



1月定例記者会見 発表項目



- ・ 平成25年における海上犯罪の送致状況(速報値)
- ・ 平成25年における海難等発生状況(速報値)
- ・ 平成25年の海洋汚染の発生状況(速報値)
- ・ いかなご盛漁期における船舶安全対策の強化について
- ・ 平成25年の航路標識運用状況について





平成26年1月24日
第五管区海上保安本部

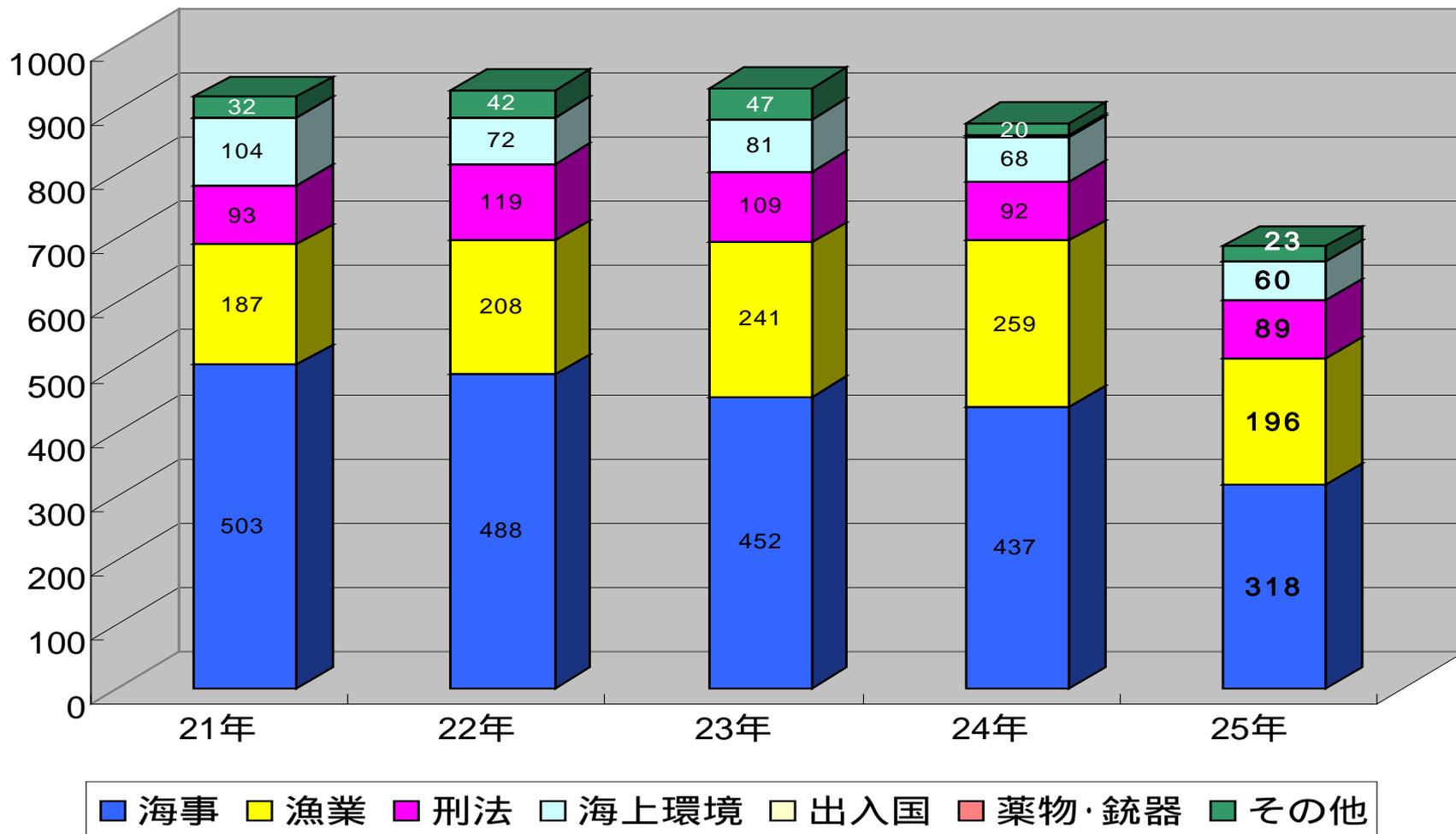
平成25年における海上犯罪の送致状況(速報値)

- 1 第五管区海上保安本部では、
 - ・ マリンレジャーに伴う海事関係法令違反
 - ・ 悪質常習化している密漁事犯
 - ・ 薬物・銃器の密輸入事犯、密出入国事犯
 - ・ 汚水や油等の海域への違法排出といった海上環境事犯に重点を置いた指導・取締りを実施した結果、平成25年中に
687件(前年比 - 192件) 519人(前年比 - 170人)
の海上犯罪を送致しました。
- 2 法令別では、海事関係法令違反が最も多く318件と半数近くを占めていますが、前年と比較して119件減少しており、ここ数年減少傾向が続いています。
また、漁業権侵害や無許可操業などの漁業関係法令違反は196件、船舶の衝突、乗揚げといった海難事件等の刑法犯は89件、油排出事件等の海上環境関係法令違反は60件となっています。
- 3 第五管区海上保安本部では、平成26年においても、引き続き、巡視船艇・航空機によるパトロールを強化するとともに、関係機関等との連携や協力を行いながら、海上犯罪の監視取締りに万全を期します。

平成25年における海上犯罪の送致状況（速報値）

687件(前年比 - 192件) 519人(前年比 - 170人)

罪種別送致件数の推移（過去5年）





平成26年1月24日
第五管区海上保安本部

平成25年における海難等発生状況（速報値）

第五管区海上保安本部が取り扱った平成25年における海難等（船舶事故・人身事故）の発生状況を取りまとめましたのでお知らせします。

船舶事故・人身事故ともに、プレジャーボート操船や釣り・遊泳などの「マリンレジャーに伴う海難」が増加、半数近くを占め過去5年間とほぼ同様な結果となりました。

- 1 船舶事故は283隻（前年270隻）で13隻増加、死者・行方不明者は7名（前年4名）で3名増加
- 2 船舶事故増加の主な要因はプレジャーボート（モーターボート、ヨット、カヤックなど）による事故の増加（141隻・全体の約50%、前年比12隻増加）
- 3 人身事故は371名（前年369名）で2名増加、過去5年間で最多、死者・行方不明者は134名（前年172名）で38名減少
- 4 釣りや遊泳、ボードセーリングなどのマリンレジャーに伴う人身事故者数は141名（前年101名）で40名増加

