

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（2021年度）

2021年6月30日
海上保安庁交通部

推進アクションプラン（2021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・・・5
 - 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・・・7
- (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・・・8
 - 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・・・9
 - 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・・・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・・・14
 - 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・・・15
 - 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・・・17
 - (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（㊟は2020年度の新たな取組）	2021年度の具体的取組	計画
<p>安全対策の重点化</p> <p>ア 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>○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>○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>○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>㊟船舶交通安全部会において、船舶事故（アクシデント）及びインシデントの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正規判定基準を決定することを報告</p> <p>㊟第5次交通ビジョンから採用することとしている船舶事故（アクシデント）及びインシデントの基準を策定・検証するため、「船舶事故（アクシデント）及びインシデントの暫定判定要領」を策定し、管区通知実施（令和3年1月から管区によるA I判定を実施）</p>	<p>○暫定判定基準に係る管区意見等を踏まえ、船舶事故（アクシデント）及びインシデントの正規判定基準の検討を実施する。</p> <p>○船舶事故（アクシデント）及びインシデントの正規判定基準の方向性について令和3年度の船舶交通部会で報告する。</p> <p>○船舶事故（アクシデント）を対象とした長期目標の妥当性について引き続き検討する。</p>	<p>○引き続き取組を推進する。</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>イ 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>○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>・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> <p>○JBWSS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、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>○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>㊟コロナ禍のため今夏開設されない海水浴場への対応として、関係省庁間で問題意識を共有し、警察、自治体、日本ライフセービング協会等の民間関係団体等と連携し、安全対策の徹底を図った。</p> <p>㊟新たな海上安全指導員制度として検討を進めている海難防止から海難救助までを一貫通貫に実施する「海難の予防・救助における民間主導の共助システム」の構築のため、民間団体等の知見を各管区海上保安本部の担当官が習得するための講習会（コロナウイルス感染症防止対策のためオンラインで開催）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>○コロナ禍において開設されない海水浴場に対して、引き続き関係省庁と情報共有を行うとともに、警察、自治体、民間団体等と連携した安全対策を実施する。</p> <p>○「海難の予防・救助における民間主導の共助システム」の構築のため、引き続き、民間団体等の知見を各管区海上保安本部の担当官等が習得するための講習会を開催する。</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（◎は2020年度の新たな取組）	2021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>○水上オートバイ、遊泳、カヌー、SUP、ミニボート、釣り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>○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>○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>○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>○政府広報を活用したウォーターセーフティガイドの周知啓発を実施</p> <p>◎ミニボートの検証動画をウォーターセーフティガイド（ミニボート編）に掲載し、内容の充実強化を実施</p> <p>◎ウォーターセーフティガイド（水上オートバイ編、ミニボート編、遊泳編）に新たな安全情報を掲載し、内容の充実強化を実施</p> <p>◎ウォーターセーフティガイドの改修を図り、スマートフォンサイトを構築</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>○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>○ウォーターセーフティガイドのユーザーへの効果的な周知方法について、以下の具体的な手法による検討を行う。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・大手ショッピングサイトとの連携 ・アクティビティ毎のリーフレット作成 <p>○政府広報を活用したウォーターセーフティガイドの周知啓発を継続する。</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>○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>○訪船指導、海上安全教室、海難防止講習会において啓発活動を実施</p>	<p>○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（⑩は2020年度の新たな取組）	2021年度の具体的取組	計画
<p>民間による安全対策の推進</p> <p>オ 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>	<p>○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</p> <p>○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</p> <p>○USCGオグジュアリーに関する現地調査</p> <p>○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</p> <p>⑩新たな海上安全指導員制度として海難防止から海難救助までを一気通貫に実施できる「海難の予防・救助における民間主導の共助システム」の構築（現行のプレジャーボートの活動に対象を限定したものから、カヌー、SUP等の船舶以外も対象として、現在の制度を多様性のある形に拡大・発展）に向けて、民間団体水上オートバイ隊員に講習を実施</p> <p>⑩海難の予防・救助における民間主導の共助システムの構築に係る関連通達等を整備</p> <p>⑩海難の予防・救助における民間主導の共助システムの構築において海上安全指導員やその活動の組織母体となる小型船安全協会等との連携を強化し、この自立的な活動と活動の活性化を図るための通達を各管区海上保安本部へ発出</p>	<p>○IBWSSに継続して参加する。</p> <p>○新たな海上安全指導員制度として海難の予防・救助における民間主導の共助システムの構築の運用を開始する。</p> <p>○同制度のリーディングケースとなる取組を実施する。</p>	<p>○新たな海上安全指導員（海難の予防・救助における民間主導の共助システム）の育成と活用を推進する。</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（⑩は2020年度の新たな取組）	2021年度の具体的取組	計画
