

プレジャーボート、漁船、遊漁船、  
総トン数 500 トン未満の貨物船、タンカー、旅客船  
(日本船舶に限る。) の海難の分析と安全対策

平成 2 5 年 2 月

関係省庁海難防止連絡会議

プレジャーボート、漁船、遊漁船、  
総トン数 500 トン未満の貨物船、タンカー、旅客船  
(日本船舶に限る。) の海難等について

## 目 次

- 1 プレジャーボート、漁船、遊漁船、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。以下、「小型船」という。）の海難について
  - (1) 全海難に占める小型船の海難について
  - (2) 小型船の海難種類別発生状況
  - (3) 小型船の海難原因別発生状況
  - (4) 小型船の平均船員数
  
- 2 海難によらない小型船からの海中転落者について
  
- 3 小型船の海難及び海難によらない海中転落による死者・行方不明者について

1 プレジャーボート、漁船、遊漁船、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。以下、「小型船」という。）の海難について

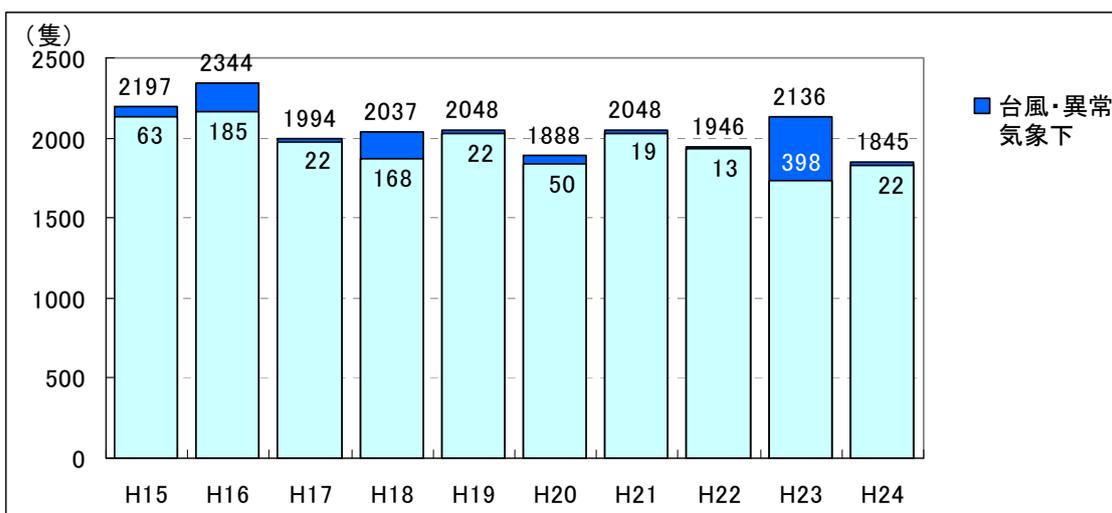
(1) 全海難に占める小型船の海難について

過去 10 年間の海難隻数の年平均は 2,538 隻、このうち、小型船の海難の年平均は 2,048 隻となっており、全海難の 81%を占めている。小型船でみると、プレジャーボートが 46%、漁船及び遊漁船が 44%、貨物船、タンカー、旅客船が 10%となっている。

【図表 1-1】 小型船の海難発生状況（年別）

	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	合計	平均	割合
貨物船、タンカー・旅客船 (500t未満)	239	248	223	224	238	201	190	204	140	179	2086	209	10%
（貨物船500t未満）	144	145	127	123	123	118	117	122	79	107	1205	121	6%
（タンカー500t未満）	55	58	50	53	60	45	38	44	38	39	480	48	2%
（旅客船500t未満）	40	45	46	48	55	38	35	38	23	33	401	40	2%
漁船、遊漁船	1006	1120	903	969	869	794	857	789	945	715	8967	897	44%
（漁船）	916	977	792	876	789	715	795	695	871	635	8061	806	39%
（遊漁船）	90	143	111	93	80	79	62	94	74	80	906	91	4%
プレジャーボート	952	976	868	844	941	893	1001	953	1051	951	9430	943	46%
合計	2197	2344	1994	2037	2048	1888	2048	1946	2136	1845	20483	2048	100%
全海難隻数に対する割合	80%	81%	80%	80%	79%	78%	80%	81%	84%	82%	81%	81%	
全海難	2733	2883	2482	2544	2579	2414	2549	2400	2533	2261	25378	2538	

【図表 1-2】 小型船の台風・異常気象下の海難発生状況（年別）



(2) 小型船の海難種類別発生状況

過去10年間の小型船の海難を種類別でみると、衝突6,016隻(29%)が最も多く、次いで機関故障2,875隻(14%)、乗揚2,531隻(12%)、運航阻害2,426隻(12%)の順となっている。

【図表2】 小型船の海難発生状況(海難種類別)

	衝突	乗揚	転覆	浸水	推進器障害	舵障害	機関故障	火災	爆発	行方不明	運航阻害	安全阻害	その他	合計
貨物船、タンカー・旅客船 (500t未満)	1095	532	10	54	37	22	171	55	4	0	29	50	27	2086
(貨物船500t未満)	675	349	2	27	9	9	71	20	1	0	2	29	11	1205
(タンカー500t未満)	262	117	2	13	5	3	41	10	3	0	3	15	6	480
(旅客船500t未満)	158	66	6	14	23	10	59	25	0	0	24	6	10	401
漁船、遊漁船	3265	873	725	682	624	92	708	572	19	26	911	45	425	8967
(漁船)	2881	760	697	627	538	74	588	544	18	24	863	40	407	8061
(遊漁船)	384	113	28	55	86	18	120	28	1	2	48	5	18	906
プレジャーボート	1656	1126	584	678	731	134	1996	121	8	11	1486	368	531	9430
合計	6016	2531	1319	1414	1392	248	2875	748	31	37	2426	463	983	20483

(3) 小型船の海難原因別発生状況

過去10年間の小型船の海難を原因別でみると、人為的要因が76%を占めており、見張り不十分4,907隻(24%)が最も多く、次いで機関取扱不良2,176隻(11%)、操船不適切2,169隻(11%)、船体機器整備不良1,580隻(8%)、気象海象不注意1,284隻(6%)、その他の運航の過誤956隻(5%)、居眠り運航773隻(4%)、船位不確認722隻(4%)となっている。

【図表3】 小型船の海難発生状況(原因別)

	人為的要因											人為的要因外			合計	
	操船不適切	見張り不十分	船位不確認	避難時期不適切	気象海象不注意	船体機器整備不良	水路調査不十分	居眠り運航	その他の運航の過誤	機関取扱不良	積載	火気・可燃物	材質・構造	不可抗力等		その他
貨物船、タンカー・旅客船 (500t未満)	453	571	130	0	42	22	87	264	56	116	9	26	113	175	22	2086
(貨物船500t未満)	262	355	78	0	19	5	58	209	29	45	7	13	50	68	7	1205
(タンカー500t未満)	104	153	25	0	11	5	19	47	15	32	2	5	28	30	4	480
(旅客船500t未満)	87	63	27	0	12	12	10	8	12	39	0	8	35	77	11	401
漁船、遊漁船	738	2871	289	13	423	386	75	463	244	531	59	271	345	2040	219	8967
(漁船)	666	2512	242	10	405	335	64	438	214	447	58	264	293	1906	207	8061
(遊漁船)	72	359	47	3	18	51	11	25	30	84	1	7	52	134	12	906
プレジャーボート	978	1465	303	40	819	1172	339	46	656	1529	9	35	651	1211	177	9430
合計	2169	4907	722	53	1284	1580	501	773	956	2176	77	332	1109	3426	418	20483
小型船に占める割合	11%	24%	4%	0%	6%	8%	2%	4%	5%	11%	0%	2%	5%	17%	2%	100%
人為的要因:人為的要因外	76%											24%				

(4) 小型船海難の平均船員数

小型船海難の平均船員数は、過去 10 年間では、貨物船 4.1 人、タンカー 4.1 人、旅客船 2.3 人、プレジャーボート 1.0 人、漁船 1.9 人、遊漁船 1.0 人であり、操船者が小型船以外の船舶に比べて少ないことが窺える。

また、小型船については、安全航行に必要な AIS やレーダー、国際 VHF、船橋航海当直警報装置等の搭載義務の無いものが多く、小型船以外の船舶と比較すると、組織的な安全管理体制が極めて脆弱である。

【図表 4】 プレジャーボート、漁船、遊漁船、総トン数 500 トン未満の貨物船、タンカー、旅客船の海難の船員数（平均）

(単位:人)

	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	合計
貨物船	3.7	3.7	4.0	4.1	4.0	4.1	4.2	4.2	4.5	4.4	4.1
タンカー	3.9	3.5	4.1	4.1	4.1	4.1	4.0	4.2	4.2	4.6	4.1
旅客船	2.2	2.2	2.3	2.8	2.1	2.2	2.1	2.3	2.5	2.6	2.3
プレジャーボート	1.0	1.0	1.1	1.0	1.1	1.0	1.1	1.2	0.9	1.0	1.0
漁船	1.9	2.0	2.0	1.9	2.1	1.8	1.9	2.1	1.6	2.1	1.9
遊漁船	1.0	0.9	1.0	1.0	1.1	1.1	1.0	1.0	1.0	0.8	1.0

【図表 5】 貨物船、タンカー、旅客船、プレジャーボート、漁船、遊漁船の海難（外国船舶及び総トン数 500 トン以上の船舶を含む。）の船員数（平均）

(単位:人)

	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	合計
貨物船	10.5	11.2	11.3	10.7	10.7	10.8	11.4	10.7	11.3	11.4	11.0
タンカー	7.7	6.8	7.6	8.1	8.3	9.4	7.6	8.5	8.7	7.9	8.1
旅客船	7.9	5.8	6.0	16.9	12.7	8.6	7.5	8.6	6.4	5.4	8.6
プレジャーボート	1.0	1.1	1.1	1.0	1.1	1.0	1.1	1.2	0.9	1.1	1.1
漁船	2.2	2.1	2.3	2.1	2.2	2.1	2.2	2.2	1.8	2.6	2.2
遊漁船	1.0	0.9	1.0	1.0	1.1	1.1	1.0	1.0	1.0	0.8	1.0

## 2 海難によらない小型船からの海中転落者について

過去 10 年間の海難によらない全船舶からの海中転落者の年平均は 189 人、このうち、小型船からの海中転落者の年平均は 154 人となっており、全体の 81%を占めている。小型船の船種別で見ると、漁船及び遊漁船が 72%、プレジャーボートが 23%、貨物船、タンカー、旅客船が 5%となっている。

また、海難によらない全船舶からの海中転落に伴う死者・行方不明者は年平均 126 人、このうち、小型船からの海中転落に伴う死者・行方不明者の年平均 101 人となっており、全体の 80%を占めている。小型船の船種別で見ると、漁船・遊漁船が 77%、プレジャーボート 19%、貨物船、タンカー、旅客船が 4%となっている。

【図表 6】 海難によらない小型船からの海中転落者の状況

単位: 人		H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	合計	年平均	小型船全体に占める割合
プレジャーボート	海中転落者	38	33	30	44	47	36	41	25	31	35	360	36	23%
	死者・行方不明者	21	16	16	25	23	19	27	12	15	15	189	19	19%
漁船・遊漁船	海中転落者	120	135	110	126	106	107	121	87	92	100	1104	110	72%
	死者・行方不明者	94	93	82	93	64	80	87	57	61	67	778	78	77%
貨物船・タンカー・旅客船 (500t未満)	海中転落者	7	4	10	7	13	5	9	7	6	3	71	7	5%
	死者・行方不明者	2	1	6	3	5	5	5	4	5	3	39	4	4%
小型船	海中転落者	165	172	150	177	166	148	171	119	129	138	1535	154	
	死者・行方不明者	117	110	104	121	92	104	119	73	81	85	1006	101	
全体の海中転落者に占める小型船の割合		86%	81%	80%	82%	84%	81%	84%	81%	74%	80%	81%	81%	
全体の死者・行方不明者に占める小型船の割合		86%	77%	79%	79%	85%	81%	84%	78%	71%	76%	80%	80%	
全体の海中転落者		191	213	188	217	197	183	204	147	175	173	1888	189	
全体の死者・行方不明者		136	143	131	153	108	128	141	94	114	112	1260	126	

## 3 小型船の海難及び海難によらない海中転落による死者・行方不明者について

過去 10 年間の全船舶の海難及び海難によらない海中転落による死者・行方不明者の年平均は 244 人、このうち、小型船の海難及び海難によらない海中転落者の年平均は 179 人となっており、全体の 74%を占めている。小型船の船種別で見ると、漁船及び遊漁船が 75%、プレジャーボートが 22%、貨物船、タンカー、旅客船が 4%となっている。

【図表 7】 小型船の海難及び海難によらない海中転落による死者・行方不明者の状況

単位: 人	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	合計	年平均	小型船全体に占める割合
プレジャーボート	52	45	39	49	45	32	54	25	29	22	392	39	22%
(内、海難による海中転落及び海難によらない海中転落によるもの)	48	43	39	47	44	32	50	22	28	20	373	37	22%
漁船・遊漁船	153	155	144	159	108	140	132	112	119	116	1338	134	75%
(内、海難による海中転落及び海難によらない海中転落によるもの)	151	151	140	155	104	137	129	103	115	111	1296	130	75%
貨物船・タンカー・旅客船(500t未満)	4	9	10	3	7	5	5	10	8	3	64	6	4%
小型船の死者・行方不明者	209	209	193	211	160	177	191	147	156	141	1794	179	
(内、海難による海中転落及び海難によらない海中転落によるもの)	202	203	189	205	155	174	184	135	150	134	1731	173	
全体の死者・行方不明者に占める小型船の割合	73%	70%	77%	81%	82%	70%	67%	76%	70%	73%	74%	74%	
全体の死者・行方不明者	286	298	252	261	195	252	284	193	222	193	2436	244	

プレジャーボート、漁船及び遊漁船  
(日本船舶に限る。)の海難の分析と安全対策

## 目 次

- 1 プレジャーボート、漁船及び遊漁船（日本船舶に限る。以下、同じ。）の海難について
  - (1) プレジャーボートの海難について
    - イ プレジャーボートの機関故障海難について
    - ロ プレジャーボートの衝突海難について
    - ハ プレジャーボートの運航阻害海難について
    - ニ プレジャーボートの乗揚海難について
    - ホ プレジャーボートの気象海象不注意が原因の海難について
    - へ 死者・行方不明者を伴うプレジャーボートの海難について
    - ト プレジャーボート海難の操船者の経験年数について
  - (2) 漁船及び遊漁船海難について
    - イ 漁船及び遊漁船の衝突海難について
    - ロ 漁船及び遊漁船の運航阻害海難について
    - ハ 漁船及び遊漁船の乗揚海難について
    - ニ 漁船及び遊漁船の機関故障海難について
    - ホ 漁船及び遊漁船の気象海象不注意が原因の海難について
    - へ 死者・行方不明者を伴う漁船及び遊漁船の海難について
    - ト 漁船及び遊漁船の居眠り運航が原因の海難について
- 2 海難によらないプレジャーボート、漁船及び遊漁船からの海中転落者について
  - (1) プレジャーボート
  - (2) 漁船及び遊漁船
- 3 プレジャーボート、漁船及び遊漁船の海難並びに海難によらない海中転落による死者・行方不明者について
  - (1) プレジャーボート
  - (2) 漁船及び遊漁船
- 4 ライフジャケットの有効性について
- 5 海難分析による海難防止対策
  - (1) 海難防止対策
    - イ 安全に対する意識の高揚
      - ① プレジャーボート
      - ② 漁船及び遊漁船
    - ロ AIS、国際 VHF 等の無線通信システムの普及・促進
    - ハ 沿岸域情報提供システム（MICS）利用の更なる促進
  - (2) プレジャーボート、漁船及び遊漁船からの海中転落者の死亡率の減少対策

# 1 プレジャーボート、漁船及び遊漁船（日本船舶に限る。以下、同じ。）の海難について

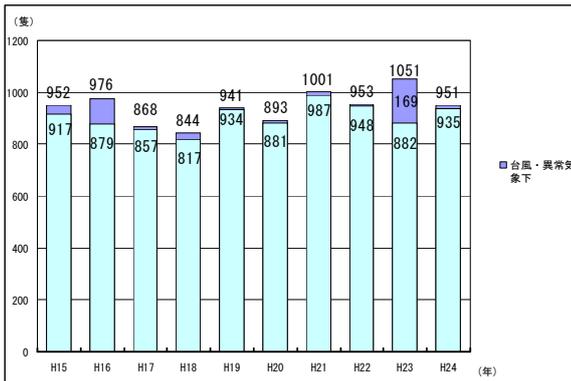
## (1) プレジャーボートの海難について（過去10年）

過去10年間のプレジャーボート海難（9,430隻）の推移を見ると、図表1-1のとおりとなっており、年平均943隻となっている。

過去10年間の小型船の海難隻数のうちプレジャーボート海難が占める割合は、46%で、他の用途に比べ最も高くなっている。

平成24年は、台風下の海難が16隻発生している。

【図表1-1】 プレジャーボート海難隻数の推移（過去10年）

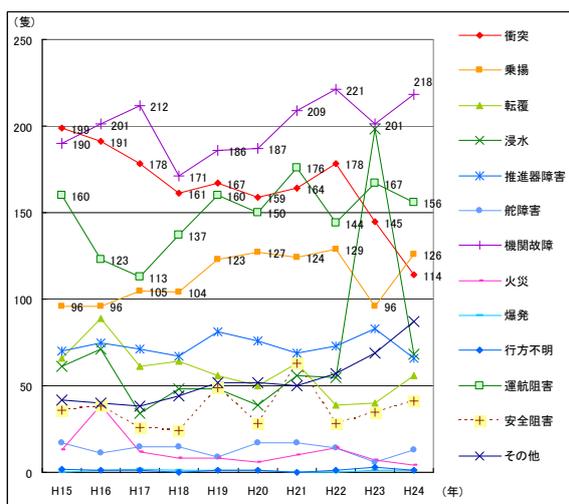


	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	計	割合
プレジャーボート	952	976	868	844	941	893	1001	953	1051	951	9430	46%
上記のうち台風・異常気象下のもの	35	97	11	27	7	12	14	5	169	16	393	2%
小型船	2197	2344	1994	2037	2048	1888	2048	1946	2136	1845	20483	100%

## ① プレジャーボートの海難種類と原因（過去10年）

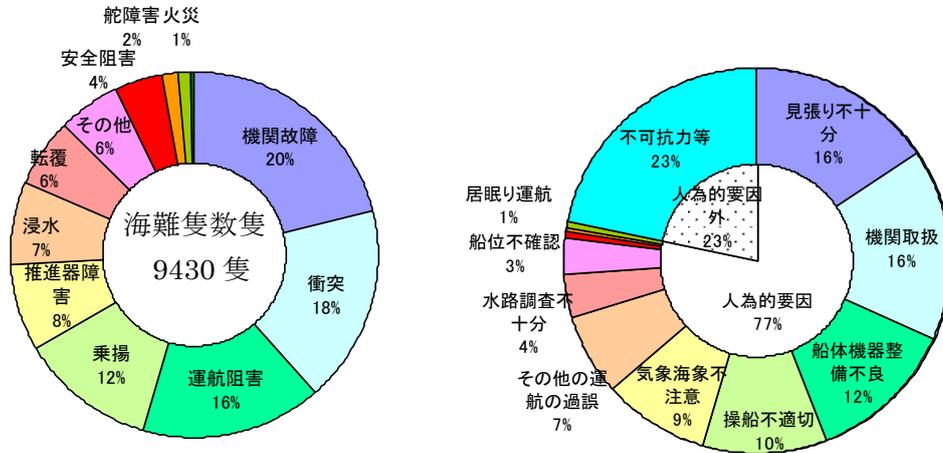
過去10年間のプレジャーボート海難（9,430隻）について、海難種類別にみると、機関故障が20%、次いで衝突が18%、運航阻害が16%、乗揚が12%となっている。また、原因別でみると、操船不適切、見張り不十分、機関取扱不良といった人為的要因によるものが77%を占めている。

