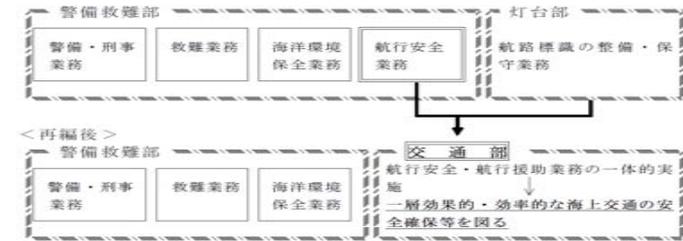


海上保安庁の 海上交通安全政策について

平成20年8月25日
海上保安庁交通部

○交通部の発足

・平成15年4月 灯台部と警備救難部航行安全課を統合し交通部を発足



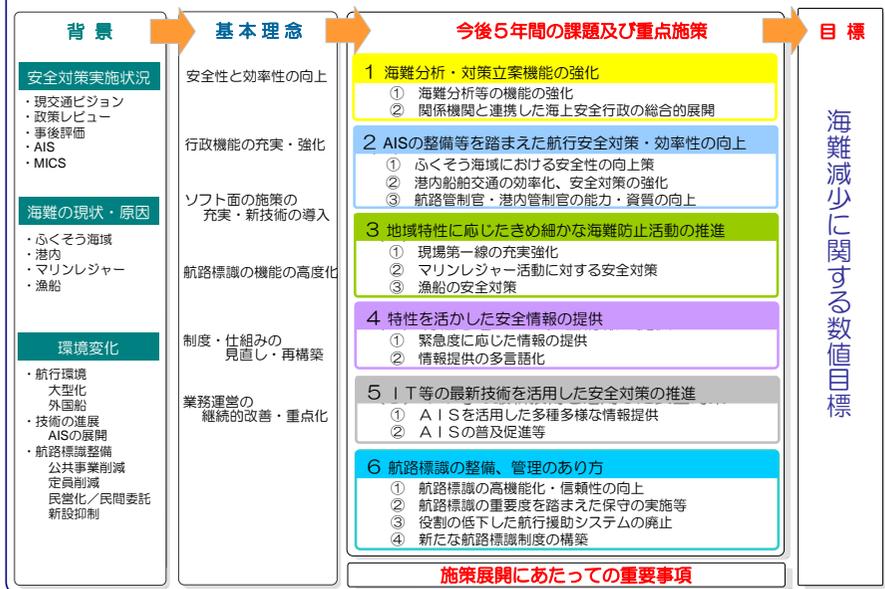
○交通ビジョンの答申

・平成15年5月 新に発足した交通部の政策方針を交通政策審議会に諮問し「航行の安全と効率の向上をめざす船舶交通安全政策のあり方について」(交通ビジョン)の答申を受ける

・平成20年6月 前回の答申から約5年が経過し、答申に示された施策もほぼ完了しつつあることから、次期5ヶ年の政策方針を交通政策審議会に諮問し、「新交通ビジョン」の答申を受ける

「新交通ビジョン」 <http://www.kaiho.mit.go.jp/info/news/h20/080625toshin/toshin.pdf>

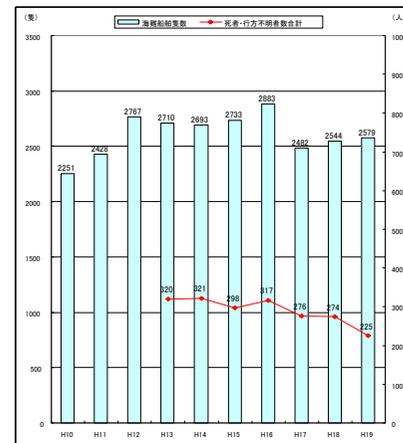
新交通ビジョンの概要



海上の安全をめぐる状況

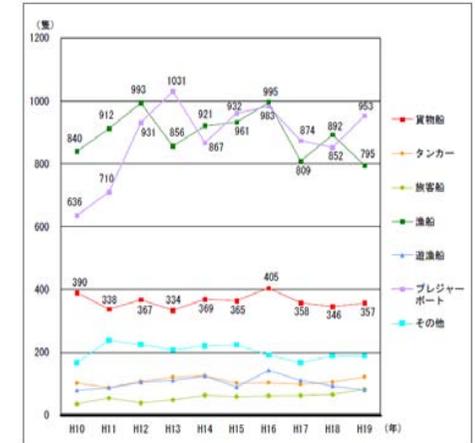
○海難の現状及びその原因(全体傾向)

