


海難の現況と対策について
～大切な命を守るために～
(平成23年版)



平成24年3月
海上保安庁

海難の現況と対策について ～大切な命を守るために～

(平成 23 年版)

目 次

はじめに (平成 23 年のトピック) -----1~2

- 1 ふくそう海域における船舶事故大幅減-----1
 - (1) 港則法・海上交通安全法改正から 1 年半が経過-----1
 - (2) 海上交通センターの機能強化-----1
- 2 平成 23 年は台風・異常気象下における船舶事故が多発-----2
- 3 平成 23 年は死者・行方不明者が大きく減少-----2

第 1 章 海上保安庁の政策目標 (政策目標達成状況) -----3~4

- 1 我が国周辺海域で発生する船舶事故隻数の減少-----3
- 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
- 3 要救助海難に対する救助率の維持確保-----4
- 4 自己救命策確保に関する啓発活動の強化-----4

第 2 章 海難の現状 -----5~24

- 1 最近の海上交通の動向・環境の変化-----6
- 2 海難の発生状況と傾向-----7
 - (1) 船舶事故-----7
 - (2) 死者・行方不明者-----21
- 3 海事関係法令違反の取締り状況-----24

第 3 章 海難防止対策 -----25~29

- 1 小型船に対する情報提供の強化-----25
- 2 関係省庁海難防止連絡会議-----26
- 3 小型船舶海難防止対策-----26
- 4 全国海難防止強調運動-----26
- 5 漁船海難防止対策-----27
- 6 港内における船舶事故防止対策-----27
- 7 マリンレジャー事故防止対策-----28
 - (1) 遊泳中の事故防止-----28
 - (2) 釣り中の海中転落事故防止-----28
 - (3) 関係機関等と連携した事故防止対策等の推進-----29

第4章 海難発生時の救命率向上策-----30~32

1 救助・救急活動の充実・強化-----	30
(1) 救助・救急体制の充実・強化-----	30
(2) 関係機関との連携・協力体制の充実・強化-----	30
2 海中転落者のライフジャケット着用率の向上-----	30
(1) 漁業者を対象としたライフジャケット着用率の向上-----	30
(2) 釣り人を対象としたライフジャケット着用率の向上-----	31
3 海難情報の早期入手-----	32

資料編

平成23年における海難の発生と救助の状況

平成23年度通航船舶実態調査結果

はじめに (平成23年のトピック)

1 ふくそう海域における船舶事故大幅減

(1) 港則法・海上交通安全法改正から1年半が経過

近年の海難発生状況や船舶自動識別装置（AIS）の普及など、海上交通に係る環境の変化を踏まえて制定された、「港則法及び海上交通安全法の一部を改正する法律」が平成22年7月1日に施行され、1年半が経過しました。これにより海上交通センターによる情報提供や勧告など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、混雑した海域（浦賀水道、伊良湖水道、明石海峡、備讃瀬戸、来島海峡及び関門海峡。以下「ふくそう海域」という。）や港内における船舶交通の安全対策の強化が図られました。

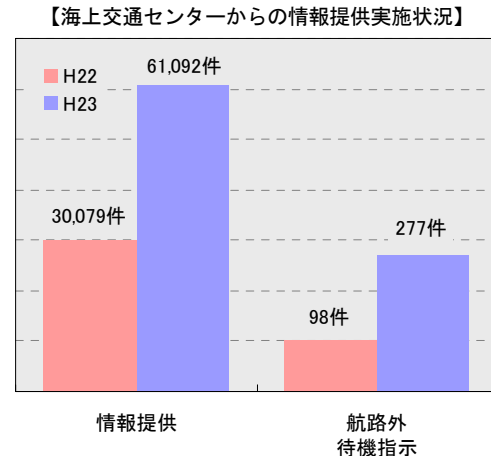
海上保安庁ではこれら制度の適切な運用を行い、船舶事故の減少を目指してきたところですが、平成21年～平成23年（3年間）のふくそう海域における事故発生状況を改正法施行前後（前：平成21年1月～平成22年6月、後：平成22年7月～平成23年12月のそれぞれ1年半ずつ）に分けて比較したところ、衝突・乗揚事故隻数が約7割減（施行前52隻、施行後17隻）となりました。

また、平成22年と平成23年における海上交通センターからの情報提供等実施状況をみると、航路外待機指示は2.8倍、情報提供件数は2.0倍とそれぞれ大幅に増加しました。

	法施行前 (H21.1～H22.6)	法施行後 (H22.7～H23.12)	減少率
衝突	37	10	73%
乗揚	15	7	53%
計	52	17	67%



*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



(2) 海上交通センターの機能強化

港則法及び海上交通安全法の一部を改正する法律の施行により、海上交通センターの運用管制官が行う業務の内容が拡大・高度化されました。これに対応するため、訓練用シミュレーターの導入など、運用管制官に対する研修の充実を図るとともに、全国の海上交通センターに、運用管制官に対する指導・監督を行う「統括運用管制官」を配置し、体制の強化を図りました。

また、平成23年には、国際海事機関（IMO）の決議等に準じた運用管制官の資格認定制度を開始しました。

2 平成23年は台風・異常気象下における船舶事故が多発

平成23年に海上保安庁が認知した船舶事故は2,533隻で、平成22年と比べて133隻増加しました。これは、台風・異常気象下における船舶事故が平成22年(21隻)の約20倍である412隻となったことが要因となっています。平成23年の主な台風・異常気象下の船舶事故は次のとおりです。

山陰地方における豪雪による浸水事故 346隻(平成23年1月1日発生)

【転覆船の状況】

平成22年12月31日から平成23年1月1日にかけて、山陰地方で大雪が降り続けました。これにより、鳥取県境港市及び島根県松江市を中心とした地域で、漁港等に係留していた漁船など346隻(漁船215隻、遊漁船8隻、プレジャーボート119隻、その他4隻)が積雪により浸水し転覆・沈没しました。



台風15号通過に伴う船舶事故 46隻(平成23年9月20日～21日発生)

平成23年9月13日に発生した台風15号は、強い勢力を保ったまま東海地方から関東地方、東北地方を北東へ進んだことにより、西日本から北日本にかけての広い範囲に、暴風や記録的な大雨をもたらしました。

これにより、静岡県清水港において係留中の小型船など38隻が船内への海水の打ち込みにより浸水するなど、合計46隻の船舶事故が発生しました。

※ 東日本大震災関連の事故を除く。

3 平成23年は死者・行方不明者が大きく減少

平成23年に海上保安庁が認知した死者・行方不明者数は1,236人で、過去5年間で最少となっています。

事故の内訳としては、船舶事故が108人、船舶事故以外の乗船中の事故が228人、マリンレジャーに関する海浜事故が234人、マリンレジャー以外の海浜事故が666人となっており昨年より203人減少しました。死者・行方不明者数は、船舶事故が108人と前年より9人増加しましたが、マリンレジャーに関する海浜事故が78人、マリンレジャー以外の海浜事故が134人とそれぞれ前年より減少しました。

事故内容別にみると、自殺(前年比100人減)、遊泳中(前年比41人減)が大きく減少しています。

※ 東日本大震災関連の事故を除く。

第1章 海上保安庁の政策目標

海上輸送は、我が国の経済産業や国民生活を支える上で欠くことができないものとなっていますが、特に、経済活動の拠点となっている東京湾等では、海上交通がふくそうしている上に、漁業活動やマリ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。

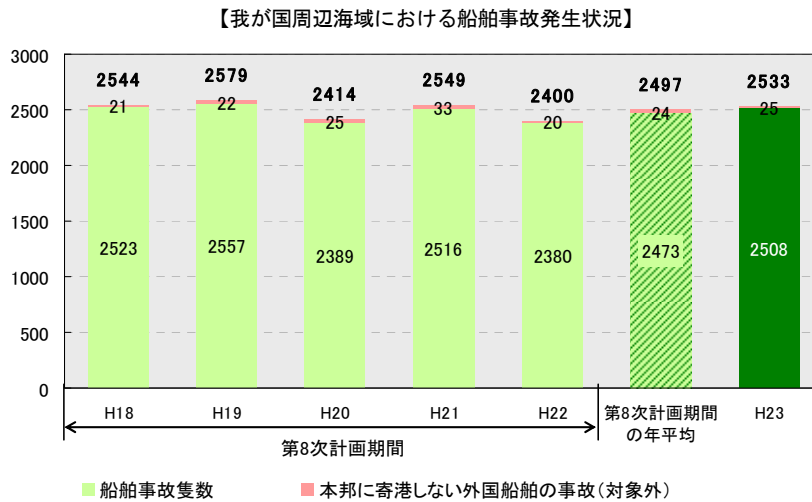
このため、海上保安庁では次のとおりの政策目標を設定し、各種施策を講じています。

- 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割削減（2,220隻以下）とするものです。

平成23年の我が国周辺海域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。）は2,508隻となっており、目標である2,220隻を約280隻上回っており、目標の達成には至りませんでした。



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、

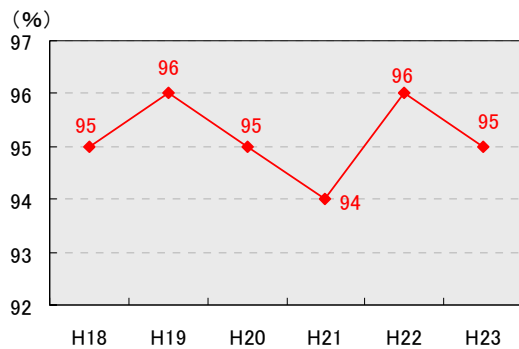
このため、海上保安庁においては、これらふくそう海域における社会的影響が著しい大規模な船舶事故の発生を「ゼロ」とすることを目標とし各種施策を講じてきたところ、平成 23 年は当該事故の発生はゼロで目標を達成することができました。

3 要救助海難に対する救助率の維持確保

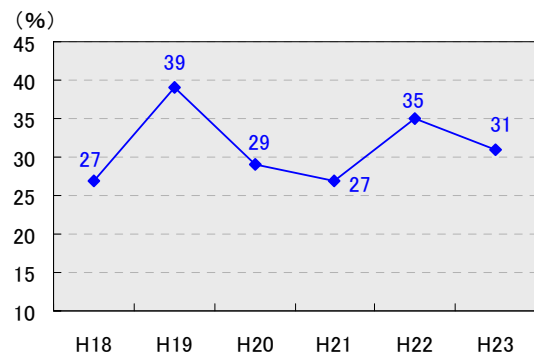
「要救助海難に対する救助率の維持確保」の数値目標は、平成 27 年までに要救助海難に対する全体の救助率（要救助者に対する救助成功者の割合）を 95%以上に維持確保するとともに、20 トン未満の船舶からの海中転落の救助率を 35%以上とするものです。

平成 23 年の要救助海難に対する全体の救助率は 95%で目標を達成することができましたが、20 トン未満の船舶からの海中転落の救助率は 31%となっており、目標の達成には至りませんでした。

【要救助海難に対する救助率】



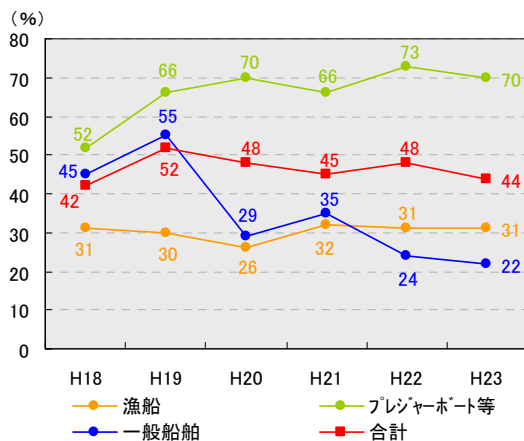
【20 トン未満の船舶からの海中転落者救助率】



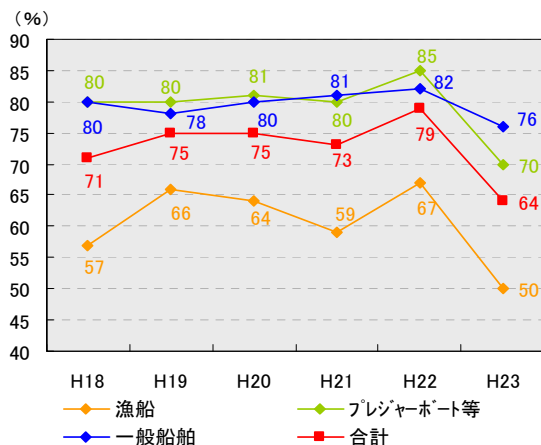
4 自己救命策確保に関する啓発活動の強化

「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※を平成 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 23 年のライフジャケット着用率は 44%、また 2 時間以内関知率は 64%であり、いずれも目標の達成には至りませんでした。この関知率の低下は、平成 23 年 1 月 1 日に発生した山陰地方における豪雪による浸水事故の影響を受けています。

