

第4次交通ビジョン

～ 船舶交通安全をはじめとする海上安全の更なる向上のための取組～

推進アクションプラン（2019年度）（案）

2019年2月20日
海上保安庁交通部

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 | 6 |
| 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 | 6 |
| (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 | 7 |
| 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) 小型船舶の安全対策 | 12 |
| 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 | 13 |
| 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 | 15 |
| 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 | 16 |
| 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 | 18 |
| (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2018年度の取組） | 2019年度の具体的取組 | 計画 |
|----|--|---|--|---------------|
| ア | <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（海難調査及び人身事故調査実施要領等の改正、留意事項の管区周知）</p> <p>○プレジャーボート救助事業（BAN）と日本ライフセービング協会との海難救助のデータ提供に係る文書締結</p> <p>⑱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な基準を整理</p> | <p>○必要に応じて基準の見直しを実施</p> <p>※安全対策の重点化については、4（1）に記載する。</p> | — |
| イ | <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>⑱2018年度は、遊泳中の事故防止に関する意見交換会を2回、水上オートバイに関する意見交換会を1回開催し、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> <p>⑱JBWSSの開催に積極的に関与し、実施日の拡大及び内容の充実（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>○IBWSSに参加し、米国における小型船安全団体との情報共有及び連携強化</p> <p>⑱wear itプロジェクトについて庁内全体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>⑱海の安全推進アドバイザーからの助言を活用し、各種安全啓発用リーフレットを作成・配付したほか、職員を対象にした講習を複数回実施</p> | <p>○WSG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）とが繋がるさら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へ参画する。</p> <p>○wear itプロジェクトを推進する。</p> <p>○海の安全推進アドバイザーの活用を図る。</p> | ○引き続き取組を推進する。 |
| ウ | <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係る意見交換会を通じた国の関係機関や民間の関係団体との問題意識の共有</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>⑱水上オートバイのトーイング遊具や hidro デバイスなど安全対策に係る意見交換が特に必要と認められるものについて、時宜を得た意見交換会を行い、ウォーターセーフティガイドの更新を実施</p> | <p>○ウォーターセーフティガイドを充実強化する。</p> <p>○釣り等新しい分野のウォーターセーフティガイドの検討を行う。</p> <p>○意見交換会等を通じた安全対策に関する情報共有の促進を行う。</p> | ○引き続き取組を推進する。 |

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（⑩は2018年度の取組） | 2019年度の具体的取組 | 計画 |
|----|---|---|---|--|
| エ | 自己救助体制の確保 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>○「自船の安全確保3か条」の策定及び管区周知</p> <p>⑩2018年は、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）における周知活動を実施</p> <p>⑩インターネット（ホームページ・Twitter・YouTube）を活用した周知活動を実施</p> <p>⑩海の安全推進活動及び「海の事故ゼロキャンペーン」等を通じた啓発活動を実施</p> <p>⑩安全推進マリーナの普及促進</p> | <p>○訪船指導や講習会等を通じた周知・啓発を行う。</p> <p>○安全推進マリーナを通じた「自船の安全確保3か条」の周知・啓発を行う。</p> | <p>○引き続き取組を推進する。</p> |
| 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 | <p>○米国における水上安全機関のサミット（IBWSS）に参加し、米国における小型船安全団体との情報共有及び連携強化</p> <p>⑩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</p> | <p>○IBWSSに継続して参加し、連携を強化する。</p> <p>○ウォーターセーフティリーダー（仮称）制度（水上オートバイ編）の設計・東京湾における試行運用を実施する。</p> <p>○小型船舶操縦免許を必要としないアクティビティ（シーカヤック等）の海上安全指導員制度の検討を行う。</p> | <p>《2020年度の取組》</p> <p>○ウォーターセーフティリーダー制度（水上オートバイ編）について、試行運用を踏まえ体制整備を行い、オリパラに向け東京湾において運用を開始する。</p> <p>○小型船舶操縦免許を必要としないアクティビティ（シーカヤック等）の海上安全指導員及びウォーターセーフティリーダー制度の構築（予定）を図る。</p> <p>《2021年度以降の取組》</p> <p>○海上活動の多様化を踏まえた海上安全指導員及びウォーターセーフティリーダー制度の全国展開を検討する。</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2018年度の取組） | 2019年度の具体的取組 | 計画 |
|--|---|--|---|
| <p>カ</p> <p>海洋再生可能エネルギー等に係る安全対策の策定促進</p> <p>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</p> | <p>【海洋再生エネルギー】</p> <p>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</p> <p>【液化水素運搬船】</p> <p>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</p> <p>【LNGバンカリング】</p> <p>⑱事業化に関し関係省庁や事業者から情報収集を実施</p> <p>⑱LNGバンカリングに係る航行安全上の課題の抽出を実施</p> | <p>【海洋再生エネルギー】</p> <p>○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。</p> <p>○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。</p> <p>【液化水素運搬船】</p> <p>○2020年度に神戸に液化水素運搬船の受入が進む予定であり、事業者から情報収集等を行い、安全対策の策定にあたって、必要な指導、助言を実施する。</p> <p>【LNGバンカリング】</p> <p>○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。</p> <p>○LNGバンカリングに係る航行安全上の課題への対応策の検討を行い、措置を講じる。</p> | <p>【海洋再生エネルギー】</p> <p>○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。</p> <p>【液化水素運搬船】</p> <p>○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。</p> <p>【LNGバンカリング】</p> <p>○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。</p> |

