

3 通航量の多い沿岸域における船舶事故の防止対策

(1) ふくそう海域の事故

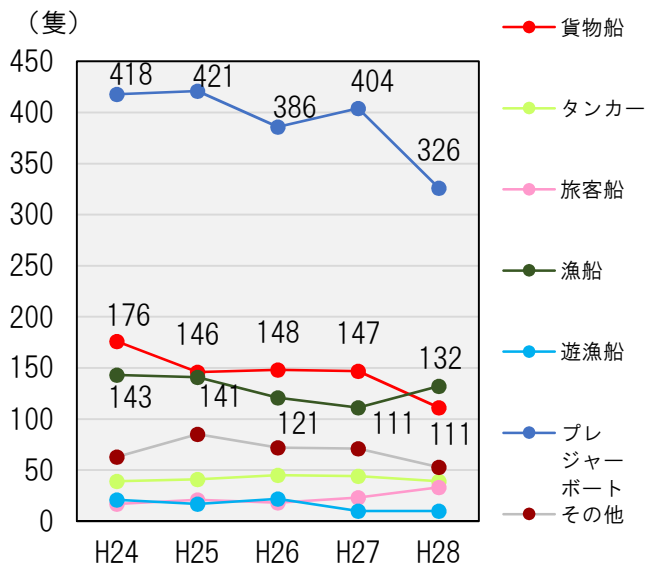
ア 事故の発生状況

ふくそう海域(東京湾・伊勢湾・瀬戸内海・関門海峡)の1日平均の船舶通航量は約4,000隻となっており、事故発生蓋然性が高くなっています。

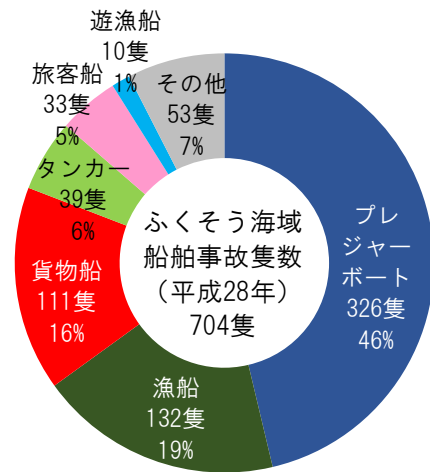
平成28年のふくそう海域における船舶事故は704隻、平成27年(810隻)と比べ106隻減少しました。

