

參考資料 1

(案)

推進アクションプラン（2020年度）

目次

1 新たな課題への取組

- (1) 多様化、活発化する海上活動への対応・・・1
 - ア 安全対策の重点化
 - イ 民間関係団体等との連携による安全意識の高揚
 - ウ ウォーターアクティビティのセーフティガイドの策定
 - エ 自己救助体制の確保
 - オ 民間による安全対策の推進
 - カ 海洋再生可能エネルギー等に係る安全対策の策定促進
- (2) 海上における生産性向上、効率化への対応・・・4
 - ア 巨大船通航間隔の見直し等
 - イ 大型クルーズ船の安全対策
 - ウ 自動運航船実用化への対応
 - エ 高齢の操船者の安全対策
- (3) 地域を活かす海上安全行政の推進・・・5
 - ア 大型クルーズ船の安全対策（再掲）
 - イ 灯台観光振興支援
 - ウ 地域の実情を踏まえた港則法の運用
- (4) 海上活動情報の統合と活用・・・5
- (5) 2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会に向けた取組・・・6
 - ア 大会準備にかかる安全対策
 - イ 大会運営に係る安全対策
 - （ア）東京港における安全対策
 - （イ）東京港以外における安全対策
 - （ウ）海上活動情報の統合と活用（再掲）
 - （エ）「海の安全情報」の充実強化
 - ウ 本取り組みで得られた知識、経験等の活用

2 基本的施策の推進

- (1) ふくそう海域等における安全対策・・・7
 - ア 海上交通管制の一元化
 - イ レーダー、AISを活用したふくそう海域等における安全対策
 - ウ 準ふくそう海域における安全対策
 - エ 事故実態を踏まえた安全対策
 - オ AISの普及促進等
 - カ 効率的な人材の育成、確保

- (2) 小型船舶の安全対策・・・9
 - ア 事故実態を踏まえた安全対策
 - イ AISの普及促進等（再掲）
 - ウ 「海の安全情報」の充実強化（再掲）
- (3) 航路標識等の整備、管理・・・10
 - ア 既存標識の合理化
 - イ 新設標識の厳選
 - ウ 港内信号所の合理化の検討
 - エ 航路標識等の老朽化対策等の推進
 - オ 新たな航路標識監視システムの導入
 - カ ドローンおよび新技術等による保守業務、経費のスリム化
 - （ア）ドローンによる施設点検
 - （イ）遠隔保守支援システムの導入
 - （ウ）水銀を使用しない特殊車輪機構の導入
 - （エ）チタン鋼製灯台等の導入
 - （オ）新たな光源の導入
- (4) 防災、減災対策・・・11
 - ア 海上交通管制の一元化（再掲）
 - イ 各港における津波、台風等の災害対策
 - ウ 「海の安全情報」の充実強化（再掲）
 - エ 航路標識等の耐震、耐波浪対策の推進
- (5) 戦略的技術開発、国際連携の推進・・・12
 - ア 船舶動静予測機能の技術開発
 - イ AIS非搭載船舶の動静把握技術の開発
 - ウ VDESの国際標準化への参画および活用に向けた検討
 - エ ASEAN諸国等への支援
 - オ 国際機関における活動

4 船舶事故に係る計画目標

- 計画目標・・・14
 - (1) 船舶事故隻数の減少
 - (2) ふくそう海域における大規模海難の防止
 - (3) ふくそう海域における衝突、乗揚事故隻数の減少
 - (4) 台風、異常気象時における港内の衝突、乗揚事故隻数の半減

1 新たな課題への取組

(1) 多様化、活発化する海上活動への対応

施策	これまでの取組（⑱は2019年度の取組）	2020年度の具体的取組	計画
<p>ア</p> <p>安全対策の重点化</p> <p>船舶の運航に関連した損害や具体的な危険が生じたものを「船舶事故（アクシデント）」と定義し、安全対策を重点化</p>	<p>○海難救助のデータ提供に係る文書締結（プレジャーボート救助事業（BAN）（2018年）、日本ライフセービング協会（2016年））</p> <p>○海難調査等のあり方に関する検討を踏まえた海難定義等の見直し（実務的な基準の整理並びに海難調査及び人身事故調査実施要領等の改正）</p> <p>⑩⑱新旧の海難定義に基づく隻数を計上・分析し、新定義の妥当性を確認</p> <p>⑩過去の海難データを基に、特に発生隻数（頻度）、死傷事故発生数（リスク）等に着目した課題の洗い出しを行い、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・プレジャーボートの運航不能（機関故障） ・ミニボートの浸水・転覆 ・漁船、遊漁船の衝突 <p>の3つを重点ターゲットとして決定</p> <p>⑱重点ターゲットの事故態様や原因等を顕在化するため、バックグラウンド調査を実施し、その結果を分析の上、対策を検討</p> <p>⑱海難定義等の見直しに伴う「海難人身システム」の改修及び作成要領等の改正を実施</p> <p>⑱海難調査及び人身事故調査実施要領に係る留意事項の管区周知</p>	<p>○必要に応じて新しい海難定義に基づき、アクシデント・インシデントについて実務的基準の見直しを実施する。</p> <p>○新旧の海難定義に基づく隻数の計上について分析結果を令和2年度の船舶交通部会で報告する。</p> <p>○重点ターゲットについて、海難調査及びバックグラウンド調査の結果を分析した上で事故態様や原因等を踏まえた安全対策を実施する。</p> <p>○安全対策の効果及び海難データに基づき、新たな重点ターゲットを検討する。</p>	<p>○引き続き取組を推進する。</p>
<p>イ</p> <p>民間関係団体等との連携による安全意識の高揚</p> <p>官民の関係機関が一堂に会したサミット開催等により連携強化等を推進</p>	<p>○IBWSSへの参加による北米水上安全組織関係者との情報共有及び連携強化</p> <p>○庁内全体にWEAR ITプロジェクトへの参加促進を図り、ライフジャケット着用に関する周知啓発活動を積極的に実施</p> <p>○海の安全推進アドバイザーからの助言を活用し、職員を対象とした講習会や各種安全啓発用リーフレットの作成・配付を実施</p> <p>⑩関係機関、民間団体等との事故情報、問題意識の共有と安全対策の検討を実施</p> <ul style="list-style-type: none"> ・安全対策に係る意見交換会（遊泳中：1回、水上オートバイ：1回、ミニボート：1回） <p>⑩JBWSSの活性化（パネルディスカッションの実施、展示ブースの拡大など）</p> <p>⑱関係機関、民間団体等との事故情報、問題意識の共有及び安全対策の検討を実施</p> <ul style="list-style-type: none"> ・安全対策に係る意見交換会（カヌー及びSUP：2回、釣り中：2回、遊泳中：1回、水上オートバイ：1回） <p>⑱官民の関係機関・団体が連携し、カヌー及びSUPの風浪下における安全な運航技術について確認を行い、安全啓発動画を作成</p> <p>⑱JBWSSの活性化（同会議に参画したUSCG等の北米水上安全組織関係者と米国の水上安全の取組などについて情報交換等を実施）</p>	<p>○ウォーターセーフティガイドの周知啓発等各種安全対策を推進するため、関係団体等とユーザー（国民）とが繋がる更なる官民連携ネットワークの強化について検討を進める。</p> <p>○JBWSS・IBWSSの活性化を図る（パネルディスカッションの実施、北米水上安全組織関係者との情報共有及び連携強化等）。</p> <p>○WEAR ITプロジェクトに参画する。</p> <p>○海の安全推進アドバイザーの活用を図る。</p> <p>○関係機関、民間団体等との事故情報、問題意識の共有及び安全対策の検討を実施する。</p>	<p>○引き続き取組を推進する。</p>

