

問い合わせ先

海上保安庁 第四管区海上保安本部

(人身事故統計及び同事故防止担当)

警備救難部 救難課長 灘波 陽子 (内線 3250)

(船舶海難統計担当)

交通部 企画課長 小野 祐輔 (内線 2610)

(船舶海難防止担当)

交通部 安全課長 安達 裕司 (内線 2620)

電話 052-661-1611 (代表)

平成26年1月7日



## 平成25年における第四管区海上保安本部管内の事故発生状況について

平成25年1月1日から同年12月31日の間に発生した第四管区海上保安本部管内（愛知県・三重県）での船舶海難及び人身事故の発生数は、速報値で次のとおりとなりました。

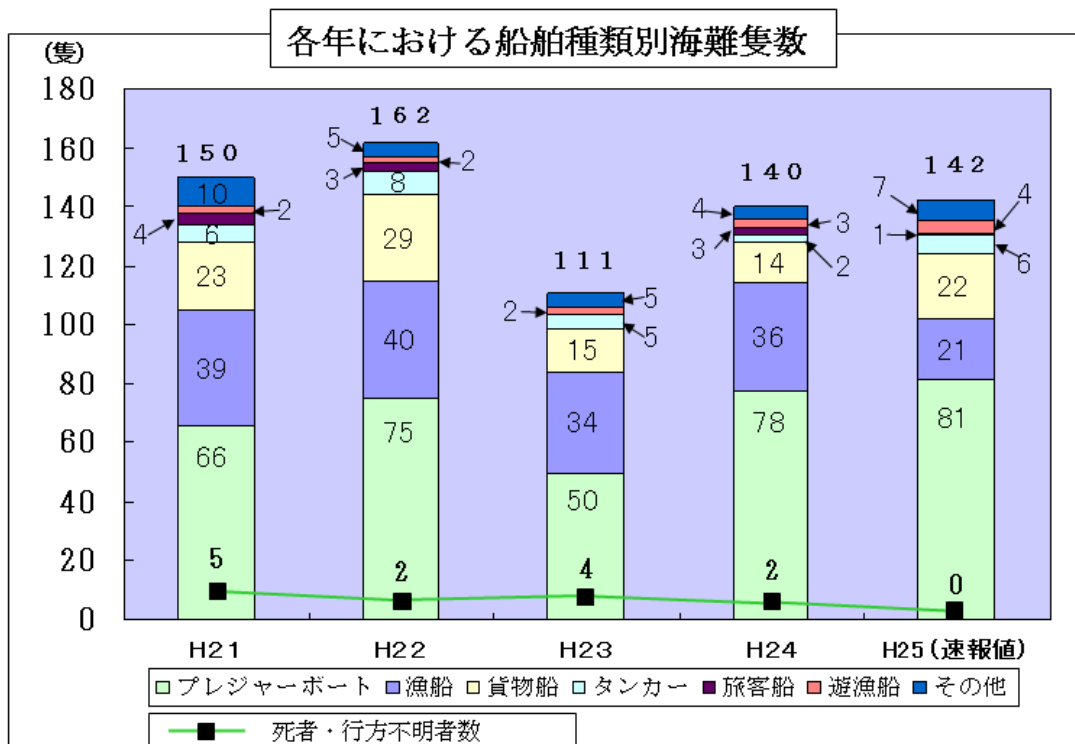
船舶海難隻数 142隻（平成24年140隻）

人身事故者数 185人（平成24年195人）

### 1 船舶海難の概要

#### (1) 船舶種類別海難隻数

平成25年中の船舶海難隻数は142隻で、平成21年から平成24年の船舶海難平均隻数の141隻とほぼ同程度となりました。



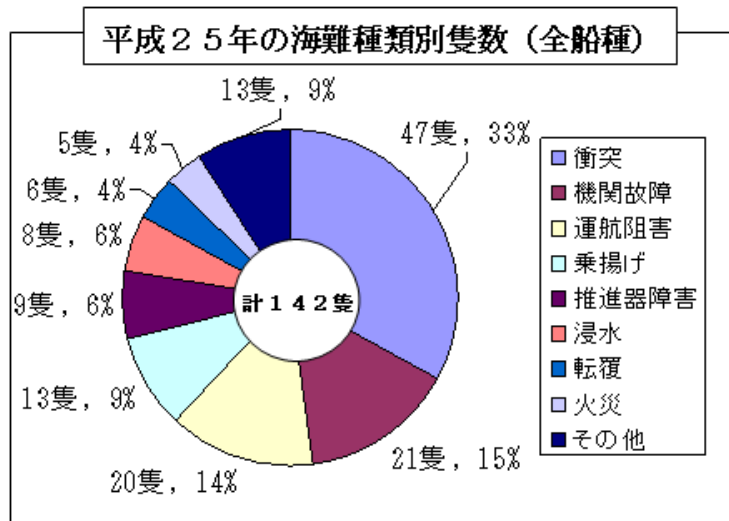
船舶種類別で最も多かったのはプレジャーボートで、平成24年以降全体の半数を上回る結果となっています。