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2018年度の取組） | 2019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、海事関係有識者で構成する委員会を開催し、ビジュアル型操船シミュレーターによる検証等を実施 ⑳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 | ○委員会からの提言を踏まえ、具体的な管制計画等について検討するとともに、必要なプログラム改修を行い、年度内に運用を開始する。 ○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】 《2020年度の取組》 ○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 | ⑱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 | ○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。 ○簡易操船シミュレーターを使用することにより、大型クルーズ船の受入に係る安全対策の策定期間の短縮につなげる。 | ○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。 ○簡易操船シミュレーターを使用することにより、大型クルーズ船の受入に係る安全対策の策定期間の短縮につなげる。 |
| 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 | ⑱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 ⑳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 | ○前年度の勉強会検討結果も踏まえ引き続き、法的・技術的観点からの検討を行う。 ○IMOにおいて各条約の論点整理が実施されることから、国際海上衝突予防規則条約（COLREG）について、我が国は当庁を窓口として作業担当国の一つとなり、国内関係者の意見及び前年度の勉強会の検討結果を踏まえつつ、我が国意見の反映に積極的に取り組む。 | ○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。 |

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2018年度の取組） | 2019年度の具体的取組 | 計画 |
|----|--|---|--|-------------------------------------|
| エ | <p>高齢の操船者の安全対策</p> <p>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</p> | <p>○高齢漁業者に対するサンプリング調査等の実施</p> <p>⑱高齢者の視点を含めた海難の調査・分析を行い、課題の抽出等を実施</p> | <p>○高齢者の視点を含めた海難の調査・分析に基づき、高齢者事故に対する効果的な対策を検討する。</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」等を活用した周知啓発活動を実施する。</p> | <p>○対策効果を分析し、新たな課題及び対策の検討を実施する。</p> |

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2018年度の取組） | 2019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ションマッピング等に協力 ⑱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（尻屋埼灯台、2018年6月開始） ⑱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 | ○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。 ○地域活性化に資する灯台活用に関する有識者懇談会での議論を踏まえ、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 | ⑱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 ⑱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 | ○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。 ○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。 |

(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）構築に向けた検討 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 | ○引き続き、海上活動情報の統合・分析等について検討を実施する。 | ○海上活動情報の統合・分析を通じて、より安全に資する情報を国民に提供する。 |

