



海難の現況と対策について
～大切な命を守るために～
(平成24年版)



平成25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 24 年版)

目 次

はじめに（平成 24 年のトピック）-----1～2

- 1 船舶事故隻数 過去 10 年で最少-----1
- 2 船舶事故に伴う死者・行方不明者も過去 10 年で最少-----1
- 3 重大な海難-----1

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 海難の現況-----5～33

- 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) 船舶事故以外の乗船中の事故及び海浜事故-----24
- 3 海事関係法令違反の取締り状況-----33

第 3 章 海難防止対策-----34～37

- 1 小型船に対する情報提供の強化-----34
- 2 関係省庁海難防止連絡会議-----35
- 3 小型船舶海難防止対策-----35
- 4 全国海難防止強調運動-----35
- 5 高年齢層への海難防止対策-----36
- 6 スクラップ積載船舶火災防止対策-----36
- 7 マリンレジャー事故防止対策-----36
 - (1) 遊泳中の事故防止対策-----36
 - (2) 釣り中の事故防止対策-----37
 - (3) スキューバダイビング中の事故防止対策-----37
 - (4) 関係機関等と連携した事故防止対策の推進-----37

1	救助状況	38
	(1) 船舶事故の救助状況	38
	(2) 船舶事故以外の乗船中の事故及び海浜事故の救助状況	38
2	救助・救急活動の充実・強化	39
	(1) 救助・救急体制の充実・強化	39
	(2) 関係機関との連携・協力体制の充実・強化	39
3	海中転落者のライフジャケット着用率の向上	39
	(1) 漁業者を対象としたライフジャケット着用率の向上	39
	(2) 釣り人を対象としたライフジャケット着用率の向上	40
4	海難情報の早期入手	41

資料編

平成24年における海難の発生と救助の状況

平成24年度通航船舶実態調査結果

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

はじめに (平成24年のトピック)

1 船舶事故隻数 過去10年で最少

平成24年に海上保安庁が認知した船舶事故隻数は2,261隻で、平成23年と比べ272隻減少し、過去10年間で最少となりました。

これは、平成24年は、平成23年元日の山陰地方豪雪による船舶事故など、異常気象下の船舶事故が少なかったことも大きな要因ですが、平成22年7月に施行された港則法及び海上交通安全法の一部改正により海上交通センターによる情報提供や勧告等の航行援助の充実強化、地形や潮流など各海域の特性に応じた新たな航法の設定、船舶自動識別装置(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、ふくそう海域における衝突・乗揚事故隻数が大幅に減少するなど、近年の海難発生状況やAISの普及など、海上交通に係る環境の変化を踏まえた施策の効果が現れたことも要因のひとつと考えられます。

2 船舶事故に伴う死者・行方不明者も過去10年で最少

船舶事故に伴う死者・行方不明者数は78人で、平成23年と比べ30人減少し、過去10年間で最少となりました。

特にプレジャーボート事故による死者・行方不明者数が平成19年から平成23年までの平均の19人に対し、平成24年は7人、貨物船事故による死者・行方不明者数が平成19年から平成23年までの平均の20人に対し、平成24年は7人と大幅に減少しました。

3 重大な海難

我が国の周辺海域では、海運、漁業、マリンレジャーなど幅広い分野にわたり、多種多様な活動が行われています。一度、衝突や転覆などの船舶事故、遊泳中の漂流や岸壁からの海中転落などが発生すれば、かけがえのない人命、財産が損失するばかりではなく、船舶事故においては、燃料油の流出により環境を汚染するなど被害は甚大になります。

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

また、不幸にも海難が発生した場合に備え、救助体制の充実強化、民間救助組織等との連携、協力に努め、実際に海難が発生した場合には迅速かつ的確な搜索救助活動を行い、一人でも多くの人命、財産を救助することに全力を尽くしています。

平成24年にあっては、2,261隻の船舶が海難に遭遇し、1,377人の方の尊い命が奪われました。中でも社会的反響の大きかった、いわゆる「重大な海難」は次のようなものが発生しています。

(1) 船舶事故

イ 新潟港東区 コンテナ船「KOTA DUTA」×貨物船「TANYA KARPINSKAYA」 衝突・沈没



2月7日、新潟港東区港内を航行中のシンガポール籍コンテナ船「KOTA DUTA」とロシア籍貨物船「TANYA KARPINSKAYA」が衝突し、T号が沈没しました。T号乗組員17名は付近のタグボートにより、全員救助されました。事故後、沈没船周辺は船舶の航行が禁止されていましたが、沈没船撤去完了の5月に航行禁止区域が解除されました。

ロ 宮城県沖 漁船「堀栄丸」×貨物船「NIKKEI TIGER」衝突・沈没



9月24日、宮城県金華山東方沖で、日本船籍漁船「堀栄丸」とパナマ船籍貨物船「NIKKEI TIGER」が衝突、堀栄丸乗組員22名のうち9名は日本漁船に救助されましたが、船体及び乗組員13名は、巡視艇延べ27隻及び航空機延べ24機、その他関係機関等により捜索が行われましたが行方不明となりました。

(2) 海浜事故

イ 山口県防府市 海水浴場における遊泳者の溺水事故

7月16日、山口県防府市の海水浴場で高校生4名が遊泳中、そのうち1名(16歳)が溺れ始めたため、他の1名(16歳)が助けようとしたところ、両名とも行方不明となりました。巡視艇3隻、航空機1機を出動させ、捜索を行ったところ両名を発見しましたが死亡が確認されました。

ロ 神奈川県三浦市 磯遊び中の海中転落事故

8月28日、神奈川県三浦市城ヶ島の磯場で親子3名と子供の友人2名が遊んでいたところ、親子3名が波にさらわれ海中に転落しました。男児(12歳)は漁船に無事救助されましたが、母親は救助された後、死亡が確認されました。男児(9歳)は行方不明となり、巡視艇3隻、航空機2機及び特殊救難隊が出動し、関係機関等とともに捜索を行ったところ発見しましたが死亡が確認されました。

第1章 海上保安庁の政策目標（政策目標達成状況）

海上輸送は、我が国の経済産業や国民生活を支えるうえで欠くことができないものとなっていますが、特に、経済活動の拠点となっている東京湾等では、海上交通がふくそうしているうえに、漁業活動やマリ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24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2,234隻となっており、目標である2,220隻を14隻上回っています。



2 ふくそう海域における社会的影響が著しい大規模な船舶事故の防止

我が国の首都圏及び重要経済圏を背後に控える東京湾、伊勢湾、瀬戸内海及び関門海峡は、外海等の一般海域に比べて、海上輸送活動、漁業活動、マリ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。

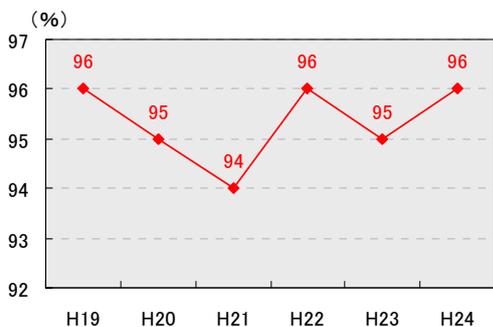
このため、海上保安庁においては、これらふくそう海域における社会的影響が著しい大規模な船舶事故の発生を「ゼロ」とすることを目標とし各種施策を講じてきたところ、平成24年は当該事故の発生はゼロで目標を達成することができました。

3 要救助海難に対する救助率の維持確保

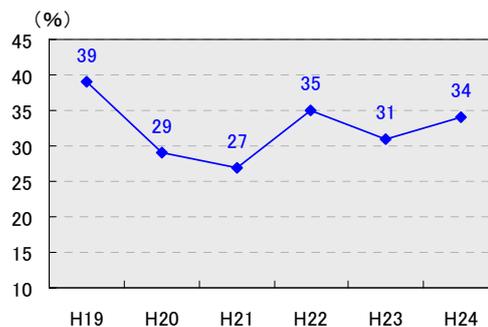
「要救助海難に対する救助率の維持確保」の数値目標は、平成 27 年までに要救助海難に対する全体の救助率（要救助者に対する救助成功者の割合）を 95%以上に維持確保するとともに、20 トン未満の船舶からの海中転落の救助率を 35%以上とするものです。

平成 24 年の要救助海難に対する全体の救助率は 96%で目標を達成することができましたが、20 トン未満の船舶からの海中転落の救助率は 34%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】



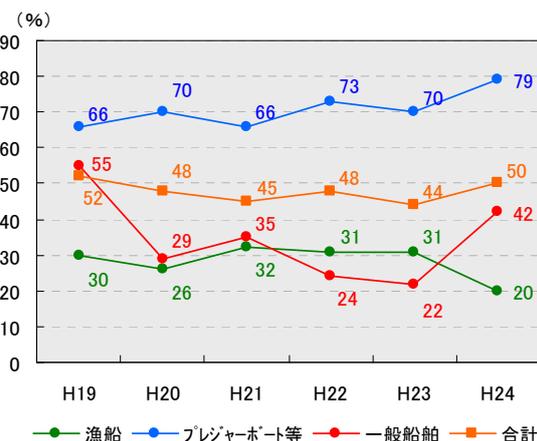
【20 トン未満の船舶からの海中転落者救助率】



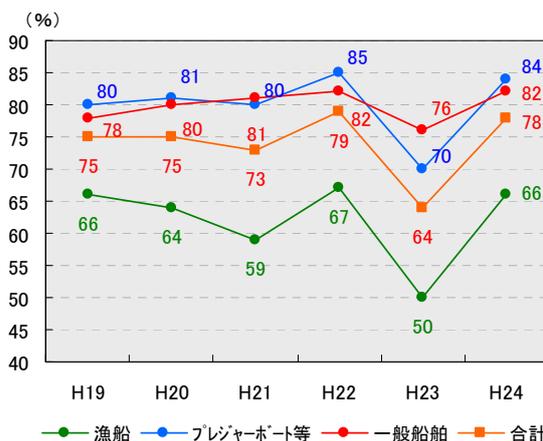
4 自己救命策確保に関する啓発活動の強化

「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 24 年のライフジャケット着用率は 50%で目標を達成することができましたが、2 時間以内関知率は 78%となっており、目標の達成には至りませんでした。

【ライフジャケット着用率】



【2 時間以内関知率】



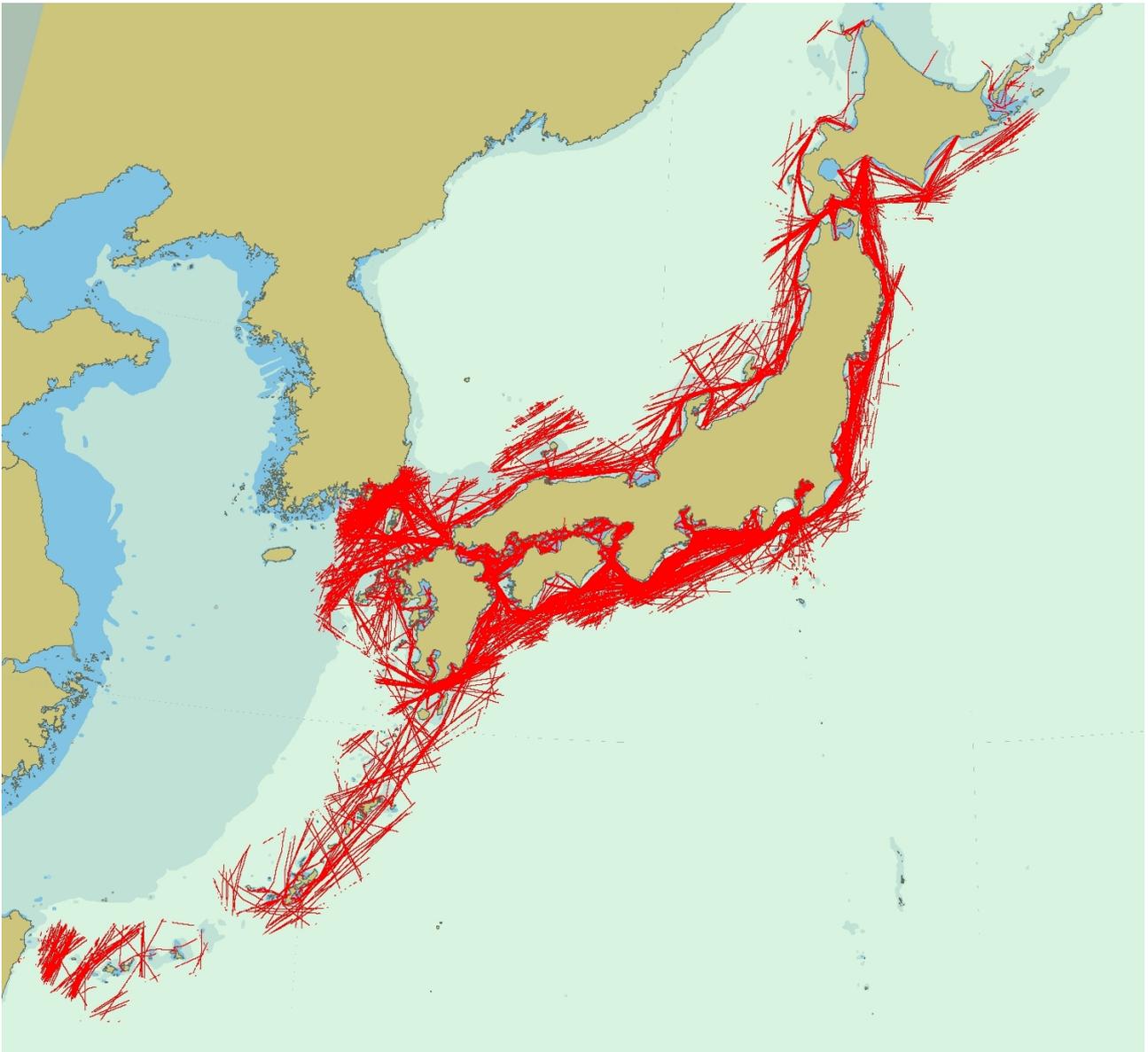
※ライフジャケット着用率：船舶事故に伴う海中転落者及び乗船者の海中転落者のうち、ライフジャケットを着用していた人の割合

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うえで欠くことができないものとなっています。

我が国の沿岸海域では、1日平均約5,000隻もの船舶（AIS搭載船舶に限る。）が通航しています。プレジャーボートや漁船等の小型船も含めるとその通航隻数は計り知れず、船舶事故発生の蓋然性は非常に高くなっています。

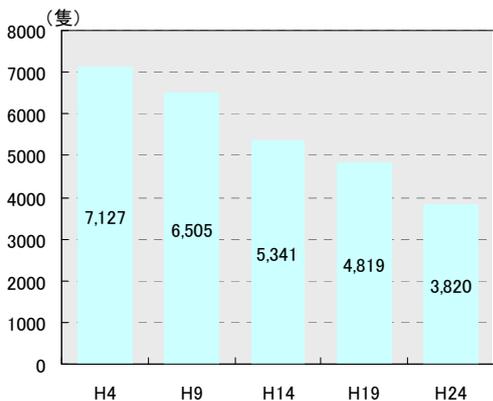
【我が国沿岸海域のAIS搭載船舶の通航状況】



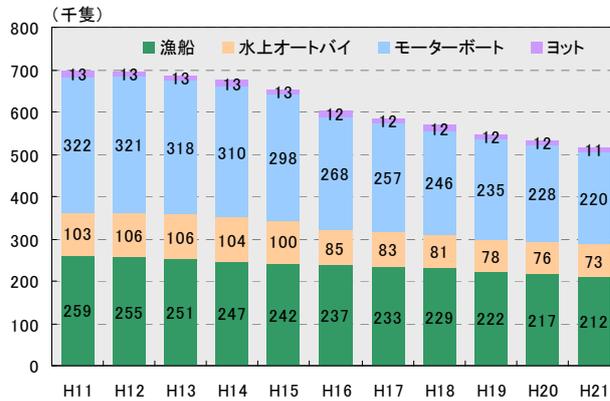
1 最近の海上交通の動向・環境の変化

近年の海上交通の動向をみると、船舶通航量は減少傾向にあり、ふくそう海域における1日あたりの船舶通航量は、20年前の約5割となっています。また、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・漁港港勢
 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、船型をみてみると、輸送効率の向上やコスト削減を図るため、船舶の大型化が進んでいます。

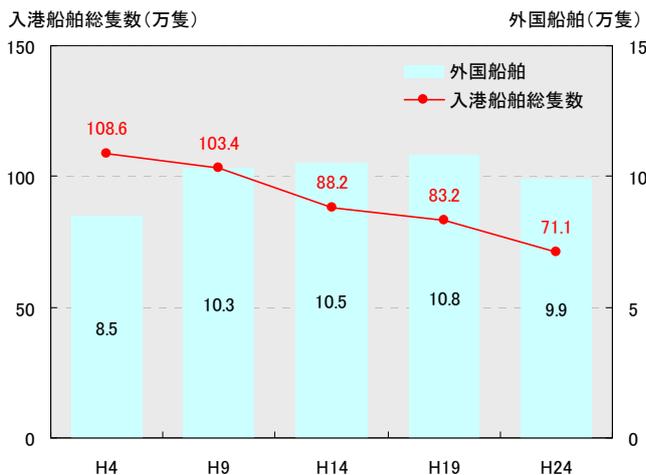
船舶の大型化の顕著な傾向は、港湾施設の能力を超える船舶の入港など、航行時の他の船舶の操船自由度に影響が及ぶほか、仮に船舶事故が発生した場合には、被害拡大の可能性が高まります。

また、我が国の特定港 85 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、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、国籍の多様化が進んでおり、また、我が国周辺海域での航法や地理を把握していない船員が操船している事例も多く見受けられる状況です。

