

## 政策目標 9 交通安全の確保

陸・海・空の交通に関する安全を確保するため、事故やテロ等の未然防止と被害軽減が図られること

### (1) 海上における死亡・行方不明者を減少させる

海上においては、船舶による輸送活動、漁業活動、マリレジャー活動等が活発に行われており、これら活動に伴う海難や海中転落により、数多くの人命が失われている現状にある。このため、海上における死亡・行方不明者を減少させることが必要である。

業績指標：海難及び船舶からの海中転落による 目標値：200 人以下 (H17 年)  
死亡・行方不明者数 実績値：298 人 (H15 年)  
初期値：331 人 (H12 年)

#### 業績指標 35：海難及び船舶からの海中転落による死亡・行方不明者数

##### (指標の定義)

衝突・転覆等の海難に伴う死亡・行方不明者及び船舶からの海中転落による死亡・行方不明者の総数

##### (目標値設定の考え方)

海難及び船舶からの海中転落による死亡・行方不明者数を限りなくゼロに近づけることが目標であることは言うまでもないが、昭和46年から平成11年までのデータを用いて回帰分析を行うと、従来からの施策が継続された場合、平成17年は、死亡・行方不明者数が260人と試算される。さらに、救命胴衣の着用率の向上、海難救助体制の強化によるレスポンスタイムの短縮により約60人低減させることとし、200人を目標とした。

##### (考えられる外部要因)

・ 小型船舶隻数の増減

##### (他の関係主体)

なし

##### 過去の実績値 (暦年)

H10	H11	H12	H13	H14	H15
305	315	331	320	321	298

## 主な施策

### 主な施策の概要

#### 事故発生の認知及び遭難者等の捜索に係る時間の短縮

距岸20海里未満で発生した海難について発生から2時間以内に情報入手する割合が平成17年までに80%以上となることを目指す。

- ・ 自己救命策確保 (ライフジャケットの常時着用、連絡手段の確保、118番の周知、徹底等) の指導・啓発
- ・ ヘリコプターの高速性等を活用した救助体制の充実強化
- ・ 海浜事故対策の充実強化
- ・ 民間救助組織等との連携強化
- ・ GMDSS機器の適正使用の指導・啓発
- ・ 精度の高い漂流予測の活用
- ・ JASREP船の活用
- ・ ボランティア団体「海守」等との連携

#### ライフジャケットの着用等自己救命策確保の推進

漁船及びプレジャーボート等に係るライフジャケットの着用率については、平成17年までに50%以上となることを目指す。

- ・ 自己救命策確保 (ライフジャケットの常時着用、連絡手段の確保、118番の周知、徹底等) の指導・啓発
- ・ ライフジャケット着用推進モデル漁協・マリーナ等の拡充及び地域拠点化の展開
- ・ 広報媒体を活用した集中的な周知・啓発の実施
- ・ 関係省庁・地方自治体等と連携した指導・啓発活動の推進

