

【第24回船舶交通安全部会】

第5次交通ビジョンの推進状況等について (2025年度)



2026年3月5日
海上保安庁交通部

目次

1 海難の発生状況	.....	3
(1) 船舶事故発生状況	.....	4
(2) 人身事故発生状況	.....	7
2 ビジョン目標の達成状況	.....	10
3 主な施策の推進状況	.....	14
(1) 海上交通センター等の諸対策（関門海峡海上交通センターの機能再編）	.....	15
(2) 次世代燃料船への燃料供給に対する安全対策	.....	16
(3) 洋上風力発電設備の設置海域における安全対策	.....	17
(4) 潮岬沖推薦航路の運用状況	.....	18
(5) 来島海峡の安全対策の実施状況	.....	19
(6) プレジャーボートに関する安全対策	.....	20
(7) マリンレジャーに関する安全対策	.....	21
(8) 灯台等の耐災害性の強化の推進	.....	22
(9) VDESによる新たな情報提供の検討	.....	23
(10) WEBによる通報手段の導入	.....	24
(11) 航路標識の利活用、維持管理の充実化等	.....	25
4 次期交通ビジョンの策定に向けて	.....	26
(1) 新目標値設定に向けた検討状況	.....	27
(2) 検討スタンス	.....	32

1 海難の発生状況

(1) 船舶事故の発生状況

- ① 事故隻数の推移
- ② 用途別等の発生状況

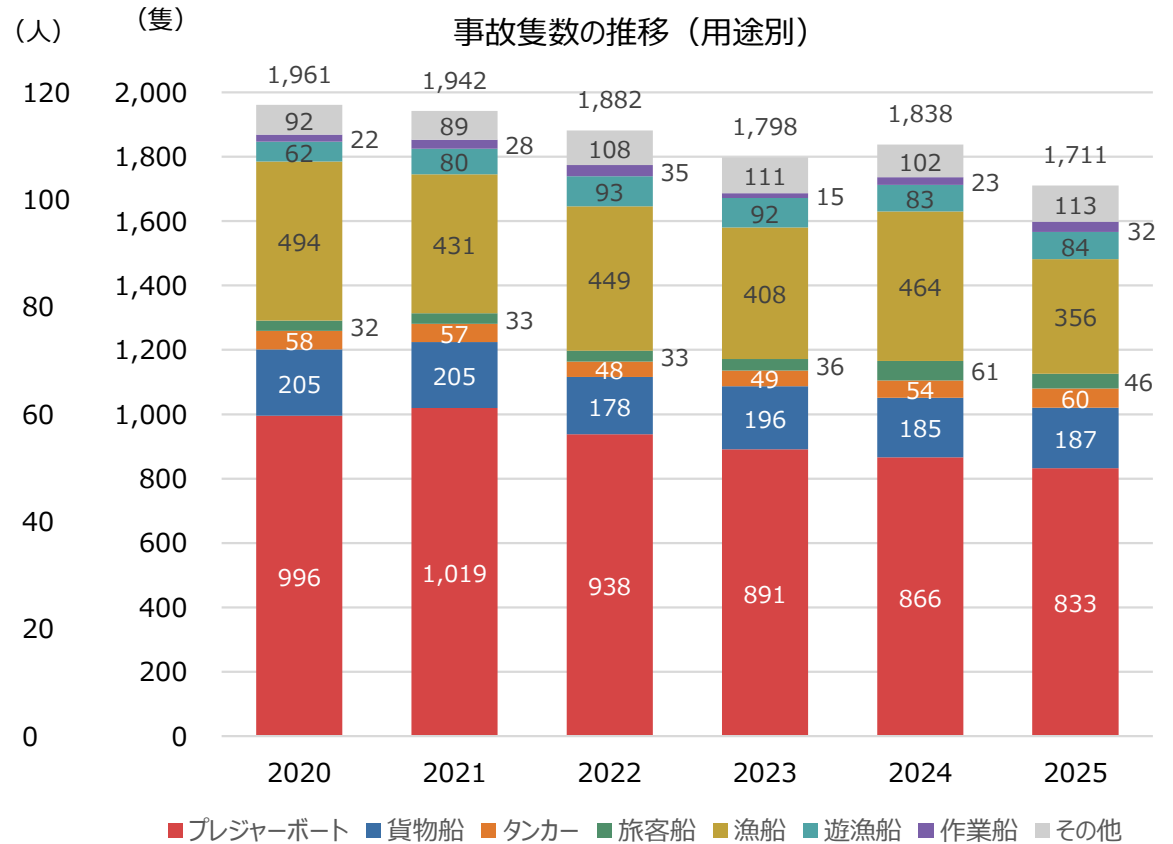
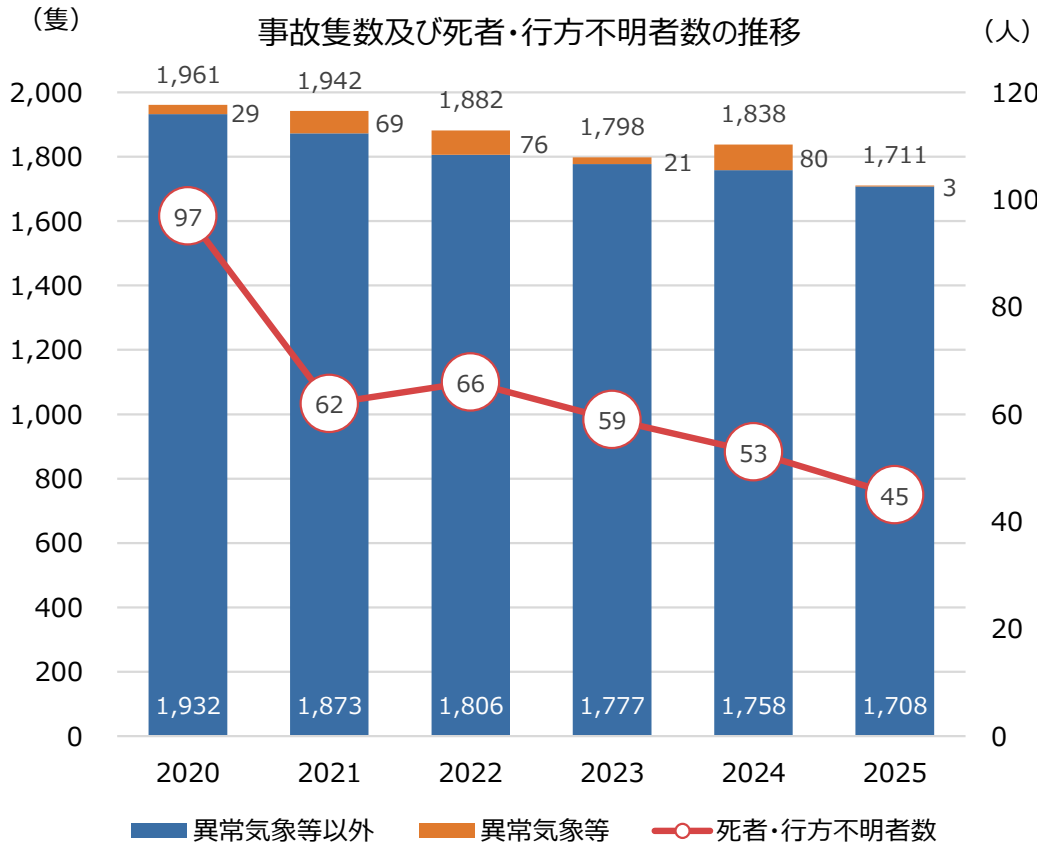
1- (1) 船舶事故の発生状況①

(海難定義)
船舶事故

海上において船舶に次のいずれかに該当する事態が生じた場合をいう。
 ● 衝突・乗揚・転覆・浸水・爆発・火災・行方不明
 ● 機関、推進器、舵等の損傷又は故障その他運航不能等

① 事故隻数の推移

- ✓ 2020年以降、船舶事故隻数は減少傾向となっている。
- ✓ 2025年の船舶事故隻数は1,711隻、死者・行方不明者数は45人となっている。

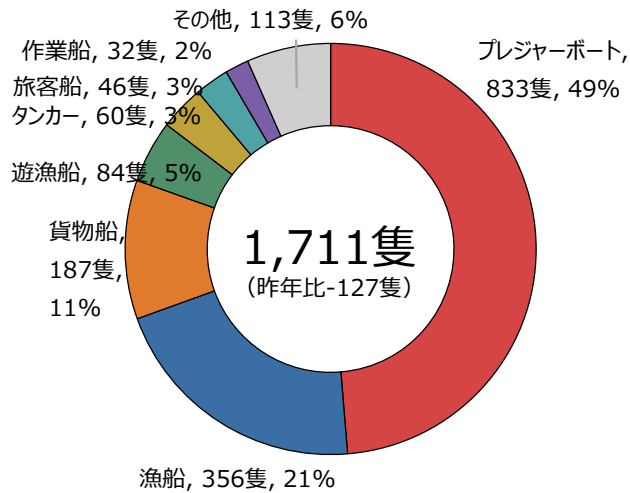


1- (1) 船舶事故の発生状況②

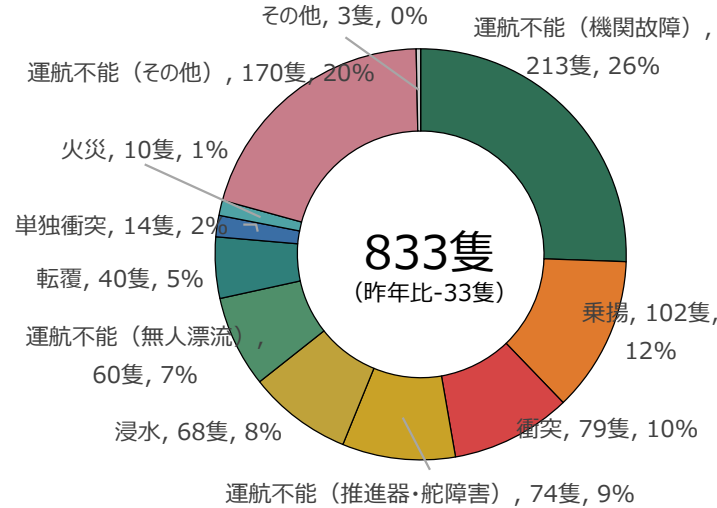
②用途別等の発生状況

- ✓ 船舶用途別では、プレジャーボートの事故隻数が最も多く、全体の約49%を占めている。
- ✓ 事故種類別にみるとプレジャーボートの事故では、「機関故障」が最も多く発生している。
- ✓ 漁船の事故では、「衝突」が最も多く発生している。

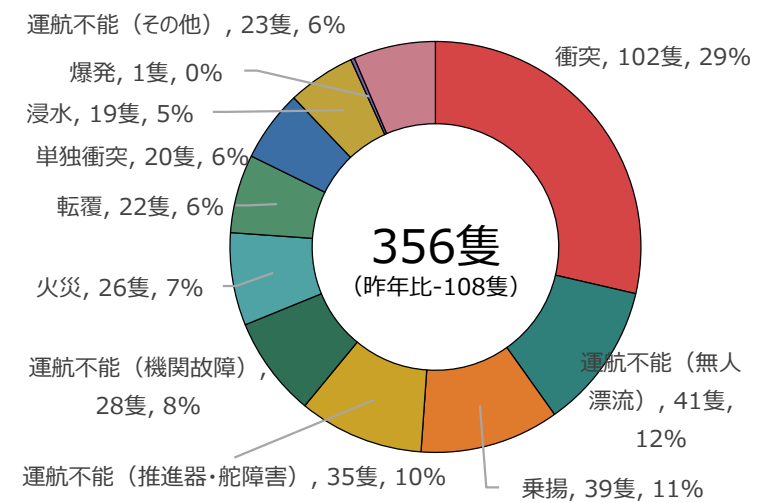
2025年【用途別】



プレジャーボート



漁船



事故事例

●プレジャーボートの機関故障

2025年4月27日午前8時30分頃、長崎県対馬市厳原町豆酸（まちつつ）沖で主機関冷却ホースの亀裂により機関室が浸水し漂流。その後、巡視船等により曳航救助。乗船者5名は無事であった。