我が国周辺海域は、海上交通の場としてだけでなく、漁業生産やマリ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】

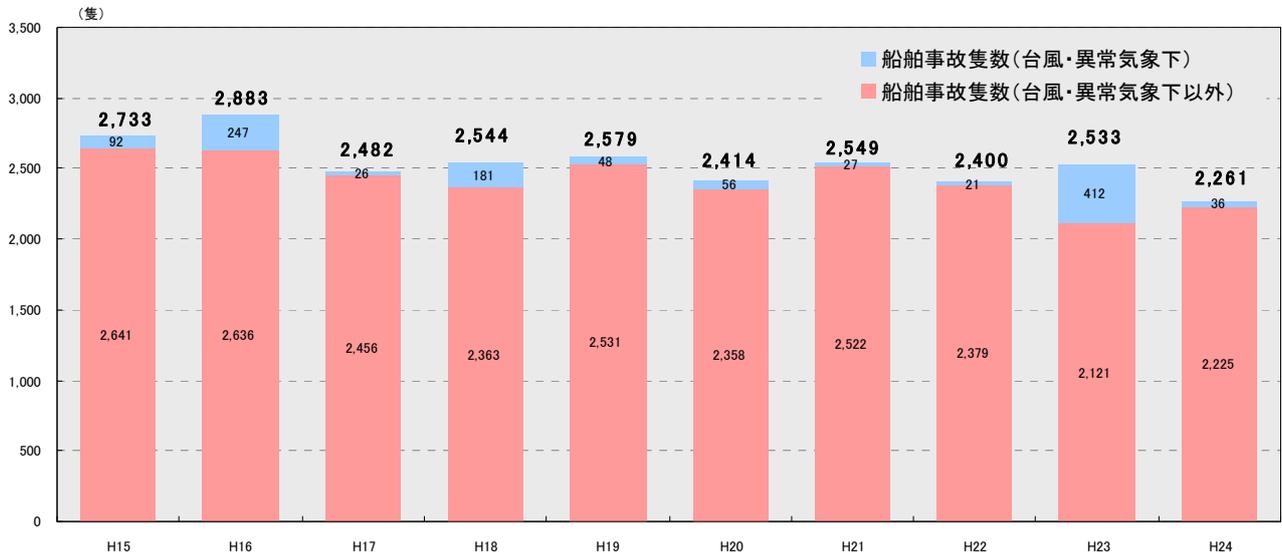


2 海難の発生状況と傾向

(1) 船舶事故

平成24年に海上保安庁が認知した船舶事故隻数は2,261隻で、過去10年間で最少となっています。

【船舶事故隻数の推移（過去10年間）】



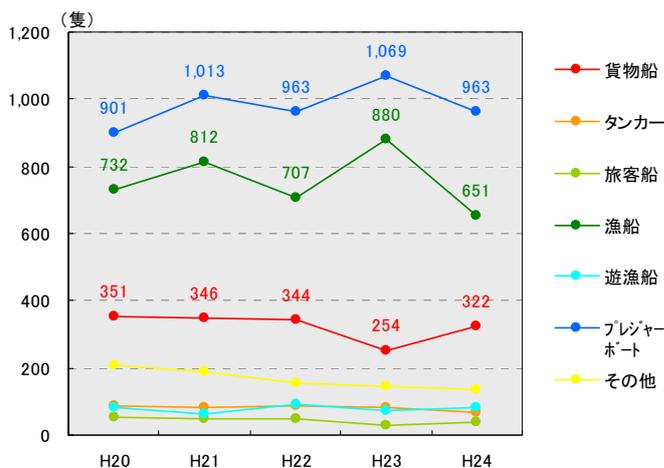
イ 概観

(i) 船舶種類別

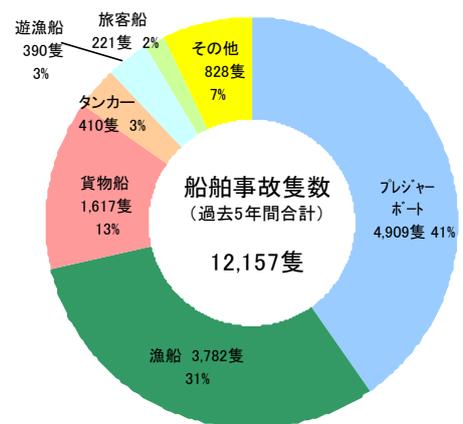
平成24年の船舶種類別の隻数は、プレジャーボート963隻(43%)、漁船651隻(29%)、貨物船322隻(14%)となっています。

過去5年間の船舶種類別割合は、プレジャーボート、漁船、貨物船で全体の85%を占めています。

【船舶種類別の推移（過去5年間）】



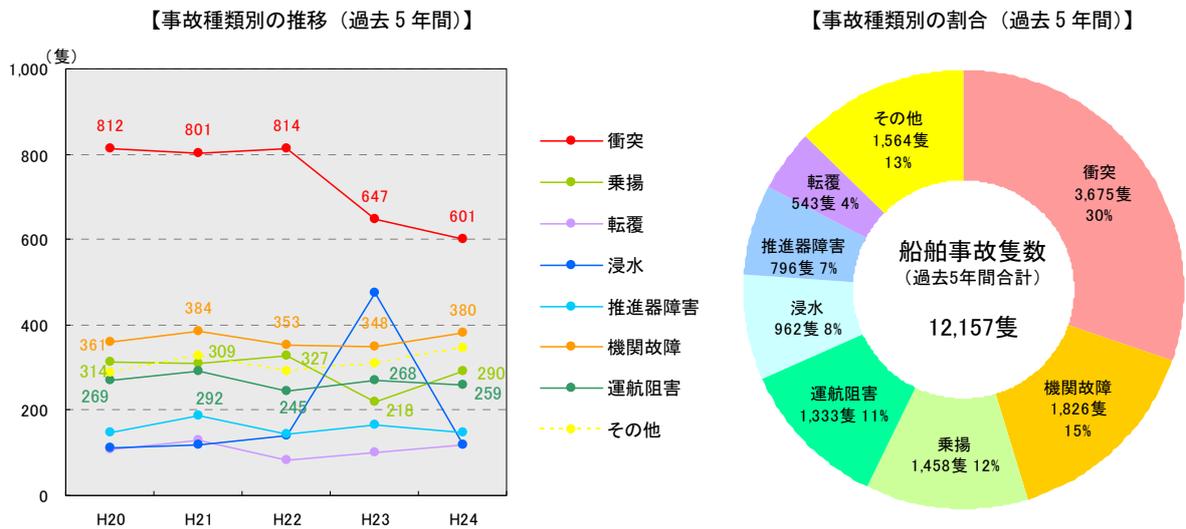
【船舶種類別の割合（過去5年間）】



(ii) 事故種類別

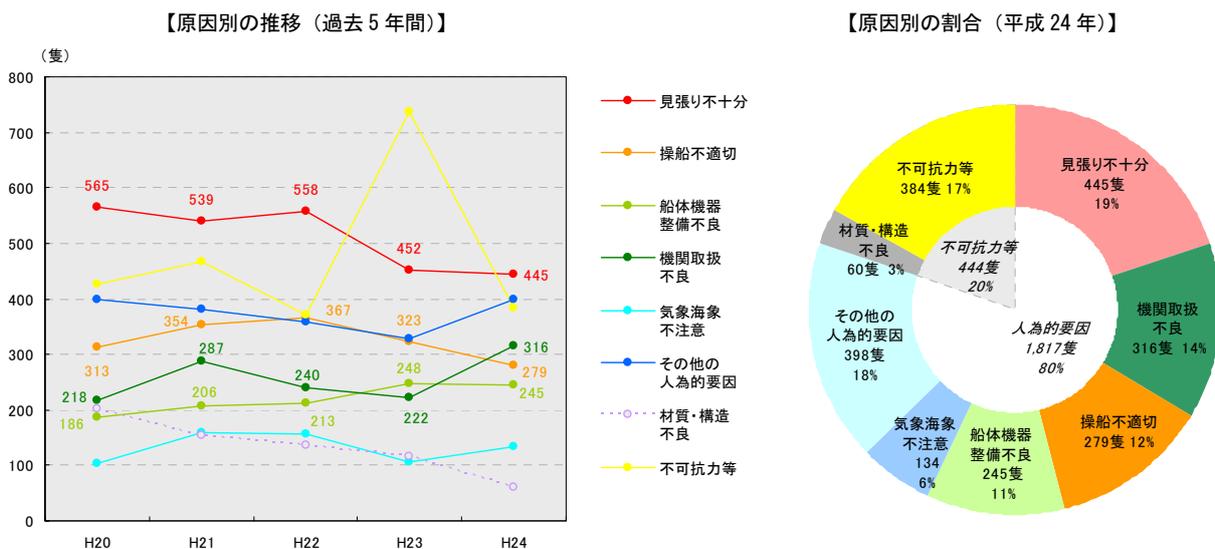
平成 24 年の事故種類別の隻数は、衝突 601 隻 (27%)、機関故障 380 隻 (17%)、乗揚 290 隻 (13%) となっています。過去 5 年間では、衝突が平成 22 年から減少しており、平成 24 年は過去 10 年で最少となっています。

過去 5 年間の事故種類別割合は、衝突、機関故障、乗揚、運航阻害で全体の 68%を占めています。



(iii) 原因別

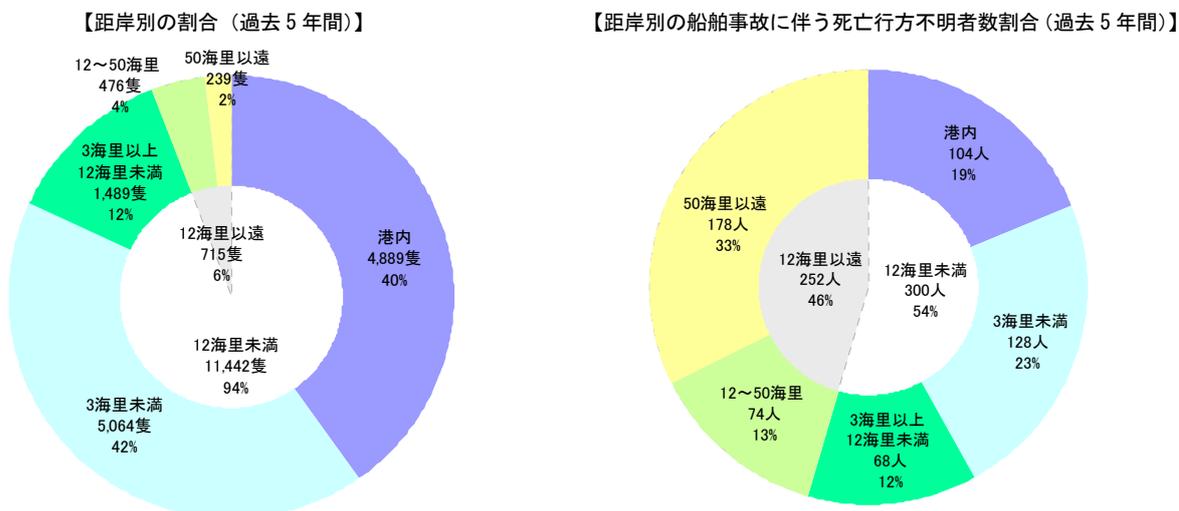
平成 24 年の原因別は、人為的要因によるものが 1,817 隻 (80%) となっています。見張り不十分、機関取扱不良、操船不適切、船体機器整備不良で人為的要因の 71%を占めています。



(iv) 距岸別

過去5年間の船舶事故の94%が陸岸から12海里未満で発生しています。

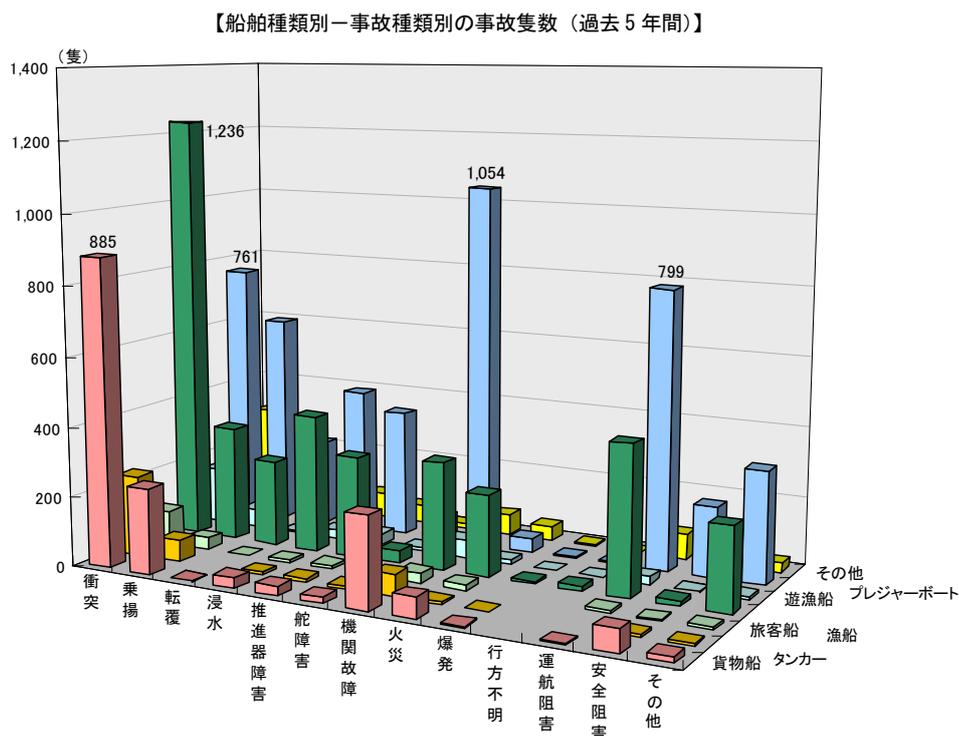
一方、過去5年間の船舶事故に伴う死者・行方不明者の46%は12海里以遠で発生しており、陸から遠く離れるほど、事故隻数に対する死者・行方不明者数の割合が高くなる傾向がうかがえます。



ロ 事故の種類

(i) 船舶種別別—事故種別別

過去5年間の船舶種別別—事故種別別は、漁船の衝突1,236隻(10%)、プレジャーボートの機関故障1,054隻(9%)、貨物船の衝突885隻(7%)、プレジャーボートの運航阻害799隻(7%)、プレジャーボートの衝突761隻(6%)が多くなっています。

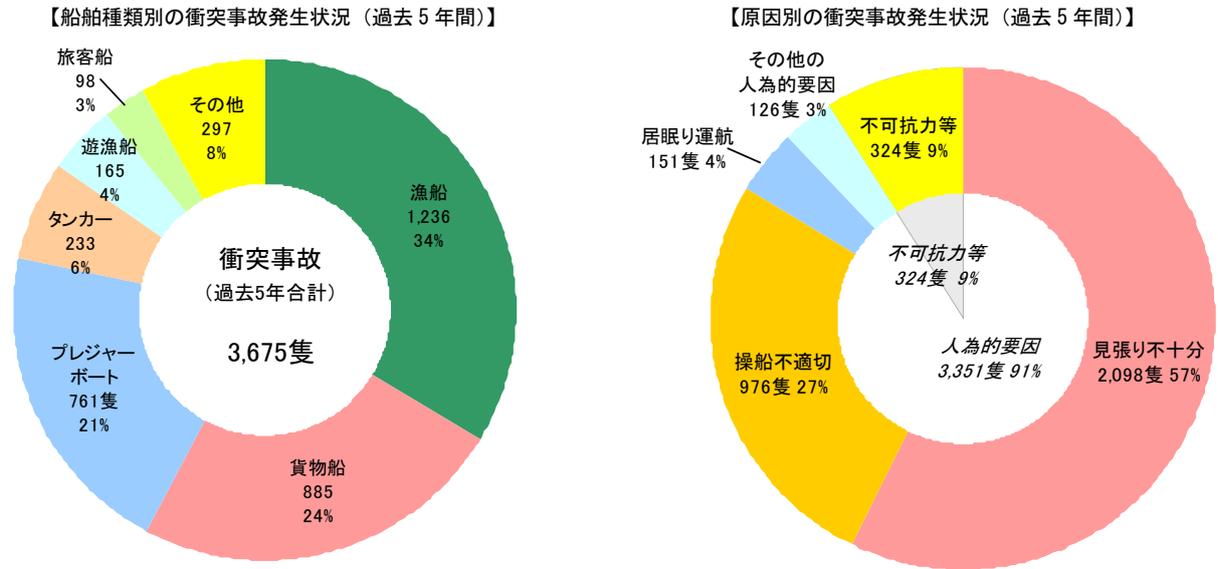


(ii) 衝突事故

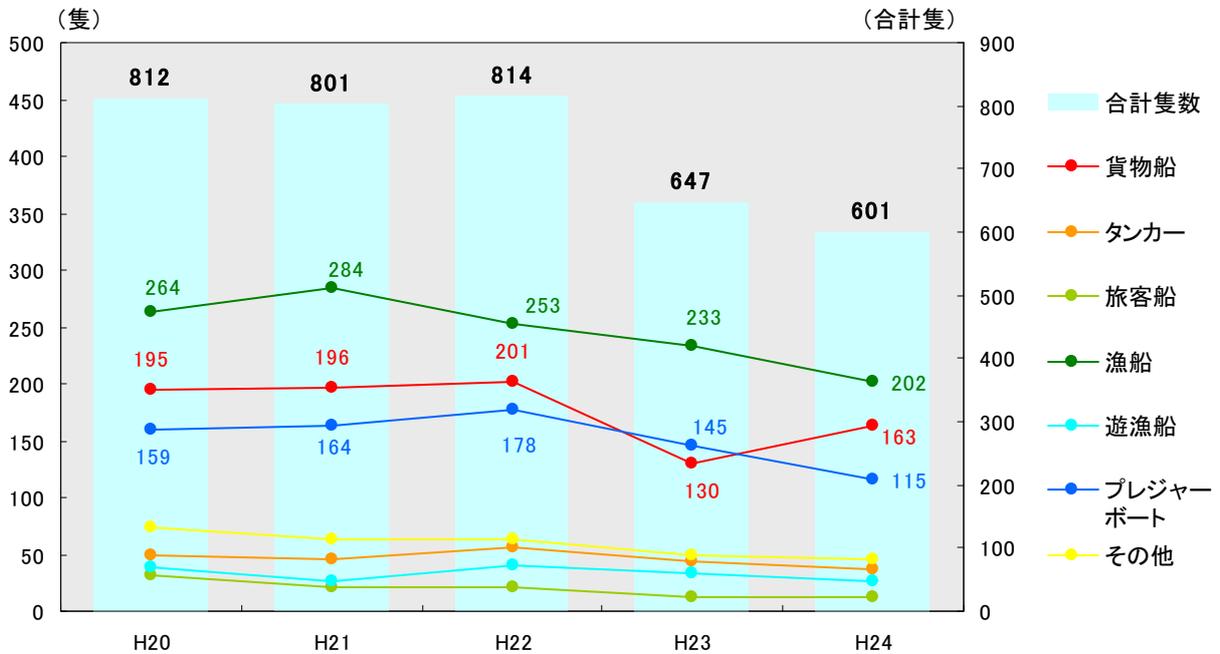
過去5年間を通じて最も多く発生しており、漁船、貨物船、プレジャーボートで全体の78%を占めています。