1 新たな課題への取組

(1) 多様化、活発化する海上活動への対応

施策	これまでの取組（⑱は2019年度の取組）	2020年度の具体的取組	計画
<p>ウ</p> <p>ウォーターアクティビティのセーフティガイドの策定</p> <p>推奨される装備品等の安全に関する情報に係るガイドを策定</p>	<p>○ウォーターアクティビティの安全対策について、適時意見交換会を行い、国の関係機関や民間の関係団体と問題意識を共有し、ウォーターセーフティガイドを充実強化するとともに、海上保安庁ホームページ、海上保安庁Twitter、インターネットバナー等を活用した積極的な周知を実施</p> <p>⑱水上オートバイ、遊泳、カヌー、SUP、ミニボートに関するウォーターセーフティガイドを策定し、ホームページにおいて公開</p> <p>⑲ウォーターセーフティガイド（釣り編）を策定し、ホームページにおいて公開</p> <p>⑲カヌー及びSUPの安全啓発動画をウォーターセーフティガイド（カヌー編及びSUP編）に掲載し、充実強化を実施</p> <p>⑲水上オートバイのトーイング遊具及びハイドロフライトデバイスの安全対策に係る情報をウォーターセーフティガイド（水上オートバイ編）に掲載し、充実強化を実施</p> <p>⑲アマゾンあんしんメールを活用したウォーターセーフティガイドの周知に向けた調整を実施</p>	<p>○ウォーターアクティビティの安全対策について、適時意見交換会を行い、国の関係機関や民間の関係団体と問題意識を共有し、ウォーターセーフティガイドを充実強化するとともに、海上保安庁ホームページ、海上保安庁Twitter、インターネットバナー等を活用した積極的な周知を実施する。</p> <p>○ウォーターセーフティガイドのユーザーへの浸透手法を検討する。</p> <p>○ウォーターセーフティガイドのスマートフォンサイトの構築に係る検討を実施する。</p> <p>○アマゾンあんしんメールを活用したウォーターセーフティガイドの周知を開始する。</p>	<p>○引き続き取組を推進する。</p>
<p>エ</p> <p>自己救助体制の確保</p> <p>民間救助機関を活用した自己救助体制の確保等を啓発</p>	<p>○インターネット（ホームページ・Twitter・YouTube）を活用した周知啓発活動を実施</p> <p>○海の安全推進活動及び「海の事故ゼロキャンペーン」等を通じた周知啓発活動を実施</p> <p>○安全推進マリーナの普及促進</p> <p>○「自船の安全確保3か条」の周知・啓発</p> <p>⑱訪船指導（35,337回）、海上安全教室（424回）、海難防止講習会（1,755回）において啓発活動を実施</p> <p>⑲訪船指導（35,845回）、海上安全教室（438回）、海難防止講習会（1,584回）において啓発活動を実施</p>	<p>○インターネット（ホームページ・Twitter・YouTube）を活用した周知啓発活動を実施する。</p> <p>○海の安全推進活動及び「海の事故ゼロキャンペーン」等を通じた周知啓発活動を実施する。</p> <p>○訪船指導や講習会等のほか、安全推進マリーナを通じた周知啓発活動を実施する。</p>	<p>○引き続き取組を推進する。</p>

1 新たな課題への取組

(1) 多様化、活発化する海上活動への対応

施策		これまでの取組（⑱は2019年度の取組）	2020年度の具体的取組	計画
オ	民間による安全対策の推進 各国の取組を参考に海上安全指導員等による安全対策を推進	○IBWSSに参加し、北米水上安全組織関係者との情報共有及び連携強化 ⑱海上活動の多様化に応じた海上安全指導員制度の検討及びSCGオグジュアリーの調査等を実施 ⑲USCGオグジュアリーに関する現地調査 ⑲新たな海上安全指導員制度の構築に関する委員会を開催	○IBWSSに継続して参加し、連携を強化する。 ○新たな海上安全指導員制度の構築に関する委員会等の結果を踏まえた試行運用を検討する。	○新たな海上安全指導員制度の全国展開を検討する。
カ	海洋再生可能エネルギー等に 係る安全対策の策定促進 洋上風力発電設備、LNGバンカリング、液化水素の海上輸送等に係る事業者等による安全対策策定を促進	【海洋再生エネルギー】 ⑱資源エネルギー庁による「浮体式洋上風力発電導入マニュアル」策定のWGに参画し、航行安全の観点で必要な指導、助言を実施 ⑲2019年4月に海洋再生可能エネルギー発電設備の整備に係る海域の利用の促進に関する法律が施行され、促進区域の指定に係る手続きが開始されたことから、関係省庁からの情報収集や諸調整を実施するとともに、各地で開催された協議会に参画 【液化水素運搬船】 ⑱2018年6月、液化水素運搬船航行安全対策委員会において、一般的な液化水素運搬船の航行安全対策にかかる助言を実施 ⑲事業者からの情報収集を行い、必要な指導、助言を実施 【LNGバンカリング】 ⑱事業化に関し関係省庁や事業者から情報収集を実施 ⑲LNGバンカリングに係る航行安全上の課題の抽出を実施 ⑲事業化に関し関係省庁や事業者から情報収集を実施し、事業者に対し、必要な指導、助言を実施 ⑲LNGバンカリングに係る航行安全上の課題への対策の検討を行い、必要な措置を講じた。	【海洋再生エネルギー】 ○海洋再生可能エネルギー促進法が成立したことを受け、関係省庁から情報収集等を実施する。 ○事業化に関し関係省庁や事業者から情報収集を実施し、事業を行う者に対し、必要な指導、助言を実施する。 【液化水素運搬船】 ○2020年10月に阪神港神戸区で液化水素運搬船を使用した液化水素の海上輸送を開始することが計画されていることから、当該事業を行おうとする事業者から情報収集等を行い、必要な指導、助言を実施する。 【LNGバンカリング】 ○事業化に関し関係省庁や事業者から情報収集を実施し、事業を行う者に対し、必要な指導、助言を実施する。	【海洋再生エネルギー】 ○事業化に関し関係省庁や事業者から情報収集を実施し、事業を行う者に対し、必要な指導、助言を実施する。 【液化水素運搬船】 ○委員会内容等を踏まえた航行安全対策が講じられているか確認を行い、必要な指導、助言を実施する。 【LNGバンカリング】 ○事業化に関し関係省庁や事業者から情報収集を実施し、事業を行う者に対し、必要な指導、助言を実施する。