■ 各海難船舶隻数及び死者・行方不明者数の推移



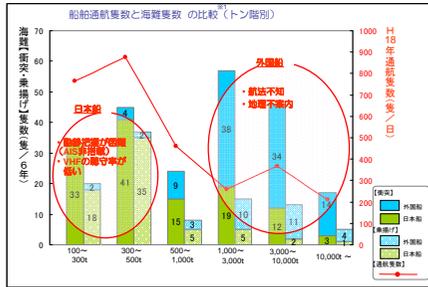
※ 死者・行方不明者数は、海難及び船舶からの海中転落等に伴う死者・行方不明者数の合計値。
(H12以前の死者・行方不明者については、統計手法が異なるため計上できない。)

■ 用途別による海難船舶隻数の推移

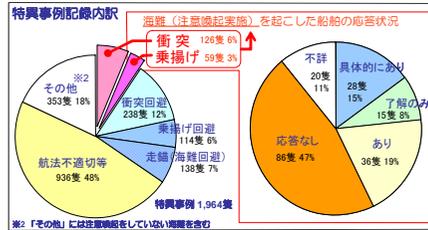


○海難の現状及びその原因(ふくそう海域)

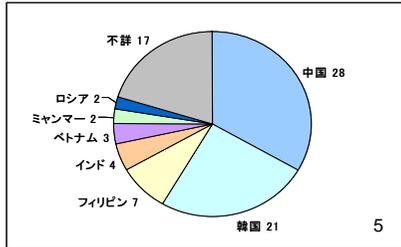
■衝突・乗揚げ海難の傾向(海難320隻)



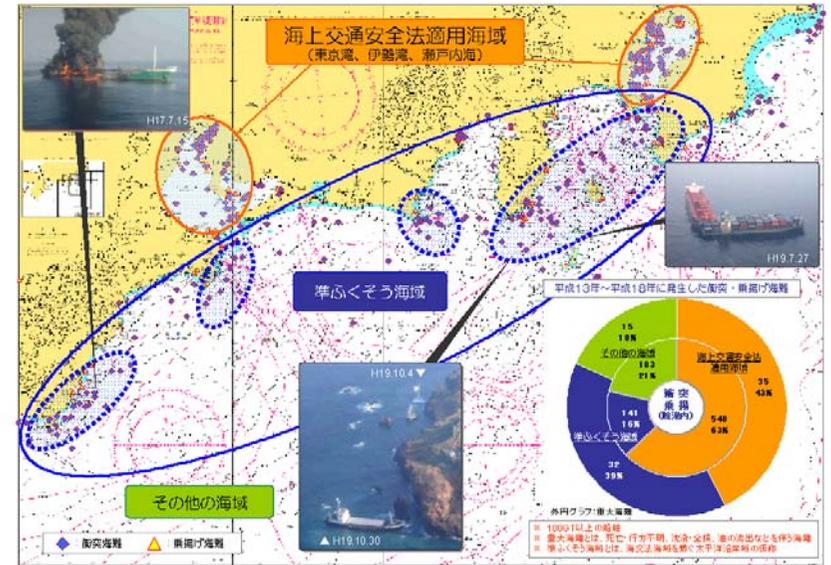
■注意喚起応答状況



■海難船舶外国人当直者の国籍

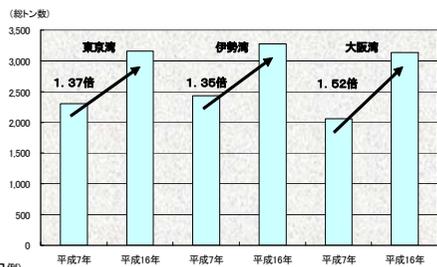


○海難の現状及びその原因(準ふくそう海域)