【ライフジャケット着用率】



【2 時間以内関知率】



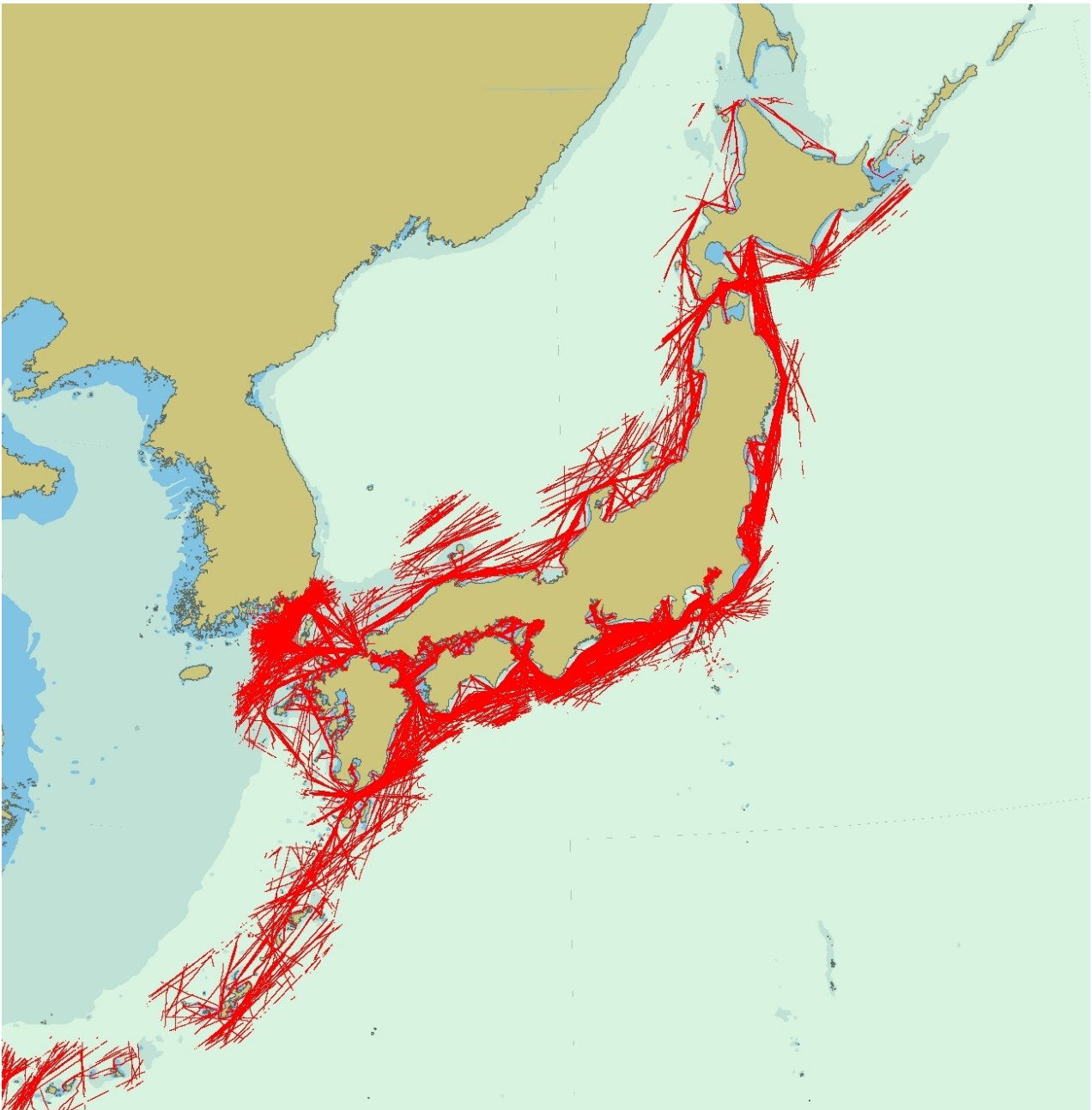
※ライフジャケット着用率：船舶事故に伴う海中転落者及び乗船者の海中転落者のうち、ライフジャケットを着用していた人の割合

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上で欠くことができないものとなっています。

我が国の沿岸海域では、1日平均約4,000隻もの船舶（AIS搭載船舶に限る。）が通航しています。プレジャーボートや漁船等の小型船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。

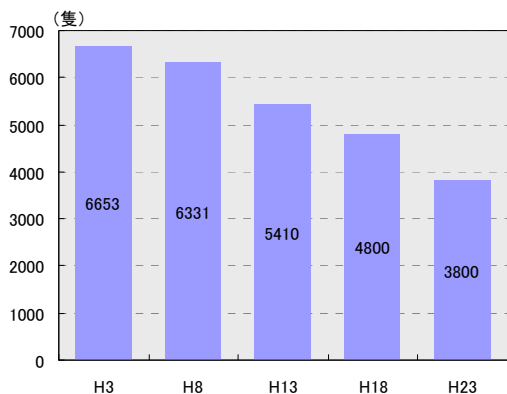
【我が国沿岸海域のAIS搭載船舶の通航状況】



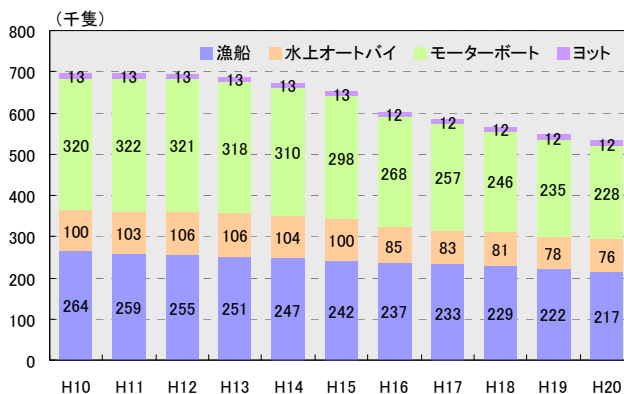
1 最近の海上交通の動向・環境の変化

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6割となっています。また、漁船登録隻数及びプレジャーボートの保有隻数の減少傾向も見受けられます。

【ふくそう海域における通航船舶隻数】



【漁船登録隻数及びプレジャーボート保有隻数の推移】



出典：漁船登録隻数…水産白書
プレジャーボート保有隻数…日本舟艇工業会インターネットホームページ

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います。

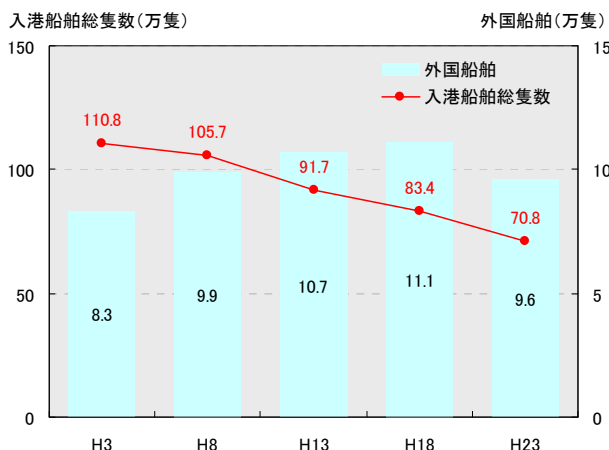
船舶の大型化の顕著な傾向は、港湾施設の能力を超える船舶の入港など、航行時の他の船舶の操船自由度に影響が及ぶほか、仮に船舶事故が発生した場合には、被害拡大の可能性が高まります。

また、我が国の特定港 84 港の入港船舶総隻数をみると、入港隻数全体は減少傾向にあるのに対し、外国船舶の入港隻数は増加傾向で、20 年前より約 2 割増加しています。我が国に入港する外国船舶は、国籍の多国化が進んでおり、また、我が国周辺海域での航法や地理を把握していない船員が操船している事例も多く見受けられる状況です。

我が国周辺海域は、海上交通の場としてだけでなく、漁業生産やマリレジャーの場として、多種多様な活動が競合しており、海上交通の環境は複雑なものになっています。

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

【特定港への外国船舶入港隻数】



2 海難の発生状況と傾向

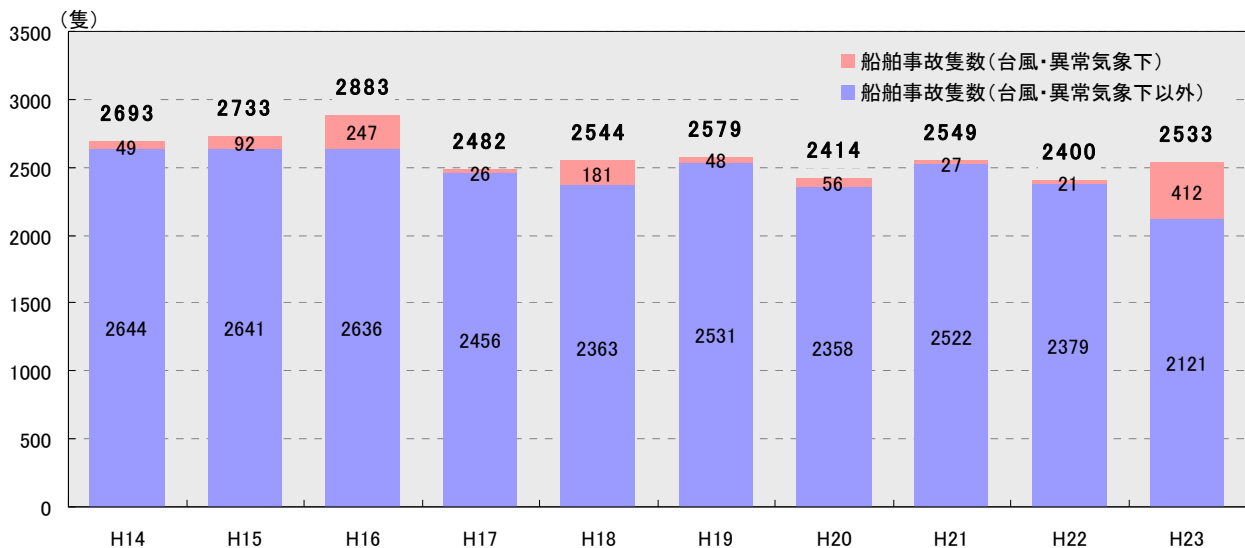
(1) 船舶事故

平成 23 年に海上保安庁が認知した船舶事故隻数は 2,533 隻で、平成 22 年と比較すると 133 隻増加しました。特に、平成 22 年 12 月 31 日から平成 23 年 1 月 1 日にかけて、山陰地方での豪雪による積雪で 346 隻の浸水事故（以下「山陰地方豪雪関連事故」という。）が発生するなど、台風・異常気象下の船舶事故が平成 22 年と比較し約 20 倍の 412 隻となっています。

* 台風・異常気象下における海難については「はじめに（平成 23 年のトピック）」をご覧ください。

【船舶事故隻数の推移（過去 10 年）】

※東日本大震災関連の船舶事故を除く。



イ 船舶事故の概観

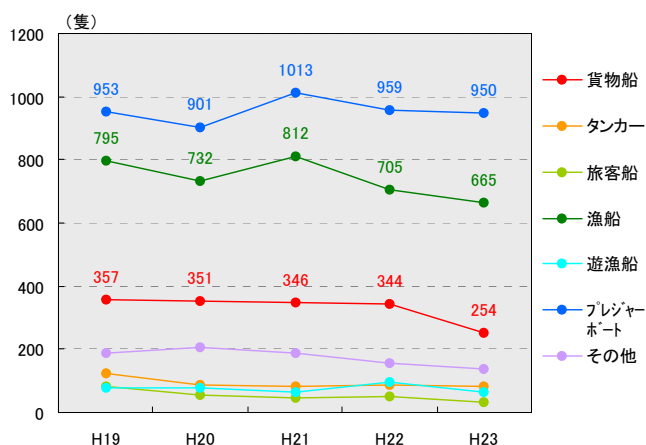
(i) 船舶種類別

平成 23 年の、山陰地方豪雪関連事故 346 隻を除く船舶事故 2,187 隻を船舶種類別で見ると、プレジャーボートが 950 隻（43%）で最も多く、次いで漁船が 665 隻（30%）、貨物船が 254 隻（12%）となっています。

過去 5 年間でみると、船舶事故隻数自体はほぼ横ばい傾向となっています。一方では、平成 22 年と比べると貨物船事故は 90 隻、漁船事故は 40 隻の減少となっています。

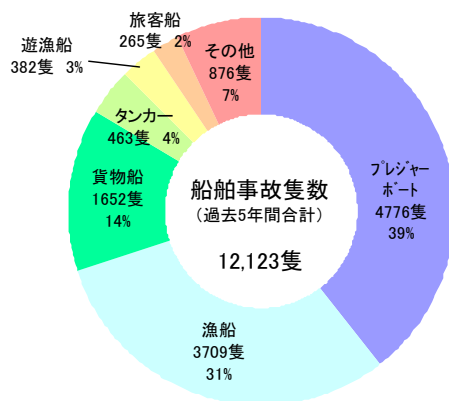
また、過去 5 年間の船舶事故 12,123 隻（山陰地方豪雪関連事故を除く。）について、船舶種類別の割合をみると、プレジャーボートが 4,776 隻（39%）で最も多く、次いで漁船が 3,709 隻（31%）、貨物船が 1,652 隻（14%）となっており、これらで全体の 84%を占めています。

【船舶種類別の推移（過去5年間）】



* 山陰地方豪雪関連事故を除く。
 <内訳>
 ・H22: 6隻(漁船2隻、プレジャーボート4隻)
 ・H23: 346隻(漁船215隻、遊漁船8隻、プレジャーボート119隻、その他4隻)

【船舶種類別の割合（過去5年間合計）】



* 山陰地方豪雪関連事故を除く。
 <内訳>
 漁船217隻、遊漁船8隻、プレジャーボート123隻、その他4隻
 計352隻

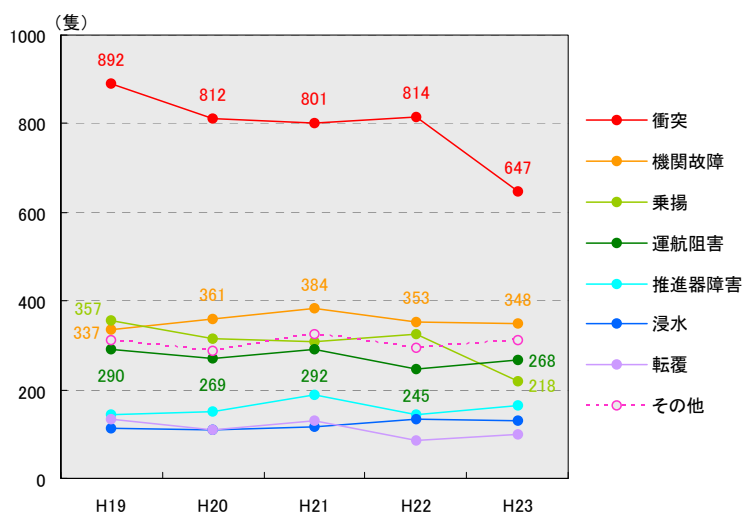
(ii) 事故種類別

平成 23 年の船舶事故 2,187 隻（山陰地方豪雪関連事故を除く。）を事故種類別で見ると、衝突が 647 隻（30%）で最も多く、次いで機関故障が 348 隻（16%）、運航阻害が 268 隻（12%）となっています。

過去 5 年間でみると、ほとんどの事故種類で横ばいの傾向となっている中、衝突は平成 22 年より 167 隻、乗揚は平成 22 年より 109 隻の減少となっており、衝突、乗揚ともに過去 10 年で最小となっています。

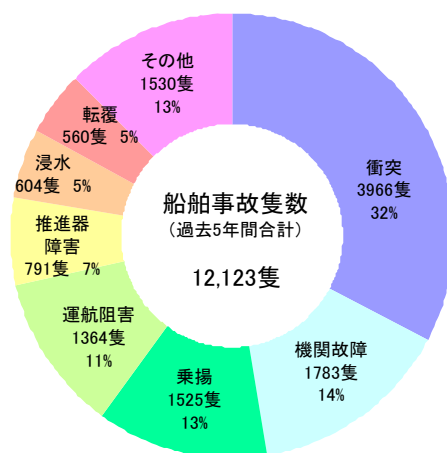
過去 5 年間の船舶事故 12,123 隻（山陰地方豪雪関連事故を除く。）について、事故種類別の割合をみると、衝突が 3,966 隻（32%）で最も多く、次いで機関故障が 1,783 隻（14%）、乗揚が 1,525 隻（13%）、運航阻害が 1,364 隻（11%）となっており、これらで全体の 70%を占めています。

