



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年版)



平成23年5月

海上保安庁



海難の現況と対策 ～大切な命を守るために～

(平成 22 年版)

<<目次>>

はじめに（平成 22 年のトピック）	1
1 船舶事故及び船舶からの海中転落による死者・行方不明者数、過去 10 年で最少	1
2 船舶事故隻数も過去 10 年間で最少・プレジャーボート事故増加傾向	1
3 重大な海難	1
4 改正港則法・海交法施行	3
5 洋上救急 累積 700 件達成 ～はるか洋上での救急医療～	3
第 1 章 海上保安庁の政策目標	5
1 政策目標達成状況	5
（1）船舶事故及び船舶からの海中転落による死者・行方不明者数の減少	5
（2）マリンレジャー活動に伴う死者・行方不明者の減少	6
（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	8
2 新たな政策目標 ～第 9 次交通安全基本計画～	9
第 2 章 海難の現状	10
1 最近の海上交通の動向・環境の変化	11
2 海難の発生状況と傾向	12
（1）船舶事故	12
（2）死者・行方不明者	26
3 海事関係法令違反の取締り状況	29
第 3 章 海難防止対策	30
1 関係省庁海難防止連絡会議	30
2 小型船に対する情報提供の強化	30
3 小型船舶海難防止対策	31
4 全国海難防止強調運動	32
5 漁船海難防止対策	33
6 混雑した海域等における船舶事故防止対策	34
7 マリンレジャー事故防止対策	35
（1）遊泳中の事故防止対策	35
（2）釣り中の事故防止対策	36

第4章 海難発生時の救命率向上策 -----37

1 ライフジャケット着用率の向上	-----37
（1）漁業者を対象としたライフジャケット着用率の向上	-----37
（2）釣り人を対象としたライフジャケット着用率の向上	-----39
2 海難情報の早期通報	-----40
3 救助・救急活動の充実・強化	-----41

資料編

平成22年における海難の発生と救助の状況

平成22年度通航船舶実態調査結果

平成22年度海上交通に係る情報提供システム利用状況調査結果

平成22年におけるMICS利用状況

はじめに（平成22年のトピック）

1 船舶事故及び船舶からの海中転落による死者・行方不明者数、過去10年で最少

海上保安庁では、平成22年までに年間の船舶事故及び船舶からの海中転落による死者・行方不明者数を220人以下とすることを目標に掲げ、安全意識の高揚を目指した啓発活動の実施、航空基地等への機動救難士の配置による海難救助体制の充実・強化等、目標の実現に向けた施策に取り組んできました。

平成22年における船舶事故及び船舶からの海中転落による死者・行方不明者数は197人となり、過去10年間で最も少ない人数となり、目標である220人以下を達成することができました。

2 船舶事故隻数も過去10年間で最少・プレジャーボート事故増加傾向

平成22年に海上保安庁が認知した船舶事故隻数は2,400隻で、平成21年と比べて149隻減少し、過去10年間で最も少ない隻数となりました。

平成21年には、南九州沿岸域における大量の流木に伴う推進器障害やカヌーの荒天による帰還不能（荒天難航）に伴う集団海難が多数発生しましたが、平成22年においてはこのような海難が発生していないことが、149隻の大幅減少となった一因と考えられます。

過去5年間でみると、船舶事故隻数はほぼ横ばい傾向ですが、プレジャーボート事故が増加傾向で、特に機関故障の増加が目立っています。

3 重大な海難

我が国の周辺海域では、海運・漁業・マリレジャー等幅広い分野にわたり、多種多様の活動が行われています。ひとたび、衝突や転覆等の船舶事故、遊泳中の漂流や岸壁からの海中転落等が発生すれば、かけがえのない人命、財産が損失するばかりでなく、船舶事故においては、燃料油等の流出による環境汚染等、その被害は甚大なものになります。

このため、海上保安庁においては、船舶交通の安全確保に関するさまざま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、迅速かつ的確な搜索救助活動を行い、一人でも多くの人命、財産を保護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22年にあっては、2,400隻の船舶が海難に遭遇し、1,439人の方の尊い命が奪われました。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。

(1) 長崎県福江市沖 漁船「第二山田丸」行方不明・沈没海難

1月12日、長崎県福江市沖約85kmの海上で、漁船「第二山田丸」の消息が途絶え、乗組員10名全員が行方不明となりました。第二山田丸は水深150mの海底に沈んでいることが確認され、6月16日までに水深25m近くの水中までワイヤーで引き上げ、船内から行方不明になっていた乗組員10名全員の遺体を収容しました。

(2) 和歌山県潮岬沖 貨物船「LONG TRADER」船体傾斜

2月26日、和歌山県潮岬沖を航行中のパナマ船籍貨物船「LONG TRADER」が荷崩れによる船体傾斜を起こしました。第五管区海上保安本部は巡視船、航空機により救助に向かい、乗組員12人全員を吊り上げ救助しました。

(3) 徳島県鳴門市沖 貨物船「OUTSAILING9」×貨物船「日進丸」衝突・沈没海難

3月28日、徳島県鳴門市沖の鳴門海峡で、マーシャル諸島船籍貨物船「OUTSAILING9」と日本船籍貨物船「日進丸」が衝突、日進丸は沈没し乗組員2名が行方不明となり、付近海域に油が流出しました。

(4) 佐賀県唐津市 散歩中の子供が岸壁から海中転落

4月5日、数人で佐賀県唐津東港に遊びにきていた児童(4歳)が誤って岸壁から海中に転落し、それを見ていた兄(10歳)が救助のため海に飛び込みましたが双方が溺れました。通報により駆けつけた当庁職員やフェリーターミナル職員等により両名は引揚げられ、弟はその後意識を回復しましたが、弟を助けるため海に飛び込んだ兄は死亡しました。

(5) 香川県三豊市 水上オートバイと遊泳者の衝突事故

8月15日、香川県三豊市の海岸において、遊泳中の親子2名と水上オートバイ(男性1名乗船)が衝突しました。この事故で親子両名は頭蓋骨骨折等の重傷を負いました。その後の調査から、水上オートバイは検査切れで操縦者は無免許運転であることが判明しました。

(6) 宮崎県日南市沖 浚渫船「HAITUO 008」漂流・乗揚海難

10月24日、日南市沖でシエラレオネ船籍タグボートに曳航されていた浚渫船「HAITUO 008(H号)」が、荒天により曳航策が切れ流出し、漂流しました。H号は非自航船で、荒天のため巡視船等での曳航ができないまま漂流を続け、宮崎県宮崎市の海岸に座礁しました。



4 改正港則法・海交法施行

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」が施行されました。

これにより、海上交通センターによる情報提供や勧告といった航行援助の充実強化、地形や潮流といった各海域の特性に応じた新たな航法の設定、AIS*を活用した港内での効率的な交通整理手法の導入、台風の来襲時等における港内での危険を防止するための命令等、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が図られました。

海上保安庁では、これらを適切に運用し、船舶交通の安全性の向上を図っていきます。



【来島海峡海上交通センター（愛媛県今治市）】

*AIS：船舶自動識別装置（Automatic Identifications System）とは、船舶の位置、速力、針路等の情報及び安全に関する情報を VHF（超短波）帯の電波で送受信するもので、国際航海に従事する旅客船と 300 トン以上の船舶、国内航海に従事する 500 トン以上の船舶への搭載が義務付けられています。

5 洋上救急 累積 700 件達成 ～はるか洋上での救急医療～

昭和 60 年 10 月、（公社）日本水難救済会（洋上救急センター）を事業主体として、洋上における船舶上で発生した傷病者に対し、海上保安庁の巡視船・航空機等に医師・看護師が同乗のうえ往診し、応急医療を行いつつ陸上の病院に搬送する世界で唯一の「洋上救急制度」が発足しました。

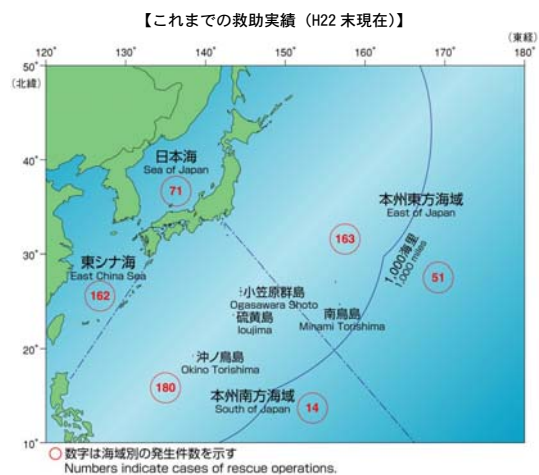
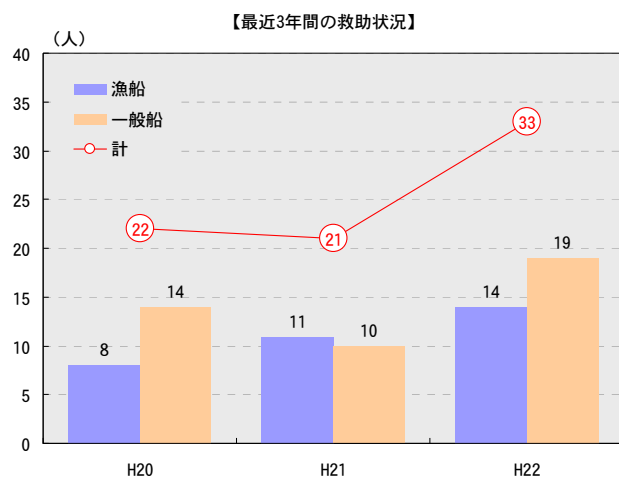
この制度が発足したことにより、はるか洋上という特殊な環境下において働く船員の福祉の向上だけでなく、航海の安全を願う家族の安心にも役立っています。

制度開始以来約 25 年間で洋上救急出動件数は累積 723 件に達し、洋上で発生した傷病者 753 名に対し、全国の協力医療機関（平成 22 年末現在 145 病院）から医師・看護師 1,368 名の派遣を受け、応急医療を行っています。

海上保安庁は、これまでに巡視船艇 516 隻、航空機 903 機を出動させるとともに、傷病者の揚収等に当たる特殊救難隊等 456 人を出動させています。

今後とも、協力医療機関との連携を強化し、一人でも多くの傷病者の救助に努めてまいります。

*数値：（公社）日本水難救済会提供



【金華山北東 600km の海域において、傷病者の洋上救急を行う海上保安庁航空機】

第1章 海上保安庁の政策目標

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、衝突や転覆等の「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の「乗船中の事故」によるもの、遊泳や釣り等の「マリンレジャー中の事故」によるもの、「その他（陸岸からの転落や自殺等）」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、平成23年3月まで次の政策目標を設定し、各種施策を講じてきました。

1 船舶事故及び船舶からの海中転落による死者・行方不明者数の減少

2 マリンレジャー活動に伴う死者・行方不明者数の減少

また、我が国周辺海域においては、毎年約2,500隻の船舶事故が発生していますが、このうち我が国の経済活動にもっと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ました。

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

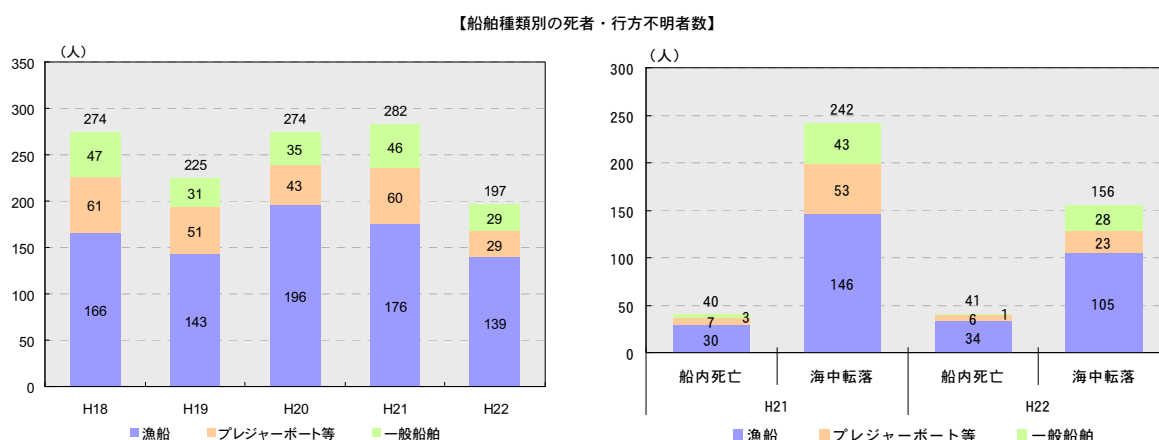
これら海上保安庁の政策目標達成状況は次のとおりです。

1 政策目標達成状況

（1）船舶事故及び船舶からの海中転落による死者・行方不明者数の減少

「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（計画期間：平成18年度～平成22年度）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22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197人となり、目標を達成することができました。



政策目標対象海難による死者・行方不明者数 197 人（85 人減*）を船舶種類別にみると、最も多いのは漁船 139 人（37 人減）で、全体の 7 割を占めています。

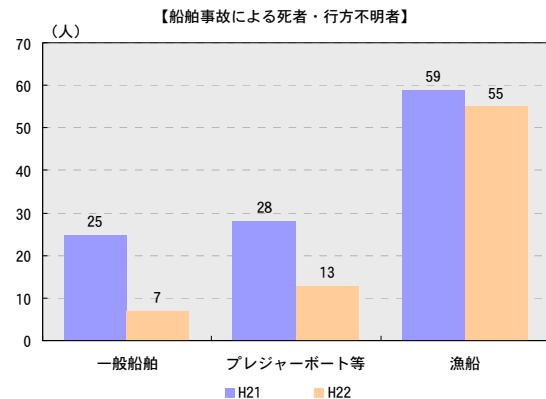
また、当該死者・行方不明者数 197 人のうち、船内死亡者数は 41 人（1 人増）、船舶からの海中転落による死者・行方不明者数は 156 人（86 人減）となっており、海中転落による死者・行方不明者数は、全体の 8 割を占めています。

船舶からの海中転落による死者・行方不明者数 156 人を船舶種類別にみると、漁船は 105 人（41 人減）、プレジャーボート等は 23 人（30 人減）、一般船舶は 28 人（15 人減）と漁船が最も多く、全体の 7 割を占めています。

政策目標対象海難による死者・行方不明者数は、平成 21 年より 85 人減少しましたが、これは、船舶事故によらない漁船からの海中転落によるものが 59 人（31 人減）と大きく減少したことが一因となっています。海上保安庁では、船舶事故及び船舶からの海中転落事故における漁船の割合が半数以上を占めることから、全国の海上保安部では、消防やLGL*等関係機関と協力し、特に漁業従事者に対し、出港前点検、操業中や海上荒天時の船体動揺に関する身体確保、ライフジャケットの着用等自己救命策確保の励行等海難防止指導を推し進めてきましたが、これらの施策を継続することとしています。

*（ ）内の数値は、平成 21 年との比較

*LGL：漁船乗船者のライフジャケット着用率向上を目指す活動をしている女性ライフジャケット着用推進員「LIFE GUARD LADYS」の略称。漁業従事者である家族への助言、漁港等の巡回による漁業者や釣り人への声かけ運動等により、ライフジャケットの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活動を重点的に行っています。



（２）マリンレジャー活動に伴う死者・行方不明者数の減少

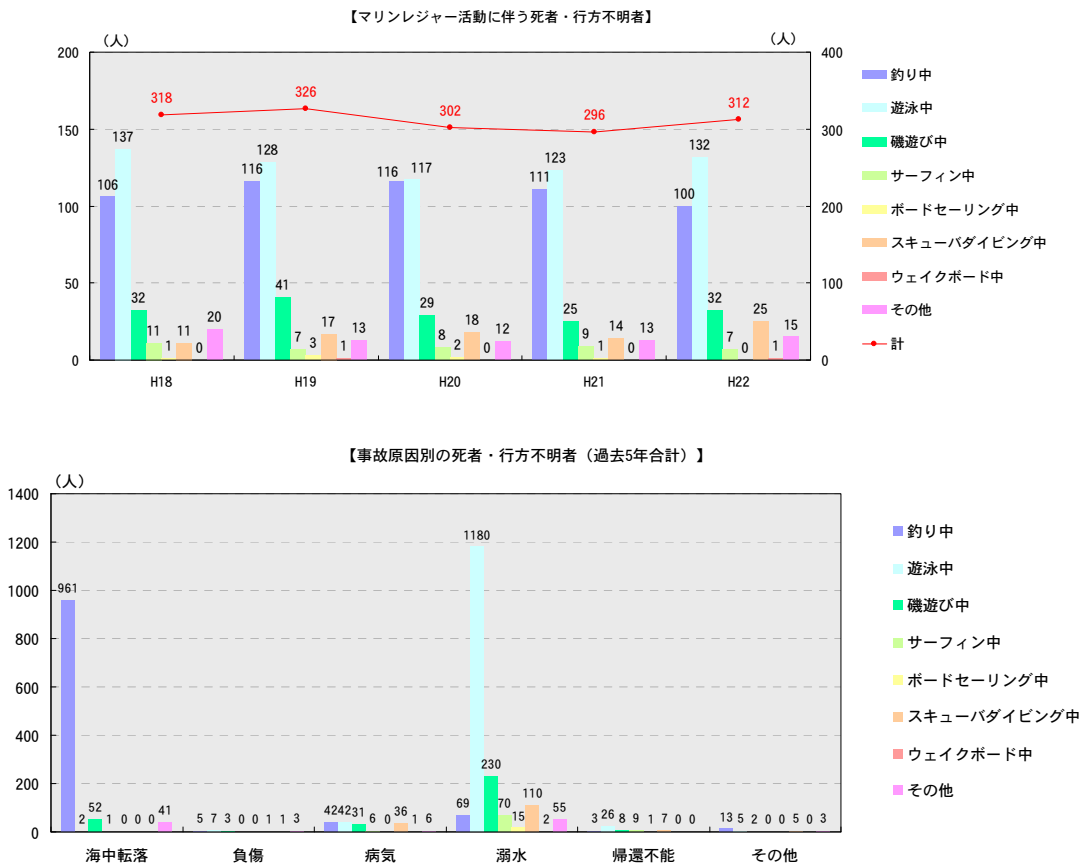
「マリンレジャー活動に伴う死者・行方不明者数の減少」は、海上保安庁の政策目標の一つである第 2 次海上保安庁業務遂行計画により策定されたもので、具体的には、平成 21 年におけるマリンレジャー活動に伴う死者・行方不明者数（以下この項において「死者・行方不明者数」という。）よりも、死者・行方不明者数を減少させようとするものです。

平成 22 年においては、マリンレジャーに伴う死者・行方不明者数が 312 人となっており、前年よりも 16 人増加と目標の達成には至りませんでした。

しかしながら、平成 18 年から増加傾向にあった事故者数は、過去 5 年間で最も少ない 846 人（76 人減）であり、また、同活動の中でも遊泳中と並び例年多くの死者・行方不明者数を占める釣り中の事故が漸減傾向にあることから、事故者及び死者・行方不明者のさらなる減少を目指し今後も取り組んでいくこととしています。

また、平成 22 年の死者・行方不明者数は、遊泳中が 132 人、釣り中が 100 人で、死者・行方不明者数の 7 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・行方不明者数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 8 割が海中転落となっています。

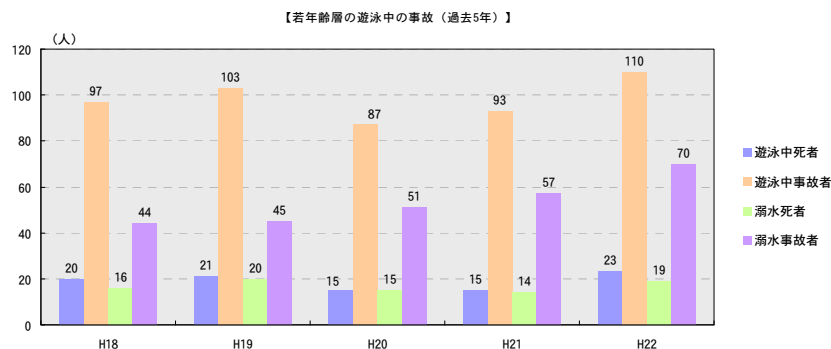


イ 遊泳中

遊泳中の死者・行方不明者数は 132 人（9 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、23 人（8 人増）でした。過去 5 年間の平均数は 19 人であり、その推移からみて若干の増加となりました。

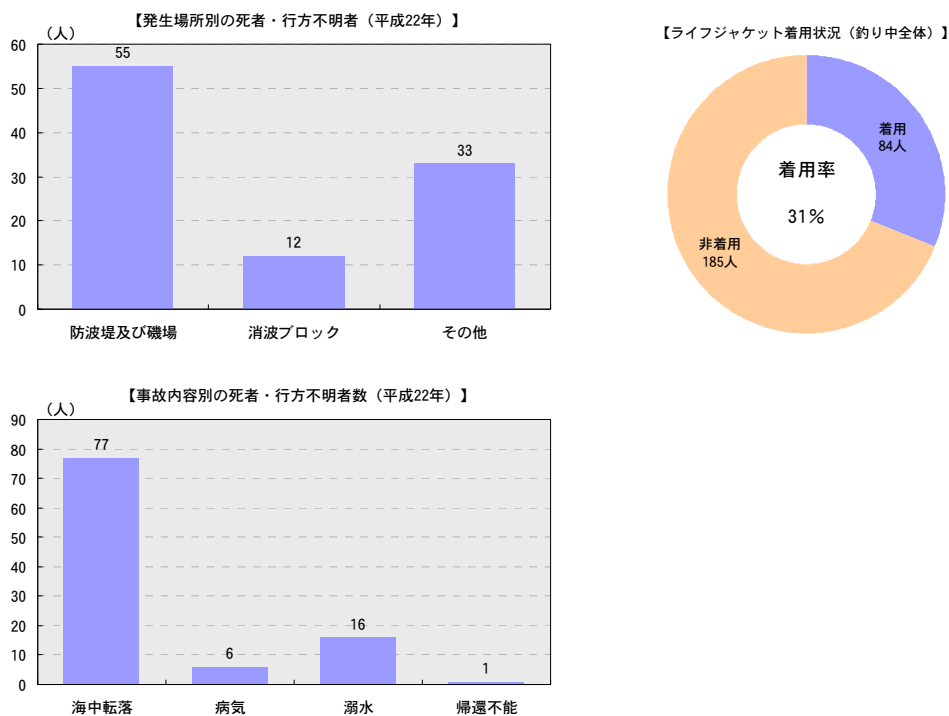
また、18 歳以下の若年齢層の遊泳中の事故者数は 110 人（17 人増）、そのうち遊泳中の溺水事故者数は 70 人（13 人増）とそれぞれ平成 21 年より増加しています。



ロ 釣り中（磯釣り等）

釣り中の死者・行方不明者数は 100 人（11 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 6 割を占めています。また、釣り中の死者・行方不明者数の 8 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 53%は、着用者の死亡率 19%の約 2.8 倍と高く、他方において、釣り中のライフジャケット着用率は 31%と低く、10 人中ほぼ 7 人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、わ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「ゼロ」とすることを目標とし、各種施策を講じてきましたが、平成 22 年は発生しませんでした。

これら混雑した海域における船舶事故は、全体の約 4 割を占めており、平成 22 年は 994 隻で、平成 21 年（951 隻）より 43 隻増加しています。

2 新たな政策目標 ～第9次交通安全基本計画～

海上輸送は、我が国の経済産業や国民生活を支える上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上に、漁業活動やマリンレジャー活動も盛んに行われています。

このような状況を踏まえ、ひとたび海上における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、我が国の経済と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、交通安全対策基本法に基づき、平成23年3月31日に策定された第9次交通安全基本計画（計画期間：平成23年度～平成27年度）においては次の2つの目標を掲げています。

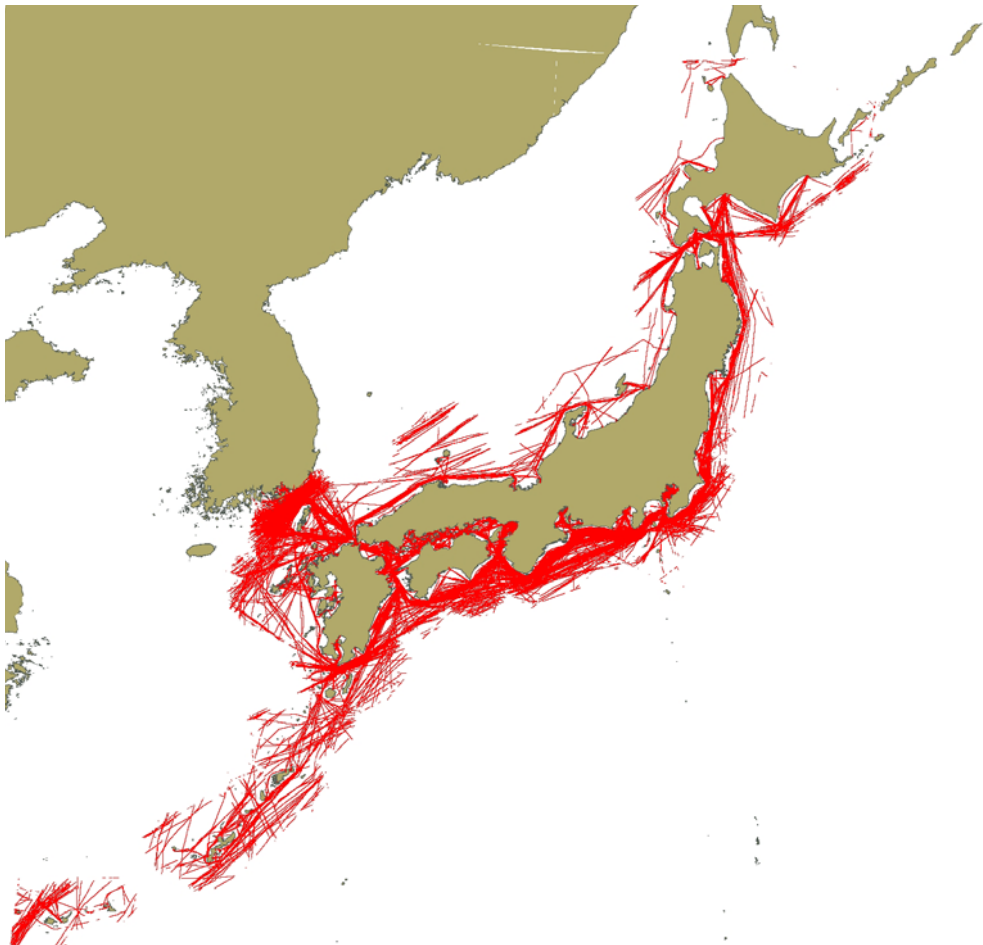
海上保安庁では、関係省庁や関係機関と連携し、この目標を達成するために総合的かつ計画的な安全施策を推進していきます。

- （1） 我が国周辺で発生する海難隻数（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割削減（2,220隻以下）とする。
- （2） ふくそう海域における、航路閉塞や多数の死傷者が発生するなどの社会的影響が著しい大規模海難の発生を防止し、その発生数をゼロとする。

なお、3月11日に発生した平成23年東北地方太平洋沖地震の今後の事態の推移も踏まえ、計画期間の終了前であっても、必要に応じて計画の内容を見直すこととしています。

第2章 海難の現状

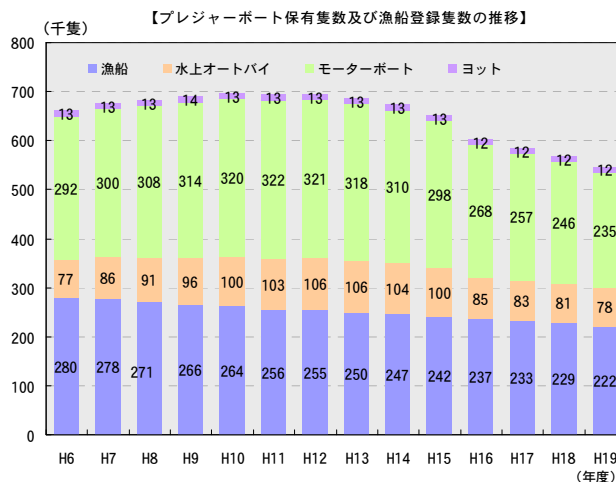
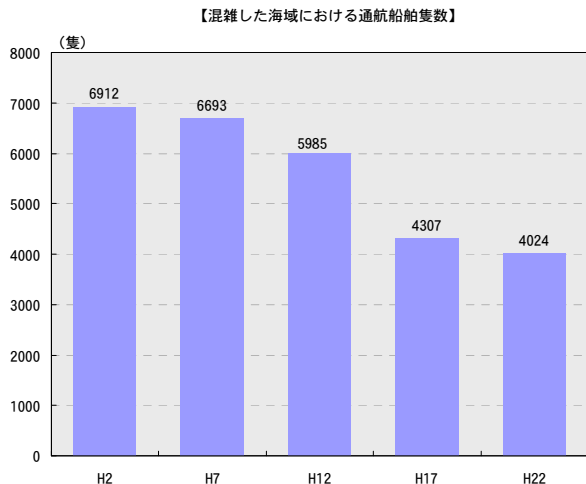
我が国の周辺海域では、海運・漁業・マリンレジャー等幅広い分野にわたり、多種多様な活動が行われています。また、海上輸送は、我が国の経済産業や国民生活を支える上で欠くことができないものとなっています。我が国の沿岸海域では1日平均約4,000隻もの船舶（AIS搭載船舶に限る。）が通航しています。プレジャーボートや漁船等の小型船舶も含めるとその通航隻数は計り知れず、船舶事故発生の蓋然性は非常に高くなっています。



【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、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）の1日あたりの船舶通航量は、20年前の6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。



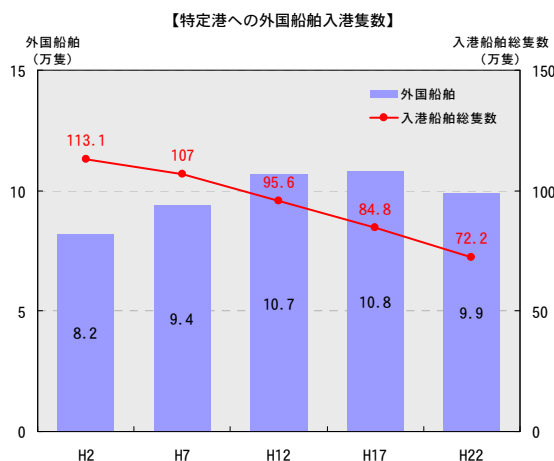
混雑した海域の船舶通航量や漁船登録隻数及びプレジャーボート保有隻数が減る一方、船型をみると、輸送効率の向上やコストの削減を図るために、船舶の大型化が進んでいます。

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、航行時の他の船舶の操船自由度に影響が及ぶほか、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 84 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のに対し、外国船舶の入港隻数は増加傾向で、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は、国籍の多国化が進んでおり、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。

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。

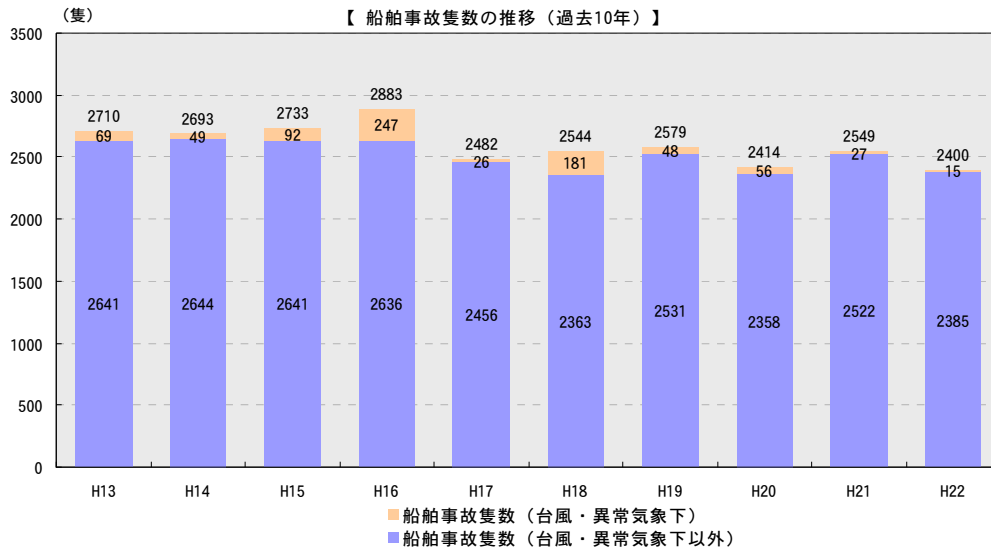
今後も、船舶の大型化・高速化の進展、外国船舶の増加、内航船舶や漁船船員の高齢化や厳しい労働環境等により、引き続き潜在的な船舶事故発生リスクの存在が懸念されます。



2 海難の発生状況と傾向

(1) 船舶事故

平成 22 年に海上保安庁が認知した船舶事故隻数は 2,400 隻で、平成 21 年と比較すると 149 隻減少し、過去 10 年間で最少となりました。平成 21 年には、南九州沿岸域の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）の荒天難航等の集団事故が発生しましたが、平成 22 年にはこのような集団事故が発生していないことが事故隻数減少の一因と考えられます。



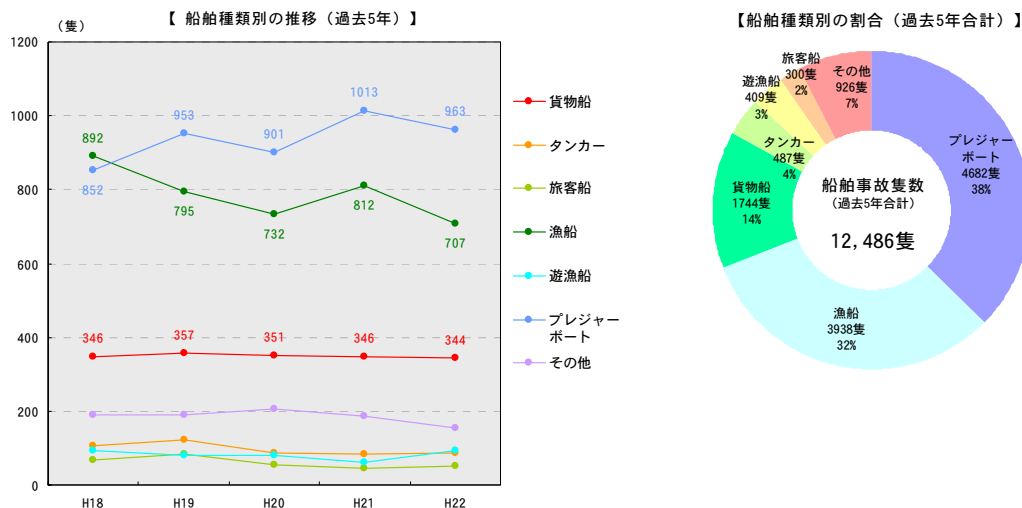
イ 船舶事故の概観

(i) 船舶種類別

平成 22 年の船舶種類別の事故隻数は、プレジャーボートが 963 隻・40%で最も多く、次いで漁船が 707 隻・29%、貨物船が 344 隻・14%となっています。

