

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

答申(案)

平成30年2月1日

交通政策審議会海事分科会

船舶交通安全部会

目次

第1 はじめに.....	1
第2 海洋をめぐる情勢認識と課題等.....	2
1 第3次交通ビジョンの取組状況.....	2
(1) 主な施策の取組状況.....	2
(2) 目標の達成状況.....	3
2 海難発生状況.....	5
3 海洋をめぐる情勢認識と課題.....	6
(1) 基本的な施策の確実な推進.....	6
(2) 社会情勢の変化に伴う海洋をめぐる新たな課題.....	6
ア 社会情勢の変化.....	6
イ 海洋への影響と新たな課題.....	7
(ア) 海上活動の多様化、活発化.....	7
(イ) 技術革新.....	7
(ウ) 海上交通分野における生産性向上、効率化.....	7
(エ) 海上活動に係る情報ニーズの高まり.....	7
(オ) 海運、水産環境の変化.....	8
(カ) 大規模自然災害への備え.....	8
(キ) 2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会の開催.....	8
(3) 課題取組に際しての基本的考え.....	8
ア 「自助」、「共助」の推進.....	8
イ 地域を活かす海上交通安全行政の推進.....	9
第3 本ビジョンで重点的に取り組むべき事項.....	10
1 新たな課題への取組.....	10
(1) 多様化、活発化する海上活動への対応.....	10
ア 課題.....	10
イ 課題解決のための施策.....	10
(ア) 民間関係団体等との連携による安全意識の高揚.....	10
(イ) マリンアクティビティのウォーターセーフティガイドの策定.....	10
(ウ) 自己救助体制の確保.....	11
(エ) 民間による安全対策の推進.....	11

(オ)海洋再生可能エネルギー等に係る安全対策の策定促進	12
(2)海上交通分野における生産性向上、効率化への対応	13
ア 課題	13
イ 課題解決のための施策	13
(ア)巨大船通航間隔の見直し等	13
(イ)大型クルーズ船の安全対策	14
(ウ)自動運航船実用化に向けた対応	15
(エ)高齢船員の安全対策	15
(3)地域を活かす海上交通安全行政の推進	15
ア 課題	15
イ 課題解決のための施策	16
(ア)大型クルーズ船の安全対策(再掲)	16
(イ)灯台観光振興支援	16
(ウ)地域の実情を踏まえた港則法の運用	16
(4)海上活動情報の統合と活用	17
ア 課題	17
イ 課題解決のための施策	17
2 基本的施策の推進	18
(1)ふくそう海域等における安全対策	18
ア 課題	18
イ 課題解決のための施策	18
(ア)ふくそう海域における安全対策	18
(イ)準ふくそう海域における安全対策	18
(ウ)AISを活用したふくそう海域等における安全対策	18
(エ)事故実態を踏まえた安全対策	19
(オ)AISの普及促進等	19
(カ)効果的な人材の育成、確保	19
(2)小型船舶の安全対策	20
ア 課題	20
イ 課題解決のための施策	20
(ア)事故実態を踏まえた安全対策	20
(イ)AISの普及促進等(再掲)	20
(ウ)「海の安全情報」の充実強化	20
(3)航路標識等の整備、管理	21

ア	課題	21
イ	課題解決のための施策	21
(ア)	既存標識の合理化	21
(イ)	新設標識の厳選	21
(ウ)	港内信号所の合理化の検討	22
(エ)	航路標識等の老朽化対策等の推進	22
(オ)	新たな航路標識監視システムの導入	22
(カ)	ドローン及び新技術等による保守業務、経費のスリム化	23
(4)	防災、減災対策	24
ア	課題	24
イ	課題解決のための施策	24
(ア)	伊勢湾及び大阪湾における海上交通管制の一元化(再掲)	24
(イ)	各港における津波、台風等の災害対策	24
(ウ)	「海の安全情報」の充実強化(再掲)	25
(エ)	航路標識等の耐震、耐波浪対策の推進	25
(5)	戦略的技術開発、国際連携の推進	25
ア	課題	25
イ	課題解決のための施策	25
(ア)	船舶動静予測機能の技術開発	25
(イ)	AIS 非搭載船舶の動静把握技術の開発	26
(ウ)	VDES の国際標準化への参画及び活用に向けた検討	26
(エ)	ASEAN 諸国等への支援	27
(オ)	国際機関における活動	27
(6)	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	28
ア	課題	28
イ	課題解決のための施策	28
(ア)	大会準備に係る安全対策	28
(イ)	大会運営に係る安全対策	28
(ウ)	本取組で得られた知識、経験等の活用	29
3	計画期間	30
4	船舶事故に係る計画目標	30
第4	おわりに	31

第1 はじめに

四面を海に囲まれ、輸出入貨物の大部分を海上輸送に依存する我が国にとって、海洋は、経済社会が拠って立つ基盤である。加えて海洋は、豊富な水産物の生産や様々な経済活動、レジャー等の場でもあり、国民生活にとって欠かせない存在である。このため、海上の安全の確保は、尊い人命と貴重な財産を守るという観点から、領海警備、海難救助等と並ぶ海上保安庁の任務の柱の一つであり、様々な政策が講じられているところである。

本審議会では、そうした海上保安庁が行う海上安全政策について、平成15年度からおおむね5年ごとにその基本的な方向性及び具体的な施策の在り方について答申を行ってきたが、平成25年10月における答申(第3次交通ビジョン)の計画期間が満了しようとしており、新たな交通ビジョンの策定が求められている。

海上の安全確保に王道はなく、日常の不断の安全への取組が基本となることは今後も変わらない。このため、第3次交通ビジョンで掲げられた様々な施策は、新しい交通ビジョンにおいてもおおむね妥当するものである。しかしながら、近年、IoT、AI、ビッグデータ活用等の技術がめまぐるしく進歩する一方、人口減少、少子高齢化の進行、地球温暖化といった社会の不安定要因も増している等、国民生活をめぐる社会情勢は、確実に5年前から変化を遂げている。このため、新しい交通ビジョンは、こうした社会情勢の変化にも的確に対応し、より一層高まっている国民の安全への要請に着実に応えていくことを目指す必要がある。

その際、海洋活動の多様化、活発化に伴い、これまで船舶交通を対象としてきた検討のスコープも、船舶交通をはじめとする海上の安全の取組全般に拡張して考える必要がある(「船舶交通安全の確保」から「海の安全の創造」へ)。また、海上の安全確保の基本は、あくまで船舶運航者等自身の努力によるものであるという原点に今一度立ち返り、「自助」はもとより関係者を含めた「共助」を広く推進する必要があると考える。

本答申は、以上のような考え方の下、海上保安庁が今後、おおむね5年間に就いてとるべき海上安全政策の方向性及び具体的な施策の在り方を提示するものである。

第2 海洋をめぐる情勢認識と課題等

1 第3次交通ビジョンの取組状況

平成 25 年 10 月、船舶の大型化等により大規模な被害を及ぼす船舶事故発生の蓋然性が高まっている状況等を踏まえ、交通政策審議会から、おおむね 5 年を計画期間とする船舶交通安全政策の方向性と具体的施策を示した「船舶交通の安全・安心をめざした取組み」を答申した。海上保安庁は、この答申を第3次交通ビジョンとして位置付け、7つの課題と3つの目標を踏まえ施策を推進してきた。

第3次交通ビジョンは、おおむね 5 年を計画期間としていたことから、計画目標については、平成 30 年末時点で達成すべき目標として設定したが、新たな交通ビジョンが平成 30 年に開始されることから、平成 29 年までの実施期間の達成状況を記載している。

(1) 主な施策の取組状況

海上保安庁が実施した主な施策は以下のとおりである。

- ア ふくそう海域(東京湾、伊勢湾、瀬戸内海及び関門海峡)の安全対策については、海上交通安全法、港則法について所要の改正を行うとともに、経済活動の集中する東京湾において、湾内すべての港内交通管制室(京浜港及び千葉港)と東京湾海上交通センターを統合して、一元的な海上交通管制を実施する体制を構築した(平成 30 年 1 月 31 日運用開始)。
- イ 準ふくそう海域(ふくそう海域を結ぶ東京湾湾口、石廊崎沖、伊勢湾湾口、潮岬沖、室戸岬沖、足摺岬沖の各海域を経て瀬戸内海に至る海域)の安全対策については、海事関係者等の意見聴取及び合意形成に向けた取組の成果を踏まえ、船舶交通量が多く、複雑な進路交差部が生じるため重大海難が発生する蓋然性の高い伊豆大島西岸沖において、船舶交通環境に応じた具体的な整流化方策及び整流化に伴って生じる新たな衝突リスクの軽減策等について定量的な分析、評価を行い、我が国初の国際海事機関(IMO)推薦航路を導入した(平成 30 年 1 月 1 日施行)。
- ウ 小型船舶の安全対策については、平成 28 年 4 月、海上保安庁交通部に安全対策課を新たに設置し、船舶事故の傾向分析に加え、多様なデータを加味した分析手法を取り入れる等、海難防止対策のマネジメント体制を確立した。また、小型船舶や海難に関する専門的な知見を有する各分野のエキス

