



平成 27 年 3 月 18 日
海上保安庁

平成 26 年における海難の現況と対策について

1 海難の現況

- ◆ 平成26年の船舶事故隻数は、対前年比148隻(6%)減の2,158隻となり、過去10年間で最少となりましたが、船舶事故に伴う死者・行方不明者数は、外国船舶の死者・行方不明者を伴う事故の増加により対前年比16人(19%)増の100人でした。

船舶種類別では、プレジャーボート932隻(43%)、漁船596隻(28%)、貨物船276隻(13%)の順になっており、プレジャーボート、漁船及び遊漁船の小型船舶による事故が全体の約7割を占めています。

船舶事故で最も多いプレジャーボートの事故では、機関故障及び燃料欠乏や過放電による運航障害が全体の約3割を占めており、漁船の事故では、衝突が全体の約4割を占めています。

- ◆ 船舶事故以外の乗船中の事故及び海浜事故者数は、対前年比135人(4.7%)減の2,742人でした。

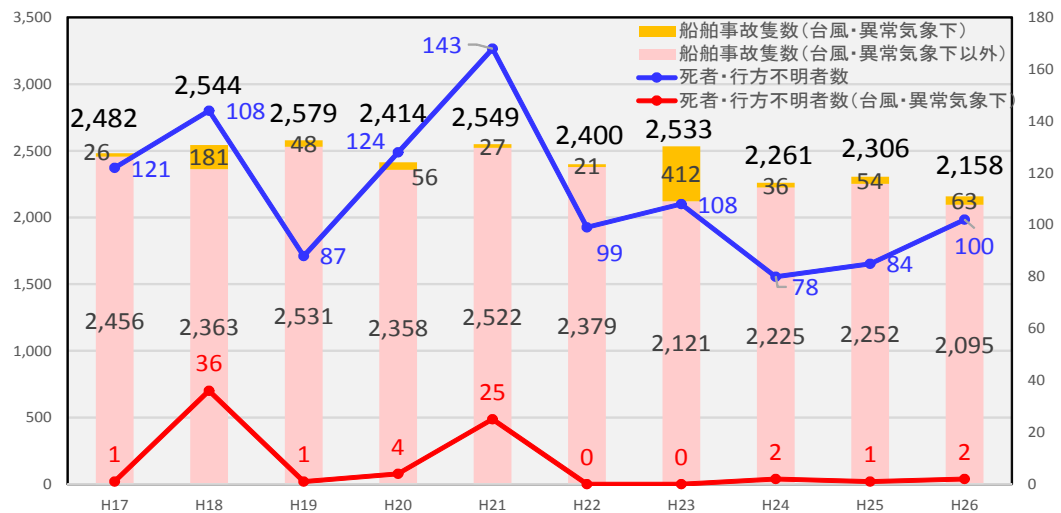
また、死者・行方不明者数は、対前年比85人(6.9%)減の1,155人でした。

船舶事故以外の乗船中の事故における死者・行方不明者213人を事故内容別にみると、海中転落が最も多く、対前年比18人(18%)増の118人でした。

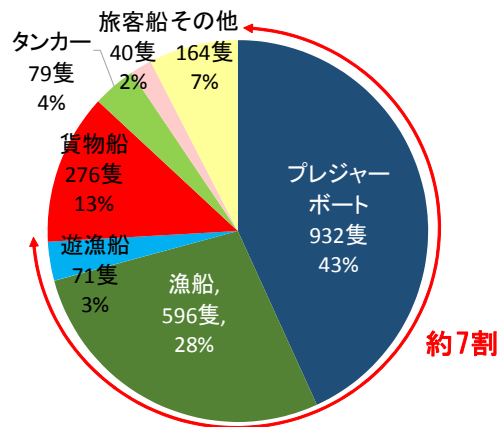
マリナーに関する海浜事故における死者・行方不明者255人を活動内容別にみると、遊泳中、釣り中ともに99人となっており、全体の78%を占めています。

◇ 船舶事故発生隻数等 ◇

◀ 船舶事故隻数及び死者・行方不明者数の推移(平成17年～平成26年) ▶

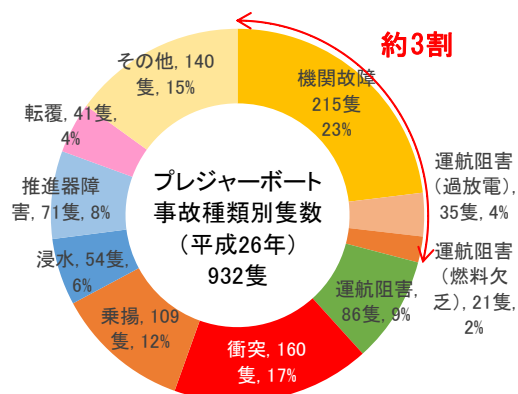


《船舶種類の事故発生割合(平成26年)》



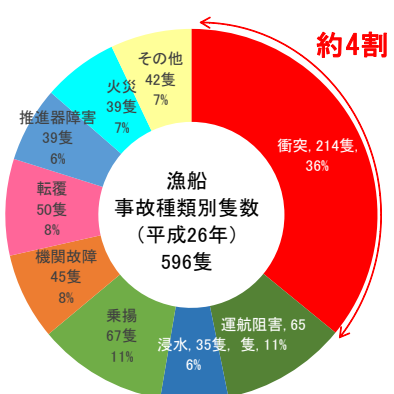
小型船舶による事故が約7割

《プレジャーボートの事故種類別割合(過去5年)》



約3割

《漁船の事故種類別割合(過去5年)》



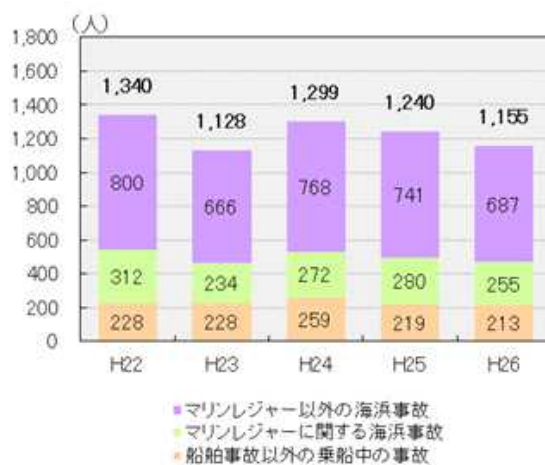
約4割

◇船舶事故以外の乗船中の事故及び海浜事故者数等◇

＜事故者数の推移（平成22年～平成26年）＞

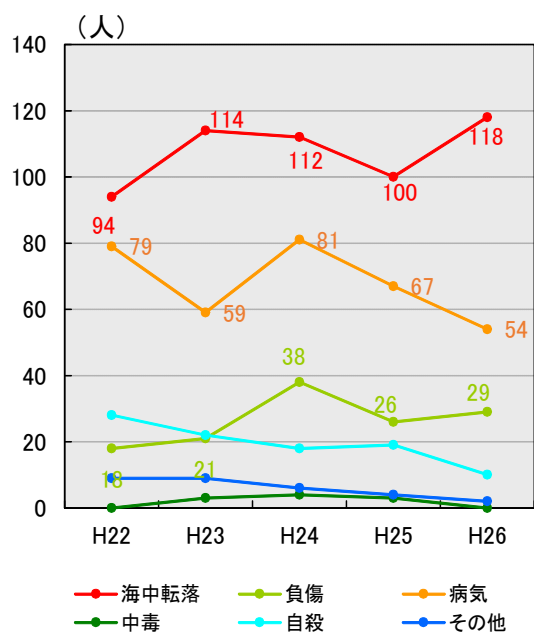


＜死者・行方不明者の推移（平成22年～平成26年）＞



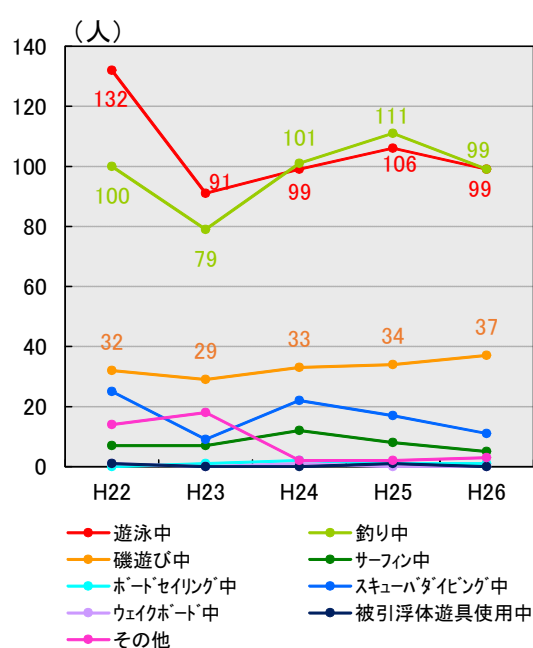
○船舶事故以外の乗船中の事故

＜事故内容別死者・行方不明者数の推移（平成22年～平成26年）＞



○マリネジャーに関する海浜事故

＜活動内容別死者・行方不明者数の推移（平成22年～平成26年）＞



2 海難防止対策等

(1) 船舶交通の安全対策

平成26年において海上保安庁は、「船舶交通の安全安心をめざした取組み」(平成25年10月交通政策審議会海事分科会答申)を「第3次交通ビジョン」として位置づけ、船舶事故隻数の減少など目標達成へ向け、以下の施策を展開していきます。

- ① ふくそう海域における安全対策
海上交通センターにおける安全な航行に必要な情報の提供や指導等の実施、津波等の災害発生時における業務の一元的な体制の構築に係る整備等を実施
- ② AIS搭載船舶に対する安全対策
AISを活用した航行支援システムによる各種情報の把握、AIS搭載船舶に対する乗揚や走錨等に関する注意喚起や各種航行安全情報の提供
- ③ 小型船舶事故防止対策
関係省庁等と連携した海難防止講習会等による指導の裾野の拡大やAIS搭載に関する海難防止効果等の有用性の周知啓発による普及促進等を実施
- ④ 小型船舶に対する情報提供の強化(MICS画面のスマートフォン対応)
パソコンや携帯電話専用のウェブサイトに加えてスマートフォンに対応したウェブサイトを構築する等、ICTを活用したMICSの充実強化を推進
- ⑤ 関係省庁海難防止連絡会議
重点対象事項を定め、海難防止対策の推進に係る関係省庁の海難防止施策の連携を強化
- ⑥ 全国海難防止強調運動
平成26年度から28年度までの重点事項「見張りの徹底及び船舶間コミュニケーションの促進」「プレジャーボートの発航前点検の徹底」「ライフジャケットの常時着用等自己救命策の確保」の3つを掲げ、官民一体となった全国海難防止強調運動を展開

(2) マリンレジャー事故防止対策

遊泳中の事故を防止するため、海水浴場の巡回や若年齢層に対する安全講習会等において、離岸流等の海に潜む危険に関する知識や身の回り品を使用した救助方法等についての指導・啓発を行うとともに、死亡事故に至る可能性が高い飲酒の危険性についても周知・啓発活動を行っています。

釣り中の事故を防止するため、釣り場を巡回するとともに釣具店等に協力を求めて、自己救命策の確保、気象海象の早期把握、釣行時の複数名行動の励行等について指導・啓発を行っています。

また、内陸部や遠方からマリンレジャーのため来訪し事故に遭われる方も少なくないため、これらの方を対象として、高速道路サービスエリアや道の駅等での周知・啓発活動を行っています。



【児童に対する安全講習会】

(3) 救命率向上策

ライフジャケット非着用の海中転落者の死亡事故が跡を絶たないことから、「ライフジャケットの常時着用」について指導・啓発を行うとともに、海難情報の早期通報のため、「緊急通報用電話番号118番の有効活用」「防水パック入り携帯電話等の連絡手段の確保」に関する周知・啓発活動を行っています。

3 『海難の現況と対策について(平成26年版)』

平成26年の船舶事故や海浜事故等の発生状況やその傾向、事故未然防止に向けた海上保安庁の取組み等を『海難の現況と対策について(平成26年版)』として取りまとめましたので、お知らせします。

海難の現況と対策について

～大切な命を守るために～



(平成26年版)



平成 27 年 3 月
海上保安庁

海難の現況と対策について ～大切な命を守るために～

(平成 26 年版)

目 次

はじめに（平成 26 年のトピック）-----1～3

- 1 船舶事故は過去 10 年で最少-----1
- 2 重大な海難-----1
- 3 洋上救急 累計 800 件達成-----3

第 1 章 海上保安庁の政策目標（政策目標達成状況）-----4～8

- 1 第 9 次交通安全基本計画における目標-----4
 - （1）我が国周辺海域で発生する船舶事故隻数の減少
 - （2）ふくそう海域における社会的影響が著しい大規模な船舶事故の防止
 - （3）要救助海難に対する救助率の維持確保
 - （4）自己救命策確保に関する啓発活動の強化
- 2 「船舶交通の安全・安心をめざした取組み」（第 3 次交通ビジョン）における目標-----7
 - （1）ふくそう海域における衝突・乗揚事故の低発生水準の維持
 - （2）港内等における衝突・乗揚事故の減少
 - （3）小型船舶における事故の減少

第 2 章 海難の現状-----9～51

- 1 最近の海上交通の動向・環境の変化-----10
- 2 海難の発生状況と傾向-----11
 - （1）船舶事故-----11

イ 概観

- （イ）船舶種類別
- （ロ）事故種類別
- （ハ）事故原因別
- （ニ）距岸別
- （ホ）船舶事故に伴う死者・行方不明者及び負傷者

ロ 平成 26 年船舶事故状況

- （イ）船舶種類別の事故の特徴
 - a プレジャーボートの事故
 - b 漁船の事故
 - c 貨物船の事故
- （ロ）船舶事故種類別の事故の特徴
- （ハ）ふくそう海域の事故
- （ニ）外国籍船舶の事故
- （ホ）季節毎における船舶事故の特徴

(2) 船舶事故以外の乗船中の事故及び海浜事故	41
イ 船舶事故以外の乗船中の事故	
ロ マリンレジャーに関する海浜事故	
ハ マリンレジャー以外の海浜事故	

3 法令違反の取締り状況	51
--------------	----

第3章 海難防止対策 52～58

1 ふくそう海域における安全対策	53
2 A I S搭載船舶に対する安全対策	54
3 小型船舶事故防止対策	55
4 小型船舶に対する情報提供の強化(M I C S画面のスマートフォン対応)	55
5 関係省庁海難防止連絡会議	56
6 全国海難防止強調運動	56
7 マリンレジャー事故防止対策	57

第4章 救助状況及び海難発生時の救命率向上策 59～62

1 救助状況	59
(1) 船舶事故の救助状況	59
(2) 船舶事故以外の乗船中の事故及び海浜事故の救助状況	59
2 救助・救急活動の充実・強化	60
(1) 救助・救急体制の充実・強化	60
(2) 関係機関との連携・協力体制の充実・強化	60
3 海中転落者のライフジャケット着用率の向上	60
(1) 漁業者を対象としたライフジャケット着用率の向上	60
(2) 釣り人を対象としたライフジャケット着用率の向上	61
4 海難情報の早期入手	62

資料編

平成26年における海難の発生と救助の状況

平成26年度通航船舶実態調査結果

※数値は、単位未満で四捨五入してあるため、合計の数字と内訳の計が一致しない場合や、四捨五入前の数字を用いて計算した結果と表中の数字が一致しない場合があります。

※表紙の写真

上：平成26年5月29日 姫路沖 タンカー 聖幸丸 爆発海難 消火活動の状況

下：平成26年度全国海難防止強調運動ポスターと海難防止活動の状況

はじめに（平成26年のトピック）

我が国の周辺海域では、海運、漁業、マリレジャーなど幅広い分野にわたり、多種多様な活動が行われています。衝突や転覆などの船舶事故、遊泳中の漂流や岸壁からの海中転落などがひとたび発生すれば、かけがえのない人命、財産が失われるばかりではなく、船舶事故においては、油の流出による海洋汚染などの被害が甚大になります。

このため海上保安庁においては、船舶交通の安全確保や海浜事故防止に関する様々な対策を講じるとともに、安全意識の高揚等の海難防止思想の普及・啓発に取り組んでいます。

また、不幸にも海難が発生した場合に備え、救助体制の充実強化、民間救助組織等との連携、協力に努め、海難発生時には迅速かつ的確な搜索救助活動を行い、一人でも多くの人命、財産を救助することに全力を尽くしています。

1 船舶事故は過去10年で最少

平成26年に海上保安庁が認知した船舶事故隻数は2,158隻、対前年比148隻（6%）減少し、過去10年で最少となりましたが、これら船舶事故に伴う死者・行方不明者数は100人、外国籍船舶の事故の増加により対前年比16人（19%）増加しました。

また、船舶事故以外の乗船中の事故及び海浜事故者数は2,742人、対前年比135人（5%）減少し、このうち死者・行方不明者数は1,155人、対前年比85人（7%）減少しました。

平成26年において海上保安庁は、「船舶交通の安全・安心をめざした取組み」（平成25年10月交通政策審議会答申）を「第3次交通ビジョン」として位置づけ、船舶事故隻数の減少など目標達成に向け、海難防止関係省庁連絡会議を通じた連携施策の推進や、各地域の特徴に応じた現場指導啓発の強化などの安全対策を推進してきました。一方、「平成26年8月豪雨」など天候が悪かった8月には、プレジャーボートの事故が前年に比べて大きく減少したことなど、気象状況により左右される面も大きかったものと考えられます。

海難事故の増減については、こうした取組みの効果だけでなく、天候や社会情勢など、様々な要因により左右されるため、一概に評価することは難しいところがありますが、引き続き海難の減少に向け、関係省庁と連携しつつ、着実に諸施策を推進していくこととしています。

2 重大な海難

平成26年においては、多数の死者・行方不明を生じるなどしたいわゆる「重大な海難」は次のようなものが発生しています。

(1) 船舶事故

イ 海上自衛隊輸送艦とプレジャーボートの衝突事故

1月15日午前8時頃、広島県阿多田島沖において、航行中の海上自衛隊輸送艦「おおすみ」と航行中のプレジャーボート「とびうお」が衝突しました。衝突により、プレジャーボート「とびうお」は転覆し、乗船者4名が海中転落し、全員救助されましたが、1名が負傷し、2名の死亡が確認されました。



ロ 北海道岩内沖 プレジャーボート「SRV」の機関故障、浸水・転覆事故

6月7日午前8時頃、北海道岩内沖において、プレジャーボート「SRV」が機関故障により航行不能となり、機関が使用できないため船首を波に立てることができず波が打ち込み浸水・転覆しました。

転覆により乗船者4名は海中転落し、1名行方不明、3名の死亡が確認されました。

ハ 島根県浜田沖 まき網漁船「第一源福丸」の転覆・沈没事故

12月24日午前4時頃、島根県浜田沖において、まき網漁船「第一源福丸」が、操業中、急速に右舷に傾斜し転覆、沈没し、乗組員20名のうち15名は僚船により救助されましたが、3名行方不明、2名の死亡が確認されました。

(2) 海浜事故

イ 新潟県柿崎上下浜漂流事故

5月4日午後1時30分頃、新潟県上越市柿崎^{じょうげはま}上下浜に来場していた2家族のうち、子供3名(8歳及び6歳男児各1名、6歳女児1名)と男性1名が高波に流され行方不明となりました。また、事故の発生を知り救助に向かった他の男性1名も行方不明となりました。海上保安庁では巡視船艇2隻、航空機1機等を出動させ、関係機関等とともに捜索を行ったところ、行方不明者5人全員が波打ち際で発見され、死亡が確認されました。

ロ 静岡県中田島砂丘、外国人漂流事故

8月15日午後零時30分頃、静岡県浜松市中田島砂丘の海岸で外国人7名が遊泳中、波により沖に流されました。7名のうち3名は自力で海岸へ辿り着き、1名は付近にいたサーファーにより助けられましたが、残る3名は沖に流され行方不明となりました。海上保安庁では巡視船2隻、航空機2機等を出動させ、関係機関等とともに捜索を行ったところ、8月18日までに3名は発見され、全員の死亡が確認されました。

3 洋上救急 累積 800 件達成

洋上救急制度は、公益社団法人日本水難救済会（洋上救急センター）が事業主体となり、公益財団法人日本財団や公益財団法人日本海事センターの支援を得て実施しているもので、昭和 60 年 10 月に制度が発足、平成 27 年には 30 周年を迎えます。この洋上救急制度とは、洋上の船舶上で傷病者が発生し、医師による緊急の加療が必要な場合に、医師等を海上保安庁の巡視船やヘリコプター等により急送するとともに、患者を巡視船やヘリコプター等に引き取り医師が応急医療を行いつつ陸上の病院に搬送するシステムです。

平成 26 年 9 月 22 日にフィリピン東方沖（那覇市の南約 1,650 キロメートル）を名古屋向け航行中の日本籍 LNG タンカーの船上において発生した船員の負傷事案への対応で洋上救急の出動件数が累積 800 件に達しました。

平成 26 年末現在では累積 806 件に達しており、この間、洋上で発生した傷病者 836 名に対し、全国の協力医療機関（平成 26 年末現在 142 病院）の医師・看護師 1,543 名が応急医療にあたり、海上保安庁では、巡視船艇を延べ 576 隻、航空機を延べ 999 機、潜水士や特殊救難隊員等を 571 人出動させています。

今後とも、引き続き一人でも多くの傷病者の救助が出来るよう、本事業に対する支援・協力を行っていくこととしております。

※数値：公益社団法人日本水難救済会提供



【航空機内で応急医療を行う医師と海上保安庁の救急救命士】

第1章 海上保安庁の政策目標（政策目標達成状況）

海上輸送は、我が国の経済産業や国民生活を支えるうえで欠くことができないものとなっていますが、特に、経済活動の拠点となっている東京湾等では、海上交通がふくそうしているうえに、漁業活動やマリンスポーツ活動も盛んに行われています。

このような状況を踏まえ、ひとたび海上において船舶事故が発生した場合には、人命に危険が及ぶことはもちろん、我が国の経済や自然環境にも甚大な影響を与える可能性があります。

このため、海上保安庁では次のとおりの政策目標を設定し、各種施策を講じています。

【第9次交通安全基本計画における目標】

- 我が国周辺海域で発生する船舶事故隻数の減少
- ふくそう海域における社会的影響が著しい大規模な船舶事故の防止
- 要救助海難に対する救助率の維持確保
- 自己救命策確保に関する啓発活動の強化

【「船舶交通の安全・安心をめざした取組み」（第3次交通ビジョン）における目標】

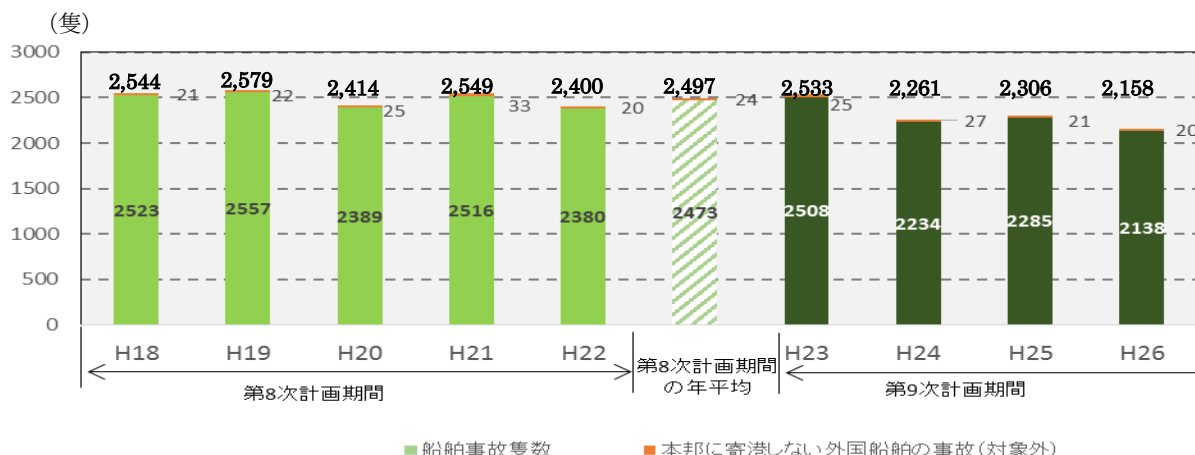
- ふくそう海域における衝突・乗揚事故の低発生水準の維持
- 港内等における衝突・乗揚事故の減少
- 小型船舶における事故の減少

1 第9次交通安全基本計画における目標

（1） 我が国周辺海域で発生する船舶事故隻数の減少

「我が国周辺海域で発生する船舶事故隻数の減少」は、第9次交通安全基本計画（計画期間：平成23年度～平成27年度）に基づき策定されたもので、具体的には、我が国周辺で発生する船舶事故隻数（本邦に寄港しない外国船舶によるものを除く。）を第8次計画期間の年平均（2,473隻）と比較して、平成27年までに、約1割を削減（2,220隻以下）するというものです。

平成26年の我が国周辺海域で発生した船舶事故隻数（本邦に寄港しない外国船舶によるものを除く。）は2,138隻となっており、目標を下回る水準となっています。



(2) ふくそう海域における社会的影響が著しい大規模な船舶事故の防止

我が国の首都圏及び重要経済圏を背後に控える東京湾、伊勢湾、瀬戸内海及び関門海峡は、外海等の一般海域に比べて、海上輸送活動、漁業活動、マリンレジャー活動等により船舶交通が混雑しています。

これらの海域において、ひとたび大規模な船舶事故が発生した場合、船舶交通を阻害し、我が国の経済が麻痺することにもなりかねません。

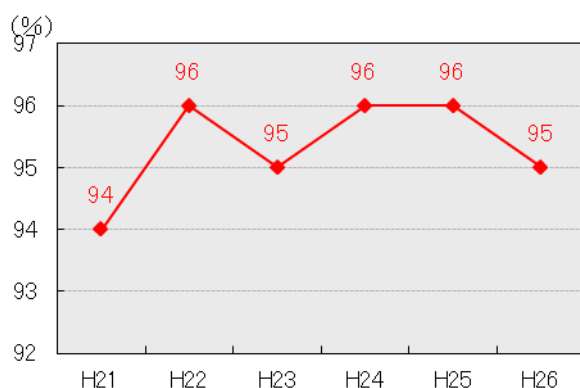
このため、海上保安庁においては、これらふくそう海域における社会的影響が著しい大規模な船舶事故の発生を「ゼロ」とすることを目標とし各種施策を講じてきたところ、平成 22 年から引き続き平成 26 年においても当該事故の発生はゼロで目標を達成することができました。

(3) 要救助海難に対する救助率の維持確保

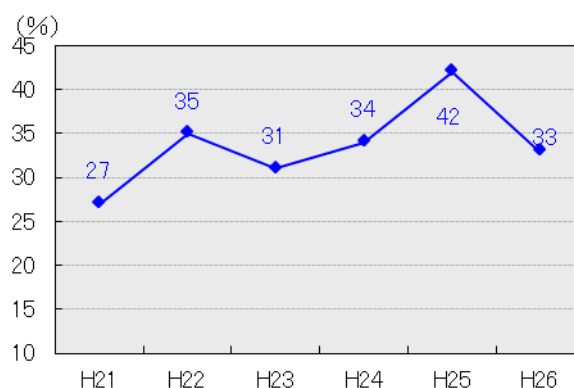
「要救助海難に対する救助率の維持確保」の数値目標は、平成 27 年までに要救助海難に対する全体の救助率（要救助者に対する救助成功者の割合）を 95%以上に維持確保するとともに、20 トン未満の船舶からの海中転落の救助率を 35%以上とするものです。

平成 26 年の要救助海難に対する全体の救助率は 95%で目標を達成することができましたが、20 トン未満の船舶からの海中転落の救助率は 33%となり、目標の達成には至っていません。

【要救助海難に対する救助率】



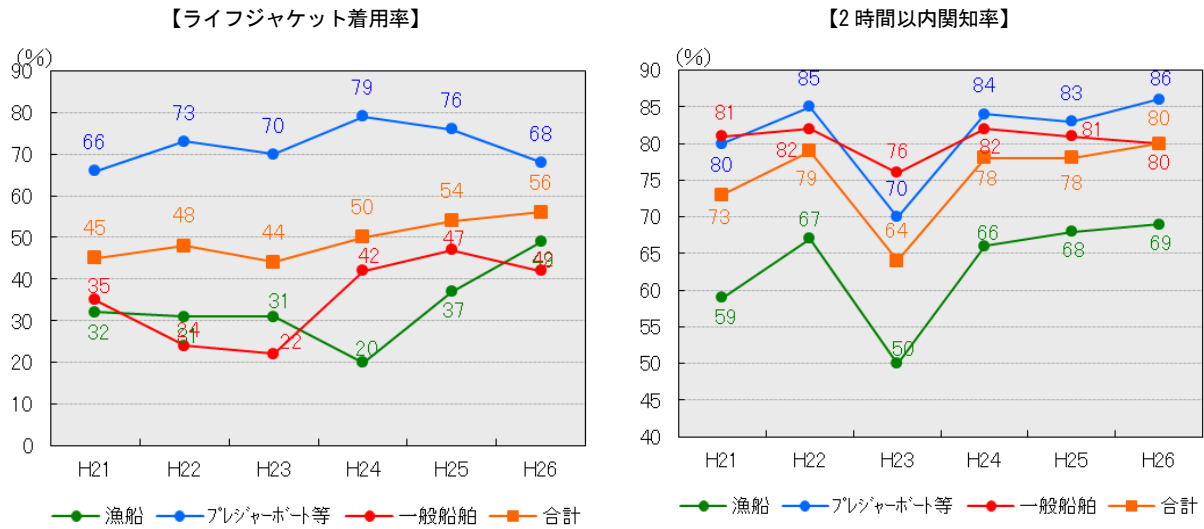
【20 トン未満の船舶からの海中転落者救助率】



(4) 自己救命策確保に関する啓発活動の強化

「自己救命策確保に関する啓発活動の強化」の数値目標は、ライフジャケット着用率※について平成23年から平成27年までの5年間の平均を50%以上とするとともに、平成27年までに海上保安庁が認知した船舶事故及び船舶からの海中転落事故のうち、海難発生から2時間以内に認知したものの割合（以下「2時間以内関知率」という）を85%以上とするものです。

平成26年のライフジャケット着用率は56%で、平成23年から平成26年までの4年間平均でみるとライフジャケット着用率は51%で目標に達しています。また、平成26年の2時間以内関知率は80%であり目標の達成には至っていません。



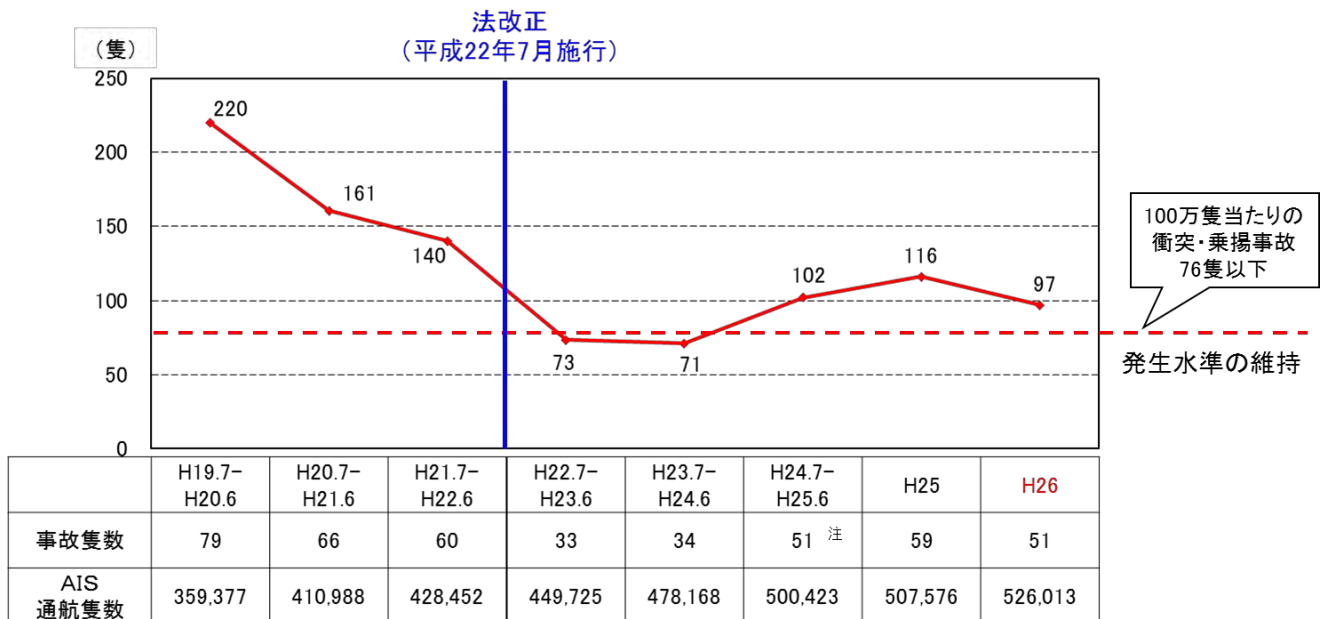
※ライフジャケット着用率：船舶事故に伴う海中転落者及び乗船者の海中転落者のうち、ライフジャケットを着用していた人の割合

2 「船舶交通の安全・安心をめざした取組み」（第3次交通ビジョン）における目標

（1） ふくそう海域における衝突・乗揚事故の低発生水準の維持

平成22年7月の港則法及び海上交通安全法の一部を改正する法律の施行以降、航路及び航路付近海域では、衝突・乗揚事故が大幅に減少しており、この水準であるAIS搭載船舶の通航隻数100万隻当たり76隻以下（平成22年7月から平成25年6月までの3年間の平均発生率）を維持するということです。

平成26年においては、97隻となっており、目標である76隻を21隻上回っています。



対 象 海 域：航路及び航路付近海域（海上交通センターのレーダーサービスエリア）

ただし、名古屋港海上交通センターの全海域及び関門港以外の港域を除く

対象事故隻数：総トン数100トン以上の船舶又はAIS搭載船舶

AIS通航隻数：海上交通センター（名古屋港海上交通センターを除く）の情報提供可能海域内の航路を通航したAIS搭載船舶

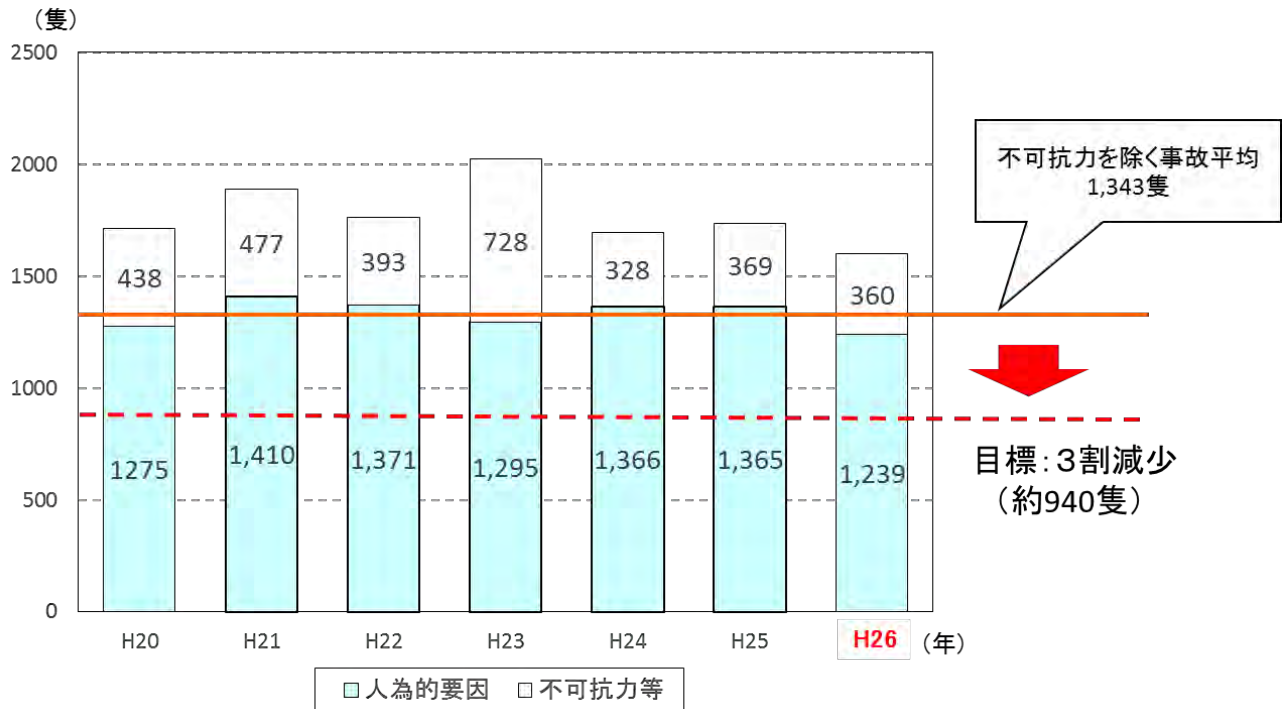
（2） 港内等における衝突・乗揚事故の減少

一元的な船舶の動静監視・情報提供体制を整備する港内等において、情報提供の対象となる船舶の衝突・乗揚事故を平成20年から平成24年までの年平均に対して、平成30年までに半減させるということです。現在、平成29年度末の運用開始を目指し、東京湾において一元的な海上交通管制的構築のための整備が進められています。

(3) 小型船舶における事故の減少

小型船舶の事故のうち、不可抗力によるものを除く約 7 割の事故について、平成 20 年から平成 24 年までの年平均約 1,343 隻に対して、平成 30 年までに約 3 割減少させるというものです。

平成 26 年においては、1,239 隻となっており、126 隻の減少となっていますが、目標達成にはさらに大幅な減少が必要です。

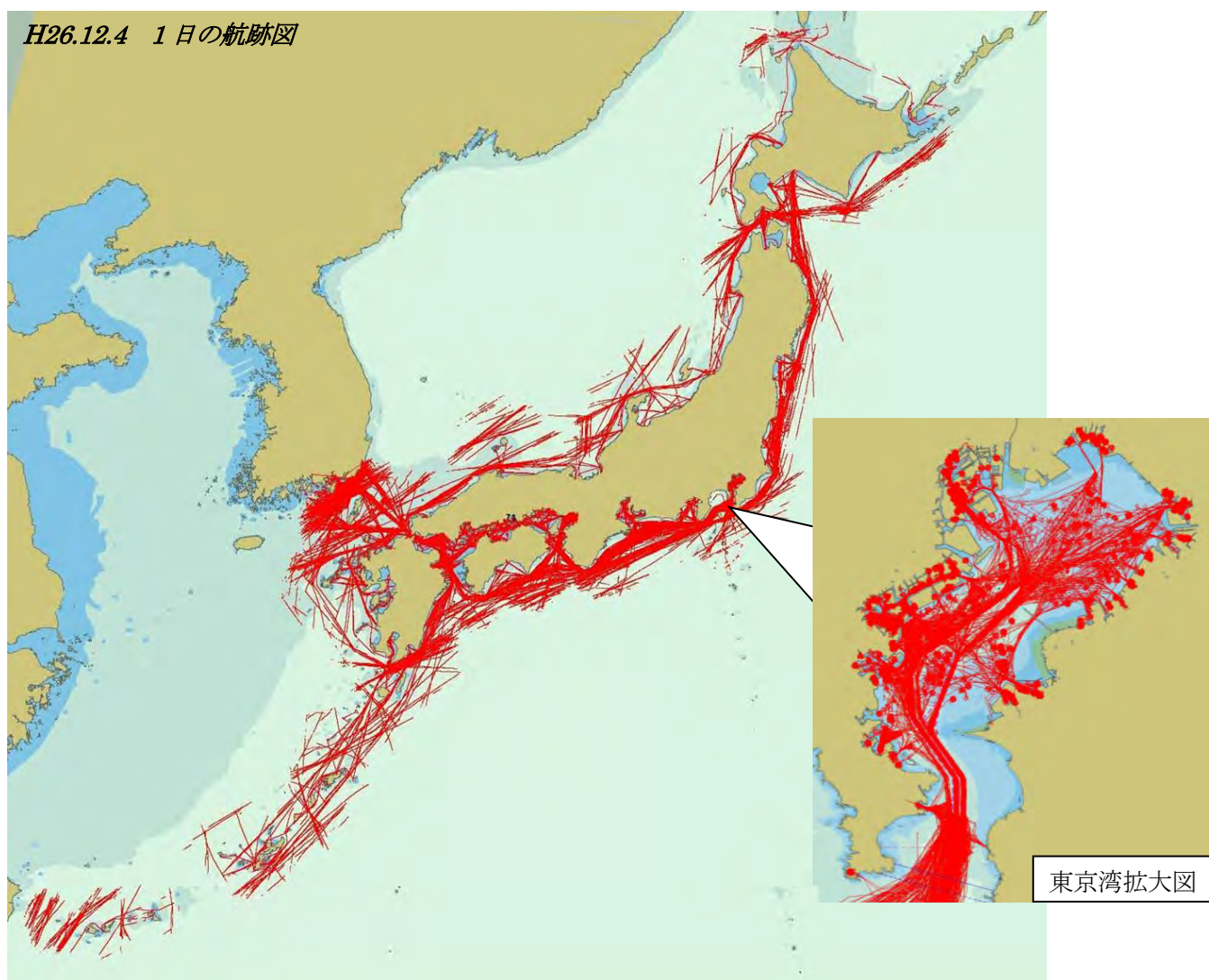


第2章 海難の現状

我が国の周辺海域では、海運・漁業・マリンレジャー等幅広い分野にわたり、多種多様な活動が行われています。また、海上輸送は、我が国の経済産業や国民生活を支えるうえで欠くことができないものとなっています。

我が国の沿岸海域では、AIS 搭載船舶だけでも 1 日平均約 5,000 隻もの船舶が通航しています。プレジャーボートや漁船等の小型船舶も含めるとその通航隻数はさらに多く、船舶事故発生の蓋然性は非常に高くなっています。

【我が国沿岸海域の AIS 搭載船舶の通航状況】

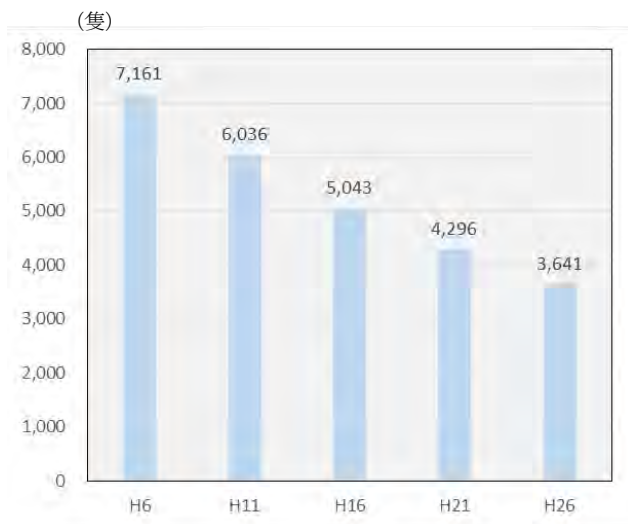


1 最近の海上交通の動向・環境の変化

近年の海上交通の動向をみると、船舶通航量は減少傾向にあり、ふくそう海域における1日あたりの船舶通航量は、20年前の約5割となっています。

また、小型船舶操縦免許有効者数が緩やかに減少しているほか、漁船隻数及び小型船舶在籍隻数も減少傾向となっています。

【ふくそう海域における通航船舶隻数の推移】



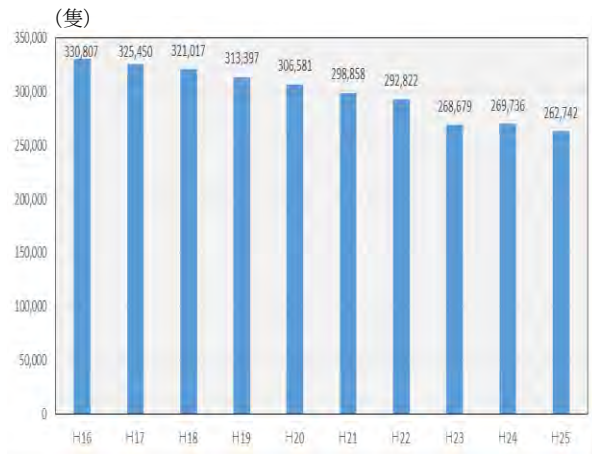
【小型船舶操縦免許有効者数の推移】



出典：海事レポート

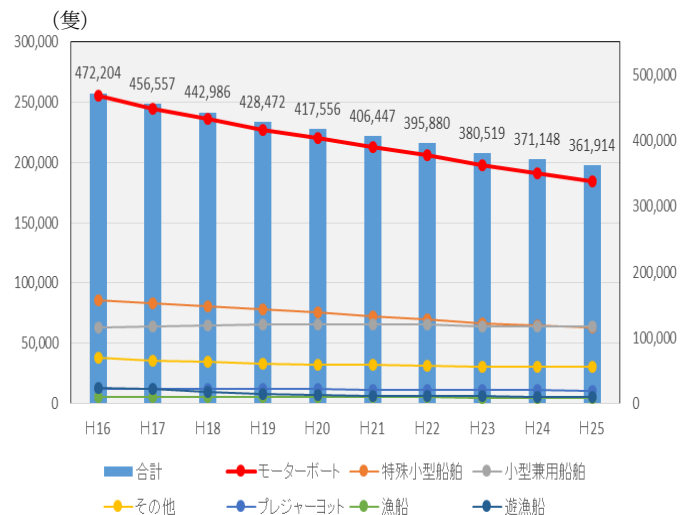
※ 複数資格を有する者は書く区分の操縦免許有効者数へ計上している。

【漁船隻数の推移】



出典：漁船統計表

【小型船舶在籍隻数の推移】



出典：小型船舶検査機構

※ 在籍船とは、JCIの船舶検査の対象となる小型船舶のうち、有効な船舶検査証書を有している船舶（受検せず船舶検査証書が無効となった船舶などは含まれません。）

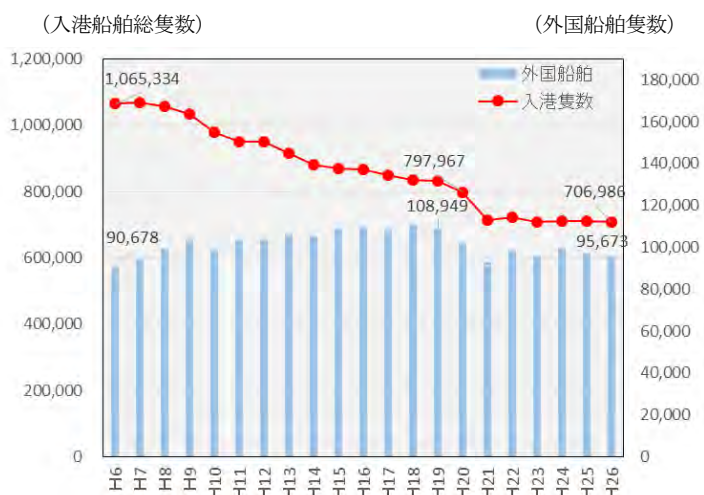
ふくそう海域の船舶通航量や漁船隻数及び小型船舶在籍隻数が減少する一方、船型をみると、輸送効率の向上やコスト削減を図るため、船舶の大型化が進んでおり、仮に船舶事故が発生した場合には、被害拡大の可能性が高まります。

また、我が国の特定港 86 港の入港船舶総隻数をみると、入港隻数全体は減少傾向にある中、外国船舶の入港隻数の割合は増加しています。我が国に入港する外国船舶は、国籍の多様化が進んでおり、また、我が国周辺海域での航法や地理を把握していない船員が操船している事例も多く見受けられる状況です。

【特定港への外国船舶入港隻数の推移】

我が国周辺海域は、海上交通の場としてだけでなく、漁業生産やマリレジャーの場として、多種多様な活動が競合しており、海上交通の環境は複雑なものになっています。

今後も、船舶の大型化・高速化の進展、外国船舶の増加、内航船舶や漁船船員の高齢化や厳しい労働環境等により、引き続き潜在的な船舶事故発生リスクの存在が懸念されます。

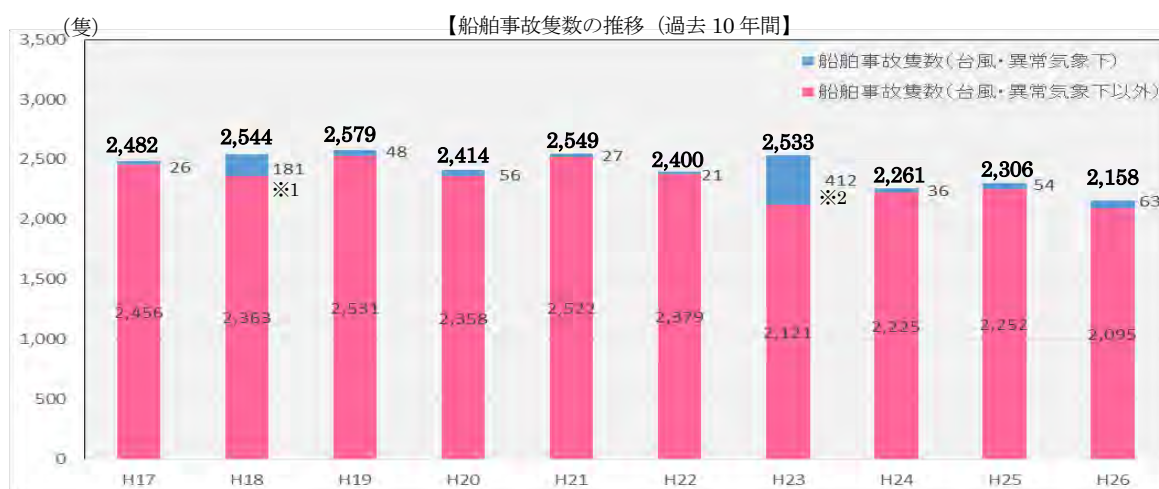


2 海難の発生状況と傾向

(1) 船舶事故

イ 概観

平成 26 年に海上保安庁が認知した船舶事故は 2,158 隻で、昨年より 148 隻減少し、過去 10 年間で最少となっています。

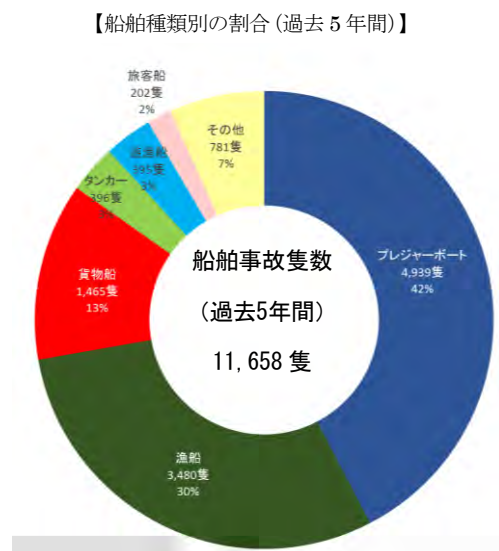
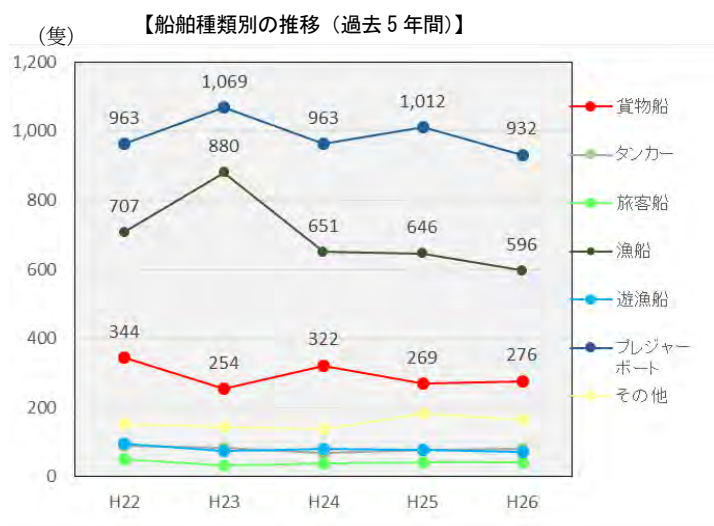


