

第5次交通ビジョンの推進状況等について (2024年度)



2025年3月7日
海上保安庁交通部

目次

1 海難の発生状況	1
(1) 船舶事故の発生状況	1
(2) 人身事故の発生状況	5
2 ビジョン目標の達成状況	8
3 主な施策の推進状況	13
(1) 大阪湾海上交通センターの監視、情報提供体制の強化の継続	14
(2) 来島海峡の安全対策の実施状況	15
(3) 自動運航船の実用化に向けた安全対策	16
(4) プレジャーボートの機関故障対策	17
(5) 灯台等の耐災害性の強化の推進	18
(6) WEBによる通報手段の導入	19
4 新目標値設定に向けた検討状況	20

1 海難の発生状況

(1) 船舶事故の発生状況

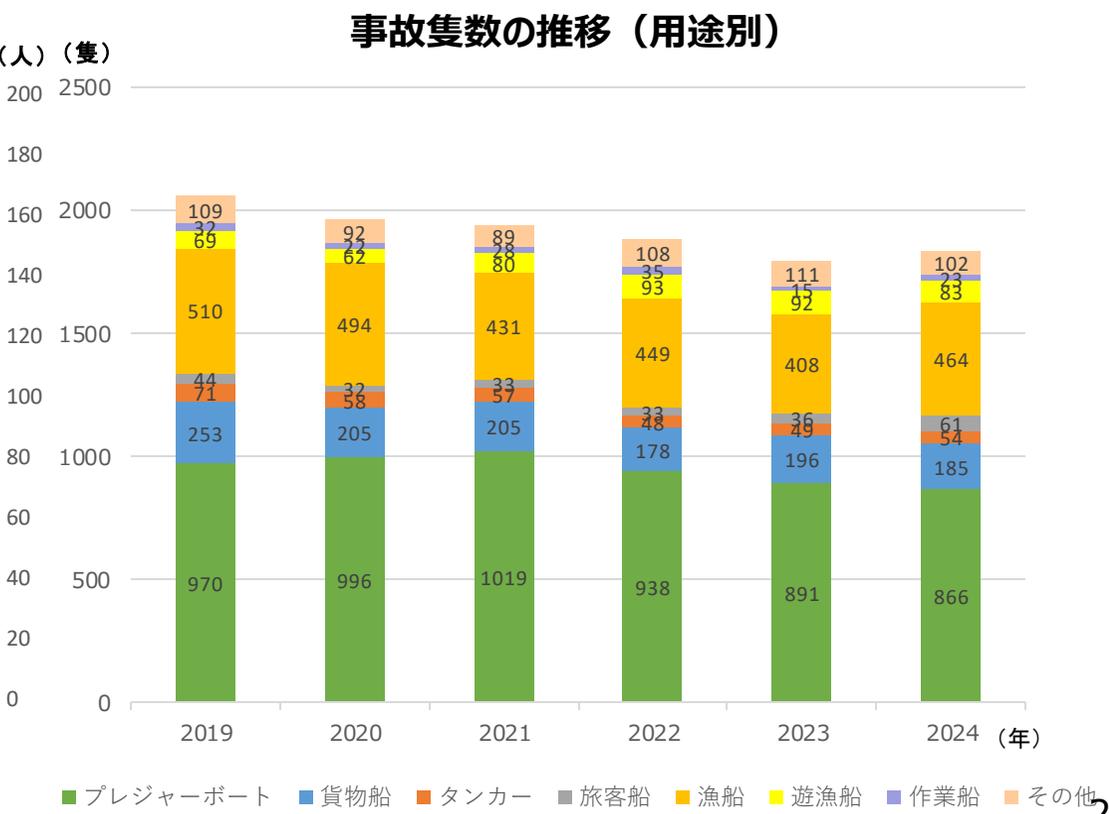
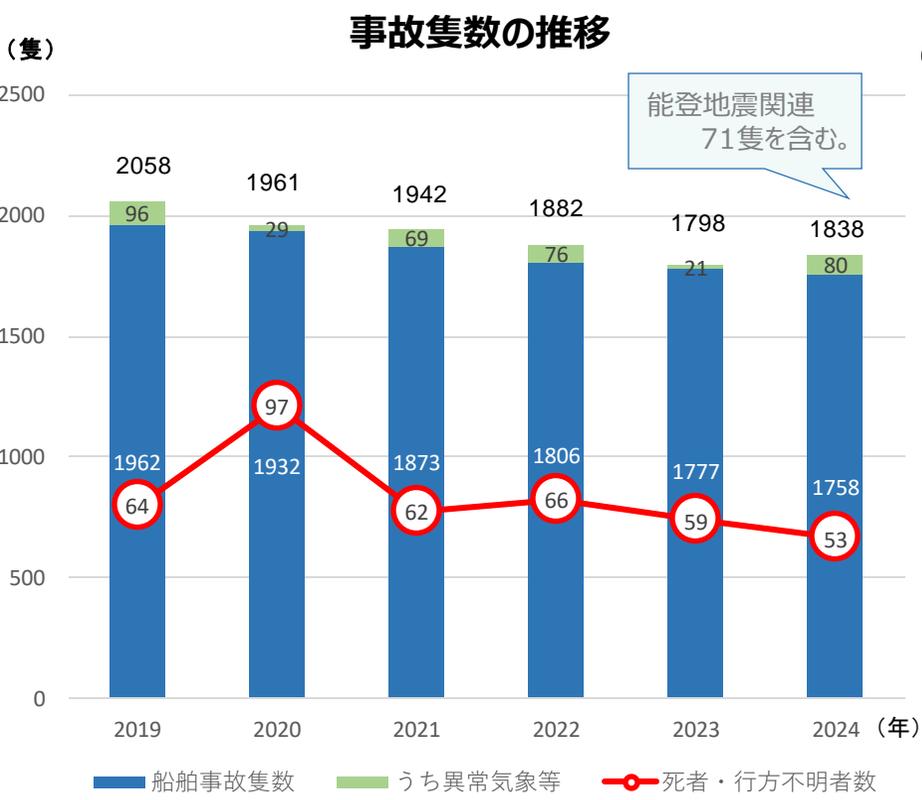
- ① 事故隻数の推移
- ② 用途別等の発生状況

1- (1) 船舶事故の発生状況①

<p>(海難定義) 船舶事故</p>	<p>海上において船舶に次のいずれかに該当する事態が生じた場合をいう。</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 衝突・乗揚・転覆・浸水・爆発・火災・行方不明 ● 機関、推進器、舵等の損傷又は故障その他運航不能等
-------------------------------	--

① 事故隻数の推移

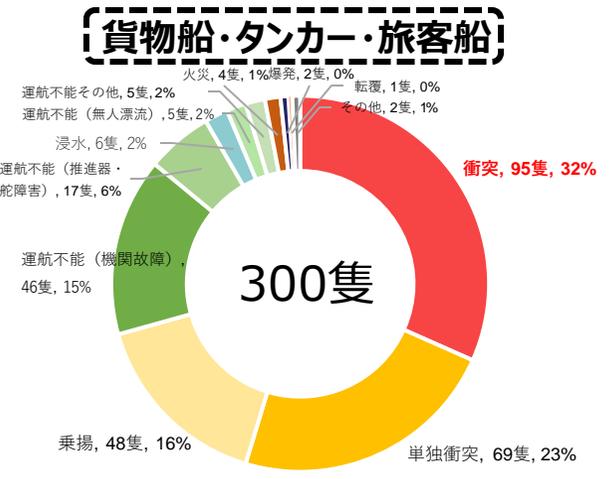
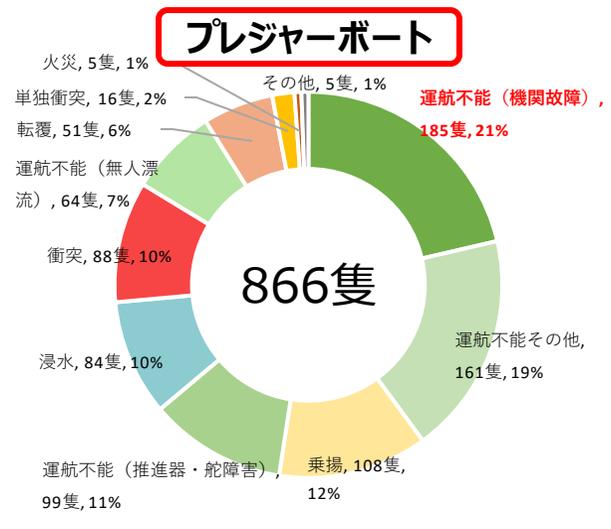
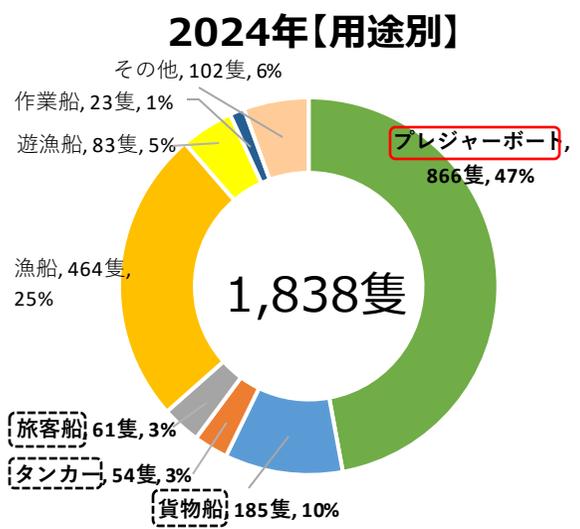
✓ 2019年以降、船舶事故隻数は減少傾向。
 ✓ 2024年の船舶事故隻数は1,838隻、死者・行方不明者数は53人