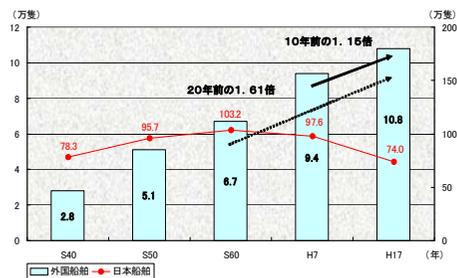


○環境の変化(航行環境)

■入港船舶の大型化



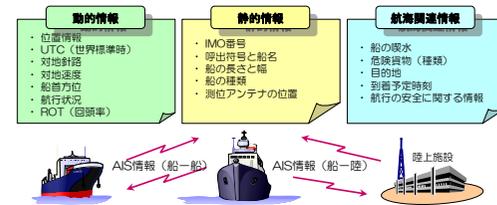
■特定港への外国船舶入港隻数



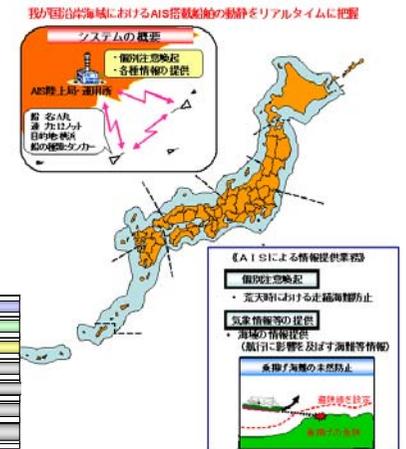
(凡例)
 1隻あたりの総トン数の大きさは入港種別総トン数/入港隻数
 ○東京湾(千葉・木更津・東京・川崎・横浜・横浜湾の6港)
 ○伊勢湾(三河・衣浦・名古屋・四日市・津松坂の5港)
 ○大阪湾(阪南・堺北・大阪・尼崎西宮芦屋・神戸の5港)

○環境の変化(技術の進展)

■AISの搭載義務化



■AISを活用した航行支援システム

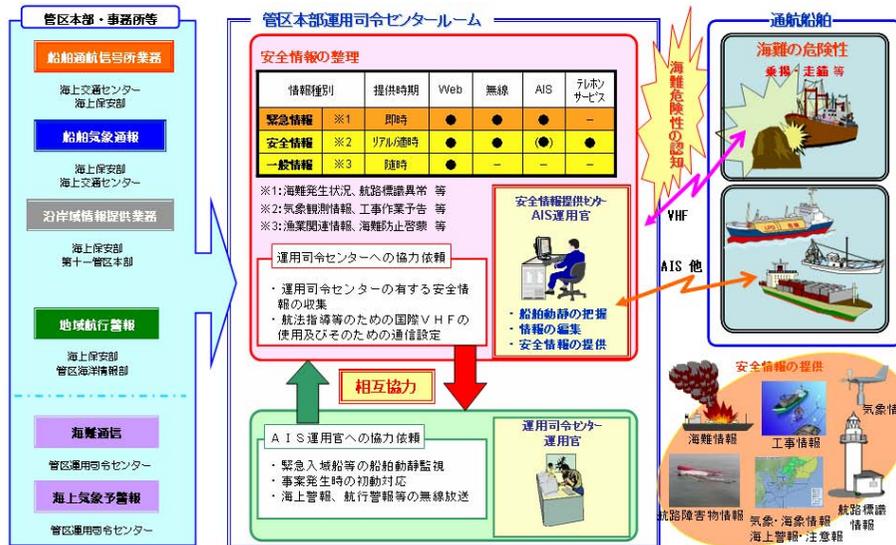


AIS搭載義務化スケジュール

船舶種別	2002年	2003年	2004年	2005年	2006年	2007年	2008年
新造船	全ての搭載義務船舶						
現存船	全ての旅客船						
	タンカー	300トン以上					
	国際航路に投資する船舶	50,000トン以上					
		10,000トン以上					
3,000トン以上							
国際航路に投資しない船舶	旅客船、500トン以上の船舶						

