

海難の現況と対策について

～大切な命を守るために～



《平成25年版》



海上保安庁
JAPAN COAST GUARD
国土交通省

海難の現況と対策について ～大切な命を守るために～

(平成 25 年版)

目 次

はじめに（平成 25 年のトピック）-----1～3

- 1 プレジャーボートによる衝突事故が増加-----1
- 2 重大な海難-----1
- 3 第 3 次交通ビジョン-----2
- 4 監視の目を強化！航行管制に新型レーダーを導入-----3

第 1 章 海上保安庁の政策目標（政策目標達成状況）-----4～6

- 1 我が国周辺海域で発生する船舶事故隻数の減少-----4
- 2 ふくそう海域における社会的影響が著しい大規模な船舶事故の防止-----5
- 3 要救助海難に対する救助率の維持確保-----5
- 4 自己救命策確保に関する啓発活動の強化-----6

第 2 章 海難の現状-----7～36

- 1 最近の海上交通の動向・環境の変化-----8
- 2 海難の発生状況と傾向-----9
 - （1）船舶事故-----9
 - （2）船舶事故以外の乗船中の事故及び海浜事故-----27
- 3 海事関係法令違反の取締り状況-----36

第 3 章 海難防止対策-----37～41

- 1 第 3 次交通ビジョン<<～7 つの課題と 3 つの目標～>>-----37
- 2 小型船舶に対する情報提供の強化-----37
- 3 灯浮標をプラットフォームとした気象情報提供システムの整備-----38
- 4 関係省庁海難防止連絡会議-----39
- 5 小型船舶事故防止対策-----39
- 6 全国海難防止強調運動-----39
- 7 マリンレジャー事故防止対策-----40
 - （1）釣り中の事故防止対策-----40
 - （2）遊泳中の事故防止対策-----40
 - （3）スキューバダイビング中の事故防止対策-----41
 - （4）関係機関等と連携した事故防止対策の推進-----41

第4章 救助状況及び海難発生時の救命率向上策-----42～46

1 救助状況-----42

（1）船舶事故の救助状況-----42

（2）船舶事故以外の乗船中の事故及び海浜事故の救助状況-----42

2 救助・救急活動の充実・強化-----43

（1）救助・救急体制の充実・強化-----43

（2）関係機関との連携・協力体制の充実・強化-----43

3 海中転落者のライフジャケット着用率の向上 -----43

（1）漁業者を対象としたライフジャケット着用率の向上-----43

（2）釣り人を対象としたライフジャケット着用率の向上-----45

4 海難情報の早期入手-----46

資料編

平成 25 年における海難の発生と救助の状況

平成 25 年度通航船舶実態調査結果

第3次交通ビジョンパンフレット

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

※表紙の写真

上：平成 25 年 6 月 23 日 金華山沖 漁船 第七勇仁丸 衝突海難 行方不明者搜索の状況

下：海難防止活動等の状況

はじめに（平成25年のトピック）

1 プレジャーボートによる衝突事故が増加

平成25年に海上保安庁が認知した船舶事故隻数は2,306隻、対前年比45隻（2.0%）増加しました。また、これら船舶事故に伴う死者・行方不明者数は84人、対前年比6人（7.7%）増加しました。

このうちプレジャーボートによる事故が1,012隻発生し、船舶事故全体で最も多く43.9%を占め、特に衝突事故が、これまでの過去10年間、概ね減少傾向にあったものが、170隻発生し、対前年比55隻（48%）と大幅に増加しており、また、死者・行方不明者数においては昨年の3倍の23名となり、かけがえのない人命が犠牲となっています。

その事故の原因は、見張り不十分が108隻で最も多く、次いで操船不適切が44隻で、いずれも人為的要因によるもので、9割を占めています。

2 重大な海難

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

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

また、不幸にも海難が発生した場合に備え、救助体制の充実強化、民間救助組織等との連携、協力に努め、海難発生時には迅速かつ的確な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。

平成25年にあっては、2,306隻の船舶が海難に遭遇し、1,324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）船舶事故

イ 金華山沖 漁船「第七勇仁丸」×貨物船「NOCC OCEANIC」衝突



6月23日午前10時14分、高知県須崎市のマグロはえなわ漁船「第七勇仁丸」からの遭難警報を受信したことから、巡視船及び航空機により捜索していたところ、宮城県金華山沖南東約300キロの海上で船体が2つに割れて漂流している同船と救命ボートを発見しました。同日午後1時50分ごろ、海上保安庁の航空機に誘導された僚船が、救命ボートに乗っていた乗組員8名を救助しましたが、乗組員1名は行方不明となりました。

ロ 伊豆大島沖 貨物船「第十八栄福丸」×貨物船「JIA HUI」衝突・転覆



9月27日午前1時23分ごろ、伊豆大島西方沖約11キロの海上で日本籍貨物船「第十八栄福丸」とシエラレオネ籍貨物船「JIA HUI」が衝突しました。衝突により転覆した貨物船「第十八栄福丸」の乗組員6名は、船内から救助されましたが全員の死亡が確認されました。

(2) 海浜事故

イ 宮崎県日向市 遊泳者の溺水事故

6月19日午後5時5分ごろ、宮崎県日向市日知屋伊勢ヶ浜海岸で小学生2名と中学生3名のグループが遊泳中、波により流されました。そのうち、2名は自力で海岸に戻り、2名は海岸付近で消防隊員らに救助されましたが、小学生1名が行方不明となりました。海上保安庁の巡視船艇等2隻及び航空機1機が出動し、関係機関等とともに捜索を行ったところ、行方不明者は発見されましたが死亡が確認されました。

ロ 青森県八戸市 釣り人の海中転落事故

12月18日午後4時35分ごろ、夜釣りに出掛けた男性3名が帰宅しないと家族が会社に相談し、家族と社員とで捜したところ、行方不明者3名の車両が青森県八戸市河原木海岸で発見され警察に届け出ました。行方不明者が海に転落した可能性もあったため警察から八戸海上保安部に通報があり、海上保安庁の巡視船艇2隻、航空機1機が出動し、関係機関等とともに捜索を行ったところ、翌19日に海上で3名を発見しましたが全員の死亡が確認されました。

3 第3次交通ビジョン

このように依然として、毎年約2,500隻前後の船舶事故が発生しています。ひとたび船舶事故が発生すると、人命や財産が失われるばかりか、我が国の経済活動や海洋環境にまで多大な影響を及ぼすことがあります。

平成25年10月、交通政策審議会で答申された「船舶交通の安全・安心をめざした取組み」では、おおむね5年間における船舶交通安全政策の方向性と具体的施策(7つの課題と3つの目標)が示されました。

海上保安庁では、この答申を「第3次交通ビジョン」と位置づけ、目標達成に向けた施策を推進します。

4 監視の目を強化！航行管制に新型レーダーを導入

海上保安庁では、ふくそう海域における船舶交通の安全確保のため海上交通の要所となっている東京湾、伊勢湾、瀬戸内海及び関門海峡の全国 7 箇所に海上交通センターを設置しています。

各センターでは、AIS（船舶自動識別装置）とレーダーを活用して通航船舶の動静を監視し、船舶の安全な航行に必要な情報提供と航行管制を行っています。

現在、全国で 21 のレーダー局を運用しています。これまでのレーダーは電子管を使用して高い送信電力を必要としていましたが、平成 25 年 3 月東京湾海上交通センターが管理する海ほたるレーダー局に、半導体素子を活用した新型レーダーを導入しました。

新型レーダーはデジタル信号処理によって船舶などを探知する性能が向上され、消費電力も 3 分の 1 に低減されています。

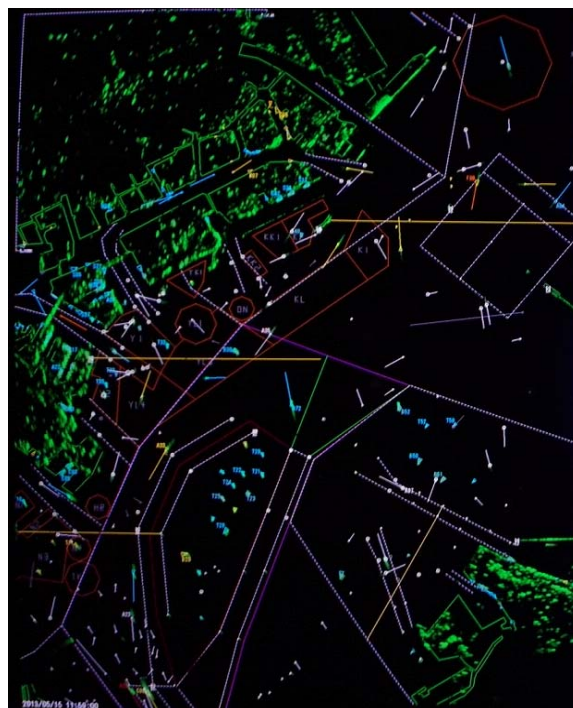
また、レーダー特有の降雨や海面からの不要な反射エコーによる影響も大幅に改善しています。

平成 25 年度は、新たに 4 局に新型レーダーを導入しており、順次新型レーダーへの更新を計画しています。

海上保安庁では、引続き海上交通センターにおける監視の目を強化するなど、海上交通情報機構に関するシステム機器の機能及び信頼性等、技術の向上を図り、更なる船舶交通の安全確保に寄与していきます。



海上交通センターの配置



海上交通センターのレーダー監視映像

第1章 海上保安庁の政策目標（政策目標達成状況）

海上輸送は、我が国の経済産業や国民生活を支えるうえで欠くことができないものとなっていますが、特に、経済活動の拠点となっている東京湾等では、海上交通がふくそうしているうえに、漁業活動やマリン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、ひとたび海上において船舶事故が発生した場合には、人命に危険が及ぶことはもちろん、我が国の経済と自然環境にも甚大な影響を与える可能性があります。

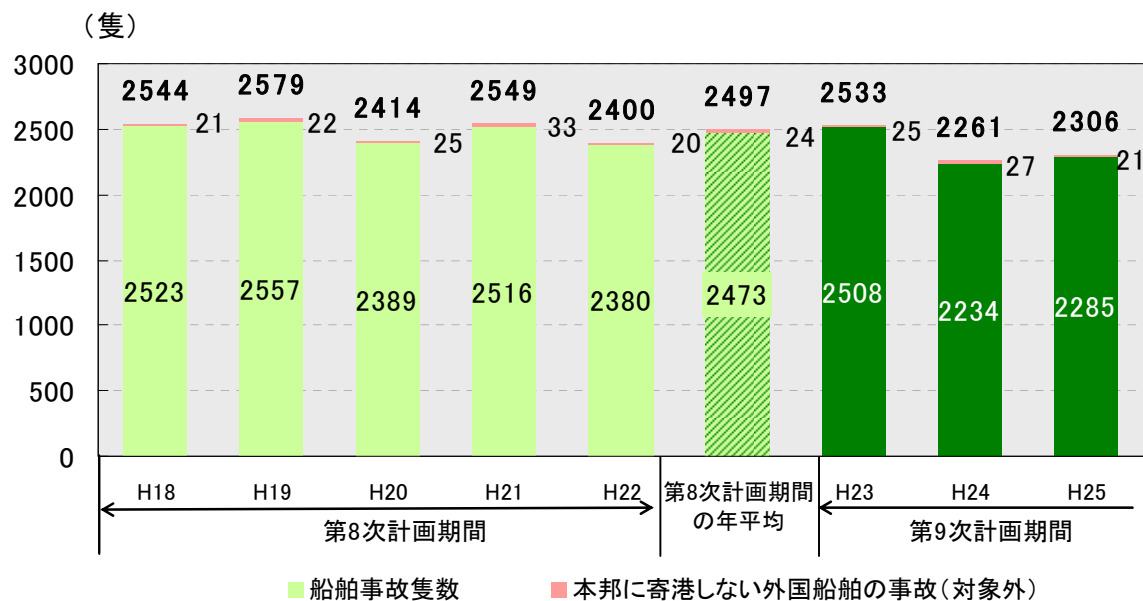
このため、海上保安庁では次のとおりの政策目標を設定し、各種施策を講じています。

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

1 我が国周辺海域で発生する船舶事故隻数の減少

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

平成25年の我が国周辺海域で発生した船舶事故隻数（本邦に寄港しない外国船舶によるものを除く。）は2,285隻となっており、目標である2,220隻を65隻上回っています。



2 ふくそう海域における社会的影響が著しい大規模な船舶事故の防止

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

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

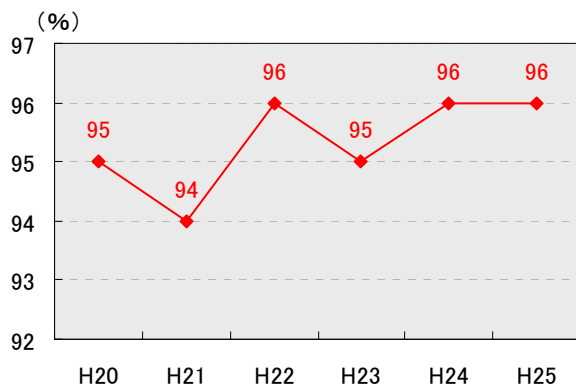
このため、海上保安庁においては、これらふくそう海域における社会的影響が著しい大規模な船舶事故の発生を「ゼロ」とすることを目標とし各種施策を講じてきたところ、平成 22 年から引き続き平成 25 年においても当該事故の発生はゼロで目標を達成することができました。

3 要救助海難に対する救助率の維持確保

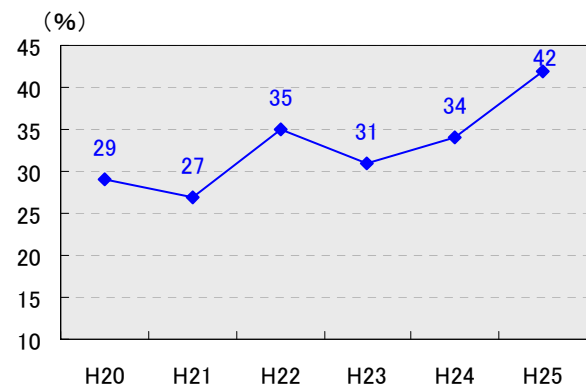
「要救助海難に対する救助率の維持確保」の数値目標は、平成 27 年までに要救助海難に対する全体の救助率（要救助者に対する救助成功者の割合）を 95%以上に維持確保するとともに、20 トン未満の船舶からの海中転落の救助率を 35%以上とするものです。

平成 25 年の要救助海難に対する全体の救助率は 96%で目標を達成することができました。また、20 トン未満の船舶からの海中転落の救助率は 42%となっており、目標を達成することができました。

【要救助海難に対する救助率】

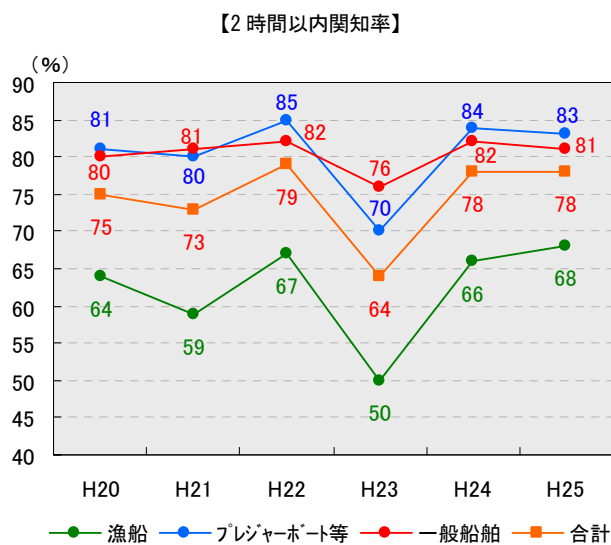
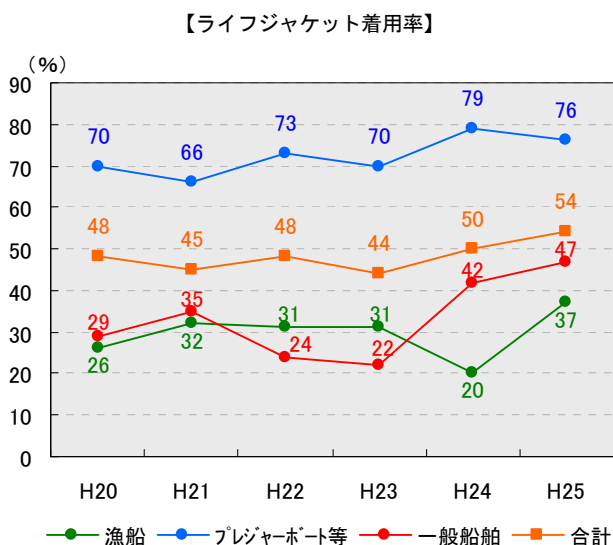


【20 トン未満の船舶からの海中転落者救助率】



4 自己救命策確保に関する啓発活動の強化

「自己救命策確保に関する啓発活動の強化」の数値目標は、ライフジャケット着用率※について平成23年から平成27年までの5年間の平均を50%以上とするとともに、平成27年までに海上保安庁が認知した船舶事故及び船舶からの海中転落事故のうち、海難発生から2時間以内に認知したものの割合(以下「2時間以内関知率」という)を85%以上とするものです。平成25年のライフジャケット着用率は54%で目標を達成することができましたが、2時間以内関知率は78%となっており、目標の達成には至りませんでした。



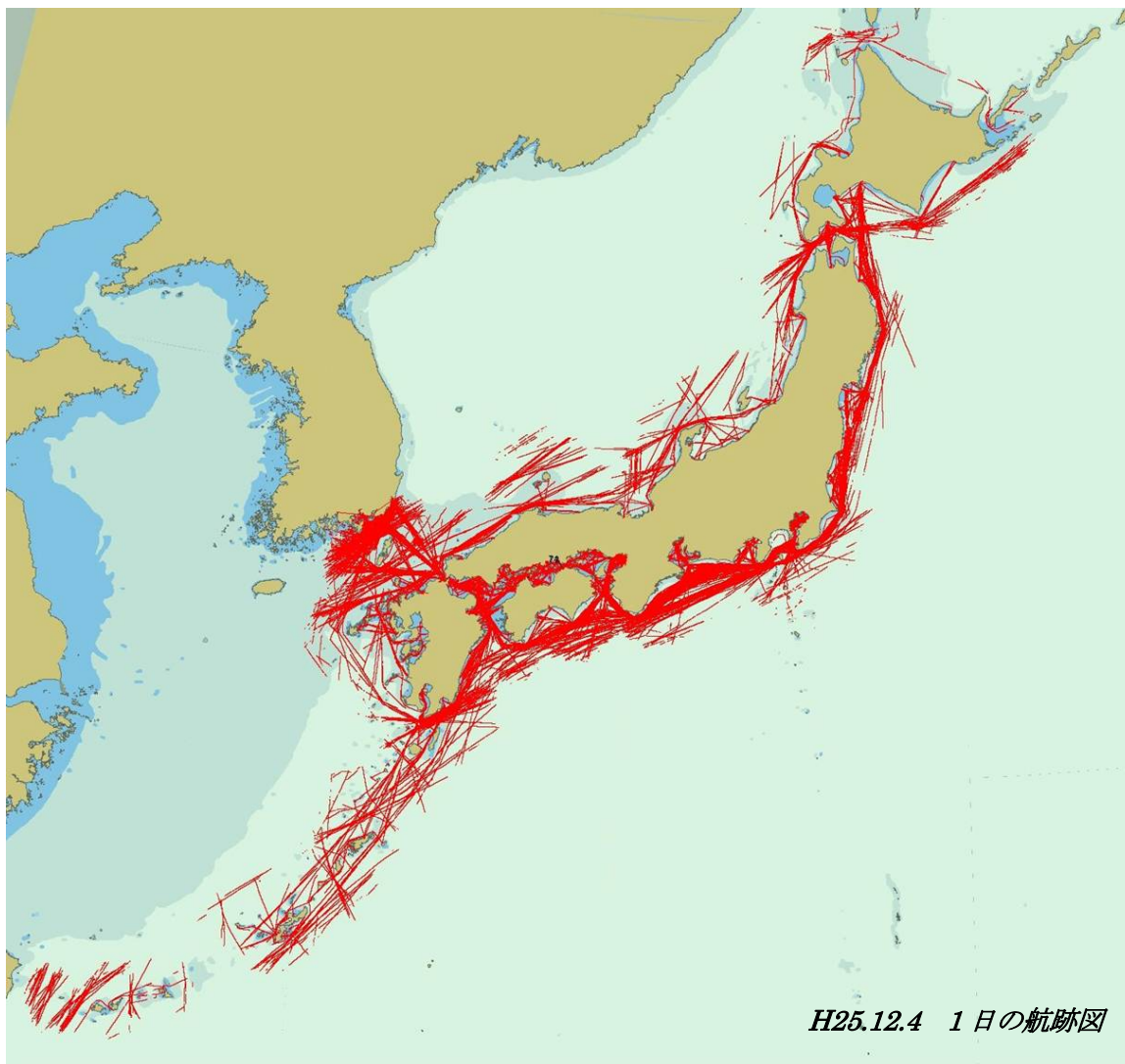
※ライフジャケット着用率：船舶事故に伴う海中転落者及び乗船者の海中転落者のうち、ライフジャケットを着用していた人の割合

第2章 海難の現状

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

我が国の沿岸海域では、1日平均約5,000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。

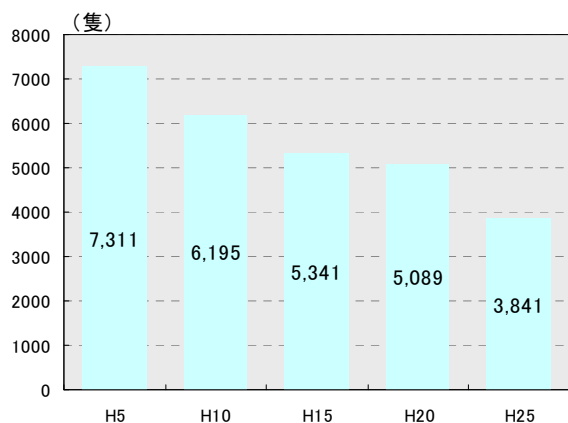
【我が国沿岸海域のAIS搭載船舶の通航状況】



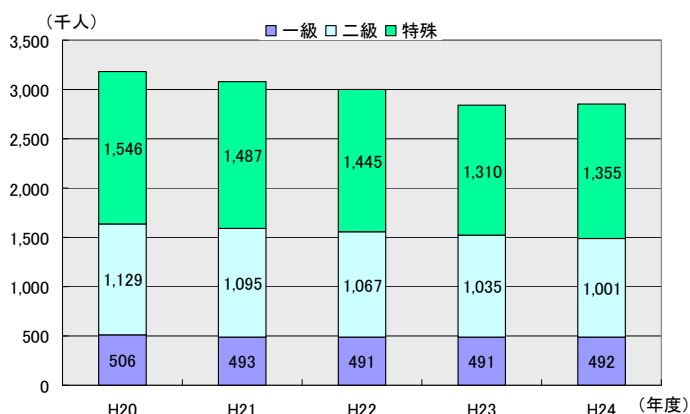
1 最近の海上交通の動向・環境の変化

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、ふくそう海域における 1 日あたりの船舶通航量は、20 年前の約 5 割となっています。また、小型船舶操縦免許有効者数が緩やかに減少していることに伴い、漁船登録隻数及びプレジャーボートの保有隻数も減少傾向となっています。

【ふくそう海域における通航船舶隻数の推移】



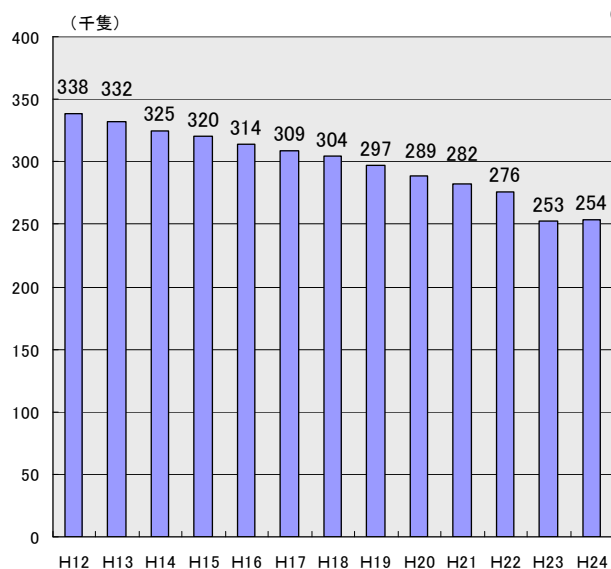
【小型船舶操縦免許有効者数の推移】



出典：海事レポート

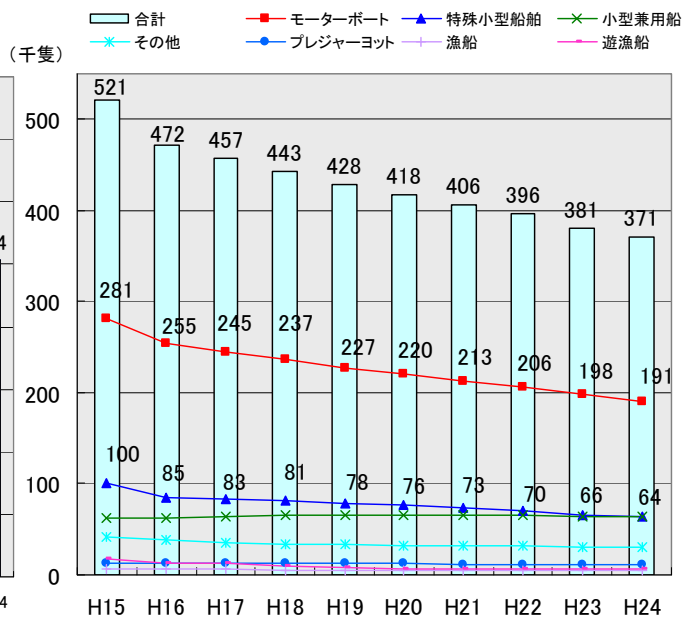
※複数資格を有する者は各区分の操縦免許有効者数へ計上している。

【漁船登録隻数の推移】



出典：漁船統計表

【小型船舶登録隻数の推移】



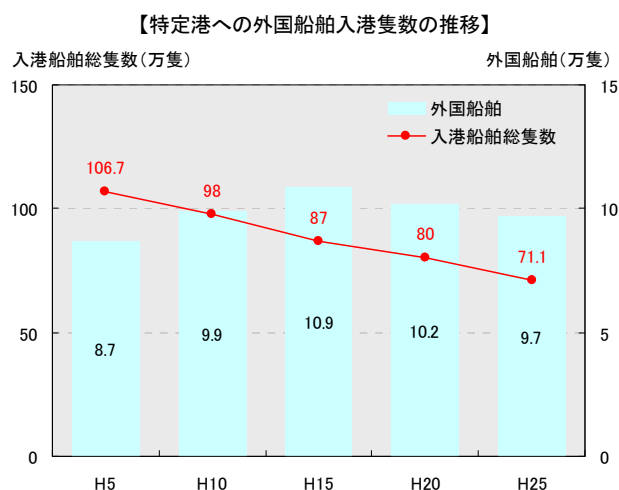
出典：小型船舶検査機構

ふくそう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、船型をみてみると、輸送効率の向上やコスト削減を図るため、船舶の大型化が進んでおり、仮に船舶事故が発生した場合には、被害拡大の可能性が高まります。

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

我が国周辺海域は、海上交通の場としてだけでなく、漁業生産やマリン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。

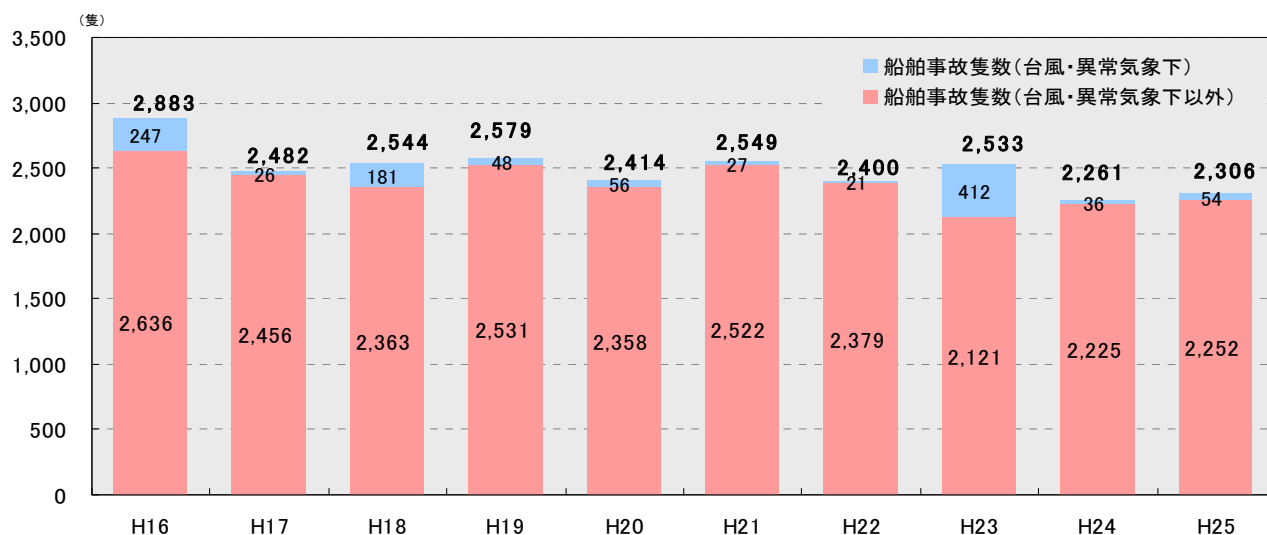


2 海難の発生状況と傾向

(1) 船舶事故

平成 25 年に海上保安庁が認知した船舶事故隻数は 2,306 隻で、昨年より 45 隻増加していますが、過去 10 年間で二番目に少ないものとなっています。

【船舶事故隻数の推移（過去 10 年間）】



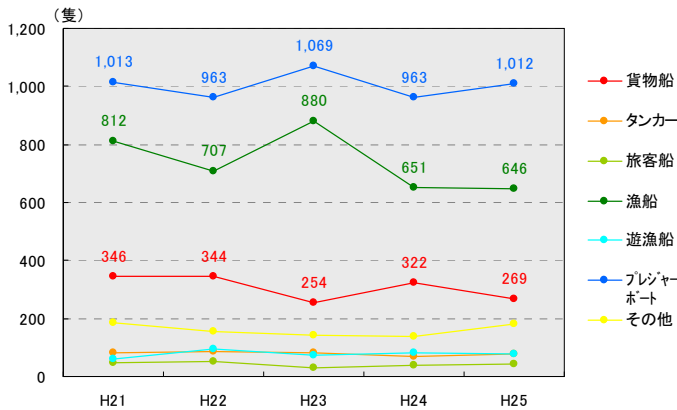
イ 概観

(i) 船舶種別別

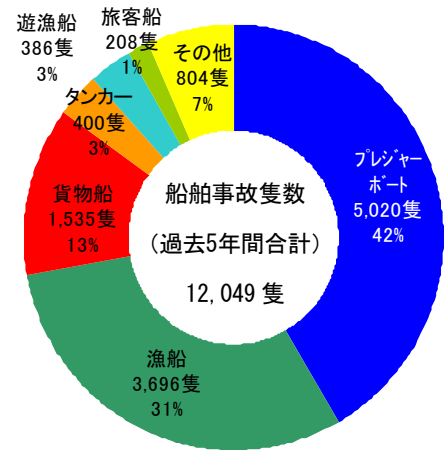
平成 25 年の船舶種別別の隻数は、プレジャーボート 1,012 隻 (44%)、漁船 646 隻 (28%)、貨物船 269 隻 (12%) となっています。

過去 5 年間の船舶種別別割合は、プレジャーボート、漁船、貨物船で全体の 86%を占めています。

【船舶種別別の推移 (過去 5 年間)】



【船舶種別別の割合 (過去 5 年間)】

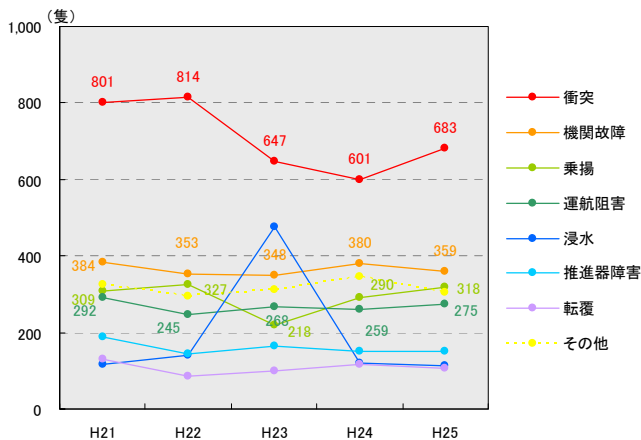


(ii) 事故種別別

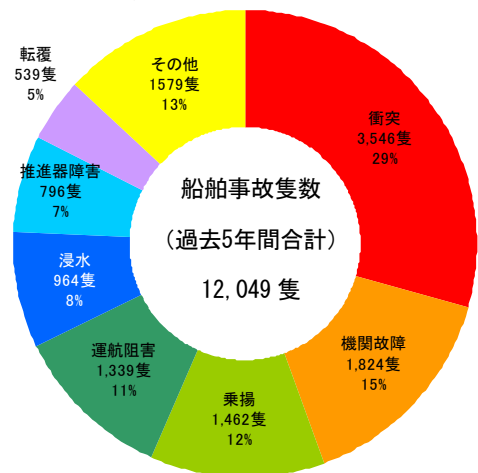
平成 25 年の事故種別別の隻数は、衝突 683 隻 (30%)、機関故障 359 隻 (16%)、乗揚 318 隻 (14%) となっています。過去 5 年間では、衝突が平成 22 年から減少していたものの、平成 24 年 (601 隻) と比較すると 82 隻増加となっています。

過去 5 年間の事故種別別割合は、衝突、機関故障、乗揚、運航阻害で全体の 67%を占めています。

【事故種別別の推移 (過去 5 年間)】

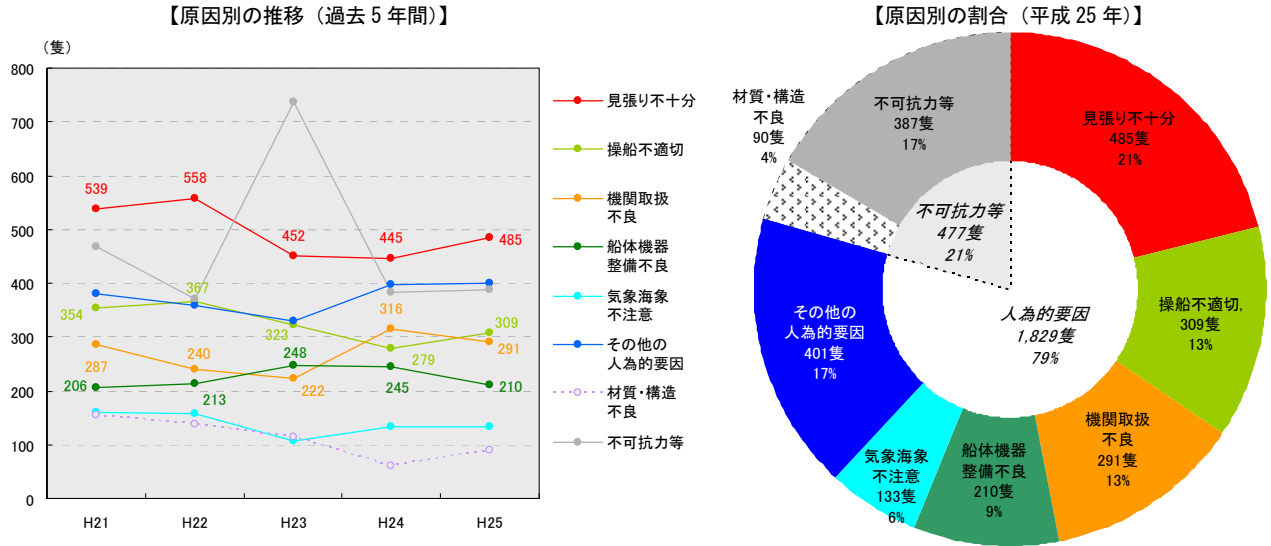


【事故種別別の割合 (過去 5 年間)】



(iii) 事故原因別

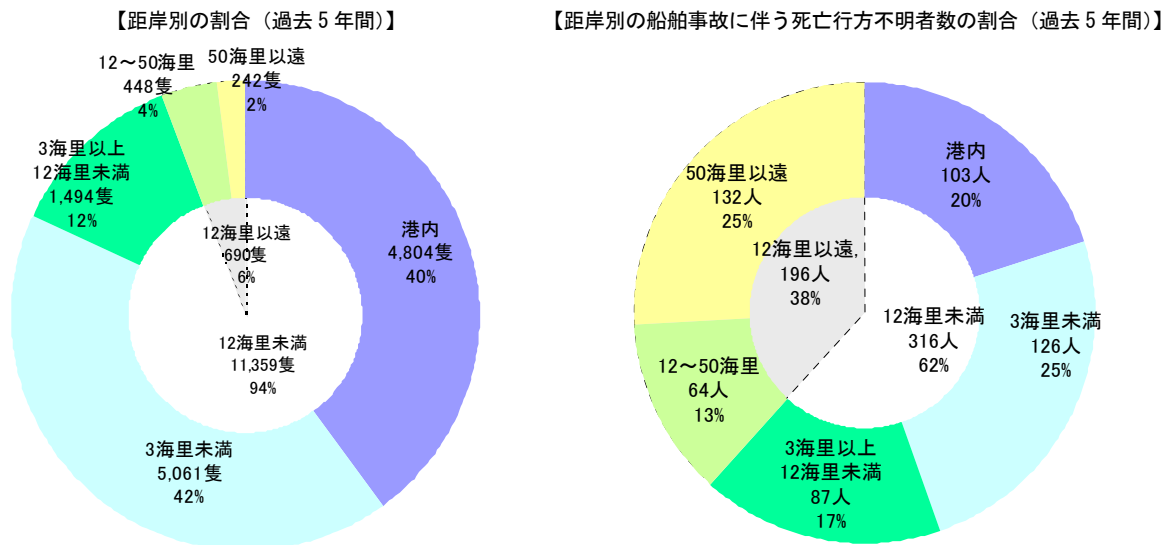
平成 25 年の事故原因別は、人為的要因によるものが 1,829 隻（79%）となっています。
見張り不十分、操船不適切、機関取扱不良、船体機器整備不良で人為的要因の 71%を占めています。



(iv) 距岸別

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

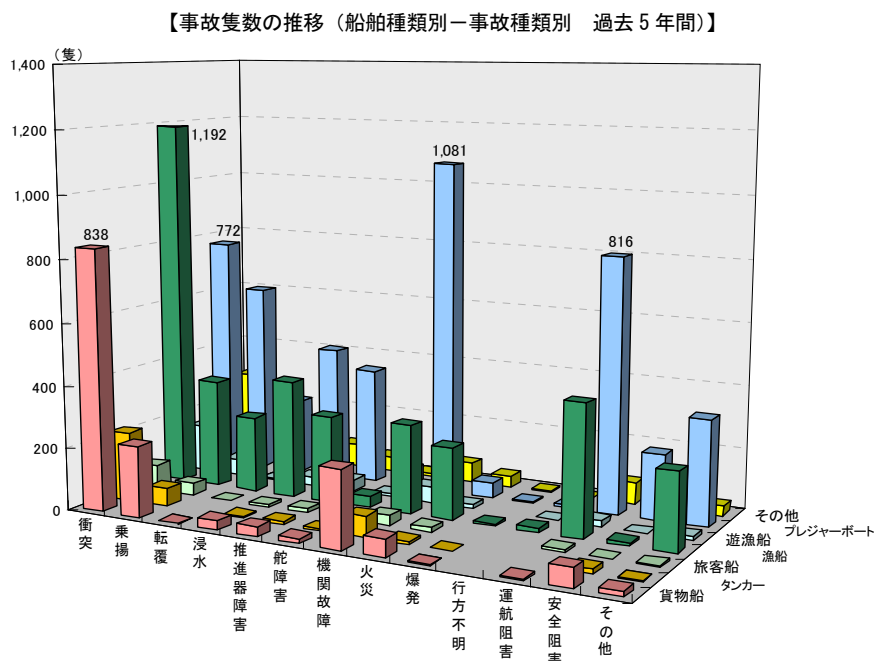
一方、過去 5 年間の船舶事故に伴う死者・行方不明者の 38%は 12 海里以遠で発生しており、陸から遠く離れるほど、事故隻数に対する死者・行方不明者数の割合が高くなる傾向となっています。



ロ 事故の種類

(i) 船舶種別別一事故種別

過去5年間の船舶種別別一事故種別は、漁船の衝突 1,192 隻 (10%)、プレジャーボートの機関故障 1,081 隻 (9%)、貨物船の衝突 838 隻 (7%)、プレジャーボートの運航阻害 816 隻 (7%)、プレジャーボートの衝突 722 隻 (6%) が多くなっています。

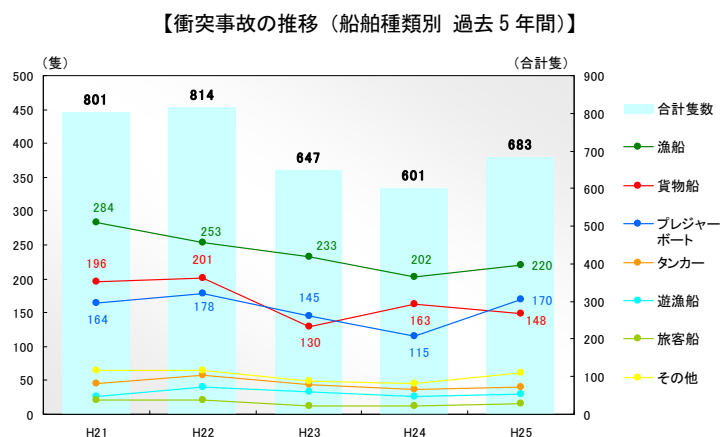


(ii) 衝突事故

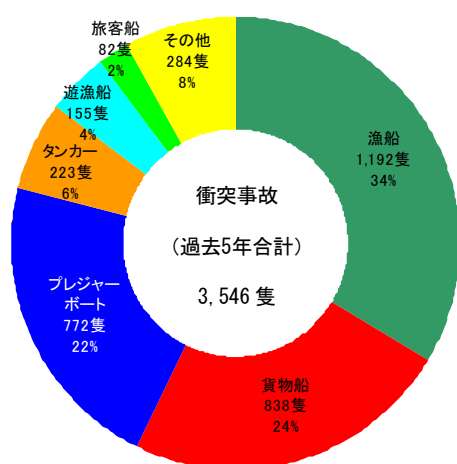
事故種別では、過去5年間を通じて衝突事故が最も多く発生しており、船舶種別にみると、漁船、貨物船、プレジャーボートで全体の79%を占めています。