【図表1-2】 プレジャーボートの海難種類別による海難隻数の推移（過去10年）



	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	計	割合
衝突	199	191	178	161	167	159	164	178	145	114	1656	18%
乗揚	96	96	105	104	123	127	124	129	96	126	1126	12%
転覆	66	89	61	64	56	50	63	39	40	56	584	6%
浸水	61	71	34	48	48	39	56	55	198	68	678	7%
推進器障害	70	75	71	67	81	76	69	73	83	66	731	8%
舵障害	17	11	15	15	9	17	17	14	6	13	134	2%
機関故障	190	201	212	171	186	187	209	221	201	218	1996	20%
火災	13	39	12	8	8	6	10	14	7	4	121	1%
爆発	0	1	2	1	1	1	0	0	1	1	8	0%
行方不明	2	1	1	0	1	1	0	1	3	1	11	0%
運航阻害	160	123	113	137	160	150	176	144	167	156	1486	16%
安全阻害	36	38	26	24	49	28	63	28	35	41	368	4%
その他	42	40	38	44	52	52	50	57	69	87	531	6%
計	952	976	868	844	941	893	1001	953	1051	951	9430	100%

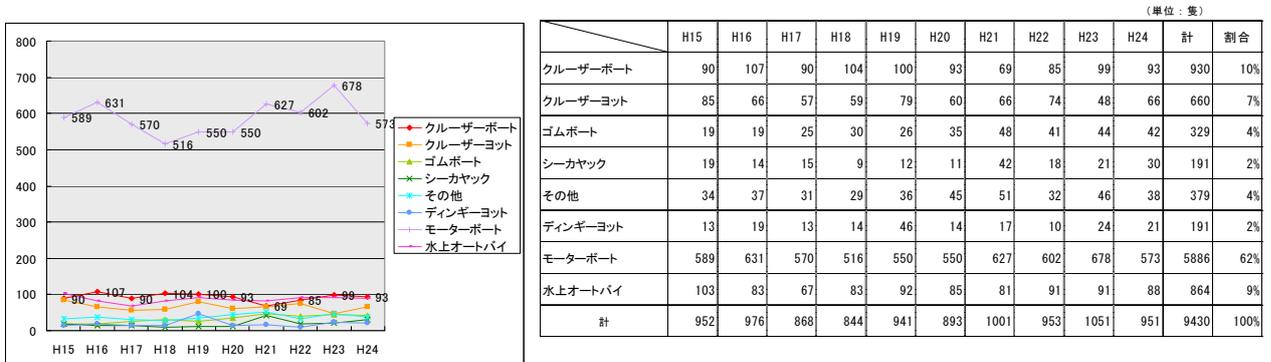
【図表 1-3】 プレジャーボートの海難種類別、海難原因別傾向（過去 10 年）  
 <海難種類別> <海難原因別>



② プレジャーボート海難の用途詳細（過去 10 年）

過去 10 年間のプレジャーボート海難 (9, 430 隻) について、用途詳細別でみると、モーターボートが 62% で最も多く、次いでクルーザーボートが 10%、水上オートバイが 9% となっている。

【図表 1-4】 プレジャーボートの用途別による海難隻数の推移（過去 10 年）



【図表 1-5】 プレジャーボートの用途別・海難種類別による海難隻数（過去 10 年）

（単位：隻）

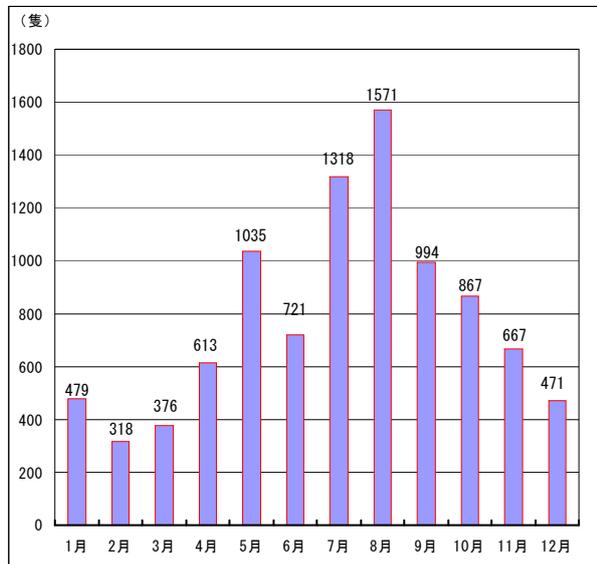
	衝突	乗揚	転覆	浸水	推進器障害	舵障害	機関故障	火災	爆発	行方不明	運航阻害	安全阻害	その他	合計
クルーザーボート	165	242	6	50	103	14	199	39			75	12	25	930
クルーザーヨット	52	265	6	25	54	23	113	3	2	3	45	29	40	660
ゴムボート	35	6	44	12	9		40			2	71	69	41	329
シーカヤック	8	1	26	5						2	33	62	54	191
その他	35	1	119	28			1				116	56	23	379
ディンギーヨット	9	7	5	9	1	8	2				5	52	93	191
モーターボート	999	580	375	495	489	87	1504	76	4	4	984	87	202	5886
水上オートバイ	353	24	3	54	75	2	137	3	2		157	1	53	864
計	1656	1126	584	678	731	134	1996	121	8	11	1486	368	531	9430

③ プレジャーボート海難の月別、曜日別、時間帯別発生状況（過去 10 年）

過去 10 年間のプレジャーボート海難（9,430 隻）について、月別で見ると 5～10 月にかけて多く発生している。曜日別で見ると土、日曜日に多く発生している。また時間帯別で見ると 10～15 時台に集中して発生している。

【図表 1-6】 プレジャーボート海難の月別発生隻数（過去 10 年）

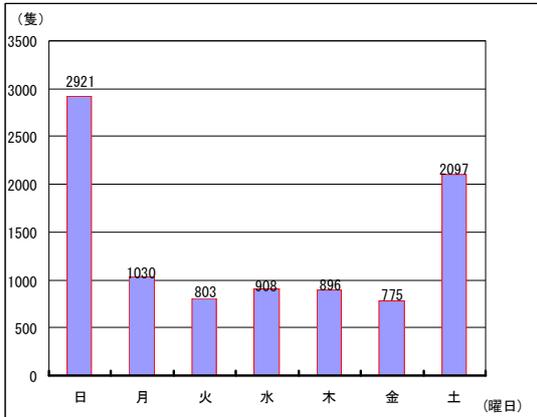
（単位：隻）



1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	合計
479	318	376	613	1035	721	1318	1571	994	867	667	471	9430
5%	3%	4%	7%	11%	8%	14%	17%	11%	9%	7%	5%	100%

【図表 1-7】 プレジャーボート海難の曜日別発生隻数（過去 10 年）

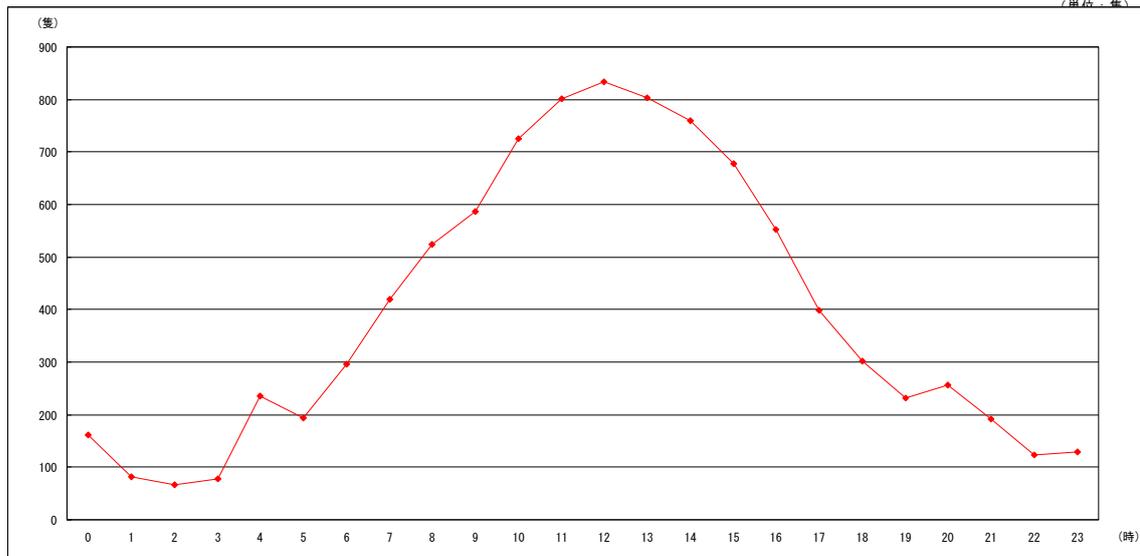
（単位：隻）



日	月	火	水	木	金	土	合計
2921	1030	803	908	896	775	2097	9430
31%	11%	9%	10%	10%	8%	22%	100%

【図表 1-8】 プレジャーボート海難の時間帯別発生隻数（過去 10 年）

（単位：隻）



イ プレジャーボートの機関故障海難について（平成 24 年）

平成 24 年プレジャーボートの機関故障海難は 218 隻であり、平成 23 年と比べると 17 隻増加している。原因が人為的要因であるものが 176 隻（81%）を占め、そのほとんどが機関取扱不良によるものである。

また、故障箇所は、燃料系が 59 隻（27%）、次いで電気系が 53 隻（24%）、冷却水系が 44 隻（20%）となっている。

機関取扱不良のうち、発航前点検を実施していなかった船舶の比率は、平成 23 年が 58%、平成 24 年が 53%と、5 割以上であり依然として高い比率を占める。また発航前点検を実施していたにもかかわらず機関故障が発生した船舶の比率は平成 23 年が 42%、平成 24 年が 47%と、依然として 4 割以上を占める。

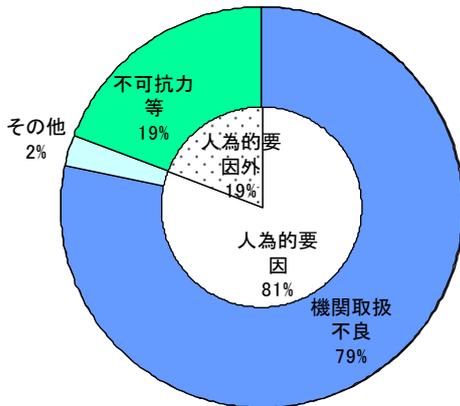
機関故障海難のうち、10 年以上当該機関を使用していた船舶は、54 隻であり、機関故障海難全体の 25%を占める。

【図表 1-9】 プレジャーボートの機関故障海難の海難原因別・故障箇所別隻数  
（平成 23、24 年）

（単位：隻）

	発航前点検の有無	年	シリンダ	その他	空気系	軸系	電気系	燃料系	補機系	冷却水系	計	割合	人為的要因割合	発航前点検割合	
人為的要因	機関取扱不良	無し	H23	1	4	1	11	23	19	2	14	75	37%	56%	58%
			H24	3	8	1	14	21	25	1	18	91	42%	52%	53%
		有り	H23	2	3		5	11	21	1	11	54	27%	41%	42%
			H24	5	4		5	19	27	1	19	80	37%	45%	47%
	その他	無し	H23			1	1					2	1%	2%	
			H24			1		1				2	1%	1%	
		有り	H23					1			1	2	1%	2%	
			H24				1	1	1			3	1%	2%	
	計	H23	3	7	2	17	35	40	3	26	133	66%	100%		
		H24	8	12	2	20	42	53	2	37	176	81%	100%		
人為的要因外	不可抗力等	無し	H23		5		5	7		1	2	20	10%		
			H24	2			3	4			1	10	5%		
		有り	H23	2	7		11	9	6	1	12	48	24%		
			H24	3	3	1	6	7	6		6	32	15%		
	計	H23	2	12	0	16	16	6	2	14	68	34%			
		H24	5	3	1	9	11	6	0	7	42	19%			
合計	H23	5	19	2	33	51	46	5	40	201	100%				
	H24	13	15	3	29	53	59	2	44	218	100%				
割合	H23		2%	9%	1%	16%	25%	23%	2%	20%	100%				
	H24		6%	7%	1%	13%	24%	27%	1%	20%	100%				

<海難原因別>



<機関使用年数>

(単位：隻)

		隻数	割合
10年以上	H23	67	33%
	H24	54	25%
10年未満	H23	30	15%
	H24	42	19%
不明	H23	104	52%
	H24	122	56%
計	H23	201	100%
	H24	218	100%

ロ プレジャーボートの衝突海難について (平成 24 年)

平成 24 年プレジャーボートの衝突海難は 114 隻であり、平成 23 年と比べると 31 隻減少している。原因は人為的要因であるものが 104 隻 (91%) を占め、このうち、見張り不十分が 78 隻 (75%)、操船不適切が 23 隻 (22%) となっており、人為的要因の 97%を占める。

また、衝突形態をみると、船舶との衝突が 91 隻 (80%) となっており、漂流中又は錨泊中のものが 45 隻 (50%) を占めている。

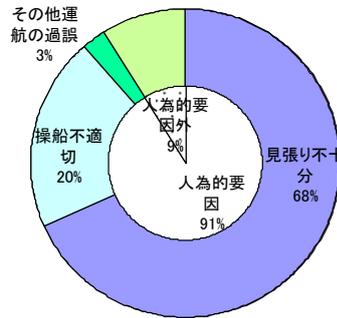
【図表 1-10】 プレジャーボートの衝突海難の海難原因別隻数 (平成 23、24 年)

(単位：隻)

		隻数	割合	人為的要因割合	作業中	作業中割合	
人為的要因	見張り不十分	H23	96	66%	71%	53	55%
		H24	78	68%	75%	38	49%
	操船不適切	H23	35	24%	26%	14	40%
		H24	23	20%	22%	7	30%
	船位不確認	H23	3	2%	2%		
		H24	0	0%	0%		
	居眠り運航	H23	0	0%	0%		
		H24	1	1%	1%		
	その他の運航の過誤	H23	2	1%	1%		
		H24	2	2%	2%		
計	H23	136	94%	100%			
	H24	104	91%	100%			
人為的要因外	不可抗力等	H23	9	6%			
		H24	10	9%			
計	H23	145	100%				
	H24	114	100%				

※作業中とは、遊漁中、遊漁準備中等を表している。

<海難原因別>



【図表 1-11】 プレジャーボートの衝突海難の衝突形態（平成 23、24 年）

衝突形態		隻数	割合	船舶との衝突割合	
船舶との衝突	横切り（避航）	H23	7	5%	5%
		H24	5	4%	5%
	横切り（保持）	H23	7	6%	5%
		H24	0	0%	0%
	行き会い	H23	8	7%	6%
		H24	3	3%	3%
	追い越し（避航）	H23	0	0%	0%
		H24	2	2%	2%
	追い越し（保持）	H23	3	2%	2%
		H24	4	4%	4%
	漁ろうに従事している船舶に衝突	H23	2	1%	2%
		H24	1	1%	1%
	係留中	H23	4	3%	3%
		H24	2	2%	2%
	係留中の船舶に衝突	H23	2	1%	2%
		H24	0	0%	0%
	漂泊中	H23	35	24%	27%
		H24	28	25%	31%
	漂泊中の船舶に衝突	H23	12	8%	9%
		H24	12	11%	13%
錨泊中	H23	32	22%	24%	
	H24	17	15%	19%	
錨泊中の船舶に衝突	H23	7	5%	5%	
	H24	7	6%	8%	
見合い関係なし	H23	11	8%	8%	
	H24	10	9%	11%	
航路航行船舶に衝突	H23	1	1%	1%	
	H24	0	0%	0%	
計	H23	131	90%	100%	
	H24	91	80%	100%	
物件との衝突	H23	14	10%		
	H24	23	20%		
計	H23	145	100%		
	H24	114	100%		

\*衝突形態については、海上衝突予防法の規定に従い、見合い関係（横切り、行き会い、追い越し）を整理するとともに、これ以外のものについては、同法に規定する漁ろうに従事している船舶との衝突、錨泊中・漂泊中の船舶等との衝突、視界制限状態における衝突、海上交通安全法及び港則法に規定する航路航行船舶との衝突等で分類した。

① 見張り不十分が原因の衝突海難について（平成 24 年）

見張り不十分が原因の衝突海難 78 隻のうち、操船者が遊漁中や遊漁準備中等の作業中に発生したものは 38 隻（49%）を占めている。

また、相手船の初認状況（視認又はレーダー等で船舶の動態を把握していた状況）については、初認していない又は衝突直前（0～0.4 海里）に初認したものが、71 隻（91%）を占めている。

【図表 1-12】 見張り不十分が原因の衝突海難の初認状況（平成 23、24 年）

		隻数	初認なし・衝突直前の割合
初認なし・不明		H23	24
		H24	32
初認有り	衝突直前(0～0.4海里)	H23	54
		H24	39
	1海里(0.5～1.4海里)	H23	17
		H24	7
	2海里(1.5～2.4海里)	H23	1
		H24	0
計		H23	96
		H24	78

② 操船不適切が原因の衝突海難について（平成 24 年）

操船不適切が原因の衝突海難 23 隻のうち、衝突前に避航動作又は協力動作をとらなかった船舶が 15 隻（65%）である。

なお、船舶との衝突（18 隻）における初認時の判断については、しばらく様子を見るが 7 隻（44%）、相手船が避けるだろう 7 隻（44%）であり、合計 88% を占め、自船の操船の意図が明確に相手船に伝わっていない、又は相手船の動向を確認していないことが窺える。

【図表 1-13】 操船不適切が原因の衝突海難の回避動作、初認時の判断（平成 23、24 年）

回避動作

		隻数	割合
避航又は協力動作あり	H23	7	20%
	H24	8	35%
避航又は協力動作なし	H23	28	80%
	H24	15	65%
計		H23	35
		H24	23

初認時の判断

		隻数	割合
初認有り	しばらく様子を見る	H23	9 29%
		H24	7 44%
	相手船が避けるだろう	H23	11 35%
		H24	7 44%
	その他	H23	11 35%
		H24	2 13%
計		H23	31 100%
		H24	16 100%

初認時の判断別見合い関係

しばらく様子を見る	横切り（避航）	H23	1
		H24	0
	係留中の船舶に衝突	H23	0
		H24	0
	行き会い	H23	0
		H24	2
	漂泊中	H23	2
		H24	1
	漂泊中の船舶に衝突	H23	2
		H24	0
錨泊中	H23	1	
	H24	0	
見合い関係なし	H23	3	
	H24	4	
計	H23	9	
	H24	7	
相手船が避けるだろう	横切り（保持）	H23	0
		H24	0
	行き会い	H23	0
		H24	0
	漁ろうに従事している船舶に衝突	H23	1
		H24	0
	漂泊中	H23	5
		H24	3
	錨泊中	H23	5
		H24	2
係留中	H23	0	
	H24	1	
見合い関係なし	H23	0	
	H24	1	
計	H23	11	
	H24	7	

#### ハ プレジャーボートの運航阻害海難について（平成 24 年）

平成 24 年プレジャーボートの運航阻害海難は 156 隻であり、平成 23 年と比べ 11 隻減少している。海難原因は人為的要因であるものが 129 隻（83%）を占め、このうち、船体機器整備不良によるものが 116 隻（90%）を占める。そのうち、バッテリー過放電が 53 隻（46%）、燃料欠乏が 18 隻（16%）発生しており、62%を占める。また、バッテリー過放電のうち発航前点検を実施していなかった船舶の比率は、平成 23 年が 65%、平成 24 年が 53%と、依然として高い比率を占めている。さらに、発航前点検を実施していたにもかかわらずバッテリー過放電となった船舶の比率は、平成 23 年が 35%、平成 24 年が 47%と、依然として 3 割以上を占める。

また、燃料欠乏のうち発航前点検を実施していなかった船舶の比率は、平成 23 年が 73%、平成 24 年が 67%と、高い比率を占めている。さらに発航前点検を実施していたにもかかわらず燃料欠乏となった船舶の比率は、平成 23 年が 27%、平成 24 年が 33%と約 3 割を占める。

バッテリー過放電については、漂泊中に発生しているものが 31 隻（57%）、錨泊中に発生しているものが 18 隻（33%）であり、全体の 90%を占める。

【図表 1-14】 プレジャーボートの運航阻害海難の海難原因別・阻害事象別隻数  
(平成 23、24 年)

(単位：隻)