○特性を活かした安全情報の提供

■ 緊急度に応じた情報提供の概念



○IT等の最新技術を活用した安全対策の推進

■ 次世代海上交通安全システムの構築

現状

- 船舶自動識別装置 (AIS) の普及 (2008年7月までにAIS搭載対象船舶への搭載完了・2008年度末には日本沿岸海域へのAIS陸上局の整備完了)
- ⇒ 航路等の海域情報や船名・船舶位置等の船舶情報の自動交換が可能に

船舶用AIS設置→

施策の内容

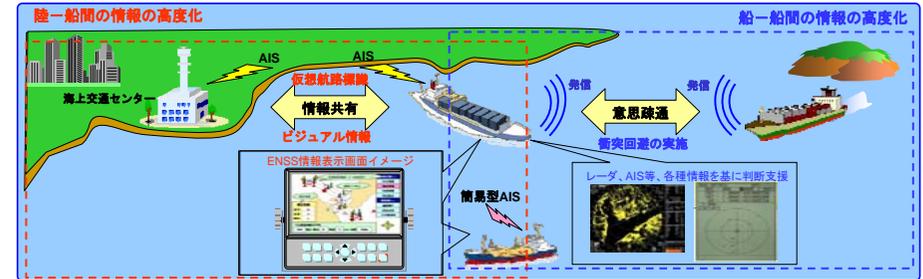
安全かつ効率的な運航に必要な判断材料の船舶操縦者への提供を支援

- AISを基盤技術とした陸上から船舶への情報提供の高度化(ビジュアル情報の提供)
- AISを基盤技術とした船-船間の情報交換による協調型衝突回避システムの実用化
- 簡易AIS等の簡易規格のデジタル航海機器の活用拡大

電子海図表示装置→

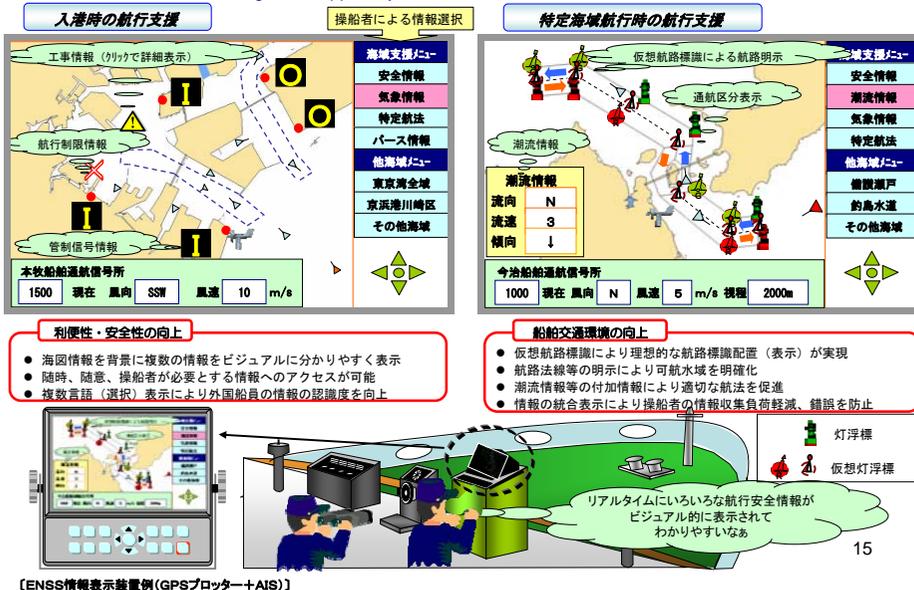
施策の効果

- 運航効率の向上 ⇒ 物流の効率化・我が国産業の競争力向上
- 船舶操縦者の負担軽減 ⇒ 衝突等の重大海難の抑止
- 国際的なe-Navigation戦略構築への適切な対応