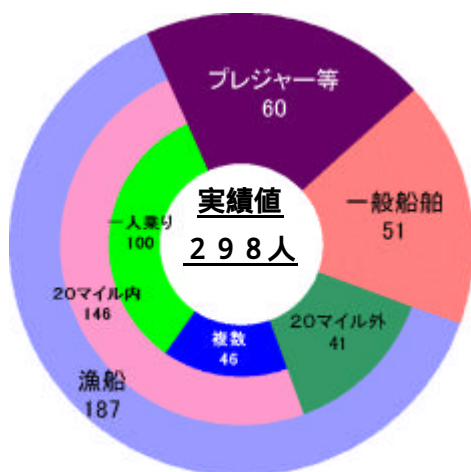
## 測定・評価結果

### 目標の達成状況に関する分析

#### (指標の動向)

- ・ 平成15年の実績値は298人であり、前年に比べ23人減少した。これは当庁が推進している死亡・行方不明者減少のための各種施策の効果が徐々に現れつつあると思慮される。
- ・ 昭和46年以降、初めて300人を下回ったものの、目標の達成には更なる施策の推進が必要である。
- ・ 漁船での死亡・行方不明者が、全体の6割以上を占めるとともに、ライフジャケットの着用率もきわめて低い水準にある。
- ・ 早期の事故情報通報及びライフジャケット着用は、高い生存率に結びついている。
- ・ 海難及び船舶からの海中転落による死亡・行方不明者の減少のためには、早期の事故情報入手及びライフジャケットの着用が極めて重要であるが、ライフジャケットの常時着用、連絡手段の確保、118番の周知・徹底等に係る指導周知が十分浸透しておらず、特にライフジャケット着用率が未だ低い水準にある。

## 平成15年海難及び船舶からの海中転落による 死亡行方不明者数調べ



(上記動向の分析結果)

- 実績値298人のうち漁船にかかるものが187人(63%)を占め、そのうち100人(34%)が一人乗り漁船である。
- 距岸20海里未満で発生した海難に係る2時間以内の情報入手割合は、75%(前年より2ポイント減少)であり、2時間以内の生存率は77%、2時間以上の場合、37%である。
- プレジャーボート等乗船者のライフジャケット着用率は31%(前年より3ポイント増加)であり、着用者の生存率は96%、未着用者の生存率は、72%である。
- 漁船乗船者のライフジャケット着用率は、6%(前年より22ポイント減少)であり、着用者の生存率は84%、未着用者の生存率は44%である。

### 施策の実施状況

平成15年度には、事故情報の早期入手、救助勢力の早期投入及びライフジャケット着用の推進等として、

- 本庁及び各管区海上保安本部に運用司令センターを設置
- 函館、美保、鹿児島航空基地に救護士を配置
- 羽田特殊救難基地特殊救難隊を1隊増隊
- 自己救命策確保の指導・啓発活動等の推進
- モデルマリーナ等82箇所、モデル漁業協同組合等108箇所(平成15年末現在)
- 本庁警備救難部救難課に海浜事故対策官を配置
- 漁業従事者及び同関係者に対する安全指導・啓発活動
- プレジャーボート等に対する安全指導・啓発活動
- 小中学生等若年齢層に対する事故防止のための安全指導
- ライフジャケット着用推進会議の開催等を実施。

### 今後の取組の方向性

#### ライフジャケット着用の推進

- 自己救命策確保の指導・啓発等の推進により、海難発生から2時間以内に情報を入手する割合並びに漁船及びプレジャーボート等に係るライフジャケット着用率の向上を目指す。

- 漁船、特に1人乗り漁船について、漁業従事者、家族を対象とした自己救命策確保の指導等を推進する。
- 若年層に対して、自己救命策確保を含む海上の安全に係る草の根的指導等を推進する。

#### 事案への迅速な対応を推進

- レスポンスタイムの短縮を図る。
- ヘリコプターの高速性等を活用した救助体制の充実強化を図る。
- 救助活動勢力を有する関係機関との連携強化を図る。
- 民間救助組織の指導・育成、活用を図る。

### 平成16年度における新規の取組

- ヘリコプターの高速性等を活用した救助体制の充実強化を図るため函館、美保、鹿児島航空基地に機動救難士を配置(平成14年度に配置した救護士を、より高い救助能力を有する機動救難士に格上げする。)
- ライフジャケット着用推進モデル漁協、マリーナ等のフォローアップ及び地域拠点化の展開
- 漁業関連事業者・団体、マリンレジャー関連事業者・団体等による周知・啓発活動の推進指導及び活用

### 担当課等(担当課長名等)

担当課：海上保安庁警備救難部救難課(課長 上岡宣隆)、  
海事局安全基準課(課長 石田育男)、海技資格課(課長 羽尾一郎)

## 政策目標 9 交通安全の確保

陸・海・空の交通に関する安全を確保するため、事故やテロ等の未然防止と被害軽減が図られること

### (2) 船舶交通の安全を確保する

ふくそう海域において、航路を閉塞するような大規模海難が発生した場合には、人命、財産、環境の損失といった大きな社会的ダメージを引き起こすだけでなく、海上物流を遮断し、我が国の経済を麻痺させるおそれがあることから、これら海難を未然に防止し、船舶交通の安全を確保していく必要がある。