※1：発達した低気圧によるもの（平成 18 年）を含む、※2：山陰地方豪雪によるもの（平成 23 年）を含む

(イ) 船舶種別

平成 26 年の船舶種別の隻数は、プレジャーボート 932 隻（43%）、漁船 596 隻（28%）、貨物船 276 隻（13%）の順となっています。

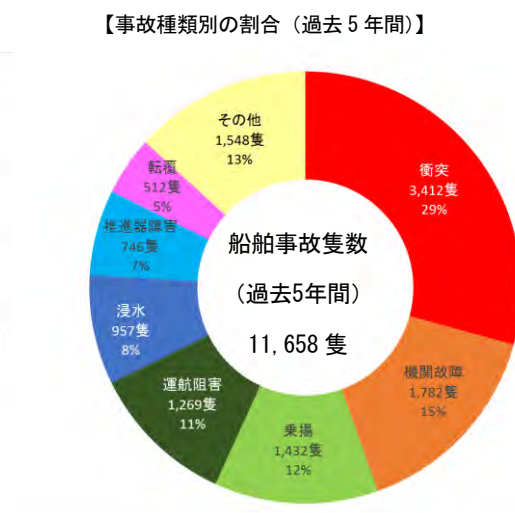
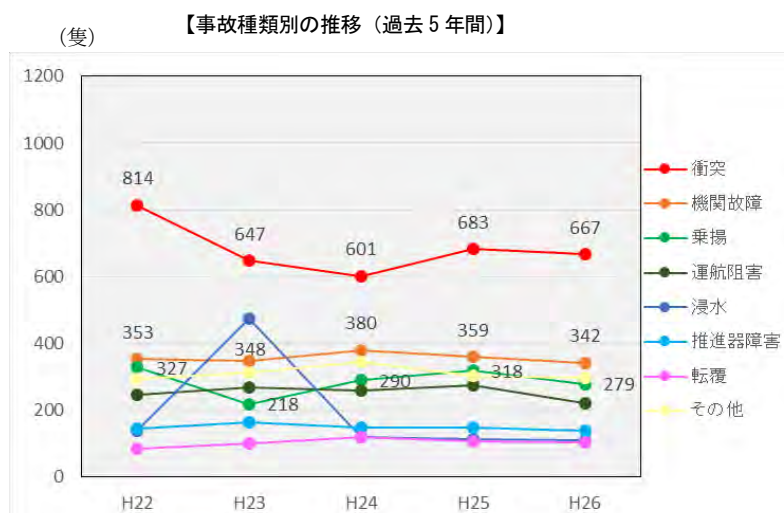
過去 5 年間の船舶種別の隻数はプレジャーボート、漁船、貨物船の順となっており、いわゆる小型船舶（プレジャーボート、漁船、遊漁船）が 75%を占めています。



(ロ) 事故種別

平成 26 年の事故種別の隻数は、衝突 667 隻（31%）、機関故障 342 隻（16%）、乗揚 279 隻（13%）の順となっています。

過去 5 年間の事故種別の隻数においても、衝突、機関故障、乗揚の順となっています。

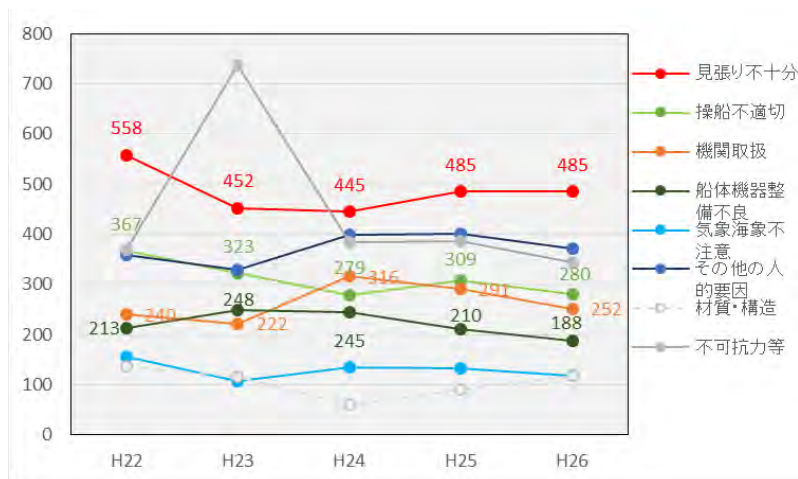


(ハ) 事故原因別

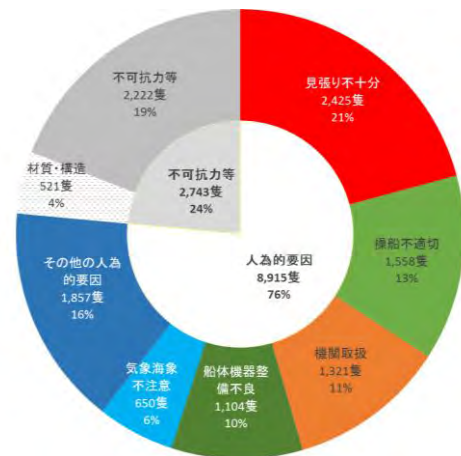
平成 26 年の事故原因別の隻数は、見張り不十分 485 隻（22%）、操船不適切 280 隻（13%）、機関取扱 252 隻（12%）の順となっています。

過去 5 年間の事故原因別の隻数は、見張り不十分 2,425 隻（21%）、操船不適切 1,558 隻（13%）、機関取扱 1,321 隻（11%）となっています。

【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）】

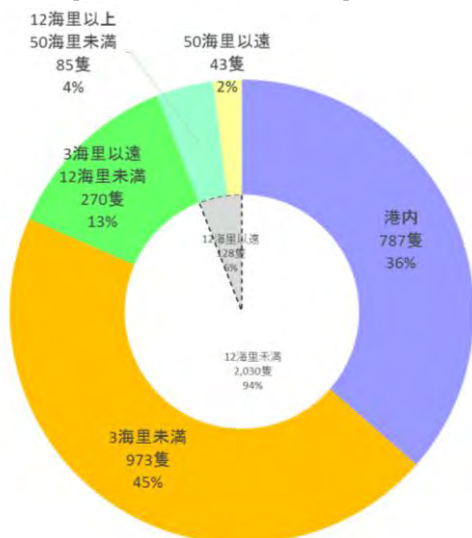


(二) 距岸別

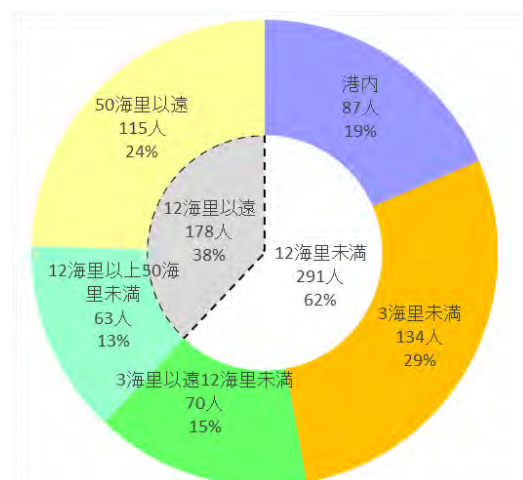
過去 5 年間の船舶事故の 94%が陸岸から 12 海里未満で発生しています。

一方、過去 5 年間の船舶事故に伴う死者・行方不明者の 38%は 12 海里以遠で発生しており、陸から遠く離れるほど、事故隻数に対する死者・行方不明者数の割合が高くなる傾向となっています。

【距岸別の割合（過去 5 年間）】



【距岸別船舶事故に伴う死者行方不明者の割合（過去 5 年間）】



（ホ）船舶事故に伴う死者・行方不明者及び負傷者

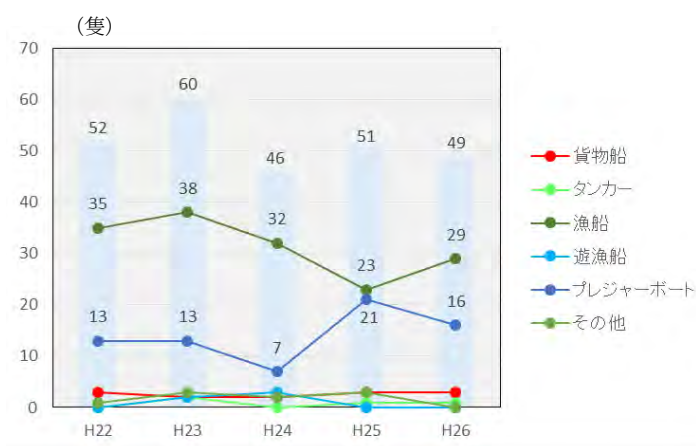
平成 26 年の死者・行方不明者を伴う船舶事故の隻数は 49 隻で、前年と比べ 2 隻減少しました。

船舶種類別では、漁船 29 隻（59%）、プレジャーボート 16 隻（33%）の順となっています。

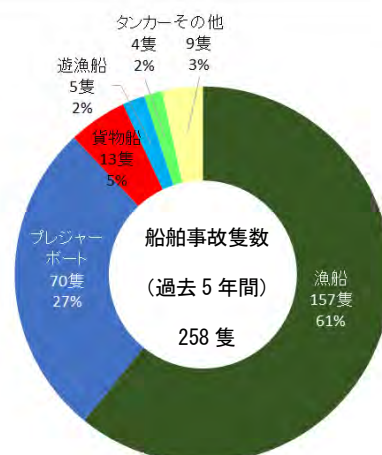
過去 5 年でも、漁船 157 隻（61%）、プレジャーボート 70 隻（27%）で約 9 割を占めています。

平成 26 年の船舶事故に伴う死者・行方不明者数は 100 人で、前年と比べ 16 人（19%）増加となっています。また、負傷者数は 269 人で、前年と比べ 48 人（21%）増加となっています。

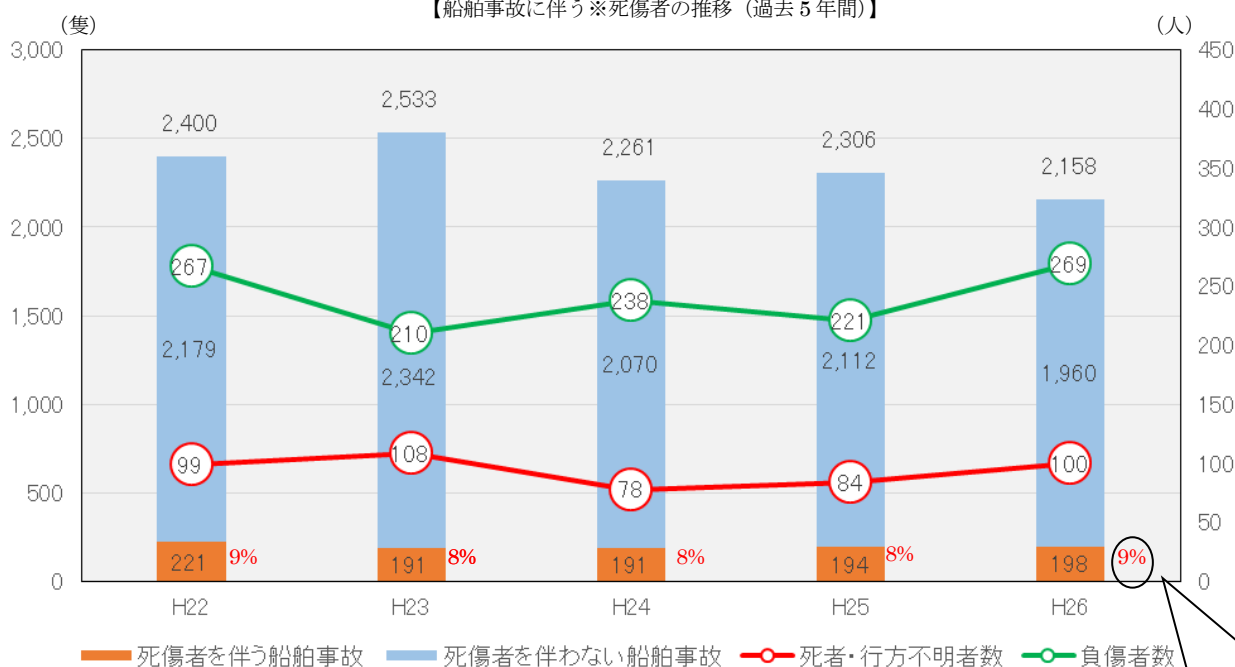
【死者・行方不明者を伴う船舶事故隻数の推移（過去 5 年間）】



【死者・行方不明者を伴う船舶事故の船舶種類別の割合（過去 5 年間）】



【船舶事故に伴う※死傷者の推移（過去 5 年間）】

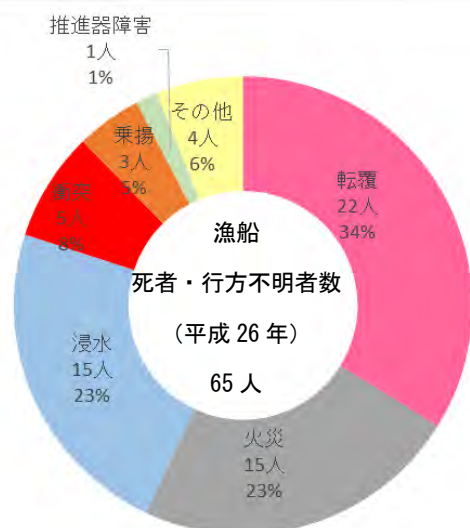


※ 死傷者とは、死者・行方不明者及び負傷者の合計をいう。

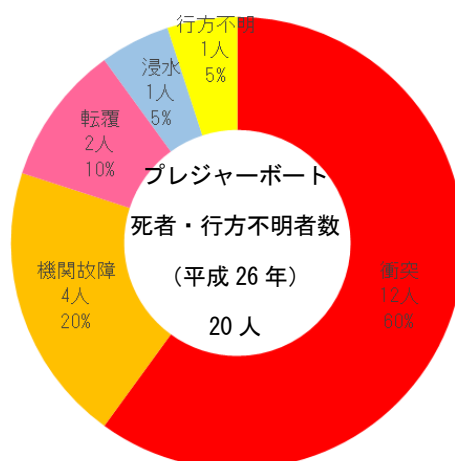
全船舶事故隻数に対する死傷者を伴う事故の割合

平成 26 年の漁船及びプレジャーボートの死者・行方不明者を伴う船舶事故の事故種類別でみると、漁船は転覆 22 人（34%）、火災 15 人（23%）浸水 15 人（23%）の順となっており、プレジャーボートは衝突 12 人（60%）が多く、特に、平成 26 年は、プレジャーボートの機関故障による浸水転覆で死者・行方不明者 4 人の事故が発生しています。

【死者・行方不明者を伴う漁船事故の割合（平成 26 年）】

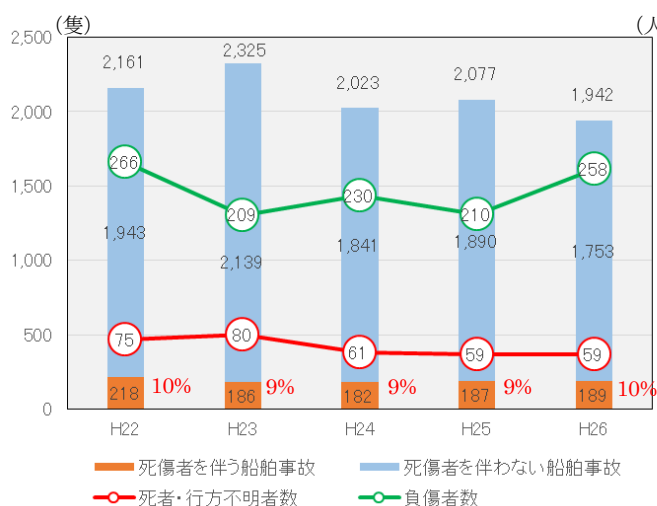


【死者・行方不明者を伴うプレジャーボート事故の割合（平成 26 年）】

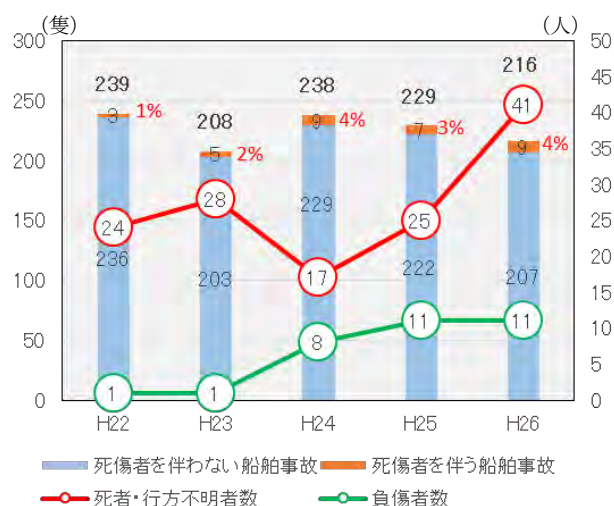


平成 26 年の日本船の船舶事故に伴う死者・行方不明者数は 59 人で前年と同数になっており、負傷者数は 258 人、前年と比べ 48 人（23%）増加となっています。外国船の船舶事故に伴う死者・行方不明者数は 41 人、前年と比べ 16 人（64%）増加となっており、負傷者数は 11 人で前年と同数になっています。

【日本船の船舶事故及び死傷者の推移（過去 5 年間）】



【外国船の船舶事故及び死傷者の推移（過去 5 年間）】



ロ 平成 26 年船舶事故状況

(イ) 船舶種類別の事故の特徴

a プレジャーボートの事故

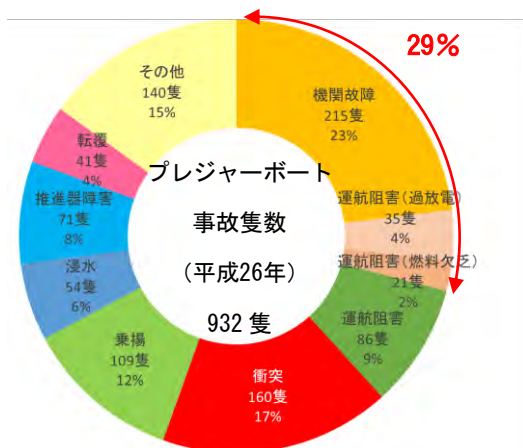
平成 26 年のプレジャーボート事故は 932 隻で、船舶種類別の隻数では最も多く、全船舶事故隻数の 43%を占めています。

平成 26 年の事故種類別の隻数は、機関故障 215 隻 (23%)、衝突 160 隻 (17%)、運航阻害 142 隻 (15%)、乗揚 109 隻 (12%) での順となっています。

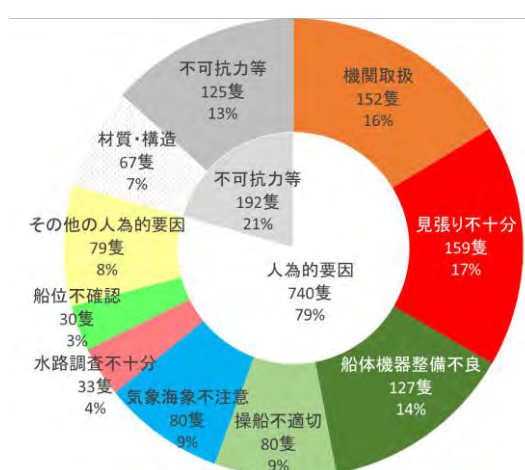
プレジャーボートの機関故障事故は平成 15 年まで衝突事故より低い水準でしたが、平成 16 年以降は、逆転し機関故障事故が上回ってます。

平成 26 年の事故原因別の隻数は、機関取扱 152 隻 (16%)、見張り不十分 159 隻 (17%)、船体機器整備不良 127 隻 (14%) の順となっており、人為的要因によるものが 740 隻 (79%) となっています。

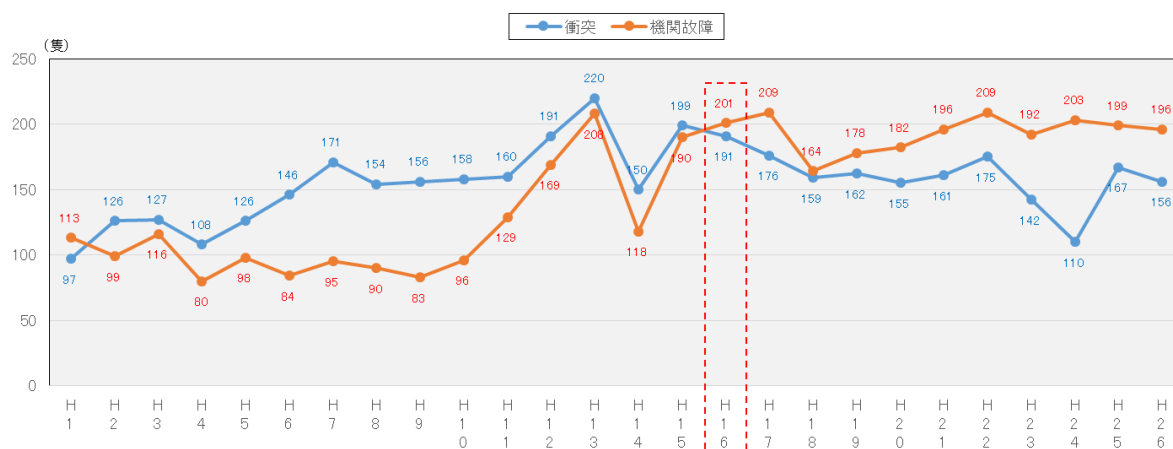
【事故種類別の割合 (平成 26 年)】



【事故原因別の割合 (平成 26 年)】



【日本籍船舶 (ミニボート除く) の機関故障と衝突事故隻数の推移 (平成 1 年から平成 26 年)】



(a) 機関故障等事故（機関故障、過放電、燃料欠乏）

過去5年間のプレジャーボート機関故障等（機関故障、運航阻害（過放電）及び運航阻害（燃料欠乏）をいう。以下同じ。）事故は、1,435隻（29%）となっています。

過去5年間のプレジャーボート機関故障等事故原因別の割合は、機関取扱743隻（52%）、船体機器整備不良340隻（24%）の順となっており、人為的要因によるものが1,110隻（78%）となっています。

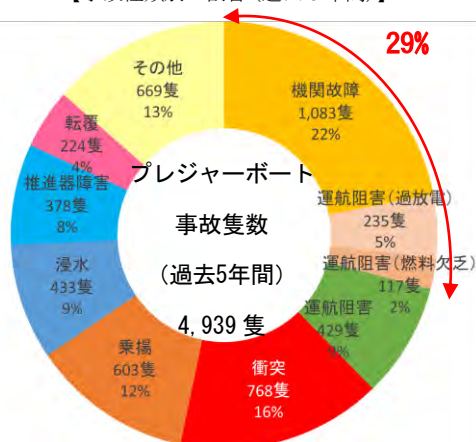
プレジャーボートの機関故障事故は平成16年以降、ほぼ横ばい、全体減少傾向の中、機関故障事故の発生割合は微増傾向となっています。

機関故障等事故は、日頃の適切な整備や発航前点検の実施によって未然に防止することができます。

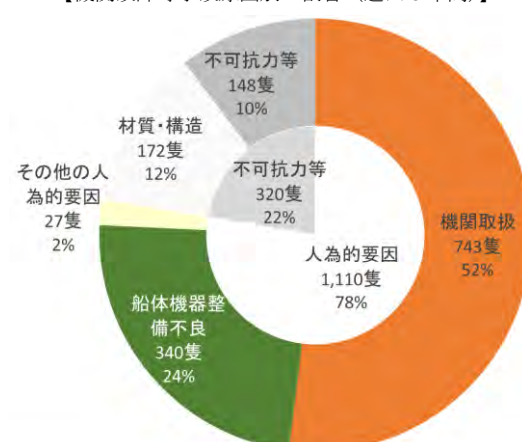
【機関故障及び運航阻害の内容】

機関故障	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。
	電気系	点火プラグやセルモータの不具合を放置し、沖合で機関が始動できなくなったもの。
	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。
	軸系	クラッチオイルの量を確認せず機関を始動し、焼き付いたもの。
運航阻害	過放電	エンジンを止めたまま、沖合で魚群探知機やレーダを使用しつづけたもの。
	無人漂流	保留用のロープが長い間の使用による劣化により切れ、漂流したもの。
	燃料欠乏	燃料残量を確認せずに出港し、燃料切れとなり、漂流したもの。

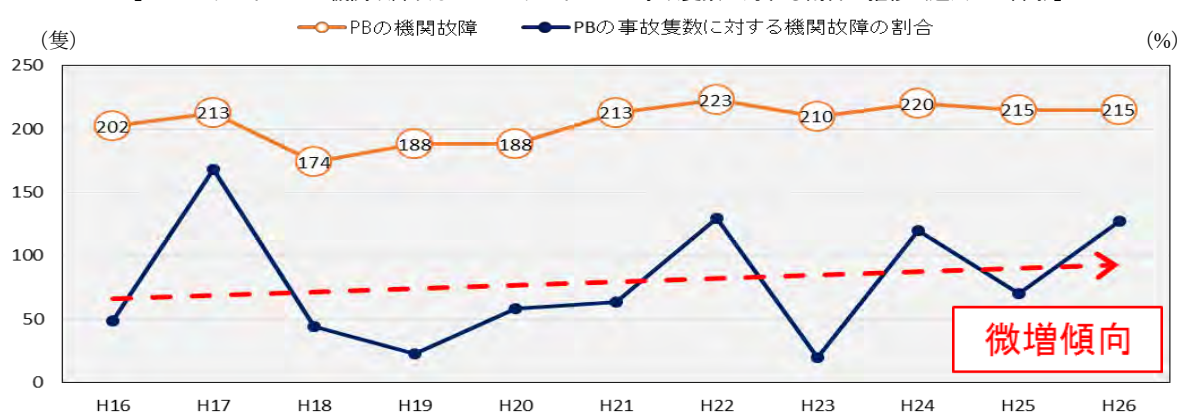
【事故種類別の割合（過去5年間）】



【機関故障等事故原因別の割合（過去5年間）】



【プレジャーボートの機関故障及びプレジャーボートの事故隻数に対する割合の推移（過去10年間）】



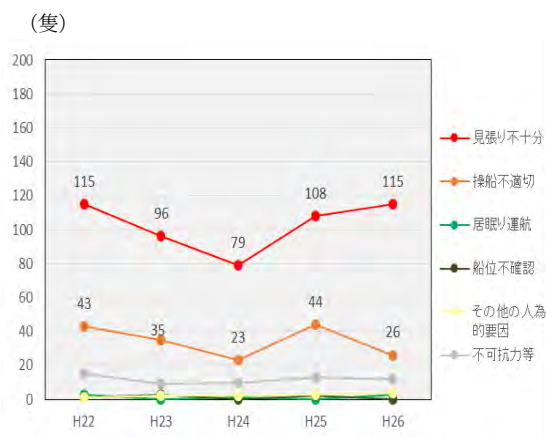
(b) 衝突事故

平成 26 年のプレジャーボートの衝突事故 160 隻について原因別に見ると見張り不十分 115 隻、操船不適切 26 隻の順となっており、過去 5 年でも、これら人為的要因によるものが 92%を占めています。

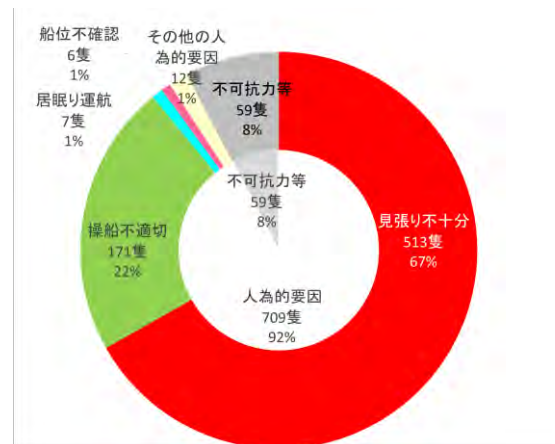
また、見張り不十分では、遊漁中や遊漁準備中等の作業中に発生したものが 56 隻 (49%) となっています。

操船不適切では、視認しているにもかかわらず、相手が避けるだろうと思い込み避航動作をとることなく航行継続していたものが 14 隻 (54%)、しばらく様子を見てから判断するとしたものが 3 隻 (12%) となっています。

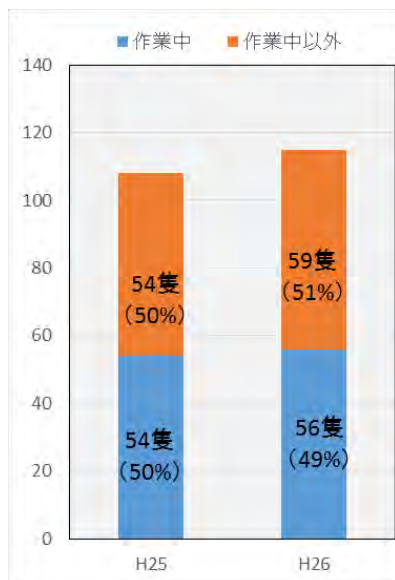
【事故原因別の推移 (過去 5 年間)】



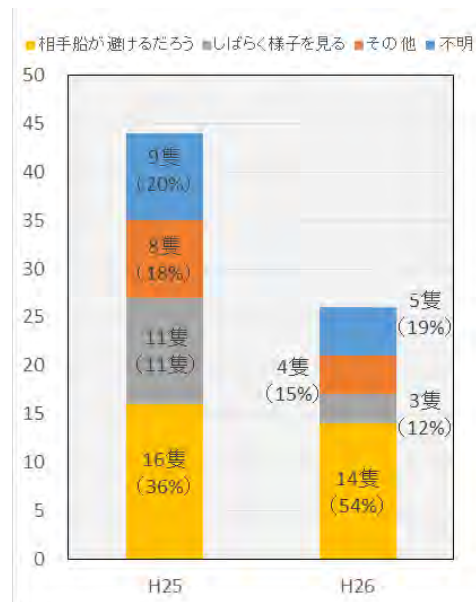
【事故原因別の割合 (過去 5 年間)】



【見張り不十分による事故発生時の作業状態 (平成 25、26 年)】



【操船不適切による事故の相手船初認時の判断 (平成 25、26 年)】



(c) 水上オートバイの事故

平成 26 年の水上オートバイの事故は 103 隻、これに伴う死傷者数は 31 人で増加傾向となっています。

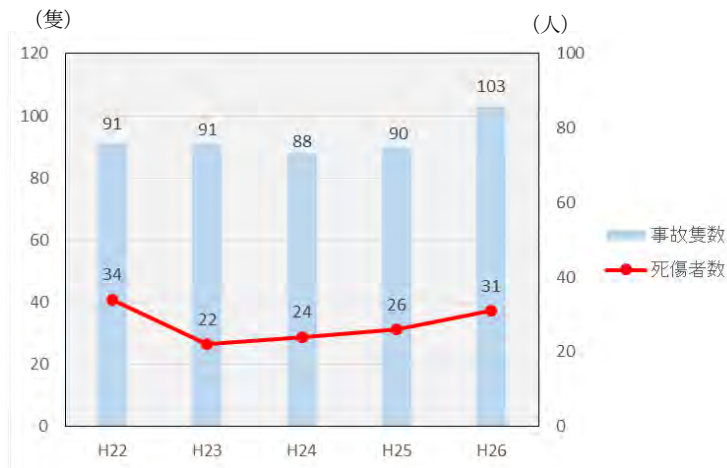
過去 5 年間の水上オートバイの事故 463 隻の事故種別は、衝突が 142 隻で最も多くなっています。

平成 26 年の死傷者を伴う水上オートバイの事故種別は、衝突 15 隻、乗揚 4 隻となっています。

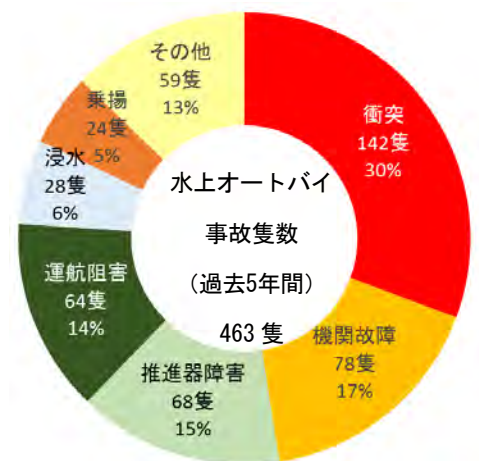
水上オートバイは、ひとたび事故が発生すると、その運航形態から操船者や同乗者が大けがを負う可能性が高くなります。

また、海域利用の競合による遊泳者との接触事故も発生しているため、注意が必要です。

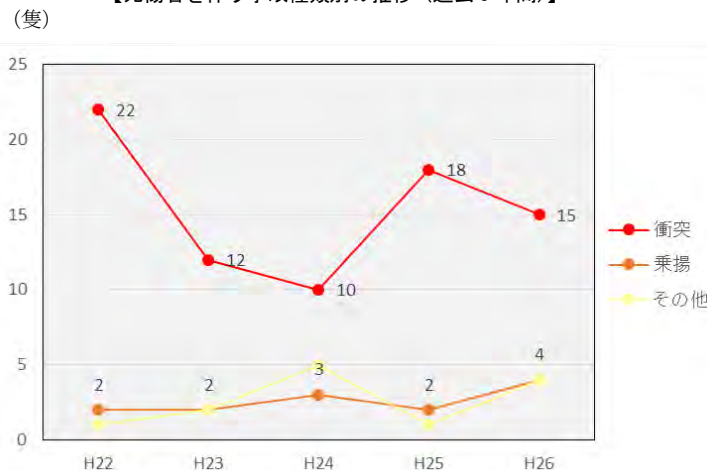
【水上オートバイ事故隻数と死傷者数の推移（過去 5 年間）】



【事故種別別の割合（過去 5 年間）】



【死傷者を伴う事故種別別の推移（過去 5 年間）】



(d) ミニボートの事故

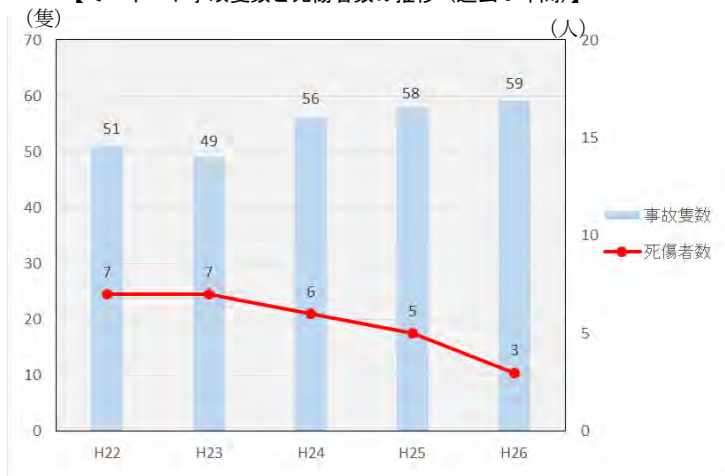
平成 26 年のミニボート事故は 59 隻、これに伴う死傷者数は 3 人となっています。

過去 5 年間の事故種類別の割合は、機関故障 67 隻 (24%)、転覆 60 隻 (22%)、浸水 37 隻 (14%) となっています。

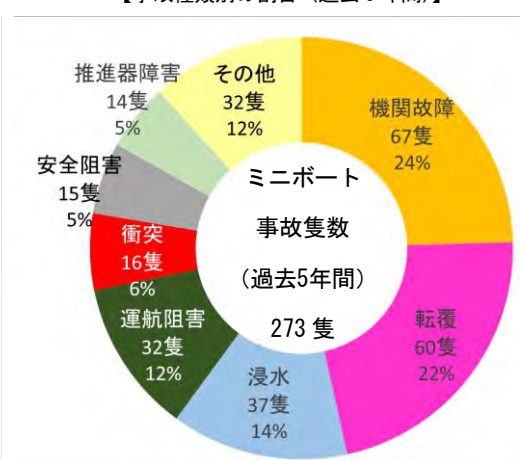
過去 5 年間のミニボート事故原因別は気象海象不注意によるものが 64 隻 (23%) と最も多くなっています。

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り、小型軽量で持ち運びも便利である一方、復原性や耐航性が劣るため、注意が必要です。

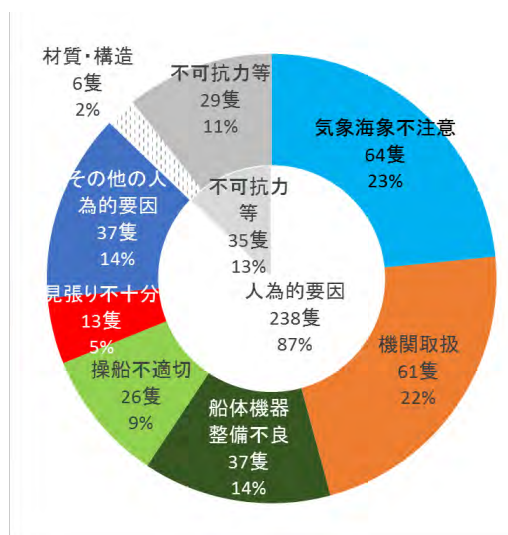
【ミニボート事故隻数と死傷者数の推移 (過去 5 年間)】



【事故種類別の割合 (過去 5 年間)】



【ミニボート事故原因別数の割合 (過去 5 年間)】



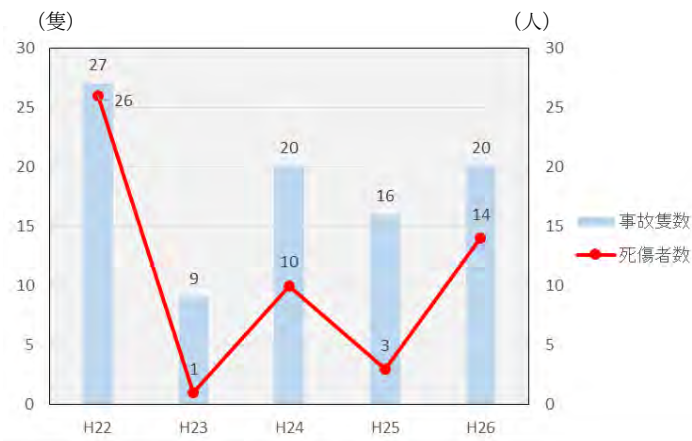
(e) 花火大会に関連した事故

プレジャーボートの事故の特徴の1つに、花火大会に関連した事故があります。

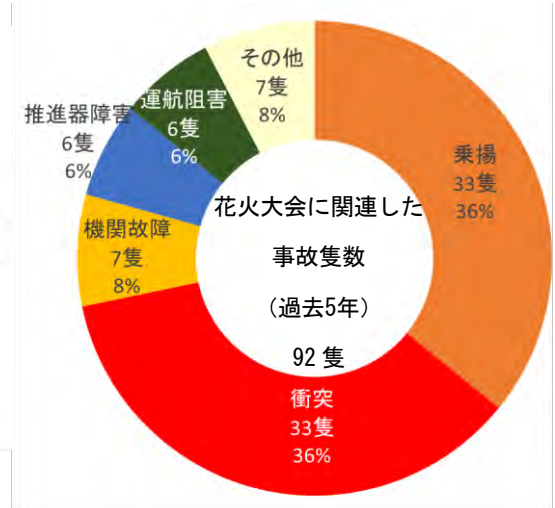
過去5年間の全船舶事故のうち花火大会観覧に関連した事故隻数は92隻で、平成26年は20隻発生しています。

花火大会に関連する事故は、花火大会終了後の帰港中の衝突事故や乗揚事故が多く、過去5年の事故原因別の隻数では、見張り不十分28隻（49%）となっています。

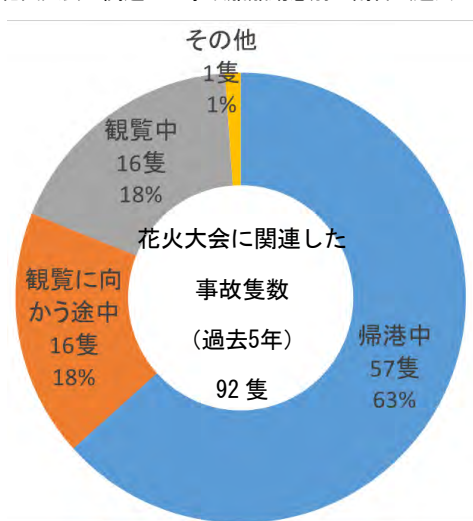
【花火大会に関連した事故隻数と死傷者数の推移（過去5年間）】



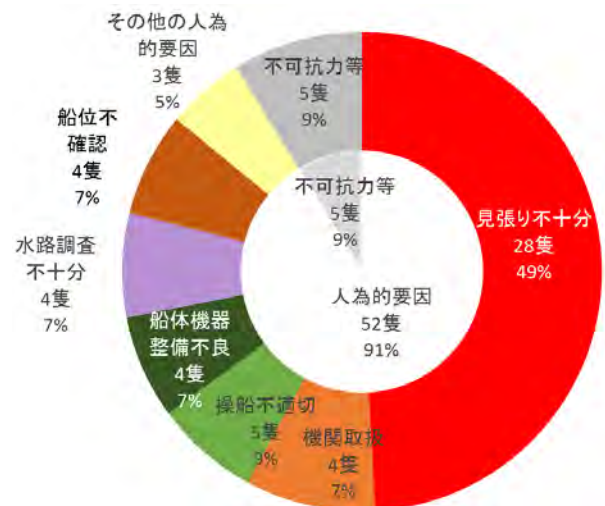
【花火大会に関連した事故種類別の割合（過去5年間）】



【花火大会に関連した事故船舶動態別の割合（過去5年間）】



【帰港中の事故原因別の割合（過去5年間）】



(f) 操船者の年代別事故

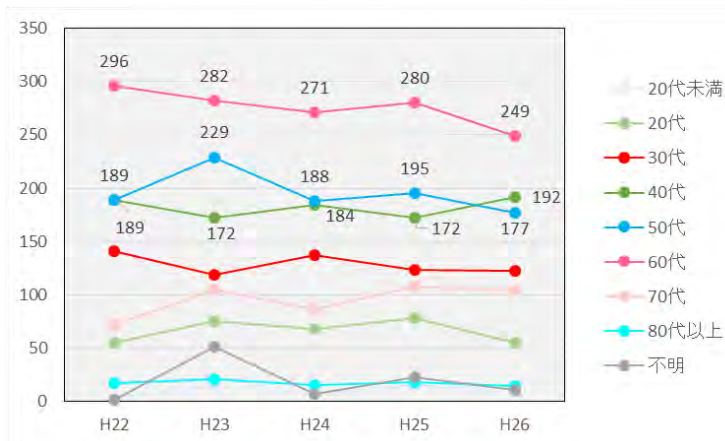
平成 26 年のプレジャーボート事故船舶操船者の年代別は、60 代 249 隻 (27%)、40 代 192 隻 (21%)、50 代 177 隻 (19%) の順となっています。

過去 5 年間の割合は、60 代 1,378 隻 (28%)、50 代 978 隻 (20%)、40 代 909 隻 (18%) の順となっています。

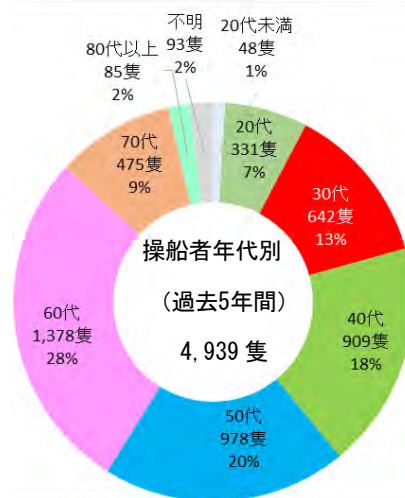
モーターボート事故の場合は、60 代 964 隻 (32%)、50 代 624 隻 (21%)、40 代 513 隻 (17%) の順となっています。

水上オートバイ事故の過去 5 年間の割合は 30 代 176 隻 (38%)、40 代 130 隻 (28%)、20 代 100 隻 (22%) の順となっています。

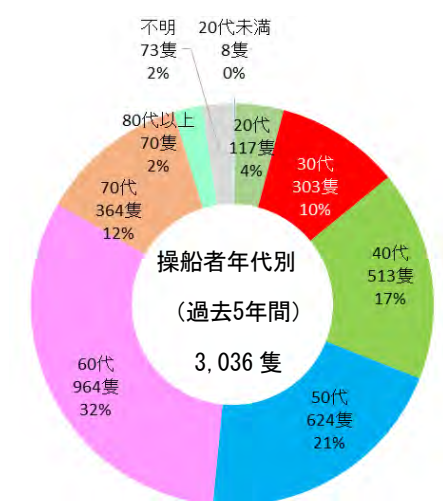
【操船者年代別の推移 (過去 5 年間)】
(隻)



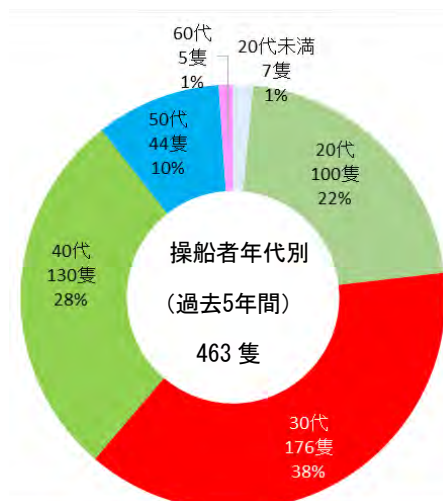
【操船者年代別の割合 (過去 5 年間)】



【モーターボート操船者年代別の割合 (過去 5 年間)】



【水上オートバイ操船者年代別の割合 (過去 5 年間)】



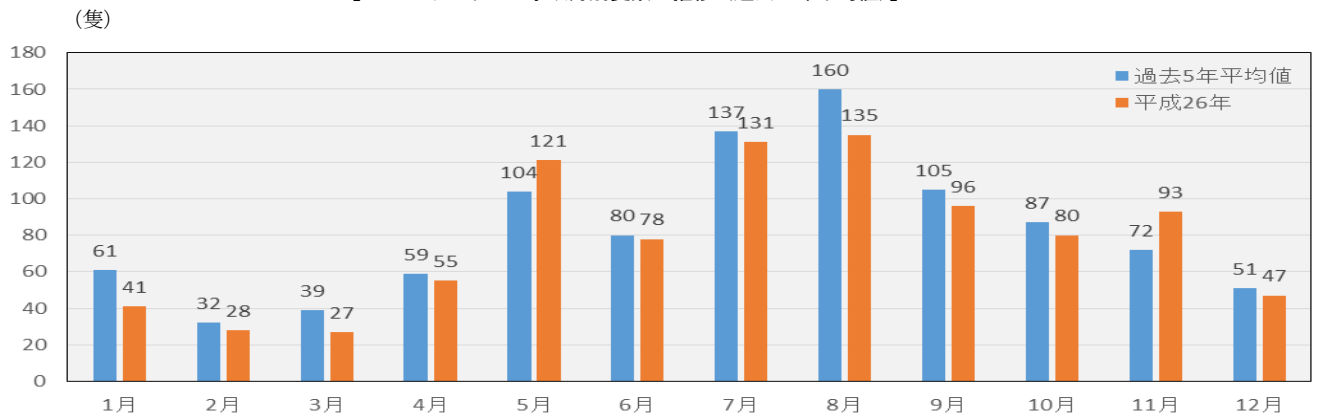
(g) プレジャーボートの事故発生日

例年、マリンレジャーが盛んになる GW から夏季に増加傾向となっています。

平成 26 年は、ゴールデンウィークのある 5 月から顕著に増加し、マリンレジャー活動が盛んになる夏季を中心に多く発生しています。

平成 26 年においては、過去 5 年平均値と比べて 8 月が少なくなっています。

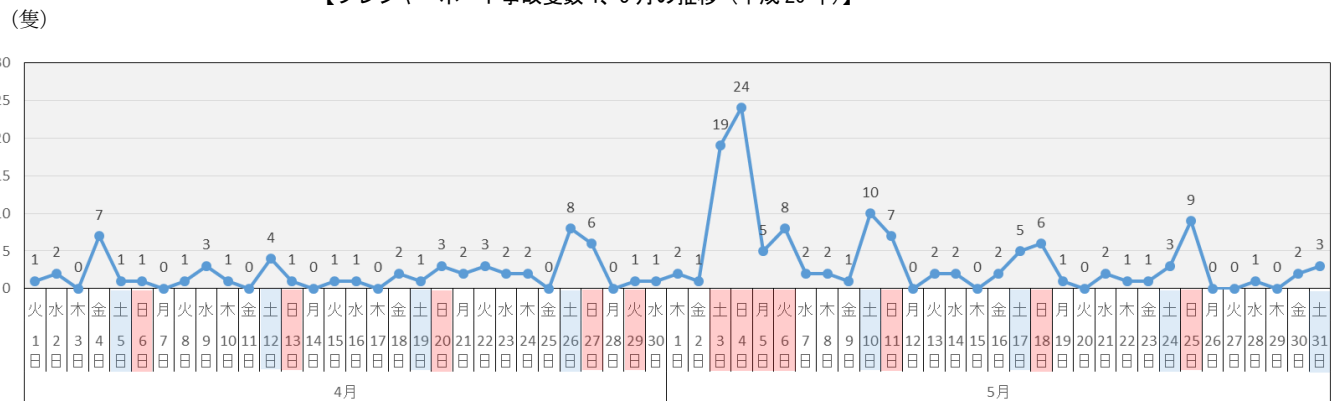
【プレジャーボート事故月別隻数の推移（過去 5 年平均値）】



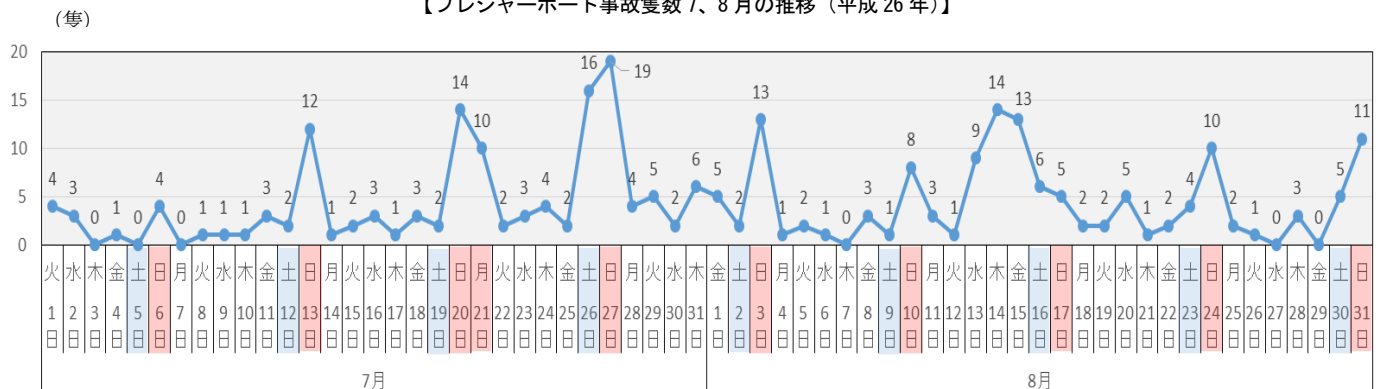
平成 26 年 4、5、7、8 月の日別隻数は、ゴールデンウィークがスタートする 4 月 26 日（土）から事故が増加し、5 月 4 日（日）みどりの日が 24 隻と最も多くなっています。

また、平成 26 年 7、8 月の日別隻数は土日や御盆の前後の土日を中心に多くなっています。

【プレジャーボート事故隻数 4、5 月の推移（平成 26 年）】



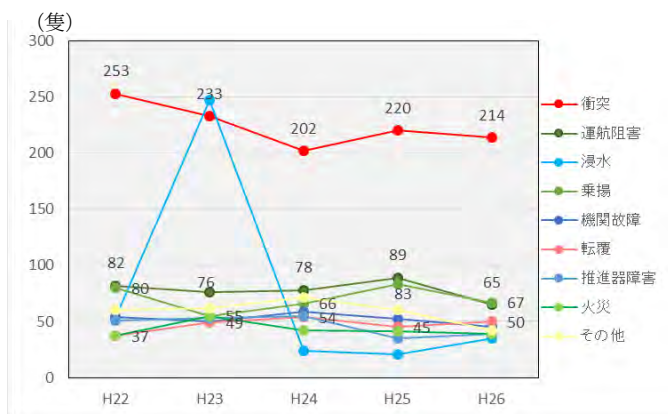
【プレジャーボート事故隻数 7、8 月の推移（平成 26 年）】



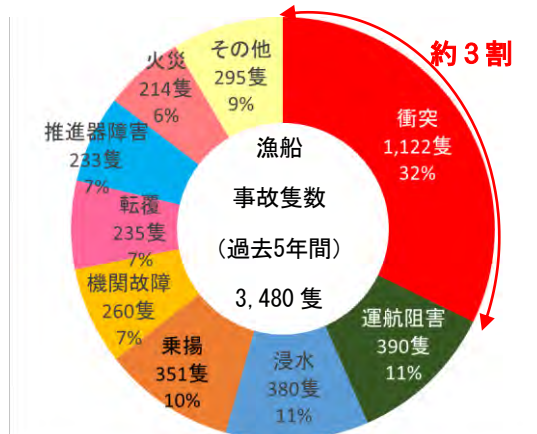
b 漁船の事故

平成 26 年の事故種類別では、衝突 214 隻 (36%)、乗揚 67 隻 (11%)、運航阻害 65 隻 (11%) の順となっており、過去 5 年間でも、衝突が 1,122 隻と約 3 割を占めています。

