

2 船舶事故の防止対策

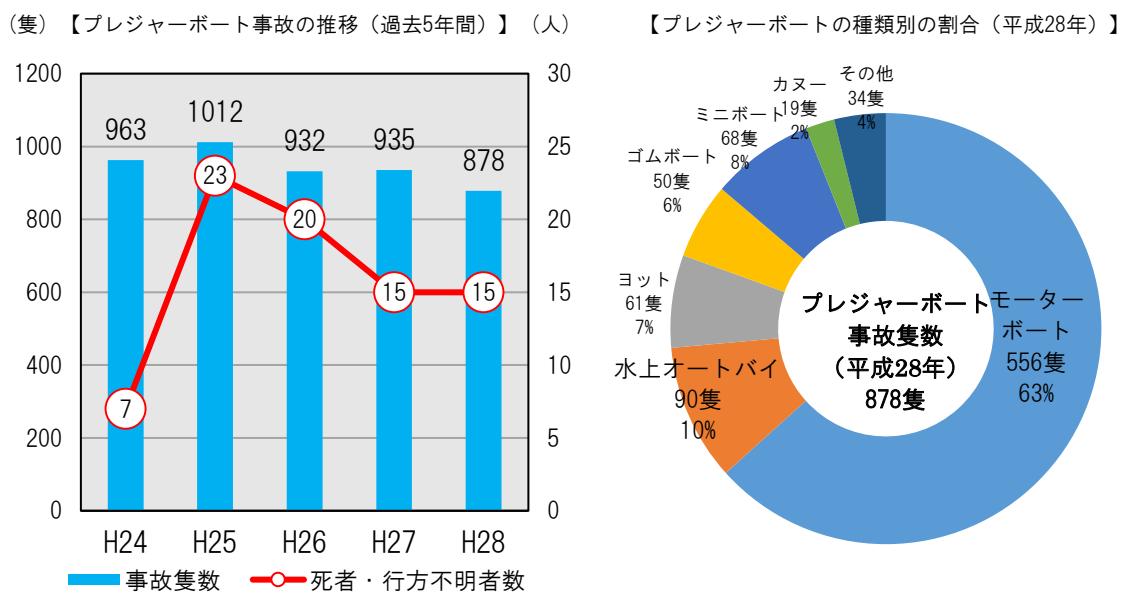
(1) プレジャーボート事故の防止対策

ア プレジャーボート事故の概観

平成28年におけるプレジャーボートの事故隻数は878隻で、過去5年で最も少なくなりました。プレジャーボートの事故に伴う死者・行方不明者は15人で、前年と増減はありませんでした。

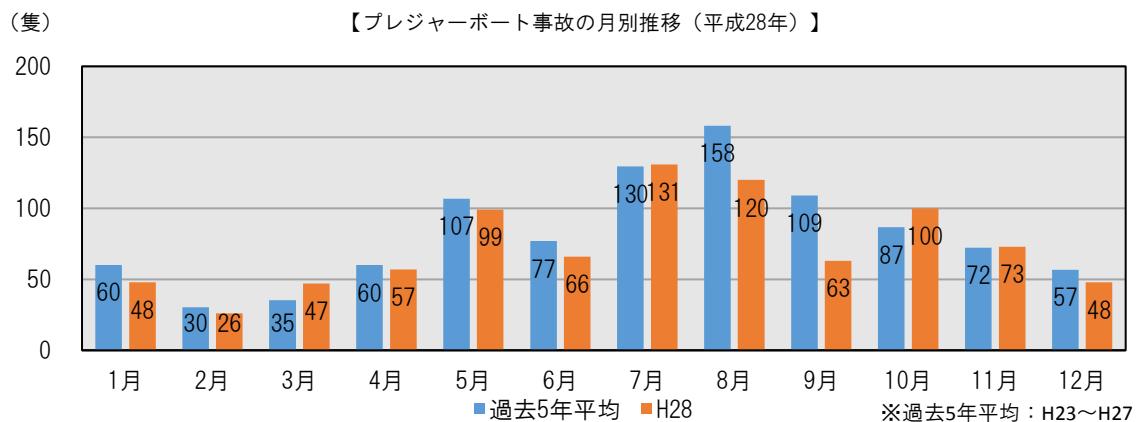
(ア) プレジャーボート事故の種類別の割合

プレジャーボートの種類別事故隻数では、モーターべートが556隻(63%)で最も多く、次いで水上オートバイ90隻(10%)、ヨット61隻(7%)の順となっています。



(イ) プレジャーボートの月別発生状況

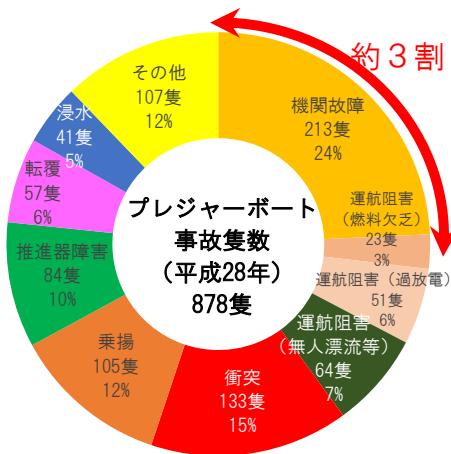
月別では、例年GWや夏季のマリンレジャーシーズンでの事故が多い傾向の中、平成28年は8月及び9月が大きく減少しました。



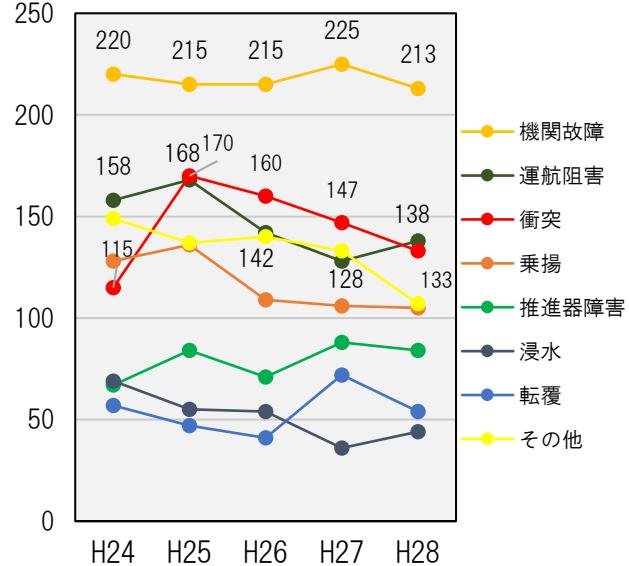
(ウ) プレジャーボートの事故種類別発生状況

事故種類別では、機関故障が213隻(24%)で最も多く、次いで運航阻害138隻(16%)、衝突133隻(15%)の順となっており、出港前の点検で防止できる機関故障、燃料欠乏事故が全体の約3割を占めています。

【プレジャーボート事故種類別の割合（平成28年）】



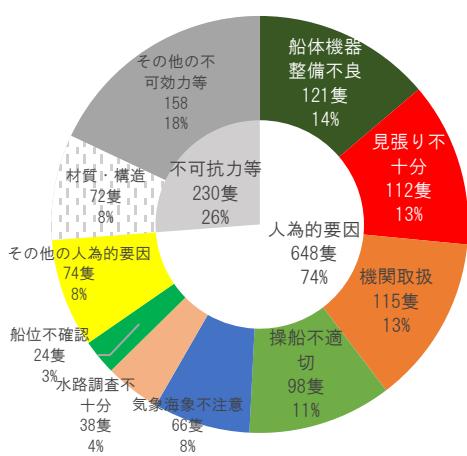
【プレジャーボートの事故種類別の推移（過去5年間）】



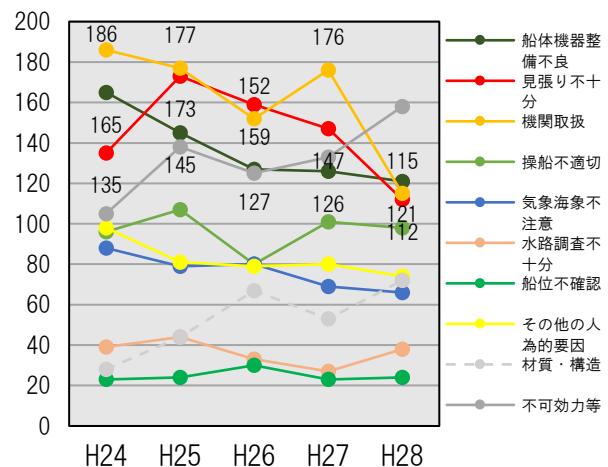
(エ) プレジャーボート事故の原因別発生状況

事故原因別では、バッテリー過放電や燃料欠乏、係留不備などの船体機器整備不良が121隻(14%)で最も多く、次いで見張り不十分112隻(13%)、機関取扱115隻(13%)の順となっています。

【プレジャーボート事故原因別の割合（平成28年）】



【プレジャーボート事故原因別の推移（過去5年間）】

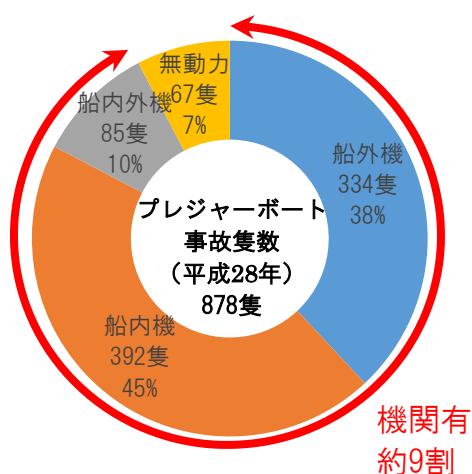


(オ) プレジャーボート事故の機関別発生状況

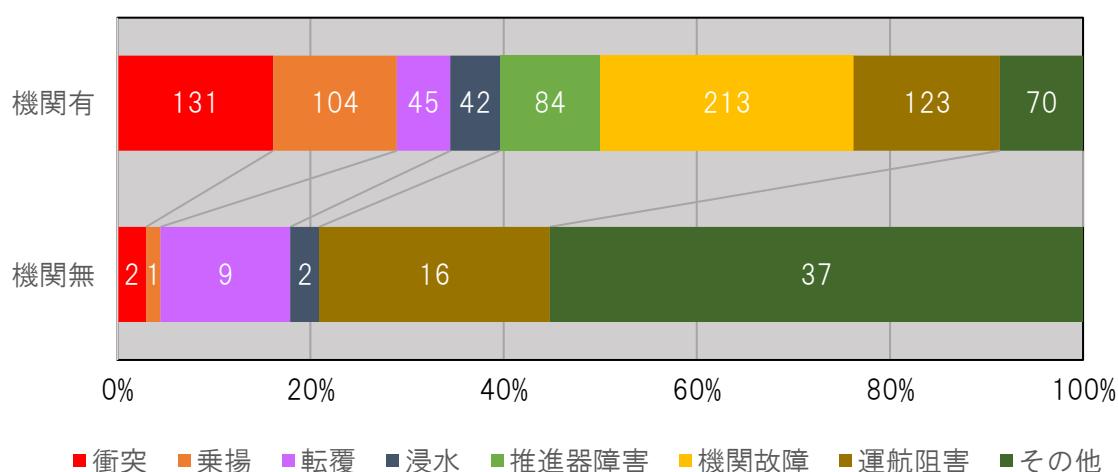
プレジャーボートの機関別では、モーター・ボート等の機関（船外機・船内機・船内外機）を有する動力船が9割以上を占め、これ以外がカヌーや手漕ぎボート等の無動力船となっています。

機関の有無に対する事故種類別海難発生状況では、動力船においては最も多いのが機関故障である一方、無動力船においては運航阻害（海中転落による無人漂流）や安全阻害（荒天難航）、その他（操船技能不足など）が多くなっており、機関の有無（動力船・無動力船）により安全対策の内容が異なってきます。

【プレジャーボート事故の機関事故別の割合（平成28年）】



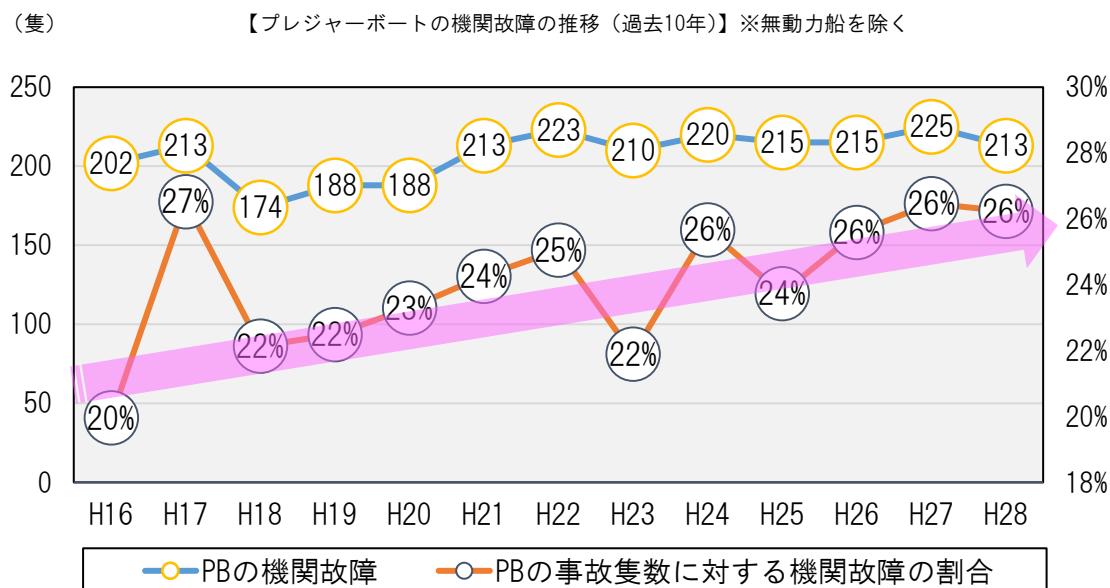
【機関の有無別・事故種類の割合（平成28年）】



イ プレジャーボート機関故障事故の対策

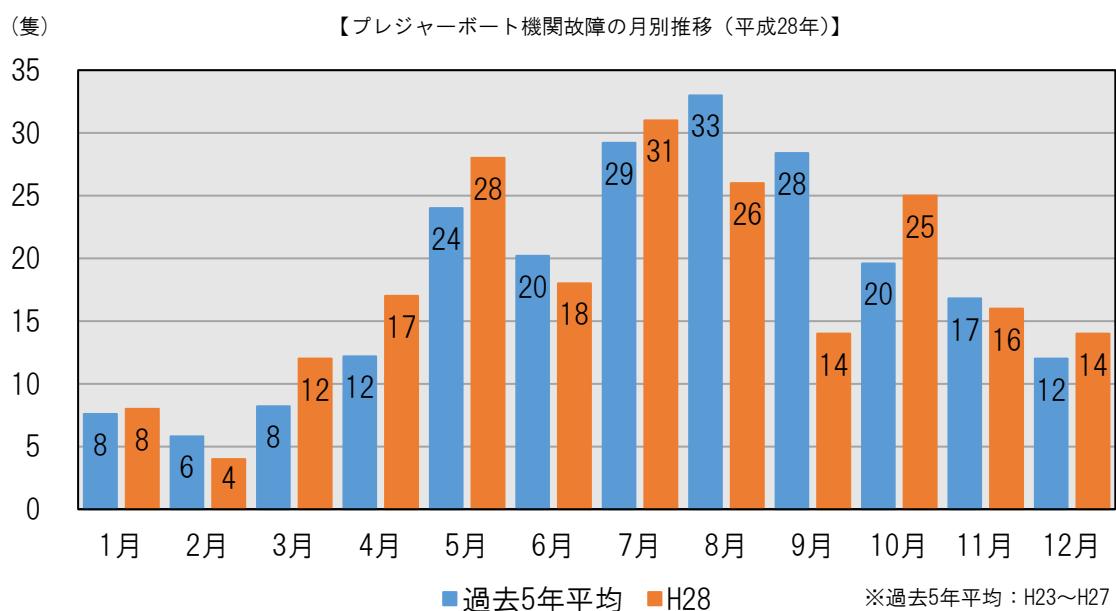
(ア) プレジャーボート機関故障の発生状況

平成28年におけるプレジャーボートが機関故障により運航不能となった事故隻数は213隻で前年に比べて12隻減少しましたが、プレジャーボートの事故隻数全体に対する機関故障事故の発生割合は増加傾向になっています。



