

【第22回船舶交通安全部会】

第5次交通ビジョンの推進状況等について (2023年度)



2024年2月28日
海上保安庁交通部

目次

1 海難の発生状況	.....	1
(1) 船舶事故発生状況	.....	1
(2) 人身事故発生状況	.....	4
2 ビジョン目標の達成状況	.....	7
3 主な施策の推進状況	.....	11
(1) 大阪湾海上交通センターの監視、情報提供体制の強化の継続	.....	12
(2) 次世代エネルギー燃料船への燃料供給に対する安全対策	.....	13
(3) 潮岬沖に設定した推薦航路の状況	.....	14
(4) 事故実態を踏まえた安全対策の推進	.....	15
(5) プレジャーボートの機関故障対策	.....	16
(6) 灯台等の耐災害性の強化の推進	.....	17

1 海難の発生状況

(1) 船舶事故の発生状況

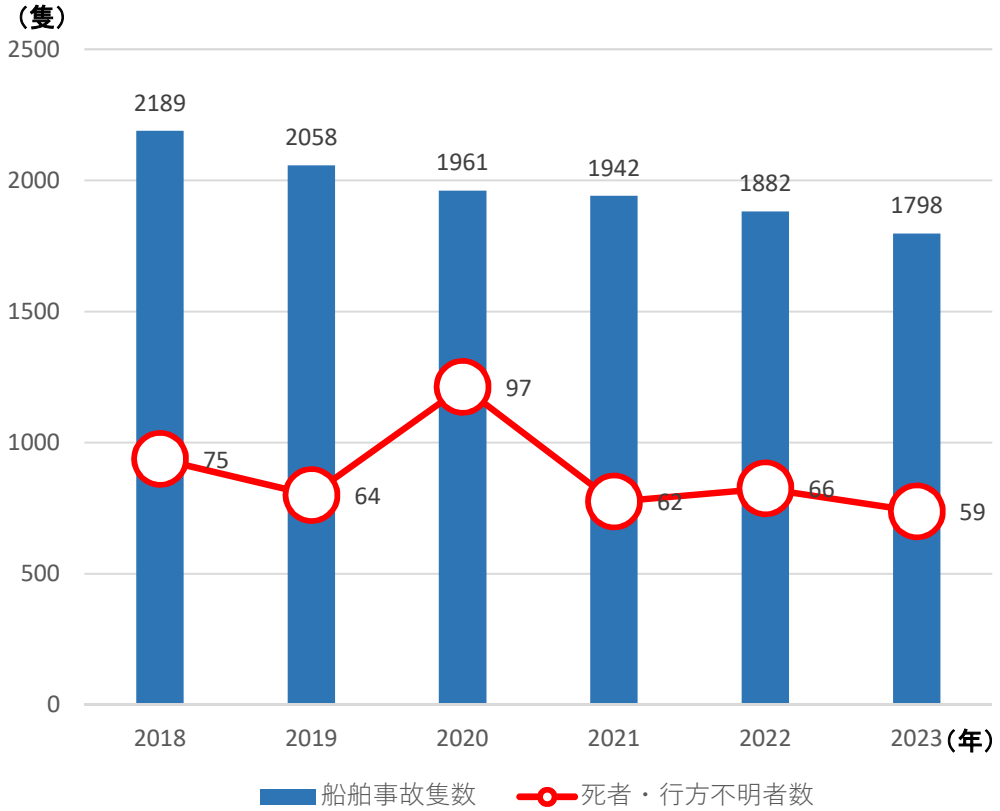
- ① 事故隻数の推移
- ② 用途別の発生状況

1- (1) 船舶事故の発生状況①

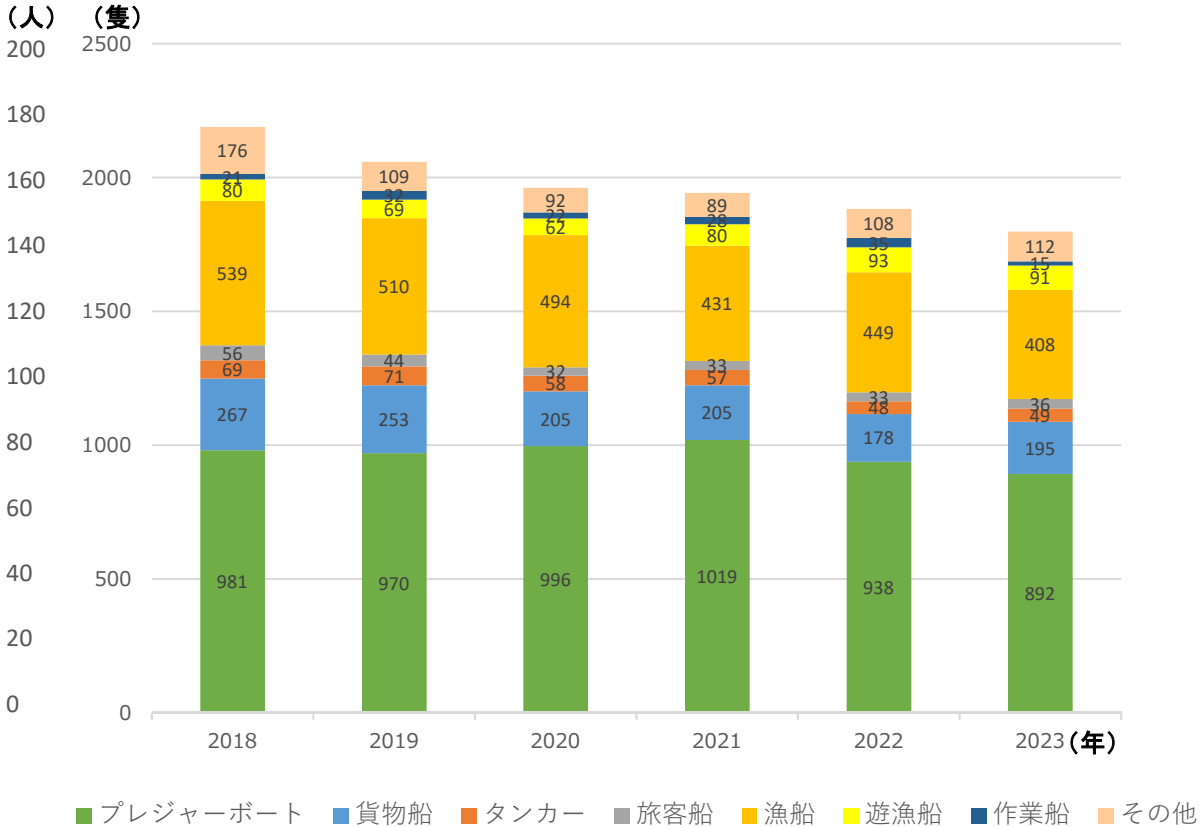
① 事故隻数の推移

- ✓ 2018年以降、船舶事故隻数は減少傾向。
- ✓ 2023年の船舶事故隻数は、1,798隻。
- ✓ 一方で、船舶事故に伴う死亡・行方不明者は、横ばい状態。

事故隻数の推移



事故隻数の推移 (用途別)