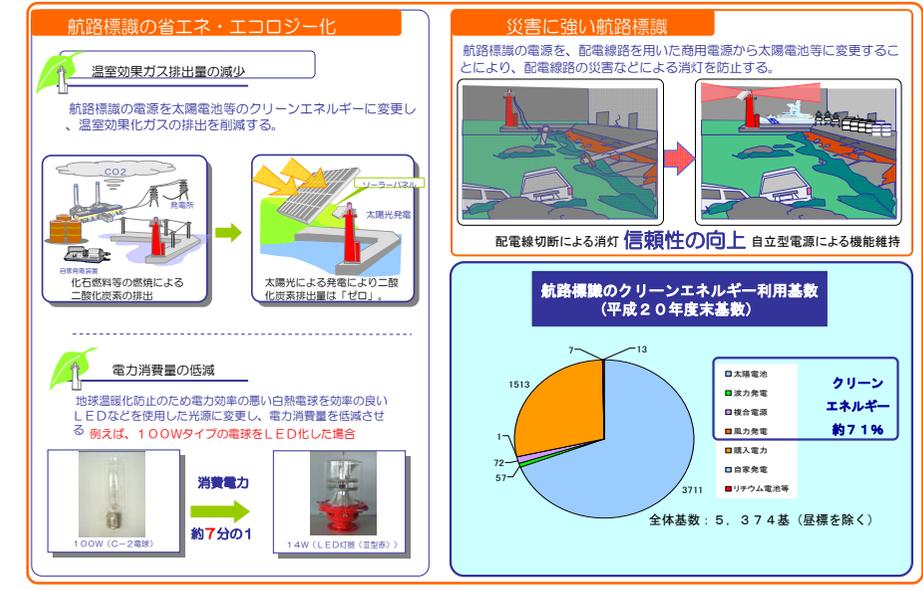
○IT等の最新技術を活用した安全対策の推進

■ ENSS (Electronic Navigation Support System) の構築



○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

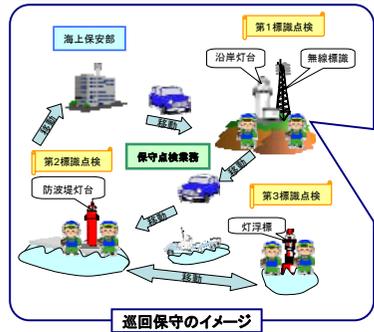


○ 航路標識の整備・管理のあり方

■ 航路標識の重要度を踏まえた保守の実施

～ 航路標識保守業務 ～

これまで、すべての航路標識(約5,500基)及び付属施設について、海上保安庁職員が、45日～90日の周期で定期保守を実施。

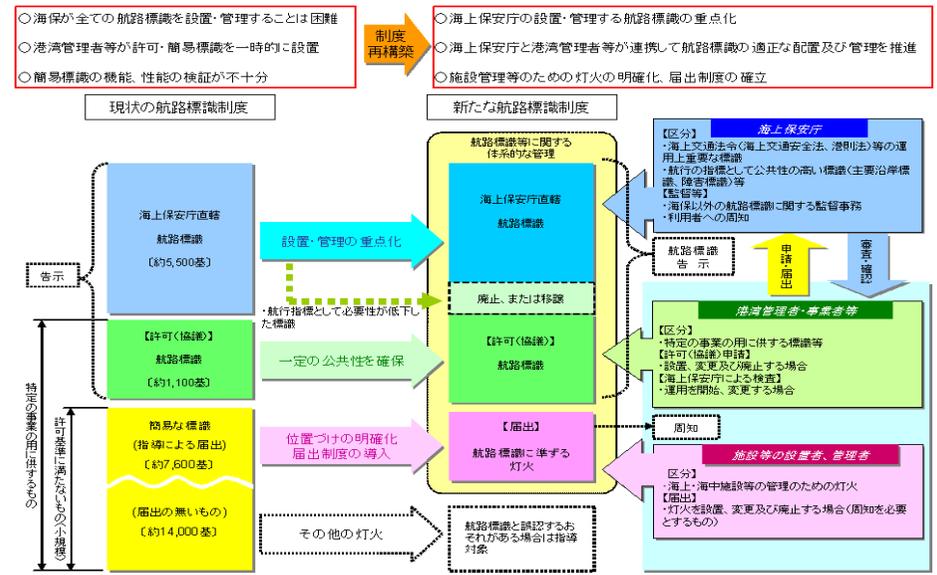


- 保守実施内容**
1. 電源装置(強電・機械) 蓄電池、送電線、自家発電、太陽電池の確認等
 2. 無線装置(弱電・機械) 端局、送信装置の確認等
 3. 制御装置(弱電・機械・光学) 制御装置、監視装置の確認等
 4. 光源装置(弱電・機械) 灯器の確認、電球交換等
 5. 建物、敷地(建物修繕等) 建物、敷地の修理点検等
 6. 気象観測装置(弱電、機械) 自動気象観測装置の確認等