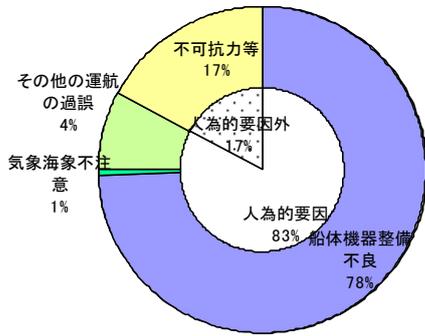
		発航前点検の有無	年	ろ・かい喪失	過放電	燃料欠乏	無人漂流	計	割合	人為的要因割合	発航前点検割合
人為的要因	船体機器整備不良	無し・不明	H23	5	30	16	52	103	62%	73%	79%
			H24		28	12	40	80	51%	62%	69%
		有り	H23		16	6	5	27	16%	19%	21%
			H24		25	6	5	36	23%	28%	31%
	気象海象不注意	無し・不明	H23				1	1	1%	1%	
			H24					0	0%	0%	
		有り	H23					0	0%	0%	
			H24			1		1	1%	1%	
	操船不適切	無し・不明	H23				1	1	1%	1%	
			H24					0	0%	0%	
		有り	H23				2	2	1%	1%	
			H24					0	0%	0%	
	その他の運航の過誤	無し	H23	3			3	6	4%	4%	
			H24	5			5	10	6%	8%	
有り		H23	2				2	1%	1%		
		H24		1	1		2	1%	2%		
計		H23	10	46	22	64	142	85%	100%		
		H24	5	54	20	50	129	83%	100%		
人為的要因外	不可抗力等	無し・不明	H23				22	22	13%		
			H24				19	19	12%		
		有り	H23		1		2	3	2%		
			H24				8	8	5%		
	計		H23	0	1	0	24	25	15%		
			H24	0	0	0	27	27	17%		
計		H23	10	47	22	88	167	100%			
		H24	5	54	20	77	156	100%			
割合		H23	6%	28%	13%	53%	100%				
		H24	3%	35%	13%	49%	100%				

<海難原因別>過放電及び燃料欠乏における発航前点検の有無 (平成 23、24 年)

(単位：隻)

	発航前点検の有無	年	過放電	燃料欠乏	計	過放電における発航前点検の割合	燃料欠乏における発航前点検の割合	
船体機器整備不良	無し	H23	30	16	46	65%	73%	
		H24	28	12	40	53%	67%	
	有り	H23	16	6	22	35%	27%	
		H24	25	6	31	47%	33%	
	計		H23	46	22	68		
			H24	53	18	71		

<海難原因別>



<バッテリー過放電の動態>

(単位：隻)

		隻数	割合
漂泊	H23	28	60%
	H24	31	57%
錨泊	H23	14	30%
	H24	18	33%
遊走	H23	1	2%
	H24	1	2%
その他	H23	4	9%
	H24	4	7%
合計	H23	47	100%
	H24	54	100%

ニ プレジャーボートの乗揚海難について (平成 24 年)

平成 24 年プレジャーボートの乗揚海難は 126 隻であり、平成 23 年に比べて 30 隻増加している。原因は人為的要因によるもののみで 126 隻 (100%) あり、見張り不十分が 43 隻 (34%)、水路調査不十分が 37 隻 (29%)、船位不確認が 22 隻 (17%) を占める。

乗揚海難のうち、乗揚対象は、浅瀬や定置網等が 111 隻で約 90%を占め、事前に把握していなかったものが 80 隻 (63%) を占める。

見張り不十分が原因の乗揚海難 43 隻のうち、操船者が遊漁中や遊漁準備中等の作業中に発生したものは 8 隻 (19%) を占める。

乗揚海難の船位測定手段は、目視によるものが 64 隻 (51%) を占める。

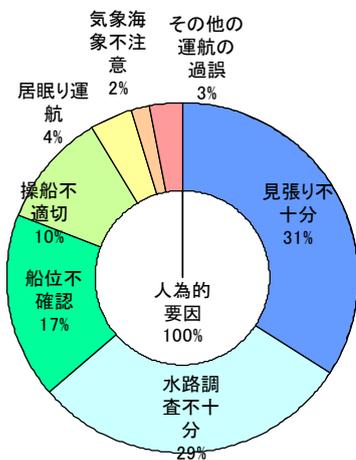
乗揚対象の視認状況は、視認していない又は乗揚直前に気づいたものが 109 隻 (87%) を占める。

【図表 1-15】 プレジャーボートの乗揚海難の海難原因別隻数（平成 23、24 年）

			隻数	割合	人為的 割合 要因	作業 中	作業 中 割合
人為的要因	見張り不十分	H23	30	31%	31%	2	7%
		H24	43	34%	34%	8	19%
	水路調査不十分	H23	29	30%	30%	1	3%
		H24	37	29%	29%		0%
	船位不確認	H23	24	25%	25%	1	4%
		H24	22	17%	17%		0%
	操船不適切	H23	9	9%	9%		
		H24	13	10%	10%		
	居眠り運航	H23	2	2%	2%		
		H24	5	4%	4%		
	気象海象不注意	H23	1	1%	1%		
		H24	2	2%	2%		
その他の運航の過誤	H23	1	1%	1%			
	H24	4	3%	3%			
計	H23	96	100%	100%			
	H24	126	100%	100%			
人為的要因外	不可抗力等	H23	0	0%			
		H24	0	0%			
計	H23	96	100%				
	H24	126	100%				

※作業中とは、遊漁中、遊漁準備中等を表している。

＜海難原因別＞



＜事前把握＞

		隻数	割合
事前に把握していない	H23	62	65%
	H24	80	63%
事前に把握していた	H23	33	34%
	H24	45	36%
不明	H23	1	1%
	H24	1	1%
合計	H23	96	100%
	H24	126	100%

＜船位測定手段＞

		隻数	割合
目視	H23	43	45%
	H24	64	51%
GPS	H23	38	40%
	H24	40	32%
レーダー	H23	15	16%
	H24	22	17%
合計	H23	96	100%
	H24	126	100%

<乗揚対象>

		隻数	割合
浅瀬	H23	52	54%
	H24	66	55%
定置網等	H23	32	33%
	H24	45	36%
防波堤	H23	4	4%
	H24	2	2%
海面下の構造物	H23	3	3%
	H24	3	2%
消波ブロック	H23	3	3%
	H24	1	1%
その他（海岸、護岸等）	H23	2	2%
	H24	9	9%
計	H23	96	100%
	H24	126	100%

<視認状況>

		隻数	割合
初認なし		H23	65 68%
		H24	84 67%
初認有り	事故直前に気づく	H23	14 15%
		H24	25 20%
	回避のための余裕ある時期に視認	H23	16 17%
		H24	16 13%
不明		H23	1 1%
		H24	1 1%
計		H23	96 100%
		H24	126 100%

ホ プレジャーボートの気象海象不注意が原因の海難について（過去10年）

過去10年間のプレジャーボートの気象海象不注意が原因の海難は、819隻発生している。海難種類別にみると、安全障害（荒天難航）が269隻（33%）を占めており、次いで転覆が197隻（24%）、浸水114隻（14%）となっている。また、死者・行方不明者については、過去10年間で53人発生しており、海難種類別にみると、転覆が38人（72%）を占めている。

気象海象不注意が原因の海難のうち、死者・行方不明者が多いのが転覆、浸水海難であり、このうち事故海域の気象海象情報を事前に入手しているものは、平成23年が11隻（48%）、平成24年が21隻（60%）、また現場で気象海象の情報を入手をしているものは平成23年が0隻（0%）、平成24年が3隻（9%）であった。

【図表 1-16】 気象海象不注意が原因の海難隻数、死者・行方不明者発生状況  
(過去 10 年)

	隻数	割合	
衝突	7	1%	
乗揚	31	4%	
転覆	197	24%	
浸水	114	14%	
推進器障害	4	0%	
舵障害	3	0%	
機関故障	8	1%	
行方不明	1	0%	
運航阻害	32	4%	
安全阻害	荒天難航	269	33%
	安全阻害その他	27	3%
その他	126	15%	
計	819	100%	

	人数	割合	
衝突	0	0%	
乗揚	1	2%	
転覆	38	72%	
浸水	6	11%	
推進器障害	0	0%	
舵障害	0	0%	
機関故障	0	0%	
行方不明	2	4%	
運航阻害	0	0%	
安全阻害	荒天難航	3	6%
	安全阻害その他	2	4%
その他	3	6%	
計	53	100%	

< 転覆、浸水海難における気象海象情報の入手状況 >

(単位：隻)

		有り	無し・不明	計	入手有りの割合
事前情報気象海象の入手	H23	11	12	23	48%
	H24	21	14	35	60%
現場での情報気象海象の入手	H23	0	23	23	0%
	H24	3	32	35	9%
計	H23	11	35	46	
	H24	24	46	70	

へ 死者・行方不明者を伴うプレジャーボート海難について (過去 10 年)

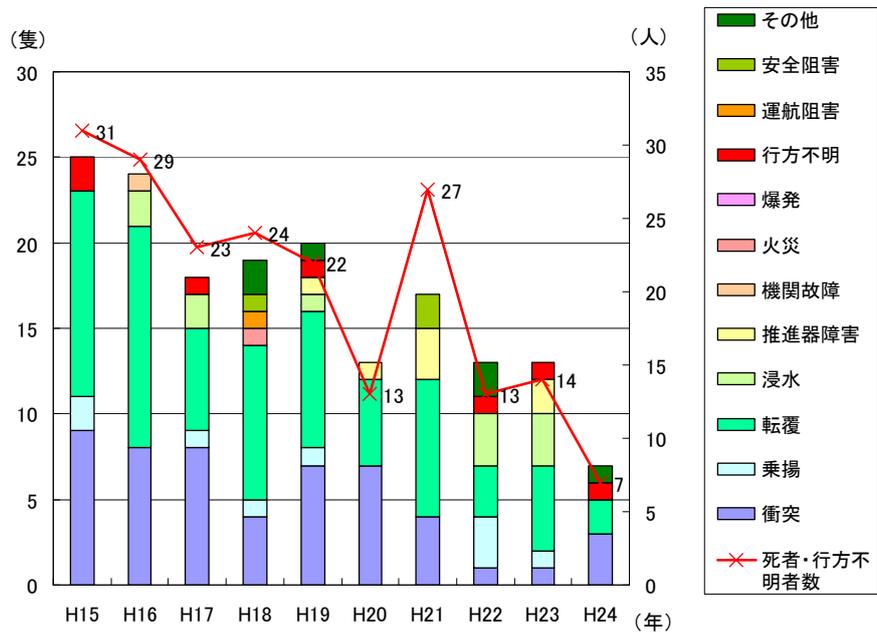
過去 10 年間の死者・行方不明者を伴うプレジャーボート海難は 169 隻・203 人となっており、隻数は年平均 17 隻で近年は減少傾向にあり、死者・行方不明者は年平均 20 人である。海難種類別にみると、転覆が 71 隻 (42%)・95 人、衝突が 52 隻 (31%)・58 人となっている。

平成 24 年の死者・行方不明者を伴うプレジャーボート海難は 7 隻・7 人であった。

【図表 1-17】 死者・行方不明者を伴うプレジャーボート海難の推移 (過去 10 年)

(単位：隻(人))

	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	合計	隻数割合
衝突	9 (10)	8 (9)	8 (12)	4 (4)	7 (7)	7 (7)	4 (4)	1 (1)	1 (1)	3 (3)	52 (58)	31%
乗揚	2 (2)		1 (1)	1 (1)	1 (1)			3 (3)	1 (1)		9 (9)	5%
転覆	12 (16)	13 (16)	6 (6)	9 (13)	8 (10)	5 (5)	8 (18)	3 (3)	5 (6)	2 (2)	71 (95)	42%
浸水		2 (2)	2 (2)		1 (1)			3 (3)	3 (3)		11 (11)	7%
推進器障害					1 (1)	1 (1)	3 (3)		2 (2)		7 (7)	4%
機関故障		1 (2)									1 (2)	1%
火災				1 (1)							1 (1)	1%
爆発											0 (0)	0%
行方不明	2 (3)		1 (2)		1 (1)			1 (1)	1 (1)	1 (1)	7 (9)	4%
運航阻害				1 (2)							1 (2)	1%
安全阻害				1 (1)			2 (2)				3 (3)	2%
その他				2 (2)	1 (1)			2 (2)		1 (1)	6 (6)	4%
合計	25 (31)	24 (29)	18 (23)	19 (24)	20 (22)	13 (13)	17 (27)	13 (13)	13 (14)	7 (7)	169 (203)	100%



ト プレジャーボート海難の操船者の経験年数について（平成 24 年）

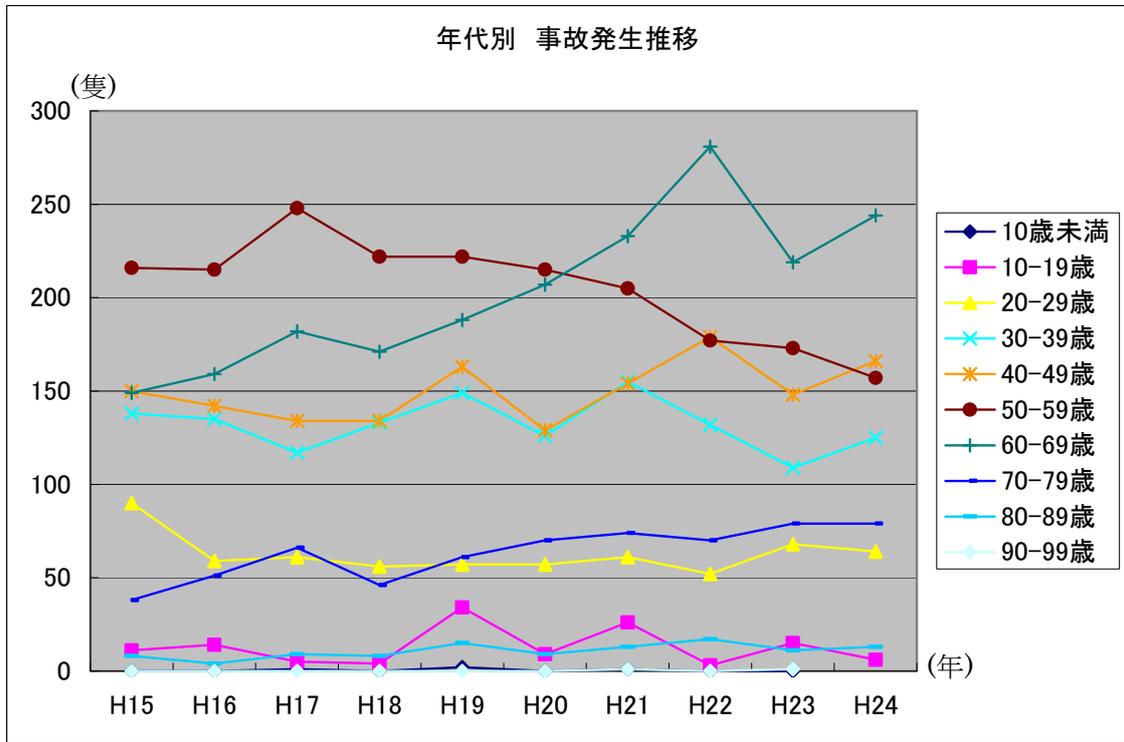
平成 24 年プレジャーボート海難の操船者の経験年数は、413 隻（43%）が 10 年以上の経験を有しているものの、水上オートバイ、ディンギーヨット、ゴムボート、シーカヤックについては、経験年数が 10 年未満の海難が、それぞれ水上オートバイ 78%、ディンギーヨット 71%、ゴムボート 76%、シーカヤック 80%を占めている。

【図表 1-18】 プレジャーボート海難の操船者の経験年数（平成 23、24 年）

（単位：隻）

		不在等	10年以上	10年未満	計	10年未満割合
水上オートバイ	H23	6	13	72	91	79%
	H24	3	16	69	88	78%
クルーザーボート	H23	9	66	24	99	24%
	H24	7	44	42	93	45%
クルーザーヨット	H23	2	26	20	48	42%
	H24	3	44	19	66	29%
モーターボート	H23	119	358	201	678	30%
	H24	63	287	223	573	39%
ディンギーヨット	H23		7	17	24	71%
	H24		6	15	21	71%
ゴムボート	H23	4	9	31	44	70%
	H24	7	3	32	42	76%
シーカヤック	H23	2	2	17	21	81%
	H24	1	5	24	30	80%
その他	H23	9	6	31	46	67%
	H24	6	8	24	38	63%
計	H23	151	487	413	1,051	39%
	H24	90	413	448	951	47%
経験年数割合	H23	14%	46%	39%	100%	
	H24	9%	43%	47%	100%	

【図表 1-19】 プレジャーボート海難の操船者の年代別発生推移



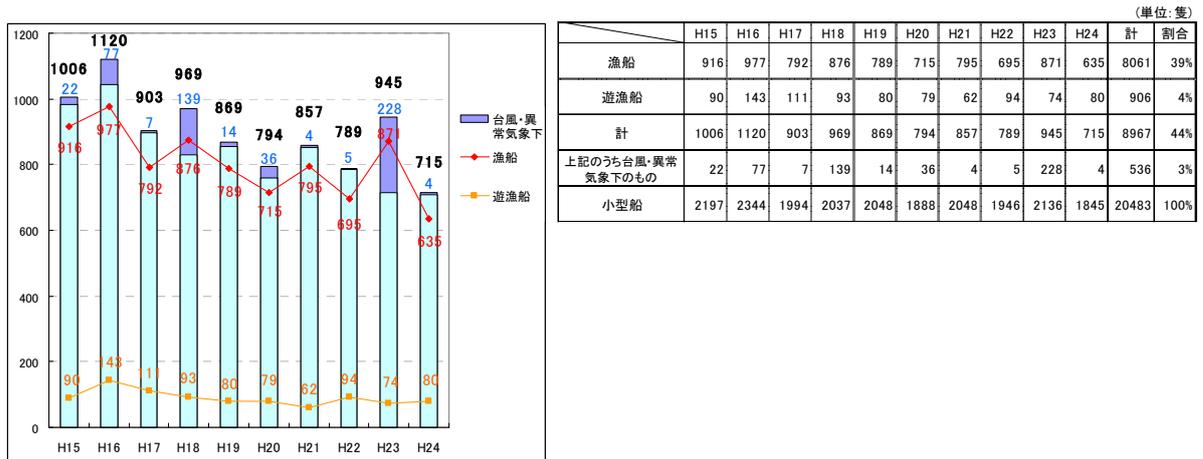
(2) 漁船及び遊漁船海難について（過去 10 年）

過去 10 年間の漁船及び遊漁船海難（8,967 隻）の推移をみると、図表 2-1 のとおりとなっており、年平均 897 隻となっている。

過去 10 年間の小型船の海難隻数のうち、漁船及び遊漁船海難が占める割合は 44%で、プレジャーボートの次に高くなっている。

平成 24 年は、台風・異常気象下の海難が 4 隻発生している。

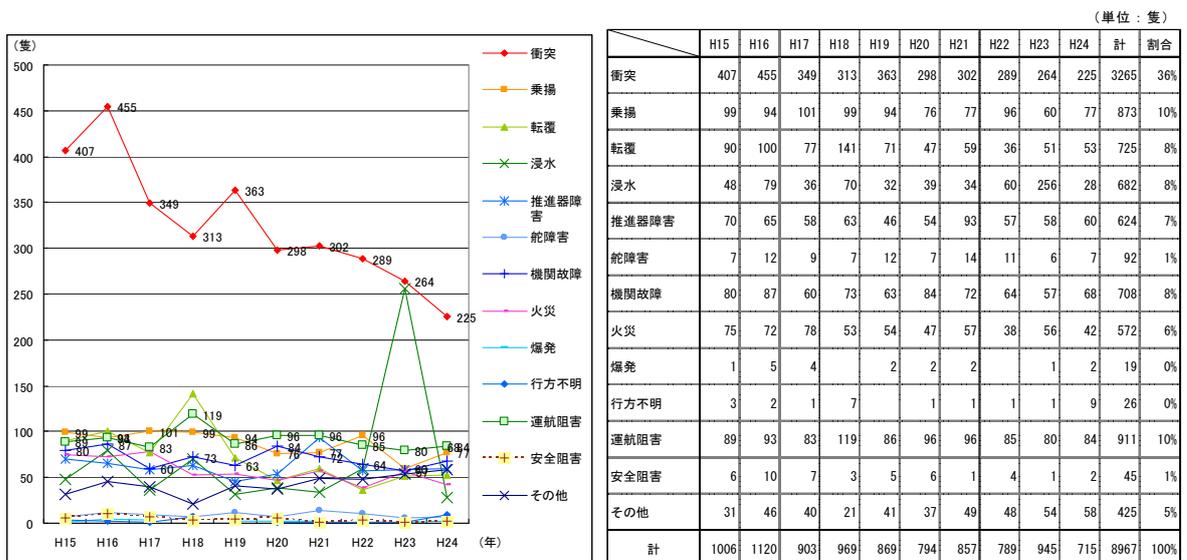
【図表 2-1】 漁船及び遊漁船海難隻数の推移（過去 10 年）



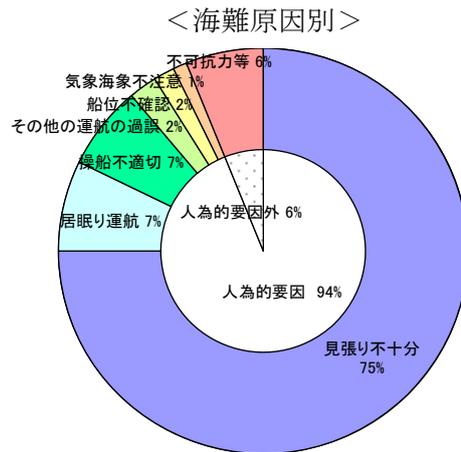
① 漁船及び遊漁船の海難種類と原因（過去 10 年）

過去 10 年間の漁船及び遊漁船海難（8,967 隻）について、海難種類別でみると、衝突が 36%、次いで運航阻害と乗揚がそれぞれ 10%となっている。また、原因別でみると、見張り不十分、操船不適切、居眠り運航、機関取扱不良といった人為的要因によるものが 71%を占めている。

