

# 平成 20 年海難の現況と対策について

## ～大切な命を守るために～



浅瀬に乗揚げ、船体が真二つに大破した海難

平成 21 年 3 月

海 上 保 安 庁

## 目 次

はじめに(平成 20 年のトピック)	…P1～3
1 重大海難	…P1～2
2 AIS を活用した情報提供業務の展開	…P2～3
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～	…P3
第 1 章 政策目標の達成状況	…P4～6
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	…P4～5
2 マリンレジャー活動に伴う死者・行方不明者の減少	…P5～6
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	…P6
第 2 章 海難の現状	…P7～18
1 最近の海上交通の動向・環境の変化	…P7～8
2 海難の発生状況と分析	…P8～18
(1) 死者・行方不明者	…P8～10
(2) 船舶事故	…P11～16
(3) 混雑した海域の船舶事故	…P16～17
(4) 灯浮標等への船舶接触事故	…P17～18
3 海事関係法令違反の取締り状況	…P18
第 3 章 海難防止対策	…P19～22
1 漁船の船舶事故防止対策	…P19
(1) 関係省庁海難防止連絡会議	…P19
(2) 寝ちゃダメコール	…P19
(3) 携帯電話への安全情報の配信	…P19
2 マリンレジャー事故防止対策	…P20～21
(1) プレジャーボートの船舶事故	…P20
(2) 遊泳中の事故	…P20
(3) 釣り中の事故	…P20～21
3 混雑した海域等における船舶事故防止対策	…P21～22
(1) 航路等の安全確保のための法律の整備	…P21
(2) 海上交通センターの機能強化	…P21～22
(3) 航路標識の高度化	…P22
(4) 関門海峡における迷走船舶対策	…P22
(5) 明石海峡航路多重衝突・沈没事故対策	…P22
第 4 章 海難発生時の対策	…P23～25
1 ライフジャケット着用率の向上	…P23～24
(1) 船舶からの海中転落事故	…P23
(2) 釣り中の海中転落事故	…P23～24
2 海難情報の早期通報	…P24～25
3 救助・救急活動の充実・強化	…P25
資料編	
「平成 20 年における海難の発生と救助の状況」及び「平成 20 年度通航船舶実態調査結果」	別添

## はじめに(平成 20 年のトピック)

### 1 重大海難

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、多種多様の活動が行われています。一度、衝突や転覆などの船舶事故、遊泳中の漂流や岸壁からの海中転落などが発生すれば、かけがいのない人命、財産が損失するばかりではなく、船舶事故においては、船舶燃料油等の流出などにより環境を汚染するなど、その被害は甚大なものとなります。

このため、海上保安庁においては、船舶交通の安全確保に関する様々な対策に取り組むとともに、不幸にも海難が発生した場合に備え、迅速かつ的確な捜索救助活動を行い、一人でも多くの人命、財産を救助することに全力を尽くしています。

しかしながら、残念なことに、平成 20 年にあっては、2,414 隻の船舶が海難に遭遇し、1,441 人の方が命を落としています。中でも、社会的反響の大きかった、いわゆる重大海難は、次のようなものが発生しています。

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

#### (事例) 野島崎沖、護衛艦「あたご」・漁船「清徳丸」衝突事故

平成 20 年 2 月 19 日午前 4 時 7 分頃、ハワイから横須賀港に向かうため、千葉県房総半島南方約 42 キロメートル付近を東京湾向け北上中の護衛艦「あたご(7,700 トン、乗組員 280 名)」と千葉県勝浦市の川津漁港から漁場向け南下中の漁船「清徳丸(7.3 トン、乗組員 2 名)」が衝突し、「清徳丸」船体が中央付近で分断、捜索を実施しましたが、乗組員 2 人は行方不明となりました。



#### (事例) 明石海峡航路多重衝突・沈没事故

平成 20 年 3 月 5 日、兵庫県明石市沖の明石海峡航路東口において、タンカー「オーシャンフェニックス(2,948 トン、乗組員 12 人)」、貨物船「第五栄政丸(496 トン、乗組員 4 人)」及び貨物船「ゴールドリーダー(以下、「G号」)(1,466 トン、乗組員 9 人)」の 3 隻がからむ多重衝突・沈没事故が発生し、貨物船「G号」は衝突後、間もなく沈没し、乗組員 3 人が死亡、1 人が行方不明となりました。また、「G号」から燃料油が流出し、付近一帯海域に汚染が生じました。捜索救助活動を行うとともに、沈没船から流出した油の防除活動を実施しました。



#### (事例) 青森、ホタテ漁船「日光丸」転覆・沈没事故

青森市漁協久栗坂支所所属のホタテ漁船「日光丸(5.1 トン、乗組員 8 人)」は、平成 20 年 4 月 5 日午前 2 時頃、ホタテ漁のため、青森県久栗坂漁港を出港しましたが、帰港予定時刻の午前 3 時 30 分になっても帰港しませんでした。

捜索の結果、6 人が遺体で発見され、転覆状態で沈没していた船体



については4月16日に引揚げられました。その後、行方不明者2人も遺体で発見され、乗船者8人全員の死亡が確認されました(全員ライフジャケット未着用)。

#### (事例) 「第五十八寿和(すわ)丸」転覆・沈没事故

平成20年6月23日午後2時5分頃、千葉県犬吠崎灯台から東に約350km付近の海上において、「第五十寿和丸(135トン、乗組員20人)」が転覆後沈没しました。捜索を実施しましたが、乗組員4人死亡、13人行方不明となりました。



#### (事例) 防波堤における釣り者の海中転落事故

平成20年10月25日午前8時20分頃、新潟県柏崎港西防波堤で、前線通過に伴い発生した高波に釣り人11人がさらわれ、海中転落する事故が発生しました。

海上保安庁は巡視船艇・航空機を発動させるとともに、水難救済会等へ救助要請を行い、地元消防とともに救助に当たった結果、11人全員が無事救助されました。



## 2 AISを活用した情報提供業務の展開

平成20年7月1日から北海道(第一管区海上保安本部)、東北(第二管区海上保安本部)、北陸(第九管区海上保安本部)及び山陰(第八管区海上保安本部)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ました。

当該システムの運用については、それぞれの管区海上保安本部にAIS運用官を配置し、24時間体制で沿岸海域を航行するAIS搭載船舶の動静監視を行い、必要に応じ、気象情報などの各種情報提供や乗揚などの船舶事故を未然防止するために個別の注意喚起等を行っています。

また、これまでに東京湾から伊勢湾、大阪湾、瀬戸内海及び九州北部までの船舶交通が混雑する海域及びその沿岸海域において同システムの運用を順次開始しており、これら海域では、各海上交通センターがその運用を行っています。

なお、平成21年度には、南九州(第十管区海上保安本部)及び南西諸島海域(第十一管区海上保安本部)においても同システムの運用を開始する予定であり、一部離島を除く我が国沿岸海域を

#### 【AISを活用し乗揚を回避!!】

早朝の04:21頃、第一管区海上保安本部で当直に当たっていたAIS運用官が、津軽海峡内を韓国釜山向け航行中の外国船籍貨物船(約13,000t)が通常の航行経路から外れ、陸岸に接近してくるのを確認しました。

該船は変針することなく直進していることから、AIS運用官は陸岸に乘揚げる危険性があるものと判断し、AISにより船名等を確認し、その貨物船に対し、「乗揚注意」のAISメッセージ送信とあわせ、国際VHF無線電話で呼び出しを行いました。

なかなか応答せず、ようやく応答してきた貨物船に「前方に陸岸あり、針路を確認されたい」旨の注意喚起を行ったところ、貨物船は針路を変更し、乗揚海難を未然に防止することができました。



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ます。

AIS は、船舶相互間においても、衝突事故等を防止するうえで、他船の情報を得る有効な手段ですが、正しい情報を送信しないと逆に安全性を損なう恐れがあるので、注意する必要があります。

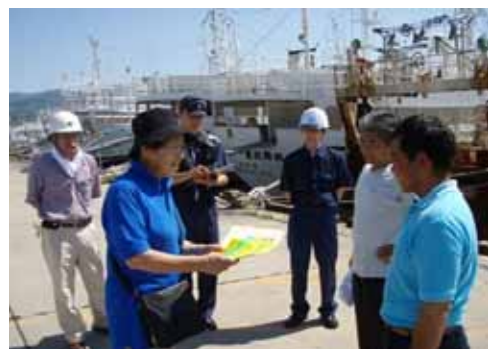
### 3 全国に展開する LGL の活動～ライフジャケットの着用推進～

平成 18 年 9 月、第二管区海上保安本部石巻海上保安署の発案で始まった、漁船乗船者を対象としたライフジャケット着用率向上を目指す活動で、宮城県漁業協同組合雄勝町東部支所女性部役員 3 人が同保安署からの委嘱を受け、全国初となる女性による「ライフジャケット着用推進員 (LIFE GUARD LADIES (頭文字をとって LGL と称している。))」が誕生しました。

LGL は、父・夫である漁業者に対する助言、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ます。

海上保安庁としても、この取り組みを全国に広げるため、平成 20 年から本格的に施策として取り上げており、全国漁協女性部連絡協議会等に協力を依頼し、その結果、平成 20 年 12 月 31 日現在、全国 11 の都道府県で 552 人の女性着用推進員が誕生しています。LGL の皆さんは、日々ライフジャケット着用推進に積極的に取り組んでいます。