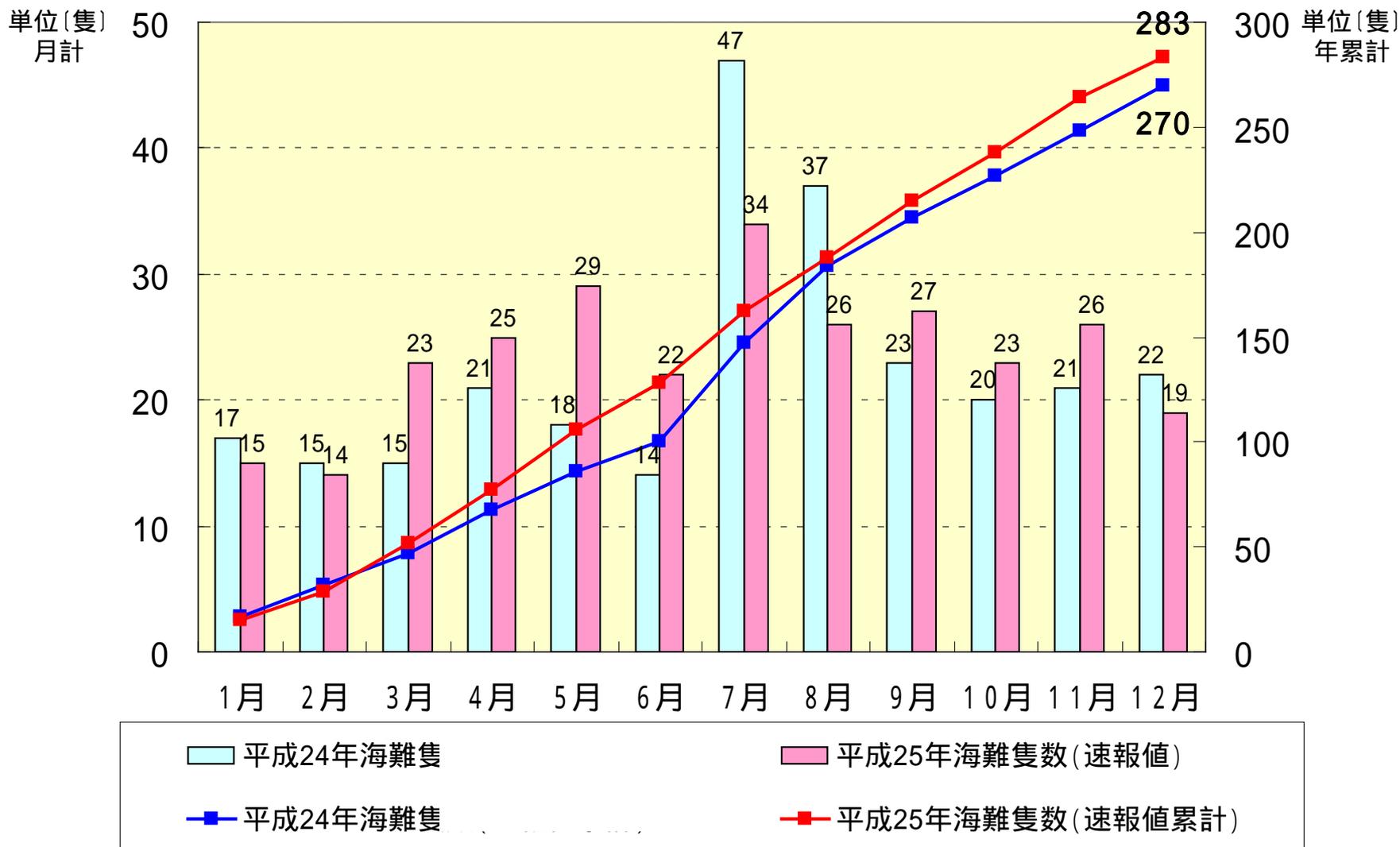
今後の取組

第五管区ではこれまでも、マリンレジャーに伴う海難の抑止・減少に取り組んでいるところ、その愛好者は内陸部を含めた管内・管外の多様な地域や年齢構成、事故種別に及んでおり、「船舶における基本的事項の遵守」・「生存率を大きく高めるライフジャケット着用の徹底」を中心に、関係機関・団体ともより緊密に連携して、総合的な海難防止対策を強力に推進してまいります。

(1) 船舶事故

ア 事故隻数

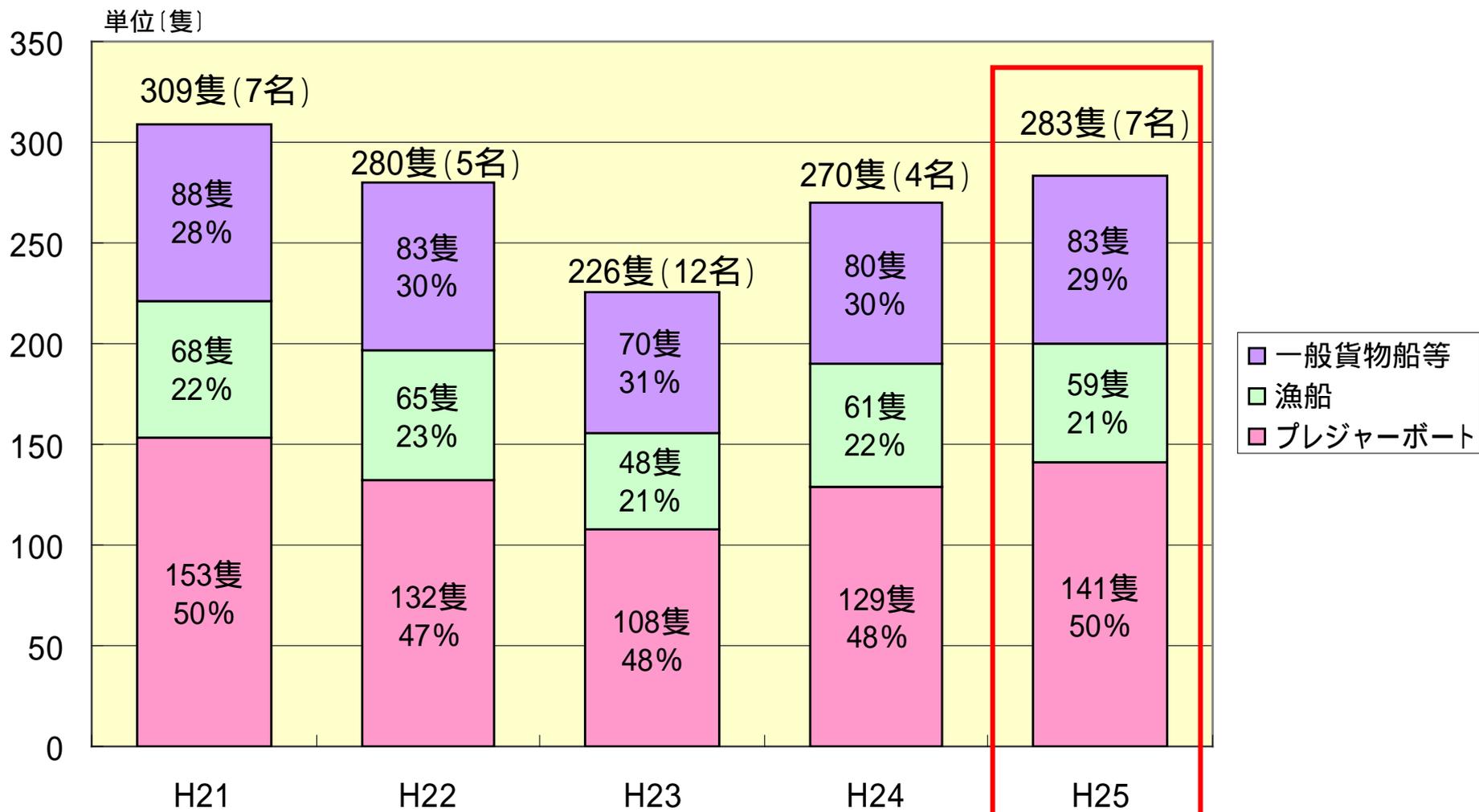
平成25年中の船舶事故は、283隻、前年(270隻)と比べて13隻増加、月別では8月が34隻と最多、次いで5月29隻、9月27隻の順となりました。



イ 船種別隻数（船舶海難に伴う死者・行方不明者数）

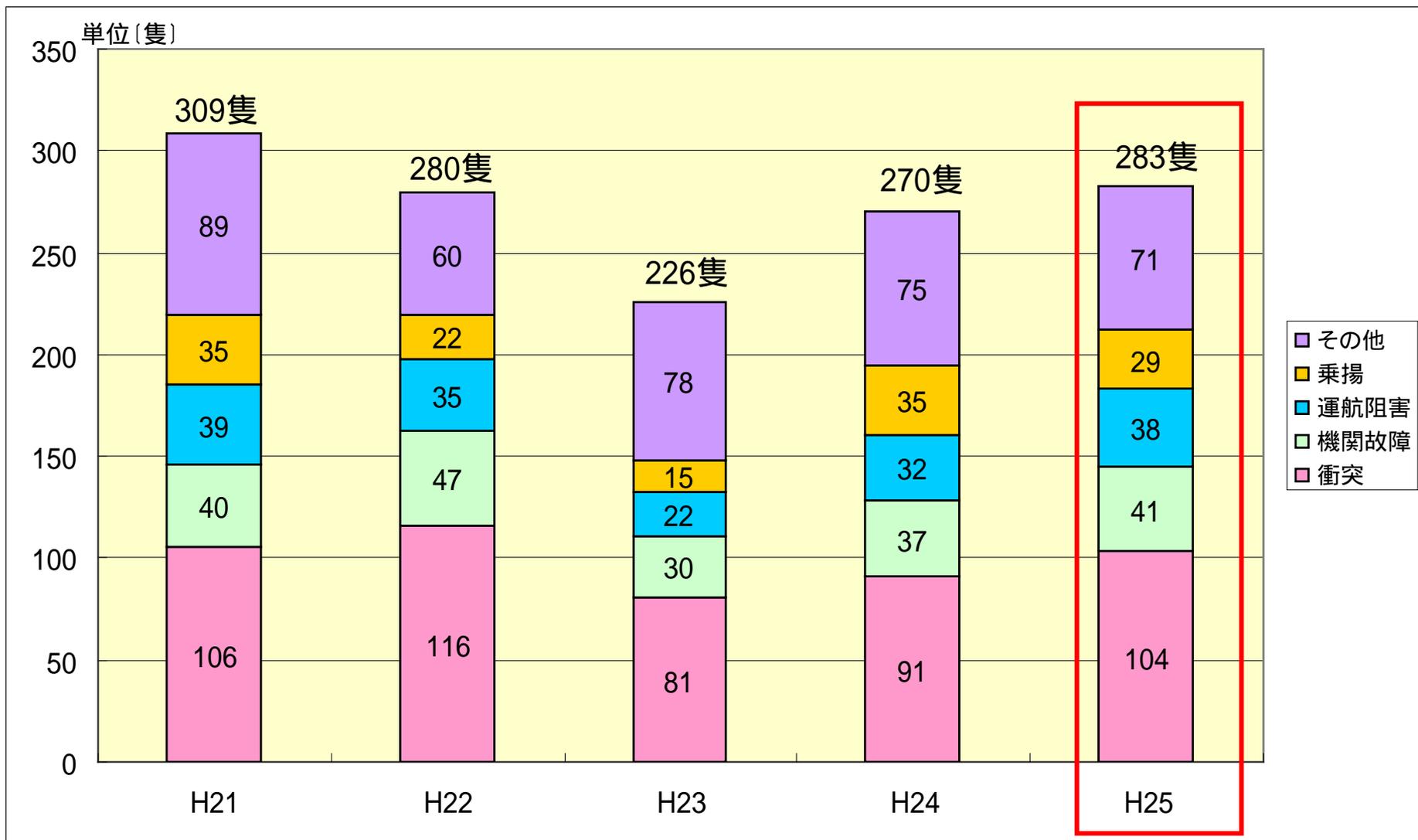
船舶事故数は、283隻、船舶事故に伴う死者・行方不明者は7名、前年（4名）と比べて3名増加、いずれも過去5年間でワースト2位となりました。