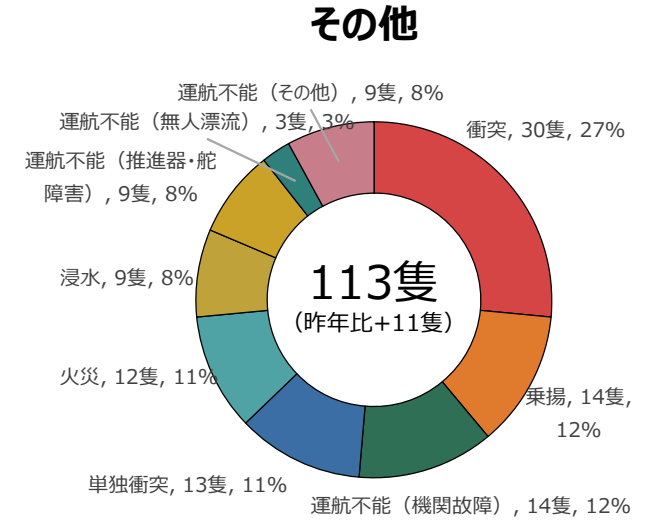
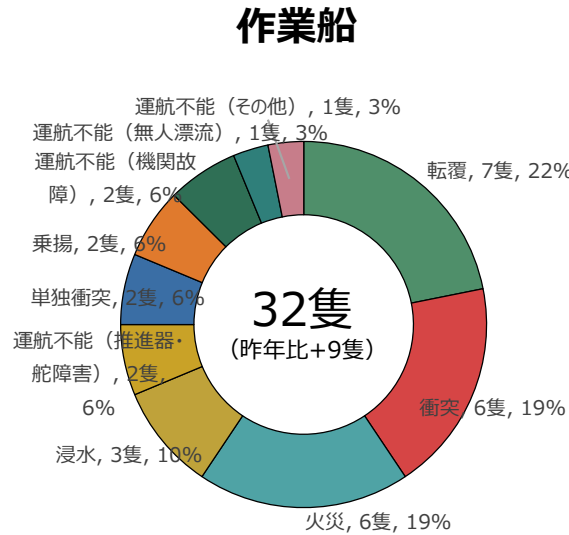
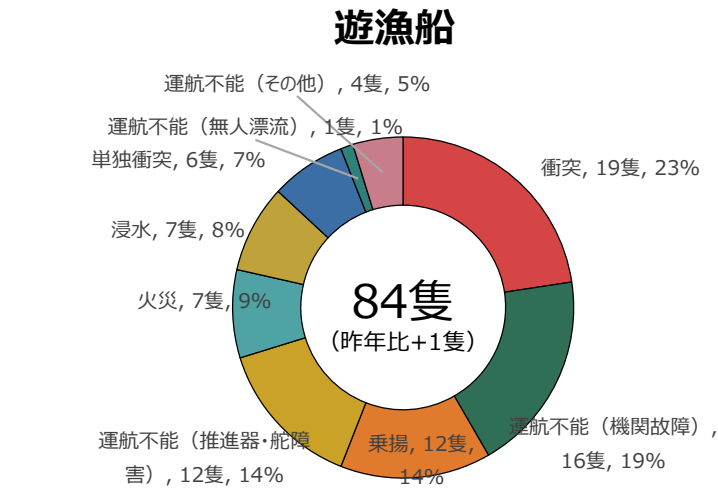
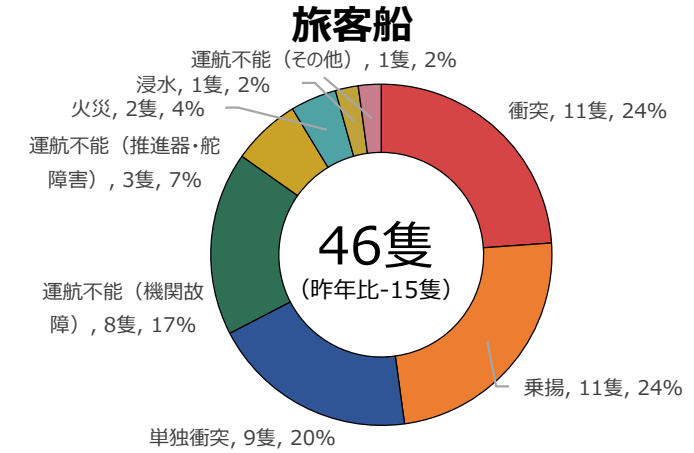
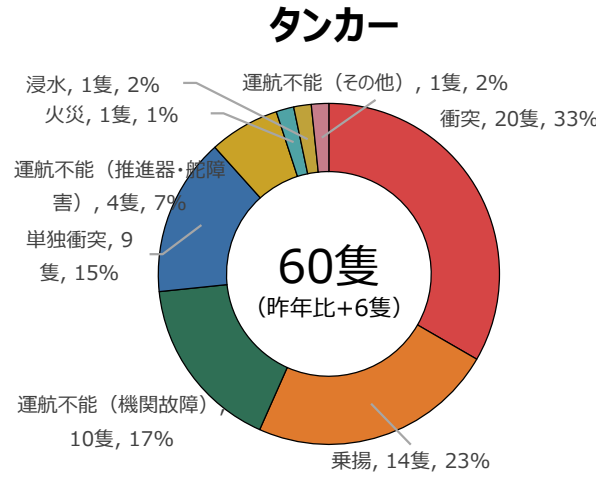
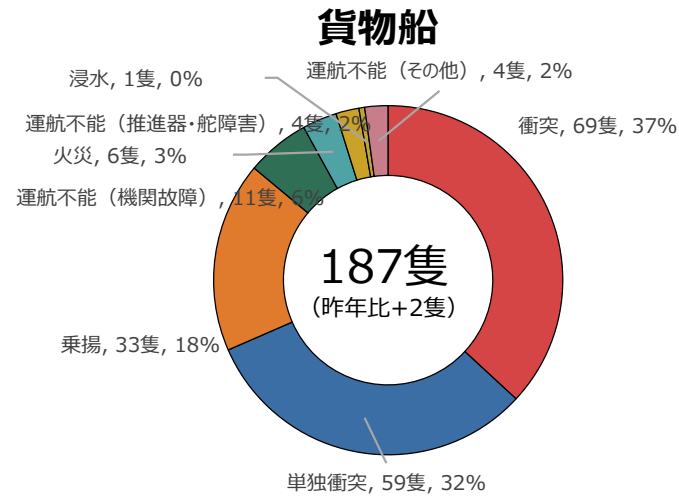


事故事例

●漁船の衝突

2025年12月7日午後0時26分頃、和歌山県東牟婁郡（ひがしむろぐん）太地町沖で漁船と貨物船が衝突し漁船が転覆。乗船者2名は船底に這い上がっていたところを付近航行船舶に救助された。



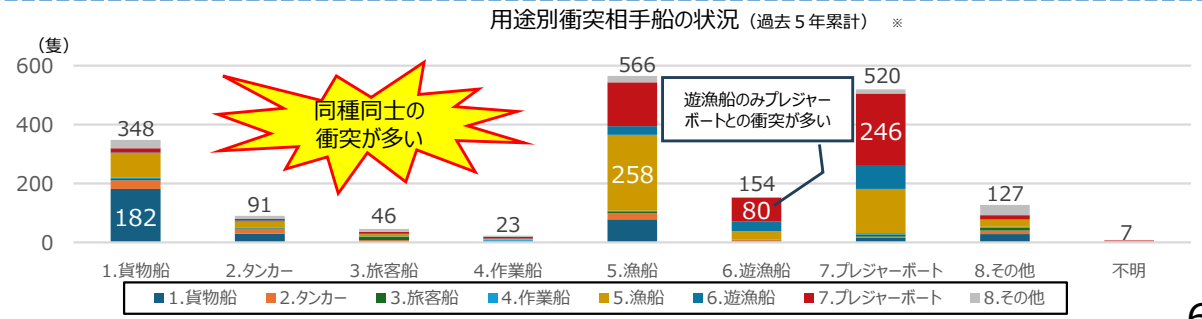


※プレジャーボート、漁船については前頁参照

事故事例

● 遊漁船と貨物船の衝突

2026年2月20日午後0時50分頃、三重県鳥羽市国崎町沖で貨物船と遊漁船が衝突。乗船者13名のうち2名死亡、負傷者10名であった。



1 海難の発生状況

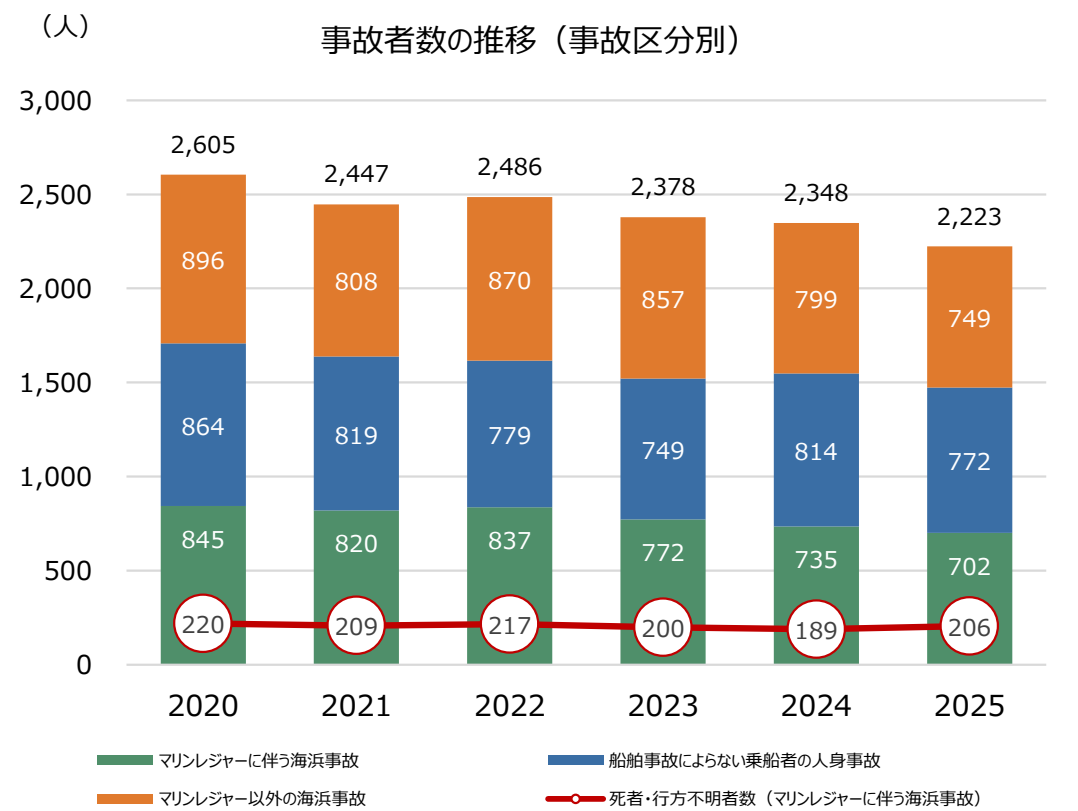
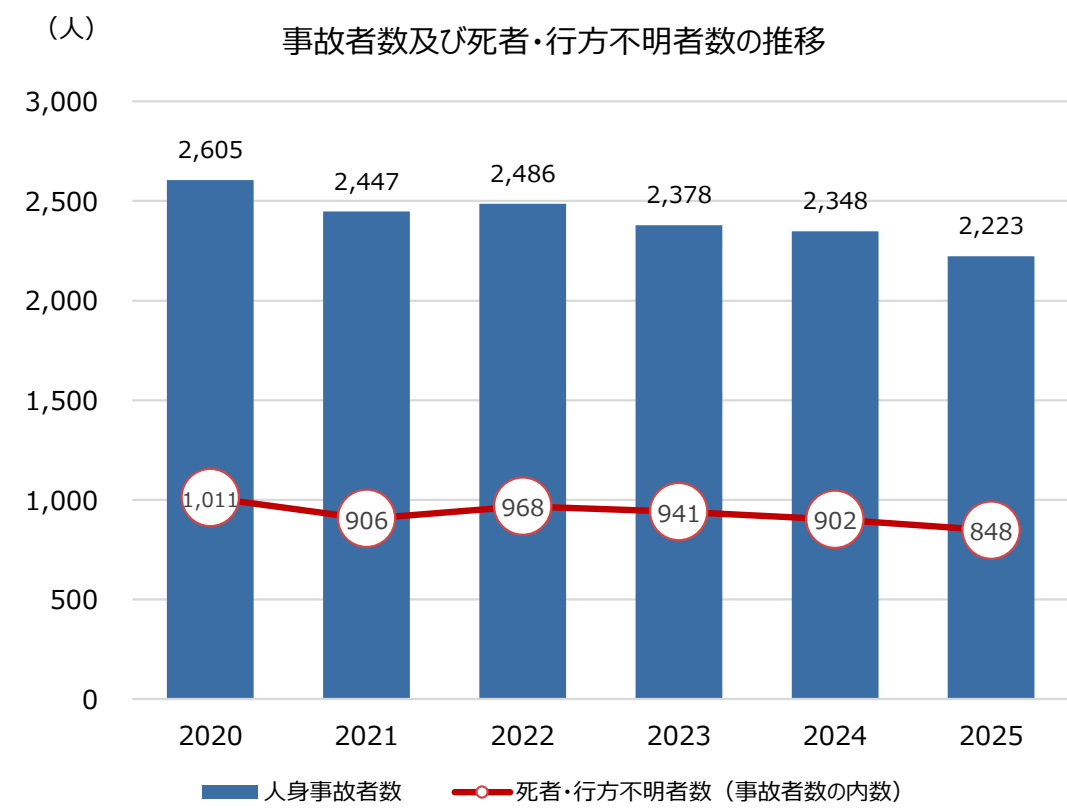
(2) 人身事故の発生状況

- ① 事故者数の推移
- ② マリンレジャーに伴う海浜事故の発生状況

<p>(海難定義) 人身事故</p>	<p>海上又は海中において次のいずれかに該当する事態が生じた場合をいう。</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 船舶事故によらない乗船者の海中転落、負傷、病気、中毒等 ● 海浜等において発生した乗船者以外の者の負傷、溺水、帰還不能等 (マリンレジャーに伴う海浜事故とマリンレジャー以外の海浜事故に区分)
------------------------	---