【事故種類別の推移（過去5年間）】



* 山陰地方豪雪関連事故(H22: 6隻、H23: 346隻 すべて浸水)を除く。

【事故種類別の割合（過去5年間合計）】



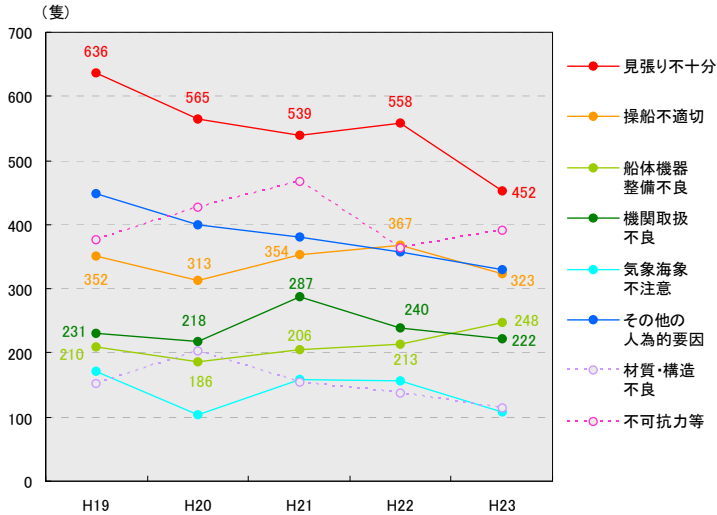
* 山陰地方豪雪関連事故(浸水352隻)を除く。

(iii) 原因別

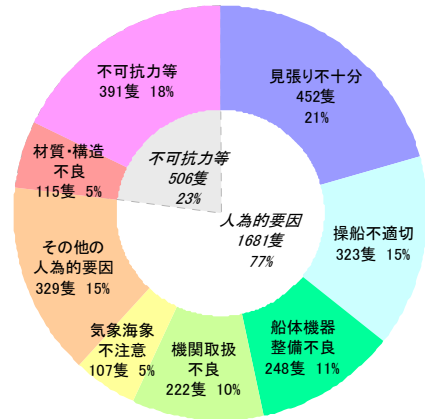
平成 23 年の船舶事故 2,187 隻（山陰地方豪雪関連事故を除く。）を原因別で見ると、人為的要因によるものが 1,681 隻（77%）となっています。このうち、見張り不十分が 452 隻（27%）で最も多く、次いで操船不適切が 323 隻（19%）、船体機器整備不良が 248 隻（15%）、機関取扱不良が 222 隻（13%）となっており、これらで人為的要因の 74%を占めています。

過去 5 年間の傾向をみると、見張り不十分が減少傾向となっています。

【原因別の推移（過去 5 年間）】



【原因別の割合（平成 23 年）】



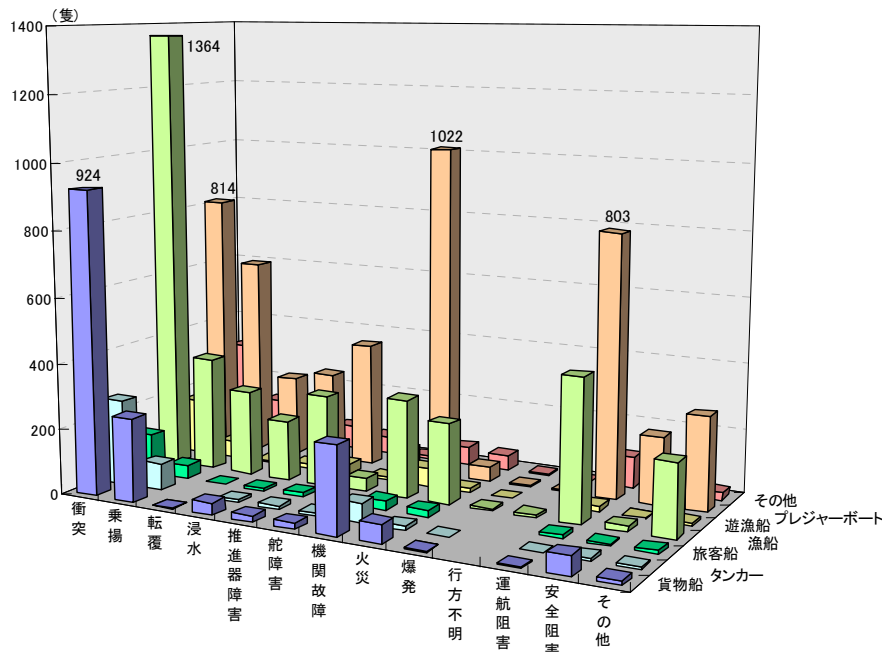
* 山陰地方豪雪関連事故（不可抗力等346隻）を除く。

* 山陰地方豪雪関連事故（H22：6隻、H23：346隻 すべて不可抗力等）を除く。

(iv) 船舶種類別—事故種類別

過去 5 年間の船舶事故 12,123 隻（山陰地方豪雪関連事故を除く。）を船舶種類別—事故種類別で見ると、漁船の衝突が 1,364 隻（11%）で最も多く、次いでプレジャーボートの機関故障が 1,022 隻（8%）、貨物船の衝突が 924 隻（8%）、プレジャーボートの衝突が 814 隻（7%）、プレジャーボートの運航障害が 803 隻（7%）となっています。

【船舶種類別—事故種類別の事故隻数（過去 5 年合計）】



* 山陰地方豪雪関連事故（H22：6隻、H23：346隻 計352隻）を除く。

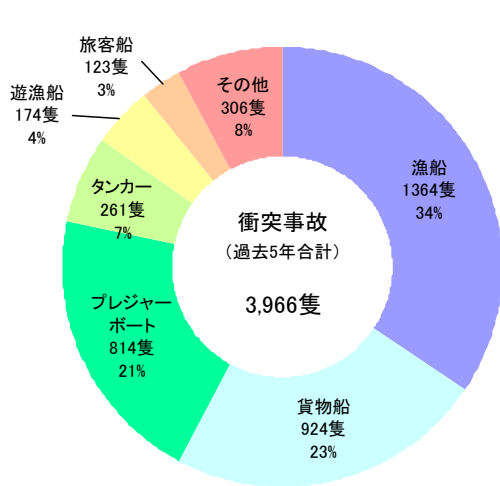
ロ 衝突事故

衝突事故は、過去5年間を通じて最も多く発生しており、これを船舶種類別で見ると、漁船が1,364隻(34%)で最も多く、次いで貨物船が924隻(23%)、プレジャーボートが814隻(21%)となっており、これらで衝突事故全体の78%を占めています。

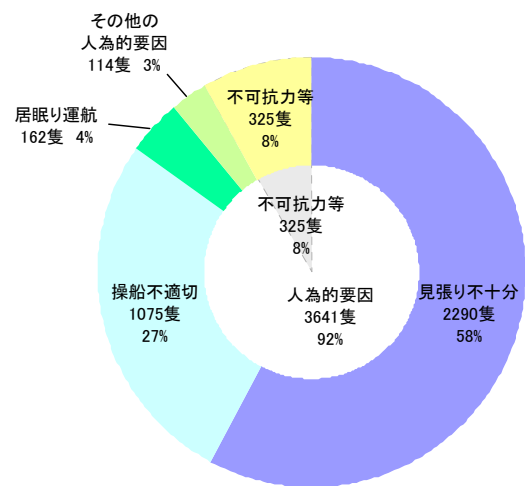
原因別で見ると、人為的要因が3,641隻(92%)となっており、このうち見張り不十分が2,290隻(63%)で最も多く、次いで操船不適切が1,075隻(30%)となっており、これらで人為的要因の93%を占めています。

過去5年間の推移をみると、衝突事故全体の隻数が減少傾向となっており、平成23年は平成22年と比較すると167隻の減少となっており、過去5年間で最少となっています。また、船舶種類別でも減少傾向を示しているものが多く、特に貨物船については平成22年と比較すると71隻減となっています。

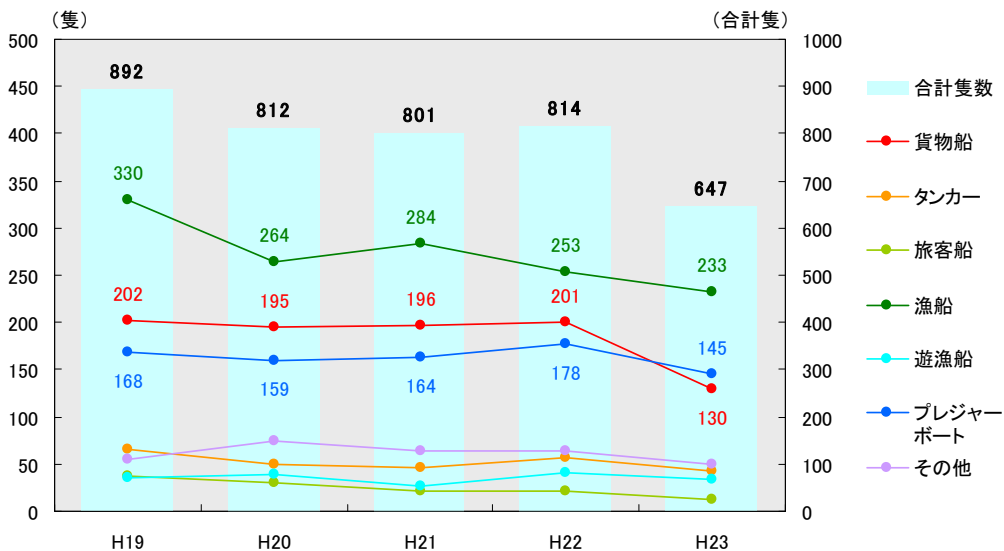
【船舶種類別の衝突事故発生状況（過去5年合計）】



【原因別の衝突事故発生状況（過去5年合計）】



【衝突事故発生状況（船舶種類別 過去5年）】



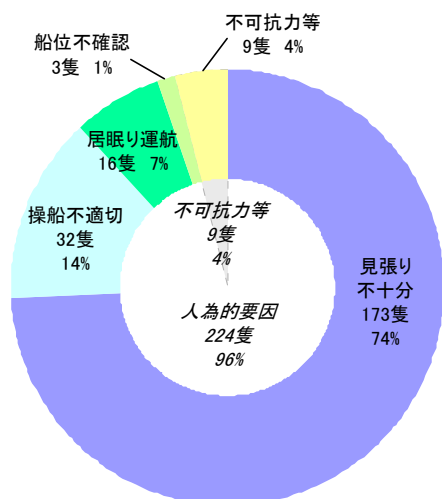
(i) 漁船の衝突事故（平成23年）

平成23年の漁船の衝突事故233隻を原因別で見ると、人為的要因によるものが224隻(96%)となっており、このうち見張り不十分が173隻(77%)で最も多く、次いで操船不適切が32隻(14%)、

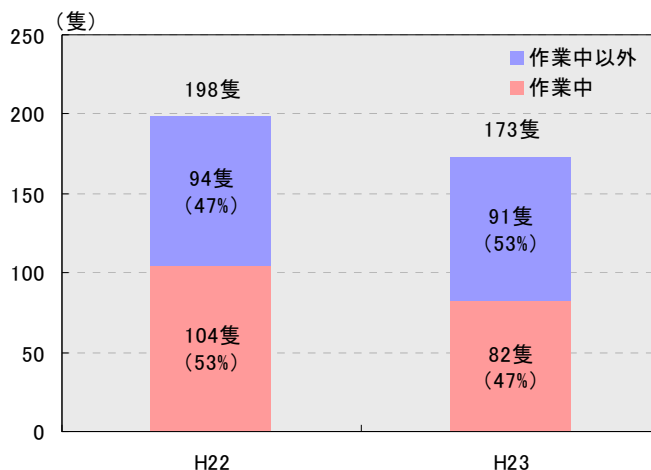
居眠り運航が 16 隻 (7%) となっており、これらで人為的要因のほぼ全て (98%) を占めています。

また、見張り不十分による漁船の衝突事故 (173 隻) のうち、操業中や漁獲物選別中等の作業中に発生したものが 82 隻 (47%) を占めており、依然として作業中に発生したものが約半数を占めている状況となっています。

【原因別の漁船の衝突事故発生状況 (平成 23 年)】



【見張り不十分による漁船の衝突事故の作業状態 (平成 22・23 年)】

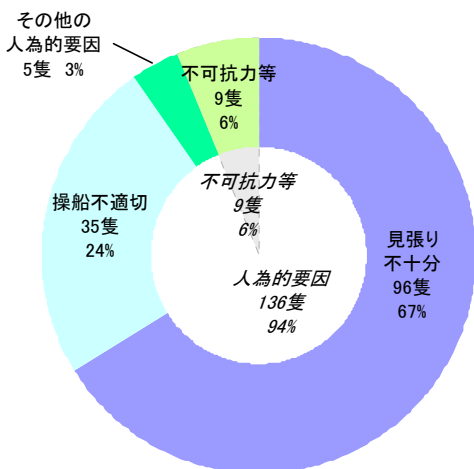


(ii) プレジャーボートの衝突事故 (平成 23 年)

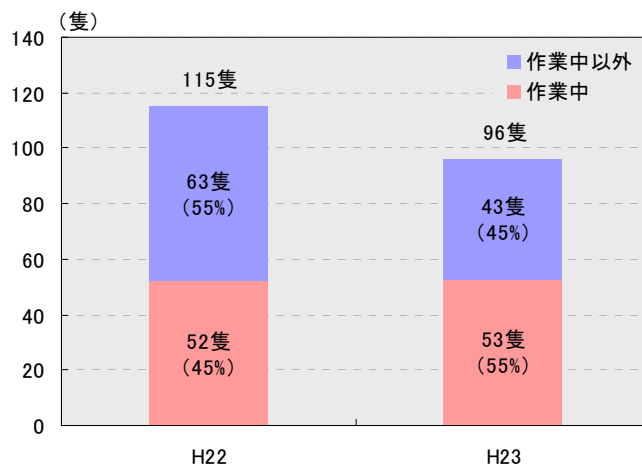
平成 23 年のプレジャーボートの衝突事故 145 隻を原因別で見ると、人為的要因によるものが 136 隻 (94%) となっており、このうち見張り不十分が 96 隻 (70%) で最も多く、次いで操船不適切が 35 隻 (26%) となっており、これらで人為的要因の 96% を占めています。

