

○安全

政策目標 5

安全で安心できる交通の確保、治安・生活安全の確保

施策目標 19

船舶交通の安全と海上の治安を確保する

すべての人々が安心して海を利用し様々な恩恵を享受できるよう船舶交通の安全と海上の治安を確保する。

業績指標

116	海難の再発防止へ向けた勧告・提言の件数
117	薬物・銃器密輸事犯の摘発件数
118	海上及び海上からのテロ活動による被害の発生件数
119	海難及び船舶からの海中転落による死者・行方不明者数
120	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

【評価結果の概要】

（必要性）

薬物に関しては、最近の低年齢層（高校、大学生）への蔓延等社会問題となっており、銃器に関しても、暴力団抗争に民間人が巻き込まれる等、わが国の治安を脅かす最大要因ともなっている。

これらが我が国に流入する経路としては、空路か海路しかなく、海上保安庁としては海路からの流入を未然に防止する水際での摘発強化を図る必要がある。

また、アメリカ 9.11 テロ以降、世界的に対テロ対策が叫ばれる中、わが国においても、臨海部には原子力発電施設や石油備蓄基地等が多数存在し、これら施設に対するテロ行為は我が国の治安維持に多大な影響を与えることになることから、海上警備の強化や外国船舶への立入検査等を強化し、テロの未然防止措置による平静（平常）状態を維持していく必要がある。

一方で、我が国の社会経済活動を支えるエネルギー資源、生活関連物資の殆どは海上物流（船舶による輸送）に依存しているため、船舶が円滑かつ安全に航行できるよう、時々刻々変化する航路航行に関するシステムティックな情報の迅速な提供、悪化した気象・海象下においても良好な視認性、耐久性を有する航路標識の整備等を進めていく必要がある。

また、海洋を生活の糧とする漁船における海中転落事故（去年は、全死者・行方不明者数の約 7 割）の増加が顕著（次いで、プレジャーボート、一般船舶）であり、人命財産の保護を図る観点から、海難防止思想の普及、万が一の事故の際にも延命率を高く保つこととなるライフジャケットの着用推進、救助体制・救急体制の強化等を図っていく必要がある。

（有効性）

業績指標のうち、特に治安的側面の施策である国内におけるテロ行為の未然防止に関して、目標値である海上及び海上からのテロ活動による被害の発生件数 0 件を維持しており、巡視船艇等を活用した警備実施、関連情報の入手、関係行政機関との連携等が功を奏していると言え、また、薬物・銃器の摘発件数もわが国全体の国外からの流入量は不明であるものの、平成 17 年からは着実に平均摘発実績が増加（約 1～2 件）しており、監視取締り体制（去年は約 4300 件の立入検査を実施）や情報収集体制、関係機関との連携等がわが国への薬物・銃器の流入量の減少に効果を上げているといえることから、目標に対して有効に施策を実施できたと評価できる。

（効率性）

業績指標に掲げるいずれの施策も、巡視船艇・航空機による警備、監視、航行安全指導、職員（海上保安官）による情報収集、指導、関係機関（行政機関、民間団体）との連携強化といった業務を多数兼務するという費用を抑えた体制の中で進められているが、

そういった中で各業績指標の実績値を見ると目標に向かって着実に実効をあげており、これは巡視船艇・航空機を効率的に配置・運用すると共に、職員が業務を的確に実施しているためであり、効率的に施策を実施できたと評価できる。

（総合的評価）

各業績指標とも概ね順調かつ着実に推移していることから、ますます多様かつ複雑、国際化する日本の海における船舶交通の安全と海上の治安を確保していくためにも今後も引き続き、船艇・航空機の効率的運用、情報収集体制の強化、関係機関との連携等を強化し、本施策を推進していくことが重要である。

（反映の方向性）

各業績指標における平成20年度実績値が、目標値の達成に向けて順調に推移していることを踏まえ、引き続き、船艇・航空機の効率的運用、情報収集体制の強化、関係機関との連携等を強化等の諸施策を実施していく。

業績指標 116

海難の再発防止へ向けた勧告・提言の件数

評価

C-3	目標値：5.0件（平成19～23年の平均） 実績値：2.8件（平成16～20年の平均）※ 初期値：1.2件（平成14～18年の平均）※※
-----	--

※参考値（平成15～17年は勧告件数のみ、平成20年は1～9月の間）
 ※※参考値（平成14～17年は勧告件数のみ）

（指標の定義）

海難審判による勧告のうち船舶の乗組員以外に対して行われた勧告の件数と高等海難審判庁が関係行政機関の長に対して行った提言の件数との合計件数の5年間における平均値

（目標設定の考え方・根拠）

船舶交通の安全確保にあたっては、海難審判による海難原因究明の結果その他海難審判庁が所掌事務を通じて得た知見等を各方面における海難防止対策等に適切に反映にさせていくことが重要であり、実効性ある海難防止対策の効率的な実施に向け、特に、海難の背景要因となる陸上の安全管理体制や関係行政機関の施策等について積極的な勧告・提言を行うことが期待されている。

船舶の乗組員以外に対して行った勧告件数の5年間の平均値は、平成17年まで1件以下で推移してきたが、これに平成18年4月からの新たな制度である関係行政機関への提言の件数を加え、5年間の平均値を5.0件以上とすることを目標とする。

