

# 海上保安庁の主な政策課題について

平成22年4月

**海上保安庁**  
***JAPAN COAST GUARD***

1. 海上保安庁の概要

○我が国の管轄海域の拡大	1
○海上保安庁の業務	2
○組織（中央及び地方の機構）	3
○管区本部等の配置	4
○勢力、予算	5
○所管法律	6

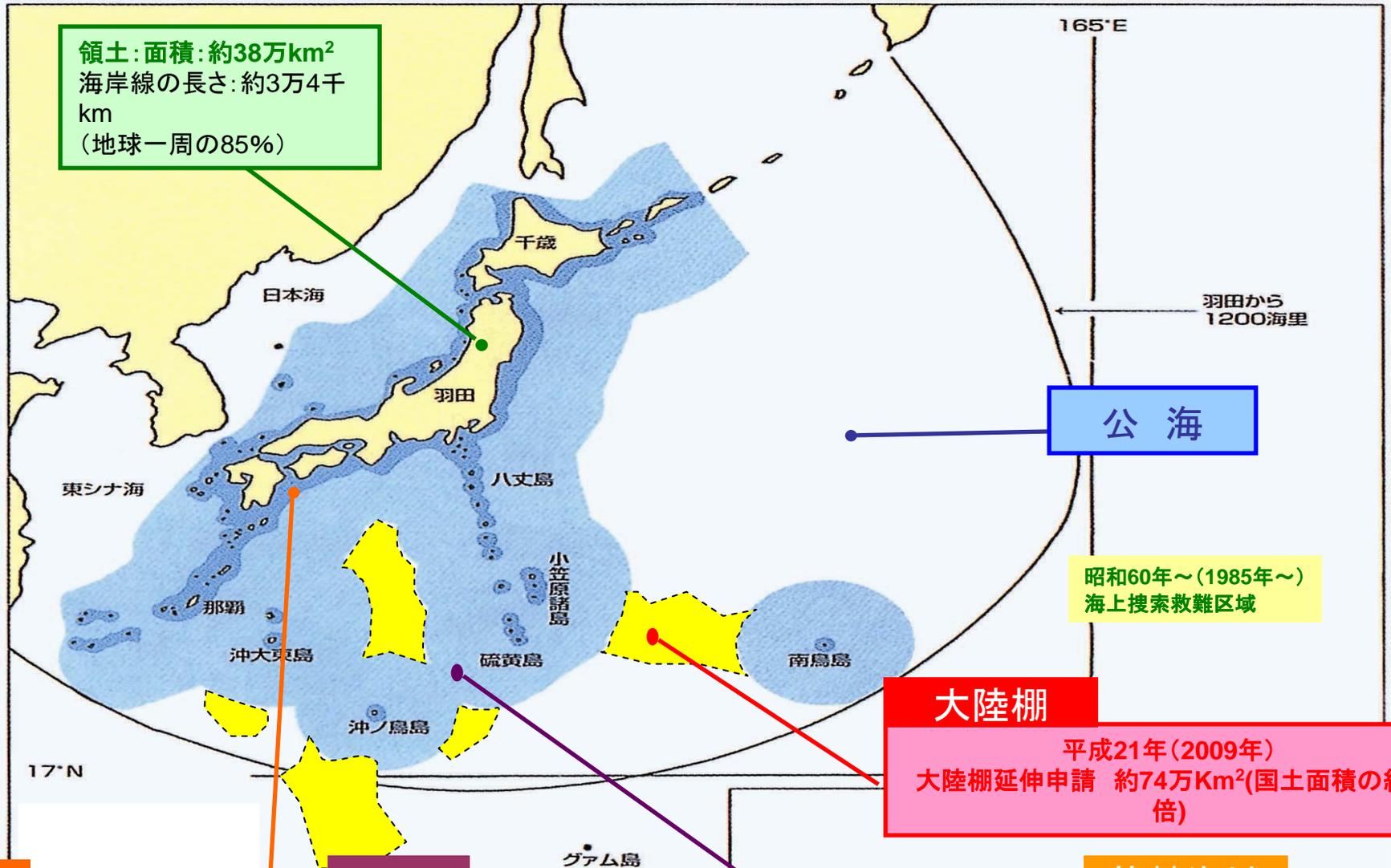
2. 海上保安庁の主な政策課題

○海上保安体制の強化	
・巡視船艇・航空機の緊急整備	7
・「しきしま」級巡視船の整備	8
・巡視艇の複数クルー制拡充	9
○不審船・工作船への対応	10
○北朝鮮貨物検査特措法について	11
○尖閣諸島周辺海域における警備	12
○海上保安庁の海賊対策	13
○薬物・銃器密輸入、不法出入国事犯への対応	14
○潜水士・機動救難士・特殊救難隊の業務	15
○海洋汚染や海上災害への対応	19
○大陸棚限界画定に向けた取り組み	20
○海洋基本計画に基づく海洋調査の推進	21
○海洋情報の管理・提供体制の整備	22
○船舶自動識別装置（AIS）の概要	23
○安全・安心で効率的な海上交通の実現	24
○航路標識の省エネ・エコロジー化	25
○関係国との連携・協力	26

# 1. 海上保安庁の概要

# 我が国の管轄海域の拡大

領土:面積:約38万km<sup>2</sup>  
海岸線の長さ:約3万4千km  
(地球一周の85%)



昭和60年～(1985年～)  
海上搜索救難区域

**大陸棚**  
平成21年(2009年)  
大陸棚延伸申請 約74万Km<sup>2</sup>(国土面積の約2倍)

**領海**  
昭和52年(1977年)～  
12海里:約43万km<sup>2</sup>

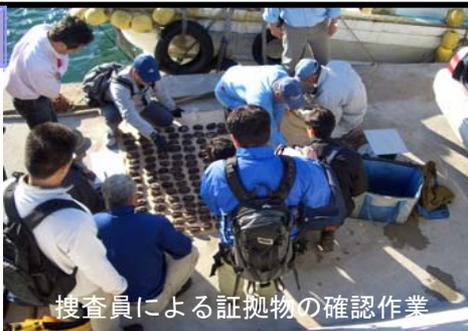
**EEZ**  
昭和52年～ 200海里漁業水域  
↓  
平成 8年～ 排他的経済水域(EEZ)(12～200海里)  
面積:約405万km<sup>2</sup>  
天然資源、海洋調査、海洋環境保護、海洋構築物に関し権利を有する

**管轄海域**  
約447万km<sup>2</sup>  
(領土の12倍)  
(世界第6位の広さ)

# 海上保安庁の業務

## 治安の確保

- 国内密漁対策
- 密輸・密航対策
- テロ対策
- 海賊対策
- 海上紛争の警備



捜査員による証拠物の確認作業

## 海上防災

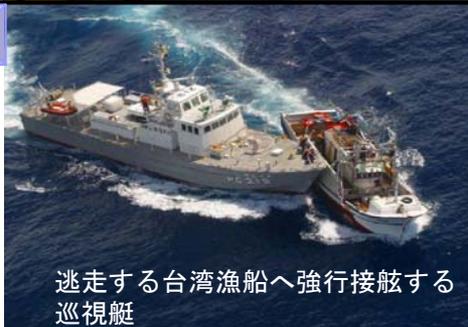
- 大規模な油・有害危険物質の排出事故災害対策
- 地震津波等の自然災害対策



危険物積載船舶の火災事故に対応する巡視艇

## 国境警備

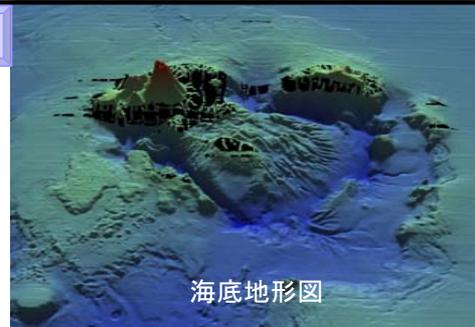
- 尖閣諸島、竹島、北方四島周辺海域における監視・警戒
- 海洋権益の保全
- 不審船・工作船への対応
- 外国漁船違法操業対策



