

海難統計等



1. 海難の状況

- 1-1. 船舶事故隻数の推移
- 1-2. その他の海域における衝突乗揚事故の位置図
- 1-3. 船舶種類別の推移
- 1-4. 船舶種類別の割合
- 1-5. 死者・行方不明者を伴う船舶事故隻数の推移
- 1-6. 死者・行方不明者を伴う船舶事故隻数の割合
- 1-7. 事故種類別の推移
- 1-8. 事故種類別の割合
- 1-9. 海域別による船舶事故隻数の推移
- 1-10. 海域別による船舶事故隻数の割合
- 1-11. 海域別による衝突乗揚事故隻数の推移
- 1-12. 海域別による衝突乗揚事故隻数の割合
- 1-13. 海域別による衝突乗揚事故隻数の推移(総トン数100トン以上)
- 1-14. 海域別による衝突乗揚事故隻数の割合(総トン数100トン以上)

2. ふくそう海域における海難の状況

- 2-1. ふくそう海域における船舶事故隻数の推移
- 2-2. ふくそう海域における船舶種類別の推移
- 2-3. ふくそう海域における船舶種類別の割合
- 2-4. ふくそう海域における船舶種類別の推移(総トン数100トン以上)
- 2-5. ふくそう海域における船舶種類別の割合(総トン数100トン以上)
- 2-6. ふくそう海域における事故種類別の推移(総トン数100トン以上)
- 2-7. ふくそう海域における事故種類別の割合(総トン数100トン以上)
- 2-8. 情報提供可能海域における事故種類別の推移(総トン数100トン以上)
- 2-9. 情報提供可能海域における事故種類別の割合(総トン数100トン以上)

3. 準ふくそう海域における海難の状況

- 3-1. 準ふくそう海域における船舶事故隻数の推移
- 3-2. 準ふくそう海域における船舶種類別の推移
- 3-3. 準ふくそう海域における船舶種類別の割合
- 3-4. 準ふくそう海域における船舶種類別の推移(総トン数100トン以上)
- 3-5. 準ふくそう海域における船舶種類別の割合(総トン数100トン以上)
- 3-6. 準ふくそう海域における事故種類別の推移(総トン数100トン以上)
- 3-7. 準ふくそう海域における事故種類別の割合(総トン数100トン以上)

4. 港内における船舶海難の状況

- 4-1. 港内における船舶事故隻数の推移
- 4-2. 港内における船舶種類別の推移
- 4-3. 港内における船舶種類別の割合
- 4-5. 港内における船舶種類別の推移(総トン数100トン以上)
- 2-6. 港内における船舶種類別の割合(総トン数100トン以上)
- 4-6. 港内における事故種類別の推移(総トン数100トン以上)
- 4-7. 港内における事故種類別の割合(総トン数100トン以上)

5. 小型船舶の海難の状況

- 5-1. 小型船舶の事故種類別の推移
- 5-2. 小型船舶の事故種類別の割合
- 5-3. プレジャーボートの事故種類別の推移
- 5-4. プレジャーボートの事故種類別の割合
- 5-5. プレジャーボートの事故原因別の推移
- 5-6. プレジャーボートの事故原因別の割合
- 5-7. 漁船・遊漁船の事故種類別の推移
- 5-8. 漁船・遊漁船の事故種類別の割合
- 5-9. 漁船・遊漁船の事故原因別の推移
- 5-10. 漁船・遊漁船の事故原因別の割合
- 5-11. トン階別の漁船事故隻数の推移
- 5-12. トン階別の漁船事故隻数の割合

6. 小型船舶の安全対策

7. AISの概要

- 7-1. 簡易型AISの概要
- 7-2. 各国のAIS搭載義務の状況



ふくそう海域

東京湾、伊勢湾、瀬戸内海及び関門港(海上交通安全法適用海域又は港則法適用海域)