当庁は、こうした漁業者自らの取り組みが死者・行方不明者の減少に結びついていくことを期待し、協力・支援をしていきます。



## 第1章 政策目標の達成状況

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

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

マリレジャー活動に伴う死者・行方不明者の減少

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

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の達成状況等は以下のとおりです。

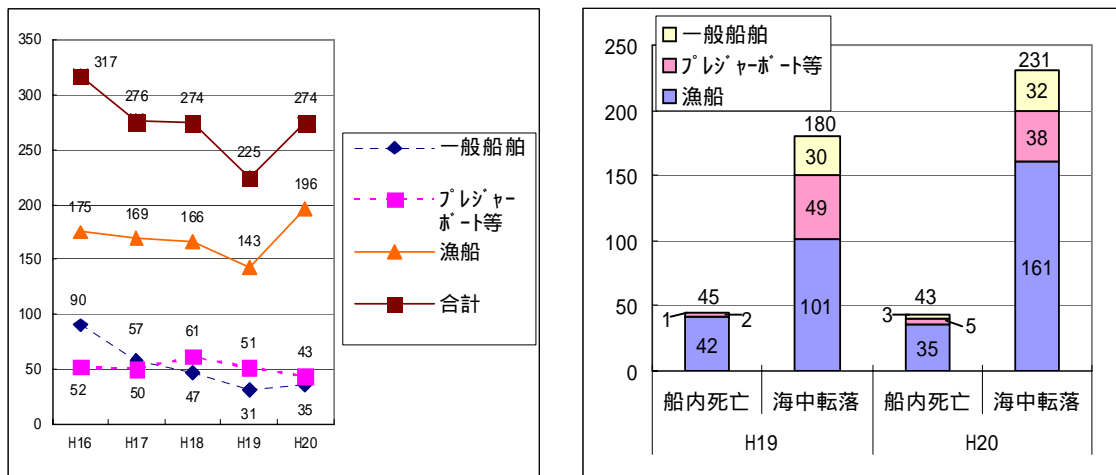
### 1 船舶事故及び船舶からの海中転落による死者・行方不明者の減少

#### (1) 政策目標概観

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

平成 20 年の政策目標対象海難による死者・行方不明者数は 274 人で平成 19 年より 49 人増加し、目標値より 54 人多い結果となり、平成 20 年においても目標を達成できませんでした。

【船舶種類別の死者・行方不明者 単位:人】



#### (2) 分析 ( )内は平成 19 年と比較した数字

イ 政策目標対象海難による死者・行方不明者数 274 人(49 人増)を船舶種類別にみると、最も多い漁船は 196 人(53 人増)で、全体の 72%を占めています。

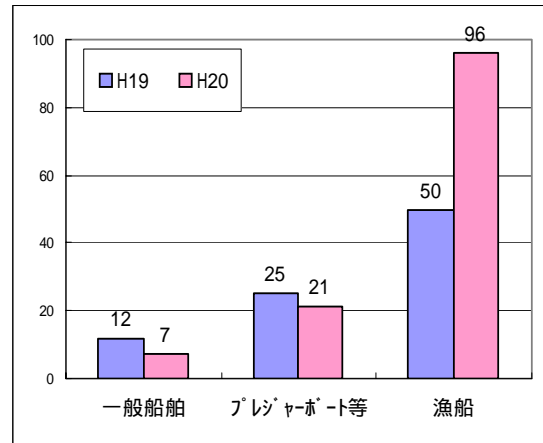
また、当該死者・行方不明者数 274 人のうち、船内で死亡した者は43人(2人減)、船舶からの海中転落による死者・行方不明者数は231人(51人増)となっており、海中転落による死者・行方不明者数が政策目標対象海難に占める割合は84%になっています。

ロ この船舶からの海中転落による死者・行方不明者数 231人を船の種類別にみると、漁船は161人(60人増)、プレジャーボート等は38人(11人減)、一般船舶は32人(2人増)となり、漁船が最も多く、全体に占める割合は70%になっています。

ハ 政策目標対象海難による死者・行方不明者数は、平成19年より49人増加しましたが、これは、漁船の船舶事故によるものが46人と大幅に増加したことによります。漁船の船舶事故の特徴としては、6月に発生した千葉県犬吠埼沖での第五十八寿和丸転覆・沈没事案(17人死亡・行方不明)のように、一度に多数の死者・行方不明を伴う事故が多かったことが挙げられます。

このため、漁船の船舶事故未然防止策や漁船の海中転落事故による死者・行方不明者数の減少対策の強化が、今後の課題となっています。

【船舶事故による死者・行方不明者 単位:人】



## 2 マリンレジャー活動に伴う死者・行方不明者の減少

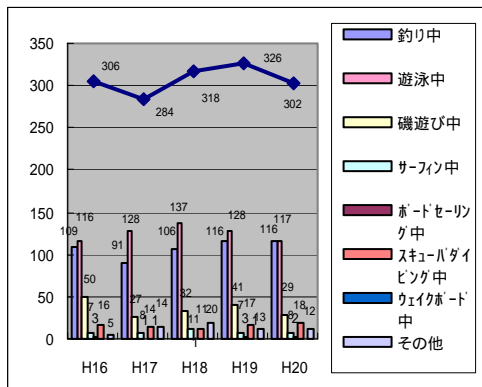
海上保安庁の政策目標の一つである「マリンレジャー(プレジャーボート等を利用したマリンレジャーを除く。)活動に伴う死者・行方不明者数(以下この項において「死者・行方不明数」という。)の減少」について、平成20年の死者・行方不明者数は302人で、平成19年より24人減少し、政策目標を達成することができました。

しかし、平成18年、平成19年と2年連続して増加し、過去5年間ではほぼ横ばいといえることから、平成21年においても死者・行方不明者の減少に取り組んでいきます。

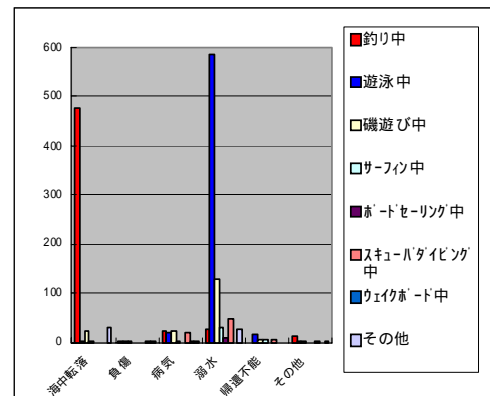
また、平成20年の死者・行方不明者数では、遊泳中が117人、釣り中が116人で死者・行方不明者数の77%を占めており、この割合は過去5年間変化がありません。

遊泳中及び釣り中の死者・行方不明者を事故原因別に過去5年間でみると、遊泳中では93%が溺水であり、釣り中では88%が海中転落となっています。

【死者・行方不明者 単位:人】



【過去5年間事故原因別の死者・行方不明者 単位:人】



## (1) 釣り中

釣り中の死者・行方不明者数は、116人で平成19年と同数でした。

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70%を占めています。また、釣り中の死者・行方不明者の約9割が海中転落ですが、これら海中転落者のライフジャケット非着用者の死亡率(48%)は着用者の死亡率(33%)の約1.5倍と高く、他方、釣り中のライフジャケット着用率は16%と低くなっています。

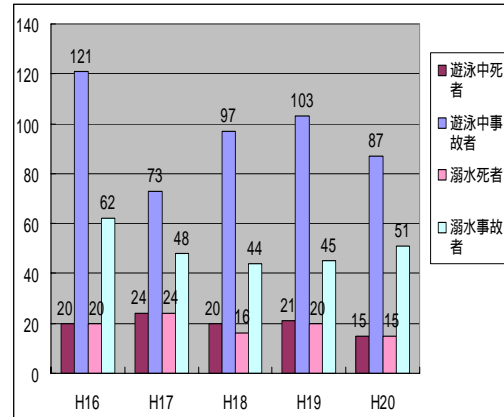
## (2) 遊泳中

遊泳中の死者・行方不明者数は117人と平成19年より11人減少しました。

また、遊泳中の死者・行方不明者数のうち18歳以下の若年齢層の死者・行方不明者数は、平成19年より6人減少し15人でしたが、過去5年間の平均では20人であり、5年間の推移をみるとほぼ横ばい状況となっています。

しかし、遊泳中における18歳以下の若年齢層の溺水事故者数は、平成19年より6人増加し51人となっています。

【若年齢層の遊泳中の死者・行方不明者 単位：人】



このため、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、今後の課題となっています。

## 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

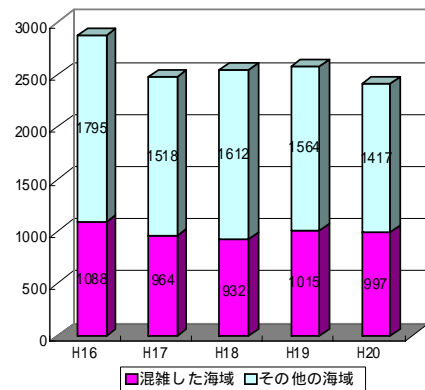
我が国の首都圏及び重要経済圏を背後にひかえる東京湾、伊勢湾及び瀬戸内海は、外海などの一般海域に比べて、海上輸送活動、漁業活動、マリレジャー活動などにより船舶交通が混雑しています。

これらの海域において、一度、大規模な船舶事故が発生した場合、船舶交通を阻害し、我が国の経済を麻痺させることにもなりかねません。このため、海上保安庁においては、これら混雑した海域における航路を閉塞するような大規模な船舶事故の発生を「0」とすることを政策目標とし、各種施策を講じてきたところ、平成20年においては、この目標を達成することができました。

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、平成19年(1,015隻)より18隻減少しています。



【混雑した海域における船舶事故の発生状況 単位：隻】

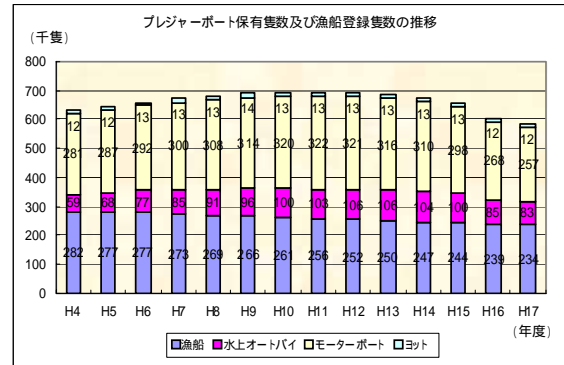
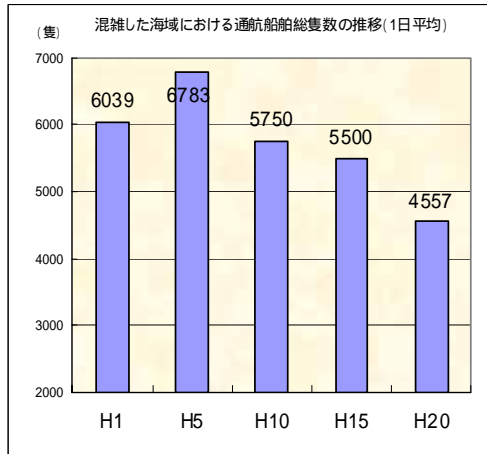