船舶事故種類別の隻数では、衝突278隻(40%)、機関故障107隻(15%)、乗揚92隻(13%)の順となっています。

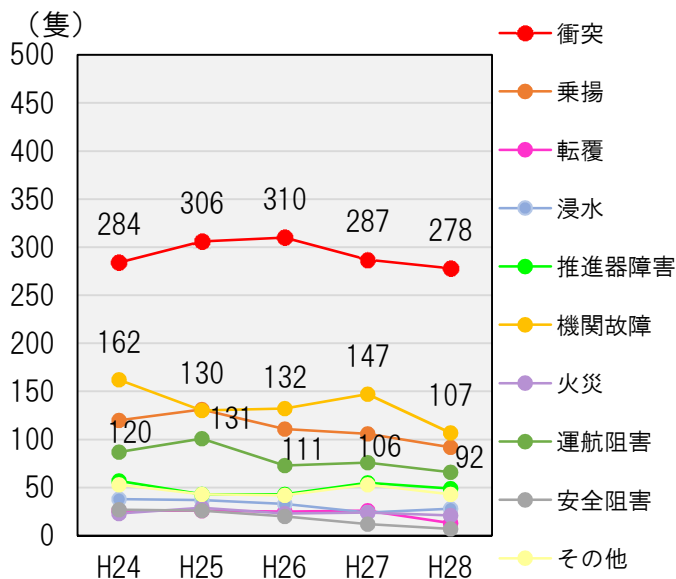
【船舶種類別の推移(過去5年間)】



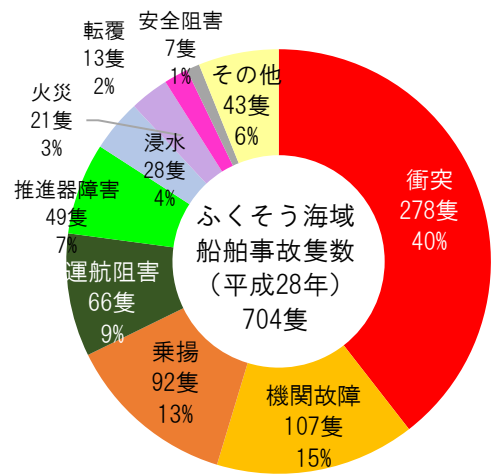
【船舶種類別の割合(平成28年)】



【事故種類別の推移(過去5年間)】



【事故種類別の割合(平成28年)】



### 第3章 海難の防止対策

#### イ 当庁の取組み

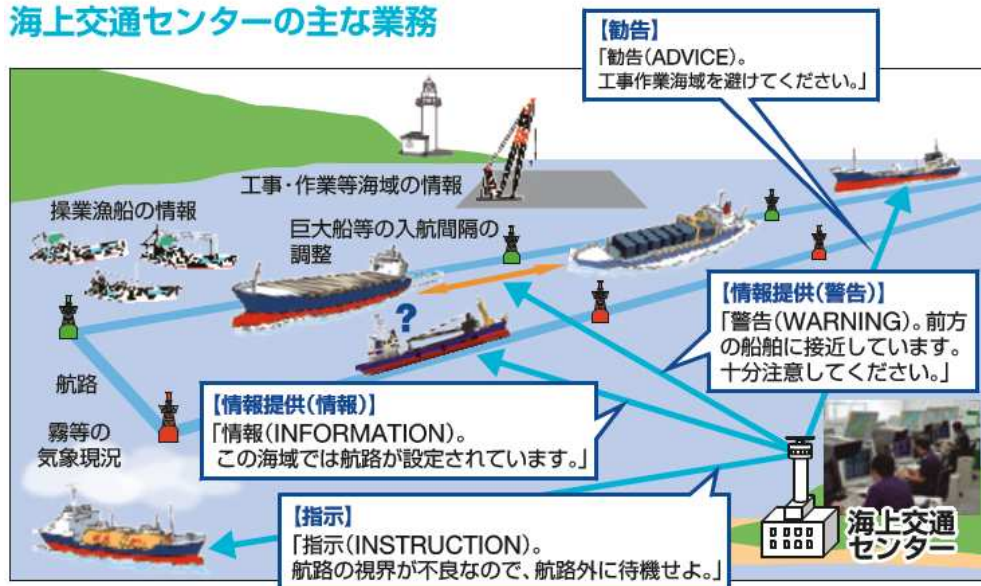
海上の交通ルールには、基本的なルールを定めた「海上衝突予防法」のほか、特別なルールとして東京湾・伊勢湾・瀬戸内海に適用される「海上交通安全法」、法令で定められる港に適用される「港則法」があります。海上保安庁では、これらの法令を適切に運用することで海上交通の安全確保を図っています。

特に、海上交通の要所となっている東京湾・伊勢湾・瀬戸内海・関門海峡には、海上交通センターを設置して、レーダー、AIS、監視カメラ等を用いて航行船舶の動静を把握し、船舶の安全な航行に必要な情報の提供や、大型船舶の航路入航間隔の調整を行うとともに、巡視船艇との連携により、不適切な航行をする船舶に対して指導等を実施しています。

※AIS (Automatic Identification System: 船舶自動識別装置)とは、船舶の船名、速力、針路、位置などの情報を船舶相互間及び船舶と海上保安庁との間で情報の交換を行うシステムです。



#### 海上交通センターの主な業務



ウ 海難の減少に向けた課題

ふくそう海域においては、特別なルールを適用し、海上交通センターを中心に海上交通の安全確保を図っていますが、特に、非常災害発生時においては、港内から船舶を迅速かつ円滑に安全な海域に避難させるなどして海上交通機能の維持を図る必要があります。東京湾においては、湾内に複数存在する港内交通管制室と海上交通センターを統合の上、これらの業務を一元的に実施する体制の構築（一元的な海上交通管制の構築）を図っていますが、類似の環境にある伊勢湾及び大阪湾においても必要な検討を行っております。