【漁船事故の推移 (過去 5 年間)】



【漁船事故の割合 (過去 5 年間)】



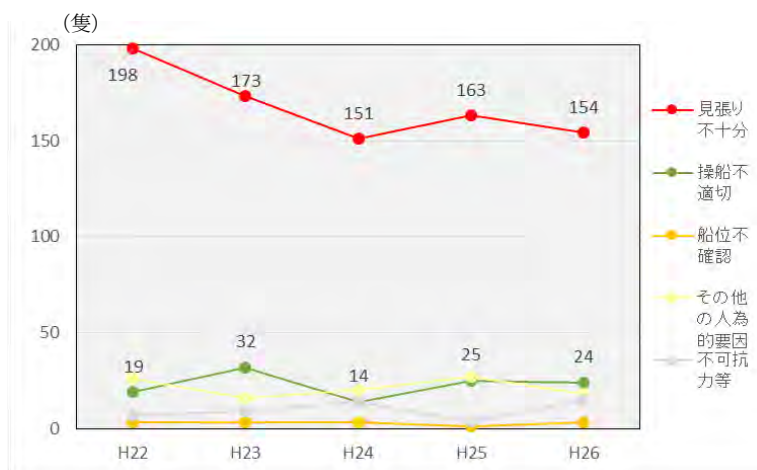
(a) 衝突事故

平成 26 年の漁船の衝突事故について原因別に見ると、見張り不十分 154 隻 (72%)、操船不適切 24 隻 (11%) の順となっており、過去 5 年でもこれら人為的要因によるものが 96% を占めています。

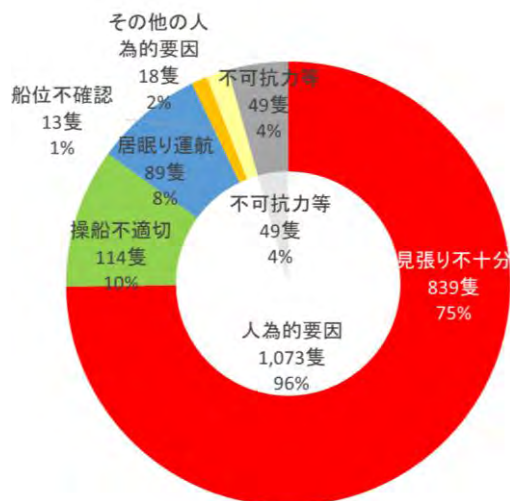
見張り不十分では、操業中や漁獲物選別中等の作業中に発生したものが 47 隻 (31%) となっています。

操船不適切のうち、視認しているにもかかわらず、相手が避けるだろうと思い込み避航動作をとらずに航行継続していたものが 5 隻 (21%)、しばらく様子を見てから判断するとしたものが 7 隻 (29%) となっています。

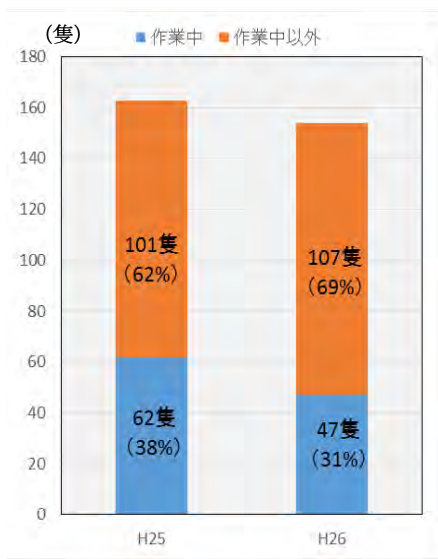
【漁船衝突事故原因別の推移 (過去 5 年間)】



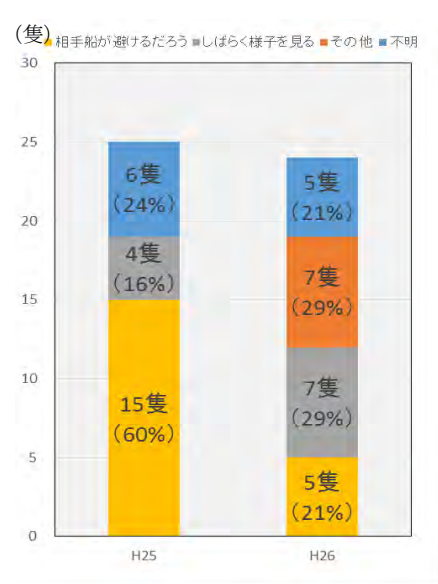
【漁船衝突事故原因別の割合 (過去 5 年間)】



【見張り不十分による作業状態（平成 25、26 年）】



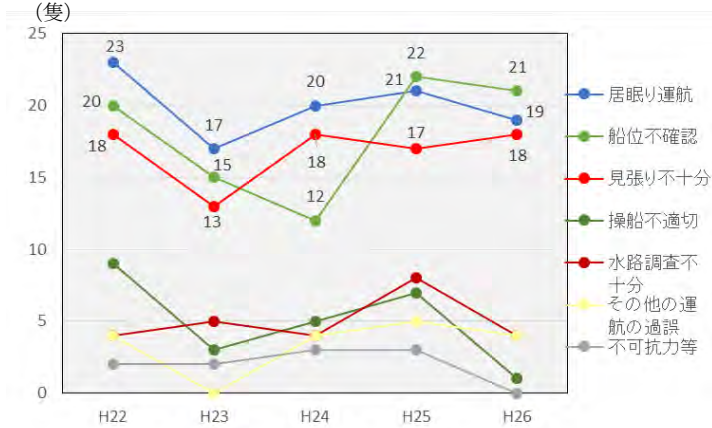
【操船不適切による初認時の判断（平成 25、26 年）】



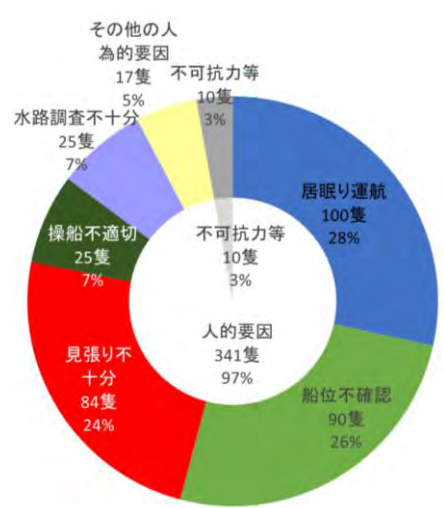
(b) 乗揚事故

平成 26 年の乗揚事故の原因別の割合は、船位不確認 21 隻 (31%)、居眠り運航 19 隻 (28%)、見張り不十分 18 隻 (27%) の順となっており、過去 5 年でもこれら人為的要因が 97% を占めています。

【漁船乗揚事故原因別の推移（過去 5 年間）】



【漁船乗揚事故原因別の割合（過去 5 年間）】



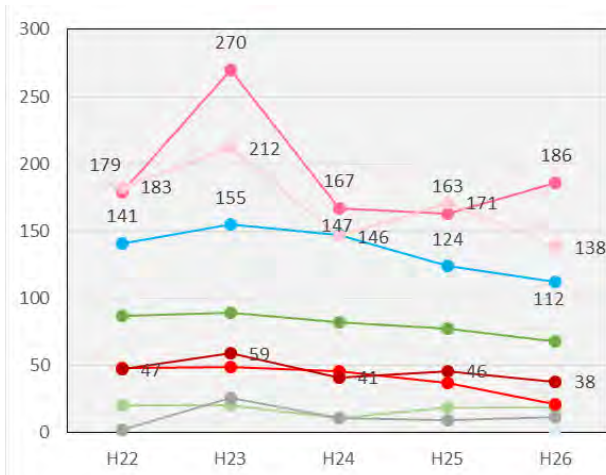
(c) 操船者の年代別事故

平成 26 年の漁船事故の操船者の年代別は 60 代 186 隻 (31%)、70 代 138 隻 (23%)、50 代 112 隻 (19%) の順となっています。

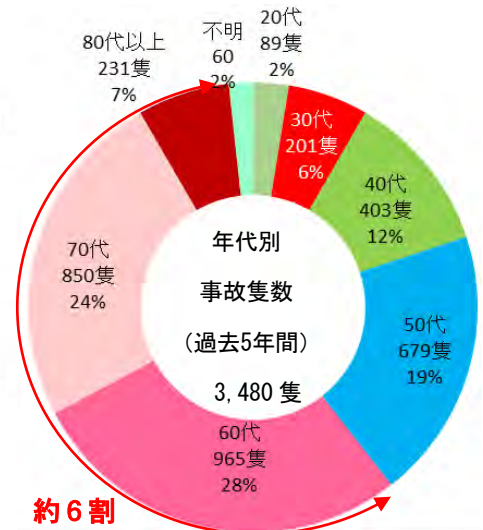
過去 5 年間の操船者の年代別の割合は、60 代以上が約 6 割を占めています。

【操船者の年代別の推移 (過去 5 年間)】

(隻)



【操船者の年代別の割合 (過去 5 年間)】



(d) 時間帯別事故

平成 26 年の漁船事故の時間帯別は、朝方から日中にかけて多く発生しています。

【操船者の年代別の推移 (過去 5 年間)】

(隻)

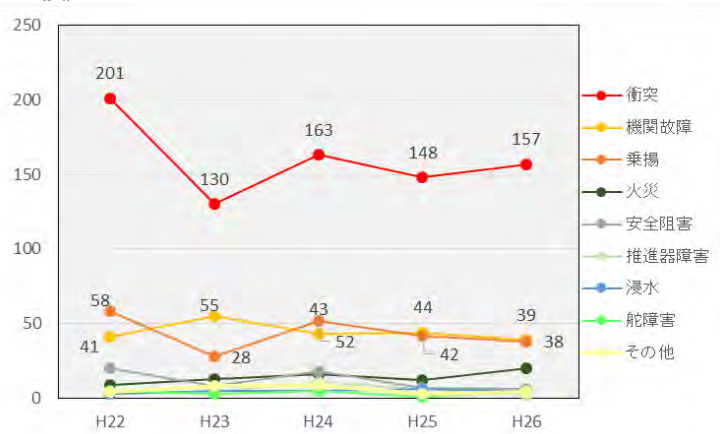


c 貨物船の事故

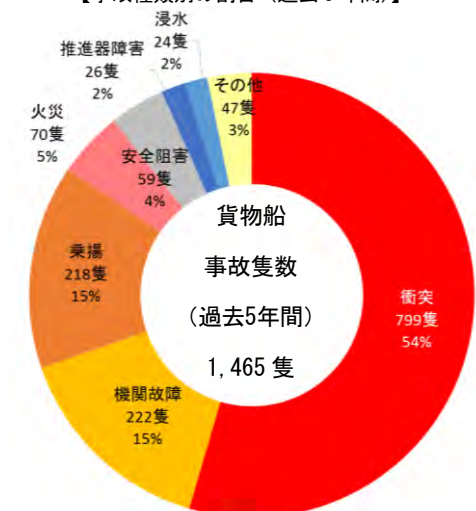
平成 26 年の貨物船の事故の事故種類別では、衝突 157 隻 (57%)、機関故障 39 隻 (14%)、乗揚 38 隻 (14%) の順となっています。

平成 26 年の貨物船事故の事故原因別では、操船不適切 91 隻 (33%)、見張り不十分 58 隻 (21%) の順となっており、過去 5 年でも、これら人為的要因によるものが 1,191 隻 (81%) となっています。

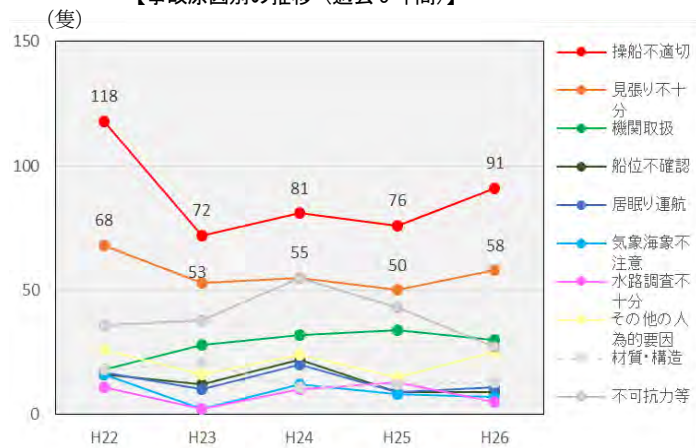
【貨物船事故の推移 (過去 5 年間)】



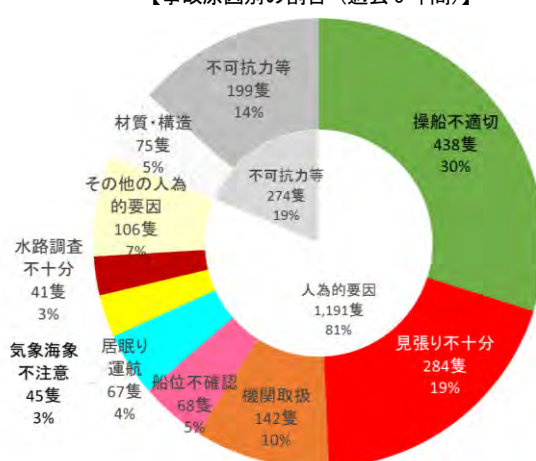
【事故種類別の割合 (過去 5 年間)】



【事故原因別の推移 (過去 5 年間)】



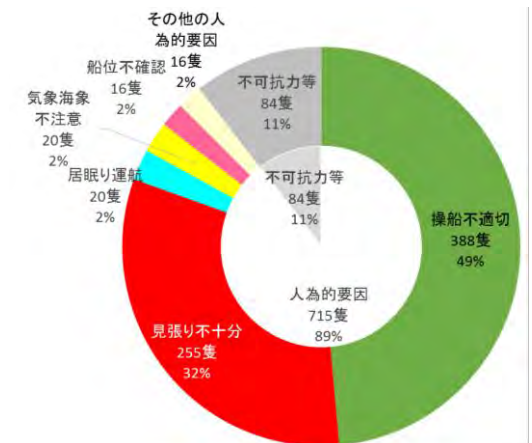
【事故原因別の割合 (過去 5 年間)】



(a) 衝突事故

過去 5 年間の貨物船の衝突事故 799 隻の原因別の隻数は、操船不適切 388 隻（49%）、見張り不十分 255 隻（32%）の順となっており、人為的要因によるものが 89%を占めています。

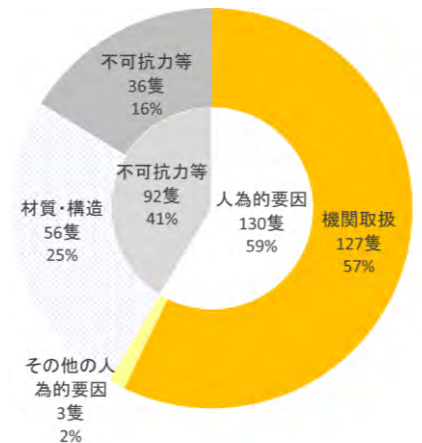
【貨物船の衝突事故の事故原因別の割合（過去 5 年間）】



(b) 機関故障事故

過去 5 年間の貨物船の機関故障事故 222 隻の事故原因別の隻数は、機関取扱 127 隻（57%）となっており、人為的要因によるものが 59%を占めています。

【事故原因別の割合（過去 5 年間）】



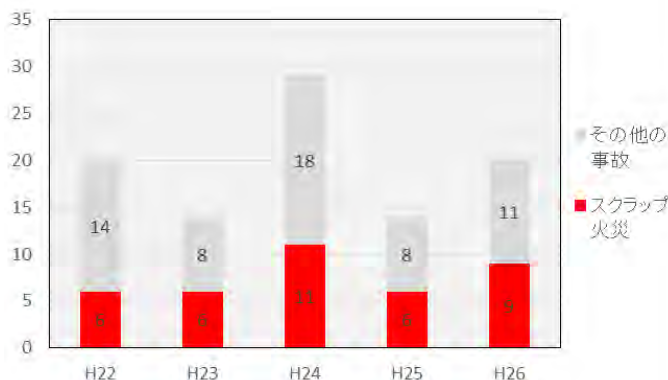
(c) スクラップ積載船舶の火災事故

平成 26 年のスクラップ積載船舶の事故 20 隻のうち積載するスクラップからの火災事故は 9 隻（45%）発生しています。

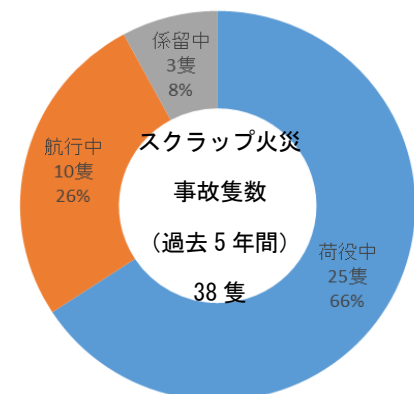
また、過去 5 年間のスクラップ積載船舶の事故 97 隻のうち 38 隻（39%）が積載するスクラップからの火災となっており、そのうち 37 隻は外国籍船舶によるものです。

火災発生時の動態は、荷役中が 25 隻（66%）となっており、これは、荷役時においてバッテリー等発火源となる異物の除去等が完全ではなかったため発生した可能性があります。

(隻) 【スクラップ積載船舶事故の推移（過去 5 年間）】



【スクラップ火災発生時の動態別割合（過去 5 年間）】



(ロ) 船舶事故種類別の事故の特徴

a 衝突事故

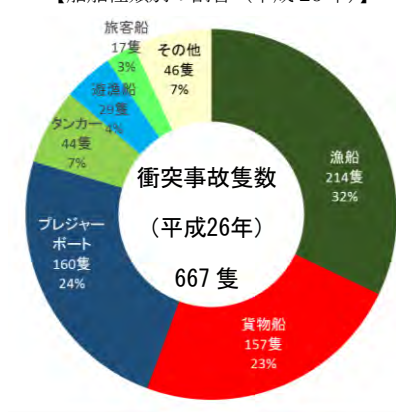
船舶事故種類別では、過去5年間を通じて衝突事故が最も多く発生しています。

平成26年の船舶種類別では、漁船214隻(32%)、貨物船157隻(23%)、プレジャーボート160隻(24%)の順となっています。

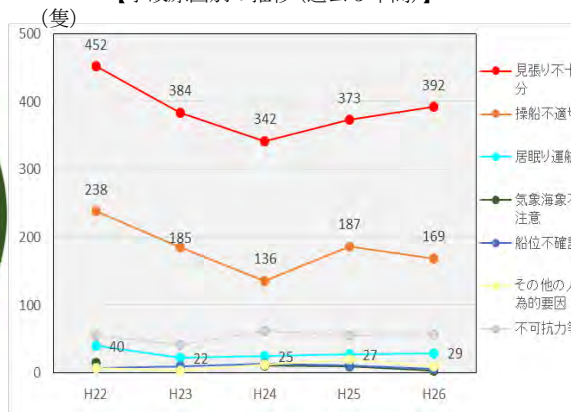
平成26年の事故原因別では、見張り不十分392隻(59%)、操船不適切169隻(25%)、居眠り運航29隻(4%)の順となっており、過去5年で見ても人為的要因によるものが92%を占めています。

船舶同士の衝突事故について相手船別に見ると、貨物船は貨物船同士223隻(42%)、プレジャーボートはプレジャーボート同士315隻(50%)の衝突が多く、逆に貨物船とプレジャーボートの衝突は少ない状況となっています。また、漁船は漁船同士442隻(45%)の衝突が最も多くなっていますが、プレジャーボート194隻(20%)、貨物船179隻(18%)との衝突も多くなっていることが分かります。

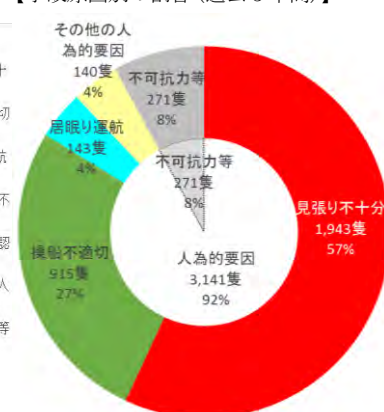
【船舶種類別の割合(平成26年)】



【事故原因別の推移(過去5年間)】

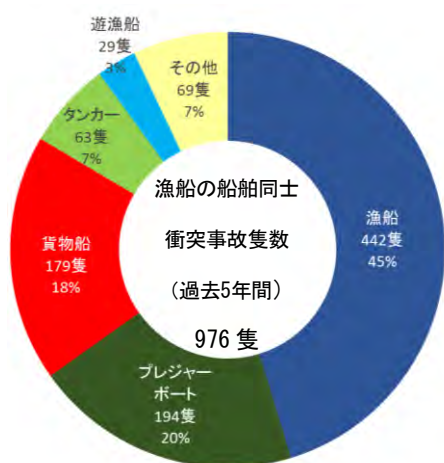


【事故原因別の割合(過去5年間)】



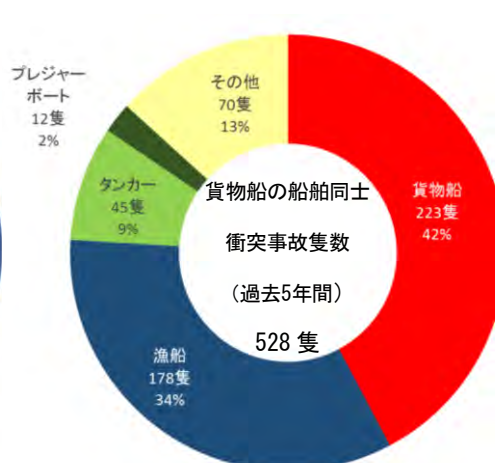
【漁船衝突相手船

種類別の割合(過去5年間)】



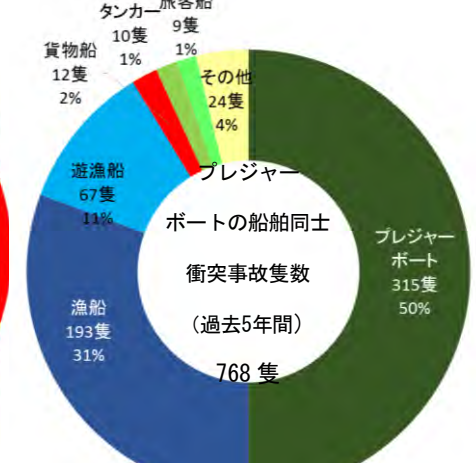
【貨物船衝突相手船

種類別の割合(過去5年間)】



【プレジャーボート衝突相手船

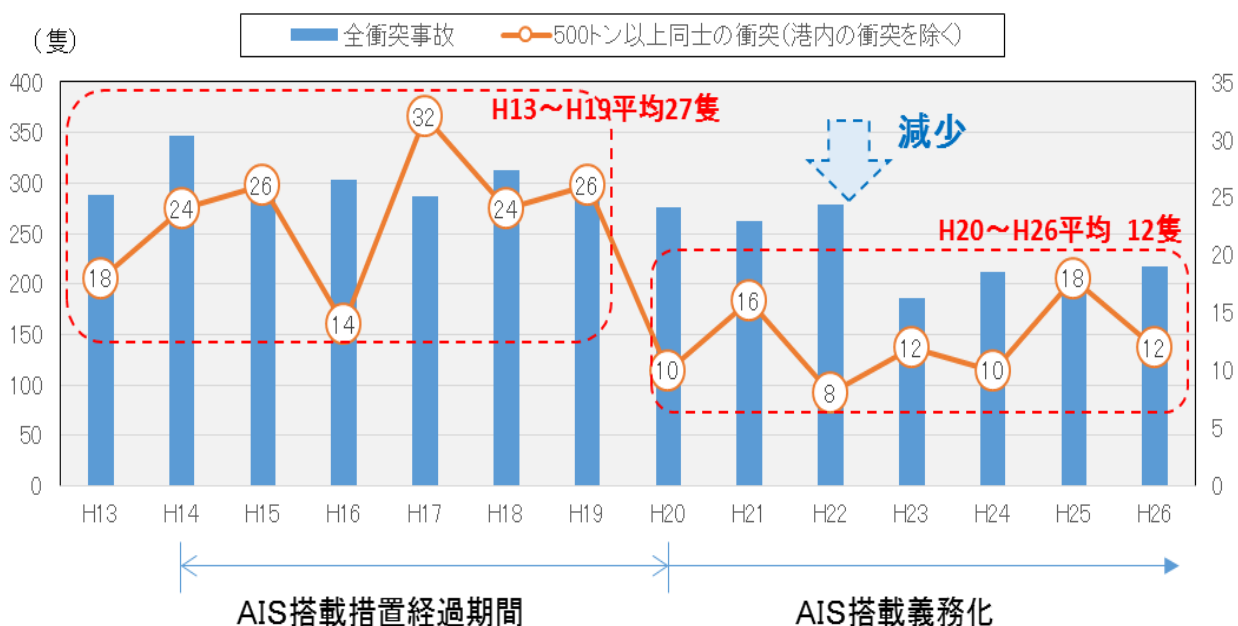
種類別の割合(過去5年間)】



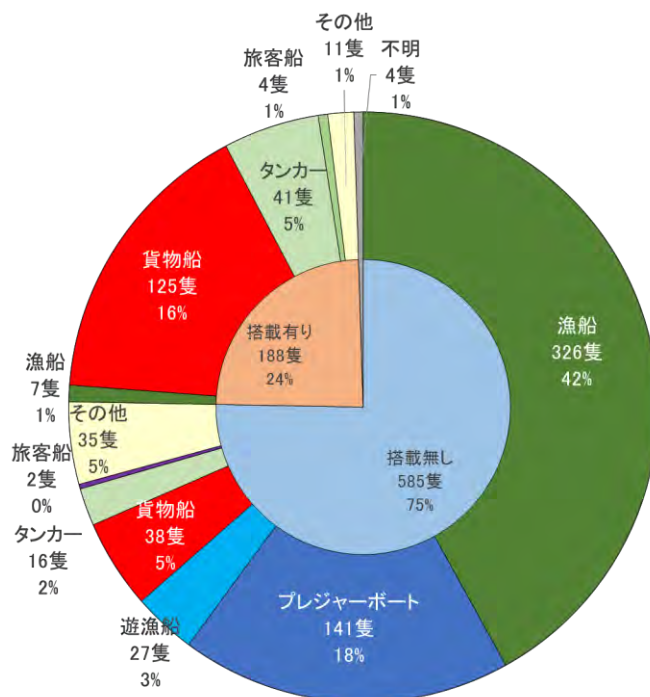
平成 20 年から、国際航海に従事する全ての旅客船と 300 トン以上の船舶及び全ての 500t 以上の船舶に、A I S の搭載が義務化されましたが、その前後の期間で 500 トン以上の船舶同士の衝突事故数（港内の衝突を除く。）をみると、約半減しています。

また、A I S を搭載していない船舶の衝突事故の状況を見ると、例えば漁船の場合、相手船が A I S を搭載していたものが 24% となっており、A I S を搭載していない漁船同士の衝突も 42% となっていることから、A I S の搭載がさらに増えることにより、こうした事故の防止につながる事が期待されます。

貨物船、タンカー、旅客船の衝突事故の推移



【港内を除く A I S 非搭載日本漁船の衝突相手船内訳の割合（過去 5 年間）】



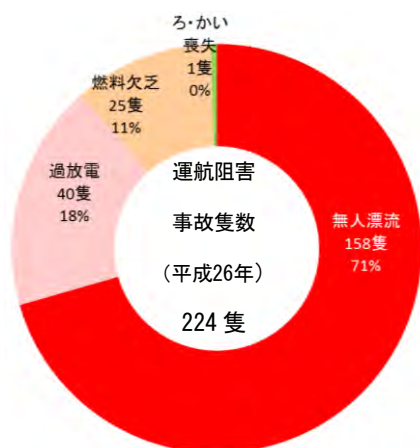
b 運航阻害（無人漂流）事故

平成 26 年の運航阻害事故は、事故種類別では、無人漂流 158 隻(71%)、過放電 40 隻(18%)、燃料欠乏 25 隻(11%) の順となっており、船舶種類別では、プレジャーボート 142 隻(63%)、漁船 65 隻(29%) の順となっています。

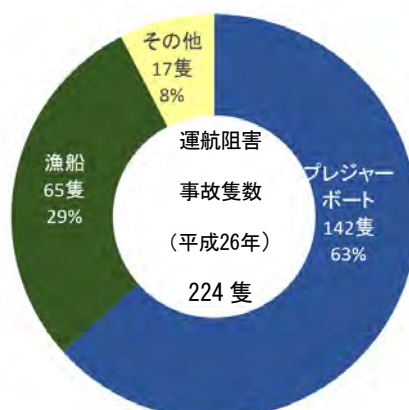
過去 5 年間のプレジャーボートの無人漂流事故について原因別に見ると係留用具の点検整備不良などの船体機器整備不良が 203 隻(50%)と最も多く、次いで操船者の海中転落によるものが 91 隻(22%)となっており、荒天準備不良 31 隻(8%)等を含めた人為的要因によるもの 64%となっています。また、動態別では、係留中に発生したものが約 5 割を占めており、このうち、係留場所がマリーナ以外となっているものが約 7 割を占めています。

過去 5 年間の漁船の無人漂流事故について原因別に見ると、操船者の海中転落によるものが約 7 割を占め、そのほぼ半数を 70 歳以上の高齢者が占めています。

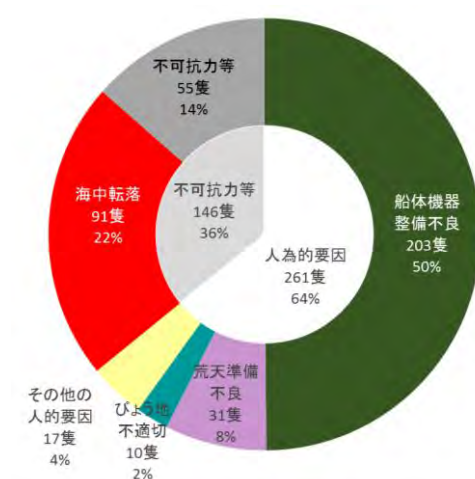
【事故種類別運航阻害内訳の割合（平成 26 年）】



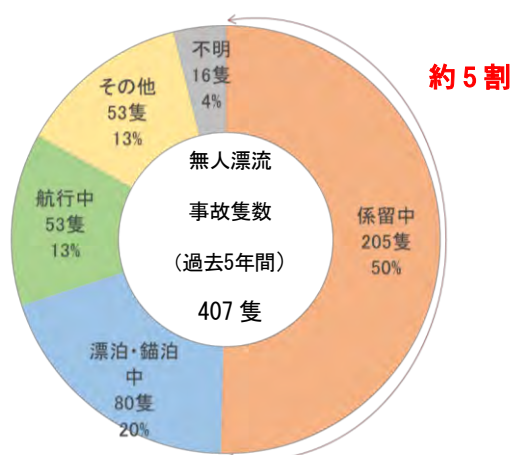
【船舶種類別の割合（平成 26 年）】



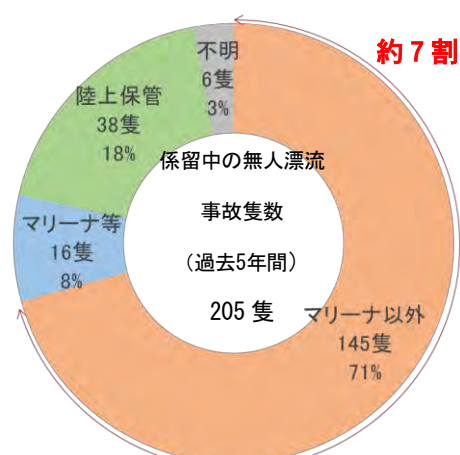
【プレジャーボート事故原因別（過去 5 年間）】



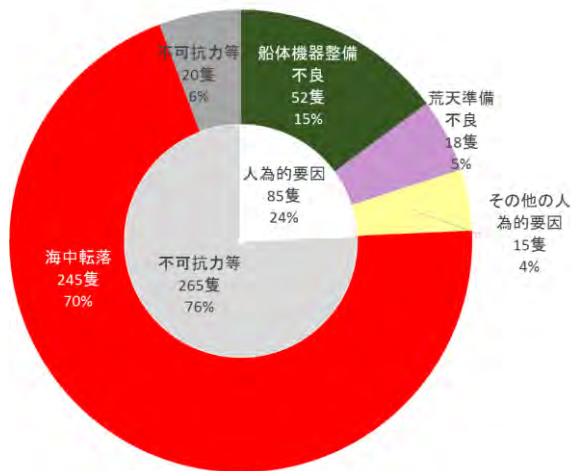
【プレジャーボートの無人漂流時の動態（過去 5 年間）】



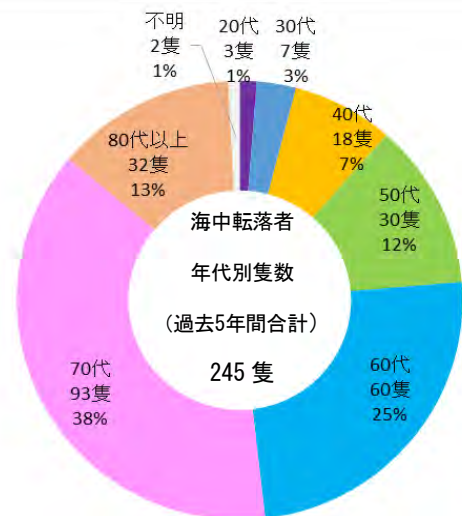
【定係港別プレジャーボートの係留中の無人漂流（過去 5 年間）】



【漁船の無人漂流事故原因別（過去 5 年間）】



【漁船の海中転落者年代別の割合（過去 5 年間）】

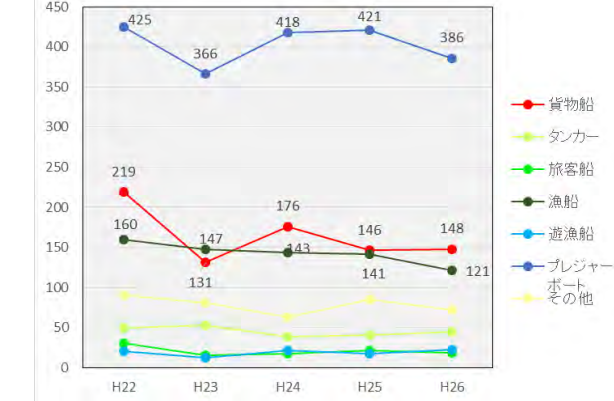


（ハ）ふくそう海域の事故

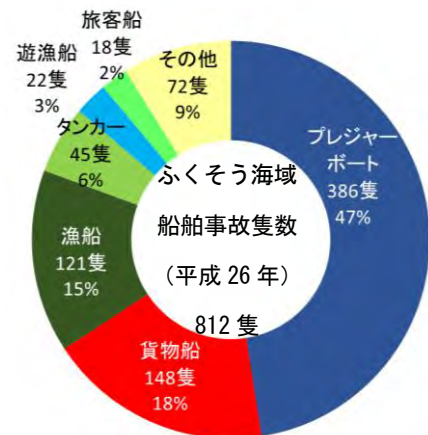
ふくそう海域の 1 日平均の船舶通航量は約 4,000 隻となっており、事故発生 の蓋然性が高くな っています。

平成 26 年のふくそう海域における船舶事故は 812 隻、前年と比べ 60 隻（7%）減少しました。 船舶事故種類別では、衝突 310 隻（38%）、機関故障 132 隻（16%）、乗揚 111 隻（14%）の順 となっています。

【ふくそう海域における船舶種類別の推移（過去 5 年間）】



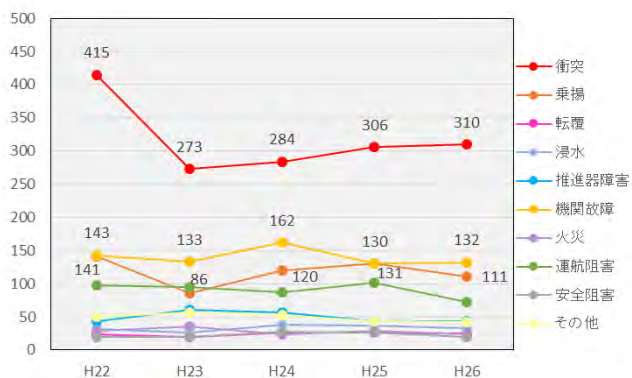
【ふくそう海域における船舶種類別の割合（平成 26 年）】



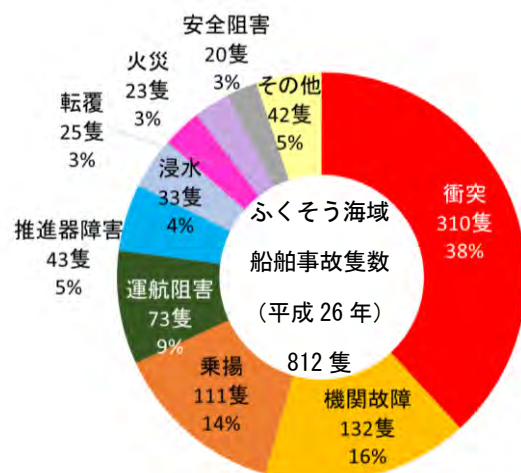
※ ふくそう海域：東京湾、伊勢湾、瀬戸内海及び関門港（海上交通安全法適用海域又は港則法適用海域）

【ふくそう海域における事故種類別の推移（過去 5 年間）】

(隻)

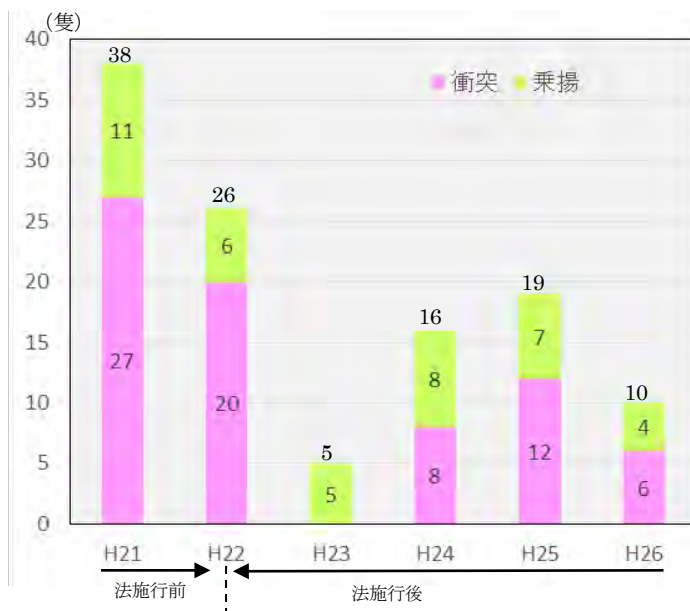


【ふくそう海域における事故種類別の割合（平成 26 年）】



平成 22 年 7 月 1 日に「港則法及び海上交通安全法の一部を改正する法律」が施行され、海上交通センターの運用管制官による情報提供や勧告等の航行援助の充実強化、地形や潮流など各海域の特性に応じた新たな航法の設定、A I S を活用した港内での効率的な交通整理手法の導入、台風襲来時等における港内での危険を防止するための命令等、ふくそう海域や港内における船舶交通の安全対策の強化が図られました。その結果、法施行前と法施行後と比べると衝突・乗揚事故隻数が大幅に減少しました。

【ふくそう海域における衝突・乗揚事故の推移】

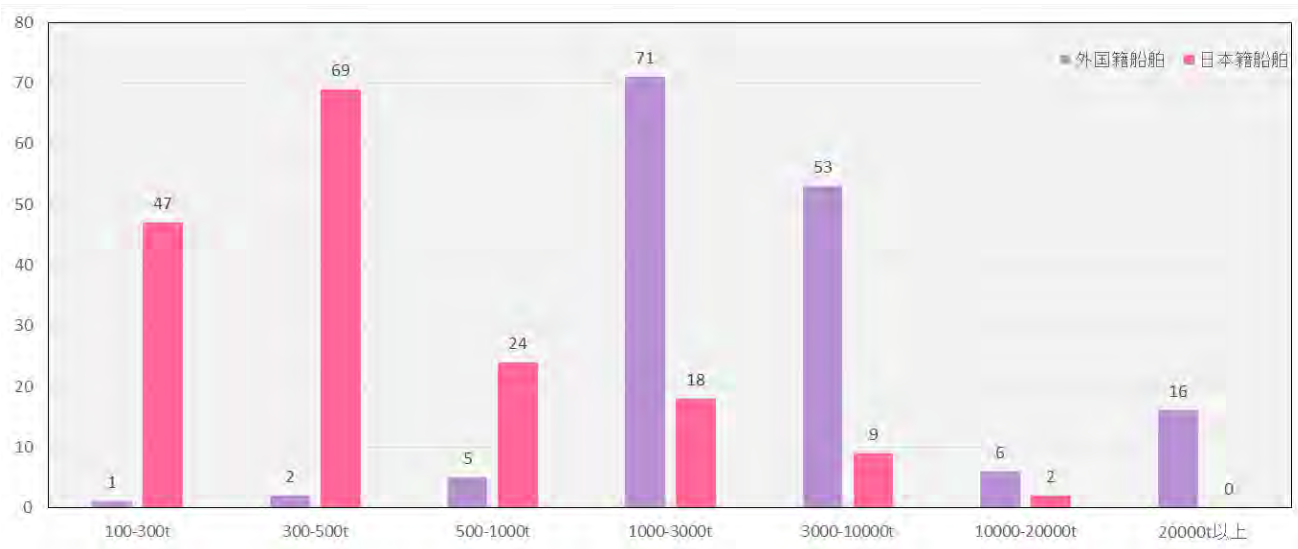


※ ふくそう海域で発生した長さ 50m 以上（関門海峡は総トン数 300 トン以上）の船舶の衝突・乗揚事故

過去 10 年間の海上交通安全法の航路等における総トン数 100 トン以上の船舶の衝突・乗揚事故は、総トン数 1,000 トンの船舶による事故の約 8 割を外国籍船舶が占めています。一方、総トン数 500 トン未満の船舶によるほとんどは、日本船舶によるものです。

【ふくそう海域における衝突・乗揚事故のトン階別の隻数(過去 10 年間)】

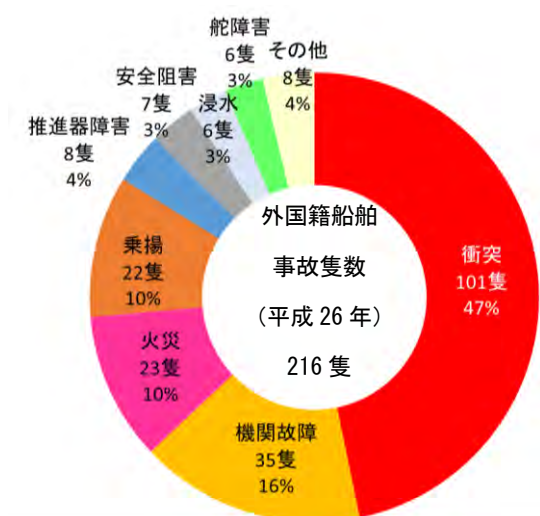
(隻)



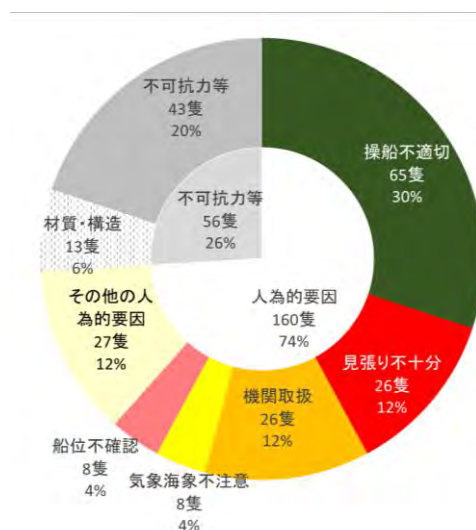
(二) 外国籍船舶の事故

平成 26 年の外国籍船舶の事故は 216 隻で、全船舶事故の 10%となっています。事故種類別では、衝突 101 隻、機関故障 35 隻、火災 23 隻、乗揚 22 隻の順となっています。事故原因別では、操船不適切 65 隻、機関取扱 26 隻、見張り不十分 26 隻等の人為的要因によるものが 160 隻(74%)となっています。

【外国籍船舶事故種類別の推移(平成 26 年)】

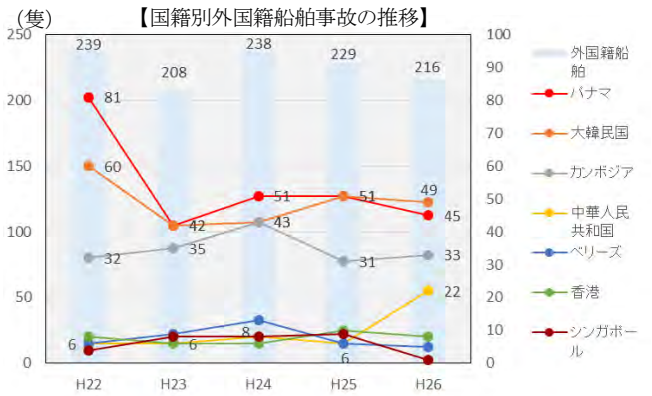


【外国籍船舶事故原因別の割合(平成 26 年)】



a 船籍別

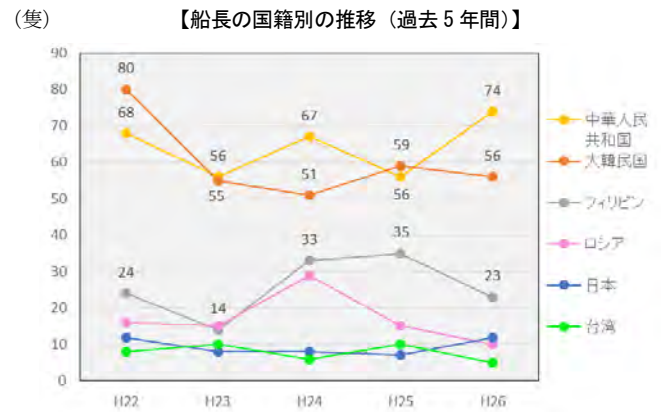
平成 26 年の外国籍船舶の船籍別の事故隻数は、パナマ 49 隻 (23%)、大韓民国 45 隻 (21%)、カンボジア 33 隻 (15%)、中華人民共和国 22 隻 (10%) の順となっており、中華人民共和国籍船舶の事故が前年と比べ 16 隻増加しています。



※過去 5 年間の合計隻数が 30 隻以上となる国籍別で計上

b 船長の国籍別

平成 26 年の外国籍船舶の事故について船長の国籍別に見ると、中華人民共和国 74 隻 (34%)、大韓民国 56 隻 (26%)、フィリピン 23 隻 (11%) の順となっており、中華人民共和国国籍の船長の事故が 18 隻増加しています。

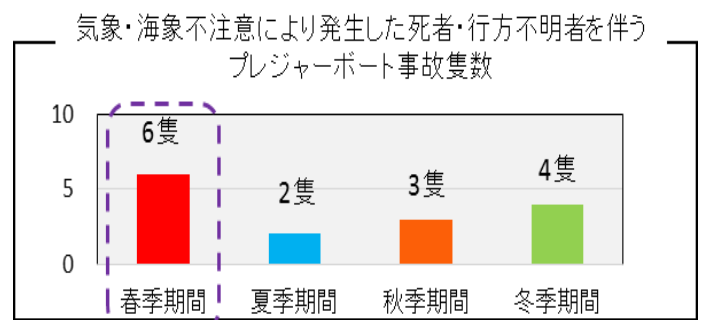
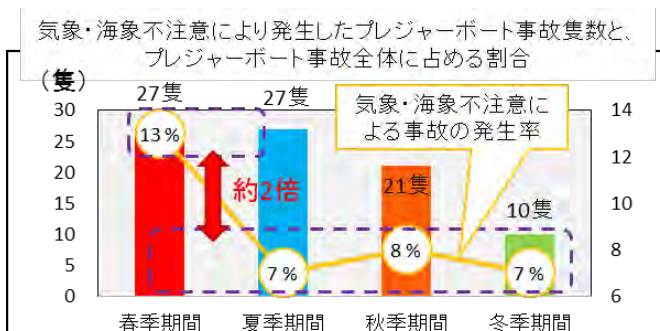


※過去 5 年間の合計隻数が 30 隻以上となる国籍別で計上

(ホ) 季節毎における船舶事故の特徴

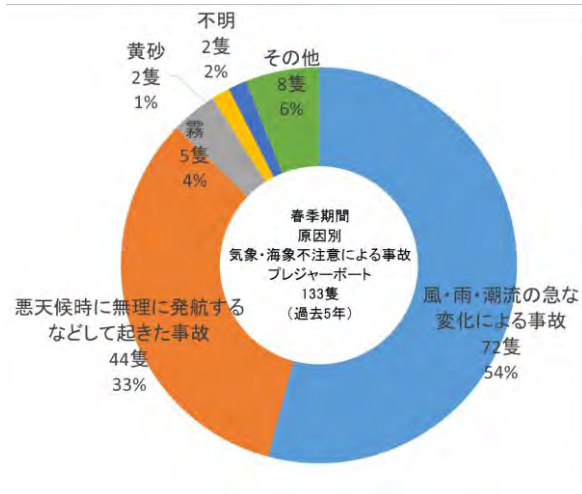
a 春期 (3~5 月) における事故

春季は、天候の急激な変化など気象・海象不注意による死者・行方不明者を伴う事故が他の季節に比べ多く発生する傾向にあり、プレジャーボートの場合、ミニボートがその半数を占めています。



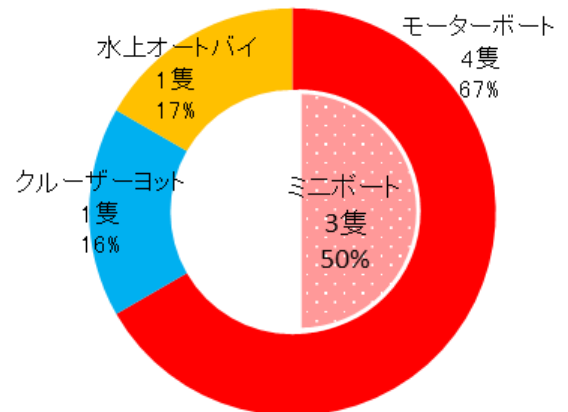
【春季期間原因別気象海象不注意による

プレジャーボート事故の割合（過去 5 年間）】



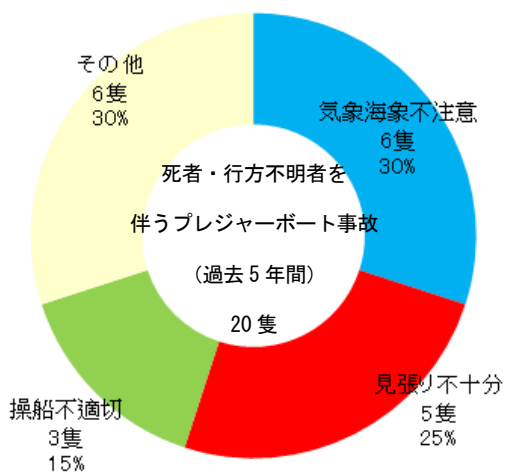
【気象海象不注意による死者・行方不明者を伴う

プレジャーボート種類別の割合（過去 5 年間）】



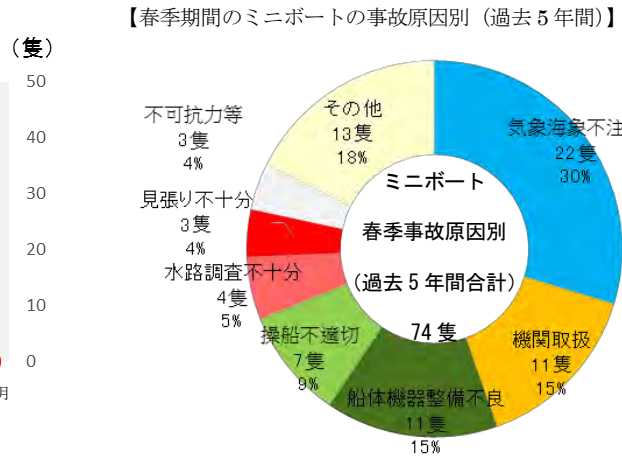
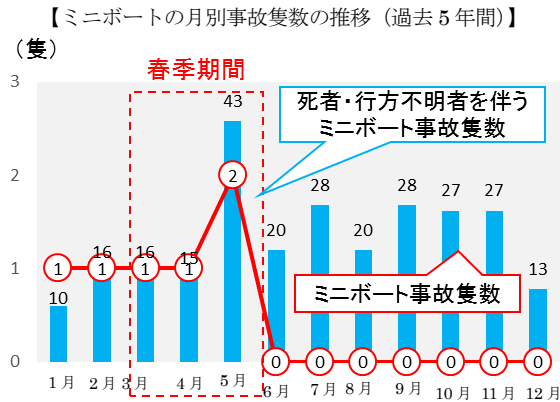
【死者・行方不明者を伴う

