

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
の海難等について（日本船舶に限る）

※本資料に掲載している平成25年の数値は、未確定の速報値であるため、本年3月中旬頃に発表する数値とは異なりますのでご注意ください。

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、旅客船の海難について（日本船舶に限る。以下、「小型船」という。）
 - (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、旅客船の海難について（日本船舶に限る。以下、「小型船」という。）

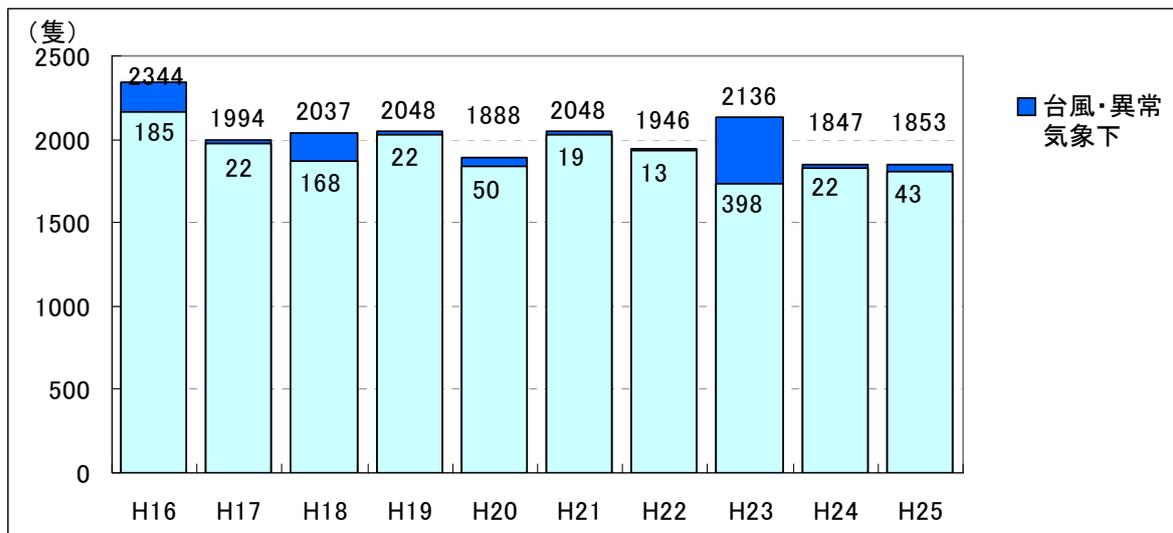
(1) 全海難に占める小型船の海難について

過去10年間の海難隻数の年平均は2,495隻、このうち、小型船の海難の年平均は2,014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47%、漁船及び遊漁船が43%、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）

	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	合計	平均	割合
貨物船、タンカー・旅客船 (500t未満)	248	223	224	238	201	190	204	140	179	148	1995	200	10%
(貨物船500t未満)	145	127	123	123	118	117	122	79	107	88	1149	115	6%
(タンカー500t未満)	58	50	53	60	45	38	44	38	39	28	453	45	2%
(旅客船500t未満)	45	46	48	55	38	35	38	23	33	32	393	39	2%
漁船、遊漁船	1120	903	969	869	794	857	789	945	715	708	8669	867	43%
(漁船)	977	792	876	789	715	795	695	871	635	632	7777	778	39%
(遊漁船)	143	111	93	80	79	62	94	74	80	76	892	89	4%
プレジャーボート	976	868	844	941	893	1001	953	1051	953	997	9477	948	47%
合計	2344	1994	2037	2048	1888	2048	1946	2136	1847	1853	20141	2014	100%
全海難隻数に対する割合	81%	80%	80%	79%	78%	80%	81%	84%	82%	80%	81%	81%	
全海難	2883	2482	2544	2579	2414	2549	2400	2533	2261	2306	24951	2495	

【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5,768隻(29%)が最も多く、次いで機関故障2,879隻(14%)、乗揚2,550隻(13%)、運航阻害2,431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)	1036	517	9	55	41	17	175	49	2	0	25	47	22	1995
(貨物船500t未満)	635	334	2	29	10	7	75	19	1	0	3	26	8	1149
(タンカー500t未満)	245	113	1	11	8	2	41	8	1	0	1	16	6	453
(旅客船500t未満)	156	70	6	15	23	8	59	22	0	0	21	5	8	393
漁船、遊漁船	3105	869	680	661	594	93	686	537	20	25	913	42	444	8669
(漁船)	2732	752	654	605	509	77	565	515	19	23	866	38	422	7777
(遊漁船)	373	117	26	56	85	16	121	22	1	2	47	4	22	892
プレジャーボート	1627	1164	566	671	742	127	2018	120	9	13	1493	370	557	9477
合計	5768	2550	1255	1387	1377	237	2879	706	31	38	2431	459	1023	20141

(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4,705隻(23%)が最も多く、次いで機関取扱不良2,140隻(11%)、操船不適切2,128隻(11%)、船体機器整備不良1,692隻(8%)、気象海象不注意1,241隻(6%)、その他の運航の過誤991隻(5%)、居眠り運航729隻(4%)、船位不確認707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)	431	537	122	1	44	27	89	237	56	109	8	22	113	178	21	1995
(貨物船500t未満)	250	335	72	0	20	7	57	184	28	43	7	12	55	71	8	1149
(タンカー500t未満)	99	141	24	0	11	5	20	46	16	31	1	3	26	27	3	453
(旅客船500t未満)	82	61	26	1	13	15	12	7	12	35	0	7	32	80	10	393
漁船、遊漁船	712	2718	288	11	390	412	76	448	260	507	59	252	333	2006	197	8669
(漁船)	640	2378	236	8	372	357	65	423	230	425	58	247	281	1869	188	7777
(遊漁船)	72	340	52	3	18	55	11	25	30	82	1	5	52	137	9	892
プレジャーボート	985	1450	297	42	807	1253	361	44	675	1524	11	38	619	1197	174	9477
合計	2128	4705	707	54	1241	1692	526	729	991	2140	78	312	1065	3381	392	20141
小型船に占める割合	11%	23%	4%	0%	6%	8%	3%	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 4.0 人、タンカー 4.0 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)

	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	合計
貨物船	3.7	4.0	4.0	4.1	4.1	4.0	4.0	4.1	4.1	4.2	4.0
タンカー	3.5	4.1	4.1	4.1	4.1	4.1	4.1	4.1	4.1	4.0	4.0
旅客船	2.2	2.3	2.3	2.8	2.8	2.1	2.1	2.2	2.2	2.1	2.3
プレジャーボート	1.0	1.1	1.1	1.0	1.0	1.1	1.1	1.0	1.0	1.1	1.0
漁船	2.0	2.0	2.0	1.9	1.9	2.1	2.1	1.8	1.8	1.9	1.9
遊漁船	0.9	1.0	1.0	1.0	1.0	1.1	1.1	1.1	1.1	1.0	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)

	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	合計
貨物船	11.2	11.3	11.3	10.7	10.7	10.7	10.7	10.8	10.8	11.4	11.0
タンカー	6.8	7.6	7.6	8.1	8.1	8.3	8.3	9.4	9.4	7.6	8.1
旅客船	5.8	6.0	6.0	16.9	16.9	12.7	12.7	8.6	8.6	7.5	10.2
プレジャーボート	1.1	1.1	1.1	1.0	1.0	1.1	1.1	1.0	1.0	1.1	1.0
漁船	2.1	2.3	2.3	2.1	2.1	2.2	2.2	2.1	2.1	2.2	2.2
遊漁船	0.9	1.0	1.0	1.0	1.0	1.1	1.1	1.1	1.1	1.0	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 187 人、このうち、小型船からの海中転落者の年平均は 151 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 71%、プレジャーボートが 24%、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 122 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 97 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)

単位:人		H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	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	33	30	44	47	36	41	25	31	35	42	364	36	24%
	死者・行方不明者	16	16	25	23	19	27	12	15	15	15	183	18	19%
漁船・遊漁船	海中転落者	135	110	126	106	107	121	87	92	100	90	1074	107	71%
	死者・行方不明者	93	82	93	64	80	87	57	61	67	59	743	74	77%
貨物船・タンカー・旅客船 (500t未満)	海中転落者	4	10	7	13	5	9	7	6	3	11	75	8	5%
	死者・行方不明者	1	6	3	5	5	5	4	5	3	5	42	4	4%
小型船	海中転落者	172	150	177	166	148	171	119	129	138	143	1513	151	
	死者・行方不明者	110	104	121	92	104	119	73	81	85	79	968	97	
全体の海中転落者に占める小型船の割合		81%	80%	82%	84%	81%	84%	81%	74%	80%	81%	81%	81%	
全体の死者・行方不明者に占める小型船の割合		77%	79%	79%	85%	81%	84%	78%	71%	76%	80%	79%	79%	
全体の海中転落者		213	188	217	197	183	204	147	175	173	176	1873	187	
全体の死者・行方不明者		143	131	153	108	128	141	94	114	112	99	1223	122	

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 233 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 172 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 74%、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)

単位:人	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	合計	年平均	小型船全体に占める割合
プレジャーボート	45	39	49	45	32	53	25	29	22	38	377	38	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)	43	39	47	44	32	49	22	28	20	31	355	36	22%
漁船・遊漁船	155	144	159	108	140	132	112	119	117	84	1270	127	74%
(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	140	155	104	137	129	103	115	109	83	1226	123	74%
貨物船・タンカー・旅客船(500t未満)	9	10	3	7	5	5	10	8	3	11	71	7	4%
小型船の死者・行方不明者	209	193	211	160	177	190	147	156	142	133	1718	172	
(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)	203	189	205	155	174	183	135	150	132	125	1651	165	
全体の死者・行方不明者に占める小型船の割合	70%	77%	81%	82%	70%	67%	76%	70%	74%	73%	74%	74%	
全体の死者・行方不明者	298	252	261	195	252	284	193	222	193	183	2333	233	

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

※本資料に掲載している平成25年の数値は、未確定の速報値であるため、本年3月中旬頃に発表する数値とは異なりますのでご注意ください。

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

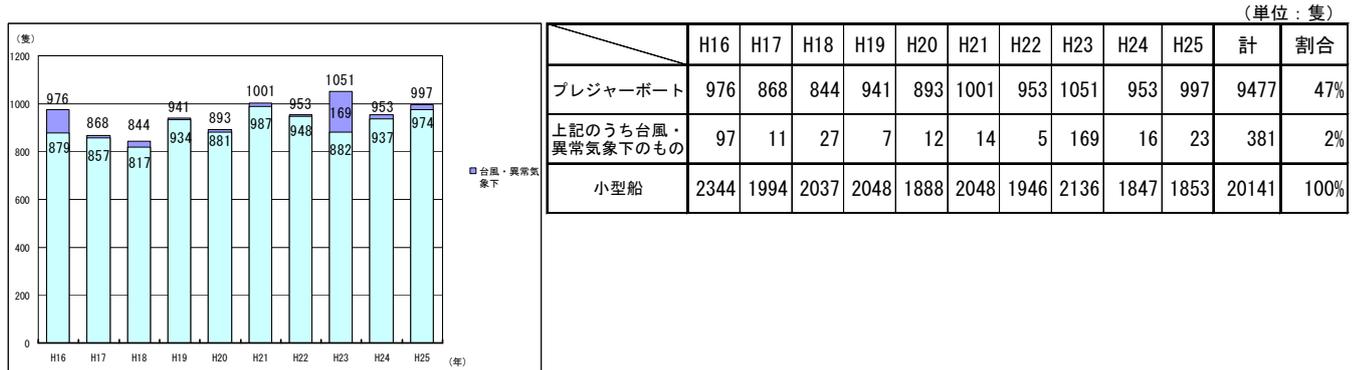
(1) プレジャーボートの海難について（過去10年）

過去10年間のプレジャーボート海難（9,477隻）の推移は、図表1-1のとおりとなっており、年平均948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47%で、他の用途に比べ最も高くなっている。

平成25年は、台風下の海難が23隻発生している。

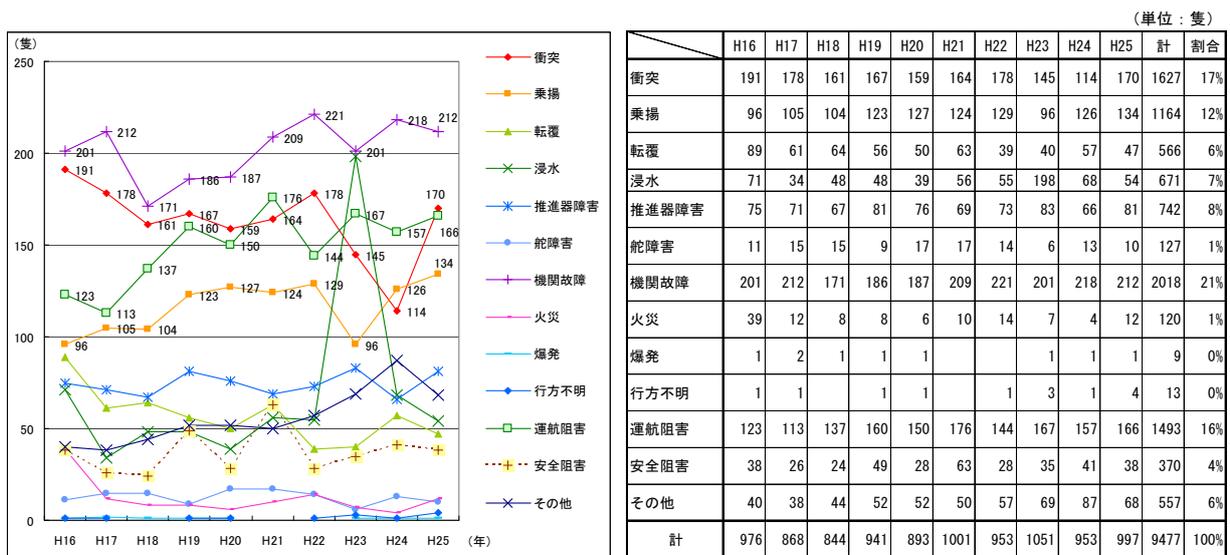
【図表1-1】 プレジャーボート海難隻数の推移（過去10年）



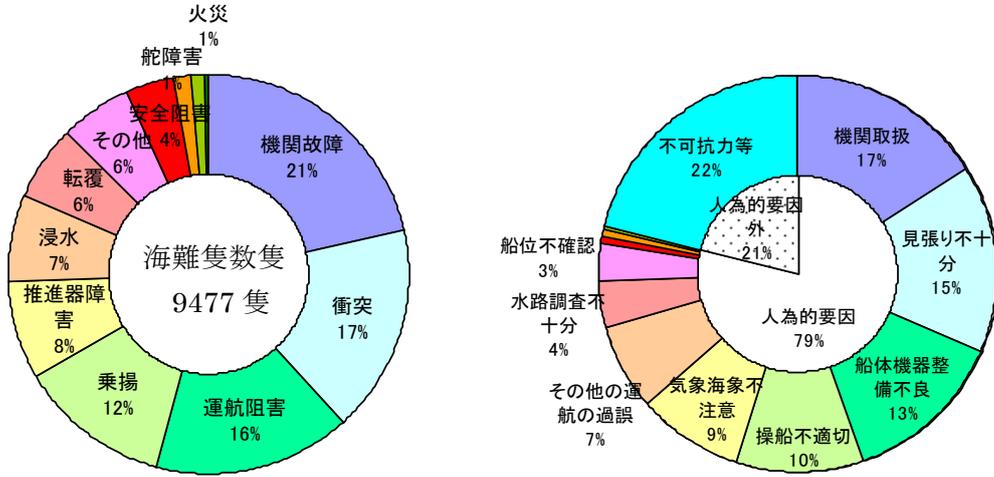
① プレジャーボートの海難種類と原因（過去10年）

過去10年間のプレジャーボート海難(9,477隻)の海難種類は、機関故障が21%、衝突が17%、運航阻害が16%、乗揚が12%となっている。原因別は、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79%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）



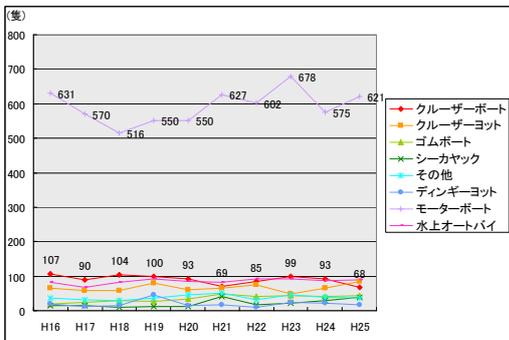
【図表 1-3】 プレジャーボートの海難種類別、海難原因別傾向（過去 10 年）
 <海難種類別> <海難原因別>



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（9,477 隻）の用途詳細は、モーターボートが 62%、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）



	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	計	割合
クルーザーボート	107	90	104	100	93	69	85	99	93	68	908	10%
クルーザーヨット	66	57	59	79	60	66	74	48	66	85	660	7%
ゴムボート	19	25	30	26	35	48	41	44	42	43	353	4%
シーカヤック	14	15	9	12	11	42	18	21	30	38	210	2%
その他	37	31	29	36	45	51	32	46	38	36	381	4%
ディンギーヨット	19	13	14	46	14	17	10	24	21	16	194	2%
モーターボート	631	570	516	550	550	627	602	678	575	621	5920	62%
水上オートバイ	83	67	83	92	85	81	91	91	88	90	851	9%
計	976	868	844	941	893	1001	953	1051	953	997	9477	100%