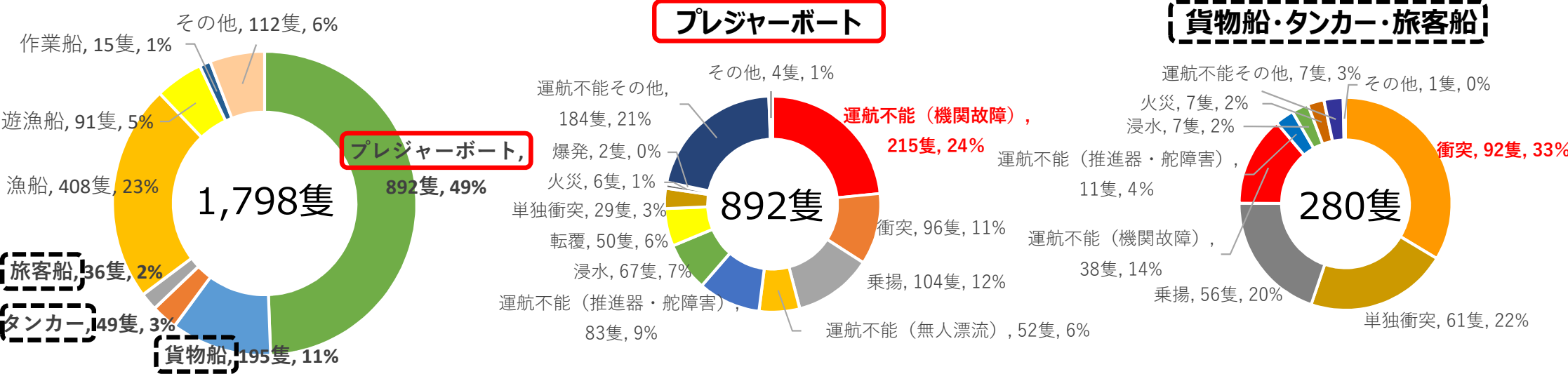


1- (1) 船舶事故の発生状況②

②用途別等の発生状況

- ✓ 船舶用途別では、プレジャーボートの事故隻数が最も多く、全体の49%を占めている。
- ✓ 事故種類別にみるとプレジャーボートの事故では、「機関故障」が最も多く発生。
- ✓ 貨物船・タンカー・旅客船の事故では、「衝突」が最も多く発生。

2023年【用途別】



事故事例

●プレジャーボート(12t) 火災事案
 2023年7月19日午後1時頃、東京都江東区令和島沖において航行中、突然エンジンから出火し火災が発生した。その後、巡視船により消火活動を行うも同船は沈没。乗船者10名は救助され怪我等は無かった。



事故事例

●来島海峡航路西側海域における貨物船衝突事案
 2023年2月2日午後7時34分頃、来島海峡航路西側海域において、貨物船同士が衝突し、1隻が転覆、沈没した。沈没した貨物船乗組員5名のうち、1名が死亡、1名が行方不明中。



