

【問い合わせ先】

海上保安庁

警備救難部救難課

課長補佐 瀨平（乗船中の事故、海浜事故関係）

TEL 03-3591-6361(内線 5901) 03-3581-2828(夜間直通)

交通部企画課企画調査室

主任企画調査官 土田（船舶事故関係）

TEL 03-3591-6361(内線 6202) 03-3591-5650(夜間直通)



平成 22 年 3 月 15 日
海 上 保 安 庁

平成 21 年海難の現況と対策について

平成 21 年における海難の発生状況は、以下のとおりです。

1 死者・行方不明者は 1,494 人（前年 1,441 人）で 53 人増加

増加の理由としては、

- ・一度に多数の死者・行方不明者を伴う船舶事故が発生
- ・船舶事故以外の乗船中の事故（特に海中転落）によるものが増加
- ・マリンレジャー以外の海浜事故（特に陸上からの入水自殺者）によるものが増加

したことが一因であると推察されます。

2 船舶事故隻数は 2,549 隻（前年 2,414 隻）で 135 隻増加

増加の理由としては、

- ・南九州沿岸域における大量の流木に伴う推進器障害が多数発生
- ・集団のプレジャーボート（カヌー）による荒天難航が発生

したことが一因であると推察されます。

これについて、政策目標の達成状況、海難発生状況の分析、海難防止対策等への取り組み状況も盛り込み、かつ、グラフ・写真等を配して、「平成 21 年海難の現況と対策について」として、別添のとおり作成しましたので、お知らせします。

具体的な内容については、別添をご参照下さい。

平成 21 年海難の現況と対策について（概要版）

はじめに（平成 21 年のトピック）

1 重大な海難

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

東京都大島東方沖、外国貨物船「ORCHID ^{オーキッド}PIA」、外国貨物船「CYGNUS ^{シグナス}ACE」衝突事故（16 人行方不明（韓国人 7 人、インドネシア人 9 人））

長崎県平戸沖、漁船「第十一大栄丸」転覆・沈没事故（11 人死亡、1 人行方不明）

新潟県、プレジャーボート「ハヤブサ」「三王丸」転覆事故（それぞれ 3 人、計 6 人死亡）

八丈島沖、漁船「第一幸福丸」転覆事故（1 人死亡、4 人行方不明）

関門港、護衛艦「くらま」、外国貨物船「CARINA ^{カリナ}STAR」衝突事故（6 人負傷）

熊野灘沖、フェリー「ありあけ」船体傾斜・乗揚事故（乗員乗客 28 人全員救助）

苫小牧港、プレジャーボート「ノーファイト」転覆事故（6 人死亡）

富山県、ウィンドサーファー漂流事故（9 人全員救助）

茨城県、海水浴場における遊泳者の溺水事故（3 人死亡）

2 海上交通安全法及び港則法の一部改正

港則法及び海上交通安全法の一部を改正する法律が平成 21 年 6 月 26 日に成立、7 月 3 日に公布された。海域特性に応じた新たな航法等、混雑した海域や港内における船舶交通の安全対策の強化を図るもので、平成 22 年 7 月 1 日より施行される。

3 E N S S の実証実験（海のカーナビへ一歩前進）

A I S により仮想航路標識を表示させたり気象・海象、推薦航路等の航行の安全に関する情報をリアルタイムで提供するシステム（E N S S）の構築を図る。実験では、周囲船舶の状況や風向・風速等の情報がわかりやすく表示された。

4 全国に広がる LGL の活動～ライフジャケットの着用推進～

「ライフジャケット着用推進員《LIFE GUARD LADIES（頭文字をとって LGL と称している。）》」は、石巻海上保安署の発案により、家族や身内を漁業者にもつ宮城県漁協雄勝町東部支所女性部役員 3 人が、同保安署からの委嘱を受け、平成 18 年 9 月から、ライフジャケット常時着用の運動を始めたものです。平成 21 年 12 月末現在においては、24 都道府県で 122 漁協等 1,577 人（なかでも香川県では、県内 23 全ての漁業協同組合で 258 人）と全国に急速な広がりを見せています。また、L G L 発祥の地である宮城県では、新たに男性 LGL《LIFE GUARD LEADER》も発足しています。LGL は、主に漁業者を対象とした運動を行なっているが、漁港や付近の防波堤、磯場で釣りなどをする人に対しても、積極的にライフジャケットの常時着用を呼びかけており、地域が一丸となり安全意識を高めるための活動を推進していることから、死者・行方不明者の減少に結びつくものと期待される。