【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）

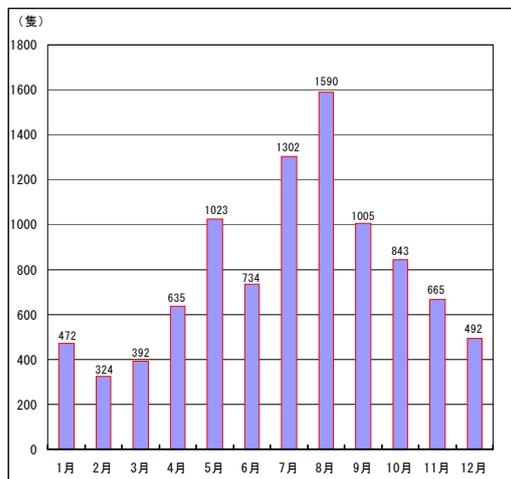
	衝突	乗揚	転覆	浸水	推進器障害	舵障害	機関故障	火災	爆発	行方不明	運航阻害	安全阻害	その他	合計
クルーザーボート	158	246	7	49	98	14	190	37	1		71	13	24	908
クルーザーヨット	59	261	4	29	55	20	116	5	2	3	39	31	36	660
ゴムボート	35	6	44	11	8		49			2	77	73	48	353
シーカヤック	9	1	15	7						1	43	64	70	210
その他	32	1	119	31			1				115	54	28	381
ディンギーヨット	8	8	5	6	2	6	3				5	58	93	194
モーターボート	1001	615	369	485	489	85	1517	75	4	7	994	76	203	5920
水上オートバイ	325	26	3	53	90	2	142	3	2		149	1	55	851
計	1627	1164	566	671	742	127	2018	120	9	13	1493	370	557	9477

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（9,477 隻）は、5 月～10 月にかけて多く発生している。曜日別では、土曜日、日曜日に多く発生している。発生時間帯別で見るとは、10 時台～15 時台に集中して発生している。

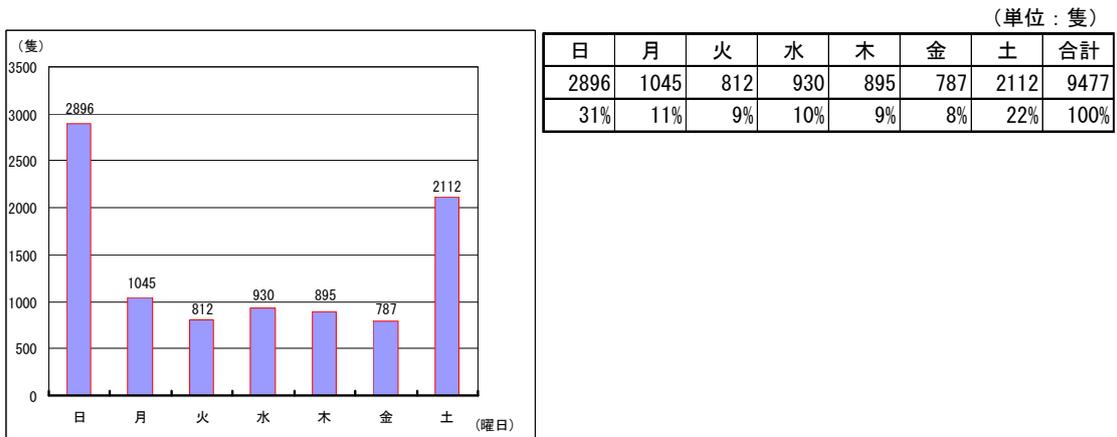
【図表 1-6】 プレジャーボート海難の月別発生隻数（過去 10 年）

（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
472	324	392	635	1023	734	1302	1590	1005	843	665	492	9477
5%	3%	4%	7%	11%	8%	14%	17%	11%	9%	7%	5%	100%

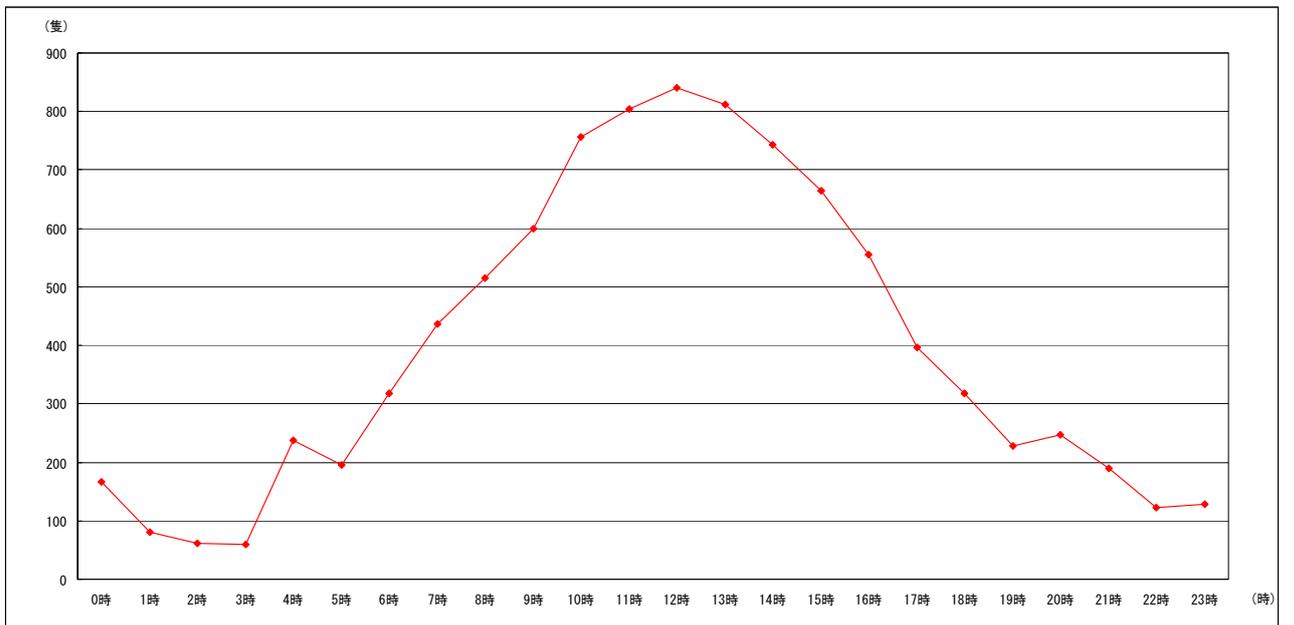
【図表 1-7】 プレジャーボート海難の曜日別発生隻数（過去 10 年）



【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)

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	合計
167	80	62	59	238	195	318	437	516	599	757	805	841	811	743	664	555	397	318	227	247	190	122	129	9477
2%	1%	1%	1%	3%	2%	3%	5%	5%	6%	8%	8%	9%	9%	8%	7%	6%	4%	3%	2%	3%	2%	1%	1%	100%



イ プレジャーボートの機関故障海難について（平成 25 年）

平成 25 年プレジャーボートの機関故障海難は 212 隻であり、平成 24 年と比べると 6 隻減少している。原因が人為的要因であるものが 154 隻（73%）であり、そのほとんどが機関取扱不良によるものである。

故障箇所は、燃料系が 67 隻（32%）、電気系が 52 隻（25%）、冷却水系が 34 隻（16%）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 24 年が 53%、平成 25 年が 56%と、5 割以上であり依然として高い比率を占めている。

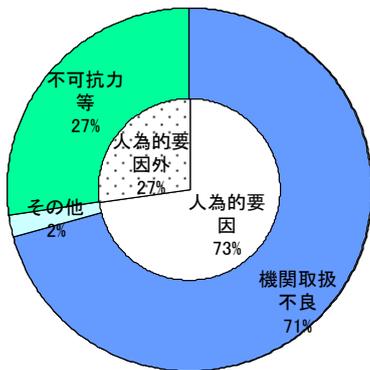
機関故障海難のうち、10 年以上当該機関を使用していた船舶は、50 隻であり、機関故障海難全体の 24%を占める。

【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 24、25 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	
															H24
人為的 要因	機関取扱不良	無し	H24	3	8	1	14	21	25	1	18	91	42%	52%	53%
			H25	1	7	3	7	19	34	3	10	84	40%	55%	56%
		有り	H24	5	4		5	19	27	1	19	80	37%	45%	47%
			H25	2	3	3	9	15	21	1	12	66	31%	43%	44%
	その他	無し	H24			1		1				2	1%	1%	
			H25									0	0%	0%	
		有り	H24				1	1	1			3	1%	2%	
			H25				1			2		1	4	2%	3%
	計	H24	8	12	2	20	42	53	2	37	176	81%	100%		
		H25	3	10	7	16	34	57	4	23	154	73%	100%		
人為的 要因外	不可抗力等	無し	H24	2			3	4			1	10	5%		
			H25		5		1		2		3	11	5%		
		有り	H24	3	3	1	6	7	6		6	32	15%		
			H25	1	8	1	3	18	8		8	47	22%		
	計	H24	5	3	1	9	11	6		7	42	19%			
		H25	1	13	1	4	18	10		11	58	27%			
合計	H24	13	15	3	29	53	59	2	44	218	100%				
	H25	4	23	8	20	52	67	4	34	212	100%				
割合	H24	6%	7%	1%	13%	24%	27%	1%	20%	100%					
	H25	2%	11%	4%	9%	25%	32%	2%	16%	100%					

<海難原因別>



<機関使用年数>

（単位：隻）

		隻数	割合
		H24	H25
10年以上	H24	52	24%
	H25	50	24%
10年未満	H24	43	20%
	H25	38	18%
不明	H24	123	56%
	H25	124	58%
計	H24	218	100%
	H25	212	100%

ロ プレジャーボートの衝突海難について（平成 25 年）

平成 25 年プレジャーボートの衝突海難は 170 隻であり、平成 24 年と比べると 56 隻増加している。原因は人為的要因であるものが 157 隻（92%）であり、このうち、見張り不十分が 108 隻（69%）、操船不適切が 44 隻（28%）となっており、人為的要因の 98%を占めている。

衝突形態は、船舶との衝突が 145 隻（85%）で、このうち漂泊中又は錨泊中のものが 59 隻（41%）となっている。

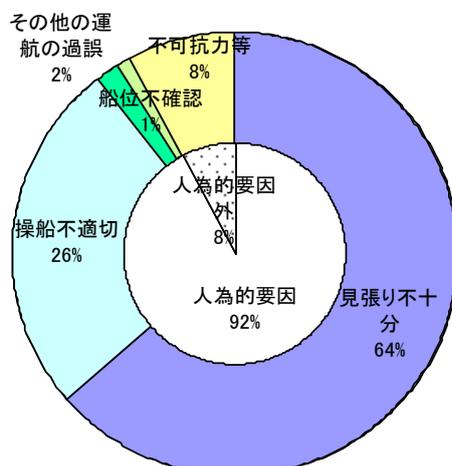
【図表 1-10】 プレジャーボートの衝突海難の海難原因別隻数（平成 24、25 年）

（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	H24	78	68%	75%	38	49%
		H25	108	64%	69%	55	51%
	操船不適切	H24	23	20%	22%	7	30%
		H25	44	26%	28%	13	30%
	船位不確認	H24		0%	0%		
		H25	2	1%	1%		
	居眠り運航	H24	1	1%	1%		
		H25		0%	0%		
	その他の運航の過誤	H24	2	2%	2%		
		H25	3	2%	2%		
計	H24	104	91%	100%			
	H25	157	92%	100%			
人為的要因外	不可抗力等	H24	10	9%			
		H25	13	8%			
計	H24	114	100%				
	H25	170	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 24、25 年）

（単位：隻）

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）	H24	5	4%	5%
		H25	13	8%	9%
	横切り（保持）	H24		0%	0%
		H25	11	6%	8%
	行き会い	H24	3	3%	3%
		H25	6	4%	4%
	追い越し（避航）	H24	2	2%	2%
		H25	11	6%	8%
	追い越し（保持）	H24	4	4%	4%
		H25	13	8%	9%
	漁ろうに従事している船舶に衝突	H24	1	1%	1%
		H25		0%	0%
	係留中	H24	2	2%	2%
		H25	6	4%	4%
	係留中の船舶に衝突	H24		0%	0%
		H25	3	2%	2%
	漂流中	H24	28	25%	31%
		H25	34	20%	23%
	漂流中の船舶に衝突	H24	12	11%	13%
		H25	14	8%	10%
錨泊中	H24	17	15%	19%	
	H25	25	15%	17%	
錨泊中の船舶に衝突	H24	7	6%	8%	
	H25	5	3%	3%	
見合い関係なし	H24	10	9%	11%	
	H25	4	2%	3%	
計	H24	91	80%	100%	
	H25	145	85%	100%	
物件との衝突		H24	23	20%	
		H25	25	15%	
計		H24	114	100%	
		H25	170	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。

① 見張り不十分が原因の衝突海難について（平成 25 年）

見張り不十分が原因の衝突海難 108 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 55 隻（51%）となっている。

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）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、91 隻（84%）となっている。

【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 24、25 年）
（単位：隻）

		隻数	初認なし・衝突直前の割合
初認なし・不明		H24	32
		H25	43
初認有り	衝突直前(0～0.4海里)	H24	39
		H25	48
	1海里(0.5～1.4海里)	H24	7
		H25	17
計		H24	78
		H25	108

② 操船不適切が原因の衝突海難について（平成 25 年）

操船不適切が原因の衝突海難 44 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 28 隻（64%）となっている。

船舶との衝突における初認時の判断は、しばらく様子を見るが 11 隻（32%）、相手船が避けるだろうが 16 隻（47%）で、合わせて 79%を占めている。

【図表 1-13①】 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 24、25 年）

回避動作 (単位：隻)

		隻数	割合
避航又は協力動作あり	H24	8	35%
	H25	16	36%
避航又は協力動作なし	H24	15	65%
	H25	28	64%
計		H24	23
		H25	44

初認時の判断 (単位：隻)

		隻数	割合	
初認有り	しばらく様子を見る	H24	7	44%
		H25	11	32%
	相手船が避けるだろう	H24	7	44%
		H25	16	47%
	その他	H24	2	13%
		H25	7	21%
計		H24	16	100%
		H25	34	100%

【図表 1-13②】 初認時の判断別見合い関係
(平成 24、25 年)

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)	H24	0
		H25	2
	横切り(保持)	H24	0
		H25	1
	行き会い	H24	2
		H25	0
	追い越し(避航)	H24	0
		H25	2
	追い越し(保持)	H24	0
		H25	2
	漂泊中	H24	1
		H25	0
錨泊中	H24	0	
	H25	3	
錨泊中の船舶に衝突	H24	0	
	H25	1	
見合い関係なし	H24	4	
	H25	0	
計	H24	7	
	H25	11	
相手船が避けるだろう	横切り(保持)	H24	0
		H25	1
	行き会い	H24	0
		H25	3
	追い越し(保持)	H24	0
		H25	2
	係留中	H24	1
		H25	0
	漂泊中	H24	3
		H25	4
	錨泊中	H24	2
		H25	3
見合い関係なし	H24	1	
	H25	3	
計	H24	7	
	H25	16	

ハ プレジャーボートの運航阻害海難について（平成 25 年）

平成 25 年プレジャーボートの運航阻害海難は 166 隻であり、平成 24 年と比べ 9 隻増加している。バッテリー過放電が 40 隻（24%）、燃料欠乏が 25 隻（15%）発生しており、39%を占めている。

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 24 年が 52%、平成 25 年が 51%、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 24 年が 67%、平成 25 年が 39%と若干減少しており、発航前点検を実施していたにもかかわらず過放電又は燃料欠乏を起こした船舶が増加している。

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 20 隻（50%）、錨泊中に発生しているものが 16 隻（40%）であり、全体の 90%を占めている。

【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 24、25 年）

（単位：隻）

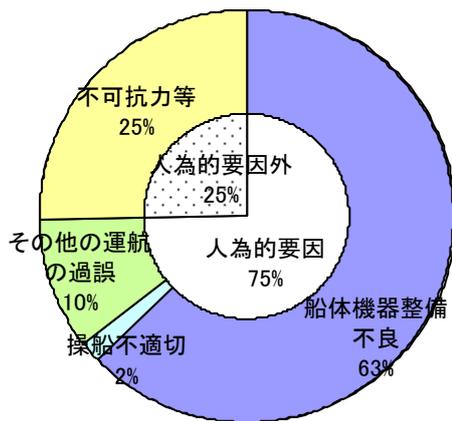
		発航前点検の有無	年	ろ・かい喪失	過放電	燃料欠乏	無人漂流	計	割合	人為的要因割合	発航前点検割合
人為的要因	船体機器整備不良	無し・不明	H24		28	12	40	80	51%	62%	68%
			H25		20	9	36	65	39%	52%	63%
		有り	H24		26	6	5	37	24%	28%	32%
			H25		19	14	6	39	23%	31%	38%
	気象海象不注意	無し・不明	H24					0	0%	0%	
			H25					0	0%	0%	
		有り	H24			1		1	1%	1%	
			H25					0	0%	0%	
	操船不適切	無し・不明	H24					0	0%	0%	
			H25					0	0%	0%	
		有り	H24					0	0%	0%	
			H25				3	3	2%	2%	
	その他の運航の過誤	無し・不明	H24	5			5	10	6%	8%	
			H25	1		1	10	12	7%	10%	
有り		H24		1	1		2	1%	2%		
		H25	1		1	3	5	3%	4%		
計			H24	5	55	20	50	130	83%	100%	
			H25	2	39	25	58	124	75%	100%	
人為的要因外	不可抗力等	無し・不明	H24				19	19	12%		
			H25		1		38	39	23%		
		有り	H24				8	8	5%		
			H25				3	3	2%		
	計			H24	0	0	0	27	27	17%	
				H25	0	1	0	41	42	25%	
計			H24	5	55	20	77	157	100%		
			H25	2	40	25	99	166	100%		
割合			H24	3%	35%	13%	49%	100%			
			H25	1%	24%	15%	60%	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 24、25 年）

