

令和6年度

海上保安庁交通安全業務計画

はじめに

四面を海に囲まれている我が国において、海上輸送は、我が国の経済産業や国民生活を支える上で欠くことのできないものとなっている。特に、経済活動の拠点となっている東京湾、伊勢湾及び瀬戸内海並びにこれらをつなぐ太平洋沿岸ルートや港といった海域等においては、海上交通がふくそうしているうえに、漁業活動やマリレジャー等も行われ、近年、コンテナ船等の船舶の大型化も進んでいる。

このような状況を踏まえ、一たび海上における船舶の事故が発生した場合には、人命に対する危険性が高いことはもちろん、大量の油が流出するなどの二次災害や航路の閉塞等、我が国の経済と自然環境に甚大な影響を及ぼすことにもつながりかねない。

令和5年の我が国周辺海域における海難の発生状況をみると、ふくそう海域（東京湾、伊勢湾、瀬戸内海及び関門港）における航路を閉塞するような大規模海難は発生していないが、船舶事故隻数（本邦に寄港しない外国船舶によるものを除く。）は1,790隻（前年より85隻減少）、船舶事故及び船舶からの海中転落（船舶事故によるものを除く。）による死者・行方不明者数は107人（前年より32人減少）であった。また、船舶事故の発生海域は、沿岸海域（距岸20海里まで及び港内）が全体の9割以上を、ふくそう海域が全体の約4割を、それぞれ占めていた。近年の船舶事故の発生状況をみると、事故隻数は減少傾向にあるものの依然年間に約1,900隻の事故が発生している状況である。

さらに、船舶事故の種別でみると、プレジャーボート、漁船、遊漁船（以下、「プレジャーボート等」という。）の船舶事故は依然として全体の約8割を占め、引き続きプレジャーボート等の船舶事故への安全対策を重点的に推進する必要があるほか、近年では免許や検査を要しないミニボート、スタンドアップパドルボード（SUP）等のマリレジャーが多様化・活発化しており、これらアクティビティに対する事故対策も求められている。

また、これまで経験したことのない規模の台風等激甚化する災害が続発しているところ、人流・物流に甚大な影響を与える自然災害に起因する事故防止のための対策を推進する必要がある。

こうした状況を踏まえ、海上交通全体の安全確保の見地から、全ての関係者が連携・協力して、ハード・ソフトの両面にわたる総合的かつ計画的な安全施策の推進、船舶事故等の原因究明に向けた調査体制の充実、また、人命救助率の向上を図るために、海難が発生した場合の乗船者等の迅速・的確な捜索・救助活動を引き続き強力に推進するとともに、自己救命対策の強化等が必要である。

本計画は、交通安全対策基本法（昭和45年法律第110号）第24条第1項の規定に基づき、令和6年度において、海上交通の安全に関し、海上保安庁が講ずべき具体的施策を「令和6年度海上保安庁交通安全業務計画」としてとりまとめた。今後、海上保安庁は施策の実施に当たって、関係行政機関等と緊密な連携を保ちつつ、その効果的な推進に全力を挙げるものとする。

目 次

第1 令和6年度における数値目標	・・・	1
1 我が国周辺で発生する船舶事故隻数の削減		
2 ふくそう海域における大規模海難発生防止		
3 高い救助率の維持確保		
第2 海上交通の安全確保	・・・	1
1 海上交通環境の整備	・・・	1
(1) 交通安全施設等の整備		
(2) ふくそう海域等の安全性の確保		
ア 海域監視体制の強化		
イ ふくそう海域における安全性の確保		
ウ その他の船舶交通量の多い海域における安全性の確保		
エ 荒天時の走錨等に起因する事故防止対策		
(3) 海上交通に関する情報提供の充実		
ア 航行支援システムを用いた情報提供の実施		
イ 異常気象時における安全対策の強化		
ウ 航海安全情報の充実及び利便性の向上		
2 海上交通の安全に関する知識の普及	・・・	3
(1) 海難防止思想の普及		
(2) 外国船舶に対する情報提供等		
3 船舶の安全な運航の確保	・・・	3
(1) 次世代燃料船への燃料供給に対する安全対策		
(2) 洋上風力発電設備の設置海域における安全対策		
(3) 自動運航船の実用化に向けた安全対策		
4 小型船舶の安全対策の充実	・・・	4
(1) 小型船舶の安全対策の推進		
ア 効果的な情報の提供・注意喚起		
イ ライフジャケット着用率の向上		
ウ AISの普及促進		
エ 自己救助体制の確保		
(2) プレジャーボートの安全対策の推進		
ア 機関故障事故に対する安全対策		
イ 操船経験の浅い者に対する安全対策		

