

第 4 次交通ビジョンの推進状況



2020年7月17日
海上保安庁交通部

(1) 令和元年船舶海難発生状況について	
① 船舶事故（アクシデント）・インシデントの判定状況	1
② 令和元年 船舶海難発生状況	2
(2) 多様化、活発化する海上活動への対応	
① 安全対策の重点化	3～4
② ウォーターセーフティガイドの充実強化	5
③ 民間による安全対策の推進	6
(3) 海上における生産性向上、効率化への対応	
東京湾における巨大船通航間隔の見直し	7～8
(4) ふくそう海域等における安全対策	
① 準ふくそう海域における安全対策（潮岬沖における安全対策の構築）	9～10
② 事故実態を踏まえた安全対策（AISを活用した橋梁への衝突防止対策）	11～13
(5) 地域を活かす海上安全行政の推進	
灯台観光振興支援（灯台活用に関する有識者懇談会の中間とりまとめ）	14～15

船舶事故（アクシデント）・インシデントの判定状況

判定基準

- 船舶の運航に関連した損害が生じた場合
- 具体的な危険が生じた場合

該当する



船舶事故（アクシデント）

該当しない



インシデント

○ 船舶の運航

- ✓ 航行中、錨泊中又は有人係留中の船舶
- ✓ 荷役など船舶の用途達成のために必要な作業
- ✓ 船舶の機能維持・管理作業
- ✓ 乗船者の生活活動

○ 損害

- ✓ 対象は船体、乗船者、積荷
(損害の程度は金額にかかわらない)

○ 具体的な危険

- 運航不能により、
- ✓ その後、衝突、乗揚、転覆、浸水、火災、爆発に至る可能性がある場合※
 - ✓ 乗船者が、死傷・行方不明に至る危険を感じた場合

※ 可能性がある場合

- ・船舶交通量が多い海域(海上交通安全法海域、港則法海域、港湾法海域、AIS搭載船が月6隻以上通航する海域)の場合
- ・天候が悪い(風速10m/s以上)の場合

判定事例

○ アクシデント

係留中の無人船舶が流出し港内を漂流

理由：運航状態でない無人流出はインシデントであるが、流出後、港内（船舶交通量が多い海域）で漂流し衝突等に至る可能性がある

係留中の有人船舶が他船に衝突され乗船者に損害

理由：自船の運航に関連しないため、インシデントであるが、損害が生じた

船舶交通量が少ない海域で機関故障し乗船者が危険を認識

理由：衝突等に至る可能性がないためインシデントであるが、乗船者の心理状態から判断し、二次災害や死傷又は行方不明に至る可能性がある

○ インシデント

係留中の無人船舶が流出し船舶交通量が少ない海域で漂流

理由：運航状態でなく、流出後も、船舶交通量が少ない海域での漂流のため、衝突等に至る可能性もない

係留中の有人船舶が他船に衝突されたが乗船者の損害なし

理由：自船の運航に関連せず、損害もない

船舶交通量が少ない海域で機関故障し乗船者が危険を認識せず

理由：衝突等に至る可能性がなく、乗船者が死傷又は行方不明に至る可能性もない

判定基準の検証・決定

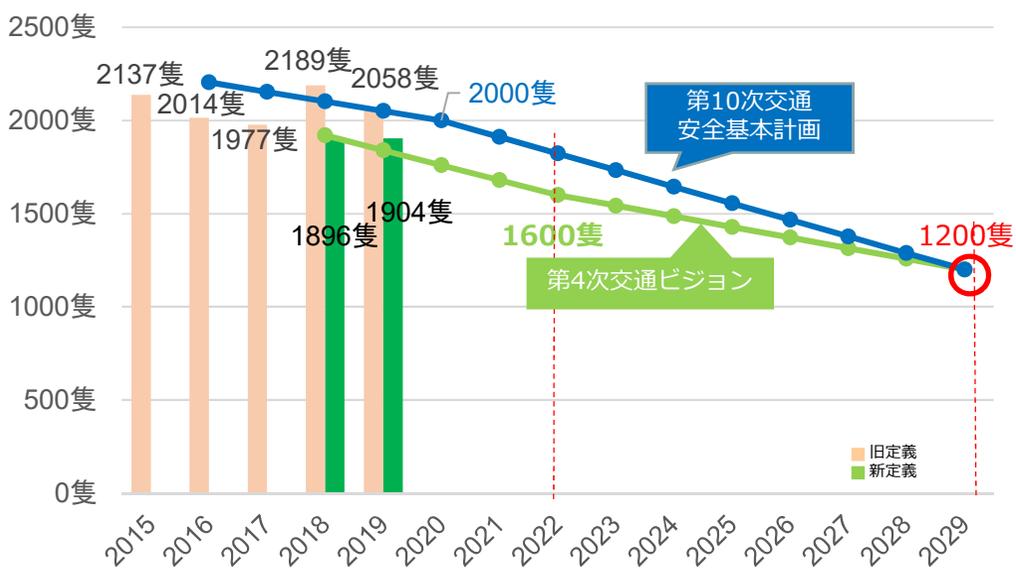
判定の妥当性について引き続き検証し、第5次交通ビジョン策定時に決定する。

令和元年 船舶海難発生状況

★「船舶事故（アクシデント）」：1,904隻 ★「インシデント」：554隻

令和元年のアクシデント隻数状況

- 令和元年（2019年）のアクシデント隻数は1,904隻。前年に比べ8隻増加
- 第10次交通基本計画上の事故隻数は2,058隻。前年と比べ131隻減少

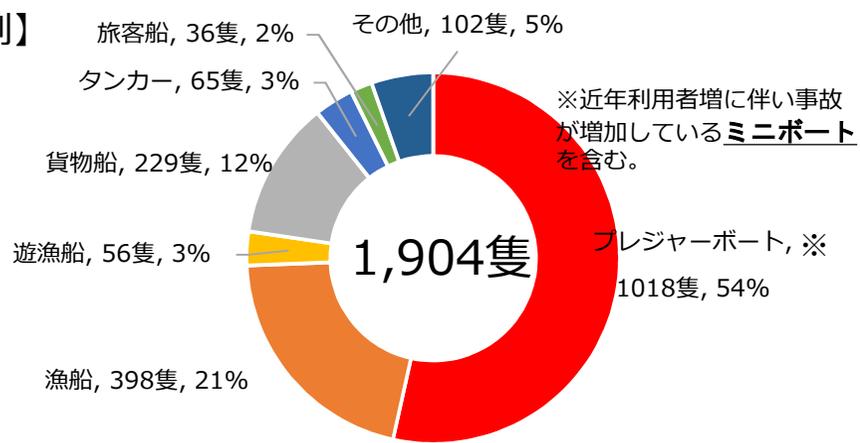


【参考】
 ○第10次交通安全基本計画（概要）
 2020年代中に船舶事故隻数を第9次計画期間の年平均（2,256隻）から約半減（約1,200隻以下）。2020年までに少なくとも2,000隻未滿。
 ○第4次交通ビジョン（概要）
 最終年である2022年までに船舶事故隻数を1,600隻以下。

