

令和6年度 全国海難防止強調運動実行委員会 議事概要

令和7年2月19日(水)、中央合同庁舎3号館11階 海上保安庁会議室において標記委員会が開催された。議事概要以下のとおり。

1、日本海難防止協会(事務局)挨拶

鈴木章文理事長から以下の挨拶があった。

- ・ 多用のところ多数の方へ出席していただき感謝
- ・ 日海防の事業に理解協力を賜りお礼申し上げる
- ・ 近年は海難発生が減少していたところであるが 漁船と20トン以上の事故隻数が上昇
- ・ 今年になって行方不明者を伴う海難も発生している
- ・ これらを勘案すれば 引き続き官民一体となった取り組みが必要
- ・ キャンペーン実施計画書(案)には交通基本計画に基づく重点事項が盛り込まれている
- ・ 来年度は第11次の最終年度であり 実行委員会一体となって海難防止に取り組みたい

2、海上保安庁挨拶

総務部 川越功一参事官から以下の挨拶があった。

- ・ 海上保安庁の日頃の活動に理解協力を賜りお礼申し上げる
- ・ 本活動は官民一体となって海難防止の知識技能を深め海の事故ゼロを目指すもの
- ・ 本活動の歴史は古く 現在でも海洋基本計画や交通安全基本計画に受け継がれている
- ・ 日本は海洋国家であり 国民一人一人が「海洋リテラシー」を持ち海難事故を減らすべき
- ・ 海難発生件数はその年年の変動はあるものの減少傾向を示している
- ・ その一方海難で命を落とす方もいる
- ・ 委員会を通じキャンペーンの意義を共有し官民一体となり海難事故ゼロを目指したい
- ・ 皆様の協力をお願いしたい

3、出席者紹介

委員、関係官庁、海上保安庁の順に出席者の紹介が行われた。

4、委員長選出

全国海難防止強調運動実行委員会規定に基づき、委員の互選により日本船長協会 会長 中村伸也委員が委員長に選出され、以後、中村委員長により議事が進行された。

5、議題1「令和6年 海難の状況及び評価」

海上保安庁交通部安全対策課 萬谷課長補佐から配布資料により説明が行われた。

【質疑】

(日本内航海運組合総連合会 逸見委員) 20 トン以上の船舶の船舶事故発生状況②の中に「不可抗力」とあるが、どういったものをこれに分類しているのか教えてほしい。

(萬谷課長補佐) 見張り不十分や操船不適切に当たらないものを計上しているが、後ほど詳細を説明したい。

(逸見委員) 船舶が衝突した場合、どちらの船にも責任がかかってくるが、不可抗力となれば責任が及ばないものと解されてしまう。どのような場合に不可抗力となるのか、後ほどでよいので教えてほしい。

6、議題2「令和6年度 海の事故ゼロキャンペーンの実施状況」

事務局 日本海難防止協会企画国際部 鏡部長から配布資料により説明が行われた。

7、議題3「令和6年度 海の事故ゼロキャンペーンの実施状況」

海上保安庁交通部安全対策課 萬谷課長補佐から配布資料により説明が行われた。なお、冒頭に以下の説明があった。

- ・ 昨年度の委員会においてポスターの効用を数値的に分析してはとの提案があり、検討した結果、ポスターに特設ページへアクセスする QR コードを表示し、アクセス数をカウントすることとした。

8、議題4「令和7年度 海の事故ゼロキャンペーン実施計画（案）」

事務局 日本海難防止協会企画国際部 鏡部長から配布資料により説明が行われた。なお、説明中に以下の事項について追加説明があった。

- ・ 来年度は第 11 次交通安全基本計画の最終年度であることから実施計画を変更せず、実効性を高めることを主眼とした。
- ・ 昨年度の委員会において遊泳中の事故、釣り中の事故への対策を、という提案があり、水産庁の橋渡しにより（公財）日本釣振興会が協賛団体として加わることとなった。これにより傘下のショップを利用してライフジャケット、防水携帯ケース、釣り具などを購入する人々に海難防止の思想が敷衍することが期待される。
- ・ 漁ろう中の船舶との衝突防止に関し、日本海難防止協会の機関誌「海と安全」2024 年秋号で特集されているので活用してほしい。
- ・ 携帯電話の GPS を ON にしておく、海上保安庁が受電した際に北緯東経が分かるようになっており、迅速な救助が可能となる。また NET118 は聴覚や発話に障がいを持つ方向