1 新たな課題への取組

(2) 海上における生産性向上、効率化への対応

施策		これまでの取組（⑱は2019年度の取組）	2020年度の具体的取組	計画
ア	巨大船通航間隔の見直し等 東京湾において安全性を確保できる通航間隔についてシミュレーションで検証し、通航間隔の短縮を検討	⑱東京湾における巨大船通航間隔の見直しについて、2018年度に開催した有識者及び海事関係者で構成する委員会の提言を踏まえ、具体的な管制計画の基準を策定し、2020年2月に運用を開始 ○来島海峡航路における航路通報受付開始時期を「4日前」から「1年前」に前倒する措置を講じ（2018年1月）、普及広報と利用状況の検証を実施	○巨大船通航間隔の見直し後の運用状況等について検証を行う。 ○来島海峡航路における航路通報受付開始時期拡大に係る普及広報と利用状況を検証する。	【巨大船通航間隔の見直し】 《2021年度の取組》 ○2020年度の取り組み状況を踏まえ、引き続き、巨大船通航間隔見直し後の運用状況等について検証を行う。 【来島海峡航路通報受付時期】 ○2019年度の取り組み状況を踏まえ、引き続き普及広報と利用状況を検証する。
イ	大型クルーズ船の安全対策 安全対策の検討期間を短縮できるように簡易な入出港シミュレーションを実施	○各港における大型クルーズ船の受入計画の情報収集を実施 ⑳簡易操船シミュレータの具体的な運用について検討・検証を開始 ㉑簡易シミュレータにより、各船型ごとに基礎的なシミュレーションを行い、データの取り纏めを実施	○各港における大型クルーズ船の受入計画の情報収集に努める。 ○大型クルーズ船が安全且つ迅速に寄港できるよう、簡易操船シミュレーションで得られたデータを活用する。	○各港における大型クルーズ船の受入計画の情報収集に努める。 ○大型クルーズ船が安全且つ迅速に寄港できるよう、簡易操船シミュレーションで得られたデータを活用する。
ウ	自動運航船実用化への対応 海外動向の把握、事業者等からの意見聴取を行うとともに、有識者等を交えた検討を踏まえ対策を推進	⑳有識者、関係団体、関係企業の意見、海外における動向等を踏まえつつ、有識者からなる勉強会を設置し、法的・技術的観点からの検討を行い、検討内容をまとめた報告書を作成 ㉒本省海事局が検討している小型遠隔操縦船ガイドラインや、上記勉強会にかかる検討状況について、情報共有を実施 ㉓有識者及び海事関係者からなる勉強会において、社会的ニーズも踏まえた検討を行い、検討内容をまとめた報告書を作成 ㉔IMOにおける国際海上衝突予防規則（COLREG）の論点整理に作業担当国の一つとして参画	○前年度までの勉強会検討結果も踏まえ、必要に応じて検討を行うとともに、自動運航船関連動向の把握に努める。 ○引き続き、IMOにおける自動運航船関連の議論に参画し、情報収集、必要な対応に努める。	○IMO（MSC）での検討の進捗、その結果について情報収集、必要な対応に努める。
エ	高齢の操船者の安全対策 高齢の操船者による海難の詳細分析等を行い、効果的な安全対策を推進	○高齢の操船者による海難の調査・分析 ○「海の安全推進活動」、「海の事故ゼロキャンペーン」及び「小型船舶安全キャンペーン」等を活用した訪船指導やマリナー、漁協への訪問等に併せ、地元LGLや孫世代の協力も得つつ高齢の操船者に対し安全周知啓発活動を実施 ○高齢の操船者に向けた安全講習会の実施 瀬戸内海・宇和海において、高齢者による海難を防ぐ初めての取り組みとして、高齢化に関する地域の専門家の協力を受けて、身体能力テストや認知テストを組み合わせた安全講習会を実施	○調査・分析の結果、過去5年間における高齢の操船者による海難は件数・割合とも顕著な増加傾向は認められないものの、引き続き効果的な取組を検討する。	○引き続き取組を推進する。

1 新たな課題への取組

(3) 地域を活かす海上安全行政の推進

施策		これまでの取組 (⑱は2019年度の取組)	2020年度の具体的取組	計画
ア	大型クルーズ船の安全対策 (再掲)	1 (2) イ 大型クルーズ船の安全対策	1 (2) イ 大型クルーズ船の安全対策	1 (2) イ 大型クルーズ船の安全対策
イ	灯台観光振興支援 地方公共団体等による灯台の観光資源としての活用等を支援し、海上安全思想の普及を図る	○地方公共団体等による灯台を活用した地域観光振興支援等を推進する方針等を策定 ○地方公共団体等に対して灯台の活用に係る働きかけや協力を実施 ⑱地方公共団体等が実施する灯台を巡るツアーや灯台でのプロジェクトマップ等による協力の推進 ⑲灯台150周年事業の実施による灯台の歴史的、文化的価値の情報発信(各地での一般公開等)や参観灯台の拡大(尻屋崎灯台、2018年6月開始) ⑳地域活性化に資する灯台活用に関する有識者懇談会を設置 ㉑地方公共団体等が主催する灯台のライトアップや灯台ワールドサミット等に協力 ㉒灯台151周年事業の実施による灯台の歴史的、文化的価値の情報発信(各地での皇室と灯台に関する資料展示、一般公開等) ㉓地域活性化に資する灯台活用に関する有識者懇談会の議論の結果を灯台活用の拡大に向けた中間とりまとめとして公表 ㉔関係機関等と連携し灯台イベントポータルサイトを開設	○政府の観光振興の方針を踏まえ、地方公共団体等に対する灯台の活用事例の発信等を行う。 ○灯台の観光資源としての活用に応用することを目的として、他の公的施設及びインフラの活用事例を研究する。 ○灯台活用の拡大に向けた中間とりまとめの提言を踏まえ、地方公共団体等による灯台の活用を推進する取り組みや歴史的価値の高い灯台の文化財指定の推進を実施する。	○地方公共団体等による灯台を活用した地域観光支援等を推進する方策を検討し進める。
ウ	地域の実情を踏まえた港則法の運用 地域住民と港長の意見交換会等により把握した地域ニーズを港則法の運用に反映	○各特定港において、港長との意見交換会を実施し、地域ニーズの把握に努めた ○各港長等において、港長業務の一層の適正化と斉一性の確保を図るために当該年度の取組を港長業務執行能力向上策(ビジョン中:港長業務向上方針(仮称))として自ら定め、同取組を計画的かつ積極的に推進	○港長との意見交換会を継続して実施し、地域ニーズの把握に努める。 ○各港長等において、港長業務の一層の適正化と斉一性の確保を図るために、当該年度に取り組む事項を港長業務執行能力向上策として自ら定め、同取組を計画的かつ積極的に推進する。	○港長との意見交換会を継続して実施し、地域ニーズの把握に努める。 ○各港長等において、港長業務の一層の適正化と斉一性の確保を図るために当該年度に取り組む事項を港長業務執行能力向上策として自ら定め、同取組を計画的かつ積極的に推進する。