過去 5 年間でみると、船舶事故隻数は横ばい傾向となっていますが、漁船事故は減少傾向、プレジャーボート事故は増加傾向となっています。

また、過去 5 年間の船舶事故 12,486 隻について、船舶種類別の割合をみると、プレジャーボートが 4,682 隻・38%、漁船が 3,938 隻・32%、貨物船が 1,744 隻・14%となっており、これらで全体の 84%を占めています。

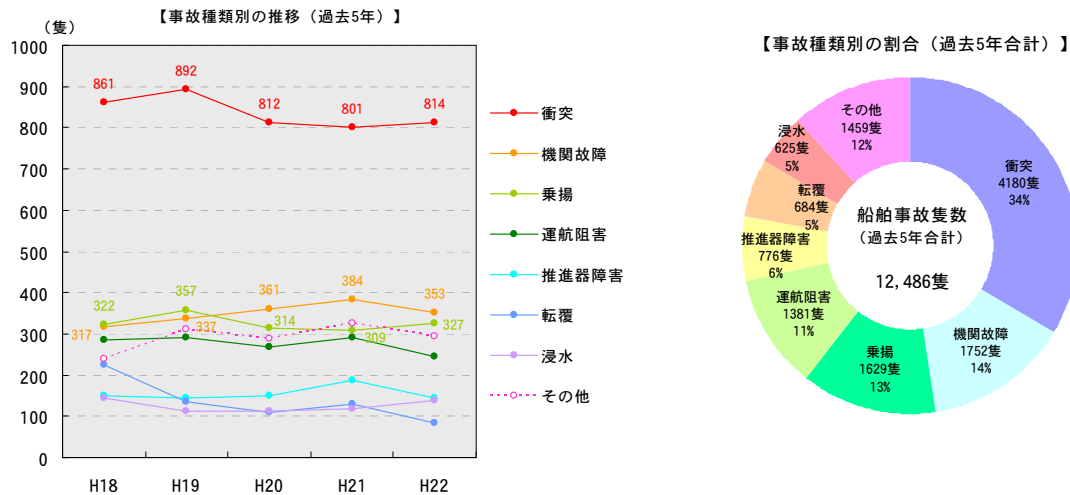


(ii) 事故種別

平成 22 年の船舶事故を事故種別でみると、衝突が 814 隻・34%で最も多く、次いで機関故障が 353 隻・15%、乗揚が 327 隻・14%となっています。

過去 5 年間でみると、衝突事故がわずかながら減少傾向ですが、機関故障事故は増加傾向となっています。

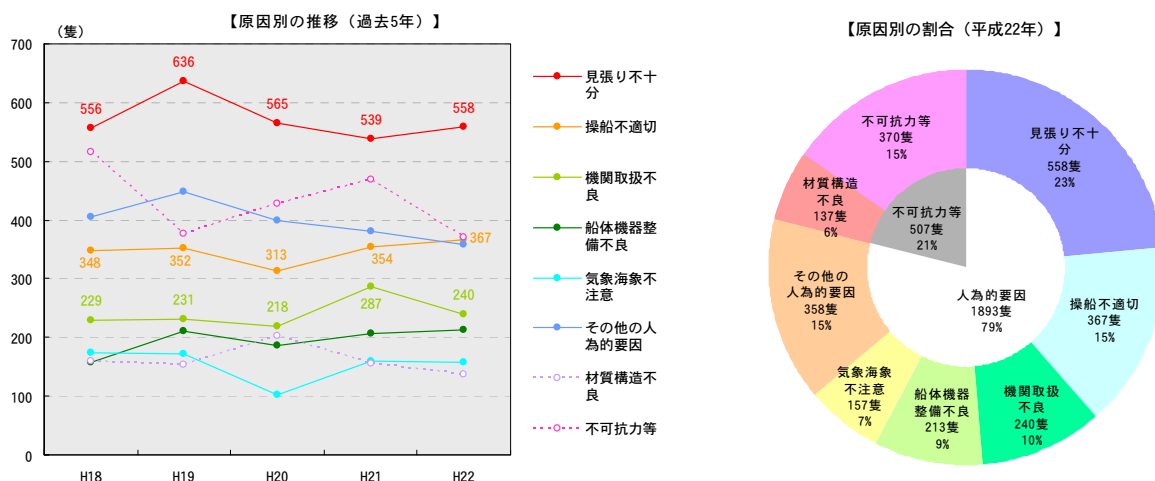
過去 5 年間の船舶事故 12,486 隻について、事故種別の割合をみると、衝突が 4,180 隻・34%で最も多く、次いで機関故障が 1,752 隻・14%、乗揚が 1,629 隻・13%となっており、これらで全体の 61%を占めています。



(iii) 原因別

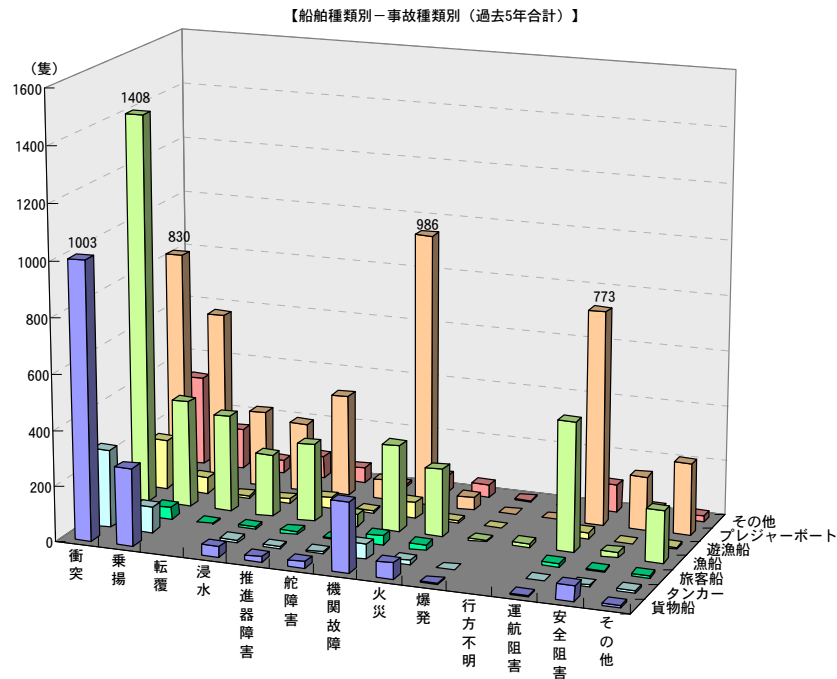
平成 22 年の船舶事故を原因別でみると、人為的要因によるものが 1,893 隻・79%となっており、このうち、見張り不十分が 558 隻・29%で最も多く、次いで操船不適切が 367 隻・19%、機関取扱不良が 240 隻・13%となっており、これらで全体の 61%を占めています。

過去 5 年間でみると、傾向に大きな変化はありません。



(iv) 船舶種別別－事故種別

過去5年間の船舶事故12,486隻を船舶種別別－事故種別別でみると、漁船の衝突が1,408隻・11%で最も多く、次いで、貨物船の衝突が1,003隻・8%、プレジャーボートの機関故障が986隻・8%となっています。



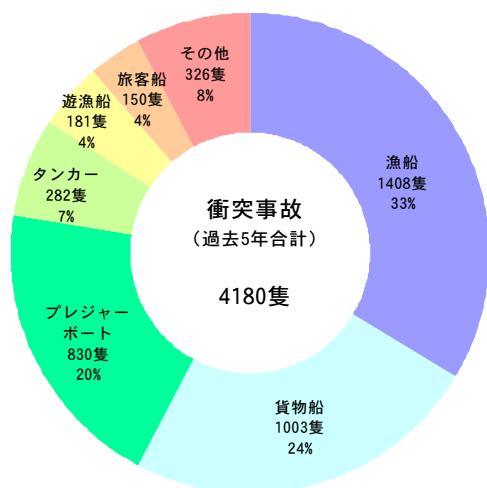
□ 衝突事故

衝突事故は、過去5年間を通じて最も多く発生しており、これを船舶種別別でみると、漁船が1,408隻・33%で最も多く、次いで貨物船が1,003隻・24%、プレジャーボートが830隻・20%となっており、これらで全体の77%を占めています。

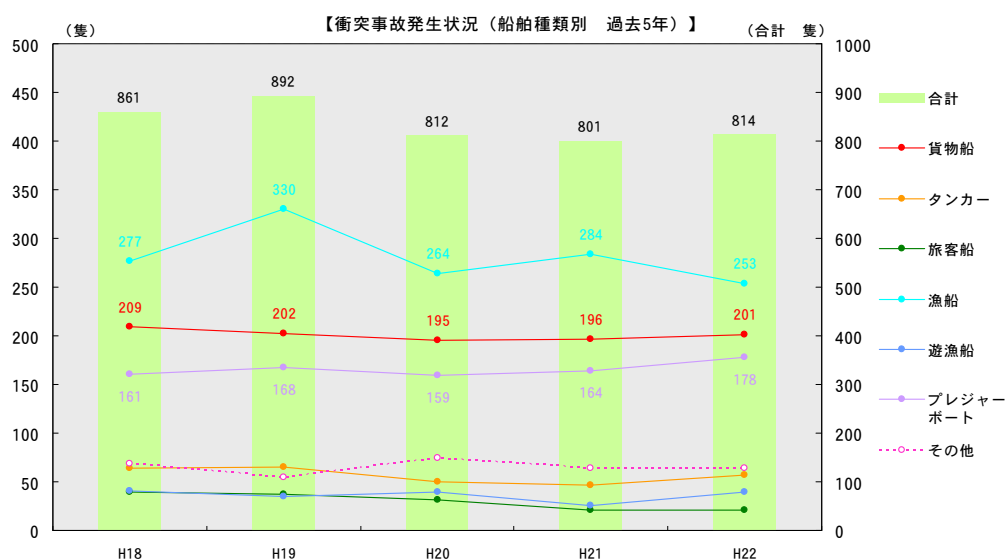
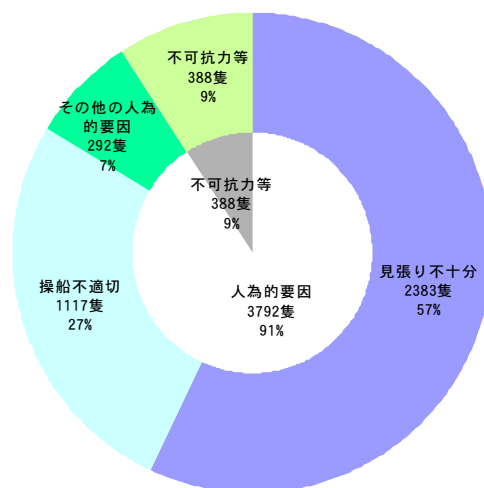
原因別でみると、人為的要因が3,792隻・91%をとっており、このうち見張り不十分が2,383隻・63%で最も多く、次いで操船不適切が1,117隻・29%となっており、これらで全体の92%を占めています。

過去5年間でみると、全体の衝突事故は減少傾向となっていますが、船舶種別別でみるとプレジャーボートの衝突事故は増加傾向を示しています。

【船舶種類別の衝突事故発生状況（過去5年合計）】



【原因別の衝突事故発生状況（過去5年合計）】

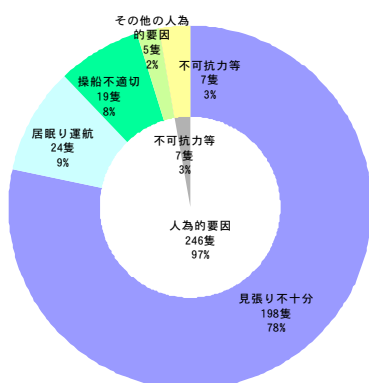


（い）漁船の衝突事故（平成 22 年）

平成 22 年の漁船の衝突事故 253 隻を原因別で見ると、人為的要因によるものが 246 隻・97% を占めており、このうち見張り不十分が 198 隻・80% で最も多く、次いで居眠り運航が 24 隻・10%、操船不適切が 19 隻・8% となっており、これらで全体の 98% を占めています。

また、見張り不十分による漁船の衝突事故 198 隻のうち、作業中や漁獲物の選別中等の作業中に発生したものが 104 隻・53% を占めています。

【原因別の漁船の衝突事故発生状況（平成22年）】



【見張り不十分による漁船の衝突事故の作業状態（平成22年）】

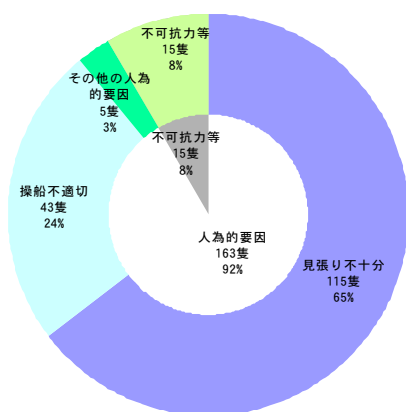
	割合	
作業中	104隻	53%
作業中以外	94隻	47%
計	198隻	100%

(ii) プレジャーボートの衝突事故（平成 22 年）

平成 22 年のプレジャーボートの衝突事故 178 隻を原因別でみると、人為的要因によるものが 163 隻・92%を占めており、このうち見張り不十分が 115 隻・71%で最も多く、次いで操船不適切が 43 隻・26%となっており、これらで全体の 97%を占めています。

また、見張り不十分によるプレジャーボートの衝突事故 115 隻のうち、遊漁中や遊漁準備中等の作業中に発生したものが 52 隻・45%を占めています。

【原因別のプレジャーボートの衝突事故発生状況（平成22年）】



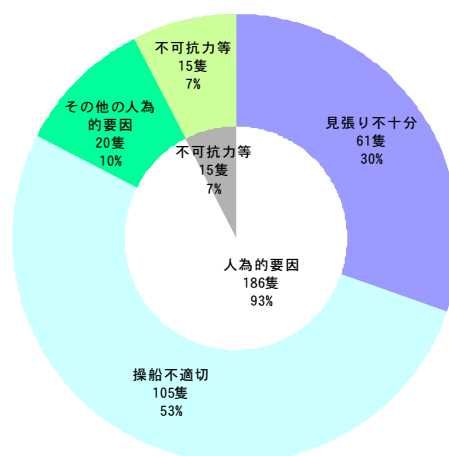
【見張り不十分によるプレジャーボートの衝突事故の作業状態（平成22年）】

		割合
作業中	52隻	45%
作業中以外	63隻	55%
計	115隻	100%

(iii) 貨物船の衝突事故（平成 22 年）

平成 22 年の貨物船の衝突事故 201 隻を原因別でみると、人為的要因によるものが 186 隻・93%を占めており、このうち操船不適切が 105 隻・56%で最も多く、次いで見張り不十分が 61 隻・33%となっており、これらで全体の 89%を占めています。漁船やプレジャーボートの衝突事故では、見張り不十分によるものが多く、人為的要因によるもののうち 70%～80%を占めていましたが、貨物船の衝突事故海難においては、操船不適切が目立っています。

【原因別の貨物船の衝突事故発生状況（平成22年）】

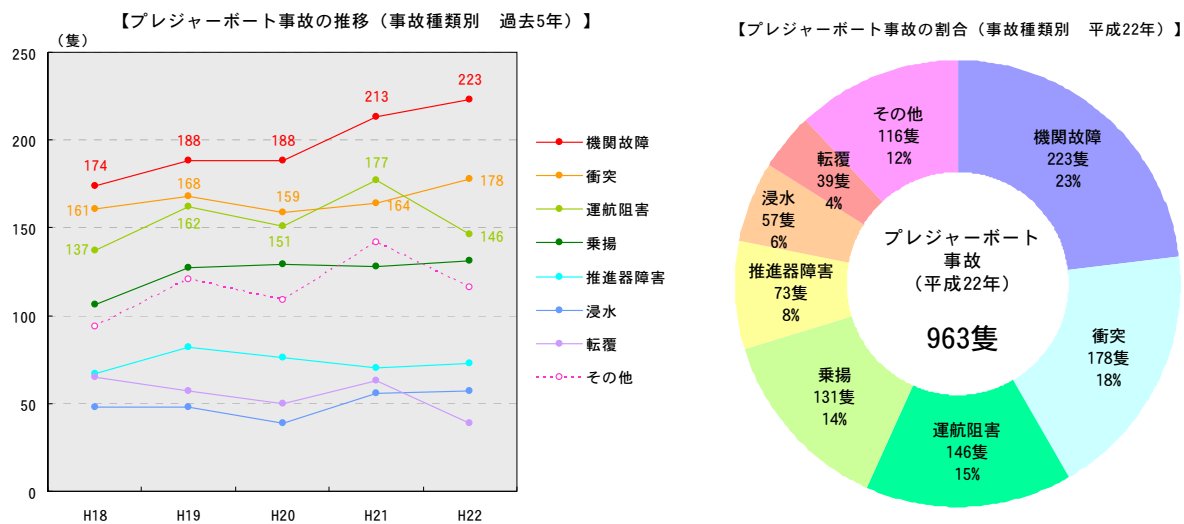


ハ プレジャーボート事故

平成 22 年のプレジャーボート事故は 963 隻で、船舶種類別では最も多く、全体の 40%を占めています。また、過去 5 年間でみても、その合計隻数は船舶種類別で最も多くなっています。

平成 22 年のプレジャーボート事故を事故種類別でみると、機関故障が 223 隻・23%で最も多く、次いで衝突が 178 隻・18%、運航障害 146 隻・15%となっています。

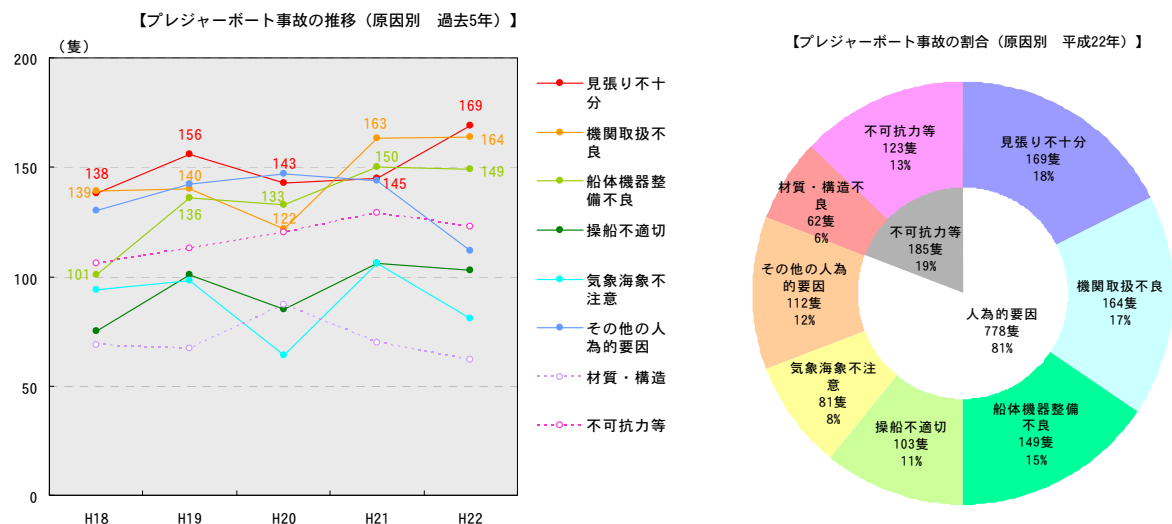
過去 5 年間でみると、機関故障事故が顕著な増加傾向を示しています。



（i）プレジャーボート事故の原因別

平成 22 年のプレジャーボート事故を原因別でみると、人為的要因によるものが 778 隻・81%となっており、このうち見張り不十分が 169 隻・22%で最も多く、次いで機関取扱不良が 164 隻・21%、船体機器整備不良が 149 隻・19%となっており、これらで全体の 62%を占めています。

過去 5 年間でみると、傾向に大きな変化はありません。

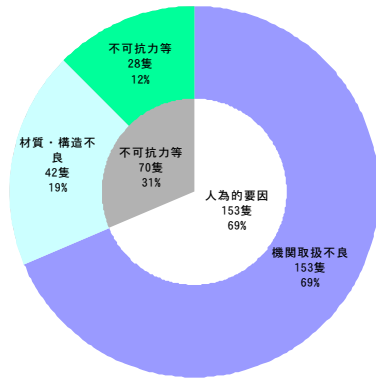


（ii）プレジャーボートの機関故障事故（平成 22 年）

平成 22 年のプレジャーボートの機関故障事故は 223 隻で、事故種類別でみると最も多くなっています。その原因は人為的要因であるものが 153 隻・69%を占め、その全てが機関取扱不良によるものとなっています。

また、機関取扱不良が原因で発生した機関故障事故 153 隻のうち、発航前点検を実施していなかった船舶は 92 隻で 6 割を占めています。

【プレジャーボートの機関故障事故（原因別 平成22年）】



【プレジャーボートの機関故障事故の発航前点検の有無（平成22年）】

原因		発航前点検		計
大分類	中分類	あり	なし	
人為的要因	機関取扱不良	61隻	92隻	153隻
不可抗力等		45隻	25隻	70隻
計		106隻	117隻	223隻

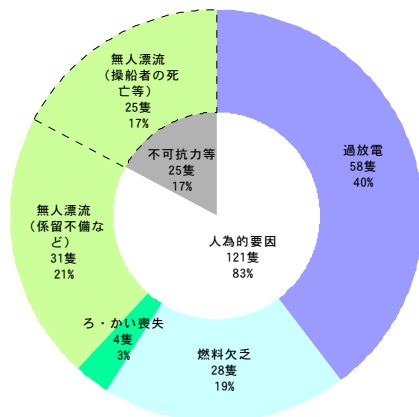
(iii) プレジャーボートの運航阻害事故（平成 22 年）

運航阻害事故とは、主に燃料欠乏やバッテリーの過放電により航行不能に陥ったものですが、平成 22 年のプレジャーボートの運航阻害事故は 146 隻で、事故種類別でみると機関故障、衝突に次いで 3 番目に多くなっています。その原因は、人為的要因であるものが 121 隻・83%を占めています。

人為的要因によるものを阻害事象別にみると、バッテリーの過放電によるものが 58 隻・48%、燃料欠乏によるものが 28 隻・23%となっており、これらで全体の 71%を占めています。

また、バッテリーの過放電及び燃料欠乏による事故 86 隻について原因別でみると、船体機器整備不良が 85 隻となっており、そのうち約半数の 43 隻が、発航前点検を実施していませんでした。

【阻害事象別のプレジャーボートの運航阻害海難（平成22年）】



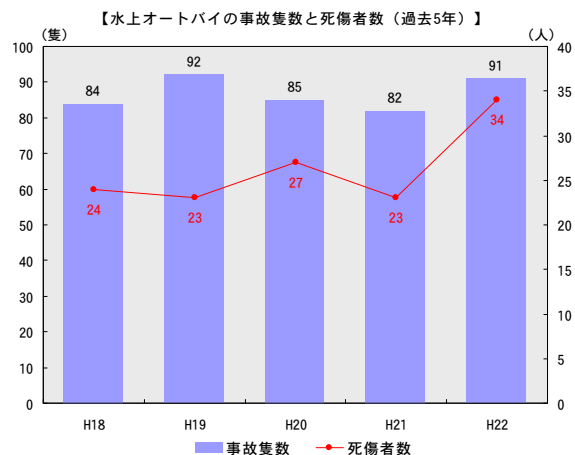
【プレジャーボートの運航阻害事故の発航前点検の有無（平成22年）】

原因	阻害事象	発航前点検		計
		有り	なし	
船体機器整備不良	過放電	28隻	29隻	57隻
	燃料欠乏	14隻	14隻	28隻
その他	過放電		1隻	1隻
	燃料欠乏			0隻
計		42隻	44隻	86隻

(iv) 水上オートバイの事故

平成22年の水上オートバイの事故は91隻で、これに伴う死傷者数は34人となっています。事故隻数は過去5年でみると、増減を繰り返しながら、横ばいの傾向となっていますが、死傷者数については過去5年間で最も多くなりました。

また、過去5年間の水上オートバイの事故434隻を事故種類別でみると、衝突が183隻で最も多くなっています。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も発生しているため、注意が必要です。

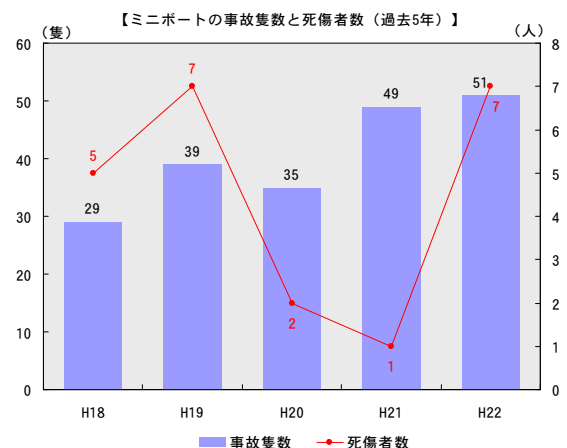


(v) ミニボートの事故

平成22年のミニボートの事故は51隻で、過去5年間で最も多くなりました。また、これに伴う死傷者数は7人で、平成19年と並び過去5年間で最も多くなりました。

過去5年間のミニボートの事故203隻を事故種類別でみると、転覆が49隻で最も多くなっています。

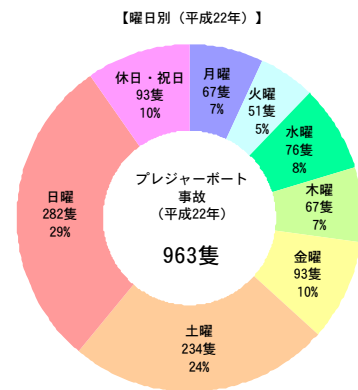
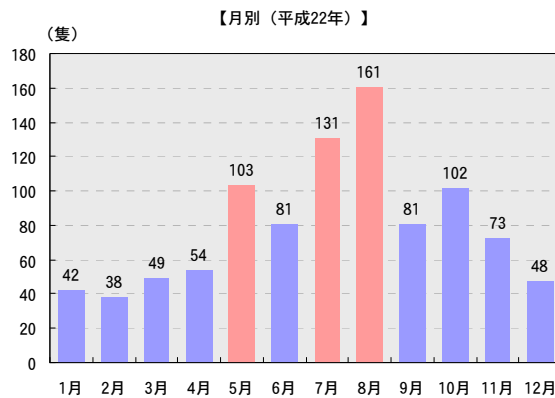
ミニボートは小型船舶操縦士免許が不要な上に小型軽量で持ち運びも便利である一方、復原性や堪航性が劣るため、注意が必要です。



(vi) プレジャーボート事故の月別、曜日別

平成22年のプレジャーボート事故を月別でみると、8月が161隻・17%で最も多く、次いで、7月が131隻・14%、5月が103隻・11%となっており、これらで全体の42%を占めています。長期休暇（ゴールデンウィーク）のある5月や、マリンレジャー活動が盛んになる夏季の7月、8月を中心に発生しています。

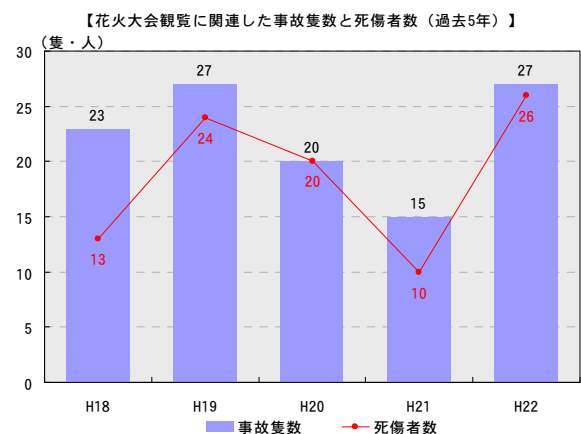
曜日別でみると、日曜日が282隻・29%で最も多く、次いで土曜日が234隻・24%、休日・祝日及び金曜日がそれぞれ93隻・10%となっており、これらで全体の73%を占めています。会社や学校が休みとなる週休日や祝日を中心に事故が発生しています。



(vii) 花火大会観覧に関連した事故

プレジャーボートの事故は夏季を中心に多く発生していますが、その特徴の1つとして、花火大会観覧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112隻で、93人の死傷者が発生しています。事故発生時の状況としては、花火大会終了後の衝突事故や乗揚事故が多く、夜間航行に不慣れなことや遠方からの来訪による水路調査不十分が主な原因となっています。

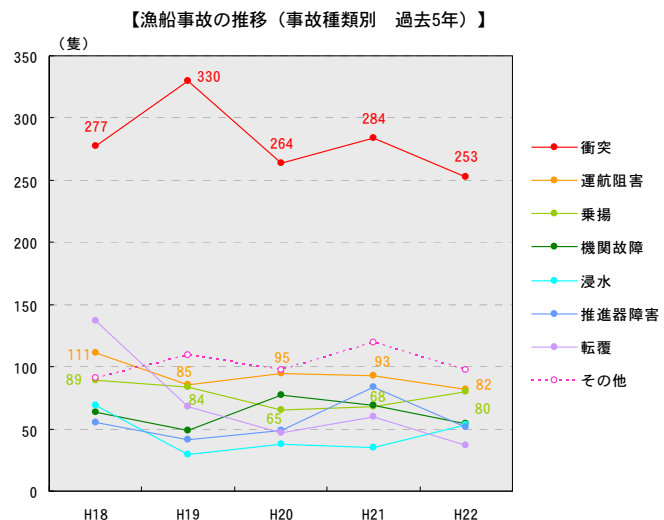
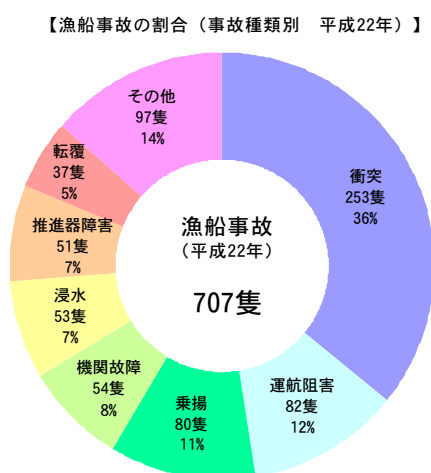


二 漁船事故

平成22年の漁船事故は707隻で、船舶種類別でみるとプレジャーボート（963隻）に次いで多く、全体の29%を占めています。

事故種類別でみると、衝突が253隻・36%で最も多く、次いで運航障害が82隻・12%、乗揚が80隻・11%となっています。

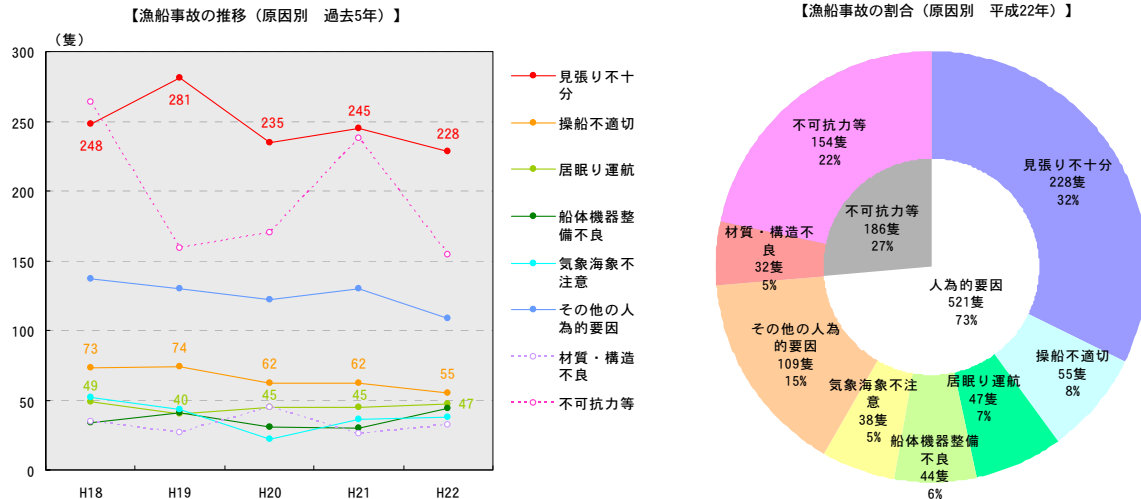
過去5年間でみると、傾向に大きな変化はありません。



(i) 漁船事故の原因別

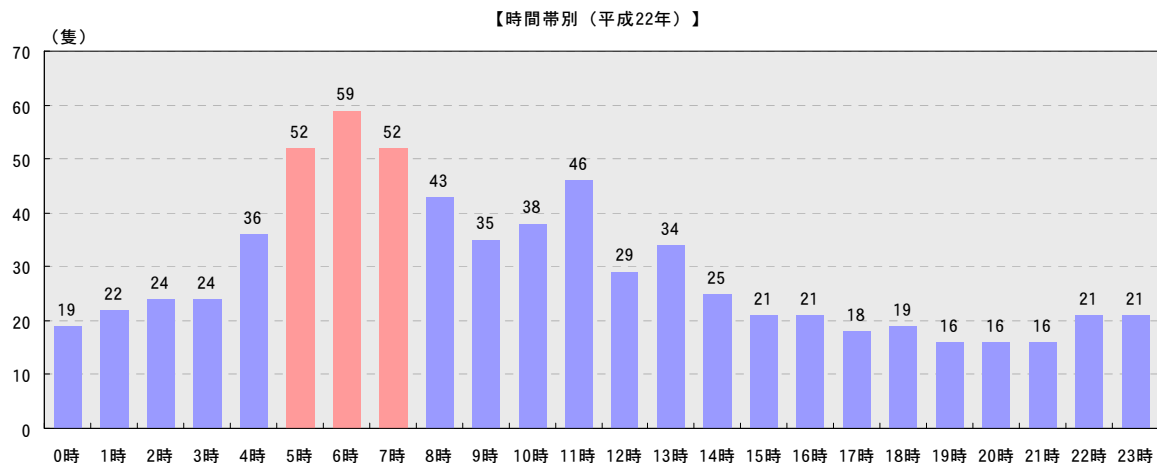
平成 22 年の漁船事故を原因別でみると、人為的要因によるものが 521 隻・73%となっており、このうち見張り不十分が 228 隻・44%で最も多く、次いで操船不適切が 55 隻・11%、居眠り運航が 47 隻・9%となっており、これらで全体の 64%を占めています。