逃走する台湾漁船へ強行接舷する巡視艇

## 海洋調査

- 海図の作成
- 海底地形調査、地震火山調査、海流観測等
- 海洋情報の提供



海底地形図

## 海難救助

- 海難への即応体制
- マリンレジャーの安全推進
- 海難情報の収集・分析体制



吊り上げ救助

## 海上交通の安全確保

- 港内・ふくそう海域（東京湾等）等の安全対策
- 航路標識（灯台、電波標識等）の管理



海上交通センター

## 海洋環境の保全

- 海洋環境保全のための指導・啓発活動
- 海上環境事犯の摘発



海上浮流油を採取する巡視艇

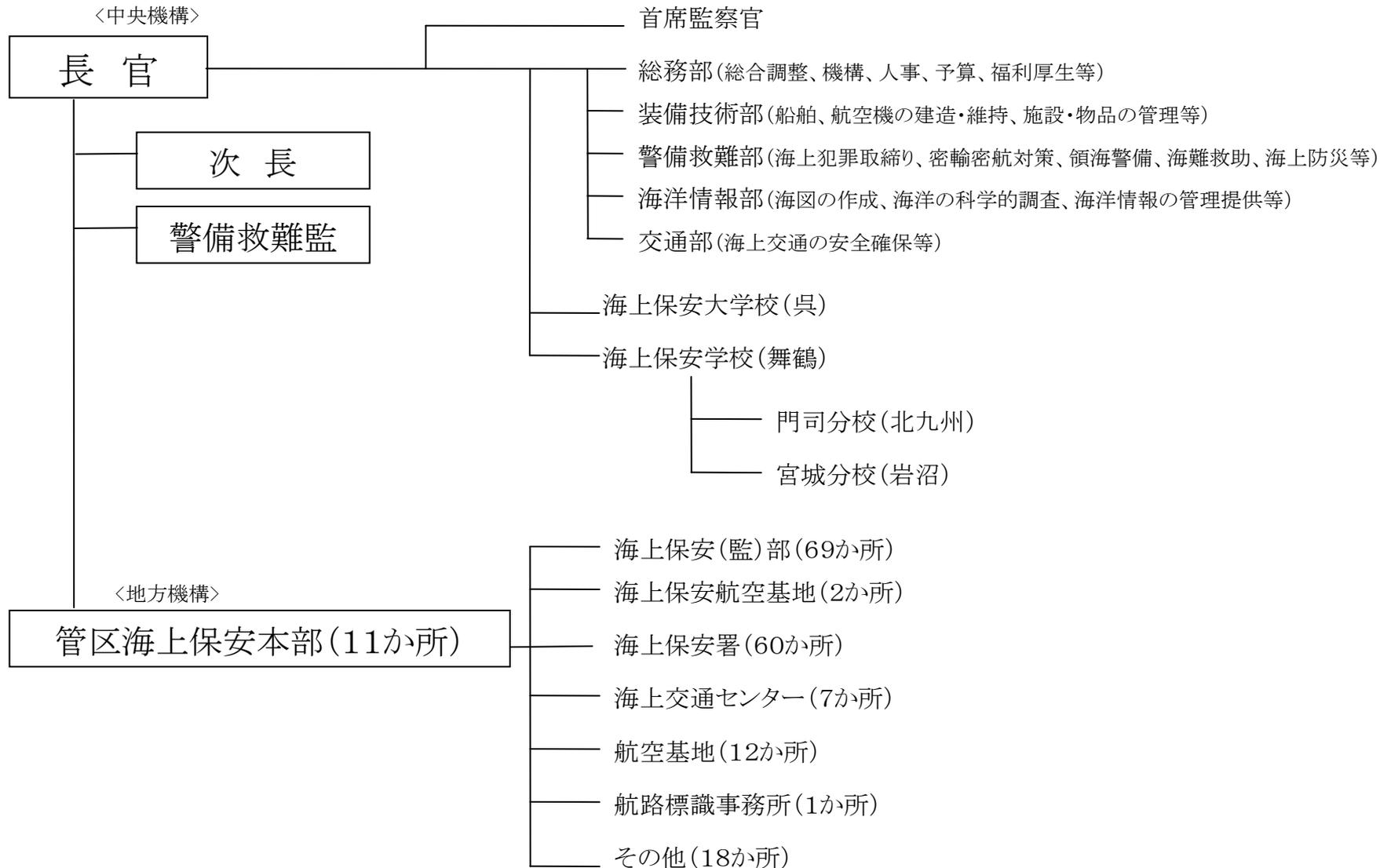
## 国際連携協力

- 海外関係機関との連携協力



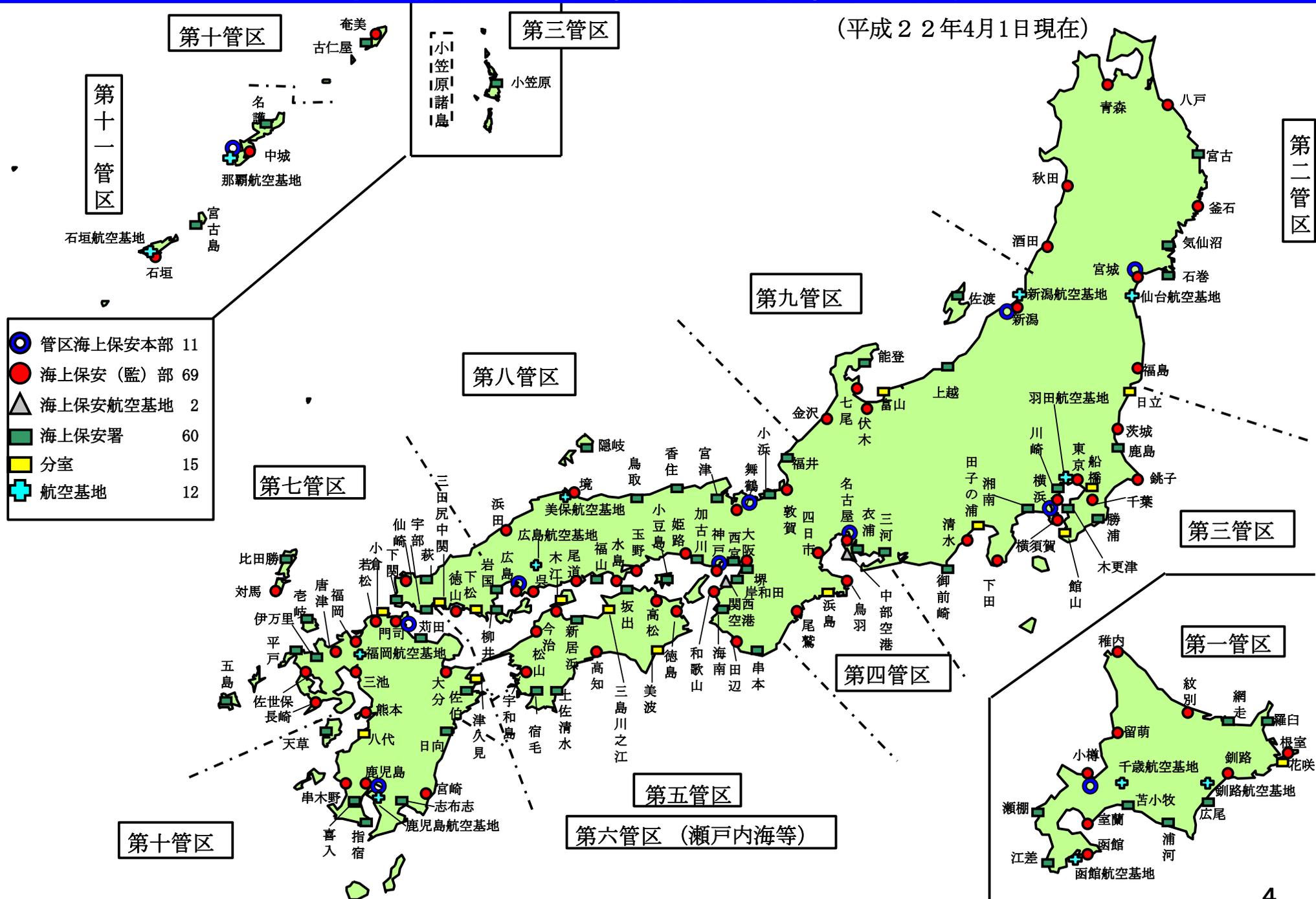
近隣諸国との連携協力  
(アジア海上保安機関長官級会合)

# 海上保安庁の組織(中央及び地方の機構)



# 海上保安庁の組織(管区本部等の配置)

(平成22年4月1日現在)



● (Blue circle)	管区海上保安本部	11
● (Red circle)	海上保安(監)部	69
△ (Green triangle)	海上保安航空基地	2
■ (Green square)	海上保安署	60
■ (Yellow square)	分室	15
✚ (Blue cross)	航空基地	12

# 海上保安庁の勢力・予算

## 勢力

○ **船艇** . . . . . **457 隻**

(平成22年4月1日現在)

内訳	警備救難業務用船	421隻
	海洋情報業務用船	13隻
	航路標識業務用船	20隻
	実習船	3隻



○ **航空機** . . . . . **73 機**

(平成22年4月1日現在)

内訳	飛行機	27機
	ヘリコプター	46機



巡視船 PL67 あまぎ



巡視艇 PC106 むらくも



LAJ501 うみわし2号



MH686 うみたか

## 航路標識

○ **航路標識** . . . . . **5,381 基**

(平成22年4月1日現在)

内訳	光波標識	5,278基
	電波標識	58基
	その他の標識	45基



沖縄県 残波岬灯台

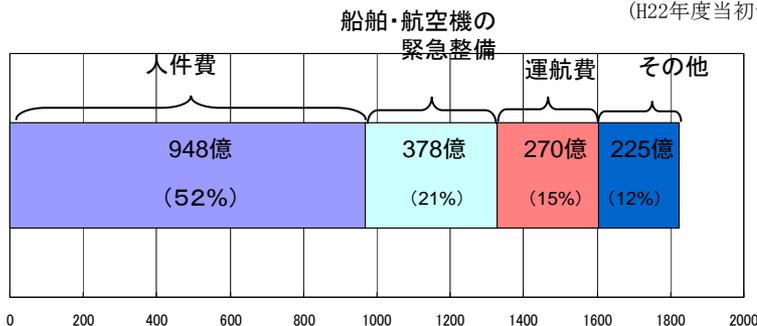


長崎県 女島灯台

## 予算及び定員

○ **予算** . . . . . **1,821 億円**

(H22年度当初予算)



○ **定員** . . . . . **12,636 名**

(H22年度末)