## 第2章 海難の現状

### 1 最近の海上交通の動向・環境の変化

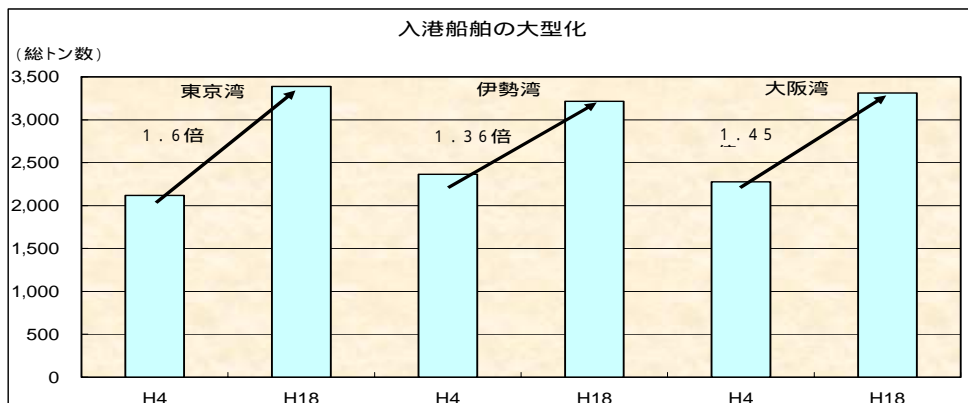
近年の海上交通の動向をみると、船舶通航量は減少傾向にあり、混雑した海域(浦賀水道、伊良湖水道、明石海峡、備讃瀬戸、来島海峡及び関門海峡に限る。)における1日あたりの平均船舶通航量は、20年前の75%となっています。また、漁船登録隻数及びプレジャーボート保有隻数の減少傾向も見受けられます。



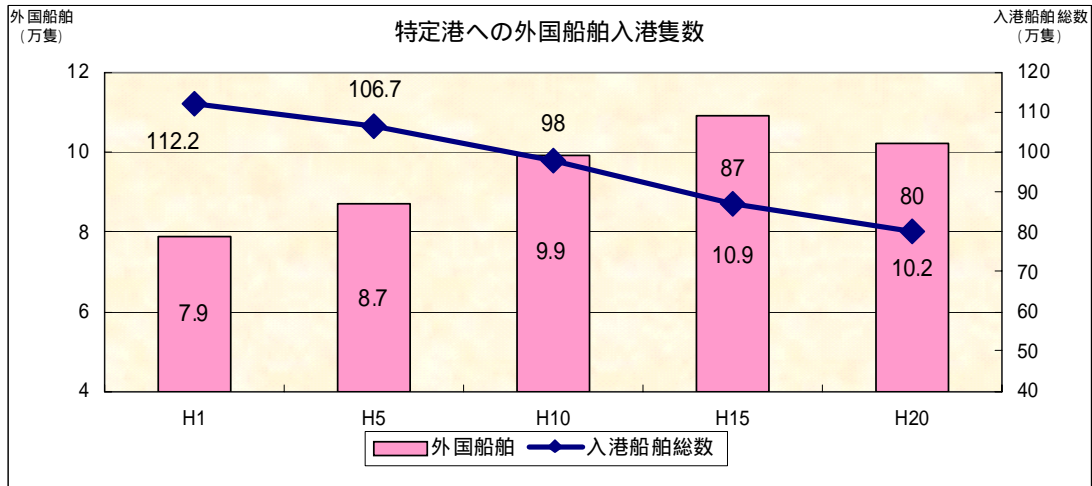
出典  
 プレジャーボート保有数：日本舟艇工業会インターネットホームページから  
 漁船登録隻数：漁港港勢の概要(水産庁)より

混雑した海域の船舶通航量が減少する一方、船舶の船型をみると、船舶の輸送効率の向上、輸送コストの縮減を図るため船舶の大型化が年々進んでおり、1隻当たりの総トン数は、15年間で約47%増加しています。

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



また、我が国の特定港84港における入港船舶総隻数をみると、入港隻数全体は、減少傾向にあるのに対して、外国船舶の入港隻数は増加傾向が顕著であり、20年前より30%増加しています。我が国に入港する外国船舶の中には、我が国周辺海域での航法や地理を把握していない船員が操船している事例も多く見受けられる状況です。また、国籍の多様化も進んでいます。



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

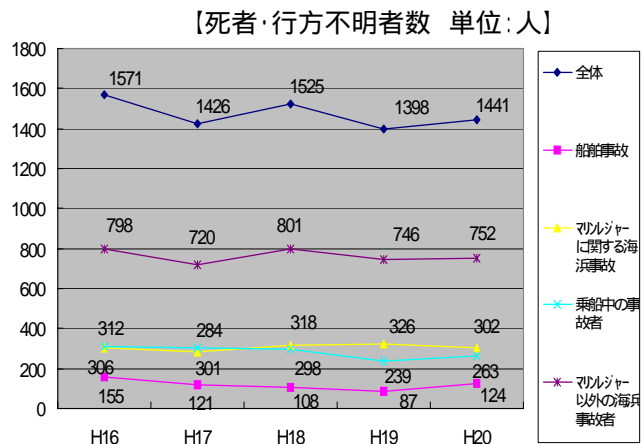
今後も、船舶の大型化・高速化の進展、外国籍船の増加、内航船舶や漁船における船員の高齢化・厳しい労働環境等により、引き続き潜在的な海難発生リスクの存在が懸念されます。

## 2 海難の発生状況と分析

### (1) 死者・行方不明者

#### イ 死者・行方不明者の概観

死者・行方不明者数は、全体で1,441人であり、その内訳は船舶事故が124人、船舶事故以外の乗船中の事故が263人、マリレジャーに関する海浜事故が302人、マリレジャー以外の海浜事故が752人となっています。平成19年より43人増加していますが、過去5年間では、増減を繰り返しながら概ね減少の傾向を示しています。



顕著に増加したのは船舶事故による死者・行方不明者124人で、平成19年より37人増加しています。また、顕著に減少したのは、マリレジャーに関する海浜事故の死者・行方不明者302人で、平成19年より24人減少しています。

マリレジャーに関する海浜事故の死者・行方不明者が減少したのは、夏季マリレジャーが活発な時期と、8月をピークとした原油価格の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ます。

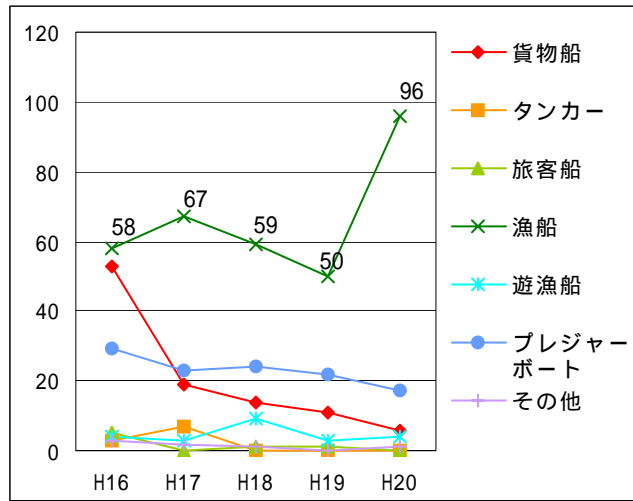
ロ 分析

(イ) 船舶事故による死者・行方

不明者数は、124人(37人増)です。特に多いのは漁船の船舶事故96人(77%)で、過去5年間を通じて常に最多となっています。

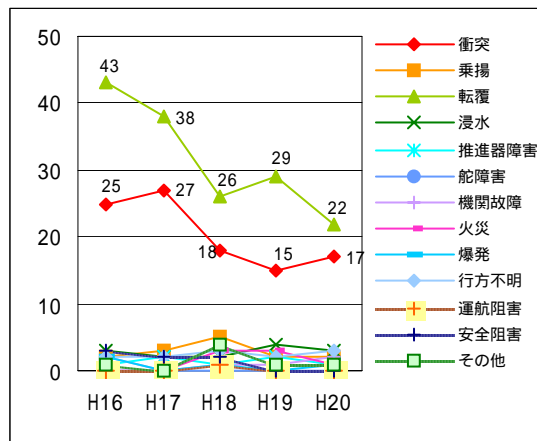
また、船舶事故による死者・行方不明者数は、平成18年、平成19年と2年連続で減少していましたが、平成20年は大幅に増加しました。これは、漁船の船舶事故による死者・行方不明者が顕著に増加したためで、漁船以外については過去5年間、減少又は横ばい傾向にあります。

【船舶事故による死者・行方不明数の推移(船舶種類別) 単位:人】

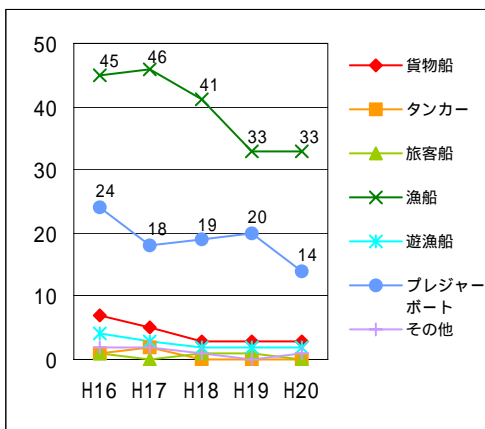


(ロ) 死者・行方不明者が発生した船舶事故については、過去5年間減少傾向にあり、平成20年は53隻で最少となっています。事故種類別では転覆が22隻、船舶種類別では漁船が33隻、原因別では見張り不十分が13隻で最も多くなっています。