過去 5 年間でみると、傾向に大きな変化はありません。



(ii) 漁船事故の時間帯別

平成 22 年の漁船事故を時間帯別でみると、5 時台から 7 時台の明け方に多く発生しています。

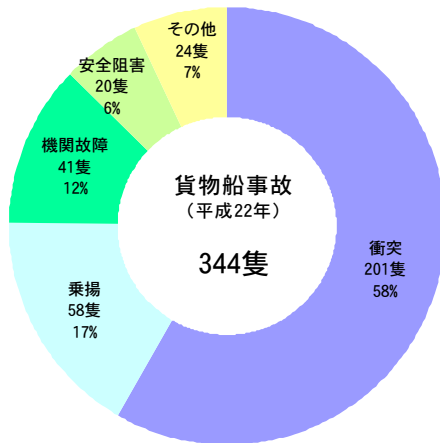


ホ 貨物船事故

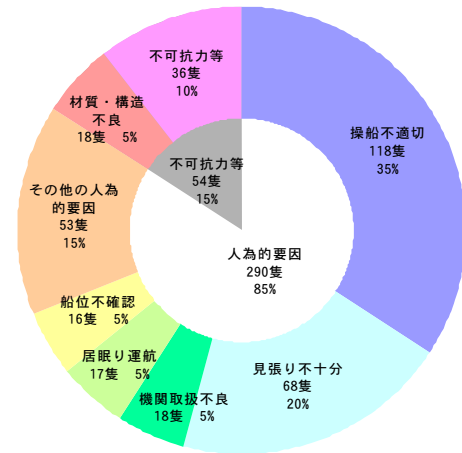
平成 22 年の貨物船事故は 344 隻で、全体の 14%を占めています。事故種類別でみると、衝突が 201 隻・58%で最も多く、次いで乗揚が 58 隻・17%、機関故障が 41 隻・12%となっています。

原因別でみると、人為的要因によるものが 290 隻・85%となっており、そのうち操船不適切が 118 隻・41%で最も多く、次いで見張り不十分が 68 隻・23%となっており、これらで全体の 64%を占めています。

【貨物船事故の割合（事故種類別 平成22年）】



【貨物船事故の割合（原因別 平成22年）】



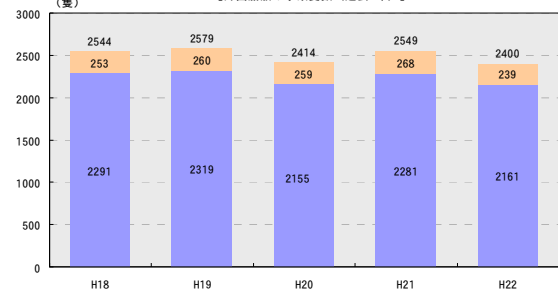
へ 外国船舶の事故

平成 22 年の外国船舶の事故は 239 隻で、過去 5 年間で最少となりました。

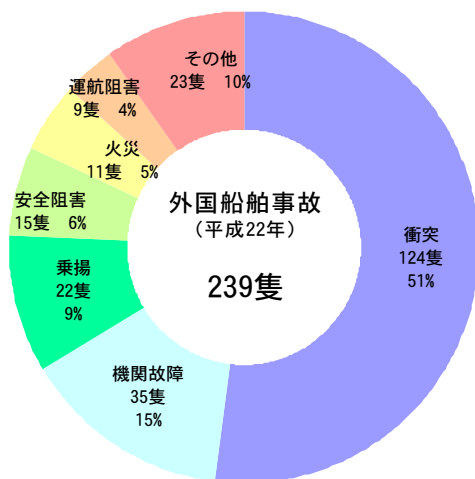
事故種類別でみると、衝突が 124 隻・51%で最も多く、次いで機関故障が 35 隻・15%、乗揚が 22 隻・9%となっており、これらで全体の 75%を占めています。

原因別では、人為的要因によるものが 188 隻・78%となっており、そのうち操船不適切が 85 隻・45%で最も多く、次いで見張り不十分が 34 隻・18%となっており、これらで全体の 63%を占めています。

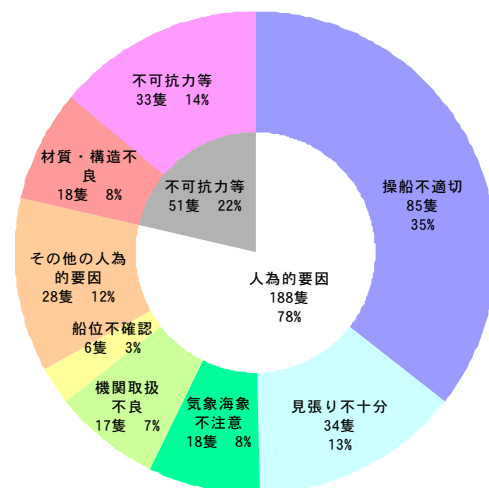
【外国船舶の事故隻数（過去5年）】



【外国船舶事故の割合（事故種類別 平成22年）】



【外国船舶事故の割合（原因別 平成22年）】

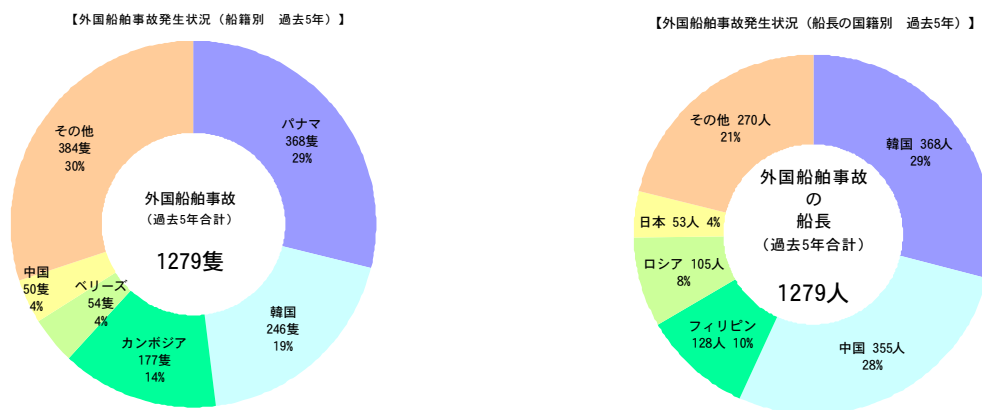


(i) 船籍別

過去5年間の外国船舶事故1,279隻を船籍別でみると、パナマ船籍が368隻・29%で最も多く、次いで韓国船籍が246隻・19%、カンボジア船籍が177隻・14%となっています。

(ii) 船長の国籍別

過去5年間の外国船舶事故1,279隻を船長の国籍別でみると、韓国が368人・29%で最も多く、次いで中国が355人・28%、フィリピンが128人・10%となっています。



ト 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。以下「ふくそう海域」という。）の1日平均の船舶通航量は約4,000隻となっており、船舶事故発生の蓋然性が依然として高くなっています。

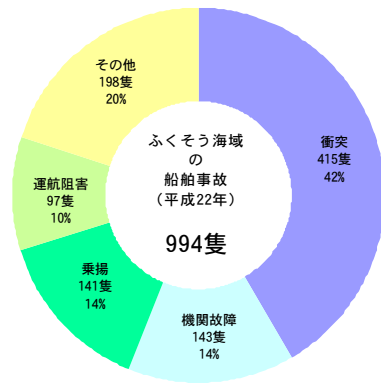
また、過去5年間のふくそう海域の船舶事故隻数は4,889隻で、横ばいで推移しています。

平成22年のふくそう海域の船舶事故隻数は994隻で、平成21年と比較すると43隻増加しました。事故種類別では、衝突が415隻・42%で最も多く、次いで機関故障が143隻・14%、乗揚が141隻・14%となっています。また船舶種類別では、プレジャーボートが425隻・43%で最も多く、次いで貨物船が219隻・22%、漁船が160隻・16%となっています。

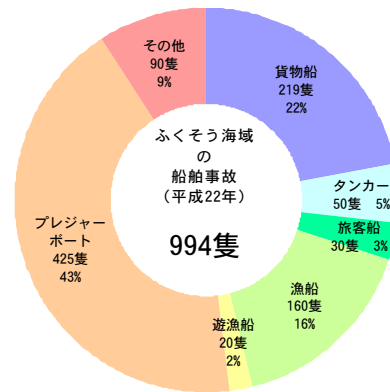


【ふくそう海域の船舶の航跡図（AIS搭載船に限る。）】

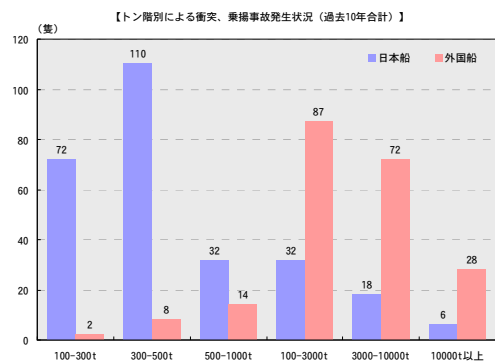
【ふくそう海域の船舶事故発生状況（事故種別 平成22年）】



【ふくそう海域の船舶事故発生状況（船舶種別 平成22年）】



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 トン以上の衝突・乗揚事故をトン階区分別でみると、総トン数 1,000 トン以上においては、外国船舶による事故が約 8 割を占めています。一方、500 トン未満の船舶については、日本船舶によるものが約 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。



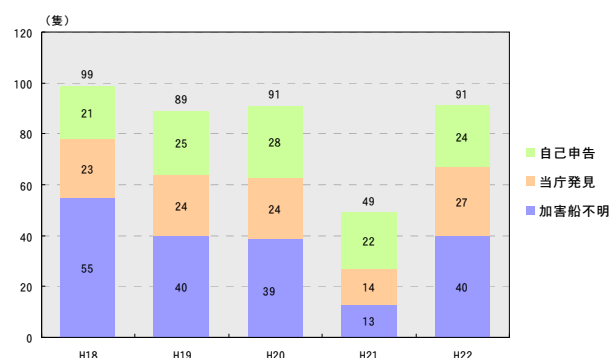
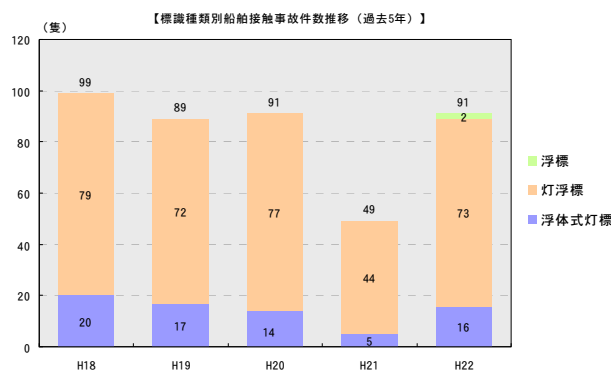
チ 灯浮標等への船舶接触事故

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等の航路標識を全国で5,380基管理しています。このうち、航路を示したり、岩礁や浅瀬等の所在を示す灯浮標、浮標及び灯標（以下、「灯浮標等」といいます。）が1,392基あります。

近年、船舶による灯浮標等への接触事故が後を絶ちません。ひとたび船舶接触事故により灯浮標等が沈没、移動、消灯すると、船舶交通の安全に多大な影響を及ぼすことになります。

船舶接触事故件数は、平成21年は例年に比べ減少しましたが、ほぼ横ばい傾向にあります。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、訪船指導等を行い注意喚起に努めていきます。

船舶接触事故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。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します。



【注意喚起用のポスター】

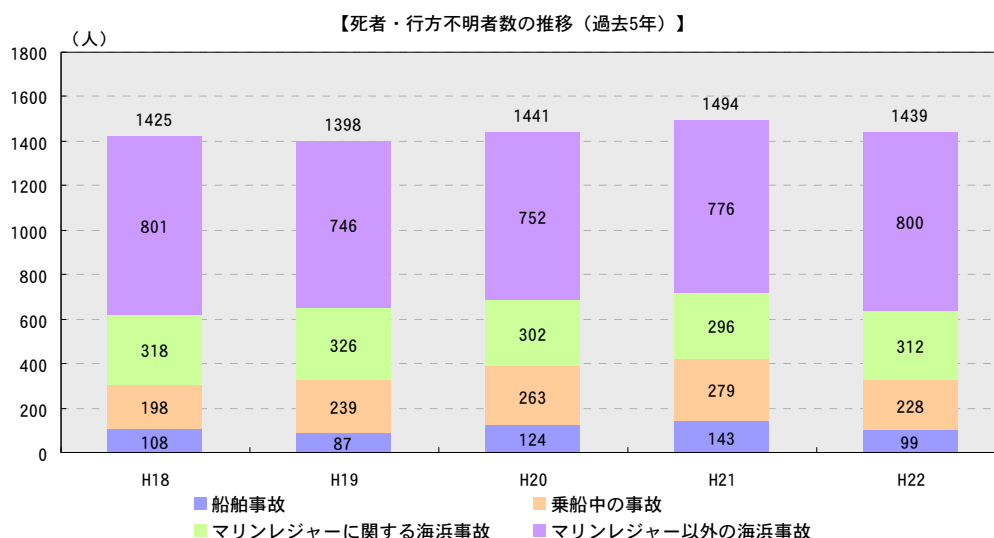
(2) 死者・行方不明者

イ 死者・行方不明者の概観

平成 22 年の死者・行方不明者数は 1,439 人で、内訳としては、船舶事故が 99 人、船舶事故以外の乗船中の事故が 228 人、マリンレジャーに関する海浜事故[※]が 312 人、マリンレジャー以外の海浜事故[※]が 800 人となっています。平成 21 年より 55 人減少しましたが、船舶事故及び船舶事故以外の乗船中の事故による死者・行方不明者数がそれぞれ減少したことによるもので、船舶事故が 44 人減、船舶事故以外の乗船中の事故が 51 人減となっています。これは、一般船舶及びプレジャーボート等の船舶事故による死者・行方不明者数が 33 人、船舶事故以外の漁船乗船者の海中転落事故に伴う死者・行方不明者数が 31 人減少したことが大きな要因となっています。

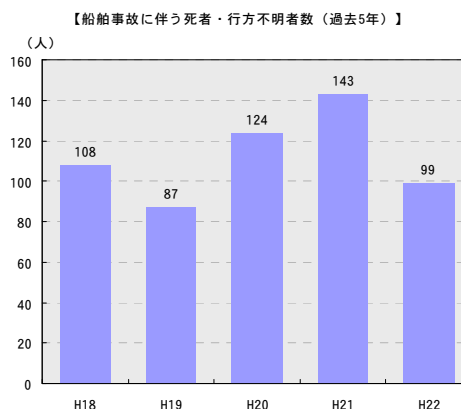
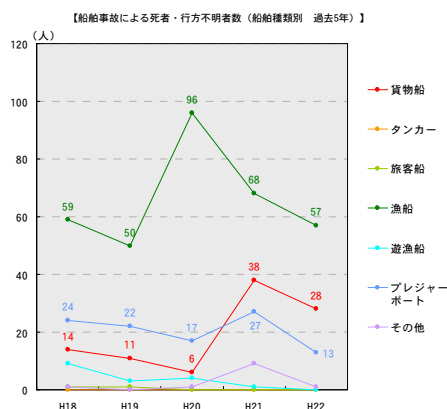
一方、マリンレジャーに関する海浜事故及びマリンレジャー以外の海浜事故では、死者・行方不明者数が 312 人（前年比 16 人増）、800 人（前年比 24 人増）と、前年より増加しました。

※ マリン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、マリン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 船舶事故に伴う死者・行方不明者

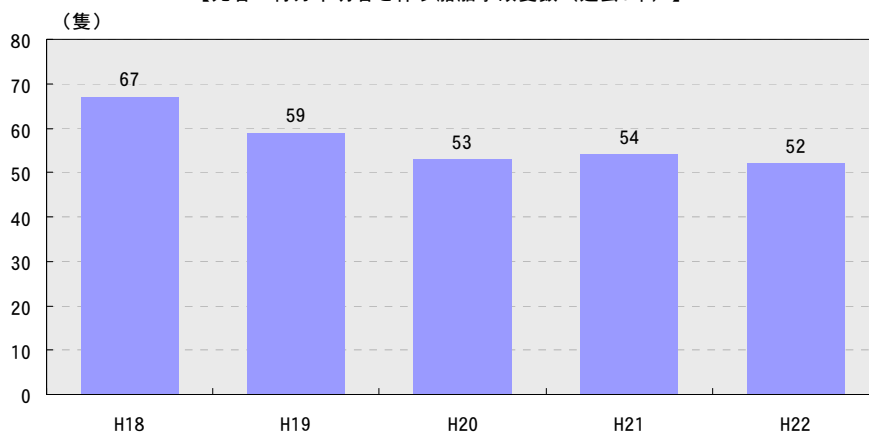
平成 22 年の船舶事故に伴う死者・行方不明者数は 99 人で、平成 21 年と比較すると 44 人減少しました。船舶種別でみると、最も多いのは漁船の 57 人で、過去 5 年間を通じて常に最多となっています。



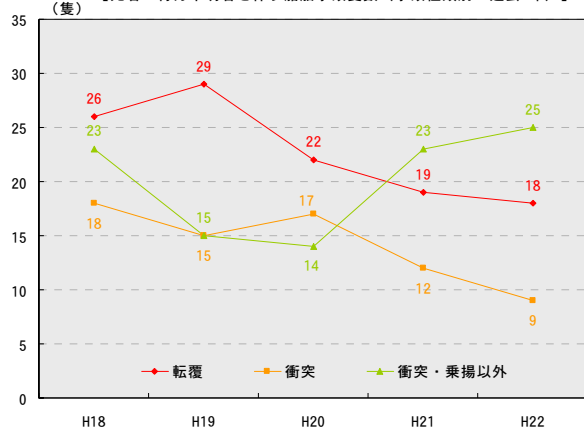
ハ 死者・行方不明者を伴う船舶事故

平成 22 年の死者・行方不明者を伴う船舶事故は 52 隻で、平成 21 年と比較すると 2 隻減少しました。事故種類別では転覆が 18 隻、船舶種類別では漁船が 35 隻で最も多くなっています。

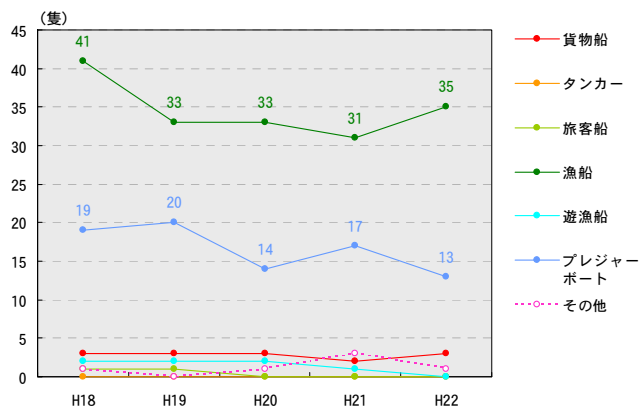
【死者・行方不明者を伴う船舶事故隻数（過去5年）】



【死者・行方不明者を伴う船舶事故隻数（事故種類別 過去5年）】



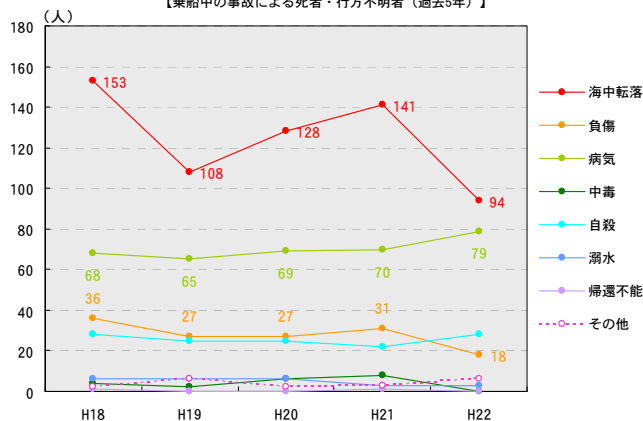
【死者・行方不明者を伴う船舶事故隻数（船舶種類別・過去5年）】



二 船舶事故以外の乗船中の事故による死者・行方不明者

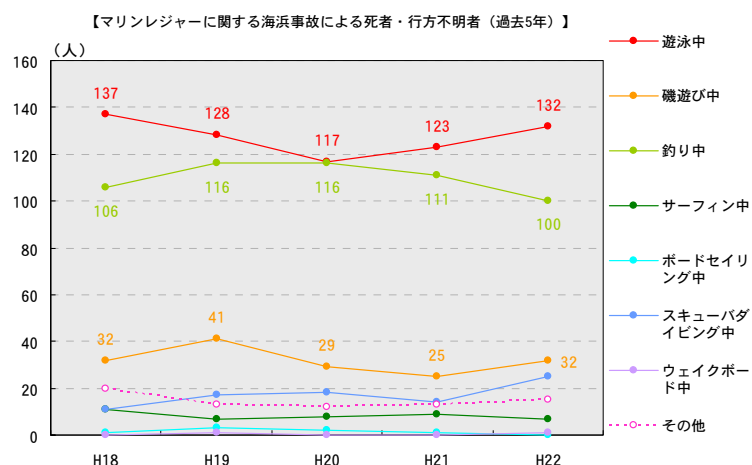
平成 22 年の船舶事故以外の乗船中の事故による死者・行方不明者数は、228 人で、平成 21 年と比較すると 51 人減少しました。特に、海中転落は 47 人と大きく減少しています。

【乗船中の事故による死者・行方不明者（過去5年）】



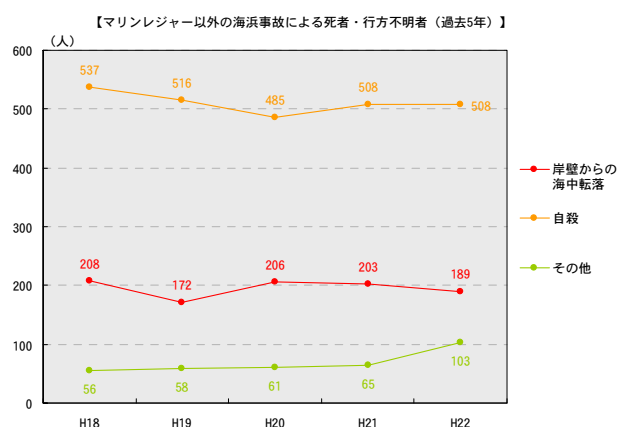
ホ マリンレジャーに関する海浜事故による死者・行方不明者

平成 22 年のマリンレジャーに関する海浜事故による死者・行方不明者数は、312 人で、平成 21 年と比較すると 16 人増加しました。特に多いのは遊泳中で 132 人（前年比 9 人増）、次いで釣り中が 100 人（前年比 11 人減）で、これらで全体の 7 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。なお、スキューバダイビング中が 25 人（前年比 11 人増）であり、特に 40 代以上の中高年齢層の事故者数が増加しています。



ヘ マリンレジャー以外の海浜事故による死者・行方不明者

平成 22 年のマリンレジャー以外の海浜事故による死者・行方不明者数は 800 人で、平成 21 年と比較すると 24 人増加しました。特に多いのは自殺で 508 人（前年と同じ）と 6 割を占め、次いで岸壁等からの海中転落が 189 人（前年比 14 人減）と減少傾向でしたが、溺水 61 人（13 人増）、病気 16 人（13 人増）とそれぞれ増加しています。

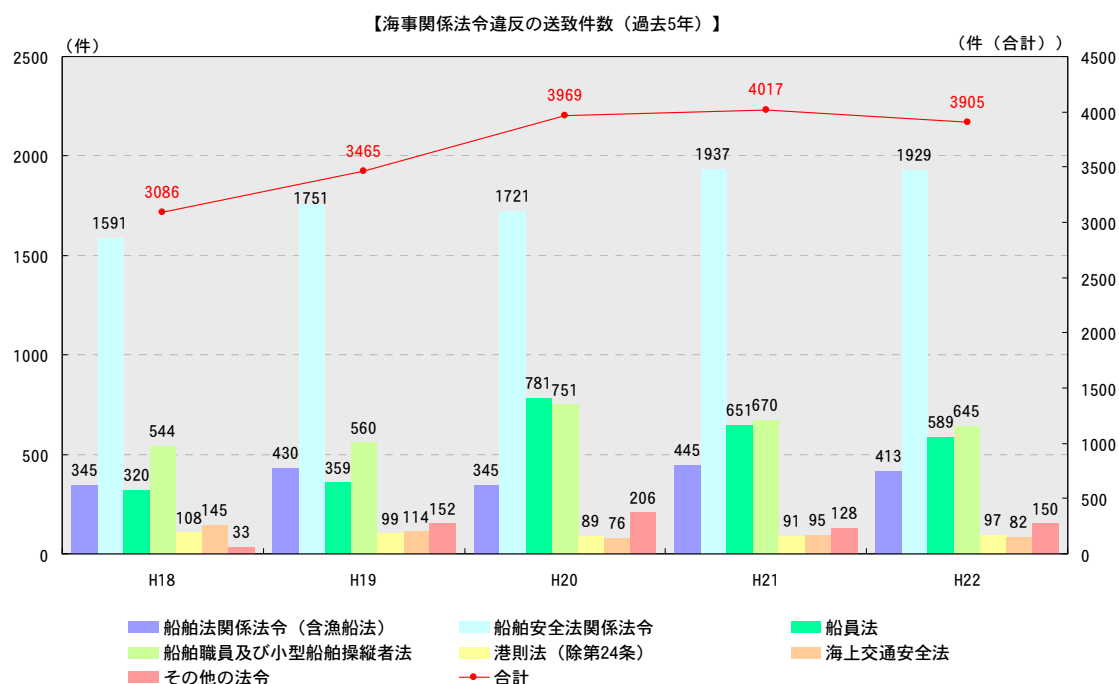


3 海事関係法令違反の取締り状況

平成 22 年の海事関係法令違反の送致件数は 3,905 件で、平成 21 年（4,017 件）と比較し 112 件（約 3%）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する船舶安全法違反の送致件数が 1,929 件で全体の約 50%を占めており、次いで無資格運航の禁止等を規定する船舶職員及び小型船舶操縦者法違反が 645 件で全体の約 17%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 82 件（前年比 13 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 97 件（前年比 6 件増加）となっています。



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。

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「関係省庁海難防止連絡会議」を設置しました。

この会議において、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、各省庁が連携し、漁船安全対策に係る情報・意見交換、独自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を行ってきました。

しかし、依然としてプレジャーボート、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。）の海難が多く発生しているため、平成 23 年より「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」を重点対象事項とし、海難防止対策の推進に係る施策の連携をより一層強化していくこととしています。



【会議の様子】

2 小型船に対する情報提供の強化

海上保安庁では従来からの船舶気象通報に加え、プレジャーボートや漁船等の船舶運航者やマリナー愛好者の方々に対して、全国の海上保安部等から船舶交通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、「誰もが簡単に」「必要な情報を必要なときに」「誰でもわかりやすく」リアルタイムな情報を入手できるようにしてきました。

近年における海難発生隻数は横ばい状態で、プレジャーボートや漁船等の小型船の海難が全体の 7 割を占めています。これらの原因としては「気象・海象の不注意」「見張り不十分」「地理的不案内や水路情報の不足」が 6 割を占めており、マリナー活動の多様化等により今後も増加するものと予想されています。

このため、小型船の多くが洋上における情報入手手段として携帯電話を利用している点に注目し、気象警報や航路標識の事故等の緊急情報については、電子メールを活用してユーザーに能動的に提供する新しいサービスを開始し、小型船の事故防止の強化を図ります。

なお、この新サービスについては平成 23 年度に第三管区海上保安本部において運用を開始し、順次全国に展開していくこととしています。



3 小型船舶海難防止対策

プレジャーボートや漁船等の小型船舶の海難は、海難全体の約 7 割を占めています。そのうち、プレジャーボート海難は、年間 900 ～1,000 隻で推移し、約 4 割が機関故障及び運航阻害となっています。また、死者・行方不明者を伴う海難でみると、約 9 割がプレジャーボート及び漁船海難によることから、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るため、小型船舶の免許、検査を担う国土交通省海事局と連携した取り組みを行いました。

小型船舶の海難を防止するためには、小型船舶操縦者が安全運航のために遵守すべき事項を確実に行うことが重要であることから、安全啓発用リーフレットを作成のうえ、管区海上保安本部、地方運輸局等が連携を図り、海難防止講習会及び訪船指導実施時やマリーナ、漁業協同組合等の海事関係団体へ配布するとともに、小型船舶操縦者免許更新講習機関や小型船舶の検査を行う日本小型船舶検査機構等の協力を受け、講習受講者、船舶検査受検者に対してリーフレット配布することで、より多くの小型船舶操縦者に対して遵守事項の周知を行いました。

また、機関故障海難を防止するには、日頃から機関の整備・点検を行うことや発航前点検の実施が重要である



【安全啓発用リーフレット】



【機関点検用ステッカー】

ことから、特に注意すべき点検項目を記載したステッカーを配布するとともに、海上保安庁ホームページにも発航前点検の一例を掲載し、点検時の注意事項を広く周知しています。

今後も、小型船舶の海難防止に向け、小型船舶操縦者の安全意識向上のための啓発活動を実施していきます。

4 全国海難防止強調運動

毎年、約 2,500 隻の船舶の海難が発生していますが、その多くは見張り不十分や操船不適切、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。

そして、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、マリンレジャー関係者等、船舶運航に直接関わる方はもとより、海運、漁業活動の恩恵を享受している国民の皆様にも、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。

このため海の月間の時期にあわせて毎年 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 22 年は、「見張り不十分又は操船不適切による衝突海難の防止」と「海中転落した遭難者が無事生還するために有効なライフジャケット着用の推進等」を重点項目として、サッカースタジアムでの呼びかけ、電車の車内広告の掲載、海難防止講習会や海上安全教室の実施等全国各地で運動を実施しました。

平成 23 年度からは、「見張りの徹底及び船舶間コミュニケーションの促進」「小型船（漁船、遊漁船、プレジャーボート）の安全対策の徹底」を重点項目とし、官民一体となった運動を展開していきます。



5 漁船海難防止対策

漁船海難は毎年 700～800 隻発生しており、減少傾向にあるものの、全船舶海難のうち約 3 割を占めています。

毎年 10 月 1 日～31 日の 1 ヶ月間、安全航行・操業の徹底による漁船海難の減少などを目的とした「全国漁船安全操業推進月間」を漁業関係団体が主体となって実施しており、海上保安庁も水産庁をはじめ関係機関と連携・協力の上、漁船海難防止のための各種施策を講じてきました。

第十管区海上保安本部では、同管内における漁船海難が、全国の割合より高い約 5 割を占める状況にあり、漁船海難防止のためには、特に地域的な漁船乗組員相互による安全意識を啓発する取り組みが効果的と考えられたことから、管内の各漁業協同組合に参加を呼びかけ漁船海難の防止に資

することを目的とした「漁船セーフティラリー」を初めて開催しました。

漁船セーフティラリーの取り組み

漁船セーフティラリーとは、「全国漁船安全操業推進月間」の取組みにあわせて第十管区海上保安本部で実施している「漁船海難防止強調運動」の一環として、漁船の海難防止や安全運航について、組合員が相互に海難防止の声かけや安全啓発を行うことで、組合員が一丸となって期間中の無事故を目指すことにより漁船海難の減少、漁業者の安全意識の向上を図るもので、鹿児島県、熊本県、宮崎県、各県漁業協同組合連合会、各県漁船保険組合、九州運輸局宮崎運輸支局、宮崎地方気象台、油津漁業無線局と第十管区海上保安本部、各海上保安部の共催で開催しました。



取り組み状況

漁船セーフティラリーには、第十管区海上保安本部管内全 108 漁協のうち 56 漁協（全体の 52%）の参加があり、宮崎県にあっては、全ての漁協（20 漁協）が参加しました。

参加漁協では、「見張りの励行」「居眠り運航の防止」「ライフジャケット着用の推進」の重点事項について、組合長自ら組合員に対して海難防止指導を実施、漁協女性部と協力した海難防止出動式の開催、安全対策推進のため「安全操業宣言」の実施など、各漁協が工夫を凝らし、自ら漁船海難の防止、漁業者の安全意識の向上に向けて取り組んだ結果、参加 56 漁協のうち、52 漁協（参加漁協の 93%）が期間中の無事故を達成しました。

《十管区管内漁船海難：平成 22 年 10 月 8 隻（参加漁協 5 隻）、前年同月 13 隻》

漁船セーフティラリーを開催するにあたっては、当初、関係者に活動への協力を得ることが容易ではなかったものの、期間終了後は「漁船海難防止にあたって良い取り組みであった」「期間が終了したが、今後も安全意識の向上に努め、事故防止に取り組みたい」等の参加者の意見もあり、漁船の乗組員の安全意識の向上に効果があったことから、来年度も開催することで検討しており、今後も、漁船海難の減少及び漁業者の安全意識の向上に向けた効果的な漁船海難防止対策を推進していきます。



【漁協組合員の取り組み状況】

6 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新制度がスタート

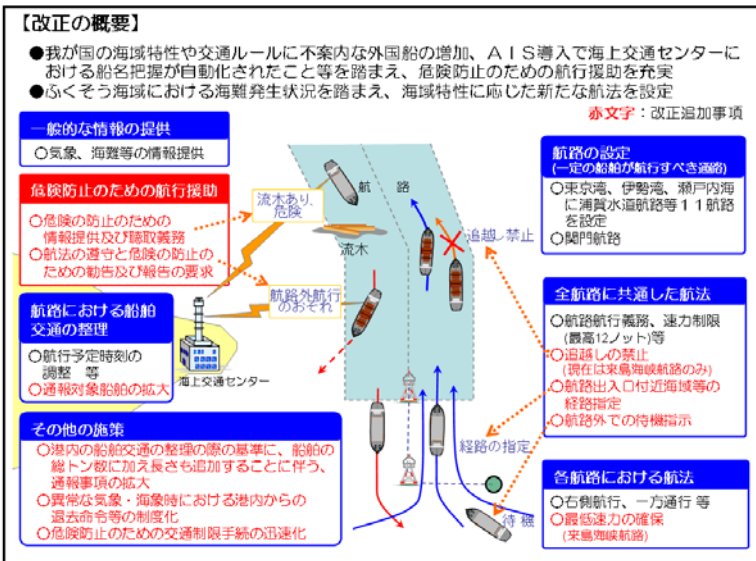
近年の海難の発生状況や船舶自動識別装置（AIS）の普及といった海上交通に係る環境の変化を踏まえて制定された「港則法及び海上交通安全法の一部を改正する法律」が平成 22 年 7 月 1 日に施行されました。

これにより、東京湾、伊勢湾、瀬戸内海及び関門海峡に設置している海上交通センターの役割が強化されました。具体的には、海上交通センターの提供する情報に聴取義務を課すとともに、海上交通センターが船舶に対して危険防止のための勧告等を実施することができるようになりました。また、一定の航路の区間における追越しの禁止や航路出入口付近海域等における経路の指定等、海域の特性に応じた新たな船舶交通のルールが設定されました。

改正法の施行にあたり、海上保安庁では、船舶の操船者等関係者のみなさんに新たな船舶交通ルールを十分に理解して頂くため、日本語はもとより、英語・ロシア語・中国語・韓国語による計 5 か国語でのパンフレットを作成し、外国船舶を含め、海事関係者に広く配布し周知を図ってきました。

引き続き、これら制度の適切な運用を行い、安全な船舶交通が実現できるよう努めていきます。

◆港則法及び海上交通安全法の一部を改正する法律の措置状況（施行日：平成22年7月1日）



(2) 海上交通センターの機能強化

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により、海上交通センターの運用管制官が行う業務の内容が拡大・高度化されたことに対応するため、訓練用シミュレーターを導入するなど運用管制官に対する研修の充実を図るとともに、平成 22 年 7 月 1 日からは、名古屋港を除く各海上交通センターに、運用管制官に対する指導・監督を行う統括運用管制官を計 40 名配置し業務執行体制の強化を図りました。