a プレジャーボート機関故障事故の月別発生状況

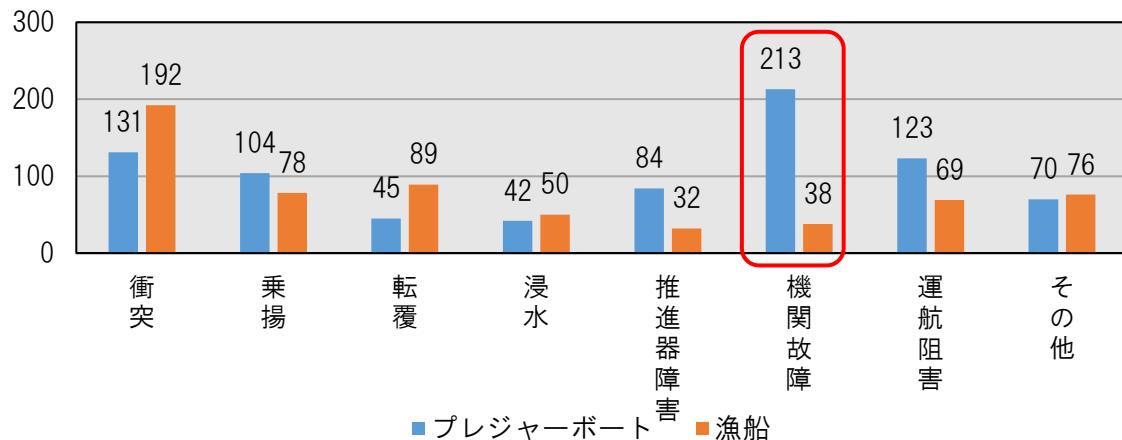
月別では、例年マリンレジャーが活発となる5月と夏季に多く発生する傾向の中、平成28年は9月が大きく減少しました。



b プレジャーボートと漁船の機関故障事故の発生状況

船舶事故発生数の多いプレジャーボートと漁船の船舶事故隻数の状況を比較すると、特に機関故障の船舶事故において、プレジャーボートの発生割合が高くなっています。

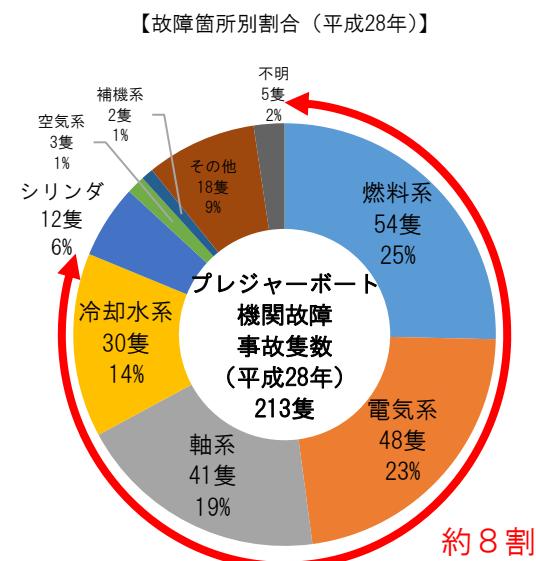
(隻) 【プレジャーボートと漁船の船舶事故の発生状況（平成28年）】※無動力船を除く



c 機関故障の箇所別発生状況

機関故障事故の故障箇所については、燃料系、電気系、軸系及び冷却水系の4系統で約8割を占めています。最も多い故障箇所は、燃料系では燃料経路の詰まり、電気系ではセルモータ異常、軸系ではクラッチ、冷却水系では海水ポンプのインペラ損耗となっています。

なお、クラッチの故障についてはクラッチオイルの量を確認せずに機関を始動し焼きついたもの、燃料経路の詰まりについては、燃料フィルタの汚れを確認せずに出港しフィルタが詰まったものが多くなっています。



【機関故障の内容】

	故障箇所	故障の原因
	燃料系	燃料フィルタの汚れを確認せず出港し、フィルタが詰まったもの
機 関 故 障	電気系	点火プラグやセルモータの不具合を放置し、機関が始動できなくなったもの
	軸系	クラッチオイルの量を確認せず機関を始動し焼きついたもの
	冷却水系	海水ポンプインペラを長時間交換せず使用し、インペラが破損、機関停止したもの

【事故事例】プレジャーボートの機関故障

(概要)

平成28年8月13日、2ヶ月前に定期検査を受検し、発航前検査等を行った後、釣りのため2名でプレジャーボートに乗り組み航行中、オーバーヒートし航行不能になったものです。プレジャーボートは当庁巡視艇に曳航救助されました。原因はインペラの破損による冷却水不足でした。

整備士による燃料フィルタ、エンジンオイル、海水ポンプインペラ等の消耗品の定期的な交換を！



※新品のインペラ



※劣化したインペラ



※破損したインペラ

【発航前検査啓発用リーフレット】

この度、ヨット・カーフィッシングの定期検査が実施されました。

そのプレジャーボートの出席
ちょっと持った！

整備士による点検

ボート買ったばかりの整備士がいるマリーナと、以前ある整備してもらいました。

定期点検の際は、必ず整備士に見てもらいたいところです。

燃料タンクのチェック

● 燃料タンクが詰まっている場合は、必ず定期的に見てもらいたいところです。
● 水が詰まっている場合は、定期的に見てもらいたいところです。

● 燃料フィルターの目詰まりはないですか。
● ドアの隙間に油漏れはありませんか。

● 油料は十分ありますか。● 燃料欠乏で燃えなくなることを防止します。

バッテリーの電圧チェック

● パックリーライカーなどを買って、バッテリーの状態を確認しましょう。
● 航行の仕事を見た場合は、補助灯やバッテリーの充電をしましょう。

● エンジンを起動したときに、アクサリーやヒザレーで燃り始めてほどの燃費が出てこないですか。

● タイドリミットでは、バッテリーに回すとんでも燃費がないのではないかと思いましょう。

久しぶりの出港の場合は確実にチェックしましょう。

春先は当場使用（点検）していかぬ場合多くが出来し、春先の北上を迷いかねる際に確認を離す手間が増えていきます。

港内の定期検査

● 駐泊料金の支払い方法は、支払方法によって支払料金が異なります。
● 駐泊料金の支払い方法によって支払料金が異なります。

定期点検の際は必ず見てもらいたいところです。

発航前点検を徹底し、満足のマリンレジャーを！

【発航前検査チェックリスト】

発航前検査チェックリスト

発航前検査は、船長の義務です。
必ず定期的に行なって、定期的検査は定期的に行なう必要があります。

エンジン動作用の機器

船体の機器

- 船体に島原や船頭はないですか。
- エンジンルームや船艤のビルト（内装）の壁は島原より多くないですか。

エンジン動作用の機器

- 航海計画に見合った燃料は十分ありますか。
- 燃料コック（バルブ）は閉じていますが、燃料フィルター・セイゼンマーク（過濾器）にゴミや砂が混入はないですか。
- エンジンオイルの潤滑油の量は十分ですか。
- 冷却液の量は十分ですか。
- バッテリーの電圧は十分ですか。また、データは十分機密付けられていますか。

航海用機器その他の機器

- ウィンドウシルトを運用しましたか。
- 通航手帳の充電器、予備バッテリーを確認しましたか。
- 気象、潮汐情報、水路案内は確認しましたか。

エンジン動作用の機器

エンジン動作用の機器

- 航海計画に見合った燃料は十分ありますか。
- 航海時、運航時は、油料、電気計または電源時は正規品を用いていますか。
- 航海時、運航時は運航どおりの運び及び取り扱いで保管されています。
- エンジンから漏れる油や塵などいませんか。

小型船舶の安全運航のために

- 海の安全情報
- 発航前検査の詳細情報
- 発航時のトラブルシューティング
- もしもに備えて備蓄加入

JCG 国土交通省 海上保安庁

(イ) 当庁の取組み

海上保安庁においては、プレジャーボートの機関故障事故を減少させるため、オイル量の点検や燃料フィルタの目詰まり点検などの発航前の検査を推奨しているところですが、定期的な検査を実行するために、小型船舶操船者を対象に配布している「マリンセーフティガイド」にこれら機関故障のトラブルシューティングを掲載し、もし洋上で機関故障が発生した場合でも、軽微な故障であれば船長自らが不具合箇所を特定し修理できるようにするなどして、自主的な点検整備を促し、機関故障事故の減少を図っているところです。

【マリンセーフティガイド】



(ウ) 海難の減少に向けた課題

法定検査に合格した船舶においても、点検整備を怠ったことによる機関故障が後を絶ちません。

これら機関故障の防止対策の一つとして、船体の亀裂、潤滑油量、燃料フィルタなど、主に外観からの点検を主体とした発航前検査の実施により防止可能な事故があり、法令に定める遵守事項でもある発航前検査の更なる徹底による事故の減少が課題です。

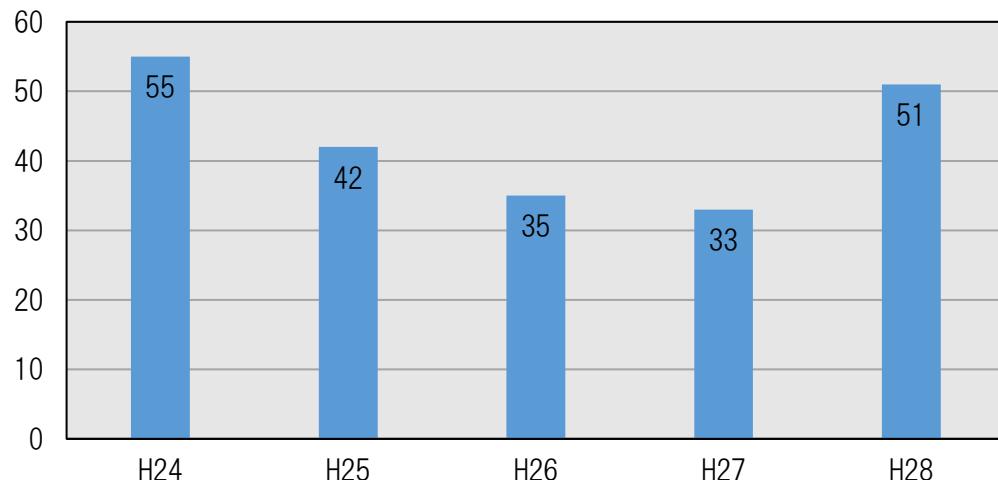
一方で、発航前検査では防ぎきれない事故として、プラグ、クラッチオイルなどの消耗品の定期交換や燃料管の詰まり、セルモータの異常、海水ポンプのインペラの損耗などによる運航不能が挙げられ、整備士等による定期的な点検整備の推進による事故の減少も課題です。

ウ バッテリー過放電事故の対策

(ア) バッテリー過放電事故の発生状況

平成28年におけるプレジャーボートのバッテリー過放電により運航不能となった事故隻数は51隻で昨年に比べて18隻増加し、例年に比べても多い状況です。

(隻) 【プレジャーボートのバッテリー過放電の推移（過去5年間）】

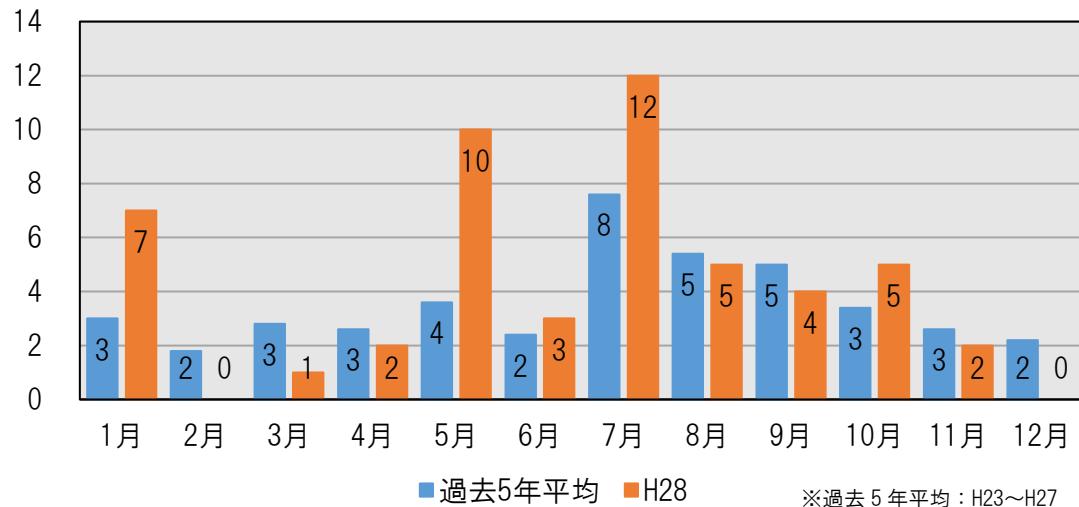


a バッテリー過放電事故の月別発生状況

月別では、例年マリンレジャーが活発となる5月や夏季に多くなる傾向がありますが、平成28年においては過去5年平均(H23～H27)に比べ1月、5月、7月に増加が見られました。

出港後釣り等を行う際に機関を停止し、GPSや魚群探知機などの電源として機関始動用バッテリーを使用することで、バッテリーの過放電に至る事例が多く発生しています。

(隻) 【プレジャーボートのバッテリー過放電の推移（月別）】



【事故事例】プレジャーボートのバッテリー過放電

(概要)

平成28年5月11日、1名でプレジャーボートに乗り込み、マリーナを出港、魚群探知機のみ始動させた状態で機関を停止し釣りを開始しました。その後、帰港しようと機関始動を試みたもののバッテリーの電圧が不足していたため始動できずに運航不能となったものです。荒天のためマリーナでは救助できず、当庁が発動し人員を救助しましたが、同船は荒天による波の浸水を受け沈没しました。

⇒事故の要因：バッテリーの充電不足又は容量不足

発航前検査におけるバッテリー電圧チェック、バッテリー液量のチェックのほか、アクセサリー（GPSや魚群探知機など）専用のバッテリーの積載や予備のバッテリー搭載を！



(イ) 当庁の取組み

バッテリーの過放電による事故は自動車においても多数発生しているようですが、陸上での事故と違い、海上においてバッテリーの過放電事故が発生すると帰港することができなくなり、命に関わる大事故に発展する可能性があります。

海上保安庁では、これらの事故を防止するためSNSを利用した安全啓発や出港前にバッテリーチェッカーで電圧を確認することを推奨するなどのバッテリー事故防止のためのリーフレットを配布するなど事故防止を呼びかけました。

【バッテリ一点検啓発用リーフレット】

プレジャーボートのバッテリーに注意!