【図表 2-2】 漁船及び遊漁船の海難種類別による海難隻数の推移（過去 10 年）







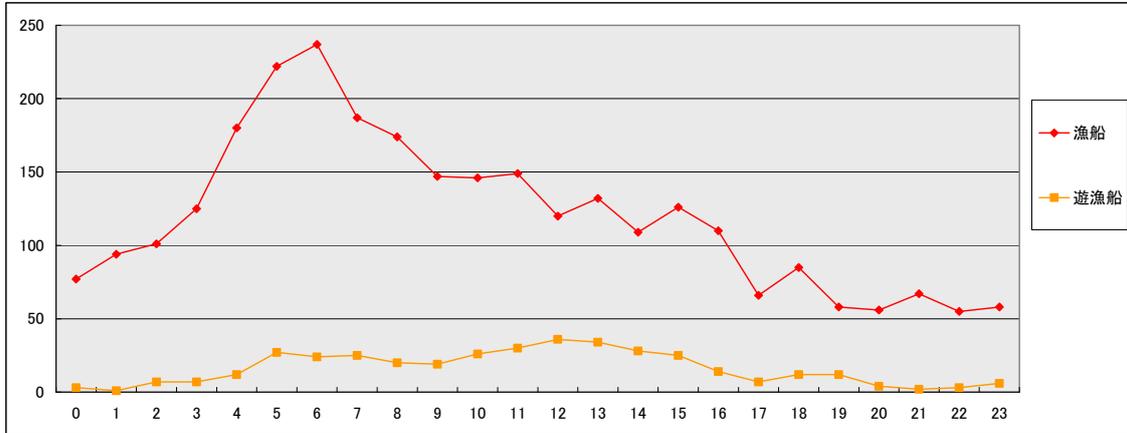
【図表 2-5】 漁船及び遊漁船の衝突海難の衝突形態（平成 23、24 年）

衝突形態		隻数	隻数	割合	船舶との衝突割合
船舶との衝突	横切り(避航)	H23	12隻	5%	5%
		H24	18隻	8%	9%
	横切り(保持)	H23	19隻	7%	8%
		H24	21隻	9%	11%
	行き会い	H23	8隻	3%	3%
		H24	12隻	5%	6%
	追い越し(避航)	H23	5隻	2%	2%
		H24	6隻	3%	3%
	追い越し(保持)	H23	4隻	2%	2%
		H24	3隻	1%	2%
	漁ろうに従事している船舶に衝突	H23	13隻	5%	6%
		H24	8隻	4%	4%
	漁ろうに従事している船舶	H23	29隻	11%	12%
		H24	27隻	12%	14%
	航路航行船舶に衝突	H23	3隻	1%	1%
		H24	0隻	0%	0%
	視界制限状態	H23	9隻	3%	4%
		H24	6隻	3%	3%
	保留中	H23	4隻	2%	2%
		H24	2隻	1%	1%
	保留中の船舶に衝突	H23	3隻	1%	1%
		H24	4隻	2%	2%
	漂流中	H23	27隻	10%	11%
		H24	18隻	8%	9%
	漂流中の船舶に衝突	H23	41隻	16%	17%
		H24	30隻	13%	16%
	錨泊中	H23	7隻	3%	3%
		H24	7隻	3%	4%
	錨泊中の船舶に衝突	H23	31隻	12%	13%
		H24	15隻	7%	8%
操縦性能制限船舶に衝突	H23	0隻	0%	0%	
	H24	1隻	0%	1%	
出航船	H23	0隻	0%	0%	
	H24	1隻	0%	1%	
入航船	H23	0隻	0%	0%	
	H24	1隻	0%	1%	
無灯火船に衝突	H23	0隻	0%	0%	
	H24	1隻	0%	1%	
見合い関係なし	H23	20隻	8%	9%	
	H24	9隻	4%	5%	
不明	H23	0隻	0%	0%	
	H24	2隻	1%	1%	
船舶との衝突 計		H23	235隻	89%	100%
		H24	192隻	85%	100%
物件との衝突		H23	29隻	11%	
		H24	33隻	15%	
計		H23	264隻	100%	
		H24	225隻	100%	

\* 衝突形態については、海上衝突予防法の規定に従い、見合い関係（横切り、行き会い、追い越し）を整理するとともに、これ以外のものについては、同法に規定する漁ろうに従事している船舶との衝突、錨泊中・漂流中の船舶等との衝突、視界制限状態における衝突、海上交通安全法及び港則法に規定する航路航行船舶との衝突等で分類した。

【図表 2-6】 漁船及び遊漁船の衝突海難の時間帯別発生隻数（過去 10 年）

	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
漁船	77	94	101	125	180	222	237	187	174	147	146	149	120	132	109	126	110	66	85	58	56	67	55	58
遊漁船	3	1	7	7	12	27	24	25	20	19	26	30	36	34	28	25	14	7	12	12	4	2	3	6



① 見張り不十分が原因の衝突海難について（平成 24 年）

見張り不十分が原因の衝突海難 169 隻のうち、操船者が操業中や漁獲物の選別中等の作業中に発生したものは 82 隻（49%）を占めている。

また、相手船の初認状況（視認又はレーダー等で船舶の動態を把握していた状況）については、初認していない及び衝突直前（0～0.4 海里）に初認したものが 138 隻（82%）を占めている。

【図表 2-7】 見張り不十分が原因の衝突海難の初認状況

区分		年	隻数	初認なし・衝突直前に初認の割合
初認なし・不明		H23	119	
		H24	83	
初認あり	衝突直前(0～0.4海里)	H23	50	
		H24	55	
	1海里(0.5～1.4海里)	H23	18	
		H24	23	
	2海里(1.5～2.4海里)	H23	5	
		H24	2	
3海里(2.5海里)以遠	H23	9		
	H24	6		
合計		H23	201	
		H24	169	

② 操船不適切が原因の衝突海難について（平成 24 年）

操船不適切が原因の衝突海難 15 隻のうち、操船者が操業中や漁獲物の選別中等の作業中に発生したものは、4 隻（27%）を占める。

また、回避動作（避航又は協力動作の有無）については、5 隻（33%）が全く回避動作をとらずに、衝突海難が発生している。

なお、船舶との衝突（13 隻）における初認時の判断については、見合い関係が

横切りの保持船や漁ろうに従事している船舶（5 隻）を除くと、しばらく様子を見るが 3 隻（38%）、相手船が避けるだろうが 4 隻（50%）であり、合計 88%を占め、自船の操船の意図が明確に相手船に伝わっていない、又は相手船の動向を確認していないことが窺える。

【図表 2-8】操船不適切が原因の衝突海難の回避動作、初認時の判断  
(平成 23、24 年)

回避動作	年	隻数	割合	初認時の判断	年	隻数	割合
避航又は協力動作あり	H23	15	43%	相手船が避けるだろう	H23	13	46%
	H24	10	67%		H24	8	62%
避航又は協力動作なし	H23	20	57%	しばらく様子を見る	H23	5	18%
	H24	5	33%		H24	4	31%
合計	H23	35	100%	その他	H23	8	29%
	H24	15	100%		H24	1	8%
				初認なし	H23	2	7%
					H24		0%
				合計	H23	28	100%
					H24	13	100%

初認時の判断別見合い関係		年	隻数
しばらく様子を見る	横切り(保持)	H23	1
		H24	1
	追い越し(避航)	H23	1
		H24	
	係留中の船舶に衝突	H23	
		H24	2
見合い関係なし	H23	3	
	H24	1	
小計		H23	5
		H24	4
相手船が避けるだろう	横切り(保持)	H23	1
		H24	1
	行き会い	H23	
		H24	2
	追い越し(保持)	H23	1
		H24	
	漁ろうに従事している船舶	H23	6
		H24	2
	漂泊中	H23	3
		H24	1
錨泊中	H23	1	
	H24	1	
錨泊中の船舶に衝突	H23	1	
	H24		
出航船	H23		
	H24	1	
小計		H23	13
		H24	8
合計		H23	18
		H24	12

ロ 漁船及び遊漁船の運航阻害海難について（平成 24 年）

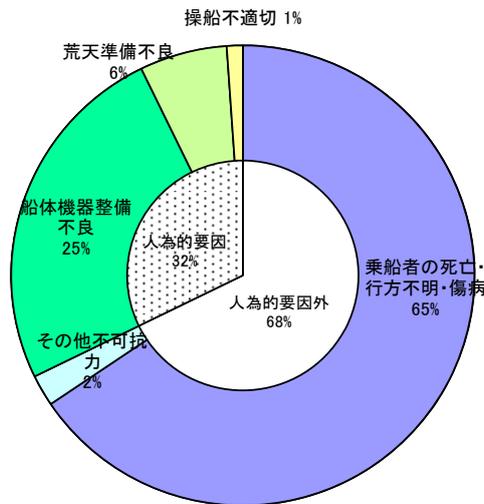
平成 24 年の漁船及び遊漁船の運航阻害海難は 84 隻であり、海難原因が人為的要因外であるものが 57 隻（68%）を占め、このうち 55 隻（96%）が乗船者の死亡・行方不明・傷病による無人漂流であり、平成 23 年（88%）と同様、極めて高い割合となっている。

【図表 2-9】 漁船及び遊漁船の運航阻害海難の海難原因別隻数

(単位:隻)

	年	バッテリー過放電			燃料欠乏			無人漂流			計	割合	人外為割的合要
		漁船	遊漁船	計	漁船	遊漁船	計	漁船	遊漁船	計			
人為的要因外	乗船者の死亡・行方不明・傷病	H23						52		52	52	65%	88%
		H24						54	1	55	55	65%	96%
	悪戯・異常気象・原因不明	H23						6	1	7	7	9%	12%
		H24						1	1	2	2	2%	4%
	計	H23						58	1	59	59	74%	100%
	H24						55	2	57	57	68%	100%	
人為的要因	船位不確認	H23				1					0	1	1%
		H24									0	0	0%
	船体機器整備不良	H23	4	1	5	2	1	3	10	1	11	19	24%
		H24	7	1	8	1	1	2	9	2	11	21	25%
	荒天準備不良	H23									0	0	0%
		H24							5		5	5	6%
	気象海象不注意	H23							1		1	1	1%
		H24									0	0	0%
	操船不適切	H23									0	0	0%
		H24							1		1	1	1%
その他の運航の過誤	H23									0	0	0%	
	H24									0	0	0%	
計	H23	4	1	5	3	1	4	11	1	12	21	26%	
	H24	7	1	8	1	1	2	15	2	17	27	32%	
計	H23	4	1	5	3	1	4	69	2	71	80	100%	
	H24	7	1	8	1	1	2	70	4	74	84	100%	

<海難原因別>



ハ 漁船及び遊漁船の乗揚海難について（平成 24 年）

平成 24 年漁船及び遊漁船の乗揚海難は 77 隻であり、平成 23 年と比べ、17 隻増加している。海難原因が人為的要因によるものが 74 隻（96%）を占め、このうち居眠り運航が 22 隻（30%）、見張り不十分が 21 隻（28%）船位不確認が 15 隻（20%）を占め、人為的要因の 78%を占める。

また、海難発生時間帯別でみると、漁船は深夜から早朝にかけて多く発生している。（22～8 時台の割合は 64%となっている。）

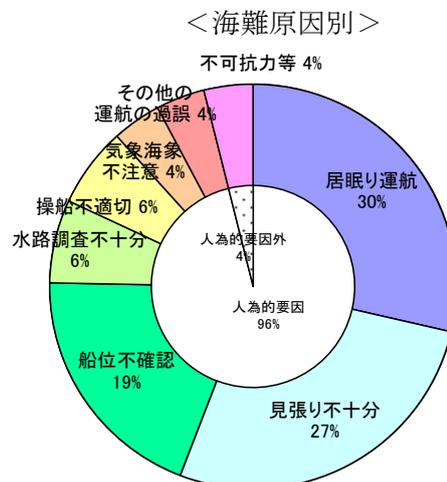
乗揚海難のうち、乗揚対象を事前に把握していなかったものが 38 隻（49%）を占める。

乗揚海難の船位測定手段については、目視によるものが 28 隻（36%）、GPS によるものが 24 隻（31%）、レーダーによるものが 22 隻（29%）であった。

【図表 2-10】 漁船及び遊漁船の乗揚海難の海難原因別隻数（平成 23、24 年）

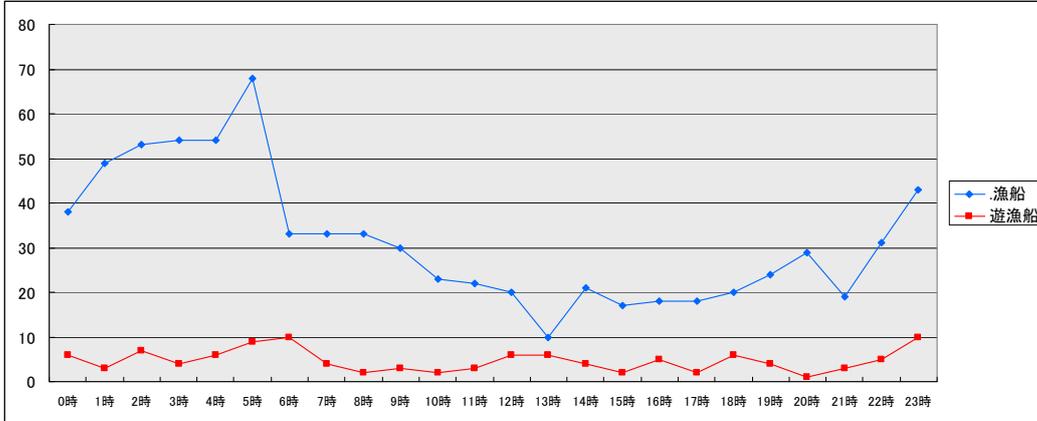
大分類	中分類	小分類	年	漁船	遊漁船	計	割合	人為的割合	作業中	作業中割合
人為的要因	運航の過誤	居眠り運航	H23	17		17	28%	29%		
			H24	20	2	22	30%	30%		
		見張り不十分	H23	13		13	22%	22%	10	77%
			H24	18	3	21	27%	28%	11	52%
		船位不確認	H23	15	2	17	28%	29%	2	12%
			H24	12	3	15	19%	20%		
		操船不適切	H23	3	1	4	7%	7%		
			H24	5		5	6%	7%	2	40%
		水路調査不十分	H23	5		5	8%	9%		
			H24	4	1	5	6%	7%		
		気象海象不注意	H23			0	0%	0%		
			H24	2	1	3	4%	4%	1	33%
		船体機器整備不良	H23			1	2%	2%		
			H24			0	0%	0%		
その他の運航の過誤	H23			1	2%	2%				
	H24	2	1	3	4%	4%				
小計		H23	53	5	58	97%	100%			
		H24	63	11	74	96%	100%			
人為的要因外(不可抗力等)			H23	2		2	3%			
			H24	3		3	4%			
合計			H23	55	5	60	100%			
			H24	66	11	77	100%			

\* 作業中とは、操業中や漁獲物の選別中等を表している。



【図表 2-11】 漁船及び遊漁船の乗揚海難の時間帯別発生隻数（過去 10 年）

	0時	1時	2時	3時	4時	5時	6時	7時	8時	9時	10時	11時	12時	13時	14時	15時	16時	17時	18時	19時	20時	21時	22時	23時	計
漁船	38	49	53	54	54	68	33	33	33	30	23	22	20	10	21	17	18	18	20	24	29	19	31	43	760
遊漁船	6	3	7	4	6	9	10	4	2	3	2	3	6	6	4	2	5	2	6	4	1	3	5	10	113



【図表 2-12】 漁船及び遊漁船の乗揚海難の乗揚対象の把握状況、船位測定手段（平成 23、24 年）

	年	隻数		年	隻数
事前に把握していた	H23	18	目視	H23	20
	H24	36		H24	28
事前に把握していない	H23	41	GPS	H23	23
	H24	38		H24	24
不明	H23	1	レーダー	H23	17
	H24	3		H24	22
計	H23	60	不明	H23	
	H24	77		H24	3
			計	H23	60
				H24	77

① 見張り不十分が原因の乗揚海難について（平成 24 年）

見張り不十分が原因の乗揚海難 21 隻のうち、操船者が操業中や漁獲物の選別中等の作業中に発生したものは 11 隻（52%）を占めている。

乗揚対象の視認状況については、初認なし及び事故直前に気づいたものが 19 隻（85%）となっており、回避のための余裕ある時期に視認していたものの乗揚海難にいたったものは 1 隻であった。

【図表 2-13】 見張り不十分が原因の乗揚海難の乗揚対象視認状況

		年	隻数	初認なし・事故直前に気づいた割合
初認なし		H23	8	
		H24	13	
初認有り	事故直前に気づく	H23	3	
		H24	6	
	回避のための余裕ある時期に視認	H23	2	
		H24	1	
不明		H23		
		H24	1	
計		H23	13	
		H24	21	

二 漁船及び遊漁船の機関故障海難について（平成 24 年）

平成 24 年漁船及び遊漁船の機関故障海難は 68 隻であり、海難原因が人為的要因であるものが 52 隻（76%）を占めている。故障箇所は、冷却水系が 23 隻（34%）、次いで、燃料系が 19 隻（28%）となっている。

機関取扱不良のうち、発航前点検を実施していなかった船舶の比率は、平成 23 年が 53%、平成 24 年が 52%と、5 割以上の高い比率を占める。また発航前点検を実施していたにもかかわらず機関故障が発生した船舶の比率は平成 23 年が 47%、平成 24 年が 46%と、4 割以上を占める。

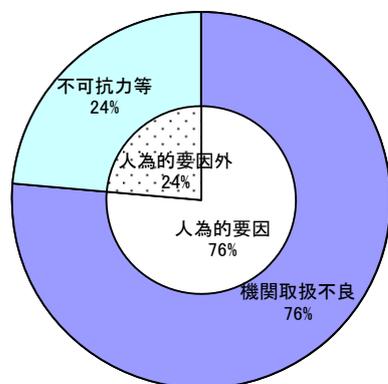
機関故障海難のうち、10 年以上当該機関を使用していた船舶は、27 隻であり、機関故障海難全体の 40%を占める。

【図表 2 - 14】 漁船及び遊漁船の機関故障海難の海難原因別・故障箇所別隻数

（単位：隻）

	発航前点検の有無	年	シリンダ		その他		空気系		軸系		電気系		燃料系		補機系		冷却水系		計	割合	発航前点検割合
			漁船	遊漁船	漁船	遊漁船	漁船	遊漁船	漁船	遊漁船	漁船	遊漁船	漁船	遊漁船	漁船	遊漁船	漁船	遊漁船			
			漁船	遊漁船	漁船	遊漁船	漁船	遊漁船	漁船	遊漁船	漁船	遊漁船	漁船	遊漁船	漁船	遊漁船	漁船	遊漁船			
人為的要因	無し	H23			1				1	1	2		5		1	1	6		18	32%	53%
		H24	2		1			2		1			8	1			10	2	27	40%	52%
	有り	H23			1				2				8				4	1	16	28%	47%
		H24	1		1					1	2	4	6		1		9		25	37%	48%
	計		H23			2			3	1	2		13		1	1	10	1	34	60%	100%
			H24	3		2	0	0	2	0	2	2	4	14	1	1	0	19	2	52	76%
人為的要因外	無し	H23															1	1	2	4%	
		H24			1								1				1		3	4%	
	有り	H23	4		1		1		2	1	1	2	3				5	1	21	37%	
		H24	2		2				2	1	1	1	3				1		13	19%	
	計		H23	4		1		1		2	1	1	2	3			6	2	23	40%	
			H24	2		3				2	1	1	1	4			2		16	24%	
計		H23	4		3		1		5	2	3	2	16		1	1	16	3	57	100%	
		H24	5	0	5	0	0	2	2	3	3	5	18	1	1	0	21	2	68	100%	