- 国の行政組織等の減量・効率化推進の方針に基づき、航路標識保守業務に民間委託を導入(平成19年度～)
- 航路標識の重要度に応じて3段階に区分し(カテゴリー化)、運用率を設定 ⇒ 保守の効率化・合理化

○ 航路標識の整備・管理のあり方

■ 新たな航路標識制度の構築による適正な配置及び管理の推進



○ 戦略的技術開発

- 基礎技術、機器の改良を主体とした試験、研究 ⇒ 総合的な技術開発
- 企画、立案部門との一貫性を持った検討体制
- 関係研究機関、学術機関等との連携

○ 国際協力の推進

- e-Navigation構想の推進等、国際機関における制度、基準等の審議への参画
- 近隣諸国等との協力、連携による効果的な安全施策の展開
- マラッカ・シンガポール海峡を中心とした開発途上国等への技術支援による船舶交通環境の改善

○ 規制の不断の見直し

- 船舶交通環境の変化、海難発生状況等を踏まえたより効果的な安全制度の検証
- 海上交通安全法、港則法及び関係通達等で規定されている各種規制や港内管制の見直し
- PDCAマネジメントサイクルによる政策評価、施策の重点化・効率化

○ 海上保安業務力の向上

- 交通業務に従事する職員の効果的な育成方策の策定、業務執行体制の整備
- 予算、組織及び定員の見直し

○ 航路標識の整備・管理のあり方

■ 役割の低下した航行援助システムの廃止

▶ ロランC

- 地上系長距離電波航法システム
 - 複数のロランC局から送信される電波を受信し、位置を測定
 - 測位精度は500m以下を確保
- 日本、中国、韓国及びロシアの4か国で国際協定を結び、相互に協力・連携してロランC局の運用を実施している。

▶ ディファレンシャルGPS

- GPSの位置誤差補正機能(ディファレンシャル機能)
 - GPSの不具合情報の提供(インテグリティ機能)
 - 特別情報の付加機能 ⇒ 気象情報を提供
- 全国に27局を設置運用し、沿岸海域をカバー。



▶ 衛星航法システムの動向

- GPS(米国)
 - 1993年(平成5年)：運用開始宣言 誤差100m
 - 2000年(平成12年)：SA解除 誤差30m
 - 2012年(平成24年)：2波運用体制移行 誤差5m
 - 2015年(平成27年)：3波運用体制移行 誤差1m
- GLONASS(ロシア)
 - 暫定運用中 誤差60m
- GALILEO(欧州委員会)
 - 2013年(平成25年)運用開始予定

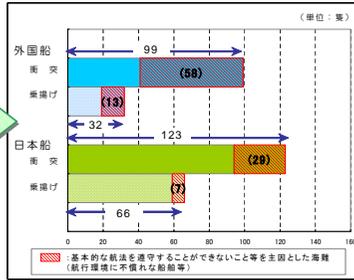
○計画期間

- 社会的ニーズに合致した効果的かつ効率的な実施を図るため、概ね5年を目標
- 中間的な評価を実施、また5年後に見直し

○計画目標

- 第8次交通安全基本計画（H18～22年度）に掲げた目標の達成
 - ・ 航路を閉塞するような大規模海難発生数 ⇒ ゼロ
 - ・ 死亡・行方不明者数 ⇒ 220人以下
- 船種、海域、運航環境などの特徴に応じた海難防止施策の重点的な展開

施策の推進状況を考慮し、平成25年の時点までに、航路閉塞等の大規模海難となる蓋然性が高いと考えられる航路付近における衝突・乗揚げ海難のうち施策が対象としている海難（約3割）について、その半減を目標とする。



※1 対象海域：航路設定海域
 対象期間：平成13年から平成18年
 対象船舶：100GT以上の船舶対象（衝突海難：100GT以上両士）