プレジャーボートは、他の船舶と比べ船体・機関の耐久性や情報入手手段が劣るため機関故障による航行不能や天候の影響を受け転覆する等の事故に陥り易く、怪我や海中転落等乗組員に重大な危険を及ぼす恐れが大きいため、マリーナや小型船舶関係団体等を通じ海難防止講習会、現場指導を積極的に行い、多くのプレジャーボート利用者に対し、周囲の見張りの徹底、船舶の点検整備の実施や、天候等の情報の入手等の安全運航を呼びかけます。

一方、漁船の海難は21隻と、平成21年から平成24年の平均と比べ約5割減少しており、各海上保安部署が行う漁業関係者への訪船指導、海難防止講習会等の海難防止活動による乗船者の安全意識の向上が事故防止につながっているものと考えられます。

(2) 種類別海難隻数

平成25年の海難を種類別に見ると、衝突が47隻と最も多く全体の約3分の1を占める結果となり、次いで機関故障（21隻）、運航阻害（20隻）の順に多くなっています。



運航阻害：バッテリー過放電、燃料欠乏など

平成25年の船舶種類別及び海難種類別隻数

	衝突	機関故障	運航阻害	乗揚げ	推進器障害	浸水	転覆	火災	その他	合計
プレジャーボート	17	13	11	11	8	6	6	1	8	81
漁船	8		7	1				2	3	21
貨物船	15	3			1			2	1	22
タンカー	5	1								6
旅客船・遊漁船	1	2		1		1				5
その他	1	2	2			1			1	7
合計	47	21	20	13	9	8	6	5	13	142

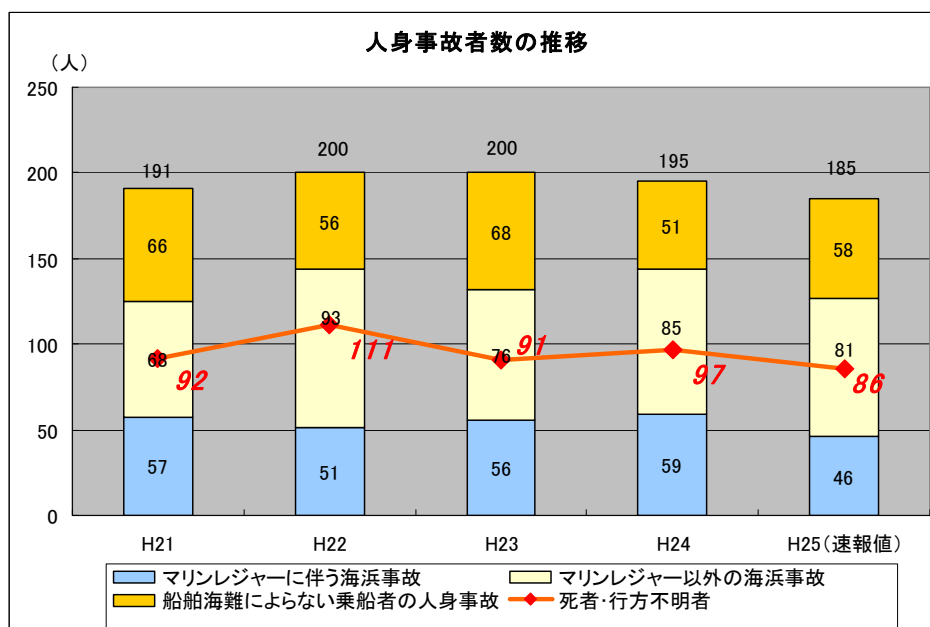
また、海難種類別隻数を船舶種類別に分類するとプレジャーボートの衝突が17隻と最も多く、次いで貨物船の衝突が15隻、プレジャーボ