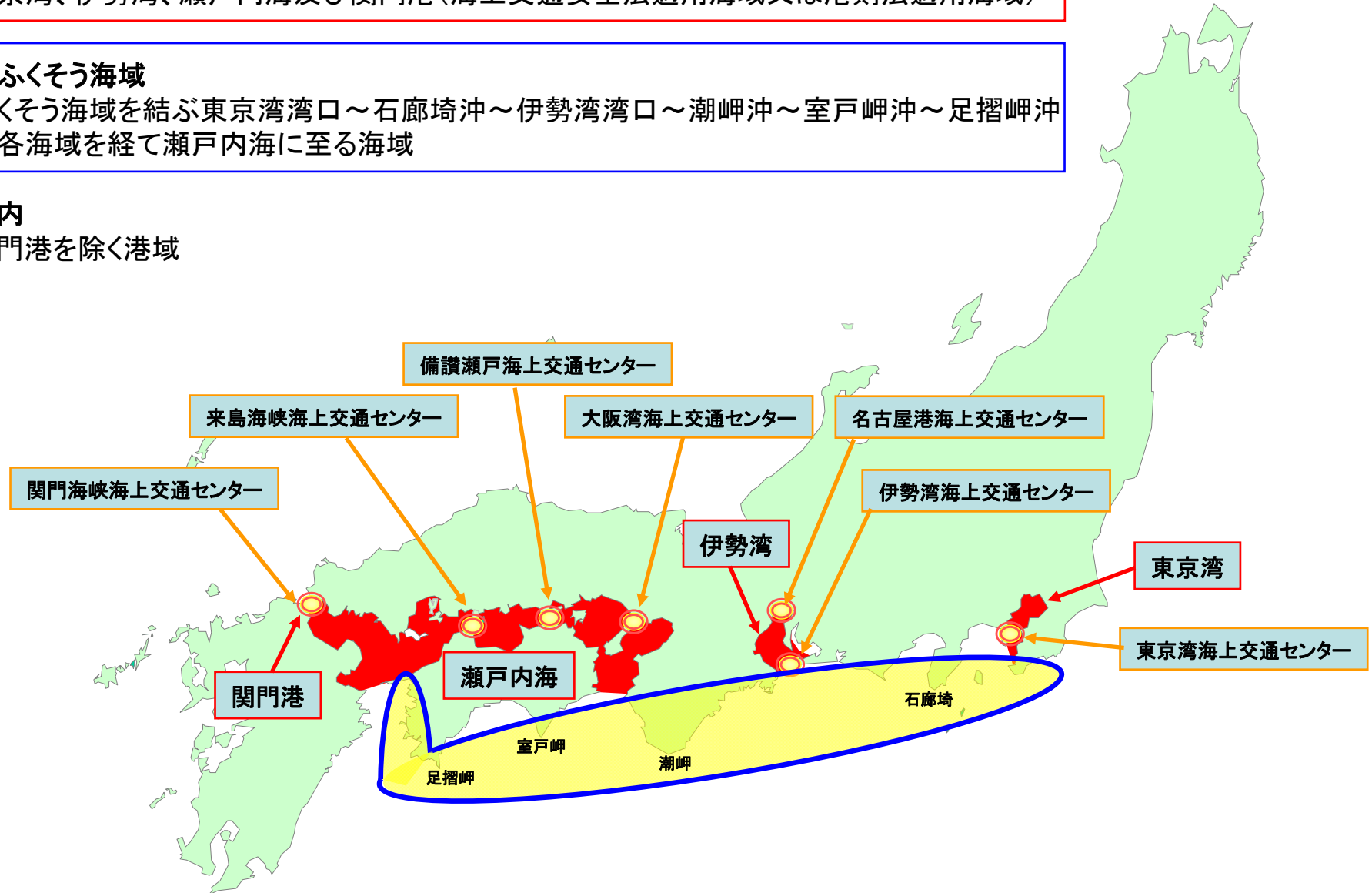


準ふくそう海域

ふくそう海域を結ぶ東京湾湾口～石廊崎沖～伊勢湾湾口～潮岬沖～室戸岬沖～足摺岬沖の各海域を経て瀬戸内海に至る海域

港内

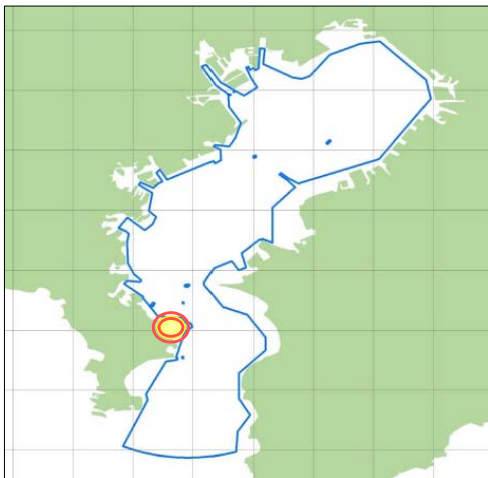
関門港を除く港域



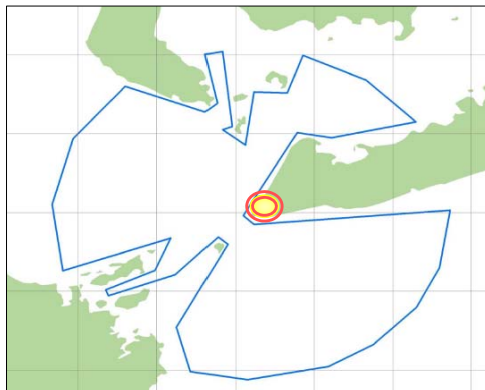
海上交通センターの情報提供可能海域

参考資料

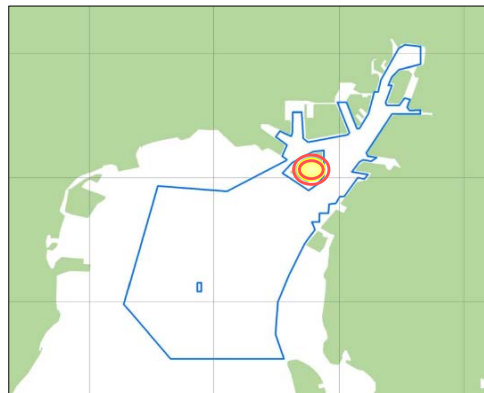
東京湾海上交通センター



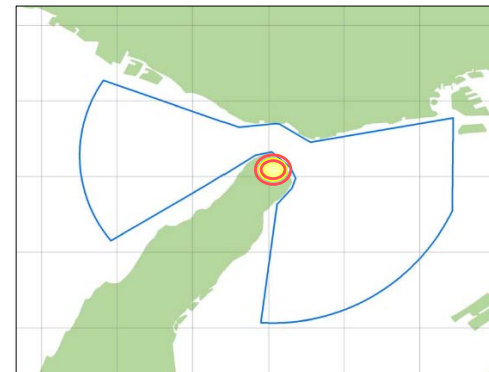
伊勢湾海上交通センター



名古屋港海上交通センター



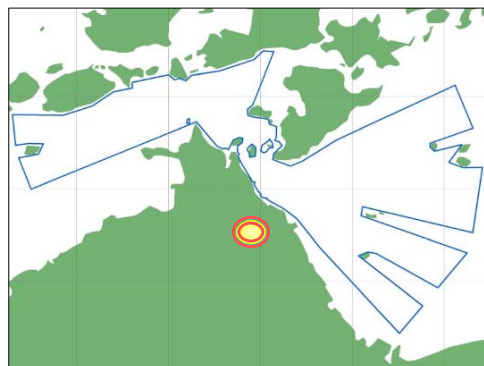
大阪湾海上交通センター



備讃瀬戸海上交通センター



来島海峡海上交通センター



関門海峡海上交通センター

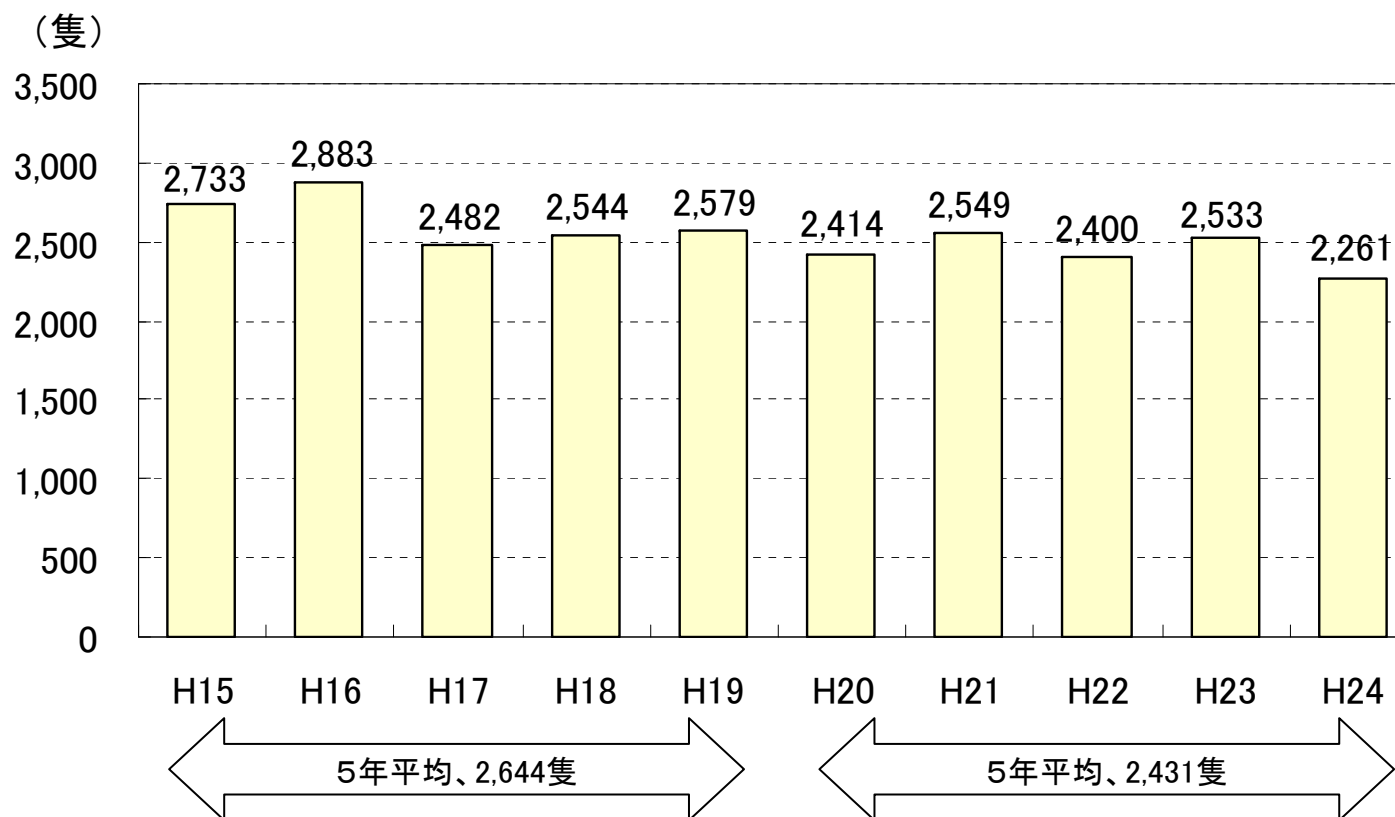


1. 海難の状況

1-1. 船舶事故隻数の推移

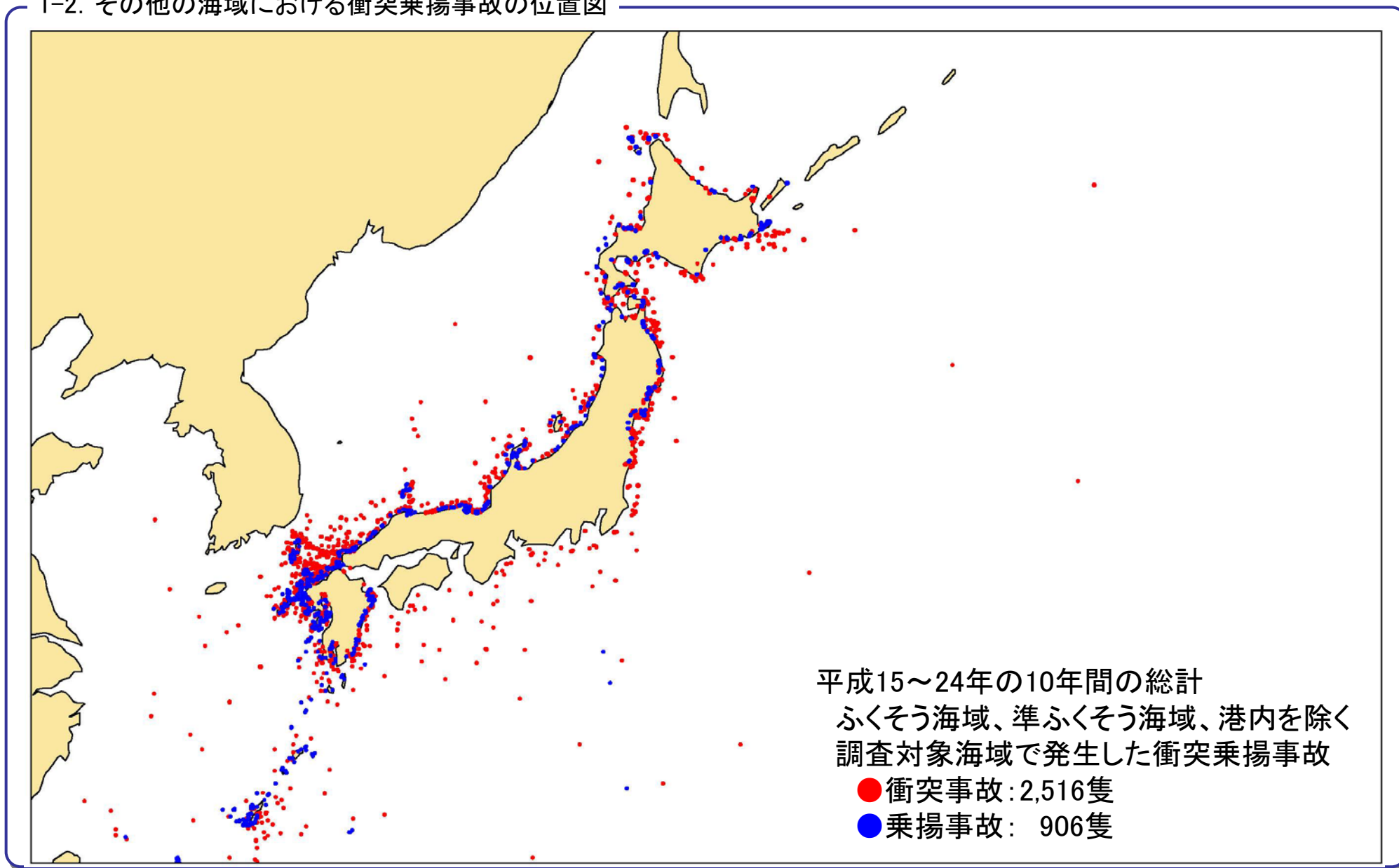
過去10年間の船舶事故の平均隻数は、約2,500隻

平成15～19年の5年平均と平成20～24年の5年平均を比較すると約1割減少



1. 海難の状況

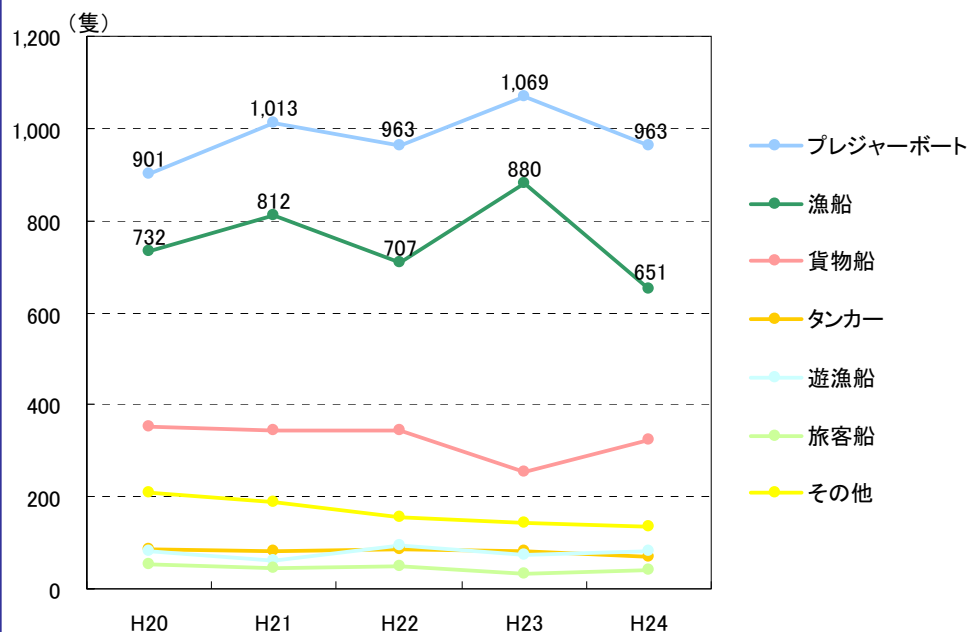
1-2. その他の海域における衝突乗揚事故の位置図



1. 海難の状況

1-3. 船舶種類別の推移

プレジャーボート、漁船による事故が、多い



※山陰地方豪雪関連事故を含む

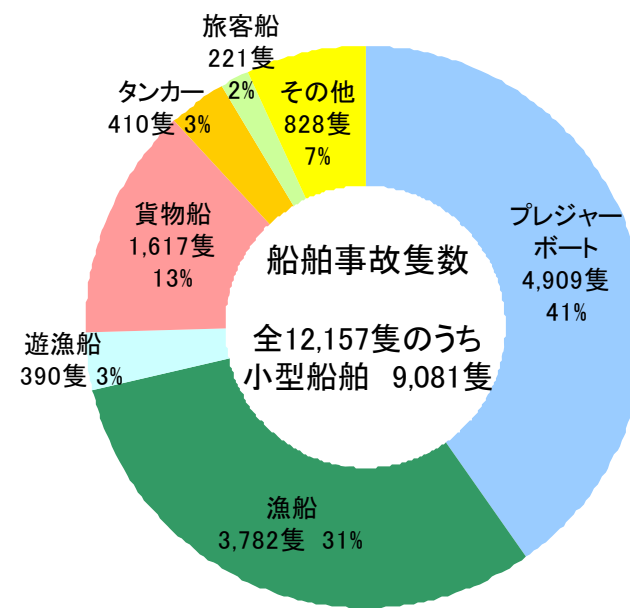
〈内訳〉

・H22: 6隻(漁船2隻、プレジャーボート4隻)

・H23: 346隻(漁船215隻、遊漁船8隻、プレジャーボート119隻、その他4隻)

1-4. 船舶種類別の割合

7割が、小型船舶の事故



(過去5年間の合計)

※小型船舶

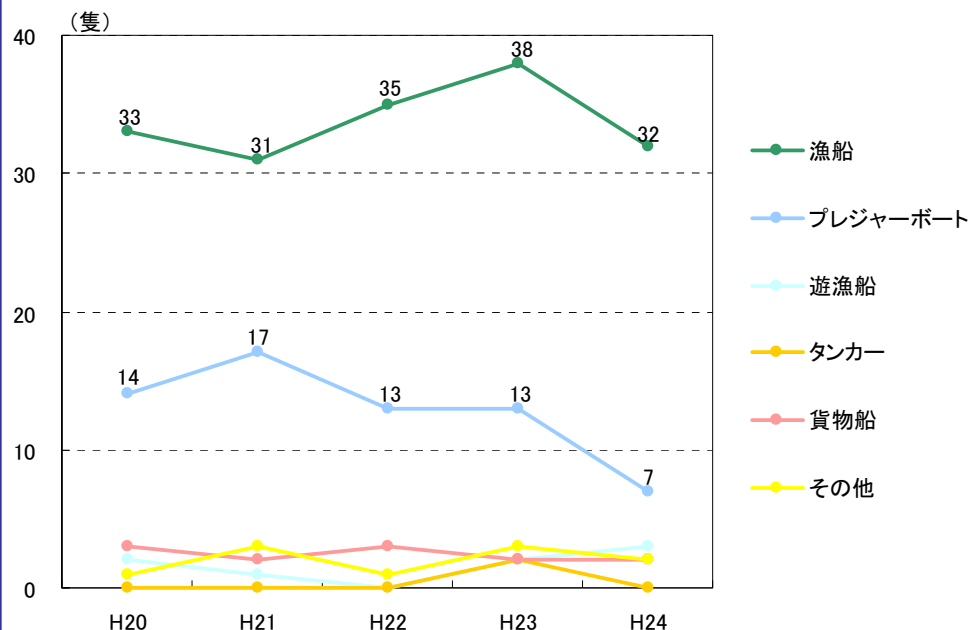
プレジャーボート、漁船、遊漁船

1. 海難の状況

1-5. 死者・行方不明者を伴う船舶事故隻数の推移

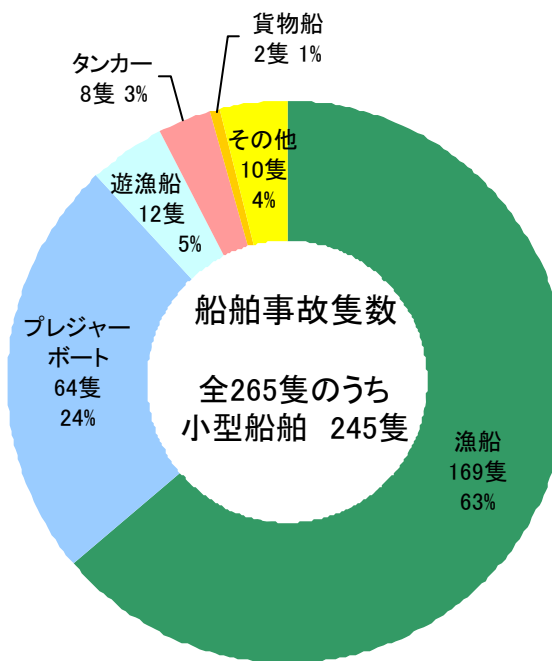
漁船による事故が、**多い**

プレジャーボートによる事故は、**減少傾向**



1-6. 死者・行方不明者を伴う船舶事故隻数の割合

9割が、小型船舶の事故



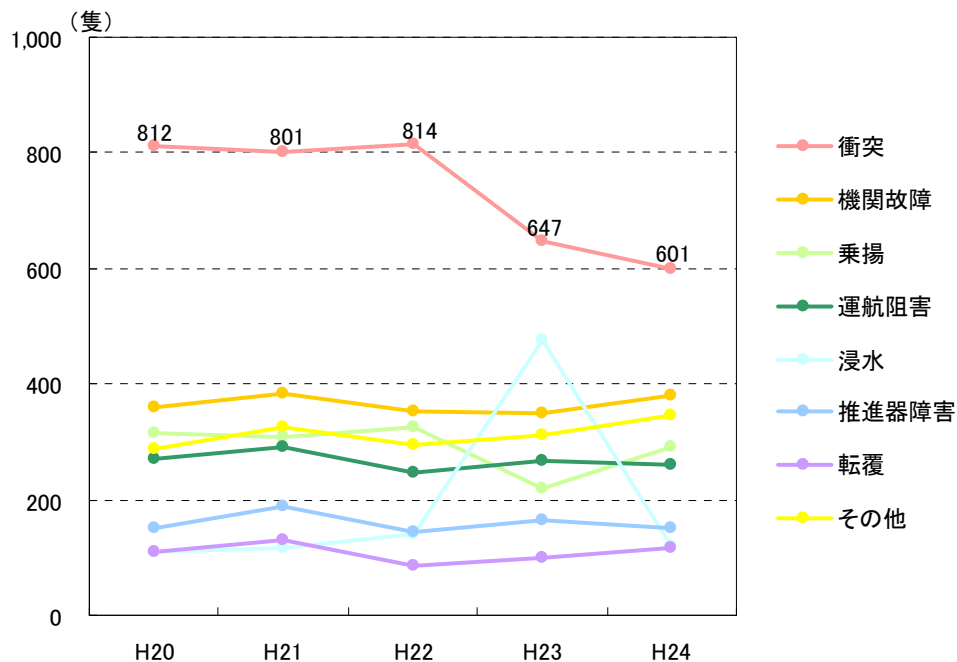
(過去5年間の合計)

※小型船舶
プレジャーボート、漁船、遊漁船

1. 海難の状況

1-7. 事故種類別の推移

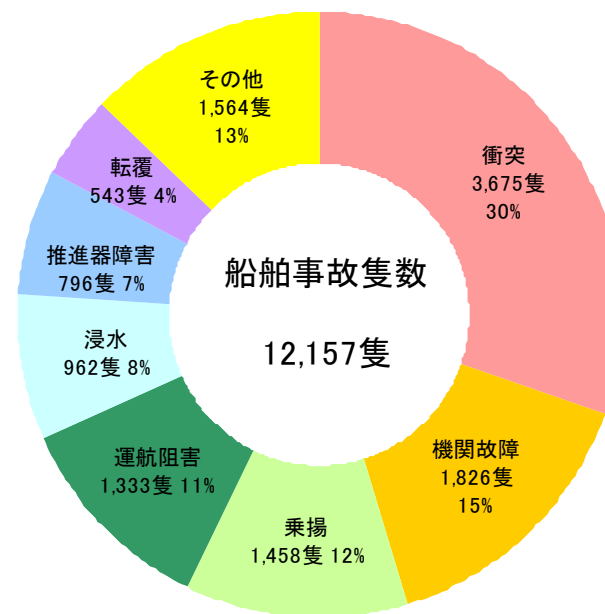
衝突事故は、減少傾向にあるが依然として多い



※山陰地方豪雪関連事故(H22:6隻、H23:346隻すべて浸水)を含む

1-8. 事故種類別の割合

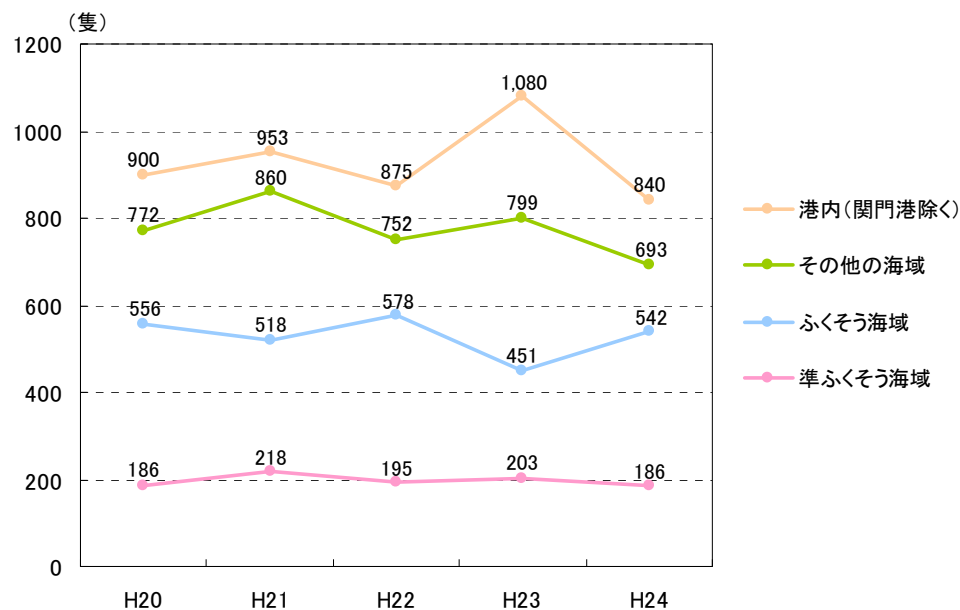
事故種類のうち半数が、衝突、機関故障、乗揚げ



(過去5年間の合計)