原因は、人為的要因によるものが3,351隻(91%)で、見張り不十分、操船不適切で人為的要因の92%を占めています。

平成22年から、プレジャーボート及び漁船が減少傾向となっています。



【衝突事故発生状況（船舶種類別 過去5年間）】



ハ 船舶種別事故状況

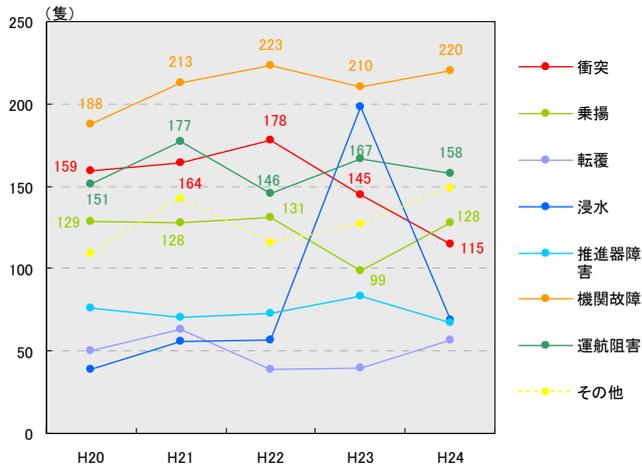
(i) プレジャーボート事故

平成24年のプレジャーボート事故は963隻で、船舶種別では最も多く、全体の43%を占めています。

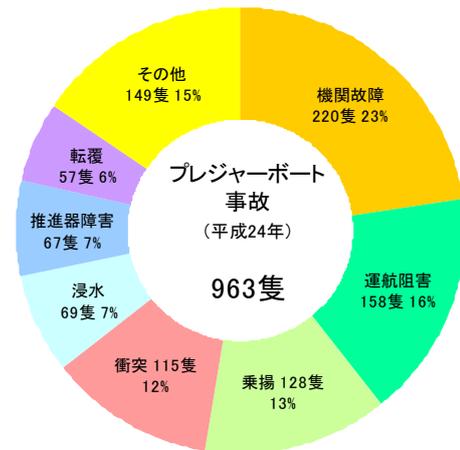
平成24年の事故種別は、機関故障220隻(23%)、運航阻害158隻(16%)、乗揚128隻(13%)、衝突115隻(12%)で、全体の64%を占めています。

過去5年間では、船舶種別合計隻数もプレジャーボートが最多となっており、機関故障が増加傾向、また衝突が減少傾向となっています。

【プレジャーボート事故の推移(事故種別 過去5年間)】



【プレジャーボート事故の割合(事故種別 平成24年)】



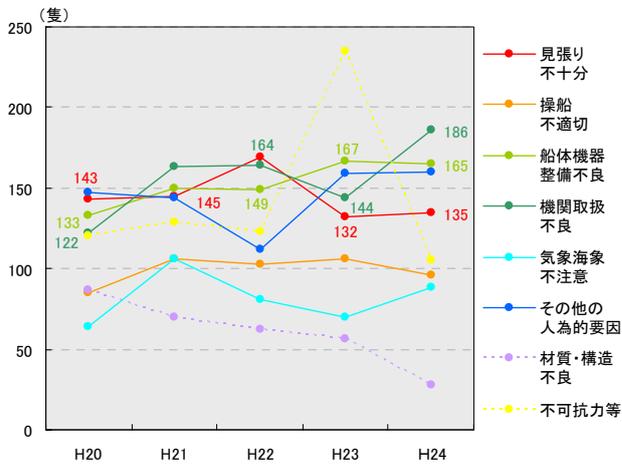
a プレジャーボート事故の原因別

平成24年のプレジャーボート事故の原因は、人為的要因によるものが830隻(86%)となっています。

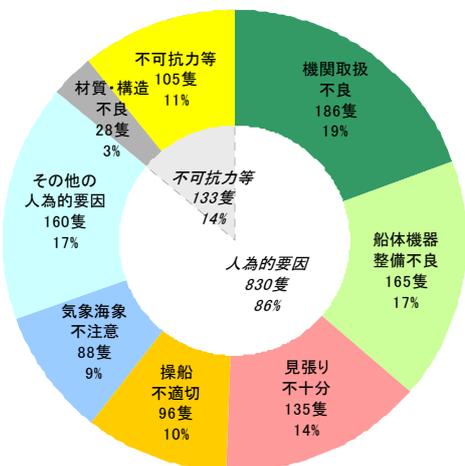
機関取扱不良、船体機器整備不良、見張り不十分で人為的要因の59%を占めています。

過去5年間では、機関取扱不良及び船体機器整備不良が増加傾向となっています。

【プレジャーボート事故の推移(原因別 過去5年間)】



【プレジャーボート事故の割合(原因別 平成24年)】

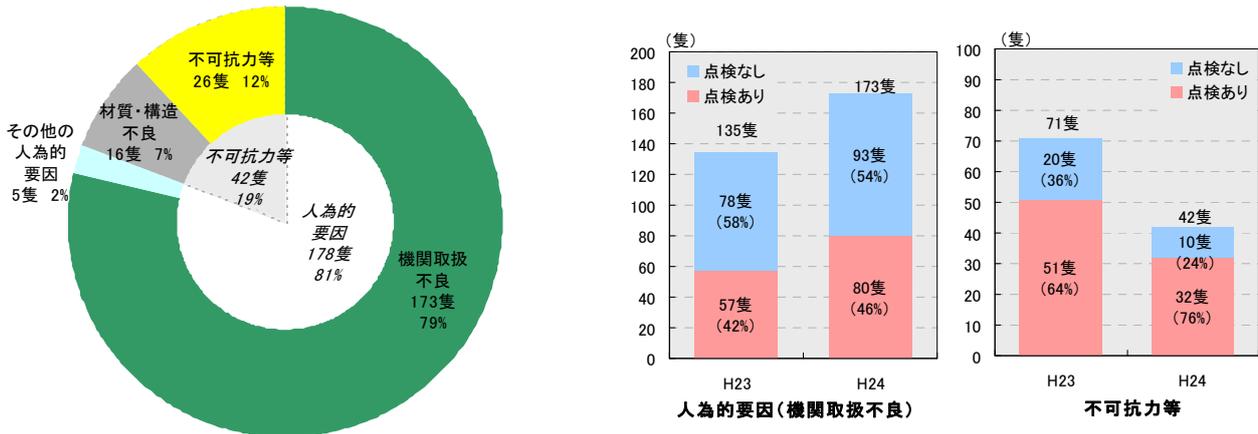


b プレジャーボートの機関故障事故

平成 24 年のプレジャーボートの機関故障事故 220 隻の原因は、人為的要因によるものが 178 隻（81%）、そのほとんどが機関取扱不良となっています。

機関取扱不良による機関故障事故 173 隻のうち、発航前点検を実施していなかった船舶は 93 隻（54%）となっています。これは約 5 割の船舶が、発航前点検を実施したにも係わらず機関故障を起こしたということであり、点検内容が不十分であることがうかがえます。

【プレジャーボートの機関故障事故（原因別）】（平成 24 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 23、24 年）】



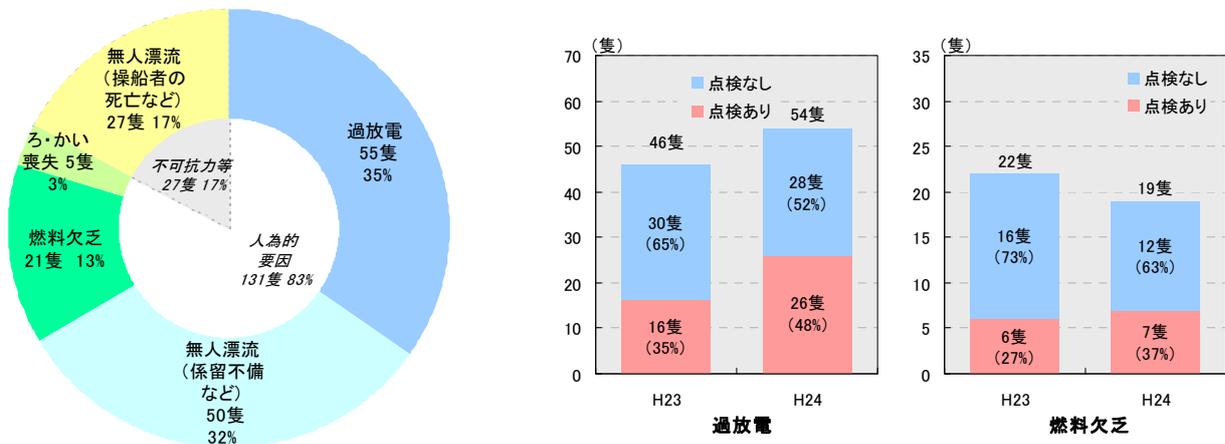
c プレジャーボートの運航障害事故

運航障害事故とは、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ることです。

平成 24 年のプレジャーボートの運航障害事故 158 隻の原因は、人為的要因によるものが 131 隻（83%）を占めています。内訳は、バッテリーの過放電 55 隻（35%）、係留不備などによる無人漂流 50 隻（32%）、燃料欠乏 21 隻（13%）等となっています。

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 73 隻のうち、発航前点検を実施していなかった船舶は 40 隻（55%）となっています。これは、約 5 割の船舶が、発航前点検を実施したにも係わらず過放電又は燃料欠乏を起こしたということであり、点検内容が不十分であることがうかがえます。

【プレジャーボートの運航障害事故（原因別）】（平成 24 年） 【プレジャーボートの運航障害事故の発航前点検の有無（平成 23、24 年）】



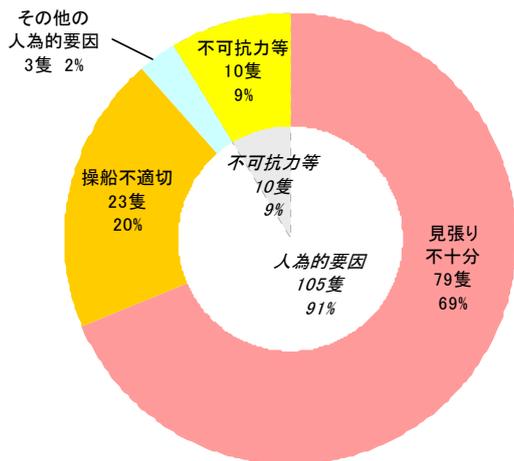
d プレジャーボートの衝突事故

平成 24 年のプレジャーボートの衝突事故 115 隻の原因は、人為的要因によるものが 105 隻 (91%) となっています。

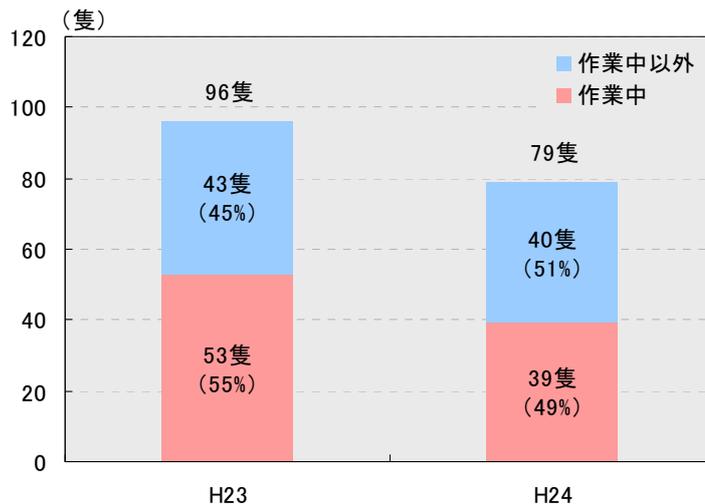
見張り不十分 79 隻、操船不適切 23 隻で人為的要因の 97% を占めています。

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 39 隻 (49%) を占めています。

【原因別のプレジャーボートの衝突事故発生状況】
(平成 24 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 23、24 年)

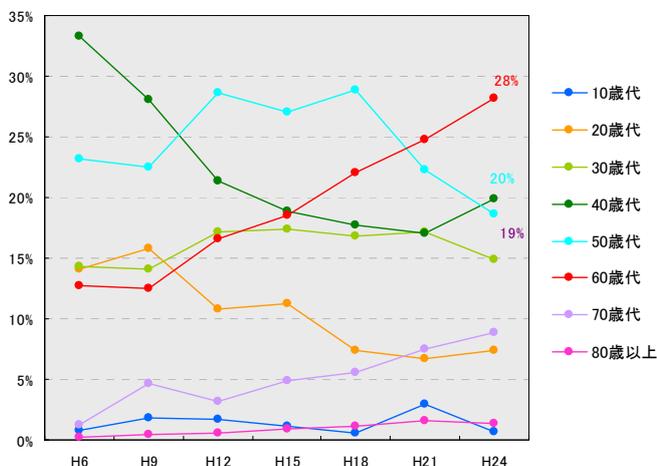


e プレジャーボート事故の操船者年代別

無人漂流等操船者不在の事故を除いたプレジャーボート事故の操船者の年代別発生数は、60 歳代の増加が目立っています。

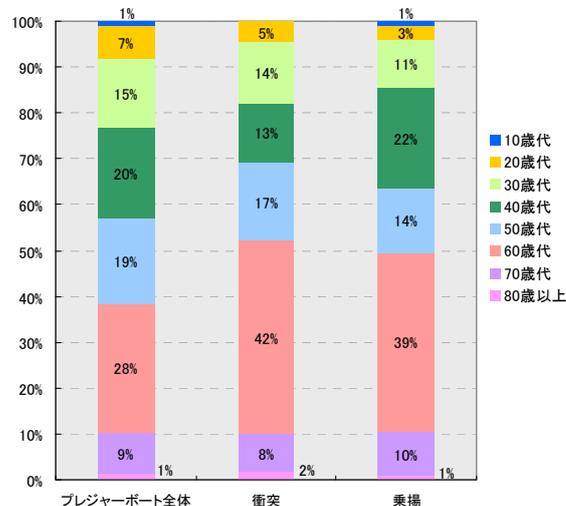
平成 24 年の衝突及び乗揚事故は、他の事故種類に比べ 60 歳以上の操船者が占める割合が高くなっており、衝突事故の約 8 割は、相手船に気付かず又は直前まで気付かず衝突しています。

【プレジャーボート事故の推移 (操船者年代別)】



* 操船者不在の事故を除く

【プレジャーボート事故の割合 (操船者年代別 平成 24 年)】



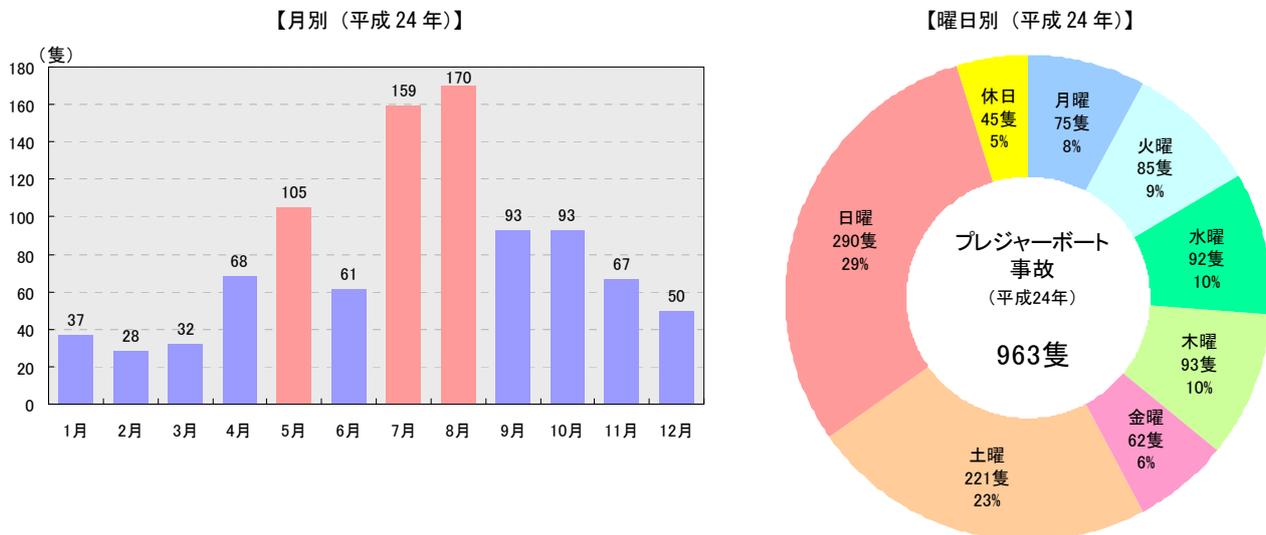
* 操船者不在の事故を除く

f プレジャーボート事故の発生月、曜日

平成 24 年のプレジャーボート事故は、ゴールデンウィークのある 5 月や、マリレジャー活動が盛んになる夏季を中心に多く発生しています。

(8 月 170 隻 (18%)、7 月 159 隻 (17%)、5 月 105 隻 (11%) で全体の 46%。)