## 【設置根拠】

海上保安庁法（昭和23年法律第28号）

## 【警備救難】

領海等における外国船舶の航行に関する法律（平成20年法律第64号）

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（平成16年法律第31号）

海賊行為の処罰及び海賊行為への対処に関する法律（平成21年法律第55号）

水難救護法（明治32年法律第95号）

海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律（昭和45年法律第136号）

## 【海洋情報】

水路業務法（昭和25年法律第102号）

## 【海上交通】

航路標識法（昭和24年法律第99号）

海上衝突予防法（昭和52年法律第62号）

海上交通安全法（昭和47年法律第115号）

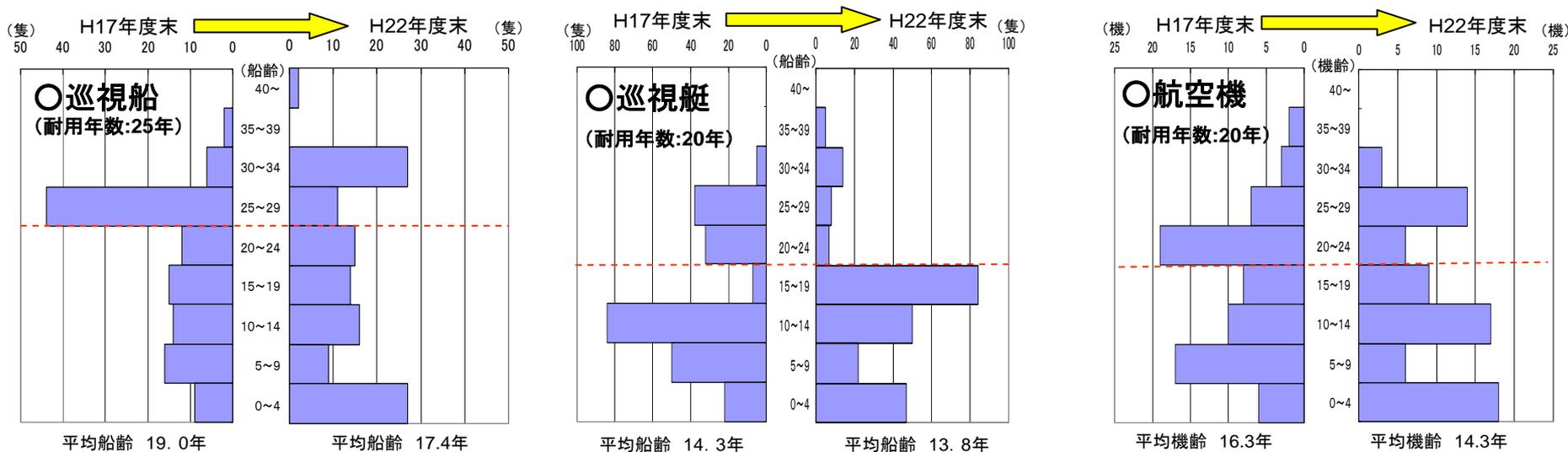
港則法（昭和23年法律第174号）

## 2. 海上保安庁の主な政策課題

# 海上保安体制の強化／巡視船艇・航空機の緊急整備

- ・昭和50年代に集中的に整備され老朽・旧式化した巡視船艇(約120隻)・航空機(約30機)の緊急代替整備を推進。
- ・緊急整備対象としたもの以外にも、長期使用しているもの、及び順次耐用年数を超過するものがあり、これらの着実な代替整備が必要。

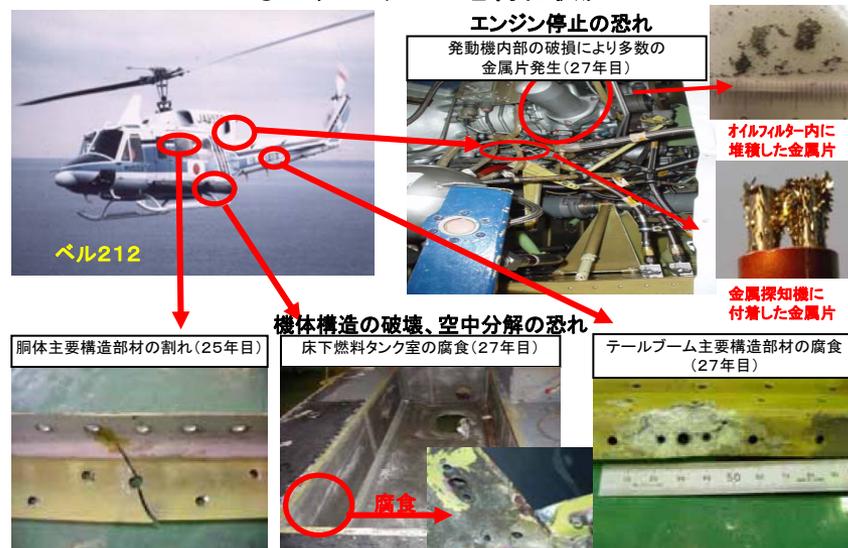
## ★巡視船艇・航空機の船齢・機齢の推移(H17年度末(緊急整備開始時)とH22年度末との比較)



### ◎巡視船の老朽化状況



### ◎ヘリコプターの老朽化状況



# 海上保安体制の強化／「しきしま」級巡視船の整備

## 遠方海域・重大事案への対応体制の強化

### 国内MOX輸送警備

- ・平成27年6月～ 再処理工場(六ヶ所村)から国内対象原発への輸送開始見込み
- ・条約上求められる防護措置は最も厳格



⇒ 被害制御等高い警備能力を有する巡視船による長期継続的な警戒が必要

※MOX:ウランウム・プルトニウム混合酸化物燃料

### 尖閣諸島等における海洋権益の保全

- ・中国・台湾公船の領海侵入、徘徊・漂流事案発生
- ・周辺諸国における海洋権益保護に向けた体制強化の動向



停留、徘徊した中国公船

⇒ 広域監視・プレゼンス強化により、不測の事態発生を抑止する必要

### 大陸棚延伸にともなう管轄海域の拡大

- ・広大な排他的経済水域等にエネルギー資源等が賦存
- ・国土面積の2倍相当の大陸棚延伸を申請中



大陸棚延伸

⇒ 従来以上に広域的なしきしま級監視体制を構築する必要

### 遠方事案への対応

- ・当庁は海賊対策の第一義的機関
- ・今後も遠方海域において海賊被害等が発生する場合は、対応が必要



⇒ 被害制御等高い警備能力を有する巡視船による長期継続的な警戒が必要

**遠方事案に最低1隻を継続的に派遣でき、我が国周辺海域で重大事案が同時発生した場合にも対応できる体制とするには、被害制御・長期行動能力等を備えた巡視船しきしま級3隻体制(現有1隻)とする必要がある。**

**緊急代替整備と並行してヘリ2機搭載型「しきしま級巡視船」12隻が必要**

1隻あたり約320億円(船体:約230億円、ヘリ(2機分):約90億円)  
22年度52億円(1隻230億円(搭載ヘリコプターを除く) 4ヵ年国庫債務負担行為の初年度分)

## しきしま級巡視船の主な特徴

乗組員数  
約80~100名



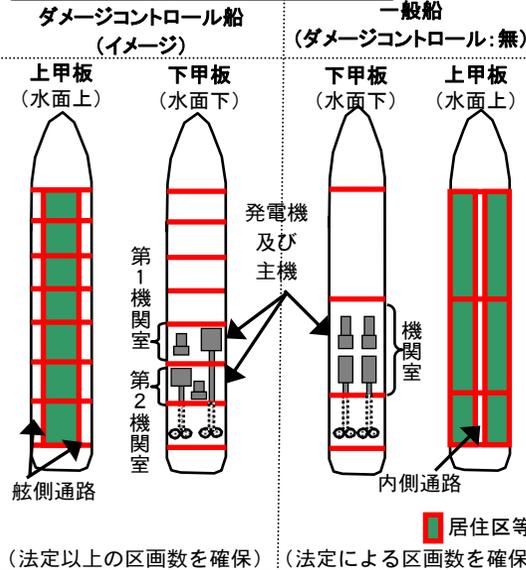
### 主要目

全長 約150.0メートル  
幅 約17.0メートル  
深さ 約10.0メートル  
総トン数 約6500トン

### 主な特徴

- ・被害制御能力  
区画の細分化、重要機器の分散配置等により被害を限定することで、業務継続が可能
- ・強力な制圧力  
前後部に機関砲を装備することで全方位に対処可能、かつ遠距離からも正確な射撃が可能
- ・長期行動能力  
約2ヶ月程度、無寄港で連続行動が可能
- ・大型のヘリ2機搭載  
赤外線捜索監視装置、捜索用レーダーの搭載により、夜間監視・広域監視が可能。積載重量に余裕があるため、人員・資機材の輸送能力が高い

### 被害制御(ダメージコントロール)について



# 海上保安体制の強化／巡視艇の複数クルー制拡充

～ 「空き巡視艇ゼロ」を目指して～

乗組員の執務時間外の事件・事故に対する初動の遅れの解消

迅速な海難対応



容疑船の継続的動静監視等、長時間に及ぶ事案に適切に対応

監視・警戒体制の強化

密漁等の取締強化

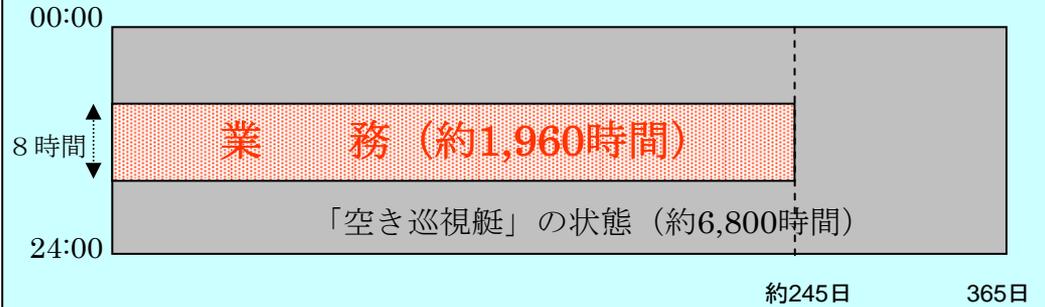


拡充された巡視艇乗組員の勢力を活用し、外国船の立入検査、密漁・不法投棄の取締り等を強化

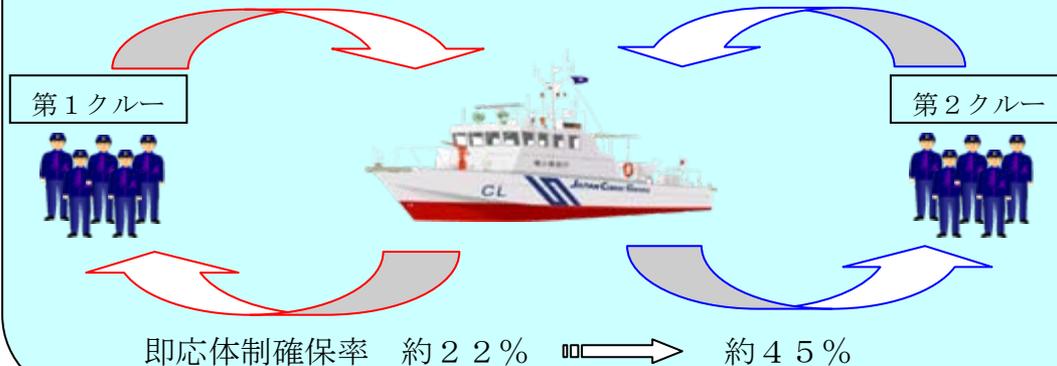
徹底した立入検査



巡視艇（1クルー）の現状



巡視艇の複数クルー化の概念図



複数クルー制拡充実績

- ◇ 19年度 170名増員 34部署
- ◇ 20年度 171名増員 29部署
- ◇ 21年度 160名増員 25部署
- ◇ 22年度 55名増員 11部署