① 事故者数の推移

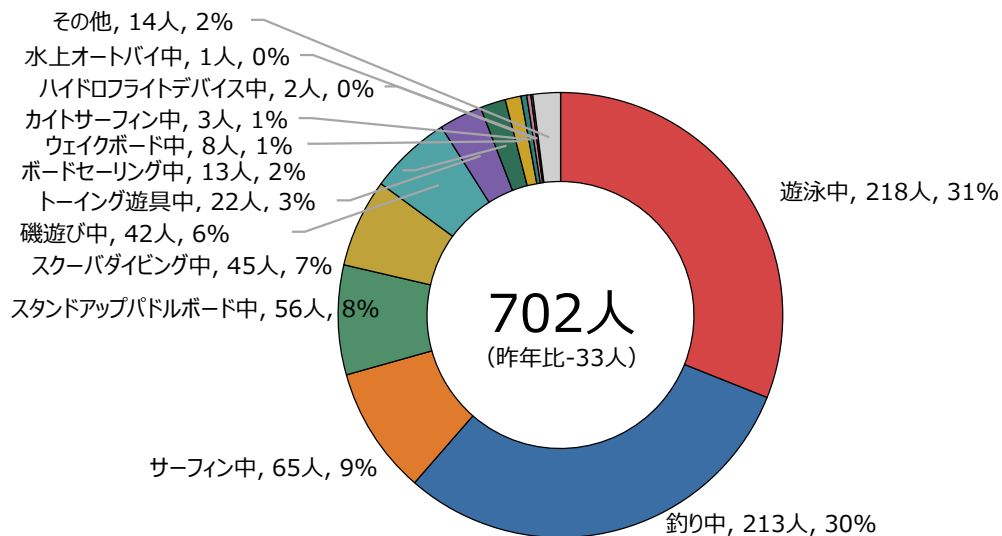
- ✓ 2020年以降、人身事故者数は減少傾向となっている。
- ✓ 2025年の人身事故者数は、2,223人であり、そのうち死者・行方不明者数は848人となっている。



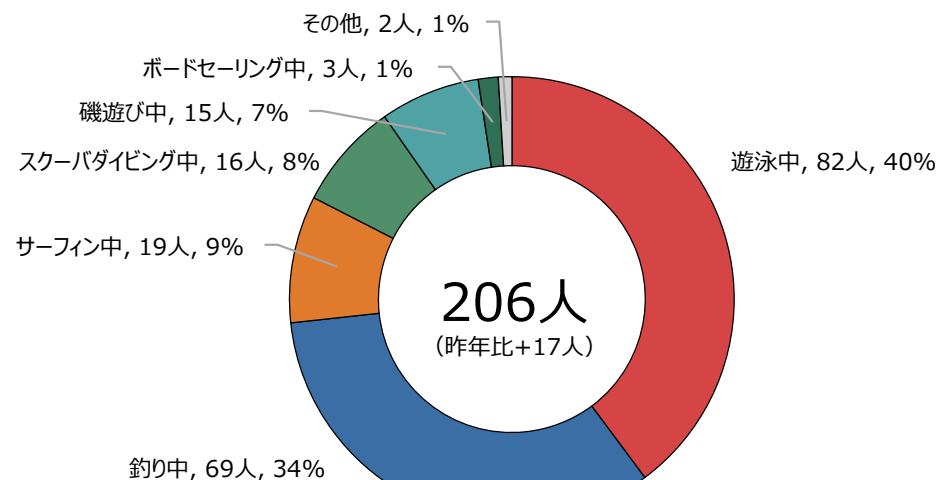
② マリンレジャーに伴う海浜事故の発生状況

- ✓ 活動内容別は、遊泳中及び釣り中の事故が全体の61%を占めている。(遊泳中31%、釣り中30%)
- ✓ 死者・行方不明者は、遊泳中及び釣り中の事故が多く、全体の74%を占めている。(遊泳中40%、釣り中34%)

2025年【活動内容別事故者数】



2025年【活動内容別死者・行方不明者数】



事故事例

● 遊泳中の事案

2025年7月12日午後4時40分頃、千葉県鴨川市前原海岸砂浜で遊泳中の男子中学生1名が沖合に流され、行方不明となった。同人は後日発見され死亡が確認された。



事故事例

● 釣り中の事案

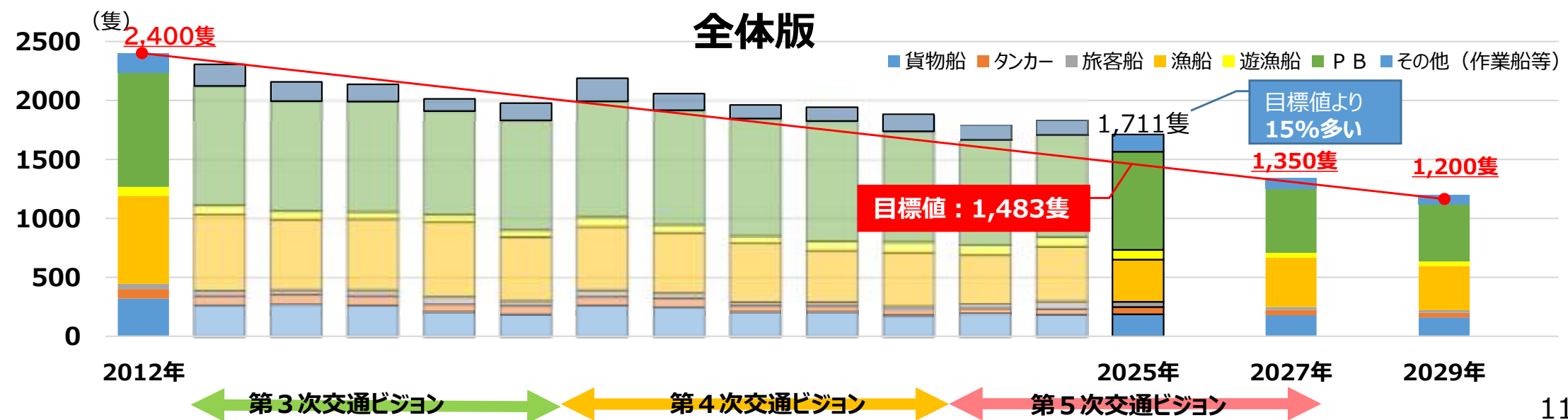
2025年4月29日未明、北海道小平町臼谷漁港西防波堤で釣りをしていた親子2名が海中転落した。その後、息子は自力で岸壁に上がったが、父親が行方不明となり後日発見され死亡が確認された。

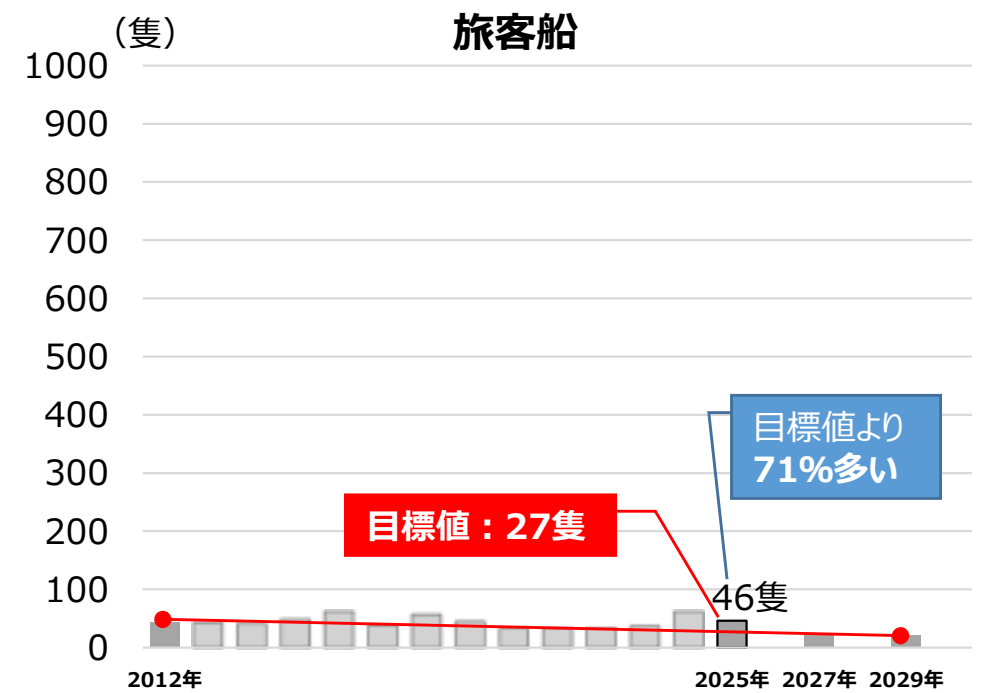
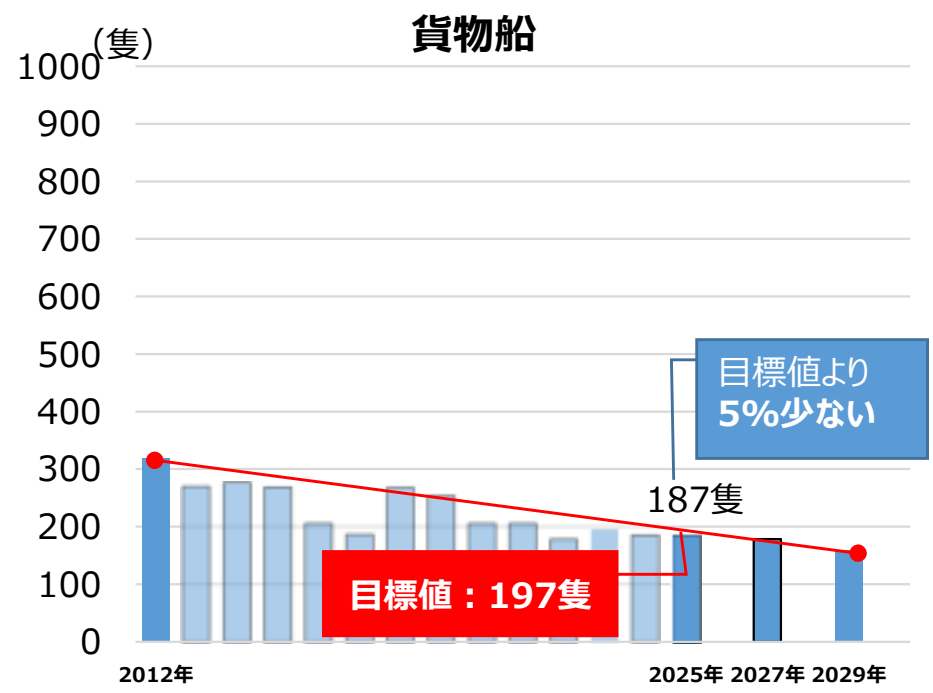
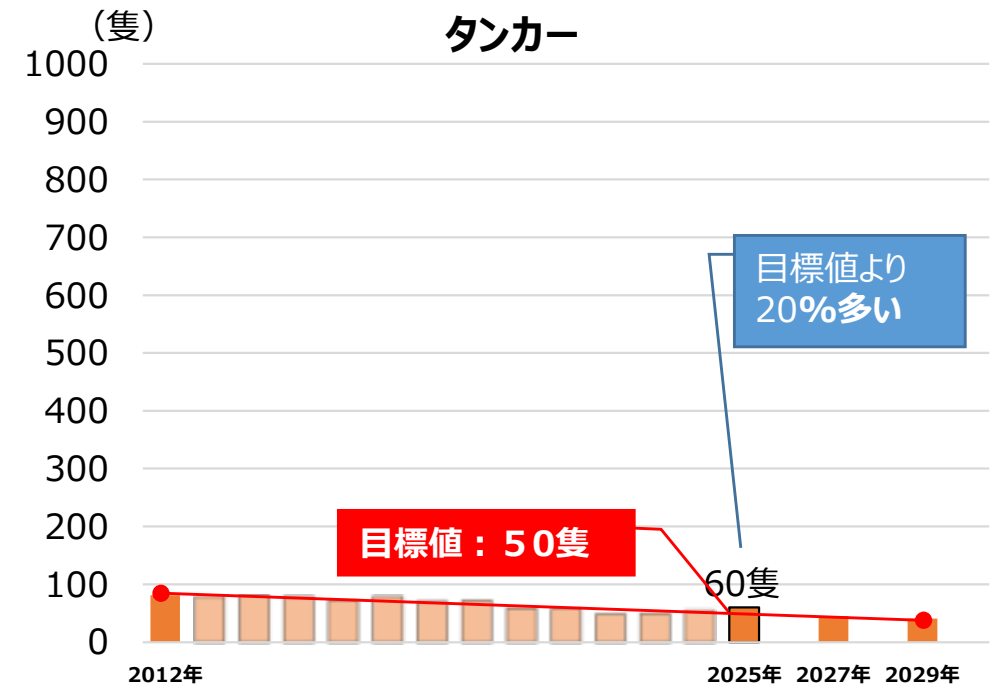
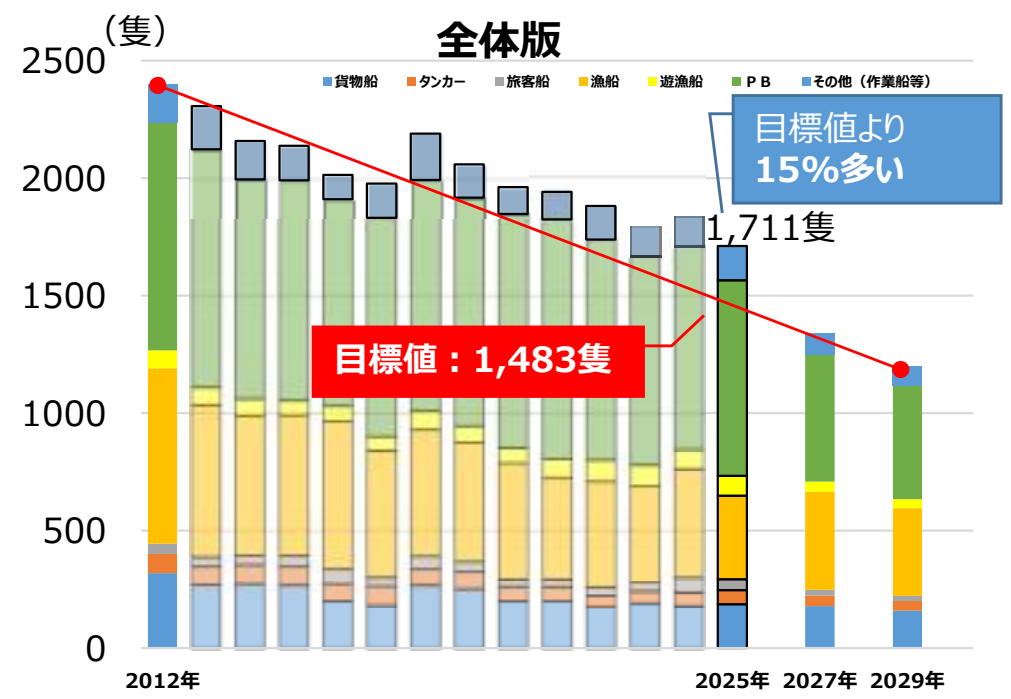