1- (1) 船舶事故の発生状況②

② 用途別等の発生状況

- ✓ 船舶用途別では、プレジャーボートの事故隻数が最も多く、全体の47%を占めている。
- ✓ 事故種類別にみるとプレジャーボートの事故では、「機関故障」が最も多く発生。
- ✓ 貨物船・タンカー・旅客船の事故では、「衝突」が最も多く発生。



事故事例

● プレジャーボートの転覆
 2024年3月19日午前10時過ぎ、沖縄県石垣市沖で船内に大量の海水が打ち込み転覆。乗船者10名が巡視船艇に救助された。けが人なし。



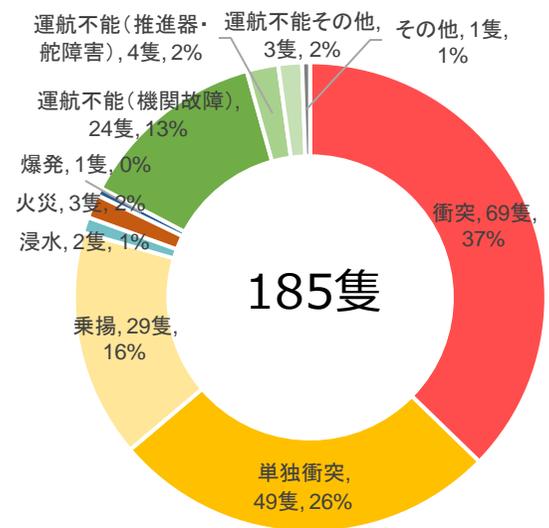
事故事例

● 漁船同士の衝突
 2024年5月18日午後3時15分頃、大分県佐伯市沖で漁船同士が衝突し、うち1隻が転覆。転覆した漁船の船長が死亡した。

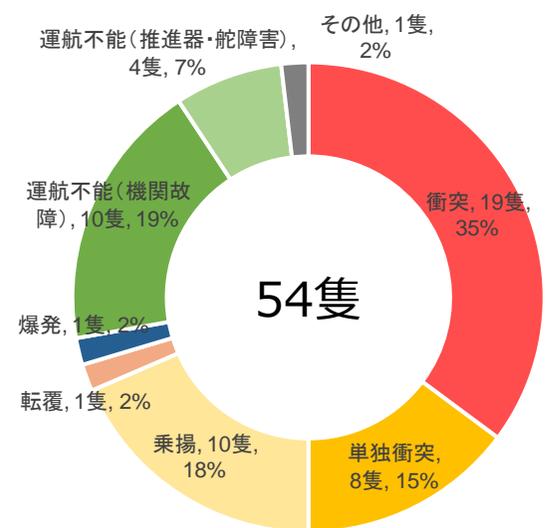


【参考】1- (1) 用途別の事故種類

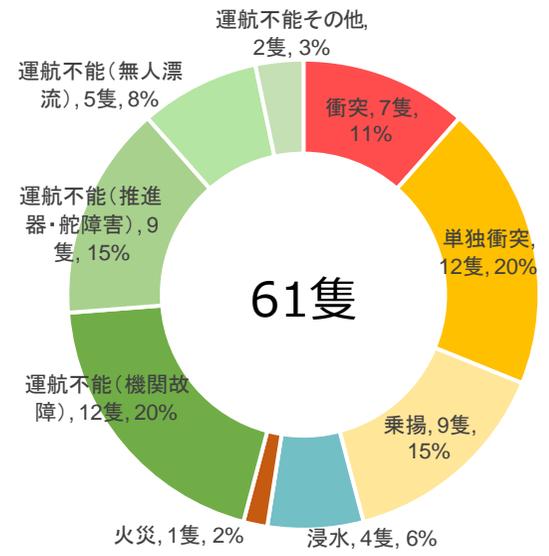
貨物船



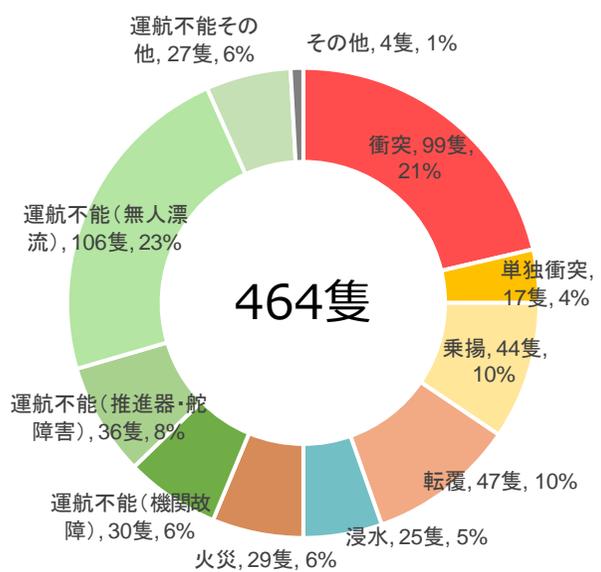
タンカー



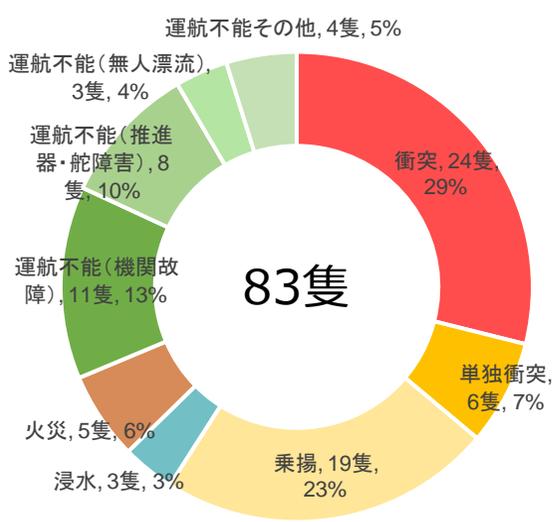
旅客船



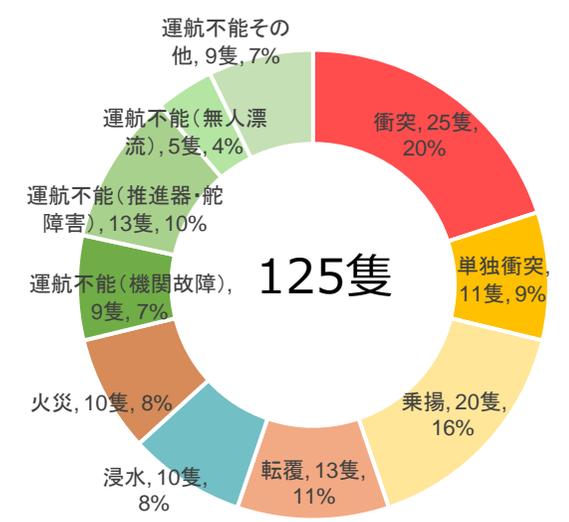
漁船



遊漁船



その他(作業船等)



※プレジャーボートについては前頁参照 4

1 海難の発生状況

(2) 人身事故の発生状況

- ① 事故者数の推移
- ② マリンレジャーに伴う海浜事故の発生状況

1 - (2) 人身事故の発生状況①

(海難定義)
人身事故

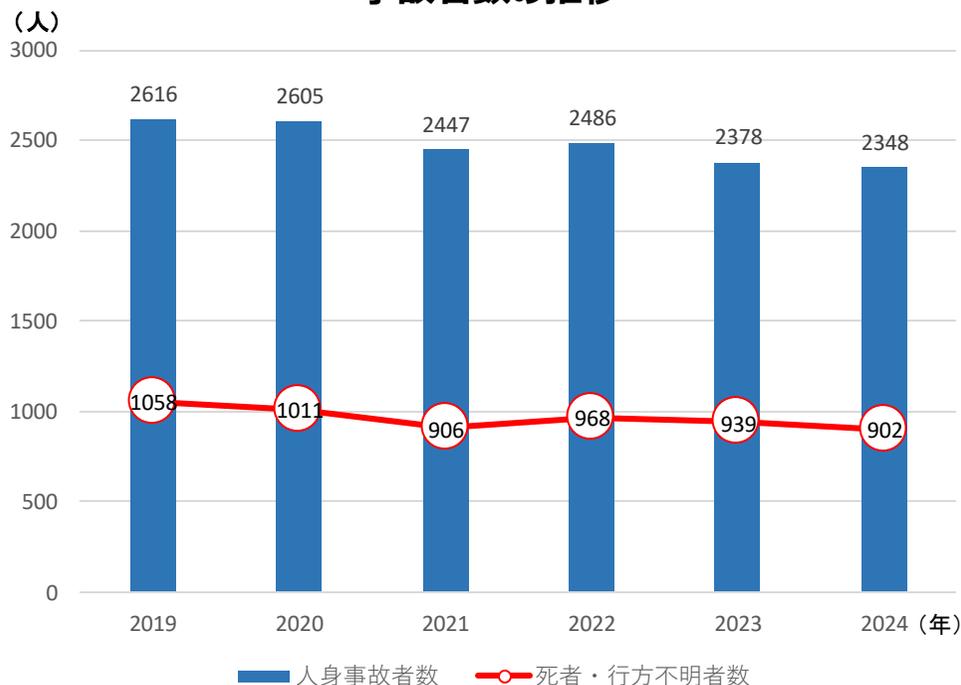
海上又は海中において次のいずれかに該当する事態が生じた場合をいう。

- 船舶事故によらない乗船者の海中転落、負傷、病気、中毒等
- 海浜等において発生した乗船者以外の者の負傷、溺水、帰還不能等
(マリンレジャーに伴う海浜事故とマリンレジャー以外の海浜事故に区分)

