

令和2年度海の事故ゼロキャンペーン実施計画

令和 2 年 3 月 30 日
全国海難防止強調運動実行委員会

1 運動の趣旨

海の事故を防止するには、船舶所有者、運航者をはじめとする海事関係者、漁業関係者、マリンレジャー関係者など、船舶運航に直接関わる者はもとより、海運、漁業活動の恩恵を享受している国民一般に対し、海難防止思想の普及、高揚を図る必要がある。

また、交通安全対策の総合的かつ計画的な推進を図ることを目的とした交通安全対策基本法（昭和45年法律第110号）に基づき、中央交通安全対策会議において作成された第10次交通安全基本計画（平成28年度から32年度までの5か年計画）においても、交通事故の防止は、国、地方公共団体、関係民間団体だけでなく、国民一人一人が全力を挙げて取り組まなければならない緊急かつ重要な課題とされている。さらに、海洋に関する施策を総合的かつ計画的に推進することを目的として平成19年7月20日に施行された海洋基本法（平成19年法律第33号）に基づき作成された海洋基本計画（平成30年5月15日閣議決定）においても、施策の方向性として、海洋の安全保障及び海洋人材の育成と国民の理解の増進等を推進することとされている。

これらの趣旨を踏まえ、海の月間の時期に合わせて、「海難ゼロへの願い」をスローガンに官民の関係者が一体となって、令和2年度海の事故ゼロキャンペーンを推進することとする。

2 期間

令和2年7月16日（木）から31日（金）までの16日間

3 主催

（公社）日本海難防止協会、（公財）海上保安協会、海上保安庁

4 後援

総務省、スポーツ庁、水産庁、国土交通省、海難審判所、気象庁、運輸安全委員会、（公財）日本海事センター

5 協賛

別紙のとおり

6 運動方針

(1) 重点事項

平成 28 年度から令和 2 年度までの重点事項は次のとおりとする。

- ①「小型船舶の海難防止」
- ②「見張りの徹底及び船舶間コミュニケーションの促進」
- ③「ライフジャケットの常時着用等自己救命策の確保」
- ④「荒天時における走錨等に起因する事故の防止」※令和 2 年度から実施

【第 10 次交通安全基本計画】（抜粋）

○海上交通の安全についての目標

- ① 2020 年代中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。以下同じ。）を第 9 次計画期間の年平均（2,256 隻）から約半減（約 1,200 隻以下）することを目指すこととし、我が国周辺で発生する船舶事故隻数を令和 2 年までに少なくとも 2,000 隻未満とする。
- ② ふくそう海域※における、情報の聴取義務化の施策等により低発生水準となった衝突・乗揚事故の発生率（通航隻数 100 万隻当たり 76 隻以下）を維持確保するとともに、航路閉塞や多数の死傷者が発生するなどの社会的影響が著しい大規模海難の発生を防止し、その発生数をゼロとする。
- ③ 海難等における死者・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。

※東京湾、伊勢湾、瀬戸内海及び関門港における船舶が多数通航する海域

○今後の海上交通安全対策を考える視点

- ・ ヒューマンエラーによる事故の防止

船舶事故はヒューマンエラーに起因するものが極めて多いことから、ヒューマンエラーによる事故を防止するための対策を推進する。特に船舶事故の多数を占める小型船舶への対策の強化を図る。

○海難等の状況

- ・ 事故船舶の種類別の割合をみると、小型船舶（プレジャーボート、漁船及び遊漁船）が全体の約 7 割を占め、特にプレジャーボートが全体の約 4 割を占めている。
- ・ 船舶事故の原因は、見張り不十分、機関取扱不良等のヒューマンエラーによるものが約 8 割を占めている。

(2) 推進項目

①「小型船舶の海難防止」に関する推進項目

- イ プレジャーボートの発航前等の点検の徹底及び適切な見張りの徹底
プレジャーボートによる船舶事故は全体の約 5 割を占め、特に機関故障海難の割合が高い傾向にある。

原因では、機関整備不良によるものが多いことから海洋レジャーシーンに備えての下架後、また、毎発航前等に船体、機関等の点検を行うことの徹底及び整備業者等による定期的な点検整備の推奨を図る。

