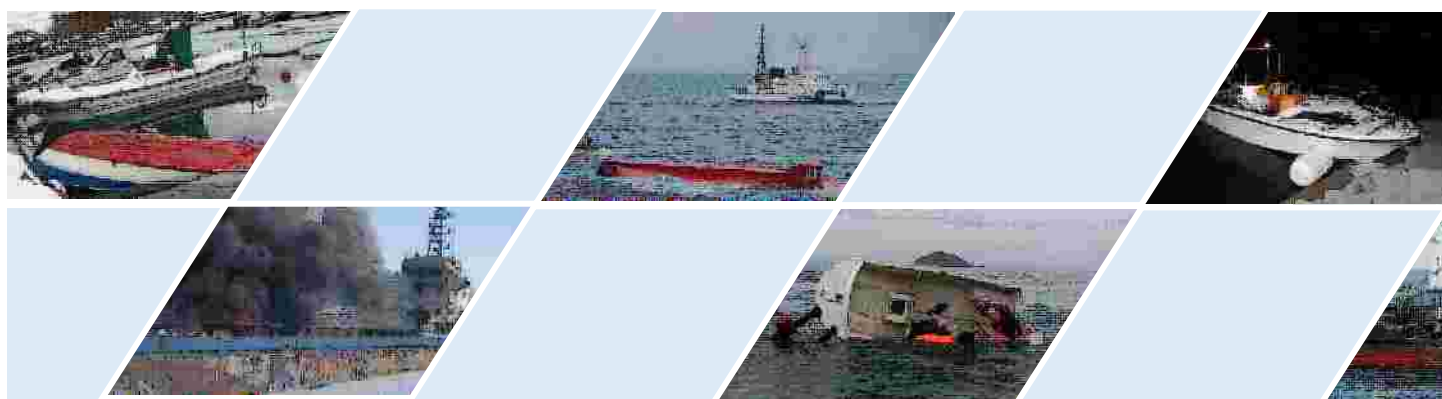


平成29年 海難の現況と対策

～大切な命を守るために～



平成29年の海難数

海難の現況と政策目標

海難の防止対策

救助状況及び海難発生時の救命率の向上策

資料編（海難の発生と救助の状況）

平成 29 年海難の現況と対策 ～大切な命を守るために～

目次

はじめに	1～3
1 船舶事故は初めて 2,000 隻を下回る	1
2 重大な海難	2
3 平成 29 年の気象概況と海難傾向について	3
第 1 章 海難の現況	4～17
1 最近の海上交通の動向・環境の変化	5
2 平成 29 年の海難の現況	7
(1) 船舶事故	7
ア 概観	
イ 船舶種類別	
ウ 事故種類別	
エ 事故原因別	
オ 距岸別	
カ 船舶事故に伴う死者・行方不明者及び負傷者	
キ トン数別	
(2) 人身事故	14
ア 概観	
イ 船舶事故以外の乗船中の事故	
ウ マリンレジャーに関する海浜事故	
エ マリンレジャー以外の海浜事故	
Topics 1 ウォーターセーフティガイドの策定について	17
第 2 章 海上保安庁の政策目標及び達成状況	18～22
1 第 10 次交通安全基本計画	18
(1) 2020 年代中に我が国周辺で発生する船舶事故隻数を第 9 次計画期間の年平均（2,256 隻）から約半減（約 1,200 隻以下）することを目指すこととし、平成 32 年までに少なくとも 2,000 隻未満とする	
(2) ふくそう海域における、衝突・乗揚事故の低発生水準維持及び社会的影響が著しい大規模な船舶事故の防止	
(3) 要救助海難に対する救助率 95%以上の維持確保	
2 第 3 次交通ビジョン	20
(1) ふくそう海域における衝突・乗揚事故の低発生水準の維持	
(2) 港内等における衝突・乗揚事故の減少	
(3) 小型船舶における事故の減少	
Topics 2 海上安全の更なる向上のための取組について	22

第3章 海難の防止対策	23～100
1 総論（海難防止の基本的考え方）	23
（1）船舶事故の防止対策	23
（2）通航量の多い沿岸域における船舶事故の防止対策	24
（3）人身事故の防止対策	24
Topics 3 IBWSS 及び JBWSS への対応について	26
2 船舶事故の防止対策	27
（1）プレジャーボート事故の防止対策	27
ア プレジャーボート事故の概観	27
イ プレジャーボート機関故障事故の対策	30
ウ バッテリー過放電事故の対策	34
エ 水上オートバイ事故の対策	37
オ ミニボート等の免許を要さない船舶事故の対策	43
カ 花火大会に関連した事故の対策	51
（2）漁船事故の防止対策	54
（3）遊漁船事故の防止対策	59
（4）中古艇、海外売船回航中の事故の防止対策	63
（5）貨物船事故の防止対策	66
Topics 4 海難の定義変更について	71
3 通航量の多い沿岸域における船舶事故の防止対策	72
（1）ふくそう海域の事故の防止対策	73
（2）準ふくそう海域の事故の防止対策	75
Topics 5 一元的な海上交通管制の構築について	77
4 人身事故の防止対策	79
（1）船舶事故によらない乗船者の人身事故の防止対策	78
（2）マリナーレジャーに関する海浜事故の防止対策	80
ア 遊泳中における事故の防止対策	80
イ 釣り中における事故の防止対策	83
ウ スキューバダイビング中における事故の防止対策	86
エ シュノーケル使用中における事故の防止対策	88
オ SUP 使用中における事故の防止対策	90
Topics 6 日本ライフセービング協会と連携した事故防止対策について	93
5 海の安全情報	94
6 その他の海難防止の取組み	96
（1）SNS やメディアを活用した周知啓発活動	96
（2）免許更新講習等における安全指導	96
（3）事故事例を踏まえた安全指導	97

(4) セーフティラリーによる安全意識の向上-----	97
(5) マリーナ及びボートパークに対する安全指導-----	98
(6) 関係団体と連携した海難防止活動-----	98
(7) A I Sを活用した航行支援システム-----	99

Topics 7 自船の安全確保3か条について-----	100
------------------------------	-----

第4章 救助状況及び海難発生時の救命率向上策-----101～116

1 救助状況-----	101
(1) 人の救助-----	101
(2) 船体の救助-----	101
2 救助・救急体制の充実・強化-----	102
(1) 救助・救急能力の充実・強化-----	102
(2) 関係機関との連携・協力体制の充実-----	103
3 自己救命策の確保-----	104
(1) 平成29年の船舶からの海中転落者及びライフジャケット着用の現況等-----	104
(2) より有効な自己救命策確保について-----	107
ア ライフジャケットの適切な着用について-----	107
イ 防水パック入り携帯電話等連絡手段の確保について-----	109
ウ その他自己救命策確保の一例-----	109
エ 適切な一次救命処置について-----	112

Topics 8 救命胴衣の着用義務範囲拡大について-----	115
---------------------------------	-----

Topics 9 「Ready,Set,Wear It」への参画について-----	116
---	-----

資料編

平成29年における海難の発生と救助の状況

平成29年度通航船舶実態調査結果

※数値は単位未満で四捨五入してあるため、合計の数字と内訳の計が一致しない場合や、四捨五入前の数字を用いて計算した結果と表中の数字が一致しない場合があります。

我が国の周辺海域では、海運、漁業、マリンレジャーなど幅広い分野にわたり、多種多様な活動が行われています。衝突や転覆などの船舶事故、遊泳中の漂流や岸壁からの海中転落などがひとたび発生すれば、かけがえのない人命、財産が失われるばかりではなく、船舶事故においては、油の流出による海洋汚染などの被害が甚大になります。

このため、海上保安庁においては、船舶交通の安全確保や海浜事故防止に関する様々な対策を講じるとともに、安全意識の高揚等の海難防止思想の普及・啓発に取り組んでいます。

また、不幸にも海難が発生した場合に備え、救助体制の充実強化、民間救助組織等との連携・協力に努め、海難発生時には迅速かつ的確な搜索救助活動を行い、一人でも多くの人命、財産を救助することに全力を尽くしています。

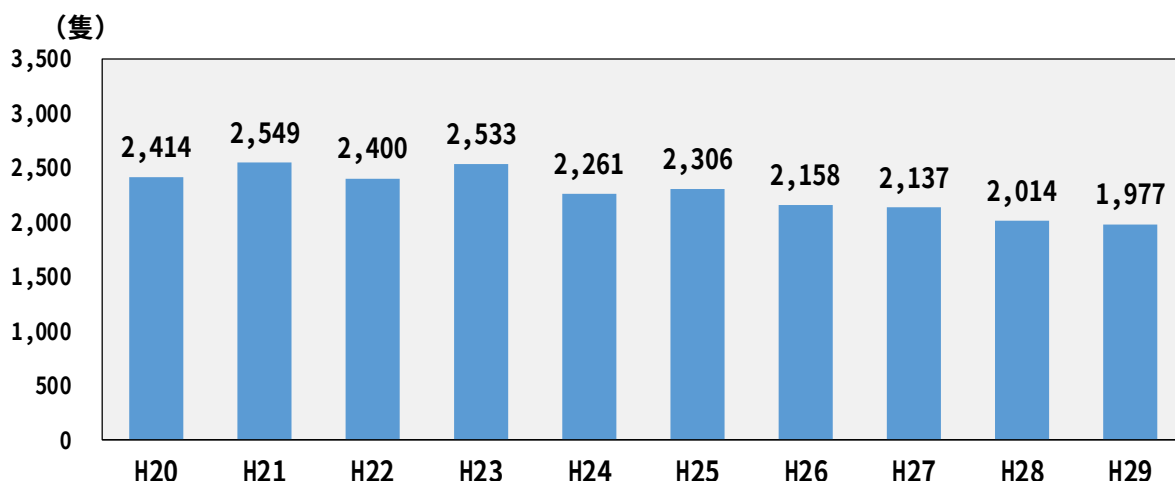
1 船舶事故は初めて2,000隻を下回る

平成29年に海上保安庁が認知した船舶事故隻数は1,977隻で、対前年比37隻（2%）減少し、平成13年から開始した統計手法では過去17年で最少を記録し、初めて2,000隻を下回りました。特に漁船の事故が減少しましたが、船舶事故に伴う死者・行方不明者数は82人、対前年比26人（46%）増加しました。

また、船舶事故以外の乗船中の事故者及び海浜事故者数は2,633人、対前年比27人（1%）減少し、このうち死者・行方不明者数は1,071人、対前年比21人（2%）減少しました。

海上保安庁においては、関係省庁海難防止連絡会議を通じた連携施策や、各地域の特徴に応じた現場指導や啓発の強化などの安全対策を推進してきており、海難の減少に向け、更に取組みを強化して諸施策を推進していくこととしています。

【船舶事故隻数の推移（過去10年間）】



2 重大な海難

平成29年においては、次のような死者・行方不明者を生じるなどの重大な海難が発生しています。

(1) 船舶事故

ア 青森県大間埼沖 漁船転覆事故

平成29年2月10日、漁船A丸（19トン、乗船者4名）は、秋田県入道埼沖を航行中に確認されたのを最後に連絡途絶となりました。その後の捜索により、青森県大間埼沖にて転覆中のA丸が発見され、船内からは乗船者2名が救助されるも死亡が確認されました。残る2名については発見に至っておりません。



イ 兵庫県神戸空港沖 旅客船衝突

平成29年7月26日午後9時29分頃、旅客船A丸（84トン、乗客29名、乗員2名）は、兵庫県神戸空港向け航行中のところ、神戸空港東進入灯台E2施設灯の支柱に衝突し、乗客15名が負傷しました。



(2) 人身事故

ア 福岡県古賀市花鶴川河口

平成29年8月11日午後1時50分頃、家族等5名で、福岡県古賀市の海水浴場ではない海岸へ訪れ、両親が目を離した間に、男児2名が流され、父親及び目撃した付近男性が救助に向かいましたが、全員沖に流されました。同日、4名とも救助のうえ病院に搬送されましたが、全員の死亡が確認されました。



イ 宮城県名取市関上漁港

平成29年8月26日午後0時50分頃、宮城県名取市の関上漁港において、3名が立入禁止柵を越えて防波堤に進入し釣り中のところ、ライフジャケット未着用の1名が誤って海中転落し、行方不明になりました。同人は同日付近海域にて発見され、死亡が確認されました。



第1章 海難の現況

3 平成29年の気象概況及び漁獲動向と海難傾向について

平成29年の海難発生状況は、船舶事故、人身事故ともに平成28年を下回りました。

船舶事故においては、プレジャーボートの事故が前年に比べ51隻増加したものの、漁船の事故が前年に比べ87隻減少したことが影響しました。

人身事故においては、遊泳中の事故者数が67人減少したことが影響しています。

これらの事故傾向については、気象概況及び漁獲動向による何らかの影響があるものと思われます。

プレジャーボートの事故は、平成28年に比べ、特に2月、4月、10月に増加しました。2月は、上旬後半から中旬前半にかけて、西日本を中心に強い寒気が南下し西日本の日本海側で大雪となった気象が影響し、鳥取県及び若狭湾では降雪によるモーターボートの浸水や転覆が増加しました。4月は、下旬後半28～29日に、三河湾では上空の寒気の影響により本州付近で雷雨となった所もあり、急激な気象の変化が影響し、突風によるヨットの荒天難航が増加しました。10月は、超大型の台風21号と秋雨前線により21～23日は西・東日本を中心に広い範囲で大雨や暴風となったことが影響し、若狭湾及び石川県ではモーターボートの浸水や転覆が増加しました。

漁船の事故は、平成28年に比べ、特に2月に事故が増加しました。2月は、上旬後半から中旬前半にかけて、西日本を中心に強い寒気が南下し、西日本の日本海側で大雪となった気象が影響し、鳥取県及び若狭湾では降雪による浸水や転覆が増加しました。

また、今後は、漁船の出漁状況の変化が漁船事故隻数にどのように関係しているかなどについて関係機関とも連携し分析を行うなど、漁船の事故減少に繋げていく必要があると考えています。

遊泳中の事故は、例年7～8月に多発しますが、平成29年では、7月下旬に東日本で梅雨前線や湿った気流の影響で曇りや雨の日が多く、8月上旬から中旬には、オホーツク海高気圧が出現したため、北・東日本太平洋側では北東から冷たく湿った空気が入りやすく、月間日照時間がかなり少なかったことが影響し、遊泳者が減少したことで遊泳中の事故も減少したものと思われます。

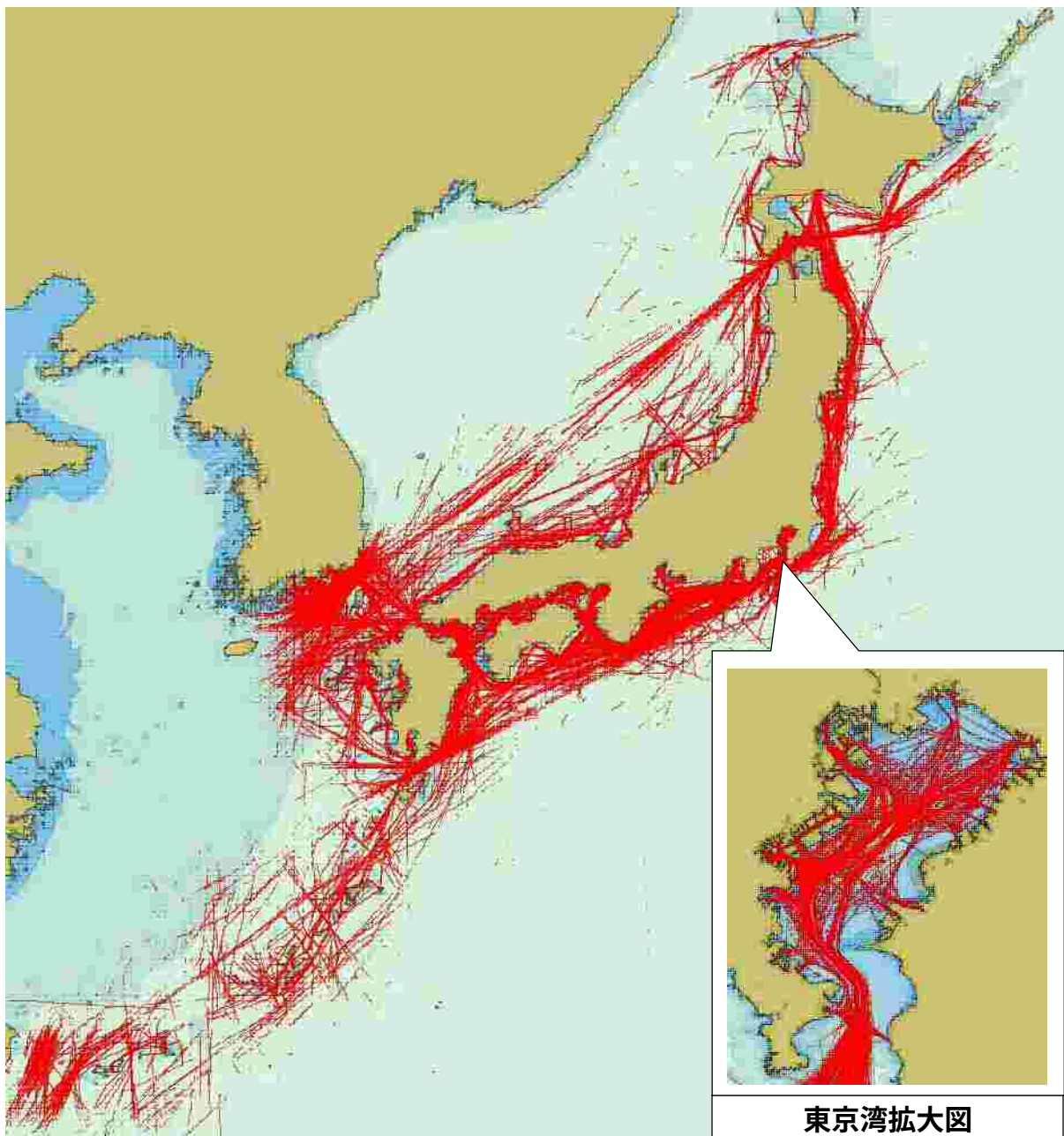
＊平成29年のライフセーバーがいる195箇所の海水浴場に訪れた海水浴客数は、前年比 約320万人減の約850万人（日本ライフセービング協会調べ）

— 第1章 海難の現況 —

我が国の周辺海域では、海運・漁業・マリンレジャー等幅広い分野にわたり、多種多様な活動が行われています。また、海上輸送は、我が国の経済産業や国民生活を支えるうえで欠くことができないものとなっています。

近年我が国の沿岸海域における船舶通航量は減少傾向であるものの、A I S搭載船舶だけでも1日約7,000隻もの船舶が通航しています。プレジャーボートや漁船等の小型船も含めるとその通航隻数はさらに多く、依然として多くの船舶事故が発生しています。

【我が国沿岸海域のA I S搭載船舶の通航状況】（平成29年8月1日）



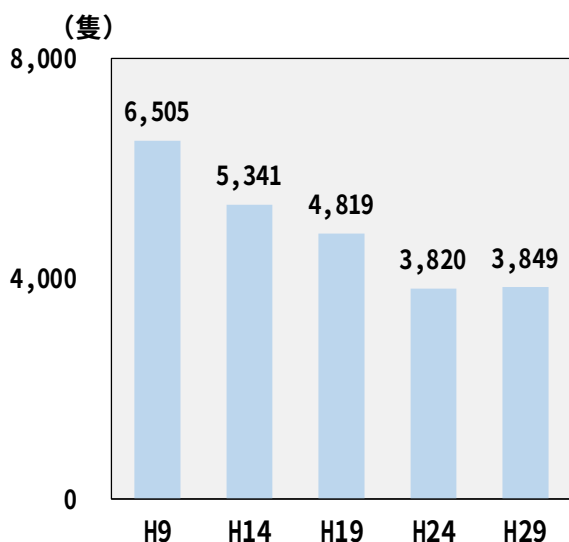
第1章 海難の現況

1 最近の海上交通の動向・環境の変化

近年の海上交通の動向をみると、船舶通航量は減少傾向にあり、ふくそう海域における1日あたりの船舶通航量は、20年前の約6割となっています。

また、小型船舶操縦免許有効者数が緩やかに減少しているほか、漁船隻数及び小型船舶在籍隻数も減少傾向となっています。

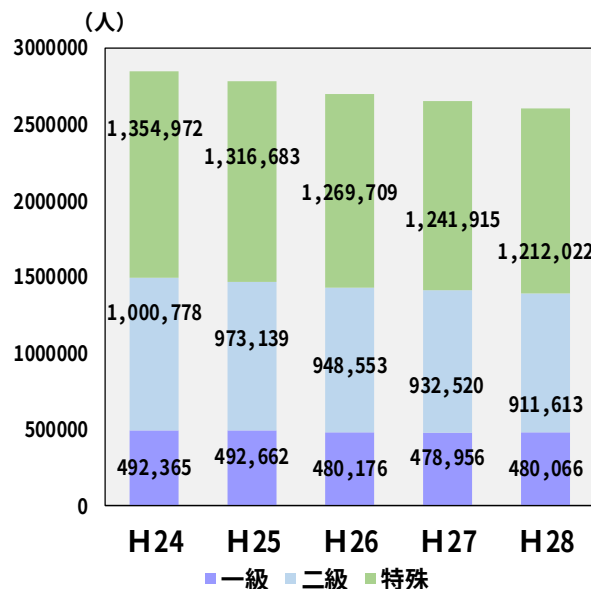
【ふくそう海域における通航船舶隻数の推移】



出典：平成29年度通航船舶実態調査

※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）

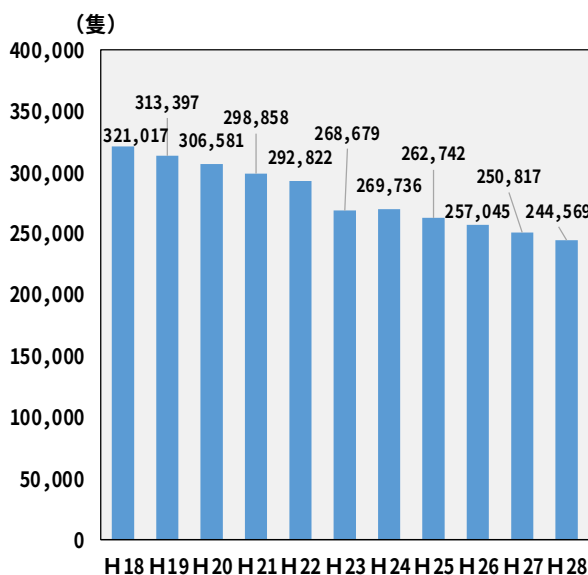
【小型船舶操縦免許有効者数の推移】



出典：海事レポート

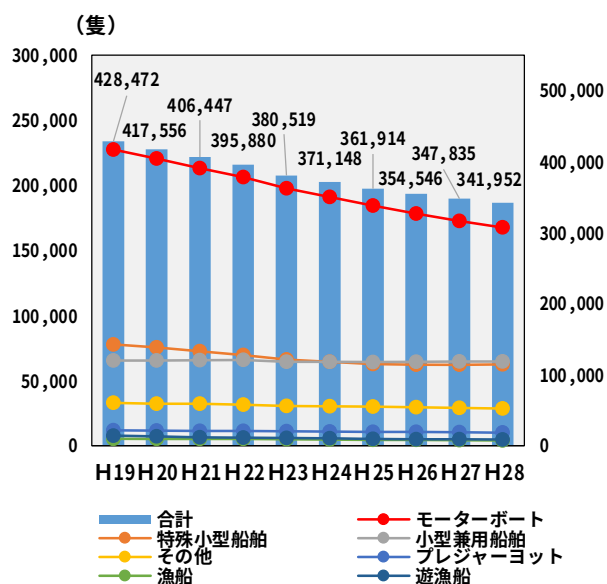
※複数資格を有する者は各区分の操縦免許有効者数へ計上している。

【漁船隻数の推移】



出典：漁船統計表

【小型船舶在籍隻数の推移】



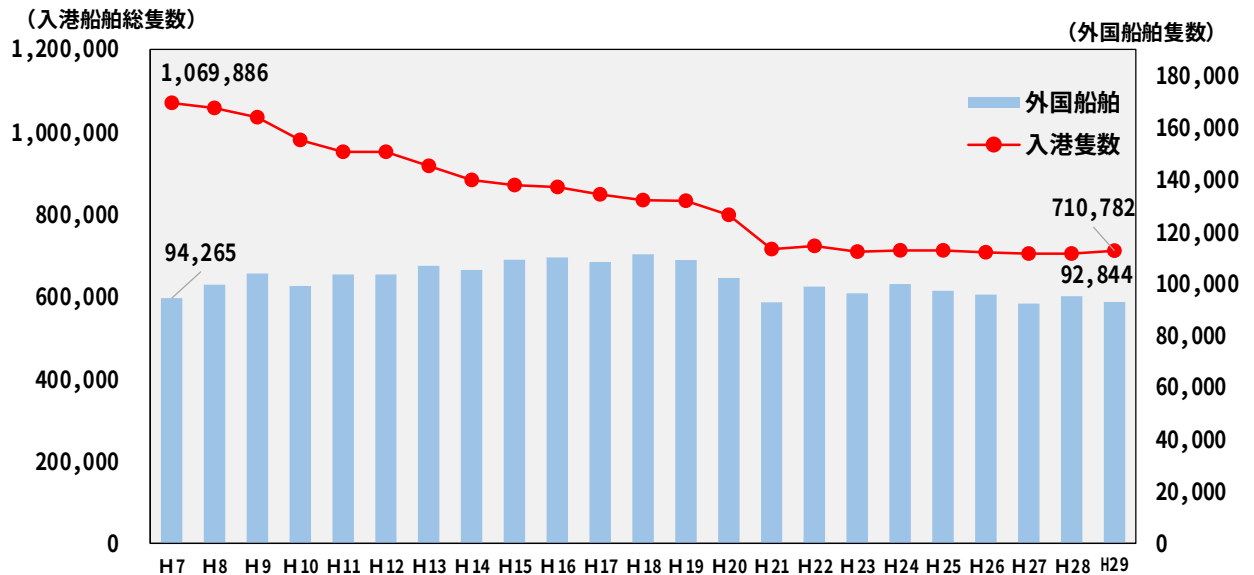
出典：小型船舶検査機構（J C I）

※在籍船とは、J C Iの船舶検査の対象となる小型船舶のうち、有効な船舶検査証書を有している船舶（受検せず船舶検査証書が無効となった船舶などは含まれません。）

ふくそう海域の船舶通航量や漁船隻数及び小型船舶在籍隻数が減少傾向にある一方、輸送効率の向上やコスト削減を図るため、船舶の大型化が進んでおり、仮に船舶事故が発生した場合には、被害拡大の危険性が高まります。

また、我が国の特定港87港の入港船舶総隻数をみると、入港隻数全体は減少傾向にある中、外国船舶の入港隻数の割合が増加しています。

【特定港への外国船舶入港隻数の推移】



第1章 海難の現況

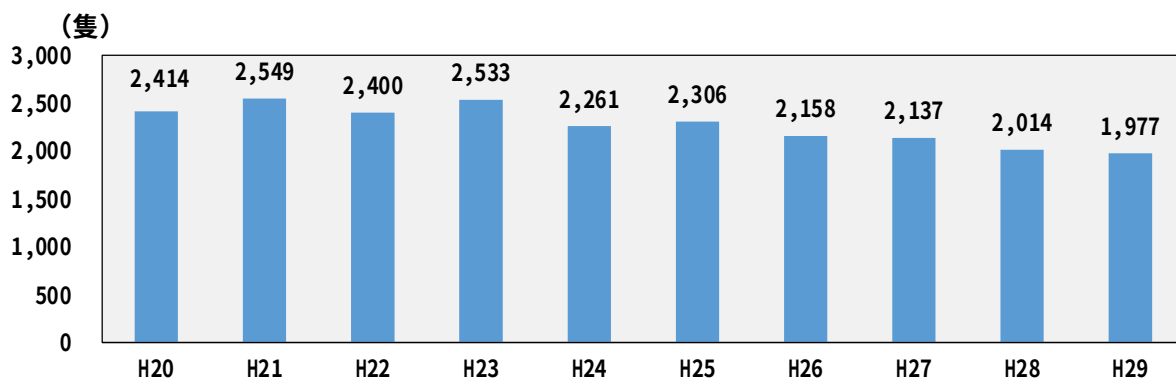
2 平成29年の海難の現況

(1) 船舶事故

ア 概観

平成29年に海上保安庁が認知した船舶事故は1,977隻で、前年より37隻減少し、平成13年から開始した統計手法では、初めて2,000隻を下回り、過去最少となっています。

【船舶事故隻数の推移（過去10年間）】



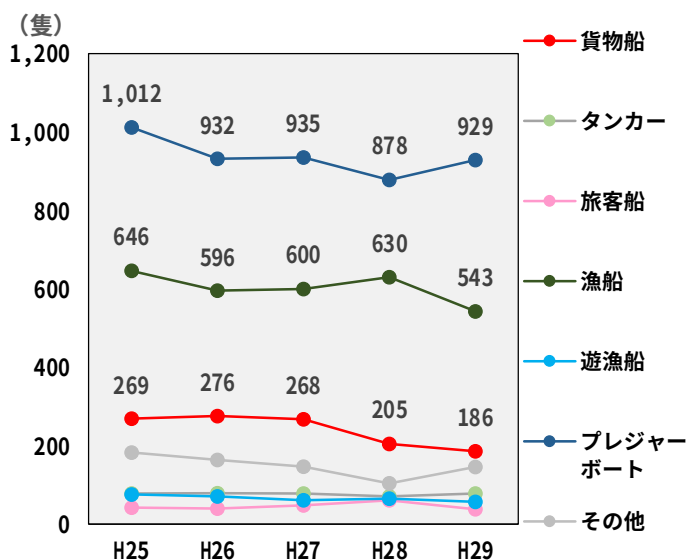
イ 船舶種類別

平成29年の船舶種類別の隻数は、プレジャーボート 929 隻（47%）、漁船 543 隻（27%）、貨物船 186 隻（9%）の順となっています。

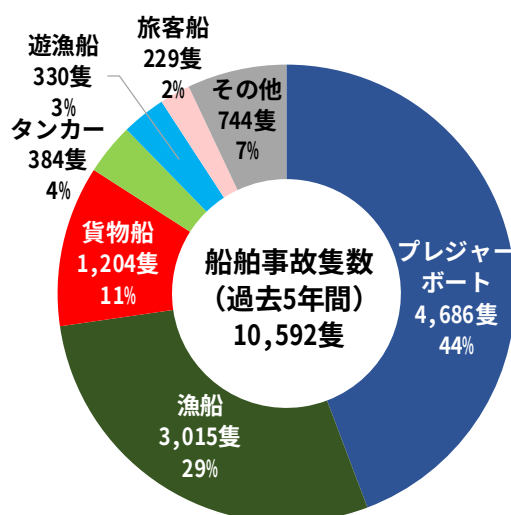
過去5年間の船舶種類別の隻数においても、プレジャーボート、漁船、貨物船の順となっており、いわゆる小型船舶（プレジャーボート、漁船、遊漁船※）が76%を占めています。

※遊漁船：「遊漁船業の適正化に関する法律」（昭和63年法律第99号）第2条2項に規定する「遊漁船」をいう。

【船舶種類別の推移（過去5年間）】



【船舶種類別の割合（過去5年間の累計）】

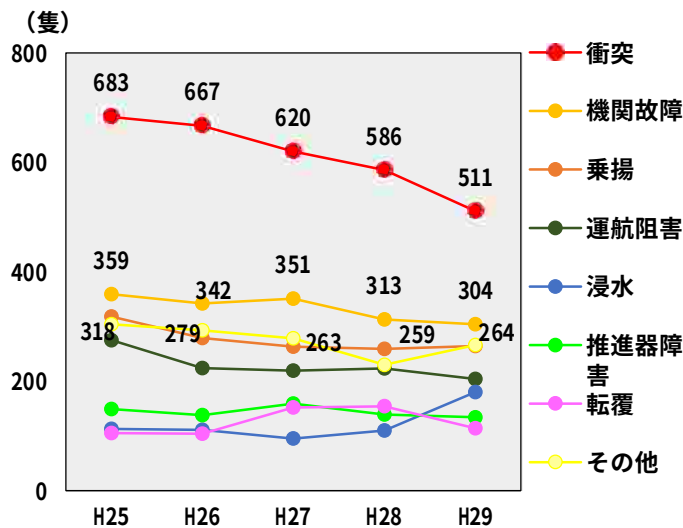


ウ 事故種類別

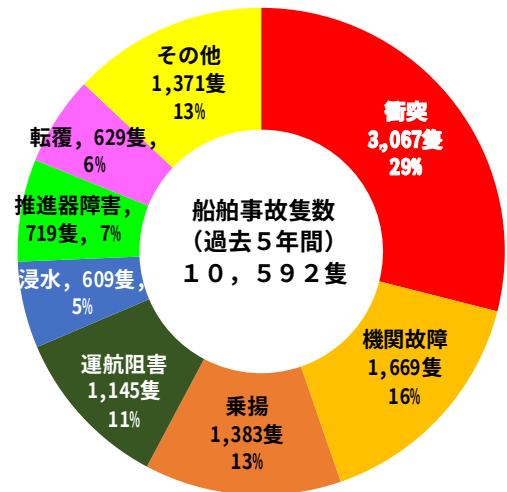
平成 29 年の事故種類別の隻数は、衝突 511 隻（26%）、機関故障 304 隻（15%）、乗揚 264 隻（13%）の順となっています。

過去 5 年間の事故種類別の隻数においても、衝突、機関故障、乗揚の順となっています。

【事故種類別の推移（過去 5 年間）】



【事故種類別の割合（過去 5 年間の累計）】

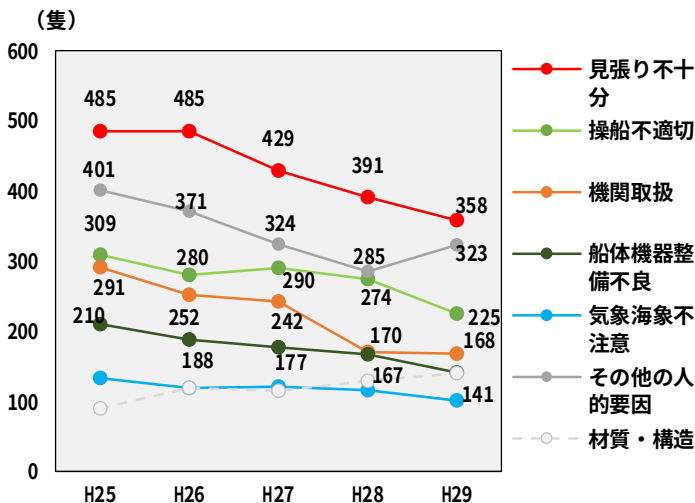


※その他は、火災、安全阻害、舵障害など

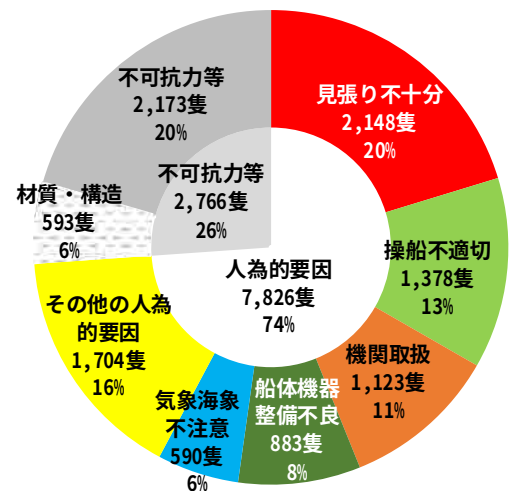
エ 事故原因別

平成 29 年の事故原因別の隻数は、見張り不十分 358 隻（18%）、操船不適切 225 隻（11%）、機関取扱 168 隻（8%）の順となっており、人為的要因が 1,316 隻（67%）を占めています。（資料編 P 4 参照）過去 5 年間においても、人為的要因が 7,826 隻（74%）を占めています。

【事故原因別の推移（過去 5 年間）】



【事故原因別の割合（過去 5 年間の累計）】



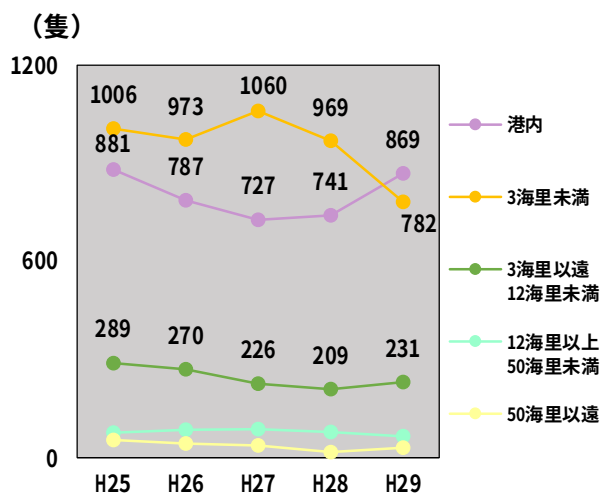
第1章 海難の現況

オ 距岸別

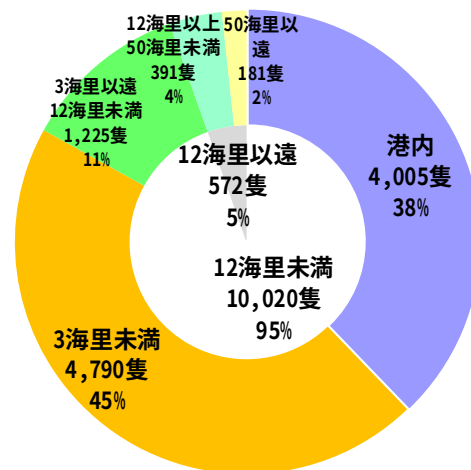
過去5年間の船舶事故の94%が、陸岸から12海里未満の海域で発生しています。

一方、過去5年間の船舶事故に伴う死者・行方不明者の32%は、12海里以遠の海域で発生しており、陸から遠く離れるほど、事故隻数に対する死者・行方不明者数の割合が高くなる傾向となっています。

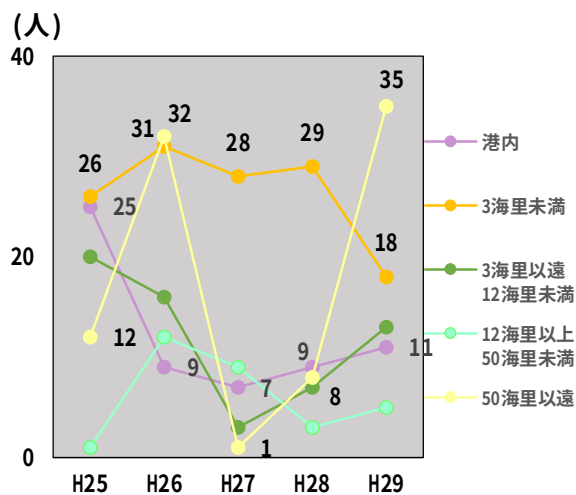
【距岸別の推移（過去5年間）】



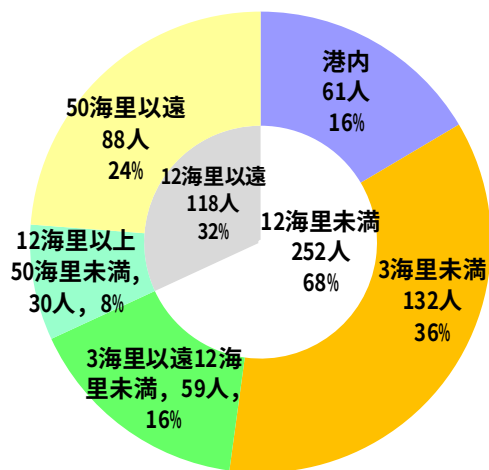
【距岸別の割合（過去5年間の累計）】



【距岸別死者行方不明者の推移（過去5年間）】



【距岸別死者行方不明者の割合（過去5年間の累計）】

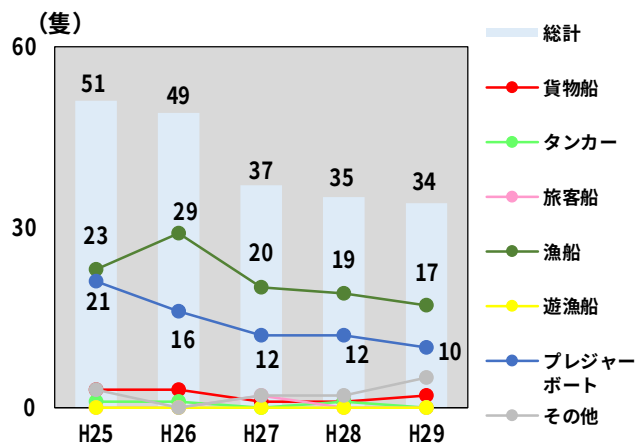


カ 船舶事故に伴う死者・行方不明者及び負傷者

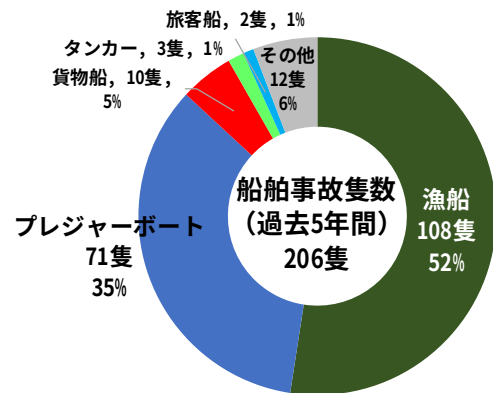
平成 29 年の死者・行方不明者を伴う船舶事故の隻数は 34 隻で、平成 28 年（35 隻）と比較すると 1 隻減少となっています。船舶種類別では、漁船 17 隻（50%）、プレジャーボート 10 隻（29%）の順となっています。

過去 5 年間の累計でも、漁船 108 隻（52%）、プレジャーボート 71 隻（35%）で 87% を占めています。平成 29 年の船舶事故に伴う死者・行方不明者数は 82 人で、遠洋において、日本に寄港しない外国船籍の特異な事故が 3 件発生し、この事故による死者・行方不明者数が計 35 人となったことなどから、平成 28 年（56 人）と比較すると 26 人増加となっています。また、負傷者数は 262 人で、平成 28 年（248 人）と比較すると 14 人増加となっています。

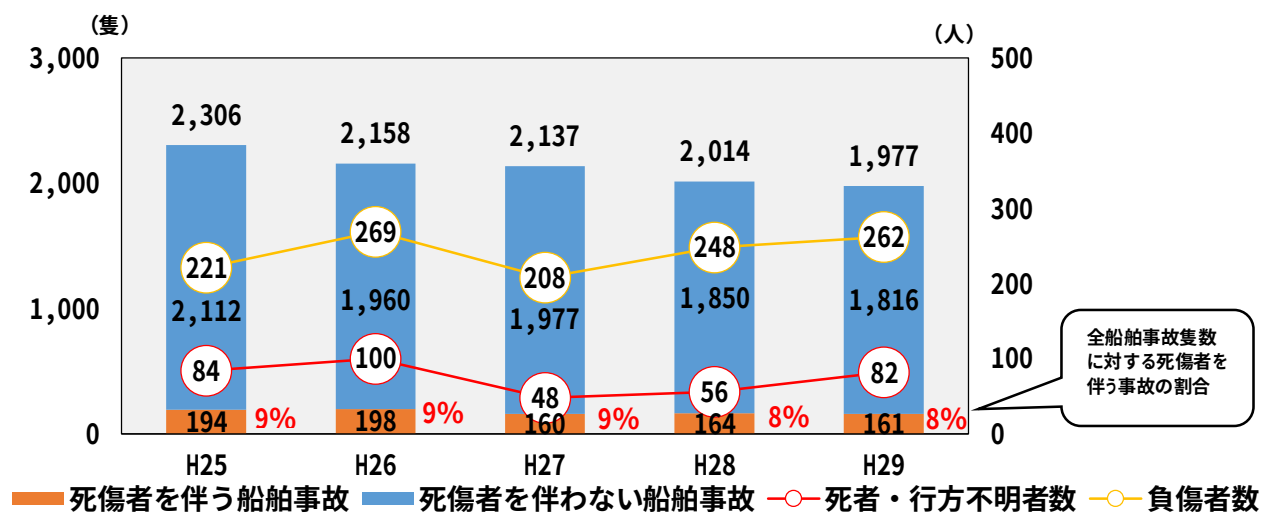
【死者・行方不明者を伴う船舶事故隻数の推移（過去 5 年間）】



【死者・行方不明者を伴う船舶事故の船舶種類別の割合（過去 5 年間の累計）】



【船舶事故に伴う死傷者※の推移（過去 5 年間）】

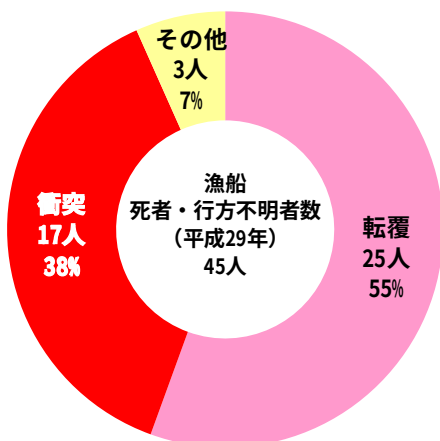


第1章 海難の現況

(ア) 死者・行方不明者を伴う漁船及びプレジャーボートの事故

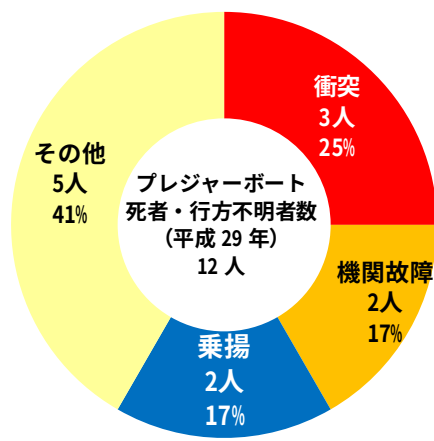
平成 29 年の漁船及びプレジャーボートの死者・行方不明者を伴う船舶事故を事故種類別でみると、漁船は転覆 25 人 (55%)、衝突 17 人 (38%) の順となっており、プレジャーボートは衝突 3 人 (25%)、機関故障 (2 次海難：転覆) 2 人 (17%)、乗揚 2 人 (17%) の順となっています。