平成 23 年 7 月には、名古屋港海上交通センターにも 5 名の統括運用管制官を配置するほか、今後も引き続き海上交通センターのレーダーエリア拡大や電源等の二重化を進め、機能向上と信頼性の向上を図っていくこととしています。



【海上交通センターの様子】

7 マリンレジャー事故防止対策

遊泳中の事故及び釣り中の事故者数は、マリンレジャーに関する海浜事故総数の約7割を占めることから、これらの活動内容に的を絞った事故防止対策を展開していきます。

(1) 遊泳中の事故防止対策

遊泳中の事故の多くは、遊泳禁止海域や離岸流の存在する場所で多く発生していること、また、事故者の約4割が18歳以下の若年齢層であることから、これらに焦点をあてた事故防止対策を展開していきます。

イ 関係機関等と連携した総合的な安全管理体制の構築

ライフセービングクラブ等の民間救助勢力や、警察・消防機関と連携した救助体制を目指すとともに、海岸を管理する地方自治体に対して、『注意喚起用立て看板』の設置など遊泳者の事故防止措置を働きかけるなど、地域の実情に合わせた総合的な安全管理体制の構築をしています。



【離岸流に関する注意喚起の看板】



【離岸流調査の状況】

ロ 若年齢層の事故者数の削減

若年齢層の事故者数は、遊泳中の事故者全体の約4割を占めていることから、夏休み等長期休暇前に、児童・生徒・教職員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や離岸流に遭遇した場合の対処方法、海辺で遊ぶ際のライフジャケットの着用や万が一ライフジャケットを着ていなかった場合の身近な物の利用方法を周知するなどの安全活動を実施していきます。



【海上安全思想の普及活動の様子】

（２）釣り中の事故防止対策

釣り中の事故は、海の荒れ始める 10 月～12 月に多く発生しています。特に、防波堤からの海中転落による死者・行方不明者数が多いことから、次の点に焦点をあてた事故防止対策を展開していきます。

- イ 事故がもっとも多い 10 月から 12 月を前に、自己救命策確保に関する講習会を開催するなど安全周知活動を行う。
- ロ 防波堤管理者に対して、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の適正管理を要請する等、地域の実情を踏まえた対応を推進していきます。

（参考）

第七管区海上保安本部唐津海上保安部（佐賀県）では 4 月上旬、児童 2 名が岸壁から海中転落し、死亡した事故に鑑み、直ちに県及び沿岸部各自治体と協力し、海中転落の虞がある危険な防波堤等 69 箇所を現地調査し、特に危険と判断された 17 箇所について、関係機関と交渉を行い救命浮輪（ライフリング）の設置に至りました。



【設置されたライフリング】

第4章 海難発生時の救命率向上策

1 ライフジャケット着用率の向上

船舶海難及び船舶からの海中転落による死者・行方不明者数は、漁船からの海中転落によるものが7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6割）で、マリンレジャー活動に伴う死者・行方不明者数では、釣り中の海中転落者が3割となっており、いずれも高い割合となっています。

漁船及び釣り人についてはライフジャケット非着用者の生存率は着用者の1/2又はそれ以下であることから、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きます。

（1）漁業者を対象としたライフジャケット着用率の向上

船舶からの海中転落者全体のライフジャケット着用率48％は平成21年より3ポイント上昇したものの、漁船からの海中転落者のライフジャケット着用率は31％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10％に対し、非着用者の死亡率は53％となっており、非着用者の死亡率は着用者の約5倍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、海上保安庁では、地方自治体等関係機関等とも連携のうえ、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を促す等の取組みを重点的に実施していきます。

【参考：地域の取組み1】

第十一管区海上保安本部（沖縄県）では、船員災害防止協会等関係機関と協力し、漁業者を対象とした漁船サバイバル訓練を実施しています。この訓練は、漁船からの海中転落事故を想定したもので、実際に地元漁師の方に海へ飛び込んでもらい、転落者の船上への引揚げ訓練やライフジャケットを着用しての浮力体験等を実施し、自己救命策の重要性について認識していただくものであり継続的に実施していきます。



【座学講習会の様子】



【海中転落者の引揚げ訓練】

【参考：地域の取組み 2】

第二管区海上保安本部釜石海上保安部（岩手県）と地元 LGL は、岩手県海難防止協議会、地元テレビ局及び新聞社等の協力のもと、日頃ライフジャケット着用を励行する漁船に対し更なる安全意識の向上を図るため、LGL が作成した「ライフジャケット着用宣言ステッカー」を配布し、着用推進活動を実施しています。このステッカーを用いた推進活動は、船体の見えやすい場所にステッカーを貼付してもらうことにより、漁業者自らのライフジャケット着用義務の意識付けを図ると共に、漁協全体でライフジャケット着用率の 100%を目指し、県内全ての漁船に貼付されることを目標に始められました。また、出港する漁船操船者の目に必ず目に留まるよう、防波堤に「救命胴衣着用」の標語をペイントにて塗装標記する等、多種多様な工夫を凝らしたライフジャケット着用推進の普及啓発に取り組んでいます。



【LGL がステッカーを配布】



【防波堤に標語を記載】

【参考：ライフジャケット着用が功を奏した事例】

平成 22 年 5 月 8 日午後 2 時 10 分頃、広島県尾道市松永湾沖で、航行中の一人乗り小型漁船から、船長が海中転落しました。午後 2 時 25 分頃、付近のマリーナから、「無人の小型船が旋回している」との 118 番通報が第六管区海上保安本部にありました。

海上保安庁では、直ちに巡視船艇・航空機を出動させ、捜索にあたったところ、当庁航空機がライフジャケットを着用して泳いでいる船長を発見、午後 2 時 51 分頃に、巡視艇にて無事救助されました。

海中転落した船長は、「組合の女性部（LGL：ライフガードレィス）から、いつもライフジャケットを着けるように言われていた」と話しており、救助された船長の所属する漁業共同組合長からは、「救助してもらい感謝しています。また、LGL のライフジャケット着用指導が功を奏したものです。」とお礼の電話が尾道海上保安部にありました。



海中転落者の救助の様子

＊同漁業共同組合 LGL は、『ライフジャケット着用

率 100%』『海の犠牲者 0 を目指す』と宣誓し平成 22 年 3 月に発足したばかりで、今回の出来事から今後、LGL の活動を通じてライフジャケットが常時着用されることが期待されます。

（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24%と、平成21年より2ポイント上昇していますが、依然として低い状況にあります。釣り中の事故は、海の荒れ始める10月から12月にもっとも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等の自己救命策の確保に関する安全講習会を開催するなどの活動を実施していきます。

【参考：地域の実践例１】

第十管区海上保安本部奄美海上保安部（鹿児島県）では、釣り中の海中転落事故を減少させるため、釣り中の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等を巡回し、独自に作成した「海の安全カード」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を実施しています。

【参考：地域の実践例２】

第五管区海上保安本部大阪海上保安監部（大阪府）では、マリンレジャー活動の活発化する8月、大阪市所在の大阪産業会館において、投げ釣り愛好者108名に対し講習会を開催しました。

今後とも、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活動を実施していきます。

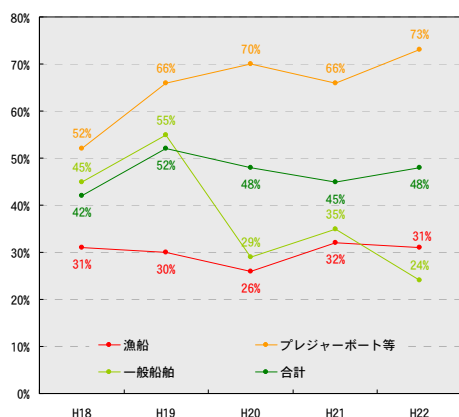


【講習会の様子】

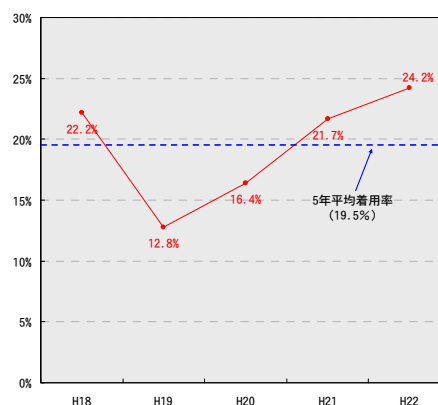


【配布したリーフレット】

【船舶種類別のライフジャケット着用率（過去5年）】



【釣り中の海中転落事故者のライフジャケット着用率（過去5年）】



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22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時間以内認知率」という。）は8割となっていますが、漁船については7割と低くなっています。

このようなことから、2時間以内認知率のさらなる向上を図るため、引き続き、緊急通報用電話番号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」に関する周知活動等を実施していくとともに、水産関係機関・団体への訪問指導を行い、漁業関係者に携帯電話等連絡手段の確保に関する安全意識の啓発強化に取り組んでいます。また、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活動を実施していきます。

【参考：地域の取組み】

第六管区海上保安本部尾道海上保安部（広島県）では、マリンレジャーシーズン開始に合わせ、地元のラジオ放送局“FM おのみち”の生番組に出演するとともに、番組ブログにて安全推進活動、海上保安庁緊急通報用電話番号「118番」及び「防水パック入り携帯電話等連絡手段の確保」等の自己救命策の確保について、マリンレジャー愛好者のみならず尾道を訪れる観光客等広く一般に周知を図り海難の早期通報について呼び掛けを行いました。



【ラジオにより自己救命策確保を呼びかける様子】

【参考：自己救命策確保（防水型携帯電話の携行）が功を奏した事例】

平成22年3月20日午後2時20分頃、瀬渡し船（乗組員1名 乗客2名）が長崎県佐世保市所在の大村湾において、定係地へ向け回航中、波を受け浸水し転覆する事故が発生しました。乗船していた3名は、転覆の際海中に投げ出されましたが、3名ともライフジャケットを着用していたため海上を漂流しながらも自力で付近のテトラポットまで辿り着くことができました。しかし、当日現場付近は、風速15メートル前後の強風が吹きすさび、気温・水温とも



【転覆し漂着した瀬渡し船】

それぞれ 10℃ 前後と低く、海中に投げ出されず濡れとなった乗船者は身動きがとれず凍えながら救助を待つ状況となりました。

事故発生時、付近を航行する船舶も無く、連絡手段がなければ、早急な救助要請が困難となることとが予想される事案でしたが、乗客の 1 名が防水型携帯電話を携行しており、海水に浸かっても使用可能な状態であったことから、早期に 118 番通報が行われたことにより、事故発生のおよそ 50 分後には巡視艇により、全員が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」「防水パック入携帯電話動等の所持」「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の多くは、沿岸部において発生していることから、ヘリコプターの機動性を活か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 22 年度末現在、新たに新潟を加え、関西空港（大阪府）、函館、福岡、美保（島根県）、鹿児島及び那覇の（海上保安）航空基地の 7 基地に各 8 人計 56 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る即応体制の強化など、救助勢力がより早く現場に到着し、遭難者を発見救助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、(公社)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。

【参考：地域の取組み例 1】

第七管区海上保安本部門司・若松海上保安部、福岡航空基地（福岡県）では、ダイビングシーズンを間近に控えた 6 月、福岡県北九州市響灘蓋井島沖において、地元スキューバダイビング安全協会（以下：「協会会員」という）と合同で合同潜水訓練及び水難救助訓練を実施しました。

訓練は、海上保安庁のヘリコプターから潜水土の降下訓練展示や、ダイビング中に行方不明事故が発生したとの想定の下、環状搜索訓練や吊り上げ救助訓練を協会会員と合同実施し、要救助者の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。



【スキューバダイビング安全協会との合同訓練】

【参考：地域の取組み例 2】

第九管区海上保安本部能登海上保安署（石川県）では、管内全漁業組合等において自己救命策の 1 つの手段として、海中転落時に船上に登りやすいように工夫した「ライフロープ」を紹介し、普及活動を行いました。活動時には、一度海中転落すると、自力で船上に這い上がることは難しいことを受講者に対し洋上において体験させ、同ロープの有効性を実感させるとともに安全への意識付けも図りました。



【海難防止講習会でライフロープを説明する様子】



【ライフロープの取り付け状況】

資 料 編

平成 2 2 年における
海難の発生と救助の状況

平成22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
第 I-2 表	事故救助状況の前年との比較
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
第 I-3 図	船舶種類別による事故隻数の推移
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
第 I-5 図	事故種類別による事故隻数の推移
第 I-6 図	距岸別による事故隻数の推移
第 I-7 図	原因別による事故隻数の推移
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
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
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
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
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
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
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
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
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
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
第 I-18 図	船舶種類別・事故種類別による事故発生状況(平成22年)
第 I-19 図	船舶種類別・原因別による事故発生状況(平成22年)
第 I-20 図	船舶種類別・原因別による事故発生状況(平成22年)事故(衝突・乗揚)発生状況(平成22年)
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
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
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
第 I-24 図	漁船事故の事故種類別による事故隻数の推移
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
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
第 I-27 図	貨物船事故の原因別による事故隻数の推移
第 I-28 図	タンカー事故の原因別による事故隻数の推移
第 I-29 図	旅客船事故の原因別による事故隻数の推移
第 I-30 図	漁船事故の原因別による事故隻数の推移
第 I-31 図	遊漁船事故の原因別による事故隻数の推移
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
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
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
第 I-35 図	外国船舶事故の原因別による事故隻数の推移
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類別発生状況比較(平成22年)
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22年)
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22年)

＜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
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
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22年)
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
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形態(平成22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22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

第Ⅰ－1表 事故発生状況の前年との比較

1.総数

	平成21年	平成22年	増減
事故隻数(隻)	2,549	2,400	△ 149
延総トン数(総トン)	2,953,713	2,867,366	△ 86,347
死者・行方不明者数(人)	143 (173)	99 (127)	△ 44 △ 46

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21年	平成22年	増減
貨 物 船	隻 346 (人) (38)	隻 344 (人) (28)	△ 2 △ 10
タ ン カ ー	隻 83 (人) (0)	隻 88 (人) (0)	5 0
旅 客 船	隻 46 (人) (0)	隻 50 (人) (0)	4 0
漁 船	隻 812 (人) (68)	隻 707 (人) (57)	△ 105 △ 11
遊 漁 船	隻 62 (人) (1)	隻 94 (人) (0)	32 △ 1
プレジャーボート	隻 1,013 (人) (27)	隻 963 (人) (13)	△ 50 △ 14
そ の 他	隻 187 (人) (9)	隻 154 (人) (1)	△ 33 △ 8
計	隻 2,549 (人) (143)	隻 2,400 (人) (99)	△ 149 △ 44

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21年	平成22年	増減
衝突	隻 801 (人) (34)	隻 814 (人) (10)	13 △ 24
乗揚	隻 309 (人) (2)	隻 327 (人) (8)	18 6
転覆	隻 131 (人) (52)	隻 84 (人) (31)	△ 47 △ 21
浸水	隻 118 (人) (27)	隻 139 (人) (27)	21 0
推進器障害	隻 188 (人) (8)	隻 145 (人) (8)	△ 43 0
舵障害	隻 38 (人) (0)	隻 33 (人) (0)	△ 5 0
機関故障	隻 384 (人) (0)	隻 353 (人) (0)	△ 31 0
火災	隻 90 (人) (5)	隻 77 (人) (4)	△ 13 △ 1
爆発	隻 4 (人) (0)	隻 1 (人) (0)	△ 3 0
行方不明	隻 3 (人) (13)	隻 2 (人) (9)	△ 1 △ 4
運航阻害	隻 292 (人) (0)	隻 245 (人) (0)	△ 47 0
安全阻害	隻 77 (人) (2)	隻 65 (人) (0)	△ 12 △ 2
その他	隻 114 (人) (0)	隻 115 (人) (2)	1 2
計	隻 2,549 (人) (143)	隻 2,400 (人) (99)	△ 149 △ 44

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)

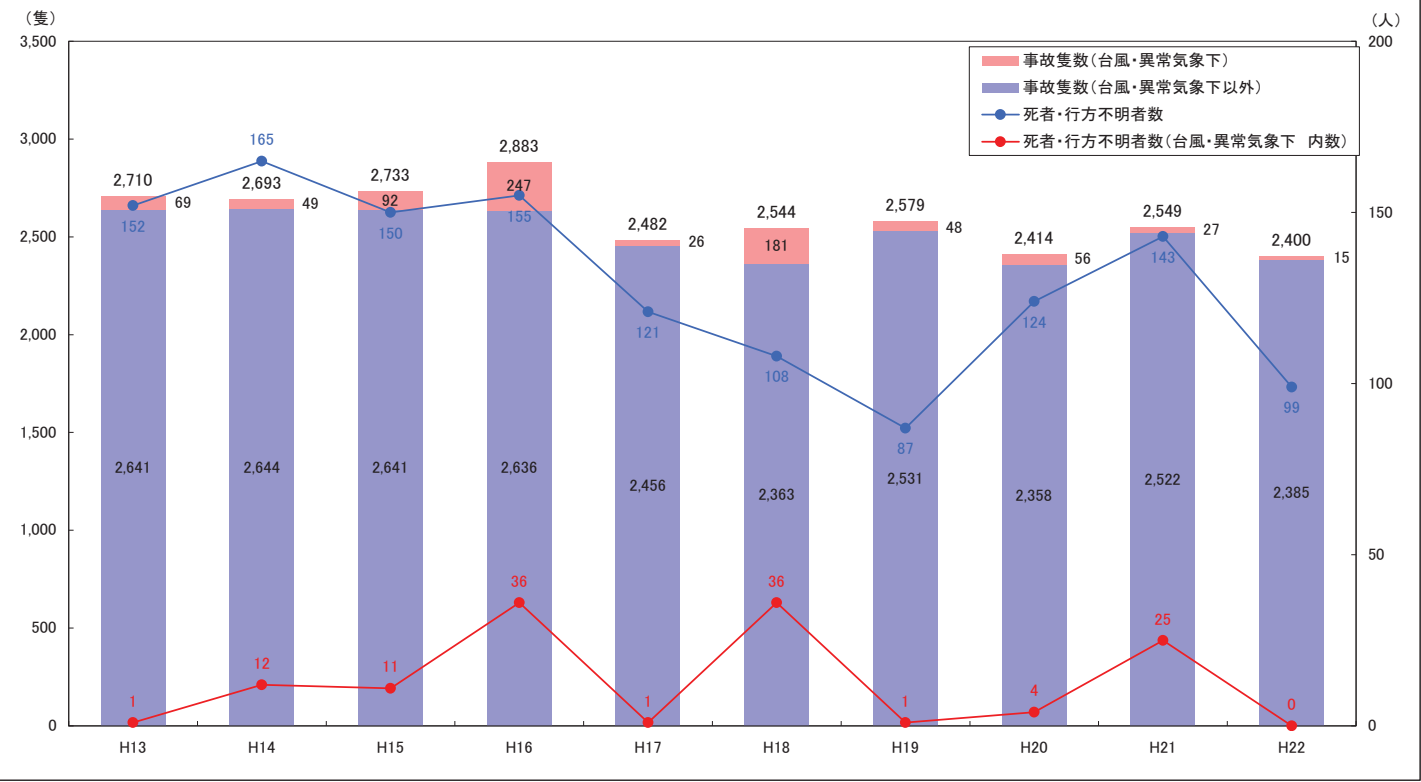
		平成21年	平成22年	増減
事故隻数		2,549	2,400	△ 149
救 助	当庁救助	539	531	△ 8
	当庁以外救助	896	804	△ 92
	計	1,435	1,335	△ 100
自力入港		912	881	△ 31
全 損		202	184	△ 18
当庁関与		1,660	1,631	△ 29

2 乗船者

(人)

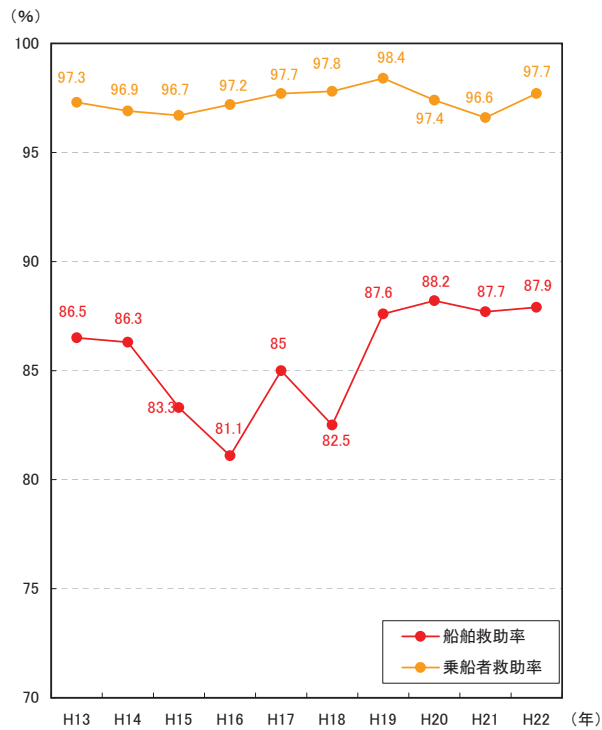
		平成21年	平成22年	増減
乗船者数		12,451	13,265	814
救 助	当庁救助	1,394	1,649	255
	当庁以外救助	2,689	2,750	61
	計	4,083	4,399	316
自力救助		8,225	8,767	542
死亡・行方不明		143	99	△ 44
当庁関与		7,217	7,686	469

第Ⅰ－１図 事故隻数及び死者・行方不明者数の推移

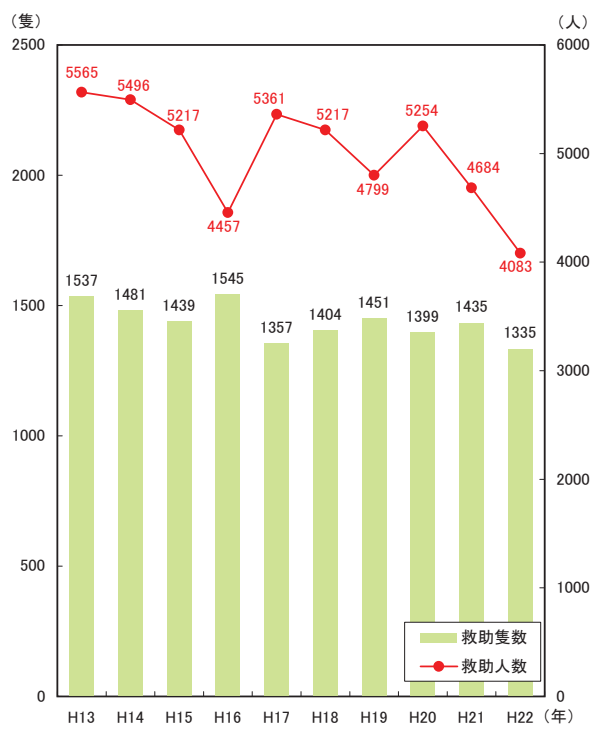


第Ⅰ－２図 事故救助状況の推移

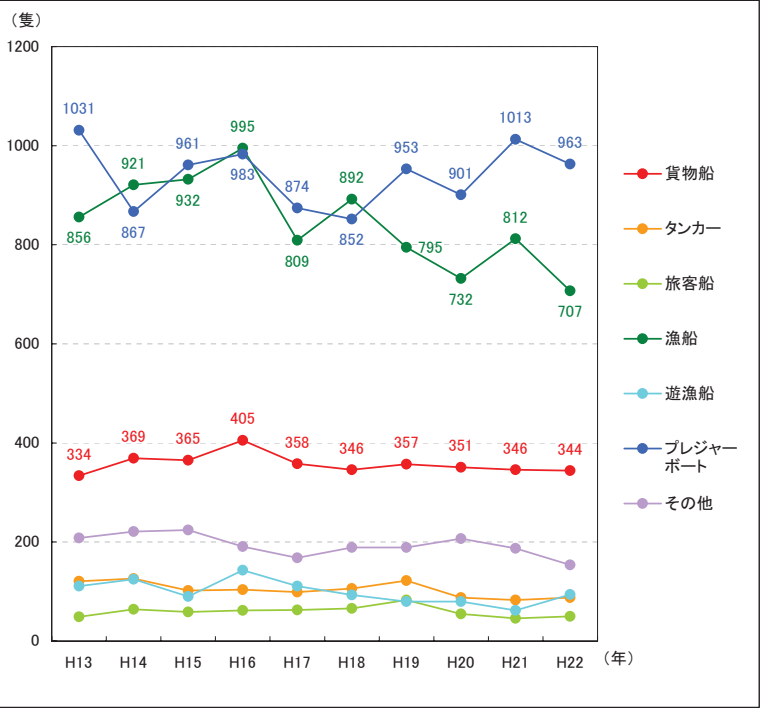
救助率の推移



救助隻数及び救助人数の推移



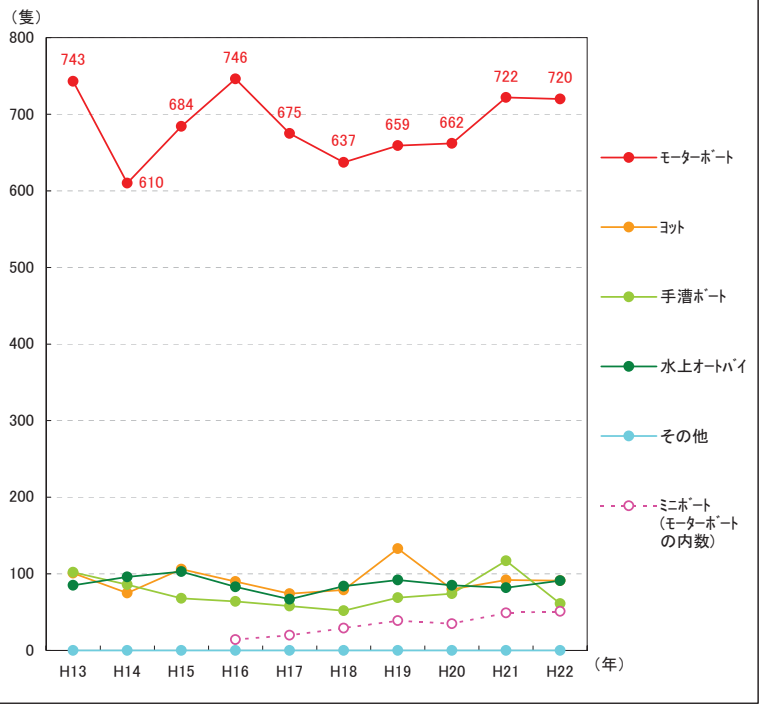
第Ⅰ－３図 船舶種類別による事故隻数の推移



(単位: 隻)

	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22
貨物船	334	369	365	405	358	346	357	351	346	344
タンカー	121	126	102	104	99	106	122	88	83	88
旅客船	49	64	59	62	63	66	83	55	46	50
漁船	856	921	932	995	809	892	795	732	812	707
遊漁船	111	125	90	143	111	93	80	80	62	94
プレジャーボート	1031	867	961	983	874	852	953	901	1013	963
その他	208	221	224	191	168	189	189	207	187	154
計	2710	2693	2733	2883	2482	2544	2579	2414	2549	2400

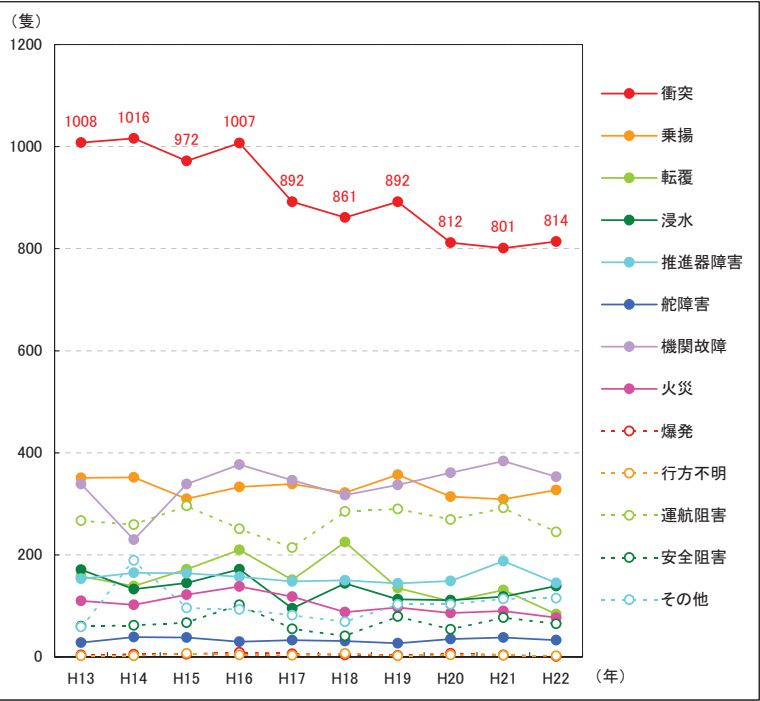
第Ⅰ－４図 プレジャーボートの船型別による事故隻数の推移



(単位: 隻)

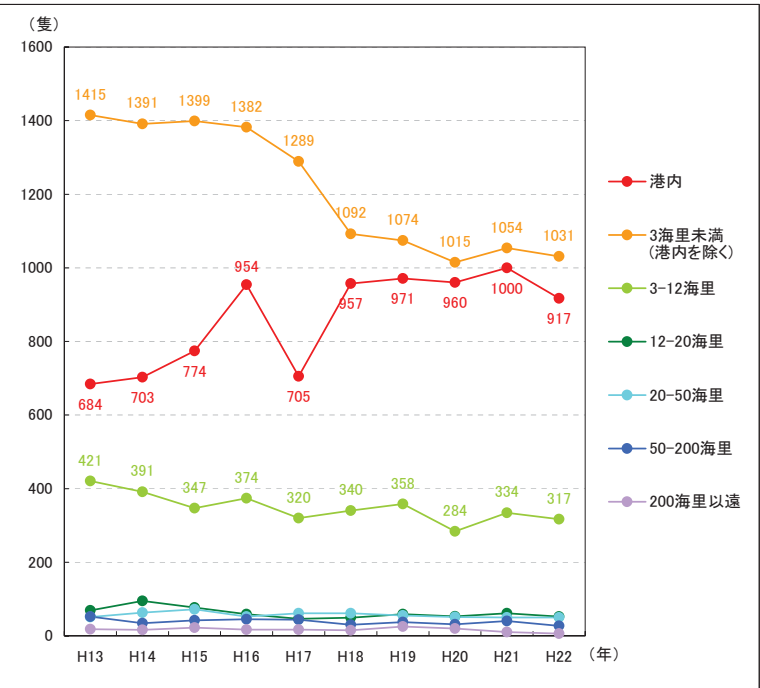
	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22
モーターボート	743	610	684	746	675	637	659	662	722	720
ミニボート (モーターボートの内数)				(14)	(20)	(29)	(39)	(35)	(49)	(51)
ヨット	101	75	106	90	74	79	133	80	92	91
手漕ボート	102	86	68	64	58	52	69	74	117	61
水上オートバイ	85	96	103	83	67	84	92	85	82	91
その他	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
計	1031	867	961	983	874	852	953	901	1013	963

第Ⅰ－５図 事故種類別による事故隻数の推移



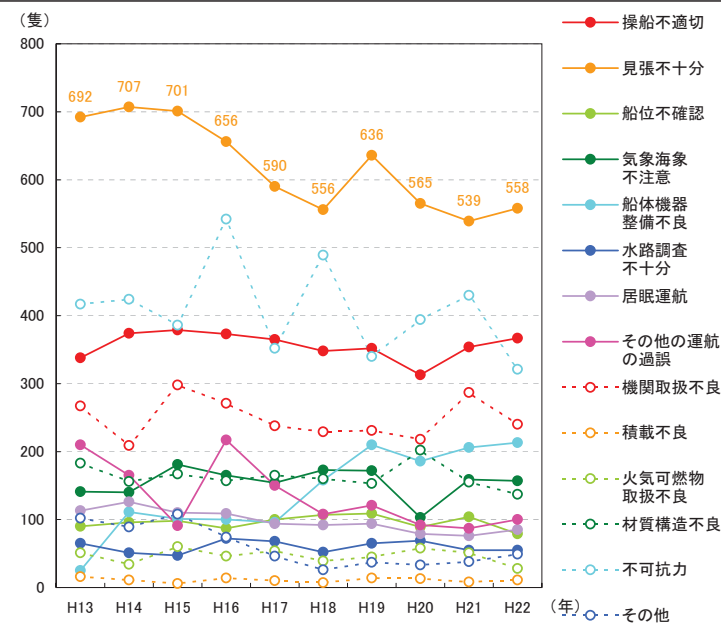
	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22
衝突	1008	1016	972	1007	892	861	892	812	801	814
乗揚	351	352	310	333	339	322	357	314	309	327
転覆	158	139	172	210	151	225	135	109	131	84
浸水	171	133	145	172	95	144	113	111	118	139
推進器障害	153	165	164	157	148	150	144	149	188	145
舵障害	28	39	38	30	33	31	27	35	38	33
機関故障	339	230	339	377	346	317	337	361	384	353
火災	110	102	122	138	118	88	97	86	90	77
爆発	4	5	5	9	6	4	3	7	4	1
行方不明	2	2	7	4	3	7	2	4	3	2
運航阻害	267	259	296	251	214	285	290	269	292	245
安全阻害	60	62	67	102	55	41	79	54	77	65
その他	59	189	96	93	82	69	103	103	114	115
計	2710	2693	2733	2883	2482	2544	2579	2414	2549	2400

第Ⅰ－６図 距岸別による事故隻数の推移



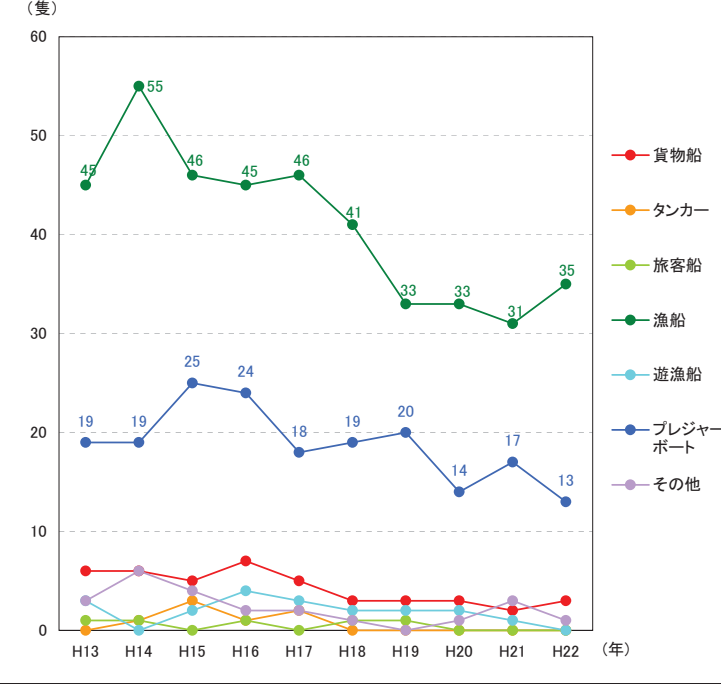
	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22
港内	684	703	774	954	705	957	971	960	1000	917
3海里未満 (港内を除く)	1415	1391	1399	1382	1289	1092	1074	1015	1054	1031
3-12海里	421	391	347	374	320	340	358	284	334	317
12-20海里	51	63	72	52	61	61	55	51	50	50
20-50海里	52	34	42	45	44	30	37	31	40	27
50-200海里	18	16	22	17	17	15	25	20	10	6
200海里以遠	2710	2693	2733	2883	2482	2544	2579	2414	2549	2400