船種別ではプレジャーボートが141隻、過去5年間とも最多となっており、漁船を加えた小型船舶の事故割合は約70%とここ数年変化はありません。



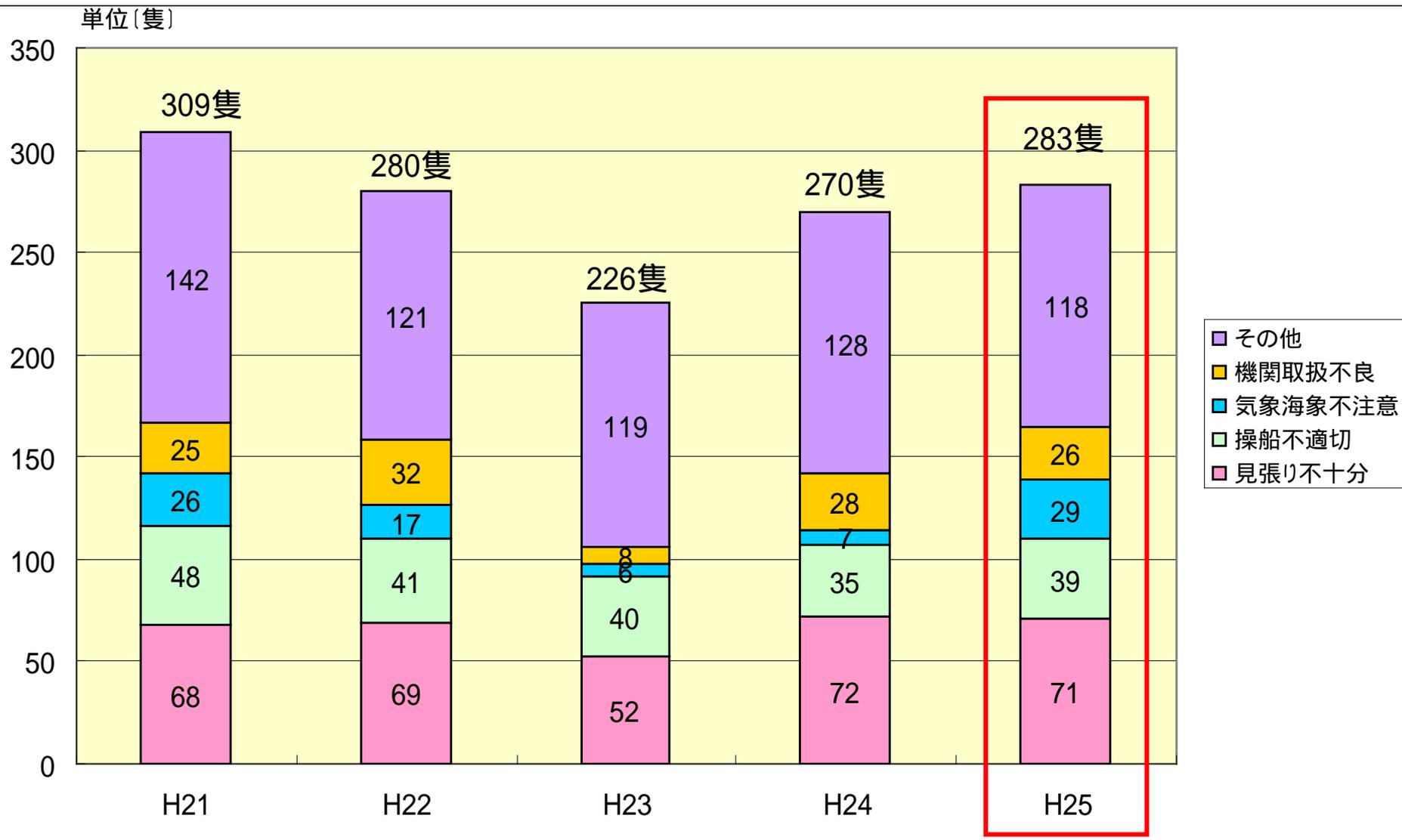
ウ 海難種別隻数

海難種別では衝突が104隻、過去5年間とも最多となっており、次いで機関故障41隻、運航阻害38隻、乗揚29隻とここ数年これらの順位に大きな変化はありません。



工 海難原因別隻数（平成25年分は精査中につき未確定）

海難原因別では見張り不十分が71隻、過去5年間とも最多となっており、次いで操船不適切39隻、気象海象不注意29隻、機関取扱不良26隻とここ数年これらの順位・項目に大きな変化はありません。



才 主な船舶海難事例 -



発生日時	25年1月18日09:15頃
発生場所	大阪湾中央付近
事故船舶	外国船籍貨物船1,292トン
概要	中国向け貨物船の積荷スクラップが何らかの原因により着火し火災発生。兵庫ふ頭岸壁に着岸させて消火活動を継続。



発生日時	25年2月25日06:00頃
発生場所	関西空港沖合
事故船舶	外国船籍コンテナ船13,246トン 漁船9.7トン×2隻
概要	漁場に向かう途中の漁船団(2隻)と大阪向け航行中のコンテナ船が衝突。漁船員4名のうち1名死亡、1名行方不明(後に死亡確認)。

主な船舶海難事例 -

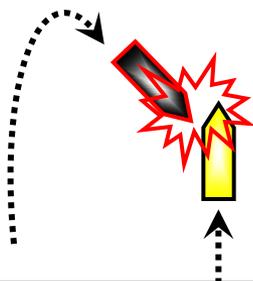


発生日時	25年4月21日12:40頃
発生場所	和歌山県湯浅湾沖合
事故船舶	カヤック5隻、ゴムボート1隻
概要	カヤックレンタルショップによるツアー時、沖合無人島に上陸して昼食中、急に風が強まりカヤック1隻が無人漂流する等して帰還不能、救助要請。



発生日時	25年6月20日11:06頃
発生場所	和歌山県田辺港付近
事故船舶	日本船籍石材運搬船499トン
概要	荷揚げを終わって出港中、操作ボタンを押し間違えて機関停止、錨を入れる間もなく惰性で前進して暗礁に乗揚げ。

主な船舶海難事例 -



発生日時	25年8月11日13:25頃
発生場所	兵庫県淡路市江井漁港沖合
事故船舶	水上オートバイ×2隻
概要	先行の1隻を追う形で走行を開始した1隻の前方に、先行艇が右旋回してきたところ、直進で交わそうとした後走艇が交わしきれずに2隻が衝突。

