

施策目標個票

(国土交通省24-18)

施策目標	船舶交通の安全と海上の治安を確保する	
施策目標の概要及び達成すべき目標	すべての人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。	
施策目標の評価、達成状況及び今後の方向性	施策目標の評価	「順調である」
	施策目標の達成状況及び今後の方向性	<p>施策目標達成にかかる各業績指標等は順調に推移している。</p> <p>船舶交通の安全については、海域利用個々の意識啓発、海上交通センター等からの船舶への効率的、かつ有効な情報提供、航路標識等の整備による海上交通環境の向上、海難発生時の即応体制確保といった諸施策を着実に実施、推進していく。</p> <p>また、治安の確保については、不安定な国際情勢の中で未だに予断を許さない警備情勢を踏まえ、引き続き、巡視船艇・航空機等による原子力発電所等の臨海部の重要インフラ施設及び旅客ターミナル等の監視・警戒、国際船舶・港湾保安法等に基づく入港規制、公安情報の収集分析、領海警備法に基づく厳正な領海警備等のテロ対策を徹底していく。</p>

		初期値	実績値				評価	目標値	
		14年度	20年度	21年度	22年度	23年度		24年度	毎年度
業績指標	94 海上及び海上からのテロ活動による被害発生件数	0件	0件	0件	0件	0件	A-2	0件	
		年度ごとの目標値	/	-	-	-		-	/
	95 要救助海難の救助率	18~22年の平均	20年度	21年度	22年度	23年度	24年度	A-2	目標値 毎年
		95.2%	95%	94%	96%	95%	96%		95%以上
	96 ふくそう海域における社会的影響が著しい大規模海難の発生数	0件	0件	1件	0件	0件	0件	A-2	目標 毎年度
		年度ごとの目標値	/	-	-	-	-		/
関連指標	関8 航路標識の自立型電源導入率	82%	-	-	-	82%	-	目標 28年度	
		年度ごとの目標値	/	-	-	-		-	/
	86%	-	-	-	-	-	-		

	区分	22年度	23年度	24年度	25年度	26年度要求額
		当初予算(a)	82,599	76,070	79,005	85,573
施策の予算額・執行額等【参考】	補正予算(b)	9,048	39,121	22,590	-	/
	前年度繰越等(c)	3,909	4,910	26,791	-	/
	合計(a+b+c)	95,555	120,100	128,385	85,573	/
	執行額(百万円)	87,624	107,195	/	/	/
	翌年度繰越額(百万円)	4,910	10,057	/	/	/
	不用額(百万円)	3,021	8,190	/	/	/

学識経験を有する者の知見の活用	国土交通省政策評価会(平成25年6月14日)
-----------------	------------------------

担当部局名	海上保安庁	作成責任者名	総務部政務課 (課長 一見 勝之)	政策評価実施時期	平成25年8月
-------	-------	--------	----------------------	----------	---------

業績指標 9 4

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24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）

海上テロをめぐる国際的な情勢は、船舶に対する爆発火災テロや石油ターミナルに対する連続自爆テロが発生するなど依然として厳しい状況にある。

一方我が国沿岸部では、石油備蓄基地、LNG基地、原子力発電所等の重要インフラや旅客ターミナル、海水浴場等の多数集客施設が集中しているなど、ひとたびテロが発生すると非常に大きな被害が生じるおそれがある地域が幾多も存在する。

テロによる被害は、的確な予防措置を講じるとともに万が一発生した場合においても適切に対処することにより、抑止し又は軽減することが可能である。

このため、海上保安庁においては、巡視船艇・航空機による監視・警戒活動、国際船舶・港湾保安法に基づく入港規制、公安情報の収集分析、不審船・工作船対策、警乗（※）、旅客ターミナルの警戒等のテロ対策を徹底することにより、海上テロによる被害を発生させないことを目指す。