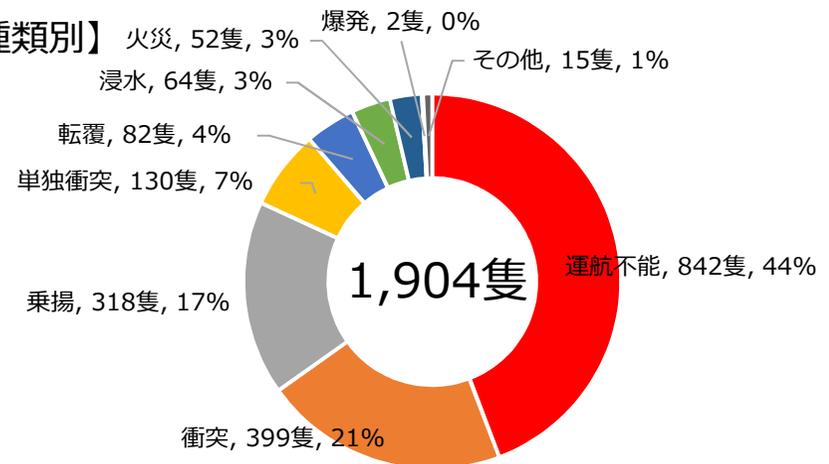
令和元年のアクシデントの特徴

- プレジャーボートによる事故が 1,018隻（54%）と最も多く発生
- 運航不能の事故が842隻（44%）と最も多く発生

【用途別】



【海難種類別】

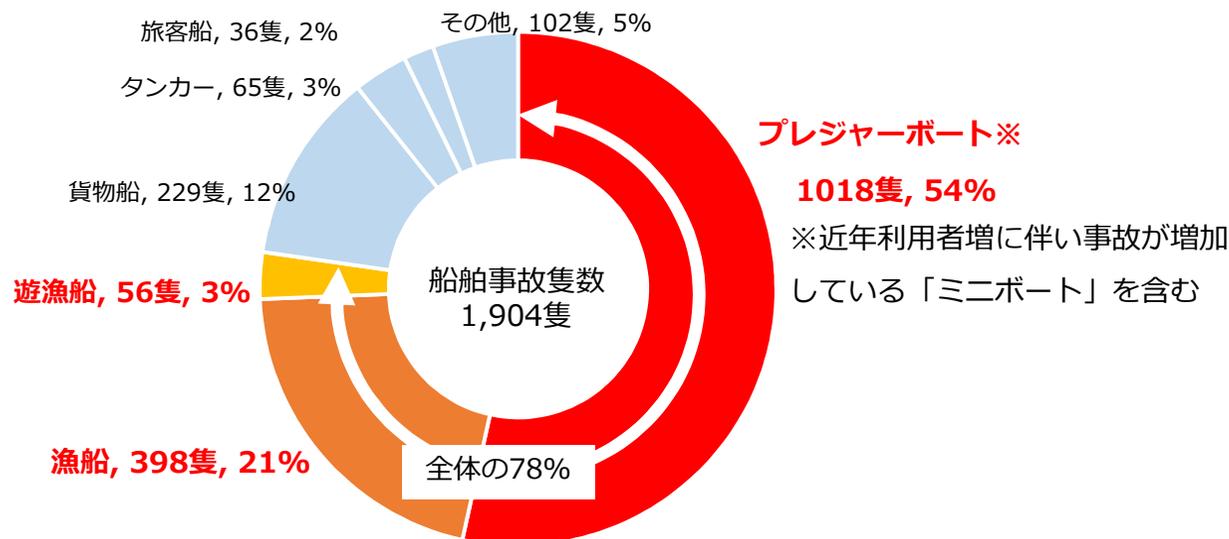


○ 安全対策の重点化① ～重点ターゲット～

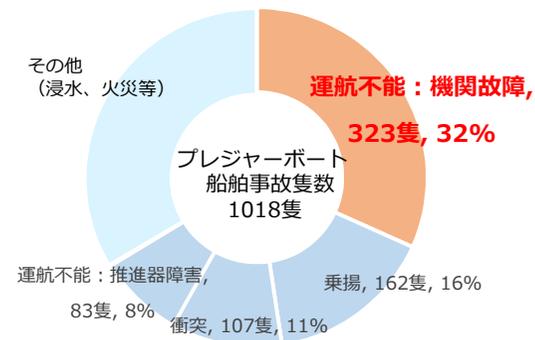
「船舶事故（アクシデント）」対策を重点化！

令和元年の事故隻数

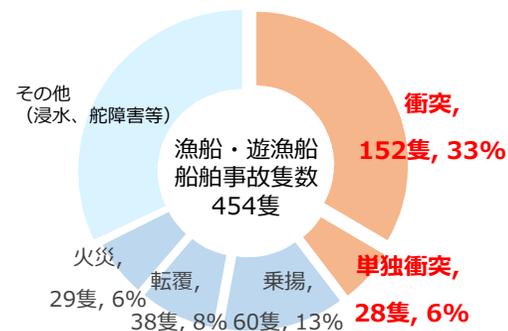
船舶事故発生状況



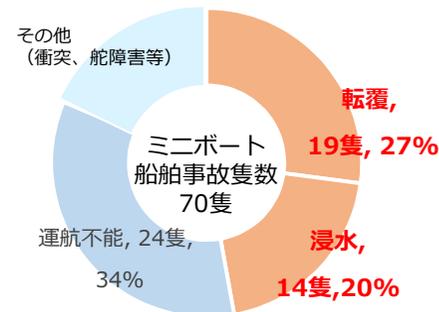
プレジャーボートの船舶事故内容



漁船・遊漁船の船舶事故内容



ミニボートの船舶事故内容



令和2年度 重点ターゲット

1. プレジャーボートの運航不能（機関故障）
2. 漁船・遊漁船の衝突
3. ミニボートの浸水・転覆

令和元年度に同じ

※令和元年10月～12月、以下のバックグラウンド調査を実施し、詳細を分析

○ 安全対策の重点化② ～令和2年度における具体的安全対策～

令和元年度バックグラウンド調査結果・令和2年度における具体的安全対策

1. プレジャーボートの運航不能（機関故障）事故 36隻

発航前検査で防止不可能な機関故障 30隻

- ・インペラの破損
- ・セルモーターの不具合
- ・点火プラグの不具合
- ・クラッチの不具合 etc

発航前検査で防止不可能な故障個所であり定期的な点検整備の定着が必要

安全対策

- ① 定期的な点検整備の推奨
- ② 効果的な機関整備サイクルの構築
※海難防止のためのメンテナンスパックの開発

発航前検査で防止可能な機関故障 6隻

- ・バッテリーケーブルの接続不良
- ・燃料フィルターの目詰まり
- ・オイルエレメントの取付不良 etc

ユーザーへの発航前検査の定着が必要

安全対策

- ① 発航前検査チェックリストの周知啓発
- ② 発航前検査チェックリストの工夫
- ③ 遵守事項制度の積極的な周知啓発

2. ミニボートの転覆・浸水事故 7隻

- ・艇の種類、サイドフロートの有無、メーカーの国内外の違い、購入経路に関係なく事故が発生
- ※調査隻数（7隻）が十分でなかったことから更なる追加調査が必要

安全対策

- ① ウォーターセーフティガイド（ミニボート編）の充実強化
- ② バックグラウンド調査の再調査を実施
- ③ ミニボートの事故防止に関する民間の取組の促進

3. 漁船・遊漁船の衝突事故 42隻

- ・船舶や物件を認知しつつ危険はないと臆断し衝突 11隻
- ・衝突船舶を認知せず漫然と航行し衝突 18隻
- ・作業（漁の準備等）に没頭し見張りをせず衝突 13隻

安全対策

- ① 見張りの重要性に係る周知啓発
- ② 遵守事項制度の積極的な周知啓発

令和2年度バックグラウンド追加調査（7月～9月）

1. プレジャーボートの運航不能（機関故障）
2. 漁船・遊漁船の運航不能（機関故障）
3. ミニボートの転覆・浸水

○ ウォーターセーフティガイドの充実強化

ウォーターセーフティガイドについて

内容の充実強化を図るため、国の関係機関や民間団体等が参画する意見交換会を6回開催し、関係者間で合意推奨された事故防止に関する安全情報を掲載