また、見張り不十分によるプレジャーボートの衝突事故 96 隻のうち、遊漁中や遊漁準備中等の作業中に発生したものが 53 隻 (55%) を占めており、依然として作業中に発生したものが約半数を占めている状況となっています。

【原因別のプレジャーボートの衝突事故発生状況 (平成 23 年)】



【見張り不十分によるプレジャーボートの衝突事故の作業状態 (平成 22・23 年)】

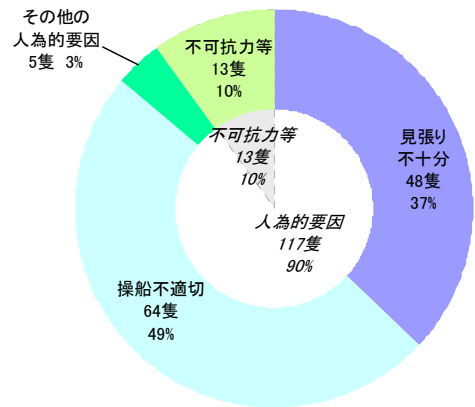


(iii) 貨物船の衝突事故（平成 23 年）

平成 23 年の貨物船の衝突事故 130 隻を原因別でみると、人為的要因によるものが 117 隻（90%）となっており、このうち操船不適切が 64 隻（55%）で最も多く、次いで見張り不十分が 48 隻（41%）となっており、これらで人為的要因の 96%を占めています。

漁船やプレジャーボートの衝突事故では、原因が見張り不十分によるものが多い状況でしたが、貨物船の衝突事故においては、操船不適切によるものが多くなっています。

【原因別の貨物船の衝突事故発生状況】
（平成 23 年）



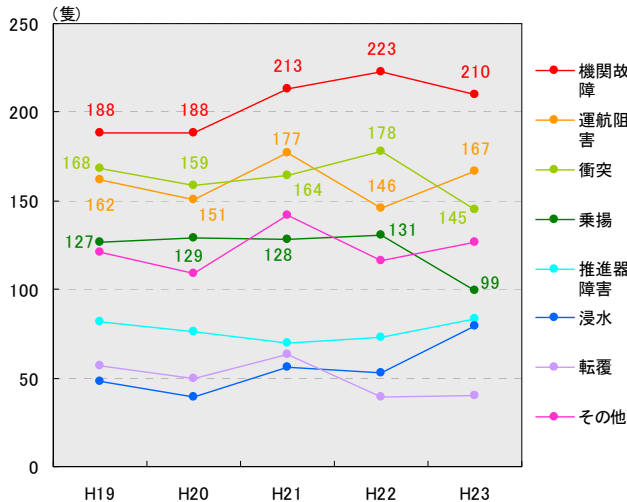
ハ プレジャーボート事故（平成 23 年）

平成 23 年のプレジャーボート事故は 950 隻（山陰地方豪雪関連事故を除く。）で、船舶種類別では最も多く、全体の 43%を占めています。また、過去 5 年間でみても、その合計隻数は船舶種類別で最も多くなっています。

平成 23 年のプレジャーボート事故を事故種類別でみると、機関故障が 210 隻（23%）で最も多く、次いで運航阻害が 167 隻（18%）、衝突が 145 隻（15%）となっています。

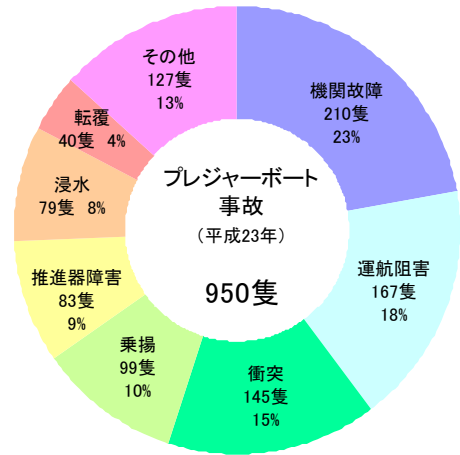
過去 5 年間の傾向をみると、機関故障が顕著な増加傾向を示しています。

【プレジャーボート事故の推移（事故種類別 過去 5 年）】



* 山陰地方豪雪関連事故（H22:4 隻、H23:119 隻）を除く。

【プレジャーボート事故の割合（事故種類別）（平成 23 年）】



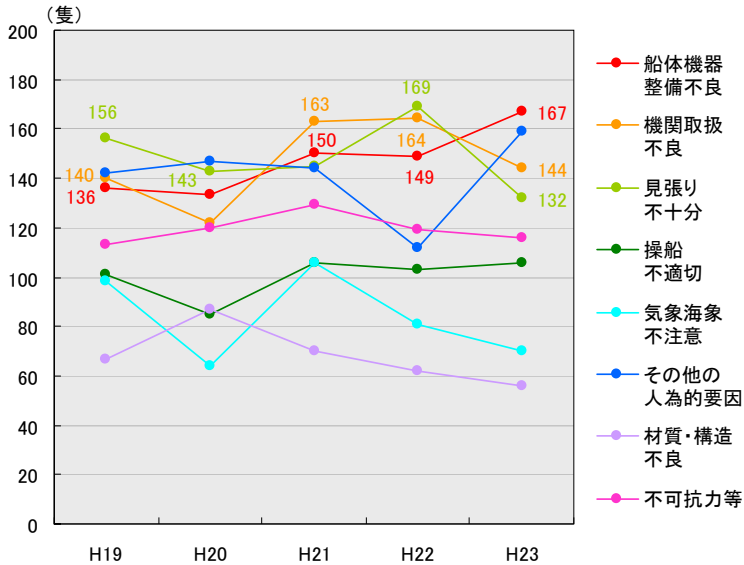
* 山陰地方豪雪関連事故（119 隻）を除く。

(i) プレジャーボート事故の原因別

平成 23 年のプレジャーボート事故を原因別でみると、人為的要因によるものが 778 隻（82%）となっており、このうち船体機器整備不良が 167 隻（21%）で最も多く、次いで機関取扱不良が 144 隻（19%）、見張り不十分が 132 隻（17%）となっており、これらで人為的要因の 57%を占めています。

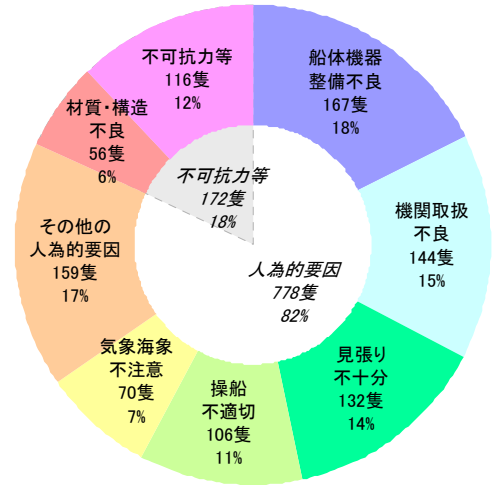
過去5年間でみると、船体機器整備不良が増加傾向にあり、過去5年間で最も多くなっています。

【プレジャーボート事故の推移（原因別 過去5年）】



* 山陰地方豪雪関連事故を除く。

【プレジャーボート事故の割合（原因別 平成23年）】



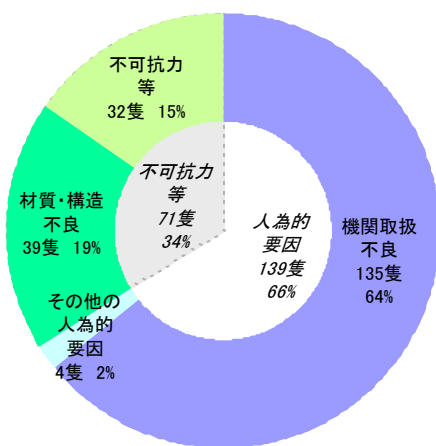
* 山陰地方豪雪関連事故を除く。

(ii) プレジャーボートの機関故障事故

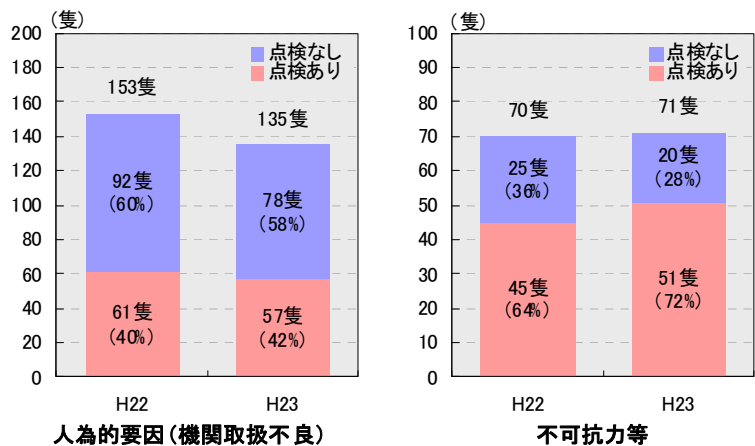
平成23年のプレジャーボートの機関故障事故は210隻で、事故種類別でみると最も多くなっています。その原因は人為的要因であるものが139隻（66%）を占め、その97%にあたる135隻が機関取扱不良によるものとなっています。

また、機関取扱不良が原因で発生した機関故障事故135隻のうち、発航前点検を実施していなかった船舶は78隻（58%）となっており、依然として発航前点検を実施していなかったものが約6割を占めています。また、約4割の船舶は、発航前点検を実施しているにも係わらず機関故障に至っています。

【プレジャーボートの機関故障事故（原因別）（平成23年）】



【プレジャーボートの機関故障事故の発航前点検の有無（平成22、23年）】



(iii) プレジャーボートの運航阻害事故

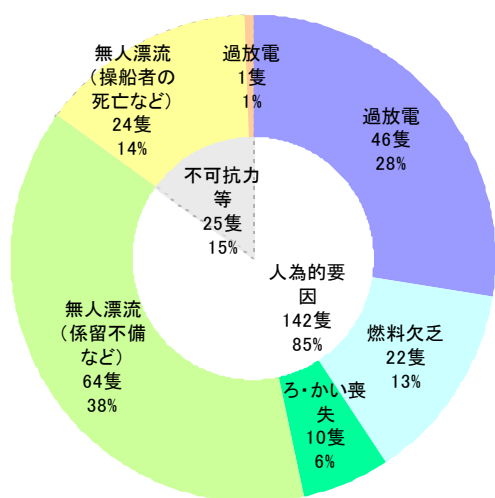
運航阻害事故とは、主に燃料欠乏やバッテリーの過放電により航行不能に陥ったものですが、平成

23年のプレジャーボートの運航阻害事故は167隻で、事故種類別で見ると機関故障に次いで2番目に多くなっています。その原因は、人為的要因であるものが142隻(85%)を占めています。

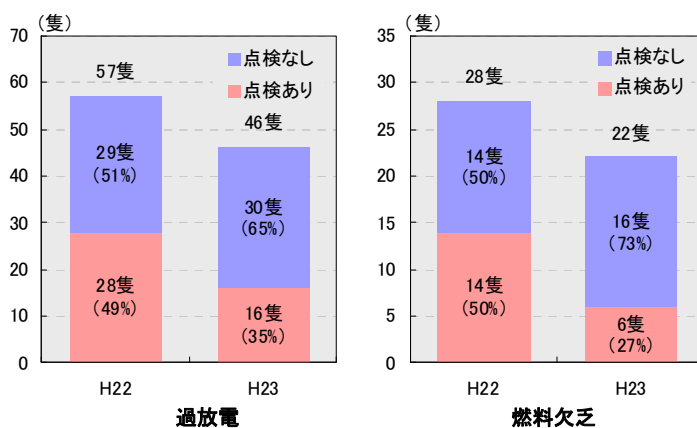
人為的要因によるものを阻害事象別にみると、係留不備などによる無人漂流が64隻(38%)で最も多くなっており、バッテリーの過放電によるものが46隻(28%)、燃料欠乏によるものが22隻(13%)と続いています。

また、船体機器整備不良が原因で発生した過放電及び燃料欠乏68隻のうち、発航前点検を実施していなかった船舶は46隻(68%)となっており、依然として発航前点検を実施していなかったものが半数以上を占めている状況です。また、22隻(32%)の船舶は、発航前点検を実施しているにも関わらず過放電又は燃料欠乏に至っています。

【プレジャーボートの運航阻害時故(原因別)】
(平成23年)



【プレジャーボートの運航阻害事故の発航前点検の有無(平成22、23年)】

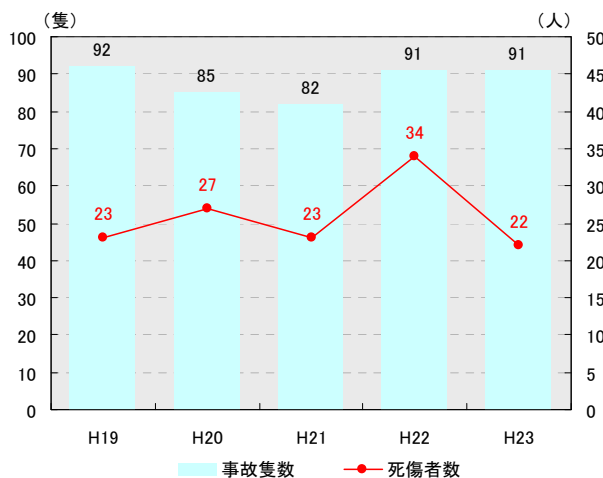


(iv) 水上オートバイの事故

平成23年の水上オートバイの事故は91隻で、これに伴う死傷者数は22人となっています。過去5年間でみると、事故隻数・死傷者ともにほぼ横ばいの傾向となっています。

また、過去5年間の水上オートバイの事故441隻を事故種類別で見ると、衝突が169隻で最も多くなっています。水上オートバイは、ひとたび事故が発生すると、その運航形態から操船者や同乗者が大けがを負う可能性が高くなっています。また、海域利用の競合による遊泳者との接触事故も発生しているため、注意が必要です。