また、全体の 58% が土曜・日曜・休日に発生しています。



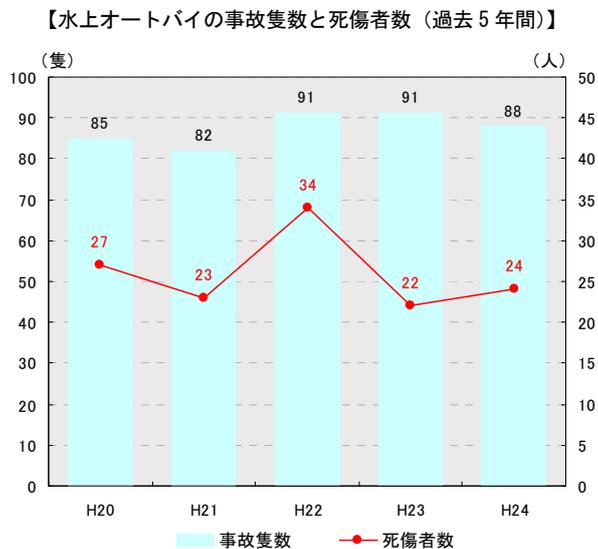
g 水上オートバイの事故

平成 24 年の水上オートバイの事故は 88 隻で、これに伴う死傷者数は 24 人となっています。

過去 5 年間では、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。

過去 5 年間の水上オートバイの事故 437 隻の事故種類別は、衝突が 144 隻で最多となっています。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。



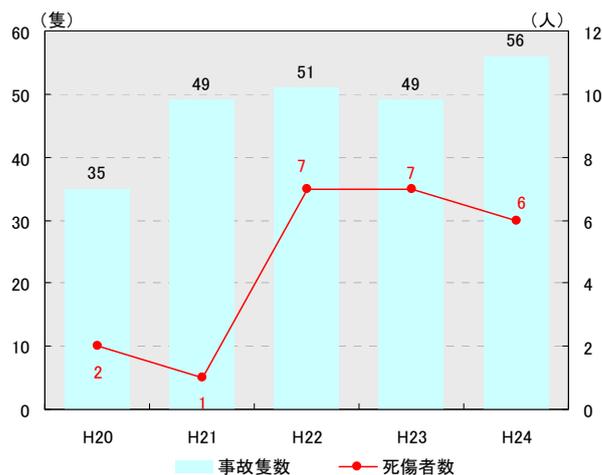
h ミニボートの事故

平成 24 年のミニボートの事故は 56 隻で、これに伴う死傷者数は 6 人となっています。

過去 5 年間のミニボートの事故 240 隻の事故種類別は、機関故障 54 隻、転覆 51 隻となっています。

ミニボートは小型船舶操縦者免許及び船舶検査が不要であり、小型軽量で持ち運びも便利である一方、復原性や堪航性が劣るため、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 年間）】



i 花火大会観覧に関連した事故

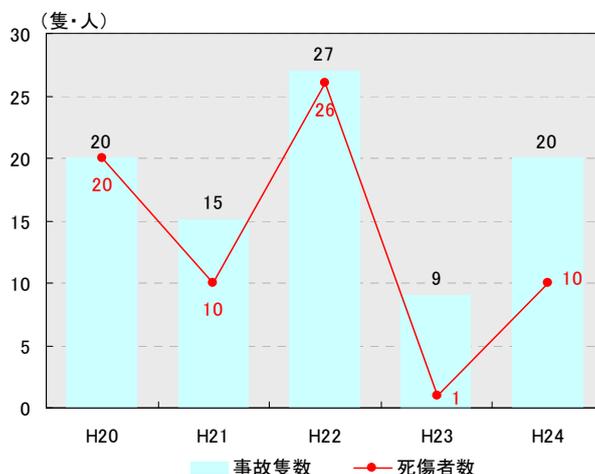
プレジャーボートの事故の特徴の 1 つに、花火大会観覧に関連した事故があります。

過去 5 年間の全船舶事故のうち花火大会観覧に関連した事故隻数は 91 隻で、67 人の死傷者が発生しています。

平成 24 年は平成 23 年に比べ、事故隻数、死傷者数ともに倍増しましたが、これは、東日本大震災の発生により中止された花火大会が再開されたため、例年と同程度の水準に戻ったものと考えられます。

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

【花火大会観覧に関連した事故隻数と死傷者数（過去 5 年間）】



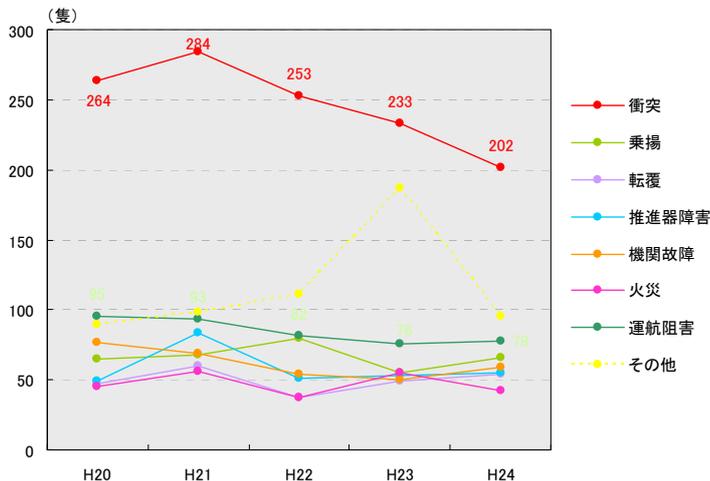
(ii) 漁船事故

平成 24 年の漁船事故は 651 隻で、船舶種類別ではプレジャーボート 963 隻に次いで多く、全体の 29%を占めています。

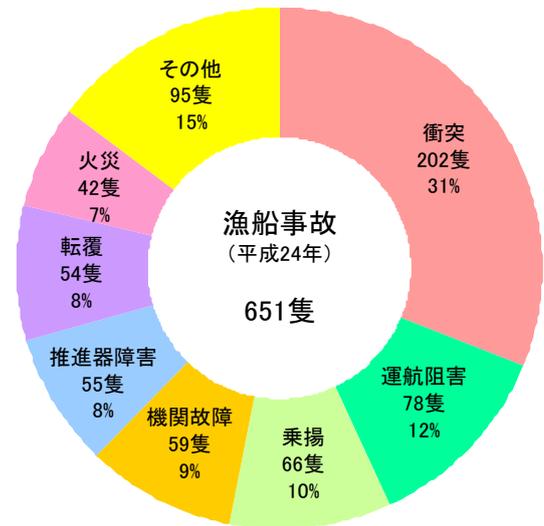
事故種類別は、衝突 202 隻、運航阻害 78 隻、乗揚 66 隻で 53%を占めています。

平成 21 年から、衝突が減少しています。

【漁船事故の推移（事故種類別 過去 5 年間）】



【漁船事故の割合（事故種類別 平成 24 年）】



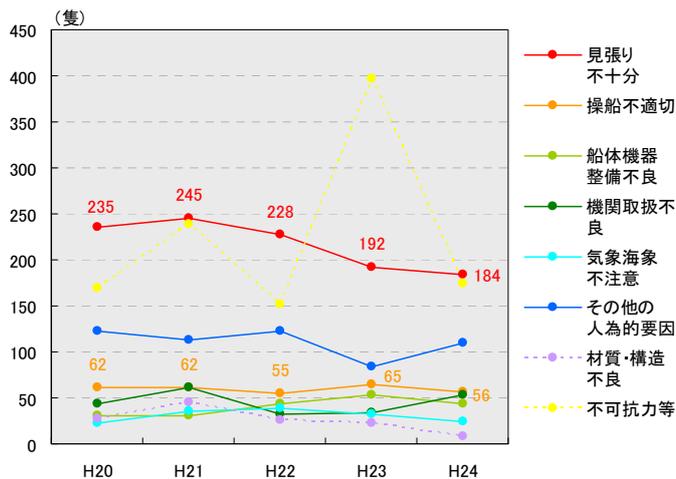
a 漁船事故の原因別

平成 24 年の漁船事故の原因は、人為的要因によるものが 469 隻（72%）となっています。

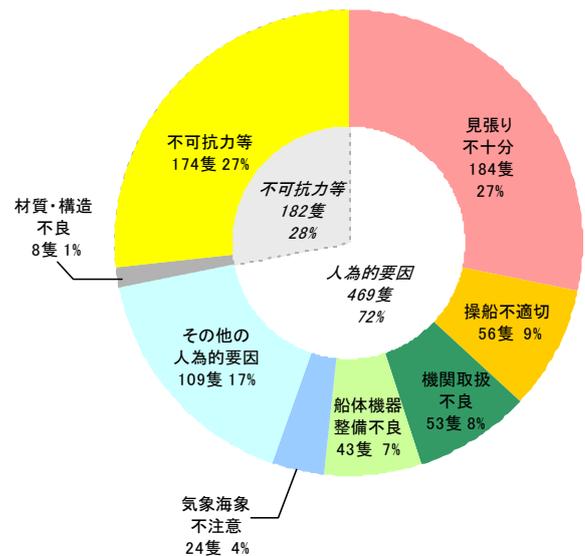
見張り不十分、操船不適切、機関取扱不良で人為的要因の 62%を占めています。

過去 5 年間では、見張り不十分が減少傾向となっています。

【漁船事故の推移（原因別 過去 5 年間）】



【漁船事故の割合（原因別 平成 24 年）】



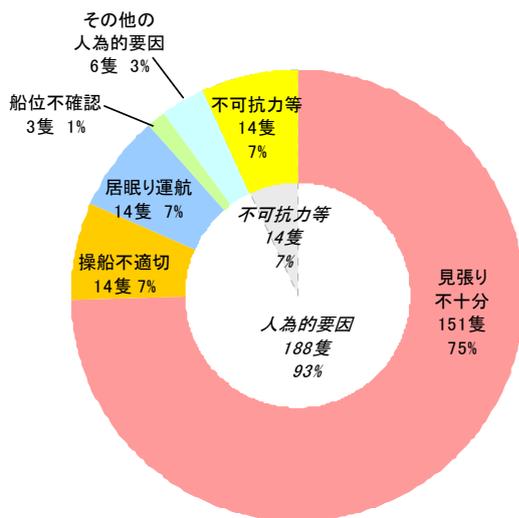
b 漁船の衝突事故

平成 24 年の漁船の衝突事故 202 隻の原因は、人為的要因によるものが 188 隻（93%）となっています。

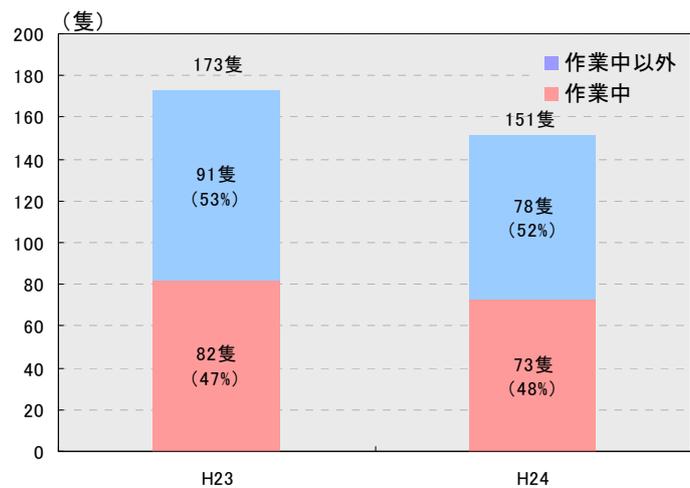
見張り不十分 151 隻、操船不適切 14 隻、居眠り運航 14 隻で人為的要因のほぼ全て（95%）を占めています。

また、見張り不十分による漁船の衝突事故のうち、作業中や漁獲物選別中等の作業中に発生したものが 73 隻（48%）を占めています。

【原因別の漁船の衝突事故発生状況（平成 24 年）】



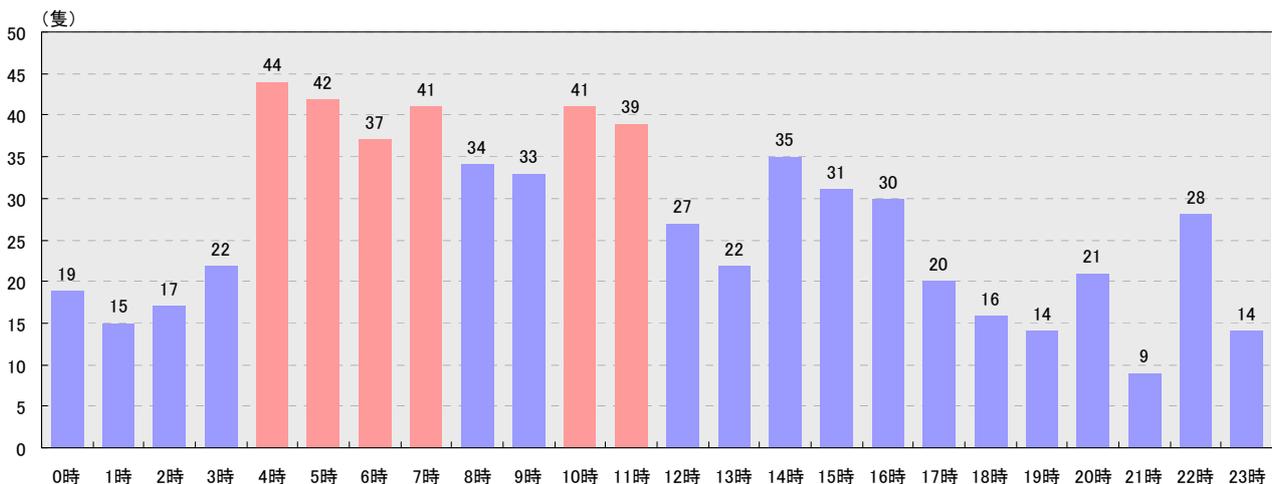
【見張り不十分による漁船の衝突事故の作業状態（平成 23・24 年）】



c 漁船事故の時間帯別

平成 24 年の漁船事故を時間帯別で見ると、朝方から日中にかけて多く発生しています。

【時間帯別（平成 24 年）】



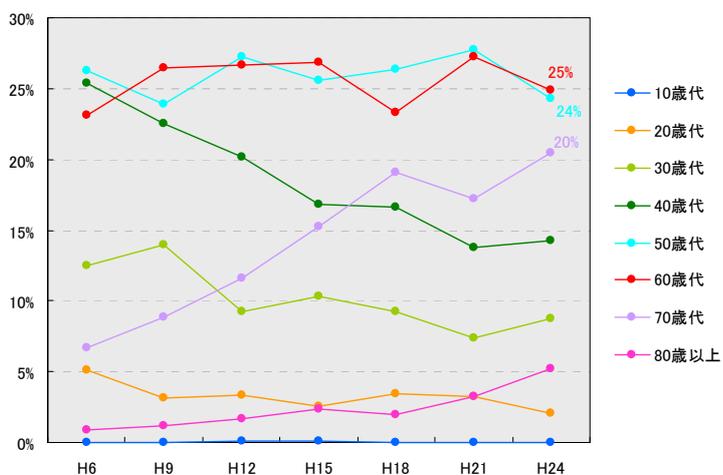
d 漁船事故の操船者年代別

無人漂流等操船者不在の事故を除いた操船者の年代別事故発生割合数は、40歳代が減少し、70歳代が顕著に増加しています。

また、平成24年の乗船者の海中転落、傷病、死亡等が原因による漁船事故の7割以上を60歳以上の操船者が占めています。

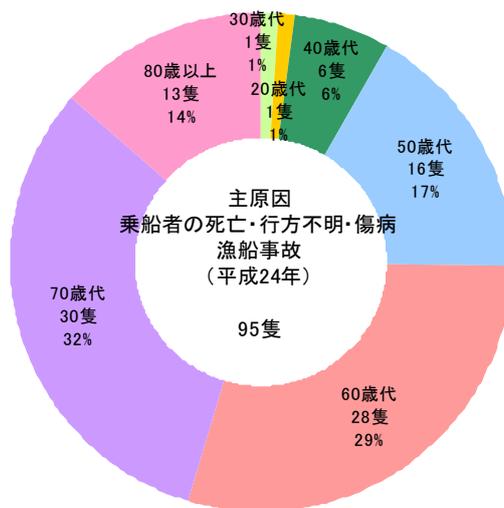
平成23年漁業就業動向調査報告書（農林水産省）によると、65歳以上の漁業就業者数は64,150人で総数177,870人の約36%を占め、年々増加していることから、今後も高齢者による事故の増加が予想されます。