【令和元年度実施事項】

- 新たに釣り編を策定
- 水上オートバイ編、カヌー編及びSUP編を充実強化



1. 水上オートバイ編の充実強化

意見交換会で合意・推奨された、トーイング遊具及びハイドロフライトデバイスを安全に楽しむために知っておくべき、「基本的な注意事項」、「安全なエリア」などを掲載



WSG水上オートバイ編（ハイドロフライトデバイス）

2. 新たに「釣り編」を策定

主な掲載事項

- #### I 最低限必要な装備について
- ① ライフジャケット
 - ② 釣り場に応じた履物
 - ③ 通信装備（防水パック入り携帯電話）

II 釣りをする際の行動について

- ① 無理をしない
- ② 単独行動をしない
- ③ 釣行計画を第三者に伝えておく
- ④ 立入禁止区域に入らない

III 事故事例について

岸壁及び防波堤で発生している主な事故事例を紹介



イラスト、写真、動画を多用し、ユーザーに見やすいものに工夫！

3. カヌー編及びSUP編の充実強化

転覆防止に必要な操船技能の啓発、セルフレスキューによる事故防止を目的に、横浜海上防災基地で実証を行い、カヌー及びSUP関係者からの意見を参考の上、カヌー及びSUPの荒天時における操船技能、転覆したカヌーの復原方法等を初心者と熟練者で比較し、分かり易い構成で作成した動画を掲載



カヌーの安全対策に係る検証（横浜海上防災基地で実施）

カヌー・SUPの安全啓発動画

○ 民間による安全対策の推進 ～新たな海上安全指導員制度の検討状況～

施策

小型船舶の安全対策の一つとして、米国等の官民における安全対策に関する情報収集等を実施し、

海上安全指導員等の民間による活動の更なる活用について検討を行う。

2018年度の取組

◆海上安全指導員制度の検討及びUSCGオグジュアリー(補助員)制度の調査等を実施

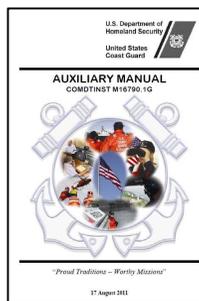


(平成30年10月1日～3日)
水上オートバイ関係者からヒアリング



大学海洋学部から
ヒアリング

米国のUSCG AUXILIARY制度についてマニュアルやIBWSS等に合わせ調査実施



USCG AUXILIARY
MANUALとの比較検討



AUXILIARYの活動

※USCG AUXILIARYホームページから引用



IBWSS2018の状況

2019年度の取組

◆新たな海上安全指導員制度構築のための委員会を開催、USCG等との情報交換

- ・現制度の課題の整理
- ・新制度の在り方検討



(令和元年12月)
委員会



(令和元年9月)
米国制度の調査



◆新制度に盛り込むべき主な事項

- ・海上安全指導員は各アクティビティ毎に指定
- ・海上保安庁との連携の強化
- ・全国統一的な知識、技能の付与
- ・効果的なチーム活動の推進



◆委員会における議論、専門家からの意見を踏まえ、活動マニュアル(水上オートバイ)及び養成講習カリキュラムを策定。

2020年度以降の取組

- ◆水上オートバイの指導員から制度設計を進める。次年度から水上オートバイの指導員を全国展開。
- ◆2019年度に策定した養成講習カリキュラムに基づく講習と活動マニュアルに基づく海難防止活動の現場検証を実施。
- ◆水上オートバイに続き、モーターボートの制度設計を行う。