パートを「海の安全推進アドバイザー」として委嘱し、アドバイザーの助言を活かした現場における安全指導能力の向上を図る制度を新たに構築した。

エ 航路標識の整備、管理の在り方については、航路標識の効果的かつ効率的な整備、管理を行うため、新たな評価手法に基づき、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、地元関係者等との十分な調整を行い、合理化(廃止又は配置、機能の最適化)を推進した。また、小型化、省電力化した気象観測装置及び AIS 通信技術を活用して、これまで設置が困難であった気象情報提供システムをふくそう海域に所在する7か所の灯浮標に設置し、船舶が実際に航行する海域に即した観測データの提供を開始した。

オ 大規模災害発生時における船舶交通安全対策については、東京湾における一元的な海上交通管制の構築に加え、地震や台風等の自然災害に対応するため、航路標識の耐震補強、耐波浪補強及び自立型電源化(太陽電池化)の整備を計画的に進めた。

カ 戦略的技術開発については、高速度通信や通信容量の拡大等に対応した新たなデジタル通信手段である VDES(VHF Data Exchange System)についてワークショップを開催し、技術的な国際基準案を取りまとめる等、我が国が主導的立場で開発を進めた。

(2) 目標の達成状況

第3次交通ビジョンについては、上述のような施策を推進し、一定の成果を得て、おおむね計画どおりに進捗した。ただし、現状維持が適切と判断された施策や航行環境の実態から緊急性に乏しく整備に至っていない施策もあった。

また、第3次交通ビジョンの計画目標の達成状況は以下のとおりである。

ふくそう海域における衝突、乗揚げ事故の低発生水準の維持

(目標) 平成 22 年7月の港則法及び海上交通安全法の一部を改正する法律の施行以降、航路及び航路付近海域では、衝突、乗揚げ事故が大幅に減少しており、AIS 搭載船舶の通航隻数 100 万隻当たり 76 隻以下を維持する。

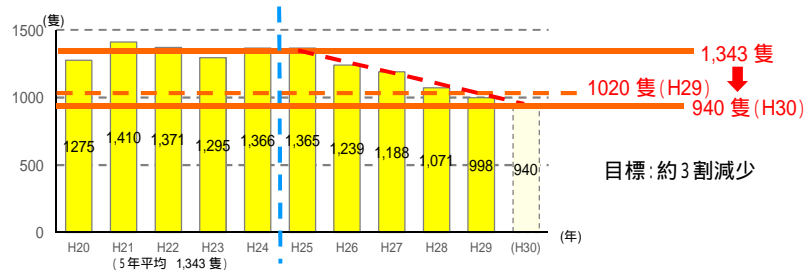
(評価) ふくそう海域における AIS 搭載船舶の通航隻数 100 万隻当たりの衝突、乗揚げ事故の発生状況は、平成 26 年 72 隻、平成 27 年 73 隻、平成 28 年 76 隻、平成 29 年 61 隻(速報値)となっており、目標を達成している。

港内等における衝突、乗揚げ事故の減少

- (目標) 一元的な船舶の動静監視、情報提供体制を整備する港内等において、情報提供の対象となる船舶の衝突、乗揚げ事故を平成20年から平成24年までの年平均に対して半減する。
- (評価) 東京湾における対象海難(衝突、乗揚げ)の発生状況は、平成20年から平成24年までの年平均30隻に対し、平成29年17隻(速報値)となっており、目標達成に向け順調に推移してきた。平成30年1月31日に一元的な海上交通管制が開始されたので、当初の計画期間においては目標達成の見込みである。

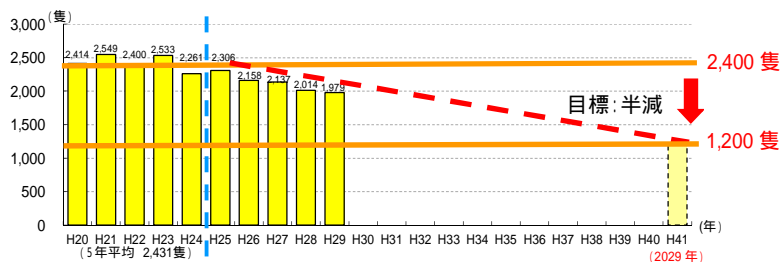
小型船舶における事故の減少

- (目標) 小型船舶の事故のうち、不可抗力によるものを除く約7割の事故について、平成20年から平成24年までの年平均1,343隻に対して約3割減少させる。
- (評価) 小型船舶の事故隻数は、特徴に応じた施策を重点的に講じてきたことにより、第3次交通ビジョン実施期間において年々減少しており、平成29年の小型船舶事故隻数は998隻(速報値)となっており、目標を達成している。



小型船舶事故減少目標の達成状況

以上の結果、2020年代中に船舶事故隻数(平成20年から平成24年の年平均約2,400隻)の半減を目指す長期目標については、その達成に向け順調に推移してきた。

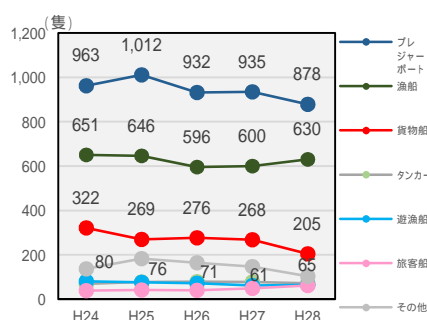
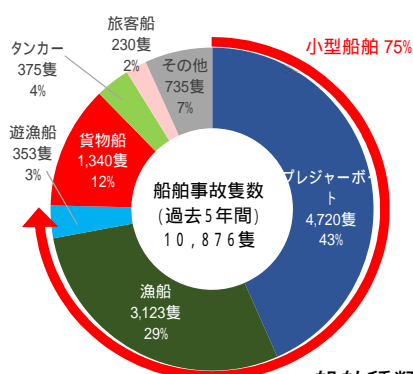


長期目標の達成状況

2 海難発生状況

過去5年間(平成24年から平成28年(後日、更新予定)。以下同じ。)の船舶事故隻数は10,876隻で、そのうちプレジャーボートが4,720隻、漁船が3,123隻、遊漁船が353隻で合計8,196隻となっており、小型船舶の事故隻数が全体の約8割を占めている。

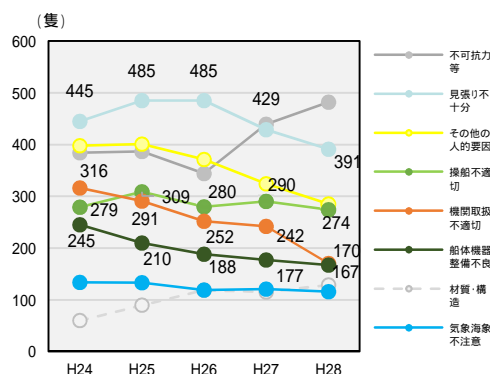
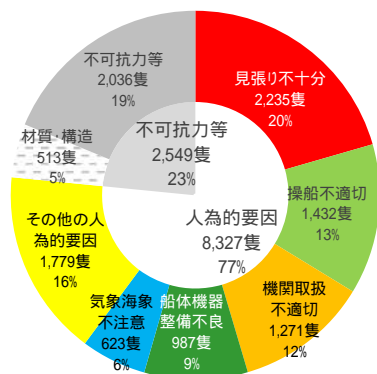
また、過去5年間の死者、行方不明者を伴う船舶事故は218隻で、そのうち漁船が123隻、プレジャーボートが68隻、遊漁船が3隻で合計194隻となっており、小型船舶の事故隻数が全体の約9割を占めている。



船舶種類別の海難事故発生状況

さらに、海域別で見ると、過去5年間の船舶事故隻数10,876隻のうち、ふくそう海域における事故隻数は2,461隻、準ふくそう海域における事故隻数は1,022隻、港内(関門港を除く)における事故隻数は3,830隻となっており、船舶交通量の多い海域における事故が全体の約7割を占めている。

加えて、原因別にみると、過去5年間の船舶事故隻数10,876隻のうち、見張り不十分が2,235隻、操船不適切が1,432隻、機関取扱い不適切が1,271隻等となっており、人為的要因が全体の約8割を占めている。



