

○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

100	海難及び船舶からの海中転落による死者・行方不明者数
101	海上及び海上からのテロ活動による被害の発生件数
102	薬物・銃器密輸事犯の摘発件数
103	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
104	ふくそう海域における管制船舶の入港までの航行時間の短縮
105	海難の再発防止へ向けた勧告・提言の件数

【評価結果の概要】

（総合的評価）

近年、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、本施策の具体的措置として海難情報等の早期入手のための事業、救助・救急体制の充実、不審船・テロ対応体制の強化、薬物・銃器密輸事犯に関連する情報収集・分析体制の強化、A I Sを活用した次世代型航行支援システムの整備等、主要国際管制航路の整備及び保全、海難の再発防止のため多角的な原因究明の実施と情報分析機能・体制の強化等を実施し、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、今後も目標達成のために、引き続き本施策の実施内容を推進していく必要がある。

（必要性）

本施策を実施してきた結果、海難及び船舶からの海中転落による死者・行方不明者数が減少し、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、海上及び海上からのテロ活動による被害の発生件数が0のまま維持されており、また薬物・銃器密輸事犯の摘発件数及び海難の再発防止に向けた勧告・提言の件数も増加傾向を示していることから、これまでの本施策は有効であるものと評価できる。今後も船舶交通の安全と海上の治安の確保を図っていくために、引き続き本施策を行っていく必要がある。

（有効性）

本政策の具体的措置として、海難情報等の早期入手のための事業、救助・救急体制の充実、不審船・テロ対応体制の強化、薬物・銃器密輸事犯に関連する情報収集・分析体制の強化、A I Sを活用した次世代型航行支援システムの整備等、主要国際管制航路の整備及び保全、海難の再発防止のため多角的な原因究明の実施と情報分析機能・体制の強化等を実施してきており、上記で述べたとおり、施策目標の達成に向けた傾向を示していることから本施策が施策目標達成に有効であると評価できる。

（効率性）

船舶交通の安全及び海上の治安の確保のための各種体制の強化により、より迅速かつ的確な業務対応が可能となっており、本施策が効率的であると評価できる。

（反映の方向性）

各業績指標における平成19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、諸施策を実施していく。ただし、業績指標104については、現時点において、適切な指標の設定も困難であることから、指標を廃止することとするものの、実施施策については、業績指標103を達成するための施策でもあることから、引き続き、実施していく。

業績指標 100

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

A-2

目標値：220人（平成22年）
 実績値：225人（平成19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】

