



平成 21 年
海難の現況と対策について
～大切な命を守るために～



平成 22 年 3 月

海上保安庁
JAPAN COAST GUARD

《目 次》

はじめに（平成 21 年のトピック）	・・・ P1～P4
1 重大な海難	・・・ P1～P2
2 海上交通安全法及び港則法の一部改正	・・・ P3
3 ENSS 実証実験（海のカーナビへ一歩前進）	・・・ P3
4 全国へ広がる LGL の活動 ～ライフジャケット着用推進～	・・・ P4
第 1 章 海上保安庁の政策目標達成状況	・・・ P5～P8
1 船舶事故及び船舶からの海中転落による死者・行方不明者の減少	・・・ P5～P6
2 マリンレジャー活動に伴う死者・行方不明者の減少	・・・ P6～P7
3 混雑した海域における航路を閉塞するような大規模な船舶事故の防止	・・・ P8
第 2 章 海難の現状	・・・ P9～P21
1 最近の海上交通の動向・環境の変化	・・・ P9～P10
2 海難の発生状況と分析	・・・ P10～P20
（1）死者・行方不明者	・・・ P10～P12
（2）船舶事故	・・・ P13～P18
（3）混雑した海域の船舶事故	・・・ P19
（4）灯浮標等への船舶接触事故	・・・ P20
3 海事関係法令違反の取締り状況	・・・ P21
第 3 章 海難防止対策	・・・ P22～P41
1 漁船の船舶事故防止対策	・・・ P22～P25
（1）関係省庁海難防止連絡会議	・・・ P22
（2）航行安全リーダー制度	・・・ P22～P23
（3）MICS の拡充	・・・ P23～P24
（4）長崎県まき網漁船海難防止検討会	・・・ P25
2 マリンレジャー事故防止対策	・・・ P25～P32
（1）プレジャーボートの船舶事故	・・・ P25～P30
河口付近における小型船舶転覆事故	・・・ P25～P26
集団カヌー事故	・・・ P27～P28
ミニボート等に係る事故	・・・ P28～P29
中京・京阪神地域からの来訪者による事故	・・・ P30
（2）遊泳中の事故	・・・ P31
（3）釣り中の事故	・・・ P31～P32

3 混雑した海域等における船舶事故防止対策	・・・ P32 ~ P36
(1) 航路等の安全確保のための法律整備	・・・ P32 ~ P33
(2) 海上交通センターの機能強化	・・・ P33
(3) 航路標識の高度化	・・・ P34
(4) 関門港における AIS の港湾コード等入力の実行	・・・ P34
(5) 明石海峡航路多重衝突・沈没事故防止	・・・ P35
(6) 瀬戸内海における居眠り事故防止	・・・ P36
4 特徴ある船舶事故防止対策	・・・ P37 ~ P41
(1) 効果的な船舶事故防止思想の普及（海上安全だより）	・・・ P37
(2) 霧中における事故防止（AIS を活用した霧通報の実行）	・・・ P38
(3) 三番瀬付近乗揚事故防止	・・・ P39
(4) 海難防止キャラバン	・・・ P40
(5) 入港遅延事故の防止	・・・ P41

第 4 章 海難発生時の対策	・・・ P42 ~ P46
1 ライフジャケット着用率の向上	・・・ P42 ~ P44
(1) 漁業者を対象としたライフジャケット着用率の向上	・・・ P42 ~ P43
(2) 釣り人を対象としたライフジャケット着用率の向上	・・・ P43 ~ P44
2 海難情報の早期通報	・・・ P44 ~ P45
3 救助・救急活動の充実・強化	・・・ P45 ~ P46

資料編

- ・「平成 21 年における海難の発生と救助の状況」
- ・「平成 21 年度通航船舶実態調査結果」
- ・「平成 21 年における MICS 利用状況」

はじめに（平成 21 年のトピック）

1 重大な海難

我が国の周辺海域では、海運、漁業、マリンレジャーなど幅広い分野にわたり、多種多様の活動が行われています。一度、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発生すれば、かけがえのない人命、財産が損失するばかりではなく、船舶事故においては、船舶燃料油等の流出などにより環境を汚染するなど、その被害は甚大なものとなります。

このため、海上保安庁においては、船舶交通の安全確保に関する様々な対策に取り組むとともに、不幸にも海難が発生した場合に備え、迅速かつ的確な捜索救助活動を行い、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。

しかしながら、残念なことに、平成 21 年においては、2,549 隻の船舶が海難に遭遇し、1,494 人の方が命を落としています。中でも、社会的反響の大きかった、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。

海難とは、衝突や転覆などの船舶事故、海中転落などの乗船中の事故、マリンレジャーに関する海浜事故など、いわゆる「海に係わる事故」全般をいいます。

（1）外国貨物船 O 号 × 外国貨物船 C 号衝突事故

平成 21 年 3 月 10 日、東京都大島東方沖において、貨物船
オーキッドピア
「ORCHID PIA（4,255 トン、乗組員 16 人）」及び貨物船
シグナスエース
「CYGNUS ACE（10,833 トン、乗組員 19 人）」による衝突事故が発生し、貨物船 O 号は衝突後、間もなく沈没し、乗組員 16 人（韓国人 7 人、インドネシア人 9 人）が行方不明となりました。



（2）まき網漁船転覆・沈没事故

平成 21 年 4 月 14 日、長崎県平戸沖において、まき網漁船「第十一大栄丸（135 トン、乗組員 22 人）」が転覆後沈没しました。捜索を実施しましたが、乗組員 11 人が死亡、1 人が行方不明となりました。

（3）プレジャーボート（2 隻）転覆事故

平成 21 年 6 月 13 日、新潟県荒川河口において、プレジャーボート「ハヤブサ（2 トン、乗組員 3 人）」が転覆し、乗組員 3 人が死亡しました。また、同日、新潟県阿賀野川河口において、プレジャーボート「三王丸（1 トン、乗組員 3 人）」が転覆し、乗組員 3 人が死亡しました。





転覆した第一幸福丸

(4) 漁船転覆事故

平成 21 年 10 月 24 日、東京都八丈島沖において、延縄漁船「第一幸福丸(19 トン、乗組員 8 人)」が転覆しました。捜索を実施し、4 日後に乗組員 3 人が救助されましたが、乗組員 1 人が死亡、4 人が行方不明となりました。

(5) 護衛艦×外国貨物船衝突事故

平成 21 年 10 月 27 日、関門港港則法航路内において、護衛艦「くらま(5,200 トン、乗組員 297 人)」及び貨物船「^{カリナ} CARINA ^{スター} STAR(7,401 トン、乗組員 16 人)」が衝突し、両船で火災が発生しました。護衛艦消火作業中、乗組員 6 人が負傷しました。



船首が大破したくらま



船体傾斜したありあけ

(6) フェリー船体傾斜・乗揚事故

平成 21 年 11 月 13 日、熊野灘沖において、旅客船「ありあけ(7,910 トン、乗組員 21 人、旅客 7 人)」が大きな波を受け、船体が傾斜しました。その後、乗組員及び旅客は、全員救助され、船体は岩礁に乗揚げました。

(7) プレジャーボート転覆事故

平成 21 年 12 月 11 日、北海道苫小牧港において、プレジャーボート「ノーファイト(1 トン、乗組員 7 人)」が転覆しました。捜索を実施しましたが、乗組員 6 人が死亡しました。



転覆しテトラポットに乗揚げたノーファイト



沖で救助を待つサーファー

(8) ウィンドサーファー漂流事故

平成 21 年 10 月 17 日、富山県射水市の海岸において、ウィンドサーフィンの練習中であつた大学生 9 人が強風(海上風警報発令中)により沖合へ流され漂流しました。捜索を実施し、9 人全員を無事救助しました。

(9) 海水浴場における遊泳者の溺水事故

平成 21 年 8 月 18 日、茨城県鹿島灘に所在する複数の海水浴場において、遊泳者が相次いで溺れました。捜索を実施しましたが、「日川浜海水浴場」においては、沖に流された中学生 4 人のうち 1 人が死亡、「^{ありつ}下津海水浴場」においては、1 人が死亡、「^{ひらい}平井海水浴場」においては、中学生 6 人が溺れ、そのうち 1 人が死亡しました。



ヘリからの捜索状況

2 海上交通安全法及び港則法の一部改正

港則法及び海上交通安全法の一部を改正する法律が平成 21 年 6 月 26 日に成立し、7 月 3 日に公布されました。海上交通安全法については、昭和 47 年に制定されて以来、初めての実質的な改正になります。

今回の改正は、今後 5 年間の海上交通安全行政の課題と方向性を示した「新交通ビジョン～海上交通の安全確保に向けての新たな展開～」(平成 20 年 6 月交通政策審議会答申)の施策の一部を実現したもので、海域特性に

応じた新たな航法の設定や危険防止のための航行援助の充実など、混雑した海域や港内における船舶交通の安全対策の強化を図る内容となっています。

この法律は、一部規定を除き平成 22 年 7 月 1 日から施行されることとなっており、今後は、これらの適切な運用を行っていき、事故の減少を目指します。



伊良湖水道航路と伊勢湾海上交通センター

3 ENSS の実証実験（海のカーナビへ一歩前進）

海上保安庁では、我が国沿岸海域に船舶自動識別装置（AIS：Automatic Identification System）を活用した航行支援システムを運用しており、今後、AISにより仮想（バーチャル）航路標識を表示させたり、気象・海象、推薦航路、航行制限水域、管制状況といった航行の安全に関する様々な情報を操船者に分かりやすくビジュアルな形でリアルタイムに提供する新たなシステム（ENSS：Electronic Navigation Support System）の構築を図ることとしています。

（財）日本航路標識協会では日本財団の助成を受け、ENSSの構築に向けた調査研究を行っており、海上保安庁は航路標識測定船「つしま（1,720トン）」により、この実験に協力しました。実験ではAISによる周囲の船舶の状況のほか、風向・風速や沈没船、魚網の設置状況など安全な航行に必要な情報がまさに「海のカーナビ」のように分かりやすく表示されました。

船舶自動識別装置（AIS）とは、船舶間、船舶-陸上間で船名、位置情報などを自動又は手動で送受信する装置です。海上保安庁では、海の安全に関する情報を AIS メッセージで提供しています。

【備讃瀬戸大橋付近航行中の表示画面】



【航路標識測定船「つしま」】



4 全国へ広がる LGL の活動 ～ライフジャケット着用推進～

この活動は、第二管区海上保安本部石巻海上保安署（宮城県）の発案で始まった、主に漁業者を対象としたライフジャケットの着用率向上を目指す取り組みで、平成18年9月、宮城県漁業協同組合雄勝町東部支所の女性部役員3名が同海上保安署からの委嘱を受け、全国初の女性による「ライフジャケット着用推進員《LIFE GUARD LADIES（頭文字をとってLGLと称している。）》」が誕生しました。

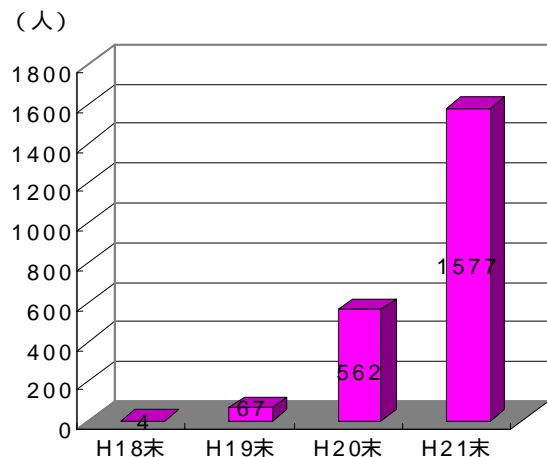
LGLは、漁業者である父、夫、息子等身近な人達への助言や、漁港等を巡回して地域の漁業者や釣り人への声かけ運動を行うほか、地元テレビ、ラジオといったメディア等も活用し、ライフジャケット常時着用を呼びかけ、地域一丸となって安全意識を高めるための活動を行っています。

海上保安庁としても、この取り組みを全国に広げるため、全国漁協女性部連絡協議会等関係団体に協力を依頼するなど強力に働きかけを行ってきたところ、平成18年9月の発足当時にはわずか3人であったLGLも平成20年には全国の11都道府県で562人、その翌年の平成21年12月には24都道府県で122漁協等1,577人と、全国に急速な広がりを見せ、なかでも香川県では、県内23全ての漁業協同組合で258人となっています。また、LGL発祥の地である宮城県では、平成21年に男性LGL《通称：LIFE GUARD LEADER》も新たに発足しており、今後は、女性のみならず男性LGLによる活動も広く地域に浸透していくものと期待されます。

このように、LGLの皆さんは、日々ライフジャケット着用推進に取り組んでおり、漁船乗組員のライフジャケットの着用率が上昇していることから、海上保安庁としては、こうした漁業者やその関係者自らの取り組みが死者・行方不明者の減少に結びついていくものと期待し、今後も積極的な協力・支援を行っていきます。



【全国のLGL（平成21年12月末現在 24都道府県122漁協等1,577人）】



第1章 海上保安庁の政策目標達成状況

海上においては毎年約 1,400～1,600 人の死者・行方不明者が発生していますが、その内訳は、衝突・転覆等の船舶事故によるもの、船舶内での事故や船舶からの海中転落等乗船中の事故によるもの、遊泳・釣り等マリレジャー中の事故によるもの、その他（陸岸からの転落、自殺等）に大別されます。海上保安庁では、これら死者・行方不明者のうち、当庁の施策により減少効果が見込まれるものについて、次の政策目標を設定しています。

- 1 船舶事故及び船舶からの海中転落による死者・行方不明者の減少
- 2 マリレジャー活動に伴う死者・行方不明者の減少

また、我が国周辺海域においては、毎年約 2,600 隻の船舶事故が発生していますが、このうち経済活動に最も悪影響を与える東京湾、伊勢湾、瀬戸内海及び関門港における海上交通を遮断するような船舶事故を避けるべきとの観点から、次の政策目標を設定しています。

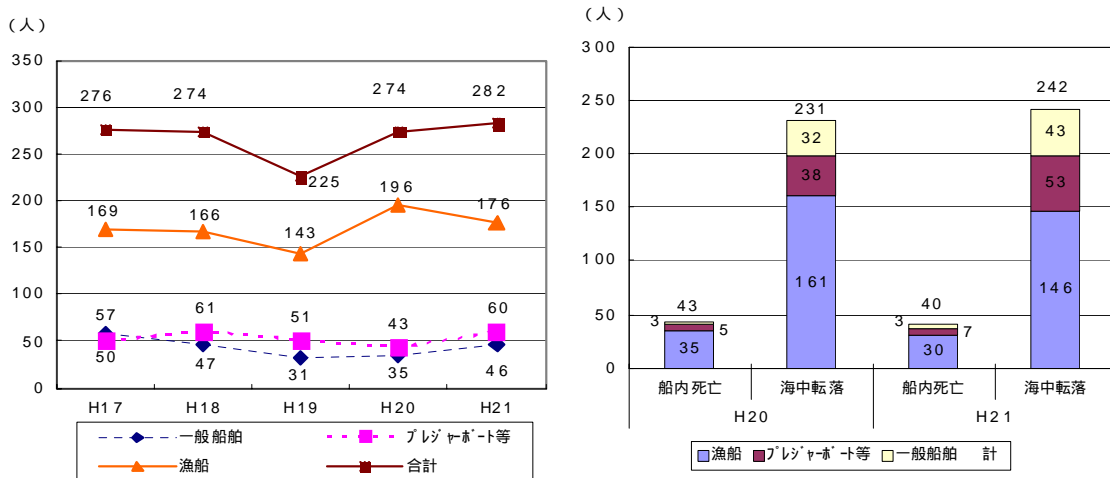
- 3 混雑した海域における航路を閉塞するような大規模な船舶事故の防止
- これら海上保安庁の政策目標達成状況は以下のとおりです。

1 船舶事故及び船舶からの海中転落による死者・行方不明者の減少

「船舶事故及び船舶からの海中転落（以下この項において「政策目標対象海難」という。）による死者・行方不明者数の減少」は、第 8 次交通安全基本計画（対象期間は平成 18 年～平成 22 年まで）に基づき策定されたもので、具体的には平成 22 年までに、政策目標対象海難による死者・行方不明者数を年間 220 人以下とするものです。

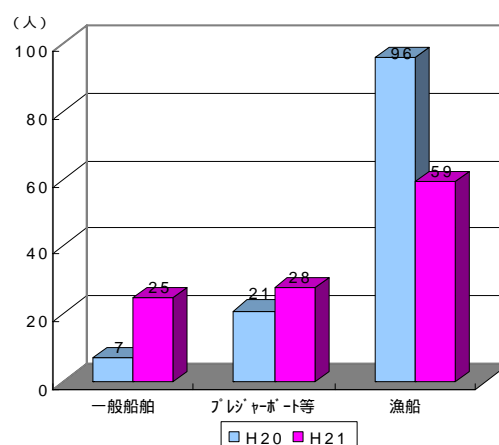
平成 21 年においては、政策目標対象海難による死者・行方不明者数は 282 人となっており、残念ながら目標の達成には至りませんでした。

【船舶種類別の死者・行方不明者】



(1) 政策目標対象海難による死者・行方不明者数 282 人(8 人増)を船舶種類別にみると、最も多いのは漁船 176 人(20 人減)で、全体の 6 割を占めています。また、当該死者・行方不明者数 282 人のうち、船内死亡者数は 40 人(3 人減)、船舶からの海中転落による死者・行方不明者数は 242 人(11 人増)となっており、海中転落による死者・行方不明者数は、全体の 9 割を占めています。

【船舶事故による死者・行方不明者】



(2) 船舶からの海中転落による死者・行方不明者数 242 人を船舶種類別にみると、漁船は 146 人(15 人減)、プレジャーボート等は 53 人(15 人増)、一般船舶は 43 人(11 人増)と、漁船が最も多く、全体の 6 割を占めています。

(3) 政策目標対象海難による死者・行方不明者数は、平成 20 年より 8 人増加しましたが、これは、一般船舶の船舶事故によるものが 25 人(18 人増)と大きく増加したことによります。要因としては、3 月に東京都大島沖で発生した外国貨物船「ORCHID ^{オーキッド}ピア」の衝突・沈没事故(16 人行方不明)など、一度に多数の死者・行方不明者を伴う外国船による船舶事故が発生したことによります。

()内の数値は、平成 20 年との比較

2 マリンレジャー活動に伴う死者・行方不明者の減少

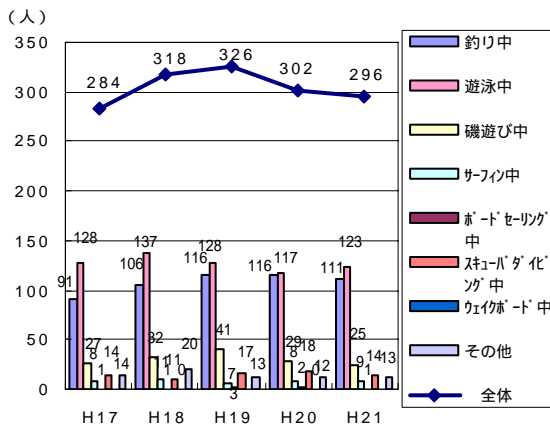
海上保安庁の政策目標の一つである「マリンレジャー(プレジャーボート等を利用したマリンレジャーを除く。)活動に伴う死者・行方不明者数(以下この項において「死者・行方不明数」という。)の減少」について、平成 21 年の死者・行方不明者数は 296 人(6 人減)で、2 年連続で目標を達成することができました。

しかし、平成 18 年、平成 19 年は 2 年連続して増加し、過去 5 年間でみるとほぼ横ばいで推移していることから、死者・行方不明者の減少に向けた取り組みを今後も行なっていくこととしています。

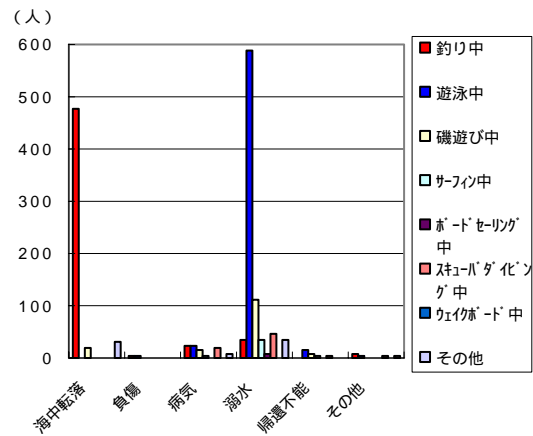
また、平成 21 年の死者・行方不明者数では、遊泳中が 123 人、釣り中が 111 人で、死者・行方不明者数の 8 割を占めており、この割合は、過去 5 年概ね変化はありません。

遊泳中及び釣り中の死者・行方不明者を事故原因別に過去 5 年間でみると、遊泳中では 9 割が溺水であり、釣り中では 9 割が海中転落となっています。

【死者・行方不明者】



【過去5年間の事故原因別の死者・行方不明者】



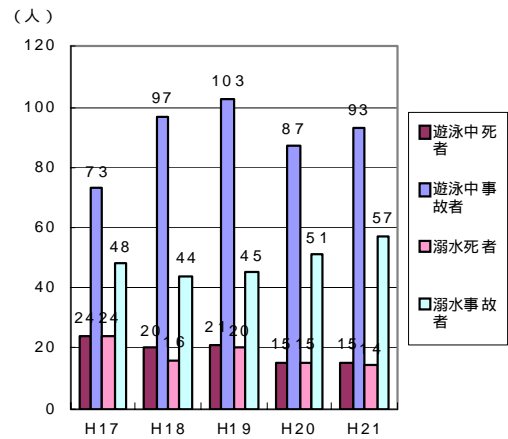
(1) 遊泳中

遊泳中の死者・行方不明者数は123人(6人増)でした。

遊泳中の死者・行方不明者数のうち18歳以下の若年齢層の死者・行方不明者数は、平成20年と同じ15人です。過去5年間の平均数は19人であり、その推移からみてもやや減少傾向となっています。

しかし、18歳以下の若年齢層については、遊泳中の事故者数が93人(6人増)、うち遊泳中の溺水事故者数は57人(6人増)とそれぞれ平成20年より増加しています。

【若年齢層の遊泳中の事故】



(2) 釣り中

釣り中の死者・行方不明者数は111人(5人減)でした。

これを発生場所別にみると、防波堤及び磯場が多く、釣り中の死者・行方不明者数の7割を占めています。また、釣り中の死者・行方不明者数の9割が海中転落ですが、これら海中転落者のライフジャケット非着用者の死亡率49%は、着用者の死亡率27%の約1.8倍と高く、他方、釣り中のライフジャケット着用率は28%と低く、10人中7人以上はライフジャケットを着用していない状況となっています。

3 混雑した海域における航路を閉塞するような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ひかえる東京湾、伊勢湾、瀬戸内海及び関門港は、外海などの一般海域に比べて、海上輸送活動、漁業活動、マリレジャー活動など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、一度、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、これら混雑した海域における航路を閉塞するような大規模な船舶事故の発生を「0」とすることを目標とし、各種施策を講じてきました。平成21年においては、関門港港則法航路内において、護衛艦「くらま(5,200トン)カリーナスター」と外国貨物船「CARINA STAR(7,401トン)」が衝突し、火災が発生しました。この事故により、航路を閉塞したため、残念ながら目標の達成には至りませんでした。

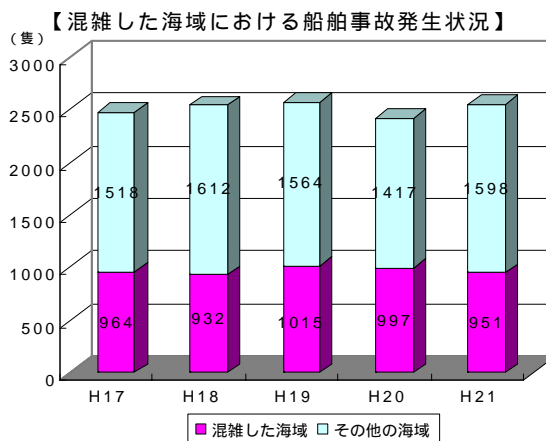
また、これら混雑した海域における船舶事故は、平成21年は951隻(46隻減)で全体の4割を占めています。



護衛艦「くらま」損傷状況



外国貨物船「CARINA STAR」損傷状況

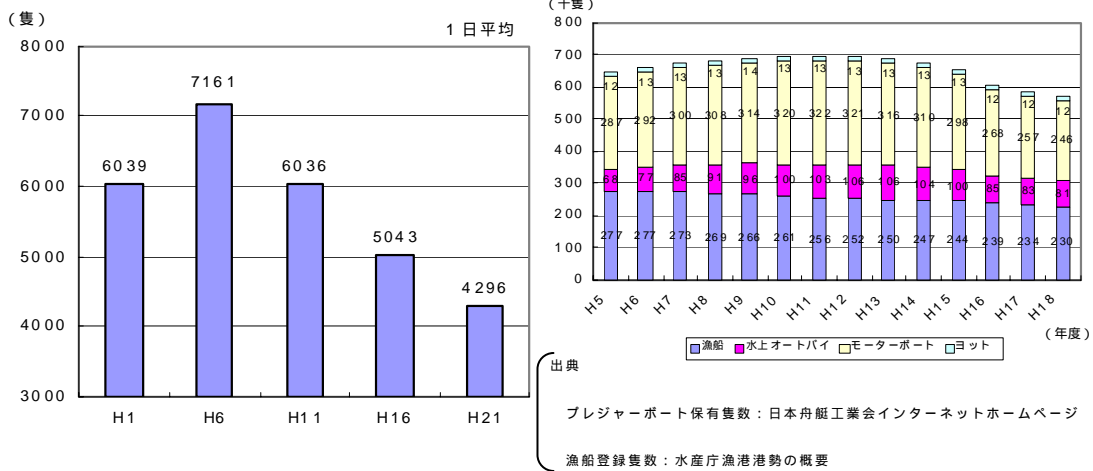


第2章 海難の現状

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、混雑した海域（浦賀水道、伊良湖水道、明石海峡、備讃瀬戸、来島海峡及び関門海峡に限る。）における1日あたりの平均船舶通航量は、20年前の7割となっています。また、漁船登録隻数及びプレジャーボート保有隻数の減少傾向も見受けられます。

【混雑した海域における通航船舶総隻数の推移】 【プレジャーボート保有隻数及び漁船登録隻数の推移】

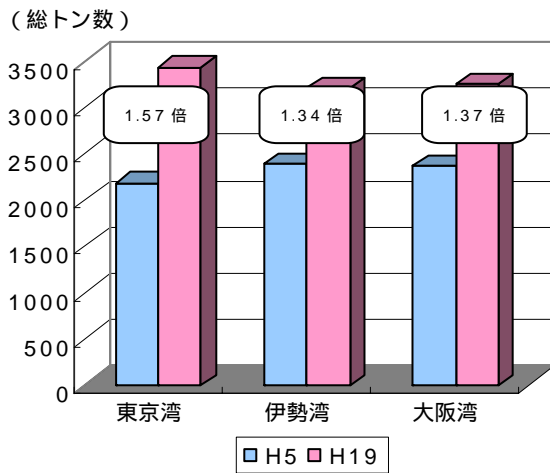


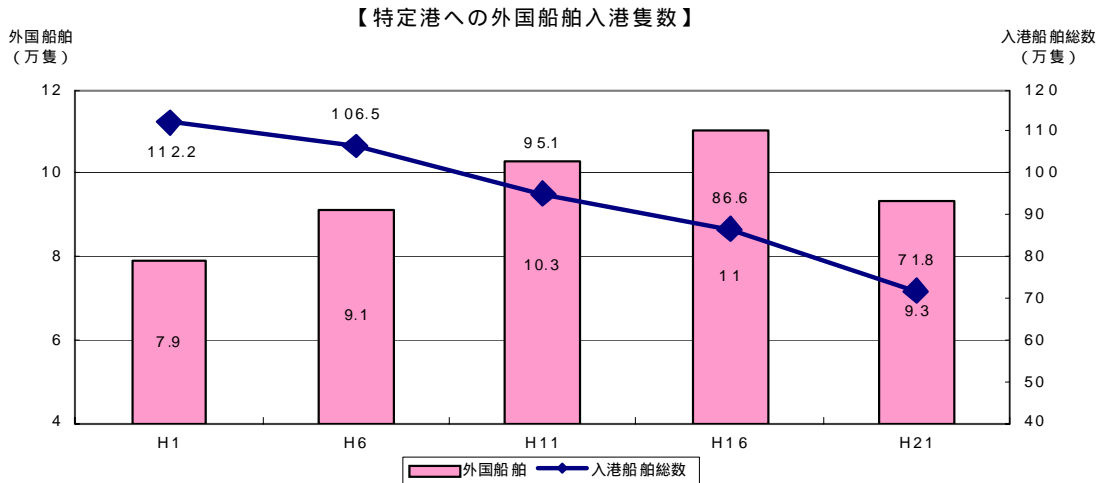
混雑した海域の船舶通航量が減少する一方、船舶の船型をみると、船舶の輸送効率の向上、輸送コストの縮減を図るため船舶の大型化が年々進んでおり、1隻当たりの総トン数は、15年間で5割増加しています。

この船舶の大型化の顕著な傾向は、港湾施設の能力を超える船舶の入港など、航路航行時における他の船舶の操船自由度に影響を与えるほか、仮に船舶事故が発生した場合には、被害拡大の蓋然性が高くなることにも留意する必要があります。

また、我が国の特定港84港における入港船舶総隻数をみると、入港隻数全体は、減少傾向にあるのに対して、外国船舶の入港隻数は増加傾向が顕著であり、20年前より2割増加しています。我が国に入港する外国船舶の中には、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。また、国籍の多様化も進んでいます。

【入港船舶の大型化】





我が国の周辺海域は、海上交通の場としてだけでなく、漁業生産、マリレジャーの場として多種多様な活動が競合する場であることから、海上交通の環境は増々複雑なものになると考えられます。

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

2 海難の発生状況と分析

(1) 死者・行方不明者

イ 死者・行方不明者の概観

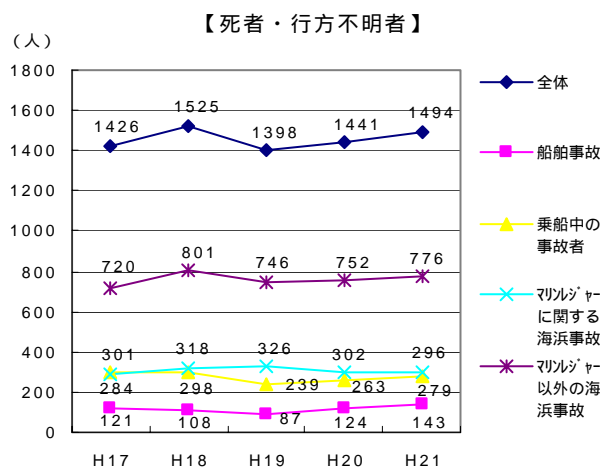
死者・行方不明者数は、全体で1,494人であり、内訳としては、船舶事故が143人、船舶事故以外の乗船中の事故が279人、マリレジャーに関する海浜事故が296人、マリレジャー以外の海浜事故が776人となっています。平成20年より全体で53

人増加していますが、これは、マリレジャーに関する海浜事故を除いた事故の死者・行方不明者がそれぞれ増加したことによります。

なかでも、最も増加したのはマリレジャー以外の海浜事故による死者・行方不明者で、776人(24人増)となっています。要因としては、陸上からの入水自殺者が平成20年より23人増加したことによります。

一方、減少したのは、マリレジャーに関する海浜事故の死者・行方不明者で、296人(6人減)となっています。

マリ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。



ロ 分析

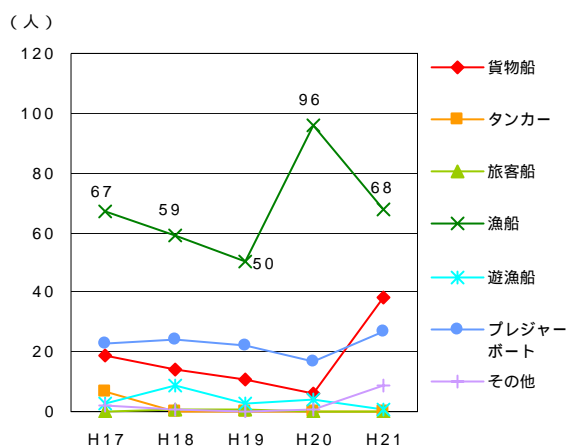
(イ) 船舶事故の死者・行方不明者数は、143人(19人増)となっており、うち最も多いのは漁船の船舶事故68人で、過去5年間を通じて常に最多となっています。

平成20年は、漁船の船舶事故による死者・行方不明者数が顕著に増加していますが、平成21年は逆に減少しています。しかし、外国貨物船の船舶事故による多数の死者・行方不明者が発生したため、船舶事故全体の死者・行方不明者数は増加しています。

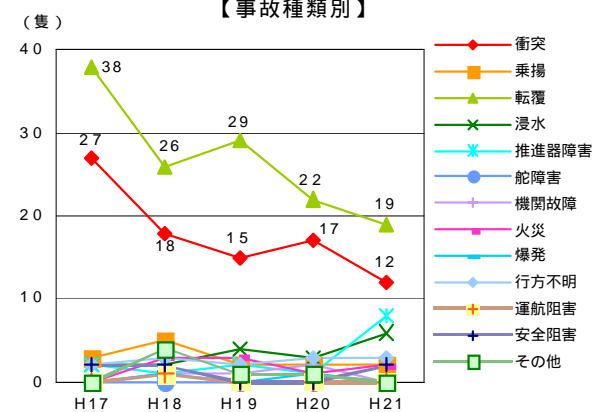
ちなみに、貨物船以外は、プレジャーボートがやや増加しているものの、それ以外は、過去5年間でみると減少又は横ばい傾向にあります。

(ロ) 死者・行方不明者が発生した船舶事故は54隻(1隻増)で、過去5年間でみると減少傾向にあります。事故種類別では転覆が19隻、船舶種類別では漁船が31隻、原因別では操船不適切が14隻で最も多くなっています。

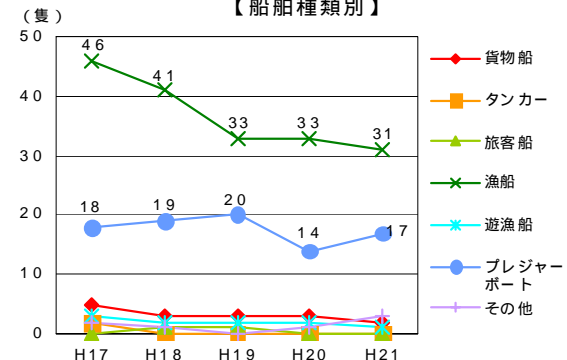
【船舶事故による死者・行方不明者】



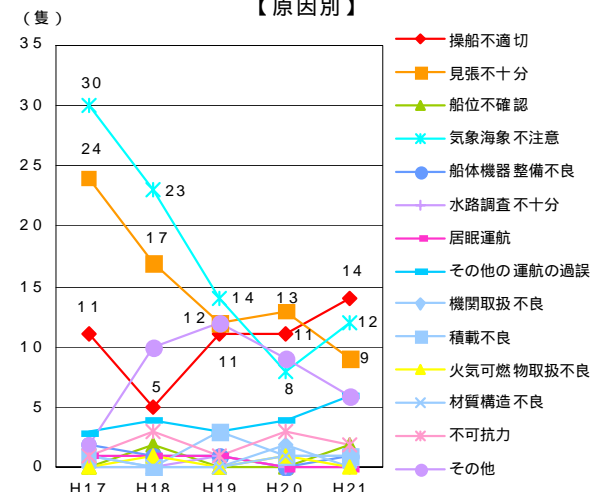
【事故種類別】



【船舶種類別】

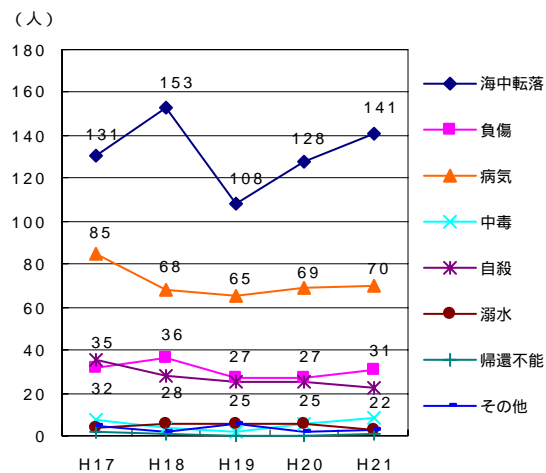


【原因別】



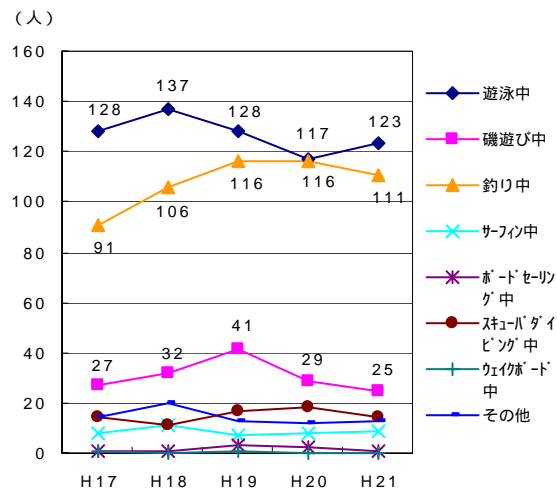
(八) 船舶事故以外の乗船中の事故による死者・行方不明者数は、279人(16人増)です。特に多いのは海中転落の141人(13人増)で5割を占めており、この傾向は過去5年において概ね変化はありません。

【乗船中の事故による死者・行方不明者】



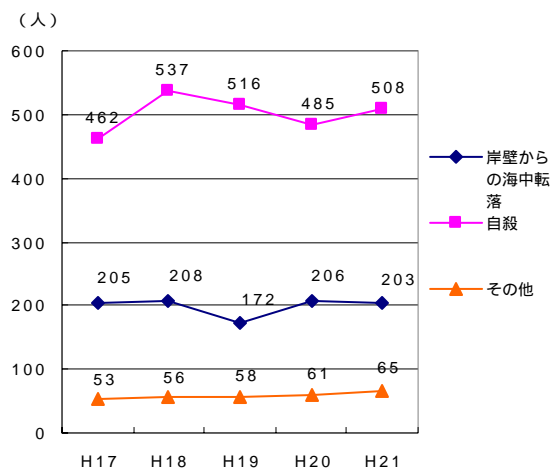
(二) マリンレジャーに関する海浜事故による死者・行方不明者数は、296人(6人減)です。特に多いのは遊泳中で123人(6人増)、次いで釣り中が111人(5人減)で、両方で8割を占め、この傾向は過去5年において概ね変化はありません。

【マリンレジャーに関する海浜事故による死者・行方不明者】



(ホ) マリンレジャー以外の海浜事故による死者・行方不明者数は776人(24人増)です。特に多いのは自殺で508人(23人増)と7割を占め、次いで岸壁等からの海中転落が203人(3人減)となっています。

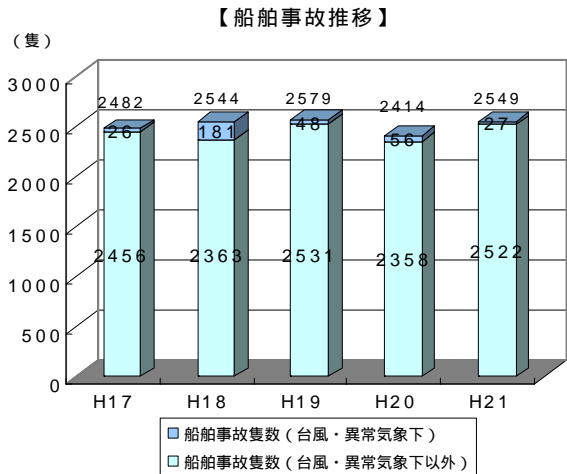
【マリンレジャー以外の海浜事故による死者・行方不明者】



(2) 船舶事故

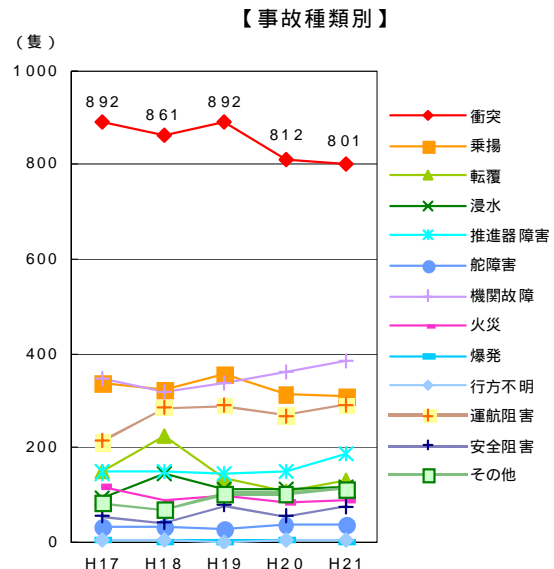
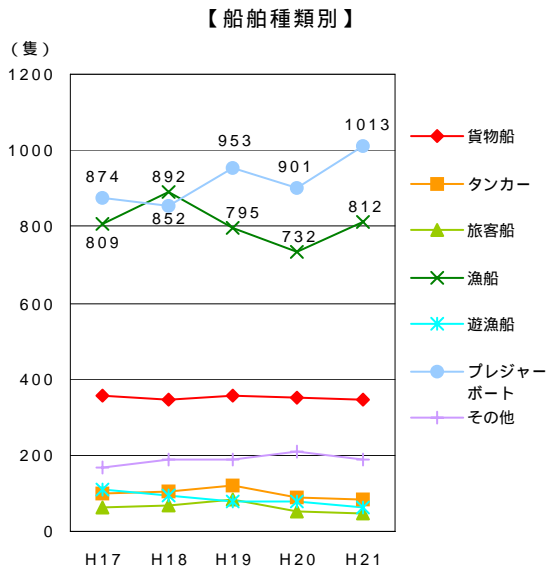
イ 船舶事故の概観

平成 21 年において、海上保安庁が認知した船舶事故数は 2,549 隻（135 隻増）でした。要因としては、南九州沿岸域における大量の流木に伴う推進器障害やプレジャーボート（カヌー）の荒天難航が多数発生したことによります。



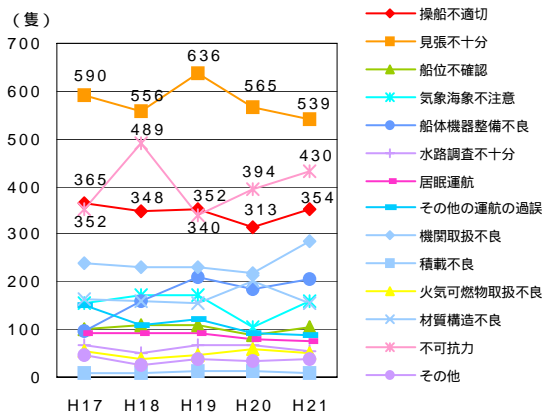
ロ 分析

船舶種類別では、プレジャーボートの 1,013 隻(112 隻増)が最も多く、次いで漁船の 812 隻(80 隻増)、貨物船の 346 隻(5 隻減)が上位 3 位を、また事故種類別では、衝突事故の 801 隻（11 隻減）が最も多く、次いで機関故障の 384 隻（23 隻増）、乗揚の 309 隻（5 隻減）が上位 3 位を占めています。この傾向は過去 5 年間に於いて概ね変化はありませんが、特徴としては、事故種類別として衝突事故が減少、また船舶種類別としてプレジャーボートの事故が増加しています。

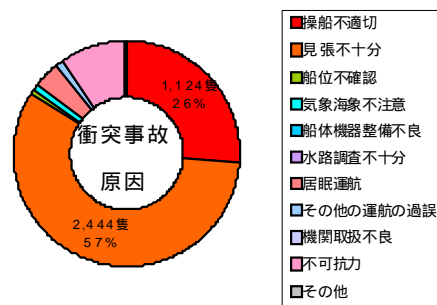


最も多い衝突事故について、原因別でみると、見張り不十分が最多で、過去 5 年間に於ける全事故原因に占める割合は、6 割と高い割合を占めています。

【原因別】



【過去5年間の衝突事故の原因割合】



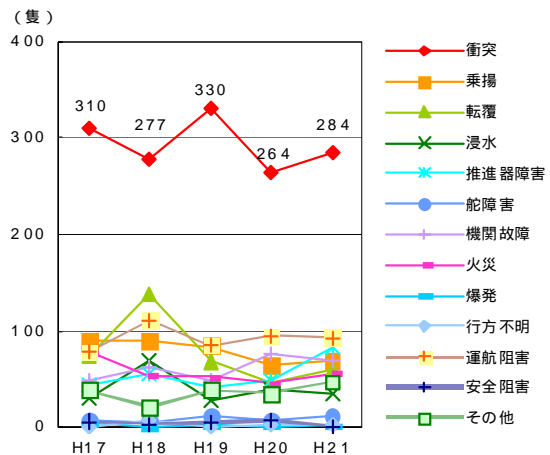
八 漁船の事故

(イ) 事故種類別

平成21年の事故は、依然として船舶事故全体の3割と、高い割合を占めています。

事故種類別では、衝突が284隻(20隻増)で依然として最も多く全体の3割を占めており、次いで運航阻害93隻、推進器障害84隻となっています。過去5年間においては、衝突が最も多く、250隻から350隻で推移しています。

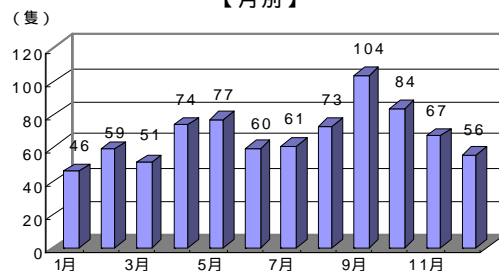
【事故種類別】



(ロ) 月別

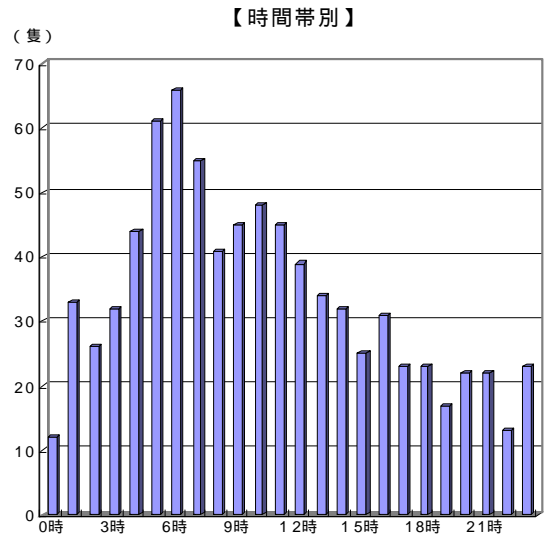
平成21年の月別では、9月が最も多くなっています。要因としては、南九州沿岸域における大量の流木に伴う推進器障害が多数発生したことにより。