1 海難の発生状況

(2) 人身事故の発生状況

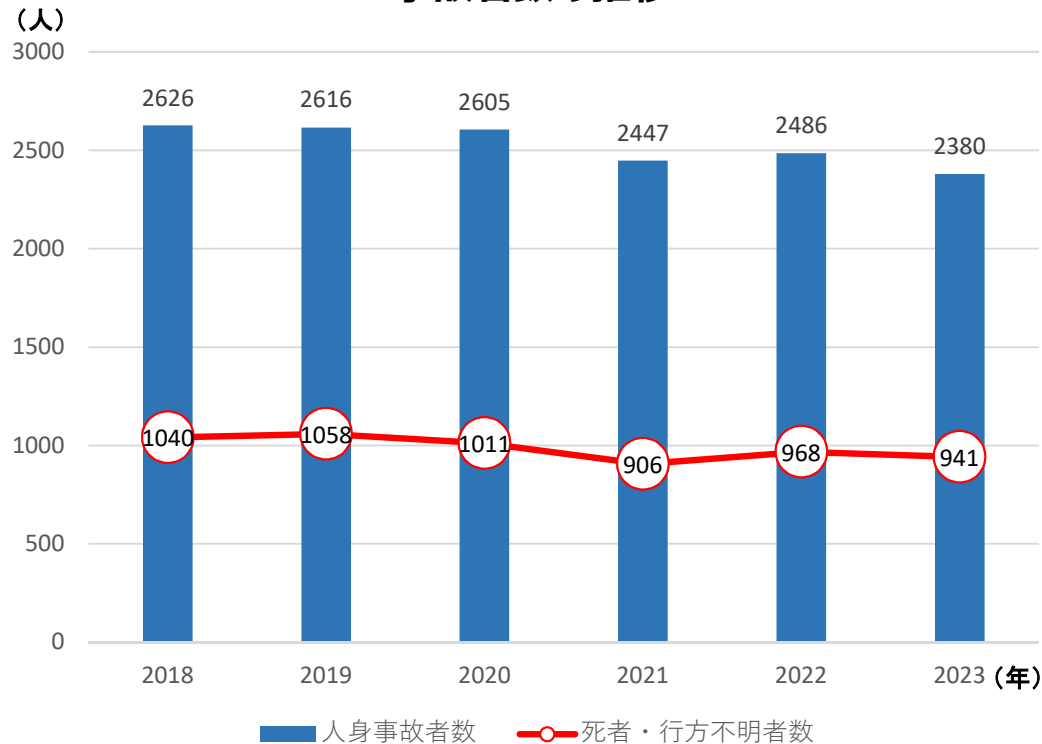
- ① 事故者数の推移
- ② マリンレジャーに伴う海浜事故の発生状況

1 - (2) 人身事故の発生状況①

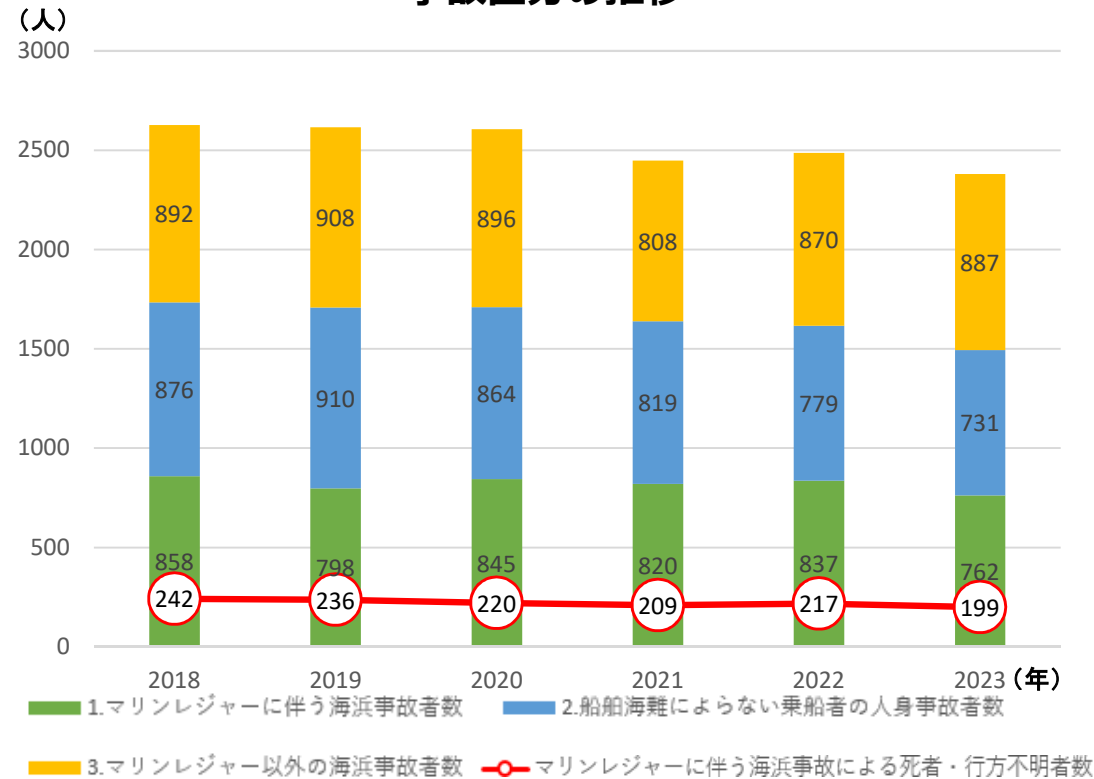
① 事故者数の推移

- ✓ 2018年以降、人身事故者数は減少傾向。
- ✓ 2023年の人身事故者数は、2,380人であり、そのうち死者・行方不明者数は941人。

事故者数の推移



事故区分の推移

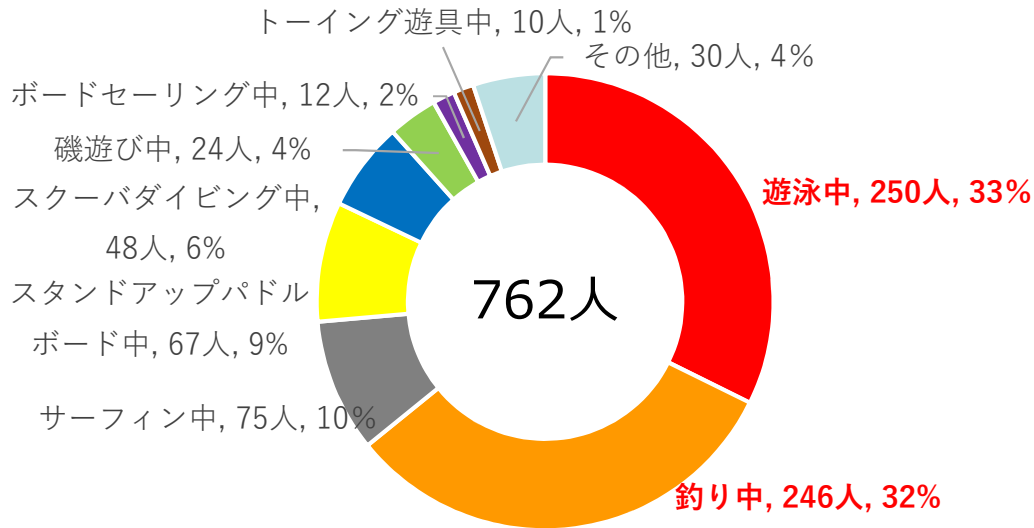


1 - (2) 人身事故の発生状況②

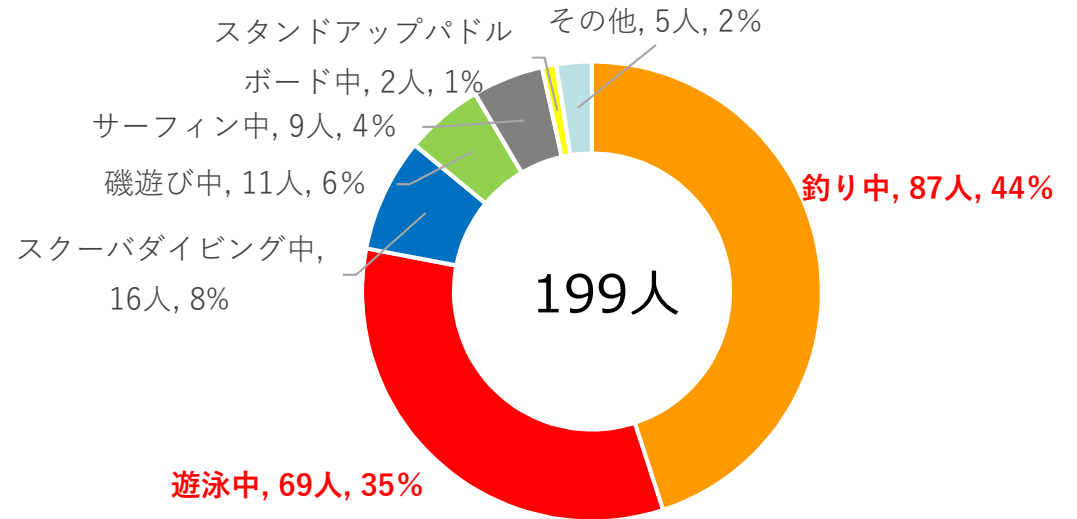
② マリンレジャーに伴う海浜事故の発生状況

- ✓ 活動内容別は、遊泳中及び釣り中の事故で全体の65%を占めている。(遊泳中33%、釣り中32%)
- ✓ 死者・行方不明者は、遊泳中及び釣り中の事故が多く、全体の79%を占めている。(遊泳中35%、釣り中44%)

2023年【活動内容別】



2023年【死者・行方不明者】



事故事例

● 遊泳中の事案

2023年8月17日午後1時32分頃、神奈川県鎌倉市由比が浜海岸の海水浴場にて遊泳中の高校生3名が沖へ流され、うち1名（16歳男性）が行方不明となった。その後、同人は沖合で発見されたが死亡が確認された。



事故事例

● 釣り中の事案

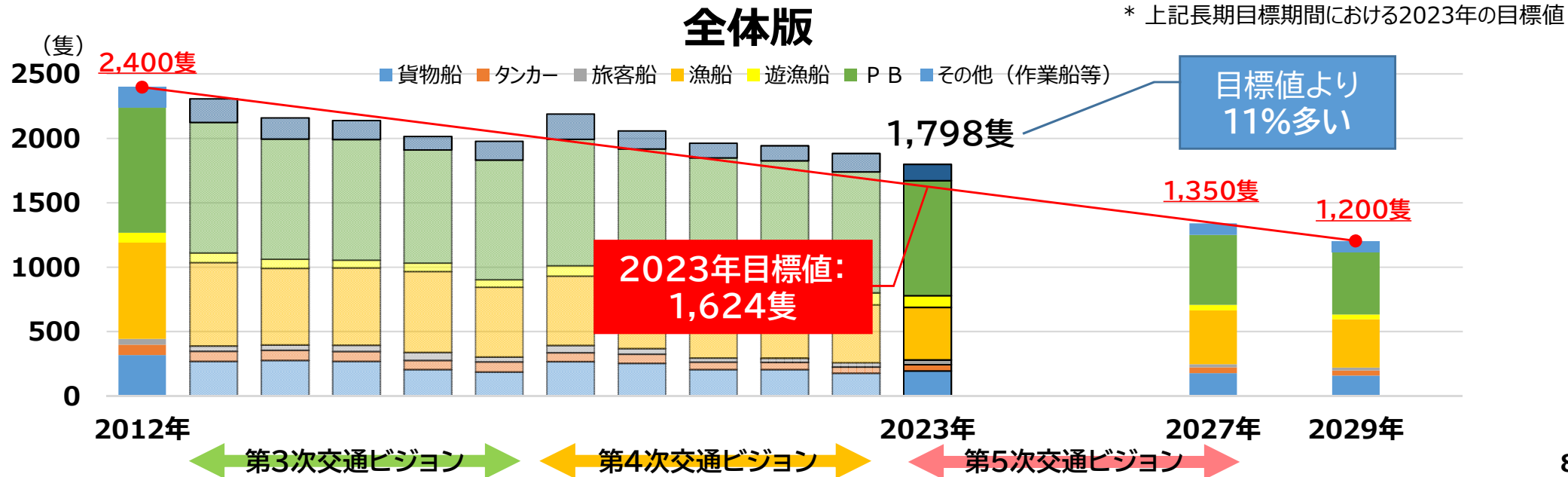
2023年10月28日午後0時25分頃、福井県坂井市三国町防波堤で釣りをしていた男性3名が波にさらわれ防波堤から転落した。その後、3名とも救助されたが、うち2名が搬送先の病院で死亡が確認された。