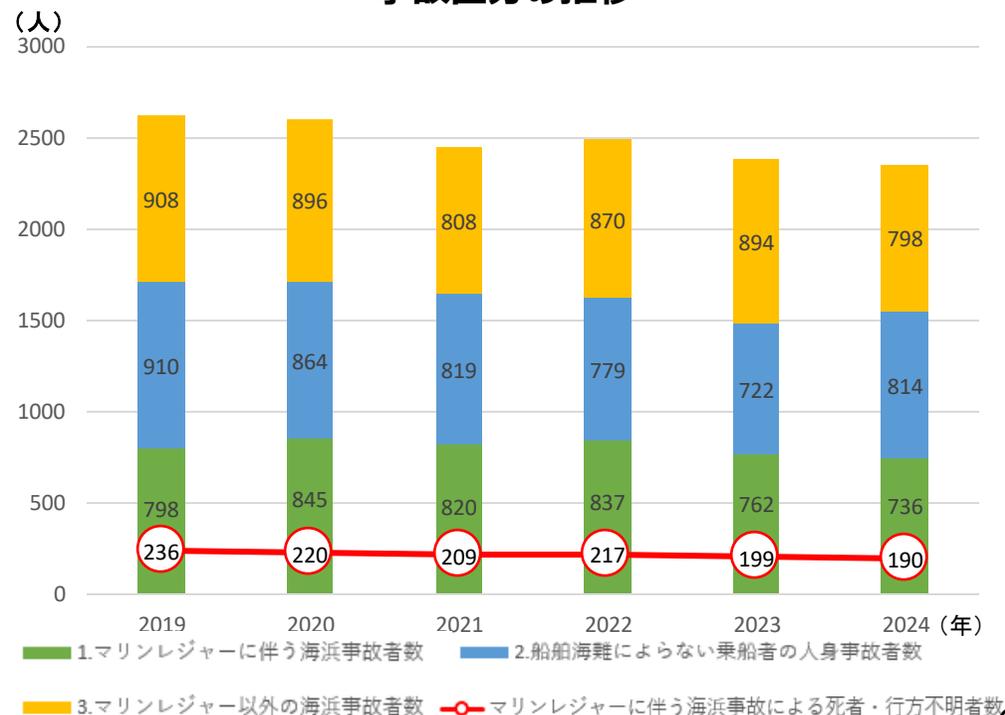
① 事故者数の推移

- ✓ 2019年以降、人身事故者数は減少傾向。
- ✓ 2024年の人身事故者数は、2,348人であり、そのうち死者・行方不明者数は902人。

事故者数の推移



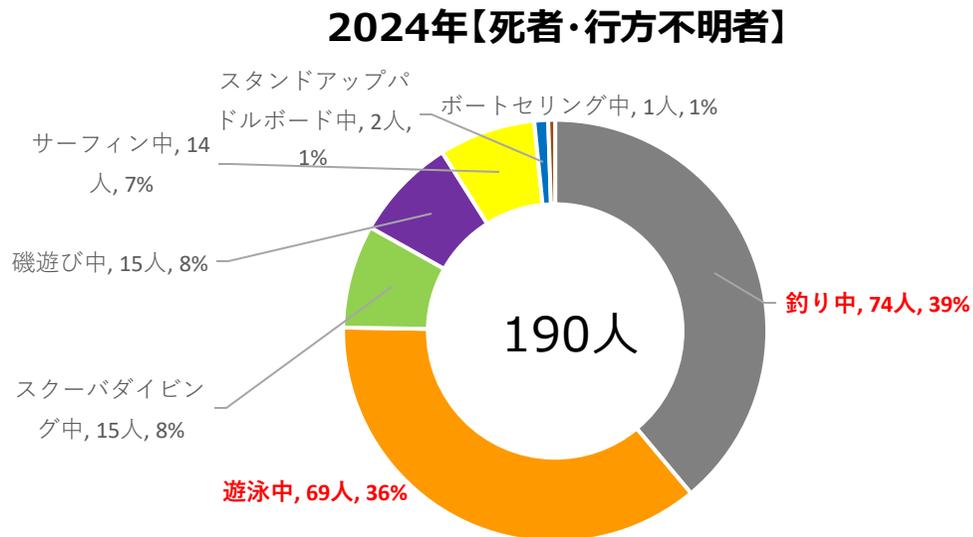
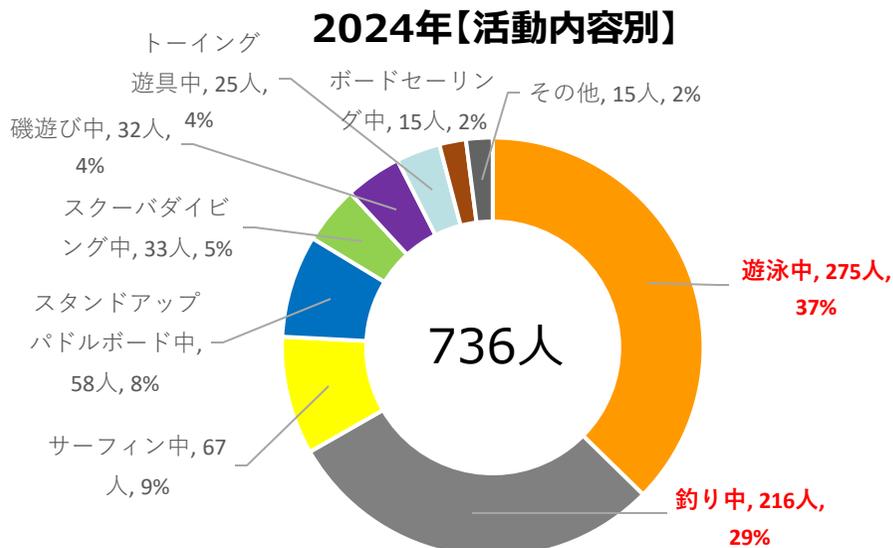
事故区分の推移



1 - (2) 人身事故の発生状況②

② マリンレジャーに伴う海浜事故の発生状況

- ✓ 活動内容別は、遊泳中及び釣り中の事故で全体の66%を占めている。(遊泳中37%、釣り中29%)
- ✓ 死者・行方不明者は、釣り中及び遊泳中の事故が多く、全体の75%を占めている。(釣り中39%、遊泳中36%)



事故事例

● 遊泳中の事案

2024年7月21日午前10時00分頃、広島県安芸郡坂町にあるベイサイドビーチ坂海水浴場にて遊泳中の兄妹3名が深みにはまり、うち1名（13歳女性）が行方不明となった。その後、同人は海中で発見され死亡が確認された。



事故事例

● 釣り中の事案

2024年10月12日午後9時00分頃、茨城県神栖市にある鹿島港深芝公共埠頭で釣りをしていた男性4名が波にさらわれ防波堤から転落した。その後、2名が救助されたが、2名が行方不明となり後日発見され死亡が確認された。