けの緊急通報で、チャット方式により文字での遣り取りが可能である。

【質疑】

(日本船主協会 平尾委員) AIS や簡易 AIS を漁船に搭載する補助を行うという政策があったと思われるが現状は如何か。また、次年度の海の事故ゼロキャンペーン実施計画の中でどのように扱うのか。AIS は大型船から小型船が認識しやすいという利点があるが、海難の発生状況等(資料1)の中に、AIS の有無による比較といったものを盛り込んで如何か。

(水産庁漁政部企画課 笠原課長補佐) AIS の普及啓発についてはホームページにも掲載し政策を推進しているところ。最近簡易 AIS の普及のみならず、携帯電話の AIS アプリについても利用を促進している。

(海上保安庁交通部安全対策課 萬谷課長補佐) 海上保安庁としても水産庁と連名でパンフレットを作成し同政策を推進している。先月開催された関係省庁海難防止連絡会議において総務省、水産庁、国土交通省で会議が行われたが、AIS についても話題に取り上げられ、AIS を普及させる方向で議論が行われた。

(日本海難防止協会企画国際部 鏡部長) 海の事故ゼロキャンペーン実施計画(案)の重点事項・推進項目中に「AIS 積載義務の無い小型の漁船についても、AIS を搭載することにより自船の動静を大型船に容易に認識させることができるなど事故防止に寄与するため、リーフレットの活用などにより AIS 搭載の推進についての周知・啓発に努める。」との記載があり、水産庁、海上保安庁の方針を包含していると思われるが、より強調すべきというような意見があれば承りたい。

(平尾委員) 海上保安庁で AIS の積載を推進しているのであれば、資料1に AIS 積載の有無を加味した資料を加えては如何か。

(萬谷課長補佐) 本年度を含め今後の資料については AIS を加味したものとしたい。

※ 本件について、安全対策課から事務局に詳細を説明する文書が送付されたので議事概要末尾に添付した。

以上の質疑の後、「令和7年度 海の事故ゼロキャンペーン実施計画(案)」は異議なく承認された。

9、連絡事項

事務局より、来年度の委員委嘱について3月末に各委員に照会を行い、その後、委嘱状を送付するのでよろしくお願ひしたいとの説明があった。

10、自由討議

(海上保安庁交通部安全対策課 大井課長) 先ほど質問があった不可抗力について説明したい。不可抗力の分類として半没状態の漂流物との衝突事例が計上されている。

(中村委員長) 係留している船舶に衝突されたものを計上していると想像していた。また漂流物との衝突は必ずしも不可抗力ではなく、安全対策を行う実務者に資する資料作りが必要ではないか。

(大井課長) そのとおりと思料。「係留中が 18 隻」という記載もされている。

(中村委員長) ということであれば、ぶつけた側、ぶつけられた側が同じ事故原因とされると誤解を招くことになりかねないので今後の資料作りには工夫をしてほしい。逸見委員からはなにか意見はあるか。

(逸見委員) 係留中の場合、ぶつけられた方は不可抗力であるが、ぶつけた方はそうならない。このため事故発生件数と事故発生隻数が合致しないこととなる。また、これらを不可抗力としてひと纏めにしてしまうと、事故件数を減らすという観点でそれができないことになってしまうので、それは違うのではないかと思料する。

(大井課長) ご意見を賜り、資料の作り方について整理したい。

(中村委員長) これらの事故件数は海上保安庁が取り扱った隻数であり、海難審判所や運輸安全委員会の件数とは異なるという理解でよいか。

(大井課長) そのとおりである。

※ 本件について、安全対策課から事務局に詳細を説明する文書が送付されたので議事概要末尾に添付した。また、同課から、不可抗力等については、「船舶を運航するにあたり最低限必要な知識、技能又は注意力をもってしても避け難かった」と判断したものを計上しているとの情報が得られたため付記する。