（外部要因）

海難の発生状況

（他の関係主体）

なし

（重要政策）

【施政方針】

なし

【閣議決定】

なし

【閣決（重点）】

なし

【本部決定】

なし

【政府・与党申合】

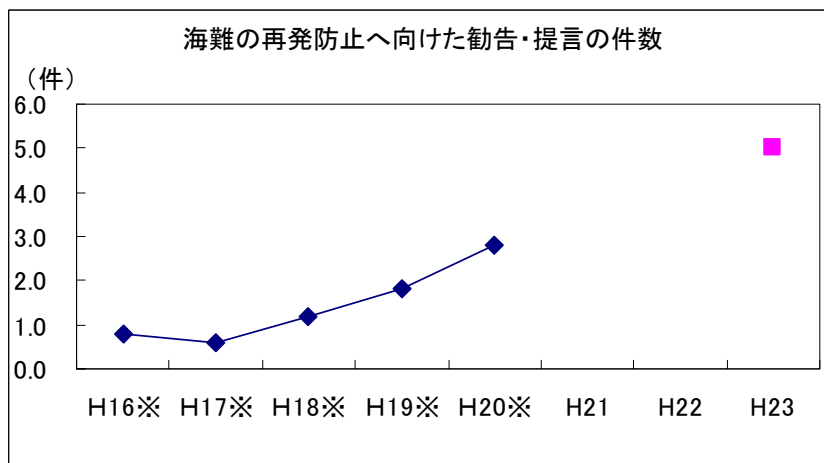
なし

過去の実績値

○は単年の件数 ※参考値（勧告件数のみの年を含む平均値）（H20は1～9月の件数）

（暦年）

H16※	H17※	H18※	H19※	H20※
0.8件 (1件)	0.6件 (0件)	1.2件 (3件)	1.8件 (5件)	2.8件 (5件)



事務事業の概要

主な事務事業の概要

多角的な原因究明の実施と情報分析機能・体制の強化

海難の再発防止に寄与する勧告・提言に向け、海難の調査及び審判による原因究明を深度化するとともに、所掌事務の遂行を通じて得られた各種情報の分析機能・体制の充実を図る。

関連する事務事業の概要

該当なし

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～20年の5年間における平均値は2.8件（関係行政機関に対する提言の制度がなかった平成15～17年を含み、平成20年においては1～9月までの参考値）で平成15～19年の平均値からは平成20年が9か月間の件数であるものの1.6件増加し、目標達成に向け順調に推移しており、過去の実績値によるトレンドを延長すると、目標年度に目標値を達成すると見込まれる。

(事務事業の実施状況)

海難の調査及び審判における鑑定の実施や外部有識者の参加など、多角的な海難の原因究明に向けて各分野における専門的知見の積極的活用を図った。また、各地方機関における海難審判の裁決、調査結果報告書等の情報を集約のうえ、事件種類・船舶種類・発生場所等の事項別に分析を行うなど、海難の再発防止に寄与する施策等の洗い出しに努めた。

課題の特定と今後の取組の方向性

平均値の推移は増加傾向にあり、実施した事務事業は一定の効果があるものと考えられるが、本事務事業を実施する海難審判庁は平成20年10月1日、事故原因究明手続（勧告・提言）を行う運輸安全委員会と、海技従事者への懲戒手続を行う海難審判所に再編されたことから、平成20年の実績値は9か月間のものであり、この取組みを継続して定量的に評価することは困難であるため、C-3と評価し、指標を廃止する。

平成21年度以降における新規の取組みと見直し事項

(平成21年度)

なし

(平成22年度以降)

なし

担当課等（担当課長名等）

担当課：運輸安全委員会総務課（課長 菅井 雅昭）

業績指標 117

薬物・銃器密輸事犯の摘発件数

評価

A-2	目標値：22.0件（平成18～22年の平均） 実績値：20.6件（平成16～20年の平均） 初期値：15.6件（平成13～17年の平均）
-----	--

（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

（目標設定の考え方・根拠）

過去10年間における指標の最高値は平成11年の22.2件であり、初期値である平成17年の指標は15.6件である。平成18年の摘発件数は、過去の指標の最高値とほぼ同数の22件であったものの、近年の犯罪組織の複雑化、広域化、犯罪手口の巧妙化等により、薬物・銃器事犯の摘発は今後も益々困難になるものと考えられる。しかしながら、この種の水際対策は、我が国の治安対策上、極めて重要であることを考慮し、当面の業績指標の目標値を過去最高値の指標とほぼ同数の22.0件とする。