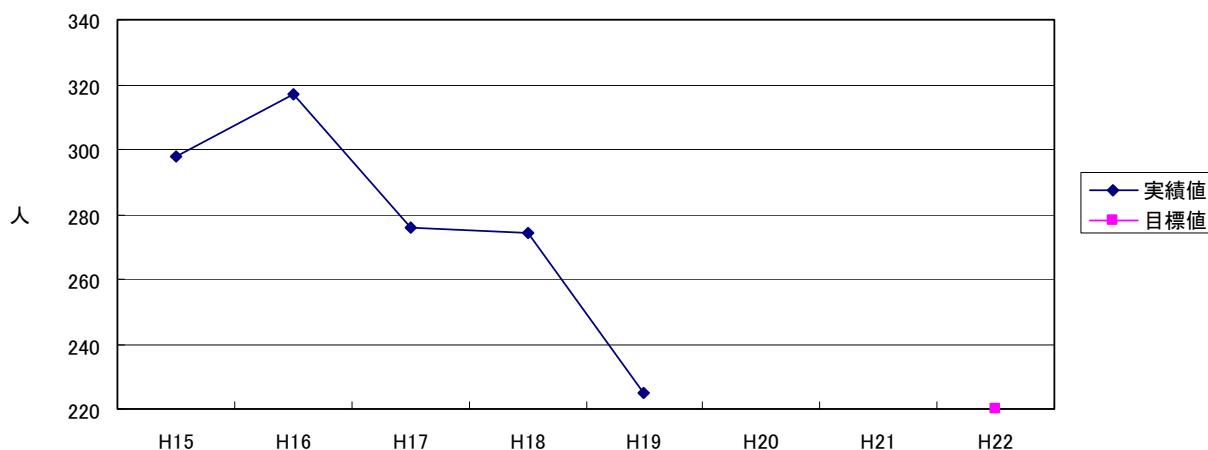
なし

過去の実績値

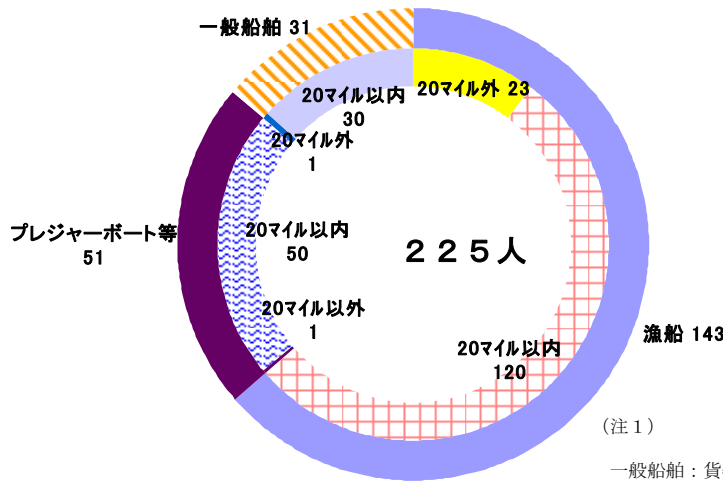
(暦年)

H15	H16	H17	H18	H19
298人	317人	276人	274人	225人

海難及び船舶からの海中転落による死者・行方不明者数



平成19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確か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。

予算額：372億円（平成19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19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225人であり、平成18年と比べ、49人の減少となり、目標に向け順調に推移している。
- ・実績値225人のうち、約6割の143人が漁船海難及び漁船からの海中転落による死者・行方不明者となっているが、平成18年の166人から23人減少しており、全体の死者・行方不明者数減少に大きく貢献している。
- ・2時間以内の情報入手割合は75%であり、平成18年より3%上昇している。
- ・船舶からの海中転落者のライフジャケット着用率は、一般船舶（注1）が55%、プレジャーボート等が66%であったが、漁船については30%であり、低い結果となっている。
 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、52%となっており、平成18年より10%上昇した。

(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・マリーナ・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19年指定39箇所、現在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19年末現在、全国607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った。
- ・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。
（平成20年3月1日～15日の間、水産庁及び国土交通省海事局とともに、漁船関係者のライフジャケット着用推進キャンペーンを実施）

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、関西国際空港海上保安航空基地及び鹿児島航空基地に機動救難士各4名を配置した。
- ・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、CL型巡視艇1隻のみしか配属されていない34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19年の死者・行方不明者は、平成18年より49人減少しており、大幅な減少となり、目標達成に向け順調に推移していることから、A-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75%で、平成18年より3%上昇した。その要因としては、平成18年には57%だった漁船の2時間以内の情報入手割合が、平成19年は66%に上昇したことが挙げられる。一般船舶が約78%、プレジャーボートが約80%で高い割合を保っており、今後もこの割合を維持し、上昇させていくとともに、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。
- ・漁船のライフジャケット着用率は30%であり、平成18年（31%）と比較すると横ばい状態で、未だ低い結果となっている。また、船舶からの海中転落者のうち、ライフジャケット着用者の生存率が91%であるのに対し、非着用者の生存率は62%となっており、ライフジャケットの着用が生存率の向上に寄与しているため、今後も着用率の向上に努める必要がある。
- ・海難の約95%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の高速性を利用した人命救助体制の充実強化を図る必要がある。

平成20年度以降における新規の取組

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 時枝 俊次郎）
 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 秋田 務）
 海事局海技課（課長 楳葉 伸一）

業績指標 101
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（平成19年度以降毎年度） 実績値：0件（平成19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）
- ・第166回国会 施政方針演説（平成19年1月26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 閣議決定）
- ・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 閣議決定）
- ・経済財政改革の基本方針2007（平成19年6月19日 閣議決定）