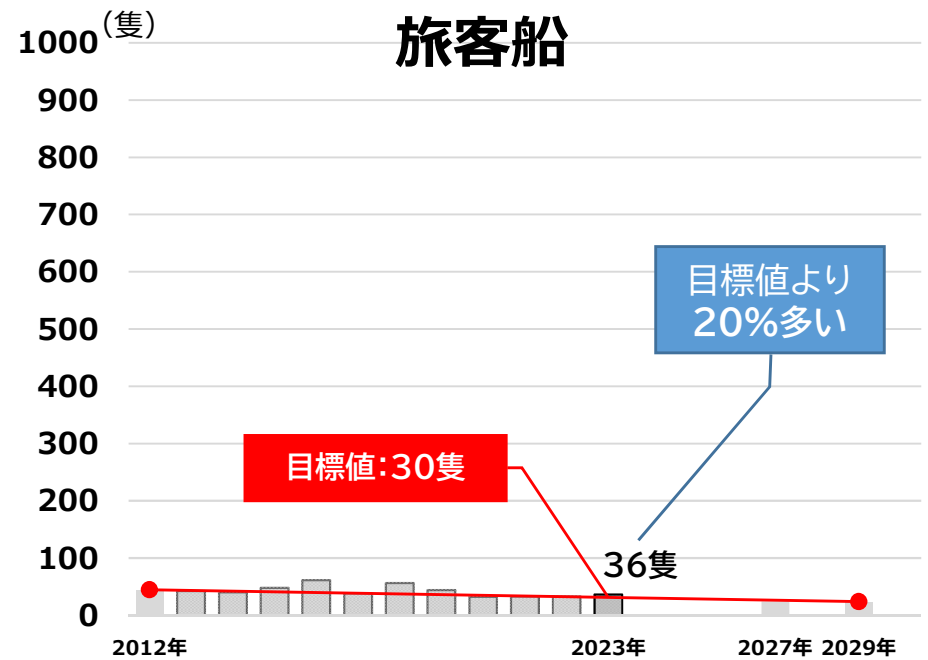
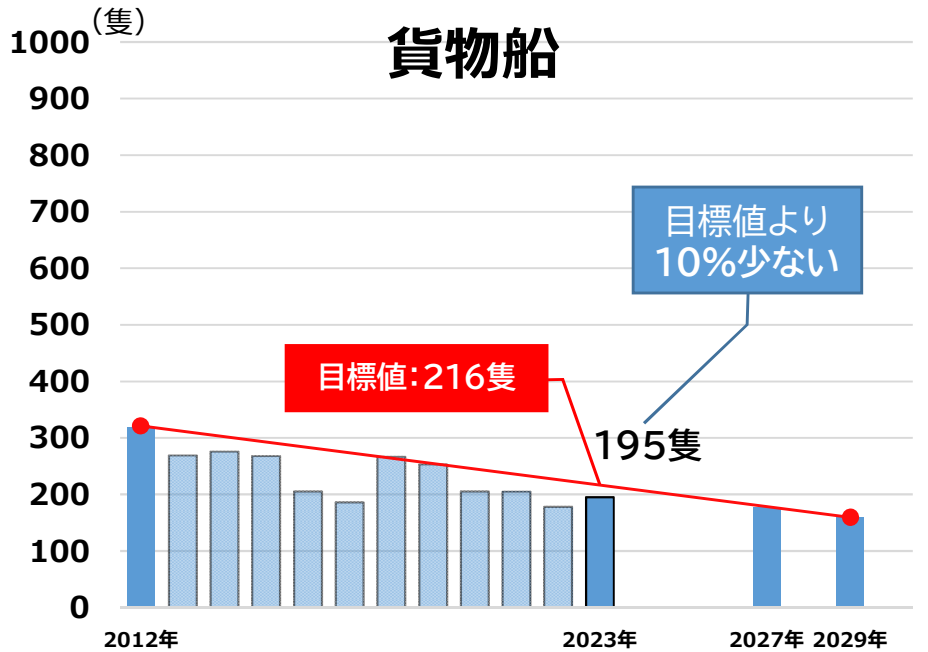
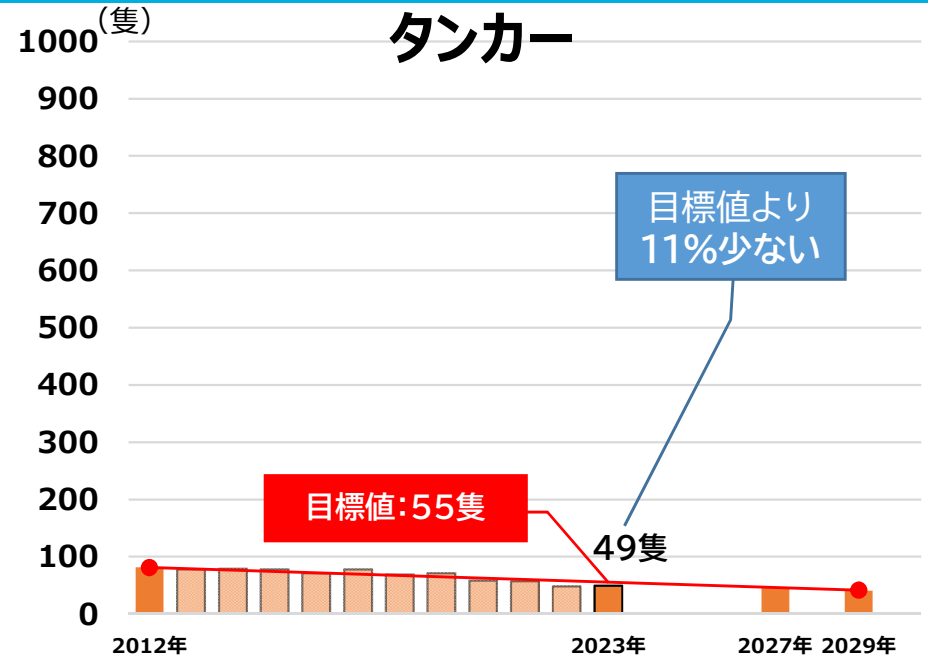
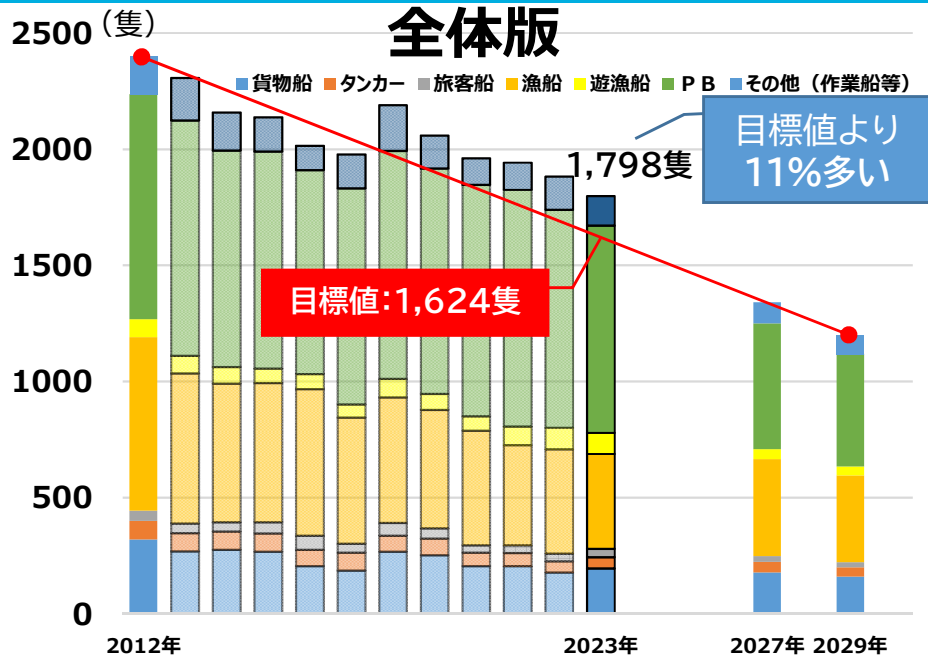
2 ビジョン目標の達成状況