※警乗・・・海上保安官が、旅客船等におけるテロ行為等を未然に防止し、旅客及び乗員の安全を確保することなどを目的として旅客船等へ乗船すること。

（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183回国会における安倍内閣総理大臣施政方針演説（平成25年2月28日）
「治安に対する信頼も欠かせません。（中略）平穏な暮らしを脅かす暴力団やテロリストなどへの対策・取組を徹底します。（中略）「世界一安心な国」、「世界一安全な国、日本」を作り上げます。」

【閣議決定】

なし

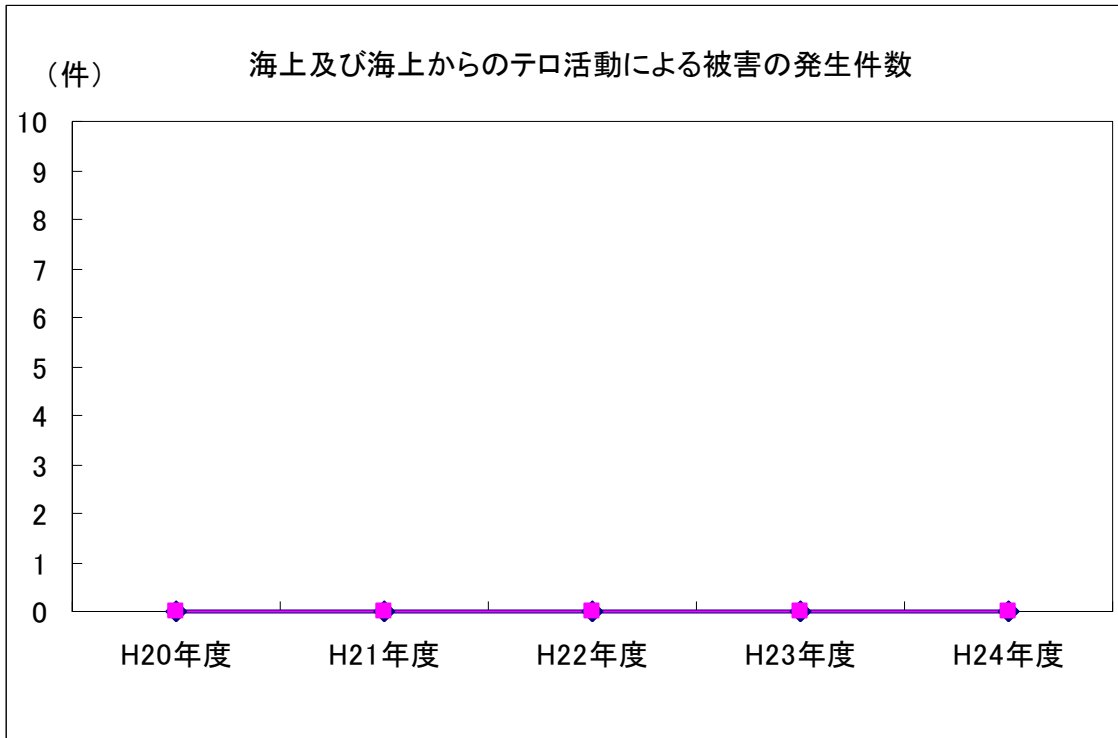
【閣決（重点）】

なし

【その他】

- ・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）
- ・原子力発電所に対するテロの未然防止対策の強化について（平成23年11月14日 国際組織犯罪等・国際テロ対策推進本部決定）

過去の実績値					(年度)
H20	H21	H22	H23	H24	
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テロ対応体制の強化
 - ・巡視船艇・航空機等の充実整備及び効果的な運用
 - ・巡視船艇・航空機職員の技術向上
 - ・関係機関との事案対処に係る連携強化
 - ②情報収集、分析、伝達体制の強化
 - ・緊急通報用電話番号「118番」の効果的な運用
 - ・携帯電話からの118番通報の通報位置情報を活用
 - ・データベースの最適化
 - ・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
 - ③テロへの警備警戒
 - ・臨海部の重要施設（原子力発電所、石油コンビナート等の危険物施設、米軍施設等）を対象にした巡視船艇・航空機による監視・警戒。
- | | |
|------------------------|---------------|
| 予算額：船舶交通安全及び海上治安対策費の一部 | 144億円（平成24年度） |
| 船舶建造費 | 413億円（平成24年度） |