【死者・行方不明者を伴う漁船事故の割合 (平成 29 年)】



その他：乗揚、火災、行方不明

【死者・行方不明者を伴うプレジャーボート事故の割合 (平成 29 年)】

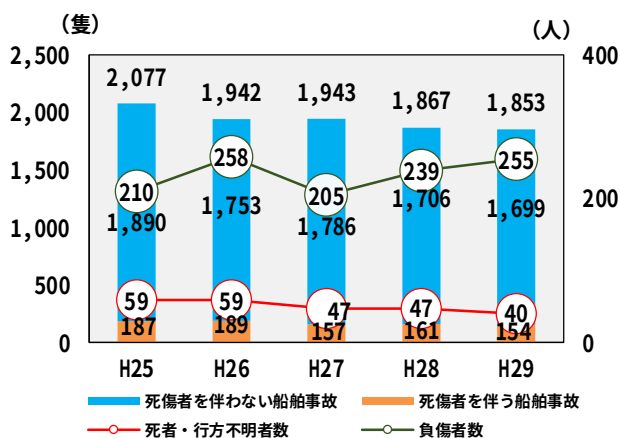


その他：転覆、浸水、行方不明等

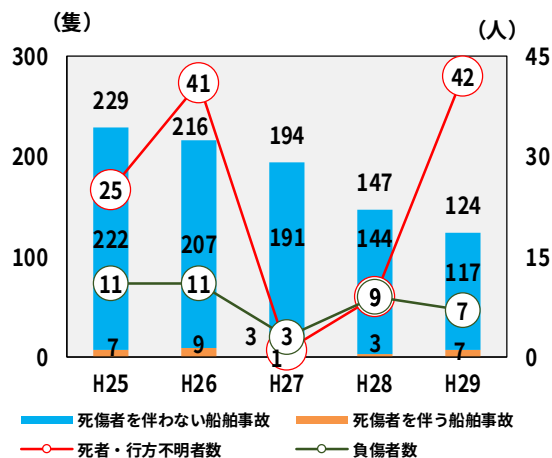
(イ) 死傷者を伴う日本船及び外国船の事故

平成 29 年の日本船の船舶事故に伴う死者・行方不明者数は 40 人で前年と比べ 7 人減少となっており、負傷者数は 255 人で前年と比べ 16 人増加となっています。外国船の船舶事故に伴う死者・行方不明者数は 42 人で前年と比べ 33 人増加となっており、負傷者数は 7 人で前年と比べて 2 人の減少となっています。

【日本船の船舶事故及び死傷者の推移 (過去 5 年間)】



【外国船の船舶事故及び死傷者の推移 (過去 5 年間)】



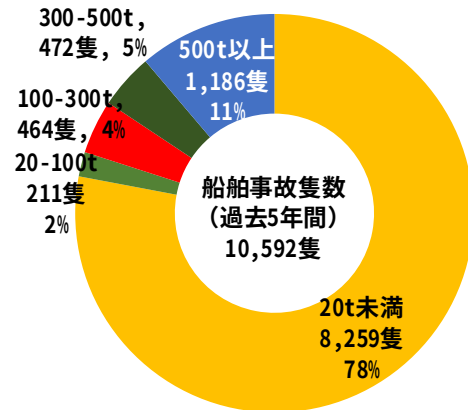
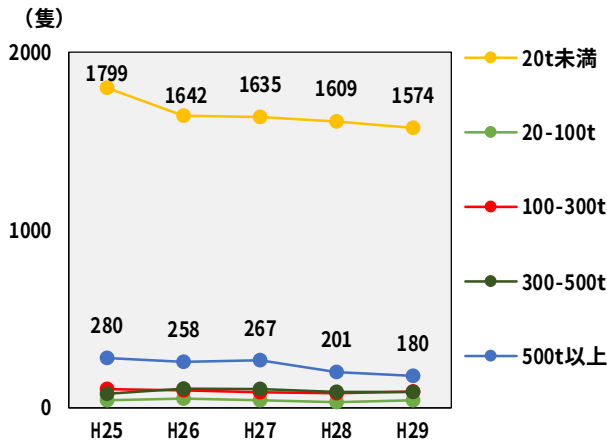
キ トン数別

平成29年のトン数別の事故隻数は、20トン未満1,574隻（80%）、500トン以上180隻（9%）の順となっています。

過去5年間でも、20トン未満が78%、500トン以上が11%を占めています。

【トン数別の事故隻数推移（過去5年間）】

【トン数別の割合（過去5年間の累計）】



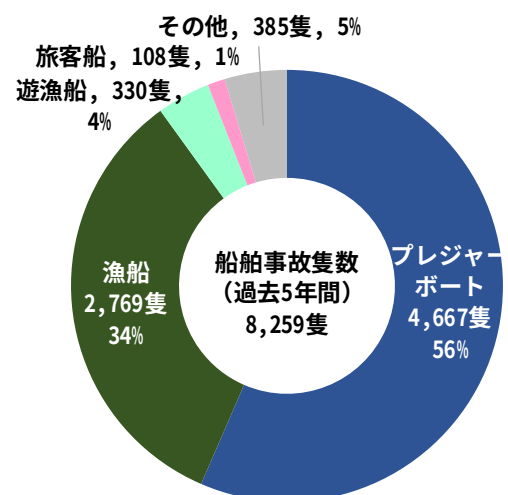
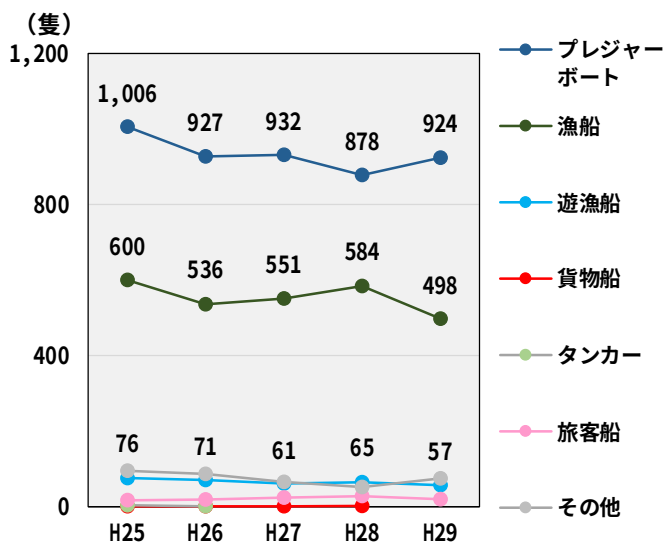
(ア) 20トン未満の事故船舶の用途別隻数

平成29年の20トン未満の用途別の事故船舶の隻数は、プレジャーボート924隻（59%）、漁船498隻（32%）、遊漁船57隻（4%）の順となっています。

過去5年間の20トン未満の用途別の事故船舶の累計隻数も、プレジャーボート、漁船、遊漁船の順となっています。

【20トン未満の用途別の事故隻数推移（過去5年間）】

【20トン未満の用途別の事故隻数割合（過去5年間の累計）】



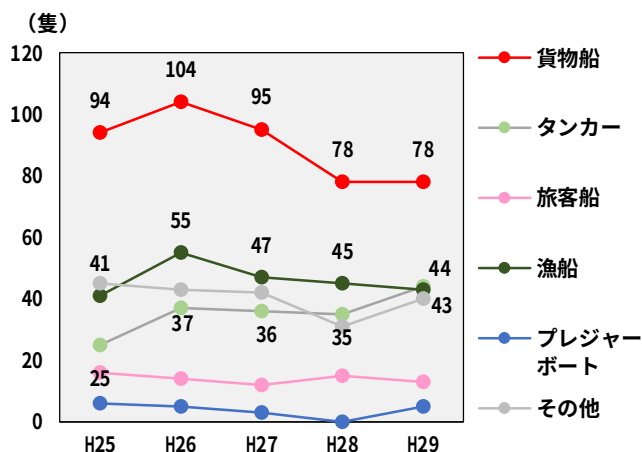
第1章 海難の現況

(イ) 20-500 トン未満の事故船舶の用途別隻数

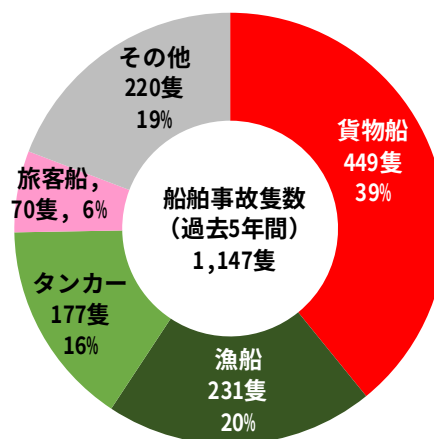
平成 29 年の 20-500 トン未満の事故船舶の用途別の隻数は、貨物船 78 隻 (35%)、タンカー 44 隻 (20%) 漁船 43 隻 (19%)、の順となっています。

過去 5 年間の 20-500 トン未満の用途別の事故船舶の累計隻数は、貨物船、漁船、タンカーの順となっています。

【20-500 トン未満の用途別の事故隻数推移 (過去 5 年間)】



【20-500 トン未満の用途別の事故隻数割合 (過去 5 年間の累計)】

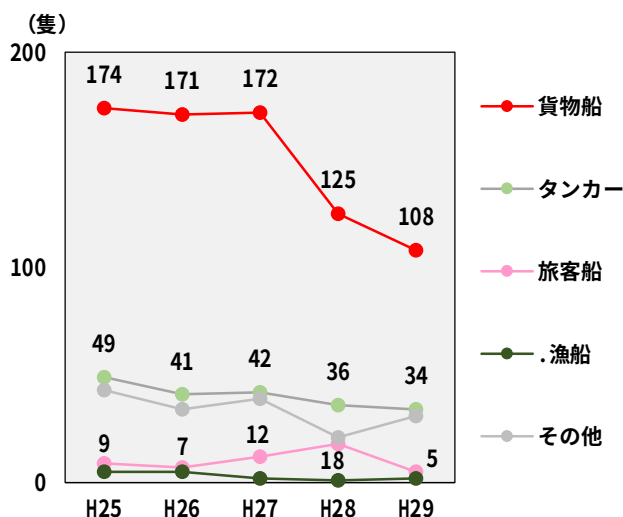


(ウ) 500 トン以上の事故船舶の用途別隻数

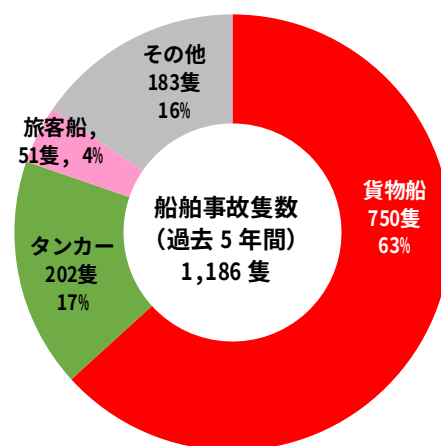
平成 29 年の 500 トン以上の用途別の事故船舶の隻数は、貨物船 108 隻 (60%)、タンカー 34 隻 (19%)、旅客船 5 隻 (3%) の順となっています。

過去 5 年間の 500 トン以上の用途別の事故船舶の累計隻数も、貨物船、タンカー、旅客船の順となっています。

【500 トン以上の用途別の事故船舶推移 (過去 5 年間)】



【500 トン以上の用途別の事故船舶割合 (過去 5 年間の累計)】



(2) 人身事故^{※1}

ア 概観

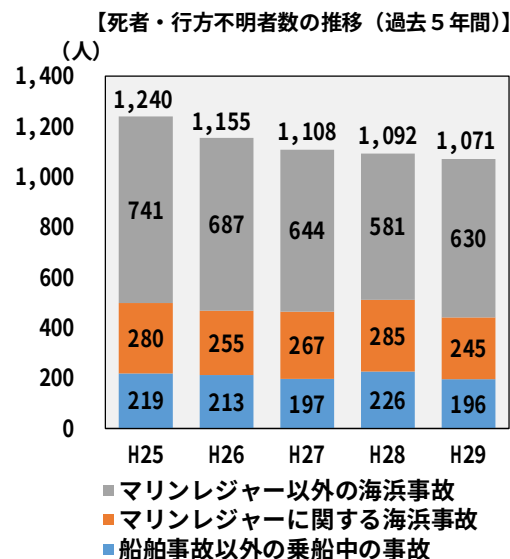
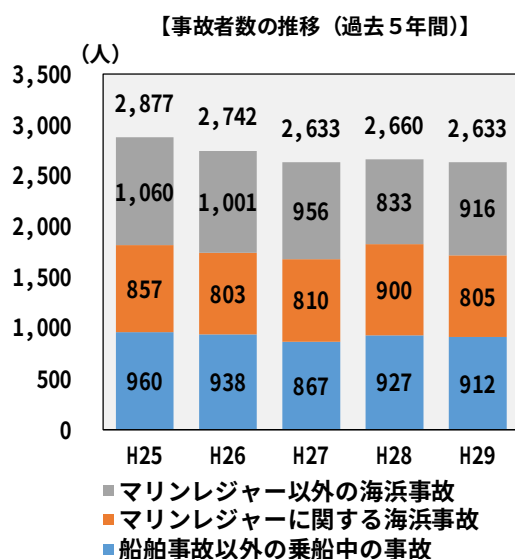
平成29年に海上保安庁が認知した人身事故者数は2,633人で、事故の内訳は、船舶事故以外の乗船中の事故^{※2}が912人、マリンレジャーに関する海浜事故^{※3}が805人、マリンレジャー以外の海浜事故^{※4}が916人となっています。このうち死者・行方不明者数は1,071人で、事故の内訳としては、船舶事故以外の乗船中の事故が196人、マリンレジャーに関する海浜事故が245人、マリンレジャー以外の海浜事故が630人となっています。

※1 人身事故とは、船舶事故以外の乗船中の事故及び海浜事故をいいます。

※2 船舶事故以外の乗船中の事故とは、衝突、乗揚、転覆等の船舶事故以外の事由により発生した船舶の乗船者の海中転落、負傷、病気等をいいます。

※3 マリンレジャーに関する海浜事故とは、遊泳中の事故や釣り中の事故等をいいます。

※4 マリンレジャー以外の海浜事故とは、岸壁からの海中転落や自殺等をいいます。



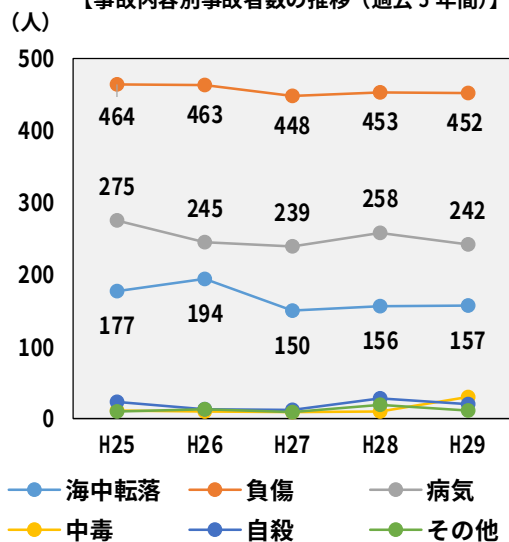
イ 船舶事故以外の乗船中の事故

平成29年の船舶事故以外の乗船中の事故者912人を事故内容別にみると、負傷が452人（50%）と最も多く、次いで病気が242人（27%）、海中転落が157人（17%）となっており、これらで全体の95%を占めています。

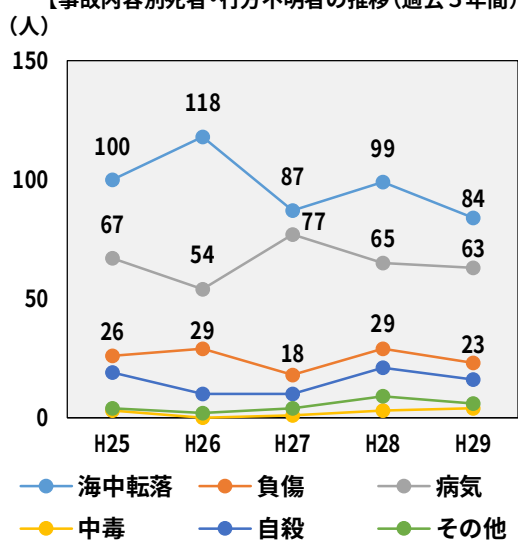
このうち死者・行方不明者196人を事故内容別にみると、海中転落が84人（43%）と最も多く、次いで病気63人（32%）、負傷23人（12%）となっています。

第1章 海難の現況

【事故内容別事故者数の推移（過去5年間）】



【事故内容別死者・行方不明者の推移（過去5年間）】

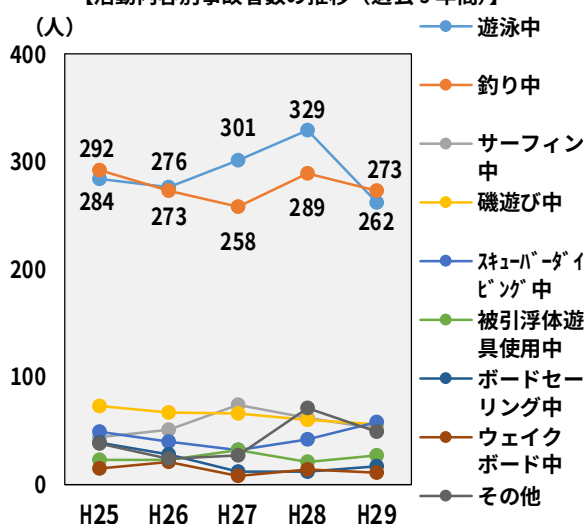


ウ マリンレジャーに関する海浜事故

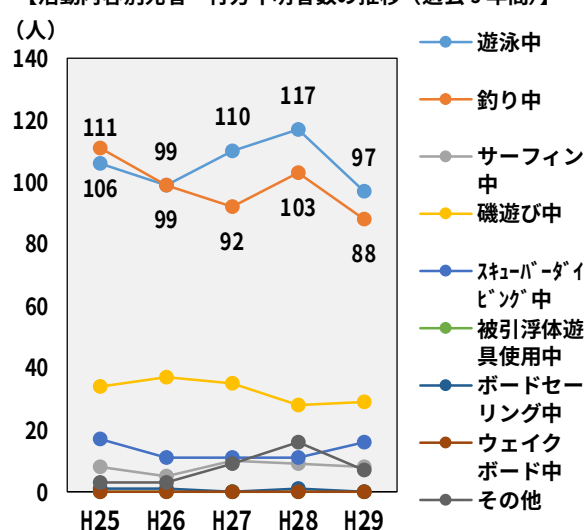
平成29年のマリンレジャーに関する海浜事故者805人を活動内容別にみると、釣り中の事故が273人（34%）と最も多く、次いで遊泳中の事故が262人（33%）となっており、これらで全体の67%を占めています。

このうち死者・行方不明者245人を活動内容別にみると、遊泳中の事故が97人（40%）と最も多く、次いで釣り中の事故が88人（36%）となっており、これらで全体の76%を占めています。

【活動内容別事故者数の推移（過去5年間）】



【活動内容別死者・行方不明者数の推移（過去5年間）】

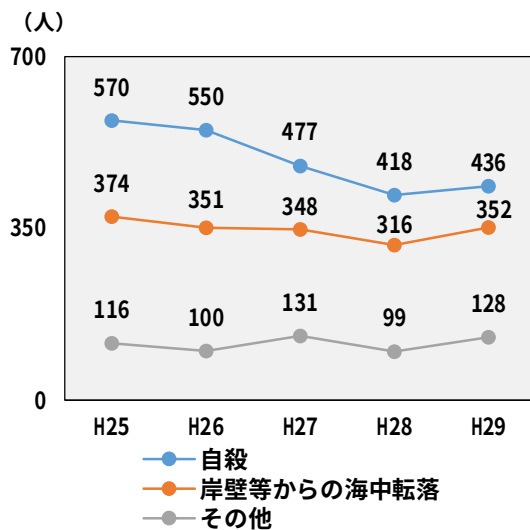


エ マリンレジャー以外の海浜事故

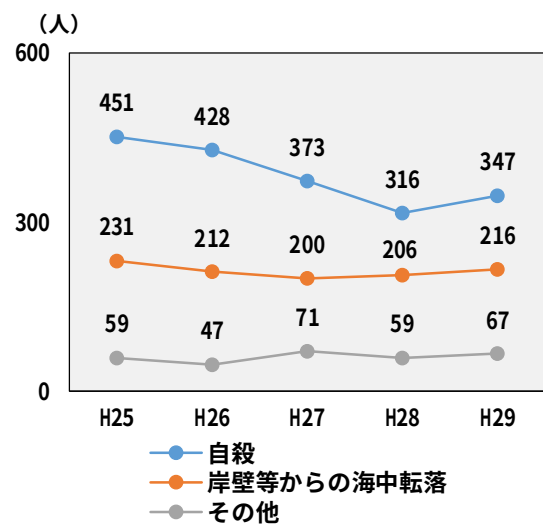
平成29年のマリンレジャー以外の海浜事故による事故者数916人を事故内容別にみると、自殺が436人（48%）と最も多く、次いで海中転落が352人（38%）となっており、これらで事故の86%を占めています。

このうち死者・行方不明者630人を事故内容別にみると、自殺が347人（55%）と最も多く、次いで海中転落が216人（34%）となっており、これらで全体の89%を占めています。

【事故内容別事故者数の推移（過去5年間）】



【事故内容別死者・行方不明者数の推移（過去5年間）】



【Topics 1】ウォーターセーフティガイドの策定について

近年、カヌー、SUP及びミニボートをはじめとしたウォーターアクティビティの利用者が増加傾向にありますが、これらウォーターアクティビティの用具がインターネットで手軽に購入できる環境にあり、利用者が海の気象や安全等に関する十分な知識・情報を得ること無く海に出て、海難に遭遇するケースが増えています。

この現状を踏まえ、海上保安庁ではこれらウォーターアクティビティによる事故防止対策の一環として、統一的な安全情報の提供や情報の入手しやすさの向上を目指し、アクティビティごとに推奨される装備品や知識、過去の事故情報等をまとめた「ウォーターセーフティガイド」を国の機関及び関係団体で検討・合意のうえ策定し、利用者に対してこれらの情報を適切に提供することによって事故防止を図ることとしています。

ウォーターセーフティガイドの策定作業については平成29年度中から順次進めているところですが、策定されたウォーターセーフティガイドについては、ウォーターアクティビティ利用者が情報にアクセスしやすいよう、海上保安庁をはじめとした関係者が保有するホームページにおいて公表することとしています。



Water Safety Guide

海上保安庁
JAPAN COAST GUARD

海の事故防止対策>ウォーター・セーフティ・ガイド

ウォーター・セーフティ・ガイド

マリナクティビティの総合安全情報サイト ~ウォーター・セーフティ・ガイド~

近年、従来から人気のあるカヌーのほか、SUPやミニボートなどの人気も高まり、利用者が増えています。

この一方で、海で遊ぶ際に注意しておかなければならない様々な知識や、習得しておくべき技術などが不足した状態で海に出て行き、事故にあう方も増えています。

海上保安庁では、これらのマリナクティビティについて、誰もが安全に安心して楽しめるように、事故防止のための情報（ウォーター・セーフティ・ガイド）を発信する **総合安全情報サイト** を開設しました。この情報は、国の関係機関や民間の関係団体などが参加した意見交換会において合意・推奨されたもので、今後も合意された事項から順次、掲載していくこととしています。

マリナクティビティを楽しむ際は、十分な準備を行った上で海に出られますよう、ぜひウォーター・セーフティ・ガイドをご活用ください。

[https://www6.kaiho.mlit.go.jp/info/marinesafety/00_totalsafety.html]



— 第2章 海上保安庁の政策目標及び達成状況 —

海難の現況を踏まえ、海上保安庁では次のとおり政策目標を設定し、海難の減少に向け各種施策を講じています。

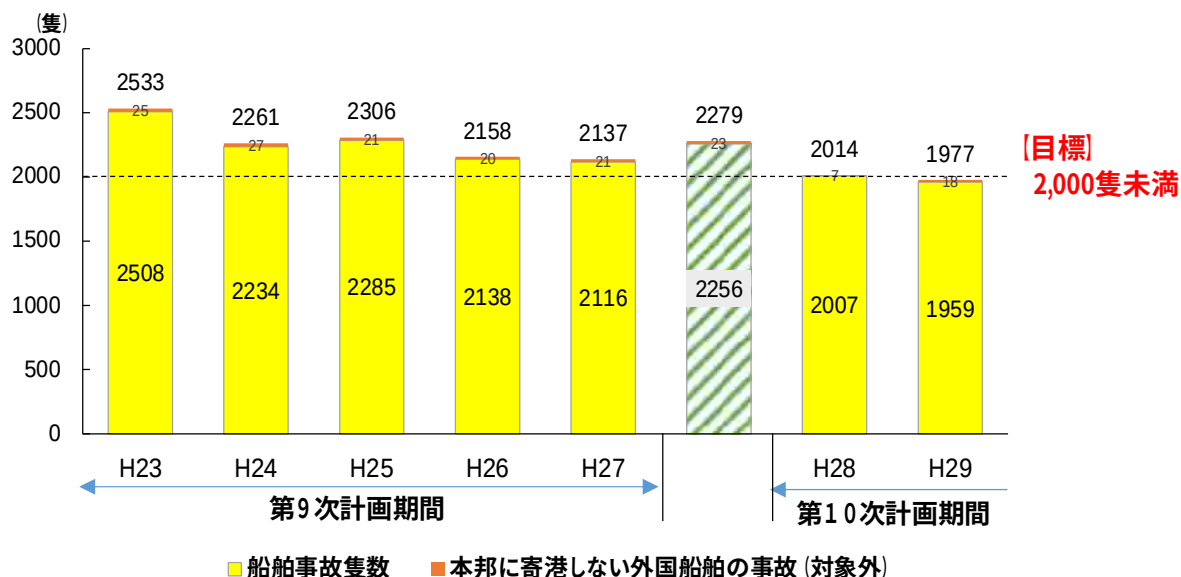
1 第10次交通安全基本計画

交通安全対策基本法に基づき中央交通安全対策会議において作成された「第10次交通安全基本計画（計画期間：平成28年度から平成32年度）」では、「海難等のない社会を目指して」を基本理念とし、海上交通の安全について、次のとおり目標が定められています。

- (1) 2020年代中に我が国周辺で発生する船舶事故隻数（本邦に寄港しない外国船舶によるものを除く。以下同じ。）を第9次計画期間の年平均（2,256隻）から約半減（約1,200隻以下）することを目指すこととし、我が国周辺で発生する船舶事故隻数を平成32年までに少なくとも2,000隻未満とする。

【達成状況】

平成29年の船舶事故隻数は、1,959隻となり、2,000隻未満とするという目標を3年前倒して達成しています。



- (2) ふくそう海域*における、情報の聴取義務化の施策等により低発生水準となった衝突・乗揚事故の発生率（通航隻数100万隻当たり76隻以下）を維持確保するとともに、航路閉塞や多数の死傷者が発生するなどの社会的影響が著しい大規模海難の発生を防止し、その発生数をゼロとする。

※船舶が多数通航する東京湾、伊勢湾、瀬戸内海及び関門港

第2章 海上保安庁の政策目標及び達成状況

【達成状況】

平成29年においては、ふくそう海域における衝突・乗揚事故の発生率は通航隻数100万隻あたり59隻となっており、低発生水準を維持し、また平成22年から引き続き平成29年においても大規模海難の発生はゼロとなっています。

(3) 海難等における死者・行方不明者を減少させるためには、高い救助率を維持確保することが重要であることから、救助率95%以上とする。

【個別目標】

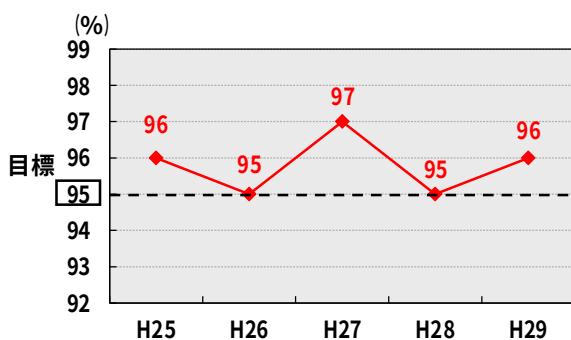
- ・20トン未満の船舶からの海難による海中転落の救助率35%以上
- ・海上保安庁が認知した船舶事故及び船舶からの海中転落事故のうち、海難発生から2時間以内に認知したものの割合（以下「2時間以内関知率」という）85%以上

【達成状況】

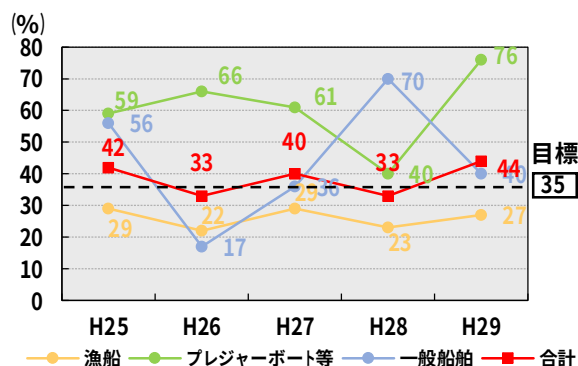
平成29年の要救助海難に対する全体の救助率は96%となっています。

また、平成29年の20トン未満の船舶からの海中転落の救助率は44%、2時間以内関知率は76%となっています。

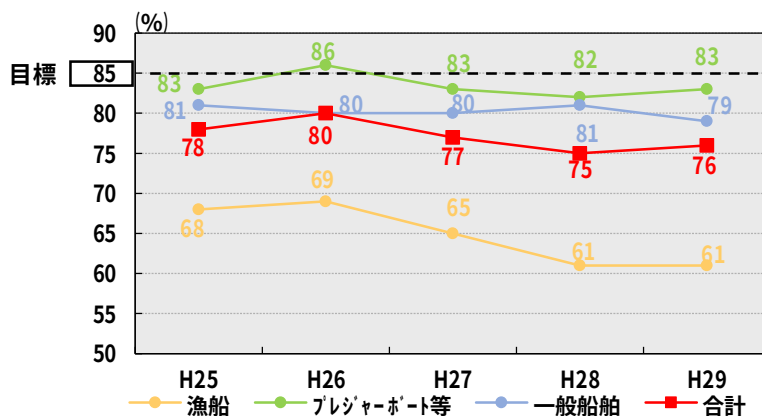
【要救助海難に対する全体の救助率】



【20トン未満の船舶からの海中転落者救助率】



【2時間以内関知率】



2 第3次交通ビジョン

「2020年代中に現在の船舶事故隻数を半減させることを目指すべき」とした長期的な目標の達成を考慮し、海域や船舶種類等の特徴に応じた海難防止施策を重点的に展開するに当たり、次の計画目標が定められています。

(1) ふくそう海域における衝突・乗揚事故の低発生水準の維持

海上交通センターの機能充実等の施策を推進し、平成22年7月の港則法及び海上交通安全法の一部を改正する法律の施行以降、航路及び航路付近海域では、衝突・乗揚事故（総トン数100トン以上の船舶又はA I S搭載船舶に限る）が大幅に減少しており、この水準であるA I S搭載船舶の通航隻数100万隻当たり76隻（平成22年7月から平成25年6月までの3年間の平均発生水準）以下を維持することを目標とする。

【達成状況】

平成29年においては59隻となっており、目標を達成しています。



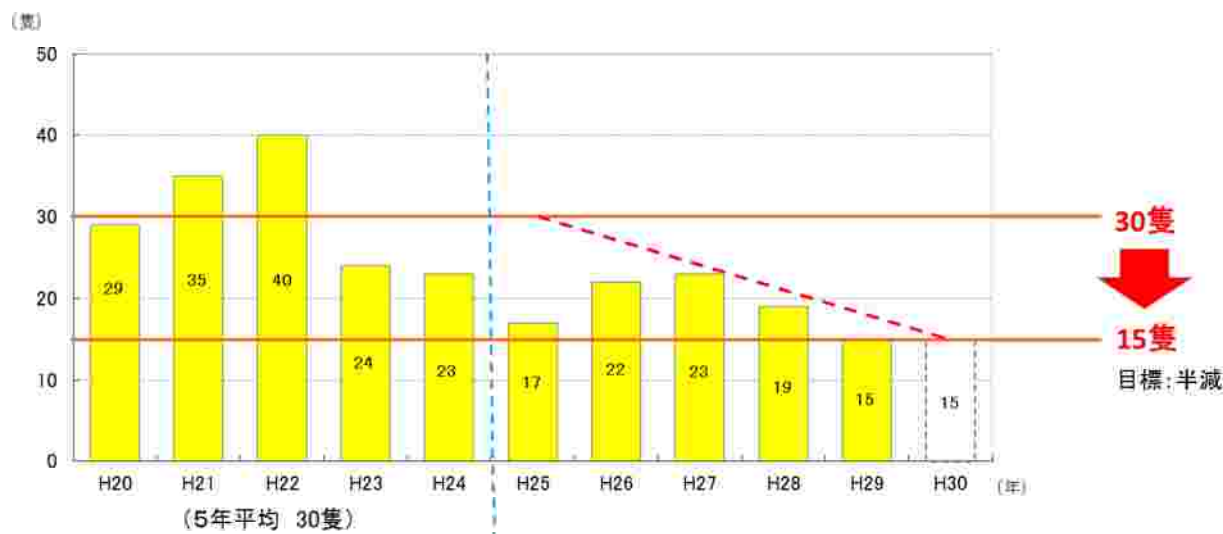
(2) 港内等における衝突・乗揚事故の減少

一元的な船舶の動静監視・情報提供体制を整備する港内等において、情報提供の対象となる船舶の衝突・乗揚事故を、平成20年から24年までの年平均に対して、半減させることを目標とする。

【達成状況】

平成29年の東京湾における対象海難（衝突・乗揚）の発生状況は、15隻となっており、目標を達成しています。

第2章 海上保安庁の政策目標及び達成状況

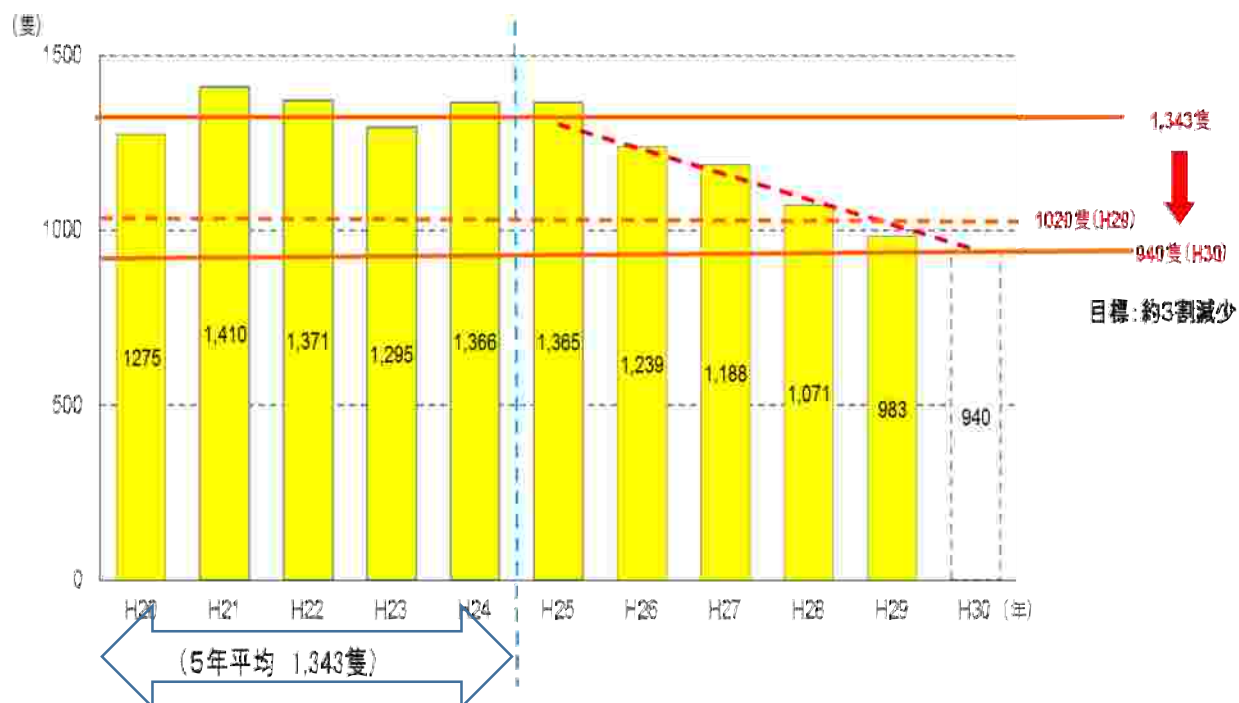


(3) 小型船舶における事故の減少

海難防止指導・取締りの充実強化等の施策を推進し、小型船舶（プレジャーボート、漁船、遊漁船）の事故のうち、不可抗力によるものを除く約7割の事故について、平成20年から24年までの年平均1,343隻に対して、約3割減少させることを目標とする。

【達成状況】

平成29年においては983隻となっており、目標を達成しています。



【Topics 2】

船舶交通安全をはじめとする海上安全の更なる向上のための取組について

我が国にとって海洋は、経済社会が拠って立つ基盤であるとともに、様々な経済活動、レジャー等の場でもあり、尊い人命と貴重な財産を守る観点から、船舶交通安全をはじめとする海上の安全確保のために様々な政策を講じる必要があります。

そのため、海上保安庁が今後、おおむね5年間ににおいてとるべき海上安全政策の方向性及び具体的な施策の在り方について交通政策審議会に諮問し、ご審議いただいたところ、平成30年4月20日に、交通政策審議会議長から国土交通大臣に対し、第4次交通ビジョンとして答申をいただきました。

本ビジョンでは、新たなウォーターアクティビティの出現、大型クルーズ船寄港急増など海上活動が多様化、活発化するとともに、自動運航船の実用化に向けた取組が始められるなど海上交通の効率化や生産性の向上のための取組が進められている情勢等を踏まえ、これまでの「船舶交通安全の確保」とともに「海の安全の創造」を目指し、また、安全確保の基本は、あくまで船舶運航者等自身の努力によるものであるという原点に今一度立ち返り、「公助」のみならず「自助」「共助」も取り入れながら、海上保安庁が今後取り組むべき事項と計画目標が示されました。

海上保安庁は、本ビジョンに基づき、海上安全の向上のための取組を強力に推進していきます。

第4次交通ビジョンの概要

1 新たな課題への取組

- (1) 多様化、活発化する海上活動への対応
- (2) 海上における生産性向上、効率化への対応
- (3) 地域を活かす海上安全行政の推進
- (4) 海上活動情報の統合と活用
- (5) 2020年東京オリンピック・パラリンピック

競技大会に向けた取組

2 基本的施策の推進

- (1) ふくそう海域等における安全対策
- (2) 小型船舶の安全対策
- (3) 航路標識等の整備、管理
- (4) 防災、減災対策
- (5) 戦略的技術開発、国際連携の推進

第4次交通ビジョンにおける船舶事故に係る計画目標

- (1) 船舶事故隻数の減少
- (2) ふくそう海域における大規模海難の防止
- (3) ふくそう海域における衝突、乗揚事故隻数の減少
- (4) 台風、異常気象時における港内の衝突、乗揚事故隻数の減少



交通政策審議会の船舶交通安全部会
における審議状況

1 総論（海難防止の基本的考え方）

（1）船舶事故の防止対策

我が国の周辺における船舶事故は近年減少傾向にありますが、依然として毎年2,000隻もの事故が発生しているとともに、船舶事故に伴う死者・行方不明者も多く発生していることから、船舶事故の防止は政府としても大きな課題のひとつとなっています。

海上保安庁では、船舶事故減少に係る政策目標を掲げ、様々な施策に取り組んでいるところですが、船舶事故を防止するためには、様々な形態の船舶に応じた対策を講じることが重要です。

例えば、プレジャーボートの事故種類を見ると、機関故障、乗揚の順で多く（P28参照）なっていますが、更に船種別で見ると水上オートバイは衝突が、ミニボートは転覆が、カヌーは操船技能不足が、それぞれ最も多い海難となっています。また、漁船の場合には、見張り不十分を原因とする衝突、乗揚が多く発生しています。このように、船舶の種類によって事故の傾向が異なることが分かります。

これら小型船舶の事故を未然に防止するためには、日頃から船体機関の整備・点検を行うほか、船舶職員及び小型船舶操縦者法で定められている発航前検査や適切な見張りの実施等の遵守事項を確実に行うことが効果的なことから、海上保安庁では海難防止講習会や訪船指導の機会を活用し、周知用リーフレットを受講者等に配布したほか、マリーナや漁業協同組合をはじめとする海事関係機関及び免許更新講習機関等の協力を得て、積極的な周知啓発を図りました。

また、漁船の事故を防止するためには、漁業関係者自らが安全意識を十分に持つことが重要であることから、水産庁が実施する「漁業カイゼン講習会」や毎年10月に漁業関係団体が主体となって実施している「全国漁船安全操業推進月間」に積極的に協力のうえ、地域、漁業種別ごとにきめ細かく海難防止講習会や訪船指導等を実施し、安全意識の高揚・啓発を図りました。

一方、貨物船等の大型船舶による海難は衝突海難の割合が高い傾向にあることを踏まえ、毎年7月に官民が一体となって展開している「海の事故ゼロキャンペーン」等を通じて、常時適切な見張りの徹底や船舶間コミュニケーションの促進などを指導しています。

海上保安庁では今後も関係省庁や関係機関と連携し、船舶の種類や活動シーズンに応じた船舶事故防止施策について、現場の海上保安官による活動のほか、ホームページ、SNS、動画配信などの様々な手段を用いて展開することにより、小型船舶の事故防止を図っていくこととしています。

(2) 通航量の多い沿岸域における船舶事故の防止対策

海上の交通ルールには、基本的なルールを定めた「海上衝突予防法」のほか、特別なルールとして東京湾・伊勢湾・瀬戸内海に適用される「海上交通安全法」、法令で定められる港に適用される「港則法」があります。海上保安庁では、これらの法令を適切に運用することで海上交通の安全確保を図っています。

特に、海上交通の要所となっている東京湾・伊勢湾・瀬戸内海・関門港には、海上交通センターを設置して、航行船舶の動静を把握し、船舶の安全な航行に必要な情報の提供や、大型船舶の航路入航間隔の調整を行うとともに、巡視船艇との連携により、不適切な航行をする船舶や、航路を塞いでしまう船舶への指導等を実施しています。