- ロ 漁船での適切な見張りの徹底

漁船による海難は全体の約 3 割を占め、特に衝突海難の割合が高い傾向にある。

原因では、見張り不十分によるものが顕著に多いことから適切な見張りの徹底を図る。

ハ 荒天時における係留船舶の事故防止

台風による強風等の影響で、係留小型船舶の流出や浸水等が発生していることから、早めの係留状況の確認及び固縛の強化、陸揚げ保管等の対策の徹底を図る。

②「見張りの徹底及び船舶間コミュニケーションの促進」に関する推進項目

貨物船やタンカー等の大型船舶による海難は衝突海難の割合が高い傾向にあり、原因では操船不適切によるものが多い。

イ 常時適切な見張りの徹底

相手船の存在を認識しているにも関わらず、不適切な進行により衝突に至る事故が多いことから、BRMの徹底を図るとともに、船員間にて互いに確認し、常時適切な見張りの徹底を図る。

ロ 船舶間コミュニケーションの促進

次により、早期に船舶間の意思疎通を図り、相手船の動向を把握することで、適切な操船を行う。

- ・ 早めに相手船にわかりやすい動作をとる
- ・ VHFや汽笛信号等を活用する
- ・ AIS情報を活用するとともに、正しい情報を入力する

③「ライフジャケットの常時着用等自己救命策の確保」に関する推進項目

海中転落した乗船者の安全を確保するために、①海上に浮く②速やかな救助要請という2点が必要不可欠であることから、プレジャーボート、漁船、遊漁船について自己救命策（ライフジャケット常時着用、連絡手段の確保、118番等緊急電話番号の普及）確保に関する周知徹底を図る。

また、船舶職員及び小型船舶操縦者法施行規則の一部改正により、平成30年2月1日から小型船舶に乗船する者への救命胴衣の着用義務範囲が拡大されたことも踏まえて、救命胴衣の着用徹底を目指す。

④「荒天時における走錨等に起因する事故の防止」に関する推進項目

走錨等に起因する事故防止のために、船舶の取るべき選択肢等を明らかにしたガイドラインを活用し、官民が一体となって船上対応や運行管理に関する教育・啓発活動、教育機関での利用、荷主等への協力要請等を行い、事故防止に係る取組の徹底を図る。

その他、地方の海難防止強調運動推進連絡会議（以下「連絡会議」という。）において必要と認める項目。

7 実施体制

（1）中央の実施体制

中央においては、全国海難防止強調運動実行委員会（以下「実行委員会」という。）が推進する。

（2）地方の実施体制

① 地方においては、地方の関係機関、海事・漁業関係団体等で構成する連絡会議が推進する。

② 連絡会議は、管区海上保安本部所在地に地方連絡会議を、海上保安（監）

部の所在地に地区連絡会議をそれぞれ設置する。

ただし、管区海上保安本部所在地にあつては地方連絡会議のみの設置とすることができる。

- ③ 各連絡会議の事務局は、地方連絡会議にあつては海難防止団体又は海上保安協会の地方本部等に、地区連絡会議にあつては海難防止団体又は海上保安協会の地方支部等にそれぞれ置く。

8 実施事項

(1) 中央の実施事項

実行委員会は協賛団体等に協力を求め、次の事項を実施する。

- ① 関係団体の地方支部、傘下会員等への周知、各種行事への積極的参加の働きかけを行うとともに、各団体特有の運航実態や海難の発生状況を踏まえ、自主的な推進項目を定め、自主運動の促進、活性化に努める。
- ② 関係団体の地方支部、傘下会員等の広報誌やホームページへの掲載等による本運動の広報の実施。
- ③ 海の事故ゼロキャンペーン用ポスター及びリーフレットを作成し、協賛団体、地方連絡会議及び地区連絡会議等の関係先に配布することによる広報の実施。