第Ⅰ－７図 原因別による事故隻数の推移



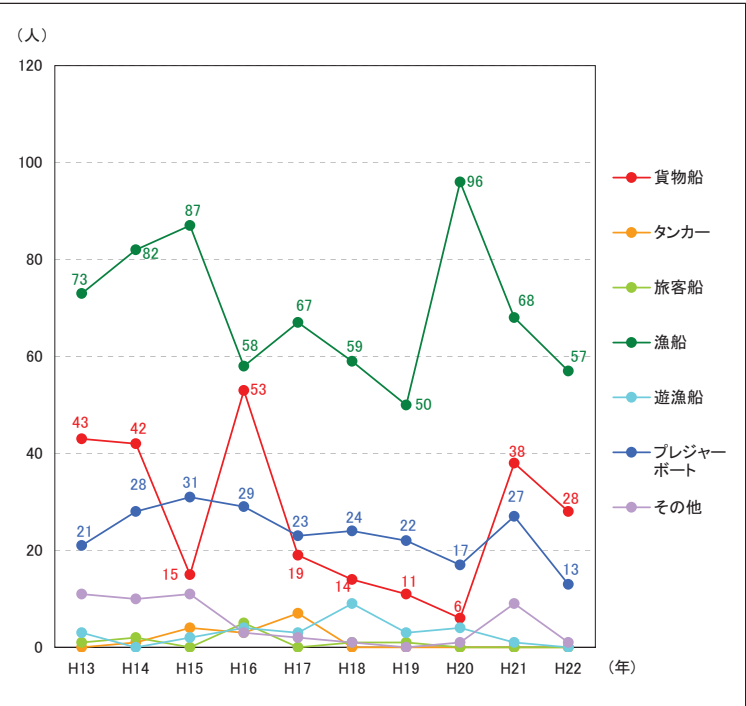
		(単位:隻)									
		H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22
運航の人為的過誤	操船不適切	338	374	379	373	365	348	352	313	354	367
	見張り不十分	692	707	701	656	590	556	636	565	539	558
	船位不確認	90	96	98	87	100	107	109	89	104	79
	気象海象不注意	141	140	181	165	154	173	172	103	159	157
	船体機器整備不良	25	111	101	100	96	158	210	186	206	213
	水路調査不十分	65	51	47	72	68	52	65	69	55	55
	居眠運航	113	126	110	109	94	92	94	79	76	85
	その他の運航の過誤	210	165	91	217	150	108	121	92	87	100
	機関取扱不良	267	209	298	271	238	229	231	218	287	240
	積載不良	16	11	6	14	10	7	14	13	8	11
材質構造不良		183	156	167	157	165	160	153	202	155	137
不可抗力		417	424	386	542	352	489	340	394	430	321
その他		102	89	108	74	46	26	37	33	38	49
計		2710	2693	2733	2883	2482	2544	2579	2414	2549	2400

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



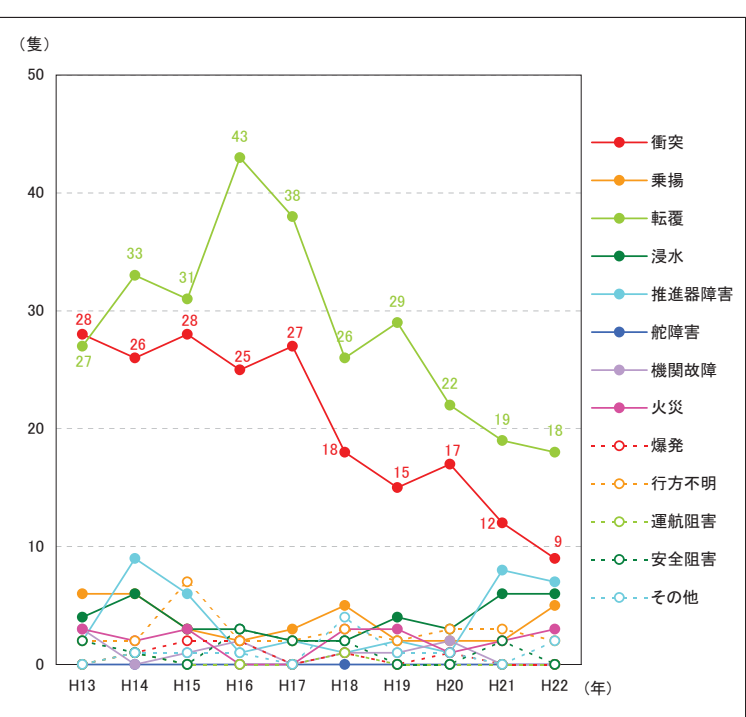
		(単位:隻)									
		H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22
貨物船		6	6	5	7	5	3	3	3	2	3
タンカー		0	1	3	1	2	0	0	0	0	0
旅客船		1	1	0	1	0	1	1	0	0	0
漁船		45	55	46	45	46	41	33	33	31	35
遊漁船		3	0	2	4	3	2	2	2	1	0
プレジャーボート		19	19	25	24	18	19	20	14	17	13
その他		3	6	4	2	2	1	0	1	3	1
計		77	88	85	84	76	67	59	53	54	52

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



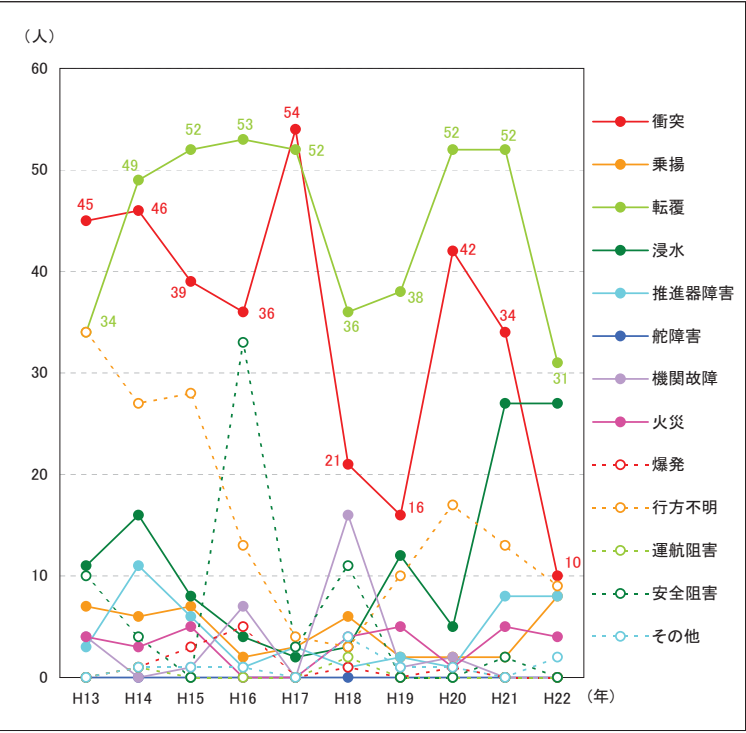
	(単位:人)									
	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22
貨物船	43	42	15	53	19	14	11	6	38	28
タンカー	0	1	4	3	7	0	0	0	0	0
旅客船	1	2	0	5	0	1	1	0	0	0
漁船	73	82	87	58	67	59	50	96	68	57
遊漁船	3	0	2	4	3	9	3	4	1	0
プレジャーボート	21	28	31	29	23	24	22	17	27	13
その他	11	10	11	3	2	1	0	1	9	1
計	152	165	150	155	121	108	87	124	143	99

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)									
	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22
衝突	28	26	28	25	27	18	15	17	12	9
乗揚	6	6	3	2	3	5	2	2	2	5
転覆	27	33	31	43	38	26	29	22	19	18
浸水	4	6	3	3	2	2	4	3	6	6
推進器障害	2	9	6	1	2	1	2	1	8	7
舵障害	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
機関故障	3	0	1	2	0	1	1	2	0	0
火災	3	2	3	0	0	3	3	1	2	3
爆発	0	1	2	2	0	1	0	1	0	0
行方不明	2	2	7	2	2	3	2	3	3	2
運航阻害	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0
安全阻害	2	1	0	3	2	2	0	0	2	0
その他	0	1	1	1	0	4	1	1	0	2
計	77	88	85	84	76	67	59	53	54	52

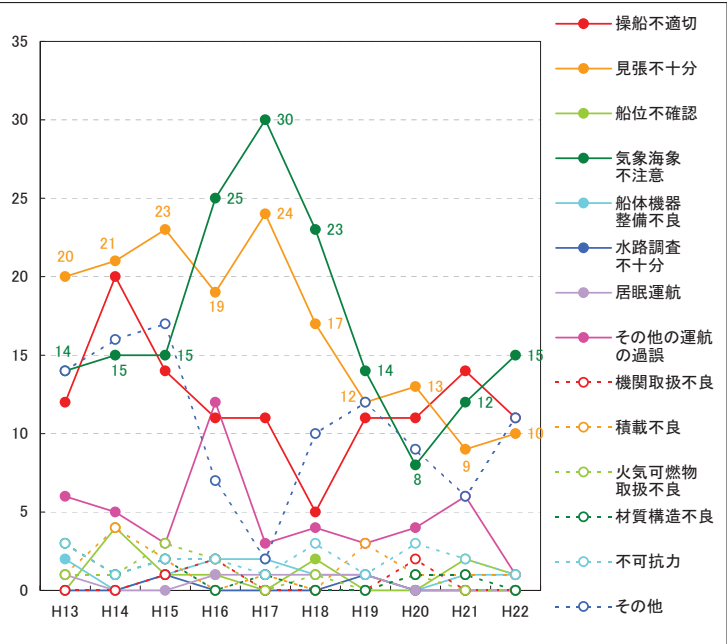
第Ⅰ－11図 死者・行方不明者を伴う事故の事故種類別による死者・行方不明者数の推移



(単位:人)

	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22
衝突	45	46	39	36	54	21	16	42	34	10
乗揚	7	6	7	2	3	6	2	2	2	8
転覆	34	49	52	53	52	36	38	52	52	31
浸水	11	16	8	4	2	3	12	5	27	27
推進器障害	3	11	6	1	3	1	2	1	8	8
舵障害	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
機関故障	4	0	1	7	0	16	1	2	0	0
火災	4	3	5	0	0	4	5	1	5	4
爆発	0	1	3	5	0	1	0	1	0	0
行方不明	34	27	28	13	4	3	10	17	13	9
運航阻害	0	1	0	0	0	2	0	0	0	0
安全阻害	10	4	0	33	3	11	0	0	2	0
その他	0	1	1	1	0	4	1	1	0	2
計	152	165	150	155	121	108	87	124	143	99

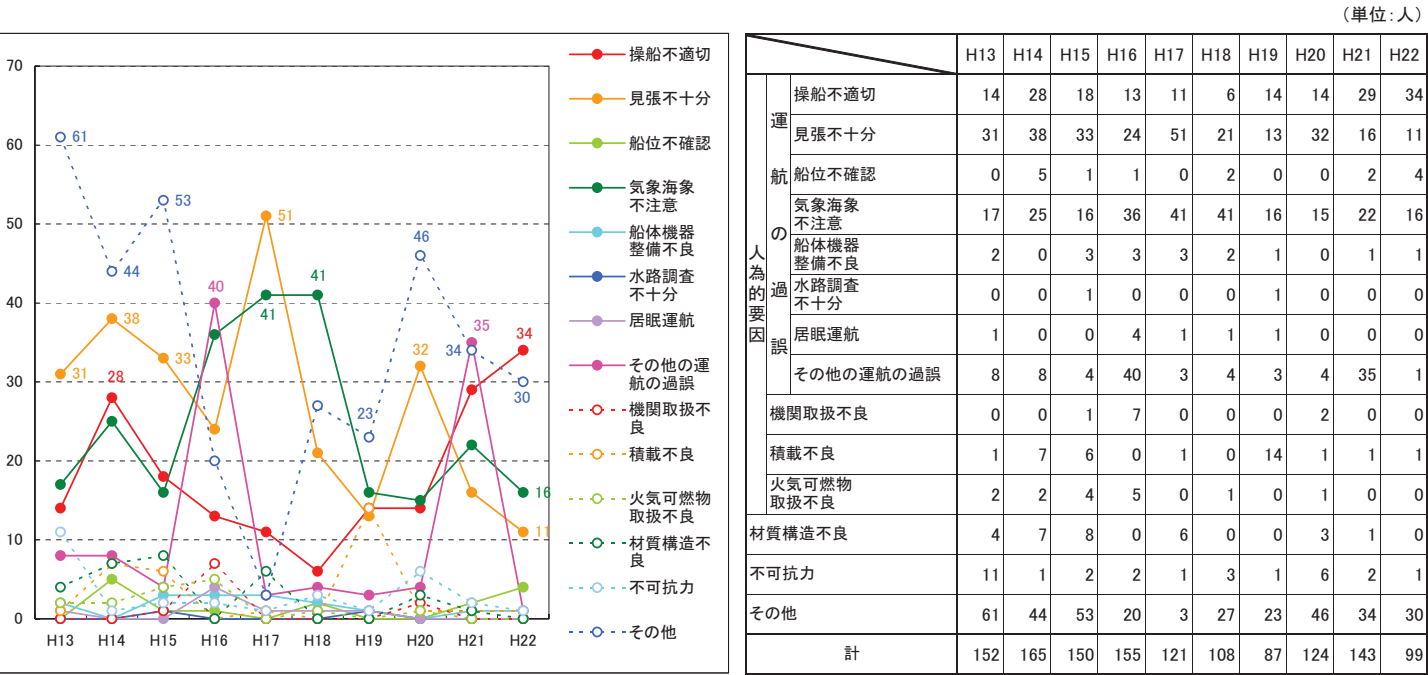
第Ⅰ－12図 死者・行方不明者を伴う事故の原因別による事故隻数の推移



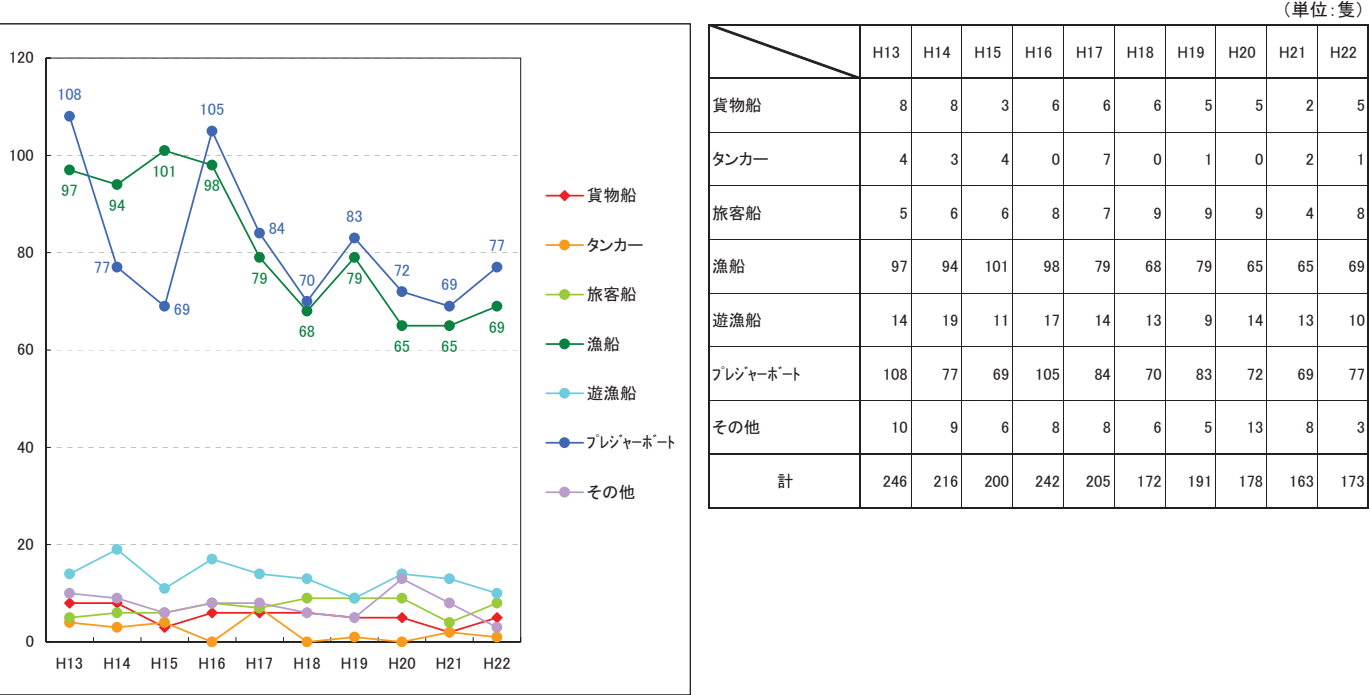
(単位:隻)

	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22
人為的過誤	操船不適切	12	20	14	11	11	5	11	11	14
	見張り不十分	20	21	23	19	24	17	12	13	9
	船位不確認	0	4	1	1	0	2	0	0	2
	気象海象不注意	14	15	15	25	30	23	14	8	12
	船体機器整備不良	2	0	1	2	2	1	1	0	1
	水路調査不十分	0	0	1	0	0	0	1	0	0
	居眠運航	1	0	0	1	1	1	1	0	0
	その他の運航の過誤	6	5	3	12	3	4	3	4	6
その他の原因	機関取扱不良	0	0	1	2	0	0	0	2	0
	積載不良	1	4	2	0	1	0	3	1	1
	火気可燃物取扱不良	1	1	3	2	0	1	0	1	0
材質構造不良		3	1	2	0	1	0	0	1	1
不可抗力		3	1	2	2	1	3	1	3	2
その他		14	16	17	7	2	10	12	9	6
計		77	88	85	84	76	67	59	54	52

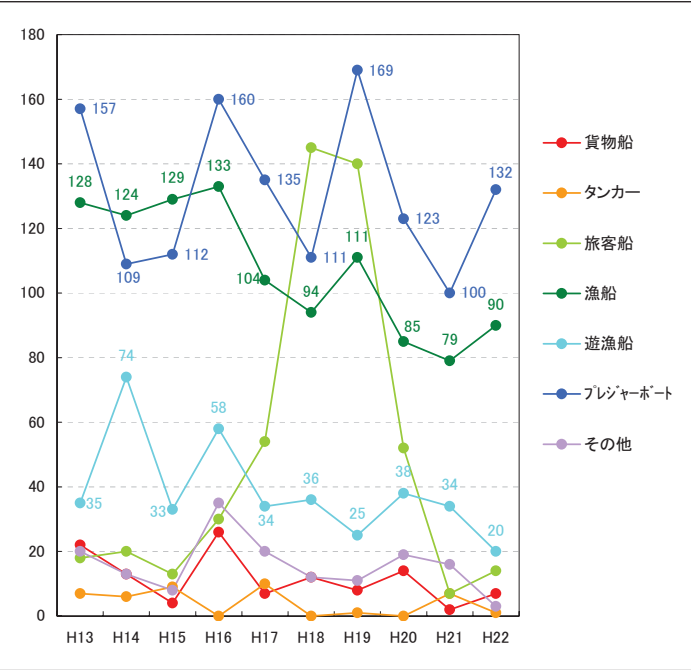
第Ⅰ－13図 死者・行方不明者を伴う事故の原因別による死者・行方不明者数の推移



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



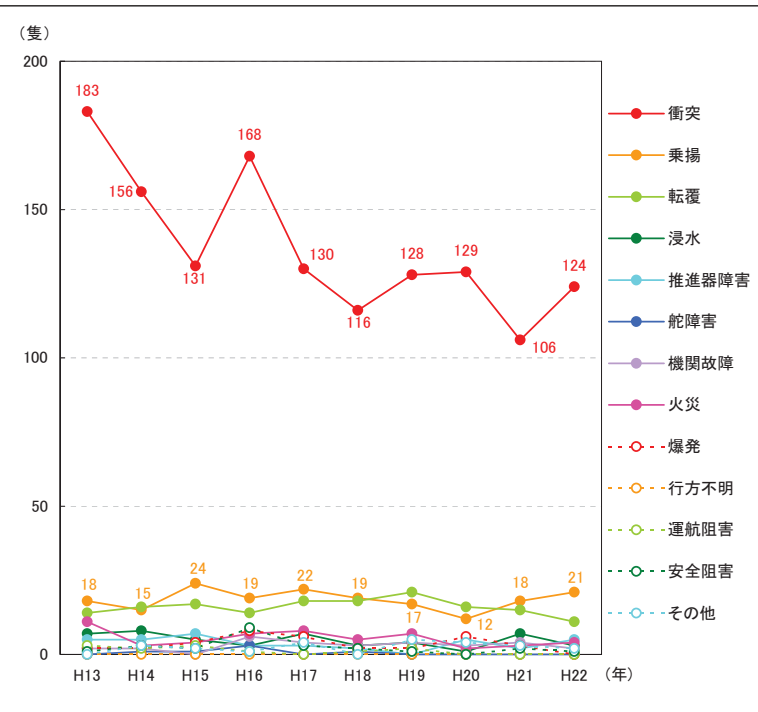
第Ⅰ－15図 負傷者を伴う事故の船舶種類別による負傷者数の推移



(単位:人)

	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22
貨物船	22	13	4	26	7	12	8	14	2	7
タンカー	7	6	9	0	10	0	1	0	7	1
旅客船	18	20	13	30	54	145	140	52	7	14
漁船	128	124	129	133	104	94	111	85	79	90
遊漁船	35	74	33	58	34	36	25	38	34	20
プレジャーボート	157	109	112	160	135	111	169	123	100	132
その他	20	13	8	35	20	12	11	19	16	3
計	387	359	308	442	364	410	465	331	245	267

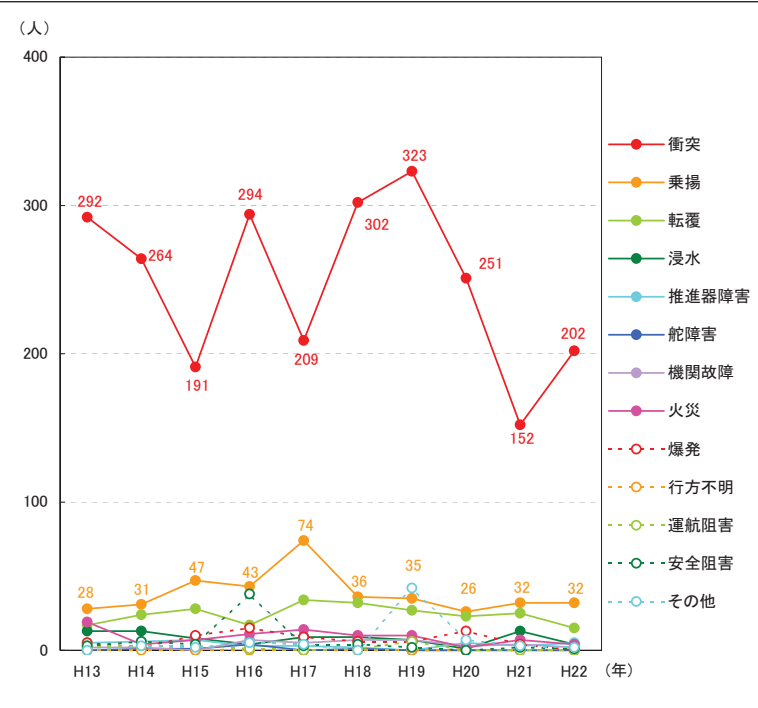
第Ⅰ－16図 負傷者を伴う事故の事故種類別による事故隻数の推移



(単位:隻)

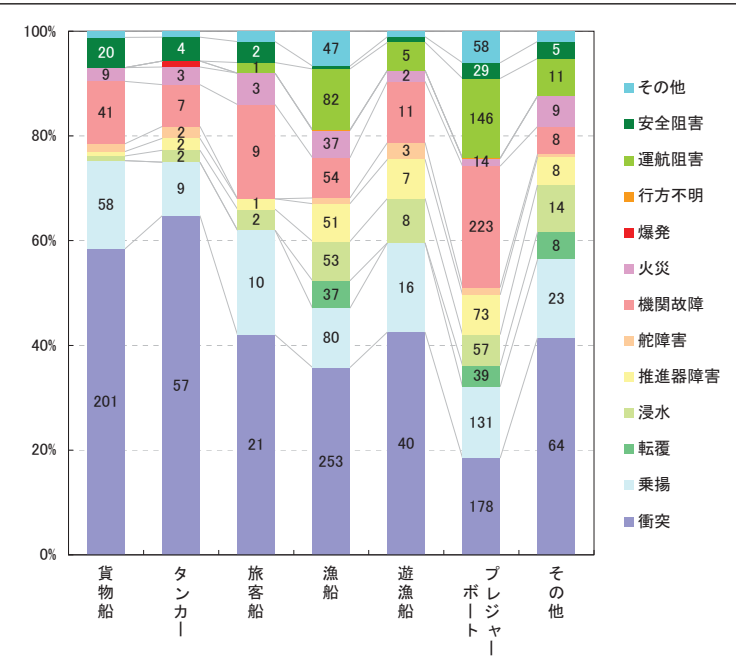
	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22
衝突	183	156	131	168	130	116	128	129	106	124
乗揚	18	15	24	19	22	19	17	12	18	21
転覆	14	16	17	14	18	18	21	16	15	11
浸水	7	8	5	3	7	3	4	1	7	3
推進器障害	5	5	7	3	3	2	0	5	2	5
舵障害	0	1	1	3	0	1	0	0	0	0
機関故障	2	2	0	6	4	3	4	3	4	2
火災	11	3	4	7	8	5	7	2	3	4
爆発	2	2	4	8	6	2	2	6	3	0
行方不明	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
運航阻害	3	2	3	1	0	1	2	0	0	0
安全阻害	1	3	2	9	3	2	1	0	2	1
その他	0	3	2	1	4	0	5	4	3	2
計	246	216	200	242	205	172	191	178	163	173

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)									
	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22
衝突	292	264	191	294	209	302	323	251	152	202
乗揚	28	31	47	43	74	36	26	32	32	32
転覆	17	24	28	17	34	32	27	23	25	15
浸水	13	13	8	4	9	9	7	1	13	4
推進器障害	5	6	7	3	3	2	0	5	3	5
舵障害	0	1	1	4	0	1	0	0	0	0
機関故障	2	2	0	7	5	7	7	3	4	2
火災	19	4	7	11	14	10	10	2	7	4
爆発	5	2	10	15	9	6	6	13	4	0
行方不明	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
運航阻害	3	3	3	1	0	1	6	0	0	0
安全阻害	3	6	4	38	3	4	2	0	2	1
その他	0	3	2	5	4	0	42	7	3	2
計	387	359	308	442	364	410	465	331	245	267

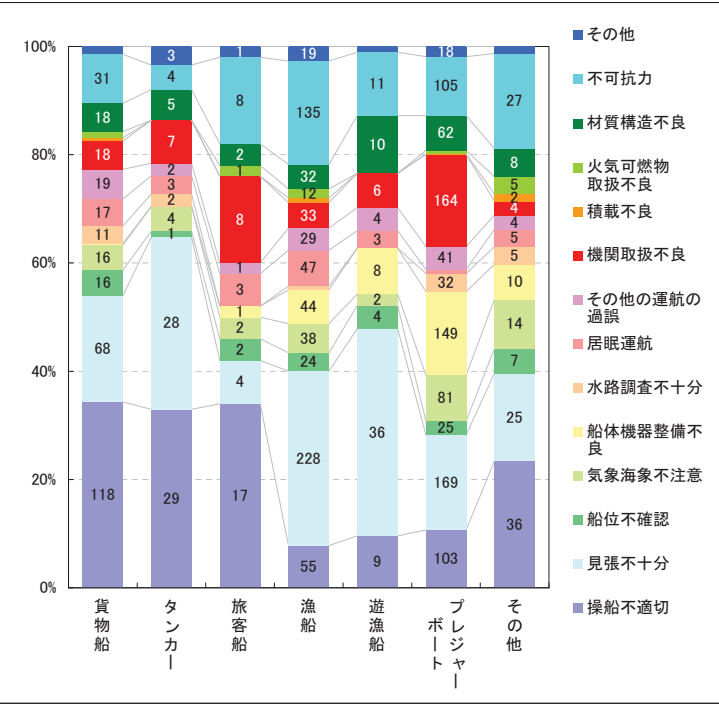
第Ⅰ－18図 船舶種類別・事故種類別による事故発生状況(平成22年)



	(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
衝突	201 (1)	57	21	253	40	178	64 (1)
乗揚	58	9	10	80	16 (1)	131 (1)	23
転覆				37		39	8
浸水	3	2	2	53	8 (1)	57	14
推進器障害	3	2	1	51	7 (1)	73	8
舵障害	5	2		8	3	14	1
機関故障	41	7	9	54	11	223	8
火災	9	3	3	37	2	14	9
爆発		1					
行方不明				1		1	
運航阻害			1	82	5	146	11
安全阻害	20 (4)	4 (1)	2 (2)	4	1	29 (1)	5
その他	4	1	1	47	1	58	3 (1)
計	344 (5)	88 (1)	50 (2)	707 (0)	94 (3)	963 (2)	154 (2)

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

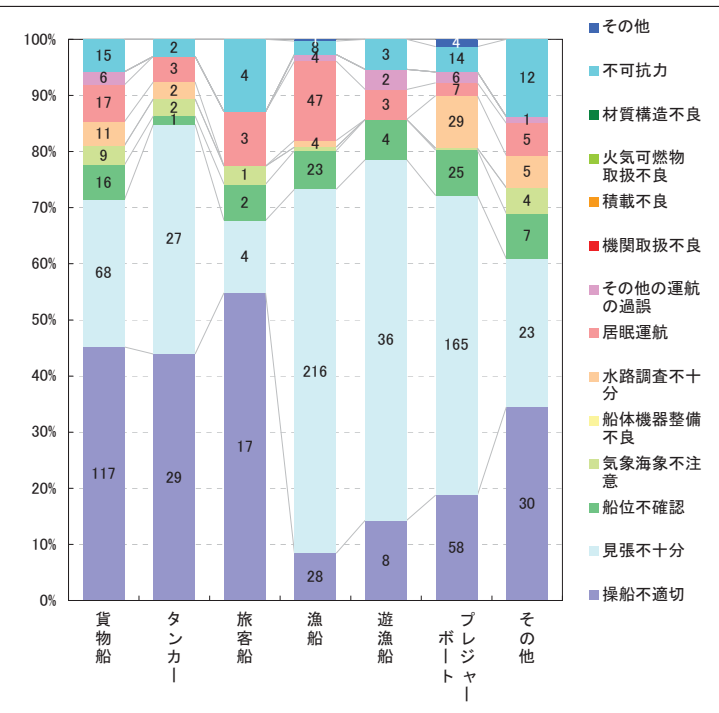
第Ⅰ－19図 船舶種類別・原因別による事故発生状況(平成22年)



(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	118	29	17	55	9	103	367
	の過誤	見張り不十分	68	28	4	228	36	169	558
		船位不確認	16	1	2	24	4	25	79
		気象海象不注意	16	4	2	38	2	81	157
		船体機器整備不良	1		1	44	8	149	213
		水路調査不十分	11	2		5		32	55
		居眠運航	17	3	3	47	3	7	85
		その他の運航の過誤	19	2	1	29	4	41	100
	機関取扱不良	18	7	8	33	6	164	4	240
	積載不良	2			6		1	2	11
	火気可燃物取扱不良	4		1	12		6	5	28
	材質構造不良	18	5	2	32	10	62	8	137
	不可抗力	31	4	8	135	11	105	27	321
	その他	5	3	1	19	1	18	2	49
計		344	88	50	707	94	963	154	2400

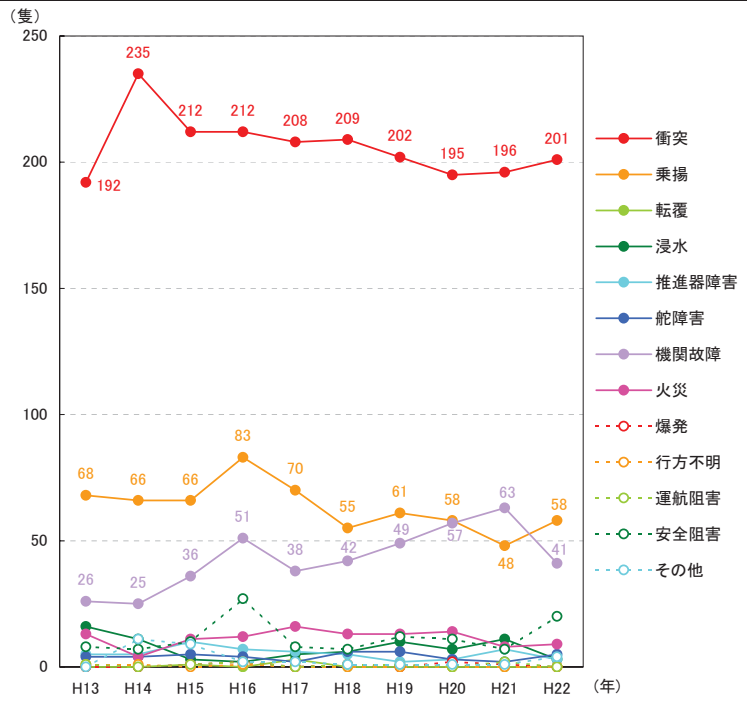
第Ⅰ－20図 船舶種類別・原因別による事故(衝突・乗揚)発生状況(平成22年)



(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	117	29	17	28	8	58	287
	の過誤	見張り不十分	68	27	4	216	36	165	539
		船位不確認	16	1	2	23	4	25	78
		気象海象不注意	9	2	1	2	0	1	19
		船体機器整備不良	0	0	0	0	0	0	0
		水路調査不十分	11	2	0	4	0	29	51
		居眠運航	17	3	3	47	3	7	85
		その他の運航の過誤	6	0	0	4	2	6	19
	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	15	2	4	8	3	14	12	58
	その他	0	0	0	1	0	4	0	5
計		259	66	31	333	56	309	87	1141