原因は、人為的要因によるものが3,262 隻 (92%) で、このうち見張り不十分、操船不適切で人為的要因の91%を占めています。

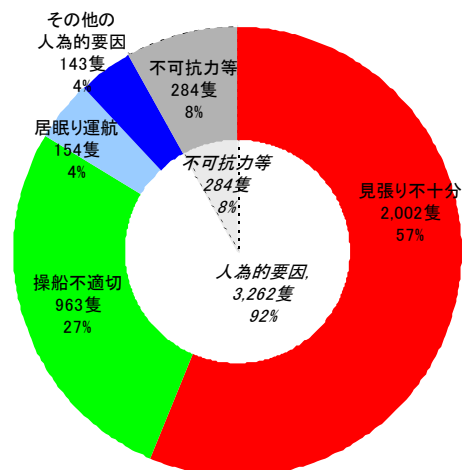
近年、プレジャーボート及び漁船とも減少傾向であったものの、平成25年は平成24年と比較するとプレジャーボート55隻(48%)、漁船18隻(9%)増加しています。



【衝突事故の推移（船舶種類別 過去5年間）】



【衝突事故の推移（原因別 過去5年間）】



ハ 船舶種類別事故状況

(i) プレジャーボート事故

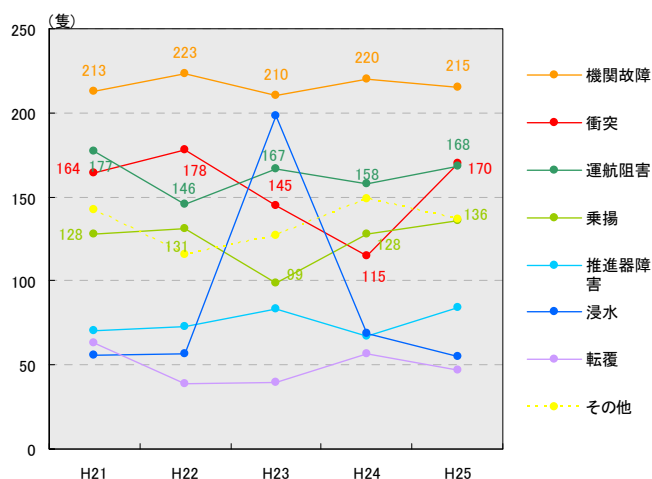
平成 25 年のプレジャーボート事故は 1,012 隻で、船舶種類別では最も多く、全体の 44% を占めています。

過去 5 年間でも、船舶種類別合計隻数ではプレジャーボートが最も多くなっています。

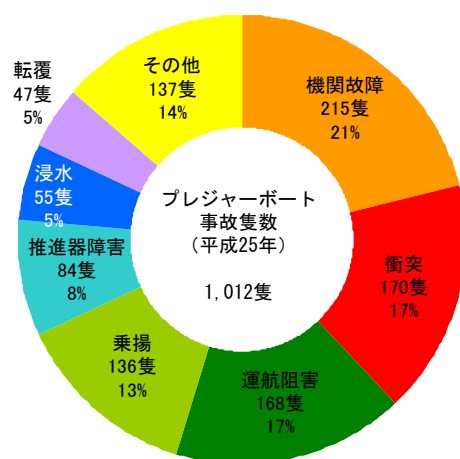
平成 25 年の事故種類別は、機関故障 215 隻 (21%)、衝突 170 隻 (17%)、運航阻害 168 隻 (17%)、乗揚 136 隻 (13%) で、全体の 68% を占めています。

平成 25 年は衝突事故が平成 24 年と比較すると 55 隻増加となっていますが、その他の事故種類はほぼ横ばいとなっています。

【プレジャーボート事故の推移（事故種類別 過去5年間）】



【プレジャーボート事故の割合（事故種類別 平成 25 年）】



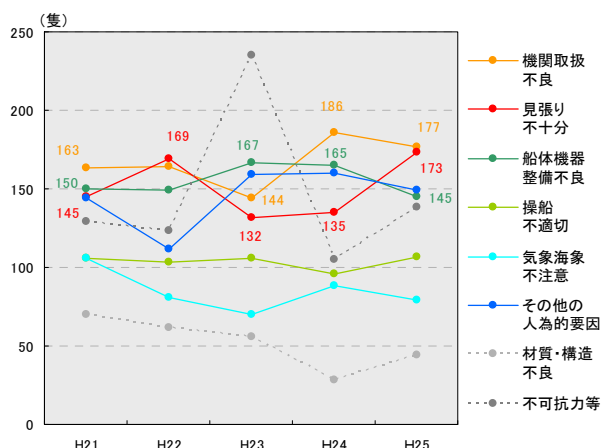
a プレジャーボート事故の原因別

平成 25 年のプレジャーボート事故の原因は、人為的要因によるものが 830 隻（82%）となっています。

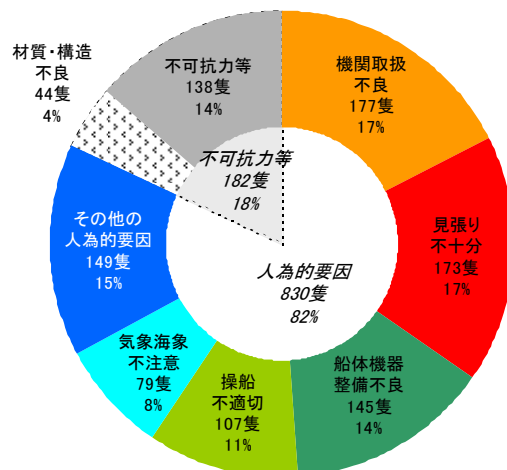
機関取扱不良、見張り不十分、船体機器整備不良で人為的要因の 59%を占めています。

平成 25 年は、機関取扱不良及び船体機器整備不良が減少する一方、見張り不十分が増加傾向となっています。

【プレジャーボート事故の推移（原因別 過去 5 年間）】



【プレジャーボート事故の割合（原因別 平成 25 年）】



b プレジャーボートの機関故障事故、運航阻害事故

平成 25 年のプレジャーボートの機関故障事故 215 隻の故障箇所は、燃料系 69 隻（32%）、電気系 53 隻（25%）、冷却水系 34 隻（16%）等の順となっており、原因は、人為的要因によるものが 157 隻（73%）で、そのうちの多くが整備不良によるもので 138 隻（88%）となっています。

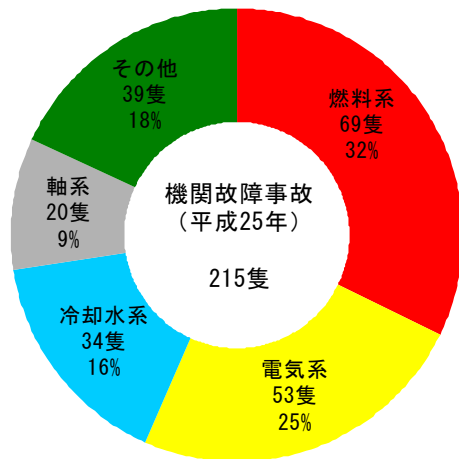
運航阻害事故とは、主に燃料欠乏やバッテリー過放電によって航行不能に陥ることで、平成 25 年のプレジャーボートの運航阻害事故 168 隻の内訳は、係留不備などによる無人漂流 62 隻（37%）、バッテリー過放電 40 隻（24%）、燃料欠乏 25 隻（15%）等の順となっており、人為的要因によるものが 125 隻（74%）となっています。

機関故障、運航阻害事故は、日頃の適切な取扱や発航前点検の実施によって未然に防止することができます。

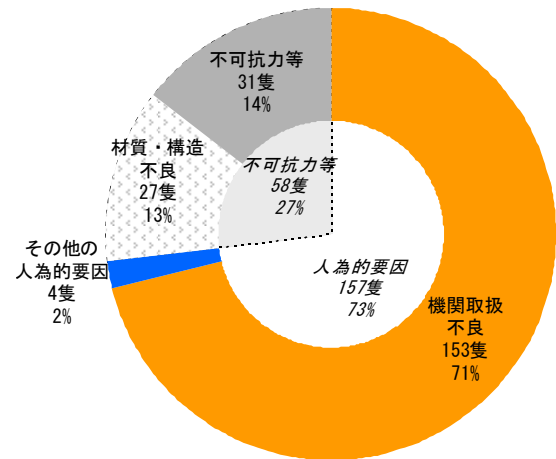
【機関故障及び運航阻害の内容】

機関故障	燃料系	燃料フィルタの汚れを確認せず出港し、フィルタが詰まったもの。
	電気系	点火プラグやセルモータの不具合を放置し、沖合で機関が始動できなくなったもの。
	冷却水系	海水ポンプインペラを長時間交換せず使用し、インペラが破損、機関停止したもの。
	軸系	クラッチオイルの量を確認せず機関を始動し、焼き付いたもの。
運航阻害	過放電	エンジンを止めたまま、沖合で魚群探知機やレーダを使用しつづけたもの。
	無人漂流	係留用のロープが長い間の使用による劣化により切れ、漂流したもの。
	燃料欠乏	燃料残量を確認せずに出港し、燃料切れとなり、漂流したもの。

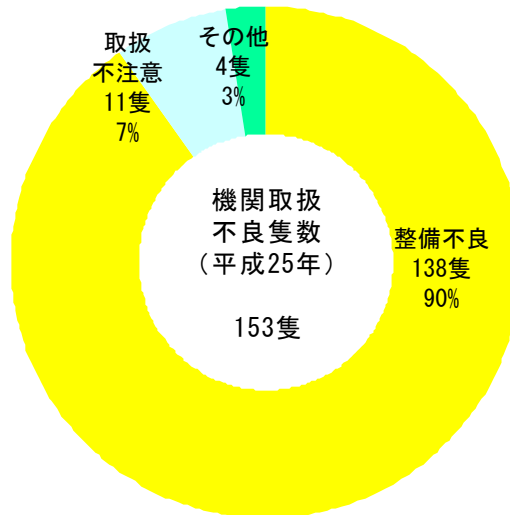
【プレジャーボート機関故障事故の割合（故障箇所別 平成 25 年）】



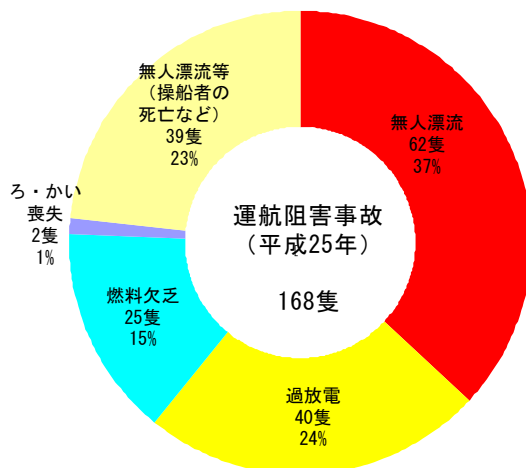
【プレジャーボート機関故障事故の割合（原因別 平成 25 年）】



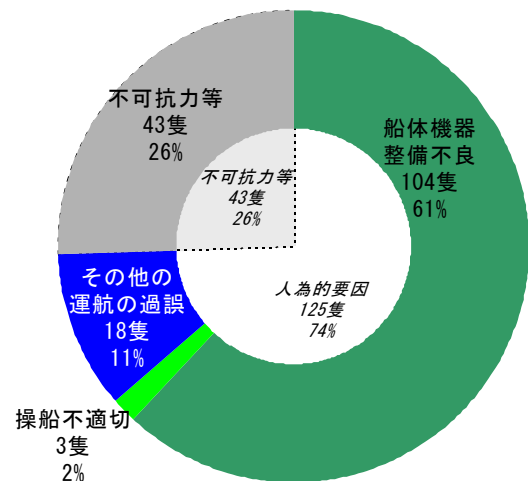
【プレジャーボート機関故障事故の割合（整備不良内訳 平成 25 年）】



【プレジャーボート運航阻害の割合（故障箇所 平成 25 年）】



【プレジャーボート運航阻害の割合（原因別 平成 25 年）】



c プレジャーボートの衝突事故

平成 25 年のプレジャーボートの衝突事故 170 隻の原因は、人為的要因によるものが 157 隻（92%）となっています。

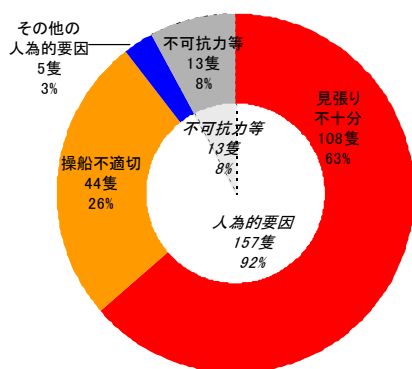
見張り不十分 108 隻、操船不適切 44 隻で人為的要因の 97%を占めています。

また、見張り不十分では、遊漁中や遊漁準備中等の作業中に発生したものが 54 隻（50%）となっています。

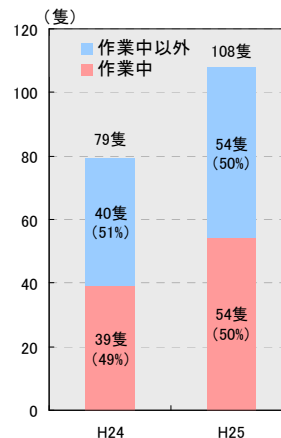
操船不適切では、視認しているにもかかわらず、相手が避けるだろうと思い込み避航動作をとることなく航行継続していたものが 16 隻（36%）、しばらく様子を見てから判断するとしたものが 11 隻（25%）となっています。

平成 25 年の衝突事故の背景としては、見張りを放棄しても衝突することはないと思い込み航行していた等（リスクに係る臆断）が 86 隻（51%）、視認しているにもかかわらず、相手船が避けてくれるだろう若しくはしばらく様子を見てから判断するなど避航動作をとることなく航行を継続していた等、衝突・乗揚のおそれの判断を誤ったものが 60 隻（35%）となっています。

【プレジャーボート衝突事故の割合（原因別 平成 25 年）】



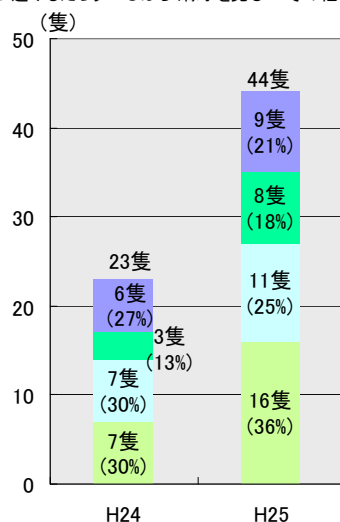
【プレジャーボート衝突事故の割合（見張り不十分による作業状態別 平成 24、25 年）】



【プレジャーボート衝突事故の推移

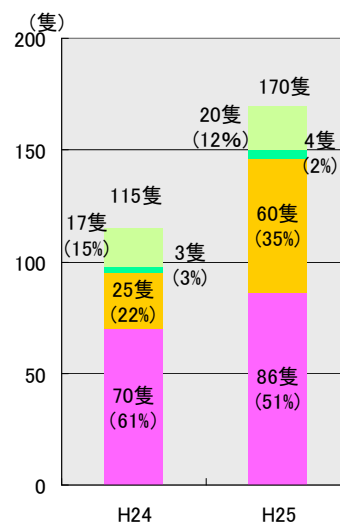
（操船不適切による初認時の判断 平成 24、25 年）】

■ 相手船が避けるだろう ■ しばらく様子を見る ■ その他 ■ 不明



【プレジャーボート衝突事故の割合（背景要因別 平成 24、25 年）】

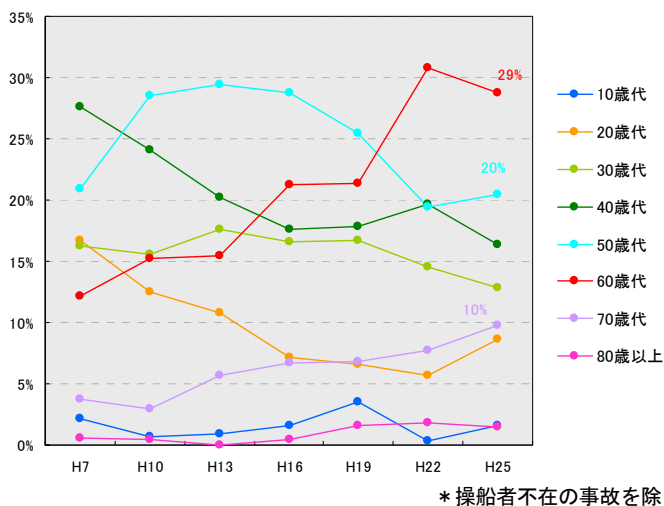
■ リスクに係る臆断 ■ 衝突・乗揚のおそれの判断の誤り ■ 技能



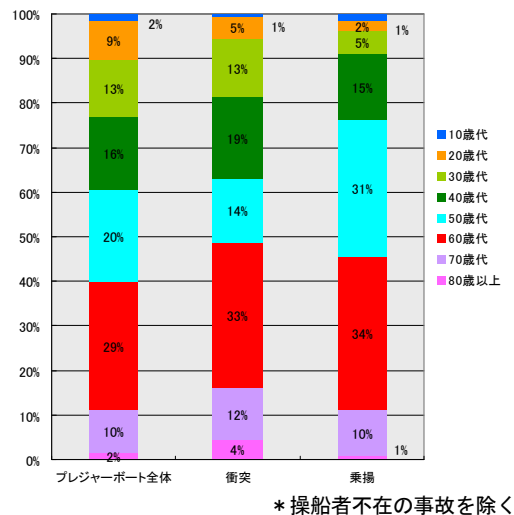
d プレジャーボート事故の操船者年代別

無人漂流等操船者不在の事故を除いたプレジャーボート事故の操船者の年代別発生数の割合は、60歳代が最も多くなっています。

【プレジャーボート事故の推移（操船者年代別）】



【プレジャーボート事故の割合（操船者年代別 平成25年）】



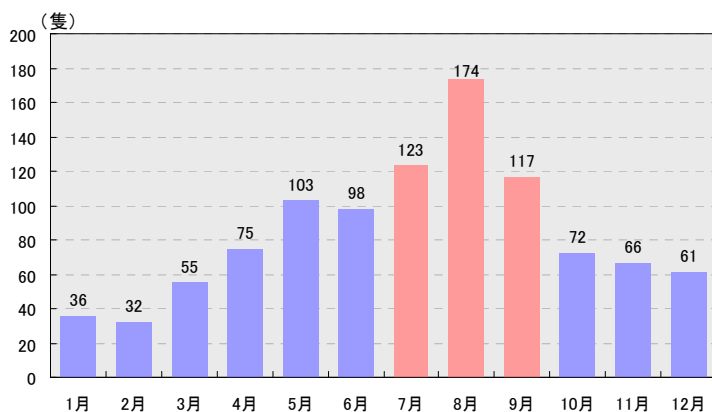
e プレジャーボート事故の発生月、曜日

平成25年のプレジャーボート事故は、ゴールデンウィークのある5月から顕著に増加し、マリナー活動が盛んになる夏季を中心に多く発生しています。

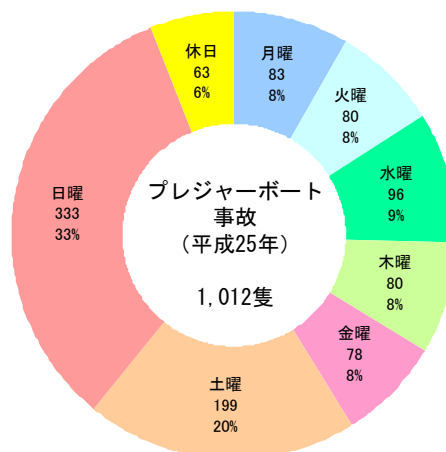
(8月174隻(17%)、7月123隻(12%)、9月117隻(12%)で全体の41%)

また、全体の59%が土曜・日曜・休日に発生しています。

【月別隻数（平成25年）】

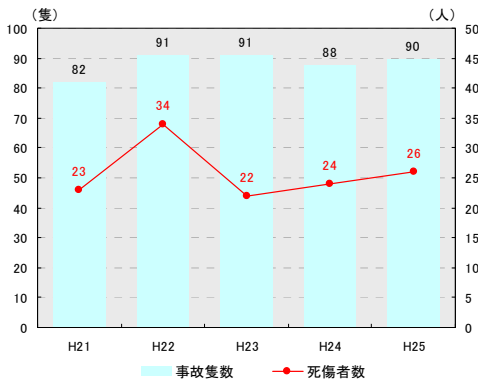


【曜日別隻数の割合（平成25年）】



f 水上オートバイの事故

【水上オートバイの事故隻数と死傷者数の推移（過去5年間）】



平成25年の水上オートバイの事故は90隻、これに伴う死傷者数は26人で増加傾向となっています。

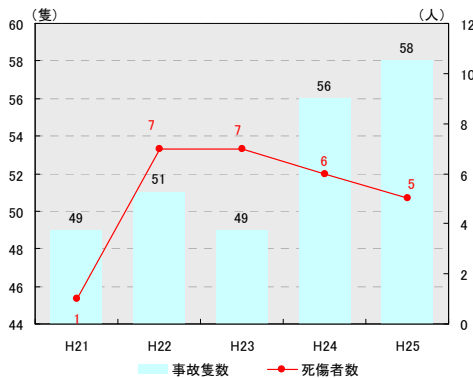
過去5年間の水上オートバイの事故442隻の事故種類別は、衝突が144隻で最も多くなっています。

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ります。

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

g ミニボートの事故

【ミニボートの事故隻数と死傷者数の推移（過去5年間）】



平成25年のミニボートの事故は58隻で、これに伴う死傷者数は5人となっています。

死傷者数は減少しているものの、船舶事故隻数は増加傾向となっています。

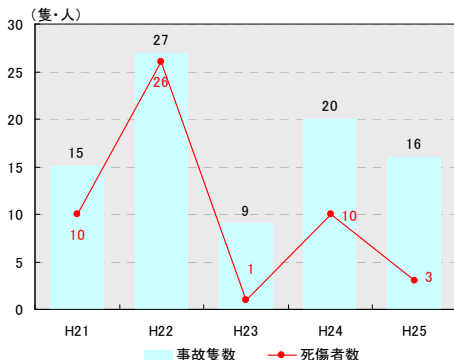
ミニボートは小型船舶操縦免許及び船舶検査が不要であり、小型軽量で持ち運びも便利である一方、復原性や耐航性が劣るため、注意が必要です。

過去5年間のミニボートの事故263隻の事故種類別では、機関故障事故が62隻発生しており、44隻（71%）が機関取扱不良によるもので、そのうち発航前点検を実施していないものは29隻（66%）となっています。

次いで、転覆事故が58隻となっています。

h 花火大会観覧に関連した事故

【花火大会観覧に関連した事故隻数と死傷者数の推移（過去5年間）】



プレジャーボートの事故の特徴の1つに、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86隻で、50人の死傷者が発生しています。

事故の状況は、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。

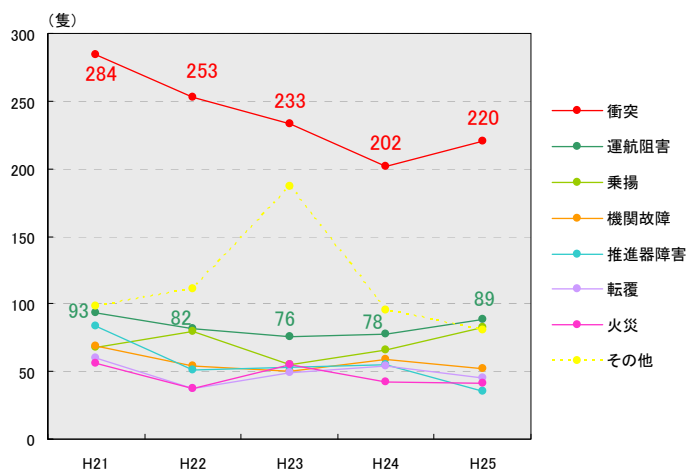
(ii) 漁船事故

平成 25 年の漁船事故は 646 隻で、船舶種類別ではプレジャーボートに次いで多く、全体の 28% を占めています。

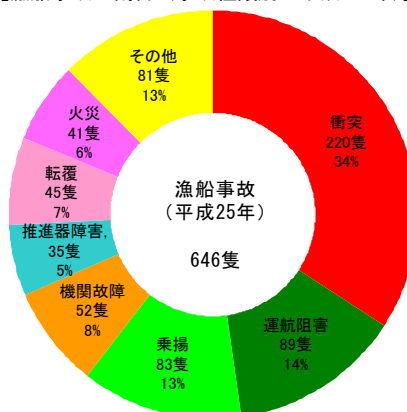
事故種類別では、衝突 220 隻、運航阻害 89 隻、乗揚 83 隻で 61% を占めています。

平成 25 年の衝突事故が平成 24 年（202 隻）と比較して 18 隻増加しました。

【漁船事故の推移（事故種類別 過去 5 年間）】



【漁船事故の割合（事故種類別 平成 25 年）】



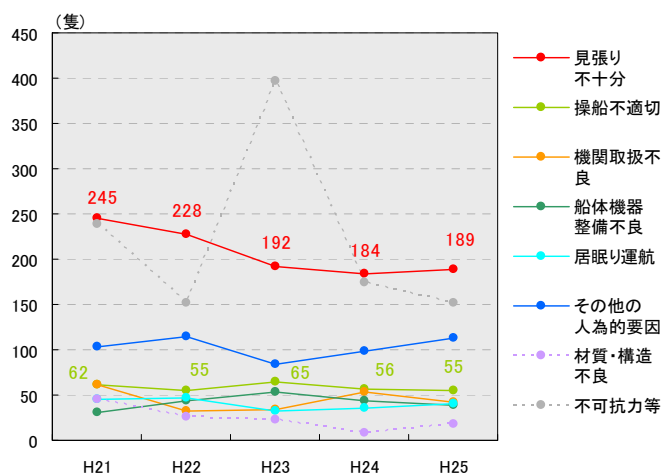
a 漁船事故の原因別

平成 25 年の漁船事故の原因は、人為的要因によるものが 477 隻（74%）となっています。

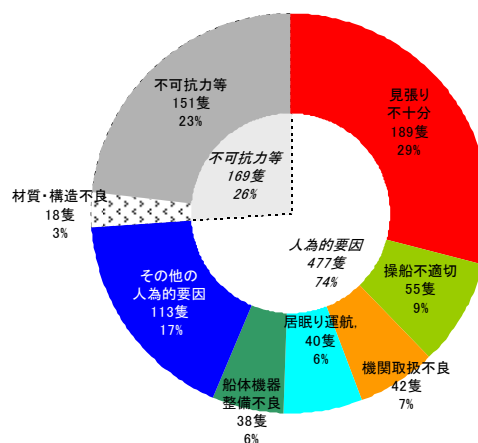
見張り不十分、操船不適切、機関取扱不良で人為的要因の 45% を占めています。

過去 5 年間では、見張り不十分が減少傾向となっています。

【漁船事故の推移（原因別 過去 5 年間）】



【漁船事故の割合（原因別 平成 25 年）】



b 漁船の衝突事故

平成 25 年の漁船の衝突事故 220 隻の原因は、人為的要因によるものが 216 隻（98%）となっています。

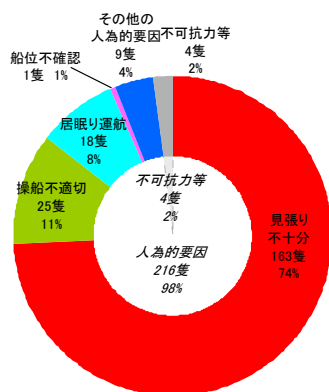
見張り不十分 163 隻、操船不適切 25 隻、居眠り運航 18 隻で人為的要因の 95%を占めています。

見張り不十分では、操業中や漁獲物選別中等の作業中に発生したものが 62 隻（38%）となっています。

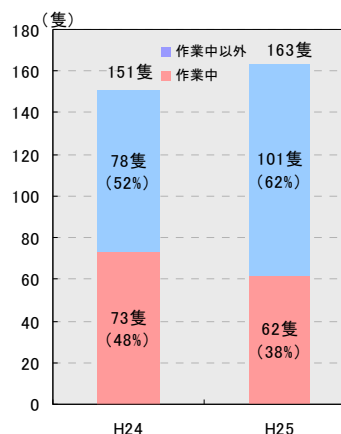
操船不適切のうち、視認しているにもかかわらず、相手が避けるだろうと思い込み避航動作をとらずに航行継続していたものが 15 隻（65%）、しばらく様子を見てから判断するとしたものが 4 隻（17%）となっています。

平成 25 年の衝突事故の背景には、見張りを放棄しても衝突することはないと思い込み航行していた等（リスクに係る臆断）が 123 隻（56%）、視認しているにもかかわらず、相手船が避けてくれるだろう若しくはしばらく様子を見てから判断するなど避航動作をとらずに航行を継続していた等、衝突・乗揚のおそれの判断を誤ったものが 71 隻（32%）となっています。

【漁船衝突事故の割合（原因別 平成 25 年）】

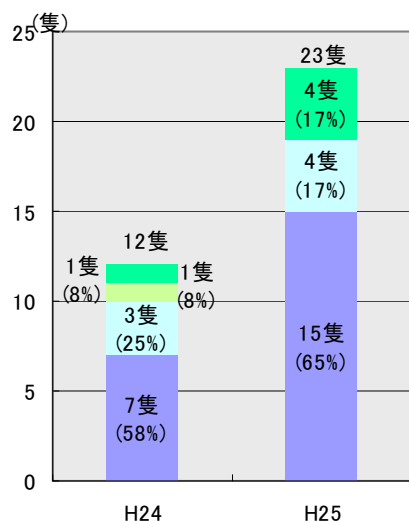


【漁船衝突事故の割合（見張り不十分による作業状態 平成 24、25 年）】



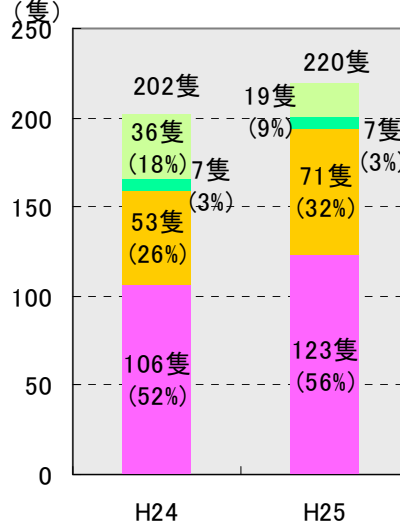
【漁船衝突事故の割合（操船不適切による初認時の判断 平成 24、25 年）】

■ 相手船が避けるだろう ■ しばらく様子を見る ■ その他 ■ 不明



【漁船衝突事故の割合（背景要因別 平成 24、25 年）】

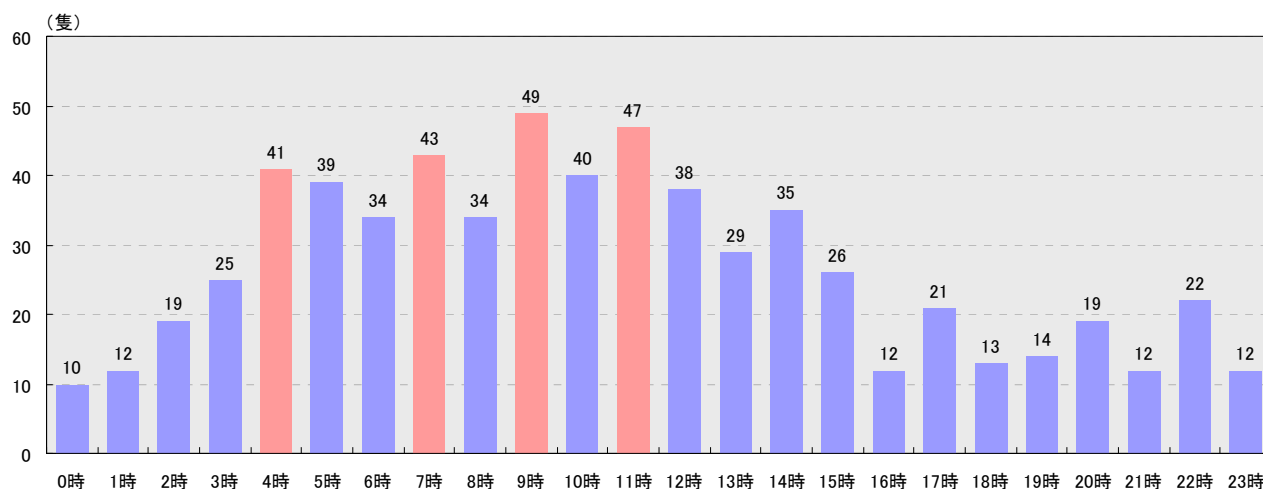
■ リスクに係る臆断 ■ 衝突・乗揚のおそれの判断の誤り ■ 睡眠不足 ■ その他



c 漁船事故の時間帯別

平成 25 年の漁船事故を時間帯別でみると、朝方から日中にかけて多く発生しています。

【時間帯別隻数（平成 25 年）】



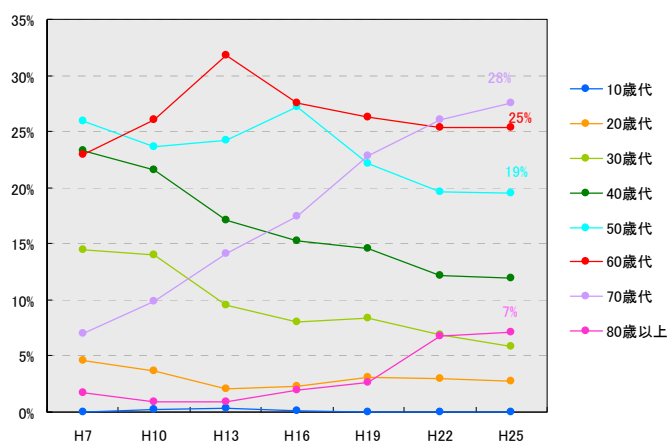
d 漁船事故の操船者年代別

無人漂流等操船者不在の事故を除いた操船者の年代別事故発生割合数は、60 歳代以下が減少したものの、70 歳代以上は増加となっています。

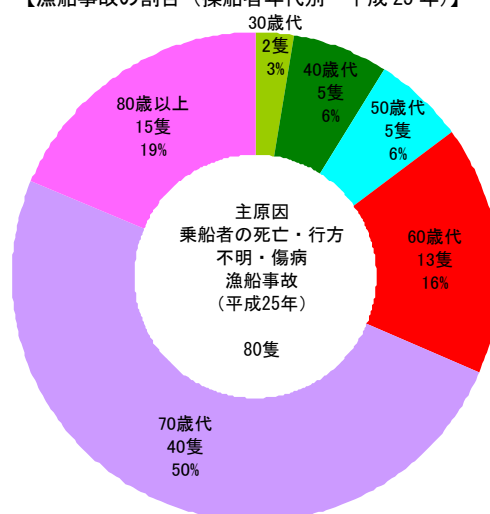
また、平成 25 年の乗船者の海中転落、傷病、死亡等が原因による漁船事故の約 8 割を 60 歳代以上の操船者が占めています。

平成 24 年漁業就業動向調査報告書（農林水産省）によると、65 歳以上の漁業就業者数は 64,150 人で総数 177,870 人の約 36%を占め、年々増加していることから、今後も高齢者による事故の増加が懸念されます。

【漁船事故の推移（操船者年代別）】



【漁船事故の割合（操船者年代別 平成 25 年）】



(iii) 貨物船事故

平成 25 年の貨物船事故は 269 隻で、全体の 12%を占めています。

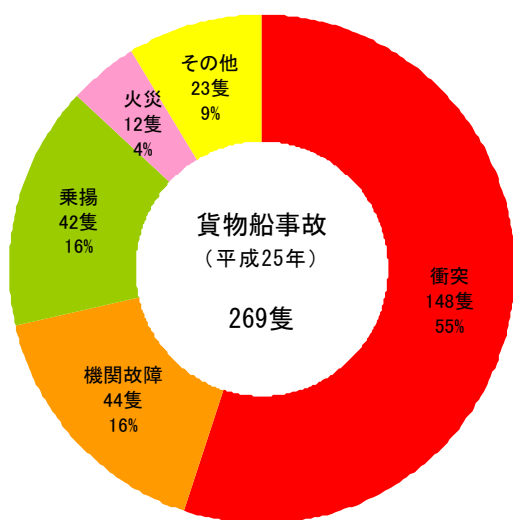
事故種別では、衝突 148 隻、機関故障 44 隻、乗揚 42 隻で 87%を占めています。

a 貨物船事故の原因別

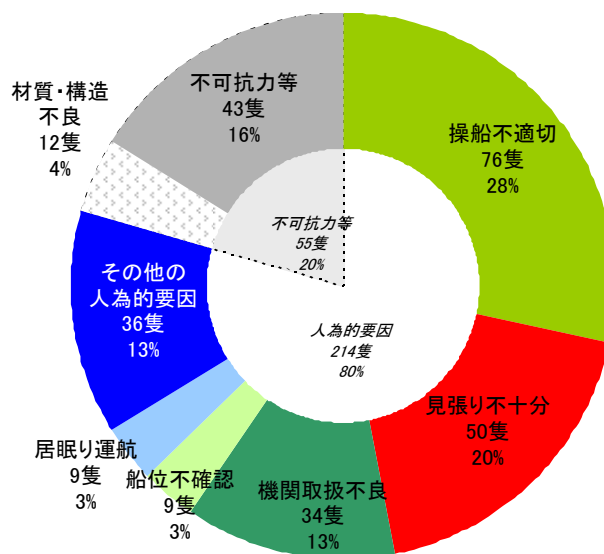
平成 25 年の貨物船事故の原因は、人為的要因によるものが 214 隻 (80%) となっています。

操船不適切 76 隻、見張り不十分 50 隻で人為的要因の 59%を占めています。

【貨物船事故の割合（事故種別 平成 25 年）】



【貨物船事故の割合（原因別 平成 25 年）】

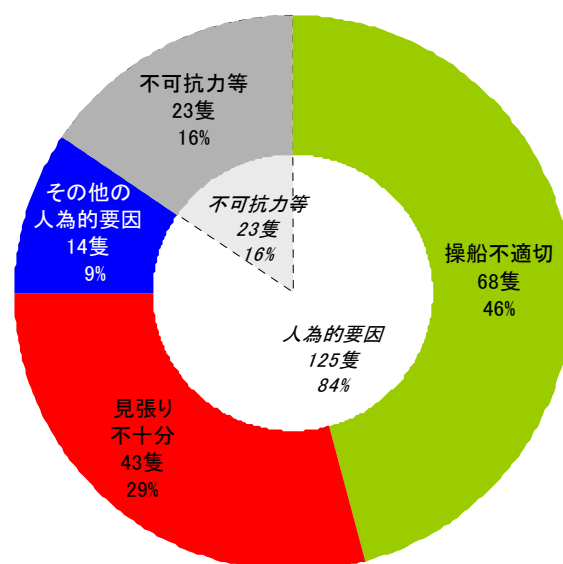


b 貨物船事故の衝突事故

平成 25 年の貨物船の衝突事故 148 隻の原因は、人為的要因によるものが 125 隻 (84%) となっています。

操船不適切 68 隻、見張り不十分 43 隻で人為的要因の 89%を占めています。

【貨物船衝突事故の割合（原因別 平成 25 年）】



二 外国船舶の事故

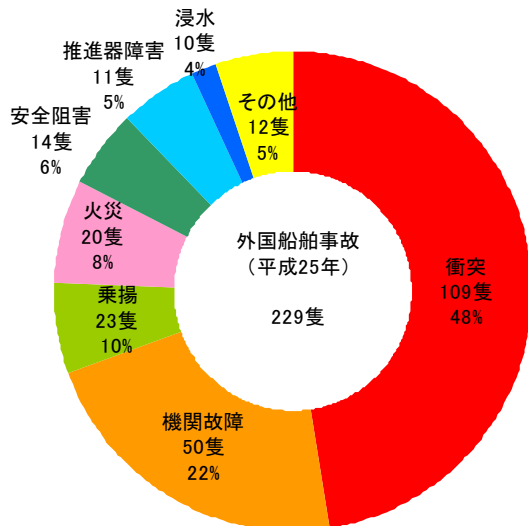
平成 25 年の外国船舶の事故は 229 隻で、全体の 10%を占めています。

事故種別では、衝突 109 隻、機関故障 50 隻で全体の 70%を占めています。

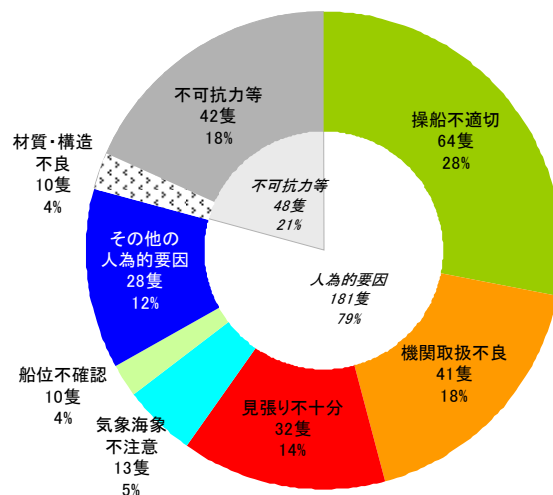
原因は、人為的要因によるものが 181 隻（79%）となっています。

操船不適切 64 隻、機関取扱不良 41 隻で人為的要因の 58%を占めています。

【外国船舶事故の割合（事故種別 平成 25 年）】



【外国船舶事故の割合（原因別 平成 25 年）】



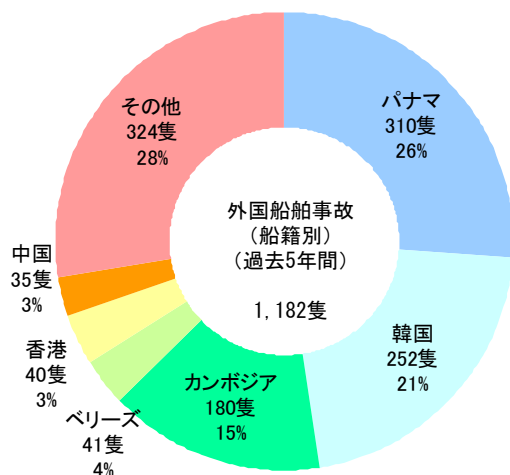
（ i ） 船籍別

過去 5 年間の外国船舶事故 1,182 隻の船籍別は、パナマ船籍 310 隻（26%）、韓国船籍 252 隻（21%）、カンボジア船籍 180 隻（15%）となっています。

