

平成26年3月17日

問合せ先
海上保安庁
第四管区海上保安本部
交通部企画課長 小野
電話 Tel.052-661-1611(内線 2610)
(直通) 052-652-1329



小型船舶の安全対策の推進

～第3次交通ビジョンを踏まえた取組み～

海上保安庁では、平成15年以降、交通政策審議会から概ね5年間の中期的な船舶交通安全政策の方向性等について答申を受け、これを「交通ビジョン」と位置づけて各種安全対策を進めてきました。

平成25年10月、交通政策審議会から第3回目となる「船舶交通の安全・安心を目指した取組み」が答申されたことから、海上保安庁では、これを「第3次交通ビジョン」として、平成30年までに小型船の事故を約3割減少させる等の目標を掲げ、各種安全対策を推進していくことにしています。(別紙1参照)

第四管区海上保安本部管内の船舶事故は、年間約140隻の船舶事故が発生しており、ここ10年間ほぼ同レベルで推移しています。

船舶種類別でみると、小型船舶(プレジャーボート、漁船、遊漁船)の事故が全体の7割以上を占めており、事故隻数も平成15年から19年の5年間の年間平均隻数が96隻に対し、平成20年から24年の5年間の年間平均隻数が106隻とやや増加傾向にあります。

したがって、第四管区海上保安本部としては、このような状況を踏まえ、船舶事故全体の7割を占める小型船舶について特に重点を置き、「関係機関(中部小型船安全協会等)と連携した指導・啓発体制の強化」、「簡易型AISの普及促進」等、安全対策に取り組むことにより、船舶交通の安全・安心を向上させていきます。

第3次交通ビジョン

・ 我が国の周辺海域では、毎年2,500隻前後の船舶事故が発生。

・ 平成25年10月 交通政策審議会から答申

「船舶交通の安全・安心をめざした取組み」



おおむね5年間における船舶交通安全政策の方向性と具体的施策
(7つの課題と3つの目標)

・ 海上保安庁では、この答申を「第3次交通ビジョン」と位置づけ、目標達成に向けた施策を推進して参ります。

《7つの課題》

1. ふくそう海域の安全対策
2. 準ふくそう海域の安全対策
3. 港内船舶交通の効率化・安全対策
4. 小型船舶の安全対策
5. 航路標識の整備・管理の在り方
6. 大規模災害発生時における船舶交通の安全対策
7. 戦略的技術開発

《3つの目標》

1. ふくそう海域における衝突・乗揚事故の低発生水準の維持
2. 港内等における衝突・乗揚事故の減少
3. 小型船舶における事故の減少

①計画目標

1. ふくそう海域における衝突・乗揚事故の低発生水準の維持
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。

2. 港内等における衝突・乗揚事故の減少

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・乗揚事故を、平成20年から24年までの年平均に対して、平成30年までに半減させる。

3. 小型船舶における事故の減少

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24年までの年平均1,343隻に対して、平成30年までに約3割減少させる。

②長期的な目標

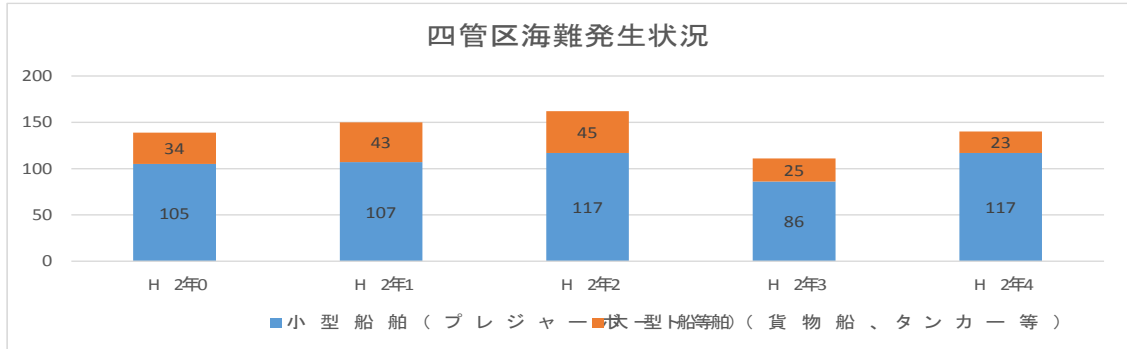
船舶事故の大幅な削減を目指すこととし、長期的には、2020年代中に現在の船舶事故隻数を半減させることを目指す。