1 新たな課題への取組

(4) 海上活動情報の統合と活用

施策		これまでの取組み	2019年度の具体的取組	計画
海上活動情報の統合と活用 ICTを活用し、様々な海上活動情報を統合、分析し、海上保安業務に活用するとともに、一部の情報をオープンデータ化して民間にも提供するシステムを構築		○海上活動情報を統合・分析し、一部の情報を外部提供するシステム(i-Sea-net)構築に向けた調査・設計を実施 ⑱2020年度、東京湾において、i-Sea-netを運用開始するため、調査・設計を行うとともに、システム及び運用体制、海洋状況把握(MDA)との連携について検討を実施 ⑲海上保安部等の職員が安全啓発活動等の際に入手する海上活動情報を活用するため、集約、整理、分析する体制や要領、沿岸域活動者への情報提供方法等について検討を実施	○海上活動情報の統合と活用等についての検討を進めるとともに、試行を実施する。	○より安全に資する情報を国民に提供するため、海上活動情報の統合と活用に係る規則の策定、SNS情報の活用及びスマートフォンサイトの充実強化等を検討する。

1 新たな課題への取組

(5) 2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会に向けた取組

施策		これまでの取組（⑲は2019年度の取組）	2020年度の具体的取組	計画
ア	大会準備にかかる安全対策	○関係機関等からの情報の収集等 ○大会開催に向けた海上工事の進捗状況を把握し、必要に応じて、港則法に基づく航行制限等の措置を適切に実施し、海上工事にかかる安全対策を推進	○大会開催に向けた海上工事の進捗状況を把握し、必要に応じて、港則法に基づく航行制限等の措置を適切に実施し、海上工事にかかる安全対策を推進する。	—
イ 大会運営に係る安全対策	(ア) 東京港における安全対策	○関係機関等からの情報の収集等 ○大会期間中における大型クルーズ船の寄航等に関する情報収集等を実施 ⑲大会期間中、台風が襲来した場合における大型クルーズ船の事故防止対策の検討を実施 ⑲東京港における在泊船調査及び安全啓発を実施 ⑲大会の開催に向け、海域利用に係る事前調整に関する関係者への助言等を実施 ⑲大会の開催に向け、関係団体や海域利用者等に対して安全啓発等を実施 ⑲海上活動の多様化に応じた海上安全指導員制度の検討及びUSCGオグジュアリーの調査等を実施	○港内の観客輸送や大型クルーズ船寄港に対し港則法の適切な運用等による港内の安全確保を図る。 ○東京港における在泊船調査及び航行自粛海域等の安全啓発を実施する。 ○大会の開催に向け、海域利用に係る事前調整に関する関係者への助言等を実施する。 ○大会の開催に向け、関係団体や海域利用者等に対して安全啓発等を実施する。	—
	(イ) 東京港以外における安全対策	○関係機関等からの情報の収集等 ○大会期間中における大型クルーズ船の寄航等に関する情報収集等を実施 ⑲大会期間中、台風が襲来した場合における大型クルーズ船の事故防止対策の検討を実施 ⑲大会の開催に向け、海域利用に係る事前調整に関する関係者への助言等を実施 ⑲大会の開催に向け、関係団体や海域利用者等に対して安全啓発等を実施	○大会の開催に向け、海域利用に係る事前調整に関する関係者への助言等を実施する。 ○大会の開催に向け、関係団体や海域利用者等に対して安全啓発等を実施する。	—
	(ウ) 海上活動情報の統合と活用（再掲）	1 (4) 海上活動情報の統合と活用	1 (4) 海上活動情報の統合と活用	1 (4) 海上活動情報の統合と活用
	(エ) 「海の安全情報」の充実強化	⑲システム改修による機能強化について、以下を実施 ・大規模地震発生時における注意喚起情報自動発出機能の追加 ・NKミサイル発射事案発生時における緊急情報自動発出機能の追加 ・外国人旅行者向け英語ページの新設 ○マリンレジャー施設情報、安全啓発情報、安全啓発動画等の適時、適切な情報更新による掲載内容の充実 ⑲2019年度からのLアラートへの配信開始にあたり、二次利用の促進（情報伝達手段の多様化）のための情報提供事業者等に対する働きかけを実施 ⑲2019年6月からLアラート（災害情報共有基盤）へ配信を開始	○システム改修による機能強化（オープンデータ化）を検討する。 ○マリンレジャー施設情報、安全啓発情報、安全啓発動画、英語ページ等の適時、適切な情報更新による掲載内容の充実を図る。 ○二次利用促進（情報提供手段の多様化）のための情報提供事業者等に対する働きかけを実施する。	○引き続き取組を推進する。
ウ	本取り組みで得られた知識、経験等の活用	—	○ア及びイに係る知識・経験の収集及び整理を行う。	○海上活動の多様化を踏まえた海上安全指導員及び新たな海上安全指導員制度の全国展開について検討する。