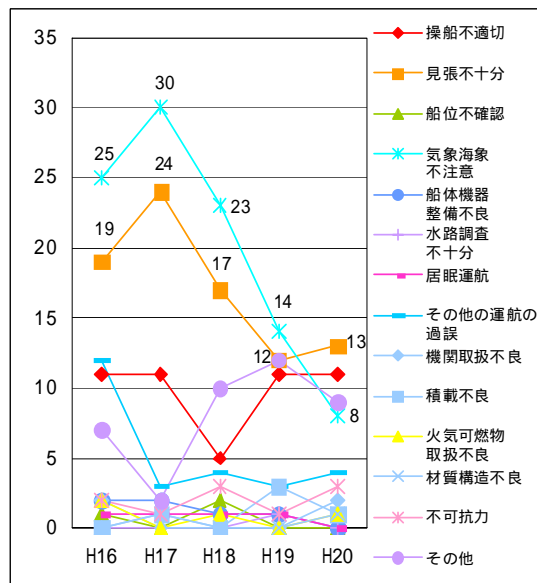
【事故種類別 単位:隻】



【船舶種類別 単位:隻】

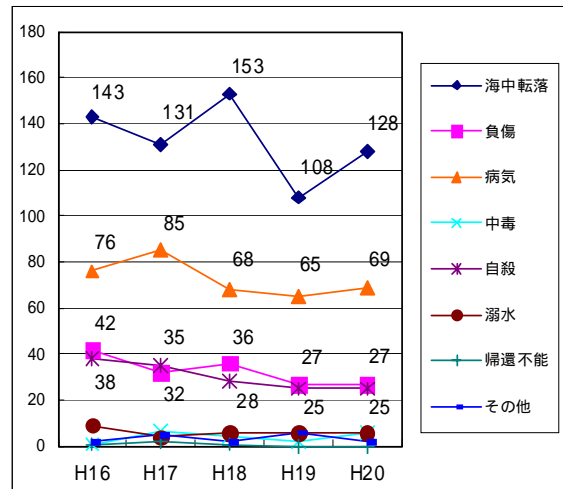


【原因別 単位:隻】



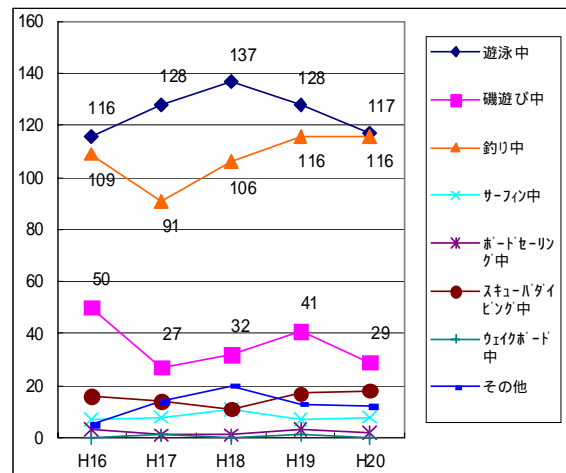
(八) 船舶事故以外の乗船中の事故による死者・行方不明者は、263人(24人増)です。特に多いのは海中転落の128人(20人増)で49%を占めており、この傾向は過去5年において変化はありません。

【乗船中の事故による死者・行方不明者 単位:人】



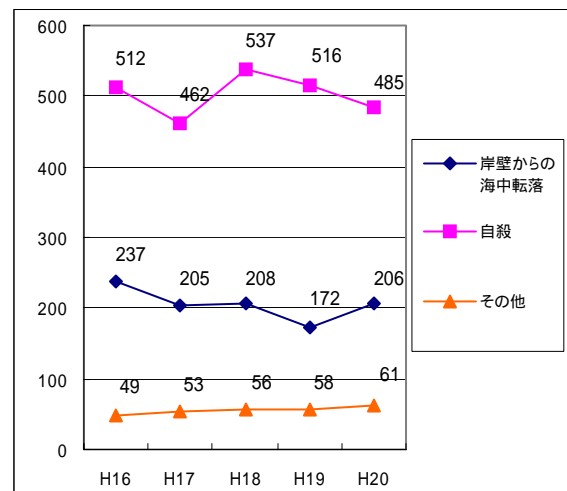
(二) マリンレジャーに関する海浜事故による死者・行方不明者は、302人(24人減)です。特に多いのは遊泳中で117人(11人減)、次いで釣り中が116人(前年同数)で、両方で77%を占め、この傾向は過去5年において変化はありません。

【マリンレジャーに関する海浜事故による死者・行方不明者 単位:人】



(ホ) マリンレジャー以外の海浜事故による死者・行方不明者は752人(6人増)です。特に多いのは自殺で485人(31人減)で64%を占め、次いで岸壁等からの海中転落が206人(34人増)となっています。

【マリンレジャー以外の海浜事故による死者・行方不明者 単位:人】

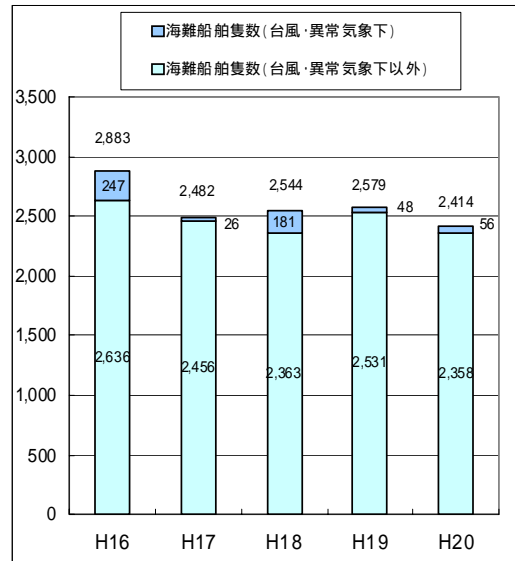


## (2) 船舶事故

### イ 船舶事故の概観

海上保安庁が認知した船舶事故は2,414隻で、平成19年に比べ165隻減少しました。これは、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であると考えられます。

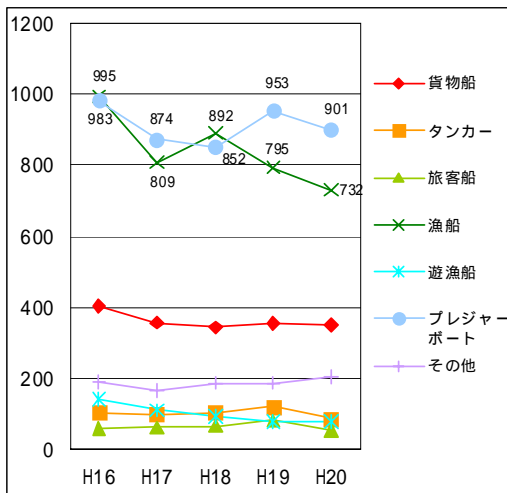
【船舶事故 単位:隻】



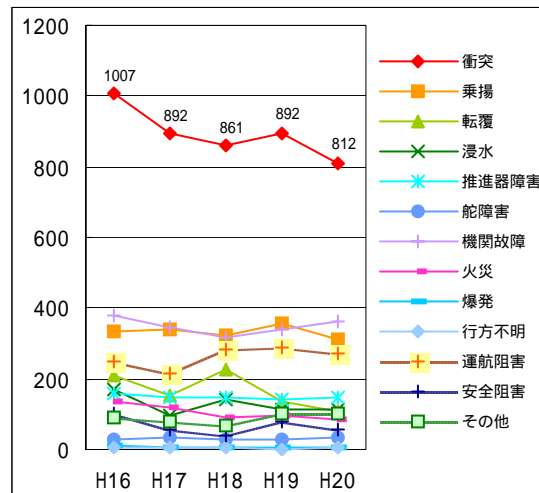
### ロ 分析

船舶事故を船舶種類別で見ると、プレジャーボートの901隻(52隻減少)が最も多く、次いで漁船の732隻(63隻減少)、貨物船の351隻(6隻減少)が上位3位を、また事故種類別では、衝突事故が812隻(80隻減少)と最も多く、次いで機関故障の361隻(24隻増加)、乗揚の314隻(43隻減少)が上位3位を占めています。この傾向は過去5年間において変化はありませんが、特徴としては、事故種類別として衝突事故が、また船舶種類別として漁船の事故が著しく減少しています。

【船舶種類別 単位:隻】

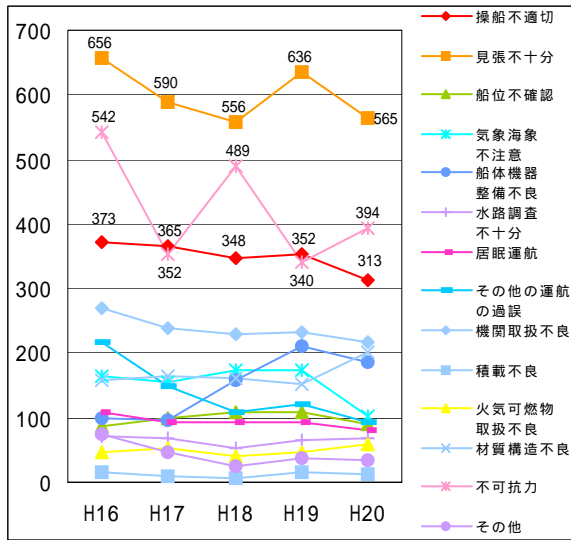


【事故種類別 単位:隻】

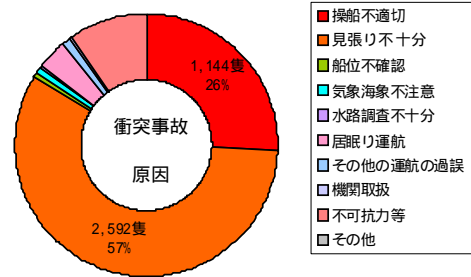


最も多い衝突事故について、原因別で見ると、見張り不十分が最多で、過去5年間における全事故原因に占める割合は、57%と高い割合を占めています。

【原因別 単位:隻】



【過去5年間における衝突事故の原因の割合】



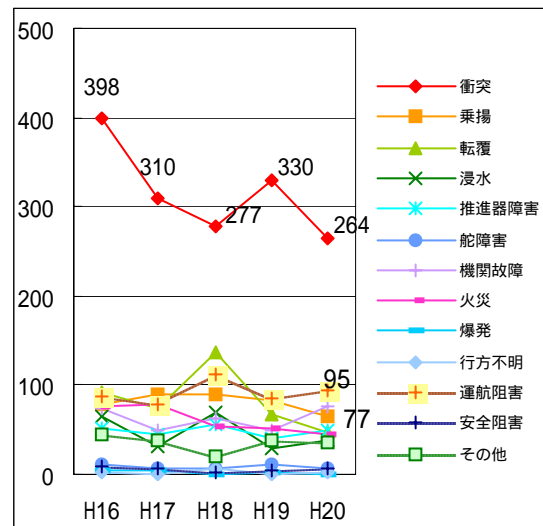
ロ 漁船の事故

(イ) 事故種類別

平成20年の事故は、過去5年間で最少となっていますが、依然として全体の3割を占め、プレジャーボートに次いで多くを占めています。

衝突・乗揚・転覆といった事故種類別にみると、衝突が平成19年と比較して66隻減少したものの、264隻で依然として最も多く全体の約4割を占めており、次いで運航阻害95隻、機関故障77隻となっています。過去5年間の事故種類別の推移をみると、衝突が最も多く、250隻から400隻で推移しています。