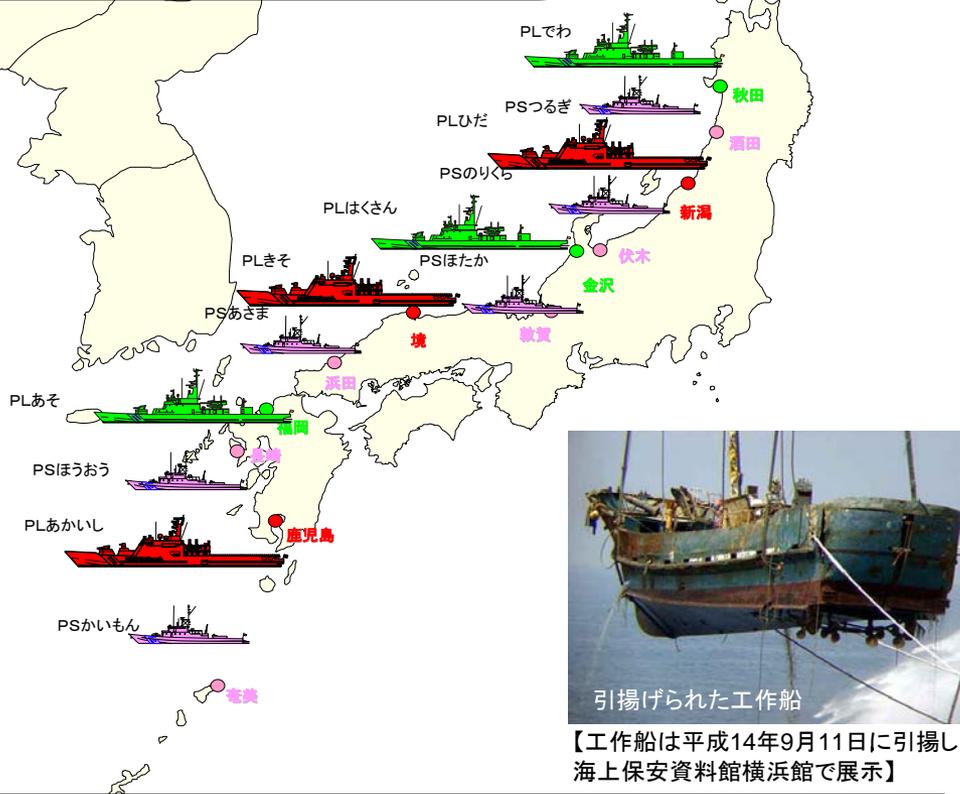
※CL巡視艇 170隻中85隻2クルー化 (50.0%)

※PC巡視艇 63隻中13隻2クルー化 (20.6%)

# 不審船・工作船への対応

## 不審船対応巡視船の配備状況

-  ● 2,000トン型巡視船  
(ヘリ甲板付高速高機能) 3隻
-  ● 1,000トン型巡視船  
(高速高機能) 3隻
-  ● 高速特殊警備船 6隻
- 合計 12隻



引揚げられた工作船  
【工作船は平成14年9月11日に引揚し、海上保安資料館横浜館で展示】

平成19年度末までに不審船・工作船への対応を主目的とした高速化・高機能化・防弾性を強化した巡視船12隻の配備を完了。

## 過去の不審船事例

- ✓ 平成13年12月の九州南西海域における工作船1隻を含め海上保安庁がこれまで確認した不審船・工作船は、21隻
- ✓ 平成11年3月23日(石川県能登半島沖)  
石川県能登半島沖約60km及び80kmにて漁船型の不審船2隻を発見、停船命令及び威嚇射撃を実施するも逃走
- ✓ 平成13年12月22日(九州南西海域における工作船事件)  
鹿児島県奄美大島沖約230kmの海域にて工作船1隻を発見、威嚇射撃(船体への威嚇射撃を含む)を実施するも停船せず、巡視船に対し小銃等による射撃を行ったため正当防衛射撃を実施。その後、工作船は、自爆・自沈した。

## 不審船対応を主目的とする巡視船

### 2,000トン型巡視船(ヘリ甲板付高速高機能)



- 総トン数 1,800トン
- 長さ×幅×深さ 95×13×6(m)
- 速力 30ノット以上(時速56km以上)
- 装備 40ミリ機関砲(FCS)  
20ミリ機関砲(RFS)  
赤外線搜索監視装置

### 1,000トン型巡視船(高速高機能)



- 総トン数 770トン
- 長さ×幅×深さ 79×10×6(m)
- 速力 30ノット以上(時速約56km以上)
- 装備 40ミリ機関砲(FCS)  
赤外線搜索監視装置

### 高速特殊警備船



- 総トン数 220トン
- 長さ×幅×深さ 50×8×4(m)
- 速力 40ノット以上(時速74km以上)
- 装備 20ミリ機関砲(RFS)  
赤外線搜索監視装置

# 貨物検査特別措置法案

## 1. 経緯(北朝鮮の脅威)

平成18年(2006年)

- 7月5日 ミサイル発射
- 10月9日 核実験の実施を発表

平成21年(2009年)

- 4月5日 ミサイル発射
- 5月25日 核実験の実施

## 2. 関連安保理決議等

平成18年(2006年)

- 7月15日 安保理決議1695
- 10月14日 安保理決議1718

平成21年(2009年)

- 4月13日 安保理議長声明
- 6月12日 安保理決議1874

## 国会審議の経緯

平成21年

- 7月7日 北朝鮮特定貨物の検査等に関する特別措置法(案)を閣議決定
- 21日 衆議院解散に伴い廃案

- 10月30日 国連安全保障理事会決議第千八百七十四号等を踏まえ我が国が実施する貨物検査等に関する特別措置法(案)を閣議決定

12月4日 国会閉会(継続審議)

## 貨物検査特措法案

これにより、安保理決議1874の要請・決定事項に関する措置が可能に。

安保理決議1874は、

- (1) 自国の領域における貨物検査
- (2) 公海上での船舶検査
- (3) 検査への協力、回航指示
- (4) 禁止品目の押収・処分等について要請または決定している。

《税関》



輸入品検査風景



航空貨物

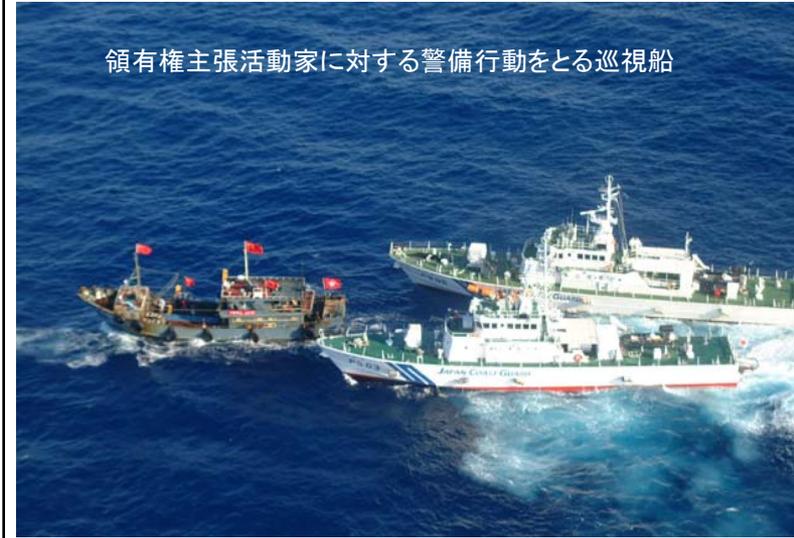
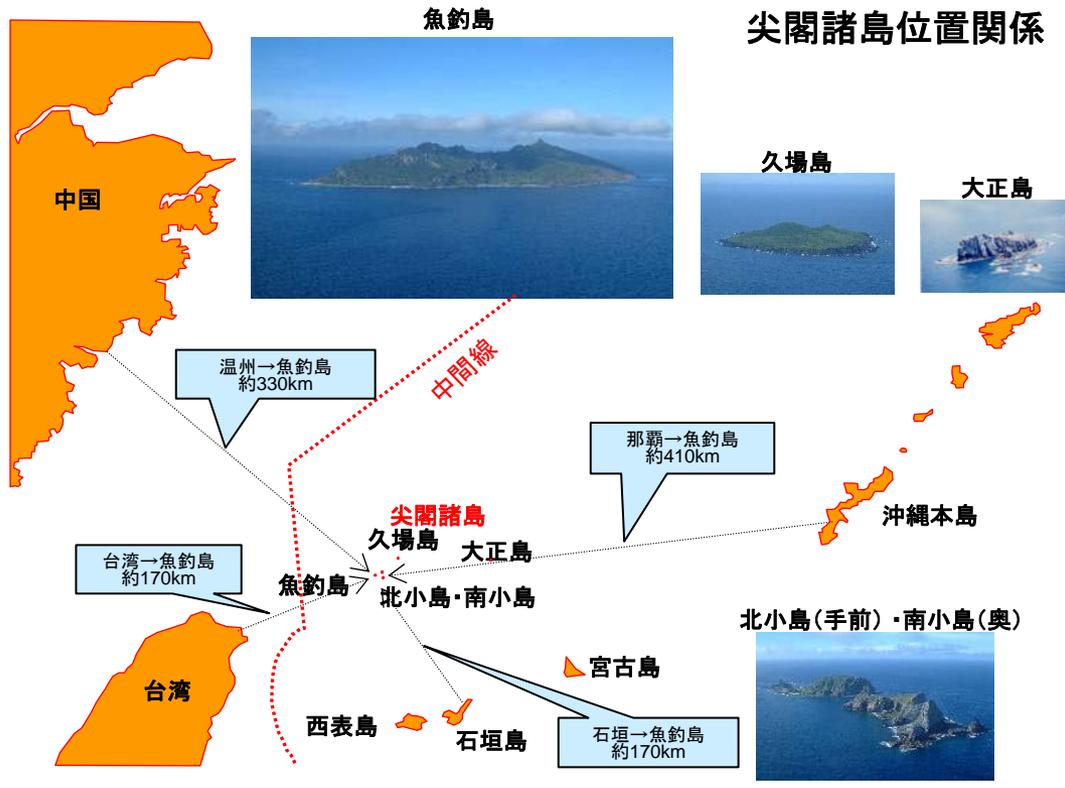
《海上保安庁》