<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>カ 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】 ○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WGIに参画し、航行安全の観点で必要な指導、助言を実施</p> <p>○2019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</p> <p>⑩新たに3つの促進区域が指定され、事業者公募手続きの開始に伴い関係省庁からの情報収集や必要な助言を実施</p> <p>⑩4つの有望な区域が選定されたことに伴い、各地で開催された協議会に参画</p> <p>【液化水素運搬船】 ○2018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>○事業者からの情報収集を行い、必要な指導、助言を実施</p> <p>⑩2020年9月、荷役準備作業における液化水素混合ガスの大気放散に係る液化水素運搬船の航行安全・海上防災対策の追加検討に関し、必要な指導、助言を実施</p> <p>【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、事業者に対し、必要な指導、助言を実施</p> <p>○LNG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>○LNG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。</p> <p>⑩2020年10月及び12月に三河港にて実施されたLNGバンカリングの際、事業者に対し必要な指導、助言を実施</p>	<p>【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。</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、事業者を行う者に対し、必要な指導、助言を実施する。</p> <p>【液化水素運搬船】 ○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。（当初、2020年10月に入港予定だったが、COVID-19の影響に伴い受入れ時期未定）</p> <p>【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、事業者を行う者に対し、引き続き必要な指導、助言を実施する。</p> <p>○一般岸壁にけい留するLNGバンカリング船の停泊許容量等について課題の抽出を行い、必要な見直しを実施する。</p>	<p>【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、事業者を行う者に対し、必要な指導、助言を実施する。</p> <p>【液化水素運搬船】 ○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】 ○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（◎は2020年度の新たな取組）	2021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	○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】 ○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】 ○前倒し措置の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 ○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 ○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 ◎簡易操船シミュレーションで得られたデータの活用について管区部内研修に併せ、共有を実施	○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に、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に、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	○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 ○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 ○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 ○IMO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 ◎諸外国の海事機関等と、自動運航船の実用化についてweb会議等を実施し、海外の動向についての情報収集を実施 ◎自動運航船の実用化に向け、国内で予定されている実証実験について、事業者等との意見交換及び情報収集を実施	○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ーナ、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	○高齢の操船者による海難の調査・分析を行い、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（㉔は2020年度の新たな取組）	2021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	<ul style="list-style-type: none"> ○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 協力事例：灯台を巡るツアー、プロジェクションマッピング、灯台ワールドサミット等 ○灯台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） <ul style="list-style-type: none"> 2018：参観灯台の拡大（尻屋埼灯台） 2019：皇室と灯台に関する資料展示 2020：重要文化財指定に係るパネル展示 ○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 ○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 ○関係団体等と連携し灯台イベントポータルサイトを開設 ㉔民間団体と連携し「海と灯台ウィーク（11月1日～8日）」を実施したほか、民間団体が実施する灯台を中心にしたモデル事業等へ協力 	<ul style="list-style-type: none"> ○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。 	<ul style="list-style-type: none"> ○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	<ul style="list-style-type: none"> ○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 	<ul style="list-style-type: none"> ○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。 	<ul style="list-style-type: none"> ○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（㊟は2020年度の新たな取組）	2021年度の具体的取組	計画
<p>海上活動情報の統合と活用</p> <p>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</p>	<p>○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</p> <p>○2020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</p> <p>○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</p> <p>㊟オープンデータ化の一環として、海洋状況把握（MDA）から政府関係者に対しA I S情報を提供</p>	<p>○海の安全情報に対する利用者ニーズ等を踏まえ、海上活動情報の統合と活用等のありべき姿について整理する。</p>	<p>○より安全に資する情報を国民に提供するための海の安全情報の充実強化等を検討する。</p>