プレジャーボート事故原因別の割合（過去 5 年間）】



(a) ミニボートの事故

ミニボートの事故は春季期間の 5 月のゴールデンウィークを中心に最も多くなり、気象海象不注意によるものが 22 隻（30%）と最も多くなっています。

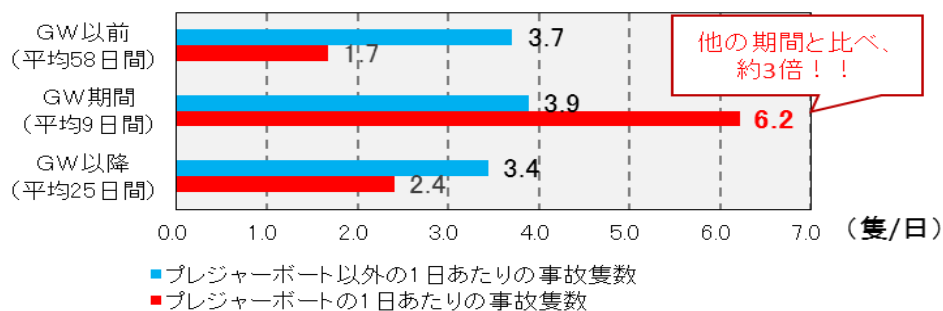


(b) ゴールデンウィーク期間の特徴

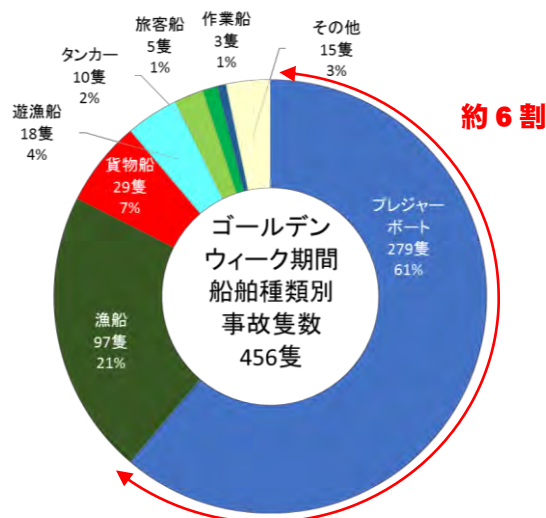
ゴールデンウィーク期間中の1日あたりの事故隻数は、前後の期間の約3倍多くなっています。

ゴールデンウィーク期間中の事故は、船舶種類別ではプレジャーボートが最も多く、プレジャーボートの事故種類別では機関故障等事故が多くなっています。

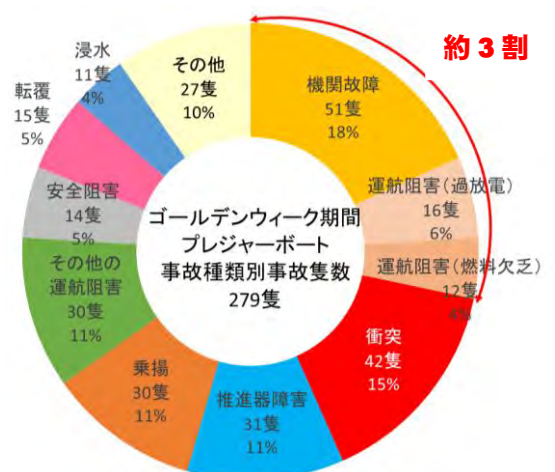
【ゴールデンウィーク期間及び前後期間の船舶事故の1日あたりの発生隻数の比較（過去5年間）】



【ゴールデンウィーク期間中に発生した事故の船舶種類別の割合（過去5年間）】



【ゴールデンウィーク期間中に発生した事故の事故種類別の割合（過去5年間）】

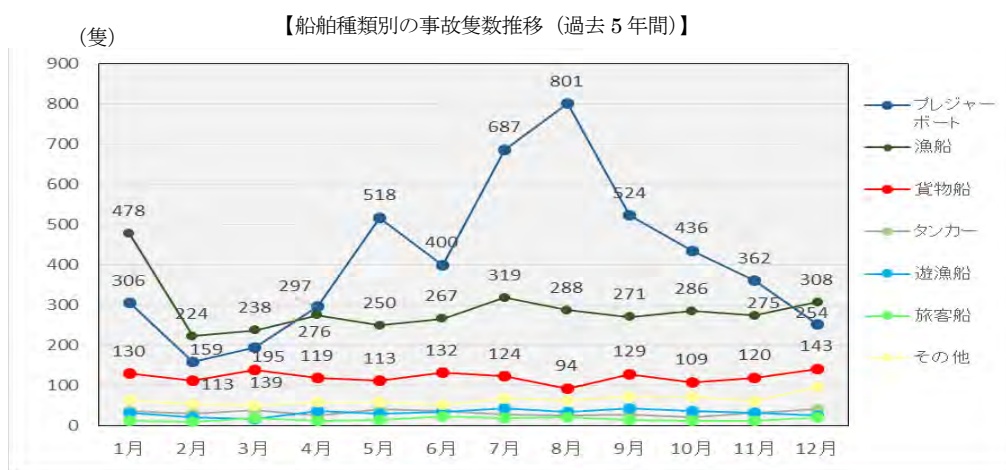


b 夏期（6～8月）における事故の特徴

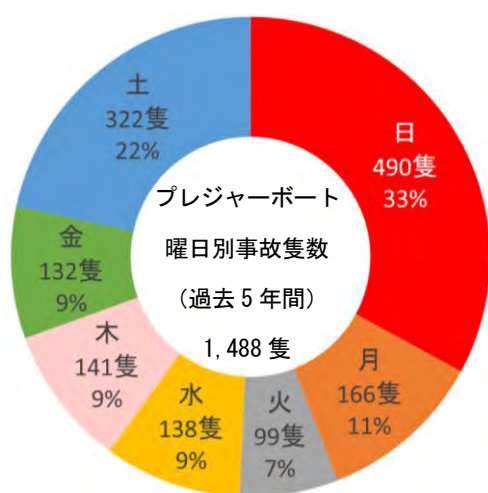
7、8月にプレジャーボート事故が多発する傾向にあります。

過去5年の7、8月曜日別では、日曜日 490 隻（33%）、土曜日 322 隻（22%）の順となっています。

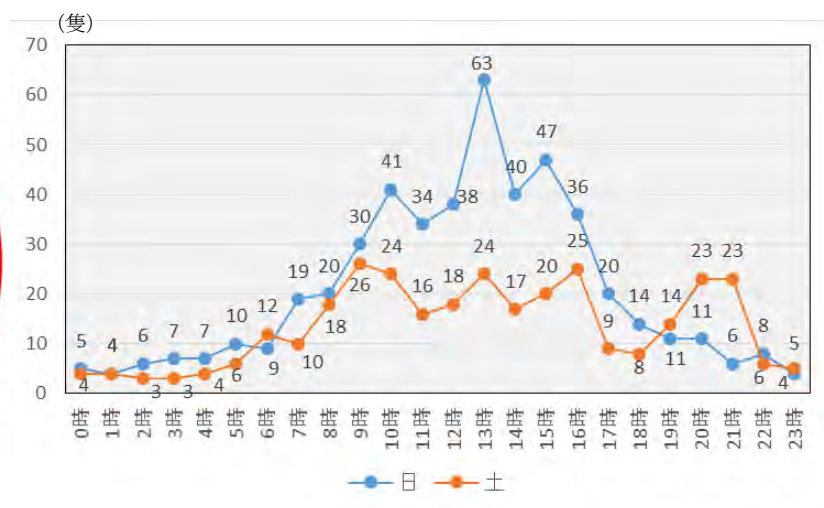
過去5年の土日時間帯別では、活動が活発となる日中に事故が多く、特に日曜日 13 時台が 63 隻（13%）となっています。土曜日の 20 時、21 時台に多くなっているのは、花火大会終後、帰港中に発生したものです。



【プレジャーボート事故曜日別の割合（過去5年間）】



【プレジャーボート事故7、8月土日時間帯別の推移（平成26年）】



c 秋季（9～11月）における事故

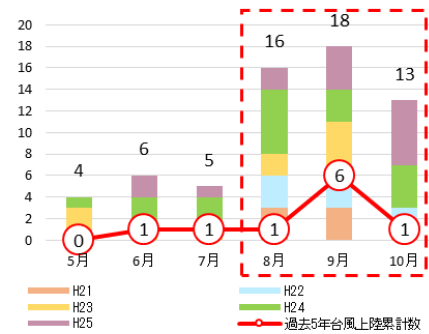
平年値では、8月が台風のピークであるが、平成21～平成25年で見ると9月の台風の接近、上陸が多くなっています。台風が原因で発生した船舶事故種類で見ると、9月、10月に浸水、運航阻害（無人漂流）が多く発生しており、船舶種類別ではプレジャーボートが最も多くなっています。

漁船事故は、秋季において若干増加しており、事故種類別では、衝突119隻となっています。

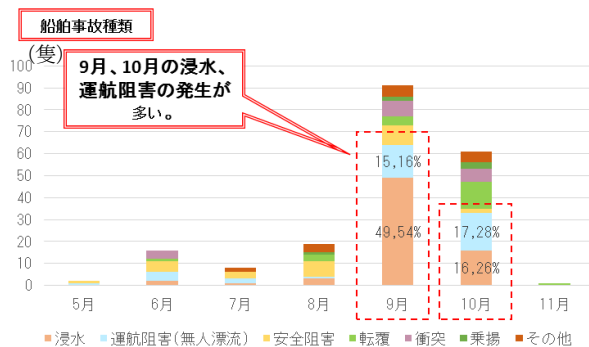
【台風の発生数等（平年値）】

順位	月	発生数	接近数	上陸数
1位	8月	5.9	3.4	0.9
2位	9月	4.8	2.9	0.8
3位	7月	3.6	2.1	0.5
4位	10月	3.6	1.5	0.2

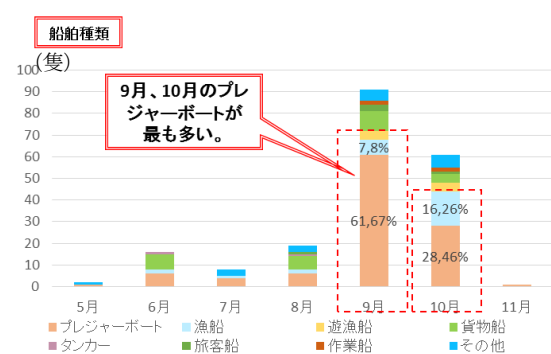
【台風の接近及び上陸の現状（H21～H25）】



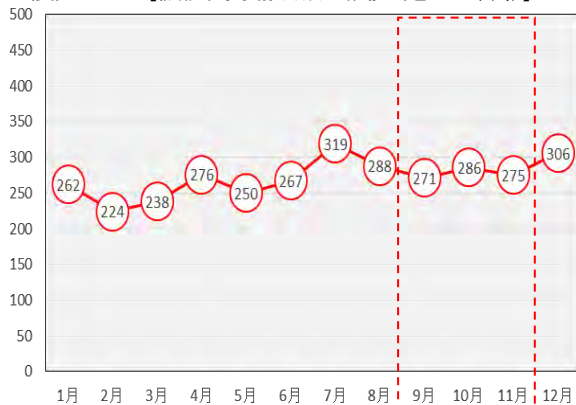
【台風が原因で発生した船舶事故（過去5年平均）】



【台風が原因で事故を起こした船舶種類（過去5年平均）】

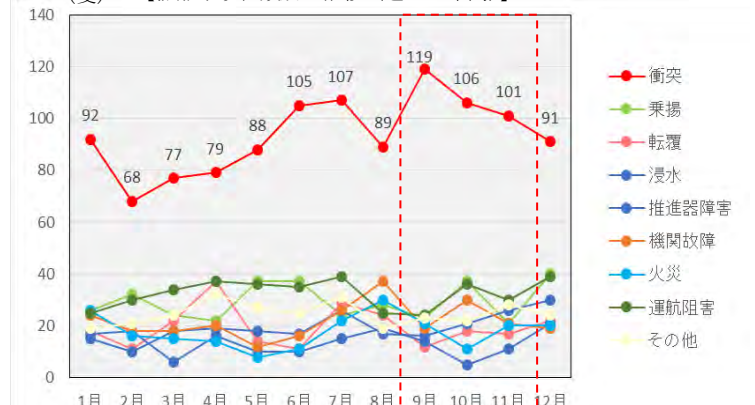


【漁船事故隻数月別の推移（過去5年間）】



※山陰地方豪雪によるものを除く

【漁船事故種類別の推移（過去5年間）】



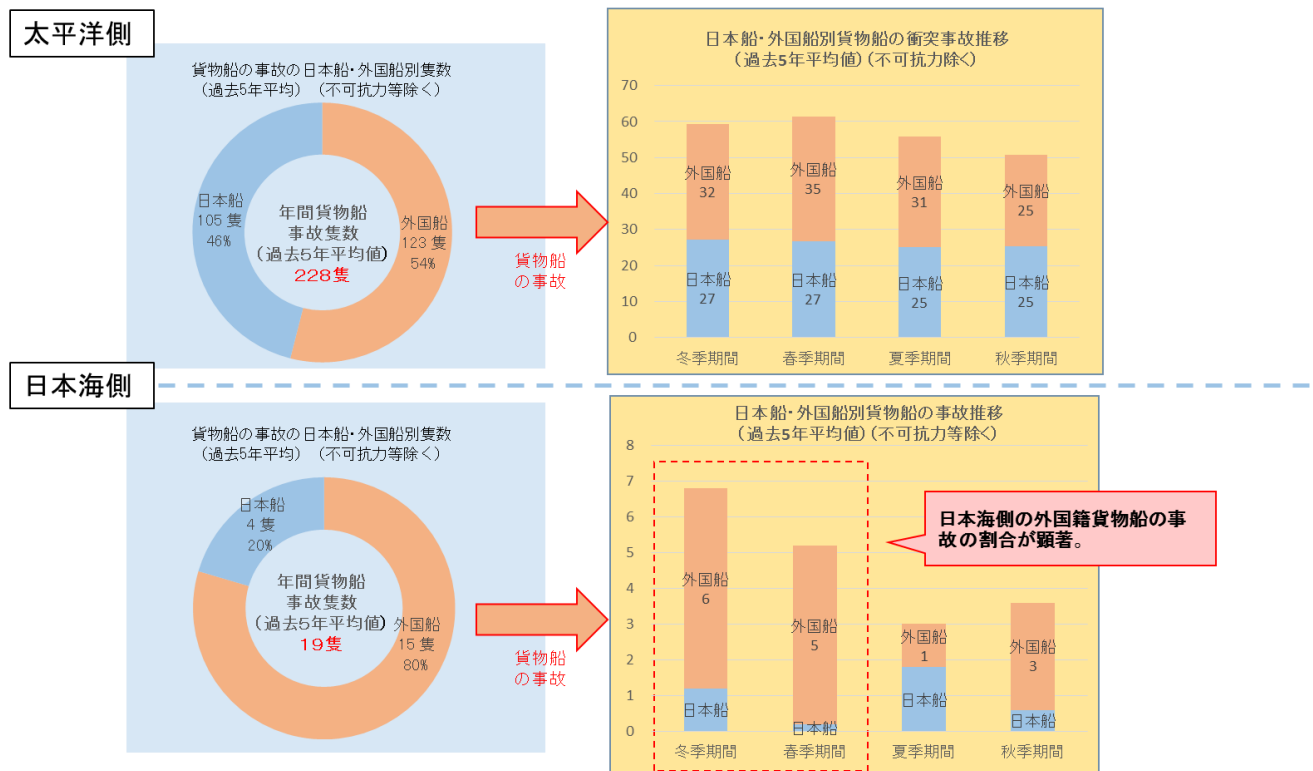
※山陰地方豪雪によるものを除く

d 冬季（12～2月）における事故

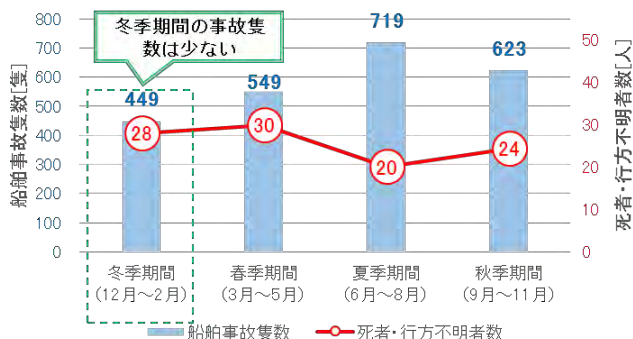
海域別における貨物船の事故の日本船・外国船別でみると、日本海側における外国船の割合が太平洋側より多くなっています。

冬季は、日本海側の外国籍貨物船の事故の割合が多くなっています。

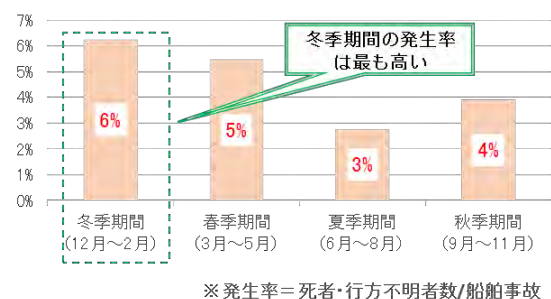
各シーズン毎の船舶事故隻数及び船舶事故に伴う死者・行方不明者数を比べると、冬季期間は、事故隻数が最も少ないが、死者・行方不明者数は、発生率で見ると最も高くなっています。



【各シーズン別船舶事故隻数及び船舶事故に伴う死者・行方不明者数（過去5年間）】



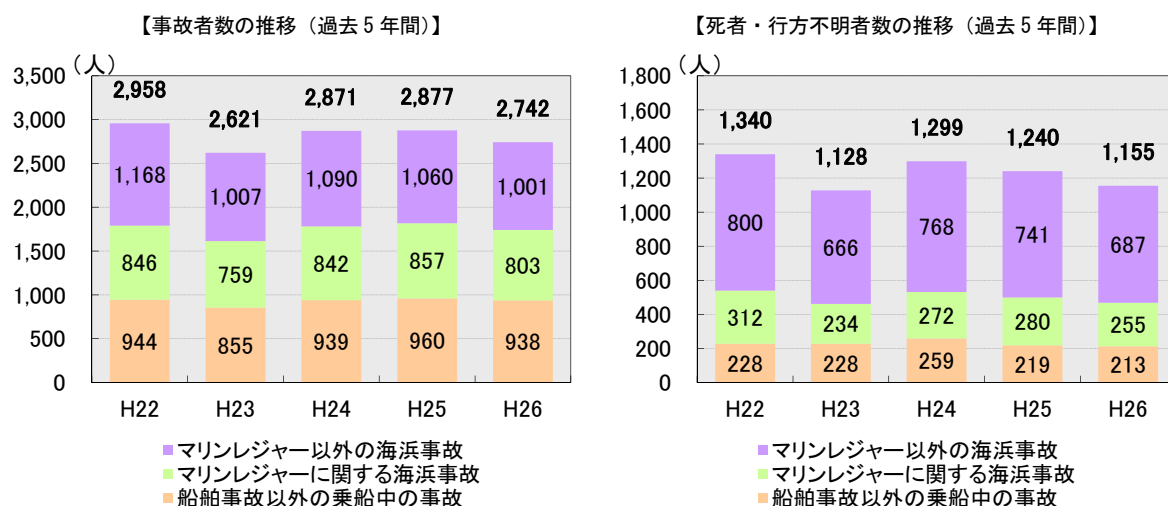
【各シーズン別船舶事故に伴う死者・行方不明者の発生率（過去5年間）】



(2) 船舶事故以外の乗船中の事故及び海浜事故

平成 26 年に海上保安庁が認知した船舶事故以外の乗船中の事故及び海浜事故者数は 2,742 人で、昨年より 135 人減少しました。事故の内訳としては、船舶事故以外の乗船中の事故が 938 人、マリネレジャーに関する海浜事故※が 803 人、マリネレジャー以外の海浜事故※が 1,001 人となっています。このうち死者・行方不明者数は 1,155 人で、昨年より 85 人減少しました。事故の内訳としては、船舶事故以外の乗船中の事故が 213 人、マリネレジャーに関する海浜事故が 255 人、マリネレジャー以外の海浜事故が 687 人となっています。

※ マリネレジャーに関する海浜事故とは、遊泳中の事故や釣り中の事故等をいい、マリネレジャー以外の海浜事故とは、岸壁からの海中転落や自殺等をいいます。

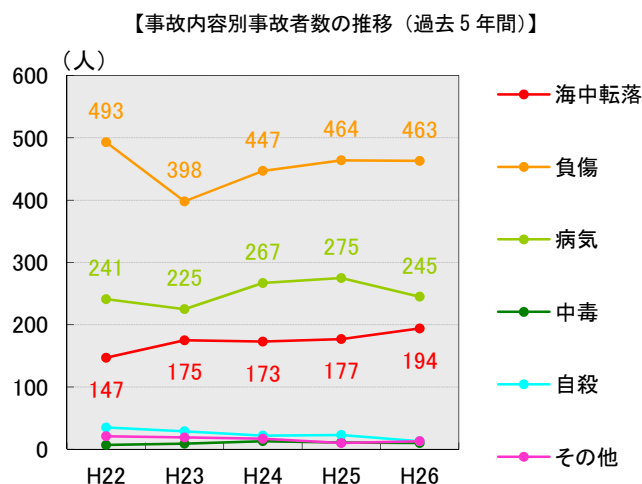


イ 船舶事故以外の乗船中の事故

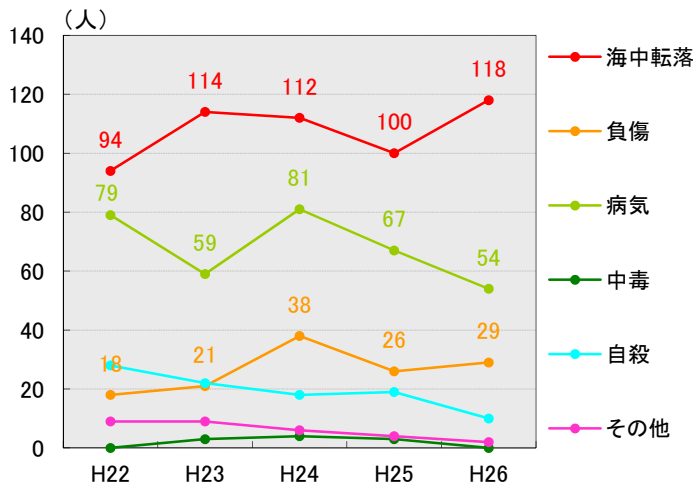
平成 26 年の船舶事故以外の乗船中の事故者数は 938 人で昨年と比較すると 22 人減少しました。このうち死者・行方不明者数は 213 人で昨年と比較すると 6 人減少しました。

平成 26 年の船舶事故以外の乗船中の事故者 938 人を事故内容別にみると、負傷が 463 人（49%）と最も多く、次いで病気が 245 人（26%）、海中転落が 194 人（21%）となっており、これらで事故の 96%を占めています。

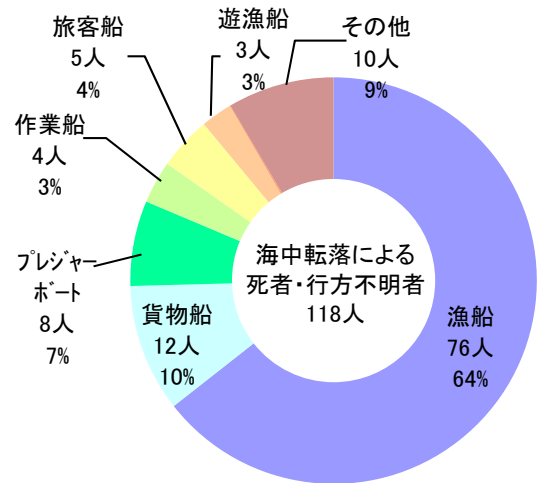
また、死者・行方不明者 213 人を事故内容別にみると、海中転落が 118 人（55%）と最も多く、次いで病気 54 人（25%）、負傷 29 人（14%）となっています。



【事故内容別死者・行方不明者数の推移（過去5年間）】



【海中転落による死者・行方不明者の割合（船舶種類別 平成26年）】



平成26年の船舶事故以外の乗船中の事故のうち、海中転落による死者・行方不明者118人を船舶種類別にみると、漁船が76人（64%）と最も多く、次いで貨物船が12人（10%）となっています。

海中転落による死者・行方不明者が最も多い漁船からの海中転落者76人のうち、ライフジャケットを着用していたのは15人であり、着用率は20%と非常に低くなっています。

また、漁船からの海中転落による死者・行方不明者のうち一人乗り漁船によるものは51人であり、漁船からの海中転落による死者・行方不明者の67%を占めています。

【漁船からの海中転落（過去5年間）】

	H22	H23	H24	H25	H26
漁船からの海中転落	87	86	90	91	104
うち死者・行方不明者	59	61	64	61	76
うちライフジャケット着用者	7	5	9	9	15
ライフジャケット着用率	12%	8%	14%	15%	20%

【一人乗り漁船からの海中転落（過去5年間）】

	H22	H23	H24	H25	H26
一人乗り漁船からの海中転落	54	57	56	58	61
うち死者・行方不明者	38	40	45	40	51
うちライフジャケット着用者	6	4	8	6	8
ライフジャケット着用率	16%	10%	18%	15%	16%

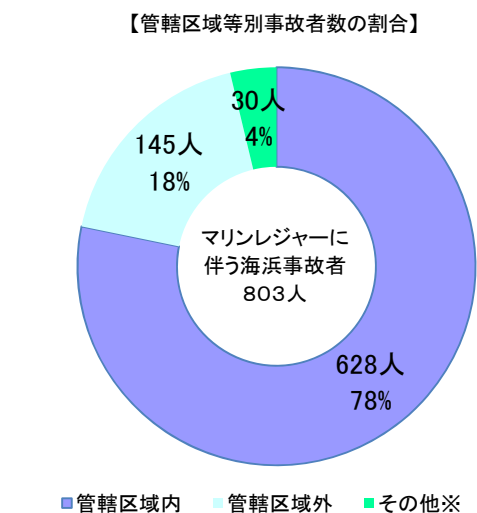
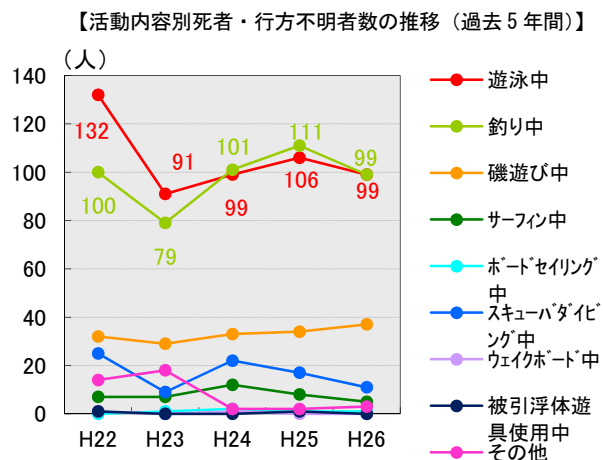
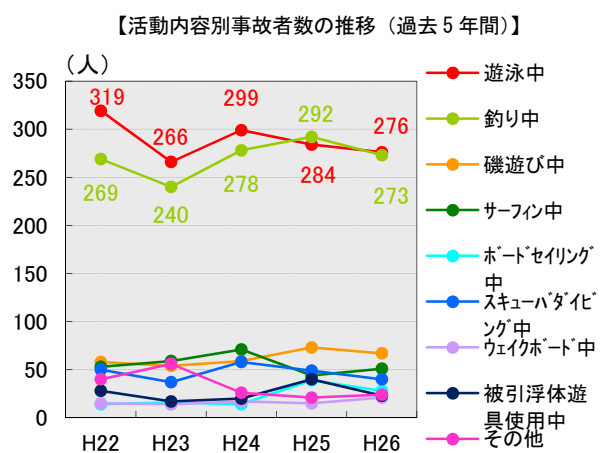
ロ マリンレジャーに関する海浜事故

平成 26 年のマリンレジャーに関する海浜事故者数は 803 人で、昨年と比較すると 54 人減少しました。このうち死者・行方不明者数は 255 人で、昨年と比較すると 25 人減少しました。

平成 26 年のマリンレジャーに関する海浜事故者 803 人を活動内容別にみると、遊泳中の事故者数が 276 人と最も多く、次いで釣り中の事故者数が 273 人となっており、全体の約 68% を占めています。

また、平成 26 年の事故者の住所地をみると、海上保安庁の各管区本部が管轄するそれぞれの区域（以下「管轄区域」という。）の外からマリンレジャーのため来訪する方々による事故者数は 145 人で全体の約 2 割を占めており、管轄区域の内外を問わず内陸県※の事故者数は 60 人となっています。

※ 内陸県とは、海に面していない栃木県、群馬県、埼玉県、山梨県、長野県、岐阜県、滋賀県、奈良県の 8 県をいいます。



※ その他は、外国人や住所不定の事故者をいいます。

(イ) 遊泳中の事故

平成 26 年の遊泳中の事故者数は 276 人で、昨年と比較すると 8 人減少しました。このうち死者・行方不明者数は 99 人で、昨年より 7 人減少しました。

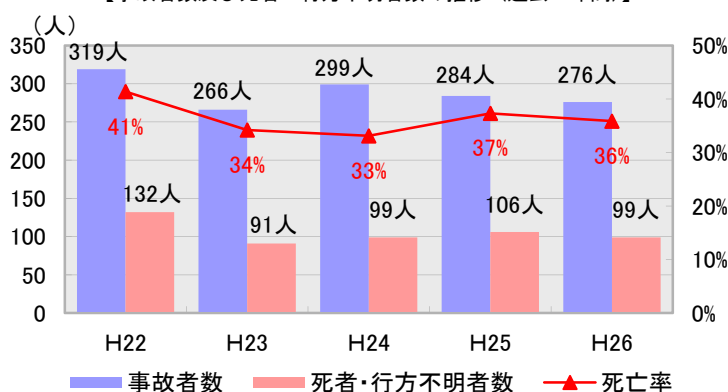
平成 26 年の遊泳中の事故者 276 人を事故内容別にみると、溺水が最も多く 156 人（57%）でした。事故原因別にみると、実施中の活動に対する不注意※等の自己の過失が 69%と多くを占めています。

このうち、飲酒後の遊泳による事故者数は 28 人で昨年より 17 人減少しました。飲酒後における事故者の死亡率は 50%となっており、飲酒をしていない場合に比べ約 1.5 倍になっています。また、離岸流によるものと考えられる事故者数は 37 人で昨年より 14 人減少しました。

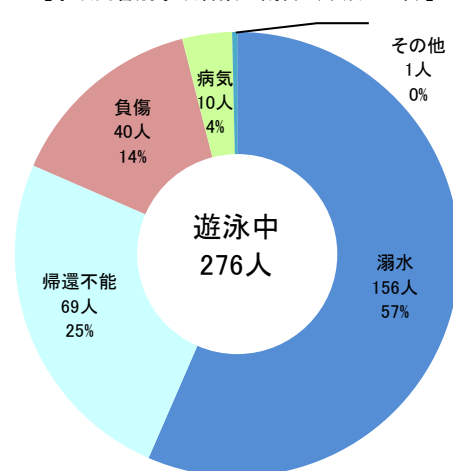
過去 5 年間の事故者数を年齢層別にみると、10 歳代の事故者が 25%と最も多く、10 歳代以下の若年齢層の事故が 3 分の 1 以上を占めています。

※ 実施中の活動に対する不注意とは、活動中の考え事、脇見等、実施している活動に集中していなかった場合をいいます。

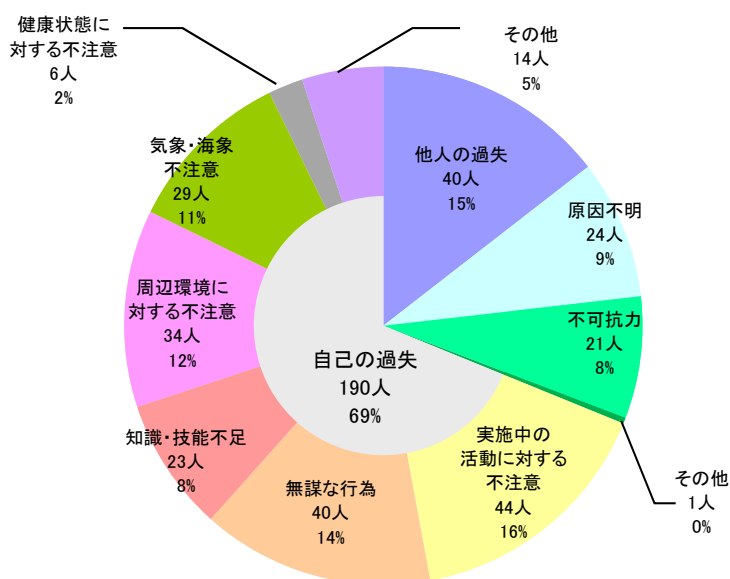
【事故者数及び死者・行方不明者数の推移（過去 5 年間）】



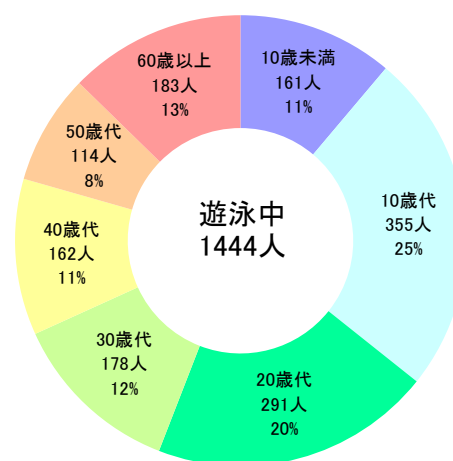
【事故内容別事故者数の割合（平成 26 年）】



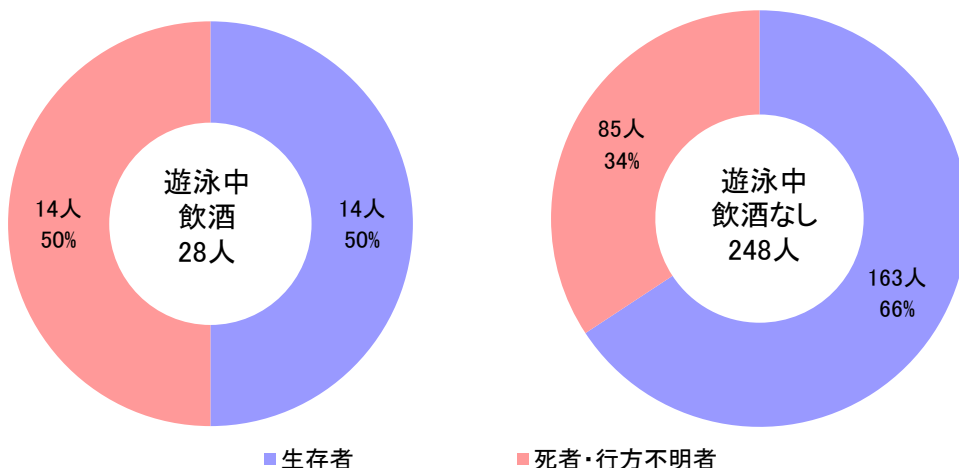
【事故原因別事故者数の割合（平成 26 年）】



【年齢層別事故者数の割合（過去5年間）】



【飲酒をしての事故者の死亡率（平成26年）】



(ロ) 釣り中の事故

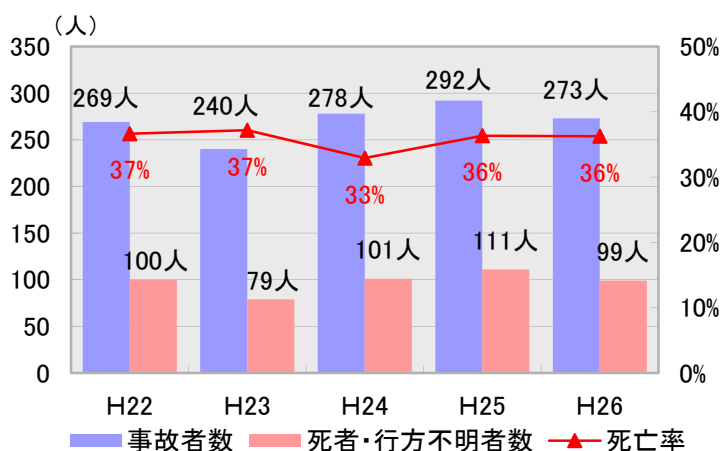
平成 26 年の釣り中の事故者数は 273 人で、昨年と比較すると 19 人減少しました。このうち死者・行方不明者数は 99 人で、昨年と比較すると 12 人減少しました。

平成 26 年の釣り中の事故者 273 人を事故内容別にみると、海中転落が最も多く 190 人（70%）でした。海中転落者 190 人のうち単独行動していた者は 98 人で、死者・行方不明者は 59 人（60%）でした。一方、複数名行動していた者は 92 人で、死者・行方不明者は 28 人（30%）であり、単独行動の場合の死亡率は、複数名行動に比べて 2 倍高くなっています。

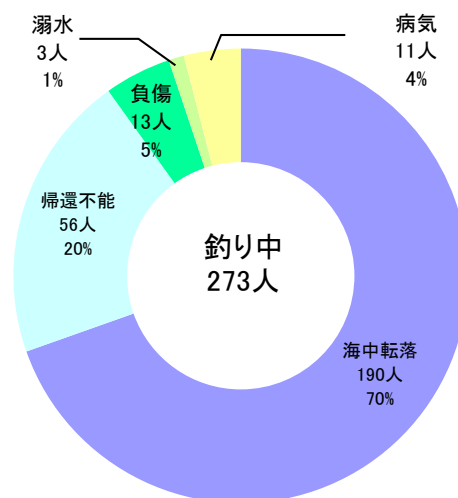
事故原因別にみると、実施中の活動に対する不注意、周辺環境に対する不注意等の自己の過失によるものが多くを占めています。

過去 5 年間の釣り中の海中転落による事故者は 940 人で、このうちライフジャケットを着用していたのは 209 人（22%）でした。また、発生場所別にみると、事故者数及び死者・行方不明者数が多いのは磯場、防波堤、岸壁の順となっています。特にこれらの場所のうち防波堤、岸壁では、死者・行方不明者のうち 90%以上が海中転落によるものであるにもかかわらず、ライフジャケットの着用率がそれぞれ 20%、4%と極めて低い状況となっています。

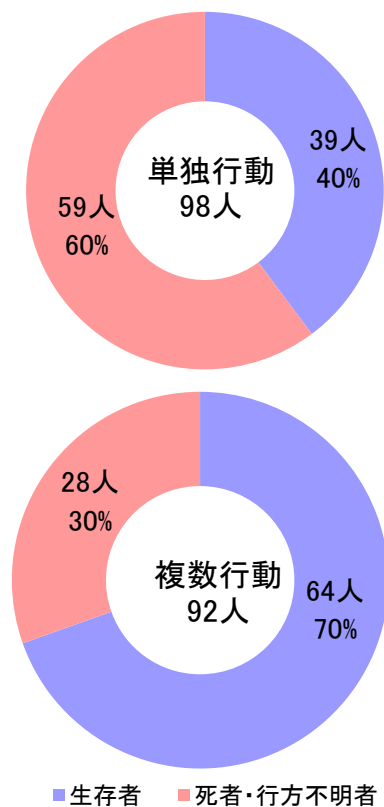
【事故者数及び死者・行方不明者数の推移（過去 5 年間）】



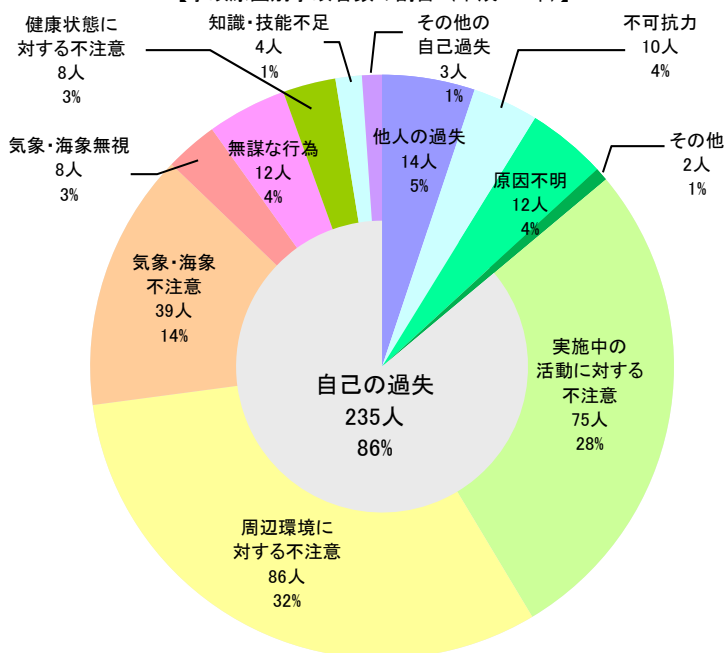
【事故内容別事故者数の割合（平成 26 年）】



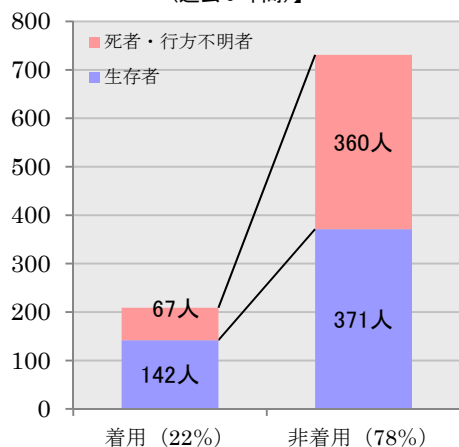
【海中転落者の単独行動・複数名行動別の死亡率
(平成 26 年)】



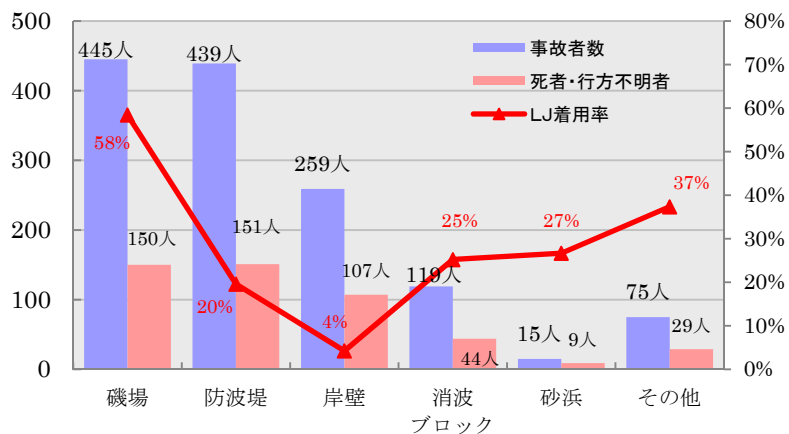
【事故原因別事故者数の割合 (平成 26 年)】



【海中転落者のライフジャケット着用状況
(過去 5 年間)】



【場所別事故者数及び死者・行方不明者数と
ライフジャケット着用率 (過去 5 年間)】



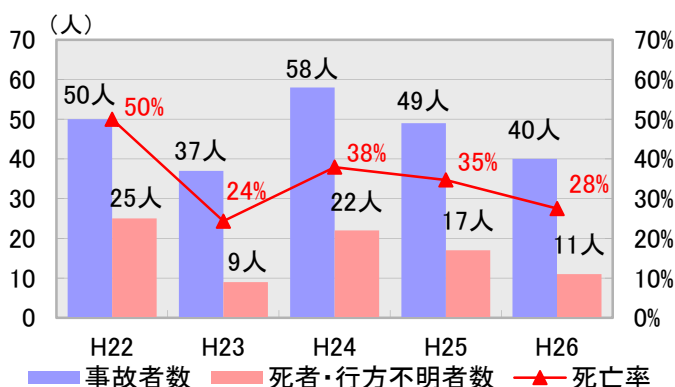
(ハ) スキューバダイビング中の事故

平成 26 年のスキューバダイビング中の事故者数は 40 人で、昨年と比較すると 9 人減少しました。このうち死者・行方不明者数は 11 人であり、昨年と比較すると 6 人減少しました。また、スキューバダイビング中の事故者のうち死者・行方不明者の占める割合は 28%でした。

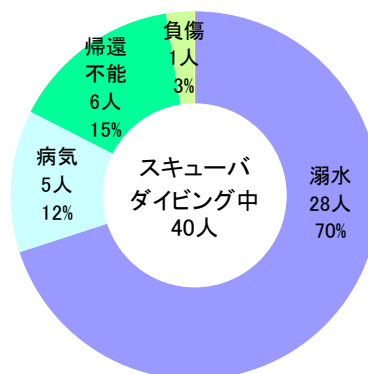
平成 26 年のスキューバダイビング中の事故者 40 人を事故内容別にみると、溺水が最も多く 28 人（70%）でした。また、事故原因別でみると、知識・技能不足や実施中の活動に対する不注意等の自己の過失によるものが多くを占めています。

過去 5 年間の事故者数を年齢層別にみると、40 歳代以上が 71%を占めており、特に病気による死者・行方不明者では 40 歳代以上が 86%を占めています。

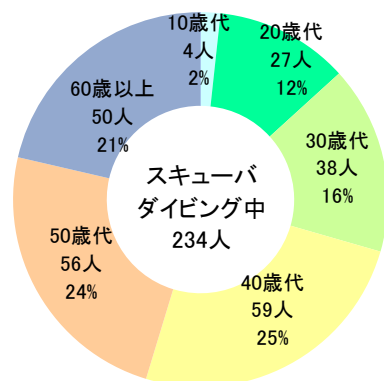
【事故者数及び死者・行方不明者数の推移（過去 5 年間）】



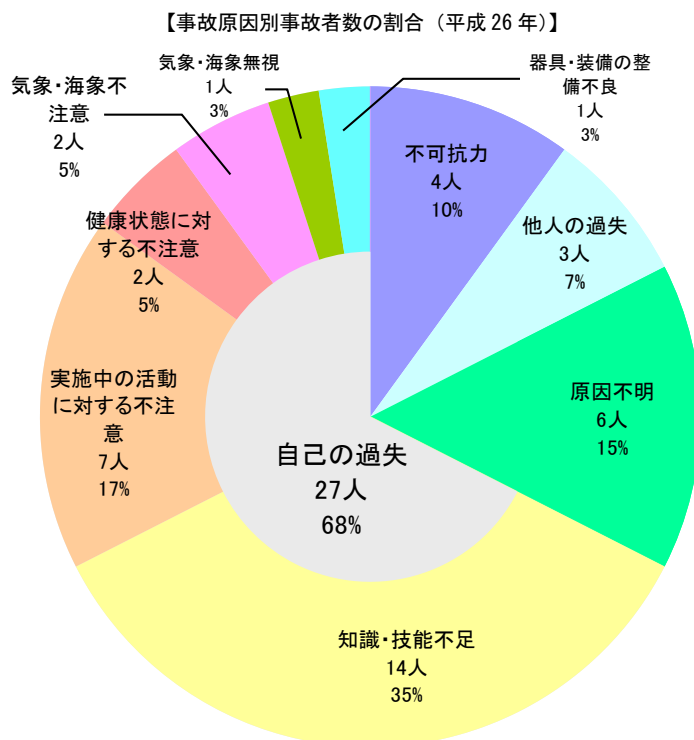
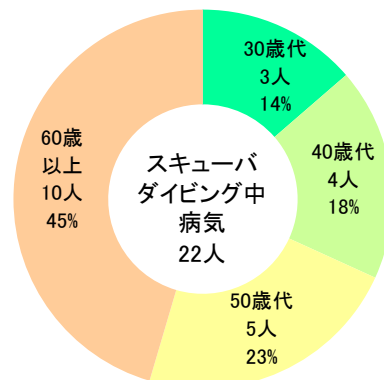
【事故内容別事故者数の割合（平成 26 年）】



【年齢層別事故者数の割合（過去 5 年間）】



【年齢層別病気による死者・行方不明者数の割合（過去 5 年間）】

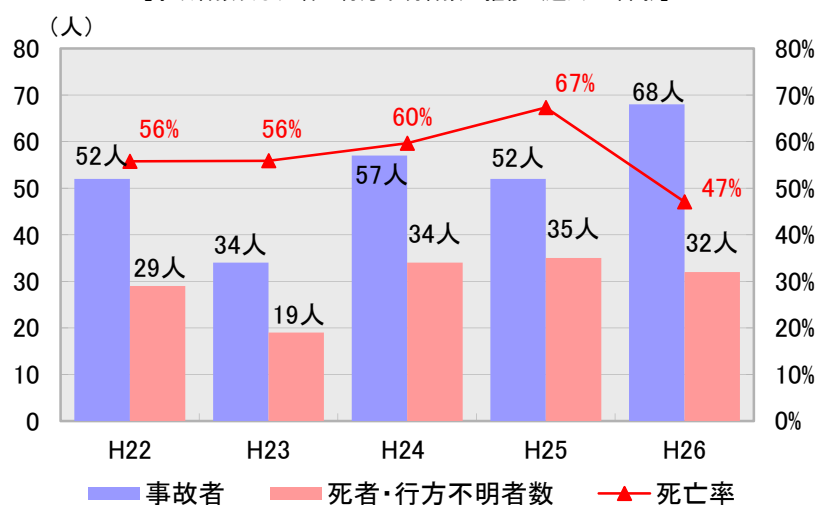


(二) シュノーケリング中の事故

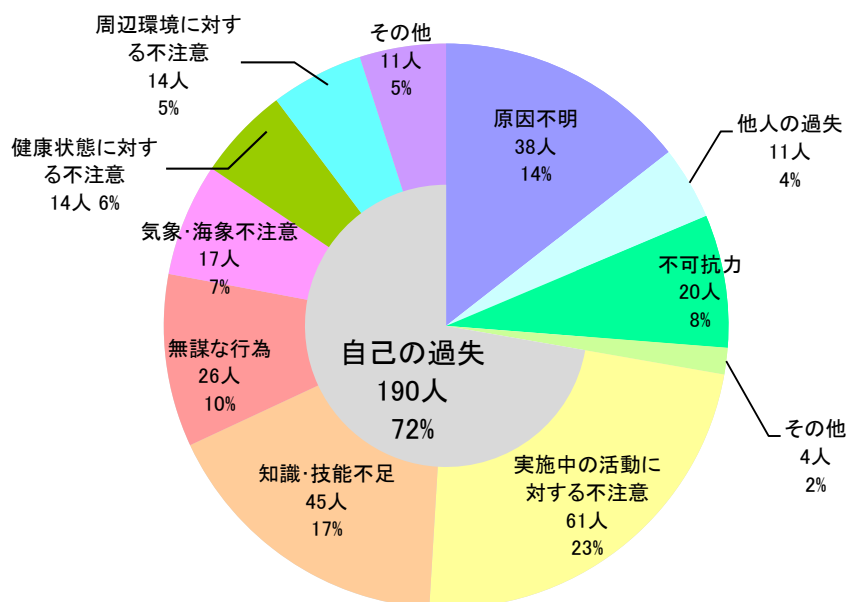
マリンレジャーに関する海浜事故のうち、シュノーケルを使用中に発生した平成 26 年の事故者数は 68 人で、その多くは遊泳中に発生しています。事故者は、昨年と比較すると 16 人増加し過去 5 年間で最多となりましたが、死者・行方不明者は 32 人で、昨年より 3 人減少しました。また、シュノーケリング中の事故者のうち死者・行方不明者の占める割合は 47%と依然として高くなっています。

過去 5 年間の事故者数を事故原因別にみると、実施中の活動に対する不注意や知識・技能不足等の自己の過失によるものが多くを占め、その多くが遊泳中に発生しています。

【事故者数及び死者・行方不明者数の推移（過去 5 年間）】



【事故原因別事故者数の割合（過去 5 年間）】

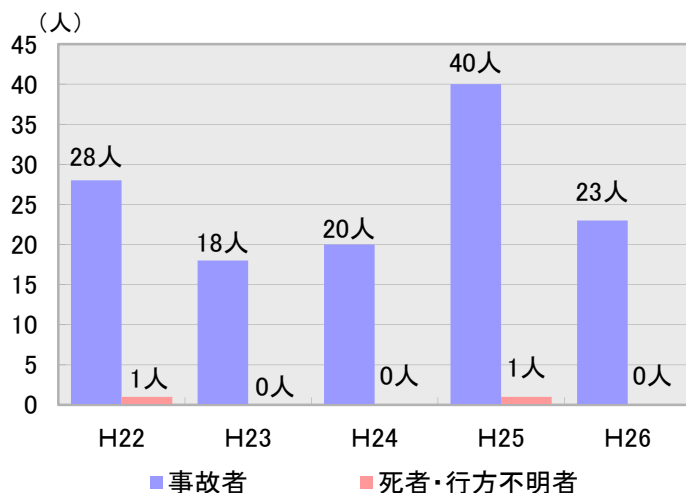


(木) 被引浮体遊具使用中の事故

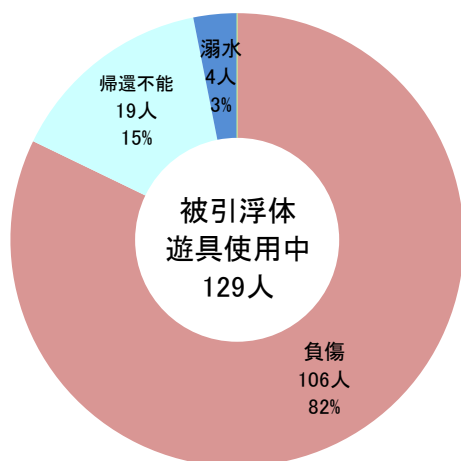
平成 26 年のバナナボート等の被引浮体遊具使用中の事故者数は 23 人で、昨年と比較すると 17 人減少し、死者・行方不明者数は発生していません。

過去 5 年間の事故者数を事故内容別にみると、負傷が最も多く 106 人（82%）であり、うち傷病程度が入院を必要とする中等症以上の負傷事故が 47 人（44%）と高い割合となっています。