[参 考]

- ・ 第一次交通ビジョン（平成15年から平成19年）
- ・ 第二次交通ビジョン（平成20年から平成24年）

○四管区における海難発生状況

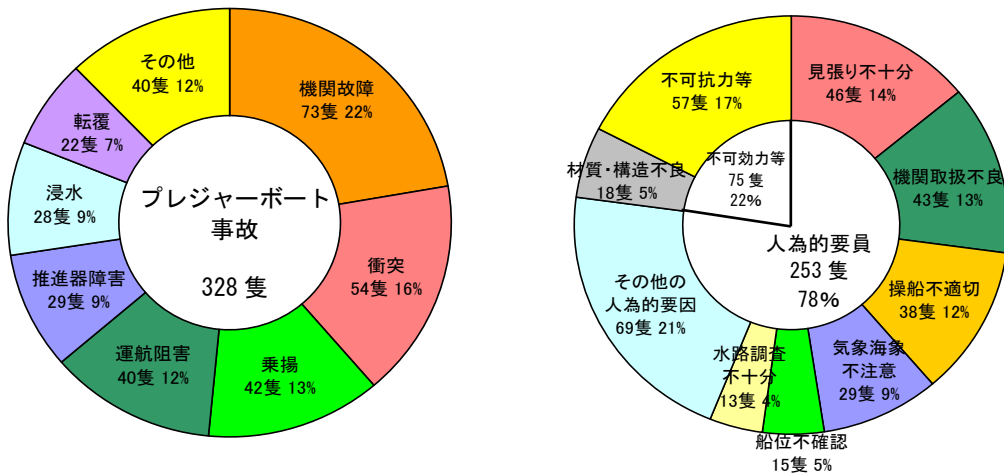
管内の船舶事故全体の7割以上を小型船舶が占めています。



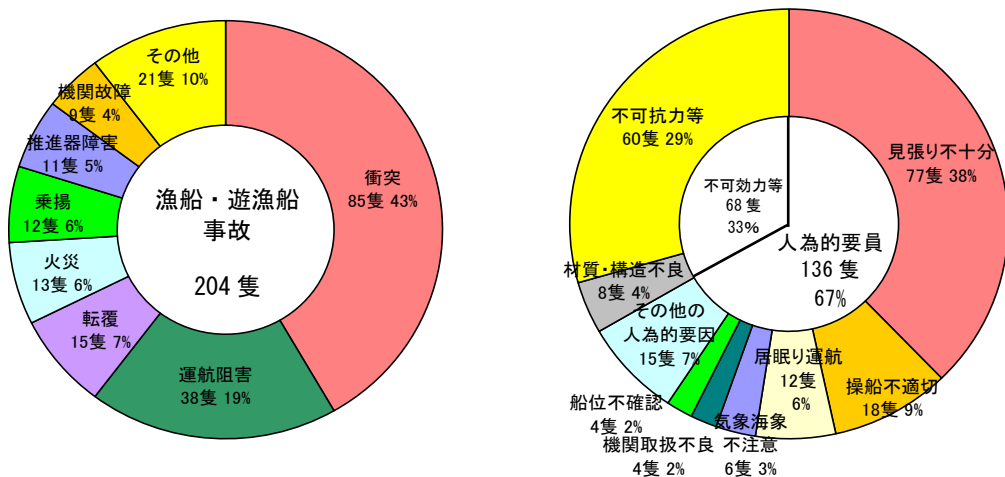
事故種別・原因をみると、プレジャーボートでは、機関故障、衝突、乗揚の順で発生しており、その原因としては、見張り不十分、機関取扱不良、操船不適切の順となっています。