原因別の船舶事故発生状況

3 海洋をめぐる情勢認識と課題

(1) 基本的な施策の確実な推進

ひとたび大規模な海難事故が発生した場合、尊い人命や貴重な財産が失われるとともに、航路閉塞等により経済活動等に甚大な影響を与えることとなり、さらに、危険物等の流出や環境破壊、漁業への影響等多方面に甚大な影響を及ぼす可能性があることから、引き続き、大規模海難事故を発生させないための不断の努力が必要である。

また、小型船舶の事故についても減少はしているものの、過去5年間(平成24年から平成28年)で8,196隻と全体の約8割を占め、依然として高い割合を示しており、これらの事故減少に向けた取組を強化する必要がある。

加えて、南海トラフ地震等大規模災害の発生も想定されており、これらに適切に対応する必要がある。

(2) 社会情勢の変化に伴う海洋をめぐる新たな課題

ア 社会情勢の変化

我が国では、2007年から人口が減少するとともに、少子高齢化が急速に進んでおり、社会に様々な影響を与えている。政府は、人口減少、少子高齢化に対応すべく、技術革新や生産性向上、効率化を推進している。

また、自然現象に目を向けると、温暖化に伴う気温、海面水温の上昇、北極海の海氷減少等が進行し、大雨等異常気象の多発化や激化が予想されている。政府は、気候変動の根本的な原因である温室効果ガスの削減対策として、再生可能エネルギーの利用促進、低環境負荷エネルギーへの代替促進、省エネ技術開発の導入等を推進している。

さらに、国民の生活形態変化に伴うレジャーの多様化や、新興国の経済発展等に伴う訪日外国人観光客の更なる増加が予想されており、政府は、経済対策の一環として観光振興の取組を強化している。

加えて、国民の安全、安心に対する意識が向上し、事故のない社会を求める国民のニーズが高まっている。また、近い将来発生が想定される南海トラフ地震等の大規模自然災害への対応も求められている。

こうした中、インターネットやスマートフォンの利用者数が増加し、大容量のネットワークシステムが導入され、また、IoT、AI等の技術革新が進むとともにビッグデータの利用環境が整備されてきている。また、ドローンが普及し、様々な場面で活用が想定されている。

加えて、平成32年には、東京でオリンピック・パラリンピック競技大会の開催が予定されている。

イ 海洋への影響と新たな課題

以上のような社会情勢の変化は海洋にも及び、次のとおり海洋をめぐる新たな課題が生じてきていることから、上述の基本的な施策とともに、これら課題にも適切に対応する必要がある。

(ア)海上活動の多様化、活発化

海上において、新たな形態のマリンアクティビティが出現し、活発化している。また、官民の連携により、大型クルーズ船の寄港が急増している。

また、地球温暖化等への対応として、洋上風力発電等の再生可能エネルギー発電施設の建設が増加するとともに、液体水素の海上輸送や船舶燃料の LNG 等へのシフトも進展する等、海上活動が多様化、活発化することが予想される。

(イ)技術革新

政府が骨太方針等に基づき、技術革新による Society5.0(人工知能、ロボット、IoT 等、生産性を劇的に押し上げるイノベーションを実現する社会)の実現を目指した取組を推進している中、海上において、IoT やビッグデータ等の活用が進められている。

また、AI やドローン等の新たな技術を活用した取組が拡大している。

(ウ)海上交通分野における生産性向上、効率化

少子高齢化等により人口動態が変化する中、生産性の向上や効率化が図られている。海上においても運航効率化のための船舶の大型化や省エネ化が進み、IoT、AI 等の技術を活用した運航管理、支援システムの開発等の取組が行われている。

また、政府は「未来投資戦略 2017」(平成 29 年6月9日閣議決定)等に基づき、「移動革命の実現」の一つとして、平成 37 年までの自動運航船実用化に向けた取組を推進している。

(エ)海上活動に係る情報ニーズの高まり

海上活動が多様化、活発化するとともに、IoT、ビッグデータ等を活用した船舶動静予測技術や運航管理・支援システムの開発が進展していること及び各種の海洋データを統合して共有できる情報技術が向上してきたこと等により、海上活動に係る情報ニーズが高まっている。

また、政府は、平成 29 年6月に閣議決定された「経済財政運営と改革の基本方針 2017」(平成 29 年6月9日閣議決定。以下「骨太方針」という。)等に基づき、Society5.0 の実現を目指した取組の一環として、公共データ

のオープン化を推進しており、さらに、海洋状況把握(MDA)体制の確立による海洋安全保障、海上交通安全等の各種情報の集約、共有を推進している。

(オ)海運、水産環境の変化

近年、外航日本商船隊の隻数は、日本籍船及び外国傭船ともに横ばい傾向にあるものの、内航船舶、漁船及びプレジャーボート等の隻数は減少傾向にあり、特定港への入港隻数も年々減少している。また、船齢は年々高まっており、例えば平成28年には内航船舶は船齢14年以上が約72%を占め、平成29年には漁船は船齢23年以上が半数以上を占めている。

我が国の船員については、ピーク時の昭和49年には約27.8万人であったが、平成28年には約6.4万人となっており、減少傾向にある。また、平成28年には、内航船員における60歳以上の高齢者が占める割合は約23%、漁業就業者における同割合は約50%となっており、高齢化が進行している。

また、平成27年の漁業産出額は、1兆5,916億円と前年比5.8%増加しているものの、同年の漁業生産量は約469万トンと、ピーク時である昭和59年の約1,282万トンから大幅に減少している。

(カ)大規模自然災害への備え

大規模自然災害発生時における被害の拡大防止及び災害復旧等の観点から、防災対策が強化されている。特に今後30年以内に発生する確率が70%の南海トラフ地震を始めとする大規模自然災害に備え、政府は一体となり、津波対策や耐震補強等のインフラ整備の取組等を推進している。

(キ)2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会の開催

同大会が東京港の臨海部を中心に開催されることから、開催前における海上工事の増加、開催期間中における水上バス等による観客輸送の増加等が予想される。

(3)課題取組に際しての基本的考え

ア「自助」、「共助」の推進

海上の安全を確保するためには、海上保安庁による「公助」のみでは限界があるところ、原点に立ち返り、自分自身の安全は自分で守るという運航者等の安全意識の向上を図り、「自助」はもちろんのこと、関係者間の連携による「共助」の体制を整備する必要がある。

このため、民間組織等の活性化や官民が連携してウォーターセーフティガ

イド(仮称)を策定する等により、運航者等が主体的に安全意識の向上を図る環境を整備するとともに、連絡体制の確保や民間救助機関への加入促進等を図ることが必要である。

さらに、これまで船舶事故については、基本的に海上保安庁が認知したもののみを対象とし、民間救助機関等により救助されたものを含んでいなかったが、近年、民間救助機関の体制が整備、拡大され、その取扱い隻数も増加しているところ、その実態も踏まえた安全対策を推進する必要がある。また、これまで小型船の燃料欠乏といったものも大型船の衝突、乗揚げ等の事故も同じ船舶事故として調査し同等に取り扱ってきたところであるが、より効果的かつ効率的な対策を講じるためには、事故の軽重によりその取扱いを分けることが重要である。

したがって、今後は、民間救助機関等により対処した事案も取り入れた上で、具体の損害又は危険が発生した事故を「船舶事故(アクシデント)」、具体の損害又は危険が発生していないものを「インシデント」と定義付け、その上で、「船舶事故(アクシデント)」について海上保安庁の対策(「公助」)を重点化することとし、「インシデント」については、上述のとおり「自助」、「共助」体制を推進することも重要である。

イ 地域を活かす海上交通安全行政の推進

海上保安庁は、海上交通安全行政を推進し、海上の安全を担保することで、地域経済等にも一定の貢献をしている。政府が、骨太方針等に基づき地方創生等地域活性化に向けた取組を推進している中、こうした海上交通安全政策の推進がもたらす地域貢献の側面も十分に踏まえながら施策の推進を図ることも重要である。

例えば、大型クルーズ船の安全確保により、クルーズ船の寄港が盛んになることは、地域経済にも大きく貢献する。また、我が国には歴史的、文化的価値を有する灯台が多数存在することから、国民に対し海上交通安全思想の普及を図る観点から地域の灯台の果たしてきた機能等を紹介することは、同時に地域の観光振興にも少なからず寄与する。このような面での地元の地方公共団体との連携強化を図っていくことも重要である。