ウ 多様化・活発化するマリレジャーの安全対策

(3) 漁船等の安全対策の推進	
5 海上交通に関する法秩序の維持	・・・ 5
6 救助・救急体制の強化	・・・ 5
(1) 救助・救急活動の充実	
(2) 海難情報の早期入手体制の強化	
(3) 迅速的確な救助勢力の体制充実・強化	
7 海上交通の安全対策に係る調査研究等の充実	・・・ 7

第1 令和6年度における数値目標

- 1 2020年代中に我が国周辺で発生する船舶事故隻数（本邦に寄港しない外国船舶によるものを除く。以下同じ。）を第9次計画期間の年平均（2,256隻）から約半減（約1,200隻以下）することを引き続き目標とし、我が国周辺で発生する船舶事故隻数を令和7年までに1,500隻未満を目指す。
- 2 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 海難における死者・行方不明者を減少させるためには、高い救助率を維持確保することが重要であることから、救助率95%以上とする。

第2 海上交通の安全確保

1 海上交通環境の整備

(1) 交通安全施設等の整備

船舶の大型化、海域利用の多様化、海上交通の複雑化等を踏まえ、船舶の安全かつ円滑な航行を確保するため、航路標識等の整備を推進する。

また、激甚化する自然災害に備え、船舶交通の安全を確保するとともに海上輸送による人流・物流の途絶を防止するため、航路標識の海水浸入防止対策や電源喪失対策等の耐災害性強化等を実施する。

(2) ふくそう海域等の安全性の確保

ア 海域監視体制の強化

平成30年9月の関西国際空港連絡橋へのタンカー衝突事故を踏まえ、引き続き、船舶通航信号所等にレーダー及び監視カメラを増設するとともに、運用管制官の慣熟訓練を重ねることにより、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。

イ ふくそう海域における安全性の確保

航路を閉塞するような大規模海難が発生した場合には、人命、財産、環境の損失といった大きな社会的ダメージを引き起こすだけでなく、海上交通を遮断し、我が国の経済活動を麻痺させるおそれがある。

このため、海上交通センターから危険防止のための情報提供・勧告・指示を行うことにより、船舶交通の安全確保を推進する。また、同センターのレーダーの高機能化等による監視機能の強化を推進し、機能向上と信頼性の向上を図る。

さらに、巨大船、危険物積載船、あるいは外国船舶等が多数通航する海域においては、航行船舶の指標となるバーチャルAIS航路標識の整備を推進する。

特に、来島海峡航路西側海域において、新たに海上交通安全法に基づく経路を指定し船舶交通の整流化を図る等の航行安全対策を実施する。

ウ その他の船舶交通量の多い海域における安全性の確保

船舶交通量が多く、複雑な針路交差が生じるため、死者、行方不明者を伴うなどの重大海難が発生する蓋然性が高い海域については、バーチャルAIS航路標識等を活用しつつ、海上人命安全条約（SOLAS条約）に基づいた国際海事機関（IMO）指定の推薦航路の導入による整流化が有効である。これを踏まえ、令和5年6月に和歌山県潮岬沖の推薦航路を運用開始したことから、海域利用者に対し潮岬推薦航路の航行ルールについて周知を徹底していく。

エ 荒天時の走錨等に起因する事故防止対策

荒天時における船舶の走錨等に起因する事故を防止するため、走錨等により船舶が衝突するおそれのある施設の周辺海域における錨泊制限、湾外等の安全な海域への避難勧告等の対策に加え、広く海事関係者に対する情報提供を実施する。

また、錨泊船舶の走錨を早期検知するシステムの実用化や海域監視体制の強化を図り、更なる事故防止に係る取組を推進する。

(3) 海上交通に関する情報提供の充実

ア 航行支援システムを用いた情報提供の実施

船舶の動静を把握した上で行う情報提供や全国各地の灯台等で観測した気象・海象の現況、その他、荒天避泊している船舶の状況等船舶交通の安全のために必要な情報の提供を、AIS、テレホンサービス、無線、インターネット等、多様な手段を用いて引き続き実施していくとともに、利用者のニーズや利便性向上を図るため、所要の見直しを図る。