(3) 人身事故の防止対策

海上保安庁が認知した人身事故は、「船舶事故以外の乗船中の事故」のほか、遊泳、釣り中に発生した「マリネレジャーに関する海浜事故」、岸壁からの海中転落などの「マリネレジャー以外の海浜事故」に大別されます。このうち「マリネレジャーに関する海浜事故」については年間800～900人程度で推移していますが、原因の多くが当事者の過失によるものであることから、安全意識の向上に向けた啓発活動を展開することにより、事故者数の減少を図ることができると考えています。

このため、特に「マリネレジャーに関する海浜事故」のうち、最も多い遊泳中の事故については、離岸流や引き波等の海に潜む危険、飲酒を伴う遊泳の危険性について周知を行ったほか、平成29年3月に、日本ライフセービング協会と協定を結び、事故情報を共有のうえ、ライフセーバーとともに合同パトロールを行うなどの啓発活動を行いました。

また、「マリネレジャーに関する海浜事故」の中でも、釣り中については防波堤からの海中転落事故が多いことを踏まえ、ライフジャケットの着用や複数人での行動の励行に重点をおいた指導・啓発を行うとともに、立入禁止の防波堤に侵入して釣りを行う者も後を絶たないことから、港湾管理者、警察等の関係機関と連携し、退去指導等を行いました。

このほか、サーフィンやSUP（スタンドアップパドルボード）に加え、ホバーボードやフライボードに代表されるハイドロライトデバイス系※の遊具等を用いた新しいマリネレジャーの拡大も見られ、それぞれの関係団体と情報を共有して効果的な安全対策に関する検討を進めています。特に、近年、急激に事故者数が増加しているSUP中の事故への対策として、国の関係機関や民間の関係団体により、安全対策に係る意見交換会を開催し、推奨される装備品、出航前の点検箇所などの安全情報を「ウォーターセーフティガイド」として取りまとめることとしています。

一方で「船舶事故以外の乗船中の事故」についても、船舶からの海中転落による死亡事故を防止するため、「船舶職員及び小型船舶操縦者法施行規則」の一部改正により、全ての小型船舶乗船者にライフジャケットの着用が義務化されたことを受け、

第3章 海難の防止対策

この周知を兼ねて、例年以上に、ライフジャケットの着用をはじめとした自己救命策確保に重点をおいた啓発活動を行いました。

海上保安庁では今後も国の関係機関や民間の関係団体と連携のうえ、安全対策を推進し、人身事故の防止を図っていくこととしています。

※ハイドロフライトデバイス：水上オートバイのジェット噴流を利用し、水圧で空中を舞うことができるマリンレジャー遊具

【Topics 3】IBWSS 及び JBWSS への対応について

海上保安庁は、平成29年6月11日、帝京平成大学中野キャンパスにおいて、JBWSS 連携協議会及び国土交通省とともに「水上安全と安全運航に関するシンポジウム－Japan Boating & Water Safety Summit 2017－」を共催しました。

「Japan Boating & Water Safety Summit (JBWSS)」は、米国で毎年開催されている水難事故防止を目的とした関係団体が集うネットワーク会議である「International Boating & Water Safety Summit (IBWSS)」の日本版として、官民が共催で実施するシンポジウムです。

同シンポジウムでは、舟艇及び水上安全等に関わる官民の団体（国の機関：5機関、関係団体：34団体）が集い、官民12の団体から水難事故防止に関する取り組みや現状の課題などが発表され、相互に情報共有が図られました。

一方、JBWSS の手本となっている IBWSS は、平成29年4月23日から26日にかけて米国フロリダ州セントピーターズバーグにおいて開催され、海上保安庁からは交通部安全対策課長が IBWSS の主催者である米国安全運航評議会 (NSBC) から招聘を受け、海上保安庁職員として初めて参加、各国の水上安全対策事情に係る情報共有を図っています。

海上保安庁は、今後も JBWSS に継続して携わるほか、IBWSS にも積極的に参加することにより、国内外の関係機関との連携強化を図りつつ、我が国における水難の減少に向け、官民の取り組みをより一層推進していくこととしています。



JBWSS 2017



IBWSS 2017

2 船舶事故の防止対策

(1) プレジャーボート事故の防止対策

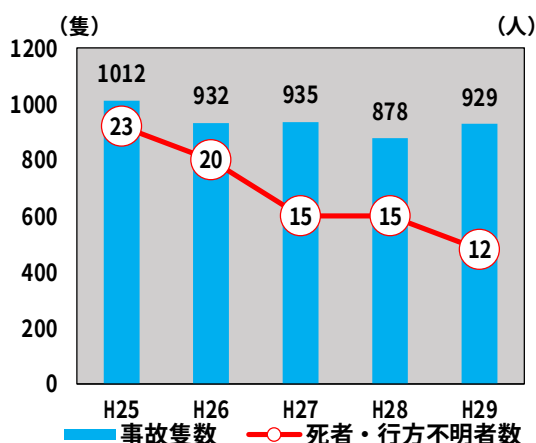
ア プレジャーボート事故の概観

平成29年におけるプレジャーボートの事故隻数は929隻で、台風や豪雪、発達した低気圧等の気象下で浸水・転覆した係留中の事故が多く発生したことから、前年に比べ51隻増加しました。プレジャーボートの事故に伴う死者・行方不明者は12人で、前年に比べ3人減少しました。

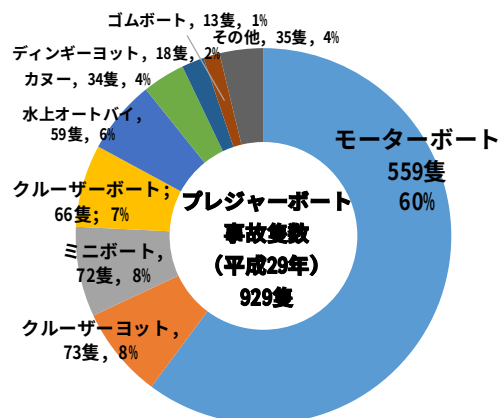
(ア) プレジャーボート事故の種類別の割合

プレジャーボートの種類別事故隻数では、モーターボートが559隻（60％）で最も多く、次いでクルーザーヨット73隻（8％）、ミニボート72隻（8％）の順となっています。

【プレジャーボート事故の推移（過去5年間）】



【プレジャーボートの種類別の割合（平成29年）】

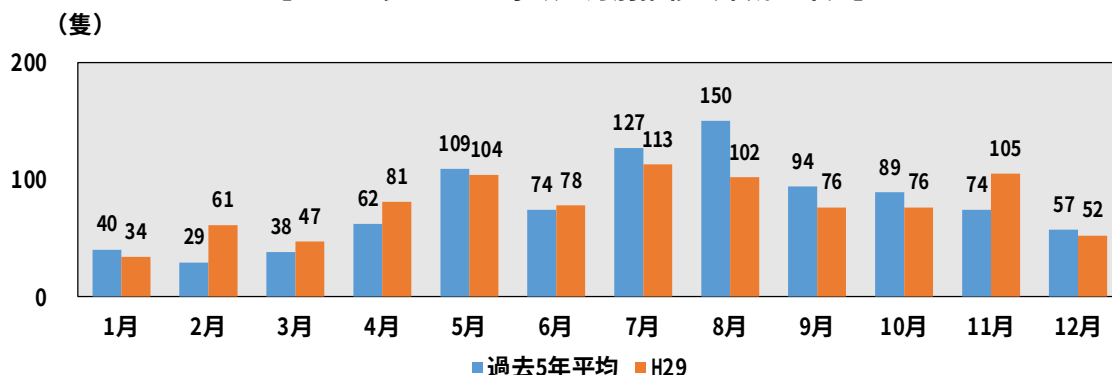


(イ) プレジャーボートの月別発生状況

月別では、例年GWや夏季のマリンレジャーシーズンでの事故が多い傾向の中、平成29年は夏季に大きく減少しました。

なお、2月は山陰地方など日本海側において発生した豪雪により、係留中の漁船が多数浸水・転覆したことが増加の要因となっています。

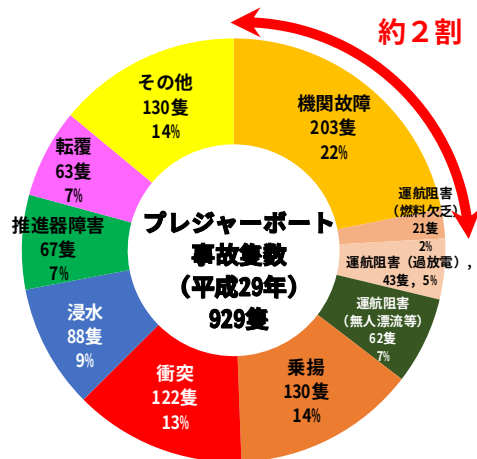
【プレジャーボート事故の月別推移（平成29年）】



(ウ) プレジャーボートの事故種類別発生状況

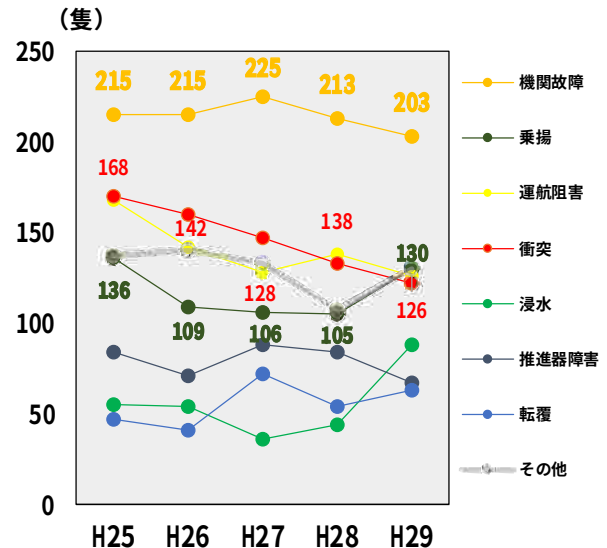
事故種類別では、機関故障が203隻（22%）で最も多く、次いで乗揚130隻（14%）、運航阻害126隻（14%）、の順となっており、発航前の点検で防止できる可能性のあった機関故障と燃料欠乏が全体の約2割を占めています。

【プレジャーボート事故種類別の割合（平成29年）】



その他：操船技能不足による漂流、船位喪失等

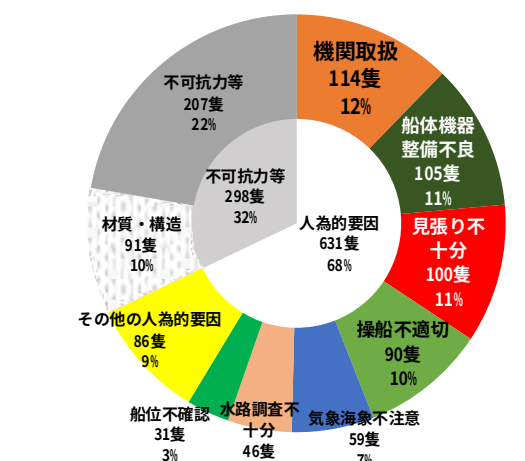
【プレジャーボートの事故種類別の推移（過去5年間）】



(エ) プレジャーボート事故の原因別発生状況

事故原因別では、整備不良などの機関取扱が114隻（12%）で最も多く、次いでバッテリー過放電や燃料欠乏、係留不備などの船体機器整備不良105隻（11%）、見張り不十分100隻（11%）の順となっています。

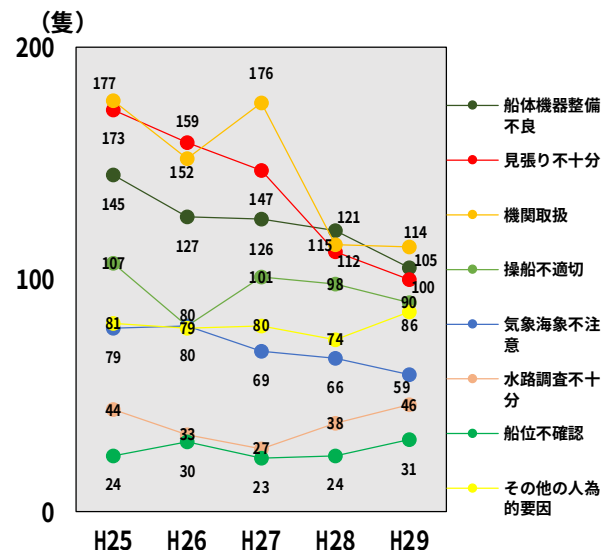
【プレジャーボート事故原因別の割合（平成29年）】



その他の人為的要因：操船技能不足、船体バランスに対する不注意等

不可抗力等：異常気象、乗船者の死亡等

【プレジャーボート事故原因別の推移（過去5年間）】



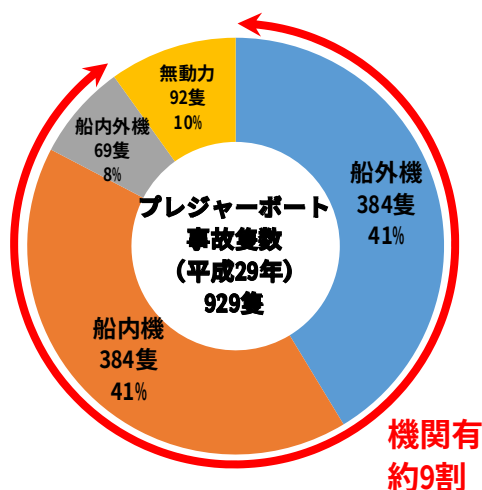
第3章 海難の防止対策

(オ) プレジャーボート事故の機関別発生状況

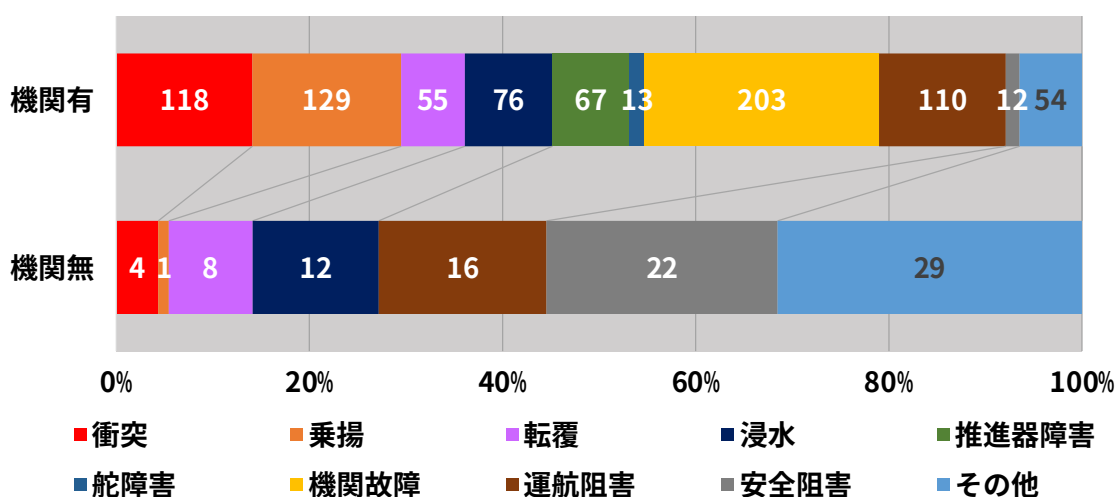
プレジャーボートの機関別では、モーターボート等の機関（船外機・船内機・船内外機）を有する動力船が9割を占め、これ以外がカヌーや手漕ぎボート等の機関の無い無動力船となっています。

機関の有無に対する事故種別海難発生状況では、動力船において最も多いのが機関故障である一方、無動力船においては運航阻害（海中転落による無人漂流）、安全阻害（荒天難航）や、その他（操船技能不足などによる運航不能）が多くなっており、機関の有無（動力船・無動力船）により安全対策の内容が異なっています。

【プレジャーボート事故の機関事故別の割合（平成29年）】



【機関の有無別・事故種類の割合（平成29年）】

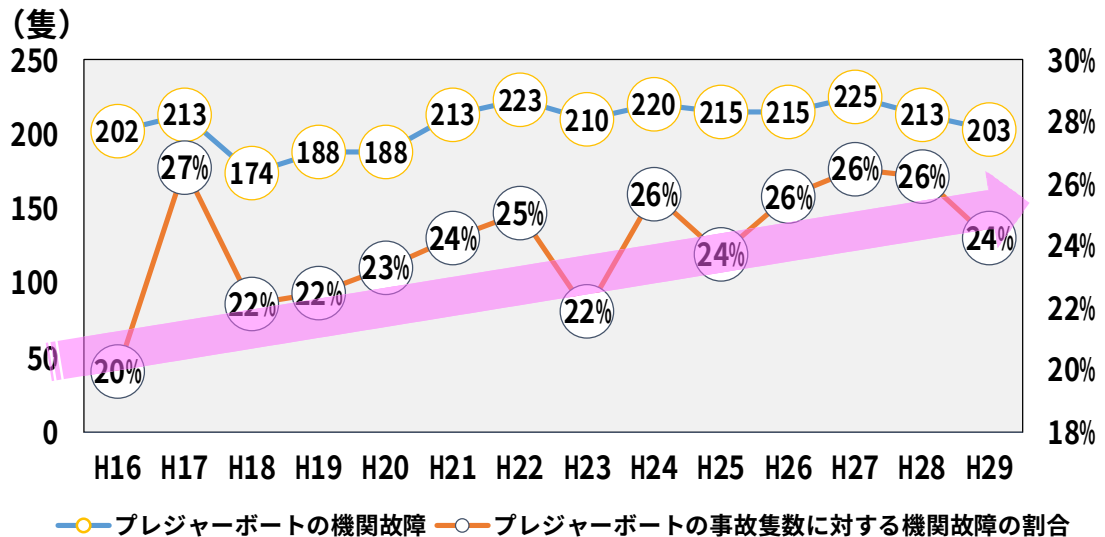


イ プレジャーボート機関故障事故の対策

(ア) プレジャーボート機関故障の発生状況

平成29年におけるプレジャーボートが機関故障により運航不能となった事故隻数は203隻で、前年に比べて10隻減少しましたが、全体の事故隻数に占める割合は依然として高い状況となっています。

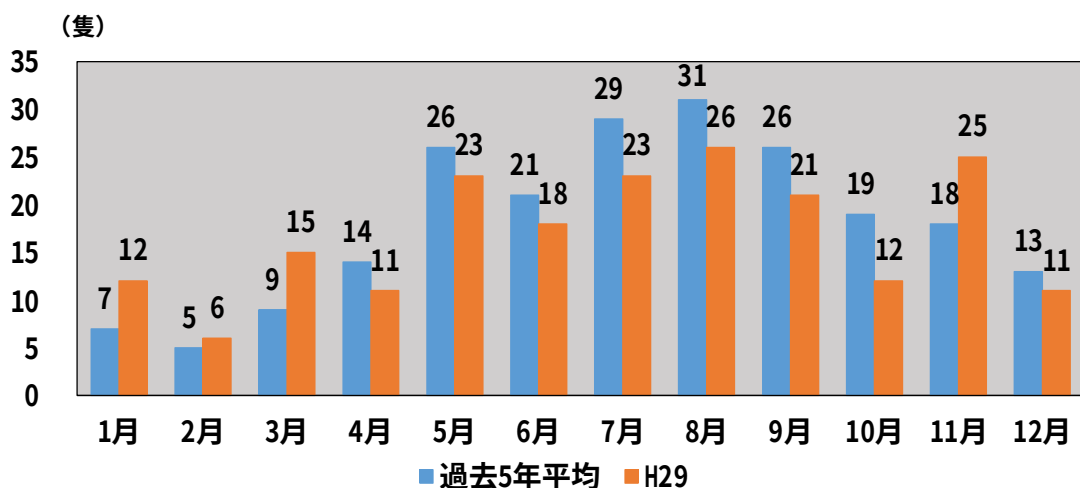
【プレジャーボートの機関故障の推移（過去10年）】※無動力船を除く



a プレジャーボート機関故障事故の月別発生状況

月別では、例年マリンレジャーが活発となる5月と夏季に多く発生する傾向の中、平成29年においては11月の事故隻数が増加しました。これは、11月が、例年に比べ好天に恵まれた日が多かったことから、プレジャーボートの出航が多かったものと推測され、その結果、事故も増加したものと考えられます。

【プレジャーボート機関故障の月別推移（平成29年）】

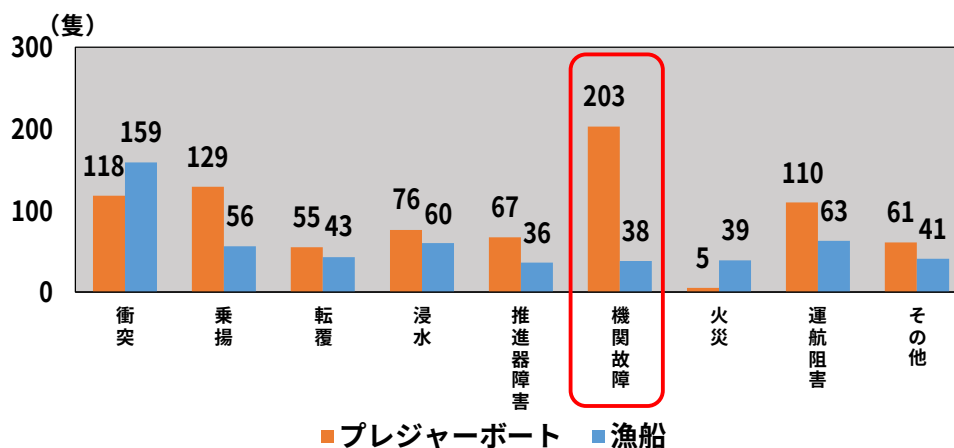


第3章 海難の防止対策

b プレジャーボートと漁船の機関故障事故の発生状況

船舶事故発生数の多いプレジャーボートと漁船の船舶事故隻数の状況を比較すると、特に機関故障について、プレジャーボートの割合が高くなっています。

【プレジャーボートと漁船の船舶事故の発生状況（平成29年）】※無動力船を除く

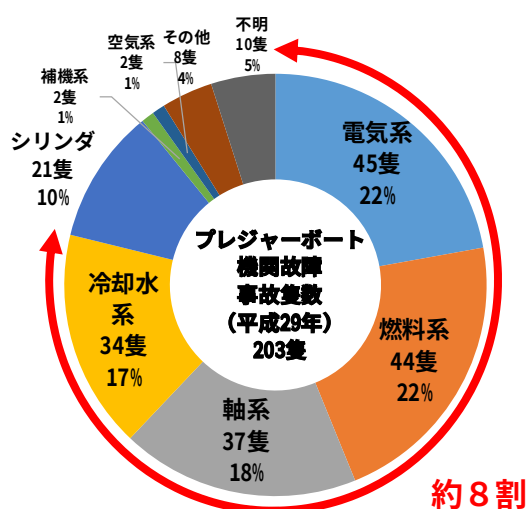


c 機関故障の箇所別発生状況

機関故障事故の故障箇所については、電気系、燃料系、軸系及び冷却水系の4系統で約8割を占めています。最も多い故障は、電気系ではセルモータ異常、燃料系では燃料経路の詰まり、軸系ではクラッチ損傷、冷却水系では海水ポンプのインペラ損耗となっています。

なお、燃料経路の詰まりについては、燃料フィルタの汚れを確認せずに出港しフィルタが詰まったもの、クラッチの故障についてはクラッチオイルの量を確認せずに機関を始動し焼きついたものが多くなっています。

【故障箇所別割合（平成29年）】



その他：エンジン安全装置、過給機等

【機関故障の内容】

	故障箇所	故障の原因
機関故障	電気系	点火プラグやセルモータの不具合を放置し、機関が始動できなくなったもの
	燃料系	燃料フィルタの汚れを確認せず出港し、フィルタが詰まったもの
	軸系	クラッチオイルの量を確認せず機関を始動し焼きついたもの
	冷却水系	海水ポンプインペラを長時間交換せず使用し、インペラが破損、機関停止したもの

【事件事例】プレジャーボートの機関故障

平成29年11月12日午後4時30分頃、プレジャーボートA丸は、和歌山県本脇漁港を出港直後からたびたび主機関が停止し、その都度再起動させて続航していましたが、ついに主機関が再起動せず航行不能となり、当庁巡視艇により救助されました。故障原因は潤滑油不足による機関の焼きつきで、船長は発航前に燃料の確認はしたものの、潤滑油量の確認はしていませんでした。

発行前には、**潤滑油・燃料・冷却水残量**を
必ず確認しましょう！



平成28年7月1日から
「見張りの実施義務違反」「発航前の検査義務違反」
も行政処分の対象として追加されました！

モーターボートや水上オートバイなどのプレジャーボートその他の小型船舶を安全に利用していただくため、小型船舶操縦者（船長）に対し、法令で遵守事項が定められています。

■ 酒酔い等操縦の禁止 ■ 危険操縦の禁止 ■ 免許者の自己操縦 ■ ライフジャケットの着用



■ 見張りの実施

■ 発航前の検査

■ 事故時の人命救助



■ 遵守事項違反点数

違反の内容	点数	他人を死傷させた場合
酒酔い等操縦、自己操縦義務違反、危険操縦、 見張りの実施義務違反	3点	6点
ライフジャケットの非着用、 発航前の検査義務違反	2点	5点

■ 行政処分基準

		過去1年以内の違反累積点数			
		3点	4点	5点	6点
過去3年以内の処分前歴※	無	(処分の対象外)		業務停止1月	業務停止2月
	有	業務停止3月	業務停止4月	業務停止5月	業務停止6月

※ 処分前歴とは、遵守事項違反等による処分又は海難審判所の裁決による操縦免許に係る処分の前歴をいう。

第3章 海難の防止対策

(イ) 当庁の取組み

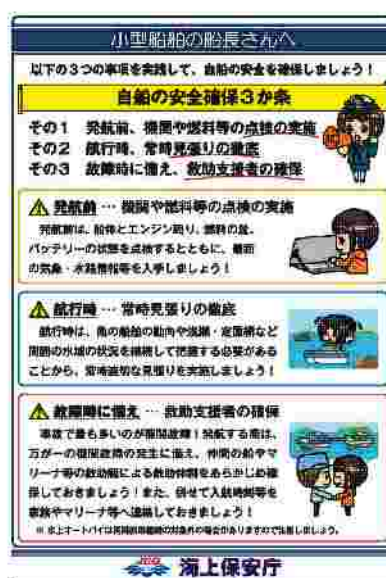
発航前は、海上で機関故障を起こさないようにするため、燃料・潤滑油・冷却水の残量、燃料フィルタの目詰まり、バッテリー電圧などを点検する発航前検査の実施が、法令で遵守事項として決められています。

海上保安庁では、機関故障事故を減少させるための啓発として、小型船舶操縦者を対象に「マリンセーフティガイドブック」を作成し、発航前検査チェックリストや、機関のトラブルシューティングなどを掲載しています。また、自主的な点検整備の促進を目的として、発航前検査の実施を「自船の安全確保3か条」の1つとして位置づけ、安全意識の向上を図っているところです。

【マリンセーフティガイドブック】



【自船の安全確保3か条】



(ウ) 海難の減少に向けた課題

法定検査に合格した船舶においても、点検整備を怠ったことによる機関故障が後を絶ちません。

これら機関故障の防止対策の一つとして、船体の亀裂、潤滑油量、燃料フィルタ内のゴミなど、主に外観からの点検を主体とした発航前検査の実施により防止可能な事故があることから、遵守事項である発航前検査の更なる徹底を呼びかけることとしています。

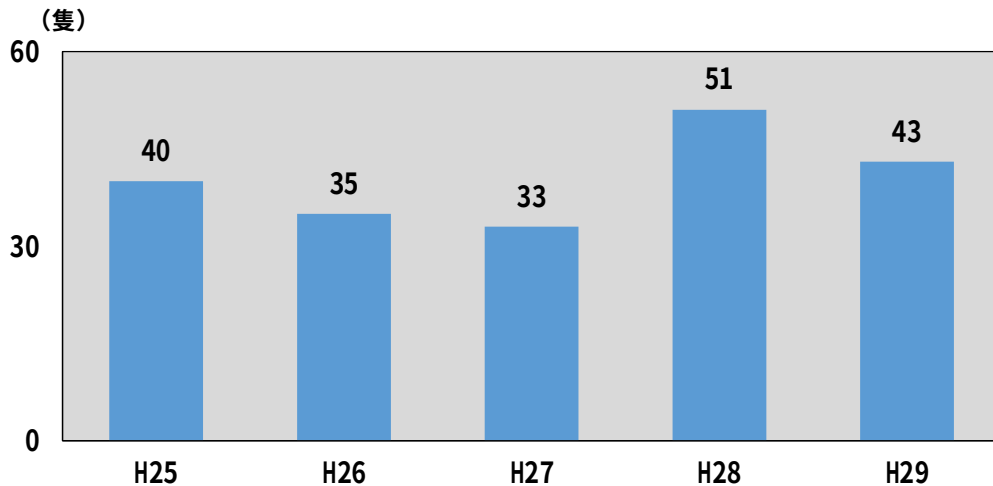
一方で、発航前検査では防ぎきれない事故として、点火プラグ、クラッチオイルなどの消耗品の定期交換や燃料管の詰まり、セルモータの異常、海水ポンプのインペラの損耗などによる運航不能が挙げられ、整備士等による定期的な点検整備の推進による事故の減少も課題です。

ウ バッテリー過放電事故の対策

(ア) バッテリー過放電事故の発生状況

平成29年におけるプレジャーボートのバッテリー過放電により運航不能となった事故隻数は43隻で、前年に比べて8隻減少しました。

【プレジャーボートのバッテリー過放電の推移（過去5年間）】

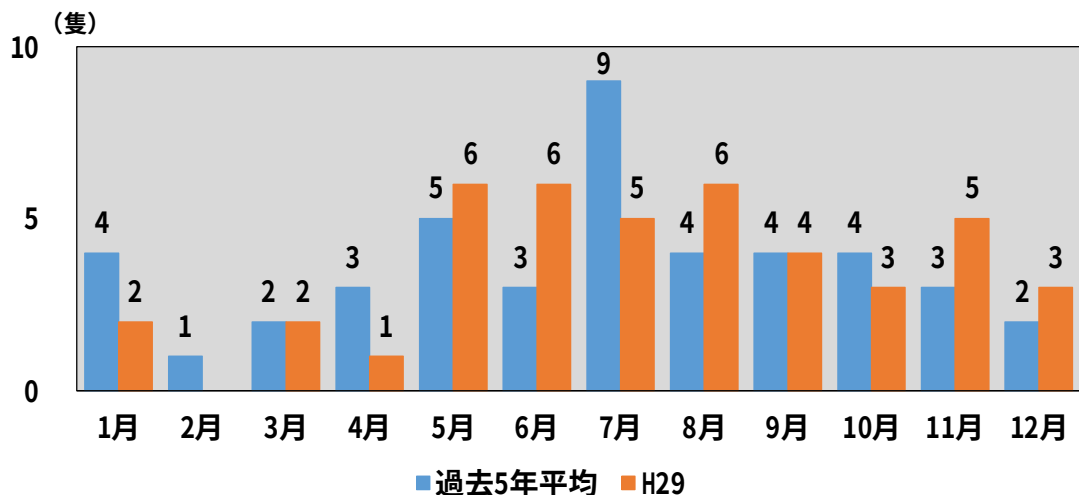


a バッテリー過放電事故の月別発生状況

月別では、例年マリンレジャーが活発となる5月や夏季に多くなる傾向がありますが、平成29年においては7月に減少した一方、11月は増加しました。

バッテリーの劣化を原因とするもののほか、出航後釣り等を行う際に機関を停止し、GPSや魚群探知機の電源として機関始動用バッテリーを使用するなど、不適切と思われる使い方により、バッテリーの過放電に至る事例が多く発生しています。

【プレジャーボートのバッテリー過放電の推移（月別）】



【事故事例】 プレジャーボートのバッテリー過放電

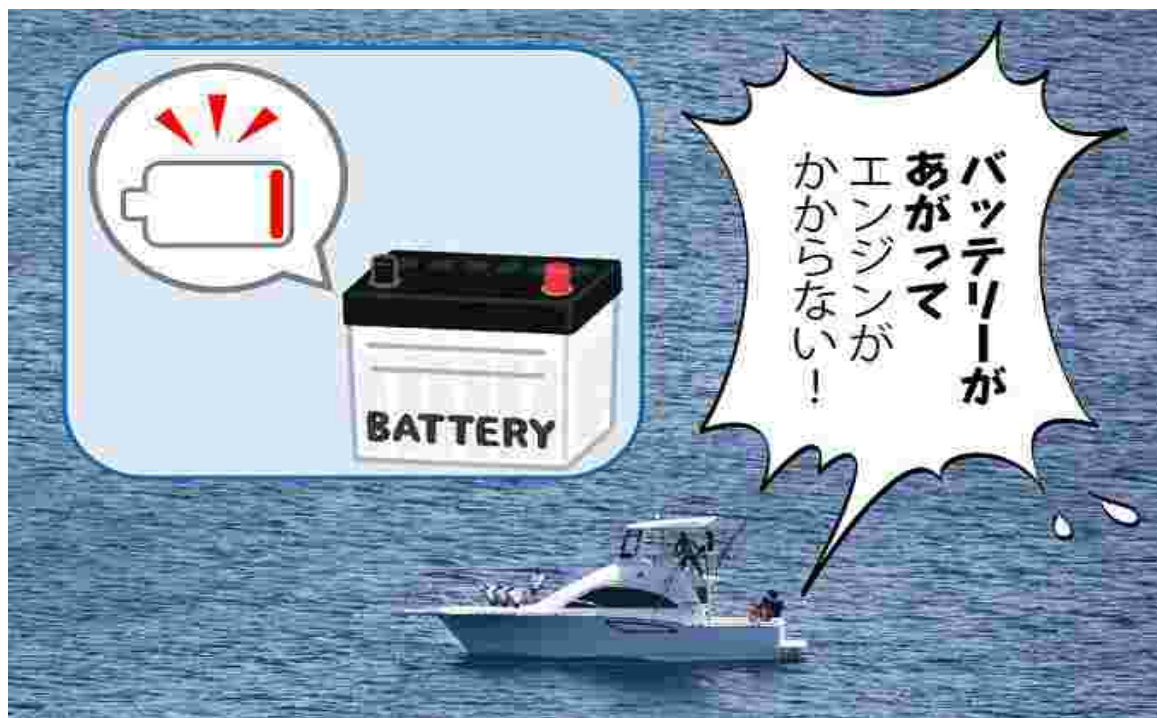
平成 29 年 6 月 24 日午前 8 時 50 分頃、プレジャーボート A 丸は、釣りを目的に出港後、三重県赤石鼻沖で、機関を停止のうえ釣りをしては移動を繰り返していたところ、バッテリーの電圧が不足していたため機関が始動できず、運航不能となりました。船長は同船に積まれていた予備バッテリーに交換するも、こちらのバッテリーも長期保管していたことから電圧が不足しており、118 番通報して当庁巡視艇により曳航救助されました。



魚群探知機・電動リールの使用や、短期間に機関の起動を繰り返すことは、バッテリーの消費を早めます。

また予備バッテリーを用意していても、適切に管理・保管されていなければ、いざという時に使用することが出来ません。

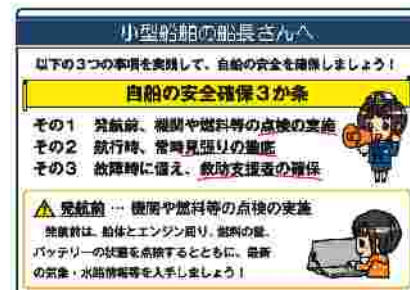
出航前に、必ずバッテリーの状態を確認するとともに、予備バッテリーを含め、事前の充電と定期的な交換を心がけましょう。



(イ) 当庁の取組み

海上保安庁では、バッテリー過放電を原因とした事故を防止するため（一社）電池工業会と連携してバッテリーの正しい使い方に関するリーフレットを作成し、SNS を利用して安全啓発を行うなど事故防止を呼びかけました。また、発航前のバッテリーの状態確認の促進を目的として、発航前検査を「自船の安全確保3か条^{※1}」の一つとして位置づけ、安全意識の向上を図っているところです。

※1 詳しくは P102 をご覧ください。

【バッテリー点検啓発用リーフレット】^{※2}【自船の安全確保3か条】^{※2}

※2 これらリーフレットは、海上保安庁ホームページから、ご覧になれます。

(ウ) 海難の減少に向けた課題

バッテリーに関する基本的知識の不足や、管理不十分が原因となる過放電の事故は、なかなか減少しない状況です。

船舶に搭載するバッテリーは、海上で使用するという環境の特殊性から、車に搭載する場合と比較し消耗が早いことが予想され、このため、船舶のバッテリー交換時期の認識不足が事故に至る一つの要因と考えられます。

また、プレジャーボートのバッテリー過放電の事故の特徴として、釣り中に充電不足のバッテリーに容量以上の器具を接続し、継続して使用したことによる事故も多く、バッテリーの適切な使用方法や、交換時期のほか、予備バッテリーの準備等のバッテリー取扱いに関する基礎的な知識の向上により事故を減少させることが課題となっています。

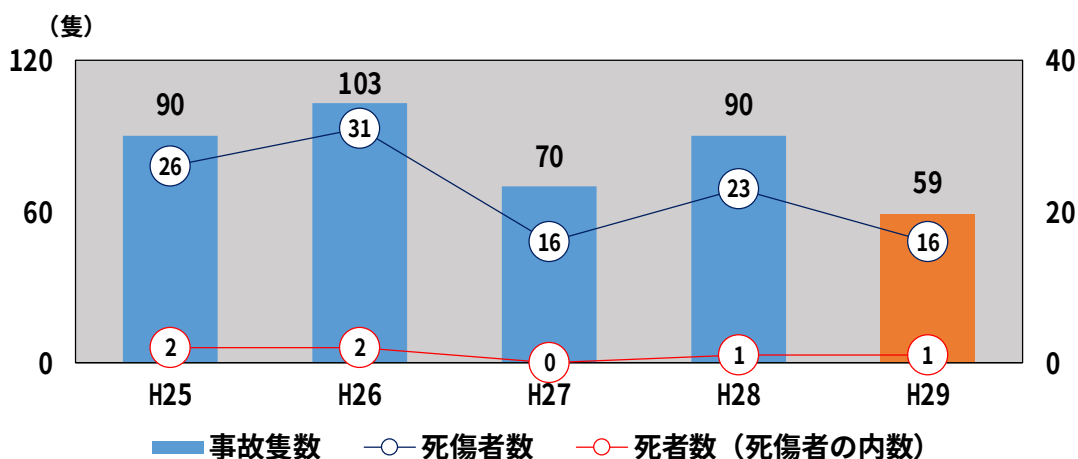
第3章 海難の防止対策

エ 水上オートバイ事故の対策

(ア) 水上オートバイ事故の発生状況

平成29年における水上オートバイの事故隻数は59隻で昨年に比べて31隻減少しました。また、これに伴う死傷者数は16人で、うち死者数は1人となっています。

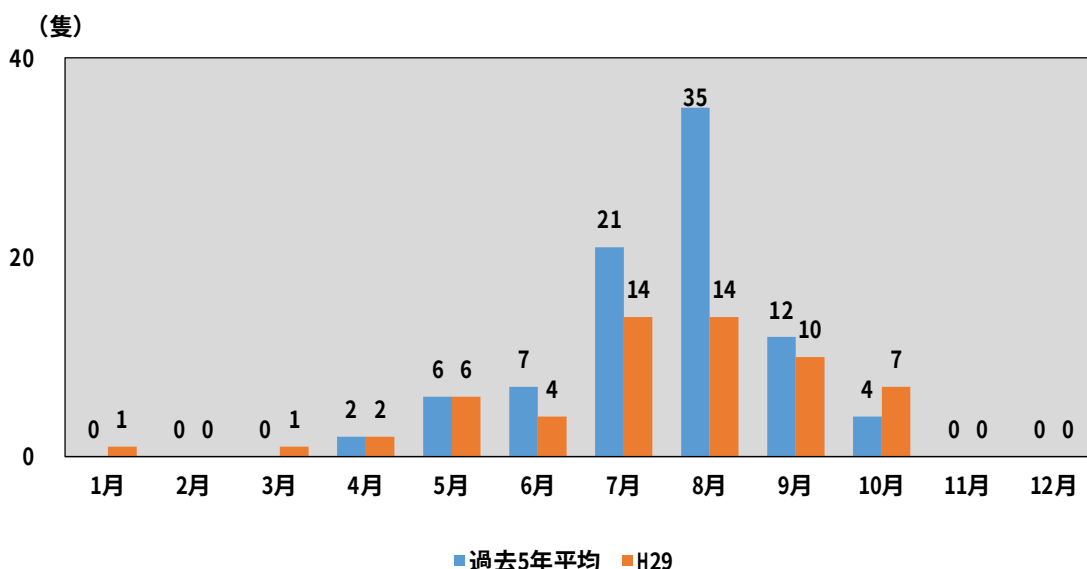
【水上オートバイの事故の推移（過去5年間）】



a 水上オートバイ事故の月別発生状況

月別では、過去5年の傾向を見ると、マリンレジャーシーズンである5月から10月までに多く発生しておりますが、平成29年は7月、8月に大きく減少した一方、10月は若干増加しました。夏季の減少は、東北・関東地方において、夏季の日照時間が短い日が続き、例年に比べ水上オートバイの出航が少なかったことが推測され、その結果、事故も減少したものと考えられます。

【水上オートバイの事故の推移（月別）】



水上オートバイとは…

水上オートバイは、ハンドルバー方式の操縦装置のほか身体のバランスを用いて操縦を行うことが必要なものであり、内燃機関を使用したジェット式ポンプを駆動させることによって航行する小型船舶です。



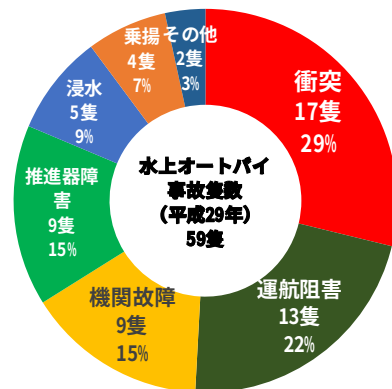
水上オートバイは大きさの割に機関の馬力が非常に大きく、100km/hを超える高速での航走が可能なものもあることから、操船性能等を十分に理解のうえ、自身の操船技能に合った取扱いが必要となります。

b 水上オートバイの事故種類及び原因別発生状況

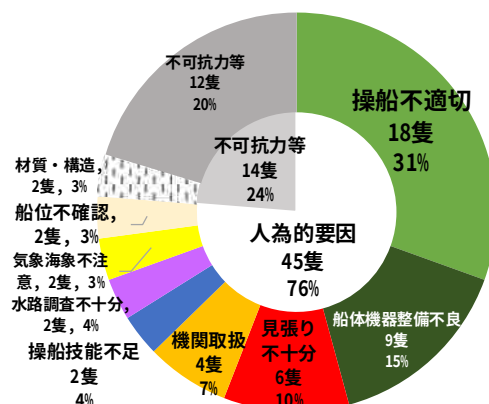
事故種類別では、衝突が17隻（29%）で最も多く、次いで運航阻害13隻（22%）、機関故障及び推進器障害がそれぞれ9隻（15%）の順となっています。

事故原因別隻数では、操船不適切が18隻（31%）で最も多く、次いで船体機器整備不良9隻（15%）、見張り不十分6隻（10%）の順となっています。

【水上オートバイの事故種類別発生状況（平成29年）】



【水上オートバイの事故原因別発生状況（平成29年）】



c 操船者の資格及び経験年数

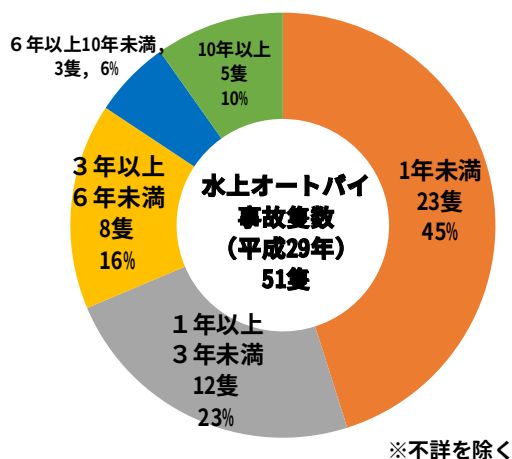
平成29年における水上オートバイの事故隻数59隻のうち、操船者が無資格であったものは7隻でした。※水上オートバイの操船には、特殊小型船舶操縦士の免許が必要です。

