

問い合わせ先

警備救難部救難課

課長補佐 佐藤 (乗船中の事故、海浜事故関係)

昼間 03-3591-6361(内線5901)

直通 03-3581-2828

交通部企画課企画調査室

主任企画調査官 土田 (船舶事故関係)

昼間 03-3591-6361(内線6202)

直通 03-3591-5650



平成21年3月31日
海上保安庁

平成20年海難の現況と対策について

標記について、政策目標の達成状況、海難発生状況の分析、海難防止対策等への取り組み状況も盛り込み、かつ、グラフ・写真等を配して、判りやすさ、読みやすさに配慮し、新たに「平成20年海難の現況と対策について」として、別添のとおり作成しましたので、お知らせします。

なお、概要については、別紙をご覧ください。

平成 20 年海難の現況と対策について(概要版)

はじめに(平成 20 年のトピック)

1 重大海難

- ・野島崎沖、護衛艦「あたご」・漁船「清徳丸」衝突事故(2 人行方不明)
- ・明石海峡航路多重衝突・沈没事故(3 人死亡、1 人行方不明)
- ・青森、ホタテ漁船「日光丸」転覆・沈没事故(8 人死亡)
- ・犬吠崎沖、「第五十八寿和(すわ)丸」転覆・沈没事故(4 人死亡、13 人行方不明)
- ・新潟、防波堤における釣り者の海中転落事故(11 人救助)

2 AIS を活用した情報提供業務の展開

平成 20 年 7 月 1 日から新たに、北海道、東北、北陸及び山陰の沿岸海域において、AIS(船舶自動識別装置)を活用した航行支援システムの運用を開始した。一部離島を除く我が国沿岸海域を AIS 網で切れ目なくカバーすることになり、更なる安全性及び運航効率の向上が期待される。

3 全国に展開する LGL の活動～ライフジャケットの着用推進～

「ライフジャケット着用推進員(LIFE GUARD LADIES(頭文字をとって LGL と称している。))」は、石巻海上保安署の発案により、宮城県漁協雄勝町東部支所女性部役員 3 名が、同保安署から委嘱を受け平成 18 年 9 月に誕生した。(平成 20 年 12 月 31 日現在 552 名が委嘱)LGL は、父や夫である漁業者や釣り人に対する助言や声かけ運動等により、ライフジャケット常時着用を呼びかけ、地域一丸となって安全意識を高める活動を行っている。

第 1 章 政策目標の達成状況

1 船舶事故及び船舶からの海中転落による死者・行方不明者の減少

「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」を政策目標とし、その目標値は、平成 22 年までに同死者・行方不明者数を 220 人以下とするものであるが、平成 20 年は 274 人で平成 19 年(225 人)より 49 人増加(目標値より 54 人多い)し、政策目標の達成はできなかった。

漁船の船舶事故未然防止、漁船の海中転落による死者・行方不明者数の減少対策の強化が課題

2 マリンレジャー活動に伴う死者・行方不明者の減少

「マリンレジャー(プレジャーボート等を利用したマリンレジャーを除く。)活動に伴う死者・行方不明者の減少」を政策目標とし、各種施策を講じてきたところ、平成 20 年は 302 人で前年比 24 人減少し、政策目標を達成することができた。減少したのは、特に遊泳中及び磯遊び中で、遊泳中は前年比 11 人、磯遊び中は前年比 12 人減少している。

釣り中の海中転落事故による死者・行方不明者数の減少対策や若年齢層に対する安全意識の啓発が課題

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

「混雑した海域における航路を閉塞するような大規模な船舶事故の発生を「0」を政策目標とし、各種施策を講じてきたところ、政策目標を達成することができた。また、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 20 年は 997 隻で、前年比 18 隻減少している。

第2章 海難の現状

1 最近の海上交通の動向・環境の変化

- ・混雑した海域における船舶通航量は減少傾向にあるが、船舶の輸送効率の向上、輸送コストの縮減を図るため船舶の大型化が年々進んでいる。
- ・我が国の特定港における入港船舶総隻数は減少傾向にあるが、外国船舶の入港隻数は増加傾向が顕著である。外国船舶の中には、我が国周辺海域での航法や地理を把握していない船員が操船している事例も多く見受けられる。