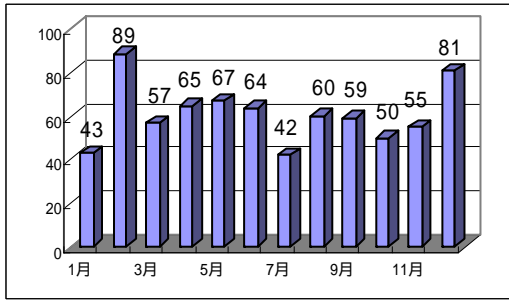
【事故種類別 単位:隻】



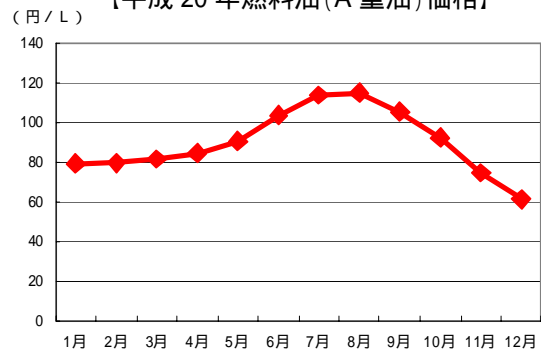
(ロ) 月別事故発生状況

平成20年の月別の事故発生状況をみると、例年に比べて7月に減少しております。燃料油高騰が8月にピークを迎えたことや、これに伴う一斉休漁が7月に実施されたことを考慮すると、燃料油高騰の影響により出漁日数が減少したことが一因と考えられます。なお、2月は89隻と突出していますが、これは新潟県周辺で発生した低気圧により、多数の船舶が転覆、浸水等したことによるものです。

【月別 単位:隻】



【平成 20 年燃料油(A 重油)価格】

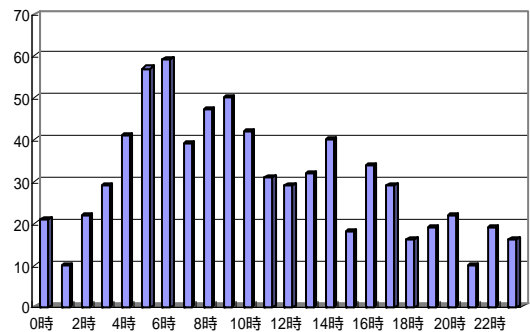


(八) 時間帯別海難発生状況

平成 20 年の時間帯別の船舶事故発生状況をみると、漁業活動が活発となる明け方の時間帯に衝突事故が多く発生しています。

平成 20 年の衝突事故 264 隻のうち、明け方 04 時から 08 時に発生した 97 隻について原因を確認したところ、見張り不十分が 74 隻で 8 割を占め最も多く、次いで操船不適切が 9 隻、居眠り運航が 5 隻、その他が 9 隻となっています。

【時間帯別 単位:隻】



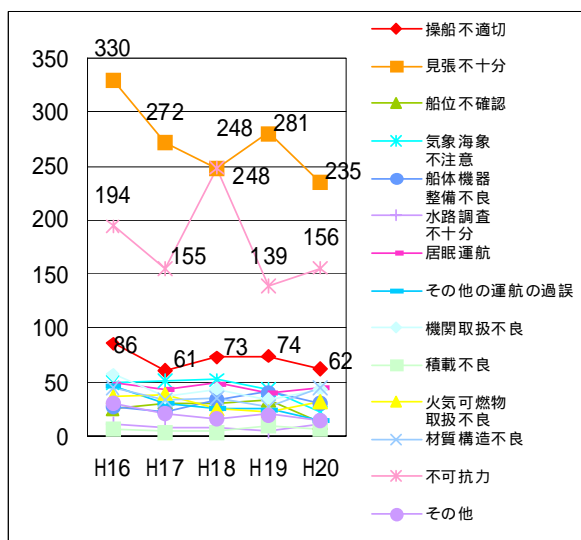
また、見張り不十分 74 隻の衝突事故の運航形態は、航行中(漁場向け及び帰港中)における衝突が 48 隻、操業中の衝突事故が 26 隻で、衝突の主な形態は次のとおりとなっています。

- ・漁場向け航行中、操業準備や魚群探知を行なっていたため見張りが疎かになり相手船に気づかずに衝突
- ・帰港中に漁獲物の選別作業や漁の後片付けを行なっていたため、見張りが疎かになり衝突
- ・操業中に漁労に没頭し相手船に気づかずに衝突
- ・航行中、考え事をしている相手船に気づかずに衝突
- ・航行中、操業中に相手船を視認していたが、相手船が避航してくれるものと臆断して衝突

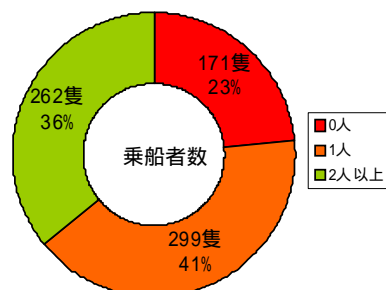
(二) 事故原因

事故原因は、見張り不十分や居眠り運航などの人為的要因に係るものが半数以上を占めています。また乗船者数別にみると、1 人乗りの事故が 299 隻で全体の 41%を占めています。これは、見張り、操業、操船、漁獲物選別作業を 1 人で行わなければならないといった労務環境上の問題が影響し、船舶運航に集中できないことが一因となっているものと思われます。

【事故原因別 単位:隻】



【乗船者数別 単位:隻】



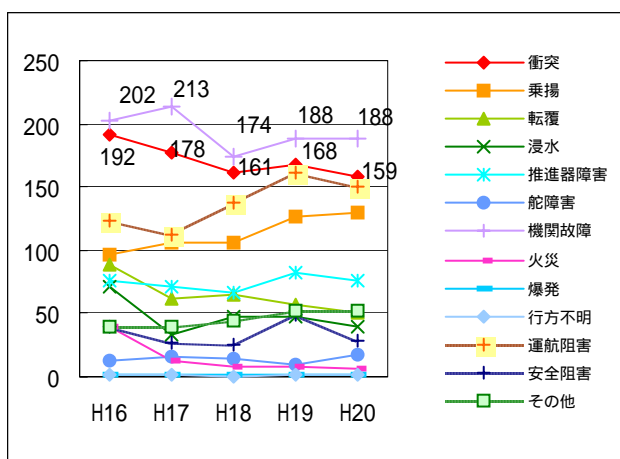
## 八 プレジャーボートの事故

### (イ) 事故種類別

過去 5 年間における事故隻数は 900 隻から 980 隻で推移しており、平成 20 年は 901 隻と全体の約 4 割を占め、最多となっています。

事故種類別でみると、機関故障が 188 隻、次いで衝突が 159 隻となっています。

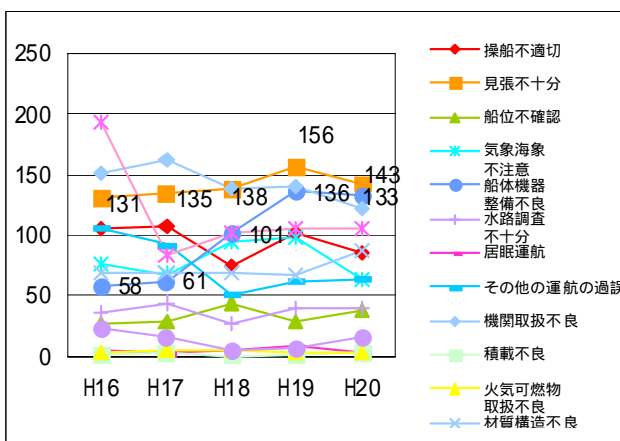
【事故種類別 単位:隻】



### (ロ) 原因別

平成 20 年の事故原因をみると、見張り不十分が 143 隻、次いで船体機器整備不良が 133 隻となっており、過去 5 年間をみてもこの傾向は変わりなく、人為的要因が高いことが伺えます。

【原因別 単位:隻】



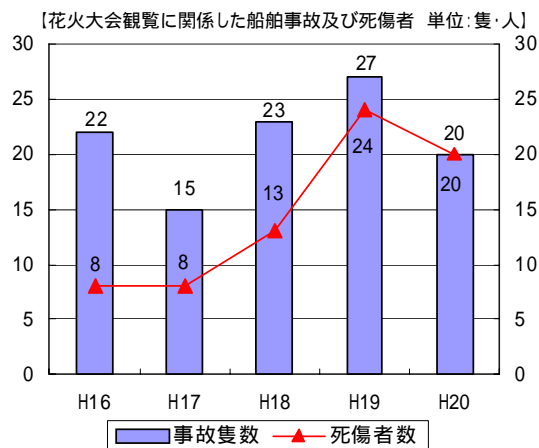


(八) 留意すべき事故

最近のプレジャーボートの事故で注目すべきものとして、次のとおり、「花火大会観覧に係した船舶の事故」及び「水上オートバイの事故」が挙げられます。また、普及が著しいミニボート(長さ3m未満かつ出力1.5Kw未満の船舶で国土交通大臣が指定するもの:平成15年の規制緩和により操縦士免許と船舶検査の対象外)の事故についても、復原性や堪航性が劣ることから、今後の活動状況に留意する必要があります。