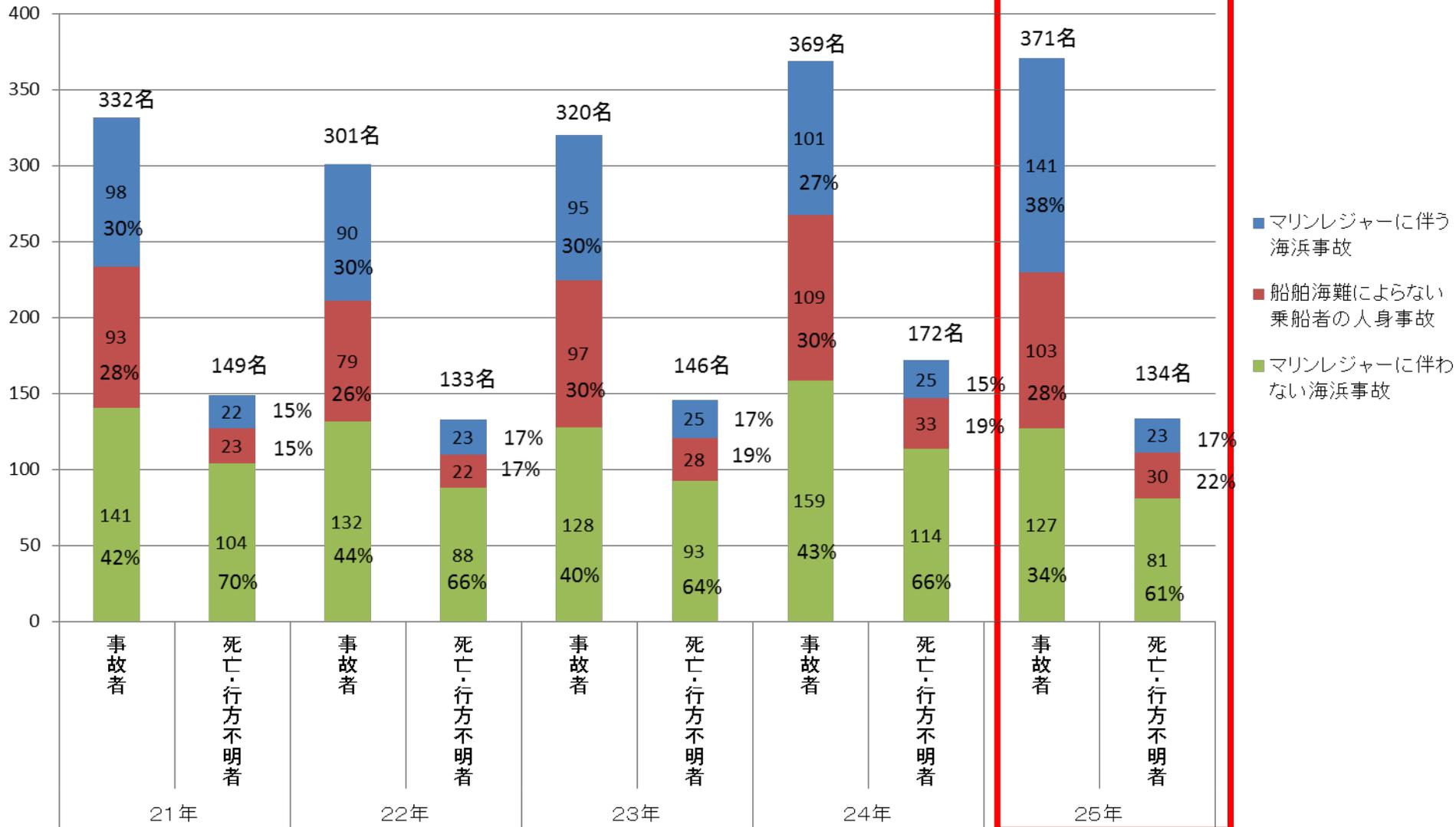
発生日時	25年12月3日07:05頃
発生場所	兵庫県東二見漁港沖合
事故船舶	プレジャーボート6.15メートル
概要	釣り目的で出港後、のり網の存在を認識していながら正確な位置を確認せず、見張りも不十分なまま航行し、のり網に乗揚げ。

(2) 人身事故

ア 人身事故者数

平成25年中の人身事故者数は、371名、前年(369名)と比べて2名増加、過去5年間でワースト1位、死者・行方不明者は134名、前年(172名)と比べて38名減少しました。

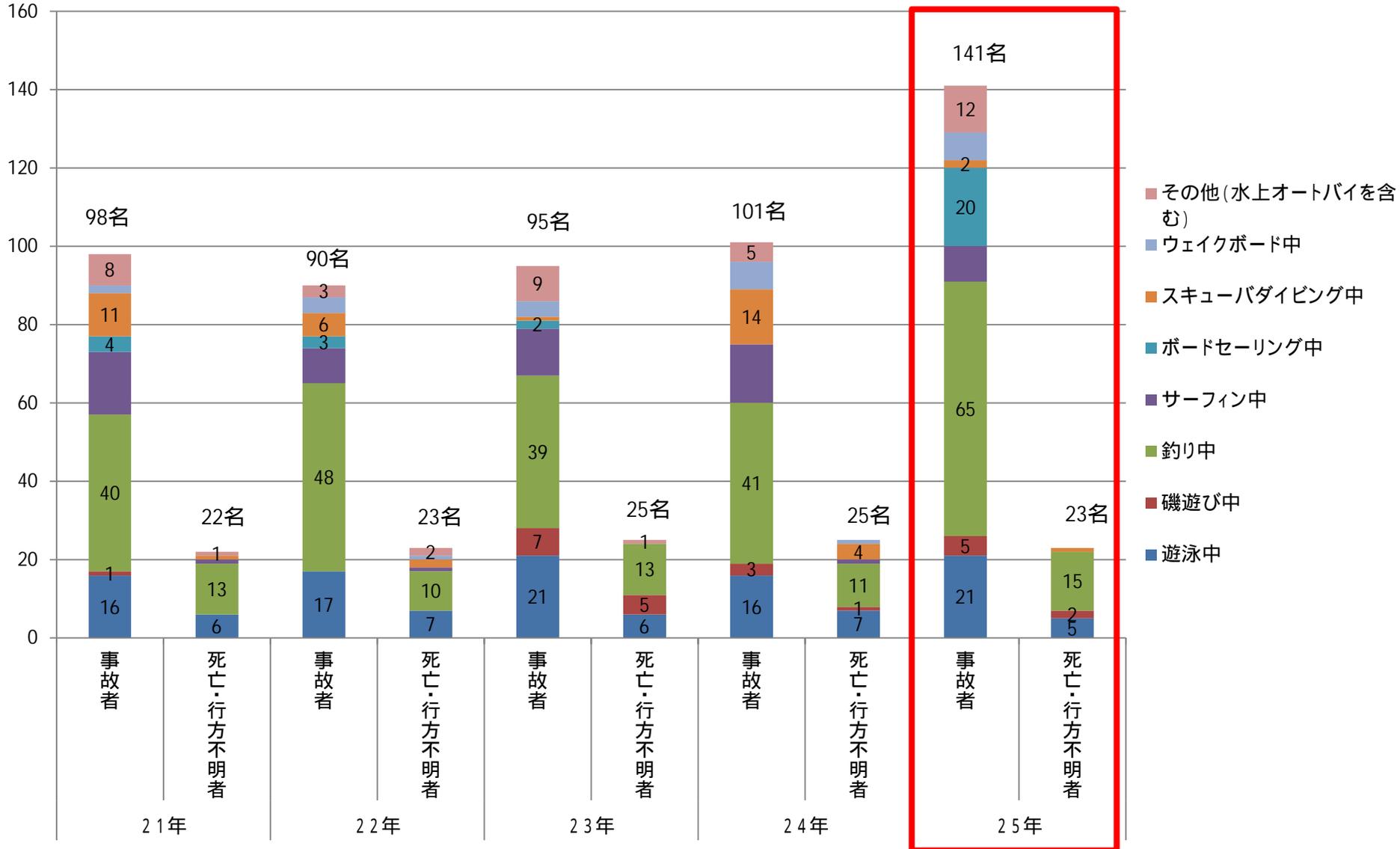
マリンレジャーに伴わない海浜事故の大半は、海中転落、自殺によるものです。



イ マリンレジャーに伴う海浜事故

事故者は141名、前年(101名)と比べて40名増加、過去5年間でワースト1位、死者・行方不明者は23名で前年(25名)と比べて2名減少しました。

増加の主な要因は、釣り中の事故者の増加(65名・全体の約46%、昨年比24名増加)及びボードセーリング中の事故者の増加(20名、前年事故者0名、3月10日須磨沖での14名帰還不能など)です。