東京湾海上交通センター（神奈川県横須賀市観音埼）



横浜港内交通管制室（神奈川県横浜市本牧ふ頭）

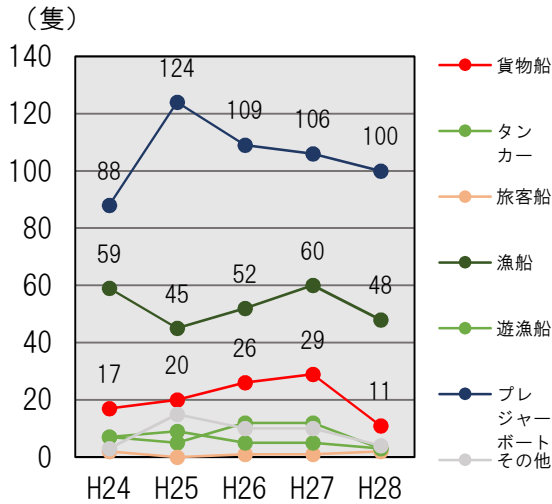
### 第3章 海難の防止対策

#### (2) 準ふくそう海域の事故

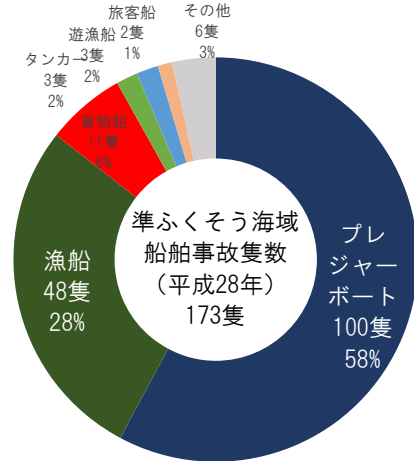
##### ア 事故の発生状況

準ふくそう海域（ふくそう海域を結ぶ東京湾湾口～石廊埼沖～伊勢湾湾口～潮岬沖～室戸岬沖～足摺岬沖の各海域を経て瀬戸内海に至る海域）における船舶事故は173隻、平成27年（225隻）と比べ52隻減少しました。