2 ビジョン目標の達成状況

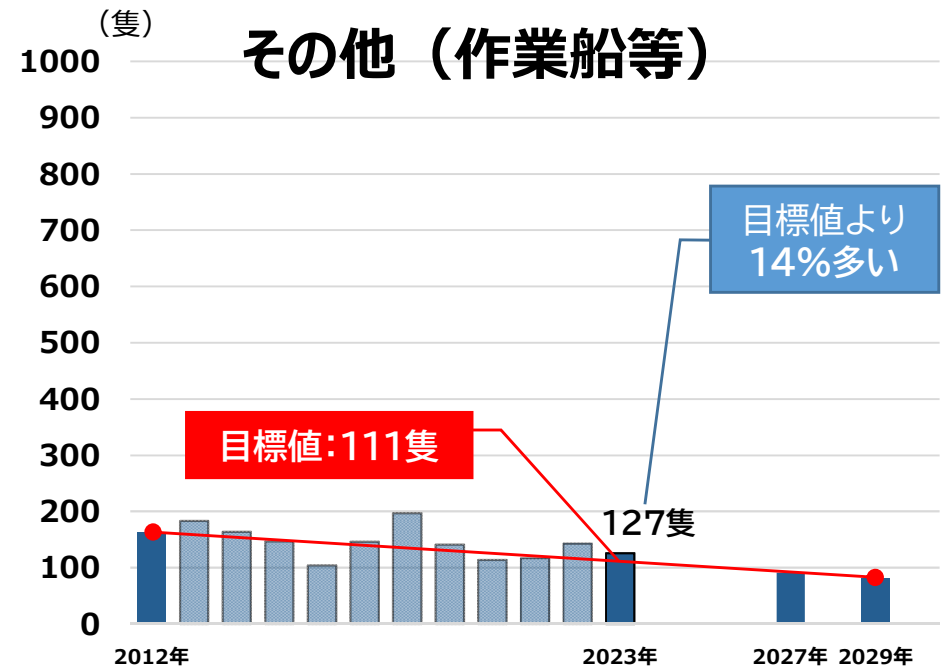
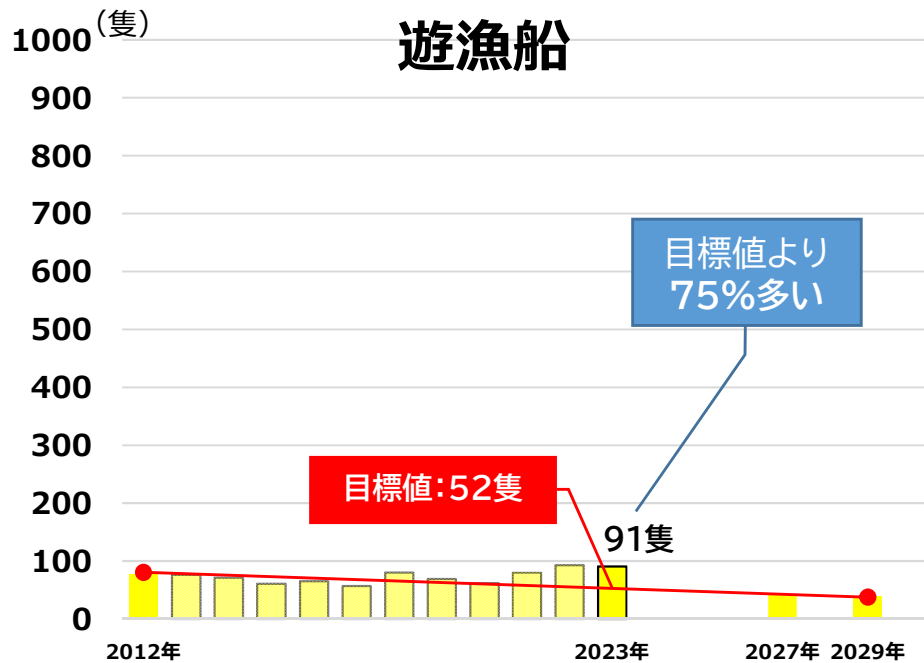
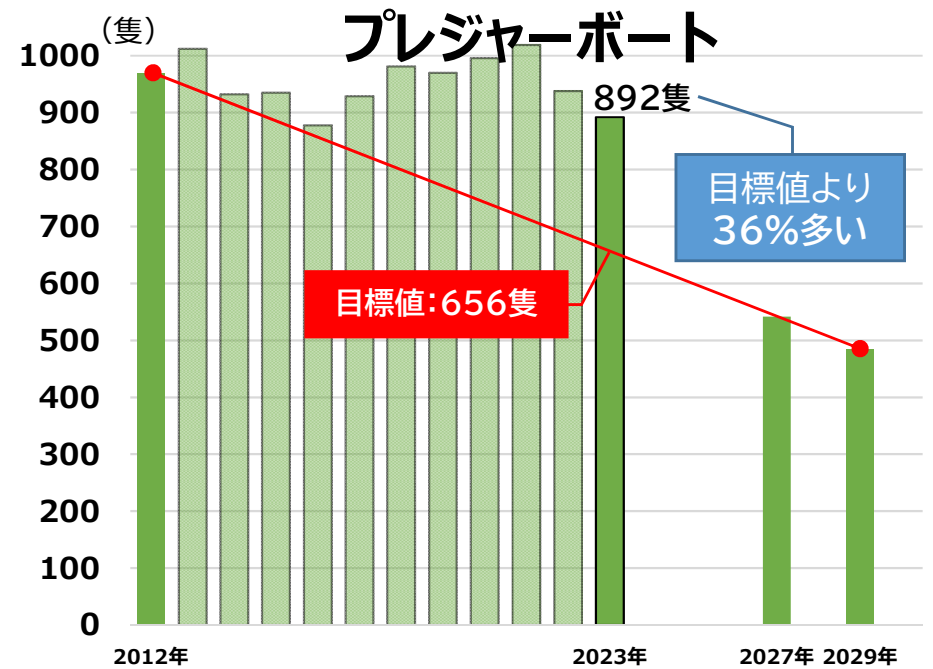
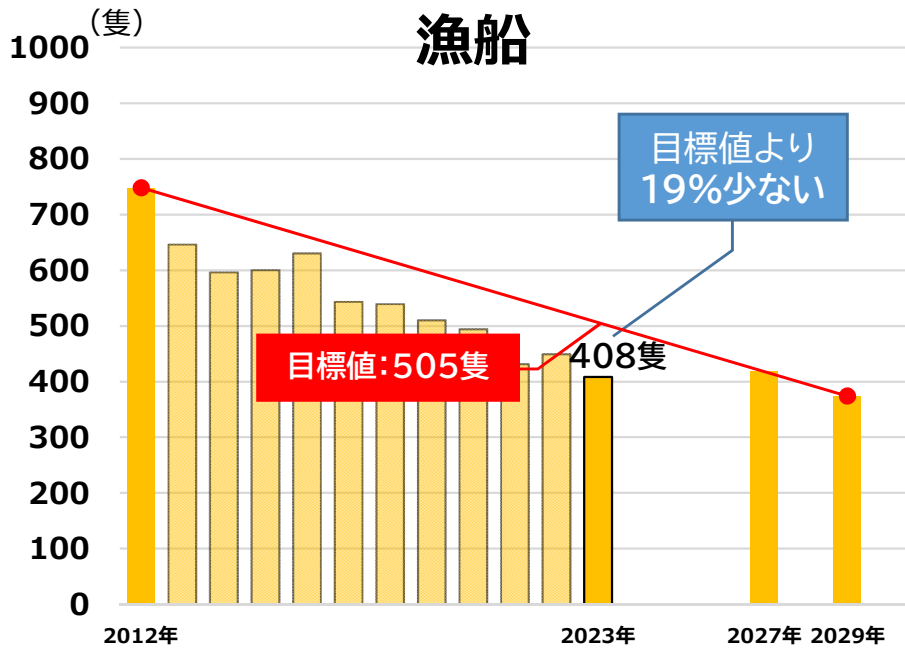
		2023年目標	2023年結果
ビジョン目標	①ふくそう海域における大規模な船舶事故の防止 ふくそう海域における航路を閉塞するような社会的影響が著しい大規模な船舶事故の発生数を ゼロ とする。	ゼロ	ゼロ
	②ふくそう海域における衝突、乗揚げ事故隻数の減少 第5次交通ビジョン期間中の5か年の年平均事故隻数を 29隻以下 とする。	29隻以下	29隻
	③船舶事故隻数の減少 ビジョン期間最終年である2027年までに 1,350隻以下 とする。	1,624隻*以下	1,798隻
長期目標	第3次交通ビジョン（2013年度～2017年度）開始時に掲げた、当時の船舶事故隻数（約2,400隻）を 2020年代中に半減させることを目指す とする長期目標の達成を引き続き目指す。		