1. 海難の状況

1-9. 海域別による船舶事故隻数の推移



※ふくそう海域
東京湾、伊勢湾、瀬戸内海及び関門港（海上交通安全法適用海域又は港則法適用海域）

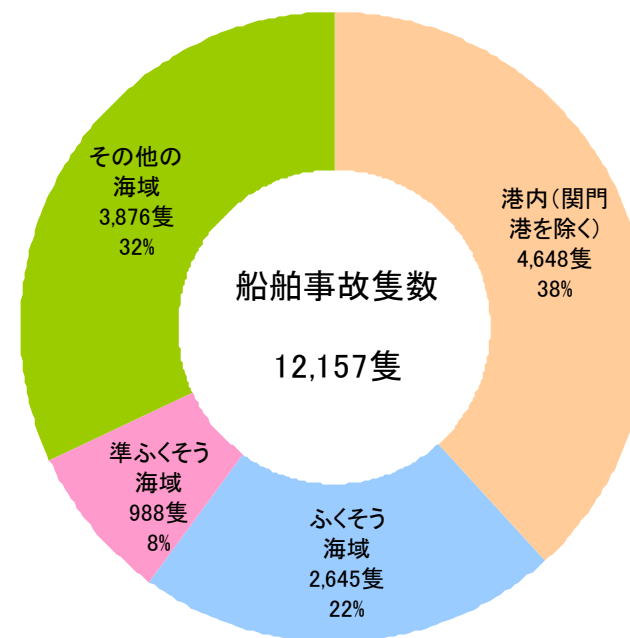
※準ふくそう海域
ふくそう海域を結ぶ東京湾湾口～石廊崎沖～伊勢湾口～潮岬沖～室戸岬沖～足摺岬沖の各海域を経て瀬戸内海に至る海域

※港内
関門港を除く港域

1-10. 海域別による船舶事故隻数の割合

4割が、港内で発生

2割が、ふくそう海域で発生

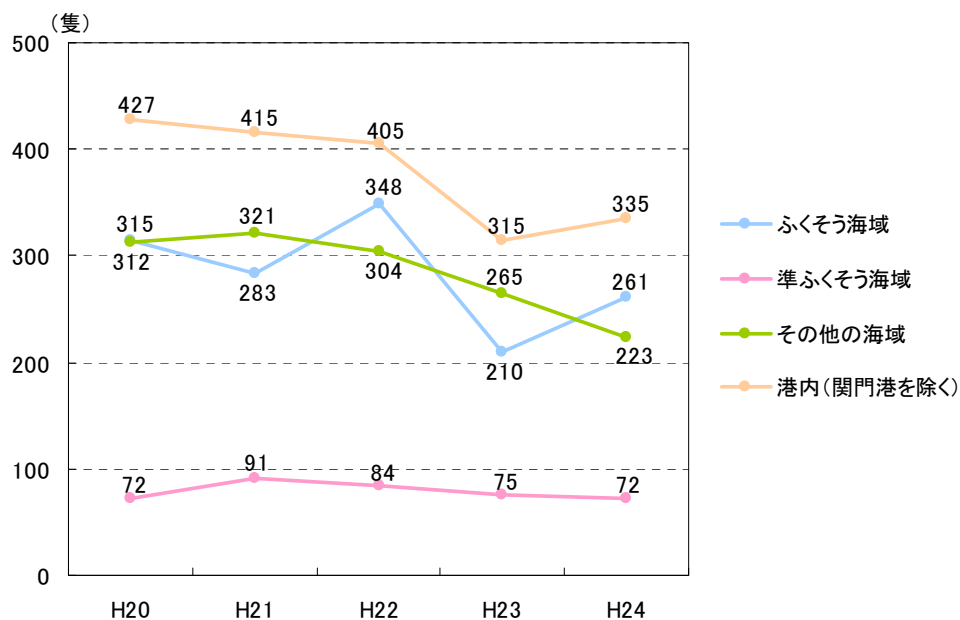


(過去5年間の合計)

※その他の海域
領海外の715隻を含む

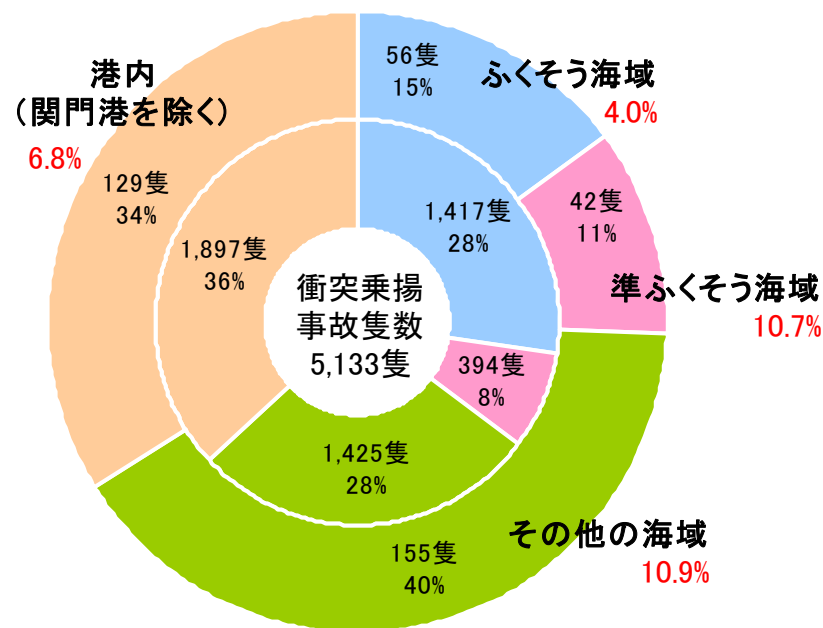
1. 海難の状況

1-11. 海域別による衝突乗揚事故隻数の推移



1-12. 海域別による衝突乗揚事故隻数の割合

4割が、港内で発生
 3割が、ふうそう海域で発生
 準ふうそう海域は、重大海難の占める割合がやや高い



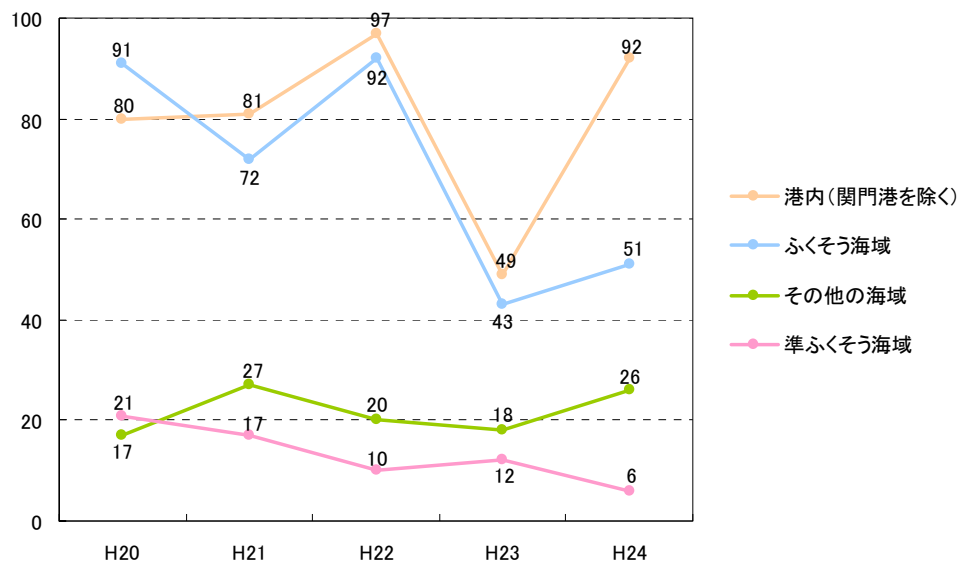
※外円グラフ: 重大海難
 ※赤字: 重大海難の占める割合

(過去5年間の合計)

※その他の海域
 領海外の242隻(重大海難21隻)を含む
 ※重大海難
 死者・行方不明者、沈没・全損、油の流出等を伴う海難

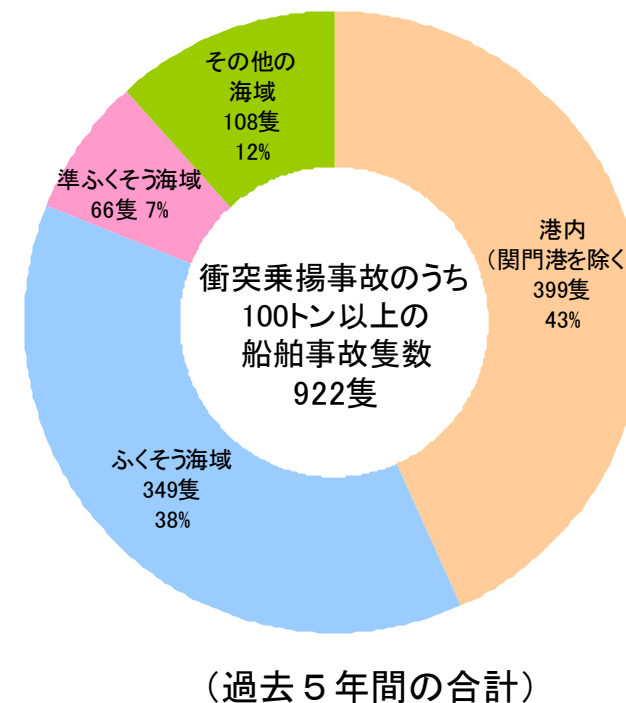
1. 海難の状況

1-13. 海域別による衝突乗揚事故隻数の推移
(総トン数100トン以上)



1-14. 海域別による衝突乗揚事故隻数の割合
(総トン数100トン以上)

4割が、港内で発生
4割が、ふくそう海域で発生



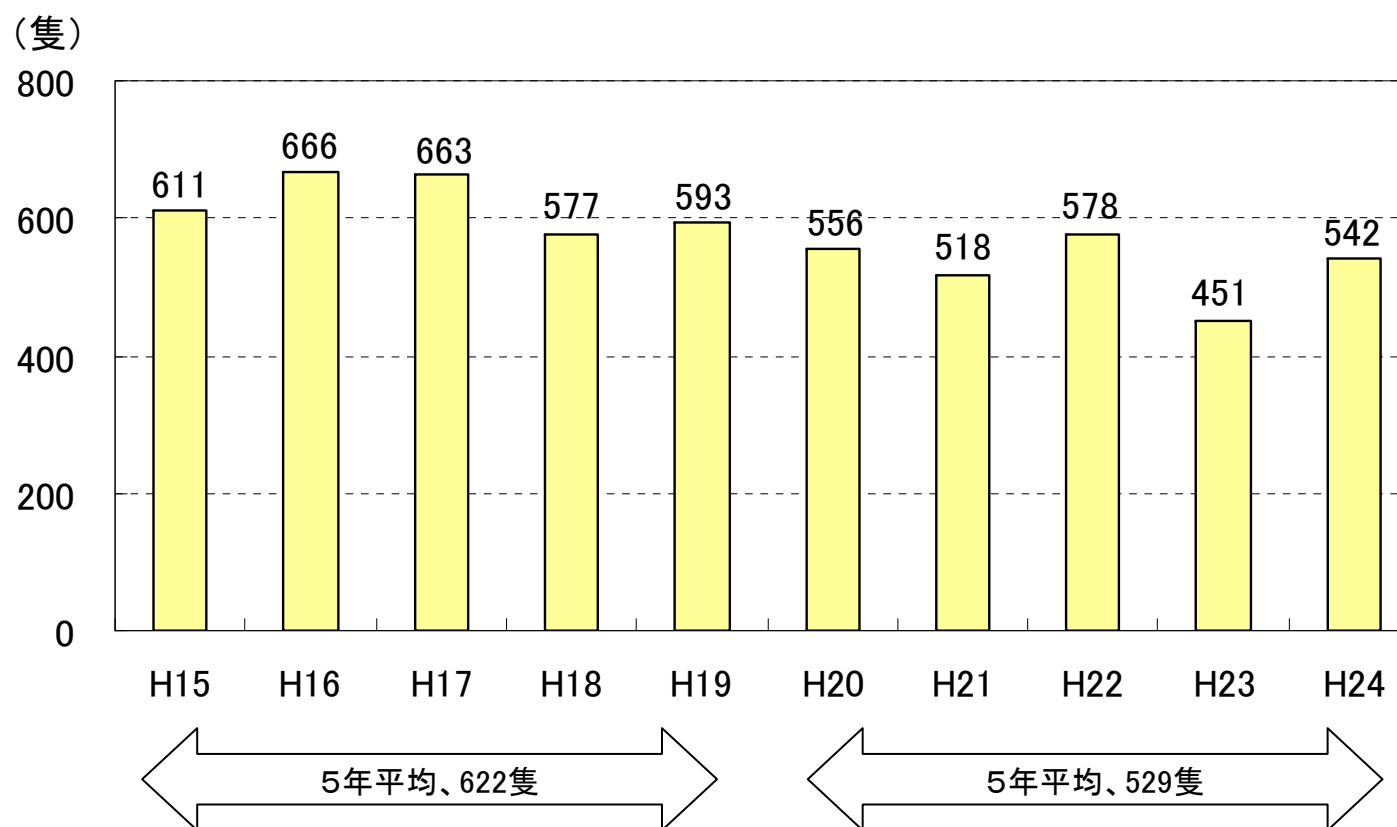
※その他の海域
領海外の715隻を含む
※衝突事故にあっては100トン以上同士に限る)