（単位：隻）

	発航前点検の有無	年	過放電	燃料欠乏	計	発航前点検の有無	
						過放電における割合	燃料欠乏における割合
船体機器整備不良	無し	H24	28	12	40	52%	67%
		H25	20	9	29	51%	39%
	有り	H24	26	6	32	48%	33%
		H25	19	14	33	49%	61%
	計	H24	54	18	72		
		H25	39	23	62		

<海難原因別>



<バッテリー過放電の動態>

（単位：隻）

		隻数		割合	
		H24	H25	H24	H25
漂泊	H24	31	56%		
	H25	20	50%		
錨泊	H24	19	35%		
	H25	16	40%		
遊走	H24	1	2%		
	H25	1	3%		
その他	H24	4	7%		
	H25	3	8%		
合計	H24	55	100%		
	H25	40	100%		

ニ プレジャーボートの乗揚海難について（平成 25 年）

平成 25 年プレジャーボートの乗揚海難は 134 隻であり、平成 24 年に比べて 8 隻増加している。原因は、見張り不十分が 51 隻(38%)、水路調査不十分が 38 隻(28%)、船位不確認が 21 隻(16%) となっている。

乗揚対象は、浅瀬や定置網等が 117 隻で 87%を占め、事前に把握していなかったものが 86 隻(64%) となっている。

見張り不十分が原因の乗揚海難 51 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 12 隻(24%) となっている。

船位測定手段は、目視によるものが 75 隻(56%) で、乗揚対象を視認していない又は乗揚直前に気づいたものが 116 隻(87%) となっている。

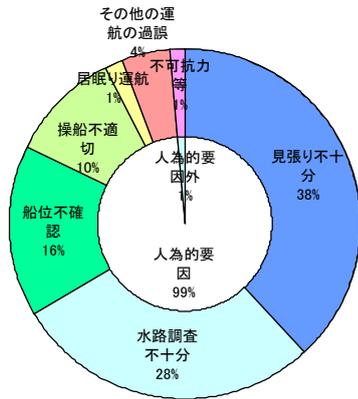
【図表 1-15】 プレジャーボートの乗揚海難の海難原因別隻数（平成 24、25 年）

（単位：隻）

			隻数	割合	人為的 割合 要因	作業 中	作業 割合 中
人為的要因	見張り不十分	H24	43	34%	34%	8	19%
		H25	51	38%	39%	12	24%
	水路調査不十分	H24	37	29%	29%		0%
		H25	38	28%	29%		0%
	船位不確認	H24	22	17%	17%		0%
		H25	21	16%	16%	1	5%
	操船不適切	H24	13	10%	10%		
		H25	14	10%	11%		
	居眠り運航	H24	5	4%	4%		
		H25	2	1%	2%		
気象海象不注意	H24	2	2%	2%			
	H25		0%	0%			
その他の運航の過誤	H24	4	3%	3%			
	H25	6	4%	5%			
計	H24	126	100%	100%			
	H25	132	99%	100%			
人為的要因外	不可抗力等	H24		0%			
		H25	2	1%			
計	H24	126	100%				
	H25	134	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>

(単位: 隻)

		隻数	割合
事前に把握していない	H24	80	63%
	H25	86	64%
事前に把握していた	H24	45	36%
	H25	42	31%
不明	H24	1	1%
	H25	6	4%
合計	H24	126	100%
	H25	134	100%

<船位測定手段>

(単位: 隻)

		隻数	割合
目視	H24	64	51%
	H25	75	56%
GPS	H24	40	32%
	H25	48	36%
レーダー	H24	22	17%
	H25	5	4%
その他・不明	H24	0	0%
	H25	6	4%
合計	H24	126	100%
	H25	134	100%

<乗揚対象>

(単位: 隻)

		隻数	割合
浅瀬	H24	66	52%
	H25	61	46%
定置網等	H24	45	36%
	H25	56	42%
防波堤	H24	2	2%
	H25	3	2%
海面下の構造物	H24	3	2%
	H25	1	1%
消波ブロック	H24	1	1%
	H25	3	2%
その他(海岸、護岸等)	H24	9	7%
	H25	10	7%
計	H24	126	100%
	H25	134	100%

<視認状況>

(単位: 隻)

		隻数	割合	
初認なし	H24	84	67%	
	H25	98	73%	
初認有	回避のための余裕ある時期に視認	H24	16	13%
		H25	15	11%
	事故直前に気づく	H24	25	20%
		H25	18	13%
不明	H24	1	1%	
	H25	3	2%	
計	H24	126	100%	
	H25	134	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、807隻発生している。海難種類は、安全阻害（荒天難航）が273隻（34%）、転覆が175隻（22%）、浸水111隻（14%）となっている。死者・行方不明者は、過去10年間で50人発生しており、転覆及び浸水によるものが39人（78%）となっている。

死者・行方不明者が多いのが転覆、浸水海難で、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24年が21隻（60%）、平成25年が7隻（41%）、現場で気象海象の情報を入手していたのは、平成24年が3隻（9%）、平成25年が1隻（6%）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）

海難隻数 (単位：隻)			死者・行方不明者数 (単位：人)				
	隻数	割合		人数	割合		
衝突	7	1%	衝突	0	0%		
乗揚	30	4%	乗揚	1	2%		
転覆	175	22%	転覆	33	66%		
浸水	111	14%	浸水	6	12%		
推進器障害	5	1%	推進器障害	0	0%		
舵障害	5	1%	舵障害	0	0%		
機関故障	9	1%	機関故障	0	0%		
行方不明	1	0%	行方不明	2	4%		
運航阻害	28	3%	運航阻害	0	0%		
安全阻害	荒天難航	273	34%	安全阻害	荒天難航	2	4%
	安全阻害その他	28	3%		安全阻害その他	1	2%
その他	135	17%	その他	5	10%		
計	807	100%	計	50	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	H24	21	14	35	60%
	H25	7	10	17	41%
現場での情報気象海象の入手	H24	3	32	35	9%
	H25	1	17	18	6%
計	H24	24	46	70	
	H25	8	27	35	

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）

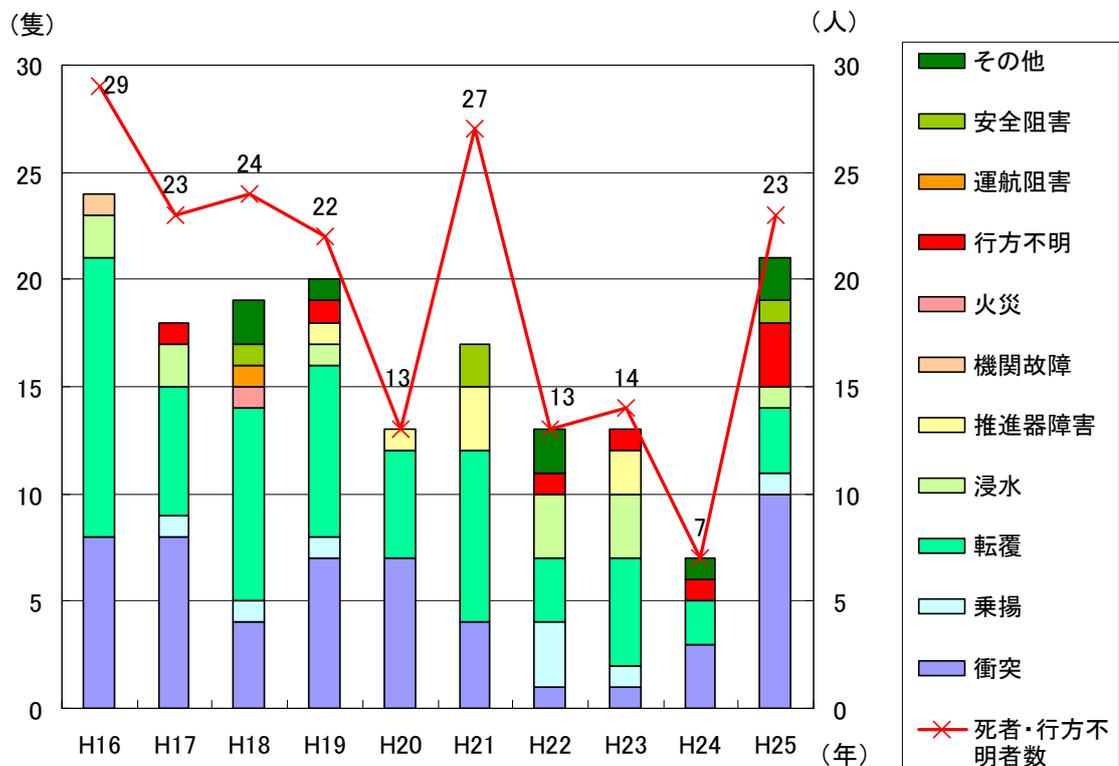
過去 10 年間の死者・行方不明者を伴うプレジャーボート海難は 165 隻・195 人となっており、隻数は年平均 17 隻で、死者・行方不明者は年平均 20 人となっている。

転覆によるものが 62 隻（38%）・84 人、衝突によるものが 53 隻（32%）・58 人となっている。

平成 25 年の死者・行方不明者を伴うプレジャーボート海難は 21 隻・23 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）

	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	合計	隻数割合
衝突	8 (9)	8 (12)	4 (4)	7 (7)	7 (7)	4 (4)	1 (1)	1 (1)	3 (3)	10 (10)	53 (58)	32%
乗揚		1 (1)	1 (1)	1 (1)						1 (1)	8 (8)	5%
転覆	13 (16)	6 (6)	9 (13)	8 (10)	5 (5)	8 (18)	3 (3)	5 (6)	2 (2)	3 (5)	62 (84)	38%
浸水	2 (2)	2 (2)		1 (1)			3 (3)	3 (3)		1 (1)	12 (12)	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%
行方不明		1 (2)		1 (1)			1 (1)	1 (1)	1 (1)	3 (3)	8 (9)	5%
運航阻害			1 (2)								1 (2)	1%
安全阻害			1 (1)			2 (2)				1 (1)	4 (4)	2%
その他			2 (2)	1 (1)			2 (2)		1 (1)	2 (2)	8 (8)	5%
合計	24 (29)	18 (23)	19 (24)	20 (22)	13 (13)	17 (27)	13 (13)	13 (14)	7 (7)	21 (23)	165 (195)	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 25 年）

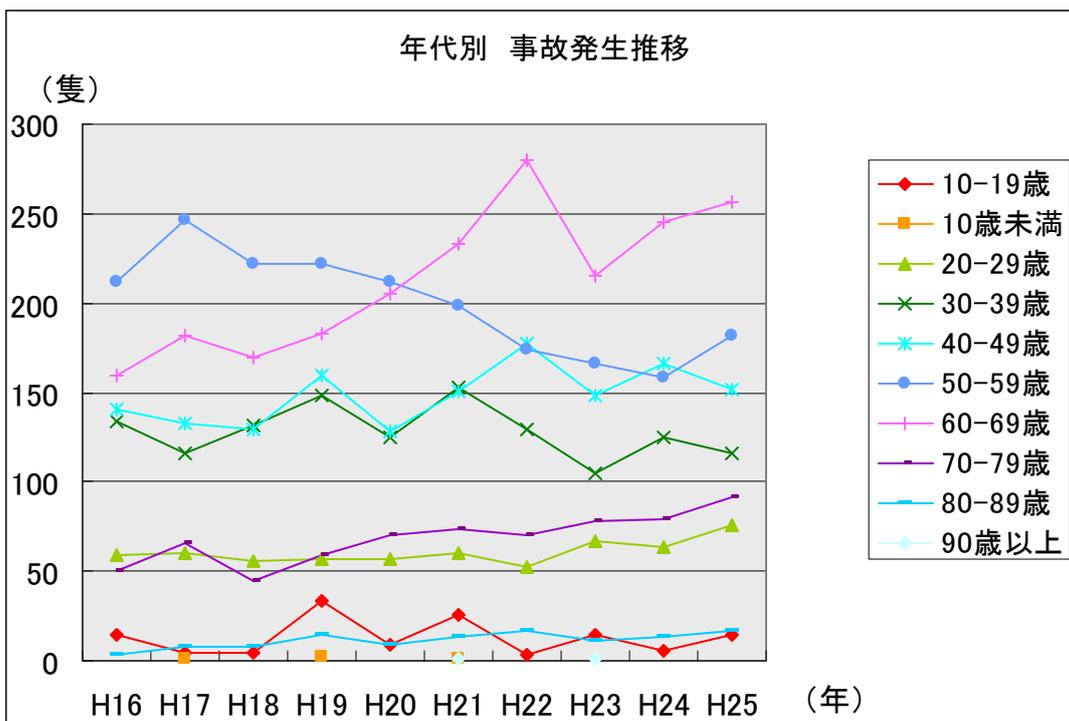
平成 25 年プレジャーボート海難の操船者の経験年数は、478 隻（48%）が 10 年以上の経験を有しているが、経験年数が 10 年未満の海難が、ディンギーヨット 88%、水上オートバイ 77%、ゴムボート 72%、シーカヤック 71%を占めている。

【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 24、25 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	H24	3	16	69	88	78%
	H25	4	17	69	90	77%
クルーザーボート	H24	7	44	42	93	45%
	H25	9	38	21	68	31%
クルーザーヨット	H24	3	44	19	66	29%
	H25	6	52	27	85	32%
モーターボート	H24	63	289	223	575	39%
	H25	49	350	222	621	36%
ディンギーヨット	H24		6	15	21	71%
	H25		2	14	16	88%
ゴムボート	H24	7	3	32	42	76%
	H25	5	7	31	43	72%
シーカヤック	H24	1	5	24	30	80%
	H25	4	7	27	38	71%
その他	H24	6	8	24	38	63%
	H25	12	5	19	36	53%
計	H24	90	415	448	953	47%
	H25	89	478	430	997	43%
経験年数割合	H24	9%	44%	47%	100%	
	H25	9%	48%	43%	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



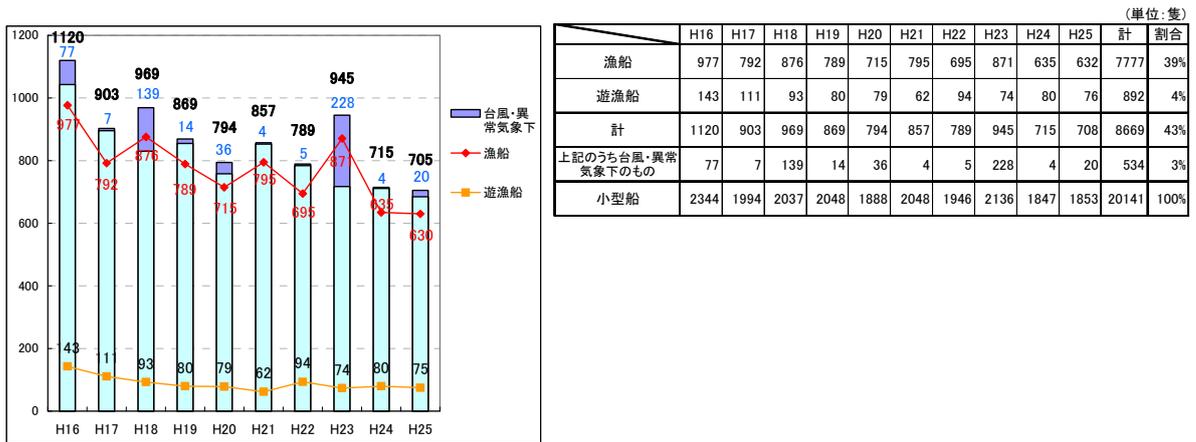
(2) 漁船及び遊漁船海難について（過去 10 年）

過去 10 年間の漁船及び遊漁船海難（8,669 隻）の推移は、図表 2-1 のとおりとなっており、年平均 867 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 43% で、プレジャーボートの次に高くなっている。