2 ビジョン目標の達成状況（船舶事故隻数の減少 1 / 2）



2 ビジョン目標の達成状況（船舶事故隻数の減少 2 / 2）



3 主な施策の推進状況

- (1) 大阪湾海上交通センターの監視、情報提供体制の強化の継続
- (2) 次世代エネルギー燃料船への燃料供給に対する安全対策
- (3) 潮岬沖に設定した推薦航路の状況
- (4) 事故実態を踏まえた安全対策の推進
- (5) プレジャーボートの機関故障対策
- (6) 灯台等の耐災害性の強化の推進

3- (1) 大阪湾海上交通センターの監視、情報提供体制の強化の継続

答申内容

- 運用管制官の慣熟訓練を重ねたうえで、監視海域及び情報聴取義務海域の拡大、明石海峡航路の航路管制と阪神港の港内交通管制を統合するなど、平時及び異常気象等時の船舶事故の未然防止の取組を強化する。

2023年度実施計画

- 監視海域の拡大等適切に対応するための運用管制官の慣熟訓練を実施する。
- 平時及び異常気象時等時の情報聴取義務海域を拡大する。
- 阪神港の港内管制業務を統合する。

2023年度実施事項

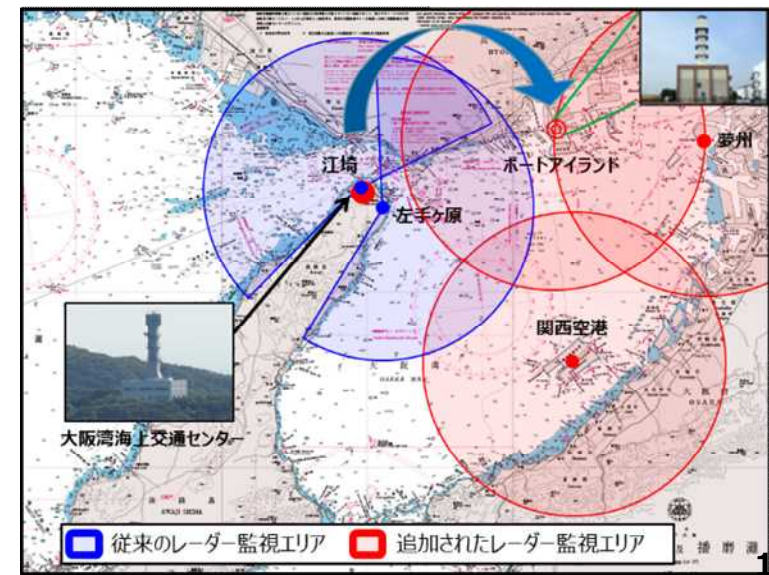
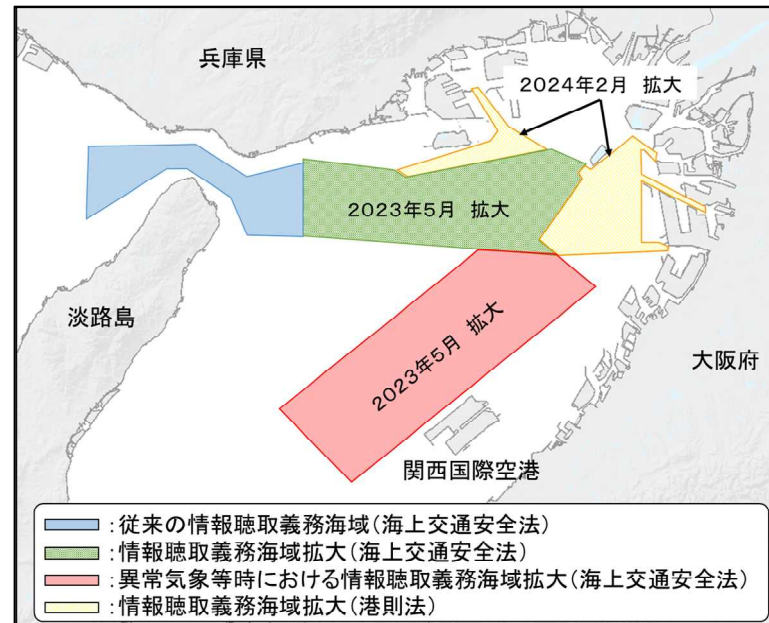
- 運用管制官の慣熟訓練を重ねたうえで、
 - 2023年5月 平時の情報聴取義務海域を拡大した。(海交法適用海域)
 - 異常気象等時の情報聴取義務海域の新設した。
 - 2023年10月 阪神港の港内交通管制業務の統合した。
 - 2024年2月 平時の情報聴取義務海域の拡大した。(港則法適用海域)