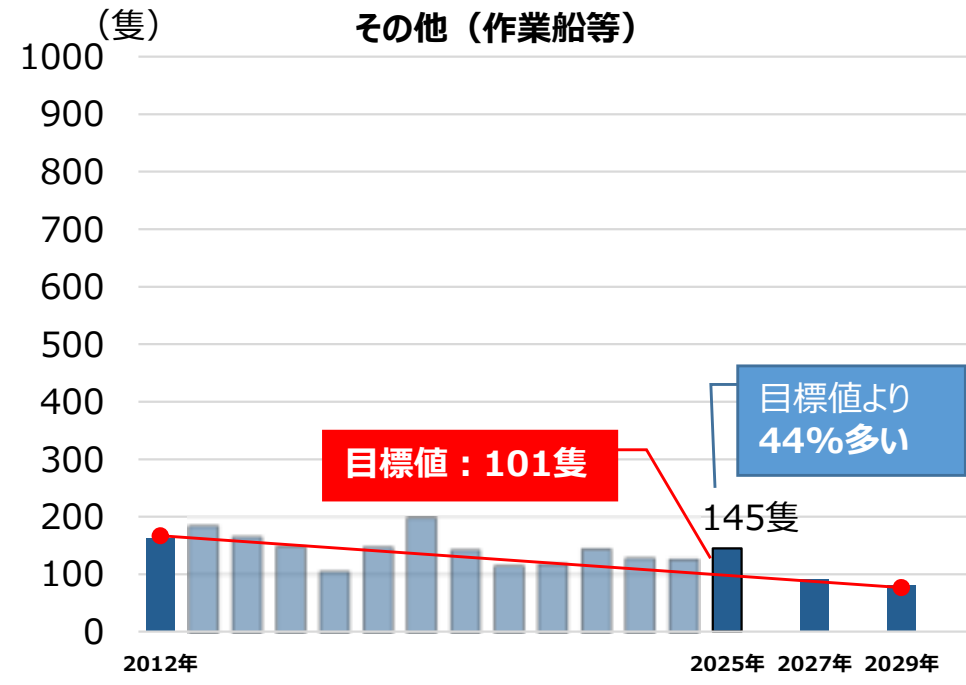
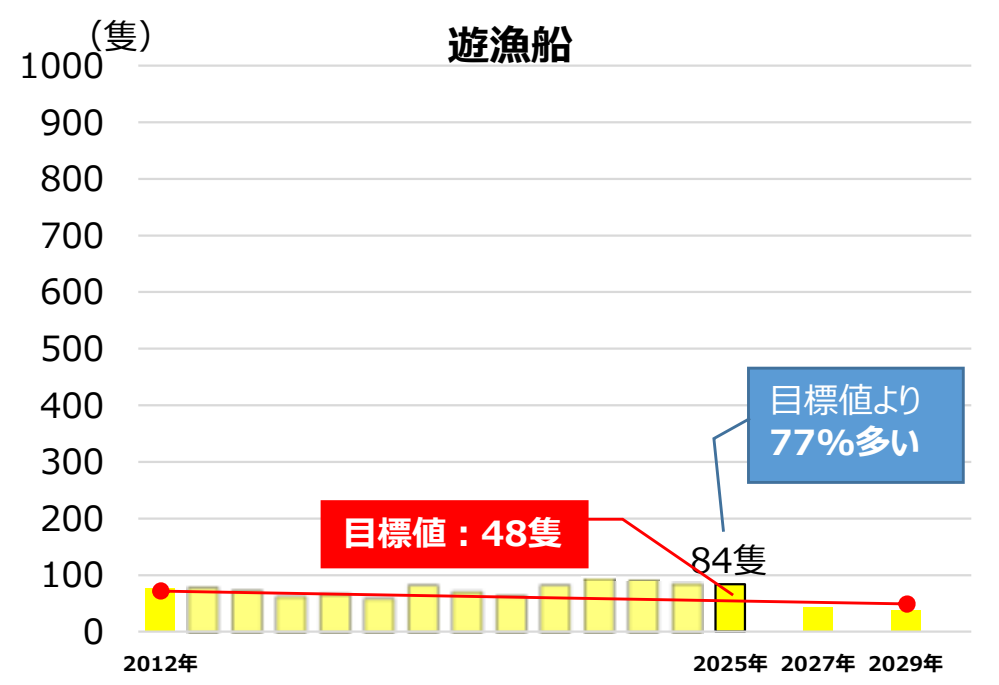
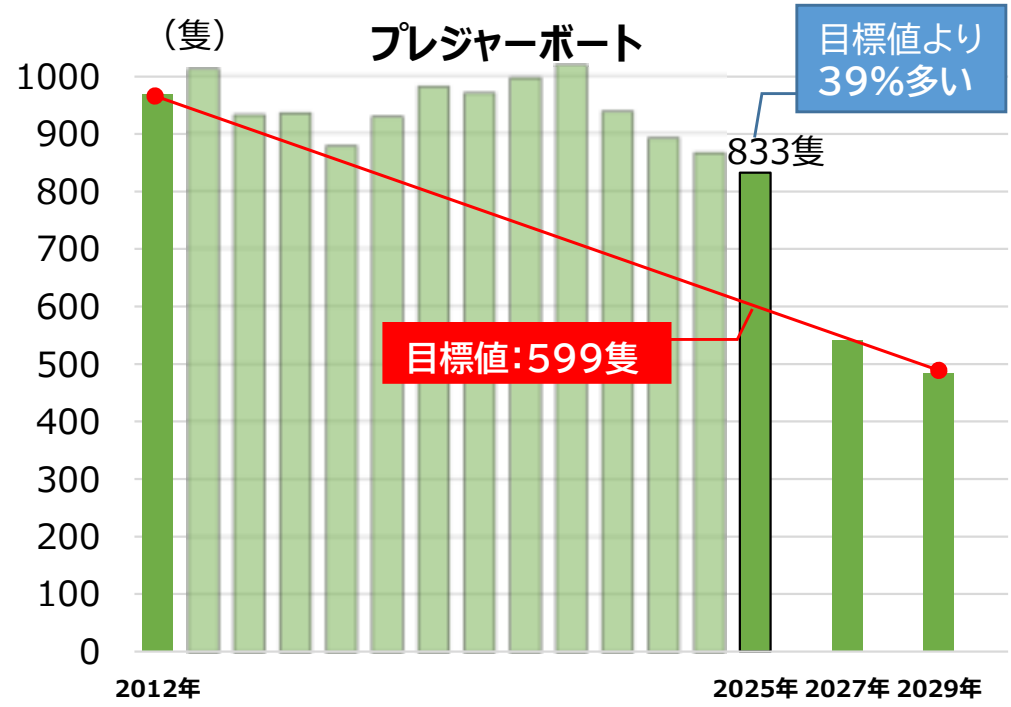
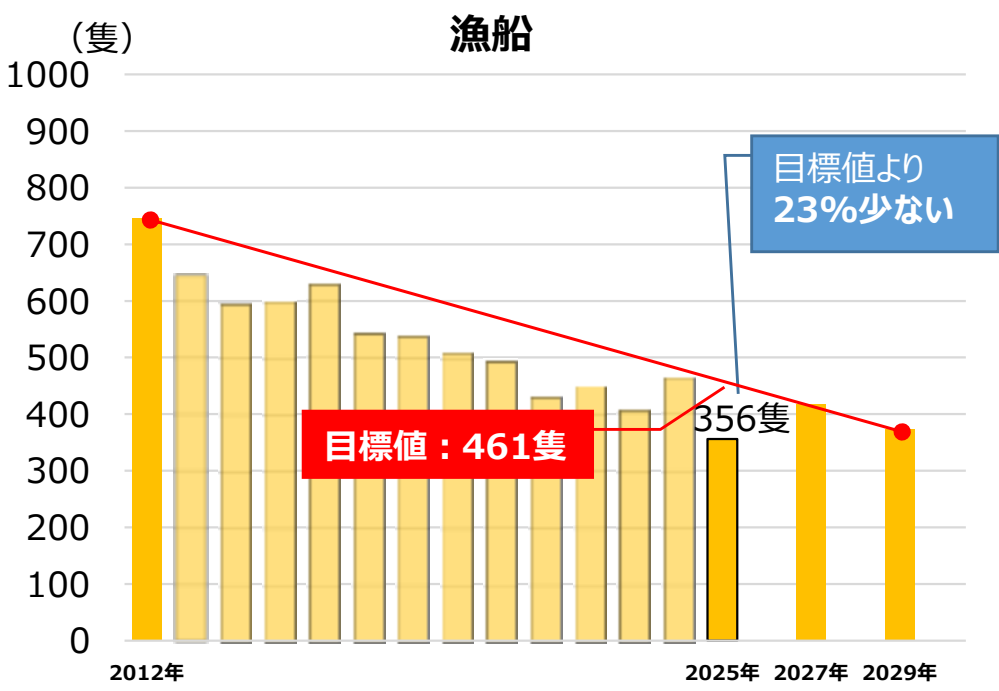
2 ビジョン目標の達成状況

		2025年目標	2025年結果
ビジョン目標	① ふくそう海域における大規模な船舶事故の防止 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な船舶事故の発生数を ゼロ とする。	ゼロ	ゼロ
	② ふくそう海域における衝突、乗揚げ事故隻数の減少 第5次交通ビジョン期間中の5か年の年平均事故隻数を 29隻以下 とする。	29隻以下	25隻
	③ 船舶事故隻数の減少 ビジョン期間最終年である2027年までに 1,350隻以下 とする。	1,483隻以下 ^{※2}	1,711隻
長期目標	第3次交通ビジョン（2013年度～2017年度）開始時に掲げた、当時の船舶事故隻数（約2,400隻）を 2020年代中に半減させることを目指す とする長期目標の達成を引き続き目指す。		

※1 大阪湾における拡大した監視エリアを含む（2024年以降） ※2 上記長期目標期間における2025年の目標値







3 主な施策の推進状況

- (1) 海上交通センター等の諸対策（関門海峡海上交通センターの機能再編）
- (2) 次世代燃料船への燃料供給に対する安全対策
- (3) 洋上風力発電設備の設置海域における安全対策
- (4) 潮岬沖推薦航路の運用状況
- (5) 来島海峡の安全対策の実施状況
- (6) プレジャーボートに関する安全対策
- (7) マリンレジャーに関する安全対策
- (8) 灯台等の耐災害性の強化の推進
- (9) VDESによる新たな情報提供の検討
- (10) WEBによる通報手段の導入
- (11) 航路標識の利活用、維持管理の充実化等

3- (1) 海上交通センター等の諸対策（関門海峡海上交通センターの機能再編）

答申内容

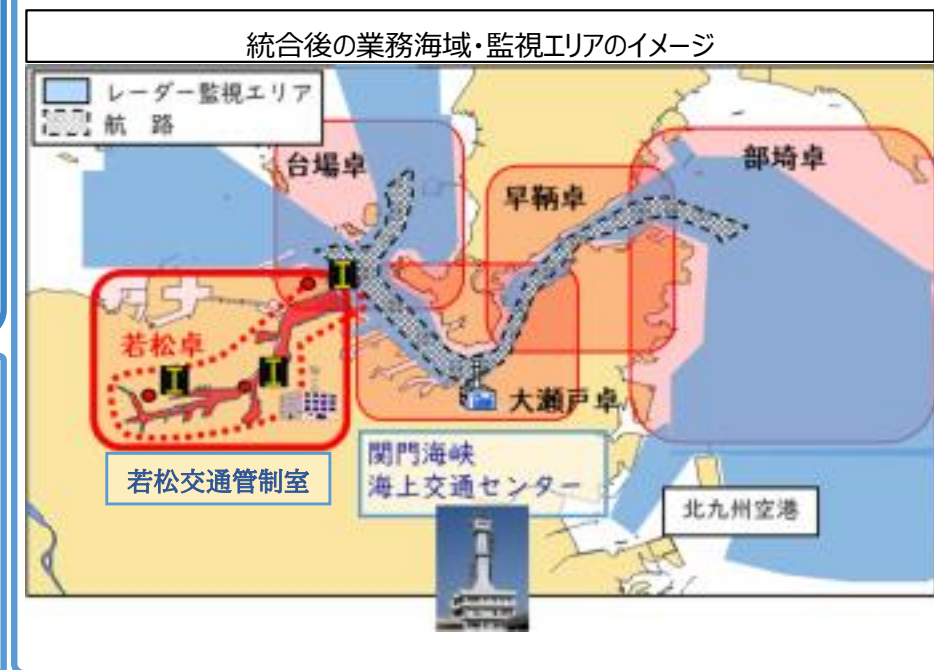
- 海上交通センターの管制卓、無線設備等の機器更新を計画的に実施するとともに、走錨早期警戒システムなどの運用管制官の業務支援となる機能の実用化に向け取り組む。
- 各海上交通センターにおいて情報提供、勧告等を行う運用管制官の育成及び技能の維持向上を目的として、訓練装置の更新や研修の充実強化を図る。
- 湾外避難等の勧告、命令制度や臨海部に立地する施設の周辺海域等における走錨事故防止のための情報提供、危険回避措置の勧告制度の適切な運用を含め、異常気象等時に伴う船舶事故の未然防止を図っていく。
- 台風や発達した低気圧に伴う暴風によるレーダーの作動不良を防止するため、計画的にレーダーの耐風速対策を進める。