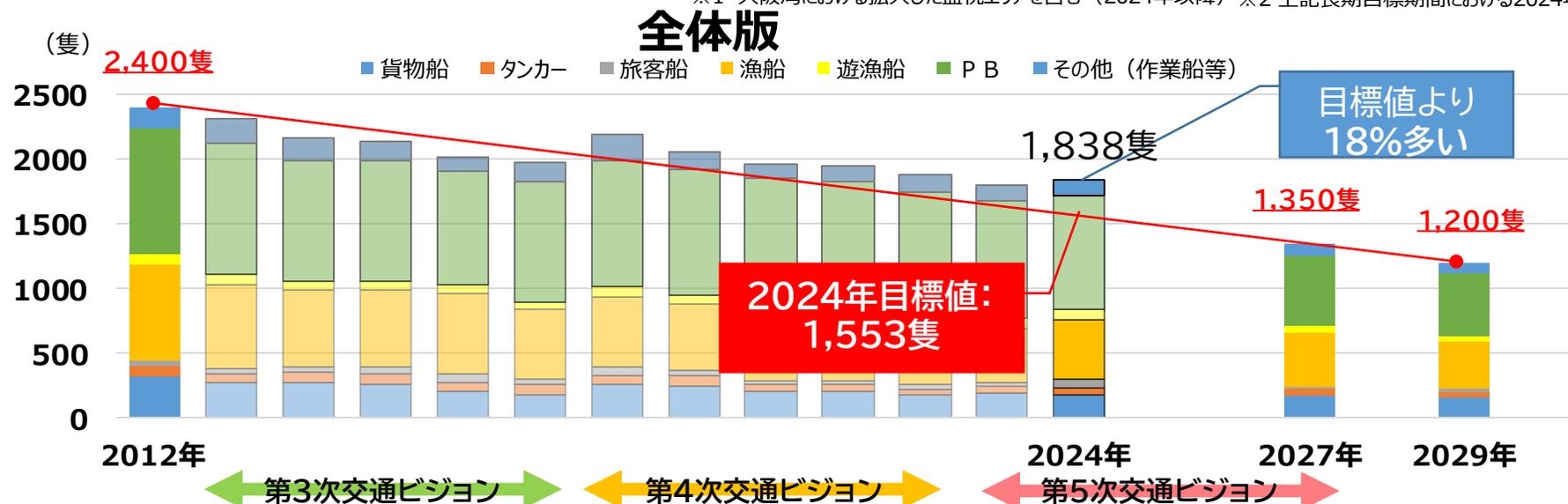


2 ビジョン目標の達成状況

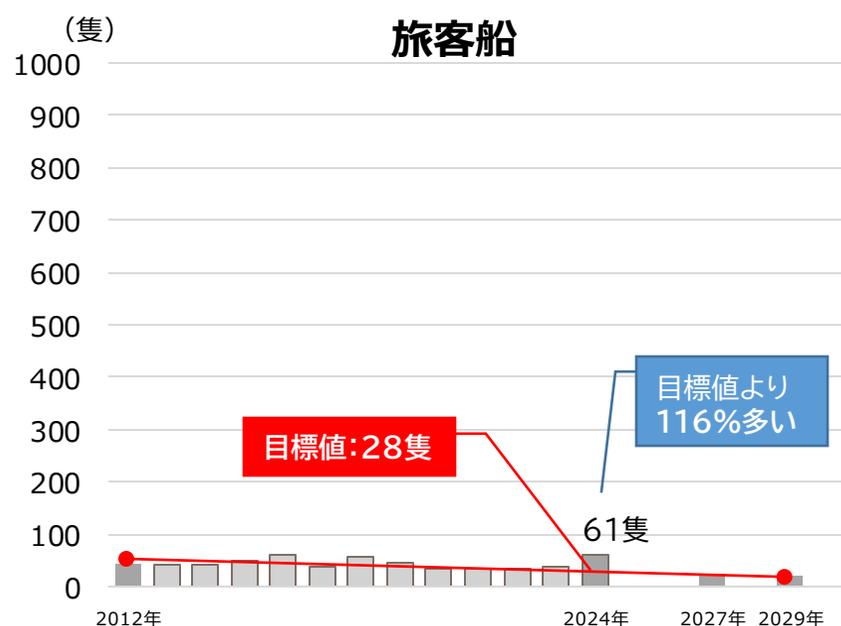
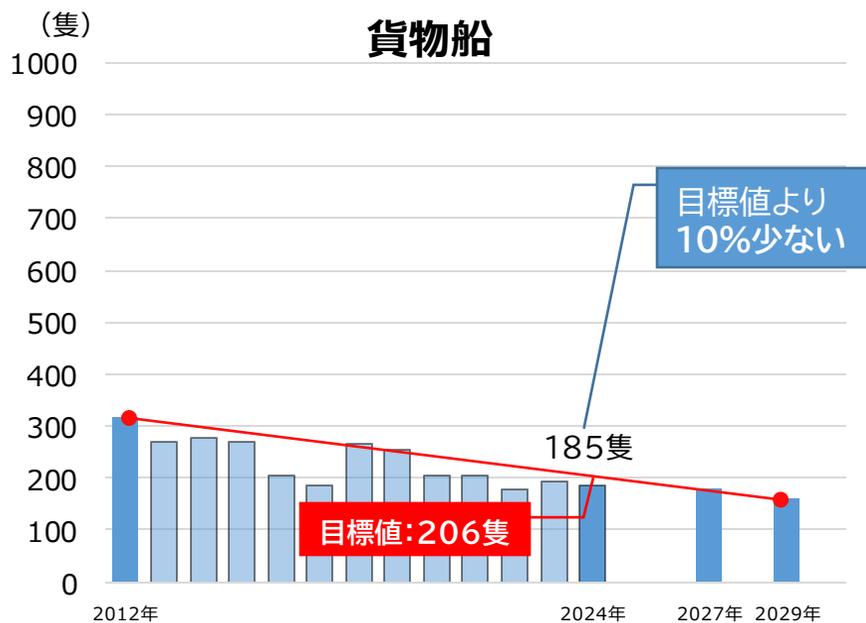
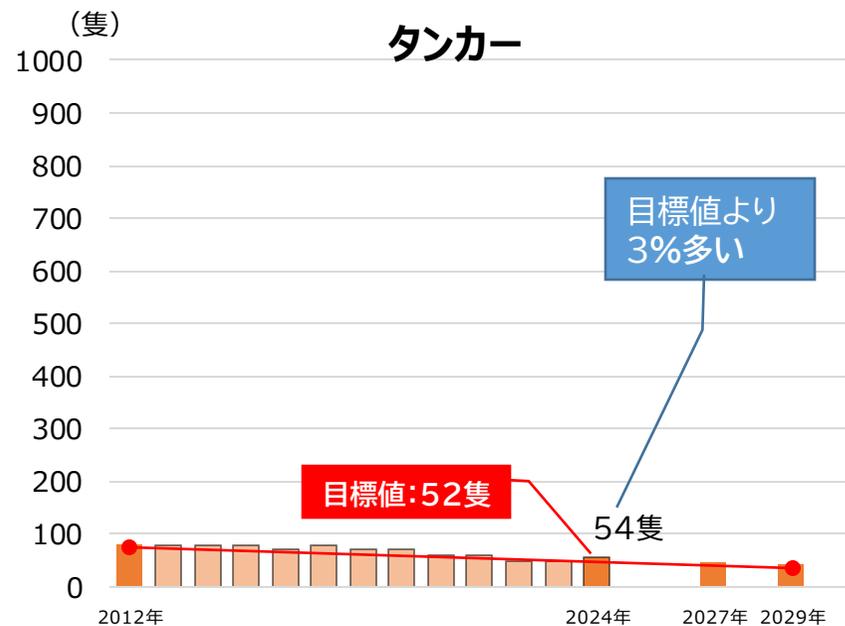
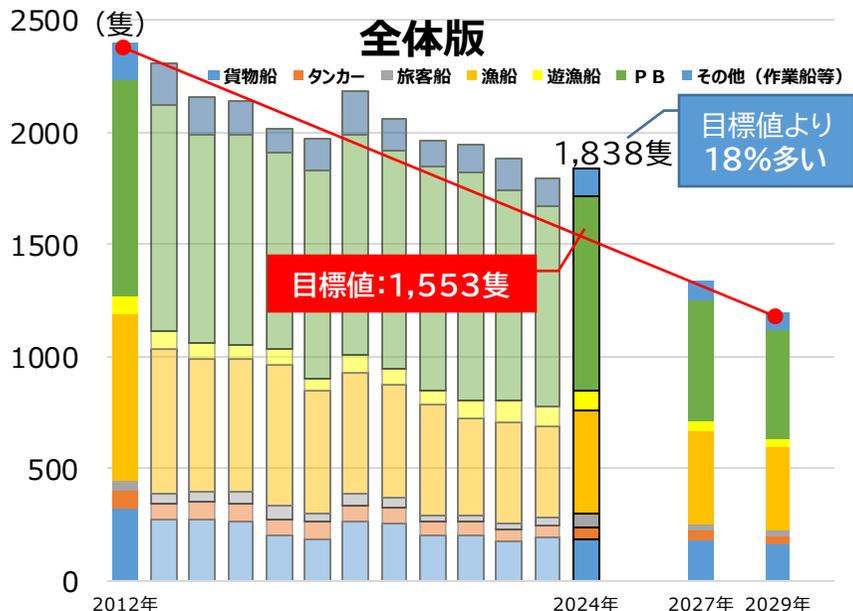
2 ビジョン目標の達成状況

		2024年目標	2024年結果
ビジョン目標	① ぶくそう海域における大規模な船舶事故の防止 ぶ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な船舶事故の発生数を ゼロ とする。	ゼロ	ゼロ
	② ぶくそう海域における衝突、乗揚げ事故隻数の減少 第5次交通ビジョン期間中の5か年の年平均事故隻数を 29隻以下 とする。	29隻以下	22隻 ^{※1}
	③ 船舶事故隻数の減少 ビジョン期間最終年である2027年までに 1,350隻以下 とする。	1,553隻以下 ^{※2}	1,838隻
長期目標	第3次交通ビジョン（2013年度～2017年度）開始時に掲げた、当時の船舶事故隻数（約2,400隻）を 2020年代中に半減させることを目指す とする長期目標の達成を引き続き目指す。		