（外部要因）

なし

（他の関係主体）

財務省、警察庁、厚生労働省、法務省

（重要政策）

【施政方針】

なし

【閣議決定】

- ・「海洋基本計画」（平成20年3月18日）
- ・「経済財政改革の基本方針2008」（平成20年6月27日）

【閣決（重点）】

なし

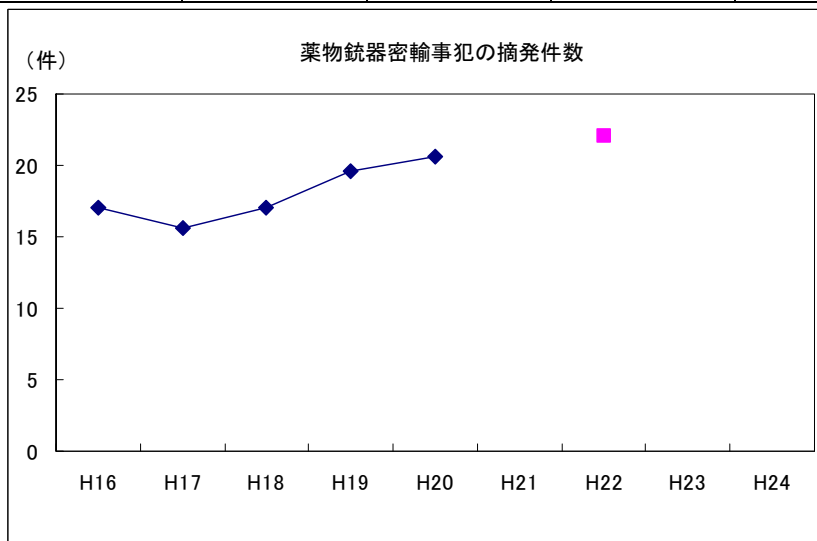
【本部決定等】

- ・「国際組織犯罪等対策に係る今後の取り組み」（平成15年9月17日国際組織犯罪等・国際テロ対策推進本部）
- ・「第三次薬物乱用防止五か年戦略」（平成20年8月22日 薬物乱用対策推進会議決定）
- ・「犯罪に強い社会の実現のための行動計画2008」（平成20年12月22日 犯罪対策閣僚会議決定）

【政府・与党申合】

- ・「世界一安全な国をつくる8つの宣言」（平成20年4月10日 自民党治安対策特別委員会決定）

過去の実績値 ()内は、単年の摘発件数						(暦年)
H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20
19.0件 (18件)	19.2件 (17件)	17.0件 (19件)	15.6件 (9件)	17.0件 (22件)	19.6件 (31件)	20.6件 (22件)



事務事業の概要

主な事務事業の概要

- ① 情報収集・分析体制の強化
管区本部等の情報収集・分析体制の強化を図る。

- ② 内外の関係機関との連携強化
内外の関係機関と情報交換を実施するとともに、合同捜査を実施するなどし、連携の強化を図る。
- ③ 監視取締体制の強化
薬物・銃器密輸事犯に関連する国・地域等からの船舶等に対する監視取締りを実施するとともに、巡視船艇、航空機の装備の充実を図る。
- 予算額：船舶交通安全及海上治安対策費の一部 1 1 4 億円（平成 2 0 年度）
船舶建造費 2 6 9 億円（平成 2 0 年度）

関連する事務事業の概要

該当なし

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 2 0 年の実績値（過去 5 年（平成 1 6 年～平成 2 0 年）の平均値）は 2 0 . 6 件（前年比 1 . 0 件増）となり、過去の実績値から目標年度に目標値を達成できると見込んでいる。これは、情報収集・分析体制の強化等の施策が効果的に機能したものであると分析できる。また、この摘発件数の増加は、目標値（平成 1 8 年以降の 5 年間の平均値が 2 2 件）の達成を期待できるものであることから、指標の進捗状況は順調であるといえる。今後も、上記の施策を継続し摘発件数の増加に努める必要がある。

（事務事業の実施状況）

- ① 情報収集・分析体制の強化
- ・本庁及び各管区に設置された国際刑事課並びに国際組織犯罪対策基地等による情報収集・分析体制の強化を図るとともに、機動的且つ広域的な捜査活動を実施した。
 - ・警備情報システムの活用、高度化を図った。
 - ・管内の実態把握、基礎情報の更新及び新規情報収集のための巡回連絡を実施した。
- 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を図った。
 - ・警察、税関等国内関係取締機関との連携強化を図った。
（合同訓練、合同立入検査、合同捜査、定期的情報交換の実施等連携の強化を推進した。）
- ③ 監視取締体制の強化
- ・薬物・銃器密輸事犯が発生するおそれの高い海域において巡視船艇・航空機を利用した厳重な監視・警戒を実施した。
 - ・各管区国際刑事課等に組織犯罪情報分析官 1 0 名を増員し、情報分析体制を強化した。
 - ・巡視船艇、航空機の装備の充実及び「空き巡視艇ゼロ」を目指した巡視艇の複数クルー制を拡充した。

代表的な摘発事例

- ・シエラレオネ籍貨物船乗組員による大量覚せい剤密輸入事件
平成 2 0 年 1 1 月、門司海上保安部等は、警察、税関、麻薬取締部と合同で、門司港田野浦岸壁に着岸中のシエラレオネ籍貨物船「UNIVERSAL」（1, 1 9 5 トン）に対する捜索差押えを実施し、船内から覚せい剤約 3 0 0 kg（末端価格約 1 8 0 億円）を発見、押収し、同船乗組員 1 2 名全員と荷受人の日本人 2 名を覚せい剤取締法違反で逮捕した。
- ・カンボジア籍貨物船乗組員による大麻所持事件
平成 2 0 年 1 2 月、小樽海上保安部は、警察、税関と合同で、小樽港に着岸したカンボジア籍貨物船「SINARA」（1, 2 2 5 トン）の立入検査を実施中、同船居住区において大麻を発見し、この大麻を所持していたことを認めた二等機関士を大麻取締法違反で逮捕した。