2 海難の発生状況と分析

(1) 死者・行方不明者

- ・海難の死者・行方不明者数全体で 1,441 人(船舶事故 124 人、船舶事故以外の乗船中の事故 263 人、マリレジャーに関する海浜事故 302 人及びマリレジャー以外の海浜事故 752 人)で前年比 43 人増加、過去 5 年間では増減を繰り返しながら概ね減少傾向にある。
- ・船舶事故による死者・行方不明者は 124 人で、前年比 37 人増加。漁船事故が 96 人(77%)で、過去 5 年間を通じて常に最多。6 月に発生した第五十八寿和丸転覆・沈没事故(17 人死亡・行方不明)のように一度に多数の死者・行方不明者を伴う事故が発生している。
- ・船舶事故以外の乗船中の事故は 263 人で、前年比 24 人増加。
- ・マリレジャーに関する海浜事故の死者・行方不明者は 302 人で、前年比 24 人減少。遊泳中及び磯遊び中は前年比 23 人減少したが、夏季マリレジャーの活発な時期に、8 月をピークとした原油高騰が重なったことにより外出が控えられたことが影響しているものと考えられる。

(2) 船舶事故

- ・船舶事故は 2,414 隻で、前年比 165 隻減少し過去 5 年間で最少。台風や荒天が少なかったこと、また 8 月をピークとした燃料油高騰が影響し船舶運航が減少したことが一因と考えられる。
- ・事故種類別として衝突事故が、また船舶種類別として漁船の事故が減少している。
- ・漁船の事故種類は、衝突が依然として最も多く漁船全体の約 4 割を占めている。
- ・プレジャーボートの事故は 901 隻と全体の約 4 割を占め最多。今後、留意すべき事故として、花火大会観覧に関係した船舶事故及び水上オートバイの事故が挙げられる。
- ・外国船舶の事故は 250 隻でほぼ横ばい。

(3) 混雑した海域の船舶事故

- ・混雑した海域の船舶事故はほぼ横ばい。平成 20 年の船舶事故は 997 隻で、事故種類では衝突が 383 隻(38%)、船舶種類ではプレジャーボートが 416 隻(42%)、原因では見張り不十分が 263 隻(26%)で最多。
- ・外国船舶の我が国周辺海域での航法や地理を把握していないこと等が問題となっている。

(4) 灯浮標等への船舶接触事故

- ・灯浮標等への船舶接触事故は 91 件であり、過去 5 年間ではほぼ横ばい。

3 海事関係法令違反の取締り状況

- ・海事関係法令違反の送致件数は 3,969 件で、前年比 504 件(約 15%)増加。無検査航行、定員超過や過積載の禁止等を規定する船舶安全法関係法令違反が多い。
- ・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 76 件で、前年比 38 件減少しており、近年は減少傾向。
- ・危険物積載指定場所違反等の港則法違反の送致件数は 89 件で、前年比 10 件減少。

第3章 海難防止対策

1 漁船の船舶事故防止対策

・「関係省庁海難防止連絡会議」において、重点対象事項を「漁船の安全対策の推進」と定め、漁船事故に加え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、講習会、合同パトロールによる現場指導等を各省庁が更なる連携を強化し取り組む。

・地域の取り組みとして「寝ちゃだめコール」「携帯電話への安全情報の自動配信」を推進している。

2 マリンレジャー事故防止対策

(1) プレジャーボートの船舶事故

船舶事故の最も多いプレジャーボートについては、海難防止講習会開催等による安全意識の高揚・啓発並びに「ライフジャケットの常時着用」、「防水パック入り携帯電話等の連絡手段の確保」、「118番の有効活用」の3つを基本とする自己救命策確保の周知啓発を図ることに加え、以下のような対策に取り組んでいる。

花火大会における事故防止対策

花火大会における事故は負傷者発生率が高く、夜間航行に不慣れなことや花火大会の海域に関する情報収集不足が主な原因となっていることから、主催者が策定する安全対策計画についての必要な助言・指導、周辺マリーナ等を通じた運航者に対する注意喚起、大会当日に巡視船艇を配備しての指導、直接注意喚起等集中的な対策を講じている。