第3 本ビジョンで重点的に取り組むべき事項

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

ア 課題

プレジャーボートや水上オートバイ等の従来型の小型船舶に加えて、これまでにない新たなマリナクティビティが出現し、活発化している。これらのマリナクティビティには、免許や検査を要しないものもあるため、十分な海事知識を有しない者が海を利用している状況も踏まえて、官民関係者が連携して安全対策を推進し、情報を共有することで、安全な利用環境を整備する必要がある。

加えて、これら安全対策には、公助だけでは限界があることから、自助、共助の考えを取り入れる必要がある。

また、観光振興や温暖化防止等の対策を政府一体となって推進しているところ、大型クルーズ船の寄港増加、再生可能エネルギーの生産活動の海上進出や代替エネルギーの海上輸送の増加等について、安全対策を確実にしつつ、これら活動の促進にも十分に配慮する必要がある。

イ 課題解決のための施策

(ア)民間関係団体等との連携による安全意識の高揚

小型船舶利用者の安全意識を高揚させるため、民間関係団体等との連携を深め、啓発活動を進める。

具体的には、海上保安庁が提供する「海の安全情報」の普及、港の水域解放を通じた安全講習の開催等にあたって、民間関係団体等と連携し安全意識の高揚を推進する。

また、水上安全に係る民間関係団体等とのネットワークを活用し、マリナクティビティに関する事故状況や安全対策の情報共有等連携の推進を行うとともに、毎年1回、官民のネットワークに携わる関係機関が一堂に会したサミットを開催し、情報の共有と発信、連携の強化等を図る。

(イ)マリナクティビティのウォーターセーフティガイドの策定

マリナクティビティごとに推奨される装備品や必要なスキル等安全に関する情報に係るウォーターセーフティガイドを策定する。

具体的には、マリナクティビティごとに関係する政府機関や民間団体のほか、メーカーや専門家等による意見交換会を実施し、現在流通している装備品や活動実態等の検証を行い、それぞれのマリナクティビティに適した装備品や基本的な技能、知識等について関係者間の合意を経て策定の上、利用者に対して周知、啓発を行う。

また、遊泳や釣りについても、同様にウォーターセーフティガイドを策定する。



カヌー

SUP

ミニボート

マリナクティビティ(例)

(ウ) 自己救助体制の確保

海上保安庁では、即座に人命や財産に直接影響を与えるか否かを基準として海難の定義見直しを行い、即座に人命や財産に直接影響を与える海難に対して、重点的に調査、分析を行うことにより、これまで以上に効果的な対策を行うこととしている。あわせて、自分自身の安全は自分で守るという運航者等の安全意識、すなわち自助、共助の意識の向上を図ることとしているが、特に即座に人命や財産に直接影響を与えない海難においては、自助又は共助により救助等ができるような体制を運航者等自らが確保する必要がある。

このため、運航者等自身が、マリナー、知人のほか、BAN(プレジャーボートの自主救助組織)等の民間救助機関を活用して自己救助体制を確保することや、万が一連絡が取れなくなった場合を想定して、出港前にマリナー等に対する出入港時刻の伝達や定時連絡を実施することについて啓発を行う。

(エ) 民間による安全対策の推進

毎年米国で開催される国際水上安全運航サミットへの参画等により、各国の安全対策に関する情報収集等を実施して、国際的なトレンドに沿った安全対策を推進する。

例えば、米国では即座に人命や財産に直接影響を与えない海難については、オグジュアリー(民間の補助者)による救助活動等民間の活動が活発なところ、我が国における海上安全指導員等民間の活用について検討を行う。

(オ) 海洋再生可能エネルギー等に係る安全対策の策定促進

風力については、海洋基本計画等において導入拡大が位置付けられており、発電設備が洋上でも増加することが見込まれる。また、LNG については、船舶の SOx 排出ガス規制が平成 32 年から国際的に強化されるため、LNG 燃料船及びそのバンカリングの普及が見込まれる。さらに、水素については、水素社会実現に向け将来の大量輸送に向けた技術開発等が行われ、液化水素の海上輸送の普及が見込まれる。

これらの事業の特性を十分に踏まえつつ、関係省庁及び事業者等と連携を図りながら、安全対策の策定を促進する。



洋上風力設備



燃料供給イメージ(出典:海事レポート)



横浜港における LNG バンカリング
(出典:海事レポート)



液化水素運搬船(8,000G/T)
実証実験想定船



液化水素運搬船の大型化

事業化・商用化

液化水素運搬イメージ(出典:海事レポート)

(2)海上交通分野における生産性向上、効率化への対応

ア 課題

生産性向上や効率化が求められている中、海上交通センターの情報提供の充実や AIS 等の導入が進んでいる状況等を踏まえつつ、海上交通安全法や港則法等の制度を引き続き見直していくことが必要である。見直しに当たっては、航行安全の確保を図りつつ、生産性向上や効率化に十分配慮する必要があるとともに、具体的検討に当たっては、漁業関係者、海事関係者等との緊密な連携、協力を確保しつつ、安全性の検証を十分に行うことが不可欠である。

また、大型クルーズ船の事故は、被害が甚大となるおそれがあることから、十分な安全対策を構築しつつ、その寄港隻数増加に対応し、スピード感のある受入環境整備を支援する必要がある。

さらに、自動運航船については、これまでの海上交通法体系を見直す必要が生じる可能性もあることから、IMO 等の動きも注視しつつ検討を着実に進めていく必要がある。

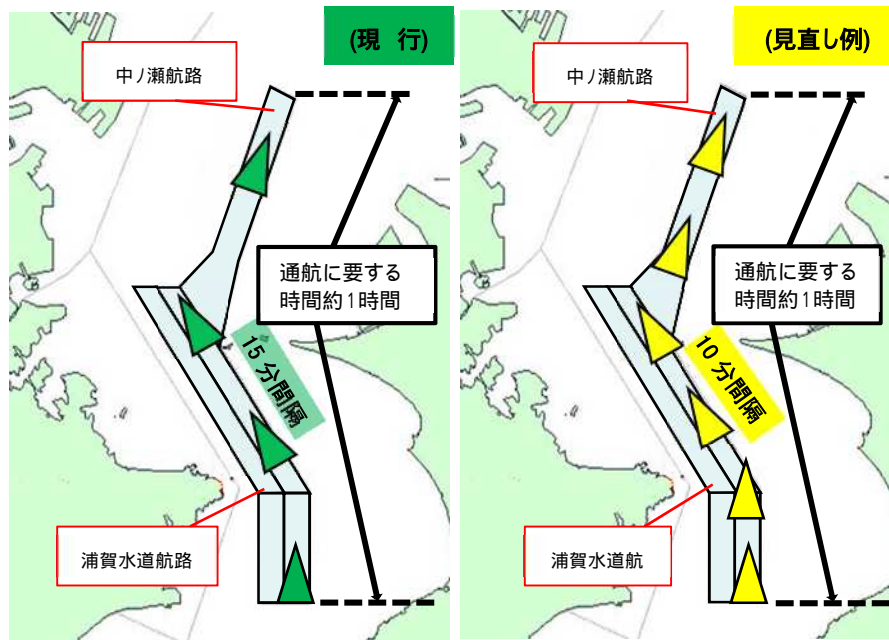
加えて、進行する船員の高齢化を踏まえた適切な事故防止策を講じる必要がある。

なお、今後、北極海航路については、その利用実績が増加し、我が国周辺海域の船舶通航環境にも影響を及ぼすことも予想されることから、その動きを十分に注視しておく必要がある。

イ 課題解決のための施策

(ア)巨大船通航間隔の見直し等

東京湾において、巨大船等が航路に入る間隔については、昭和 52 年の東京湾海上交通センターの運用開始以来、必要な安全距離を確保するため、15 分の通航間隔で航路へ入ることとされている。近年、通航する船舶のレーダー性能の向上や AIS 導入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。