過去5年の累計において、無資格者事故は21隻で、事故種類では衝突が12隻と半数以上を占めており、基礎知識・技能を持たない無資格者が安易に水上オートバイを操船し事故に至っている状況などが推測されます。

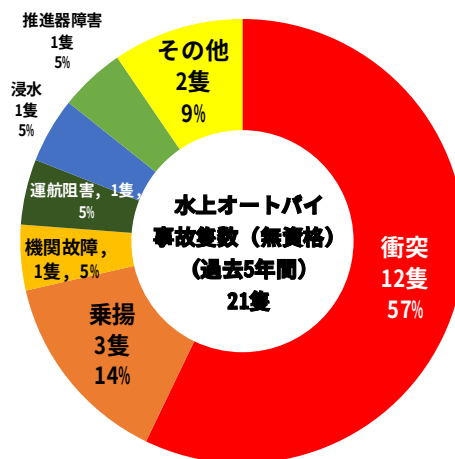
また、水上オートバイの船舶事故者の経験年数では、「1年未満」が最も多く23隻（45%）で、次いで「1年以上3年未満」が12隻（23%）と、経験が浅い操船者が事故に至る割合が高くなっています。

第3章 海難の防止対策

【水上オートバイ事故者の経験年数別の割合（平成29年）】



【水上オートバイの無資格者操船による事故種類別発生状況（過去5年間の累計）】

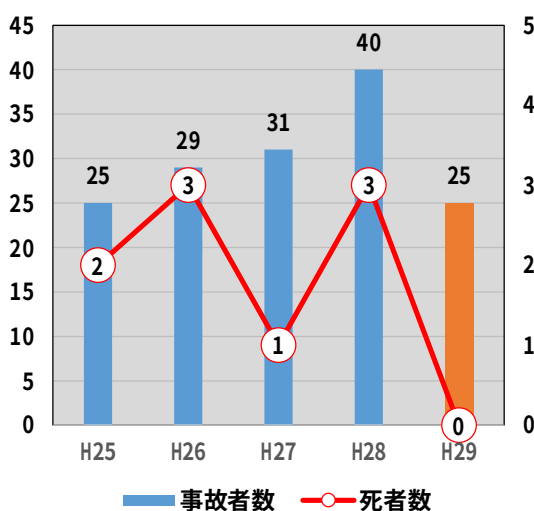


d 船舶事故によらない水上オートバイ乗船中の事故推移

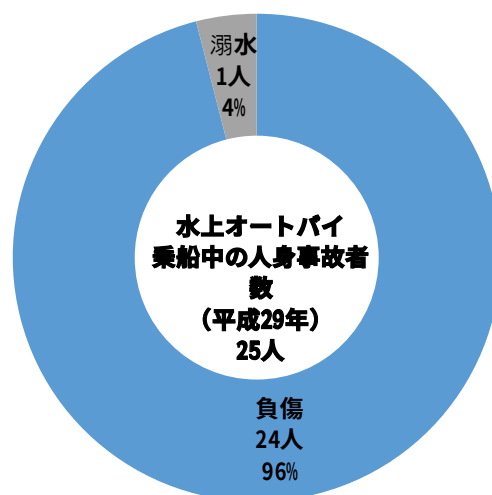
水上オートバイの乗船中に不適切な操船などにより船体に体を打ちつけたり、落水するなどし、負傷、帰還不能（漂流）となった、船舶事故によらない乗船中の人身事故者数は23人で、昨年に比べ17人減少しました。

事故内容別では、負傷が最も多く、21人（91%）となっています。

【水上オートバイ乗船中の人身事故推移（過去5年間）】
（隻）



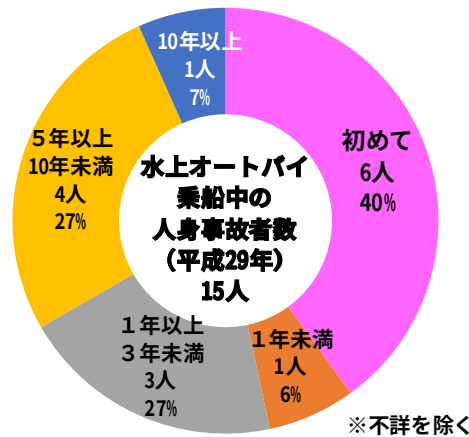
【水上オートバイ乗船中の人身事故内容別事故発生状況（平成29年）】



e 事故者の経験年数

水上オートバイ乗船中の人身事故者の経験年数では、「初めて」6人(26%)と、船舶事故同様に経験の浅い者が事故に至る割合が高くなっています。

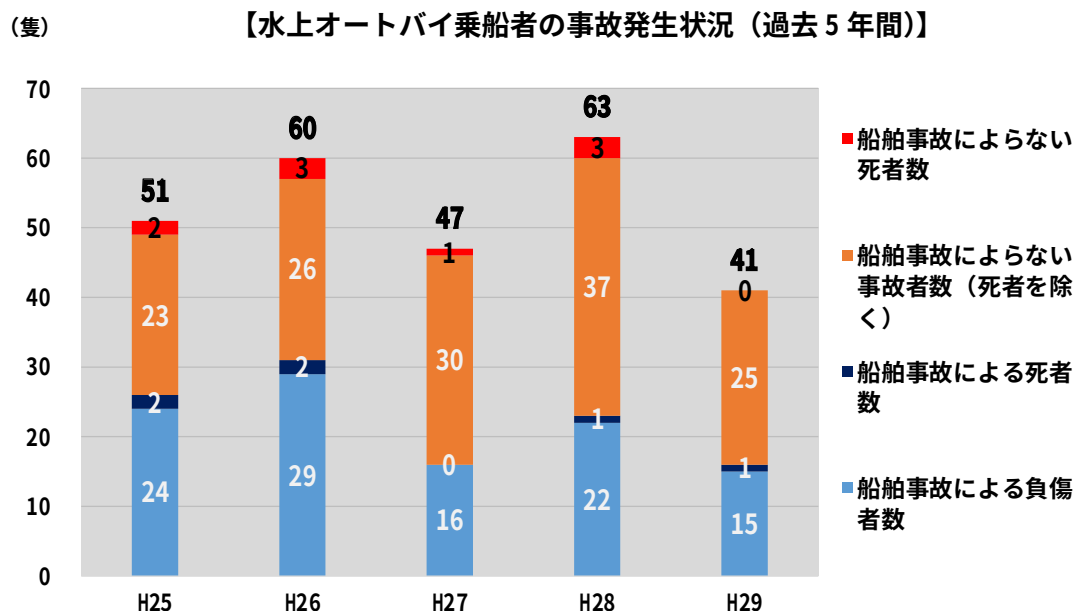
【水上オートバイの経験年数別の人身事故者数の割合平成29年】



f 水上オートバイが関係する事故者のまとめ

(a) 水上オートバイ乗船中の事故者数

平成29年における水上オートバイ乗船中の事故者数は、「船舶事故に伴う乗船者の人身事故(死傷者)」と「船舶事故によらない乗船者の人身事故(事故者)」を合わせた41人となります。

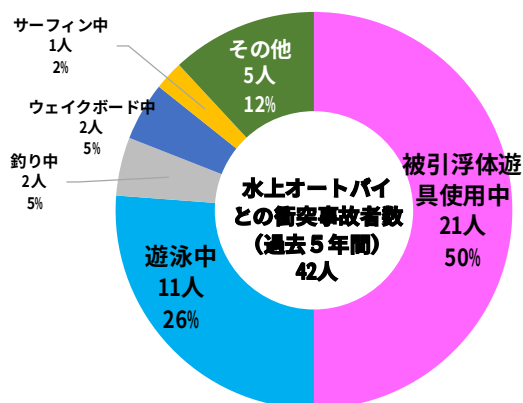


第3章 海難の防止対策

(b) 水上オートバイと遊泳者等との衝突事故

海域利用の競合による水上オートバイと遊泳者等との接触事故が発生しており、過去5年間に於ける水上オートバイとの衝突による負傷者は42人に上り、うち被引浮体遊具※使用中が最も多く21人（50%）となっています。※バナナボートなどのトーイング遊具のことをいいます。

【水上オートバイとの衝突による事故者の活動内容別の割合（過去5年間の累計）】



その他：シーボブ（水中スクーター）中、フライボード中等

【事故事例】水上オートバイの乗揚事故

平成29年9月4日午後5時30分頃、事故者は友人達と一緒に広島県江田市の海岸を訪れ、飲酒した後、水上オートバイの前部座席に友人女性を同乗させ、事故者は後部座席に乗って遊走を始めました。事故者はかき筏に向かって速度を上げて航行し、筏手前で急旋回をしようとしたところ、曲がりきれず筏に乗揚げ、事故者は上空に投げ出され筏に打ちつけられ、病院に搬送されるも死亡が確認されました。同乗者に怪我はありませんでした。



(イ) 当庁の取組み

水上オートバイでは落水する可能性が高いことから、ライフジャケットの確実な着用が必須であり、法令に基づく遵守事項にもなっています。また、転覆時の復原方向を間違えるとエンジン内部への浸水の原因となることから、機種ごとに復原方向を把握しておくことが大切です。

海上保安庁では、SNSを利用して安全啓発情報を発信するほか、啓発用ステッカーやリーフレットを配布するなどして、ライフジャケットの着用や危険な操縦の禁止、ウエットスーツの着用の励行を呼びかけました。

また、水上オートバイの事故を防止するため、統一的な安全情報の提供や情報の入手しやすさの向上を目指し、推奨される装備品や知識、過去の事故情報等をまとめた「ウォーターセーフティガイド」を国の関係機関及び民間の関係団体で検討・合意のうえ策定しており、利用者に対してこれらの情報を随時発信しています。



【啓発用ステッカー】

(ウ) 海難の減少に向けた課題

無謀な操船等による衝突事故や、経験不足による事故の割合が高く、近年の事故隻数は横ばいに推移しており、事故が減少に至らない状況です。

水上オートバイの事故では、経験が浅い操船者が操船不適切や操船技能不足などにより事故に至る割合が高いことから、これらの操船者に対する安全知識・技能の向上が、事故を減らすために必要な課題です。

また、例年、遊泳者等が水上オートバイと衝突し負傷する事故が発生しています。遊泳者等と同じ水域において水上オートバイが活動することが危険であることから、一部の地域では条例等で遊泳者等と水上オートバイの活動水域を別々に定めているところもあり、このような対応等も踏まえた遊泳者等との衝突事故の減少も課題となっています。

なお、ライフジャケットの中でも手動膨脹式のライフジャケットの着用については、落水時に意識を失い膨脹させられない可能性もあることから、固型式等への統一が課題となっています。

一方、水上オートバイを安全に航行させるための装備品や航走の方法などについて明確な基準がなく、それらに関する情報も不足している状況にあることから、「ウォーターセーフティガイド」にて、積極的に発信していくこととしています。

第3章 海難の防止対策

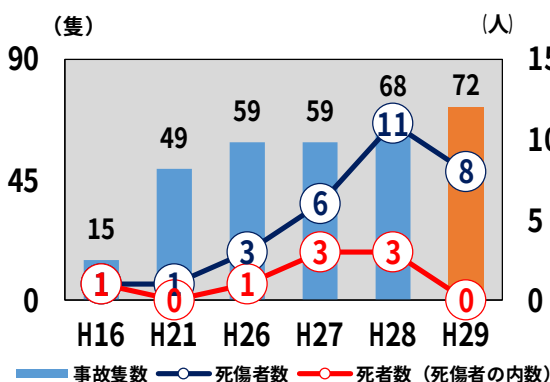
オ ミニボート等の免許を要さない船舶事故の対策

(ア) ミニボート事故の対策

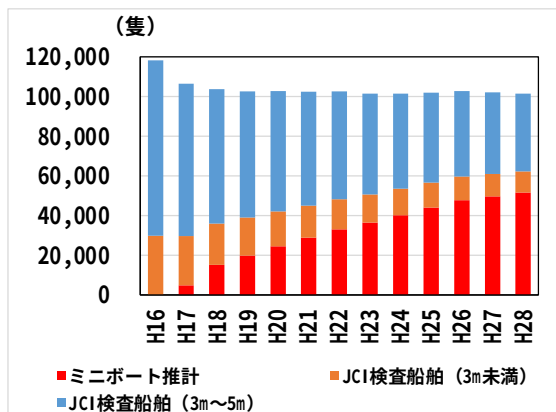
a ミニボート事故の発生状況

平成29年におけるミニボートの事故隻数は72隻で前年に比べて4隻増加し、ミニボートの保有隻数に比例して増加傾向にあります。これに伴う負傷者数は8人となっています。

【ミニボートの事故の推移 (H16-H29)】



【ミニボートの保有隻数の推移】



出典：ミニボートに係る海難実態基礎調査報告書

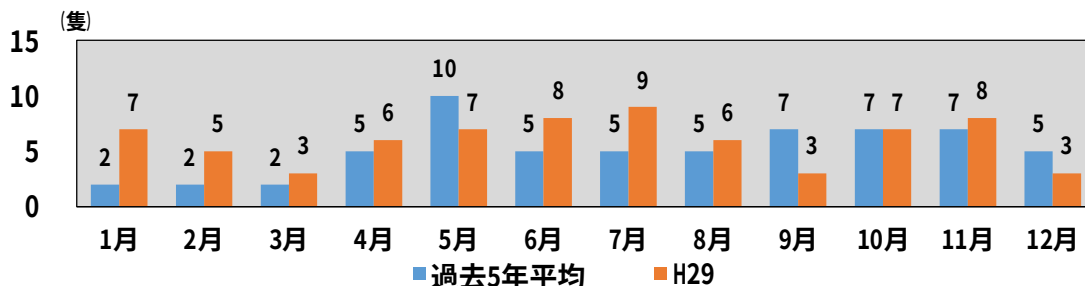
(日本小型船舶検査機構 平成27年3月)

(H26-H28のミニボート推計値は、海上保安庁で計算)

(a) ミニボート事故の月別発生状況

月別では、例年春季から秋季に多く、冬季はやや減少気味です。例年、釣りシーズンに伴い船に乗る機会が増えるのに合わせ、事故隻数が増加する傾向にありますが、平成29年においては、1月、2月も多く発生しています。

【ミニボートの事故の推移 (月別)】



ミニボートとは…

船体の長さが3m未満であり、かつ、推進器の出力が1.5kW (2.039馬力) 未満の船舶をいいます。ミニボートは小型船舶操縦士の免許や小型船舶検査、登録が不要であることも相まって近年利用者が増加しています。



インフレータータイプ



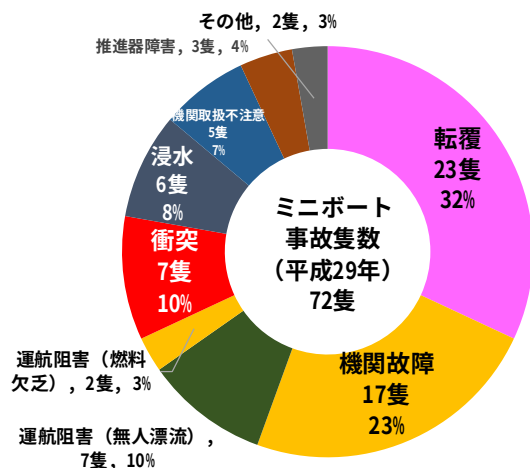
リジッドタイプ

(b) ミニポート事故の種類及び原因別発生状況

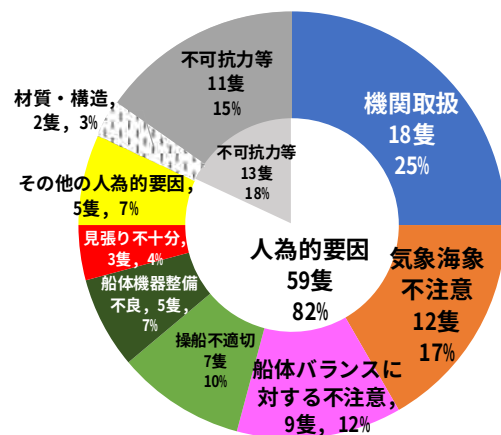
事故種類別では、転覆が23隻（32%）で最も多く、次いで機関故障17隻（23%）、無人漂流及び衝突がそれぞれ7隻（10%）の順となっています。

事故原因別では、機関取扱が18隻（25%）で最も多く、気象海象不注意が12隻（17%）次いで、船体バランスに対する不注意が9隻（12%）の順となっています。

【ミニポートの事故種類別事故発生状況（平成29年）】



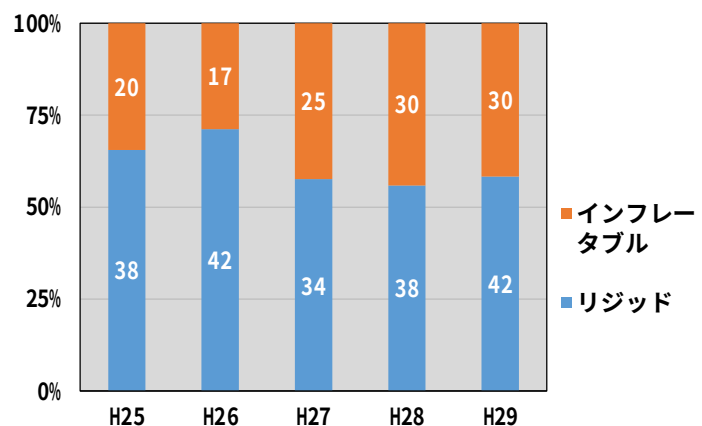
【ミニポートの事故原因別事故発生状況（平成29年）】



(c) ミニポート事故の船体構造別発生状況

船体構造別では、過去5年においてはリジッドタイプ（硬質型）が60%前後を推移し、インフレータータイプ（エア注入型）よりやや多い状況となっています。

【ミニポート事故の船体構造別発生状況の割合（過去5年）】



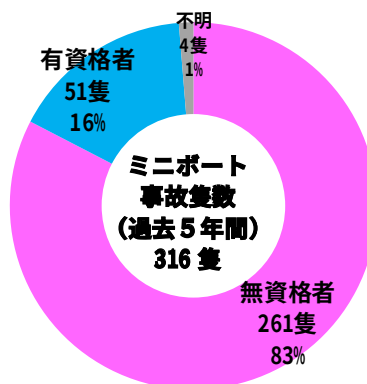
第3章 海難の防止対策

(d) ミニボート事故の資格者別発生状況

ミニボートは小型船舶操縦免許及び船舶検査が不要であることから、利用者が増加しています。

事故者の約8割が免許を保有していないことから利用者の知識不足が事故につながっていると思われます。

【ミニボート事故の船体構造別発生状況の割合（過去5年間の累計）】

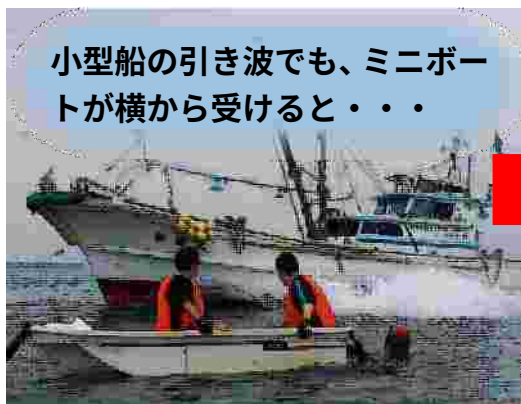


【事事故例】 ミニボートの転覆事故

平成29年11月24日午後7時25分頃、事故者2名（ライフジャケット非着用）はミニボートに乗り組み、兵庫県淡路市の岩屋漁港防波堤内で釣りを開始しました。釣り中に装着していたオールが外れ、これを拾おうとしたところ、船体が大きく傾いて転覆しました。海中転落した2名は転覆状態のボートに挟まりながら漂流、1名の携帯電話は海没しましたが、もう1名の携帯電話（防水仕様）が無事であったことから110番通報して、約50分後、警察艇により救助されたのち、低体温症のため病院へ搬送され、入院となりました。



落水した場合に備え、救命胴衣を常時着用するのはもちろんのこと、携帯電話を防水パックに入れるなどして、連絡手段を確保しましょう！



小型船の引き波でも、ミニボートが横から受けると・・・



転覆する危険あり！

【海上保安庁が行ったミニボートの性能実験】

b 当庁の取組み

海上保安庁では、利用者への安全啓発リーフレットの配布や認識旗（高く掲げることにより、ミニボートの認識性を高める旗）を配布するなどの安全対策の推進や、販売店と協力し、購入者に対する安全講習会の実施や安全啓発の冊子の配布など官民一体となった事故防止の啓発を実施しています。

また、ミニボートの事故を防止するため、統一的な安全情報の提供や情報の入手しやすさの向上を目指し、推奨される装備品や知識、過去の事故情報等をまとめた「ウォーターセーフティガイド」を国の関係機関及び民間の関係団体で検討し、必要な装備品、知識等の情報、航行時の注意点などを随時発信することとしています。

【ミニボート認識旗】



【ウォーターセーフティガイド】

(案)



c 海難の減少に向けた課題

法律規制の対象外であることから、知識・技能不足、整備不良等の事故が多いことに加え、小さな船体の特殊性から堪航性が低く、風浪等の気象の変化に対応できないことによる転覆などの事故が、増加する傾向にあります。ミニボートは、船体材質の違いにより、事故傾向が異なることから、詳細な分析を行ったうえで、それぞれの事故対策を講じる必要があります。

また、安価で免許や検査が不要のミニボートは、今後も利用者の増加が予測されることから、操船者の知識・技能の向上による事故の減少が課題となっています。このため、上記の「ウォーターセーフティガイド」を、いかにミニボート利用者一人ひとりへ情報を伝えるかということも、課題としています。

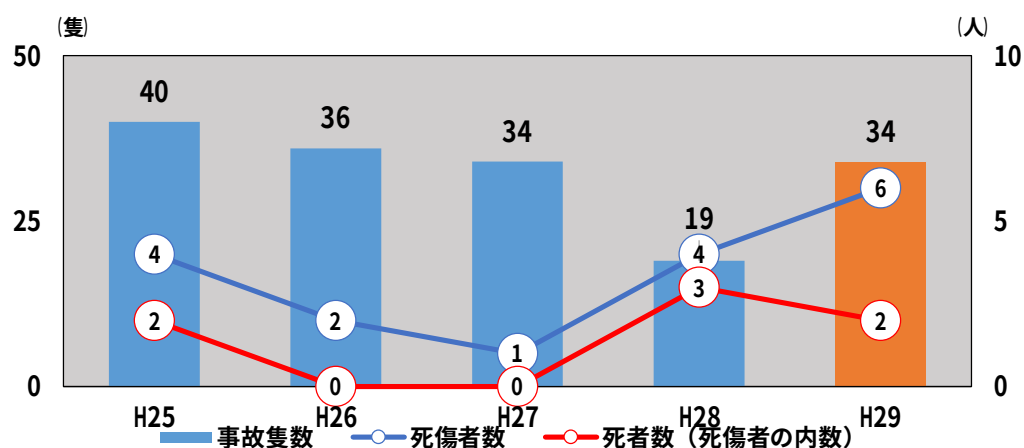
第3章 海難の防止対策

(イ) カヌー事故の対策

a カヌー事故の発生状況

平成29年におけるカヌーの事故隻数は34隻で前年に比べて15隻増加しています。死傷者数についても6人で、前年に比べ2人増加しています。

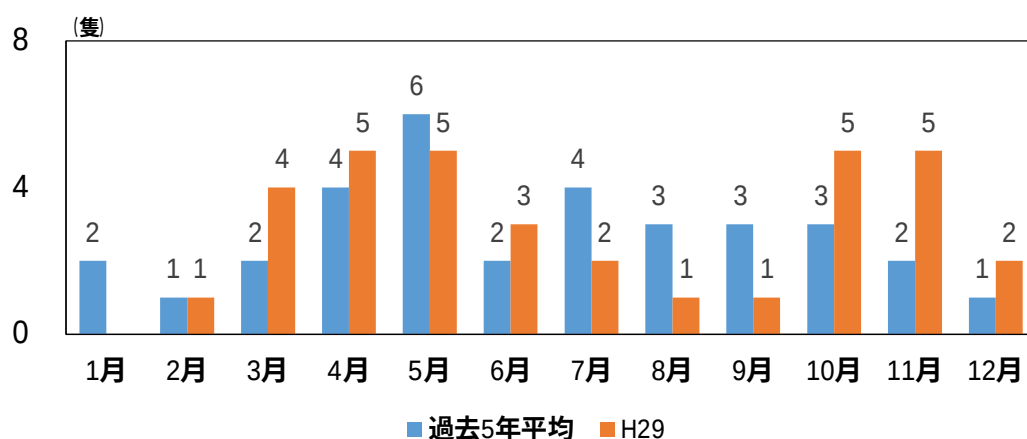
【カヌー事故の推移（過去5年間）】



(a) カヌー事故の月別発生状況

平成29年は、春季・秋季に増加する傾向が見られました。

【カヌー事故の推移（月別）】



カヌーとは…

パドルと呼ばれる櫂で漕ぐ舟のことで、海で使用し、不沈構造で堪航性に優れたシーカヤック、川で使用し、川の中での動きを重視し、回転性能が高いリバーカヤック、中空構造で浮力が強いシットオンカヤック等用途に応じて様々な種類があり、それぞれ船体の特性が異なるといった特徴があります。

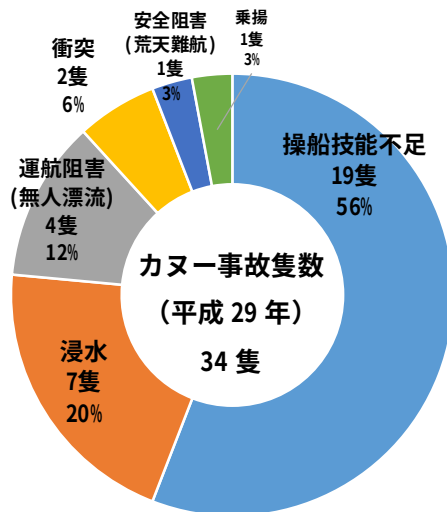


(b) カヌー事故の種類及び原因別発生状況

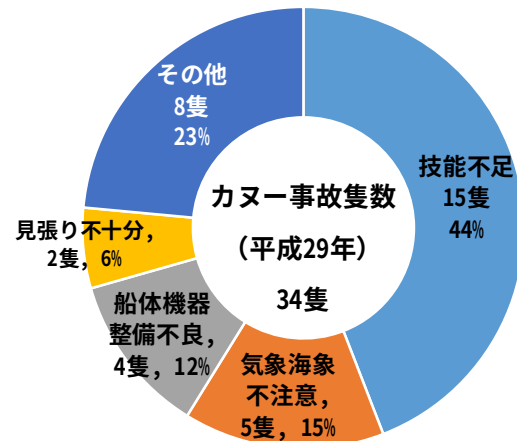
事故種類別では、操船技能不足による漂流が19隻（56%）で最も多く、次いで浸水7隻（20%）の順となっています。

事故原因別では、操船の技能不足が15隻（44%）で最も多く、次いで気象海象不注意5隻（15%）の順となっています。

【カヌーの事故種類別の割合（平成29年）】



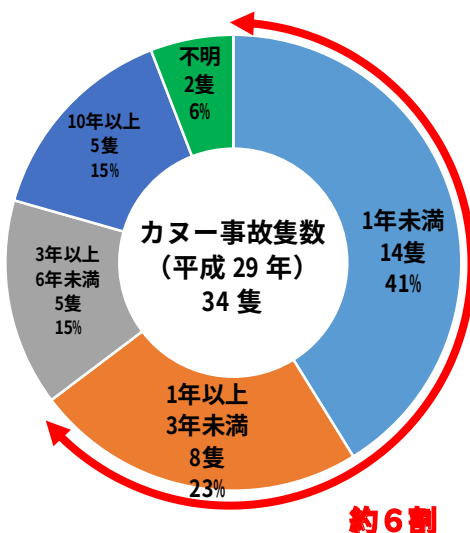
【カヌーの事故原因別の割合（平成29年）】



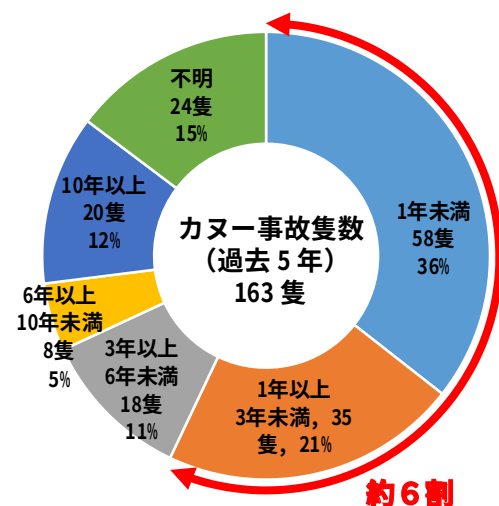
(c) カヌー事故の経験年数別発生状況

カヌーの経験年数別では、平成29年、過去5年間の累計ともに3年未満の経験が浅い操船者の事故割合が高く、約6割となっています。

【カヌーの経験年数別の割合（平成29年）】



【カヌーの経験年数別の割合（過去5年間）】



【事件事例】カヌーの事故

【初心者事故 ①】

平成 29 年 10 月 14 日午後 0 時 15 分頃、千葉県保田沖において、事故者 A、B、C は、経験者の A が、初心者の B、C に約 1 時間ほどシーカヤックの操船練習を行い、その後、それぞれ沖合い向け遊走を始めました。その後、しだいに風が強くなり B が転覆、B は A の手助けを受け、シーカヤックに這い上がろうとするもできず、A が救助要請を行い、海上保安庁の救助依頼を受けた漁船により救助されました。

【初心者事故 ②】

平成 29 年 12 月 3 日午前 8 時 33 分頃、事故者（経験年数 1 年）はシットオンカヤックに乗艇し、福井県雄島の沖で釣り中、カヌー船尾船内にある船底プラグが外れ、波が船内に浸入しました。事故者が排水作業を行っているうちにカヌーは沖に流され、帰港しようとするも、浸水と風により思うように進むことが出来ず、浸水が進みカヌーは転覆、事故者は付近を航行していたプレジャーボートにより救助されました。

【ベテランの事故】

平成 29 年 4 月 25 日午後 0 時 30 分頃、事故者（経験年数 10 年以上）はシーカヤックに乗り、宮城県桂島沖で遊走中、横波を受け転覆、その後カヌーを起こしたところ、排水ポンプを積み忘れたため、航行不能となり、海上保安庁に救助され、低体温症のため入院となりました。



- ・経験が浅い者や久しぶりの遊走時には、講習を十分に受けるなど操船技術の習熟を確実にし、技量に合わせた航海計画をしましょう！
- ・必要な装備をしっかり準備をしましょう！

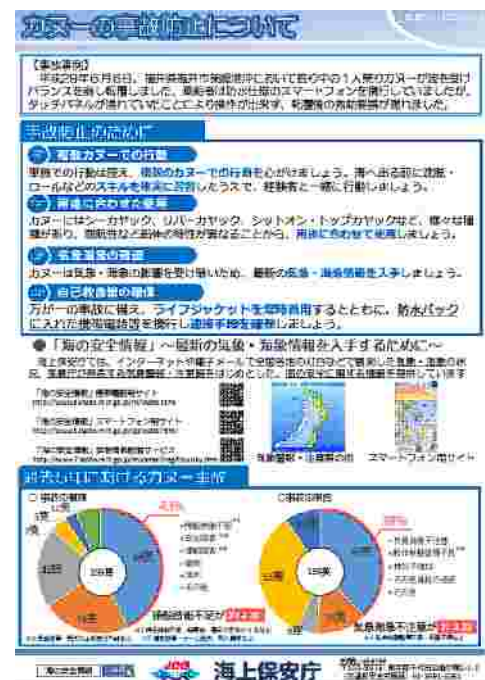
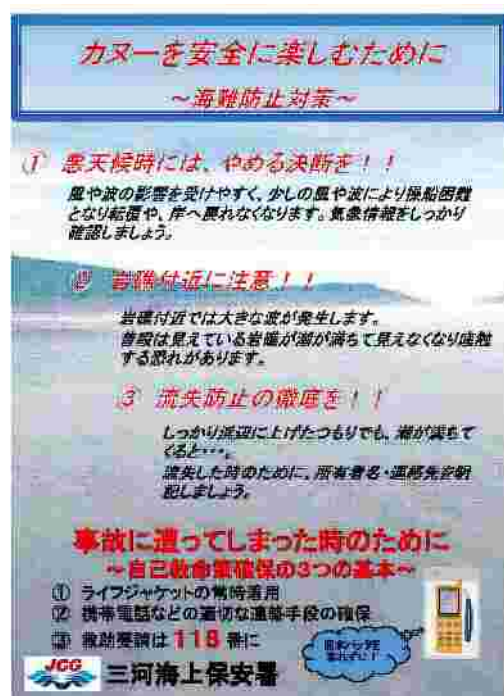


b 当庁の取組み

海上保安庁では、事故事例を踏まえカヌー販売及びカヌースクールを開催しているショップ等に対し「事故防止対策リーフレット」を配布するなど海難防止活動を実施したほか、ショップが行う安全講習会に併せ事故防止対策及び過去の事故事例を説明するなど安全啓発を行いました。

また、カヌーの事故発生を受け、タイムリーな事故防止のための啓発情報をホームページにて発信しています。

更に、カヌーのタイプ別（シーカヤック、シットオンカヤック等）の装備品や、必要な技能・講習など、安全に楽しむための情報が不足したまま海上に出て事故を起こすケースが認められることから、水上オートバイや、ミニボート同様に、カヌーの「ウォーターセーフティガイド」を策定すべく、国の関係機関及び民間の関係団体で検討を行っているところです。



c 海難減少に向けた課題

近年、購入が容易なインターネット販売によって、カヌーを入手する利用者が増加していますが、購入後に取扱い説明を含めた安全講習を受けずに技能・知識不足で事故を起こすケースが認められることから、初心者を対象として技術的な指導及び安全意識の啓発を行う体制を整えることが課題となっています。

また、「ウォーターセーフティガイド」をいかにカヌー利用者一人ひとりへ情報を伝えるかといったことも課題としています。

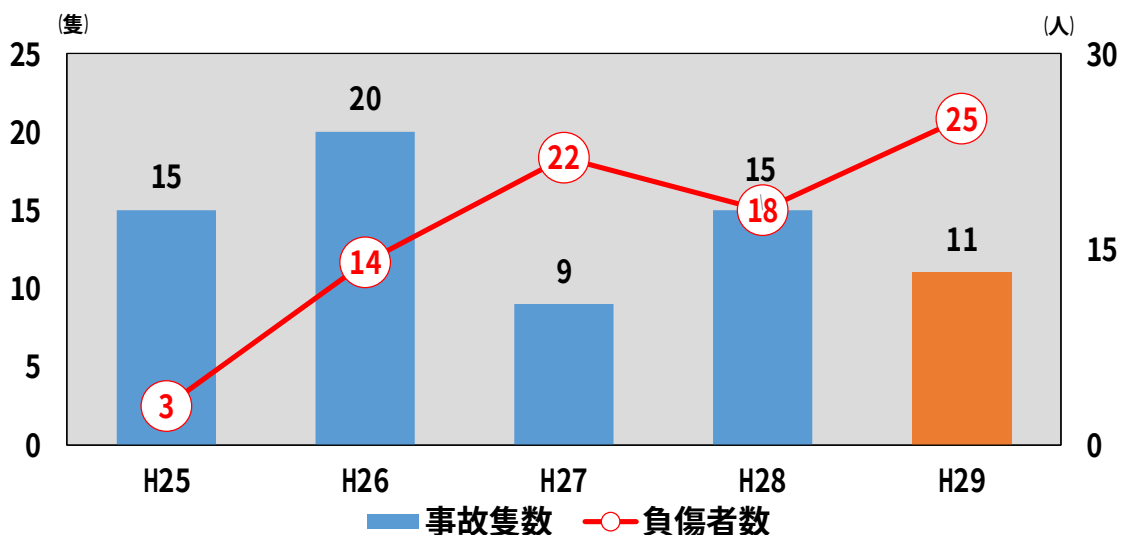
第3章 海難の防止対策

カ 花火大会に関連した事故の対策

(ア) 花火大会に関連した事故の発生状況

平成29年における花火大会に関連した事故隻数は11隻で昨年に比べて4隻減少したものの、これに伴う負傷者は25人で前年に比べ7人増加しています。

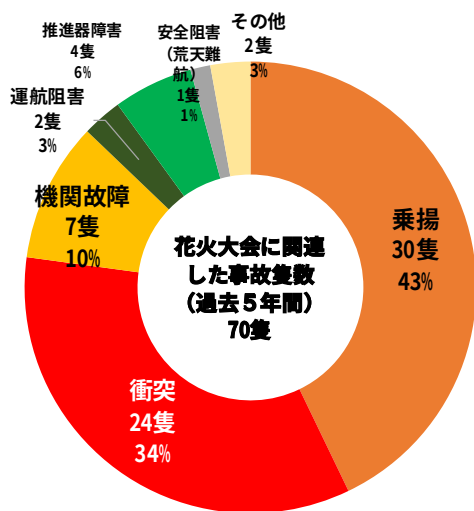
【花火大会に関連した事故の推移（過去5年間）】



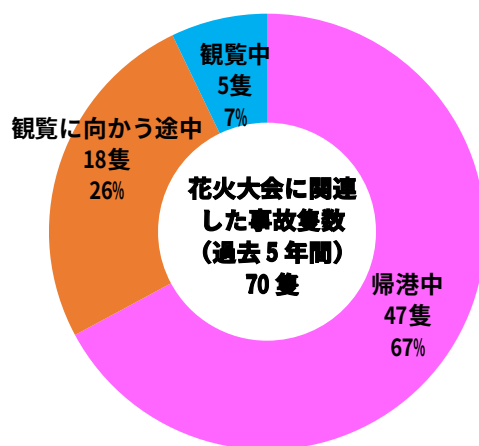
a 花火大会に関連した事故種類と動態別発生状況

事故種類別では、乗揚が 30 隻 (43%) で最も多く、次いで衝突 24 隻 (34%)、機関故障 7 隻 (10%) の順となっています。船舶の動態別では、帰港中の事故が 7 割を占めています。

【花火大会に関連した事故種類別の割合（過去5年間の累計）】



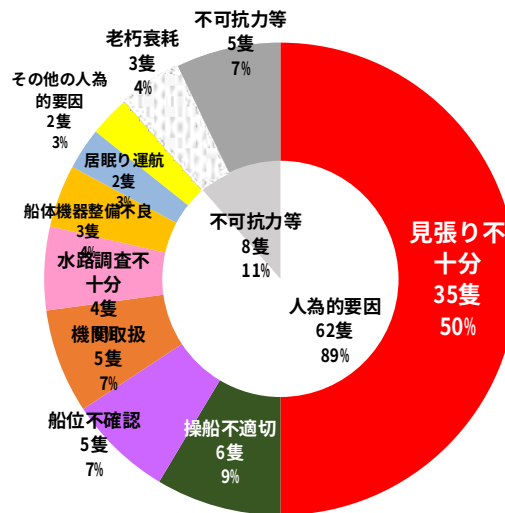
【花火大会に関連した事故における船舶の動態別の割合（過去5年間の累計）】



b 花火大会に関連した事故原因別

事故原因別では、見張り不十分が 35 隻 (50%) で最も多くなっています。

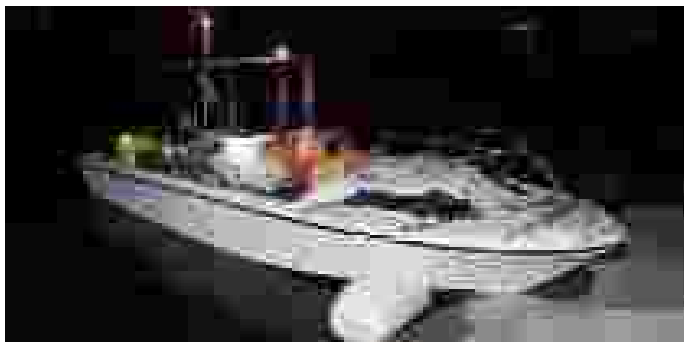
【花火大会に関連した事故原因別事故発生状況（過去5年間の類型）】



【事事故例】花火大会から帰港中の衝突事故

平成 29 年 7 月 22 日午後 9 時 40 分頃、プレジャーボート A 丸は、広島県福山市地先で行われた花火大会の観覧を終え、出港時とは異なるルートで定係地へ帰港中のところ、目標とするブイを見間違えて航行を続け、防波堤の存在に気付かず衝突し、乗員 10 名全員が負傷しました。船長は現場を昼間に航行したことがあり、防波堤とその入り口を示すブイの存在は知っていましたが、詳しい位置までは覚えていませんでした。

- ・ 事前に航行ルートを海図で確認！
- ・ 夜間航行は、慎重に無理のない操船！
- ・ 無理のない航海計画！



※花火大会から帰港中に防波堤に衝突したプレジャーボート



第3章 海難の防止対策

(イ) 当庁の取組み

海上保安庁では、SNSを利用した安全啓発を始め、主催者と協力した事前の注意喚起リーフレット配布や花火大会当日の訪船指導などにより事故防止に努めました。



(ウ) 海難の減少に向けた課題

花火大会観覧に伴う事故の特徴として、観覧後の帰港中における衝突、乗揚事故が多くを占め、特に負傷を伴う事故の割合が高くなっています。また、飲酒状態で航行中に乗揚げの事故も発生しております。

多数の船舶が集まる海域での交通マナーや周辺海域状況確認の徹底などの安全啓発、更には、主催者側とも協力して、会場周辺の漁業施設や港湾施設への灯火設置等航行環境の改善等の安全対策強化により海難を減少させることが課題となっています。

(2) 漁船事故の防止対策

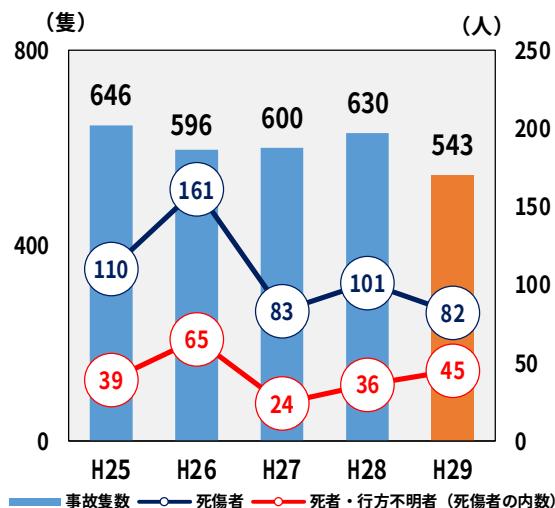
ア 漁船事故の概観

平成29年における漁船の事故隻数は543隻で、前年より87隻減少しましたが、事故に伴う死傷者数は82人で、外国籍漁船の事故による死者・行方不明者が計25人発生したことなどから、前年から17人増加し、死者・行方不明者（死傷者の内数）も45人で前年から9人増加しました。