課題の特定と今後の取組の方向性

平成 2 0 年の業績指標の実績値（過去 5 年間の平均値）は 2 0 . 6 件となり、平成 1 7 年以降、最高の値となり実績値のグラフの通り、目標達成に向けた成果を示していることから、A-2 と評価した。

我が国における薬物・銃器の密輸事犯の背後には、国際的な犯罪組織が介在しており、手口も船員が薬物・銃器を居室等の船内又は着衣及び所持品の中に隠匿するなど巧妙化、潜在化し、依然として、摘発が困難な状況が続いている中、この結果は、これまで数年にわたって実施してきた薬物・銃器密輸事犯等摘発のための情報収集・分析体制の強化、警察・税関等をはじめとする国内外関係機関との連携強化、組織犯罪捜査官の増員など監視取締体制の強化といった各種施策が効果的に機能したことによると分析できる。このため、今後も、上記施策を引き続き強力で推進していくことにより、薬物・銃器事犯の摘発実績の向上に努める。

平成 2 1 年度以降における新規の取組みと見直し事項

（平成 2 1 年度）

なし

（平成 2 2 年度以降）

なし

担当課等（担当課長名等）

担当課：海上保安庁警備救難部国際刑事課（課長 石井 昌平）

関係課：海上保安庁警備救難部管理課（課長 鈴木 洋）

業績指標 118

海上及び海上からのテロ活動による被害の発生件数

評価

A-2

目標値：0件（毎年度）
 実績値：0件（平成20年度）
 初期値：0件（平成14年度）

（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

（目標設定の考え方・根拠）

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。

（外部要因）

内外の治安情勢

（他の関係主体）

警察庁、財務省、法務省、防衛省、各地方自治体、海事関係者

（重要政策）

【施政方針】

- ・第162回国会 施政方針演説（平成17年1月21日）
- ・第164回国会 施政方針演説（平成18年1月20日）

【閣議決定】

- ・経済財政運営と構造改革に関する基本方針2005（平成17年6月21日）
- ・経済財政運営と構造改革に関する基本方針2006（平成18年7月7日）
- ・経済財政改革の基本方針2007（平成19年6月19日）
- ・経済財政改革の基本方針2008（平成20年6月27日）

【閣決（重点）】

なし

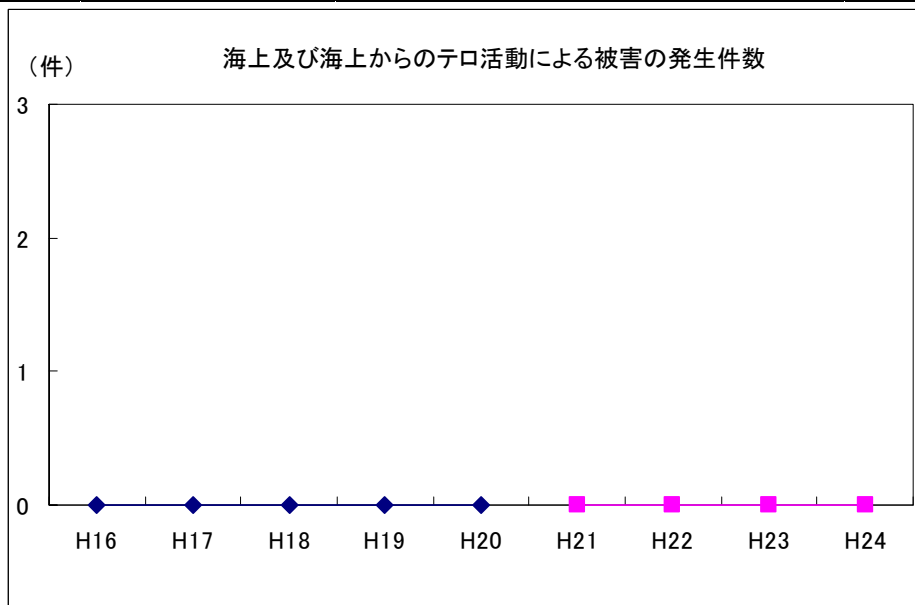
【本部決定】

- ・テロの未然防止に関する行動計画（平成16年12月10日 国際組織犯罪等・国際テロ対策推進本部決定）
- ・犯罪に強い社会の実現のための行動計画2008（平成20年12月22日 犯罪対策閣僚会議決定）

【政府・与党申合】

なし

過去の実績値				(年度)
H16	H17	H18	H19	H20
0件	0件	0件	0件	0件



事務事業の概要

主な事務事業の概要

- 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）に対し巡視船艇・航空機により警備を行う。 予算額：船舶交通安全及海上治安対策費の一部 111億円（平成20年度） 船舶建造費 269億円（平成20年度）

関連する事務事業の概要

該当なし

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20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、進捗状況としては順調であった。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。

（事務事業の実施状況）

① 不審船・テロ対応体制の強化

- ・速力、夜間監視性能、捕捉性能等を向上させた巡視船11隻及び巡視艇16隻並びに夜間監視機能を備えた航空機5機を整備するとともに、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。
- ・東南アジアの海上治安機関の職員を招へいし、海上テロ等に係る情報交換、国際協力の強化を含む海上テロ等の防止のための効果的な対策について議論し、海上セキュリティの向上を図った。
- ・「テロの未然防止に関する行動計画」に基づき、国際船舶・港湾保安法施行規則を改正し（平成19年2月）、船舶保安情報の通報項目に乗員・旅客名簿の事前提出を義務化し、本邦の港に入港する船舶に対する規制を実施した。
- ・国際港湾において、各都道府県警察、入国管理局、税関、港湾管理者等とテロ対策のための合同訓練を実施するとともに、港湾危機管理（担当）官を中心に港湾保安委員会等の枠組みを活用し、関係機関との情報連絡、警戒、検査等の強化についての連携の強化を推進した。また、平成20年10月には、福岡県において警察や消防等の6機関によるテロ対策合同訓練を実施した。