2. ふくそう海域における海難の状況

2-1. ふくそう海域における船舶事故隻数の推移

過去10年間の船舶事故の平均隻数は、**約580隻**

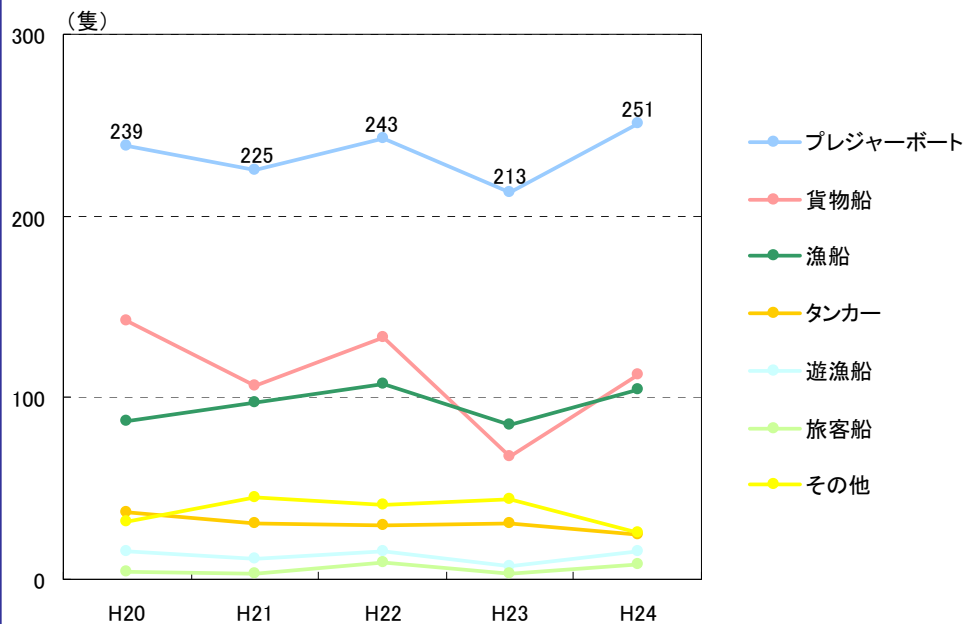
平成15～19年の5年平均と平成20～24年の5年平均を比較すると**約1割減少**



2. ふくそう海域における海難の状況

2-2. ふくそう海域における船舶種類別の推移

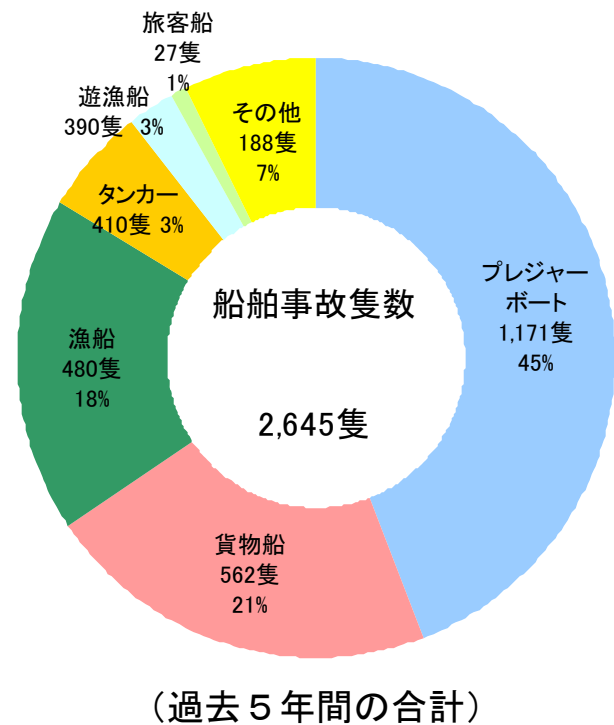
プレジャーボートによる事故が、多い



2-3. ふくそう海域における船舶種類別の割合

5割が、プレジャーボート

2割が、貨物船

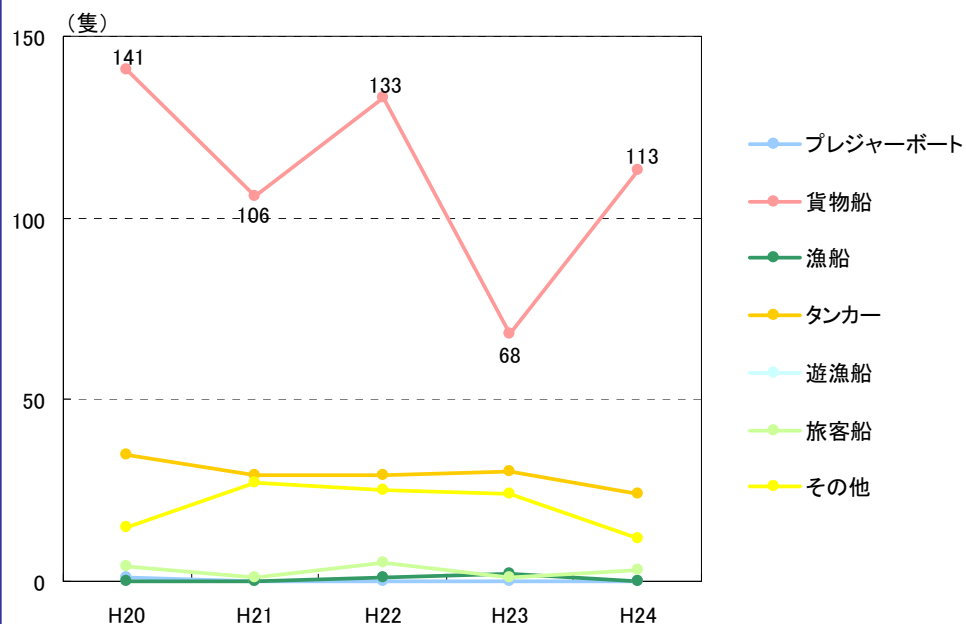


※小型船舶
プレジャーボート、漁船、遊漁船

2. ふくそう海域における海難の状況

2-4. ふくそう海域における船舶種類別の推移
(総トン数100トン以上)

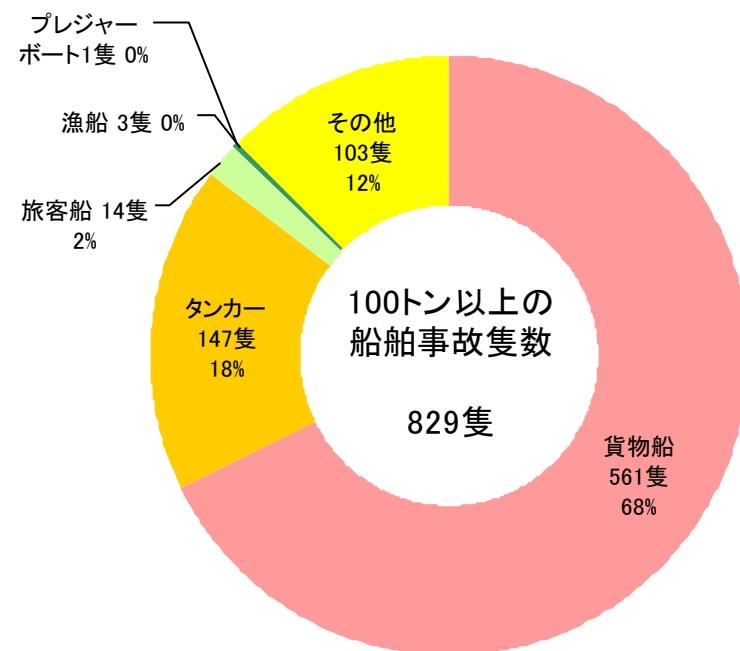
貨物船による事故が、多い



2-5. ふくそう海域における船舶種類別の割合
(総トン数100トン以上)

7割が、貨物船

2割が、タンカー

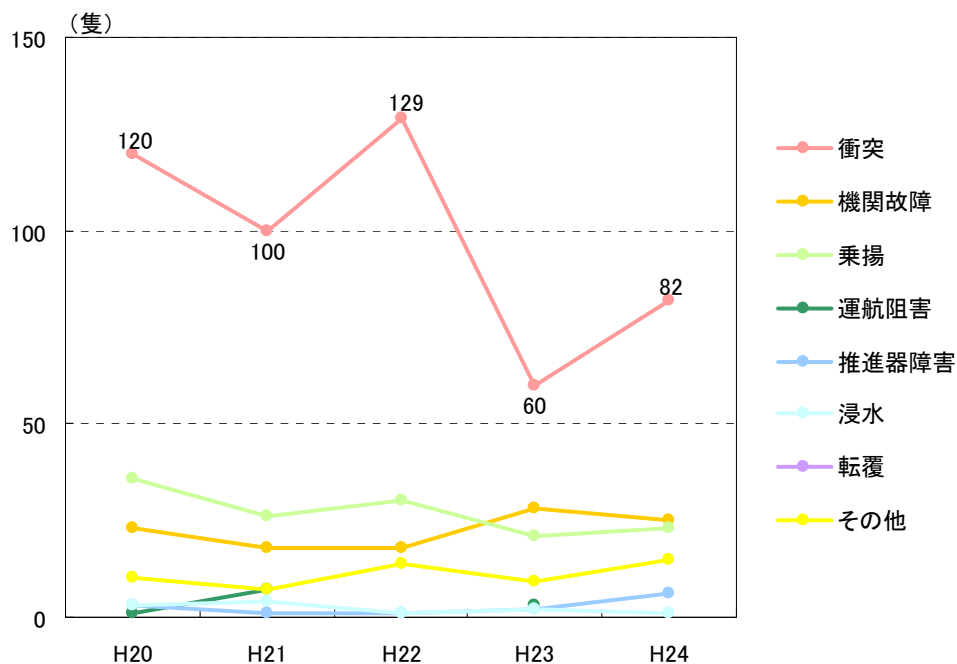


(過去5年間の合計)

2. ふくそう海域における海難の状況

2-6. ふくそう海域における事故種類別の推移
(総トン数100トン以上)

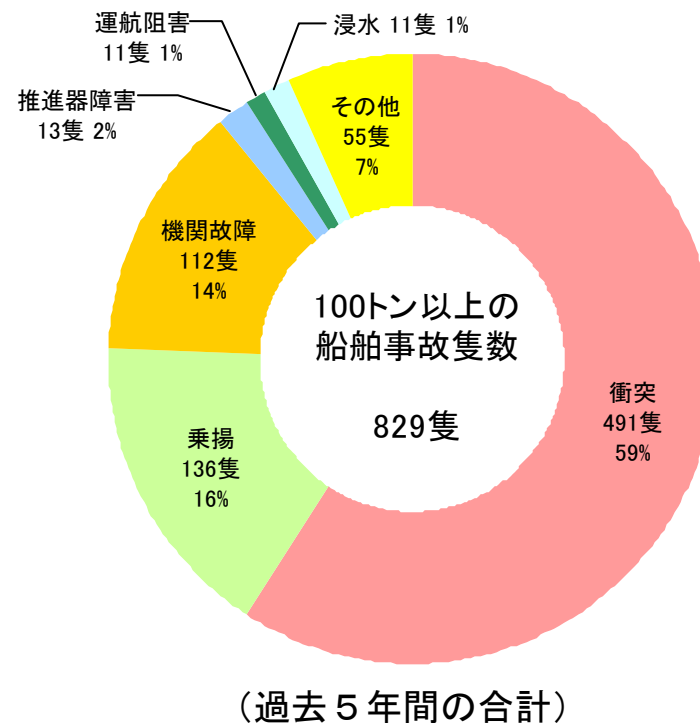
衝突事故が、多い



2-7. ふくそう海域における事故種類別の割合
(総トン数100トン以上)

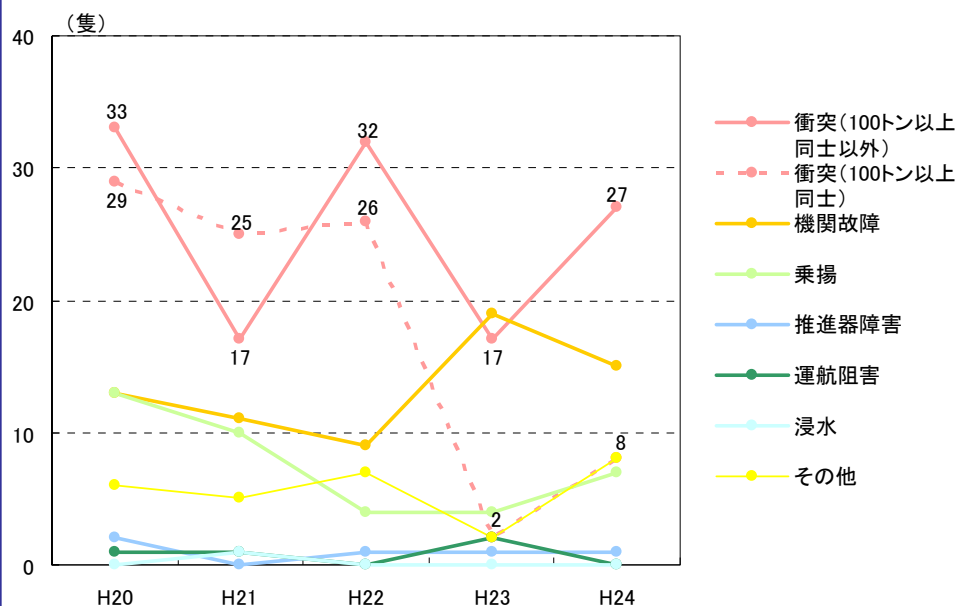
6割が、衝突

2割が、乗揚げ



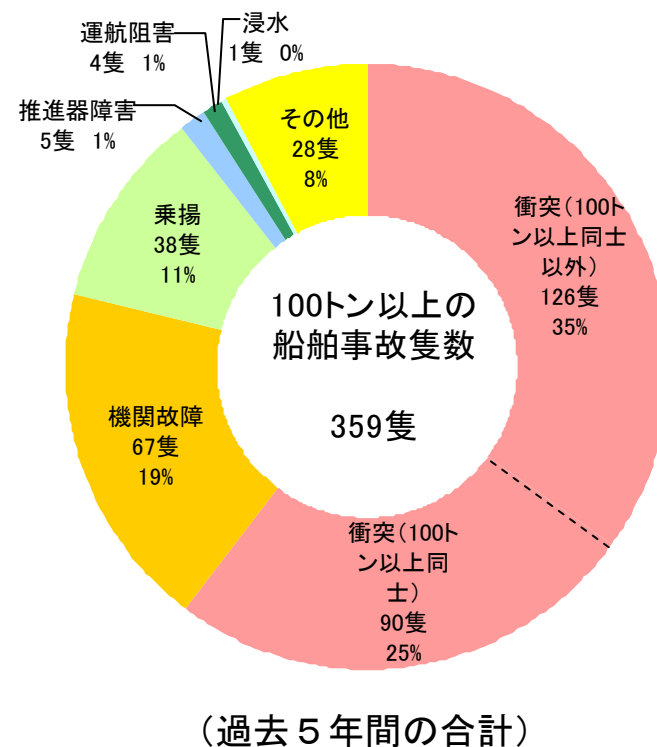
2. ふくそう海域における海難の状況

2-8. 情報提供可能海域における事故種類別の推移
(総トン数100トン以上)



※名古屋港海上交通センターを除く

2-9. 情報提供可能海域における事故種類別の割合
(総トン数100トン以上)