2 基本的施策の推進

(1) ふくそう海域等における安全対策

施策		これまでの取組（⑱は2019年度の取組）	2020年度の具体的取組	計画
ア	海上交通管制の一元化	○伊勢湾、大阪湾において、海上交通管制の一元化を推進すべく、レーダーエリアの拡大等の検討を実施	○レーダーエリア拡大等に伴う海難の減少や運航効率の向上等について検討を行う。	○2020年度の検討結果を踏まえ、引き続きレーダーエリア拡大等に伴う海難の減少や運航効率の向上等について検討を行う。
イ	レーダー、AISを活用したふくそう海域等における安全対策	○海上交通センター等の適時的確な情報提供等により海難を未然に防止するとともに、次のとおり監視船舶の差し迫った危険を回避 2018年：41隻 2019年：24隻 ⑱AISを活用した新たな監視システムを試験導入 ○関西国際空港連絡橋衝突事故を踏まえ、防災・減災、国土強靱化のための緊急対策の一環として、海域監視体制強化の検討を実施 ⑲レーダーエリアを拡大（北九州空港周辺海域）	○海上交通センター等の適時的確な情報提供等により海難の未然防止に努める。 ○AISを活用した新たな監視システムの実用化に向けた検証を行う。 ○レーダーの新設を行う。（関西国際空港及び神戸空港周辺海域）（継続）	○引き続き、海上交通センター等の適時的確な情報提供等により海難の未然防止に努める。 ○2019年の検証結果を踏まえ、順次、AISを活用した新たな監視システムの整備を進める。 ○2020～2022年度、引き続き海域監視体制の強化が必要な海域に所要の措置を講じる。（予定）
ウ	準ふくそう海域における安全対策	⑱伊豆大島西岸沖推薦航路の航行環境の変化等を調査し、調査結果を取りまとめIMOに報告するとともに、潮岬沖の整流化対策について、海技研と共同研究し、整流化対策の取りまとめを実施 ⑲学識経験者、海事関係団体等の参画を得て調査研究委員会を開催し、潮岬沖の整流化対策に係る検討を実施。	○国内での調査研究委員会の結果を踏まえ、潮岬沖推薦航路の設置に向けて、国際海事機関への提案を行う。 ○大王埼沖のほか、整流化対策が必要な海域について、検討を行う。	《2020～2022年度の取組》 ○整流化対策が必要な海域の検討を行う。
エ	事故実態を踏まえた安全対策	⑱台風に伴う関西国際空港連絡橋へのタンカー衝突事故を受けて設置された「荒天時の走錨等に起因する事故の再発防止に係る有識者検討会」の報告を受け、再発防止のための措置を実施するとともに、効率的な監視体制を検討 ⑱「海の事故ゼロキャンペーン」等を通じた啓発活動を実施 ⑲海上空港や交通やライフライン等の断絶、代替手段がないことによる不利益等をもたらす施設として41ヶ所（関空を含む）の施設を選定し、各海域を取り巻く環境や固有の諸事情を勘案して対策を策定 ⑲2019年の台風シーズンにおいて、各海域ごとに策定した対策の確実な実施とともに、東京湾で走錨に起因する事故が複数発生したことを受け、湾外退避の推奨などの事故防止対策を実施 ⑲2019年の台風シーズンにおける対応について、有識者検討会における検証を実施	○有識者検討会の提言を踏まえ、湾外避難の推奨やガイドラインの作成、周知等の対策を推進する。 ○過去5年間の貨物船等の大型船舶による事故等を基に原因（衝突、乗揚等）や発生場所（管区別）について詳細に分析を行う。 ○関係機関に対する事故情報の提供を推進する。 ○「海の事故ゼロキャンペーン」等を通じた啓発活動を実施する。	引き続き取組を推進する。

2 基本的施策の推進

(1) ふくそう海域等における安全対策

施策		これまでの取組（⑱は2019年度の取組）	2020年度の具体的取組	計画
オ	AISの普及促進等	<p>○AIS普及に係る関連会議等への参加</p> <p>⑱海事局が実施する「小型船舶安全キャンペーン」と連携し、AIS普及促進リーフレットの配布を実施</p> <p>⑳各種団体が行うAIS普及に関する実施状況を取りまとめ、施策の水平展開を実施</p> <p>㉑日本漁船保険組合など、関係機関と連携した各種AIS普及促進活動への協力を実施</p> <p>㉒海上の安全確保に有用なスマートフォンアプリの普及促進</p> <p>㉓AIS情報、小型船舶の位置情報等の海上活動情報を統合した新たなシステムの構築を検討</p>	<p>○海事局が実施する「小型船舶安全キャンペーン」と連携したAIS普及促進リーフレットを配布する。</p> <p>○各種団体が行うAIS普及に関する実施状況のとりまとめを行うほか施策の水平展開を行う。</p> <p>○関係機関と連携した各種AIS普及促進活動へ参加する。</p> <p>○海上の安全確保に有用なスマートフォンアプリの普及促進を図る。</p> <p>○AIS情報、小型船舶の位置情報等の海上活動情報を統合した新たなシステムの構築を検討する。</p>	引き続き取組を推進する。
カ	効率的な人材の育成、確保	<p>【港長業務】</p> <p>○各港長等において港長業務執行能力向上策を策定（再掲 1(3)ウ地域の実情を踏まえた港則法の運用）</p> <p>⑱港長業務執行能力の維持・向上を図るため、部内研修資料を充実させるとともに、最新の海事情報の入手・共有を実施</p> <p>⑲港長業務執行能力の維持・向上を図るため、最新の海事情報の入手・共有を実施</p> <p>⑳港長窓口対応能力の向上を図るため、外部講師による研修を実施</p> <p>㉑窓口対応の均一化を図るため、窓口における各種申請にかかる業務処理フローを策定</p> <p>【運用管制官、AIS運用官】</p> <p>○研修制度に基づく研修内容の充実化と運用管制官等の能力向上（AIS運用官初任者研修制度の検討）</p> <p>○運用管制官を養成する海上保安学校管制課程の新設（2018年4月入校）と教育訓練内容の向上（操船シミュレーター研修制度の検討）</p> <p>○管制課程学生の確保に向けた計画的かつ効率的な募集活動を実施</p> <p>⑱安全監査制度の運用により海上交通センター等の業務を適正かつ効率的に実施</p> <p>⑳女性用施設の整備等の職場環境を改善（備讃、来島）</p> <p>㉑研修制度に基づく研修内容の充実化と運用管制官等の能力向上（AIS運用官初任者研修制度の創設及び運用管制官等研修に関するシラバスの見直し）</p> <p>⑲運用管制官を養成する海上保安学校管制課程の教育訓練内容の向上（操船シミュレーター研修の実施）</p> <p>㉒女性用施設の整備等の職場環境を改善（大阪湾、備讃、来島、関門）</p> <p>【技術系職員】</p> <p>○航路標識の設計、施設点検等の技術力確保のため、毎年3名程度ずつ有資格者（建築士）を採用（2017年度3名、2018年度2名、2019年度4名）</p> <p>○管区本部整備課職員の建築士養成研修の受講による有資格者の確保</p>	<p>【港長業務】</p> <p>○大型クルーズ船、LNG、液化水素事業等、複雑・多様化する新たな事業等に対し、事業内容等を理解し適切に対応させるため、最新の海事情報の入手し、全国の担当者に必要な知識を教養する等により、港長業務執行能力の維持・向上を図る。</p> <p>【運用管制官、AIS運用官】</p> <p>○研修制度に基づく研修内容の充実化と運用管制官等の能力向上に努める。</p> <p>○管制課程の教育訓練内容の向上に努める。</p> <p>○管制課程学生の確保に向けた計画的かつ効率的な募集活動の実施に努める。</p> <p>○安全監査制度の運用により海上交通センター等の業務の適正かつ効率的な実施に努める。</p> <p>【技術系職員】</p> <p>○有資格者の採用を継続する。</p> <p>○建築士養成研修を継続する。</p>	<p>【港長業務】</p> <p>○大型クルーズ船、LNG、液化水素事業等、複雑・多様化する新たな事業等に対し、事業内容等を理解し適切に対応させるため、港長業務執行能力の維持・向上を図る。</p> <p>【運用管制官、AIS運用官】</p> <p>○2020年の取組結果を踏まえ必要に応じ見直しつつ、効率的な人材育成、確保に努める。</p> <p>【技術系職員】</p> <p>○有資格者の採用 有資格者の採用を継続的に行う。 ○建築士養成研修 教育訓練実施計画に基づき研修を実施する。</p>