また、AIS情報を活用した乗揚げ及び橋梁への衝突防止対策の推進を図る。

イ 異常気象時における安全対策の強化

台風等の異常な気象又は海象、海難の発生等の事情により、船舶交通の危険が生じるおそれがある場合、注意喚起・安全指導・勧告等を行い、船舶に必要な措置を講じさせ船舶交通の安全を確保する。

また、臨海部の施設等への船舶の衝突事故防止対策の一環として、バーチャルAIS航路標識の緊急表示制度を推進する。

ウ 航海安全情報の充実及び利便性の向上

海難の未然防止や安全で効率的な航海の促進を図るため、航海用海図（紙海図及び電子海図）及び航海用刊行物（水路誌等）を的確に整備する。これらの航海用海図等を最新のものに維持するための情報として水路通報及び電子水路通報を提供し、航路障害物の存在等、船舶が安全に航行するため緊急に必要な情報を航行警報により提供するなど、適切な手段で最新維持を図る。

特に、電子海図、水路誌等については、今後予定されている新国際基準の実運用に備え、的確に対応する。

また、海洋状況表示システム（海しる）等により、水路通報、航行警報の文字情報を地図上に図示したビジュアル情報や船舶通航量等様々な情報をインターネットで提供し、船舶航行の安全を図る。

このほか、安全な航海、海難発生時の効率的な海難救助等に対応するために、シミュレーション等による海潮流データを提供する体制の充実強化を図る。

2 海上交通の安全に関する知識の普及

(1) 海難防止思想の普及

海難を防止するためには、船舶運航者をはじめとする海事関係者やマリンレジャー愛好者のほか、広く国民一人一人の海難防止に関する意識を高めることが重要である。

このため、海の事故ゼロキャンペーン等の各種イベントを通じて、広く海難防止思想の普及を図る。また、海難防止講習会、訪船指導等を通じて、船舶操縦者等への海難防止に関する知識・技能の習得及び向上を図る。

さらに、関係省庁や民間団体と連携して、マリンレジャーごとに安全情報等を記した総合安全情報サイト「ウォーターセーフティガイド」の普及啓発やリーフレットの配布、動画やSNSを用いた情報発信等を積極的に行い、海難防止に係る安全意識の向上を図る。

(2) 外国船舶に対する情報提供等

我が国周辺海域の地理等に不案内な外国船舶に対して、訪船し、又はインターネットを活用し、若しくは代理店と協力し、航行安全上必要な情報を提供する。

3 船舶の安全な運航の確保

(1) 次世代燃料船への燃料供給に対する安全対策

次世代燃料としてLNGを船舶に供給する方法としてShip to Ship方式が普及していくと見込まれるところ、港の地形、気象、海象、周辺の航行環境などの地域特性を踏まえ、船舶へのLNG燃料の供給時の安全確保を図るとともに、水素、アンモニア等については供給技術の進展も見定めながら、燃料供給の安全性確保に取り組む。

(2) 洋上風力発電設備の設置海域における安全対策

洋上風力発電設備の設置に係る安全対策として、関係省庁、地方公共団体、事業者等と連携して、船舶交通の安全確保に取り組む。

(3) 自動運航船の実用化に向けた安全対策

自動運航船の実用化に関し、船舶交通の安全確保の観点から、関係する条約に係る議論への対応や海上交通法令の改正等の検討に取り組む。

4 小型船舶の安全対策の充実

プレジャーボート等による事故が船舶事故全体の約8割を占めるとともに、その原因の多くがヒューマンエラーであることから、マリンレジャー愛好者、漁業関係者自らが安全意識を高めるための取組を、関係省庁及び民間関係団体と連携して推進する。

(1) 小型船舶の安全対策の推進

ア 効果的な情報の提供・注意喚起

船舶事故の発生状況を踏まえた訪船指導等や海の安全情報（沿岸域情報提供システム）のようにインターネットも活用して、安全に関する情報の効果的な提供による注意喚起を実施し、小型船舶操縦者等の安全意識の向上を図る。