第1章 海上保安庁の政策目標達成状況

1 船舶事故及び船舶からの海中転落による死者・行方不明者の減少

「船舶事故及び船舶からの海中転落による死者・行方不明者数の減少」を政策目標とし、その目標値は、平成22年までに同死者・行方不明者数を220人以下とするものであるが、平成21年は282人(8人増)で、目標の達成には至らなかった。

増加の主な要因としては、一度に多数の死者・行方不明者を伴う外国船による船舶事故が発生したことによる。

2 マリンレジャー活動に伴う死者・行方不明者の減少

「マリンレジャー(プレジャーボート等を利用したマリンレジャーを除く。)活動に伴う死者・行方不明者の減少」を政策目標とし、各種施策を講じてきたところ、平成21年は296人(6人減少)で、目標を達成することができた。減少したのは、特に釣り中で、5人減少している。

しかしながら、依然として、遊泳中が123人、釣り中が111人と、この二つで死者・行方不明者の大半を占めている。

3 混雑した海域における航路を閉塞するような大規模な船舶事故の防止

「混雑した海域における航路を閉塞するような大規模な船舶事故を「0」を政策目標とし、各種施策を講じてきたが、関門港港則法航路内で発生した事故により航路を閉塞したため、残念ながら目標の達成には至らなかった。また、これら混雑した海域における船舶事故は、全体の4割を占めており、平成21年は951隻で、前年比46隻減少している。

第2章 海難の現状

1 最近の海上交通の動向・環境の変化

- ・混雑した海域における船舶通航量は減少傾向にあるが、船舶の輸送効率の向上、輸送コストの縮減を図るため船舶の大型化が年々進んでいる。
- ・我が国の特定港における入港船舶総隻数は減少傾向にあるが、外国船舶の入港隻数は増加傾向が顕著である。外国船舶の中には、我が国周辺海域での航法や地理を把握していない船員が操船している事例も多く見受けられる。

2 海難の発生状況と分析

(1) 死者・行方不明者

- ・海難の死者・行方不明者数全体で1,494人(船舶事故143人、船舶事故以外の乗船中の事故279人、マリンレジャーに関する海浜事故296人及びマリンレジャー以外の海浜事故776人)で前年比53人増加、過去5年間では横ばいで推移している。
- ・船舶事故による死者・行方不明者は143人で、前年比19人増加。漁船事故が68人で、過去5年間を通じて常に最多。外国貨物船の船舶事故による多数の死者・行方不明者が発生。
- ・船舶事故以外の乗船中の事故は279人で、前年比16人増加。
- ・マリンレジャーに関する海浜事故の死者・行方不明者は296人で、前年比6人減少。
- ・マリンレジャー以外の海浜事故の死者・行方不明者は、776人で、前年比24人増加。

(2) 船舶事故

- ・船舶事故は2,549隻で、前年比135隻増加。南九州沿岸域に大量の流木に伴う推進器障害やプレジャーボート(カヌー)の荒天難航が多数発生したことが一因と考えられる。

- ・事故種類別として衝突事故が減少、また船舶種類別としてプレジャーボート、漁船の事故が増加。
- ・漁船の事故種類は、衝突が依然として最も多く漁船全体の3割。
- ・プレジャーボートの事故は1,013隻と全体の4割。今後、留意すべき事故として、花火大会観覧に関係した船舶事故、水上オートバイの事故及びミニボートの事故が挙げられる。
- ・遊漁船の事故は、62隻で減少傾向で推移。
- ・外国船の事故は268隻でほぼ横ばいで推移。