○ 東京湾における巨大船通航間隔の見直し①

1 経緯

○第4次交通ビジョン（平成30年4月）

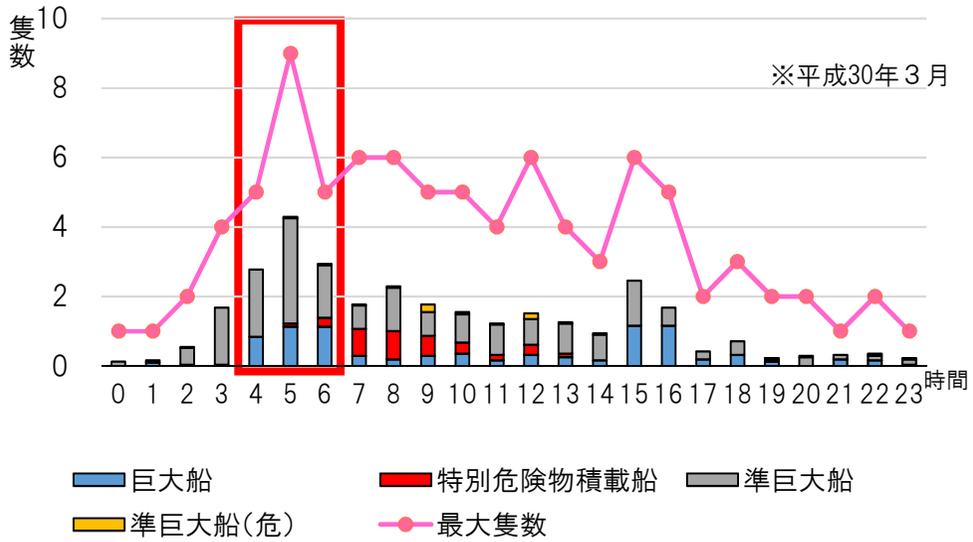
【巨大船通航間隔の見直し】

東京湾における海上交通管制の一元化等により安全性が向上していること等に鑑み、通航の一層の円滑化を図るため、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、通航間隔を短縮するための検討を行う。

➡ **東京湾管制一元化による経済面の効果**

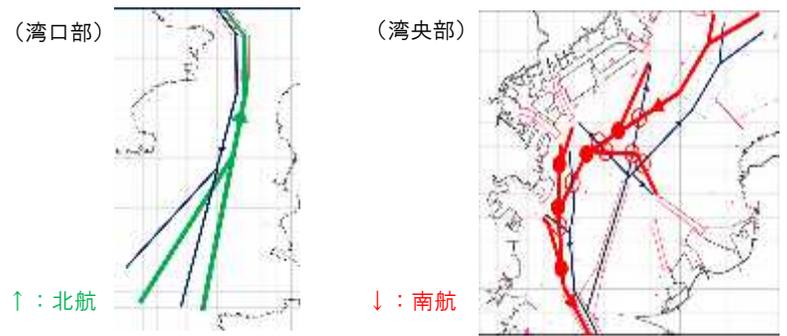
2 日本海難防止協会委員会における研究成果

○管制船舶の時間帯別通航状況（1日平均・月最大）



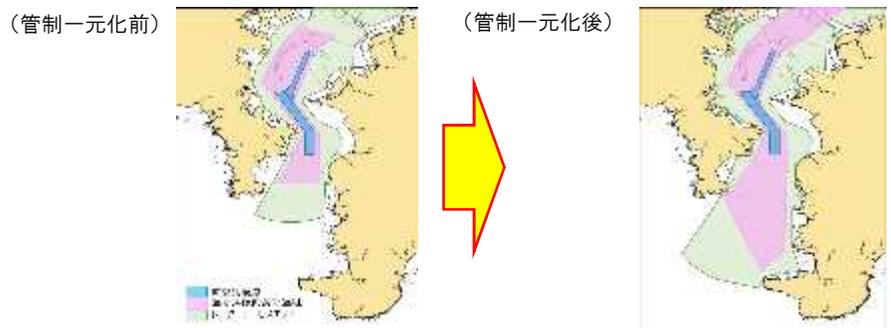
➢ 北航船は、早朝に非常に混雑し、希望する時間帯に入航できない場合あり。
管制待ち発生 ⇒ **通航間隔の見直しニーズ**

○湾口部及び湾中央部における交通流



- 湾口部は、比較的広い海域で整流化が図られている。
- 湾中央部は、合流船、横切り船等で極めて複雑な交通流にあり、**操船には特に注意を要する。**

○湾口部におけるレーダーサービスエリア及び情報聴取義務海域の拡大



- 湾口部は、管制一元化により、レーダーサービスエリアの拡大や情報聴取義務海域の拡大により、**一層の安全性の向上**が図られた。

- ✓ 通航間隔の見直しニーズ
- ✓ 湾中央部と湾口部の航行環境の違い
- ✓ 湾口部の安全性向上

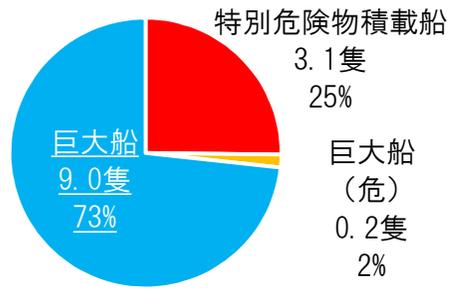
**北航船の
通航間隔の見直し
を検討**

○ 東京湾における巨大船通航間隔の見直し②

○ 操船シミュレーションの実施結果



- 油タンカー(333.0m)とコンテナ船(368.8m)との組み合わせによる船間距離について検証した結果、安全な船間距離は **1.5海里(7.5分相当)以上**
- 巨大船及び特別危険物積載船の入航間隔の基準は、15分から『**10分**』に**短縮可能**
- 安全に最大限配慮し、まずは危険物積載船を除く巨大船のみを先行し、『**段階的**』に実施