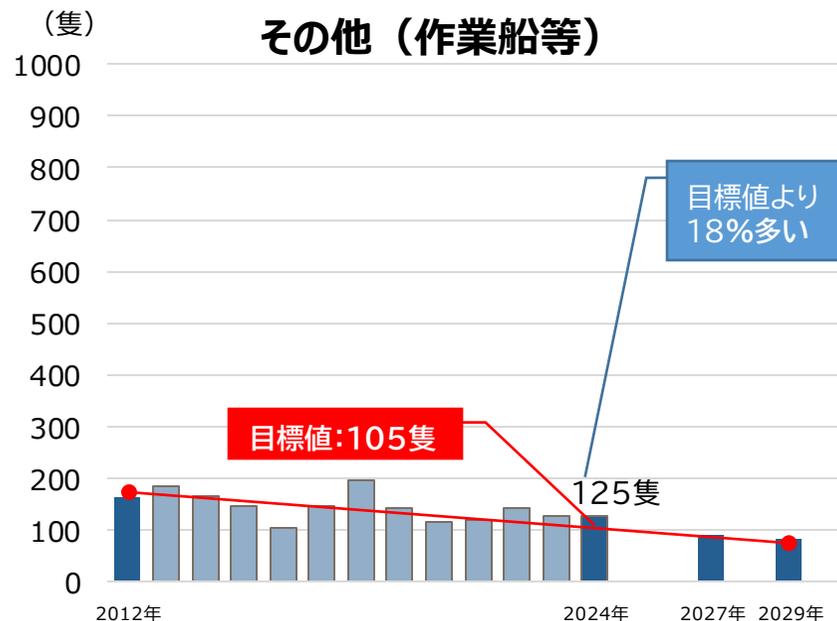
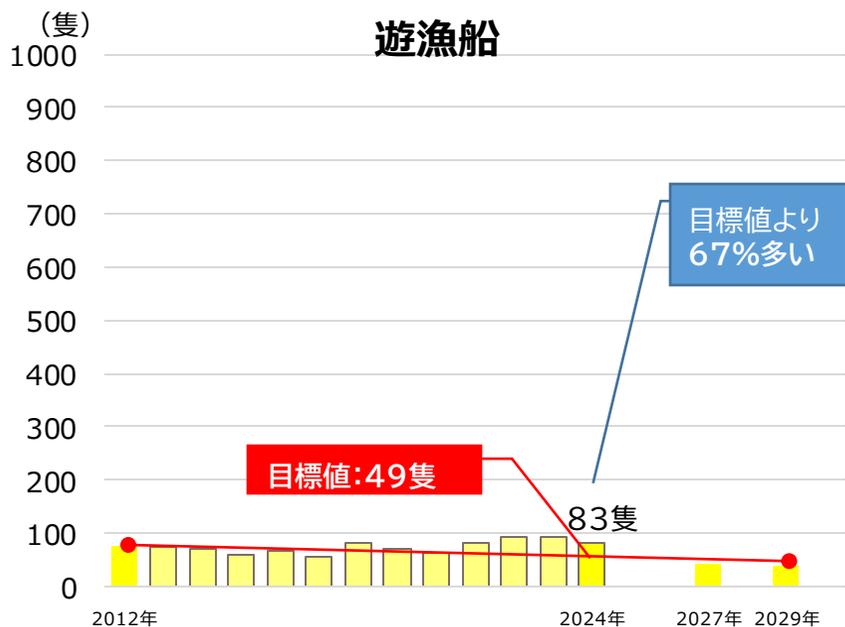
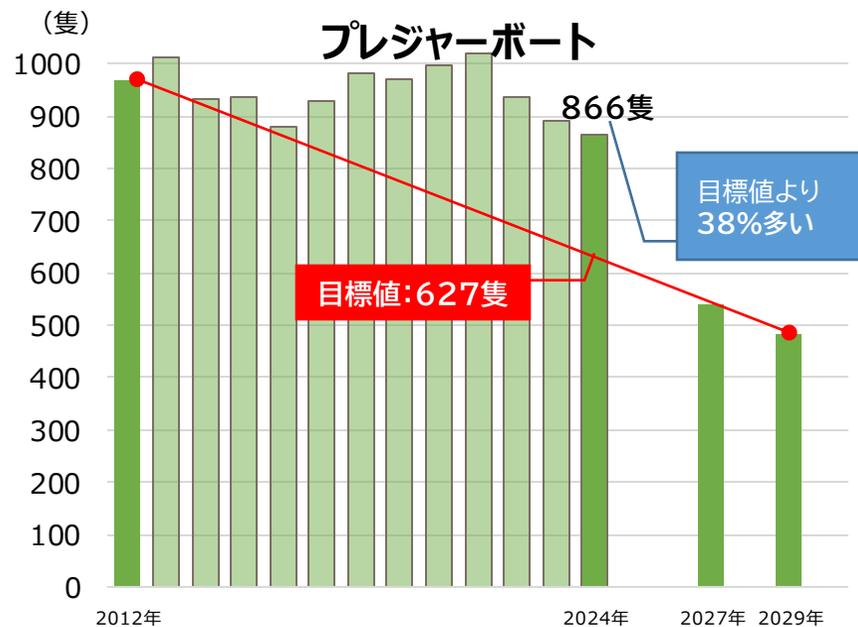
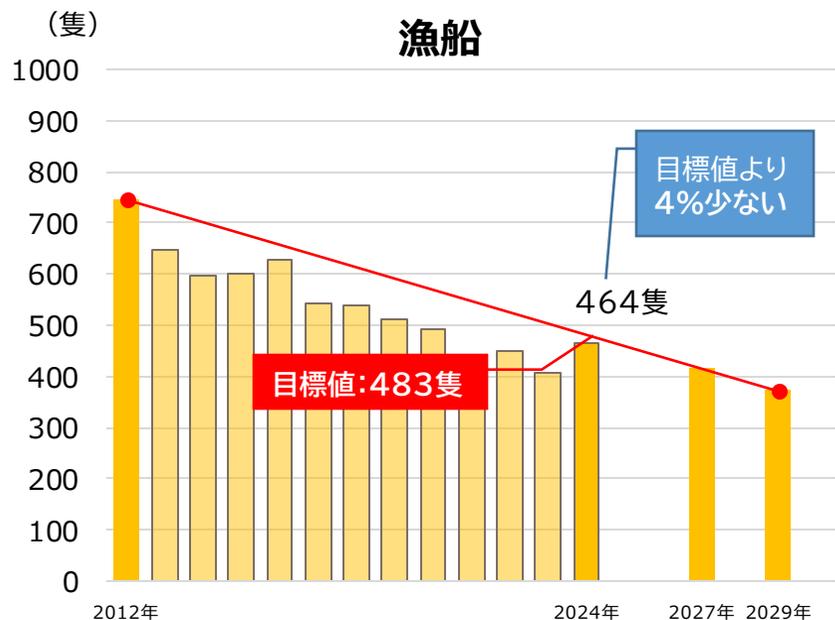
※1 大阪湾における拡大した監視エリアを含む（2024年以降） ※2 上記長期目標期間における2024年の目標値



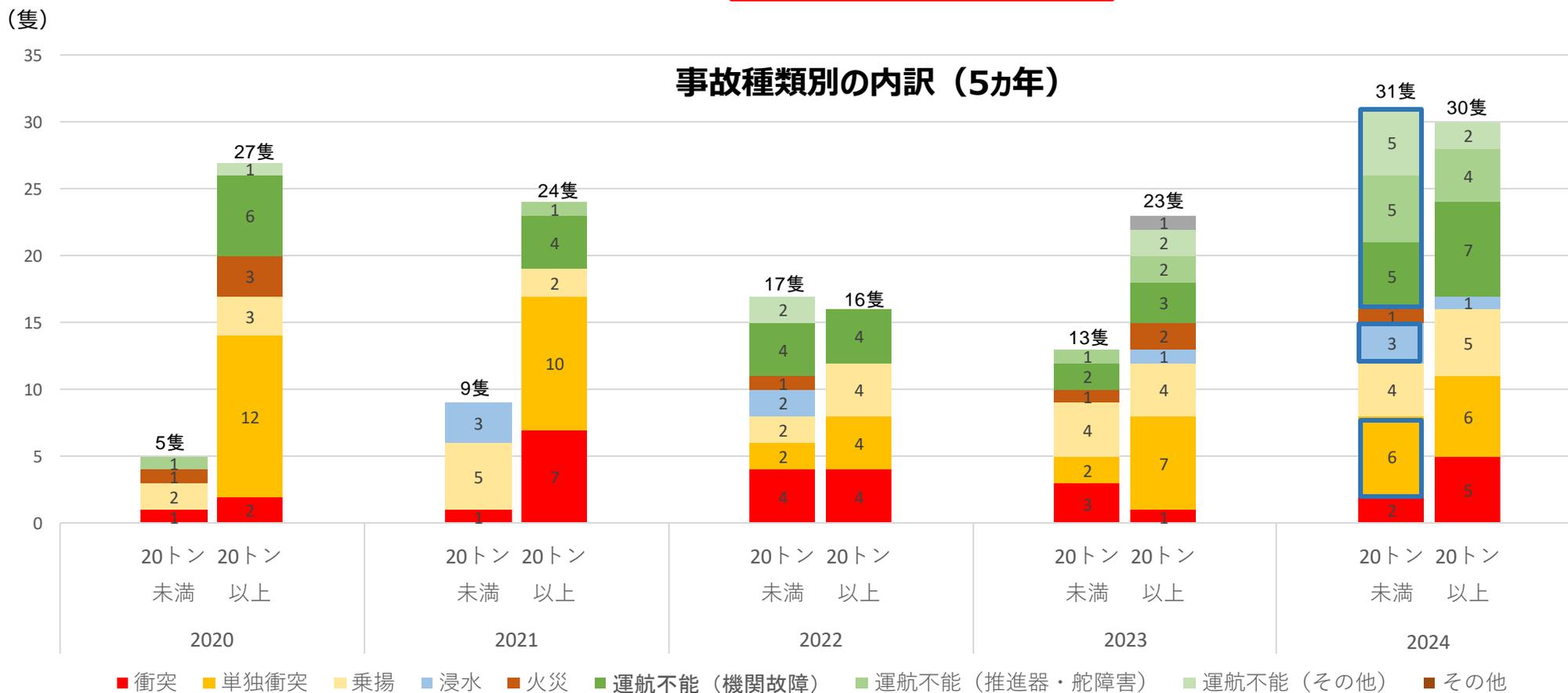
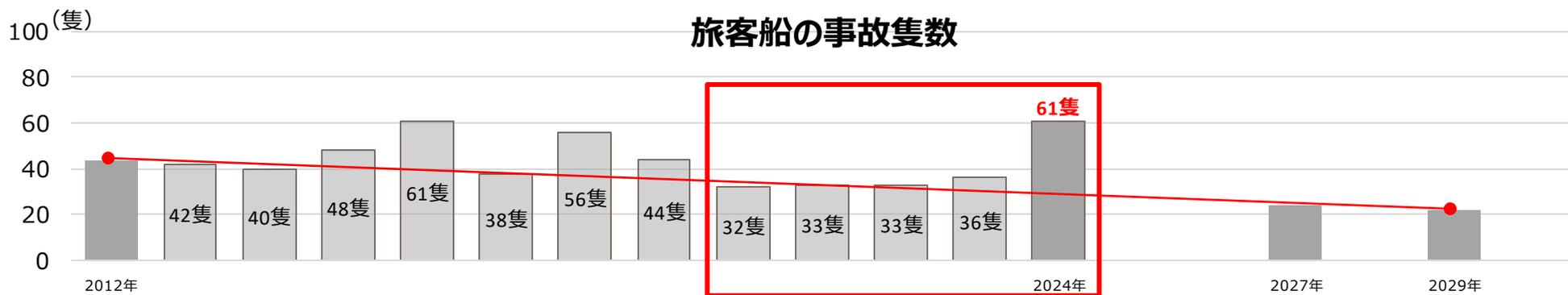
2 ビジョン目標の達成状況（船舶事故隻数の減少 1 / 2）