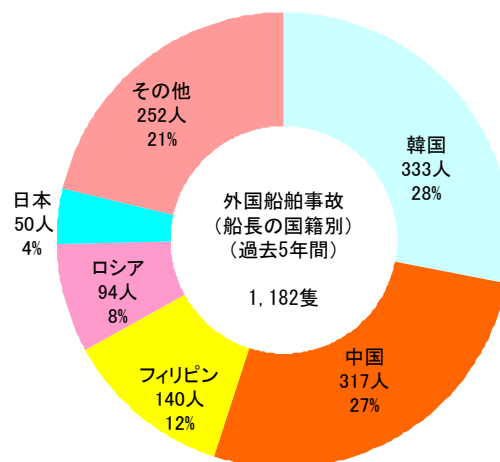
（ ii ） 船長の国籍別

過去 5 年間の外国船舶事故の船長の国籍別は、韓国 333 人（28%）、中国 317 人（27%）、フィリピン 140 人（12%）となっています。

【外国船舶事故の割合（船籍別 過去 5 年間）】



【外国船舶事故の割合（船長の国籍別 過去 5 年間）】



ホ ふくそう海域の船舶事故

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

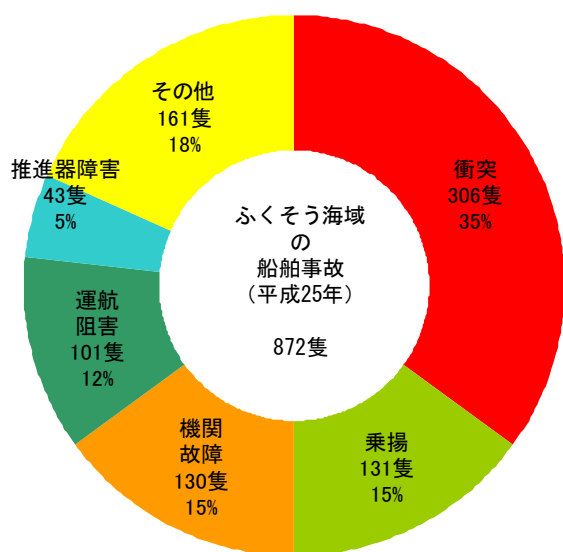
過去 5 年間のふくそう海域における事故は 4,499 隻で、横ばいとなっています。

平成 25 年のふくそう海域の事故は 872 隻で、平成 24 年（877 隻）より 5 隻減少しました。

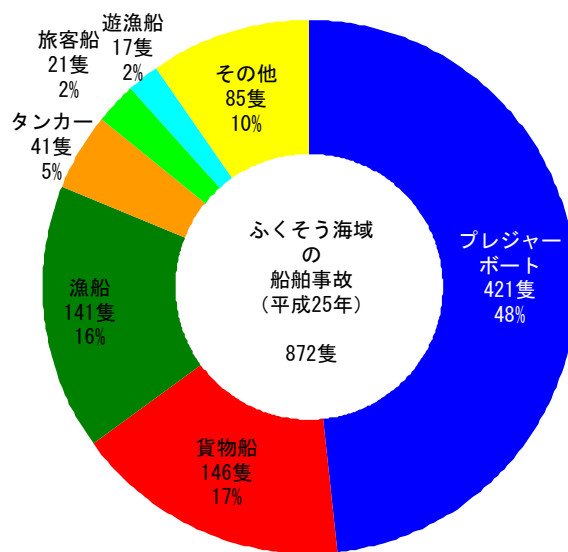
事故種別は、衝突 306 隻（35%）、乗揚 131 隻（15%）、機関故障 130 隻（15%）となっています。

船舶種別は、プレジャーボート 421 隻（48%）、貨物船 146 隻（17%）、漁船 141 隻（16%）となっています。

【ふくそう海域の船舶事故割合（事故種別 平成 25 年）】



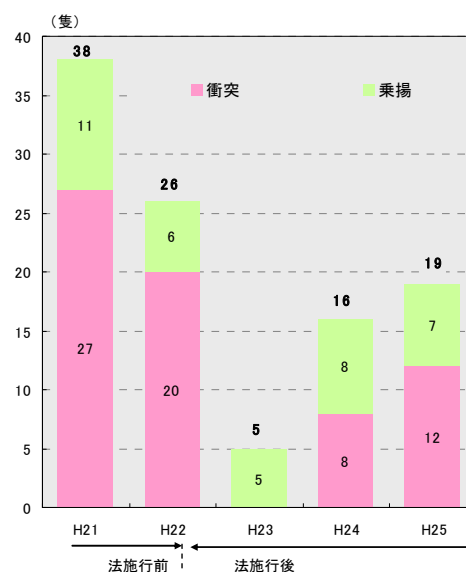
【ふくそう海域の船舶事故の割合（船舶種別 平成 25 年）】



(i) ふくそう海域の衝突・乗揚事故

平成 22 年 7 月 1 日に「港則法及び海上交通安全法の一部を改正する法律」が施行され、海上交通センターの運用管制官による情報提供や勧告等の航行援助の充実強化、地形や潮流など各海域の特性に応じた新たな航法の設定、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、ふくそう海域や港内における船舶交通の安全対策の強化が図られました。その結果、法施行前と法施行後を比べると衝突・乗揚事故隻数が大幅に減少しました。

【ふくそう海域における衝突・乗揚事故の推移】



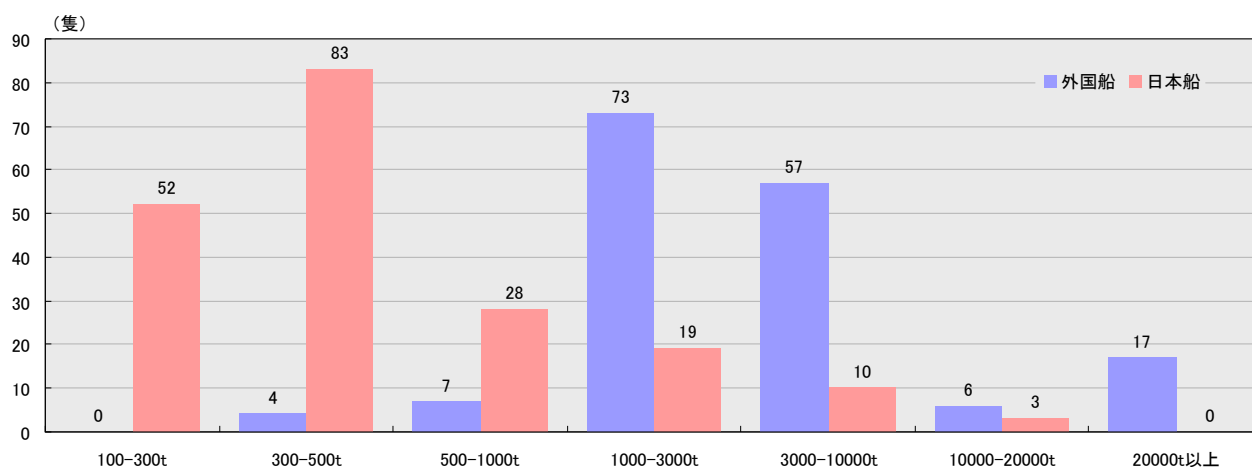
* ふくそう海域で発生した長さ 50m 以上（関門海峡は総トン数 300 トン以上）の船舶の衝突・乗揚事故

(ii) ふくそう海域のトン階別 衝突・乗揚事故

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

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など、また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や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原因と考えられています。

【トン階別による衝突・乗揚事故の推移（過去 10 年間）】

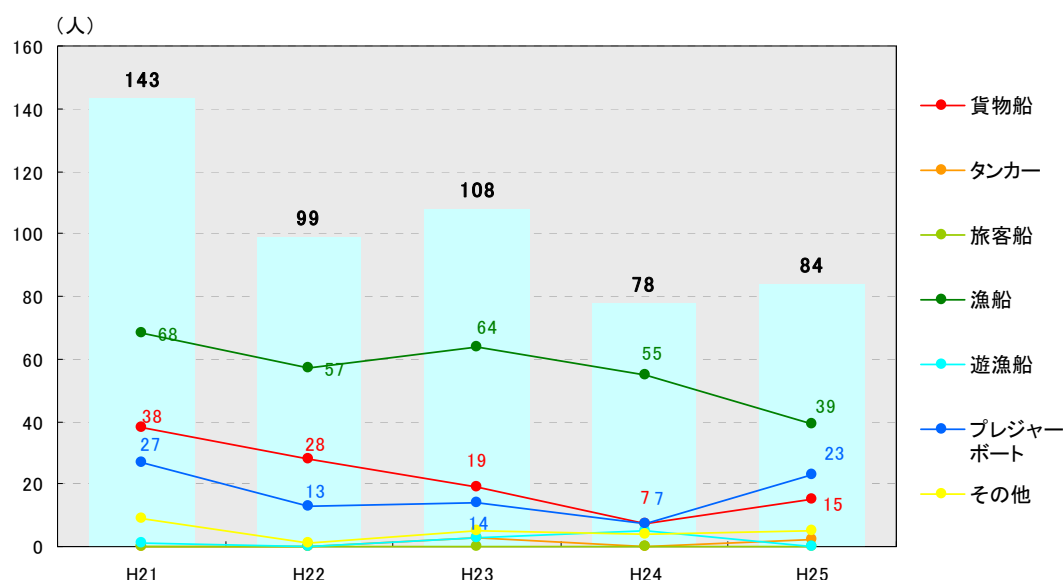


へ 船舶事故に伴う死者・行方不明者

平成 25 年の船舶事故に伴う死者・行方不明者数は 84 人で、平成 24 年（78 人）と比較するとほぼ横ばいとなっています。

船舶種類別では、過去 5 年間を通じて常に漁船が最も多くなっていますが、平成 25 年はプレジャーボートの事故による死者・行方不明者が平成 24 年（7 人）と比較すると 16 人増加となっています。

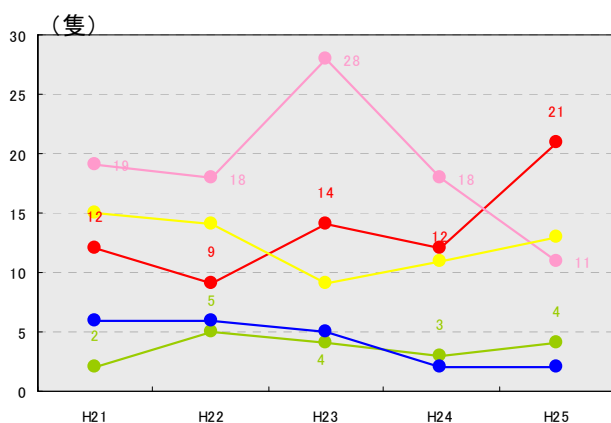
【船舶事故に伴う死者・行方不明者数の推移（船舶種類別 過去 5 年間）】



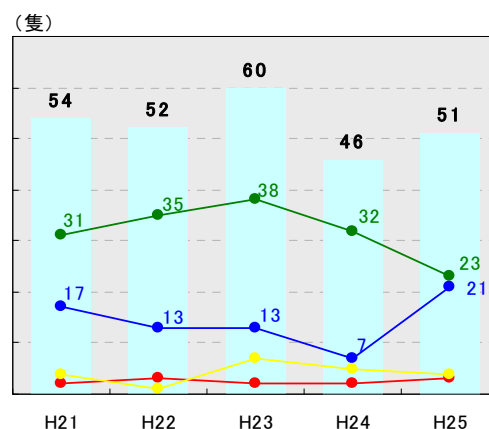
平成 25 年の死者・行方不明者を伴う船舶事故隻数は 51 隻で、平成 24 年（46 隻）と比較すると 5 隻増加しました。

事故種類別では衝突が 21 隻で、船舶種類別では漁船が 23 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の推移（事故種類別 過去 5 年間）】 【死者行方不明者を伴う船舶事故隻数の推移（船舶種類別 過去 5 年間）】



● 衝突 ● 乗揚 ● 転覆
● 浸水 ● その他

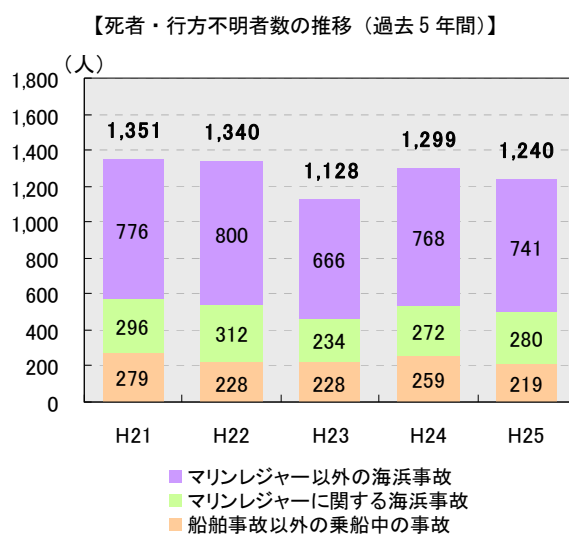
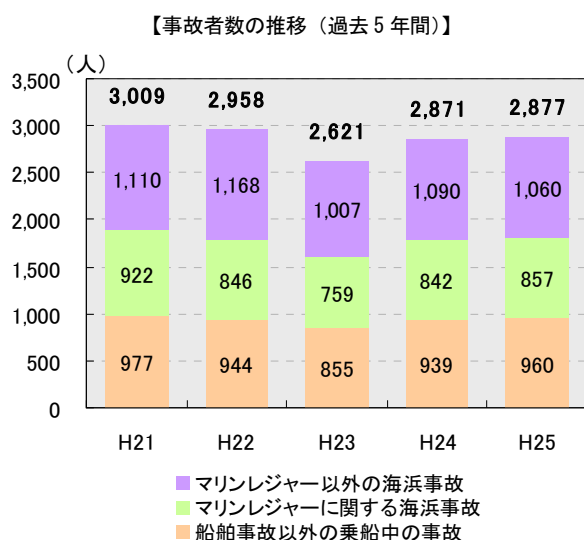


● 漁船 ● プレジャーボート
● 貨物船 ● その他

(2) 船舶事故以外の乗船中の事故及び海浜事故

平成 25 年に海上保安庁が認知した船舶事故以外の乗船中の事故及び海浜事故者数は 2,877 人で、昨年より 6 人増加しました。事故の内訳としては、船舶事故以外の乗船中の事故が 960 人、マリレジャーに関する海浜事故※が 857 人、マリレジャー以外の海浜事故※が 1,060 人となっています。このうち死者・行方不明者数は 1,240 人で、昨年より 59 人減少しました。事故の内訳としては、船舶事故以外の乗船中の事故が 219 人、マリレジャーに関する海浜事故が 280 人、マリレジャー以外の海浜事故が 741 人となっています。

※ 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。

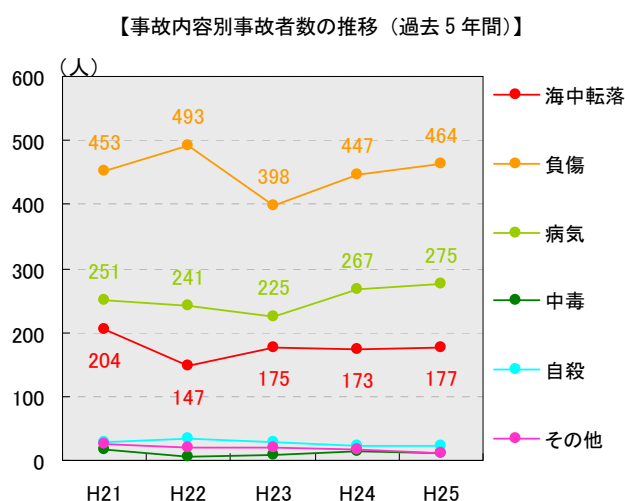


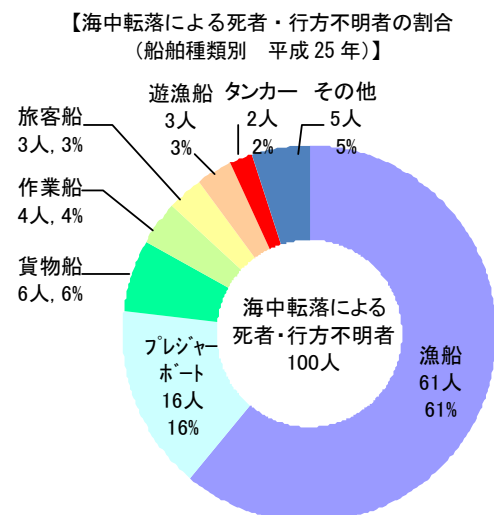
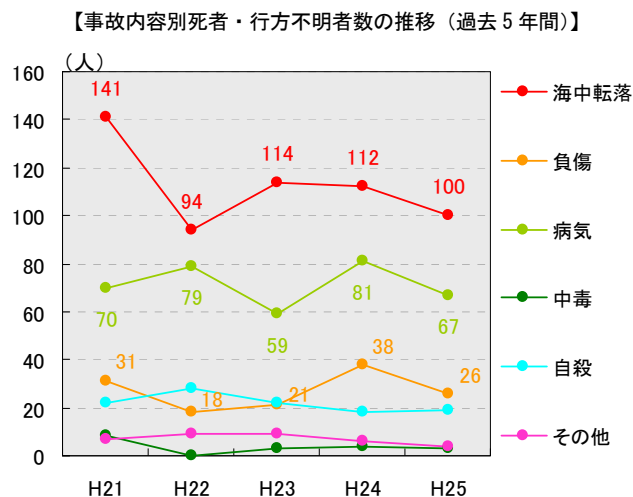
イ 船舶事故以外の乗船中の事故

平成 25 年の船舶事故以外の乗船中の事故者数は 960 人で昨年と比較すると 21 人増加しました。このうち死者・行方不明者数は 219 人で昨年と比較すると 40 人減少しました。

平成 25 年の船舶事故以外の乗船中の事故者 960 人を事故内容別にみると、負傷が 464 人（48%）と最も多く、次いで病気が 275 人（29%）、海中転落が 177 人（18%）となっており、これらで事故の 95% を占めています。

また、死者・行方不明者 219 人を事故内容別にみると、海中転落が 100 人（46%）と最も多く、次いで病気 67 人（31%）、負傷 26 人（12%）となっています。





平成25年の船舶事故以外の乗船中の事故のうち、海中転落による死者・行方不明者100人を船舶種類別にみると、漁船が61人（61%）と最も多く、次いでプレジャーボートが16人（16%）となっています。

海中転落による死者・行方不明者が最も多いのは漁船となっており、漁船からの海中転落者61人のうち、ライフジャケットを着用していたのは9人であり、着用率は15%と非常に低くなっています。

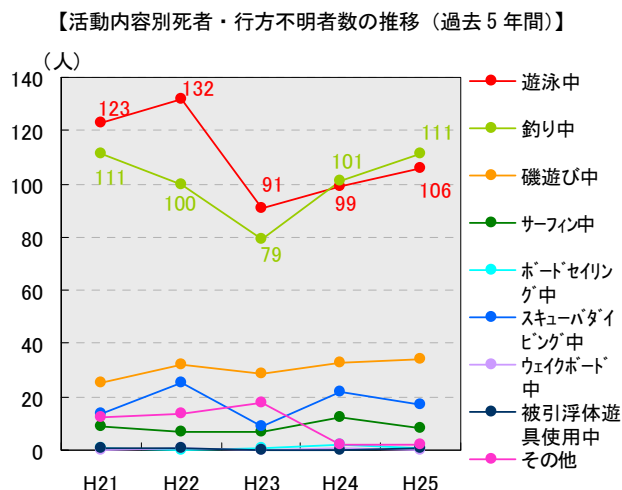
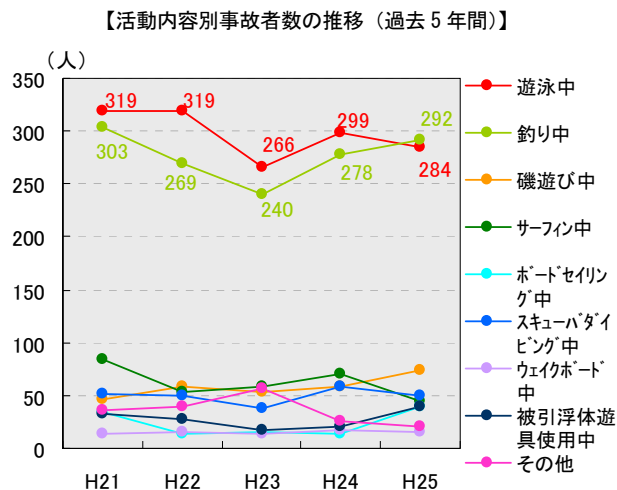
また、漁船からの海中転落による死者・行方不明者のうち一人乗り漁船によるものは40人であり、漁船からの海中転落による死者・行方不明者の66%を占めています。

【漁船からの海中転落（過去5年間）】						【一人乗り漁船からの海中転落（過去5年間）】					
	H21	H22	H23	H24	H25		H21	H22	H23	H24	H25
漁船からの海中転落	122	87	86	90	91	一人乗り漁船からの海中転落	76	54	57	56	58
うち死者・行方不明者	90	59	61	64	61	うち死者・行方不明者	63	38	40	45	40
うちライフジャケット着用者	15	7	5	9	9	うちライフジャケット着用者	13	6	4	8	6
ライフジャケット着用率	17%	12%	8%	14%	15%	ライフジャケット着用率	21%	16%	10%	18%	15%

ロ マリンレジャーに関する海浜事故

平成25年のマリンレジャーに関する海浜事故者数は857人で、昨年と比較すると15人増加しました。このうち死者・行方不明者数は280人で、昨年と比較すると8人増加しました。

平成25年のマリンレジャーに関する海浜事故者857人を活動内容別にみると、釣り中の事故者数が292人、遊泳中の事故者数が284人となっており、全体の67%を占めています。



(イ) 釣り中の事故

平成25年の釣り中の事故者数は292人で、昨年と比較すると14人増加しました。このうち死者・行方不明者数は111人で、昨年と比較すると10人増加しました。

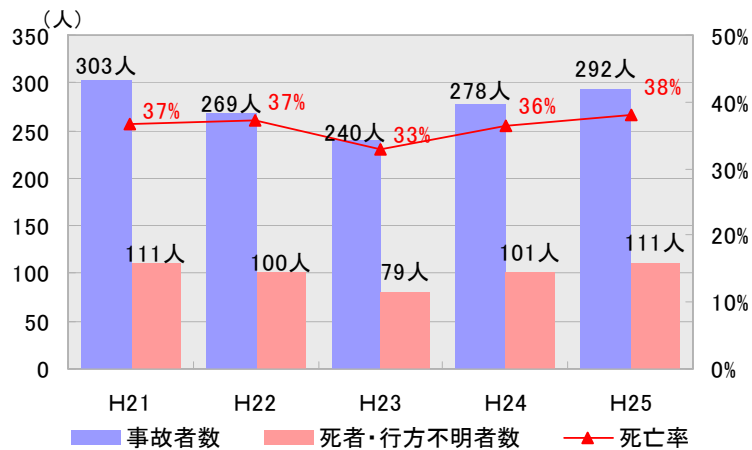
平成25年の釣り中の事故者292人を事故内容別にみると、海中転落が最も多く204人(70%)でした。海中転落者204人のうち単独行動していた者は111人で、死者・行方不明者は67人(60%)でした。一方、複数名行動していた者は93人で、死者・行方不明者は30人(32%)であり、単独行動の場合の死亡率は、複数名行動に比べて約2倍高くなっています。

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

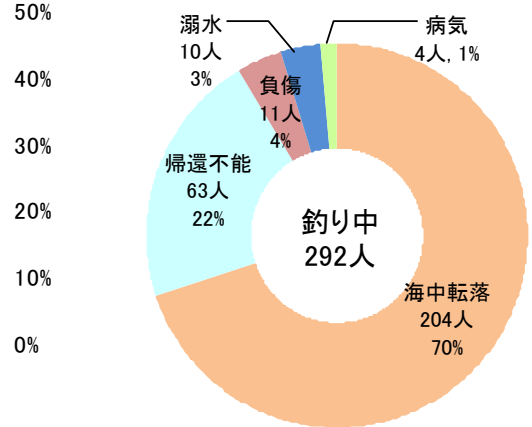
過去5年間の釣り中の海中転落による事故者は971人(70%)で、このうちライフジャケットを着用していたのは221人(23%)でした。また、発生場所別にみると、事故者数及び死者・行方不明者数が多いのは磯場、防波堤、岸壁の順になっています。特にこれらの場所のうち防波堤、岸壁では、死者・行方不明者のうち90%以上が海中転落によるものであるにもかかわらず、ライフジャケットの着用率がそれぞれ20%、4%と極めて低い状況となっています。

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

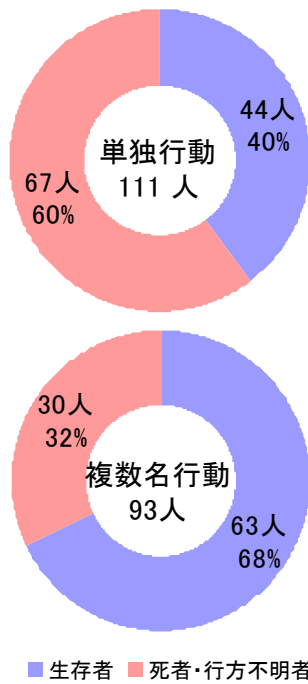
【事故者数及び死者・行方不明者数の推移（過去５年間）】



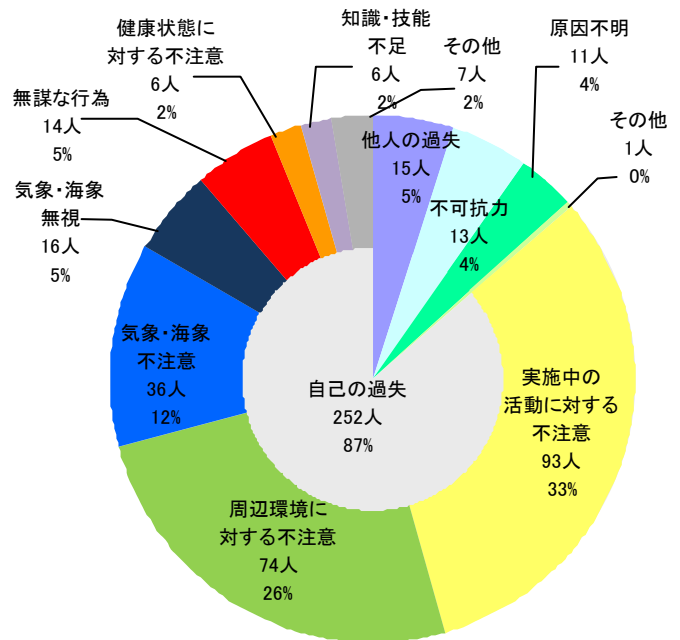
【事故内容別事故者数の割合（平成25年）】



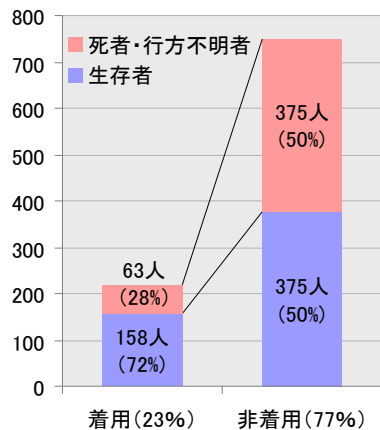
【海中転落者の単独行動・複数名行動別の死亡率（平成25年）】



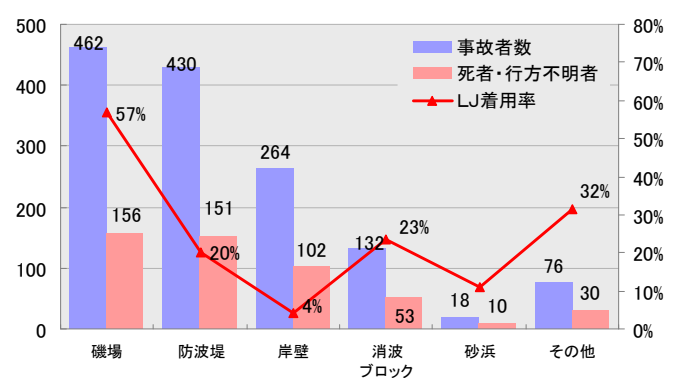
【事故原因別事故者数の割合（平成25年）】



【海中転落者のライフジャケット着用状況（過去５年間）】



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



(ii) 遊泳中の事故

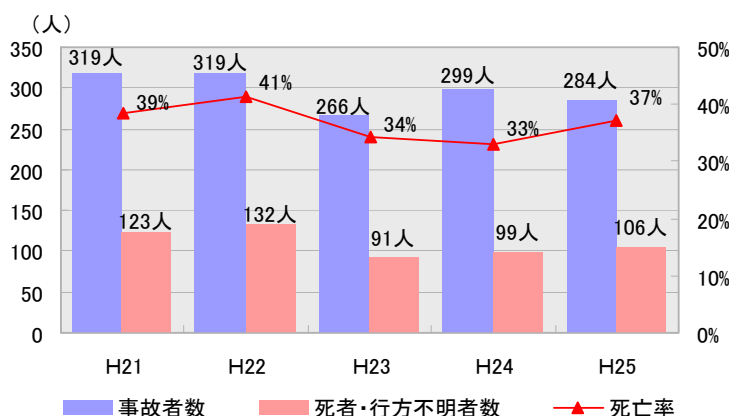
平成 25 年の遊泳中の事故者数は 284 人で、昨年と比較すると 15 人減少しました。このうち死者・行方不明者数は 106 人で、昨年より 7 人増加しました。

平成 25 年の遊泳中の事故者 284 人を事故内容別にみると、溺水が最も多く 176 人（62%）でした。事故原因別にみると、実施中の活動に対する不注意等の自己の過失が 80%とほとんどを占めています。

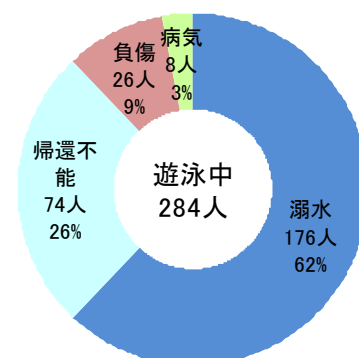
また、飲酒をした遊泳による事故者数は 45 人、離岸流によるものと考えられる事故者数は 51 人でした。

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

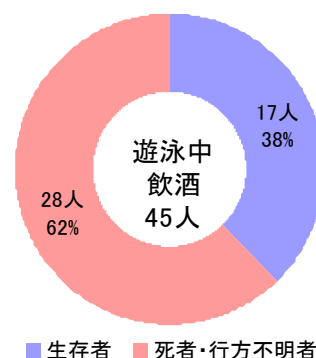
【事故者数及び死者・行方不明者数の推移（過去 5 年間）】



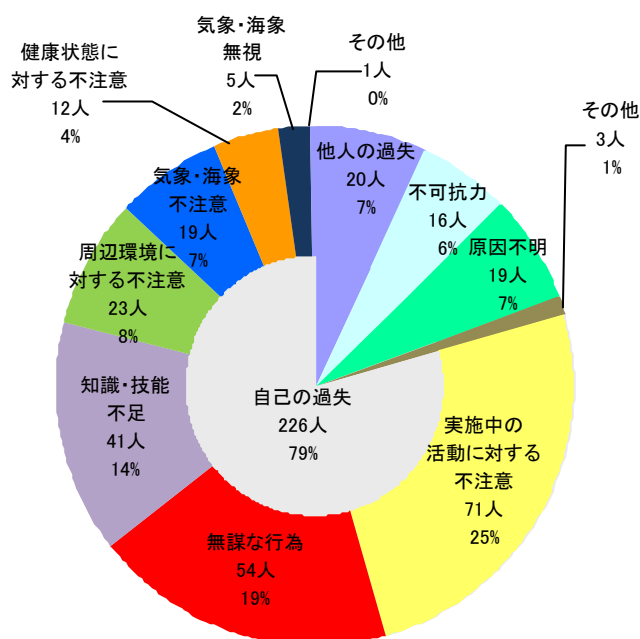
【事故内容別事故者数の割合（平成 25 年）】



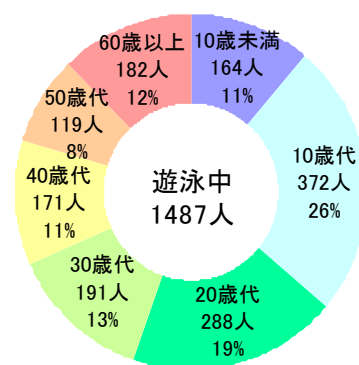
【飲酒をしての事故者の死亡率（平成25年）】



【事故原因別事故者数の割合（平成 25 年）】



【年齢層別事故者数の割合（過去5年間）】



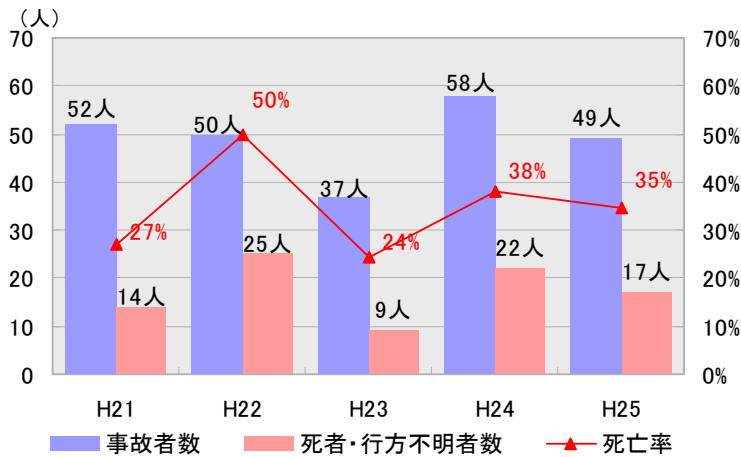
(iii) スキューバダイビング中の事故

平成 25 年のスキューバダイビング中の事故者数は 49 人で、昨年と比較すると 9 人減少しました。このうち死者・行方不明者数は 17 人であり、昨年と比較すると 5 人減少しました。また、スキューバダイビング中の事故者のうち死者・行方不明者の占める割合は 35%であり高い状況となっています。

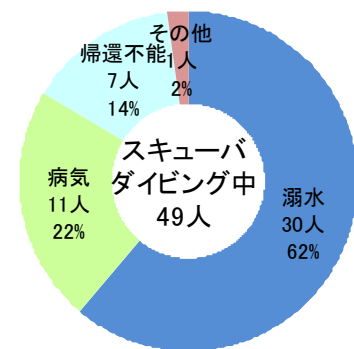
平成 25 年のスキューバダイビング中の事故者 49 人を事故内容別にみると、溺水が最も多く 30 人（61%）でした。また、事故原因別でみると、知識・技能不足や健康状態に対する不注意等の自己の過失によるものが多くを占めています。

過去 5 年間の事故者数を年齢層別にみると、40 歳代以上が 70%を占めており、特に病気による死者・行方不明者では 40 歳代以上が 91%を占めています。

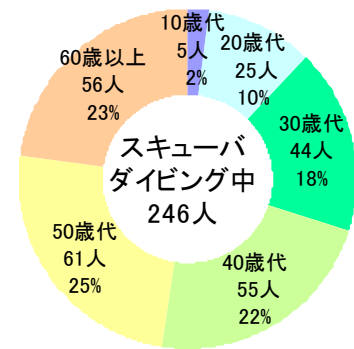
【事故者数及び死者・行方不明者数の推移（過去 5 年間）】



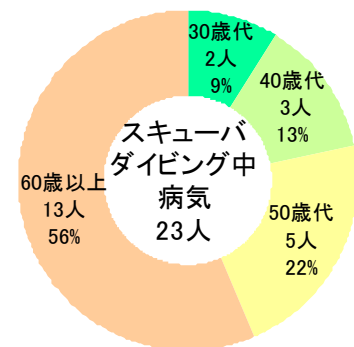
【事故内容別事故者数の割合（平成 25 年）】



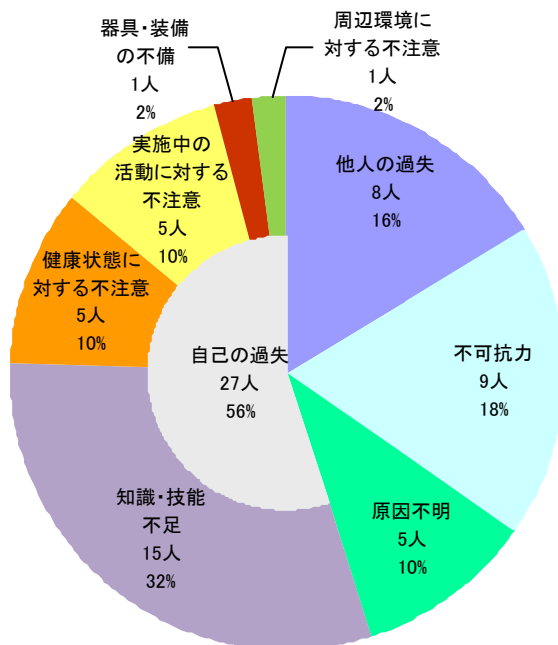
【年齢層別事故者数の割合（過去5年間）】



【年齢層別病気による死者・行方不明者数の割合（過去5年間）】



【事故原因別事故者数の割合（平成 25 年）】

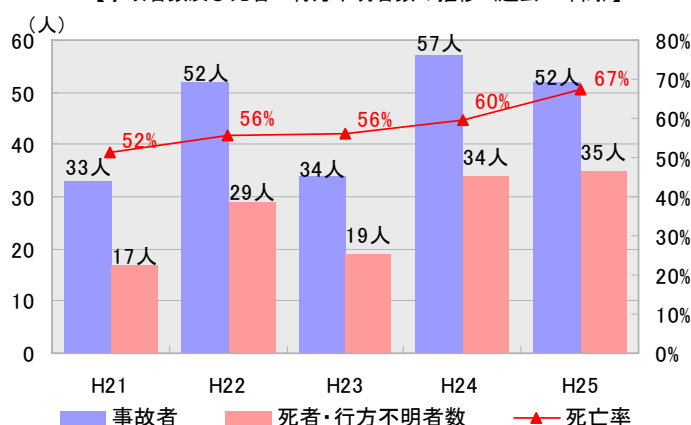


(iv) シュノーケリング中の事故

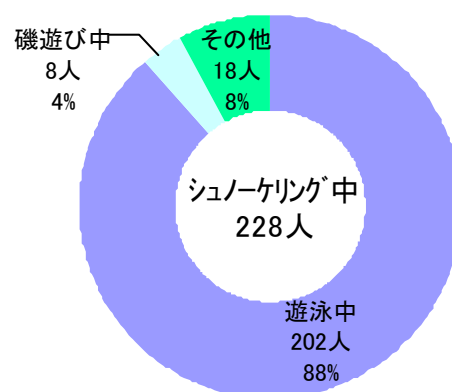
遊泳中、磯遊び中及びその他の活動中の事故のうち、シュノーケルを使用中に発生した平成25年の事故者数は52人で、昨年と比較すると5人減少しましたが、このうち死者・行方不明者は35人で、昨年より1人増加し、過去5年間で最多となりました。また、シュノーケリング中の事故者のうち死者・行方不明者の占める割合は67%と高くなっています。

過去5年間の事故者数を活動内容別にみると、遊泳中が最も多く202人(89%)となっており、また、事故原因別にみると、実施中の活動に対する不注意や知識・技能不足等の自己の過失によるものが多くを占めています。