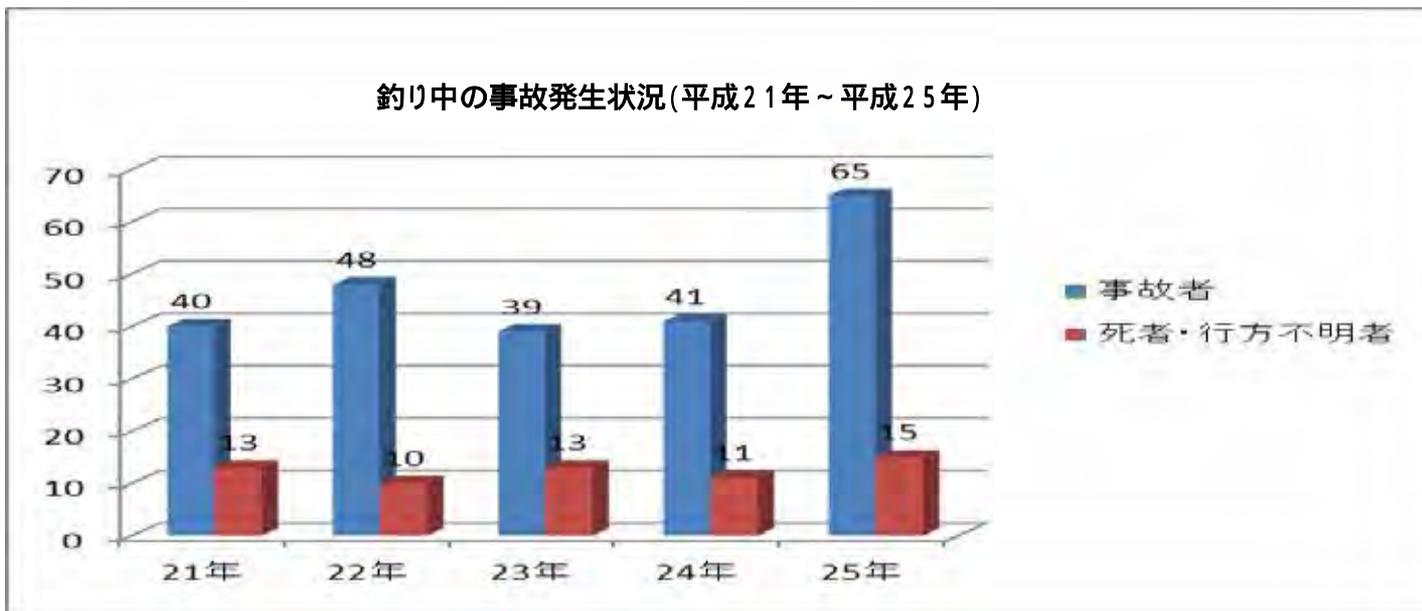


平成25年の釣り中の事故者数は65名、死者・行方不明者は15名となっており、いずれも過去5年間でワースト1位となりました。

事故内容別事故者数としては、海中転落が40名（うち死者・行方不明者は14名）、帰還不能が22名（天候急変によるもので過去5年間で最多）、負傷が1名、病気が1名（死者・行方不明者1名）、溺水が1名となっています。

海中転落した40名のうち、ライフジャケットを着用していた人は、8名でライフジャケットの着用率は20%と依然として低迷していますが、この8名のうち7名の方が生還しており生存率は88%と高く、ライフジャケット着用による効果が大いことが判ります。

他方、海中転落者の死亡・行方不明者は14名で、うち13名がライフジャケット未着用でした。



平成25年事故内容別事故者数

	海中転落	帰還不能	負傷	病気	溺水	計
事故者	40	22	1	1	1	65
死亡・行方不明者	14	0	0	1	0	15
LJ着用者数	8	3	1	0	1	13
LJ着用率	20%	14%	100%	0%	100%	20%

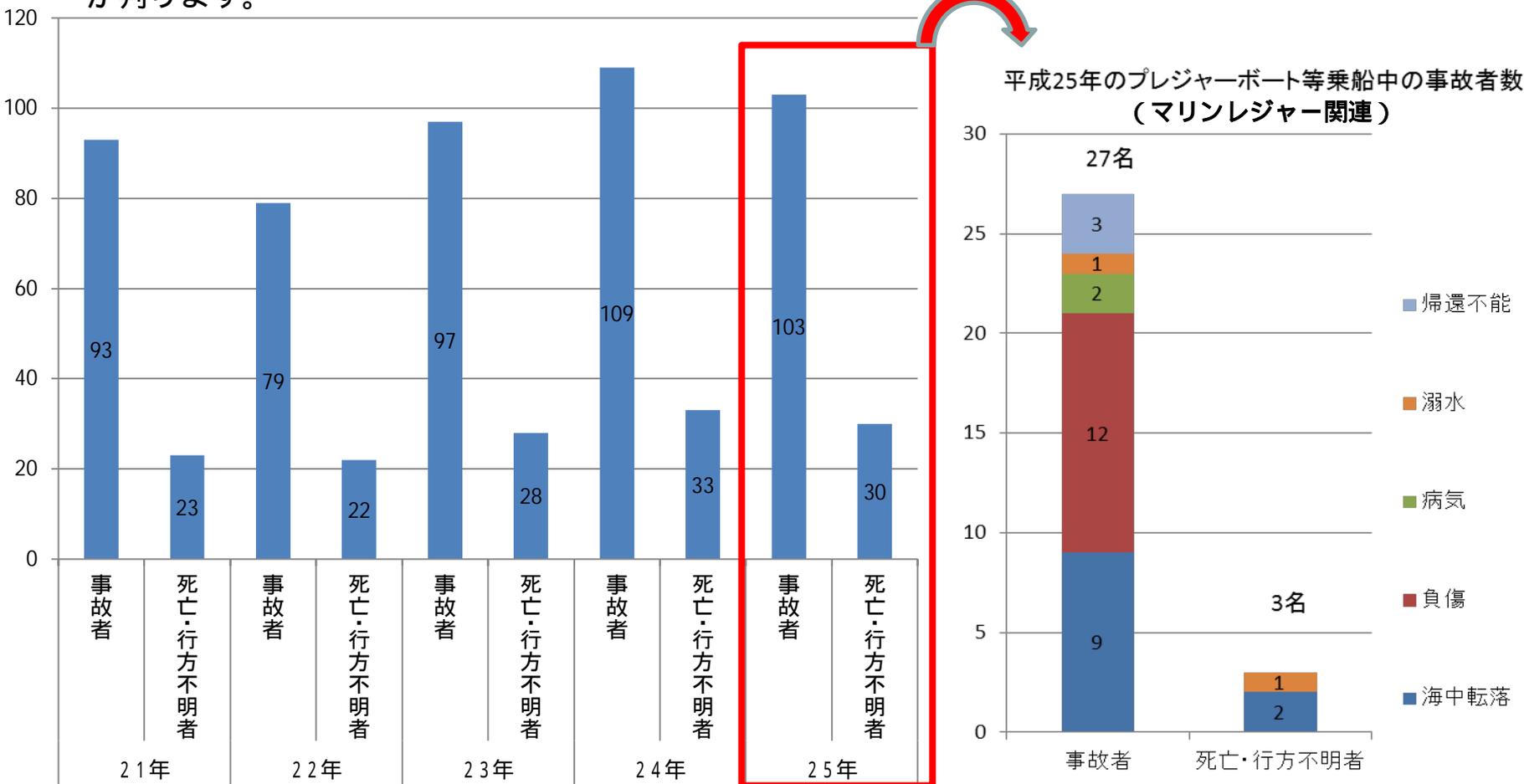
ウ 船舶海難によらない乗船者の人身事故

事故者は103名、前年(109名)と比べて6名減少、死者・行方不明者は30名、前年(33名)と比べて3名減少するも、事故者は過去5年間でワースト2位となりました。

事故者103名のうち、クルージングや釣りを目的としたマリンレジャー関連のプレジャーボート等に乗船中の事故者は27名、死者・行方不明者は3名となっています。

事故内容別事故者数としては、海中転落が9名(うち死者・行方不明者は2名)、負傷が12名、病気が2名、溺水が1名(うち死者・行方不明者は1名)、帰還不能が3名となっています。

海中転落した9名のうち、ライフジャケットを着用していた人は、3名でライフジャケットの着用率は33%ですが、3名全員が生還しており生存率は100%、ライフジャケット着用による効果が大いことが判ります。