バッテリー上がりによる海難が増加しています！

- 海上ではバッテリー上がりになると帰港できない状況になります
 - 音として「機関停止」、油煙や酸霧ノルマを超過（ヨガリヨガリをしていたところ、バッテリー上がり）が原因で炎がく燃った（近隣港で消防救助）。
 - ▶平成27年は33件、平成28年（6月まで）はすでに22件発生！

バッテリーのチェック方法について

- 出港前には必ずバッテリーのチェックをしましょう！
 - ①ケーブル端子接続部の締みや腐食の点検
 - ②電圧の確認（バッテリーチェッカーで確認！：12.6V以上で良好）
 - ③機関始動時の音。始動異常の確認
 - ④液量の確認（液量をUpper LevelとLower Levelの間に保ちましょう）
 - ※電解液の比重確認（1.25以上で良好）
 - ※水、油について、メンテナンスフリーのバッテリーでは点検できません

おかしいなと思ったら・・・

- 充電や蒸留水の補充、バッテリーの交換を行いましょう！
 - ※作業を行う際は、バッテリーで酸性硫酸に直接して作業しませう。メンテナンスフリーのバッテリーには、蒸留水の補充はできません。

バッテリーの交換時期等について

- バッテリーの寿命について
 - ▶概ね2～3年ほどが寿命といわれていますので定期的に交換しましょう！
 - ※使用頻度が少ない場合は、バッテリーは、2年以内で劣化するケースもあります
- アクセサリー専用のバッテリーを搭載することを推奨します。
 - ▶「ジャンプスター」（バッテリーが上がった状態で充電できる機器）
 - ※航海上に備え置くことも有効です。

JCG 海上保安庁

(ウ) 海難の減少に向けた課題

基本的なバッテリー知識、管理の不十分による過放電の事故は中々減少に至らない状況です。

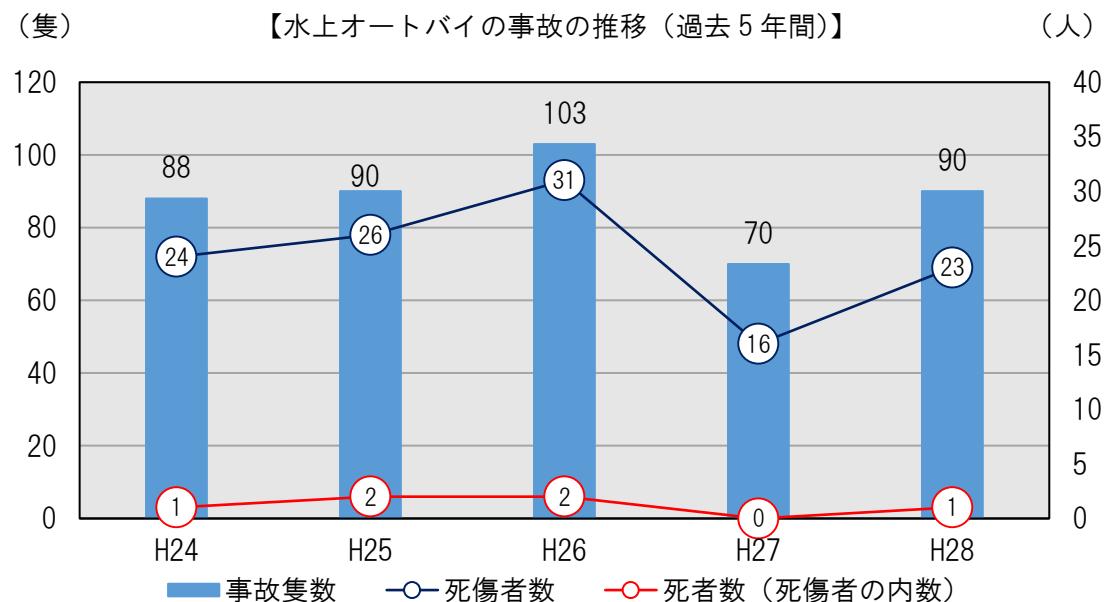
船舶に搭載するバッテリーは、海上の使用環境の特殊性から車に搭載する場合と比較し消耗が早いことが予測され、海上におけるバッテリーの交換時期の認識不足が一つの要因と考えられます。

また、プレジャーボートのバッテリー過放電の事故の特徴として、釣り中に充電不足のバッテリーに容量以上の器具を接続し使用を継続していたことによる事故が多くを占めており、バッテリーの使用方法やバッテリーの交換時期、予備バッテリーの準備等のバッテリー取扱いの基礎的な知識向上による事故の減少が課題となっています。

エ 水上オートバイ事故の対策

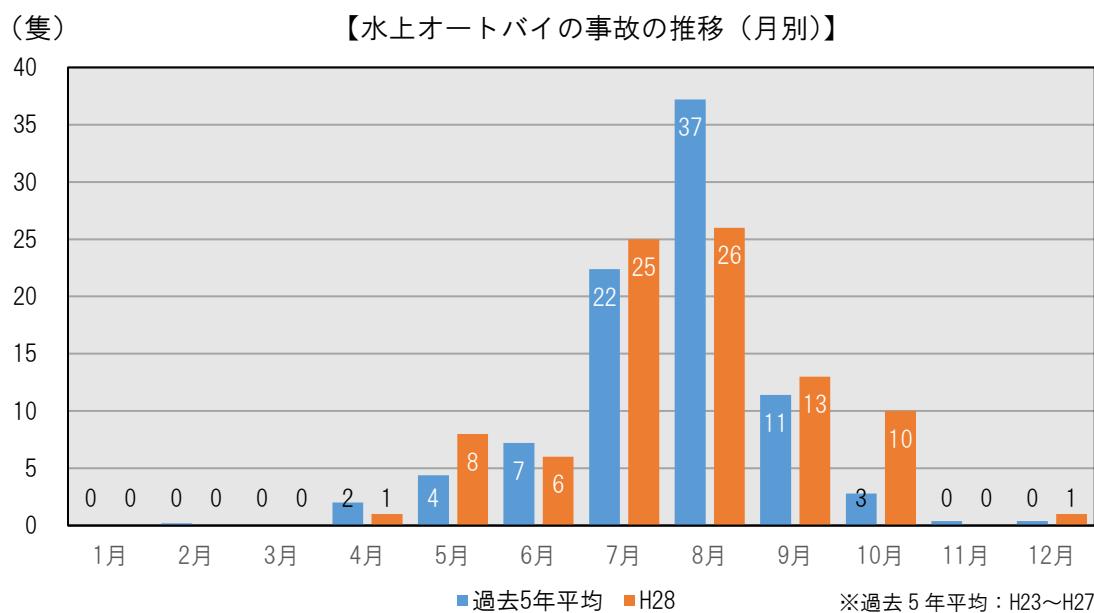
(ア) 水上オートバイ事故の発生状況

平成28年における水上オートバイの事故隻数は90隻で昨年に比べて20隻増加しました。また、これに伴う死傷者数は23人で、うち死者数は1人となっております。



a 水上オートバイ事故の月別発生状況

月別では、マリンレジャーシーズンである5月から10月までに多く発生しておりますが、8月は過去5年平均から11隻減少、10月は7隻増加し、若干の増減が見られました。



水上オートバイとは…

水上オートバイは、ハンドルバー方式の操縦装置を用いるもの、その他の身体のバランスを用いて操縦を行うことが必要なものであり、内燃機関を使用したジェット式ポンプを駆動させることによって航行する小型船舶です。



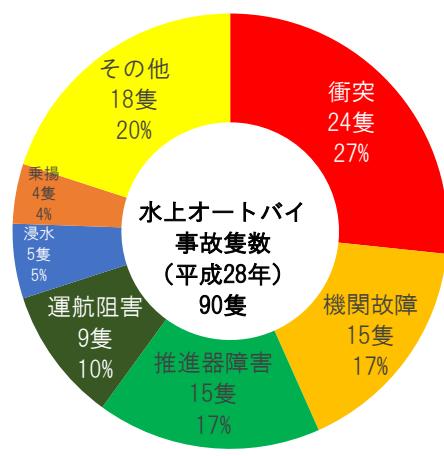
水上オートバイは大きさの割に機関の馬力が非常に大きく、100km/hを超える高速での航走が可能なものもあることから、操船性能等を十分に理解のうえ、操船技能に合った取扱いが必要となります。

b 水上オートバイの事故種類及び原因別発生状況

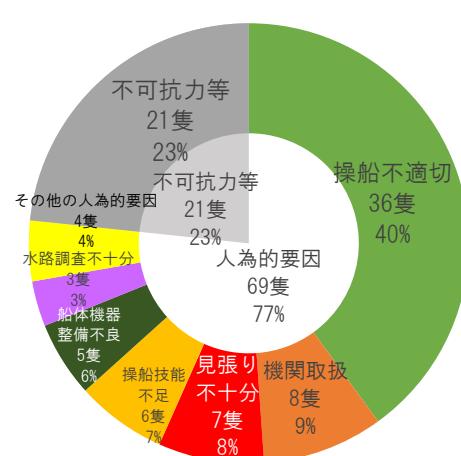
事故種類別では、衝突が24隻（27%）で最も多く、次いで機関故障及び推進器障害でそれぞれ15隻（17%）の順となっています。

事故原因別隻数では、操船不適切が36隻（40%）で最も多く、次いで機関取扱8隻（9%）、見張り不十分7隻（8%）の順となっています。

【水上オートバイの事故種類別発生状況（平成28年）】



【水上オートバイの事故原因別発生状況（平成28年）】



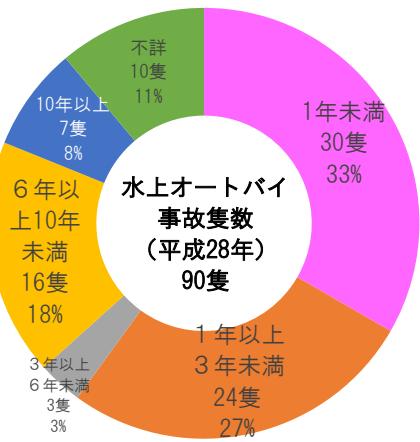
c 操船者の資格及び経験年数

水上オートバイの事故隻数90隻のうち、操船者が無資格であったものは3隻でした。※水上オートバイの操船には、小型特殊船舶操縦士の免許が必要です。

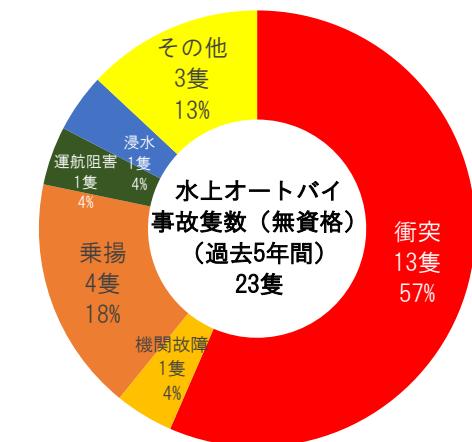
過去5年においては無資格者事故が23隻で、この無資格者操船による事故種類では、衝突が13隻と半数以上を占めており、基礎知識を持たない無資格者が容易に水上オートバイを操船し事故に至っている状況などが推測されます。

また、水上オートバイの船舶事故者の経験年数では、「1年未満」が最も多く30隻（33%）で、次いで「1年以上3年未満」が24隻（27%）と、経験が浅い操船者が事故に至る割合が高くなっています。

【水上オートバイ事故者の経験年数別の割合（平成28年）】



【水上オートバイの無資格者操船による事故種類別発生状況（過去5年間）】

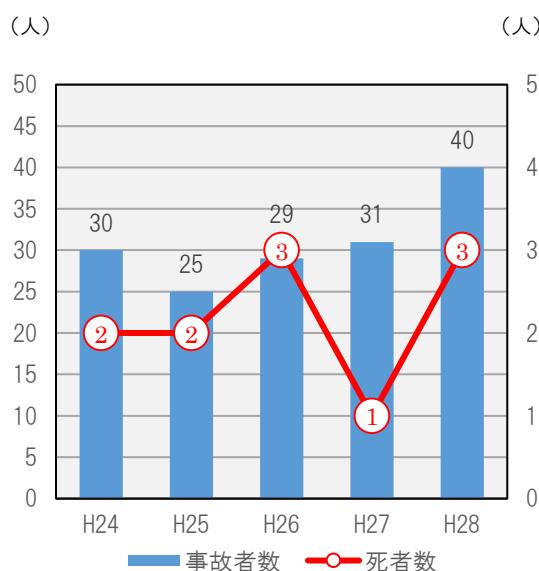


d 船舶事故によらない水上オートバイ乗船中の事故推移

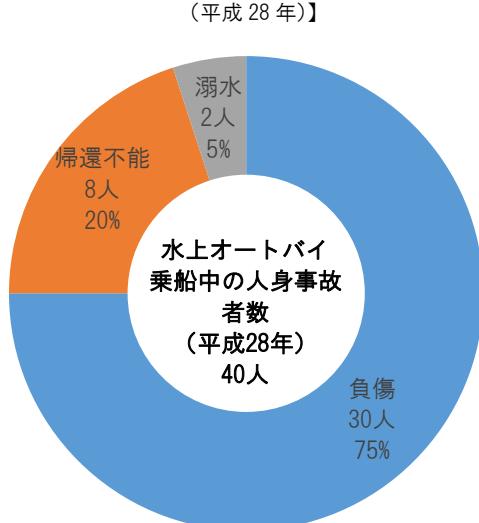
水上オートバイの乗船中に不適切な操船などにより船体に体を打ちつけたり、落水するなどし、負傷、帰還不能（漂流）となった、船舶事故によらない乗船中の人身事故者数は40人で、昨年に比べ9人増加しました。うち死者数は3人となっています。

事故内容別では、負傷が30人（75%）で最も多く、次いで帰還不能8人（20%）、溺水2人（5%）の順となっています。

【水上オートバイ乗船中の人身事故推移（過去5年間）】



【水上オートバイ乗船中の人身事故内容別事故発生状況（平成28年）】

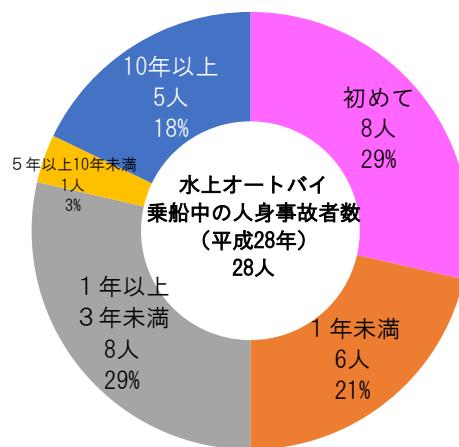


e 事故者の経験年数

水上オートバイ乗船中の人身事故者の経験年数では、「初めて」と「1年以上3年未満」が8人(29%)、次いで「1年未満」6人(21%)と、船舶事故同様経験の浅い者が事故に至る割合が高くなっています。

【水上オートバイの経験年数別的人身事故者数の割合

(平成28年)】※不詳者12人を除く



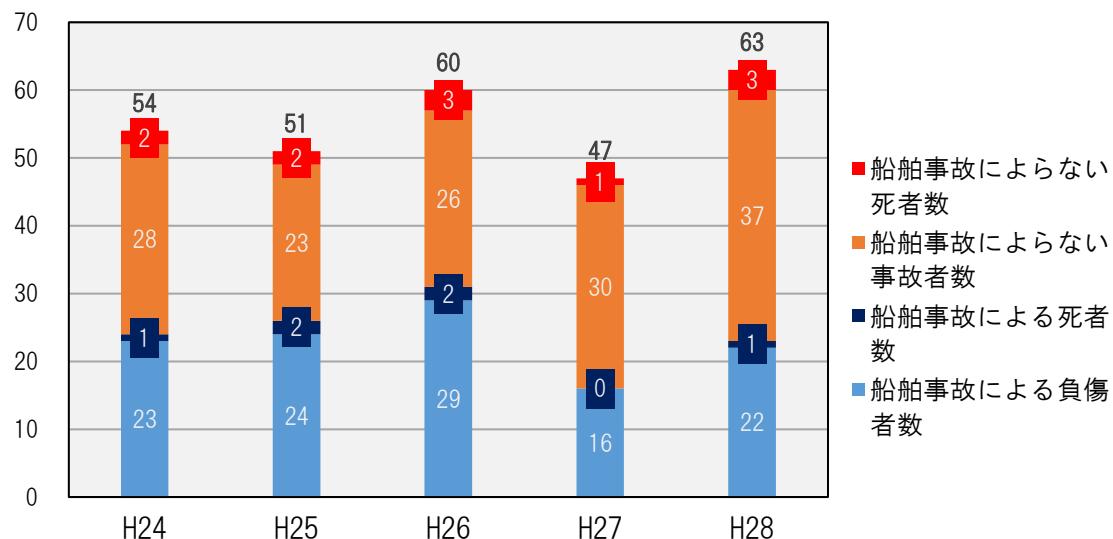
f 水上オートバイが関係する事故者のまとめ

(a) 水上オートバイ乗船中の事故者数

平成28年における水上オートバイ乗船中の事故者数は、「船舶事故に伴う乗船者的人身事故(死傷者)」と「船舶事故によらない乗船者的人身事故(事故者)」を合わせた63人(死者4人)となります。

(人)