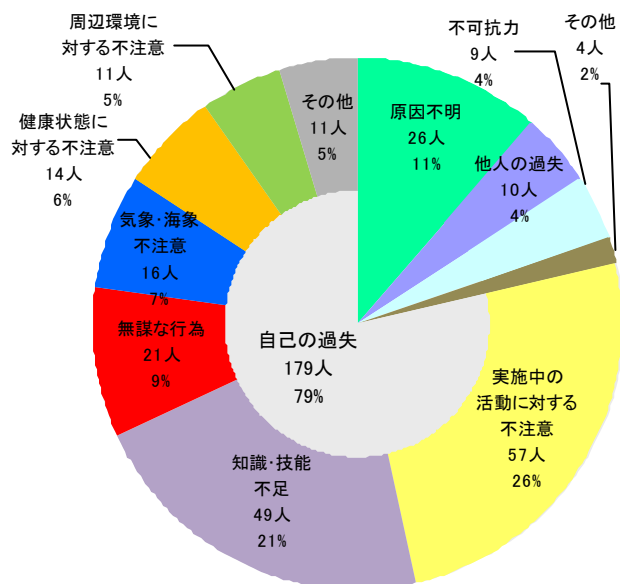
【事故者数及び死者・行方不明者数の推移（過去5年間）】



【活動内容別事故者数の割合（過去5年間）】



【事故原因別事故者数の割合（過去5年間）】

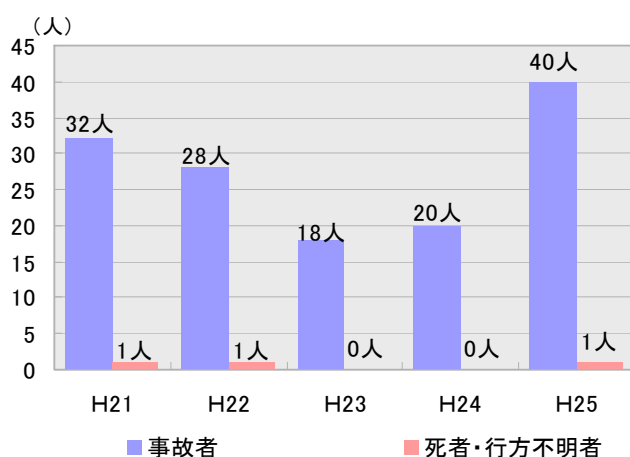


（ⅴ）被引浮体遊具使用中の事故

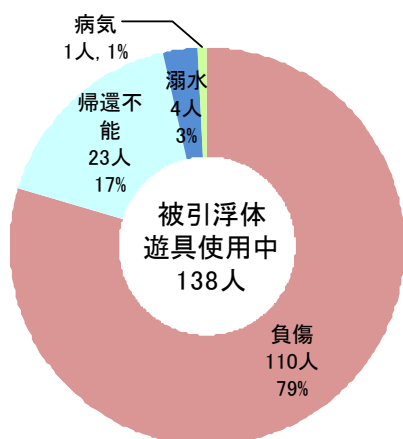
平成 25 年のバナナボート等の被引浮体遊具使用中の事故者数は 40 人で、昨年と比較すると 20 人増加し、過去 5 年間で最多となりました。このうち死者・行方不明者数は 1 人でした。

過去 5 年間の事故者数を事故内容別にみると、負傷が最も多く 110 人（80%）であり、うち傷病程度が入院を必要とする中等症以上の負傷事故が 48 人（44%）と高い割合となっています。

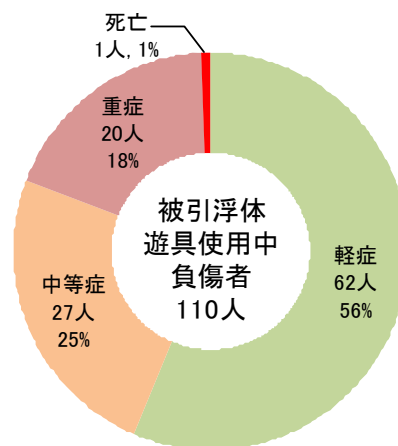
【事故者数及び死者・行方不明者数の推移（過去 5 年間）】



【事故内容別事故者数の割合（過去 5 年間）】



【負傷事故者の傷病程度の割合（過去 5 年間）】

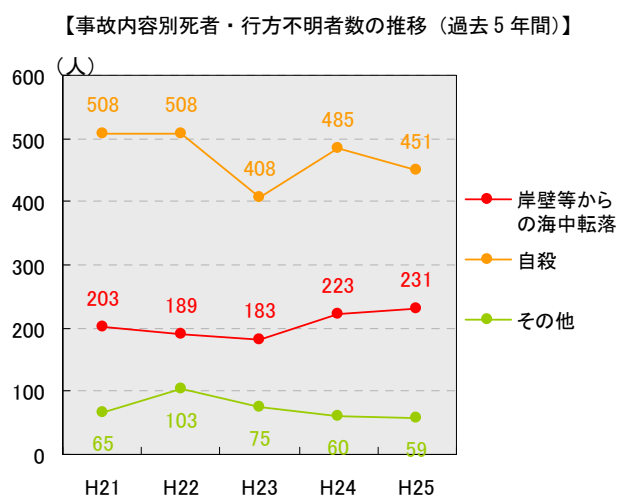
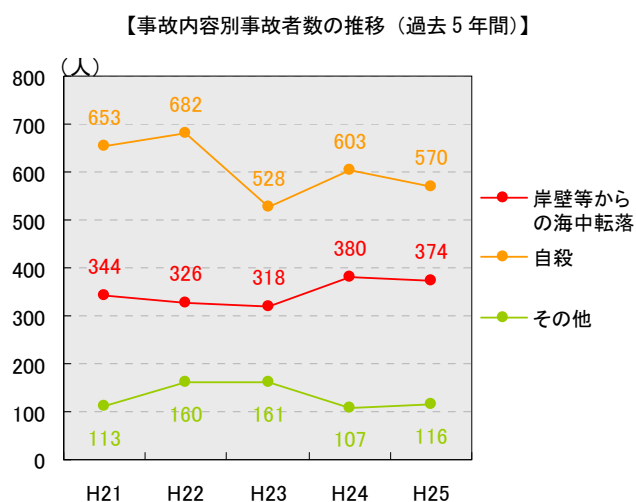


ハ マリンレジャー以外の海浜事故

平成 25 年のマリンレジャー以外の海浜事故による事故者数は 1,060 人で、昨年と比較すると 30 人減少しました。このうち死者・行方不明者数は 741 人で、昨年と比較すると 27 人減少しました。

平成 25 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 741 人を事故内容別にみると、特に多いのは自殺の 451 人（前年比 34 人減）で全体の 61%を占め、次いで岸壁等からの海中転落が 231 人（前年比 8 人増）と全体の 31%を占めています。

過去 5 年間の傾向をみると、事故者数及び死者・行方不明者数ともにほぼ横ばいの傾向となっています。



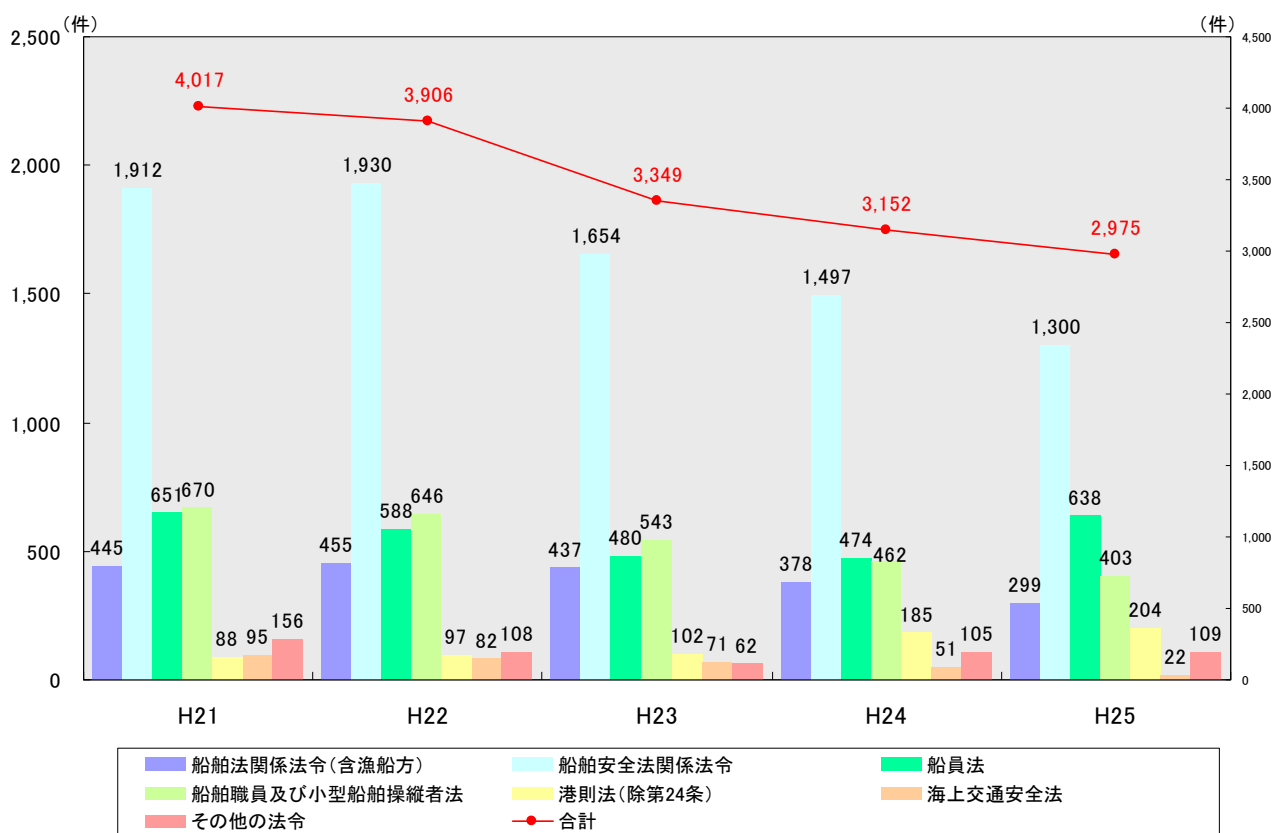
3 海事関係法令違反の取締り状況

平成25年の海事関係法令違反の送致件数は2,975件で、平成24年(3,152件)と比較し177件(5.6%)減少しました。

法令別では、無検査航行、定員超過や過積載の禁止等を規定した船舶安全法違反の送致件数が1,300件で全体の44%を占めています。

また、無資格運航の禁止等を規定した船舶職員及び小型船舶操縦者法違反の送致件数は403件（前年比59件減少）、海上交通の安全に直接的に影響を及ぼす航路航行義務違反等の海上交通安全法違反の送致件数は22件（前年比29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204件（前年比19件増加）となっています。

【海事関係法令違反の送致件数（過去5年間）】



第3章 海難防止対策

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

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

1 第3次交通ビジョン《～7つの課題と3つの目標～》

平成25年10月、交通政策審議会海事分科会から答申された「船舶交通の安全・安心をめざした取り組み」では、次のとおり、おおむね5年間における船舶交通安全政策の方向性と具体的施策（7つの課題と3つの目標）が示され、海上保安庁では「第3次交通ビジョン」と位置づけました。

海上保安庁では、「第3次交通ビジョン」の目標達成に向け、PDCAサイクルを定め、次年度の施策の進め方など「第3次交通ビジョン」のフォローアップ等を議論するため「船舶交通安全部会」を設置し、より一層、船舶交通の安全・安心を目指し取り組んでいきます。

◇7つの課題

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

◇3つの目標

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



2 小型船舶に対する情報提供の強化

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

MICS情報は、WEBサイト（パソコン、携帯電話）で提供しており、情報のうち気象・海象状況については、テレホンサービス及び無線電話でも提供しており、「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」入手することができます。

近年、携帯電話からの MICS の利用が増加していることを踏まえ、平成 25 年 7 月から WEB 画面の全国統一化及び 24 時間体制で海上保安庁が発表する緊急情報等を、電子メールを使用してリアルタイムで配信する情報提供サービスを全国展開しています。

沿岸域情報提供システム(MICS)
 パソコンや携帯電話から、簡単にアクセスできます。
 海上保安庁 MICS で 検索

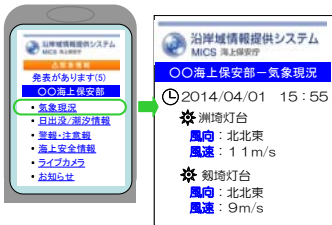
パソコン ホームページ

携帯電話 ホームページ

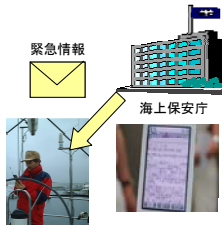
電子メール配信サービス



パソコン ホームページはこちら
<http://www.kaiho.mlit.go.jp/info/mics/>



携帯電話 ホームページはこちら
<http://www.kaiho.mlit.go.jp/info/mics/m/index.htm>



電子メール配信の登録はこちら
<http://www7.kaiho.mlit.go.jp/micsmail/reg/touroku.html>

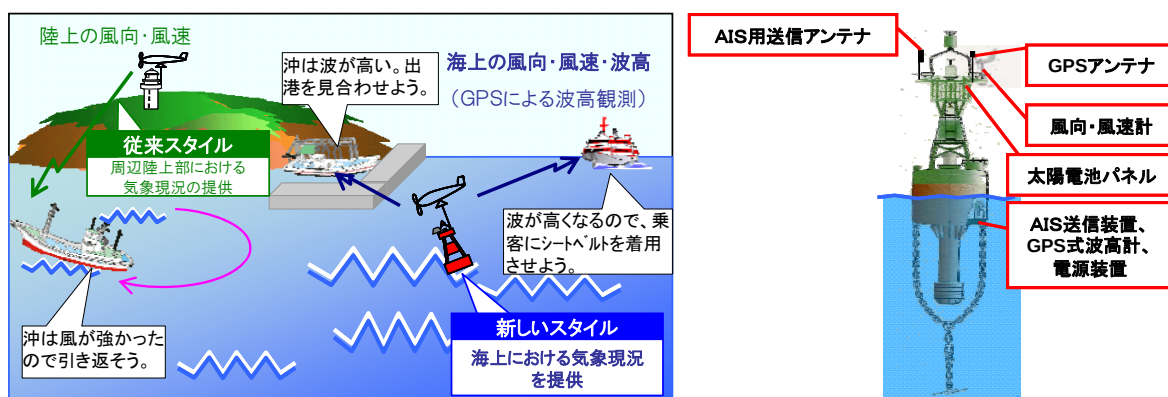
3 灯浮標をプラットフォームとした気象情報提供システムの整備

狭水道や航路等では、気象状況によって船舶の操縦性能が制限されることから、その海域における正確な気象現況の情報提供が望まれていました。そこで、従来、海上保安庁では、MICS等で提供している灯台で観測した気象情報に加え、海上にある灯浮標（ブイ）をプラットフォームとして、気象測器を設置し、観測した気象情報の提供を行うこととしました。

これらの実現に向けて、必要なシステムを灯浮標の限られたスペースに搭載するために各装置の小型化及び電源の効率化等の技術開発や試験に取り組んできました。

既に、関門海峡の東西出入口の灯浮標で試験運用を行っており、平成 26 年 3 月末から情報提供サービスを開始することとしています。

海上保安庁では、引き続き、整備を進め、より安全な船舶交通環境の構築を図っていきます。



【灯浮標による気象情報提供システムのイメージ図】

4 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 日に「関係省庁海難防止連絡会議」を設置しました。

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

5 小型船舶事故防止対策

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

これら船舶事故を未然に防止するためには、日頃から船体機関の整備・点検を行うほか、船舶職員及び小型船舶操縦者法で定められている発航前点検や適切な見張り、海中転落に備えたライフジャケット着用等の遵守事項を確実に行うことが重要です。

海上保安庁では、安全啓発用リーフレットを作成し、マリーナ、漁業協同組合等の海事関係機関への配布のほか、小型船舶操縦者免許更新講習機関等の協力を受け、講習受講者、船舶検査受験者に対してリーフレットを配布して遵守事項の周知を行いました。

また、毎年 10 月に漁業関係団体が主体となって実施している「全国漁船安全操業推進月間」について、海上保安庁も関係機関と連携・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。

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

6 全国海難防止強調運動

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

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

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

平成 25 年度からは、より親しみやすい運動とするためサブタイトル「海の事故ゼロキャンペーン」を用いることとし、「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」を重点事項に掲げ、官民一体となった運動を展開しています。

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

7 マリンレジャー事故防止対策

(1) 釣り中の事故防止対策

釣り場を巡回し、また釣具店等に協力を求めて、自己救命策の確保や気象・海象の早期把握等について指導・啓発を行っていきます。

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

また、地元自治体や釣り関係団体等と連携協力し、立て看板の設置や講習会の開催など効率的・効果的な安全指導を行うとともに、地域の事故発生状況等を踏まえ、事故多発地域への巡回指導等を強化していきます。



【巡回による安全指導】



【地域ごとの安全講習会】

(2) 遊泳中の事故防止対策

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

また、飲酒をした遊泳者による事故が増加傾向にあることから、飲酒をした遊泳の危険性等についても周知・啓発活動を推進していきます。



【児童に対する安全講習会】



【遊泳者に対する安全指導】

（３）スキューバダイビング中の事故防止対策

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



【ダイビングインストラクター等との合同訓練】

（４）関係機関等と連携した事故防止対策の推進

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

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



【ライフジャケット着用を啓発する看板】

第4章 救助状況及び海難発生時の救命率向上策

1 救助状況

(1) 船舶事故の救助状況

平成 25 年の事故船舶 2,306 隻のうち要救助船舶は 1,811 隻でした。要救助船舶の中で、自力入港した 234 隻を除いた 1,577 隻のうち 1,363 隻が救助されました。

海上保安庁は、これらの事故に対し、巡視船艇延べ 2,155 隻、航空機延べ 589 機等を出動させました。海上保安庁が救助した船舶以外の船舶についても、巡視船艇・航空機による搜索、救助手配等を行っており、直接救助した船舶と合わせると 1,540 隻に対して救助活動を行いました。また、乗船者に対しては、事故船舶 2,306 隻の乗船者 10,435 人のうち 5,448 人に対して救助活動を行いました。

(2) 船舶事故以外の乗船中の事故及び海浜事故の救助状況

イ 船舶事故以外の乗船中の事故の救助状況

平成 25 年の船舶事故以外の乗船中の事故者 960 人の中で、自殺 23 人及び自力救助した 398 人を除いた 539 人のうち 339 人が救助されました。

海上保安庁は、これらの事故に対し、巡視船艇延べ 649 隻、航空機延べ 355 機を出動させました。海上保安庁が救助した事故者以外の事故者についても、巡視船艇・航空機による搜索、救助手配等を行っており、直接救助した事故者と合わせると 416 人に対して救助活動を行いました。

ロ マリンレジャーに関する海浜事故の救助状況

平成 25 年のマリンレジャーに関する海浜事故の事故者 857 人の中で、自力救助した 114 人を除いた 743 人のうち 463 人が救助されました。

海上保安庁は、これらの事故に対し、巡視船艇延べ 484 隻、航空機延べ 212 機を出動させました。海上保安庁が救助した事故者以外の事故者についても、巡視船艇・航空機による搜索、救助手配等を行っており、直接救助した事故者と合わせると 400 人に対して救助活動を行いました。

ハ マリンレジャー以外の海浜事故の救助状況

平成 25 年のマリンレジャー以外の海浜事故の事故者 1,060 人の中で、自殺 570 人及び自力救助した 54 人を除いた 436 人のうち 146 人が救助されました。

海上保安庁は、これらの事故に対し、巡視船艇延べ 451 隻、航空機延べ 110 機を出動させました。海上保安庁が救助した事故者以外の事故者についても、巡視船艇・航空機による搜索、救助手配等を行っており、直接救助した事故者と合わせると 559 人に対して救助活動を行いました。

2 救助・救急活動の充実・強化

(1) 救助・救急体制の充実・強化

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



【行方不明者の搜索を行う特殊救難隊】

(2) 関係機関との連携・協力体制の充実・強化

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

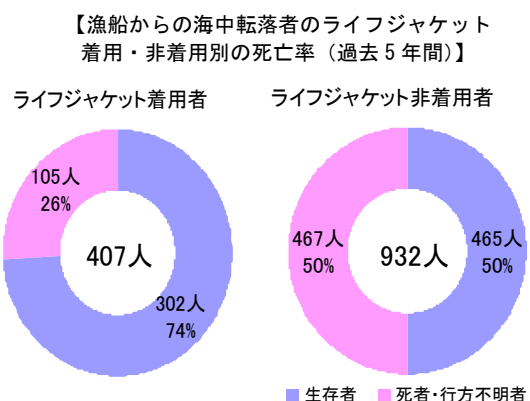
3 海中転落者のライフジャケット着用率の向上

(1) 漁業者を対象としたライフジャケット着用率の向上

平成 25 年の漁船からの海中転落者 251 人のうち、船舶事故によるものが 160 人、船舶事故によらないものが 91 人で、このうちライフジャケットを着用していたのは船舶事故によるものが 72 人（45%）、船舶事故によらないものが 20 人（22%）でした。

過去 5 年間の漁船からの海中転落者のライフジャケット着用・非着用別による死亡率をみると、着用者の死亡率 26% に対し、非着用者の死亡率は 50% となっています。非着用者の死亡率は着用者に比べて約 2 倍高くなっていることから、ライフジャケット着用の有無が、海中転落した場合の生死を分ける大きな要因になっています。

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



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



【LGLによるライフジャケット着用の働きかけ】



【海難防止講習会における自己救命策実地訓練】

【参考：防水処置した携帯電話とライフジャケットの着用が功を奏した事例】

平成25年4月23日早朝、鹿児島県いち木串木野市串木野港において一人乗り漁船が錨を入れて漁を行っていたところ、作業船と衝突し漁船は転覆、船長は海中に投げ出されましたが、作業船はそのまま航走しました。船長は、ライフジャケットを着用しており、自力で転覆した漁船の船底に這い上がり、ビニール袋に入れて防水処置した携帯電話で妻と118番に通報しました。通報を受けた第十管区海上保安本部は、巡視艇1隻と航空機1機を現場に急行させ、妻から連絡を受けた僚船も現場に急行しました。その結果、船長は事故発生から20分後に僚船により、無事救助されました。

【転覆船の状況】



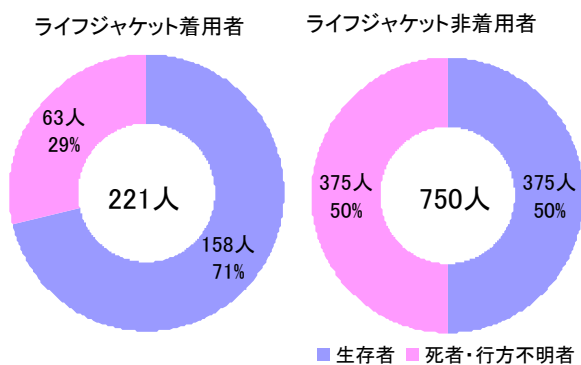
(2) 釣り人を対象としたライフジャケット着用率の向上

平成 25 年の釣り人の海中転落者による事故者 329 人のうち、陸からの海中転落者^{※1}が 204 人、船舶からの海中転落者^{※2}が 125 人で、このうちライフジャケットを着用していたのは陸からの海中転落者が 47 人（23%）、船舶からの海中転落者が 108 人（86%）でした。特に、陸上からの海中転落者のうち、防波堤及び岸壁での着用率が低い状況となっています。

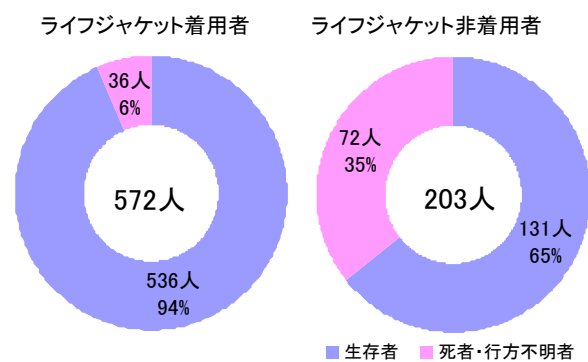
過去 5 年間の釣り人の海中転落のライフジャケット着用・非着用別による死亡率をみると、陸からの海中転落の場合は着用者の死亡率 29%に対し、非着用者の死亡率は 50%となっています。一方、船舶からの海中転落の場合は着用者の死亡率 6%に対し、非着用者の死亡率は 35%となっています。釣り人においても、非着用者の死亡率は着用者に比べ高くなっていることから、ライフジャケット着用の有無が、海中転落した場合の生死を分ける大きな要因となっています。

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

【陸からの海中転落者^{※1}のライフジャケット着用率（過去 5 年間）】



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



※1 防波堤、岸壁、磯場等からの海中転落をいいます。

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

【参考：ライフジャケット着用が功を奏した事例】

平成 25 年 3 月 3 日午前 11 時 38 分頃、長崎県平戸市において、瀬渡船で磯場に渡って磯釣りをしていた釣り人が足を滑らせ海中へ転落し沖へ流されました。付近にいた釣り人が海中転落したところを目撃し、携帯電話で 118 番通報するとともに瀬渡船に連絡しました。転落者は、転落した場所から約 200 メートル沖まで流されましたが、ライフジャケットの着用により十分な浮力が確保されていたため、現場に到着した瀬渡船により、無事救助されました。

4 海難情報の早期入手

海上保安庁では、海中転落者の海上における生存可能時間や当庁が救助に要する時間等を勘案し、生存状態で救助するために、海難発生から当庁が情報を入手するまでの所要時間を 2 時間以内にすることを目標としています。この目標達成のためには、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等救助機関へ通報し、救助を要請することが重要です。

平成 25 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 78% ですが、漁船については 69% と低くなっています。

このような状況を踏まえ、2 時間以内認知率の更なる向上を図るため、水産関係団体や各種マリレジャー関係団体等と連携し、引き続き、「緊急通報用電話 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きます。

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

【参考：防水型携帯電話からの 118 番通報を活用し、事故者を救助した事例】

平成 25 年 3 月 30 日午前 8 時 32 分頃、愛知県知多郡南知多町大井港沖において、単身プレジャーボート上で釣りをしていた乗船者がバランスを崩し海中に転落しました。乗船者は転覆した船に捕まりながら所持していた防水型携帯電話で 118 番通報しました。通報を受けた第四管区海上保安本部では直ちに海難発生現場に最も近い大井漁港へ救助要請を依頼し、同漁港所属の漁船により迅速に救助されました。

本件は早期に救助の要請が行われるとともに、携帯電話からの 118 番通報であったことから「緊急通報位置情報システム」により位置情報を入手できたため、早期に事故船舶及び事故者を発見することができました。

資料編

平成 25 年における 海難の発生と救助の状況

平成25年における海難の発生と救助の状況 目次

<船舶事故発生・救助状況>

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

<乗船中の事故及び海浜事故発生・救助状況>

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

第Ⅰ－1表 事故発生状況の前年との比較

1. 総数

	平成24年	平成25年	増減
事故隻数(隻)	2,261	2,306	45
延総トン数(総トン)	2,644,808	2,369,721	△ 275,087
死者・行方不明者数(人)	78	84	6

2. 船舶種類別 (単位:隻・人)

	平成24年	平成25年	増減
貨物船	322 (人)	269 (15)	△ 53 8
タンカー	69 (人)	78 (2)	9 2
旅客船	39 (人)	42 (0)	3 0
漁船	651 (人)	646 (39)	△ 5 △ 16
遊漁船	80 (人)	76 (0)	△ 4 △ 5
プレジャーボート	963 (人)	1,012 (23)	49 16
その他	137 (人)	183 (5)	46 1
計	2,261 (78)	2,306 (84)	45 6

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

3. 事故種類別 (単位:隻・人)

	平成24年	平成24年	増減
衝突	601 (人)	683 (26)	82 1
乗揚	290 (人)	318 (5)	28 2
転覆	118 (人)	105 (16)	△ 13 △ 16
浸水	119 (人)	113 (4)	△ 6 0
推進器障害	149 (人)	149 (0)	0 △ 1
舵障害	30 (人)	22 (0)	△ 8 0
機関故障	380 (人)	359 (3)	△ 21 2
火災	75 (人)	82 (15)	7 12
爆発	5 (人)	3 (0)	△ 2 △ 4
行方不明	10 (人)	7 (9)	△ 3 6
運航阻害	259 (人)	275 (0)	16 0
安全阻害	67 (人)	59 (3)	△ 8 3
その他	158 (人)	131 (3)	△ 27 1
計	2,261 (78)	2,306 (84)	45 6

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

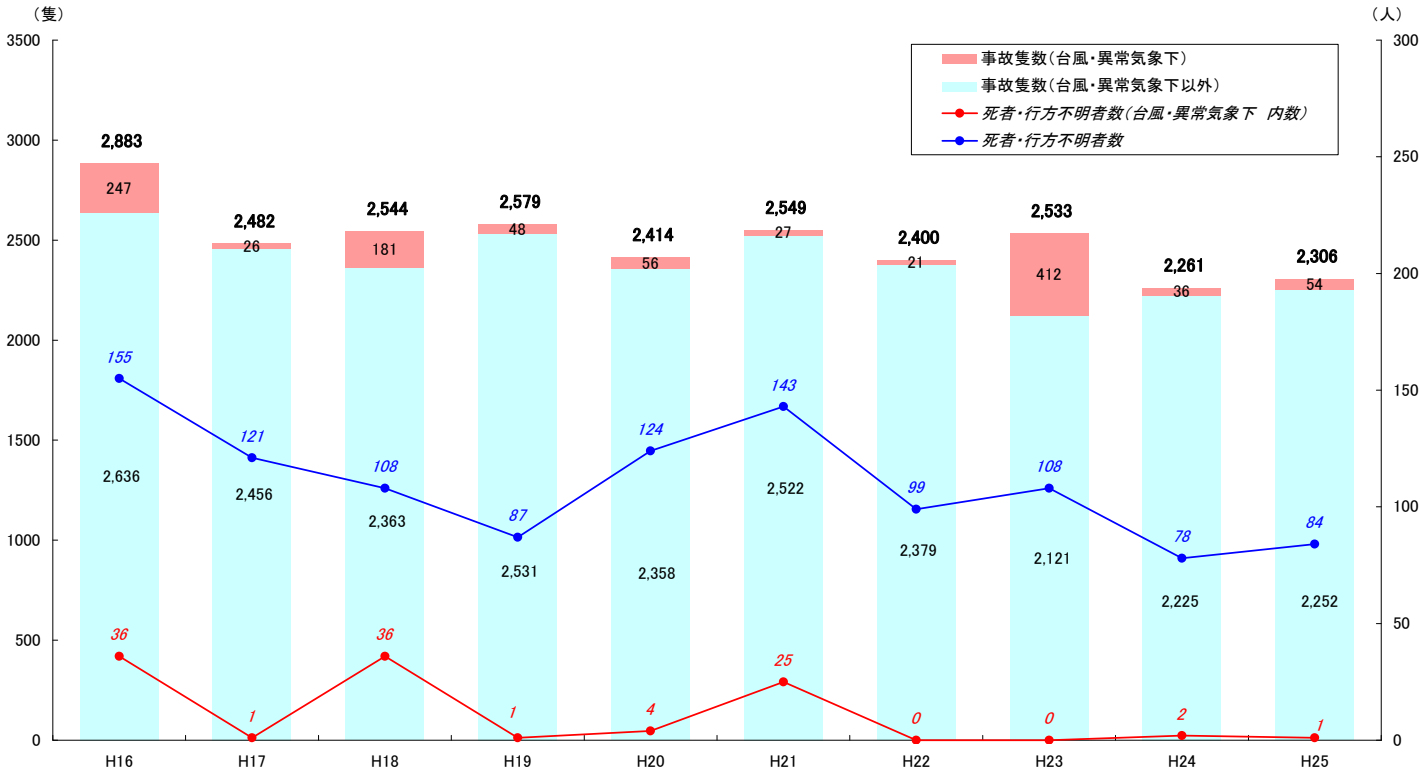
1. 船舶 (隻)

		平成24年	平成25年	増減
事故隻数		2,261	2,306	45
救助	当庁救助	579	549	△ 30
	当庁以外救助	793	814	21
	計	1,372	1,363	△ 9
自力入港		672	729	57
全損		217	214	△ 3
当庁関与		1,546	1,540	△ 6

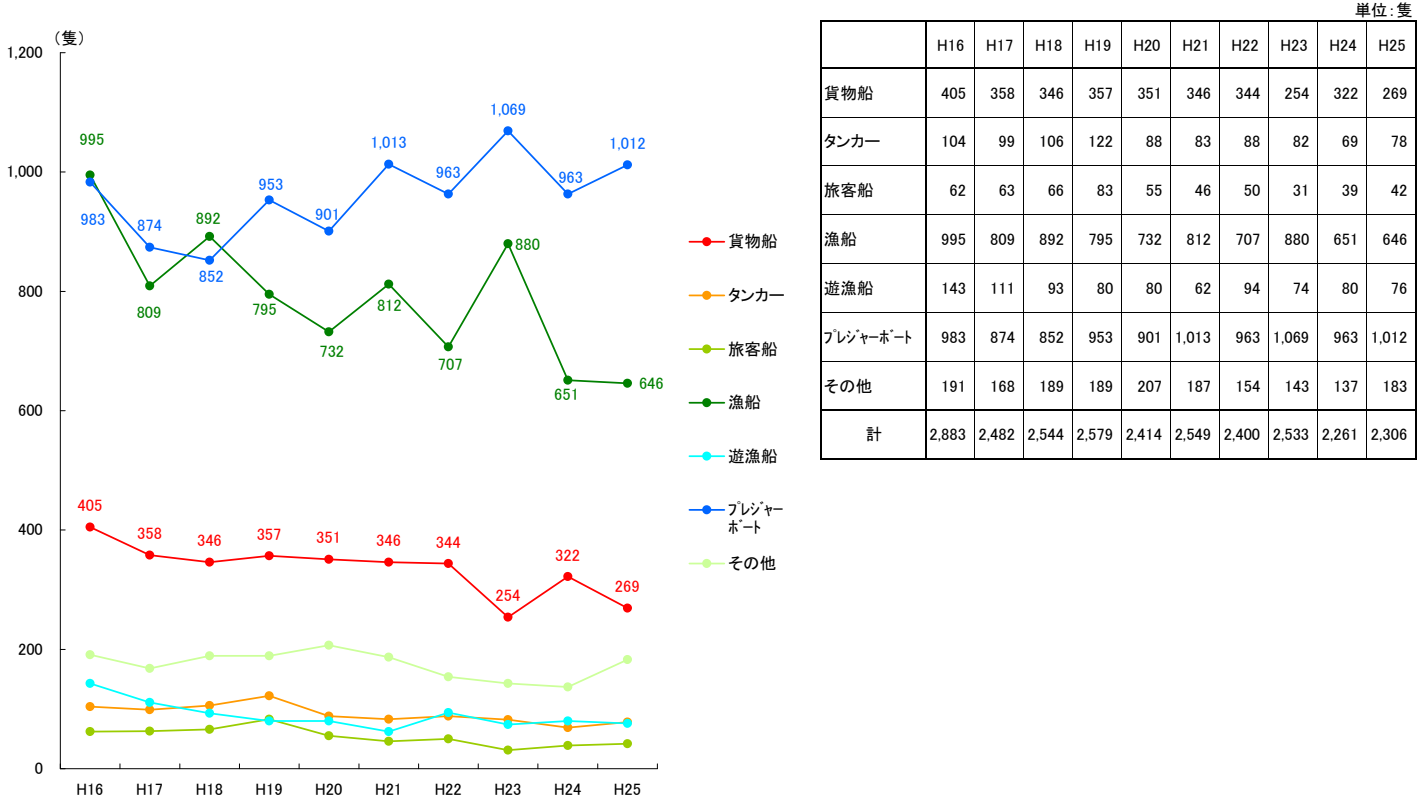
2. 乗船者 (人)

		平成24年	平成25年	増減
乗船者数		10,233	10,435	202
救助	当庁救助	2,211	1,549	△ 662
	当庁以外救助	2,830	2,755	△ 75
	計	5,041	4,304	△ 737
自力救助		5,114	6,047	933
死亡・行方不明		78	84	6
当庁関与		6,208	5,448	△ 760

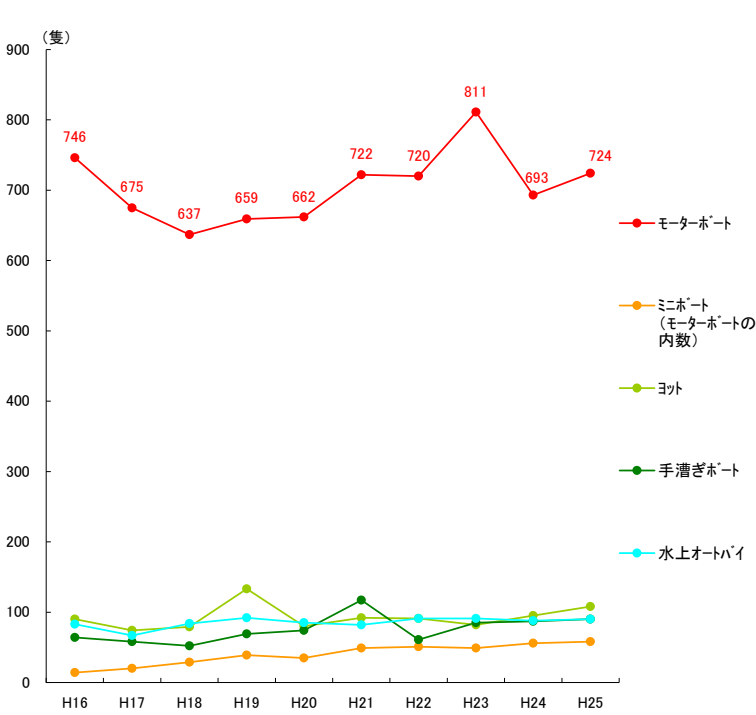
第Ⅰ－１図 事故隻数及び死者・行方不明者数の推移



第Ⅰ－２図 船舶種類別による事故隻数の推移

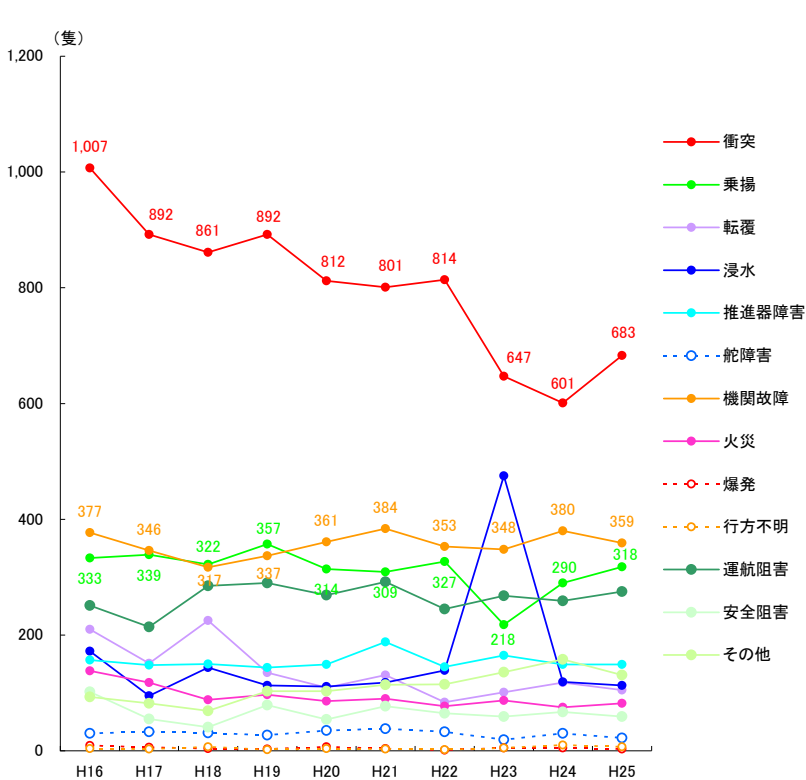


第Ⅰ－３図 プレジャーボートの船型別による事故隻数の推移



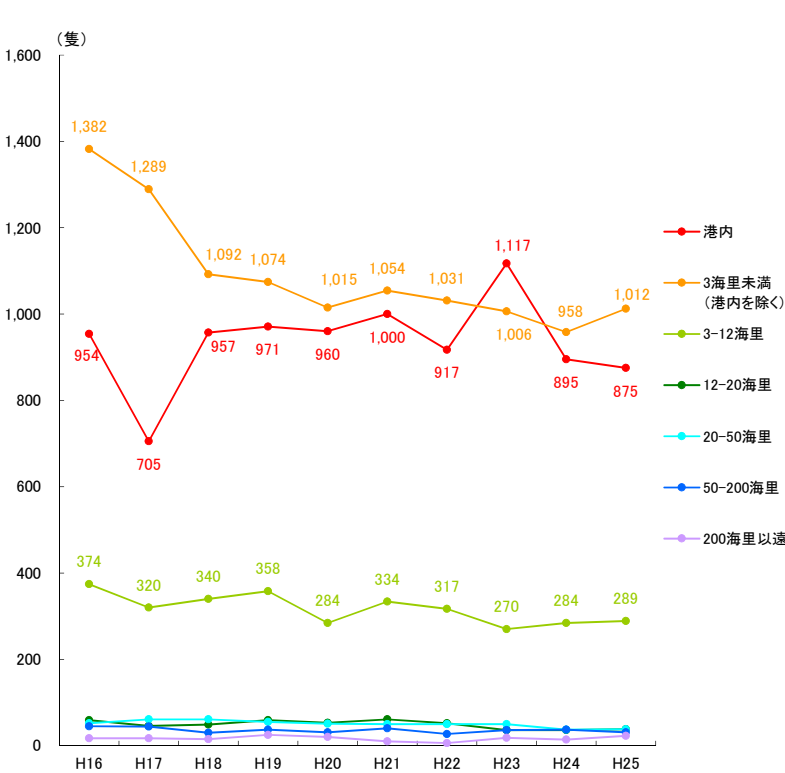
	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25
モーターボート	746	675	637	659	662	722	720	811	693	724
ミニボート (モーターボートの内数)	14	20	29	39	35	49	51	49	56	58
ヨット	90	74	79	133	80	92	91	82	95	108
手漕ぎボート	64	58	52	69	74	117	61	85	87	90
水上オートバイ	83	67	84	92	85	82	91	91	88	90
計	983	874	852	953	901	1,013	963	1,069	963	1,012

第Ⅰ－４図 事故種類別による事故隻数の推移



	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25
衝突	1,007	892	861	892	812	801	814	647	601	683
乗揚	333	339	322	357	314	309	327	218	290	318
転覆	210	151	225	135	109	131	84	101	118	105
浸水	172	95	144	113	111	118	139	475	119	113
推進器障害	157	148	150	144	149	188	145	165	149	149
舵障害	30	33	31	27	35	38	33	19	30	22
機関故障	377	346	317	337	361	384	353	348	380	359
火災	138	118	88	97	86	90	77	87	75	82
爆発	9	6	4	3	7	4	1	5	5	3
行方不明	4	3	7	2	4	3	2	5	10	7
運航阻害	251	214	285	290	269	292	245	268	259	275
安全阻害	102	55	41	79	54	77	65	59	67	59
その他	93	82	69	103	103	114	115	136	158	131
計	2,883	2,482	2,544	2,579	2,414	2,549	2,400	2,533	2,261	2,306