関連する事務事業の概要

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)
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。これはテロの未然防止に係る各種施策が効果的に機能したものと分析できる。

(事務事業の実施状況)

- ①テロ対応体制の強化
 - ・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。
 - ・国際港湾において、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、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などして、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強化を推進した。
 - ・速力、搜索監視能力等の向上を図った巡視船艇・航空機の整備を推進し、効果的な運用を推進した。
 - ・巡視船艇・航空機職員の技術向上を図った。
 - ・個人装備等の充実整備を図った。
 - ・平成23年3月11日に発生した福島第一原子力発電所事故を受け、平成23年11月14日に政府の「国際組織犯罪等・国際テロ対策推進本部」において決定された「原子力発電所等に対するテロ未然防止対策の強化について」の対策の一つとして、放射線防護資器材の拡充整備を図った。

- ・海上自衛隊と原子力発電所に対するテロ対処共同訓練を初の試みとして実施し、事案対処に係る連携を強化した。
- ②情報収集、分析、伝達体制の強化
- ・テロ対応に関する情報収集等のために、緊急通報用電話番号「118番」の効果的な運用を図った。
 - ・携帯電話からの118番通報があった場合には通報位置情報も受信し、海上保安業務情報システムに表示させることにより、情報の効果的な活用を図った。
 - ・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。
 - ・海上防犯活動等の充実強化を推進した。
- ③テロへの警備警戒
- ・臨海部の重要施設（原子力発電所、石油コンビナート等の危険物施設、米軍施設等）に対する海上からのテロに備え、巡視船艇・航空機による監視・警戒を実施するとともに、海事関係者等に対する不審物・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や夏期、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。
 - ・「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」に基づき、船舶保安情報や、保安措置について調査する立入検査等から、テロが発生するおそれの有無について確認を行った。
 - ・「領海等における外国船舶の航行に関する法律」に基づき、我が国領海等において正当な理由なく停留や徘徊等の不審な航行を行っている外国船舶に対し厳正に対応し、領海の安全確保に努めた。

課題の特定と今後の取組みの方向性

業績指標の実績値は0件であった。この結果は、当庁が関係機関と連携しつつ、実施している巡視船艇・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、警乗、旅客ターミナル警戒等の施策が効果的に機能しているものと分析し、「A-2」と評価した。

当庁においては、海上及び海上からのテロの未然防止に万全を期してきているが、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にある。

このため、「臨海部の重要施設等の警備」、「港湾危機管理体制の強化」、「国際船舶・港湾保安法に基づく入港規制の厳正な実施」、「領海等における外国船舶の航行に関する法律に基づく領海警備の厳正な実施」、「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25年度以降における新規の取組みと見直し事項

(平成25年度)

なし

(平成26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 岩本 一夫）

関係課：海上保安庁警備救難部管理課（課長 奥島 高弘）

業績指標 95

要救助海難の救助率

評価

A-2

目標値：95%以上（毎年）
 実績値：96%（平成24年）
 初期値：95.2%（平成18年から平成22年の平均）

（指標の定義）

要救助海難の救助率とは、要救助者に対する救助成功者の割合をいう。

救助率 = (救助された乗船者数 + 救助された海中転落者数) / (自力救助を除く要救助海難の乗船者数 + 自力救助を除く乗船者の海中転落者数)

（目標設定の考え方・根拠）

海難等における死者・行方不明者を減少させるためには、救助率を維持・向上することが重要であることから、救助率95%以上を目標とする。なお、平成23年3月31日に閣議決定された第九次交通安全基本計画において、要救助海難に対する全体の救助率は、今後も95%以上に維持確保とすることが目標に掲げられている。