【月別】



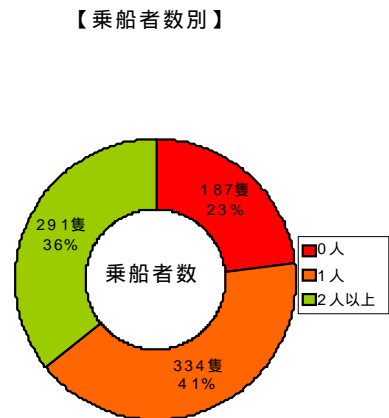
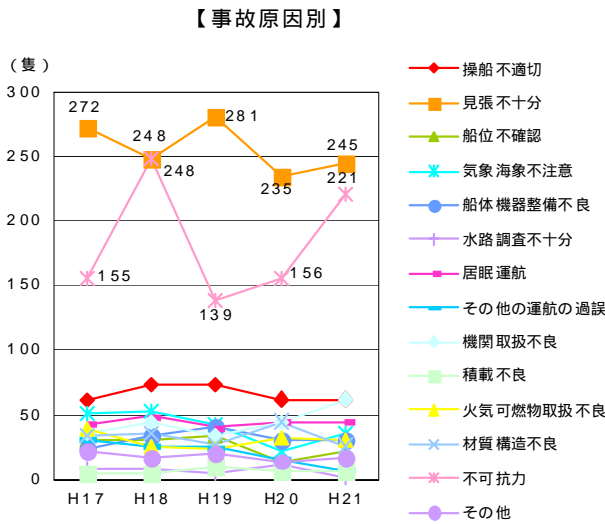
(八) 時間帯別

平成 21 年の時間帯別では、漁業活動が活発となる明け方の時間帯に多く発生しています。



(二) 原因別

平成 21 年の原因別では、見張り不十分や居眠り運航などの人為的要因に係るものが半数以上を占めています。また、乗船者数別にみると、1 人乗りの事故が 334 隻で全体の 4 割を占めています。これは、見張り、操業、操船、漁獲物選別作業を 1 人で行わなければならないといった労務環境上の問題が影響し、船舶運航に集中できないことが一因となっているものと思われます。



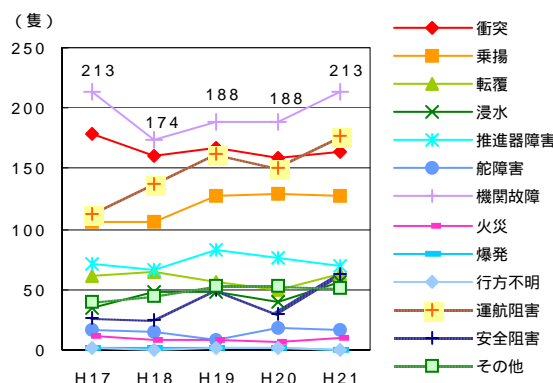
二 プレジャーボートの事故

(イ) 事故種類別

過去 5 年間に於ける事故数は 900 隻から 1,020 隻で推移しており、平成 21 年は 1,013 隻と全体の 4 割を占め、最多となっています。

事故種類別では、機関故障が 213 隻、次いでバッテリーの過放電や燃料欠乏等の運航障害が 177 隻となっています。

【事故種類別】



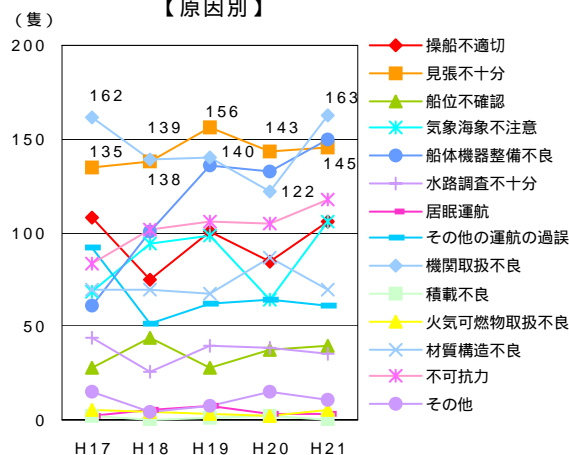
(ロ) 原因別

平成 21 年の原因別では、機関取扱不良が 163 隻、次いで船体機器整備不良が 150 隻となっています。

(ハ) 留意すべき事故

最近のプレジャーボートの事故で注目すべきものとして、次のとおり、「花火大会観覧に於ける船舶の事故」、「水上オートバイの事故」及び普及が著しい「ミニボート（長さ 3m 未満かつ出力 1.5 Kw 未満の船舶で国土交通大臣が指定するもの：平成 15 年の規制緩和により操縦士免許と船舶検査の対象外）の事故」が挙げられます。

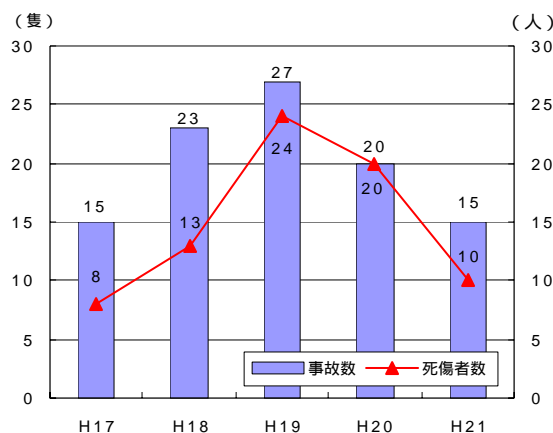
【原因別】



花火大会観覧に於ける船舶の事故

過去 5 年間に於ける花火大会観覧に於ける船舶の事故に於ける事故数は 150 隻で、75 人が死傷しています。事故発生時の状況としては、花火大会終了後の衝突、乗揚が最も多く、夜間航行に不慣れなことや、地元以外からの来訪による水路調査不十分が主な原因となっており、平成 21 年夏に於ける事故数は 15 隻(負傷者 10 人)で、平成 20 年の 20 隻(負傷者 20 人)を下回る状況ですが、事故の形態から負傷者の発生率が高くなっています。

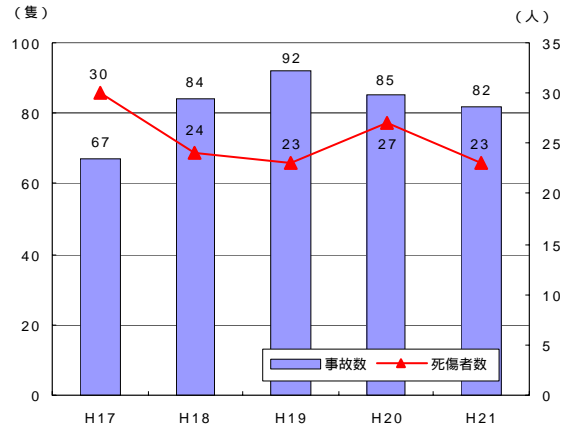
【花火大会観覧に於ける船舶事故及び死傷者】



水上オートバイの事故

水上オートバイは、一度事故が発生すると、操船者は大きなダメージを負う割合が高くなっています。また、海域利用の競合による遊泳者との接触事故が発生しており、平成 21 年は遊泳者に衝突した船舶のうち 3 割を水上オートバイが占めています。

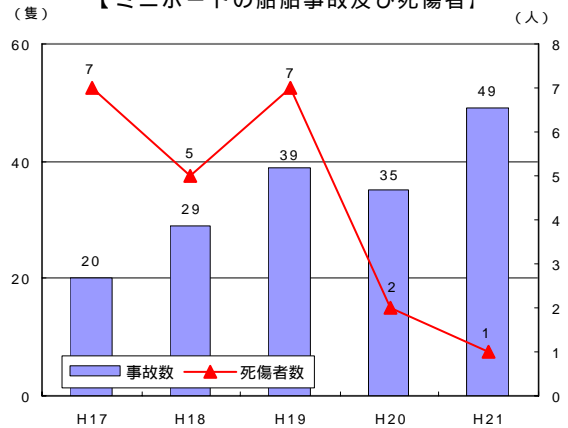
【水上オートバイの船舶事故及び死傷者】



ミニボートの事故

ミニボートは、復原性や堪航性が劣ることから、今後の活動状況に留意する必要があります。過去 5 年間に於けるミニボートの船舶事故数は 172 隻で、増加傾向で推移しています。平成 21 年の事故種類別では、機関故障が 13 隻、転覆が 11 隻となっています。原因別では、機関取扱不良が 12 隻、気象海象不注意が 9 隻となっています。

【ミニボートの船舶事故及び死傷者】



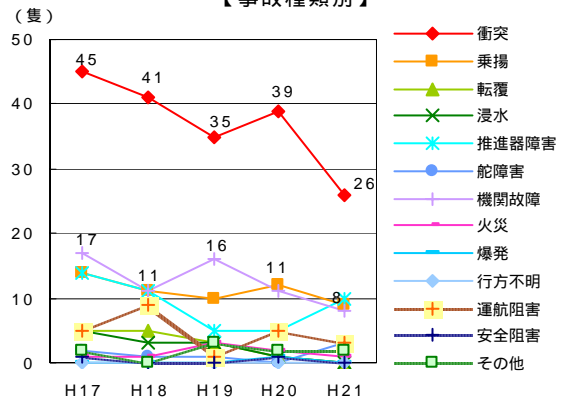
水 遊漁船の事故

(イ) 事故種類別

過去 5 年間に於ける遊漁船の事故は、426 隻で、減少傾向で推移しています。

平成 21 年は 62 隻となっており、衝突が 26 隻、次いで推進器障害が 10 隻、乗揚が 9 隻となっています。

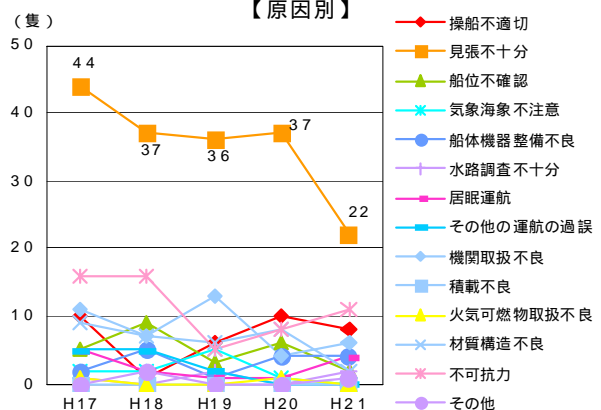
【事故種類別】



(ロ) 原因別

平成 21 年の原因別では、見張り不十分が 22 隻、次いで不可抗力 11 隻、操船不適切が 8 隻となっています。

【原因別】

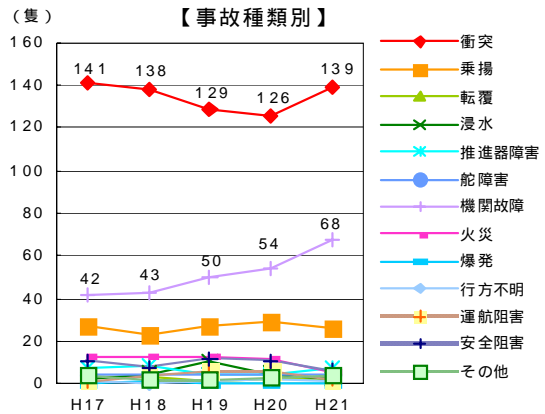


へ 外国船の事故

(イ) 事故種類別

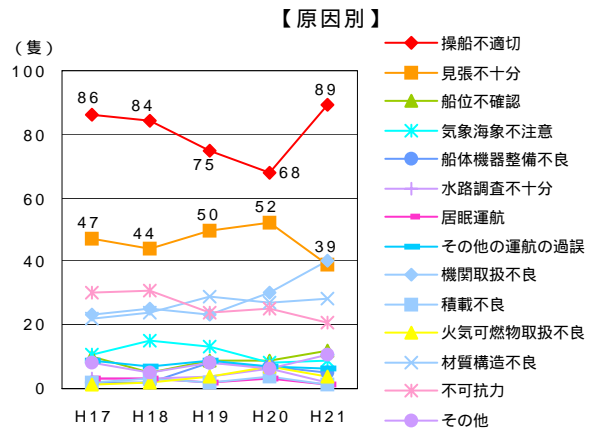
過去5年間における外国船舶の事故は、1,297隻で、毎年250隻から270隻で推移しています。

平成21年は268隻となっており、衝突が139隻、次いで機関故障が68隻、乗揚が26隻となっています。



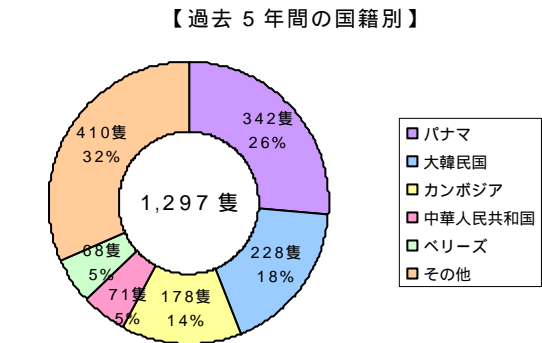
(ロ) 原因別

平成21年の原因別では、操船不適切が89隻、次いで機関取扱不良が40隻、見張り不十分が39隻となっています。



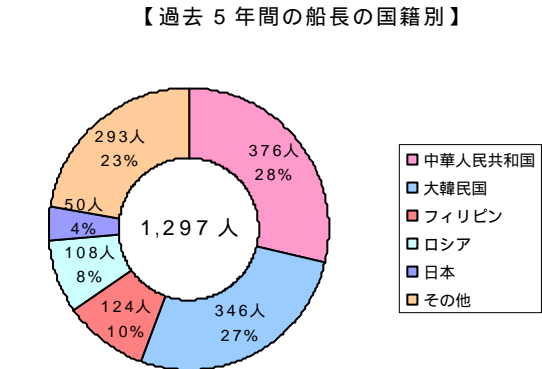
(ハ) 国籍別

過去5年間の国籍別では、パナマが342隻、次いで大韓民国228隻、カンボジアが178隻となっています。



(ニ) 船長の国籍別

過去5年間の船長の国籍別では、中華人民共和国が376人、次いで大韓民国346人、フィリピンが124人となっています。



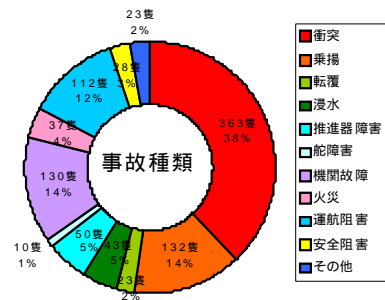
(3) 混雑した海域の船舶事故

混雑した海域（浦賀水道、伊良湖水道、明石海峡、備讃瀬戸、来島海峡及び関門海峡に限る。）の1日平均の船舶通航量は約4,300隻となっており、事故発生の高蓋然性が高くなっています。過去5年間における混雑した海域の船舶事故数は4,859隻で、横ばいで推移しています。平成21年の混雑した海域での船舶事故数は951隻となっており、事故種類別では衝突が363隻、船舶種類別ではプレジャーボートが423隻、原因別では見張り不十分が239隻で最も多くなっています。

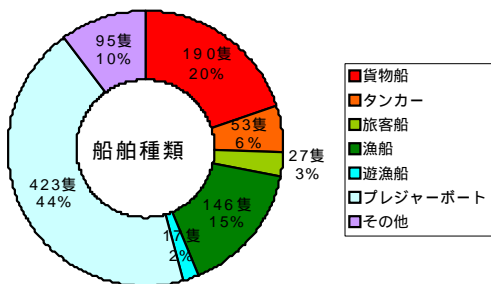
【混雑した海域の船舶航跡図】



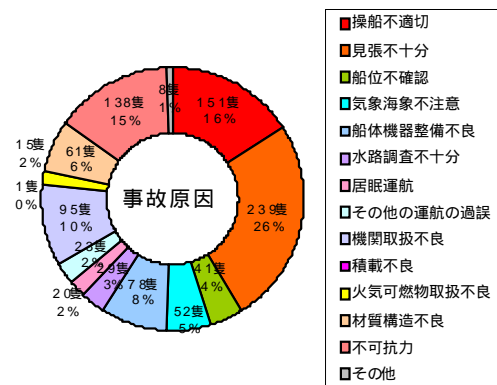
【混雑した海域の事故種類別】



【混雑した海域の船舶種類別】



【混雑した海域の原因別】

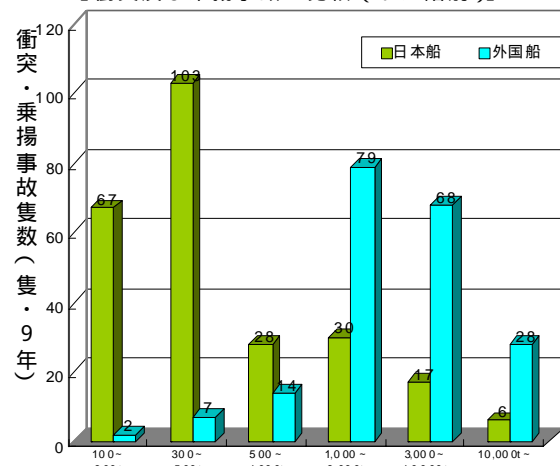


平成13年から平成21年において、海上交通安全法の航路等における総トン数100トン以上の衝突及び乗揚事故（449隻）を総トン数階級で区分してみると、総トン数1,000トン～10,000トンにおいては、外国船舶による事故が、8割を占めています。

一方、総トン数100トン～500トンの船舶においては、日本船舶による事故が、9割を占めています。

外国船舶については、我が国周辺海域での航法や地理を把握していないことなどが、日本船舶については、航行している船舶の見張りの不十分さ、海上交通センターがVHFにより行っている危険予防のための情報提供等の聴取率の低さが問題として考えられています。

【衝突及び乗揚事故の比較（トン階別）】



(4) 灯浮標等への船舶接触事故

海上保安庁では、船舶が安全かつ効率的に航海できるように灯台、灯浮標、灯標といった航路標識を全国で5,439基設置しています。このうち、航路を示したり、岩礁や浅瀬などの所在を示すため、灯浮標、浮標及び浮体式灯標（以下、「灯浮標等」といいます。）を1,410基設置しています。

灯浮標等は海上に設置されていることから、船舶による接触事故が後を絶ちません。船舶接触事故により灯浮標等が沈没、移動、消灯すると、航行船舶の指標としての役割が果たせなくなるだけでなく、海上における障害物となるため、船舶交通の安全に多大な影響を及ぼすこととなります。

灯浮標等への船舶接触事故は毎年100件近く発生しておりましたが、平成21年においては49件となりました。海上保安庁では、灯浮標等への船舶接触事故減少のため

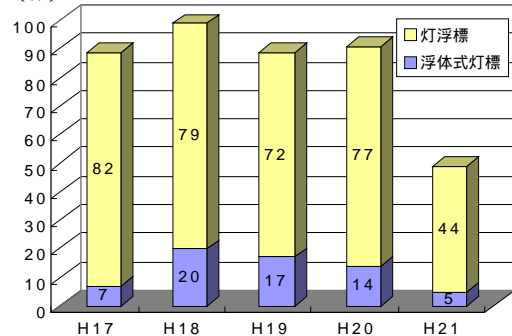
、引き続き海事関係者へのポスター配布、訪問指導などを行い注意喚起に努めていきます。

また、船舶接触事故件数の約半数は加害船が判明しない、いわゆる「当て逃げ」となっています。この対策として、灯浮標等へマーキング装置や通報装置を取り付け、加害船の発見に役立てるとともに、事故の把握に努めています。

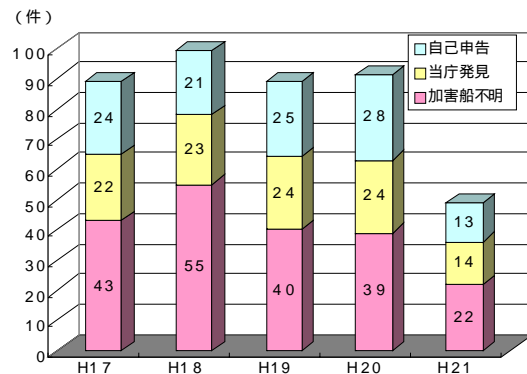
万が一灯浮標等に接触した場合、他船が灯浮標等に接触する事故を目撃した場合や灯浮標等に損傷を発見した場合には、最寄りの海上保安部署又は118番へ通報していただきますようお願いいたします。

マーキング装置とは、船舶が灯浮標に接触した際に黄色の特殊ペイントを噴射する装置です。このペイントが船舶に付着することによって、加害船の発見・確認の重要な手がかりとなります。

【過去5年間の標識種類別船舶接触事故件数推移】
(件)



【過去5年間の加害船舶明件数推移】
(件)



【注意喚起用のポスター】

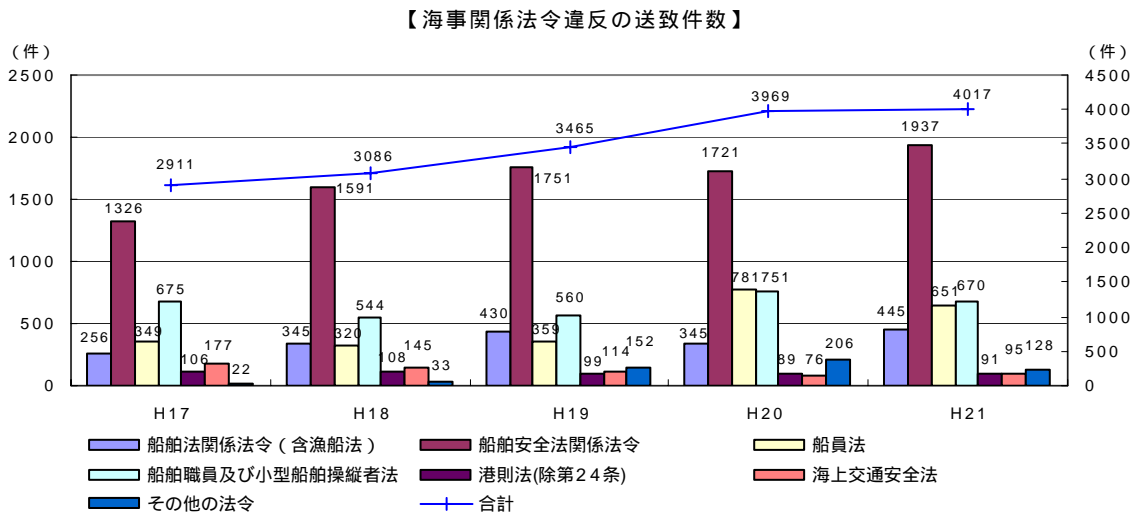


3 海事関係法令違反の取締り状況

平成 21 年における海事関係法令違反の送致件数は 4,017 件（48 件増）でした。

罪種別では、無検査航行、定員超過や過積載の禁止等を規定する船舶安全法関係法令違反の送致件数が 1,937 件で全体の約半数を占めています。

また、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 95 件（19 件増）です。また、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 91 件（2 件増）となっています。



第3章 海難防止対策

1 漁船の船舶事故防止対策

死者・行方不明者を伴う事故が最も多い漁船については、海難防止講習会の開催や訪船指導等により安全意識の高揚・啓発を図ることに加え、以下のような対策に取り組んでいます。

(1) 関係省庁海難防止連絡会議

関係省庁の海難防止に係る各種施策について意見交換、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設置した当該会議において、平成22年までの重点対象事項を「漁船の安全対策の推進」と定め、漁船事故及び漁船からの海中転落による死者・行方不明者の減少に向け、各省庁の漁船安全対策に係る情報・意見交換、各省庁のノウハウを生かした合同講習会、合同パトロールによる現場指導等関係省庁が更なる連携を強化し取り組むこととしています。



(2) 航行安全リーダー制度

平成17年9月サンマ棒受網漁船「第三新生丸(19トン、乗組員8人)」と外国貨物船「ジムアジア号(41,507トン、乗組員21人)」とが納沙布岬沖約23海里で衝突し、転覆した漁船から船員1人は救助されましたが7人が死亡する悲惨な事故が発生しました。付近海域はサンマ、サケ・マスなどの好漁場で、大型コンテナ船などの北米航路とも重複し、また、春から秋にかけては連日濃霧が発生する厳しい環境にあります。

第一管区海上保安本部根室海上保安部(北海道)では、これまでも海難防止講習会や訪船指導などを通じて注意喚起していましたが、今回、余りにも大きな犠牲が発生したことに鑑み、漁業者自らが考え、実行し、二度とこのような事故を起こさないように、関係者との協議を繰り返し、過去の衝突事故の背景調査、サンマ等各種漁種の操業形態調査などから、漁業関係者が実行可能で効果が期待できる防止策として「航行安全リーダー制度」を策定しました。

《航行安全リーダー制度》

大きく分けて、漁業者が自ら行う船団内での対応と、船団を支援する各種情報の提供及び呼び掛けの2つの柱から構成されています。

船団内での対応

・航行安全リーダー

サンマ漁の各船団内に1人の航行安全リーダーを指名し、根室海上保安部長から指名書を伝達します。航行安全リーダーは、往復航時(特に帰港時)、付近航行漁船に

対して、居眠り防止や厳重な見張りの励行に関する安全航行を呼び掛けます。また、漁船に向かって接近して航行してくる大型船を発見した場合、付近航行中（操業中）の漁船に対して注意を促します。

支援体制

・ 漁業無線局からの安全放送

漁業無線局は、7時、13時及び19時の1日3回、漁船への気象情報等の提供に併せ、航行の安全を呼び掛ける放送を行います。

・ 航行警報の発出及び周知

第一管区海上保安本部と根室海上保安部が協力し、操業繁忙期の間、北海道太平洋沿岸東部を航行する大型船舶に対して、AISによる注意喚起を行います。



航行安全リーダー指名書の伝達

漁業者の意識が大きく変わってきており「自分の命は自分で守り、そして仲間の命も守ろう」の意識の醸成が図られており、本制度はサンマ漁業のみならずサケ・マス漁業等他漁種にも自主的に活用されつつあります。

(3) MICS の拡充

【MICS の概念図】

イ MICS による情報提供

海上保安庁では、プレジャーボート、漁船などの船舶運航者や磯釣り者、マリンスポーツなどのマリンレジャー愛好者の方々などに対して、全国の海上保安(監)部等からリアルタイムに「海の安全に関する情報」を提供する「沿岸域情報提供システム」(MICS)を運用し、情報不足による事故の未然防止、死者・行方不明者の減少を目指しています。



MICSでは、海上における安全のより一層の向上を目指して、地域に密着した情報を使いやすく、分かりやすい形に分類、整理し、インターネット、携帯電話などを通じて「誰もが簡単に」「必要な情報を必要な時に」「誰にでも分かりやすく」利用できるようリアルタイムに提供しています。

主要コンテンツである灯台付近の気象現況へのニーズは高く、特に携帯電話向けインターネットページは月間170万件以上の利用があります。

平成21年12月末現在、全国の海上保安(監)部等70箇所で運用しています。

ロ 民間と協力し MICS 利用可能エリア拡充を推進

第二管区海上保安本部（宮城県）では、東北特有の複雑な地形である三陸沿岸部の携帯電話不感地域において、MICS で提供している情報をより多くの方々が利用できるよう民間の携帯電話事業者と協力し、MICS 利用可能エリアの拡充を推進しています。

具体的には、MICS の利用できないエリア内にある灯台等に携帯電話事業者が携帯電話基地局を設置するものです。

【海上保安庁施設へのアンテナ設置とエリアのイメージ図】



平成 21 年においては、11 月に鮭ヶ崎灯台（岩手県）及び 12 月に金華山灯台（宮城県）の附属施設に携帯電話基地局が設置され、それぞれ運用が開始されました。

本取組みにより、これまで携帯電話による連絡や MICS による安全情報を利用できなかった地域が解消され、特に無線設備を搭載していない小型漁船やマリンレジャー愛好者等に対して、より一層の事故防止が図れる環境が整いました。

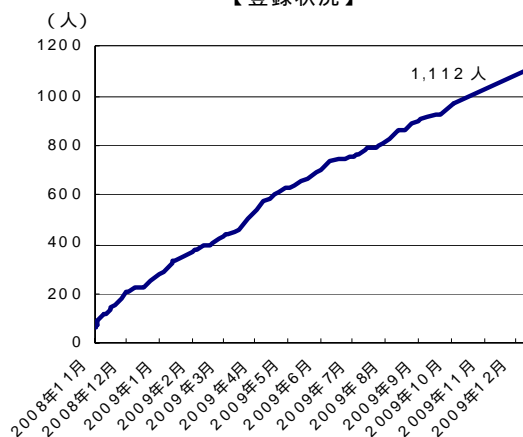
ハ 携帯電話への安全情報の配信

第二管区海上保安本部釜石海上保安部（岩手県）では、管内で無線設備を搭載していない小型漁船等の事故や海中転落及び危険な磯場等での釣り中の事故における死者・行方不明者の発生が後を絶たないことを受け、MICS を中心とした「海の安全に関する情報」や「事故防止に関する啓発情報」を岩手県が運営・管理する携帯電話向け防災情報等配信システムを通じ、事前登録された利用者に対し、リアルタイムに直接メール配信しています。

平成 20 年 11 月の運用開始以降、登録者数は 1,112 人（平成 21 年 12 月末現在）にのぼり、月平均で約 80 人が新規登録されている現状にあり、今後更なる効果を発揮するものと期待されます。

また最近では、更に一步踏み込んだ取組みとして、漁業者等の「家族」にも登録を働きかけております。これは、操業中の本人がメール受信に気付かず、情報入手が遅れたために事故発生に繋がることを防止するものです。同じ安全情報等を家族の方も共有し、家族の方から本人へ直接連絡する等により、情報が確実に操業者へ届けられ、更なる事故の未然防止に繋がることを期待されます。

【登録状況】



(4) 長崎県まき網漁船海難防止検討会

第七管区海上保安本部（福岡県）では、平成21年4月に発生した長崎県平戸沖のまき網漁船の転覆・沈没事故及び長崎県五島沖のまき網漁船の乗揚・沈没事故を踏まえ、まき網漁船による事故の再発防止を図るため、関係海上保安部署、長崎県、関係機関・団体を構成する「長崎県まき網漁船海難防止検討会」を発足させました。

検討会は、関係機関・団体に学識経験者を加えて17人で構成し、長崎県下におけるまき網漁業及びまき網漁船の事故の現状や、各機関・団体が取り組んでいる事故防止対策などについて確認するとともに、平成6年にまき網漁船の事故を契機としてとりまとめられた「安全運航マニュアル」の活用状況や安全管理体制、ヒヤリハット事例等についてアンケート調査を行い、持続可能な事故防止対策を検討しました。

検討会では、アンケート調査の結果を踏まえた新たな安全対策を盛り込んだ「安全運航マニュアル」及び「安全運航チェックリスト」をとりまとめ、これらの電子データをCDに集録して事業者配布し、事業者が主体となって安全運航マニュアルの普及等を行い、関係機関・団体は事業者が取り組む事故防止対策を支援し、相互に協力してこれらを推進する等、個々の事業者が安全運航マニュアルをより分かりやすく活用しやすくするための具体策等を提言しました。さらに、検討会を「長崎県まき網漁船海難防止推進連絡協議会（仮称）」に移行して、安全運航マニュアルの普及状況の確認や改善事項、関係法令・安全・事故防止に関する情報等を連絡協議する体制を構築し、定期的な会合を開催、継続していくことを関係機関・団体に確認し、検討会の提言をまき網漁船の事故防止対策の終わりとするのではなく、新たな出発点として、持続可能な事故防止対策を講じました。



沈没したまき網漁船の引揚



長崎県まき網漁船海難防止検討会

2 マリンレジャー事故防止対策

(1) プレジャーボートの船舶事故

河口付近における小型船転覆事故防止

平成21年6月13日、新潟県内の荒川と阿賀野川の河口付近で2隻のプレジャーボートが「磯波」と呼ばれる大きな波により相次いで転覆し、各船に乗船していたそれぞれ3人、計6人全員が死亡するという事故が発生しました。

「磯波」とは、沖合いでは小さな波やうねりであっても、河口付近海域では、海底地形や河川流等の影響を受けて大きくなった波をいい、小型船舶がこの危険な磯波を受けると転覆するおそれがあります。特に船体の後方から磯波を受けた場合、船尾が

持ち上がり、船体が傾いて舵が効かなくなり、船内への海水の打ち込みや船体側面からの波を受けて横転・転覆する「ブローチング現象」が発生しやすくなります。

今回事故に遭遇した2隻は、早朝に出港し、荒川と阿賀野川沖合いで釣りなどのマリンレジャーを行っていたところ、天候が悪化してきたため、定係港へ帰港する途中に、河口付近で後方からの磯波を受けて転覆したものと考えられています。

今回の事故を受け、第九管区海上保安本部(新潟県)では、緊急の対策として安全啓発のリーフレットを作成し、管内海上保安部署が行う小型船舶関係者への海難防止指導で配布するとともに、マリンレジャー及び漁業の業界誌を通じて磯波に対する注意喚起を行いました。また、第九管区海上保安本部ホームページやMICSで、今回の事故や過去に同管区内で発生した河口付近の事故事例、ブローチング現象の回避方法、磯波に対する注意喚起の情報などを掲載することにより、河口付近の磯波に注意するよう広く情報提供を行っています。

一方、マリーナ等利用者団体に所属していないマリンレジャー愛好者に適切な安全対策をいかに普及させるかが重要となります。このため第九管区海上保安本部新潟海上保安部(新潟県)では、同海上保安部が事務局となり、新潟県、市、警察、消防、運輸局などの関係機関のほか、漁連・漁協、釣り振興会、船舶職員養成協会、小型船舶検査機構などに参加を呼びかけ、小型船舶の事故防止対策や連携活動を協議する「セーフティポートネットワーク下越」を設立しました。平成21年7月13日に第1回会議を開催し、関係機関のホームページ、機関誌への事故防止情報の掲載、各機関による安全啓発活動の検討を行い、10月15日には第2回会議を開催し、同海上保安部が作成した、実際の激しい磯波の状況の写真等を用いた広域的なハザードマップの検討を行なうなど、官民一体となった河口付近における小型船舶の事故防止対策を進めています。

さらに、小型船舶関係者が出港、帰港の適切な判断ができるように、阿賀野川河口付近にある灯台にライブカメラを設置して、周囲の海上模様を新潟海上保安部MICSで提供するシステムを構築することを検討しています。



【リーフレット】



集団カヌー事故

平成21年5月27日の昼頃、鹿児島湾内において、約20隻（生徒約50人が乗船）のカヌーによる体験学習中、折からの強風によりカヌーが沖合に流され又は転覆し、そのうち数隻のカヌーが一時行方不明となり、巡視船・航空機等により捜索・救助されるという一歩間違えば大惨事に繋がる事故が発生しました。そのため、第十管区海上保安本部（鹿児島県）では、カヌーの体験学習を主催した青少年教育団体に対して、以下のような再発防止対策を実施しました。



イ 地域住民等の連携した取り組み

今回の事故は、カヌーに乗った多数の生徒が事故に遭遇し、父兄をはじめとした地域関係者が一時騒然となったこともあって社会的な反響が大きかったことから、青少年教育団体は、事故の再発防止に向けた対策がとられるまでの間、カヌーの体験学習を休止させたうえで、海上保安庁職員や地元漁民、PTA等の地域関係者が参画した海浜事故防止協議会を設立し、事故の原因究明や再発防止について検討が行われました。

なお同協議会では、気象・海象状況把握の不十分及び海浜活動の中止基準の不明確に加えて事故発生時の救助体制の不備等の青少年教育団体の安全管理体制の問題点が指摘され、事故の再発防止対策として、現場責任者の適正配置、気象・海象状況の情報入手方法及び活動中止基準等を定めた安全対策マニュアルが策定されました。

ロ 教育現場に対する働きかけ

今回の事故においては、青少年のみならず地域社会においても、海に対する教育環境が欠如していることが根本的要因であると考えられたため、カヌーの体験学習を主催する青少年教育団体に対しては、水の事故防止及び心肺蘇生法等の水難救助法等の実技指導を実施するとともに、今回と同様の事故を想定して、地元の消防・警察・救難所等が参加する関係機関が連携した合同の救難訓練を実施しました。

またカヌーや遠泳等は、危険と隣りあわせの海洋活動であることから、参加者である青少年のほか引率する保護者、教員等についても十分に海の危険性等の知識を涵養してもらうことが必要であり、県教育委員会を通じ学校等の教育機関に対して第十管区海上保安本部で実施している青少年の水難事故防止のための「海猿教室」「出前講座」を積極的に活用するよう呼びかけを実施しました。



八 カヌーの体験学習の再開について

青少年にとってカヌーの体験学習などを通して海に親しみ、心身の練磨を図ることは有意義であるものの、十分な安全対策が必要不可欠です。

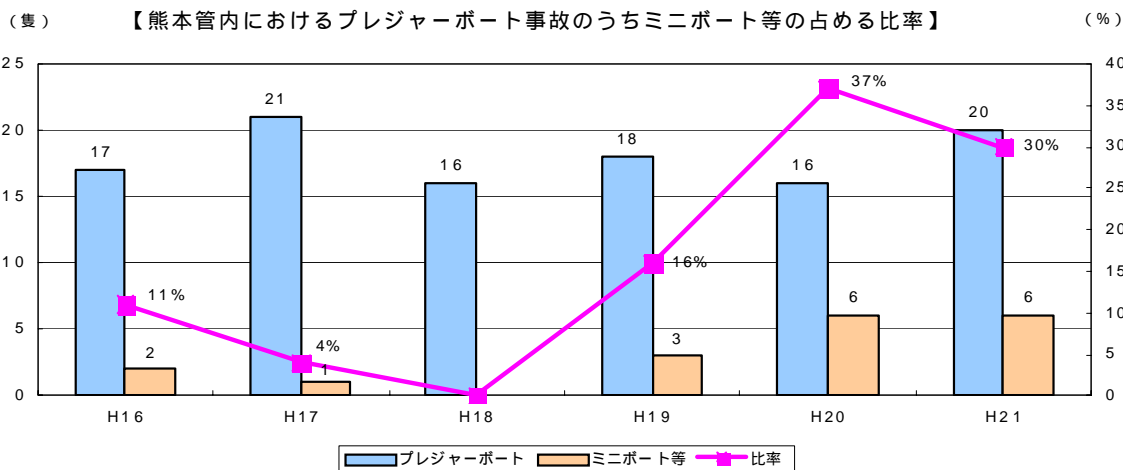
今回の事故を教訓として、これまで欠けていた青少年教育団体職員への研修、訓練等の安全対策、また活動中止基準を明記した安全対策マニュアルが策定され、青少年が安全・安心して活動できる環境が整えられたことから、青少年教育団体はカヌーの体験学習を再開しました。

今後は、海洋活動に関する安全対策マニュアルの内容について適宜、見直されるとともに、地元の海洋知識に詳しい漁業協同組合等や地域関係者と連携した安全対策が図られることとなりました。

ミニボート等に係る事故

平成15年の規制緩和により小型船舶操縦士免許及び船舶検査の対象外となったミニボートは、釣具店やインターネット販売等で低価格かつ手軽に入手出来ることから、急速に普及しており、ミニボート事故は、年々増加傾向となっています。

第十管区海上保安本部熊本海上保安部（熊本県）の管内では、平成20年には、プレジャーボートに占める手漕ぎボートを含めたミニボート等の事故が4割と高い比率となり、今後、観光、レジャー客等によるミニボート等の利用者増加も更に見込まれることから、以下のとおり、ミニボート等に対する事故防止活動を実施しました。



イ ミニボート等の販売店への協力依頼

ミニボート等は、係留施設や役所の届出も必要なく、自宅等から車で手軽に、どこでも持ち運んで利用できることから、利用実態の把握が困難な状況となっています。

そこで同海上保安部では、熊本県内に広く展開している釣具店及び貸しボート営業店を何度も訪問し、ミニボート等の利用実態を調査するとともに、ミニボート等の販売及び貸しボート営業者に対し、乗船時には気象・海象情報を十分把握しライフジャケットを着用するように利用者への声掛けや、ミニボート等の利用に係る注意喚起用パンフレットをミニボート購入者等に配布するように協力をお願いしました。

【配布したパンフレット】



ロ ミニボート等の利用者への安全指導

ミニボート等利用海域、海水浴場等では、ミニボート等やゴムボート利用者に対して海上保安官による事故防止指導を実施しました。

特にミニボート等の利用実態調査により、夜間にミニボート等を利用する情報があつたことを受けて、日出前に岸壁付近等で待機しているミニボート等の利用者に対して、ミニボート等は他の船舶から視認しにくい状況から、夜間や視界不良時、無灯火では運航しないように呼びかけを実施しました。

この事故防止の取り組みについては、メディアを通じた広報活動を積極的に実施したところ、地元新聞及び釣り情報誌に掲載され、広くミニボート等の利用者にも事故防止の呼びかけを実施することが出来ました。

なお現場での安全指導においては、ミニボート等の利用者から「新聞で紹介されていたね」と声をかけられ、注意喚起の効果を垣間見ることができました。



早朝、ミニボート等利用者への安全指導

中京・京阪神地域からの来訪者による事故

第八管区海上保安本部管内は、四季折々の雄大な日本海の景色を堪能できるだけでなく、新鮮な魚の宝庫ということもあり、毎年、多くのレジャー客が訪れます。中でも中京・京阪神地域からのレジャー客が多く、若狭湾内でプレジャーボートによる事故を起こした船長の居住地の6割は中京・京阪神地域からの来訪者によって占められ、夏季の期間中においては7割を占めることがあります。これら来訪者による事故は、風向風速や海域の状況についての情報収集不足、船体を同管区内に保管したままで十分に点検せず出港する等、地元の人に比べ、日頃の管理や整備、発航前点検等が十分に行われていないことのほか、「せっかく来たのだから・・・」と、多少無理をしてしまうことが事故の一因となっており、発生した事故の多くは、船長の心がけ一つで防ぐことができたものと考えられます。

これら来訪者は、色々なルートで管内を訪れ、活動海域も広範囲におよぶことから、従来の巡視船艇や小型船安全協会・海上安全指導員による訪船指導、マリナーからのリーフレットの配布等では効果的な啓発が期待できないため、次のような啓発手段を駆使し活動を展開しています。

イ 船舶検査機関からの周知

小型船舶は3年に1回、車の車検と同じような検査を受ける必要があること、また、来訪者が管内で保管している船舶は管内の検査機関で受検することに着目し、日本小型船舶検査機構舞鶴支部、境支部のほか、金沢支部（第九管区海上保安本部）の協力を得て、各船舶に対してリーフレットを配布し、事故防止を呼びかけています。

ロ 小型船舶操縦免許更新講習時の周知

5年毎の小型船舶操縦免許証更新講習の機会を捉え、海上保安部職員を派遣し、事故防止について講習を行うとともに、管内に所在する免許更新講習機関から受講者全員にリーフレットを配布しています。

ハ より多くの方々への周知

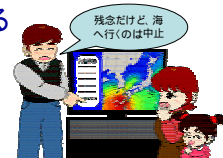
事故を防止するには、船長の心がけだけでなく、家族・友人からの呼びかけも効果的であることから、管内に向かう高速道路のサービスエリアや道の駅等でのリーフレット配布活動、地元FM局からの事故防止周知、道路の電光掲示板の活用、第八管区海上保安本部ホームページを多数の関係団体のホームページに登録する等による周知活動を実施し、広く事故防止を呼びかけています。

プレジャーボート運航者や釣人の皆様へ

海上・磯などで 遭難しないために

冬季に入り天候が荒れる日が多くなり、
気象急変による海難増加が懸念されます。
海上の気象は、陸上とは異なる場合がありますので、
「海洋気象台」の海上警報なども是非確認するようにしてください。

出港・出発する際には必ず気象情報（海上警報等）を確認し、天候の悪化が予想される
ときは出港・出発
を中止しまし
う！



海上警報は気象庁のホームページで確認することができます。
不幸にして、船舶の衝突、転覆、乗揚げ、海中転落などが発生した場合、一刻も早く救助を求めることがあなたの命を助けます。

JCG 海のもしもは118番 第八管区海上保安本部
第九管区海上保安本部



(2) 遊泳中の事故

マリンレジャーに関する海浜事故で最も死者・行方不明者の多い遊泳中の事故については、7月下旬～8月中旬が多いことから事故を未然に防止するため発生時期を考慮し、海水浴場等の巡回による現場指導を実施するとともに以下の対策を講じています。

イ 若年齢層対策

若年齢層の事故者数は、遊泳中の事故者全体の3割を占めていることから、小・中学校において児童・生徒等を対象とした安全講習会等を開催するなどして、離岸流に対する知識、ペットボトル・クーラーボックス等身の回り品を活用した救助手法について周知啓発しています。

地域の取り組み例として、第四管区海上保安本部尾鷲海上保安部（三重県）では、本格的な海水浴シーズンを前に、三重県紀北町の小学校においてプールを使用した水難事故防止の講習会を実施しました。講習会では、児童を対象に衣服を着けた状態でプール（海・川）に飛び込んだ場合の浮力体験、118番の周知、浮き輪やペットボトルを使用する際の救助方法等を指導しました。



ロ 海水浴場管理者及び関係機関等との連携

警察・消防等関係機関と連携し、遊泳禁止海域における看板の設置を海水浴場管理者等に対して働きかけるとともに、民間救助勢力（ライフセービングクラブ等）と連携した救助体制の確立、水上オートバイと遊泳者の接触事故を未然に防止するための海域利用調整に関する条例の制定等を自治体に対し働きかけるなど、関係機関との調整を図り安全体制の確立に努めます。

地域の取り組み例として、マリンレジャーシーズン本番を迎えた7月下旬、第三管区海上保安本部銚子海上保安部（千葉県）は、この時期多発する遊泳中の溺水事故を防止するため、千葉県九十九里浜の各海水浴場を巡回し、監視所のライフセーバー等と情報交換を行うとともに、周辺に点在する遊泳禁止区域にも足を運び、管理者等による看板の設置状況を点検しました。



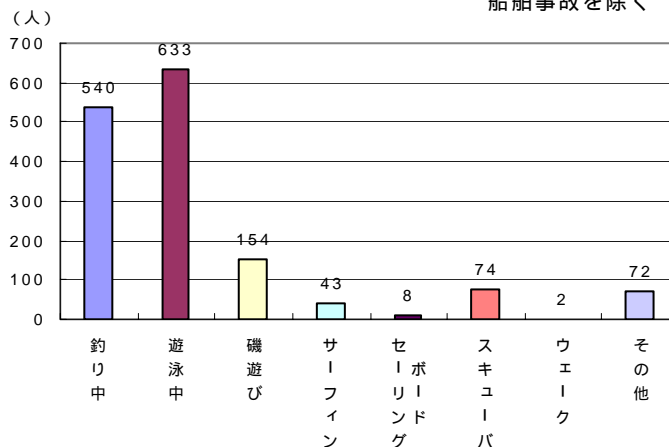
(3) 釣り中の事故

マリンレジャーに関する海浜事故において、遊泳中の事故とともに死者・行方不明者の多い、釣り中の死者・行方不明者については、例年、秋から冬、次いでゴールデンウィーク期間にかかる4月から5月にかけて多く発生しています。発生場所としては防波堤からの転落によるものが多いことから、地域の実情を踏まえた事故多発地域の巡回の実施と自己救命策確保に関する指導、釣り専門誌、マスコミを活用した呼びかけを行なうとともに、防波堤管理者に対し、海中転落防止措置の実施や、立入禁止区域における侵入防止措置等について働きかけを行います。

地域の取組み例として、第六管区海上保安本部玉野海上保安部（岡山県）では、12月上旬に北海道苫小牧市、茨城県鹿島市と、全国で連続発生している立入禁止防波堤での釣り中の死亡事故に鑑み、これまで釣り人の侵入に係る通報が数回寄せられている管内の各防波堤について、緊急実態調査を実施するとともに、同付近釣り人に対する巡回指導を実施しました。その結果、一部立入禁止防波堤ゲートの有刺鉄線に切断された箇所があるなど、立入禁止区域への侵入が容易な場所も確認されましたが、同海上保安部から防波堤管理者に働きかけを行なったところ、その後、速やかに修理・復旧がなされました。



【過去5年間のマリンレジャー活動内容別死者・行方不明者】
船舶事故を除く



3 混雑した海域等における船舶事故防止対策

(1) 航路等の安全確保のための法律整備

大規模な事故に至る恐れの大い衝突や乗揚事故の6割は、海上交通安全法等に定める航路及び付近海域で発生しています。また、我が国の航行環境に不慣れな外国船舶等が基本的な航法を遵守することができず、これを原因とした事故が後を絶ちません。