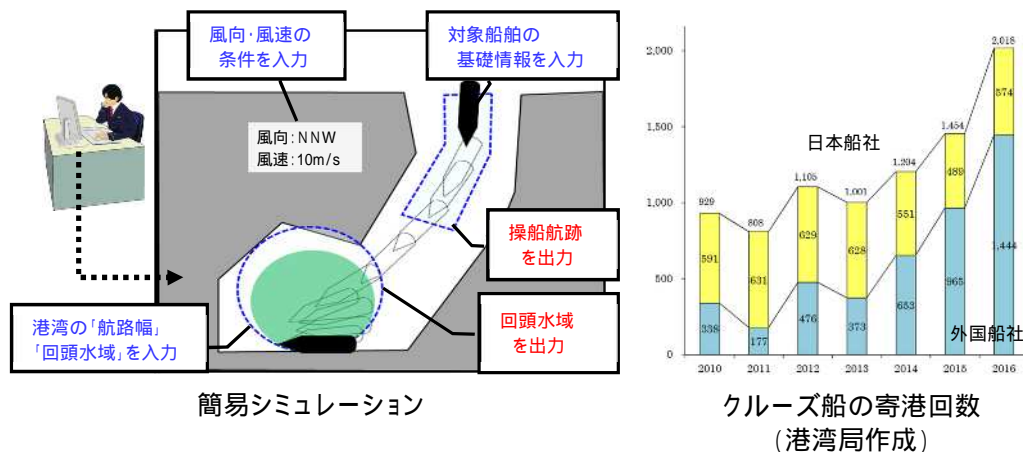


東京湾における巨大船通航間隔見直し

また、来島海峡においては、潮流等のため巨大船の通航可能な時間が限られている。このため、巨大船の計画的な運航が確保されるよう航路通報の受付開始時期を「4日前」から「1年前」に前倒しする措置を平成30年1月に講じたところである。今後、同措置の普及広報を進める。

(イ)大型クルーズ船の安全対策

大型クルーズ船が初めて入港する際、回頭水域が船舶の長さ等の諸元に適応していないときは、安全対策を策定しているが、関係者における検討に時間を要する場合がある。このため、安全を十分に確保しつつ、海事関係者等と連携の上、大型クルーズ船が迅速に寄港できるよう、海上保安庁においても簡易な入出港のシミュレーションを行う。



(ウ) 自動運航船実用化に向けた対応

政府は、平成 37 年までの自動運航船の実用化に向けて、様々な検討等を進めるとともに、平成 35 年度中に IMO における船舶の設備、運航等に係る国際基準の合意を目指している。これら実用化に向けた動きに対し、関係省庁と連携して適切に対処し、海上交通の安全確保を推進する。



自動運航船のイメージ

(エ) 高齢船員の安全対策

高齢者の事故は、判断力の衰え等が要因の一つと考えられ、また、今後も高齢者の割合及び高齢者海難の増加が見込まれることから、高齢者海難の発生原因等について詳細な分析を行い、分析に基づいた効果的な安全対策を推進する。

具体的には、高齢者を対象とした安全講習会等の実施や上述の分析に基づく高齢者事故防止に向けた関係機関への安全対策の働きかけを検討する。

また、AIS の普及促進等ハード面による安全対策も推進する。

(3) 地域を活かす海上交通安全行政の推進

ア 課題

海上保安庁は、海上交通安全行政の推進を通じて、地域に対し、事故のない安全で安心な海域を創出しているが、これは海上での安全な経済活動

を担保するものであり、地域の活性化に寄与している。現在、政府は、骨太方針等に基づき、地方創生や地域の活性化を推進しており、大型クルーズ船の寄港促進等様々な取組を進めているところ、海上保安庁においても、大型クルーズ船の安全対策に係る検討や港内の船舶交通の安全を目的とする港則法の業務の適切な運用等を通じて、地域の活性化にも貢献する必要がある。

また、政府は、骨太方針等に基づき、成長戦略の柱の一つとして観光振興の取組を推進しているが、歴史的、文化的価値を有する灯台が多数存在するにもかかわらず、これまで観光資源として十分に活用されてこなかったことから、海上交通安全思想の普及や地方公共団体との連携強化の観点から、灯台が観光資源として活用可能であることを踏まえた対応が必要である。

イ 課題解決のための施策

(ア)大型クルーズ船の安全対策(再掲)

簡易な入出港シミュレーション導入等により、入出港の安全を確保するとともに、大型クルーズ船寄港による地域活性化にも貢献する(第3、1、(2)、イ、(イ)(P14)参照)。

(イ)灯台観光振興支援

灯台については、灯台参観事業等により、これまでも海上交通安全思想の普及や地方公共団体との連携強化が図られ、海上交通安全行政の推進に寄与しているが、今後、地方公共団体等に対し、歴史的、文化的価値を有する灯台の観光資源としての活用等を積極的に促すことにより、地域活性化にも一定の貢献を果たしていく。

具体的には、灯台参観事業の拡充や地方公共団体等による一般公開等を推進する。

(ウ)地域の実情を踏まえた港則法の運用

気軽にマリンレジャーを楽しめる港を活用した行事は、地域住民の海や港への関心を高め、安全思想の普及、啓発にもつながることから、これらの行事の活性化に配慮した対応を行う。また、地域住民と港長の意見交換会等の機会を通じ地域ニーズの把握に努め、港則法の運用に反映させることにより、地域の実情を踏まえた海上交通安全行政を推進する。

(4)海上活動情報の統合と活用

ア 課題

海上活動に係る情報のニーズが高まっており、また IT 技術の進展等を踏まえ、SNS 情報等のビックデータの収集と活用や、政府の骨太方針等に基づき、公共データのオープン化や海洋状況把握(MDA)体制の確立を推進しているところ、更なる海上安全を確保するためにも様々な海上活動情報を統合、分析し、民間に提供するシステムを構築する必要がある。

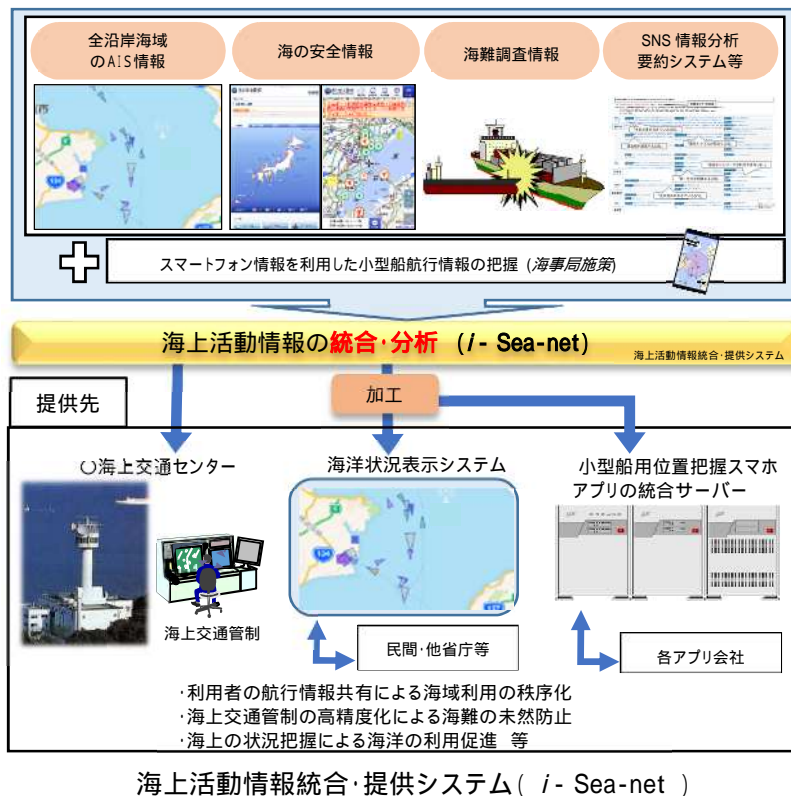
また、このような情報提供を通じ、新規産業の誘発や学術研究の深化等海洋に関するイノベーションの実現や様々なビジネスチャンスに寄与することで、我が国経済の発展や生産性向上、効率化に貢献することも必要である。

イ 課題解決のための施策

情報通信技術(ICT)を活用し、AIS を搭載していない小型船舶の航行情報や海上保安庁が保有する AIS 情報等様々な海上活動情報を統合、分析し、提供するネットワークの構築を図る。

これにより、海域の秩序化を図り、安全に配慮した海上活動を実現するとともに、海上交通センターにおける管制の高精度化等を図る。

また、政府が構築する海洋状況把握(MDA)に対し、適時、適切な情報の共有や提供するための体制を構築する。



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

ア 課題

ふくそう海域及び準ふくそう海域を含む我が国沿岸域(以下「ふくそう海域等」という。)で、ひとたび大規模な事故が発生した場合には、海上物流の遮断により我が国の経済や国民生活に深刻な影響を与える可能性がある。また、海難により危険物等の流出が発生した場合には、海岸への漂着等の環境破壊や漁業への影響等、当該地域に甚大な被害を及ぼす可能性がある。したがって、ふくそう海域等における安全対策を引き続き重点的に推進する必要がある。

また、船舶事故の減少等のためには、交通業務に従事する海上保安庁の職員の能力を向上させることも必要であり、特にふくそう海域における航行管制を行う各海上交通センター職員の能力向上を引き続き図ることが重要である。