2025年度実施計画

- 引き続き、異常気象等時における船舶事故を未然に防止すべく、勧告制度の適切な運用に務める。
- 備讃瀬戸海上交通センター主装置の製造を実施する。
- 備讃瀬戸海上交通センター主装置の更新に係る予算要求を実施する。
- 運用管制官育成用の訓練卓の更新に伴う最新機器を活用した研修を実施する。
- 運用管制官の慣熟・能力向上に向けての訓練や研修を継続する。
- レーダーの耐風速対策を推進する。（6箇所）

2025年度実施事項

- 上記実施計画に基づき推進したほか、非常災害に備え、関門港全体を一体的に監視・情報提供できる体制を構築するため、関門海峡海上交通センターに若松海上保安部港内交通管制室を統合する機能再編に向け推進した。
 - ・必要なハード整備（カメラ増設、VHF無線電話操作器移設）を実施した。
 - ・統合後の業務執行体制についての検討を実施した。
 - ・必要な予算・定員要求を実施した。



評価

- 関門海峡海上交通センター機能再編に係るハード整備を事業計画どおり実施することができた。
- 管区本部と綿密な調整を進め、2026年10月の新体制運用開始に向け所要の作業を進めることができた。
- 機能再編による事前通報の窓口の一本化が図られることとなり、利用者の利便性向上が見込まれる。

2026年度実施計画

- 関門海峡海上交通センターの機能再編に必要な慣熟訓練を実施のうえ、2026年10月から運用を開始する。

答申内容

- Ship to Ship方式により、LNGを燃料として供給する場合は、事故の防止のためのルール作りや、燃料供給中であることの周知がなされるよう、また、非常時の緊急連絡のための連絡体制の構築等がなされるよう、関係省庁、地方公共団体、事業者等と連携しつつ、船舶へのLNG燃料の供給時の安全確保を図る。

2025年度実施計画

- LNG、アンモニアのShip to Ship方式による燃料供給に係る全国の動きを把握し、関係省庁等と連携しつつ、船舶への燃料供給の安全確保に取り組む。
- 水素を船舶燃料とする船舶の技術開発動向に係る情報収集等を行い、必要な航行安全対策に取り組む。

2025年度実施事項

- 燃料供給体制に関し、2021年度に策定した大量のLNGを積載したLNGバンカー船が定係地に停泊する場合の停泊基準（安全対策）について、一部の基準に関する見直し要望を受け、委員会を開催し、安全性を低下させないことを前提に審議していただいた結果、停泊基準の見直しを実施した。
- アンモニアを大量に積載したアンモニアバンカー船が停泊する場合の停泊基準（安全対策）について委員会を開催し、策定した。
- 海事局及び港湾局が実施する水素及びアンモニアにかかる検討委員会等に参画し、情報収集に努めた。

評価

- エビデンスに基づき、安全対策を検討・策定したことにより、港内の安全性を低下させることなく、LNG及びアンモニアバンカー船の停泊が可能となった。
- 新たな安全対策については、プレス、パブリックコメントの募集等を行うなどの周知を実施したことで、事業者側へ広く浸透した。

2026年度実施計画

- 今後導入が見込まれる次世代燃料にかかる安全対策について、必要に応じて委員会を開催し、検討を行う。
- 次世代燃料船の技術開発に関する動向について、情報収集等に努める。

新たな停泊基準

LNGバンカー船の一例



新たな停泊基準（LNGバンカー船）のポイント

- **火気使用制限区域の設定は不要**
 - ・ 今後は、当該バンカー船付近での喫煙や火気の使用について注意喚起を行うことで足りると整理。
- **30メートル以上の立入禁止区域の設定は不要**
 - ・ これまでは、物理的障壁等により、30メートル以上の立入禁止区域の設定を求めていたが、一般人の出入状況などの岸壁環境を考慮の上、必要と判断する範囲で足りると整理。

答申内容

- 再エネ海域利用法に基づく地域協議会の枠組みを活用し、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を図る。建設工事中は、作業船の航行ルートの方策、警戒船の配備による船舶の航行の安全確保がなされるよう、また、運用開始以降は洋上風力発電設備への灯火設置による視認性の確保や維持管理に使用する作業船の安全管理体制が徹底されるよう取り組む。

2025年度実施計画

- 公募により事業者が選定された促進区域（千葉県銚子市沖、秋田県能代市・三種町・男鹿市沖、秋田県由利本荘市沖ほか）において、必要な航行安全対策が策定されるよう、事業者等に対する指導等を実施する。
- 洋上風力の有望区域への整理を希望している地方公共団体からの情報収集や、必要な航行安全対策が策定されるよう指導等を実施する。

2025年度実施事項

- 促進区域に指定された2海域（北海道松前沖及び檜山沖）において事業者公募手続きが行われる予定であることから、関係省庁からの情報収集や必要な助言を実施した。
- 有望区域に整理された2海域（秋田県秋田市沖及び福岡県響灘沖）において、必要な航行安全対策が適切に策定されるよう、関係省庁、地方公共団体及び事業者に必要な指導等を実施した。
- GI基金による実証事業海域（秋田県南部沖及び愛知県田原市・豊橋市沖）において、関係地方公共団体及び事業者に必要な指導等を実施した。



評価

- 再エネ海域利用法に基づく法定協議会及び航行安全委員会に参画し、航行安全対策に関する適切な助言を行うことで、地域事情に則した実効性のある航行安全対策の策定に寄与した。
- GI基金実証事業についても、自治体からの求めに応じ海域利用者との調整及び洋上風力発電設備に設置する施設灯等の手続きに係る助言を行うとともに、前記と同様の対応を実施した。

2026年度実施計画

- 公募により事業者が選定された促進区域（秋田県八峰町・能代市沖、長崎県西海市江島沖、秋田県男鹿市・潟上市・秋田市沖ほか）において、必要な航行安全対策が策定されるよう、事業者等に対する助言・指導等を実施する。
- 有望区域への整理を希望している地方公共団体からの情報収集や、必要な航行安全対策が策定されるよう指導等を実施する。
- 関係省庁又は事業者から航行安全対策策定に係る助言を求められた場合は船舶交通の安全確保に寄与するよう対応にあたる。

3- (4) 潮岬沖推薦航路の運用状況

答申内容

- 2023年6月に運用を開始する潮岬沖の推薦航路の効果の検証を行い、その検証結果を踏まえ更なる対策の必要性やその内容について検討を行う。

2025年度実施計画

- 周知活動を実施していくとともに、AIS情報等により航行実態を把握し、航行ルール遵守の指導等、確実な整流対策に取り組む。

2025年度実施事項

- AIS情報から、荒天等をやむを得ず推薦航路に従って航行することが困難な船舶を除き、推薦航路に沿って航行していない船舶に対し、大阪湾海上交通センターから情報提供等を実施した。
- 海運事業者や近隣の海域利用者に対する周知活動を実施した。

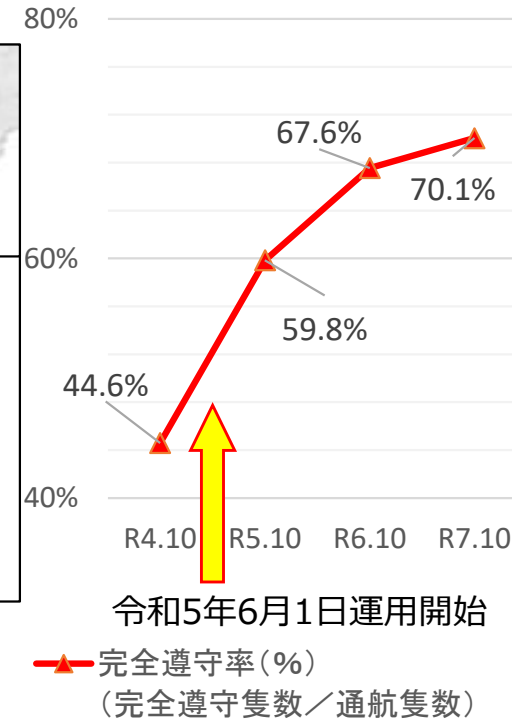
○ **2025年10月完全遵守率：70.1%**

2024年10月完全遵守率：67.6%

2023年10月完全遵守率：59.8%

2022年10月運用開始前：44.6%

潮岬沖推薦航路



評価

- 推薦航路の完全遵守率が上昇傾向を維持していることから、管区・部署における指導・情報提供等の効果が認められる。

2026年度実施計画

- 海域利用者等に対する周知活動を継続するとともに、潮岬沖推薦航路を通航する船舶のAIS情報等により航行実態を把握し、航行ルール遵守の指導等、引き続き確実な整流対策に取り組む。

3- (5) 来島海峡の安全対策の実施状況

答申内容

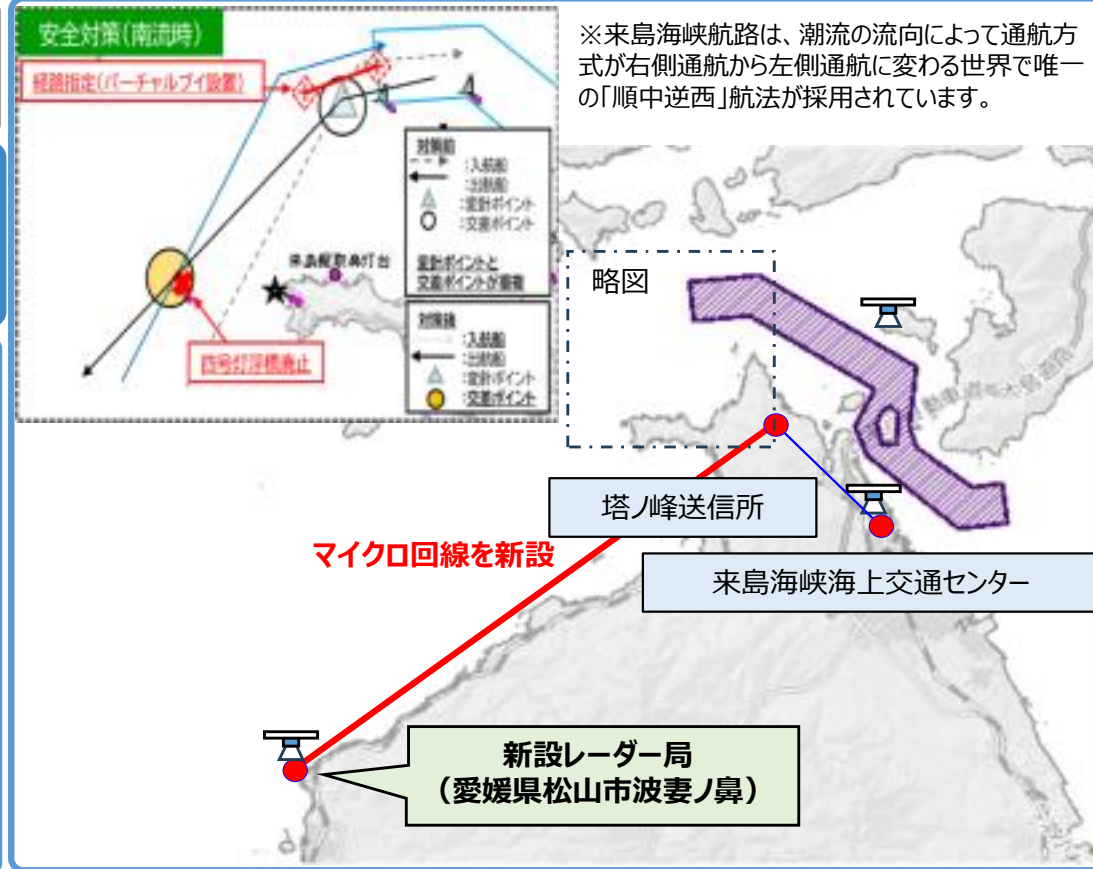
- 事故実態を踏まえた効果的な安全対策を推進する。

2025年度実施計画

- 引き続き、講じた安全対策の効果を検証するとともに、早期の情報提供を実現するため、レーダー局の増設について検討を行う。

2025年度実施事項

- 安全対策の効果検証
 - ・ 遵守率の実態調査（期間：2025年1月1日～6月30日）
 - ・ 来島海峡航路西口の経路指定から1年が経過したことを踏まえ、海域利用者（漁業者含む）への意識調査を実施した。
- レーダー局増設に向けた検討
 - ・ 増設箇所として「波妻ノ鼻」を選定し、レーダー局建設及び通信回線の整備に係る調査及び設計を実施した。
 - ・ 敷地整備、施設の建設及び回線機器製造等に係る予算を要求した。



評価

- 経路指定の遵守率は99.8%（2024年7月1日～12月31日:99.7%）と高い水準を維持した。 ※経路指定後、航路入口での事故等ゼロを継続中
- 海域利用者への意識調査の結果、経路指定により「衝突のリスクが改善された」といった意見を多く頂き、全体的に航行環境が改善されているものと考えられる。
- レーダー局建設及び通信回線の整備に必要な調査設計並びに予算要求を事業計画どおり実施することができた。