(3) 混雑した海域の船舶事故

- ・混雑した海域の船舶事故はほぼ横ばい。平成21年の船舶事故は951隻で、事故種類別では衝突が363隻、船舶種類別ではプレジャーボートが423隻、原因別では見張り不十分が239隻で最多。
- ・外国船舶の我が国周辺海域での航法や地理を把握していないこと等が問題となっている。

(4) 灯浮標等への船舶接触事故

灯浮標等への船舶接触事故は49件であり、前年比42件減少。

3 海事関係法令違反の取締り状況

- ・海事関係法令違反の送致件数は4,017件(48件増)。無検査航行、定員超過や過積載の禁止等を規定する船舶安全法関係法令違反が多い。
- ・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95件(19件増)。
- ・危険物積載指定場所違反等の港則法違反の送致件数は91件(2件増)。

第3章 海難防止対策

1 漁船の船舶事故防止対策

(1) 関係省庁海難防止連絡会議

「関係省庁海難防止連絡会議」において、重点対象事項を「漁船の安全対策の推進」と定め、漁船事故に加え漁船事故及び漁船からの海中転落による死者・行方不明者の減少に向け、講習会、合同パトロールによる現場指導等を各省庁が更なる連携を強化し取り組む。

(2) 航行安全リーダー制度

根室海上保安部では、漁業者が自ら考え実行し、関係者との協議を繰り返し、漁業関係者が実行可能で効果が期待できる防止策として「航行安全リーダー制度」を策定。航行安全リーダーとは、付近航行漁船に対し、居眠り防止等安全航行の呼びかけを行う。支援体制として、漁業無線局からの安全放送や航行警報の発出・周知を行う。

(3) M I C Sの拡充

第二管区海上保安本部では、三陸沿岸部の携帯電話不感地帯において、M I C Sを多くの方々が利用できるよう携帯電話事業者と協力し、11月に鮎ヶ崎灯台、12月には金華山灯台の付属施設に携帯電話基地局が設置。釜石海上保安部では、M I C Sを中心とした「海の安全に関する情報」等を岩手県が運営・管理する防災情報等配信システムを通じ、事前登録された利用者に対し、リアルタイムにメール配信。平成21年12月末現在の登録者は1,112人。

(4) 長崎県まき網漁船海難防止検討会

第七管区海上保安本部では、平戸沖のまき網漁船の転覆事故等を踏まえ、関係機関等で構成する「長崎県まき網漁船海難防止検討会」を発足。「安全運航マニュアル」等を取りまとめ、事業者に配布し、関係機関等が取り組む事故防止策を支援等を行い、個々の事業者が安全運航マニュアルを分かりやすく活用しやすくするための具体策等を提言。

2 マリンレジャー事故防止対策

(1) プレジャーボートの船舶事故

河口付近における小型船舶転覆事故

第九管区海上保安本部では、6月に発生した2隻のプレジャーボートの転覆事故を受け、緊急の対策として安全啓発リーフレットを作成し、海難防止指導等で配布し注意喚起を実施。また、新潟海上保安部では、関係機関等と小型船舶の事故防止対策や連携活動を協議する「セーフティボートネットワーク下越」を設立。各機関による安全啓発活動の検討等、官民一体となった河口付近における小型船舶の事故防止対策を推進。

集団カヌー事故

第十管区海上保安本部では、5月に発生したカヌー体験学習中に集団で沖合いに流された事故を受け、関係者や地元漁民による海浜事故防止協議会を設立。再発防止等についての検討が行われ、活動中止基準等を定めた安全対策マニュアルが策定された。

ミニボート等に係る事故

熊本海上保安部では、プレジャーボートに占めるミニボート等の事故比率が高くなったことを受け、県内の貸しボート営業者等に対し、購入者への注意喚気用のパンフレットの配布依頼やミニボート等の利用者に対し事故防止指導を実施。

中京・京阪神地域からの来訪者による事故

第八管区海上保安本部では、事故を起こした船長の居住地が中京・京阪神地域が多いことから、船舶検査機関や小型船舶操縦免許更新講習時の周知や高速道路のサービスエリア等でのリーフレットの配布活動等、事故防止活動を展開。