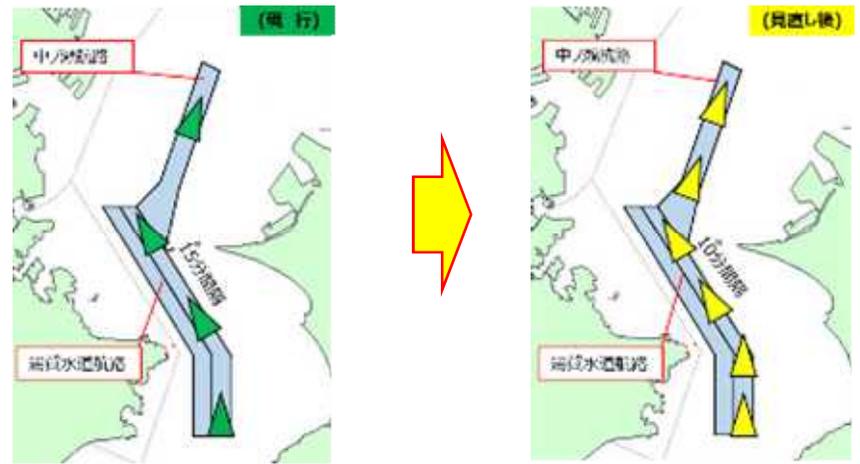
➢ 当面、15分間隔の管制船舶のうち**7割**の船舶を見直し

3 新基準

➢ **北航の巨大船（危険物積載船を除く。）が連続して入航する場合：10分**
 ※ただし、400m級コンテナ船を除く。

< 新基準 >

後船	先船	特別危険物積載船	巨大船		準巨大船	
			危険物積載船	危険物積載船を除く	危険物積載船	危険物積載船を除く
	特別危険物積載船	15	15	15	15	10
巨大船	危険物積載船	15	15	15	15	
	危険物積載船を除く	15	15	15→10	15→10	
準巨大船	危険物積載船		10	10	10	
	危険物積載船を除く		5	5	5	



➢ 巨大船の通航枠拡大 ⇒ **効率的な船舶運航・利便性の向上**

4 運用開始

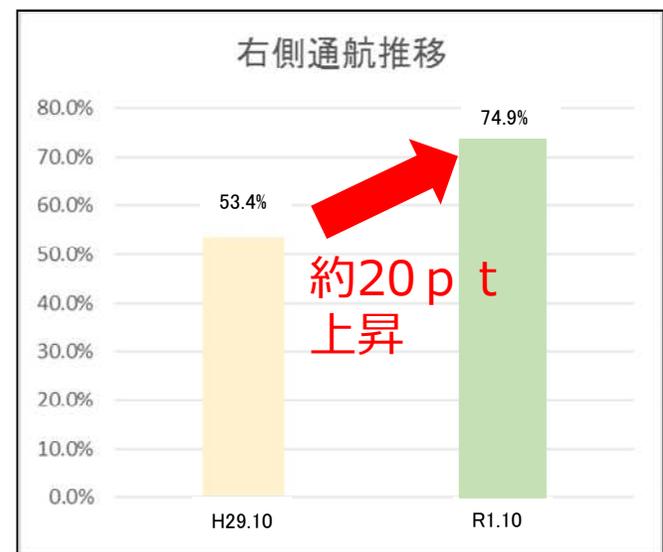
- 管制受付システムのプログラム改修（令和元年12月未完了）
- 運用開始：**令和2年2月1日受付分から新基準を適用**

○ 準ふくそう海域における安全対策(潮岬沖における安全対策の構築①)