<海難原因別>



<機関使用年数>

区分	年	隻数	割合
10年以上	H23	26	46%
	H24	27	40%
10年未満	H23	8	14%
	H24	11	16%
不明	H23	23	40%
	H24	30	44%
合計	H23	57	100%
	H24	68	100%

ホ 漁船及び遊漁船の気象海象不注意が原因の海難について（過去 10 年）

過去 10 年間の漁船及び遊漁船の気象海象不注意が原因の海難は、422 隻発生している。海難種類別にみると、転覆が 268 隻（64%）を占めており、次いで浸水が 62 隻（15%）となっている。また、死者・行方不明者については、過去 10 年間で 146 人発生しており、海難種類別にみると、転覆が 136 人（93%）を占めている。

気象海象不注意が原因の海難のうち、死者・行方不明者が特に多いのが転覆、浸水海難であり、このうち事故海域の気象海象情報を事前に入手しているものは、平成 23 年が 12 隻（55%）、平成 24 年が 14 隻（74%）、また現場で気象海象の情報を入手をしているものは平成 23 年が 2 隻（9%）、平成 24 年が 4 隻（21%）であった。

【図表 2-15】気象海象不注意が原因の海難隻数及び死者・行方不明者発生状況（過去 10 年）

海難隻数					死者・行方不明者数				
	漁船	遊漁船	計	割合		漁船	遊漁船	計	割合
衝突	3	1	4	1%	衝突			0	0%
乗揚	19	2	21	5%	乗揚	2		2	1%
転覆	261	7	268	64%	転覆	127	9	136	93%
浸水	58	4	62	15%	浸水	4		4	3%
推進器障害	15		15	4%	推進器障害	2		2	1%
機関故障	1		1	0%	機関故障			0	0%
運航阻害	10		10	2%	運航阻害			0	0%
安全阻害	15	2	17	4%	安全阻害	2		2	1%
その他	22	2	24	6%	その他			0	0%
計	404	18	422	100%	計	137	9	146	100%

< 転覆、浸水海難における気象海象情報の入手状況 >

	年	漁船		合計	入手有りの割合
		有り	無し・不明		
事前情報の入手	H23	12	10	22	55%
	H24	14	5	19	74%
現場での入手	H23	2	20	22	9%
	H24	4	15	19	21%
計	H23	14	30	44	
	H24	18	20	38	

※遊漁船は気象海象不注意を原因とする海難の発生なし

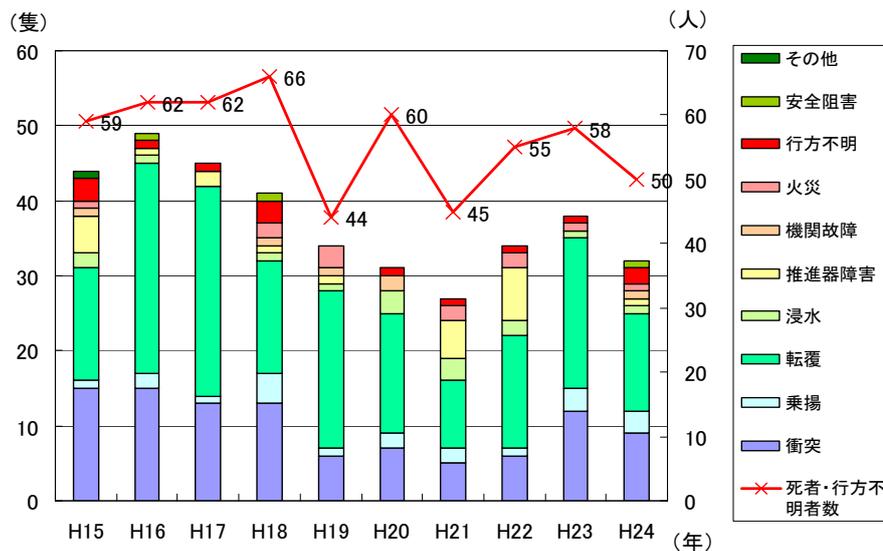
へ 死者・行方不明者を伴う漁船及び遊漁船の海難について（過去 10 年）

過去 10 年間の死者・行方不明者を伴う漁船及び遊漁船海難は、376 隻・561 人となっており、隻数は年平均 38 隻で近年は減少傾向にあり、死者・行方不明者は年平均 56 人となっている。海難種類別にみると、転覆が 180 隻（48%）・273 人、衝突が 101 隻（27%）・140 人となっている。

平成 24 年の死者・行方不明者を伴う漁船及び遊漁船海難は 32 隻・50 人であった。

【図表 2-16】 死者・行方不明者を伴う漁船及び遊漁船海難の推移（過去 10 年）

	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	計	隻数割合
衝突	15 (22)	15 (20)	13 (20)	13 (14)	6 (7)	7 (10)	5 (5)	6 (6)	12 (14)	9 (22)	101 (140)	27%
乗揚	1 (5)	2 (2)	1 (1)	4 (5)	1 (1)	2 (2)	2 (2)	1 (1)	3 (4)	3 (3)	20 (26)	5%
転覆	15 (17)	28 (34)	28 (33)	15 (21)	21 (28)	16 (40)	9 (24)	15 (28)	20 (32)	13 (16)	180 (273)	48%
浸水	2 (4)	1 (2)		1 (2)	1 (1)	3 (5)	3 (3)	2 (2)	1 (2)	1 (3)	15 (24)	4%
推進器障害	5 (5)	1 (1)	2 (3)	1 (1)	1 (1)		5 (5)	7 (8)		1 (1)	23 (25)	6%
機関故障	1 (1)			1 (16)	1 (1)	2 (2)				1 (1)	6 (21)	2%
火災	1 (1)			2 (3)	3 (5)		2 (5)	2 (2)	1 (4)	1 (1)	12 (21)	3%
行方不明	3 (4)	1 (2)	1 (2)	3 (3)		1 (1)	1 (1)	1 (8)	1 (2)	2 (2)	14 (25)	4%
安全阻害			2 (3)								2 (3)	1%
その他		1 (1)		1 (1)						1 (1)	3 (3)	1%
計	43 (59)	49 (62)	47 (62)	41 (66)	34 (44)	31 (60)	27 (45)	34 (55)	38 (58)	32 (50)	376 (561)	100%



ト 漁船及び遊漁船の居眠り運航が原因の海難について（過去 10 年）

過去 10 年間の漁船及び遊漁船の居眠り運航が原因の海難は、463 隻発生しており、原因別では、漁船及び遊漁船の海難全体に占める割合は 5%であるが、人為的要因の中では見張り不十分、操船不適切に次いで 3 番目に多い割合となっている。また、居眠り運航が原因の海難を種類別でみると、衝突が 226 隻（49%）、乗揚が 235 隻（51%）であった。

平成 24 年の漁船及び遊漁船の居眠り運航が原因の海難は 39 隻であり、衝突 16 隻（41%）、乗揚 22 隻（56%）となっている。このうち、150 トン以上の漁船及び遊漁船の海難は無く、船橋航海当直警報装置を搭載している船舶もいなかった。

【図表 2-17】 居眠り運航が原因の海難発生隻数の推移（過去 10 年）

		H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	計
衝突	漁船	30	27	18	24	19	17	26	24	16	14	215
	遊漁船	2	2	1			1	2	1		2	11
乗揚	漁船	24	22	24	24	21	28	18	23	17	20	221
	遊漁船		1	4	2	1		2	2		2	14
その他	漁船	1									1	2
	遊漁船											
漁船計		55	49	42	48	40	45	44	47	33	35	438
遊漁船		2	3	5	2	1	1	4	3	0	4	25
合計		57	52	47	50	41	46	48	50	33	39	463

## 2 海難によらないプレジャーボート、漁船及び遊漁船からの海中転落者について

### (1) プレジャーボート

過去10年間の海難によらないプレジャーボートからの海中転落者は年平均36人(小型船の23%)であり、このうち、救命胴衣を着用していた者は年平均10人(28%)であった。

また、海難によらないプレジャーボートからの海中転落に伴う死者・行方不明者は年平均19人(小型船の19%)となっており、このうち、救命胴衣を着用していなかった者は年平均16人(86%)であり、救命胴衣を着用していなかった者の死者・行方不明者の割合が高い状況である。

平成24年の海難によらないプレジャーボートからの海中転落者は35人(小型船の25%)であり、このうち、死者・行方不明者は15人(43%)であった。

平成15年の海難によらないプレジャーボートからの海中転落者の救命胴衣着用率は16%であったが、平成24年では43%となっており、また、平成15年の海難によらないプレジャーボートからの海中転落による死者・行方不明者の救命胴衣非着用率は90%であったが、平成24年では73%となっている。

また、平成24年の海難によらない海中転落者の救命胴衣着用率は、小型船の平均27%に対して、プレジャーボートは43%であり、小型船の中でプレジャーボートの救命胴衣着用率は平均より高い。

【図表3-1】海難によらないプレジャーボートからの海中転落者数(過去10年)

単位:人	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	合計	年平均
プレジャーボートからの海中転落者	38	33	30	44	47	36	41	25	31	35	360	36
(内、救命胴衣着用者)	6	7	5	5	13	13	11	12	12	15	99	10
(救命胴衣着用率)	16%	21%	17%	11%	28%	36%	27%	48%	39%	43%	28%	28%
小型船からの海中転落者	165	172	150	177	166	148	171	119	129	138	1535	154
(内、救命胴衣着用者)	19	22	21	16	32	38	38	32	29	37	284	28
(救命胴衣着用率)	12%	13%	14%	9%	19%	26%	22%	27%	22%	27%	19%	19%
プレジャーボート/小型船の割合	23%	19%	20%	25%	28%	24%	24%	21%	24%	25%	23%	23%
プレジャーボート/小型船の救命胴衣着用者の割合	32%	32%	24%	31%	41%	34%	29%	38%	41%	41%	35%	35%

【図表3-2】海難によらないプレジャーボートからの海中転落による死者・行方不明者数(過去10年)

単位:人	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	合計	年平均
プレジャーボートの死者・行方不明者	21	16	16	25	23	19	27	12	15	15	189	19
(内、救命胴衣非着用者)	19	15	14	24	19	15	23	10	12	11	162	16
(救命胴衣非着用率)	90%	94%	88%	96%	83%	79%	85%	83%	80%	73%	86%	86%
小型船の死者・行方不明者	117	110	104	121	92	104	119	73	81	85	1006	101
(内、救命胴衣非着用者)	109	103	94	115	81	86	100	63	73	71	895	90
(救命胴衣非着用率)	93%	94%	90%	95%	88%	83%	84%	86%	90%	84%	89%	89%
プレジャーボート/小型船の割合	18%	15%	15%	21%	25%	18%	23%	16%	19%	18%	19%	19%
プレジャーボート/小型船の救命胴衣非着用者の割合	17%	15%	15%	21%	23%	17%	23%	16%	16%	15%	18%	18%

## (2) 漁船及び遊漁船

過去 10 年間の海難によらない漁船及び遊漁船からの海中転落者は年平均 110 人(小型船の 72%) であり、このうち、救命胴衣を着用していた者は年平均 18 人(17%)であった。

また、海難によらない漁船及び遊漁船からの海中転落に伴う死者・行方不明者の年平均は 78 人(小型船の 77%) となっており、このうち、救命胴衣を着用していなかった者は年平均 70 人(89%) であり、救命胴衣を着用していなかった者の死者・行方不明者の割合は高い状況である。

平成 24 年の海難によらない漁船及び遊漁船からの海中転落者は 100 人(小型船の 72%) であり、このうち、死者・行方不明者は 67 人(67%) であった。

平成 15 年の海難によらない漁船及び遊漁船からの海中転落者の救命胴衣着用率は 11% であったが、平成 24 年では 22% となっており、また、平成 15 年の海難によらない漁船及び遊漁船からの海中転落による死者・行方不明者の救命胴衣非着用率は 94% であったが、平成 24 年では 85% となっている。

また、平成 24 年の海難によらない海中転落者の救命胴衣着用率は、小型船の平均 27% に対して、遊漁船は 42%、漁船は 19% であり、小型船の中で漁船の救命胴衣着用率は平均より低い。

一人乗り漁船については、過去 10 年間の海難によらない海中転落者は年平均 66 人(漁船の 64%) であり、このうち、救命胴衣を着用していた者は年平均 11 人(17%) となっている。

また、海難によらない一人乗り漁船からの海中転落に伴う死者・行方不明者は年平均 51 人(漁船の 69%) となっており、このうち、救命胴衣を着用していなかった者は年平均 45 人(87%) となっている。

平成 24 年の海難によらない一人乗り漁船からの海中転落者は 56 人(漁船の 64%) であり、このうち、死者・行方不明者は 45 人(80%) であった。

平成 15 年の海難によらない一人乗り漁船からの海中転落者の救命胴衣着用率は 11% であったが、平成 24 年では 18% となっており、また、平成 15 年の海難によらない一人乗り漁船からの海中転落による死者・行方不明者の救命胴衣非着用率は 93% であったが、平成 24 年では 82% となっている。

また、平成 24 年の漁船の海中転落者の救命胴衣着用率 19% に対して、一人乗り漁船は 18% であり、漁船の平均より低い。

平成 24 年の海難によらない漁船からの海中転落による死者・行方不明者の形態を見ると、漁ろう中(操業中)であるものが 55%、それ以外のものが 45% であった。

【図表 3-3】海難によらない漁船からの海中転落者による死者・行方不明者の形態(平成 24 年)

	人数	割合
投揚網による操業中	27	55%
その他の操業中	7	
操業以外の作業中	14	23%
目的地向け航行中	12	19%
下船する際	2	3%
合計	62	100%

【図表3-4】海難によらない漁船及び遊漁船からの海中転落者数（過去10年）

単位：人	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	合計	年平均
漁船・遊漁船	120	135	110	126	106	107	121	87	92	100	1104	110
（内、救命胴衣着用者）	13	15	16	11	18	25	27	19	17	22	183	18
（救命胴衣着用率）	11%	11%	15%	9%	17%	23%	22%	22%	18%	22%	17%	17%
（遊漁船）	5	5	9	5	5	9	5	3	10	12	68	7
（内、救命胴衣着用者）	1	1	3	0	0	5	0	2	3	5	20	2
（救命胴衣着用率）	20%	20%	33%	0%	0%	56%	0%	67%	30%	42%	29%	29%
（漁船）	115	130	101	121	101	98	116	84	82	88	1036	104
（内、救命胴衣着用者）	12	14	13	11	18	20	27	17	14	17	163	16
（救命胴衣着用率）	10%	11%	13%	9%	18%	20%	23%	20%	17%	19%	16%	16%
（一人乗漁船）	76	75	69	79	67	63	72	53	54	56	664	66
（内、救命胴衣着用者）	8	7	12	7	9	17	20	12	11	10	113	11
（救命胴衣着用率）	11%	9%	17%	9%	13%	27%	28%	23%	20%	18%	17%	17%
小型船からの海中転落者	165	172	150	177	166	148	171	119	129	138	1535	154
（内、救命胴衣着用者）	19	22	21	16	32	38	38	32	29	37	284	28
（救命胴衣着用率）	12%	13%	14%	9%	19%	26%	22%	27%	22%	27%	19%	19%
漁船・遊漁船／小型船の割合	73%	78%	73%	71%	64%	72%	71%	73%	71%	72%	72%	72%
漁船・遊漁船／小型船の救命胴衣着用者の割合	68%	68%	76%	69%	56%	66%	71%	59%	59%	59%	64%	65%

【図表3-5】海難によらない漁船及び遊漁船からの海中転落による死者・行方不明者数（過去10年）

単位：人	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	合計	年平均
漁船・遊漁船	94	93	82	93	64	80	87	57	61	67	778	78
（内、救命胴衣非着用者）	88	87	74	88	57	66	72	50	56	57	695	70
（救命胴衣非着用率）	94%	94%	90%	95%	89%	83%	83%	88%	92%	85%	89%	89%
（遊漁船）	5	2	4	3	2	2	3	1	4	5	31	3
（内、救命胴衣非着用者）	4	2	4	3	2	2	3	1	4	4	29	3
（救命胴衣非着用率）	80%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	80%	94%	94%
（漁船）	89	91	78	90	62	78	84	56	57	62	747	75
（内、救命胴衣非着用者）	84	85	70	85	55	64	69	49	52	53	666	67
（救命胴衣非着用率）	94%	93%	90%	94%	89%	82%	82%	88%	91%	85%	89%	89%
（一人乗漁船）	59	57	55	66	41	53	60	38	38	45	512	51
（内、救命胴衣非着用者）	55	53	48	62	37	40	47	32	34	37	445	45
（救命胴衣非着用率）	93%	93%	87%	94%	90%	75%	78%	84%	89%	82%	87%	87%
小型船の死者・行方不明者	117	110	104	121	92	104	119	73	81	85	1006	101
（内、救命胴衣非着用者）	109	103	94	115	81	86	100	63	73	71	895	90
（救命胴衣非着用率）	93%	94%	90%	95%	88%	83%	84%	86%	90%	84%	89%	89%
漁船・遊漁船／小型船の割合	80%	85%	79%	77%	70%	77%	73%	78%	75%	79%	77%	77%
漁船・遊漁船／小型船の救命胴衣非着用者の割合	81%	84%	79%	77%	70%	77%	72%	79%	77%	80%	78%	75%

### 3 プレジャーボート、漁船及び遊漁船の海難並びに海難によらない海中転落による死者・行方不明者について

#### (1) プレジャーボート

過去 10 年間のプレジャーボートの海難及び海難によらない海中転落による死者・行方不明者は年平均 39 人（小型船の 22%）であり、このうち、海難によるものは年平均 20 人（52%）で、海難によらない海中転落によるものは年平均 19 人（48%）となっている。

また、プレジャーボートの海難による死者・行方不明者のうち、海中転落したものは年平均 18 人（プレジャーボートの海難による死者・行方不明者の 91%）であり、このうち、救命胴衣非着用者は年平均 12 人（66%）となっている。

一方、プレジャーボートの海難によらない海中転落による死者・行方不明者は年平均 19 人であり、このうち、救命胴衣非着用者は年平均 16 人（86%）となっている。

過去 10 年間のプレジャーボートの海難による海中転落及び海難によらない海中転落による死者・行方不明者を合計すると、年平均 37 人（小型船の海中転落による死者・行方不明者の 22%）であり、このうち、救命胴衣非着用者は年平均 28 人（76%）となっている。

海中転落者の救命胴衣非着用率は、海難によるもの 66%より海難によらないもの 86%が高くなっている。

平成 24 年のプレジャーボートの海難及び海難によらない海中転落による死者・行方不明者は 22 人（小型船の 16%）、このうち、海難によるものは 7 人（32%）、海難によらない海中転落によるものは 15 人（68%）であった。

また、平成 24 年のプレジャーボート海難による死者・行方不明者 7 人のうち、海中転落したものは 5 人（プレジャーボートの海難による死者・行方不明者の 71%）であり、このうち、救命胴衣非着用者は 2 人（40%）であった。

一方、平成 24 年のプレジャーボートの海難によらない海中転落による死者・行方不明者は 15 人であり、このうち、救命胴衣非着用者は 11 人（73%）であった。

平成 24 年のプレジャーボートの海難による海中転落及び海難によらない海中転落による死者・行方不明者を合計すると、20 人（小型船の海中転落による死者・行方不明者の 15%）であり、このうち、救命胴衣非着用者は 13 人（65%）であった。