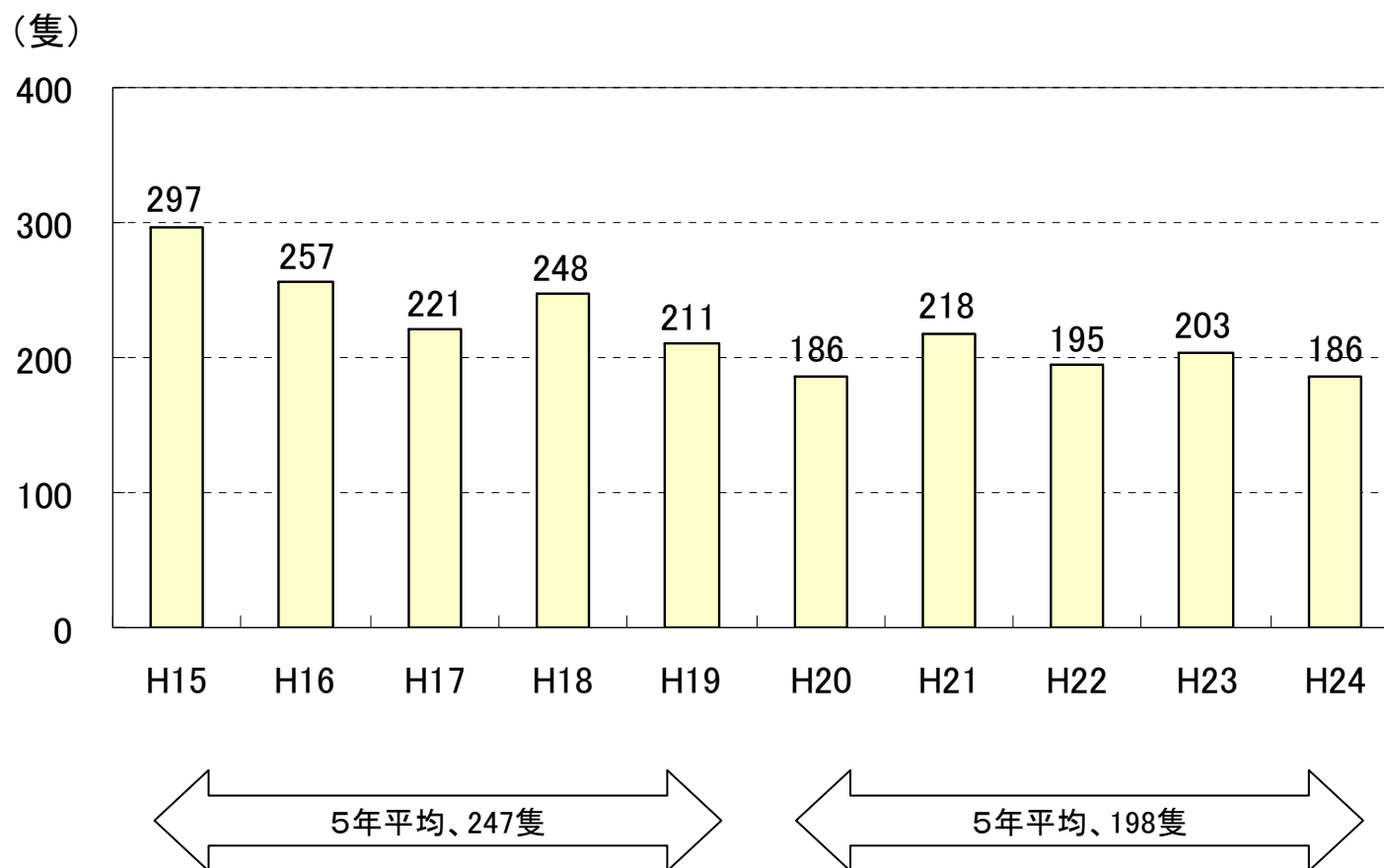
※衝突(100トン以上同士以外)
100トン未満の船舶、防波堤、灯浮標、漁具等の物件との衝突

3. 準ふくそう海域における海難の状況

3-1. 準ふくそう海域における船舶事故隻数の推移

過去10年間の船舶事故の平均隻数は、**約220隻**

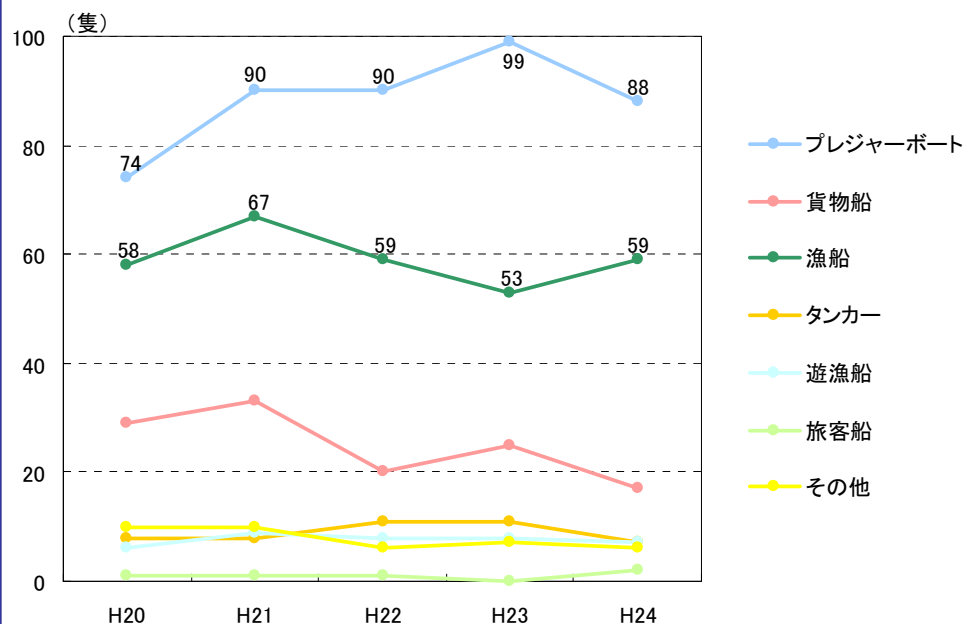
平成15～19年の5年平均と平成20～24年の5年平均を比較すると約**2割減少**



3. 準ふくそう海域における海難の状況

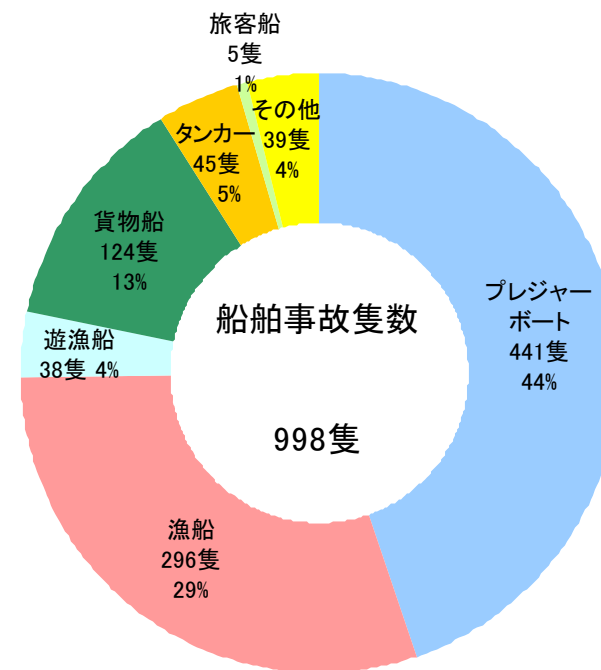
3-2. 準ふくそう海域における船舶種類別の推移

プレジャーボート、漁船による事故が、多い



3-3. 準ふくそう海域における船舶種類別の割合

8割が、小型船舶



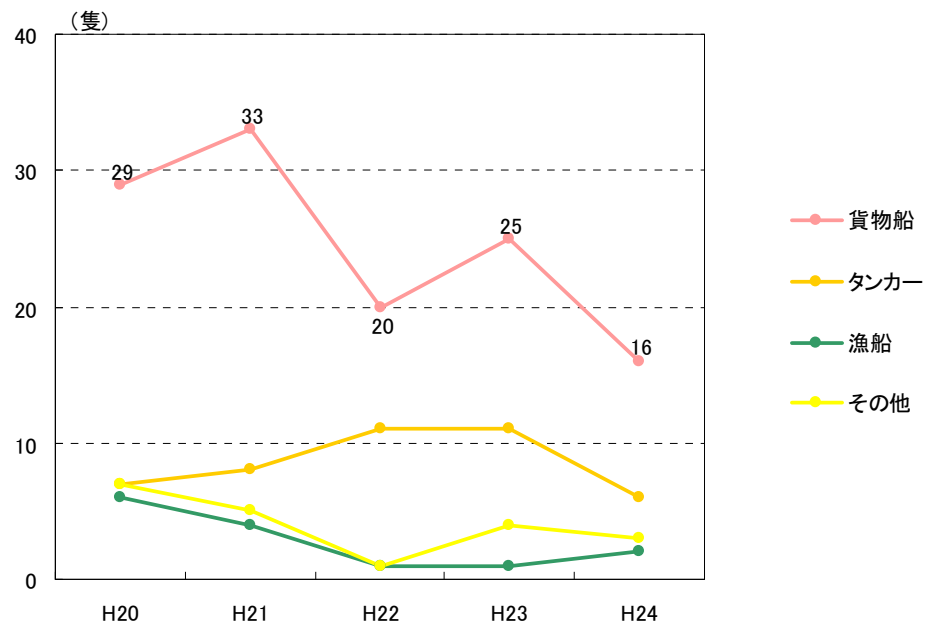
(過去5年間の合計)

※小型船舶
プレジャーボート、漁船、遊漁船

3. 準ふくそう海域における海難の状況

3-4. 準ふくそう海域における船舶種類別の推移
(総トン数100トン以上)

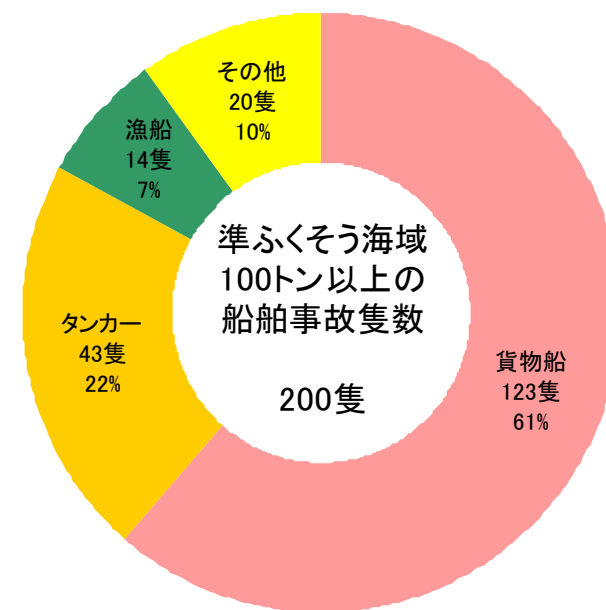
貨物船による事故は、**減少傾向**



3-5. 準ふくそう海域における船舶種類別の割合
(総トン数100トン以上)

6割が、貨物船

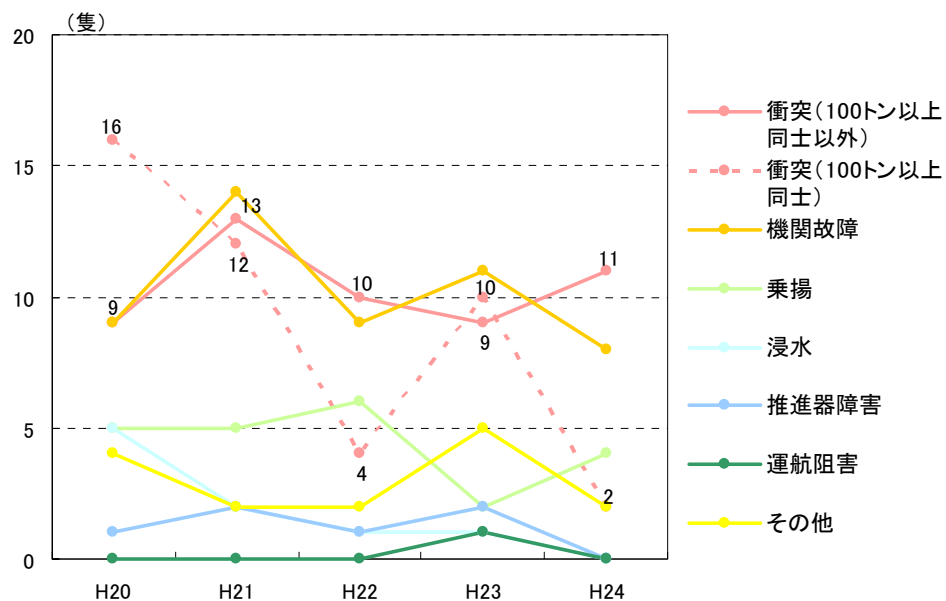
2割が、タンカー



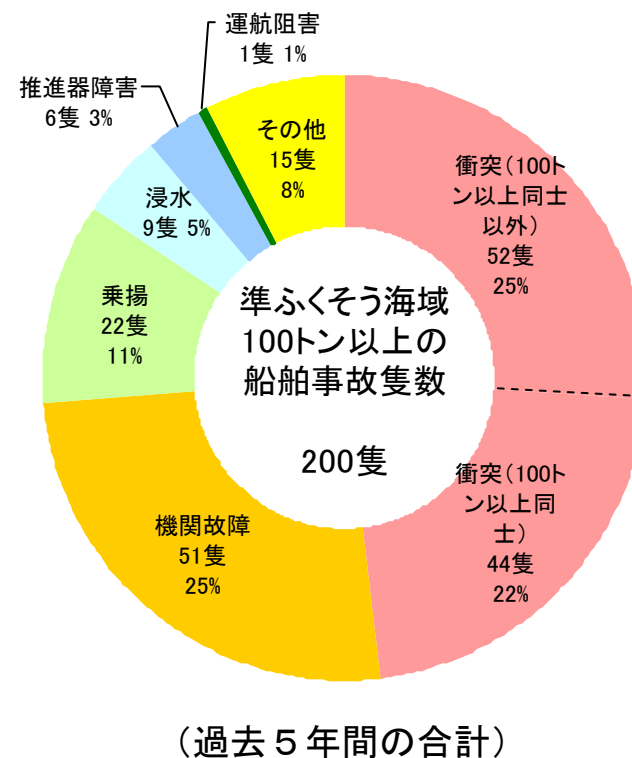
(過去5年間の合計)

3. 準ふくそう海域における海難の状況

3-6. 準ふくそう海域における事故種類別の推移
(総トン数100トン以上)



3-7. 準ふくそう海域における事故種類別の割合
(総トン数100トン以上)