平成 25 年は、台風・異常気象下の海難が 20 隻発生している。

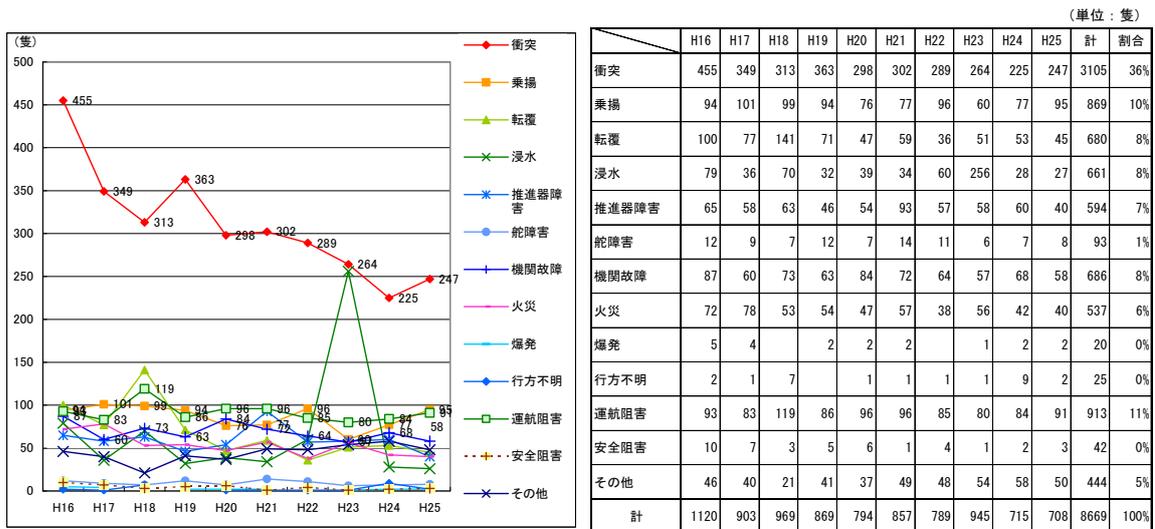
【図表 2-1】 漁船及び遊漁船海難隻数の推移（過去 10 年）



① 漁船及び遊漁船の海難種類と原因（過去 10 年）

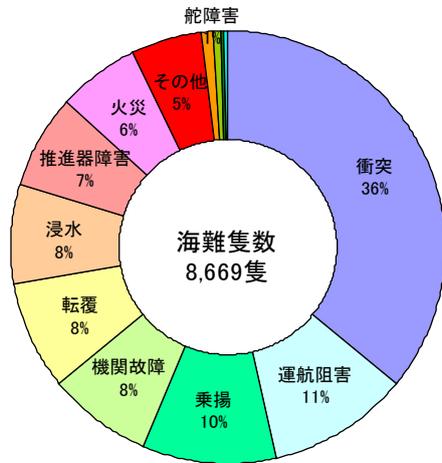
過去 10 年間の漁船及び遊漁船海難（8,669 隻）の海難種類は、衝突が 36%、運航阻害が 11%、乗揚が 10%となっている。原因は、見張り不十分、操船不適切、居眠り運航、機関取扱不良といった人為的要因によるものが 71%を占めている。

【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）

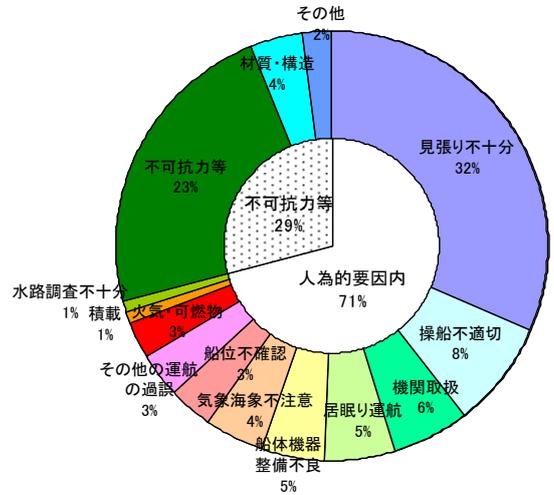


【図表 2-3】 漁船及び遊漁船の海難種類別、海難原因別傾向（過去 10 年）

〈海難種類別〉



〈海難原因別〉



イ 漁船及び遊漁船の衝突海難について（平成 25 年）

平成 25 年漁船及び遊漁船の衝突海難は 247 隻であり、平成 24 年と比べると 22 隻増加している。海難原因は人為的要因であるものが 244 隻（99%）であり、このうち、見張り不十分が 182 隻（74%）を占め、次いで操船不適切 30 隻（12%）、居眠り運航 19 隻（8%）となっており、人為的要因の 95%を占めている。

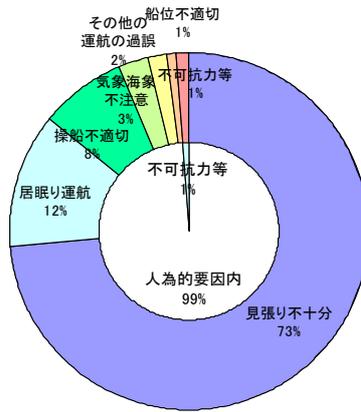
衝突形態は、船舶との衝突が 224 隻（91%）で、このうち、漂流中又は錨泊中の船舶に衝突しているものが 62 隻（28%）、漂流中又は錨泊中のものが 29 隻（13%）、漁ろうに従事している船舶が 14 隻（6%）となっている。発生時間帯は、3 時台～10 時台に集中している。

【図表 2-4】 漁船及び遊漁船の衝突海難の海難原因別隻数（平成 24、25 年）

(単位:隻)

大分類	中分類	小分類	年	漁船	遊漁船	計	割合	人為的	作業中	作業中
人為的要因	運航の過誤	見張り不十分	H24	151	18	169	75%	80%	82	49%
			H25	162	20	182	74%	75%	62	34%
		操船不適切	H24	13	2	15	7%	7%	4	27%
			H25	25	5	30	12%	12%	16	53%
		居眠り運航	H24	14	2	16	7%	8%		
			H25	18	1	19	8%	8%		
		船位不確認	H24	3	1	4	2%	2%		
			H25	1	3	4	2%	2%		
		気象海象不注意	H24	1	1	2	1%	1%		
			H25	2	0	2	1%	1%		
		その他の運航の過誤	H24	5	0	5	2%	2%		
			H25	7	0	7	3%	3%		
		小計		H24	187	24	211	94%	100%	
			H25	215	29	244	99%	100%		
人為的要因外(不可抗力等)		H24	12	2	14	6%				
		H25	3	0	3	1%				
合計		H24	199	26	225	100%				
		H25	218	29	247	100%				

<海難原因別>



【図表 2-5】 漁船及び遊漁船の衝突海難の衝突形態（平成 24、25 年）

(単位:隻)

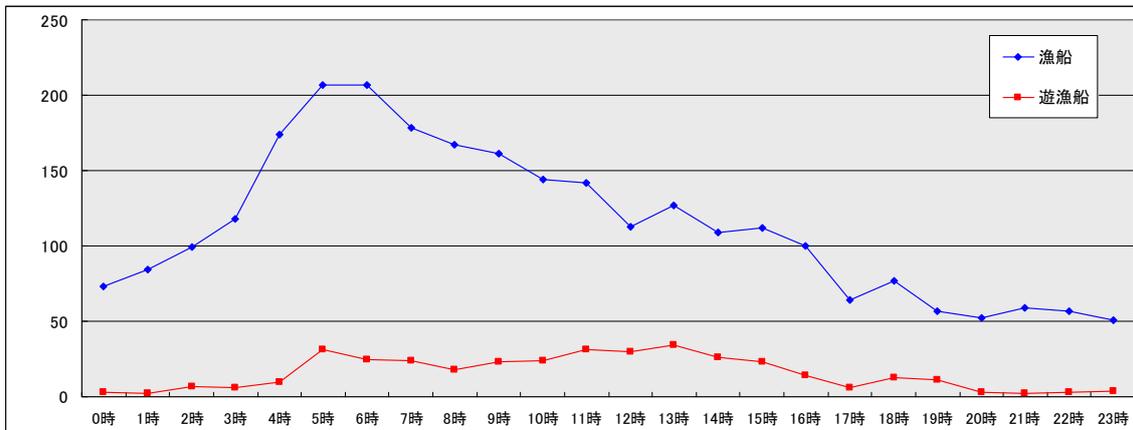
衝突形態	隻数	隻数	割合	船舶との衝突割合	
船舶との衝突	横切り(避航)	H24	18隻	8%	9%
		H25	35隻	14%	16%
	横切り(保持)	H24	21隻	9%	11%
		H25	30隻	12%	13%
	行き会い	H24	12隻	5%	6%
		H25	18隻	7%	8%
	追い越し(避航)	H24	6隻	3%	3%
		H25	8隻	3%	4%
	追い越し(保持)	H24	3隻	1%	2%
		H25	10隻	4%	4%
	漁ろうに従事している船舶に衝突	H24	8隻	4%	4%
		H25	10隻	4%	4%
	漁ろうに従事している船舶	H24	27隻	12%	14%
		H25	14隻	6%	6%
	視界制限状態	H24	6隻	3%	3%
		H25	0隻	0%	0%
	係留中	H24	2隻	1%	1%
		H25	1隻	0%	0%
	係留中の船舶に衝突	H24	4隻	2%	2%
		H25	2隻	1%	1%
	漂泊中	H24	18隻	8%	9%
		H25	18隻	7%	8%
	漂泊中の船舶に衝突	H24	30隻	13%	16%
		H25	35隻	14%	16%
	錨泊中	H24	7隻	3%	4%
		H25	11隻	4%	5%
錨泊中の船舶に衝突	H24	15隻	7%	8%	
	H25	27隻	11%	12%	
操縦性能制限船舶に衝突	H24	1隻	0%	1%	
	H25	0隻	0%	0%	
出航船	H24	1隻	0%	1%	
	H25	0隻	0%	0%	
入航船	H24	1隻	0%	1%	
	H25	0隻	0%	0%	
無灯火船に衝突	H24	1隻	0%	1%	
	H25	0隻	0%	0%	
見合い関係なし	H24	9隻	4%	5%	
	H25	5隻	2%	2%	
不明	H24	2隻	1%	1%	
	H25	0隻	0%	0%	
船舶との衝突 計	H24	192隻	85%	100%	
	H25	224隻	91%	100%	
物件との衝突	H24	33隻	15%		
	H25	23隻	9%		
計	H24	225隻	100%		
	H25	247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。

【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）

(単位:隻)

	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
漁船	73	84	99	118	174	207	207	178	167	161	144	142	113	127	109	112	100	64	77	57	52	59	57	51
遊漁船	3	2	7	6	10	31	25	24	18	23	24	31	30	34	26	23	14	6	13	11	3	2	3	4



① 見張り不十分が原因の衝突海難について (平成 25 年)

見張り不十分が原因の衝突海難 182 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 62 隻 (34%) となっている。

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) 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 143 隻 (79%) となっている。

【図表 2-7】 見張り不十分が原因の衝突海難の初認状況

(単位:隻)

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		H24	83	
		H25	100	
初認あり	衝突直前(0~0.4海里)	H24	55	
		H25	43	
	1海里(0.5~1.4海里)	H24	23	
		H25	24	
	2海里(1.5~2.4海里)	H24	2	
H25		5		
3海里(2.5海里)以遠	H24	6		
	H25	10		
合計		H24	169	
		H25	182	

② 操船不適切が原因の衝突海難について (平成 25 年)

操船不適切が原因の衝突海難 30 隻のうち、操業中や漁獲物の選別中等の作業中に発生したものは、16 隻 (53%) となっている。また、18 隻 (60%) が全く回避動作をとらずに衝突している。

船舶との衝突における初認時の判断は、しばらく様子を見るが 4 隻 (13%)、相手船が避けるだろうが 18 隻 (60%) であり、合わせて 73% を占めている。

【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 24、25 年)

(単位:隻)

回避動作	年	隻数	割合
避航又は協力動作あり	H24	10	67%
	H25	12	40%
避航又は協力動作なし	H24	5	33%
	H25	18	60%
合計	H24	15	100%
	H25	30	100%

(単位:隻)

初認時の判断		年	隻数	割合
初認あり	相手船が避けるだろう	H24	8	53%
		H25	18	60%
	しばらく様子を見る	H24	4	27%
		H25	4	13%
	その他	H24	2	13%
		H25	6	20%
初認なし		H24	1	7%
		H25	2	7%
合計		H24	15	100%
		H25	30	100%

(単位:隻)

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)	H24	1
		H25	0
	行き会い	H24	0
		H25	3
	漁ろうに従事している船舶	H24	0
		H25	1
	係留中の船舶に衝突	H24	2
		H25	0
	見合い関係なし	H24	1
		H25	0
小計		H24	4
		H25	4
相手船が避けるだろう	横切り(保持)	H24	1
		H25	3
	行き会い	H24	2
		H25	4
	追い越し(保持)	H24	0
		H25	1
	漁ろうに従事している船舶に衝突	H24	0
		H25	1
	漁ろうに従事している船舶	H24	2
		H25	5
	漂泊中	H24	1
		H25	1
	錨泊中	H24	1
H25		2	
出航中	H24	1	
	H25	0	
見合い関係なし	H24	0	
	H25	1	
小計		H24	8
		H25	18
合計		H24	12
		H25	22

ロ 漁船及び遊漁船の運航阻害海難について（平成 25 年）

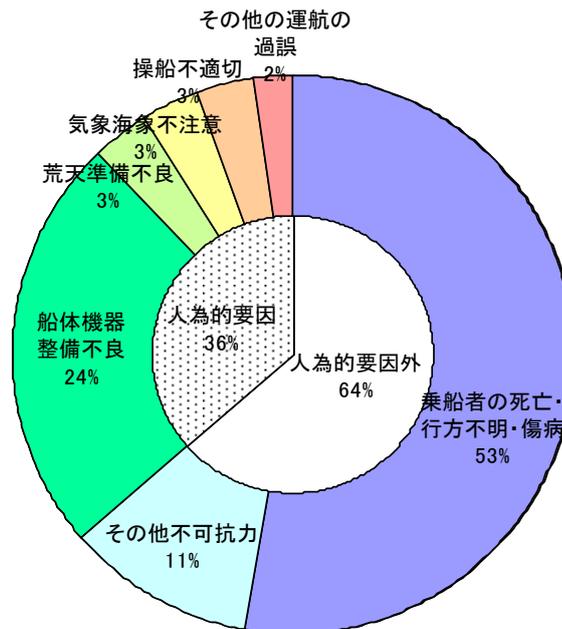
平成 25 年の漁船及び遊漁船の運航阻害海難は 91 隻であり、このうち 48 隻(53%)が乗船者の死亡・行方不明・傷病による無人漂流となっている。

【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	因外的割合
			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	H24			0			0			
		H25			0			0	48		48	48	53%	83%
	悪戯・異常気象・原因不明	H24			0			0	1	1	2	2	2%	4%
		H25	1		1			0	8	1	9	10	11%	17%
	計	H24	0	0	0	0	0	0	55	2	57	57	68%	100%
		H25	1	0	1	0	0	0	56	1	57	58	64%	100%
人為的要因	船位不確認	H24			0			0			0	0	0%	
		H25			0			0			0	0	0%	
	船体機器整備不良	H24	7	1	8	1	1	2	9	2	11	21	25%	
		H25	8		8	2		2	11	1	12	22	24%	
	荒天準備不良	H24			0			0	5		5	5	6%	
		H25			0			0	3		3	3	3%	
	気象海象不注意	H24			0			0			0	0	0%	
		H25			0			0	3		3	3	3%	
	操船不適切	H24			0			0	1		1	1	1%	
		H25			0			0	3		3	3	3%	
その他の運航の過誤	H24			0			0			0	0	0%		
	H25			0			0	2		2	2	2%		
	計	H24	7	1	8	1	1	2	15	2	17	27	32%	
		H25	8	0	8	2	0	2	22	1	23	33	36%	
	計	H24	7	1	8	1	1	2	70	4	74	84	100%	
		H25	9	0	9	2	0	2	78	2	80	91	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 25 年）

平成 25 年漁船及び遊漁船の乗揚海難は 95 隻であり、平成 24 年と比べ 18 隻増加している。海難原因が人為的要因によるものが 91 隻（96%）となっており、このうち船位不確認が 27 隻（29%）、居眠り運航が 22 隻（24%）、見張り不十分が 18 隻（19%）となっており、人為的要因の 74%を占める。

漁船の乗揚げは、深夜から早朝にかけて多く発生しており、22 時台～8 時台の割合は 65%となっている。

乗揚対象を事前に把握していなかったものが 44 隻（46%）となっており、船位測定手段は、目視によるものが 42 隻（44%）、GPS によるものが 32 隻（34%）、レーダーによるものが 15 隻（16%）であった。

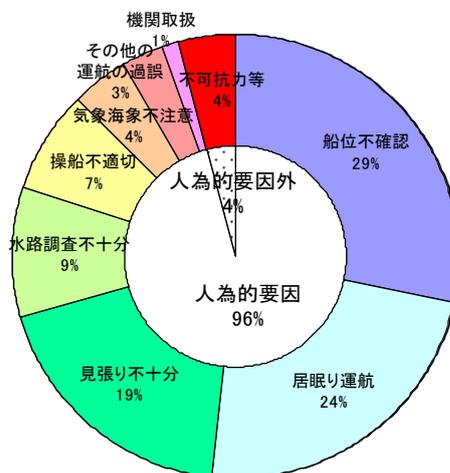
【図表 2-10】 漁船及び遊漁船の乗揚海難の海難原因別隻数（平成 24、25 年）

(単位:隻)

