

第7節 救助・救急活動の充実

1 海難等の情報の収集処理体制の充実

海上保安庁では、海難情報を早期に入手し、迅速かつ確かな救助活動を行うため、全国16か所の陸上通信所や行動中の巡視船艇により、海上における遭難及び安全に関する世界的な制度（GMDSS）に対応した遭難周波数を24時間聴守するとともに、衛星経由で遭難信号の入手が可能なコスパス・サーサット捜索救助衛星システムの地上施設の運用を行うなど、遭難情報に即応する体制を整えている。

また、広く一般国民や船舶等から海上における事件・事故に関する情報を入手するため、緊急通報用電話番号「118番」の一層の周知、定着を図るとともに、携帯電話等からの118番緊急通報の発信位置を迅速に把握することができる「位置情報通知システム」を整備し、情報収集体制の更なる充実を図った。

一方、防衛省（平成19年1月9日に防衛庁から防衛省に移行。以下同じ。）は、海上保安庁との協定に基づき、同庁と必要な情報の交換を行った。また、艦艇・航空機では状況の許す限り、遭難周波数を聴守した。

2 海難救助体制の充実・強化

救助勢力の早期投入

海難等の発生に備え即応体制を確保するとともに、大型台風の接近等により大規模な海難の発生が予想される場合には、非常配備体制をとり、海難等が発生した際の救助勢力の早期投入を図った。

実際に海難等が発生した場合には、巡視船艇、航空機を現場に急行させるとともに、精度の高い漂流予測を実施し、関連する情報を速やかに収集・分析して捜索区域、救助方法等を決定するなど、迅速かつ確かな救助活動の実施を図った。

事案即応体制及び業務執行体制の一層の強化のため、巡視船艇・航空機を代替整備し、速力、夜間捜索能力の向上等性能向上に努め、現場海域への到達時間や捜索に要する時間を短縮するなど救助勢力の充実・強化を図った。

防衛省は、人命救助等のための派遣にも役立たせることができるように、航空基地及び艦艇基地に航空機又は艦艇を緊急に発進できる態勢で常時待機させている。

救助・救急体制の充実

海難等の発生の可能性が高い沿岸部における人命救助について、レンジャー救助技術、潜水能力、救急救命処置能力を兼ね備えた機動救難士の航空基地への配置を拡充したほか、救急救命士の養成を継続するなど、救急救命体制の充実・強化を図った。

救急救命士については、実施できる救急救命処置範囲の拡大・高度化が進められていることを受け、救急救命士の技能を向上させ、実施する救急救命処置業務の質を医学的観点から保障するメディカルコントロール体制について、協議会を開催し救急業務の質的向上を推進した。

警察では、警察用船舶のほか、船舶無線・各種水難救助資器材等の整備充実を図った。

海難救助体制の連携

「1979年の海上における捜索及び救助に関する国際条約」（SAR条約）に基づき、北西太平洋の広大な海域における捜索救助活動を迅速かつ確に行うため、SAR条約締約国の捜索救助機関との連携・協力を深めたほか、非締約国に対しては、ワークショップ等の開催及び多国間SAR訓練の実施を通じてSAR条約への締結促進の働きかけを行った。さらに、近隣諸国等の要請に応じて、海上における捜索救助体制の整備のため、研修員の受け入れ、専門家の派遣等の技術協力を積極的に推進した。

日本の船位通報制度（JASREP）については、これを有効に活用するため、海運・水産関係者に対する説明会、訪船指導、周知用パンフレットの配布、海事出版物への掲載等を通じて参加の促進を図り、平成18年には2,654隻の船舶が参加した。また、各国が独自に運用する船位通報制度について効果的・効率的な運用と参加船舶の利便性の向上を図った。

沿岸部での小型船舶等に対する海難救助については、日本水難救済会や日本海洋レンジャー安全・

振興協会等と協力・連携し、海難救助活動を行った。

3 海難救助技術の向上

船舶交通のふくそう状況，気象・海象の状況等を勘案し，海難の発生のおそれがある海域において，巡視船艇・航空機を効率的に運用した。

また，転覆船や火災船からの人命救助等，高度な救助技術・知識が要求される特殊な海難や救急救命処置を要する傷病者の救助に対応するため，特殊救難隊及び救難強化巡視船による特殊救難体制の充実・強化を図った。

このほか，日本水難救済会に対する救助用物品

の無償貸与や，全国各地で実施されている民間の救助訓練の指導を行うなど，民間救助体制の強化を図った。

4 洋上救急体制の充実

洋上で発生した傷病者に対し，医師，看護師の迅速かつ円滑な出動を行い，適切な医療活動を行うため，日本水難救済会が事業主体となって実施している洋上救急事業について，その適切な運営を図るための指導及び協力を行うとともに，関係団体と協力し，医療機関の参加を促進した。平成18年は17件の要請を受け，医師，看護師等26人を派遣した。

第8節 被害者支援の推進

船舶による旅客の運送に伴い発生し得る損害賠償に備えるため，事業許可を行う際に保険契約の締結

を条件とすることなどにより事業者の損害賠償の能力を確保している。

第9節 研究開発及び調査研究の充実

1 海上交通の安全に関する研究開発の推進

総務省関係の研究

ア 総務省本省の研究

船舶の航行の安全性向上や海上物流の効率化を実現するため，海上通信システムの高度化の実現に向けた取組を行った。具体的には既存システムの高度化方策を含めて多様な船舶に適した通信システムの実現のための調査研究を行った。

イ 独立行政法人情報通信研究機構の研究

海上交通の安全に寄与するため，天候や昼夜の別に関係なく海流速度，波浪等を計測する短波海洋レーダの研究開発を行い，応用観測やデータ利用技術開発を進めた。また，地表面，海表面の高分解能観測が可能な航空機搭載3次元マイクロ波映像レーダの研究開発においても，応用観測技術及びデータ利用技術の開発を行った。

水産庁関係の研究

独立行政法人水産総合研究センター水産工学研究所では，転覆防止，耐航性能向上等により漁船の安

全操業及び安全航行の確立を図るため，「漁船の安全性と快適性を高める技術の開発」等の研究を行った。

国土交通省関係の研究

ア 国土交通本省の研究

船舶の航行安全確保の観点から，衝突事故原因の大半を占めるヒューマンエラー防止等のため，「先進安全航行支援システム（INT-NAV）の調査研究」を行った。

イ 国土技術政策総合研究所の研究

ア 船舶諸元の現状・将来動向に関する研究

航路の幅員，水深，係留施設等の整備諸元の決定要素となる船舶規模の現状を把握し分析するとともに，平成19年に予定されている「港湾の施設の技術上の基準」の改正に向けて新たな基準（案）を検討した。

イ 航路の計画・運用基準に関する研究

従来の経験則等に基づく航路基準に対して，新たな概念及び指標に基づいて航海学会規格委員会と共