【水上オートバイの事故隻数と死傷者数(過去5年)】



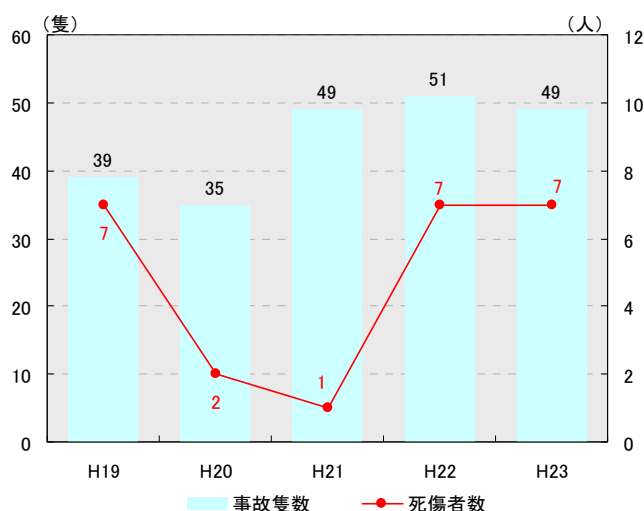
(v) ミニボートの事故

平成23年のミニボートの事故は49隻で、これに伴う死傷者数は7人となっています。過去5年間でみると、事故隻数・死傷者数ともにほぼ横ばいの傾向となっています。

また、過去5年間のミニボートの事故223隻を事故種類別でみると、転覆が50隻で最も多くなっています。

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

【ミニボートの事故隻数と死傷者数（過去5年）】

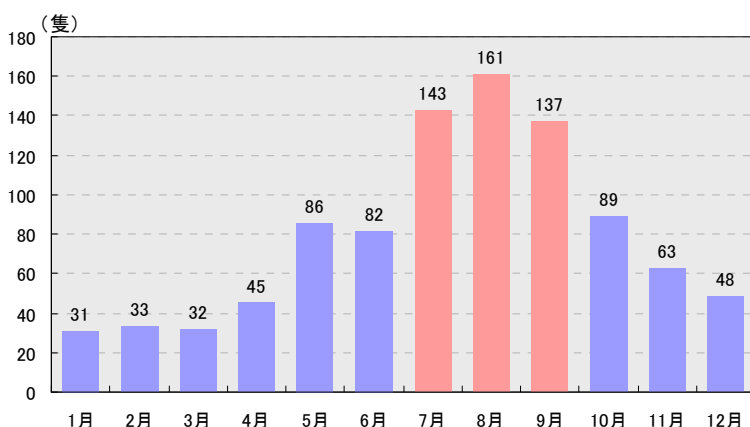


(vi) プレジャーボート事故の月別、曜日別

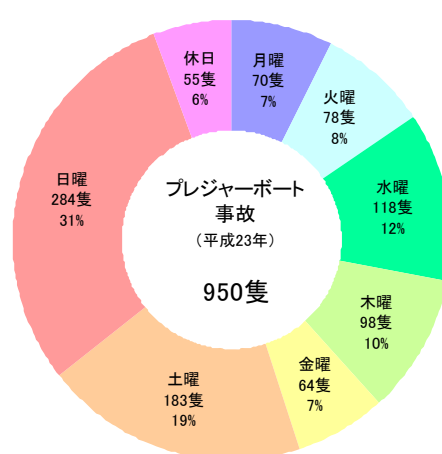
平成23年のプレジャーボート事故950隻（山陰地方豪雪関連事故を除く。）を月別でみると、8月が161隻（17%）で最も多く、次いで7月が143隻（15%）、9月が137隻（14%）となっており、これらで全体の46%を占めています。マリンレジャー活動が盛んになる夏季の7月～9月を中心として多く発生している状況がうかがえます。

曜日別でみると、日曜日が284隻（31%）で最も多く、次いで土曜日が183隻（19%）となっています。また、休日は55隻（6%）となっており、土曜・日曜・休日で全体の56%を占めています。会社や学校が休みとなる週休日や休日を中心として事故が発生している状況がうかがえます。

【月別（平成23年）】



【曜日別（平成23年）】



* 山陰地方豪雪関連事故（119隻（1月））を除く。

* 山陰地方豪雪関連事故（119隻（土曜））を除く。

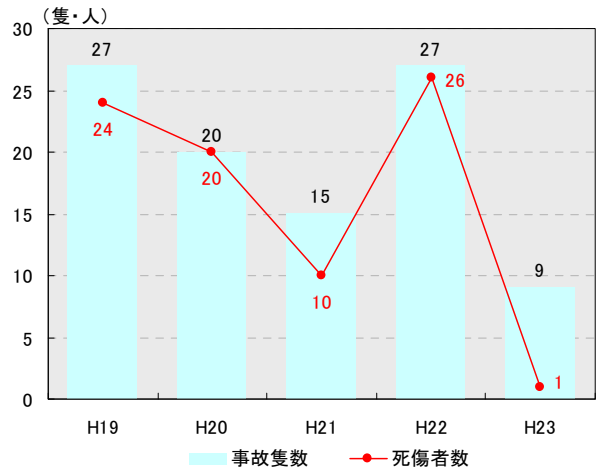
(vii) 花火大会関連に関連した事故

プレジャーボートの事故は夏季を中心に多く発生していますが、その特徴の1つとして、花火大会観覧に関連した事故があります。

過去5年間の全船舶事故のうち、花火大会観覧に関連した事故隻数は98隻で、81人の死傷者が発生しています。過去5年間でみると、平成23年は事故隻数、死傷者数ともに最少となっていますが、これは、東日本大震災の発生により、花火大会自体の開催が例年よりも少なくなったことが影響していると考えられます。

なお、事故発生時の状況としては、花火大会終了後の衝突事故や乗揚事故が多く、夜間航行に不慣れなことや、遠方からの来訪による水路調査不十分が主な原因となっています。

【花火大会観覧に関連した事故隻数と死傷者数（過去5年）】



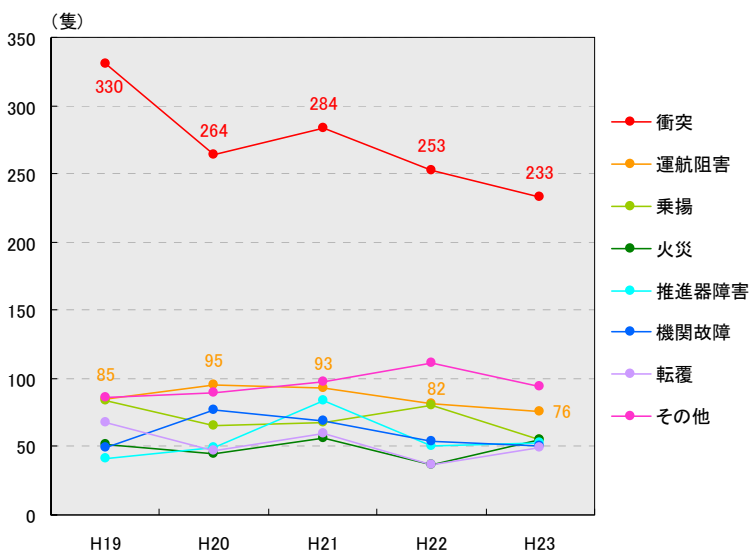
二 漁船事故（平成23年）

平成23年の漁船事故は665隻（山陰地方豪雪関連事故を除く。）で、船舶種類別ではプレジャーボート950隻（山陰地方豪雪関連事故を除く。）に次いで多く、全体の30%を占めています。

事故種類別でみると、衝突が233隻（36%）で最も多く、次いで運航障害が76隻（11%）、乗揚と火災がそれぞれ55隻（8%）となっています。

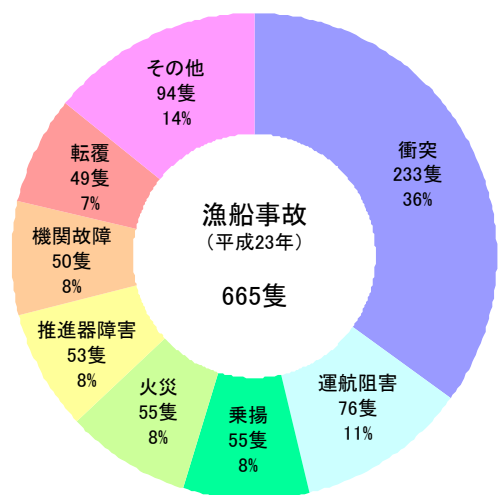
過去5年間でみると、ほとんどの事故種類が横ばい傾向となっていますが、衝突が減少傾向を示しており、平成23年は過去5年間で最少となっています。

【漁船事故の推移（事故種類別 過去5年）】



* 山陰地方豪雪関連事故（H22:2隻、H23:215隻）を除く。

【漁船事故の割合（事故種類別 過去5年）】



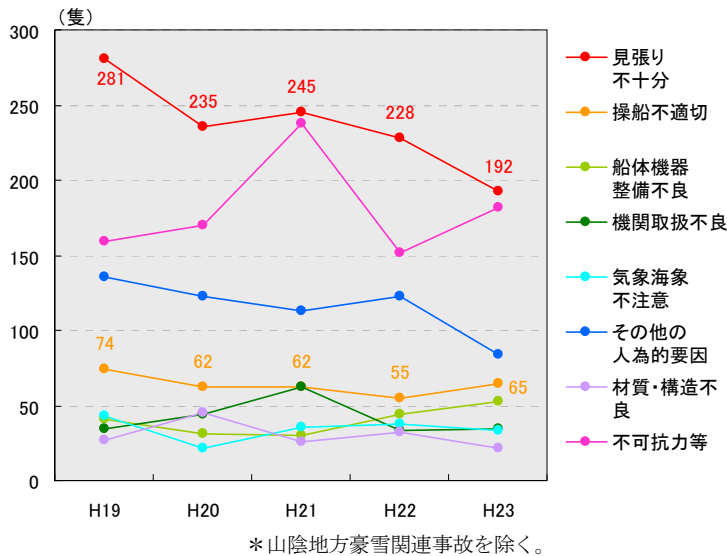
* 山陰地方豪雪関連事故（215隻）を除く。

(i) 漁船事故の原因別

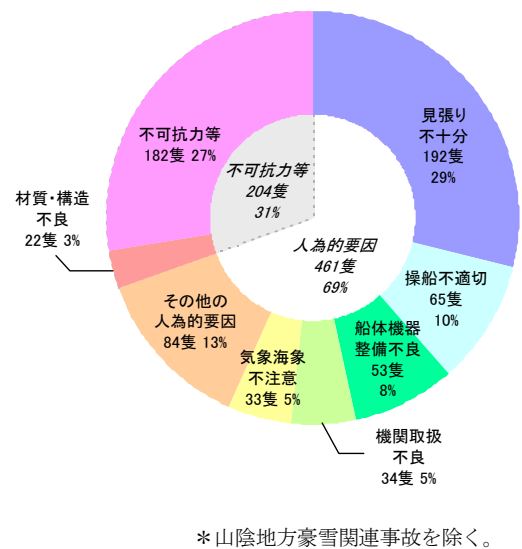
平成 23 年の漁船事故 665 隻（山陰地方豪雪関連事故を除く。）を原因別で見ると、人為的要因によるものが 461 隻（70%）となっており、このうち見張り不十分が 192 隻（41%）で最も多く、次いで操船不適切が 65 隻（14%）船体機器整備不良が 53 隻（12%）となっており、これらで人為的要因の 68%を占めています。

過去 5 年間でみると、見張り不十分によるものが減少傾向となっており、平成 23 年は過去 5 年間で最少となりました。

【漁船事故の推移（原因別 過去 5 年間）】



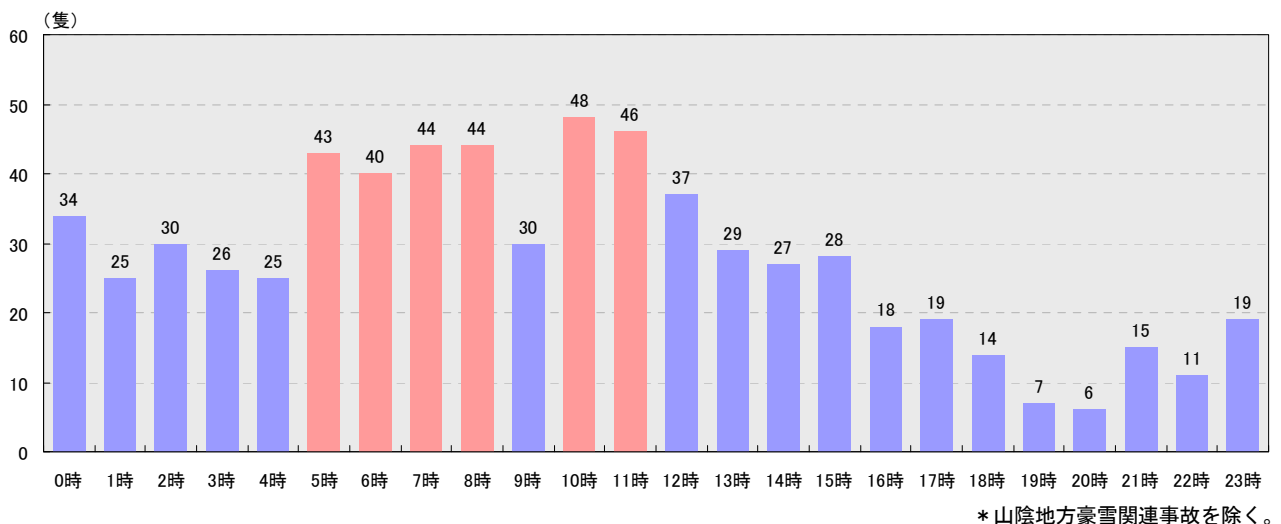
【漁船事故の割合（原因別 平成 23 年）】



(ii) 漁船事故の時間帯別

平成 23 年の漁船事故を時間帯別で見ると、5 時台～8 時台、10 時・11 時台に多く発生しています。

【時間帯別（平成 23 年）】

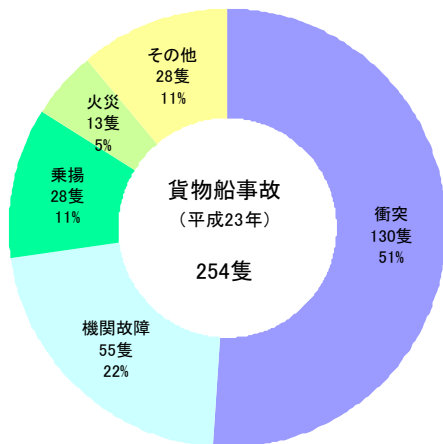


ホ 貨物船事故（平成 23 年）

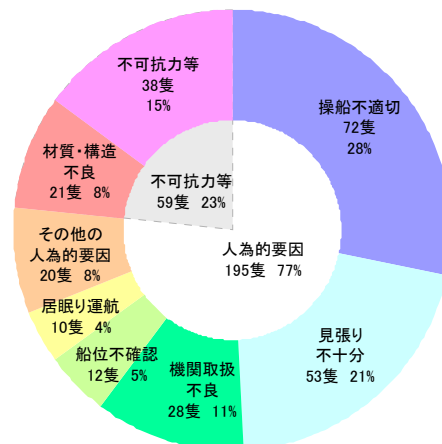
平成 23 年の貨物船事故は 254 隻で、全体の 12% を占めています。事故種類別で見ると、衝突が 130 隻（51%）で最も多く、次いで機関故障が 55 隻（22%）、乗揚が 28 隻（11%）となっています。