（外部要因）

気象海象、小型船舶の隻数の増減

（他の関係主体）

各地方自治体、海事関係者、民間海難救助組織

（重要政策）

【施政方針】

なし

【閣議決定】

- ・第9次交通安全基本計画（平成23年3月31日閣議決定）
 「要救助海難に対する全体の救助率は、今後も95%以上に維持確保」

【閣決（重点）】

なし

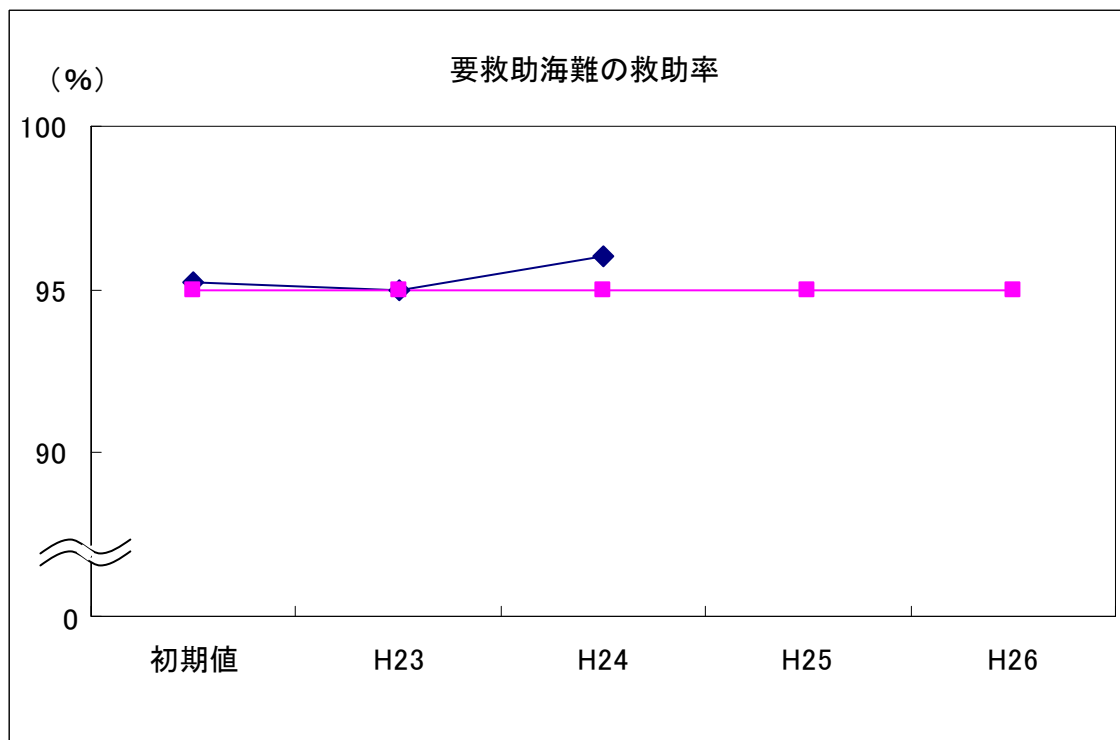
【その他】

なし

過去の実績値

(暦年)

H20	H21	H22	H23	H24
95%	94%	96%	95%	96%



事務事業の概要

主な事務事業の概要

- ① 海難情報の早期入手に向けた取り組みの推進
海難発生から海上保安庁が情報を入手するまでの所要時間を2時間以内とする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、防水バック入り携帯電話等の連絡手段の確保、緊急通報用電話番号「118番」の有効活用）の指導・啓発
 - ・漁業関係者に対する指導
 - ② 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以下の事業を実施
 - ・機動救難体制の強化
 - ・周辺国や関係機関との合同訓練等を実施
 - ・携帯電話からの118番通報の通報位置情報を活用
 - ③ ライフジャケットの着用率の向上
ライフジャケットの着用率の向上を目指すために以下の事業を実施。
 - ・自己救命策確保の指導・啓発
 - ・ライフジャケット着用推進モデル漁協・マリナー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
- 予算額：船舶交通安全及び海上治安対策費の一部 145億円（平成24年度）
船舶建造費 413億円（平成24年度）