こうした状況を踏まえ、船舶交通の安全性の向上を図ることを目的とし、平成21年に港則法及び海上交通安全法の一部改正を行い、海域特性に応じた新たな航法の設定や危険防止のための航行援助のための措置等について、次のとおり法律の整備を図りました。これらの制度は、平成22年7月1日から実施されます。

〔主な改正内容〕

イ 海域特性に応じた新たな航法の設定

- ・ 一定の航路の区間における追越しの禁止や視界制限時等における危険防止のための航路外待機の指示
- ・ 来島海峡における最低速力の設定、転流時の特別な航法の指示
- ・ 航路出入口付近海域等における経路の指定

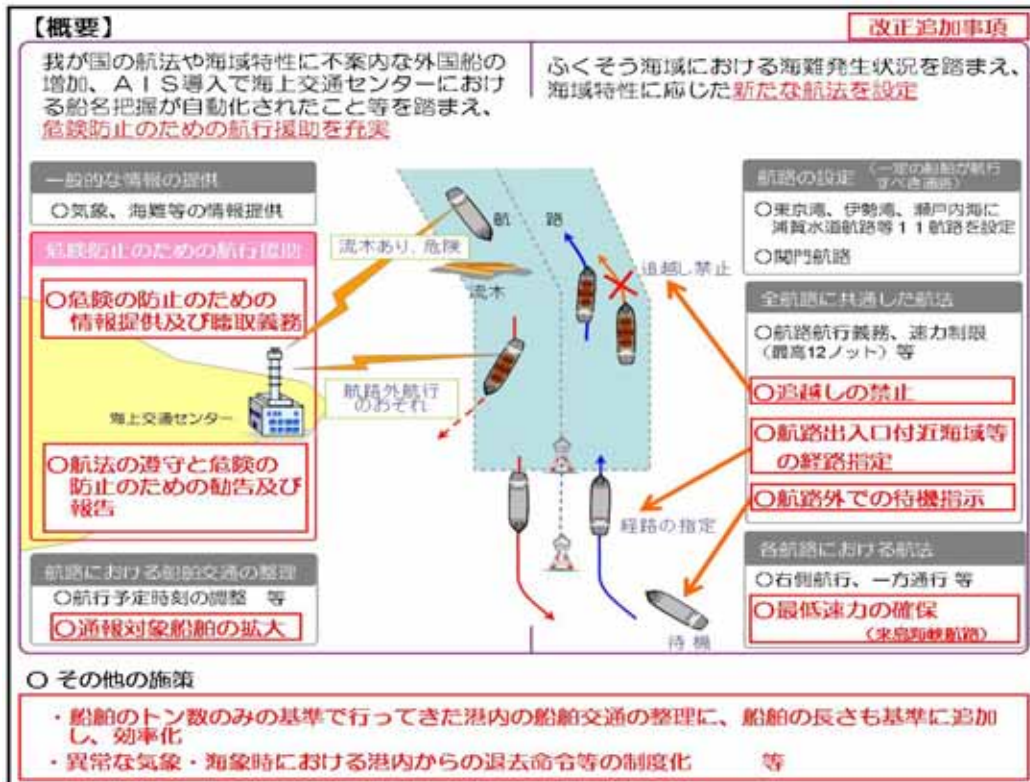
ロ 船舶の安全な航行を援助するための措置の実施

- ・ 航行に危険を及ぼすおそれのある状況を船舶に認知させるための情報提供の実施及び当該情報の船舶における聴取義務の設定

- ・船舶が交通方法に従わないで航行するおそれのある場合や船舶の航行に危険が生ずるおそれがあると認める場合における船舶への必要な勧告及び当該勧告により講じた措置の船舶からの報告の制度化

八 港内の安全確保

- ・台風の接近時等異常な気象・海象時における港内からの退去等の勧告・命令の制度化



（２）海上交通センターの機能強化

混雑した海域の安全性を向上させるためには、船舶が航法を守って航行することに加え、東京湾、伊勢湾、瀬戸内海及び関門海峡に設置された海上交通センターから船舶に対し、より適切に情報提供等の必要なサポートを行うことが重要です。

この度の港則法及び海上交通安全法の一部改正により、船舶への必要な勧告の実施等海上交通センターの運用管制官が行う業務が拡大・高度化することから、運用管制官に対する研修の充実を図るほか、運用管制官が実施する業務の指導・監督を行う統括運用管制官を配置し、業務執行体制の強化を図ることにより海上交通センターの機能を拡充することとしています。



また、海上交通センターと連携しながら航路のしょう戒にあたっている巡視船艇の老朽・旧式化が進んでいることから、これら巡視船艇の代替を進め、航路航行船舶に対する情報提供や指導等を適切に実施する体制を確保することとしています。

(3) 航路標識の高度化

海上保安庁では、混雑した海域に設置されている灯浮標を浮体式灯標化するなど、視認性・識別性を向上させるために高度化し、船舶交通の流れを円滑化するとともに、航路逸脱等による事故の未然防止を図っています。

また、来島海峡においては、潮流の信号方式（現行は形象物（腕木）及び灯光）を、視認性・識別性が高い電光表示板に変更し、事故の未然防止を図ることとしています。

【 航路標識の高度化 】



(4) 関門港における AIS の港湾コード等入力の実験

関門海峡は、航路の長さ約 27 km、S 字状に屈曲しており、地形が最も狭まる関門橋付近では航路の幅約 500m、最大 10 ノット（約 19km/h）を超える潮流が日に 4 度、東西に流れを変える我が国有数の航海の難所として知られています。また、関門海峡は、東シナ海・日本海と瀬戸内海との間を通過する船舶と、海峡の両岸にある係留施設に出入りする船舶が、1 日に約 600 隻、複雑に行き交う特異な利用形態の港（関門港）として、重要な役割を担っています。



関門港を通航する船舶は、港内の行き先ごとに定められた国際信号旗をマストに掲げて、周囲の船舶に自船の進路を知らせていますが、この国際信号旗で進路を示す方法は、視覚を用いる簡便な仕組みである一方、目的地ではなく港内のおおまかな進路を示すものであり、また、夜間や視界の悪い時、風向きなどによって確認できないことがあります。

第七管区海上保安本部（福岡県）では、AISを活用し、AISの目的地情報に一定の入力方法を定めることによって、船舶が昼夜間、視界の状況にかかわらず、相手船の正確な港内の目的地・進路を容易に把握することが可能となるよう「関門港 AIS 入力ガイド」の取り組みを試行しました。我が国初めてとなるこの試みによって、船舶自らが安全性を高めるほか、関門海峡海上交通センターの運用管制官は、混雑する船舶個々の目的地を AIS であらかじめ判別し、無線交信で再確認しながら安全な航行ルートや他船との危険な状況を回避させるなど、昼夜を問わずよりの確できめ細やかな情報を船舶に伝達することが可能となり、関門海峡全体の安全性の向上を図りました。

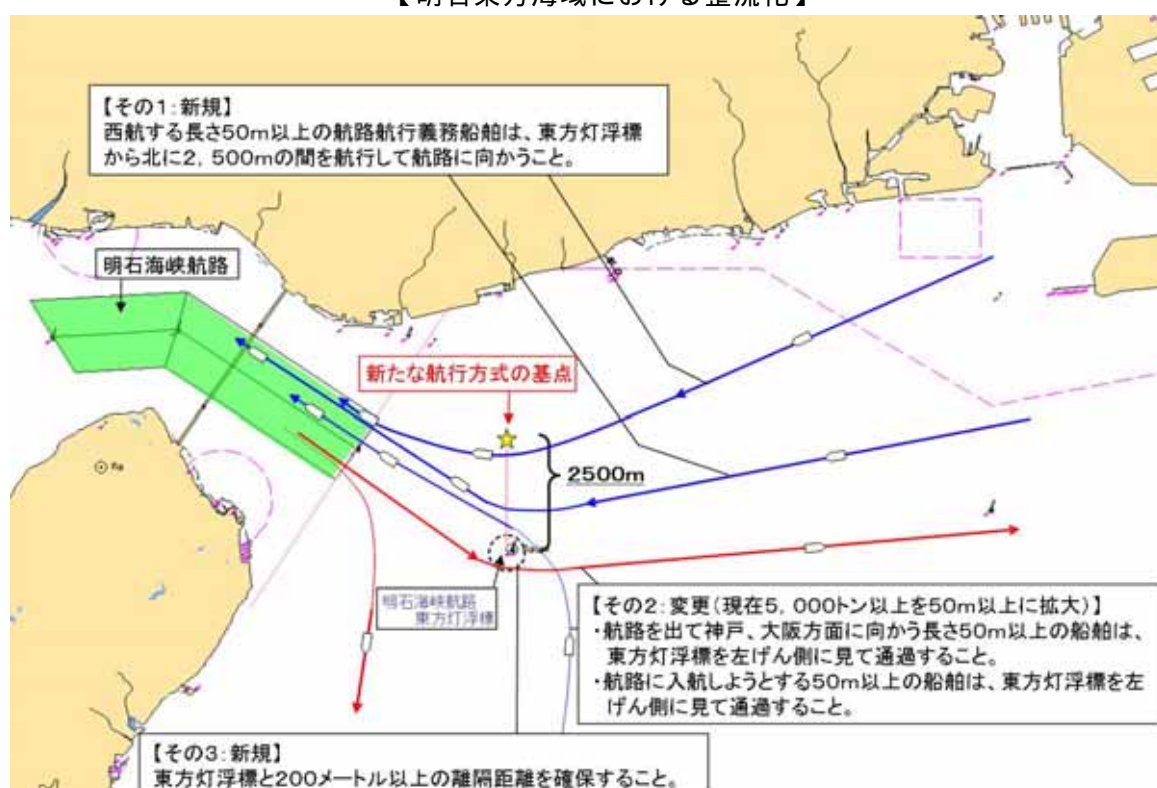
この試行の成果は、平成 22 年 7 月 1 日から施行される港則法施行規則の改正において、AIS を搭載する船舶が国内に 500 港ある港則法の適用港に入港する場合、港ごとに設定された「港コード」や「港内の進路コード」などを AIS の目的地情報欄に入力する新たな制度の構築にも活用されました。

(5) 明石海峡航路多重衝突・沈没事故防止

平成 20 年 3 月 5 日に発生した兵庫県明石沖の明石海峡航路東口における 3 隻のタンカー・貨物船が絡む多重衝突・沈没事故を踏まえ、第五管区海上保安本部（兵庫県）では、平成 20 年度に緊急対策として、見張り強化、VHF の常時聴守、航路入航時の適切な変針の徹底等について、関係団体へ指導するとともに、地元関係者等をメンバーとする「明石海峡航路東口における航行安全対策検討委員会」を設置し、航路出入口付近の航法等の課題について検討を行い、「航路東方海域における新たな航行方式等」について一定の結論を得ました。

平成 21 年度は、引き続き委員会において検討し、「明石海峡航路東方灯浮標を中心とする反時計回りに整流化を図ること。」との検討結果が得られました。

【明石東方海域における整流化】



また、中・長期的な対応事項である航路形状についても委員会で検討した結果、総合的な評価として、平成 20 年度委員会において提案された航路形状変更案ともそれぞれ評価できる項目は認められましたが、いずれの航路形状に最も優位性があるかは見出せませんでした。

しかし、交通流シミュレーション等により検証された科学的知見は、今後検討していくうえで貴重な基礎データとなるものでした。

(6) 瀬戸内海における居眠り事故防止

イ 現状

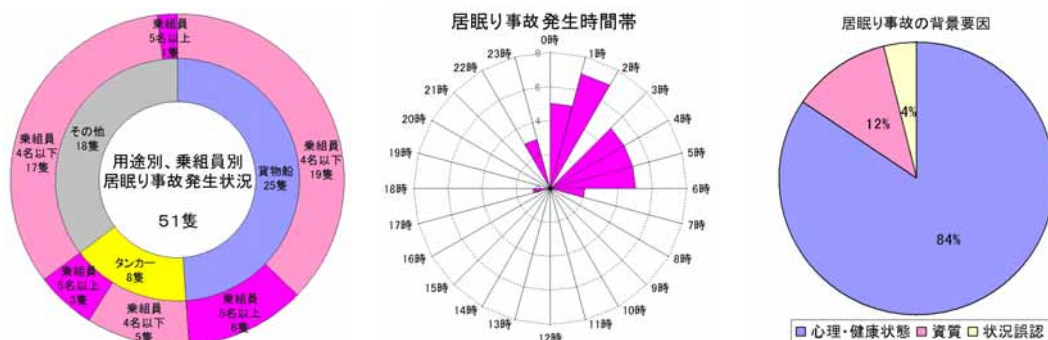
瀬戸内海・宇和海では、例年、秋から冬にかけて居眠り運航による事故が多発する傾向にあります。また、これら事故の多くは、比較的少人数で運航される貨物船及びタンカーであり、特に深夜に集中しています。



ロ 背景・要因

瀬戸内海・宇和海の各港では朝方から夕方にかけて荷役するケースが多く、また、関西・関東向け貨物輸送に際し瀬戸内海を經由する運航形態から、貨物船やタンカーは、頻繁に瀬戸内海・宇和海を夜間に航行しています。

これら多くの夜間航行を背景として、少人数で運航される貨物船等は、乗組員の疲労蓄積や睡眠不足となりがちであり、特に秋から冬にかけて船内を閉め切り暖をとることが多くなるため、これが居眠り運航を誘発する要因となっています。



(各種データは、平成19～21年における第六管区海上保安本部集計による)

八 事故防止対策

居眠り運航による事故を防止するため、第六管区海上保安本部(広島県)では、従来から関係省庁・機関・団体等と連携のうえ、「海難防止強調運動瀬戸内海・宇和海地方推進連絡会議」を設置し、事故の実態と原因を共有するとともに、効果的かつ有機的な防止対策を検討し推進しています。

事故防止対策の中心として、居眠り運航による事故が多発する時期を前にした9月上旬に「居眠り運航撲滅キャンペーン」を展開し、官民一体となり集中的かつ精力的な活動を管内各地で進めています。本キャンペーン期間中においては、リーフレットやグッズの配布、海難防止講習会の開催などにより、乗組員をはじめ広く企業、船社関係者等に対し、事故の実態を周知するとともに、居眠りに陥らないための工夫や無理な運航計画・配船計画の回避等を指導しています。



指導啓発用シール(平成21年作成)

4 特徴ある船舶事故防止対策

(1) 効果的な船舶事故防止思想の普及(海上安全だより)

第一管区海上保安本部(北海道)では、北海道内における船舶事故の実態を広く関係者に理解していただき、少しでも事故の減少に役立てたいとの思いから、平成21年8月から事故の未然防止やAISの適正運用・利用促進に関する事項を分かりやすくまとめた「海上安全だより」を創刊しました。

北海道の事故は減少傾向にあり、平成21年の事故は132隻で、過去10年間で最多であった年の3割減となっていますが、死者・行方不明者を伴う事故に直結する蓋然性が高い衝突・転覆などの事故の割合は依然として高い状況にあります。

また、漁船による事故は最多であった年に比べ半減する反面、プレジャーボートによる事故は平成16年の2倍と増加傾向にあり、海技資格を取得し運航の知識を持っているにも拘わらず、乗船頻度が少なく、また、せっかくの休日などから無理をして事故となる場合が多くあり、これらプレジャーボートなどを含め多くの方々にはわかり易く広報することが必要となっていました。

「海上安全だより」では、北海道における過去の事故データを活用して事故月別発生状況、発生場所、用途別及び事故の原因等を分析しグラフや図で分かりやすくまとめ、さらに事故原因の大半が慣れ、過信、油断などから引き起こされたヒューマンエラーによるものであることから、ヒューマンファクターの視点による分析を取り入れ、一寸した気配りで事故を防ぐことができることを周知しています。

また、第一管区海上保安本部では平成20年7月からAISを導入し、船舶の動静をリアルタイムに把握し、衝突、乗揚などの事故防止のための各種注意喚起を行っており、AISを活用し事故を未然に防止した事例を関係者に周知しています。

しかし、航海者の安全を確保するためには、船舶が発するAIS情報が適正であることが前提であることから、あわせてAISの適正運用についても周知をしています。

「海上安全だより」は北海道内の漁業協同組合、船舶代理店、海運会社、海上作業に従事する事業者等の海事関係者及びマリナー関係団体約250箇所月に1回定期的に配信し、重大な事故が発生した際には、事故の記憶が薄れる前に臨時号を配信し、事故の防止思想の普及を推進しており、読者からは、各所への掲示、社内の教育などに活用しているとの声が届いています。

今後とも事故の未然防止に役立つよう内容の充実に努め、事故ゼロを目指し継続していくこととしています。

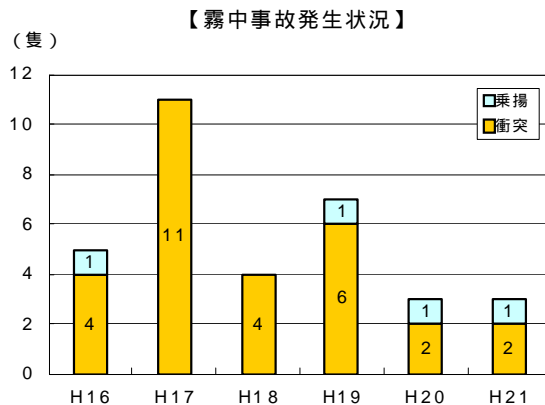


(2) 霧中における事故防止 (AIS を活用した霧通報の試行)

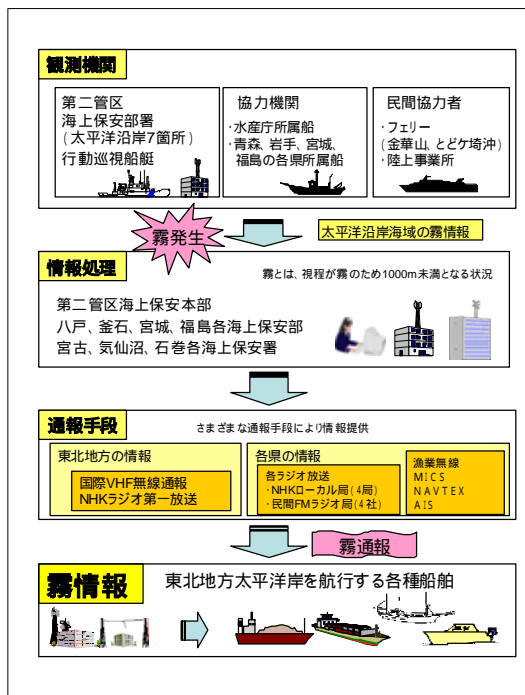
第二管区海上保安本部（宮城県）では、過去の霧中事故発生状況に鑑み、東北の太平洋沿岸海域に霧が多発する時期を捉え、「霧中事故防止対策」として、東北の太平洋沿岸海域を航行する船舶及び関係者に対し、無線（国際VHF）、ラジオ放送、MICS、AIS、漁業無線局及び報道機関を通じて霧情報の提供を行っています。

これまで霧の発生情報は、海上保安部署（陸上観測）及び官船並びに民間定期フェリー（海上観測）等から情報収集のうえ提供を行ってきたところですが、沖合の観測点を増やして欲しいとの要望が多数あったことから、平成21年度においては、AIS搭載船舶を対象として、尻屋埼等の主要変針点付近を航行している船舶を同管区本部のAIS装置で確認し、無線により霧発生の状況を直接問い合わせ、この情報を試行的に追加提供しました。

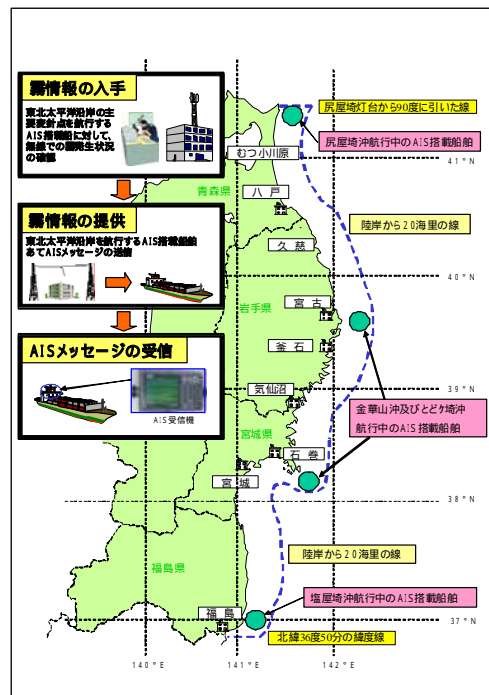
本試行の結果、主要変針点等の霧観測情報の充実が図られ、当該海域を航行している船舶から、非常に有益であるとの評価が得られたことを踏まえ、今後、更なる霧中事故防止対策の充実を図ることとしています。



【霧情報提供の相関図】



【AIS搭載船舶から入手した霧情報の提供（試行）】

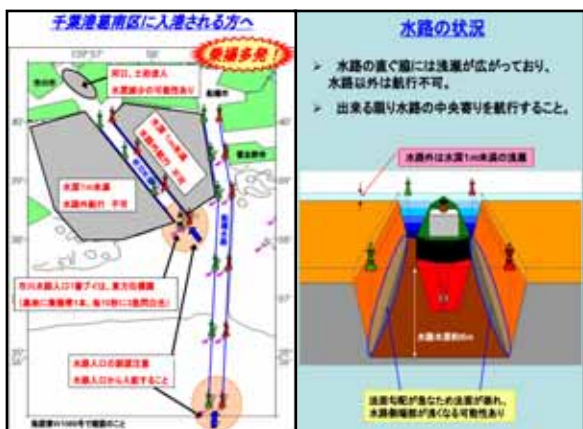


(3) 三番瀬付近乗揚事故防止

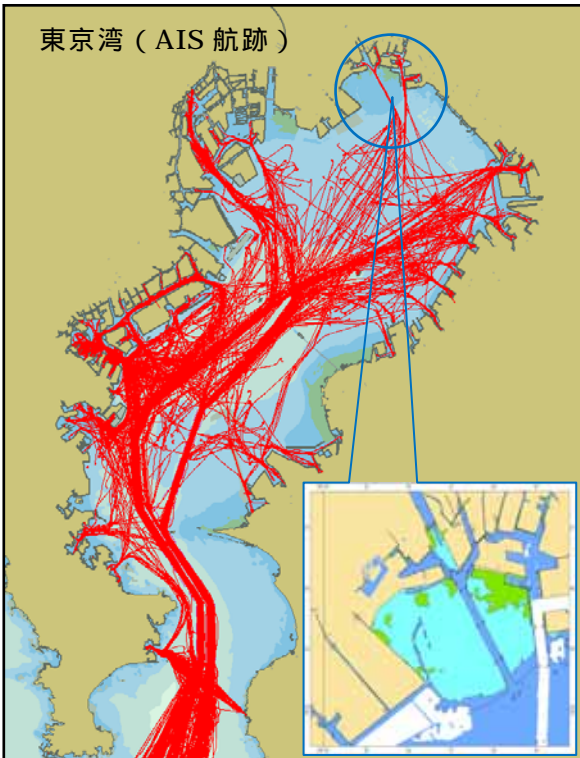
三番瀬は、千葉県浦安市、市川市、船橋市、習志野市の東京湾沿いに広がる干潟及び浅海域です。

千葉港葛南地区市川水路は、この三番瀬を掘り下げ、幅員約200m、水深約6.5mを確保した航路であるため、航路外は水深1m未満の浅瀬となっており、航路を逸脱すると乗揚げることとなります。また船橋水路が隣接しているため、市川水路と船橋水路を誤認しやすいため、市川水路に入港する際には、事前に水路調査、航行中の針路、船位の確認などを十分に行う必要があることから、これまで、入港船舶全般に対して、継続的に安全指導を実施してきたところですが、平成21年には、残念ながら連続して乗揚げ事故が発生してしまいました。

【三番瀬航行に関する周知情報】



三番瀬における迷走乗揚 (AIS 航跡)



このため、第三管区海上保安本部（神奈川県）において、この海域の乗揚げ事故に歯止めをかけるため、これまでの乗揚げ事故の状況を調査したところ、

- ・同港区の年間入港船舶隻数（約13,000隻）のうち、外国船舶が約1,000隻と1割を占めていること
- ・迷走した後、乗揚げ事故を起こした船舶の約半数が外国船舶によるものであることが判明したことから、外国船舶への集中的かつ効果的な安全指導を実施することとしています。

また、近年では、船舶へのAIS搭載が進み、視覚的に船舶の動静を把握することが可能となったことから、同海域における船舶の通航実態を分析し、乗揚げ事故に至るおそれがある迷走船舶などを特定し、これら船舶についても、事業者等を含め、集中的な安全指導の実施に努めていきます。

(4) 海難防止キャラバン

第四管区海上保安本部（愛知県）では、「海難ゼロへの願い」を合言葉にした官民一体となった全国海難防止強調運動の一環として、平成21年7月16日から31日にかけて、愛知県及び三重県内で関係者が海難防止を呼びかけながらバトンをつなぐ「海難防止キャラバン」を実施しました。

名古屋～四日市～鳥羽の間を【Watch Ball】(ワッチボール)をバトン代わりにリレーしつつ、各地でパネル展示、関係先訪問、イベントへの参加など海難防止に関する様々な周知活動を官民一体となって行い、広く一般の方々にも見張りの励行、自己救命策の確保など、海の事故防止を呼びかけ、管内各地に海難防止活動の輪を広げました。



【Watch Ball】とは（「海難ゼロへの始球式IN ナゴヤドーム」）

「全国海難防止強調運動」の事前広報活動として、7月10日ナゴヤドームで行われたプロ野球の試合開始前に、一日海上保安官による「海難ゼロへの願い」を込めた、始球式（始球式）を実施しました。

当日は、海猿、うみまる、うーみん達が多数の観客を出迎え、海難防止啓発用グッズを配布、グラウンド内では関係者が一丸となって「全国海難防止強調運動実施」の横断幕を高々と掲げました。



そして試合開始前には、一日海上保安官に任命された女性海上安全指導員による始球式が行われました。

緊張の中、初めて着用する海上保安官の制服姿での投球でしたが、ボールはワンバウンドで見事捕手のグラブにキャッチされ、観客席からは惜しめない拍手が沸き起こりました。



中日ドラゴンズのマスコットキャラクター「ドアラ」の応援もあり、「全国海難防止強調運動」について、3万人を超える来場者の方へ大きくアピールすることができました。

【Watch Ball】(ワッチボール)は、この始球式に使用した「ボール」に、船舶の見張りの象徴としての「双眼鏡」及び遭難者の救助に用いる「救命浮環」を組み合わせ、「全てを見張れ」(Watch All)の願いをこめて【Watch Ball】と命名したものです。

(5) 入港遅延事故の防止

イ 背景

沖縄県の漁業経営は、ほとんどが小規模の個人経営者となっています。

船舶のトン数別では 9 割以上が 5 トン未満の船舶であり、販売金額では 3 0 0 万円以下の経営体が 7 割以上を占めています。

このような事情により、小型漁船に 1 人で乗り組み、漁を行う形態の漁業経営者が多くなっています。なかでも、大型のイカであるソデイカの漁は、比較的遠距離で操業が行われており、長いときで 1 週間の操業に従事する船舶もあります。

また、沖縄県は、マリンレジャーの盛んなところであり、美ら海（ちゅうらうみ＝美しい海）を楽しむ、多くのプレジャーボートが航行しています。



ロ 現状

小型漁船は、小出力の漁業無線又は携帯電話程度しか連絡手段がない状態です。また、ほとんどが 1 人乗りのため、無線に気付かないで漁をしている場合もあり、沖合いのため携帯電話で通話できない場合もあります。ソデイカ漁の漁船が、1 週間程度出漁していると、連絡がとれない、入港予定を過ぎても入港しないなどの通報が第十一管区海上保安本部（沖縄県）に寄せられることがあります。そのような場合、実際に事故が発生していることが殆どですが、なかには、無線に気付かなかっただけということもありました。プレジャーボートには無線を搭載していない場合が多く、連絡手段は漁船よりも更に少なくなります。

事故が発生した場合、気付くのが遅れると、命に係わる問題です。しかし、連絡したくても連絡手段がない状態になることもあり、いつ、どこで、事故が発生したかわからず、対応が遅れがちになってしまいます。

ハ 対策

今までは漁船事故が発生してから、漁業協同組合に対して文書で注意喚起をしていましたが、平成 21 年度は、11 月 1 日のソデイカ漁解禁前に、沖縄県、漁業協同組合、漁業無線局に対して注意喚起の文書を発出し、事故防止に努めてもらうようにしました。文書では、ライフジャケットの常時着用などとともに、1 日 1 回以上の定時連絡の設定を推進しています。

また、海上保安庁で運用している MICS の広報活動を強力に実施しています。MICS では、パソコン、携帯電話などで海に関する情報（気象・海象、工事情報、漂流物情報、潮汐情報など）を提供しており、漁船・プレジャーボート等の船舶だけでなく、ダイビングや釣りなどのマリンレジャー愛好者にも有益な情報が入手できます。連絡手段として、携帯電話が有効なツールとして活用されるよう、MICS の普及を促進しています。



第4章 海難発生時の対策

1 ライフジャケット着用率の向上

「第1章 海上保安庁の政策目標達成状況」の政策目標対象海難である船舶からの海中転落による死者・行方不明者では、漁船からの海中転落によるものが6割（沿岸で操業する小型漁船からの海中転落によるものは4割）を占めており、また、「第2章 海難の現状」のマリンレジャーに関する海浜事故による死者・行方不明者では、釣り中の海中転落者が3割となっていますが、漁船からの海中転落者、釣り中の海中転落者のいずれもライフジャケットの着用率が低い状況にあります。

このような状況を踏まえ、沿岸漁業等に従事する漁業者や釣り人のライフジャケット着用率向上に向け、次のような施策に取り組んでいます。

(1) 漁業者を対象としたライフジャケット着用率の向上

漁船からの海中転落者におけるライフジャケット着用率は32%と、平成20年より6ポイント上昇しているものの、船舶からの海中転落者全体のライフジャケット平均着用率45%に比較すると依然として低い状況にあります。

また、船舶からの海中転落者におけるライフジャケットの着用・非着用による死亡率をみると、着用者の死亡率16%に対し、非着用者の死亡率は55%となっており、非着用者の死亡率は着用者の3倍以上も高くなっています。このことから、ライフジャケットを着用するか否かは、海中転落した場合の生死を分ける大きな要因になると言えます。

このような状況を踏まえ、漁業従事者のライフジャケット着用率を向上させる観点から、漁業従事者を対象として、より一層の自己救命策確保の指導・啓発の推進が必要であり、海上保安庁、地方自治体等関係機関はもとより、水産関係団体等を実施主体として、当事者である漁業従事者及びLGL等関係者による自発的なライフジャケット着用推進の働きかけ等を重点的に取り組みます。【はじめに(平成21年のトピック) 4 全国へ広がるLGLの活動(4ページ参照)】

地域の取り組み例として、第四管区海上保安本部尾鷲海上保安部(三重県)では、地元消防署など関係機関と協力し、漁業者を対象とした漁船サバイバル訓練を実施しました。内容としては、主に船舶からの海中転落事故を想定したもので、地元漁師さんに実際に海へ飛び込んでもらい、海中転落者の船上への引揚げ訓練やライフジャケットによる浮力体験を行ったり、救命措置訓練、自己救命策の確保について啓発指導等を実施しました。

また、第七管区海上保安本部唐津海上保安部(佐賀県)では、佐賀県や玄海漁業協同組合連合会、地元ケーブルテレビ局及び地元LGL等と協力し、地域のライフジャケット着用推進を図るため、ライフジャケット普及啓発DVDを製作しました。このDVDは、主に漁業者及び釣り愛好者等を対象としたライフジャケット着用サバイ



バル訓練などをベースとして製作されたもので、今後、各種講習会等あらゆる機会を通じて、このDVDを活用したライフジャケットの普及啓発を行っていくこととしています。

なお、ライフジャケットの着用が生還に繋がった一例としては、次の事例があります。平成21年11月1日午後9時頃、高知県室戸岬の東約50kmの太平洋上において、3人乗組みのヨットから50歳代の男性1人が海中に転落し行方不明となりました。同ヨットからの遭難信号を受信した海上保安庁では、直ちに巡視船艇・航空機を発動し捜索に当たったところ、翌朝の午前8時半頃、捜索中の海上保安庁ヘリが和歌山県潮岬南西約50km付近の海上を漂流中の要救助者を発見、救助しました。当時、現場海域は、黒潮の影響から海水温度が約25と比較的暖かい状況であったとはいえ、荒天下、長時間(約12時間)漂流し生還できたのは、何よりもライフジャケットを着用していたことが大きな要因であると言えます。



(2) 釣り人を対象としたライフジャケット着用率の向上

釣り中の海中転落者におけるライフジャケット着用率は22%と、平成20年より6ポイント上昇しているものの、依然として低い状況にあります。釣り中の死者・行方不明者は、秋から冬にかけての時期が特に多く、次いでゴールデンウィーク期間にかかる4月、5月に多く発生していることから、これらの時期を考慮して、釣り中におけるライフジャケットの常時着用など自己救命策の確保を推進するため、釣り愛好者に対する現場指導や講習会等あらゆる機会を捉え広く啓発するよう取り組んでいます。

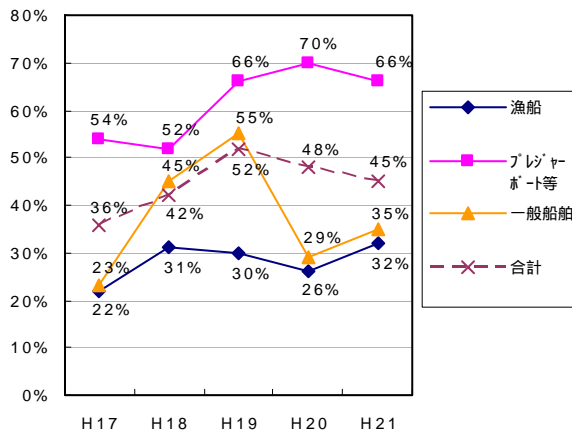
地域の取組み例として、第七管区海上保安本部萩海上保安署(山口県)では、釣り中の海中転落事故を減少させるため、事故の多い時期に合わせ、管内の釣具店や主要磯釣りスポットを巡回し、独自に作成したリーフレットを配布のうえ、ライフジャケットの常時着用や気象情報の早期把握、海中転落防止のための注意を呼びかけました。



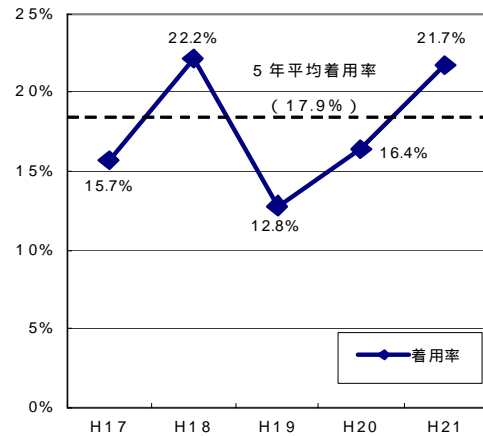
また、第三管区海上保安本部勝浦海上保安署(千葉県)では、マリレジャー活動の活発化するゴールデンウィーク期間、千葉県鴨川市の乙浜漁港に併設されたフィッシャリーナ鴨川において、釣り愛好者を対象とした講習会を開き、参加者約80名に対し、事故防止及び事故発生時の救助率向上のためのライフジャケット着用や複数行動の励行等安全啓発を呼びかけました。



【船舶種類別の着用率】



【釣り中の海中転落者にかかる着用率】



2 海難情報の早期通報

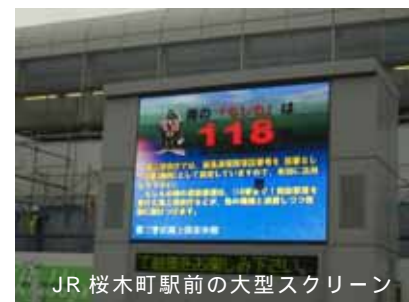
海上保安庁では、海中転落者の海上における生存可能時間や当庁が救助に要する時間等を勘案し、生存状態で救助するために、海難発生から当庁が情報を入手するまでの所要時間を2時間以内にすることを目標としています。海中転落等海難を目撃し、あるいは遭遇した場合、できる限り速やかに海上保安庁へ通報し、救助要請していただくことが重要です。

平成21年の海上保安庁が関与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時間以内に関知したものの割合（以下「2時間以内関知率」という。）は7割となっており、なかでも漁船は6割と低くなっています。

このようなことから、2時間以内関知率のさらなる向上を図るため、引き続き、118番の有効性、携帯電話等の連絡手段の確保をより一層推進していく必要があり、広く一般に「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連絡手段の確保」に関する指導・啓発及び広報活動等を実施していくとともに、水産関係機関・団体への訪問指導等を行い、漁業関係者などに携帯電話等連絡手段の確保等に関する安全意識の啓発強化に取り組んでいるほか、釣り人に対しては、事故発生時の迅速な救助活動を可能とするための複数行動の励行等について働きかけています。

地域の取組み例として、第三管区海上保安本部（神奈川県）では、マリンレジャー活動の活発化するゴールデンウィーク期間に合わせ、横浜みなとみらい地区の玄関口となるJR桜木町駅前等に複数設置された大型スクリーンを利用して、安全推進活動、海上保安庁緊急通報用電話番号「118番」及び自己救命策の確保について広く一般に周知を図りました。

また、第八管区海上保安本部浜田海上保安部（島根県）では、夏本番を前に、職員が地元ケーブルテレビ

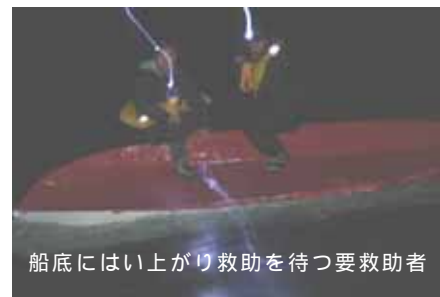


に出演し、離岸流のDVD映像等を活用しながら、マリンレジャーを楽しむ際の注意点をPRするとともに、万一の事故発生に備え、「緊急通報用電話番号『118番』の有効活用」、「防水パック入り携帯電話等連絡手段の確保」等を広く一般に周知し、海難の早期通報について呼び掛けを行いました。

なお、海上保安庁への早期通報等「自己救命策の確保」が功を奏した一例としては次の事例があります。

平成21年12月13日未明、釣り中のプレジャーボート（乗組員2人）が名古屋港において、転覆する事故が発生しました。乗船していた2人は、転覆の際、海中に転落し、ライフジャケットを着用していたとはいえ、ずぶ濡れの状態で救助を待っていましたが、当時、現場は、気温・水温ともそれぞれ10前後と低く、そのうえ夜間に発生した事故であったため、通航船舶に発見される可能性も低く、連絡手段がなければ危険な状況も予想されました。しかし、要救助者は、携帯電話を防水パックに入れていたため、携帯電話が海水に浸かることなく、速やかに118番通報を行うことができ、事故発生のおよそ30分後には巡視艇が現場に到着、両名は無事救助されました。

本件は「自己救命策の確保」として海上保安庁が推進する「ライフジャケットの着用」「防水パック入り携帯電話」「118番通報」を要救助者がきちんと励行していたことが、迅速な救助活動に繋がった好例です。



3 救助・救急活動の充実・強化

- (1) 死者・行方不明者を伴う船舶事故や海中転落は、沿岸部において多発していることから、ヘリコプターと機動救難士等が連携した迅速な海難現場への進出、吊り上げ救助及び救急救命処置を講じながら医療機関への搬送が行える体制の拡充等により、沿岸部における救助・救急体制の更なる強化を図ります。平成21年度末現在、関西空港（大阪府）、函館（北海道）、福岡（福岡県）、美保（島根県）、鹿児島（鹿児島県）及び那覇（沖縄県）の（海上保安）航空基地の6基地に各8人計48人の機動救難士が配置されています。また、速力や搜索監視能力等の向上を図った巡視船、航空機の整備や巡視艇の複数クルー制導入により、救助勢力がより早く現場に到着し、遭難者を発見できるよう取り組みを進めています。
- (2) 沿岸部における迅速な救助・救急活動には、海上保安庁のみならず、他機関との協力関係が必要不可欠であることから、警察・消防・自治体等の関係機関はもとより、（社）日本水難救済会、（財）日本海洋レジャー安全・振興協会、ライフセービングクラブ等民間救助組織との連携を推進し、海難救助体制の強化も図っています。
- (3) 地域の取り組み例として、第三管区海上保安本部茨城海上保安部（茨城県）では、海水浴シーズンを間近に控えた時期、茨城県鹿島灘大竹海岸において、地元ライフセービングクラブ等と合同で水難救助訓練を実



施しました。

訓練は、遊泳者3人が沖に流され、うち2人が行方不明になったとの想定で行い、つくば大学ライフセービングクラブ等のライフセーバーと同海上保安部や関係機関（銚田市、警察、消防及び県防災ヘリ）が、沖に流された要救助者の捜索救助や心肺蘇生を協力して行うなど本番さながらの訓練で相互の連携強化を図りました。

また、第七管区海上保安本部（福岡県）及び福岡航空基地は11月、掖済会門司病院、関門医療センター、五島中央病院、済生会福岡総合病院救命救急センター、長崎医



療センター医師等北部九州地区の医療関係者と海上における救助・救急体制に関し相互の連携強化を図るため意見交換会を実施しました。また、これに併せて、機動救難業務の紹介、使用資器材の説明、さらに機動救難士による展示訓練を披露しました。

一方、佐賀県水難救済会（会長：唐津市長）は、10月、唐津市役所において、「青い羽根募金」を活用した、県内で海中転落の危険がある海浜等に順次救命浮環を設置していく事業「ライフリング（命の環）プロジェクト」を記者会見で発表し、日本初となる救命浮環内蔵型支援自動販売機を披露しました。



資 料 編

- 1 平成 21 年における海難の発生と救助の状況
- 2 平成 21 年度通航船舶実態調査結果
- 3 平成 21 年における MICS 利用状況
(気象情報へのインターネットアクセス件数)

平成 21 年における
海難の発生と救助の状況

平成21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 - 1 表	事故発生状況の前年との比較
第 - 2 表	事故救助状況の前年との比較
第 - 1 図	事故隻数及び死者・行方不明者数の推移
第 - 2 図	事故救助状況の推移
第 - 3 図	船舶種類別による事故隻数の推移
第 - 4 図	プレジャーボートの船型別による事故隻数の推移
第 - 5 図	事故種類別による事故隻数の推移
第 - 6 図	距岸別による事故隻数の推移
第 - 7 図	原因別による事故隻数の推移
第 - 8 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
第 - 9 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
第 - 10 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
第 - 11 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
第 - 12 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
第 - 13 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
第 - 14 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
第 - 15 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
第 - 16 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
第 - 17 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
第 - 18 図	船舶種類別・事故種類別による事故発生状況(平成21年)
第 - 19 図	船舶種類別・原因別による事故発生状況(平成21年)
第 - 20 図	船舶種類別・原因別による事故(衝突・乗揚)発生状況(平成21年)
第 - 21 図	貨物船事故の事故種類別による事故隻数の推移
第 - 22 図	タンカー事故の事故種類別による事故隻数の推移
第 - 23 図	旅客船事故の事故種類別による事故隻数の推移
第 - 24 図	漁船事故の事故種類別による事故隻数の推移
第 - 25 図	遊漁船事故の事故種類別による事故隻数の推移
第 - 26 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
第 - 27 図	貨物船事故の原因別による事故隻数の推移
第 - 28 図	タンカー事故の原因別による事故隻数の推移
第 - 29 図	旅客船事故の原因別による事故隻数の推移
第 - 30 図	漁船事故の原因別による事故隻数の推移
第 - 31 図	遊漁船事故の原因別による事故隻数の推移
第 - 32 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 - 33 図	外国船舶の事故隻数及び死者・行方不明者数の推移
第 - 34 図	外国船舶事故の事故種類別による事故隻数の推移
第 - 35 図	外国船舶事故の原因別による事故隻数の推移
第 - 36 図	総トン数1,000トン以上の事故隻数の割合の推移
第 - 37 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21年)
第 - 38 図	日本船舶・外国船舶事故の原因別発生状況比較(平成21年)
第 - 39 図	東京湾、伊勢湾及び瀬戸内海における事故発生状況(平成21年)

乗船中の事故及び海浜事故発生・救助状況

第 - 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
第 - 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
第 - 3 表	船舶種類別・事故内容別乗船中の事故発生状況(平成21年)
第 - 1 図	乗船中の事故者数及び死者・行方不明者数の推移
第 - 2 図	乗船中の事故種類別発生状況の推移
第 - 3 図	海中転落者のライフジャケット着用率及び死亡率
第 - 4 図	海中転落者発生状況の推移
第 - 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
第 - 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
第 - 7 図	マリレジャーに関する海浜事故の年齢別構成
第 - 8 図	マリレジャーに関する海浜事故の曜日別構成
第 - 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 - 10 図	マリレジャーに関する海浜事故の内容別事故形態(平成21年)
第 - 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21年)
第 - 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
第 - 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

第 I - 1 表 事故発生状況の前年との比較

1. 総数

	平成20年	平成21年	増減
事故隻数(隻)	2,414	2,549	135
延総トン数(総トン)	3,773,990	2,953,713	△ 820,277
死者・行方不明者数(人)	124 (146)	143 (173)	19 27

注：病気等によって操船が不可能になったことにより、船舶が漂流するなどの船舶事故が発生した場合に、この病気等により死亡した操船者は、平成12年までは船舶事故による死者・行方不明者として計上していたが、平成13年からは乗船中の事故による死者・行方不明者として計上することとしている。括弧内は平成12年までの計上方法による。

2. 船舶種類別

(単位：隻・人)

	平成20年	平成21年	増減
貨物船	隻 351 (人) (6)	隻 346 (人) (38)	隻 △ 5 (人) 32
タンカー	隻 88 (人) (0)	隻 83 (人) (0)	隻 △ 5 (人) 0
旅客船	隻 55 (人) (0)	隻 46 (人) (0)	隻 △ 9 (人) 0
漁船	隻 732 (人) (96)	隻 812 (人) (68)	隻 80 △ 28
遊漁船	隻 80 (人) (4)	隻 62 (人) (1)	隻 △ 18 △ 3
プレジャーボート	隻 901 (人) (17)	隻 1,013 (人) (27)	隻 112 10
その他	隻 207 (人) (1)	隻 187 (人) (9)	隻 △ 20 8
計	隻 2,414 (人) (124)	隻 2,549 (人) (143)	隻 135 19

上段：事故隻数 下段()内：死者・行方不明者数

(参考)用途の「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20年	平成21年	増減
衝突	隻 812 (人) (42)	隻 801 (人) (34)	隻 △ 11 (人) △ 8
乗揚	隻 314 (人) (2)	隻 309 (人) (2)	隻 △ 5 (人) 0
転覆	隻 109 (人) (52)	隻 131 (人) (52)	隻 22 0
浸水	隻 111 (人) (5)	隻 118 (人) (27)	隻 7 22
推進器障害	隻 149 (人) (1)	隻 188 (人) (8)	隻 39 7
舵障害	隻 35 (人) (0)	隻 38 (人) (0)	隻 3 0
機関故障	隻 361 (人) (2)	隻 384 (人) (0)	隻 23 △ 2
火災	隻 86 (人) (1)	隻 90 (人) (5)	隻 4 4
爆発	隻 7 (人) (1)	隻 4 (人) (0)	隻 △ 3 △ 1
行方不明	隻 4 (人) (17)	隻 3 (人) (13)	隻 △ 1 △ 4
運航阻害	隻 269 (人) (0)	隻 292 (人) (0)	隻 23 0
安全阻害	隻 54 (人) (0)	隻 77 (人) (2)	隻 23 2
その他	隻 103 (人) (1)	隻 114 (人) (0)	隻 11 △ 1
計	隻 2,414 (人) (124)	隻 2,549 (人) (143)	隻 135 19