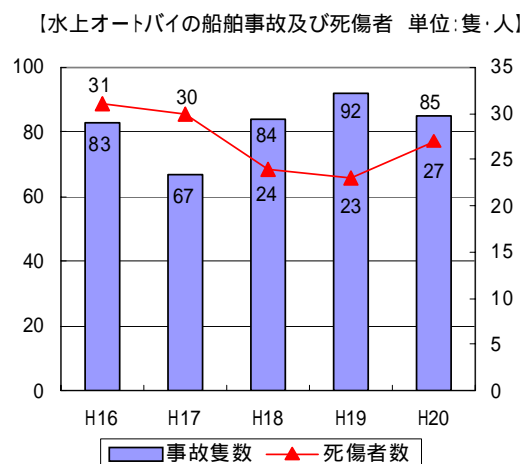
花火大会観覧に係した船舶の事故

過去5年間における花火大会観覧に関連した事故は107隻発生しており、79人が負傷、1人が死亡しています。事故発生時の状況としては、花火大会終了後の衝突、乗揚が最も多く、夜間航行に不慣れなことや、地元以外からの来訪による水路調査不十分が主な原因となっており、平成20年夏における事故は20隻(負傷者20人)で、平成19年の27隻(負傷者24人)を下回る状況ですが、事故の形態から負傷者の発生率が高くなっています。



水上オートバイの事故

水上オートバイは、陸上でいうオートバイのようなものであり、高速走航でき、また身体を保護するものがないため、一度事故が発生すると、操船者は大きなダメージを負う割合が高くなっています。また海域利用の競合による遊泳者との接触事故が発生しており、遊泳者に衝突した船舶のうち約7割を水上オートバイが占めています。



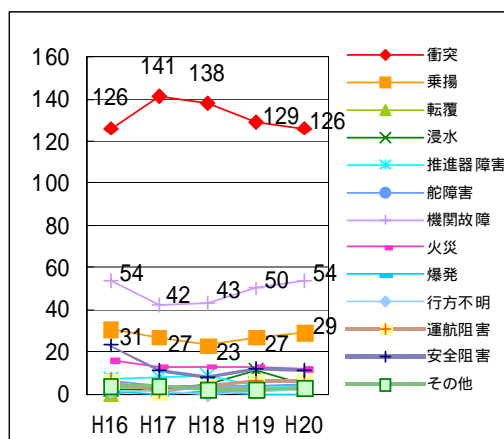
二 外国船舶の事故

(イ) 事故種別

過去5年間における外国船舶の事故は、1,306隻で、ほぼ横ばい状況(毎年250隻から270隻)で推移しています。

平成20年は259隻となっており、事故種類別で見ると、衝突が126隻、次いで機関故障が54隻、乗揚が29隻となっています。

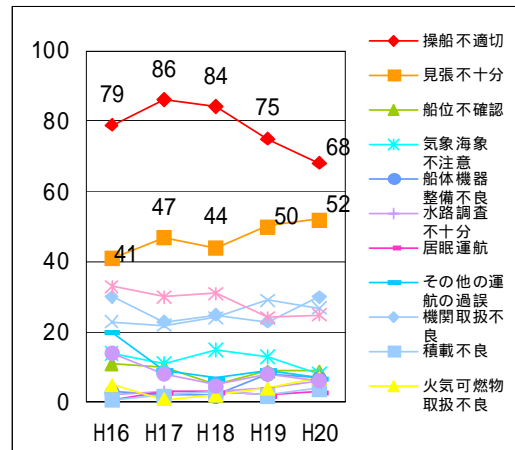
【事故種類別 単位:隻】



(ロ) 原因別

平成 20 年の事故原因をみると、操船不適切が 68 隻、次いで見張り不十分が 52 隻、機関取扱い不良が 30 隻となっています。

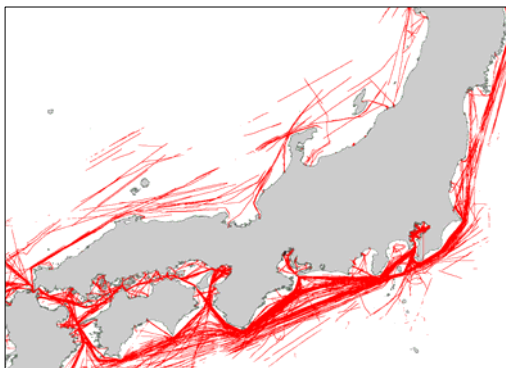
【原因別 単位: 隻】



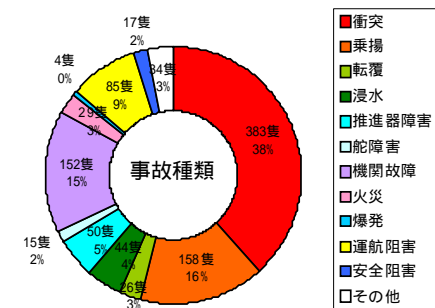
(3) 混雑した海域の船舶事故

混雑した海域(浦賀水道、伊良湖水道、明石海峡、備讃瀬戸、来島海峡及び関門海峡に限る。)の1日平均の船舶通航量は約4,500隻となっており、海難発生蓋然性が高くなっています。過去5年間における混雑した海域の船舶事故は4,996隻で、横ばいで推移しています。平成20年の混雑した海域での船舶事故は997隻となっており、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%)で最も多くなっています。

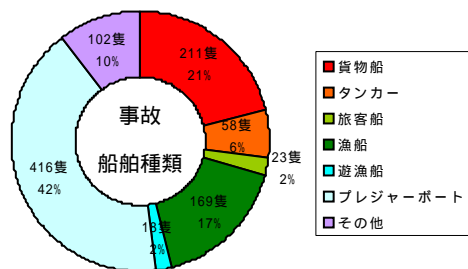
【混雑した海域の船舶航跡図】



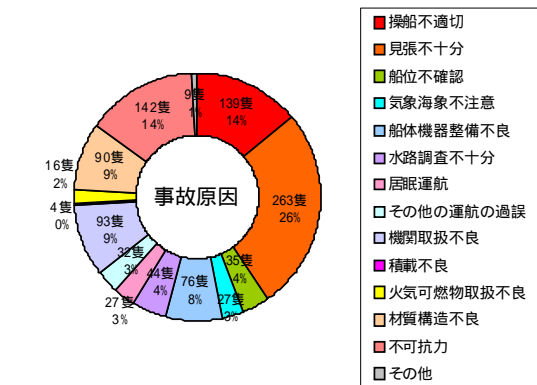
【混雑した海域の事故種類別(平成20年) 単位: 隻】



【混雑した海域の船舶種類別(平成20年) 単位: 隻】



【混雑した海域の原因別(平成20年) 単位: 隻】

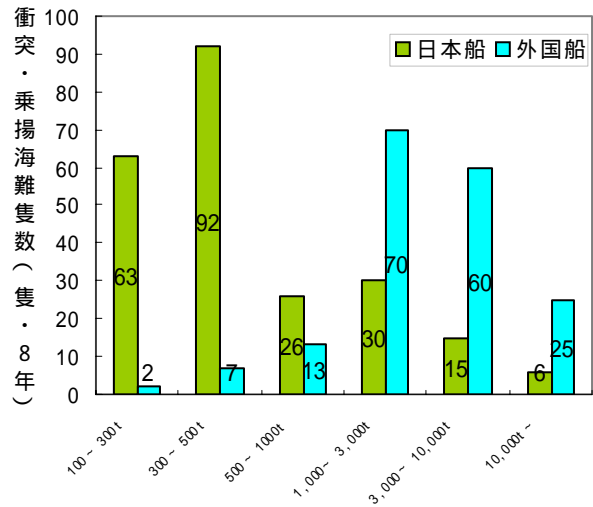


平成13～20年において、海上交通安全法の航路等における総トン数100トン以上の衝突及び乗揚事故(409隻)を総トン数階級で区分してみると、総トン数1,000トン～10,000トンにおいては、外国船舶による事故が、約7割を占めています。

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

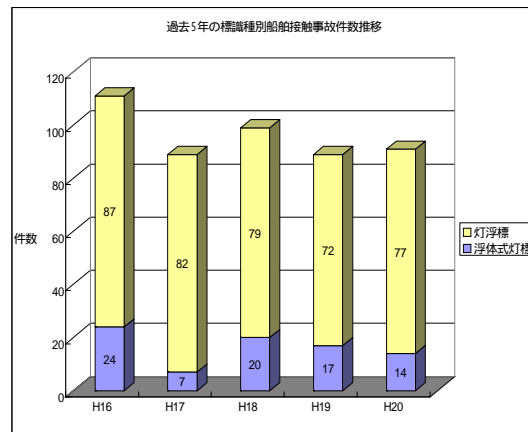
外国船舶については、我が国周辺海域での航法や地理を把握していないことなどが、日本船舶については、航行している船舶の見張りの不十分さ、海上交通センターがVHFにより行っている危険予防のための情報提供等の聴取率の低さが問題として考えられています。

【衝突及び乗揚事故の比較(トン階別) 単位:隻】



#### (4) 灯浮標等への船舶接触事故

海上保安庁では、船舶が安全に、また、効率的に航海できるように灯台、灯標、立標、浮標といった航路標識を全国で5,457基(平成20年12月31日現在)設置しています。このうち、灯浮標、浮標、浮体式灯標(以下「灯浮標等」といいます。)といった岩礁や浅瀬などの所在を示し、また、航路を示すため所定の位置に設置され、海上に浮かべられたものが全国で1,417基ありますが、船舶に接触されるものが後を絶ちません。