【漁船事故の推移（操船者年代別）】



* 操船者不在の事故を除く

【漁船事故の割合（操船者年代別 平成24年）】



主原因
乗船者の死亡・行方不明・傷病
漁船事故
(平成24年)

95隻

(iii) 貨物船事故

平成 24 年の貨物船事故は 322 隻で、全体の 14%を占めています。

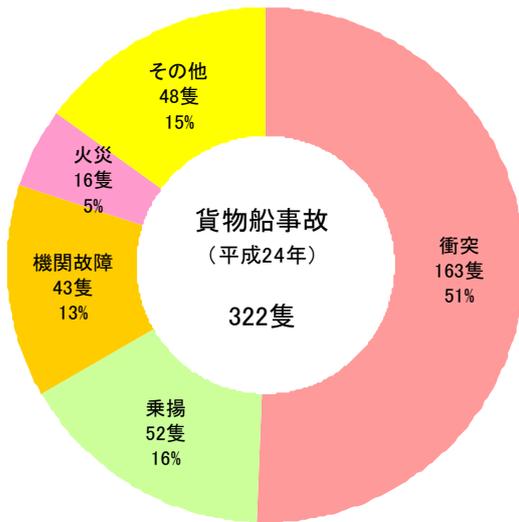
事故種類別は、衝突 163 隻、乗揚 52 隻、機関故障 43 隻で 80%を占めています。

a 貨物船事故の原因別

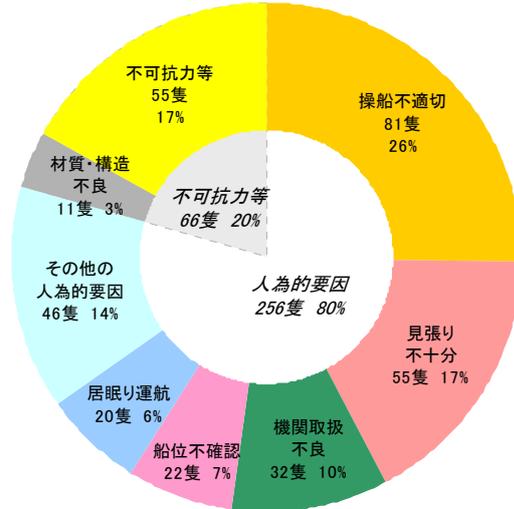
平成 24 年の貨物船事故の原因は、人為的要因によるものが 256 隻 (80%) となっています。

操船不適切 81 隻、見張り不十分 55 隻で人為的要因の 53%を占めています。

【貨物船事故の割合 (事故種類別 平成 24 年)】



【貨物船事故の割合 (原因別 平成 24 年)】

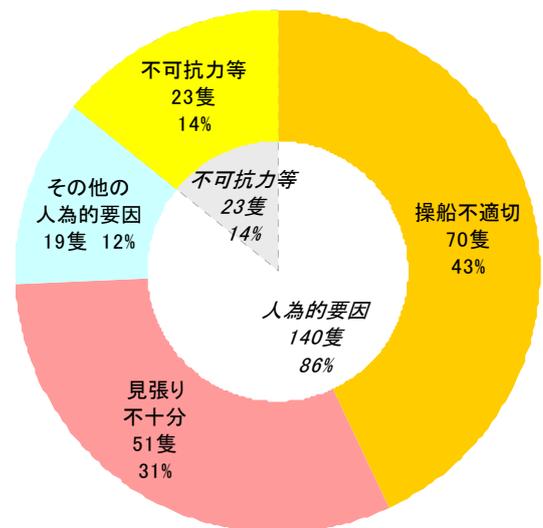


b 貨物船事故の衝突事故

平成 24 年の貨物船の衝突事故 163 隻の原因は、人為的要因によるものが 140 隻 (86%) となっています。

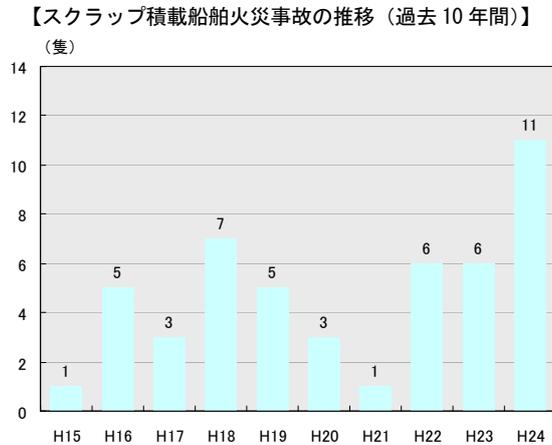
操船不適切 70 隻、見張り不十分 51 隻で人為的要因の 86%を占めています。

【原因別の貨物船の衝突事故発生状況 (平成 24 年)】



c スクラップ積載船舶火災事故

平成 24 年のスクラップ積載船舶火災事故は 11 隻で、過去 10 年間で最多となっています。
 なお、過去 10 年間で発生した 48 隻のうち 46 隻は外国船舶によるものです。



二 外国船舶の事故

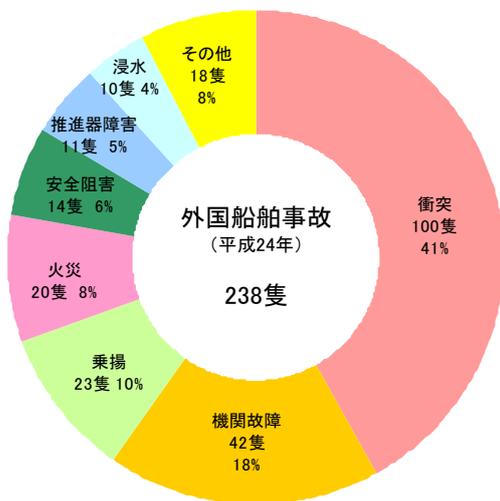
平成 24 年の外国船舶の事故は 238 隻で、全体の 11% を占めています。

事故種類別は、衝突 100 隻、機関故障 42 隻で全体の 60% を占めています。

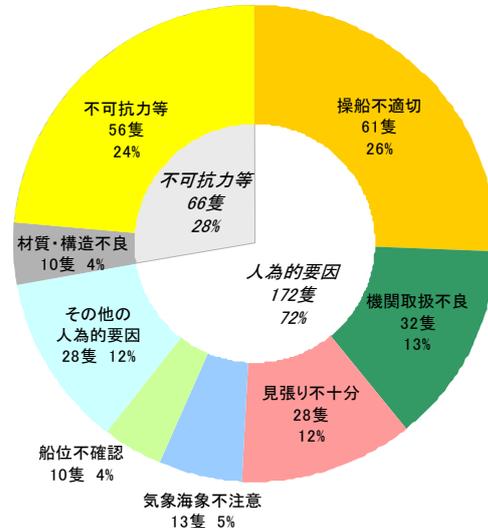
原因は、人為的要因によるものが 172 隻（72%）となっています。

操船不適切 61 隻、機関取扱不良 32 隻で人為的要因の 54% を占めています。

【外国船舶事故の割合（事故種類別 平成 24 年）】



【外国船舶事故の割合（原因別 平成 24 年）】



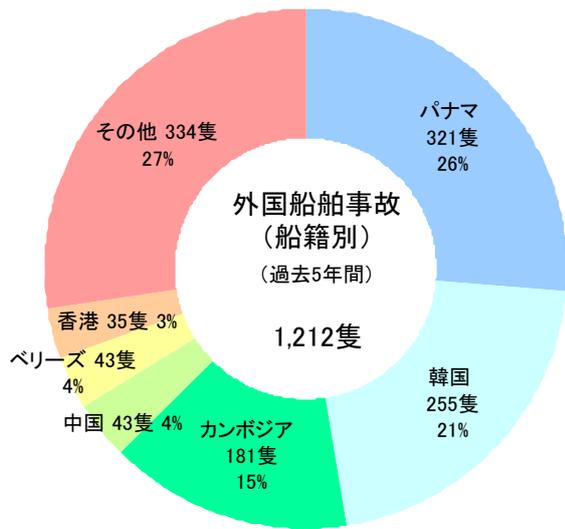
(i) 船籍別

過去 5 年間の外国船舶事故 1,212 隻の船籍別は、パナマ船籍 321 隻（26%）、韓国船籍 255 隻（21%）、カンボジア船籍 181 隻（15%）となっています。

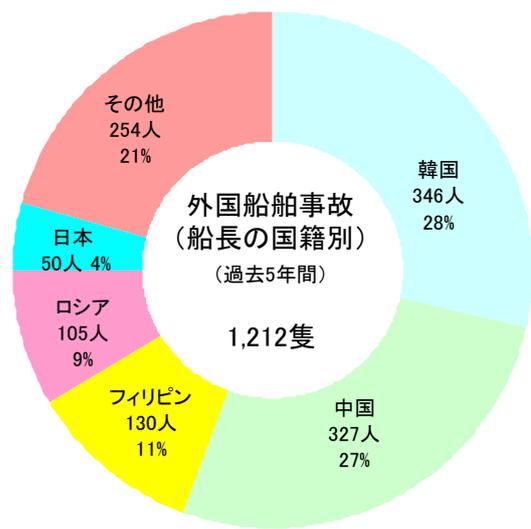
(ii) 船長の国籍別

過去 5 年間の外国船舶事故の船長の国籍別は、韓国 346 人（28%）、中国 327 人（27%）、フィリピン 130 人（11%）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）】



ホ ふくそう海域の船舶事故

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

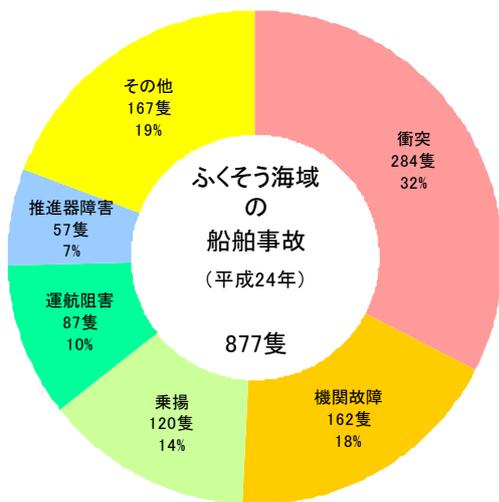
過去5年間のふくそう海域における事故は4,624隻で、横ばいで推移しています。

平成24年のふくそう海域の事故は877隻で、平成23年（805隻）より72隻増加しました。

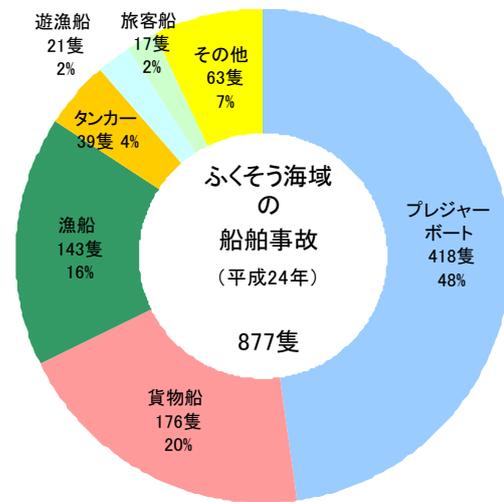
事故種別は、衝突284隻（32%）、機関故障162隻（18%）、乗揚120隻（14%）となっています。

船舶種別は、プレジャーボート418隻（48%）、貨物船176隻（20%）、漁船143隻（16%）となっています。

【ふくそう海域の船舶事故発生状況（事故種別 平成24年）】



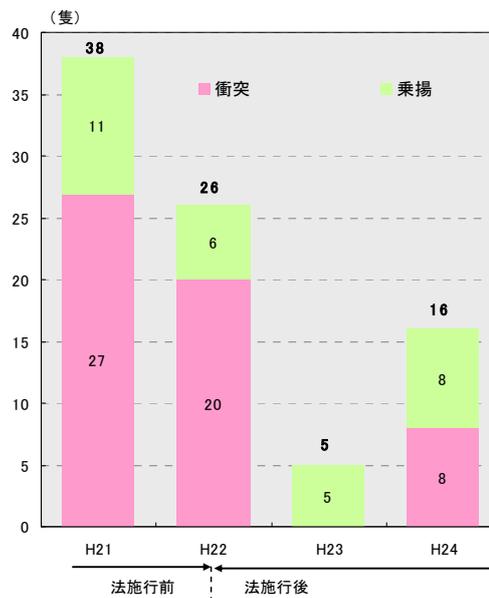
【ふくそう海域の船舶事故発生状況（船舶種別 平成24年）】



(i) ふくそう海域の衝突・乗揚事故

平成 22 年 7 月 1 日に「港則法及び海上交通安全法の一部を改正する法律」が施行され、海上交通センターの運用管制官による情報提供や勧告等の航行援助の充実強化、地形や潮流など各海域の特性に応じた新たな航法の設定、AIS を活用した港内での効率的な交通整理手法の導入、台風来襲時等における港内での危険を防止するための命令等、ふくそう海域や港内における船舶交通の安全対策の強化が図られました。その結果、法施行前と法施行後を比べると衝突・乗揚事故隻数が大幅に減少しました。

【ふくそう海域における衝突・乗揚事故発生状況】



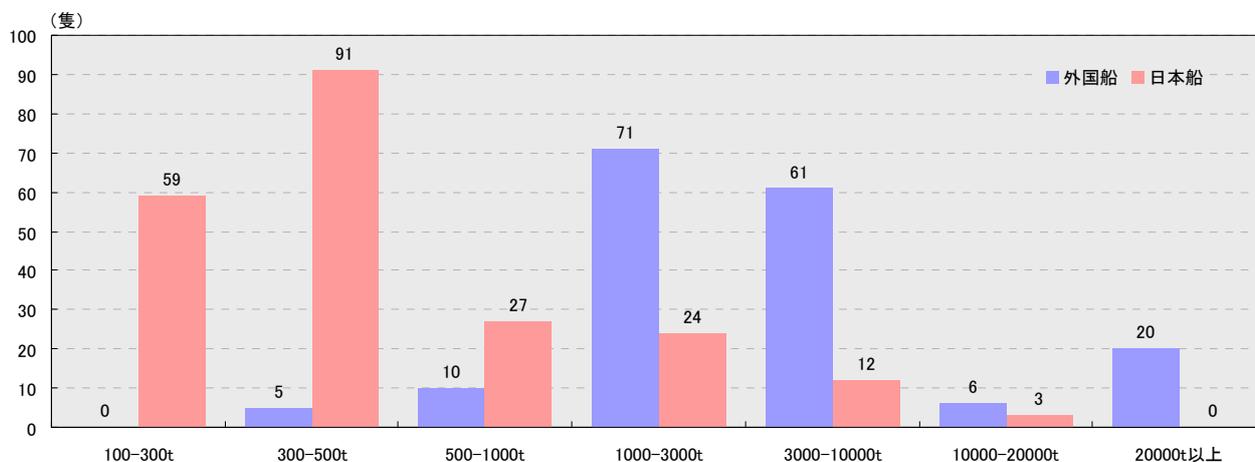
* ふくそう海域で発生した長さ 50m 以上（関門海峡は総トン数 300 トン以上）の船舶の衝突・乗揚事故

(ii) ふくそう海域のトン階別 衝突・乗揚事故

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

外国船舶については、我が国周辺海域での航法や地理を把握していないなど、また日本船舶については、航行している船舶の見張りの不十分さ、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。

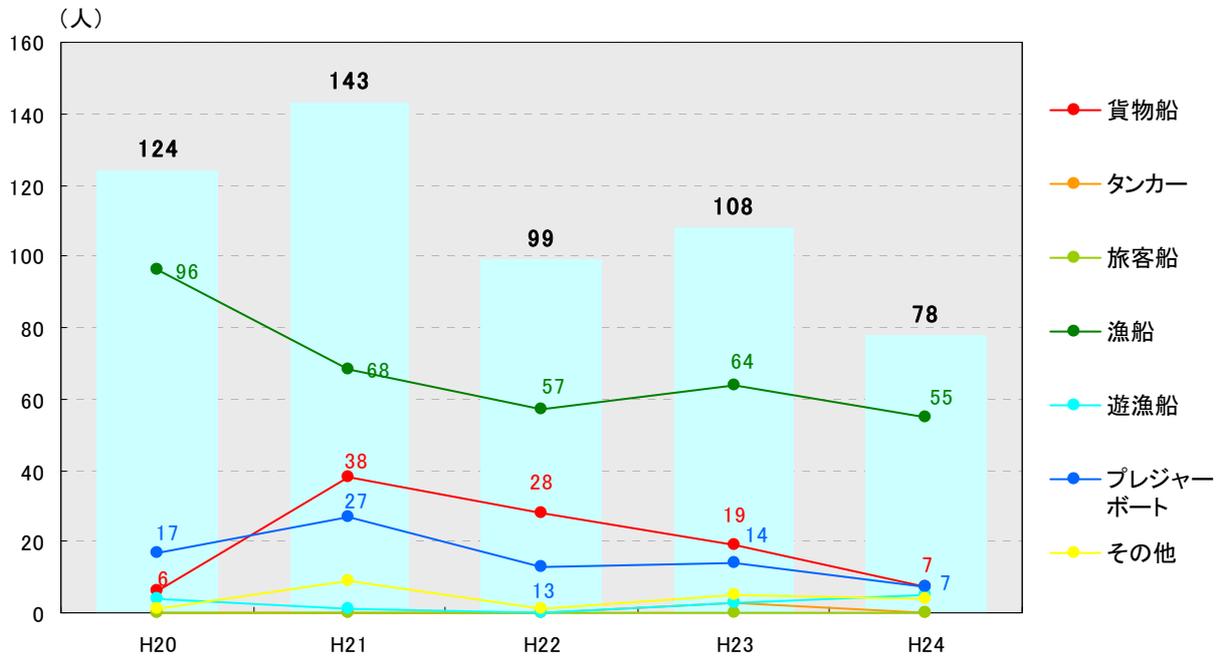
【トン階別による衝突・乗揚事故発生状況（過去 10 年間）】



へ 船舶事故に伴う死者・行方不明者

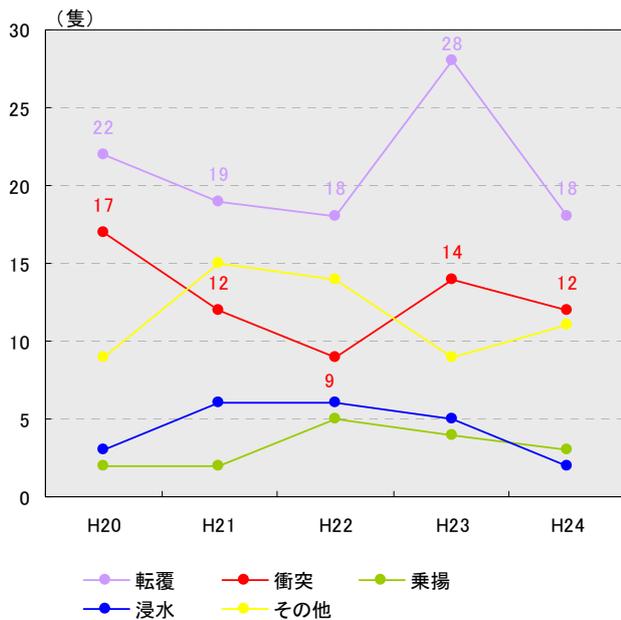
平成 24 年の船舶事故に伴う死者・行方不明者数は 78 人で、平成 23 年より 30 人減少しました。
船舶種類別では、過去 5 年間を通じて常に漁船が最も多くなっています。