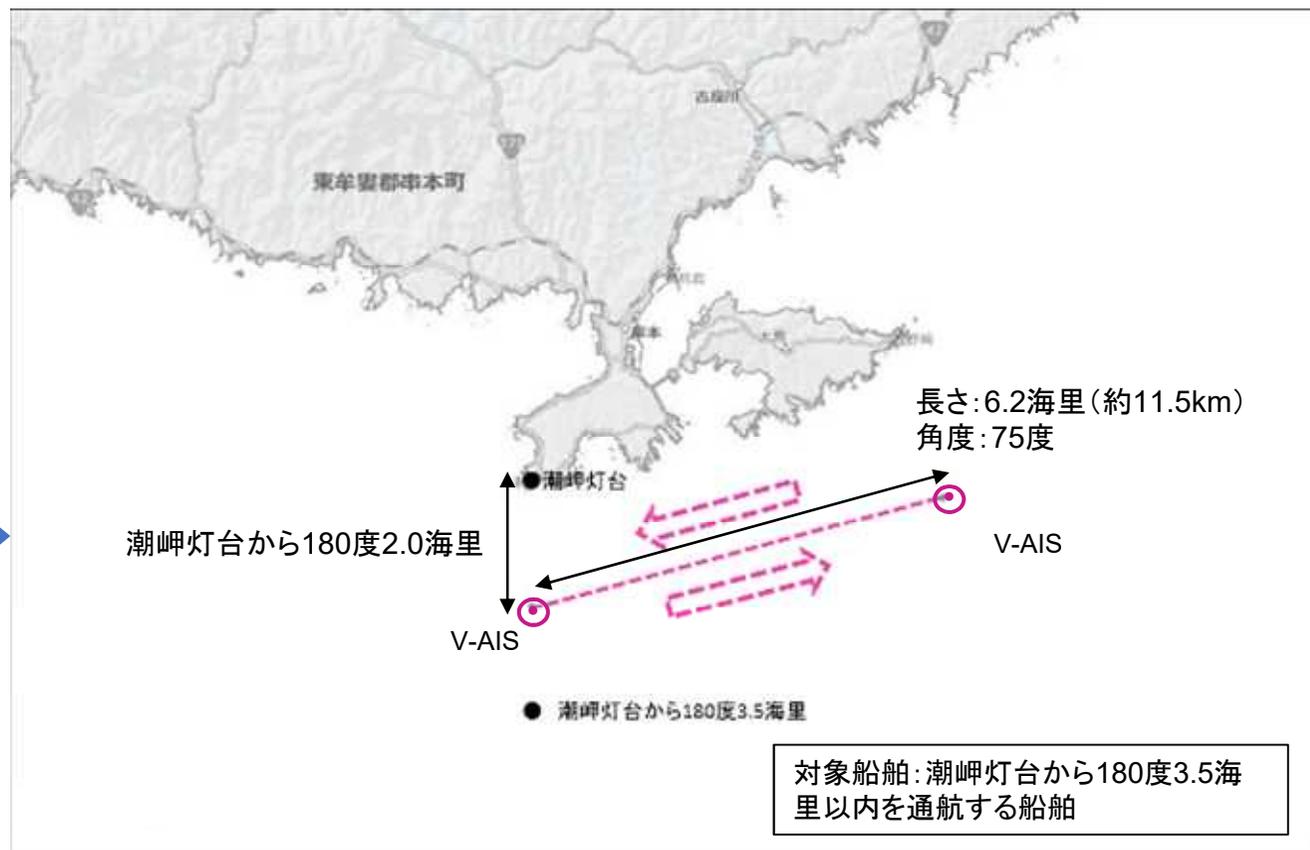


【経緯】

- 第3次交通ビジョン(平成25年10月)に「準ふくそう海域における安全対策を推進すること」が明記。伊豆大島西岸沖の安全対策の検討を開始。
- 海上保安庁と海上技術安全研究所が共同研究を実施し、日本海難防止協会が官学民による調査研究委員会を開催し、伊豆大島西岸沖の推薦航路の設置が望ましいとの結論を得た。
- 平成29年6月国際海事機関(IMO)本部において開催された第98回海上安全委員会(MSC98)で審議が実施され伊豆大島西岸沖の推薦航路の提案が採択された。
- 平成30年1月1日から伊豆大島西岸沖推薦航路の運用開始。



○ 準ふくそう海域における安全対策(潮岬沖における安全対策の構築②)



- ・第4次交通ビジョン(平成30年4月)に、準ふくそう海域の安全対策として、「潮岬沖の整流化対策の調査研究を実施すること」が明記された。
- ・整流化対策の検討を進めたところ、伊豆大島西岸沖に引き続き、潮岬沖にも推薦航路を設置することが望ましいとの結果が、令和2年2月に開催した官学民による調査研究委員会において得られた。
- ・海上人命安全条約(SOLAS条約)に基づく、推薦航路として採択を得るため、国際海事機関(IMO)への提案に向けた準備を進める。

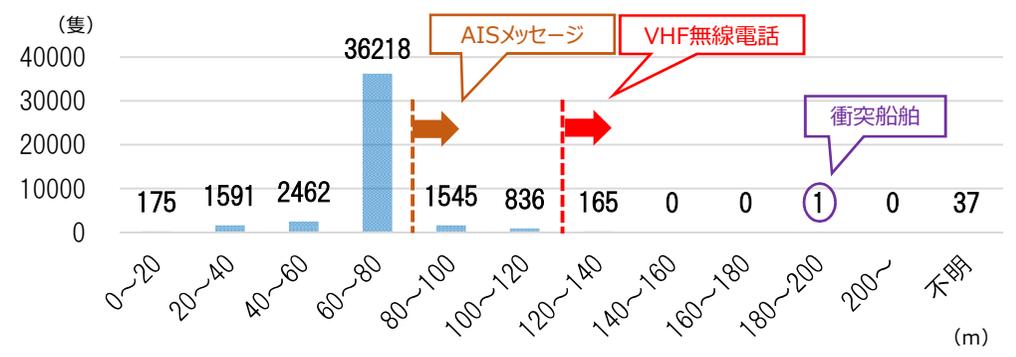
○ 事故実態を踏まえた安全対策(AISを活用した橋梁への衝突防止対策①)

○大島大橋貨物船衝突事故の概要



- ・日時 平成30年10月22日 0030頃
- ・船舶 マルタ籍貨物船E号 総トン数25,431トン 長さ約180m マスト高41.33m
- ・概要 E号は、韓国から関門海峡を経由して呉向け航行中のところ、大島大橋にマストを衝突させたもの。なお、昭和51年の開通以降衝突事故はなかった。

○大島大橋におけるAIS搭載船の通航実績



※過去3年(平成28~30年)の延通航隻数: 43,030隻
 (年平均: 14,343隻 月平均: 1,195隻 日平均: 39隻)

○大島大橋への衝突防止のための監視・情報提供

【運用開始日時】
平成31年2月1日0000~

【運用の方法】
大島大橋から7,400mに設定したラインを通過するAIS搭載船に対して、来島海峡海上交通センターから、次のとおり注意喚起を実施。

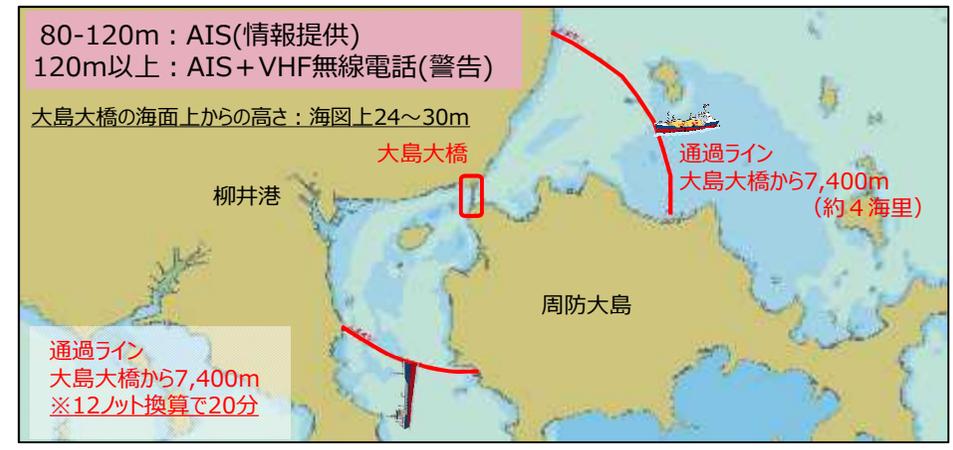
① AISメッセージによる注意喚起

- ・ **80m以上120m未満**の船舶に対し、**情報提供**(自動送信)を実施。
- ・ **120m以上**の船舶に対し、**警告**(自動送信)を実施。

② VHF無線電話による注意喚起

- ・ **120m以上**の船舶に対し、橋下海面高を情報提供するとともに、マスト高を確認の上必要な**警告**を実施。

※過去通航実績のある船舶及び大島大橋を通航しない柳井港向け船舶を除く。
 ※AIS情報に長さが入力されていない船舶についてはVHF無線電話でコンタクトを取り、必要な注意喚起を実施。



VHF無線電話による注意喚起(例)