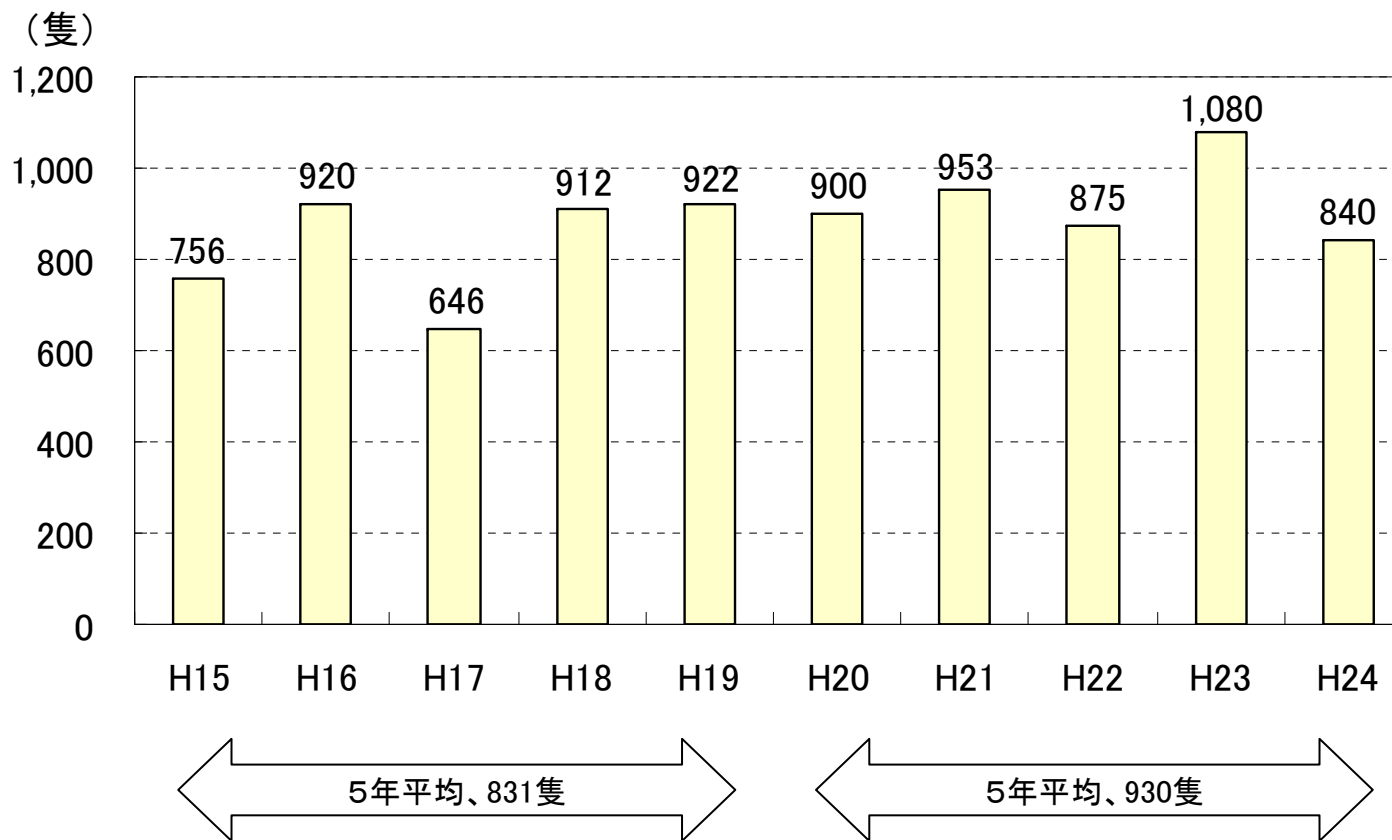
※衝突(100トン以上同士以外)
100トン未満の船舶、防波堤、灯浮標、漁具等の物件との衝突

4. 港内における船舶海難の状況

4-1. 港内における船舶事故隻数の推移

過去10年間の船舶事故の平均隻数は、**約880隻**

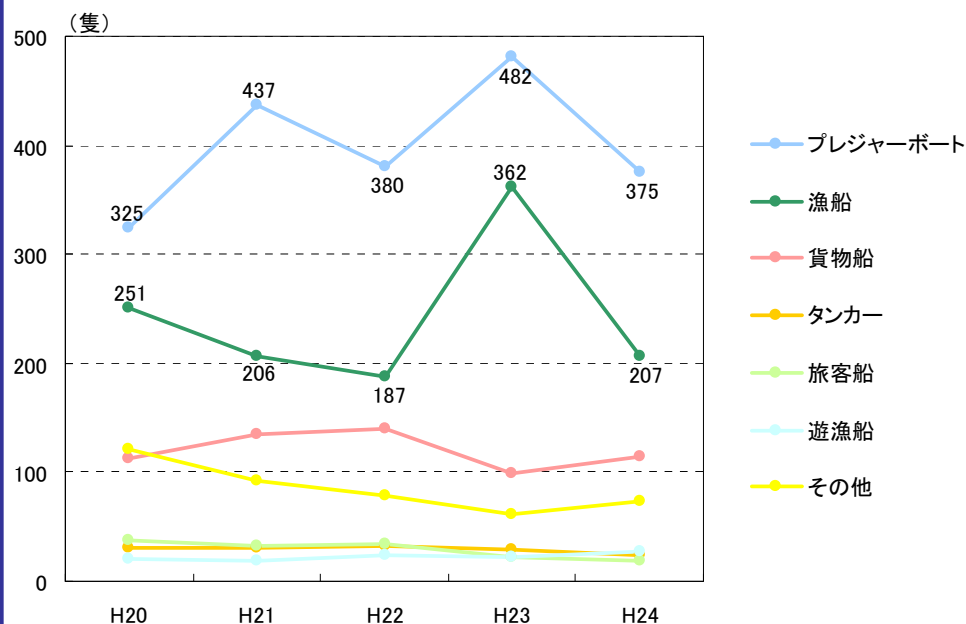
平成15～19年の5年平均と平成20～24年の5年平均を比較すると約**1割増加**



4. 港内における海難の状況

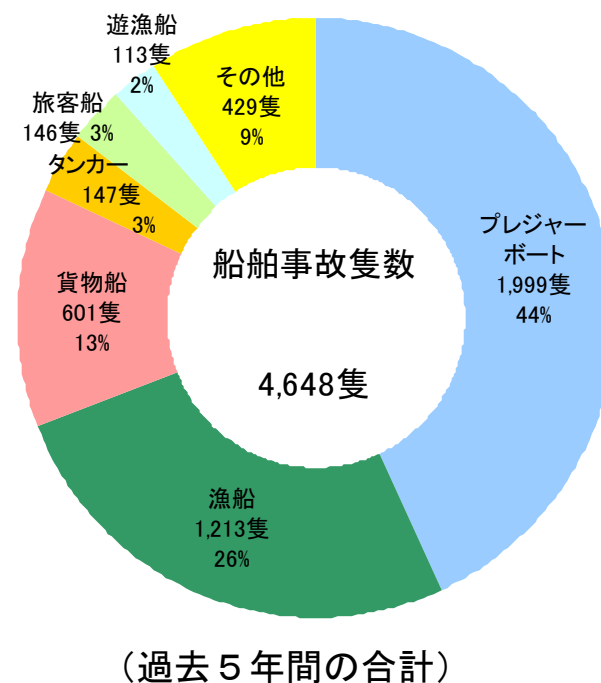
4-2. 港内における船舶種類別の推移

プレジャーボート、漁船による事故が、多い



4-3. 港内における船舶種類別の割合

7割が、小型船舶
2割が、貨物船、タンカー、旅客船

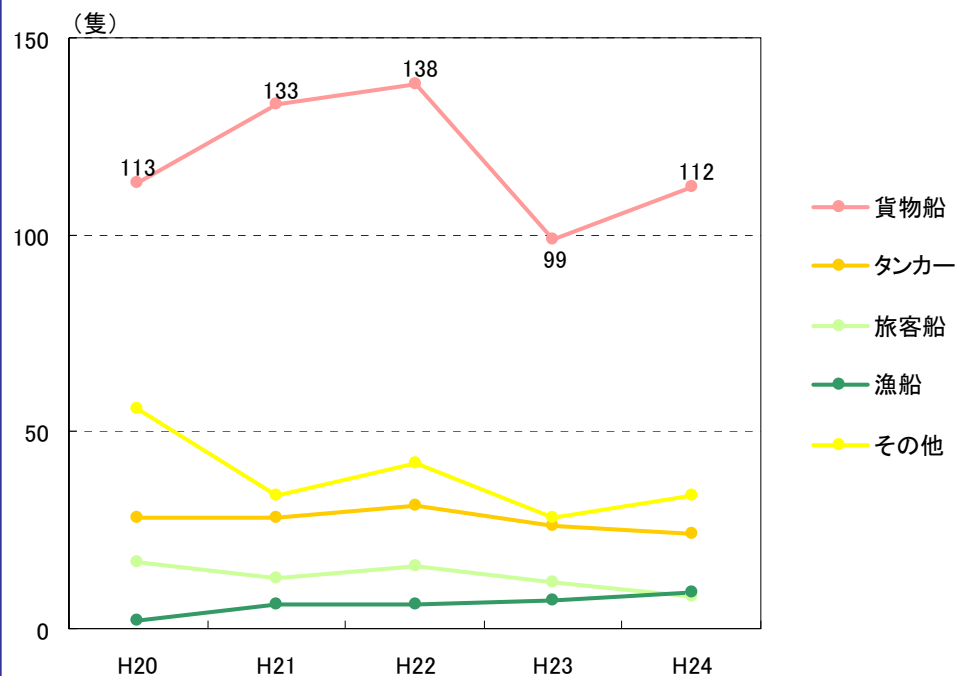


※小型船舶
プレジャーボート、漁船、遊漁船

4. 港内における海難の状況

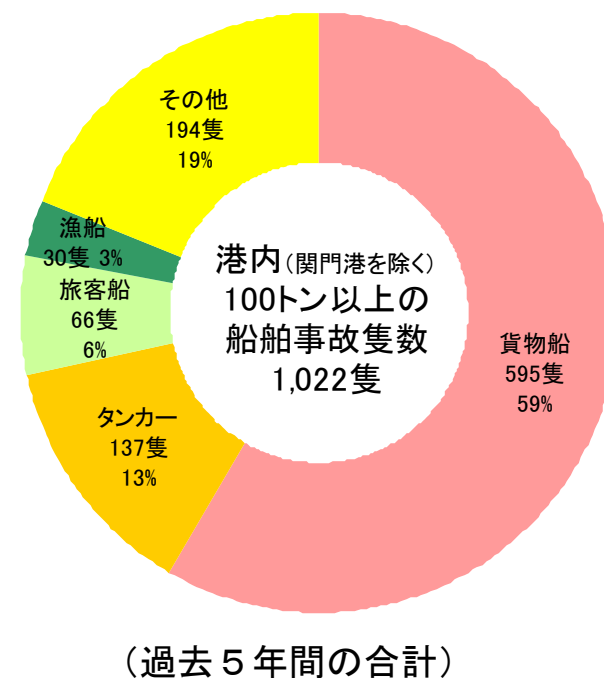
4-4. 港内における船舶種類別の推移
(総トン数100トン以上)

貨物船による事故が、多い



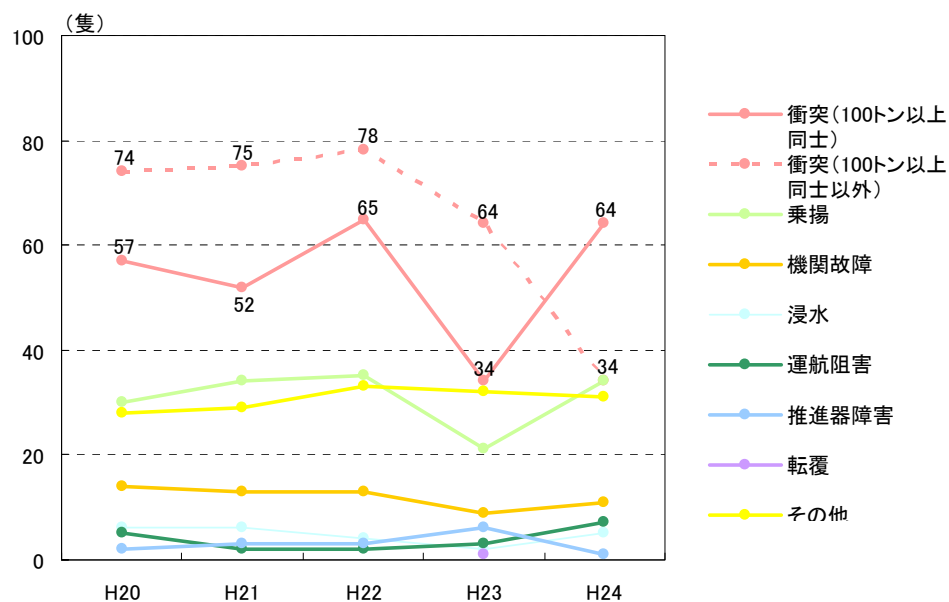
4-5. 港内における船舶種類別の割合
(総トン数100トン以上)

8割が、貨物船、タンカー、旅客船



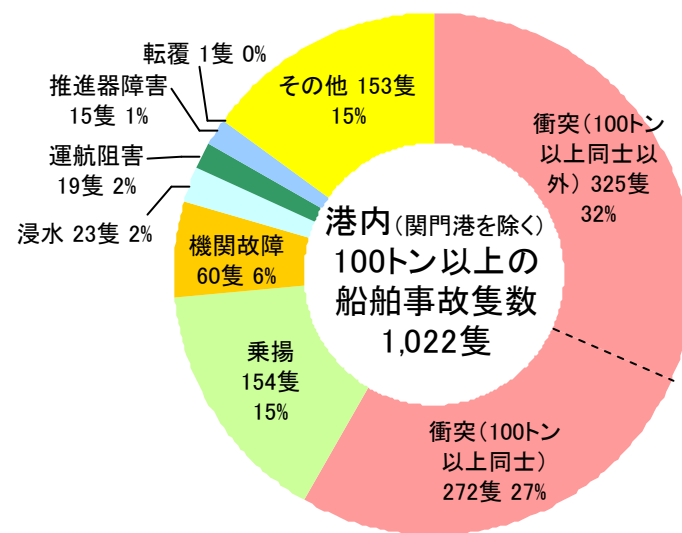
4. 港内における船舶海難の状況

4-6. 港内における事故種類別の推移
(総トン数100トン以上)



4-7. 港内における事故種類別の割合
(総トン数100トン以上)

4割が、衝突(総トン数100トン以上同士)・乗揚げ事故



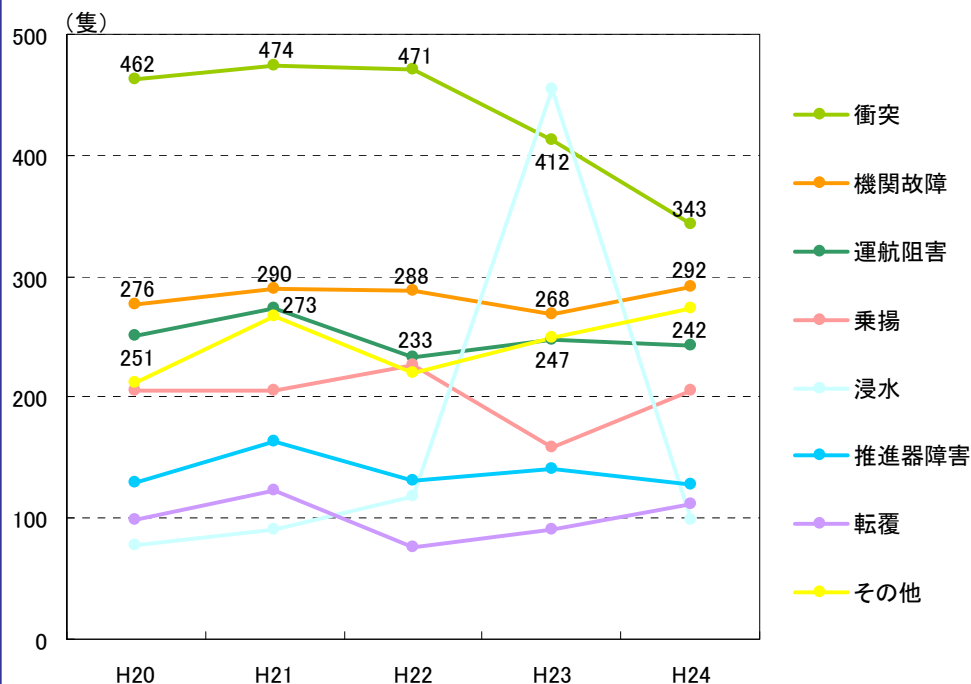
(過去5年間の合計)