関連する事務事業の概要

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24年の「要救助海難の救助率」は96%となり、当庁のほか関係機関と連携した海事関係者等への粘り強い安全指導や当庁救助体制の強化等によって、目標の95%以上を達成することができた。
- ・引き続き本事業を推進していくことで95%以上を達成できるものと思料する。

（事務事業の実施状況）

- ① 海難情報の早期入手に向けた取り組みの推進
 - ・「ライフジャケットの常時着用」、「防水バック入り携帯電話等の連絡手段の確保」、「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。
 - ・海難率の高い漁業従事者・プレジャーボート等乗船者に対する安全指導・啓発活動等を実施した。
 - ・GMDSS機器（注1）の適正使用の指導・啓発を実施した。
- ② 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24年度末現在、函館、仙台、関西空港、美保、福岡、新潟、鹿児島及び那覇の航空基地等の8基地に上席機動救難士（注2）各1名計8名を追加配置した。
 - ・速力・捜索監視能力等の向上を図った巡視船艇・航空機の整備等を行った。
 - ・周辺国等の捜索救助機関の実務者間による協議並びに捜索救助に関する合同訓練及び机上訓練を実施した。
 - ・公益社団法人日本水難救済会、財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）の充実のため、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、救急救命士の救急救命処置等に関する所要の改善を図った。
 - ・携帯電話からの118番通報があった場合には通報位置情報も受信し、海上保安業務情報システムに表示させることにより、情報の効果的な活用を図った。
- ③ ライフジャケット着用率の向上
 - ・「海難情報の早期入手に向けた取り組みの推進」と同様、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。
 - ・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24年末現在、全国698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の推進の働きかけを行い、平成24年末現在、全国28の府県で2571人の女性着用推進員が誕生する等、漁業者自らがライフジャケット着用の推進を図る取り組みを実施した。
 - ・プレジャーボート等の乗船者における着用義務違反に対して指導を実施した。

（注1）：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2）：ヘリコプターからの降下・吊り上げ救助技術、潜水能力、救急救命処置能力を兼ね備えた機動救難士の業務を統括する者

（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証する体制

課題の特定と今後の取組みの方向性

- ・平成24年度においても目標値を達成することができた。
- ・この結果は、当庁が実施している海難情報の早期入手に向けた取り組みの推進、救助、救急体制の充実等の取組が機能した結果であり、現在の事業を継続することが適当であると判断し「A-2」と評価した。
- ・引き続き、本事業を推進していく。

平成25年度以降における新規の取組みと見直し事項

(平成25年度)

なし

(平成26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 星 澄男)

関係課：海上保安庁警備救難部管理課 (課長 奥島 高弘)

業績指標 96

ふくそう海域における社会的影響が著しい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24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、多数の死傷者の発生、我が国の社会経済活動に甚大な影響を及ぼすなどの社会的影響が著しい海難の発生数

（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）

ふくそう海域で過去に発生した大規模海難（平成9年の東京湾でのダイヤモンドグレース号の事故、平成21年の関門海峡でのくらまとCARINA STAR号の事故）の社会的影響の重大性に顧みて、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24年8月31日）「第3章に記載あり」