また、漁船・遊漁船に関しては、衝突、運航阻害、転覆の順で発生しており、その原因は見張り不十分、操船不適切、居眠り運航の順となっています。

プレジャーボートの事故状況 (過去5年間合計)

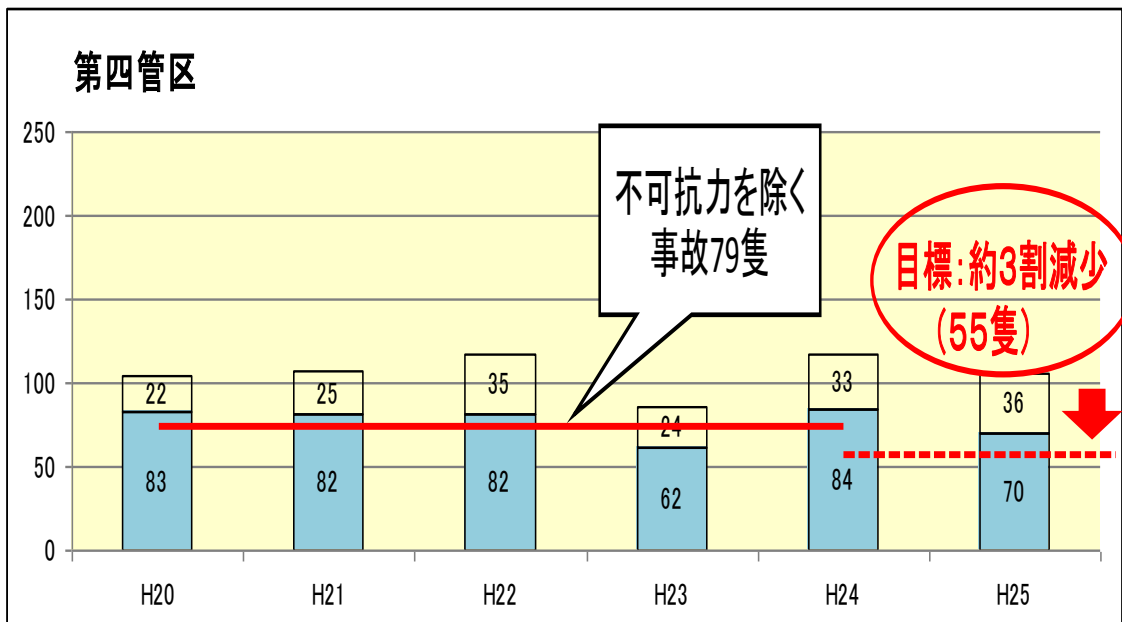
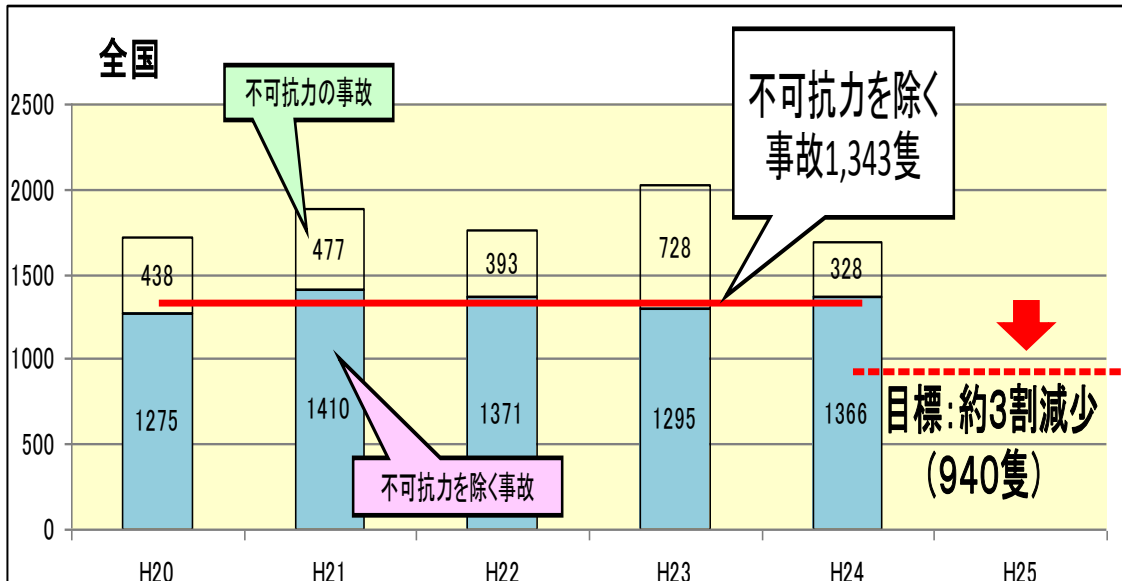


