

海上保安庁長官 殿

国土交通大臣 羽田 雄一郎

平成23年度に海上保安庁が達成すべき目標についての評価

中央省庁等改革基本法（平成10年法律第103号）第16条第6項第2号の規定に基づき、平成23年度に海上保安庁が達成すべき目標についての評価を次のとおり実施したので、通知する。

I. 海上保安庁が達成すべき目標についての評価にあたって

この評価は、実施庁が目標を達成したかどうかを判断するとともに、目標を達成するために必要な措置等が講じられたかどうか等を視点として評価するものであり、評価結果は、実施庁の効率的な業務執行に活かされるべきものである。

II. 海上保安庁が達成すべき目標についての評価

1. 海上における治安の確保について

目	標	海上の治安の確保に関し、犯罪、紛争等に関する積極的な情報収集活動等を通じて事態を正確かつ迅速に把握し、密輸・密航等の海上犯罪を厳正かつ的確に取締るとともに、テロ活動等に対する警備を的確に行う。また、海洋権益保全の観点から管轄海域の監視体制を強化する。 [具体的な目標] ・ 海上及び海上からのテロ活動による被害の発生件数を0件とすること。
評	価	【評定】 目標は達成されたものと認められる。

【所見】

- ◇ 具体的な目標である平成23年度の海上及び海上からのテロ活動による被害の発生件数は、0件であった。
- ◇ テロ活動等に対する的確な警備については主に次のことに着実に取り組んでいると認められる。
 - ・ 国内外の関係機関との情報交換や情報収集の強化
 - 平成23年9月に北太平洋地域6か国の海上保安機関長官級による「第12回北太平洋海上保安フォーラムサミット」を横浜市で開催。「海上セキュリティの脅威への対応のためのガイドライン」を採択。
 - ・ 北朝鮮金正日国防委員会委員長死去に伴い、本庁及び日本海側を管轄する管区海上保安本部（一、二、七、八、九、十管区）に対策本部を設置。
原子力発電所等の臨海部の重要施設を含め、全国的に巡視船艇、航空機による監視警戒体制の強化。
 - ・ 「領海等における外国船舶の航行に関する法律」に基づき、110隻の外国船舶に対する立入検査の実施。
正当な理由無く領海内で停留等を行っていた1隻に対する領海外への退去命令。
 - ・ 国際港湾において「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、3,575隻の船舶に対する立入検査の実施。保安上問題のある船舶は認められず。

2. 海難の救助について

目 標

海難の救助に関し、常に即応体制を整えるとともに、情報の早期入手及び救助勢力の早期投入を図り、迅速かつ的確な海難救助を行う。

[具体的な目標]

- ・ 要救助海難に対する救助率を95%以上とすること。

評 価

【評定】

目標は達成されたものと認められる。

【所見】

- ◇ 具体的な目標である平成23年の要救助海難に対する全体の救助率（要救助者に対する救助成功者の割合）は、95%であった。

- ◇ 迅速かつ的確な海難救助については主に次のことに着実に取り組んでいると認められる。
 - ・ 救難体制の強化
 - ヘリコプターを利用した人命救助体制の充実強化を図るため、従来の7航空基地に加え新たに仙台航空基地に8名の機動救難士を配置。羽田の特殊救難隊とともに日本沿岸の大部分をカバーする機動救難体制を確立。
 - ・ 「救急救命士」資格取得のための救急救命士養成研修の実施
 - ・ 自己救命策確保（ライフジャケットの常時着用、防水パック入り携帯電話、「118番」）に関する周知・啓発活動の充実

3. 海上交通の安全確保について

目 標

海上交通の安全の確保に関し、航路標識の整備等を計画的に行うとともに、関係法令に基づく規則、指導及び情報提供等を的確に行うことにより、海難の未然防止を図る。

[具体的な目標]

- ・ 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を0件とすること。

評 価

【評定】

目標は達成されたものと認められる。

【所見】

- ◇ 具体的な目標である平成23年度のふくそう海域（東京湾、伊勢湾、瀬戸内海及び関門港）において航路を閉塞するような大規模海難の発生件数は、0件であった。

- ◇ 海難の未然防止については主に次のことに着実に取り組んでいると認められる。
- ・ 小型船舶等向けの海上安全情報の提供強化
 - 平成23年7月から第三管区海上保安本部において、漂流物や気象警報・注意報等の緊急情報を携帯電話等にメール配信するサービスの開始
 - ・ 海難防止活動の実施
 - 全国海難防止強調運動（7月）、海難防止講習会、訪船指導
 - ・ A I S（船舶自動識別装置）普及により海上交通センターにおける船名把握が自動化されたことを踏まえ、平成22年7月の海上交通安全法改正により、海上交通センターによる航行船舶への情報提供や勧告等の航行援助を充実
 - 改正法施行前後を比較したところ、混雑した海域（浦賀水道、伊良湖水道、明石海峡、備讃瀬戸、来島海峡及び関門海峡）における長さ50m以上（関門海峡は総トン数300トン以上）の船舶の衝突・乗揚海難隻数が約7割減
 - ・ 航路標識の高度化
 - ふくそう海域において、従来の「灯浮標」から「浮体式灯標」への更新。波などによる動揺や振れ回りが大幅に縮小。
 - ・ 海上交通センターの業務を的確に実施するために必要な知識及び技能の的確な修得並びにその維持向上を図るため、IMO（国際海事機関）の決議等に準じた運用管制官等の資格認定制度を開始

4. 海象の観測等について

目 標

海象の観測を的確に行うとともに、水路図誌等を計画的に整備する。

[具体的な目標]

- ・ 地震・火山活動に関する精度の高い事前情報を提供するため、地震や火山噴火の発生する可能性の高い場所及び時期を予測すべく、巨大地震の発生が懸念されるプレート境界域の海域1箇所における断層、並びに日本周辺海域に存在する海域火山1箇所について、情報の空白区域を減少させること。

評 価

【評定】

目標は達成されたものと認められる。

【所見】

- ◇ プレート境界域の空白域であった「南海トラフ（四国沖）」における断層に係る調査を実施するとともに、「小笠原諸島の西之島付近海域」における海域火山に係る基礎情報調査を実施し、具体的な目標である情報の空白区域の減少が図られた。

- ◇ 水路図誌等の計画整備については主に次のことに着実に取り組んでいると認められる。
 - ・ 東日本大震災により被災した港湾等について、水路測量及び陸域の調査を行い、最新の海図を維持
 - 平成23年9月に仙台塩釜港の改版海図の刊行

- ◇ 大地震発生予測につながる海域の地殻変動データの収集
 - ・ 地殻変動観測の空白域であった海底の動きを測定するため、順次、海底基準点を設置。測量船により海底基準点の移動を計測。

プレート境界域である「南海トラフ」における観測体制強化のため、平成23年11月に、室戸岬沖約90キロメートル（水深約1,800メートル）の海底に新たな海底基準点を設置。
 - ・ 平成24年1月に新たに愛知県沖から宮崎県沖までの8箇所の海底に海底基準点を設置し、「南海トラフ」における海底地殻変動観測体制を強化