エ 主な人身事故事例

マリナーに伴う海浜事故

釣り中に天候が悪化し戻れなくなった事例

(帰還不能、ライフジャケット未着用)

発生日時：平成25年11月10日午前4時45分ころ

発生場所：神戸市須磨区須磨海岸一文字防波堤

事故概要：釣りをするため、大人4名が手漕ぎゴムボートで須磨海岸から沖の一文字防波堤に渡り、釣りを始めたが、南よりの風が強くなり、2名はゴムボートで海岸に戻ったが、2名が戻れなくなり、118番通報し救助を求めたもの。当庁のヘリコプターにより吊上げ救助。

海上強風警報発令中



ボードセーリング中に天候が悪化し戻れなくなった事例(帰還不能)

発生日時：平成25年3月10日午後0時00分ころ

発生場所：神戸市須磨区須磨海岸沖合い

事故概要：大学生14名が須磨海岸沖合いでボードセーリングを行っていたが、前線通過に伴う強風により帰還不能となったもので、巡視艇及び付近航行中の漁船により救助。

海上強風警報発令中

船舶海難によらない乗船者の人身事故

プレジャーボートからの海中転落(ライフジャケット着用)

発生日時：平成25年5月9日午前9時30分ころ

発生場所：高知県高岡郡中土佐町沖約2キロメートル海上

事故概要：プレジャーボートで錨泊して魚釣り中、海上に落としたタモ網を拾おうと身を乗り出したところ、誤って海中に転落した。持っていた防水携帯電話により118番通報して救助を求め、ライフジャケットを着用していたことにより無事救助。

平成25年の海洋汚染の発生状況（速報値）！

平成25年における第五管区海上保安本部管内における海洋汚染の発生確認件数は39件で、平成24年の28件から11件(約40パーセント)増加しました。

これは、海難に起因する船舶からの排出が11件(前年1件)と大幅に増加したためで、この11件を含め船舶からの排出による海洋汚染が25件と全体の64パーセント(平成24年53パーセント)を占め、依然として高い割合となっています。

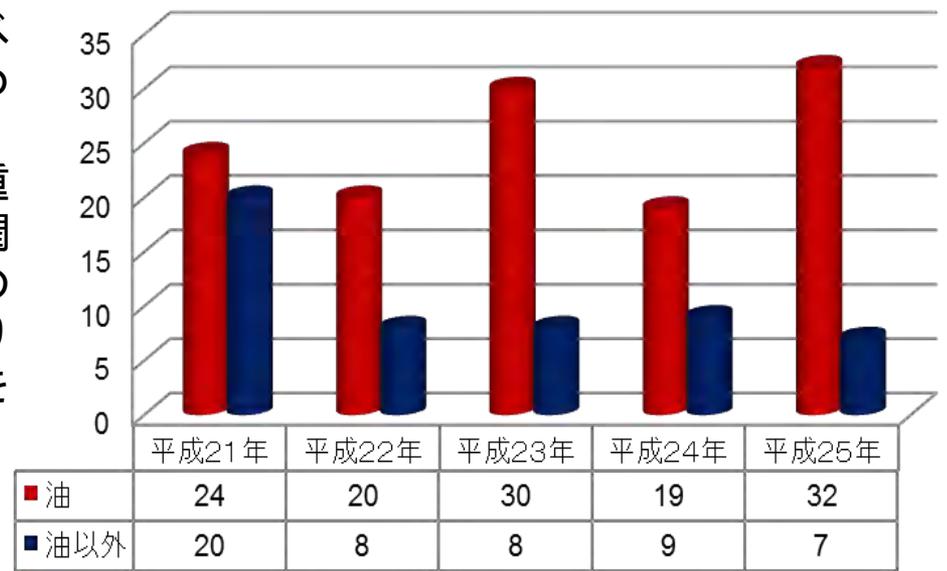
1 汚染物質別

発生確認件数39件を汚染物質別に見ると、油類による汚染が32件で前年19件に比べ13件増加し、全体の82パーセントを占めています。

油類による汚染32件の内訳を見ると、重油系16件、軽油系10件、ビルジ4件、潤滑油1件、作動油1件で、この内船舶からの排出による汚染が24件あり、船舶内で取り扱われる油類に起因する汚染が高い割合を占めています。

油類以外による汚染は7件(前年9件)でその内訳は廃棄物5件、有害液体物質1件、赤潮1件となっています。

海洋汚染の発生状況の推移



2 海域別

発生確認件数 39 件を海域別に見ると、大阪湾が 20 件で（前年 18 件）全体の 51 パーセントを占めています。

続いて、瀬戸内海東部が 10 件（前年 4 件）、本州四国南岸 9 件（前年 6 件）となっており、平成 23 年以降、大阪湾の汚染が大半を占めています。

3 排出源別

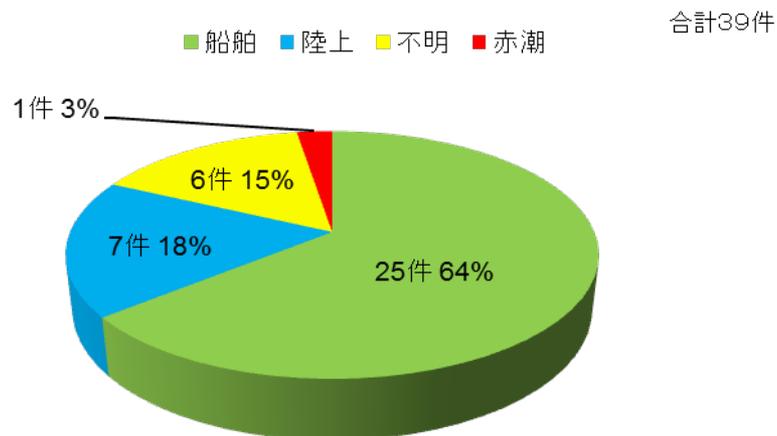
発生確認件数 39 件を排出源別に見ると、船舶からの排出が 25 件と前年 15 件に比べ大幅に増加しています。

続いて、陸上からの排出が 7 件（前年 8 件）、不明が 6 件（前年 4 件）赤潮 1 件（前年 0 件）となっています。

海域別の発生状況の推移



排出源別の発生状況



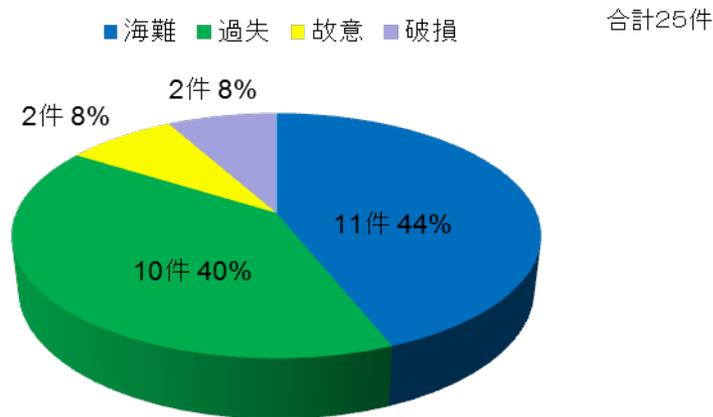
また、船舶からの排出 25 件の内訳を見ると、海難 11 件（前年 1 件）、過失 10 件（前年 8 件）、故意 2 件（前年 3 件）、破損 2 件（前年 0 件）となっており、海難に起因した汚染が増加しています。

4 原因別

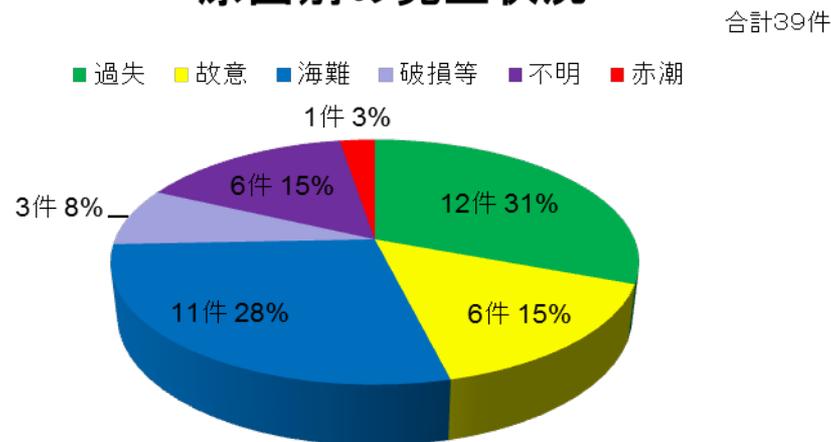
発生確認件数 39 件を原因別に見ると、燃料給油及び移送時におけるバルブ操作等の取扱不注意により排出させた「過失」によるものが 12 件（前年 10 件）、経費や手間を惜しんで違法に排出した「故意」によるものが 6 件（前年 9 件）で、これら人為的な要因によるものが全体で 18 件、46 パーセントを占めています。