大分類	中分類	小分類	年	漁船	遊漁船	計	割合	人為的要因割合	作業中	作業中割合
人為的要因	運航の過誤	居眠り運航	H24	20	2	22	29%	30%		0%
			H25	21	1	22	24%	24%		0%
		見張り不十分	H24	18	3	21	27%	28%	11	52%
			H25	17	1	18	19%	20%	6	33%
		船位不確認	H24	12	3	15	19%	20%		0%
			H25	22	5	27	29%	30%	2	7%
		操船不適切	H24	5	0	5	6%	7%	2	40%
			H25	7	0	7	7%	8%	3	43%
		水路調査不十分	H24	4	1	5	6%	7%		0%
			H25	8	1	9	9%	10%		0%
	気象海象不注意	H24	2	1	3	4%	4%	1	33%	
		H25	4	0	4	4%	4%	2	50%	
	船体機器整備不良	H24	0	0	0	0%	0%		0%	
		H25	0	0	0	0%	0%		0%	
	その他の運航の過誤	H24	2	1	3	4%	4%		0%	
H25		0	3	3	3%	3%		0%		
小計		H24	63	11	74	96%	100%			
		H25	79	11	90	95%	99%			
機関取扱		H24	0	0	0	0%	0%		0%	
		H25	1	0	1	1%	1%			
小計		H24	63	11	74	96%	100%			
		H25	80	11	91	96%	100%			
人為的要因外(不可抗力等)			H24	3		3	4%			
			H25	3	1	4	4%			
合計			H24	66	11	77	100%			
			H25	83	12	95	100%			

* 作業中とは、操業中や漁獲物の選別中等を表している。

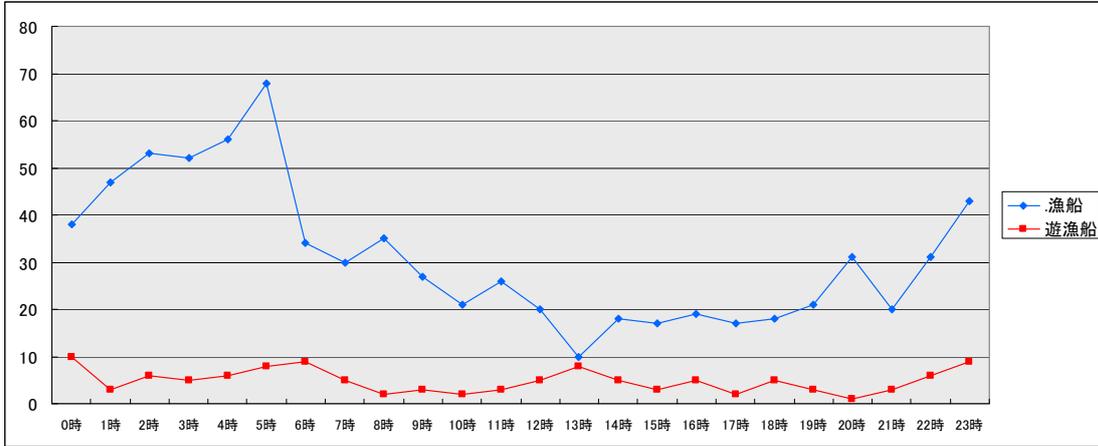
<海難原因別>



【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）

(単位:隻)

	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	47	53	52	56	68	34	30	35	27	21	26	20	10	18	17	19	17	18	21	31	20	31	43	752
遊漁船	10	3	6	5	6	8	9	5	2	3	2	3	5	8	5	3	5	2	5	3	1	3	6	9	117



【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 24、25 年)

(単位:隻)			(単位:隻)		
	年	隻数		年	隻数
事前に把握していた	H24	36	目視	H24	28
	H25	43		H25	42
事前に把握していない	H24	38	GPS	H24	24
	H25	44		H25	32
不明	H24	3	レーダー	H24	22
	H25	8		H25	15
計	H24	77	不明	H24	3
	H25	95		H25	6
			計	H24	77
				H25	95

① 船位不確認が原因の乗揚海難について（平成 25 年）

船位不確認 27 隻のうち、慣れた海域を勘で航行したもの 9 隻、視界が悪い状態で航海計器を使用しなかったもの 5 隻、普段目標としている物標を勘違いしたもの 4 隻となっている。

② 見張り不十分が原因の乗揚海難について（平成 25 年）

見張り不十分 18 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 6 隻（33%）を占めている。乗揚対象を視認していない又は事故直前に気づいたものが 15 隻（83%）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
(単位:隻)

		年	隻数	初認なし・事故直前に気づいた割合
初認なし		H24	13	
		H25	10	
初認有り	事故直前に気づく	H24	6	
		H25	5	
	回避のための余裕ある時期に視認	H24	1	
		H25	1	
不明		H24	1	
		H25	2	
計		H24	21	
		H25	18	

二 漁船及び遊漁船の機関故障海難について（平成 25 年）

平成 25 年漁船及び遊漁船の機関故障海難は 58 隻で、故障箇所は、燃料系が 15 隻（26%）、次いで、冷却水系が 11 隻（19%）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 24 年が 52%、平成 25 年が 49%と、約 5 割の高い比率を占めている。

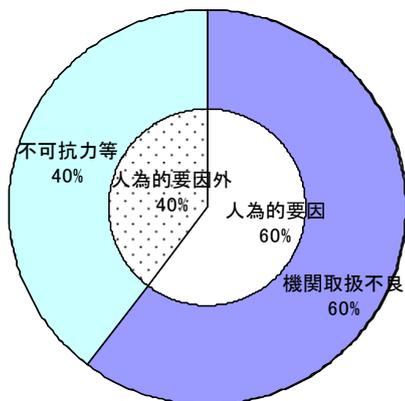
機関故障海難のうち、10 年以上当該機関を使用していた船舶は 20 隻であり、機関故障海難全体の 34%を占める。

【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				
			H24	H25	H24	H25	H24	H25	H24	H25	H24	H25	H24	H25	H24	H25	H24	H25				
人為的要因	機関取扱不良	無し	H24	2		1			2		1			8	1			10	2	27	40%	52%
			H25			2		1		2	1	2		4				5		17	29%	49%
		有り	H24	1		1					1	2	4	6	1			9		25	37%	48%
			H25			1		1	1			5	1	4	2			3		18	31%	51%
	計		H24	3	0	2	0	0	2	0	2	2	4	14	1	1	0	19	2	52	76%	100%
			H25	0		3	0	2	1	2	1	7	1	8	2	0	0	8	0	35	60%	100%
人為的要因外	不可抗力等	無し	H24			1							1				1		3	4%		
			H25	3		1								1				1		6	10%	
		有り	H24	2		2				2	1	1	1	3				1		13	19%	
			H25	3		1		1	1	1	1	1	1	3	1		1	2		17	29%	
	計		H24	2	0	3	0	0	0	2	1	1	1	4	0	0	0	2	0	16	24%	
			H25	6	0	2	0	1	1	1	1	1	1	4	1	0	1	3	0	23	40%	
計		H24	5	0	5	0	0	2	2	3	3	5	18	1	1	0	21	2	68	100%		
		H25	6	0	5	0	3	2	3	2	8	2	12	3	0	1	11	0	58	100%		

<海難原因別>



<機関使用年数>

区分	年	隻数	割合
10年以上	H24	26	38%
	H25	20	34%
10年未満	H24	12	18%
	H25	12	21%
不明	H24	30	44%
	H25	26	45%
合計	H24	68	100%
	H25	58	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、390 隻発生している。海難種類別は、転覆が 232 隻（59%）、浸水が 62 隻（16%）となっている。

死者・行方不明者は、過去 10 年間で 140 人発生しており、転覆によるものが 129 人（92%）をとっている。

死者・行方不明者が特に多いのが転覆、浸水海難で事故海域の気象海象情報を事前に入手していたのは、平成 24 年が 14 隻（74%）、平成 25 年が 8 隻（53%）、現場で気象海象の情報を入手していたのは、平成 24 年が 4 隻（21%）、平成 25 年が 5 隻（33%）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	（単位：隻）				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	5	1	6	2%			0	0%
乗揚	22	2	24	6%	4		4	3%
転覆	225	7	232	59%	120	9	129	92%
浸水	58	4	62	16%	4		4	3%
推進器障害	15		15	4%	1		1	1%
機関故障	1		1	0%			0	0%
運航阻害	10		10	3%			0	0%
安全阻害	16	2	18	5%	2		2	1%
その他	20	2	22	6%			0	0%
計	372	18	390	100%	131	9	140	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	H24	14	5	19	74%
	H25	8	7	15	53%
現場での入手	H24	4	15	19	21%
	H25	5	10	15	33%
計	H24	18	20	38	
	H25	13	17	30	

※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）

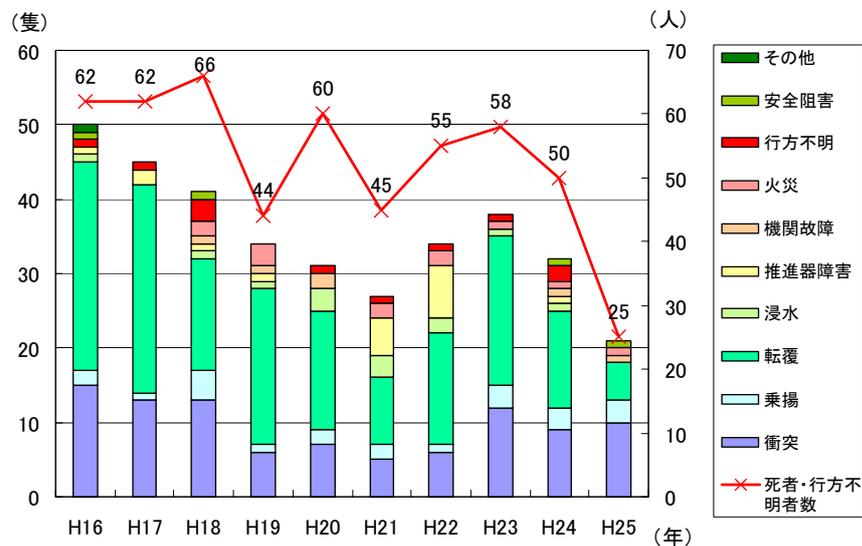
過去 10 年間の死者・行方不明者を伴う漁船及び遊漁船海難は、354 隻・527 人となっており、隻数は年平均 35 隻、死者・行方不明者は年平均 53 人となっている。

転覆によるものが 170 隻（48%）・262 人、衝突によるものが 96 隻（27%）・128 人となっている。

平成 25 年の死者・行方不明者を伴う漁船及び遊漁船海難は 21 隻・25 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）

	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	合計	集数割合
衝突	15 (20)	13 (20)	13 (14)	6 (7)	7 (10)	5 (5)	6 (6)	12 (14)	9 (22)	10 (10)	96 (128)	27%
乗揚	2 (2)	1 (1)	4 (5)	1 (1)	2 (2)	2 (2)	1 (1)	3 (4)	3 (3)	3 (4)	22 (25)	6%
転覆	28 (34)	28 (33)	15 (21)	21 (28)	16 (40)	9 (24)	15 (28)	20 (32)	13 (16)	5 (6)	170 (262)	48%
浸水	1 (2)		1 (2)	1 (1)	3 (5)	3 (3)	2 (2)	1 (2)	1 (3)		13 (20)	4%
推進器障害	1 (1)	2 (3)	1 (1)	1 (1)		5 (5)	7 (8)		1 (1)		18 (20)	5%
機関故障			1 (16)	1 (1)	2 (2)				1 (1)	1 (3)	6 (23)	2%
火災			2 (3)	3 (5)		2 (5)	2 (2)	1 (4)	1 (1)	1 (1)	12 (21)	3%
爆発											0 (0)	0%
行方不明	1 (2)	1 (2)	3 (3)		1 (1)	1 (1)	1 (8)	1 (2)	2 (2)		11 (21)	3%
運航阻害											0 (0)	0%
安全阻害		2 (3)									2 (3)	1%
その他	1 (1)		1 (1)						1 (1)	1 (1)	4 (4)	1%
合計	49 (62)	47 (62)	41 (66)	34 (44)	31 (60)	27 (45)	34 (55)	38 (58)	32 (50)	21 (25)	354 (527)	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、448 隻発生しており、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。

海難種類は、乗揚が 233 隻（52%）、衝突が 213 隻（48%）となっている。

平成 25 年の漁船及び遊漁船の居眠り運航が原因の海難は 42 隻であり、乗揚 22 隻（52%）、衝突 19 隻（45%）となっているが、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）

		H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	計
衝突	漁船	27	18	24	19	17	26	24	16	14	18	203
	遊漁船	2	1			1	2	1		2	1	10
乗揚	漁船	22	24	24	21	28	18	23	17	20	21	218
	遊漁船	1	4	2	1		2	2		2	1	15
その他	漁船									1	1	2
漁船計		49	42	48	40	45	44	47	33	35	40	423
遊漁船		3	5	2	1	1	4	3	0	4	2	25
合計		52	47	50	41	46	48	50	33	39	42	448

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24%)であり、このうち、救命胴衣を着用していた者は年平均12人(33%)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18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15人(83%)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25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42人(小型船の29%)であり、このうち、死者・行方不明者は15人(36%)であった。

平成16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21%であったが、平成25年では55%となっており、また、平成16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94%であったが、平成25年では60%となっている。

また、平成25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31%に対して、プレジャーボートは55%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	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	合計	年平均
プレジャーボートからの海中転落者	33	30	44	47	36	40	25	31	35	42	363	36
(内、救命胴衣着用者)	7	5	5	13	13	11	12	12	15	23	116	12
(救命胴衣着用率)	21%	17%	11%	28%	36%	28%	48%	39%	43%	55%	32%	33%
小型船からの海中転落者	172	150	177	166	148	170	119	129	138	143	1512	151
(内、救命胴衣着用者)	22	21	16	32	38	38	32	29	37	44	309	31
(救命胴衣着用率)	13%	14%	9%	19%	26%	22%	27%	22%	27%	31%	20%	21%
プレジャーボート/小型船の割合	19%	20%	25%	28%	24%	24%	21%	24%	25%	29%	24%	24%
プレジャーボート/小型船の救命胴衣着用者の割合	32%	24%	31%	41%	34%	29%	38%	41%	41%	52%	38%	39%

【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	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	合計	年平均
プレジャーボートの死者・行方不明者	16	16	25	23	19	26	12	15	15	15	182	18
(内、救命胴衣非着用者)	15	14	24	19	15	22	10	12	11	9	151	15
(救命胴衣非着用率)	94%	88%	96%	83%	79%	85%	83%	80%	73%	60%	83%	83%
小型船の死者・行方不明者	110	104	121	92	104	118	73	81	85	79	967	97
(内、救命胴衣非着用者)	103	94	115	81	86	99	63	73	71	65	850	85
(救命胴衣非着用率)	94%	90%	95%	88%	83%	84%	86%	90%	84%	82%	88%	88%
プレジャーボート/小型船の割合	15%	15%	21%	25%	18%	22%	16%	19%	18%	19%	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	15%	15%	21%	23%	17%	22%	16%	16%	15%	14%	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 107 人(小型船の 71%) であり、このうち、救命胴衣を着用していた者は年平均 19 人(18%)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 74 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 66 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 25 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 90 人(小型船の 63%) であり、このうち、死者・行方不明者は 59 人(66%) であった。

平成 16 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 25 年では 22% となっており、また、平成 16 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 25 年では 86% となっている。

また、平成 25 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 21% に対して、遊漁船は 33%、漁船は 22% であった。

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 65 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 12 人(18%) 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 49 人(漁船の 68%) 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 42 人(86%) となっている。

平成 25 年の海難によらない一人乗り漁船からの海中転落者は 57 人(漁船の 66%) であり、このうち、死者・行方不明者は 39 人(68%) であった。

平成 16 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 9% であったが、平成 25 年では 25% となっており、また、平成 16 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 25 年では 85% となっている。

また、平成 25 年の漁船の海中転落者の救命胴衣着用率 22% に対して、一人乗り漁船は 25% であり、漁船の平均を上回っているものの、依然約 2 割と低い。

平成 25 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 56%、それ以外のものが 44% 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 25 年)

	人数	割合
操業中	32	56%
操業以外	25	44%
合計	57	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	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	合計	年平均
漁船・遊漁船	135	110	126	106	107	121	87	92	100	90	1074	107
（内、救命胴衣着用者）	15	16	11	18	25	27	19	17	22	20	190	19
（救命胴衣着用率）	11%	15%	9%	17%	23%	22%	22%	18%	22%	22%	18%	18%
（遊漁船）	5	9	5	5	9	5	3	10	12	3	66	7
（内、救命胴衣着用者）	1	3	0	0	5	0	2	3	5	1	20	2
（救命胴衣着用率）	20%	33%	0%	0%	56%	0%	67%	30%	42%	33%	30%	29%
（漁船）	130	101	121	101	98	116	84	82	88	87	1008	101
（内、救命胴衣着用者）	14	13	11	18	20	27	17	14	17	19	170	17
（救命胴衣着用率）	11%	13%	9%	18%	20%	23%	20%	17%	19%	22%	17%	17%
（一人乗漁船）	75	69	79	67	63	72	53	54	56	57	645	65
（内、救命胴衣着用者）	7	12	7	9	17	20	12	11	10	14	119	12
（救命胴衣着用率）	9%	17%	9%	13%	27%	28%	23%	20%	18%	25%	18%	18%
小型船からの海中転落者	172	150	177	166	148	170	119	129	138	143	1512	151
（内、救命胴衣着用者）	22	21	16	32	38	38	32	29	37	44	309	31
（救命胴衣着用率）	13%	14%	9%	19%	26%	22%	27%	22%	27%	31%	20%	21%
漁船・遊漁船／小型船の割合	78%	73%	71%	64%	72%	71%	73%	71%	72%	63%	71%	71%
漁船・遊漁船／小型船の救命胴衣着用者の割合	68%	76%	69%	56%	66%	71%	59%	59%	59%	45%	61%	61%