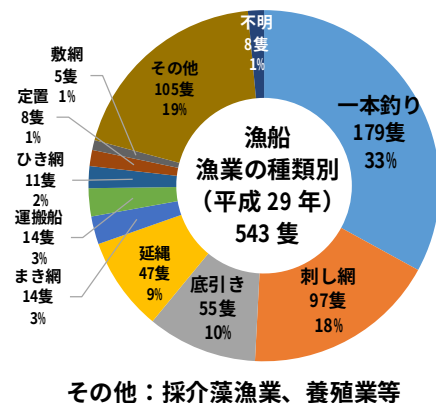
(ア) 漁業の種類別発生状況

漁業の種類別では、一本釣り179隻（33%）で最も多く、次いで刺し網97隻（18%）、底引き55隻（10%）の順となっています。

【漁船の事故の推移（過去5年）】



【漁業の種類別の割合（平成29年）】

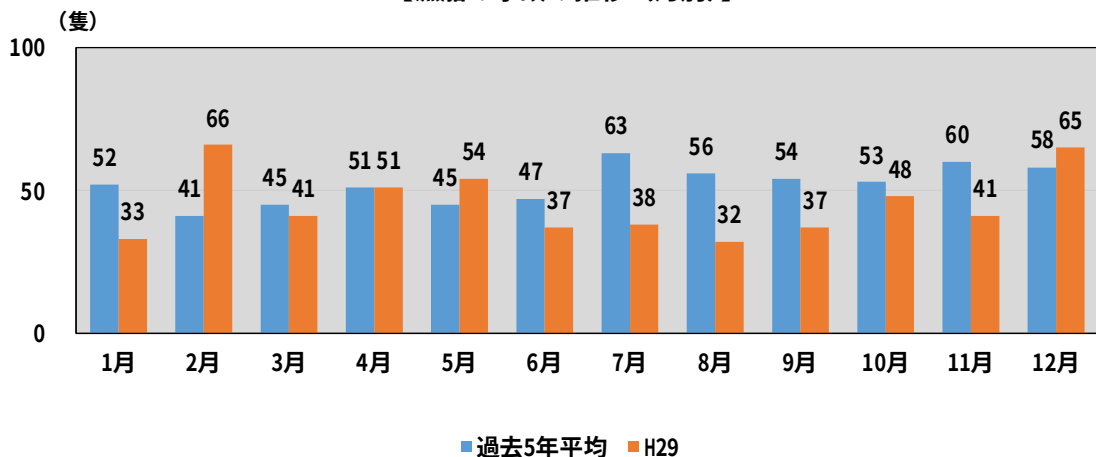


(イ) 月別発生状況

月別では、2月、5月、12月において増加しています。

なお、2月は山陰地方など日本海側において発生した豪雪により係留中の漁船が多数浸水・転覆したことが増加の要因となっています。

【漁船の事故の推移（月別）】



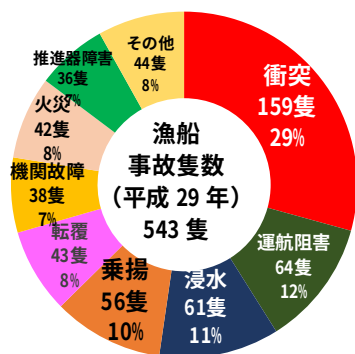
第3章 海難の防止対策

(ウ) 事故種別発生状況

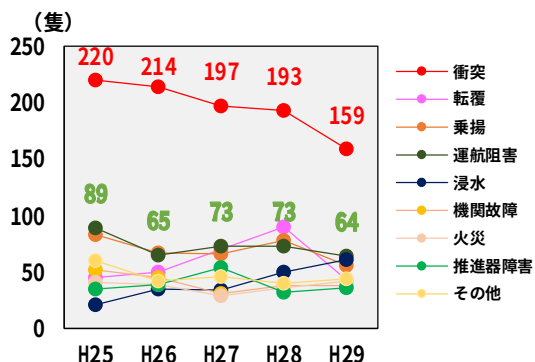
事故種別では、衝突が159隻(29%)で最も多く、次いで運航阻害64隻(12%)、浸水61隻(11%)の順となっています。

前年と比べ転覆が47隻、衝突が34隻、乗揚が22隻とそれぞれ大きく減少しました。

【漁船の事故種別の割合(平成29年)】



【漁船の事故種別の推移(過去5年間)】

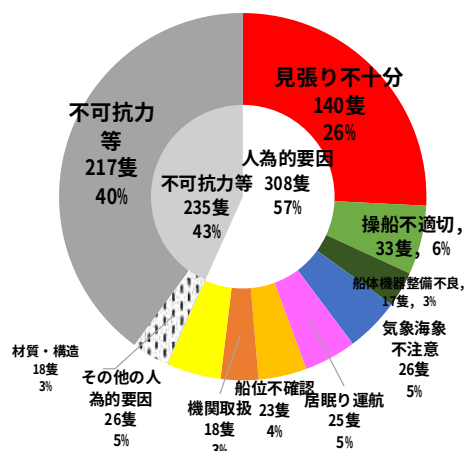


(エ) 事故原因別発生状況

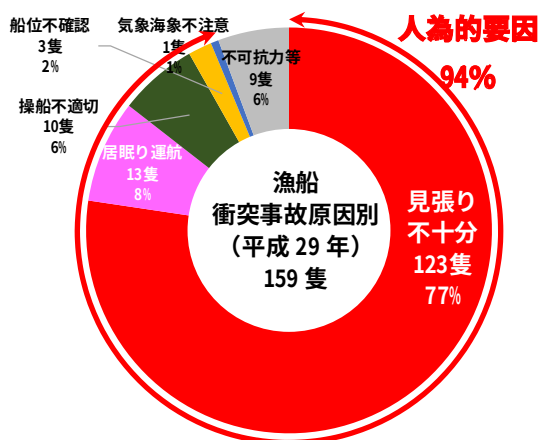
事故原因別では、見張り不十分140隻(26%)で最も多く、次いで操船不適切33隻(6%)、気象海象不注意26隻(5%)の順となっています。

衝突事故では見張り不十分123隻(77%)、居眠り運航13隻(8%)、操船不適切10隻(6%)の順となり、乗揚事故では船位不確認19隻(34%)、見張り不十分13隻(23%)、居眠り運航12隻(22%)の順で、いずれも人為的要因による事故で約9割以上を占めています。

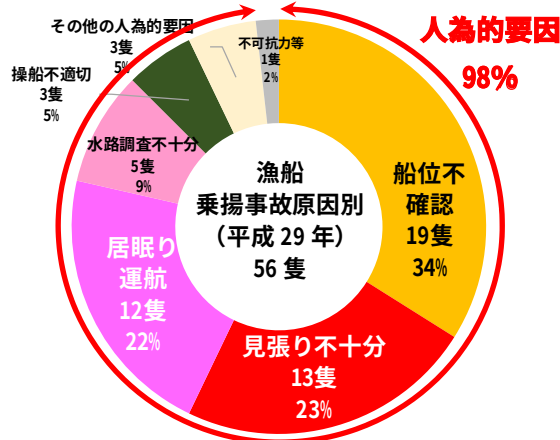
【漁船の事故原因別の割合(平成29年)】



【衝突事故原因別の割合(平成29年)】



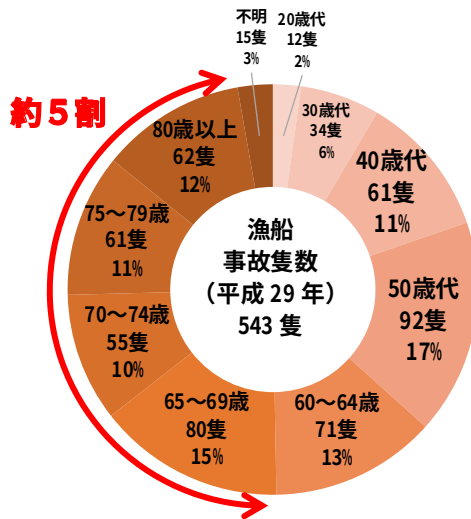
【乗揚事故原因別の割合(平成29年)】



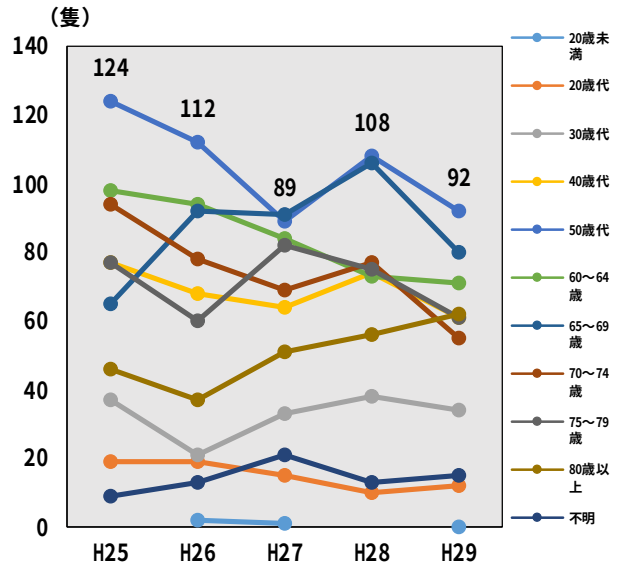
(オ) 操船者年代別発生状況

操船者年代別では、60歳代（計151隻）が最も多く、65歳以上の高齢者にあつては全体の約5割を占めています。

【漁船の操船者年代別の割合（平成29年）】



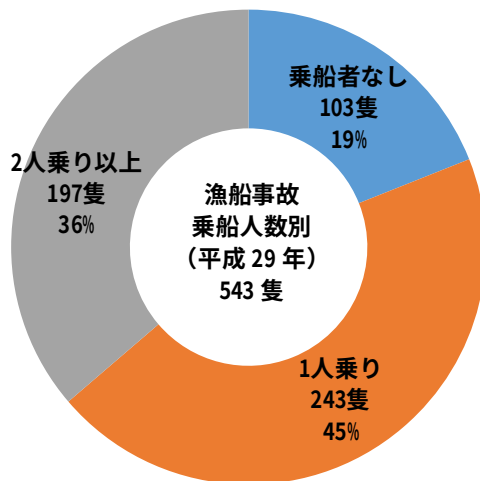
【漁船の操船者年代別の推移（過去5年間）】



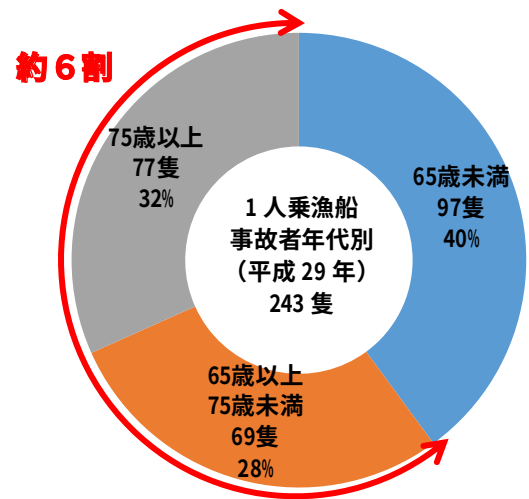
(カ) 1人乗り漁船の事故発生状況

1人乗り漁船の事故発生状況は、複数人乗船する漁船よりも事故発生隻数が多く、そのうちの約6割が65歳以上の高齢者となっています。

【乗船人数別の事故発生状況（平成29年）】



【1人乗り漁船における事故者の年齢（平成29年）】

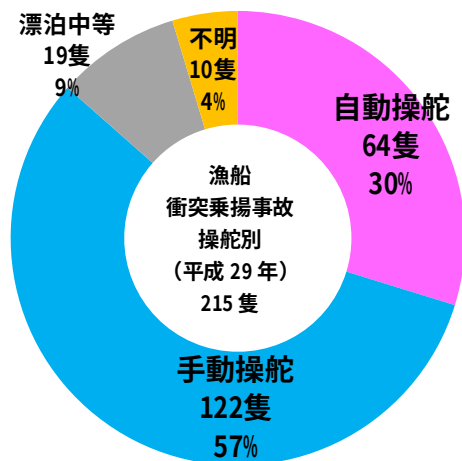


第3章 海難の防止対策

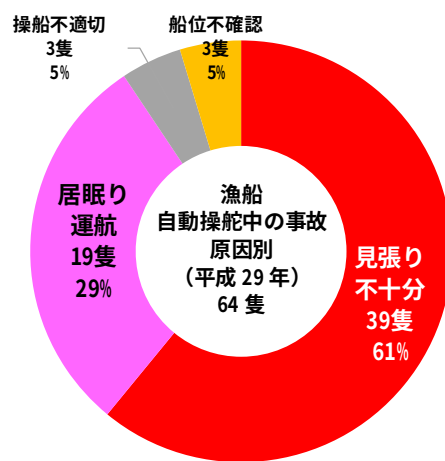
(キ) 自動操舵中の事故発生状況

衝突及び乗揚事故（215隻）のうち自動操舵中の事故は64隻で、その事故原因は漁獲物の選別や、漁労など作業中の見張り不十分や居眠り運航が多く、自動操舵装置の適正な使用が求められるところです。

【衝突・乗揚事故における操船別の割合（平成29年）】



【自動操舵中の事故の原因別の割合（平成29年）】



【事故事例】 漁船の事故

【事例 ①】

平成 29 年 5 月 7 日午前 2 時頃、長崎県雲仙市沿岸において、操業に傾注するあまり、自船の位置及び周囲の状況確認を怠ったことから、岩場に乗揚げたもの。その後、船長は離礁させるために自ら入水。再度、乗船を試みるも、上がることが出来ず、釣り人に救助された。

【事例 ②】

平成 29 年 12 月 18 日午後 0 時 10 分頃、備後灘航路第二号灯浮標の東方海域にて操業中、航行中のタンカーを認めるも、相手船が避けるだろうと思い込み、周囲の見張りを行わず、漁獲物の選別をしていたところ、タンカーと衝突したもの。衝突により漁船船長が負傷。

自動操舵中や、
漁労中も、
常に周囲の見張りを！



イ 当庁の取組み

海上保安庁では、AIS搭載の事故防止効果の周知啓発や安全啓発リーフレットの配布等により事故防止を推進するとともに、水産庁が安全推進員養成のため全国各地で開催する「漁業カイゼン講習会」や毎年10月に漁業関係団体が主体となって実施している「全国漁船安全操業推進月間」に積極的に協力のうえ、地域、漁業種別ごとの海難防止講習会や訪船指導等を実施し、安全意識の高揚・啓発に努めています。

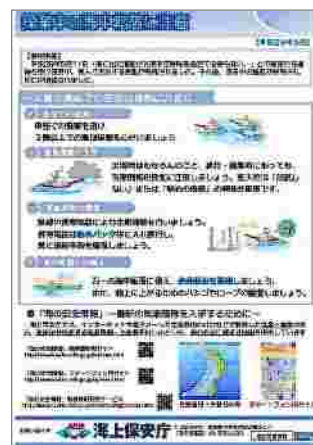
そのほか事故を起こした漁船が所属する漁業協同組合等を訪問し、事故情報の共有や、漁業者同士による相互の注意喚起を実施してもらうことにより、再発防止に向けた取り組みを実施しています。

また「船舶職員及び小型船舶操縦者法施行規則」の一部が改正(平成30年2月1日施行)され、20トン未満の小型漁船の暴露甲板上では原則、ライフジャケットの着用が義務となったことから、今後、漁業者へのライフジャケット着用推進を重点項目の1つとして、取り組んで行くこととしています。

【貨物船との衝突事故に対する注意喚起リーフレット】



【操業中の海中転落注意喚起リーフレット】



ウ 海難の減少に向けた課題

漁船の事故隻数は、減少傾向にあるものの「見張り不十分」や「居眠り運航」による「衝突」、「乗揚」の割合は依然として高い状況にあります。

要因の一つとして、操業・漁獲物の選別など甲板上での作業が多く、また、事故を起こした漁船の多くが1人乗り漁船であることから、単身で乗船し多くの作業を実施しなければならない漁船特有の環境が挙げられ、1人乗り漁船など漁船特有の環境下における事故の減少が課題です。

また、1人乗り漁船においては、漁業就業者のうち65歳以上が36%（平成27年水産白書より）であるのに対し、1人乗り漁船の事故者のうち65歳以上の事故者が60%にも及んでおり、高齢者事故対策も課題となっています。

この他、自動操舵装置や魚群探知機の使用中に「見張り不十分」となり事故に至るケースも多く見受けられ、船用機器の適切な使用の推進などによる事故の減少も課題となっています。

第3章 海難の防止対策

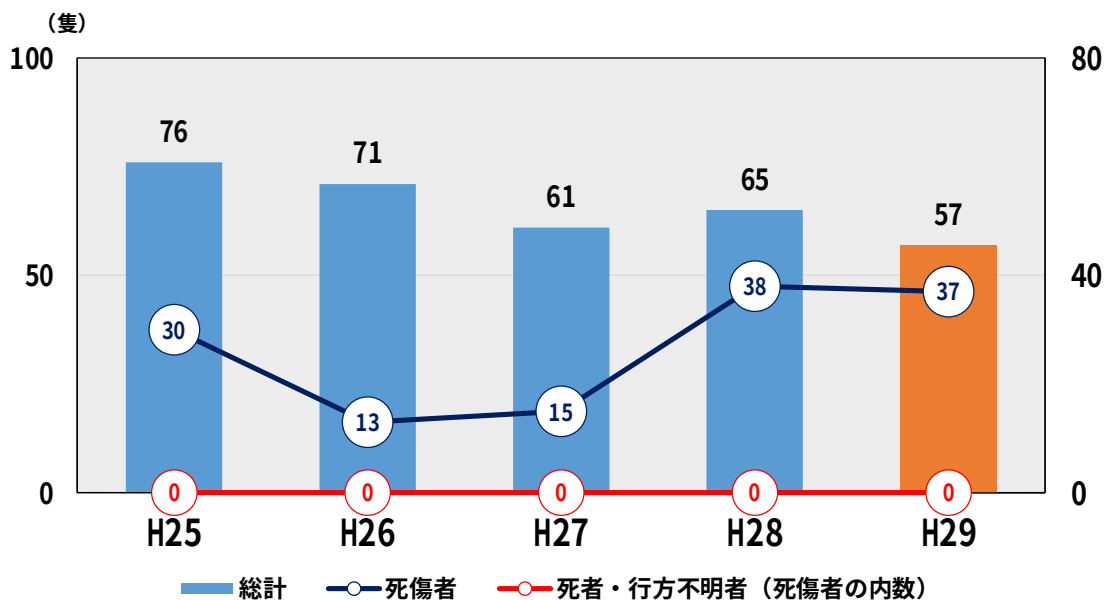
(3) 遊漁船事故の防止対策

ア 遊漁船事故の概観

平成29年における遊漁船の事故隻数は57隻で前年より8隻減少し、死傷者も37人で前年より1人減少しました。

なお、過去5年間に於いて死者・行方不明者は発生しておりません。

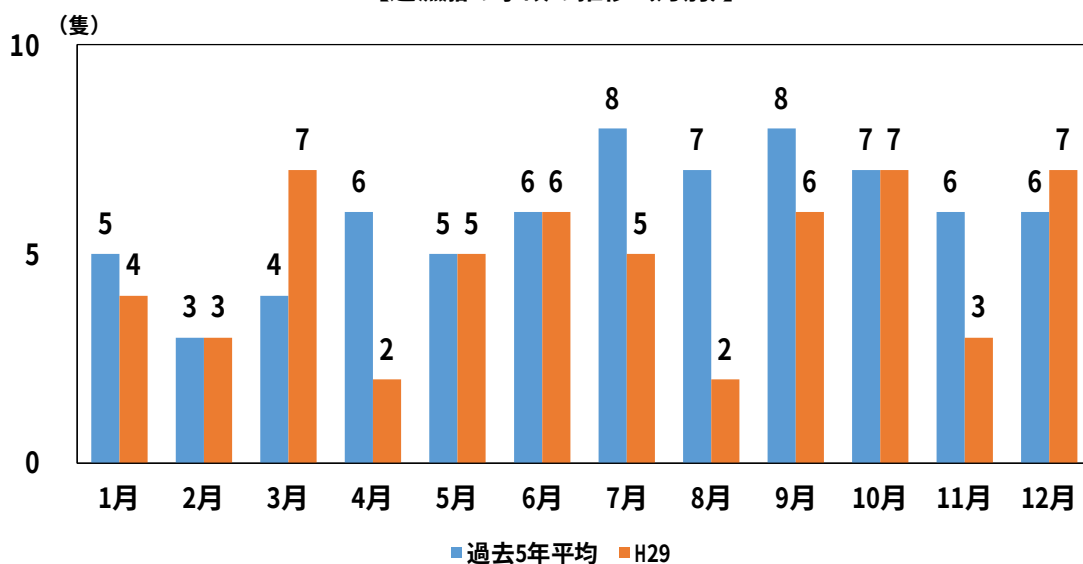
【遊漁船の事故の推移（過去5年）】



(ア) 月別の事故発生状況

月別では、4、7、8及び11月で大きく減少したものの、3月は大きく増加しています。

【遊漁船の事故の推移（月別）】

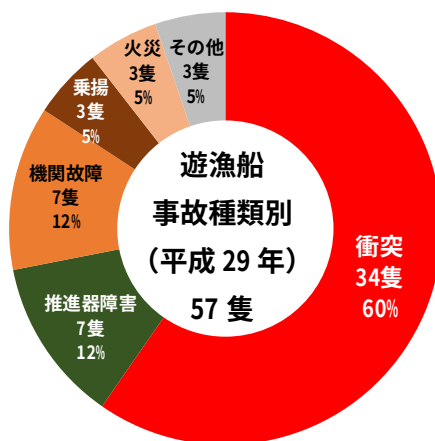


(イ) 事故種別・事故原因別

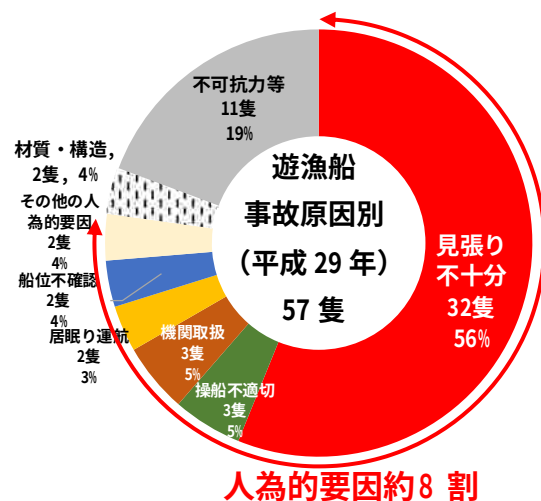
事故種別では、衝突が34隻（60%）で最も多く、次いで推進器障害及び機関故障がそれぞれ7隻（12%）となっています。

事故原因別では、見張り不十分が32隻（56%）で最も多く、次いで操船不適切及び機関取扱がそれぞれ3隻（5%）となっており、人為的要因によるものが約8割を占めています。

【遊漁船の事故種別の割合（平成29年）】



【遊漁船の事故原因別の割合（平成29年）】

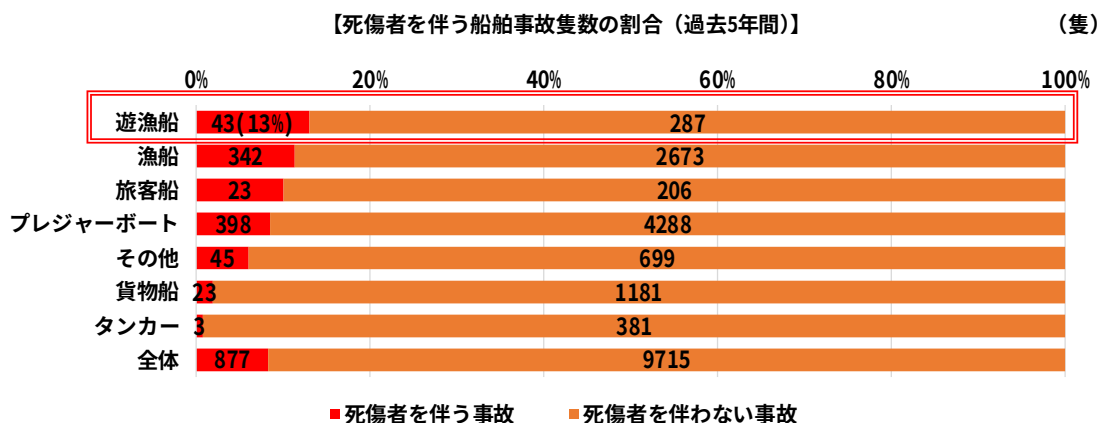


(ウ) 死傷者を伴う事故発生状況

過去5年間の遊漁船の船舶事故における乗船者の総数は1,876人であり、そのうち死者・行方不明者数は0人、負傷者数は133人となっています。

また、遊漁船の事故隻数に対して死傷者が発生した平均隻数の割合は13%と、他の船舶種類と比較して最も高い割合となっています。

【死傷者を伴う船舶事故隻数の割合（過去5年間）】



さらに、船舶事故により海中転落した者の人数は63人であり、そのうち救命胴衣が未着用的人数は8人で、海中転落者の約1割は、救命胴衣が未着用の状況で事故にあっています。

第3章 海難の防止対策

また、平成29年の遊漁船の事故船舶57隻のうち、過去、平成24年から平成28年の5年間にも事故を起こしていた船舶は7隻に及び、全体の約1割が事故後5年の間に再び事故を起こす結果となっています。

【事故事例】遊漁船の事故

「複数回の事故を発生させた事例（遊漁船E丸）」

【事例 ①】

平成29年10月7日午後5時50分頃、釣り客9名を乗船させ、関西国際空港沖を航行中、航路標識に衝突したもの。衝突の衝撃により釣り客8名が負傷。

【事例 ②】

平成24年2月12日午後0時頃、釣り客7名を乗船させ航行中、定置網に乗揚げたもの。釣り客を含め乗船者に怪我等無し。



「見張り不十分」による事故が絶えません。
自身の不注意が釣り客の怪我等に繋がることを
忘れずに！

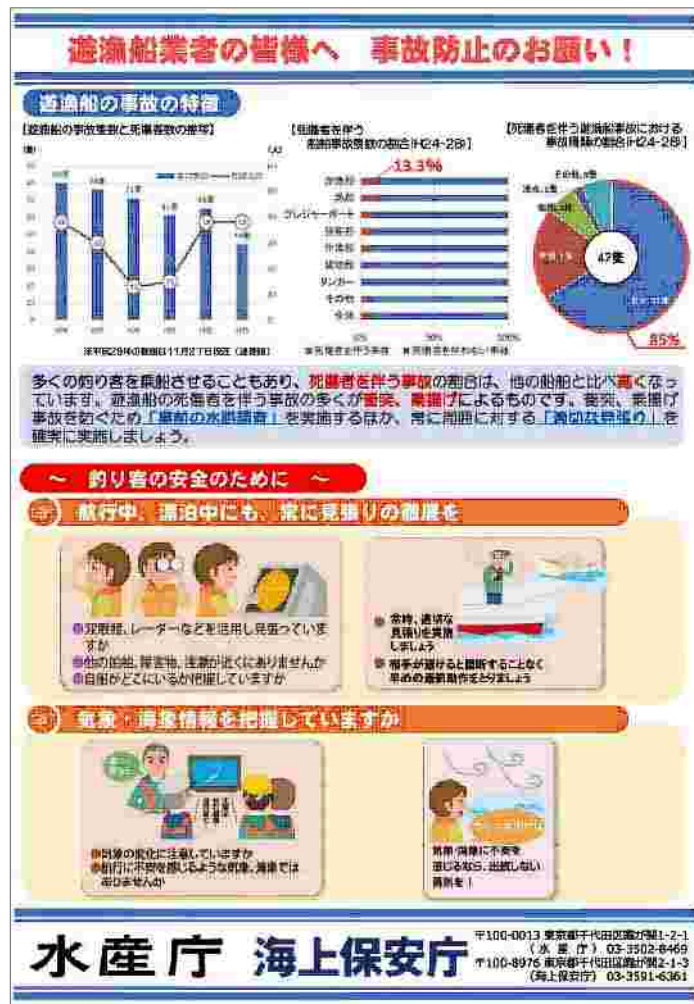
イ 当庁の取組み

遊漁船は複数の釣り客を乗船させることから、ひとたび事故が発生すれば釣り客を初めとした乗船者の怪我、海中転落等に繋がり易い環境と言えます。そのため遊漁船事業者には旅客船同様に高い安全意識が求められるところですが、遊漁船の事故は人為的要因によるものが多数を占めています。

また一部には複数回事故を起こす遊漁船事業者や、釣り人を立入禁止や危険な場所へ渡す、安全意識の低い事業者が存在しています。

海上保安庁では、水産庁、都道府県と連携し、遊漁船事業者への「遊漁船業務主任者講習」、「遊漁船業安全講習会」において海難防止講習会やリーフレットを配布して、遊漁船事業者の安全意識の向上に努めると共に、遊漁船を利用する釣り人への救命胴衣の常時着用を呼びかけています。

【遊漁事業者に対する注意喚起リーフレット】



ウ 海難の減少に向けた課題

遊漁船は、「遊漁船業の適正化に関する法律」に基づき、都道府県知事の登録を受けており、登録時に策定される業務規程には、利用者の安全の確保に関する事項等が定められています。同規程にある事故発生時の報告が遊漁船業の登録を受けた都道府県に適切になされていない状況も見受けられることから、都道府県と連携した指導等の推進による事故の減少も課題となっています。

第3章 海難の防止対策

(4) 中古艇、海外売船回航中の事故の防止対策

ア 中古艇事故の対策

(ア) 中古艇事故の概観

平成29年における中古艇（購入後の回航等初航海時）の事故隻数は6隻で、事故種類別に見ると、機関故障が4隻、舵障害が1隻、操船技能不足による運航不能が1隻となっています。

【中古艇の事故発生状況（平成29年）】

発生月	船舶種類 (旧登録)	海難種類	船齢	購入経路	事故概要
3月	プレジャーボート	機関故障	15年以上	個人売買サイト	船外機サーモスタットの不具合による冷却機能の低下
7月	プレジャーボート	機関故障	32年	マリーナ	燃料タンクのゲージ管の脱落による燃料欠乏
9月	プレジャーボート	機関故障	5年	マリーナ	燃料フィルターの目詰まり
9月	プレジャーボート	機関故障	26年	マリーナ	排気管亀裂からの排気漏れによる電気配線の焼け落ち
10月	プレジャーボート	舵障害	30年	個人売買サイト	舵作動用の油圧ポンプの故障
11月	プレジャーボート (クルーザーヨット)	操船技能不足	27年	個人売買サイト	機関不調のため機走から帆走に変更するも、操船技能不足により航行不能

(イ) 当庁の取組み

中古艇の事故の主なものが、購入時に十分な整備が実施されていない状況の中で出港し、機関故障等の事故に至るケースが多い状況を認め、その実態の詳細把握に努めることにしました。

中古艇の売買から新所有者の手に渡るまでには、売主、買主、仲介、回航者、整備業者等、これらの関係相互において多種多様、複雑な形態にあり、更なる実態把握に努めるべく中古艇関係団体へ中古艇の事故情報を提供し意見を仰ぐなどし、連携して対処していくこととしています。

(ウ) 海難の減少に向けた課題

中古艇の事故は、上記のとおり多種多様、複雑な形態にあり、売主でいえばマリーナやディーラー、個人など、買主であれば法人や個人、中古艇取扱業者など、仲介であれば最近ではインターネット業者など、さまざまな立場の関係者が入り混じった状況にあります。また、引渡し後においては十分なサポートが受けられていない実態も見受けられます。

このような状況において、十分な船体整備、十分な教育を受けた運航者、運航にあたっての安全指導実施者、運航に精通した補助者など、これらが担保さ

れていない状況の中、運航を開始した場合、事故に至る蓋然性が極めて高くなります。

事故を未然に防止するために、関係機関・団体等と連携し、更なる実態把握に努め、いかに船体整備の実施等を確実に定着させるかが課題となっています。

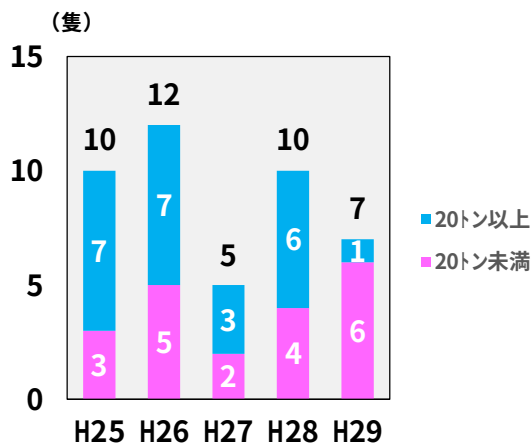
イ 海外売船回航中の事故の対策

(ア) 海外売船回航中の事故の概観

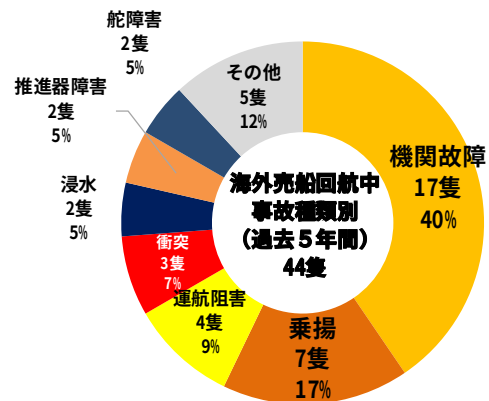
平成29年における海外売船回航中の事故は7隻で、そのうち6隻が20トン以下となっています。

過去5年間に於ける事故種類別では、機関故障が最も多く17隻（40%）、次いで乗揚（7%）、運航阻害4隻（9%）の順となっています。

【海外売船回航中の事故の推移（過去5年）】

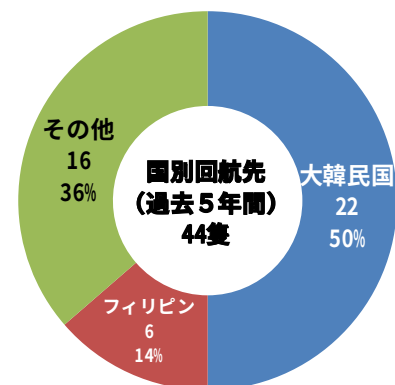


【海外売船回航中の事故種類別の割合（過去5年）】



【国別回航先の割合（過去5年）】

過去5年間に於ける国別回航先で見ると大韓民国が全体の半数の22隻（50%）で最も多く、次いでフィリピン（14%）の順となっています。



第3章 海難の防止対策

(イ) 当庁の取組み

大型の船舶を海外に売船する場合、回航時にひとたび事故が発生すれば尊い人命を失うこともあり、事故により流出した油類による環境汚染や、乗揚後撤去されない放置船が発生し、地元自治体に大きな被害をもたらした例もあります。

売船に対する海難防止を徹底するためには、海上保安官等による事前指導が効果的であることから、平成28年3月から関係機関と連携し、海外への売船回航の情報（主として20トン以上）の共有を図り、我が国の出港地において、海上保安官による安全指導を行ってきました。この結果、平成29年における20トン以上の売船の事故発生数は1隻に留まりました。

(ウ) 海難の減少に向けた課題

20トン以上の売船については、情報の共有が図られてきていますが、一部情報の共有が遅れることがあり、また、20トン未満の売船の事故発生数が増加傾向にあることから、関係機関との一層の連携強化・対処を進めていきます。

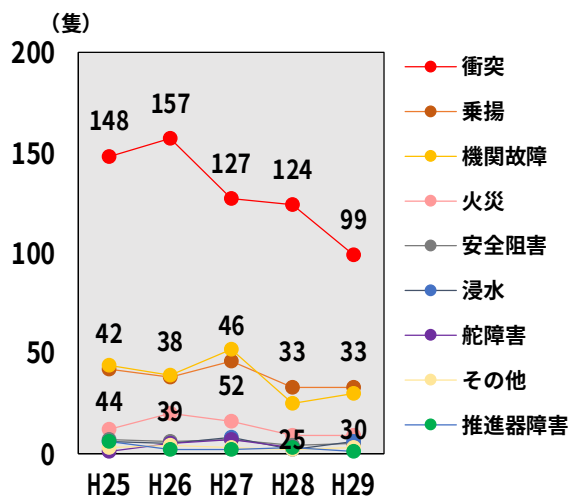
(5) 貨物船事故の防止対策

ア 貨物船事故の概観

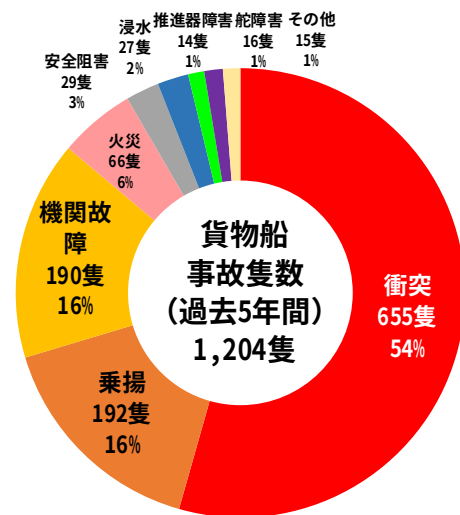
平成29年の貨物船の事故隻数は186隻で、平成28年（205隻）と比較すると19隻減少となっています。事故種類別の隻数は、衝突99隻（53%）、乗揚33隻（18%）、機関故障30隻（16%）の順となり、過去5年においても、これらが上位を占めています。

平成29年の事故原因別の隻数は、操船不適切51隻（27%）、見張り不十分39隻（21%）、機関取扱不良12隻（9%）となっており、過去5年においても、これら人為的要因によるものが941隻（78%）となっています。

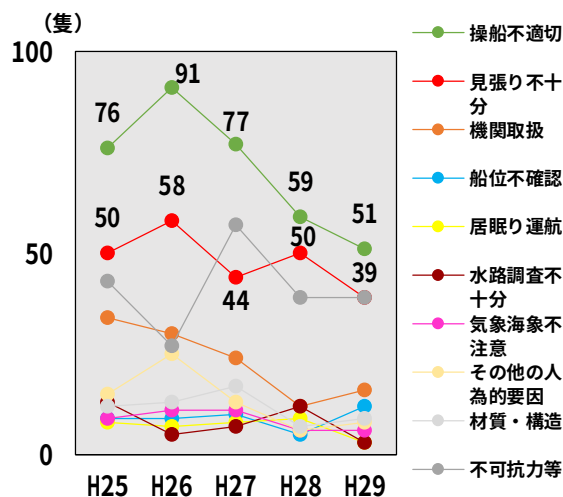
【貨物船の事故の推移（過去5年間）】



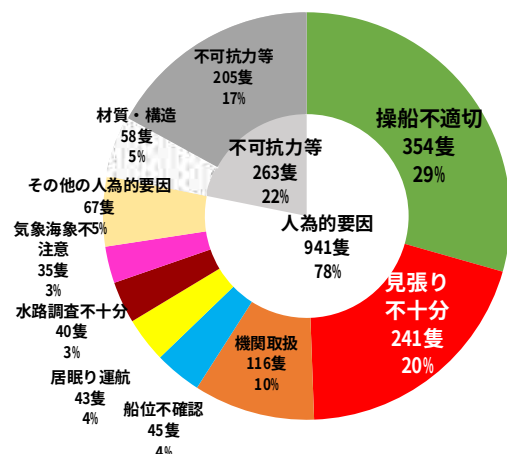
【事故種類別の割合（過去5年間）】



【事故原因別の推移（過去5年間）】



【事故原因別の割合（過去5年間）】



第3章 海難の防止対策

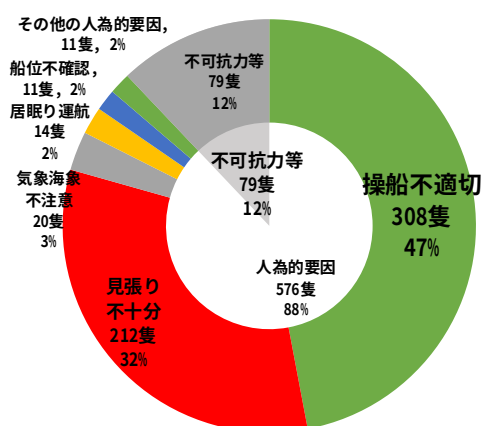
(ア) 衝突事故の発生状況

過去5年間の貨物船の衝突事故655隻を事故原因別に見ると、操船不適切308隻（47%）、見張り不十分212隻（32%）の順となっており、これら人為的要因によるものが88%を占めています。

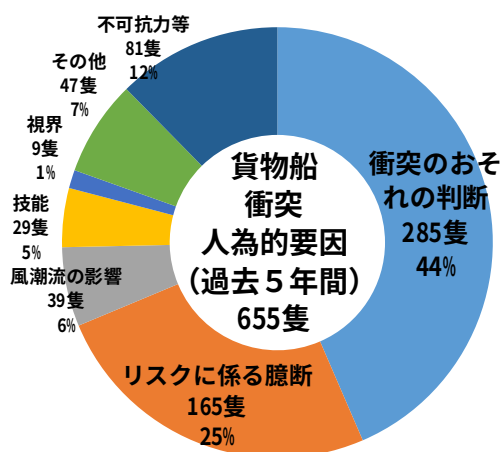
衝突事故を人的背景要因別に見ると、衝突のおそれの判断の誤り285隻（44%）、衝突のリスクに係る臆断165隻（25%）の順となっています。

衝突形態別に見ると、2隻の衝突413隻（63%）、物件との衝突231隻（35%）の順となっており、また、2隻の衝突における相手船の種類別に見ると、貨物船170隻（41%）、漁船141隻（34%）の順となっています。

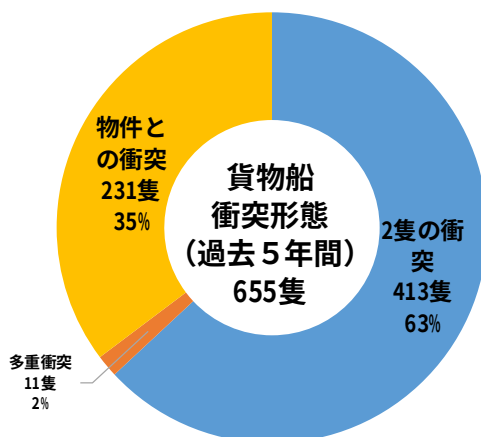
【衝突事故原因別の割合（過去5年間）】



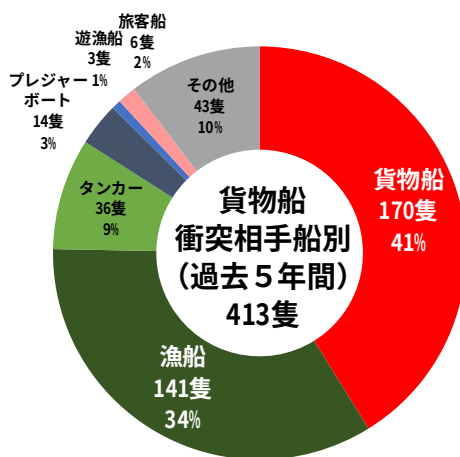
【人的背景要因の割合（過去5年間）】



【衝突相手の船舶種類別の割合（過去5年間）】



【2隻の衝突相手の船舶種類別の割合（過去5年間）】



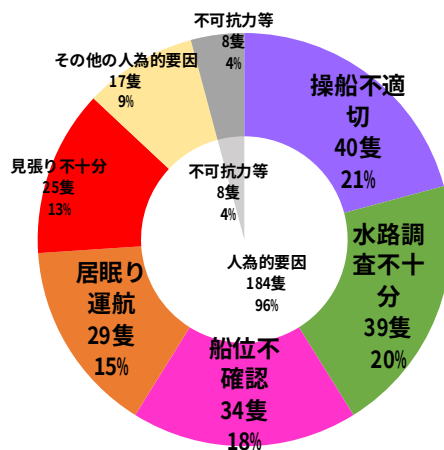
(イ) 乗揚事故の発生状況

過去5年間の貨物船の乗揚事故192隻の事故原因別に見ると、操船不適切40隻(21%)、水路調査不十分39隻(20%)の順となっており、これら人為的要因によるものが96%を占めております。

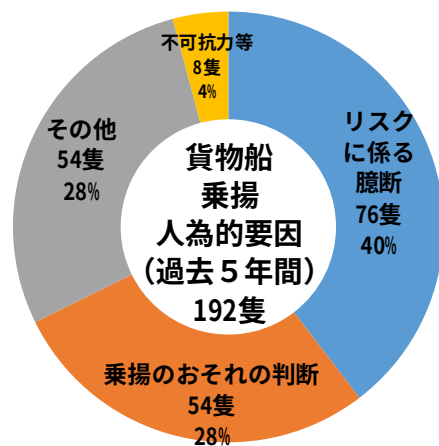
乗揚事故の人為的背景要因別に見ると、乗揚のリスクに係る臆断76隻(40%)、乗揚のおそれの判断の誤り54隻(28%)の順となっています。