洋上における立入検査風景

# 尖閣諸島周辺海域における警備

中国・台湾の領有権主張活動家による領有権主張活動(「保釣活動」)が、ほぼ、毎年1回～2回活発化することから、海上保安庁では尖閣諸島へ上陸をさせないよう領海警備を実施している。



## 中国公船(海洋調査船)尖閣領海内侵入事案

平成20年12月8日、中国公船(海洋調査船)2隻が、巡視船による確認時から約9時間半にわたり、尖閣諸島魚釣島領海内において、停留、はいかいを行うという事案が発生。

現場において、巡視船による退去要求を行うとともに、外交ルートによるハイレベルな抗議を行うことにより領海外へ退去させた。

尖閣諸島魚釣島領海内にて停留、はいかいを行った中国公船(海洋調査船)



海監51号  
総トン数 約 1,900トン  
所 属 国家海洋局  
長さ 約 90メートル



海監46号  
総トン数 約 1,100トン  
所 属 国家海洋局  
長さ 約 70メートル

# 海上保安庁の海賊対策

## 東南アジア周辺海域の海賊対策

### 背景

- 海上交通の要衝であるマラッカ・シンガポール海峡を含む東南アジア海域において、海賊及び海上武装強盗事件が頻発、日本関係船舶にも被害発生
- ・アロンドラ・レインボー号ハイジャック事件（平成11年10月）
- ・韋駄天号乗組員略取事件（平成17年3月）

### 海賊対策の概要

- 海上保安機関の法執行能力向上のための人材育成支援
  - ・法執行分野の専門家派遣、沿岸国の海上保安機関職員を招聘しての研修実施
- 東南アジア海域への巡視船派遣
  - ・寄港国との海賊対策連携訓練、往路復路における日本関係船舶との連携訓練実施
  - ・海賊事案が発生した場合の巡視船の派遣
- 海賊事件に係る情報収集体制の構築
  - ・アジア海賊対策地域協力協定（ReCAAP協定）情報共有センターへの海上保安庁職員の派遣

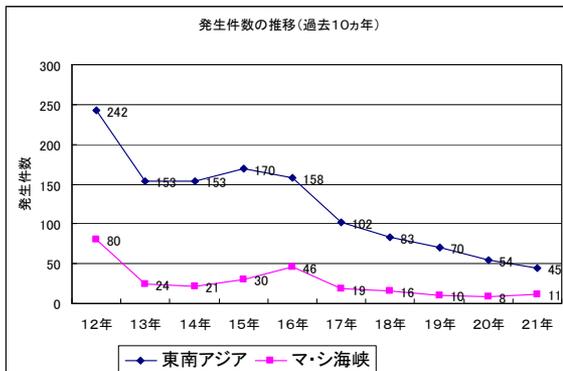


韋駄天号



海賊対策連携訓練

- 海賊発生件数は激減
  - ・ピーク時の平成12年に比べると、平成21年は5分の1に減少（242件→45件）。
  - 特にマラッカ・シンガポール海峡では、7分の1に激減（80件→11件）。（IMB情報）



## ソマリア沖の海賊対策

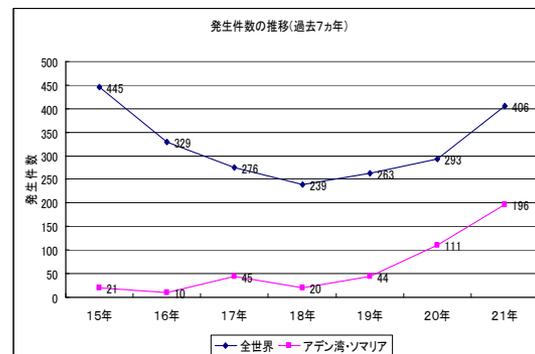
### 背景

- 昨今ソマリア沖・アデン湾において、重武装し、身代金目的で船舶をハイジャックする海賊事件が急増、日本関係船舶にも被害発生
- ・高山号事件（平成20年4月）

### 高山号



### 2次隊出港



### 海賊対策の概要

- 護衛艦への海上保安官同乗
  - ・海賊対処のため派遣された護衛艦に、海賊に対する法執行に当たるため、8名の海上保安官が同乗
- 海上保安機関の能力向上支援
  - ・IMOが主導する地域連携協力の枠組み作りのプロジェクトへの海上保安庁職員の派遣
  - ・イエメン等の海上保安機関職員を招へいしての研修実施

# 薬物・銃器密輸入、不法出入国事犯への対応

## 密輸入の特徴

- 覚せい剤密輸ルートが、ロシアからの北方ルート、中国からの南方ルートなど多様化
- 暴力団関係者が直接密輸に関与しない手法が主流となる傾向

末端価格約120億円に上る大量覚せい剤密輸入事件を摘発！

### 高知室戸岬沖中国漁船Z号覚せい剤密輸入事件

- ・平成21年2月、高知県室戸岬沖において、中国人船員及び荷受側の中国人と日本人が関与した大量の覚せい剤密輸入事件を摘発。
- ・押収した覚せい剤は、約120キログラム（末端価格約120億円）
- ・下図のように、監視が手薄な地方漁港を狙って、母船に搭載してきた小型ボートを使用して大量の覚せい剤を陸揚げし、来日した海外組織関係者が受領
- ・このように、直接、暴力団関係者が密輸に関与しない手法が判明



検挙した中国(香港)籍漁船



密輸に使用された小型ボート



当庁過去2番目の押収量約300キロに上る大量覚せい剤密輸入事件を摘発！

### シエラレオネ籍貨物船U号乗組員による大量覚せい剤密輸入事件

- ・平成20年11月、門司港に着岸中のシエラレオネ籍貨物船を捜索した結果、船内の隠し部屋から約300キロに及ぶ覚せい剤を発見押収。
- ・押収した覚せい剤は、当庁関与事件としては、過去2番目の押収量。



←押収した覚せい剤

覚せい剤が発見されたシエラレオネ籍貨物船→



## 密出入国の特徴

- 手口としては、高速小型船を使用したもの、日韓双方の小型船同士が洋上で会合し、密出入国者の受け渡しを企てるもの等、小口化・巧妙化

### 九州北部を舞台として続発する密出入国事犯

平成21年における日韓間の密出入国事犯発生状況



- ・高速小型船を洋上で初めて捕捉し韓国人及びイラン人密航者を逮捕
- ・日韓間の連携により、洋上で密航者を引き渡す手口の事件を摘発



暗夜、高速で逃走する密航船



摘発された密航者

# 潜水士・機動救難士・特殊救難隊の業務



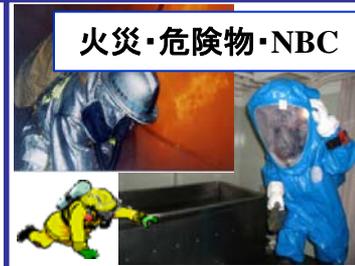
潜水作業



ヘリコプターからの降下・吊上げ救助



救急救命



火災・危険物・NBC

## 特殊救難隊

1隊6名×6隊 計36名

高度な知識・技術を必要とする特殊海難における人命・財産の救助

潜水・40m

「リッピング降下」が可能  
(ロープを使って自力で降下)

救急救命士を  
配属

## 機動救難士

函館・関空・福岡・美保  
・鹿児島・那覇基地配属  
6基地×8名 計48名

ヘリコプターと連携した吊上げ救助等迅速な人命救助

潜水・8m(\*1)

「リッピング降下」が可能  
(ロープを使って自力で降下)