特に、小型船舶事故の防止策として、気象警報・注意報が発令される前段階において海の安全情報によるメール配信機能等を活用した情報提供体制の充実を進めることで、安全対策の一層の強化を図る。

イ ライフジャケット着用率の向上

船舶職員及び小型船舶操縦者法施行規則の一部改正（平成30年2月1日施行）により小型船舶に乗船する者への救命胴衣の着用義務範囲が拡大されたことを踏まえて、関係省庁等と連携して、海の事故ゼロキャンペーンや海難防止講習会、小型船舶安全キャンペーン、訪船指導等の様々な機会を活用して、引き続き、ライフジャケットの着用効果の周知啓発とその着用の指導徹底の取組を強化する。

ウ AISの普及促進

関係機関と連携してAIS搭載に関する海難防止効果等の有用性について周知啓発を行い、普及促進を図る。

エ 自己救助体制の確保

運航者等自身が、マリーナ、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、出港前にマリーナ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。

(2) プレジャーボートの安全対策の推進

ア 機関故障事故に対する安全対策

プレジャーボートの船舶事故は全体の約5割を占めており、特に機関故障事故が多く、発航前検査のみでは防止することができない事故が発生している現状を踏まえ、関係省庁、民間団体等が協力、連携し、海難防止講習会、訪船指導、広報啓発活動及びパトロール等の取組を通じて、ユーザーに対する整備事業者等によ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推進する。

イ 操船経験の浅い者に対する安全対策

プレジャーボートの事故のうち操船経験が3年未満の者による事故が約3割を占

めている。このため、現場での安全指導のみならず、海事局や小型船舶教習所と連携し、小型船舶操縦免許証の取得、更新時における安全啓発活動を行う。また、販売店やショッピングサイトと連携し、レジャーを目的とした船舶購入時等の機会を活用した安全啓発活動も行い、安全意識、知識や技能の効果的な向上を図る。

ウ 多様化・活発化するマリフレジャーの安全対策

関係省庁や民間団体と連携して、マリフレジャーごとに安全情報等を記した総合安全情報サイト「ウォーターセーフティガイド」の普及啓発やリーフレットの配布、動画やSNSを用いた情報発信等を積極的に行い、海難防止に係る安全意識の向上を図る。

また、直接の規制法令がないマリフレジャーについては、免許更新や機材の法定点検等の機会をとらえた安全指導が行えず、加えて、マリフレジャー用品についてもインターネット通販が増加しており、マリフレジャー用品の使用を開始するまでの間に安全啓発の機会が得られないケースも増えている。そのため、地方公共団体や海事局等の関係機関のみならず、愛好者、愛好者団体、マリフレジャー用品の通信販売業者や物流事業者等からの協力も得て安全啓発活動をより広く展開していく。

このほか、マリフレジャー愛好者団体間での安全啓発に係る取組の共有を促進させ、各団体を通じて愛好者に展開し、安全意識を浸透、展開させる取組を支援する。

(3) 漁船等の安全対策の推進

死者・行方不明者を伴う船舶事故の約4割を漁船が占めている。また、船舶事故原因については、見張り不十分、操船不適切等のヒューマンエラーによるものが約7割を占めており増加傾向にある。このような状況から、関係省庁と連携し、漁業関係者を対象とした海難防止講習会や訪船指導等を通じて、見張りの励行、ライフジャケットの常時着用について指導を強化し、漁船等の安全対策を推進する。

5 海上交通に関する法秩序の維持

海上交通に係る法令違反の指導・取締りを行い、海上交通に関する法秩序を維持する。海上交通がふくそうする航路等における航法に関する指導・取締りの強化及び無資格運航や区域外航行のような海難の発生に結びつくおそれのある事犯に関する指導・取締りの実施に加え、特に海上輸送やマリフレジャー活動が活発化する時期等には、指導・取締りを強化し、海上交通に関する法秩序の維持を図る。

6 救助・救急体制の強化

(1) 救助・救急活動の充実

海難による死者・行方不明者を減少させるためには、海難情報の早期入手、精度の高い漂流予測、救助勢力の早期投入、捜索救助・救急救命能力の強化等が肝要であ

る。

このため、ヘリコプターの機動性、高速性等を活用した機動救難体制の拡充によるレスポンスタイムの短縮、救急救命士・救急員による高度な救急救命体制の充実を図るとともに、関係機関及び民間の海難救助団体等と連携した救助・救急活動の円滑化を推進する。