【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）】

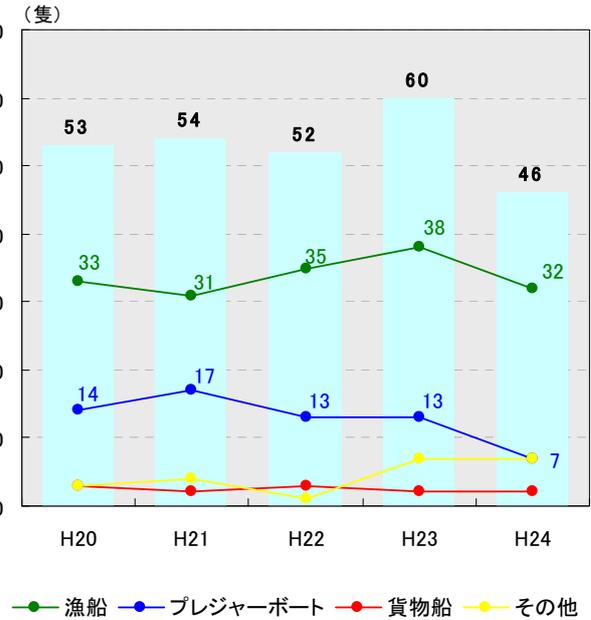


平成 24 年の死者・行方不明者を伴う船舶事故隻数は 46 隻で、平成 23 年より 14 隻減少しました。
事故種類別では転覆が 18 隻で、船舶種類別では漁船が 32 隻で最多となっています。

【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）】

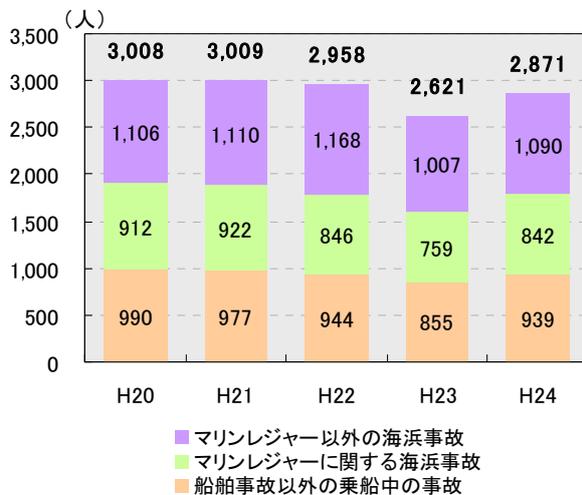


(2) 船舶事故以外の乗船中の事故及び海浜事故

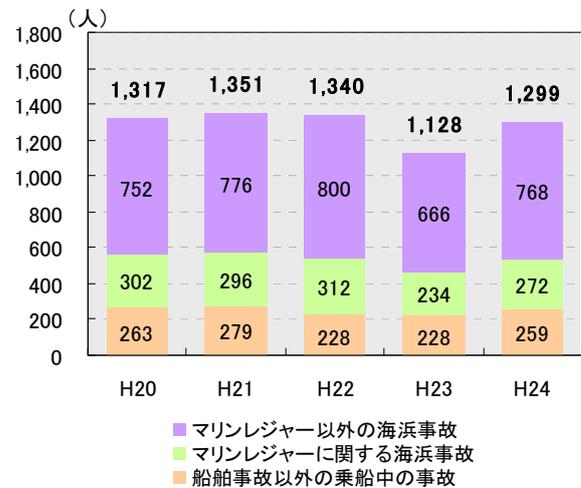
平成 24 年に海上保安庁が認知した船舶事故以外の乗船中の事故及び海浜事故者数は 2,871 人で、昨年より 250 人増加しました。事故の内訳としては、船舶事故以外の乗船中の事故が 939 人、マリレジャーに関する海浜事故*が 842 人、マリレジャー以外の海浜事故*が 1,090 人となっています。このうち死者・行方不明者数は 1,299 人で、昨年より 171 人増加しました。事故の内訳としては、船舶事故以外の乗船中の事故が 259 人、マリレジャーに関する海浜事故が 272 人、マリレジャー以外の海浜事故が 768 人となっています。

※ マリレジャーに関する海浜事故とは、遊泳中の事故や釣り中の事故等をいい、マリレジャー以外の海浜事故とは、岸壁からの海中転落や自殺等をいいます。

【事故者数の推移（過去 5 年間）】



【死者・行方不明者数の推移（過去 5 年間）】



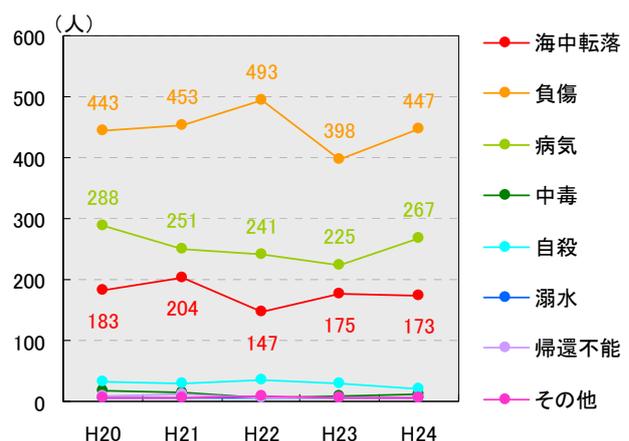
イ 船舶事故以外の乗船中の事故

平成 24 年の船舶事故以外の乗船中の事故者数は 939 人で昨年と比較すると 84 人増加しました。このうち死者・行方不明者数は 259 人で昨年と比較すると 31 人増加しました。

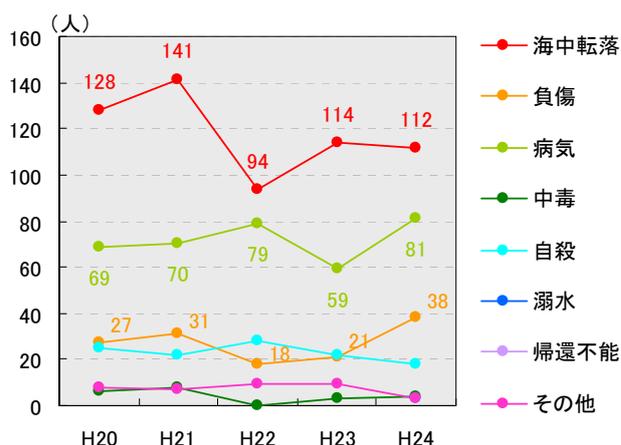
平成 24 年の船舶事故以外の乗船中の事故者 939 人を事故内容別にみると、負傷が 447 人（48%）と最も多く、次いで病気が 267 人（28%）、海中転落が 173 人（18%）となっており、これらで事故の 94%を占めています。

また、死者・行方不明者 259 人を事故内容別にみると、海中転落が 112 人（43%）と最も多く、次いで病気 81 人（31%）、負傷 38 人（15%）となっています。

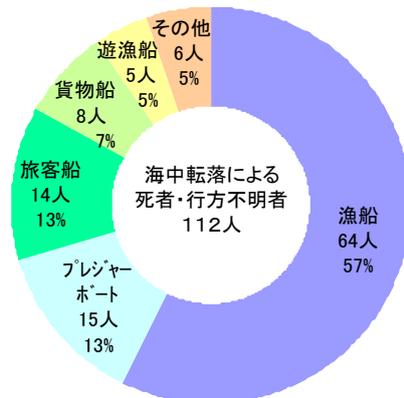
【事故内容別事故者数の推移（過去 5 年間）】



【事故内容別死者・行方不明者数の推移（過去5年間）】



【海中転落による死者・行方不明者の割合（船舶種類別 平成24年）】



平成24年の船舶事故以外の乗船中の事故のうち、海中転落による死者・行方不明者112人を船舶種類別にみると、漁船が64人（57%）と最も多く、次いでプレジャーボートが15人（13%）となっています。

海中転落による死者・行方不明者が最も多いのは漁船となっており、漁船からの海中転落者64人のうち、ライフジャケットを着用していたのは9人であり、着用率は14%と非常に低くなっています。

また、漁船からの海中転落による死者・行方不明者のうち一人乗り漁船によるものは45人であり、漁船からの海中転落による死者・行方不明者の70%を占めています。

【漁船からの海中転落（過去5年間）】

【一人乗り漁船からの海中転落（過去5年間）】

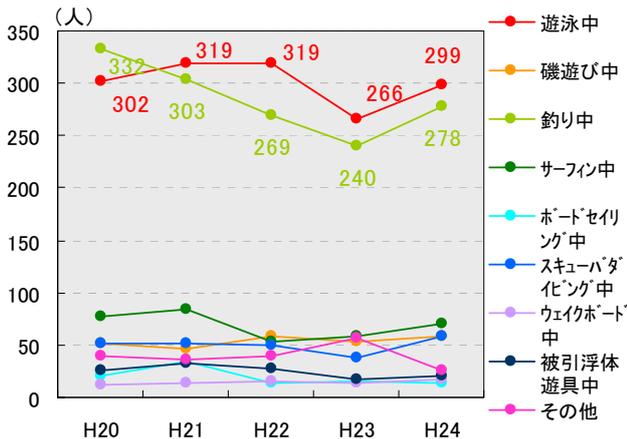
	H20	H21	H22	H23	H24		H20	H21	H22	H23	H24
漁船からの海中転落者	100	122	87	86	90	一人乗り漁船からの海中転落者	64	76	54	57	56
うち死者・行方不明者	80	90	59	61	64	うち死者・行方不明者	53	63	38	40	45
うちライフジャケット着用者	14	15	7	5	9	うちライフジャケット着用者	13	13	6	4	8
ライフジャケット着用率	18%	17%	12%	8%	14%	ライフジャケット着用率	25%	21%	16%	10%	18%

ロ マリンレジャーに関する海浜事故

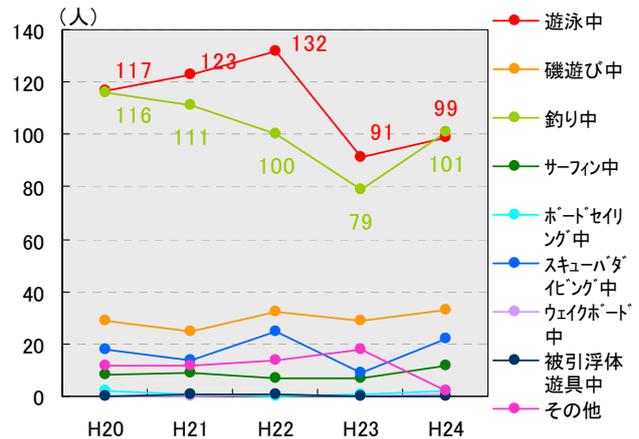
平成24年のマリンレジャーに関する海浜事故者数は842人で、昨年と比較すると83人増加しました。このうち死者・行方不明者数は272人で、昨年と比較すると38人増加しました。

平成24年のマリンレジャーに関する海浜事故者842人を活動内容別にみると、遊泳中の事故者数が299人、釣り中の事故者数が278人となっており、全体の69%を占めています。

【活動内容別事故者数の推移(過去5年間)】



【活動内容別死者・行方不明者数の推移(過去5年間)】



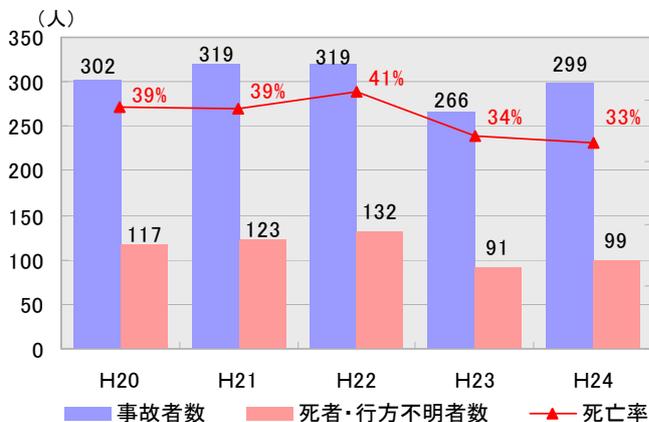
(i) 遊泳中の事故

平成24年の遊泳中の事故者数は299人で、昨年と比較すると33人増加しました。このうち死者・行方不明者数は99人で、昨年より8人増加しました。

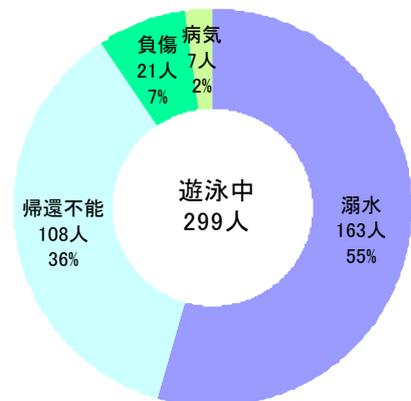
平成24年の遊泳中の事故者299人を事故内容別にみると、溺水が最も多く163人(55%)でした。また、事故原因別にみると、実施中の活動に対する不注意等の自己の過失が83%とほとんどを占めています。

過去5年間の事故者数を年齢層別にみると、10歳代の事故者が24%と1番多く、10歳代以下の若年齢層の事故が3分の1以上を占めています。

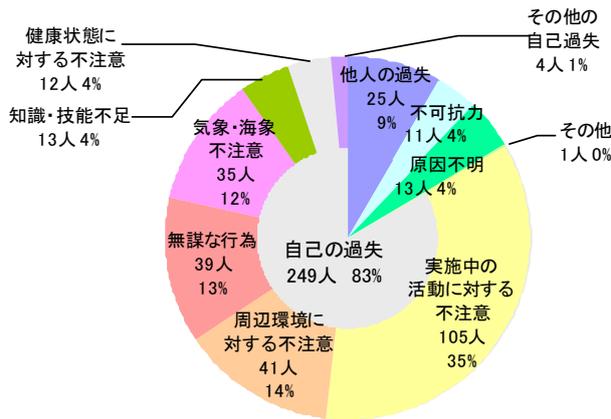
【事故者数及び死者・行方不明者数の推移(過去5年間)】



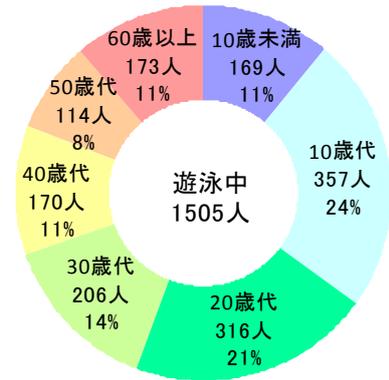
【事故内容別事故者数の割合(平成24年)】



【事故原因別事故者数の割合（平成 24 年）】



【年齢層別事故者数の割合（過去 5 年間）】



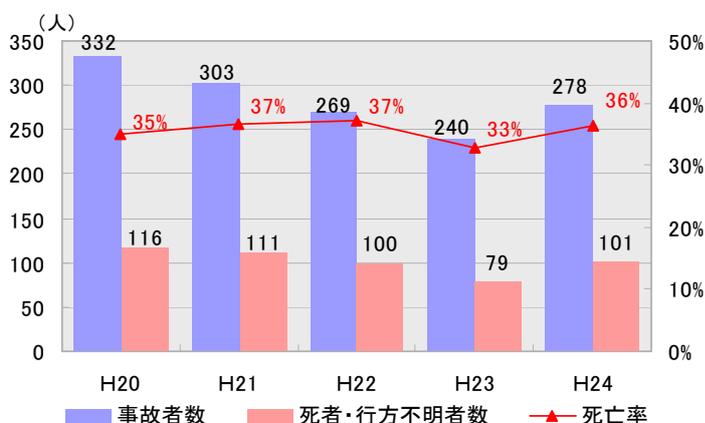
(ii) 釣り中の事故

平成 24 年の釣り中の事故者数は 278 人で、昨年と比較すると 38 人増加しました。このうち死者・行方不明者数は 101 人で、昨年と比較すると 22 人増加しました。