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

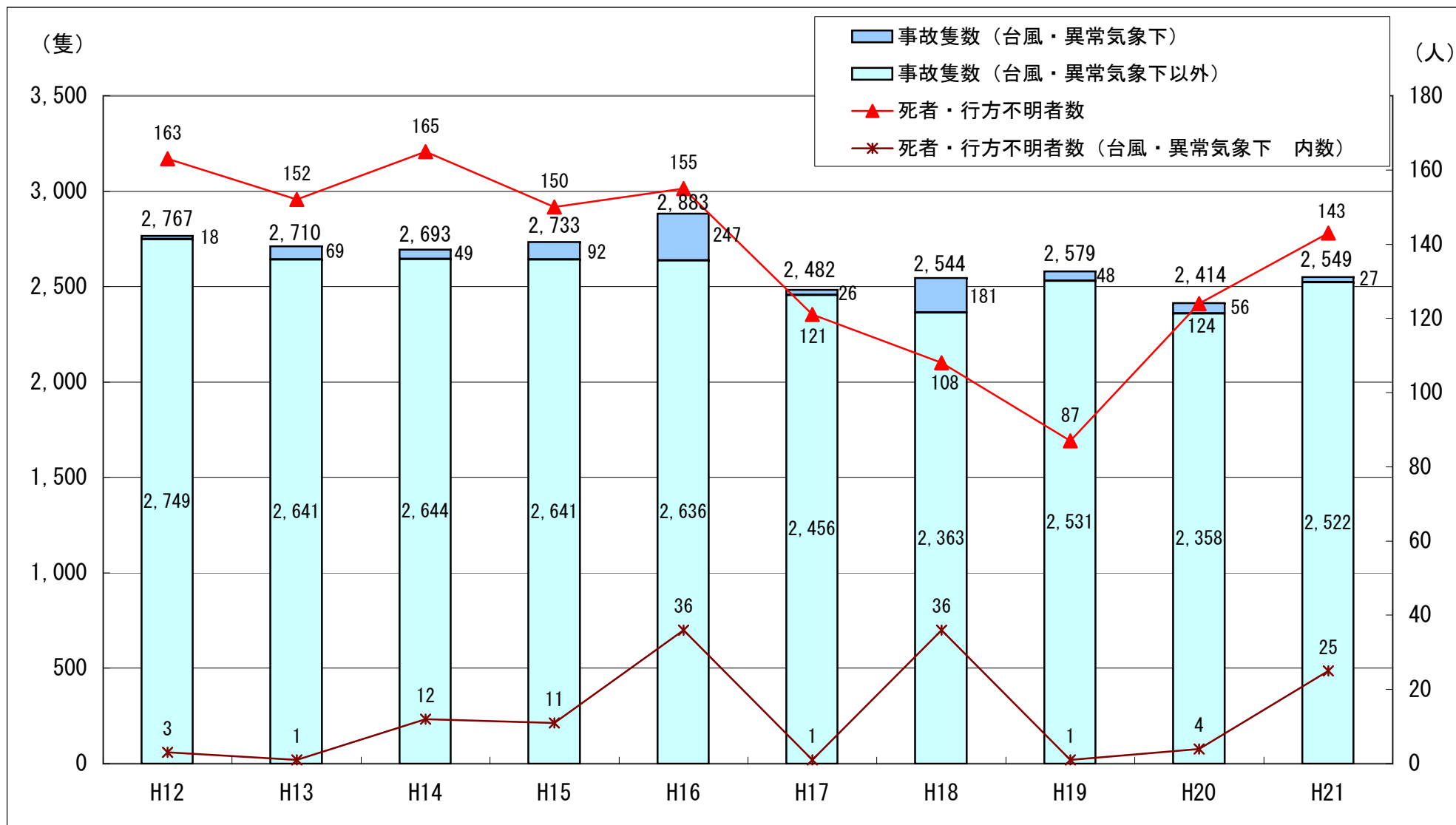
1 船舶 (隻)

		平成20年	平成21年	増減
事故隻数		2,414	2,549	135
救 助	当庁救助	530	539	9
	当庁以外救助	869	896	27
	計	1,399	1,435	36
自力入港		827	912	85
全 損		188	202	14
当庁関与		1,595	1,660	65

2 乗船者 (人)

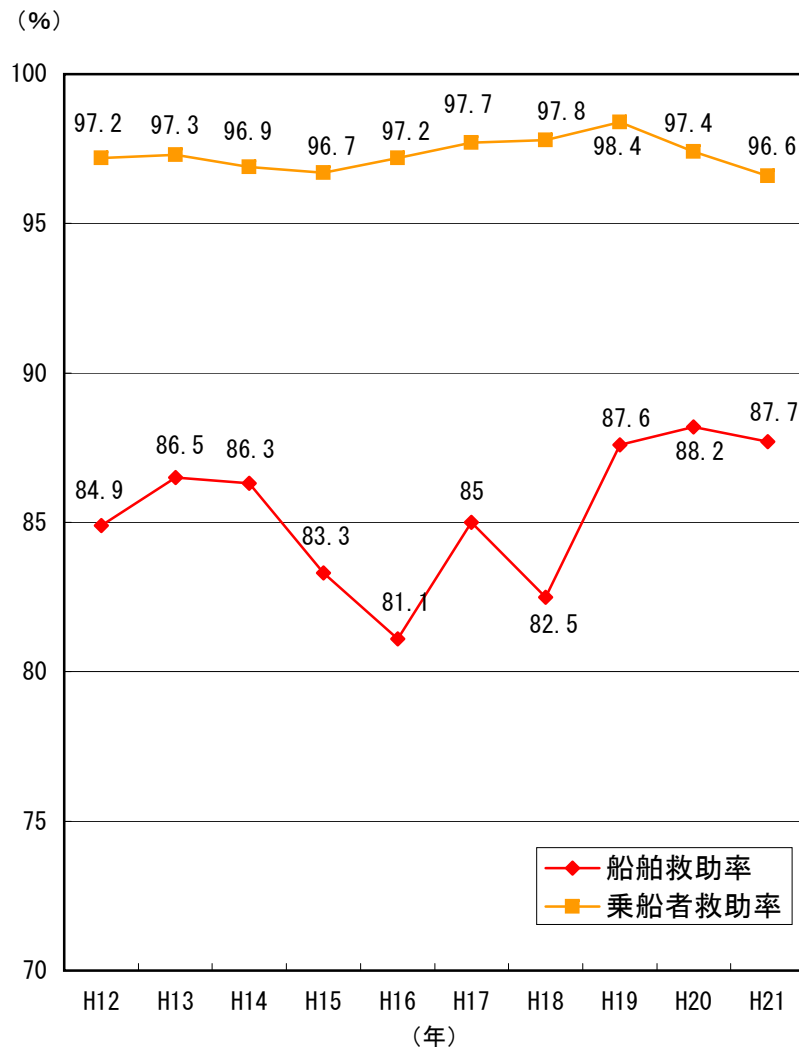
		平成20年	平成21年	増減
乗船者数		12,927	12,451	△ 476
救 助	当庁救助	1,532	1,394	△ 138
	当庁以外救助	3,152	2,689	△ 463
	計	4,684	4,083	△ 601
自力救助		8,119	8,225	106
死亡・行方不明		124	143	19
当庁関与		7,450	7,217	△ 233

第 I - 1 図 事故隻数及び死者・行方不明者数の推移

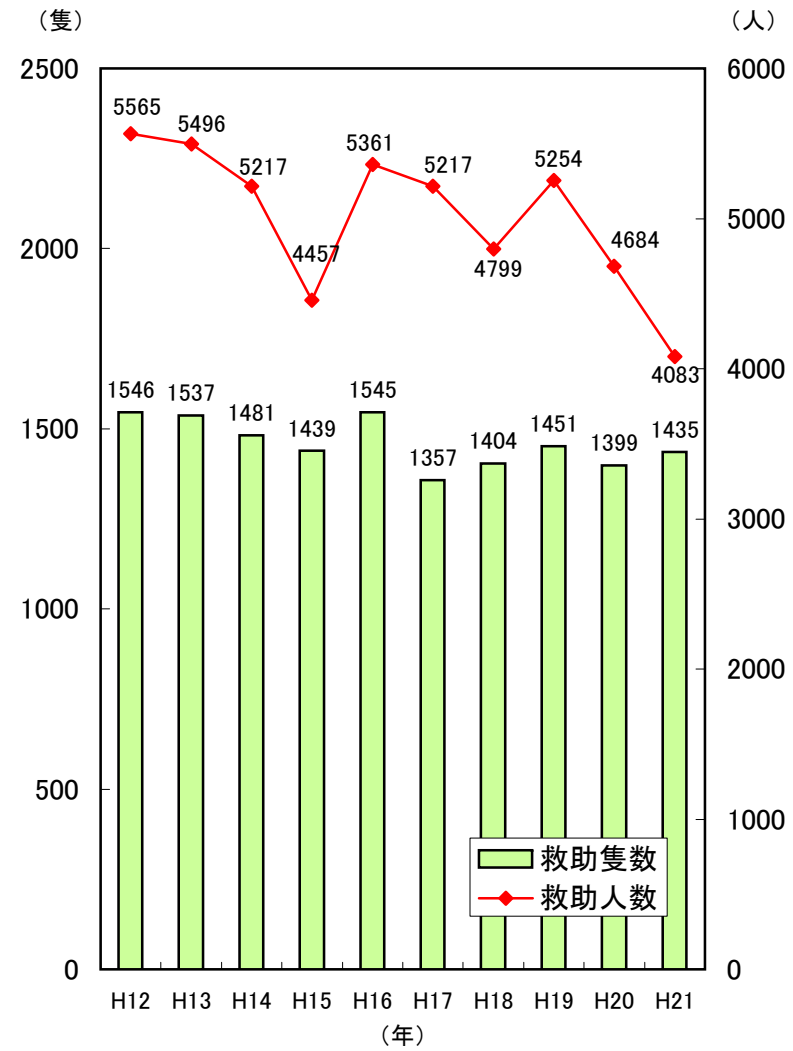


第 I - 2 図 事故救助状況の推移

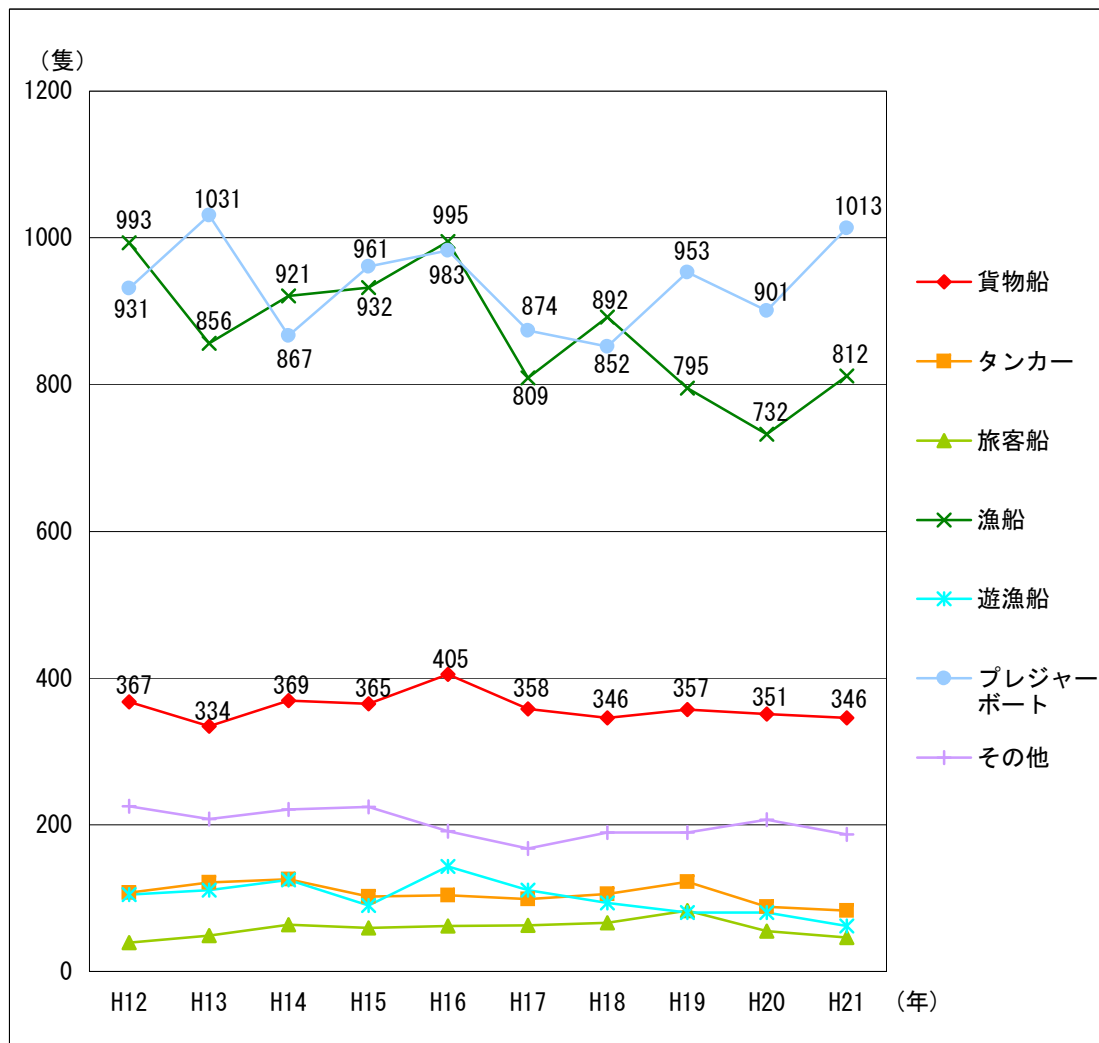
救助率の推移



救助隻数及び救助人数の推移



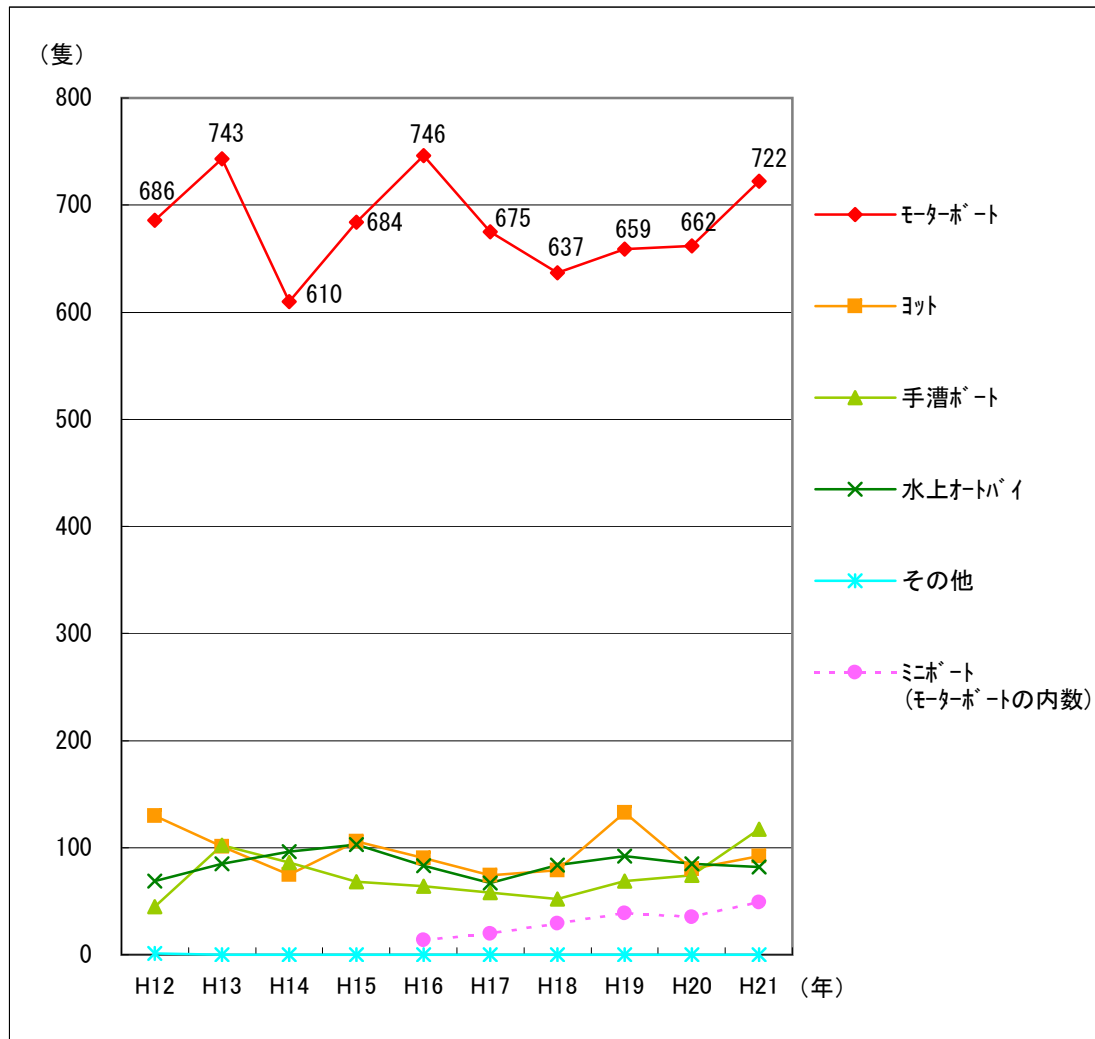
第 I - 3 図 船舶種類別による事故隻数の推移



(単位：隻)

	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21
貨物船	367	334	369	365	405	358	346	357	351	346
タンカー	107	121	126	102	104	99	106	122	88	83
旅客船	39	49	64	59	62	63	66	83	55	46
漁船	993	856	921	932	995	809	892	795	732	812
遊漁船	105	111	125	90	143	111	93	80	80	62
プレジャーボート	931	1031	867	961	983	874	852	953	901	1013
その他	225	208	221	224	191	168	189	189	207	187
計	2767	2710	2693	2733	2883	2482	2544	2579	2414	2549

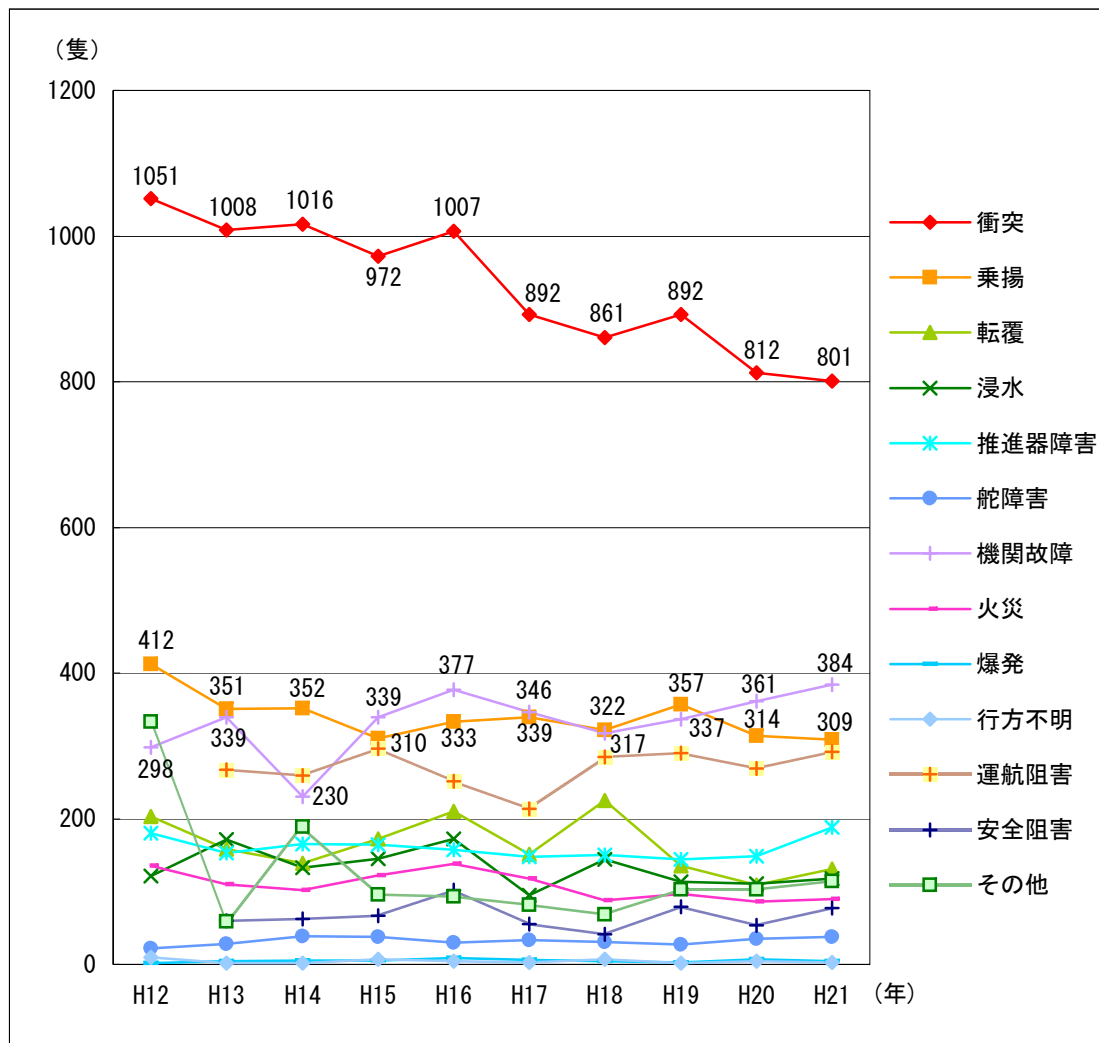
第 I - 4 図 プレジャーボートの船型別による事故隻数の推移



(単位：隻)

	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21
モーターボート	686	743	610	684	746	675	637	659	662	722
ミニボート (モーターボートの内数)					(14)	(20)	(29)	(39)	(35)	(49)
ヨット	130	101	75	106	90	74	79	133	80	92
手漕ボート	45	102	86	68	64	58	52	69	74	117
水上オートバイ	69	85	96	103	83	67	84	92	85	82
その他	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
計	931	1031	867	961	983	874	852	953	901	1013

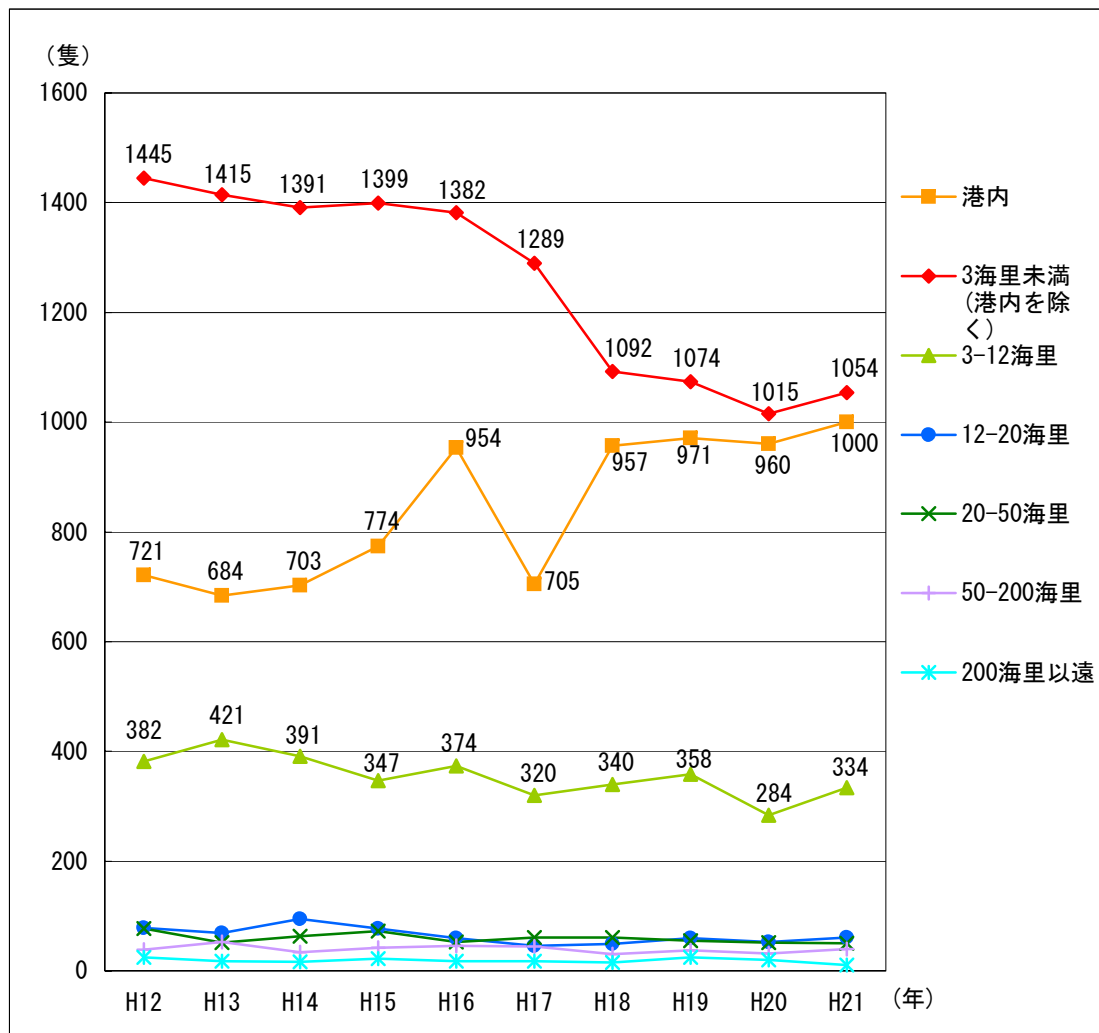
第 I - 5 図 事故種類別による事故隻数の推移



	(単位：隻)									
	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21
衝突	1051	1008	1016	972	1007	892	861	892	812	801
乗揚	412	351	352	310	333	339	322	357	314	309
転覆	203	158	139	172	210	151	225	135	109	131
浸水	121	171	133	145	172	95	144	113	111	118
推進器障害	180	153	165	164	157	148	150	144	149	188
舵障害	22	28	39	38	30	33	31	27	35	38
機関故障	298	339	230	339	377	346	317	337	361	384
火災	135	110	102	122	138	118	88	97	86	90
爆発	2	4	5	5	9	6	4	3	7	4
行方不明	10	2	2	7	4	3	7	2	4	3
その他		59	189	96	93	82	69	103	103	114
(運航障害)	333	267	259	296	251	214	285	290	269	292
(安全障害)		60	62	67	102	55	41	79	54	77
計	2767	2710	2693	2733	2883	2482	2544	2579	2414	2549

*平成13年から、「その他」から「運航障害」と「安全障害」を別計上している。

第 I - 6 図 距岸別による事故隻数の推移

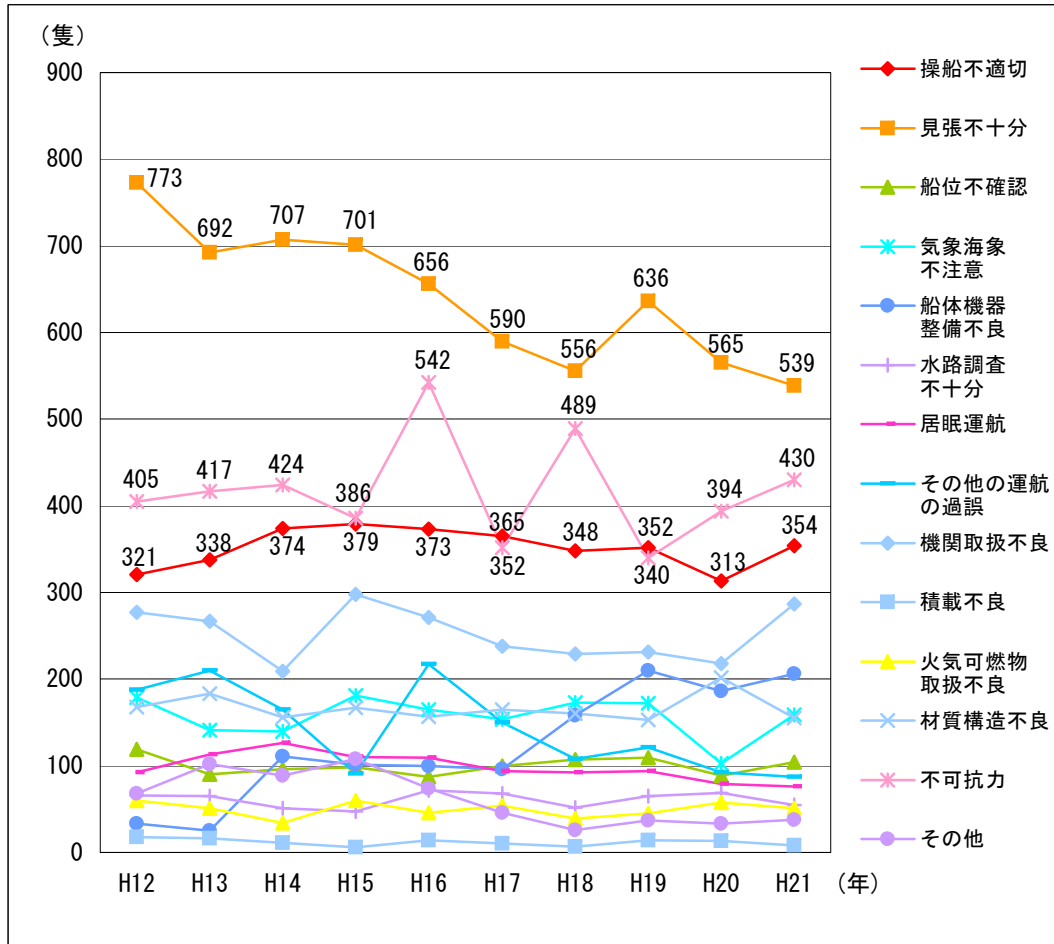


(単位：隻)

	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21
港内	721	684	703	774	954	705	957	971	960	1000
3海里未満 (港内を除く)	1445	1415	1391	1399	1382	1289	1092	1074	1015	1054
3-12海里	382	421	391	347	374	320	340	358	284	334
12-20海里	78	69	95	77	59	46	49	59	53	61
20-50海里	77	51	63	72	52	61	61	55	51	50
50-200海里	39	52	34	42	45	44	30	37	31	40
200海里以遠	25	18	16	22	17	17	15	25	20	10
計	2767	2710	2693	2733	2883	2482	2544	2579	2414	2549

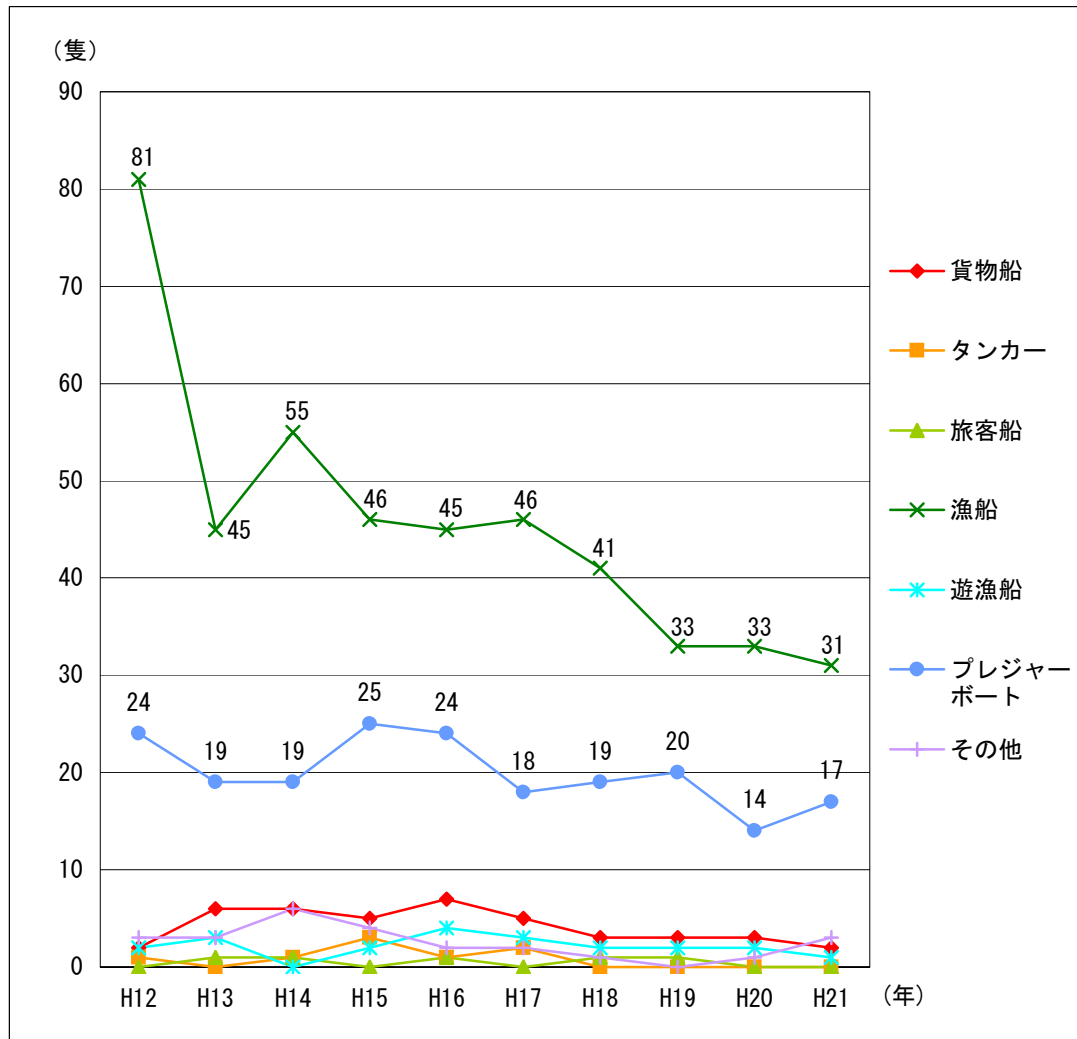
第 I - 7 図 原因別による事故隻数の推移

(単位：隻)



		H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21	
人為的要因	運	操船不適切	321	338	374	379	373	365	348	352	313	354
		見張不十分	773	692	707	701	656	590	556	636	565	539
	航	船位不確認	119	90	96	98	87	100	107	109	89	104
		気象海象不注意	179	141	140	181	165	154	173	172	103	159
		船体機器整備不良	33	25	111	101	100	96	158	210	186	206
		水路調査不十分	66	65	51	47	72	68	52	65	69	55
		居眠運航	92	113	126	110	109	94	92	94	79	76
		その他の運航の過誤	188	210	165	91	217	150	108	121	92	87
		機関取扱不良	277	267	209	298	271	238	229	231	218	287
	積載不良	18	16	11	6	14	10	7	14	13	8	
	火気可燃物取扱不良	60	51	34	60	46	54	39	45	58	51	
	材質構造不良	168	183	156	167	157	165	160	153	202	155	
	不可抗力	405	417	424	386	542	352	489	340	394	430	
その他	68	102	89	108	74	46	26	37	33	38		
計		2767	2710	2693	2733	2883	2482	2544	2579	2414	2549	

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事故隻数の推移

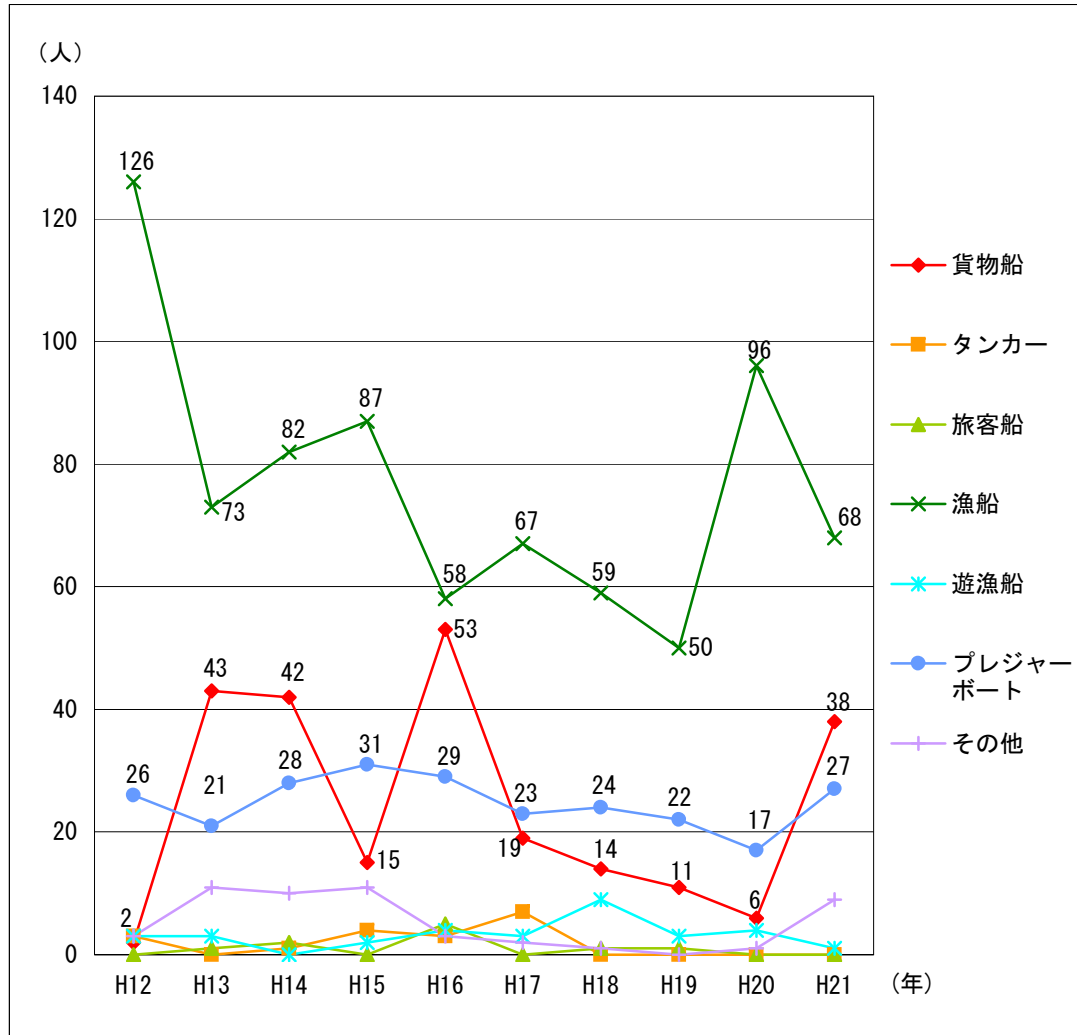


(単位：隻)

	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21
貨物船	2	6	6	5	7	5	3	3	3	2
タンカー	1	0	1	3	1	2	0	0	0	0
旅客船	0	1	1	0	1	0	1	1	0	0
漁船	81	45	55	46	45	46	41	33	33	31
遊漁船	2	3	0	2	4	3	2	2	2	1
プレジャーボート	24	19	19	25	24	18	19	20	14	17
その他	3	3	6	4	2	2	1	0	1	3
計	113	77	88	85	84	76	67	59	53	54

第 I - 9 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

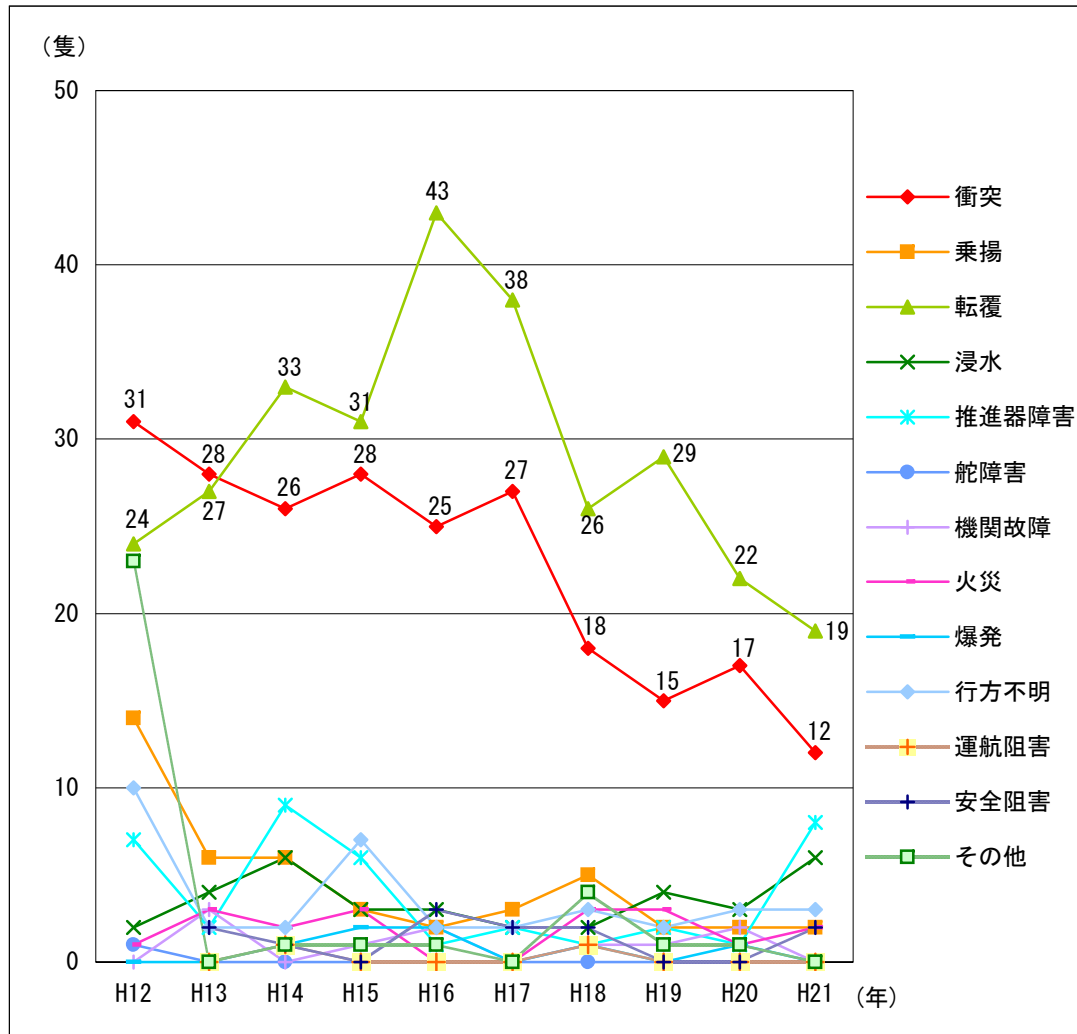
(単位：人)



	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21
貨物船	2	43	42	15	53	19	14	11	6	38
タンカー	3	0	1	4	3	7	0	0	0	0
旅客船	0	1	2	0	5	0	1	1	0	0
漁船	126	73	82	87	58	67	59	50	96	68
遊漁船	3	3	0	2	4	3	9	3	4	1
プレジャーボート	26	21	28	31	29	23	24	22	17	27
その他	3	11	10	11	3	2	1	0	1	9
計	163	152	165	150	155	121	108	87	124	143

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事故隻数の推移

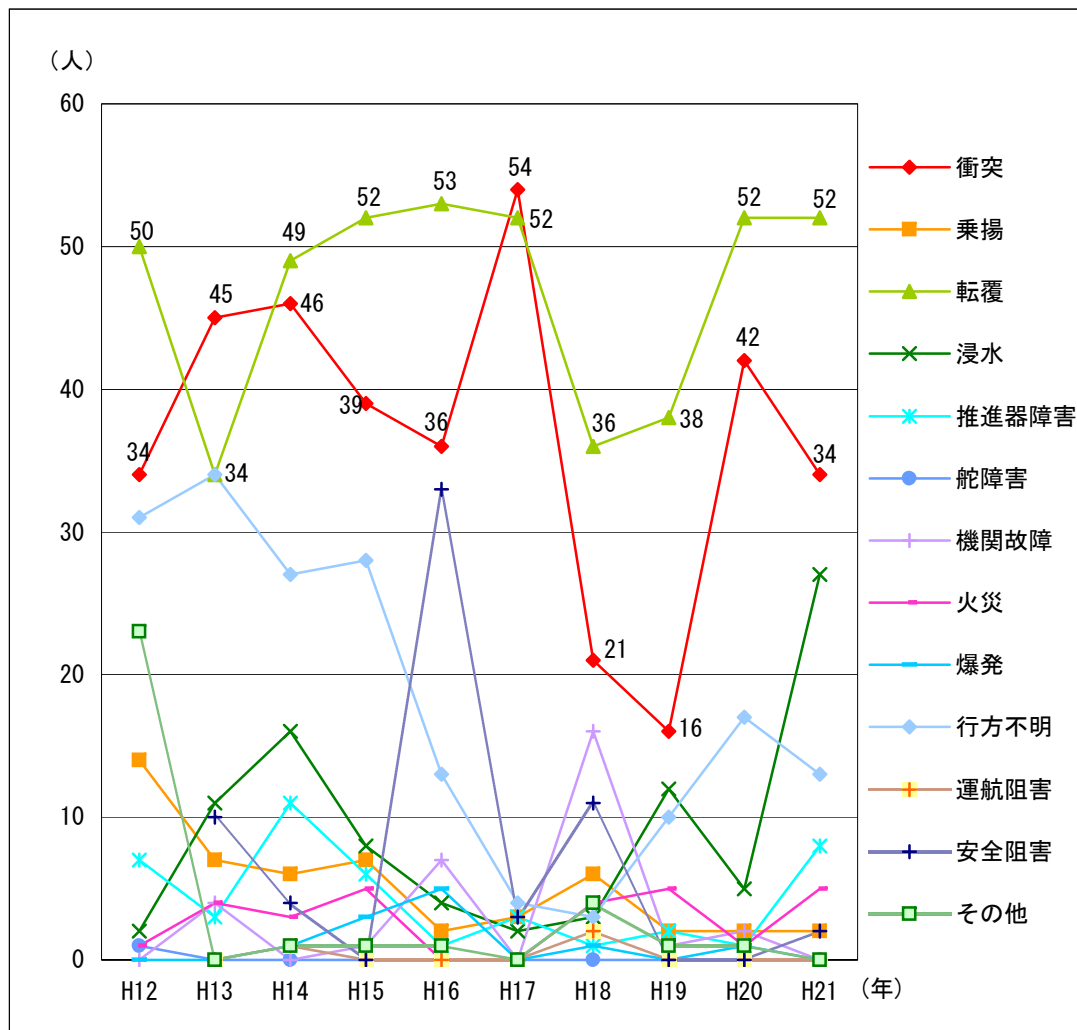
(単位：隻)



	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21
衝突	31	28	26	28	25	27	18	15	17	12
乗揚	14	6	6	3	2	3	5	2	2	2
転覆	24	27	33	31	43	38	26	29	22	19
浸水	2	4	6	3	3	2	2	4	3	6
推進器障害	7	2	9	6	1	2	1	2	1	8
舵障害	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
機関故障	0	3	0	1	2	0	1	1	2	0
火災	1	3	2	3	0	0	3	3	1	2
爆発	0	0	1	2	2	0	1	0	1	0
行方不明	10	2	2	7	2	2	3	2	3	3
運航阻害		0	1	1	1	0	4	1	1	0
安全阻害		0	1	0	0	0	1	0	0	0
その他		2	1	0	3	2	2	0	0	2
計	113	77	88	85	84	76	67	59	53	54