続いて、海難 11 件（乗揚げ 4 件、浸水 3 件、火災 2 件、転覆 2 件）の発生に伴い燃料油やビルジ等の油類が海洋に流出したものが全体の 28 パーセント、破損等 3 件、不明 6 件、赤潮 1 件となっています。

排出源が船舶からの排出の内訳



原因別の発生状況



これらの状況を踏まえれば、人為的要因及び船舶海難に起因する船舶からの排出による海洋汚染の発生を減らすことが、海洋汚染を抑制できるポイントと考えており、今後も引き続き広く海事関係者、漁業関係者等に対して海洋環境保全の啓蒙啓発活動を展開し、合わせて海難防止を呼びかけることで、海洋汚染の発生件数の抑制に努めていきます。

いかなご盛漁期における船舶安全対策の強化について

明石海峡

通航船舶 1日平均

851隻

平成25年実施の通航船舶実態調査による

出漁統(隻)数 1日平均

30統(90隻)

明石海峡航路付近

「いかなご盛漁期」における船舶安全対策

操業漁船と航路通航船舶との衝突海難防止

円滑な通航、操業漁船と通航船舶の双方の安全を確保



1統3隻

いかなご魚の特徴

「いかなご」とは



いかなご：スズキ目 イカナゴ科
「シンコ（新子）」今年生まれたもの
（2 cm ~ 6 cm程度）
「フルセ（古背）」2 ~ 3年魚
（10 cm ~ 13 cm程度）

いかなご漁の構成（イメージ図）

船びき網漁船 1 統 3 隻

網 船



手船（警戒及び運搬）

網の長さは約200m
漁船同士の間隔は約100m
網の深さは約1~15m

操業期間

例年2月下旬から4月上旬

操業時間帯

日出時 ~ 正午ころまで

操業形態

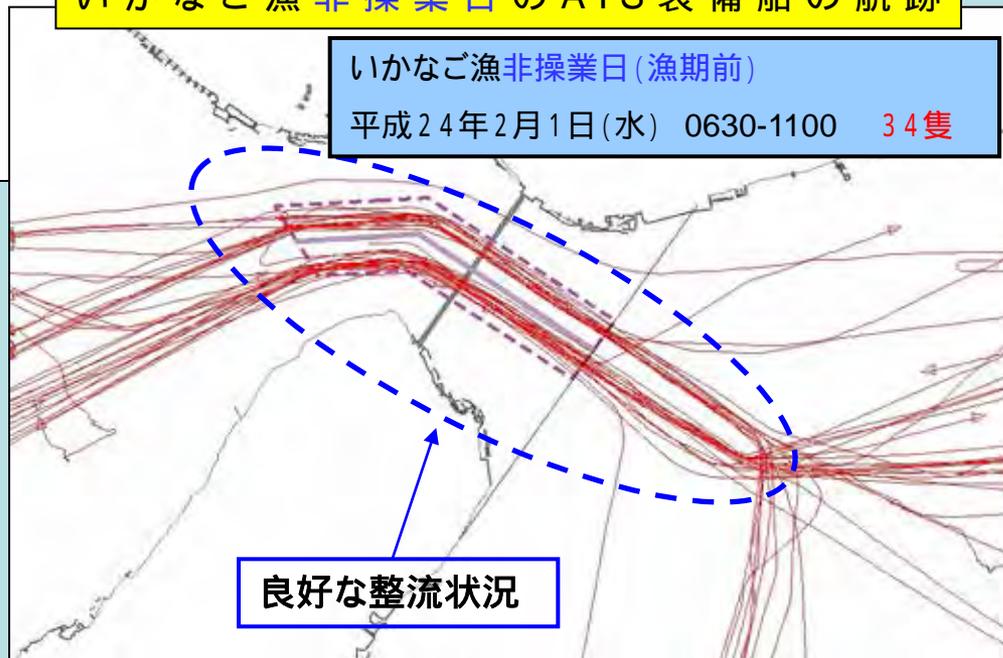
いかなごは潮流によって表層を漂流しているため、潮流と逆方向に、潮流とほぼ同速力で漁網をひいて捕獲する。

明石海峡付近の操業漁船状況図 平成24年2月1日(水)



いかなご漁 非操業日

いかなご漁非操業日のAIS装備船の航跡



明石海峡付近の操業漁船状況図 平成24年3月1日(木)

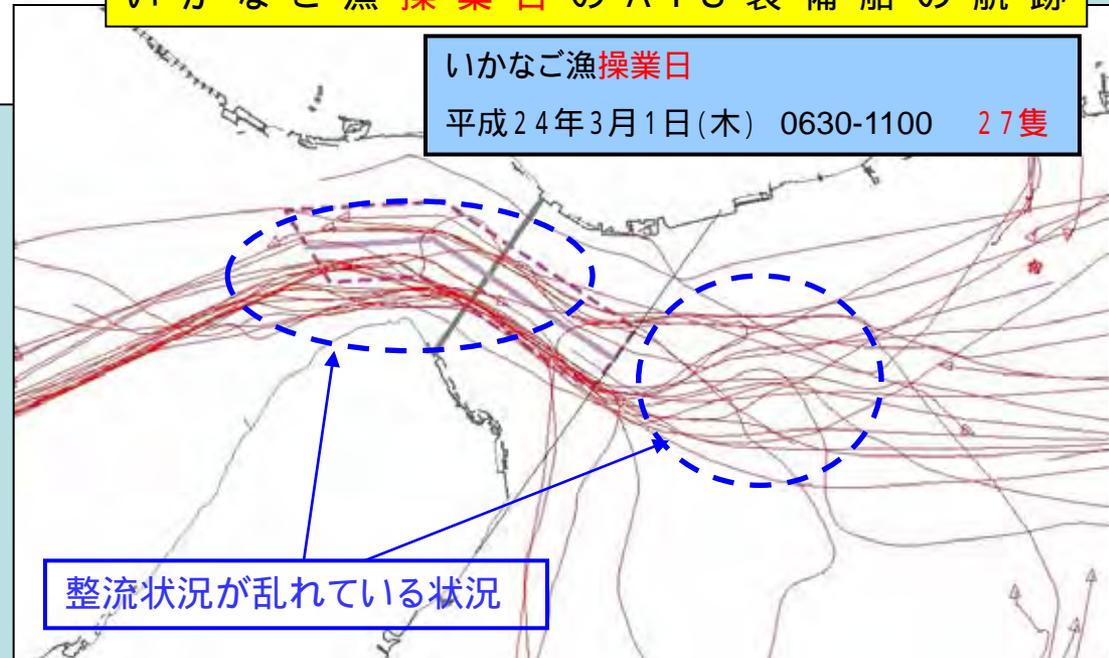


いかなご漁 操業日

いかなご漁 操業日のAIS 装備船の航跡

いかなご漁操業日

平成24年3月1日(木) 0630-1100 27隻



整流状況が乱れている状況

いかなご漁の操業状況



明石海峡大橋

明石海峡航路

いかなご盛漁期における船舶安全対策

漁業者、水先人、進路警戒船や旅客船、カーフェリー関係者等に対して、次の事項について、協力要請を実施するとともに連絡会議を開催します。

通峡船舶関係者

可能な限り操業時間帯の通航自粛

操業漁船の状況等の早期情報入手

国際VHF16chの常時聴守(大阪湾海上交通センターとの連絡体制の確保)

航路内での無理な追い越しの自粛

漁船い集海域での安全な速力による航行

配備する巡視船艇との緊密な連絡保持

漁業関係者

操業予定海域の通知

大型船等入航予定情報の事前入手

巨大船の進路を避航、巨大船等通峡時の可航幅の確保

巡視船艇、指導警戒船からの指導に対する協力

ライフジャケットの常時着用

いかなご盛漁期における船舶安全対策

第五管区海上保安本部の対策

操業時間帯に巡視船艇を明石海峡航路付近に増強配備し、
現場海域における交通整理、航行指導体制を強化する。

操業時間帯に大阪湾海上交通センターでは、専従監視員を
配備して監視体制を強化するほか、操業に関する情報提供を通常1時間毎から30分毎に強化する。

操業時間帯に民間の指導警戒船(1日2隻)との連絡体制
を強化する。

操業漁船の周辺で指導
警戒にあたる巡視艇

操業想定形態図 及び 操業漁船情報



平成25年の航路標識運用状況について

～ 99.8%以上の航路標識運用率の確保達成～

平成25年中に第五管区海上保安本部管内で発生した、海上保安庁が管理する航路標識（光波標識に限る。）の事故は18件発生し、平成24年に比べて2件増加しましたが、例年に引き続き99.8%以上の運用率を確保しました。