原因別で見ると、人為的要因によるものが 195 隻（77%）となっており、そのうち操船不適切が 72 隻（37%）で最も多く、次いで見張り不十分が 53 隻（27%）となっており、これらで人為的要因の 64% を占めています。

【貨物船事故の割合（事故種類別 平成 23 年）】



【貨物船事故の割合（原因別 平成 23 年）】



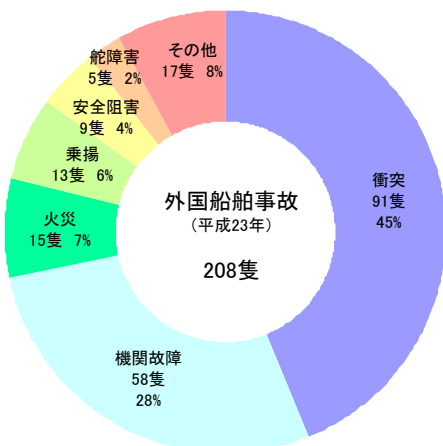
ヘ 外国船舶の事故（平成 23 年）

平成 23 年の外国船舶の事故は 208 隻で、過去 5 年間で最少となりました。

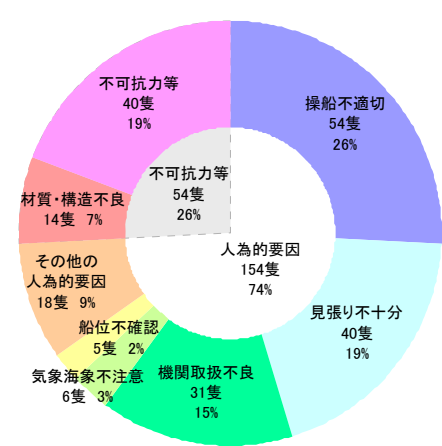
事故種類別で見ると、衝突が 91 隻（45%）で最も多く、次いで機関故障が 58 隻（28%）となっており、これらで全体の 72% を占めています。

原因別では、人為的要因によるものが 154 隻（74%）となっており、そのうち操船不適切が 54 隻（35%）で最も多く、次いで見張り不十分が 40 隻（26%）となっており、これらで人為的要因の 61% を占めています。

【外国船舶事故の割合（事故種類別 平成 23 年）】



【外国船舶事故の割合（原因別 平成 23 年）】



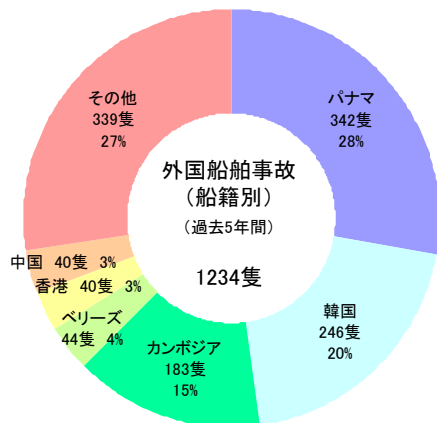
(i) 船籍別

過去5年間の外国船舶事故1,234隻を船籍別で見ると、パナマ船籍が342隻(28%)で最も多く、次いで韓国船籍が246隻(20%)、カンボジア船籍が183隻(15%)となっています。

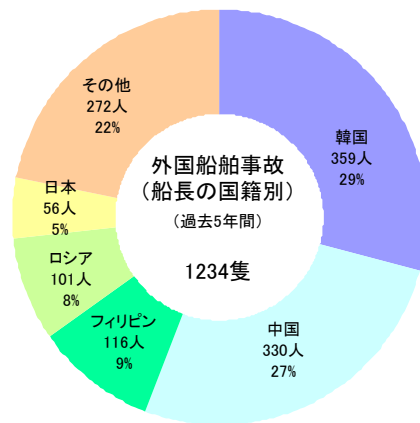
(ii) 船長の国籍別

過去5年間の外国船舶事故1,234隻を船長の国籍別で見ると、韓国が359人(29%)で最も多く、ついで中国が330人(27%)、フィリピンが116人(9%)となっています。

【外国船舶事故発生状況(船籍別 過去5年間)】



【外国船舶事故発生状況(船長の国籍別 過去5年間)】



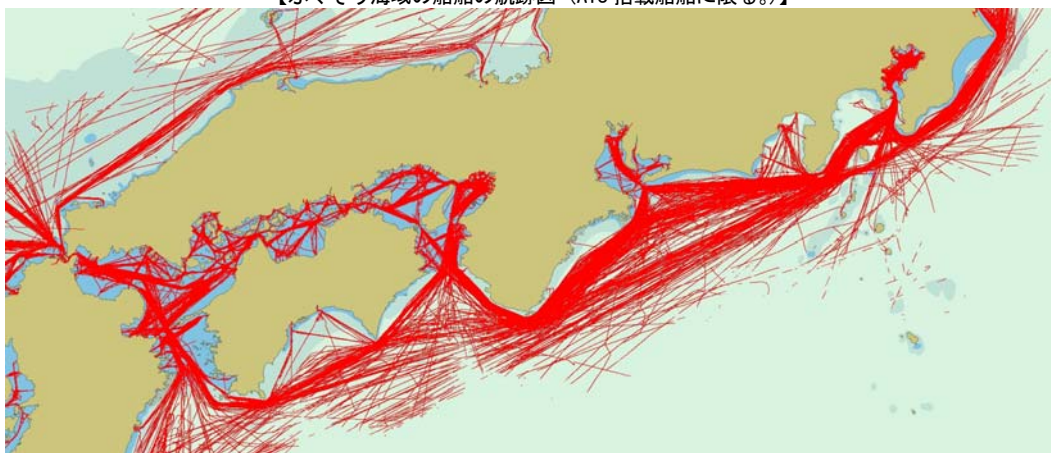
ト ふくそう海域の船舶事故(平成23年)

ふくそう海域(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をいう。)の1日平均の船舶通航量は約4,000隻となっており、船舶事故発生の蓋然性が依然として高くなっています。また、過去5年間のふくそう海域における船舶事故隻数は4,762隻で、横ばいで推移しています。

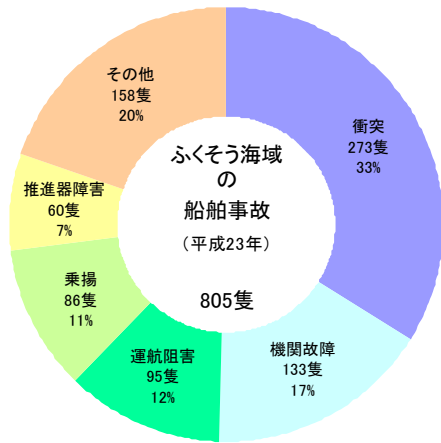
平成23年のふくそう海域の船舶事故隻数は805隻で、平成22年(994隻)と比較すると189隻の大幅減となっており、過去5年間で最も少なくなりました。

事故種類別では、衝突が273隻(33%)で最も多く、次いで機関故障が133隻(17%)、運航阻害が95隻(12%)となっています。また、船舶種類別では、プレジャーボートが366隻(46%)で最も多く、次いで漁船が147隻(18%)、貨物船が131隻(16%)となっています。

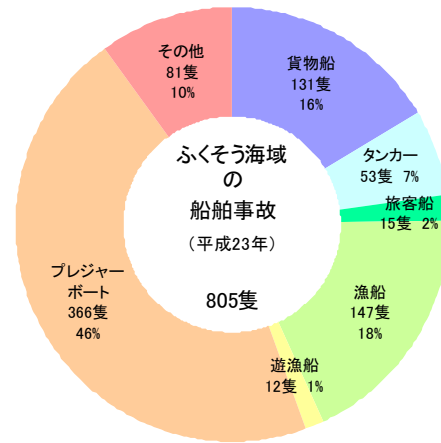
【ふくそう海域の船舶の航跡図(AIS搭載船舶に限る。)]



【ふくそう海域の船舶事故発生状況（事故種別 平成 23 年）】

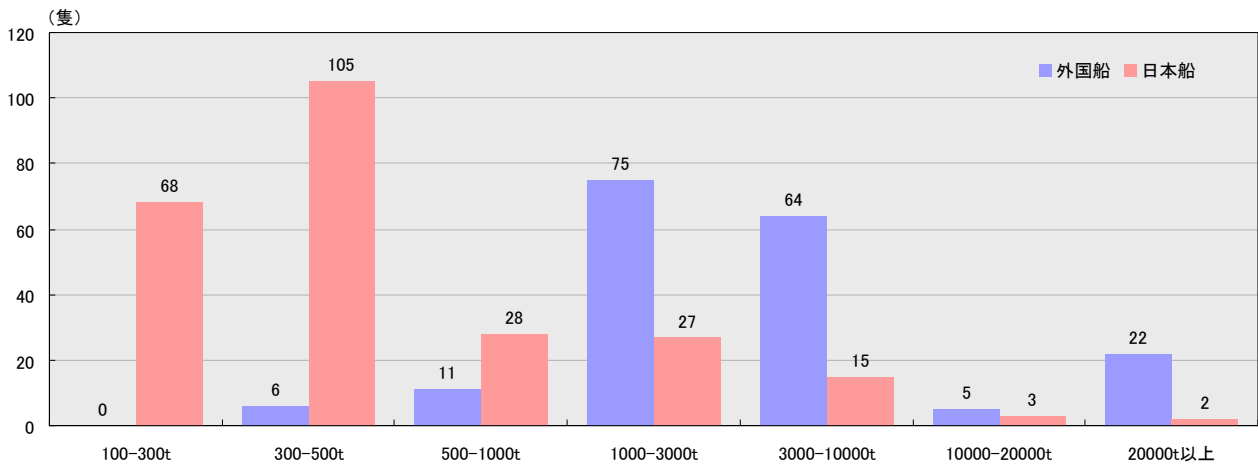


【ふくそう海域の船舶事故発生状況（船舶種別 平成 23 年）】



過去 10 年間の、海上交通安全法の航路等における総トン数 100 トン以上の船舶の衝突・乗揚事故をトン階区分別で見ると、総トン数 1,000 トン以上の船舶においては、外国船舶による事故が約 8 割を占めています。一方、総トン数 500 トン未満の船舶については、日本船舶によるものが約 9 割を占めています。外国船舶については、我が国周辺海域での航法や地理を把握していないことなど、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。

【トン階別による衝突・乗揚事故発生状況（過去 10 年間合計）】



(2) 死者・行方不明者

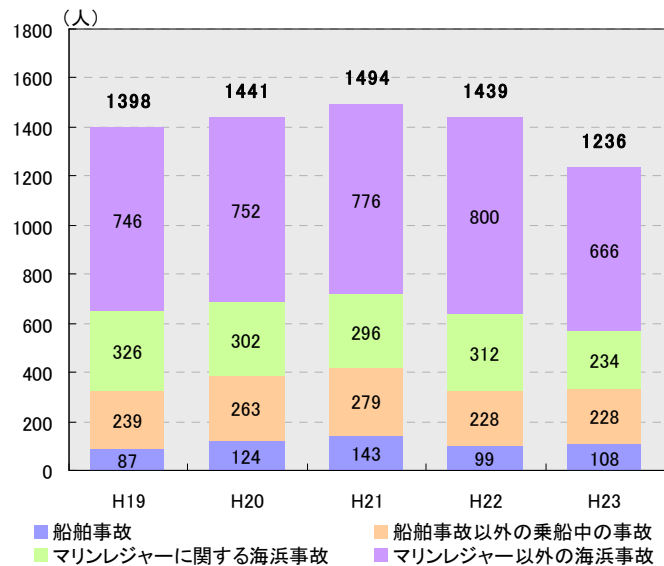
平成 23 年の死者・行方不明者数は 1,236 人でした。事故の内訳としては、船舶事故が 108 人、船舶事故以外の乗船中の事故が 228 人、マリレジャーに関する海浜事故*が 234 人、マリレジャー以外の海浜事故*が 666 人となっており昨年より 203 人減少しました。

死者・行方不明者数の減少は、マリレジャーに関する海浜事故及びマリレジャー以外の海浜事故による死者・行方不明者数がそれぞれ減少したことによるもので、マリレジャーに関する海浜事故が 78 人、マリレジャー以外の海浜事故が 134 人とそれぞれ減少しています。

一方、船舶事故以外の乗船中の事故による死者・行方不明者数は 228 人と前年と同様でしたが、船舶事故による死者・行方不明者数は 108 人（前年比 9 人増）と前年より増加しました。

※ 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。

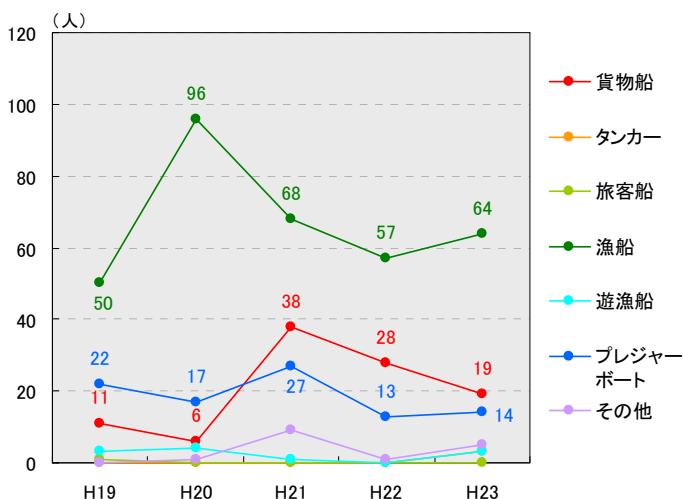
【死者・行方不明者数の推移（過去 5 年間）】



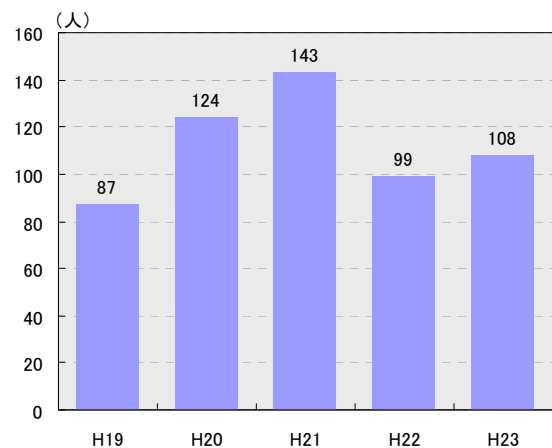
イ 船舶事故に伴う死者・行方不明者

平成 23 年の船舶事故に伴う死者・行方不明者数は 108 人で、平成 22 年と比較すると 9 人増加しました。船舶種類別でみると、最も多いのは漁船の 64 人で、過去 5 年間を通じて常に最多となっています。