2026年度実施計画

- レーダー局を増設するため、敷地の整備、施設の建設及び回線機器の製造等を行う。
- レーダー局に設置する機器の製造、各機器の設置工事、試験調整及びにシステム装置改修に必要な予算の要求を行う。

答申内容

- 海事局をはじめとする関係機関や海事振興や海事技術向上に取り組む企業で構成された（一社）日本マリン事業協会といった関係団体と協議、連携して行っている安全啓発リーフレットの作成や配布に加え、情報拡散効果の高い媒体を活用して整備事業者等による定期的な点検整備（法定外）の有用性を効果的に広く周知し、点検整備の実施を促進し、プレジャーボートの運航不能（機関故障）による事故の減少を図る。また、これらの取り組みの効果を検証しつつ、更なる施策について検討を行う。

2025年度実施計画

- 定期交換以外の部品を含めた、整備事業者等による定期的な点検整備の浸透や整備記録の保管の促進について、関係機関・団体等へ協力を依頼のうえ、周知啓発を図るとともに、全国の地域性等を考慮した効率的かつ効果的な啓発活動を実施する。

2025年度実施事項

- 上記啓発内容を盛り込んだリーフレットによりユーザーへの周知啓発を実施。
- モーターボートに関する雑誌、会報誌への寄稿や関係団体における講演の実施。
- 情報拡散効果が期待できるSNSを活用し、ユーザーに対する時機を捉えた安全啓発を効率的かつ効果的に実施。
- 在日各国大使館の協力を得て、ウォーターセーフティガイドリーフレットを12言語にわたり作成し、関係省庁等と連携した外国人に対する周知啓発。
- 2024年に機関を有するプレジャーボート（全国408隻）の所有者かつ船長で過去3年間海難を起こしていない方を対象としたアンケート調査（80調査項目：年齢、免許の種類、経験年数、気象・海象の事前確認、機関の定期点検、海難防止講習会の受講等）を実施。2025年に海難データ（過去3年間）と比較・分析。

【リーフレット】



【安全対策の実施割合】

	事故者 (海難データ)	非事故者 (アンケート結果)
機関の定期点検の実施	36%	91%
海難防止講習会の受講	13%	38%

評価

- 「ウォーターセーフティガイド 外国語リーフレット」作成に係るSNS投稿の閲覧数17万件以上。（R7.11.18現在）
- 機関故障の安全対策である、機関等の定期点検を実施かつ海難防止講習会を受講されている方と定期点検未実施かつ講習会未受講の方を比較し、定期点検の実施かつ研修会の受講は海難を防止する効果が高い（発生確率が約24分の1に減少）ことを確認できた分析結果について、アンケート調査結果評価委員会(委員長：産業医科大学 榎原毅教授)において評価を受けた。

2026年度実施計画

- 引き続き機関故障対策のため、整備事業者等による定期的な点検整備の浸透や整備記録の保管の促進を関係機関・団体等と協力し実施するとともに、SNS等を活用した効率的な啓発活動を行う。

答申内容

- 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、マリンレジャー用品の通信販売業者や物流事業者等のマリンレジャーを取り巻く様々な次元の当事者や関係者からも協力を取り付けて安全啓発活動をより広く展開していく。また、同種のマリンレジャーに関する複数の愛好者団体が個々に講じている取り組みの情報共有を通じ、それぞれの優良事例を組み合わせたよりレベルの高い統一的な安全対策を取りまとめ、活用することを促し各団体の安全啓発活動の効果の向上を図る。

2025年度実施計画

- 海難発生状況などを踏まえ、マリンレジャー関係者、関係団体や情報発信力のある個人と連携して安全啓発を行うとともに、全国の地域性等を考慮した効率的かつ効果的な啓発活動を実施する。
- ウォーターセーフティガイドの充実強化。

2025年度実施事項

釣り事故防止に係る取り組み

ウォーターセーフティガイド「釣り編」を改修し内容を充実強化。
同内容を効率的・効果的に展開するため、日本釣用品工業会等の関係団体との連携、内閣府の政府広報動画を活用し啓発活動を実施。

ウォーターセーフティガイド「釣り編」改修



関係団体との連携



政府広報動画の活用



外国人向け海難防止対策

ウォーターセーフティガイド「外国語リーフレット編」を作成。
内容を効率的・効果的に展開するため、SNS、現地メディアの活用、在日大使館、日本政府観光局（JNTO）等と連携した情報発信を実施。

ウォーターセーフティガイド「リーフレット編」作成



現地メディアの活用



在日大使館(仏)と連携した発信



評価

- ウォーターセーフティガイド「釣り編」の改修を行い、内容の充実強化を図るとともに、釣り関係団体等と連携したSNS等による情報発信により、ウォーターセーフティガイドへのアクセス者数（1月～12月）は前年比約1.8倍の約73万件となっており、効率的かつ効果的な安全啓発活動ができた。結果として、釣り中の事故者数としても過去5年間で最少となった。
- 近年、訪日外国人が急増し、マリンレジャーに伴う外国人事故者も増加傾向にあるが、地域性を踏まえた効果的な安全啓発を実施できた。

2026年度実施計画

- 2025年の海難発生状況などを踏まえ、マリンレジャー関係者、関係団体や情報発信力のある個人と連携して安全啓発を行うとともに、SNS等を活用した効率的な啓発活動を行う。

3- (8) 灯台等の耐災害性の強化の推進

答申内容

- 近年の自然災害の激甚化、頻発化に対応するため、海上交通の安全を守る重要なインフラである灯台や灯浮標等の耐災害性の強化を進める。

2025年度実施計画

灯台等の海水浸入防止対策、電源喪失対策、監視体制強化対策、信頼性向上対策、老朽化等対策を推進する。

2025年度実施事項

国土強靱化計画に基づき、灯台等の耐災害性の強化等の推進に係る整備について次のとおり実施した。

- ・海水浸入防止対策 : 30 箇所
- ・電源喪失対策 : 12 箇所
- ・監視体制強化対策 : 204 箇所
- ・信頼性向上対策 : 66 箇所
- ・老朽化等対策 : 105 箇所

(2025年度末見込み箇所数)

○老朽化等対策の例（構造的弱部の改修、塗装）



評価

灯台等の耐災害性の整備は、完了目標に向け、計画的に進められている。

対策内容	整備予定総数	2024年度末	2025年度末(見込み)	目標
海水浸入防止対策	461箇所	93% (431箇所)	100% (461箇所)	2025年度完了
電源喪失対策	103箇所	79% (81箇所)	90% (93箇所)	2028年度末
監視体制強化対策	1,638箇所	49% (799箇所)	61% (1003箇所)	2030年度末
信頼性向上対策	817箇所	75% (610箇所)	83% (676箇所)	2030年度末
老朽化等対策	1,139箇所	70% (793箇所)	79% (898箇所)	2030年度末

2026年度実施計画

2026年度についても、引き続き残る「電源喪失対策」、「監視体制強化対策」、「信頼性向上対策」、「老朽化等対策」を推進し、灯台や灯浮標等の耐災害性の強化を進める。

答申内容

- 国際機関や船用機器メーカー、船会社、大学等の関係者とも連携しつつ、VDESの具体的な活用方法やシステム構築に向けた検討を進め、VDESに期待される機能の早期実用化に取り組む。

2025年度実施計画

- IMO、IALA等におけるVDESの国際基準策定及び実用化に向けた作業に引き続き関与する。
- VDESの電波伝搬調査を陸上と船舶間で開始し、必要な情報の収集を行う。
- 引き続き、VDES(ASM)による視覚化可能な情報提供について検討を行う。

2025年度実施事項

- IMO、IALA等におけるVDESの国際基準策定及び実用化に向けた作業に引き続き関与した。2025年5月にはIMOにおいてVDES導入に関するSOLAS条約の改正案が合意、同6月には承認され、2026年春の採択を経て2028年1月1日改正見込み。
- VDESの電波伝搬に係る基礎調査を開始した。
- IALAにおいて、電子海図へASMを表示するためのデータモデルの策定を提案し、作業を実施した。

【VDESイメージ】



評価

- IMOにおけるVDES導入の議論に関与し、導入のためのSOLAS条約改正についてめどが立った。
- VDES(ASM)による視覚化可能な情報提供について検討を行った。

2026年度実施計画

- IMOにおけるVDES導入に関するSOLAS条約改正が採択されるよう働きかけるとともに、IMO、IALA等におけるVDESの実用化に向けた作業に引き続き関与する。
- 引き続き、VDES(ASM)による視覚化可能な情報提供について提案作業を行う。
- 引き続き、VDESの電波伝搬に係る基礎調査を実施し、データの収集や電波の有効範囲等の分析を行う。

答申内容

- 海上交通安全法や港則法に基づく航路入航前の通報については、電話や電子メールで行われているが、ユーザー側及び海上交通センター双方の業務の迅速化、利便性の向上を図るため、WEBで通報することができるシステムの整備を推進する。

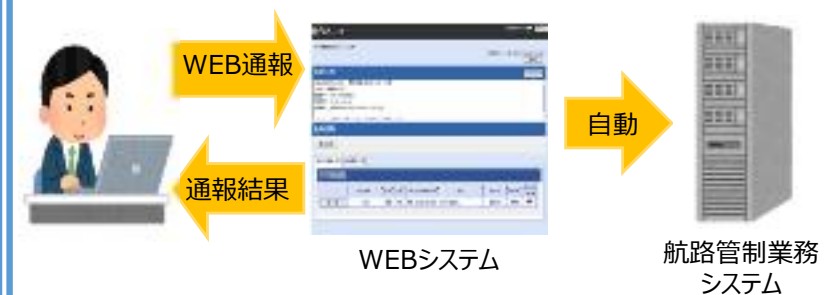
2025年度実施計画

- 伊勢湾、大阪湾及び関門海峡海上交通センター並びに若松港内交通管制室において、試験運用を開始する。
- 東京湾海上交通センターにおいて、通報試験参加代理店からの意見等を聴取しつつシステムをアップデートする。
- 試験運用を継続して、引き続き課題抽出を実施するとともに、海事関係者の要望を踏まえたシステム改修等で課題解決を図り、正式運用（2026年7月予定）を行う。

2025年度実施事項

- 2025年7月、8月に関門海峡、伊勢湾及び大阪湾海上交通センター並びに若松海上保安部港内交通管制室において試験運用を開始した。
- 通報試験参加代理店からの意見を踏まえ、ウインドウの表示をより見やすく改良するなど操作性向上のためのシステムのアップデートを実施した。
- 試験運用に係る評価を行うため、利便性や操作性等のアンケートを実施した。

【航路通報等のWEB化】



評価

アンケートの結果、

- 回答者58人のうち53人（9割）がWEB通報を利用していることを確認できた
- 他の通報手段と比べ、通報処理に要する時間が短縮したとの回答が6割であり、短縮した時間について確認したところ、「5分未満」が5割、「5～10分以内」が3割であることを確認できた
- 表示画面が見づらい等、操作性に係るシステムの改善要望があったため、システム改修を実施した。

2026年度実施計画

- 2026年7月から正式運用を開始する。
- 通報参加代理店を増やし利用率の向上を図る。
- システムの安定運用及び更なる利便性の向上に向けたシステム改修を検討する。

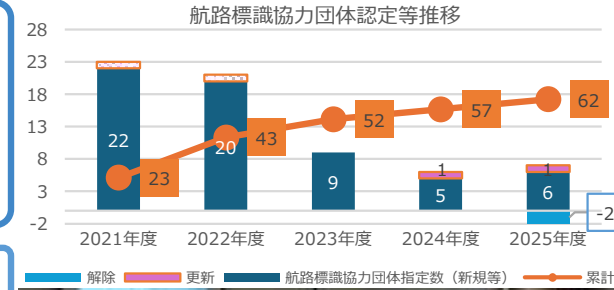
3- (11) 航路標識の利活用、維持管理の充実化等

答申内容

- 航路標識協力団体の公募、指定を行い、協力団体の活動状況の把握等を通じて本制度の効果的な運用に取り組むことにより、灯台等の利活用を促進するとともに維持、管理の充実化、効率化を図る。

2025年度実施計画

- 引き続き、協力団体の活動に対する必要な協力を行うとともに、ヒアリング等を継続して課題等を把握し、その解決に努める。
- 協力団体制度の周知、募集活動を実施する。



2025年度実施事項

- 2023年度に指定した53団体の活動状況や課題・要望を把握するため、各団体へのヒアリング等を実施した。協力団体により草刈り、清掃活動(2,597回)や簡易な点検(11,033回)が行われるなど管理の充実化が図られた。
- 全国の航路標識協力団体を一堂に会して、各自の取組状況や課題について、意見交換を行う連絡会議を初開催した。(対面8団体、Web参加17団体)
- 灯台の利活用事業の一環として、参観事業を実施している観音埼灯台とミリエ灯台(フランス)間で、2025年11月15日、「姉妹灯台」提携に関する協力覚書に署名した。本件は、2024年に実施した姉妹灯台提携(犬吠埼灯台とマル・オブ・ギャロウェイ灯台(スコットランド))に続き、世界2例目。今後は、提携した灯台の歴史に関する資料の相互展示や、相互訪問等を行う予定である。



評価

- 航路標識協力団体制度の創設から5年目を迎え、他の協力団体との連携・情報共有の要望があったため、協力団体の連絡会議を開催し、取組状況や活動に際しての課題、協力団体同士の情報共有がなされ、更なる制度の発展と活性化となるよう様々な意見交換がなされた。

2026年度実施計画

- 引き続き、協力団体の活動に対する必要な協力を行うとともに、ヒアリング等を継続して課題等を把握し、その解決に努める。
- 引き続き、協力団体制度の周知、募集活動を実施する。