漁船・遊漁船の事故状況 (過去5年間合計)



○小型船舶の事故減少目標（四管区の目標）

四管区海上保安本部の管内における小型船舶の事故発生傾向（船舶事故全体に占める割合、人為的要因の割合）は、全国的な傾向とほぼ同様であり、第3次交通ビジョンに掲げられている目標と同様に、小型船舶（プレジャーボート、漁船、遊漁船）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24年までの年平均79隻に対して約3割減少させ、年間55隻以下とすることを目標とします。



※不可抗力・・・異常気象による転覆や沈没、他船に衝突される場合等

○小型船舶の安全対策にかかる具体的主な取り組み

1 関係機関等と連携した指導・啓発体制の強化




中部小型船安全協会が実施する海難防止講習会や安全パトロールに協力し、一般市民に対し、交通ルールの周知、操船技術の指導等、広くマナーの向上を呼びかけ、安全意識向上の裾野の拡大を図ります。

その他、海上安全指導員等の民間ボランティアや関係機関とも連携し、全国海難防止強調運動（7/16～7/31）、小型船舶操縦免許取得（更新）講習会や遊漁船主任者講習会など、小型船舶操縦者が多く集まる場を活用し、啓発活動を実施していく予定です。



2 簡易型AISの普及促進

ふくそう海域における一般船舶と漁船等小型船舶の衝突事故の防止を図るため、漁船等に対する簡易型AISの普及促進を図ります。

<p>AIS（簡易AIS）の特徴</p> <ul style="list-style-type: none">①気象海象や島影の影響を受けず他船の位置等が容易に把握可能②他船からも、自船の位置等が容易に把握可能③船舶の進路方向・速度をベクトルで表示④衝突する危険がある場合、警報音と点滅表示 <p></p> <p>AISにより、他船の動向が容易に把握できるので、早めの避航、注意喚起等を行い衝突や乗揚げ予防に役立つ</p>	<p>※気象・海象が悪い場合や島影等、レーダーで小型船の確認が困難な場合</p>  <p>レーダー画面</p>	 <p>AIS画面</p>
--	--	---

○海難防止の取り組みによる効果があると考えられる海難事例

簡易型AISの普及促進

平成26年1月17日午前4時45分頃、三重県鳥羽市沖にて自動車運搬船M号（約8,000トン）と漁船D丸（約14トン）が衝突しました。

M号は宮崎から名古屋向け航行中、D丸は愛知県の漁港から漁場向け航行中のところ、M号が避航動作をとったが間に合わず、M号の左舷中央とD丸の船首が衝突したものです。

漁船に簡易型AISが搭載されていれば、早期に漁船の動静を把握することが可能であり、早めの避航動作をとることが可能でありました。