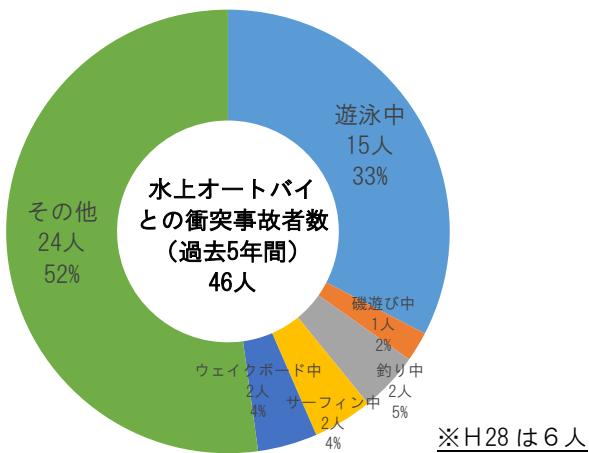
【水上オートバイ乗船者の事故発生状況(過去5年間)】



(b) 水上オートバイと遊泳者等との衝突事故

海域利用の競合による水上オートバイと遊泳者等との接触事故が発生しており、過去5年間における水上オートバイとの衝突による負傷者は46人に上り、うち遊泳者が最も多く15人(33%)となっています。

【水上オートバイとの衝突による事故者の活動内容別の割合(過去5年間)】



【事故事例】水上オートバイの乗揚事故

(概要)

平成28年8月21日、友人2、30人が集まり、バーベキューをしたり水上オートバイ2台に乗り遊んでいたところ、友人A(操船:無免許)とBが無断で水上オートバイを持ち出し、遊走を開始、右旋回した拍子に友人Bが落水し、水上オートバイはそのまま消波ブロックに乗揚げ、友人Aは投げだされた際に頭を消波ブロックに打ちつけ、病院に搬送され緊急手術されるも死亡した。

無免許操縦の違反は言うまでもなく、水上オートバイの操縦性能を理解し無謀な操船をしないこと！



g ジェット噴流による事故

水上オートバイ事故の負傷者のうち、最近注目されているのがジェット噴流による事故です。水上オートバイから振り落とされた乗船者が、船体後部からのジェット噴流により重傷を負うケースが相次いでいます。これに伴う肛門部裂傷等の事故については平成24年から平成28年までの過去5年間に11件発生しており、平成28年に発生した3件の負傷者はいずれも水上オートバイ乗船が初めてでした。因みに平成23年には同種負傷により失血死に至った事故が発生しています。



水上オートバイのジェット噴流について

- 水上オートバイの推進力について

▶ 水上オートバイは、船底から吸入した海水を勢いよくジェットポンプで噴射することにより推進します。

- 水上オートバイのジェット噴流の威力について



▶ 水上オートバイは時速100km程度の速力が出るものもあり、そのジェット噴流が体の内部に入ると、内臓を傷つけ大きな事故になります。

(概要)

【事例】水上オートバイのジェット噴流による事故

平成28年7月発生

事故者は3名乗りの水上オートバイの最後尾に乗船し遊走を開始した。直進航行中の航走動搖により事故者が船尾方向に背中から落水し、乗船していた水上オートバイのジェット噴流が直撃し、直腸粘膜損傷、会陰部裂傷の全治約3ヶ月（要入院）を負った。

⇒事故の要因：ジェット噴流の威力に対する認識不足

肛門部裂傷等の事故

（ジェット噴流による事故）

過去5年：11件

平成24年：2件

平成25年：2件

平成26年：1件

平成27年：3件

平成28年：3件

ウェットスーツを着用することで、ジェット噴流の圧力を軽減することができます。また、急発進や急激な加速は、同乗者の落水の原因になります。水上オートバイの後部席に乗る場合は、しっかり前の人につかまりましょう！



(イ) 当庁の取組み

水上オートバイでは落水する可能性が高いことから、ライフジャケットの確実な着用が必須であり、法令に基づく遵守事項にもなっています。また、落水時に水上オートバイのジェット噴流により内臓に損傷を受ける事故も発生していることから、乗艇時はウェットスーツの着用が必要です。

海上保安庁では、SNSを利用した安全啓発のほか、安全ステッカーやリーフレットを配布するなどしてライフジャケットの着用や危険な操縦の禁止、ウェットスーツの着用の励行を呼びかけました。

【水上オートバイ啓発用リーフレット】



【水上オートバイ啓発用ステッカー】



(ウ) 海難の減少に向けた課題

無謀な操船等による衝突事故や、経験不足による事故の割合が高く、近年事故隻数も横ばいに推移し、事故が減少に至らない状況です。

水上オートバイの事故では、経験が浅い操船者が操船不適切や操船技能不足などにより事故に至る割合が高く、これら事故者の知識・技能の向上による事故の減少が課題です。

また、例年、遊泳者等が水上オートバイと衝突し負傷する事故が発生しています。遊泳者等と同じ水域において水上オートバイが活動することが危険であることから、一部の地域では条例等で遊泳者等と水上オートバイの活動水域を別々に定めているところもあり、このような対応等も踏まえた遊泳者等との衝突事故の減少も課題となっています。

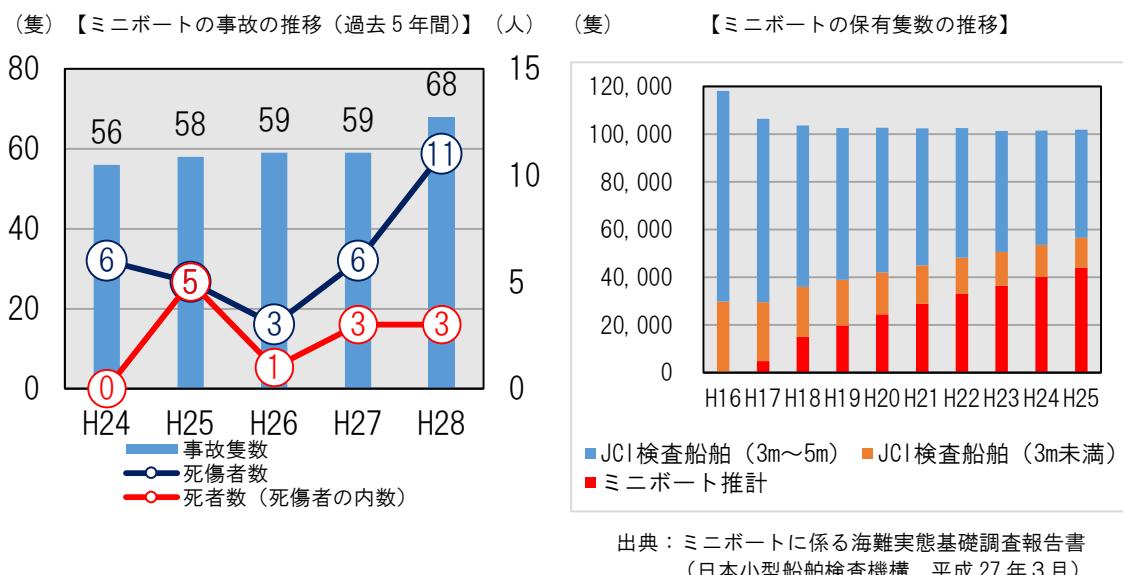
なお、ライフジャケットの中でも手動膨張式のライフジャケットの着用については、落水時に意識を失い膨張させられない可能性もあることから、自動膨張式への統一が課題となっています。

オ ミニボート等の免許を要さない船舶事故の対策

(ア) ミニボート事故の対策

a ミニボート事故の発生状況

平成28年におけるミニボートの事故隻数は68隻で前年に比べて9隻増加し、ミニボートの保有隻数に比例し増加傾向にあります。これに伴う死傷者数は11人で、うち死者数は3人となっています。



(a) ミニボート事故の月別発生状況

月別では、5月が11隻で最も多く、冬季はやや減少気味で、釣りシーズンと相関のある傾向となっています。



ミニボートとは…

船体の長さが3m未満であり、推進器の出力が1.5kw未満である船舶をミニボートとしています。ミニボートは小型船舶操縦士の免許や小型船舶登録が不要であることも相まって近年増加しています。



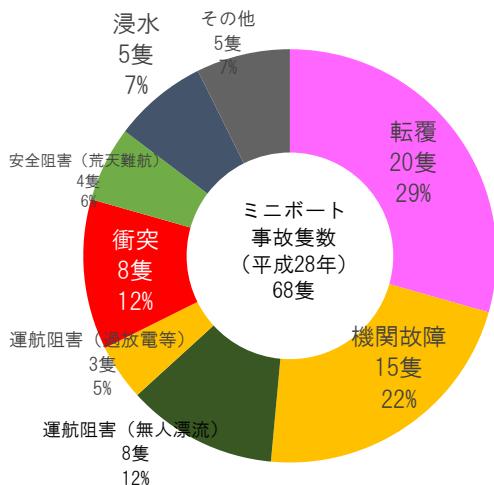
ゴムボートタイプ

(b) ミニボート事故の種類及び原因別発生状況

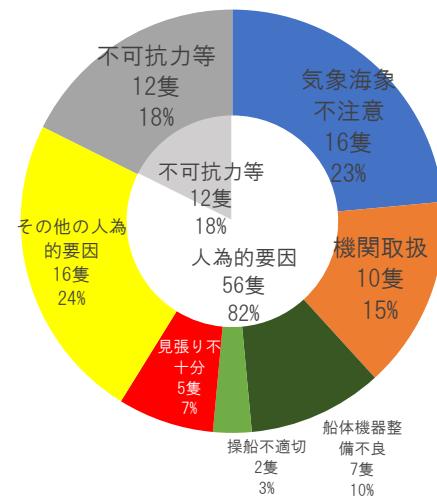
事故種類別では、転覆が20隻（29%）で最も多く、次いで機関故障15隻（22%）、無人漂流8隻（12%）の順となっています。

事故原因別では、気象海象不注意が16隻（23%）で最も多く、次いで機関取扱が10隻（15%）、バッテリー過放電や係留不備などの船体機器整備不良7隻（10%）の順となっています。

【ミニボートの事故種類別事故発生状況（平成28年）】



【ミニボートの事故原因別事故発生状況（平成28年）】

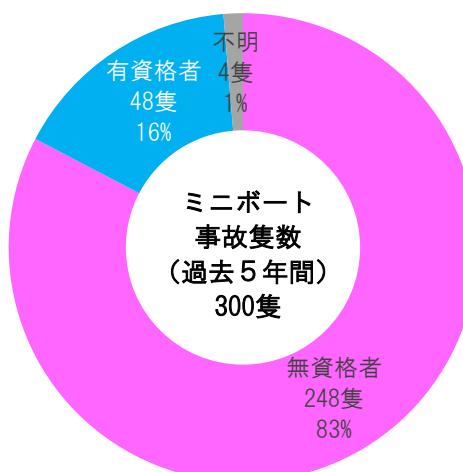


(c) ミニボート事故の資格者別発生状況

ミニボートは小型船舶操縦免許及び船舶検査が不要であることから、利用者が増加しています。

事故者の約8割が免許を保有していないことから利用者の知識不足が事故につながっていると思われます。

【有資格・無資格者別の事故発生状況（過去5年間）】



【事故事例】ミニボートの転覆事故**(概要)**

平成28年3月5日午前6時頃から、2名（ライフジャケット着用）でミニボートに乗り組み、沖合で釣りを開始した。当初、海上が平穏であったが、午前9時頃、海上が時化てきたため帰港を試みたが、大波を受け転覆し2名は海中転落した。1名は付近航行船舶に救助され病院に搬送された。残り1名は後日発見されたが死亡が確認された。

⇒事故の要因：気象海象情報の不足、沖合の事故

必要以上に沖に出てはいけません！
また、こまめに天気情報のチェックを！

※転覆したミニボート

**b 当庁の取組み**

海上保安庁では、利用者への安全啓発リーフレットの配布や認識旗（高く掲げることにより、ミニボートの認識性を高める旗）を配布するなどの安全対策を推進しています。

また、販売店と協力し、購入者に対する安全講習会の実施や安全啓発の冊子の配布など官民一体となった事故防止を実施しています。

その他小型船舶登録が不要なためミニボートの利用実態等が不明であることから（公社）日本海難防止協会と協力し、ミニボートの利用者に対しアンケートを実施しています。今後アンケートの結果を踏まえ関係機関と連携し、より効果的な安全対策を検討していきます。

第3章 海難の防止対策

【ミニボート啓発用リーフレット】



【ミニボート認識旗】



c 海難の減少に向けた課題

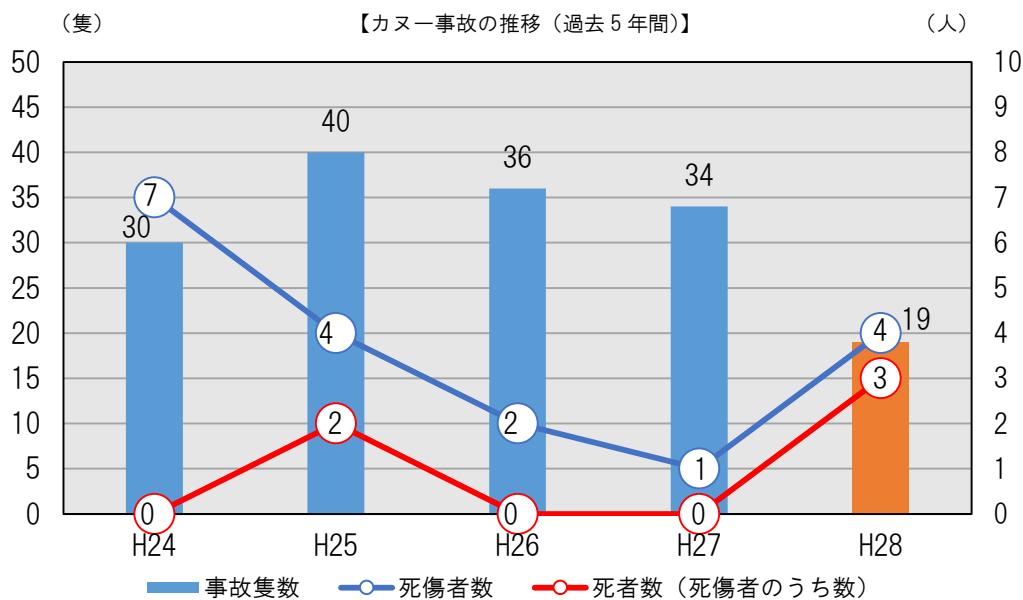
法律規制の対象外であることから、知識・技能不足、整備不良等の事故が多いことに加え、小さな船体の特殊性から堪航性が低く、風浪等の気象の変化に対応できることによる転覆などの事故が、年々増加傾向です。

安価で免許及び検査が不要のミニボートは、今後も利用者の増加が予測されることから、操船者の知識・技能の向上による事故の減少が課題となっています。

(イ) カヌー事故の対策

a カヌー事故の発生状況

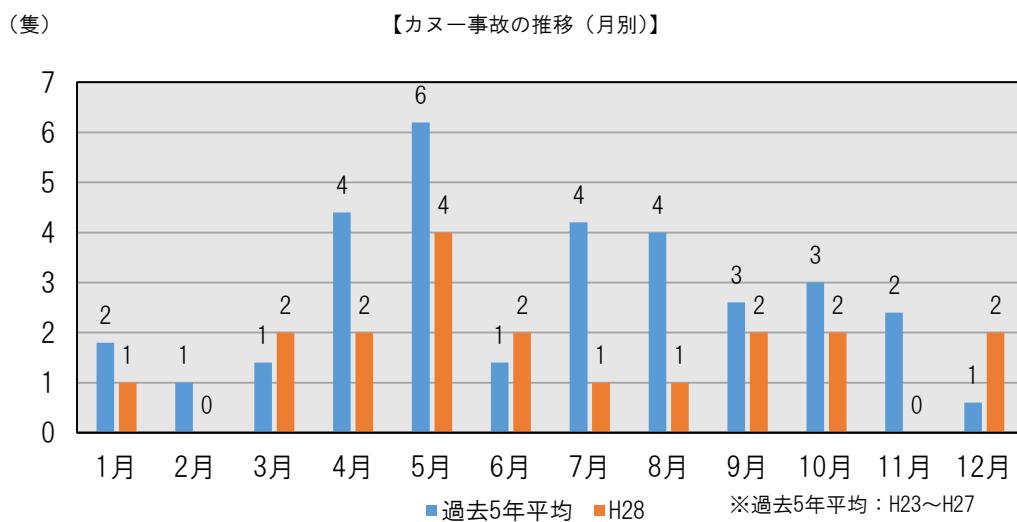
平成28年におけるカヌーの事故隻数は19隻で前年に比べて15隻減少していますが、死傷者数は4人で、うち死者数は3人となり、いずれも前年に比べ3人増加しています。