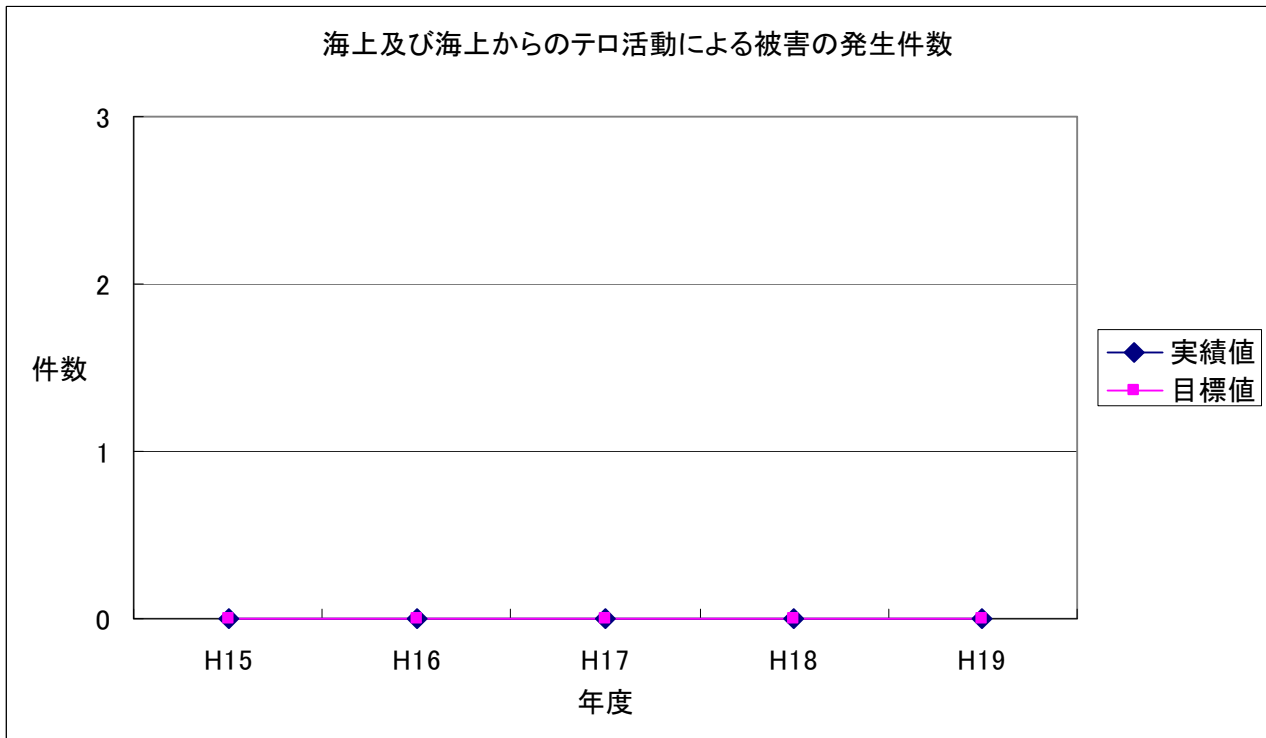
【閣決（重点）】
なし

【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（平成15年12月18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)
H15	H16	H17	H18	H19
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）に対する巡視船艇・航空機による警備を図る。
- 予算額：372億円（平成19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19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2隻及び巡視艇11隻並びに夜間監視機能を備えた航空機4機及び輸送能力に優れた航空機2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19年7月には、門司海上保安部長が港湾危機管理官に新たに任命された。
 - ・不審船対応を主目的とする巡視船を中心に不審船対応能力向上のため各種訓練を実施したほか、海上自衛隊との間でも共同訓練を実施し関係機関との連携を強化した。
 - ・第十一管区海上保安本部警備課に情報調査室を設置し、情報収集体制を強化した。
- 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。
 - ・政府方針に基づく海上阻止訓練への参加等P S I（注1）への取組みを行った。
 - ・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・カー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。

（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19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20年度以降における新規の取組

- ・情報収集体制の充実強化（本庁警備救難部警備情報課の設置）

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 102

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：19.6件（平成15～19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】