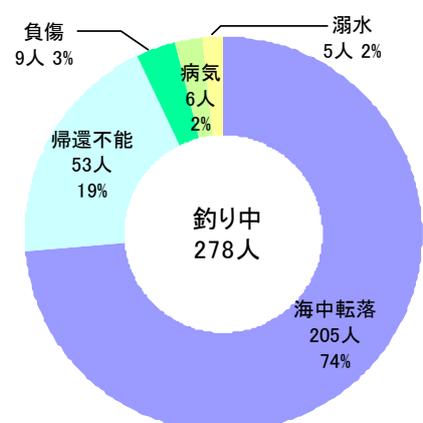
平成 24 年の釣り中の事故者 278 人を事故内容別にみると、海中転落が最も多く 205 人 (74%) であり、このうちライフジャケットを着用していたのは 54 人 (26%) でした。ライフジャケットを着用して海中転落した事故者のうち死者・行方不明者の占める割合は 28% であるのに対し、ライフジャケットを着用せずに海中転落した事故者のうち死者・行方不明者の占める割合は 52% と高くなっています。また、事故原因別にみると、実施中の活動に対する不注意、気象・海象不注意、周辺環境に対する不注意等の自己の過失によるものが多くを占めています。

過去 5 年間の事故者数を発生場所別にみると、事故者数及び死者・行方不明者数が多いのは磯場、防波堤・岸壁の順になっています。特にこれらの場所のうち防波堤・岸壁では、死者・行方不明者のうち 90% 以上が海中転落によるものであるにもかかわらず、ライフジャケットの着用率がそれぞれ 22%、5% と極めて低い状況となっています。

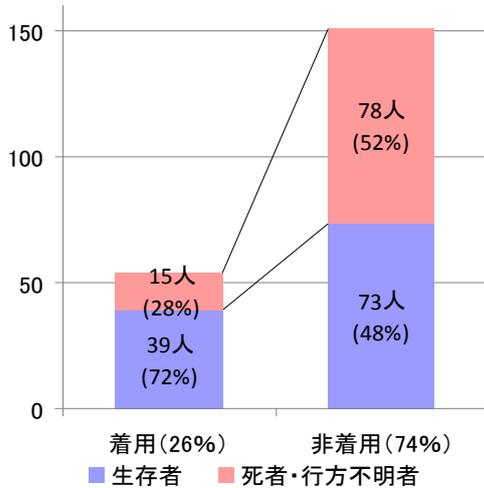
【事故者数及び死者・行方不明者数の推移（過去 5 年間）】



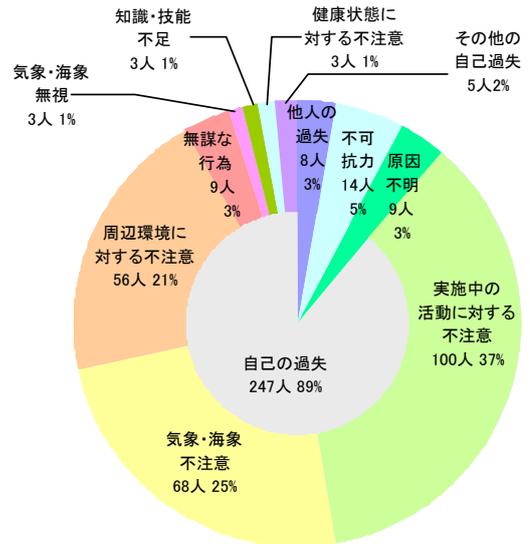
【事故内容別事故者数の割合（平成 24 年）】



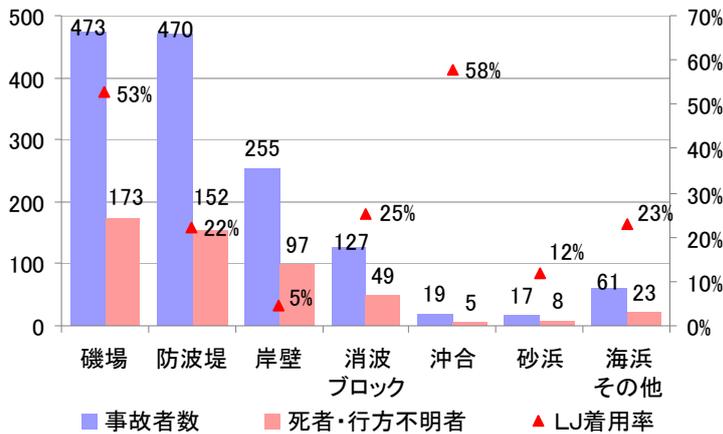
【海中転落者のライフジャケット着用状況(平成 24 年)】



【事故原因別事故者数の割合 (平成 24 年)】



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



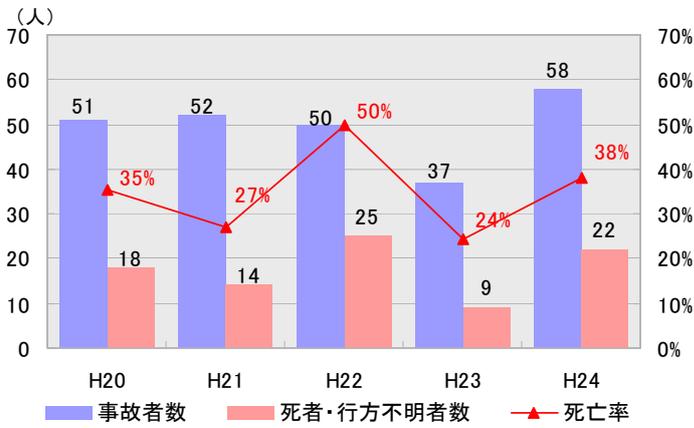
(iii) スキューバダイビング中の事故

平成 24 年のスキューバダイビング中の事故者数は 58 人で、昨年と比較すると 21 人増加しました。このうち死者・行方不明者数は 22 人であり、昨年と比較すると 13 人増加しており、事故者数は過去 5 年間で最多となりました。また、スキューバダイビング中の事故者のうち死者・行方不明者の占める割合は 38%であり高い状況となっています。

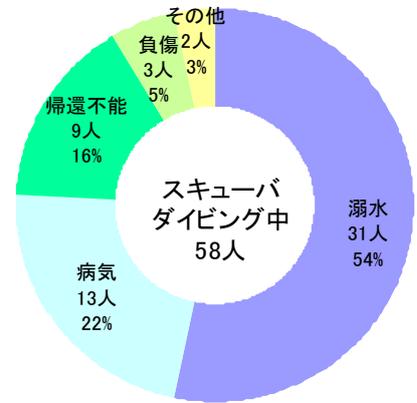
平成 24 年のスキューバダイビング中の事故者 58 人を事故内容別にみると、溺水が最も多く 31 人 (54%) であり、また、事故原因別にみると、実施中の活動に対する不注意や知識・技能不足等の自己の過失によるものが多くを占めています。

過去 5 年間の事故者数を年齢層別にみると、40 歳代以上が 65%を占めており、特に病気による死者・行方不明者では 40 歳代以上が 91%を占めています。

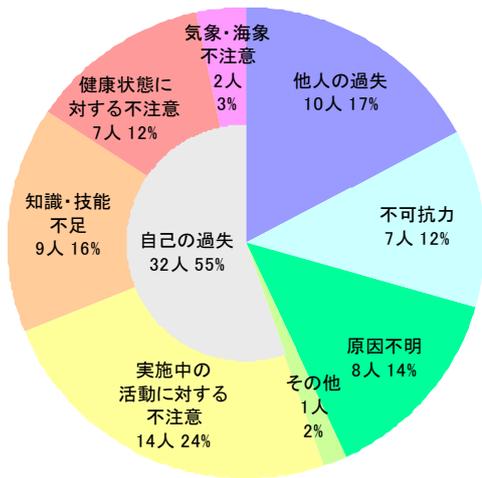
【事故者数及び死者・行方不明者数の推移（過去5年間）】



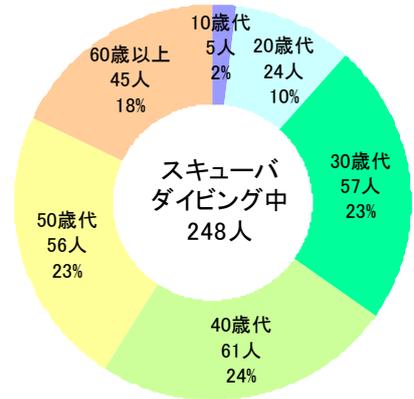
【事故内容別事故者数の割合（平成24年）】



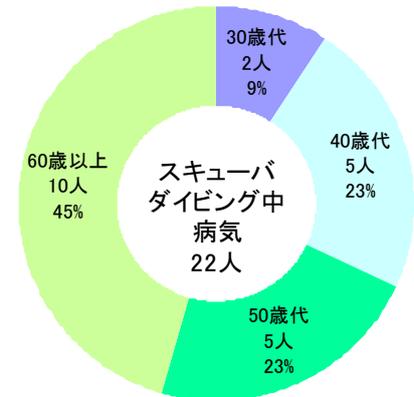
【事故原因別事故者数の割合（平成24年）】



【年齢層別事故者数の割合（過去5年間）】



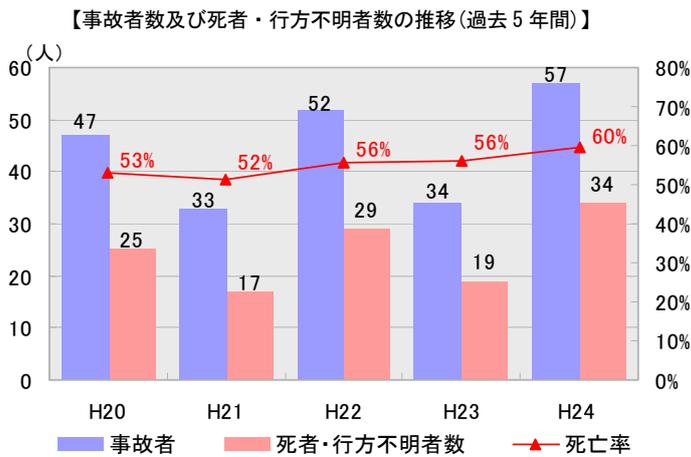
【年齢層別病気による死者・行方不明者数の割合（過去5年間）】



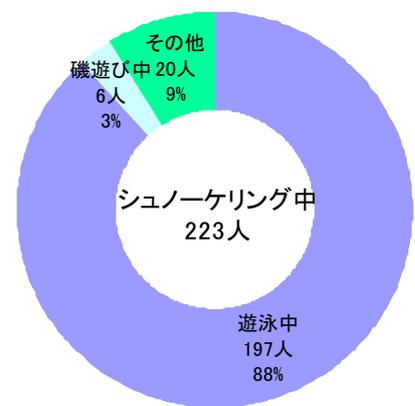
(iv) シュノーケリング中の事故

遊泳中、磯遊び中及びその他の活動中の事故のうち、シュノーケルを使用中に発生した平成24年の事故者数は57人で、昨年と比較すると23人増加しました。このうち死者数は34人であり、昨年より15人増加しました。事故者数、死者・行方不明者数ともに過去5年間で最多となりました。また、シュノーケリング中の事故者のうち死者・行方不明者の占める割合は60%であり、非常に高くなっています。

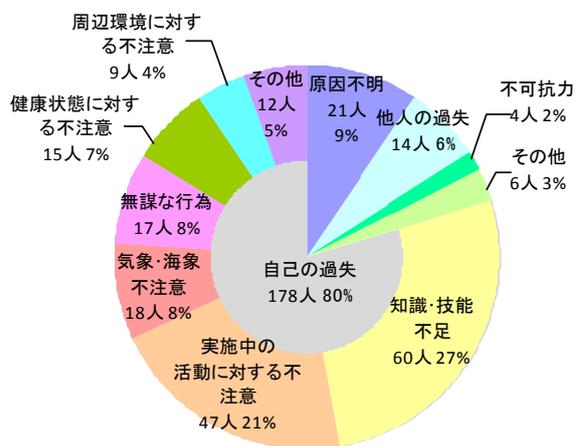
過去5年間の事故者数を活動内容別にみると遊泳中が最も多く197人（88%）となっており、また、事故原因別にみると知識・技能不足や実施中の活動に対する不注意等の自己の過失によるものが多くを占めています。



【活動内容別事故者数の割合 (過去5年間)】



【事故原因別事故者数の割合(過去5年間)】

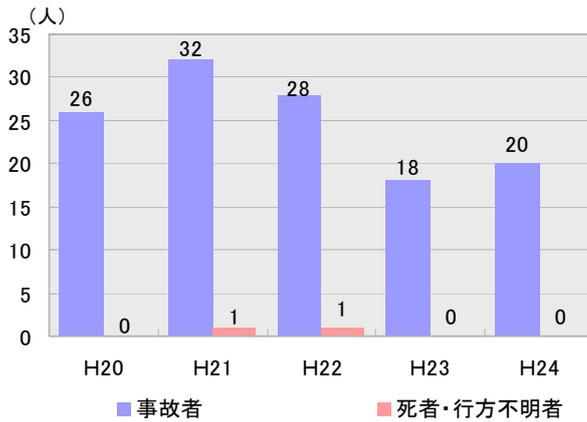


(v) 被引浮体遊具使用中の事故

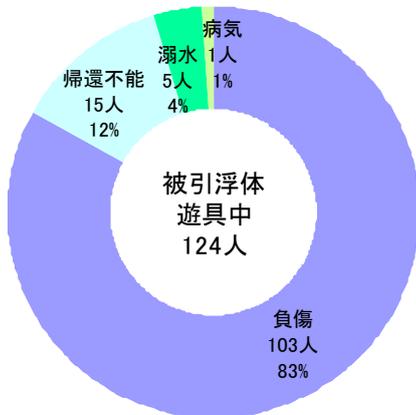
平成24年のバナナボート等の被引浮体遊具使用中の事故者数は20人（平成23年18人）で、昨年と比較すると2人増加しましたが、死者・行方不明者は発生していません。

過去5年間の事故者数を事故内容別にみると負傷が最も多く103人（83%）であり、また、負傷者のうち重症（3週間以上の入院加療を必要とするもの）が25人（24%）となっており、重症に至る割合が高くなっています。

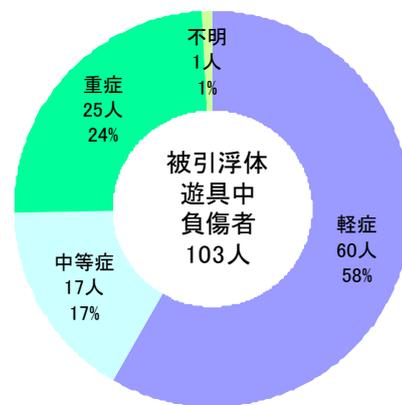
【事故者数及び死者・行方不明者数の推移（過去5年間）】



【事故内容別事故者数の割合（過去5年間）】



【負傷者の傷病程度の割合（過去5年間）】

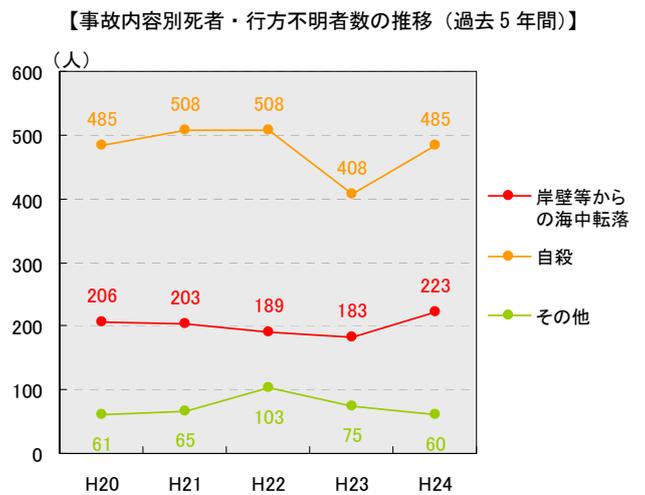
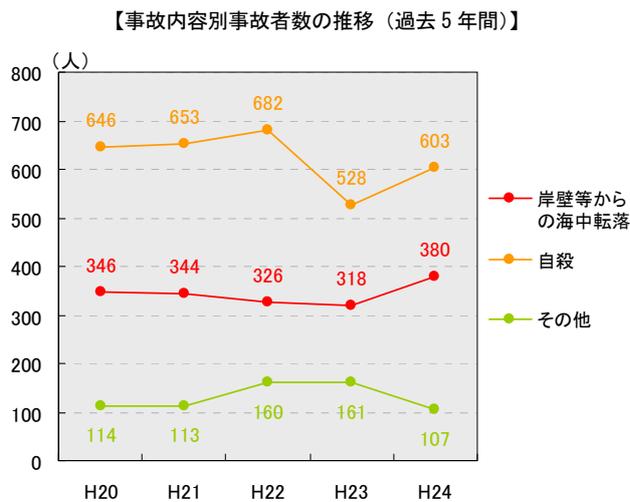


ハ マリンレジャー以外の海浜事故

平成 24 年のマリンレジャー以外の海浜事故による事故者数は 1,090 人で、昨年と比較すると 83 人増加しました。このうち死者・行方不明者数は 768 人で、昨年と比較すると 102 人増加しました。

平成 24 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 768 人を事故内容別にみると、特に多いのは自殺の 485 人（前年比 77 人増）で全体の 63%を占め、次いで岸壁等からの海中転落が 223 人（前年比 40 人増）と全体の 29%を占めています。