② テロへの警備警戒

- ・警備実施等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・航空機による警備を実施するとともに、海事関係者に対する不審物・不審者への警戒、不審情報の通報の徹底指導を行った。
- ・ゴールデンウィーク期間、夏期、年末年始といった旅客の往来が活発となる期間を重点に、旅客船・フェリーを対象とした警乗及び旅客ターミナルの警戒を行った。
- ・北海道洞爺湖サミット及び関連閣僚会議開催時、「海上保安庁北海道洞爺湖サミット等海上警備対策本部」を設置し、警備を実施した。
- ・「国際航海船舶及び国際港湾施設の保安の確保等に関する法律（国際船舶・港湾保安法）」に基づき、入港する船舶に対する規制を厳格に実施し、平成20年においては、保安措置（船舶に義務付けられた自己警備）が的確に講じられているかを調査する必要があると認めた船舶4,341隻に対して立入検査を実施し、テロが発生するおそれの有無について確認を行った。

（注1）：（拡散に対する安全保障構想）国際社会の平和と安定に対する脅威である大量破壊兵器・ミサイル及びそれらの関連物資の拡散を阻止するために、国際法・各国国内法の範囲内で、参加国が共同してとりうる措置を検討しようとの提案

課題の特定と今後の取組の方向性

平成20年度の業績指標の実績値は0件であった。この結果は、当庁及び関係機関の施策が効果的に機能しているものであり、当庁が実施する巡視船艇・航空機による監視・警戒活動、国際船舶・港湾保安法による入港規制、公安情報の収集分析、不審船・工作船対策、警乗、旅客ターミナル警戒等の活動による成果が現れているものと分析し、A-2と評価した。

海上におけるテロの未然防止に万全を期しているが、依然として全世界的にテロの脅威は存続しており、予断を許さない状況である。

このため、「重点警備対象施設の警備」、「港湾危機管理体制の強化」、「不審船対応能力の整備・拡充」、「国際船舶・港湾保安法に基づく入港規制の厳正な実施」、「国際的なテロ対策への積極的な参画」を海上及び海上からの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21年度以降における新規の取組みと見直し事項

（平成21年度）

なし

（平成22年度以降）

なし

担当課等（担当課長名等）

担当課：海上保安庁警備救難部警備課（課長 長嶋 貞暁）

関係課：海上保安庁警備救難部管理課（課長 鈴木 洋）

業績指標 119

海難及び船舶からの海中転落による死者・行方不明者数

評価

B-2

目標値：220人（平成22年）
 実績値：274人（平成20年）
 初期値：276人（平成17年）

(指標の定義)

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

(目標設定の考え方・根拠)

過去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22年は、死者・行方不明者数が281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等により約60人低減させることとし、平成22年までに死者・行方不明者数を220人以下とすることを目標とする。

(外部要因)

小型船舶の隻数の増減、台風に伴う海難及び外国船の海難による死者・行方不明者数の増減

(他の関係主体)

なし

(重要政策)