2 ビジョン目標の達成状況（船舶事故隻数の減少 2 / 2）



【参考】2 ビジョン目標の達成状況（旅客船の事故推移等）



3 主な施策の推進状況

- (1) 大阪湾海上交通センターの監視、情報提供体制の強化の継続
- (2) 来島海峡の安全対策の実施状況
- (3) 自動運航船の実用化に向けた安全対策
- (4) プレジャーボートの機関故障対策
- (5) 灯台等の耐災害性の強化の推進
- (6) WEBによる通報手段の導入

3- (1) 大阪湾海上交通センターの監視、情報提供体制の強化の継続

答申内容

- 運用管制官の慣熟訓練を重ねたうえで、監視海域及び情報聴取義務海域の拡大、明石海峡航路の航路管制と阪神港の港内交通管制を統合するなど、平時及び異常気象等時の船舶事故の未然防止の取組を強化する。

2024年度実施計画

- 強化した体制の下、船舶交通の安全を確保する。

2024年度実施事項

- 強化した体制の下、船舶交通の安全を確保した。
- 情報提供回数は、約3,600回。(監視海域等拡大前の2022年と比較して約4.3倍)
(事故発生件数 拡大された監視エリアにおける過去5か年 (H30~R4) 平均→2.6隻 R5、6→0隻)



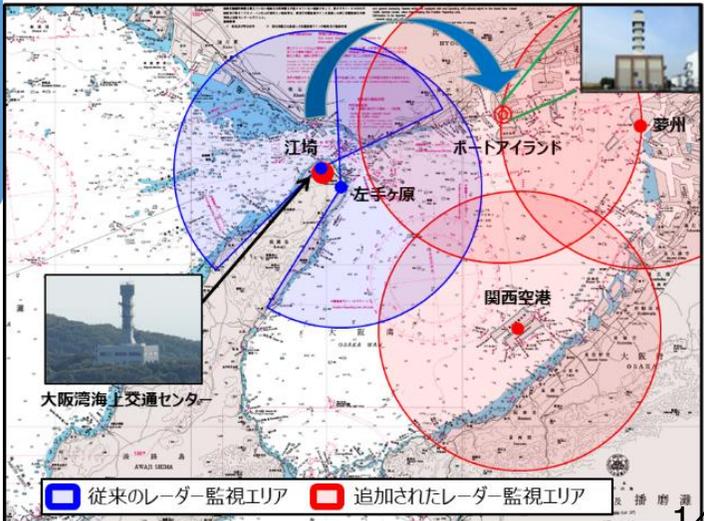
■ : 従来の情報聴取義務海域 (海上交通安全法)
■ : 情報聴取義務海域拡大 (海上交通安全法)
■ : 異常気象等時における情報聴取義務海域設定 (海上交通安全法)
■ : 情報聴取義務海域拡大 (港則法)

評価

- 引き続き、強化した体制の下、適時適切な情報提供を実施したことで、情報聴取義務海域における船舶事故を未然に防止した。(情報聴取義務海域における航路を閉塞するような大規模な船舶事故は0件)
- 平時及び異常気象等時の船舶事故を未然に防止していく必要がある。

2025年度実施計画

- 引き続き、強化した体制の下、船舶交通の安全確保に努める。



■ 従来レーダー監視エリア ■ 追加されたレーダー監視エリア

3- (2) 来島海峡の安全対策の実施状況

答申内容

- 事故実態を踏まえた効果的な安全対策を推進する。

2024年度実施計画

- 決定した安全対策について、2024年度早期の実現を目指す。

2024年度実施事項

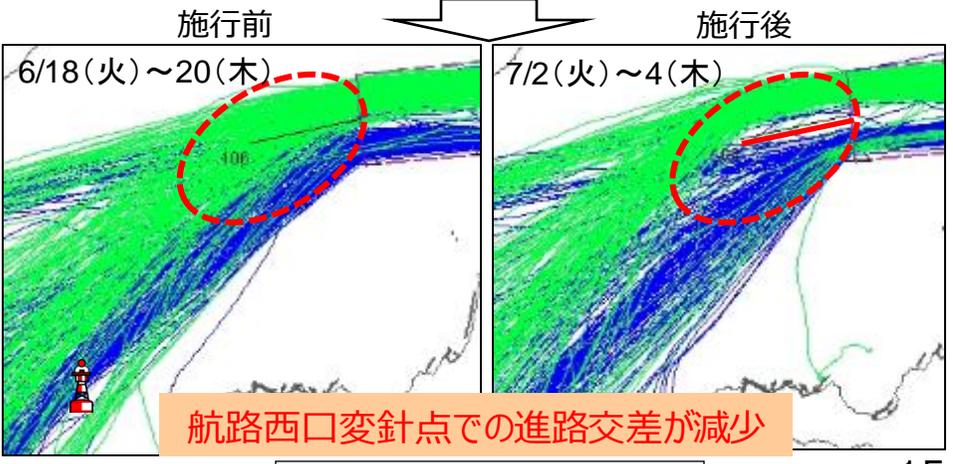
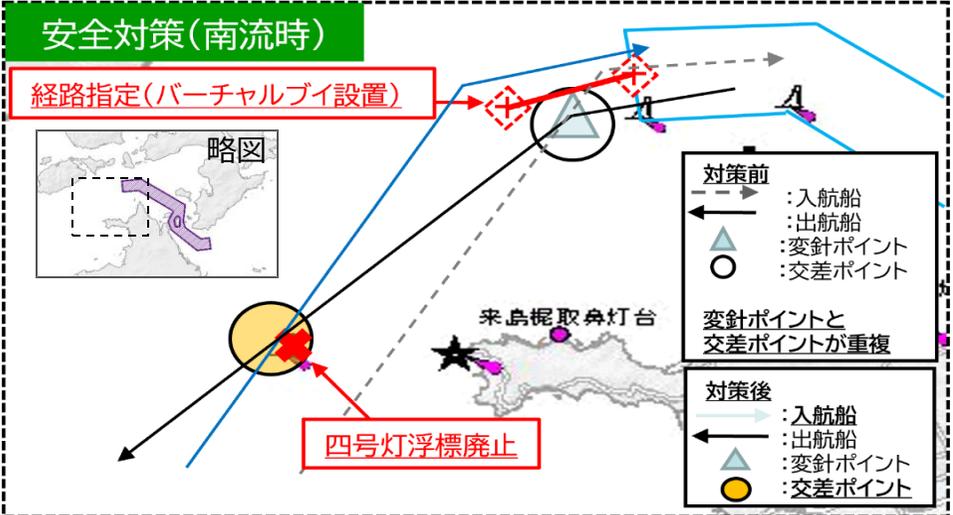
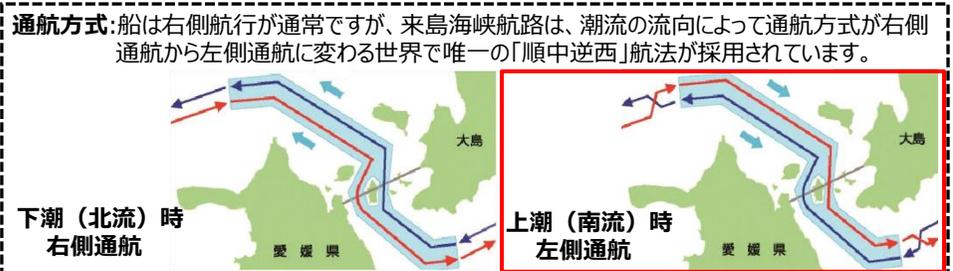
- 安全対策（経路指定及び安芸灘南四号灯浮標廃止）
 - ・ 航路出入航船の交差点と出航船の変針点の重複を解消（入航船の動線を灰色点線から青線に移行）
 - ・ 入航前に早期の左側航行を可能
- 実態把握・分析（期間：2024年7月1日～12月31日）
 - ・ 遵守率 99.7%
 - ・ 不遵守船の多くは外国船であることから、船舶代理店等を通じて周知啓発、指導を実施