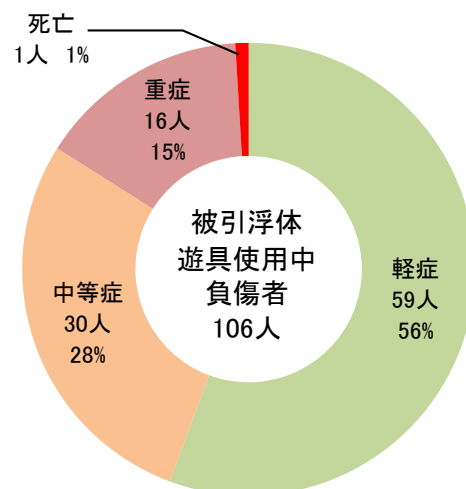
【事故者数及び死者・行方不明者数の推移（過去 5 年間）】



【事故内容別事故者数の割合（過去 5 年間）】



【負傷事故者の傷病程度の割合（過去 5 年間）】



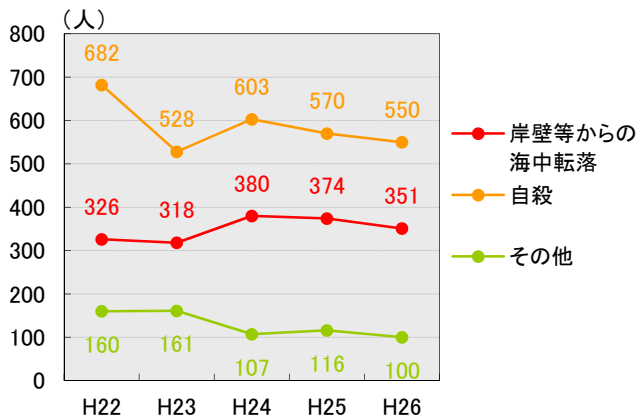
ハ マリンレジャー以外の海浜事故

平成 26 年のマリンレジャー以外の海浜事故による事故者数は 1,001 人で、昨年と比較すると 59 人減少しました。このうち死者・行方不明者数は 687 人で、昨年と比較すると 54 人減少しました。

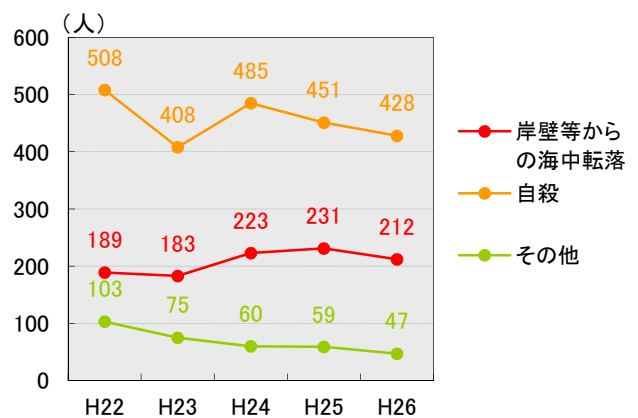
平成 26 年のマリンレジャー以外の海浜事故による死者・行方不明者 687 人を事故内容別にみると、特に多いのは自殺の 428 人（前年比 23 人減）で全体の 62% を占め、次いで岸壁等からの海中転落が 212 人（前年比 19 人減）と全体の 31% を占めています。

過去 5 年間の傾向をみると、事故者数及び死者・行方不明者数ともに減少傾向にあります。

【事故内容別事故者数の推移（過去 5 年間）】



【事故内容別死者・行方不明者数の推移（過去 5 年間）】



3 法令違反の取締り状況

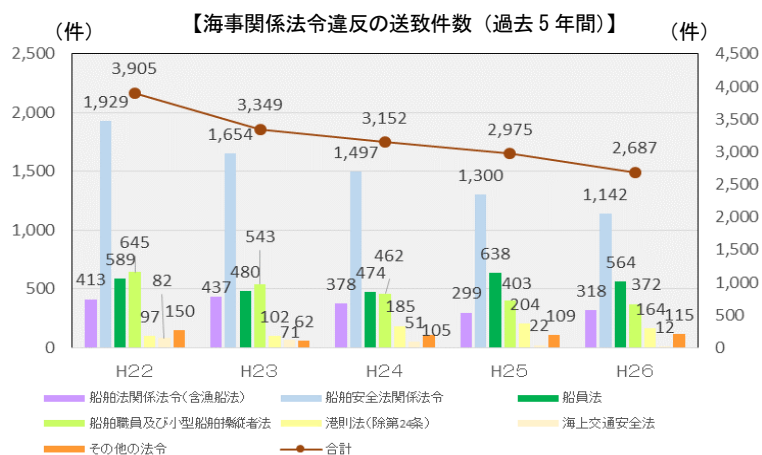
平成 26 年の海事関係法令違反の送致件数は 2,687 件で、平成 25 年 (2,975 件) と比較し 288 件 (10%) 減少しました。

法令別では、無検査航行、定員超過や過積載の禁止等を規定した船舶安全法違反の送致件数が 1,142 件で全体の 43%を占めています。

また、無資格運航の禁止等を規定した船舶職員及び小型船舶操縦者法違反の

送致件数は 372 件 (前年比 31 件減少)、海上交通の安全に直接的に影響を及ぼす航路航行義務違反等の海上交通安全法違反の送致件数は 12 件 (前年比 10 件減少)、危険物積載指定場所違反等の港則法 (除第 24 条) 違反の送致件数は 164 件 (前年比 40 件減少) となっています。

また、衝突や乗揚げ等による、往来を妨害する罪での送致件数は 739 件 (前年 647 件)、乗船者を負傷させる等による、過失傷害の罪での送致件数が 143 件 (前年 137 件) となっています。



衝突し船体が破損した漁船

第3章 海難防止対策

近年の船舶事故発生状況をみると、見張り不十分や操船不適切等の人為的要因による事故が多発しており、海難防止に関する意識を高めることが最も重要な課題となっています。

このため、海上保安庁では海事関係機関との連携を強化するとともに、海難防止講習会や訪船指導等あらゆる機会を通じて海上交通ルールへの遵守、安全航行の励行について指導し、海難防止思想の幅広い普及を図っていきます。

また、おおむね5年間に取り組むべき船舶交通安全政策の方向性と具体的施策を示した、「船舶交通の安全・安心をめざした取組み」（平成25年10月交通政策審議会答申）を「第3次交通ビジョン」として位置づけ、目標達成のため、各種施策を推進しています。

◇7つの課題

- 1 ふくそう海域の安全対策
- 2 準ふくそう海域の安全対策
- 3 港内船舶交通の効率化・安全対策
- 4 小型船舶の安全対策
- 5 航路標識の整備・管理の在り方
- 6 大規模災害発生時における船舶交通の安全対策
- 7 戦略的技術開発

◇3つの目標

- 1 ふくそう海域における衝突・乗揚事故の低発生水準の維持
- 2 港内等における衝突・乗揚事故の減少
- 3 小型船舶における事故の減少

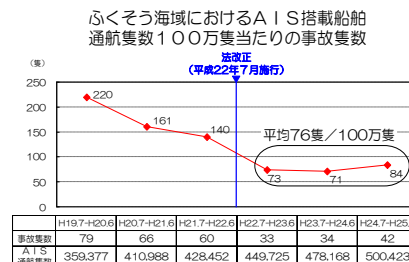


計画目標

1. ふくそう海域における衝突・乗揚事故の低発生水準の維持

平成22年7月の港則法及び海上交通安全法の一部を改正する法律の施行以降、航路及び航路付近海域では、衝突・乗揚事故が大幅に減少しており、A I S搭載船舶の通航隻数100万隻当たり76隻以下を維持する。

注) 衝突・乗揚事故：A I S搭載船舶又は総トン数100トン以上の船舶に限る

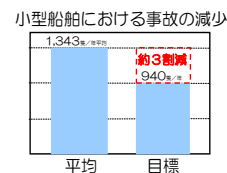


2. 港内等における衝突・乗揚事故の減少

船舶の動静監視・情報提供体制を整備する港内等において、情報提供の対象となる船舶の衝突・乗揚事故を、平成20年から24年までの年平均に対して、平成30年までに半減させる。

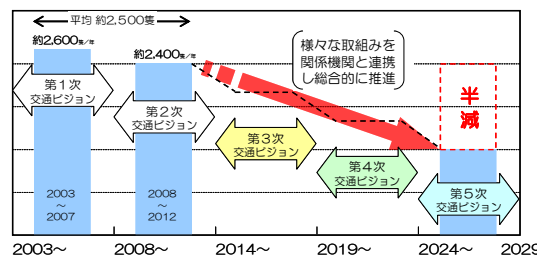
3. 小型船舶における事故の減少

小型船舶の事故のうち、不可抗力によるものを除く約7割の事故について、平成20年から24年までの年平均1,343隻に対して、平成30年までに約3割減少させる。



長期的な目標

長期的な目標として、船舶事故の大幅な削減を目指すこととし、長期的には、2020年代中に現在の船舶事故隻数を半減させることを目指す。



1 ふくそう海域における安全対策

海上の交通ルールには、基本的なルールを定めた「海上衝突予防法」のほか、特別なルールとして東京湾・伊勢湾・瀬戸内海に適用される「海上交通安全法」、法令で定められる港に適用される「港則法」があります。海上保安庁では、これらの法令を適切に運用することで海上交通の安全確保を図っています。

特に、海上交通の要所となっている東京湾・伊勢湾・瀬戸内海・関門海峡には、海上交通センターを設置して、航行船舶の動静を把握し、船舶の安全な航行に必要な情報の提供や、大型船舶の航路入航間隔の調整を行うとともに、巡視船艇との連携により、不適切な航行をする船舶や、航路を塞いでしまう船舶への指導等を実施しています。

また、津波等の災害発生時において、船舶への警報等の伝達、避難海域等の情報提供を迅速確実に実施するため、東京湾における海上交通センターと各校内交通管制室を統合のうえ、これら業務を一元的に実施する体制を構築することとしており、平成 26 年度にあっては、その実現に向け、必要な調査及び機器の整備等を行いました。



【一元管制イメージ図】

2 A I S搭載船舶に対する安全対策

海上保安庁が整備し、運用するA I Sを活用した航行支援システムを用い、A I S搭載船舶の船名、船の長さ等の静的情報、位置、速力等の動的情報及び仕向港、到着予定時刻等の航海関連情報をリアルタイムに把握し、乗揚げや走錨のおそれのあるA I S搭載船に対して注意喚起や各種航行安全情報を提供しています。



【A I Sによる船舶への情報提供】

衝突事故ゼロを目指して

～気仙沼遠洋漁業協同組合が所属漁船 33 隻全船に簡易型A I Sを設置～

第二管区海上保安本部では、一昨年から昨年にかけて北太平洋航路（東北沖）において発生した、行方不明者（合計 14 名）を伴う漁船と外航貨物船との衝突事故への対策として、漁船の操業実態及び外航貨物船の通航実態を踏まえ、外航船関係団体及び水産漁業団体に対する、衝突海難への注意喚起リーフレットの配布、北太平洋航路通航船舶に対する操業漁船等に係る情報提供等とともに、宮城県農林水産部と連携し、遠洋・近海漁船に対する簡易型 AIS の設置について、啓発活動を実施しました。これを受け、気仙沼遠洋漁業協同組合では所属漁船への簡易型 AIS の設置を強く働きかけた結果、各船主からも「漁船員の安全が重要」として賛同が得られ、所属まぐろ延縄漁船 33 隻全船への簡易型 AIS の設置が完了しました。AIS 設置義務のない所属漁船全船に簡易型A I Sを導入した気仙沼遠洋漁業協同組合の先進的な取組みは全国初となりました。

これらにより、平成 26 年においては、北太平洋航路（東北沖）での漁船と外航貨物船との衝突事故はゼロとなりました。

また、東北総合通信局、東北運輸局及び第二管区海上保安本部の三機関による東北地区漁船海難防止連絡会を設置し、簡易型 AIS の普及に対する支援制度の説明会を、漁協や県水産部局と連携して実施する枠組みを構築するなど、船舶事故の減少に向けた取組みを実施しています



【東北地区漁船海難防止連絡会】

3 小型船舶事故防止対策

プレジャーボートや漁船等の小型船舶の事故は、船舶事故全体の約7割を占めています。そのうち、プレジャーボート事故は年間900～1,000隻で推移し、約4割が機関故障及び衝突です。また、漁船事故は毎年600～800隻発生しており、減少傾向にあるものの、全船舶事故隻数のうち約3割を占め、約4割が衝突及び乗揚です。死者・行方不明者を伴う船舶事故の約9割がプレジャーボート及び漁船事故であることから、より多くの小型船舶操縦者に対して安全意識の向上・啓発を図る必要があります。

これら船舶事故を未然に防止するためには、日頃から船体機関の整備・点検を行うほか、船舶職員及び小型船舶操縦者法で定められている発航前点検や適切な見張り、海中転落に備えたライフジャケット着用等の遵守事項を確実に行うことが重要なことから、海上保安庁では、安全啓発用リーフレットを作成し、マリーナ、漁業協同組合等の海事関係機関への配布のほか、小型船舶操縦者免許更新講習機関等の協力を受け、講習受講者、船舶検査受験者に対してリーフレットやグッズを配布して遵守事項の周知を行いました。

また、漁船の海難を防止するためには、漁業関係者自らが安全意識を十分に持つことが重要であるため、関係省庁との連携はもとより、水産庁が実施する「漁業カイゼン講習会」や安全推進員の要請に積極的に協力のうえ、地域、漁業種別ごとにきめ細かく海難防止講習会や訪船指導等を実施し、安全意識の高揚・啓発を図っており、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」についても、各種施策を講じています。

これからも、小型船舶の海難防止に向け、関係省庁等と連携した海難防止講習会等による指導の裾野の拡大やAIS搭載に関する海難防止効果等の有用性の周知啓発による普及促進等を実施していきます。

4 小型船舶に対する情報提供の強化（MICS画面のスマートフォン対応）

海上保安庁では、プレジャーボート、漁船等の船舶運航者や磯釣り、マリンレジャー愛好者の方々などに対して、全国各地の灯台などで観測した風向、風速、波高などの局地的な気象・海象の現況、海上工事の状況、海上模様が把握できるライブカメラなど、海の安全に関する情報をリアルタイムで提供する沿岸域情報提供システム（MICS）を運用しています。

MICSの情報は、主にウェブサイトで提供しており、そのうち利用者ニーズの高い気象・海象の現況については、テレホンサービスや無線電話でも提供しています。

更に、24時間体制で海上保安庁が発表する緊急情報等を、事前に登録されたメールアドレスに電子メールで配信するサービスを提供しています。



【MICSイメージ図】

今後、パソコンや携帯電話専用のウェブサイトに加えてスマートフォンに対応したウェブサイトを構築する等、ICTを活用したMICSの充実強化を推進しています。

5 関係省庁海難防止連絡会議



【関係省庁海難防止会議】

関係省庁の海難防止に係る各種施策についての意見交換・調整等を行い、効果的に各種施策を融合し、連携を図ることを目的として、平成 20 年 2 月 29 日に「関係省庁海難防止連絡会議」を設置しました。

平成 23 年から、この会議における重点対象事項を「プレジャーボート、漁船、遊漁船及び総トン数 500 トン未満の貨物船、タンカー、旅客船（日本船舶に限る。）の安全対策の推進」と定め、海難防止対策の推進に係る施策の連携を強化しています。

6 全国海難防止強調運動

毎年、約 2,500 隻の船舶事故が発生していますが、その多くは見張り不十分や機関取扱不良、気象・海象に対する不注意といった人為的要因に起因するものとなっています。

また、海難を防止するためには、船舶所有者、運航者をはじめとする海事関係者、漁業関係者、マリレジャー関係者等、船舶運航に直接係わる方はもとより、広く国民の皆様にも、海難防止について関心を深めていただくことが極めて重要です。

このため、毎年 7 月 16 日から 31 日までの間、「海難ゼロへの願い」をスローガンに関係行政機関と海事関係団体等民間の関係者が一体となって、海難防止思想の普及、高揚を図ることを目的とした「全国海難防止強調運動」を実施しています。

平成 25 年度からは、より親しみやすい運動とするためサブタイトル「海の事故ゼロキャンペーン」を用いることとし、平成 26 年度からは、第 9 次交通安全基本計画における海上交通分野の目標及び平成 23 年から 25 年における海難発生状況等を勘案し、平成 26 年度から 28 年度までの重点事項として、「見張りの徹底及び船舶間コミュニケーションの促進」「プレジャーボートの発航前点検の徹底」「ライフジャケットの常時着用等自己救命策の確保」の 3 つを掲げ、官民一体となった運動を展開しています。

今後も、本運動を通じて海難防止活動を実施し、広く海難防止を呼びかけていきます。



【平成 26 年度全国海難防止強調運動ポスター】



【平成 26 年度全国海難防止強調運動リーフレット】

7 マリンレジャー事故防止対策

(1) 遊泳中の事故防止対策

海水浴場の巡回や若年齢層に対する安全講習会等において、離岸流や引き潮等の海に潜む危険に関する知識やペットボトル等の身の回り品を使用した救助方法等についての指導を行っています。

また、飲酒後の遊泳者による事故は死亡率が高いことから、飲酒後における遊泳の危険性についても周知・啓発活動を行っています。



【臨海学校を利用したの児童に対する安全講習会】



【児童に対する安全講習会】

(2) 釣り中の事故防止対策

釣り場を巡回するとともに釣具店等に協力を求めて、自己救命策の確保や気象海象の早期把握等について指導・啓発を行っています。

特に、防波堤及び岸壁でのライフジャケットの着用率が低く、また単独行動での海中転落事故が多発していることから、ライフジャケットの着用と複数名行動の励行に重点をおいた指導・啓発を行っています。

また、地元自治体や釣り関係団体と連携・協力し、立て看板の設置や講習会を開催するなどを行うとともに、地域特有の事故発生状況等を踏まえ、事故多発地域への巡回指導等を行っています。



【地元自治体等と連携した巡回による安全指導】



【ライフジャケット着用を啓発する看板】

（３）スキューバダイビング中の事故防止対策

スキューバダイビング中の事故は、知識・技能不足、実施中の活動や健康状態に対する不注意等の自己の過失による事故が多く、また、死者に占める 40 歳以上の割合が高いことから、ダイビングスポットの巡回やショップ、ダイビング関係団体と連携・協力した安全講習会等において、このような事故の傾向を説明し、ダイビング中の安全管理や事前の体調確認等の徹底について指導を行っています。

（４）関係機関と連携した事故防止対策の推進

海浜事故を防止するため、港湾や海水浴場等の管理者である地元自治体等に対し、離岸流や海中転落等の危険性を周知する立て看板の設置、立入禁止区域への侵入防止措置、救命設備の設置等の安全対策を講じるよう働きかけるとともに、地域関係者による安全対策会議の開催や関係機関との合同パトロールの実施について働きかけを行っています。

また、地域の実情に応じて、水難救済会、ライフセービングクラブ、B & G 海洋センター、その他の各種マリレジャー関係団体とも積極的に連携し、海浜事故を防止するための安全対策を行っています。



【地元自治体等と連携した救命設備（ライフリング）の設置】

（５）内陸部、遠隔地居住者による海浜事故対策

事故者の中には内陸部や遠方からマリレジャーのため来訪し事故に遭われる方も少なくありません。これらの事故者の中には、海に関する知識不足や交通網の発達に伴う長距離移動による疲労が関係するものも含まれると考えられます。

これらの事故を防止するため、内陸部等から沿岸部に移動する際に立ち寄ることが考えられる高速道路サービスエリアや道の駅等における周知・啓発活動や内陸部の居住者を対象とした安全講習会などを通じて、これらの方々を対象とした海に関する知識の周知や長距離移動の疲労による事故防止に関する注意喚起を行っています。

第4章 救助状況及び海難発生時の救命率向上策

1 救助状況

(1) 船舶事故の救助状況

平成26年の船舶事故隻数は2,158隻で、海上保安庁ではこのうち1,386隻に対し、巡視船艇延べ2,199隻、航空機延べ526機を救助のため出動させるとともに、他機関への救助手配等を行いました。

全船舶事故のうち救助を必要としなかった不要救助船舶が468隻、救助を必要とした要救助船舶は1,690隻であり、要救助船舶の中で自力入港した228隻を除いた1,462隻のうち1,247隻が救助されました。

(2) 船舶事故以外の乗船中の事故及び海浜事故の救助状況

イ 船舶事故以外の乗船中の事故の救助状況

平成26年の船舶事故以外の乗船中の事故者は938人で、海上保安庁ではこのうち391人に対し巡視船艇延べ653隻、航空機延べ450機を救助のため出動させるとともに、他機関への救助手配等を行いました。

事故者の中で自殺13人を除いた925人のうち、383人が自力救助、339人が当庁等により救助されました。

ロ マリンレジャーに関する海浜事故の救助状況

平成26年のマリンレジャーに関する海浜事故の事故者は803人で、海上保安庁ではこのうち380人に対し巡視船艇延べ422隻、航空機延べ251機を救助のため出動させるとともに、他機関への救助手配等を行いました。

事故者のうち、106人が自力救助、442人が当庁等により救助されました。

ハ マリンレジャー以外の海浜事故の救助状況

平成26年のマリンレジャー以外の海浜事故の事故者は1,001人で、海上保安庁ではこのうち480人に対し巡視船艇延べ345隻、航空機延べ112機を救助のため出動させるとともに、他機関への救助手配等を行いました。

事故者の中で自殺550人を除いた451人のうち、49人が自力救助、143人が当庁等により救助されました。

2 救助・救急活動の充実・強化

(1) 救助・救急体制の充実・強化

海上保安庁では、救助・救急体制の充実のため、特殊救難隊や機動救難士、潜水土といった高度で専門的な知識・技能を有する救助活動のエキスパートの配置・養成に努めていきます。また、海難等により生じた傷病者の搬送中に、容態に応じた適切な処置を行えるよう、専門の資格を有する救急救命士を配置するとともに、実施する救急救命処置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の更なる充実強化を図っていきます。さらに、巡視船艇・航空機の高機能化とともに、救助資器材を整備するなど救助・救急体制の充実強化を図っていきます。

(2) 関係機関との連携・協力体制の充実・強化

海上保安庁では、長大な海岸線を有する我が国沿岸部において発生した海難に適切に対応するため、日頃から警察・消防等の救助機関や民間救助組織と合同で海難救助訓練や海浜パトロールを実施するなど、関係機関との連携・協力体制の充実・強化に努めていきます。

3 海中転落者のライフジャケット着用率の向上

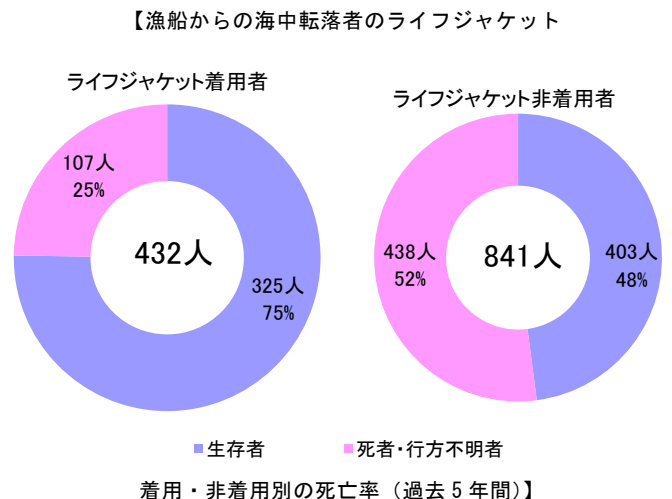
(1) 漁業者を対象としたライフジャケット着用率の向上

平成 26 年の漁船からの海中転落者 283 人のうち、船舶事故によるものが 179 人、船舶事故によらないものが 104 人で、このうちライフジャケットを着用していたのは船舶事故によるものが 115 人（64%）、船舶事故によらないものが 23 人（22%）でした。

過去 5 年間の漁船からの海中転落者のライフジャケット着用・非着用別による死亡率をみると、着用者の死亡率 25%に対し、非着用者の死亡率は 52%となっています。非着用者の死亡率は着用者に比べて約 2 倍高くなっていることから、ライフジャケット着用の有無が、海中転落した場合の生死を分ける大きな要因になっています。

このような状況を踏まえ、海上保安庁では、地元自治体、水産関係団体等とも連携・協力し、漁業者に対する海難防止講習会等において自己救命策確保に重点をおいた指導・啓発を行うほか、女性ライフジャケット着用推進員（LGL：ライフガードレディース）による漁業者への呼びかけ等の自発的なライフジャケット着用推進活動の支援を行っていきます。

また、海難防止講習会においては、一人乗り漁船からの海中転落時における救命策の 1 つとして、縄梯子の作成などの提案も行っています。





【LGLによるライフジャケット着用の働きかけ】



【海中転落者の救助訓練】

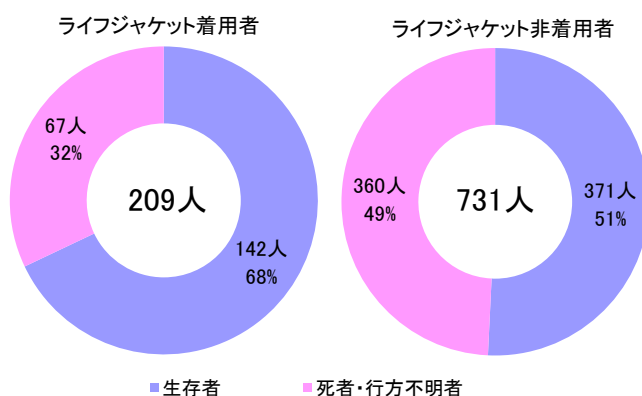
(2) 釣り人を対象としたライフジャケット着用率の向上

平成 26 年の釣り人の海中転落者による事故者 401 人のうち、陸からの海中転落者^{※1}が 190 人、船舶からの海中転落者^{※2}が 159 人で、このうちライフジャケットを着用していたのは陸からの海中転落者が 36 人（19%）、船舶からの海中転落者が 108 人（68%）でした。特に、陸上からの海中転落者のうち、防波堤及び岸壁での着用率が低い状況となっています。

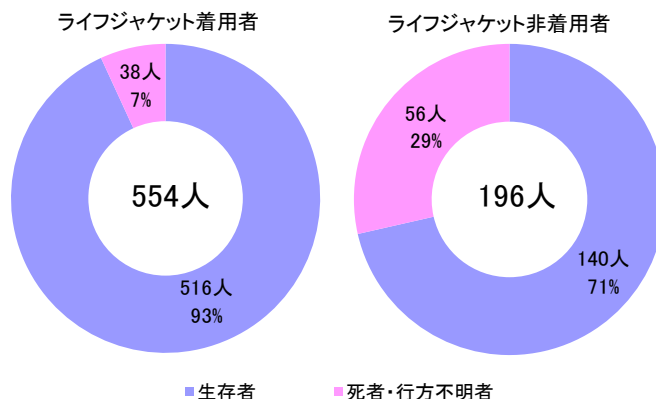
過去 5 年間の釣り人の海中転落のライフジャケット着用・非着用別による死亡率をみると、陸からの海中転落の場合は着用者の死亡率 32%に対し、非着用者の死亡率 49%となっています。一方、船舶からの海中転落の場合は着用者の死亡率 7%に対し、非着用者の死亡率は 29%となっています。釣り人においても、非着用者の死亡率は着用者に比べ高くなっていることから、ライフジャケット着用の有無が、海中転落した場合の生死を分ける大きな要因となっています。

このような状況を踏まえ、海上保安庁では、引き続き地元自治体、釣り関係団体等とも連携・協力し、講習会の開催や釣り場を巡回するなどしてライフジャケットの常時着用等の自己救命策の確保に関する指導・啓発を行っていきます。

【陸からの海中転落者^{※1}のライフジャケット着用率（過去 5 年間）】



【船舶からの海中転落者^{※2}のライフジャケット着用率（過去 5 年間）】



※1 防波堤、岸壁、磯場等からの海中転落をいいます。

※2 船舶事故及び船舶事故によらない釣りを目的とした船舶からの海中転落をいいます。（着岸時、釣り場への往復航行時等を含む。）。

【参考：ライフジャケット着用が功を奏した事例】

平成 26 年 4 月 24 日夕刻、宮崎県日南市沿岸で操業していた一人乗り漁船が大波を受け、乗船していた船長（70 代男性）は、水温約 16 度の海に投げ出されました。船長は、ライフジャケットを着用しており、自身が履いていた長靴に空気を溜め十分な浮力を確保し、陸岸に泳ぎ着くことができました。

4 海難情報の早期入手

海上保安庁では、海中転落者の海上における生存可能時間や当庁が救助に要する時間等を勘案し、生存状態で救助するために、海難発生から当庁が情報を入手するまでの所要時間を 2 時間以内にすることを目標としています。事故者が生存状態で救助される割合を高くするためには、海中転落等海難を目撃し、あるいは海難に遭遇した場合、できる限り速やかに海上保安庁等救助機関へ通報し、救助を要請することが重要です。

平成 26 年の海上保安庁が認知した船舶事故及び船舶からの海中転落事故のうち、海難発生から 2 時間以内に認知したものの割合（以下「2 時間以内関知率」という。）は 80%ですが、漁船については 69%と低くなっています。

このような状況を踏まえ、2 時間以内関知率の更なる向上を図るため、水産関係団体や各種マリレジャー関係団体等と連携し、引き続き、「緊急通報用電話番号 118 番の有効活用」「防水バック入り携帯電話等の連絡手段の確保」に関する周知活動等を実施していきます。

加えて、釣り人に対しては、事故発生時の迅速な通報を可能とするため単独行動を控え複数名で行動すること、単独で行動している時は第三者の目の届くところで活動するなどの安全対策について周知・啓発活動を行っていきます。

【参考：携帯電話からの 118 番通報を活用し、事故者を救助した事例】

平成 26 年 5 月 17 日午前 10 時 40 分頃、敦賀市白木の沖合で 4 人が乗船し釣りをしていたプレジャーボートが横波を受け転覆し乗船者 4 名は海中に投げ出されました。その後、乗船者 4 名全員が船底に這い上がり、携帯電話で 118 番通報しましたが、風が強く声が聞こえないことから現在位置を正確に伝えることができず、音信不通となりました。通報を受けた第八管区海上保安本部では、携帯電話からの 118 番通報であったことから「緊急通報位置情報表示システム」により位置情報を入手することができたため、巡視船や航空機を発動し付近海域を搜索したことで 4 名を発見し迅速に救助することができました。

資料編

平成26年における 海難の発生と救助の状況

平成26年における海難の発生と救助の状況 目次

＜船舶事故発生・救助状況＞

第Ⅰ－１表	事故発生状況の前年との比較	1
第Ⅰ－２表	事故救助状況の前年との比較	1
第Ⅰ－１図	事故隻数及び死者・行方不明者数の推移	2
第Ⅰ－２図	船舶種類別による事故隻数の推移	2
第Ⅰ－３図	プレジャーボートの船型別による事故隻数の推移	3
第Ⅰ－４図	事故種類別による事故隻数の推移	3
第Ⅰ－５図	距岸別による事故隻数の推移	4
第Ⅰ－６図	原因別による事故隻数の推移	4
第Ⅰ－７図	死者・行方不明者を伴う事故の船舶種類別による事故隻数の推移	5
第Ⅰ－８図	死者・行方不明者を伴う事故の船舶種類別による死者・行方不明者数の推移	5
第Ⅰ－９図	死者・行方不明者を伴う事故の事故種類別による事故隻数の推移	6
第Ⅰ－１０図	死者・行方不明者を伴う事故の事故種類別による死者・行方不明者数の推移	6
第Ⅰ－１１図	死者・行方不明者を伴う事故の原因別による事故隻数の推移	7
第Ⅰ－１２図	死者・行方不明者を伴う事故の原因別による死者・行方不明者数の推移	7
第Ⅰ－１３図	負傷者を伴う事故の船舶種類別による事故隻数の推移	8
第Ⅰ－１４図	負傷者を伴う事故の船舶種類別による負傷者数の推移	8
第Ⅰ－１５図	負傷者を伴う事故の事故種類別による事故隻数の推移	9
第Ⅰ－１６図	負傷者を伴う事故の事故種類別による負傷者数の推移	9
第Ⅰ－１７図	船舶種類・事故種類別による事故発生状況(平成26年)	10
第Ⅰ－１８図	船舶種類・原因別による事故発生状況(平成26年)	10
第Ⅰ－１９図	船舶種類・原因別による事故(衝突・乗揚のみ)発生状況(平成26年)	11
第Ⅰ－２０図	貨物船事故の事故種類別による事故隻数の推移	11
第Ⅰ－２１図	タンカー事故の事故種類別による事故隻数の推移	12
第Ⅰ－２２図	旅客船事故の事故種類別による事故隻数の推移	12
第Ⅰ－２３図	漁船事故の事故種類別による事故隻数の推移	13
第Ⅰ－２４図	遊漁船事故の事故種類別による事故隻数の推移	13
第Ⅰ－２５図	プレジャーボート事故の事故種類別による事故隻数の推移	14
第Ⅰ－２６図	貨物船事故の原因別による事故隻数の推移	14
第Ⅰ－２７図	タンカー事故の原因別による事故隻数の推移	15
第Ⅰ－２８図	旅客船事故の原因別による事故隻数の推移	15
第Ⅰ－２９図	漁船事故の原因別による事故隻数の推移	16
第Ⅰ－３０図	遊漁船事故の原因別による事故隻数の推移	16
第Ⅰ－３１図	プレジャーボート事故の原因別による事故隻数の推移	17
第Ⅰ－３２図	外国船舶の事故隻数及び死者・行方不明者数の推移	17
第Ⅰ－３３図	外国船舶事故の事故種類別による事故隻数の推移	18
第Ⅰ－３４図	外国船舶事故の原因別による事故隻数の推移	18
第Ⅰ－３５図	総トン数1,000トン以上の事故隻数の割合	19
第Ⅰ－３６図	日本船舶・外国船舶事故の事故種類別発生状況比較(平成26年)	19
第Ⅰ－３７図	日本船舶・外国船舶事故の原因別発生状況比較(平成26年)	20
第Ⅰ－３８図	ふくそう海域(東京湾、伊勢湾、瀬戸内海及び関門海峡)における事故発生状況(平成26年)	20

＜乗船中の事故及び海浜事故発生・救助状況＞

第Ⅱ－１表	乗船中の事故及び海浜事故発生状況の前年との比較	21
第Ⅱ－２表	乗船中の事故及び海浜事故救助状況の前年との比較	21
第Ⅱ－３表	船舶種類別・事故内容別乗船中の事故発生状況(平成26年)	22
第Ⅱ－１図	乗船中の事故者数及び死者・行方不明者数の推移	22
第Ⅱ－２図	乗船中の事故種類別発生状況の推移	23
第Ⅱ－３図	海中転落者のライフジャケット着用率及び死亡率	23
第Ⅱ－４図	海中転落者発生状況の推移	24
第Ⅱ－５図	マリレジャーに関する海浜事故による事故者数及び死者・行方不明者数の推移	24
第Ⅱ－６図	マリレジャーに関する海浜事故種類別発生状況の推移	25
第Ⅱ－７図	マリレジャーに関する海浜事故の年齢層別構成	25
第Ⅱ－８図	マリレジャーに関する海浜事故の曜日別構成	26
第Ⅱ－９図	マリレジャーに関する釣り中の海中転落者のライフジャケット着用率及び死亡率	26
第Ⅱ－１０図	マリレジャーに関する海浜事故の内容別事故内容(平成26年)	27
第Ⅱ－１１図	マリレジャーに関する海浜事故の内容別事故原因(平成26年)	27
第Ⅱ－１２図	マリレジャー以外の海浜事故による事故者数及び死者・行方不明者数の推移	28
第Ⅱ－１３図	マリレジャー以外の海浜事故種類別発生状況の推移	28

第Ⅰ－1表 事故発生状況の前年との比較

1. 総数

	平成25年	平成26年	増減
事故隻数(隻)	2,306	2,158	△ 148
延総トン数(総トン)	2,369,721	2,314,630	△ 55,091
死者・行方不明者数(人)	84	100	16

2. 船舶種類別

		(単位:隻・人)		
		平成25年	平成26年	増減
貨物船	隻	269	276	7
	(人)	(15)	(14)	△ 1
タンカー	隻	78	79	1
	(人)	(2)	(1)	△ 1
旅客船	隻	42	40	△ 2
	(人)	(0)	(0)	0
漁船	隻	646	596	△ 50
	(人)	(39)	(65)	26
遊漁船	隻	76	71	△ 5
	(人)	(0)	(0)	0
プレジャーボート	隻	1,012	932	△ 80
	(人)	(23)	(20)	△ 3
その他	隻	183	164	△ 19
	(人)	(5)	(0)	△ 5
計	隻	2,306	2,158	△ 148
	(人)	(84)	(100)	16

上段:事故隻数 下段()内:死者・行方不明者数
(参考)用途「その他」の船舶とは、曳船、台船、作業船等をいう。

3. 事故種類別

		(単位:隻・人)		
		平成25年	平成26年	増減
衝突	隻	683	667	△ 16
	(人)	(26)	(26)	0
乗揚	隻	318	279	△ 39
	(人)	(5)	(3)	△ 2
転覆	隻	105	104	△ 1
	(人)	(16)	(24)	8
浸水	隻	113	111	△ 2
	(人)	(4)	(21)	17
推進器障害	隻	149	138	△ 11
	(人)	(0)	(1)	1
舵障害	隻	22	24	2
	(人)	(0)	(0)	0
機関故障	隻	359	342	△ 17
	(人)	(3)	(4)	1
火災	隻	82	83	1
	(人)	(15)	(15)	0
爆発	隻	3	4	1
	(人)	(0)	(5)	5
行方不明	隻	7	6	△ 1
	(人)	(9)	(1)	△ 8
運航阻害	隻	275	224	△ 51
	(人)	(0)	(0)	0
安全阻害	隻	59	56	△ 3
	(人)	(3)	(0)	△ 3
その他	隻	131	120	△ 11
	(人)	(3)	(0)	△ 3
計	隻	2,306	2,158	△ 148
	(人)	(84)	(100)	16

上段:事故隻数 下段()内:死者・行方不明者数
(参考)「運航阻害」とは、バッテリー過放電、燃料欠乏、ろ・かい喪失及び無人漂流をいい、「安全阻害」とは、転覆に至らない船体傾斜、走錨及び荒天難航をいう。

第Ⅰ－2表 事故救助状況の前年との比較

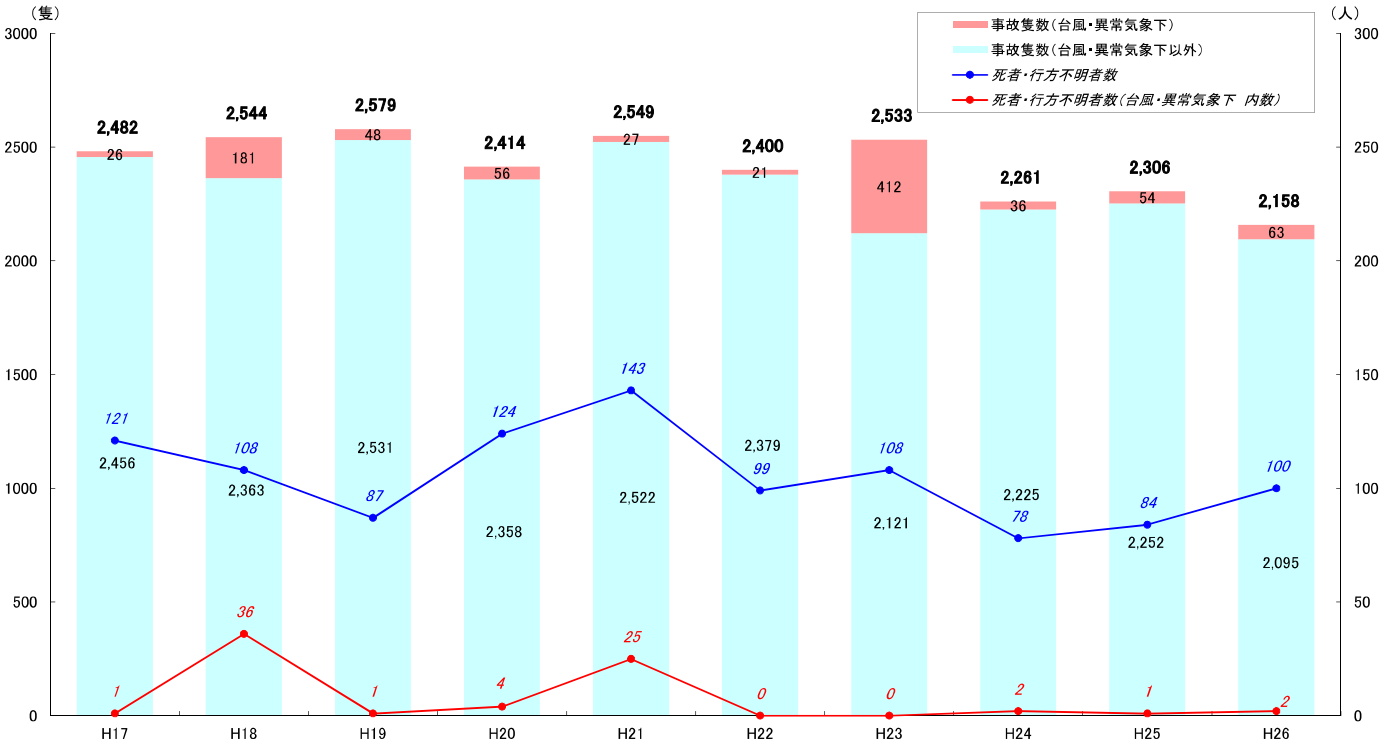
1. 船舶

		(隻)		
		平成25年	平成26年	増減
事故隻数		2,306	2,158	△ 148
救助	当庁救助	549	503	△ 46
	当庁以外救助	814	744	△ 70
	計	1,363	1,247	△ 116
自力入港		729	696	△ 33
全損		214	215	1
当庁関与		1,540	1,386	△ 154

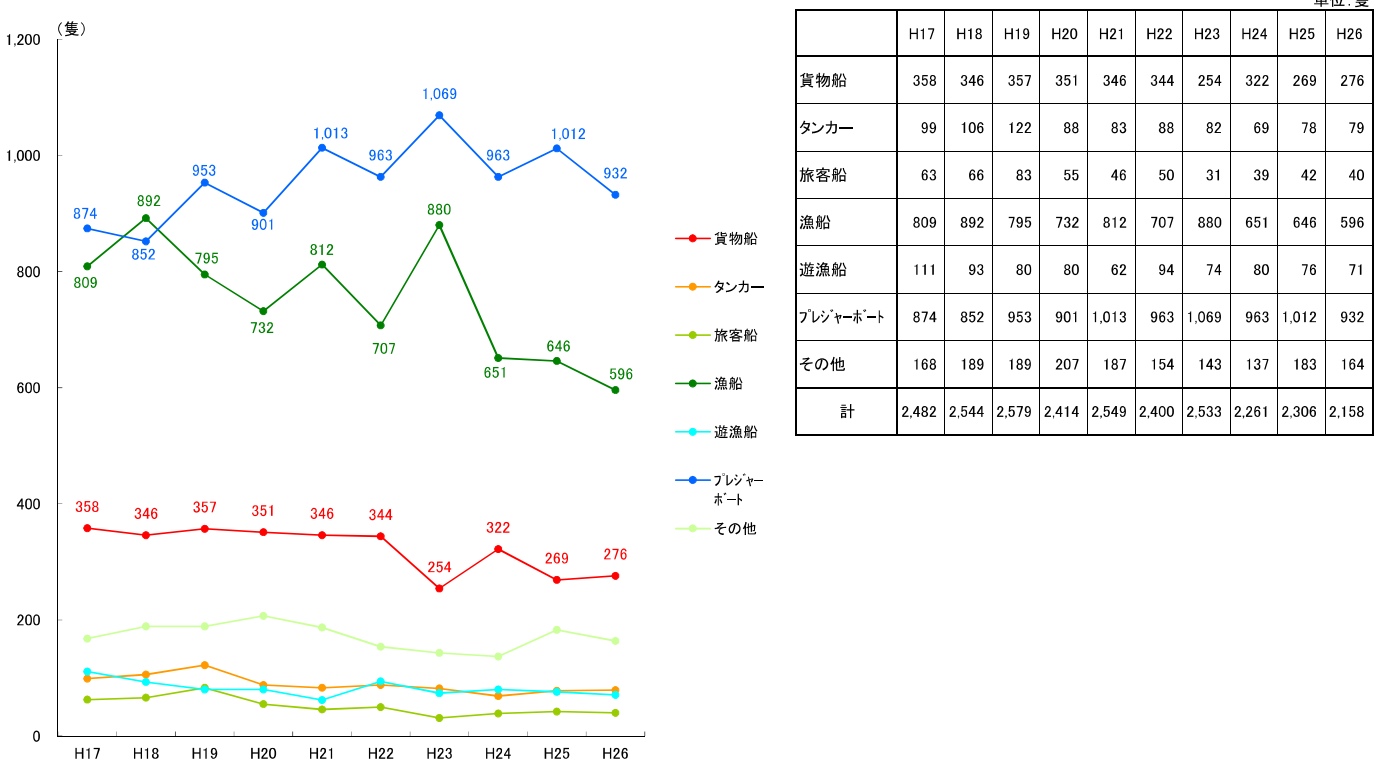
2. 乗船者

		(人)		
		平成25年	平成26年	増減
乗船者数		10,435	9,931	△ 504
救助	当庁救助	1,549	1,586	37
	当庁以外救助	2,755	2,309	△ 446
	計	4,304	3,895	△ 409
自力救助		6,047	5,936	△ 111
死亡・行方不明		84	100	16
当庁関与		5,448	5,003	△ 445

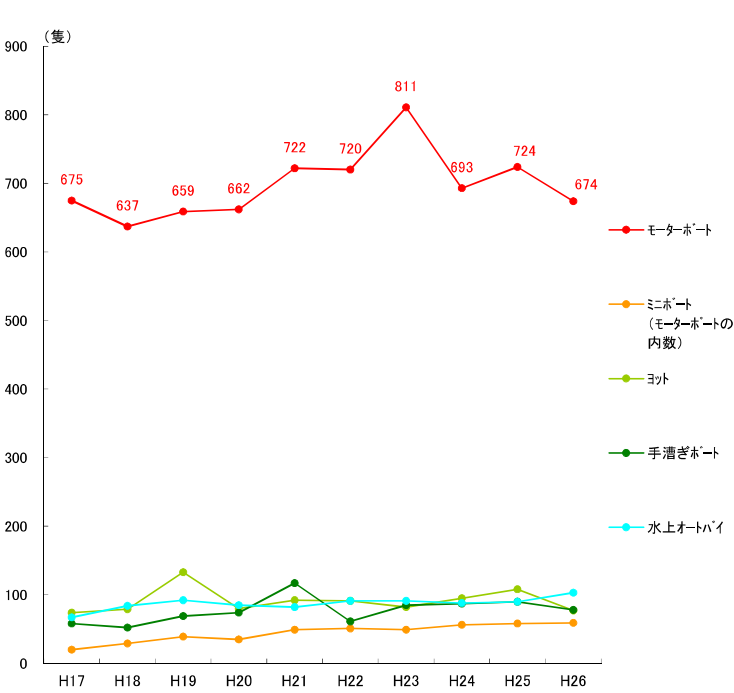
第 I -1 図 事故隻数及び死者・行方不明者数の推移



第 I -2 図 船舶種類別による事故隻数の推移

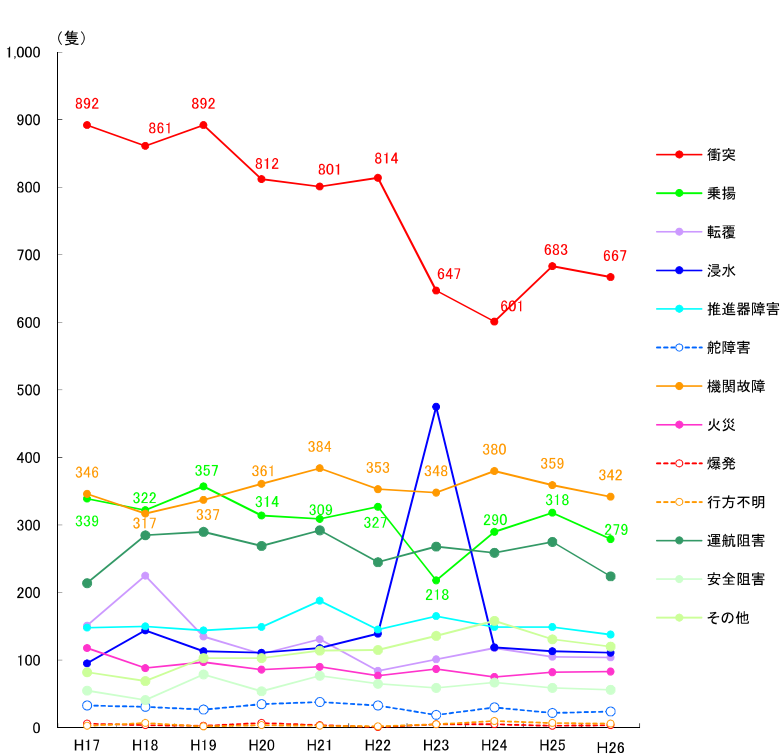


第Ⅰ－3図 プレジャーボートの船型別による事故隻数の推移



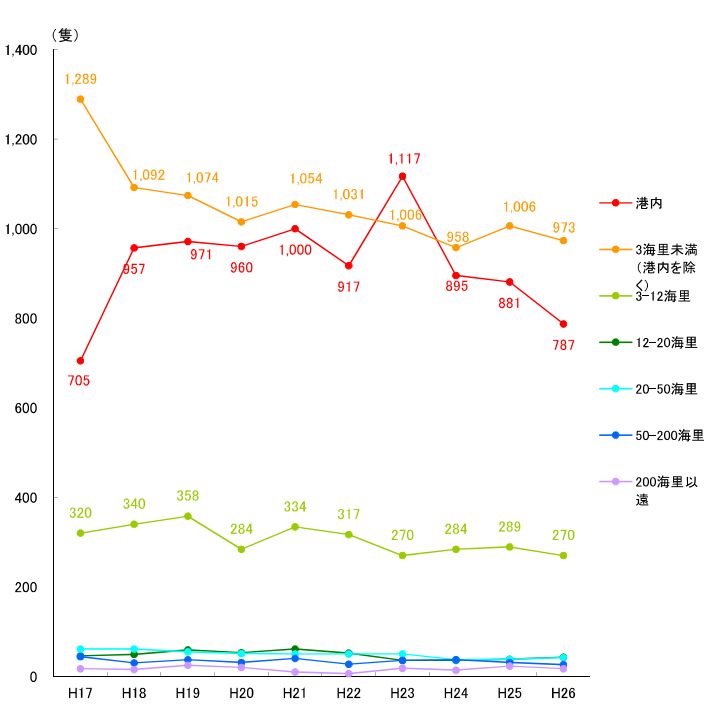
	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26
モーターボート	675	637	659	662	722	720	811	693	724	674
ミニボート (モーターボートの内数)	20	29	39	35	49	51	49	56	58	59
ヨット	74	79	133	80	92	91	82	95	108	77
手漕ぎボート	58	52	69	74	117	61	85	87	90	78
水上オートバイ	67	84	92	85	82	91	91	88	90	103
計	874	852	953	901	1,013	963	1,069	963	1,012	932

第Ⅰ－4図 事故種類別による事故隻数の推移



	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26
衝突	892	861	892	812	801	814	647	601	683	667
乗揚	339	322	357	314	309	327	218	290	318	279
転覆	151	225	135	109	131	84	101	118	105	104
浸水	95	144	113	111	118	139	475	119	113	111
推進器障害	148	150	144	149	188	145	165	149	149	138
舵障害	33	31	27	35	38	33	19	30	22	24
機関故障	346	317	337	361	384	353	348	380	359	342
火災	118	88	97	86	90	77	87	75	82	83
爆発	6	4	3	7	4	1	5	5	3	4
行方不明	3	7	2	4	3	2	5	10	7	6
運航阻害	214	285	290	269	292	245	268	259	275	224
安全阻害	55	41	79	54	77	65	59	67	59	56
その他	82	69	103	103	114	115	136	158	131	120
計	2,482	2,544	2,579	2,414	2,549	2,400	2,533	2,261	2,306	2,158

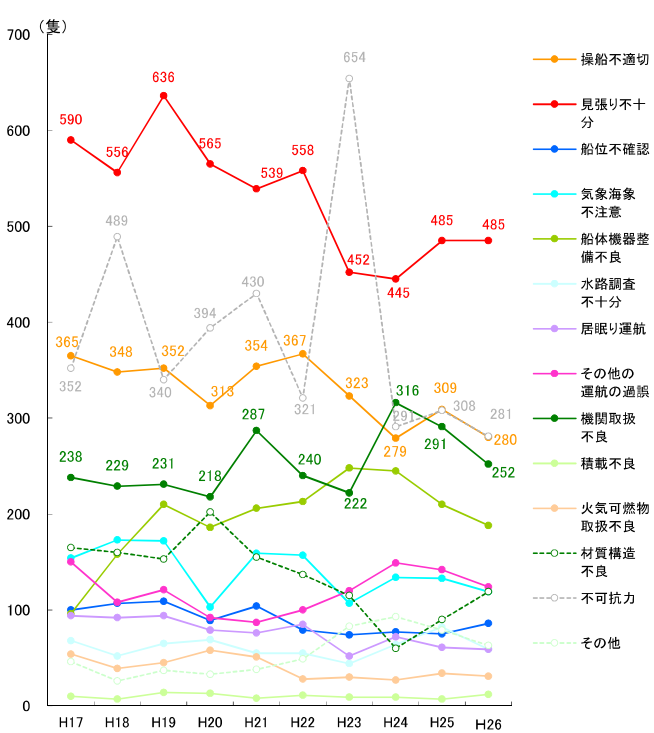
第 I ー5図 距岸別による事故隻数の推移



単位: 隻

	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26
港内	705	957	971	960	1,000	917	1,117	895	881	787
3海里未満 (港内を除く)	1,289	1,092	1,074	1,015	1,054	1,031	1,006	958	1,006	973
3-12海里	320	340	358	284	334	317	270	284	289	270
12-20海里	46	49	59	53	61	52	36	36	38	43
20-50海里	61	61	55	51	50	50	50	37	38	42
50-200海里	44	30	37	31	40	27	36	37	31	26
200海里以上	17	15	25	20	10	6	18	14	23	17
計	2,482	2,544	2,579	2,414	2,549	2,400	2,533	2,261	2,306	2,158