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（㊟は2020年度の新たな取組）	2021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 ○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 ○東京港における在泊船調査及び安全啓発を実施 ○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 ○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 ○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 ○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 ○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 ○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	○沿岸域情報提供システムの機能強化の一環として、以下の機能を実施 ・大規模地震発生時における注意喚起情報自動発出 ・弾道ミサイル発射事案発生時における緊急情報自動発出 ・海域利用者の多様性に伴う英語ページの新設 ○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 ○2019年6月からLアラート（災害情報共有基盤）へ配信を開始 ㊟2020年10月からセキュリティ強化の一環として、Webサーバーのシステム改修を実施	○海の安全情報に対する利用者ニーズ等を踏まえ、緊急情報配信サービス利用登録者増加に向けた取組を実施する。	○より多くの海域利用者が安全に資するため海の安全情報の充実強化等を検討する。 ○将来的に通信回線4Gから5Gへの移行を見据え、これまでどおり海上において海の安全情報の利用（通信確保）が維持できるよう通信事業者等と必要な調整を行う。
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（㊟は2020年度の新たな取組）	2021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。 ○大阪湾海上交通センターと大阪港内管制室との統合を検討する。	○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 2020年：43隻 ○AIS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 ○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。 ○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。 ○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。
ウ	準ふくそう海域における安全対策	○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 ○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。 ㊟2020年6月、潮岬沖推薦航路の設置に向けて、国際海事機関へ提案を実施（COVID-19の影響に伴い、NCSR8では真に緊急的案件しか取り扱わないことから、NCSR8での提案は取り下げ、次回のNCSR9で改めて提案を予定） ㊟準ふくそう海域の整流化対策として、海技研と共同研究契約書を締結し、御前埼沖の操業実態アンケート調査を実施	○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。 ○整流化対策が必要な海域について、検討を行う。	○整流化対策が必要な海域の検討を行う。

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（㊟は2020年度の新たな取組）	2021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>○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>○「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>○臨海部の海上空港等の施設を選定し、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</p> <p>○2019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、湾外避難の推奨などの事故防止対策を実施</p> <p>○2019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</p> <p>㊟走錨事故防止対策を講じる臨海部の施設を追加し、台風接近時に錨泊制限等を実施。</p> <p>㊟令和2年6月、走錨等に起因する事故の再発防止等に係る更なる安全対策の在り方について交通政策審議会に諮問し、令和3年1月、湾外避難勧告・命令制度等の法制度の創設が必要との答申を得た。</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> <p>○左記審議会からの答申を踏まえ、湾外避難勧告等の法制化を目指す等、引き続き、走錨事故防止対策を着実に推進する。</p>	引き続き取組を推進する。
オ AISの普及促進等	<p>○AIS普及に係る関連会議等への参加</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、AIS普及促進リーフレットの配布を実施</p> <p>○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>○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>○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</p> <p>㊟各地区における小型船舶の事故防止に係る関係機関連絡会等において、普及を促進</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。	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（◎は2020年度の新たな取組）	2021年度の具体的取組	計画
<p>カ 効率的な人材の育成、確保</p>	<p>【港長業務】 ○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） ○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 ○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 ○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 ○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】 ○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） ○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） ○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 ○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 ○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） ○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） ○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】 ○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、2020年度6名） ○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】 ○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】 ○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。 ○管制課程の教育訓練内容の向上に努める。 ○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。 ○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】 ○有資格者の採用を継続する。 ○建築士養成研修を継続する。</p>	<p>【港長業務】 ○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】 ○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】 ○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（㊟は2020年度の新たな取組）	2021年度の具体的取組	計画