乗揚対象別に見ると、浅瀬153隻(80%)、海苔網・定置網19隻(10%)の順となっています。

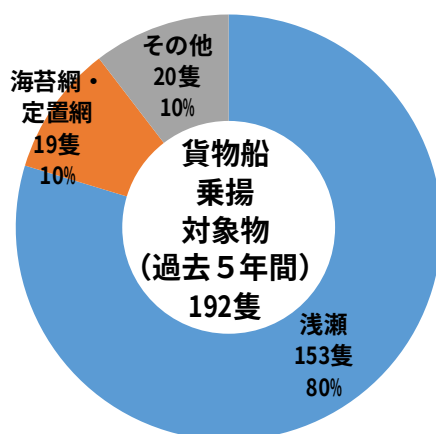
【乗揚事故原因別の割合(過去5年間)】



【人的背景要因の割合(過去5年間)】



【乗揚対象別の割合(過去5年間)】



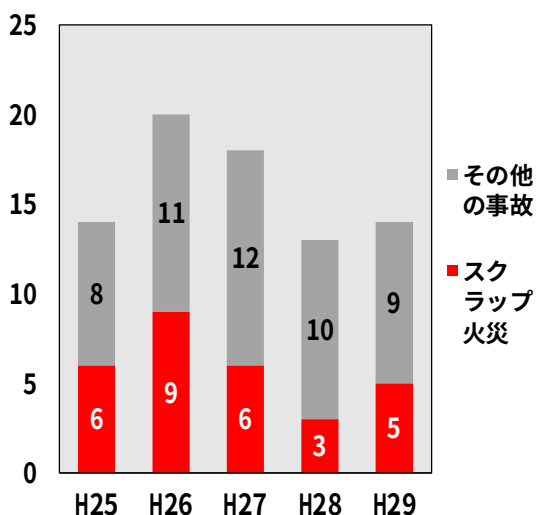
第3章 海難の防止対策

(ウ) スクラップ火災の発生状況

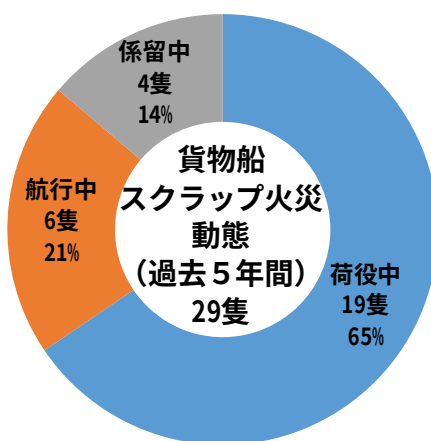
平成29年のスクラップ積載船舶の事故14隻のうち、積載するスクラップからの火災事故は5隻（36%）発生しています。

また、過去5年間のスクラップ積載船舶の事故79隻のうち、29隻（37%）が積載するスクラップからの火災となっており、29隻全てが外国籍船舶によるものです。

【船舶事故の推移（過去5年間）】



【動態別の割合（過去5年間の累計）】



【事故事例】 貨物船の事故

平成29年1月19日午前3時40分頃、神奈川県洲崎沖において、貨物船A丸は右前方にB丸を確認した後、右に舵を切り、以後、衝突のおそれが無くなったと判断しました。一方、タンカーB丸は左前方にA丸を認めるも自船が保持船と判断したことから避航せず、その後A丸への見張りを怠っていました。

結果、A丸の左舷外板とB丸の船首が衝突、A丸船体に破口が生じ、機関室が浸水して航行不能となったことから、タグボートにより曳航救助されました。



相手船の動向は憶測で判断せず、継続的な見張りを行い、VHF等を活用して連絡を取りましょう！
自船が保持船であっても、早めの協力動作を取ることも重要です。

イ 当庁の取組み

海上保安庁では、貨物船等の大型船舶による海難は衝突海難の割合が高い傾向にあることを踏まえ、毎年7月に官民が一体となって展開している「海の事故ゼロキャンペーン」等を通じて、常時適切な見張りの徹底や船舶間コミュニケーションの促進などを指導しています。

また、冬季にあっては、発達した低気圧が通過する冬型の気圧配置により荒天が続く、日本海側を中心として、気象・海象不注意、荒天準備不足等による海難の発生が懸念されることから、荒天時の荷崩れ防止対策の徹底や錨泊時の適切な船位確認の実施等を指導しています。さらに、霧が多発する時期においては、視界が制限され、衝突海難の蓋然性が高まるため、特に適切な見張りの徹底や安全な速力での航行の指導など、地域の特性を考慮した海難防止活動を実施しています。

ウ 海難の減少に向けた課題

貨物船の事故は、「操船不適切」、「見張り不十分」による「衝突」、「乗揚」の割合が高い状況にあります。要因の一つとして、衝突相手船が避けてくれるだろうと判断を誤り、見張りの怠りや居眠りをするとといった事故リスクを省みない貨物船が存在しています。

貨物船事故を減少させるためには、引き続き、「常時適切な見張りの徹底」、「船舶間コミュニケーションの促進」等の基本事項の励行を徹底していく必要があります。

【Topics 4】海難の定義変更について

近年、民間救助組織の充実等により、海上保安庁が認知しない事案が増加しており、海難の現況を正確に把握するためには、幅広い事案の情報収集が求められることとなりました。

一方、これまでの海難の定義では、大型船同士による衝突や旅客船火災といった事案から、海上平穏時における小型船の燃料欠乏といった事案まで総じてそれぞれ海難1件と同様に扱っており、その調査項目も同一であることから必ずしも効率的とは言えず、効果的な未然防止対策を講じるためにも、調査項目等の整理が必要となりました。

このような状況から、海難の定義の見直しについて、平成28年から学識経験者、海事関係者及び関係省庁で構成する委員会による検討を重ね、平成30年1月25日、海難の定義見直しがまとめられました。

主な見直し概要は、次のとおりです。

- 民間救助組織により救助された事案等、これまで認知できていなかった事案を海難として取り入れる
- その上で、船舶の運航に関連した損害や危険が発生した事案を「船舶事故（アクシデント）」として、それ以外のものを「インシデント」として区分し、調査事項も区分



【海難調査及び防止対策のあり方検討委員会】

3 通航量の多い沿岸域における船舶事故の防止対策

(1) ふくそう海域の事故の防止対策

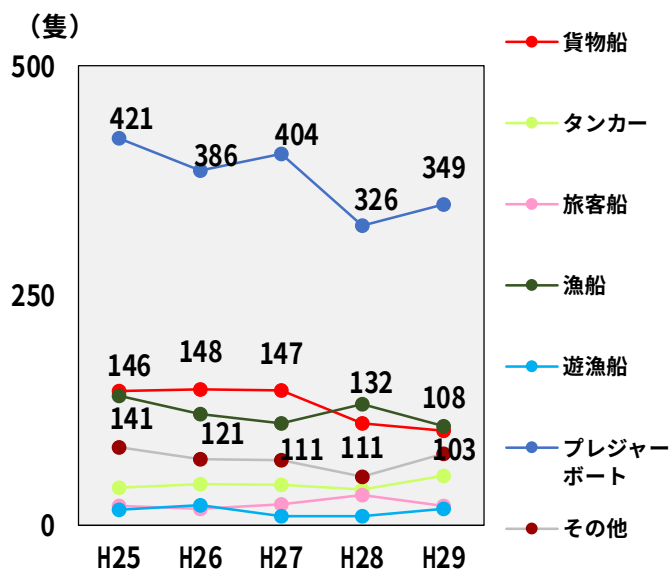
ア 事故の発生状況

ふくそう海域（東京湾・伊勢湾・瀬戸内海・関門海峡）の1日平均の船舶通航量は約4,000隻となっており、事故発生の一貫性が高くなっています。

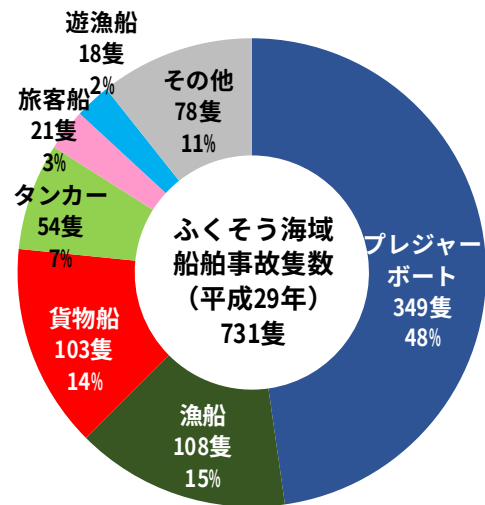
平成29年のふくそう海域における船舶事故は731隻、平成28年（704隻）と比べ27隻増加しました。

船舶事故種類別の隻数では、衝突240隻（33%）、乗揚127隻（17%）、機関故障113隻（15%）の順となっています。

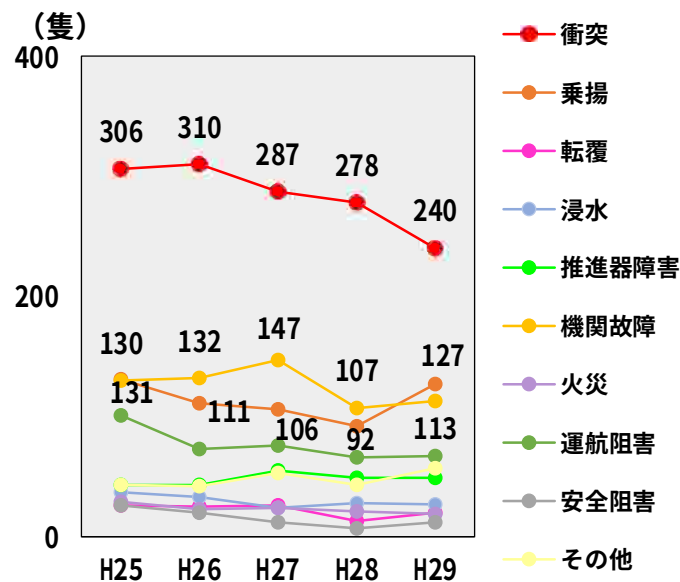
【船舶種類別の推移（過去5年間）】



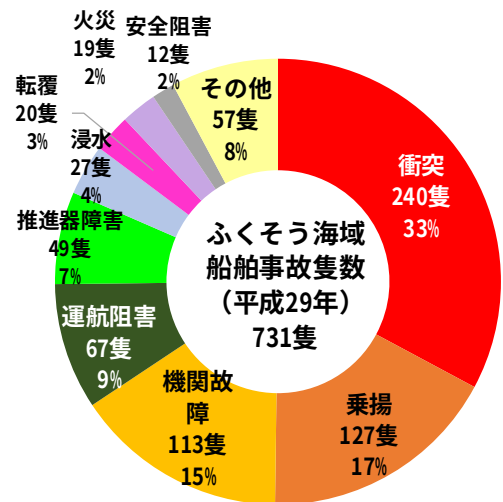
【船舶種類別の割合（平成29年）】



【事故種類別の推移（過去5年間）】



【事故種類別の割合（平成29年）】



第3章 海難の防止対策

イ 当庁の取組み

ふくそう海域の安全対策については、海上交通センターにおいてレーダーやAISを活用した航行監視を行い、船舶航行の危険を防止するための情報提供を行っています。また、海上交通安全法及び港則法について所要の改正を行うとともに、経済活動の集中する東京湾において、湾内すべての港内交通管制室（京浜港及び千葉港）と東京湾海上交通センターを統合して、一元的な海上交通管制を実施する体制を構築しました（平成30年1月31日運用開始）。



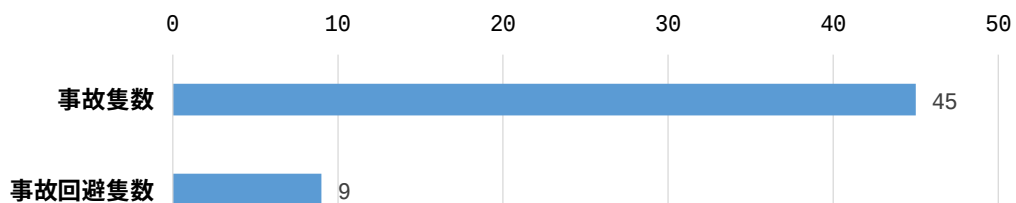


東京湾海上交通センター（神奈川県横浜市）

ウ 海難の減少に向けた課題

今後とも船舶航行の危険を防止するための的確な情報提供を行うとともに、AIS を活用した乗揚や走錨を監視するシステムの改善を図り、事故の未然防止を一層推進します。

また、東京湾に引き続き、伊勢湾、大阪湾においても、災害発生時はもとより、平時における海難防止や効率的な運航を実現するため、海上交通管制の一元化を推進します。



【対象】貨物船、タンカー、旅客船

ふくそう海域において発生した事故隻数（船舶間の衝突事故及び乗揚事故）と海上交通センターによる事故回避隻数（平成 29 年）

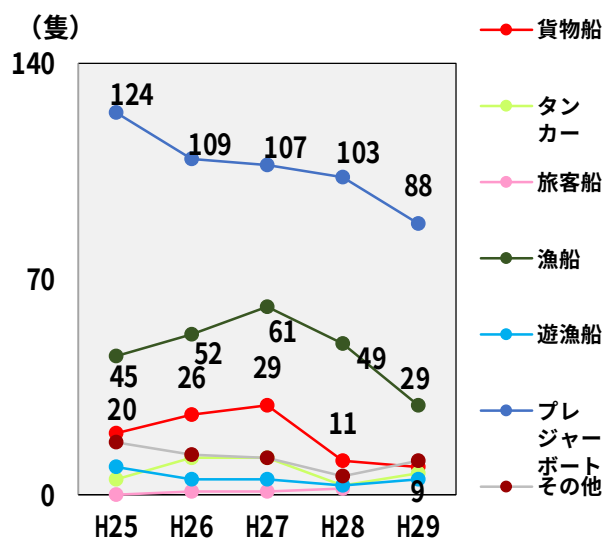
第3章 海難の防止対策

(2) 準ふくそう海域の事故の防止対策

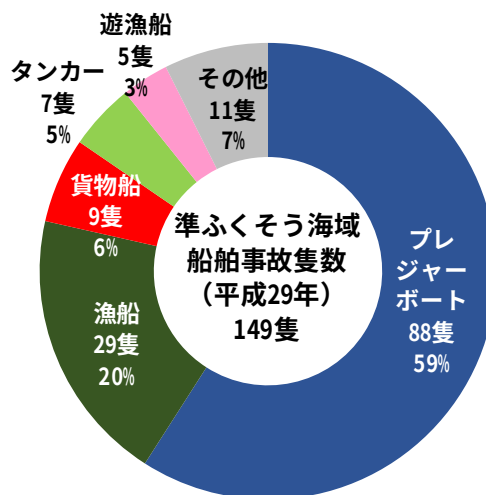
ア 事故の発生状況

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）における船舶事故は149隻、平成28年（177隻）と比べ28隻減少しました。

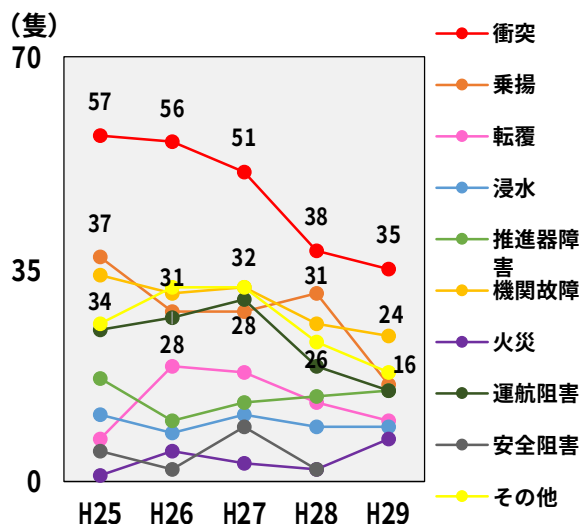
【船舶種類別の推移（過去5年間）】



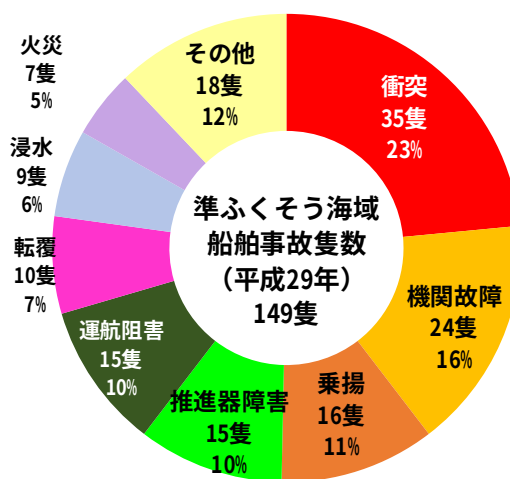
【船舶種類別の割合（平成29年）】



【事故種類別の推移（過去5年間）】



【事故種類別の割合（平成29年）】



イ 当庁の取組み

準ふくそう海域の安全対策については、海上交通センターにおいて AIS を活用した航行監視を行い、船舶航行の危険を防止するための情報提供を行っています。また、海事関係者等の意見聴取及び合意形成に向けた取組の成果を踏まえ、船舶交

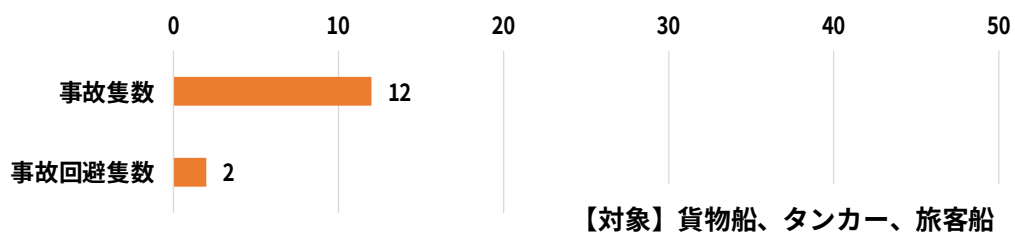
通量が多く、複雑な進路交差部が生じるため重大海難が発生する蓋然性の高い伊豆大島西岸沖において、船舶交通環境に応じた具体的な整流化方策及び整流化に伴って生じる新たな衝突リスクの軽減策等について定量的な分析、評価を行い、国際海事機関（IMO）での採択を経て、我が国で初めて「伊豆大島西岸沖推薦航路」を導入しました（平成30年1月1日施行）。



ウ 海難の減少に向けた課題

今後とも船舶航行の危険を防止するための的確な情報提供を行うとともに、AISを活用した乗揚や走錨を監視するシステムの改善を図り、事故の未然防止を一層推進します。

また、伊豆大島西岸沖に引き続き、潮岬沖、大王埼沖の整流化対策の調査研究を実施し、推薦航路設定の検討を行うほか、安全対策が必要な海域を抽出して検討を行います。



準ふくそう海域において発生した事故隻数（船舶間の衝突事故及び乗揚事故）と海上交通センターによる事故回避隻数（平成29年）

【Topics 5】一元的な海上交通管制の構築について

海外貿易のほとんどを海上輸送が担っており、国内輸送においても、海上輸送が半数近くを占めており、安全かつ効率的な船舶運航の実現が求められていました。また、輸送効率の向上やコスト削減を図るために船舶の大型化が進み、LNG（液化天然ガス）取扱量も増加が進んでいることから、これらの船舶が事故を起こした場合、その影響は甚大となる可能性があります。さらに、津波等が発生し、一斉に避難する船舶を迅速かつ円滑に安全な海域に避難させる必要があります。

このため、湾内に複数存在する港内交通管制室と海上交通センターを統合し、湾内の船舶交通を一体的に把握するためのレーダー等の必要な設備を整備した上で、湾内の船舶に対し必要な情報提供、法律に基づく命令を実施するシステムを構築しています。（平成30年1月31日運用開始）



4 人身事故の防止対策

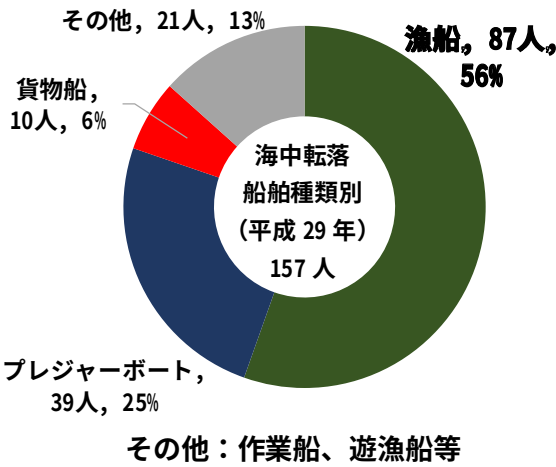
(1) 船舶事故によらない乗船者の人身事故の防止対策

ア 船舶からの海中転落事故の発生状況

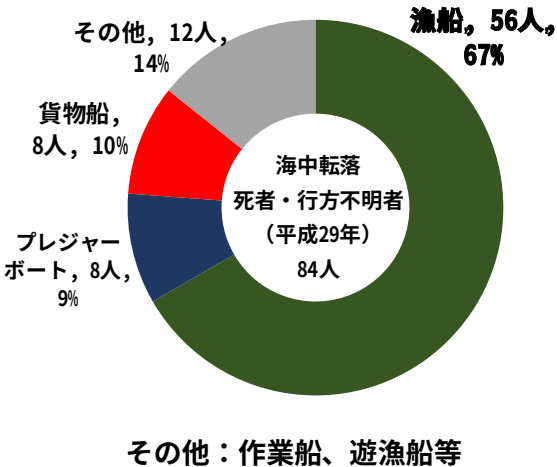
平成29年の船舶からの海中転落事故の発生状況は157人で、船舶種類別にみると漁船が87人（56%）と最も多くなっています。

また、海中転落による死者・行方不明者84人を船舶種類別にみると、同様に漁船が56人（67%）と最も多くなっています。

【船舶からの海中転落 船舶種類別割合（平成29年）】



【船舶からの海中転落による死者・行方不明者の船舶種類別の割合（平成29年）】



イ 漁船からの海中転落事故の発生状況

漁船からの海中転落による死者・行方不明者56人のうち、ライフジャケットを着用していたのは8人で、着用率は14%と非常に低くなっています。

また、漁船からの海中転落による死者・行方不明者のうち一人乗り漁船によるものは41人であり、漁船からの海中転落による死者・行方不明者の73%を占めています。

【漁船からの海中転落（過去5年間）】

単位（人）	H25	H26	H27	H28	H29
漁船からの海中転落	91	104	72	72	87
うち死者・行方不明者	61	76	48	48	56
うちライフジャケット着用者	9	15	8	8	8
ライフジャケット着用率	15%	20%	17%	17%	14%

【一人乗り漁船からの海中転落（過去5年間）】※左表の内数

単位（人）	H25	H26	H27	H28	H29
一人乗り漁船からの海中転落	58	62	49	47	55
うち死者・行方不明者	40	51	32	34	39
うちライフジャケット着用者	6	8	7	7	5
ライフジャケット着用率	15%	16%	22%	21%	13%

【事件事例】 漁船からの海中転落

平成 29 年 5 月 9 日午後 7 時 15 分頃、事故者は、船内で飲酒を含む食事後、香川県さぬき市馬ケ鼻沖で、救命胴衣を着用せずに操業中、風浪による船体動揺によりバランスを崩し、海中転落した。搜索の結果、漂流しているところを発見・救助されるも、死亡が確認された。



ウ 当庁の取組み

漁業者は不安定な船上において、投網・揚網等の身を乗り出す作業が多いことが、海中転落が多い要因の一つとして挙げられます。このことから、漁業者自らが自身の行う作業の危険要因を把握することが重要であり、海上保安庁では安全啓発リーフレットをホームページ上へ掲載する等により事故防止を推進するとともに、水産庁が安全推進員要請のため全国各地で開催する「漁業カイゼン講習会」へ積極的に講師を派遣し、海難防止講習を実施する等、漁業者に対する安全意識の高揚・啓発に努めています。

また、万が一海中転落した際の生存率を向上させるため、救命胴衣の定期的な保守・点検及び適切な着用等について指導・啓発活動を行い、ライフジャケットの着用推進を図っています。

エ 海難の減少に向けた課題

漁業者のライフジャケット着用率は依然として低い状況ですが、小型漁船に一人で乗船して漁ろうに従事している場合のみに課せられていたライフジャケットの着用義務について、平成30年2月1日から、暴露甲板上に乗船してい

る場合は、原則として常時着用義務が課せられたことから、「漁業カイゼン講習会」等を通じて、漁業者に対する着用義務の範囲拡大についての周知徹底が必要と考えています。

また、海中転落時、無線により、自動で機関の停止、漁業無線局への緊急通報を発信する機器が販売されており、その有用性についても、検討が必要と考えています。

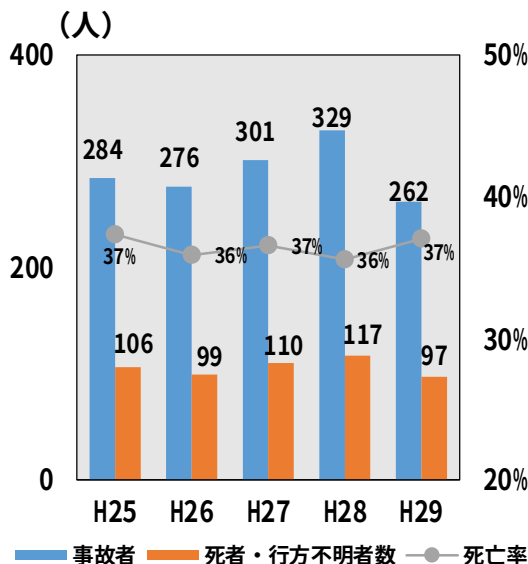
(2) マリンレジャーに関する海浜事故の防止対策

ア 遊泳中における事故の防止対策

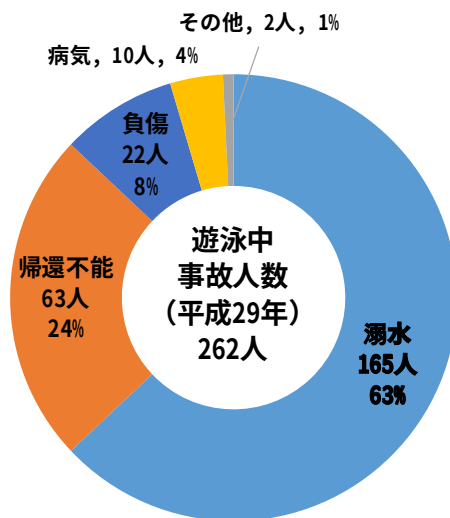
(ア) 事故の発生状況

平成29年の遊泳中の事故者数は262人で、このうち死者・行方不明者は97人でした。事故者262人を事故内容別にみると、海水誤飲などによる溺水が最も多く164人（63%）でした。

【事故発生数及び死者・行方不明者数の推移（過去5年間）】



【事故内容別事故者数の割合（平成29年）】

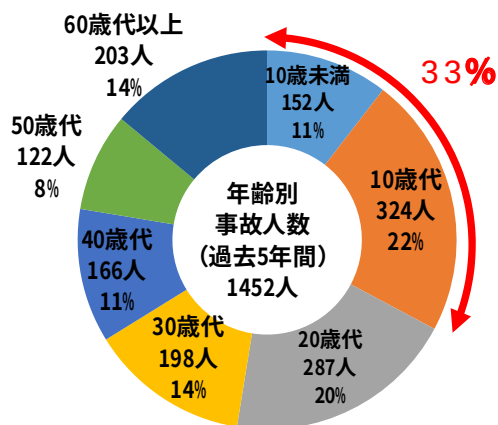


a 年齢層別発生状況

過去5年間の事故者数を年齢層別にみると、10歳代の事故者が324人（22%）と最も多く、20歳未満の事故が33%となっています。10歳代以下の事故では、保護者や友人などの同行者が気付かないうちに溺れ、死亡に至るケースがありました。

第3章 海難の防止対策

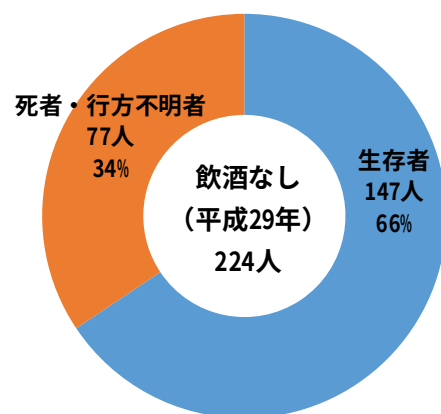
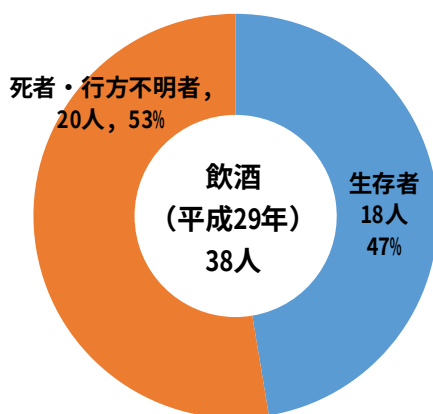
【年齢層別事故者数の割合（過去5年間の累計）】



b 飲酒による事故

遊泳中の事故者262人のうち、飲酒をしての遊泳による事故者は38人でした。飲酒をしての事故者の死亡率は53%となっています。

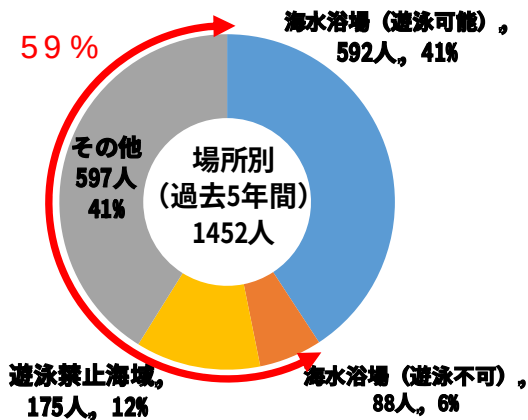
【飲酒をしての遊泳による事故者の死亡率（平成29年）】



c 事故の発生場所

過去5年間の遊泳中の事故者数を事故発生場所別にみると、遊泳可能な海水浴場以外における事故者が59%と多くを占め、海水浴場外で遊泳が禁止されている場所における溺水事故も発生しています。

【事故発生場所別の事故割合（過去5年間の累計）】



海水浴場（遊泳可能）：シーズン中の海水浴場内における遊泳であって、遊泳可能な状況

海水浴場（遊泳不可）：シーズン中の海水浴場内における遊泳であって、高波等により遊泳が一時的に禁止となっている状況、又は夜間

遊泳禁止海域：地方公共団体等から遊泳禁止海域とされている海域

その他：海水浴場又は遊泳禁止海域以外の海域における遊泳、シーズン外の海水浴場

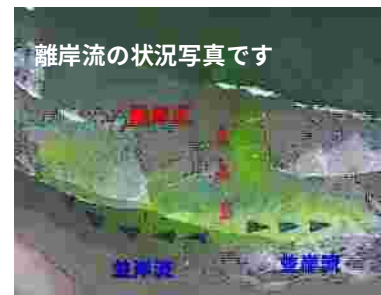
【事件事例】 遊泳中の事故

場所：福岡県古賀市

平成 29 年 8 月 11 日午後 1 時 50 分頃、家族等 5 名で、福岡県古賀市花鶴川河口付近の海水浴場ではない海岸へ訪れ、両親が目を離した間に、男児 2 名が離岸流（沖へ流れる、海水の強い流れ）と思われる波に流され、父親及び目撃した付近男性が救助に向かったが、全員沖に流されたもの。同日、4 名とも発見され、病院に搬送されるも、全員の死亡が確認された。



開場された海水浴場で、遊泳可能な時間に海に入り、安全に楽しみましょう！



（イ）当庁の取組み

海上保安庁では（公財）マリンスポーツ財団が実施している、ライフジャケットの必要性を呼びかけること等を目的とした「Ready, Set Wear It!」キャンペーンやNPO法人日本ライフセービング協会が実施している、飲酒による水難事故撲滅と飲酒マナーの向上を目的とした「飲んだら、泳がない」キャンペーンを後援するなど、ライフジャケット着用や飲酒の危険性についての周知啓発を推進しています。また、（一社）水難学会が提唱する「ういてまで」（落水時に水面に体を仰向けに浮かべて呼吸を確保し、救助を待つ方法）などの溺水防止教育についても関係機関と連携して周知活動に努めています。

遊泳中の事故を防ぐため、地方自治体や警察等と連携し地域特性に応じた安全対策を推進すべく、立入禁止区域については、注意喚起をするための看板の

第3章 海難の防止対策

設置等を海岸管理者へ依頼するほか、海水浴場における遊泳中の事故を防止するため、現場における監視業務や救助活動を実施しているライフセーバーと海上保安庁のより一層の連携が不可欠であることから、地域のライフセービングクラブの活動を管理しているNPO法人日本ライフセービング協会と救助体制の連携や事故情報の共有に関する協定を締結し、官民が連携した事故防止策を推進しています。

一方、遊泳中の事故原因のひとつと思われる離岸流については、各地域において地元の大学などと協力して離岸流の発現状況や漂流検証などの実態調査を実施し、その結果を地元自治体へ周知・啓発するなどの取組みを行っています。

(ウ) 海難の減少に向けた課題

海水浴場以外の場所における事故を防止するためには、海岸管理者が海水浴場と遊泳禁止の場所を明確にし、立ち入り禁止等の措置を講じるなどの安全対策の推進による事故の減少が課題となっています。

また、飲酒時の事故については、通常時と比べて死亡率が高くなることを踏まえ、飲酒をしての遊泳の危険性を遊泳者自らが自覚できるように強く訴えていくことが課題です。

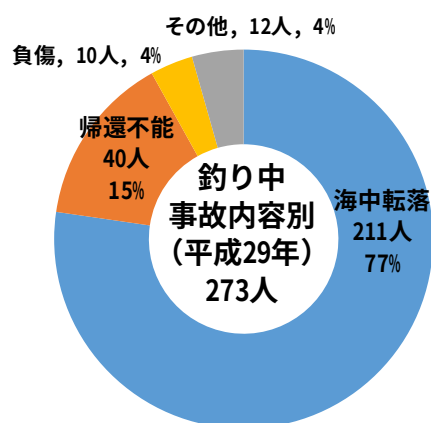
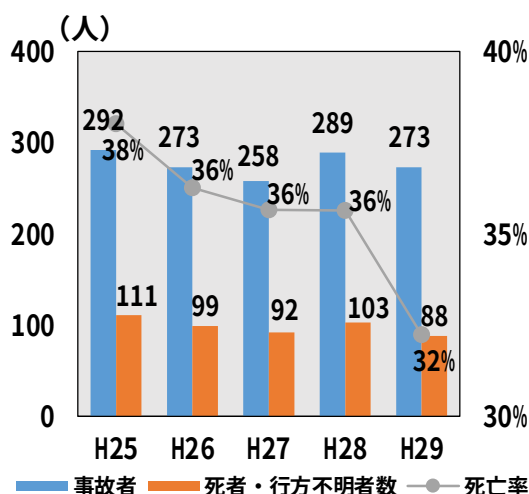
イ 釣り中における事故の防止対策

(ア) 事故の発生状況

平成29年の釣り中の事故者数は273人で、このうち死者・行方不明者数は88人でした。事故者273人を事故内容別にみると、海中転落が最も多く211人(77%)で、足を踏み外したり、波にさらわれたりなどして海中転落しています。

【事故発生数及び死者・行方不明者数の推移（過去5年間）】

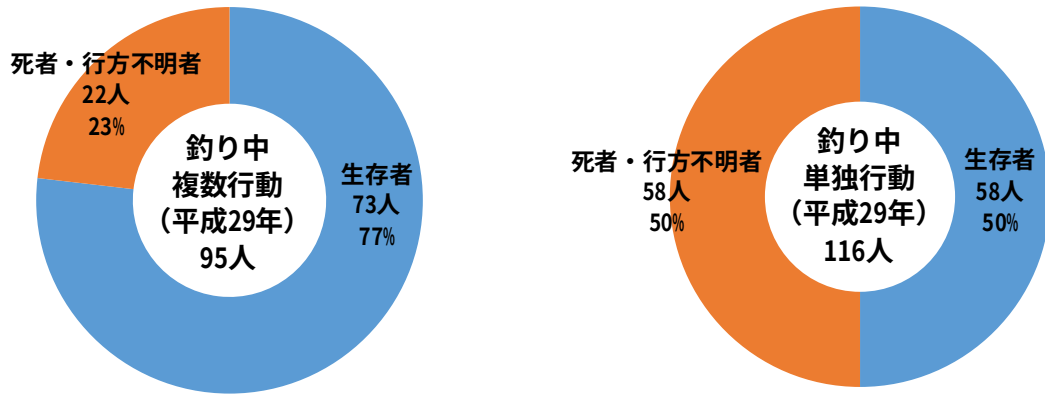
【事故内容別事故者数の割合（平成29年）】



a 事故者の単独行動・複数行動

また、海中転落者211人のうち複数で行動していた者は95人で、死者・行方不明者は22人（死亡率23%）でしたが、単独で行動していた者は116人で、死者・行方不明者は58人（50%）であり、複数で行動していた者に比べ、単独で行動していた者の死亡率は、2倍以上となっています。

【事故者の単独行動・複数行動別の死亡率（平成29年）】



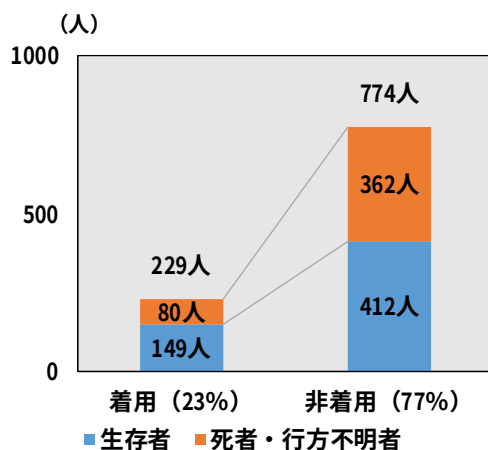
b ライフジャケットの着用状況と事故発生場所

過去5年間の釣り中の海中転落による事故者は1,003人で、このうちライフジャケットを着用していたのは229人（23%）でした。

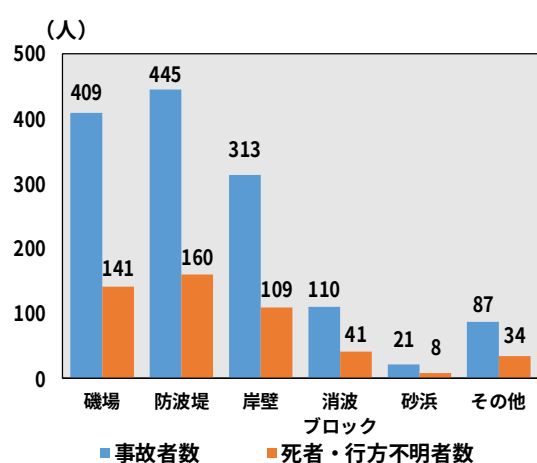
また、釣り中の事故を発生場所別にみると、事故者数及び死者・行方不明者数が多いのは防波堤、磯場、岸壁の順となっています。特にこれらの場所のうち 防波堤、岸壁では、死者・行方不明者の9割以上が海中転落によるものです。

防波堤では、日出前、日没後の時間帯に多く発生しています。

【海中転落者のライフジャケット着用状況（過去5年間）】

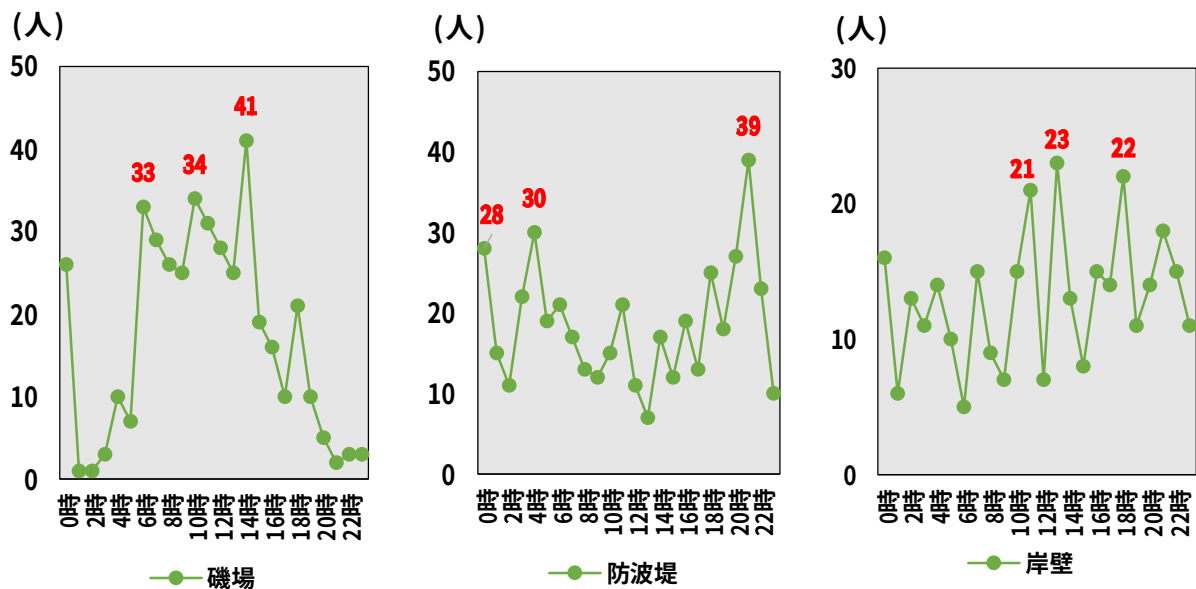


【場所別事故者及び死者・行方不明者数（過去5年間）】



第3章 海難の防止対策

【活動場所別事故発生時刻別事故者数（過去5年間）】



【事故事例】 釣り中の事故

平成 29 年 8 月 26 日午後 0 時 50 分頃、宮城県名取市の関上漁港防波堤へ、立入禁止柵を越えて進入し、2 名で釣り中、救命胴衣非着用の 1 名が誤って海中転落。同行者がうつ伏せ状態で浮いている同人を発見。119 番通報及び救助するも、病院にて死亡が確認された。

立入禁止区域には入らない！
ライフジャケットの着用！



(イ) 当庁の取組み

立入禁止区域における防波堤や岩場からの海中転落を防ぐため、地方自治体や警察等と連携し地域特性に応じた安全対策を推進すべく、立入禁止を注意喚起するための看板の設置等を海岸管理者へ依頼するほか、合同パトロールを行い、海上保安官等が直接釣り人に対し安全啓発活動を行っています。また、釣具店等に釣り中の事故防止に係る注意点をまとめたリーフレットを配布しています。

(ウ) 海難の減少に向けた課題

釣り中における事故は防波堤や岩場からの海中転落が多いのが特徴です。

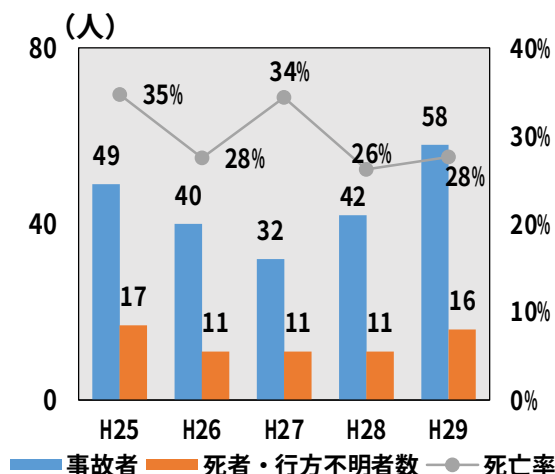
これらの事故を防止するためにはライフジャケットの着用はもちろん、危険な場所に立ち入らないことも重要ですが、各地の防波堤は立入禁止の場所が多いにもかかわらず、立入禁止の看板等が設置されていない箇所や、立ち入り禁止区画に容易に侵入する事が可能な場所も多いことから、これら危険な場所への立入禁止策の強化、照明設備や転落防止施設等の設置など、事故発生状況を踏まえた安全対策が課題です。

ウ スキューバダイビング中における事故の防止対策

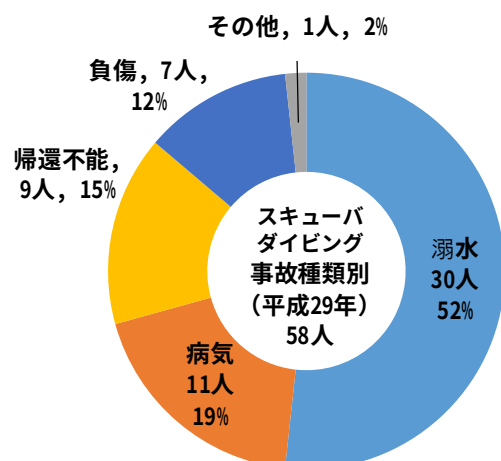
(ア) 事故の発生状況

平成29年のスキューバダイビング中の事故者数は58人で、このうち死者・行方不明者数は16人でした。事故者58人を事故内容別にみると、溺水が最も多く30人（52%）で、レギュレーターに入った海水の誤飲による事故などがありました。続いて病気が11人（19%）、帰還不能が9人（15%）で、体調不良の原因による事故や潮流などにより流される事故などがありました。