4 次期交通ビジョンの策定に向けて

(1) 新目標値設定に向けた検討状況

- ① 新目標値設定に向けた検討状況
- ② 第12次交通安全基本計画の目標と交通ビジョン目標との関係性
- ③ 目標指数となり得そうな母数と海難統計との相関性
- ④ 目標指数となり得そうな母数（活動数）と海難統計の関係性
- ⑤ 目標指数となり得そうな母数（登録数）と海難統計の関係性

(2) 検討スタンス

●長期目標と期間目標の関係性

目標に対する中間評価と達成可能性

	長期的目標	計画期間目標
第3次 2013-2017	2020年代中に現在(2012年)の船舶事故隻数を半減(2,400隻⇒1,200隻)	なし
第4次 2018-2022		2020年までに1,600隻以下 2022年 1,882隻
第5次 2023-2027		2027年までに1,350隻以下 2025年 1,711隻
第6次 2028-2029 2030-2032		計画期間目標の設定

- 第5次ビジョン期間中、船舶事故は2023年1,798隻（前年比4.4%減）、2024年1,838隻（前年比2.2%増[能登地震関連を含む]）、2025年1,711隻（前年比6.9%減）と、3年間で9.1%減少となっている。
- 船種別にみるとタンカー、貨物船等大型船及び漁船は減少傾向となっているが、遊漁船、プレジャーボートが目標値を上回っており、特にプレジャーボートが目標値から大幅に多い状態が続いている。
- 第5次ビジョン残り2年間で目標値（1,350隻以下）達成まで361隻減少（2025年比22%減）させる必要があり、近年の傾向から極めて高い目標であり、現時点で目標達成は難しい状況（現状の減少率であと6年以上必要）と史料される。

<前回（第23回）船舶交通部会での議論>

① 長期目標の設定の必要性の検討

- ・ 全船舶を対象とした目標を設定することで、交通ビジョン全体ではすべての海難事故の減少を目指すべきではないか。

② 船種や施策などの違いに応じた期間目標の設定

- ・ 施策の効果を分かりやすくするため、期間目標には特定の施策や特定の船舶（船種、規模など）に着目した具体的な目標（活動実態に応じた目標値等）を設定するべきではないか。
- ・ 期間目標を設定しない船舶についても、各種対策のフォローアップを実施するべきではないか。

【委員ご指摘】

- ・ 船舶を規模で分けるというのは非常に賛成です。そのうえで、期間目標を設定しない船舶についてどのように進めていくのか。
- ・ 母数というものを個別にみていかないと実態は把握できないのではないかと。

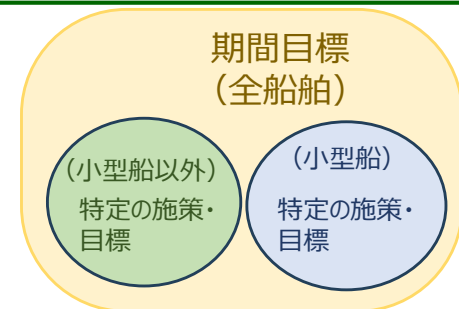
目標設定に向けた検討

■ 全船舶を対象とした新たな目標を検討（期間目標）

第12次交通安全基本計画等各種政府目標及び船舶事故発生状況を勘案のうえ、事故減少に係る新たな目標を検討

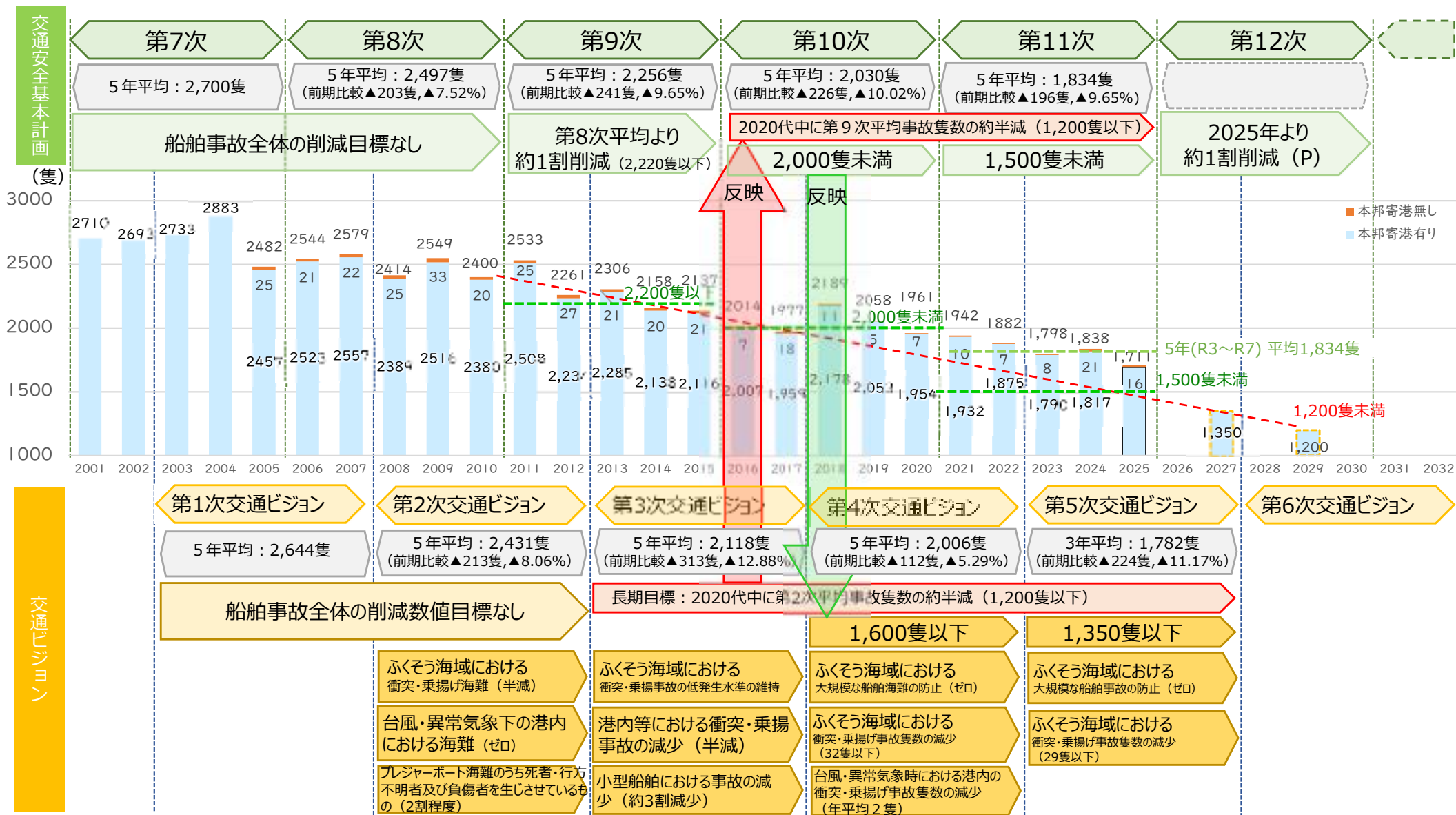
■ 船種毎の事故種別や対策に応じた施策及びその目標を検討（個別目標等）

- ・ 各船種の目標指標となり得そうな母数の調査
- ・ 小型船舶（PB・漁船・遊漁船）と小型船舶以外（貨物船・タンカー・旅客船・その他）別に社会情勢等を勘案のうえ施策及び目標等を個別に設定



第12次交通安全基本計画目標（案） 「海難のない社会を目指して」

- 2030年まで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。）を2025年と比較して約1割削減を目指す。
- 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な船舶事故の発生数をゼロとする。
- 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。



4 - (1) ③ 目標指数となり得そうな母数と海難統計との相関性

海難統計と目標指数となり得そうな母数^(※) データを抽出

※ 母数：統計学上の母集団全体の特性を示す数値（青字は活動隻数によるデータ）

相関の目安：
■ 強い正の相関（0.70～）
■ 中程度の正の相関（0.40～0.69）
■ 弱い正の相関（0.20～0.39）
■ ほとんど相関なし／負の相関（～0.19）

船舶事故統計 (事故隻数 (不可抗力を除く))		母数データ				【データ年】 相関係数	関係性 試算
		統計名	種別	内容	出典		
貨物船 タンカー 旅客船	内航・外航	入港船舶表	全数 (活動隻数)	全国約700港に入港した 総トン数5トン以上の 貨物船、タンカー、旅客船の隻数	国土交通省総合政策局	【H20-R5】 0.91	①
	プレジャーボート	モーターボート クルーザーボート クルーザーヨット	主要マリーナ出航回数	標本 (活動隻数)	全国主要マリーナの オーナー出航回数	日本マリン事業協会	【H29-R6】 0.40	②
船舶統計データ (在籍船)			全数 (登録隻数)	有効な検査証書を有する 船舶の隻数	日本小型船舶検査機構	【H29-R6】 0.14	-
		水上オートバイ				【H29-R6】 -0.32	-
遊漁船		登録遊漁船隻数	全数 (登録隻数)	登録遊漁船業者が使用する 船舶の隻数	水産庁	【H20-R6】 0.08	-
漁船		漁船統計表 (登録漁船数)	全数 (登録隻数)	海水漁船の 登録隻数	水産庁	【H20-R6】 0.98	③
		漁業センサス	全数 (活動隻数)	漁業生産のために 使用した船舶の隻数 (5年ごとに調査)	水産庁	【H20-R5】 0.97	-

4- (1) ④ 目標となり得そうな母数 (活動数) と海難統計の関係性

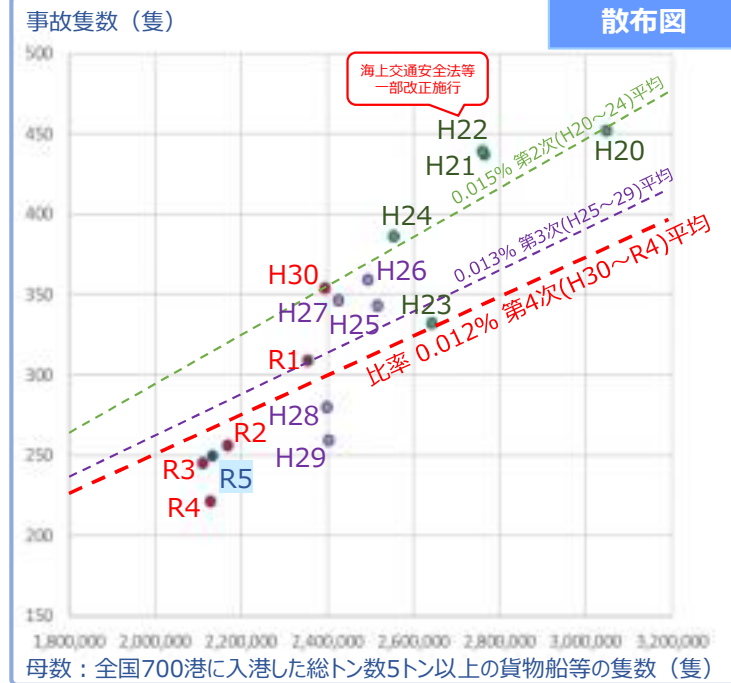
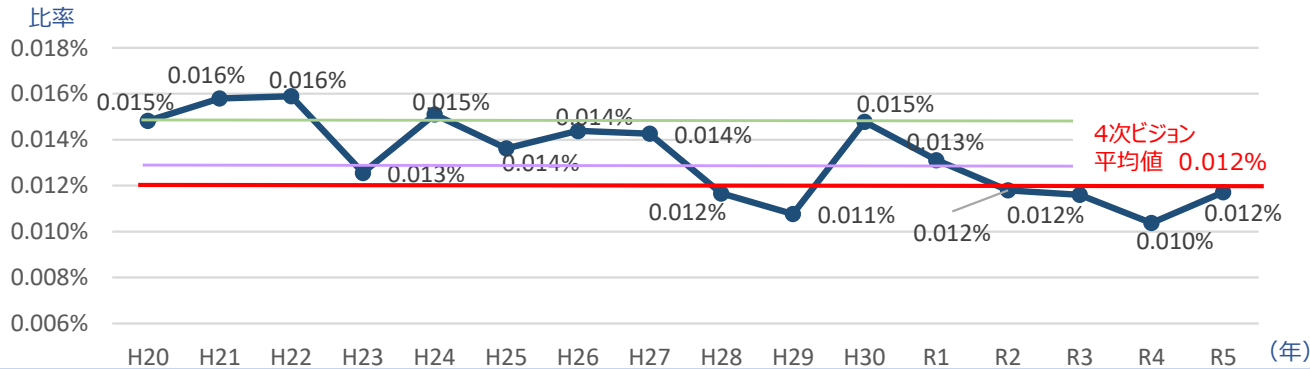
① 貨物船・タンカー・旅客船 【相関係数 0.91】

<母数：全国700港に入港した総トン数5トン以上の貨物船等の隻数>

	第2次					第3次					第4次					第5次	
	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6
事故隻数	452	437	439	332	386	343	359	346	280	259	354	309	256	245	221	250	249
入港隻数	3,049,199	2,765,423	2,761,983	2,643,990	2,555,249	2,517,533	2,496,141	2,426,367	2,400,556	2,404,939	2,395,558	2,356,234	2,170,182	2,112,173	2,129,647	2,133,622	未入手