また、国際基準に基づく「搜索区域設定支援プログラム」を活用し、効率的かつ組織的な海難搜索活動を強化する。

さらに、リアルタイムな海潮流の把握を進め、レスキューバイデータ等による海難海域の海潮流データの充実を図るとともに、漂流予測プログラムによる漂流予測結果を蓄積・分析し、漂流予測の精度向上をより一層推進する。

これらにより、海中転落の救助率が低い20トン未満の船舶における海中転落者の救助率の向上を含む、全体の救助率の向上を目指す。

(2) 海難情報の早期入手体制の強化

海中転落者の海上における生存可能時間や救助に要する時間等を勘案し、生存状態で救助するために、海難発生から海上保安庁が情報を入手するまでの所要時間を2時間以内にする 것을目標としているが、令和5年における海上保安庁が2時間以内に情報を入手する割合（関知率）は、約84%となっており、中でも漁船は約76%と低くなっている。

このため、引き続き広く一般に「緊急通報用電話番号『118番』及び聴覚や発話に障害を持つ方を対象とした『NET118』の利用」、「防水パック入り携帯電話等による連絡手段の確保」、「緊急通報情報システムでの通報位置把握のための携帯電話のGPS機能をONにしての通報」、「海難が発生した際に遭難を知らせる携帯用遭難警報信号発信装置の活用」に関する指導・啓発及び広報活動等を実施していくとともに、水産関係機関への訪問指導等を行い、特に漁業関係者に対する安全意識の啓発強化に取り組む。

このような施策を推進することにより、海難発生から2時間以内での海上保安庁の関知率を85%以上にすることを目指す。

また、海難救助を迅速かつ的確に行うためには、海難の情報を早期かつ正確に収集する必要があることから、船舶・航空機等からの遭難警報の受信・解析・配信を行うコスパス・サーサットシステムにおいて運用されている中軌道衛星を用いたMEOSAR¹システムに引き続き参画することにより、世界的な海難情報の早期入手体制の構築を図る。

(3) 迅速的確な救助勢力の体制充実・強化

¹ MEOSAR : Mid-Earth Orbiting Search and Rescue

海難発生情報の認知後、いかに早く救助勢力を現場に到着させるかが救助率の向上に必要不可欠であり、海難の多くが距岸20海里未満の沿岸部において発生していることから、ヘリコプターを活用した救難体制や救急救命士等による救急救命体制の充実を図る。

救急救命士については、年々、実施できる救急救命処置範囲の拡大・高度化が進められていることから、救急救命士の技能を向上させ、実施する救急救命処置業務の質を医学的観点から保障するメディカルコントロール体制と支援体制の拡充を推進する。

また、老朽・旧式化が進んだ巡視船艇・航空機の代替整備等に併せて速力・夜間捜索能力の向上等の高性能化に努めることで、現場海域への到達時間や捜索に要する時間を短縮するなど救助勢力の充実・強化を図る。

さらに、洋上で発生した傷病者に対し、医師による迅速な医療活動を行う洋上救急体制の充実・強化に向けて、関係団体との協力を図る。

そのため、自衛隊をはじめとした関係省庁、自治体及び民間の海難救助団体等と海難救助に係る地域共助機能の充実・強化を図る。

7 海上交通の安全対策に係る調査研究等の充実

進展するICT等を踏まえ、海の流れの予測を始めとする海洋情報の精度向上や安全性を向上させる海上交通の構築に向けた技術開発・調査研究、小型船舶の位置情報の把握のための技術調査等を行う。

また、AISをはじめとするICTを活用した航行安全システムについては、船舶交通の安全を担う中核システムとして発展していくことが期待されており、IMO等、関係機関において、今後の戦略が議論されている。

中でも、現在のAISと比較し、航行支援に係るデータ通信量が飛躍的に増大する「VHFデータ通信システム（VDES）」については、次世代AISと位置づけられ、国際標準化への構築作業が行われているところであり、これを推進・主導している我が国においては、引き続き、国際標準化に貢献し、我が国への導入可能性の検討を行う。