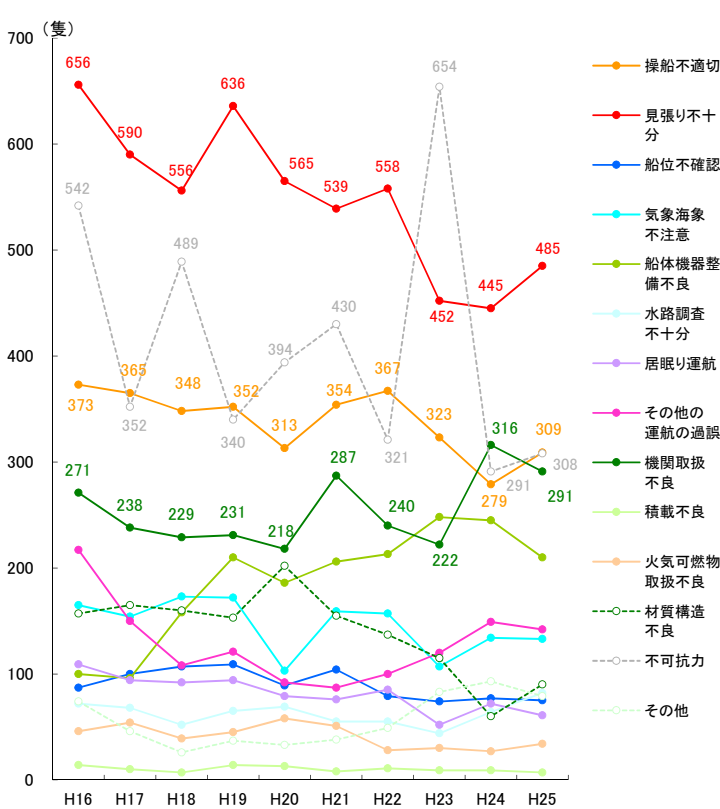
第Ⅰ－5図 距岸別による事故隻数の推移



単位: 隻

	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25
港内	954	705	957	971	960	1,000	917	1,117	895	875
3海里未満 (港内を除く)	1,382	1,289	1,092	1,074	1,015	1,054	1,031	1,006	958	1,012
3-12海里	374	320	340	358	284	334	317	270	284	289
12-20海里	59	46	49	59	53	61	52	36	36	38
20-50海里	52	61	61	55	51	50	50	50	37	38
50-200海里	45	44	30	37	31	40	27	36	37	31
200海里以上	17	17	15	25	20	10	6	18	14	23
計	2,883	2,482	2,544	2,579	2,414	2,549	2,400	2,533	2,261	2,306

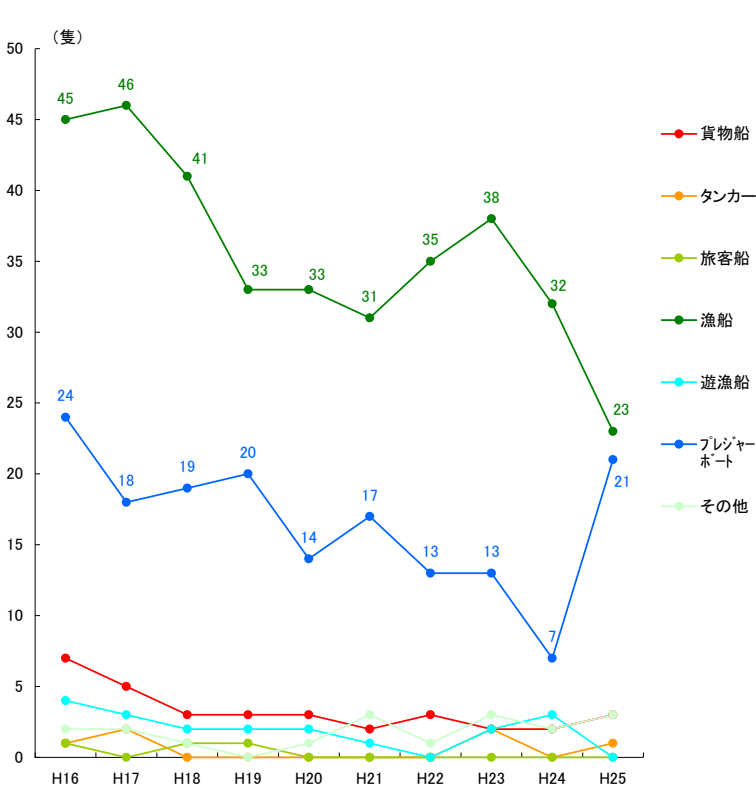
第Ⅰ－6図 原因別による事故隻数の推移



単位: 隻

			H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25
人為的要因	運航の過誤	操船不適切	373	365	348	352	313	354	367	323	279	309
		見張り不十分	656	590	556	636	565	539	558	452	445	485
		船位不確認	87	100	107	109	89	104	79	74	77	75
		気象海象不注意	165	154	173	172	103	159	157	107	134	133
		船体機器整備不良	100	96	158	210	186	206	213	248	245	210
		水路調査不十分	72	68	52	65	69	55	55	44	64	82
		居眠り運航	109	94	92	94	79	76	85	52	72	61
		その他の運航の過誤	217	150	108	121	92	87	100	120	149	142
		機関取扱不良	271	238	229	231	218	287	240	222	316	291
		積載不良	14	10	7	14	13	8	11	9	9	7
	火気可燃物取扱不良	46	54	39	45	58	51	28	30	27	34	
	材質構造不良		157	165	160	153	202	155	137	115	60	90
不可抗力		542	352	489	340	394	430	321	654	291	308	
その他		74	46	26	37	33	38	49	83	93	79	
計			2,883	2,482	2,544	2,579	2,414	2,549	2,400	2,533	2,261	2,306

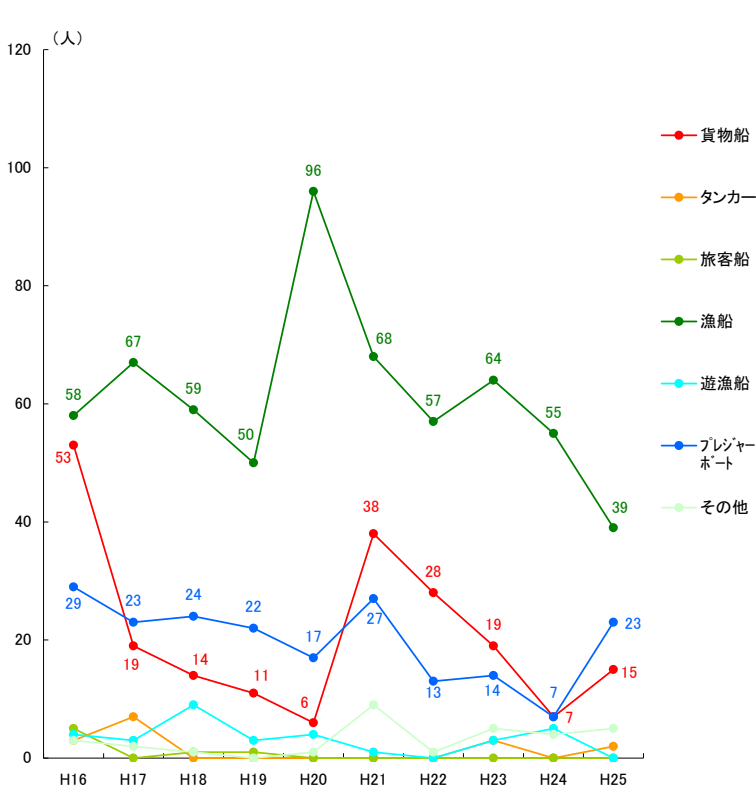
第Ⅰ－７図 死者・行方不明者を伴う事故の船舶種類別による事故隻数の推移



単位: 隻

	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25
貨物船	7	5	3	3	3	2	3	2	2	3
タンカー	1	2	0	0	0	0	0	2	0	1
旅客船	1	0	1	1	0	0	0	0	0	0
漁船	45	46	41	33	33	31	35	38	32	23
遊漁船	4	3	2	2	2	1	0	2	3	0
プレジャーボート	24	18	19	20	14	17	13	13	7	21
その他	2	2	1	0	1	3	1	3	2	3
計	84	76	67	59	53	54	52	60	46	51

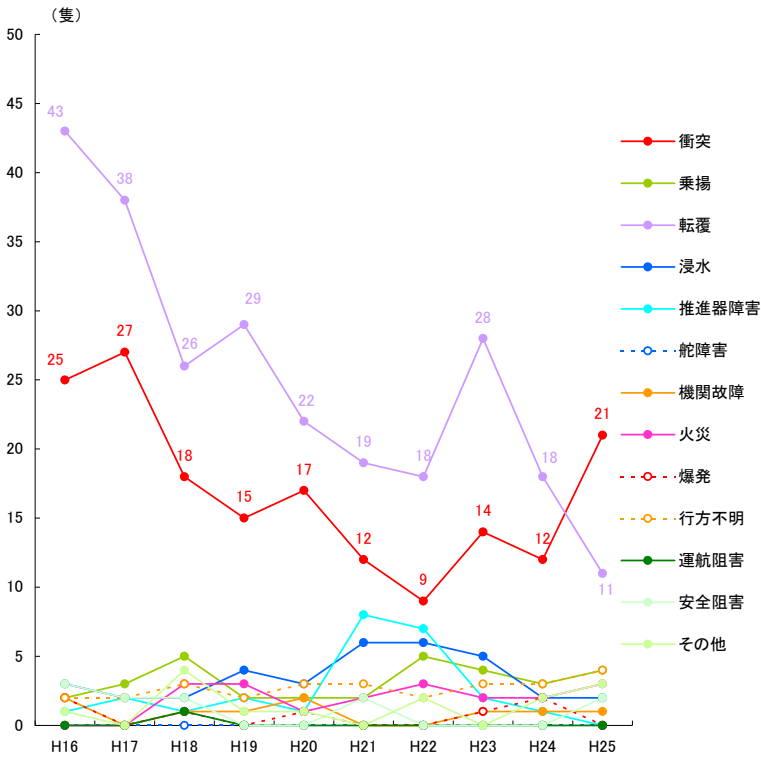
第Ⅰ－８図 死者・行方不明者を伴う事故の船舶種類別による死者・行方不明者数の推移



単位: 人

	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25
貨物船	53	19	14	11	6	38	28	19	7	15
タンカー	3	7	0	0	0	0	0	3	0	2
旅客船	5	0	1	1	0	0	0	0	0	0
漁船	58	67	59	50	96	68	57	64	55	39
遊漁船	4	3	9	3	4	1	0	3	5	0
プレジャーボート	29	23	24	22	17	27	13	14	7	23
その他	3	2	1	0	1	9	1	5	4	5
計	155	121	108	87	124	143	99	108	78	84

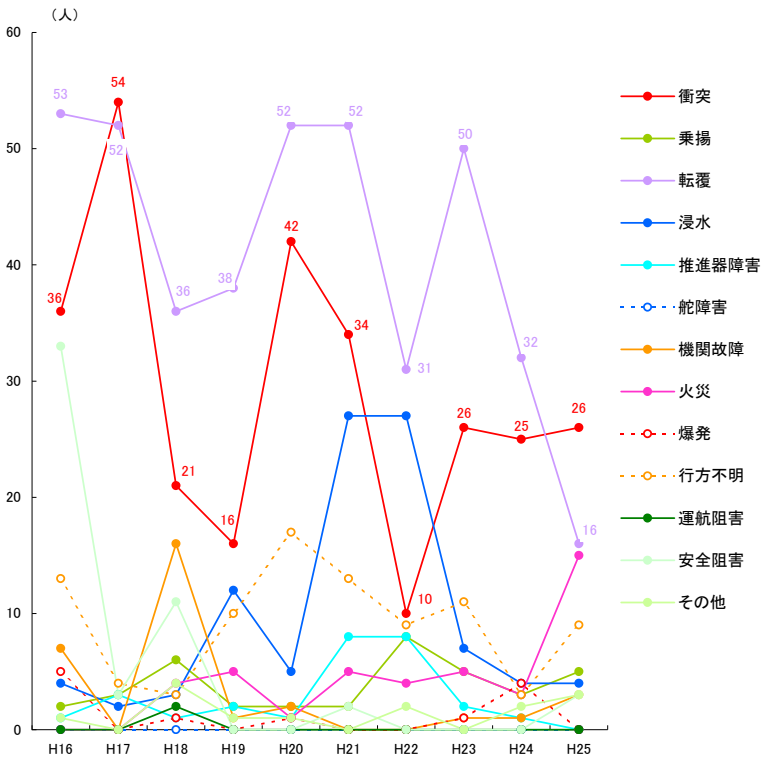
第 I ー 9 図 死者・行方不明者を伴う事故の事故種類別による事故隻数の推移



単位: 隻

	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25
衝突	25	27	18	15	17	12	9	14	12	21
乗揚	2	3	5	2	2	2	5	4	3	4
転覆	43	38	26	29	22	19	18	28	18	11
浸水	1	2	1	2	1	8	7	2	1	0
推進器障害	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
舵障害	2	0	1	1	2	0	0	1	1	1
機関故障	0	0	3	3	1	2	3	2	2	3
火災	2	0	1	0	1	0	0	1	2	0
爆発	2	2	3	2	3	3	2	3	3	4
行方不明	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0
運航阻害	3	2	2	0	0	2	0	0	0	2
安全阻害	1	0	4	1	1	0	2	0	2	3
計	84	76	67	59	53	54	52	60	46	51

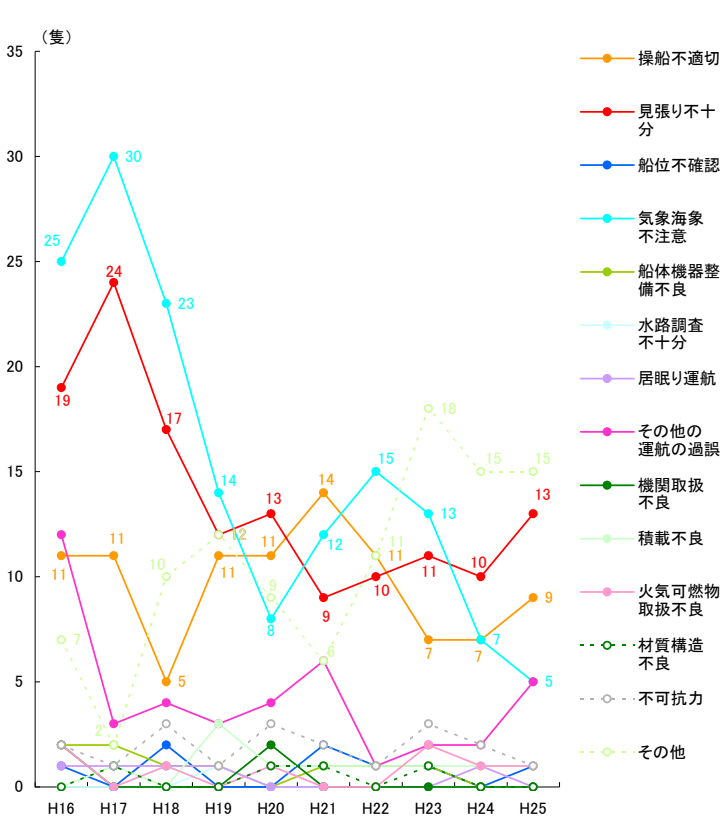
第 I ー 10 図 死者・行方不明者を伴う事故の事故種類別による死者・行方不明者数の推移



単位: 人

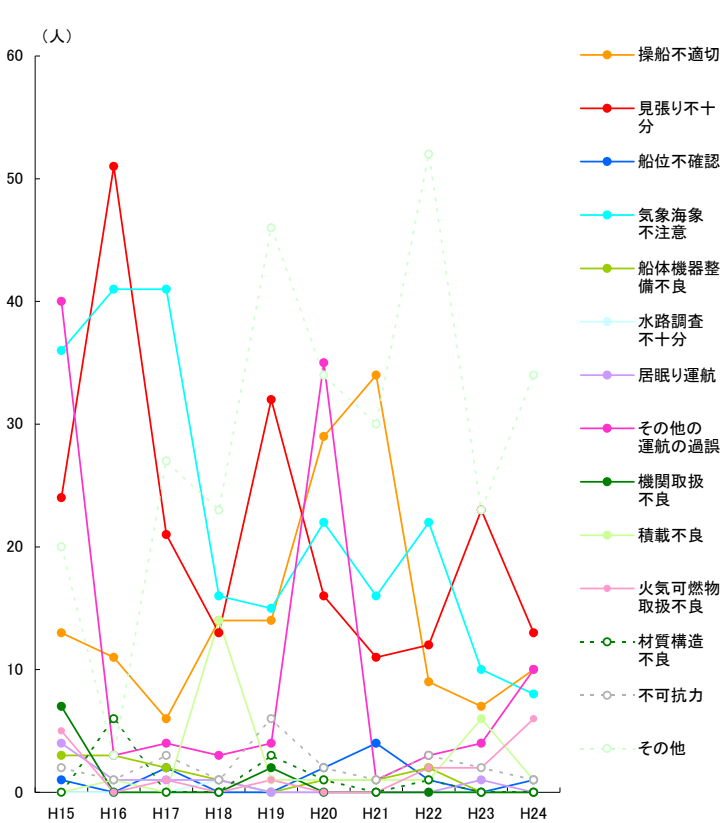
	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25
衝突	36	54	21	16	42	34	10	26	25	26
乗揚	2	3	6	2	2	2	8	5	3	5
転覆	53	52	36	38	52	52	31	50	32	16
浸水	4	2	3	12	5	27	27	7	4	4
推進器障害	1	3	1	2	1	8	8	2	1	0
舵障害	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
機関故障	7	0	16	1	2	0	0	1	1	3
火災	0	0	4	5	1	5	4	5	3	15
爆発	5	0	1	0	1	0	0	1	4	0
行方不明	13	4	3	10	17	13	9	11	3	9
運航阻害	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0
安全阻害	33	3	11	0	0	2	0	0	0	3
その他	1	0	4	1	1	0	2	0	2	3
計	155	121	108	87	124	143	99	108	78	84

第Ⅰ－11図 死者・行方不明者を伴う事故の原因別による事故隻数の推移



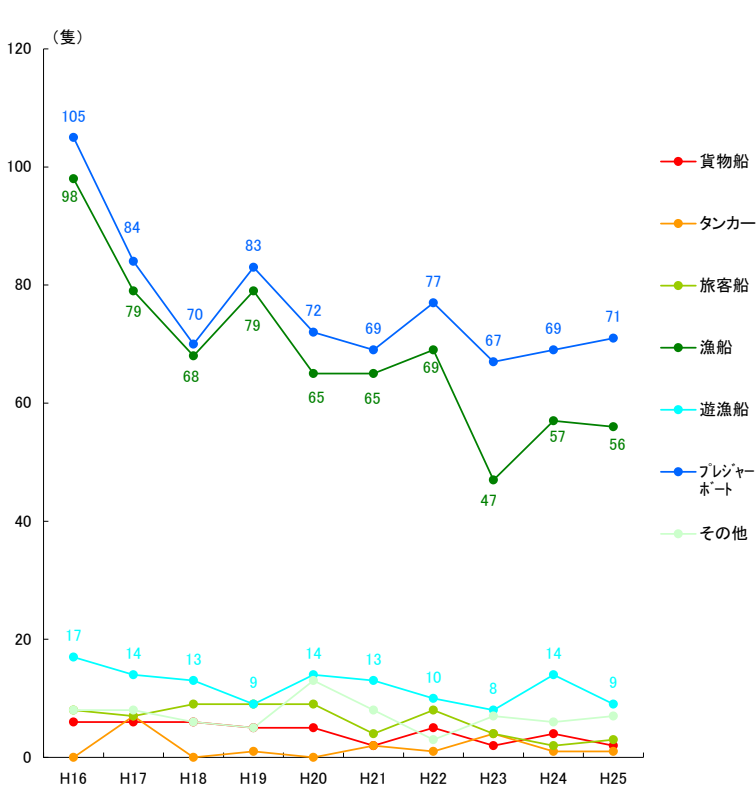
単位:隻												
			H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25
人為的要因	運航の過誤	操船不適切	11	11	5	11	11	14	11	7	7	9
		見張り不十分	19	24	17	12	13	9	10	11	10	13
		船位不確認	1	0	2	0	0	2	1	1	0	1
		気象海象不注意	25	30	23	14	8	12	15	13	7	5
		船体機器整備不良	2	2	1	1	0	1	1	1	0	0
		水路調査不十分	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0
		居眠り運航	1	1	1	1	0	0	0	0	1	0
		その他の運航の過誤	12	3	4	3	4	6	1	2	2	5
	機関取扱不良	2	0	0	0	2	0	0	0	0	0	
	積載不良	0	1	0	3	1	1	1	1	1	1	
	火気可燃物取扱不良	2	0	1	0	1	0	0	0	2	1	1
	材質構造不良	0	1	0	0	1	1	0	1	0	0	0
不可抗力	2	1	3	1	3	2	1	3	2	1	1	
その他	7	2	10	12	9	6	11	18	15	15	15	
計	84	76	67	59	53	54	52	60	46	51	51	

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



単位:人												
		H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	
人為的要因	運航の過誤	操船不適切	13	11	6	14	14	29	34	9	7	10
		見張り不十分	24	51	21	13	32	16	11	12	23	13
		船位不確認	1	0	2	0	0	2	4	1	0	1
		気象海象不注意	36	41	41	16	15	22	16	22	10	8
		船体機器整備不良	3	3	2	1	0	1	1	2	0	0
		水路調査不十分	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0
		居眠り運航	4	1	1	1	0	0	0	0	1	0
		その他の運航の過誤	40	3	4	3	4	35	1	3	4	10
	機関取扱不良	7	0	0	0	2	0	0	0	0	0	
	積載不良	0	1	0	14	1	1	1	1	6	1	
	火気可燃物取扱不良	5	0	1	0	1	0	0	0	2	2	6
	材質構造不良	0	6	0	0	3	1	0	1	0	0	0
不可抗力	2	1	3	1	6	2	1	3	2	1	1	
その他	20	3	27	23	46	34	30	52	23	34	34	
計	155	121	108	87	124	143	99	108	78	84	84	

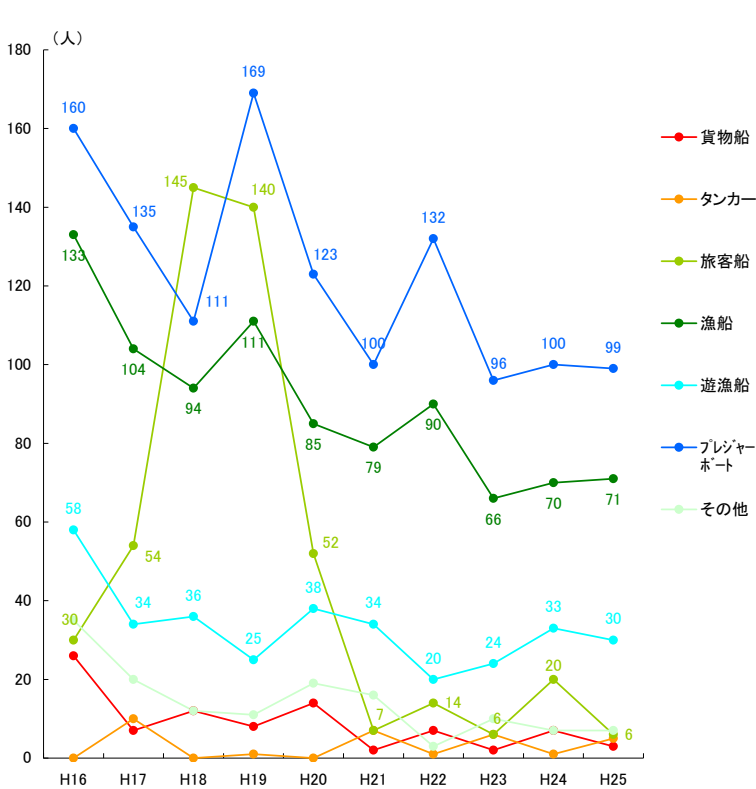
第Ⅰ－13図 負傷者を伴う事故の船舶種類別による事故隻数の推移



単位: 隻

	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25
貨物船	6	6	6	5	5	2	5	2	4	2
タンカー	0	7	0	1	0	2	1	4	1	1
旅客船	8	7	9	9	9	4	8	4	2	3
漁船	98	79	68	79	65	65	69	47	57	56
遊漁船	17	14	13	9	14	13	10	8	14	9
プレジャーボート	105	84	70	83	72	69	77	67	69	71
その他	8	8	6	5	13	8	3	7	6	7
計	242	205	172	191	178	163	173	139	153	149

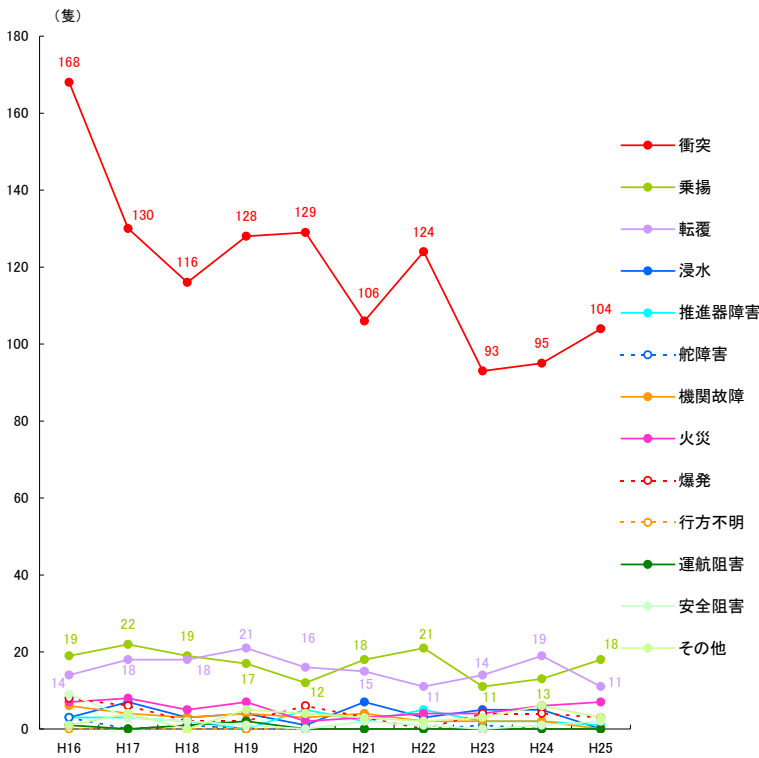
第Ⅰ－14図 負傷者を伴う事故の船舶種類別による負傷者数の推移



単位: 人

	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25
貨物船	26	7	12	8	14	2	7	2	7	3
タンカー	0	10	0	1	0	7	1	6	1	5
旅客船	30	54	145	140	52	7	14	6	20	6
漁船	133	104	94	111	85	79	90	66	70	71
遊漁船	58	34	36	25	38	34	20	24	33	30
プレジャーボート	160	135	111	169	123	100	132	96	100	99
その他	35	20	12	11	19	16	3	10	7	7
計	442	364	410	465	331	245	267	210	238	221

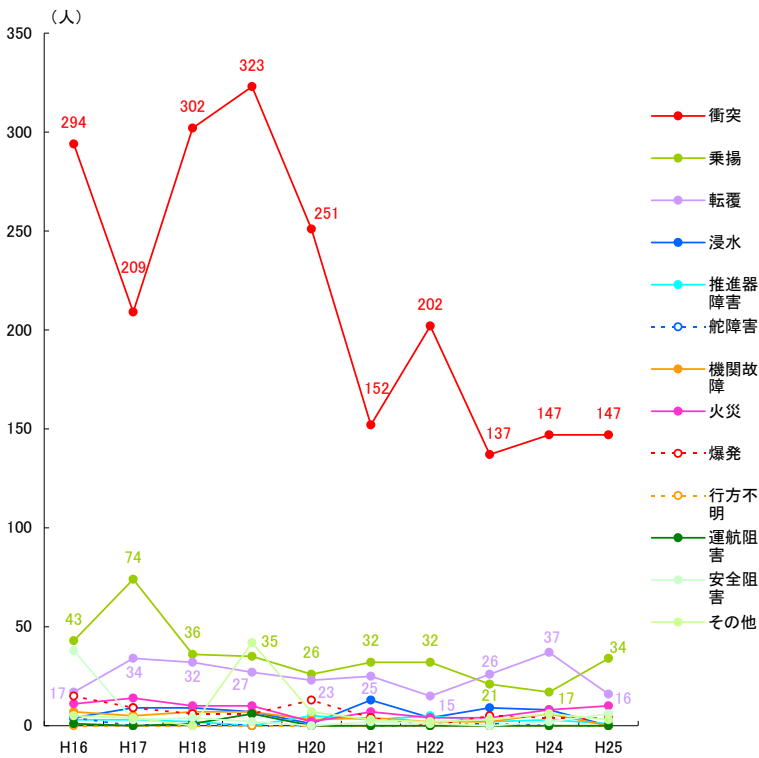
第Ⅰ－15図 負傷者を伴う事故の事故種類別による事故隻数の推移



単位:隻

	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25
衝突	168	130	116	128	129	106	124	93	95	104
乗揚	19	22	19	17	12	18	21	11	13	18
転覆	14	18	18	21	16	15	11	14	19	11
浸水	3	7	3	4	1	7	3	5	5	0
推進器障害	3	3	2	0	5	2	5	2	2	1
舵障害	3	0	1	0	0	0	0	1	0	0
機関故障	6	4	3	4	3	4	2	2	2	0
火災	7	8	5	7	2	3	4	4	6	7
爆発	8	6	2	2	6	3	0	4	4	3
行方不明	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
運航障害	1	0	1	2	0	0	0	0	0	0
安全障害	9	3	2	1	0	2	1	0	1	2
その他	1	4	0	5	4	3	2	3	6	3
計	242	205	172	191	178	163	173	139	153	149

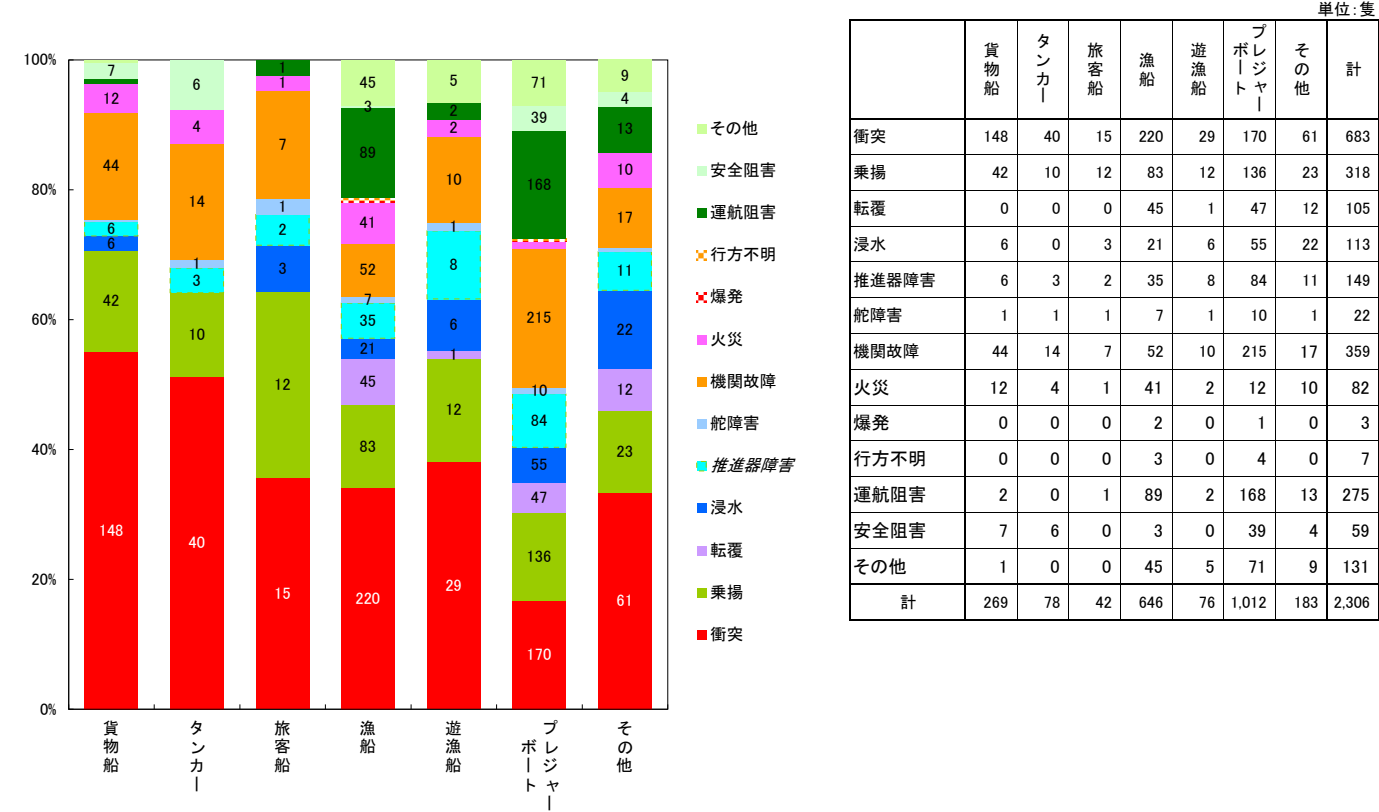
第Ⅰ－16図 負傷者を伴う事故の事故種類別による負傷者数の推移



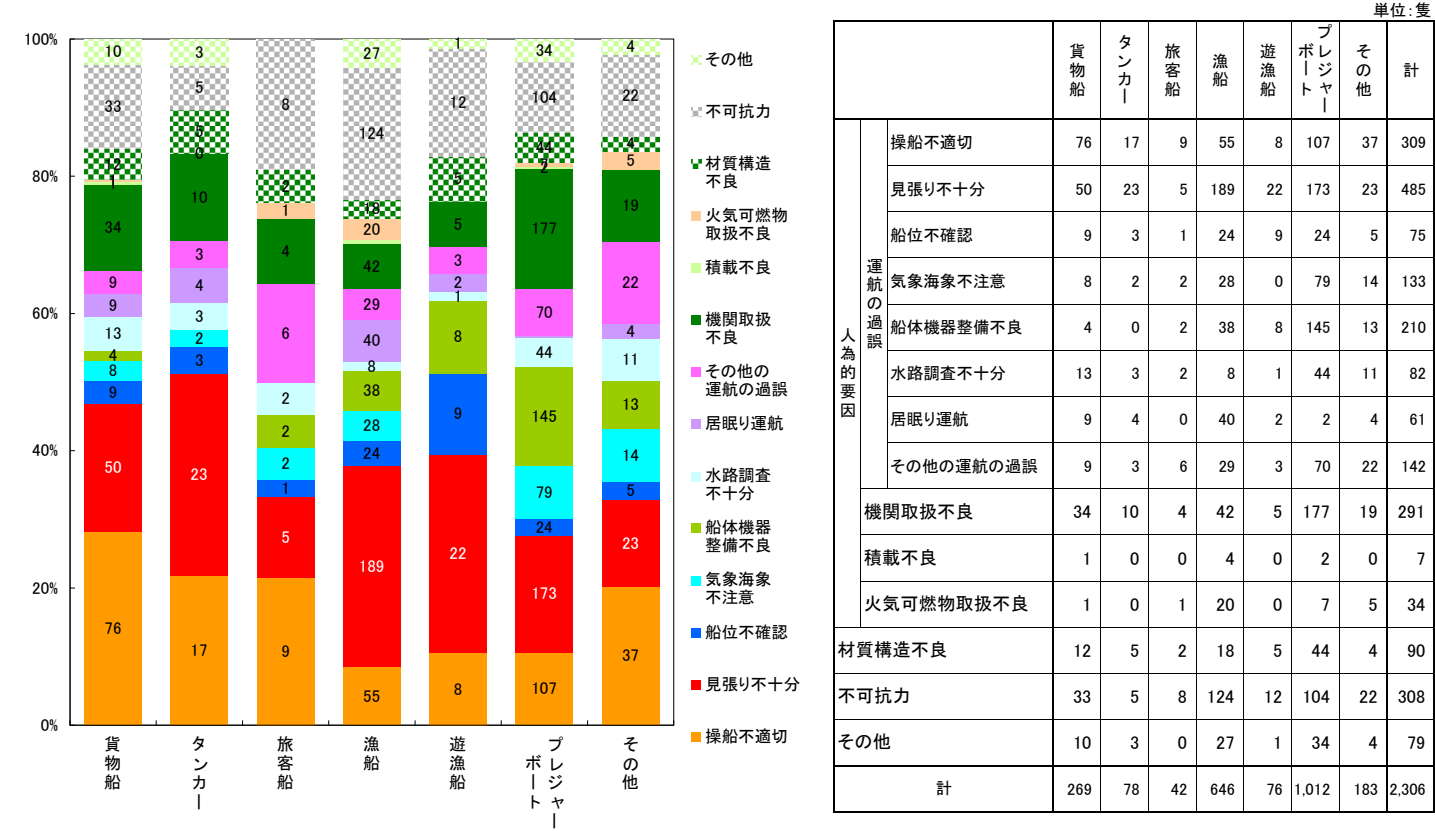
単位:人

	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25
衝突	294	209	302	323	251	152	202	137	147	147
乗揚	43	74	36	35	26	32	32	21	17	34
転覆	17	34	32	27	23	25	15	26	37	16
浸水	4	9	9	7	1	13	4	9	8	0
推進器障害	3	3	2	0	5	3	5	2	3	1
舵障害	4	0	1	0	0	0	0	1	0	0
機関故障	7	5	7	7	3	4	2	2	6	0
火災	11	14	10	10	2	7	4	4	8	10
爆発	15	9	6	6	13	4	0	5	4	4
行方不明	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
運航障害	1	0	1	6	0	0	0	0	0	0
安全障害	38	3	4	2	0	2	1	0	2	6
その他	5	4	0	42	7	3	2	3	6	3
計	442	364	410	465	331	245	267	210	238	221

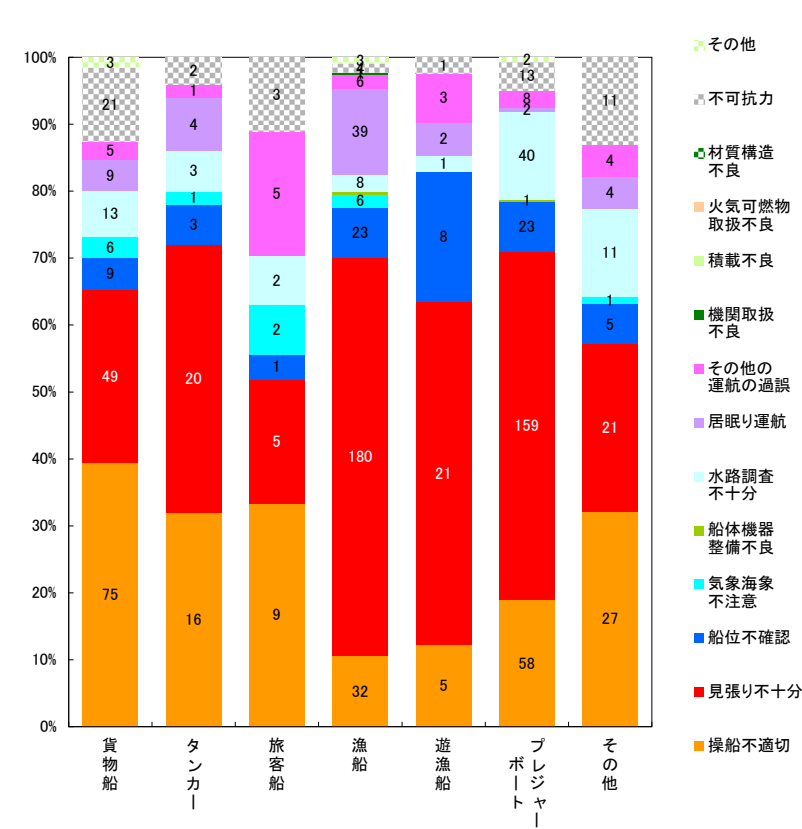
第Ⅰ－17図 船舶種類別・事故種類別による事故発生状況（平成25年）



第Ⅰ－18図 船舶種類別・原因別による事故発生状況（平成25年）

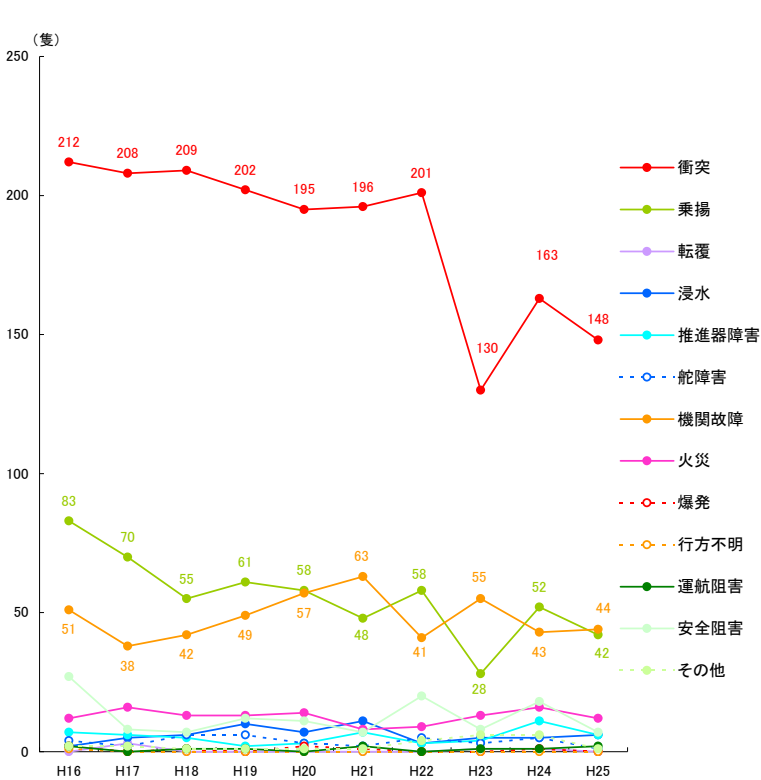


第Ⅰ－19図 船舶種類別・原因別による事故(衝突・乗揚のみ)発生状況(平成25年)