**業績指標：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発生数**

**目標値：0 件（H15 年度以降 毎年度）**

**実績値：0 件（H15 年度）**

**初期値：0 件（H14 年度）**

**業績指標 36：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発生数**

#### (指標の定義)

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発生数とは、東京湾、伊勢湾、瀬戸内海及び関門港（海上交通安全法または港則法適用海域に限る。）において、一般船舶（全長 50m 以上）が通常航行する航路を閉塞、または閉塞するおそれがある海難の発生数

#### (目標値設定の考え方)

過去の実績として、平成 9 年に東京湾でダイヤモンドグレース号の事故が発生して以来ふくそう海域における大規模海難は発生しておらず、次年度以降も発生数 0 を目標とする。

#### (考えられる外部要因)

- ・ マリンレジャーの進展等による海域利用の複雑化
- ・ 沿岸部の埋立等大規模プロジェクトの進展による可航水域の減少、航行形態の変化

#### (他の関係主体)

なし

【社会資本整備重点計画第 2 章に記載あり】

#### 過去の実績値の推移（年度）

H10	H11	H12	H13	H14	H15
0 件	0 件	0 件	0 件	0 件	0 件

### 主な施策等

#### 主な施策の概要

海上ハイウェイネットワークに係る検討（ ）

予算額：0.9 億円（H15 年度）

- ・ 関連委員会において、中ノ瀬周辺海域における通航ルール、航路における速力規制のあり方等東京湾における新たな通航方式について、安全性と効率性の両面から総合的に検討を行う。
- ・ 平成 16 年度においては、伊良湖水道航路における巨大船等航行時の準巨大船の待機のあり方等伊勢湾における新しい交通体系の導入に向け、委員会を設置し、安全性と効率性の両面から総合的に検討を行う。

次世代型航行支援システム等航路標識の整備（ ）

予算額：航路標識整備事業費 17.3 億円（H15 年度）

- ・ AIS を活用した次世代型航行支援システムの整備
- ・ ふくそう海域及びふくそうする港における視認性、識別性及び誘目性に優れた高機能航路標識等の整備
- ・ 航行援助システムの IT 化（沿岸域情報提供システムの整備）

海上交通センター等の拡充（ ）

予算額：航路標識整備事業費 3.6 億円（H15 年度）

海上交通法令の励行等の実施

海上交通センター等の的確な運用の実施

国際幹線航路の整備（ ）

予算額：港湾整備事業費 13.3 億円（H15 年度）

浅瀬等の存在により船舶航行に支障のある国際幹線航路について、所定の幅員及び水深を確保するための浚渫等を行い、ボトルネックを解消する。

(注) を付した施策項目は、社会資本整備重点計画にその概要が定められた社会資本整備事業に係る施策に関するものである。

### 測定・評価結果

#### 目標の達成状況に関する分析

##### (指標の動向)

- ・ 平成 15 年度においては、海上交通センターからの的確な航行管制及び情報提供を実施したことにより、11 件の大規模海難に至る可能性が高い事案を未然に防止したほか、航路標識の整備等により海上交通環境の向上を図ったことにより、大規模海難の発生数 0 を維持しており、目標達成に向け順調に推移している。

##### (施策の実施状況)

海上ハイウェイネットワークに係る検討

- ・ 平成 14 年度に引き続き、東京湾海上ハイウェイネットワークに係る検討委員会等を設置し、平成 14 年度にとりまとめた中間報告に基づき、新しい交通体系案についてビジュアル操船シミュレーション等を用いた評価、検討を行い、最終的な成案をとりまとめた。

次世代型航行支援システム等航路標識の整備

- ・ AIS を活用した次世代型航行支援システムを東京湾及び周辺海域で整備した。
- ・ 視認性、識別性及び誘目性に優れた高機能航路標識等 59 基の整備を実施した。
- ・ 沿岸域情報提供システムの整備を実施し、新たに 14 の

