

安全性と効率性が両立した船舶交通環境の創出

一 ふくそう海域における大規模海難の防止及び航行時間短縮への取組み 一

施策の効果等

【目標設定】 ふくそう海域における大規模海難の防止及び航行時間短縮

- 「航路を閉塞するような大規模海難の発生数をゼロとする」ことを目指す
- 「管制船舶の入港までの航行時間をH14に比べ東京湾において約15%短縮(H19)する」ことを目指す

【対象施策】

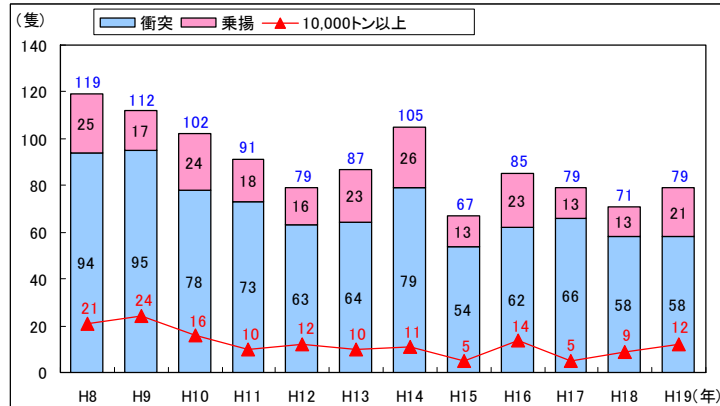
○海上交通環境の整備

- ・主要国際幹線航路の整備及び保全
- ・AISを活用した次世代型航行支援システムの整備
- ・高機能航路標識等の整備
- ・海上交通センターの拡充
- ・航行援助システムのIT化

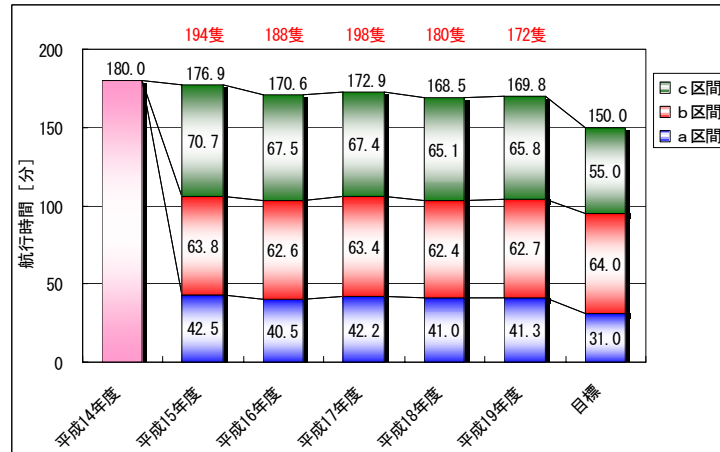
○安全対策の推進

- ・海難防止思想の普及等
- ・海上交通センター等の的確な運用
- ・海上交通法令の励行等の実施
- ・新しい交通体系の導入等に向けた検討

ふくそう海域における海難船舶隻数 —特定の衝突・乗揚海難—



航行時間の推移 —東京湾—



【施策実施結果等】

《実施結果》

- 大規模海難の発生数ゼロを維持
- 航行時間の短縮約6% (目標15%)

《アンケート結果》

- アンケート調査の結果、水先人、船舶乗組員の7割以上から「施策の効果が期待できる」との評価が得られた。

【施策の効果等】

○安全面：大規模海難の防止

対象施策の実施により、所期の安全性が確保され、船舶海難を一定以下に抑止するとともに、大規模海難の発生数をゼロに維持し、目標を達成している。

○効率面：航行時間の短縮

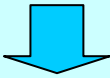
対象施策の実施により、安全性の向上を背景に6% (目標値：15%) の航行時間の短縮を図ることができた。

●施策の継続性が重要

対象施策の実施により得られた安全性とそれに裏打ちされた効率性は損なわれることなく常に維持されなければならないものであることから、施策の継続性が重要である。

●運航実態の検証

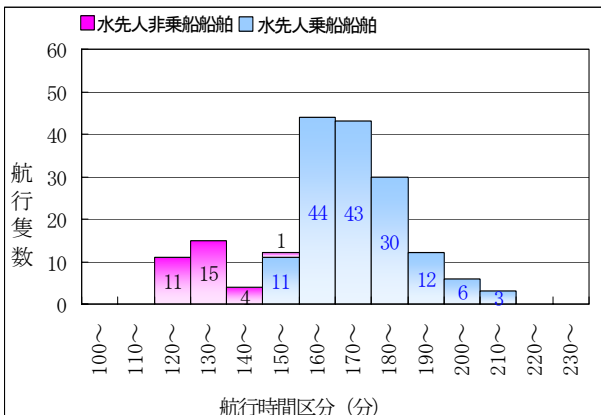
- ・水先人の乗船に伴う速力調整
- ・運航管理上の時間・速力調整



当初想定した航行管制等による時間調整に比べ、水先人の乗船等通常の船舶運航面による時間調整の方が大きい。



航行時間別分布(平成18年)



《安全性の向上面》

●海難を未然に防止し、人命、財産、環境を保護するという普遍的な社会ニーズに対応するためには、創出された安全性を維持する必要がある、関係施策を継続実施することが重要である。

●海難が後を絶たない状況下、大規模海難の発生する可能性が払拭されている訳ではなく、ひとたび大規模海難が発生すれば、自船のみならず、場合によっては、他船をも巻き込み社会経済に多大な損失を与えることから、これを未然防止するために今後とも安全性を追求していくことが必要である。

《運航効率の向上面》

●数値目標はクリアできなかったものの、ある程度の施策効果が発現され、評価対象施策は安全性のみならず効率性の向上にも寄与しているところであり、今後とも安全性との調和を図りながら効率性の向上にも取り組んでいくことが必要である。

《数値目標と関連施策の推進》

●「安全性と効率性が両立した船舶交通環境の創出」については、引き続き「ふくそう海域における航路を閉塞するような大規模海難の防止」に係る数値目標を設定し、船舶交通の安全を確保しつつ、運航効率の向上を図るための関連施策を推進していく必要がある。