マーチス ⇒(質問) 貴船の水面上の高さは?
 船舶 ⇒(回答) 本船の水面上の高さは、35メートルです。
 マーチス ⇒(情報) 大島大橋の桁下高は、24メートルから30メートルです。
 (警告) 大島大橋との衝突の危険あり。

○ 事故実態を踏まえた安全対策(AISを活用した橋梁への衝突防止対策②)

平成31年2月1日 運用開始
○ 大島大橋 (80m)

令和2年4月1日 運用開始
◇ 因島大橋(200m)
◇ 生名橋(80m)
◇ 伯方・大島大橋(80m)
◇ 安芸灘大橋(110m)
◇ 音戸大橋(80m)

令和2年4月1日 運用開始
◇ 下津井瀬戸大橋(100m)

令和2年2月1日 運用開始
◇ 新北九州空港連絡橋(60m)

令和2年2月1日 運用開始
◇ 鷹島肥前大橋(80m)
◇ 平戸大橋(80m)
◇ 生月大橋(90m)
◇ 大島大橋(100m)
◇ 伊王島大橋(80m)

○ 天城橋 (100m)
○ 天門橋 (100m)
○ 東大維橋 (全)
○ 西大維橋 (全)
○ 大矢野橋 (全)
○ 松島橋 (全)
○ 中の橋 (全)
○ 前島橋 (全)
○ 伊唐大橋 (全)
○ 黒之瀬戸大橋 (全)
○ 竹島大橋 (全)

令和元年12月20日 運用開始
◇ 東京湾アクアライン(80m)

令和元年12月25日 運用開始
◇ 関西国際空港連絡橋(70m)

・沿岸部の狭水道等に所在する53箇所の橋梁について、橋梁の高さ、通航実態等を考慮のうえ、対策の必要性を検討。
・検討の結果必要と判断された14箇所の橋梁に対し、AIS装置のプログラムを改修のうえ運用開始。

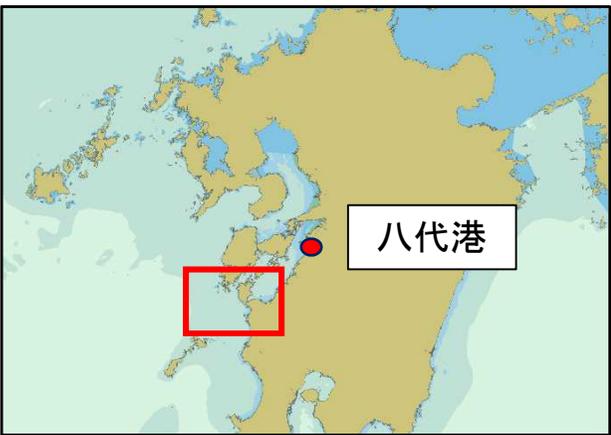
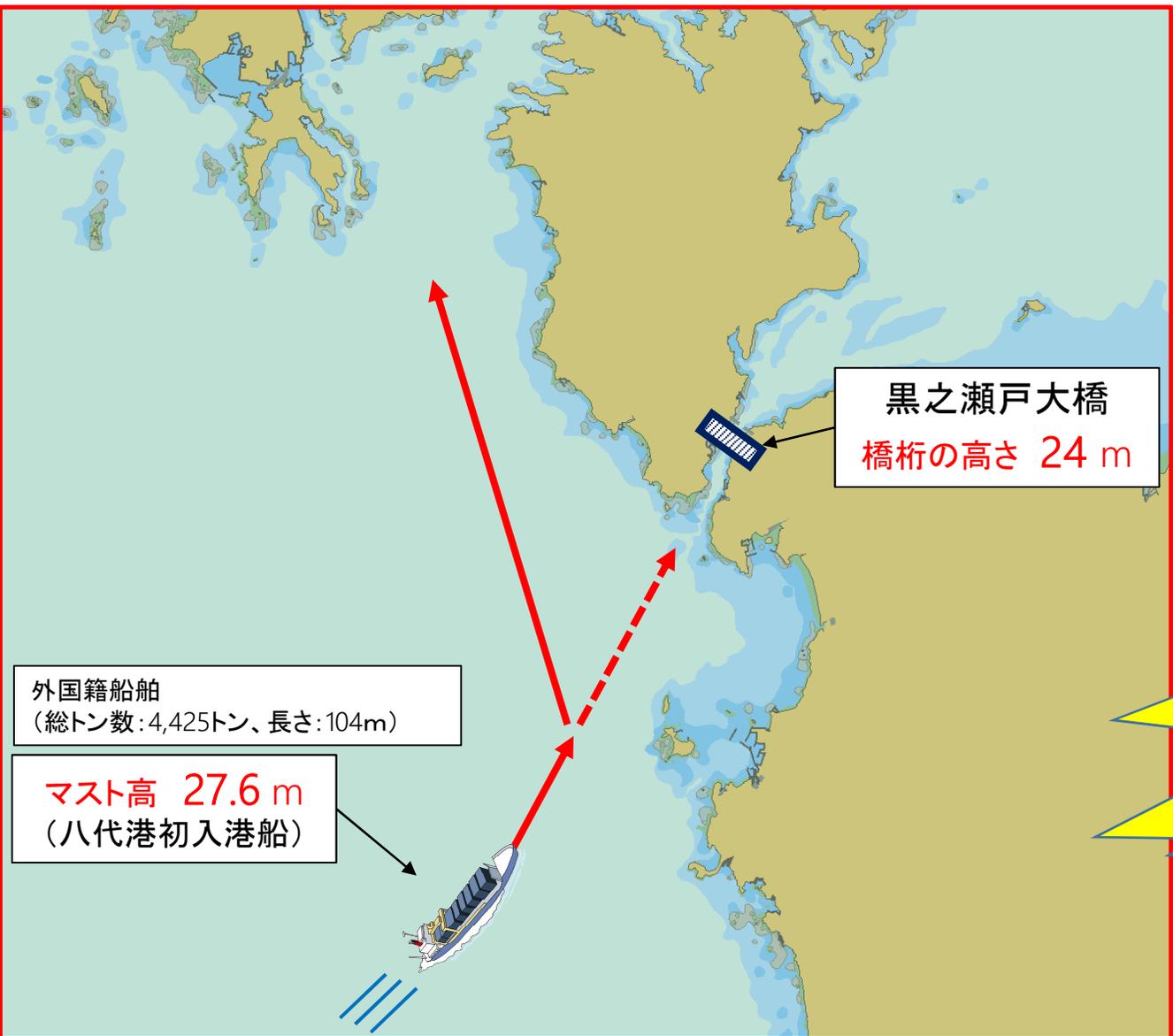
	実施中 (H31.4)	新規 運用開始	合計
三管区	0	1	1
五管区	0	1	1
六管区	1	6	7
七管区	0	6	6
十管区	11	0	11
合計	12	14	26