救急救命士を  
配属

\*1:機動救難士の潜水現場到達から救助完了までの迅速性を求めているため、深い水深の潜水を想定していない。

## 潜水士

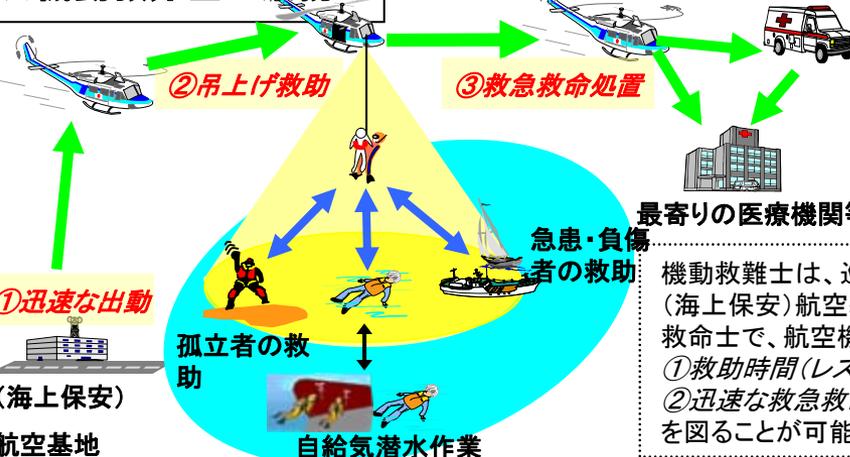
全国の潜水指定船に  
計129名を配置

潜水技術を必要とする海難における人命・財産の救助等

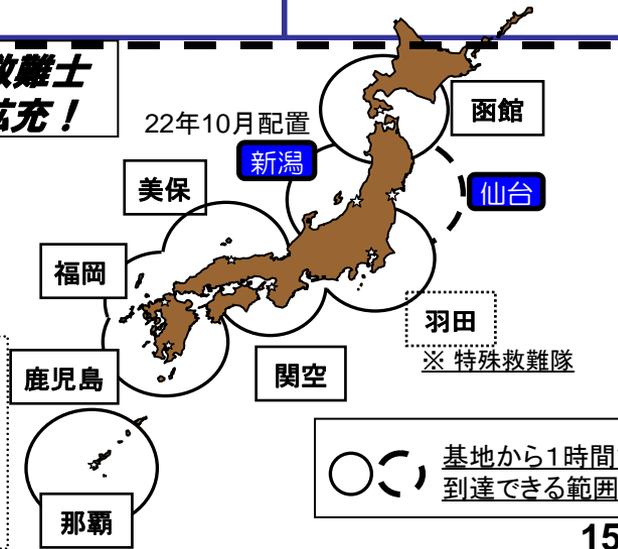
潜水・40m

「ホイスト降下」が可能  
(ウインチを使って降下)

### ☆機動救難士の業務!



### ☆機動救難士配置の拡充!



機動救難士は、巡視船に配置する潜水士と異なり、(海上保安)航空基地に配置し、隊員の半数は救急救命士で、航空機と連携し海難救助に当たるため

①救助時間(レスポンスタイム)の短縮

②迅速な救急救命処置による救命率の向上を図ることが可能



# フェリー「ありあけ」横転事故 ～大きく傾斜したフェリーから乗客乗組員全員救助～

平成21年11月13日午前5時25分頃、フェリー「ありあけ」(乗客7名、乗組員21名)から海上保安庁運用司令センターに「新宮市沖約30キロメートルの熊野灘を航行中、右45度ぐらいの船体傾斜が生じ、救助を求める。」旨通報。

海上保安庁では、直ちに現場に船艇・航空機を発動するとともに、関西空港海上保安航空基地の機動救難士を出動。荒天と右側に大きく傾斜した船体の影響で救助活動は難航したが、7時30分頃から9時5分頃の間、機動救難士2名が同船甲板に降下し、ヘリコプターと連携した吊り上げ救助により、まず乗客7名を、その後乗組員14名を救助。

また、その後、同船は沿岸部に座礁し、船体が大きく傾斜していく中、機動救難士と共に船の姿勢を戻そうと残っていた乗組員7名も救命筏で脱出、午前10時20分頃、巡視船搭載の警備救難艇により救助。



フェリー「ありあけ」横転事故位置



大時化の中を救助に向かう警備救難艇



吊り上げ救助



座礁したフェリー「ありあけ」



総員退船後、乗組員の確保にあたる機動救難士

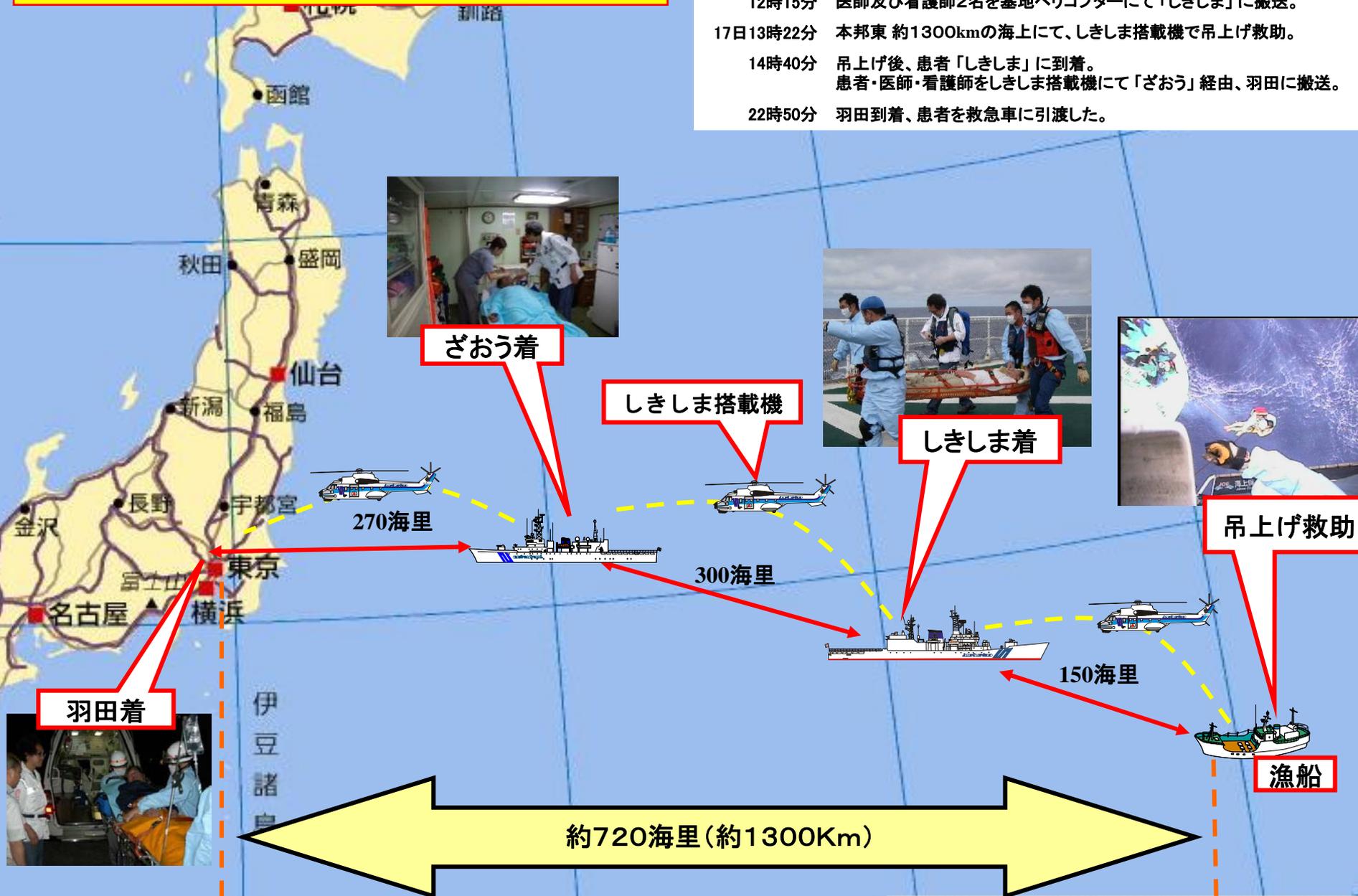


全身、油まみれになり救助 17

# 巡視船「しきしま」「ざおう」による洋上救急事案

(平成21年6月16日発生)

- 16日 6時16分 台湾マグロ延縄漁船から、洋上救急の要請。巡視船「しきしま」及び「ざおう」にて対応。
- 12時15分 医師及び看護師2名を基地ヘリコプターにて「しきしま」に搬送。
- 17日13時22分 本邦東 約1300kmの海上にて、しきしま搭載機で吊上げ救助。
- 14時40分 吊上げ後、患者「しきしま」に到着。患者・医師・看護師をしきしま搭載機にて「ざおう」経由、羽田に搬送。
- 22時50分 羽田到着、患者を救急車に引渡した。



# 海洋汚染や海上災害への対応

## 直面する業務課題

### 危険物積載船舶等の通航海域の多様化・広範囲化

サハリンIIプロジェクトの通年生産開始

(平成20年12月 原油の出荷開始 平成21年3月 LNGの出荷開始)

危険物積載船等の通航量の増加・海域の多様化・広範囲化

危険物等流出事故の発生が懸念

荷出港: プリゴロドノエ



※日本・中国・韓国  
・米国等へ輸出

### HNS(有害危険物質)への対応

HNSとは?