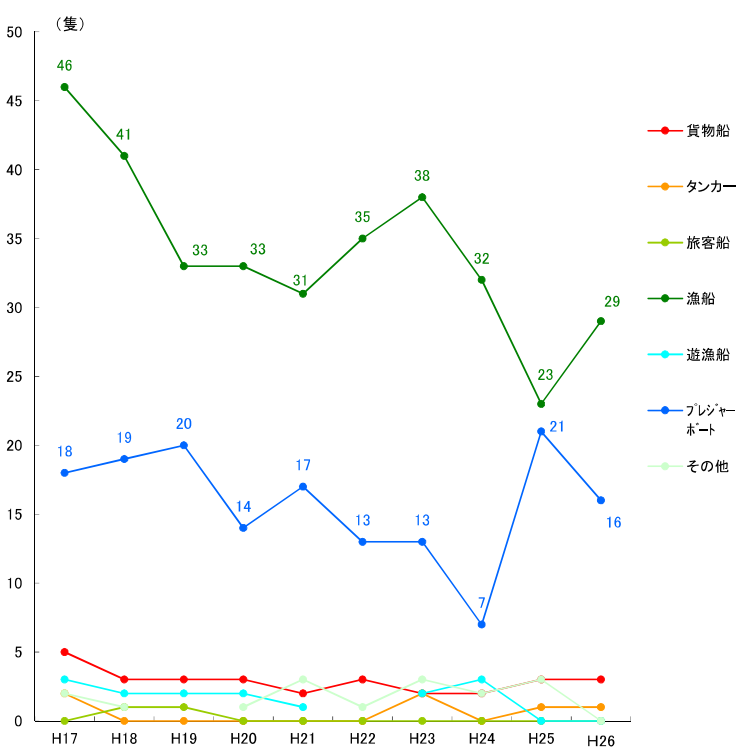
第 I ー6図 原因別による事故隻数の推移



単位: 隻

		H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	
人為的要因	運航の過誤	操船不適切	365	348	352	313	354	367	323	279	309	280
		見張り不十分	590	556	636	565	539	558	452	445	485	485
		船位不確認	100	107	109	89	104	79	74	77	75	86
		気象海象不注意	154	173	172	103	159	157	107	134	133	119
		船体機器整備不良	96	158	210	186	206	213	248	245	210	188
		水路調査不十分	68	52	65	69	55	55	44	64	82	59
		居眠り運転	94	92	94	79	76	85	52	72	61	59
		その他の運航の過誤	150	108	121	92	87	100	120	149	142	124
	機関取扱不良	238	229	231	218	287	240	222	316	291	252	
	積載不良	10	7	14	13	8	11	9	9	7	12	
	火気可燃物取扱不良	54	39	45	58	51	28	30	27	34	31	
材質構造不良		165	160	153	202	155	137	115	60	90	119	
不可抗力		352	489	340	394	430	321	654	291	308	281	
その他		46	26	37	33	38	49	83	93	79	63	
計		2,482	2,544	2,579	2,414	2,549	2,400	2,533	2,261	2,306	2,158	

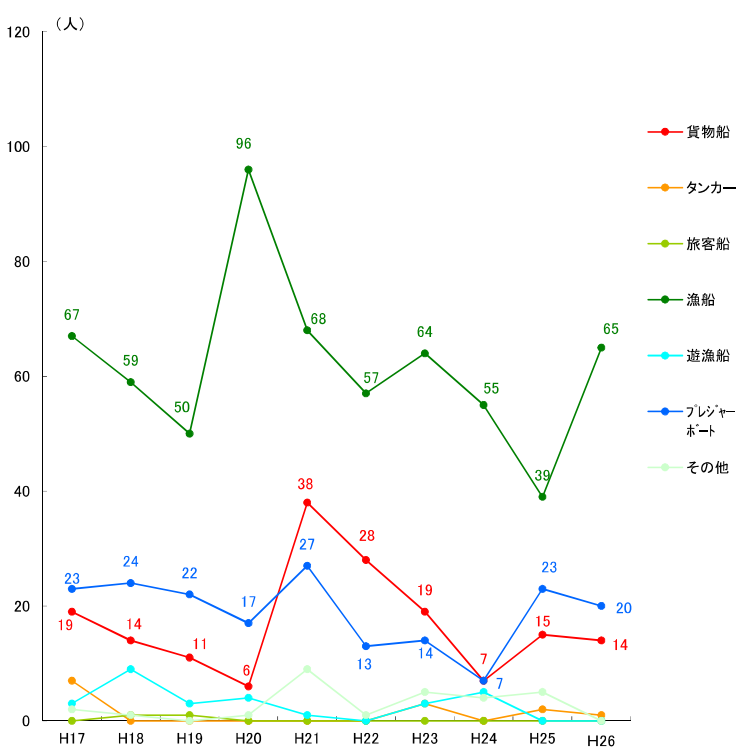
第Ⅰ－７図 死者・行方不明者を伴う事故の船舶種類別による事故隻数の推移



単位:隻

	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26
貨物船	5	3	3	3	2	3	2	2	3	3
タンカー	2	0	0	0	0	0	2	0	1	1
旅客船	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0
漁船	46	41	33	33	31	35	38	32	23	29
遊漁船	3	2	2	2	1		2	3	0	0
プレジャーボート	18	19	20	14	17	13	13	7	21	16
その他	2	1		1	3	1	3	2	3	0
計	76	67	59	53	54	52	60	46	51	49

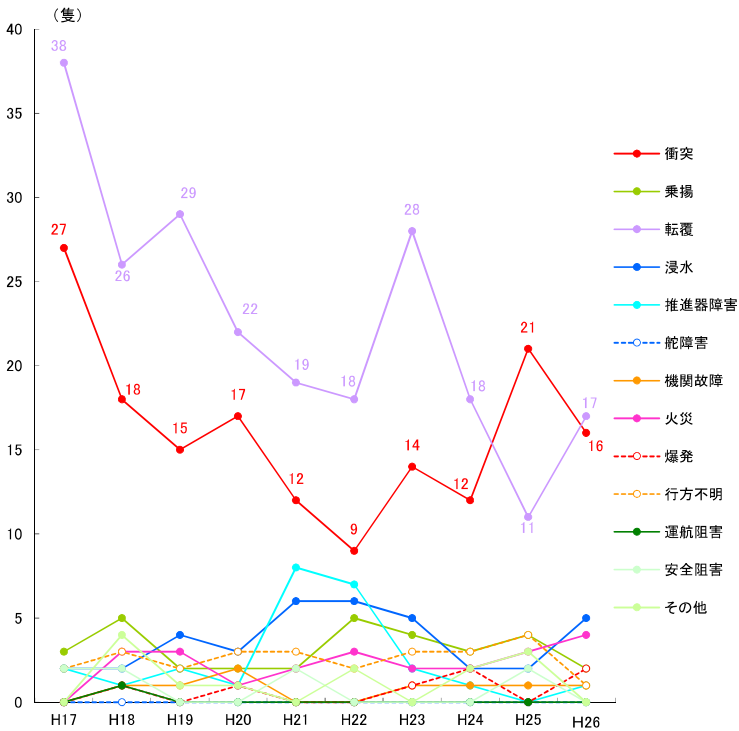
第Ⅰ－８図 死者・行方不明者を伴う事故の船舶種類別による死者・行方不明者数の推移



単位:人

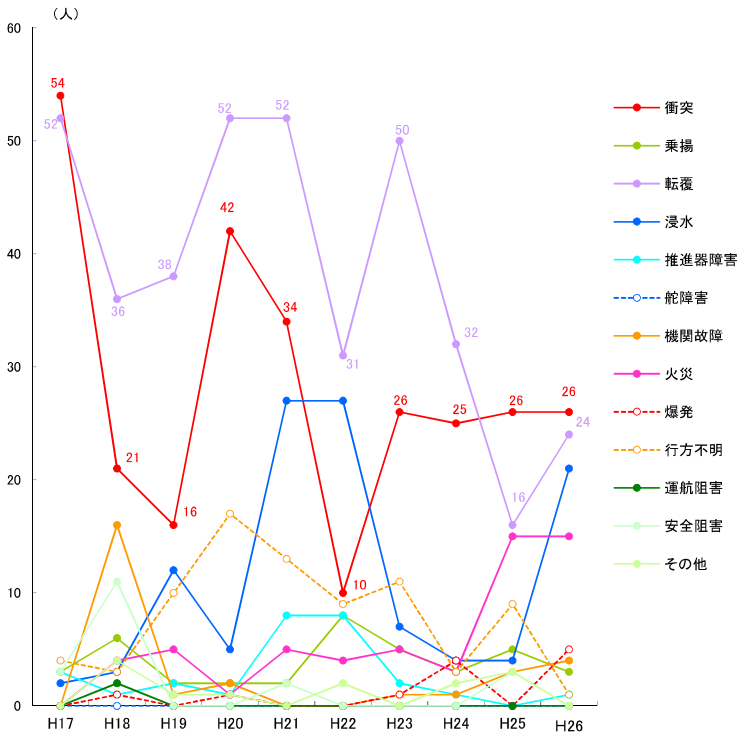
	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26
貨物船	19	14	11	6	38	28	19	7	15	14
タンカー	7	0	0	0	0	0	3	0	2	1
旅客船	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0
漁船	67	59	50	96	68	57	64	55	39	65
遊漁船	3	9	3	4	1	0	3	5	0	0
プレジャーボート	23	24	22	17	27	13	14	7	23	20
その他	2	1	0	1	9	1	5	4	5	0
計	121	108	87	124	143	99	108	78	84	100

第Ⅰ－9図 死者・行方不明者を伴う事故の事故種類別による事故隻数の推移



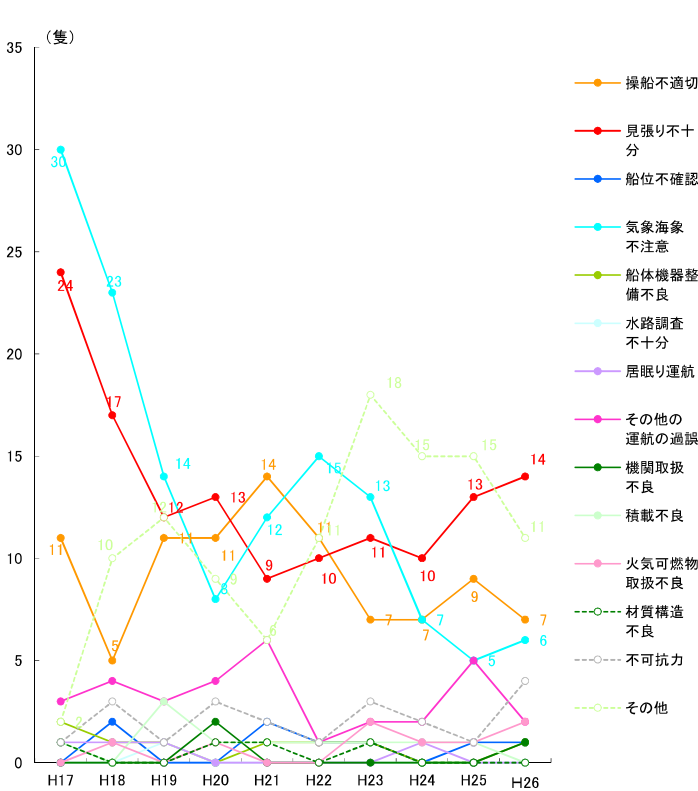
	単位:隻									
	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26
衝突	27	18	15	17	12	9	14	12	21	16
乗揚	3	5	2	2	2	5	4	3	4	2
転覆	38	26	29	22	19	18	28	18	11	17
浸水	2	2	4	3	6	6	5	2	2	5
推進器障害	2	1	2	1	8	7	2	1	0	1
舵障害	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
機関故障	0	1	1	2	0	0	1	1	1	1
火災	0	3	3	1	2	3	2	2	3	4
爆発	0	1	0	1	0	0	1	2	0	2
行方不明	2	3	2	3	3	2	3	3	4	1
運航阻害	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
安全阻害	2	2	0	0	2	0	0	0	2	0
その他	0	4	1	1	0	2	0	2	3	0
計	76	67	59	53	54	52	60	46	51	49

第Ⅰ－10図 死者・行方不明者を伴う事故の事故種類別による死者・行方不明者数の推移



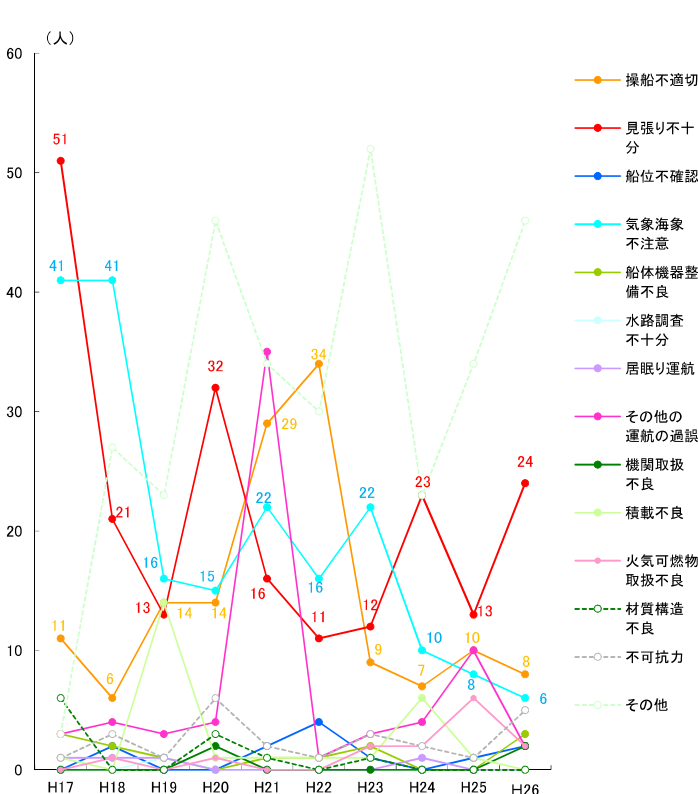
	単位:人									
	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26
衝突	54	21	16	42	34	10	26	25	26	26
乗揚	3	6	2	2	2	8	5	3	5	3
転覆	52	36	38	52	52	31	50	32	16	24
浸水	2	3	12	5	27	27	7	4	4	21
推進器障害	3	1	2	1	8	8	2	1	0	1
舵障害	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
機関故障	0	16	1	2	0	0	1	1	3	4
火災	0	4	5	1	5	4	5	3	15	15
爆発	0	1	0	1	0	0	1	4	0	5
行方不明	4	3	10	17	13	9	11	3	9	1
運航阻害	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0
安全阻害	3	11	0	0	2	0	0	0	3	0
その他	0	4	1	1	0	2	0	2	3	0
計	121	108	87	124	143	99	108	78	84	100

第Ⅰ－11図 死者・行方不明者を伴う事故の原因別による事故隻数の推移



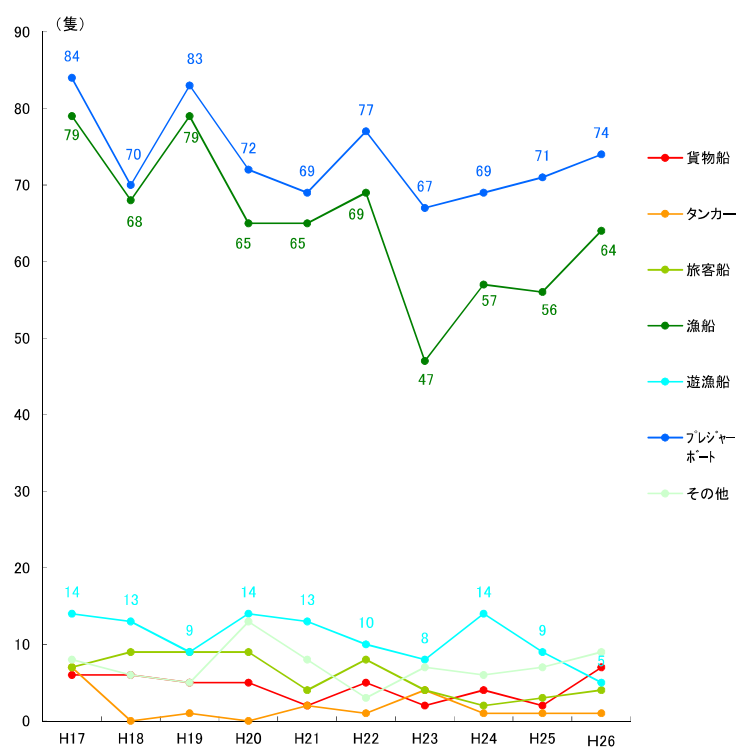
単位:隻												
			H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26
人為的要因	運航の過誤	操船不適切	11	5	11	11	14	11	7	7	9	7
		見張り不十分	24	17	12	13	9	10	11	10	13	14
		船位不確認	0	2	0	0	2	1	1	0	1	1
		気象海象不注意	30	23	14	8	12	15	13	7	5	6
		船体機器整備不良	2	1	1	0	1	1	1	0	0	1
		水路調査不十分	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0
		居眠り運航	1	1	1	0	0	0	0	1	0	0
		その他の運航の過誤	3	4	3	4	6	1	2	2	5	2
		機関取扱不良	0	0	0	2	0	0	0	0	0	1
		積載不良	1	0	3	1	1	1	1	1	1	0
		火気可燃物取扱不良	0	1	0	1	0	0	2	1	1	2
		材質構造不良	1	0	0	1	1	0	1	0	0	0
不可抗力		1	3	1	3	2	1	3	2	1	4	
その他		2	10	12	9	6	11	18	15	15	11	
計		76	67	59	53	54	52	60	46	51	49	

第Ⅰ－12図 死者・行方不明者を伴う事故の原因別による死者・行方不明者数の推移



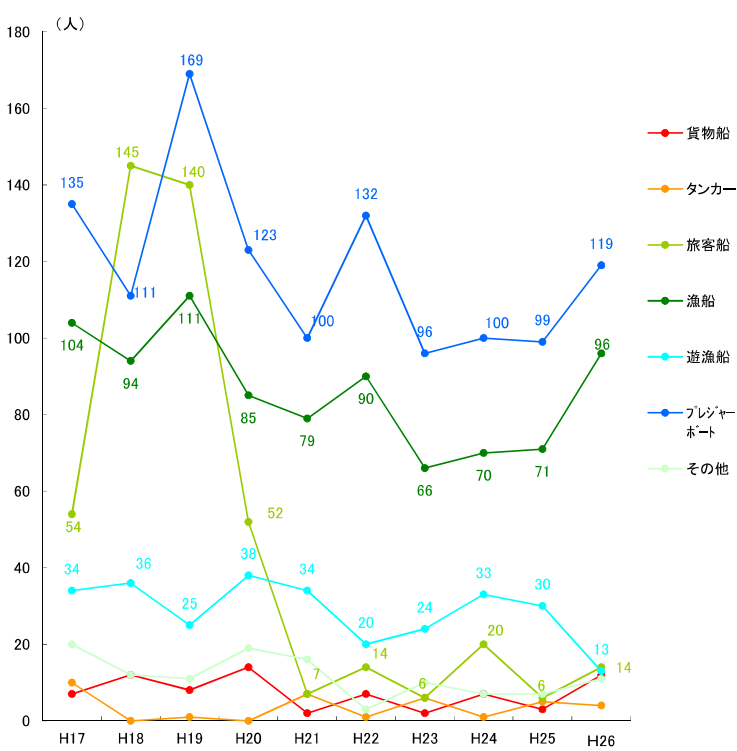
単位:人												
			H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26
人為的要因	運航の過誤	操船不適切	11	6	14	14	29	34	9	7	10	8
		見張り不十分	51	21	13	32	16	11	12	23	13	24
		船位不確認	0	2	0	0	2	4	1	0	1	2
		気象海象不注意	41	41	16	15	22	16	22	10	8	6
		船体機器整備不良	3	2	1	0	1	1	2	0	0	3
		水路調査不十分	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0
		居眠り運航	1	1	1	0	0	0	0	1	0	0
		その他の運航の過誤	3	4	3	4	35	1	3	4	10	2
		機関取扱不良	0	0	0	2	0	0	0	0	0	2
		積載不良	1	0	14	1	1	1	1	6	1	0
		火気可燃物取扱不良	0	1	0	1	0	0	2	2	6	2
		材質構造不良	6	0	0	3	1	0	1	0	0	0
不可抗力			1	3	1	6	2	1	3	2	1	5
その他			3	27	23	46	34	30	52	23	34	46
計			121	108	87	124	143	99	108	78	84	100

第Ⅰ－13図 負傷者を伴う事故の船舶種類別による事故隻数の推移



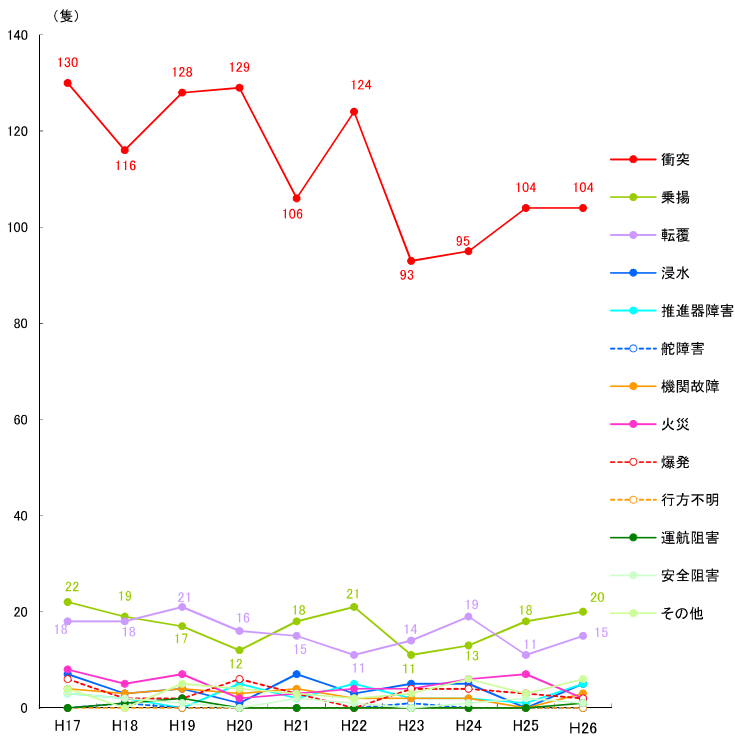
	単位:隻									
	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26
貨物船	6	6	5	5	2	5	2	4	2	7
タンカー	7	0	1	0	2	1	4	1	1	1
旅客船	7	9	9	9	4	8	4	2	3	4
漁船	79	68	79	65	65	69	47	57	56	64
遊漁船	14	13	9	14	13	10	8	14	9	5
プレジャーボート	84	70	83	72	69	77	67	69	71	74
その他	8	6	5	13	8	3	7	6	7	9
計	205	172	191	178	163	173	139	153	149	164

第Ⅰ－14図 負傷者を伴う事故の船舶種類別による負傷者数の推移



	単位:人									
	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26
貨物船	7	12	8	14	2	7	2	7	3	12
タンカー	10	0	1	0	7	1	6	1	5	4
旅客船	54	145	140	52	7	14	6	20	6	14
漁船	104	94	111	85	79	90	66	70	71	96
遊漁船	34	36	25	38	34	20	24	33	30	13
プレジャーボート	135	111	169	123	100	132	96	100	99	119
その他	20	12	11	19	16	3	10	7	7	11
計	364	410	465	331	245	267	210	238	221	269

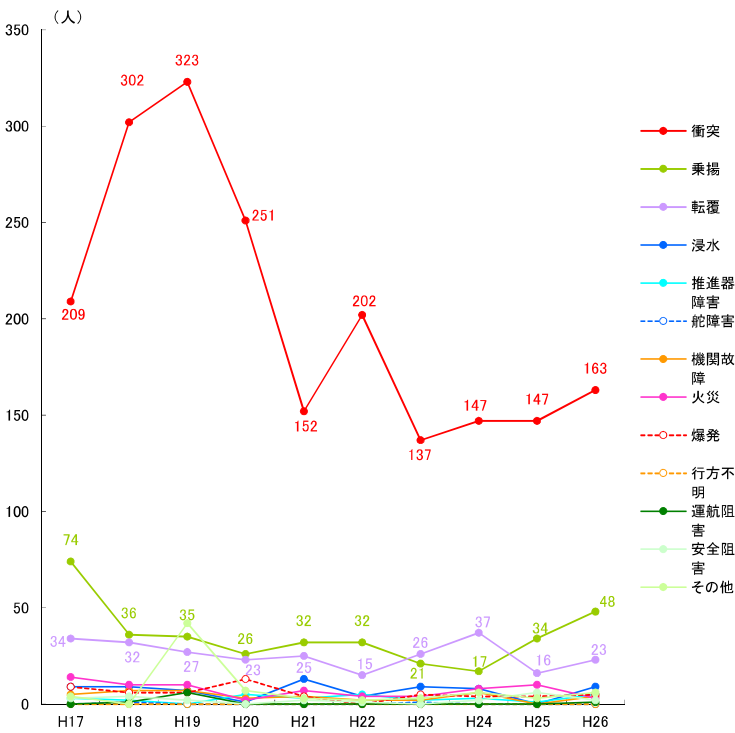
第 I -15図 負傷者を伴う事故の事故種類別による事故隻数の推移



単位:隻

	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26
衝突	130	116	128	129	106	124	93	95	104	104
乗揚	22	19	17	12	18	21	11	13	18	20
転覆	18	18	21	16	15	11	14	19	11	15
浸水	7	3	4	1	7	3	5	5	0	5
推進器障害	3	2	0	5	2	5	2	2	1	5
舵障害	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0
機関故障	4	3	4	3	4	2	2	2	0	3
火災	8	5	7	2	3	4	4	6	7	2
爆発	6	2	2	6	3	0	4	4	3	2
行方不明	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
運航阻害	0	1	2	0	0	0	0	0	0	1
安全阻害	3	2	1	0	2	1	0	1	2	1
その他	4	0	5	4	3	2	3	6	3	6
計	205	172	191	178	163	173	139	153	149	164

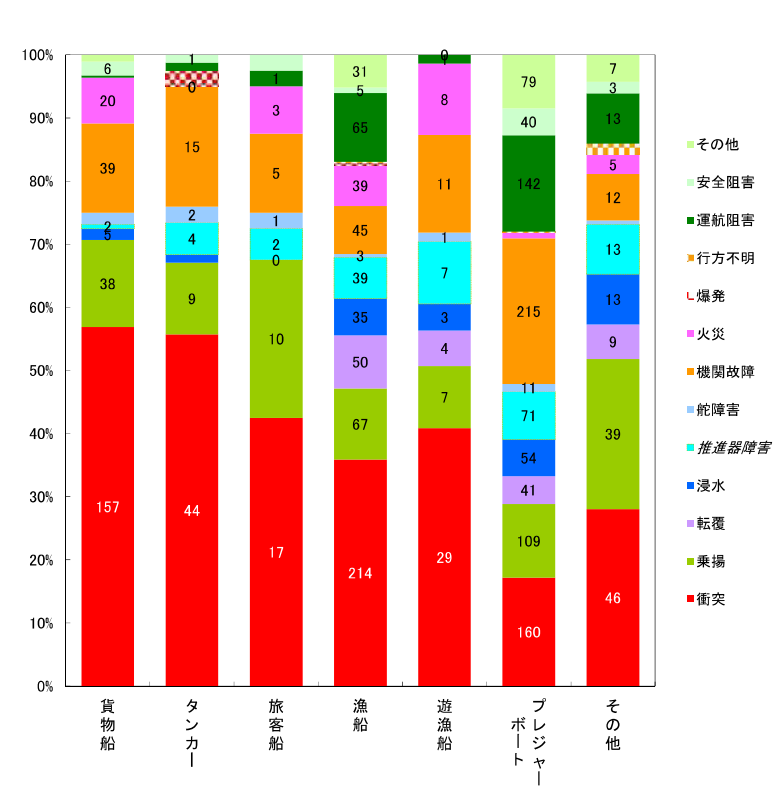
第 I -16図 負傷者を伴う事故の事故種類別による負傷者数の推移



単位:人

	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26
衝突	209	302	323	251	152	202	137	147	147	163
乗揚	74	36	35	26	32	32	21	17	34	48
転覆	34	32	27	23	25	15	26	37	16	23
浸水	9	9	7	1	13	4	9	8	0	9
推進器障害	3	2	0	5	3	5	2	3	1	5
舵障害	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0
機関故障	5	7	7	3	4	2	2	6	0	4
火災	14	10	10	2	7	4	4	8	10	3
爆発	9	6	6	13	4	0	5	4	4	5
行方不明	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
運航阻害	0	1	6	0	0	0	0	0	0	1
安全阻害	3	4	2	0	2	1	0	2	6	2
その他	4	0	42	7	3	2	3	6	3	6
計	364	410	465	331	245	267	210	238	221	269

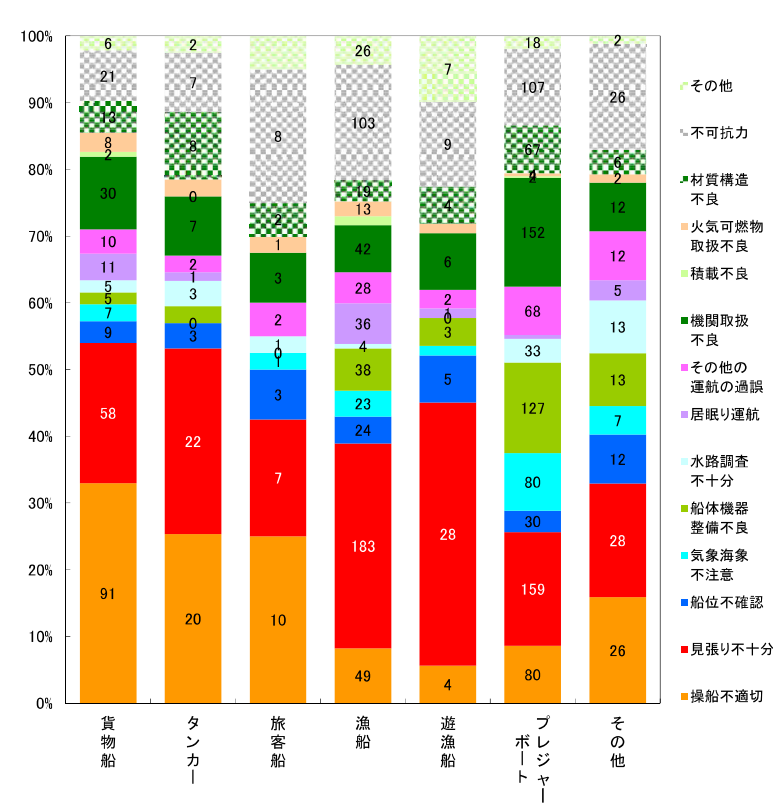
第Ⅰ－17図 船舶種類別・事故種類別による事故発生状況(平成26年)



単位:隻

	貨物船	タンカー	旅客船	漁船	遊漁船	プレジャーボート	その他	計
衝突	157	44	17	214	29	160	46	667
乗揚	38	9	10	67	7	109	39	279
転覆	0	0	0	50	4	41	9	104
浸水	5	1	0	35	3	54	13	111
推進器障害	2	4	2	39	7	71	13	138
舵障害	5	2	1	3	1	11	1	24
機関故障	39	15	5	45	11	215	12	342
火災	20	0	3	39	8	8	5	83
爆発	0	2	0	2	0	0	0	4
行方不明	0	0	0	1	0	2	3	6
運航阻害	1	1	1	65	1	142	13	224
安全阻害	6	1	1	5	0	40	3	56
その他	3	0	0	31	0	79	7	120
計	276	79	40	596	71	932	164	2,158

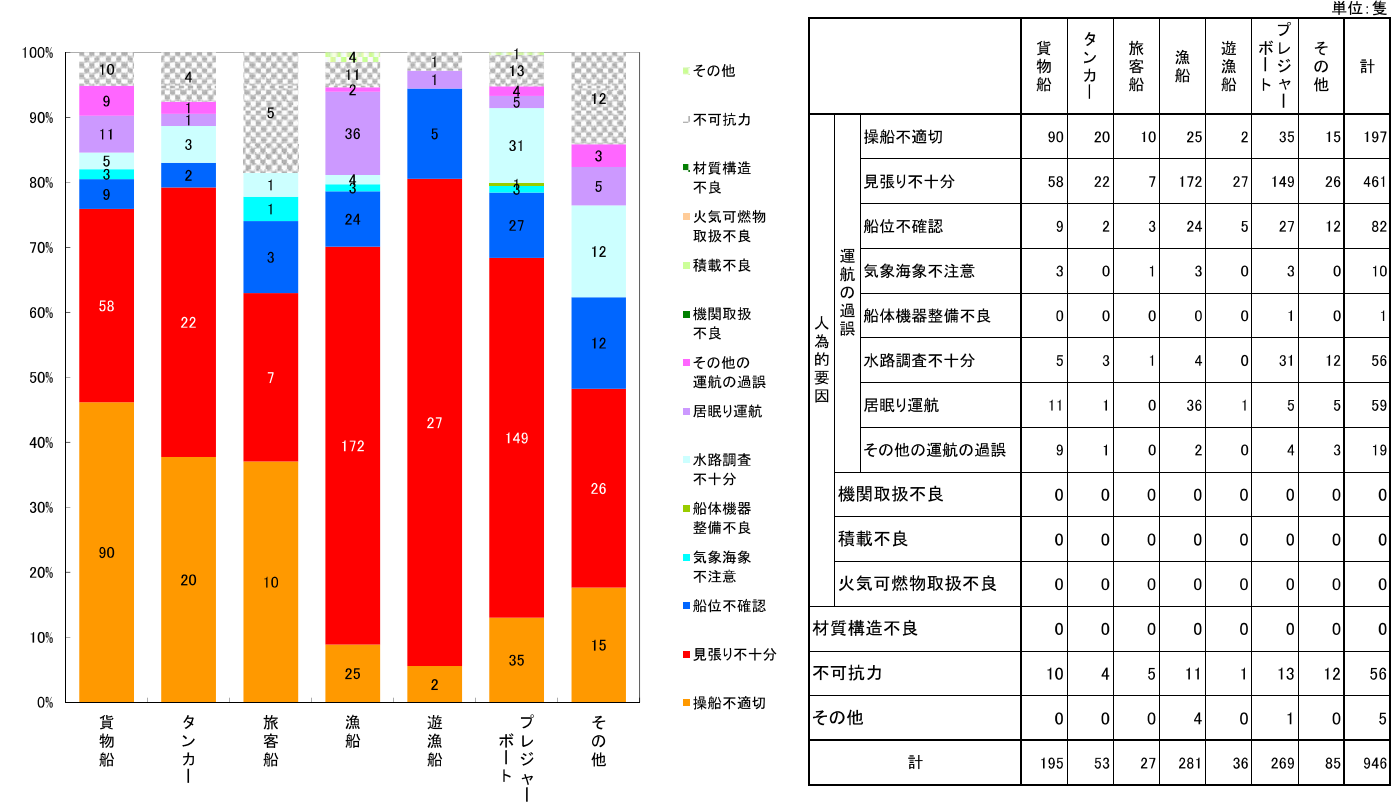
第Ⅰ－18図 船舶種類別・原因別による事故発生状況(平成26年)



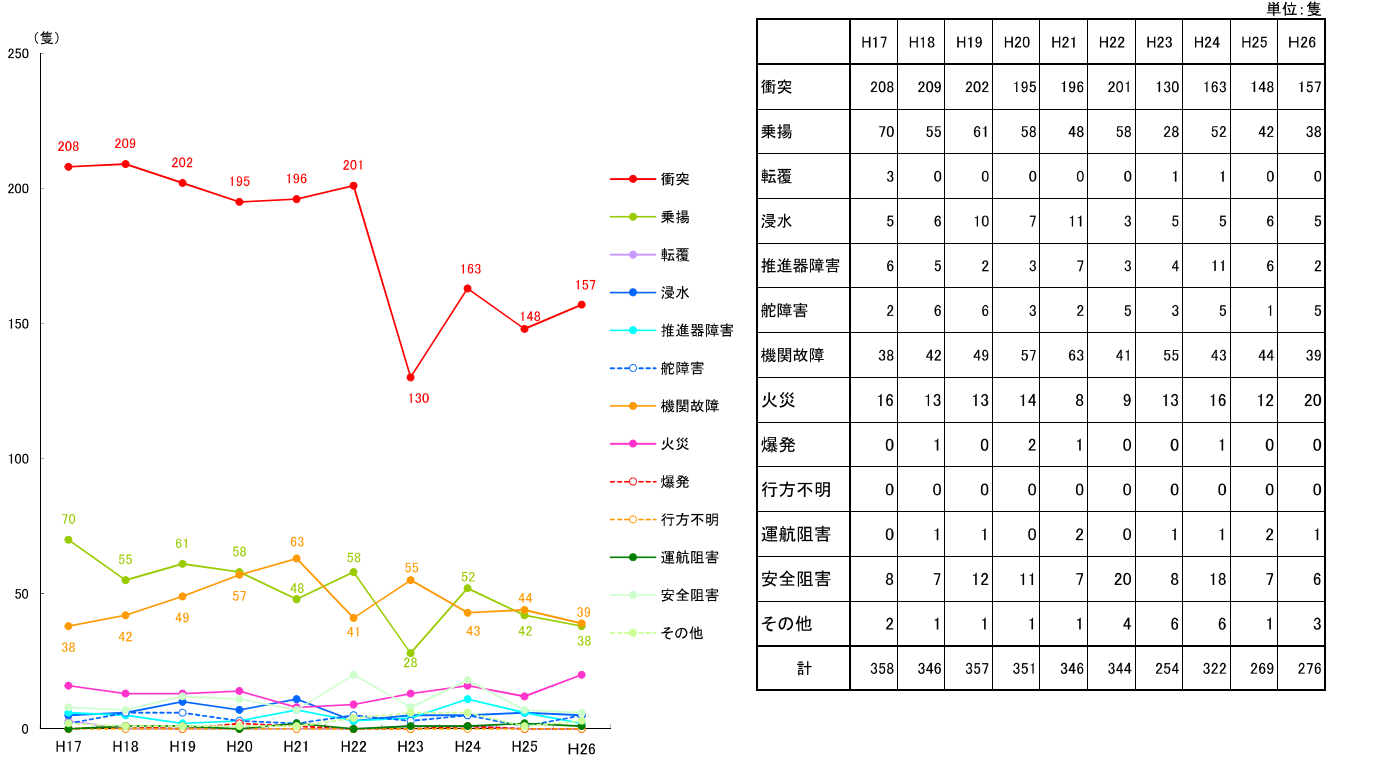
単位:隻

			貨物船	タンカー	旅客船	漁船	遊漁船	プレジャーボート	その他	計
人為的要因	運航の過誤	操船不適切	91	20	10	49	4	80	26	280
		見張り不十分	58	22	7	183	28	159	28	485
		船位不確認	9	3	3	24	5	30	12	86
		気象海象不注意	7	0	1	23	1	80	7	119
		船体機器整備不良	5	2	0	38	3	127	13	188
		水路調査不十分	5	3	1	4	0	33	13	59
		居眠り運航	11	1	0	36	1	5	5	59
		その他の運航の過誤	10	2	2	28	2	68	12	124
	機関取扱不良	30	7	3	42	6	152	12	252	
	積載不良	2	0	0	8	0	2	0	12	
火気可燃物取扱不良	8	2	1	13	1	4	2	31		
材質構造不良			13	8	2	19	4	67	6	119
不可抗力			21	7	8	103	9	107	26	281
その他			6	2	2	26	7	18	2	63
計			276	79	40	596	71	932	164	2,158

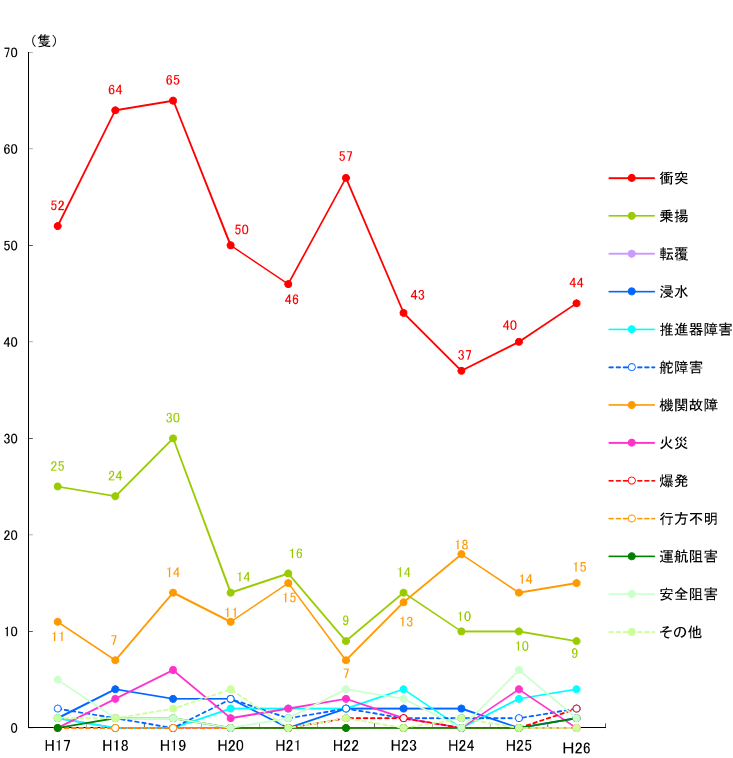
第Ⅰ－19図 船舶種類別・原因別による事故(衝突・乗揚のみ)発生状況(平成26年)



第Ⅰ－20図 貨物船事故の事故種類別による事故隻数の推移

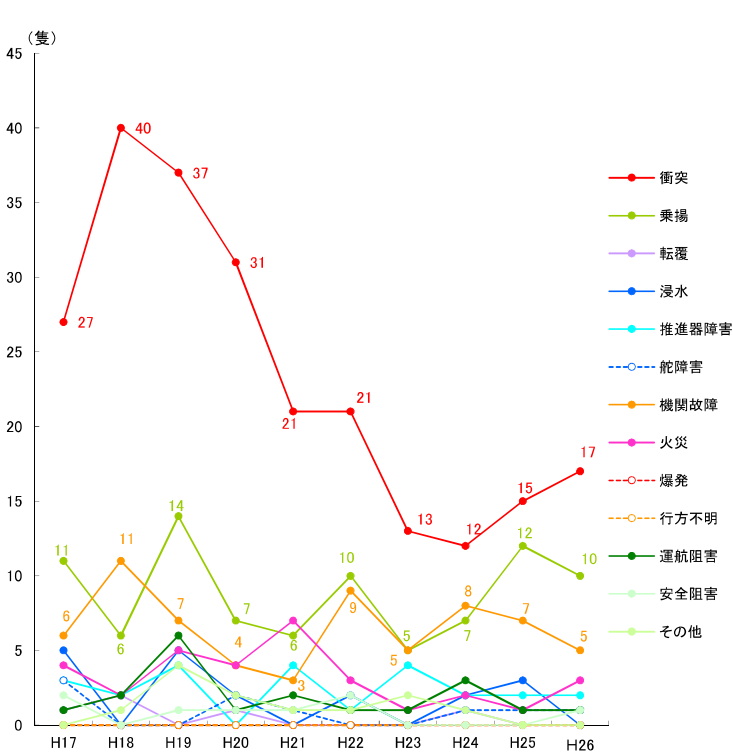


第Ⅰ－21図 タンカー事故の事故種類別による事故隻数の推移



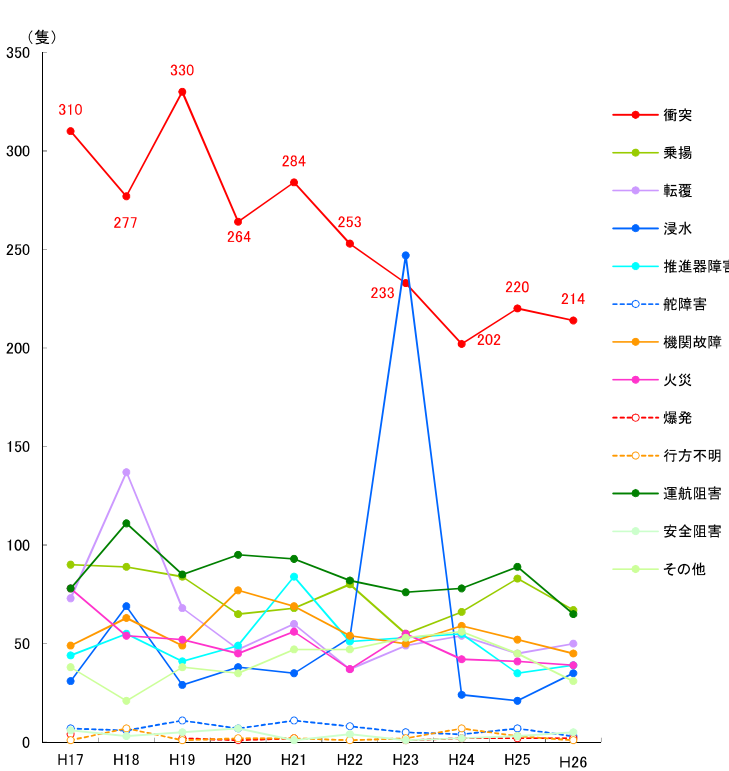
	単位:隻									
	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26
衝突	52	64	65	50	46	57	43	37	40	44
乗揚	25	24	30	14	16	9	14	10	10	9
転覆	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
浸水	1	4	3	3	0	2	2	4	0	3
推進器障害	1	0	0	2	2	2	4	0	3	4
舵障害	2	1	0	3	1	2	1	1	1	2
機関故障	11	7	14	11	15	7	13	18	14	15
火災	0	3	6	1	2	3	1	0	4	0
爆発	0	0	0	0	0	1	1	0	0	2
行方不明	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
運航阻害	0	1	1	0	0	0	0	0	0	1
安全阻害	5	1	1	0	1	4	3	0	6	1
その他	1	1	2	4	0	1	0	1	0	0
計	99	106	122	88	83	88	82	69	78	79

第Ⅰ－22図 旅客船事故の事故種類別による事故隻数の推移



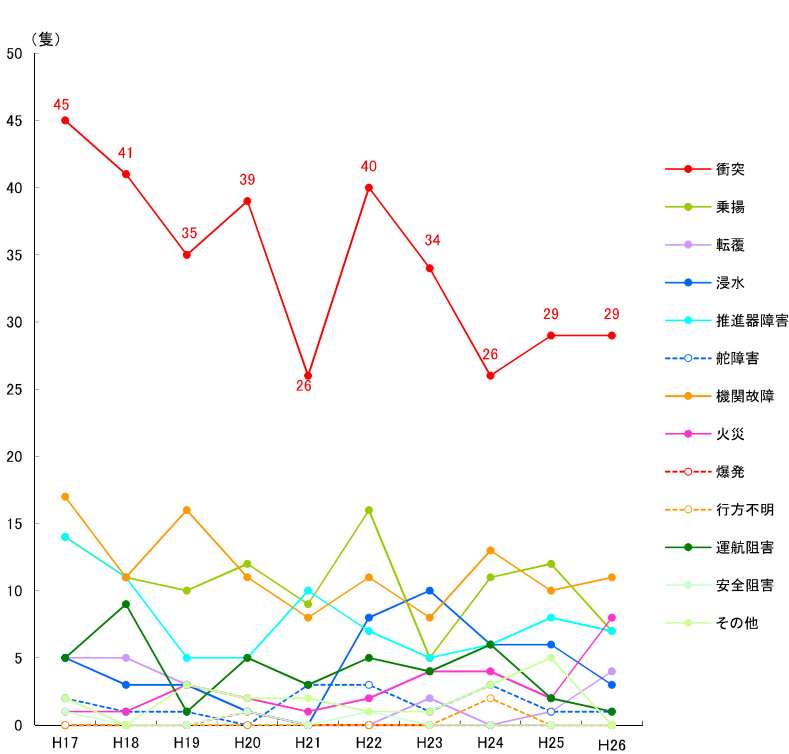
	単位:隻									
	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26
衝突	27	40	37	31	21	21	13	12	15	17
乗揚	11	6	14	7	6	10	5	7	12	10
転覆	1	2	0	1	0	0	0	1	0	0
浸水	5	0	5	2	0	2	0	2	3	0
推進器障害	3	2	4	0	4	1	4	2	2	2
舵障害	3	0	0	2	1	0	0	1	1	1
機関故障	6	11	7	4	3	9	5	8	7	5
火災	4	2	5	4	7	3	1	2	1	3
爆発	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
行方不明	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
運航阻害	1	2	6	1	2	1	1	3	1	1
安全阻害	2	0	1	1	1	2	0	0	0	1
その他	0	1	4	2	1	1	2	1	0	0
計	63	66	83	55	46	50	31	39	42	40

第 I -23図 漁船事故の事故種類別による事故隻数の推移



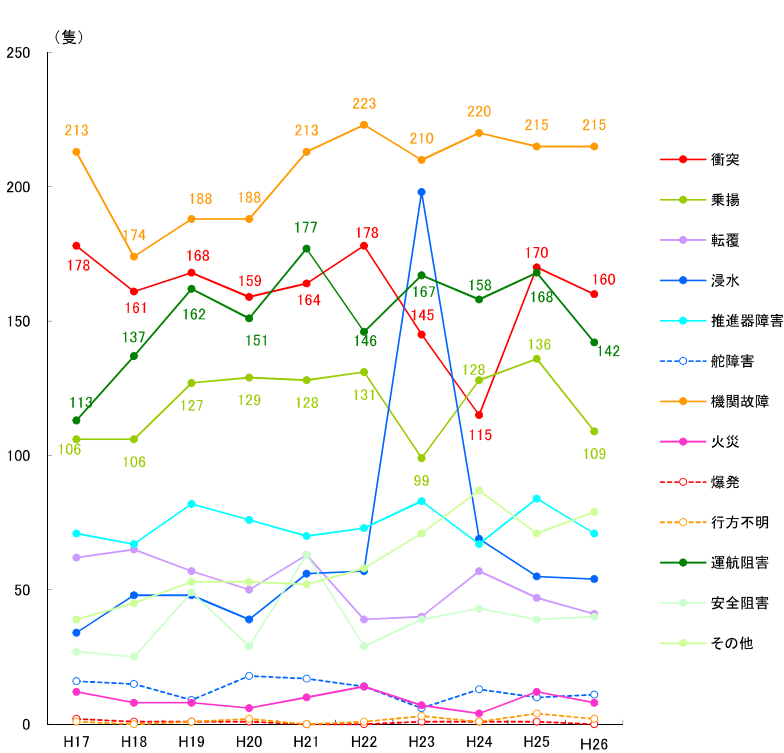
	単位:隻									
	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26
衝突	310	277	330	264	284	253	233	202	220	214
乗揚	90	89	84	65	68	80	55	66	83	67
転覆	73	137	68	47	60	37	49	54	45	50
浸水	31	69	29	38	35	53	247	24	21	35
推進器障害	44	55	41	49	84	51	53	55	35	39
舵障害	7	6	11	7	11	8	5	4	7	3
機関故障	49	63	49	77	69	54	50	59	52	45
火災	78	54	52	45	56	37	55	42	41	39
爆発	4		2	1	2		1	2	2	2
行方不明	1	7	1	2	2	1	2	7	3	1
運航阻害	78	111	85	95	93	82	76	78	89	65
安全阻害	6	3	5	7	1	4	1	2	3	5
その他	38	21	38	35	47	47	53	56	45	31
計	809	892	795	732	812	707	880	651	646	596