【その他】

- ・第9次交通安全基本計画（平成23年3月31日）「第2部に記載あり」

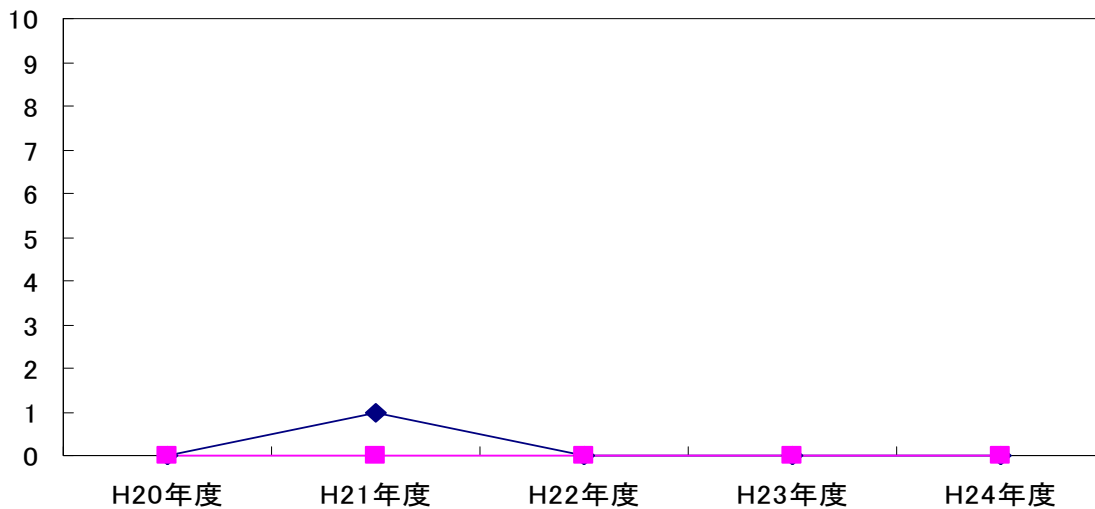
過去の実績値

（年度）

H20	H21	H22	H23	H24
0件	1件	0件	0件	0件

（件）

ふくそう海域における社会的影響が著しい大規模海難の発生数



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 11億円（平成24年度）

- ・新たな情報技術を活用した航行管制・情報提供システムの充実強化を行う。

- ・沿岸域情報提供システム（MICS）の充実強化を行う。
 - ② 海上交通法令の励行
 - ・巡視船艇等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・情報提供の業務を継続して実施する。
 - ・沿岸域情報提供システムによる的確な情報提供の業務を継続して実施する。
 - ④ 安全対策の強化
 - ・港則法施行規則の一部を改正し、海域特性に応じた新たな航法を導入する。
- (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)

航路標識等の整備による海上交通環境の向上、巡視船艇等による航法指導等、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24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
 - ・運用管制官の能力向上に資するため、伊勢湾海上交通センター及び名古屋港海上交通センターに問題事例情報管理装置を整備した。
 - ・平成24年7月から第四～七管区海上保安本部において、電子メールを活用した緊急情報等のメール配信サービスを開始した。
- ② 海上交通法令の励行
 - ・巡視船艇等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を的確に運用するため、「電源の二重化」等に必要な調査等を実施した。
 - ・備讃瀬戸海上交通センターのレーダー不感地帯の解消に向けた整備を実施している。
 - ・関門海峡海上交通センターの国際VHFの二重化整備を実施した。
 - ・訓練卓の整備等を通じて、運用管制官の研修・訓練体制の充実強化を図った。
 - ・海上交通センター等において的確な航行管制・情報提供の業務を継続して実施した。
 - ・沿岸域情報提供システムによる的確な情報提供の業務を継続して実施した。
- ④ 安全対策の強化
 - ・関門港において海域特性に応じた新たな航法を導入した。(港則法施行規則の一部を改正(平成24年5月1日施行))

課題の特定と今後の取組みの方向性

平成24年度においても、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は0件であり目標を達成できた。この結果は、施策が有効であったと評価できるものであり、現在の施策を継続することが適当であることから「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社会的影響が著しい大規模海難の発生数0を目指す。

平成25年度以降における新規の取組みと見直し事項

(平成25年度)

なし

(平成26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 野澤 和行)
 関係課：海上保安庁交通部安全課 (課長 住本 靖)
 計画運用課 (課長 渡邊 晃久)
 整備課 (課長 五十嵐 耕)