以上の質疑の後、中村委員長から、今までに出された意見を今後の事故分析に活かしてほしいとの意見が述べられ、全ての審議を終了、議事進行が事務局に返された。

11、閉会

事務局から中村委員長に議事進行について謝意が述べられ、委員会で承認された実施計画を官民一体となって推進していく旨宣言され、「令和 6 年度 全国海難防止強調運動実行委員会」を閉会した。

令和 7 年 2 月 21 日

全国海難防止強調運動実行委員会 委員 各位

海上保安庁安全対策課

令和 6 年度全国海難防止強調運動実行委員会の質疑に関する補足について

平素より海上保安業務にご理解とご協力いただきありがとうございます。

令和 7 年 2 月 19 日の全国海難防止強調運動実行委員会における会議資料 1 (令和 6 年海難の発生状況等：海上保安庁説明) につきまして、改めて別紙の通り補足説明させていただきます。

※ 資料の数値はいずれも速報値であり確定値ではありません。

1 衝突の原因(不可抗力等)に関する補足

(会議資料1「20トン以上の船舶の船舶事故発生状況②関連」)

衝突(2隻以上の船舶が関与するもの)の原因が「不可抗力等」である35隻については、係留中に相手船に衝突されたものが25隻と大多数を占めますが(係留中の船舶は「不可抗力等」、相手船は「操船不適切」等と計上)、その他にも、例えば、えい航船舶Aの操船不適切により被えい航船舶Bがえい航船舶Aに衝突し物的損害等が発生したもの(A:操船不適切、B:不可抗力等)、また、タグボート支援での入出港時にタグボートCの操船不適切によりタグボートのマストと非支援船Dの船首フレアとの衝突により物的損害等が発生したもの(C:操船不適切、D:不可抗力等)もあります。

また、「不可抗力等」は、単独衝突(船舶が岸壁や漂流物等と衝突する事案)においても存在しうる概念であり、考え方としては上記と同様です(会議の場でご説明した漂流物との衝突事例においても、見張り等を適切に実施していれば防ぐことができたものについては「見張り不十分」と計上するものもあれば、それ以外の事案において「不可抗力等」と計上するものもあります)。

なお、海難調査は、当庁が取り扱った海難の実態、原因等を調査・記録するとともに、これを分析し、海難の防止業務等に活用することを目的としており、過失(責任)といった観点での調査ではないことを申し添えます。

2 衝突の原因(不可抗力等)の事故隻数への計上

(会議資料1「20トン以上の船舶の船舶事故発生状況②関連」)

「不可抗力等防ぎようがない事故を事故隻数に計上することは全体を誤認する可能性がある」というご指摘がございましたが、これまでも衝突の事故隻数については原因の如何を問わず両方の船舶を計上しております。その理由は、人為的に防げる衝突事案、防げない衝突事案の割合を示し、人為的に防げない部分も一定数あるということを把握するためにそのような計上の仕方をしております。

今後は上記「1」のとおり「不可抗力等」の詳細情報を記載することと致しますので、当該隻数を差し引きしてもらうことでご理解いただければと思います。

3 衝突事故におけるAIS搭載の有無(別添参照)

(会議資料1「船舶事故発生状況関連」)

事故種類別において衝突事案が多数を占めております、以下の船舶種類につい

て、AIS 搭載（簡易型を含む。以下同じ。）の有無に係る追加資料を作成しております。

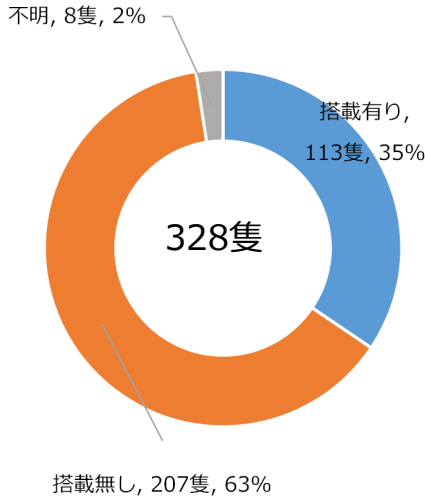
- (1) 「全船舶種類」における衝突隻数(328 隻)の AIS 搭載の有無
- (2) 「漁船」における衝突隻数(102 隻)の AIS 搭載の有無
- (3) 「20 トン未満の漁船」における衝突隻数(85 隻)の AIS 搭載の有無