平成 24 年の海中転落者の救命胴衣非着用率は、海難によるもの 40%より海難によらないもの 73%が高くなっている。

【図表 3-6】 プレジャーボートの海難及び海難によらない海中転落による死者・行方不明者数（過去 10 年）

単位：人	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	合計	年平均
プレジャーボートの海難及び海難によらないプレジャーボートからの海中転落による死者・行方不明者	52	45	39	49	45	32	54	25	29	22	392	39
（内、海難による海中転落及び海難によらない海中転落によるもの）	48	43	39	47	44	32	50	22	28	20	373	37
（内、海中転落者の救命胴衣非着用者）	42	35	32	40	30	20	37	16	19	13	284	28
（救命胴衣非着用率）	88%	81%	82%	85%	68%	63%	74%	73%	68%	65%	76%	76%
《海難によるもの》	31	29	23	24	22	13	27	13	14	7	203	20
《内、海難に伴う海中転落によるもの》	27	27	23	22	21	13	23	10	13	5	184	18
（内、救命胴衣非着用者）	23	20	18	16	11	5	14	6	7	2	122	12
（救命胴衣非着用率）	85%	74%	78%	73%	52%	38%	61%	60%	54%	40%	66%	66%
《海難によらない海中転落によるもの》	21	16	16	25	23	19	27	12	15	15	189	19
（内、救命胴衣非着用者）	19	15	14	24	19	15	23	10	12	11	162	16
（救命胴衣非着用率）	90%	94%	88%	96%	83%	79%	85%	83%	80%	73%	86%	86%
小型船の海難及び海難によらない小型船からの海中転落による死者・行方不明者	209	209	193	211	160	177	191	147	156	139	1792	179
（内、海難による海中転落及び海難によらない海中転落によるもの）	202	203	189	205	155	174	184	135	150	132	1729	173
（内、海中転落者の救命胴衣非着用者）	186	182	162	185	128	141	142	110	119	106	1461	146
（救命胴衣非着用率）	92%	90%	86%	90%	83%	81%	77%	81%	79%	80%	84%	84%
プレジャーボート／小型船の割合	25%	22%	20%	23%	28%	18%	28%	17%	19%	16%	22%	22%
プレジャーボート／小型船の海中転落の割合	24%	21%	21%	23%	28%	18%	27%	16%	19%	15%	22%	22%
プレジャーボート／小型船の救命胴衣非着用者の割合	23%	19%	20%	22%	23%	14%	26%	15%	16%	12%	19%	19%

## (2) 漁船及び遊漁船

過去 10 年間の漁船及び遊漁船の海難並びに海難によらない海中転落による死者・行方不明者は年平均 134 人（小型船の 75%）であり、このうち、海難によるものは年平均 56 人（42%）で、海難によらない海中転落によるものは年平均 78 人（58%）となっている。

また、漁船及び遊漁船の海難による死者・行方不明者のうち、海中転落したものは年平均 52 人（漁船・遊漁船の海難による死者・行方不明者の 92%）であり、このうち、救命胴衣非着用者は年平均 43 人（83%）となっている。

一方、漁船及び遊漁船の海難によらない海中転落による死者・行方不明者は、年平均 78 人であり、このうち、救命胴衣非着用者は年平均 70 人（89%）となっている。

過去 10 年間の海難による海中転落及び海難によらない海中転落による死者・行方不明者を合計すると、年平均 129 人（小型船の海中転落による死者・行方不明者の 75%）であり、このうち、救命胴衣非着用者は年平均 113 人（87%）となっている。

海中転落者の救命胴衣非着用率は、海難によるもの 83%より海難によらないもの 89%が高くなっている。

平成 24 年の漁船及び遊漁船の海難及び海難によらない海中転落による死者・行方不明者は 114 人（小型船の 82%）、このうち、海難によるものは 47 人（41%）、海難によらない海中転落によるものは 67 人（59%）であった。

また、平成 24 年の漁船及び遊漁船の海難による死者・行方不明者のうち、海中転落したものは 42 人（漁船・遊漁船の海難による死者・行方不明者の 89%）であり、このうち、救命胴衣非着用者は 33 人（79%）であった。

一方、平成 24 年の漁船及び遊漁船の海難によらない海中転落による死者・行方不

明者は、67 人であり、このうち、救命胴衣非着用者は 57 人（85%）であった。

平成 24 年の漁船及び遊漁船の海難による海中転落及び海難によらない海中転落による死者・行方不明者を合計すると、109 人（小型船の 83%）であり、このうち、救命胴衣非着用者は 90 人（83%）であった。

平成 24 年の海中転落者の救命胴衣非着用率は、海難によるもの 79%より海難によらないもの 85%が高くなっている。

一人乗り漁船については、過去 10 年間の海難及び海難によらない海中転落による死者・行方不明者は年平均 72 人（小型船の 42%、漁船の 57%）であり、このうち、海難によるものは年平均 21 人（29%）で、海難によらない海中転落によるものは年平均 51 人（71%）となっている。

また、一人乗り漁船の海難による死者・行方不明者のうち、海中転落したものは年平均 20 人（一人乗り漁船の海難による死者・行方不明者の 96%）であり、このうち、救命胴衣非着用者は年平均 15 人（75%）となっている。

一方、一人乗り漁船の海難によらない海中転落による死者・行方不明者は年平均 51 人であり、このうち、救命胴衣非着用者は年平均 45 人（87%）となっている。

過去 10 年間の一人乗り漁船の海難による海中転落及び海難によらない海中転落による死者・行方不明者を合計すると、年平均 71 人（小型船の海中転落による死者・行方不明者の 41%）であり、このうち、救命胴衣非着用者は年平均 60 人（84%）となっている。

海中転落者の救命胴衣非着用率は、海難によるもの 75%より海難によらないもの 87%が高くなっている。

平成 24 年の一人乗り漁船の海難及び海難によらない海中転落による死者・行方不明者は 59 人（小型船の 42%、漁船の 59%）、このうち、海難による海中転落によるものは 14 人（24%）、海難によらない海中転落によるものは 45 人（76%）であった。

また、平成 24 年の一人乗り漁船の海難による死者・行方不明者のうち、海中転落したものは 14 人（一人乗り漁船の海難による死者・行方不明者の 100%）であり、このうち、救命胴衣非着用者は 8 人（57%）であった。

一方、平成 24 年の一人乗り漁船の海難によらない海中転落による死者・行方不明者は 45 人であり、このうち、救命胴衣非着用者は 37 人（82%）であった。

平成 24 年の一人乗り漁船の海難による海中転落及び海難によらない海中転落による死者・行方不明者を合計すると、59 人（小型船の海中転落による死者・行方不明者の 45%）であり、このうち、救命胴衣非着用者は 45 人（76%）であった。

平成 24 年の一人乗り漁船の海中転落者の救命胴衣非着用率は、海難によるもの 57%より海難によらないもの 82%が高くなっている。

【図表3-7】漁船及び遊漁船の海難並びに海難によらない海中転落による死者・行方不明者数

(過去10年)

単位:人	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	合計	年平均
<b>漁船・遊漁船の海難及び海難によらない漁船・遊漁船からの海中転落による死者・行方不明者</b>	153	155	144	159	108	140	132	112	119	114	1336	134
(内、海難による海中転落及び海難によらない海中転落によるもの)	151	151	140	155	104	137	129	103	115	109	1294	129
(内、海中転落者の救命胴衣非着用者)	141	138	122	142	92	116	100	89	95	90	1125	113
(救命胴衣非着用率)	93%	91%	87%	92%	88%	85%	78%	86%	83%	83%	87%	87%
《海難によるもの》	59	62	62	66	44	60	45	55	58	47	558	56
《内、海難により海中転落によるもの》	57	58	58	62	40	57	42	46	54	42	516	52
(内、救命胴衣非着用者)	53	51	48	54	35	50	28	39	39	33	430	43
(救命胴衣非着用率)	93%	88%	83%	87%	88%	88%	67%	85%	72%	79%	83%	83%
《海難によらない海中転落によるもの》	94	93	82	93	64	80	87	57	61	67	778	78
(内、救命胴衣非着用者)	88	87	74	88	57	66	72	50	56	57	695	70
(救命胴衣非着用率)	94%	94%	90%	95%	89%	83%	83%	88%	92%	85%	89%	89%
<b>(漁船)</b>	146	149	137	147	103	134	128	111	112	100	1267	127
(内、海難による海中転落及び海難によらない海中転落によるもの)	144	146	133	144	99	131	125	102	108	100	1232	123
(内、海中転落者の救命胴衣非着用者)	136	134	115	132	87	111	96	88	88	82	1069	107
(救命胴衣非着用率)	94%	92%	86%	92%	88%	85%	77%	86%	81%	82%	87%	87%
《海難によるもの》	57	58	59	57	41	56	44	55	55	38	520	52
《内、海難による海中転落によるもの》	55	55	55	54	37	53	41	46	51	38	485	49
(内、救命胴衣非着用者)	52	49	45	47	32	47	27	39	36	29	403	40
(救命胴衣非着用率)	95%	89%	82%	87%	86%	89%	66%	85%	71%	76%	83%	83%
《海難によらない海中転落によるもの》	89	91	78	90	62	78	84	56	57	62	747	75
(内、救命胴衣非着用者)	84	85	70	85	55	64	69	49	52	53	666	67
(救命胴衣非着用率)	94%	93%	90%	94%	89%	82%	82%	88%	91%	85%	89%	89%
<b>(一人乗漁船) ※漁船の内数</b>	90	86	80	87	58	72	73	57	57	59	719	72
(内、海難による海中転落及び海難によらない海中転落によるもの)	88	85	79	86	58	70	72	57	56	59	710	71
(内、海中転落者の救命胴衣非着用者)	81	77	63	79	50	52	53	45	49	45	595	60
(救命胴衣非着用率)	92%	91%	80%	92%	86%	74%	74%	79%	88%	76%	84%	84%
《海難によるもの》	31	29	25	21	17	19	13	19	19	14	207	21
《内、海難により海中転落によるもの》	29	28	24	20	17	17	12	19	18	14	198	20
(内、救命胴衣非着用者)	26	24	15	17	13	12	6	13	15	8	149	15
(救命胴衣非着用率)	90%	86%	63%	85%	76%	71%	50%	68%	83%	57%	75%	75%
《海難によらない海中転落によるもの》	59	57	55	66	41	53	60	38	38	45	512	51
(内、救命胴衣非着用者)	55	53	48	62	37	40	47	32	34	37	446	45
(救命胴衣非着用率)	93%	93%	87%	94%	90%	75%	78%	84%	89%	82%	87%	87%
<b>(遊漁船)</b>	7	6	7	12	5	6	4	1	7	9	64	6
(内、海難による海中転落及び海難によらない海中転落によるもの)	7	5	7	11	5	6	4	1	7	9	62	6
(内、海中転落者の救命胴衣非着用者)	5	4	7	10	5	5	4	1	7	8	56	6
(救命胴衣非着用率)	71%	67%	100%	83%	100%	83%	100%	100%	100%	89%	88%	88%
《海難によるもの》	2	4	3	9	3	4	1	0	3	4	33	3
《内、海難により海中転落によるもの》	2	3	3	8	3	4	1	0	3	4	31	3
(内、救命胴衣非着用者)	1	2	3	7	3	3	1	0	3	4	27	3
(救命胴衣非着用率)	50%	67%	100%	88%	100%	75%	100%	0%	100%	100%	87%	87%
《海難によらない海中転落によるもの》	5	2	4	3	2	2	3	1	4	5	31	3
(内、救命胴衣非着用者)	4	2	4	3	2	2	3	1	4	4	29	3
(救命胴衣非着用率)	80%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	80%	94%	94%
<b>小型船の海難及び海難によらない小型船からの海中転落による死者・行方不明者</b>	209	209	193	211	160	177	191	147	156	139	1792	179
(内、海難による海中転落及び海難によらない海中転落によるもの)	202	203	189	205	155	174	184	135	150	132	1729	173
(内、海中転落者の救命胴衣非着用者)	186	182	162	185	128	141	142	110	119	106	1461	146
(救命胴衣非着用率)	92%	90%	86%	90%	83%	81%	77%	81%	79%	80%	84%	84%
漁船・遊漁船／小型船の割合	73%	74%	75%	75%	68%	79%	69%	76%	76%	82%	75%	75%
漁船・遊漁船／小型船の海中転落の割合	75%	74%	74%	76%	67%	79%	70%	76%	77%	83%	75%	75%

#### 4 ライフジャケットの有効性について

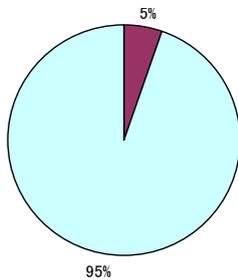
過去5年間のプレジャーボートからの海中転落者の死亡率は、ライフジャケットを非着用の場合は30%であり、着用の場合は5%となっている。

漁船及び遊漁船の死亡率は、ライフジャケットを非着用の場合は55%であり、着用の場合は22%となっている。

一人乗り漁船の死亡率は、ライフジャケットを非着用の場合は68%であり、着用の場合は32%となっている。

船種に関らず、ライフジャケット非着用時の死亡率は着用時と比べて倍以上の高い値となっている。

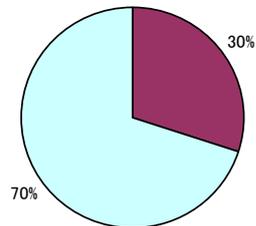
<ライフジャケット着用>



■ 死者・行方不明者 □ 生存者

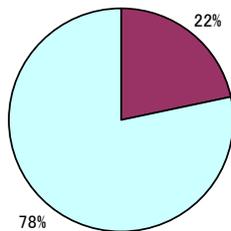
<ライフジャケット非着用>

プレジャーボート全体



■ 死者・行方不明者 □ 生存者

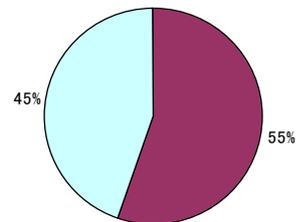
<ライフジャケット着用>



■ 死者・行方不明者 □ 生存者

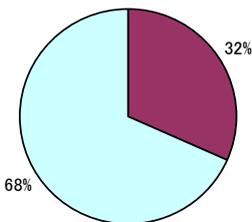
<ライフジャケット非着用>

漁船及び遊漁船全体



■ 死者・行方不明者 □ 生存者

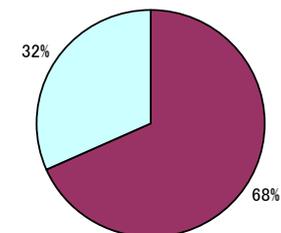
<ライフジャケット着用>



■ 死者・行方不明者 □ 生存者

<ライフジャケット非着用>

一人乗り小型漁船



■ 死者・行方不明者 □ 生存者

## 5 海難分析による海難防止対策

海難分析に基づき、海難防止対策について、次のとおり取りまとめた。

### (1) 海難防止対策

#### イ 安全に対する意識の高揚

##### ① プレジャーボート

プレジャーボートの海難について、海難の現状や原因を踏まえ、地域の特性を勘案のうえ、全国海難防止強調運動等の各種運動や講習会等において、次に掲げる事項の重要性について周知し、操船者、船舶所有者のみならず、マリナー、製造業者等の関係事業者、小型船舶操縦免許試験・講習機関、行政機関が広く連携し、安全に対する意識の高揚を図る必要がある。

##### a 機関故障海難防止対策

原因が人為的要因であるものが81%を占め、そのほとんどが機関取扱不良によるものであり、このうち、発航前の点検無しのもものが53%、発航前の点検有りにもかかわらず機関故障が発生したものが47%であり、十分な点検が実施できていないことが窺えることから、機関の発航前の点検や日頃の点検・整備の徹底

##### b 衝突海難防止対策

原因が人為的要因であるものが91%を占め、そのうちの97%が、見張り不十分(75%)、操船不適切(22%)であり、見張り不十分が原因のものうち、遊漁中や遊漁準備中の作業中のものが49%を占めていることから、見張り(特に遊漁中等の作業中)及び航法の遵守の徹底

自船の操船の意図が明確に相手船に伝わっていない、又は相手船の動向を確認していないことが窺え、船舶間の意思疎通を図る必要があることから、適切な操船のための船舶間コミュニケーションの促進(国際VHF・汽笛信号の活用、AIS情報の活用及び正確な情報の入力等)

##### c 運航阻害海難防止対策

原因が人為的要因であるものが83%を占め、このうち船体機器整備不良が90%を占め、そのうち62%がバッテリー過放電(46%)、燃料欠乏(16%)であり、このうち、発航前の点検無しのもものが53%、発航前の点検有りにもかかわらず運航阻害が発生したものが47%であり、十分な点検が実施できていないことが窺え、また、バッテリー過放電については、漂泊中又は錨泊中に発生しているものが全体の90%であることから、バッテリー及び燃料の発航前の点検及び日頃の点検・整備の徹底、漂泊又は錨泊中の電装品使用状況の把握、残燃料の常時把握の徹底

##### d 乗揚海難防止対策

原因が人為的要因であるものが100%を占め、その中でも見張り不十分(34%)、水路調査不十分(29%)、船位不確認(17%)が多いことから、見張り、水路調査、船位確認等の徹底

船位確認の手段が、目視によるもの(51%)が多いことから、海図、航海計器等の活用の促進

## ② 漁船及び遊漁船

漁船及び遊漁船の海難について、海難の現状や原因を踏まえ、漁種や操業海域等を勘案のうえ、全国海難防止強調運動や全国漁船安全操業推進月間等の各種運動や講習会等において、次に掲げる事項の重要性について周知し、漁業者及び遊漁船業者のみならず、漁業者等の家族、漁業協同組合、水産事業者等の漁業関係者、漁業者教育機関、自治体、行政機関が広く連携し、安全に対する意識の高揚を図る必要がある。

### a 衝突海難防止対策

原因が人為的要因であるものが94%を占め、そのうちの95%が、見張り不十分(80%)、居眠り運航(8%)、操船不適切(6%)であり、見張り不十分が原因のうち、操業中・遊漁中や漁獲物選別中等の作業中のものが49%を占めていることから、見張り(特に操業中等の作業中)、航法の遵守、居眠り運航の撲滅の徹底  
自船の操船の意図が明確に相手船に伝わっていない、又は相手船の動向を確認していないことが窺え、船舶間の意志疎通を図る必要があることから、適切な操船のための船舶間コミュニケーションの促進(国際VHF・汽笛信号の活用、AIS情報の活用及び正確な情報の入力等)

### b 運航障害海難防止対策

原因が人為的要因外であるものが74%となっており、海難に伴わない操船者の海中転落による無人漂流が93%発生していることから、海中転落の安全対策の徹底、乗船者の体調把握及び管理、体調不良の場合の出漁取り止め等の徹底

### c 乗揚海難防止対策

原因が人為的要因であるものが96%を占め、その中でも居眠り運航(30%)、見張り不十分(28%)、船位不確認(20%)が多いことから、居眠り運航の撲滅、見張り、船位確認の徹底

船位確認の手段が、目視によるもの(36%)が多いことから、海図、航海計器等の活用の促進

### d 機関故障海難防止対策

原因が人為的要因であるものが76%を占め、このうち全てが機関取扱不良が原因であり、このうち、発航前の点検無しのもものが52%、発航前の点検有りにもかかわらず機関故障を発生したものが46%であり、十分な点検が実施できていないことが窺えることから、機関の発航前の点検や日頃の点検・整備の徹底

## ロ AIS、国際VHF等の無線通信システムの普及・促進

AISについては、総トン数500トン未満のプレジャーボート、漁船及び遊漁船には概ね搭載義務は無いが、適切な操船のための船舶間コミュニケーションを促進するため、搭載義務船舶以外の船舶であっても、AISが普及していることから、AISの一層の普及・促進を図る必要がある。

国際VHFについては、適切な操船のための船舶用コミュニケーションを促進するため、搭載義務の有無に関わらず、普及・促進を図る必要がある。

#### ハ 沿岸域情報提供システム（MICS）利用の更なる促進

気象海象不注意を原因とする海難は、プレジャーボートでは安全阻害の荒天難航が33%、転覆が24%、浸水が14%となっており、漁船及び遊漁船では転覆が64%、浸水が15%となっている。また、転覆による死者・行方不明者数が占める割合は、プレジャーボートでは72%、漁船及び遊漁船では93%と高いことから、沿岸域情報提供システム（MICS）等による最新の気象海象情報等の入手の徹底を図る必要がある。

#### (2) プレジャーボート、漁船及び遊漁船からの海中転落者の死亡率の減少対策

プレジャーボート、漁船及び遊漁船からの海中転落者による行方不明者を減少させるには、海中転落を防止することが必要である。しかし、特に漁船にあっては、その作業の特殊性から、操業中や作業中の海中転落の割合が高く、また、漁ろう中以外の海中転落も多いことから、安全対策の徹底を図る必要がある。

また、分析結果からも、ライフジャケットの着用率の向上が死者・行方不明者の減少に結びついていることから、海中転落時に事故者が浮力を確保し、救助を待つことが極めて重要である。