評価

- 実施計画どおり体制強化を完了した。
- 2023年5月～12月の情報提供回数は約1,500回 (前年比約2.5倍 (前年同期間約600回))
 - 特に、2023年8月の台風7号襲来時には、初めて設定された関西国際空港周辺海域の異常気象等時における情報聴取義務海域内の船舶に対して適切な情報提供を実施し、船舶事故を未然に防止した。
- 平時及び異常気象等時の船舶事故を未然に防止していく必要がある。

2024年度実施計画

- 引き続き、強化した体制の下、船舶交通の安全確保に努める。



3- (2) 次世代エネルギー燃料船への燃料供給に対する安全対策

答申内容

- Ship to Ship方式により、LNGを燃料として供給する場合は、港の地形、周辺の航行環境などの地域特性を踏まえた事故の防止のためのルール作りや、非常時の緊急連絡のための連絡体制の構築等がなされるよう、関係省庁、事業者等と連携しつつ、船舶へのLNG燃料の供給時の安全確保を図る。
- 水素、アンモニア等については、供給技術の進展も見定めながら燃料供給の安全性確保に取り組む。

2023年度実施計画

- Ship to Ship方式によるLNG燃料供給に係る全国の動きを把握。
- 「Ship to Ship方式LNG移送のオペレーションガイドライン・マニュアル（LNGバンカリングガイドライン）」（2013年海事局）の改訂にあたり、航行安全対策に必要な事項の検討を実施。
- 水素・アンモニアを船舶燃料とする船舶の技術開発動向に係る情報収集を実施。

2023年度実施事項

- 伊勢湾・三河湾でのLNGバンカリングの現場確認を実施（2023年9月）
 - LNG燃料船への安全かつスムーズな離接舷手法の確認等
 - 燃料移送における両船間での荷役手順の確認等
- LNGバンカリングガイドライン改訂にかかる検討（2023年12月、2024年2月、3月予定）
 - 海事局主催の委員会に参画して、航行安全対策の策定に積極的に関与
 - 特に夜間の離接舷及び燃料供給等のリスク確認や必要な安全基準・対策を盛り込み、LNGバンカリングの安全と推進の両方に寄与
- 水素・アンモニアへの対応
 - バンカリングや港湾整備に係る取組みについて関係部局と情報共有



LNGバンカー船の接舷状況

評価

- LNGバンカリングの趨勢を確認することができたため必要とする航行安全対策が明確化した。
- LNGバンカリングガイドラインの改訂検討の際には現場を踏まえた的確な内容を反映させ、LNGバンカリングの更なる安全と事業の推進となるガイドラインの改訂を予定。（2023年度末改訂予定）

2024年度実施計画

- 引き続き、LNGのほか、水素、アンモニアにおけるバンカリングについて、関係部局と航行安全対策等の策定に向けた検討に取り組む。

3- (3) 潮岬沖に設定した推薦航路の状況

答申内容

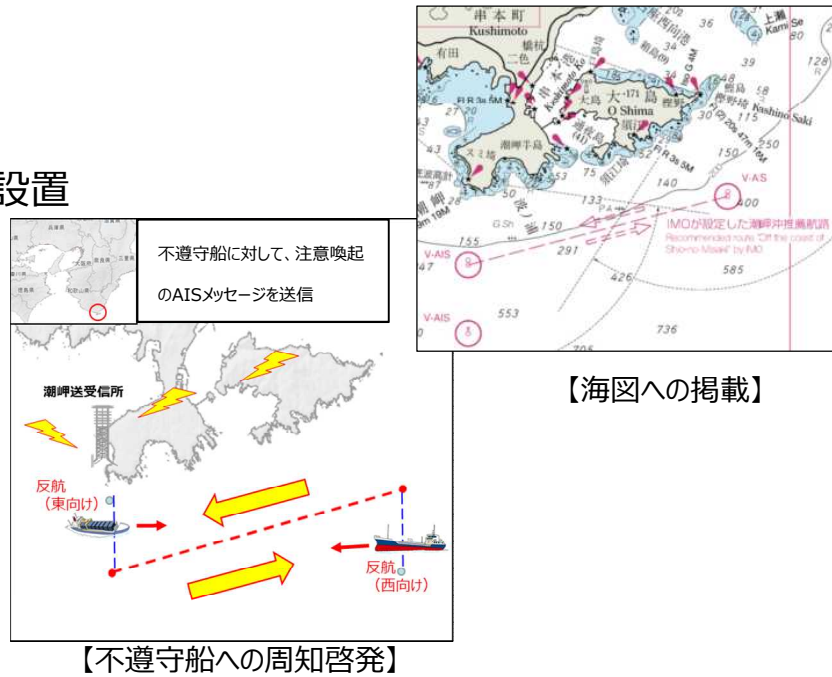
- 2023年6月に運用を開始する潮岬沖の推薦航路の効果の検証を行い、その検証結果を踏まえ更なる対策の必要性やその内容について検討を行う。

2023年度実施計画

- 周知活動を継続しつつ、運用開始後は航行実態の把握、航行ルート遵守の指導等を実施する。

2023年度実施事項

- 2023年6月1日、和歌山県潮岬沖において、
- 新たな推薦航路を設定し、運用を開始。
 - 中心線の両端及び潮岬灯台の南3.5海里の位置にバーチャルAIS航路標識を設置
 - 海図への掲載
 - 管区水路通報、海の安全情報等による周知
 - 通航船舶に対するAISを用いた情報提供（周知活動）
- 実態把握・分析（期間：2023年10月1日～10月31日）
 - 遵守率 59.8%
- 対策
 - 不遵守船に対して、注意喚起のAISメッセージを送信することにより周知啓発
 - 遵守状況を確認・検証し、不遵守船舶の運航者等に対する協力依頼
 - 訪船指導のほか、船舶代理店等を通じて周知啓発



評価

- 2023年10月の遵守率は、59.8%
運用開始前の同時期と比べると約1.3倍の船舶が右側航行
- 潮岬沖における船舶交通の整流化が図られたが、遵守率向上に努める必要がある。

- ◆ 比較対象期間
 - (1) 2022年10月1日～10月31日
 - (2) 2023年10月1日～10月31日
- ◆ 整流状況
 - (1) 44.6% (6,131隻中、2,734隻が右側航行)
 - (2) 59.8% (5,858隻中、3,506隻が右側航行)