海上保安（監）部において的確な航行管制・情報提供を実施した。

#### 海上交通センター等の拡充

- ・ 平成 15 年 4 月から名古屋港海上交通センターにおいて中短波無線（2,019kHz）により英語放送の情報提供を開始した。
- ・ 平成 15 年 7 月から伊勢湾海上交通センターの運用を開始した。
- ・ 備讃瀬戸海上交通センターのレーダー監視エリアの拡大のための局舎整備等を実施した。

#### 海上交通法令の励行等の実施

- ・ 巡視船艇による航法指導等を実施した。

#### 海上交通センター等の的確な運用の実施

- ・ 海上交通センター等において的確な航行管制・情報提供を実施した。

#### 国際幹線航路の整備

- ・ 東京湾航路等 4 航路の国際幹線航路の整備を実施した。

### **今後の取組の方向性**

通航船舶の実態や海難の発生状況を調査・分析し、その結果を踏まえながら各施策を計画的に推進していくとともに、海上交通法令の励行、海上交通センターの的確な運用等を継続して実施し、大規模海難の発生数 0 を維持する。

### **平成 16 年度における新規の取組**

なし

### **担当部局等**

担当部局：海上保安庁交通部企画課（課長 佐藤尚之）

関係部局：港湾局計画課（課長 林田博） 海上保安庁交通部安全課（課長 村上玉樹） 計画運用課（課長 三村孝慈） 整備課（課長 篠崎正夫）

**政策目標 10 海上における治安の確保**

海上における犯罪の危害から、生命、財産の安全の確保が図られること

**(1) 海上からのテロによる被害を防止する**

我が国沿岸部には、原子力発電所等、国民の生活に不可欠な重要施設が多く所在しており、これらの重要施設が海上からテロに狙われ、一度被害が発生すれば国民生活に計り知れない被害を及ぼすおそれがあるため、国民の生命・財産を脅かすテロ事案等への対応強化を図り、我が国の主権及び国民の安全の確保を図る必要がある。

**業績指標：海上及び海上からのテロ活動による被害の発生件数**      **目標値：0 (H15 年度以降毎年度)**  
**実績値：0 (H15 年度)**  
**初期値：0 (H14 年度)**

**業績指標 49：海上及び海上からのテロ活動による被害の発生件数**

**(指標の定義)**

海上及び海上からのテロ活動による被害の発生件数。

**(目標値設定の考え方)**

海上及び海上からのテロ活動による被害の発生件数 0 を長期的に維持することを目的とする。

**(考えられる外部要因)**

なし

**(他の関係主体)**

なし

**過去の実績値 (年度)**

H10	H11	H12	H13	H14	H15
0	0	0	0	0	0

**主な施策**

**主な施策の概要**

不審船・テロ対応体制の強化

不審船・テロ事案に係る現場対応に関する指示、関係機関との連絡調整・事案対応等を迅速確実に行うための体制整備等を図る。

テロへの警備警戒

重点警備対象施設（臨海部の米軍施設、原子力発電所、臨海部の国際空港等）に対する巡視船艇・航空機による警備強化を図る。

**測定・評価結果**

**目標の達成状況に関する分析**

**(指標の動向)**

平成15年度における海上及び海上からのテロ活動による被害の発生はゼロであったが、これは実施した施策が効果的に機能したものと分析できる。今後も引き続き、いかなる事案にも対応できるように不審船事案・テロ事案等に対する対応体制の強化を図る必要がある。

**(施策の実施状況)**

不審船・テロ対応体制の強化

- ・巡視船艇・航空機の充実整備、船艇・航空機職員の技術向上、個人装備等の充実整備を図った。
- ・警備情報システムの運用開始、国内外関係取締機関等との情報交換の推進、連携・協力の強化を図った。
- ・テロ対策担当職員等を配置し、テロ事案に係る現場対応に関する指示、関係機関との連絡調整・事案対応等を迅速確実に行うための体制整備及びテロ事案を含む、多様化する犯罪への的確な対応が可能となる捜査体制の整備を実施した。
- ・巡視船艇・航空機の防弾対策及び遠距離から正確な射撃が可能な巡視船搭載武器の高機能化を図った。
- ・S O L A S 条約改正に伴う国内法整備及び具体的な施行体制の整備を行った。
- ・港湾保安委員会への参画及び港湾危機管理（担当）官を中心とした関係機関との連携強化を図った。