比率：事故隻数/入港船舶表

2次ビジョン平均値 0.015% 3次ビジョン平均値 0.013% 4次ビジョン平均値 0.012%

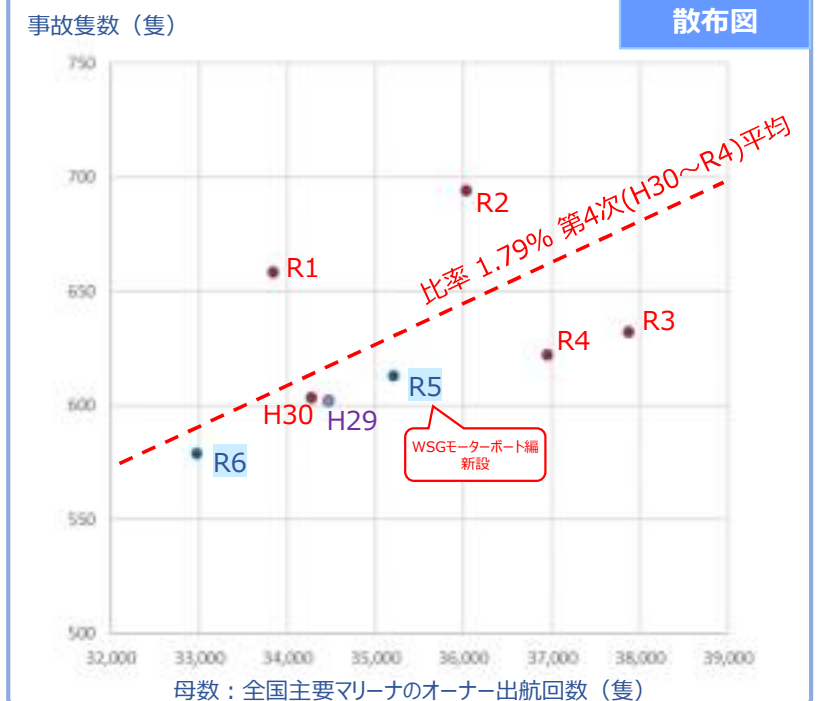
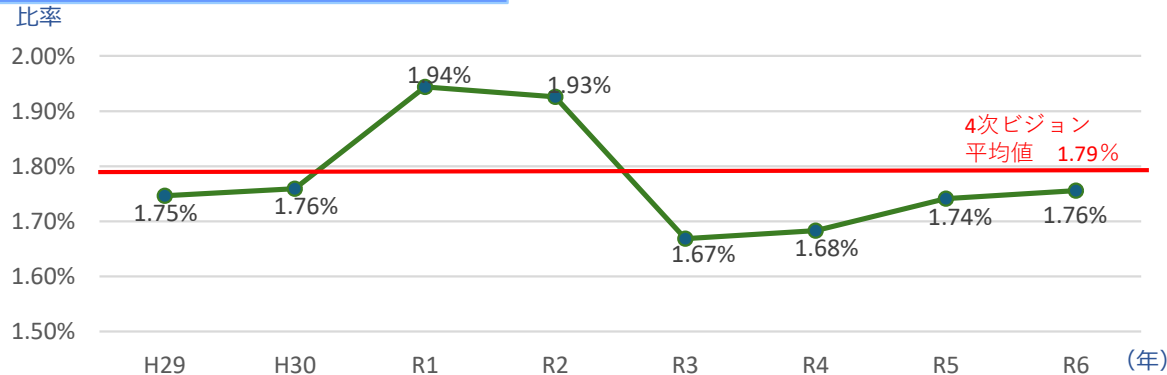


② モーターボート等 【相関係数 0.40】

<母数：全国主要マリーナのオーナー出航回数> 平成28年以前のデータなし

	第3次		第4次					第5次	
	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6
事故隻数	578	602	603	658	694	632	622	613	579
出航回数	データなし	34,471	34,279	33,849	36,031	37,874	36,955	35,201	32,975

比率：事故隻数/主要マリーナ出航回数



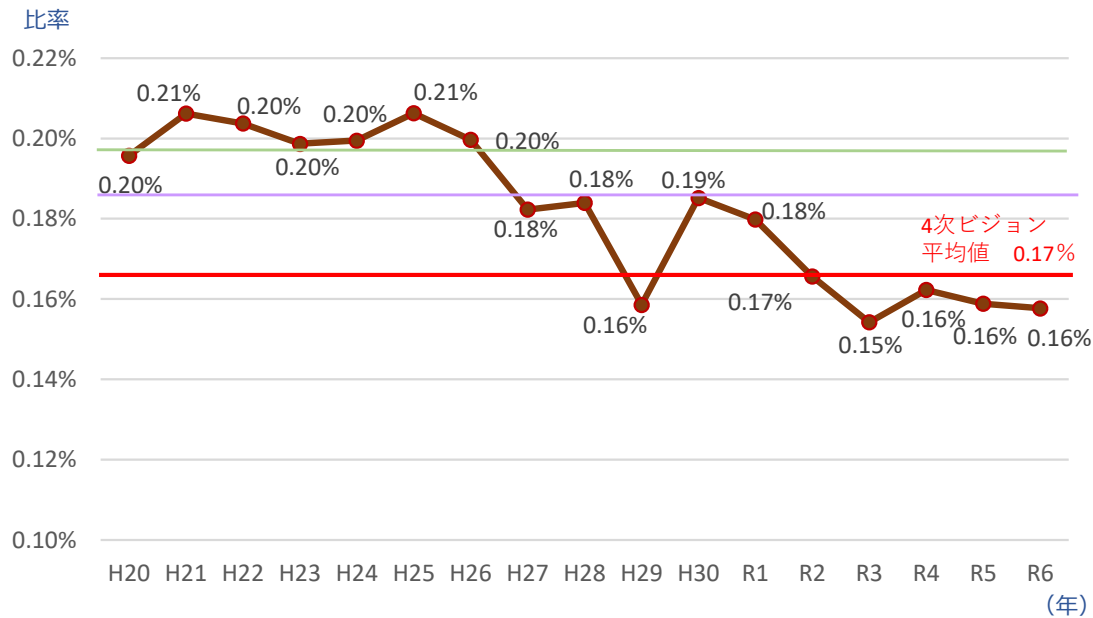
③ 漁船

【相関係数 0.98】

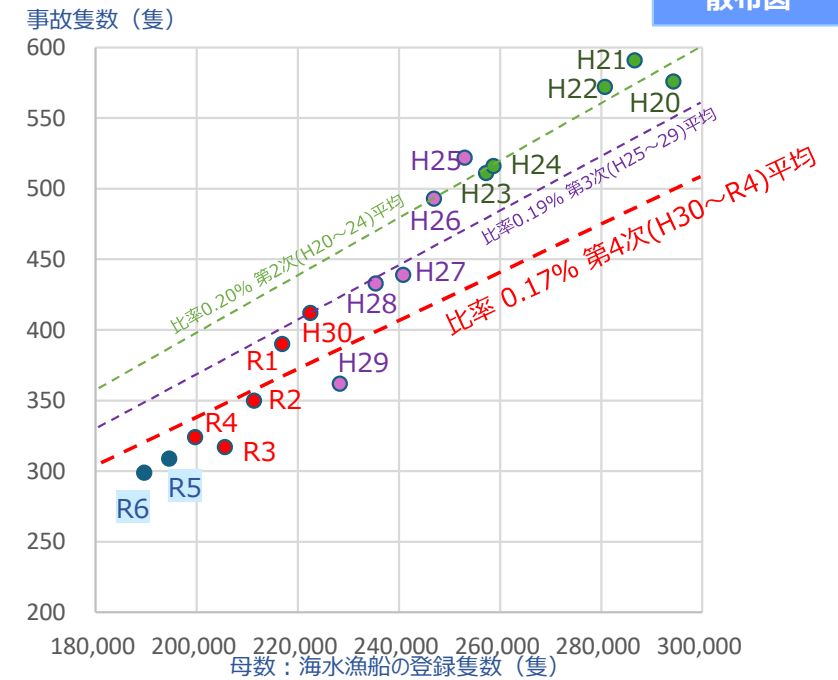
<母数：漁船統計表（海水漁船の登録隻数）>

	第2次					第3次					第4次					第5次	
	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6
事故隻数	576	591	572	511	516	522	493	439	433	362	412	390	350	317	324	309	299
漁船統計表	294,326	286,638	280,752	257,236	258,718	253,017	246,903	240,874	235,419	228,310	222,484	216,900	211,343	205,582	199,716	194,540	189,628

比率：事故隻数/漁船統計表



散布図



<今回の母数による分析から見てきた事項>

- 漁船、貨物船・タンカー・旅客船 : 2次ビジョンから現在までの経過期間において母数との比率が低下傾向にあることを確認した。
- モーターボート等 : 現在のところ傾向分析までは難しく、データのさらなる蓄積が必要。

<母数の活用による分析>

- 母数による分析、関連動向等の調査によって多角的な状況把握が可能と思料 ⇒ 傾向分析・評価に母数を加味したデータを活用するなど
- 分析・評価の結果に基づいて施策等を検討

第5次交通ビジョン（計画期間：2023～2027年度）

目標

ふくそう海域における大規模な船舶事故の防止
ふくそう海域における衝突、乗揚げ事故隻数の減少
船舶事故隻数の減少

推進アクションプランにおいて各施策を推進中

船舶交通安全に関する諸対策

- 大阪湾海上交通センターの監視、情報提供体制の強化
- 関門海峡海上交通センターの機能再編
- 潮岬沖に設定した推薦航路の効果検証
- 事故実態を踏まえた安全対策（来島海峡西側海域）
- 次世代エネルギー燃料船への燃料供給に対する安全対策
- 自動運航船の実用化に向けた安全対策

マリネジャーに関する安全対策

- プレジャーボートの機関故障対策
- プレジャーボートに関する操船経験の浅い者に向けた取組
- 安全啓発に取り組む個人・団体等との協働
- 現場指導体制の強化

海上交通基盤の充実強化

- 灯台等の耐災害性の強化の推進
- VDESによる新たな情報提供の検討
- WEBによる通報手段の導入
- 航路標識の利活用、維持管理の充実化等

第5次交通ビジョン策定時（2023年）において注目した
海上の安全をめぐる環境の変化

- 自然災害の激甚化、頻発化
- 次世代エネルギー船舶燃料の進展
- 自動運航船の実用化の進展

海難の現況

- マリネジャーの活発化、多様化
- 海上の安全に資する技術の進展

次年度以降、次期交通ビジョンを見据えた審議を予定

検討スタンス

推進アクションプランのフォローアップ、
海難の現況、社会動向・ニーズを踏まえ
目標・各施策を設定/アップグレード等を行う

(例) 2023年以降の社会動向・ニーズにおいて注目すべき環境の変化をリストアップ
(手法：各種政府計画の審議過程の参照など)

- 巨大地震リスクの切迫化・顕在化^① (注目した背景) (2024年、能登半島地震において施設の甚大被害が発生)
- 加速化するインフラ老朽化^② (灯台等の老朽化進行)
- 技術の進化と普及拡大への期待の高まり^③ (人材不足が深刻化する中、AIの活用期待)
- 国際連携・協力の拡大^④ (2024年、国際航路標識機関IALAが誕生)
- 訪日外国人等の増加^⑤ (地域的ながら訪日外国人等の海難が顕著化)
- 人材確保の深刻化^⑥ (海保においても人材獲得難に直面)

新たな施策を構想

- ① 職場環境の改善
業務継続体制の構築
(海上交通センターの機能充実等)
- ② 防災・減災、国土強靱化の
切れ目ない推進
(灯台等劣化評価技術の導入等)
- ③ デジタル・新技術の積極活用
(許認可手続きにおけるDX等)
- ④ 国際社会における
優位性等の獲得
(国際機関での積極活動等)
- ⑤ 新たな課題への効果的対処
(他業界を含めた柔軟な連携等)

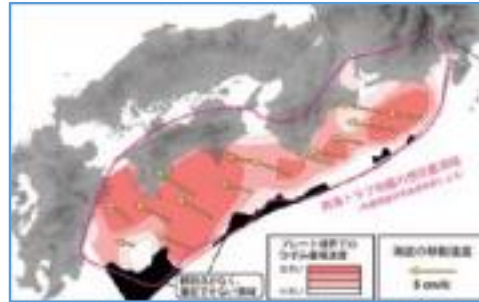
(例) 注目すべき社会動向・ニーズ

① 巨大地震リスクの切迫化・顕在化

▶ 自然災害が激甚化・頻発化、巨大地震の切迫性の高まり



令和6年能登半島地震で被災した航路標識施設



南海トラフ地震想定震源域のひずみ蓄積状況

② 加速化するインフラ老朽化

▶ 海上交通の安全を守る重要インフラ（航路標識）の耐用年数超過



③ 技術の進化と普及拡大への期待の高まり

- ▶ 情報を生成、創造する生成AIの技術が急速に進展、社会実装が進行
- ▶ 技術を活用した生産性の向上・働き方改革への期待

④ 国際連携・協力の拡大

▶ 海の新しい国際機関として国際航路標識機関（IALA）が発足



IALA本部（フランス・サンジェルマンアンレー）

R6 国際航路標識機関条約発効
 R7 第1回総会において理事国に当選
 さらに、人材育成部門WWAの評議会メンバーと
 DTEC技術委員会議長に日本人が就任

⑤ 訪日外国人等の増加

▶ 訪日外国人旅行者等の増加に伴って、外国人の海難が急増中



出典：日本政府観光局(JNTO)訪日外客統計



⑥ 人材獲得の深刻化

▶ 海上交通の安全確保に関する業務を担う人材獲得難に直面

- 企画・立案・設計等
- 工事受注者との打ち合せ
- 工事監督
- 運用管制官