- ・第164回国会 施政方針演説（平成18年1月20日）
- ・第166回国会 施政方針演説（平成19年1月26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 閣議決定）
- ・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 閣議決定）
- ・経済財政改革の基本方針2007（平成19年6月19日 閣議決定）

【閣決（重点）】

なし

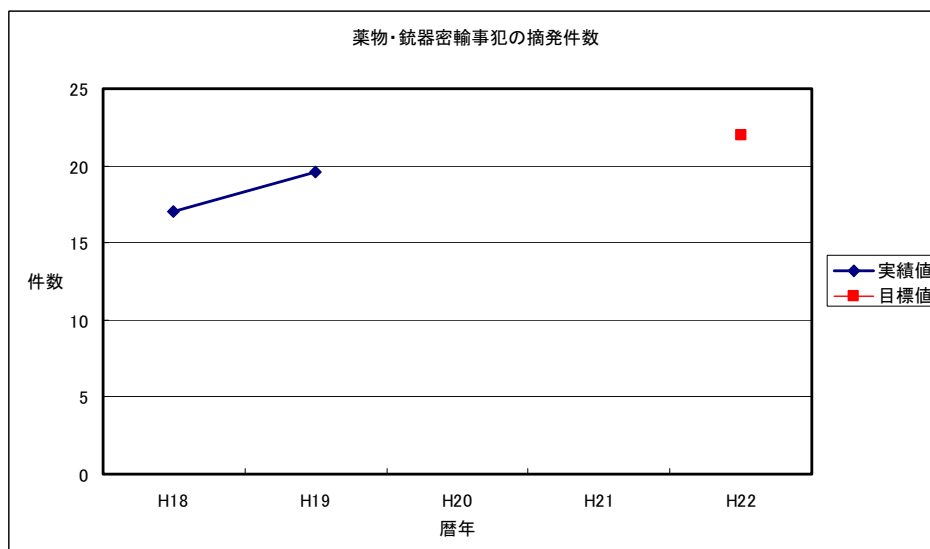
【本部決定等】

- ・「犯罪に強い社会の実現のための行動計画」（平成15年12月18日 犯罪対策閣僚会議決定）
- ・「銃器対策推進要綱」（平成7年12月9日 銃器対策推進本部決定）
- ・「薬物乱用防止新五か年戦略」（平成15年7月29日、平成19年8月3日一部改正 薬物乱用対策推進本部決定）

【政府・与党申合】

なし

過去の実績値 () 内は、単年の摘発件数						(暦年)
H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19
18.0件 (15件)	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)



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・地域等から来航する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 374億円（平成19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19年の実績値（過去5年（平成15年～平成19年）の平均値）は19.6件（前年比2.6件増）となり、平成13年以降、最高の実績値となった。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18年以降の5年間の平均値が22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・分析体制の強化及び機動的且つ広域的な捜査活動の実施
 - ・警備情報システムの活用
 - ・データベース最適化に向けた検討
 - ・管内最新実態の把握、基礎情報の更新及び新規情報収集のための巡回連絡の実施
- 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
（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）
- 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ける巡視船艇・航空機を利用した厳重な監視・警戒の実施
 - ・各管区国際刑事課等に組織犯罪捜査官等25名を増員
 - ・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導入

代表的な摘発事例

- ・カンボジア籍貨物船乗組員による大麻所持事件
平成19年6月、境海上保安部は、税関と合同で、境港に着岸したカンボジア籍貨物船（2,163ト）の立入検査を実施中、同船機関員の居室内において大麻を発見したことから、この機関員を大麻取締法違反で逮捕した。
- ・ロシア籍貨物船乗組員による空気銃不法所持事件
平成19年6月、小樽海上保安部は、警察、税関と合同で、小樽港に入港したロシア籍貨物船（172ト）の立入検査を実施中、同船二等航海士の居室内から空気銃1丁及び金属製弾丸を発見したことから、この二等航海士を銃砲刀剣類所持等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19年の業績指標の実績値（過去5年間の平均値）は19.6件となり、平成13年以降、最高の値となった。また、平成19年単年では過去10年間で最多となる31件の薬物・銃器密輸事犯を摘発しており、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で、過去最多の摘発件数を上げることができた。これは、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に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20年度以降における新規の取組