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（⑩は2018年度の取組） | 2019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 ⑩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。 | ○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 ⑩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 ⑩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安全啓発を実施する。 ○ウォーターセーフティリーダー（仮称）制度（水上オートバイ編）の設計・東京湾における試行運用を実施する。 | ○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安全啓発を実施する。 ○ウォーターセーフティリーダー制度（水上オートバイ編）について、試行運用を踏まえ体制整備を行い、オリパラに向け東京湾において運用を開始する。 |
| | (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 ⑩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 | ○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行う。 ○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。 | ○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 |

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（⑩は2018年度の取組） | 2019年度の具体的取組 | 計画 |
|----|--------------------------------------|--|---|--|
| イ | 大会運営に係る安全対策 (エ) 「海の安全情報」の充実強化 | <p>⑩システム改修による機能強化について、以下を実施</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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 <p>○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</p> <p>⑩2019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</p> | <p>○システム改修による機能強化を行う。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・Lアラート配信の開始 ・大規模地震発生時における注意喚起情報自動発出の開始 ・NKミサイル発射事案発生時における緊急情報自動発出の開始 ・外国人旅行者向け英語ページの運用開始 ・オープンデータ化実現に係る検討、調整 <p>○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行う。</p> <p>○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行う。</p> | <p>○システム改修による機能強化を行う。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・オープンデータ化実現に係る検討、調整 ○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行う。 ○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行う。 |
| 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ウォーターセーフティリーダー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（⑩は2018年度の取組） | 2019年度の具体的取組 | 計画 |
|----|------------------------------|---|---|---|
| ア | 海上交通管制の一元化 | <p>○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</p> <p>⑩関西国際空港連絡橋へのタンカー衝突事故を踏まえ、防災・減災、国土強靱化のための緊急対策の一環として、大阪湾におけるレーダー、監視カメラ等による監視体制強化の検討を実施</p> | <p>○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。</p> <p>○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。</p> | <p>○2019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。</p> <p>○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）</p> |
| 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 | <p>○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、次のおり監視船舶の差し迫った危険を回避</p> <p>2017年：29隻 2018年：41隻</p> <p>⑩AISを活用した新たな監視システムを試験導入</p> <p>⑩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</p> | <p>○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。</p> <p>○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。</p> <p>○大阪湾北部海域におけるレーダーエリア拡大に向けた検討を行う。</p> <p>○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。</p> | <p>○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。</p> <p>○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。</p> <p>○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）</p> |
| ウ | 準ふくそう海域における安全対策 | <p>⑩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</p> <p>⑩潮岬沖の整流化対策について、海技研と共同研究を実施し、整流化対策を取りまとめ</p> <p>⑩伊豆大島西岸沖推薦航路導入後、右側通航する船舶が約18%上昇し、69%になったほか、アンケート調査により、航行環境への影響が少なく整流化が図られたことを確認。推薦航路導入後、衝突事故は発生していない。</p> | <p>○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。</p> <p>○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。</p> | <p>《2020年度の取組》</p> <p>○潮岬沖推薦航路の設置を行う。</p> <p>《2020～2022年度の取組》</p> <p>○整流化対策が必要な海域の検討を行う。</p> |