灯浮標等への船舶接触事故は、91件であり、過去5年間では横ばいで推移しています。一度、船舶接触事故が発生すれば、灯浮標等が沈没、移動、消灯するなど航行船舶の指標としての役割を果たさなくなるばかりか、海上における障害物となるため船舶交通に多大な影響を及ぼすこととなります。

当庁では、このような現状を踏まえ、海事関係者への船舶接触防止のポスターの配布、文書による指導などを行い注意喚起に努めています。

また、灯浮標等への「当て逃げ」の対策として、灯浮標等にマーキング装置を取り付け、加害船の発見に役立てています。

万が一灯浮標等に接触した場合、他船が灯浮標等に接触する事故を目撃した場合や灯浮標等に損傷を発見した場合には、



最寄りの海上保安部署又は118番へ通報していただきますようお願いいたします。

【マーキング装置】

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

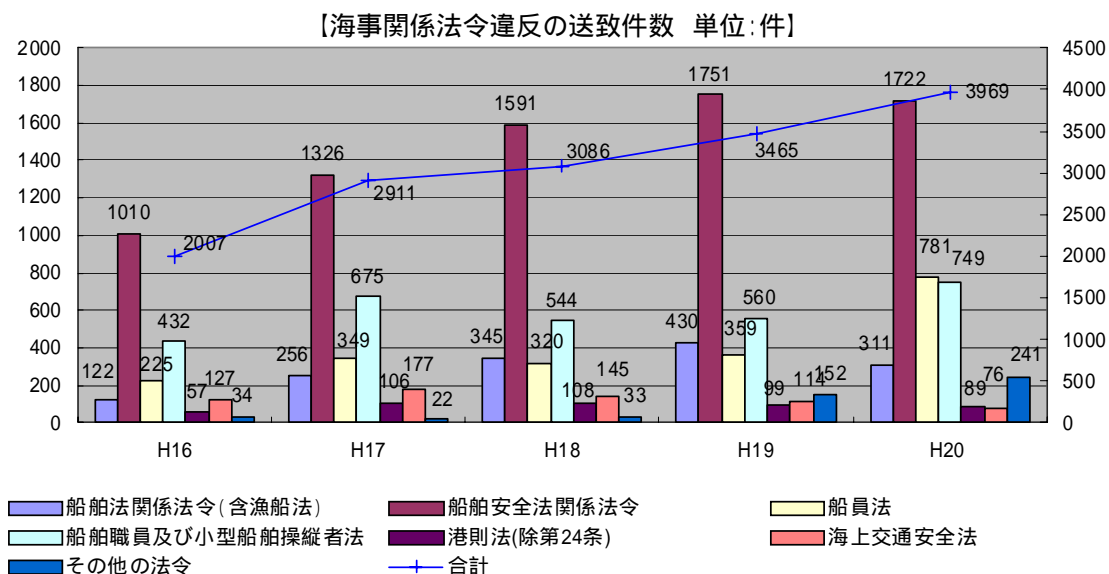


### 3 海事関係法令違反の取締り状況

海事関係法令違反の送致件数は3,969件(前年3,465件)で、前年と比較し504件(約15%)増加しました。

罪種別では、無検査航行、定員超過や過積載の禁止等を規定する船舶安全法関係法令違反の送致件数が1,722件で全体の約43%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76件で、平成19年(114件)より38件減少しており、近年は減少傾向となっています。また、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、平成19年(99件)より10件減少しています。



### 第3章 海難防止対策

#### 1 漁船の船舶事故防止対策

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

##### (1) 関係省庁海難防止連絡会議

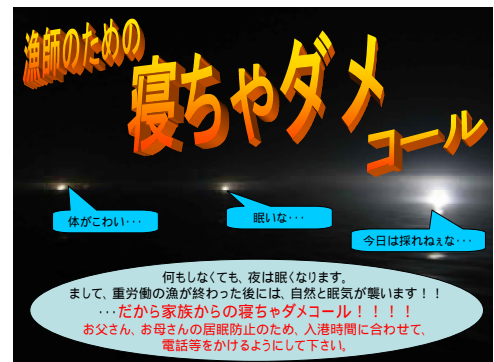
関係省庁の海難防止に係る各種施策について意見交換、調整等を行い、効果的に各種施策を融合し、連携を図ることを目的として設置した当該会議において、今後3年間の重点対象事項を「漁船の安全対策の推進」と定め、漁船事故及び漁船からの海中転落による死者・行方不明者の減少に向け、各省庁の漁船安全対策に係る情報交換・意見交換、各省庁のノウハウを生かした合同講習会、合同パトロールによる現場指導等関係省庁が更なる連携を強化し取り組むこととしています。

【関係省庁海難防止連絡会議】



##### (2) 寝ちゃダメコール

第一管区海上保安本部では、漁場からの帰港時に漁船海難が最も多く発生しているとの分析結果に応じ、このような時間帯に漁業者の家族等から実際に出漁している漁業者本人に対し、直接電話をかける等により注意喚起を行なってもらう「寝ちゃダメコール」の励行を推進しています。



##### (3) 携帯電話への安全情報の自動配信

第二管区海上保安本部釜石海上保安部では、漁船の転覆事故原因のうち気象海象不注意が最も多いとの分析結果に応じ、これまでは「利用者が自らアクセスしなければ確認できなかった MICS(沿岸域情報提供システム(海上保安部ホームページによる情報提供システム))による気象・海象等の各種安全情報を、地方公共団体が運営・管理する携帯電話向け防災情報等配信システムを経由して、事前登録された携帯電話に対しリアルタイムに直接メール配信するシステムを地方公共団体等の協力を得て構築し、漁船の事故防止に役立てています。



## 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

船舶事故隻数の最も多いプレジャーボートについては、海難防止講習会の開催及びレジャースポットやマリナーの定期巡回による訪船指導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ます。

#### イ 花火大会における事故

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、花火大会が開催される海域を管轄する管区海上保安本部や海上保安部署においては、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、周辺マリナー等を通じたボート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ます。

#### ロ 水上オートバイ事故(地方自治体との連携による自主ルール策定)

水上オートバイによる事故は、死傷者発生率が他の船舶に比較して高く、また、遊泳者との接触事故も多いことから、地域独自の安全対策構築のため、地方公共団体等との連携体制を構築、強化するとともに、各地域のレジャー活動の特徴や抱える問題に応じた自主ルール作りの促進等、地域に密着した安全対策の推進することとしています。例えば、特に遊泳者と活動海域が競合し事故が多発していた北海道石狩湾沿岸海水浴場においては、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ます。

### (2) 遊泳中の事故

マリンレジャーに関する海浜事故で最も死者・行方不明者の多い遊泳中の事故については、7月下旬～8月中旬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ます。

#### イ 若年齢層対策

若年齢層の事故者数は、遊泳中の事故者全体の約3割を占めていることから、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するなどして、離岸流に対する知識、ペットボトル・クーラーボックス等身の回り品を活用した救助手法について周知啓発しています。

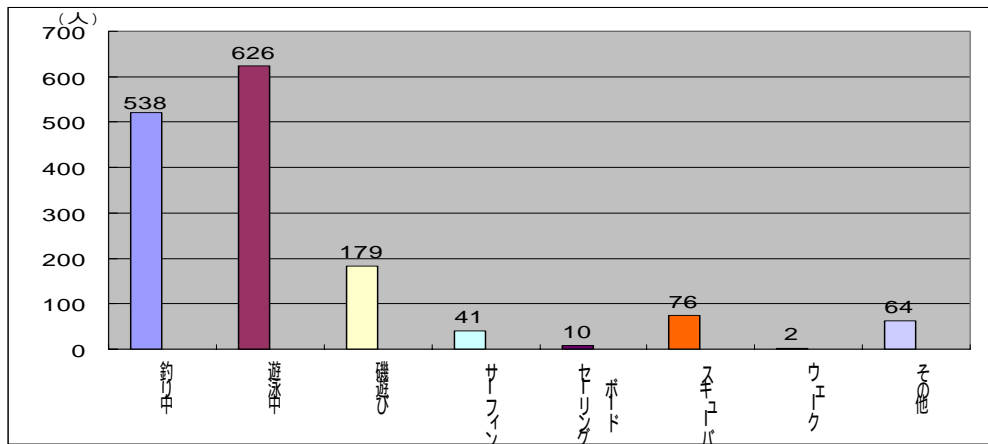
#### ロ 海水浴場管理者との連携

ライフセーバー等による監視・救助体制の構築、気象情報等の早期入手、悪天候時における適切な遊泳禁止判断、遊泳中止基準の広報誌等への掲載等について、シーズン前に、また、事故発生時に海水浴場管理者に対して働きかけるとともに、海上保安庁勢力の効率的な配備による体制を整えるほか、警察、消防や民間勢力(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うよう努めます。

### (3) 釣り中の事故

遊泳中の事故の次に、釣り中の死者・行方不明者数が多く、10～12月に多発しています。また、防波堤からの転落によるものが多いことから、巡回による自己救命策確保の指導、防波堤管理者に対しライフジャケット着用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ます。

【過去5年のマリレジャー活動内容別死者・行方不明者 単位:人】



### 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

##### イ 航路等の安全確保

海上交通安全法等に定める航路及び付近海域においては、航行環境に不慣れな外国船舶等が基本的な航法を遵守することができず、これを原因とした事故が後を絶ちません。このため、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こととしています。(平成21年通常国会で審議される予定)

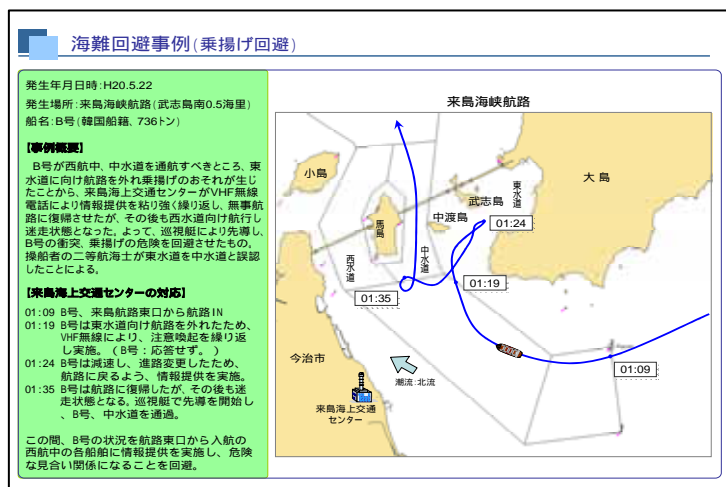
##### ロ 港内の安全確保

港則法の適用となる港においては、台風等の接近時に港内からの退去等の勧告ができるようになるための法律を整備することとしています。(平成21年通常国会で審議される予定)

