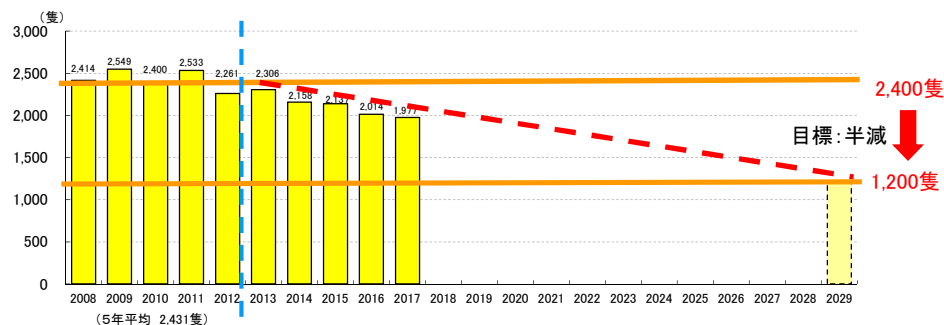


### 3 計画期間

本ビジョンの計画期間は、答申(平成30年)からおおむね5年とする

### 4 船舶事故に係る計画目標

第3次交通ビジョンに掲げた「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べきである。」とする長期目標の達成を引き続き目指すとともに、以下のとおり、計画目標を設定。



長期目標の達成状況

#### (1) 船舶事故隻数の減少

本ビジョン計画期間最終年である2022年までに船舶事故隻数を1,600隻以下※とする。

※ 2020年代中に船舶事故隻数を半減させる(約2,400隻から約1,200隻以下とする。)という長期目標を達成するためには、2017年の船舶事故隻数約2,000隻から約800隻の減少が必要なところ、本ビジョン計画期間最終年までに、その半分の約400隻を減少させる。

#### (2) ふくそう海域における大規模海難の防止

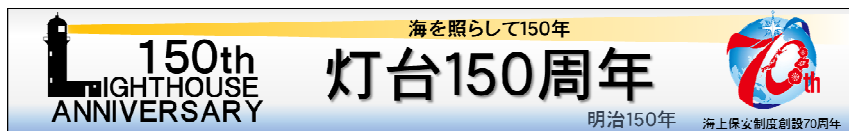
ふくそう海域における航路を閉塞するような社会的影響が著しい大規模海難の発生数をゼロとする。

#### (3) ふくそう海域における衝突、乗揚げ事故隻数の減少

第3次交通ビジョン計画期間中の5か年平均の事故隻数42隻に対して、本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。

#### (4) 台風、異常気象時における港内の衝突、乗揚げ事故隻数の減少

台風、異常気象時における港内の衝突、乗揚げ事故隻数(20トン未満の船舶を除く。)について、第3次交通ビジョン最終年である平成29年の衝突、乗揚げ事故隻数4隻に対して、本ビジョン計画期間(5年間)は年平均2隻に半減させる。



【交通ビジョンに関する問合せ先】 海上保安庁交通部企画課海上交通企画室 電話03-3591-6361

【国土交通省HP(審議資料等)] [http://www.milt.go.jp/policy/shingikai/s303\\_senpakuanzen01.html](http://www.milt.go.jp/policy/shingikai/s303_senpakuanzen01.html)

【海上保安庁HP(交通ビジョン)] <http://www.kaiho.milt.go.jp/seisaku/4thkotsuvison.html>

# 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

平成30年4月20日、交通政策審議会から第4次交通ビジョンとして「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」が答申されました。本ビジョンでは、技術革新等めまぐるしく変化する社会情勢を踏まえ、今後取り組むべき事項と計画目標が示されました。

海上保安庁は、本ビジョンに基づき、海上安全の向上のための取組を強力に推進してまいります。



### ■第4次交通ビジョンのポイント

#### ✓「船舶交通安全の確保」から「海の安全の創造」へ

カヌーやSUP等の活動が出現、活発化しており、船舶以外の対象も含めた海上の安全対策を推進。さらに、i-Sea-netによる様々な海上活動情報の統合・分析・提供、官民の関係機関が一堂に会したサミットの開催等により、能動的な安全対策を推進。

#### ✓「自助」「共助」の明確化

海上保安庁が行う安全対策に加え、「自助」、「共助」の重要性を明記し、官民協働によるウォーターセーフティガイドの作成・普及、米国等の海外事例を参考とした海上安全指導員等民間による活動の活性化の検討等を推進。