【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	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	合計	年平均
漁船・遊漁船	93	82	93	64	80	87	57	61	67	59	743	74
（内、救命胴衣非着用者）	87	74	88	57	66	72	50	56	57	51	658	66
（救命胴衣非着用率）	94%	90%	95%	89%	83%	83%	88%	92%	85%	86%	89%	89%
（遊漁船）	2	4	3	2	2	3	1	4	5	2	28	3
（内、救命胴衣非着用者）	2	4	3	2	2	3	1	4	4	2	27	3
（救命胴衣非着用率）	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	80%	100%	96%	100%
（漁船）	91	78	90	62	78	84	56	57	62	57	715	72
（内、救命胴衣非着用者）	85	70	85	55	64	69	49	52	53	49	631	63
（救命胴衣非着用率）	93%	90%	94%	89%	82%	82%	88%	91%	85%	86%	88%	88%
（一人乗漁船）	57	55	66	41	53	60	38	38	45	39	492	49
（内、救命胴衣非着用者）	53	48	62	37	40	47	32	34	37	33	423	42
（救命胴衣非着用率）	93%	87%	94%	90%	75%	78%	84%	89%	82%	85%	86%	86%
小型船の死者・行方不明者	110	104	121	92	104	118	73	81	85	79	967	97
（内、救命胴衣非着用者）	103	94	115	81	86	99	63	73	71	65	850	85
（救命胴衣非着用率）	94%	90%	95%	88%	83%	84%	86%	90%	84%	82%	88%	88%
漁船・遊漁船／小型船の割合	85%	79%	77%	70%	77%	74%	78%	75%	79%	75%	77%	77%
漁船・遊漁船／小型船の救命胴衣非着用者の割合	84%	79%	77%	70%	77%	73%	79%	77%	80%	78%	77%	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 38 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（53%）で、海難によらない海中転落によるものは年平均 18 人（47%）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 17 人（プレジャーボートの海難による死者・行方不明者の 85%）であり、このうち、救命胴衣非着用者は年平均 11 人（65%）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 18 人であり、このうち、救命胴衣非着用者は年平均 15 人（83%）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 36 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 26 人（74%）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 65%より海難によらないもの 83%が高くなっている。

平成 25 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 38 人（小型船の 29%）、このうち、海難によるものは 23 人（61%）、海難によらない海中転落によるものは 15 人（39%）であった。

また、平成 25 年のプレジャーボート海難による死者・行方不明者 23 人のうち、海中転落したものは 16 人（プレジャーボートの海難による死者・行方不明者の 70%）であり、このうち、救命胴衣非着用者は 10 人（63%）であった。

一方、平成 25 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 9 人（60%）であった。

平成 25 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、31 人（小型船の海中転落による死者・行方不明者の 25%）であり、このうち、救命胴衣非着用者は 19 人（61%）であった。

平成 25 年の海中転落者の救命胴衣非着用率は、海難によらないもの 60%より海難によるもの 63%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	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	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	45	39	49	45	32	53	25	29	22	38	377	38
(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)	43	39	47	44	32	49	22	28	20	31	355	36
(内、海中転落者の救命胴衣非着用者)	35	32	40	30	20	36	16	19	13	19	260	26
(救命胴衣非着用率)	81%	82%	85%	68%	63%	73%	73%	68%	65%	61%	73%	74%
《海難によるもの》	29	23	24	22	13	27	13	14	7	23	195	20
《内、海難に伴う海中転落によるもの》	27	23	22	21	13	23	10	13	5	16	173	17
(内、救命胴衣非着用者)	20	18	16	11	5	14	6	7	2	10	109	11
(救命胴衣非着用率)	74%	78%	73%	52%	38%	61%	60%	54%	40%	63%	63%	65%
《海難によらない海中転落によるもの》	16	16	25	23	19	26	12	15	15	15	182	18
(内、救命胴衣非着用者)	15	14	24	19	15	22	10	12	11	9	151	15
(救命胴衣非着用率)	94%	88%	96%	83%	79%	85%	83%	80%	73%	60%	83%	83%
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	193	211	160	177	190	147	156	142	133	1718	172
(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)	203	189	205	155	174	183	135	150	132	125	1651	165
(内、海中転落者の救命胴衣非着用者)	182	162	185	128	141	141	110	118	102	98	1367	137
(救命胴衣非着用率)	90%	86%	90%	83%	81%	77%	81%	79%	77%	78%	83%	83%
プレジャーボート／小型船の割合	22%	20%	23%	28%	18%	28%	17%	19%	15%	29%	22%	22%
プレジャーボート／小型船の海中転落の割合	21%	21%	23%	28%	18%	27%	16%	19%	15%	25%	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	19%	20%	22%	23%	14%	26%	15%	16%	13%	19%	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 127 人（小型船の 74%）であり、このうち、海難によるものは年平均 53 人（42%）で、海難によらない海中転落によるものは年平均 74 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 48 人（漁船・遊漁船の海難による死者・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 39 人（81%）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 74 人であり、このうち、救命胴衣非着用者は年平均 66 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 123 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 105 人（86%）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 81%より海難によらないもの 89%が高くなっている。

平成 25 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 84 人（小型船の 63%）、このうち、海難によるものは 25 人（30%）、海難によらない海中転落によるものは 59 人（70%）であった。

また、平成 25 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 24 人（漁船・遊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 17 人（71%）であった。

一方、平成 25 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、59 人であり、このうち、救命胴衣非着用者は 51 人（86%）であった。

平成 25 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、83 人（小型船の 66%）であり、このうち、救命胴衣非着用者は 68 人（82%）であった。

平成 25 年の海中転落者の救命胴衣非着用率は、海難によるもの 71%より海難によらないもの 86%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 68 人（小型船の 40%、漁船の 56%）であり、このうち、海難によるものは年平均 19 人（28%）で、海難によらない海中転落によるものは年平均 49 人（72%）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 18 人（一人乗り漁船の海難による死者・行方不明者の 95%）であり、このうち、救命胴衣非着用者は年平均 13 人（72%）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 49 人であり、このうち、救命胴衣非着用者は年平均 45 人（92%）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 67 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 58 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 72%より海難によらないもの 92%が高くなっている。

平成 25 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 48 人（小型船の 36%、漁船の 59%）、このうち、海難によるものは 9 人（19%）、海難によらない海中転落によるものは 39 人（81%）であった。

また、平成 25 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 8 人（一人乗り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 7 人（88%）であった。

一方、平成 25 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 39 人であり、このうち、救命胴衣非着用者は 33 人（85%）であった。

平成 25 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、47 人（小型船の海中転落による死者・行方不明者の 38%）であり、このうち、救命胴衣非着用者は 40 人（85%）であった。

平成 25 年の一人乗り漁船の海中転落者の救命胴衣非着用率は、海難によらないもの 85%より海難によるもの 88%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	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	合計	年平均
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	155	144	159	108	140	132	112	119	117	84	1270	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)	151	140	155	104	137	129	103	115	109	83	1226	123
(内、海中転落者の救命胴衣非着用者)	138	122	142	92	116	100	89	94	86	68	1047	105
(救命胴衣非着用率)	91%	87%	92%	88%	85%	78%	86%	82%	79%	82%	85%	86%
《海難によるもの》	62	62	66	44	60	45	55	58	50	25	527	53
《内、海難により海中転落によるもの》	58	58	62	40	57	42	46	54	42	24	483	48
(内、救命胴衣非着用者)	51	48	54	35	50	28	39	38	29	17	389	39
(救命胴衣非着用率)	88%	83%	87%	88%	88%	67%	85%	70%	69%	71%	81%	81%
《海難によらない海中転落によるもの》	93	82	93	64	80	87	57	61	67	59	743	74
(内、救命胴衣非着用者)	87	74	88	57	66	72	50	56	57	51	658	66
(救命胴衣非着用率)	94%	90%	95%	89%	83%	83%	88%	92%	85%	86%	89%	89%
(漁船)	149	137	147	103	134	128	111	112	107	82	1210	121
(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)	146	133	144	99	131	125	102	108	100	81	1169	117
(内、海中転落者の救命胴衣非着用者)	134	115	132	87	111	96	88	88	82	66	999	100
(救命胴衣非着用率)	92%	86%	92%	88%	85%	77%	86%	81%	82%	81%	85%	85%
《海難によるもの》	58	59	57	41	56	44	55	55	45	25	495	50
《内、海難による海中転落によるもの》	55	55	54	37	53	41	46	51	38	24	454	45
(内、救命胴衣非着用者)	49	45	47	32	47	27	39	36	29	17	368	37
(救命胴衣非着用率)	89%	82%	87%	86%	89%	66%	85%	71%	76%	71%	81%	82%
《海難によらない海中転落によるもの》	91	78	90	62	78	84	56	57	62	57	715	72
(内、救命胴衣非着用者)	85	70	85	55	64	69	49	52	53	49	631	63
(救命胴衣非着用率)	93%	90%	94%	89%	82%	82%	88%	91%	85%	86%	88%	88%
(一人乗漁船) ※漁船の内数	86	80	87	58	72	73	57	57	63	48	681	68
(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)	85	79	86	58	70	72	57	56	59	47	669	67
(内、海中転落者の救命胴衣非着用者)	77	63	79	50	52	53	45	49	45	40	576	58
(救命胴衣非着用率)	91%	80%	92%	86%	74%	74%	79%	88%	76%	85%	86%	87%
《海難によるもの》	29	25	21	17	19	13	19	19	18	9	189	19
《内、海難により海中転落によるもの》	28	24	20	17	17	12	19	18	14	8	177	18
(内、救命胴衣非着用者)	24	15	17	13	12	6	13	15	8	7	130	13
(救命胴衣非着用率)	86%	63%	85%	76%	71%	50%	68%	83%	57%	88%	73%	72%
《海難によらない海中転落によるもの》	57	55	66	41	53	60	38	38	45	39	492	49
(内、救命胴衣非着用者)	53	48	62	37	40	47	32	34	37	33	446	45
(救命胴衣非着用率)	93%	87%	94%	90%	75%	78%	84%	89%	82%	85%	91%	92%
(遊漁船)	6	7	12	5	6	4	1	7	10	2	60	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)	5	7	11	5	6	4	1	7	9	2	57	6
(内、海中転落者の救命胴衣非着用者)	4	7	10	5	5	4	1	6	4	2	48	5
(救命胴衣非着用率)	67%	100%	83%	100%	83%	100%	100%	86%	40%	100%	80%	83%
《海難によるもの》	4	3	9	3	4	1	0	3	5	0	32	3
《内、海難により海中転落によるもの》	3	3	8	3	4	1	0	3	4	0	29	3
(内、救命胴衣非着用者)	2	3	7	3	3	1	0	2	0	0	21	2
(救命胴衣非着用率)	67%	100%	88%	100%	75%	100%	0%	67%	0%	0%	72%	67%
《海難によらない海中転落によるもの》	2	4	3	2	2	3	1	4	5	2	28	3
(内、救命胴衣非着用者)	2	4	3	2	2	3	1	4	4	2	27	3
(救命胴衣非着用率)	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	80%	100%	96%	100%
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	193	211	160	177	190	147	156	142	133	1718	172
(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)	203	189	205	155	174	183	135	150	132	125	1651	165
(内、海中転落者の救命胴衣非着用者)	182	162	185	128	141	141	110	118	102	98	1367	137
(救命胴衣非着用率)	90%	86%	90%	83%	81%	77%	81%	79%	77%	78%	83%	83%
漁船・遊漁船／小型船の割合	74%	75%	75%	68%	79%	69%	76%	76%	82%	63%	74%	74%
漁船・遊漁船／小型船の海中転落の割合	74%	74%	76%	67%	79%	70%	76%	77%	83%	66%	74%	75%
漁船・遊漁船／小型船の救命胴衣非着用者の割合	76%	75%	77%	72%	82%	71%	81%	80%	84%	69%	77%	77%

4 ライフジャケットの有効性について

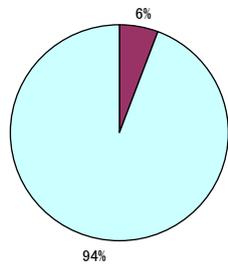
過去5年間のプレジャーボートからの海中転落者の死亡率は、ライフジャケットを非着用の場合は31%であり、着用の場合は6%となっている。

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52%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66%であり、着用の場合は29%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。

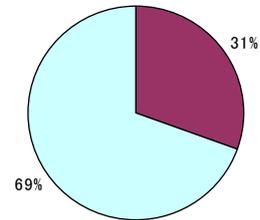
<ライフジャケット着用>



■ 死者・行方不明者 □ 生存者

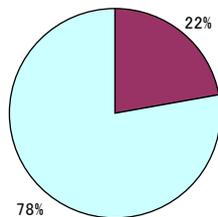
<ライフジャケット非着用>

プレジャーボート全体



■ 死者・行方不明者 □ 生存者

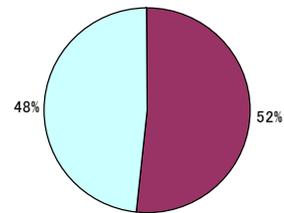
<ライフジャケット着用>



■ 死者・行方不明者 □ 生存者

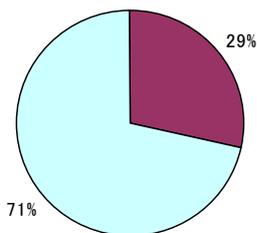
<ライフジャケット非着用>

漁船及び遊漁船全体



■ 死者・行方不明者 □ 生存者

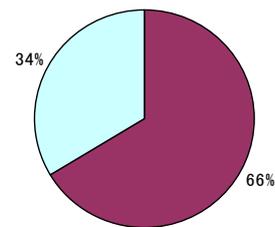
<ライフジャケット着用>



■ 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

ほとんどが機関取扱不良によるものである。このうち47%が発航前の点検を実施しており、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

発航前点検では確認できない箇所を経年劣化等による機関故障もあることから、整備専門業者による定期的な点検整備の実施の推奨

b 衝突海難防止対策

ほとんどが見張り不十分(69%)、操船不適切(28%)によるものであり、見張り不十分のうち、遊漁中や遊漁準備中などの作業中のものが36%を占めていることから、遊漁等作業中の見張り及び航法の遵守の徹底

見張り不十分、操船不適切とも、背景に「相手船が避けるだろう」、「相手船が避けるべき」との思い込みがあり、その結果、避航時期が遅れて衝突する例が多いことから、漂泊中や保持船であっても、最終的には協力動作を取る必要があることを再認識させ、見合い関係になる前の早期の避航の徹底

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

船体機器整備不良が62%を占め、そのうち39%がバッテリー過放電(24%)、燃料欠乏(15%)である。これらのほとんどは、発航前点検の適切な実施で防げられると思われるが、38%が発航前の点検を実施しており、十分な点検が実施できていないことが窺えることから、発航前点検及び日頃の点検・整備の適切な実施の徹底

また、バッテリー過放電は、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、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

見張り不十分(39%)、水路調査不十分(29%)、船位不確認(16%)が多いことから、見張り、水路調査、船位確認等の徹底

船位確認の手段は、GPSによるもの(37%)、目視によるもの(31%)となっており、海図、航海計器等の適切な活用

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

ほとんどが見張り不十分（75%）によるものであり、このうち操業中・遊漁中や漁獲物選別中等の作業中のものが30%を占めていることから、操業中等作業中の見張りの徹底。見張り不十分の背景には、相手船が避けるとの思い込みがあることから、双方に避航義務があることを再確認し、自船の安全は自船で守る意識の醸成。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

海難に伴わない操船者の海中転落による無人漂流が51%発生していることから、海中転落防止対策の徹底、乗船者の体調管理、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

船位不確認（28%）、居眠り運航（23%）、見張り不十分（19%）が多いことから、船位確認、見張りの徹底、居眠り運航の撲滅。船位不確認の背景には、慣れにより勘に頼る傾向があることから、いつもの海域であっても、航海計器等を活用しての自船の位置確認の徹底。

d 機関故障海難防止対策

ほとんどが機関取扱不良で、発航前の点検を実施しているものが51%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・整備の適切な実施の徹底。

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、荒天下などでレーダーが使えない場合でも相手船の動向が把握でき、適切な避航動作をとることができることから、搭載義務船舶以外の船舶に対して、有効性を周知し、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障害の荒天難航が34%、転覆が22%、浸水が14%となっており、漁船及び遊漁船では転覆が59%、浸水が16%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38%、漁船及び遊漁船では48%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・漁業関係者、関係行政機関等が広く連携し、推進する必要がある。