イ 課題解決のための施策

(ア) ふくそう海域における安全対策

平成 30 年 1 月 31 日、災害発生時の海上交通機能の維持等を目的とする東京湾における一元的な海上交通管制の運用が開始された。

伊勢湾、大阪湾においても、災害発生時はもとより、平時における海難防止や効率的な運航を実現するため、海上交通管制の一元化を推進する。

(イ) 準ふくそう海域における安全対策

平成 29 年 6 月、伊豆大島西岸沖の推薦航路設定に係る我が国提案が IMO の海上安全委員会において採択され、平成 30 年 1 月 1 日、同推薦航路が設定された。引き続き、潮岬沖、大王崎沖の整流化対策の調査研究を実施し、推薦航路設定の検討を行うほか、安全対策が必要な海域を抽出して検討を行う。

(ウ) AIS を活用したふくそう海域等における安全対策

ふくそう海域等において、AIS を活用した乗揚げや走錨に係る監視を行い、船舶事故の未然防止を図る。また、AIS を活用した新たな乗揚げ、走錨監視システムの開発、実装を行い、事故の未然防止の徹底を図る。

(エ) 事故実態を踏まえた安全対策

海難事故のトレンドは船種、海域等により様々であり、例えば外国船舶の場合、事故件数は減少傾向であるが、港内における船舶、岸壁等への衝突は日本船舶よりも高い比率を示している。きめ細やかな海難調査分析を踏まえ、関係者への注意喚起、訪船による海難防止指導等を行う。

(オ) AIS の普及促進等

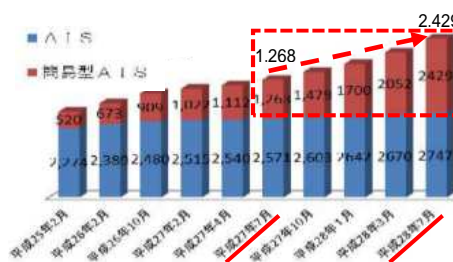
平成 20 年の AIS 搭載義務化以降、貨物船、タンカー及び旅客船の衝突事故のうち、500 トン以上同士の衝突事故(港内を除く。)は約半減しており、衝突、乗揚げ回避に有効であることから、事故回避等の好事例を紹介するとともに、海難防止団体等の助成制度を活用することにより、漁協、海事関係団体単位等の組織的な導入を働きかけ、AIS の普及を促進する。

また、スマートフォン同士の位置情報を交換することによって、他船の動静を把握し、船舶衝突事故の防止等を目的とするスマートフォンアプリに対し、船舶位置情報を提供する。



AIS 非搭載船の乗揚げ事案
(H29.11.18 早朝 苫小牧港にて発生 総トン数 499 トン)

簡易型 AIS 搭載隻数(平成 27 年 28 年)約 2 倍



AIS 搭載船舶隻数の推移

(出典:総務省資料 平成 28 年 7 月末現在)

(カ) 効果的な人材の育成、確保

交通業務に従事する海上保安庁の職員に対する研修を引き続き実施する。あわせて、女性職員の職場環境の充実を図る。

特に大型クルーズ船の寄港や LNG、液化水素の利用の促進等が検討される中、複雑、多様化する新たなニーズに対応するためには、港長業務に従事する海上保安庁の職員の能力向上が必要である。このため、港長業務の研修内容を充実させ、最新の海事知識習得や窓口対応の均一化を推進する。

さらに、実践的な管制能力や AIS 監視能力の付与、向上を図るため、運用管制官及び AIS 運用官に対する研修内容や設備を改善する。その上で、海上交通センター、海上保安学校管制課程や海上保安学校門司分校の各課程等に対して定期的な監査等を実施し、PDCA サイクルの徹底を図る。

加えて、灯台等の建築業務に従事する有資格者の確保が困難な状況にあることから、有資格者の一般採用を推進する。

(2) 小型船舶の安全対策

ア 課題

小型船舶の事故は減少傾向にあるが、依然として事故隻数全体の約8割を占め、さらに、死者、行方不明者を伴う小型船舶の事故は、事故隻数全体の約9割を占めている現状であることから、小型船舶の安全対策については、引き続き重点的に取り組むべき課題である。

イ 課題解決のための施策

(ア) 事故実態を踏まえた安全対策

小型船舶の事故は、船舶の種類や活動シーズンにより事故態様や原因が様々であることから、それぞれの事故調査の結果を詳細に分析した上で安全に関する啓発事項を策定の上、啓発資料の作成、配布や海難防止講習会、訪船指導等を実施する。

また、常時見張りの徹底、発航前検査の励行、ライフジャケットの常時着用等の遵守事項については、より多くの小型船舶運航者に伝わるように、インターネットやメディア等のあらゆる手段を用いて呼びかけ、安全意識の向上を図る。

(イ) AIS の普及促進等(再掲)

漁協、海事関係団体単位等の組織的な導入を働きかける等小型船舶への AIS の普及等を促進する(第3、2、(1)、イ、(オ)(P19)参照)。

(ウ) 「海の安全情報」の充実強化

船舶運航者、マリンレジャー愛好者等に対して「海の安全情報」をホームページやメールにより提供しているが、海を活動の場とする様々な人々の利用が進んでいない状況にあるため、ウォーターセーフティガイド等の安全情報を発信するとともに、2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会に向け、増加する外国人旅行者に提供する災害情報等の多言語化や緊急情報のオープンデータ化による防災アプリ等との連携、さらには発災時における SNS を活用した被災情報等の収集、提供等利用者拡大に向けた新たな取組を行う。

また、発災時における避難勧告等の緊急情報は、海上保安庁の職員が対象港ごとに実施しており時間を要するため、「海の安全情報」の早期発

出に係るシステムの構築等を行う。

(3) 航路標識等の整備、管理

ア 課題

航路標識等の海上交通安全施設は、船舶交通の安全を確保し、あわせて船舶の運航能率の増進を図るために重要な施設であるため、適切な整備、管理を行う必要がある。一方、航路標識整備事業は、厳しい財政制約下、政府の骨太方針に基づく歳出改革、人口減少等の社会構造の変化を踏まえた事業の選択と集約等を背景として重点的、効果的、効率的な事業の実施が求められている。このため、新たな課題に取り組みつつも必要な施設を適切に維持管理し、持続可能な事業とするため、航路標識等の整備、管理に際しては、既存ストックのスリム化、汎用品や新たな技術の活用等による総合コストの縮減を追求し、事業の選択と集中を推進する必要がある。

イ 課題解決のための施策

(ア) 既存標識の合理化(長期的な目標については、検討中。)

航路標識については、総合コスト縮減の観点から、利用者及び地元関係者との協議を経て、これまで約 300 基の航路標識の廃止を進めてきたところである。

一方で、廃止に向けた調整において、利用者との協議の結果、利用実態、必要性があることが判明し、廃止すると安全性に影響があると判断される航路標識も数多く見受けられる。

このような状況を踏まえ、廃止すると安全性に影響があると判断される航路標識は存続させることとする一方、航路標識全体の合理化を図る観点から、航路標識の利用実態、必要性等について不断の検証を行い、利用者の意見等を十分に勘案の上で、総合コスト縮減を図る。

(イ) 新設標識の厳選

海上保安庁が整備する航路標識の範囲については、海上交通法令の運用上必要なもの及び受益者が特定できないものを整備の対象とし、このうち、必要性が高く求められ、公共性を十分に満たすものを厳選のうえ、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一方、費用対効果の高いバーチャル AIS 航路標識等の新設は積極的に実施する。

(ウ) 港内信号所の合理化の検討

港内の交通整理のために設置された港内信号所については、港内の埋立等々の港内状況の変化に伴う船舶交通の実態や管制の実施状況、港湾管理者や海域利用者等の意見等を踏まえ、廃止を含めた合理化を検討する。

(エ) 航路標識等の老朽化対策等の推進

現状においても老朽化が著しいものがあることに加え、高度経済成長期に多くの灯台等の整備が集中的に行われてきたことから、今後もこれら施設の老朽化は加速度的に進むと考えられる。

他方、平成24年に発生した中央自動車道笹子トンネル天井板落下事故を契機に国土交通省インフラ長寿命化計画が策定され、社会資本のメンテナンスを計画的に実施することが求められている。

このような状況から、これまでの調査で、特に老朽化が著しいことが判明した航路標識366基、付属施設113箇所について緊急の保全工事を行うとともに、今後の調査において順次明らかとなる灯台等の劣化状況に応じた保全工事を積極的に行う。