関連指標 8**航路標識の自立型電源導入率****実績値等**

目標値：86%（平成28年度）
 実績値：84%（平成24年度）
 初期値：82%（平成23年度）

（指標の定義）

航路標識のうち、電源として太陽光発電等を導入している標識数

（目標設定の考え方・根拠）

航路標識要電源に停電の影響を受けない太陽光発電等を導入する割合

【社会資本整備重点計画第3章災害時の緊急輸送のバックアップ機能強化や円滑な交通確保に関する指標】

（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）】

・社会資本整備重点計画（平成24年8月31日）「第3章に記載あり」

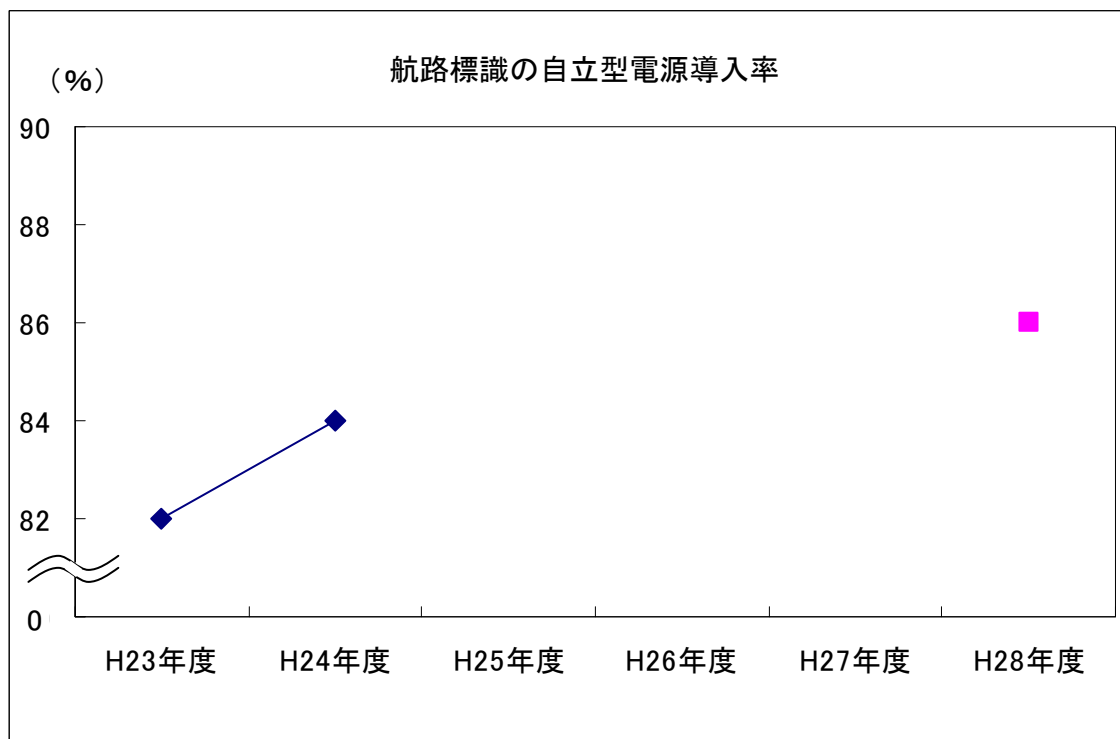
【その他】

なし

過去の実績値

（年度）

H23	H24			
82%	84%			

**事務事業の概要****主な事務事業の概要**

地震発生後、船舶の安全で円滑な交通を確保するための対策としての航路標識の耐震化及び太陽光発電による自立型電源化を図ることで、災害時における緊急輸送のバックアップ機能を強化するとともに、円滑な交通を確保する。
 予算額：航路標識の防災対策（自立電源化）5.7億円（平成24年度）

関連する事務事業の概要

航路標識の省エネ・エコロジー化を行う。

達成状況等

目標の達成状況等

(目標の達成状況)

目標は平成24年度に82.48%のところ、最新の実績値(平成24年度)は84.49%である。

(事務事業の実施状況)

- ・135基の航路標識の電源をクリーンエネルギー化
- ・156基の航路標識の光源をLED化

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 野澤 和行)
関係課：海上保安庁交通部計画運用課 (課長 渡邊 晃久)
整備課 (課長 五十嵐 耕)