

【諮問第58号】

AIS(船舶自動識別装置)の整備等を踏まえた新たな船舶交通安全政策のあり方について(論点整理)

論 点 整 理

【現状・環境変化 (P2~)】

【基本認識 (P9~)】

【目標】

【施策】

海難・航行環境

- ・減少しない海難
- ・船舶の大型化・高速化
- ・外国船・外国人船員

航路標識

- ・AISの展開
- ・新設抑制

技術の進展

- ・レーダー、電子海図

行財政改革

- ・政策評価
- ・公共事業削減
- ・定員純減
- ・民営化・民間委託
- ・地方への移管

海難防止

- ・海難分析と対策立案機能の強化
- 海上安全行政を担う交通部
海事関係機関との連携

- ハードを活用するためのソフトの充実
- 新技術の活用

現状制度の限界

- ・量的整備が終了
- ・予算の制約

職員の意欲・能力の向上

- 業務執行体制の強化

安全性と効率性の向上

海難減少に関する目標

航路標識の運用に関する目標

安全対策の強化

- 3 (1) 海難分析・対策立案機能の強化
海難分析等の機能の強化(P12)
関係機関と連携した海上安全行政の総合的展開(P13)
- 3 (2) AISの整備等を踏まえた航行安全対策・効率性の向上
ふくそう海域における安全対策の強化(P15)
港内管制の効率化・強化(P18)
- 3 (3) 地域特性に応じた海難防止活動の推進
各港等における安全対策の充実(P23)
b プレジャーボート対策(P25)
- 3 (5) 航路標識の整備、管理のあり方
航路標識の高機能化・信頼性の向上(P30)
- 3 (6) IT等の最新技術を活用した安全対策の推進
AISを活用した多種多様な情報提供(P38)
AISの普及促進等(P40)

効率性の向上

- 3 (2) AISの整備等を踏まえた航行安全対策・効率性の向上
港内管制の効率化・強化(P18)(再掲)
- 3 (6) IT等の最新技術を活用した安全対策の推進(P38~P40)(再掲)

制度の再構築

- 3 (4) 特性を活かした安全情報の提供
安全情報の提供のあり方(P27)
ロランC及びディファレンシャルGPSのあり方(P28)
- 3 (5) 航路標識の整備、管理のあり方
航路標識の保守のあり方(P32)
海保が設置・管理すべき範囲の見直し(P34)

体制の整備

- 3 (2) AISの整備等を踏まえた航行安全対策
航路管制官・港内管制官の能力・資質の向上(P21)
- 3 (3) 地域特性に応じた海難防止活動の推進
a 現場第一線の充実強化(P24)
- 4 施策展開にあたっての重要事項(P41)