#### ✓新たな課題に対応した安全対策の推進

大型クルーズ船の安全確保、東京湾における巨大船通航間隔見直し、自動運航船実用化への対応等により、生産性向上・効率化、地域活性化等の新たな課題に対しても、安全確保を第一としつつ、十分に配慮した対策を推進。

#### ✓安全対策の重点化

「船舶事故(アクシデント)」、「インシデント」の考えを導入し、民間救助機関等により救助された事案も取り入れ、より「船舶事故(アクシデント)」に対する調査等を強化し、安全対策を重点化。



海上保安庁 平成30年4月



# ■第4次交通ビジョンの概要

## 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

- ・安全対策の重点化  
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
- ・民間関係団体等との連携による安全意識の高揚  
官民の関係機関が一同に会したサミット開催等により連携強化等を推進
- ・ウォーターアクティビティのセーフティガイドの策定  
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
- ・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
- ・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
- ・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



ウォーターアクティビティ(カヌー)



コンテナ船  
LNG燃料供給船  
コンテナ船へのLNGバンカリング(イメージ)

### (2) 海上における生産性向上、効率化への対応

- ・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
- ・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簡易な入出港シミュレーションを実施
- ・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
- ・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



寄港中の大型クルーズ船

### (3) 地域を活かす海上安全行政の推進

- ・大型クルーズ船の安全対策(再掲)
- ・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



公園・遊歩道整備(野間埼灯台)

### (4) 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、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

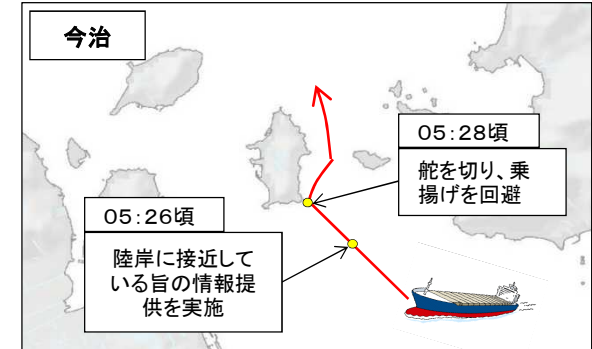
### (5) 2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会に向けた取組

準備期間中の海上工事や大会期間中の会場周辺海域での海上交通等の安全対策を推進

## 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

- ・海上交通管制の一元化
- ・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
- ・準ふくそう海域における安全対策
- ・事故実態を踏まえた安全対策
- ・AISの普及促進等
- ・効果的な人材の育成、確保



海上交通センター運用管制官からの情報提供による乗揚げ回避

### (2) 小型船舶の安全対策

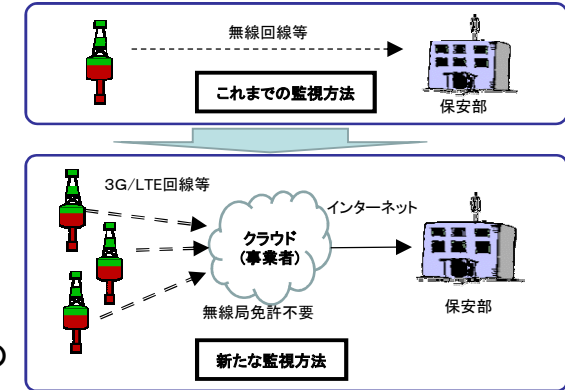
- ・事故実態を踏まえた安全対策
- ・AISの普及促進等(再掲)
- ・「海の安全情報」の充実強化



小型船舶、水上オートバイへの指導

### (3) 航路標識等の整備、管理

- ・既存標識の合理化
- ・新設標識の厳選
- ・港内信号所の合理化の検討
- ・航路標識等の老朽化対策等の推進
- ・新たな航路標識監視システムの導入
- ・ドローン及び新技術等による保守業務、経費のスリム化



新たな航路標識監視システム(イメージ)

### (4) 防災、減災対策

- ・海上交通管制の一元化(再掲)
- ・各港における津波、台風等の災害対策
- ・「海の安全情報」の充実強化(再掲)
- ・航路標識等の耐震、耐波浪対策の推進



補強前 補強後  
鉄筋コンクリートを用い建物及び基礎の補強を実施  
灯台の耐震補強工事

### (5) 戦略的技術開発、国際連携の推進

- ・船舶動静予測機能の技術開発
- ・AIS非搭載船の動静把握技術の開発
- ・VDESの国際標準化への参画及び活用に向けた検討
- ・ASEAN諸国等への支援
- ・国際機関における活動



日本の支援によりマレーシアに設立されたVTS管制官のためのASEAN地域訓練センター