ア	<p>事故実態を踏まえた安全対策</p> <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） ○「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 ○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 ○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 ○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 ○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、 ・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 の3つを重点ターゲットとして決定 ○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 ㊟海事局と連携し遵守事項違反通知の適用範囲の拡大に向けた検討を実施 ㊟プレジャーボートの運航不能（機関故障）対策として、ユーザーに対する定期的な点検整備の推奨、適切なタイミングでの機関整備の啓発を実施 ㊟ミニボートの浸水・転覆対策として、風浪がミニボートに及ぼす影響等の検証を実施し、検証動画をウォーターセーフティガイド（ミニボート編）に掲載するなど内容の充実強化を実施 ㊟漁船、遊漁船の衝突対策として、関係機関と連携の上、パトロール活動、各種講習会、訪船指導等を通じて適切な見張りの徹底等について周知・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。 ○関係機関と連携した安全対策等を実施する。 ○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。 ○海事局と連携し遵守事項違反通知の適用範囲を拡大することで、再教育講習を受講させる機会を増やし、事故の再発防止を図る。 ○引き続き、 ・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 の3つを重点ターゲットとする。 ○プレジャーボートの運航不能（機関故障）対策として、ユーザーに対する定期的な点検整備の推奨、適切なタイミングでの機関整備の啓発を図るために以下取組みを実施する。 ・海事局等との合同キャンペーンの実施 ・全国の海上保安部署による、小型船舶免許更新時等における海難防止講習会やマリナー等の訪船指導等の実施 ・マリン事業協会、日本海洋レジャー・安全振興協会、JCI（日本小型船舶検査機構）、JEIS（日本船舶職員養成協会）等の民間関係団体と連携を図り、民間団体による周知啓発を推進する。 ○ミニボートの浸水・転覆対策として、ウォーターセーフティガイド（ミニボート編）を充実強化させるとともに、海上保安庁Twitter等を活用した周知を実施する。 ○漁船、遊漁船の衝突対策として、関係機関と連携の上、パトロール活動、各種講習会、訪船指導等を通じて適切な見張りの徹底等について周知・啓発を実施する。</p>	<p>○引き続き取組を推進する。</p>
イ	<p>AISの普及促進等（再掲）</p> <p>2 (1) オ AISの普及促進等</p>	<p>2 (1) オ AISの普及促進等</p>	<p>2 (1) オ AISの普及促進等</p>
ウ	<p>「海の安全情報」の充実強化（再掲）</p> <p>1 (5) イ（エ）「海の安全情報」の充実強化</p>	<p>1 (5) イ（エ）「海の安全情報」の充実強化</p>	<p>1 (5) イ（エ）「海の安全情報」の充実強化</p>

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（㊟は2020年度の新たな取組）	2021年度の具体的取組	計画
ア	既存標識の合理化	○2019年度は、50基を廃止 ㊟2020年度は、13基を廃止 ※利用者の意見等を勘案し、同一港湾等における安全上問題のない2基の廃止にあわせ、1基設置による合理化を実施。	○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。 ○2021年度は、6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	○航路標識の新設については、海上交通法令の運用上必要なものを対象として、必要性が高く、公共性を十分に満たすものを厳選。	○厳しい財政事情を踏まえ、引き続き、これまでの取組の考え方を踏襲する。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	○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	○2018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330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17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	○新たな航路標識監視装置を30基に整備する。	○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 ○情報通信課において、庁内のドローン運用管理要領が定められた ○情報通信課及び教育訓練管理官が実施する操縦研修に参加	○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。 ○操縦訓練・研修に参加	○庁内ドローンWGに参画し、全庁的な導入の動向に合わせ対応する。
	(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 ㊟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8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2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5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4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（㊟は2020年度の新たな取組）	2021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 ㊟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、各港における津波等の災害対応について必要な見直しを実施 ㊟各港における勧告の適正運用、船舶に対する安全指導（早期避難）を徹底	○勧告の適正運用、船舶に対する安全指導（早期避難）を引き続き徹底する。 ○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。
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	○12基の耐震補強整備、12基の耐波浪整備を行う	○2021年度整備完了予定

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（㊟は2020年度の新たな取組）	2021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 ○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 ○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 ㊟東京湾海上交通センターにおいて、走錨早期検出（走錨早期警戒システム）の実海域データによる検証を実施 	<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討を行う。 ○走錨早期警戒システムの試験導入を行う。 	<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 ○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 ○通航船舶実態調査等の自動化に向け、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 ○2018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） ○2018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 ㊟2020年5月のIMO第102回海上安全委員会にVDES導入のためのSOLAS条約の改正を提案したが、COVID-19の影響により審議が延期 	<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、IALA e-Navigation委員会等への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。 ○IMO第103回海上安全委員会においてSOLAS条約改正案の審議に参加。 	<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（◎は2020年度の新たな取組）	2021年度の具体的取組	計画