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2018年度の取組） | 2019年度の具体的取組 | 計画 |
|----|---------------|---|--|--------------|
| エ | 事故実態を踏まえた安全対策 | <p>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</p> <p>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</p> | <p>○関係当局と連携し、走錨事故防止に資する対策を検討する。</p> <p>○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。</p> <p>○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。</p> <p>○関係機関に対する事故情報の提供を推進する。</p> <p>○「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。</p> | 引き続き取組を推進する。 |
| オ | AISの普及促進等 | <p>○AIS普及促進モデル漁協の指定</p> <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>⑱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>⑱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>○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> | 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（⑩は2018年度の取組） | 2019年度の具体的取組 | 計画 |
|----|--------------|--|---|--|
| 力 | 効率的な人材の育成、確保 | <p>【港長業務】</p> <p>⑩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>⑩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>【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>⑩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>⑩女性用施設の整備等の職場環境を改善（備讃、来島）</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名ずつの有資格者（建築士）を採用（2017年度3名、2018年度3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。（AIS運用官初任者研修制度の創設）</p> <p>○管制課程の教育訓練内容の向上に努める。（操船シミュレーター研修制度の創設）</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>○女性用施設の整備等の職場環境の改善を図る。（大阪湾、備讃、来島、関門）</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>○2019年の取組結果を踏まえ必要の応じ見直しつつ、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。</p> <p>○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2018年度の取組） | 2019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、「マリンセーフティガイドブック」や自船の安全確保3か条などの各種リーフレットの配布</p> <p>○遵守事項制度の適切な対応を実施するため、強化期間を設けて職員への研修を実施</p> <p>⑱新しいマリンアクティビティ（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>⑳JCI（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>○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</p> <p>○インターネットやメディアのより効果的な活用を検討</p> | ○引き続き取組を推進する。 |
| 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 民間関係団体等との連携による安全意識の高揚 | 1 (5) イ 民間関係団体等との連携による安全意識の高揚 | 1 (5) イ 民間関係団体等との連携による安全意識の高揚 |

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2018年度の取組） | 2019年度の具体的取組 | 計画 |
|----|------------------|--|--|--|
| ア | 既存標識の合理化 | ○必要性が少なく、かつ、廃止しても安全性に影響がないと評価される光波標識について、利用者及び地元関係者との十分な調整を行い計画的に廃止又は配置・機能の合理化 | ○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50基を廃止する予定。 ○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。） ○伊豆大島推薦航路に2基のバーチャルAIS航路標識を設置 | ○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、全国的にバーチャルAIS航路標識の設置環境が整ったことから、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、廃止の考え方について、詳細な検討を行う。 | ○合理化が可能な信号所について、整備計画案を策定する。 |
| エ | 航路標識等の老朽化対策等の推進 | ⑱2018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 ○長寿命化対策として67基の航路標識を整備 | ○海水浸入防止対策として灯台を改修する。 ○長寿命化対策として26基の航路標識を整備する。 | ○海水浸入防止対策 2020年度までに対策を実施 ○長寿命化対策 『重要インフラの緊急点検』結果に伴う海水浸入防止対策の進捗状況を踏まえ、整備計画を策定する。 |
| オ | 新たな航路標識監視システムの導入 | ⑱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装置をこれまでに56基整備 ⑲無線局検査の手続きが不要である特定小電力無線を、新たな通信媒体として導入し、これまでに64基整備 | ○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特定小電力無線とした監視装置を新たに141基整備する。 | ○全国の灯浮標930基にシステムを導入するための整備計画を策定する。 |

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2018年度の取組） | 2019年度の具体的取組 | 計画 |
|--|-----------------------|--|--|--|
| カ ド ロ 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 | ⑱ドローンによる航路標識の施設点検の試行を実施 ⑳WG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34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において今後の計画等を策定する。 ○操縦士を育成する。 |
| | (イ) 遠隔保守支援システムの導入 | ⑱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 | ○航路標識等保守用端末をさらに効果的に活用するため、必要なソフトウェアの導入とオンライン化の検討を行う。 | ○2019年度の検討結果を踏まえ、今後の計画等を策定する。 |
| | (ウ) 水銀を使用しない特殊車輪機構の導入 | ○これまで4基の灯台（釧埼、城ヶ島、尻屋埼及び野島埼）に特殊車輪を整備し、水銀使用を解消 | ○レンズ回転機構部に水銀を使用している灯台3基に特殊車輪機構を整備、残り49基の整備計画を策定 ○特殊車輪機構以外の水銀使用解消方策についても検討を開始する。 | ○策定した整備計画を踏まえ整備を進める。 |
| | (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9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、整備計画を策定する。 ○浅海域用の浮体式灯標を3基整備する。 | ○チタン鋼防食対策は、策定した整備計画を踏まえ整備を進める。 ○浅海域用の浮体式灯標は、2020～2022年度に24基の整備を進める。 |
| | (オ) 新たな光源の導入 | ○パワーLED（COB：Chip On Board）は、平成30年2月から実施している釧路埼灯台における実装試験が良好であることから、航路標識の新たな光源として導入することとする。 | ○灯台等2基にパワーLED（COB：Chip On Board）を整備、全国展開に向けた整備計画を策定する。 | ○策定した整備計画を踏まえ整備を進める。 |