評価

- 経路指定にかかる遵守率は99.7%
- ・ 全庁的な周知活動を実施したことで、利用者側へ広く浸透
- ・ 南流時の航路入口付近の衝突リスクを減少
※経路指定後、航路入口での事故等ゼロを継続中

2025年度実施計画

- 引き続き、講じた安全対策の効果を検証するとともに、早期の情報提供を実現するため、レーダー局の増設について検討を行う。



3- (3) 自動運航船の実用化に向けた安全対策

答申内容

- COLREG条約に関し、有識者や海事関係者等の意見を踏まえ我が国の対応方針を整理の上、IMOにおける解釈の整理や改正に関する議論に対応する。
- IMOにおける議論の結果を踏まえ、同条約に準拠している海上衝突予防法についても、解釈の整理等に関する検討を行う。また、他の海上交通法令についても、必要に応じ、自動運航船の実用化に対応した改正等の検討を行う。

2024年度実施計画

- 引き続き、MSCに出席し、以下の対応を実施する。
 - 新たな国際ルール策定に係る検討の進捗及びその結果の情報を収集
 - 船舶の衝突を予防するための航法等を規定した国際条約（COLREG条約）に係る検討（解釈の整理等を要する箇所の特定等）に関し国内意見調整のうえ意見等提案
- COLREG条約の解釈の整理等に関する国内検討会を実施する（MSCの議論の進捗により変更の可能性あり）。

2024年度実施事項

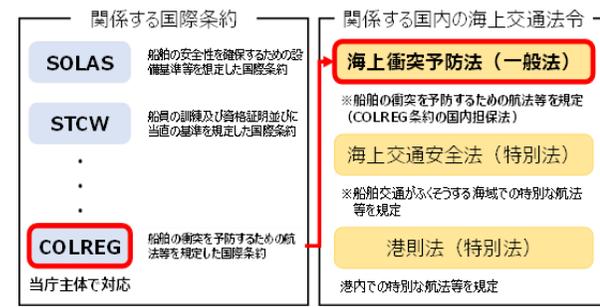
- 自動運航船に係る新たな国際ルール策定に関するMSCの議論に参画するとともに、自動運航船に対するCOLREG条約の適用の在り方について、国内検討委員会を開催し、自動運航船にあっても視覚情報及び聴覚情報の重要性は変わらず、見張りや船舶間のコミュニケーション上の不可欠な要素であること等を内容とするIMOへの提出文書案を作成した。（提出時期についてはMSCにおける議論の状況を踏まえ、検討中。）

評価

- 概ね実施計画どおりの対応を実施した。
- MSCにおける議論が当初の計画よりも遅れたことにより、提案文書の提出には至っていない。

2025年度実施計画

- 引き続き、MSCに出席し、以下の対応を実施する。
 - 新たな国際ルール策定に係る検討の進捗及びその結果の情報を収集
 - MSCにおける議論の状況を踏まえ、文書提出について検討
- 国内において行われる自動運航船の実証実験等について、情報収集及び安全対策を講じる。



【自動運航船に係る国際条約と国内法令の関係】

3- (4) プレジャーボートの機関故障対策

答申内容

- 海事局をはじめとする関係機関や海事振興や海事技術向上に取り組む企業で構成された（一社）日本マリン事業協会といった関係団体と協議、連携して行っている安全啓発リーフレットの作成や配布に加え、情報拡散効果の高い媒体を活用して整備事業者等による定期的な点検整備（法定外）の有用性を効果的に広く周知し、点検整備の実施を促進し、プレジャーボートの運航不能（機関故障）による事故の減少を図る。また、これらの取り組みの効果を検証しつつ、更なる施策について検討を行う。

2024年度実施計画

- プレジャーボートの機関故障に係るバックグラウンド調査の分析結果について関係機関・団体の意見を収集し、整備事業者等による定期的な点検整備の浸透や普及促進に係る施策の検討を行う。

2024年度実施事項

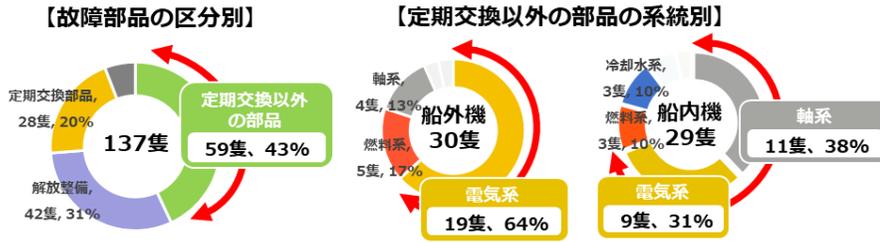
- バックグラウンド調査を踏まえて、関係機関・団体と意見交換を行い、定期交換以外の部品を含め、整備事業者等による定期的な点検整備の浸透や整備記録の保管等の促進について検討を行った。
- ウォーターセーフティガイドのリーフレットを刷新し、モーターボート編に関する周知啓発を実施した。

【ウォーターセーフティガイド リーフレット】



評価

- バックグラウンド調査の結果、「定期交換以外の部品」の故障も多く発生しており、その中でも船内配線等の「電気系」、ギヤ関係の「軸系」が多くの割合を占めていることが分かったほか、関係機関等からも意見聴取し、「定期的な点検整備」及び「整備記録の保管」が必要であるという共通認識を得た。
- ウォーターセーフティガイド「モーターボート編」アクセス数：18,461件
(令和6年12月31日時点)



2025年度実施計画

- 2024年の検討結果を踏まえ、定期交換以外の部品を含めた、整備事業者等による定期的な点検整備の浸透や整備記録の保管の促進について、関係機関・団体等へ協力を依頼のうえ、周知啓発を図るとともに、全国の地域性等を考慮した効率的かつ効果的な啓発活動を実施する。

3- (5) 灯台等の耐災害性の強化の推進

答申内容

➤ 近年の自然災害の激甚化、頻発化に対応するため、海上交通の安全を守る重要なインフラである灯台や灯浮標等の耐災害性の強化を進める。

2024年度実施計画

➤ 灯台等の海水浸入防止対策、電源喪失対策、監視体制強化対策、信頼性向上対策、老朽化等対策を推進する。

2024年度実施事項

➤ 灯台等の耐災害性の強化の推進のため、次のとおり、2024年度の整備を実施した。

(2024年度末見込み箇所数)

- ・海水浸入防止対策 : 18 箇所
- ・電源喪失対策 : 8 箇所
- ・監視体制強化対策 : 158 箇所
- ・信頼性向上対策 : 48 箇所
- ・老朽化等対策 : 47 箇所

能登半島地震への対応

25箇所の航路標識に被害が発生（消灯・機能障害等15箇所※、施設被害19箇所（重複あり））し、2024年度は11箇所を復旧・調査予定（令和7年2月末現在）
 ※ 8箇所は復旧済、7箇所は継続中（地盤隆起による標識機能喪失3箇所、地震等による影響4箇所）

<例> 緑剛埼灯台の地震被害



※写真は試作品



調査の実施

評価

➤ 灯台等の耐災害性の整備は、完了目標に向け、計画的に進められている。

対策内容	整備予定総数	2023年度末	2024年度末(見込み)	目標
海水浸入防止対策	461箇所	90% (413箇所)	93% (431箇所)	2025年度末
電源喪失対策	103箇所	71% (73箇所)	79% (81箇所)	2028年度末
監視体制強化対策	1,638箇所	39% (641箇所)	49% (799箇所)	2030年度末
信頼性向上対策	817箇所	69% (562箇所)	75% (610箇所)	2030年度末
老朽化等対策	1,139箇所	65% (746箇所)	70% (793箇所)	2030年度末

2025年度実施計画

➤ 2025年度についても、引き続き「海水浸入防止対策」、「電源喪失対策」、「監視体制強化対策」、「信頼性向上対策」、「老朽化等対策」を推進し、灯台や灯浮標等の耐災害性の強化を進める。

3- (6) WEBによる通報手段の導入

答申内容

- 海上交通安全法や港則法に基づく航路入航前の通報については、電話や電子メールで行われているが、ユーザー側及び海上交通センター双方の業務の迅速化、利便性の向上を図るため、WEBで通報することができるシステムの整備を推進する。

2024年度実施計画

- 東京湾海上交通センター、伊勢湾海上交通センター、大阪湾海上交通センター、関門海峡海上交通センターにおいて、航路通報等のWEB化に必要な機器の開発・改修を行う。