エ ASEAN諸国等への支援	<p>【VTS管制官育成】</p> <p>○日ASEAN交通連携の枠組みにおいて、2017年7月にマレーシアに設立されたASEAN地域訓練センターにおける研修 2018年10月～2月 第2回管制官コース（18名修）</p> <p>○2019年に新たな管理者コース及びe-learningシステムを利用した管制官コースを開設 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） ◎2020年10月から第4回管制官コースを予定していたが、COVID-19の影響により延期（2021年3月からの開始を目指す）</p> <p>【ガイドライン策定】</p> <p>○2018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 ○2020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 ◎2020年11月 第18回日ASEAN交通大臣会合においてガイドライン案承認（プロジェクト終了）</p> <p>【JICA関連】</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」に毎年講師を派遣、海上交通分野に係る講義を実施 ◎2020年度はCOVID-19の影響によりWeb形式で講義を開催</p>	<p>○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。</p> <p>○日ASEAN交通連携の枠組みにおいて、ASEAN諸国における小型船舶等への情報提供構築を支援するガイドラインの作成を開始する。2021年度は現地又はWeb調査を実施しASEAN諸国の情報提供の現況を把握する。</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」に引き続き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。</p> <p>○2022年度以降はWeb又は招聘会議等によりASEAN諸国担当官と調整のうえ小型船への情報提供業務構築のガイドライン作成作業を進める。</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、2016年12月以降、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の国際機関移行に向けた協議等に積極的に参加</p> <p>○2020年2月にはIALAの国際機関移行のための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>◎2021年1月、フランスにおいてIALAの国際機関移行のための条約の署名式が開催され、以後12か月間各国へ署名開放されたことから、同条約への署名及び批准に向けた国内手続きについて、外務省と協力し対応</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>○引き続き、我が国におけるIALAの国際機関移行のための条約承認に向け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の国際機関移行後の体制等に係る議論へ参画する。</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	2021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="640 355 1344 488"> <thead> <tr> <th></th> <th>平成30年</th> <th>令和元年</th> <th>令和2年</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>船舶事故（アクシデント）</td> <td>1896</td> <td>1904</td> <td>1940</td> </tr> <tr> <td>インシデント</td> <td>683</td> <td>554</td> <td>516</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="640 592 1344 724"> <thead> <tr> <th></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> <th>令和2年</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>船舶海難隻数(隻)</td> <td>2014</td> <td>1977</td> <td>2189</td> <td>2058</td> <td>1961</td> </tr> <tr> <td>死者・行方不明者数(人)</td> <td>56</td> <td>82</td> <td>75</td> <td>64</td> <td>86</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="640 812 1344 944"> <thead> <tr> <th></th> <th>平成30年</th> <th>令和元年</th> <th>令和2年</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>船舶事故（アクシデント）</td> <td>313</td> <td>292</td> <td>393</td> </tr> <tr> <td>インシデント</td> <td>77</td> <td>108</td> <td>102</td> </tr> </tbody> </table>		平成30年	令和元年	令和2年	船舶事故（アクシデント）	1896	1904	1940	インシデント	683	554	516		平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年	船舶海難隻数(隻)	2014	1977	2189	2058	1961	死者・行方不明者数(人)	56	82	75	64	86		平成30年	令和元年	令和2年	船舶事故（アクシデント）	313	292	393	インシデント	77	108	102	<p>○本施策目標達成には、今後年平均170隻の船舶事故減少（2年間で340隻減少）が必要であることを念頭に、特に海難発生割合が最も多いプレジャーボートの運航不能（機関故障）の大幅に減少させるため、以下の取組により達成を目指す。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・海事局等との合同キャンペーンの実施 ・全国の海上保安部署による、小型船舶免許更新時等における海難防止講習会やマリーナ等の訪船指導等の実施 ・マリン事業協会、日本海洋レジャー・安全振興協会、JCI（日本小型船舶検査機構）、JEIS（日本船舶職員養成協会）等の民間関係団体と連携を図り、民間団体による周知啓発を推進
	平成30年	令和元年	令和2年																																									
船舶事故（アクシデント）	1896	1904	1940																																									
インシデント	683	554	516																																									
	平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年																																							
船舶海難隻数(隻)	2014	1977	2189	2058	1961																																							
死者・行方不明者数(人)	56	82	75	64	86																																							
	平成30年	令和元年	令和2年																																									
船舶事故（アクシデント）	313	292	393																																									
インシデント	77	108	102																																									
<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</p> <p>2018年：0隻</p> <p>2019年：0隻</p> <p>2020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	2021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 2020年：28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>・2020年に発生した海難隻数は1隻で、入港中、強風により圧流され係留中の船舶と衝突したものの。</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>