ートの衝突が13隻となりました。

衝突は、見張り不十分や相手船からの回避時期を誤った等、運航上の不注意によるが多数を占めるため、訪船訪社による安全指導、海難防止講習会により乗組員に対し見張りの徹底、船舶間コミュニケーションの促進を図ると共にプレジャーボート利用者に対し、機関の点検整備・トラブル発生時の対処方法等を周知し、衝突・機関故障等海難の未然防止に努めます。

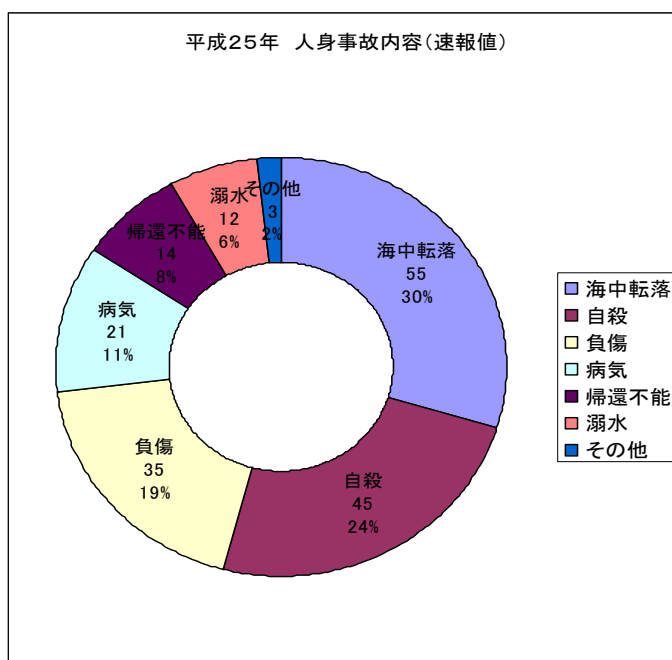
## 2 人身事故の概要

平成25年中の人身事故者数は185人で、このうち、死者・行方不明者数は86人となり、過去（平成21～24年）の人身事故者数平均197人（死者・行方不明者数は98人）から僅かに減少しましたが、依然として多数の人身事故が発生しました。



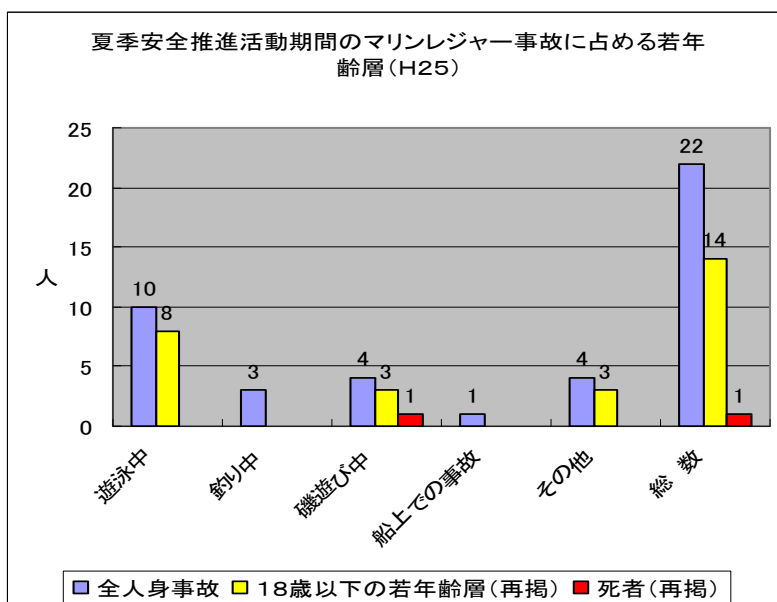
平成25年の人身事故において最も発生数の多かったのは、船舶や岸壁、防波堤からの海中転落で、平成25年の人身事故者数の3割を占める55人の方が事故に遭遇し、うち死者・行方不明者数は25人となっております。

海中転落事故の原因としては、船上で大きな揺れなどによりバランスを崩して船外に落下する例や岩場で釣り中に大波に引き込まれる、岸壁上を散歩中に誤って海に転落するなどが挙げられますが、海中転落による死者・行方不明者25人中24人が救命胴衣を着用していない状況であったことを踏まえ、海中転落時に命を守る救命胴衣の着用率向上についての働きかけを継続する必要があります。