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

※本資料に掲載している平成25年の数値は、未確定の速報値であるため、本年3月中旬頃に発表する数値とは異なりますのでご注意ください。

目 次

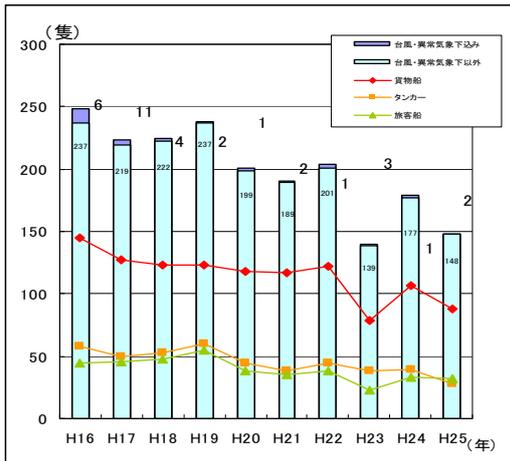
- 1 総トン数 500 トン未満の貨物船、タンカー、旅客船（日本船舶に限る。以下、同じ。）の海難について
 - (1) 過去 10 年間の総トン数 500 トン未満の貨物船、タンカー、旅客船海難について
 - (2) 過去 10 年間の総トン数 500 トン未満の貨物船、タンカー、旅客船の衝突海難について
 - (3) 平成 25 年総トン数 500 トン未満の貨物船、タンカー、旅客船の衝突海難について
 - (4) 過去 10 年間の総トン数 500 トン未満の貨物船、タンカー、旅客船の乗揚海難について
 - (5) 平成 25 年総トン数 500 トン未満の貨物船、タンカー、旅客船の乗揚海難について
 - (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（1,995 隻）
の推移は、図表 1 のとおりとなっており、小型船の海難のうち 10% を占めている。
年平均では、貨物船は 115 隻（6%）、タンカーは 45 隻（2%）、旅客船は 39 隻（2%）
となっている。

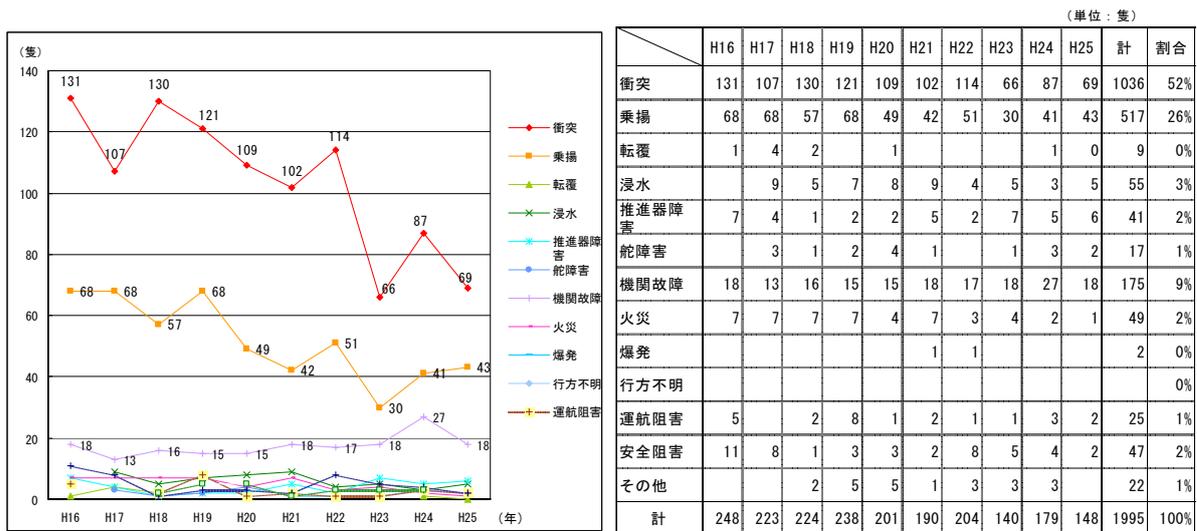
【図表 1】 用途別による海難隻数の推移（過去 10 年）



	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	計	割合
貨物船	145	127	123	123	118	117	122	79	107	88	1149	6%
タンカー	58	50	53	60	45	38	44	38	39	28	453	2%
旅客船	45	46	48	55	38	35	38	23	33	32	393	2%
計	248	223	224	238	201	190	204	140	179	148	1995	10%
小型船	2344	1994	2037	2046	1888	2048	1946	2136	1847	1853	20141	100%

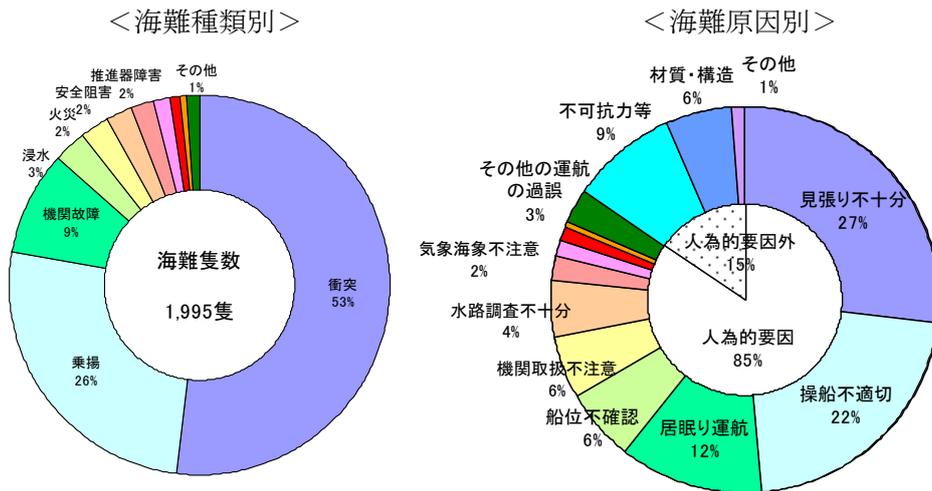
イ 総トン数 500 トン未満の貨物船、タンカー、旅客船の海難種類について
海難種類は、衝突が 52%、乗揚が 26% となっており、全体の 78% を占めている。

【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）



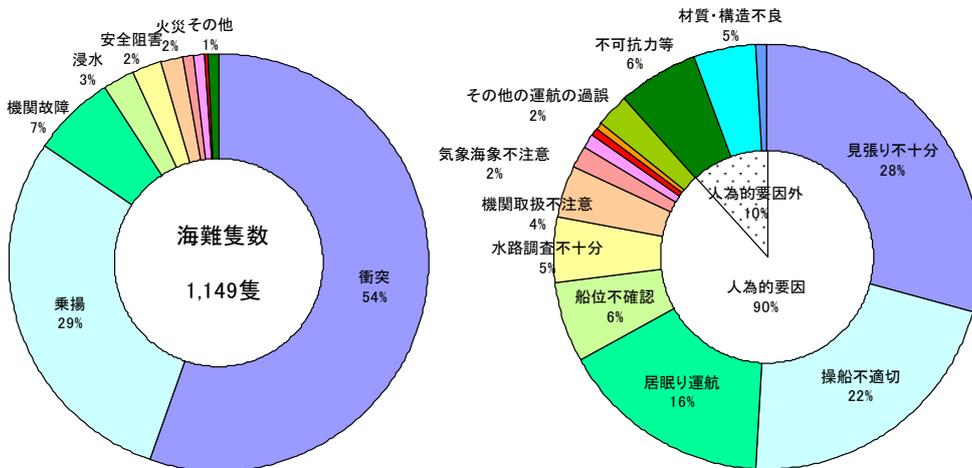
- ロ 総トン数 500 トン未満の貨物船、タンカー、旅客船の海難原因について
 原因は、人為的要因であるものが 85% を占め、見張り不十分が 27%、操船不適切が 22%、居眠り運航が 12% となっている。

【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（1,149 隻）の発生状況は、衝突が 54%、乗揚が 29% となっており、合わせて 85% を占めている。原因は、人為的要因であるものが 90% を占め、見張り不十分が 28%、操船不適切が 22%、居眠り運航が 16% となっている。

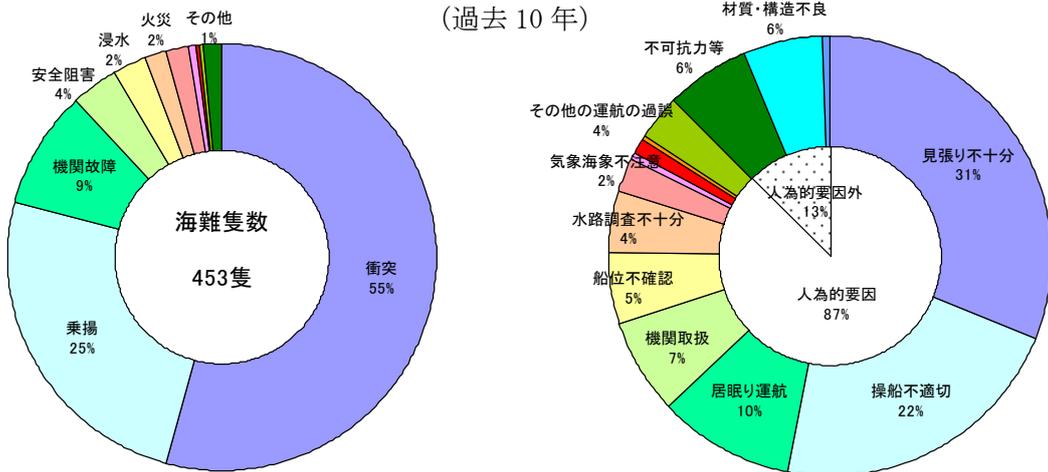
【図表 4】 総トン数 500 トン未満の貨物船の海難種類別、海難原因別傾向（過去 10 年）



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（453 隻）の発生状況は、衝突が 55%、乗揚が 25%となっており、合わせて 80%を占めている。原因は、人為的要因であるものが 87%を占め、見張り不十分が 31%、操船不適切が 22%、居眠り運航が 10%となっている。

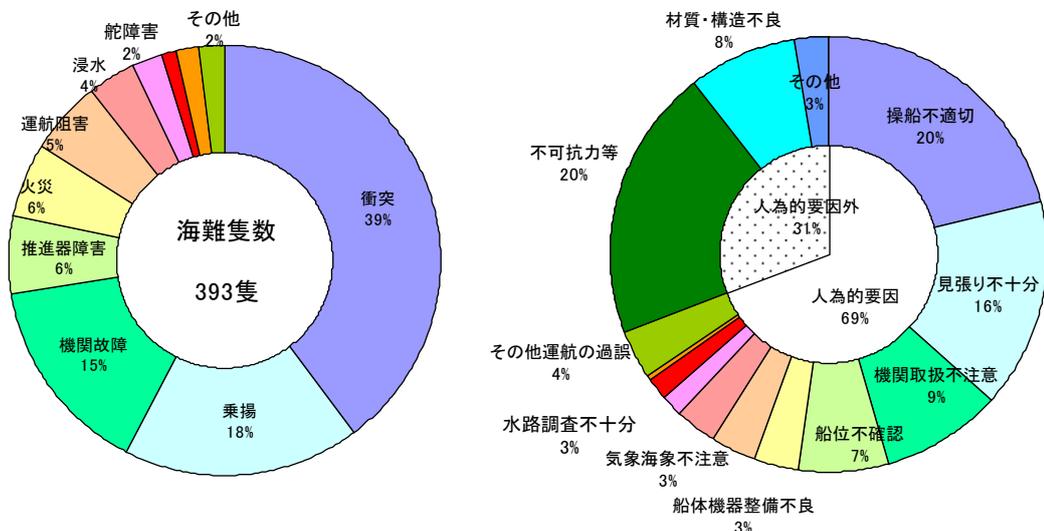
【図表 5】 総トン数 500 トン未満のタンカーの海難種類別、海難原因別傾向



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（393 隻）の発生状況は、衝突が 39%、乗揚が 18%となっており、合わせて 57%を占めている。原因は、人為的要因であるものが 69%を占め、操船不適切が 20%、見張り不十分が 16%となっている。

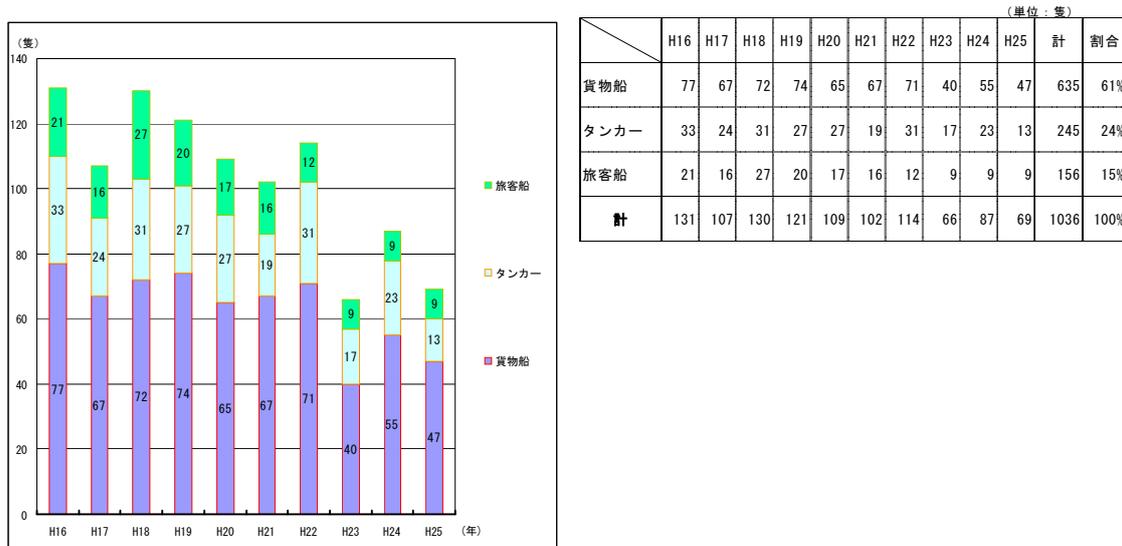
【図表 6】 総トン数 500 トン未満の旅客船の海難種類別、海難原因別傾向 (過去 10 年)



(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 (1,036 隻) は、年平均で 104 隻発生している。原因は、見張り不十分が 47%、操船不適切が 33%、居眠り運航が 7%となっている。

発生時間帯は、貨物船の海難が 3 時～7 時台に多数発生している。

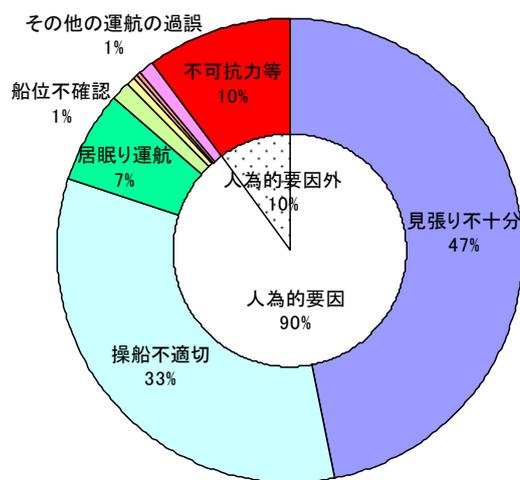
【図表 7】 総トン数 500 トン未満の貨物船、タンカー、旅客船
 の衝突海難の推移、海難原因別傾向 (過去 10 年)



(単位: 隻)

	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	計	割合
貨物船	77	67	72	74	65	67	71	40	55	47	635	61%
タンカー	33	24	31	27	27	19	31	17	23	13	245	24%
旅客船	21	16	27	20	17	16	12	9	9	9	156	15%
計	131	107	130	121	109	102	114	66	87	69	1036	100%

<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	485	47%	52%
		操船不適切	343	33%	37%
		居眠り運航	68	7%	7%
		船位不確認	14	1%	2%
		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	3	0%	0%	
	計	932	90%	100%	
人為的要因外	不可抗力等	104	10%		
	計	1036	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	306	48%	52%
		操船不適切	206	32%	35%
		居眠り運航	49	8%	8%
		船位不確認	12	2%	2%
		気象海象不注意	3	0%	1%
		水路調査不十分	3	0%	1%
		その他の運航の過誤	7	1%	1%
	計	586	92%	100%	
人為的要因外	不可抗力等	49	8%		
	計	635	100%		

旅客船衝突海難原因別

大分類	中分類	小分類	隻数	割合	人為的要因割合
人為的要因	運航の過誤	操船不適切	59	38%	50%
		見張り不十分	51	33%	43%
		居眠り運航	4	3%	3%
		船位不確認	2	1%	2%
		気象海象不注意	1	1%	1%
		その他の運航の過誤	2	1%	2%
	計	119	76%	100%	
人為的要因外	不可抗力等	37	24%		
	計	156	100%		

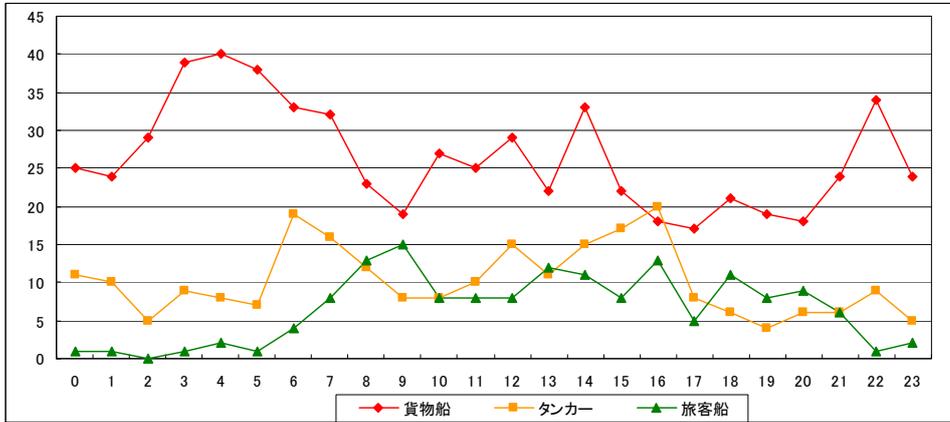
タンカー衝突海難原因別

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	128	52%	56%
		操船不適切	78	32%	34%
		居眠り運航	15	6%	7%
		気象海象不注意	2	1%	1%
		その他の運航の過誤	3	1%	1%
	機関取扱	1	0%	0%	
	計	227	93%	100%	
人為的要因外	不可抗力等	18	7%		
	計	245	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	25	24	29	39	40	38	33	32	23	19	27	25	29	22	33	22	18	17	21	19	18	24	34	24	635
タンカー	11	10	5	9	8	7	19	16	12	8	8	10	15	11	15	17	20	8	6	4	6	6	9	5	245
旅客船	1	1	0	1	2	1	4	8	13	15	8	8	8	12	11	8	13	5	11	8	9	6	1	2	156
計	37	35	34	49	50	46	56	56	48	42	43	43	52	45	59	47	51	30	38	31	33	36	44	31	1036