【事故発生数及び死者・行方不明者数の推移（過去5年間）】



【事故内容別事故者数の割合（平成29年）】

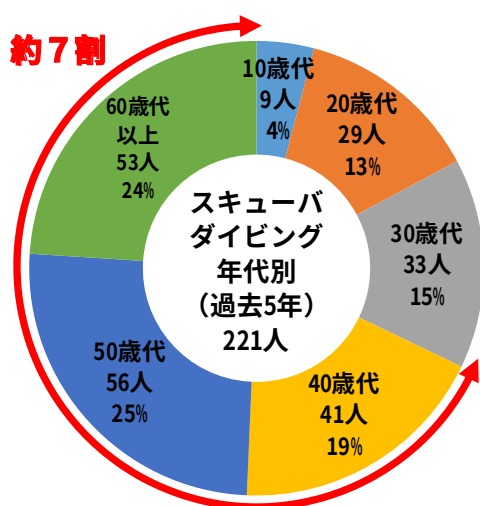


第3章 海難の防止対策

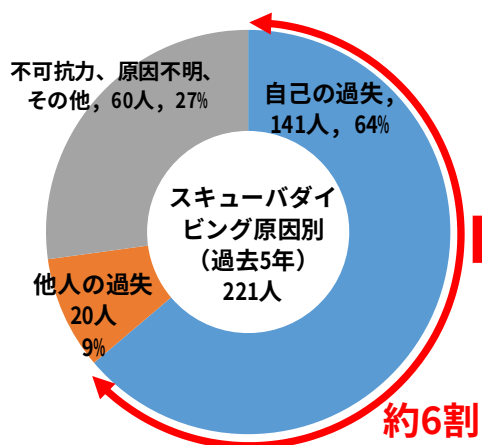
a 年齢層別発生状況

過去5年間の事故者数の累計を年齢層別にみると、40歳代以上が約7割を占めており、事故原因は、知識・技能不足、寝不足などの健康状態に対する不注意や活動に対する不注意などの「自己の過失」によるものが約6割を占めています。

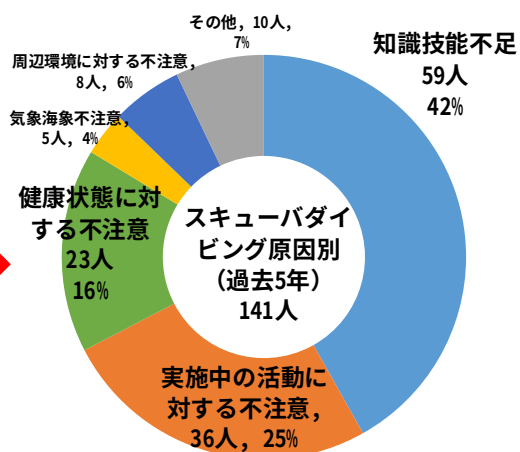
【年齢層別事故者数の割合（過去5年間の累計）】



【事故原因別事故者数の割合（過去5年間の累計）】



【自己の過失別事故者数の割合（過去5年間の累計）】



【事件事例】スキューバダイビング中の事故

平成29年8月13日午後2時頃、鹿児島県南さつま市笠沙 宇治群島沖 鷹島において、事故者は、2名でダイビング中、1名が浮上後も単独でダイビングを続けていたところ、行方不明となり、同行者が海上保安庁へ通報。捜索の結果、発見されるも死亡が確認された。事故者は、ダイビング上級者であったが、ボンベを確認したところ、空気が微量に漏れ出していたことから空気吸入ができなくなり、死亡に至ったものと推定された。

潜水前に、使用器材を十分に確認しましょう！
潜水時は、複数で行動しましょう！



(イ) 当庁の取組み

海上保安庁では、ダイビング事故防止に資するべく、(一財)日本海洋レジャー安全・振興協会などダイビング関係団体や専門雑誌へダイビング事故情報の提供を行うとともに、関係団体主催の安全講習会において講演等を実施しています。

(ウ) 海難の減少に向けた課題

スキューバダイビング中における事故原因の多くは、寝不足などの健康状態に対する不注意や知識・技能不足などの「自己の過失」です。このため、自身の体調管理や気象海象及び潮の流れ等の地理的特徴の把握、使用器材のメンテナンス及び検査等の安全管理の徹底が課題です。

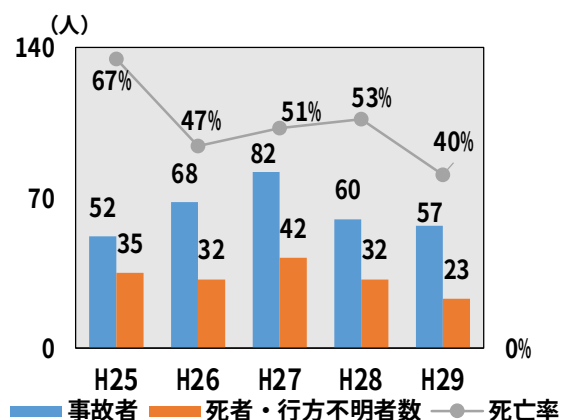
エ シュノーケル使用中における事故防止対策

(ア) 事故の発生状況

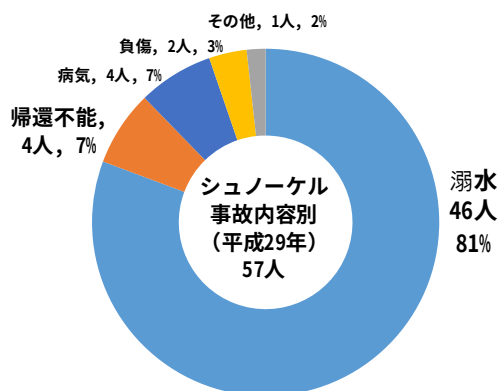
平成29年のシュノーケル使用中の事故者数は55人で、このうち死者・行方不明者数は22人でした。事故者55人を事故内容別にみると、溺水が最も多く44人(80%)で、シュノーケル(呼吸管)内に入った海水を誤飲する事故などがありました。シュノーケルによる海水誤飲の要因は、シュノーケルクリア※などの技術が不足している点が考えられます。

第3章 海難の防止対策

【事故発生数及び死者・行方不明者数の推移（過去5年間）】



【事故内容別事故者数の割合（平成29年）】



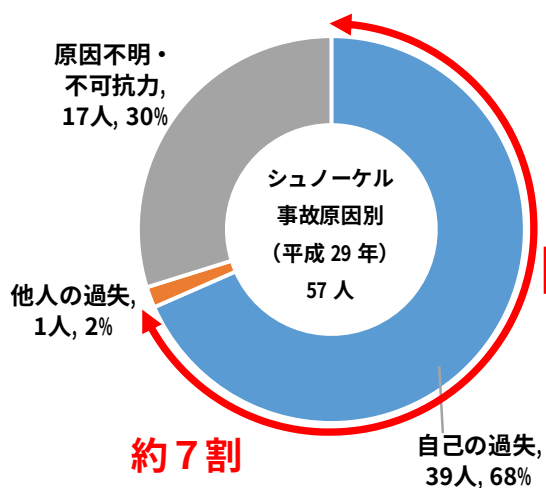
【シュノーケルクリアの様子】



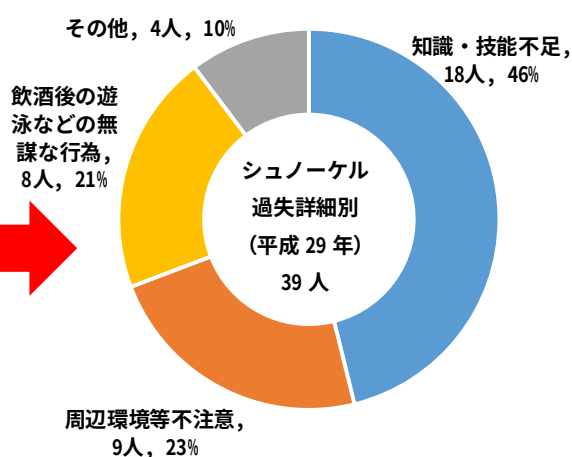
※「シュノーケルクリア」とは、「シュノーケル（呼吸管）に水が入った場合に、息を吹き返すことで水を吸い込まずに排除する技術を言います。（写真参照）」

事故原因は、知識・技能不足、周辺環境等への不注意、飲酒後の遊泳などの「自己の過失」によるものが、約7割を占めています。

【事故原因別事故者数の割合（平成29年）】



【自己の過失詳細別事故者数の割合（平成29年）】



【事事故例】シュノーケルの事故

平成29年8月6日午前10時20分頃、事故者は、友人等と兵庫県美方郡香美町今子浦海岸（海水浴場ではない海岸）へ訪れ、シュノーケルを装着して、遊泳中、沖にいる友人に向かって泳ぎ始めたところ、見えなくなり、その後、海中に沈んでいるところを発見され、病院にて死亡が確認されたもの。事故者は、シュノーケル使用が初めてであり、経験のないシュノーケリングを行いながら、潜水を繰り返す内に、誤って海水を吸引して窒息し、死亡したものと推定された。

- ・シュノーケルクリアなどの基本的な技術を習得しましょう！
- ・複数で行動をしましょう！



（イ）当庁の取組み

海水浴場などにおいて、事故防止に関する呼びかけなどの啓発活動を行うほか、日本スノーケリング協会と事故データやシュノーケルの適切な利用方法などについて相互に情報共有を実施しています。

（ウ）海難の減少に向けた課題

シュノーケルクリアなどの基本的な技術を習得できていないことが原因の溺水事故が多くを占めており、シュノーケルを使用した潜水を安易に考えていることが予想されることから、潜水知識、技能習得、気象海象の確認をはじめとする基本的な知識・技能の定着による事故の減少が課題となっています。

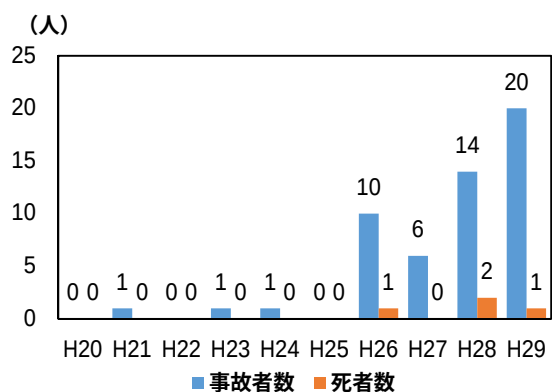
オ SUP（スタンドアップパドルボード）使用中における事故防止対策

（ア）事故の発生状況

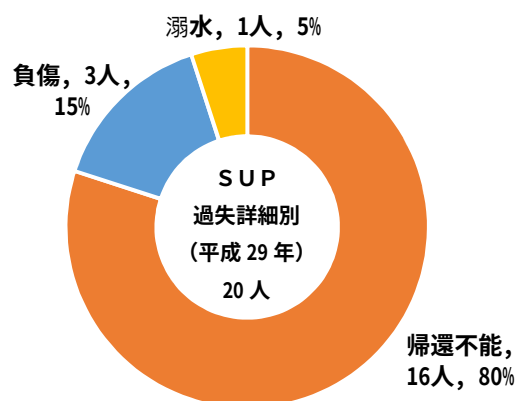
平成29年のSUP使用中の事故者数は20人で、このうち死者・行方不明者数は1人でした。事故者20人を事故内容別にみると、帰還不能が最も多く16人（80%）でした。経験年数別に見ると、初めてと1年未満が約5割を占め、自己の過失詳細別に見ると、気象海象不注意が最も多く11人（55%）でした。

第3章 海難の防止対策

【事故発生数及び死者・行方不明者数の推移（過去5年間）】



【事故内容別事故者数の割合（平成29年）】

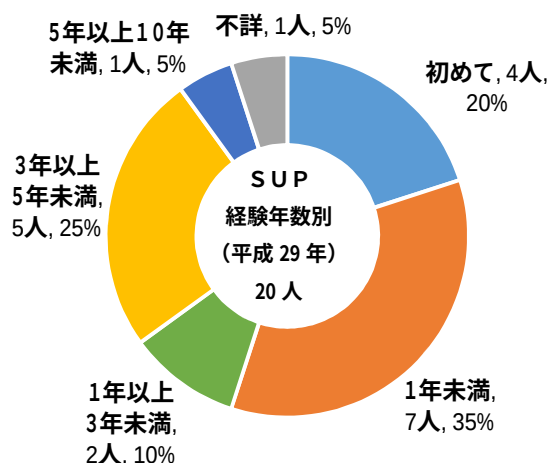


【SUP】

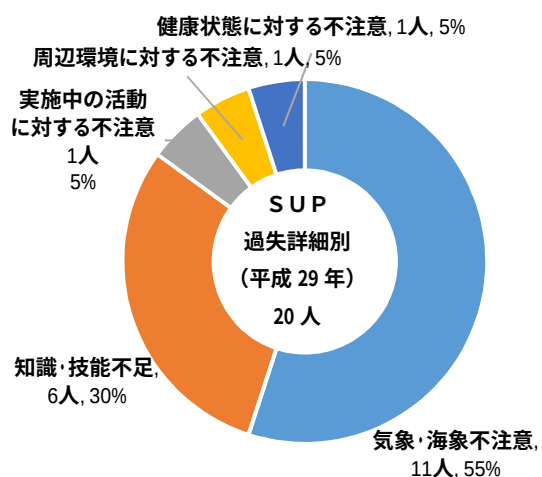


事故原因が自己の過失であったもののうち、「気象・海象不注意」によるものが、55%を占めています。

【経験年数別事故者数の割合（平成29年）】



【自己の過失詳細別事故者数の割合（平成29年）】



【事故事例】SUP中の事故

平成29年5月26日午後1時30分頃、愛媛県今治市地先において、事故者は、二人でそれぞれSUPに乗って遊んでいたところ、技量不足から反転することができず戻れなくなったもの。同行者も同ボード初心者であるため自ら救助するのは難しいと判断し、118番及び110番通報し、その直後事故者のボードを引っ張ることに成功、何とか砂浜に帰還したもの。

基本的な技術を習得するまでは、沖合に出過ぎないようにしましょう！

**(イ) 当庁の取組み**

SUP使用中の事故の増加を受け、国の関係機関や民間の関係団体などが参加する意見交換会を開催し、SUPの特性や、装備、習得すべき技術などについて検討を行い、「ウォーターセーフティガイド」策定のため、合意・推奨された事故防止のための情報を取りまとめているところです。

(ウ) 海難の減少に向けた課題

購入が容易なインターネット販売によって、SUPを入手する利用者が増加していますが、購入後に取扱い説明を含めた安全講習を受けずに技能・知識不足で事故を起こすケースが認められることから、初心者を対象として技術的な指導及び安全意識の啓発を行う体制を整えることが課題となっています。

【Topics 6】日本ライフセービング協会と連携した事故防止対策について

海上保安庁「海の安全推進本部」では、事故の未然防止と事故発生後の救助体制の充実・強化に重点的に取り組んでいるところ、平成29年3月に（NPO法人）日本ライフセービング協会との間で、海水浴場等における事故防止対策等に関する協定を締結しました。

この協定は、海上保安官とライフセーバーによる連携を図り、海水浴場における人身事故の安全対策等を推進するものであり、海水浴場における事故情報の共有、事故防止対策や安全啓発等の協力、事案発生時等の連携の3つを柱としています。

この協定に基づき、海上保安庁では地域のライフセービングクラブと連携し、海水浴場における合同パトロールや、小学生等を対象とした海上安全教室を実施し、安全意識の啓発に努めたほか、合同救難訓練を実施することにより、事案発生時における連携の強化を図りました。

海上保安庁では、全国3,000名を超えるライフセーバーと連携することにより、今後も海水浴場等における人身事故防止を推進していくこととしています。



調印式



合同パトロール



合同訓練

5 海の安全情報（沿岸域情報提供システム）

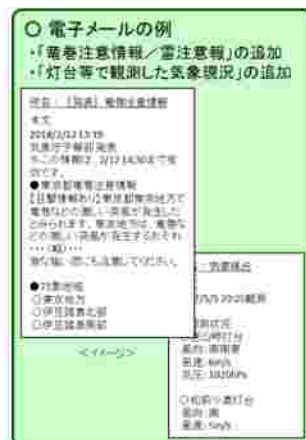
海上保安庁では、情報の把握不足による海難を防止することを目的として、プレジャーボートや漁船等の操縦者、海水浴や釣り等のマリンレジャー活動者の方々に対して、全国各地の灯台等133箇所で観測した風向、風速、波高等の局地的な気象・海象の現況、気象庁が発表する気象警報・注意報、ミサイル発射や避難勧告等に関する緊急情報、海上工事や海上行事等の状況に関する海上安全情報、海上模様が把握できるライブカメラ映像等を「海の安全情報」として提供しています。

「海の安全情報」は、パソコンやスマートフォン等で利用することができ、特に地図機能を活用した「スマートフォン用サイト」では、GPSの位置情報により、現在地の確認が可能であるとともに、現在地周辺の気象・海象の現況、緊急情報等を地図画面上に表示することで、どこにいても簡単に必要な情報を利用することができます。

また、気象・海象の現況、気象警報・注意報、緊急情報を事前に登録されたメールアドレスに電子メールで配信するサービスを提供しています。



さらに、過去に発生した天候の急変による風浪の影響で複数の漁船が転覆した死亡事故等を受け、気象警報・注意報等に竜巻注意情報、雷注意報を追加するとともに、電子メール配信サービスに気象現況を追加したほか、スマートフォン用サイトでは、地図画面上に気象警報・注意報等のアイコンを表示するなど、海難の発生状況等を踏まえ、継続的な改善を図っています。



第3章 海難の防止対策

「海の安全情報」で提供している情報

- ・ **緊急情報**：避難勧告、海難の発生等の緊急に周知する必要がある情報
(広域緊急情報、避難勧告、海難・事故等、航行の制限、航路障害物の状況、航路標識の事故等)
- ・ **気象現況**：灯台等で30分毎に観測した風向、風速、波高等の気象・海象の現況
- ・ **気象警報・注意報等**：気象庁が発表する気象警報・注意報等
(特別警報、津波警報・注意報、気象警報・注意報、地方海上警報、竜巻注意情報)
- ・ **海上安全情報**：海上工事情報、海上行事予定等の情報
(船舶交通の制限等に関する情報、航路障害物の情報、海上での工事・作業等の情報、漁礁の設置等の情報)
- ・ **ライブカメラ**：灯台等に設置したライブカメラの動画・画像
- ・ **海域情報**：海難発生注意海域情報、制限・禁止海域情報等
- ・ **安全啓発情報**：発航前点検励行等の海難防止のための啓発情報等
- ・ **その他**：港湾・航路等に関する情報、海難防止のための安全啓発情報

海の安全情報 (沿岸域情報提供システム)

パソコンやスマートフォン、携帯電話から、簡単にアクセスできます。

海の安全情報 で 検索



The screenshot displays the 'Sea Safety Information' website interface. At the top, there's a search bar with the text '海の安全情報' and a '検索' button. Below this, there are four main sections, each with a QR code and a URL:

- パソコン用サイト**: <http://www.kaiho.mlit.go.jp/info/mics/>
- スマートフォン用サイト**: <https://www6.kaiho.mlit.go.jp/sp/index.html>
- 携帯電話用サイト**: <http://www6.kaiho.mlit.go.jp/m/index.html>
- 緊急情報配信サービス**: <https://www7.kaiho.mlit.go.jp/micsmail/reg/touroku.html>

今後、現行のホームページや電子メール等による情報提供に加え、「海の安全情報」のLアラート（災害情報共有システム）への情報発信やオープンデータ化（二次利用可能で機械判読に適したデータ形式による提供）を進め、民間等の情報提供事業者のサイトやアプリを活用することにより、「海の安全情報」の提供手段の拡大を図り、海で安全に活動するために必要な情報をより多くの方々が容易に入手できる環境を整えていくこととしています。

6 その他の海難防止の取組み

(1) SNS やメディアを活用した周知啓発活動

季節特有の海難（霧発生時の海難等）、社会的に反響が大きい突発海難等が発生した際に、海難防止に係る有効な手段として、海の安全情報や SNS（ツイッター）、海上保安庁 HP 等の媒体を活用し、広く国民に対し周知啓発活動を実施しています。

また、当庁の実施する訓練、行事等については積極的な広報活動を行い、メディアによる情報発信を行い、海事関係者の安全意識を向上させることで、海難の防止に結びつくことが期待されます。

【ツイッターによる啓発】



(2) 免許更新講習等における安全指導

海難を未然に防止するためには、船舶運航者をはじめとする海事関係者、マリナー、レジャー愛好者、漁業者等、国民一人一人の海難防止に関する意識を高めることが重要です。このため、海上保安庁では、マリーナ、海の駅、係留場所での直接的な安全指導に加え、小型船舶操縦者が多く集まる小型船舶操縦者免許更新講習会等の場を活用し、船舶事故分析を踏まえた効果的かつ統一的なリーフレットや安全啓発グッズを配布して、海難防止に係る意識の向上を図りました。

また、小型船舶操縦者免許更新講習等と連携し、更新講習を実施する教員に対する研修を実施するなど、積極的に安全意識の高揚・啓発を図りました。



第3章 海難の防止対策

(3) 事故事例を踏まえた安全指導

海上保安庁では、事故再発防止に係る操縦者の意識高揚等を図るため、海難事故を起こした小型船舶の船長等に対して、問題点の改善を求めるとともに、再発を防止するための有効な手段について議論する等により、再発防止指導を実施しています。

本取組みについては、メーカー等による修理が完了した後に実施する等、詳細な事故原因が判明したうえで実施することで、船長等の再発防止に対する意識が高揚するよう考慮しています。

また、調査の結果判明した事項については、機関メーカー及び関係機関と情報共有することによって、将来的な機関の信頼性向上に結びつくことが期待されています。

(4) セーフティラリーによる安全意識の向上

第七管区海上保安本部では、漁船及び漁業者の事故防止と安全意識の向上を図ることを目的として、漁業協同組合及びその組合員が、「安全操業」、「安全運航」の声かけ運動や、「救命胴衣の常時」、「見張りの徹底」の推進等を行う「漁船セーフティラリー」を平成29年10月1日から12月31日までの3ヶ月間において実施しました。

この結果、169箇所の漁業協同組合が期間内における無事故を達成したほか、このうち48箇所が2年間で無事故を達成し、99箇所が3年間連続で無事故を達成する結果となりました。

セーフティラリーの期間中、無事故を達成した漁協に対し、海上保安部署から無事故認定証及び無事故達成証（ワッペン）が交付されました。

同様の取り組みは、他の管区海上保安本部等においても進められているところです（下表参照）。

表 セーフティラリー一覧

主催	名称	対象	期間
第二管区 海上保安本部	漁船セーフティラリー みちのく2017	漁業協同組合 (145箇所)	平成29年10月1日から 12月31日まで
第七管区 海上保安本部	漁船セーフティラリー 2017	漁業協同組合 (196箇所)	平成29年10月1日から 12月31日まで
第十管区 海上保安本部	プレジャーボートセーフティ ラリー南九州2017	プレジャーボート (386隻)	平成29年7月1日から 9月30日まで
奄美 海上保安部	漁船セーフティラリー 奄美2017	漁業協同組合 (6箇所)	平成29年3月1日から 12月31日まで



海中転落帰還訓練



漁協訪問

(5) マリーナ及びポートパークに対する安全指導

海上保安庁では、プレジャーボート等の事故を防止するため、シーズンごとあるいは船種別の事故発生状況を踏まえ、それぞれの地域特性に応じた安全対策を明記したリーフレットを作成し、マリーナ等と連携のうえ、マリーナ等から出航する船長に対し直接配布のうえ指導を行う等の海難防止活動を実施しています。

このほか、常時管理者がいないポートパークへ係留しているプレジャーボート等に対しては、作成した安全啓発リーフレットの船体や係留索の見やすい位置への貼付や、共有掲示板への掲載等の活動を継続的に行うことで、安全面での対策強化を行っています。



リーフレット等の配布

(6) 関係団体と連携した海難防止活動

海上保安庁では、関係省庁や関係団体と連携した海難防止リーフレットやステッカーを作成し、漁協、マリーナへの配布や、海上安全指導員等民間ボランティアと連携した巡回指導時に配付する等の海難防止活動を実施しています。

また、水産庁が推進する安全推進員と連携したライフジャケット着用と見張りの徹底等の指導・啓発体制の強化を図っています。

第3章 海難の防止対策

(7) AISを活用した航行支援システム

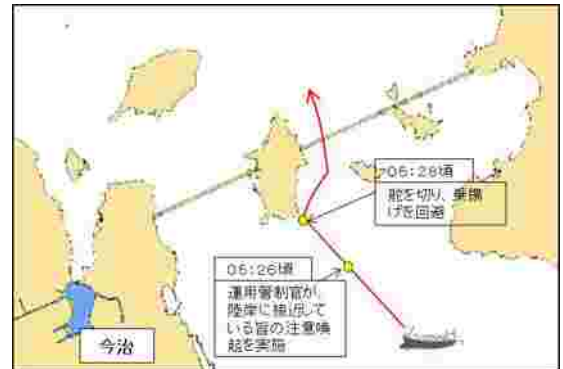
各海上交通センター及び管区海上保安本部では、AIS※を活用した航行支援システムを運用し、日本沿岸における気象情報などの各種航行安全情報の提供や乗揚・走錨のおそれのあるAIS搭載船舶に対して注意喚起を行っています。

※AIS (Automatic Identification System: 船舶自動識別装置) とは、船舶の識別符号、種類、位置などの情報を船舶相互間及び船舶と陸上の航行援助施設との間で情報の交換を行うシステムです。

海上交通センターからの注意喚起により船舶の乗揚を回避!!

平成29年11月、来島海峡海上交通センターの運用管制官が、レーダー運用卓を監視中、来島海峡航路において、陸岸に接近する貨物船（外国船）を確認しました。

運用管制官は、貨物船に対し、国際VHF無線電話で陸岸に接近している旨の注意喚起をした結果、貨物船の乗揚げを回避することができました。



【Topics 7】自船の安全確保3か条について

海上保安庁では、これまで、海で活動する方を対象に、万が一の事故後の備えとして「自己救命策確保の3つの基本」として、「ライフジャケットの常時着用」・「防水パック入り携帯電話等の連絡手段の確保」・「118番の活用」について周知啓発を行ってきました。

平成30年からは、この「3つの基本」に加え、船舶事故の約8割を占める小型船舶操縦者を対象として、「発航前、機関や燃料等の点検の実施」・「航行時、常時見張りの徹底」・「故障時に備え、救助支援者の確保」の3つを「自船の安全確保3か条」として、新たに推奨していくこととしています。

海での事故は、燃料欠乏などの小さなものと思っても、その後、潮流や風の影響で、転覆や、浅瀬に乗揚げるなど、人命や財産に関わる痛ましい事故に発展する可能性があります。

事故を防ぐには、「自分の命は自分で守る」という意識を常に持ち、万が一の時にはすぐに助けを求めることができる方との連絡設定や定時連絡などがとても重要です。

小型船舶の船長さんへ

以下の3つの事項を実践して、自船の安全を確保しましょう！

自船の安全確保3か条

その1 発航前、機関や燃料等の点検の実施
その2 航行時、常時見張りの徹底
その3 故障時に備え、救助支援者の確保

発航前 … 機関や燃料等の点検の実施
発航前は、船体とエンジン周り、燃料の量、バッテリーの状態を点検するとともに、最新の気象・水難情報等入手しましょう！

航行時 … 常時見張りの徹底
航行時は、他の船舶の動向や浅瀬・定置網など周囲の水域の状況を継続して把握する必要があることから、常時適切な見張りを実施しましょう！

故障時に備え … 救助支援者の確保
事故で最も多いのが機関故障！発航する際は、万が一の機関故障の発生に備え、仲間の船やマリナー等の救助艇による救助体制をあらかじめ確保しておきましょう！また、併せて入航時刻等を家族やマリナー等へ連絡しておきましょう！
※ 水上オートバイは民間救助艇隊の対象外の場合がありますので注意しましょう。

JCG 海上保安庁

故障時に備え、救助支援者の確保を！

1 発航前の仲間や家族への連絡
これから出発します。行き先は○○、○時頃には戻る予定です！もし、トラブルが起きたらご連絡します！

2 定時連絡の実施
予定通り○○で帰ります！もし、帰還する予定です！

3 救助要請
自分も乗客です！機関が故障しました！助けてください！

4 救助完了
よかったですー！

海での事故は、燃料欠乏などの小さなものと思っても、その後、潮流や風の影響で、転覆したり浅瀬に乗揚げるなど、人命や財産に関わる痛ましい事故に発展する可能性があります。

事故を防ぐには、「自分の命は自分で守る」という意識を常に持ち、万が一の時にはすぐに助けを求めることができる方との連絡設定や定時連絡などがとても重要です。

自分は事故に遭わないだけでなく、自分の命を常に守るよう心がけましょう！！

海へ出る前に気象状況等をチェック！

海上保安庁では、「海の安全情報」を配信しています。各地の港湾、河川、近海などの船舶や海上工事などの情報が入手できます。スマートフォン用サイトでは画面上で船舶の位置も確認できます。

パソコンやスマートフォン、携帯電話から簡単にアクセスできます。海の安全情報 | 検索

1 救助状況

(1) 人の救助

① 海浜事故

海浜事故とは、遊泳中の事故、釣り中の事故等のマリナーに関する事故及びマリナー以外の事故であり、海浜で発生したものをいいます。

平成 29 年のマリナーに関する海浜での事故者は 805 人で、海上保安庁ではこのうち 350 人に対し巡視船艇等延べ 397 隻、航空機延べ 201 機を救助のため出動させ、また、他機関への救助手配等を行いました。事故者のうち、445 人が当庁を含む救助機関等により救助され、115 人が自力による救助でした。

一方、マリナー以外の海浜での事故者は 916 人で、海上保安庁ではこのうち 447 人に対し巡視船艇等延べ 420 隻、航空機延べ 75 機を救助のため出動させ、また、他機関への救助手配等を行いました。事故者の中で自殺 436 人を除いた 480 人のうち、146 人が当庁を含む救助機関等により救助され、51 人が自力による救助でした。

② 船舶乗船中の事故

船舶乗船中の事故とは、船舶の衝突、乗揚、転覆等の船舶事故に伴う乗船者の負傷、海中転落等の事故と、船舶事故以外の事由により発生した乗船者の負傷、病気、海中転落等の事故のことをいいます。

平成 29 年の船舶乗船中の事故者は、1,554 人でした。このうち、船舶事故に伴う乗船中の事故者は 642 人で、海上保安庁では巡視船艇等延べ 409 隻、航空機延べ 149 機を救助のため出動させ、また、他機関への救助手配等を行いました。事故者のうち、自力救助を含めた 560 人が当庁を含む救助機関等に救助されました。

一方、船舶事故以外の事由により発生した乗船中の事故者は 912 人で、海上保安庁ではこのうち 396 人に対し巡視船艇等延べ 561 隻、航空機延べ 281 機を救助のため出動させ、また、他機関への救助手配等を行いました。事故者の中で自殺 20 人を除いた 892 人のうち、348 人が当庁を含む救助機関等により救助され、364 人が自力による救助でした。

(2) 船体の救助

平成 29 年の船舶事故隻数は 1,977 隻で、海上保安庁ではこのうち 1,315 隻に対し、巡視船艇等延べ 2,075 隻、航空機延べ 404 機を救助のため出動させ、また、他機関への救助手配等を行いました。

全船舶事故のうち救助を必要としなかった不要救助船舶が 372 隻、救助を必要とした要救助船舶は 1,605 隻であり、要救助船舶の中で自力入港した 198 隻を除いた 1,407 隻のうち 1,187 隻が当庁を含む救助機関等により救助されました。

2 救助・救急体制の充実・強化

(1) 救助・救急能力の充実・強化

海難による死者・行方不明者の減少等のため特殊救難隊^{※1}や機動救難士^{※2}、潜水士^{※3}といった高度で専門的な知識・技能を有するエキスパートの配置・養成に努めています。

特に、海難発生情報の認知後、いかに早く救助勢力を現場に到着させるかが非常に重要であることから、海上保安庁ではヘリコプターの機動性、高速性等を活用して迅速に救助活動を行うため、自国の拠点となる航空基地等に特殊救難隊や機動救難士を配置して、レスポンスタイムの短縮を図っています。

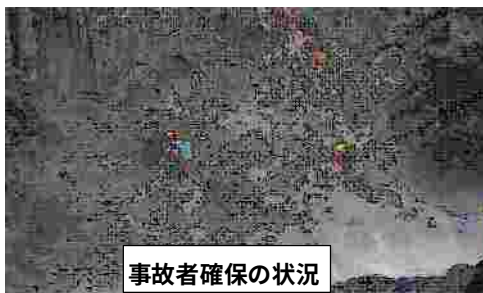
また、傷病者に対し、容態に応じて適切な処置を行えるよう、専門の資格を有する救急救命士^{※4}を配置するとともに、救急救命士が実施する救急救命処置の質を医学的観点から保障するメディカルコントロール体制を整備し、さらなる対応能力の向上を図っています。

- ※1 特殊救難隊…危険物積載船が火災を起こした際に取り残された方の救助や、荒天下で座礁船に取り残された方の救助等、全国で発生した高度な知識・技術を必要とする特殊海難に対応する海難救助のスペシャリスト。
- ※2 機動救難士…洋上の船舶で発生した傷病者や、海上で漂流する遭難者等をヘリコプターとの連携により迅速に救助する事を主な任務としている。
- ※3 潜水士…転覆した船舶や沈没した船舶などから取り残された方の救出や、海上で行方不明となった方を潜水搜索することなどを任務としている。
- ※4 救急救命士…救急救命士法に基づき、医師の指示のもと救急救命処置を行うことができる者で、特殊救難隊の一部の隊員と、機動救難士の約半数が資格を有している。

【磯場で孤立した釣り人の救助事例】

平成 29 年 12 月 14 日午後 0 時 18 分頃、友人と 2 人で磯場にて釣りをしていたところ、1 人が海中転落し、事故者の姿が見当たらないことに気付いた友人から 118 番通報がありました。

海上保安庁では、直ちにヘリコプター等を出動させ、自力で磯場に這い上がり、負傷し救助を求めている事故者（救命胴衣着用）を発見後、ヘリコプター同乗の機動救難士が磯場に取り残された事故者を吊り上げ、消防救急隊に引き継ぎました。事故者は、命に別状はありませんでした。



事故者確保の状況



吊り上げ中の状況

【貨物船内において発生した急病人の救助事例】

平成 29 年 1 月 17 日午前 10 時 0 分頃、航行中の貨物船内で乗員が倒れている旨の救助要請がありました。

海上保安庁では、直ちに巡視艇及びヘリコプターを出動させ、ヘリコプター同乗の特殊救難隊及び機動救難士が急病人を吊り上げ、救急救命士の資格を持つ特殊救難隊員による救急処置を行いながら搬送し、救急車に同人を引継ぎました。救助した急病人は搬送先の病院の医師により、脳梗塞と診断されました。



吊り上げ中の状況

(2) 関係機関との連携・協力体制の充実

我が国周辺の広大な海で、多くの命を守るためには、日頃から警察・消防等の救助機関や民間救助組織との密接な連携・協力体制を確立しておくことが重要です。特に沿岸域で発生する海難に対しては、空白地域のない救助エリアの確保や円滑な救助活動を実施できるよう、合同海難救助訓練、海浜パトロール等を通じて、（公社）日本水難救済会やNPO法人日本ライフセービング協会などの民間救助組織との連携・協力体制の充実に努めています。

【浸水・転覆ミニボート乗組員を民間救助組織と連携し救助した事例】

平成 29 年 8 月 8 日午後 0 時 0 分頃、釣り中のミニボート（ゴムボート）が波を受けて浸水・転覆する事故が発生し、乗組員 2 名が海中転落しました。

乗組員 1 名が防水型携帯電話により 118 番通報を行い、これを受けた海上保安庁は巡視船艇及び航空機を現場へ急行させました。

航空機による搜索で事故者を発見し、この救助対応のため出動していた水難救済会所属船を誘導し事故者 2 名を無事確保した後、搜索を行っていた消防ゴムボートに引き渡すとともに、転覆したミニボートは水難救済会所属船が曳航し、無事救助を完了しました。

3 自己救命策の確保

海では海難により毎年多くの命が失われています。

海での痛ましい事故をおこさないためには、①「ライフジャケットの常時着用」、②「防水パック入り携帯電話等による連絡手段の確保」、③「118番の活用」からなる「自己救命策確保3つの基本」が重要です。

海上保安庁では、地元自治体、水産関係団体、釣り関係団体等と連携・協力した講習会の開催や釣り場の巡回のみならず、メディア等を通じて自己救命策確保に重点をおいた周知・啓発等を行っています。

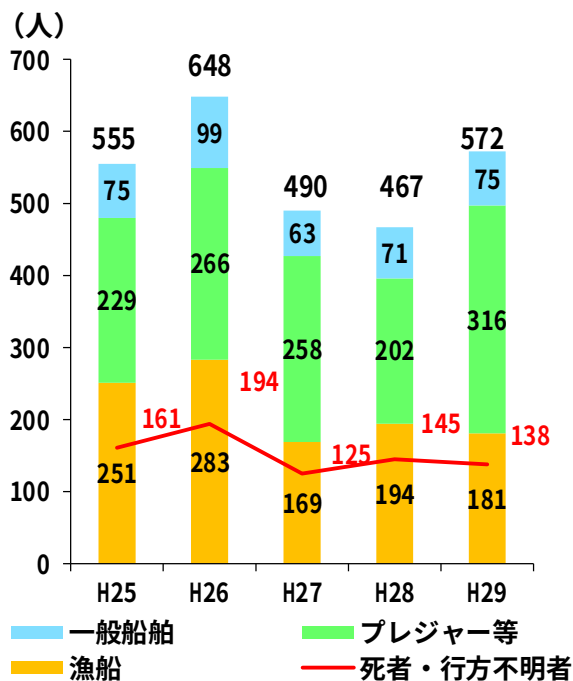
(1) 平成29年の船舶からの海中転落者及びライフジャケット着用の現況等

平成29年の船舶からの海中転落者572人のうち、死者・行方不明者は138人で、その内訳は、漁船が86人で最も多く、次いで一般船舶が35人でした。死者・行方不明者の過去5年間（平成25年から平成29年）の推移を確認すると漁船が最も多くなっています。

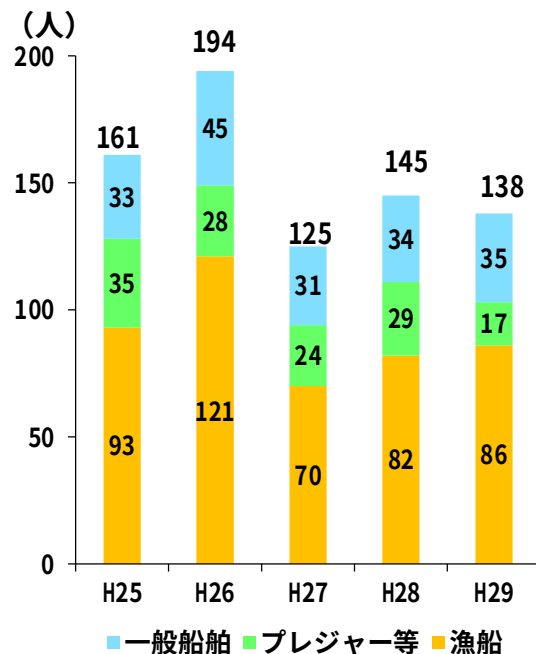
また、平成29年の20トン未満の船舶からの海中転落による死者・行方不明者は91人で、船舶からの海中転落による死者・行方不明者全体の66%を占め、中でも、漁船が68人で最も多くなっています。

なお、漁船からの海中転落による死者・行方不明者のうち一人乗り漁船によるものは50人で、漁船からの海中転落による死者・行方不明者の58%を占めています。

【海中転落者の推移（5年間）】

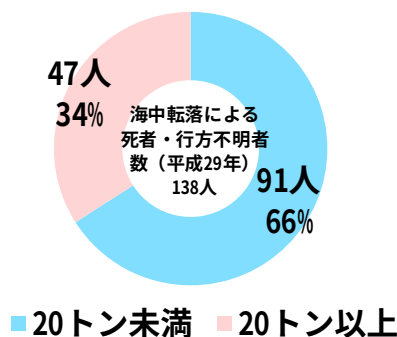


【海中転落による死者・行方不明者の推移（5年間）】

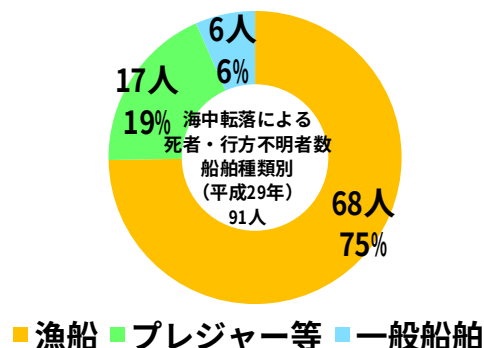


第4章 救助状況及び海難発生時の救命率向上策

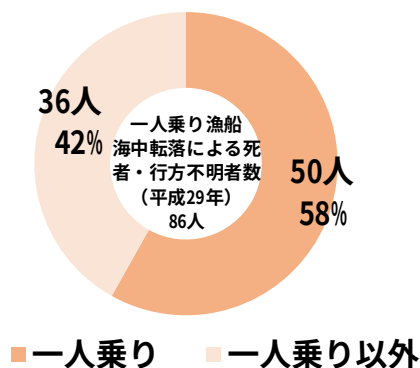
【海中転落による死者・行方不明者割合
(トン階別 平成29年)】



【海中転落による死者・行方不明者割合
(20トン未満 船舶種類別 平成29年)】



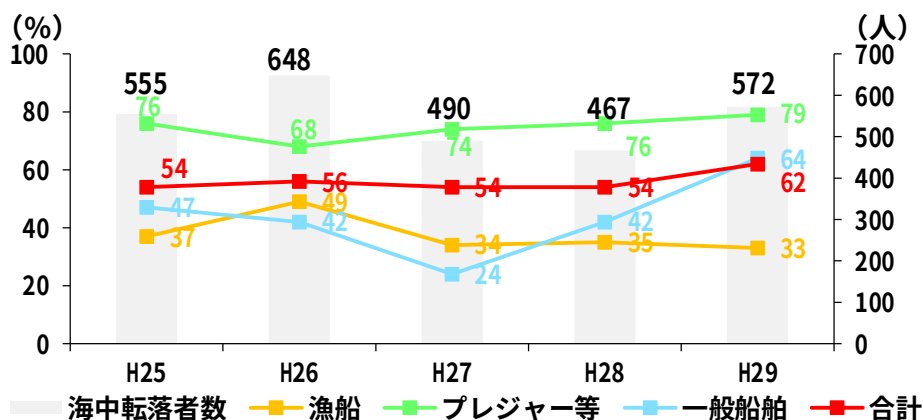
【漁船からの海中転落による死者・行方不明者のうち一人乗りが占める割合 (平成29年)】



平成29年の船舶からの海中転落者のライフジャケット着用率は62%で、過去5年間（平成25年から平成29年）の平均で見るとライフジャケット着用率は56%となっています。

このうち、漁船の着用率が最も低く平成29年のライフジャケット着用率は33%で、過去5年間（平成25年から平成29年）の平均値でも38%となっています。

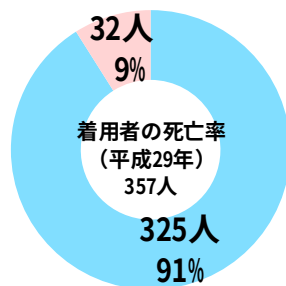
【海中転落者 ライフジャケット着用率（過去5年間）】



第4章 救助状況及び海難発生時の救命率向上策

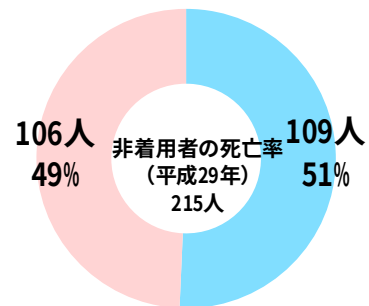
平成29年の船舶からの海中転落者のライフジャケット着用・非着用別による死亡率は、着用者で9%、非着用者で49%となっています。過去5年間（平成25年から平成29年）の船舶からの海中転落者のライフジャケット着用・非着用別による死亡率は、着用者で12%、非着用者で49%となっており、非着用者の死亡率は着用者に比べ高くなっていることから、**ライフジャケット着用の有無が、海中転落した場合の生死を分ける大きな要因となっています。**