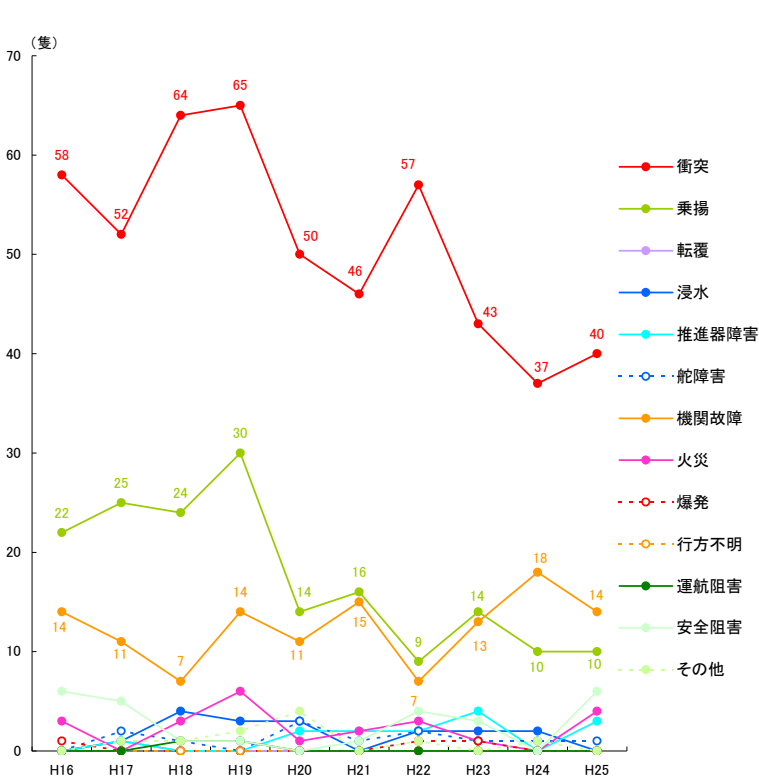
		貨物船	タンカー	旅客船	漁船	遊漁船	プレジャーボート	その他	計
人為的要因	操船不適切	75	16	9	32	5	58	27	222
	見張り不十分	49	20	5	180	21	159	21	455
	船位不確認	9	3	1	23	8	23	5	72
	気象海象不注意	6	1	2	6	0	0	1	16
	船体機器整備不良	0	0	0	1	0	1	0	2
	水路調査不十分	13	3	2	8	1	40	11	78
	居眠り運転	9	4	0	39	2	2	4	60
	その他の運航の過誤	5	1	5	6	3	8	4	32
	機関取扱不良	0	0	0	1	0	0	0	1
	積載不良	0	0	0	0	0	0	0	0
船舶構造等	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	21	2	3	4	1	13	11	55
	その他	3	0	0	3	0	2	0	8
計		190	50	27	303	41	306	84	1001

第Ⅰ－20図 貨物船事故の事故種類別による事故隻数の推移



	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25
衝突	212	208	209	202	195	196	201	130	163	148
乗揚	83	70	55	61	58	48	58	28	52	42
転覆	0	3	0	0	0	0	0	1	1	0
浸水	2	5	6	10	7	11	3	5	5	6
推進器障害	7	6	5	2	3	7	3	4	11	6
舵障害	4	2	6	6	3	2	5	3	5	1
機関故障	51	38	42	49	57	63	41	55	43	44
火災	12	16	13	13	14	8	9	13	16	12
爆発	2	0	1	0	2	1	0	0	1	0
行方不明	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
運航障害	2	0	1	1	0	2	0	1	1	2
安全障害	27	8	7	12	11	7	20	8	18	7
その他	2	2	1	1	1	1	4	6	6	1
計	405	358	346	357	351	346	344	254	322	269

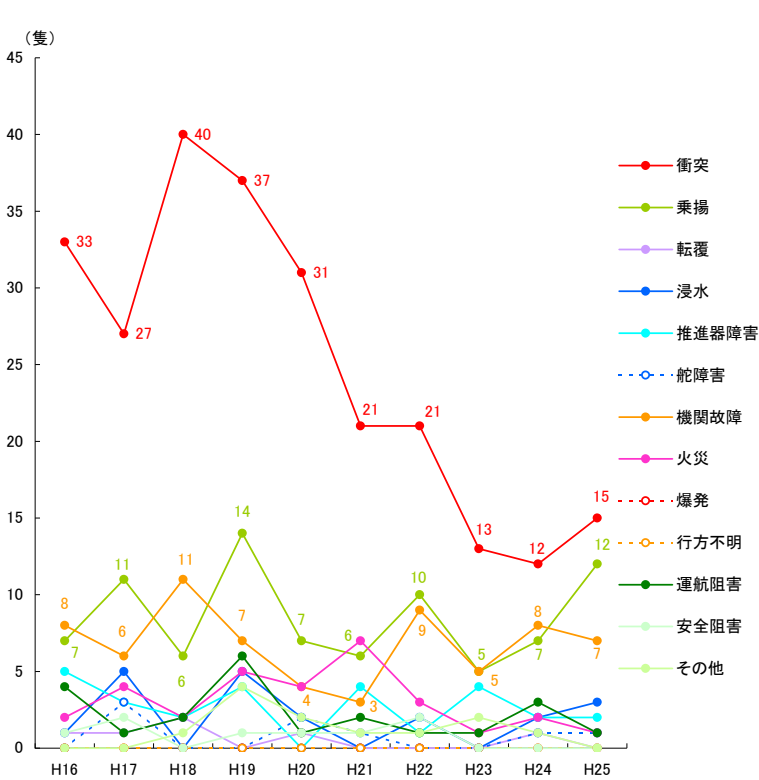
第Ⅰ－21図 タンカー事故の事故種類別による事故隻数の推移



単位:隻

	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25
衝突	58	52	64	65	50	46	57	43	37	40
乗揚	22	25	24	30	14	16	9	14	10	10
転覆	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
浸水	0	1	4	3	3	0	2	2	2	0
推進器障害	0	1	0	0	2	2	2	4	0	3
舵障害	0	2	1	0	3	1	2	1	1	1
機関故障	14	11	7	14	11	15	7	13	18	14
火災	3	0	3	6	1	2	3	1	0	4
爆発	1	0	0	0	0	0	1	1	0	0
行方不明	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
運航阻害	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0
安全阻害	6	5	1	1	0	1	4	3	0	6
その他	0	1	1	2	4	0	1	0	1	0
計	104	99	106	122	88	83	88	82	69	78

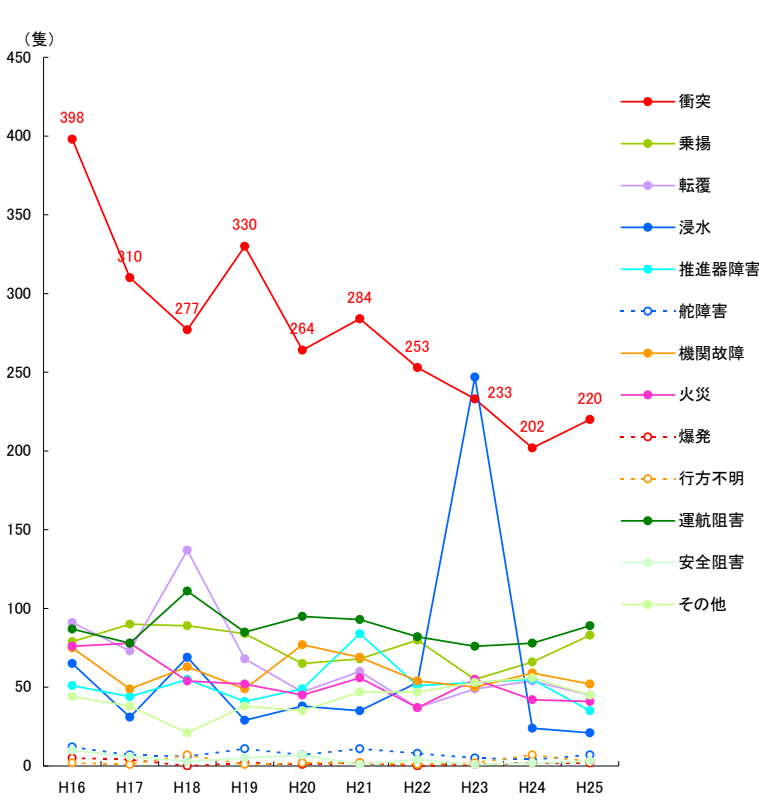
第Ⅰ－22図 旅客船事故の事故種類別による事故隻数の推移



単位:隻

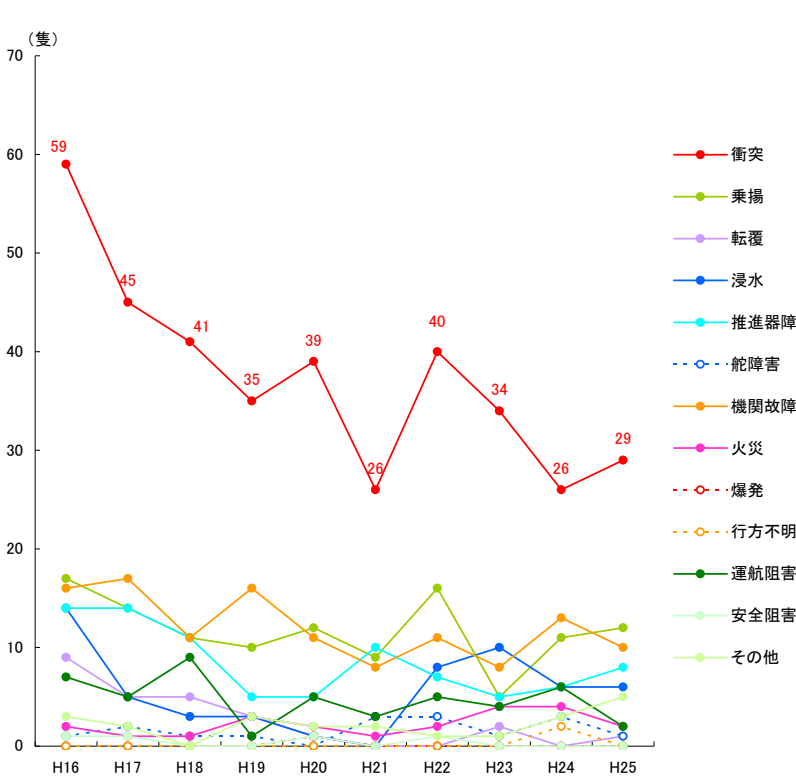
	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25
衝突	33	27	40	37	31	21	21	13	12	15
乗揚	7	11	6	14	7	6	10	5	7	12
転覆	1	1	2	0	1	0	0	0	1	0
浸水	1	5	0	5	2	0	2	0	2	3
推進器障害	5	3	2	4	0	4	1	4	2	2
舵障害	0	3	0	0	2	1	0	0	1	1
機関故障	8	6	11	7	4	3	9	5	8	7
火災	2	4	2	5	4	7	3	1	2	1
爆発	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
行方不明	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
運航阻害	4	1	2	6	1	2	1	1	3	1
安全阻害	1	2	0	1	1	1	2	0	0	0
その他	0	0	1	4	2	1	1	2	1	0
計	62	63	66	83	55	46	50	31	39	42

第Ⅰ－23図 漁船事故の事故種類別による事故隻数の推移



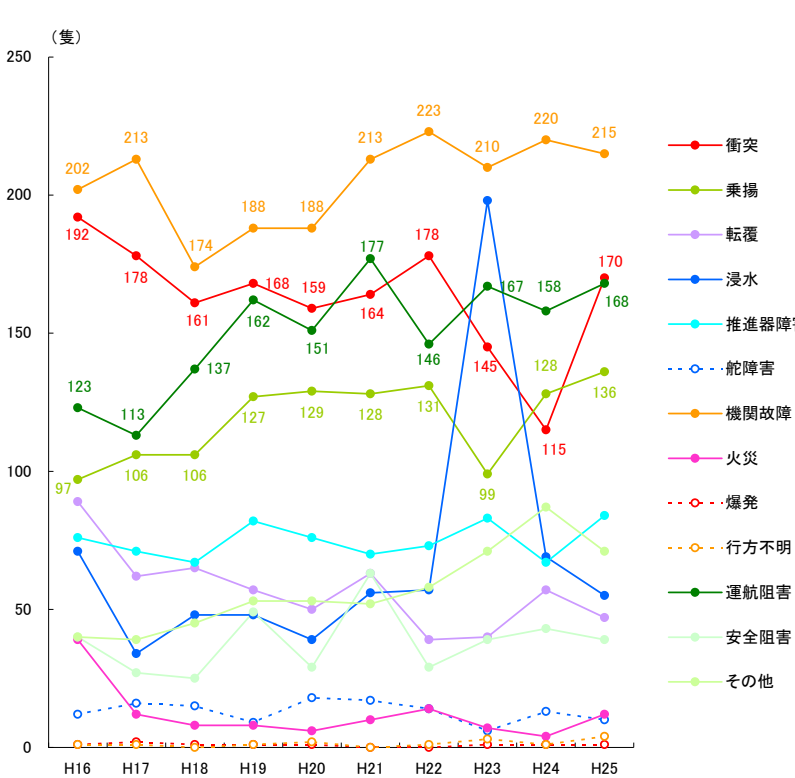
	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25
衝突	398	310	277	330	264	284	253	233	202	220
乗揚	79	90	89	84	65	68	80	55	66	83
転覆	91	73	137	68	47	60	37	49	54	45
浸水	65	31	69	29	38	35	53	247	24	21
推進器障害	51	44	55	41	49	84	51	53	55	35
舵障害	12	7	6	11	7	11	8	5	4	7
機関故障	75	49	63	49	77	69	54	50	59	52
火災	76	78	54	52	45	56	37	55	42	41
爆発	5	4	0	2	1	2	0	1	2	2
行方不明	2	1	7	1	2	2	1	2	7	3
運航阻害	87	78	111	85	95	93	82	76	78	89
安全阻害	10	6	3	5	7	1	4	1	2	3
その他	44	38	21	38	35	47	47	53	56	45
計	995	809	892	795	732	812	707	880	651	646

第Ⅰ－24図 遊漁船事故の事故種類別による事故隻数の推移



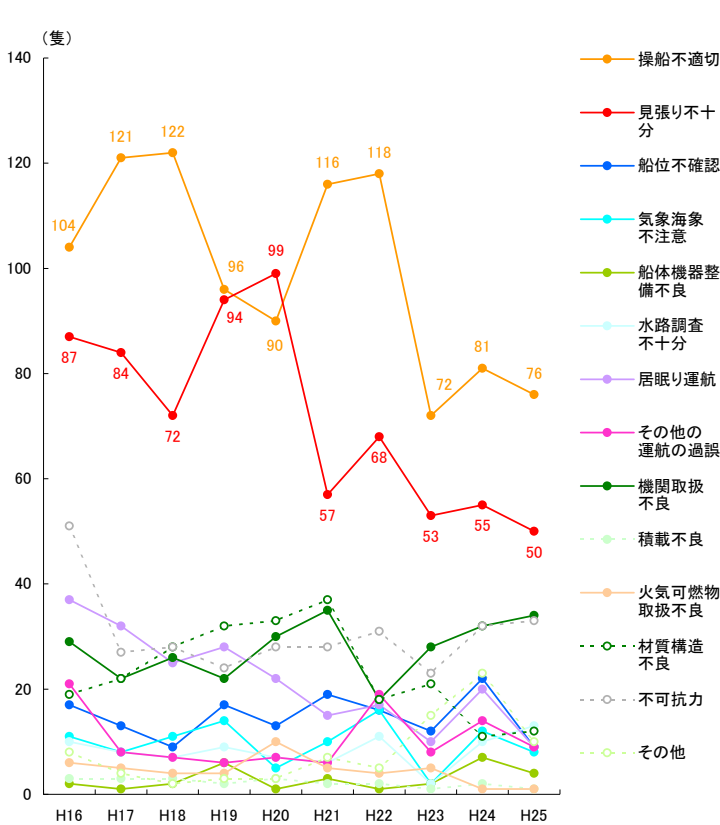
	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25
衝突	59	45	41	35	39	26	40	34	26	29
乗揚	17	14	11	10	12	9	16	5	11	12
転覆	9	5	5	3	1	0	0	2	0	1
浸水	14	5	3	3	1	0	8	10	6	6
推進器障害	14	14	11	5	5	10	7	5	6	8
舵障害	1	2	1	1	0	3	3	1	3	1
機関故障	16	17	11	16	11	8	11	8	13	10
火災	2	1	1	3	2	1	2	4	4	2
爆発	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0
行方不明	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0
運航阻害	7	5	9	1	5	3	5	4	6	2
安全阻害	1	1	0	0	1	0	1	0	0	0
その他	3	2	0	3	2	2	1	1	3	5
計	143	111	93	80	80	62	94	74	80	76

第Ⅰ－25図 プレジャーボート事故の事故種類別による事故隻数の推移



	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25
衝突	192	178	161	168	159	164	178	145	115	170
乗揚	97	106	106	127	129	128	131	99	128	136
転覆	89	62	65	57	50	63	39	40	57	47
浸水	71	34	48	48	39	56	57	198	69	55
推進器障害	76	71	67	82	76	70	73	83	67	84
舵障害	12	16	15	9	18	17	14	6	13	10
機関故障	202	213	174	188	188	213	223	210	220	215
火災	39	12	8	8	6	10	14	7	4	12
爆発	1	2	1	1	1	0	0	1	1	1
行方不明	1	1	0	1	2	0	1	3	1	4
運航阻害	123	113	137	162	151	177	146	167	158	168
安全阻害	40	27	25	49	29	63	29	39	43	39
その他	40	39	45	53	53	52	58	71	87	71
計	983	874	852	953	901	1,013	963	1,069	963	1,012

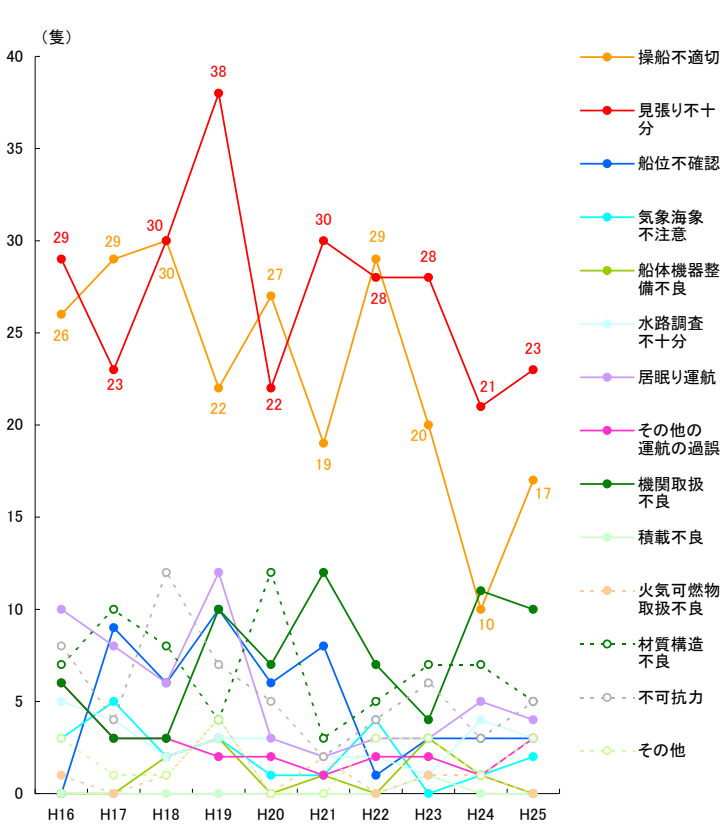
第Ⅰ－26図 貨物船事故の原因別による事故隻数の推移



単位：隻

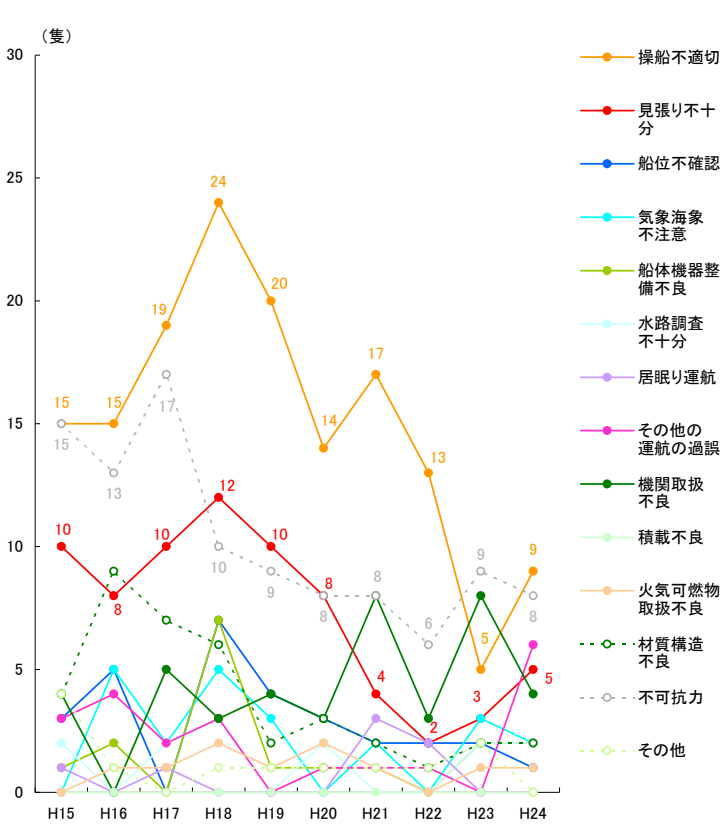
		H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	
人為的要因	運航の過誤	操船不適切	104	121	122	96	90	116	118	72	81	76
		見張り不十分	87	84	72	94	99	57	68	53	55	50
		船位不確認	17	13	9	17	13	19	16	12	22	9
		気象海象不注意	11	8	11	14	5	10	16	2	12	8
		船体機器整備不良	2	1	2	6	1	3	1	2	7	4
		水路調査不十分	10	8	7	9	7	6	11	2	10	13
		居眠り運航	37	32	25	28	22	15	17	10	20	9
		その他の運航の過誤	21	8	7	6	7	6	19	8	14	9
	機関取扱不良	29	22	26	22	30	35	18	28	32	34	
	積載不良	3	3	3	2	3	2	2	1	2	1	
	火気可燃物取扱不良	6	5	4	4	10	5	4	5	1	1	
	材質構造不良	19	22	28	32	33	37	18	21	11	12	
不可抗力	51	27	28	24	28	28	31	23	32	33		
その他	8	4	2	3	3	7	5	15	23	10		
計	405	358	346	357	351	346	344	254	322	269		

第Ⅰ－27図 タンカー事故の原因別による事故隻数の推移



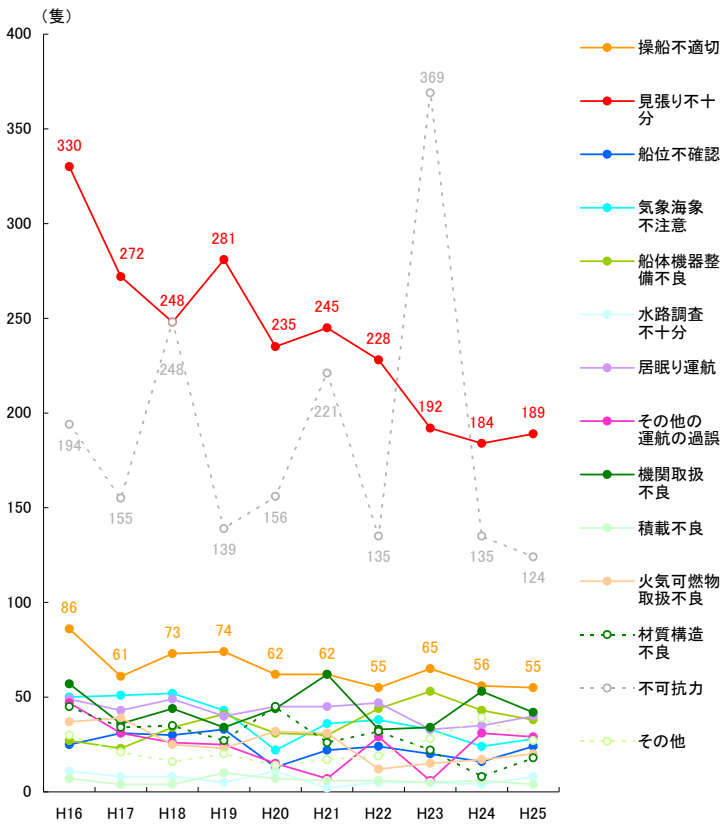
単位:隻												
			H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25
人為的要因	運航の過誤	操船不適切	26	29	30	22	27	19	29	20	10	17
		見張り不十分	29	23	30	38	22	30	28	28	21	23
		船位不確認	0	9	6	10	6	8	1	3	3	3
		気象海象不注意	3	5	2	3	1	1	4	0	1	2
		船体機器整備不良	0	0	2	3	0	1	0	3	1	0
		水路調査不十分	5	4	2	3	3	2	2	1	4	3
		居眠り運航	10	8	6	12	3	2	3	3	5	4
		その他の運航の過誤	6	3	3	2	2	1	2	2	1	3
	機関取扱不良	6	3	3	10	7	12	7	4	11	10	
	積載不良	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0
	火気可燃物取扱不良	1	0	1	4	0	2	0	0	1	1	0
	材質構造不良	7	10	8	4	12	3	5	7	7	5	
不可抗力	8	4	12	7	5	2	4	6	3	5		
その他	3	1	1	4	0	0	3	3	1	3		
計		104	99	106	122	88	83	88	82	69	78	

第Ⅰ－28図 旅客船事故の原因別による事故隻数の推移



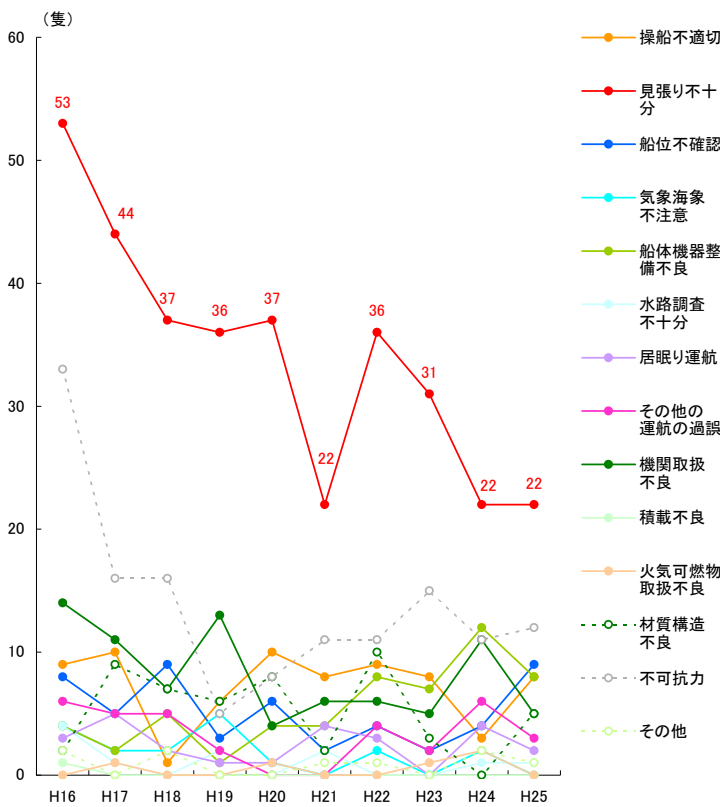
単位:隻												
			H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25
人為的要因	運航の過誤	操船不適切	15	15	19	24	20	14	17	13	5	9
		見張り不十分	10	8	10	12	10	8	4	2	3	5
		船位不確認	3	5	0	7	4	3	2	2	2	1
		気象海象不注意	0	5	2	5	3	0	2	0	3	2
		船体機器整備不良	1	2	0	7	1	1	1	0	2	2
		水路調査不十分	2	0	2	3	0	2	0	0	2	2
		居眠り運航	1	0	1	0	0	0	3	2	0	0
		その他の運航の過誤	3	4	2	3	0	1	1	1	0	6
		機関取扱不良	4	0	5	3	4	3	8	3	8	4
	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	1	2	1	2	1	0	1	1	
	材質構造不良		4	9	7	6	2	3	2	1	2	2
	不可抗力		15	13	17	10	9	8	8	6	9	8
その他		4	1	0	1	1	1	1	1	2	0	
計		62	63	66	83	55	46	50	31	39	42	

第Ⅰ－29図 漁船事故の原因別による事故隻数の推移



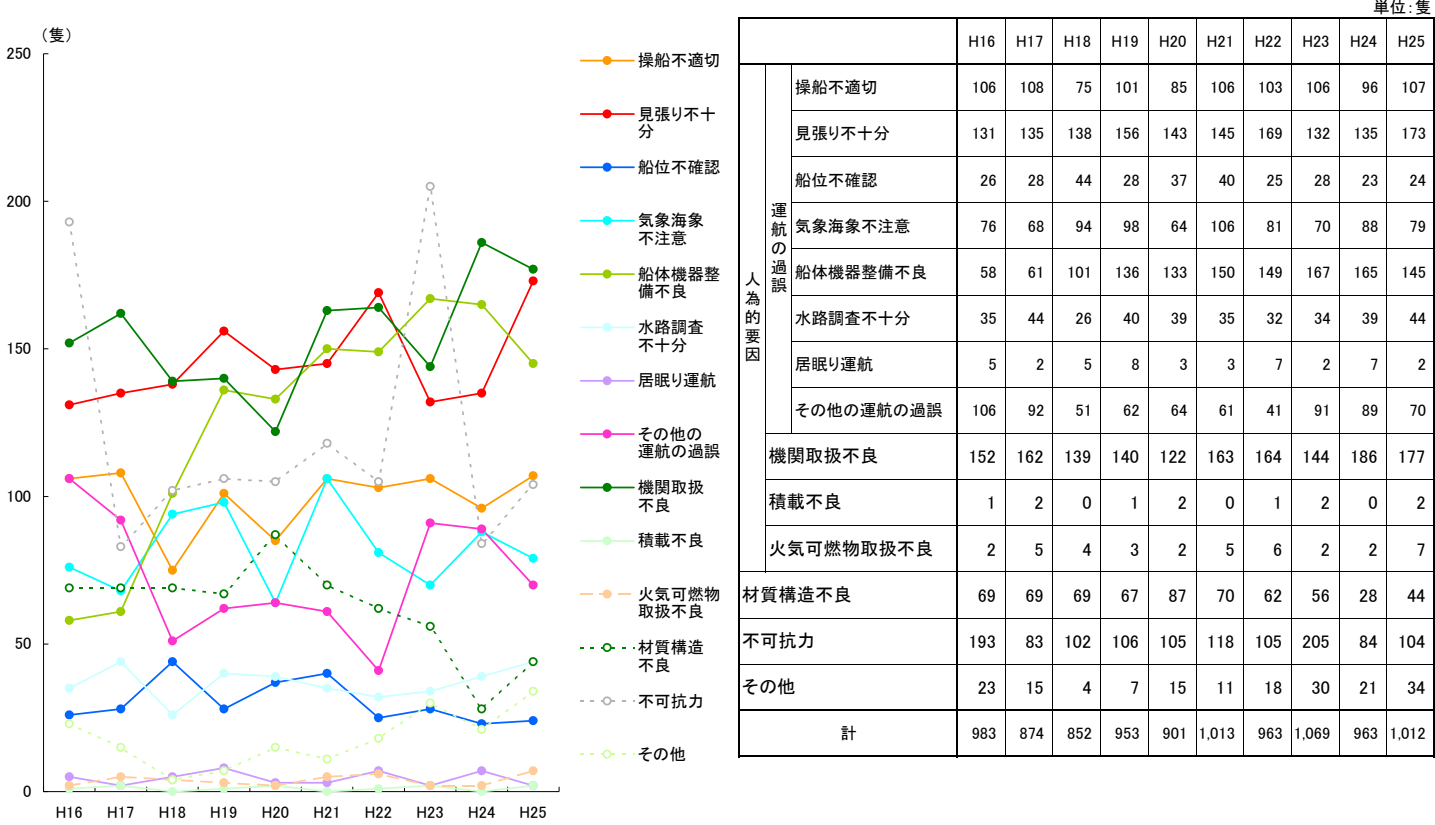
		H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25
人為的要因	運航の過誤										
	操船不適切	86	61	73	74	62	62	55	65	56	55
	見張り不十分	330	272	248	281	235	245	228	192	184	189
	船位不確認	25	31	30	33	13	22	24	20	16	24
	気象海象不注意	50	51	52	43	22	36	38	33	24	28
	船体機器整備不良	27	23	34	41	31	30	44	53	43	38
	水路調査不十分	11	8	8	5	11	2	5	5	4	8
	居眠り運航	49	43	49	40	45	45	47	33	35	40
	その他の運航の過誤	47	31	26	25	15	7	29	6	31	29
	機関取扱不良	57	36	44	34	44	62	33	34	53	42
その他の要因	積載不良	7	4	4	10	7	6	6	5	6	4
	火気可燃物取扱不良	37	39	25	23	32	31	12	15	17	20
	材質構造不良	45	34	35	27	45	26	32	22	8	18
	不可抗力	194	155	248	139	156	221	135	369	135	124
その他		30	21	16	20	14	17	19	28	39	27
計		995	809	892	795	732	812	707	880	651	646

第Ⅰ－30図 遊漁船事故の原因別による事故隻数の推移

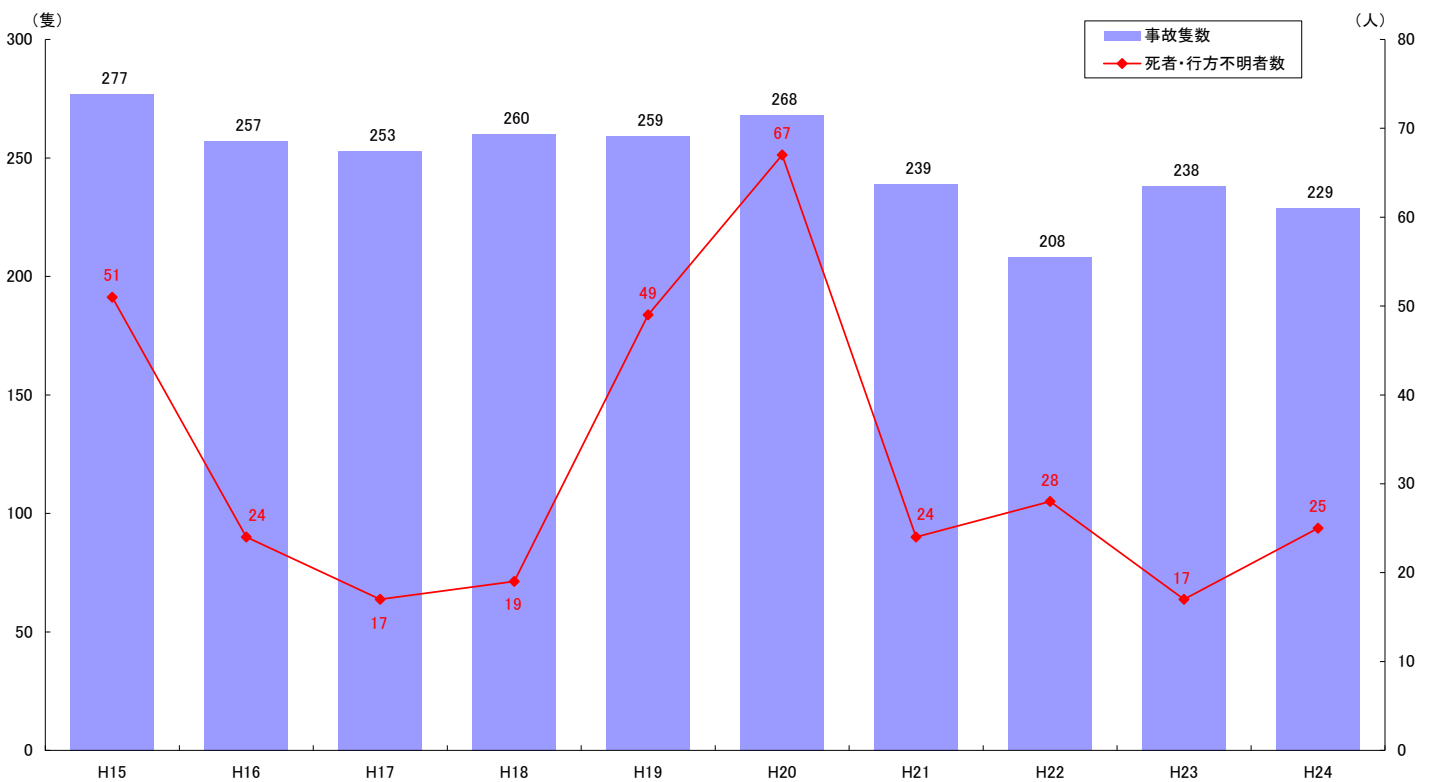


		H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25
人為的要因	運航の過誤										
	操船不適切	9	10	1	6	10	8	9	8	3	8
	見張り不十分	53	44	37	36	37	22	36	31	22	22
	船位不確認	8	5	9	3	6	2	4	2	4	9
	気象海象不注意	4	2	2	5	1	0	2	0	2	0
	船体機器整備不良	4	2	5	1	4	4	8	7	12	8
	水路調査不十分	4	1	0	2	0	2	0	0	1	1
	居眠り運航	3	5	2	1	1	4	3	0	4	2
	その他の運航の過誤	6	5	5	2	0	0	4	2	6	3
	機関取扱不良	14	11	7	13	4	6	6	5	11	5
その他の要因	積載不良	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	火気可燃物取扱不良	0	1	0	0	1	0	0	1	2	0
	材質構造不良	2	9	7	6	8	2	10	3	0	5
	不可抗力	33	16	16	5	8	11	11	15	11	12
その他		2	0	2	0	0	1	1	0	2	1
計		143	111	93	80	80	62	94	74	80	76

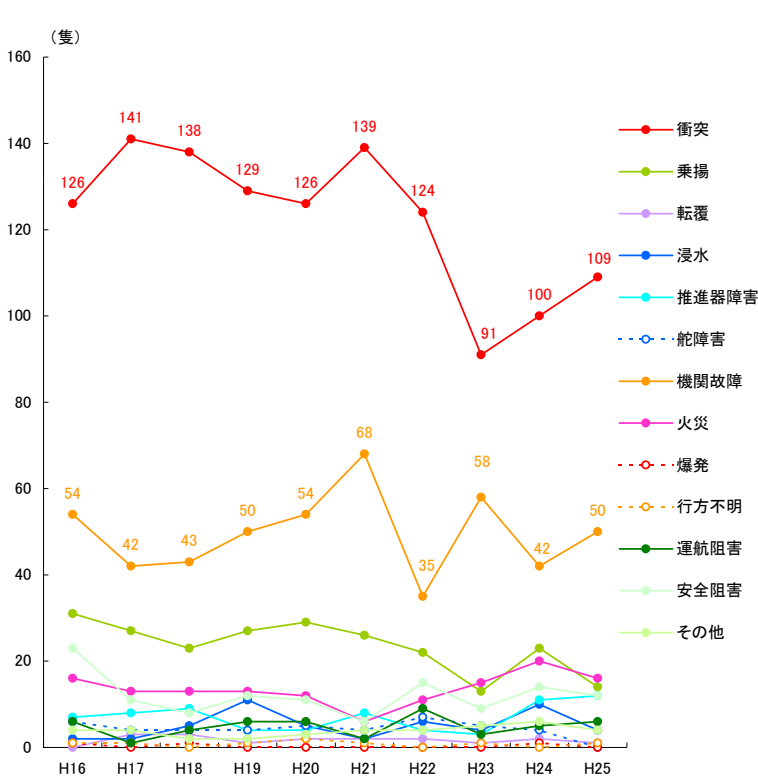
第Ⅰ－31図 プレジャーボート事故の原因別による事故隻数の推移



第Ⅰ－32図 外国船舶の事故隻数及び死者・行方不明者数の推移



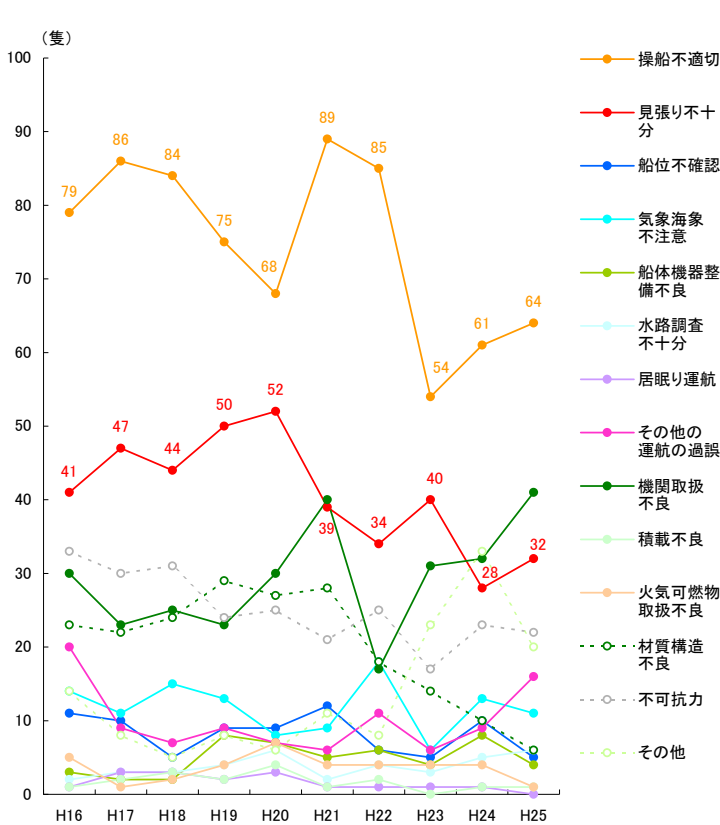
第 I－33図 外国船舶事故の事故種類別による事故隻数の推移



単位:隻

	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25
衝突	126	141	138	129	126	139	124	91	100	109
乗揚	31	27	23	27	29	26	22	13	23	14
転覆	0	3	3	1	2	2	2	1	2	1
浸水	2	2	5	11	5	2	6	4	10	4
推進器障害	7	8	9	4	4	8	4	3	11	12
舵障害	6	4	4	4	5	4	7	5	4	0
機関故障	54	42	43	50	54	68	35	58	42	50
火災	16	13	13	13	12	6	11	15	20	16
爆発	1	0	1	0	0	0	0	0	1	0
行方不明	1	1	0	1	2	1	0	1	0	1
運航阻害	6	1	4	6	6	2	9	3	5	6
安全阻害	23	11	8	12	11	6	15	9	14	12
その他	4	4	2	2	3	4	4	5	6	4
計	277	257	253	260	259	268	239	208	238	229