この他、告示上の異常はなく事故件数に計上はされていないものの、平成25年中に第五管区海上保安本部管内で発生した、海上保安庁が管理する海上標識への船舶接触は8件発生しており、平成24年に比べて5件減少となりました。

1 航路標識事故概要

航路標識事故の原因としては、機器の老朽による消灯事故が7件と全体の4割近くを占め、次いで直雷、誘導雷等による雷害及び機器の誤動作による偶発的な事故が続いています。

第五管区海上保安本部では、安定した航路標識の運用を図るため、老朽した機器の更新にあわせて、電源の太陽電池化や光源のLED化を推進し、災害に強い航路標識への整備を進めています。

運用率 航路標識が安定して運用された証とする航路標識ごとの下限目標値（国際的な目標値）

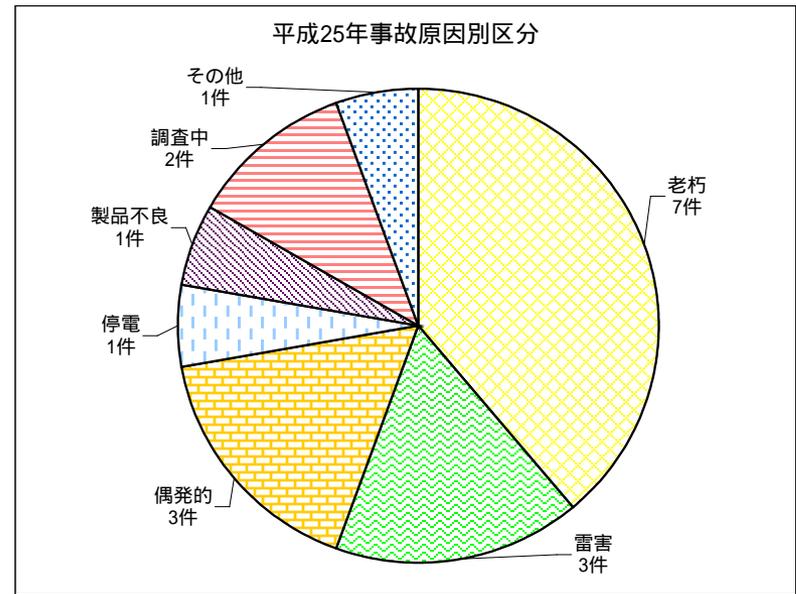
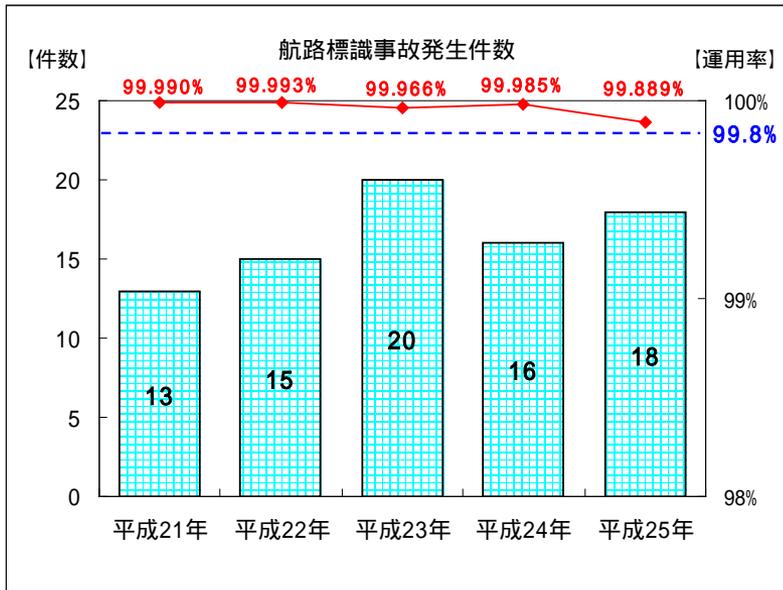
2 船舶接触概要

船舶接触件数は減少したものの、依然として海上標識（灯浮標及び灯標等）への船舶接触が後をたちません。

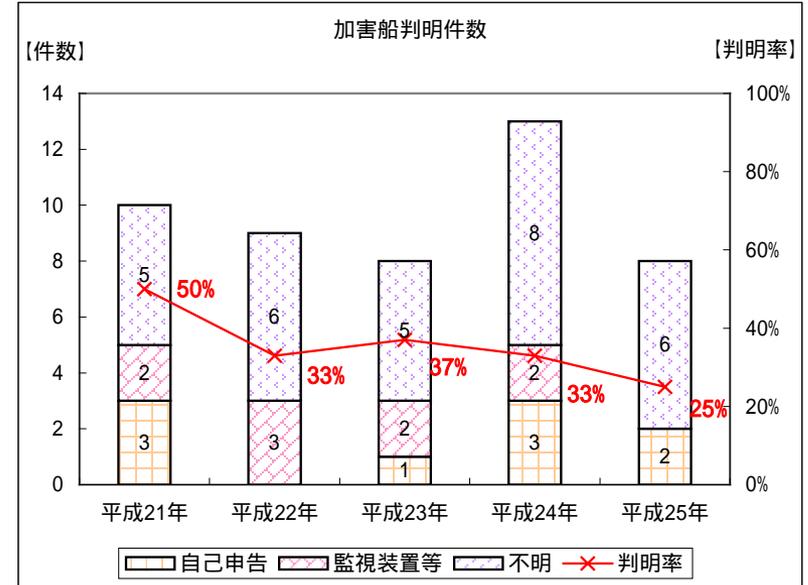
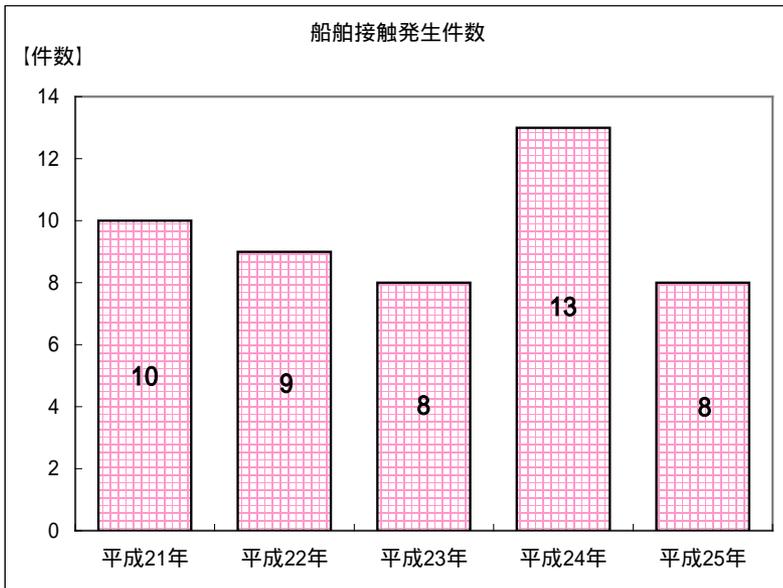
海上標識は、船舶が安全に航行するために法律で定められた航路や浅瀬を示す重要な標識ですが、船舶接触によって海上標識の明かりが消えたり、位置が移動した場合には、一転して航行船舶にとって非常に危険な障害物となってしまいます。

第五管区海上保安本部では、海上標識への船舶接触の防止を呼びかけるとともに、万一の船舶接触が発生した場合や海上標識への船舶接触を発見した場合には最寄の海上保安部へ早期通報を呼びかけています。

3 航路標識事故発生件数

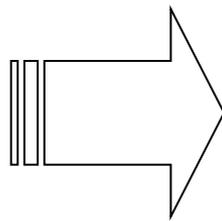


4 船舶接触発生件数

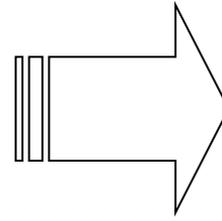


5 災害に強い航路標識の整備

< 電源の太陽電池化 >



< 光源のLED化 >



6 船舶接触被害状況