⇒人体への危害、環境に甚大な影響を与える可能性のある物質

例: ガソリン、灯油、キシレン、ベンゼン等

引火性・有毒性

2年で約150種増加

多種類: 約700種

多様性・特殊性  
其々特有な性質

・ケミカルタンカー等による事故多発  
(年間平均30~50隻)

・OPRC-HNS議定書の発効  
(平成19年6月)



### 海洋汚染防止法の改正

- \* 防除措置の義務付け
- \* 対応資機材・要員の備付け等の義務付け
- \* 海上保安庁長官から海上災害防止センターに対する防除措置の指示を明記等

※平成19年4月1日施行  
(一部、平成20年4月1日施行)

### 海洋汚染や海上災害への対応体制

※全国で発生する油等の排出に伴う防除措置の実施等のため、横浜機動防除基地に機動防除隊(4隊16名)を配置

事故発生時において

- 防除措置等にかかる技術的指導、助言、調整
- 対策会議等にて、防除方針の策定の助言などを実施

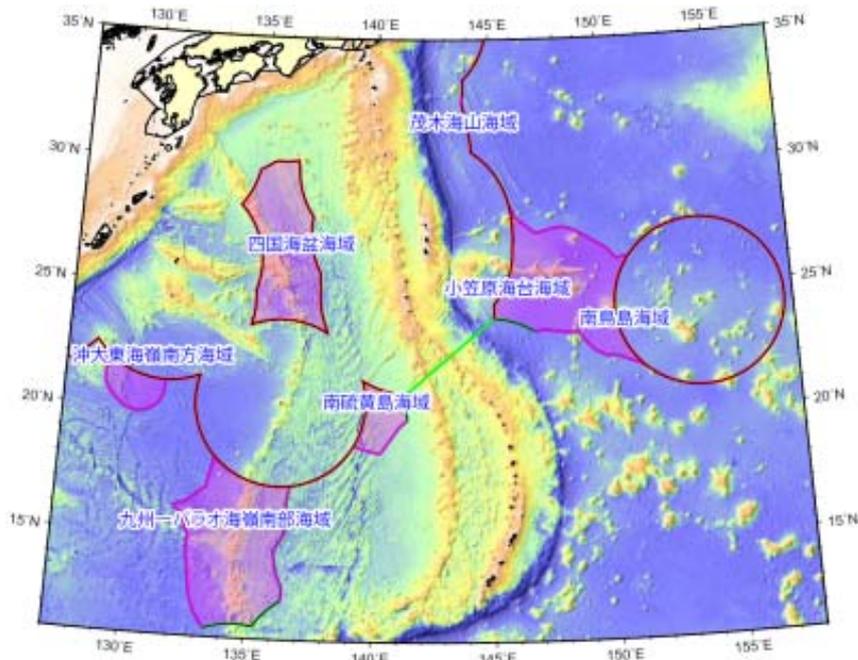


有害物質流出時の対応

## 海上保安庁は、我が国の大陸棚延長申請に中心的に貢献

### 大陸棚延長申請

- ◆ 国連海洋法条約では、地形・地質が一定条件を満たす場合、大陸棚を200海里よりさらに延長することが可能。
- ◆ 我が国は、平成20年11月12日、「大陸棚の限界に関する委員会」へ申請文書を提出。
- ◆ これまで51件の申請があり、日本の申請は13番目。
- ◆ 平成21年9月には、日本の申請の審査を担当する小委員会が設置され、審査を開始。



### 海上保安庁の貢献

- ◆ 昭和58年から大陸棚の限界画定のため大陸棚調査を実施し、調査データを一元的に管理。
  - ◆ 平成20年6月までの25年間で、太平洋側の海域を中心に、延べ108万kmの海底地形調査※等を実施。
- ※ 地球27周分（政府全体の96%）
- ◆ 関係省庁による審査対応グループに9名が参加し、審査対応に貢献。

### 日本の大陸棚延長申請海域

- ※ 我が国の大陸棚には豊富な海底資源が存在。
- ※ 申請海域の面積は、領海及び排他的経済水域の面積（447万平方キロメートル）に対し、約74万平方キロメートル（国土面積の約2倍）

海上保安庁では平成20年度からデータが不足している海域（東シナ海、日本海、沿岸海域）における海洋調査を推進

## 海洋基本法

（平成19年7月20日施行）

- 国は、海洋に関する施策の策定・実施に必要な海洋調査の実施並びに海洋調査に必要な体制の整備に努める。

## 海洋基本計画

（平成20年3月閣議決定）

- 海洋管理に必要な基礎情報の収集・整備が不十分
- このため、各機関の連携・協力の下、重点的に海洋調査を実施

## 当面の課題

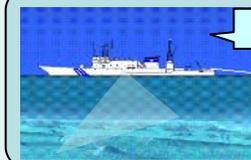
平成20年6月  
総合海洋政策本部境界海域チーム

- 当面の課題の一つとして「EEZ内海洋調査の推進」を位置づけ。
- 海洋権益確保に不可欠な海底地形調査・低潮線調査を重点的・計画的に実施し、調査方策を充実

## 調査海域

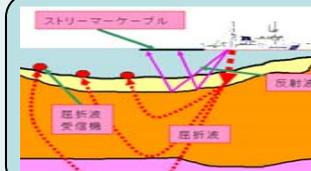


## 調査項目



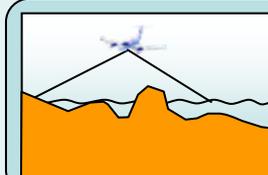
## 海底地形調査

高指向性音波ビームにより水深の約7倍の海底地形を一気に取得



## 海底地殻構造調査

人工地震波の伝わり方を解析し海底下の構造を把握



## 領海基線調査

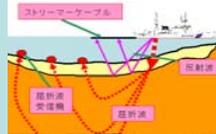
レーザーパルス波により、領海・EEZの基点となる海岸線・低潮線等の詳細なデータを収集

## 海洋基盤情報の適切な管理とユーザーニーズに応じた提供

### 海洋調査の実施



海底地形調査



地殻構造調査



領海基線調査

収集・管理

### 膨大な海洋データを適切に管理

#### 海洋基盤情報管理装置

- 海底地形調査データ
- 地殻構造調査データ

H22年度予算により整備

### 海洋情報の所在を提供

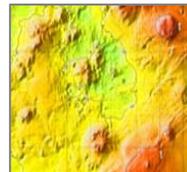
～海洋情報の水先案内人～

#### マリンページ

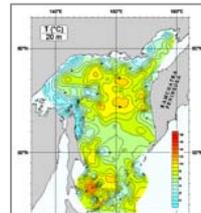
(海洋情報クリアリングハウス※)

H22年3月より運用開始

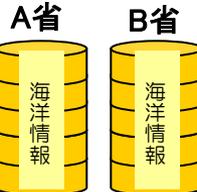
ニーズに応じた使い易い  
提供を目指す



海底地形図



水温分布図



※クリアリングハウス：情報の概要や入手方法などの所在情報をデータベース化しインターネットを通じて提供するシステム

## 航海用電子海図の国際標準化への対応

電子海図表示システムの船舶への順次搭載義務化  
平成24年7月から(SOLAS条約※)

それまでの間に、我が国が作成している  
航海用電子海図の国際標準化対応が必要

※海上における人命の安全のための国際条約 (SOLAS条約)



見やすさ向上の  
イメージ

縮小表示で判読困難

縮尺に応じた表示情報の選択

国際標準化

- ◆ 電子海図の見やすさ向上
- ◆ 精度情報の付与による信頼性の高い航海情報の提供

# 船舶自動識別装置(AIS)の概要

## 船舶自動識別装置 (AIS: Automatic Identification System) とは

AISは、船舶の船名、位置、速力などの情報を自動的に送受信し、船舶相互間及び船舶と陸上の航行援助施設との間で情報の交換を行うシステム。



## 船舶への搭載期限等と陸上施設の整備状況

### ○ 搭載義務船舶と搭載期限

搭載義務船舶は、国際航海に従事する300トン以上の船舶（旅客船は全て）及び国際航海に従事しない500トン以上の船舶であり、**平成20年7月までに搭載が完了**した。

### ○ 陸上施設の整備状況

安全な航行を援助するための陸上施設は、**平成21年3月までに、沿岸全域への整備が完了**した。

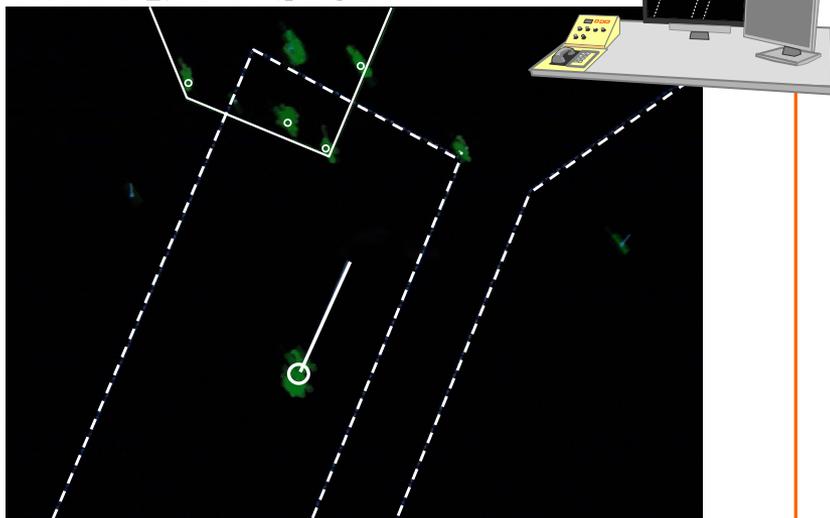


参考：日本船籍のAIS搭載船舶（非義務船舶を含む） 1,920隻  
(H20.7.1現在、総務省データ)

## 海上交通センターへのAIS導入による船舶把握の自動化

### 導入前

船舶と個別に通信を行い船名等を把握



### 導入後

AIS情報により船名、長さ等を自動的に把握可能

船舶情報	
ID	D96
MMSI	*****
船名	KAIHOMARU
信号符号	****
IMO番号	*****
船種	タンカー
喫水[m]	11.9
目的地	YOKOHAMA
到着予定時刻	08/08 11:00
回答率	+0
航海状況	機関で航行中
緯度	35-23-59.520
経度	139-46-18.606
速力	9.6
針路	23.3
船体長[m]	177
船首方向[°]	24
トン数	24,625