※衝突(100トン以上同士以外)
100トン未満の船舶、防波堤、灯浮標、漁具等の物件との衝突

5. 小型船舶の海難の状況

5-1. 小型船舶の事故種類別の推移

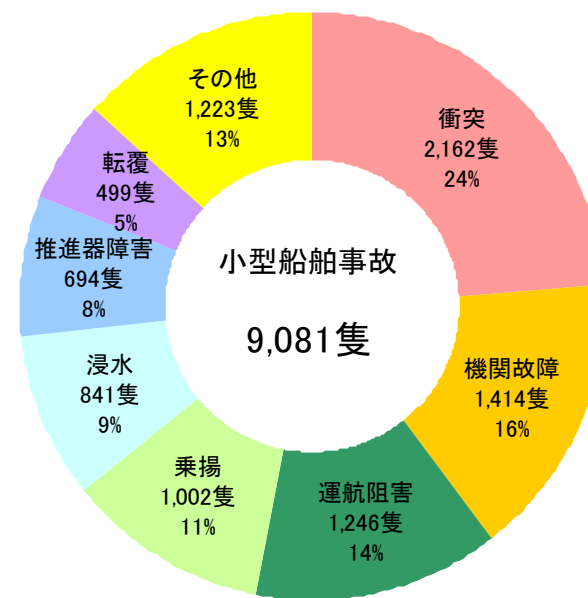
衝突が、減少傾向



※山陰地方豪雪関連事故（H22：6隻、H23：342隻すべて浸水）を含む
 ※小型船舶
 プレジャーボート、漁船、遊漁船

5-2. 小型船舶の事故種類別の割合

事故種類のうち半数が、衝突、機関故障、運航阻害

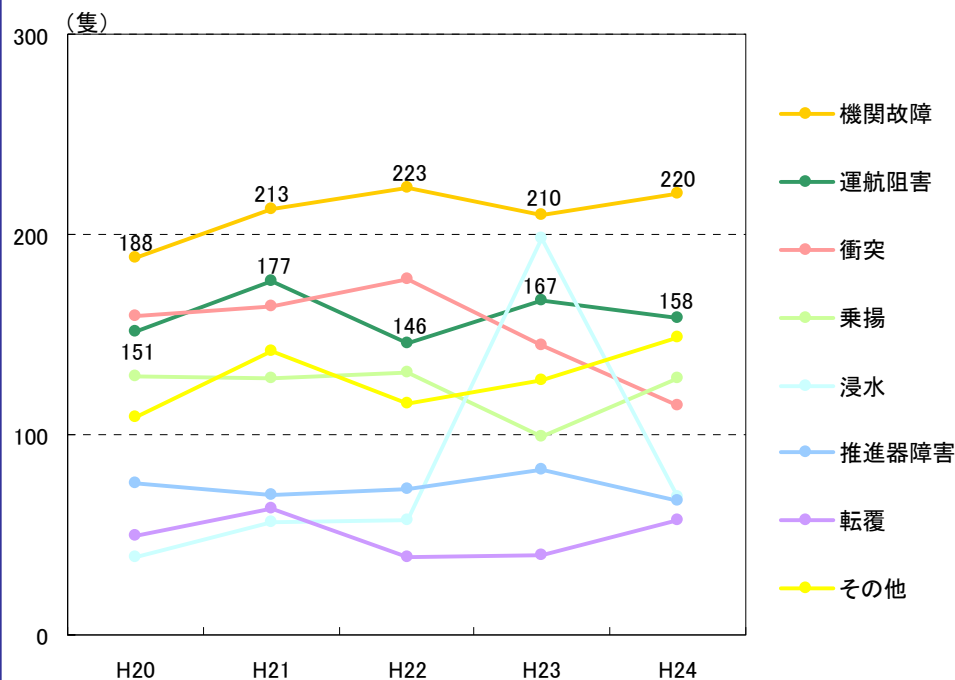


(過去5年間の合計)

5. 小型船舶の海難の状況

5-3. プレジャーボートの事故種類別の推移

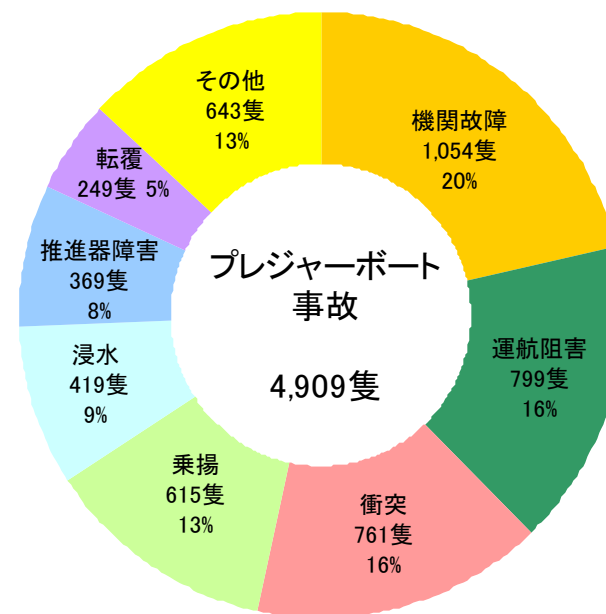
機関故障が**増加傾向**
衝突が**減少傾向**



※山陰地方豪雪関連事故（H22：4隻、H23：119隻すべて浸水）を含む
 ※プレジャーボート
 モーターボート、ミニボート、ヨット、手漕ぎボート、水上オートバイ

5-4. プレジャーボートの事故種類別の割合

機関故障が1,054隻(20%)、運航阻害が799隻(16%)
 衝突が761隻(16%)、乗揚が615隻(13%)

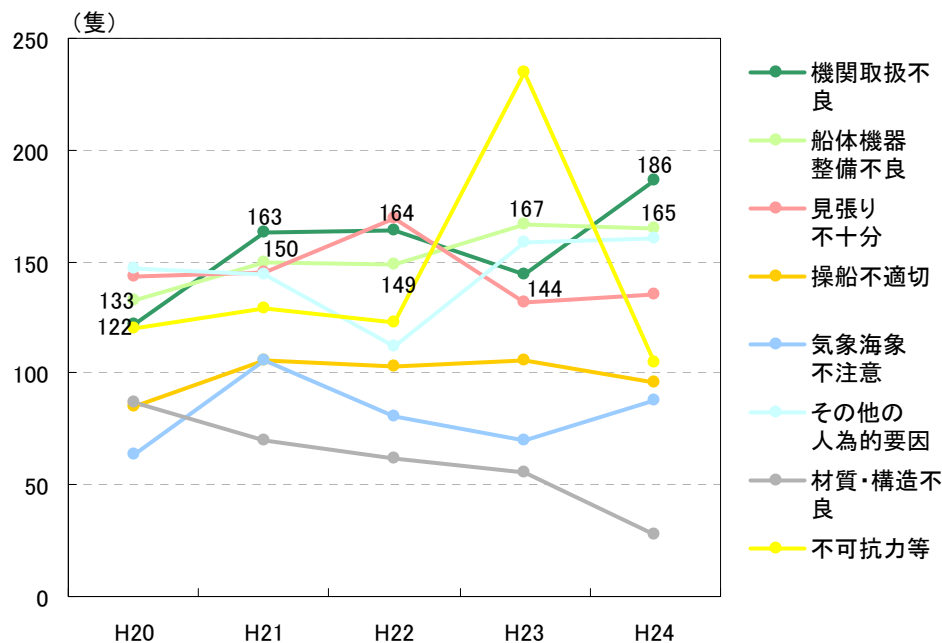


(過去5年間の合計)

5. 小型船舶の海難の状況

5-5. プレジャーボートの事故原因別の推移

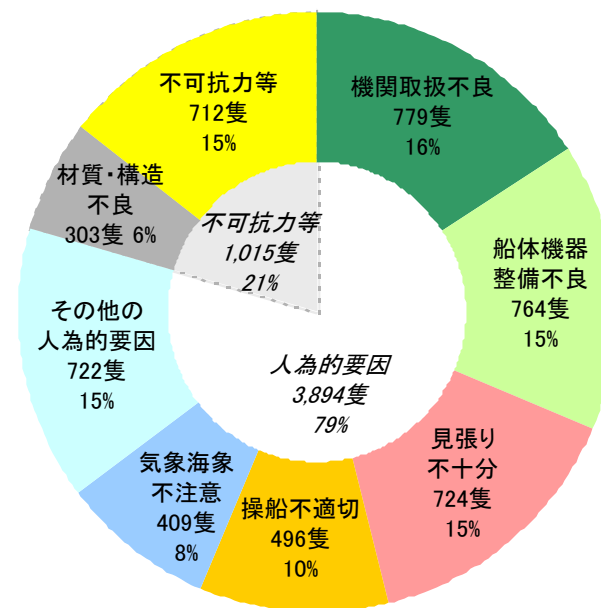
機関取扱不良、船体機器整備が増加傾向



※山陰地方豪雪関連事故（H22：4隻、H23：119隻すべて不可効力等）を含む
 ※プレジャーボート
 モーターボート、ミニボート、ヨット、手漕ぎボート、水上オートバイ

5-6. プレジャーボートの事故原因別の割合

人為的要因によるものが、8割

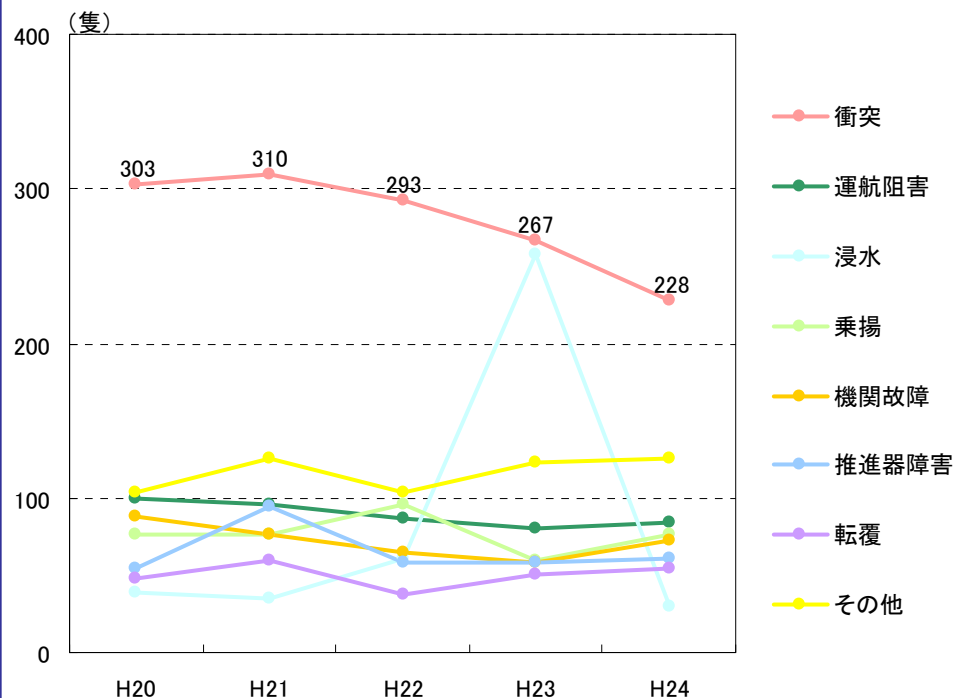


(過去5年間の合計)

5. 小型船舶の海難の状況

5-7. 漁船・遊漁船の事故種類別の推移

衝突が減少傾向



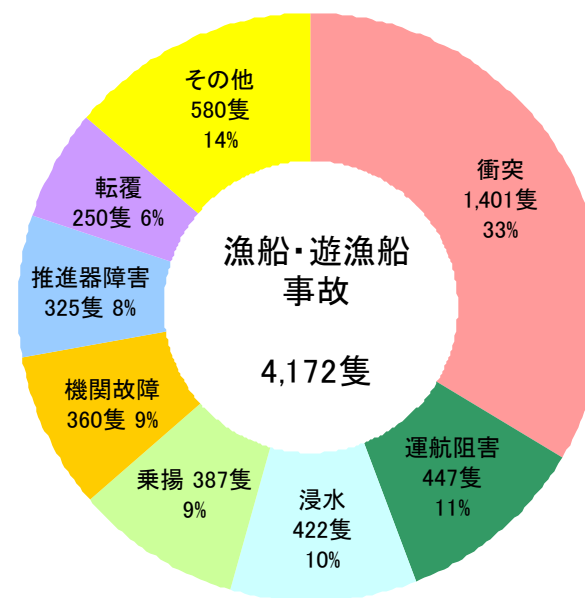
※山陰地方豪雪関連事故（H22：2隻、H23：223隻すべて浸水）を含む

※内訳

漁船：3,782隻
遊漁船：390隻

5-8. 漁船・遊漁船の事故種類別の割合

3割が、衝突



(過去5年間の合計)

