通の効率化・安全対策
4. 小型船舶の安全対策
5. 航路標識の整備・管理の在り方
6. 大規模災害発生時における船舶交通の安全対策
7. 戦略的技術開発

### 3つの目標

1. ぶくそう海域における衝突・乗揚事故の低発生水準の維持
2. 港内等における衝突・乗揚事故の減少
3. 小型船舶における事故の減少



問い合わせ先

海上保安庁ホームページ

海上保安庁  
交通部企画課企画調査室  
電話 03-3591-6361  
<http://www.kaiho.mlit.go.jp>



海上保安庁  
JAPAN COAST GUARD

# ふくそう海域の安全対策

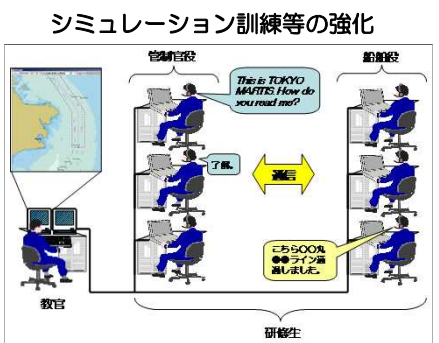
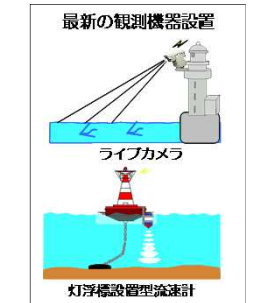
【課題】  
船舶の大型化やLNG運搬船の増加により、海上輸送が遮断されるような航路を閉塞する大規模海難が発生する蓋然性が高まっていることに加え、ふくそう海域においては、他の海域に比べて外国船舶の船舶事故隻数の割合が高いことから、安全対策を強化

## 【課題解決のための施策】

- ① 海上交通センターの機能充実
- ② 運用管制官等の育成体制の強化
- ③ 潮流情報の高精度化
- ④ 航行環境の変化に応じた航法の見直し（来島海峡航路）



## 高精度かつ広域な潮流情報の提供



注) ふくそう海域：東京湾、伊勢湾、瀬戸内海及び関門港（海上交通安全法適用海域又は港則法適用海域）

# 準ふくそう海域の安全対策

【課題】  
準ふくそう海域は、船舶交通量が多く、複雑な進路交差点が生じており、重大海難が発生する蓋然性が高いことから、船舶交通の安全性を確保

## 【課題解決のための施策】

- AIS仮想航路標識等を活用した安全対策の推進



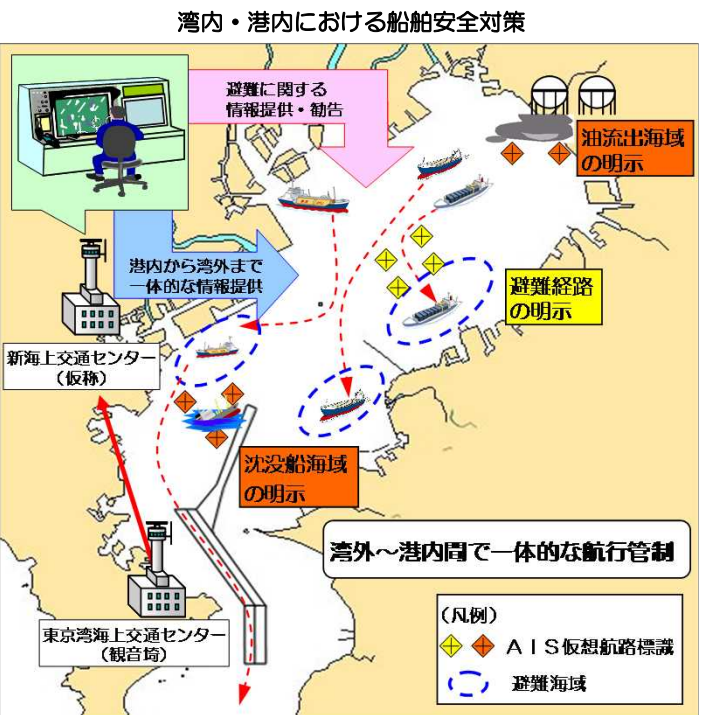
注) 準ふくそう海域：ふくそう海域を結ぶ東京湾湾口～石廊崎沖～伊勢湾湾口～潮岬沖～室戸岬沖～足摺岬沖の各海域を経て瀬戸内海に至る海域

# 港内船舶交通の効率化・安全対策

【課題】  
船舶の大型化やLNG運搬船の増加により、港湾機能の麻痺や港湾地域の生活環境が脅かされるような大規模海難が発生する蓋然性が高まることから、経済活動の集中する港内の安全性を確保

## 【課題解決のための施策】

一元的な船舶の動静監視・情報提供体制の構築（情報聴取義務海域の設定等）



# 大規模災害発生時における船舶交通の安全対策

【課題】  
大規模災害発生時における船舶の安全かつ円滑な避難と被害の極小化

## 【課題解決のための施策】

- ① 港内から湾外まで一体的な情報提供体制の構築
- ② 避難勧告等の確実な伝達手段及び既存の安全対策の見直し
- ③ 航路標識の耐震化、自立型電源化等の整備
- ④ 航路標識の防災・減災体制の整備（復旧資機材の集約化）

# 小型船舶の安全対策

【課題】  
小型船舶は耐航性や情報入手手段が劣るため事故に陥りやすく、全船舶事故の7割以上を占め、尊い命を失う割合が高く、死者・行方不明者を伴う事故全体の約9割に及んでおり、これら事故の未然防止

## 【課題解決のための施策】

- ① 海難防止対策のマネジメント体制の確立
- ② 関係省庁等と連携した指導・啓発体制の強化
- ③ ICTを活用したMICSの充実強化（スマートフォンの活用等）
- ④ 簡易型AISの普及促進等

## 官民連携によるプレジャーボートの訪船安全指導



注) 小型船舶：プレジャーボート、漁船、遊漁船

## 海難防止に有効なアプリの導入

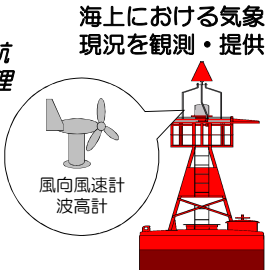


# 航路標識の整備・管理の在り方

【課題】  
船舶交通の環境及びニーズに応じた航路標識の効果的かつ効率的な整備・管理

## 【課題解決のための施策】

- ① 航路標識の最適配置の推進
- ② 航路標識の的確な維持管理・更新
- ③ 灯浮標をプラットフォームとした気象情報提供システムの整備



# 戦略的技術開発

【課題】  
長期的な政策を見据えた船舶交通の安全性・効率性を向上させるための技術開発  
航行援助の持続性を高めるため、既存航路標識の合理的な維持管理のための技術開発

## 【課題解決のための施策】

- ① 次世代AISの国際標準化（通信の高速化及び容量拡大等）
- ② 船舶交通環境データ収集システムの開発（ビッグデータ活用）
- ③ 海潮流データの常時収集体制の構築
- ④ 航路標識の腐食劣化診断技術の開発（鋼構造物）
- ⑤ 省電力高輝度光源の開発（光通信を利用した情報提供等）