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2018年度の取組） | 2019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 | 2 (1) ア | 2 (1) ア |
| イ | 各港における津波、台風等の 災害対策 | ⑱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 | ○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。 ○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。 | ○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205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281基の対波浪対策を実施 | ○引き続き25基（耐震12基、耐波浪13基）の耐震、耐波浪対策を実施する。 | ○2020年度においては、耐震12基、耐波浪12基の対策を実施する。 |

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2018年度の取組） | 2019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 | <ul style="list-style-type: none"> ○走錨(錨泊)及び乗揚監視機能に関するプロトタイプを導入する。 | <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 | <ul style="list-style-type: none"> ○AIS非搭載船舶の動静把握装置(仮称)のプロトタイプを設置し、レーダー情報及び監視カメラの画像解析によりAIS非搭載船の動静把握を行い、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) | <ul style="list-style-type: none"> ○2017~18年度の検討を踏まえ、VDESの運用に関するIMO/IALAへの提案文書を作成する | <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。 |

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（⑩は2018年度の取組） | 2019年度の具体的取組 | 計画 |
|----|--------------|--|--|--|
| エ | ASEAN諸国等への支援 | <p>○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</p> <p>⑩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</p> <p>○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</p> <p>○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</p> | <p>○ASEAN諸国のVTS管制官等育成のための研修を実施するとともに、次年度以降のプロジェクト実施のための準備を行う。</p> <p>○ASEAN各国の航路指定を含めた航行ガイドライン策定を行う。</p> <p>○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改訂プロジェクトに職員を派遣し、改訂に向けた取り組みを支援する。</p> <p>○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。</p> | <p>○ASEAN地域訓練センターにおけるVTS管制官育成次期プロジェクトを開始する。</p> |
| 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>○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>○引き続き、IALAの国際機関化に向けて、我が国にとって望ましい国際機関となるよう協議等に積極的に参加する。</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 | 2019年度の個別目標 |
|--|--|--|
| <p>(1)</p> <p>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>○2018年の船舶事故隻数1,901隻のうち75% (1,419隻) をプレジャーボート、漁船、遊漁船が占める。また、死者・行方不明者を伴う船舶事故では、漁船が55% (16隻)、プレジャーボートが38% (11隻) であり、両方で93%を占めている。</p> <p>事故種類別に見れば、プレジャーボートでは機関故障が最も多く (34% (323隻))、漁船及び遊漁船では衝突が最も多い (漁船41% (169隻)、遊漁船57% (34隻))。</p> <p>また、プレジャーボートの事故のうち、ミニボートによる事故が年々増加しており、事故種類では浸水・転覆が60%を占めている。</p> <p>【安全対策の重点化】</p> <p>⑱アクシデントに対策を重点化すべく、過去の海難実績を元に、特に発生隻数 (頻度)、死傷事故発生数等 (リスク) に着目した課題の洗い出し実施</p> <p>次年度について、</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>に安全対策を重点化することとした。</p> <p>なお、重点化の手法や対策については、海難の推移等を見つつ、時宜を得て見直しを行うこととする。</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>を重点対象として、対策を実施</p> <p>なお、2022年の最終目標を踏まえると船舶事故隻数を前年比80隻減を達成する必要があることから、2019年の船舶事故隻数目標は1,840隻以下とする。</p> |
| <p>(2)</p> <p>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</p> <p>2017年：0隻</p> <p>2018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 | 2019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：38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>○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> |