2024年度実施事項

- 2024年8月、東京湾海上交通センターにおいて試験運用を開始し、課題抽出等を実施した。
- 2024年8月28日～12月31日におけるWEB通報件数と割合
航路通報**1,959件**(参加代理店からの新規通報の**約44%**)
事前通報**2,992件**(参加代理店からの新規通報の**約58%**)

評価

- 主要代理店に対し、航路通報のWEB化による業務の迅速化、利便性の向上について丁寧な説明を繰り返し行い、スムーズに試験運用を開始することができた。
- 試験運用において、システム不具合の発見、原因の究明を行うことができた。引き続き、試験運用を行い課題抽出等に努めていく必要がある。
- 2024年10月、12月に次年度試験運用を開始する海上交通センターの運用管制官に対し、システムに関する説明会を実施したことで操作方法の慣熟を図ることができた。

2025年度実施計画

- 東京湾海上交通センターにおいては、通報試験参加代理店からの意見等を聴取しつつシステムをアップデートし、その他のセンターにおいても段階的に試験運用を開始する。
- 試験運用を継続して、引き続き課題抽出を実施するとともに、海事関係者の要望を踏まえたシステム改修等で課題解決を図り、本運用(2026年7月予定)を行う。

【航路通報等のWEB化】



4 新目標値設定に向けた検討状況

4 - (1) 交通ビジョンにおける長期目標について

第3次
2013～
2017

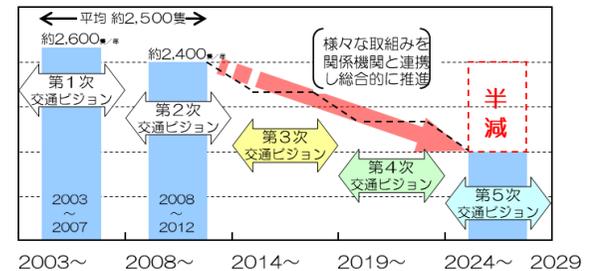
船舶事故のない社会を実現することが最終的な目標であり、いつまでにどれくらい減らすという視点での目標の設定を実施。



野心的な「長期目標」を設定

長期目標

長期的な目標として、船舶事故の大幅な削減を目指すこととし、長期的には、**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。



※計画期間中（5年間）の「期間目標」とは別に「長期目標」を設定

2016 第10次交通安全基本計画(～2020)【目標】2020年代中に船舶事故隻数半減（1,200隻以下）を目指し**2,000隻未満**

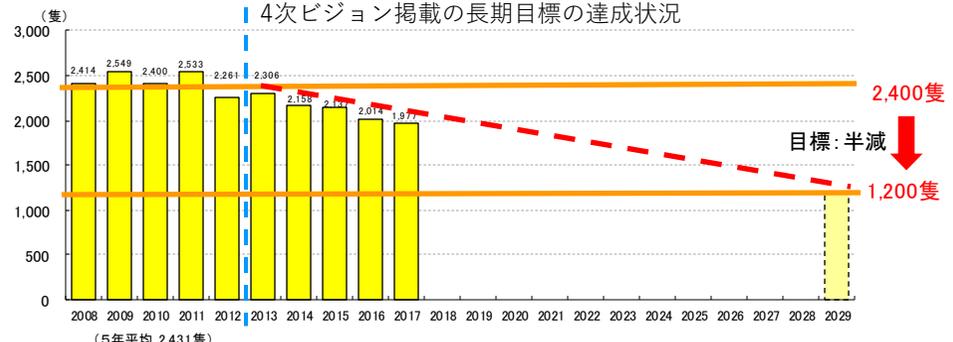
第4次
2018～
2022

3次ビジョン期間中の長期的目標はその達成に向けて順調に推移。
(※2017年の目標は約2,050隻のところ、実績は1,977隻)
引き続き達成に向け、**期間目標を設定**。



2022年までに船舶事故隻数1600隻以下

※3次ビジョンとは異なり、計画期間中の「計画目標」として設定



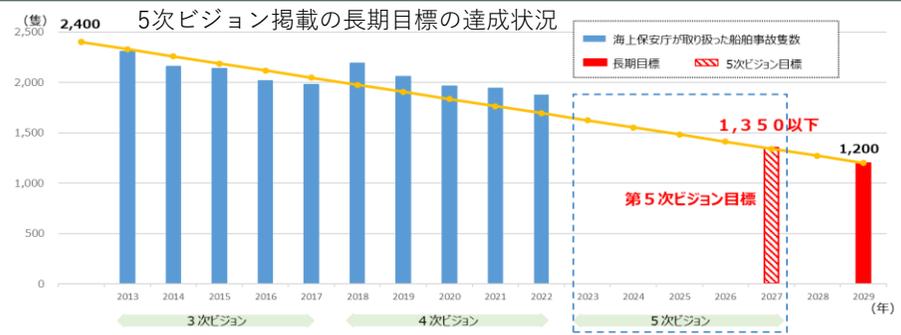
2021 第11次交通安全基本計画(～2025)【目標】2020年代中に船舶事故隻数半減（1,200隻以下）を目指し**1,500隻未満**を目指す

第5次
2023～
2027

4次ビジョンの計画期間目標は未達成であり、長期目標達成は厳しいとの考えであるものの、長期目標の最終年までまだ期間があることから引き続き目標達成を目指すこととし、**期間目標を設定**。



2027年までに船舶事故隻数1350隻以下



- 第6次ビジョンでは長期目標の最終年を迎えるため、今後の長期目標の設定の可否を含め検討が必要。
- また、船舶事故全体の隻数を目標としていることから、大型船や小型船ごとの増減などが分かりづらいと各委員からご意見あり。

● **新たなビジョン目標の検討が必要**

4 - (2) 第6次ビジョン策定に向けた目標の検討

●長期目標と期間目標の関係性

	長期目標	期間目標
第3次 2013-2017	2020年代中に現在(2012年)の船舶事故隻数を半減(2,400隻⇒1,200隻)	なし
第4次 2018-2022		2020年までに1,600隻以下
第5次 2023-2027		2027年までに1,350隻以下
第6次 2028-2029	長期目標の検討…?(設定の可否を含む)	期間目標の設定
2030-2032		

◆方向性案①：長期目標の設定の必要性について検討

<長期目標の検討>

- ・十数年後を見据えた目標の必要性の検討
- ・目標を設定する場合スローガンの(達成が現実的ではない)な目標とするのか、定性または定量的な目標とするのかの検討

◆方向性案②：船種や施策などの違いに応じた期間目標の設定

【委員ご指摘】

- ・貨物船、タンカー、その他の商船と、それ以外の遊漁船やプレジャーボートなど用途を区別して目標を立てるべきではないか。
- ・船舶の活動状況の母数を基とした目標を掲げることができないか。

<期間目標の検討>

- ・船種毎の事故種別や対策も異なっているため、施策に応じた目標について検討

<検討中>

<検討中>

特定の施策 (大型船)

<既存目標の活用>

- 1 ふくそう海域における大規模な船舶事故の防止
→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な船舶事故の発生数をゼロとする。
- 2 ふくそう海域における衝突、乗揚げ事故隻数の減少
→第6次交通ビジョン期間中の5か年の年平均事故隻数を第5次交通ビジョン期間中の年平均事故隻数以下とする。

特定の船舶 (小型船)

<新たな目標の設定>

- ・統計的な分析による小型船の活動実態に応じた目標値について検討
→プレジャーボートの出港数とプレジャーボートの事故数の相関や発生率 など

(例) 活動している小型船の事故の発生率を ●●%以下を目指す。
→第6次交通ビジョン期間中の発生率を第5次交通ビジョン期間中の発生率以下とする。

4 - (3) 目標値に係る対象船舶の考え方

- ・ 施策の効果を分かやすくするため、**期間目標**には**特定の施策や特定の船舶に着目**した具体的な目標を設定。
- ・ 期間目標を設定しない船舶についても、各種対策のフォローアップの実施。
- ・ **長期目標は全船舶を対象**とした目標を設定することで、交通ビジョン全体では**すべての海難事故の減少を目指す**。

長期目標（全船舶）

【イメージ図】

期間目標を設定しつつ、長期目標の達成を目指す。

期間目標（特定の施策）

- ・ ふくそう海域における大規模な船舶事故の防止
 - ・ ふくそう海域における衝突、乗揚げ事故隻数の減少
- <対象船舶>
総トン数100トン以上の船舶又は、AIS搭載船

海上交通センターの情報提供業務 等
(目標達成のための施策の実施)

期間目標（特定の船舶）

- ・ (例) 活動中のプレジャーボート事故の防止
(発生割合の〇〇%以下又は減少)
- <対象船舶>
モーターボート、クルーザーボート、クルーザーヨット

情報提供・海難防止活動 等
(目標達成のための施策の実施)

※期間目標を設定しない船舶

- (期間目標外の**施策**の対象船舶)
- ・ ふくそう海域以外の船舶
 - ・ 100トン未満の船舶又は、AIS非搭載船 等

- (期間目標外の**船舶**)
- ・ 漁船、遊漁船、作業船、ディンギーヨット、カヌー、ゴムボート、水上オートバイ、ミニボート 等

アクションプランにおいて各種対策の実施

- (例) 期間目標以外の施策 (5次ビジョン期間中)
- 大型船を対象とした施策：推薦航路やAIS普及促進、次世代燃料船、洋上風力 等
 - 小型船を対象とした施策：安全啓発に取組む個人・団体等との協働、現場指導体制の強化 等