2 基本的施策の推進

(2) 小型船舶の安全対策

施策		これまでの取組（⑱は2019年度の取組）	2020年度の具体的取組	計画
ア	事故実態を踏まえた安全対策	<p>○船種、時期等による事故実態を踏まえた詳細な分析（海の安全推進活動要領に定める重点期間ごとに行う詳細な分析）</p> <p>○「海の安全推進活動」、「海の事故ゼロキャンペーン」及び「小型船舶安全キャンペーン」等を活用し、「海に出る前にこれだけは確認しよう!」などの各種リーフレットの配布</p> <p>○JCI（日本小型船舶検査機構）、JEIS（日本船舶職員養成協会）、遊漁船組合等の関係機関と連携した安全対策等を実施</p> <p>⑱遵守事項制度を適切に運用するため、強化期間を設けて職員への研修を実施</p> <p>⑲新しいウォーターアクティビティ（トーイング遊具、ミニボート等）への事故については、積極的にラジオやテレビを活用した広報活動を実施</p> <p>⑳海の安全情報、ウォーターセーフティガイド、海上保安庁Twitter、海上保安庁YouTube、インターネットバナー等を活用した安全啓発を実施</p>	<p>○船種や活動シーズンに応じた分析を実施し、各種キャンペーン等を活用した安全啓発を実施する。</p> <p>○関係機関と連携した安全対策等を実施する。</p> <p>○海の安全情報、ウォーターセーフティガイド、海上保安庁Twitter、海上保安庁YouTube、インターネットバナー等を活用した安全啓発を実施する。</p>	<p>○引き続き取組を推進する。</p>
イ	AISの普及促進等（再掲）	2 (1) オ AISの普及促進等	2 (1) オ AISの普及促進等	2 (1) オ AISの普及促進等
ウ	「海の安全情報」の充実強化（再掲）	1 (5) イ（エ）「海の安全情報」の充実強化	1 (5) イ（エ）「海の安全情報」の充実強化	1 (5) イ（エ）「海の安全情報」の充実強化

2 基本的施策の推進

(3) 航路標識等の整備、管理

施策		これまでの取組（⑱は2019年度の取組）	2020年度の具体的取組	計画
ア	既存標識の合理化	⑱2019年度は、50基を廃止	○必要性の低下した航路標識の廃止等の合理化に向け、利用者、地元関係者の意見等を十分に勘案したうえで、廃止しても安全上問題ないものを順次廃止することとする。 ○2020年度は、11基を廃止予定	○次年度以降も利用者の意見等を十分に勘案の上、廃止しても安全上問題ないものを順次廃止する。
イ	新設標識の厳選	○海上保安庁が整備する標識については、必要性が高く、公共性を十分に満たすものを厳選（光波標識の新設は大きな環境の変化又は特段の事情がない限り実施しない。）	○厳しい財政事情を踏まえ、引き続き、光波標識の新設を制限する。また、費用対効果の高いバーチャルAIS航路標識等の新設を積極的に実施する。	○光波標識の新設を制限する一方で、費用対効果の高いバーチャルAIS航路標識の新設を積極的に実施する。
ウ	港内信号所の合理化の検討	⑱船舶交通の実態や管制の実施状況を把握	○信号所の存続、統合、廃止について、詳細な個別検討を行う。	○港湾管理者や海域利用者等の意見等を踏まえ、合理化が可能な信号所については、合理化を進める。
エ	航路標識等の老朽化対策等の推進	⑳2018年の台風24号等による灯台の倒壊・損壊を踏まえ、全国の灯台の緊急点検を行い、倒壊等の蓋然性が高いと判明した約300箇所について、これらの倒壊等を防止するために必要な海水浸入防止対策を3ヶ年で実施する計画を策定 ○海水浸入防止対策としてこれまでに284箇所を整備 ○長寿命化対策としてこれまでに288箇所を整備	○海水浸入防止対策を46箇所の航路標識に講じる。 ○老朽化の対策を実施するための、航路標識劣化度調査を実施する。	○航路標識劣化度調査の結果を踏まえ、劣化が著しいものから順次整備を行い航路標識の強靱化を図る。
オ	新たな航路標識監視システムの導入	○全国の灯浮標に通信事業者が提供する高速回線を通信媒体とする監視回線又は無線局検査の手続きが不要である特定小電力無線とした監視装置を導入、これまでに261基整備	○これまでに整備された第三世代の通信インフラの廃止を踏まえ、灯台等への監視システムの導入に係る検討を行う。	○灯浮標への導入を促進するとともに、第三世代の通信インフラを使用した監視装置の更新を推進する。
カ	(ア) ドローンによる施設点検	○ドローンによる航路標識の施設点検の試行を実施 ○WGにおいて、庁内ドローン運用要領等の検討 ○操縦士の育成（検定合格者83名）	○赤外線カメラの導入による施設点検の高精度化を検討する。 ○3次元画像処理解析の検証を行う。 ○操縦士を育成する。	○庁内ドローンWGに参画し、全庁的な導入に向け対応する。
	(イ) 遠隔保守支援システムの導入	○航路標識等保守用端末（タブレット、ウェアラブルカメラ）を保守業務に実践活用 ⑲航路標識等保守用端末をさらに効果的に活用するための検討及びより効率的な遠隔支援に向けたソリューション導入の検討を実施	○実用化に向けた検討を引き続き行うとともに、システム構築の検討を行う。	○検討結果を踏まえ整備計画策定を進める。
	(ウ) 水銀を使用しない特殊車輪機構の導入	○これまで7基の灯台に特殊車輪を整備し、水銀使用を解消	○水銀を使用した灯台1基に整備する。	○参観灯台等を優先的に整備し、早期にすべての水銀槽の解消を図る。
	(エ) チタン鋼製灯台等の導入	○鋼製灯台等の発錆に対応するため新技術であるチタン鋼を用いた防食対策を平成28年度掛塚灯台に導入 ○浅海域用の浮体式灯標をこれまで12基整備	○チタン鋼防食対策は、歴史的な鋼製灯台への展開について検討する。	○チタン鋼防食対策は、検討結果を踏まえ整備計画策定を進める。
	(オ) 新たな光源の導入	○これまで3基の航路標識に高輝度LEDを整備	○回転型灯器を使用した灯台2基に整備する。	○高輝度LEDを組み込んだ新型灯器の開発を行い、整備可能箇所の拡大を図る。