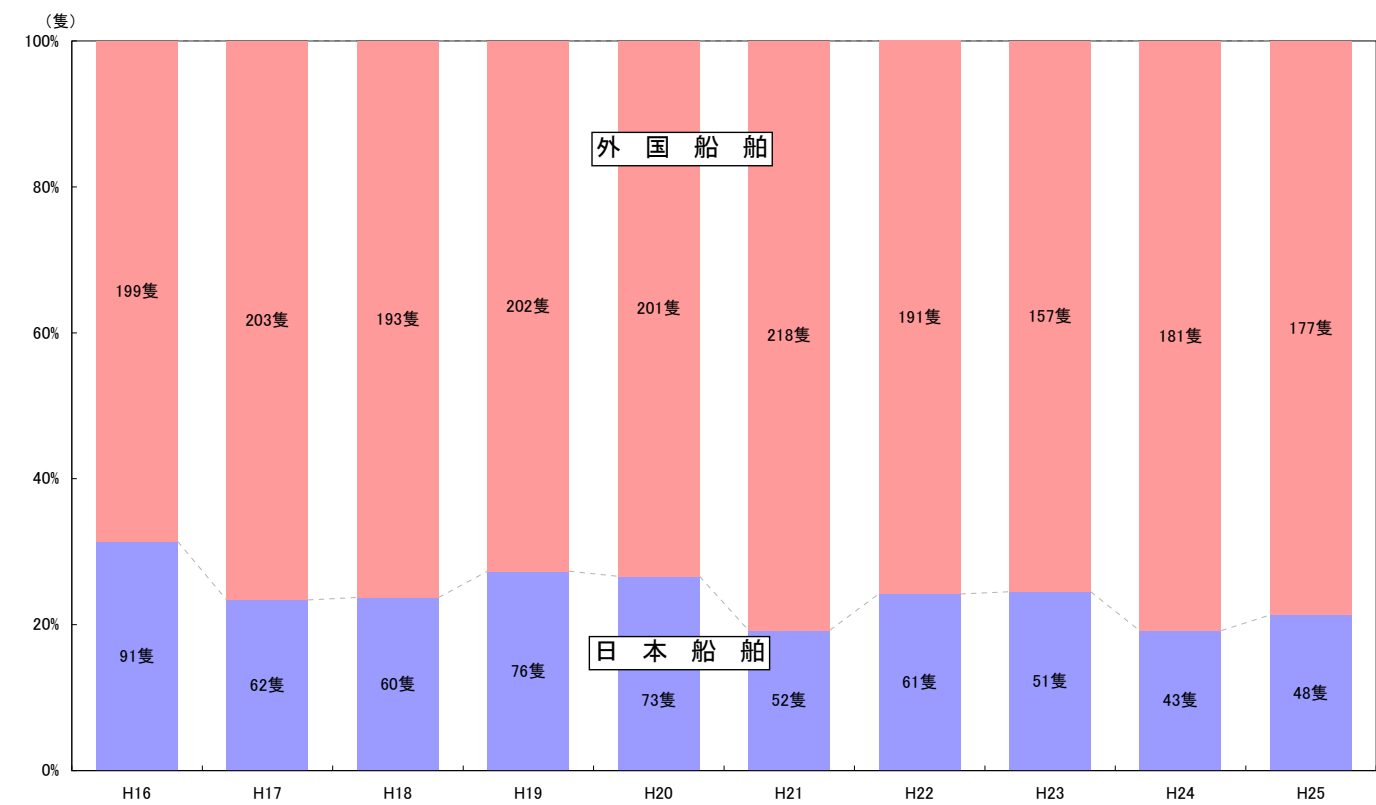
第 I－34図 外国船舶事故の原因別による事故隻数の推移



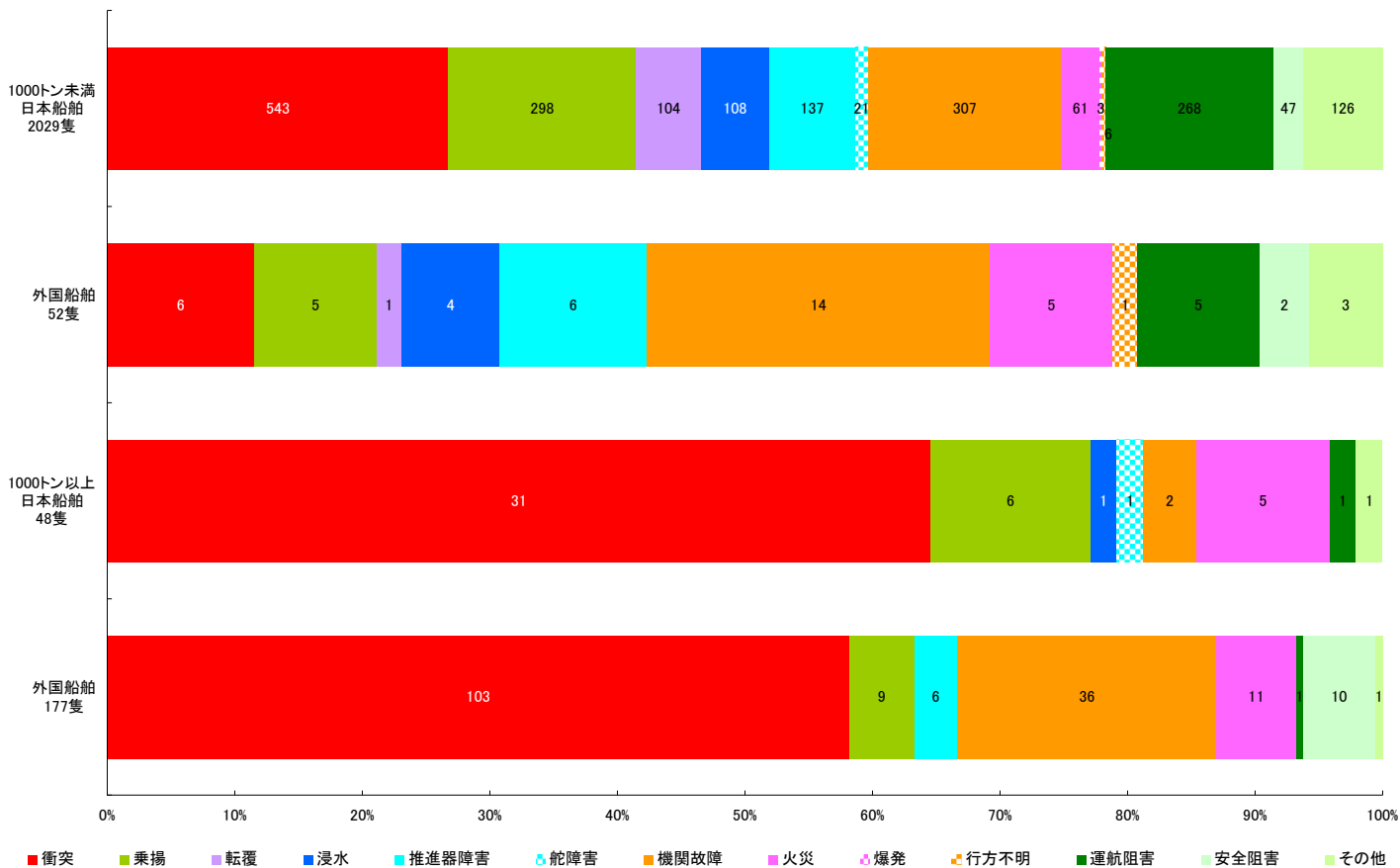
単位:隻

		H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	
人為的要因	運航の過誤	操船不適切	79	86	84	75	68	89	85	54	61	64
		見張り不十分	41	47	44	50	52	39	34	40	28	32
		船位不確認	11	10	5	9	9	12	6	5	10	5
		気象海象不注意	14	11	15	13	8	9	18	6	13	11
		船体機器整備不良	3	2	2	8	7	5	6	4	8	4
		水路調査不十分	2	3	3	4	6	2	4	3	5	6
		居眠り運航	1	3	3	2	3	1	1	1	1	0
		その他の運航の過誤	20	9	7	9	7	6	11	6	9	16
	機関取扱不良	30	23	25	23	30	40	17	31	32	41	
	積載不良	1	2	3	2	4	1	2	0	1	1	
	火気可燃物取扱不良	5	1	2	4	7	4	4	4	4	1	
	材質構造不良	23	22	24	29	27	28	18	14	10	6	
不可抗力	33	30	31	24	25	21	25	17	23	22		
その他	14	8	5	8	6	11	8	23	33	20		
計	277	257	253	260	259	268	239	208	238	229		

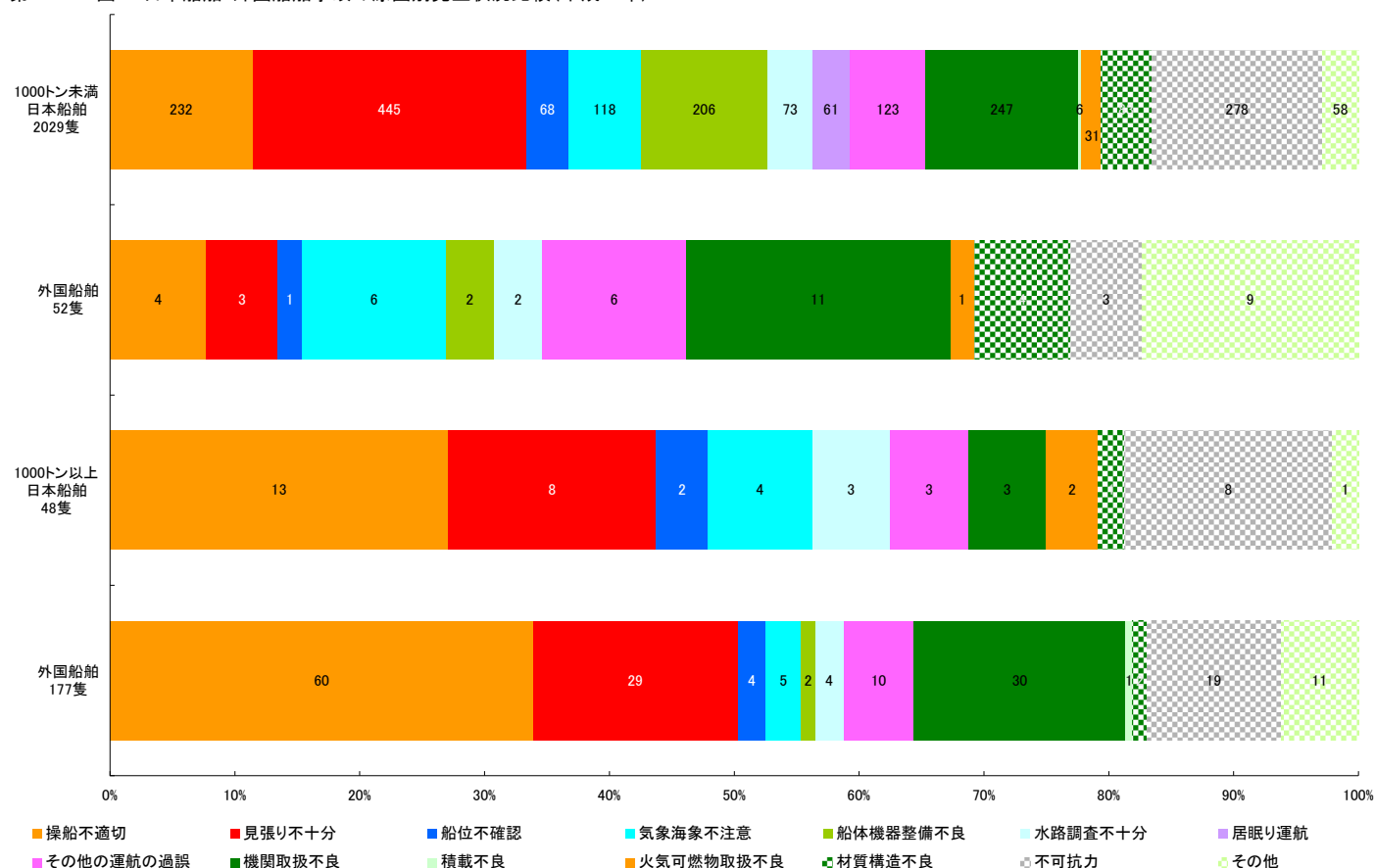
第Ⅰ－35図 総トン数1,000トン以上の事故隻数の割合



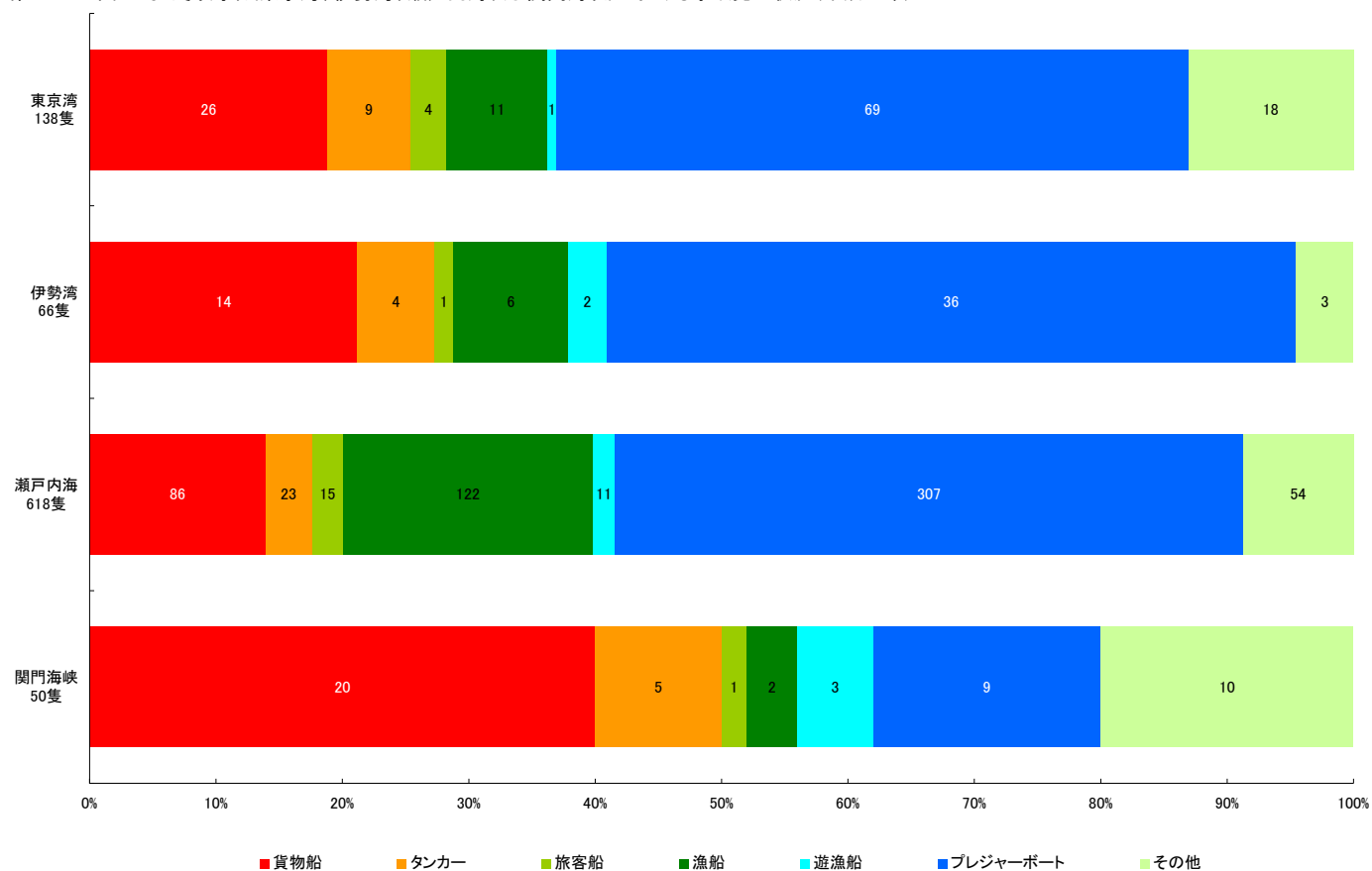
第Ⅰ－36図 日本船舶・外国船舶事故の事故種類別発生状況比較(平成25年)



第Ⅰ－37図 日本船舶・外国船舶事故の原因別発生状況比較(平成25年)



第Ⅰ－38図 ふくそう海域(東京湾、伊勢湾、瀬戸内海及び関門海峡)における事故発生状況(平成25年)



第Ⅱ－1表 乗船中の事故及び海浜事故発生状況の前年との比較

1. 総数 (単位:人)

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

2. 乗船中の事故 (単位:人)

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

3. マリンレジャーに関する海浜事故 (単位:人)

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

4. マリンレジャー以外の海浜事故 (単位:人)

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

第Ⅱ－2表 乗船中の事故及び海浜事故救助状況の前年との比較

1. 乗船中の事故 (単位:人)

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

3. マリンレジャー以外の海浜事故 (単位:人)

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

2. マリンレジャーに関する海浜事故 (単位:人)

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

4. 洋上救急実績

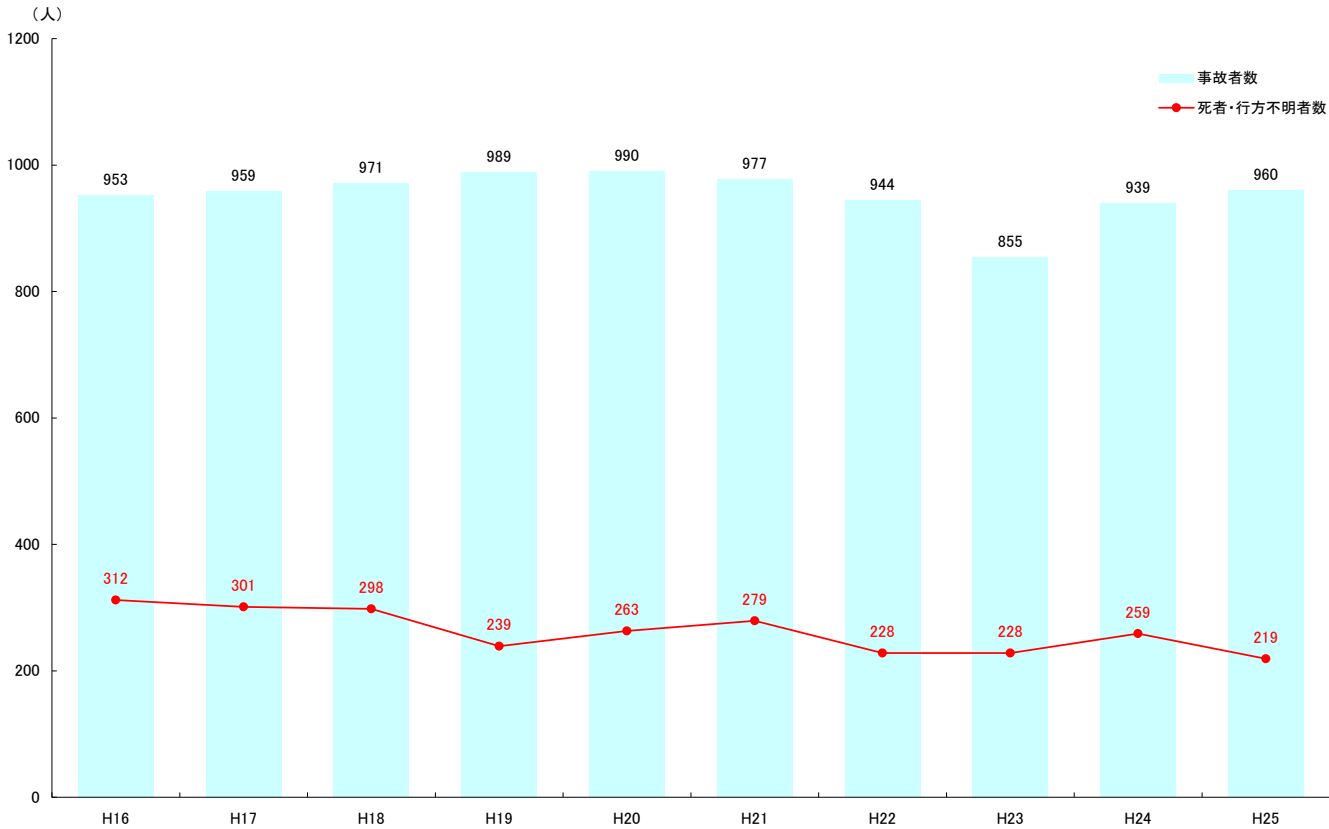
	平成23年	平成24年	平成25年
出動件数(件)	24	24	16
傷病者(人)	24	24	16
医師・看護師等(人)	50	46	26

第Ⅱ－3表 船舶種類別・事故内容別乗船中の事故発生状況(平成25年)

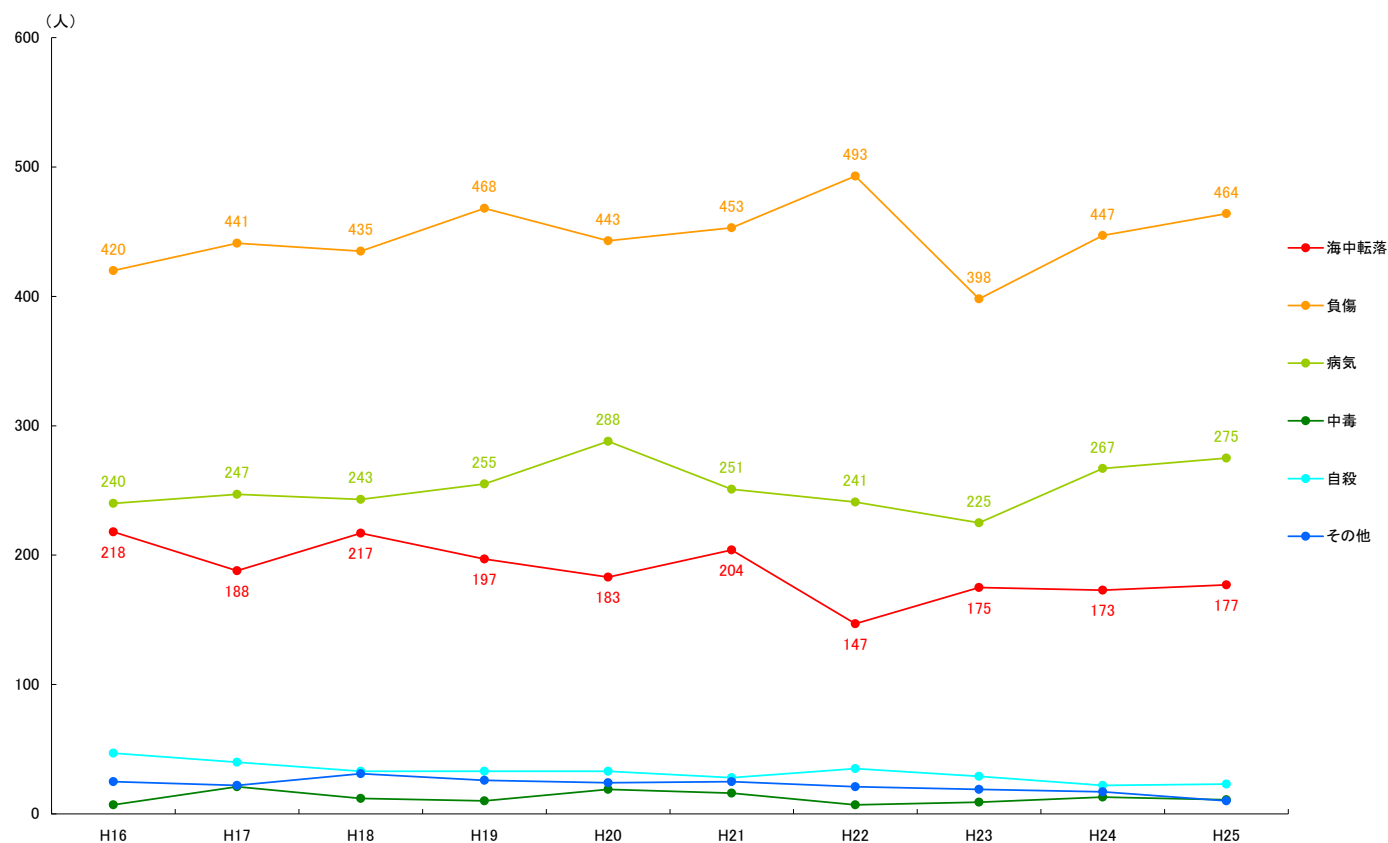
(単位:人)

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

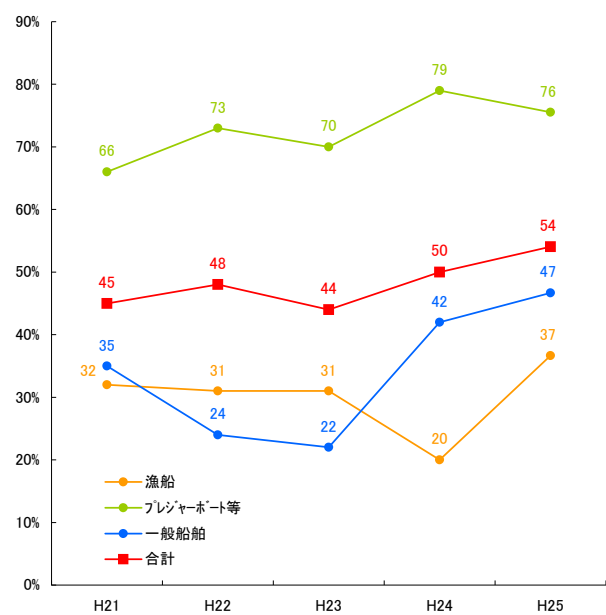
第Ⅱ－1図 乗船中の事故者数及び死者・行方不明者数の推移



第Ⅱ－２図 乗船中の事故種別発生状況の推移



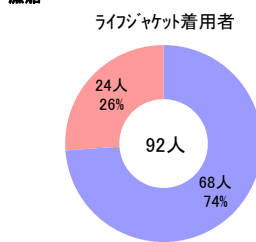
第Ⅱ－３図 海中転落者のライフジャケット着用率及び死亡率
ライフジャケット着用率



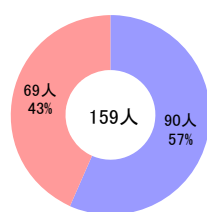
※ 船舶事故による海中転落者を含む。

死亡率(平成25年)

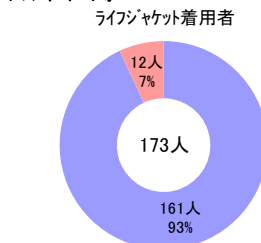
漁船



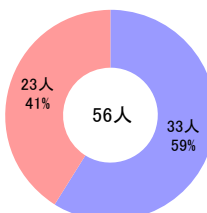
ライフジャケット非着用者



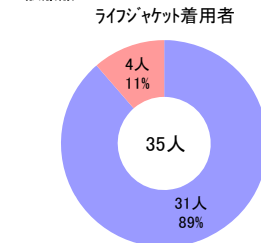
プレジャーボート等



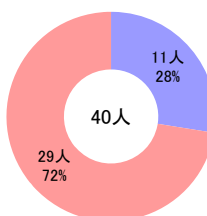
ライフジャケット非着用者



一般船舶

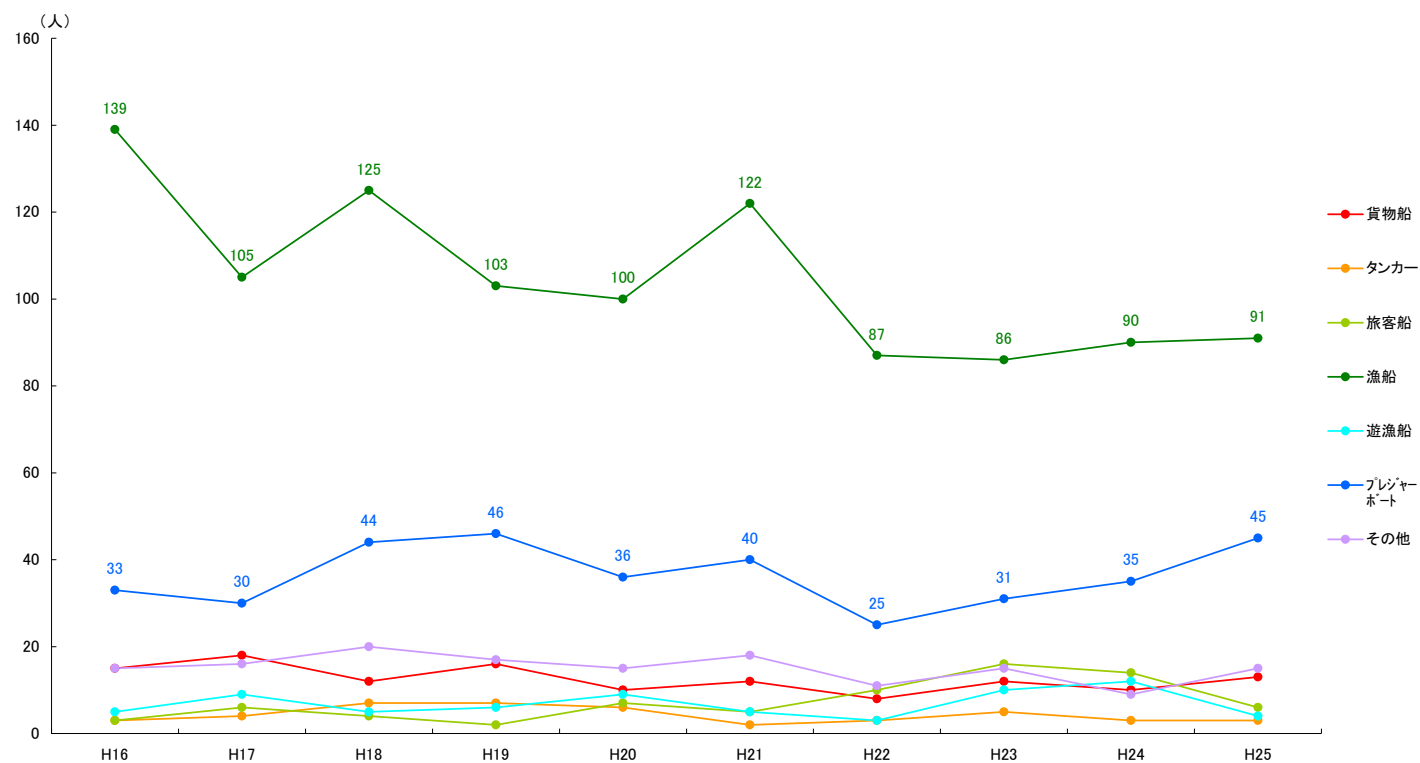


ライフジャケット非着用者

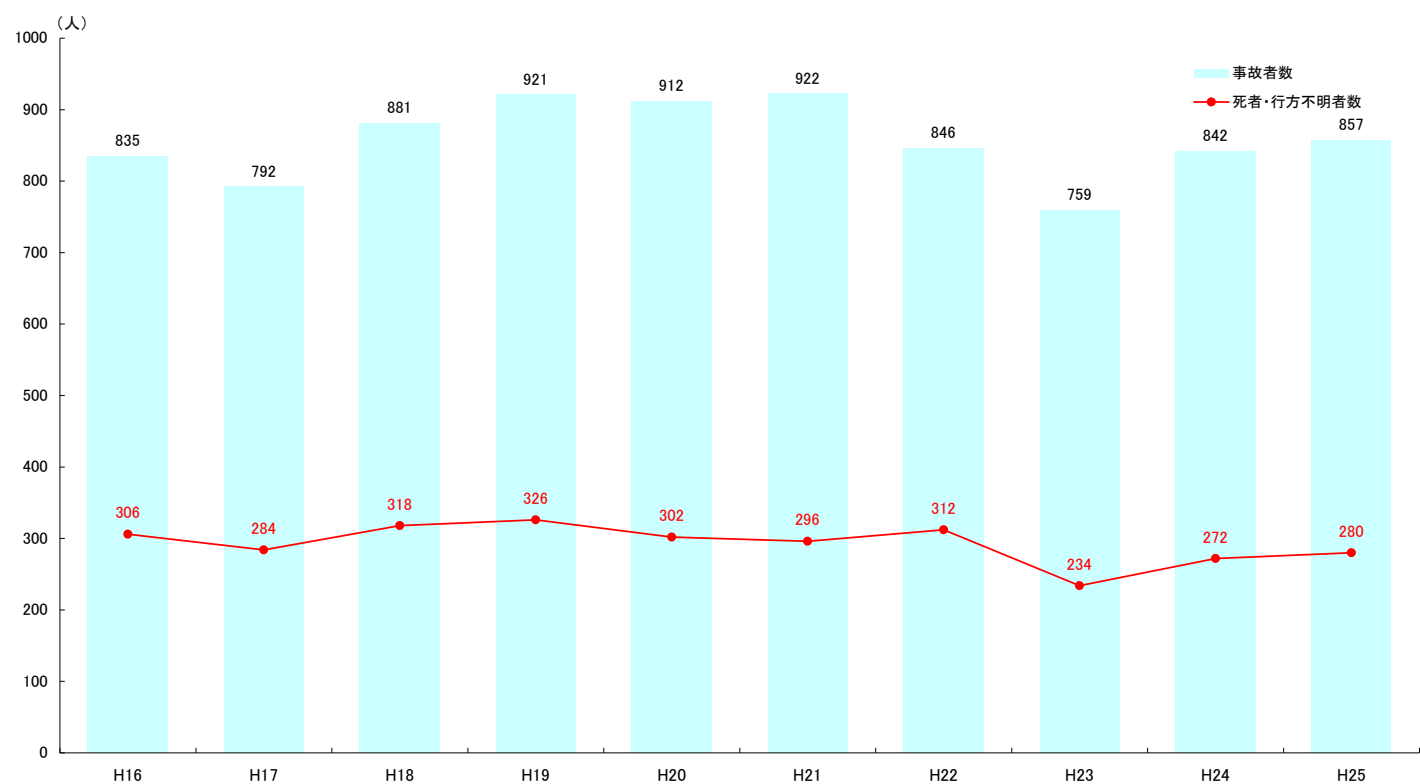


■ 生存者
■ 死者・行方不明者

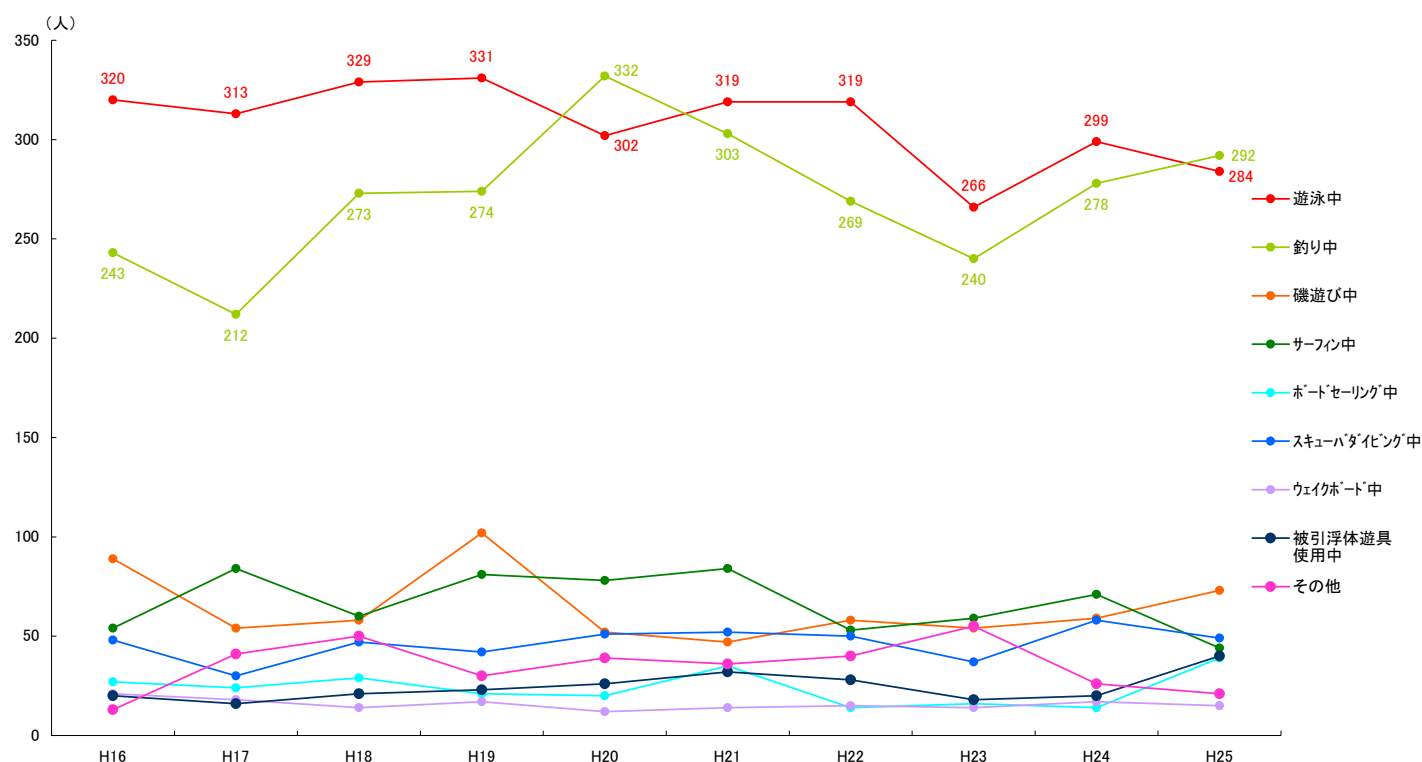
第Ⅱ－４図 海中転落者発生状況の推移



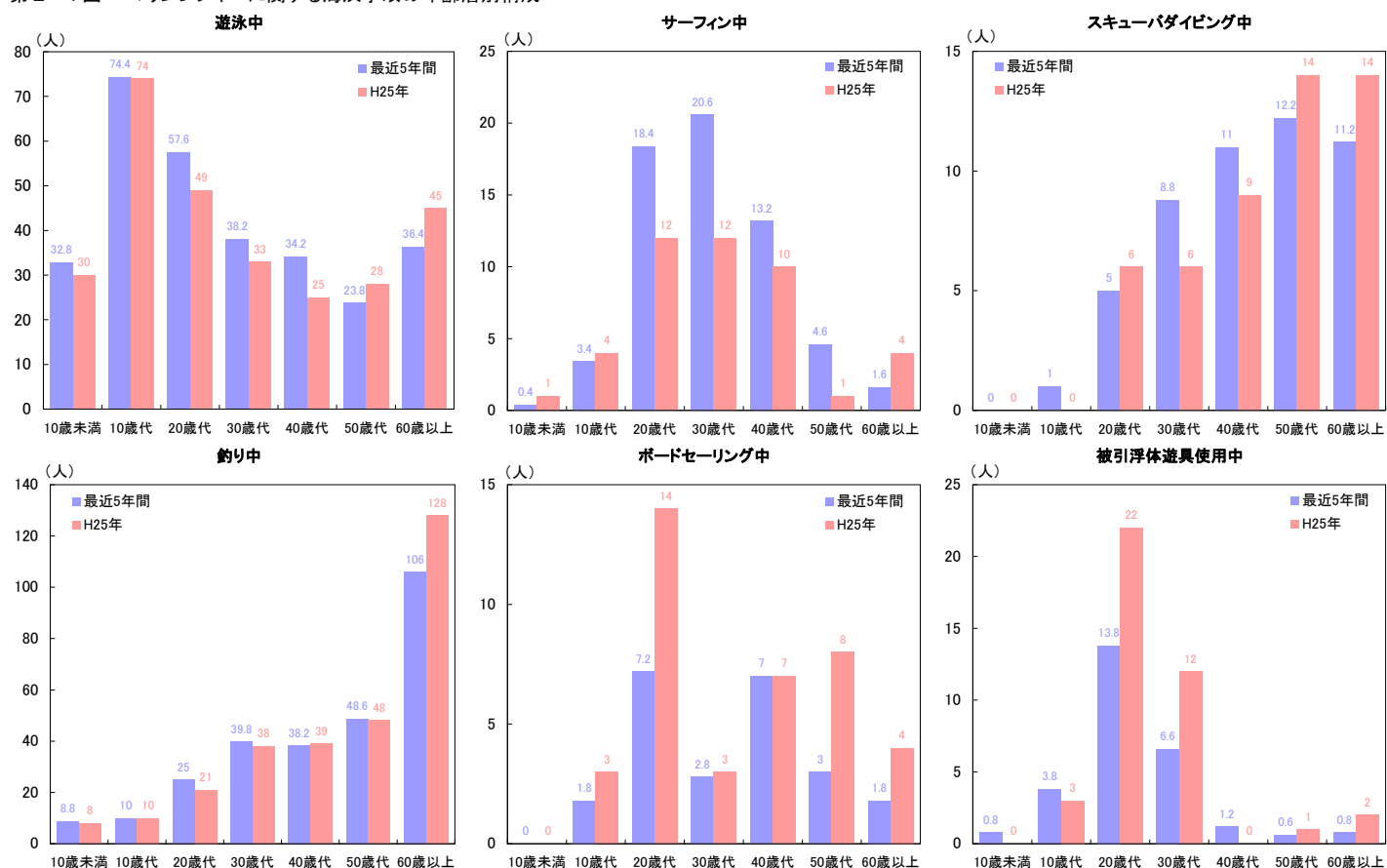
第Ⅱ－５図 マリンレジャーに関する海浜事故による事故者数及び死者・行方不明者数の推移