テロへの警備警戒

- ・警備実施強化巡視船等の巡視船艇・航空機を配備し、警備実施、警衛・警護等を実施した。
- ・重点警備対象施設（臨海部の米軍施設、原子力発電所、臨海部の国際空港等）に対する巡視船艇・航空機による警備強化を図るとともに、海事関係者に対する不審物・不審者への警戒、不審情報の提供の徹底指導を行った。
- ・政府方針に基づく海上阻止訓練への参加等 P S I への取組みを積極的に行った。

**今後の取組の方向性**

「重要施設の警備強化」、「港湾危機管理体制の強化」、「不審船対応能力の整備・拡充」、「S O L A S 対応体制の強化」、「国際的なテロ対策への積極的な参画」を海上テロ対策の主軸業務とし、これらの業務を総合的かつ強力に推進していく。

**平成 16 年度における新規の取組**

S O L A S 対応体制の強化

- ・国内法の整備、具体的な施行体制の準備
- ・部署職員の増員
- ・巡視船艇に A I S 装置を整備
- ・情報収集体制の充実強化
- ・携行武器等の整備
- ・警備情報システムの機能強化

## 担当部局等

海上保安庁警備救難部管理課（課長 城野功）、刑事課（課長 向田昌幸）、警備課（課長 山下政晴）

## 政策目標 10 海上における治安の確保

海上における犯罪の危害から生命、財産の安全の確保が図られること。

### (2) 海上ルートによる薬物・銃器の流入を阻止する。

薬物・銃器の一般社会への浸透は、近年の大量押収にもかかわらず第3次覚せい剤乱用期に収集の兆しが見られない等、我が国の社会の安全・安定を根本から揺るがす大きな問題となっているが、国内で流通する薬物・銃器は全て海外から密輸入されたものである。このため、海上ルートによる我が国への流入を阻止し、密輸事犯等の国際組織犯罪の摘発を図る必要がある。

業績指標：薬物・銃器密輸事犯の摘発件数

目標値：22.0 (H14年～H18年の平均)

実績値：19.2 (H11年～H15年の平均)

初期値：20.6 (H8年～H12年の平均)

### 業績指標 50：薬物・銃器密輸事犯の摘発件数

#### (指標の定義)

当該年を含む過去5年間における薬物・銃器密輸事犯の摘発件数(海上保安庁関与分)の平均値をいう。

#### (目標値設定の考え方)

過去5年間の最高値が22.2件であり、また現況値が20.6件であることを勘案し、22.0件以上を当面の目標とする。

#### (考えられる外部要因)

なし

#### (他の関係主体)

財務省、警察庁等(関係取締機関)

過去の実績値 ( )内は、単年の摘発件数

H10	H11	H12	H13	H14	H15
20.2	22.2	20.6	18.0	19.0	19.2
(16)件	(30)件	(16)件	(15)件	(18)件	(17)件

## 主な施策

### 主な施策の概要

- 情報収集・分析体制の強化
- 情報収集・分析体制及び機動的かつ広域的な捜査活動体制の強化
- 国際組織犯罪対策基地の情報収集・分析活動及び広域捜査活動の展開
- 警備情報システムの効果的な運用  
内外の関係機関との連携強化
- 相互訪問、人員派遣等による海外関係機関との協力関係の強化による情報交換ネットワークの強化
- 警察、税関等国内関係取締機関との連携強化  
監視取締体制の強化
- 薬物・銃器等が流出するおそれの高い国から来航する船舶に対する重点的な監視取締りの実施  
容疑船舶の監視・追尾能力の向上
- 巡視船、航空機等の充実整備  
速力及び夜間監視能力を強化した巡視船、夜間監視能力等を強化した航空機の整備