【施政方針】

なし

【閣議決定】

なし

【閣決（重点）】

なし

【本部決定】

「第八次交通安全基本計画」（平成18年3月14日 中央交通安全対策会議決定）

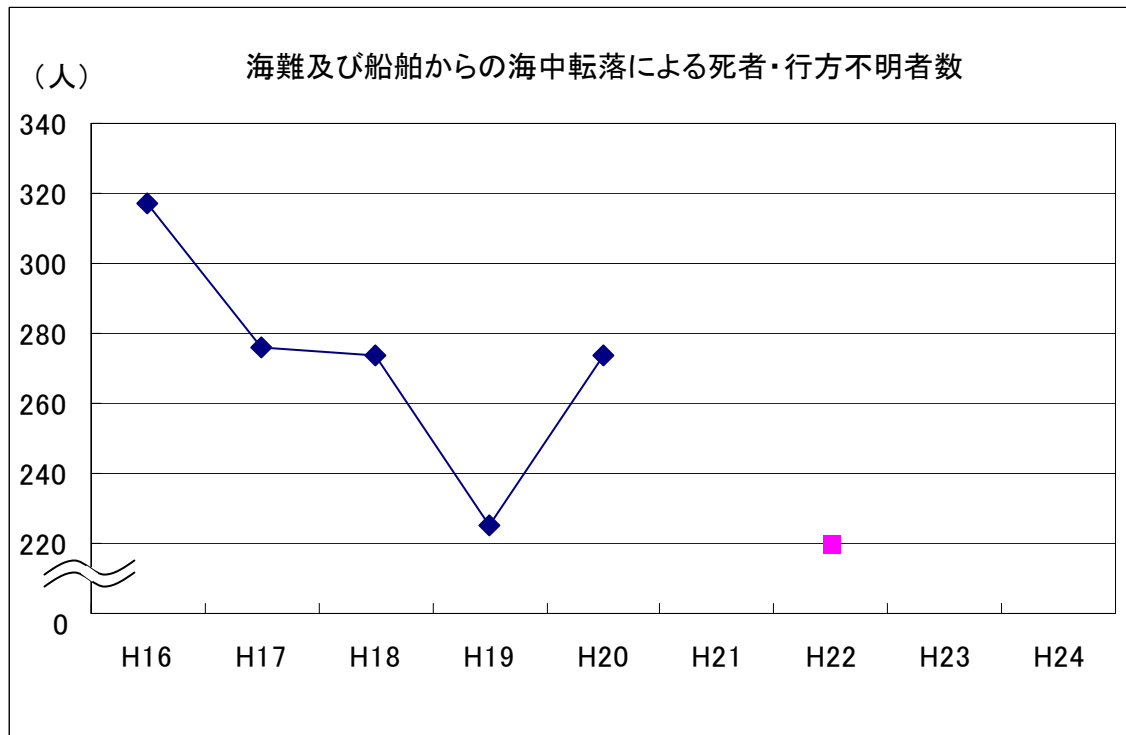
【政府・与党申合】

なし

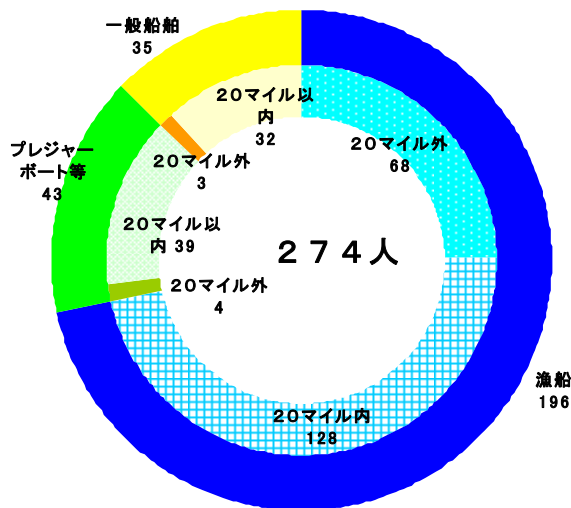
過去の実績値

(暦年)

H16	H17	H18	H19	H20
317人	276人	274人	225人	274人



平成20年における海難及び船舶からの海中転落による死者行方不明者内訳



(注1)

一般船舶：貨物船、タンカー、旅客船、曳船、台船、作業船等

プレジャーボート等：プレジャーボート、遊漁船

事務事業の概要

主な事務事業の概要

- ① 海難情報等の早期入手
 距岸20海里未満で発生した海難及び船舶からの海中転落について発生から2時間以内に情報入手する割合を平成22年までに80%以上となることを目指すために以下の事業を実施。
 ・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
 ・漁業関係者に対する指導
- ② ライフジャケットの着用率の向上
 漁船及びプレジャーボート等（注1）に係るライフジャケットの着用率については、平成22年までに50%以上となることを目指すために以下の事業を実施。
 ・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
 ・ライフジャケット着用義務違反に対する指導・取締
- ③ 救助・救急体制の充実
 沿岸海域における迅速かつ的確な人命救助体制の充実・強化を促進するため、巡視艇の複数クルー制の導入及び機動救難体制の強化等を図る。
 予算額：船舶交通安全及海上治安対策費の一部 111億円（平成20年度）
 船舶建造費 269億円（平成20年度）

関連する事務事業の概要

該当なし

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20年の「海難及び船舶からの海中転落による死者・行方不明者数」の実績値は274人であり、目標の220人は達成できなかった。
- ・実績値274人の内訳を船種別にみると、全体の約7割の196人が漁船によるものであり、平成19年度に比べプレジャーボート等によるものが減少（8人減）する一方、漁船によるものについては大幅に増加（53人増）しており、平成19年の実績値との差（49人増）の大半は漁船によるものである。これは、6月に千葉県沖で発生した巻網漁船転覆事故（死亡・行方不明者17人）など、一度に多数の死者・行方不明者を生じた事故の発生が一因であると考えられる。
- ・2時間以内の情報入手割合は75%であり、平成19年度と同じ結果となった。
- ・船舶からの海中転落者のライフジャケット着用率は、プレジャーボート等が70%で目標を達成しているが、漁船が26%、一般船舶が29%であり、目標を下回っている。なお、船舶からの海中転落者全体のライフジャケット着用率は、48%となっており、平成19年度より4%減少した。

(事務事業の実施状況)

① 海難情報等の早期入手のための事業

- ・「ライフジャケットの常時着用」、「携帯電話等連絡手段の確保」、「緊急通報用電話番号『118番』の有効活用」を基本とする自己救命策確保を推進する各種キャンペーン活動、あらゆる広報媒体を活用した周知・啓発活動を実施した。
- ・漁業従事者・プレジャーボート等乗船者に対する安全指導・啓発活動を実施した。

- ・漁協・マリナー・釣具店等関係団体における自主的啓発活動を推進した。
- ・ボランティア団体との連携を図った。
- ・GMDSS機器（注2）の適正使用の指導・啓発を実施した。