昨年と比較すると全体的に増加していますが、過去 5 年間の傾向をみると、事故者数及び死者・行方不明者数ともにほぼ横ばいの傾向となっています。



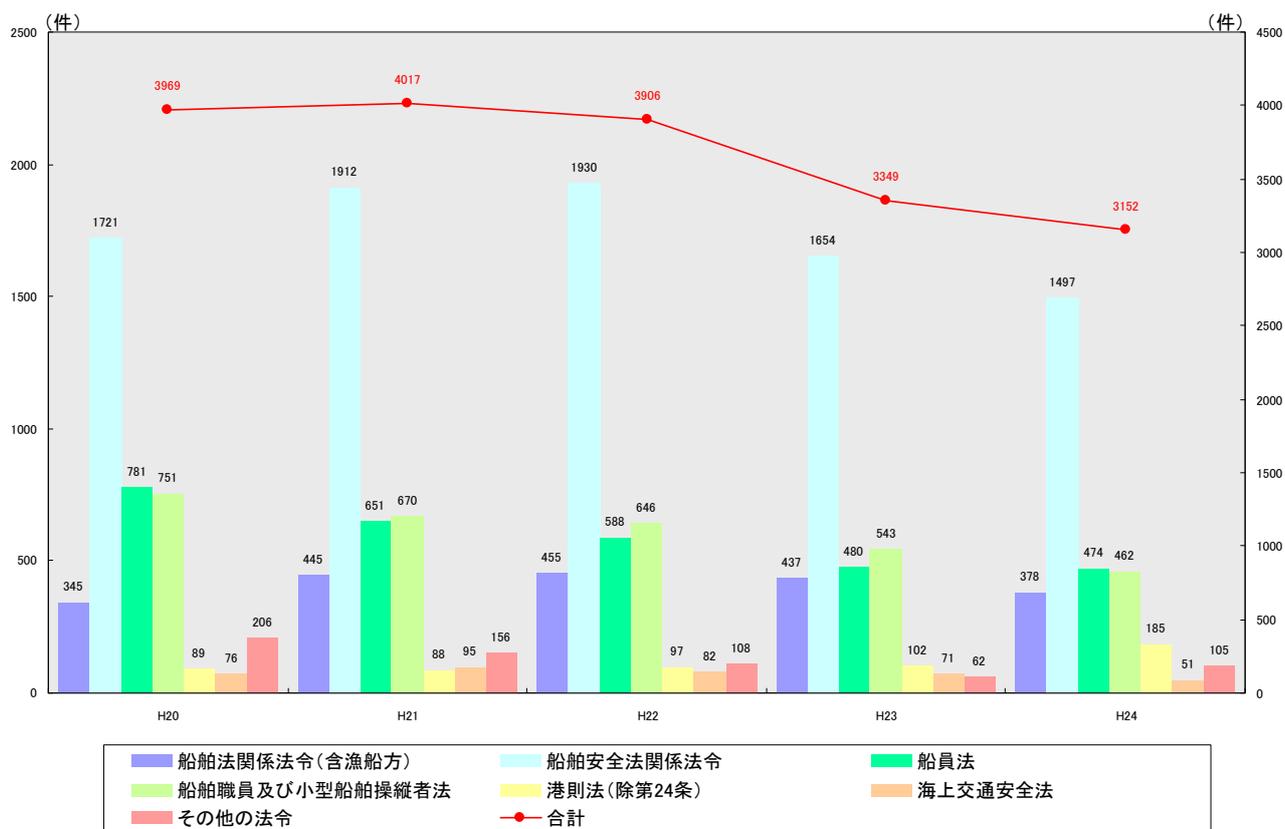
3 海事関係法令違反の取締り状況

平成24年の海事関係法令違反の送致件数は3,152件で、平成23年(3,349件)と比較し197件(5.9%)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1,497件で全体の47%を占めています。

また、無資格運航の禁止等を規定した船舶職員及び小型船舶操縦者法違反の送致件数は462件(前年比81件減少)、海上交通の安全に直接的に影響を及ぼす航路航行義務違反等の海上交通安全法違反の送致件数は51件(前年比20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185件(前年比83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。

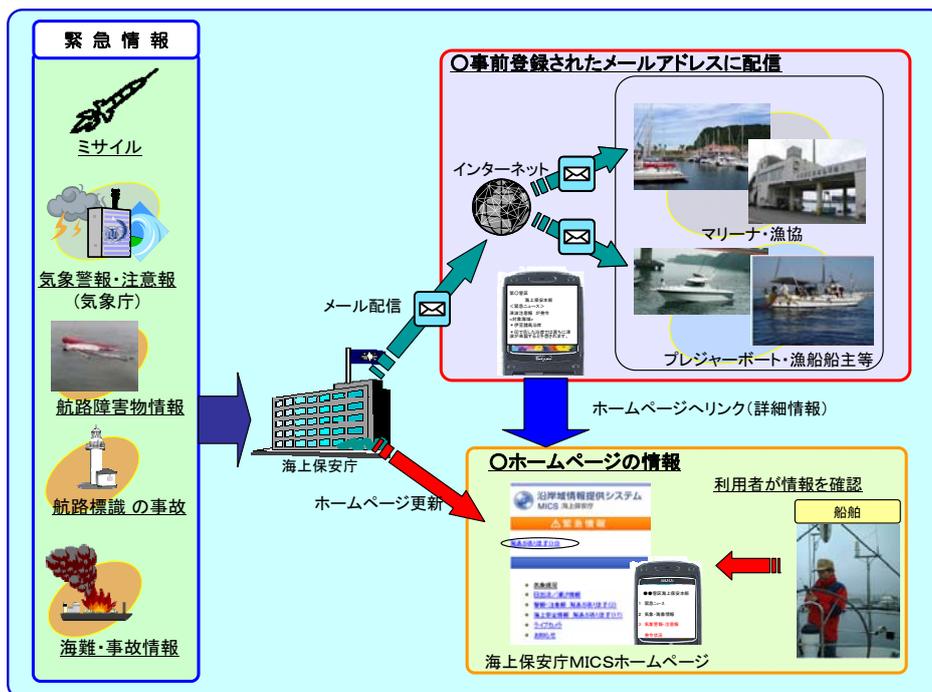
1 小型船に対する情報提供の強化

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レジャ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、マリナーレジャ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情報提供サービスを開始しました。

このサービスは、現在、第三～七管区海上保安本部で運用していますが、平成25年度からは、全ての管区本部で運用する予定です。



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強化しています。

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

小型船舶の海難を防止するためには、日頃から船体機関の整備・点検を行うほか、見張りの実施、発航前点検等の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す。

海上保安庁では安全啓発用リーフレットをマリーナ、漁業協同組合等の海事関係団体へ配布したほか、小型船舶操縦者免許更新講習機関等の協力を受け、海難防止講習会及び訪船指導実施時に、小型船舶操縦者に対してリーフレットを配布するとともに遵守事項の周知を行いました。

また、例年 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、漁船海難防止のため、訪船指導の実施や海難防止講習会での AIS クラス B の紹介等を行っています。

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 2,400 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 24 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」を重点事項とし、官民一体となった運動を展開しました。

今後も、本運動を通じて海難防止活動を実施していきます。

5 高年齢層への海難防止対策

近年、プレジャーボートや漁船等の小型船舶の船舶事故に占める高年齢層の割合が増加しています。船舶事故の特徴として、衝突や乗揚の割合が多いことがあげられます。そのほか、体調不良等を原因とする有人漂流等が多いことが特徴となっています。

高年齢層の小型船舶操縦者が安心して海に出られるよう、海上保安庁では海難防止講習会及び訪船指導実施時等の機会を捉え、慣れた海でも油断しない、体調が悪いときには海に出ないことといった海難傾向を踏まえた対策を周知啓発し、安全運航をサポートしています。

これからも、高年齢層の海難防止を図るため、周知啓発活動を推進していきます。

6 スクラップ積載船舶火災防止対策

海上交通の要衝である関門海峡などでの航行中や、京浜港を含めた主要港にて荷役中にスクラップ積載船舶火災が過去最多の11隻発生しました。これは全船外国籍でした。

海上保安庁では、環境省等関係省庁に呼びかけて対策会議を開催し対応策を検討したほか、港湾荷役団体に対し火災の未然防止、早期発見及び初期消火のため、荷役時におけるバッテリー等発火源となる異物の除去、温度測定、荷役後の貨物倉の安全確認などの防火・消防対策の徹底を依頼し、海上保安官によるスクラップ積載船舶、輸出代理店、スクラップ業者等に対する巡回指導を実施し、乗組員等関係者に対する注意喚起及び防火・消防対策の指導の徹底を呼びかけました。

今後も引き続き、関係機関との連携・協力を深め、スクラップ積載船舶火災の減少及び関係者の安全意識向上に向けた対策を推進していきます。

7 マリンレジャー事故防止対策

(1) 遊泳中の事故防止対策

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



【児童に対する安全講習会】



【児童に対する海難防止思想の普及】

(2) 釣り中の事故防止対策

釣り場や釣具店などを巡回し、自己救命策の確保に加え、気象・海象の早期把握や複数名行動等について周知啓発活動を行っていきます。



【巡回による安全指導】



【地域ごとの安全講習会】

(3) スキューバダイビング中の事故防止対策

知識・技能不足や実施中の活動に対する不注意、健康状態に対する不注意等の自己の過失による事故が多いことから、ダイビングショップ等の巡回や安全対策協議会が実施する安全講習会等において、ダイビング中の安全管理や事前の体調確認等について指導を行っていきます。



【ダイビングインストラクター等との合同訓練】

(4) 関係機関等と連携した事故防止対策の推進

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、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関係機関等との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、日本水難救済会、ライフセービングクラブ、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。



【岸壁へのライフリング（救命浮環）設置】

第4章 救助状況及び海難発生時の救命率向上策

1 救助状況

(1) 船舶事故の救助状況

平成24年の事故船舶2,261隻のうち要救助船舶は1,804隻でした。要救助船舶の中で、自力入港した215隻を除いた1,589隻のうち1,372隻が救助されました。

海上保安庁は、これらの事故に対し、巡視船艇延べ2,342隻、航空機延べ618機等を出動させました。海上保安庁が救助した船舶以外の船舶についても、巡視船艇・航空機による搜索、救助手配等を行っており、直接救助した船舶と合わせると1,546隻に対して救助活動を行いました。

(2) 船舶事故以外の乗船中の事故及び海浜事故の救助状況

イ 船舶事故以外の乗船中の事故の救助状況

平成24年の船舶事故以外の乗船中の事故者939人の中で、自殺22人及び自力救助した406人を除いた511人のうち270人が救助されました。

海上保安庁は、これらの事故に対し、巡視船艇延べ757隻、航空機延べ402機を出動させました。海上保安庁が救助した事故者以外の事故者についても、巡視船艇・航空機による搜索、救助手配等を行っており、直接救助した事故者と合わせると468人に対して救助活動を行いました。

ロ マリンレジャーに関する海浜事故の救助状況

平成24年のマリンレジャーに関する海浜事故の事故者842人の中で、自力救助した113人を除いた729人のうち457人が救助されました。

海上保安庁は、これらの事故に対し、巡視船艇延べ487隻、航空機延べ212機を出動させました。海上保安庁が救助した事故者以外の事故者についても、巡視船艇・航空機による搜索、救助手配等を行っており、直接救助した事故者と合わせると411人に対して救助活動を行いました。

ハ マリンレジャー以外の海浜事故の救助状況

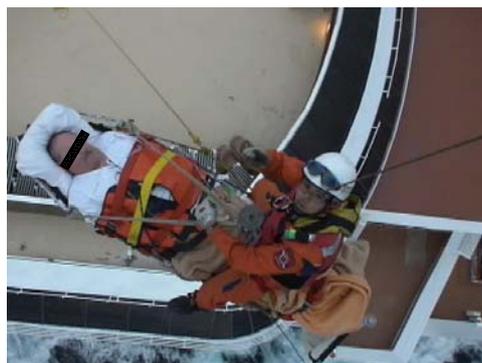
平成24年のマリンレジャー以外の海浜事故の事故者1,090人の中で、自殺603人及び自力救助した51人を除いた436人のうち153人が救助されました。

海上保安庁は、これらの事故に対し、巡視船艇延べ478隻、航空機延べ122機を出動させました。海上保安庁が救助した事故者以外の事故者についても、巡視船艇・航空機による搜索、救助手配等を行っており、直接救助した事故者と合わせると535人に対して救助活動を行いました。

2 救助・救急活動の充実・強化

(1) 救助・救急体制の充実・強化

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



【要救助者の吊り上げ救助を行う機動救難士】

さらに、巡視船艇・航空機の高機能化とともに、救助資器材の整備等を行うことにより、救助・救急体制の充実強化を図っています。

(2) 関係機関との連携・協力体制の充実・強化

長大な海岸線を有する我が国沿岸部において発生した海難に適切に対応するため、日頃から警察・消防等の救助機関や民間救助組織と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により、連携・協力体制の充実に努めていきます。

3 海中転落者のライフジャケット着用率の向上

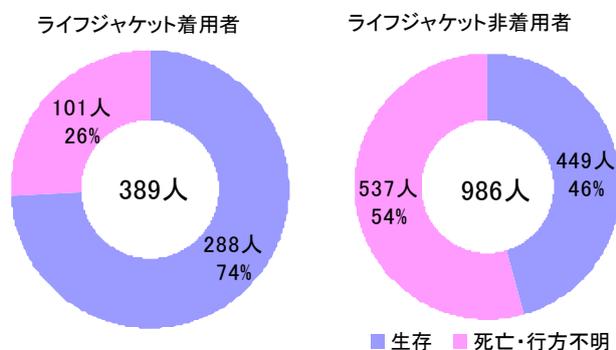
(1) 漁業者を対象としたライフジャケット着用率の向上

平成 24 年の漁船からの海中転落者 234 人のうち、船舶事故によるものが 144 人、船舶事故によらないものが 90 人で、それぞれのライフジャケット着用者（着用率）は船舶事故によるものが 30 人（21%）、船舶事故によらないものが 17 人（19%）でした。

また、漁船からの海中転落による死者・行方不明者 112 人のうち、船舶事故によるものが 48 人、船舶事故によらないものが 64 人で、それぞれのライフジャケット着用者（着用率）は船舶事故によるものが 9 人（19%）、船舶事故によらないものが 9 人（14%）でした。

過去 5 年間の漁船からの海中転落者のライフジャケット着用・非着用別による死亡率をみると、着用者の死亡率 26% に対し、非着用者の死亡率は 54% となっています。非着用者の死亡率は着用者に比べて 2 倍以上高くなっていることから、ライフジャケット着用の有無が、海中転落した場合の生死を分ける大きな要因になっています。

【漁船からの海中転落者のライフジャケット着用・非着用別の死亡率（過去 5 年間）】



このような状況を踏まえ、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、漁業従事者に対する海難防止講習会等において自己救命策確保に重点をお

いた指導・啓発を行うほか、女性ライフジャケット推進員（LGL）により漁業従事者である家族への助言等を行うなどの自発的なライフジャケット着用推進活動の支援を行っています。

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



【LGLによるライフジャケット着用の働きかけ】



【海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の着用が功を奏した事例】

平成24年4月29日午後2時30分頃、一人乗り漁船が揚網中にバランスを崩し転覆する事故が発生しました。乗船者は、転覆の際海中に投げ出されましたが、ライフジャケットを着用しており、自力で転覆した船の船底に這い上がり、所持していた防水型携帯電話で118番通報し、救助要請しました。通報を受けた第九管区海上保安本部は、巡視艇1隻と航空機1機を現場に急行させるとともに、水難救済会に救助要請しました。その結果、事故発生から20分後の午後2時50分頃には乗船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。

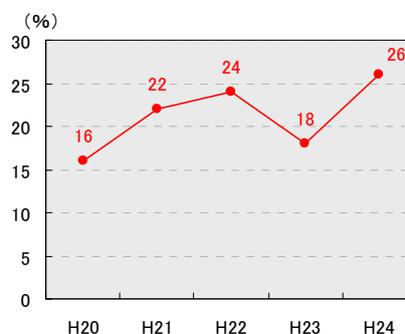
【海中転落者の救助状況】



（2）釣り人を対象としたライフジャケット着用率の向上

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26%であり、未だ低い状況が続いています。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 24 年 4 月 23 日午前 5 時 30 分頃、和歌山県東牟婁郡串本町で磯釣りをしていた釣り人が磯波にさらわれ海中へ転落し沖へ流されました。付近にいた釣り人が漂流している転落者に気付き、118 番通報しました。また、転落者は、転落した場所から約 220 メートル沖まで流されましたが、ライフジャケットの着用により十分な浮力が確保されていたため、当庁より要請を受けた水難救済会救難所所属艇により、無事救助されました。

【海中転落者の救助状況】



4 海難情報の早期入手

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

平成 24 年の海上保安庁が認知した船舶事故及び船舶からの海中転落事故のうち、海難発生から 2 時間以内に認知したものの割合（以下「2 時間以内認知率」という。）は 78%ですが、漁船については 66%と低くなっています。

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発を図っていきます。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、事故者を救助した事例】

平成 24 年 8 月 3 日午前 4 時 10 分頃、静岡県下田市田牛タライ岬にて男女 2 名が釣りの準備をしていたところ、大きな波にのまれ海中に転落しました。付近にいた釣り人が助けを求める声に気付き、午前 4 時 20 分頃 118 番通報しました。通報を受けて下田海上保安部は直ちに救助艇を出動させ、午前 5 時頃、漂流している 2 名を発見・揚収し、無事救助しました。

本件は複数で行動していましたが、2 名とも海中転落し緊急通報できませんでした。付近に第三者がいたことから事故者は早期に発見され、118 番通報が行われたことから迅速な救助に繋がりました。