2024年度実施計画

- 引き続き、周知活動を実施していくとともに、AIS情報等により航行実態を把握し、航行ルール遵守の指導等、確実な整流対策に取り組む。

3- (4) 事故実態を踏まえた安全対策

答申内容

- 事故実態を踏まえた効果的な安全対策を推進する。

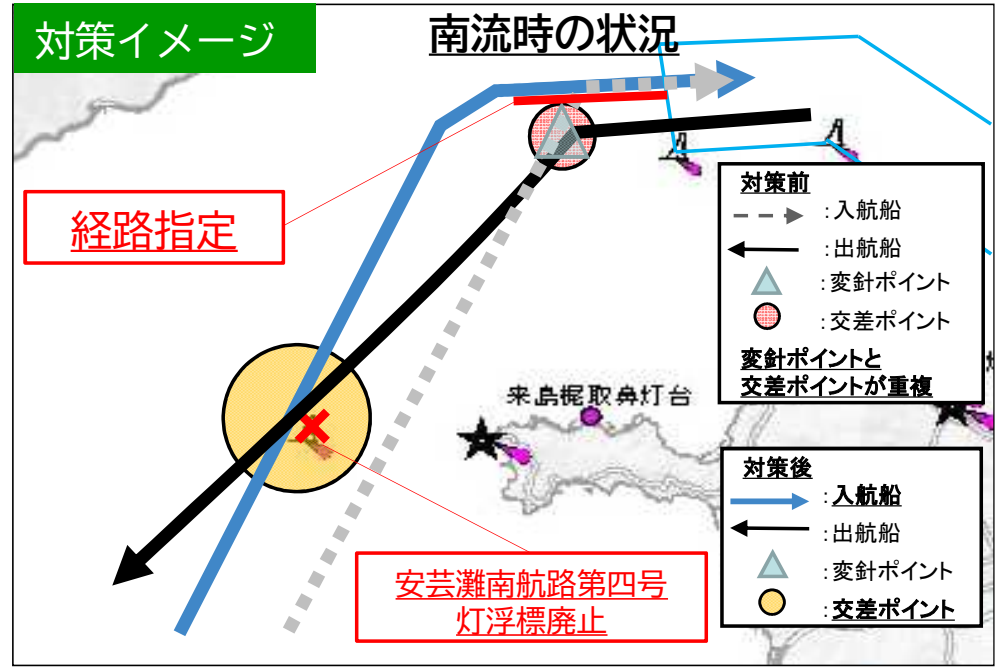
2023年度実施計画

- 事故実態を踏まえた効果的な安全対策を行うため、事故実態の把握及び分析を実施する。

2023年度実施事項

来島海峡航路西側海域において貨物船等による衝突が連続して発生したことを受け、実態の把握及び分析を踏まえ、同種事故再発防止のため、以下の対策を講じる。

- 実態把握・分析
 - 南流時に航路西口付近で、出入航船の進路が交差する
 - 出航船の多くは、出航後南西に変針する⇒ 出入航船の進路が交差するポイントと出航船の変針ポイントが重複する場合、衝突のリスクが高まる可能性
- 対策（経路指定及び安芸灘南四号灯浮標廃止）
 - 航路出入航船の交差ポイントと出航船の変針ポイントの重複を解消（入航船の動線を灰色点線から青線に移行）
 - 入航前に早期の左側航行を可能



評価

- 事故実態の把握及び分析を踏まえ、2023年11月30日に第1回来島海峡航路西側海域航行安全対策委員会を迅速に開催した。また、同委員会において、上記の安全対策を講じる方向性が確認された。
- 引き続き開催される委員会において講じる安全対策の効果及びリスクを検証・評価する予定。（2024年3月開催予定）

2024年度実施計画

- 決定した安全対策について、2024年度早期の実現を目指す。

3- (5) プレジャーボートの機関故障対策

答申内容

- 海事局をはじめとする関係機関や海事振興や海事技術向上に取り組む企業で構成された（一社）日本マリン事業協会といった関係団体と協議、連携して行っている安全啓発リーフレットの作成や配布に加え、情報拡散効果の高い媒体を活用して整備事業者等による定期的な点検整備（法定外）の有用性を効果的に広く周知し、点検整備の実施を促進し、プレジャーボートの運航不能（機関故障）による事故の減少を図る。また、これらの取り組みの効果を検証しつつ、更なる施策について検討を行う。

2023年度実施計画

- プレジャーボートの機関故障防止対策に特化した安全啓発のリーフレットを作成し、Twitterに掲載する。
- ウォーターセーフティガイドに「モーターボート編」を新設し、機関故障防止に関する内容を掲載する。

2023年度実施事項



【安全啓発のリーフレットの作成】



【X(旧Twitter)への掲載】



【モーターボート編の新設】

- ・プレジャーボートの機関故障に特化したリーフレットを関係機関と連携して作成・配布するとともに、Xを活用して周知啓発を行った。
- ・ウォーターセーフティガイド（WSG）に新設したモーターボート編を活用し、整備事業者等による定期的な点検整備の実施を促進した。

評価

- ・Xを活用して周知啓発結果（2023年12月31日時点）
関係機関と連携して作成したリーフレット⇒2.3万回表示
海保独自で作成したリーフレット ⇒4.5万回表示
- ・WSGモーターボート編のアクセス数（4月～12月）
4,180件（7月は1,853件と最多）
引き続き、これらの取組の検証と更なる施策の検討を行っていく必要がある。

2024年度実施計画

- ・WSGに新たに設けたアンケート機能を活用して利用者の声を踏まえた改修を検討する。
- ・プレジャーボートの機関故障に係るバックグラウンド調査の分析結果について関係機関・団体の意見を収集し、整備事業者等による定期的な点検整備の浸透状況や普及促進に係る施策の検討を行う。

3- (6) 灯台等の耐災害性の強化の推進

答申内容

➤ 近年の自然災害の激甚化、頻発化に対応するため、海上交通の安全を守る重要なインフラである灯台や灯浮標等の耐災害性の強化を進める。

2023年度実施計画

➤ 灯台や灯浮標等の海水浸入防止対策、電源喪失対策、監視体制強化対策、信頼性向上対策、老朽化等対策を推進する。

2023年度実施事項

➤ 灯台等の耐災害性の強化の推進のため、2023年度は、次のとおり、整備を実施した。

(2023年度末見込み箇所数)

- ・海水浸入防止対策 : 25箇所
- ・電源喪失対策 : 7箇所
- ・監視体制強化対策 : 180箇所
- ・信頼性向上対策 : 100箇所
- ・老朽化等対策 : 44箇所



○老朽化等対策の例(構造的弱部の補強)

評価

➤ 灯台等の耐災害性の整備は、完了予定に向け、計画的に進められている。

対策内容	整備予定総数	2022年度末	2023年度末 (見込み)	完了予定
海水浸入防止対策	461箇所	84% (388箇所)	90% (413箇所)	2025年度末
電源喪失対策	103箇所	64% (66箇所)	71% (73箇所)	2028年度末
監視体制強化対策	1,638箇所	28% (461箇所)	39% (641箇所)	2030年度末
信頼性向上対策	817箇所	57% (462箇所)	69% (562箇所)	2030年度末
老朽化等対策	1,139箇所	62% (702箇所)	65% (746箇所)	2030年度末

2024年度実施計画

➤ 2024年度についても、引き続き「海水浸入防止対策」、「電源喪失対策」、「監視体制強化対策」、「信頼性向上対策」、「老朽化等対策」を推進し、灯台や灯浮標等の耐災害性の強化を進める。