# 安全・安心で効率的な海上交通の実現

## 港則法及び海上交通安全法の一部を改正する法律

平成21年7月3日公布  
平成22年7月1日施行

### ○ふくそう海域での制度改正

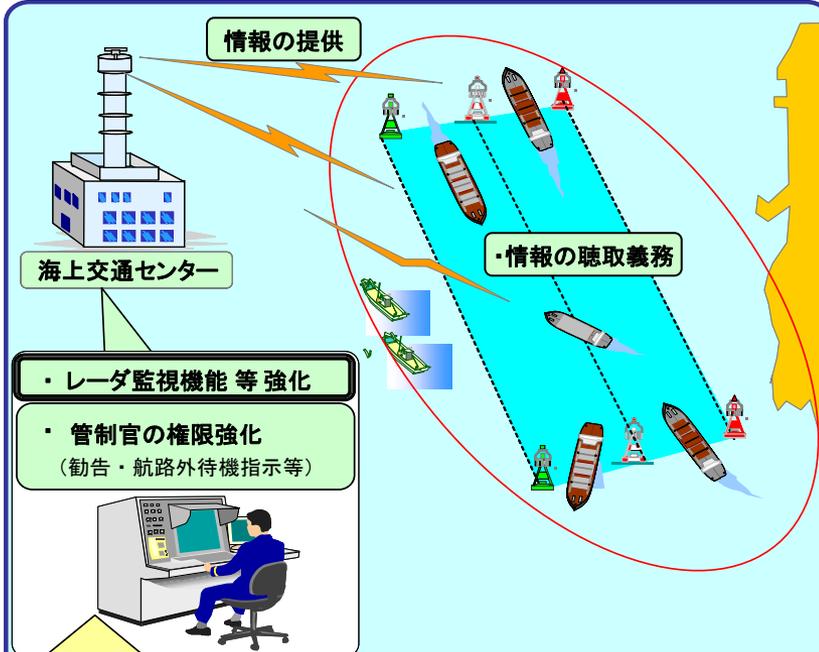
- 危険防止のための情報提供及び聴取義務
- 航法の遵守と危険防止のための勧告及び報告
- 視界制限時における航路外待機指示 等

### ○港内での制度改正

- 効率的な交通整理手法の導入(港内の水路での行き会いの柔軟化)
- 異常気象等の場合の危険防止のための指示・勧告

## 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

### ・ふくそう海域における安全対策



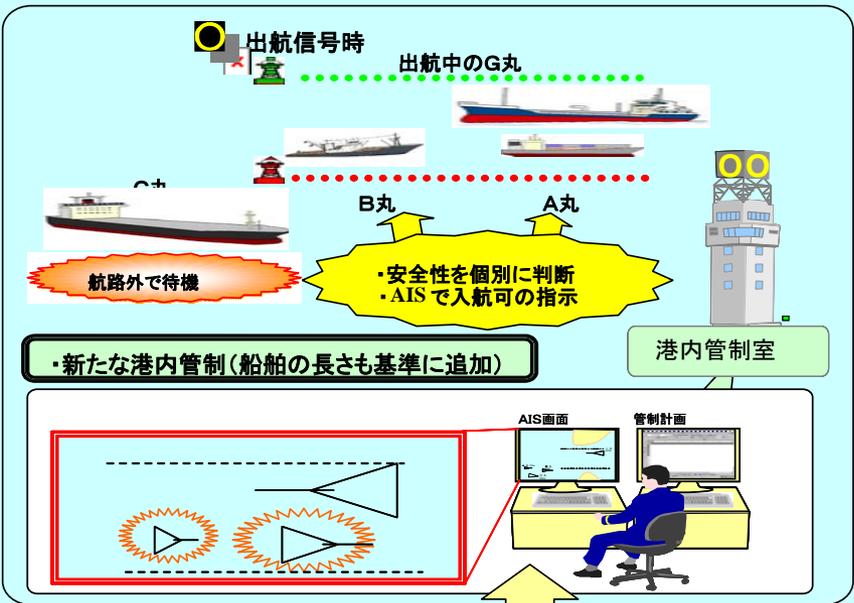
○管制官の権限強化に伴う電源等の二重化による障害時対策

○管制官の権限強化に伴うスキル向上のための運用管制支援システムの整備

- ・ 訓練用運用卓
- ・ 問題事例(インシデント)情報管理装置

### ・港内における安全対策

- ・ 現状は、一定のトン数以上の大型船が水路を出航する場合に入航(行き会い)を一律に禁止。
- ・ 改正法施行後は、大型船が出航中であっても、当該船舶の長さに応じ、比較的小型の船は、入航(行き会い)可能。



○港内管制システムの高度化整備

システム構築により、大型船舶と行き会い可能な船舶を識別

# 航路標識の省エネ・エコロジー化(災害に強い航路標識の整備)

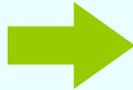
## LED化による消費電力量の低減

地球温暖化防止のため電力効率の悪い白熱電球を効率の良いLEDなどを使用した光原に変更し、電力消費量を低減させる。



100W (C-2電球)

消費電力



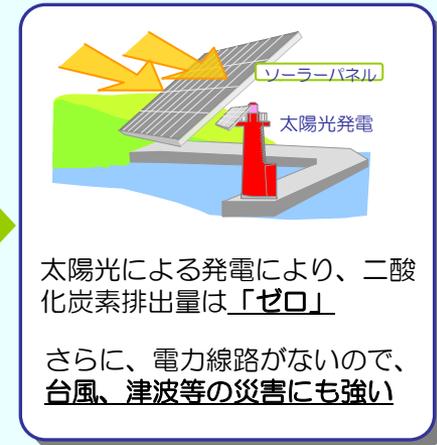
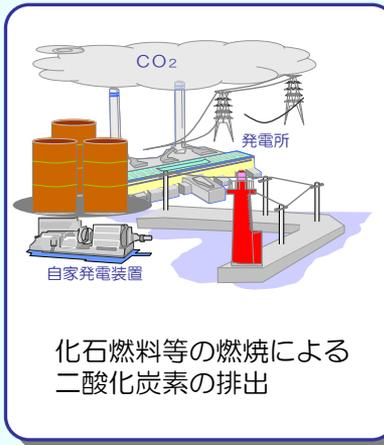
約10分の1  
~50分の1



2W (LED灯器 (II型赤))

## 太陽電池化によるCO<sub>2</sub>排出量の削減

航路標識の電源を太陽電池等のクリーンエネルギーに変更し、温室効果ガスの排出を削減する。



## LED化の事例



## 太陽電池化の事例



# 関係国との連携・協力

## 北太平洋海上保安サミット

(日・米・露・中・韓・加)  
(H12年～、10回実施)

## アジア海上保安機関長官級会合

(日・中・韓・印・ASEAN諸国等18カ国)  
(H16年～、5回実施)

## 日韓海上保安当局間長官級協議

(H11年～、11回実施)

## 日印海上保安機関長官級会合

(H12年～、9回実施)

## 日露海上警備機関長官級会合

(H12年～、9回実施)

## 日中海上取締機関長官級会議

(H13年～、4回実施)

## ソマリア周辺諸国の海上法執行能力向上のための人材育成支援等(H20年～)

●H20年10月～JICA協力のもとイエメン、オマーン、ケニア、タンザニアの海上保安機関職員を招へいし海上犯罪取締り研修を実施。

●H21年9月、イエメン、オマーン、ジブチ、ケニア等の海上保安機関職員等を招へいし、海上法執行能力向上のための専門家会議を開催。



## 東南アジアへの巡視船等の派遣(S56年～)

●巡視船・航空機をフィリピン、インドネシア、マレーシア等に派遣

●連携訓練、乗船研修等を実施



## 海上保安機関設立支援

海上保安庁をモデルに海上保安機関の設立を支援。

- H10年: フィリピン
- H17年: マレーシア
- H18年: インドネシア

## 東南アジア地域等の海上保安機関の能力向上支援(H12年～)

●H19年7月、海賊対策セミナーを実施(インドネシア、マレーシア、フィリピン、シンガポール、タイ)

●H21年10月、海上犯罪取締り研修を実施(インドネシア、マレーシア、フィリピン等)

●H18年～インドネシア海事保安調整会議を継続支援(海難救助、航路標識業務等)

●H14年～フィリピン海上保安人材育成プロジェクトを継続実施。

●H21年～日本財団及び笹川平和財団と共にミクロネシア三国(マーシャル諸島共和国、ミクロネシア連邦、パラオ共和国)の海上監視能力強化支援事業に協力



# 映画「THE LAST MESSAGE 海猿」(海猿3)の公開

## 1. 海猿シリーズとは

日本映画史上初めての海上保安庁が全面協力した海洋エンターテイメント。主人公『仙崎大輔(伊藤英明)』が過酷な訓練を経て潜水士(海猿)となり、海難救助の最前線で潜水士という仕事の意味を自問していく様子、さらに、恋人の『伊沢環菜(加藤あい)』との恋愛模様も織り交ぜ、友情、命の尊さ、せつないラブストーリーを描いた作品。

映画海猿1 '04.6.12公開	主人公が潜水士になるまでの過酷な訓練・挫折・成長を描いた作品
ドラマ海猿 '05.7.5~9.13	現場潜水士としての海難現場での活躍や苦悩を描いた作品
映画海猿2 '06.5.6公開	機動救難士として最前線で活躍する主人公が、フェリーの海難現場において、極限状態の中立ち向かっていく姿を描いた作品。

## 2. 『海猿3』の公開

- ・映画シリーズ3作目
- ・主人公(機動救難士)の活躍により、洋上ガスプラント火災事故等から現場従業員を救助する。
- ・本年9月18日(土)劇場公開予定



## 3. 公開に伴う東宝主催イベント(検討中)

- (1) 東京国際フォーラムにおけるお披露目試写会
- (2) フジテレビにおける海上保安庁特集番組(2時間枠)



## 4. 公開に伴う当庁のイベント(検討中)

- (1) 訓練展示と夜間船上試写会
- (2) 俳優等同乗のうえYS11さよならフライト等
- (3) ミニ観閲式(若手俳優トークショー等船内行事)
- (4) 音楽隊演奏会(当庁音楽隊と主題歌歌手のコラボ)