#### (2) 海上交通センターの機能強化

東京湾、伊勢湾、瀬戸内海及び関門港に設置した海上交通センターにおいて、航行船舶の動静把握や航行管制を行い、巡視船艇と連携して航行船舶の安全に必要な情報の提供や不適切な航行をする船舶に対して指導等を行っています。

今後、更に海域の安全を向上させるため、海上交通センターの機能強化等の次の項目について検討します。

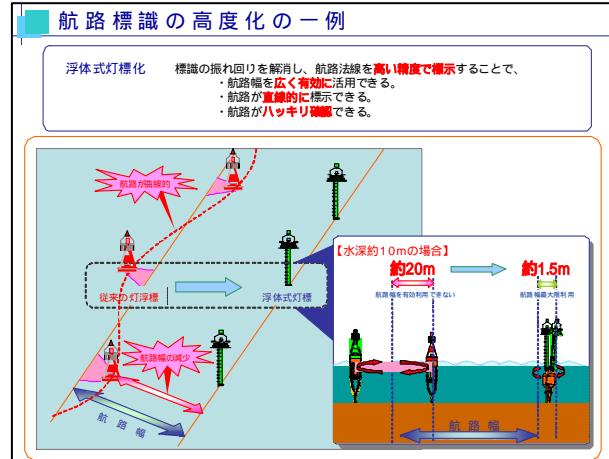


航路を外れて航行している船舶に対して、海上交通センターから、乗揚のおそれがある旨の情報提供を粘り強く繰り返すとともに、巡視艇のエスコートにより、乗揚事故を防止しました。

- イ 運用管制支援システムの導入等のハード面の整備
- ロ 航路をしょう戒する巡視船艇と海上交通センターの情報共有化等の更なる体制強化
- ハ 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
- ニ 運輸局(ポートステートコントロール)等との協力等による AIS の適正運用の推進
- ホ 外国船舶の増加等を踏まえた定時放送等における提供情報の多言語化

(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は、灯浮標の浮体式灯標化など、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ります。来島海峡においては、潮流の信号方式(現行は形象物(腕木)及び灯光)を、視認性・識別性が高い電光方式に変更し、事故の未然防止を図ります。



(4) 関門海峡における迷走船舶対策

混雑した海域のうち関門港関門航路西口においては、外国船舶による迷走が多発しており、これらの船舶の多くは、十分な水路調査を行ってないため、入港岸壁を探して航路内で大角度の変針をしたり、急減速するなど他の船舶に脅威ともいえる航行形態を取り、中には航路外を航行したり、浅瀬に座礁する事故が発生するなど、船舶交通に重大な危険因子として多大な影響を与えています。

このため、第七管区海上保安本部若松海上保安部では、地元の海事関係団体と協力して、一定の条件下で水先人を乗船させるなどといった自主ルールを推進を図るとともに、外国船舶の多くは、低資質の船員を抱え、入港に必要な最低限の技量が不足しており、さらに船舶の実態を踏まえた情報提供が成されていない実態に着目し、基本的情報を確実に外国船舶に伝達させる仕組みのあり方を構築し、その手段として「情報伝達手法のガイドライン」を策定し、これら迷走船舶の発生防止対策を講じています。

(5) 明石海峡航路多重衝突・沈没事故対策

平成 20 年 3 月 5 日に発生した兵庫県明石市沖の明石海峡航路東口における 3 隻のタンカー・貨物船が絡む多重衝突・沈没事故を踏まえ、第五管区海上保安本部では、緊急対策として、見張り強化、VHF の常時聴守、航路入航時の適切な変針の徹底等について、関係団体へ指導しました。また地元関係者等をメンバーとする「明石海峡航路東口における航行安全対策検討委員会」を設置し、航路出入口付近の航法等の課題について検討を行い、一定の結論が得られましたが、更に詳細な検討が必要な課題もあることから、今後は、航路東方海域における航行方式等について、シミュレーションを行い更に検討を深め、結論を得ることとしています。



## 第4章 海難発生時の対策

### 1 ライフジャケット着用率の向上

「第1章政策目標の達成状況」で述べたとおり、船舶からの海中転落による死者・行方不明者のうち、漁船からの海中転落が70%を占めており、また、「第2章海難の現状」で述べたとおり、マリネジャーに関する海浜事故による死者・行方不明者302人のうち釣り中による死者・行方不明者は116人であり、このうち海中転落による死者・行方不明者数は101人で約4割を占め、かつ、釣り中の海中転落者におけるライフジャケットの着用率は、16%という状況にあります。

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みます。

#### (1) 船舶からの海中転落事故

漁船からの海中転落者におけるライフジャケット着用率26%は、船舶からの海中転落者のライフジャケット平均着用率48%と比較しても極めて低い状況にあり、また、船舶からの海中転落の事故者におけるライフジャケットの着用・非着用について、過去5年の死亡率は着用者が11%、非着用者が43%であり、非着用者の死亡率は着用者の約4倍と高く、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に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必要から、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、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みます。【はじめに(平成20年のトピック)3 全国に展開するLGLの活動(3ページ)参照】

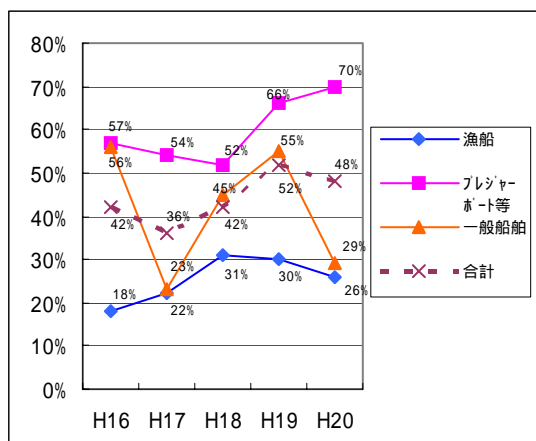
地域レベルの対策として、平成20年4月5日に発生した「漁船日光丸」の転覆・沈没事故は、ライフジャケット非着用の乗組員8人全員が死亡し、社会的反響が大きかったことから、第二管区海上保安本部青森海上保安部においては、これを最後の教訓とすべく、各漁業関係者それぞれの子、妻等無事の帰港を願う人達を希望に応じてライフジャケット着用啓発ポスターに登場して頂き、それを船内に掲示してもらうことで、船にいながらにして家族から呼びかけているような心理的効果を期待した「オーダーメイドな啓発ポスター」を企画し、作成・配布したところ、地元関係機関をはじめ一般市民、他県の関係者も大きな関心を寄せています。



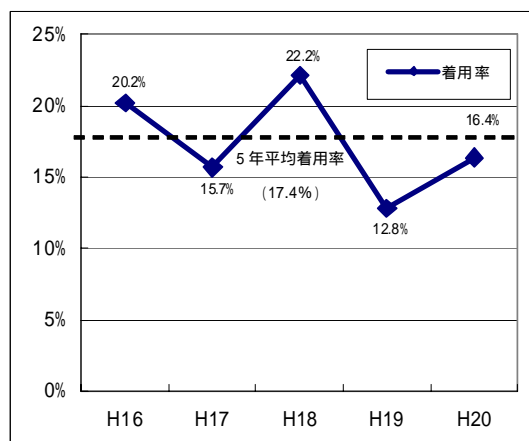
#### (2) 釣り中の海中転落事故

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ます。

【船舶種類別ライフジャケット着用率】



【釣り中の海中転落者にかかるライフジャケット着用率】



## 2 海難情報の早期通報

海上保安庁では海中転落者の海上における生存可能時間や当庁が救助に要する時間等を勘案し、生存状態で救助するために、海難発生から当庁が情報を入手するまでの所要時間を2時間以内にすることを目標としています。

海中転落等海難を目撃し、あるいは遭遇した場合、できる限り速やかに海上保安庁へ通報し、救助要請していただくことが肝要です。

平成20年、海難発生後、当庁が2時間以内に関知した海難通報件数の全通報件数に占める割合(以下「2時間以内関知率」という。)は75%であり、漁船の2時間以内関知率は64%と低くなっています。

このような状況を踏まえ、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する必要があります。

このため、「緊急通報用電話番号『118番』の有効活用」、「防水パック入り携帯電話等連絡手段の確保」に関する指導・啓発及び広報活動等、また、水産関係機関・団体への訪問指導等を行い、漁業関係者の方々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ます。

地域レベルの対策として、第四管区海上保安本部名古屋、四日市、鳥羽海上保安部においては、全国海難防止強調運動の一環として、「118番」にかけて、118キロ海難防止キャラバンを実施しました。これは、愛知県名古屋市の熱田神宮から三重県伊勢市伊勢神宮までの118キロを、海上保安官及び各地区の海難防止強調運動地区連絡会議構成員がキャラバン隊を結成し、救命胴衣をたすき代わりとしたりーを行い、海難防止の啓発活動を行うというものです。

各地区海難防止強調運動推進連絡会議を通じて民間の参加者を募ったところ、海上保安官も加わり、総勢70名のキャラバン隊が結成され、118キロを3日間15区画に分け、経路途中の駅前、マリーナ、漁港、海水浴場等の22箇所海難防止啓発活動を行いました。



### 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、吊り上げ救助及び救急救命処置を講じながら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)航空基地の5基地に各8人計40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、航空機の整備を推進し、救助勢力がより早く現場に到着し、遭難者を発見できるよう取り組みを進めているほか、(社)日本水難救済会、(財)日本海洋レジャー安全・振興協会等民間救助組織との連携を推進し、沿岸部での迅速な救助活動のために、海難救助体制の連携の強化も図っています。