また、マリンレジャーが最盛期となる7月、8月のマリンレジャーに伴う人身事故者は22人で、このうち約6割にあたる14人は18歳以下の若年齢層が占め、このうち小学生以下の幼年者の事故は5人となりました。

この幼年者の事故は、その全てが保護者が傍から離れた際や目を離した際に発生したもので、遊泳中や磯遊び中に溺れたり浮体に乗ったまま沖に流され岸に戻れなくなるなどの事故となりましたので、今後は若年齢層のみならず、保護者に対してもマリンレジャーの危険性を訴えとともに安全意識の高揚を図る必要があります。



### 3 平成26年の取組み

平成25年における船舶海難及び人身事故の発生状況を踏まえ、平成26年は、船舶海難の防止策として、海上交通センターによる航路管制や情報提供等をはじめとした安全対策の的確な実施とともに、中部運輸局、愛知県、

三重県及び中部小型船安全協会等の関係機関・団体と連携し安全指導、海難防止講習会の開催、海上安全パトロール等を積極的に行い、船舶海難の防止に努めます。

また、一般船舶と小型船舶の衝突事故防止のため、海難防止講習会等を通じて小型船舶利用者に対して簡易型AIS装置の有効性について周知啓発を行い、普及促進を図ります。

人身事故の防止策としては、海中転落事故による死者・行方不明者のほぼ全てが救命胴衣を着用していなかったことを踏まえ、海中転落した場合、早期発見・救助に結びつく救命胴衣の着用や事故発生時における救助要請のための携帯電話の携行、緊急特番である118番への早期通報について周知啓発活動を継続して実施してまいります。

また、若年齢層の事故防止策として、保護者に対しマリンレジャーにかかる安全意識を高揚させるべく、学校等での安全教室や着衣泳法の指導の実施に際し保護者を同伴させる或いは若年齢層の事故事例や安全対策を紹介したパンフレット等を学校を通じて配布するなど、より多くの保護者に対し安全意識の高揚を図っていくこととします。

※ 簡易型AIS装置・・・（船舶自動識別装置、Automatic Identification System）とは、船舶間及び船舶と陸上基地間で、船位・速力・針路・船種・船名等の情報を送受信する装置。簡易型は小型船への搭載を念頭に小出力とし、無線従事者資格が不要。

## 4 事故事例

### (1) 船舶海難

#### (事例1)

平成25年12月、漁場で操業を終え係留地へ向け航行中の漁船A丸の船首部と韓国向け航行中の貨物船B丸の左舷船首部分が衝突したもの。

A丸は船首部分が大破するも負傷者はなかった。

（原因：A丸は周囲の見張りを怠り、B丸はA丸が衝突を回避するものと軽信し、減速するなど適切な操船をしなかった）



#### (事例2)

平成25年6月、プレジャーボートC丸は魚釣り中、船外機が断続的に機関停止と再起動を繰り返し不安定な状態となったため、救助を要請し漂流状態としたもの。

（原因：エンジンオイルの容量不足）



## (2) 人身事故

### (事例1)

平成25年6月、事故者は野間漁港沖において、自己所有のプレジャーボートにて船釣りをを行い係留地向け航行中、足を滑らせ海中に転落した。

プレジャーボートは無人で航行状態となり事故者は転落場所に取り残されたが、事故者は救命胴衣を着用しており防水の携帯電話所持していたことから、118番通報にて救助を要請した。

事故者は海中転落から10分後、付近を航行していた漁船に無事救助された。

### (事例2)

平成25年3月、漁船が伊勢湾内にて巡回しながら走っている漁船があるとの通報があり、巡視艇にて同漁船を停船させたものの、同漁船には人影は認められず海中転落したものと思料された。

巡視艇等により付近海域及び航行経路を搜索したが同漁船の船長を発見するに至らず、現在も行方不明となっている。

事故者は事故発生当時、救命胴衣を着用していなかったことが以後の調査で判明した。

### (事例3)

平成25年8月、事故者(当時7歳)は午後5時頃から家族等と一緒に海水浴場で貝採りをしていたが保護者等が目を離した隙に行方不明となった。午後5時15分頃、行方不明となったことに気付いた保護者等が付近を搜したところ、午後5時30分頃、付近の海中に沈んでいる児童を発見し、病院に搬送されたが溺死と診断された。