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 103

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（平成19年度以降毎年度） 実績値：0件（平成19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15年10月10日）「第2章に記載あり」

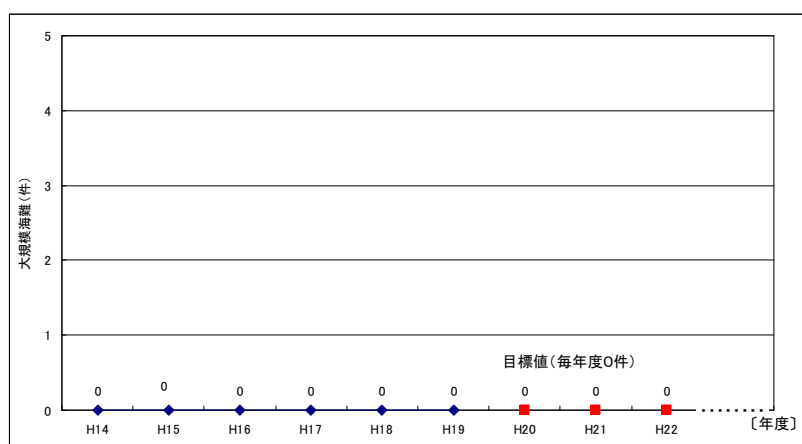
【本部決定】

なし

【政府・与党申合】

なし

過去の実績値						（年度）
H14	H15	H16	H17	H18	H19	
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 A I Sを活用した次世代型航行支援システムの整備等（◎）
 予算額：航路標識整備事業費4.0億円（平成19年度）
 - ・A I S（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
 - ・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
 - ・航行援助システムのI T化（沿岸域情報提供システムの整備）
- ② 海上交通法令の励行等
 - ・巡視船艇による航法指導等の実施

- 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
 - ④ 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 147億円(平成19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。
 - ⑤ 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19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 A I Sを活用した次世代型航行支援システムの整備等
 - ・A I Sを活用した次世代型航行支援システムを大阪及び神戸海上保安(監)部に整備した。
 - ・平成19年7月から千葉、東京及び横浜海上保安部並びに川崎海上保安署において、また、平成19年12月から大阪湾海上交通センターにおいてA I Sを活用した次世代型航行支援システムの運用を開始するとともに、平成19年7月から来島海峡及び関門海峡海上交通センターにおいて、サービスエリアを拡大した。
 - ・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17基を整備した。
 - ・洲埼灯台(千葉県館山市)及び火ノ山下潮流信号所(山口県下関市)にライブカメラを整備し、沿岸域情報提供システム(M I C S)を充実強化した。
 - 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 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。
 - ⑤ 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20年度以降における新規の取組

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 尾 関 良 夫)
関係課：港湾局計画課	(課長 難 波 喬 司)
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 種 章 裕)
高等海難審判庁総務課	(課長 菅 井 雅 昭)

業績指標 104

ふくそう海域における管制船舶の入港までの航行時間の短縮

評価

B-3	目標値：150分（平成14年度に比べ約15%短縮）（東京湾）（平成19年度） 実績値：170分（東京湾）（平成19年度） 初期値：180分（東京湾）（平成14年度）
-----	--

（指標の定義）

ふくそう海域（注）において、海上交通安全法及び港則法に基づく航行管制を受ける船舶の湾口等から入港までの航行時間の短縮の割合

（注）：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適用海域に限る。）

（目標設定の考え方・根拠）

ふくそう海域において、航行管制の円滑化等による湾内ノンストップ航行により、短縮可能な航行時間の割合を目標値とする（東京湾において約15%（30分）の短縮を当面の目標とする）。

（外部要因）

沿岸部の埋め立て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15年10月10日）「第2章に記載あり」

