

## 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、マリン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死亡・行方不明者数 ⑤  
目標値：200人以下 (H17年)  
実績値：317人 (H16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、台風に伴う海難及び外国船の海難による死亡・行方不明者数の増減

(他の関係主体)

なし

過去の実績値 (暦年)

H11	H12	H13	H14	H15	H16
315	331	320	321	298	317

### 主な施策

主な施策の概要

#### ① 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 (\*1) の適正使用の指導・啓発
- ・精度の高い漂流予測の活用
- ・JASREP船 (\*2) の活用
- ・ボランティア団体「海守」等との連携
- ・漁業従事者及び同関係者に対する安全指導

\*1 GMDSS機器：海上における遭難および安全の世界的制度で、SOLAS条約に基づく人工衛星を利用した海上安全通信システム

\*2 JASREP：船舶から通報される情報 (航海計画、位置通報等) をもとにして、船舶の動静を把握する制度

② 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
- ・漁業従事者及び同関係者に対する安全指導

### 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16年の実績値は317人であり、前年に比べ19人増加し指標の動向としては低調だが、特徴的な事案として、台風に伴う海難による死亡・行方不明者数が36人 (例年では10人前後)、施策が及びにくい外国船の海難による死亡・行方不明者数が21人 (台風によるものを除く)、乗船者の病死等の海難による死亡・行方不明者数が19人であり、これらを除けば241人の死亡・行方不明者が発生したこととなる。
- ・漁船での死亡・行方不明者が、全体の5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・行方不明者数の減少のためには、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、特に漁船乗船者のライフジャケット着用率が未だ低い水準にある。

平成16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317人のうち漁船にかかるものが175人(55%)を占め、そのうち103人(59%)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68%(前年より7ポイント減少)であり、2時間以内の生存率は77%、2時間以上の場合には51%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42%(前年より11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77%である。
- 漁船乗船者のライフジャケット着用率は8%(前年より2ポイント増加)であり、着用者の生存率は80%、未着用者の生存率は51%である。

(施策の実施状況)

平成16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、

- ヘリコプターの高速性等を活用した人命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15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発展的に改組)
- 民間救助組織の育成(水難救済会、BANの活動支援)
- 捜索救助勢力を有する関係機関等との連携強化
- JASREP参加促進運動を全国的に展開するとともに、JASREP通報実績優秀船舶の顕彰を実施: JASREP参加隻数2,358隻(平成15年末)から2,397隻(平成16年末)
- 自己救命策確保を推進する各種キャンペーンをあらゆる機会を通じ実施
- 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: 190カ所(平成15年末)から389カ所(平成16年末現在)
- 漁船海難は、秋から冬にかけて多発する傾向にあるため、9月を「漁船海難防止強化旬間」に設定する等漁業従事者及び関係者に対する安全指導・啓発活動を実施

- プレジャーボート等乗船者に対する安全指導・啓発活動の展開
- 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の実施
- ライフジャケット着用推進会議の開催(32の関係機関・団体が参加)等を実施

今後の取組の方向性

- ① 事案への迅速な対応を推進
  - 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力する割合の向上を目指すとともに、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ことでリスボンタイムの短縮を図る。
  - 捜索救助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。
- ② 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、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、特に一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。

平成17年度以降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、関西空港海上保安航空基地に機動救難士を配置
- メディカルコントロール体制(救急救命士の業務執行体制)の充実強化
- EメールによるJASREP通報受付の試行を実施
- 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、マリネジャー関連事業者・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 河原功)、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 ②**

**目標値：0 件 (H16 年度以降 毎年度)**

**実績値：0 件 (H16 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

\*ふくそう海域：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。)

**(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	H16
0 件	0 件	0 件	0 件	0 件	0 件	0 件

**主な施策等**

**主な施策の概要**

①安全性と効率性を両立させた新しい交通体系の導入に向けた検討(◎)

予算額：0.24 億円 (H16 年度)

- ・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、航行の安全性と海上輸送の効率性の両面から総合的に検討を行う。

②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 24.9 億円 (H16 年度)

- ・AIS を活用した次世代型航行支援システムの整備
  - \*AIS：船舶自動識別装置
- ・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)

③海上交通センターの拡充(◎)

予算額：航路標識整備事業費 4.3 億円 (H16 年度)

④海上交通法令の励行等の実施

⑤海上交通センター等の的確な運用の継続

⑥主要国際幹線航路の整備及び保全(◎)

予算額：港湾整備事業費 198 億円 (H16 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 16 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、17 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、航路標識の整備及び国際幹線航路の整備により海上交通環境の向上を図ったことにより、順調に大規模海難の発生数 0 を維持している。

**(施策の実施状況)**

①安全性と効率性を両立させた新しい交通体系の導入に向けた検討

- ・伊勢湾における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、船舶交通環境の現状、既往の調査研究のレビュー、船舶交通環境の問題点及び海域利用者のニーズについて調査・整理を行い、また、伊良湖水道航路において海難が発生した場合の影響などの検討を進めた。