(2) 遊泳中の事故

マリンレジャーの中で最も死者・行方不明者の多い遊泳中の事故については、7月下旬～8月中旬に特に多いことから、現場指導等発生時期を考慮した以下の対策を講じている。

イ 若年齢層対策

遊泳中の事故者全体の約3割が若年齢層であることから、主に小中学校において児童・生徒等を対象とした安全講習会等を開催し、離岸流に対する知識、ペットボトル等身の回り品を活用した救助手法について周知啓発を実施。

ロ 海水浴場管理者及び関係機関との連携

警察・消防等関係機関と連携し、遊泳禁止海域における看板の設置を海水浴場管理者等に対して働きかけるとともに、民間救助勢力(ライフセーバー、PWC等)と連携した救助体制の確立、水上オートバイと遊泳者の接触事故を未然に防止するための海域利用調整に関する条例の制定等を自治体に対し働きかけるなど、関係機関との調整を図り安全体制の確立に努める。

(3) 釣り中の事故

遊泳中の事故とともに、釣り中の死者・行方不明者が多く、秋から冬に多発している。その中でも防波堤からの転落者が多いことから、巡回の実施、釣り人に対する自己救命策確保の指導、釣り専門誌、マスコミを活用した呼びかけを行なうとともに、防波堤管理者に対し海中転落防止措置の実施や、立入禁止防波堤における侵入防止措置等について働きかける。

3 混雑した海域等における船舶事故防止対策

(1) 航路等の安全確保のための法律整備

航路出入口付近海域等における経路の指定等による海域特性に応じた新たな航法の設定、航行に危険を及ぼすおそれのある状況を船舶に認知させるための情報提供の実施及び当該情報の船舶における聴取義務の設定等による船舶の安全な航行を援助するための措置の実施及び台風の接近時等異常な気象・海象時における港内からの退去等の勧告・命令の制度化による港内の安全確保に係る法律を整備（平成22年7月1日施行）。

(2) 海上交通センターの機能強化

港則法及び海上交通安全法の一部改正により、船舶への必要な勧告の実施等海上交通センターの運用管制官が行う業務が拡大・高度化することから、運用管制官に対する研修の充実を図るほか、運用管制官が実施する業務の指導・監督を行う統括運用管制官を配置し、業務執行体制の強化を図ることにより海上交通センターの機能を拡充。

(3) 航路標識の高度化

混雑した海域に設置されている灯浮標について、視認性・識別性を向上させる高度化を行い、船舶交通の流れを円滑化するとともに、航路逸脱等による事故の未然防止を図る。

(4) 関門港におけるAISの港湾コード等入力の実験

第七管区海上保安本部では、AISを活用し、AISの目的地情報に一定の入力方法を定めることによって、正確な港内の目的地・進路を容易に把握することが可能となるよう「関門港AIS入力ガイド」の取り組みを試行。これにより、昼夜を問わずきめ細やかな情報を船舶に伝達することが可能となり、関門海峡全体の安全性の向上を図っている。

(5) 明石海峡航路多重衝突・沈没事故防止

第五管区海上保安本部では、平成20年3月に発した明石海峡航路東口付近での3隻の多重衝突・沈没事故を踏まえ、地元関係者等と連携し「明石海峡航路東口における安全対策検討委員会」を設置。「明石海峡航路東方灯浮標を中心とする反時計周りに整流化を図ること」との検討結果が得られた。

(6) 瀬戸内海における居眠り事故防止

第六管区海上保安本部では、秋から冬にかけ居眠り事故が多発することから、関係機関と連携し「海難防止協調運動瀬戸内海・宇和海地方推進連絡会議」を設置。9月上旬に「居眠り運航撲滅キャンペーン」を展開し、官民一体となり精力的な活動を進めている。

4 特徴ある船舶事故防止対策

(1) 効果的な船舶事故防止思想の普及（海上安全だより）

第一管区海上保安本部では、平成21年8月から事故の未然防止やAISの適正運用・利用促進に関する事項を分かりやすくまとめた「海上安全だより」を創刊。北海道内の漁協等関係団体250箇所に月1回定期的に配信し、事故の防止思想の普及を推進。