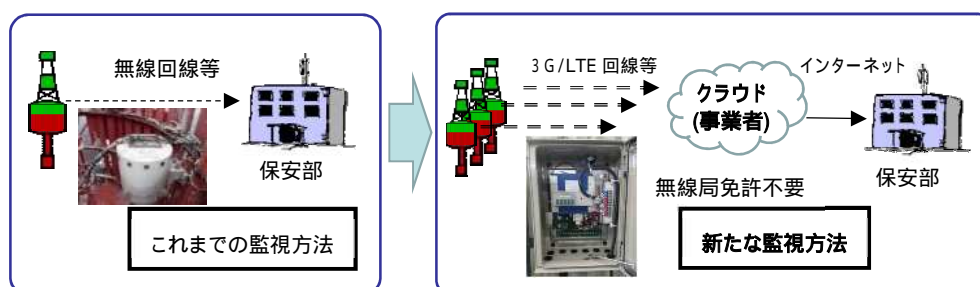
このほか点検診断に基づく小規模な保全整備を適時に行うことにより、躯体等の長寿命化及びライフサイクルコストの縮減を図る。

なお、このような取組は、観光資源としての活用にも資するものである。

(オ) 新たな航路標識監視システムの導入

監視装置が整備されていない航路標識は、消灯等の事故発生情報を即時に入手できず、また、現在整備されている監視装置についても台風通過後等に生じることのある海上標識の移動や蓄電池電圧等の情報を発信する機能がないことから、船舶交通の安全を確保するため、これらの機能を有する汎用品を使用した安価な監視システムを新たに構築し、船舶事故発生のおそれが高いふくそう海域等に優先的に導入する。

さらに、同装置は、無線局の検査が不要なものとする。



新たな航路標識監視システムの導入

(カ) ドローン及び新技術等による保守業務、経費のスリム化**a ドローンによる施設点検**

航路標識の被害状況の点検に多大な時間と労力が必要なことから、台風通過後等において、ドローンを活用して航路標識の被害状況を短時間に一括で点検できる体制を構築する。

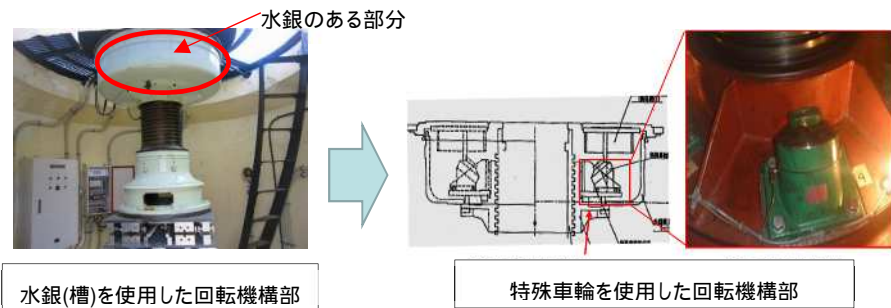
b 遠隔保守支援システムの導入

航路標識の保守、点検に精通した海上保安庁の職員が不足していることにより、事故の復旧が遅れる可能性があること等から、事故復旧や保守、点検時に遠隔地から業務を支援する遠隔支援保守システム(仮称)を導入することにより、保守、点検の効率化を図る。

c 水銀を使用しない特殊車輪機構の導入

水銀(槽)を使用した航路標識では、水銀濃度測定及び換気を要することから、健康被害リスクの解消のため水銀を使用しない特殊車輪機構を導入する。

なお、このような取組は、観光資源としての活用にも資するものである。



水銀を使用しない特殊車輪機構の導入

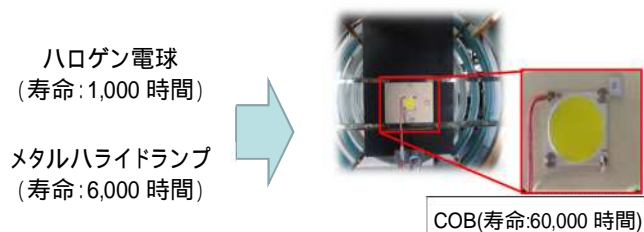
d チタン鋼製灯台等の導入

鉄製灯台は、定期的に錆落とし等の保全工事が必要であることから、錆びにくいチタンを灯台に導入することや、ポリエチレンを使用した浅海用浮体式灯標を導入する。

e 新たな光源の導入

大きな光力を必要とすることから、これまで LED 化を図ることができなかった大型灯台において、LED 素子を面的に配置した長寿命省エネルギー光源である COB(Chip On Board)に切替えることで、これら航路標識の太陽

電池化に取り組むことにより、長距離配線の解消、保守に係る労力、コスト縮減及び信頼性の向上を図る。



長寿命省エネ光源である COB の導入

(4)防災、減災対策

ア 課題

南海トラフ地震等の発生が危惧される中、発災時における海上交通の安全の確保が重要である。

また、東京湾においては、海上交通管制の一元化により、災害発生時の海上交通機能の維持等を図る対策をとっており、伊勢湾、大阪湾においても同様な対応が必要である。

さらに、港則法の特定港等においては、津波、台風等の災害発生時の船舶交通の安全を図る対策をとっており、衝突や乗揚げ等の海難を発生させないよう適時、適切な港長業務の実施が必要である。

イ 課題解決のための施策

(ア)伊勢湾及び大阪湾における海上交通管制の一元化(再掲)

防災対策として、伊勢湾、大阪湾においても、海上交通管制の一元化を推進する(第3、2、(1)、イ、(ア)(P18)参照)。

(イ)各港における津波、台風等の災害対策

東日本大震災の教訓を踏まえて平成25年に作成された「港内津波対策の手引き」等に基づき、各港においては地域の実情に即した津波、台風や発達した低気圧の災害対策を策定している。今後、より早く確実な情報伝達体制の構築に取り組むとともに、避難等の対応を速やかに行えるよう実践的な訓練の実施に基づく不断の見直しを行う。

また、南海トラフ地震に備え、政府において新たな防災対策が定められる予定であるため、これを踏まえ、各港における災害対応についても見直す。

(ウ)「海の安全情報」の充実強化(再掲)

防災対策として、災害情報等の多言語化や緊急情報のオープンデータ化による防災アプリ等との連携等、利用者拡大に向けた新たな取組を行う(第3、2、(2)、イ、(ウ)(P20)参照)。

(エ)航路標識等の耐震、耐波浪対策の推進

防災対策として、大規模地震や津波等の影響により、倒壊、損傷が生じるおそれのある航路標識について、耐震、耐波浪対策を行うとともに、破損のおそれのある LED 灯器について、耐波浪性を有したものへの換装を行う。

(5)戦略的技術開発、国際連携の推進**ア 課題**

効果的、効率的な航行安全環境の実現のためには戦略的技術開発が極めて重要であるところ、重点分野を明確にすることが必要である。具体的な戦略的技術開発事項の選定にあたっては、最新の技術動向を踏まえた上で、ニーズ(行政ニーズ、ユーザニーズ 新技術開発)、シーズ(新技術 行政展開)の双方からのアプローチが必要である。当面は、小型船舶事故対策を推進するとともに、ふくそう海域等での海難を防止する必要があることから、重点分野として、ICTを活用した AIS 非搭載船舶の動静把握及び AIS 等を活用した船舶動静予測技術の開発の推進が必要である。

また、日本のみならず国際的に航行安全環境を向上させるため、IMO 等において積極的に技術の提案を行い、国際標準化を図る一方で、我が国の航行安全環境の向上のために新技術の情報収集を行い、我が国への導入を図る必要がある。

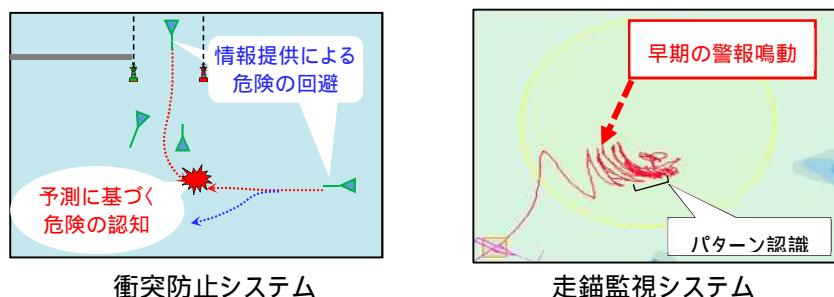
さらに、国際協力において、日本関係船舶が多数通航するシーレーンの安全確保を念頭に、周辺各国に対してハード、ソフトを連携させた協力や支援を行うことが必要である。

イ 課題解決のための施策**(ア)船舶動静予測機能の技術開発**

航行管制業務における衝突防止のための情報提供の実施判断は、運用管制官の経験、技量により左右されることから、AIS 情報の解析や研究が進む OZT(航行妨害ゾーン)等を活用した船舶動静予測技術の開発を推進する。