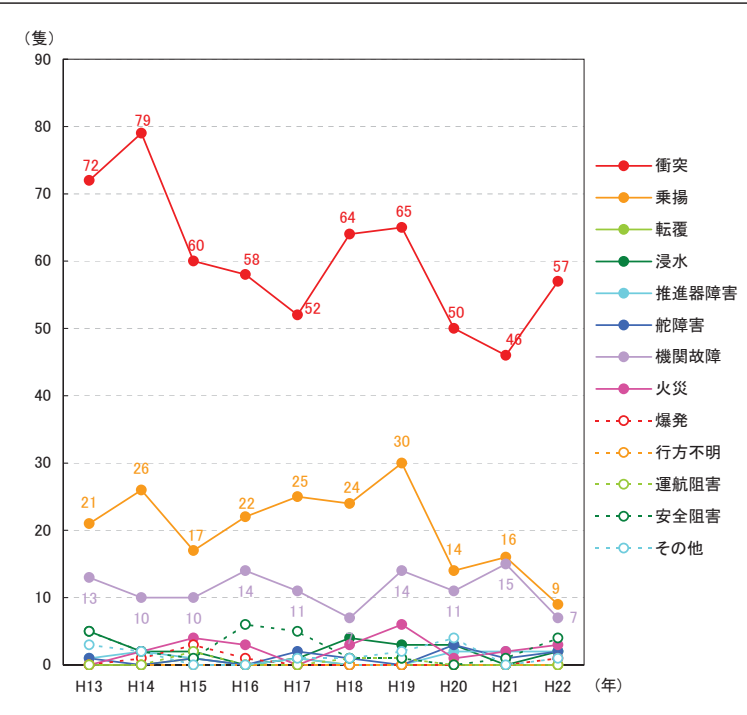
第Ⅰ－21図 貨物船事故の事故種類別による事故隻数の推移



(単位:隻)

	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22
衝突	192	235	212	212	208	209	202	195	196	201
乗揚	68	66	66	83	70	55	61	58	48	58
転覆	0	0	1	0	3	0	0	0	0	0
浸水	16	11	3	2	5	6	10	7	11	3
推進器障害	5	5	10	7	6	5	2	3	7	3
舵障害	4	4	5	4	2	6	6	3	2	5
機関故障	26	25	36	51	38	42	49	57	63	41
火災	13	4	11	12	16	13	13	14	8	9
爆発	0	0	1	2	0	1	0	2	1	0
行方不明	1	1	0	1	0	0	0	0	0	0
運航阻害	1	0	1	2	0	1	1	0	2	0
安全阻害	8	7	10	27	8	7	12	11	7	20
その他	0	11	9	2	2	1	1	1	1	4
計	334	369	365	405	358	346	357	351	346	344

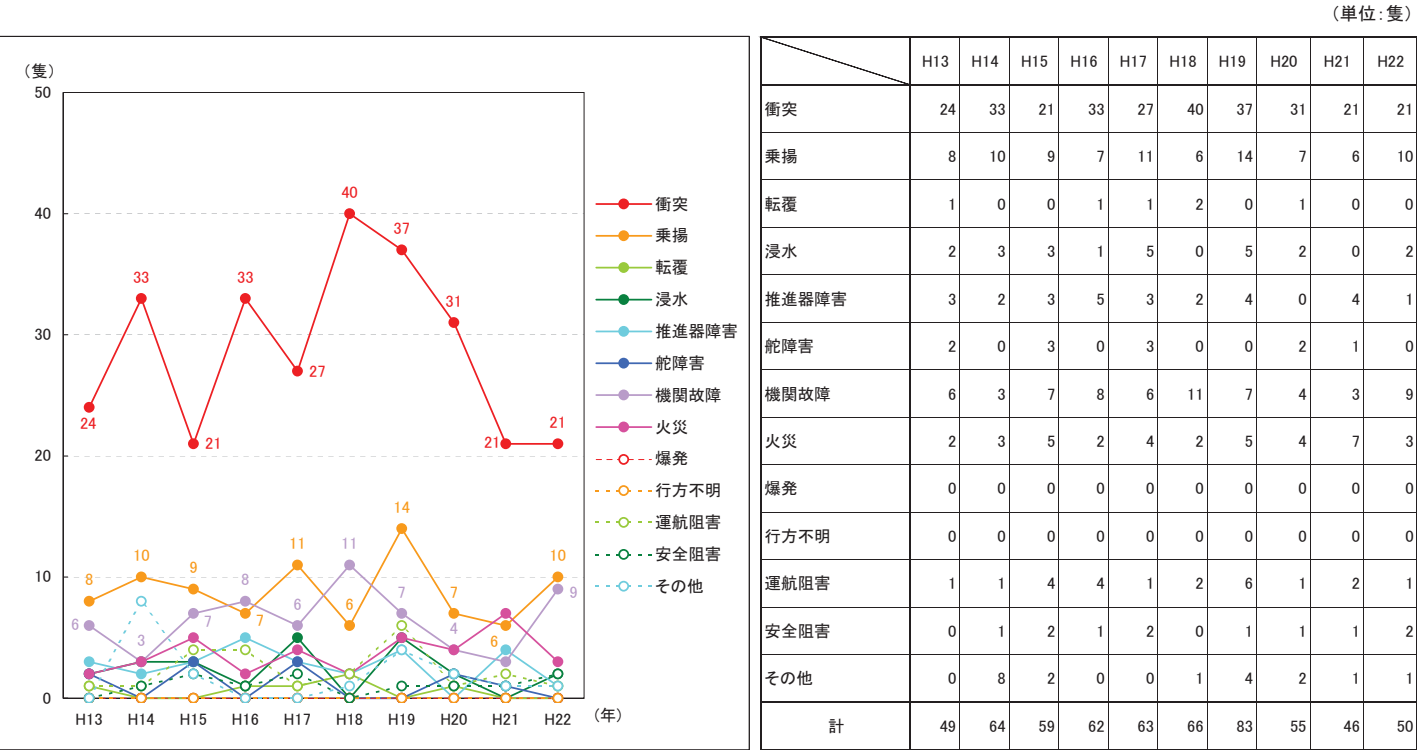
第Ⅰ－22図 タンカー事故の事故種類別による事故隻数の推移



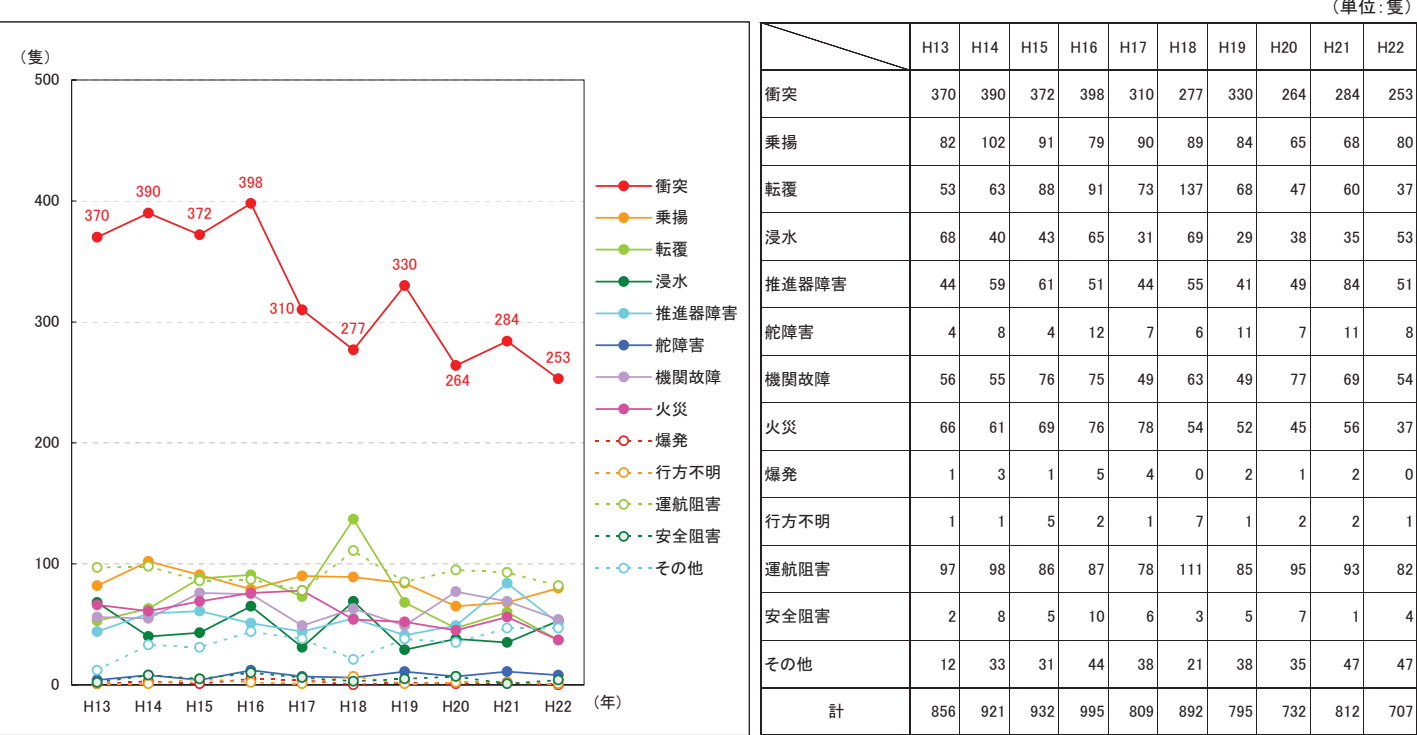
(単位:隻)

	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22
衝突	72	79	60	58	52	64	65	50	46	57
乗揚	21	26	17	22	25	24	30	14	16	9
転覆	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0
浸水	5	2	2	0	1	4	3	3	0	2
推進器障害	1	2	1	0	1	0	0	2	2	2
舵障害	1	0	1	0	2	1	0	3	1	2
機関故障	13	10	10	14	11	7	14	11	15	7
火災	0	2	4	3	0	3	6	1	2	3
爆発	0	1	3	1	0	0	0	0	0	1
行方不明	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
運航阻害	0	0	2	0	0	1	1	0	0	0
安全阻害	5	2	1	6	5	1	1	0	1	4
その他	3	2	0	0	1	1	2	4	0	1
計	121	126	102	104	99	106	122	88	83	88

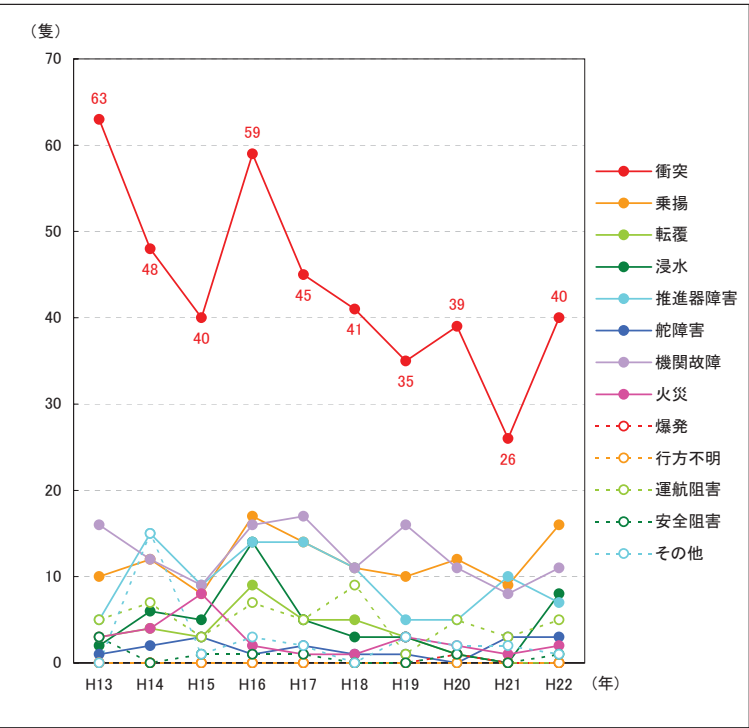
第Ⅰ－23図 旅客船事故の事故種類別による事故隻数の推移



第Ⅰ－24図 漁船事故の事故種類別による事故隻数の推移

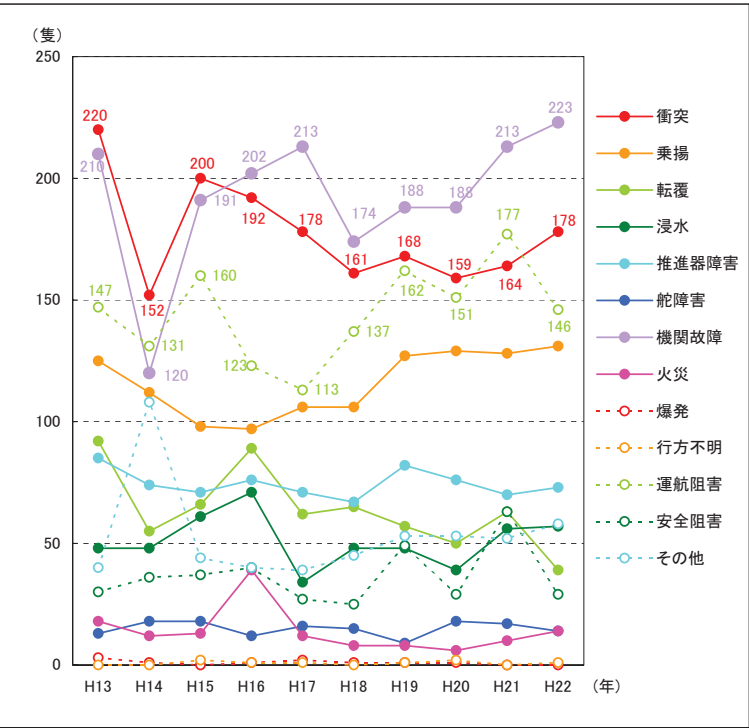


第Ⅰ－25図 遊漁船事故の事故種類別による事故隻数の推移



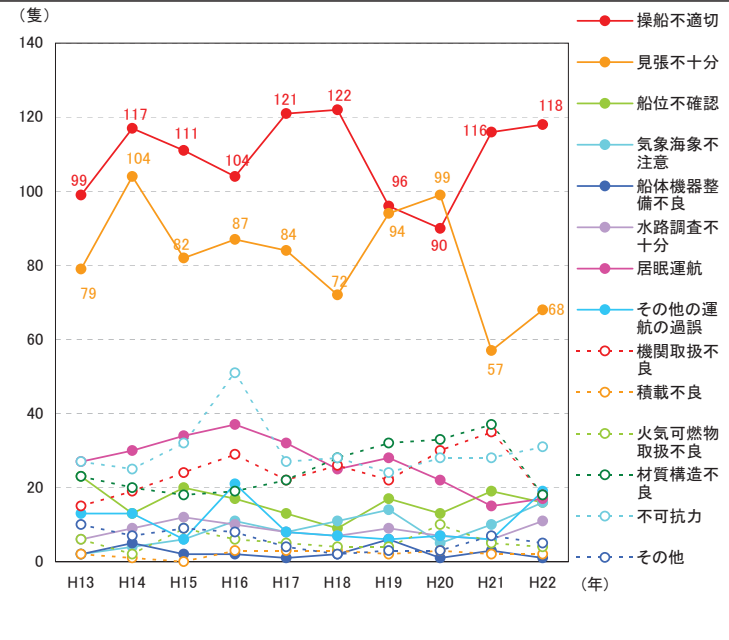
	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22
衝突	63	48	40	59	45	41	35	39	26	40
乗揚	10	12	8	17	14	11	10	12	9	16
転覆	3	4	3	9	5	5	3	1	0	0
浸水	2	6	5	14	5	3	3	1	0	8
推進器障害	5	15	9	14	14	11	5	5	10	7
舵障害	1	2	3	1	2	1	1	0	3	3
機関故障	16	12	9	16	17	11	16	11	8	11
火災	3	4	8	2	1	1	3	2	1	2
爆発	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0
行方不明	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
運航阻害	5	7	3	7	5	9	1	5	3	5
安全阻害	3	0	1	1	1	0	0	1	0	1
その他	0	15	1	3	2	0	3	2	2	1
計	111	125	90	143	111	93	80	80	62	94

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



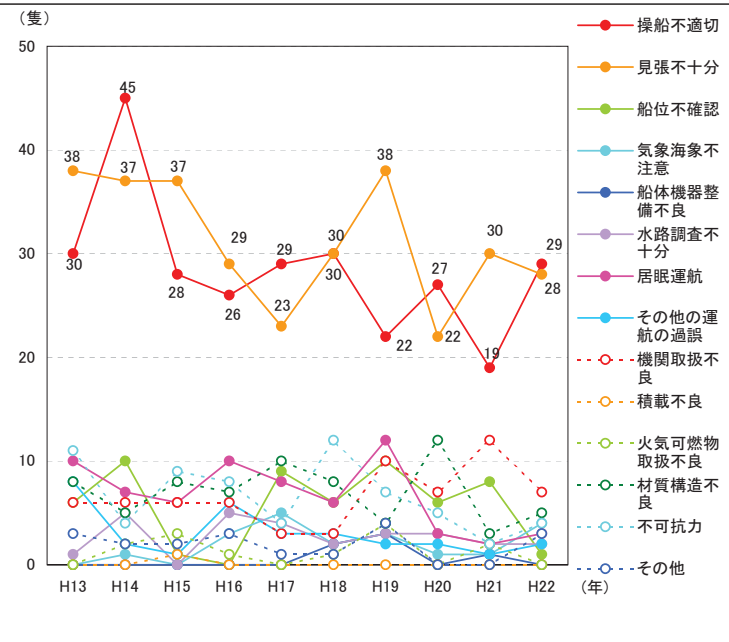
	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22
衝突	220	152	200	192	178	161	168	159	164	178
乗揚	125	112	98	97	106	106	127	129	128	131
転覆	92	55	66	89	62	65	57	50	63	39
浸水	48	48	61	71	34	48	48	39	56	57
推進器障害	85	74	71	76	71	67	82	76	70	73
舵障害	13	18	18	12	16	15	9	18	17	14
機関故障	210	120	191	202	213	174	188	188	213	223
火災	18	12	13	39	12	8	8	6	10	14
爆発	3	1	0	1	2	1	1	1	0	0
行方不明	0	0	2	1	1	0	1	2	0	1
運航阻害	147	131	160	123	113	137	162	151	177	146
安全阻害	30	36	37	40	27	25	49	29	63	29
その他	40	108	44	40	39	45	53	53	52	58
計	1031	867	961	983	874	852	953	901	1013	963

第Ⅰ－27図 貨物船事故の原因別による事故隻数の推移



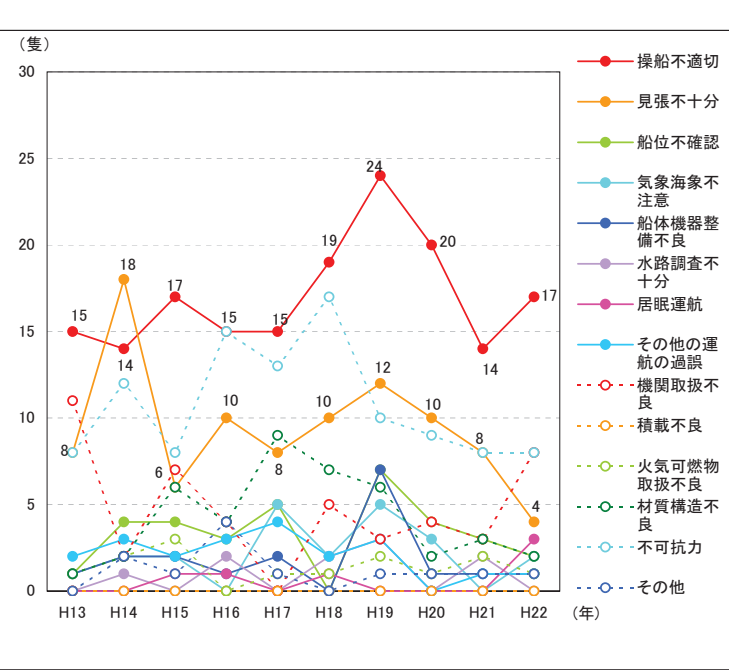
		H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22
運航の人為的過誤	操船不適切	99	117	111	104	121	122	96	90	116	118
	見張不十分	79	104	82	87	84	72	94	99	57	68
	船位不確認	23	13	20	17	13	9	17	13	19	16
	気象海象不注意	2	4	6	11	8	11	14	5	10	16
	船体機器整備不良	2	5	2	2	1	2	6	1	3	1
	水路調査不十分	6	9	12	10	8	7	9	7	6	11
	居眠運航	27	30	34	37	32	25	28	22	15	17
	その他の運航の過誤	13	13	6	21	8	7	6	7	6	19
	機関取扱不良	15	19	24	29	22	26	22	30	35	18
	積載不良	2	1	0	3	3	3	2	3	2	2
材質構造不良		23	20	18	19	22	28	32	33	37	18
不可抗力		27	25	32	51	27	28	24	28	28	31
その他		10	7	9	8	4	2	3	3	7	5
計		334	369	365	405	358	346	357	351	346	344

第Ⅰ－28図 タンカー事故の原因別による事故隻数の推移



		H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22
運航の人為的過誤	操船不適切	30	45	28	26	29	30	22	27	19	29
	見張不十分	38	37	37	29	23	30	38	22	30	28
	船位不確認	6	10	1	0	9	6	10	6	8	1
	気象海象不注意	0	1	0	3	5	2	3	1	1	4
	船体機器整備不良	0	0	0	0	0	2	3	0	1	0
	水路調査不十分	1	5	0	5	4	2	3	3	2	2
	居眠運航	10	7	6	10	8	6	12	3	2	3
	その他の運航の過誤	8	2	1	6	3	3	2	2	1	2
	機関取扱不良	6	6	6	6	3	3	10	7	12	7
	積載不良	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0
材質構造不良		8	5	8	7	10	8	4	12	3	5
不可抗力		11	4	9	8	4	12	7	5	2	4
その他		3	2	2	3	1	1	4	0	0	3
計		121	126	102	104	99	106	122	88	83	88

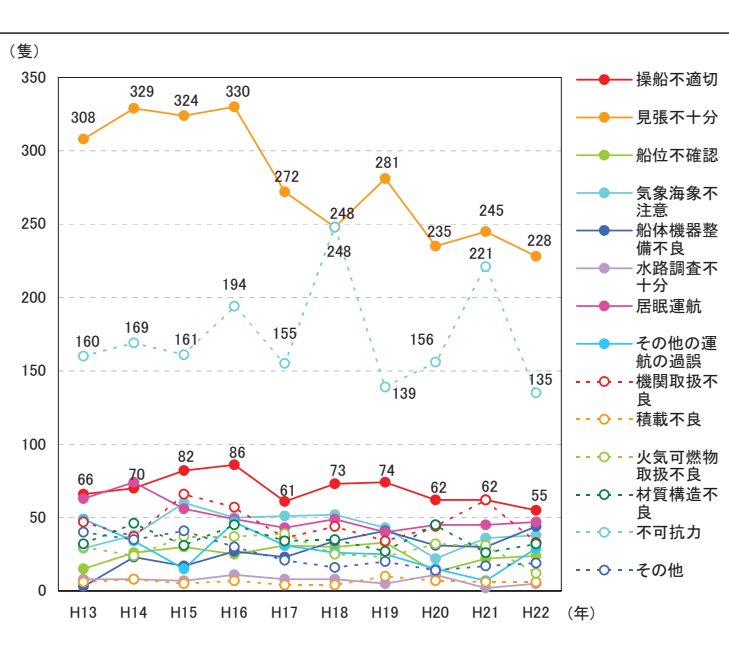
第Ⅰ－29図 旅客船事故の原因別による事故隻数の推移



(単位:隻)

		H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22	
人為的要因	運航の過誤	操船不適切	15	14	17	15	15	19	24	20	14	17
		見張不十分	8	18	6	10	8	10	12	10	8	4
		船位不確認	1	4	4	3	5	0	7	4	3	2
		気象海象不注意	1	2	2	0	5	2	5	3	0	2
		船体機器整備不良	1	2	2	1	2	0	7	1	1	1
		水路調査不十分	0	1	0	2	0	2	3	0	2	0
		居眠運航	0	0	1	1	0	1	0	0	0	3
		その他の運航の過誤	2	3	2	3	4	2	3	0	1	1
	機関取扱不良	11	2	7	4	0	5	3	4	3	8	
	積載不良	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
火気可燃物取扱不良	1	2	3	0	1	1	2	1	2	1		
材質構造不良		1	2	6	4	9	7	6	2	3	2	
不可抗力		8	12	8	15	13	17	10	9	8	8	
その他		0	2	1	4	1	0	1	1	1	1	
計		49	64	59	62	63	66	83	55	46	50	

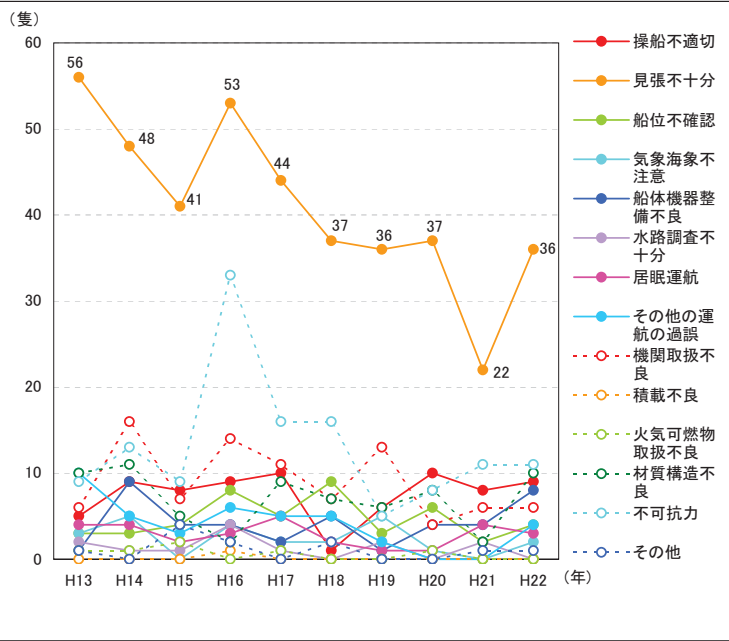
第Ⅰ－30図 漁船事故の原因別による事故隻数の推移



(単位:隻)

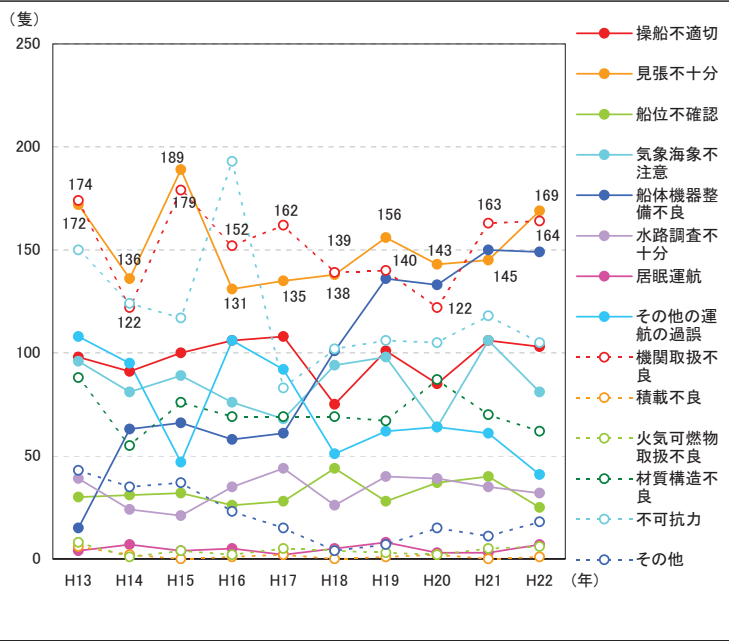
		H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22	
人為的要因	運航の過誤	操船不適切	66	70	82	86	61	73	74	62	62	55
		見張不十分	308	329	324	330	272	248	281	235	245	228
		船位不確認	15	26	30	25	31	30	33	13	22	24
		気象海象不注意	29	38	60	50	51	52	43	22	36	38
		船体機器整備不良	3	23	17	27	23	34	41	31	30	44
		水路調査不十分	8	8	7	11	8	8	5	11	2	5
		居眠運航	63	74	56	49	43	49	40	45	45	47
		その他の運航の過誤	49	34	15	47	31	26	25	15	7	29
		機関取扱不良	47	37	66	57	36	44	34	44	62	33
		積載不良	6	8	5	7	4	4	10	7	6	6
材質構造不良	火気可燃物取扱不良	30	24	37	37	39	25	23	32	31	12	
	材質構造不良	32	46	31	45	34	35	27	45	26	32	
	不可抗力	160	169	161	194	155	248	139	156	221	135	
	その他	40	35	41	30	21	16	20	14	17	19	
	計	856	921	932	995	809	892	795	732	812	707	

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)										
		H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22	
人為的要因	運航の過誤	操船不適切	5	9	8	9	10	1	6	10	8	9
		見張不十分	56	48	41	53	44	37	36	37	22	36
		船位不確認	3	3	4	8	5	9	3	6	2	4
		気象海象不注意	3	5	0	4	2	2	5	1	0	2
		船体機器整備不良	1	9	4	4	2	5	1	4	4	8
		水路調査不十分	2	1	1	4	1	0	2	0	2	0
		居眠運航	4	4	2	3	5	2	1	1	4	3
		その他の運航の過誤	10	5	3	6	5	5	2	0	0	4
	機関取扱不良	6	16	7	14	11	7	13	4	6	6	
		積載不良	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0
		火気可燃物取扱不良	1	1	2	0	1	0	0	1	0	0
材質構造不良		10	11	5	2	9	7	6	8	2	10	
不可抗力		9	13	9	33	16	16	5	8	11	11	
その他		1	0	4	2	0	2	0	0	1	1	
計		111	125	90	143	111	93	80	80	62	94	

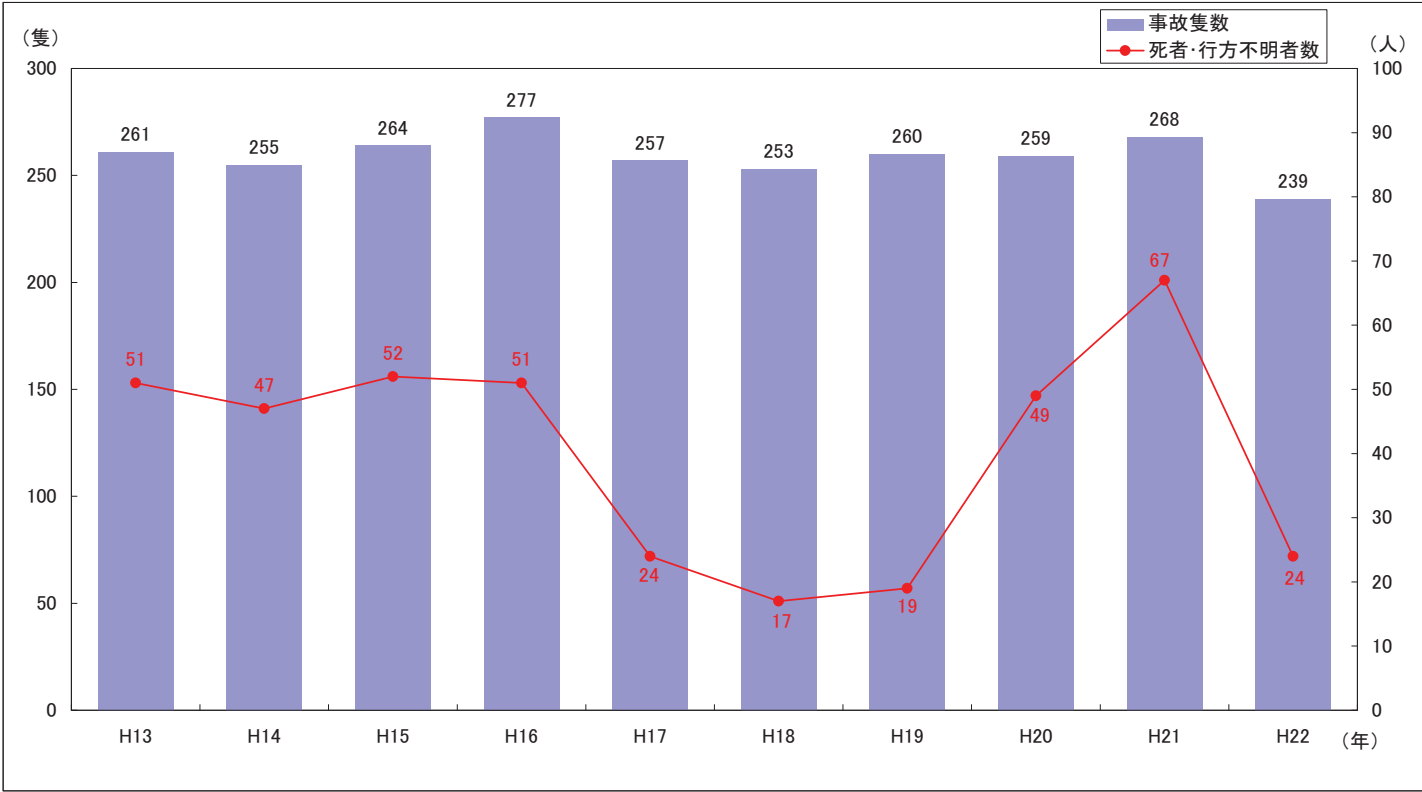
第Ⅰ－32図 プレジャーボート事故の原因別による事故隻数の推移



		(単位:隻)										
		H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22	
人為的要因	運航の過誤	操船不適切	98	91	100	106	108	75	101	85	106	103
		見張不十分	172	136	189	131	135	138	156	143	145	169
		船位不確認	30	31	32	26	28	44	28	37	40	25
		気象海象不注意	96	81	89	76	68	94	98	64	106	81
		船体機器整備不良	15	63	66	58	61	101	136	133	150	149
		水路調査不十分	39	24	21	35	44	26	40	39	35	32
		居眠運航	4	7	4	5	2	5	8	3	3	7
		その他の運航の過誤	108	95	47	106	92	51	62	64	61	41
	機関取扱不良	174	122	179	152	162	139	140	122	163	164	
	積載不良	6	2	0	1	2	0	1	2	0	1	
	火気可燃物取扱不良	8	1	4	2	5	4	3	2	5	6	
材質構造不良		88	55	76	69	69	69	67	87	70	62	
不可抗力		150	124	117	193	83	102	106	105	118	105	
その他		43	35	37	23	15	4	7	15	11	18	
計		1031	867	961	983	874	852	953	901	1013	963	