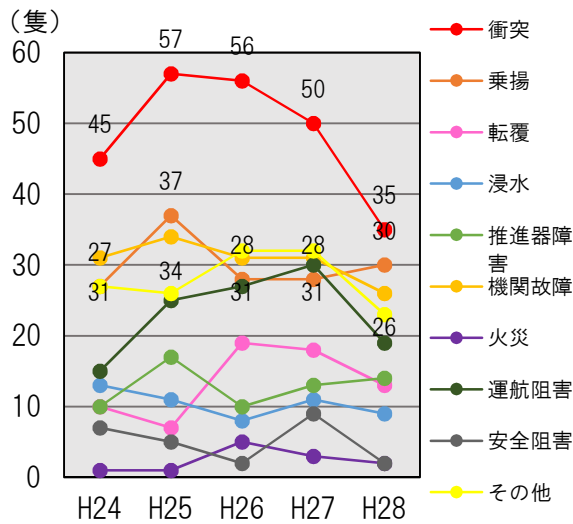
【船舶種類別の推移(過去5年間)】



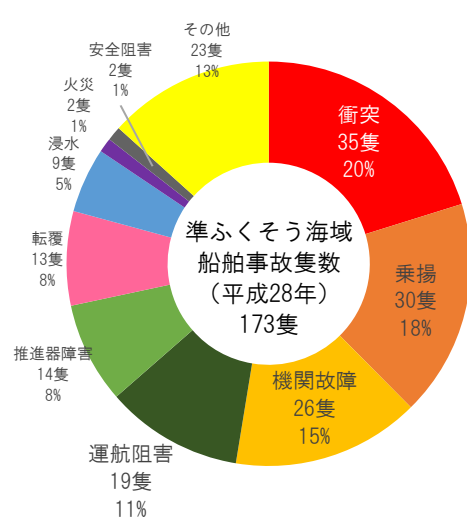
【船舶種類別の割合(平成28年)】



【事故種類別の推移(過去5年間)】



【事故種類別の割合(平成28年)】



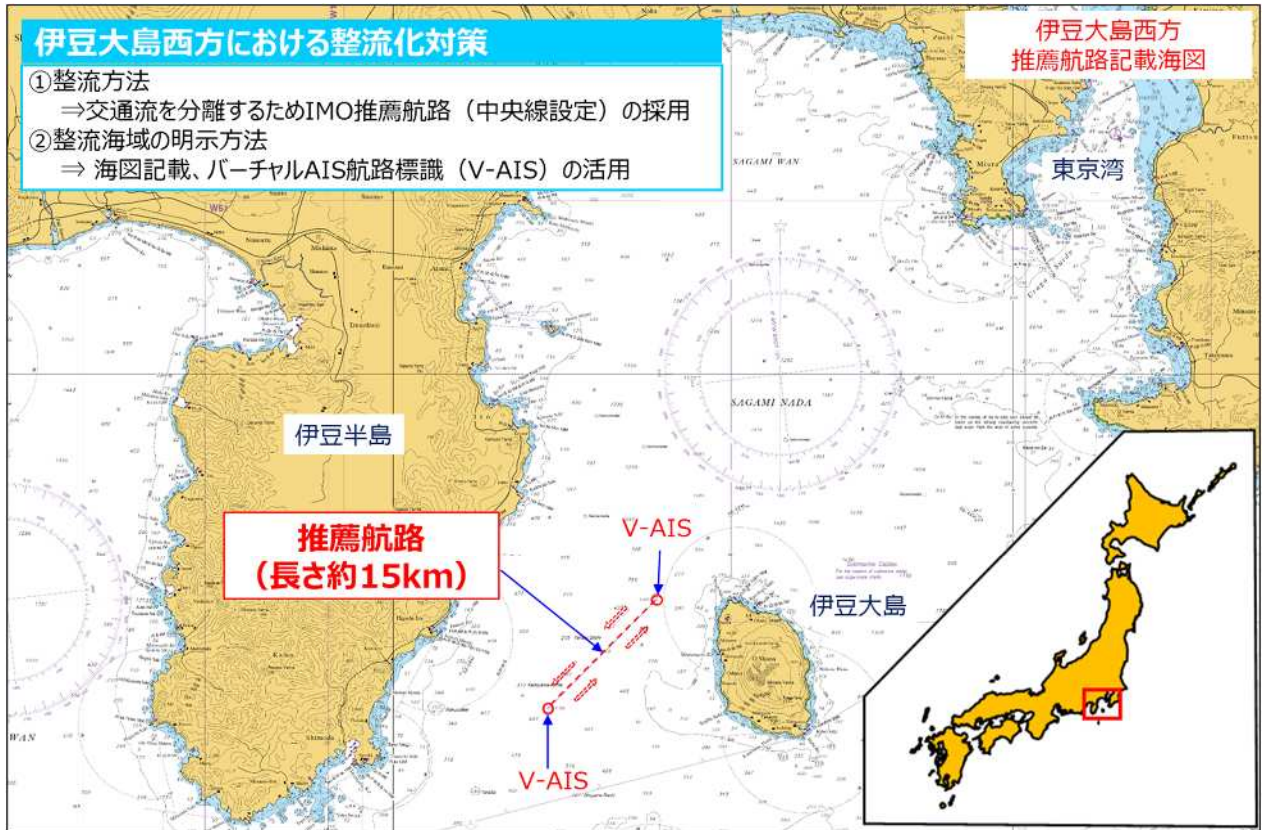
##### イ 当庁の取組み

伊豆大島西方をモデル海域として安全対策を検討したところ、国際海事機関（IMO）の決議に基づく航路方式で、対面航行を「強制」はしないが「推奨」する航路（推奨航路）の設定が適切との結論が得られました。

推奨航路の設定には、IMOにおける採決が必要です。このため、本邦初とな

る推薦航路の設定に向け、平成28年11月、目的及び期待される効果等の関連情報を盛り込んだ提案文書をIMOに提出しました。

IMO:International Maritime Organization



ウ 海難の減少に向けた課題

準ふくそう海域における衝突の危険性を減少させるため、伊豆大島西方に引き続き、大王埼沖及び潮岬沖についても推薦航路の設定について検討を行っています。

【Topics 3】一元的な海上交通管制の構築について

海外貿易のほとんどを海上輸送が担っており、国内輸送においても、海上輸送が半数近くを占めています。東京湾においては、渋滞や管制信号待ちによる船舶交通の混雑が発生しており、安全かつ効率的な船舶の運航を実現する必要があります。

また、輸送効率の向上やコスト削減を図るために船舶の大型化が進み、LNG（液化天然ガス）取扱量も増加が進んでいることから、これらの船舶が事故を起こした場合、その影響は甚大となる可能性があります。さらに、津波等が発生し、一斉に避難する船舶により湾内が非常に混雑した場合には、船舶を迅速かつ円滑に安全な海域に避難させる必要があります。

このため、湾内に複数存在する港内交通管制室と海上交通センターを統合することとし、湾内の船舶交通を一体的に把握するためのレーダー等の必要な設備を整備した上で、湾内の船舶に対し必要な情報提供、法律に基づく命令・管制を実施するシステムを構築します。