②次世代型航行支援システム等の整備

- ・AIS を活用した次世代型航行支援システムを伊勢湾、備讃瀬戸、関門海峡及びその周辺海域に整備した。
- ・平成 16 年 7 月から東京湾海上交通センターにおいて AIS を活用した次世代型航行支援システムの運用を開始した。
- ・視認性、識別性及び誘目性に優れた高機能航路標識等 47

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 17 の海上保安部において的確な情報提供を実施した。

③海上交通センターの拡充

- ・ 備前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整備を実施した。

④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。

⑤海上交通センター等の的確な運用の継続

- ・ 海上交通センター等において的確な航行管制・情報提供を継続して実施した。

⑥主要国際幹線航路の整備及び保全

- ・ 船舶航行の安全性向上と安定的な海上輸送サービスの確保等を図るため、浅瀬等の存在により湾内航行に支障のある主要国際幹線航路の整備及び保全を行い、船舶航行規制の効率化等のソフト施策と連携することで、海上ハイウェイネットワークの構築を推進している。

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 17 年度以降における新規の取組**

新港内交通管理システムに係る検討

- ・ 船舶搭載機器の進歩、航行環境の向上等を踏まえ、船舶交通がふくそうする港内における航行の安全性及び効率性の向上を実現するための検討を実施予定。

**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 今井忠義）



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 (H16年度以降毎年度)

②

実績値：0 (H16年度)

初期値：0 (H14年度)

○業績指標 50：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)

H11	H12	H13	H14	H15	H16
0	0	0	0	0	0

主な施策

主な施策の概要

①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。

②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16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り、指標の動向は順調であるが、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)

① 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。

- ・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。
- ・国際航海船舶の入港に係る規制等、SOLAS対応体制の強化を図った。
- ・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。

② 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PSI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」、「SOLAS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17年度以降における新規の取組

総合的な海上テロ対策の推進

- ・重要施設の警備強化(原発警備対策官の設置)
- ・港湾危機管理体制の強化(港湾危機管理対策官の設置)
- ・情報収集体制の充実強化(管区公安課の設置)
- ・国際船舶・港湾保安法執行体制の強化
- ・国際的なテロ対策への積極的な参画(国際業務担当専門官の設置)

担当部局等

海上保安庁警備救難部管理課(課長 岩男雅之)、刑事課(課長 澤井弘保)、警備課(課長 星島伸至)

## 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

⑤

目標値：22.0 (H14年～H18年の平均)

実績値：17.0 (H12年～H16年の平均)

初期値：20.6 (H8年～H12年の平均)

### ○業績指標 51：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

H11	H12	H13	H14	H15	H16
22.2	20.6	18.0	19.0	19.2	17.0
(30)件	(16)件	(15)件	(18)件	(17)件	(19)件

### 主な施策

主な施策の概要

#### ①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

#### ②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

#### ③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

#### ④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16年の薬物・銃器事犯の摘発件数は19件で昨年実績より2件増加した。しかし、平成12年から平成16年の5カ年平均では、前5カ年平均に比べ2.2件の減少であり、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、指標の動向は低調である。
- ・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、いつそう悪質・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。
- ・一方、平成16年の摘発事案には、当庁、警察、税関の三機関の連携により平成16年6月、大阪港に入港したキプロス籍コンテナ船(17,933トン)乗組員等による覚せい剤密輸事件等があげられ、さらには、平成12年以降の単年の実績では最大の摘発件数ともなっており、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。

(施策の実施状況)

平成16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16年度は、第二、四、六管区海上保安本部に国際刑事課を設置した。
- ・平成16年度は、速力、夜間監視性能、捕捉性能等を向上させた巡視船4隻、大型ジェット飛行機1機を整備した。
- ・平成16年度は、警備情報システムを効果的に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。
- ・代表的な摘発事例

キプロス籍コンテナ船乗組員等に係る覚せい剤密輸入事件

6月、第三、五管区海上保安本部等は、警察及び税関と合同で薬物密輸情報に基づき、大阪港に入港したキプロス籍コンテナ船(17,933トン)監視中、同船フィリピン人船員と受取人による物品の授受と思わしき接触を認め、現場を急襲した結果、覚せい剤計約11.9kgを押収するとともに、同船フィリピン人船員3名及び暴力団関係者等5名を覚せい剤取締法違反で逮捕した。

## 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及び密航事犯のぐ  
犯国等から来航する船舶に対して、重点的な立入検査を実  
施する等により監視取締体制の強化を図るほか、情報収集  
活動、国内外関係機関との連携等を推進し、密輸・密航事  
犯の摘発を図る。

### 平成 17 年度以降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  
に対する重点的な立入検査の強化

### 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 岩男雅之）、  
国際刑事課（課長 添田慎二）