(a) カヌー事故の月別発生状況

例年、マリンレジャーが盛んになるゴールデンウィークから夏季にかけて増加傾向が見られます。

平成28年は、ゴールデンウィークのある5月は例年と同様に最多となっているものの、5月以外では大きな増減はありませんでした。

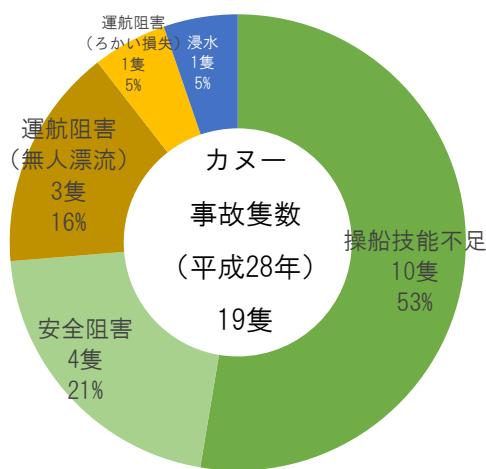


(b) カヌー事故の種類及び原因別発生状況

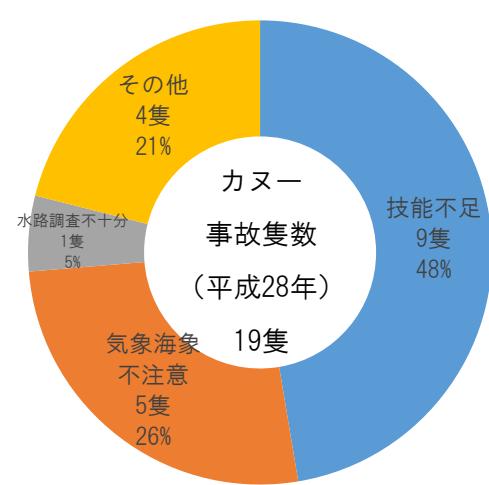
事故種類別では、操船技能不足による漂流が10隻(53%)で最も多く、次いで安全阻害(荒天による運航不能等)4隻(21%)の順となっています。

事故原因別では、操船の技能不足が9隻(48%)で最も多く、次いで気象海象不注意5隻(26%)の順となっています。

【カヌーの事故種類別の割合（平成28年）】



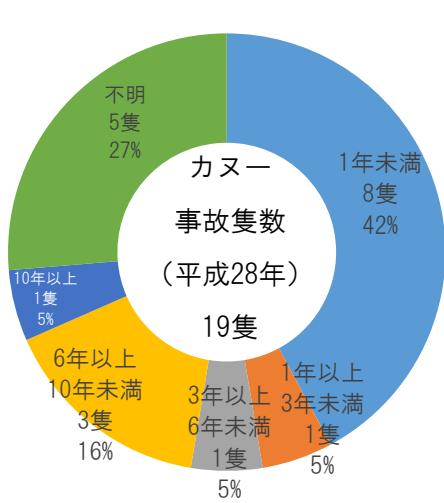
【カヌーの事故原因別の割合（平成28年）】



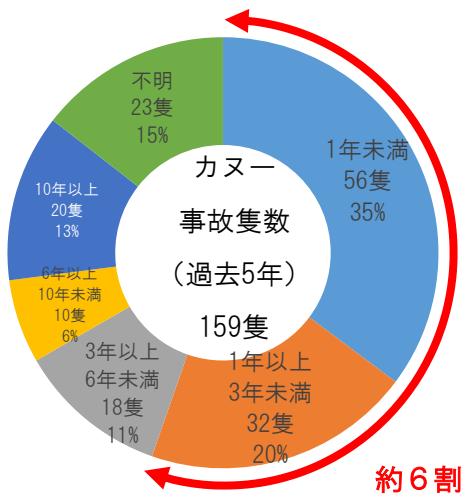
(c) カヌー事故の経験年数別発生状況

カヌーの経験年数別では、平成28年、過去5年間ともに3年未満の経験が浅い操船者の事故割合が高く、過去5年間では約6割となっています。

【カヌーの経験年数別の割合（平成28年間）】



【カヌーの経験年数別の割合（過去5年間）】



【事故事例】カヌーの事故

(概要)

- ・経験年数1年未満の事故

6月13日、1名乗船で遊走中除々に風潮流に圧流され隊列から離れていき風浪に逆らって漕ぐことができず帰還不能となってしまったものです。事故者は、体力を温存するため漕ぐことを諦めて漂流し救助を待ち、捜索中の僚船に救助されました。事故者は今回が2回目の操船でした。

⇒操船技能不足、気象海象不注意

1月15日、遊漁目的で出艇し、沖合い約500メートル付近に到着したところで漂泊遊漁を開始。カヤック前部に積載していた荷物を取るため体重移動させたところ、バランスを崩し転覆し該人は海中転落しました。該人は自力でカヤックを復原させ乗艇するも、転覆の際にパドルが流出し、運航が不可能となったものです。事故者は付近で操業していた漁船に救助されました。

⇒技能不足

- ・2年ぶりの遊走時の事故

4月10日、約2年ぶりということもあり、うまく漕艇することができず、予定を大幅に遅れ日没を過ぎ、うねりを受け右舷側に転覆しましたが、照明及び復原を補助するためのパドルフロートは装備していなかったため、復原することができずに航行不能に至り、水難救済会所属船に救助され、一命を取りとめたものです。

転覆してから約2時間30分経過したころ徐々に足の感覚もなくなり、低体温症のため、数日間の経過観察入院となりました。

⇒技能不足、装備不足

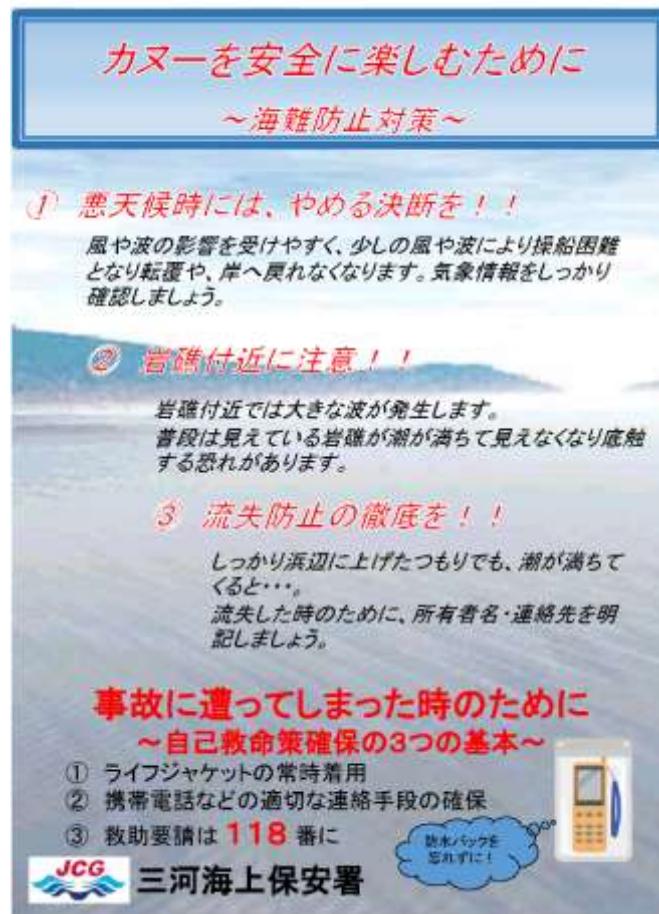
- ・経験が浅い者や久しぶりの遊走時には、講習を十分に受けるなど操船技術の習熟を確実にし、技量に合わせた航海計画を！
- ・必要な装備をしっかり準備を！



b 当庁の取組み

海上保安庁では、事故事例を踏まえカヌー販売及びカヌースクールを開催しているショップ等に対し「事故防止対策リーフレット」を配布するなど海難防止活動を実施しました。

また、ショップが行う安全講習会に併せ事故防止対策及び過去の事故事例を説明するなど安全啓発を行いました。



c 海難減少に向けた課題

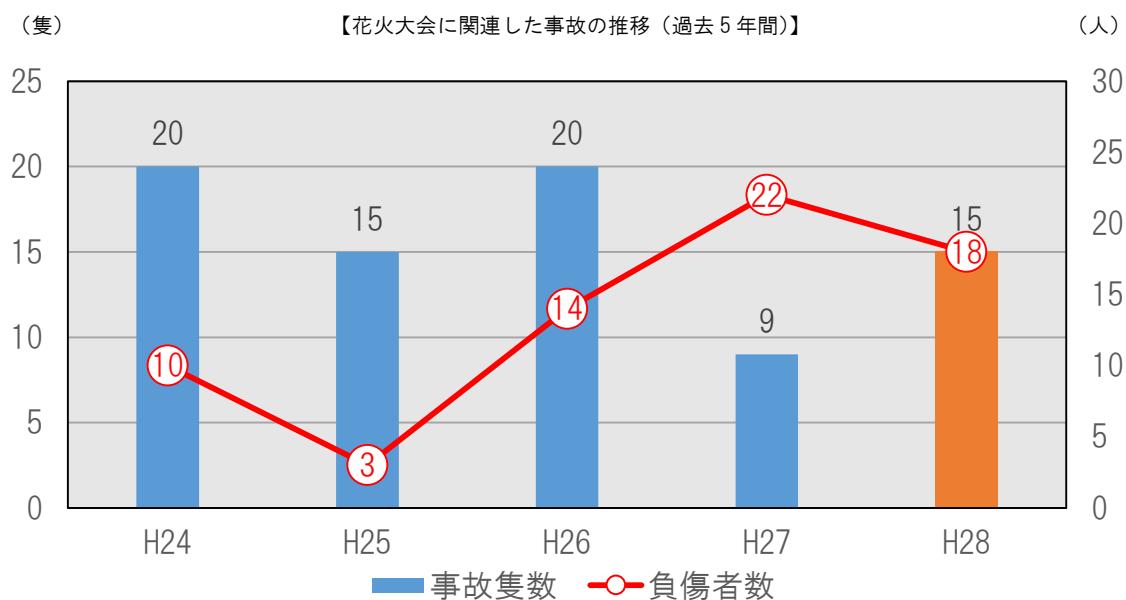
近年、購入が容易なインターネット販売によって、カヌー入手する利用者が増加していますが、購入後に取扱い説明を含めた安全講習を受けずに技能・知識不足で事故を起こすケースが認められることから、初心者を対象として技術的な指導及び安全意識の啓発を行う体制を整えることが課題となっています。

また、カヌーを安全に航行させるための装備品について明確な基準がなく、装備品に関する情報も不足している状況にあることから、カヌーの種類ごとの特徴を把握の上、それぞれのカヌーに適した安全装備品等を検討し、その情報を広めていくことも課題となっています。

力 花火大会に関連した事故の対策

(ア) 花火大会に関連した事故の発生状況

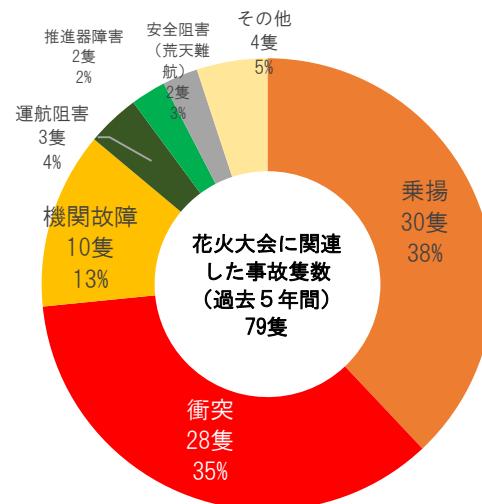
平成28年における花火大会に関連した事故隻数は15隻で昨年に比べて6隻増加したものの、これに伴う負傷者は18人で前年に比べ4人減少しています。



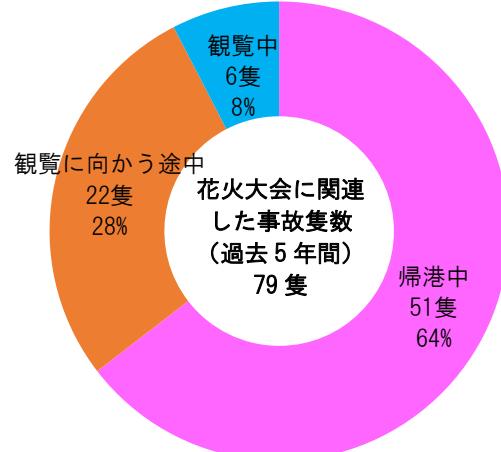
a 花火大会に関連した事故種類と動態別発生状況

事故種類別では、乗揚が30隻(38%)で最も多く、次いで衝突28隻(35%)、機関故障10隻(13%)の順となっています。船舶の動態別では、帰港中の事故が6割以上を占めています。

【花火大会に関連した事故種類別の割合（過去5年間）】



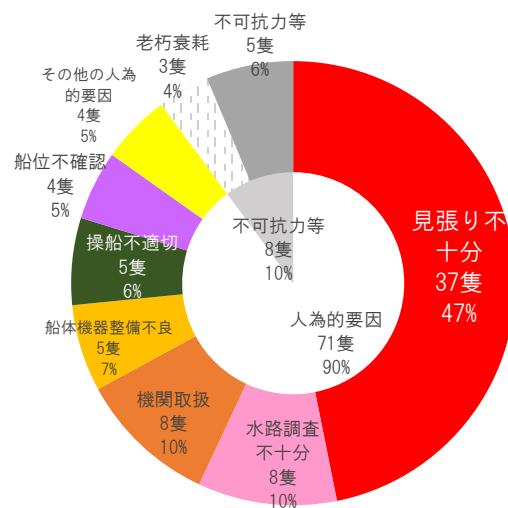
【花火大会に関連した事故における船舶の動態別の割合（過去5年間）】



b 花火大会に関連した事故原因別

事故原因別では、見張り不十分が37隻(47%)で最も多く、次いで水路調査不十分及び機関の整備取扱がそれぞれ8隻(10%)となっています。

【花火大会に関連した事故原因別事故発生状況（過去5年間）】



【事故事例】花火大会から帰港中の衝突事故

(概要)

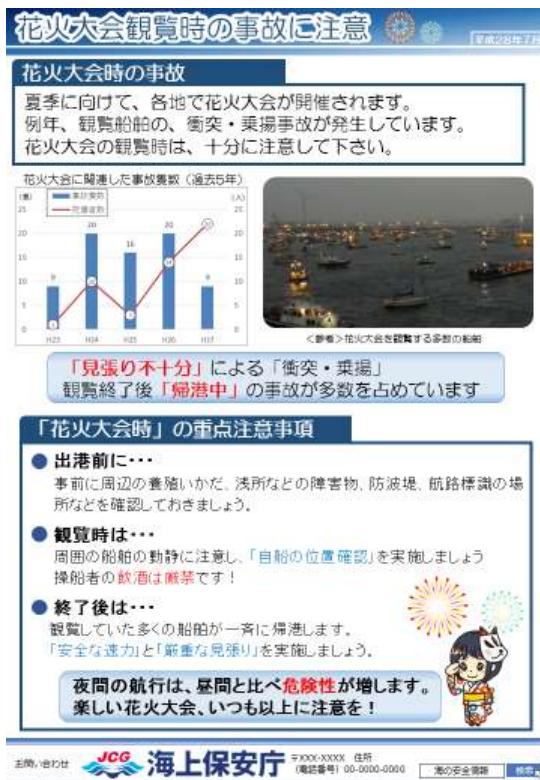
8月6日20時30分頃、12名乗船のプレジャーボートが、神戸港内にて花火大会観覧後、埠港向け帰港中のところ、防波堤の存在に気付かず衝突したものです。乗船者12名は水上警察にて救助されましたが、8名が負傷し、船体は沈没しました。

- ・事前に航行ルートを海図で確認！
- ・夜間航行は昼間と違って目標物等が見えにくくなり、進路を誤り易いため慎重に無理のない操船を！
- ・無理のない航海計画を！