ライフジャケットの着用推進に当たっては、海事関係者、漁業関係者、自治体、行政機関が広く連携し、推進する必要がある。

また、漁船から乗船者が海中転落したことを漁業無線局に知らせる小型船舶救急通信システムの一層の普及・促進を図る必要がある。

総トン数 500 トン未満の貨物船、タンカー、  
旅客船（日本船舶に限る。）の海難の分析と安全対策

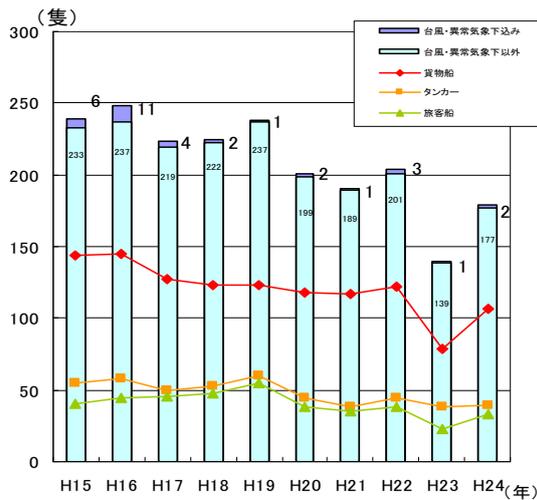
## 目 次

- 1 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。以下、同じ。）の海難について
  - (1) 過去 10 年間の総トン数 500 トン未満の貨物船、タンカー、旅客船海難について
  - (2) 過去 10 年間の総トン数 500 トン未満の貨物船、タンカー、旅客船の衝突海難について
  - (3) 平成 24 年総トン数 500 トン未満の貨物船、タンカー、旅客船の衝突海難について
  - (4) 過去 10 年間の総トン数 500 トン未満の貨物船、タンカー、旅客船の乗揚海難について
  - (5) 平成 24 年総トン数 500 トン未満の貨物船、タンカー、旅客船の乗揚海難について
  - (6) 過去 10 年間の総トン数 500 トン未満の貨物船、タンカー、旅客船の居眠り運航が原因の海難について
  - (7) 過去 10 年間の死者・行方不明者を伴う総トン数 500 トン未満の貨物船、タンカー、旅客船の海難について
  
- 2 海難分析による海難防止対策
  - (1) 安全に対する意識の高揚
  - (2) 船橋航海当直警報装置の普及・促進

1 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。以下、同じ）  
海難について

(1) 過去 10 年間の総トン数 500 トン未満の貨物船、タンカー、旅客船海難の推移について  
過去 10 年間の総トン数 500 トン未満の貨物船、タンカー、旅客船海難（2,086 隻）  
の推移をみると、図表 1 のとおりとなっており、小型船の海難のうち 10% を占め、年  
平均でみると、貨物船は 121 隻（6%）、タンカーは 48 隻（2%）、旅客船は 40 隻（2%）  
となっている。

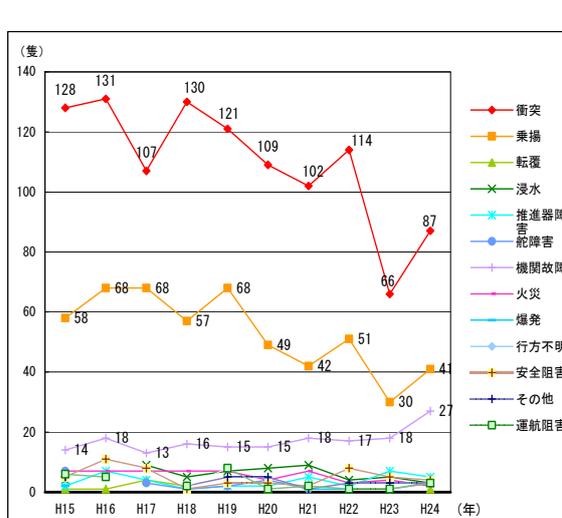
【図表 1】 用途別による海難隻数の推移（過去 10 年）



	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	計	割合
貨物船	144	145	127	123	123	118	117	122	79	107	1205	6%
タンカー	55	58	50	53	60	45	38	44	38	39	480	2%
旅客船	40	45	46	48	55	38	35	38	23	33	401	2%
計	239	248	223	224	238	201	190	204	140	179	2086	100%
小型船	2197	2344	1994	2037	2046	1888	2048	1946	2136	1845	20481	100%

イ 総トン数 500 トン未満の貨物船、タンカー、旅客船の海難種類について  
過去 10 年間の総トン数 500 トン未満の貨物船、タンカー、旅客船の海難（2,086 隻）  
について、海難種類別にみると、衝突が 53%、乗揚が 26% となっており、全体  
の 79% を占めている。

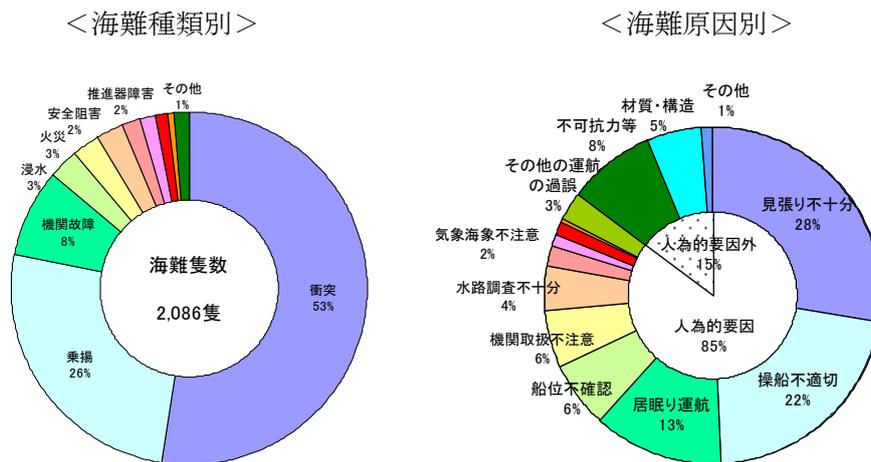
【図表 2】 総トン数 500 トン未満の貨物船、タンカー、旅客船の  
海難種類別による海難船舶隻数の推移（過去 10 年）



	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	計	割合
衝突	128	131	107	130	121	109	102	114	66	87	1095	53%
乗揚	58	68	68	57	68	49	42	51	30	41	532	26%
転覆	1	1	4	2	1	1			1	10	10	0%
浸水	4	9	5	7	8	9	4	5	3	54	3%	
推進器障害	2	7	4	1	2	2	5	2	7	5	37	2%
舵障害	7	3	1	2	4	1		1	3	22	1%	
機関故障	14	18	13	16	15	15	18	17	18	27	171	8%
火災	7	7	7	7	7	4	7	3	4	2	55	3%
爆発	2						1	1			4	0%
行方不明												0%
安全阻害	5	11	8	1	3	3	2	8	5	4	50	2%
その他	5			2	5	5	1	3	3	3	27	1%
運航阻害	6	5		2	8	1	2	1	1	3	29	1%
計	239	248	223	224	238	201	190	204	140	179	2086	100%

ロ 総トン数 500 トン未満の貨物船、タンカー、旅客船の海難原因について  
過去 10 年間の海難原因別でみると、人為的要因であるものが 85%を占め、見張り不十分が 28%、操船不適切が 22%、居眠り運航が 13%となっている。

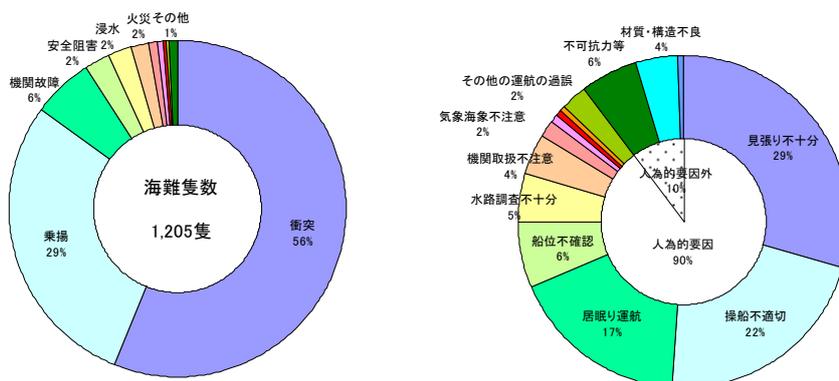
【図表 3】 総トン数 500 トン未満の貨物船、タンカー、旅客船の  
海難種類別、海難原因別傾向  
(過去 10 年)



ハ 総トン数 500 トン未満の貨物船海難の発生状況について

過去 10 年間の総トン数 500 トン未満の貨物船海難 (1,205 隻) の発生状況については、衝突が 56%、乗揚が 29%を占めており、衝突及び乗揚を合わせると 85%を占めている。海難原因別については、人為的要因であるものが 90%を占め、見張り不十分が 29%、操船不適切が 22%、居眠り運航が 17%となっている。

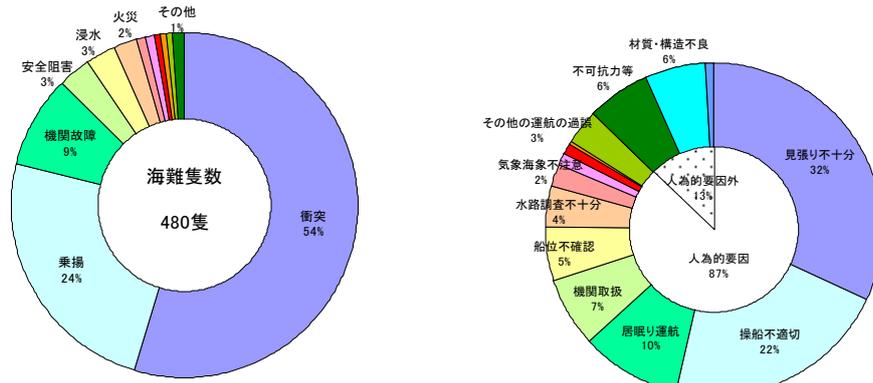
【図表 4】 総トン数 500 トン未満の貨物船の海難種類別、海難原因別傾向 (過去 10 年)



ニ 総トン数 500 トン未満のタンカー海難の発生状況について

過去 10 年間の総トン数 500 トン未満のタンカー海難（480 隻）の発生状況については、衝突が 54%、乗揚が 24%を占めており、衝突及び乗揚を合わせると 79%となっている。海難原因別については、人為的要因であるものが 87%を占め、見張り不十分が 32%、操船不適切が 22%、居眠り運航が 10%となっている。

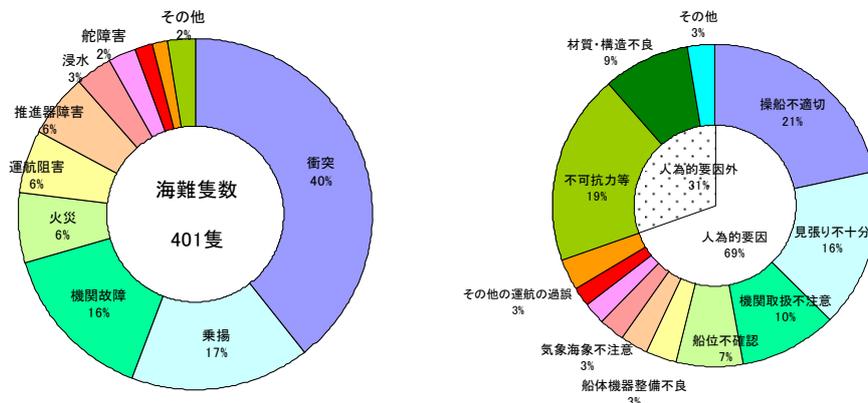
【図表 5】 総トン数 500 トン未満のタンカーの海難種類別、海難原因別傾向（過去 10 年）



ホ 総トン数 500 トン未満の旅客船海難の発生状況について

過去 10 年間の総トン数 500 トン未満の旅客船海難（401 隻）の発生状況については、衝突が 40%、乗揚が 17%を占めており、衝突及び乗揚を合わせると 57%を占めている。海難原因別については、人為的要因であるものが 69%を占め、操船不適切が 21%、見張り不十分が 16%となっている。

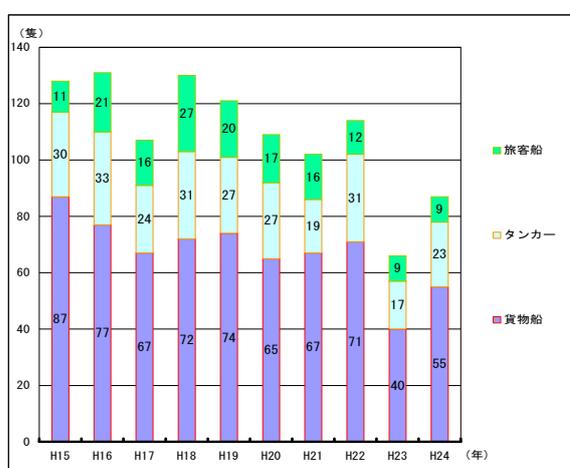
【図表 6】 総トン数 500 トン未満の旅客船の海難種類別、海難原因別傾向（過去 10 年）



(2) 過去10年間の総トン数500トン未満の貨物船、タンカー、旅客船の衝突海難について  
 過去10年間の総トン数500トン未満の貨物船、タンカー、旅客船の衝突海難(1,095隻)は、年平均で110隻発生している。海難原因別については、人為的要因であるものが91%を占め、このうち、見張り不十分が52%、操船不適切が37%、居眠り運航が8%となっている。

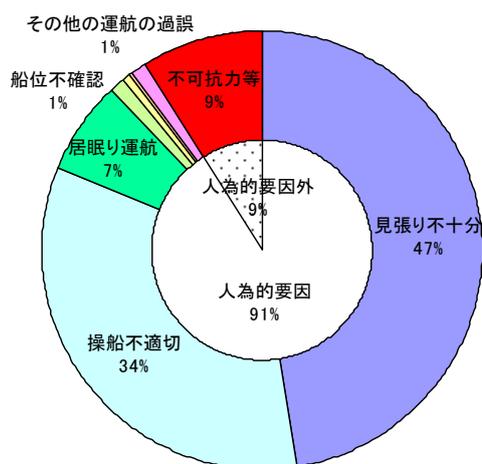
また、海難発生時間帯別でみると、貨物船の海難が3～7時台に多数発生している。

【図表7】総トン数500トン未満の貨物船、タンカー、旅客船の衝突海難の推移、海難原因別傾向(過去10年)



	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	計	割合
貨物船	87	77	67	72	74	65	67	71	40	55	675	62%
タンカー	30	33	24	31	27	27	19	31	17	23	262	24%
旅客船	11	21	16	27	20	17	16	12	9	9	158	14%
<b>計</b>	<b>128</b>	<b>131</b>	<b>107</b>	<b>130</b>	<b>121</b>	<b>109</b>	<b>102</b>	<b>114</b>	<b>66</b>	<b>87</b>	<b>1095</b>	<b>100%</b>

<海難原因別>



総トン数 500 トン未満の貨物船、タンカー、旅客船の衝突海難の  
海難原因別隻数（過去 10 年）

大分類	中分類	小分類	隻数	割合	人為的要因割合
人為的要因	運航の過誤	見張り不十分	520	47%	52%
		操船不適切	369	34%	37%
		居眠り運航	75	7%	8%
		船位不確認	12	1%	1%
		気象海象不注意	5	0%	1%
		水路調査不十分	3	0%	0%
		その他の運航の過誤	11	1%	1%
	機関取扱	2	0%	0%	
	計	997	91%	100%	
人為的要因外	不可抗力等	98	9%		
	計	1095	100%		

貨物船衝突海難原因別

大分類	中分類	小分類	隻数	割合	人為的要因割合
人為的要因	運航の過誤	見張り不十分	328	49%	52%
		操船不適切	223	33%	35%
		居眠り運航	57	8%	9%
		船位不確認	11	2%	2%
		気象海象不注意	3	0%	0%
		水路調査不十分	3	0%	0%
		その他の運航の過誤	7	1%	1%
	計	632	93%	99%	
人為的要因外	不可抗力等	43	6%		
	計	675	99%		

旅客船衝突海難原因別

大分類	中分類	小分類	隻数	割合
人為的要因	運航の過誤	操船不適切	63	40%
		見張り不十分	53	34%
		居眠り運航	4	3%
		船位不確認	1	1%
		その他の運航の過誤	1	1%
	機関取扱	1	1%	
	計	123	77%	
人為的要因外	不可抗力等	35	22%	
	計	158	100%	

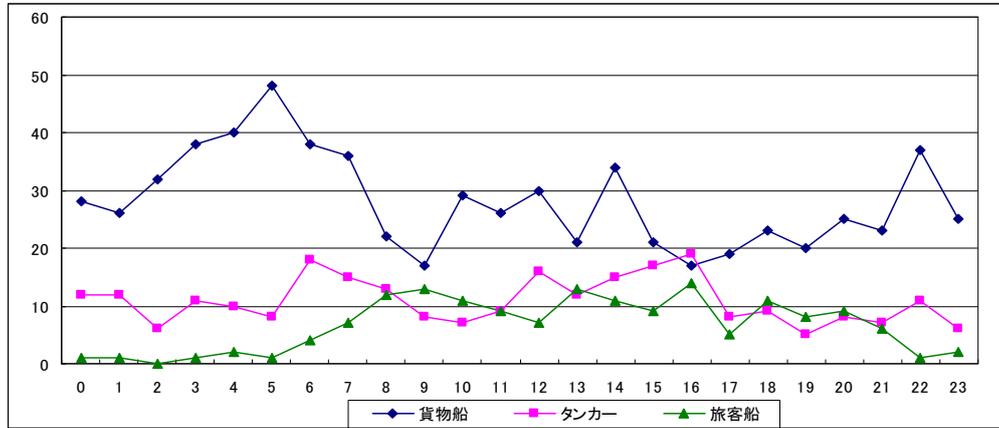
タンカー衝突海難原因別

大分類	中分類	小分類	隻数	割合	人為的要因割合
人為的要因	運航の過誤	見張り不十分	139	53%	57%
		操船不適切	83	32%	34%
		居眠り運航	14	5%	6%
		気象海象不注意	2	1%	1%
		その他の運航の過誤	3	2%	1%
	機関取扱	1	0%	0%	
	計	242	93%	100%	
人為的要因外	不可抗力等	20	8%		
	計	262	100%		

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。）衝突海難時間帯別の発生状況

	0時	1時	2時	3時	4時	5時	6時	7時	8時	9時	10時	11時	12時	13時	14時	15時	16時	17時	18時	19時	20時	21時	22時	23時	計
貨物船	28	26	32	38	40	48	38	36	22	17	29	26	30	21	34	21	17	19	23	20	25	23	37	25	675
タンカー	12	12	6	11	10	8	18	15	13	8	7	9	16	12	15	17	19	8	9	5	8	7	11	6	262
旅客船	1	1	0	1	2	1	4	7	12	13	11	9	7	13	11	9	14	5	11	8	9	6	1	2	158
計	41	39	38	50	52	57	60	58	47	38	47	44	53	46	60	47	50	32	43	33	42	36	49	33	1095

※数値は過去10年間の合計隻数



(3) 平成 24 年総トン数 500 トン未満の貨物船、タンカー、旅客船衝突海難について  
イ 原因別発生状況について

平成 24 年に発生した衝突海難は 87 隻であり、平成 23 年と比べると 21 隻増加している。海難原因は人為的要因であるものが 79 隻 (91%) を占め、このうち、見張り不十分が 46 隻 (58%)、操船不適切が 21 隻 (27%)、居眠り運航 7 隻 (9%) となっており、人為的要因の 94% を占める。

【図表 8】 総トン数 500 トン未満の貨物船、タンカー、旅客船の衝突海難の海難原因別隻数 (平成 23、24 年)

大分類	中分類	小分類	年	隻数	割合	人為的要因割合
人為的要因	運航の過誤	見張り不十分	H23	30	45%	49%
			H24	46	53%	58%
		操船不適切	H23	26	39%	43%
			H24	21	24%	27%
		居眠り運航	H23	4	6%	7%
			H24	7	8%	9%
		船位不確認	H23	1	2%	2%
			H24	2	2%	3%
		その他の運航の過誤	H23	0	0%	0%
			H24	3	3%	4%
		計	H23	61	92%	100%
			H24	79	91%	100%
人為的要因外	不可抗力等		H23	5	8%	
			H24	8	9%	
		計	H23	66	100%	
			H24	87	100%	

ロ 衝突形態について

平成 24 年に発生した衝突海難 87 隻について、衝突形態をみると、船舶との衝突が 64 隻（74%）、物件との衝突が 23 隻（26%）となっており、平成 23 年と比べると、船舶との衝突が 18 隻、物件との衝突が 3 隻とそれぞれ増加している。