第 I -11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

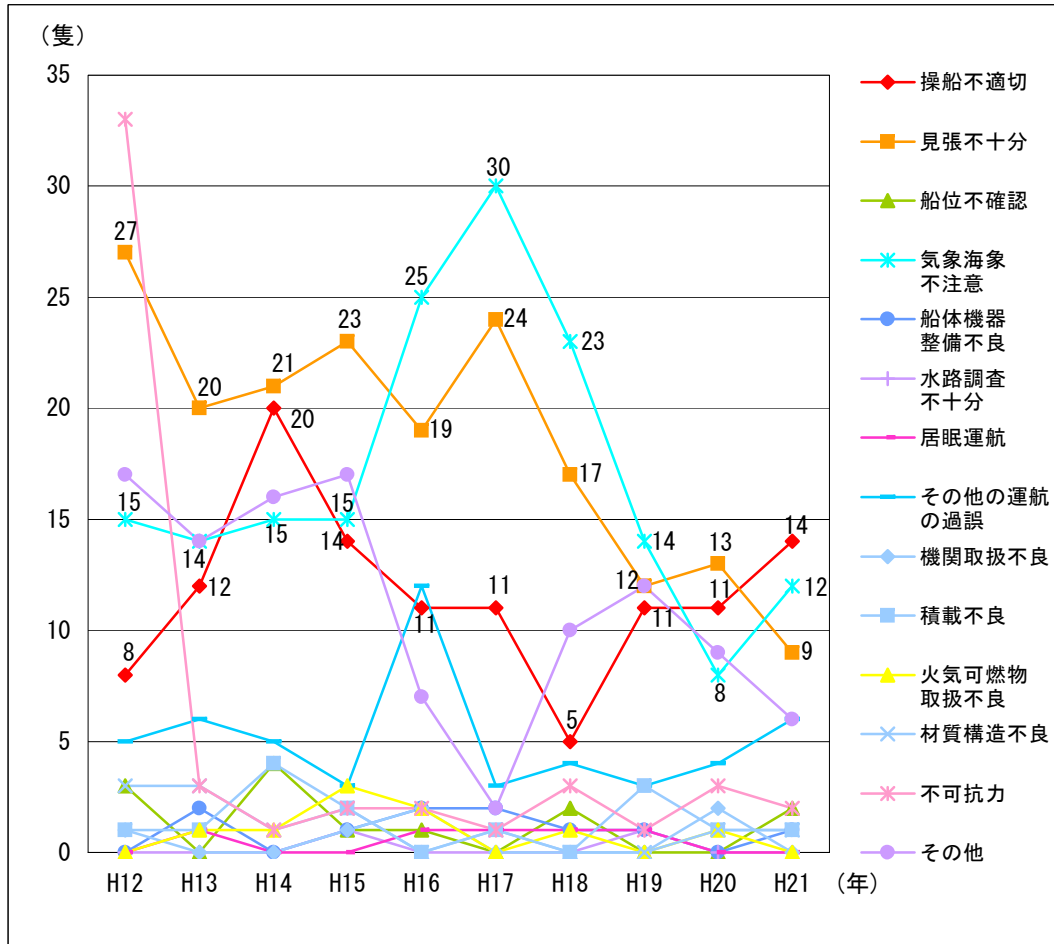
(単位：人)



	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21
衝突	34	45	46	39	36	54	21	16	42	34
乗揚	14	7	6	7	2	3	6	2	2	2
転覆	50	34	49	52	53	52	36	38	52	52
浸水	2	11	16	8	4	2	3	12	5	27
推進器障害	7	3	11	6	1	3	1	2	1	8
舵障害	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
機関故障	0	4	0	1	7	0	16	1	2	0
火災	1	4	3	5	0	0	4	5	1	5
爆発	0	0	1	3	5	0	1	0	1	0
行方不明	31	34	27	28	13	4	3	10	17	13
その他		0	1	1	1	0	4	1	1	0
(運航阻害)	23	0	1	0	0	0	2	0	0	0
(安全阻害)		10	4	0	33	3	11	0	0	2
計	163	152	165	150	155	121	108	87	124	143

第 I -12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

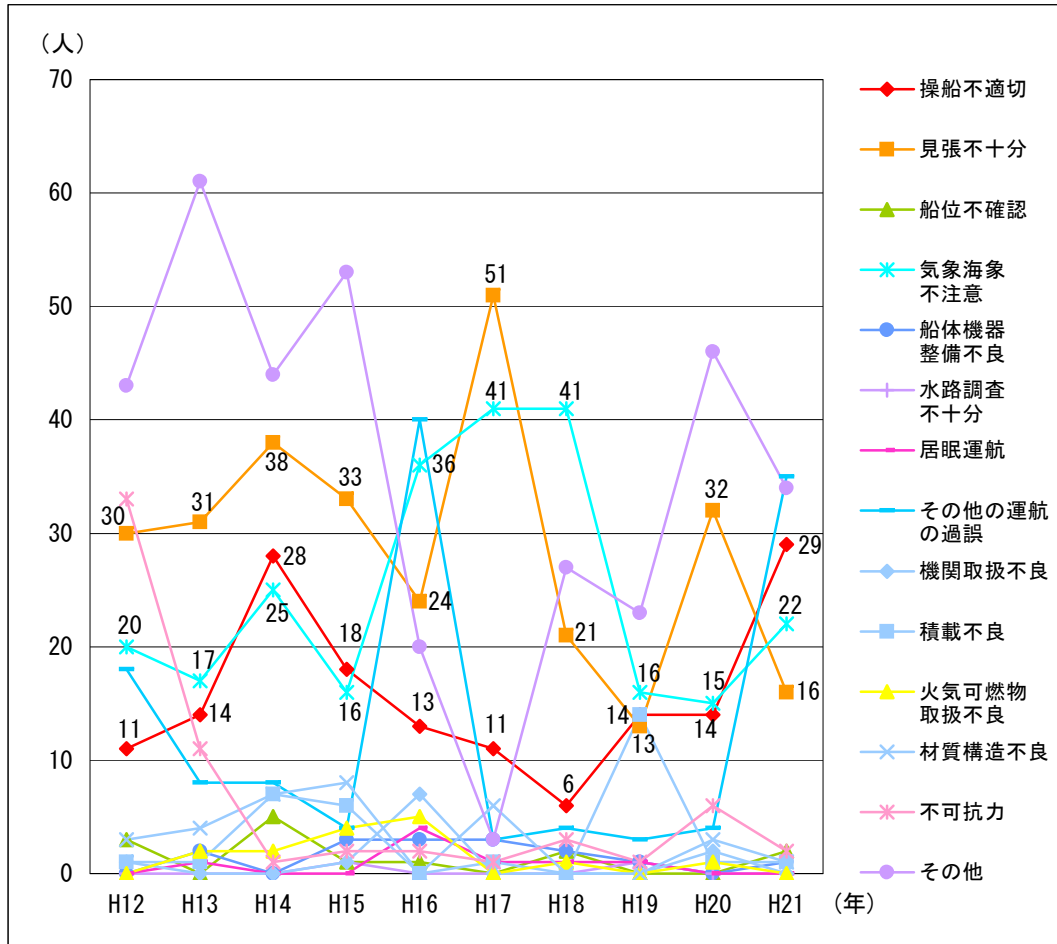
(単位：隻)



		H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21
運航の過誤	操船不適切	8	12	20	14	11	11	5	11	11	14
	見張り不十分	27	20	21	23	19	24	17	12	13	9
	船位不確認	3	0	4	1	1	0	2	0	0	2
	気象海象不注意	15	14	15	15	25	30	23	14	8	12
	船体機器整備不良	0	2	0	1	2	2	1	1	0	1
	水路調査不十分	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0
	居眠運航	0	1	0	0	1	1	1	1	0	0
	その他の運航の過誤	5	6	5	3	12	3	4	3	4	6
	機関取扱不良	1	0	0	1	2	0	0	0	2	0
	積載不良	1	1	4	2	0	1	0	3	1	1
火気可燃物取扱不良	0	1	1	3	2	0	1	0	1	0	
材質構造不良	3	3	1	2	0	1	0	0	1	1	
不可抗力	33	3	1	2	2	1	3	1	3	2	
その他	17	14	16	17	7	2	10	12	9	6	
計		113	77	88	85	84	76	67	59	53	54

第 I -13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

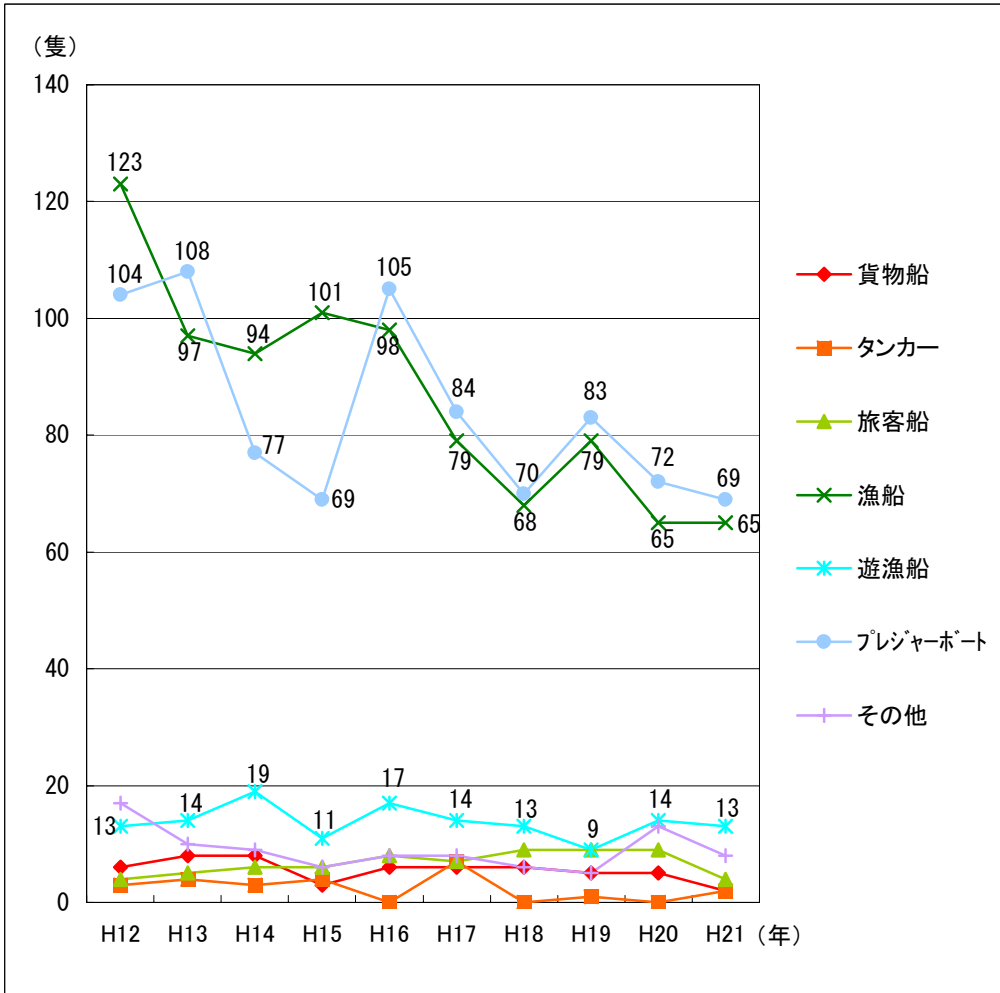
(単位：人)



		H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21
運航の過誤	操船不適切	11	14	28	18	13	11	6	14	14	29
	見張り不十分	30	31	38	33	24	51	21	13	32	16
	船位不確認	3	0	5	1	1	0	2	0	0	2
	気象海象不注意	20	17	25	16	36	41	41	16	15	22
	船体機器整備不良	0	2	0	3	3	3	2	1	0	1
	水路調査不十分	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0
	居眠運航	0	1	0	0	4	1	1	1	0	0
	その他の運航の過誤	18	8	8	4	40	3	4	3	4	35
	機関取扱不良	1	0	0	1	7	0	0	0	2	0
	積載不良	1	1	7	6	0	1	0	14	1	1
火気可燃物取扱不良	0	2	2	4	5	0	1	0	1	0	
材質構造不良	3	4	7	8	0	6	0	0	3	1	
不可抗力	33	11	1	2	2	1	3	1	6	2	
その他	43	61	44	53	20	3	27	23	46	34	
計		163	152	165	150	155	121	108	87	124	143

第 I - 14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

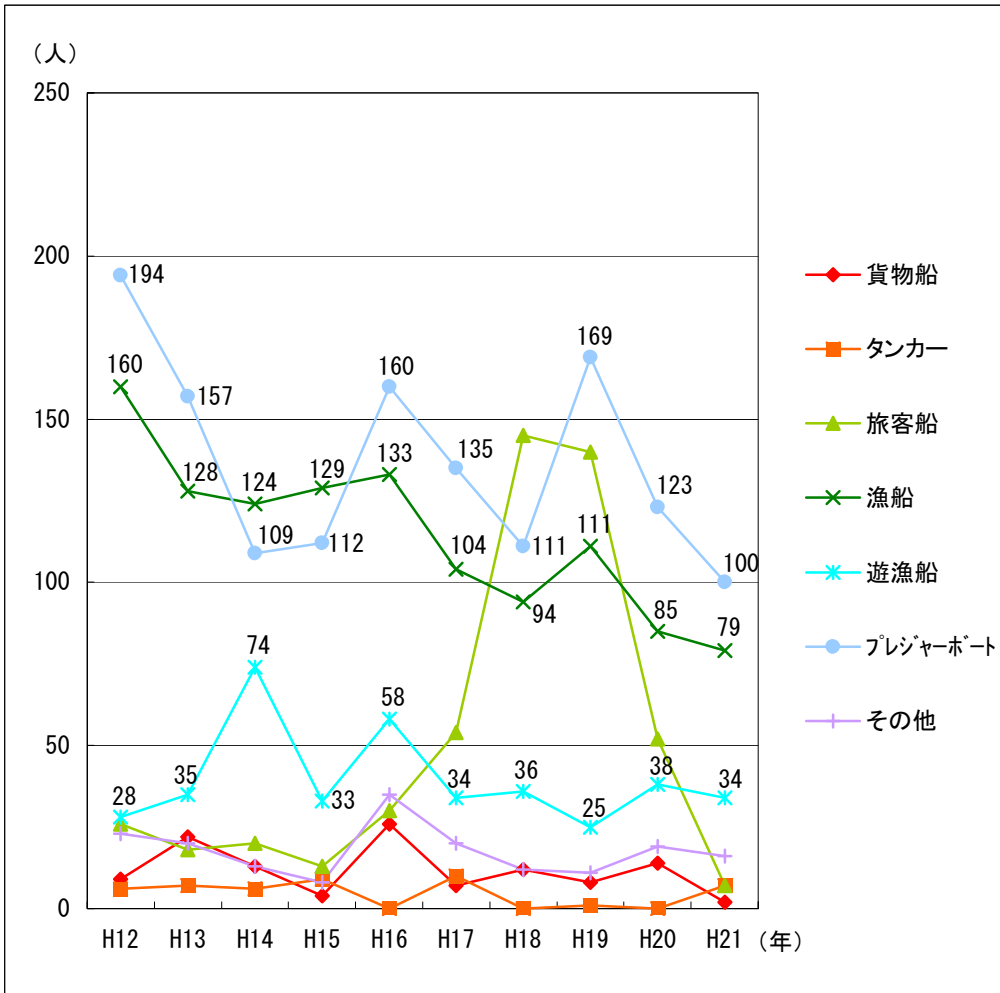
(単位：隻)



	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21
貨物船	6	8	8	3	6	6	6	5	5	2
タンカー	3	4	3	4	0	7	0	1	0	2
旅客船	4	5	6	6	8	7	9	9	9	4
漁船	123	97	94	101	98	79	68	79	65	65
遊漁船	13	14	19	11	17	14	13	9	14	13
プレジャーボート	104	108	77	69	105	84	70	83	72	69
その他	17	10	9	6	8	8	6	5	13	8
計	270	246	216	200	242	205	172	191	178	163

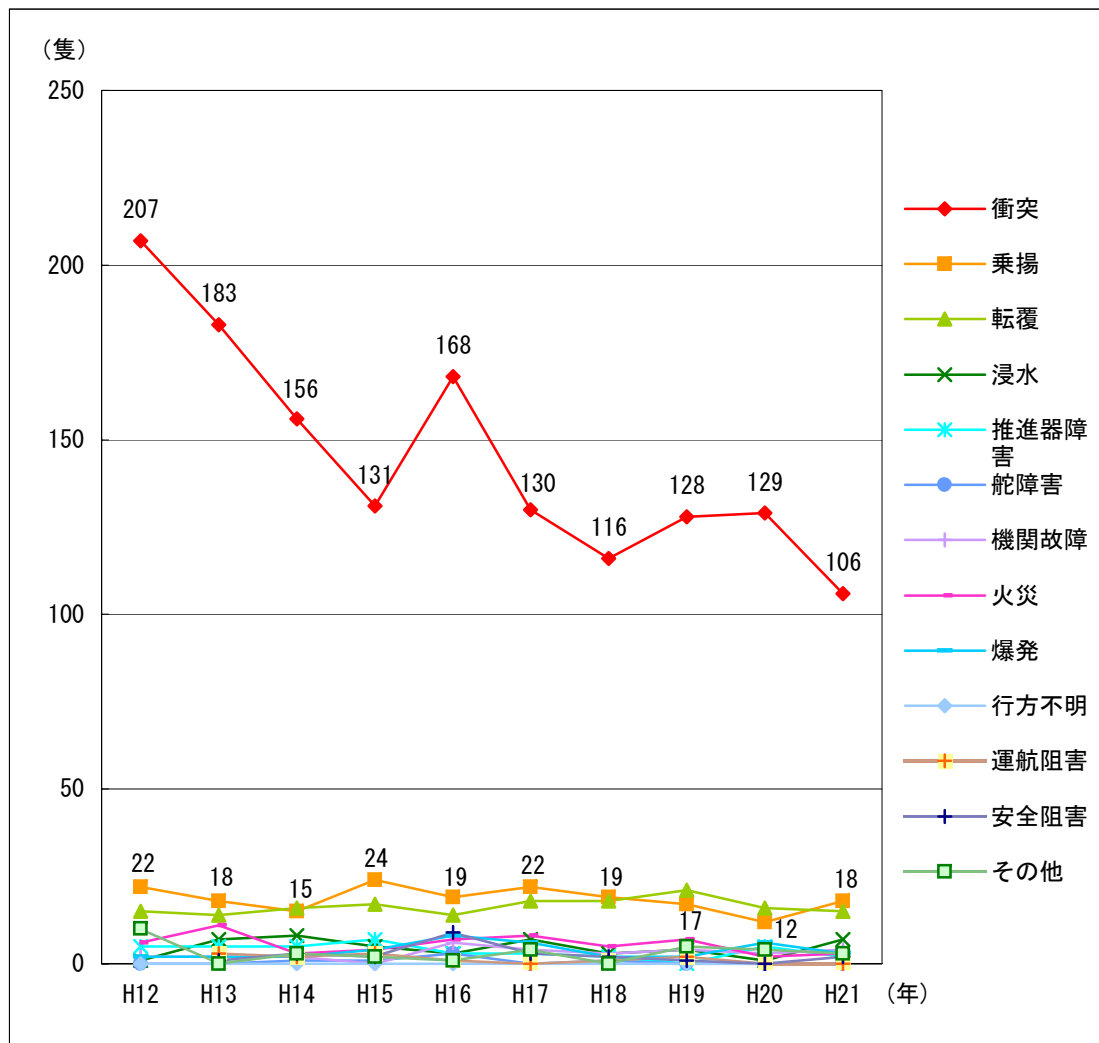
第 I - 15図 負傷者を伴う事故の船舶種類別による負傷者数の推移

(単位：人)



	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21
貨物船	9	22	13	4	26	7	12	8	14	2
タンカー	6	7	6	9	0	10	0	1	0	7
旅客船	26	18	20	13	30	54	145	140	52	7
漁船	160	128	124	129	133	104	94	111	85	79
遊漁船	28	35	74	33	58	34	36	25	38	34
プレジャーボート	194	157	109	112	160	135	111	169	123	100
その他	23	20	13	8	35	20	12	11	19	16
計	446	387	359	308	442	364	410	465	331	245

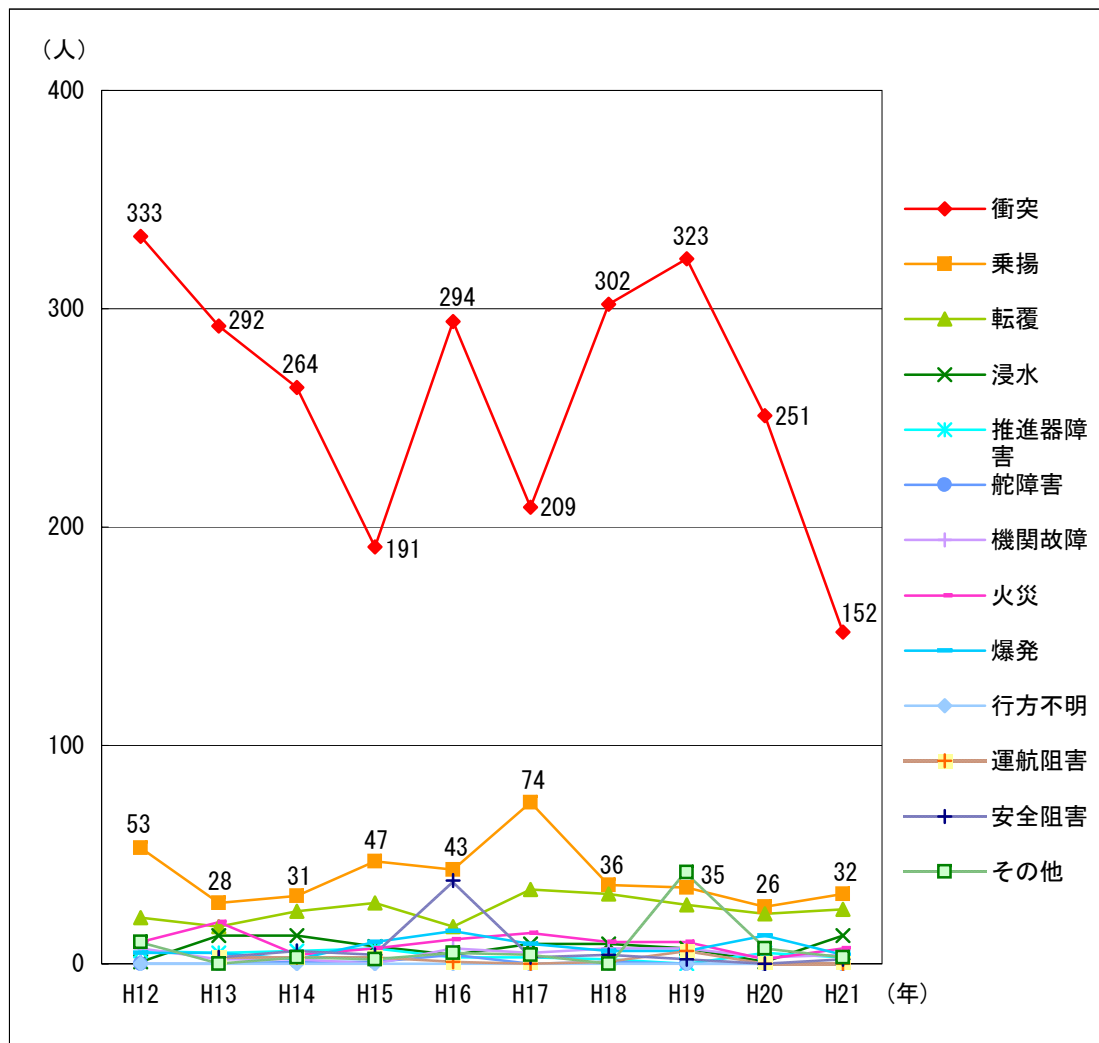
第 I -16図 負傷者を伴う事故の事故種類別による事故隻数の推移



(単位: 隻)

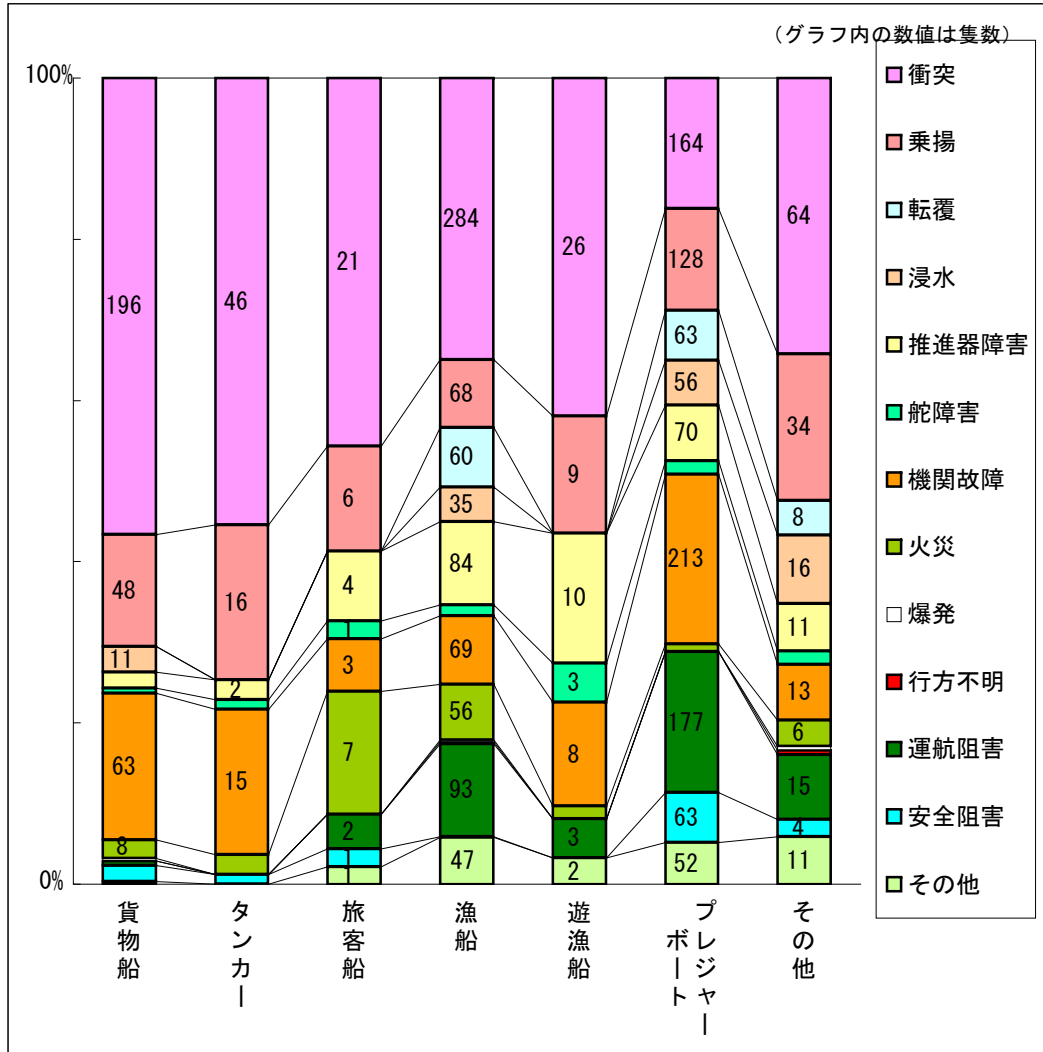
	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21
衝突	207	183	156	131	168	130	116	128	129	106
乗揚	22	18	15	24	19	22	19	17	12	18
転覆	15	14	16	17	14	18	18	21	16	15
浸水	1	7	8	5	3	7	3	4	1	7
推進器障害	5	5	5	7	3	3	2	0	5	2
舵障害	0	0	1	1	3	0	1	0	0	0
機関故障	2	2	2	0	6	4	3	4	3	4
火災	6	11	3	4	7	8	5	7	2	3
爆発	2	2	2	4	8	6	2	2	6	3
行方不明	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
その他		0	3	2	1	4	0	5	4	3
(運航阻害)	10	3	2	3	1	0	1	2	0	0
(安全阻害)		1	3	2	9	3	2	1	0	2
計	270	246	216	200	242	205	172	191	178	163

第 I -17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)									
	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21
衝突	333	292	264	191	294	209	302	323	251	152
乗揚	53	28	31	47	43	74	36	35	26	32
転覆	21	17	24	28	17	34	32	27	23	25
浸水	1	13	13	8	4	9	9	7	1	13
推進器障害	6	5	6	7	3	3	2	0	5	3
舵障害	0	0	1	1	4	0	1	0	0	0
機関故障	7	2	2	0	7	5	7	7	3	4
火災	10	19	4	7	11	14	10	10	2	7
爆発	5	5	2	10	15	9	6	6	13	4
行方不明	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
その他		0	3	2	5	4	0	42	7	3
(運航障害)	10	3	3	3	1	0	1	6	0	0
(安全障害)		3	6	4	38	3	4	2	0	2
計	446	387	359	308	442	364	410	465	331	245

第 I - 18 図 船舶種別・事故種別による事故発生状況(平成21年)

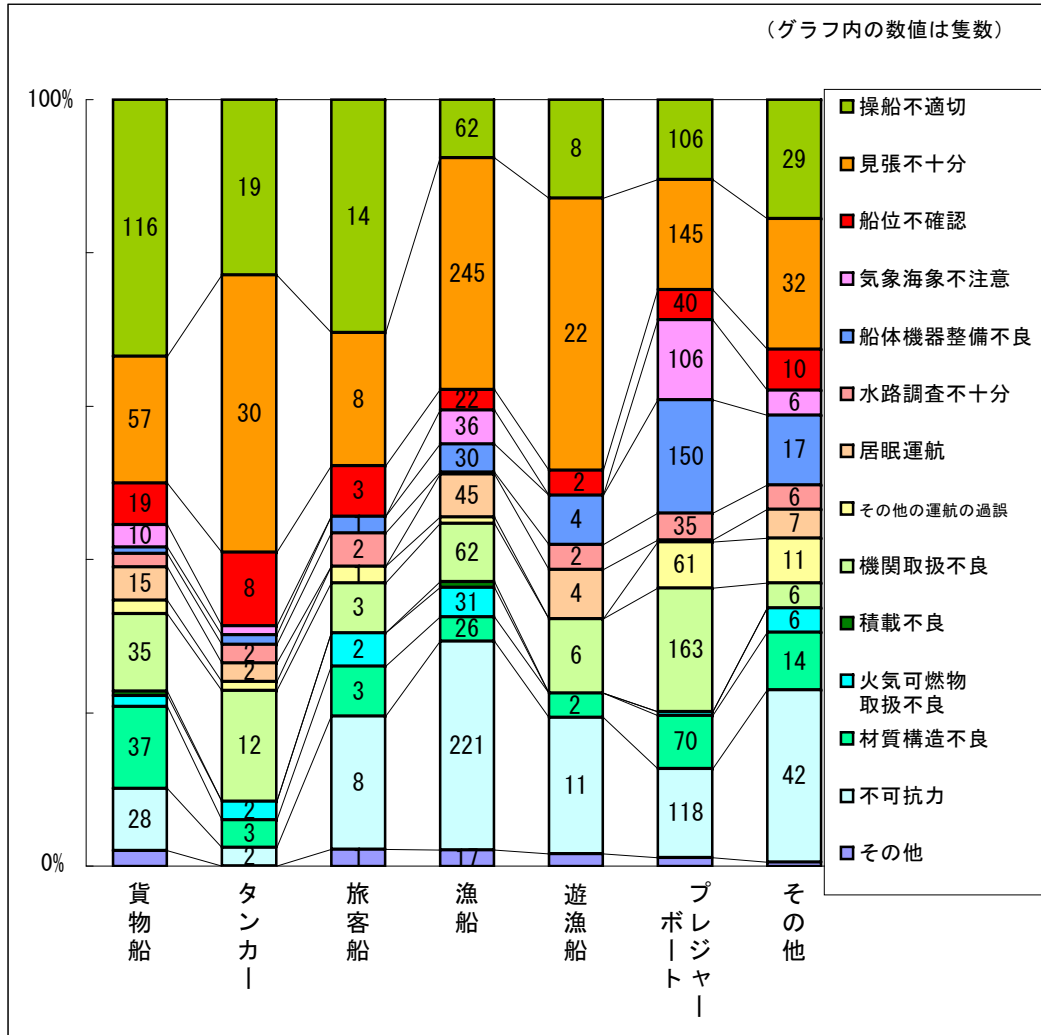


(単位：隻)

	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	196 (1)	46	21	284	26	164	64 (1)	801 (2)
乗揚	48	16	6	68	9	128	34	309 (0)
転覆				60 (3)		63 (3)	8 (1)	131 (7)
浸水	11 (1)			35		56 (5)	16 (1)	118 (7)
推進器障害	7	2	4 (1)	84	10	70 (1)	11	188 (2)
舵障害	2	1	1	11	3	17	3	38 (0)
機関故障	63 (2)	15	3	69	8	213	13	384 (2)
火災	8	2	7	56	1	10	6	90 (0)
爆発	1			2			1	4 (0)
行方不明				2			1	3 (0)
運航阻害	2 (1)		2	93 (1)	3	177 (5)	15	292 (7)
安全阻害	7	1	1	1		63	4	77 (0)
その他	1		1	47	2	52	11	114 (0)
計	346 (5)	83 (0)	46 (1)	812 (4)	62 (0)	1013 (14)	187 (3)	2549 (27)

注：括弧内は台風・異常気象下での海難船舶隻数であり、内数

第 I - 19 図 船舶種類別・原因別による事故発生状況(平成21年)

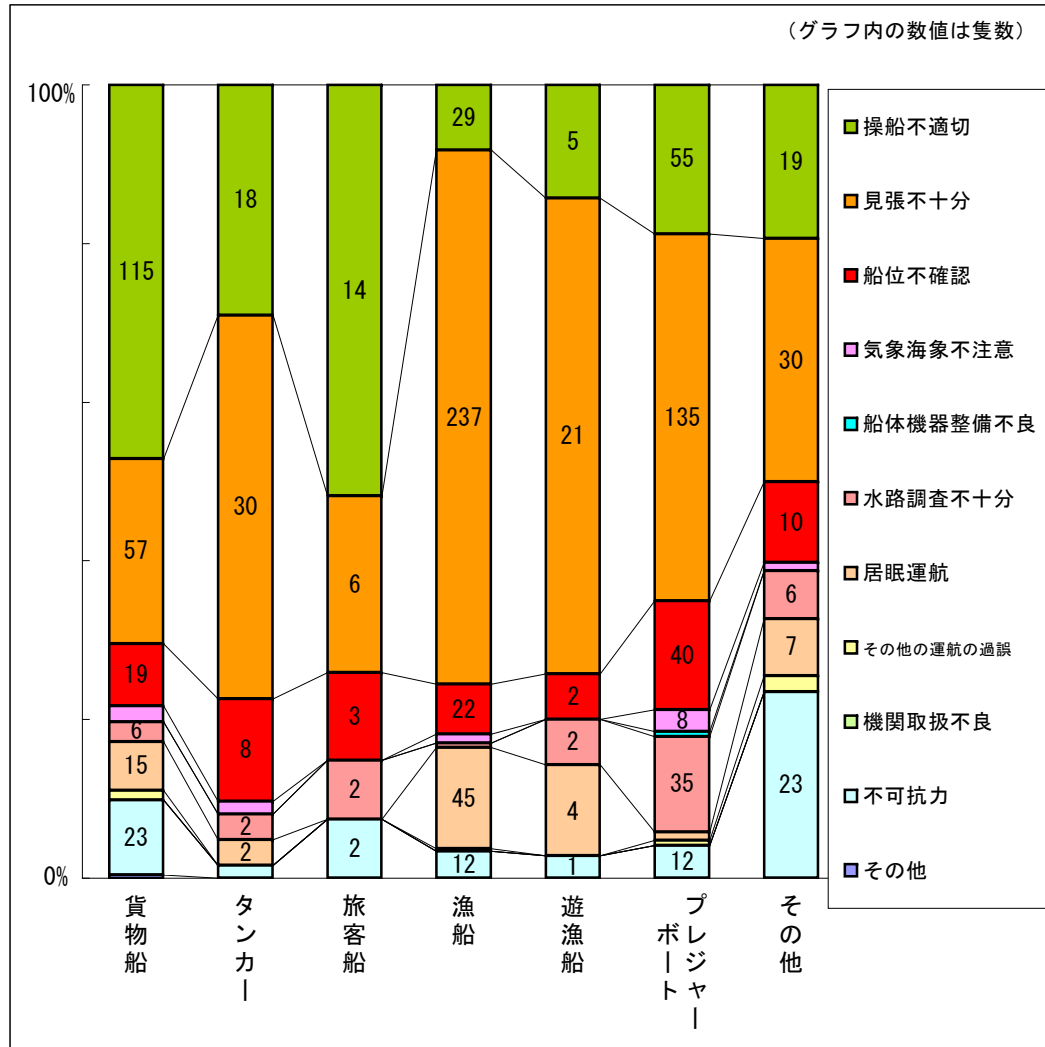


(単位：隻)

		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	操船不適切	116	19	14	62	8	106	29	354
		見張不十分	57	30	8	245	22	145	32	539
	過誤	船位不確認	19	8	3	22	2	40	10	104
		気象海象不注意	10	1	0	36	0	106	6	159
		船体機器整備不良	3	1	1	30	4	150	17	206
		水路調査不十分	6	2	2	2	2	35	6	55
	誤	居眠運航	15	2	0	45	4	3	7	76
		その他の運航の過誤	6	1	1	7	0	61	11	87
	機関取扱不良	35	12	3	62	6	163	6	287	
	積載不良	2	0	0	6	0	0	0	8	
火気可燃物取扱不良	5	2	2	31	0	5	6	51		
材質構造不良	37	3	3	26	2	70	14	155		
不可抗力	28	2	8	221	11	118	42	430		
その他	7	0	1	17	1	11	1	38		
計	346	83	46	812	62	1013	187	2549		

第 I - 20 図 船舶種別・原因別による事故（衝突・乗揚）発生状況（平成21年）

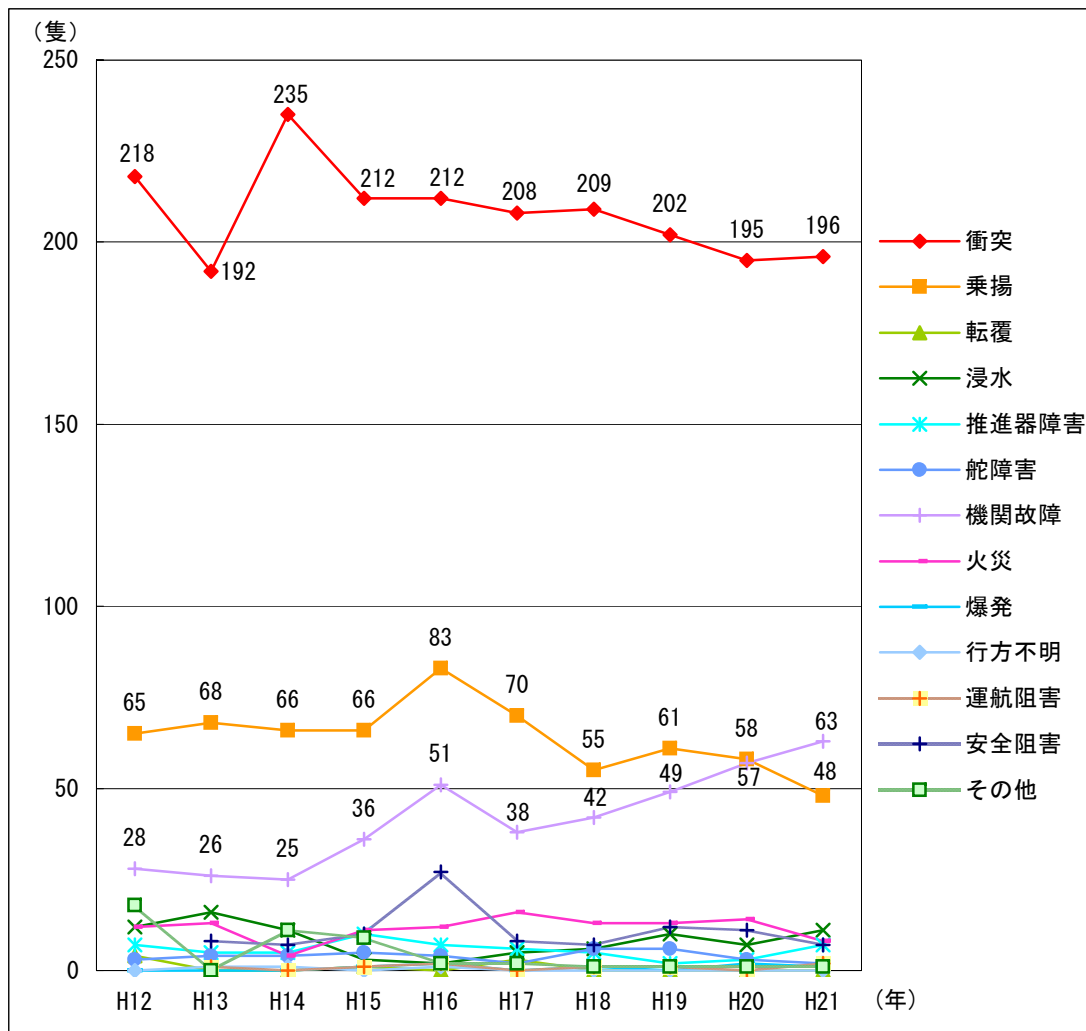
(単位：隻)



		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	航行の過誤	操船不適切	115	18	14	29	5	55	19	255
		見張不十分	57	30	6	237	21	135	30	516
		船位不確認	19	8	3	22	2	40	10	104
		気象海象不注意	5	1	0	4	0	8	1	19
		船体機器整備不良	0	0	0	0	0	2	0	2
		水路調査不十分	6	2	2	2	2	35	6	55
		居眠運航	15	2	0	45	4	3	7	76
		その他の運航の過誤	3	0	0	1	0	2	2	8
	機関取扱不良	0	0	0	0	0	0	0	0	
	積載不良	0	0	0	0	0	0	0	0	
火気可燃物取扱不良	0	0	0	0	0	0	0	0		
材質構造不良	0	0	0	0	0	0	0	0		
不可抗力	23	1	2	12	1	12	23	74		
その他	1	0	0	0	0	0	0	1		
計	244	62	27	352	35	292	98	1110		

第 I - 21 図 貨物船事故の事故種類別による事故隻数の推移

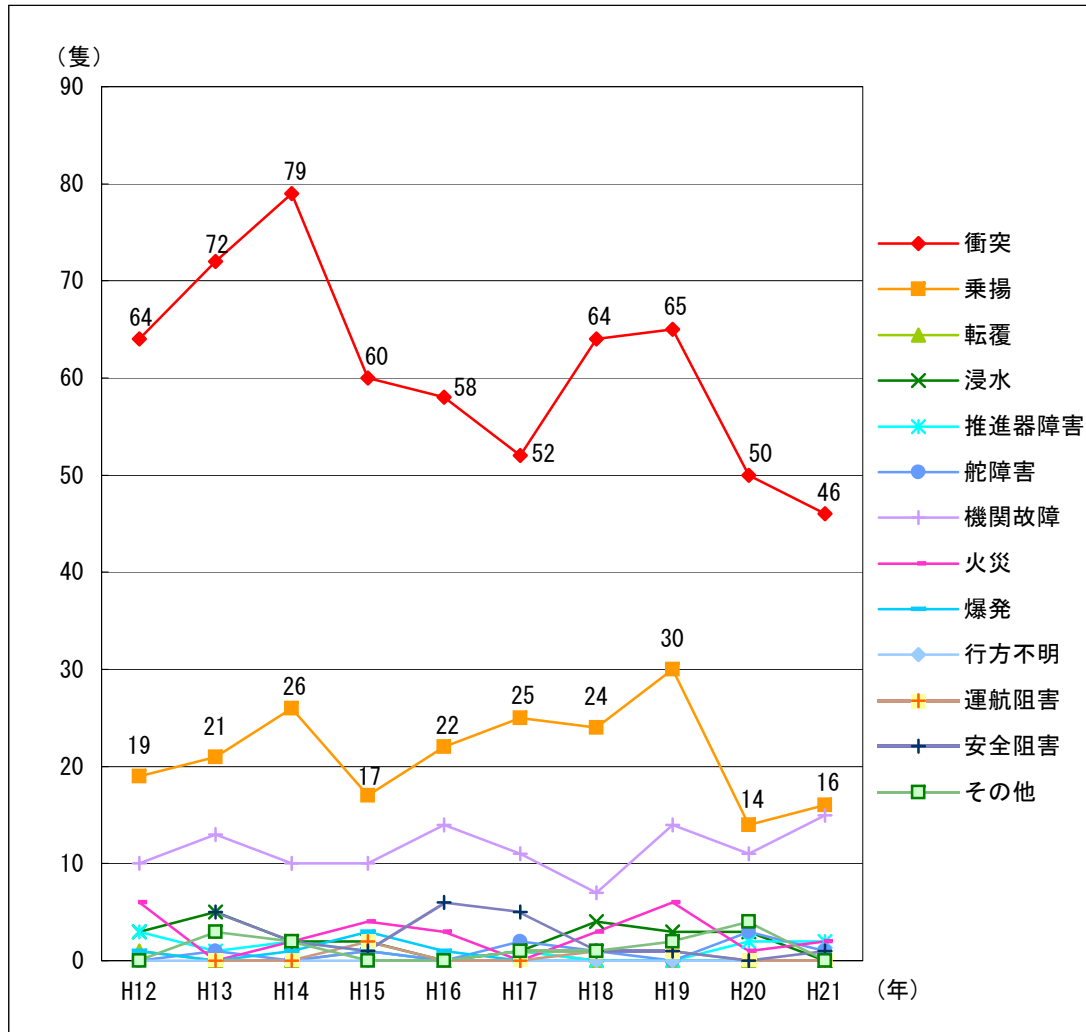
(単位：隻)



	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21
衝突	218	192	235	212	212	208	209	202	195	196
乗揚	65	68	66	66	83	70	55	61	58	48
転覆	4	0	0	1	0	3	0	0	0	0
浸水	12	16	11	3	2	5	6	10	7	11
推進器障害	7	5	5	10	7	6	5	2	3	7
舵障害	3	4	4	5	4	2	6	6	3	2
機関故障	28	26	25	36	51	38	42	49	57	63
火災	12	13	4	11	12	16	13	13	14	8
爆発	0	0	0	1	2	0	1	0	2	1
行方不明	0	1	1	0	1	0	0	0	0	0
その他		0	11	9	2	2	1	1	1	1
(運航障害)	18	1	0	1	2	0	1	1	0	2
(安全障害)		8	7	10	27	8	7	12	11	7
計	367	334	369	365	405	358	346	357	351	346