(イ) 当庁の取組み

海上保安庁では、SNSを利用した安全啓発や主催者と協力し花火大会会場の港の船舶に対する訪船指導などにより事故防止に努めました。



(ウ) 海難の減少に向けた課題

花火大会観覧に伴う事故の特徴として、観覧後に帰港中の夜間航行中における衝突、乗揚事故が多くを占め、特に負傷を伴う事故の割合が高くなっています。また、会場周辺海域の状況を把握していない、遠距離から来訪する船舶の事故も少なくありません。

多数の船舶が集まる海域での交通マナーや周辺海域状況確認の徹底などの安全啓発、更には、主催者側とも協力して警戒船を十分に配置する等の安全対策の強化による事故の減少が課題となっています。

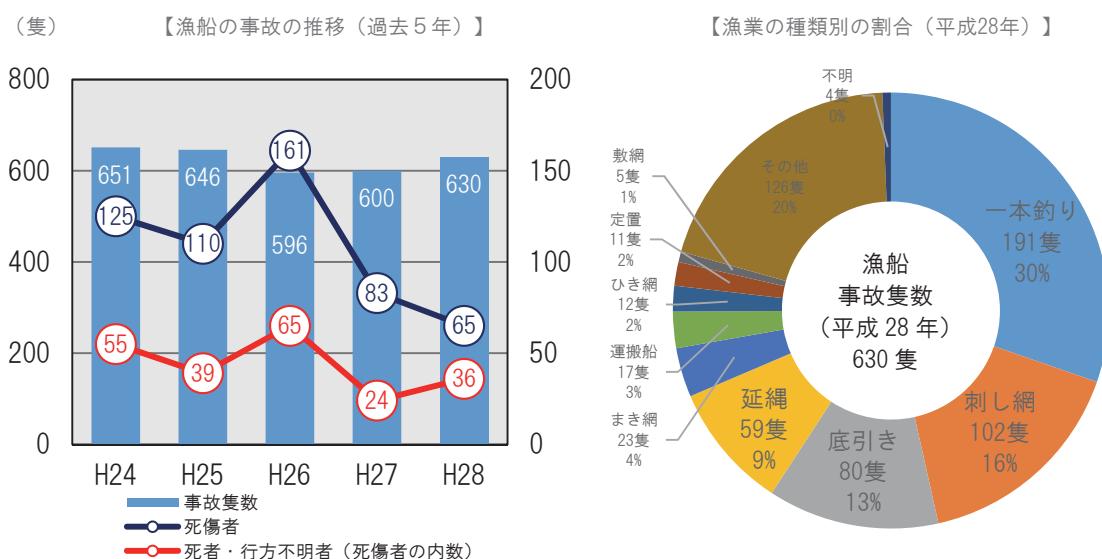
(2) 漁船事故の防止対策

ア 漁船事故の概観

平成28年における漁船の事故隻数は630隻で、前年より30隻多くなりましたが、平年並みの状況です。事故に伴う死傷者数は65人で前年から18人減少しましたが、死者・行方不明者（死傷者の内数）は36人で前年から12人増加しました。

(ア) 漁業の種類別発生状況

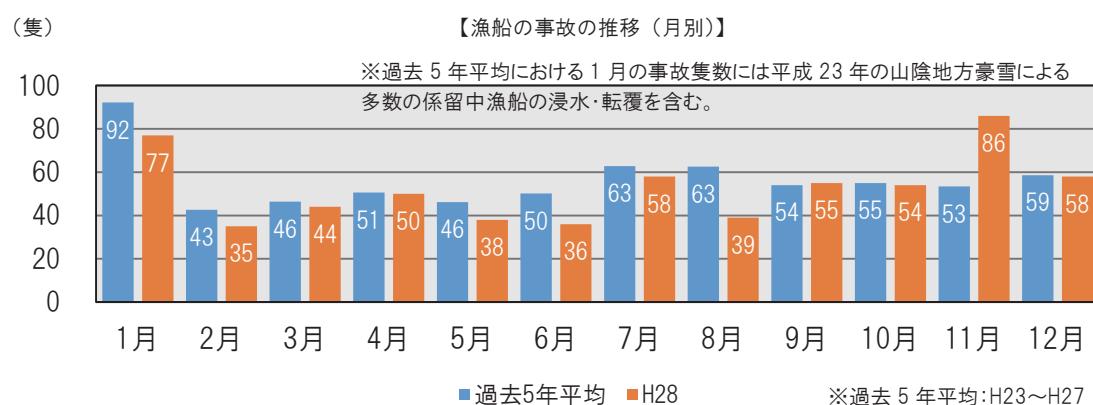
漁業の種類別では、一本釣り191隻（30%）で最も多く、次いで刺し網102隻（16%）、底引き80隻（13%）の順となっています。



(イ) 月別発生状況

月別では、秋口から冬季にかけてやや多く発生しています。

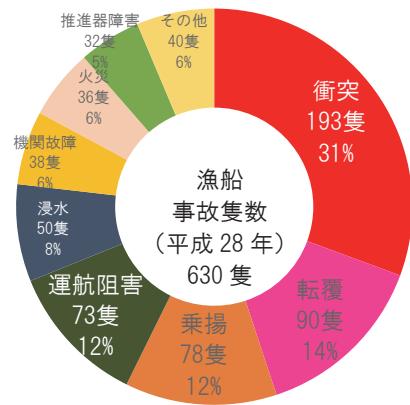
なお、1月は発達した低気圧により主に東北地方において係留中の漁船が多数浸水・転覆したこと、11月は福島県沖を震源とする地震に伴う津波により東北地方において係留中の漁船が多数浸水・転覆したことが、それぞれ増加の要因となっています。



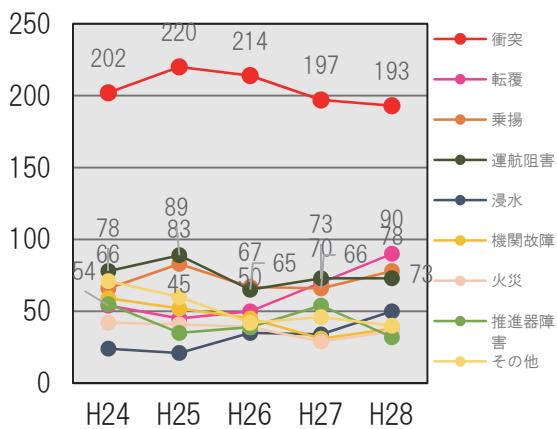
(ウ) 事故種類別発生状況

事故種類別では、衝突193隻（31%）で最も多く、次いで転覆90隻（14%）、乗揚78隻（12%）の順となっています。

【漁船の事故種類別の割合（平成28年）】



【漁船の事故種類別の推移（過去5年間）】

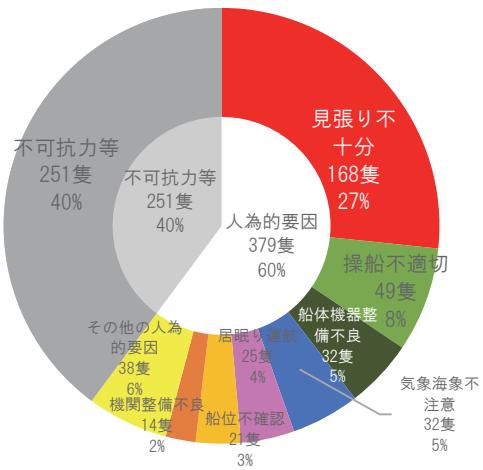


(エ) 事故原因別発生状況

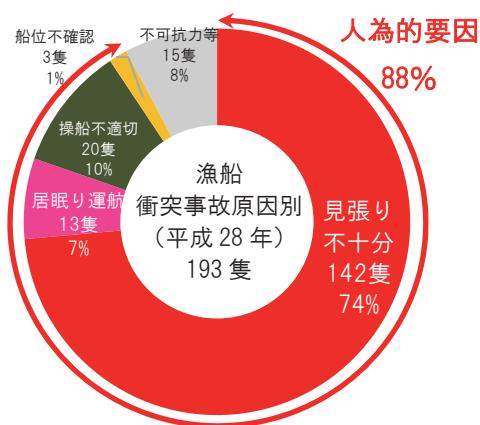
事故原因別では、見張り不十分168隻（27%）で最も多く、次いで操船不適切49隻（8%）、船体機器整備不良32隻（5%）の順となっています。

衝突事故では見張り不十分142隻（74%）、操船不適切20隻（10%）、居眠り運航13隻（7%）の順となり、乗揚事故では見張り不十分22隻（28%）、船位不確認18隻（23%）、居眠り運航12隻（15%）の順で、いずれも人為的要因による事故で約9割を占めています。

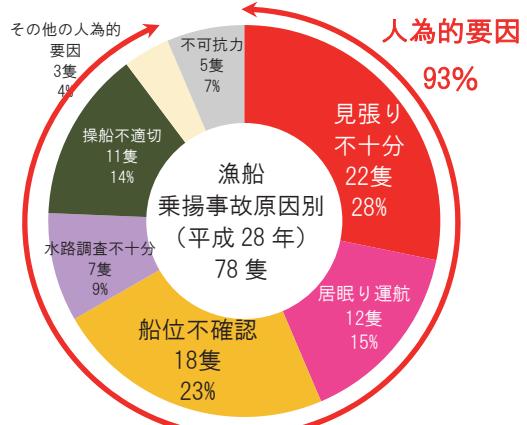
【漁船の事故原因別の割合（平成28年）】



【衝突事故原因別の割合（平成28年）】

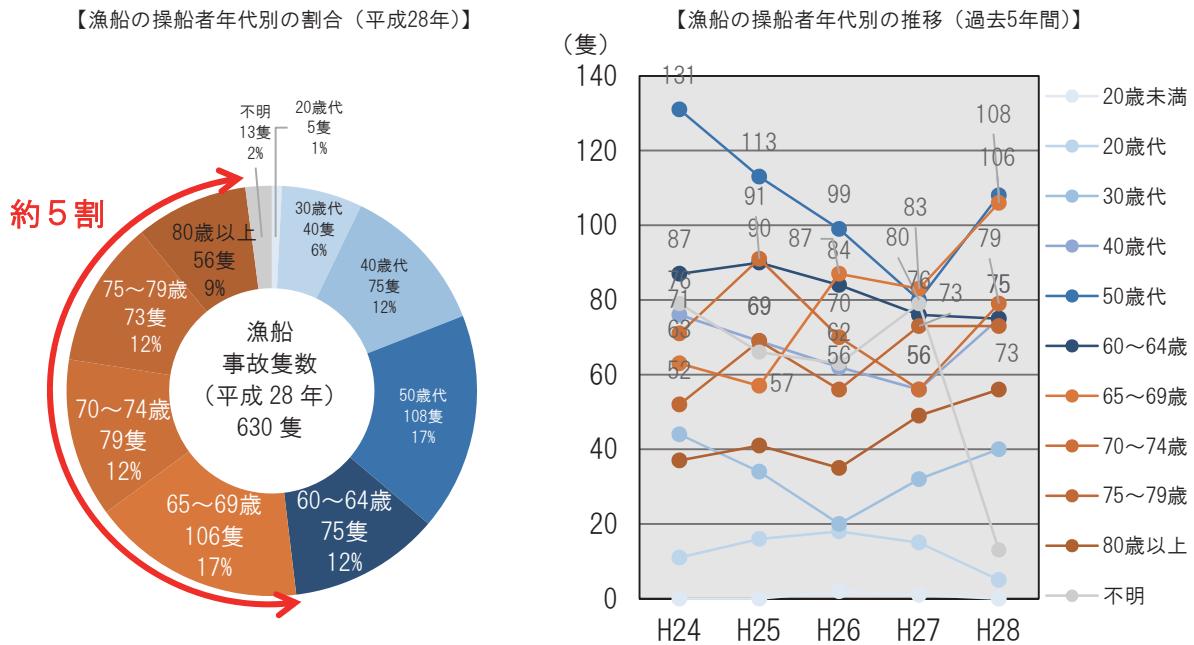


【乗揚事故原因別の割合（平成28年）】



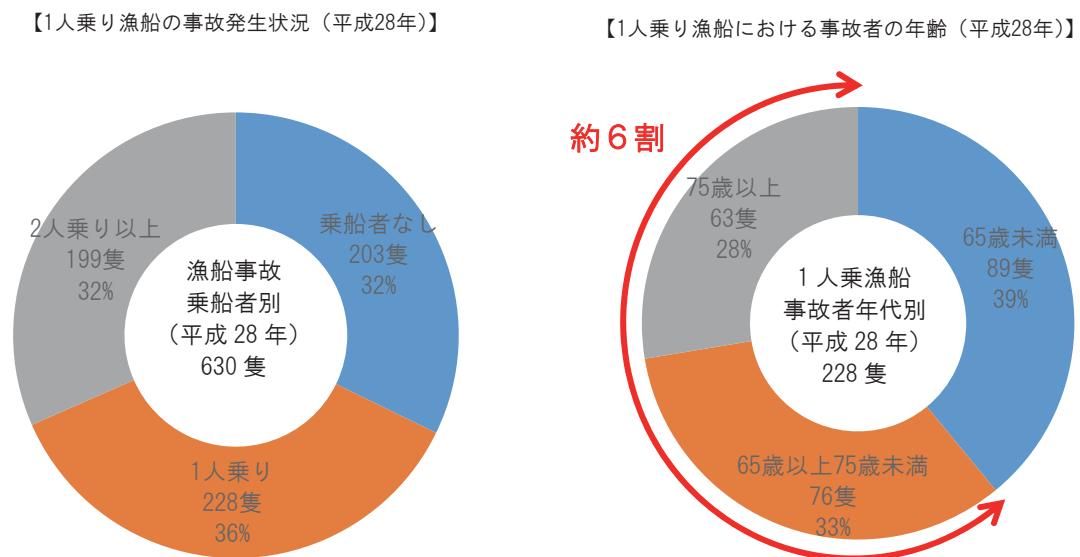
(才) 操船者年代別発生状況

操船者年代別では、60歳代（計402隻）が最も多く、65歳以上の高齢者にあっては全体の約5割を占めています。



(カ) 1人乗り漁船の事故発生状況

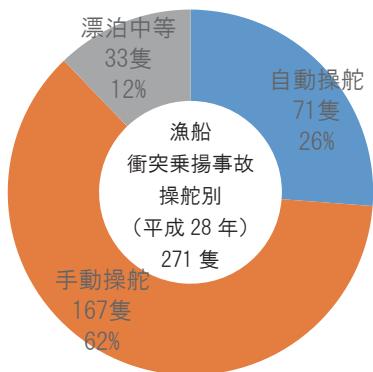
1人乗り漁船の事故発生状況は、複数人乗船する漁船よりも事故発生隻数が多く、うち、65歳以上の高齢者が約6割となっています。



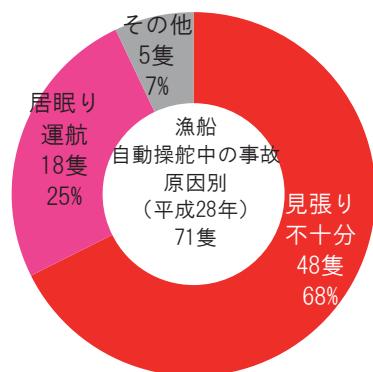
(キ) 自動操舵中の事故発生状況

衝突及び乗揚事故（271隻）のうち自動操舵中の事故は71隻で、その事故原因は漁獲物の選別、漁労等による見張り不十分や居眠り運航が多く、自動操舵装置の適正な使用が求められるところです。

【衝突・乗揚事故における操船別の割合（平成28年）】



【自動操舵中の事故の原因別の割合（平成28年）】



【事事故例】漁船の事故

(概要)

無人漂流状態の漁船が発見され、船長は付近海域で溺死した状態で発見されたものです。船長は出港のため係留索を外し、離岸作業中に海中転落したものと推察されます。

⇒船長：87歳 ライフジャケット未着用

認知症の病歴及び徘徊により保護された経験がありました。

航行中、自船の位置及び定係地の方角を見失い、帰港困難となったものです。所属漁協の漁船が船長を発見し、定係地まで先導し救助しました。

⇒船長：75歳

認知症、重度の難聴の病歴があり、周囲からは機会ある毎に引退を促されていました。

漁船A丸は自動操舵のまま操業に没頭し、行き会いとなった漁船B丸に気付くことなく衝突し、A丸船長は海中転落しましたが、B丸に救助されました。A丸船長は、衝突時に頭を打撲しましたが幸いにも命に別状はありませんでした。