【図表 9】 総トン数 500 トン未満の貨物船、タンカー、旅客船の衝突海難の衝突形態  
(平成 23、24 年)

衝突形態		年	隻数	割合	船舶との 衝突割合
船舶との 衝突	横切り(避航)	H23	4	6%	9%
		H24	6	7%	9%
	横切り(保持)	H23	4	6%	9%
		H24	12	14%	19%
	行き会い	H23	3	5%	6%
		H24	4	5%	6%
	追い越し(避航)	H23	3	5%	6%
		H24	2	2%	3%
	追い越し(保持)	H23	2	2%	5%
		H24	4	5%	6%
	漁ろうに従事している船舶に衝突	H23	6	9%	13%
		H24	8	9%	13%
	視界制限状態	H23	9	14%	20%
		H24	2	2%	3%
	係留中	H23	4	5%	9%
		H24	4	5%	6%
	係留中の船舶に衝突	H23	3	5%	6%
		H24	3	3%	5%
	漂泊中の船舶に衝突	H23	3	5%	6%
		H24	2	2%	3%
錨泊中	H23	2	2%	5%	
	H24	5	6%	8%	
錨泊中の船舶に衝突	H23	1	2%	2%	
	H24	9	10%	14%	
航路航行船舶	H23	1	2%	2%	
	H24	0	0%	0%	
見合い関係なし	H23	1	2%	2%	
	H24	2	2%	3%	
相手船不明	H23	0	0%	0%	
	H24	1	1%	2%	
計		H23	46	70%	100%
		H24	64	74%	100%
物件との衝突		H23	20	30%	
		H24	23	26%	
計		H23	66	100%	
		H24	87	100%	

\* 衝突形態については、海上衝突予防法の規定に従い、見合い関係（横切り、行き会い、追い越し）を整理するとともに、これ以外のものについては、同法に規定する漁ろうに従事している船舶との衝突、錨泊中・漂泊中の船舶等との衝突、視界制限状態における衝突、海上交通安全法及び港則法に規定する航路航行船舶との衝突等で分類した。

ハ 見張り不十分が原因の衝突海難について

見張り不十分が原因の衝突海難 46 隻のうち、作業を実施していたため、見張り不十分となったものは、10 隻であり 22%を占める。

海図等で自船の位置確認等をしながらか直をしていたもの	H23	2
	H24	4
書類及び旅券等を整理しながら当直をしていたもの	H23	2
	H24	4
その他の作業をしていたもの	H23	0
	H24	2
計	H23	4
	H24	10

また、相手船の初認状況（視認又はレーダー等で船舶の動態を把握していた状況）については、初認していない又は衝突直前（0～0.4 海里）に初認したものが、23 隻（50%）を占めている。

【図表 10】見張り不十分が原因の衝突海難の初認状況（平成 23、24 年）

		年	隻数	割合 (初認なし・ 衝突直前)
初認なし		H23	11	50% (H24)
		H24	15	
初認有り	衝突直前(0～0.4海里)	H23	7	
		H24	8	
	1海里(0.5～1.4海里)	H23	6	
		H24	11	
	2海里(1.5～2.4海里)	H23	3	
		H24	6	
	3海里(2.5～3.4海里)	H23	2	
		H24	2	
	4海里(3.5～4.4海里)	H23	1	
		H24	4	
計		H23	30	
		H24	46	

ニ 操船不適切が原因の衝突海難について

操船不適切が原因の衝突海難 20 隻のうち、回避動作（避航又は協力動作の有無）については、9 隻（45%）が全く回避動作をとらずに、衝突海難が発生している。

なお、船舶との衝突 15 隻における初認時の判断については、見合い関係が横切り及び追い越しの保持船の 5 隻を除くと、しばらく様子を見るが 5 隻（50%）、相手船が避けるだろうが 3 隻（30%）であり、合計 80%を占め、自船の操船の意図が明確に相手船に伝わっていない、又は相手船の動向を確認していないことが窺える。

【図表 11】操船不適切が原因の衝突海難の回避動作、初認時の判断（平成 23、24 年）

<回避状況>

	年	隻数	割合
避航又は協力動作あり	H23	17	65%
	H24	11	55%
避航又は協力動作なし	H23	9	35%
	H24	9	45%
計	H23	26	100%
	H24	20	100%

<初認時の判断>

		年	隻数	割合
初認有り	しばらく様子を見る	H23	7	41%
		H24	8	53%
	相手船が避けるだろう	H23	6	35%
		H24	5	33%
	その他	H23	4	24%
		H24	2	13%
計		H23	17	100%
		H24	15	100%

<初認時の判断別見合い関係>

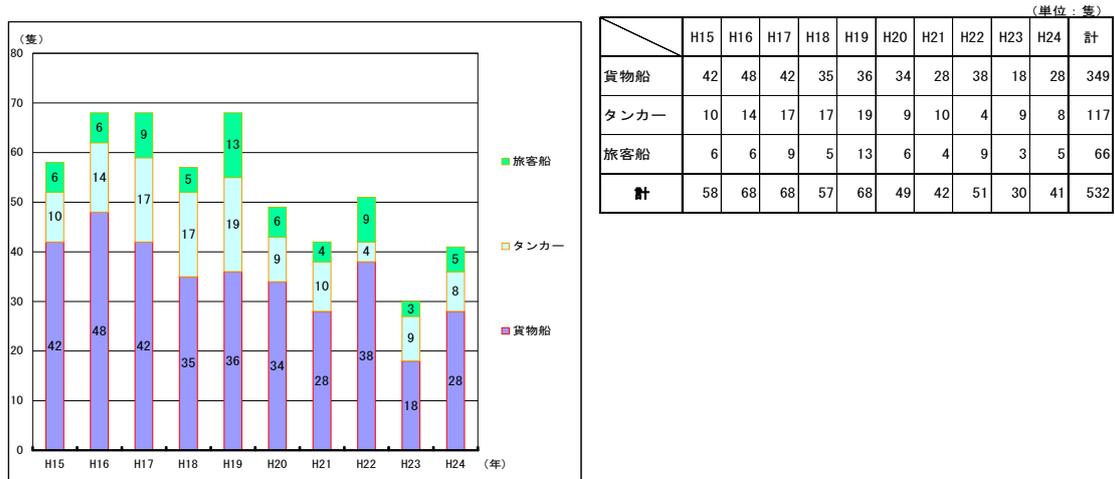
(単位:隻)

しばらく様子を見る	横切り(避航)	H23	
		H24	1
	横切り(保持)	H23	1
		H24	2
	係留中の船舶に衝突	H23	2
		H24	
	行き会い	H23	1
		H24	1
	視界制限状態	H23	1
		H24	
追い越し(避航)	H23		
	H24	2	
追い越し(保持)	H23	1	
	H24	1	
見合い関係なし	H23	1	
	H24	1	
計	H23	7	
	H24	8	
相手船が避けるだろう	横切り(避航)	H23	1
		H24	1
	横切り(保持)	H23	1
		H24	2
	行き会い	H23	1
		H24	
	視界制限状態	H23	2
		H24	
	航路航行船舶	H23	1
		H24	
錨泊中	H23		
	H24	1	
相手船不明	H23		
	H24	1	
計	H23	6	
	H24	5	

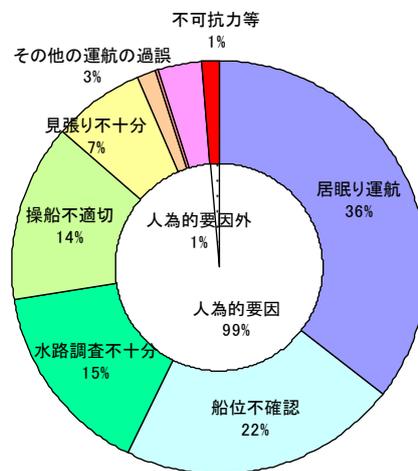
(4) 過去 10 年間の総トン数 500 トン未満の貨物船、タンカー、旅客船の乗揚海難について  
 過去 10 年間の総トン数 500 トン未満の貨物船、タンカー、旅客船の乗揚海難（532 隻）は、年平均で 53 隻発生している。海難原因別については、人為的要因であるものが 99%を占め、このうち居眠り運航が 36%、船位不確認が 22%、水路調査不十分が 15%、操船不適切 14%、見張り不十分が 7%となっている。

また、海難発生時間帯別でみると、貨物船の海難が 22～4 時台に多数発生している。

【図表 12】 総トン数 500 トン未満の貨物船、タンカー、旅客船の乗揚海難の  
 海難隻数の推移、海難原因別傾向（過去 10 年）



<海難原因別>



総トン数 500 トン未満の貨物船、タンカー、旅客船の乗揚海難の  
海難原因別隻数（過去 10 年）

大分類	中分類	小分類	隻数	割合	人為的要因割合
人為的要因	運航の過誤	居眠り運航	189	36%	36%
		船位不確認	116	22%	22%
		水路調査不十分	81	15%	15%
		操船不適切	73	14%	14%
		見張り不十分	39	7%	7%
		気象海象不注意	8	2%	2%
		その他の運航の過誤	18	3%	3%
	機関取扱	1	0%	0%	
	計	525	99%	100%	
人為的要因外	不可抗力等	7	1%		
	計	532	100%		

貨物船乗揚海難原因別

大分類	中分類	小分類	隻数	割合	人為的要因割合
人為的要因	運航の過誤	居眠り運航	152	44%	44%
		船位不確認	66	19%	19%
		水路調査不十分	54	15%	16%
		操船不適切	37	11%	11%
		見張り不十分	23	7%	7%
		気象海象不注意	4	1%	1%
		その他の運航の過誤	9	3%	3%
	計	345	99%	100%	
人為的要因外	不可抗力等	4	1%		
	計	349	100%		

旅客船乗揚海難原因別

大分類	中分類	小分類	隻数	割合
人為的要因	運航の過誤	船位不確認	26	39%
		操船不適切	16	24%
		水路調査不十分	8	12%
		見張り不十分	7	11%
		居眠り運航	4	6%
		気象海象不注意	2	3%
		その他の運航の過誤	1	2%
	計	64	97%	
人為的要因外	不可抗力等	2	3%	
	計	66	100%	

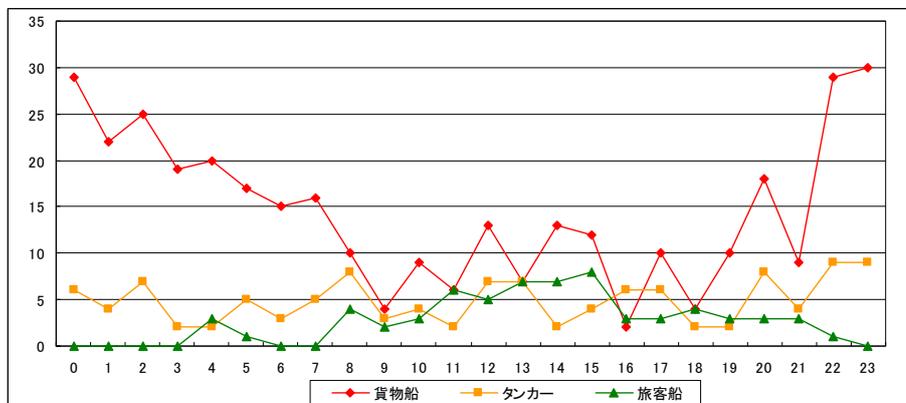
タンカー乗揚海難原因別

大分類	中分類	小分類	隻数	割合	人為的要因割合
人為的要因	運航の過誤	居眠り運航	33	28%	28%
		船位不確認	24	21%	21%
		操船不適切	20	17%	17%
		水路調査不十分	19	16%	16%
		見張り不十分	9	8%	8%
		気象海象不注意	2	2%	2%
		その他の運航の過誤	8	7%	7%
	機関取扱	1	1%	1%	
	計	116	99%	100%	
人為的要因外	不可抗力等	1	1%		
	計	117	100%		

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。）乗揚海難時間帯別発生隻数

	0時	1時	2時	3時	4時	5時	6時	7時	8時	9時	10時	11時	12時	13時	14時	15時	16時	17時	18時	19時	20時	21時	22時	23時	計	
貨物船	29	22	25	19	20	17	15	16	10	4	9	6	13	7	13	12	2	10	4	10	18	9	29	30	349	
タンカー	6	4	7	2	2	5	3	5	8	3	4	2	7	7	2	4	6	6	2	2	8	4	9	3	0	117
旅客船	0	0	0	0	3	1	0	0	4	2	3	6	5	7	7	8	3	3	4	3	3	3	1	0	66	
計	35	26	32	21	25	23	18	21	22	9	16	14	25	21	22	24	11	19	10	15	29	16	39	39	532	

※数値は過去10年間の合計隻数



(5) 平成 24 年総トン数 500 トン未満の貨物船、タンカー、旅客船の乗揚海難について  
 平成 24 年に発生した乗揚海難は 41 隻であり、平成 23 年と比べると、11 隻増加している。海難原因は人為的要因であるものが 41 隻（100%）となっており、このうち居眠り運航が 14 隻（35%）、船位不確認が 12 隻（30%）、水路調査不十分が 9 隻（20%）であり、人為的要因の 85%を占めている。

【図表 13】 総トン数 500 トン未満の貨物船、タンカー、旅客船の乗揚海難の原因別発生状況（平成 23、24 年）

大分類	中分類	小分類	年	隻数	割合	人為的要因割合	作業中
人為的要因	運航の過誤	居眠り運航	H23	8	27%	28%	
			H24	14	35%	35%	
		船位不確認	H23	10	33%	34%	1隻
			H24	12	30%	30%	1隻
		水路調査不十分	H23	2	7%	7%	
			H24	9	20%	20%	
		操船不適切	H23	7	23%	24%	
			H24	6	15%	15%	
		見張り不十分	H23	1	3%	3%	
			H24	0	0%	0%	
		その他の運航の過誤	H23	1	3%	3%	
H24	0		0%	0%			
	計	H23	29	97%	100%		
		H24	41	100%	100%		
人為的要因外	不可抗力等	H23	1	3%			
		H24	0	0%			
	計	H23	30	100%			
		H24	41	100%			

また、船位測定手段については、レーダーによるものが 21 隻（51%）、GPS によるものが 10 隻（24%）を占めている。乗揚対象の事前の把握状況については、事前に把握していないものが 44%を占めている。乗揚対象の視認状況については、初認なしが 33 隻（80%）、事故直前に気付いたものが 3 隻（7%）を占めており、初認していない又は事故直前に気づいたもので、全体の 88%を占めている。

船位測定手段	年	隻数	割合
レーダー	H23	19	63%
	H24	21	51%
GPS	H23	9	30%
	H24	10	24%
目視	H23	2	7%
	H24	10	24%
計	H23	30	100%
	H24	41	100%

事前把握	年	隻数	割合
事前に把握していない	H23	15	50%
	H24	18	44%
事前に把握していた	H23	15	50%
	H24	23	56%
計	H23	30	100%
	H24	41	100%

視認の有無	視認時の判断	年	隻数	割合 (初認なし・ 衝突直前)
視認なし		H23	21	88% (H24)
		H24	33	
視認有り	事故直前に気づく	H23	3	
		H24	3	
	回避のための余裕ある時期に視認	H23	6	
		H24	5	
計		H23	30	
		H24	41	

(6) 過去 10 年間の総トン数 500 トン未満の貨物船、タンカー、旅客船の居眠り運航が原因の海難について

過去 10 年間の総トン数 500 トン未満の貨物船、タンカー、旅客船の居眠り運航が原因の海難は、264 隻発生しており、海難原因別における人為的要因の中では、見張り不十分、操船不適切について 3 番目に多い割合 (13%) を占めている。また、居眠り運航が原因の海難を海難種類別でみると、衝突が 75 隻 (28%)、乗揚が 189 隻 (72%) であった。

平成 24 年に発生した居眠りが原因の海難は、衝突 7 隻、乗揚 14 隻の計 21 隻であり、船橋航海当直警報装置を搭載していた船舶による海難は、貨物船 7 隻とタンカー 2 隻の計 9 隻発生しており、うち 2 隻は警報作動中であった。

なお、居眠り運航が原因の海難のトン階別発生状況について、下表のとおりである。

【図表 14】居眠り運航が原因の海難発生隻数 (過去 10 年)

(単位:隻)

海難種類	用途	トン階	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	計
衝突	貨物船	150-300t	4	3	3	3	2		1	1			17
		300-500t	6	5	4	5	4	1	6	4	2	3	40
	タンカー	20-100t										1	1
		150-300t		1			1	1		1			4
		300-500t			1		2	2		1		3	9
	旅客船	20t未満				1				1	1		3
		150-300t									1		1
	計			10	9	8	9	9	4	7	8	4	7
乗揚	貨物船	100-150t	2		1		1	1					5
		150-300t	12	12	12	5	9	6	4	2		4	66
		300-500t	9	12	7	10	7	9	3	8	6	10	81
	タンカー	20-100t		1			1						2
		150-300t	3	4	2	3	1				1		14
		300-500t	1	2	4	3	3		2	1	1		17
	旅客船	20t未満	1								2		3
		300-500t		1									1
計			28	32	26	21	22	16	9	13	8	14	189
計			38	41	34	30	31	20	16	21	12	21	264

(7) 過去 10 年間の死者・行方不明者を伴う総トン数 500 トン未満の貨物船、タンカー、旅客船の海難について

過去 10 年間の死者・行方不明者を伴う海難発生状況は、13 隻発生しており、死者・行方不明者が 25 人となっている。

海難種類別では、衝突が 5 隻（38%）で、死者・行方不明者が 8 人となっている。

【図表 15】死者・行方不明者を伴う総トン数 500 トン未満の貨物船、タンカー、旅客船海難推移（過去 10 年）

死者・行方不明者を伴う海難隻数 (単位: 隻)

用途	海難種類	H15	H16	H17	H18	H19	H21	H22	H23	H24	計
貨物船	衝突	1	1	1		1		1			5
	乗揚							1			1
	転覆			1							1
	浸水					1					1
	計	1	1	2	0	2	0	2	0	0	8
タンカー	転覆			1							1
	浸水								1		1
	火災								1		1
	爆発	1									1
	計	1	0	1	0	0	0	0	2	0	4
旅客船	衝突										0
	転覆										0
	機関故障		1								1
	計	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1
計	2	2	3	0	2	0	2	2	2	0	13

海難による死者・行方不明者数 (単位: 人)

用途	海難種類	H15	H16	H17	H18	H19	H21	H22	H23	H24	計
貨物船	衝突	1	3	1		1		2			8
	乗揚							4			4
	転覆			2							2
	浸水					1					1
	計	1	3	3	0	2	0	6	0	0	15
タンカー	転覆			1							1
	浸水								2		2
	火災								1		1
	爆発	1									1
	計	1	0	1	0	0	0	0	3	0	5
旅客船	衝突										0
	転覆										0
	機関故障		5								5
	計	0	5	0	0	0	0	0	0	0	5
計	2	8	4	0	2	0	6	3	0	25	

## 2 海難分析による海難防止対策

海難分析に基づき、海難防止対策について、次のとおり取りまとめた。

### (1) 安全に対する意識の高揚

総トン数 500 トン未満の貨物船、タンカー及び旅客船（日本船舶に限る。）の海難について、海難の現状や原因を踏まえ、運航形態等を勘案の上、全国海難防止強調運動や船員労働安全衛生月間等の各種運動や講習会等において、次に掲げる事項についての重要性について周知し、乗組員のみならず関係事業者、船員教育機関、行政機関が広く連携し、安全に対する意識の高揚を図る必要がある。

#### イ 衝突海難防止対策

原因が人為的要因であるものが 91%を占め、このうちの 97%が見張り不十分（52%）、操船不適切（37%）、居眠り運航（8%）であることから、見張り、航法の遵守及び居眠り運航の撲滅の徹底

自船の操船の意図が明確に相手船に伝わっていない、又は相手船の動向を確認していないことが窺えることから、適切な操船のための船舶間コミュニケーション（国際 VHF・汽笛信号の活用、AIS 情報の活用及び正確な情報の入力等）の促進

#### ロ 乗揚海難防止対策

原因が人為的要因であるものが 99%を占め、このうちの 87%が居眠り運航（36%）、船位不確認（22%）、水路調査不十分（15%）、操船不適切（14%）であることから、居眠り運航の撲滅、船位確認の徹底

### (2) 船橋航海当直警報装置の普及・促進

船橋航海当直警報装置については、平成 23 年 7 月 1 日から旅客船及び総トン数 150 トン以上の旅客船以外の船舶に義務化されており、順次搭載されていくところ、居眠り運航を撲滅するため、本装置の普及・促進を図る必要がある。