② ライフジャケット着用率向上のための事業

- ・海難情報の早期入手のための事業と同様、あらゆる手法により、自己救命策確保を推進した。
- ・ライフジャケット着用推進モデル漁協・マリナー等を指定した（平成20年指定48箇所、ライフジャケット着用推進モデル漁協・マリナー等は平成20年末現在、全国655箇所となっている）。さらに、都道府県漁協女性部連絡協議会等に対する漁業者のライフジャケット着用推進の働きかけを行い、平成20年12月31日現在、全国11の都道府県で552人の女性着用推進員が誕生し、漁業者自らがライフジャケット着用推進に積極的に実施した。
- ・プレジャーボート等の乗船者に対する着用義務違反に対する指導・取締りを実施した。
- ・1人乗り小型漁船のライフジャケット着用義務範囲拡大を踏まえた着用指導を実施した。

③ 救助・救急体制の充実

- ・ヘリコプターの高速性等を利用した人命救助体制の充実強化を図るため、平成20年度は、美保航空基地に4人の機動救難士を配置した。
- ・携帯電話118番通報、AIS（Automatic Identification System：船舶自動識別装置）情報等を活用した「海上保安業務システム」の整備を行った。
- ・速力・捜索監視能力等の向上を図った巡視船艇・航空機の整備を行った。
- ・隣接国との合同捜索・救助訓練を実施した。
- ・社団法人日本水難救済会、社団法人日本海洋レジャー安全・振興協会等民間海難救助組織との連携を図った。
- ・メディカルコントロール体制（注3）強化のため、海上保安庁メディカルコントロール協議会総会及び小委員会を開催し、救急救命士の現場における活動要領を作成した。
- ・「空き巡視艇ゼロ」を目指し、平成20年度は、29部署の巡視艇に複数クルー制を導入した。

（注2）：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

（注3）：救急救命士が実施する救急救命業務の質を医学的観点から保障する体制

課題の特定と今後の取組の方向性

- ・平成20年の死者・行方不明者は、平成19年より49人増加しており、目標達成に向け順調に推移しているとは言えないことから、B-2とした。
- ・海難情報の早期入手について、2時間以内の情報入手割合は、平成20年においては75%であり、平成19年と同じ結果となった。その要因としては、平成19年には66%だった漁船の2時間以内の情報入手割合が64%と低くなったことが挙げられる。今後この割合を上昇させるには、漁船の2時間以内の入手割合をさらに上昇させ、海難情報の早期入手に努める必要がある。
- ・漁船からの海中転落者のライフジャケット着用率26%は、船舶からの海中転落のライフジャケット着用率48%と比較しても極めて低い状況にあり、また、過去5年の死亡率はライフジャケット着用者が18%、非着用者が53%であり、非着用者の死亡率は着用者の約3倍と高く、ライフジャケットを着用するか否かは海中転落した場合に生死を分ける大きな要因になると言える。以上のことから、漁業従事者のライフジャケット着用率を向上させる必要から、漁業従事者を対象として、より一層の自己救命策確保の指導・啓発の推進が必要であり、水産関係機関・団体等を実施主体として、当事者である漁業従事者及び関係者による自発的なライフジャケット着用推進の働きかけ等を重点的に取り組む必要がある。
- ・海難の約9割が沿岸20海里以内において発生していることから、引き続きヘリコプターと機動救難士等が連携した迅速な海難現場への進出、吊り上げ救助及び救急救命処置を講じながらの搬送が行える体制の拡充等により、沿岸部における救助・救急体制の更なる強化を図る必要がある。

平成21年度以降における新規の取組と見直し事項

（平成21年度）

なし

（平成22年度以降）

なし

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 大久保 安広）

関係課：海上保安庁警備救難部管理課（課長 鈴木 洋）

海事局安全基準課（課長 久保田 秀夫）

海事局海技課（課長 尾形 強嗣）

業績指標 120

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

評価

A-2	目標値：0件（毎年度） 実績値：0件（平成20年度） 初期値：0件（平成14年度）
-----	---

（指標の定義）

ふくそう海域（注）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又は閉塞するおそれがある海難であって、我が国の社会経済活動に甚大な影響を及ぼす海難の発生数