### 他の関係主体

財務省、警察庁、厚生労働省(関係取締機関)

## 測定・評価結果

### 目標の達成状況に関する分析

#### (指標の動向)

- 平成15年の薬物・銃器事犯の摘発件数は17件で昨年実績より1件減少した。しかし、平成11年から平成15年の平均では、前年平均に比べ、0.2件の増加であり、目標の達成に向けた指標にかかる実績値は、ほぼ横ばいである。
- 平成15年の摘発事案には、当庁、警察、税関の三機関の連携により中国籍貨物船から覚せい剤1.9kgを押収し、さらに密航者7名を発見逮捕した事案(下記事例イ)や、海外の関係機関からの情報に基づき、カンボジア籍貨物船から、大麻樹脂約5kg等を押収した(下記事例ロ)等があげられ、国外及び国内関係機関との連携強化等の施策の効果は、着実に顕れている。
- 一方、目標の達成に向けた推移が必ずしも順調でない要因としては、国内外の犯罪組織が関与している薬物・銃器の密輸事犯が、情報入手の困難性、積荷への悪質な隠蔽、巧妙な受け渡し方法の利用、密売組織の国際化等により、いっそう悪質・巧妙・広域化しており、その摘発はますます困難になっていることがあげられる。

#### (施策の実施状況)

平成15年度は、下記の施策を実施することにより、薬物・銃器の密輸事犯の摘発に努めた。

平成15年度は、第八、九、十管区海上保安本部に国際刑事課を設置、第十一管区海上保安本部警備課に「国際犯罪対策室」を設置した。

平成15年度は、警備情報システムを活用することにより、密輸・密航事犯摘発の強化を促進した。

平成15年度は速力、夜間監視性能、捕捉性能等を向上させた2隻の巡視船の整備及びヘリコプター3機の夜間監視機能等を強化した。

代表的な摘発事例

#### 事例イ

#### 中国籍貨物船に係る覚せい剤不法所持及び集団密航事件(第二管区海上保安本部、八戸)

平成15年10月、八戸海上保安部は函館税関八戸支署と合同で、八戸港に入港した中国籍貨物船(3,998トン)の船内検査を実施中、海上保安官が同船機関室において覚せい剤約1.9kgを発見、押収したことから捜査に着手し、新たに青森県警察を加えた三機関合同で同船の捜査差押えを実施した結果、船内に潜んでいた中国人密航者7名を発見逮捕するとともに集団密航に関与した同船乗組員中国人等を逮捕した。

## 事例口

### カンボジア籍貨物船乗組員に係る大麻等密輸入事件( 第九管区海上保安本部、新潟)

平成15年2月、ロシア関係当局からの薬物密輸情報に基づき、新潟海上保安部は、新潟県警察及び東京税関新潟支署と合同で捜査を開始し、新潟港に入港したカンボジア籍貨物船(1,590トン)から大麻樹脂及びあへんを密輸入した容疑で同船乗組員(ロシア人)を逮捕するとともに、同船着岸岸壁付近において同人が密輸入した大麻樹脂約5kg、あへん約4.2kgを発見、押収した。

### 今後の取組の方向性

薬物・銃器等が流出するおそれの高い国から来航する船舶に対して、重点的かつ資機材を有効活用した立入検査を実施する等により監視取締体制の強化を図るほか、国内外関係機関との連携強化を推進するとともに捜査活動体制を強化する等、国際的な組織犯罪に対する取締を積極的に推進することにより、組織的・計画的に行われ、ますます悪質化・巧妙化・広域化する薬物・銃器密輸事犯を水際で阻止する。

### 平成16年度における新規の取組

薬物・銃器等が流出するおそれの高い国から来航する船舶に対する重点的な監視体制の整備

### 担当課等(担当課長名等)

担当課：海上保安庁警備救難部管理課(課長 城野功)  
国際刑事課(課長 添田慎二)