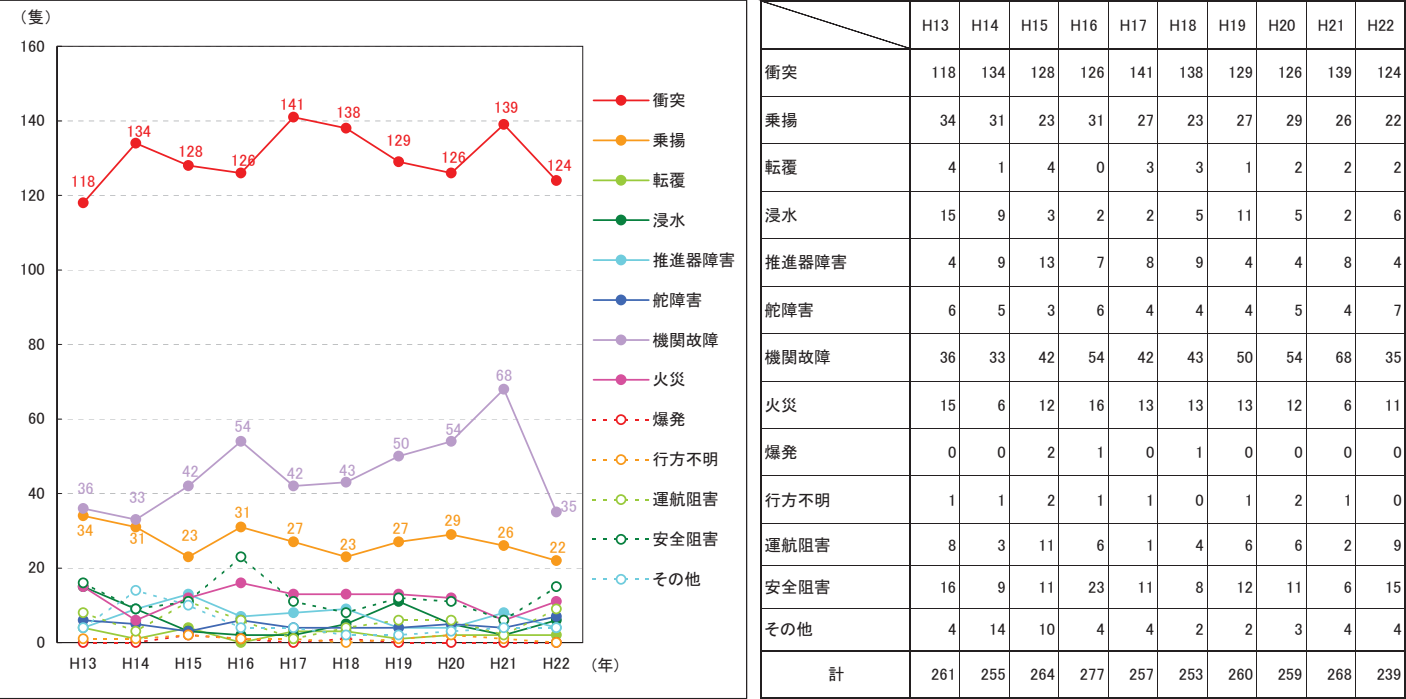
第 I - 33 図 外国船舶の事故隻数及び死者・行方不明者数の推移

(単位: 隻、人)

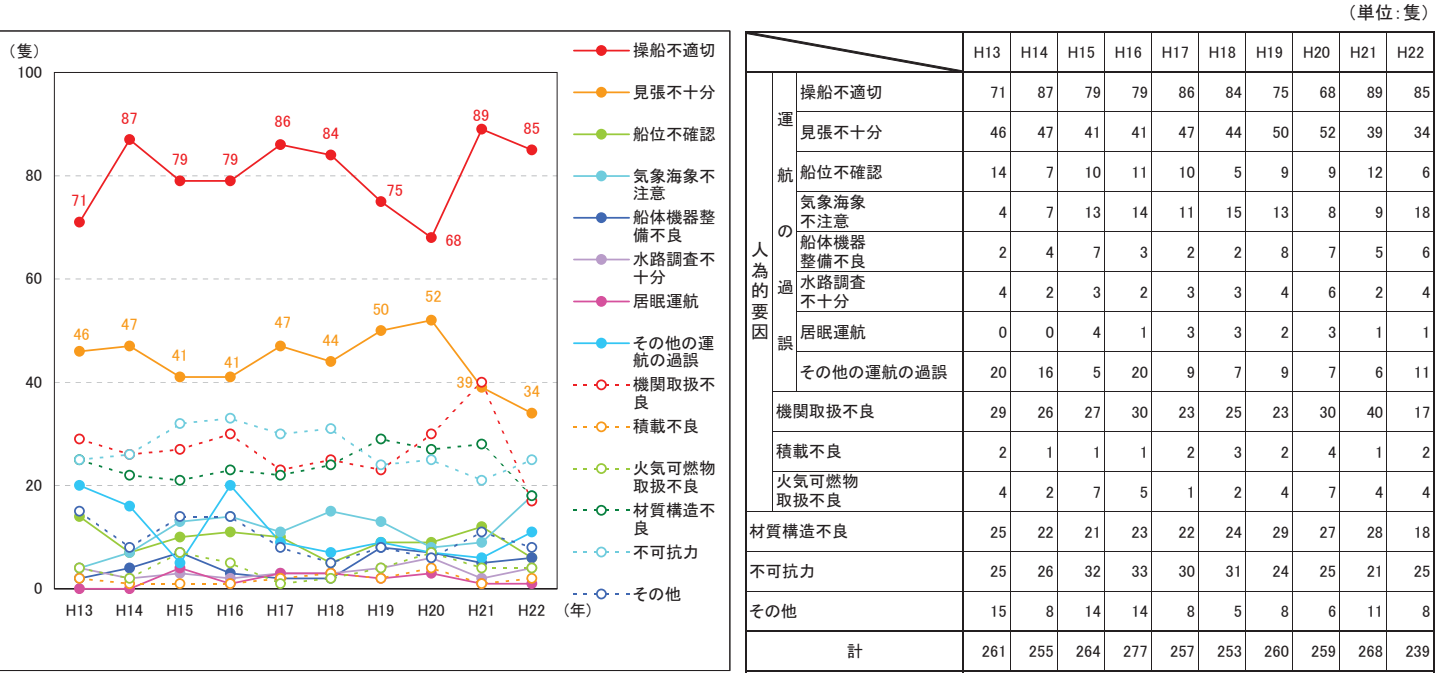


第 I - 34 図 外国船舶事故の事故種類別による事故隻数の推移

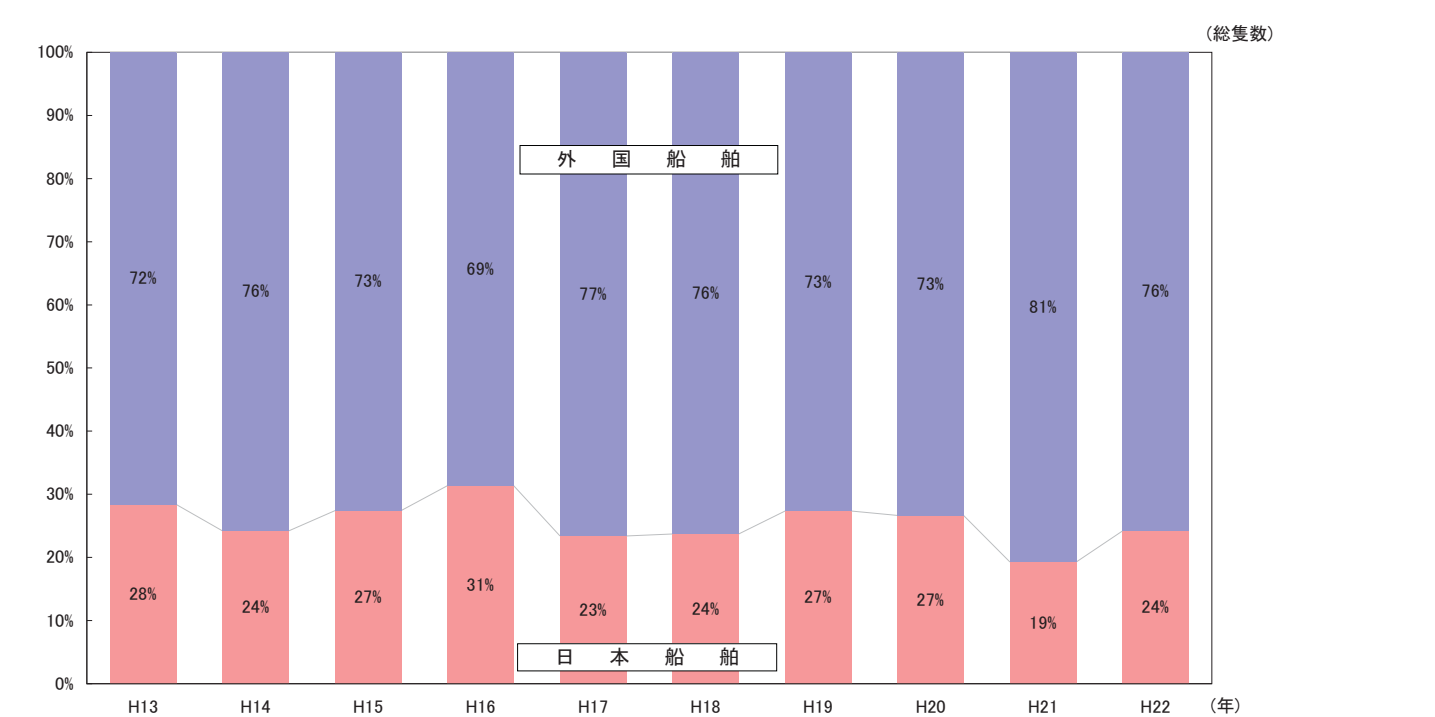
(単位: 隻)



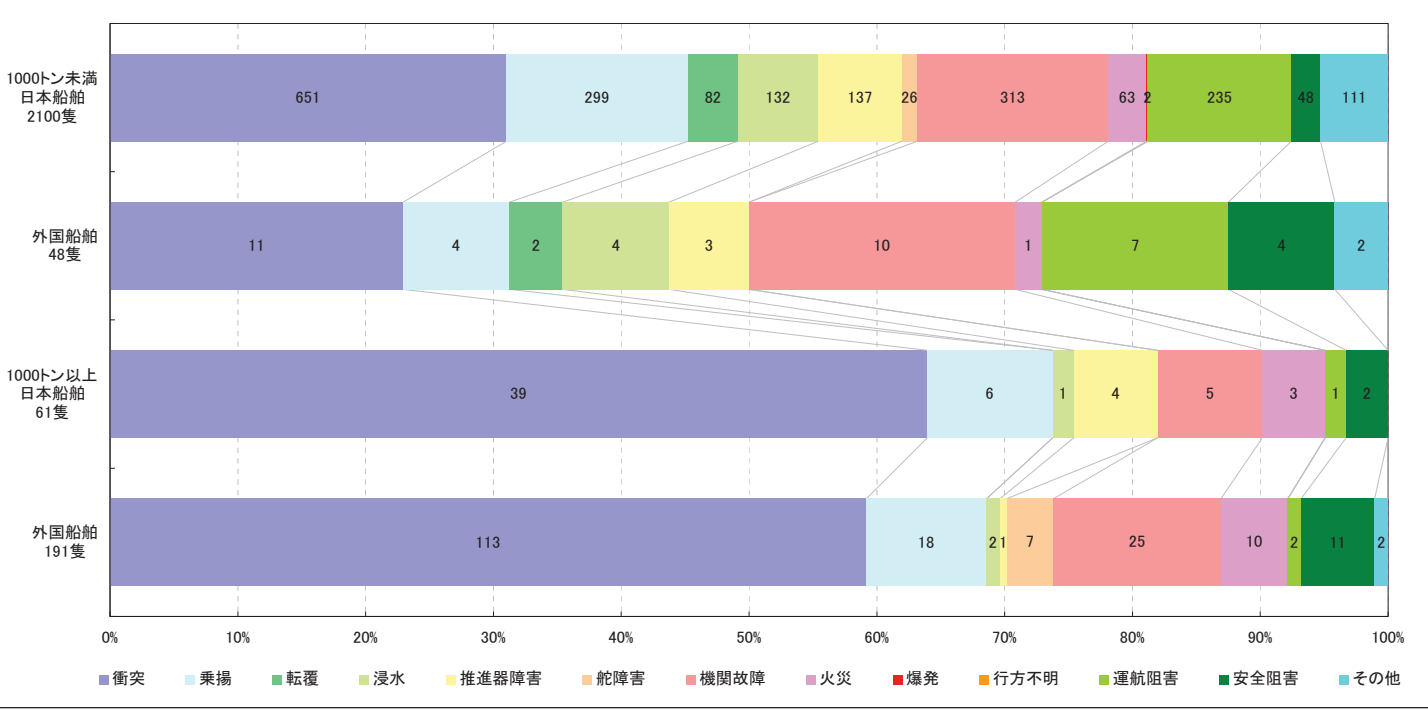
第Ⅰ－35図 外国船舶事故の原因別による事故隻数の推移



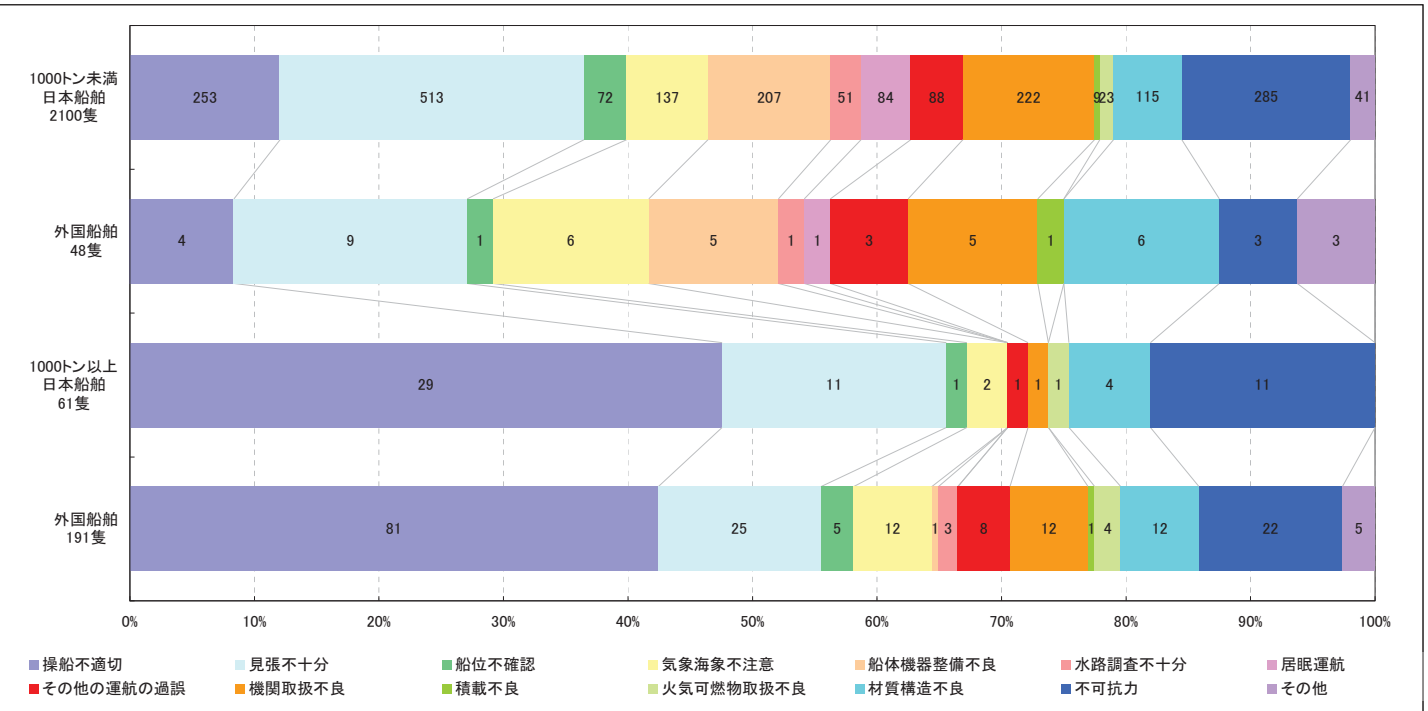
第Ⅰ－36図 総トン数1,000トン以上の事故隻数の割合の推移



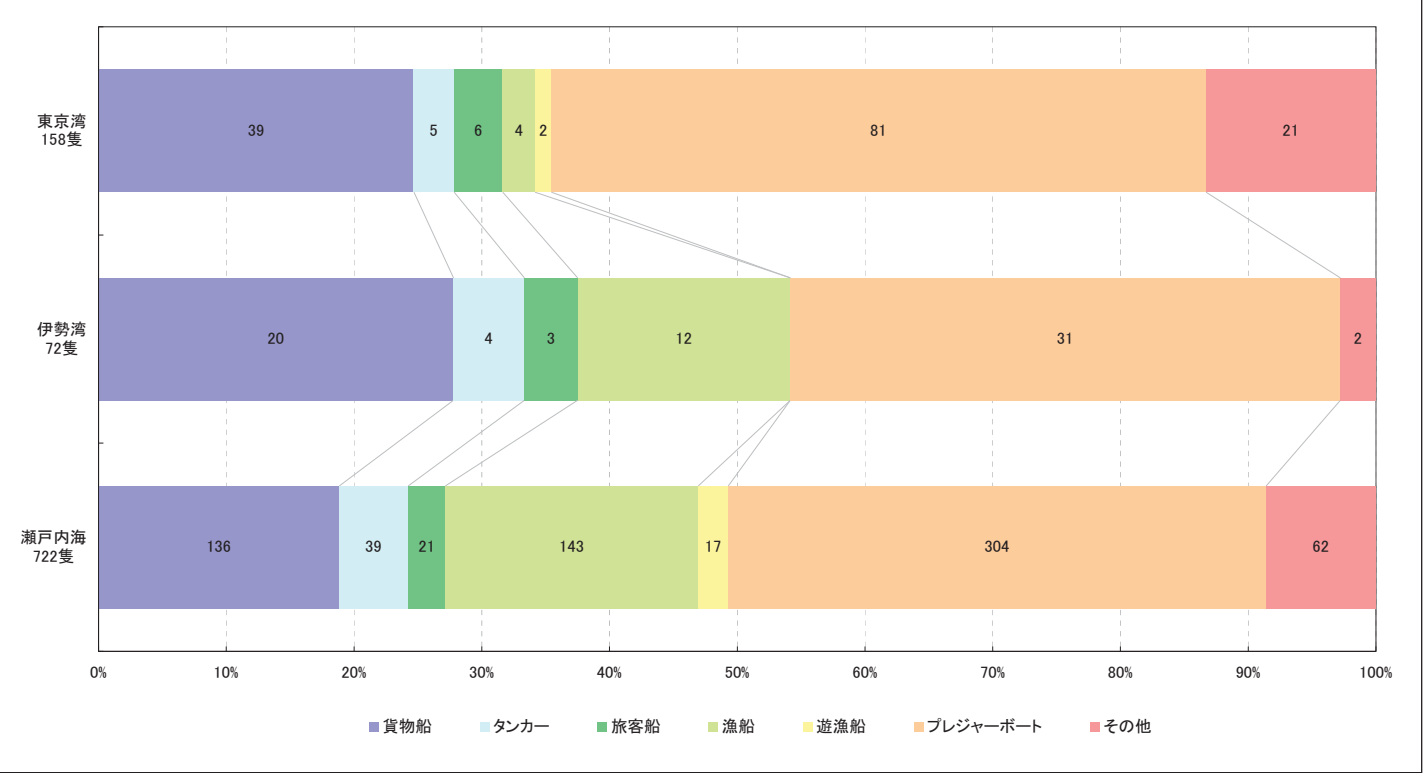
第Ⅰ－37図 日本船舶・外国船舶事故の事故種別発生状況比較(平成22年) (単位:隻)



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22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22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

	平成21年		平成22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	977	279	944	228	△ 33	△ 51
海浜事故	922	296	846	312	△ 76	16
マリンレジャーに関する海浜事故	922	296	846	312	△ 76	16
マリンレジャー以外の海浜事故	1,110	776	1,168	800	58	24
小計	2,032	1,072	2,014	1,112	△ 18	40
計	3,009	1,351	2,958	1,340	△ 51	△ 11

	平成21年		平成22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	204	141	147	94	△ 57	△ 47
負傷	453	31	493	18	40	△ 13
病気	251	70	241	79	△ 10	9
中毒	16	8	7	0	△ 9	△ 8
自殺	28	22	35	28	7	6
その他	25	7	21	9	△ 4	2
計	977	279	944	228	△ 33	△ 51

	平成21年		平成22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	319	123	319	132	0	9
磯遊び中	47	25	58	32	11	7
釣り中	303	111	269	100	△ 34	△ 11
サーフィン中	84	9	53	7	△ 31	△ 2
ホードセーリング中	35	1	14	0	△ 21	△ 1
スキューバダイビング中	52	14	50	25	△ 2	11
ウエイクボード中	14	0	15	1	1	1
その他	68	13	68	15	0	2
計	922	296	846	312	△ 76	16

	平成21年		平成22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	344	203	326	189	△ 18	△ 14
自殺	653	508	682	508	29	0
その他	113	65	160	103	47	38
計	1,110	776	1,168	800	58	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21年	平成22年	増減
事 故 者 計		977	944	△ 33
救 助	当 庁 救 助	151	154	3
	以 外 救 助	184	202	18
	計	335	356	21
自 力 救 助		363	360	△ 3
死者・行方不明者		279	228	△ 51
当 庁 関 与		513	416	△ 97

3 マリンレジャー以外の海浜事故 (単位:人)

		平成21年	平成22年	増減
事 故 者 計		1,110	1,168	58
救 助	当 庁 救 助	23	33	10
	以 外 救 助	260	278	18
	計	283	311	28
自 力 救 助		51	57	6
死者・行方不明者		776	800	24
当 庁 関 与		662	523	△ 139

2 マリンレジャーに関する海浜事故 (単位:人)

		平成21年	平成22年	増減
事 故 者 計		922	846	△ 76
救 助	当 庁 救 助	68	70	2
	以 外 救 助	448	382	△ 66
	計	516	452	△ 64
自 力 救 助		110	82	△ 28
死者・行方不明者		296	312	16
当 庁 関 与		460	414	△ 46

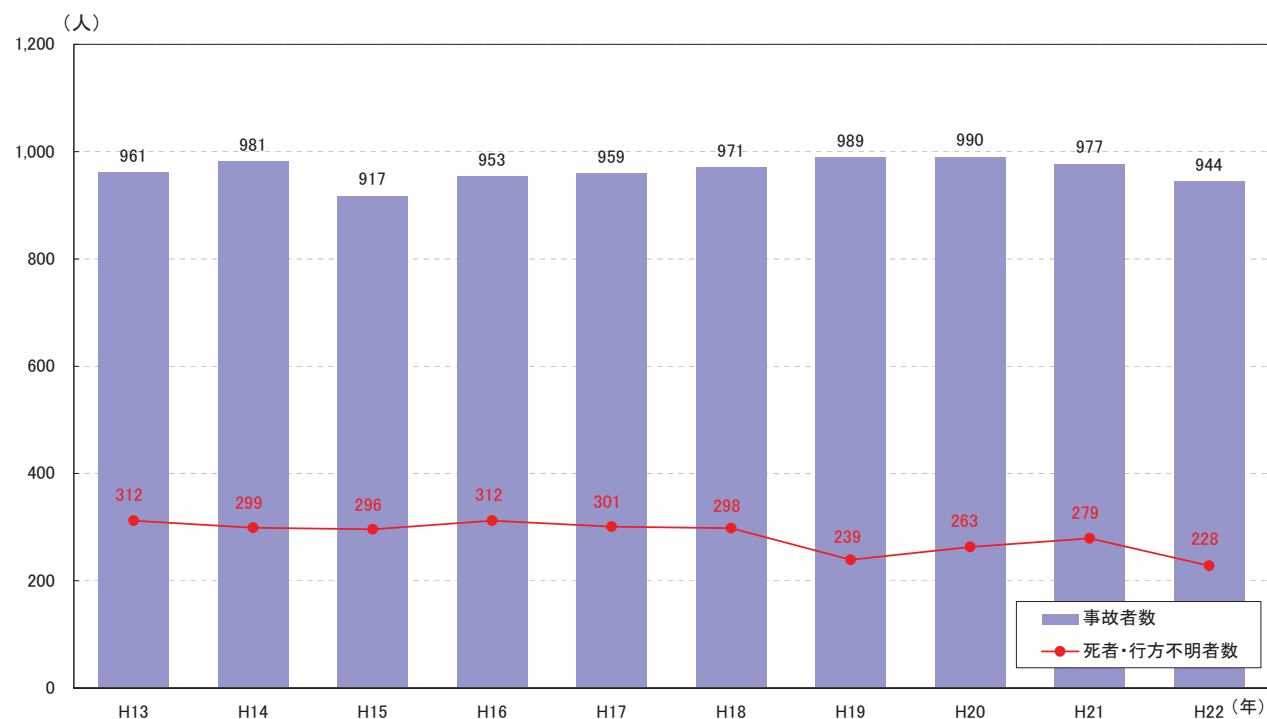
4 洋上救急実績

	平成20年	平成21年	平成22年
出 動 件 数 (件)	22	21	33
傷 病 者 (人)	22	21	35
医師・看護師等(人)	38	40	68

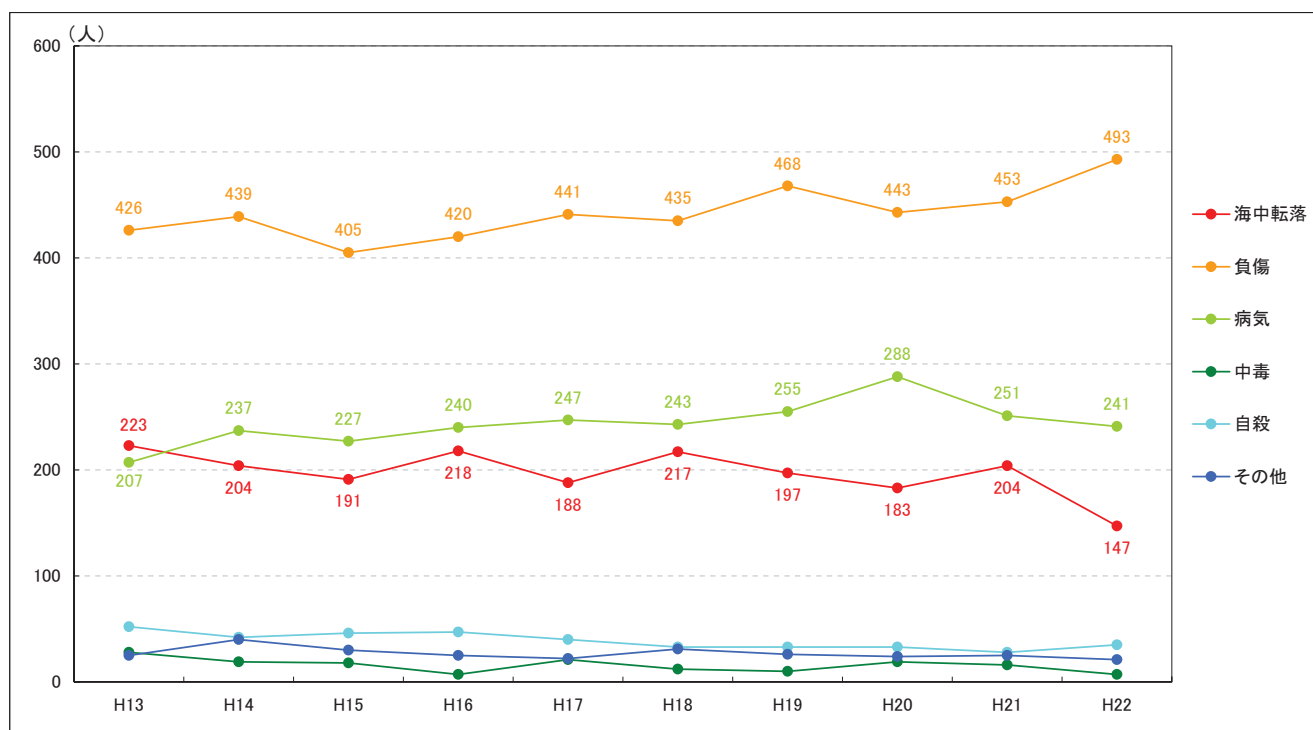
第Ⅱ－3表 船舶種類別・事故内容別乗船中の事故発生状況(平成22年)

事故内容 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		8	7	122	7	66	14	1	0	4	2	2	1	203	31
タンカー		3	2	16	0	18	0	2	0	0	0	0	0	39	2
旅客船		10	7	23	1	22	5	0	0	25	21	5	4	85	38
作業船		4	3	24	1	5	2	0	0	0	0	1	1	34	7
漁船		87	59	209	8	84	40	2	0	0	0	4	2	386	109
遊漁船		3	1	14	0	13	9	0	0	0	0	0	0	30	10
プレジャーボート		25	12	40	1	12	6	0	0	2	2	6	1	85	22
うち水上オートバイ		(0)	(0)	(16)	(1)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(3)	(1)	(19)	(2)
その他		7	3	45	0	21	3	2	0	4	3	3	0	82	9
計		147	94	493	18	241	79	7	0	35	28	21	9	944	228

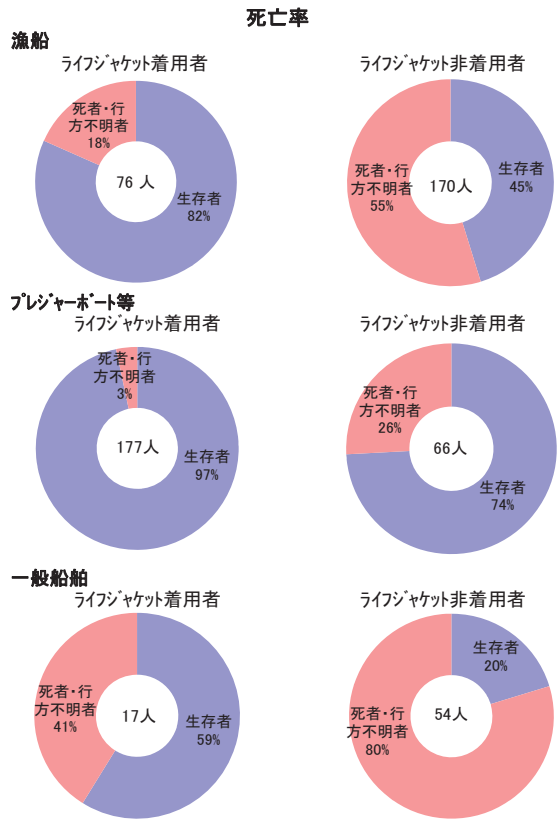
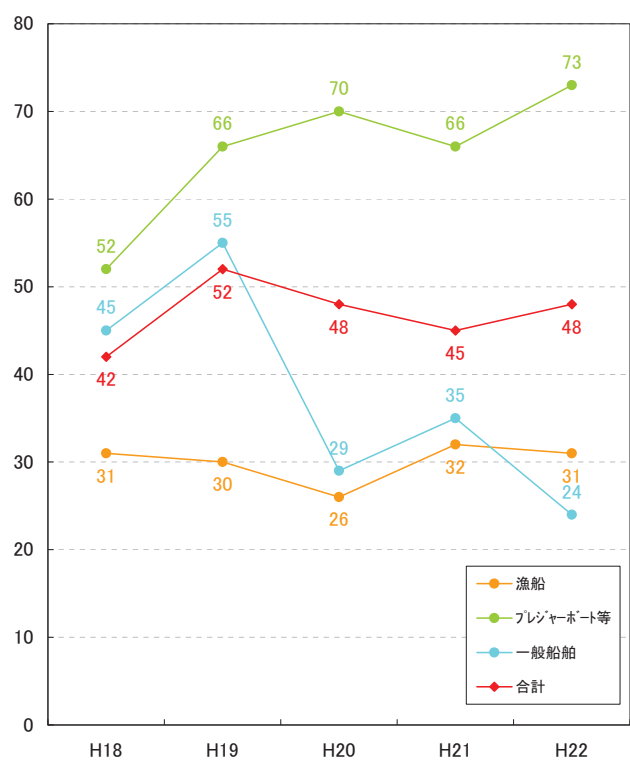
第Ⅱ－１図 乗船中の事故者数及び死者・行方不明者数の推移