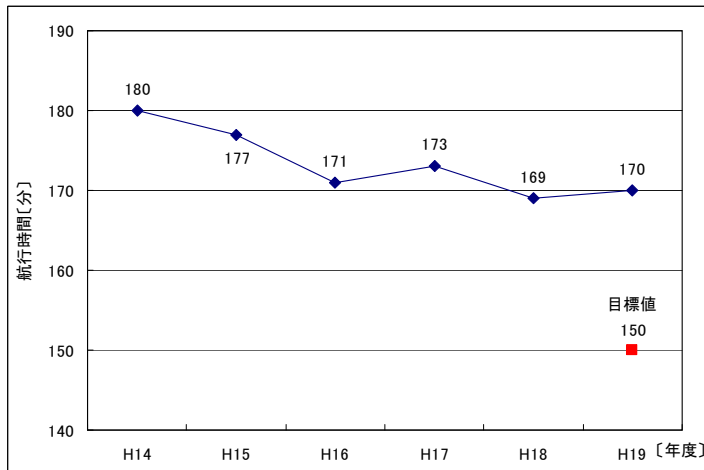
【本部決定】

なし

【政府・与党申合】

なし

過去の実績値						（年度）
H14	H15	H16	H17	H18	H19	
180分	177分	171分	173分	169分	170分	



事務事業の概要

主な事務事業の概要

- ① AISを活用した次世代型航行支援システムの整備等（◎）
 予算額：航路標識整備事業費4.0億円（平成19年度）
 ・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
 ・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
 - ② 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
 - ③ 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 147億円（平成19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。

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19年度の東京湾における管制船舶の東京湾口から東京港までの航行時間は170分で、平成14年度の初期値に比べ10分短縮し、一定の時間短縮が図られたものの、目標年度である平成19年度において目標は未達成となった。

(事務事業の実施状況)

- ① A I Sを活用した次世代型航行支援システムの整備等
 - ・ A I Sを活用した次世代型航行支援システムを大阪及び神戸海上保安(監)部に整備した。
 - ・ 平成19年7月から千葉、東京及び横浜海上保安部並びに川崎海上保安署において、また、平成19年12月から大阪湾海上交通センターにおいてA I Sを活用した次世代型航行支援システムの運用を開始するとともに、平成19年7月から来島海峡及び関門海峡海上交通センターにおいて、サービスエリアを拡大した。
 - ・ ふくそう海域において視認性、識別性及び誘導性に優れた高機能航路標識等17基を整備した。
- ② 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。
- ③ 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。

課題の特定と今後の取組の方向性

業績指標は平成14年度の初期値に比べ10分短縮し、施策効果から一定の時間短縮が図られたものの、目標年度である平成19年度において未達成となった。

本業績指標については、国土交通省政策評価基本計画に基づく政策レビュー「安全性と効率性が両立した船舶交通環境の創出」(平成19年度とりまとめ)において、詳細な分析及び評価を行った結果、概略以下の理由から施策の改善による実績値の向上が見込めないため、B-3と評価した。

また、現時点において、適切な指標の設定も困難であることから、本業績指標を廃止することとする。

なお、本業績指標に係る実施施策は、業績指標103「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」を達成するための施策でもあり引き続き推進していくことから、これらの施策の評価は、今後、業績指標103に係る政策チェックアップにおいて実施することとする。

船舶の運航効率の向上を図るため、A I S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及び海上交通センターの拡充を推進するとともに、海上交通センター等の的確な運用により、効率的な航行管制と航行ルート上における危険な状況からの回避など、運航効率を阻害する要因を排除し、もって、ふくそう海域における航行時間の短縮を目指してきたところ、その施策効果から平成19年度の東京湾における管制船舶の東京湾口から東京港までの航行時間は170分で、平成14年度の初期値に比べ10分(6%)の短縮を図ることができた。

他方、船舶は、一部規制を受ける海域以外では自由航行の原則のもと航行しており、更に海陸一環の物流システムにおいて、積荷等の荷役予定時刻を基準とした航海計画により航行し、航海時間に余裕を持たせ安全面を重視して運航する船舶、あるいは相当の速力で効率面を重視して運航する船舶等、各船の運航管理の事情によってその形態は様々で、水先人の乗下船、バースの空き待ち(先船の出港遅延)など船舶の運航上発生する「時間調整のための行動」が全体の航行時間に影響を与えているが、これを目標設定時に十分考慮していなかったため、目標値が実態面に照らし過大な数値となっており、目標が達成できなかつたものと考えられる。