※数値は過去10年間の合計隻数



(3) 平成 25 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 25 年に発生した衝突海難は 69 隻であり、平成 24 年と比べると 18 隻減少している。原因は人為的要因であるものが 55 隻 (80%) で、このうち、見張り不十分が 29 隻 (53%)、操船不適切が 19 隻 (35%)、居眠り運航 3 隻 (5%) となっており、人為的要因の 93% 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 24、25 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	H24	46	53%	58%
			H25	29	42%	53%
		操船不適切	H24	21	24%	27%
			H25	19	28%	35%
		居眠り運航	H24	7	8%	9%
			H25	3	4%	5%
		船位不確認	H24	2	2%	3%
			H25	2	3%	4%
		その他の運航の過誤	H24	3	3%	4%
			H25	2	3%	4%
	計	H24	79	91%	100%	
		H25	55	80%	100%	
人為的要因外	不可抗力等	H24	8	9%		
		H25	14	20%		
計		H24	87	100%		
		H25	69	100%		

ロ 衝突形態について

平成 25 年に発生した衝突海難 69 隻の衝突形態は、船舶との衝突が 48 隻(70%)、物件との衝突が 21 隻 (30%) となっており、平成 24 年と比べると、船舶との衝突が 16 隻、物件との衝突が 2 隻、それぞれ減少している。

【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 24、25 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)	H24	6	7%	9%
		H25	9	13%	19%
	横切り(保持)	H24	12	14%	19%
		H25	5	7%	10%
	行き会い	H24	4	5%	6%
		H25	3	4%	6%
	追い越し(避航)	H24	2	2%	3%
		H25	2	3%	4%
	追い越し(保持)	H24	4	5%	6%
		H25	5	7%	10%
	漁ろうに従事している船舶に衝突	H24	8	9%	13%
		H25	3	4%	6%
	視界制限状態	H24	2	2%	3%
		H25	0	0%	0%
	係留中	H24	4	5%	6%
		H25	10	15%	21%
	係留中の船舶に衝突	H24	3	3%	5%
		H25	2	3%	4%
	漂泊中	H24	0	0%	8%
		H25	1	1%	2%
漂泊中の船舶に衝突	H24	2	2%	3%	
	H25	0	0%	0%	
錨泊中	H24	5	6%	8%	
	H25	1	1%	2%	
錨泊中の船舶に衝突	H24	9	10%	14%	
	H25	6	9%	13%	
航路航行船舶	H24	0	0%	0%	
	H25	0	0%	0%	
見合い関係なし	H24	2	2%	3%	
	H25	1	1%	2%	
相手船不明	H24	1	1%	2%	
	H25	0	0%	0%	
計	H24	64	74%	100%	
	H25	48	70%	100%	
物件との衝突		H24	23	26%	
		H25	21	30%	
計		H24	87	100%	
		H25	69	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 29 隻のうち、作業等を実施していたのは 4 隻 (14%) であった。

(単位:隻)

海図や航海日誌の確認等、航海計器操作等をしながら当直をしてい	H24	4
	H25	1
書類整理等、事務をしながら当直をしていたもの	H24	4
	H25	1
その他の作業をしていたもの	H24	2
	H25	2
計	H24	10
	H25	4

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）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、17 隻（59%）となっている。

【図表 10】見張り不十分が原因の衝突海難の初認状況（平成 24、25 年）

		年	隻数	割合 (初認なし・ 衝突直前)
初認なし		H24	15	59% (H25)
		H25	11	
初認有り	衝突直前(0～0.4海里)	H24	8	
		H25	6	
	1海里(0.5～1.4海里)	H24	11	
		H25	8	
	2海里(1.5～2.4海里)	H24	6	
		H25	3	
	3海里(2.5～3.4海里)	H24	2	
		H25	0	
	4海里(3.5～4.4海里)	H24	4	
		H25	1	
計		H24	46	
		H25	29	

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 19 隻のうち、11 隻（58%）が全く回避動作（避航又は協力動作）をとらずに衝突している。

船舶との衝突 11 隻における初認時の判断は、しばらく様子を見るが 2 隻(25%)、相手船が避けるだろうが 5 隻（45%）であり、合わせて 70%を占めている。

【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 24、25 年）

<回避状況>

	年	隻数	割合
避航又は協力動作あり	H24	10	50%
	H25	8	42%
避航又は協力動作なし	H24	10	50%
	H25	11	58%
計	H24	20	100%
	H25	19	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	H24	8	53%
		H25	2	18%
	相手船が避けるだろう	H24	5	33%
		H25	7	64%
	その他	H24	2	13%
		H25	2	18%
計		H24	15	100%
		H25	11	100%

<初認時の判断別見合い関係>

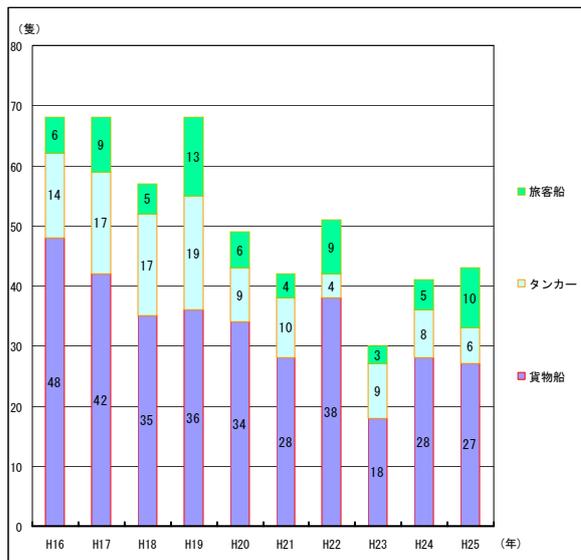
(単位:隻)

しばらく様子を見る	横切り(避航)	H24	1
		H25	2
	横切り(保持)	H24	2
		H25	0
	行き会い	H24	1
		H25	0
	追い越し(避航)	H24	2
		H25	0
追い越し(保持)	H24	1	
	H25	0	
見合い関係なし	H24	1	
	H25	0	
計	H24	8	
	H25	2	
相手船が避けるだろう	横切り(避航)	H24	1
		H25	3
	横切り(保持)	H24	2
		H25	2
	行き会い	H24	0
		H25	1
	漁ろうに従事している船舶に衝突	H24	0
		H25	1
	視界制限状態	H24	0
		H25	0
	航路航行船舶	H24	0
		H25	0
	錨泊中	H24	1
H25		0	
相手船不明	H24	1	
	H25	0	
計	H24	5	
	H25	7	

(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（517 隻）は、年平均で 52 隻発生している。原因は、人為的要因であるものが 98%を占め、このうち居眠り運航が 33%、船位不確認が 21%、水路調査不十分が 17%、操船不適切が 15%、見張り不十分が 8%となっている。

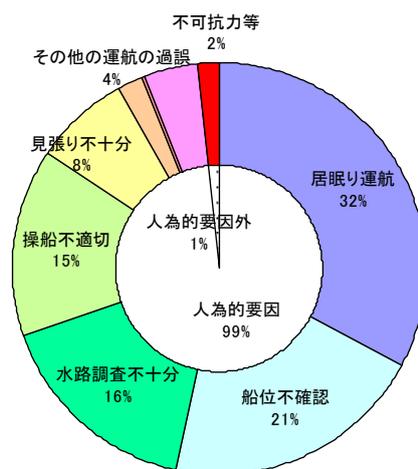
発生時間帯は、貨物船の乗揚げが 22～4 時台に多数発生している。

【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）



	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	計
貨物船	48	42	35	36	34	28	38	18	28	27	334
タンカー	14	17	17	19	9	10	4	9	8	6	113
旅客船	6	9	5	13	6	4	9	3	5	10	70
計	68	68	57	68	49	42	51	30	41	43	517

<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	169	33%	33%
		船位不確認	107	21%	21%
		水路調査不十分	84	16%	17%
		操船不適切	77	15%	15%
		見張り不十分	39	8%	8%
		気象海象不注意	10	2%	2%
		その他の運航の過誤	22	4%	4%
	機関取扱	1	0%	0%	
	計	509	98%	100%	
人為的要因外	不可抗力等	8	2%		
	計	517	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	135	40%	41%
		船位不確認	60	18%	18%
		水路調査不十分	54	16%	16%
		操船不適切	41	12%	12%
		見張り不十分	25	7%	8%
		気象海象不注意	6	2%	2%
		その他の運航の過誤	9	3%	3%
	計	330	99%	100%	
人為的要因外	不可抗力等	4	1%		
	計	334	100%		

旅客船乗揚海難原因別

大分類	中分類	小分類	隻数	割合	人為的要因割合
人為的要因	運航の過誤	船位不確認	24	34%	36%
		操船不適切	17	24%	25%
		水路調査不十分	10	14%	15%
		見張り不十分	7	10%	10%
		居眠り運航	3	4%	4%
		気象海象不注意	2	3%	3%
		その他の運航の過誤	4	6%	6%
	計	67	96%	100%	
人為的要因外	不可抗力等	3	4%		
	計	70	100%		

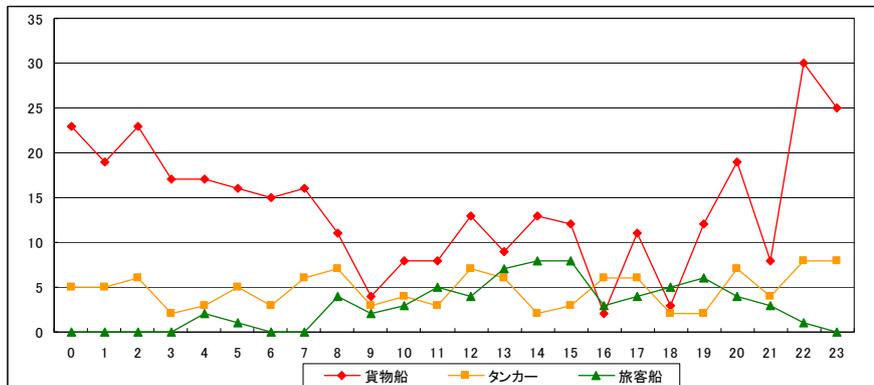
タンカー乗揚海難原因別

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	31	27%	28%
		船位不確認	23	20%	21%
		操船不適切	19	17%	17%
		水路調査不十分	20	18%	18%
		見張り不十分	7	8%	6%
		気象海象不注意	2	2%	2%
		その他の運航の過誤	9	8%	8%
	機関取扱	1	1%	1%	
	計	112	100%	100%	
人為的要因外	不可抗力等	1	1%		
	計	113	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	23	19	23	17	17	16	15	16	11	4	8	8	13	9	13	12	2	11	3	12	19	8	30	25	334
タンカー	5	5	6	2	3	5	3	6	7	3	4	3	7	6	2	3	6	6	2	2	7	4	8	8	113
旅客船	0	0	0	0	2	1	0	0	4	2	3	5	4	7	8	8	3	4	5	6	4	3	1	0	70
計	28	24	29	19	22	22	18	22	22	9	15	16	24	22	23	23	11	21	10	20	30	15	39	33	517

※数値は過去10年間の合計隻数



- (5) 平成 25 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 25 年に発生した乗揚海難は 43 隻であり、平成 24 年と比べると、2 隻増加している。原因は人為的要因であるものが 42 隻 (98%) となっており、このうち水路調査不十分が 10 隻 (24%)、操船不適切が 9 隻 (21%)、居眠り運航が 8 隻 (19%)、見張り不十分が 8 隻 (19%) であり、人為的要因の 76% 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 24、25 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	居眠り運航	H24	14	34%	34%		
			H25	8	19%	19%		
		船位不確認	H24	12	29%	29%		
			H25	3	7%	7%		
		水路調査不十分	H24	9	22%	22%		
			H25	10	23%	24%		
		操船不適切	H24	6	15%	15%		
			H25	9	21%	21%		
		見張り不十分	H24	0	0%	0%		
			H25	5	12%	12%		
		その他の運航の過誤	H24	0	0%	0%		
			H25	7	16%	17%		
		計			H24	41	100%	100%
					H25	42	98%	100%
人為的要因外	不可抗力等		H24	0	0%			
			H25	1	2%			
計			H24	41	100%			
			H25	43	100%			

船位測定手段は、レーダーによるものが 22 隻 (51%)、GPS によるものが 8 隻 (19%) となっており、乗揚対象を事前に把握していないものが 58% を占めている。

乗揚対象の視認状況は、初認なしが 34 隻 (79%)、事故直前に気付いたものが 4 隻 (9%) となっており、合わせて全体の 88% を占めている。

船位測定手段	年	隻数	割合
レーダー	H24	21	51%
	H25	22	51%
GPS	H24	10	24%
	H25	8	19%
目視	H24	10	24%
	H25	13	30%
計	H24	41	100%
	H25	43	100%

事前把握	年	隻数	割合
事前に把握していない	H24	18	44%
	H25	25	58%
事前に把握していた	H24	23	56%
	H25	18	42%
計	H24	41	100%
	H25	43	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 (不詳含む)		H24	33	88% (H25)
		H25	34	
視認有り	事故直前に気づく	H24	3	
		H25	4	
	回避のための余裕ある時期に視認	H24	5	
		H25	5	
計		H24	41	
		H25	43	

(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、237 隻発生しており、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（12%）を占めている。また、居眠り運航が原因の海難種類は、衝突が 67 隻（28%）、乗揚が 170 隻（72%）となっている。

平成 25 年に発生した居眠りが原因の海難は、衝突 2 隻、乗揚 9 隻の計 11 隻となっている。このうち、船橋航海当直警報装置を搭載している船舶による海難は、貨物船 2 隻とタンカー 1 隻の計 3 隻で、警報作動中の船舶は 0 隻であった。

居眠り運航が原因の海難のトン階別発生状況は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	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	計	
衝突	貨物船	150-300t	3	3	3	2		1	1				13	
		300-500t	5	4	5	4	1	6	4	2	3	1	35	
	タンカー	20-100t										1		1
		150-300t	1			1	1		1					4
		300-500t		1		2	2		1		3	1		10
	旅客船	20t未満			1				1	1				3
		150-300t									1			1
	計		9	8	9	9	4	7	8	4	7	2	67	
乗揚	貨物船	100-150t		1		1	1							3
		150-300t	12	12	5	9	6	4	2		4	3		57
		300-500t	12	7	10	7	9	3	8	6	10	4		76
	タンカー	20-100t	1			1								2
		150-300t	4	2	3	1					1		2	13
		300-500t	2	4	3	3		2	1	1				16
	旅客船	20t未満								2				2
		300-500t	1											1
	計		32	26	21	22	16	9	13	8	14	9	170	
	計		41	34	30	31	20	16	21	12	21	11	237	

(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、12 隻発生しており、死者・行方不明者数は 29 人となっている。

海難種類は、衝突が 5 隻（42%）で、死者・行方不明者が 13 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	H16	H17	H18	H19	H21	H22	H23	H24	H25	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	2	0	2	0	2	0	0	1	8
タンカー	転覆		1								1
	浸水							1			1
	火災							1			1
	爆発										0
	計	0	1	0	0	0	0	2	0	0	3
旅客船	衝突										0
	転覆										0
	機関故障	1									1
	計	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1
計	2	3	0	2	0	2	2	0	1	12	

海難による死者・行方不明者数

（単位：人）

用途	海難種類	H16	H17	H18	H19	H21	H22	H23	H24	H25	計
貨物船	衝突	3	1		1		2			6	13
	乗揚						4				4
	転覆		2								2
	浸水				1						1
	計	3	3	0	2	0	6	0	0	6	20
タンカー	転覆		1								1
	浸水							2			2
	火災							1			1
	爆発										0
	計	0	1	0	0	0	0	3	0	0	4
旅客船	衝突										0
	転覆										0
	機関故障	5									5
	計	5	0	0	0	0	0	0	0	0	5
計	8	4	0	2	0	6	3	0	6	29	

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 90%を占め、このうちの 96%が見張り不十分（52%）、操船不適切（37%）、居眠り運航（7%）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

見張り不十分と操船不適切の多くは「相手が避ける」との思い込みから、見張りを怠る又は相手船の動向を確認しない結果発生しており、意識を変革するとともに、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 86%が居眠り運航（33%）、船位不確認（21%）、水路調査不十分（17%）、操船不適切（15%）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。