(2) 地方の実施事項

地方連絡会議、地区連絡会議は、次の事項を参考に地域的特性を勘案した具体的実施計画をそれぞれ策定し、運動を推進する。

- ① 広報活動
- 海難防止にかかる理解を広く浸透させるため、広く国民一般を対象とし、周知・広報媒体を積極的に活用したPR活動を実施する。
- イ テレビ、ラジオ、新聞、地方自治体の広報誌等を通じた本運動の広報の実施。
- ロ 連絡会議の構成員及び団体傘下企業等の発行する新聞、広報誌等による本運動の広報の実施。
- ハ 官公署、駅構内、海図販売店、マリナー、漁協等国民の目につきやすい場所へのポスターの掲示。
- ニ 官公署、フェリー・旅客船乗り場や船内、マリナー等における、場内放送等による本運動の趣旨の周知。
- ホ ホームページ、海の安全情報（沿岸域情報システム）、電光掲示板等を利用した本運動の周知。
- ヘ 海の相談室（臨時に開設するものを含む）へのポスターの掲示、関連する各種パンフレット・リーフレットの備え付け、自己救命策確保関係の展示等による本運動の周知。
- ② 安全に関する指導、教育、訓練
- イ 訪船・現場指導、海難防止講習会、海上安全教室、人命救助訓練等を積極的に実施する。なお、各種行事の実施に当たっては、事故防止、公衆衛生対策に万全を期すものとする。
- ロ 連絡会議の構成員及び各団体傘下企業等を通じた、重点事項をはじめとした安全確保についての周知、指導。

9 効果評価の実施等

主催機関、団体は、本運動の海難防止に対する効果評価をできる限り数値的に行い、的確に把握することにより、次回以降の運動がより効果的に実施されるよう検証に努め、必要な見直しを行うこととする。

協賛団体

- | | |
|-----------------------|----------------------|
| (一社) 海外まき網漁業協会 | (公社) 日本海洋少年団連盟 |
| 外航船舶代理店業協会 | (一財) 日本海洋レジャー安全・振興協会 |
| 外国船舶協会 | (一財) 日本気象協会 |
| (一財) 海上災害防止センター | 日本漁船保険組合 |
| (公財) 海難審判・船舶事故調査協会 | (一社) 日本港運協会 |
| (一社) 海洋調査協会 | (一財) 日本航路標識協会 |
| (公社) 関東小型船安全協会 | (公社) 日本港湾協会 |
| (公財) 漁船海難遺児育英会 | 日本小型船舶検査機構 |
| 漁船同盟連絡協議会 | (一社) 日本作業船協会 |
| 国際商業会議所日本委員会 | (一社) 日本マリン事業協会 |
| 石油連盟 | (公財) 日本殉職船員顕彰会 |
| 船員災害防止協会 | (一社) 日本新聞協会 |
| (一社) 全国いか釣り漁業協会 | (公社) 日本水難救済会 |
| (一社) 全国遠洋かつお・まぐろ漁業者協会 | (一財) 日本水路協会 |
| 全国海運組合連合会 | (一社) 日本船主協会 |
| 全国漁業協同組合連合会 | (一社) 日本船長協会 |
| (一社) 全国漁業無線協会 | (一財) 日本船舶職員養成協会 |
| (一社) 全国近海かつお・まぐろ漁業協会 | 日本船舶代理店協会 |
| 全国さんま棒受網漁業協同組合 | (一社) 日本船舶品質管理協会 |
| (一社) 全国底曳網漁業連合会 | (一社) 日本造船工業会 |
| 全国内航タンカー海運組合 | (一社) 日本損害保険協会 |
| 全国内航輸送海運組合 | (一社) 日本鉄鋼連盟 |
| (一社) 全国まき網漁業協会 | (一社) 日本長距離フェリー協会 |
| 全日本海員組合 | (一社) 日本船用機関整備協会 |
| 全日本内航船主海運組合 | 日本内航海運組合総連合会 |
| (一社) 大日本水産会 | 日本水先人会連合会 |
| (一財) 中央漁業操業安全協会 | 日本放送協会 |
| (公社) 燈光会 | (一社) 日本旅客船協会 |
| 内航大型船輸送海運組合 | (一社) 日本マリーナ・ビーチ協会 |
| 日本ウインドサーフィン協会 | (一社) 日本民間放送連盟 |
| 日本遠洋旋網漁業協同組合 | (公財) 日本セーリング連盟 |
| (一社) 日本外航客船協会 | (一社) 日本トロール底魚協会 |
| (一財) 日本海事協会 | 北部太平洋まき網漁業協同組合連合会 |
| (一社) 日本海事検定協会 | NPO法人 PW安全協会 |
| (公財) 日本海事広報協会 | |