これらのことから、航行管制や避航措置といった想定していた要素によりロスする時間の割合よりも、それ以外の要素により調整する時間の割合の方が大きく、実績値は目標値をクリアすることはできなかったが、一定の時間短縮が図られていることに鑑みれば評価対象施策は効率面においてもある程度有効であると評価できる。

前述のとおり、船舶の運航形態は、一部規制を受ける海域以外では自由航行の原則と運航管理の事情・都合といった船舶側の裁量に大きく左右され画一的ではないため、その航行時間の短縮率を実施施策の効果のみによって定量的に予測して数値目標とすることは、現実的ではないと考えられる。しかし、現時点においては、これに代わる目標の設定についても困難である。

平成20年度以降における新規の取組

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 尾関 良夫)
関係課：港湾局計画課 (課長 難波 喬司)
海上保安庁交通部計画運用課 (課長 加賀谷 尚之)
整備課 (課長 種 章 裕)

業績指標 105

海難の再発防止へ向けた勧告・提言の件数

評価

B-2	目標値：5.0件（平成19～23年の平均） 実績値：1.8件（平成15～19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）

※※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（注1）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（注2）の件数との合計件数の5年間における平均値

（注1）勧告：海難審判庁による海難審判の結果、海技士、小型船舶操縦士及び水先人以外の者で海難の原因に関係のあるもの（船舶所有者、船舶管理会社、造船会社、外国人等）に対して行われる、海難審判法第4条第3項に基づく勧告

（注2）提言：高等海難審判庁が、その所掌事務の遂行を通じて得られた海難の発生の防止のために講ずべき施策について、海難審判法第63条の2に基づき関係行政機関の長に対して述べる意見

（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）

なし

（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】

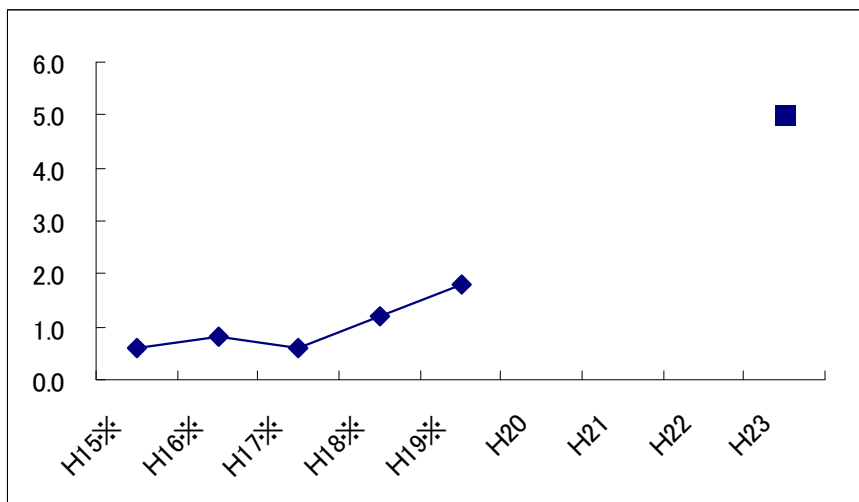
なし

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）

（年）

H15※	H16※	H17※	H18※	H19※
0.6件 (0件)	0.8件 (1件)	0.6件 (0件)	1.2件 (3件)	1.8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15年～19年の5年間における平均値は1.8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年を含む参考値）で平成14～18年の平均値からは0.6件増加し、上昇傾向を示しているものの、目標達成水準には達していない。

(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

平均値の推移が目標達成水準には達していないことからB-2と評価したが、単年での実績値は増加傾向にあり、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。この取組みを継続して推進していくことにより目標の達成は可能であると考えられることから、海難の再発防止に寄与する勧告・提言に向け、引き続き、外部有識者の積極的活用等による原因究明の深度化と各種情報の分析機能・体制の充実を図る。

平成20年度以降における新規の取組

なし

担当課等（担当課長名等）

担当課：高等海難審判庁総務課（課長 菅井 雅昭）