第 I -24図 遊漁船事故の事故種類別による事故隻数の推移



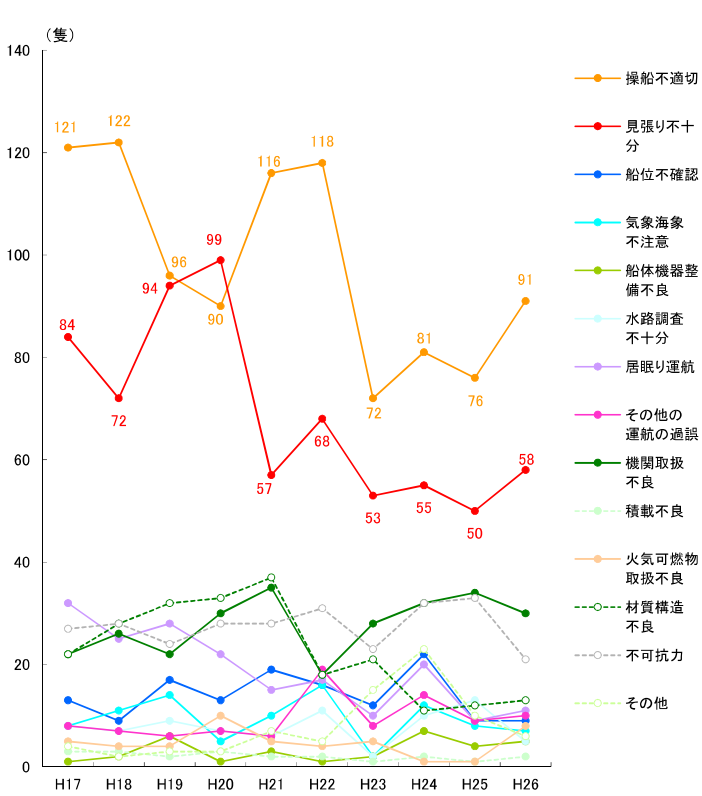
	単位:隻									
	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26
衝突	45	41	35	39	26	40	34	26	29	29
乗揚	14	11	10	12	9	16	5	11	12	7
転覆	5	5	3	1	0	0	2	0	1	4
浸水	5	3	3	1	0	8	10	6	6	3
推進器障害	14	11	5	5	10	7	5	6	8	7
舵障害	2	1	1	0	3	3	1	3	1	1
機関故障	17	11	16	11	8	11	8	13	10	11
火災	1	1	3	2	1	2	4	4	2	8
爆発	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0
行方不明	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0
運航阻害	5	9	1	5	3	5	4	6	2	1
安全阻害	1	0	0	1	0	1	0	0	0	0
その他	2	0	3	2	2	1	1	3	5	0
計	111	93	80	80	62	94	74	80	76	71

第 I -25図 プレジャーボート事故の事故種類別による事故隻数の推移



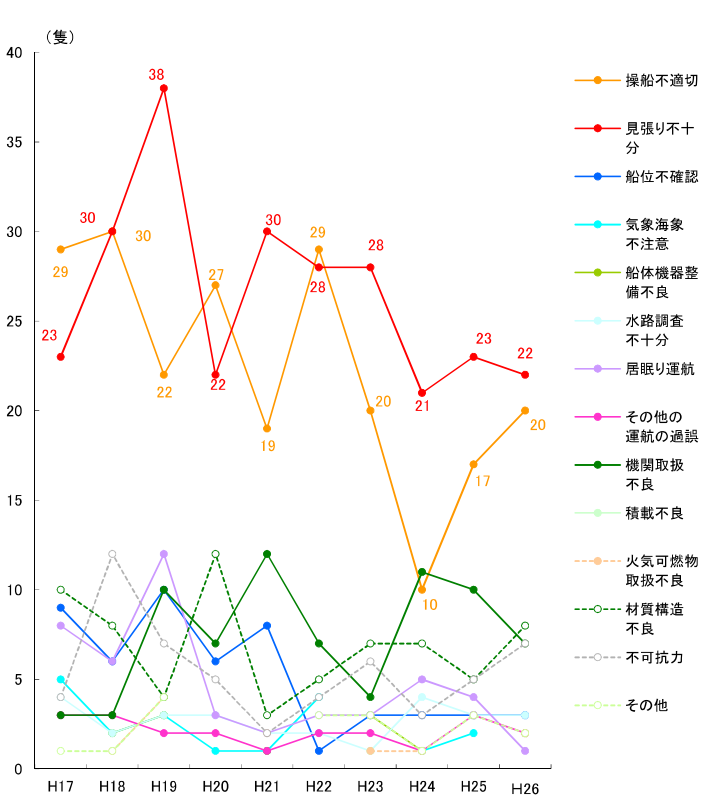
単位:隻										
	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26
衝突	178	161	168	159	164	178	145	115	170	160
乗揚	106	106	127	129	128	131	99	128	136	109
転覆	62	65	57	50	63	39	40	57	47	41
浸水	34	48	48	39	56	57	198	69	55	54
推進器障害	71	67	82	76	70	73	83	67	84	71
舵障害	16	15	9	18	17	14	6	13	10	11
機関故障	213	174	188	188	213	223	210	220	215	215
火災	12	8	8	6	10	14	7	4	12	8
爆発	2	1	1	1	0	0	1	1	1	0
行方不明	1	0	1	2	0	1	3	1	4	2
運航阻害	113	137	162	151	177	146	167	158	168	142
安全阻害	27	25	49	29	63	29	39	43	39	40
その他	39	45	53	53	52	58	71	87	71	79
計	874	852	953	901	1,013	963	1,069	963	1,012	932

第 I -26図 貨物船事故の原因別による事故隻数の推移



		単位:隻										
		H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	
人為的要因	運航の過誤	操船不適切	121	122	96	90	116	118	72	81	76	91
		見張り不十分	84	72	94	99	57	68	53	55	50	58
		船位不確認	13	9	17	13	19	16	12	22	9	9
		気象海象不注意	8	11	14	5	10	16	2	12	8	7
		船体機器整備不良	1	2	6	1	3	1	2	7	4	5
		水路調査不十分	8	7	9	7	6	11	2	10	13	5
		居眠り運航	32	25	28	22	15	17	10	20	9	11
		その他の運航の過誤	8	7	6	7	6	19	8	14	9	10
	機関・火気	機関取扱不良	22	26	22	30	35	18	28	32	34	30
		積載不良	3	3	2	3	2	2	1	2	1	2
火気可燃物取扱不良		5	4	4	10	5	4	5	1	1	8	
材質・構造		材質構造不良	22	28	32	33	37	18	21	11	12	13
不可抗力		不可抗力	27	28	24	28	28	31	23	32	33	21
その他		その他	4	2	3	3	7	5	15	23	10	6
計		計	358	346	357	351	346	344	254	322	269	276

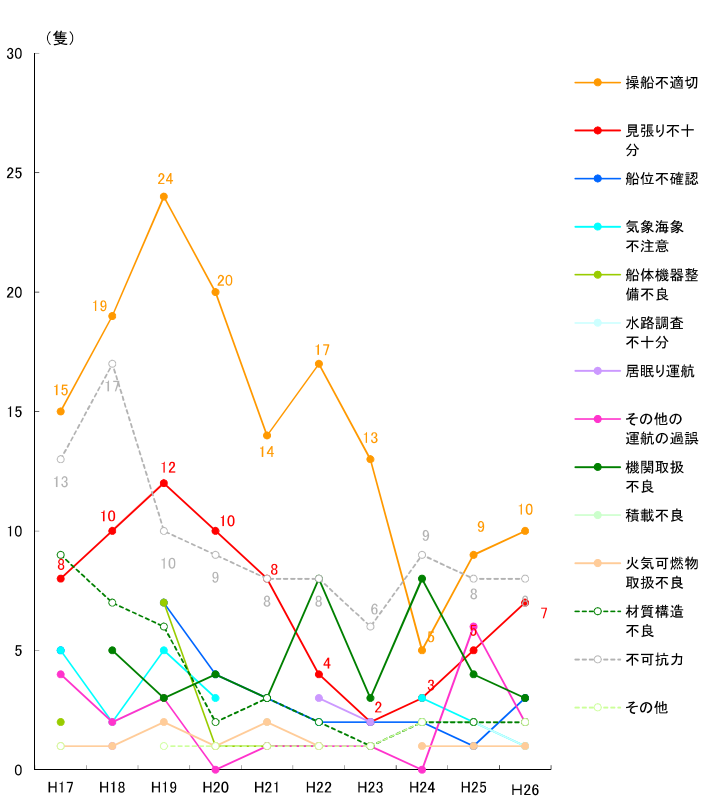
第Ⅰ－27図 タンカー事故の原因別による事故隻数の推移



単位:隻

		H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	
人為的要因	運航の過誤	操船不適切	29	30	22	27	19	29	20	10	17	20
		見張り不十分	23	30	38	22	30	28	28	21	23	22
		船位不確認	9	6	10	6	8	1	3	3	3	3
		気象海象不注意	5	2	3	1	1	4	0	1	2	0
		船体機器整備不良	0	2	3	0	1	0	3	1	0	2
		水路調査不十分	4	2	3	3	2	2	1	4	3	3
		居眠り運航	8	6	12	3	2	3	3	5	4	1
		その他の運航の過誤	3	3	2	2	1	2	2	1	3	2
	機関取扱不良	3	3	10	7	12	7	4	11	10	7	
	積載不良	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	
	火気可燃物取扱不良	0	1	4	0	2	0	1	1	0	2	
	材質構造不良	10	8	4	12	3	5	7	7	5	8	
不可抗力	4	12	7	5	2	4	6	3	5	7		
その他	1	1	4	0	0	3	3	1	3	2		
計		99	106	122	88	83	88	82	69	78	79	

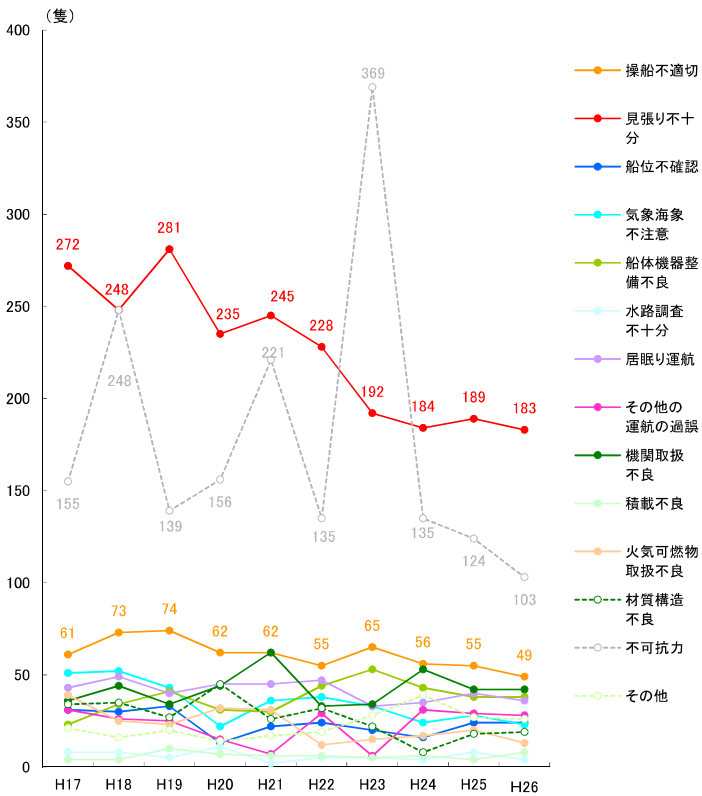
第Ⅰ－28図 旅客船事故の原因別による事故隻数の推移



単位:隻

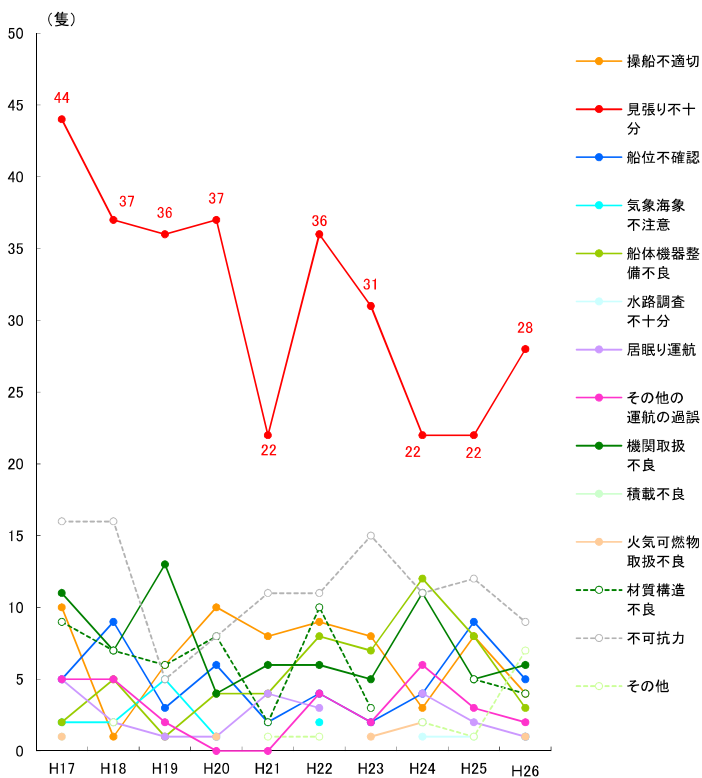
		H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	
人為的要因	運航の過誤	操船不適切	15	19	24	20	14	17	13	5	9	10
		見張り不十分	8	10	12	10	8	4	2	3	5	7
		船位不確認	5	0	7	4	3	2	2	2	1	3
		気象海象不注意	5	2	5	3	0	2	0	3	2	1
		船体機器整備不良	2	0	7	1	1	1	0	2	2	0
		水路調査不十分	0	2	3	0	2	0	0	2	2	1
		居眠り運航	0	1	0	0	0	3	2	0	0	0
		その他の運航の過誤	4	2	3	0	1	1	1	0	6	2
	機関取扱不良	0	5	3	4	3	8	3	8	4	3	
	積載不良	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	火気可燃物取扱不良	1	1	2	1	2	1	0	1	1	1	
材質構造不良		9	7	6	2	3	2	1	2	2	2	
不可抗力		13	17	10	9	8	8	6	9	8	8	
その他		1	0	1	1	1	1	1	2	0	2	
計		63	66	83	55	46	50	31	39	42	40	

第Ⅰ－29図 漁船事故の原因別による事故隻数の推移



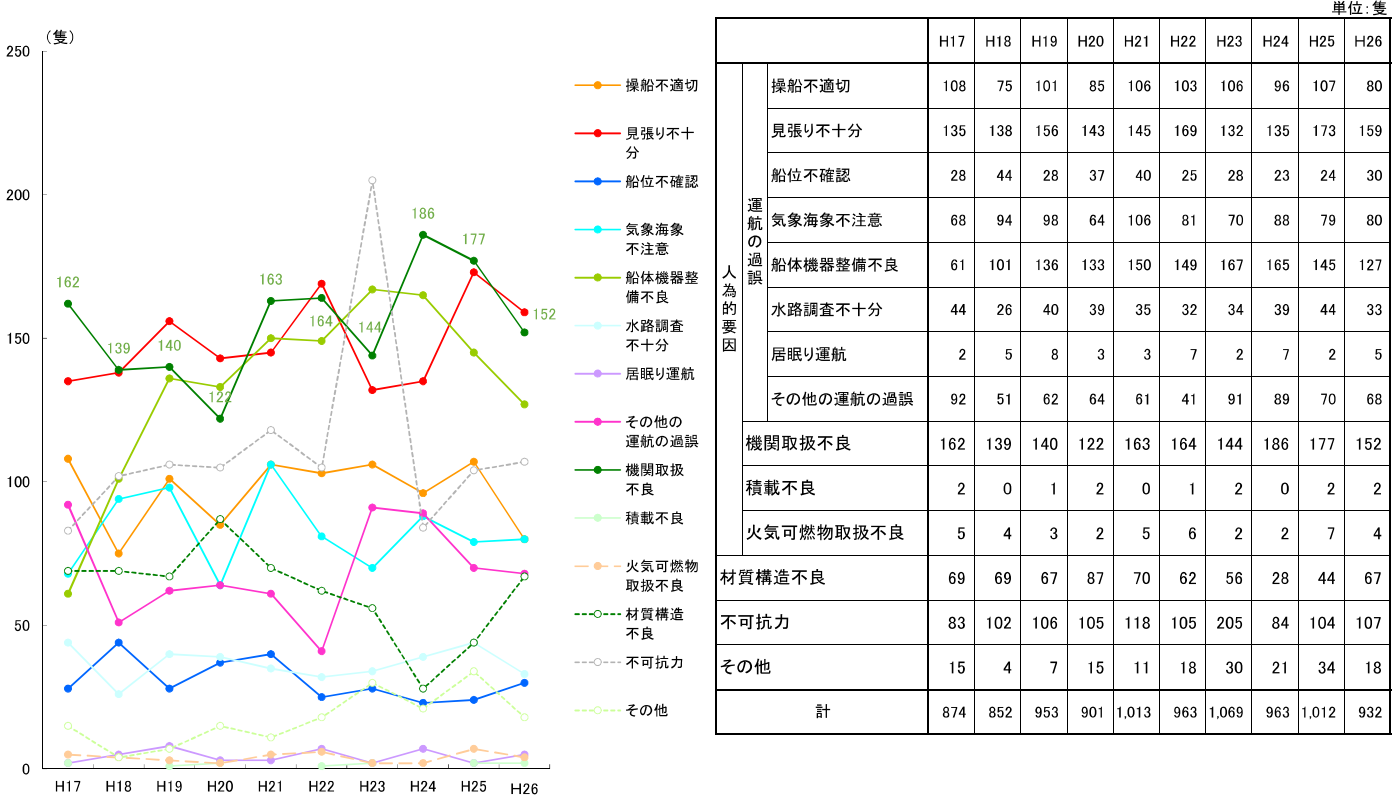
		単位:隻									
		H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26
人為的要因	運航の過誤										
	操船不適切	61	73	74	62	62	55	65	56	55	49
	見張り不十分	272	248	281	235	245	228	192	184	189	183
	船位不確認	31	30	33	13	22	24	20	16	24	24
	気象海象不注意	51	52	43	22	36	38	33	24	28	23
	船体機器整備不良	23	34	41	31	30	44	53	43	38	38
	水路調査不十分	8	8	5	11	2	5	5	4	8	4
	居眠り運航	43	49	40	45	45	47	33	35	40	36
	その他の運航の過誤	31	26	25	15	7	29	6	31	29	28
	機関取扱不良	36	44	34	44	62	33	34	53	42	42
材質・構造	積載不良	4	4	10	7	6	6	5	6	4	8
	火気可燃物取扱不良	39	25	23	32	31	12	15	17	20	13
	材質構造不良	34	35	27	45	26	32	22	8	18	19
	不可抗力	155	248	139	156	221	135	369	135	124	103
	その他	21	16	20	14	17	19	28	39	27	26
	計	809	892	795	732	812	707	880	651	646	596

第Ⅰ－30図 遊漁船事故の原因別による事故隻数の推移

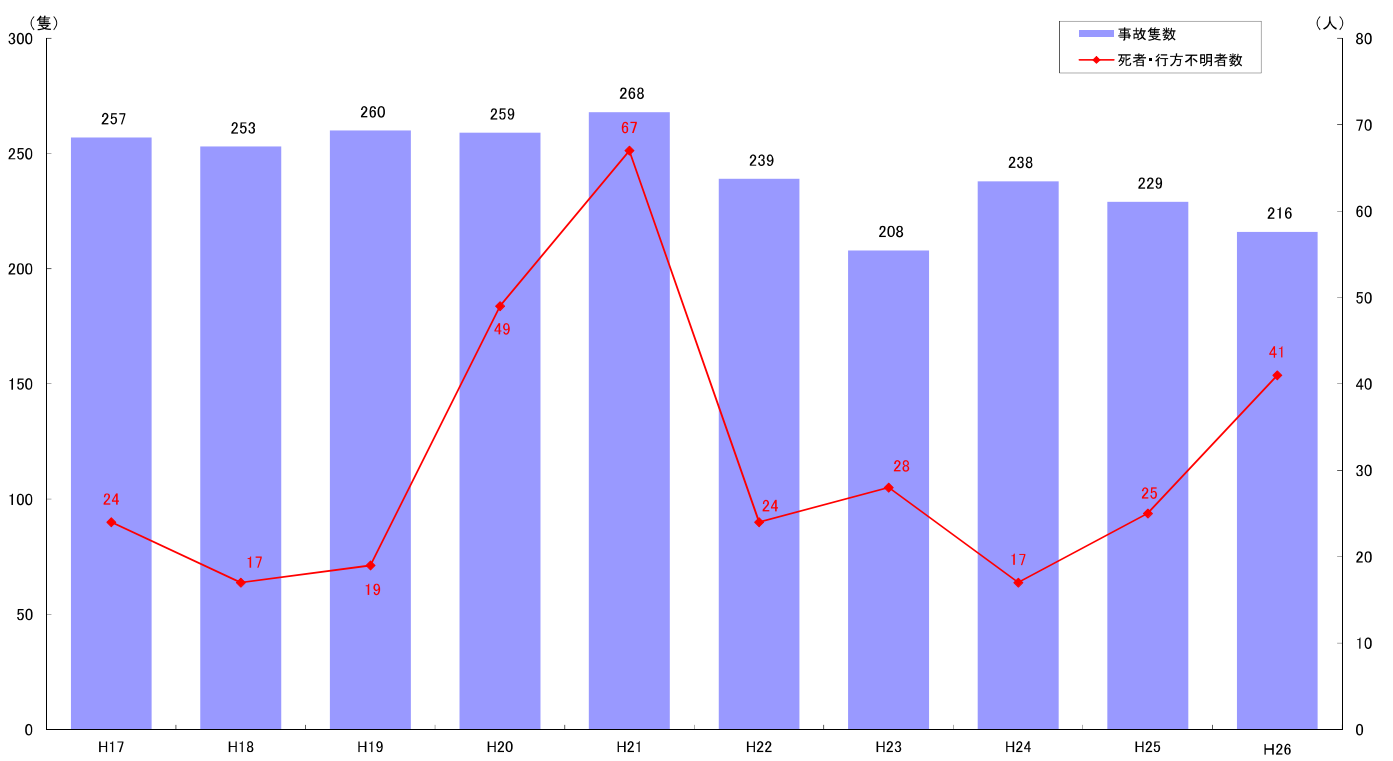


		単位:隻									
		H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26
人為的要因	運航の過誤										
	操船不適切	10	1	6	10	8	9	8	3	8	4
	見張り不十分	44	37	36	37	22	36	31	22	22	28
	船位不確認	5	9	3	6	2	4	2	4	9	5
	気象海象不注意	2	2	5	1	0	2	0	2	0	1
	船体機器整備不良	2	5	1	4	4	8	7	12	8	3
	水路調査不十分	1	0	2	0	2	0	0	1	1	0
	居眠り運航	5	2	1	1	4	3	0	4	2	1
	その他の運航の過誤	5	5	2	0	0	4	2	6	3	2
	機関取扱不良	11	7	13	4	6	6	5	11	5	6
材質・構造	積載不良	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	火気可燃物取扱不良	1	0	0	1	0	0	1	2	0	1
	材質構造不良	9	7	6	8	2	10	3	0	5	4
	不可抗力	16	16	5	8	11	11	15	11	12	9
	その他	0	2	0	0	1	1	0	2	1	7
	計	111	93	80	80	62	94	74	80	76	71

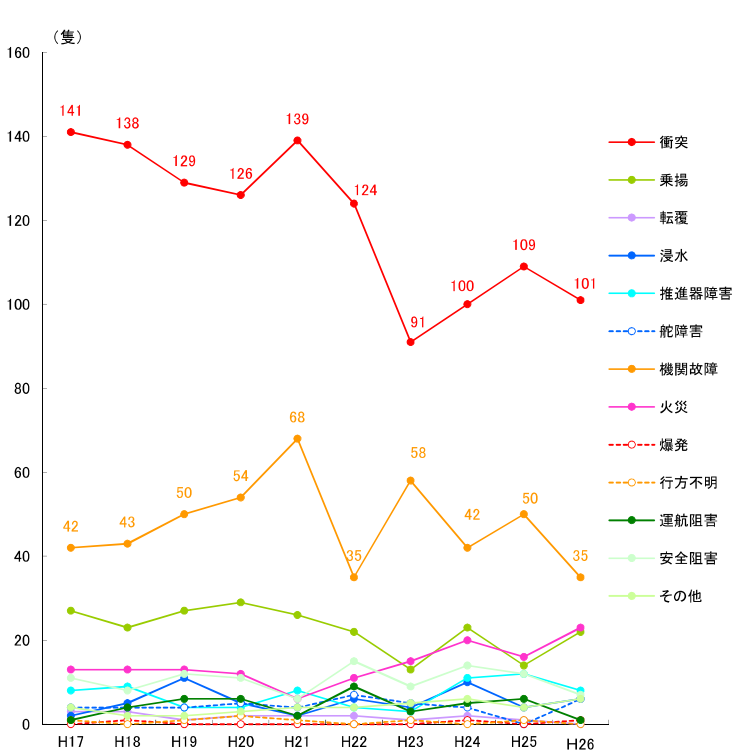
第 I -31図 プレジャーボート事故の原因別による事故隻数の推移



第 I -32図 外国船舶の事故隻数及び死者・行方不明者数の推移



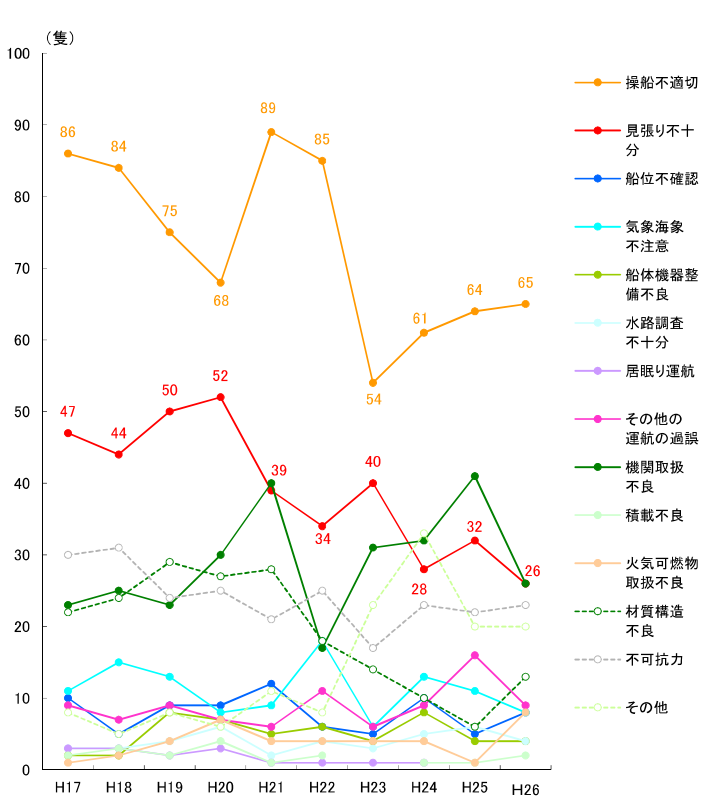
第Ⅰ－33図 外国船舶事故の事故種類別による事故隻数の推移



単位:隻

	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26
衝突	141	138	129	126	139	124	91	100	109	101
乗揚	27	23	27	29	26	22	13	23	14	22
転覆	3	3	1	2	2	2	1	2	1	0
浸水	2	5	11	5	2	6	4	10	4	6
推進器障害	8	9	4	4	8	4	3	11	12	8
舵障害	4	4	4	5	4	7	5	4	0	6
機関故障	42	43	50	54	68	35	58	42	50	35
火災	13	13	13	12	6	11	15	20	16	23
爆発	0	1	0	0	0	0	0	1	0	1
行方不明	1	0	1	2	1	0	1	0	1	0
運航阻害	1	4	6	6	2	9	3	5	6	1
安全阻害	11	8	12	11	6	15	9	14	12	7
その他	4	2	2	3	4	4	5	6	4	6
計	257	253	260	259	268	239	208	238	229	216

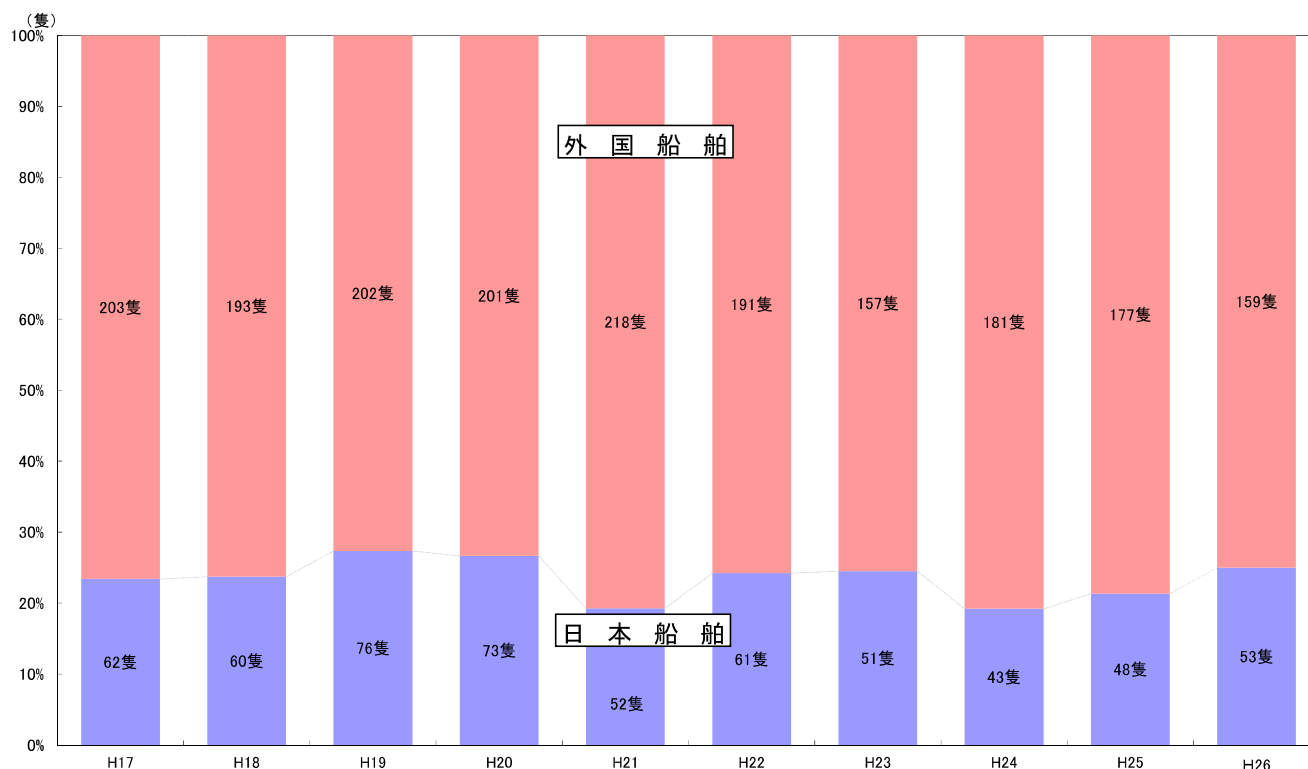
第Ⅰ－34図 外国船舶事故の原因別による事故隻数の推移



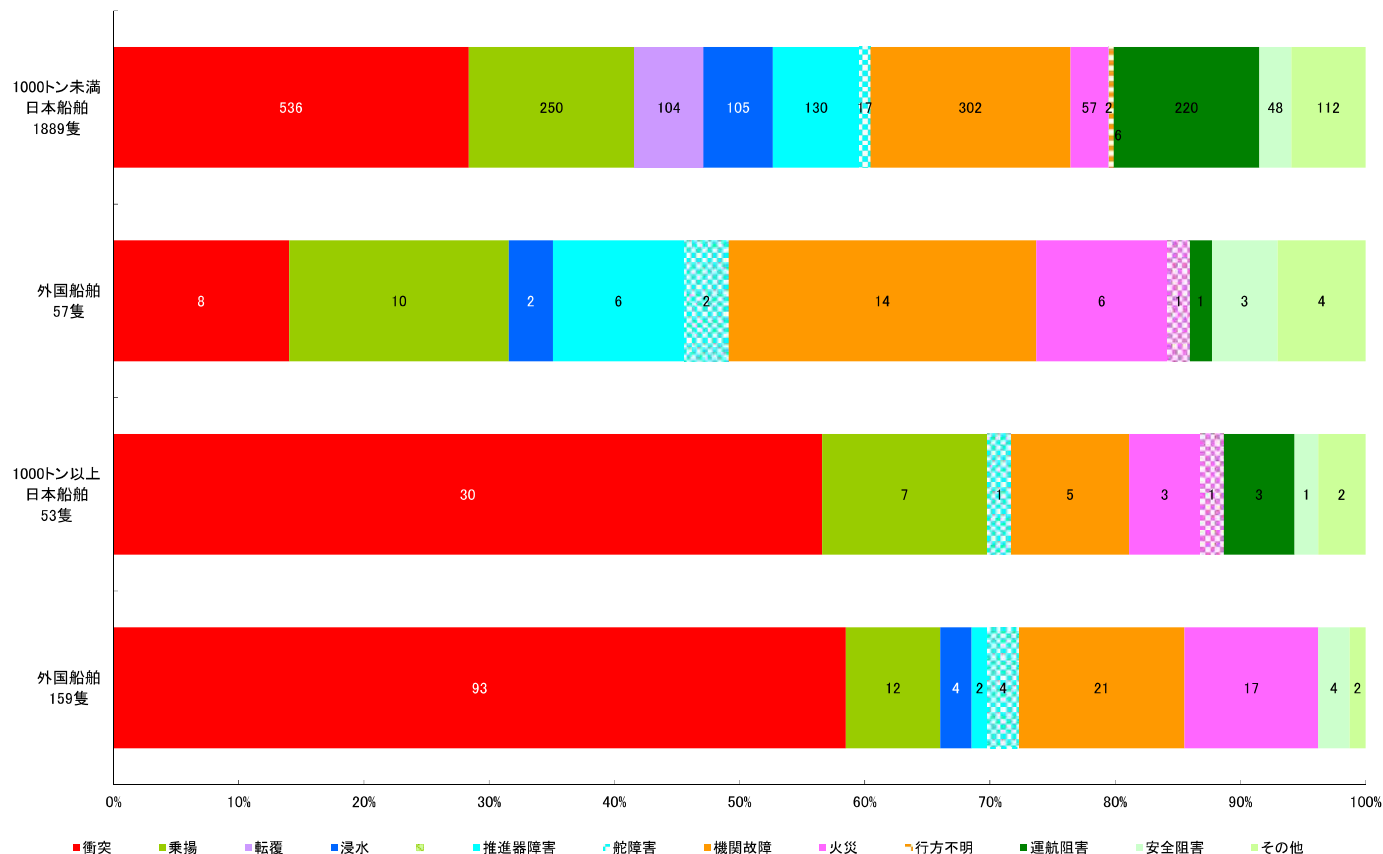
単位:隻

		H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	
人為的要因	運航の過誤	操船不適切	86	84	75	68	89	85	54	61	64	65
		見張り不十分	47	44	50	52	39	34	40	28	32	26
		船位不確認	10	5	9	9	12	6	5	10	5	8
		気象海象不注意	11	15	13	8	9	18	6	13	11	8
		船体機器整備不良	2	2	8	7	5	6	4	8	4	4
		水路調査不十分	3	3	4	6	2	4	3	5	6	4
		居眠り運航	3	3	2	3	1	1	1	1	0	0
		その他の運航の過誤	9	7	9	7	6	11	6	9	16	9
	機関取扱不良	23	25	23	30	40	17	31	32	41	26	
	積載不良	2	3	2	4	1	2	0	1	1	2	
	火気可燃物取扱不良	1	2	4	7	4	4	4	4	1	8	
	材質構造不良	22	24	29	27	28	18	14	10	6	13	
不可抗力	30	31	24	25	21	25	17	23	22	23		
その他	8	5	8	6	11	8	23	33	20	20		
計	257	253	260	259	268	239	208	238	229	216		

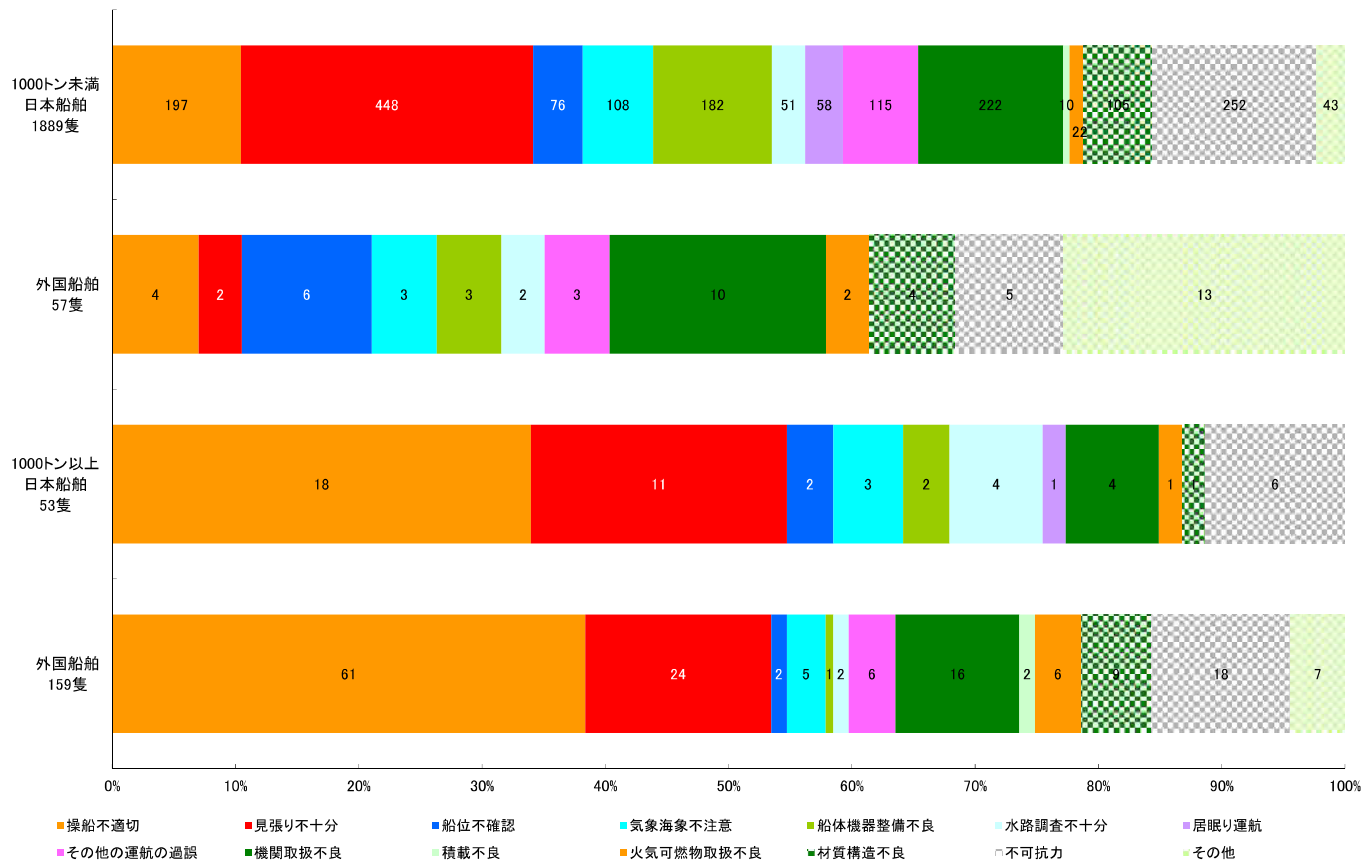
第 I -35図 総トン数1,000トン以上の事故隻数の割合



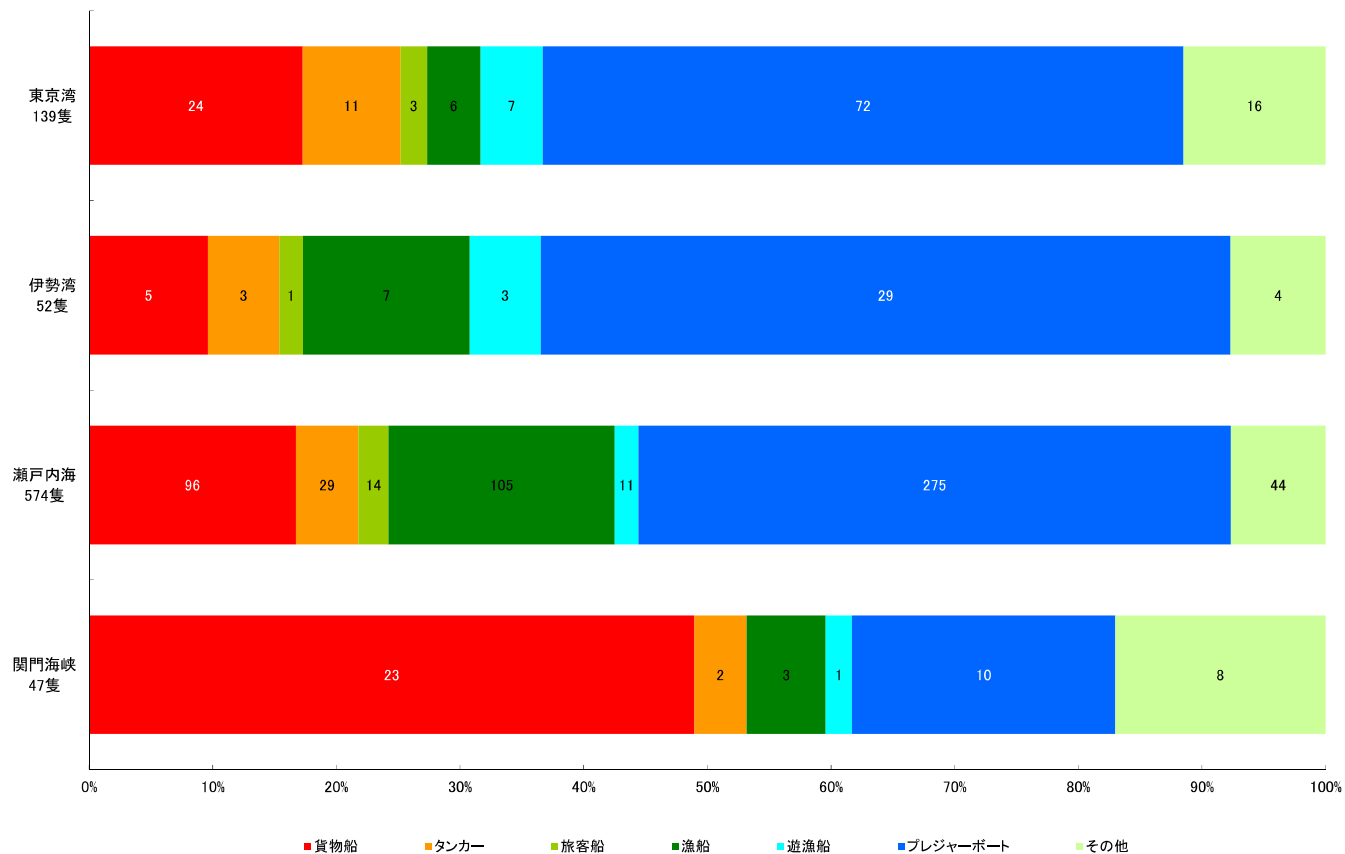
第 I -36図 日本船舶・外国船舶事故の事故種類別発生状況比較(平成26年)



第 I - 37 図 日本船舶・外国船舶事故の原因別発生状況比較(平成26年)



第 I - 38 図 ふくそう海域(東京湾、伊勢湾、瀬戸内海及び関門海峡)における事故発生状況(平成26年)



第Ⅱ－1表 乗船中の事故及び海浜事故発生状況の前年との比較

		（単位：人）					
		平成24年		平成25年		増減	
		事故者	死者・行方不明者	事故者	死者・行方不明者	事故者	死者・行方不明者
乗船中の事故		939	259	960	219	21	△ 40
海浜事故	マリンレジャーに関する海浜事故	842	272	857	280	15	8
	マリンレジャー以外の海浜事故	1,090	768	1,060	741	△ 30	△ 27
	小計	1,932	1,040	1,917	1,021	△ 15	△ 19
計		2,871	1,299	2,877	1,240	6	△ 59

		（単位：人）					
		平成24年		平成25年		増減	
		事故者	死者・行方不明者	事故者	死者・行方不明者	事故者	死者・行方不明者
海中転落		173	112	177	100	4	△ 12
負傷		447	38	464	26	17	△ 12
病気		267	81	275	67	8	△ 14
中毒		13	4	11	3	△ 2	△ 1
自殺		22	18	23	19	1	1
その他		17	6	10	4	△ 7	△ 2
計		939	259	960	219	21	△ 40

		（単位：人）					
		平成24年		平成25年		増減	
		事故者	死者・行方不明者	事故者	死者・行方不明者	事故者	死者・行方不明者
遊泳中		299	99	284	106	△ 15	7
釣り中		278	101	292	111	14	10
磯遊び中		59	33	73	34	14	1
サーフィン中		71	12	44	8	△ 27	△ 4
ボードセーリング中		14	2	39	1	25	△ 1
スキューバダイビング中		58	22	49	17	△ 9	△ 5
ウエイクボード中		17	1	15	0	△ 2	△ 1
被引浮体遊具使用中		20	0	40	1	20	1
その他		26	2	21	2	△ 5	0
計		842	272	857	280	15	8

		（単位：人）					
		平成24年		平成25年		増減	
		事故者	死者・行方不明者	事故者	死者・行方不明者	事故者	死者・行方不明者
岸壁等からの海中転落		380	223	374	231	△ 6	8
自殺		603	485	570	451	△ 33	△ 34
その他		107	60	116	59	9	△ 1
計		1,090	768	1,060	741	△ 30	△ 27

第Ⅱ－2表 乗船中の事故及び海浜事故救助状況の前年との比較

		（単位：人）		
		平成24年	平成25年	増減
事故者計		939	960	21
救助	当庁救助	155	164	9
	以外救助	118	175	57
	計	273	339	66
自力救助		407	402	△ 5
死者・行方不明者		259	219	△ 40
当庁関与		468	416	△ 52

		（単位：人）		
		平成24年	平成25年	増減
事故者計		1,090	1,060	△ 30
救助	当庁救助	29	23	△ 6
	以外救助	231	225	△ 6
	計	260	248	△ 12
自力救助		62	71	9
死者・行方不明者		768	741	△ 27
当庁関与		535	559	24

		（単位：人）		
		平成24年	平成25年	増減
事故者計		842	857	15
救助	当庁救助	71	71	0
	以外救助	386	392	6
	計	457	463	6
自力救助		113	114	1
死者・行方不明者		272	280	8
当庁関与		411	400	△ 11

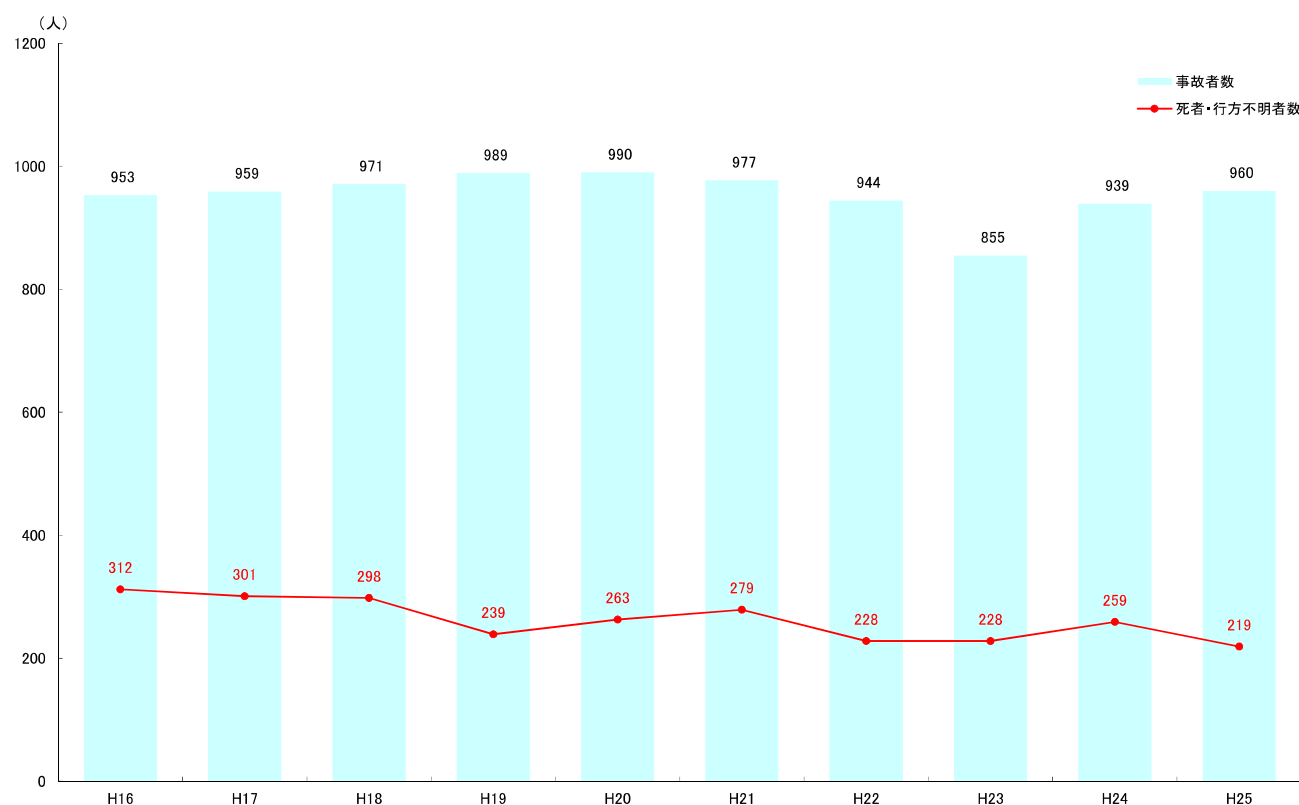
		（単位：人）		
		平成23年	平成24年	平成25年
出動件数(件)		24	24	16
傷病者(人)		24	24	16
医師・看護師等(人)		50	46	26

第Ⅱ－3表 船舶種類別・事故内容別乗船中の事故発生状況(平成25年)

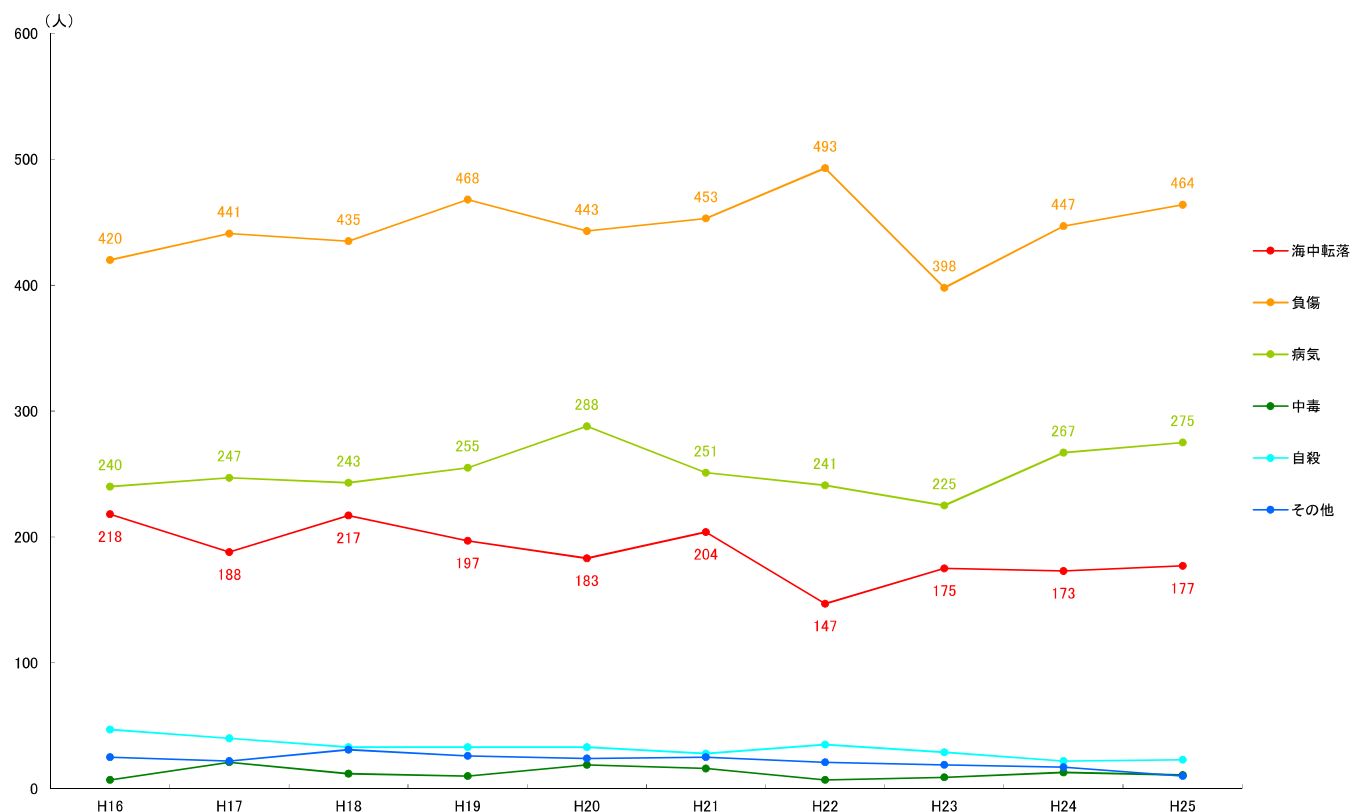
(単位:人)