2 基本的施策の推進

(4) 防災、減災対策

施策		これまでの取組（⑱は2019年度の取組）	2020年度の具体的取組	計画
ア	海上交通管制の一元化（再掲）	2 (1) ア 海上交通管制の一元化	2 (1) ア 海上交通管制の一元化	2 (1) ア 海上交通管制の一元化
イ	各港における津波、台風等の災害対策	○各港において情報連絡体制の確認及び情報伝達訓練の実施 ⑱南海トラフ地震に関する中央防災会議の検討結果を踏まえ、災害対応について必要な対応を検討	○勧告の適正運用、船舶に対する安全指導（早期避難）を徹底する。 ○情報伝達の実効性を向上させるため、各港において情報伝達訓練を引き続き実施する。	○勧告の適正運用、船舶に対する安全指導（早期避難）を徹底する。 ○情報伝達の実効性を向上させるため、各港において情報連絡体制の確認を行うとともに、情報伝達訓練を引き続き実施する。 ○南海トラフ地震に関し、中央防災会議の検討結果を踏まえ、必要に応じ各港における災害対応の見直しを行う。
ウ	「海の安全情報」の充実強化（再掲）	1 (5) イ（エ）「海の安全情報」の充実強化	1 (5) イ（エ）「海の安全情報」の充実強化	1 (5) イ（エ）「海の安全情報」の充実強化
エ	航路標識等の耐震、耐波浪対策の推進	○耐震補強対象の航路標識229基のうち、これまでに217基の耐震補強を実施 ○耐波浪対策対象の航路標識306基のうち、これまでに294基の耐波浪対策を実施	○耐震、耐波浪整備計画の見直しを行う。	○2021年度以降に計画的に整備する。

2 基本的施策の推進

(5) 戦略的技術開発、国際連携の推進

施策		これまでの取組（⑱は2019年度の取組）	2020年度の具体的取組	計画
ア	船舶動静予測機能の技術開発	<ul style="list-style-type: none"> ○AIS航跡データの分析により、船舶の航行パターンをモデル化し、同モデルに基づく動静予測とともに実測値との誤差等について検証を実施 ○乗揚及び走錨の早期検出に関する新たな手法を検討 ⑱事故パターンにないケースの早期危険検出に必要なしきい値の検証を実施 ⑲船舶衝突のリスク分析を行い、運用管制官に対し実用性評価を行い、検証を実施 	<ul style="list-style-type: none"> ○船舶衝突リスク分析について、新たな海域で本格実用に向けた検証を行う。 	<ul style="list-style-type: none"> ○システムの導入を進める。
イ	AIS非搭載船舶の動静把握技術の開発	<ul style="list-style-type: none"> ○カメラ、レーダー、スマートフォン、AISの位置情報の統合表示について検証、追尾機能、位置誤差等の評価を実施 ⑱カメラによる船舶検知及び位置推定等に関する性能向上及びリアルタイム処理について、実海域における実証試験を実施 ⑲通航船舶実態調査の自動化に向け、実海域における実証試験を実施 	<ul style="list-style-type: none"> ○通航船舶実態調査について、新たな海域で動静把握装置(仮称)のプロトタイプを設置し、本格運用に向けた検証を行う。 	<ul style="list-style-type: none"> ○システムの導入を進める。
ウ	VDESの国際標準化への参画および活用に向けた検討	<ul style="list-style-type: none"> ○IALA・VTSシンポジウムにてIMOへ提案する文書「VDESの性能基準(案)」が合意 ○学識経験者及び国内メーカー等によるVDESに係る調査研究委員会を立ち上げ、VDESの性能要件、運用要件等を検討 ⑱2018年12月にVDESの運用要件に関する技術試験(海上試験)を実施(2019年2月に試験結果を取りまとめ) ⑲2018年に実施したVDES技術試験結果をIALA VTS委員会に提出、e-Navigation委員会にて報告 	<ul style="list-style-type: none"> ○国内関係者の合意形成を図り、IMOの海上安全委員会及び本邦招致にて開催するIALA e-Navigation委員会へのVDES性能基準案及びSOLAS条約改正案提案に向けての作業を行う。 	<ul style="list-style-type: none"> ○当庁からVDESの運用要件をIMO/IALAに提案し、国際標準化の議論をリードする。 ○VDESを活用した船舶への情報提供、指導等の検討とVDESに係るシステム整備の検討に反映させる。
エ	ASEAN諸国等への支援	<ul style="list-style-type: none"> ○日ASEAN交通連携の枠組みにおいて、2017年7月、ASEAN諸国のVTS管制官育成のための地域訓練センターをマレーシアに設立 ○ASEAN地域訓練センターにおける研修 2017年7月～10月 第1回管制官コース(17名修) 2018年10月～2月 第2回管制官コース(18名修) ⑱新たな管理者コースの実施と、e-learningシステムを利用した管制官コースを実施 2019年11月 管理者コース(17名修) 2020年3月 第3回管制官コース(中止) ⑲2018年12月 日ASEAN交通連携の枠組みにおいて、ASEANにおける航行安全ガイドライン策定に向けた国際会議を開催 ⑲2020年2月 第二回目の国際会議を開催し、当該ガイドライン案を策定 ○インドネシアに交通部関係職員をJICA長期専門家及び短期専門家として派遣、VTSの運用能力向上に係る支援を実施 ○JICAが実施する第三国研修(シンガポール)の「海上安全管理コース」に講師を派遣、海上交通分野に係る講義を実施 	<ul style="list-style-type: none"> ○日ASEAN交通連携の枠組みにおいて、ASEAN諸国のVTS管制官等育成のための研修を引き続き支援していくとともに、次年度以降のプロジェクト実施のための準備を行う。 ○インドネシアにおいて、JICAの行う船舶航行安全システム整備計画プロジェクト改訂に向けた取り組みを支援する。 ○JICAが実施している第三国研修(シンガポール)の「海上安全管理コース」に職員を講師として派遣し、海上交通分野に係る講義を実施する。 	<ul style="list-style-type: none"> ○ASEAN地域訓練センターにおけるVTS管制官育成のための研修を引き続き支援する。また、次期プロジェクトを開始する。