第 I -22図 タンカー事故の事故種類別による事故隻数の推移

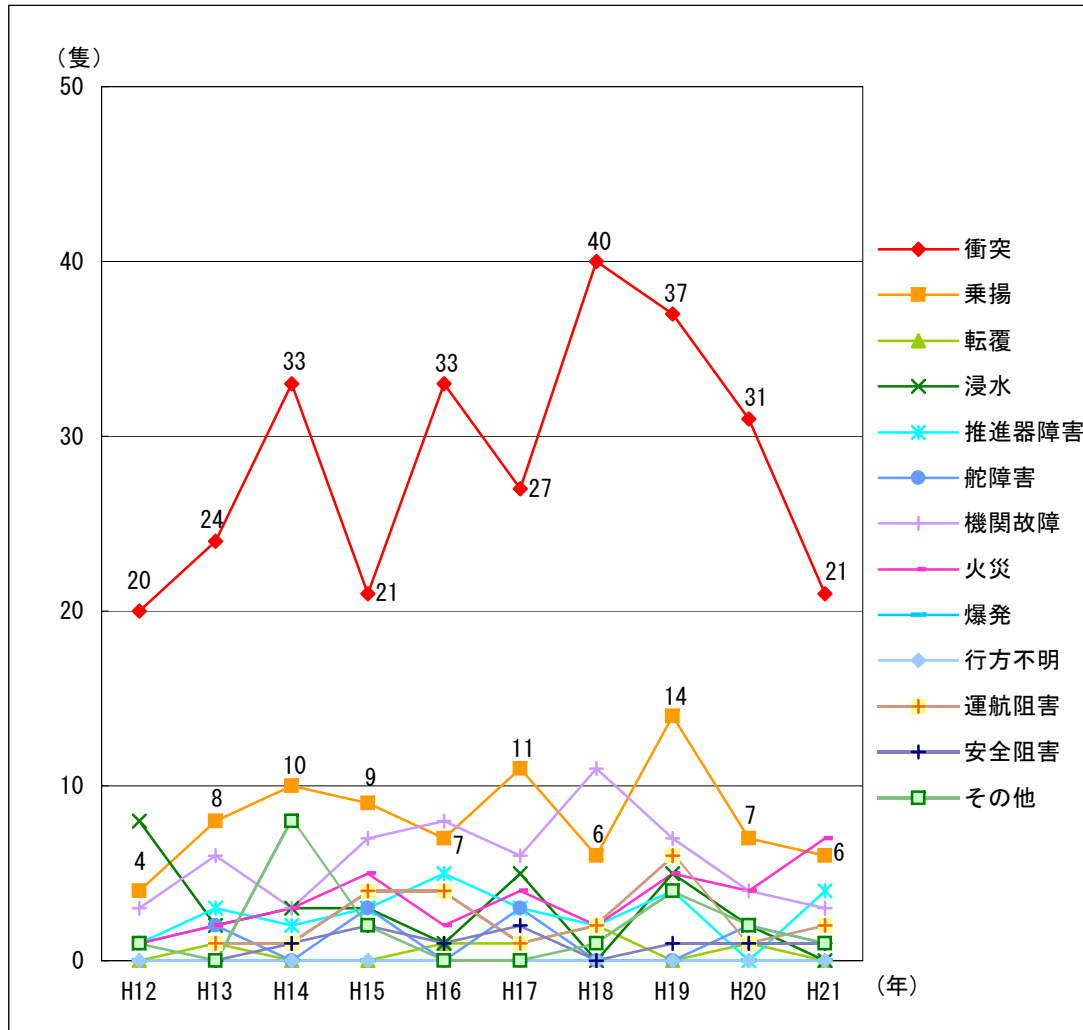
(単位：隻)



	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21
衝突	64	72	79	60	58	52	64	65	50	46
乗揚	19	21	26	17	22	25	24	30	14	16
転覆	1	0	0	1	0	1	0	0	0	0
浸水	3	5	2	2	0	1	4	3	3	0
推進器障害	3	1	2	1	0	1	0	0	2	2
舵障害	0	1	0	1	0	2	1	0	3	1
機関故障	10	13	10	10	14	11	7	14	11	15
火災	6	0	2	4	3	0	3	6	1	2
爆発	1	0	1	3	1	0	0	0	0	0
行方不明	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
その他		3	2	0	0	1	1	2	4	0
(運航阻害)	0	0	0	2	0	0	1	1	0	0
(安全阻害)		5	2	1	6	5	1	1	0	1
計	107	121	126	102	104	99	106	122	88	83

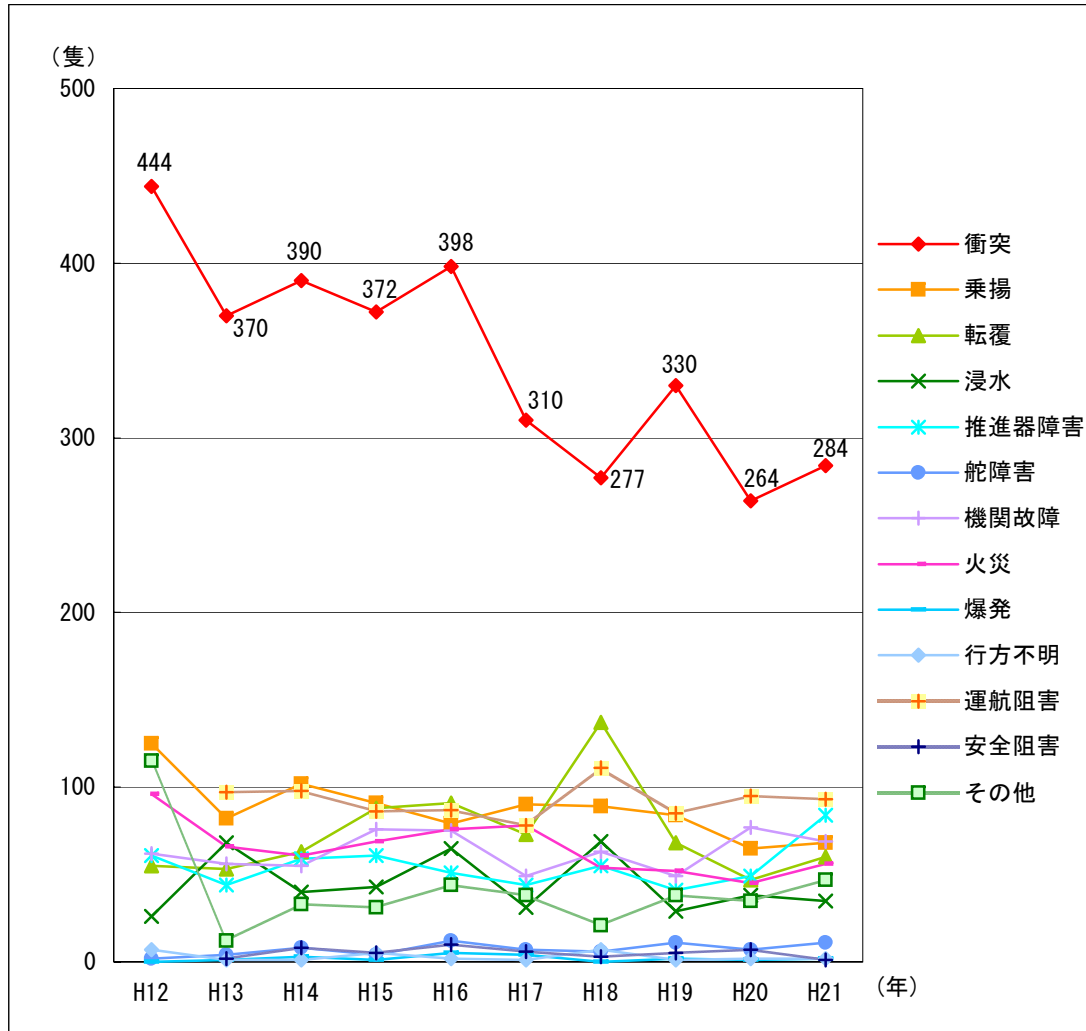
第 I - 23図 旅客船事故の事故種類別による事故隻数の推移

(単位：隻)



	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21
衝突	20	24	33	21	33	27	40	37	31	21
乗揚	4	8	10	9	7	11	6	14	7	6
転覆	0	1	0	0	1	1	2	0	1	0
浸水	8	2	3	3	1	5	0	5	2	0
推進器障害	1	3	2	3	5	3	2	4	0	4
舵障害	1	2	0	3	0	3	0	0	2	1
機関故障	3	6	3	7	8	6	11	7	4	3
火災	1	2	3	5	2	4	2	5	4	7
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
その他		0	8	2	0	0	1	4	2	1
(運航阻害)	1	1	1	4	4	1	2	6	1	2
(安全阻害)		0	1	2	1	2	0	1	1	1
計	39	49	64	59	62	63	66	83	55	46

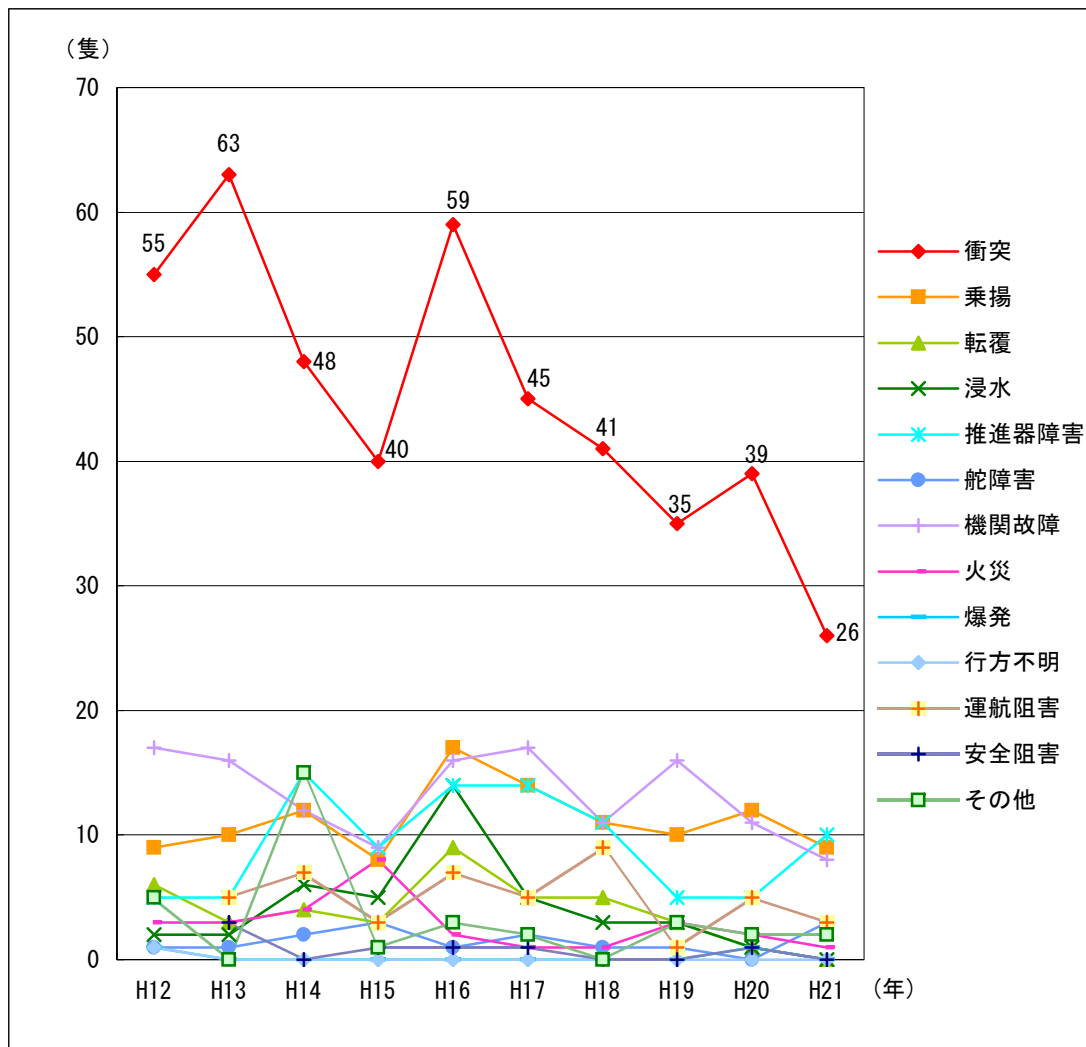
第 I -24図 漁船事故の事故種類別による事故隻数の推移



(単位：隻)

	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21
衝突	444	370	390	372	398	310	277	330	264	284
乗揚	125	82	102	91	79	90	89	84	65	68
転覆	55	53	63	88	91	73	137	68	47	60
浸水	26	68	40	43	65	31	69	29	38	35
推進器障害	61	44	59	61	51	44	55	41	49	84
舵障害	2	4	8	4	12	7	6	11	7	11
機関故障	62	56	55	76	75	49	63	49	77	69
火災	96	66	61	69	76	78	54	52	45	56
爆発	0	1	3	1	5	4	0	2	1	2
行方不明	7	1	1	5	2	1	7	1	2	2
その他		12	33	31	44	38	21	38	35	47
(運航阻害)	115	97	98	86	87	78	111	85	95	93
(安全阻害)		2	8	5	10	6	3	5	7	1
計	993	856	921	932	995	809	892	795	732	812

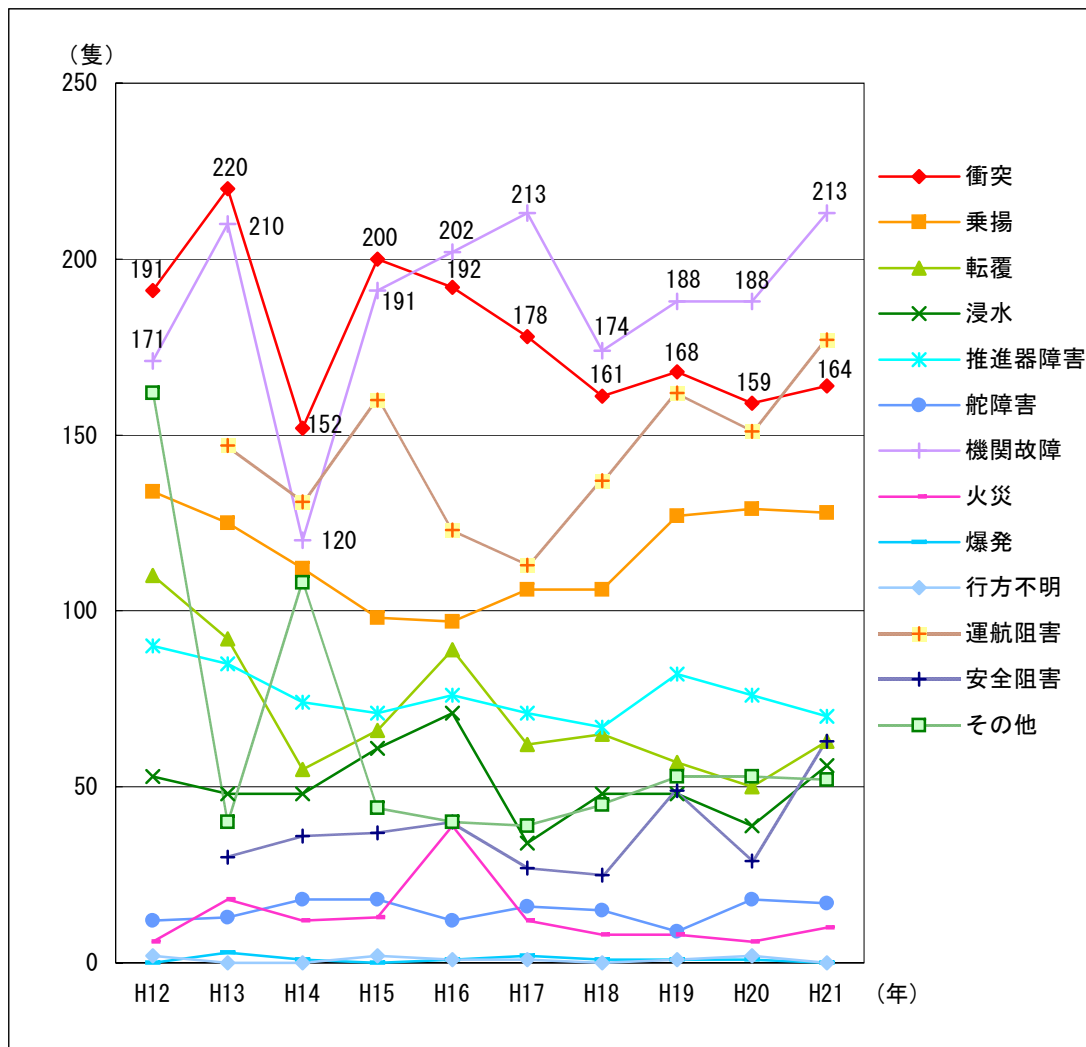
第 I - 25 図 遊漁船事故の事故種類別による事故隻数の推移



(単位：隻)

	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21
衝突	55	63	48	40	59	45	41	35	39	26
乗揚	9	10	12	8	17	14	11	10	12	9
転覆	6	3	4	3	9	5	5	3	1	0
浸水	2	2	6	5	14	5	3	3	1	0
推進器障害	5	5	15	9	14	14	11	5	5	10
舵障害	1	1	2	3	1	2	1	1	0	3
機関故障	17	16	12	9	16	17	11	16	11	8
火災	3	3	4	8	2	1	1	3	2	1
爆発	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0
行方不明	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
その他		0	15	1	3	2	0	3	2	2
(運航障害)	5	5	7	3	7	5	9	1	5	3
(安全障害)		3	0	1	1	1	0	0	1	0
計	105	111	125	90	143	111	93	80	80	62

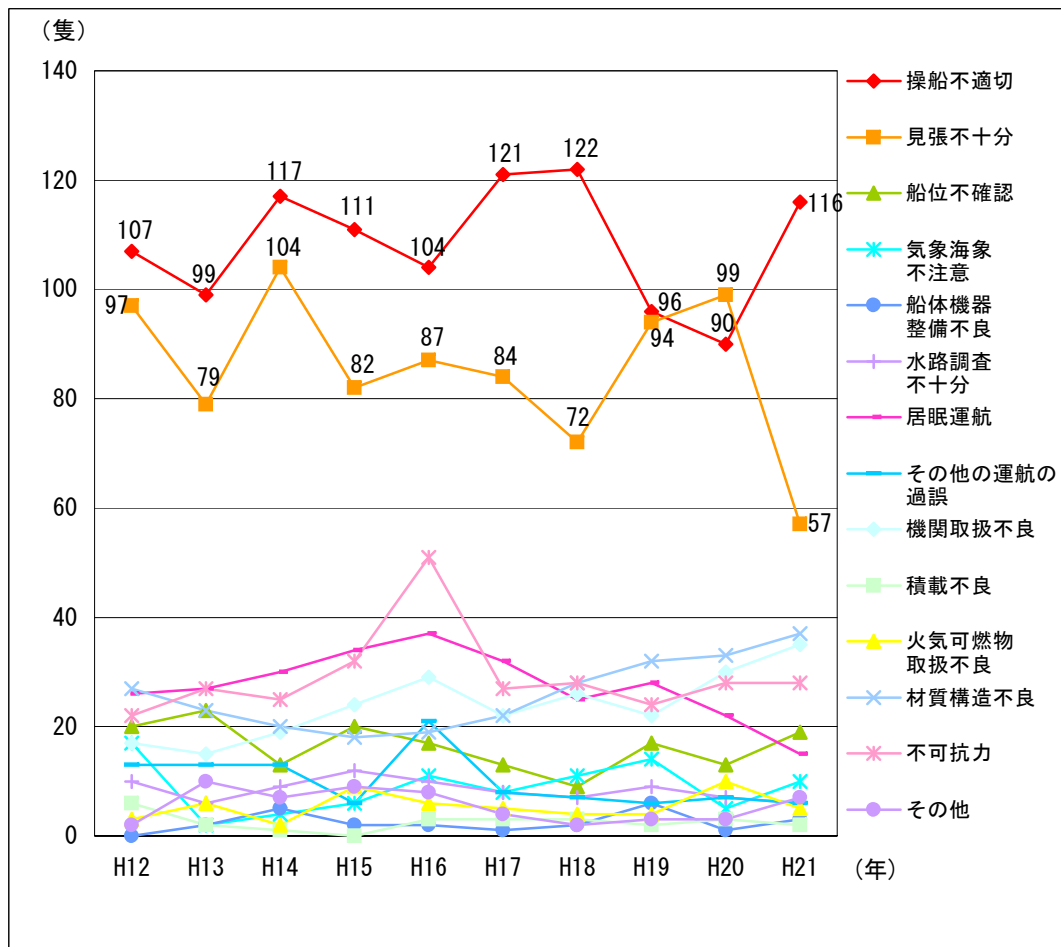
第 I - 26 図 プレジャーボート事故の事故種類別による事故隻数の推移



	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21
衝突	191	220	152	200	192	178	161	168	159	164
乗揚	134	125	112	98	97	106	106	127	129	128
転覆	110	92	55	66	89	62	65	57	50	63
浸水	53	48	48	61	71	34	48	48	39	56
推進器障害	90	85	74	71	76	71	67	82	76	70
舵障害	12	13	18	18	12	16	15	9	18	17
機関故障	171	210	120	191	202	213	174	188	188	213
火災	6	18	12	13	39	12	8	8	6	10
爆発	0	3	1	0	1	2	1	1	1	0
行方不明	2	0	0	2	1	1	0	1	2	0
その他		40	108	44	40	39	45	53	53	52
(運航障害)	162	147	131	160	123	113	137	162	151	177
(安全障害)		30	36	37	40	27	25	49	29	63
計	931	1031	867	961	983	874	852	953	901	1013

第 I -27図 貨物船事故の原因別による事故隻数の推移

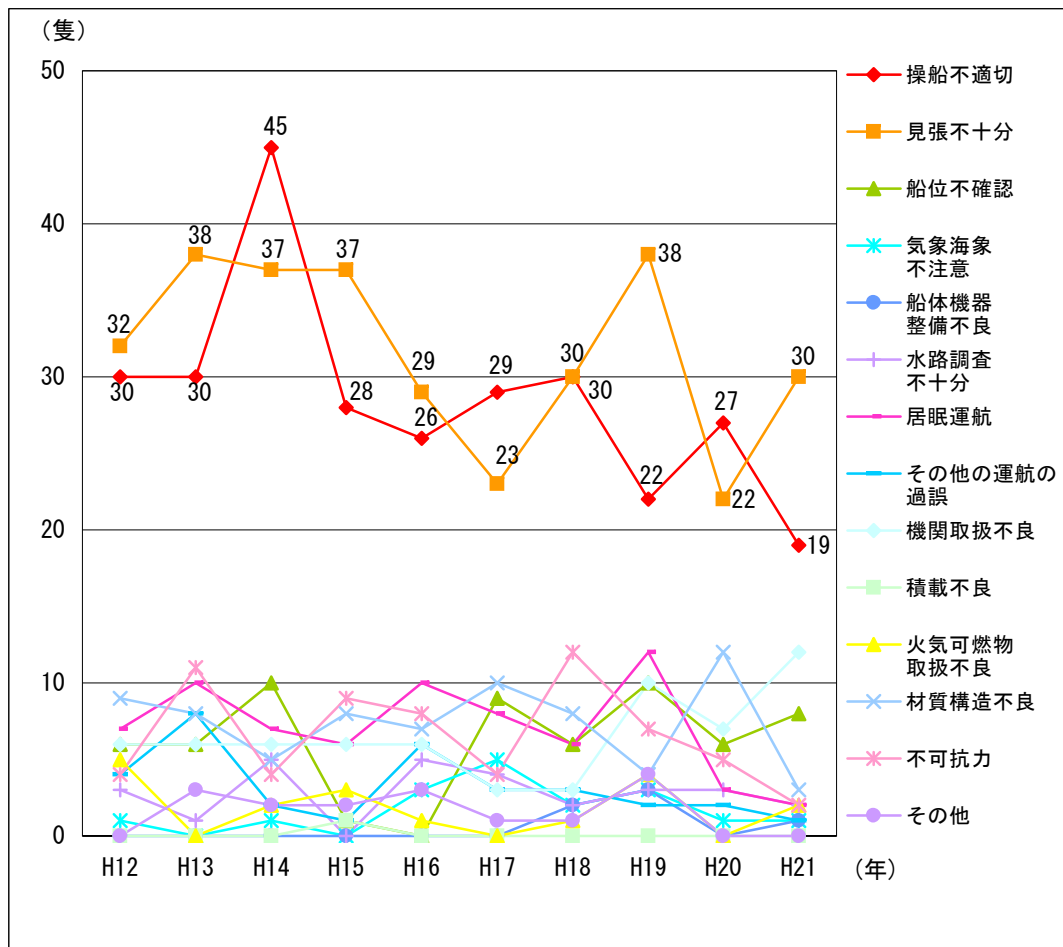
(単位：隻)



		H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21	
人為的要因	運											
	航	操船不適切	107	99	117	111	104	121	122	96	90	116
		見張不十分	97	79	104	82	87	84	72	94	99	57
	の過誤	船位不確認	20	23	13	20	17	13	9	17	13	19
		気象海象不注意	17	2	4	6	11	8	11	14	5	10
		船体機器整備不良	0	2	5	2	2	1	2	6	1	3
		水路調査不十分	10	6	9	12	10	8	7	9	7	6
		居眠運航	26	27	30	34	37	32	25	28	22	15
		その他の運航の過誤	13	13	13	6	21	8	7	6	7	6
	機関取扱不良	17	15	19	24	29	22	26	22	30	35	
積載不良	6	2	1	0	3	3	3	2	3	2		
火気可燃物取扱不良	3	6	2	9	6	5	4	4	10	5		
材質構造不良	27	23	20	18	19	22	28	32	33	37		
不可抗力	22	27	25	32	51	27	28	24	28	28		
その他	2	10	7	9	8	4	2	3	3	7		
計		367	334	369	365	405	358	346	357	351	346	

第 I -28図 タンカー事故の原因別による事故隻数の推移

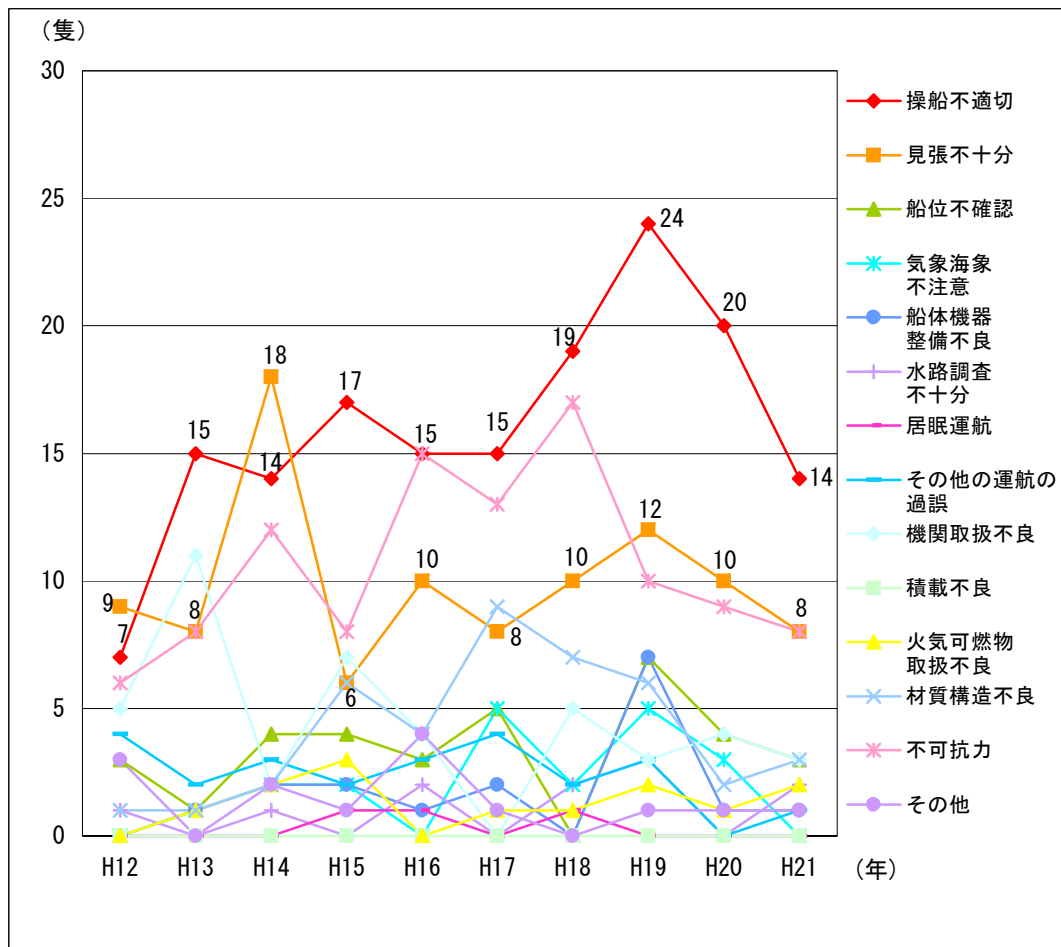
(単位：隻)



		H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21
人為的要因	運										
	航										
	の										
	過										
	誤										
	機関取扱不良	6	6	6	6	6	3	3	10	7	12
	積載不良	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0
	火気可燃物取扱不良	5	0	2	3	1	0	1	4	0	2
	材質構造不良	9	8	5	8	7	10	8	4	12	3
	不可抗力	4	11	4	9	8	4	12	7	5	2
その他	0	3	2	2	3	1	1	4	0	0	
計	107	121	126	102	104	99	106	122	88	83	

第 I - 29 図 旅客船事故の原因別による事故隻数の推移

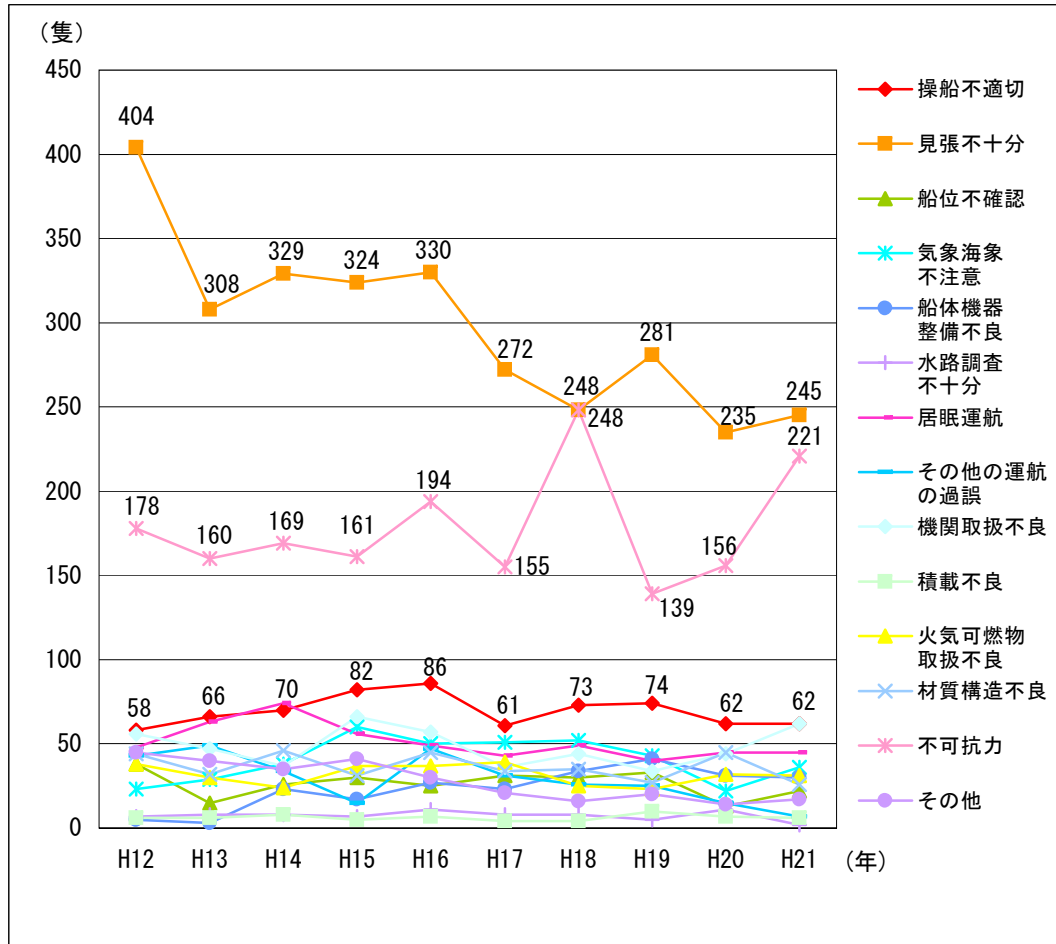
(単位：隻)



		H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21
運航の過誤	操船不適切	7	15	14	17	15	15	19	24	20	14
	見張不十分	9	8	18	6	10	8	10	12	10	8
	船位不確認	3	1	4	4	3	5	0	7	4	3
	気象海象不注意	0	1	2	2	0	5	2	5	3	0
	船体機器整備不良	0	1	2	2	1	2	0	7	1	1
	水路調査不十分	1	0	1	0	2	0	2	3	0	2
	居眠運航	0	0	0	1	1	0	1	0	0	0
	その他の運航の過誤	4	2	3	2	3	4	2	3	0	1
	機関取扱不良	5	11	2	7	4	0	5	3	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	0	1	2	3	0	1	1	2	1	2	
材質構造不良	1	1	2	6	4	9	7	6	2	3	
不可抗力	6	8	12	8	15	13	17	10	9	8	
その他	3	0	2	1	4	1	0	1	1	1	
計		39	49	64	59	62	63	66	83	55	46

第 I -30図 漁船事故の原因別による事故隻数の推移

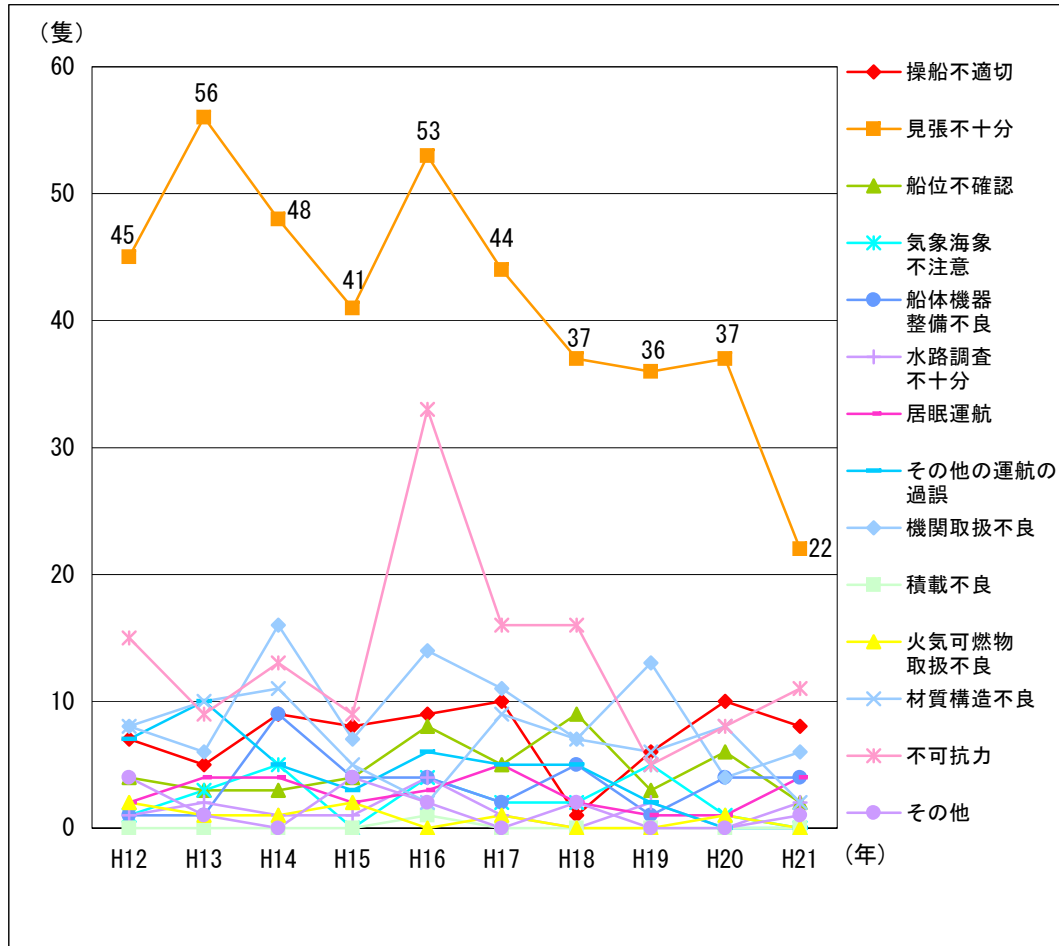
(単位：隻)



		H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21
人為的要因	運										
	航										
	の										
	過										
	誤										
	操船不適切	58	66	70	82	86	61	73	74	62	62
	見張不十分	404	308	329	324	330	272	248	281	235	245
	船位不確認	38	15	26	30	25	31	30	33	13	22
	気象海象不注意	23	29	38	60	50	51	52	43	22	36
	船体機器整備不良	5	3	23	17	27	23	34	41	31	30
水路調査不十分	7	8	8	7	11	8	8	5	11	2	
居眠運航	48	63	74	56	49	43	49	40	45	45	
その他の運航の過誤	43	49	34	15	47	31	26	25	15	7	
機関取扱不良	56	47	37	66	57	36	44	34	44	62	
積載不良	6	6	8	5	7	4	4	10	7	6	
火気可燃物取扱不良	38	30	24	37	37	39	25	23	32	31	
材質構造不良	44	32	46	31	45	34	35	27	45	26	
不可抗力	178	160	169	161	194	155	248	139	156	221	
その他	45	40	35	41	30	21	16	20	14	17	
計		993	856	921	932	995	809	892	795	732	812

第 I -31図 遊漁船事故の原因別による事故隻数の推移

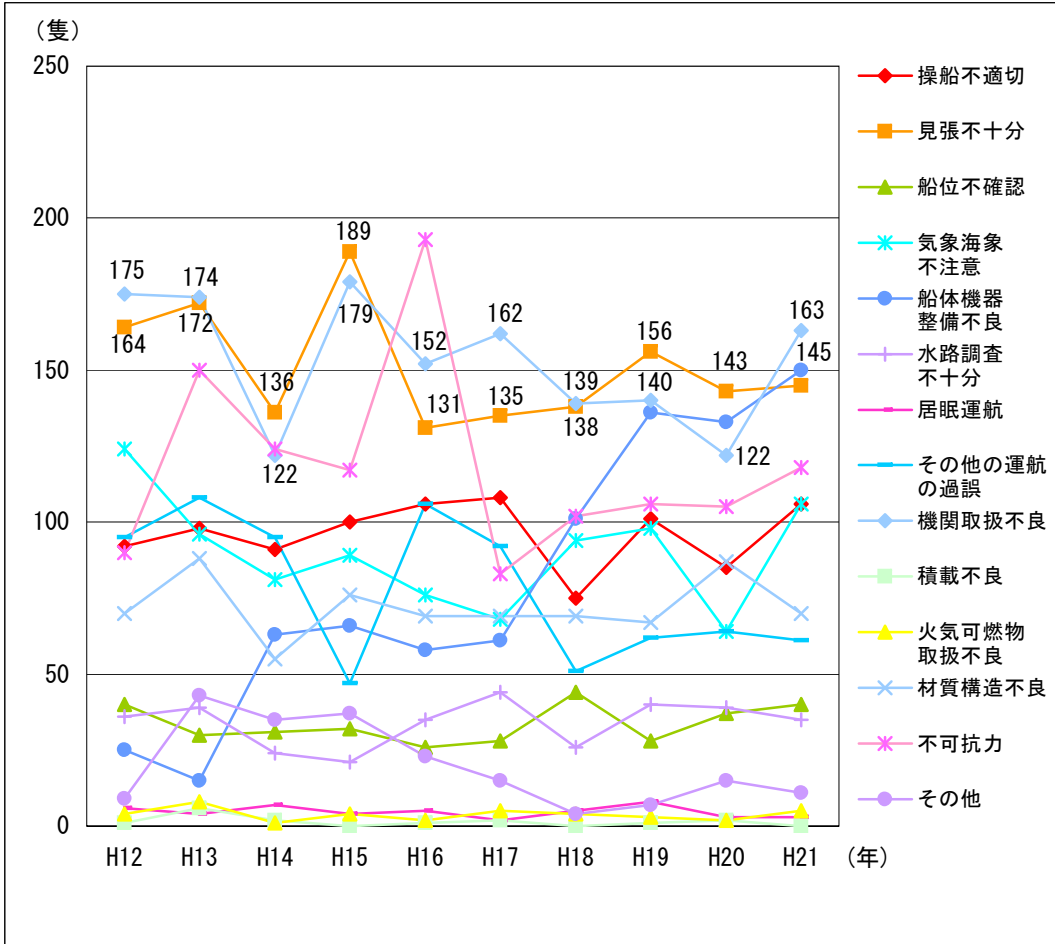
(単位：隻)



		H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21
人為的要因	運										
	航										
	の										
	過										
	誤										
	機関取扱不良	8	6	16	7	14	11	7	13	4	6
	積載不良	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0
	火気可燃物取扱不良	2	1	1	2	0	1	0	0	1	0
	材質構造不良	8	10	11	5	2	9	7	6	8	2
	不可抗力	15	9	13	9	33	16	16	5	8	11
その他	4	1	0	4	2	0	2	0	0	1	
計	105	111	125	90	143	111	93	80	80	62	

第 I -32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

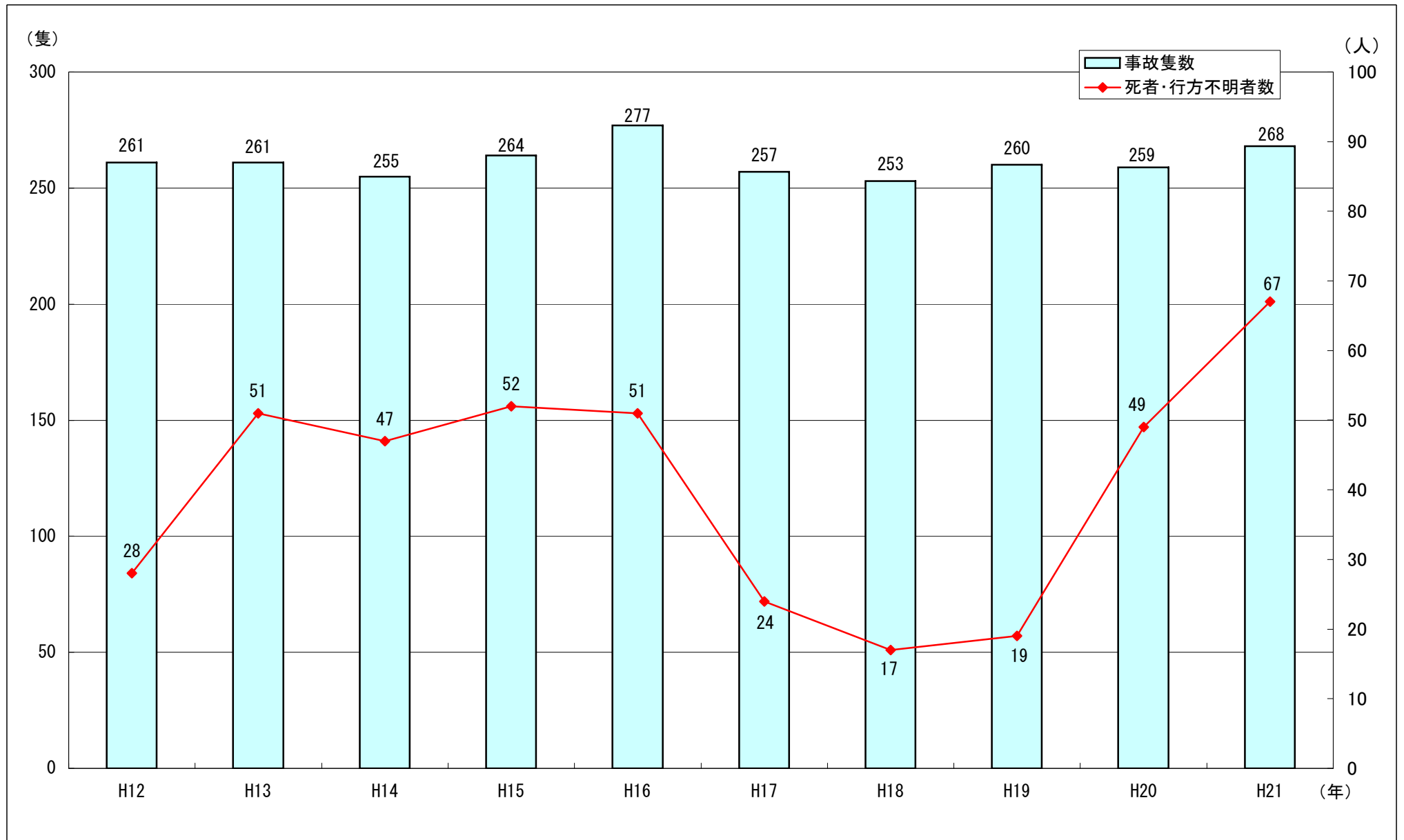
(単位：隻)



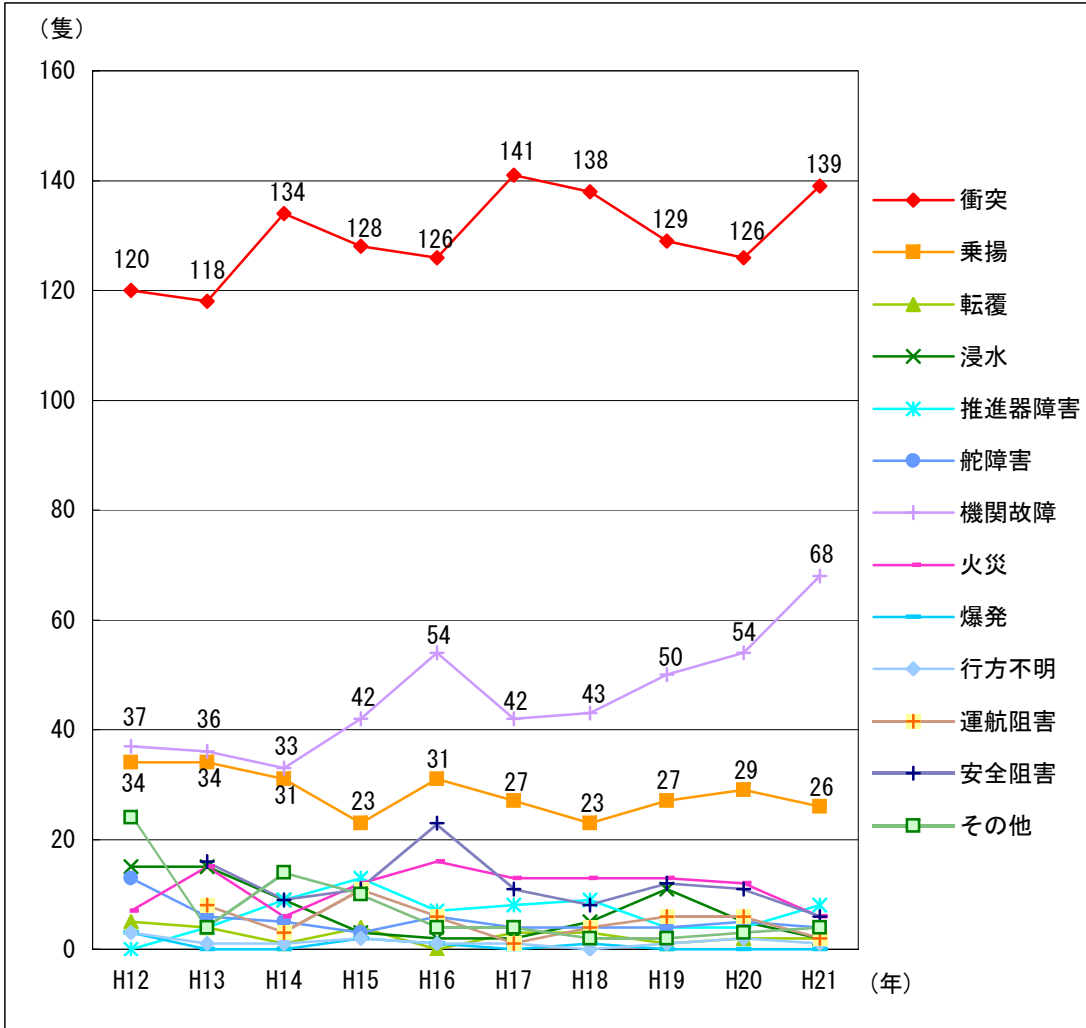
		H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21
運航の過誤	操船不適切	92	98	91	100	106	108	75	101	85	106
	見張り不十分	164	172	136	189	131	135	138	156	143	145
	船位不確認	40	30	31	32	26	28	44	28	37	40
	気象海象不注意	124	96	81	89	76	68	94	98	64	106
	船体機器整備不良	25	15	63	66	58	61	101	136	133	150
	水路調査不十分	36	39	24	21	35	44	26	40	39	35
	居眠運航	6	4	7	4	5	2	5	8	3	3
	その他の運航の過誤	95	108	95	47	106	92	51	62	64	61
	機関取扱不良	175	174	122	179	152	162	139	140	122	163
	積載不良	1	6	2	0	1	2	0	1	2	0
火気可燃物取扱不良	4	8	1	4	2	5	4	3	2	5	
材質構造不良	70	88	55	76	69	69	69	67	87	70	
不可抗力	90	150	124	117	193	83	102	106	105	118	
その他	9	43	35	37	23	15	4	7	15	11	
計		931	1031	867	961	983	874	852	953	901	1013