⇒見張り不十分、自動操舵中の操業

自動操舵中や漁労中も常に見張りを！



イ 当庁の取組み

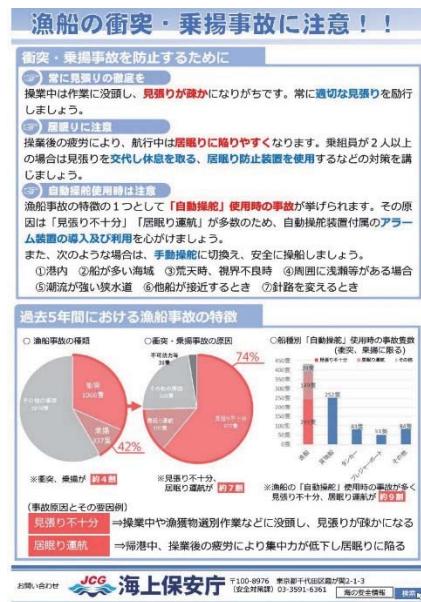
海上保安庁では、AIS搭載の事故防止効果の周知啓発や安全啓発リーフレットの配布等により事故防止を推進するとともに、水産庁が安全推進員養成のため全国各地で開催する「漁業カイゼン講習会」や毎年10月に漁業関係団体が主体となって実施している「全国漁船安全操業推進月間」に積極的に協力のうえ、地域、漁業種別ごとの海難防止講習会や訪船指導等を実施し、安全意識の高揚・啓発に努めています。

また「船舶職員及び小型船舶操縦者法施行規則」の一部が改正(平成30年2月1日施行)され、ライフジャケット着用義務の範囲が拡大となることから、今後、漁業者へのライフジャケット着用推進を重点項目の1つとして、取り組んで行くこととしています。

【底曳き網漁船用リーフレット】



【衝突・乗揚事故防止リーフレット】



ウ 海難の減少に向けた課題

漁船の事故隻数は、横ばい状態で特に「見張り不十分」や「居眠り運航」による「衝突」、「乗揚」の割合が依然として高い状況にあります。

要因の一つとして、操業・漁獲物の選別など甲板上での作業が多く、また、事故を起こした漁船の多くが1人乗り漁船であることからも、単身で乗船し多くの作業を実施しなければならない漁船特有の環境が挙げられ、1人乗り漁船など漁船特有の環境下における事故の減少が課題です。

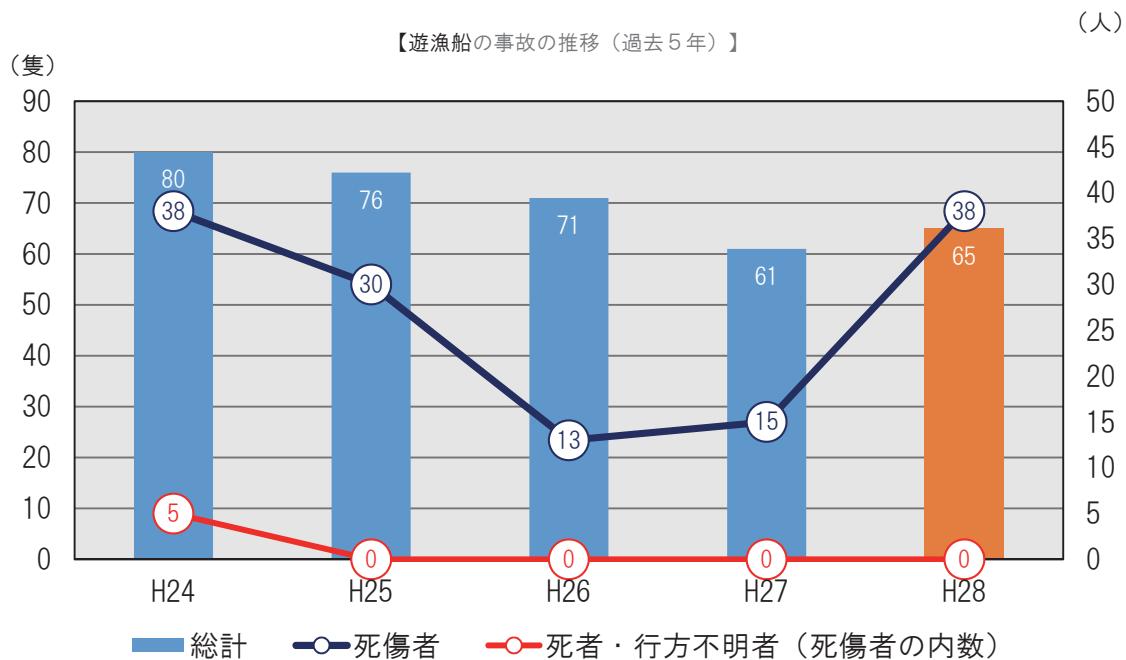
また、1人乗り漁船においては、漁業就業者のうち65歳以上が36%（平成27年水産庁白書より）であるのに対し、1人乗り漁船の事故者のうち65歳以上の事故者が61%にも及んでおり、高齢者事故対策も課題となっています。

この他、自動操舵装置の使用中に、「見張り不十分」、「居眠り運航」といった事故に至るケースも多く見受けられ、自動操舵装置の適正使用の推進などによる事故の減少も課題となっています。

(3) 遊漁船事故の防止対策

ア 遊漁船事故の概観

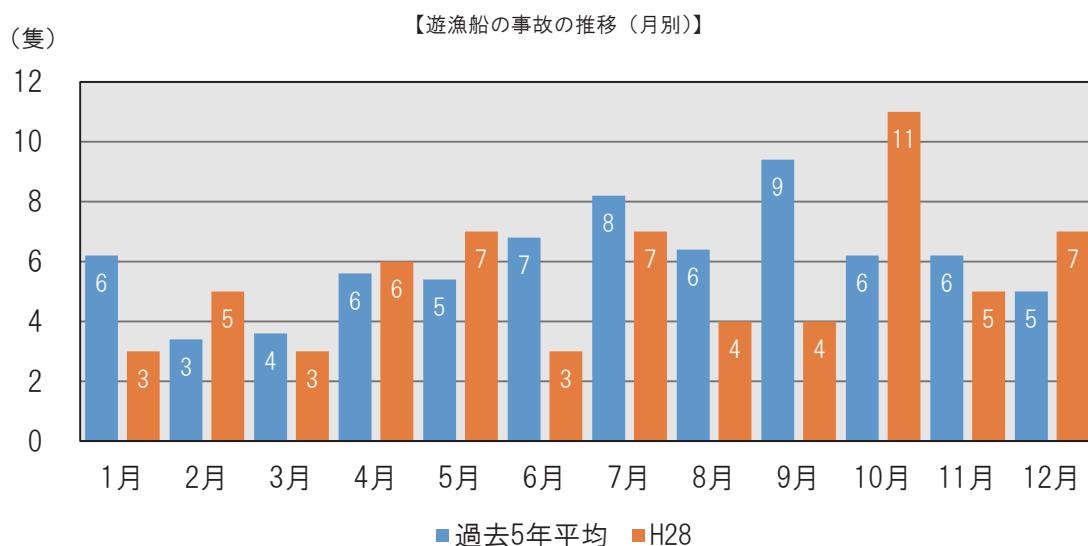
平成28年における遊漁船の事故隻数は65隻で前年より4隻増加し、死傷者も38人で前年より23人増加しました。



※平成24年の死者5人の内訳：衝突1隻1人、浸水1隻3人、機関故障1隻1人

(ア) 月別の事故発生状況

月別では、過去5年平均（H23-H27）に比べ1、6、8及び9月で減少が見られたものの、10月の釣りシーズンでは大きく増加しています。



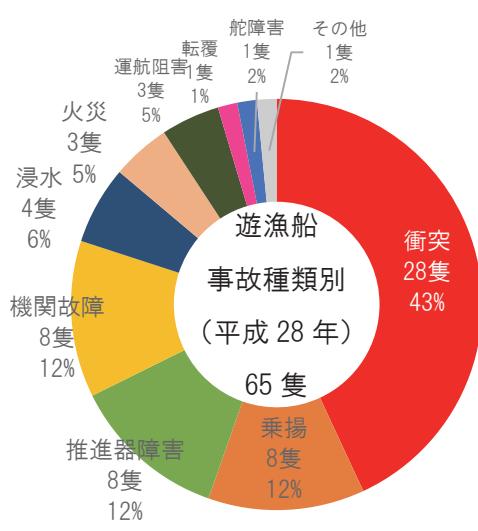
※過去5年平均：H23～H27

(イ) 事故種類別・事故原因別

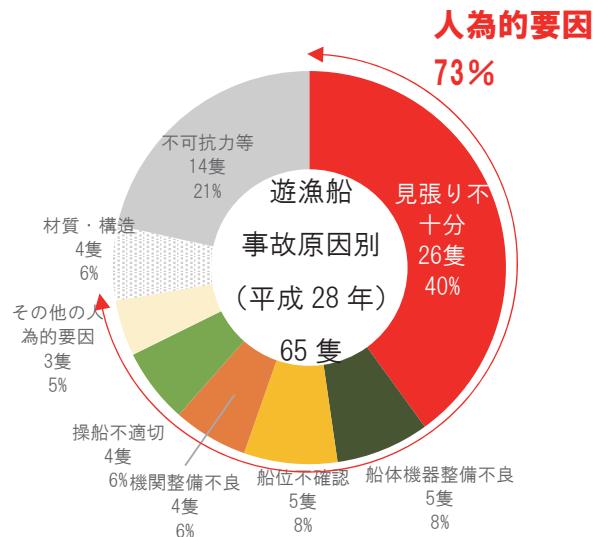
事故種類別では、衝突が28隻（43%）で最も多く、次いで乗揚及び推進器障害がそれぞれ8隻（12%）となっています。

事故原因別では、見張不十分が26隻（40%）で最も多く、次いで船体機器整備不良及び船位不確認がそれぞれ5隻（8%）となっており、人為的要因によるものが73%を占めています。

【遊漁船の事故種類別の割合（平成28年）】



【遊漁船の事故原因別の割合（平成28年）】

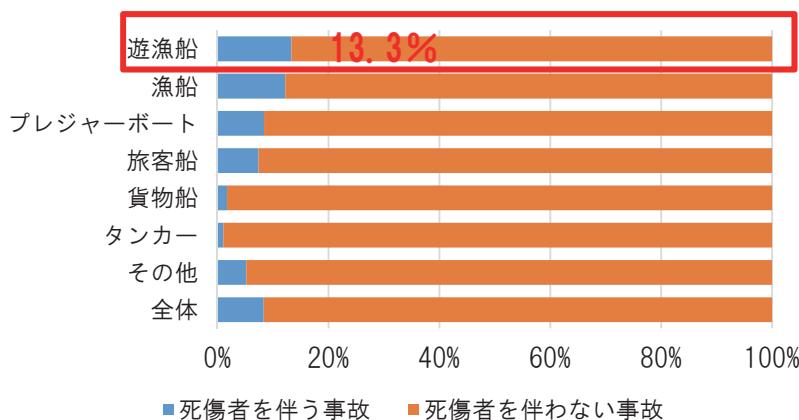


(ウ) 死傷者を伴う事故発生状況

過去5年間の遊漁船の船舶事故における乗船者の総数は1,874人であり、そのうち死者・行方不明者数は5人、負傷者数は129人となっています。

また、遊漁船の事故隻数に対して死傷者が発生した平均隻数の割合は13.3%と、他の船舶種類と比較して最も高い割合となっています。

【死傷者を伴う船舶事故隻数の割合（過去5年間）】



さらに、船舶事故により海中転落した者の人数は71人であり、そのうち救命胴衣が未着用の人数は9人で、海中転落者の約1割は、救命胴衣が未着用の状況で事故にあっています。

また、平成28年の事故船舶65隻のうち、過去、平成24年からの5年間にも事故を起こしていた船舶は7隻に及び、全体の約1割が事故後5年の間に再び事故を起こす結果となっています。

【事事故例】遊漁船の事故

複数回の事故を発生させた事例（遊漁船S丸）

（概要1）

平成26年8月3日、釣り客7名を乗船させ帰港中、防波堤に衝突した。衝突の衝撃により釣り客1名が海中転落したが、船長は入港後、釣り客1名の不在に気付いた。海中転落者は付近船舶により救助された。

（概要2）

平成28年7月31日、釣り客11名を乗船させ帰港中、岸壁の波除堤に衝突した。釣り客を含め乗船者に怪我等無し。

⇒事故の要因：ともに夜間、見張り不十分



入港時の気の緩み等により防波堤等に衝突する事故が絶えません。

最後まで気を緩めずに操船を！

イ 当庁の取組み

遊漁船は複数の釣り客を乗船させることから、ひとたび事故が発生すれば釣り客を始めとした乗船者の怪我、海中転落等に繋がり易い環境と言えます。そのため遊漁船事業者には旅客船同様に高い安全意識が求められるところですが、遊漁船の事故は人為的要因によるものが多数を占め、一部には複数回事故を起こす遊漁船事業者も存在する状況にあります。

さらに、最大搭載人員超過搭載による船舶安全法違反で摘発されるなど、安全意識の低い事業者が存在しています。

海上保安庁では、水産庁、都道府県と連携し、遊漁船事業者への「遊漁船業務主任者講習」、「遊漁船業安全講習会」において海難防止講習会やリーフレットを配布して、遊漁船事業者の安全意識の向上に努めると共に、遊漁船を利用する釣り人への救命胴衣の常時着用を呼びかけています。

【遊漁客の安全に対する注意喚起リーフレット】

遊漁客の安全に対する注意喚起

事故事例

遊漁船丸に乗船し遊漁を終え帰港中、遊漁客3名（救命胴衣未着用）のうち1名が海中転落し行方不明となりました。

事故者を含む、遊漁客は遊漁中飲酒をしており、遊漁船船長及び同乗者は、入港するまで事故者の海中転落に気付きませんでした。

海中転落時の乗船状況（概略）

A	船長：漁船に従事
B	海中転落者：船尾甲板
C	同乗者B,C：船室内
D	救命胴衣未着用

海中転落による死者・行方不明者の救命胴衣着用状況

救命胴衣着用状況	生存割合
着用	80%
未着用	20%

遊漁客の事故の特徴

- 【事故種類】「負傷」、遊漁船や磯等からの「海中転落」が多数
- 【事故時の状況】船体の「動搖」、遊漁船、磯等への「移乗時」等
- 【救命胴衣】海中転落による死者・行方不明者の**8割が未着用**

遊漁客の安全のために

- 「飲酒」状況の確認
 - 乗船前、乗船中の「飲酒」について確認しましょう
 - 乗船中の「飲酒」は、運動能力の低下、平衡感覚の乱れ等に繋がり**危険**です
- 遊漁客の動静確認
 - 遊漁中、航行中ともに動静に注意しましょう
 - 特に**飲酒者**に対しては、海中転落・怪我等防止に注意しましょう
 - 遊漁中の**危険要因**（移乗時、船体動搖等）について、事前に周知するとともに、危険が予想される前に一声かけましょう
- 救命胴衣の着用
 - 海中転落に備え、「**救命胴衣**」の着用を促しましょう
 - 磯釣りでも波等により海中転落の危険があります

事故防止のため航行中、遊漁中を問わず**適切な見張り**を実施しましょう

お問い合わせ JCG 海上保安庁 〒100-8976 東京都千代田区霞が関2-1-3
(安全対策課) 03-3591-6361 海の安全情報 検索

ウ 海難の減少に向けた課題

遊漁船は、「遊漁船業の適正化に関する法律」に基づき、都道府県知事の登録を受けており、登録時に策定される業務規程には、利用者の安全の確保に関する事項等が定められています。同規程にある事故発生時の報告が遊漁船業の登録を受けた都道府県に適切になされていない状況も見受けられることから、都道府県と連携した指導等の推進による事故の減少も課題となっています。