	海中転落		負傷		病気		中毒		自殺		その他		計	
	事故者	死者・行方不明者	事故者	死者・行方不明者	事故者	死者・行方不明者	事故者	死者・行方不明者	事故者	死者・行方不明者	事故者	死者・行方不明者	事故者	死者・行方不明者
貨物船	13	6	92	6	69	15	0	0	6	5	0	0	180	32
タンカー	3	2	15	0	26	7	1	1	2	2	0	0	47	12
旅客船	6	3	28	1	31	7	1	0	13	11	0	0	79	22
作業船	5	4	29	2	8	3	0	0	0	0	0	0	42	9
漁船	91	61	202	17	92	24	6	0	0	0	2	2	393	104
遊漁船	4	3	9	0	10	3	0	0	0	0	0	0	23	6
プレジャーボート	45	16	52	0	21	3	2	2	1	1	8	2	129	24
うち水上オートバイ	(0)	(0)	(23)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(4)	(2)	(27)	(2)
その他	10	5	37	0	18	5	1	0	1	0	0	0	67	10
計	177	100	464	26	275	67	11	3	23	19	10	4	960	219

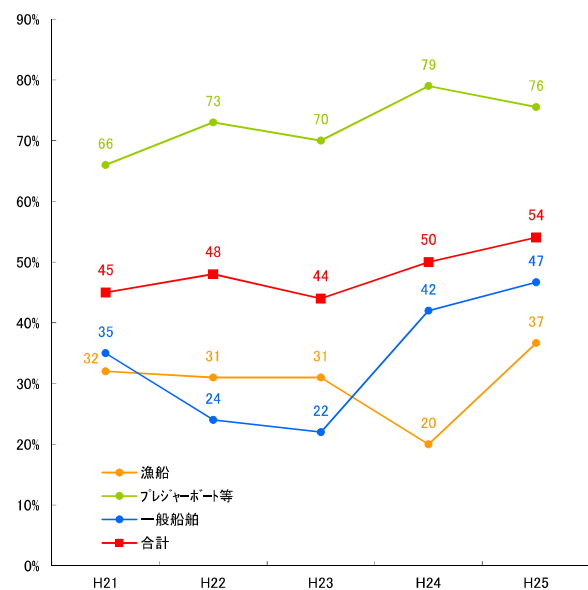
第Ⅱ－1図 乗船中の事故者数及び死者・行方不明者数の推移



第Ⅱ－2図 乗船中の事故種類別発生状況の推移



第Ⅱ－3図 海中転落者のライフジャケット着用率及び死亡率
ライフジャケット着用率

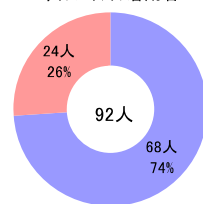


※ 船舶事故による海中転落者を含む。

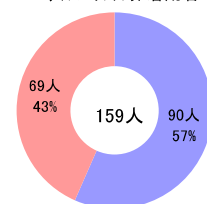
死亡率(平成25年)

漁船

ライフジャケット着用者

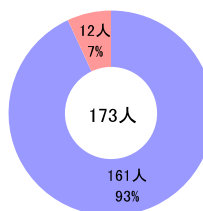


ライフジャケット非着用者

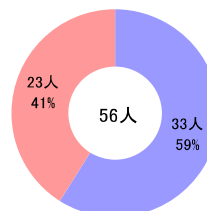


プレジャーボート等

ライフジャケット着用者

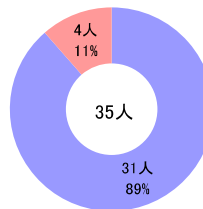


ライフジャケット非着用者

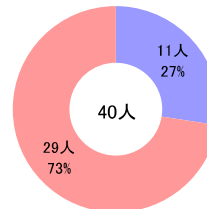


一般船舶

ライフジャケット着用者

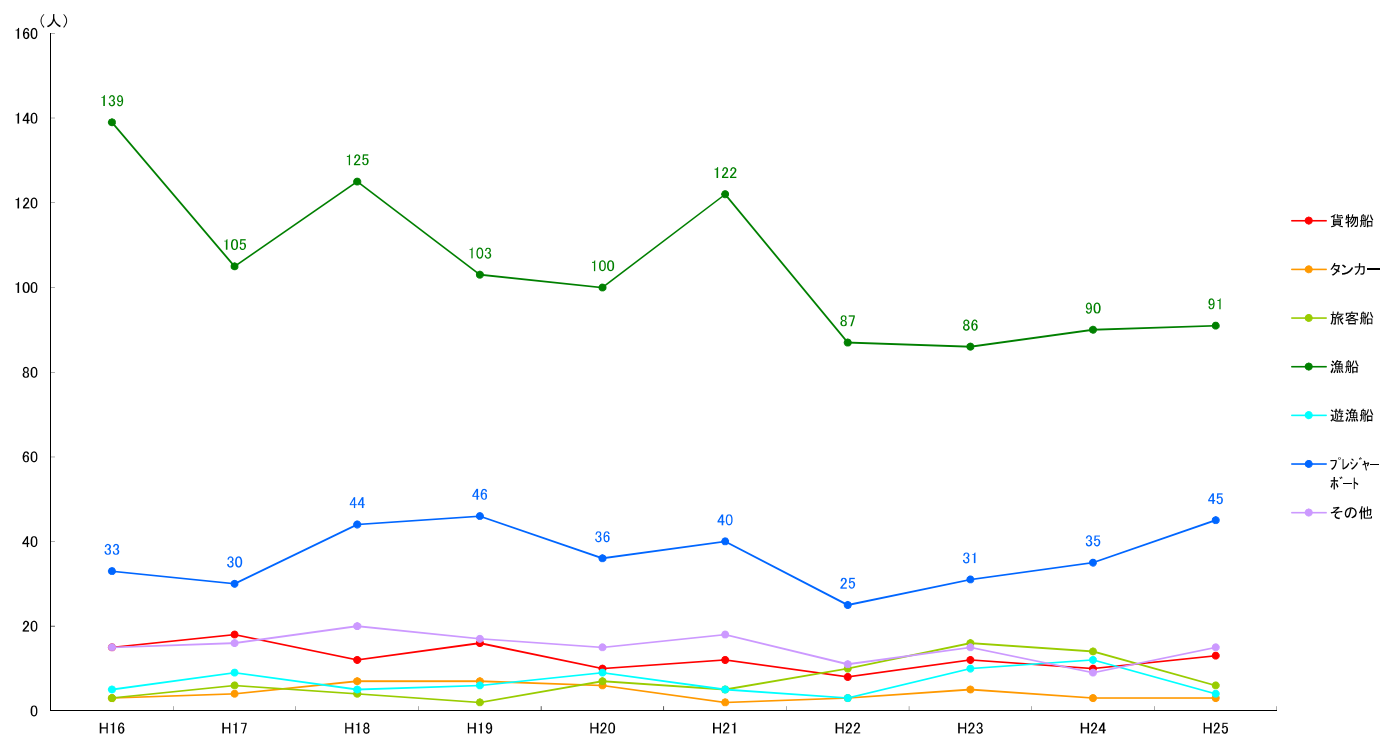


ライフジャケット非着用者

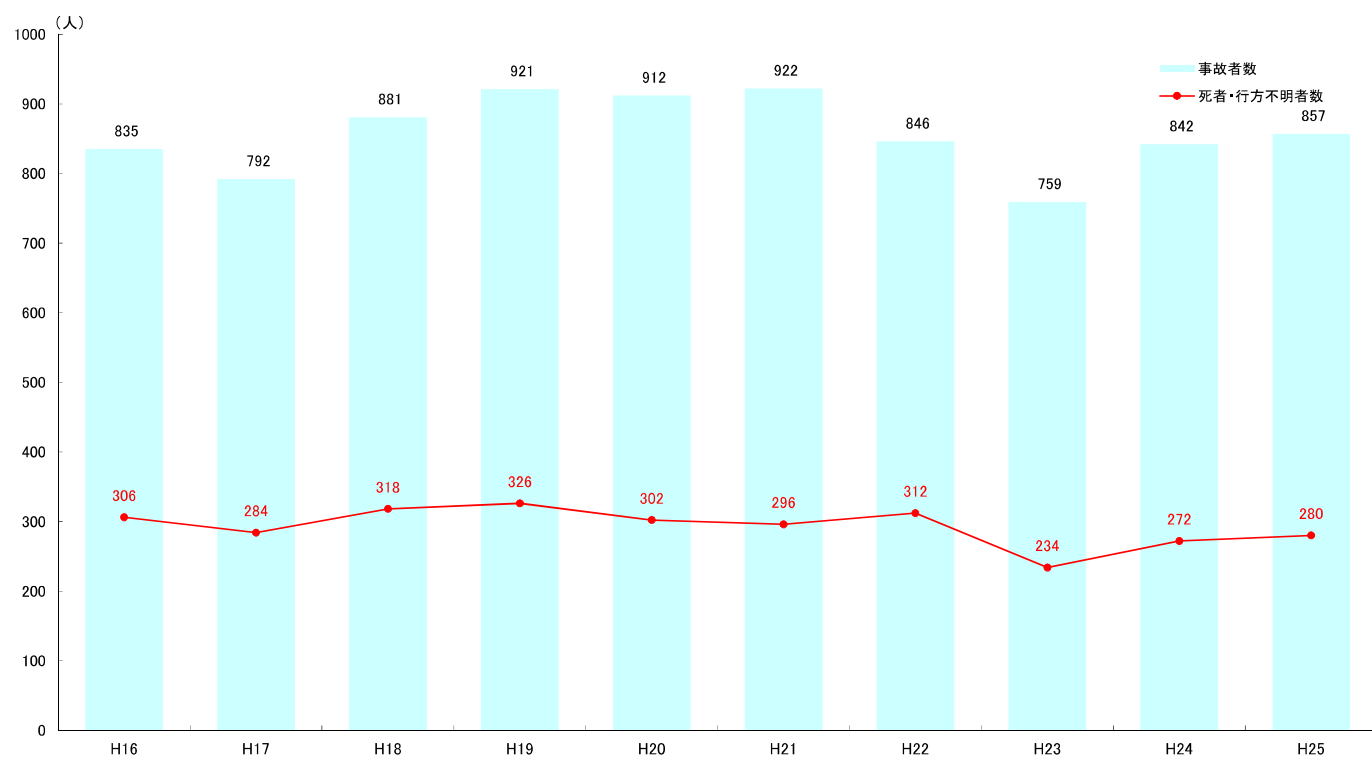


生存者
死者・行方不明者

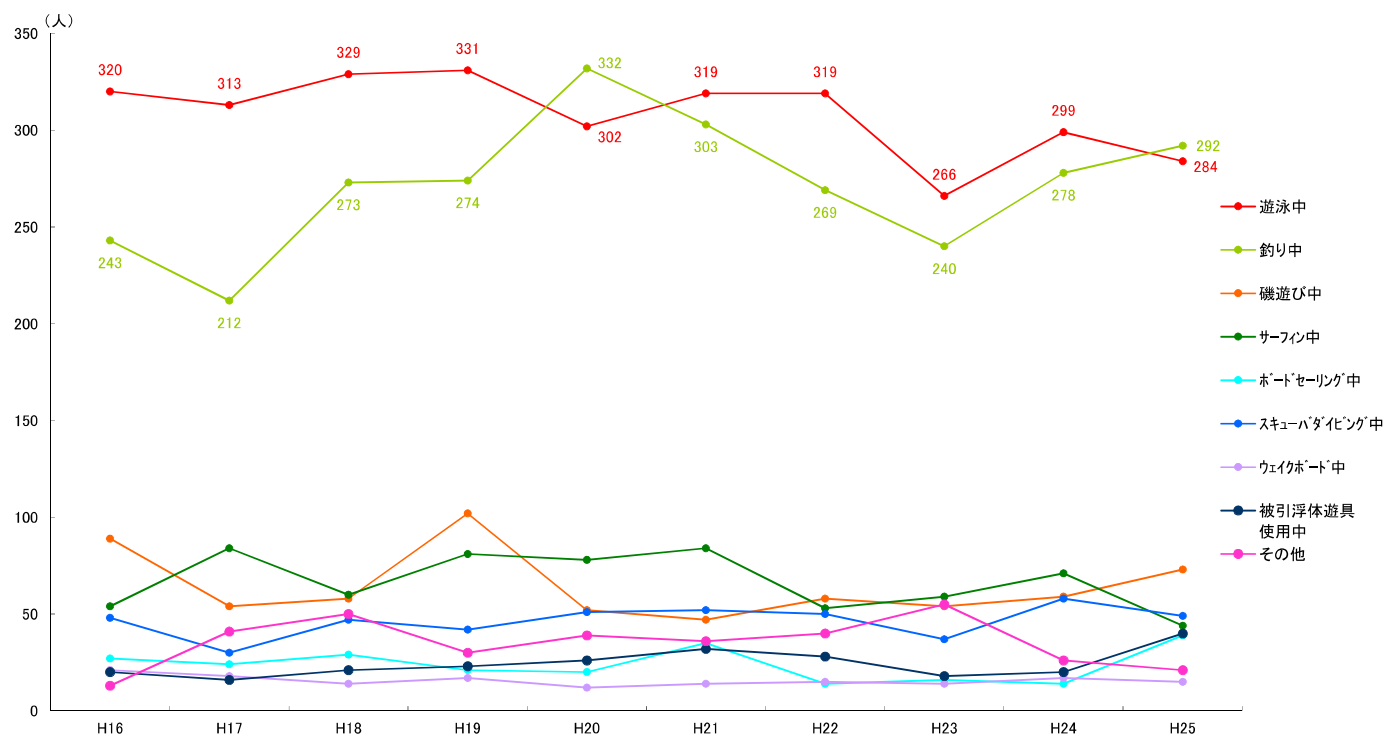
第Ⅱ－４図 海中転落者発生状況の推移



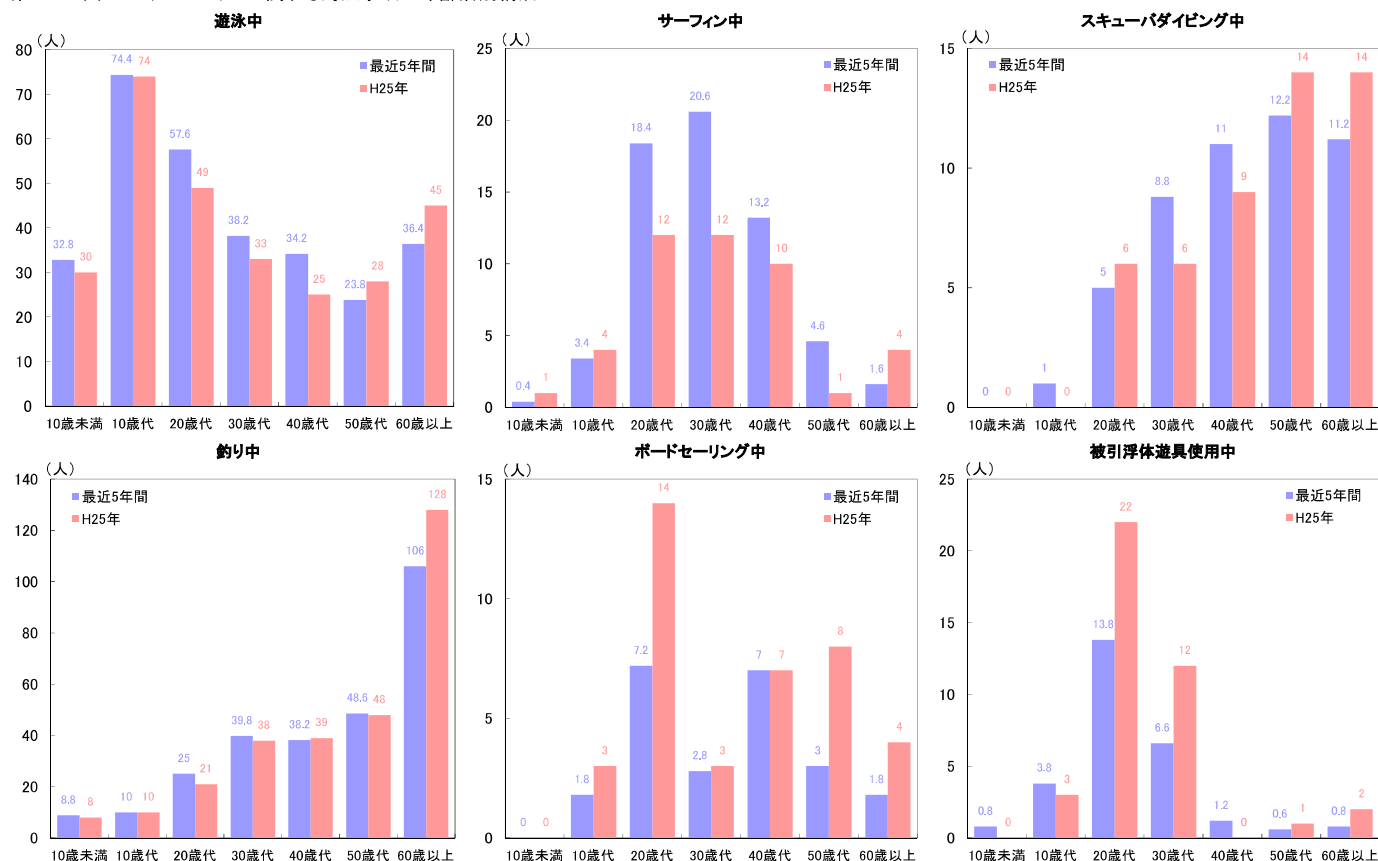
第Ⅱ－５図 マリンレジャーに関する海浜事故による事故者数及び死者・行方不明者数の推移



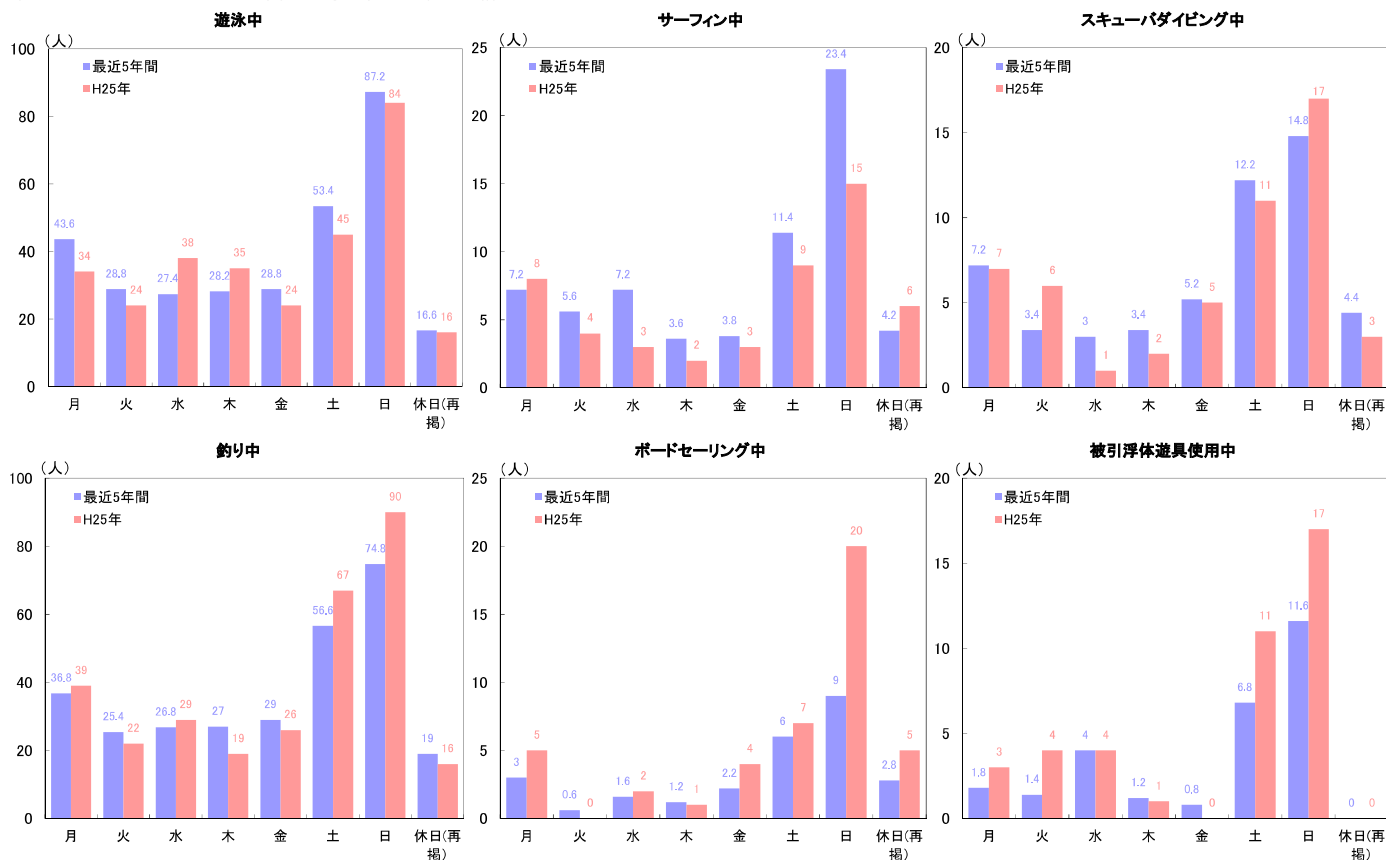
第Ⅱ-6図 マリンレジャーに関する海浜事故種類別発生状況の推移



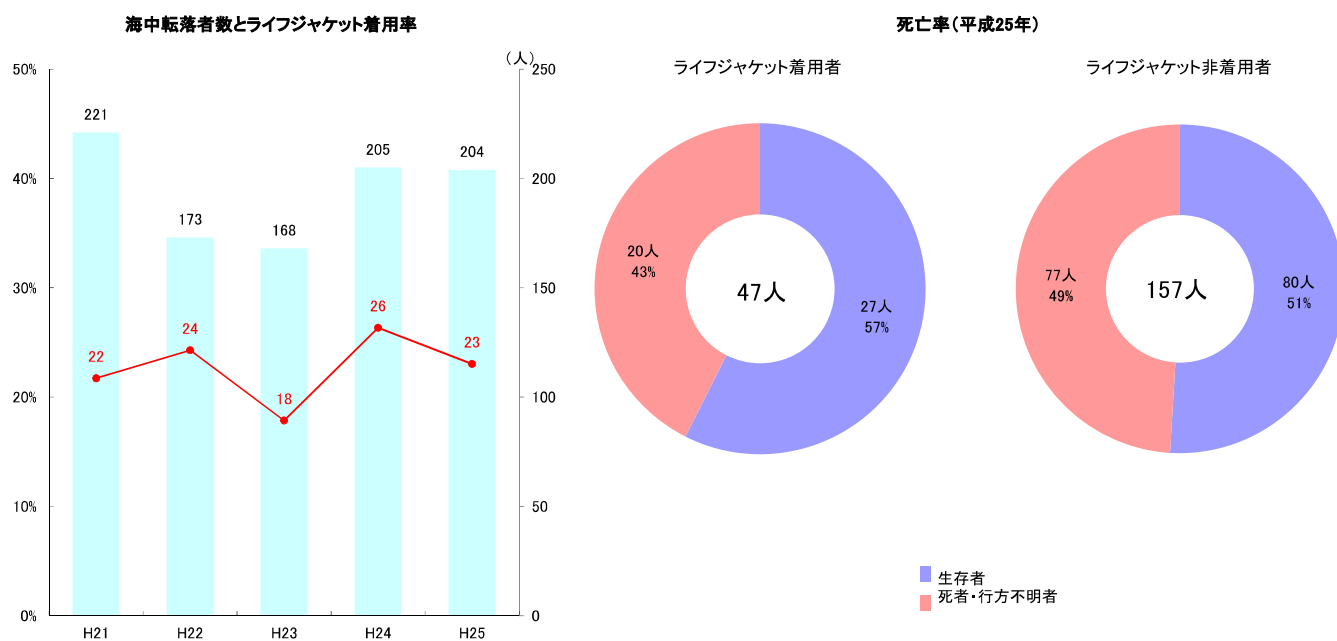
第Ⅱ-7図 マリンレジャーに関する海浜事故の年齢層別構成



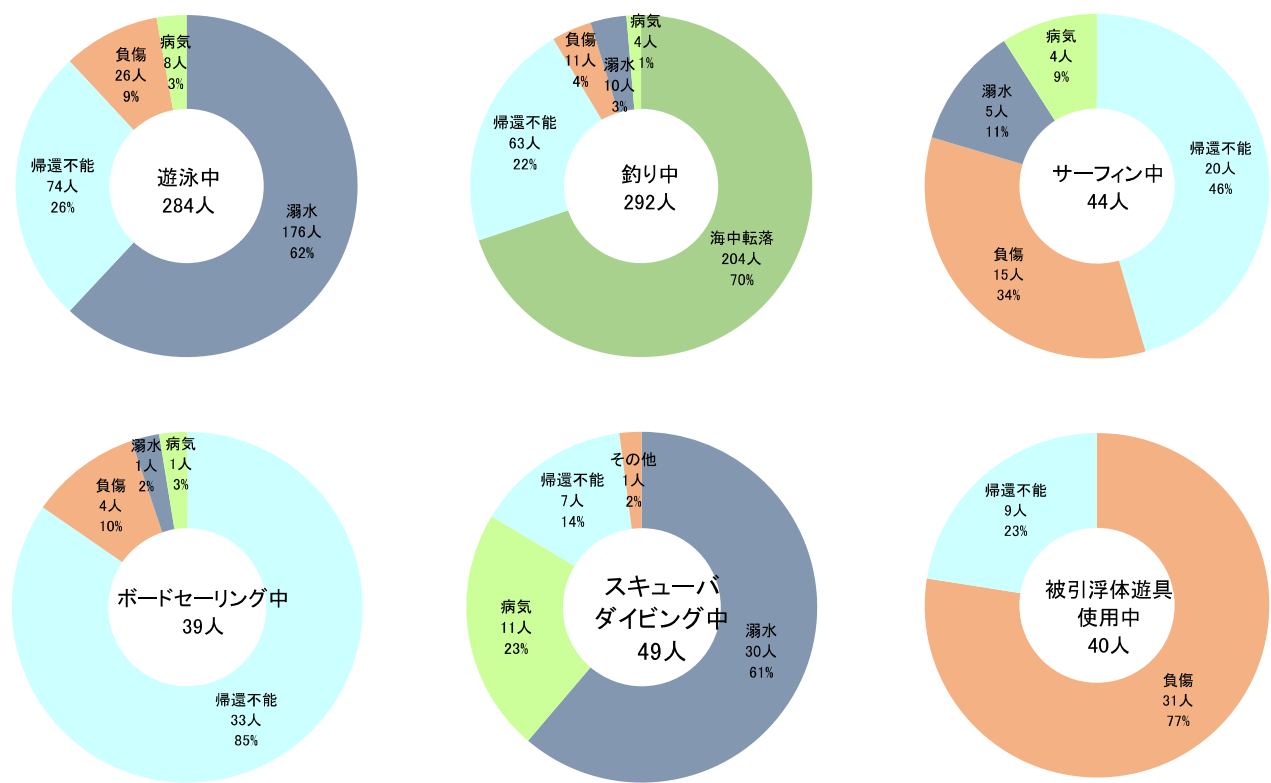
第Ⅱ－8図 マリンレジャーに関する海浜事故の曜日別構成



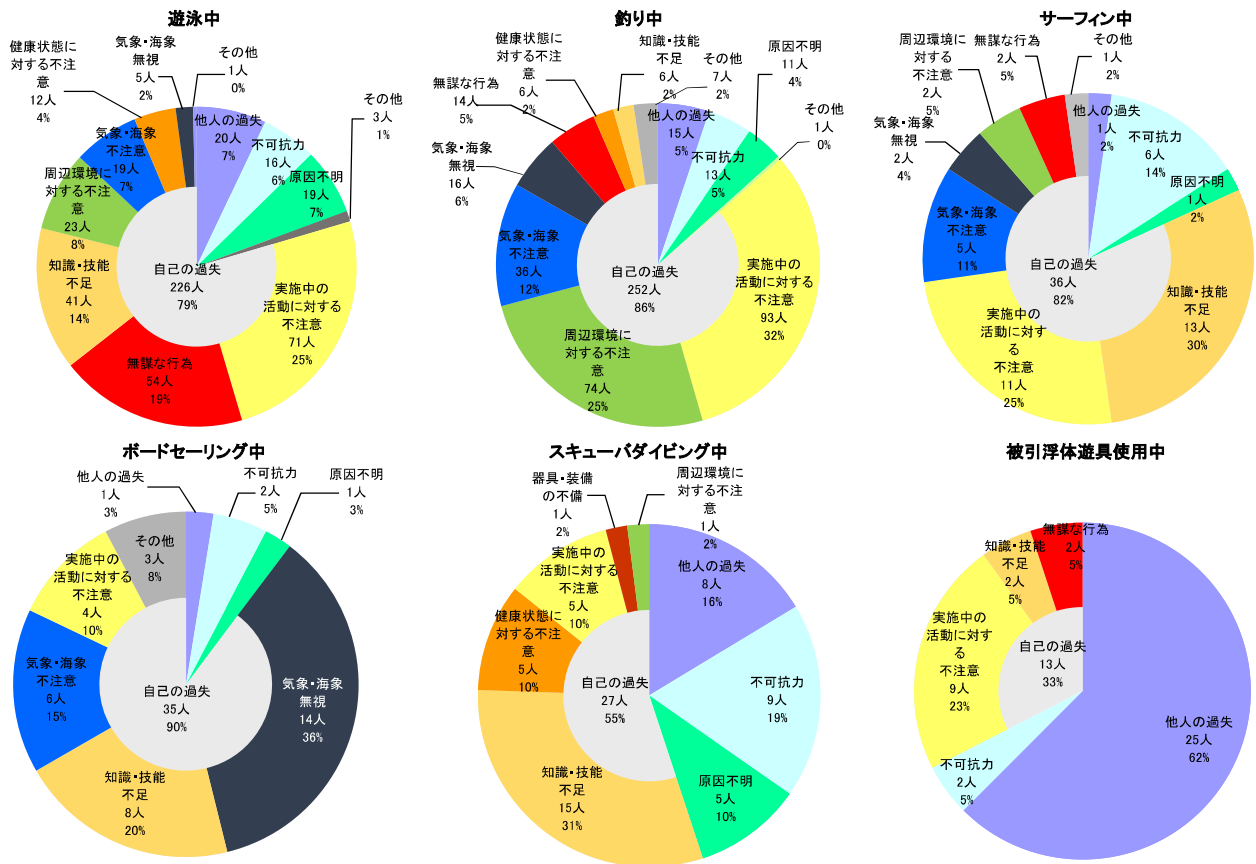
第Ⅱ－9図 釣り中の海中転落者のライフジャケット着用率及び死亡率



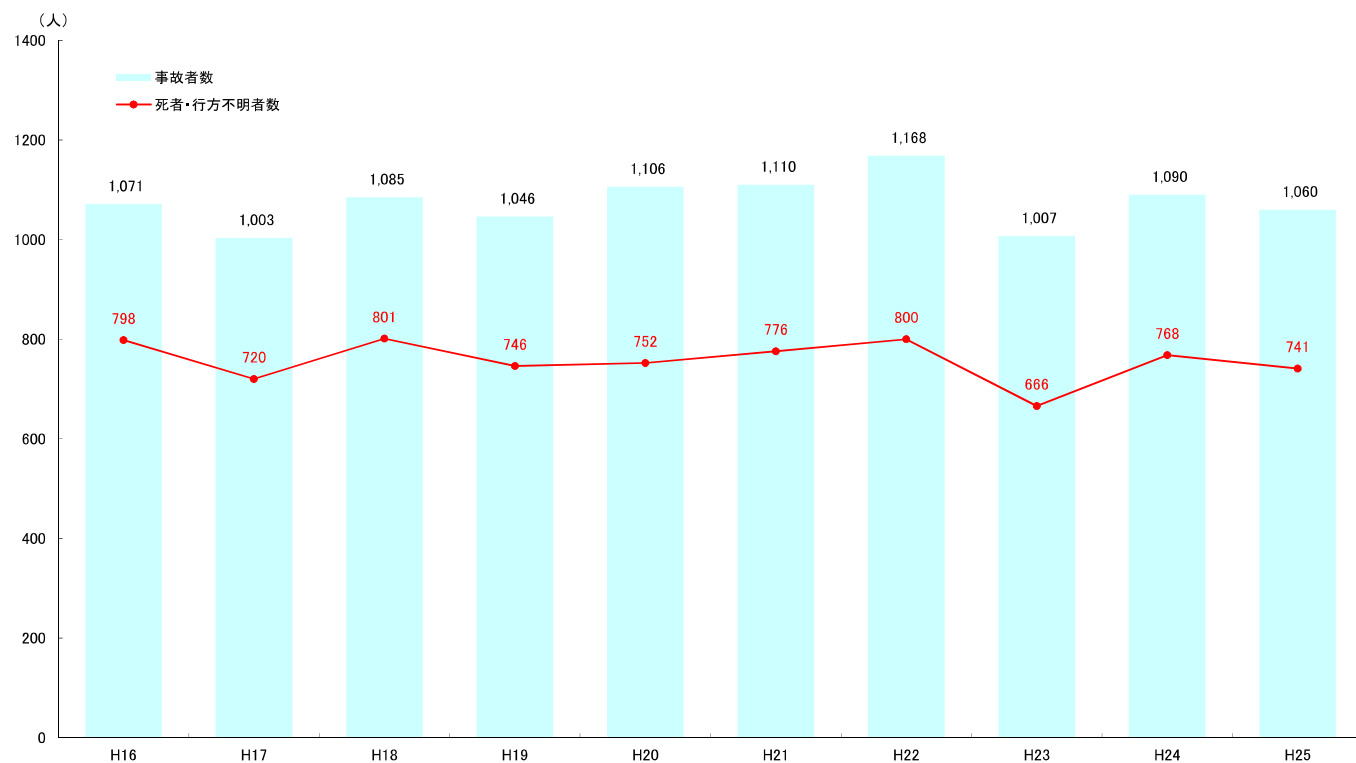
第Ⅱ－10図 マリンレジャーに関する海浜事故の内容別事故内容(平成25年)



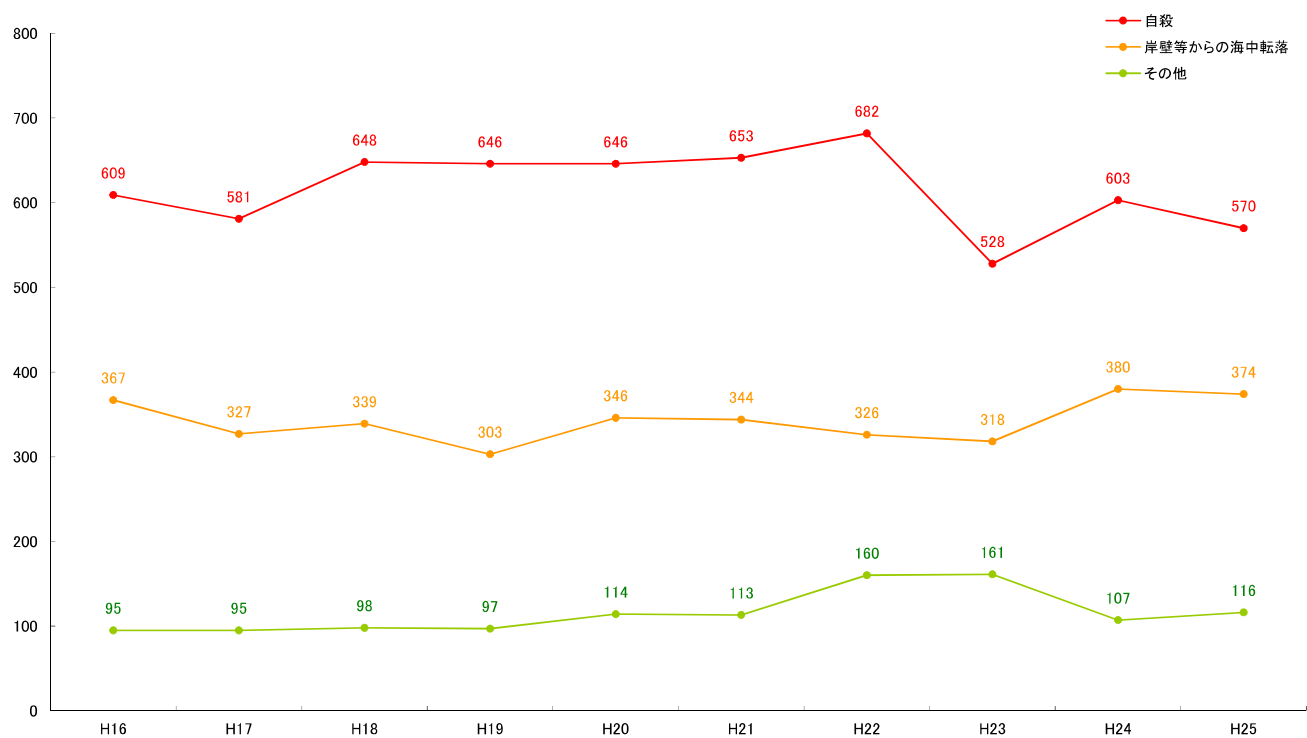
第Ⅱ－11図 マリンレジャーに関する海浜事故の内容別事故原因(平成25年)



第Ⅱ－12図 マリンレジャー以外の海浜事故による事故者数及び死者・行方不明者数の推移

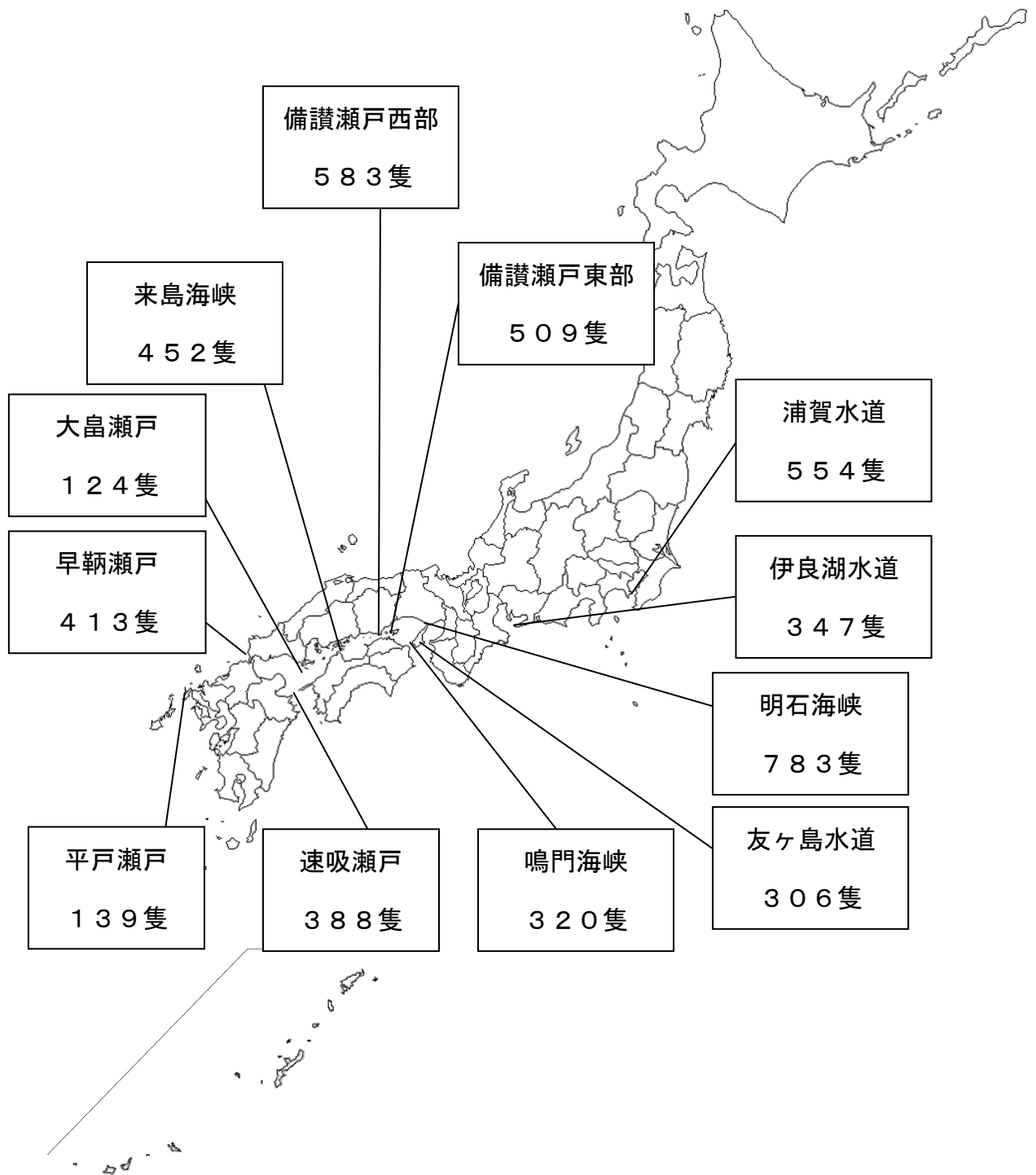


第Ⅱ－13図 マリンレジャー以外の海浜事故種類別発生状況の推移



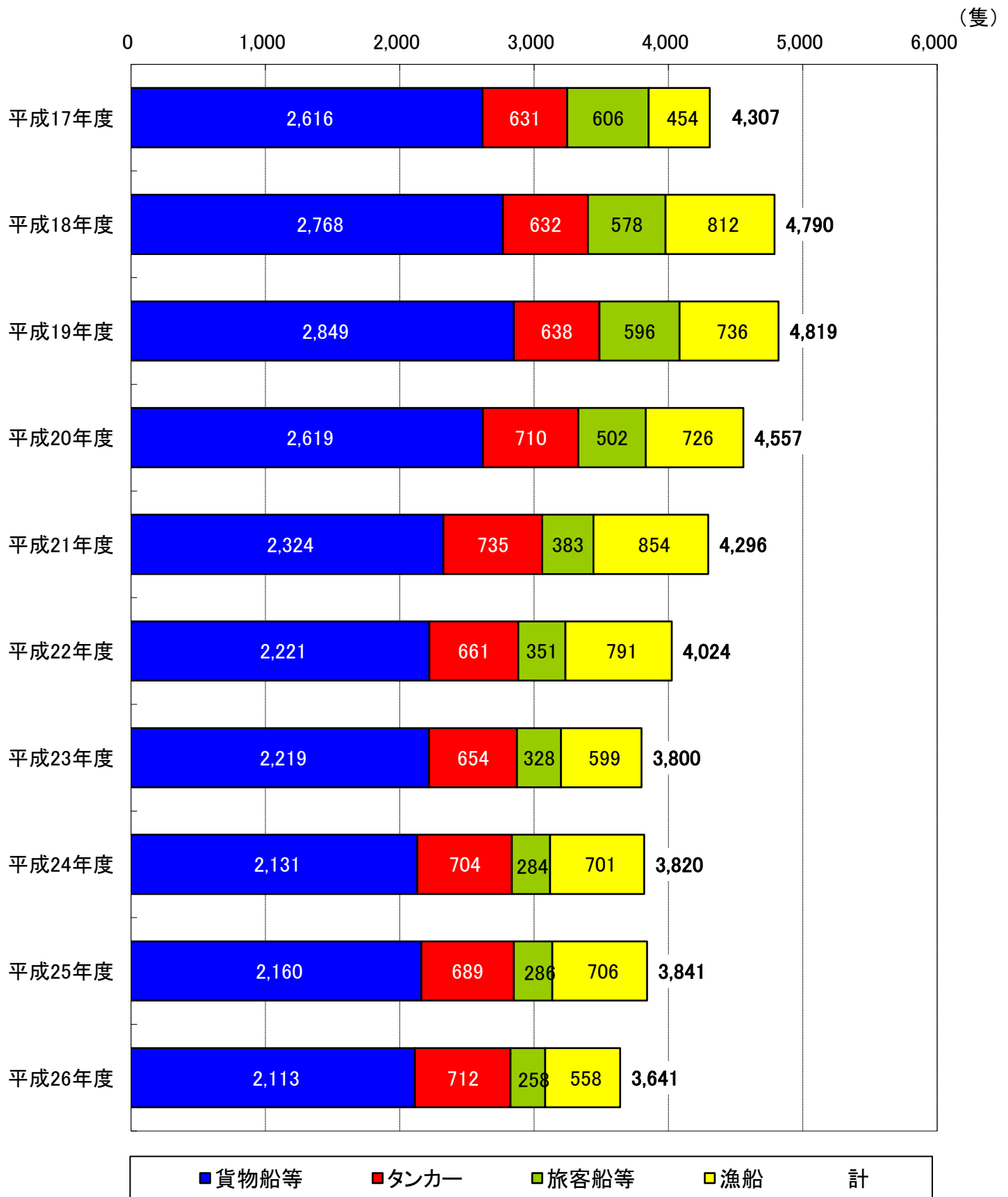
平成 26 年度
通航船舶実態調査結果

平成26年度 通航船舶実態調査箇所と通航船舶隻数



* 上段は調査海域名、下段の数字は通航船舶隻数（一日平均）

ふくそう海域における各年度別の船舶通航量の推移(1日平均)

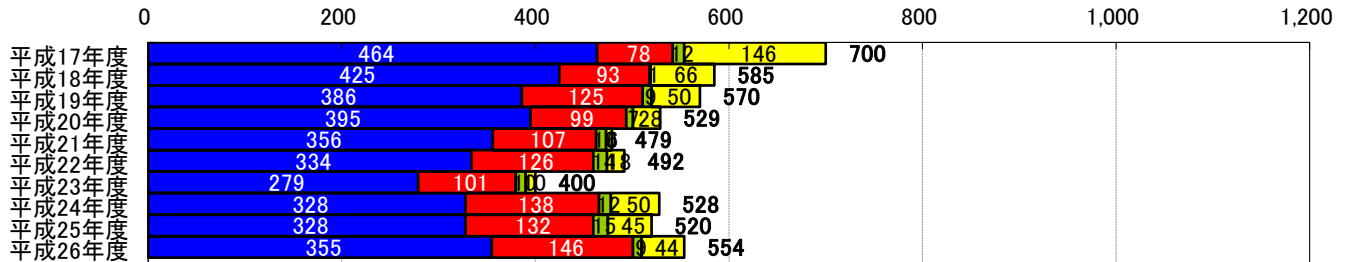


※ 「貨物船等」とは、貨物船、えい航船、押航船及びその他(巡視船、自衛艦、独航えい・押航船等)をいい、「旅客船等」とは旅客船、カーフェリー、水中翼船及びエアクション船をいう。

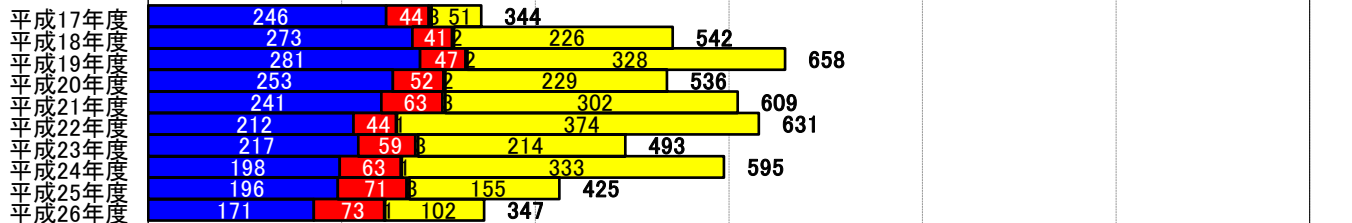
ふくそう海域における各年度別の船舶通航量の推移(1日平均)

(隻)

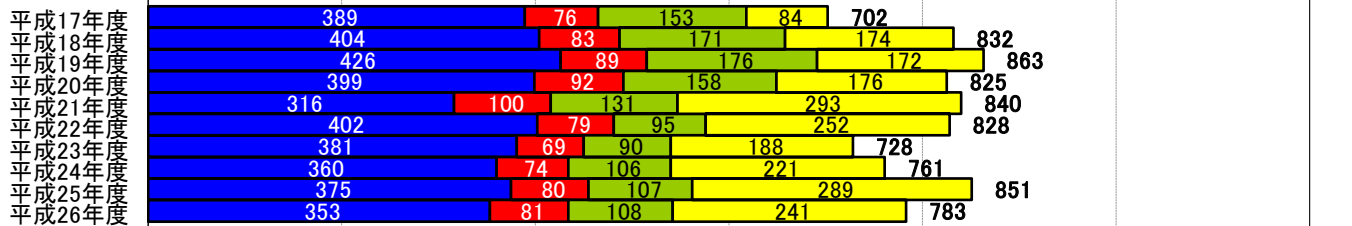
浦賀水道



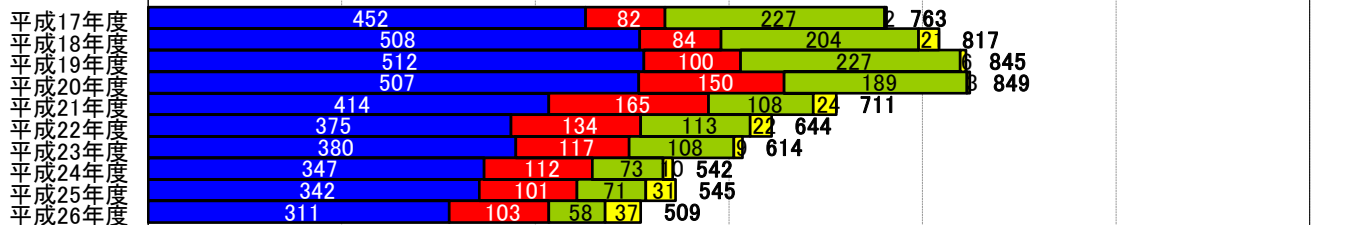
伊良湖水道



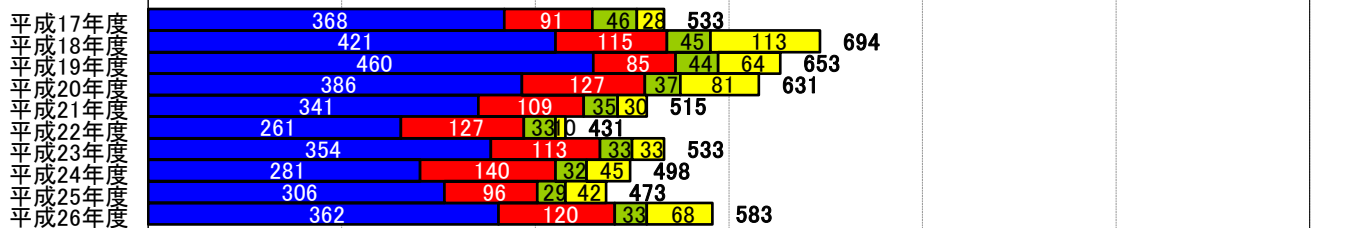
明石海峡



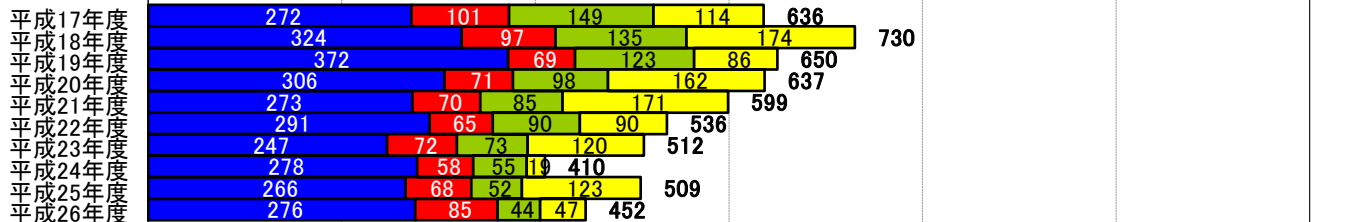
備讃瀬戸東部



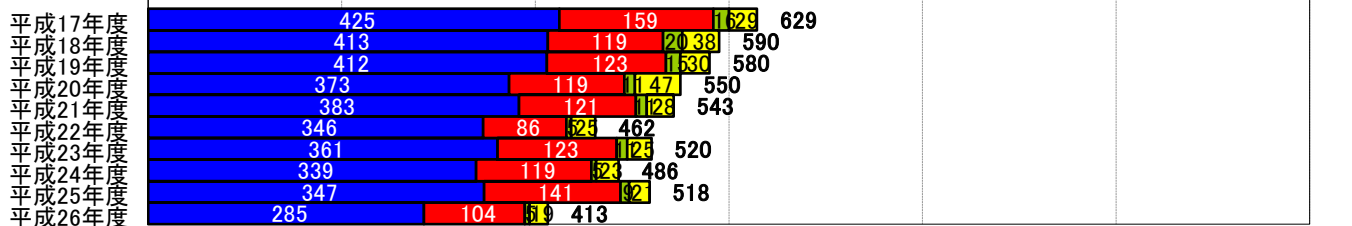
備讃瀬戸西部



来島海峡



関門海峡



■貨物船等 ■タンカー ■旅客船等 ■漁船 計

※ 「貨物船等」とは、貨物船、えい航船、押航船及びその他(巡視船、自衛艦、独航えい・押航船等)をいい、「旅客船等」とは旅客船、カーフェリー、水中翼船及びエアクッション船をいう。