添付資料のみからは、AIS 搭載の有無と衝突との明確な関連性等について読み取ることができませんが、搭載が義務化された平成 20 年度を境に衝突事故が減少したという当庁の統計、AIS を搭載することによる付近航行船舶からの認識向上の効果等を踏まえ、引き続き普及啓発に努めたいと思っております。

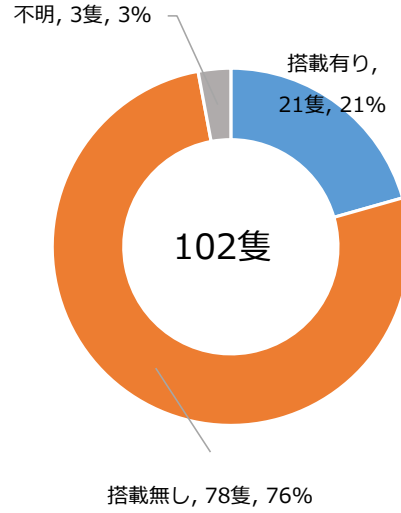
ポイント

- 衝突事故の隻数：328隻
- 漁船の衝突事故の隻数は102隻で、AIS搭載船は21隻（21%）

全船舶



漁船



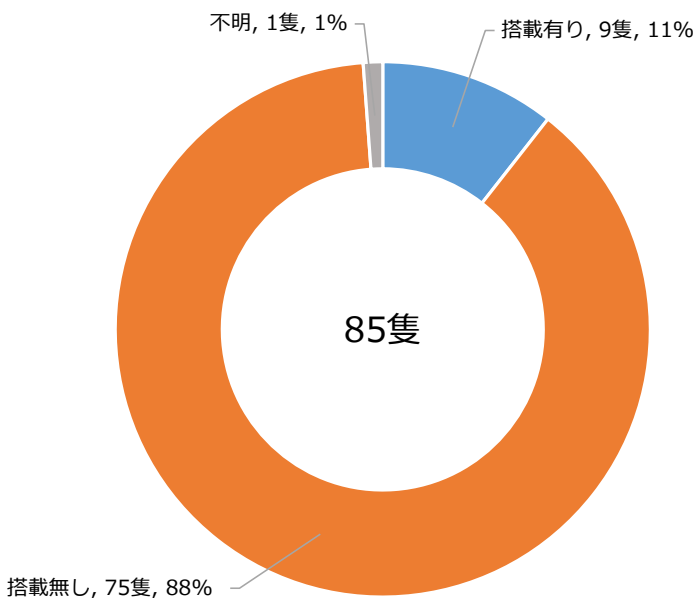
衝突事故のAIS搭載（簡易型を含む）状況（漁船（20t未満））

ポイント

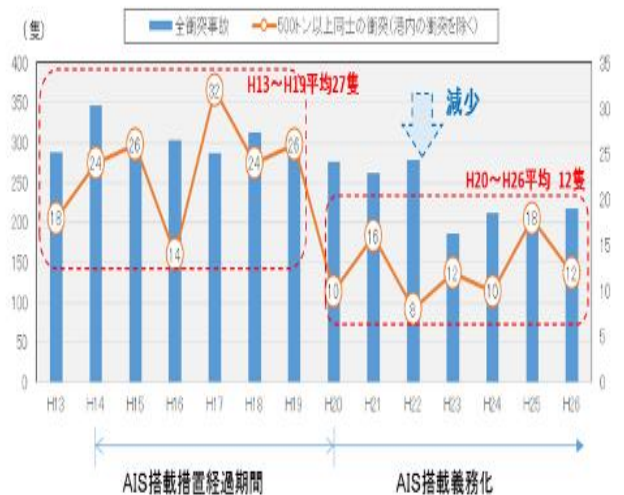
- 20t未満の漁船の衝突事故隻数は85隻で、AIS搭載船は9隻（11%）
- 令和5年度末時点での20t未満の漁船のAIS普及率は10.7%（※）

※総務省からの情報提供を基に水産庁で作成した資料

漁船（20t未満）



貨物船、タンカー、旅客船の衝突事故の推移



平成26年 海難の現状と対策から抜粋

※本資料の隻数には、貨物船等が漁船と衝突したものも含まれる。