また、現状の AIS 監視システムは、乗揚げの危険度が低い事案での警

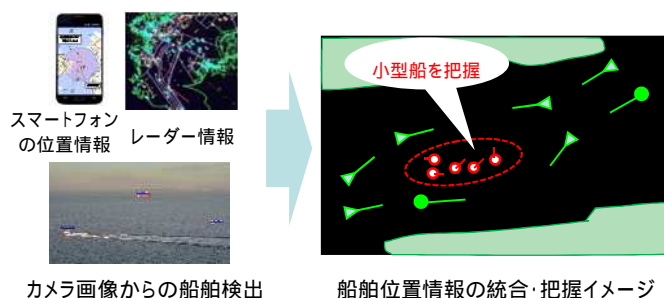
報鳴動や、走錨発生から警報鳴動までに遅延があることから、新たな乗揚げ、走錨監視システム技術の開発、実装を行う。



(イ) AIS 非搭載船舶の動静把握技術の開発

スマートフォンの位置情報の活用やカメラ画像からの船舶検出等の異なる手法で得られた船舶位置情報を統合して、AIS 非搭載船舶の位置を把握する技術を開発する。

また、「船舶におけるスマートフォンアプリ活用のためのガイドライン」(平成 29 年国土交通省海事局)に記載された「衝突や乗揚げのおそれがあるときや津波発生等の緊急時に、国や関係者からの警告を受けてそれを表示する機能」について、今後開発されるアプリの動向を把握の上、海上保安庁等から必要な注意喚起等を行うための通報技術に係る調査を行う。

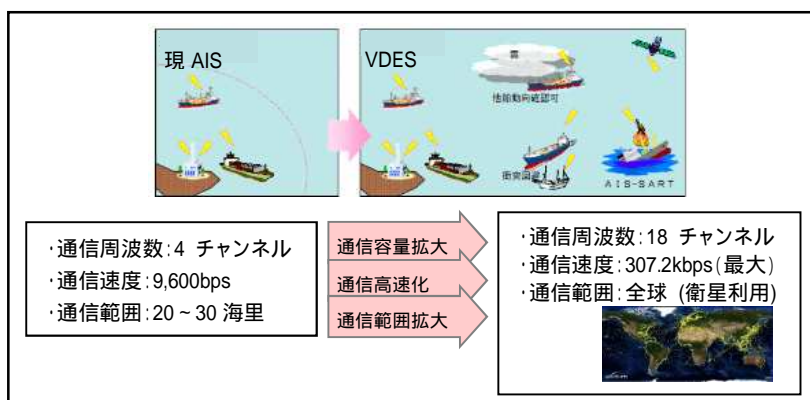


AIS 非搭載船舶の動静把握技術の開発

(ウ) VDES の国際標準化への参画及び活用に向けた検討

AIS の利用拡大に伴い、AIS の通信容量が逼迫し、重要情報の送受信が困難となるおそれがあることから、AIS よりも通信容量拡大、通信高速化が可能な新たな通信方法として VDES が期待されている。IMO や国際航路標識協会 (IALA: 航路標識の改善により、船舶交通の安全性、運航効率の向上を図ることを目的とした非政府組織) 等で技術的な検討が進む一方、運用要件の国際基準は未だ検討されていないことから、我が国産官学において VDES の運用要件を検討し、国際基準案の策定を推進するとともに、

IMO、IALA 等へ提案を行い、我が国主導で国際標準化を図る。
また、海上保安業務における VDES の活用手法を検討する。



現 AIS と VDES の比較

(エ) ASEAN 諸国等への支援

ASEAN 諸国は、国内法制の未整備や VTS 要員の不足等により海上交通安全行政能力が十分に機能していない部分がある。このため、航路指定による安全対策ガイドラインの策定支援、ASEAN 地域訓練センター(マレーシア)における VTS 要員の育成支援や海上交通安全能力向上のためのプロジェクトの案件形成を図ることにより、航行安全対策の支援を推進する。



海上保安庁支援によりマレーシアに設立された VTS のための ASEAN 地域訓練センター

(オ) 国際機関における活動

海上保安庁は、IMO では、海上安全委員会や航行安全・無線通信・捜索救助等小委員会等に出席し、積極的な技術提案等を実施しており、また、IALA では、10 期連続で理事を務めているほか、e-Navigation 委員会の議長にも就任している。引き続き、IMO、IALA の会合に参画し、積極的な技術提案等を行う。

また、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、我が国にとって望ましい国際機関となるよう、引き続き当該協議に参画する。

(6) 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

ア 課題

2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会は、東京湾臨海部を中心に開催される。大会準備期間中、テストイベント大会及び大会期間中においては、貨物船等による海上輸送活動や遊覧船による観光等が通常どおりに行われるとともに、選手等の大会関係者、観客の輸送や船舶による競技の観戦等により、競技会場等周辺海域では船舶のふくそうが予想される。このため、海上の安全を確保することはもちろん、通常の経済活動等を維持することで、大会の成功に寄与する必要がある。

また、これらの対応を通じて得られた知識、経験等を全国的に展開することを検討する必要がある。

イ 課題解決のための施策

(ア) 大会準備に係る安全対策

大会開催に向け、競技会場周辺では、海上工事が集中するため、それらの進捗状況を的確に把握した上、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、海上工事に係る安全対策を推進する。

(イ) 大会運営に係る安全対策

a 東京港における安全対策

大会開催に伴い水上タクシー、水上オートバイ等の新たな港内交通の発生が見込まれているところ、海上安全指導員の活性化を図るとともに、新たに水上オートバイ運航者による安全啓発業務協力者制度の検討を進めることで安全対策を推進する。また、各種事業による海上交通を取り巻く状況を正確に把握し、新規参入事業者等への安全指導等により海上交通の安全対策を推進する。

また、大会期間中、港内では船舶のふくそうが予想されるため、港則法業務の適切な運用等により、港内の海上交通の安全確保を推進する。

b 東京港以外における安全対策

東京港以外にも、神奈川県江ノ島沖ではセーリング会場が、千葉県釣ヶ崎海岸ではサーフィン会場が計画され、広範囲で長期間の海域を占有する競技が予定されている。大会の開催に向け、多くの海域利用者に事前調整に関する助言や、競技関係船舶、観覧船等の大会期間中の海域利用者への適切な指導等海上交通の安全対策の検討を行う。

c 海上活動情報の統合と活用(再掲)

本大会に向け、様々な海上活動情報を統合、分析し、提供するネットワークの構築を図る(第3、1、(4)、イ(P17)参照)。

d 「海の安全情報」の充実強化(再掲)

本大会に向け、災害情報等の多言語化や緊急情報のオープンデータ化による防災アプリ等との連携等、利用者拡大に向けた新たな取組を行う(第3、2、(2)、イ、(ウ)(P20)参照)。

(ウ)本取組で得られた知識、経験等の活用

本取組で得られた知識、経験等について、必要に応じ全国展開を図ることを検討する。具体的には、安全啓発業務協力者制度や大規模な海上イベント等における海上交通の安全対策に係る知見の活用を検討する。

3 計画期間

本ビジョンにおける計画期間は、おおむね5年とする。

4 船舶事故に係る計画目標

第3次交通ビジョン及び第10次交通安全基本計画に掲げた「2020年代中に現在の船舶事故隻数を半減(約1,200隻以下)させることを目指す。」とする長期目標を継承することとし、本ビジョン計画期間中における船舶事故に係る計画目標については以下のとおりとする。

船舶事故に係る計画目標については、以下の方向で検討中(P)。

- (1) 長期目標を踏まえ、平成34年までに船舶事故隻数を約1,600隻以下にすることを旨とする。
(H29(2017)約2,000隻から2020年代中(あと12年間)に約1,200隻以下とする略中間点としての目標)
- (2) ふくそう海域における衝突、乗揚げ事故の発生率(通航隻数100万隻当たり76隻以下)を維持する。
- (3) ふくそう海域における航路閉塞や多数の死傷者が発生するなどの社会的影響が著しい大規模海難の発生数をゼロとする。
- (4) その他、個別の目標設定については検討中。

以上の目標を達成するため、船舶種類別の個別の目標を毎年度のアクションプランで設定する。

なお、目標の船舶事故隻数は、船舶事故(アクシデント)(第2、3、(3)、ア(P9)参照)を対象とする。また、これまで、小型船舶については、全ての漁船、プレジャーボート、遊漁船としてきたが、他機関との整合性を図るため、20トン以上の漁船等は除くこととする。

第4 おわりに

「おわりに」は、部会の審議を踏まえ、最終回の部会で提示予定。