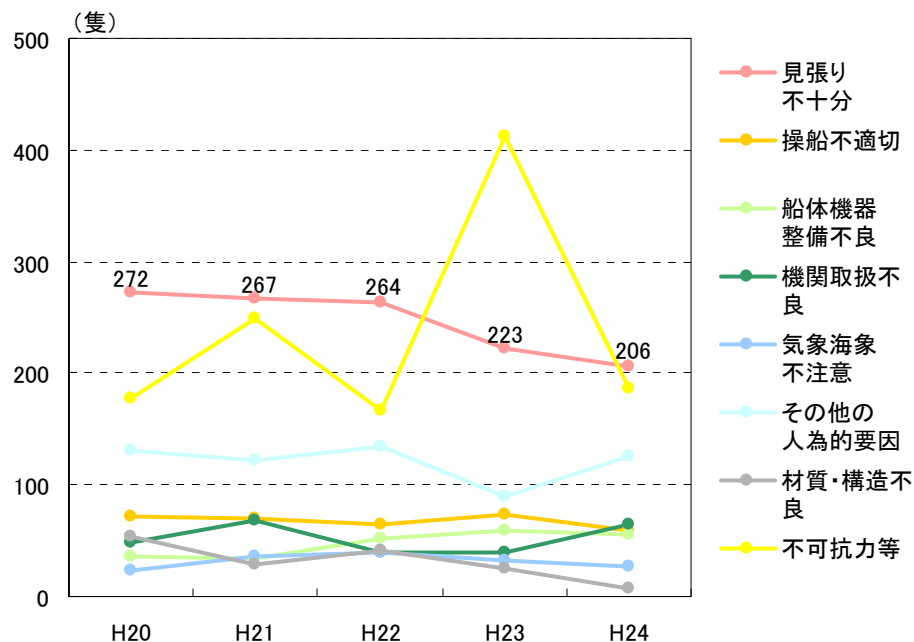
※衝突の内訳

漁船：1,236隻
遊漁船：165隻

5. 小型船舶の海難の状況

5-9. 漁船・遊漁船の事故原因別の推移

見張り不十分が減少傾向

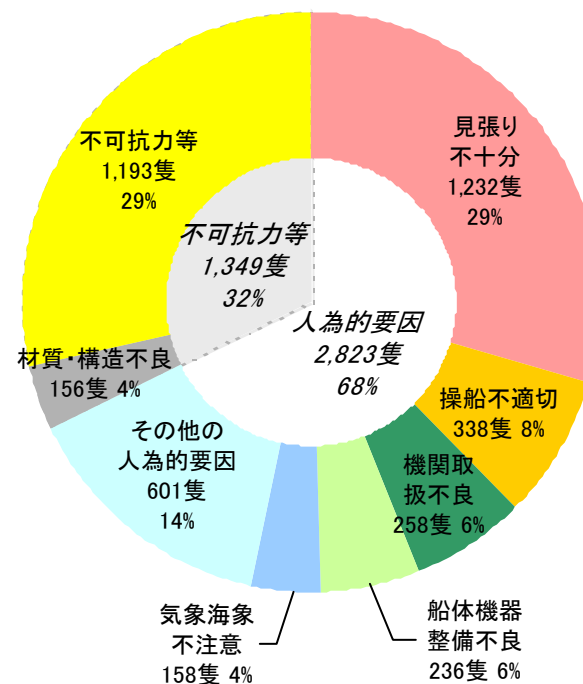


※山陰地方豪雪関連事故（H22：2隻、H23：223隻すべて不可抗力等）を含む
 ※内訳

漁船：3,782隻
 遊漁船：390隻

5-10. 漁船・遊漁船の事故原因別の割合

人為的要因によるものが、7割



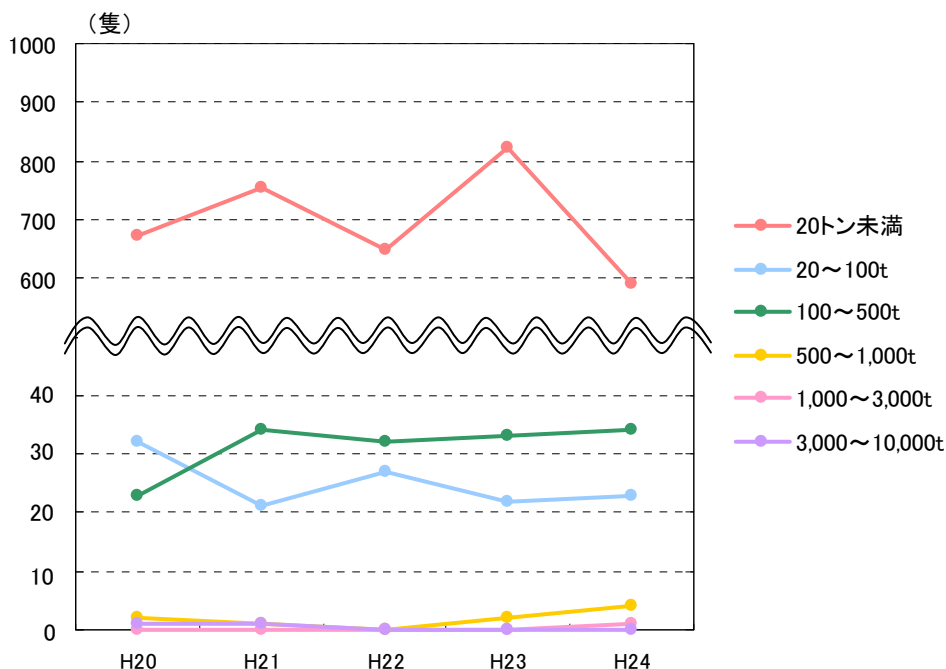
(過去5年間の合計)

※見張り不十分の内訳

漁船：1,084隻
 遊漁船：148隻

5. 小型船舶の海難の状況

5-11. トン階別の漁船事故隻数の推移

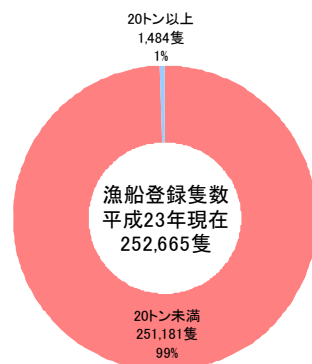


※漁船登録隻数

漁業統計表（水産庁）より作成

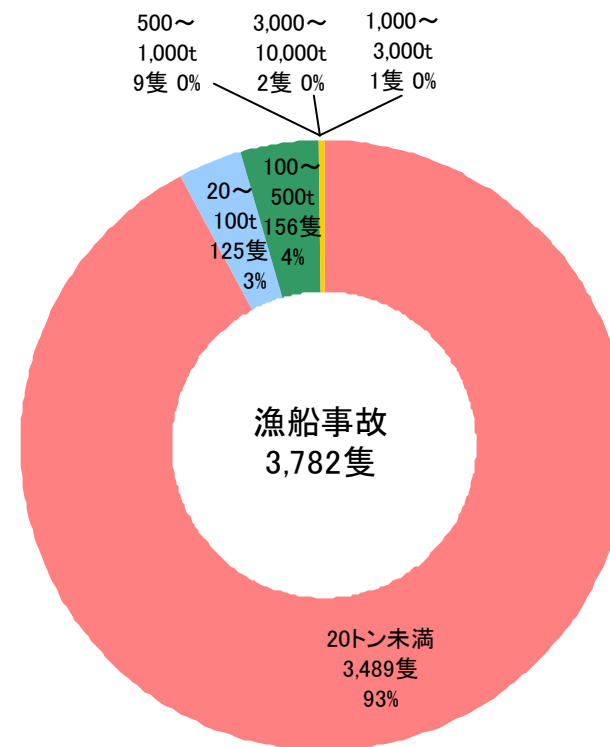
内訳

20 トン未満	: 251,181隻
20 トン～ 100トン	: 497隻
100 トン～ 500トン	: 947隻
500 トン～ 1,000トン	: 28隻
1,000トン～ 5,000トン	: 11隻
5,000トン～10,000トン	: 1隻



5-12. トン階別の漁船事故隻数の割合

9割が、20トン未満の漁船



(過去5年間の合計)

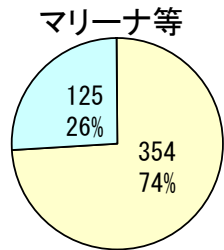
※遊漁船 (390隻の内訳)

20トン未満	: 389隻
20トン～100トン	: 1隻

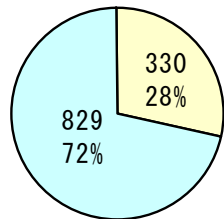
6. 小型船舶の安全対策

アンケート結果（平成24年実施）

地域特性に応じたきめ細かな海難防止活動の認知度

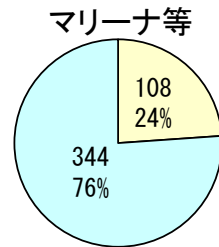


免許更新講習会

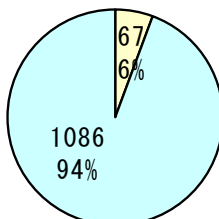


□ 知っている □ 知らない

IT等を活用した情報提供及び安全対策の利用状況



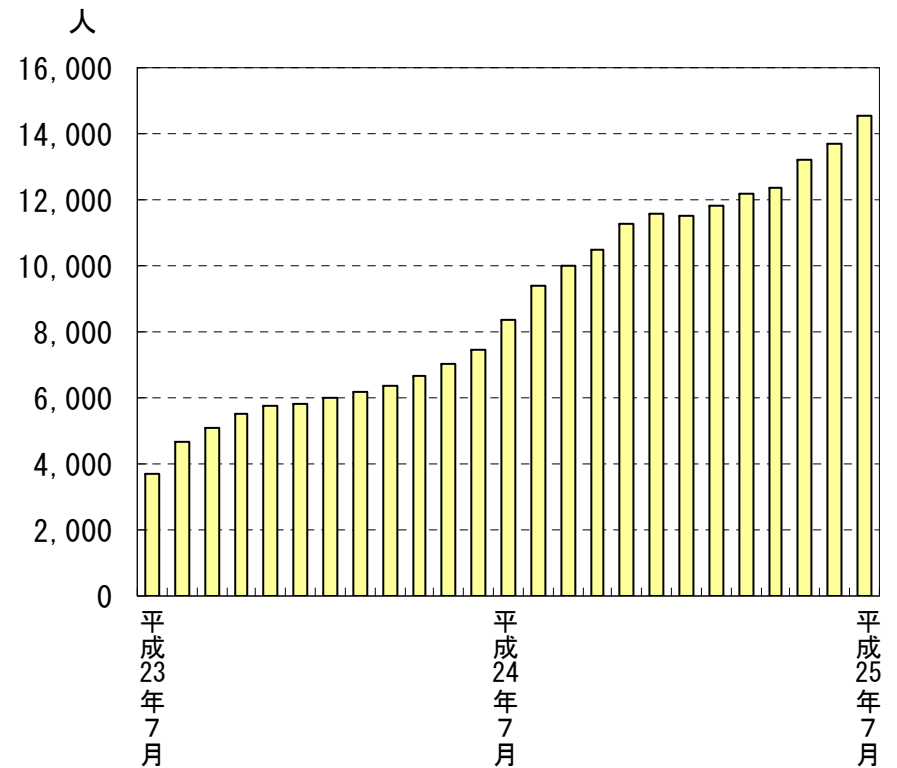
免許更新講習会



□ 利用したことがある □ 利用したことがない

MICS配信メールサービス 登録者数

平成25年7月1日現在、約14,500人



7. AISの概要

7-1. 簡易型AISの概要

簡易型 AIS の概要図

AIS (Automatic Identification System: 船舶自動識別装置) は、SOLAS条約により、国際航海に従事する大型船を対象として2002年7月1日から一定の船舶に搭載することが義務付けられた無線設備であり、国際VHF周波数2波を用いて、周囲の船舶局や、沿岸においてAIS海岸局に対して、自船の位置、速度、進行方向などの情報を自動的に送受信するものである。船舶相互間又は陸上との間でこれらの情報を交換することにより、船舶の衝突防止や運行管理等に高い効果が期待されている。

簡易型AISは、AISに対して伝送情報量の縮小、空中線電力の低減などAISの機能を簡略化・小型化したものであり、主に小型船舶を対象としている。

AISの主な伝送情報

位置情報等

- ・位置情報
- ・対地針路
- ・対地速度

船名等

- ・船名
- ・船の種類
- ・呼出符号等

簡易型AISでは不要



目的地等

- ・目的地
- ・到着予定時刻
- ・喫水等海路情報

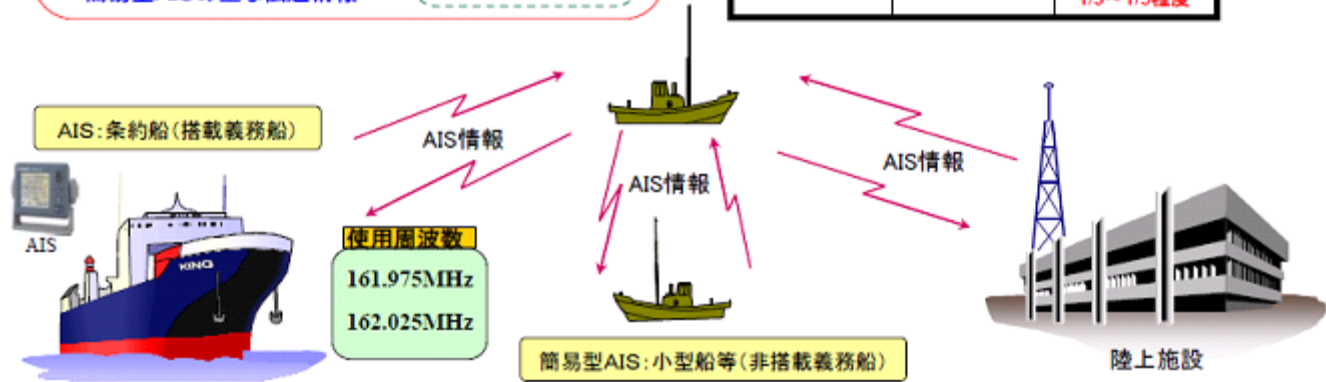
AISと簡易型AISとの比較

項目	AIS	簡易型AIS
インターフェース、DSC機能	要	不要
空中線電力	12.5W	2W
大きさ(参考)	420(横)X250(縦)X85(高)	AISの1/4程度
本体価格(参考)	約150万円	AIS価格の1/3~1/5程度

補足説明

	AIS	簡易AIS
通報レート	10秒 14kt≥速力 6秒 23kt≥速力>14kt 2秒 速力>23kt)	3分 2kt ≥速力 30秒 速力>2kt
本体		

※H25.6.24現在、簡易型AISは約15万(表示部あり)~約40万で販売されており、プレジャーボート限定であれば約7万(表示部なし)で販売されているものもある。



AIS: 条約船(搭載義務船) 陸上施設

使用周波数: 161.975MHz, 162.025MHz

簡易型AIS: 小型船等(非搭載義務船)

資料：情報通信審議会 情報通信技術分科会 海上無線通信委員会 簡易AIS関連資料 (H19. 10. 25)

7. AISの概要

7-2. 各国のAIS搭載義務の状況

中国

- 2011年1月1日までに順次、200トン以上の船舶へのClassB AIS搭載を義務付け（自国籍船に限る）
- 2011年7月までに順次、主要河川（長江、珠江、黄浦江及び京杭運河）を通航するすべてのコンテナ船・液体貨物運搬船及び100トン以上のすべての船舶にClassB AIS搭載を義務付け
- 東シナ海で操業する漁船に対し、ClassB AIS発信機の搭載を義務付け

トルコ

- イスタンブール海峡を航行する連絡フェリー、長さ20m以上の漁船、給油／給水船、業務用プレジャーボート（個人所有を除く）に対し、ClassB AIS搭載を義務化

アメリカ

- 国際航海に従事する全オイルタンカー、150トン以上の客船、300トン以上の船舶及び船体長20m以上の船舶（漁船、小型客船を除く）に対してClassA AIS搭載を義務化
- VTSセンターエリア内を航行する船体長8m以上のえい航船、船体長20m以上の船舶（漁船、小型客船を除く）及び150名以上の乗客を乗せることのできる客船に対し、ClassA AIS搭載を義務化

シンガポール

- 2007年1月から、港内小型船に対してHARTSによる位置通報を義務化
- 2012年1月1日から、AISまたはHARTSを搭載していないすべての動力船に対し、AIS（ClassAまたはClassB）あるいはHARTSの搭載を義務付け（自国籍及び、定期的にシンガポールに入港する外国船）→これにより、現在約300～400隻

欧州

- スウェーデンでは300トン以上の非国際航海従事船舶及び長さ20m以上の漁船に対して、ClassA AIS搭載を義務化
- EUでは2009年4月から、加盟国籍の漁船、加盟国内水・領海内で漁を行う外国漁船及び域内の港に水揚げする外国漁船に対し、ClassA AIS搭載を義務化

韓国

- 2011年1月1日より、自国籍の50トン以上の船舶すべてにClassA AISの搭載を義務化

日本

- 船舶設備規定第146条の29・国際航海に従事する旅客船・国際航海に従事する300トン以上の船舶・国際航海に従事しない500トン以上の船舶→SOLASの求める「国際航海に従事しない500トン未満の旅客船」については非適用
- 実態上は、500トン未満の内航船舶でもAISを自主的に搭載する船主も少なくない

地域毎のAISスロット輻輳状況

地域	受信隻数	データ受信数	スロット使用率
東京湾	190	34,833	13%
大阪湾	120	14,331	5%
シアトル	91	20,708	8%
ロッテルダム	153	19,167	7%
シンガポール	395	46,140	17%