2 基本的施策の推進

(5) 戦略的技術開発、国際連携の推進

施策		これまでの取組（⑱は2019年度の取組）	2020年度の具体的取組	計画
オ	国際機関における活動	<p>○IMOの海上安全委員会等に出席、我が国主導でバーチャルAIS航路標識のシンボルマーク改良に係る提案及び我が国初の「伊豆大島西岸沖推薦航路」に係る提案を実施採択</p> <p>○IALAでは、11期連続で理事を務めているほか、e-navigation委員会議長に就任、IMOが推進するe-navigationやVDESについて主導的に検討</p> <p>○IALAは、国際機関化に向けて、協定案及び一般規則案を協議中であり、当該協議等に積極的に参加</p> <p>⑱2020年2月にはIALA国際機関化に関する条約案文採択のための外交会合が開催され、当庁も外務省とともに出席、審議に対応</p>	<p>○引き続き、これら国際機関の会合に出席し、e-navigation及びVDESに係る運用要件の国際標準化に向けた検討を主導的に推進する。</p> <p>○国際的な海運界における先進国としての地位、特にアジアにおける海洋権益確保のために、理事・議長等重要職の確保を推進する。</p> <p>○我が国がIALAの国際機関化に関する協定に加入できるよう外務省と協力して対応する。</p>	<p>○IMO、IALA等の会合へ出席する。</p> <p>○IALA国際機関化に係る議論への参画する。</p>

4 船舶事故に係る計画目標
計画目標

施策	これまでの事故発生状況	2020年度の個別目標																																										
<p>(1) 船舶事故隻数の減少</p> <p>2022年までに船舶事故隻数を約1,600隻以下にする</p>	<p>【事故発生状況】</p> <p style="text-align: right;">単位：隻</p> <table border="1" data-bbox="640 352 1339 491"> <thead> <tr> <th></th> <th>平成30年</th> <th>令和元年</th> <th>増減</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>船舶事故（アクシデント）</td> <td>1,896</td> <td>1,904</td> <td>8</td> </tr> <tr> <td>インシデント</td> <td>683</td> <td>554</td> <td>△ 129</td> </tr> </tbody> </table> <p>(参考)</p> <p>①旧海難定義（平成29年までの計上方法）による推移</p> <table border="1" data-bbox="640 587 1339 726"> <thead> <tr> <th></th> <th>平成27年</th> <th>平成28年</th> <th>平成29年</th> <th>平成30年</th> <th>令和元年</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>船舶海難隻数（隻）</td> <td>2,137</td> <td>2,014</td> <td>1,977</td> <td>2,189</td> <td>2,058</td> </tr> <tr> <td>死者・行方不明者数（人）</td> <td>48</td> <td>56</td> <td>82</td> <td>75</td> <td>64</td> </tr> </tbody> </table> <p>②民間救助機関のみが対応した海難</p> <p style="text-align: right;">単位：隻</p> <table border="1" data-bbox="640 805 1339 944"> <thead> <tr> <th></th> <th>平成30年</th> <th>令和元年</th> <th>増減</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>船舶事故（アクシデント）</td> <td>313</td> <td>292</td> <td>△ 21</td> </tr> <tr> <td>インシデント</td> <td>77</td> <td>108</td> <td>31</td> </tr> </tbody> </table>		平成30年	令和元年	増減	船舶事故（アクシデント）	1,896	1,904	8	インシデント	683	554	△ 129		平成27年	平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	船舶海難隻数（隻）	2,137	2,014	1,977	2,189	2,058	死者・行方不明者数（人）	48	56	82	75	64		平成30年	令和元年	増減	船舶事故（アクシデント）	313	292	△ 21	インシデント	77	108	31	<p>○第10次交通安全基本計画の目標 我が国周辺で発生する船舶事故隻数（本邦に寄港しない外国船舶によるものを除く）を平成32年（令和2年）までに少なくとも2,000隻未満とする。</p> <p>○引き続き、新旧定義に基づく隻数の計上・分析を進め、新定義の妥当性について結論を出す。 （令和2年度の船舶交通安全部会において分析結果を報告）</p>
	平成30年	令和元年	増減																																									
船舶事故（アクシデント）	1,896	1,904	8																																									
インシデント	683	554	△ 129																																									
	平成27年	平成28年	平成29年	平成30年	令和元年																																							
船舶海難隻数（隻）	2,137	2,014	1,977	2,189	2,058																																							
死者・行方不明者数（人）	48	56	82	75	64																																							
	平成30年	令和元年	増減																																									
船舶事故（アクシデント）	313	292	△ 21																																									
インシデント	77	108	31																																									
<p>(2) ふくそう海域における大規模海難の防止</p> <p>社会的影響が著しい大規模海難の発生数をゼロとする</p>	<p>・ふくそう海域における大規模海難の発生数 2017年：0隻 2018年：0隻 2019年：0隻</p>	<p>○海上交通センターによる適時的確な情報提供等の実施により、引き続きふくそう海域における大規模海難の発生数をゼロとする。</p>																																										

4 船舶事故に係る計画目標
計画目標

施策		これまでの事故発生状況	2020年度の個別目標
(3)	<p>ふくそう海域における衝突、乗揚事故隻数の減少</p> <p>ビジョン計画期間最終年には事故隻数を32隻以下とする</p>	<p>・2013～2017年までの第3次交通ビジョン期間中におけるふくそう海域における衝突、乗揚事故の平均は42隻であった。</p> <p>・ふくそう海域における衝突、乗揚事故 2013～2017年平均：42隻 2018年：41隻 2019年：27隻</p>	<p>○海難、回避事例等に係る管制官の対応状況の検証、各海上交通センターの業務実施状況の定期的な情報共有、監査制度の運用等により、管制官の技能向上及びセンター業務の充実強化を図る。</p>
(4)	<p>台風、異常気象時における港内の衝突、乗揚事故隻数の半減</p> <p>ビジョン計画期間（5年間）は年平均2隻に半減させる</p>	<p>・2017年に発生した海難船舶4隻すべてが係留索の破断によるものであり、全て増しもやいを行っていたものの、風浪の影響により破断した。</p> <p>・2018年に発生した海難隻数は8隻で、うち5隻については錨泊中、強風の影響により走錨状態等に陥り衝突又は乗揚げたものであり、他3隻については、着岸作業中に強風の影響により圧流され岸壁等に衝突したものの。</p> <p>・2019年に発生した海難隻数は10隻。内訳は錨泊中、強風の影響により走錨状態に陥り他船に衝突したものが3隻、これら走錨船と錨泊中に衝突したものが3隻、走錨状態に陥り橋梁等に衝突したものが2隻。その他、出港中、強風により圧流され他船に衝突したものが1隻、電源喪失により使用していたスパッドが使用不能となり、圧流され棧橋に衝突したものが1隻。</p>	<p>○勧告の適正運用、船舶に対する安全指導（早期避難）を徹底する。</p> <p>○情報伝達の実効性を向上させるため、連絡網の見直しを行うとともに、各港において情報伝達訓練を引き続き実施する。</p>