(2) 霧中における事故防止（AIS を活用した霧通報の試行）

第二管区海上保安本部では、霧中事故防止対策として、航行する船舶及び関係者に対し、M I C S 等により霧情報の提供を実施。平成 21 年度は、A I S 搭載船舶を対象として、主要変針点付近を航行している船舶に対し、無線により霧発生状況を直接問い合わせ、これを試行的に追加提供し、霧中事故防止対策を図っている。

(3) 三番瀬付近乗揚事故防止

第三管区海上保安本部では、三番瀬付近の迷走船舶による乗揚事故が多発していることから、A I S による迷走船舶の特定により、事故防止活動等に加え、情報提供による利用者への広域的周知のほか、A I S を利用し対象者を限定した集中的活動を継続し、事故防止の充実を図っている。

(4) 海難防止キャラバン

第四管区海上保安本部では、全国海難防止強調運動中の 7 月 16 日から 31 日までの間、愛知県及び三重県内で関係者が海難防止を呼びかけながらパトンをつなぐ「海難防止キャラバン」を実施。各地でパネル展示等海難防止に関する様々な周知活動を官民一体で実施。

(5) 入港遅延事故の防止

第十一管区海上保安本部では、小型漁船の入港遅延通報が多数あることから、漁協等に対し、救命胴衣の常時着用、1 日 1 回以上の定時連絡の設定を推進。また、M I C S の広報活動を強力に実施し、M I C S の普及を促進。

第 4 章 海難発生時の対策

1 ライフジャケット着用率の向上

船舶からの海中転落による死者・行方不明者のうち、約 4 割が沿岸小型漁船（漁船全体にすると約 6 割）によるもので、マリレジャーに関する海浜事故による死者・行方不明者については、磯釣りや防波堤における釣り中の海中転落によるものが約 3 割を占めている。いずれもライフジャケットの着用率が低い状況にあることから、沿岸漁業に従事する漁業者や釣り人のライフジャケット着用率向上に向け、次のような施策に取り組む。

(1) 漁業者を対象としたライフジャケット着用率の向上

漁船からの海中転落者におけるライフジャケット着用率は 3 2 % と、船舶からの海中転落者全体の着用率 4 5 % から見ても低い状況であるため、漁業者を対象とした、より一層の自己救命策確保の指導・啓発の推進が必要であり、関係機関・団体等と連携協力して、当事者である漁業従事者及び L G L 等関係者による自発的なライフジャケット着用推進を図る。

(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 2 2 % で依然として低い状況。また、死者・行方不明者は、秋から冬にかけて特に多く、次いで 4 月、5 月に発生していることから、時期を考慮して、釣り中におけるライフジャケットの常時着用を広く啓発。

2 海難情報の早期通報

海難に遭遇した場合等は、できる限り速やかに海上保安庁へ通報し、救助要請することが肝要であるが、平成 21 年の漁船の 2 時間以内関知率は約 5 8 % と低いことから、「緊急通報用電話番号 1 1 8 番の有効活用」、「防水パック入り携帯電話等連絡手段の確保」に関する指導・啓発及び広報活動、漁業関係者への携帯電話等連絡手段の確保等に関する安全意識の啓発強化等に取り組んでいるほか、釣り人に対しては、事故発生時の迅速な救助活動を可能とするため

複数行動の励行等について働きかけ。

3 救助・救急活動の充実・強化

(1)死者・行方不明者を伴う船舶事故や海中転落は、沿岸部において多発していることから、ヘリコプターと機動救難士等が連携した迅速な海難現場への進出等の体制拡充等により、沿岸部における救助・救急体制の更なる強化を図る。平成 21 年度末現在、関西空港、函館、福岡、美保、鹿児島及び那覇の（海上保安）航空基地の 6 基地に各 8 人計 48 人の機動救難士が配置されている。

(2) 迅速な救助活動には、当庁のみならず他機関との協力関係が不可欠であることから、関係機関はもとより水難救済会など民間救助組織との連携を推進し、海難救助体制の強化を図っている。