第 I - 33 図 外国船舶の事故隻数及び死者・行方不明者数の推移

(単位：隻、人)



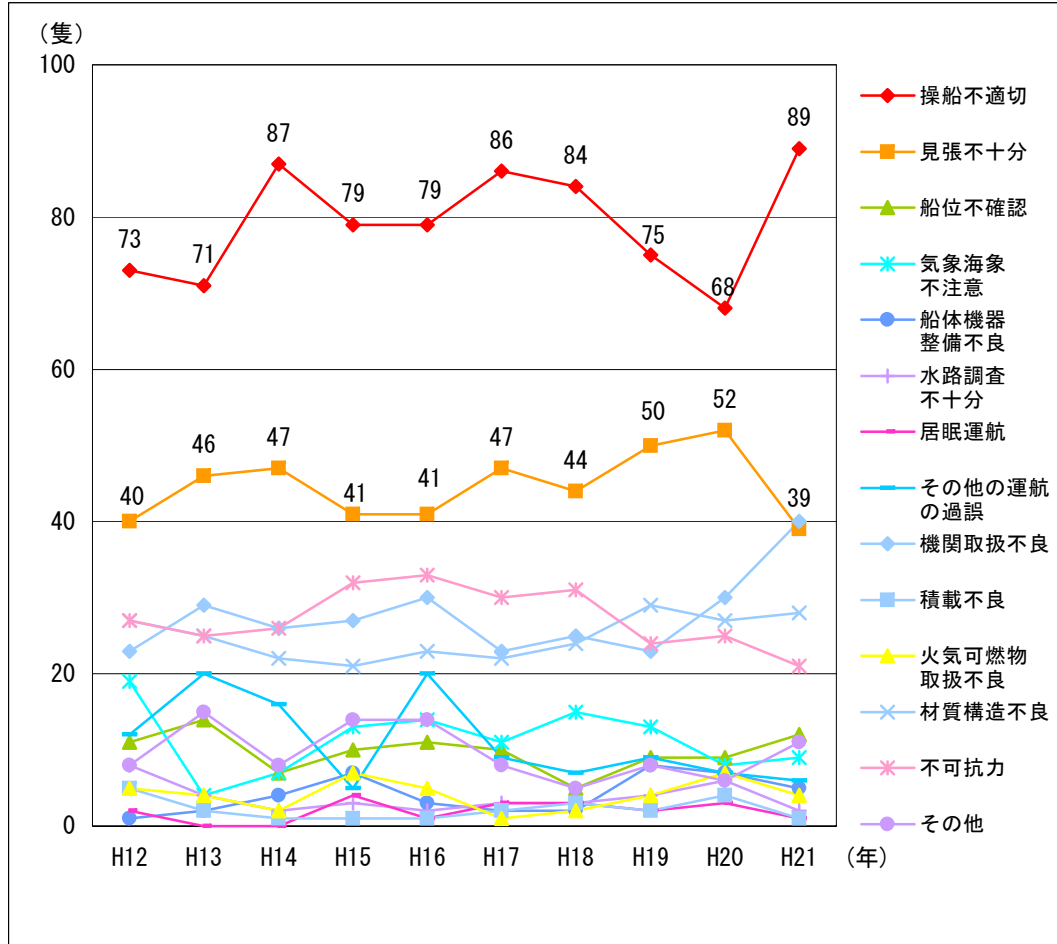
第 I - 34 図 外国船舶事故の事故種類別による事故隻数の推移



	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21
衝突	120	118	134	128	126	141	138	129	126	139
乗揚	34	34	31	23	31	27	23	27	29	26
転覆	5	4	1	4	0	3	3	1	2	2
浸水	15	15	9	3	2	2	5	11	5	2
推進器障害	0	4	9	13	7	8	9	4	4	8
舵障害	13	6	5	3	6	4	4	4	5	4
機関故障	37	36	33	42	54	42	43	50	54	68
火災	7	15	6	12	16	13	13	13	12	6
爆発	3	0	0	2	1	0	1	0	0	0
行方不明	3	1	1	2	1	1	0	1	2	1
その他		4	14	10	4	4	2	2	3	4
(運航阻害)	24	8	3	11	6	1	4	6	6	2
(安全阻害)		16	9	11	23	11	8	12	11	6
計	261	261	255	264	277	257	253	260	259	268

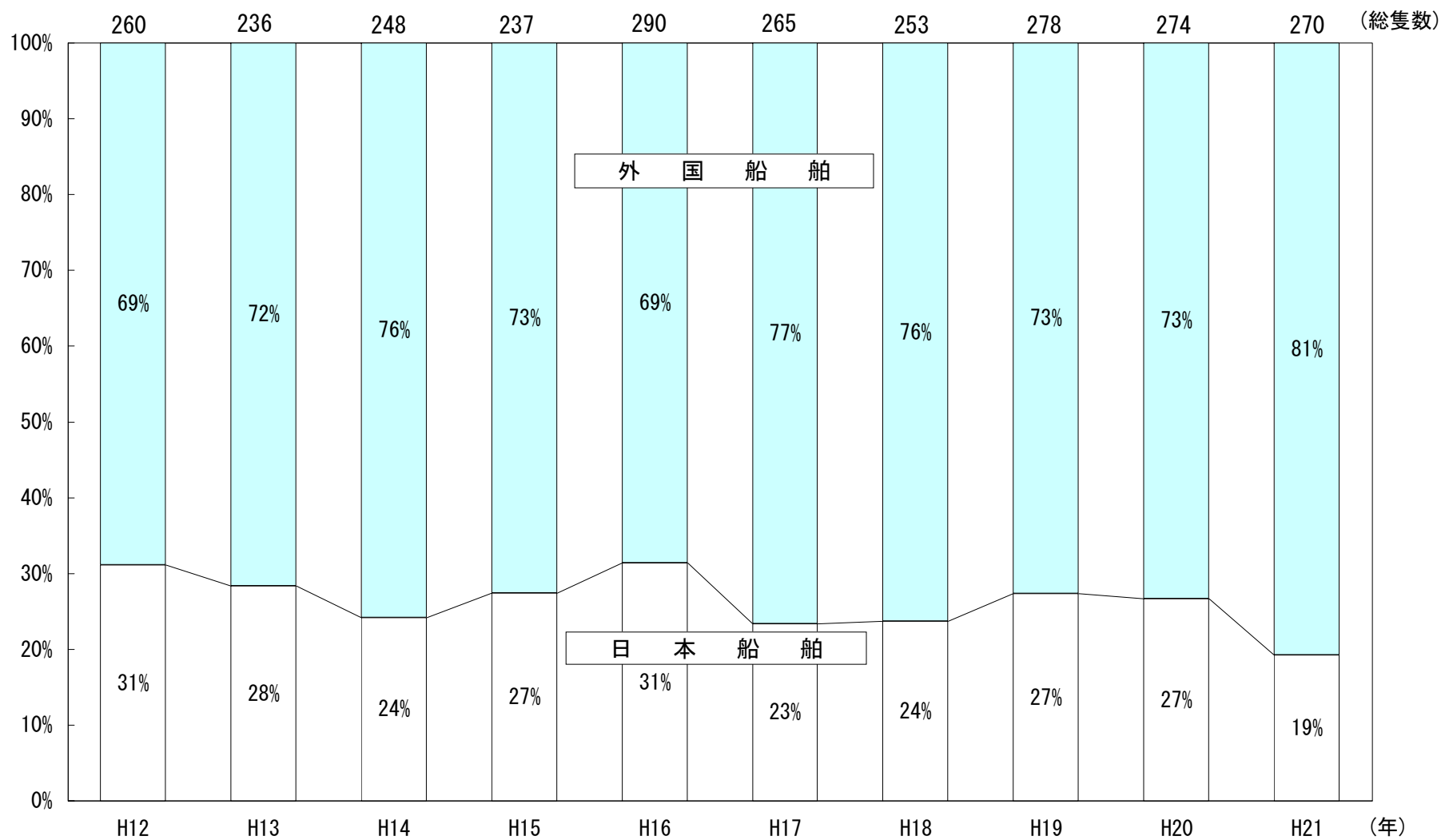
第 I - 35 図 外国船舶事故の原因別による事故隻数の推移

(単位：隻)



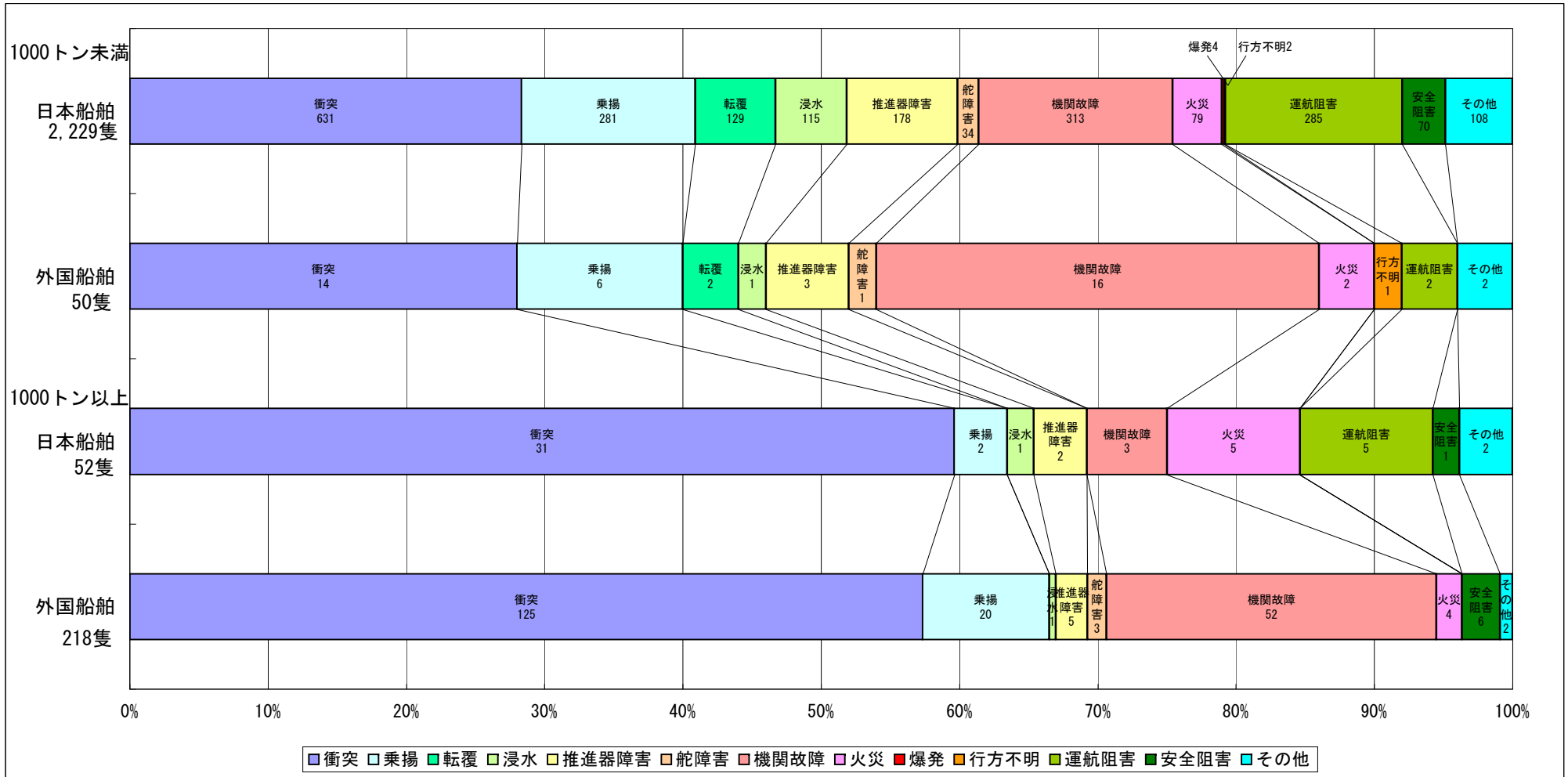
		H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21
人為的要因	運航										
	操船不適切	73	71	87	79	79	86	84	75	68	89
	見張り不十分	40	46	47	41	41	47	44	50	52	39
	船位不確認	11	14	7	10	11	10	5	9	9	12
	気象海象不注意	19	4	7	13	14	11	15	13	8	9
	船体機器整備不良	1	2	4	7	3	2	2	8	7	5
	水路調査不十分	8	4	2	3	2	3	3	4	6	2
	居眠運航	2	0	0	4	1	3	3	2	3	1
	その他の運航の過誤	12	20	16	5	20	9	7	9	7	6
	機関取扱不良	23	29	26	27	30	23	25	23	30	40
積載不良	5	2	1	1	1	2	3	2	4	1	
火気可燃物取扱不良	5	4	2	7	5	1	2	4	7	4	
材質構造不良	27	25	22	21	23	22	24	29	27	28	
不可抗力	27	25	26	32	33	30	31	24	25	21	
その他	8	15	8	14	14	8	5	8	6	11	
計	261	261	255	264	277	257	253	260	259	268	

第 I - 36 図 総トン数1,000トン以上の事故隻数の割合の推移



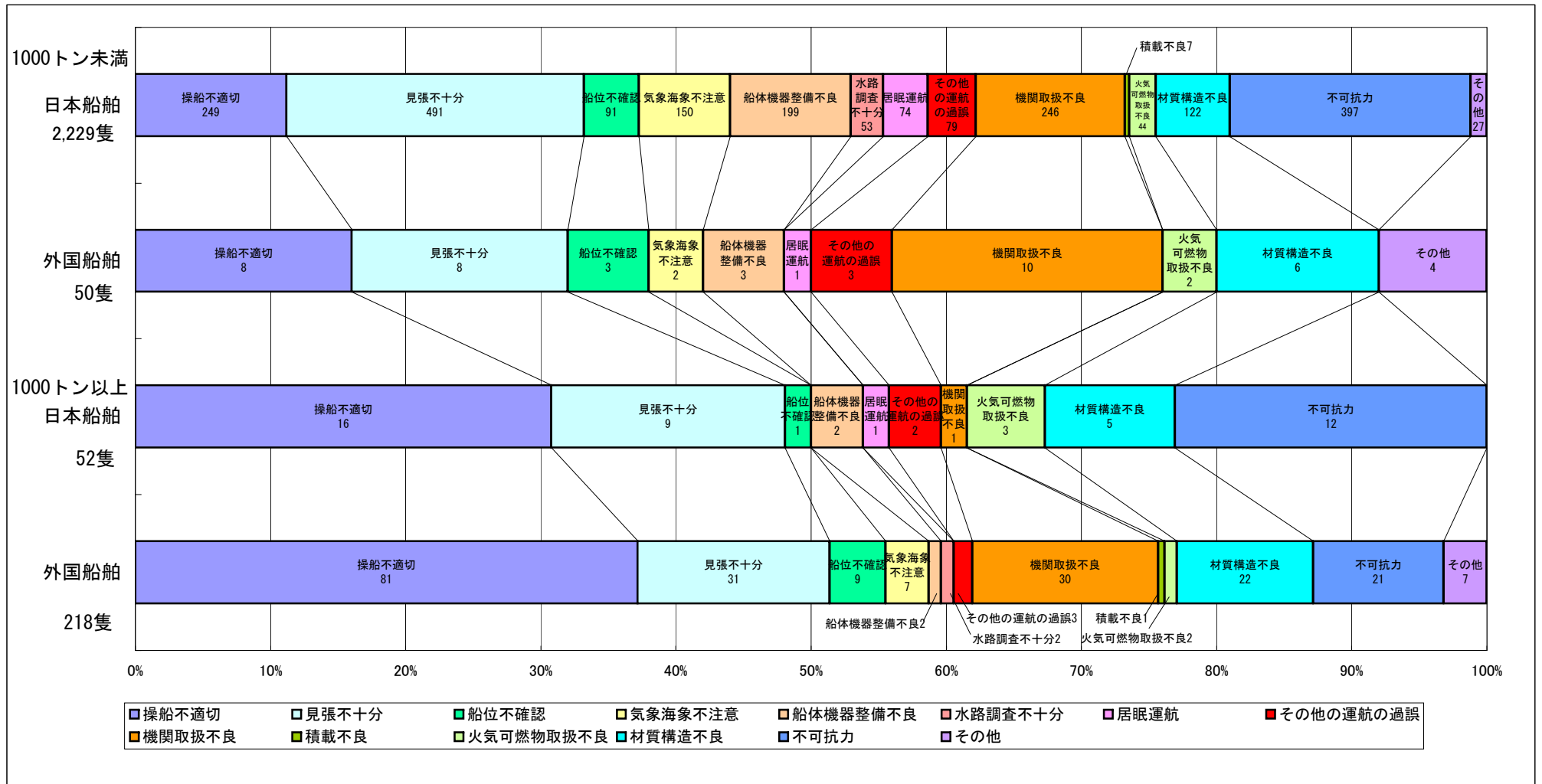
第 I - 37 図 日本船舶・外国船舶事故の事故種別発生状況比較 (平成21年)

(単位：隻)



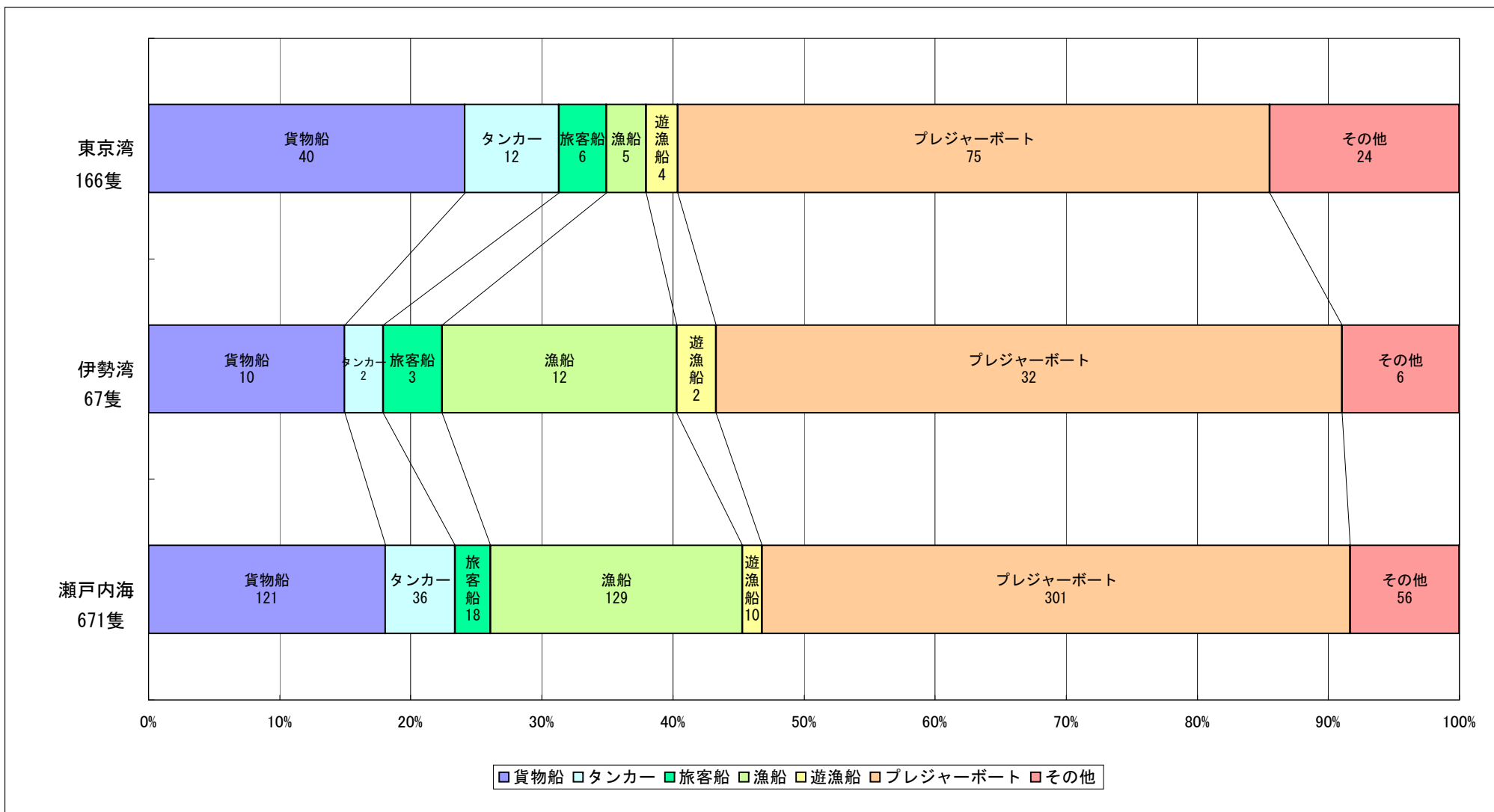
第 I - 38 図 日本船舶・外国船舶事故の原因別発生状況比較 (平成21年)

(単位：隻)



第 I - 39 図 東京湾、伊勢湾及び瀬戸内海における事故発生状況 (平成21年)

(単位：隻)



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

1 総数

(単位：人)

	平成20年		平成21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	990	263	977	279	△ 13	16	
海浜事故	マリネジャーに関する海浜事故	302	922	296	10	△ 6	
	マリネジャー以外の海浜事故	1,106	752	1,110	776	4	24
	小計	2,018	1,054	2,032	1,072	14	18
計	3,008	1,317	3,009	1,351	1	34	

2 乗船中の事故

(単位：人)

	平成20年		平成21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	183	128	204	141	21	13
負傷	443	27	453	31	10	4
病気	288	69	251	70	△ 37	1
中毒	19	6	16	8	△ 3	2
自殺	33	25	28	22	△ 5	△ 3
その他	24	8	25	7	1	△ 1
計	990	263	977	279	△ 13	16

3 マリネジャーに関する海浜事故

(単位：人)

	平成20年		平成21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	302	117	319	123	17	6
磯 遊 び 中	52	29	47	25	△ 5	△ 4
釣 り 中	332	116	303	111	△ 29	△ 5
サ - フ ィ ン 中	78	8	84	9	6	1
ボ - ト セ - リ ン グ 中	20	2	35	1	15	△ 1
ス キ - ュ - バ - タ - 化 - リ ン グ 中	51	18	52	14	1	△ 4
ウ ェ イ ク ボ - ヲ ー ド 中	12	0	14	0	2	0
そ の 他	65	12	68	13	3	1
計	912	302	922	296	10	△ 6

4 マリネジャー以外の海浜事故

(単位：人)

	平成20年		平成21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	346	206	344	203	△ 2	△ 3
自 殺	646	485	653	508	7	23
そ の 他	114	61	113	65	△ 1	4
計	1,106	752	1,110	776	4	24

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

1 乗船中の事故 (単位：人)

		平成20年	平成21年	増減
事故者計		990	977	△ 13
救助	当庁救助	167	151	△ 16
	以外救助	237	184	△ 53
	計	404	335	△ 69
自力救助		323	363	40
死者・行方不明者		263	279	16
当庁関与		535	513	△ 22

2 マリンレジャーに関する海浜事故 (単位：人)

		平成20年	平成21年	増減
事故者計		912	922	10
救助	当庁救助	97	68	△ 29
	以外救助	432	448	16
	計	529	516	△ 13
自力救助		81	110	29
死者・行方不明者		302	296	△ 6
当庁関与		518	460	△ 58

3 マリンレジャー以外の海浜事故 (単位：人)

		平成20年	平成21年	増減
事故者計		1,106	1,110	4
救助	当庁救助	23	23	0
	以外救助	262	260	△ 2
	計	285	283	△ 2
自力救助		69	51	△ 18
死者・行方不明者		752	776	24
当庁関与		660	662	2

4 洋上救急実績

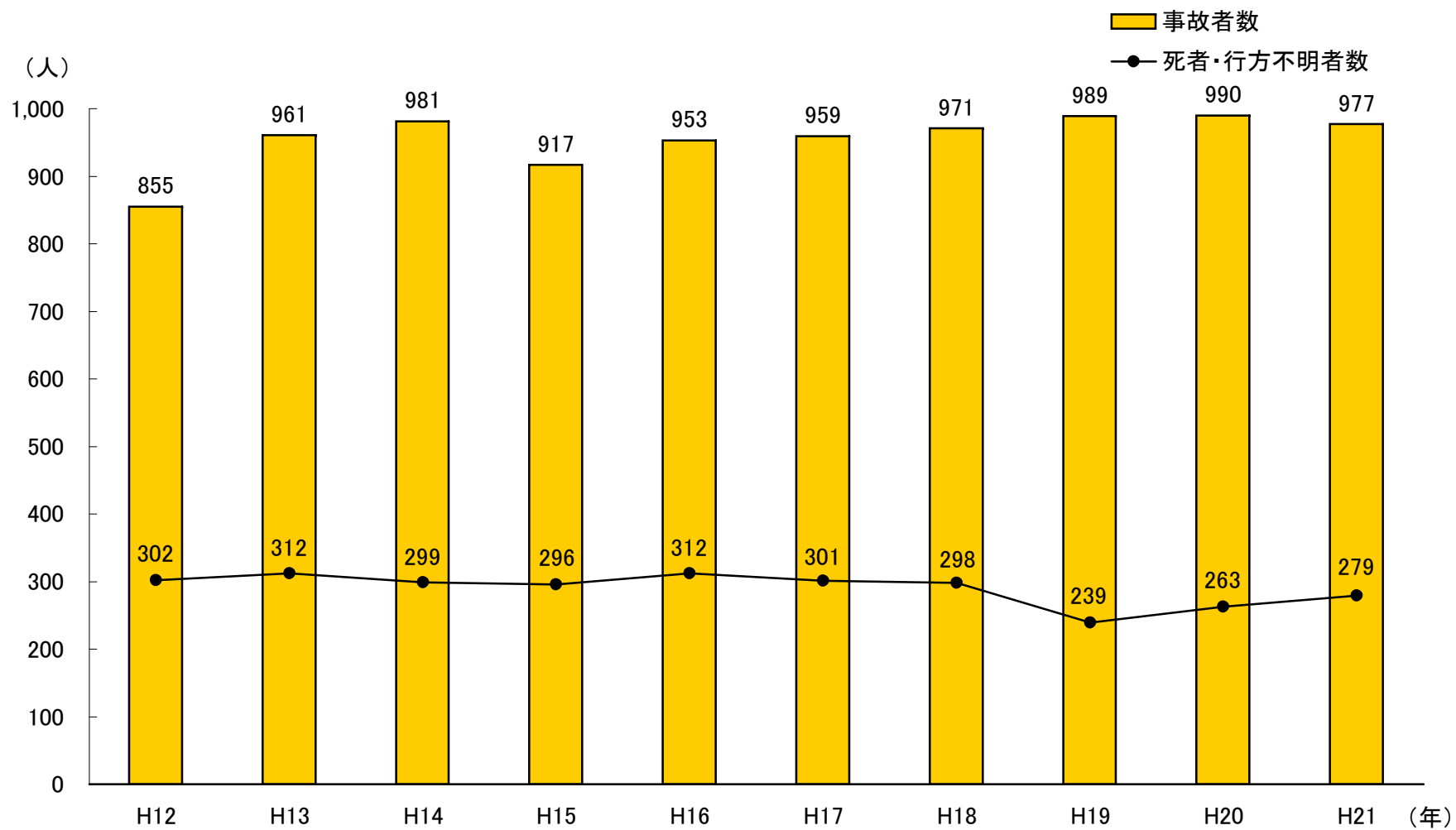
	平成17年	平成18年	平成19年	平成20年	平成21年
出動件数(件)	34	17	26	22	20
傷病者(人)	37	17	27	22	20
医師・看護師等(人)	67	26	55	38	39

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21年）

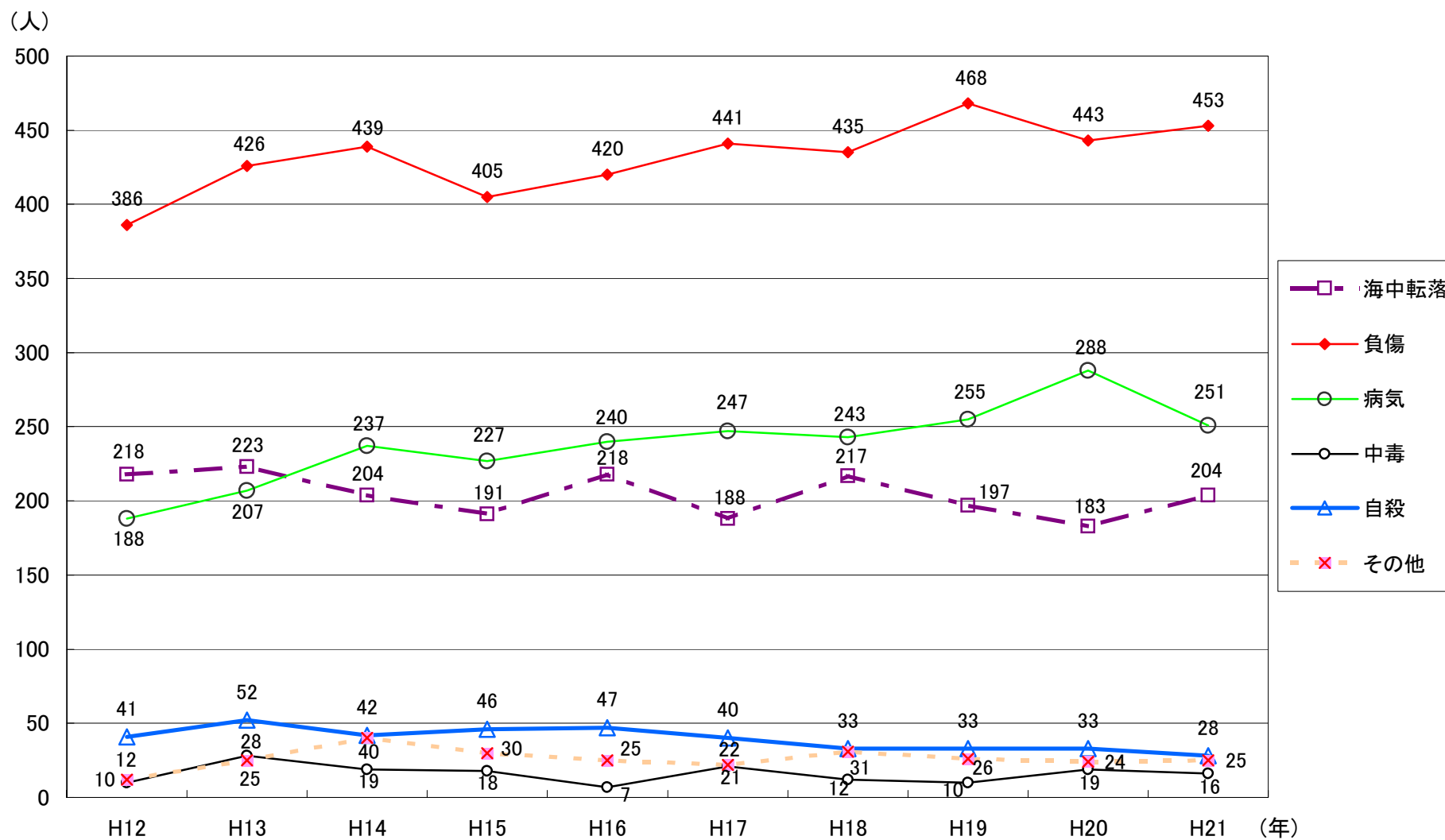
（単位：人）

用途	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	12	9	75	5	60	14	6	4	3	3			156	35
タンカー	2	1	20	2	28	6	2	2	1	1	1		54	12
旅客船	5	3	35		39	6	1		22	17	2	1	104	27
作業船	4	3	23	1	5	2							32	6
漁船	122	90	195	18	81	33	4		1		5	4	408	145
遊漁船	5	3	14		8	3					1		28	6
プレジャーボート	40	26	42		13	4	3	2	1	1	15	2	114	35
うち水上オートバイ			(23)	(0)							(12)	(2)	(35)	(2)
その他	14	6	49	5	17	2					1		81	13
計	204	141	453	31	251	70	16	8	28	22	25	7	977	279

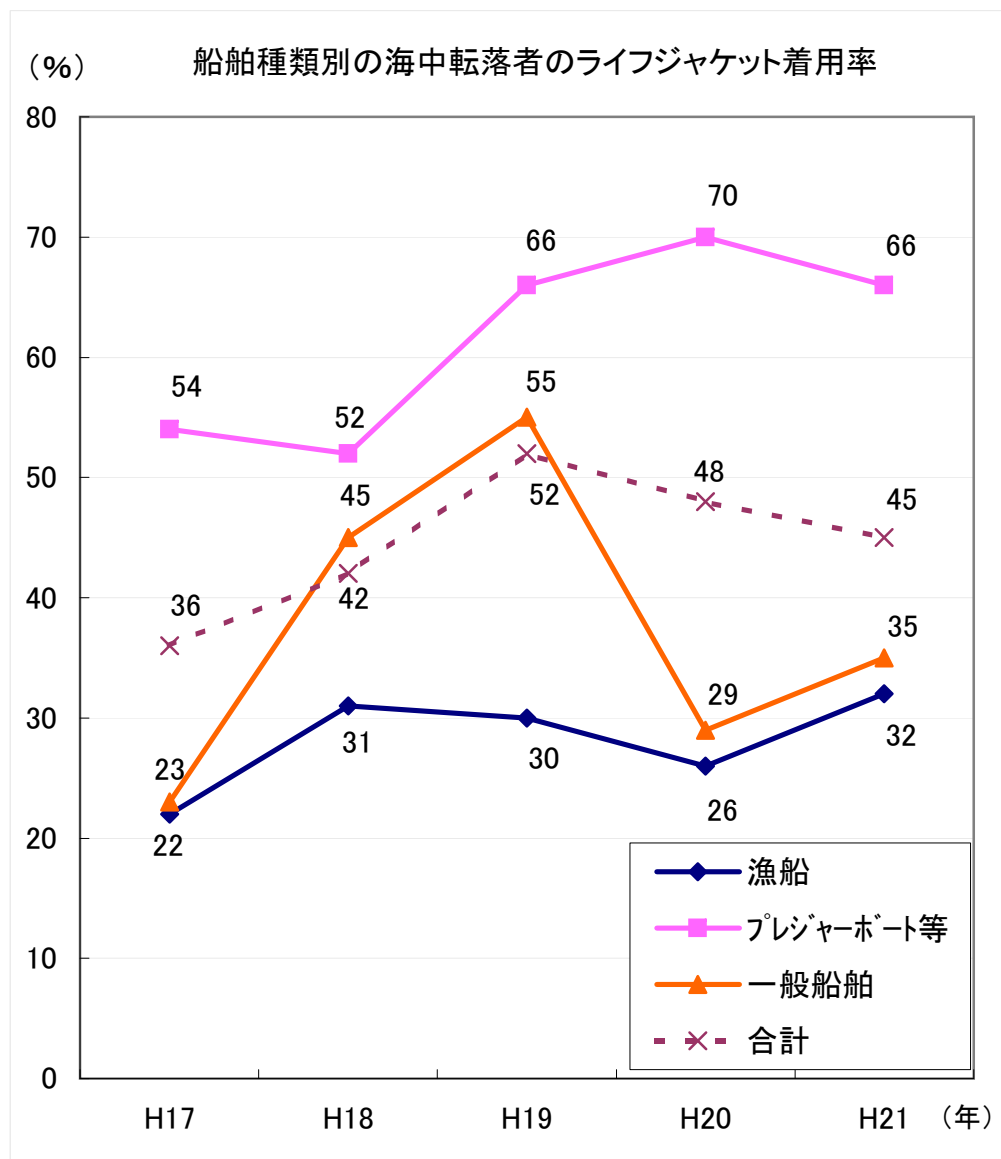
第Ⅱ－１図 乗船中の事故者数及び死者・行方不明者数の推移



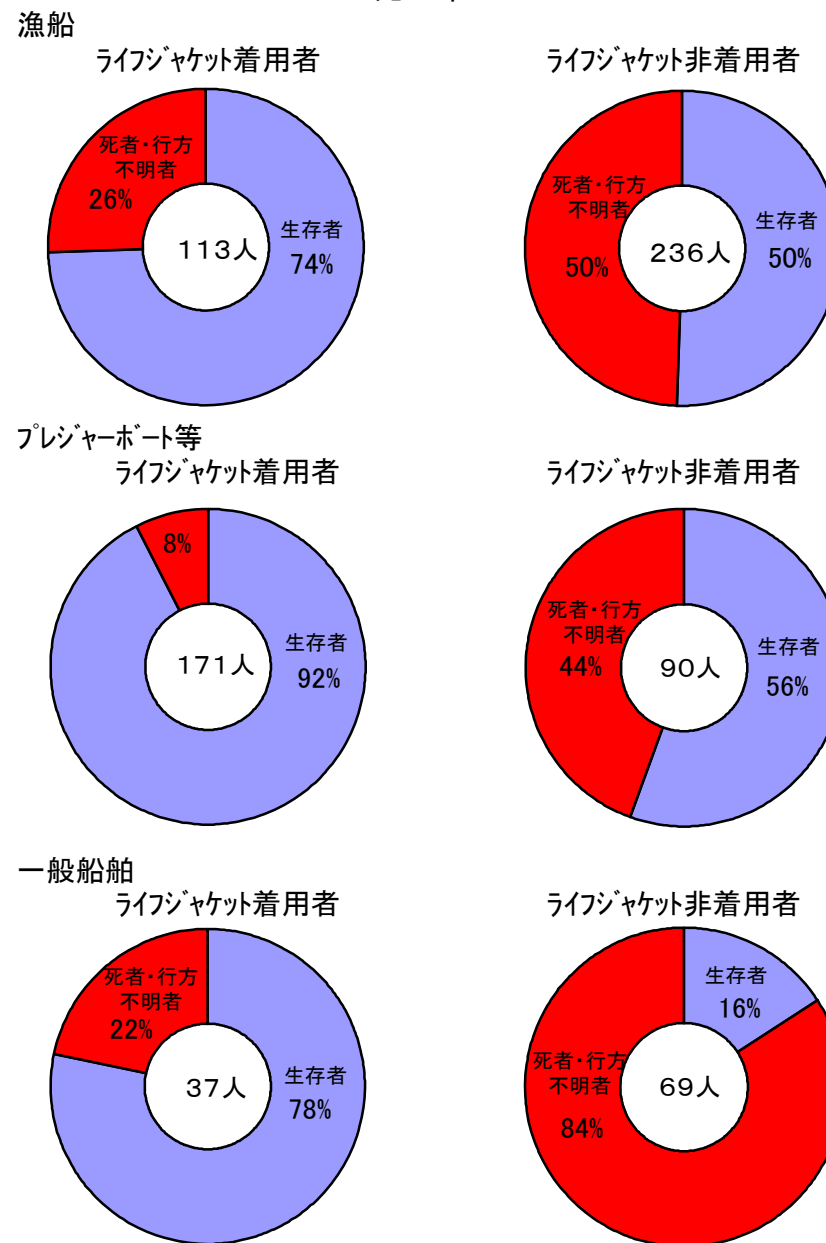
第Ⅱ－２図 乗船中の事故種類別発生状況の推移



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

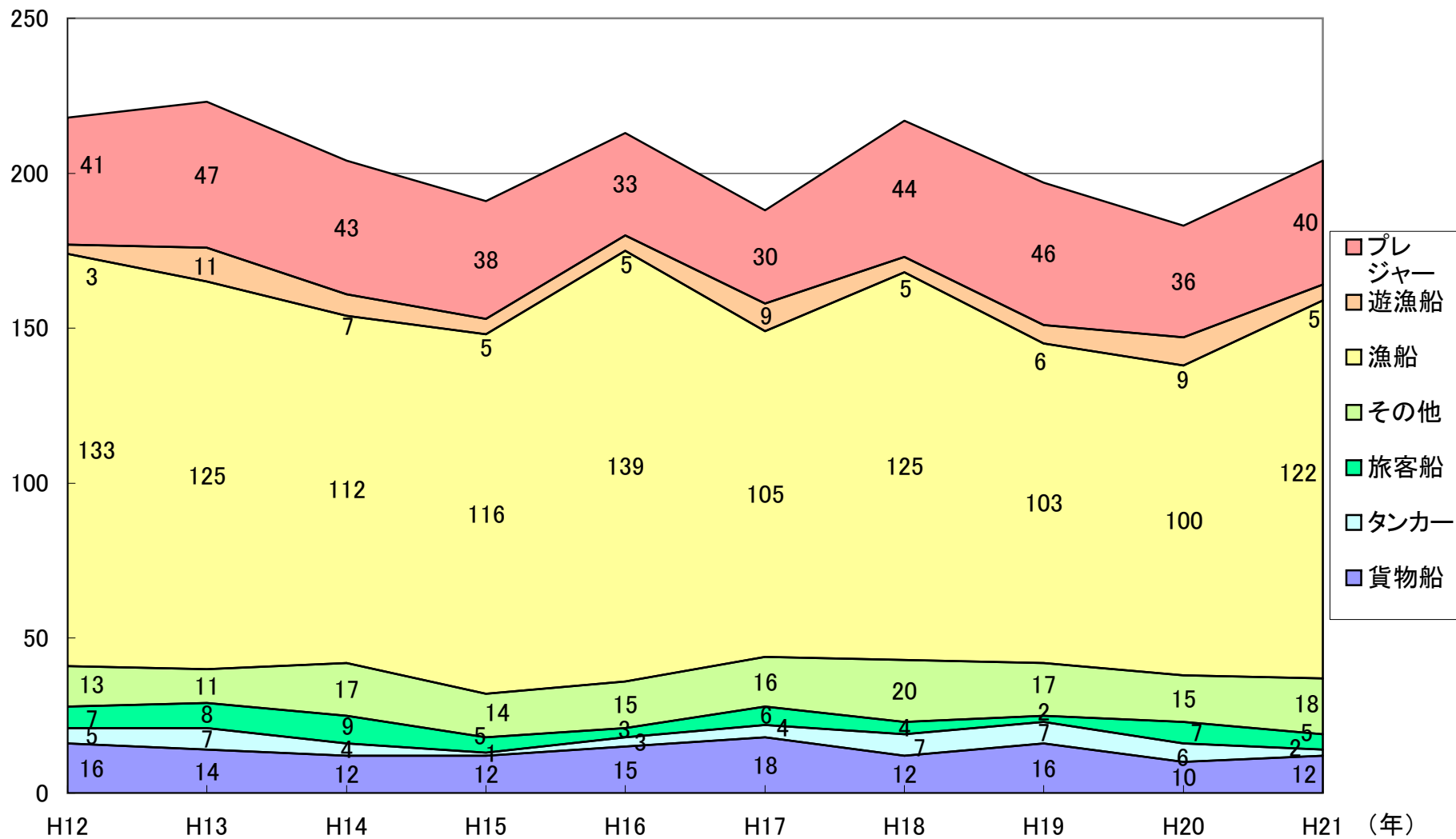


死亡率



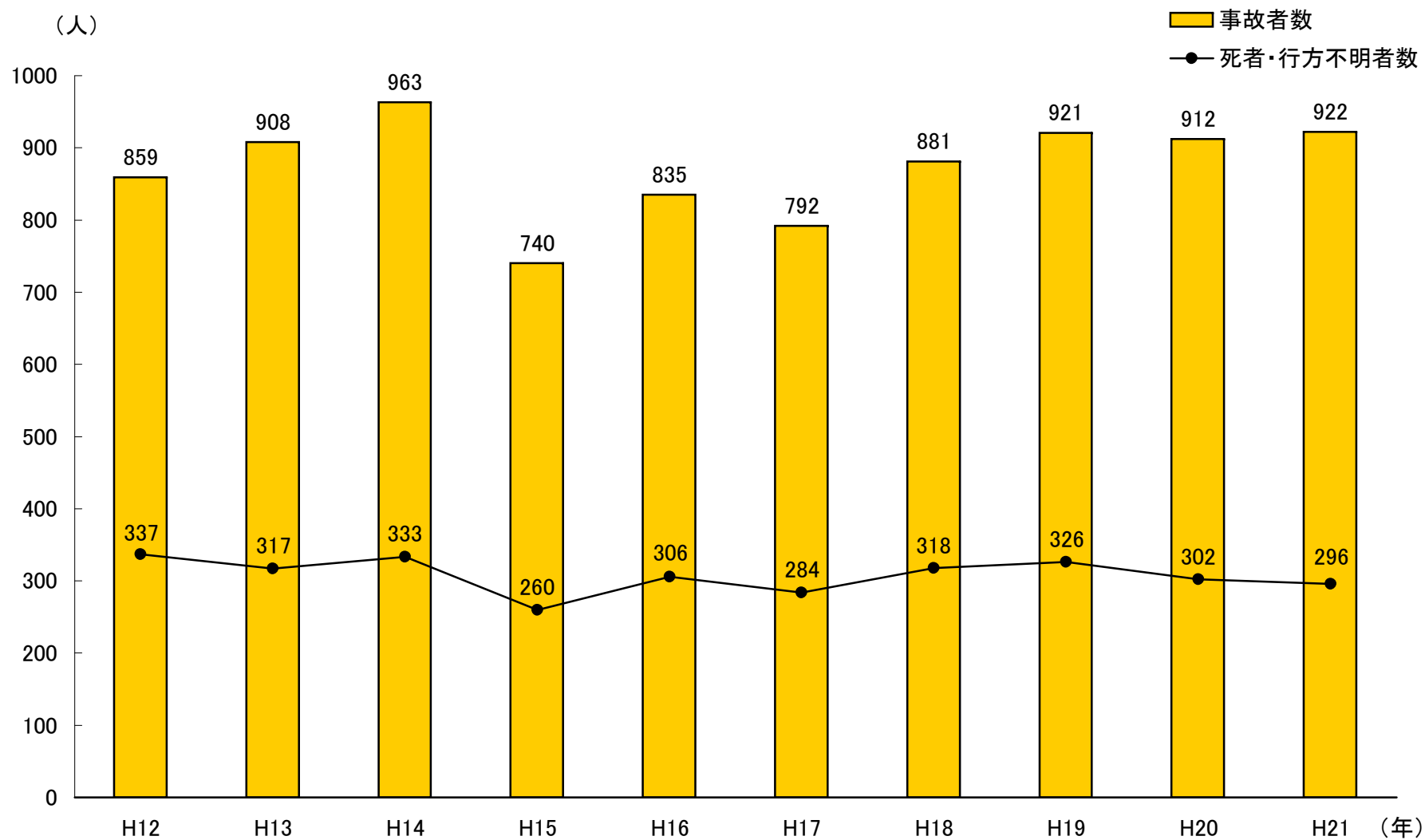
第Ⅱ－４図 海中転落者発生状況の推移

(人)