水上オートバイ事故防止対策(地方自治体との連携による自主ルール策定)

北海道石狩湾沿岸海水浴場において、小樽海上保安部と地元自治体が連携し、海水浴場周辺海域における水上オートバイと遊泳者の活動海域を分割する自主ルールを策定し水上オートバイと遊泳者の接触事故防止に役立っている。

(2) 遊泳者の事故

マリンレジャーの中で最も死者・行方不明者の多い遊泳中の事故については、7月下旬～8月中旬に特に多いことから、発生時期を考慮した以下の対策を講じている。

若年齢層対策

主に小中学校において児童・生徒等を対象とした安全講習会等を開催し、離岸流に対する知識、ペットボトル等身の回り品を活用した救助手法について周知啓発を行っている。

海水浴場管理者との連携

ライフセーバー等による監視・救助体制の構築等を、海水浴場管理者に対して働きかけるとともに、当庁勢力の効率的配備、警察・消防や民間組織(ライフセーバー、PWC等)との連携体制を構築し、迅速な救助活動を行なう。

(3) 釣り中の事故

遊泳中の事故の次に、釣り中の死者・行方不明者が多く、10～12月に多発している。防波堤からの転落者が多いことから、釣り愛好者に対し巡回による自己救命策確保の指導、防波堤管理者に対し構造物等へのライフジャケット着用の周知表記や立入禁止防波堤における侵入防止のための巡回等について働きかける。

3 混雑した海域等における船舶事故防止対策

(1) 航路等の安全確保のための法律の整備

・海域の特性に応じた新たな航法を設定し、危険な状態を招くと予想される場合に必要なルールを

遵守させるための是正措置や情報等の聴取を義務付けるなど、海上交通センターが講じる措置の実効性を強化するための法律を整備する。

・台風接近時に港内からの退去等の勧告ができるようにするための法律を整備する。

(2) 海上交通センターの機能強化

・海上交通センターにおいて、AIS の普及促進・事前通報制度の拡充等による船名確認手法の充実、船舶動静把握機能の強化などについて検討を進める。

(3) 航路標識の高度化

・混雑した海域に設置されている灯浮標について、視認性・識別性を向上させる高度化を行い、船舶交通の流れを円滑化するとともに、航路逸脱等による事故の未然防止を図る。

第4章 海難発生時の対策

1 ライフジャケット着用率の向上

船舶からの海中転落による死者・行方不明者の約7割が漁業従事者によるもので、ライフジャケット着用率は26%、また、マリンレジャーに関する海浜事故による死者・行方不明者のうち、釣り中の海中転落によるものが約4割を占め、ライフジャケットの着用率は16%という状況にある。このような状況を踏まえて、救助率の向上の観点から特に重点をおいて次のような施策に取り組む。

(1) 船舶からの海中転落事故

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、水産関係機関・団体等を実施主体として、当事者である漁業従事者及び関係者による自発的なライフジャケット着用推進の働きかけ等を重点的に取り組む。

(2) 釣り中の海中転落事故

釣り中の死者・行方不明者は、10月～12月に特に多く、次いで1月、2月及び4月、5月で発生していることから、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自己救命策の確保、事故発生時の迅速な救助活動を可能とするための複数行動の励行等について、広く啓発するよう取り組んでいる。

2 海難情報の早期通報

海難に遭遇した場合等はできる限り速やかに海上保安庁へ通報し、救助要請することが肝要であるが、平成20年の漁船の2時間以内関知率は約64%と低いことから、「緊急通報用電話番号118番の有効活用」、「防水パック入り携帯電話等連絡手段の確保」に関する指導・啓発及び広報活動等、また、漁業関係者への携帯電話等連絡手段の確保等に関する安全意識の啓発強化に取り組んでいる。

3 救助・救急活動の充実・強化

死者・行方不明者を伴う船舶事故や海中転落は、沿岸部において多発していることから、ヘリコプターと機動救難士等が連携した迅速な海難現場への進出等の体制拡充等により、沿岸部における救助・救急体制の更なる強化を図る。平成20年度末現在、関西空港、函館、福岡、美保及び鹿児島（海上保安）航空基地に各8人計40人の機動救難士が配置されている。