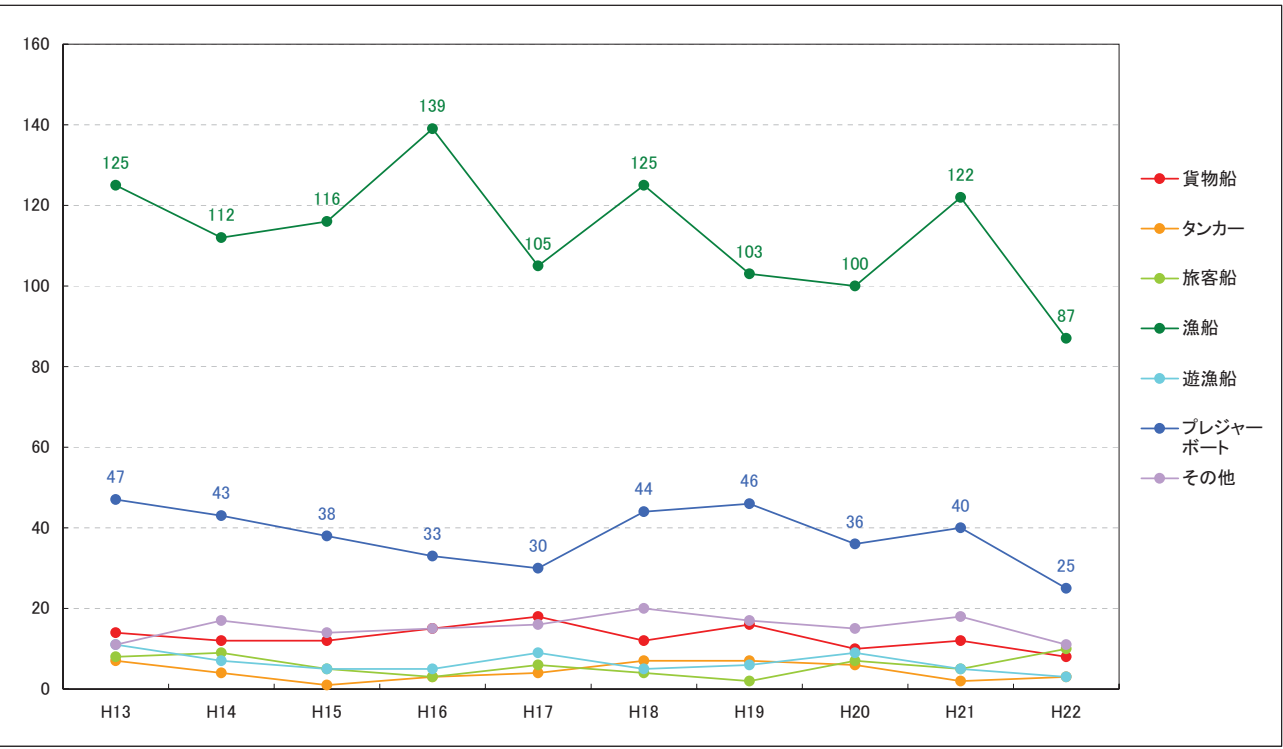
第Ⅱ－２図 乗船中の事故種類別発生状況の推移



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
船舶種類別の海中転落者のライフジャケット着用率

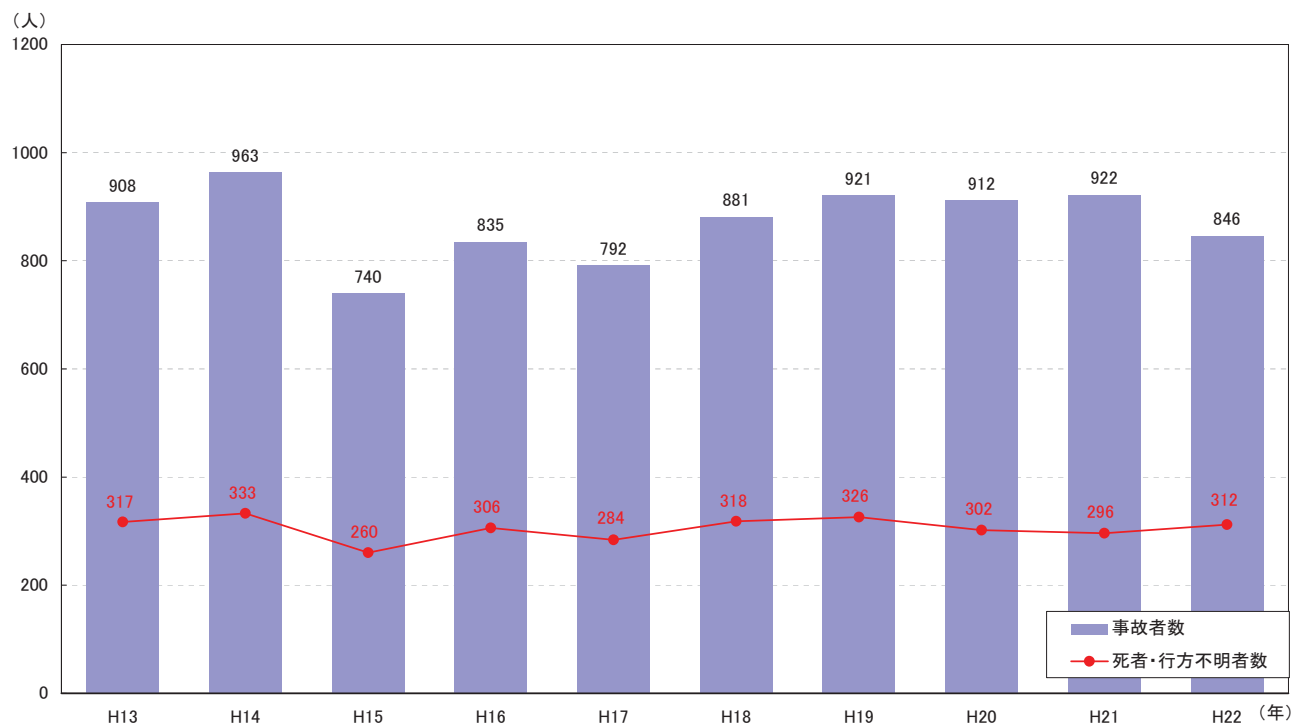


第Ⅱ－4図 海中転落者発生状況の推移

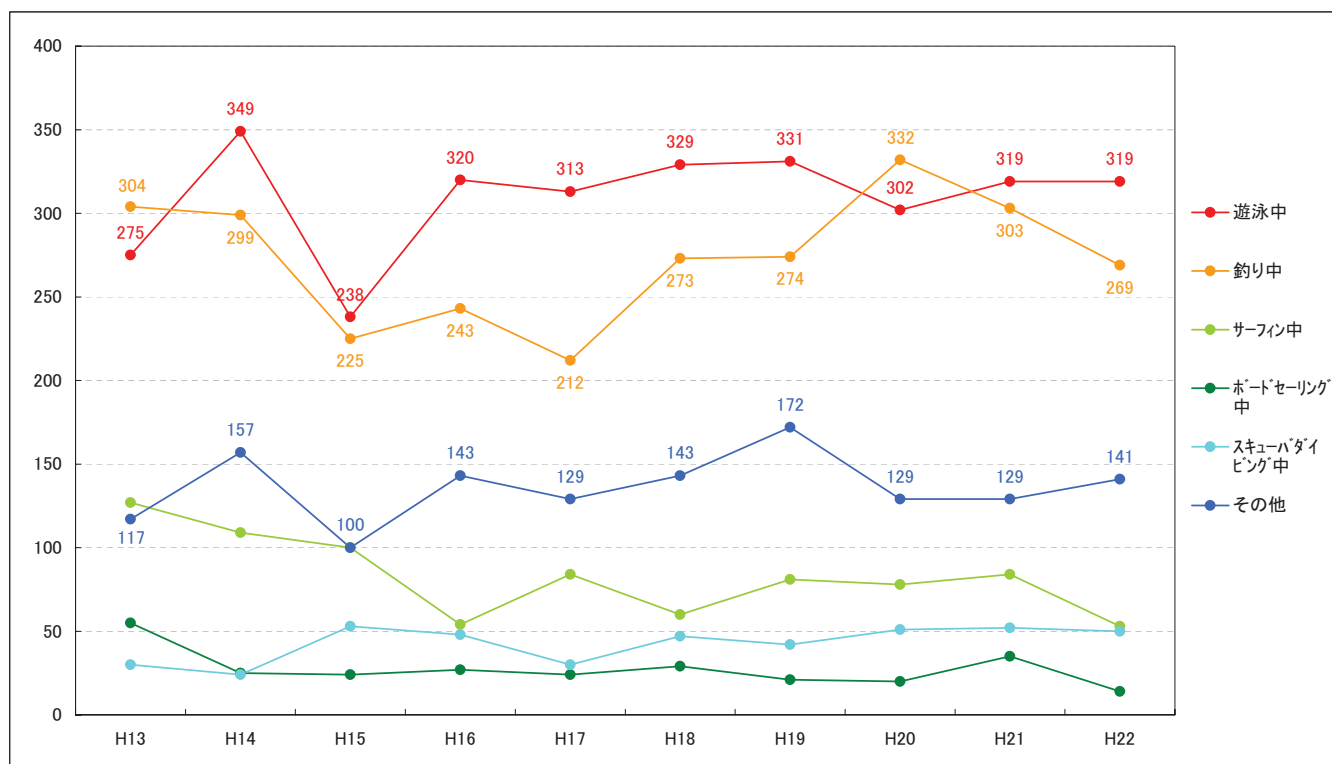


※船舶事故による海中転落を除く

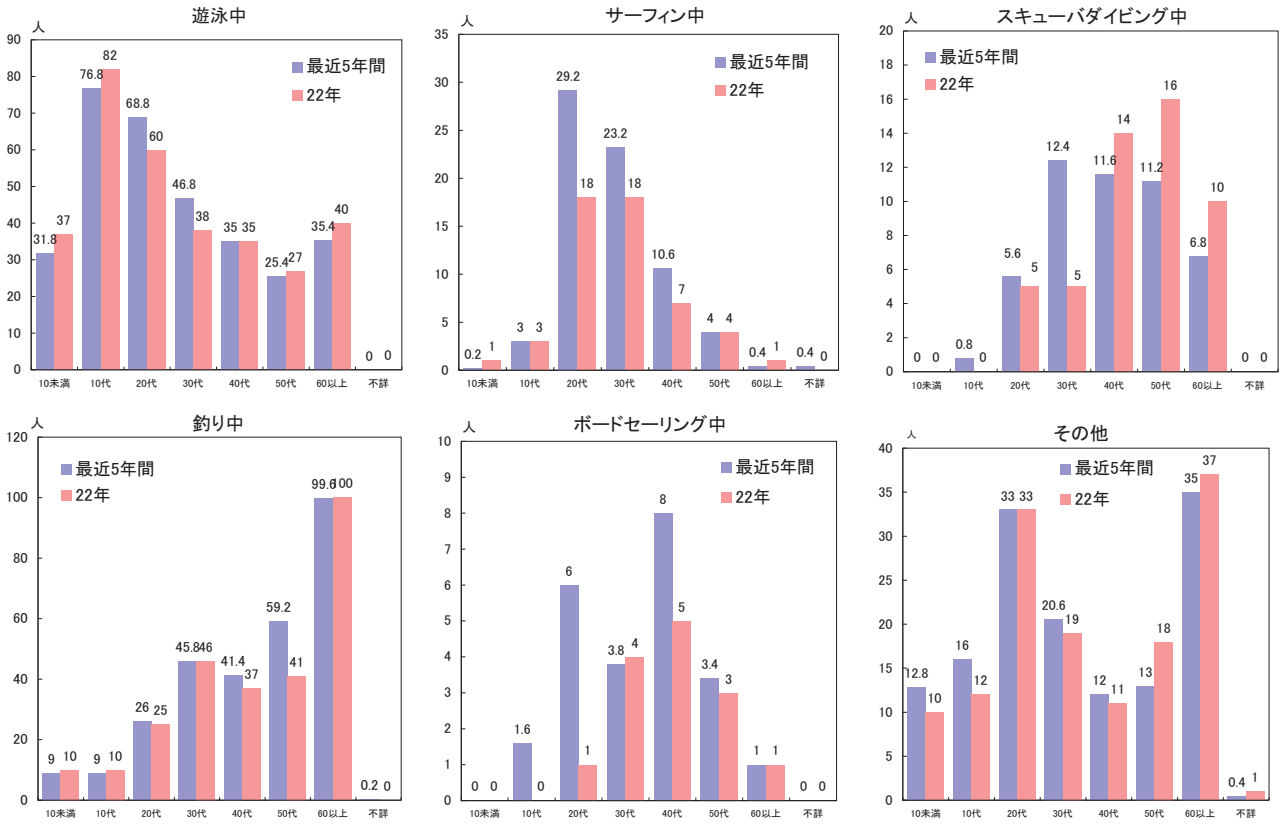
第Ⅱ－５図 マリンレジャーに関する海浜事故による事故者数及び死者・行方不明者数の推移



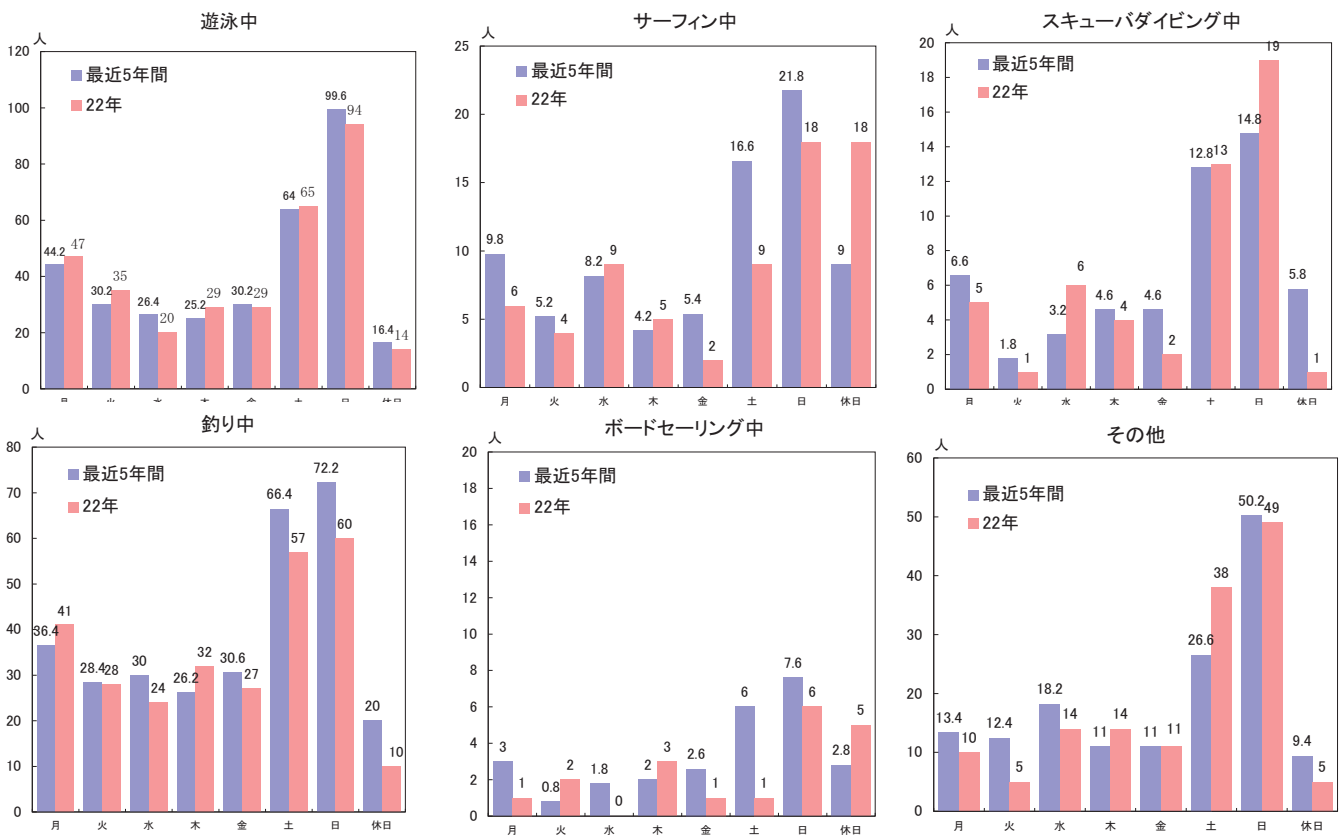
第Ⅱ－６図 マリンレジャーに関する海浜事故種類別発生状況の推移



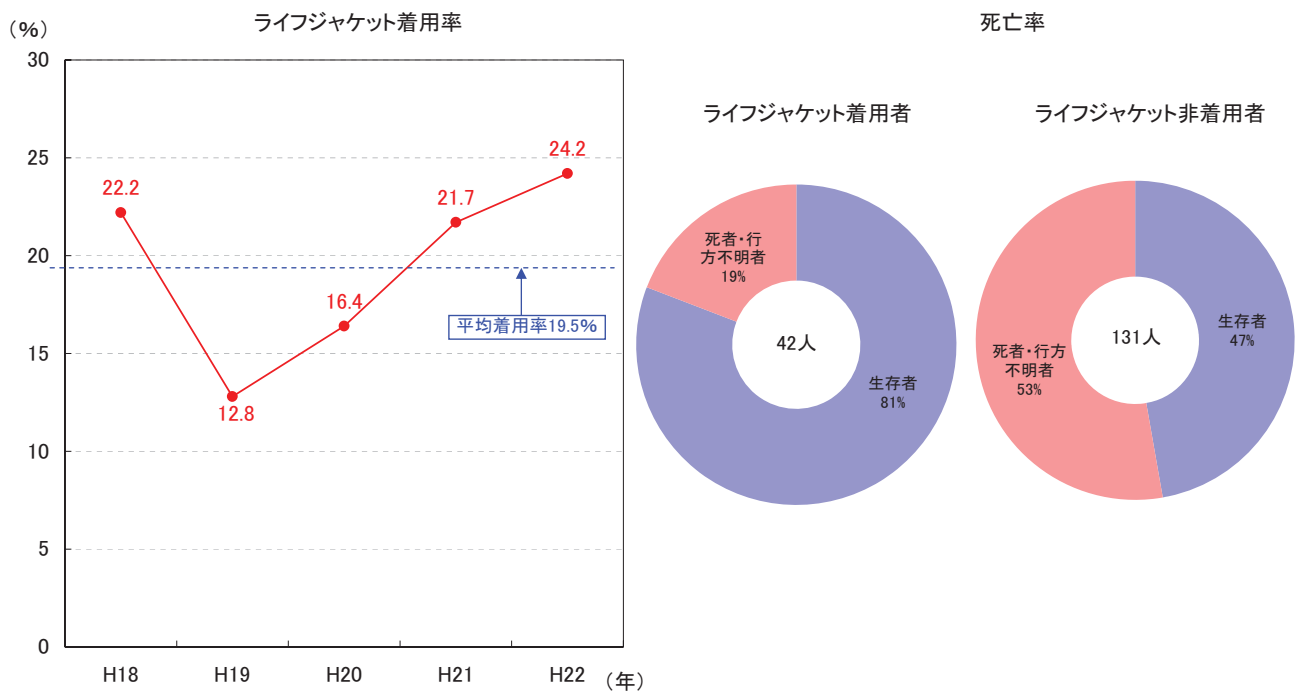
第Ⅱ－７図 マリンレジャーに関する海浜事故の年齢別構成



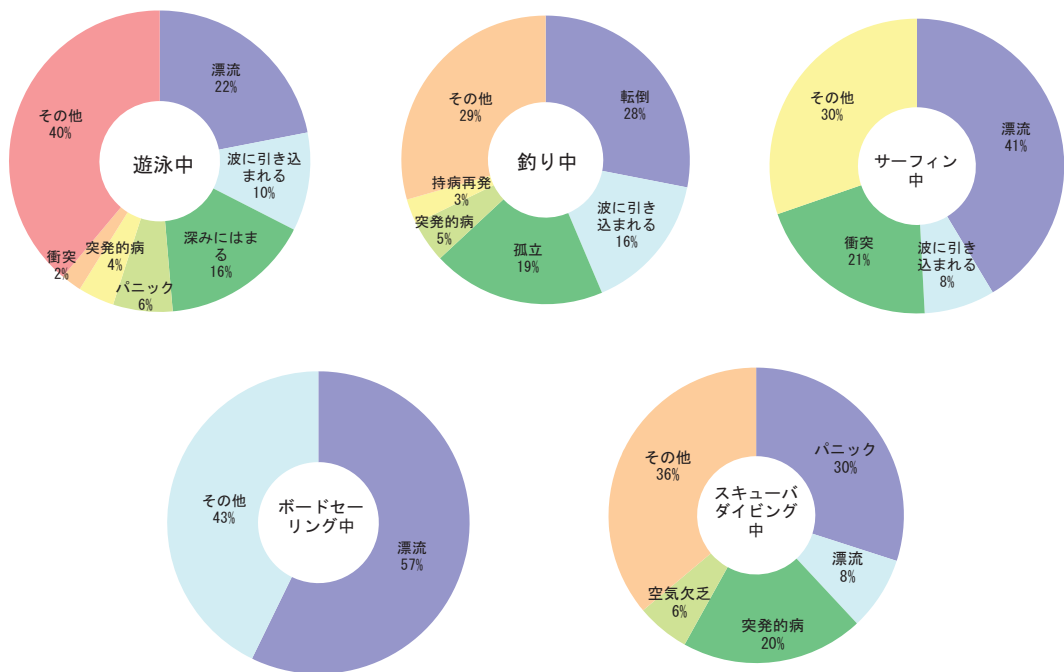
第Ⅱ－８図 マリンレジャーに関する海浜事故の曜日別構成



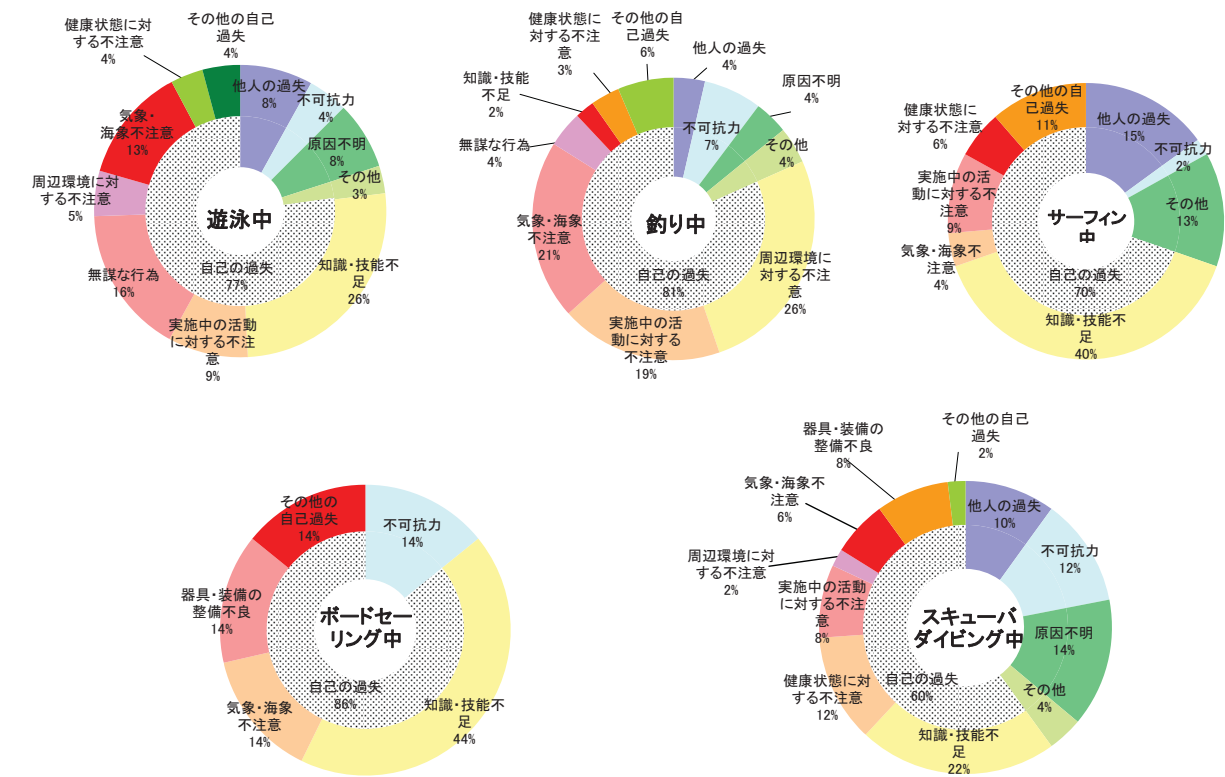
第Ⅱ－9図 釣り中の海中転落者のライフジャケット着用率及び死亡率



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22年)



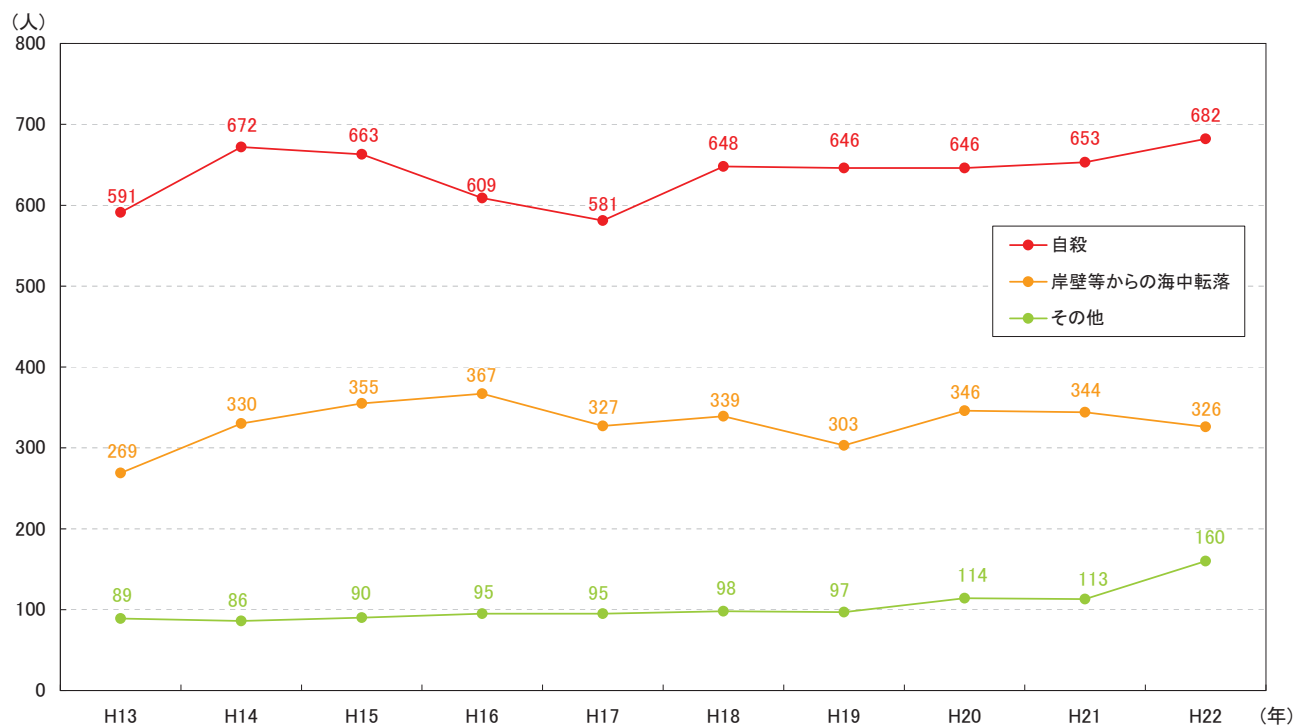
第Ⅱ－11図 マリンレジャーに関する海浜事故の内容別事故原因(平成22年)



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



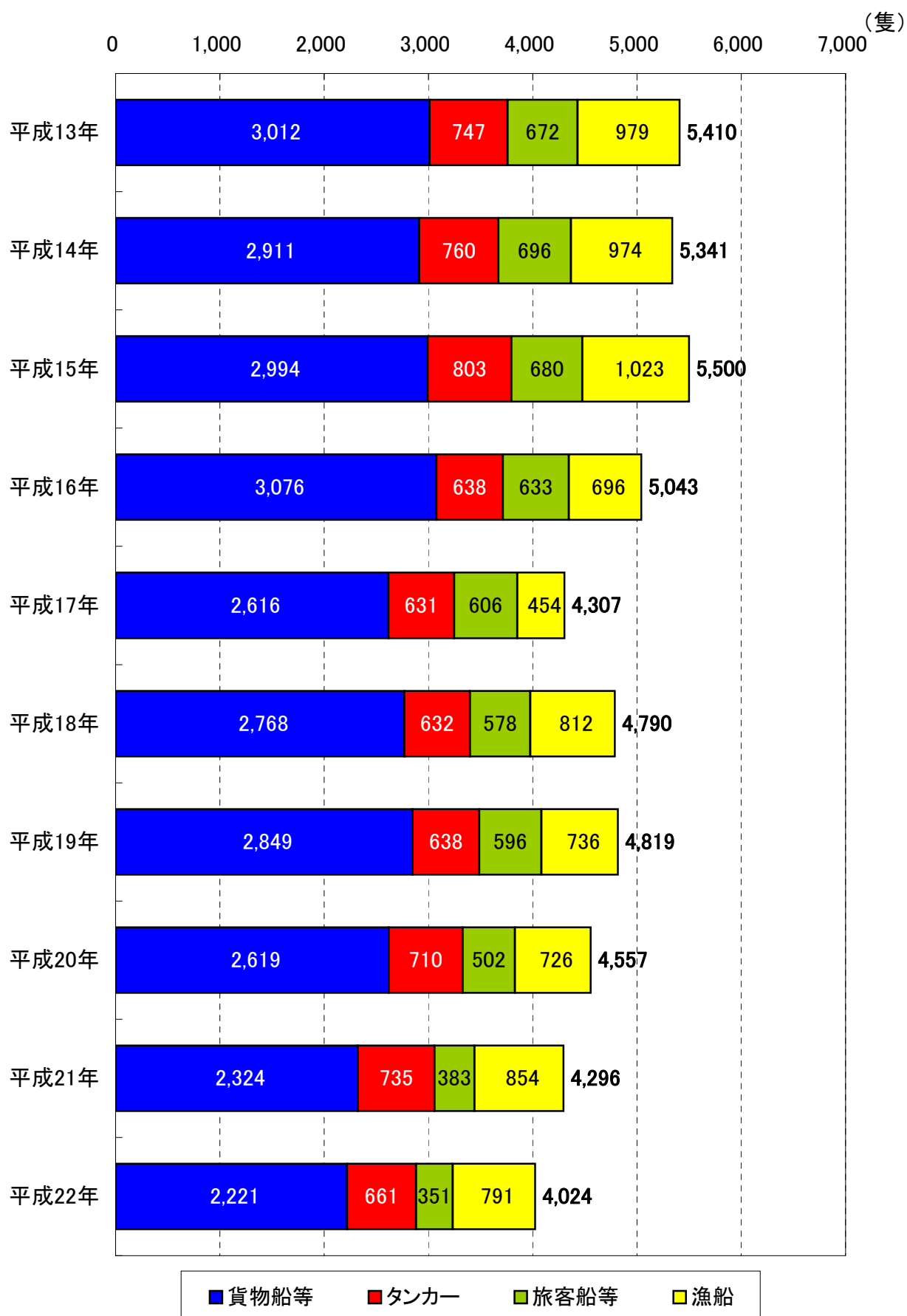
平成 2 2 年度
通航船舶実態調査結果

平成22年度 通航船舶実態調査箇所と通航船舶隻数



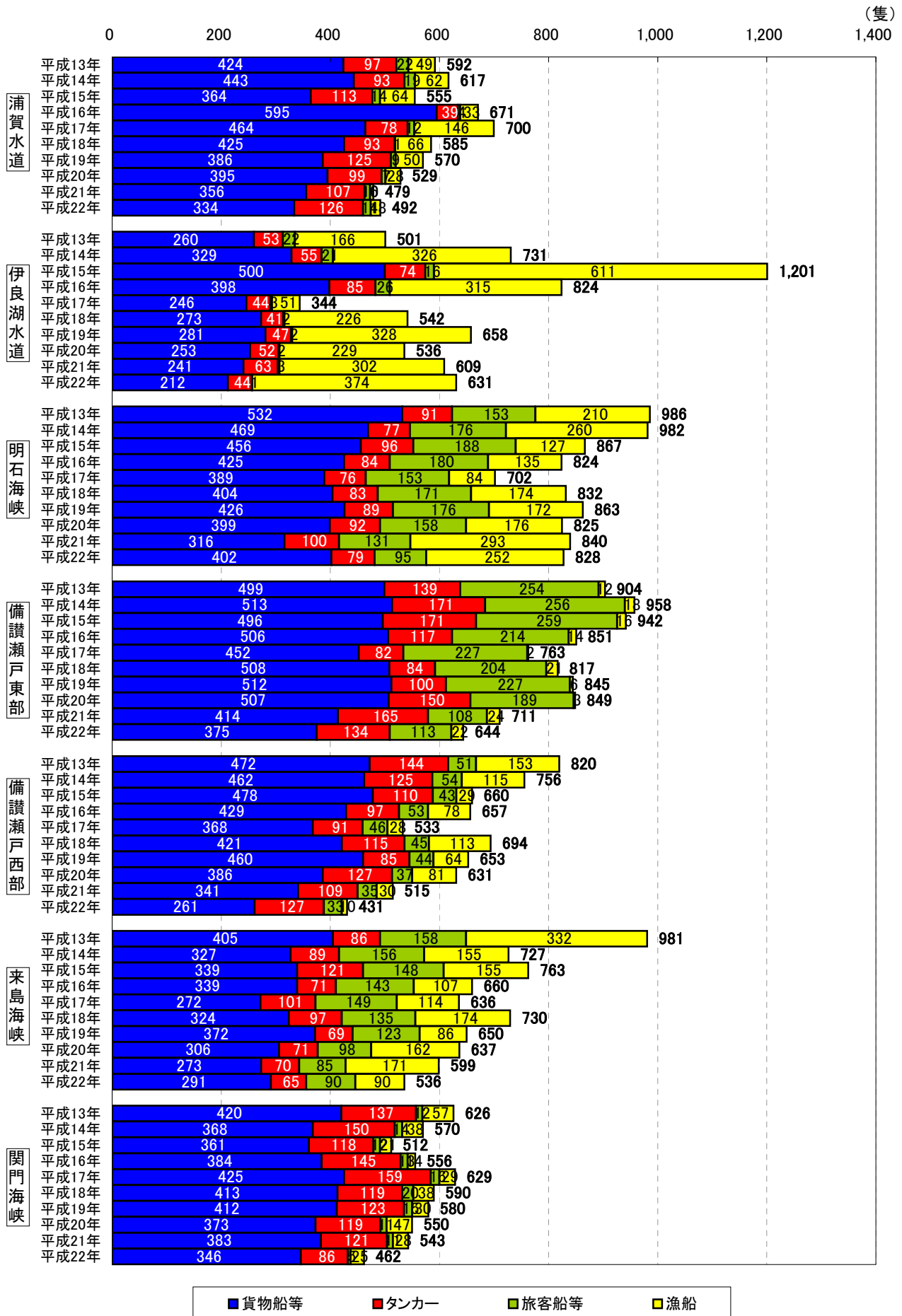
* 上段は調査海域名、下段の数字は通航船舶隻数（一日平均）

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とし、このグラフでは、主要水道にて観測した通航船舶隻数(一日平均)を総計している。
 ※「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。

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。

平成 2 2 年度
海上交通に係る情報提供システム
利用状況調査結果

海上交通に係る情報提供システム利用状況調査結果

1 調査内容

(1) 調査期間

平成 22 年 9 月 15 日から平成 23 年 1 月 15 日まで

(2) 調査方法

海上保安官の直接聞き取りによる標本調査

(3) 調査数

イ 無線機器等利用状況

漁船 593 隻（人）、プレジャー477 隻（人）、一般船舶（※） 522 隻（人）

※一般船舶とは、貨物船、タンカー、旅客船をいう。

ロ 沿岸域情報提供システム（MICS）及び船舶気象通報利用状況

船舶乗組員 3,116 隻（人）、非船舶乗組員（※） 2,997 人

※非船舶乗組員とは、海水浴者、サーファー、磯釣り者等をいう。

ハ 外国船舶における海上交通センターの情報利用状況

310 隻（人）

2 無線機器等利用状況

(1) 海上における主な通信手段

	漁船	プレジャー	一般船舶
①国際 VHF 無線電話	0%	1%	41%
②携帯電話	67%	95%	39%
③船舶電話	1%	0%	19%
④漁業無線	30%	2%	
⑤マリン VHF	0%	1%	
⑥船舶共通通信システム	0%	0%	
⑦その他	0%	1%	1%
⑧通信手段なし	1%	0%	0%

(2) 海上交通センターが提供している気象情報や安全情報の認知状況

	漁船	プレジャー	一般船舶
①知っているし、利用している	10%	11%	54%
②知っているが、利用していない	13%	21%	29%
③知らない	77%	68%	17%

(3) 海上交通センターが提供している情報の利用手段

	漁船	プレジャー	一般船舶
①テレホンサービス(一般電話、携帯電話、船舶電話)	31%	39%	37%
②ラジオ放送(1651kHz、1655kHzなど)	29%	9%	17%
③ファクシミリサービス	0%	0%	9%
④インターネット(パソコン)	21%	28%	22%
⑤インターネット(携帯電話)	19%	24%	15%

3 沿岸域情報提供システム(MICS)及び船舶気象通報利用状況

(1) MICS の認知状況

	船舶乗組員	非船舶乗組員	全体
①知っている	57%	28%	43%
②知らない	43%	72%	57%

(2) MICS の利用状況

	船舶乗組員	非船舶乗組員	全体
①利用している	60%	50%	57%
②利用していない	40%	50%	43%

(3) MICS の利用手段

	船舶乗組員	非船舶乗組員	全体
①インターネット(パソコン)	18%	38%	24%
②インターネット(携帯電話)	56%	51%	55%
③テレホンサービス	22%	9%	19%
④ファクシミリサービス	0%	1%	0%
⑤ラジオ放送(1670.5kHz 等)	3%	1%	2%

4 外国船舶における海上交通センターの情報利用状況

海上交通センターのホームページ(英語版)の利用状況

①利用したことがある	29%
②利用したことがない	71%

平成 2 2 年における

M I C S 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22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