【船舶事故に伴う死者・行方不明者数（船舶種類別 過去 5 年間）】

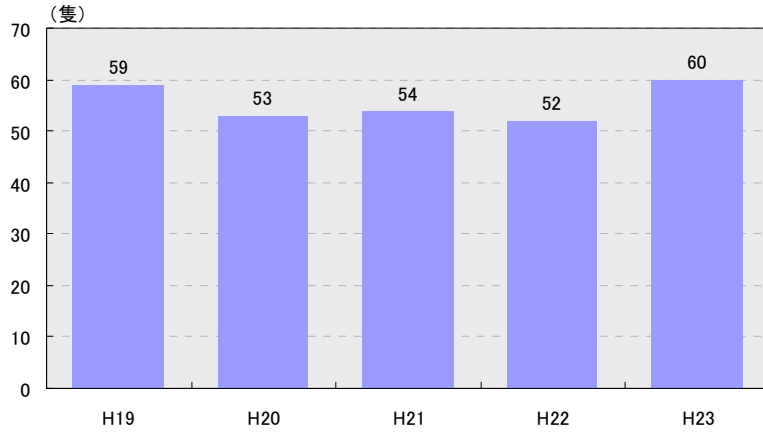


【船舶事故に伴う死者・行方不明者数（過去 5 年間）】

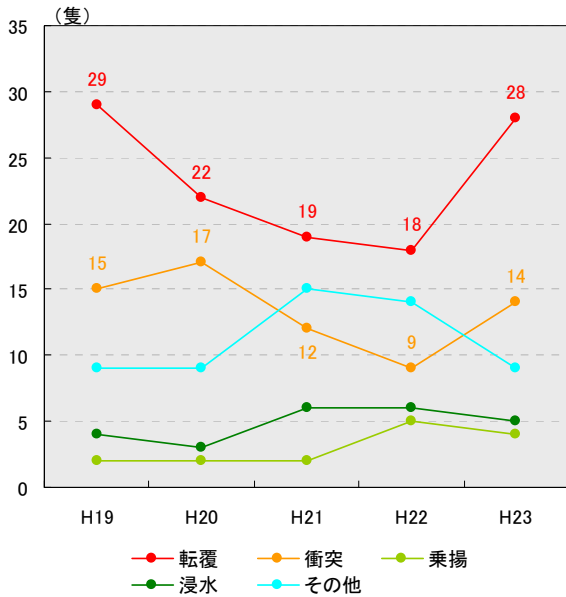


なお、平成 23 年の死者・行方不明者を伴う船舶事故は 60 隻で、平成 22 年と比較すると 8 隻増加しました。事故種類別では転覆が 28 隻で、船舶種類別では漁船が 38 隻で最も多くなっています。

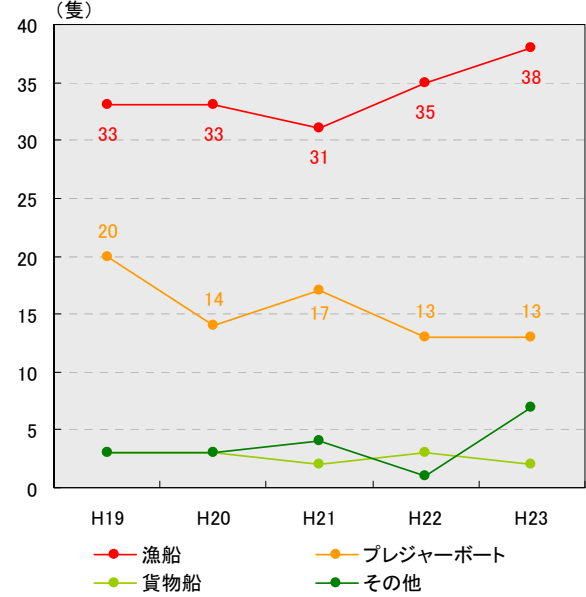
【死者・行方不明者を伴う船舶事故隻数（過去5年間）】



【死者・行方不明者を伴う船舶事故隻数（事故種類別 過去5年間）】



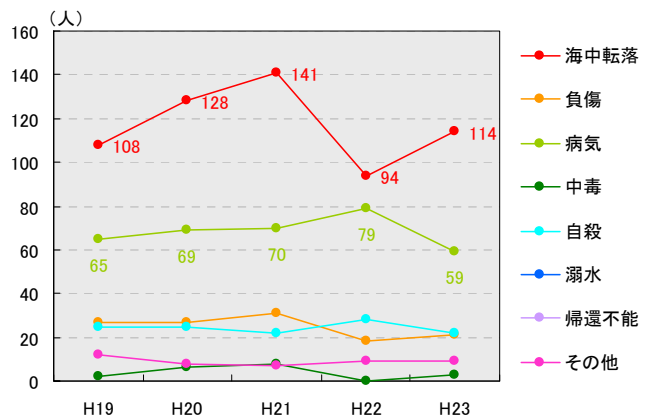
【死者・行方不明者を伴う船舶事故隻数（船舶種類別 過去5年間）】



ロ 船舶事故以外の乗船中の事故による死者・行方不明者

平成 23 年の船舶事故以外の乗船中の事故による死者・行方不明者数は 228 人で昨年と同じでした。内訳をみると、海中転落が 114 人と最も多くなっています。

【船舶事故以外の乗船中の事故による死者・行方不明者数（過去5年間）】

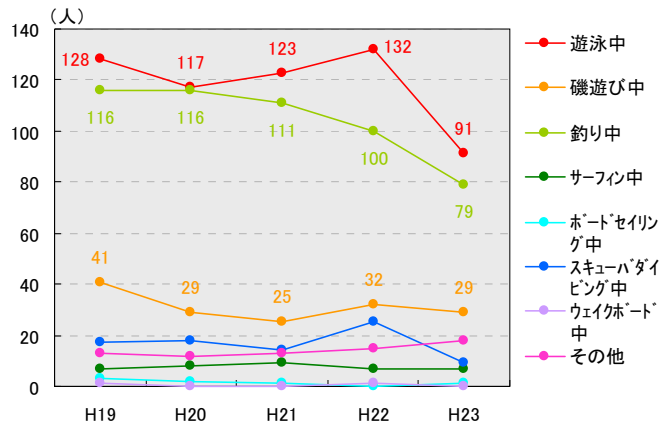


ハ マリンレジャーに関する海浜事故による死者・行方不明者

平成23年のマリンレジャーに関する海浜事故による死者・行方不明者数は234人で、昨年と比較すると78人減少しました。特に多いのは、遊泳中の91人（前年比41人減）で全体の約4割を占め、次いで釣り中が79人（前年比21人減）と全体の約3割を占めています。

遊泳中及び釣り中の死者・行方不明者数は、全体の約7割を占めておりこの傾向は過去5年間において概ね変化はありません。

【マリンレジャーに関する海浜事故による死者・行方不明者数（過去5年間）】

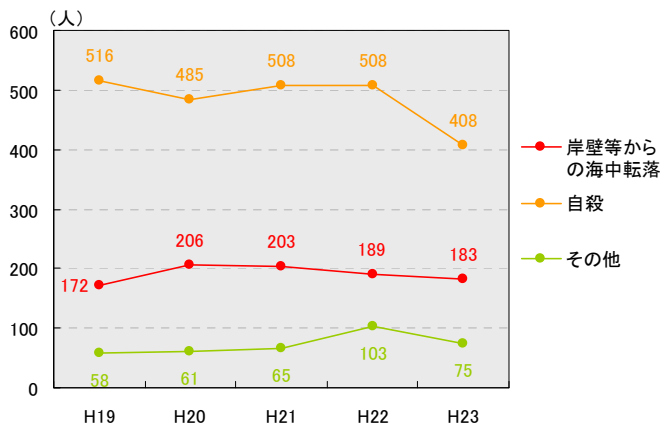


ニ マリンレジャー以外の海浜事故による死者・行方不明者

平成23年のマリンレジャー以外の海浜事故による死者・行方不明者数は666人で、昨年と比較すると134人減少しました。特に多いのは自殺の408人（前年比100人減）で全体の約6割を占め、次いで岸壁等からの海中転落が183人（前年比6人減）と約3割を占めています。

全体的に減少傾向ですが、特に自殺は100人と大きく減少しています。

【マリンレジャー以外の海浜事故による死者・行方不明者数（過去5年間）】



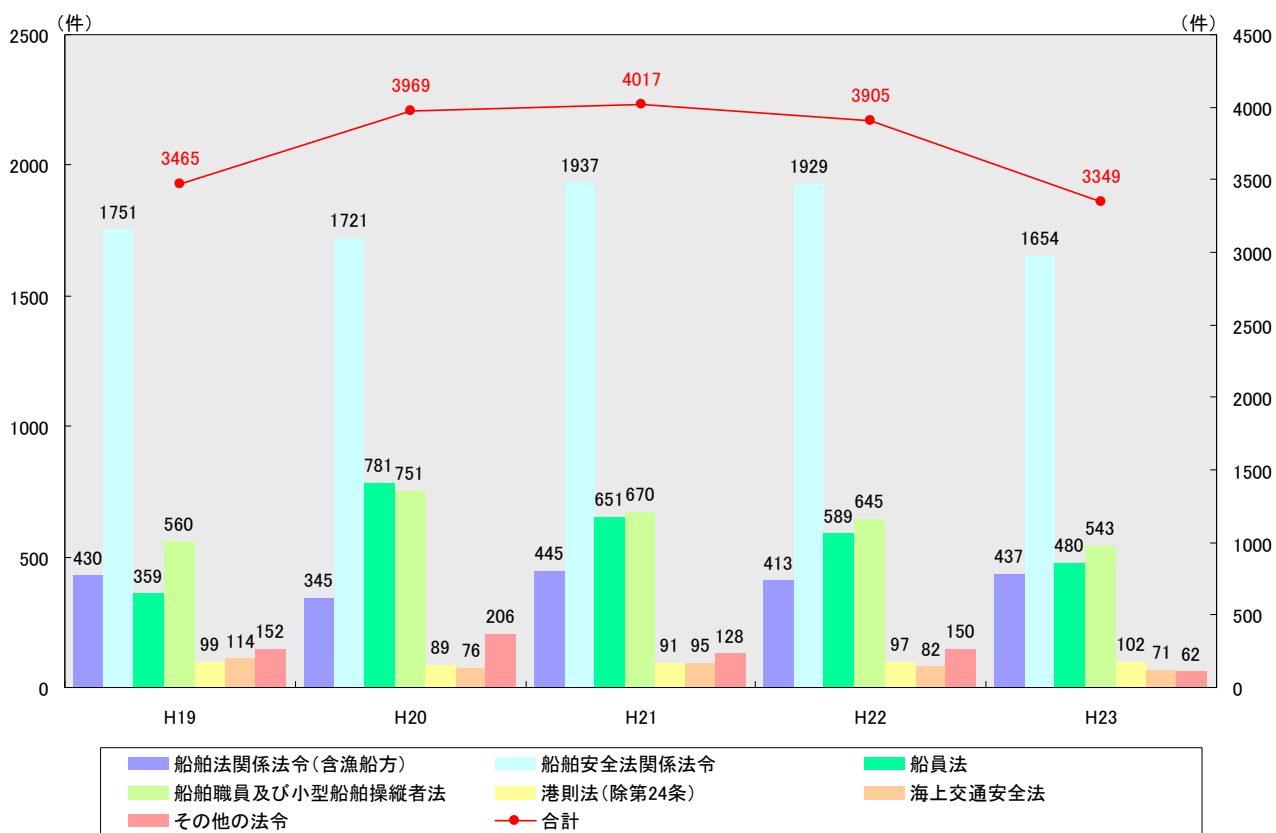
3 海事関係法令違反の取締り状況

平成23年の海事関係法令違反の送致件数は3,349件で、平成22年(3,905件)と比較し556件(14.3%)減少しました。

法令別では、無検査航行、定員超過や過積載の禁止等を規定した船舶安全法違反の送致件数が1,654件で全体の49%を占め、ついで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が543件で全体の16%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71件(前年比11隻減少)、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102件(前年比5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。

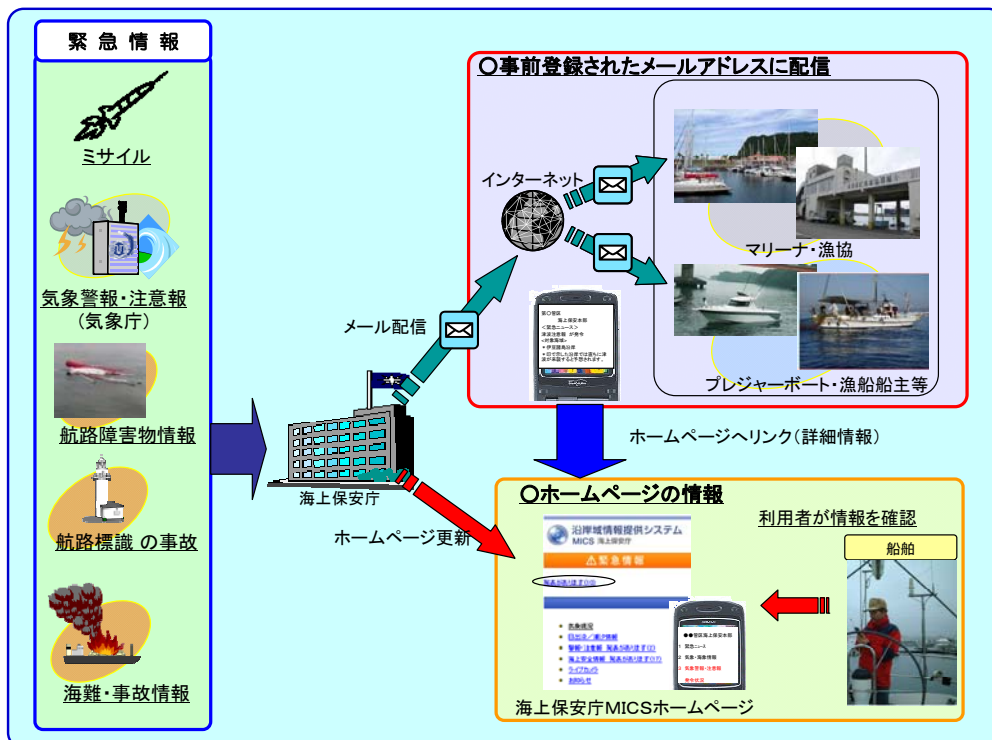
1 小型船に対する情報提供の強化

海上保安庁では、従来からの船舶気象通報に加え、プレジャーボートや漁船等の船舶運航者やマリナー愛好者の方々に対して、全国の海上保安部等から船舶交通の安全に関する情報を提供する「沿岸域情報提供システム」(MICS)を運用し、「誰もが簡単に」「必要な情報を必要なときに」「誰でもわかりやすく」リアルタイムな情報を入手できるようにしてきました。