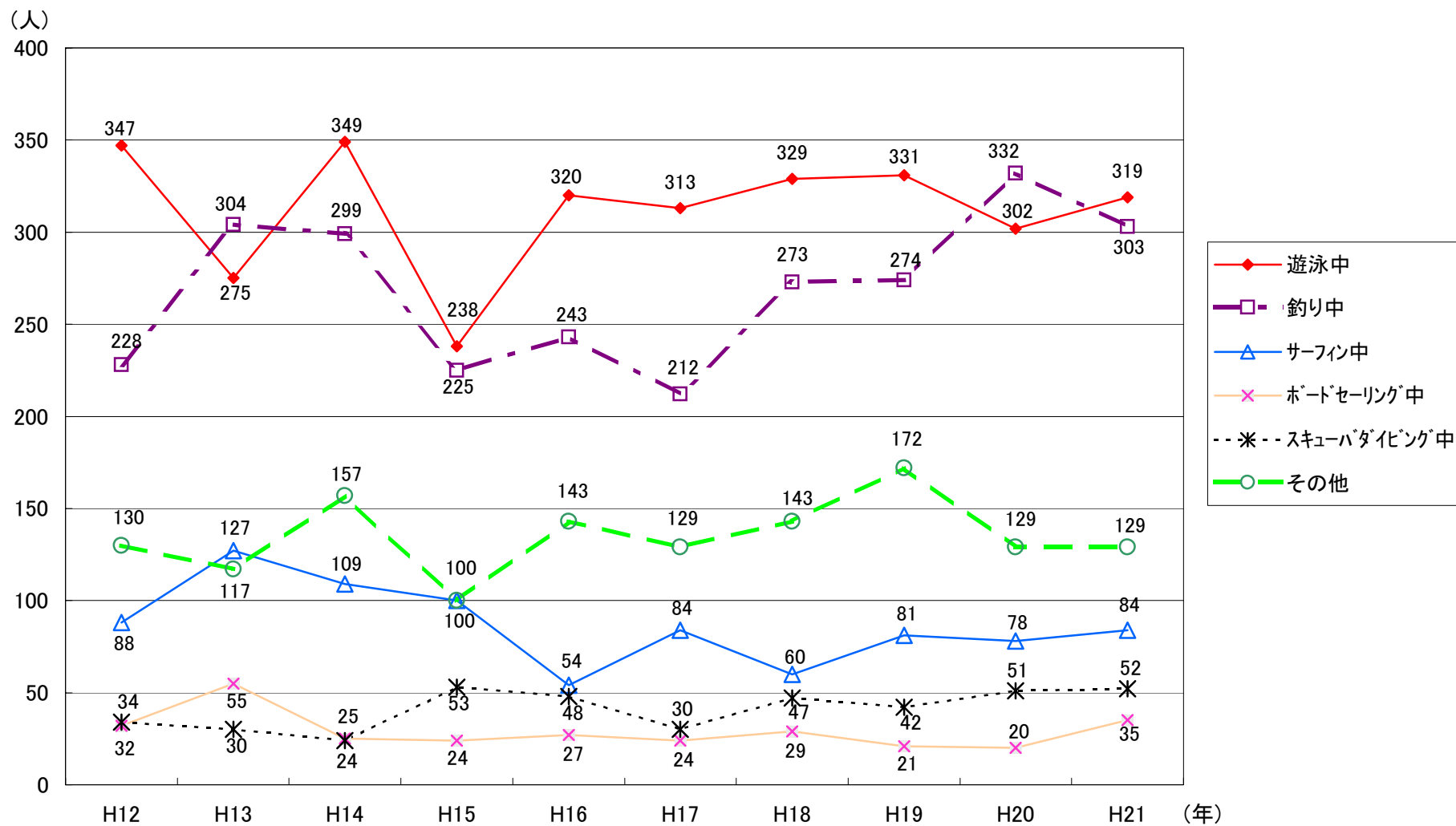


※船舶事故による海中転落を除く

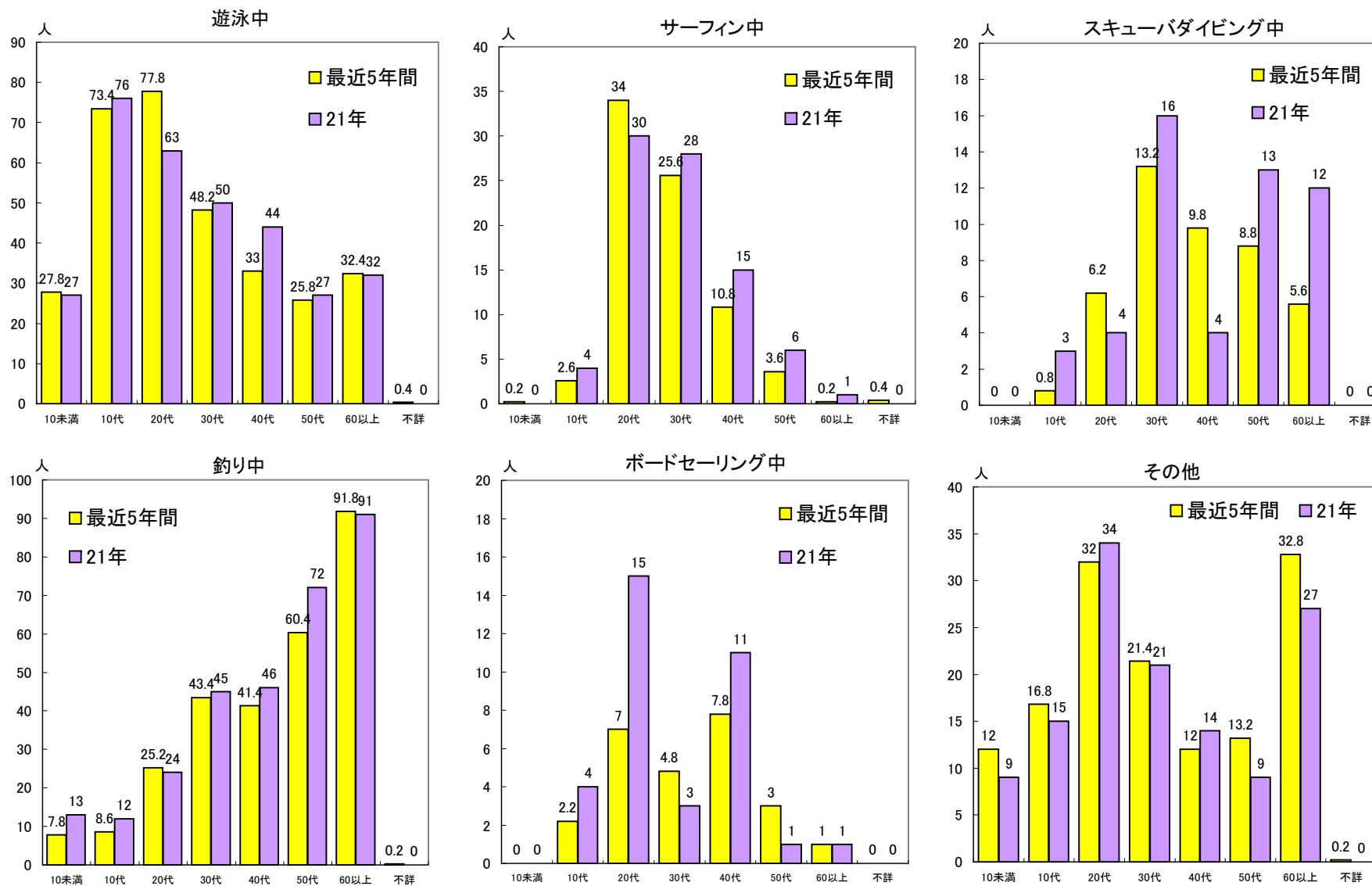
第Ⅱ-5図 マリンレジャーに関する海浜事故による事故者数及び死者・行方不明者数の推移



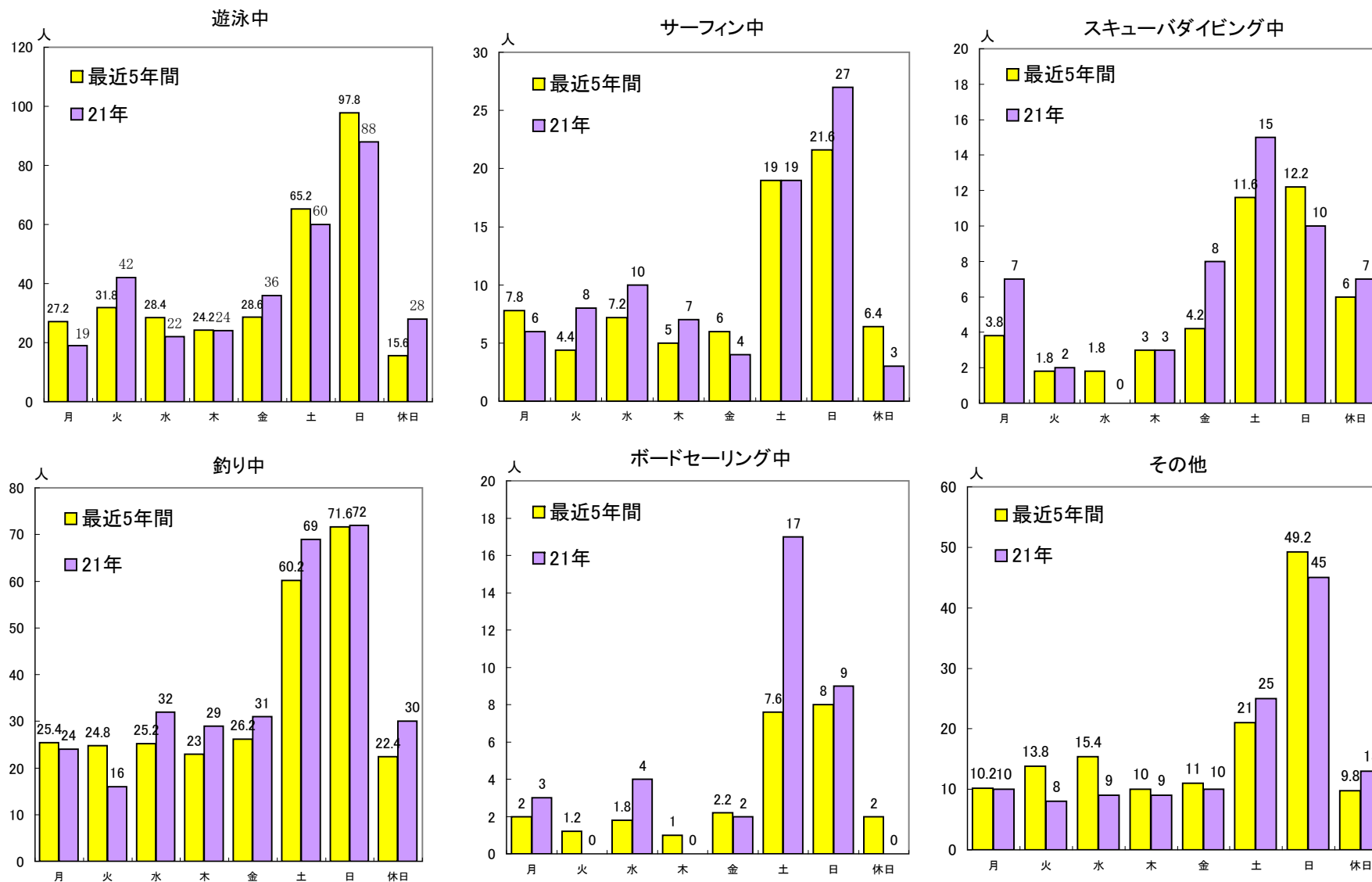
第Ⅱ-6図 マリンレジャーに関する海浜事故種類別発生状況の推移



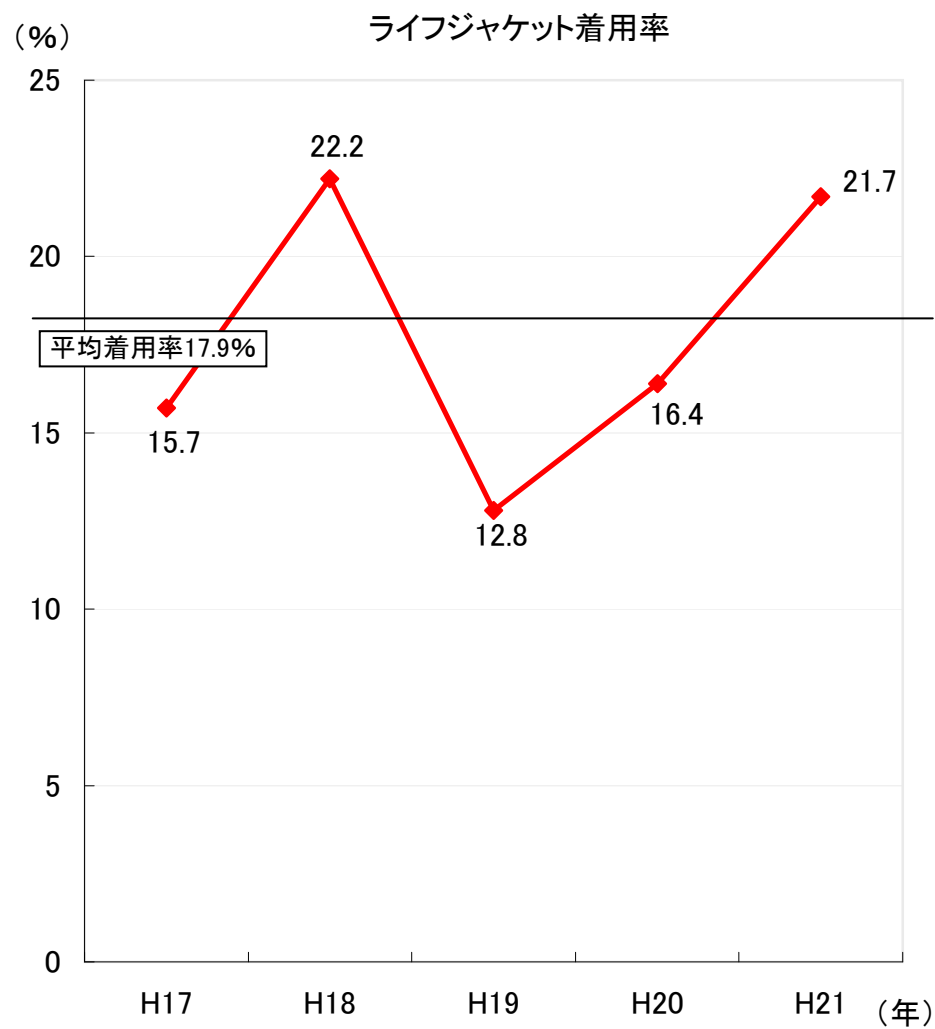
第Ⅱ-7図 マリンレジャーに関する海浜事故の年齢別構成



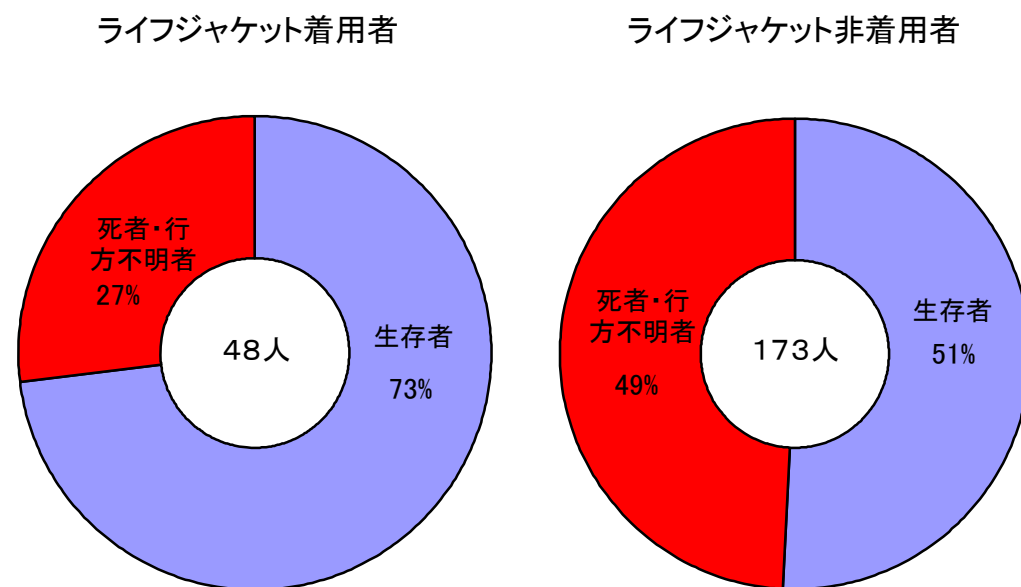
第Ⅱ-8図 マリンレジャーに関する海浜事故の曜日別構成



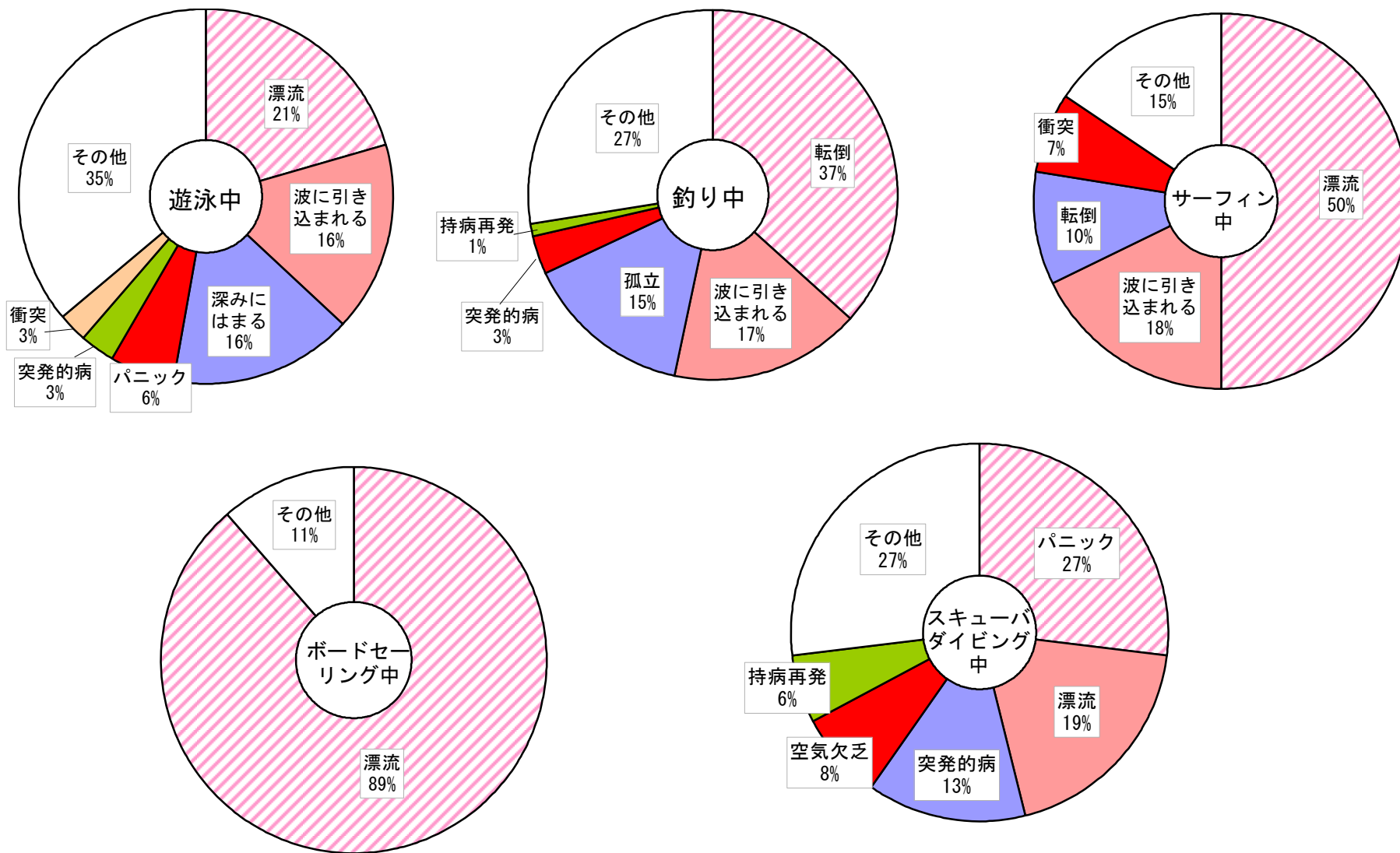
第Ⅱ-9図 釣り中の海中転落者のライフジャケット着用率及び死亡率



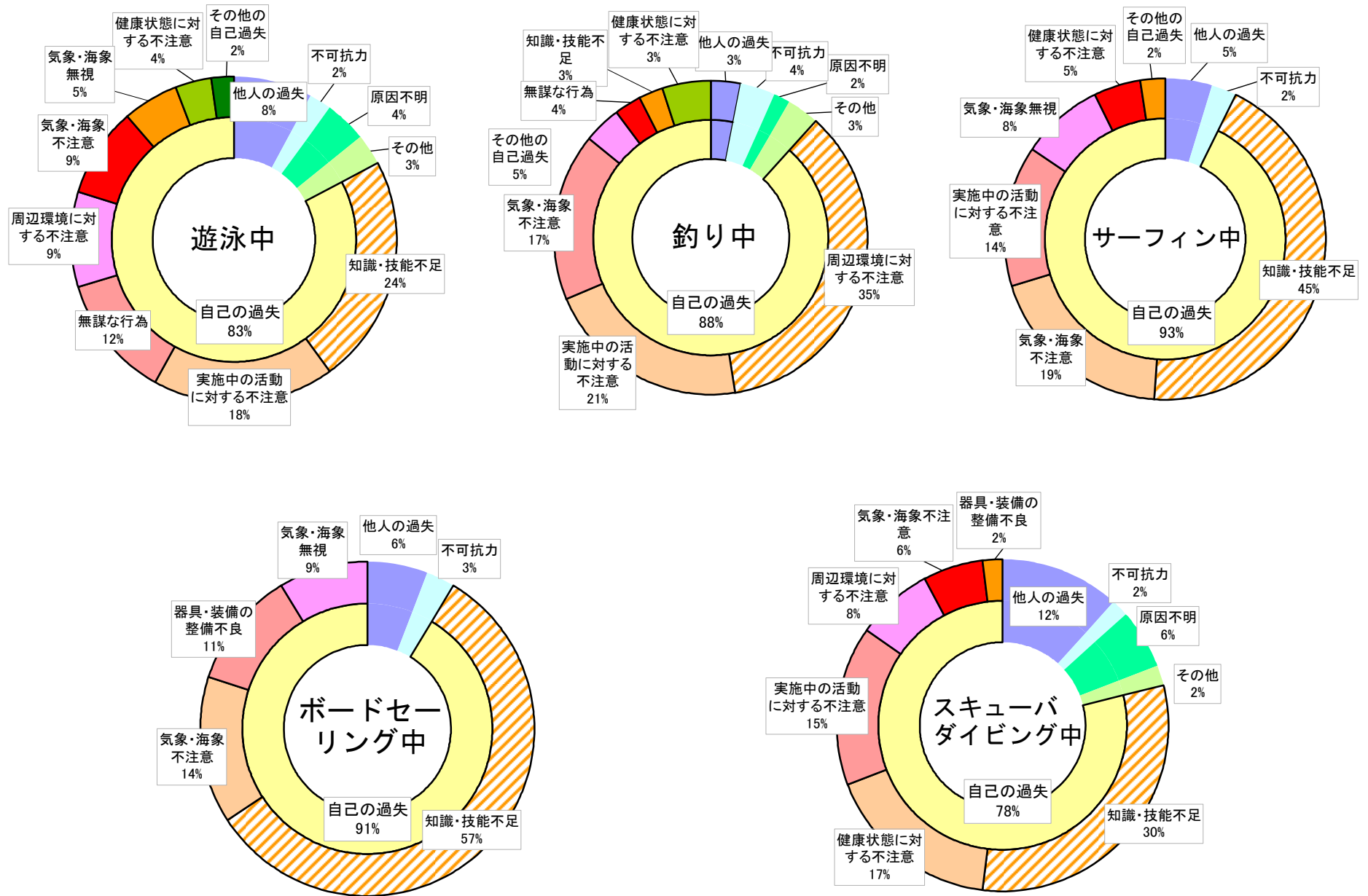
死亡率



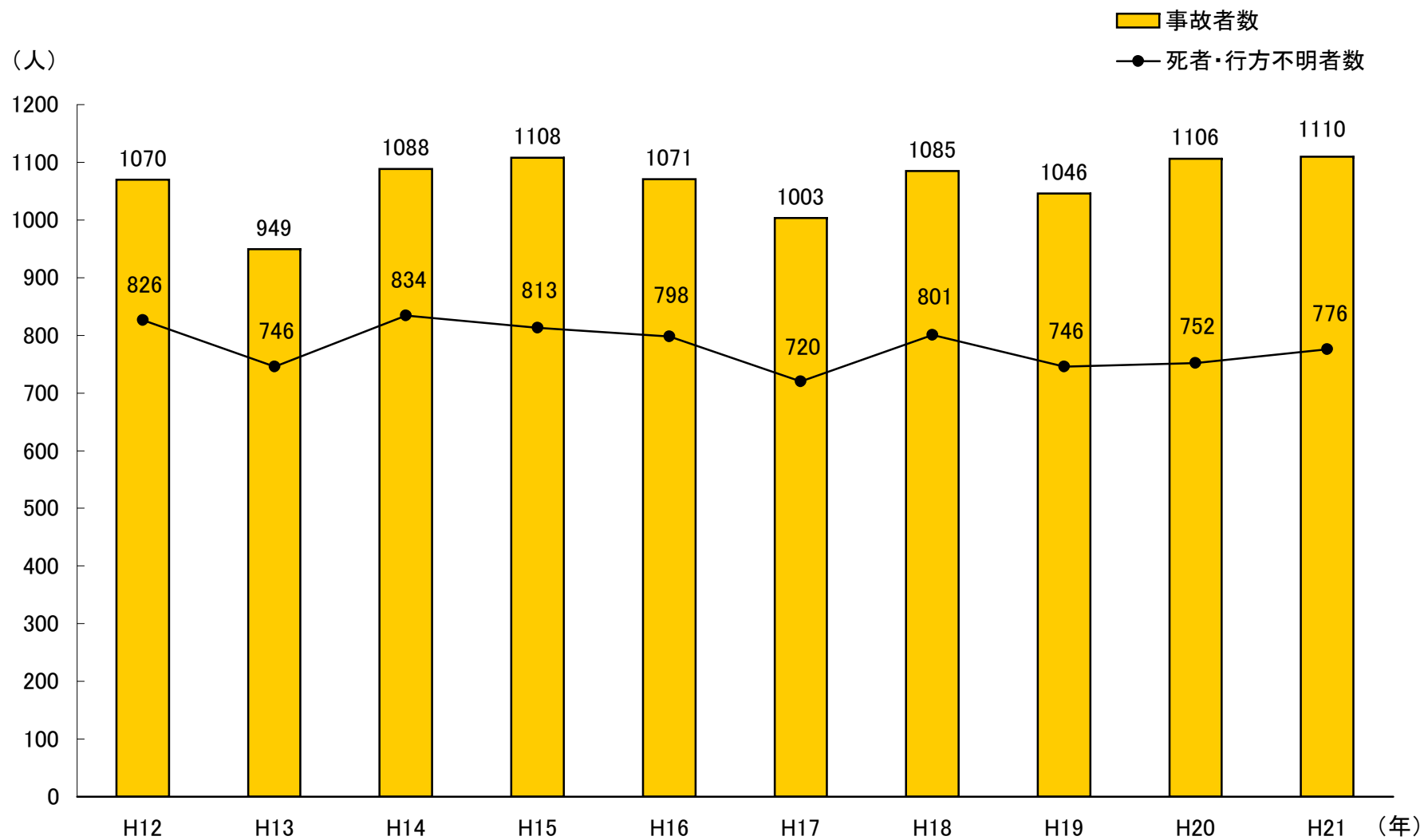
第Ⅱ－10図 マリンレジャーに関する海浜事故の内容別事故形態（平成21年）



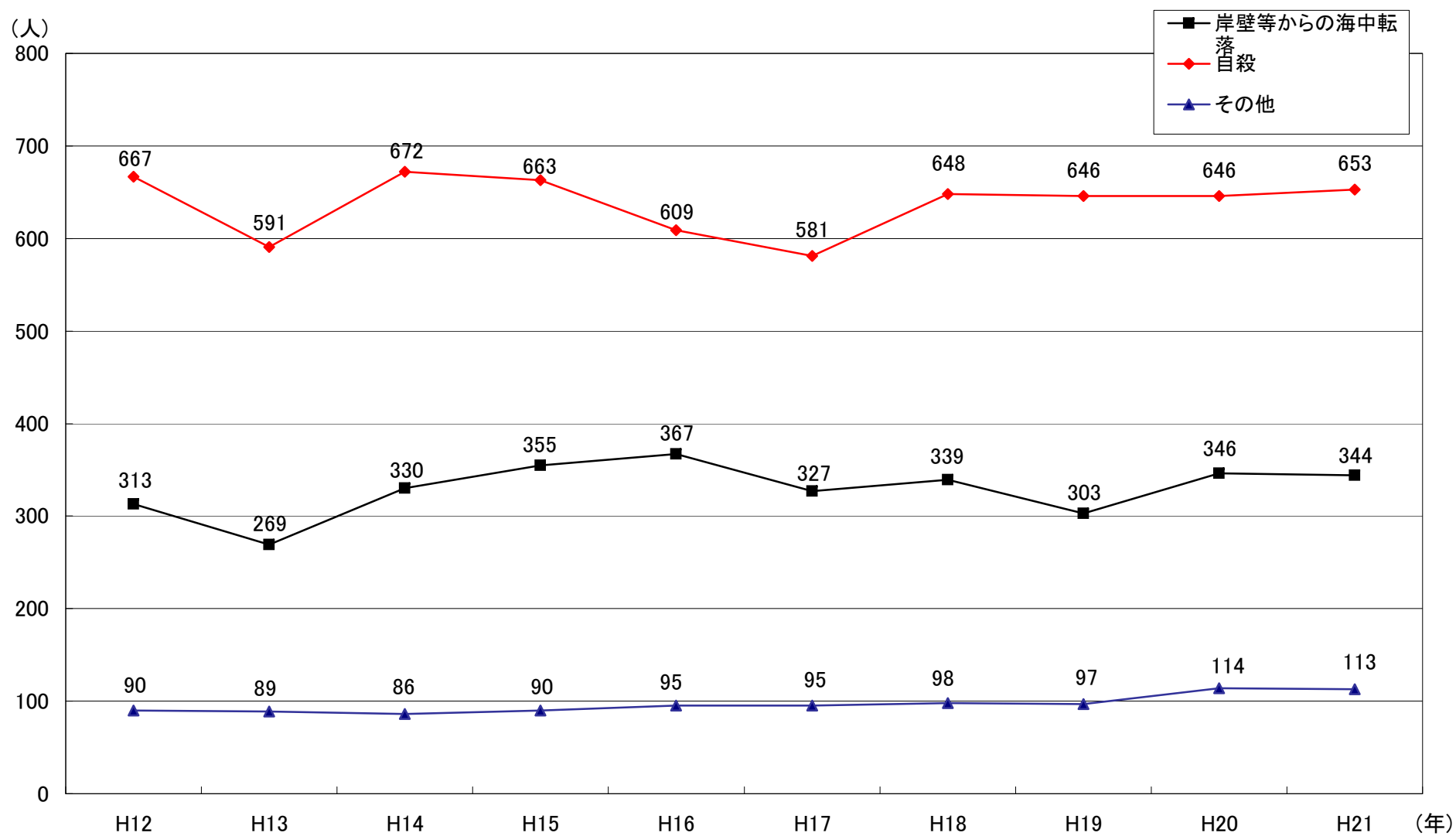
第Ⅱ-11図 マリンレジャーに関する海浜事故の内容別事故原因（平成21年）



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



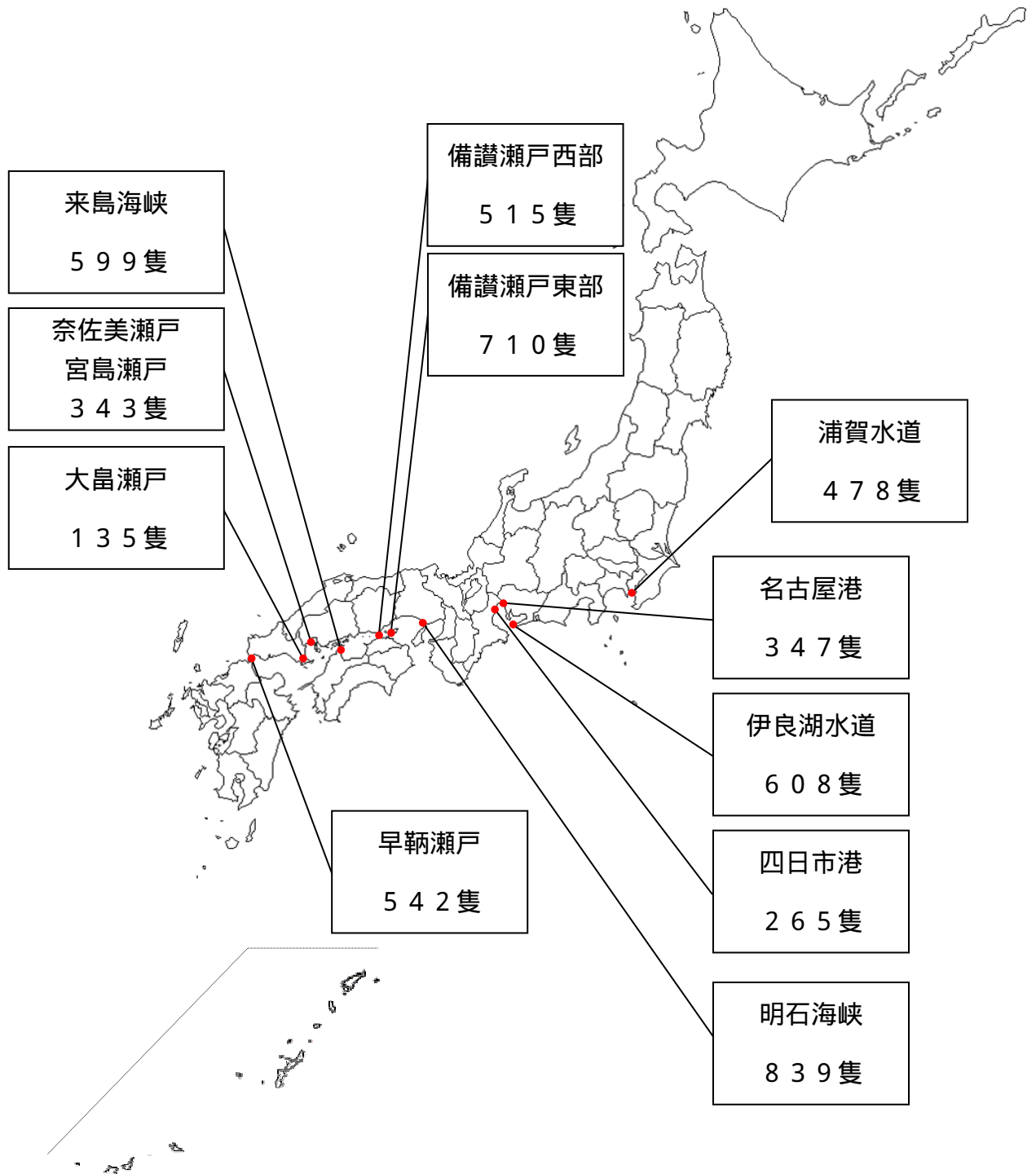
第Ⅱ-13図 マリンレジャー以外の海浜事故種類別発生状況の推移



平成 21 年度

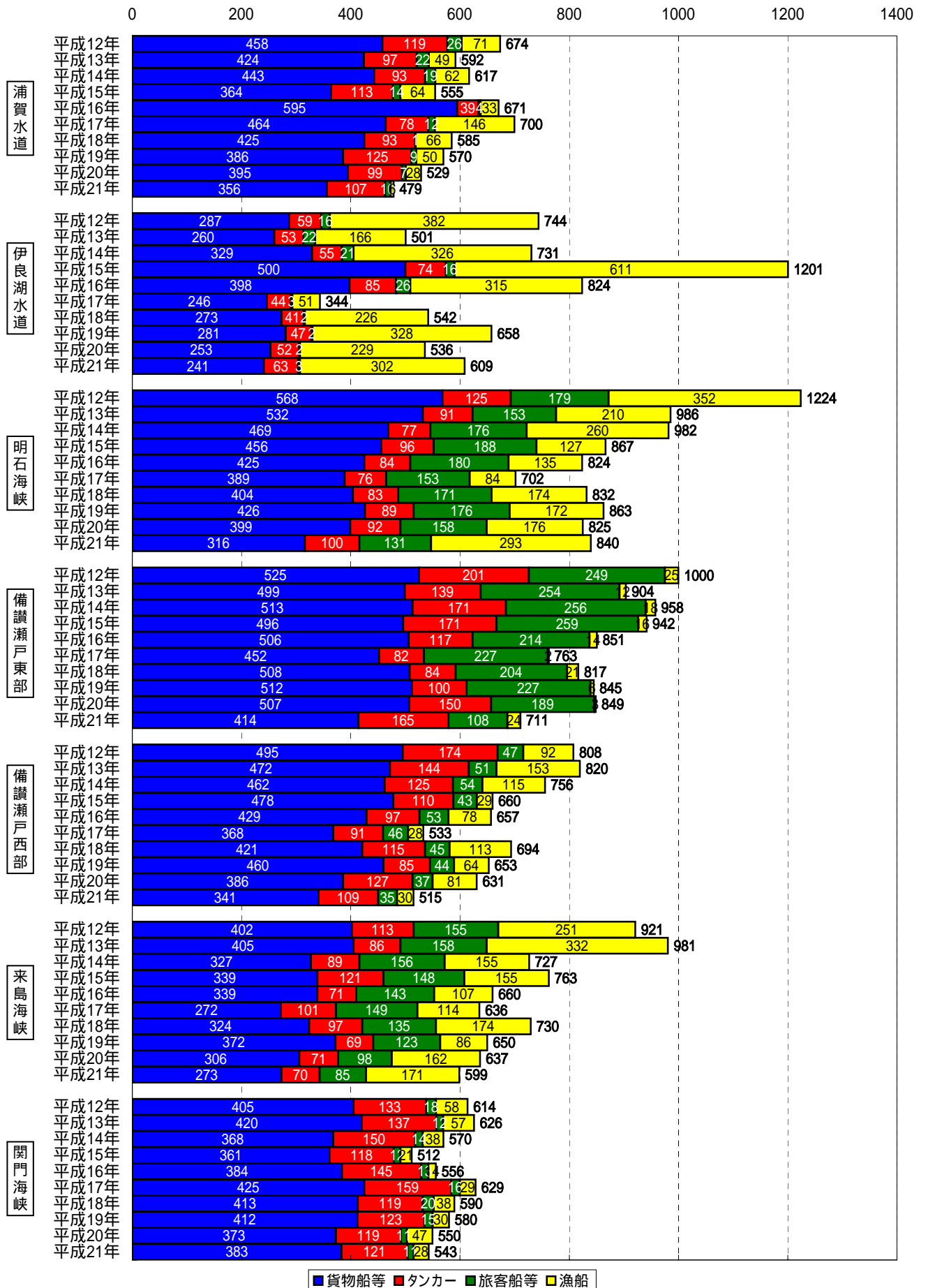
通航船舶実態調査結果

平成21年度 通航船舶実態調査箇所と通航船舶隻数一覧



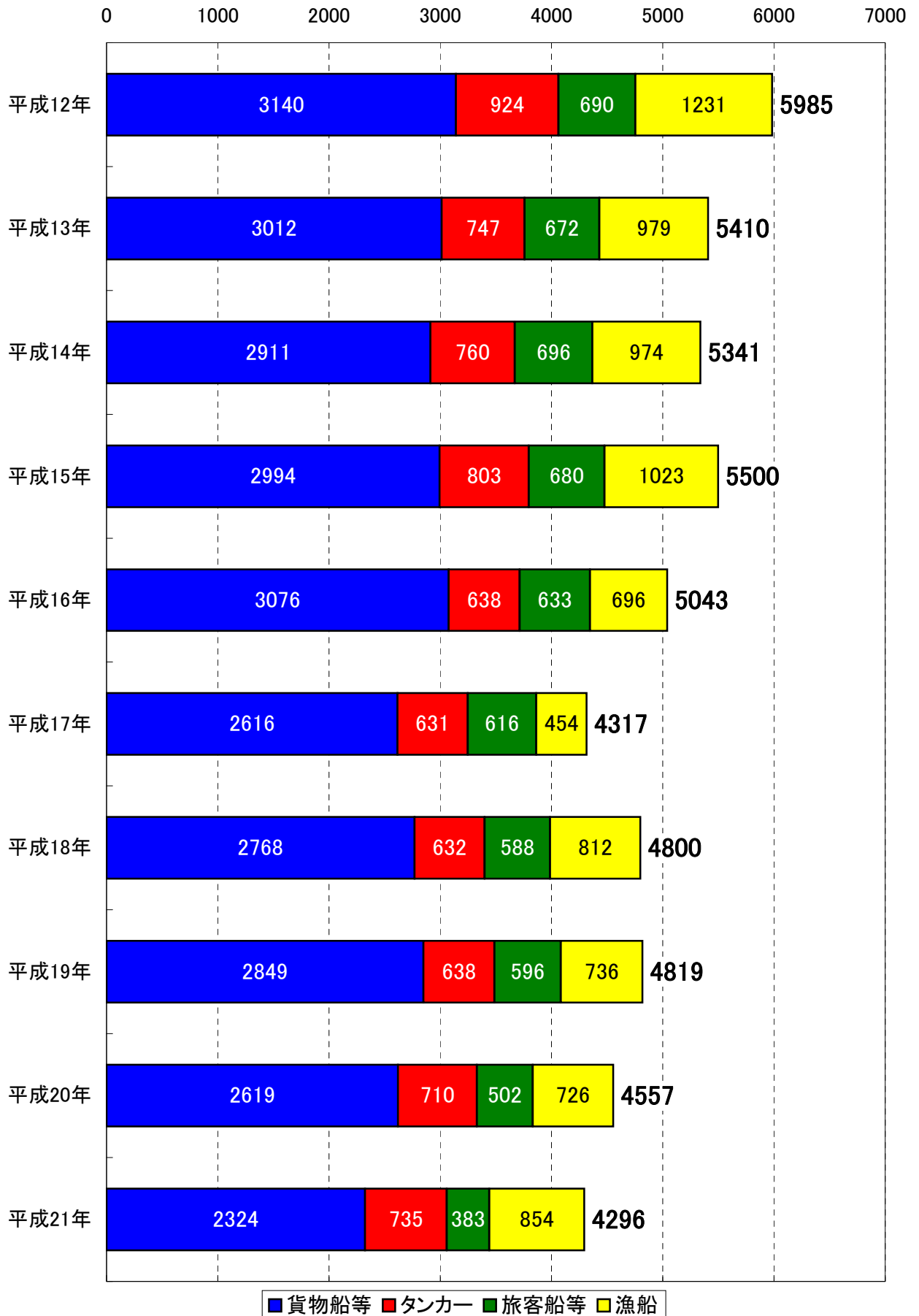
* 上段は調査海域名、下段の数字は通航船舶隻数（一日平均）

混雑した海域における各水道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

混雑した海域における各年度別の船舶通航量の推移(1日平均)



※混雑した海域とは、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、来島海峡及び関門海峡をいう。
 ※右肩の数字は、目視により観測した6箇所の日平均の通航船舶隻数の総計を示している。
 ※「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。

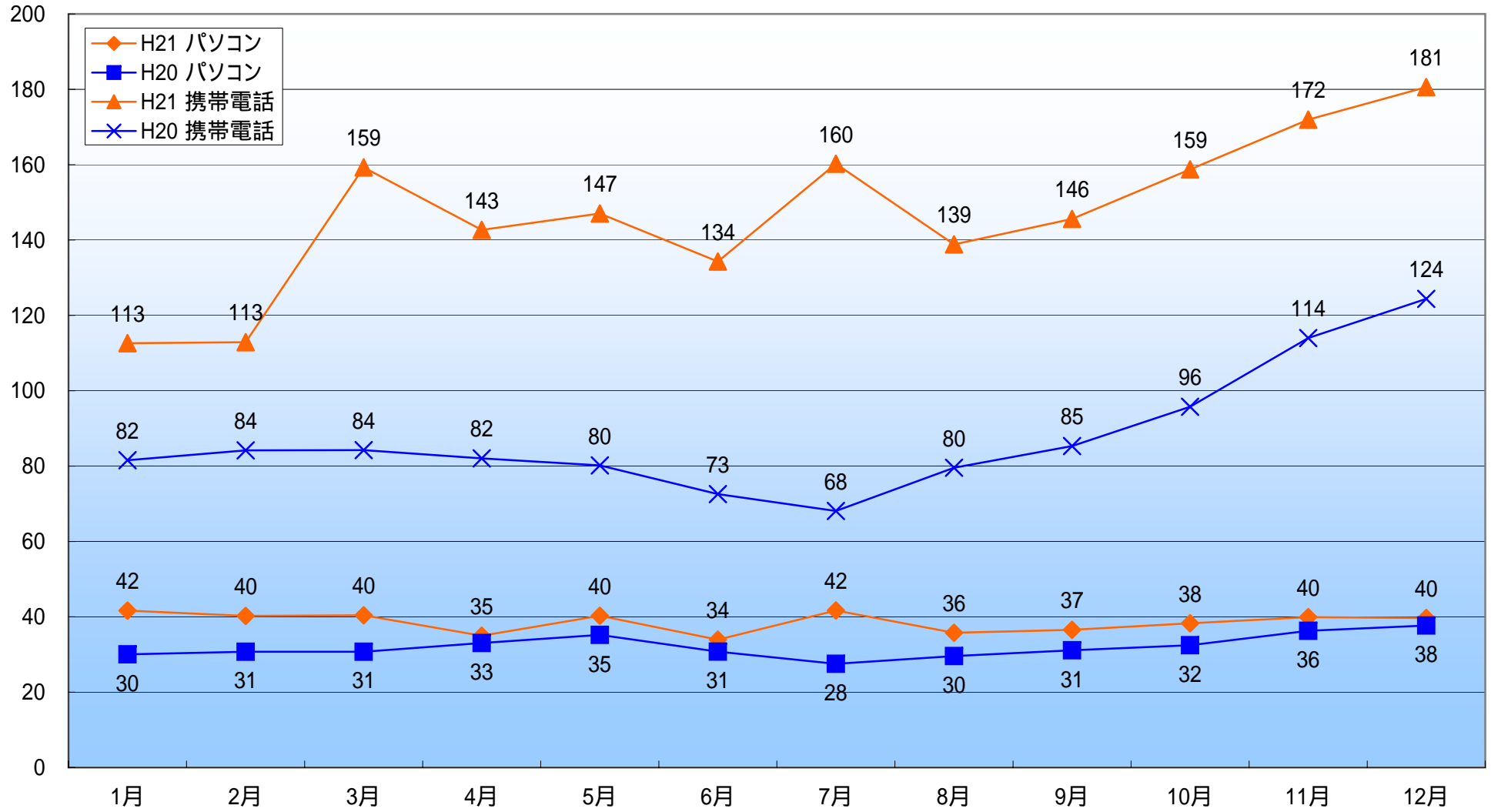
平成 21 年における

MICS 利用状況

(気象情報へのインターネットアクセス件数)

平成21年におけるMICS利用状況（気象情報へのインターネットアクセス件数）

万件



海の「もしも」は**118番**



【お問い合わせ先】

警備救難部救難課（乗船中の事故、海浜事故関係）

交通部企画課企画調査室（船舶事故関係）

【インターネットホームページ】

<http://www.kaiho.mlit.go.jp/>