（注）：ふくそう海域：東京湾、伊勢湾、瀬戸内海及び関門港（海上交通安全法又は港則法の適用海域に限る。）

（目標設定の考え方・根拠）

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、毎年度発生数0件を目標とする。

（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

（重要政策）

【施政方針】

なし

【閣議決定】

なし

【閣決（重点）】

社会資本整備重点計画（平成21年3月31日）「第2章及び第5章に記載あり」

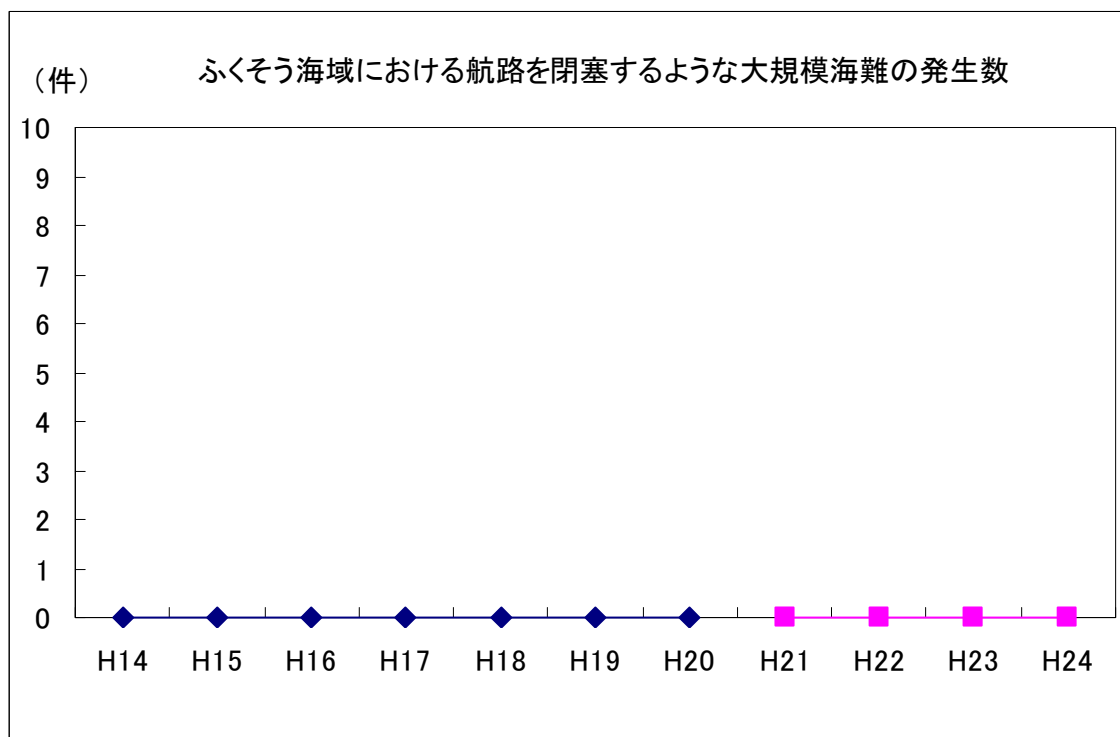
【本部決定】

なし

【政府・与党申合】

なし

過去の実績値						（年度）
H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20
0件	0件	0件	0件	0件	0件	0件



事務事業の概要

主な事務事業の概要

- ① 航路標識の高度化等の整備等 (◎)
予算額：航路標識整備事業費の一部 3.9億円(平成20年度)
 - ・ふくそう海域における視認性、識別性及び誘目性に優れた高機能航路標識等の整備を行う。
 - ・AIS(船舶自動識別装置)を活用した次世代型航行支援システムの整備を行う。
 - ・沿岸域情報提供システム(MICS)の的確な運用を行う。
 - ② 海上交通法令の励行等
 - ・巡視船艇による航法指導等を実施する。
 - ③ 海上交通センター等の的確な運用
 - ・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する。
 - ④ 安全対策の強化に関する検討
 - ・安全対策の強化について交通政策審議会海事分科会において検討を行い、新交通ビジョン(海上交通の安全確保に向けての新たな展開)として答申を得る。
 - ⑤ 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 87億円(平成20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。
 - ⑥ 海難審判の実施
 - ・日々発生する海難について、海難審判を通じて海技従事者に反省を促す。
- (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。

関連する事務事業の概要

該当なし

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

航路標識等の整備による海上交通環境の向上、巡視船艇による航法指導等、海上交通センター等による的確な航行管制及び情報提供を実施したことにより、平成20年度においても大規模海難を未然に防止し、目標を達成した。

(事務事業の実施状況)

- ① 航路標識の高度化等の整備等
 - ・ふくそう海域において視認性、識別性及び誘目性に優れた高機能航路標識等16基を整備した。
 - ・AISを活用した次世代型航行支援システムを四日市及び若松海上保安部に整備した。
 - ・平成20年7月から大阪及び神戸海上保安(監)部において、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。
 - ・沿岸域情報提供システムを運用し、情報提供を的確に実施した。
- ② 海上交通法令の励行等
 - ・巡視船艇による航法指導等を実施した。
- ③ 海上交通センター等の的確な運用
 - ・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。
- ④ 安全対策の強化に関する検討
 - ・AISの活用、海難事例分析等を踏まえた海上交通ルールの見直し、航路標識の高度化など安全対策の強化について交通政策審議会海事分科会において検討を行い、交通政策審議会から新交通ビジョンとして答申を得た。
- ⑤ 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、海上ハイウェイネットワークの構築を推進している。
- ⑥ 海難審判の実施
 - ・日々発生する海難について、海難審判を通じ海技従事者に対して反省を促した。

課題の特定と今後の取組の方向性

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0を維持しており、現在までに実施してきた施策が有効であったと評価できることからA-2と評価した。我が国の経済活動を支える船舶の海難を未然に防ぎ、人命、財産、環境を保護し、国民が安心して生活できる環境を確保していくことは普遍的な社会ニーズである。特に船舶交通が集中するふくそう海域においては、社会経済活動に甚大な影響を及ぼす海難が発生する蓋然性が高い。

したがって、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を中心に当該施策を継続して実施し、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0を維持する。

平成21年度以降における新規の取組みと見直し事項

(平成21年度)

なし

(平成22年度以降)

なし

担当課等 (担当課長名等)

担当課：海上保安庁交通部企画課	(課長 岩崎 俊一)
関係課：港湾局計画課	(課長 高橋 浩二)
海上保安庁交通部安全課	(課長 川崎 勝幸)
計画運用課	(課長 加賀谷 尚之)
整備課	(課長 高橋 敏男)
海難審判所総務課	(課長 宇田川 英寿)