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

このため、小型船の多くが洋上における情報入手手段として携帯電話を利用している点に注目し、気象警報等の緊急情報については、電子メールを活用してユーザーに能動的に提供する新しいサービスを、平成23年7月1日から、第三管区海上保安本部(神奈川県)において開始しました。

今後、本サービスは順次全国に展開していくこととしています。



2 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より一層強化していきます。

3 小型船舶海難防止対策

プレジャーボートや漁船等の小型船舶の海難は、海難全体の約 7 割を占めています。そのうち、プレジャーボート海難は年間 900～1000 隻で推移し、約 4 割が機関故障及び運航阻害となっています。また、死者・行方不明者を伴う海難でみると、約 9 割がプレジャーボート及び漁船海難であることから、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るため、小型船舶の免許、検査を担う国土交通省海事局と連携した取り組みを行いました。

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

また、機関故障海難を防止するには、日頃から機関の整備・点検を行うことや発航前点検の実施が重要であることから、特に注意すべき点検項目を記載したステッカーを配布するとともに、海上保安庁ホームページにも発航前点検の一例を掲載し、点検時の注意事項を広く周知しています。

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

4 全国海難防止強調運動

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

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

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

5 漁船海難防止対策

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

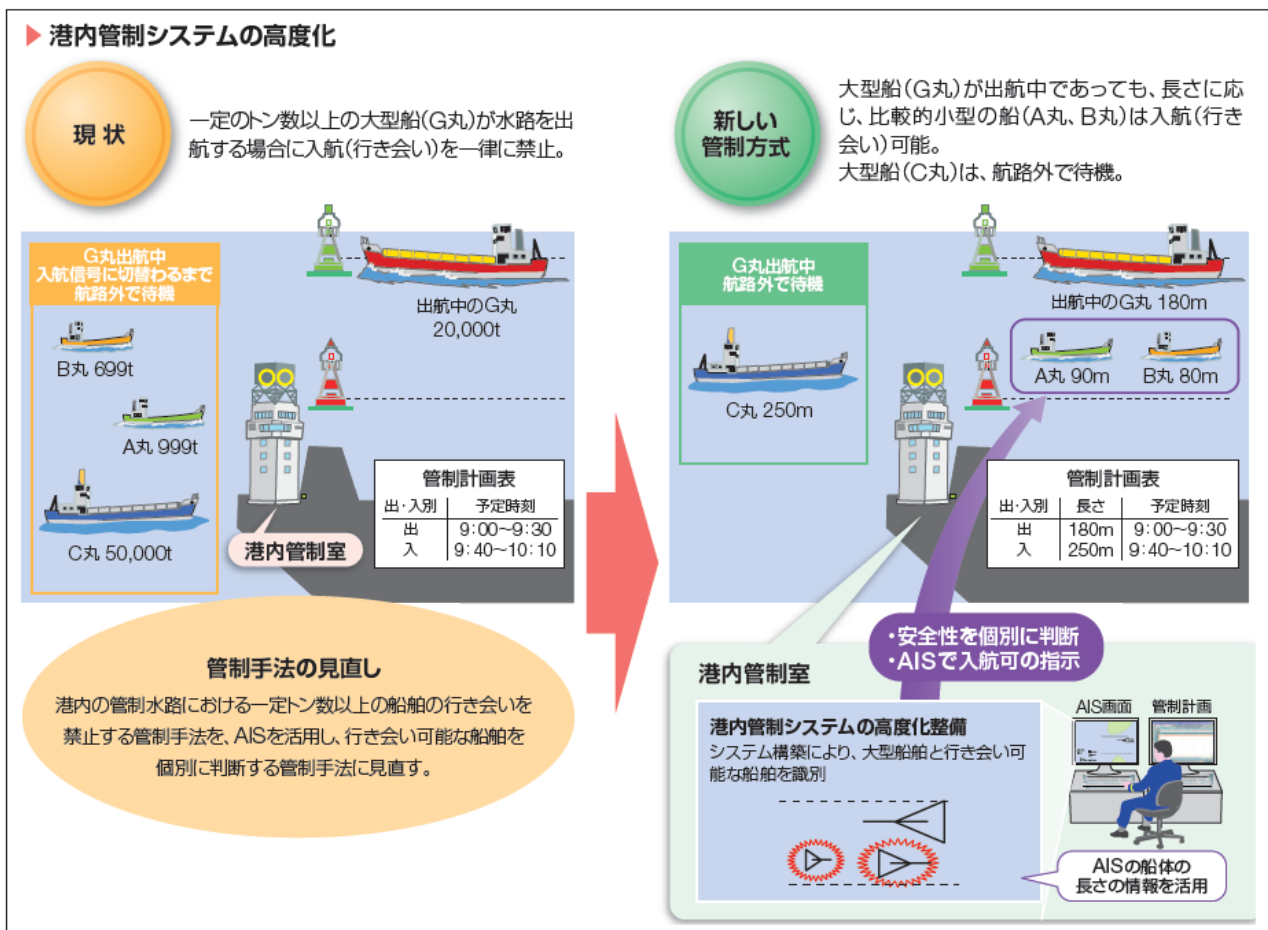
毎年 10 月 1 日～31 日の 1 ヶ月間は、安全航行・操業の徹底による漁船海難の減少などを目的とした「全国漁船安全操業推進月間」を漁業関係団体が主体となって実施しており、海上保安庁も水産庁をはじめ関係機関と連携・協力の上、漁船海難防止のための各種施策を講じてきました。

今後も引き続き、関係機関との連携・協力を深め、漁船海難の減少及び漁業者の安全意識向上に向けた効果的な漁船海難防止対策を推進していきます。

6 港内における船舶事故防止対策

これまで、港内の管制水路においては、船舶交通の安全確保を図るため、信号により一定トン数以上の船舶について一律に行き会いを禁止する管制を実施してきました。

現在、AIS の活用により、行き会い可能な船舶を個別に判断し、管制水路を航行する船舶の長さに応じた交通整理を実施するための港内管制システムを順次導入しています。



7 マリンレジャー事故防止対策

遊泳中及び釣り中の事故者数は、マリンレジャーに関する海浜事故者総数の約7割を占めていることから、これらの活動内容を的を絞った事故防止対策を展開し、マリンレジャーに関する海浜事故者数の減少を目指します。

(1) 遊泳中の事故防止

海水浴場等の巡回、若年齢層に対する安全講習会等において、離岸流に対する知識やペットボトル等の身の回り品を活用した救助方法等についての指導を行っていきます。若年齢層に対する指導については、より効率・効果的なものとなるように、児童等に対する指導以外にも可能な限り教師や父兄等に対する事故防止意識の向上を図っていきます。



【児童に対する安全講習会】

(2) 釣り中の海中転落事故防止

磯場、防波堤、釣具店等を巡回し、自己救命策の確保、気象・海象の早期把握、事故発生時の迅速な救助活動を可能とするための複数名行動の励行等について周知啓発活動を行っていきます。なお、防波堤及び岸壁からの転落事故防止においては、ライフジャケット着用に重点をおいた指導・啓発活動を行っていきます。

また、関係機関、釣り団体や海釣り公園管理者等との連携・協力を促進し、効率的かつ効果的な取り組みを行うとともに、地域の実情を踏まえ荒天が予測される場合における事故発生多発地域の巡回の実施等、適時適切な事故防止指導を行っていきます。



【教頭会への海浜事故防止指導説明会】



【生徒向け海難防止思想の普及】

(3) 関係機関等と連携した事故防止対策の促進

警察・消防等関係機関と連携し、港湾・海水浴場等の管理者である地方公共団体等に対し、離岸流・海中転落等の危険性を周知する看板、立ち入り禁止区域への侵入防止措置、救命設備等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合同パトロールについても働きかけていきます。

また、地域の実情に合わせ、公益社団法人日本水難救済会、NPO法人日本ライフセービング協会、B&G財団等の団体とも連携し、積極的な安全対策活動を行っていきます。

さらには、先の東日本大震災を踏まえ、津波警報等発令時における海水浴場や海浜レジャー中の愛好者等の関係者に対する情報伝達、避難指導等にかかる具体的な安全対策についても再確認を行っていきます。



【ライフジャケット着用を啓発する看板】

【参考】

下田海上保安部（静岡県）、金沢海上保安部（石川県）等では、財団法人海上保安協会、公益社団法人日本水難救済会及び沿岸部自治体と協力し、海難防止啓発用看板及びライフリングを日本全国で 31 基設置しました。

第4章 海難発生時の救命率向上策

1 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、特殊救難隊や機動救難士、潜水士といった高度かつ専門的な知識・技能を有する救助活動のスペシャリストの配置・養成に努め、救助体制の充実を図ります。また、海難等により生じた傷病者を搬送中、容態に応じた適切な処置等を行うため、専門の資格を取得した救急救命士の配置を進めるとともに、実施する救急救命処置の質を医学的観点から保証するメディカルコントロール体制の充実・強化を図っていきます。



【仙台航空基地機動救難士発足式】

(2) 関係機関との連携・協力体制の充実・強化

広い海をカバーするためには、日頃から警察・消防等の救助機関や民間救助組織との密接な連携・協力体制の充実・強化が重要です。特に、沿岸部で発生する海難に対しては、空白地域のない救助エリアの確保や円滑な救助活動を実施できるよう公益社団法人日本水難救済会や NPO 法人日本ライフセービング協会、NPO 法人パーソナルウォータークラフト安全協会等の民間救助組織との合同海難救助訓練や合同海浜パトロールを実施するなど連携・協力体制の充実に努めていきます。

2 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

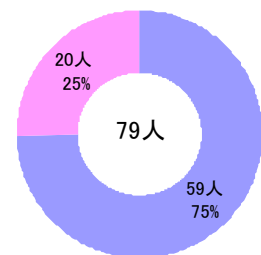
漁船における海中転落者のライフジャケット着用率は 31%と昨年と同じでしたが、依然として低い状況にあります。

また、漁船における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 25%に対し、非着用者の死亡率は 51%となっています。非着用者の死亡率は着用者の約 2 倍となっており、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。

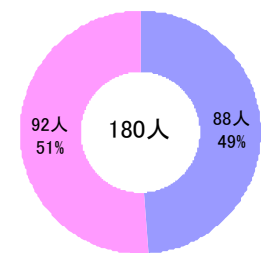
このような状況を踏まえ、漁業者のライフジャケットの着用率を向上させる観点から、より一層の自己救命策確保の指導・啓発の推進が必要であり、海上保安庁では、地方自治体等関係機関とも連携のうえ、水産関係団体等を実施主体として、当事者である漁業従事者及び LGL※等関係者による自発的なライフジャケット着用推進の働きかけを促す等の取組みを重点的に実施しています。

【漁船における海中転落者のライフジャケット着用・非着用別の死亡率】

ライフジャケット着用者



ライフジャケット非着用者



■ 生存 ■ 死亡・行方不明

※LGL (Life Guard Ladies : 女性ライフジャケット着用推進員)



【LGLがライフジャケット着用の働きかけ】



【海中転落者の救助訓練】

【参考：防水型携帯電話とライフジャケット着用が功を奏した事例】

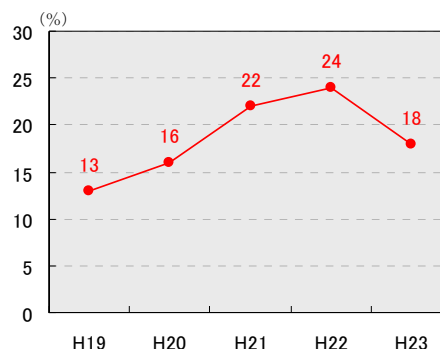
平成 23 年 11 月 9 日午前 7 時 50 分頃、新潟県聖籠町次第浜沖で、刺し網漁を操業中の一人乗り小型漁船から、船長が海中へ転落しました。船長は所持していた防水型携帯電話で 118 番通報するとともに僚船にも救助を求めました。海上保安庁では、直ちに機動救難士を乗せた航空機を出動させたところ、転落から約 30 分後の午前 8 時 25 分頃、救助要請を受けた僚船がライフジャケットを着用して浮いていた船長を無事救助しました。

本件は事故発生後、早期に救助の要請を行い、また、ライフジャケットの着用により十分な浮力が確保されたことにより、迅速な救助活動に繋がった好例です。

(2) 釣り人を対象としたライフジャケット着用率の向上

釣り中の海中転落者におけるライフジャケット着用率は 18%と、昨年より 6 ポイント減少しています。特に、防波堤及び岸壁での釣り中の着用率が低いことから、引き続き、釣り中におけるライフジャケットの常時着用等の自己救命策の確保に関する啓発活動を推進していきます。

【釣り中の海中転落者のライフジャケット着用率】



【参考：ライフジャケット着用が功を奏した事例】

平成 23 年 11 月 20 日午前 11 時 20 分頃、鹿児島県熊毛郡屋久島で磯釣りをしていた釣り人が足を滑らせ海中へ転落しました。転落者は防水パック入りの携帯電話で知人に救助を求めるとともに、ライフジャケットに備えられているホイッスルで、付近の釣り人にも救助を求めたところ、ホイッスルの音に気づいた釣り人が 118 番へ通報しました。転落者は、水難救済会救難所所属艇により、無事救助されました。

本件は事故発生後、早期に救助の要請がなされ、また、ライフジャケットの着用により十分な浮力が確保されたことにより、迅速な救助活動に繋がった好例です

3 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23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64%となっており漁船については更に低くなっています。

このようなことから、2時間以内認知率の更なる向上を図るため、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くとともに、水産関係機関・団体への訪問指導を行い、漁業関係者に対して連絡手段の確保に関する周知啓蒙を図っていきます。また、釣り人に対しては、事故発生時の迅速な通報を可能とするため単独行動を控え複数で行動することや、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：携帯電話からの118番通報を活用し、遭難者を救助した事例】

平成23年6月18日午前9時10分ころ、第六管区海上保安本部に、「高松から宇野向けのフェリーから転落した。」との118番通報が、海中転落者本人からありました。通報を受けた第六管区海上保安本部は、直ちに巡視艇2隻を現場へ急行させるとともに、当該フェリーに連絡、捜索を行うよう指示しました。その結果、フェリーが海中転落者を発見し、到着した巡視艇が無事救助しました。

【海中転落者の救助状況】