※十管区では、八代港・三角港に出入りする船舶に対する乗揚げ、行会い防止等に併せ、橋梁への衝突防止についても注意喚起している。

() : 対象船舶の長さ
全 : 全てのAIS搭載船舶

○ 参考 橋梁への衝突回避事例

令和2年2月28日 AIS運用官からの情報提供により、橋梁への衝突を回避した。



前方に橋があります！
質問: 貴船、マストの高さは何mですか？
警告: 安全な経路に変更し航行して下さい！



○ 灯台観光振興支援(灯台活用に関する有識者懇談会の中間とりまとめ)

灯台は、岬の先端の風景と調和して美しい景観を生み出し、歴史的・文化的に高い価値を有するものも多いが、地域による灯台活用を広げるためには、灯台に関する情報発信の強化や地域の関係者による連携した取組が必要である。

灯台活用のための主な課題

- ✓ 灯台の一般公開等の情報が一元的に入手できない
- ✓ 外国人を含む幅広い層に向けた情報発信が不十分
- ✓ 灯台の所有者・管理者の取組だけでは限界がある
- ✓ 若者を含め地域の人を広く巻き込む体制ができていない
- ✓ 持続可能な取組につながらない



灯台活用促進のための方策

情報発信の強化

- 情報発信手法の改善
 - 灯台に関する情報を一元的に発信するポータルサイトの立上げ
 - 情報の多言語化の推進
 - SNS、Youtubeや地域の観光サイトなど多様な情報発信

情報発信内容の改善

- 灯台本体に加え、レンズ、霧笛舎、灯台守の宿舍跡地、さらに地域の郷土史など現地の歴史的な施設・トピックの情報を充実
- 関連イベント・お祭り、周辺の観光施設・風景、映画での撮影シーンなどの関連情報を充実
- 灯台カードDigitalの充実



昭和30年代当時の灯台守の生活の様子 フレネルレンズ

地域連携の強化

- 地域連携の枠組み
 - 地方公共団体を中心とした地域の商店街、NPOなど、関係者による協議会等の組織（既存の協議会を活用することも検討）

- 灯台の一般公開（登れる化）の促進
 - 地方公共団体による一般公開事業拡大、灯台用地の活用促進

- 文化財や観光コースとしての活用
 - 文化財保護法改正を踏まえ、重要文化財等の文化財指定を推進
 - ハイキングコースのゴールなど、ランドマークとしての活用

- 灯台に親しみを持つような新たな活用
 - 公募によるデザイン灯台化、ラッピング、3Dマッピングの促進
 - 映画やドラマのロケ地としての活用の促進
 - 夜間の灯台見学、星空観察、音楽会、グランピングの実施



灯台へのラッピング 灯台を活用したウォーキングイベント

持続可能な取組のため、飲食物・グッズ販売、ツアー、キャンプ、有料イベントなど、地域の活性化に寄与するような活用方法について検討。国有財産の活用については、国と調整の上、可能なところから取り組む。

○参考 灯台イベントポータルサイト「灯台ノボリ ~灯台イベント盛りだくさん~」

「灯台ノボリ」トップページ

灯台ノボリ ~灯台イベント盛りだくさん~

全国 沖縄 九州 四国 中国 近畿 中部 北陸 関東 東北 北海道

検索

- 1 のぼれる灯台 平安名崎灯台
- 2 のぼれる灯台 残波岬灯台
- 3 のぼれる灯台 都井岬灯台
- 4 のぼれる灯台 出雲日御碕灯台
- 5 のぼれる灯台 角島灯台
- 6 のぼれる灯台 瀬神灯台
- 7 のぼれる灯台 大王崎灯台
- 8 のぼれる灯台 安曇崎灯台
- 9 のぼれる灯台 御前崎灯台
- 10 のぼれる灯台 初島灯台
- 11 のぼれる灯台 観音崎灯台
- 12 のぼれる灯台 尻屋崎灯台
- 13 のぼれる灯台 入道崎灯台
- 14 のぼれる灯台 嵐屋崎灯台
- 15 のぼれる灯台 犬伏崎灯台
- 16 のぼれる灯台 野島崎灯台
- 17 のぼれる灯台 (1.6基) スタンプラリー
- 18 サイクリングツアーに協力し因島の大浜崎灯台の内部を特別公開します
- 19 男木島灯台一般公開
- 20 厳前崎灯台の一般公開を実施します

1 2 3 >

Copyright © TOKOKAI. All rights reserved.

各イベント情報

灯台ノボリ ~灯台イベント盛りだくさん~

残波岬灯台と美ら海フォトコンテスト2019

残波岬灯台と美ら海 フォトコンテスト

開催日時：2019年11月1日(土)～11月10日(日) 開催場所：残波岬灯台(沖縄県) 応募期間：2019年10月1日(日)～10月31日(日) 応募方法：残波岬灯台のホームページから応募

残波岬灯台(沖縄県)「フォトコンテスト開催」

灯台ノボリ ~灯台イベント盛りだくさん~

サイクリングツアーに協力し因島の大浜崎灯台の内部を特別公開します

大浜崎灯台の内部を特別公開します

開催日時：2019年11月1日(土)～11月10日(日) 開催場所：大浜崎灯台(広島県) 応募期間：2019年10月1日(日)～10月31日(日) 応募方法：大浜崎灯台のホームページから応募

大浜崎灯台(広島県)「サイクリングツアーに合わせた特別公開」

灯台ノボリ ~灯台イベント盛りだくさん~

小学生で作ったアートタイルを学品灯台に展示！

学品灯台に小学生のアートタイルを展示

開催日時：2019年11月1日(土)～11月10日(日) 開催場所：学品灯台(広島県) 応募期間：2019年10月1日(日)～10月31日(日) 応募方法：学品灯台のホームページから応募

学品灯台(広島県)「小学生作成のアートタイルを展示」