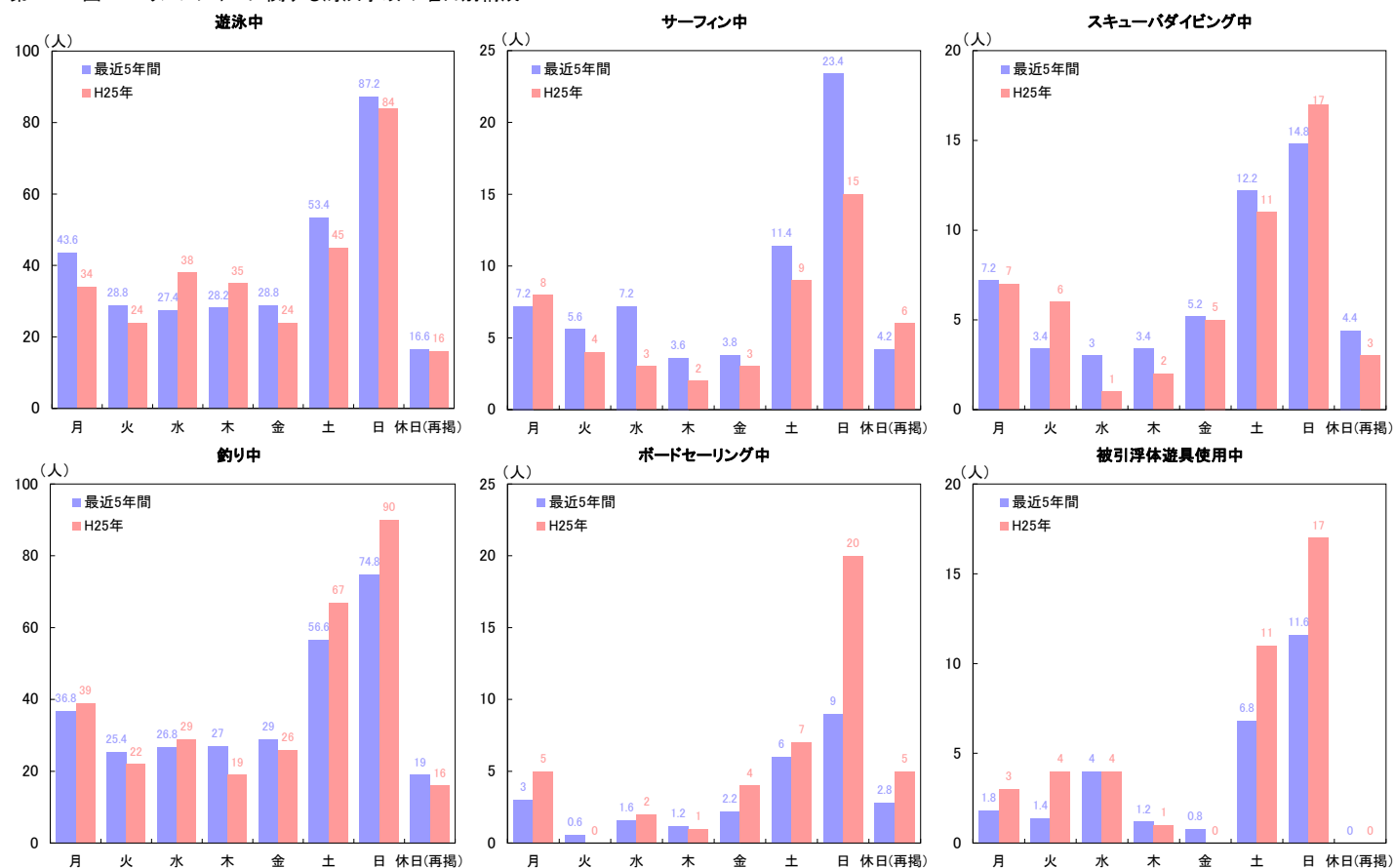
第Ⅱ-6図 マリンレジャーに関する海浜事故種類別発生状況の推移



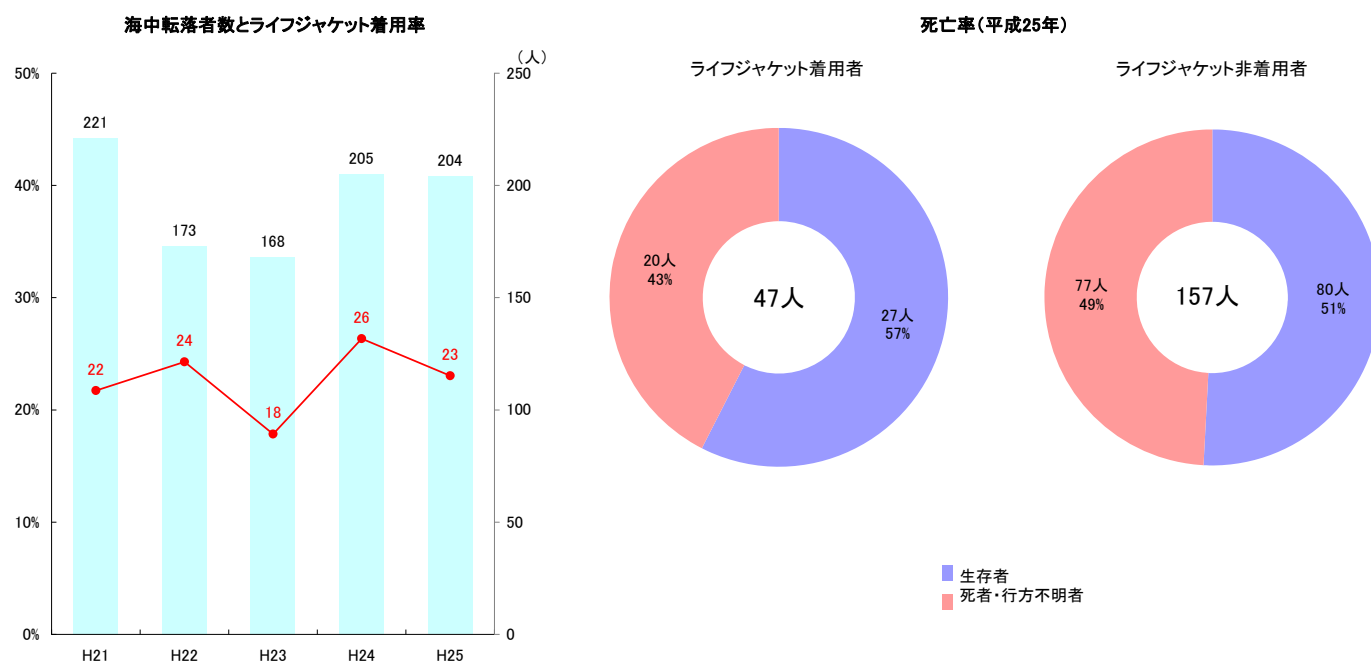
第Ⅱ-7図 マリンレジャーに関する海浜事故の年齢層別構成



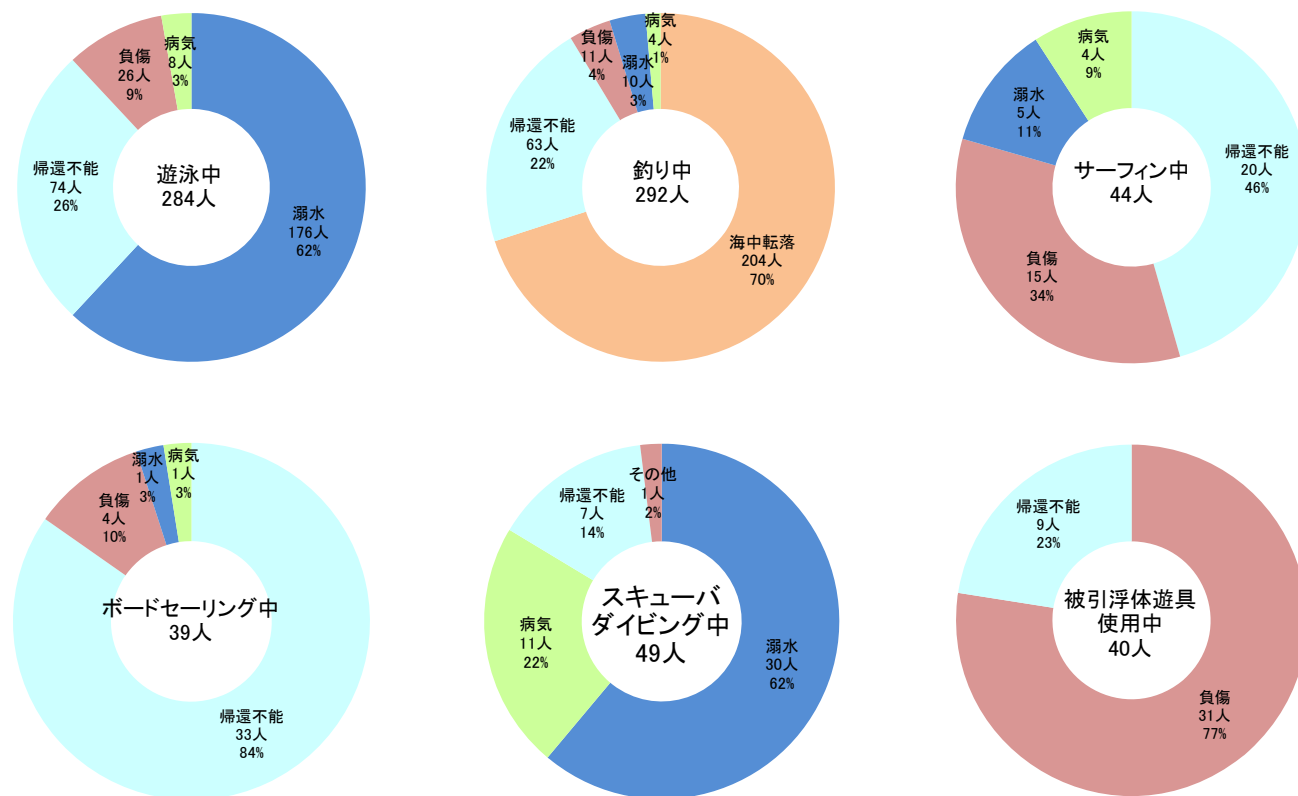
第Ⅱ－８図 マリンレジャーに関する海浜事故の曜日別構成



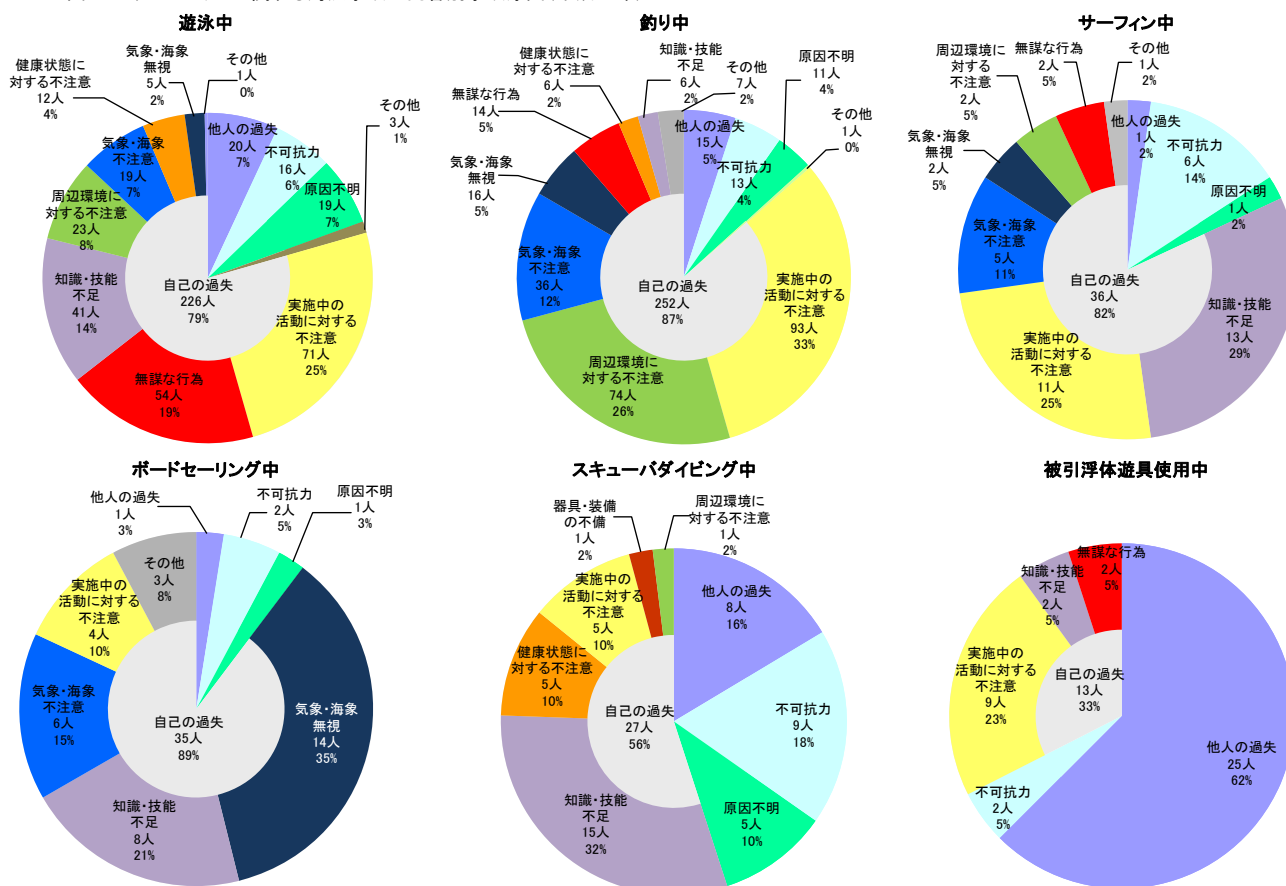
第Ⅱ－９図 釣り中の海中転落者のライフジャケット着用率及び死亡率



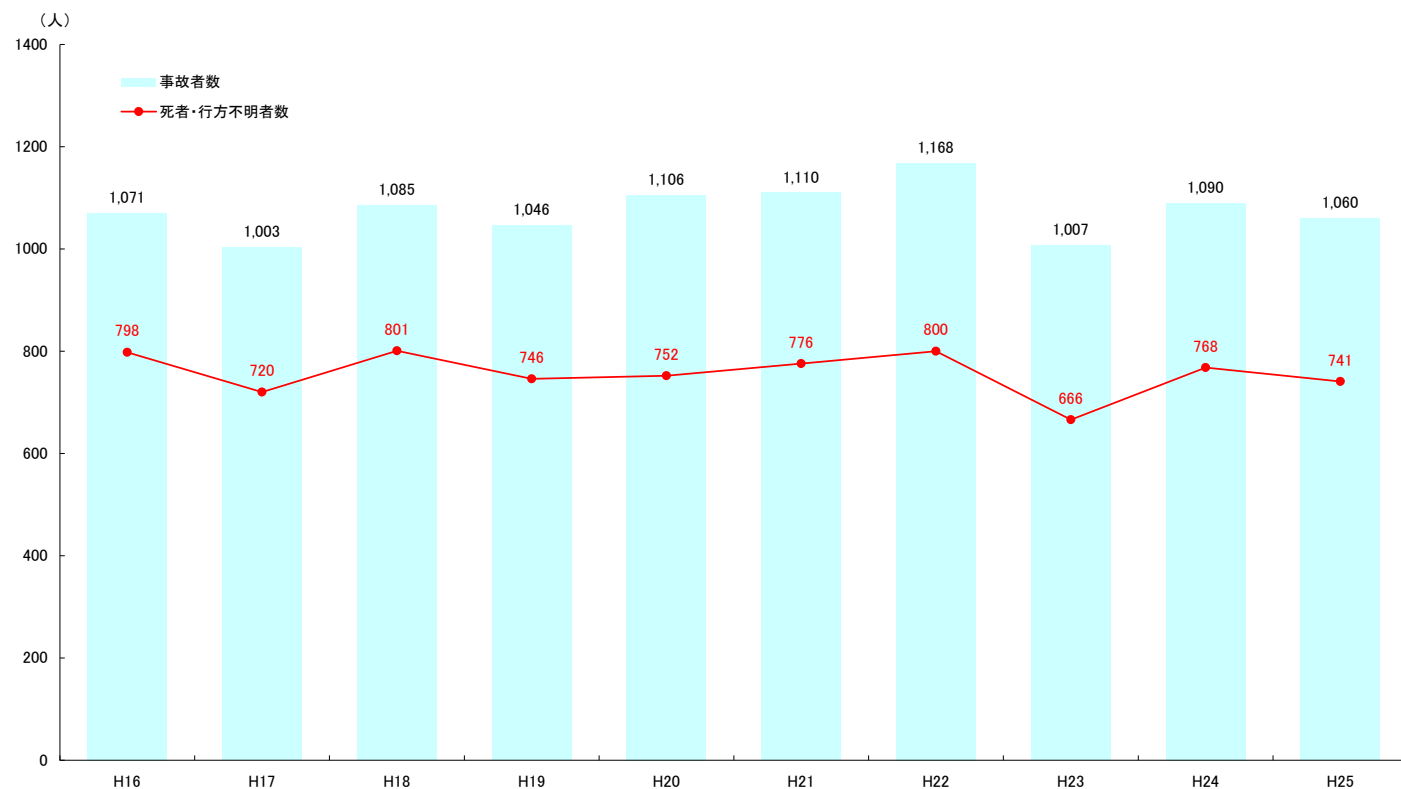
第Ⅱ－10図 マリンレジャーに関する海浜事故の内容別事故内容(平成25年)



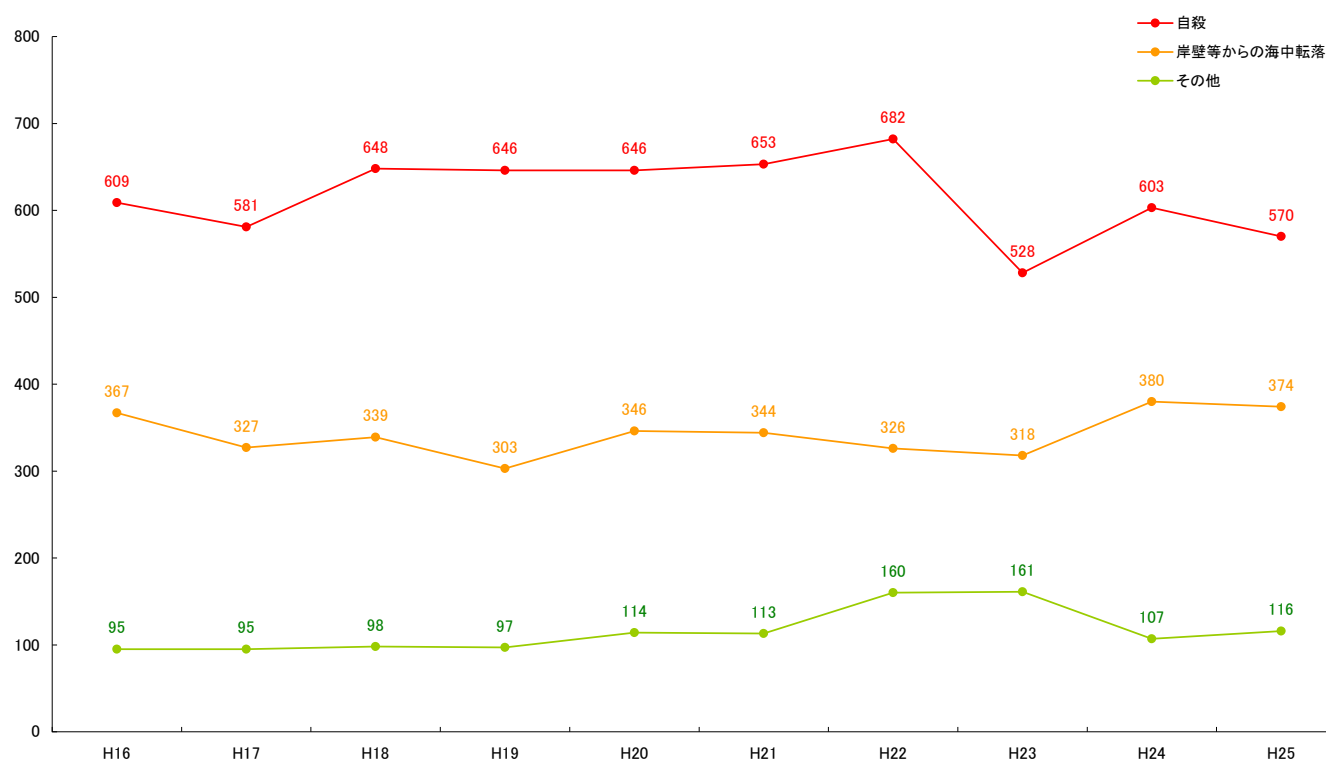
第Ⅱ－11図 マリンレジャーに関する海浜事故の内容別事故原因(平成25年)



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

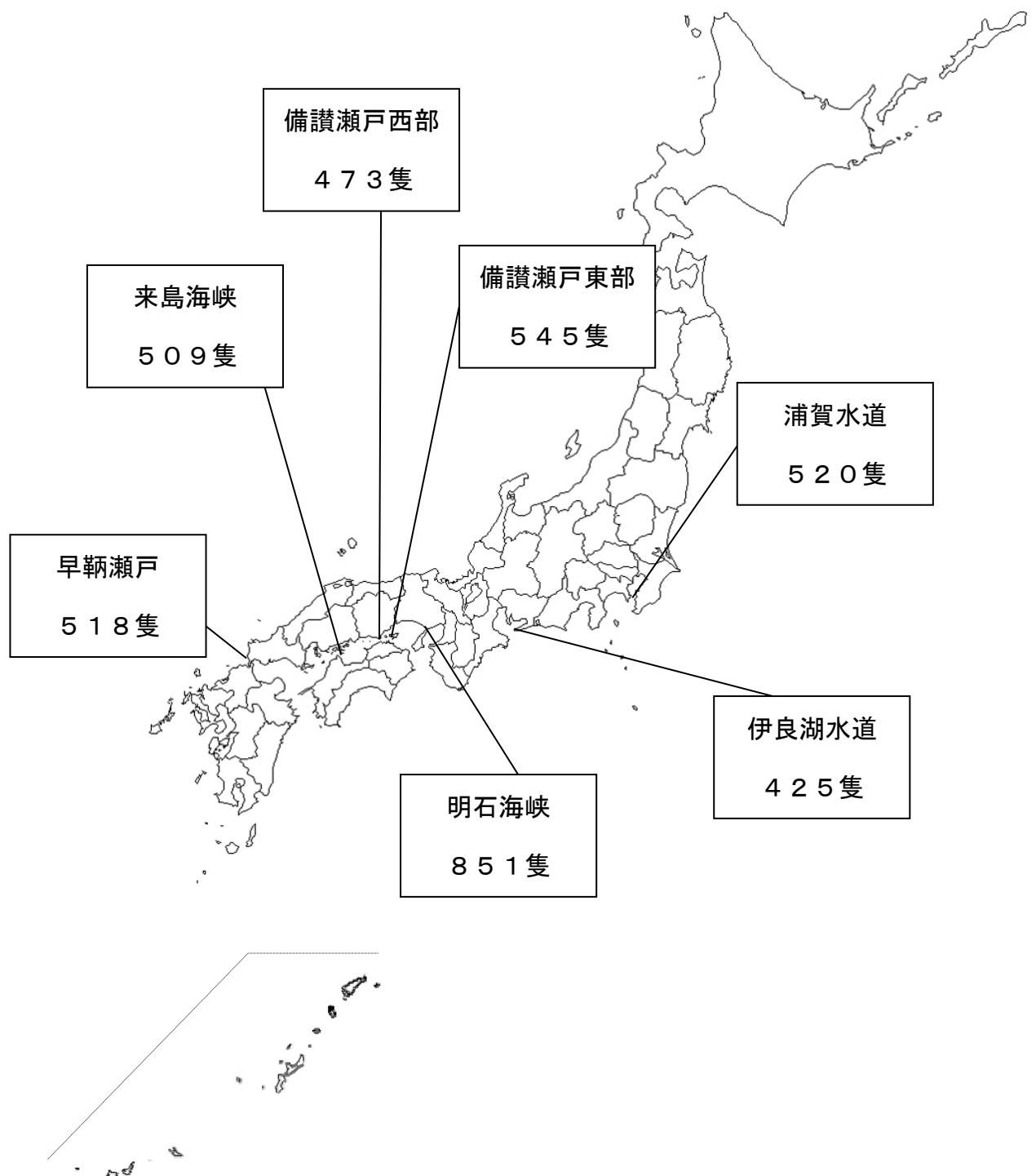


第Ⅱ－13図 マリンレジャー以外の海浜事故種類別発生状況の推移



平成 25 年度 通航船舶実態調査結果

平成25年度 通航船舶実態調査箇所と通航船舶隻数



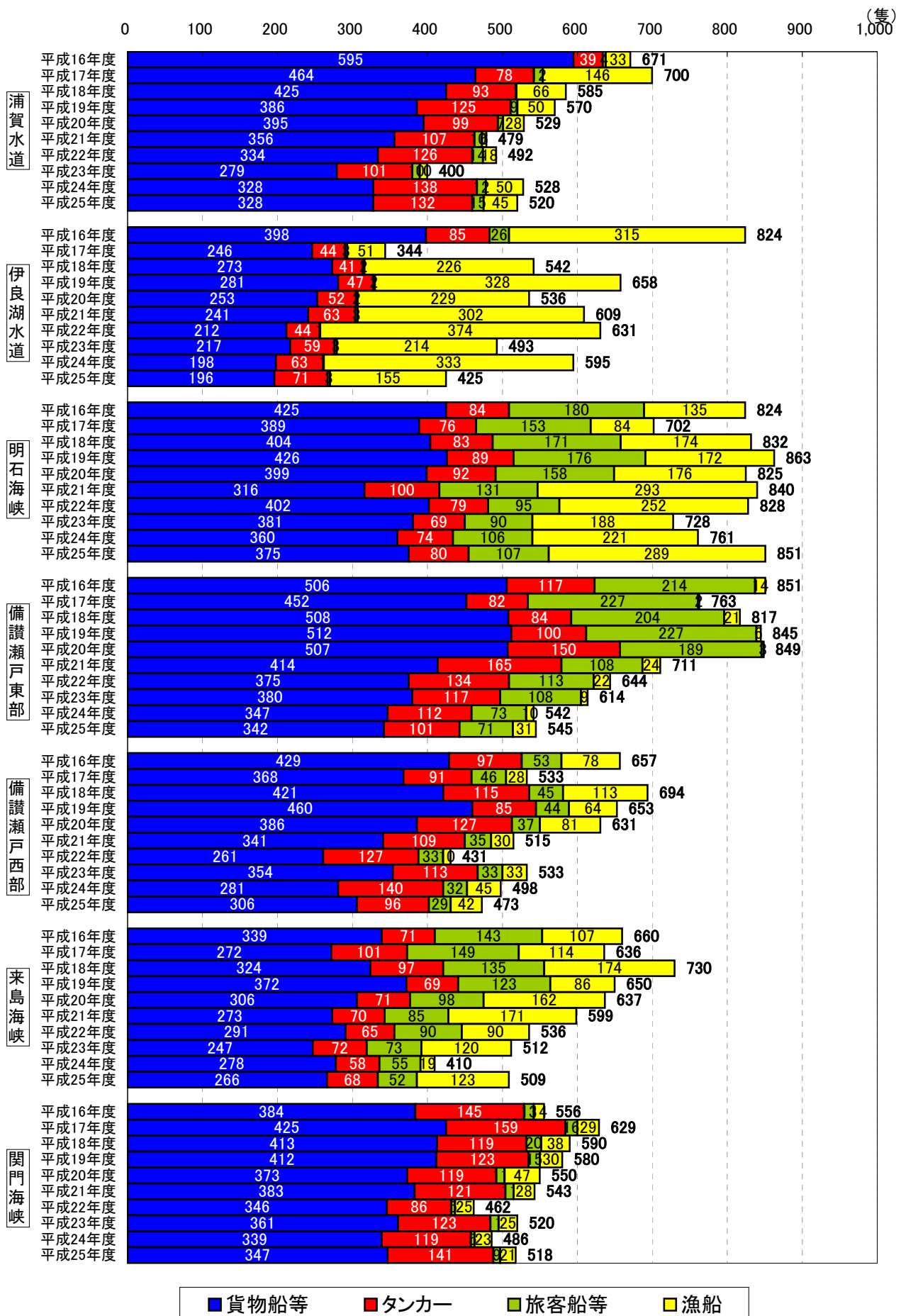
* 上段は調査海域名、下段の数字は通航船舶隻数（一日平均）

ふくそう海域における各年度別の船舶通航量の推移(1日平均)



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

ふくそう海域における各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ッション船をいう。

第3次交通ビジョン パンフレット

< 第3次交通ビジョン >

船舶交通の安全・安心をめざした 取組み（答申）

我が国の周辺海域では、毎年2,500隻前後の船舶事故が発生しています。ひとたび船舶事故が発生すると、尊い人命や財産が失われるばかりでなく、我が国の経済活動や海洋環境にまで多大な影響を及ぼすことがあります。

平成25年10月、交通政策審議会で答申された「船舶交通の安全・安心をめざした取組み」では、おおむね5年間における船舶交通安全政策の方向性と具体的施策（7つの課題と3つの目標）が示されました。

海上保安庁では、この答申を「第3次交通ビジョン」と位置づけ、目標達成に向けた施策を推進して参ります。

7つの課題



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

3つの目標

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



海上保安庁

JAPAN COAST GUARD

ふくそう海域の安全対策

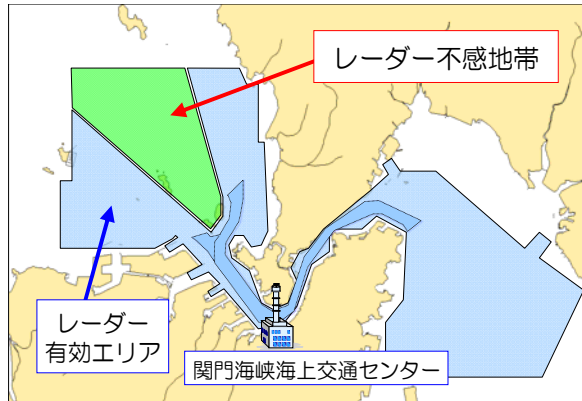
【課題】

船舶の大型化やLNG運搬船の増加により、海上輸送が遮断されるような航路を閉塞する大規模海難が発生する蓋然性が高まっていることに加え、ふくそう海域においては、他の海域に比べて外国船舶の船舶事故隻数の割合が高いことから、安全対策を強化

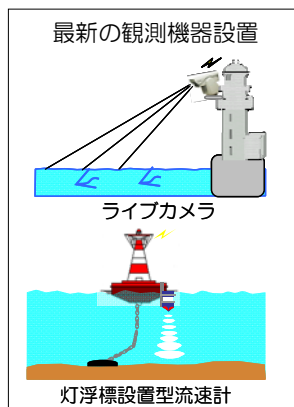
【課題解決のための施策】

- ① 海上交通センターの機能充実
- ② 運用管制官等の育成体制の強化
- ③ 潮流情報の高精度化
- ④ 航行環境の変化に応じた航法の見直し（来島海峡航路）

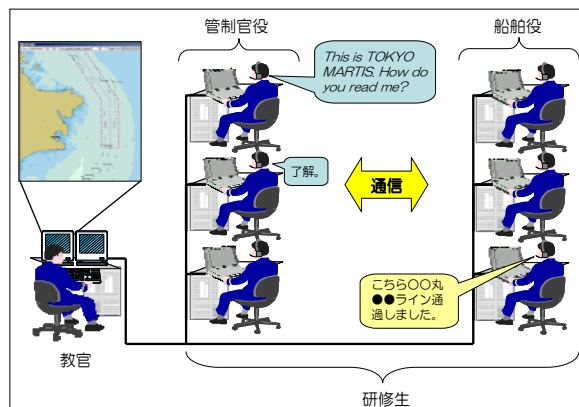
関門海峡西口のレーダー不感地帯の解消



高精度かつ広域な潮流情報の提供



シミュレーション訓練等の強化



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

準ふくそう海域の安全対策

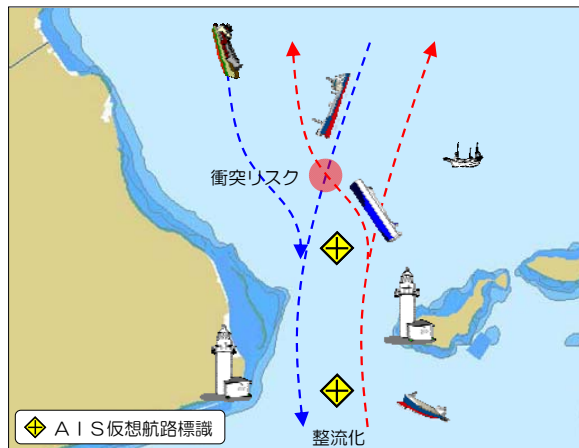
【課題】

準ふくそう海域は、船舶交通量が多く、複雑な進路交差部が生じており、**重大海難が発生する蓋然性が高い**ことから、船舶交通の安全性を確保

【課題解決のための施策】

AIS仮想航路標識等を活用した安全対策の推進

AIS仮想航路標識を用いた整流化対策



注) 準ふくそう海域：ふくそう海域を結ぶ東京湾湾口～石廊崎沖～伊勢湾湾口～潮岬沖～室戸岬沖～足摺岬沖の各海域を経て瀬戸内海に至る海域

港内船舶交通の効率化・安全対策

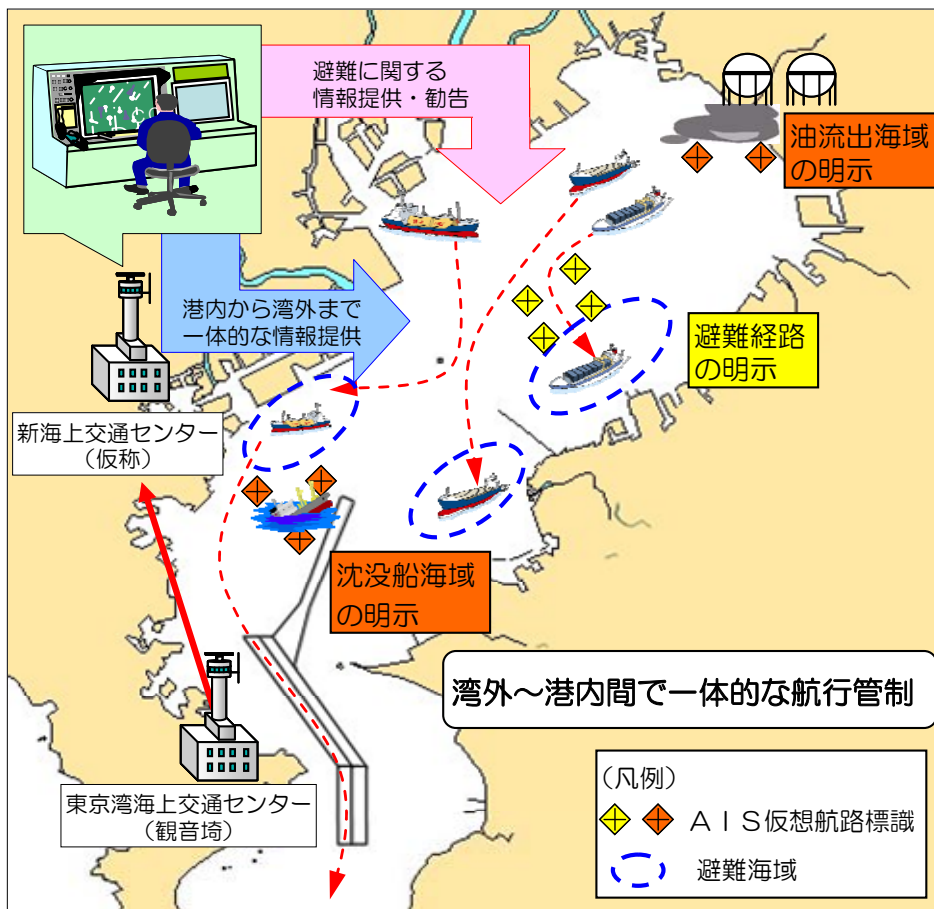
【課題】

船舶の大型化やLNG運搬船の増加により、**港湾機能の麻痺や港湾地域の生活環境が脅かされるような大規模海難が発生する蓋然性が高まる**ことから、経済活動の集中する港内の安全性を確保

【課題解決のための施策】

一元的な船舶の動静監視・情報提供体制の構築
(情報聴取義務海域の設定等)

湾内・港内における船舶安全対策



大規模災害発生時における船舶交通の安全対策

【課題】

大規模災害発生時における**船舶の安全かつ円滑な避難と被害の極小化**

【課題解決のための施策】

- ① 港内から湾外まで一体的な情報提供体制の構築
- ② 避難勧告等の確実な伝達手段及び既存の安全対策の見直し
- ③ 航路標識の耐震化、自立型電源化等の整備
- ④ 航路標識の防災・減災体制の整備（復旧資機材の集約化）

小型船舶の安全対策

【課題】

小型船舶は耐航性や情報入手手段が劣るため事故に陥り易く、**全船舶事故の7割以上を占め、尊い命を失う割合が高く、死者・行方不明者を伴う事故全体の約9割に及んでおり、これら事故の未然防止**

【課題解決のための施策】

- ① 海難防止対策のマネジメント体制の確立
- ② 関係省庁等と連携した指導・啓発体制の強化
- ③ ICTを活用したMICSの充実強化（スマートフォンの活用等）
- ④ 簡易型AISの普及促進等

官民連携によるプレジャーボートの訪船安全指導



注）小型船舶：プレジャーボート、漁船、遊漁船

海難防止に有効な
アプリの導入



航路標識の整備・管理の在り方

【課題】

船舶交通の環境及びニーズに応じた**航路標識の効果的かつ効率的な整備・管理**

【課題解決のための施策】

- ① 航路標識の最適配置の推進
- ② 航路標識の的確な維持管理・更新
- ③ 灯浮標をプラットフォームとした気象情報提供システムの整備

海上における気象
現況を観測・提供



戦略的技術開発

【課題】

長期的な政策を見据えた**船舶交通の安全性・効率性を向上**させるための技術開発

航行援助の持続性を高めるため、**既存航路標識の合理的な維持管理**のための技術開発

【課題解決のための施策】

- ① 次世代AISの国際標準化（通信の高速度化及び容量拡大等）
- ② 船舶交通環境データ収集システムの開発（ビッグデータ活用）
- ③ 海潮流データの常時収集体制の構築
- ④ 航路標識の腐食劣化診断技術の開発（鋼構造物）
- ⑤ 省電力高輝度光源の開発（光通信を利用した情報提供等）

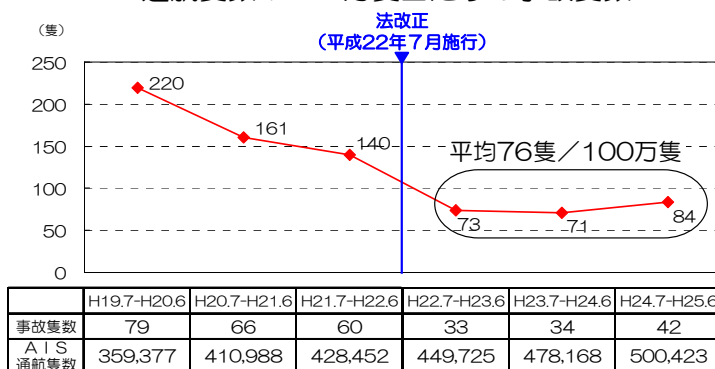
計画目標

1. ふくそう海域における衝突・乗揚事故の低発生水準の維持

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

注) 衝突・乗揚事故：AIS搭載船舶又は総トン数100トン以上の船舶に限る

ふくそう海域におけるAIS搭載船舶通航隻数100万隻当たりの事故隻数



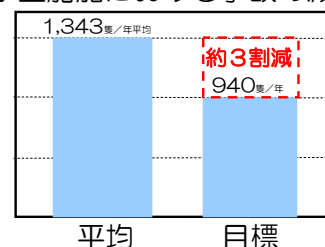
2. 港内等における衝突・乗揚事故の減少

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

3. 小型船舶における事故の減少

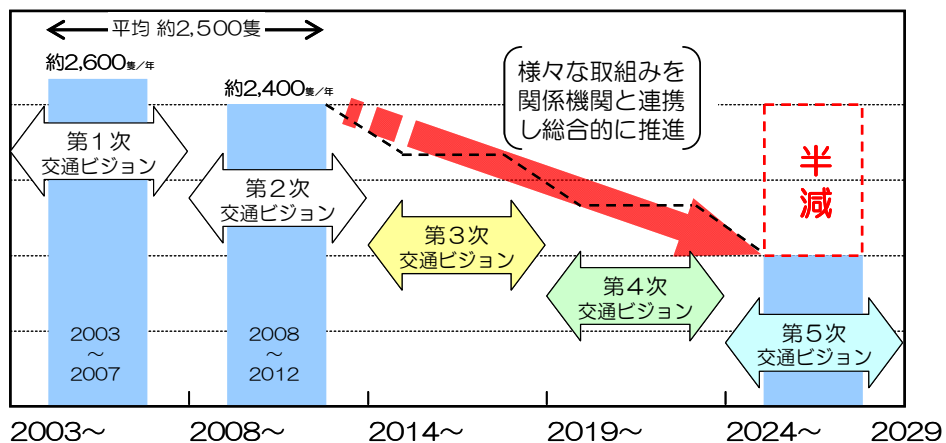
小型船舶の事故のうち、不可抗力によるものを除く約7割の事故について、平成20年から24年までの年平均1,343隻に対して、平成30年までに約3割減少させる。

小型船舶における事故の減少



長期的な目標

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



【交通政策審議会海事分科会 船舶交通安全部会の設置】

毎年1回、第3次交通ビジョンに掲げた施策の実施状況の確認、次年度の施策の進め方や次期交通ビジョン策定など長期的視点に立った船舶交通安全政策の在り方を検討する。



問い合わせ先

海上保安庁ホームページ

海上保安庁
交通部企画課企画調査室
電話 03-3591-6361

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