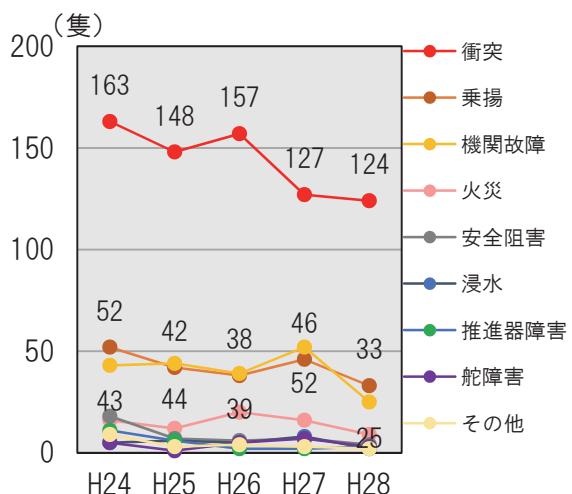
(4) 貨物船事故の防止対策

ア 貨物船事故の概観

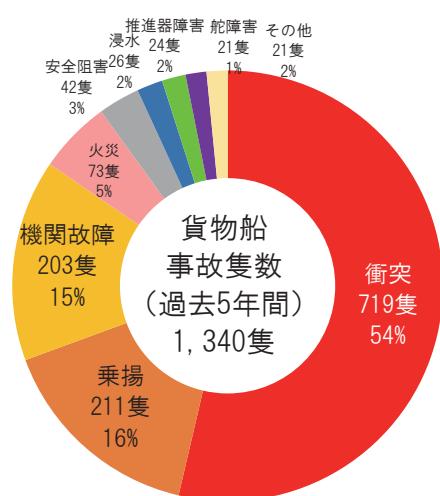
平成28年の貨物船の事故隻数は205隻で、平成27年（268隻）と比較すると63隻減少となっています。事故種類別の隻数は、衝突124隻（61%）、乗揚33隻（16%）、機関故障25隻（12%）の順となっています。

平成28年の事故原因別の隻数は、操船不適切59隻（29%）、見張り不十分50隻（24%）、機関取扱不良12隻（6%）となっており、過去5年においても、これら人為的要因によるものが1,059隻（79%）となっています。

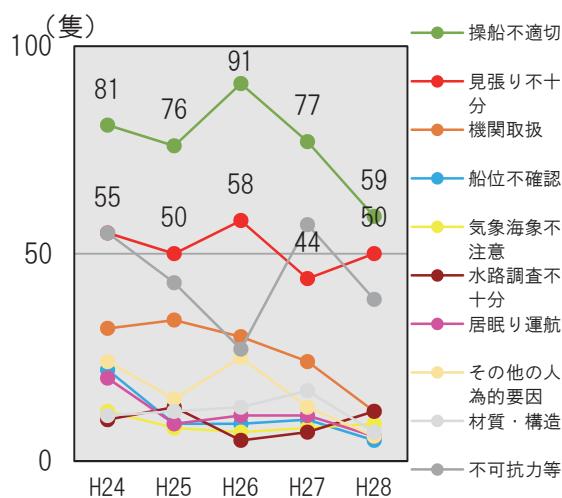
【貨物船の事故の推移（過去5年間）】



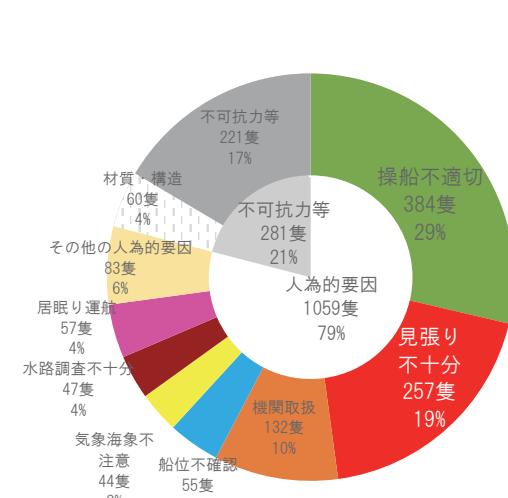
【事故種類別の割合（過去5年間）】



【事故原因別の推移（過去5年間）】



【事故原因別の割合（過去5年間）】



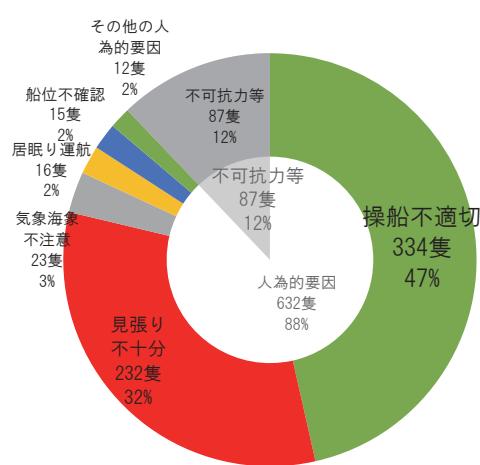
(ア) 衝突事故の発生状況

過去5年間の貨物船の衝突事故719隻の事故原因別に見ると、操船不適切334隻(47%)、見張り不十分232隻(32%)の順となっており、これら人為的要因によるものが88%を占めています。

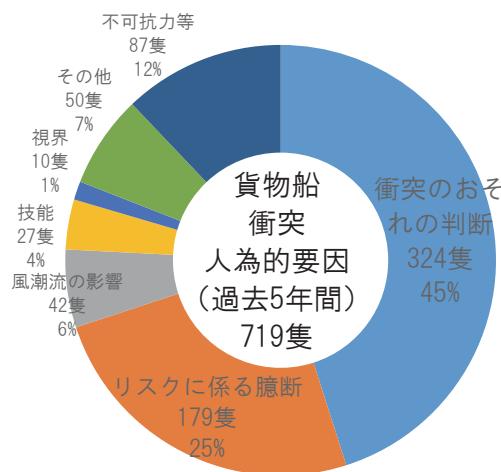
衝突事故の人的背景要因別に見ると、衝突のおそれの判断の誤り324隻(45%)、衝突のリスクに係る臆断179隻(25%)の順となっています。

衝突形態別に見ると、2隻の衝突459隻(64%)、物件との衝突248隻(34%)の順となっており、また、2隻の衝突における相手船の種類別に見ると、貨物船190隻(41%)、漁船158隻(35%)の順となっています。

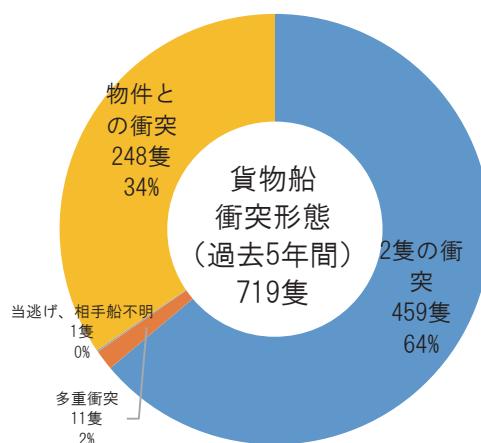
【衝突事故原因別の割合（過去5年間）】



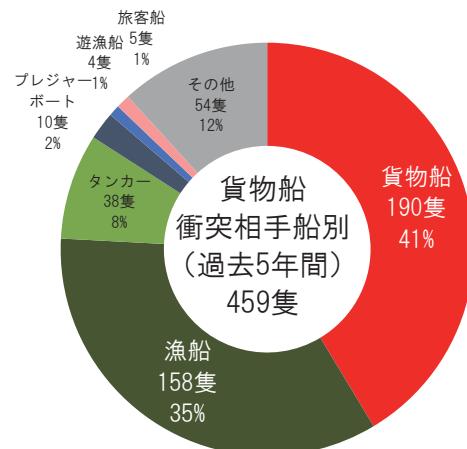
【人的背景要因の割合（過去5年間）】



【衝突相手の船舶種類別の割合（過去5年間）】



【2隻の衝突相手の船舶種類別の割合（過去5年間）】



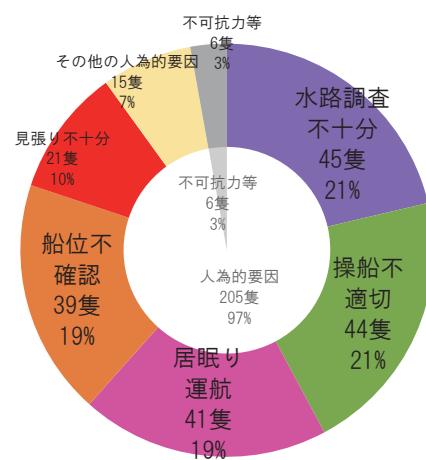
(イ) 乗揚事故の発生状況

過去5年間の貨物船の乗揚事故211隻の事故原因別に見ると、水路調査不十分45隻(21%)、操船不適切44隻(21%)の順となっており、これら人為的要因によるものが97%を占めております。

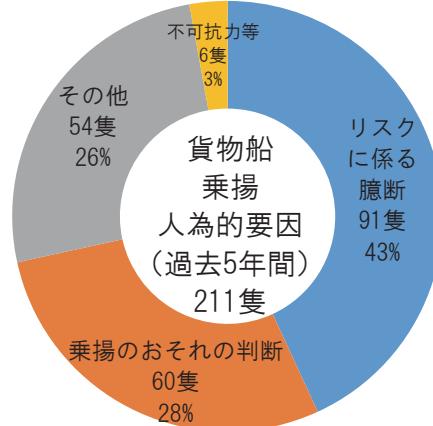
乗揚事故の人為的背景要因別に見ると、乗揚のリスクに係る臆断91隻(43%)、乗揚のおそれの判断の誤り60隻(28%)の順となっています。

乗揚対象別に見ると、浅瀬170隻(81%)、海苔網・定置網17隻(8%)の順となっています。

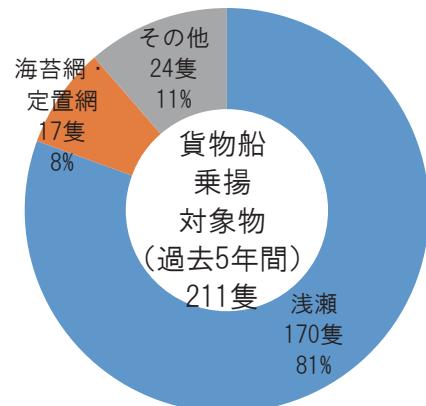
【乗揚事故原因別の割合（過去5年間）】



【人的背景要因の割合（過去5年間）】



【乗揚対象別の割合（過去5年間）】

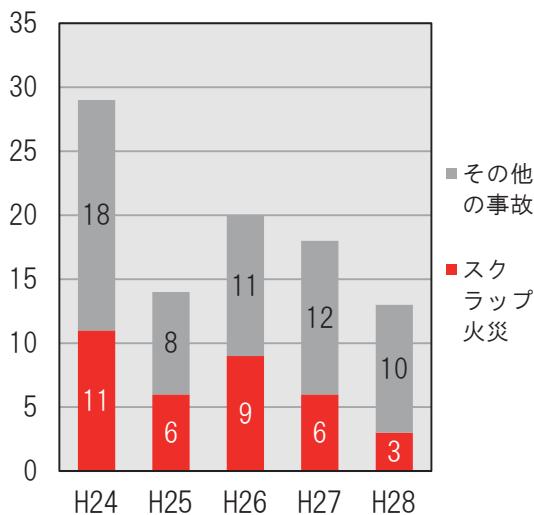


(ウ) スクラップ火災の発生状況

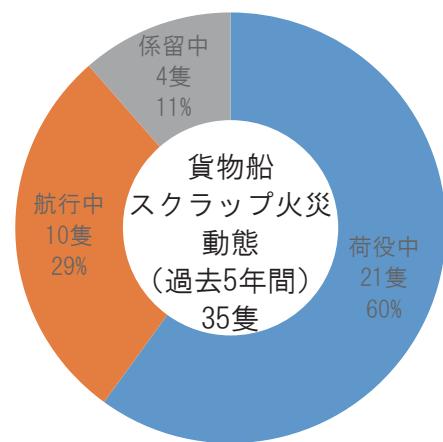
平成28年のスクラップ積載船舶の事故13隻のうち積載するスクラップからの火災事故は3隻（23%）発生しています。

また、過去5年間のスクラップ積載船舶の事故94隻のうち35隻（37%）が積載するスクラップからの火災となっており、35隻全てが外国籍船舶によるものです。

【船舶事故の推移（過去5年間）】



【動態別の割合（過去5年間）】



【事事故例】貨物船の事故

（概要）

8月9日8時45分から名古屋港弥富ふ頭88号岸壁においてスクラップの積み込み作業を行っていた。10時48分に積み込んだ船尾側のスクラップから白煙が上がっていることに作業員が気づいたため、荷役作業者は直ちに準備していた水槽から放水ポンプを使用して消火された。スクラップの内容はコンプレッサー電子部品の基盤、機械類であり、コンプレッサーから油が漏れ出火したものと推定された。

⇒事故の要因：スクラップ積載前の積荷の確認不足

スクラップ火災は、荷役中に出火する場合が多く、発火源となる異物の除去等が完全でなかったために火災に至る場合があります。

イ 当庁の取組み

海上保安庁では、貨物船等の大型船舶による海難は衝突海難の割合が高い傾向にあることを踏まえ、毎年7月に官民が一体となって展開している「海の事故ゼロキャンペーン」等を通じて、常時適切な見張りの徹底や船舶間コミュニケーションの促進などを指導しています。

また、冬季にあっては、発達した低気圧が通過する冬型の気圧配置により荒天が続き、日本海側を中心として、気象・海象不注意、荒天準備不足等による海難の発生が懸念されることから、荒天時の荷崩れ防止対策の徹底や錨泊時の適切な船位確認の実施等を指導しています。さらに、霧が多発する時期においては、視界が制限され、衝突海難の蓋然性が高まるため、特に適切な見張りの徹底や安全な速力での航行の指導など、地域の特性を考慮した海難防止活動を実施しています。

ウ 海難の減少に向けた課題

貨物船の事故は、「操船不適切」、「見張り不十分」による「衝突」、「乗揚」の割合が高い状況にあります。要因の一つとして、衝突相手船が避けてくれるだろうと判断を誤り、見張りの怠りや居眠りする事故リスクを省みない貨物船が存在しています。

また、貨物船におけるスクラップ火災の多くは外国籍船舶によるものであり、荷役中に発生しています。バッテリー等発火源となる異物の除去等が完全でなかつたため発生した可能性があります。

貨物船事故を減少させるためには、引き続き、「常時適切な見張りの徹底」、「船舶間コミュニケーションの促進」等の基本事項の励行を徹底していく必要があります。

【Topics 2】小型船舶操縦者の遵守事項について

船舶事故隻数の約7割が小型船舶であり、そのうち小型船舶操縦者の遵守事項である「発航前の検査」及び「見張りの実施」で防げる事故が約3分の1を占めるという事情に鑑み、遵守事項に対する意識の高揚を図るため、平成28年4月に「船舶職員及び小型船舶操縦者法施行規則」の改正が行われ、同年7月1日から施行されました。

今般の改正内容は、従前から小型船舶操縦者が遵守すべきものとして法定義務化されていた「発航前の検査義務」及び「見張りの実施義務」について、当該遵守事項の違反者に対し、新たに違反点数を付すというものです。

本改正により、遵守事項の違反者に対し付される違反点数は表1のとおりとなり、違反点数の累計によって、表2のとおり行政処分が課されることになります。

これらの遵守事項は小型船舶操縦者の義務であり、小型船舶事故の未然防止の観点からも効果的であるため、海上保安庁としても関係機関との連携を強化し、指導・啓発に努めていくこととしています。

表1 違反の内容と違反者に対し付される違反点数

違反の内容	点数	他人を死傷させた場合
酒酔い等操縦違反、有資格者による自己操縦違反、危険操縦違反、見張りの実施義務違反	3点	6点
救命胴衣の着用義務違反	2点	5点
発航前の検査義務違反		

表2 違反累計点数と行政処分

		過去1年以内の違反累計点数				
		2点	3点	4点	5点	6点
過去3年以前の処分歴	無	処分の対象外 (受講通知)			業務停止 1月 (受講通知)	業務停止 2月 (受講通知)
	有	処分の対象外 (受講通知)	業務停止 3月 (受講通知)	業務停止 4月 (受講通知)	業務停止 5月 (受講通知)	業務停止 6月 (受講通知)