【着用者の死亡率（平成29年）】



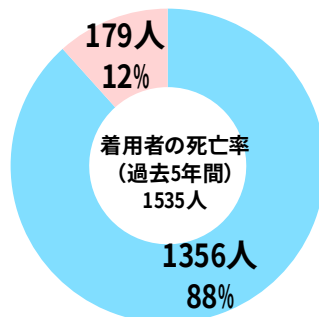
■着用生存者 ■着用死者・行方不明者

【非着用者の死亡率（平成29年）】



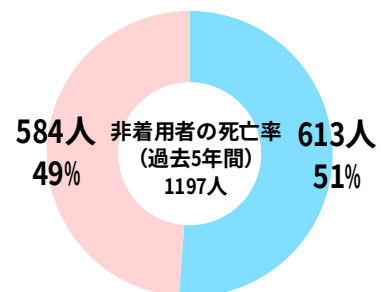
■非着用生存者 ■非着用死者・行方不明者

【着用者の死亡率（過去5年間）】



■着用生存者 ■着用死者・行方不明者

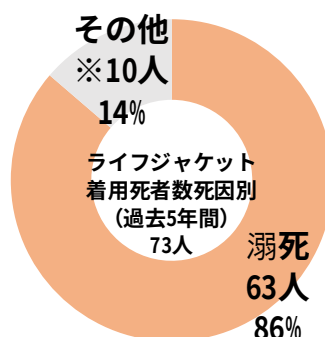
【非着用者の死亡率（過去5年間）】



■非着用生存者 ■非着用死者・行方不明者

過去5年間のライフジャケット着用死者・行方不明者179人のうち、死因が判明している死者は73人で、そのうち63人の死因は溺死となっています。

【ライフジャケット着用死者死因（過去5年間）】



※ その他：脳疾患、心疾患、失血死等

(2) より有効な自己救命策確保について

ア ライフジャケットの適切な着用について

ライフジャケットを着用している海中転落事故の中には、膨脹式のライフジャケットの保守・点検が適切でなかったと認められる死亡事故や、ライフジャケットの正しい装着がなされていなかったと考えられる死亡事故が発生しています。

ライフジャケットは、適切に着用しなければ「いざ」というときに有効に機能しないおそれがありますので、保守・点検と正しい装着が重要です。

(ア) 膨脹式のライフジャケットの保守・点検

【膨脹式のライフジャケットが膨脹しなかった事例】

平成28年5月5日午前10時6分頃、2名がヨットから海中転落するなどして漂流する事故が発生しました。

乗船者からの携帯電話による118番通報を受けた、海上保安庁はヘリコプターを出動させ、事故発生から約1時間30分後に2名を救助しましたが、1名の方は命に別状はなかったものの、もう1名の方は心肺停止状態でした。

2名とも、膨脹式のライフジャケット（自動式）を着用していましたが、命に別状がなかった方が着用していたライフジャケットは膨脹して浮力が確保されていましたが、心肺停止の方が着用していたライフジャケットは膨脹しておらず、通常の装着状態（マジックテープで閉じられた状態）でした。

膨脹しなかったライフジャケットを調べたところ、ライフジャケットを膨脹させるためのガスが充気されているボンベが使用済みの状態（封板が開いている状態）でした。



海上保安庁では、本事例を具体例として、関係省庁のみならず、救命胴衣製造事業者とも連携のうえ、ライフジャケットの常時着用に併せた膨脹式のライフジャケットの事前点検・保守の重要性について周知するなど、同種事案発生 of 未然防止に向けた取組みを推進しています。

(イ) ライフジャケットの正しい装着等について

ライフジャケットは体に合ったものを正しく着用しなければ、海に落ちた際に脱げてしまう事がありますので、特に、ライフジャケットを「体へ密着」させ、「十分な浮力を確保」することが重要です。

「体へ密着」させるためには、ベルトや股紐があるものは、しっかりと締めたり結んだりしなければならず、「十分な浮力を確保」するためには、事前に点検を行い、破損がないか、膨脹式のライフジャケットであれば、膨脹用ポンペが正しく取り付けられているか、使用済みでないか、ポンペと水感知センサーが交換時期を過ぎていないかや気室布、膨脹装置を膨脹させる手動レバーなどを確認し、保守を徹底しておく必要があります。

【ライフジャケット着用例】

【ベルトをしっかり締めた状態】



ベルト部

入水
→



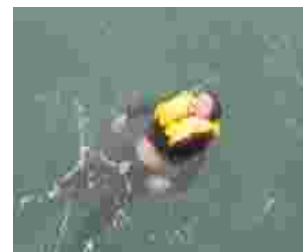
ずれなし



上体が安定



膨脹式



【ベルトが緩い状態】



ベルト部

入水
→



肩が上がり顔が沈み込む



膨脹式



顔面高さまでライフジャケットが上がる

【ライフジャケット着用が功を奏した事例】

平成 29 年 5 月 27 日午前 6 時 55 分頃、プレジャーボートに乗船した 2 名が、気象海象が悪いため出港地に帰ろうとしていたところ、船首から波を受けて浸水し、船体が傾斜し転覆の恐れを感じたことから、船長が携帯電話で 118 番通報しました。

通報後、まもなく転覆し、乗船していた 2 名は海に投げ出されましたが、ライフジャケットを正しく着用していたため、転覆した同船の船底に座ることができ、北の風 12 メートル、波浪北 1 メートルの中、救助を待つことができ、事故者 2 名は海上保安庁のヘリコプターにより海中転落から約 3 時間後に救助されました。

イ 防水パック入り携帯電話等連絡手段の確保について

海難に遭遇した際は、早期に救助機関等に通報し救助を求めることが重要です。万一の場合の連絡手段として携帯電話を持っていたとしても、海水に浸かって使用不能となったり、海中に落としてしまうこともあります。

このような状況にならないように携帯電話を防水パック等に入れ、携行することが連絡手段の確保につながります。

過去の事例では、沖合に流された釣り人が食品保存用の密封できる袋に入れた携帯電話を使用して家族へ連絡し、通報を受けた海上保安庁が救助したものがあ

ります。

【防水パック等に入れた携帯電話の携行が功を奏した事例】

平成 29 年 4 月 16 日、釣りをするために手漕ぎボートで沖防波堤向け出港し、沖防波堤到着後、ボートを係留し、釣りを行った後、午前 10 時 0 分頃に帰るため、ボートに乗り移ろうとした際に、釣り人がバランスを崩し海中転落しました。事故者は救命胴衣を着用しており、自力でゴムボートに這い上がろうと試みましたが這い上がれず、防水パック入り携帯電話にて 118 番通報し、海上保安庁のヘリコプターにより救助されました。

ウ その他自己救命策確保の一例

(ア) 携帯電話のGPS機能「ON」

海難に遭遇し救助機関へ通報する場合、陸上と異なり目標物の少ない海上や海岸で自分の現在地を正確に伝えることはとても難しいことです。

海上保安庁が海難の通報をうけた際、通報に使用される携帯電話のGPS機能が「ON」であれば発信位置をある程度の範囲まで特定でき、そこへ巡視船艇・航空機を派遣することで、通報者を発見するまでの時間の短縮が見

込まれ、生存率の向上に大きく寄与します。

過去の事例では、プレジャーボートの船長から携帯電話で118番通報がありました。GPS機能の有無も不明であり、位置の把握が難しい状況だったため、GPS機能が「ON」の状態である同乗者の携帯電話で118番通報を依頼したところ、位置の特定につながり、迅速な救助につながった事例があります。

一方で、「OFF」のときは発信位置の誤差範囲が大きく、通報者を見つけるまでにかなりの時間を要する場合があります。

(イ) 定時連絡や行き先・帰宅時間の連絡の励行

海上保安庁が認知している死亡・行方不明事故の原因の多くは海中転落で、その殆どの死因が溺水です。多くは、事故者が単独行動中に漁船や岸壁などから海中転落しており、事故の目撃者がいないことが特徴です。

目撃者がいないため、事故者がしばらく家に帰ってこないことに気付いたときに、初めてご家族や友人などが事故の可能性があることを海上保安庁などに通報するため、事故発生後から海上保安庁が認知するまでに時間を要しており、長いものでは認知までに数日を要する事案もあります。

このため、「自己救命策確保3つの基本」は、もちろんのこと、出かける前にご家族や友人などに行き先や帰宅時刻を連絡し、自分が事故に遭遇することも想定して、定期的な連絡を励行することも大切です。また、行き先が明らかであれば、捜索も効果的に実施できます。

海は、陸上と違い潮流や風の影響で事故者が移動するため、海上保安庁が事故の発生を認知するまでの時間が早ければ早いほど、生存救助の可能性が高まります。

【定時連絡や行き先・帰宅時間の連絡が必要であったと考えられる事例①】

平成29年1月、何らかの原因で、ミニボートから夫婦が海中転落したものと推定される事故が起きました。

1月8日、事故者の親族から、1月6日以降事故者と連絡が取れないと警察が通報を受け、捜索した結果、港の近くに事故者が所有する車両があり、同車両に普段積んであるミニボートの所在が不明のため、警察から、海中転落の可能性があると海上保安庁に通報がありました。

海上保安庁では、直ちに巡視船艇及び航空機を発動し捜索を実施していたところ、14日、事故者2名のうち1名がご遺体で発見されました。

ミニボートで出港すること、その行き先、帰港時刻の連絡や定時連絡を誰とも行っていなかったため、海上保安庁等の救助機関が事故を認知するまでに時間を要したものと推定されます。事故者のうちもう1名はいまだ行方不明となっています。

【定時連絡や行き先・帰宅時間の連絡が必要であったと考えられる事例②】

平成29年3月、何らかの原因で、防波堤から釣り人が海中転落したものと推定される事故が起きました。

3月21日午後6時0分頃、防波堤上に釣り具が放置され、不審に思った釣り人から、海中転落の可能性があるとして、公園管理者を通じて海上保安庁に通報がありました。

海上保安庁では、直ちに巡視船艇及び航空機を発動し捜索を実施していたところ、4月12日にご遺体で発見されました。

事故者の行動を調べた結果、事故者は3月20日午後10時0分頃、釣りに行くと家族に伝え外出しましたが、その行き先、帰宅時刻の連絡や定時連絡を誰とも行っていなかったため、海上保安庁等の救助機関が事故を認知するまでに時間を要したものと推定されます。

(ウ) 縄梯子の設定について

船舶からの海中転落者が、ライフジャケットを正しく着用して浮力を確保することができても、船上に戻ることができない場合が考えられます。特に、一人乗りの小型漁船で海中転落が発生した際に、救助機関等に通報する手段がない場合には事故が発生したことを早期に認知することは困難です。

よって、自己救命策の一つとして、船上から縄梯子を垂らしておくことで、海中転落した際につかまり、流されることを防ぎ、梯子を使って船上へ上がれるように対策しておくことが有効です。



縄梯子の使用例

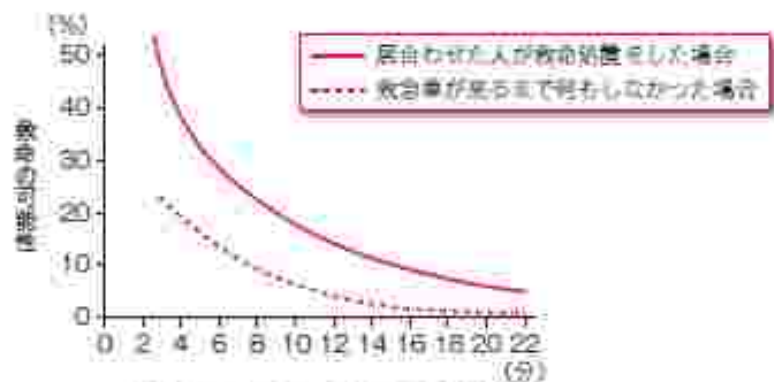
エ 適切な一次救命処置について

心肺停止（心臓と呼吸が止まる）してから時間の経過とともに救命の可能性は急激に低下することとなりますが、救助機関を待つ間にバイスタンダー（現場に居合わせた方）が救命処置を行うと救命の可能性が2倍程度に保たれるといわれています。

海浜事故等に伴う溺水により心肺停止（心臓と呼吸が止まる）又はこれに近い状態に陥っている事故者が発生した場合、その事故者に対していかに早く一次救命処置（心肺蘇生法、AEDなど）を行うかが、その事故者の予後に大きく影響します。

万一、事故者が発生した場合、バイスタンダー（現場に居合わせた方）が、医師や救急救命士等の到着をただ待つのではなく、医師や救急救命士等が到着するまでの間、事故者に対して適切な一次救命処置を行うことが重要です。

バイスタンダー（現場に居合わせた方）による一次救命処置の重要性を理解しておくことは、仲間やご家族などの命を守ることにつながり、この思想が広く普及することにより、自分の命を守ることにつながります。



心臓と呼吸が止まってからの時間経過

図3 救命の可能性と時間経過

救命の可能性は時間とともに低下しますが、救急隊の到着までの短時間であっても救命処置をすることで高くなります

（出典：改訂5版 救急蘇生法の指針 2015（市民用））

【適切な一次救命処置が有効であった事例】

平成29年7月30日午前10時25分頃、うつ伏せ状態で漂流している子供を付近遊泳者が発見し、確認したところ、子供は意識が無い状態でした。

家族が直ちに心臓マッサージを実施したところ、子供の呼吸が回復し、付近に居合わせた人が手配した救急隊へ引き継がれ、ドクターヘリで病院へ搬送されました。子供の意識は、ドクターヘリに収容される前には回復しました。

数日後、子供は後遺症もなく無事に退院しました。

第4章 救助状況及び海難発生時の救命率向上策

オ 体温の保持

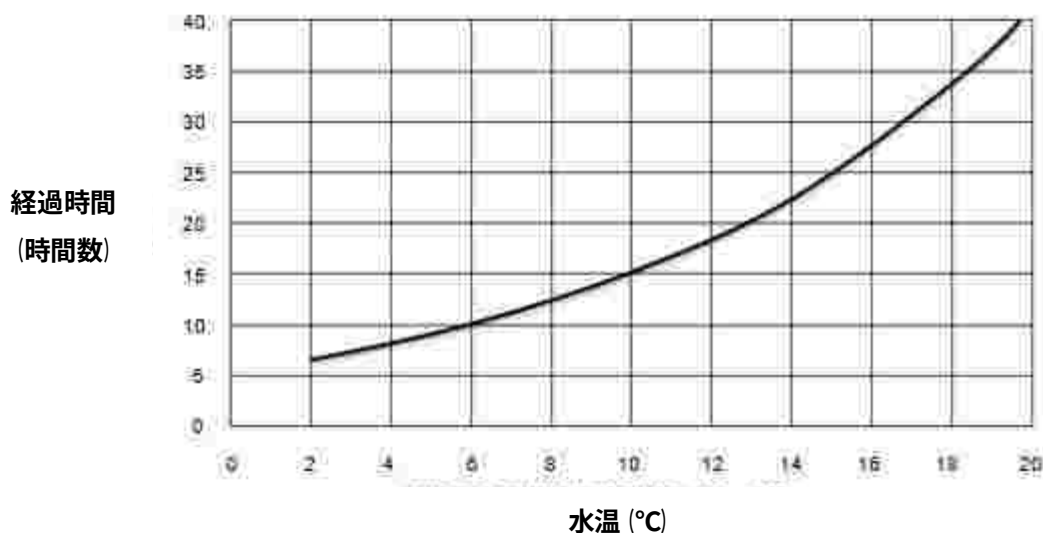
(ア) 水温と生存率について

水の熱伝導率は空気に比べて約 25 倍にもなるため、水温が体温へ及ぼす影響は非常に大きいものです。

水温が正常な体温を維持できる温度より低ければ、体はふるえなどにより、体温維持を図りますが、体温約 35 度以下で低体温症に至り、約 32 度以下になると体温調節機能が失われ、体温低下が一層早まり、非常に危険な状態になるとされています（個人差があります）。

I M O（国際海事機関）と I C A O（国際民間航空機関）が、航空と海上分野における搜索救助活動の更なる調和を図るための統一した合同マニュアルとして国際航空海上搜索救助マニュアルが編集されており、I M Oの海上安全委員会において採択されています。これにおいて、様々な水温の海水に浮かんで生存していると思われる人々の現実的な生存時間の指標が次の図で示されています。

[通常の衣服を着ている者の海中における生存時間の現実的な上限を示す図]



(出典：国際航空海上搜索救助マニュアル)

(イ) イマーシヨンスーツの活用について

イマーシヨンスーツは、船舶が遭難し海上に避難する場合に、体温低下を防ぐための救命設備で、法律により指定された船舶に搭載が義務づけられています。

イマーシヨンスーツの主な特徴は、スーツ自体、又は必要な場合はライフジャケットと共に着用することで浮力を確保できるとともに、顔を除き体の全体をスーツで覆うことで、保温性を有していることです。正しく着用することで冬季の寒冷海域において、万一、海難により海上に避難した際、漂流

第4章 救助状況及び海難発生時の救命率向上策

して救助を待つ場合に体温の保持に非常に有効なものです。

また、イマーシヨンスーツは他のイマーシヨンスーツと連結することができ、海上において離散することなく集団で漂流することで、救助者（搜索する）側から発見しやすくなるため、早期救助の可能性が高まります。

過去の事例では、北海道函館港を出港し、青森県沖合を航行中の貨物船が浸水し船体が傾斜しているとの通報がありました。海上保安庁は、巡視船艇・航空機を現場へ急行させましたが、貨物船は船体傾斜が大きくなりその後沈没し、乗組員が海中に飛び込むなどして避難しました。

直ちに、避難した乗員の搜索・救助活動を行い、乗員10名のうち、イマーシヨンスーツを着用して海上に漂流していた乗員7名を、生存救助した事例があります。（当時の気温0℃、海水温度13℃、長い人で約3時間漂流していました。）



イマーシヨンスーツ※

※イメージ：上図は右事例のイマーシヨンスーツとは無関係です。



イマーシヨンスーツを着用し、集団で漂流している状況

【Topics 8】救命胴衣の着用義務範囲拡大について

船舶職員及び小型船舶操縦者法施行規則の一部改正により、平成30年2月1日から、原則として小型船舶の暴露甲板上に乗船する者に、ライフジャケットの着用が義務付けられました。

ライフジャケット着用義務範囲が拡大しました！！

ライフジャケットが命を守る

ライフジャケット着用者の海中転落時の生存率は2倍以上です！船長の指示がなくても積極的にライフジャケットを着用しましょう！

海中転落時の生存率



ライフジャケットの種類

- ◆ 国が安全性を確認した証である桜マークがあるライフジャケットを着用してください※！
- ◆ 桜マークがあるライフジャケットには、すべての小型船舶で使用可能なもの（タイプA）や、水上バイク用などいろいろなタイプがあります！（右表参照）
- ◆ 個人でライフジャケットを購入される場合には、乗船する船舶で使用可能なタイプを確認してください！



全ての航行区域に適用
TYPE A

桜マーク
(記載場所や内容については、販売者に確認してください。)

1.船舶安全法に基づき船舶検査が必要な船舶に乗船する場合

タイプ	使用可能な船舶
A	ダートボート全船舶
D	機密性・航行性の高い船舶に適用する検査型・試験型以外の小型船舶
E	機密性・航行性の高い船舶に適用する検査型・試験型・水素燃料型、水素燃料型以外の小型船舶（水上バイク等）でかつ検査型・試験型以外のもの
G	機密性・航行性の高い船舶に適用する検査型・試験型・水素燃料型、水素燃料型以外の小型船舶（水上バイク等）でかつ検査型・試験型以外のもの

（詳細についてはホームページを確認ください。）

2.船舶安全法に基づき船舶の検査が不要な船舶に乗船する場合は上記のいずれでもOK

適用除外等の対象例

適用除外等の対象とするためには様々な条件があります。詳しくはホームページを確認ください。

船室内にいる方



命綱を装着している方



防波堤内の係留船上にいる方



船外で泳ごうとする直前の方



専用装備で海上作業をする方



船長が定めた安全場所にいる方



着用する必要がありません

できるだけ着用して下さい

違反すると処分あり！

違反した船長には違反点数2点が課され、再教育講習を受けなければなりません！5点以上で免許停止の対象となります！



※平成34年2月1日から違反点数の付与開始

国土交通省・水産庁・海上保安庁・警察庁

詳しくはホームページへ

（発行 国土交通省海事局安全政策課）

http://www.mlit.go.jp/maritime/maritime_fr6_000018.html



海上保安庁では、海事局や水産庁等の関係機関とも連携し、ライフジャケット着用徹底に向けて取組んでいきます。

【T o p i c s 9】「Ready,Set,Wear It!」への参画について

平成 30 年 2 月 1 日に「船舶職員及び小型船舶操縦者法施行規則」が改正され、救命胴衣の着用義務範囲が拡大されることから、(公財)マリンスポーツ財団が主催するイベントである「Ready,Set,Wear It!」に参画し、各地で開催されたイベントに参加のうえ、救命胴衣の有効性について周知を行いました。

「Ready,Set,Wear It!」は、全米安全運航評議会 (NSBC) が主催する国際的な活動であり、救命胴衣の必要性和常時着用を呼びかけ、1 日 (24 時間) での救命胴衣着用人数の世界記録に挑戦するものであり、世界各国で同時に開催されています。

結果、平成 29 年にあっては、3,412 人と、世界記録には届きませんでした、日本記録が更新されました。



■

資料編

■

平成２９年における 海難の発生と救助の状況

平成29年における海難の発生と救助の状況 目次

＜船舶事故発生・救助状況＞

第Ⅰ－１表	事故発生状況の前年との比較-----	1
第Ⅰ－２表	事故救助状況の前年との比較-----	1
第Ⅰ－１図	事故隻数及び死者・行方不明者数の推移-----	2
第Ⅰ－２図	船舶種類別による事故隻数の推移-----	2
第Ⅰ－３図	プレジャーボートの船型別による事故隻数の推移-----	3
第Ⅰ－４図	事故種類別による事故隻数の推移-----	3
第Ⅰ－５図	距岸別による事故隻数の推移-----	4
第Ⅰ－６図	原因別による事故隻数の推移-----	4
第Ⅰ－７図	死者・行方不明者を伴う事故の船舶種類別による事故隻数の推移-----	5
第Ⅰ－８図	死者・行方不明者を伴う事故の船舶種類別による死者・行方不明者数の推移-----	5
第Ⅰ－９図	死者・行方不明者を伴う事故の事故種類別による事故隻数の推移-----	6
第Ⅰ－１０図	死者・行方不明者を伴う事故の事故種類別による死者・行方不明者数の推移-----	6
第Ⅰ－１１図	死者・行方不明者を伴う事故の原因別による事故隻数の推移-----	7
第Ⅰ－１２図	死者・行方不明者を伴う事故の原因別による死者・行方不明者数の推移-----	7
第Ⅰ－１３図	負傷者を伴う事故の船舶種類別による事故隻数の推移-----	8
第Ⅰ－１４図	負傷者を伴う事故の船舶種類別による負傷者数の推移-----	8
第Ⅰ－１５図	負傷者を伴う事故の事故種類別による事故隻数の推移-----	9
第Ⅰ－１６図	負傷者を伴う事故の事故種類別による負傷者数の推移-----	9
第Ⅰ－１７図	船舶種類別・事故種類別による事故発生状況(平成29年)-----	10
第Ⅰ－１８図	船舶種類別・原因別による事故発生状況(平成29年)-----	10
第Ⅰ－１９図	船舶種類別・原因別による事故(衝突・乗揚のみ)発生状況(平成29年)-----	11
第Ⅰ－２０図	貨物船事故の事故種類別による事故隻数の推移-----	11
第Ⅰ－２１図	タンカー事故の事故種類別による事故隻数の推移-----	12
第Ⅰ－２２図	旅客船事故の事故種類別による事故隻数の推移-----	12
第Ⅰ－２３図	漁船事故の事故種類別による事故隻数の推移-----	13
第Ⅰ－２４図	遊漁船事故の事故種類別による事故隻数の推移-----	13
第Ⅰ－２５図	プレジャーボート事故の事故種類別による事故隻数の推移-----	14
第Ⅰ－２６図	貨物船事故の原因別による事故隻数の推移-----	14
第Ⅰ－２７図	タンカー事故の原因別による事故隻数の推移-----	15
第Ⅰ－２８図	旅客船事故の原因別による事故隻数の推移-----	15
第Ⅰ－２９図	漁船事故の原因別による事故隻数の推移-----	16
第Ⅰ－３０図	遊漁船事故の原因別による事故隻数の推移-----	16
第Ⅰ－３１図	プレジャーボート事故の原因別による事故隻数の推移-----	17
第Ⅰ－３２図	内航貨物船事故の事故種類別による事故隻数の推移-----	17
第Ⅰ－３３図	内航タンカー事故の事故種類別による事故隻数の推移-----	18
第Ⅰ－３４図	内航貨物船事故の原因別による事故隻数の推移-----	18
第Ⅰ－３５図	内航タンカー事故の原因別による事故隻数の推移-----	19
第Ⅰ－３６図	外国船舶の事故隻数及び死者・行方不明者数の推移-----	19
第Ⅰ－３７図	外国船舶事故の事故種類別による事故隻数の推移-----	20
第Ⅰ－３８図	外国船舶事故の原因別による事故隻数の推移-----	20
第Ⅰ－３９図	総トン数1,000トン以上の事故隻数の割合-----	21
第Ⅰ－４０図	日本船舶・外国船舶事故の事故種類別発生状況比較(平成29年)-----	21
第Ⅰ－４１図	日本船舶・外国船舶事故の原因別発生状況比較(平成29年)-----	22
第Ⅰ－４２図	ふくそう海域(東京湾、伊勢湾、瀬戸内海及び関門海峡)における事故発生状況(平成29年)-----	22
第Ⅰ－４３図	管区別による事故隻数の比較-----	23
第Ⅰ－４４図	管区別による不可抗力を除く小型船舶の事故隻数の比較-----	23
第Ⅰ－４５図	船舶種類別による事故隻数の比較-----	24
第Ⅰ－４６図	船舶種類別による不可抗力を除く小型船舶の事故隻数の比較-----	24

＜船舶事故以外の乗船中の事故及び海浜事故発生・救助状況＞

第Ⅱ－１表	船舶事故以外の乗船中の事故及び海浜事故発生状況の前年との比較-----	25
第Ⅱ－２表	船舶事故以外の乗船中の事故及び海浜事故救助状況の前年との比較-----	25
第Ⅱ－３表	船舶種類別・事故内容別乗船中の事故発生状況(平成29年)-----	26
第Ⅱ－１図	船舶事故以外の乗船中の事故者数及び死者・行方不明者数の推移-----	26
第Ⅱ－２図	船舶事故以外の乗船中の事故種類別発生状況の推移-----	27
第Ⅱ－３図	海中転落者のライフジャケット着用率及び死亡率-----	27
第Ⅱ－４図	船舶事故以外の海中転落者発生状況の推移-----	28
第Ⅱ－５図	マリンレジャーに関する海浜事故による事故者数及び死者・行方不明者数の推移-----	28
第Ⅱ－６図	マリンレジャーに関する海浜事故種類別発生状況の推移-----	29
第Ⅱ－７図	マリンレジャーに関する海浜事故の年齢層別構成-----	29
第Ⅱ－８図	マリンレジャーに関する海浜事故の月別構成-----	30
第Ⅱ－９図	マリンレジャーに関する海浜事故の曜日別構成-----	30
第Ⅱ－１０図	マリンレジャーに関する釣り中の海中転落者のライフジャケット着用率及び死亡率-----	31
第Ⅱ－１１図	マリンレジャーに関する海浜事故の内容別事故内容(平成29年)-----	31
第Ⅱ－１２図	マリンレジャーに関する海浜事故の内容別事故原因(平成29年)-----	32
第Ⅱ－１３図	マリンレジャー以外の海浜事故による事故者数及び死者・行方不明者数の推移-----	32
第Ⅱ－１４図	マリンレジャー以外の海浜事故種類別発生状況の推移-----	33

第Ⅰ－1表 事故発生状況の前年との比較

1. 総数

	平成28年	平成29年	増減
事故隻数(隻)	2,014	1,977	△ 37
延総トン数(総トン)	2,120,584	1,364,246	△ 756,338
死者・行方不明者数(人)	56	82	26

2. 船舶種類別

	平成28年	平成29年	増減
貨物船	205 (人)	186 (11)	△ 19 9
タンカー	71 (人)	78 (0)	7 △ 1
旅客船	61 (人)	38 (0)	△ 23 0
漁船	630 (人)	543 (45)	△ 87 9
遊漁船	65 (人)	57 (0)	△ 8 0
プレジャーボート	878 (人)	929 (12)	51 △ 3
その他	104 (人)	146 (14)	42 12
計	2,014 (56)	1,977 (82)	△ 37 26

上段:事故隻数 下段()内:死者・行方不明者数
(参考)用途「その他」の船舶とは、曳船、台船、作業船等をいう。

3. 事故種類別

	平成28年	平成29年	増減
衝突	586 (人)	511 (29)	△ 75 16
乗揚	259 (人)	264 (3)	5 0
転覆	154 (人)	114 (40)	△ 40 15
浸水	110 (3)	180 (1)	70 △ 2
推進器障害	139 (人)	134 (0)	△ 5 △ 2
舵障害	17 (人)	25 (2)	8 2
機関故障	313 (人)	304 (2)	△ 9 1
火災	65 (人)	67 (1)	2 1
爆発	3 (人)	1 (0)	△ 2 △ 1
行方不明	1 (人)	2 (2)	1 △ 2
運航阻害	223 (人)	204 (0)	△ 19 0
安全阻害	37 (人)	46 (1)	9 1
その他	107 (人)	125 (1)	18 △ 3
計	2,014 (56)	1,977 (82)	△ 37 26

上段:事故隻数 下段()内:死者・行方不明者数
(参考)「運航阻害」とは、バッテリー過放電、燃料欠乏、ろ・かい喪失及び無人漂流をいい、「安全阻害」とは、転覆に至らない船体傾斜、走錨及び荒天難航をいう。

第Ⅰ－2表 事故救助状況の前年との比較

1. 船舶

単位:隻

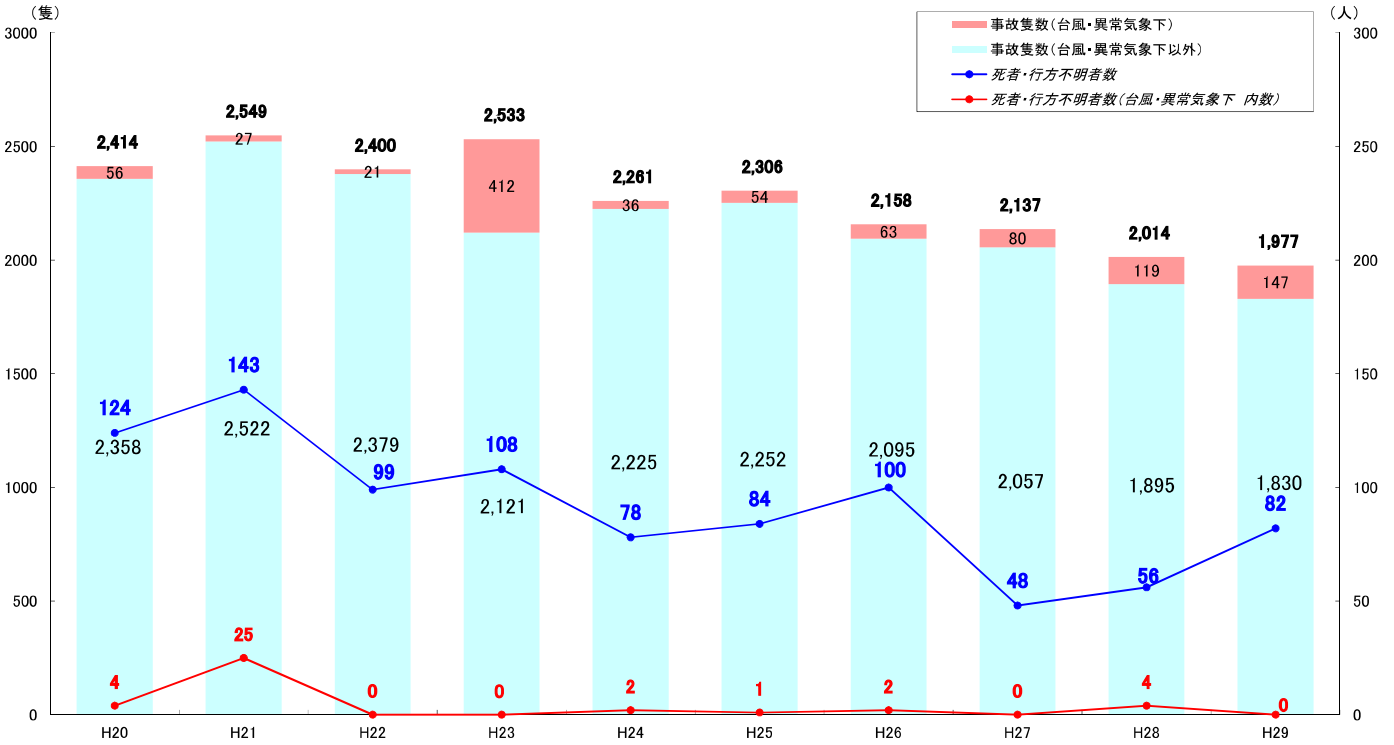
		平成28年	平成29年	増減
事故隻数		2,014	1,977	△ 37
救助	当庁救助	512	507	△ 5
	当庁以外救助	728	680	△ 48
	計	1,240	1,187	△ 53
	自力入港	626	570	△ 56
全損		148	220	72
当庁関与		1,239	1,315	76

2. 乗船者

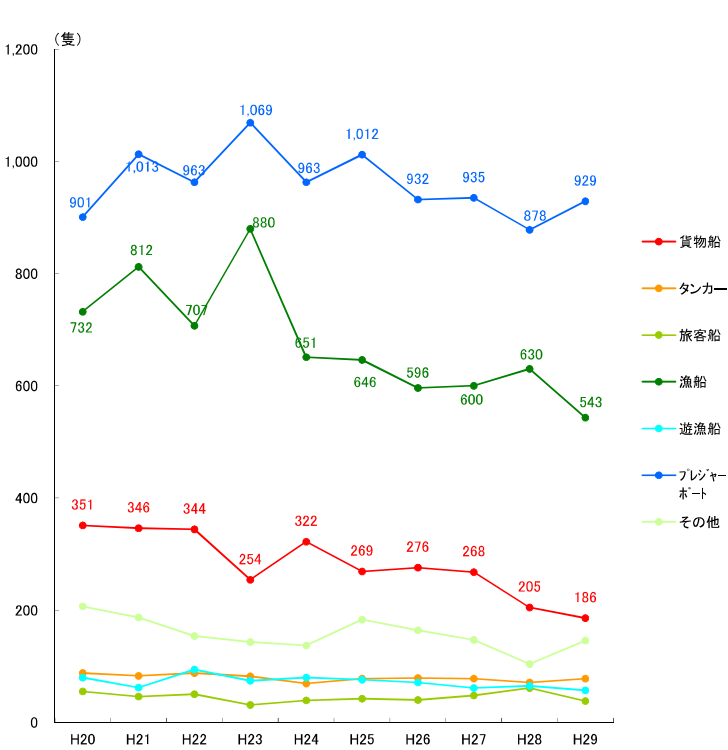
単位:人

		平成28年	平成29年	増減
乗船者数		10,651	8,674	△ 1,977
救助	当庁救助	1,400	1,382	△ 18
	当庁以外救助	1,732	2,339	607
	計	3,132	3,721	589
自力救助		7,463	4,871	△ 2,592
死亡・行方不明		56	82	26
当庁関与		4,635	5,169	534

第Ⅰ－１図 事故隻数及び死者・行方不明者数の推移

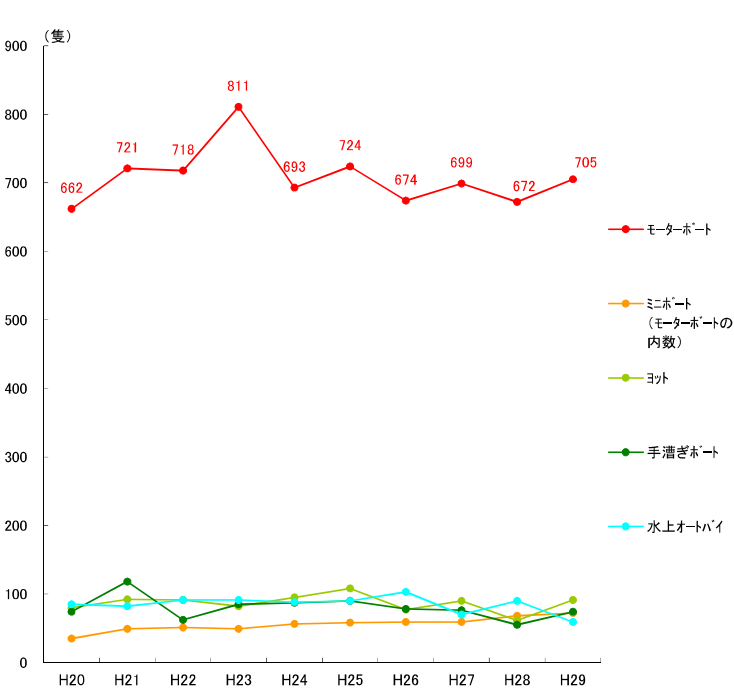


第Ⅰ－２図 船舶種類別による事故隻数の推移



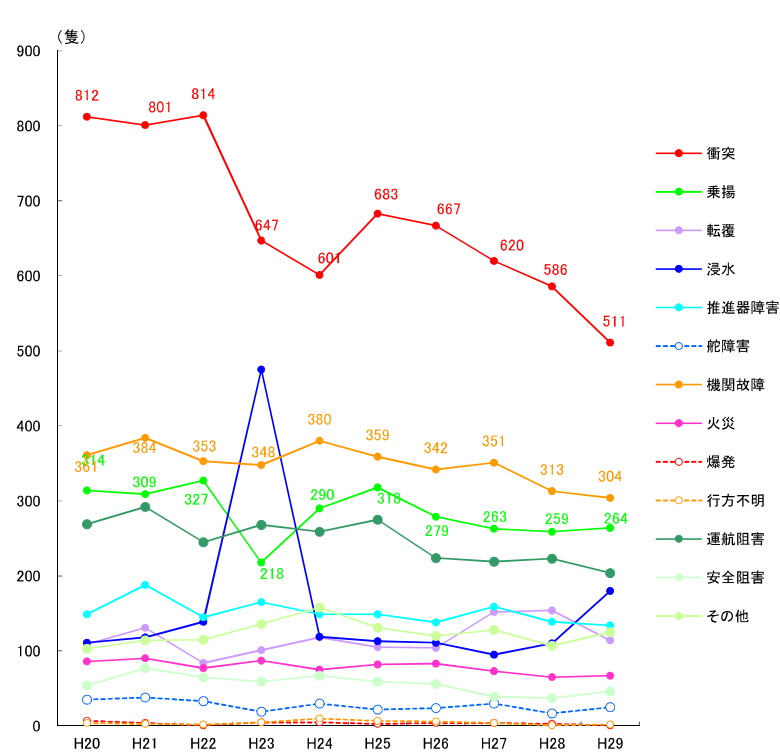
	単位：隻									
	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29
貨物船	351	346	344	254	322	269	276	268	205	186
タンカー	88	83	88	82	69	78	79	78	71	78
旅客船	55	46	50	31	39	42	40	48	61	38
漁船	732	812	707	880	651	646	596	600	630	543
遊漁船	80	62	94	74	80	76	71	61	65	57
プレジャーボート	901	1,013	963	1,069	963	1,012	932	935	878	929
その他	207	187	154	143	137	183	164	147	104	146
計	2,414	2,549	2,400	2,533	2,261	2,306	2,158	2,137	2,014	1,977

第Ⅰ－3図 プレジャーボートの船型別による事故隻数の推移



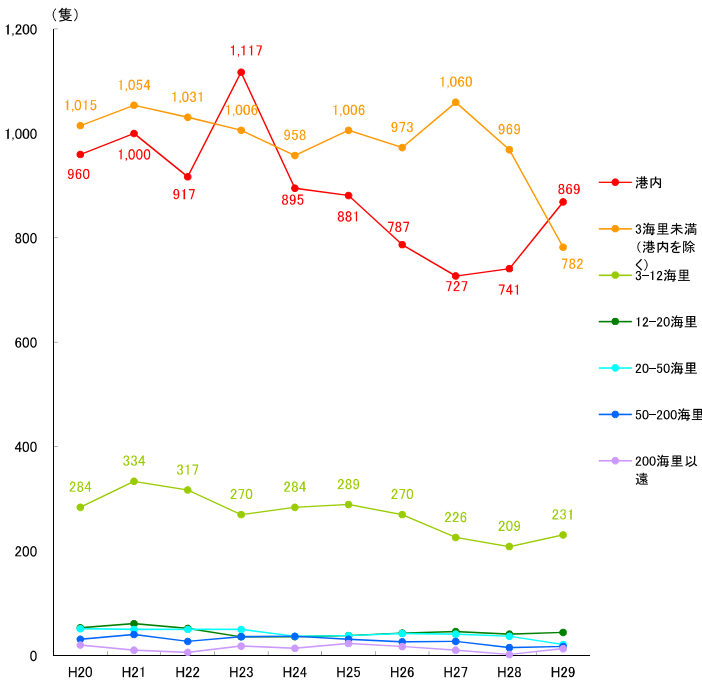
	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29
モーターボート	662	721	718	811	693	724	674	699	672	705
ミニボート (モーターボートの内数)	35	49	51	49	56	58	59	59	68	72
ヨット	80	92	91	82	95	108	77	90	61	91
手漕ぎボート	74	118	62	85	87	90	78	76	55	74
水上オートバイ	85	82	91	91	88	90	103	70	90	59
計	901	1,013	962	1,069	963	1,012	932	935	878	929

第Ⅰ－4図 事故種類別による事故隻数の推移



	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29
衝突	812	801	814	647	601	683	667	620	586	511
乗揚	314	309	327	218	290	318	279	263	259	264
転覆	109	131	84	101	118	105	104	152	154	114
浸水	111	118	139	475	119	113	111	95	110	180
推進器障害	149	188	145	165	149	149	138	159	139	134
舵障害	35	38	33	19	30	22	24	30	17	25
機関故障	361	384	353	348	380	359	342	351	313	304
火災	86	90	77	87	75	82	83	73	65	67
爆発	7	4	1	5	5	3	4	4	3	1
行方不明	4	3	2	5	10	7	6	4	1	2
運航阻害	269	292	245	268	259	275	224	219	223	204
安全阻害	54	77	65	59	67	59	56	39	37	46
その他	103	114	115	136	158	131	120	128	107	125
計	2,414	2,549	2,400	2,533	2,261	2,306	2,158	2,137	2,014	1,977

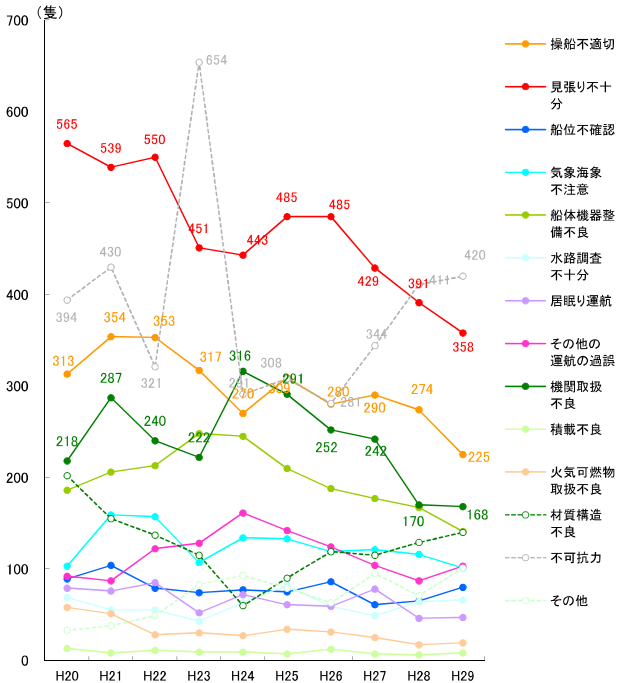
第Ⅰ－5図 距岸別による事故隻数の推移



単位: 隻

	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29
港内	960	1,000	917	1,117	895	881	787	727	741	869
3海里未満 (港内を除く)	1,015	1,054	1,031	1,006	958	1,006	973	1,060	969	782
3-12海里	284	334	317	270	284	289	270	226	209	231
12-20海里	53	61	52	36	36	38	43	46	41	44
20-50海里	51	50	50	50	37	38	42	41	37	21
50-200海里	31	40	27	36	37	31	26	27	15	17
200海里以上	20	10	6	18	14	23	17	10	2	13
計	2,414	2,549	2,400	2,533	2,261	2,306	2,158	2,137	2,014	1,977

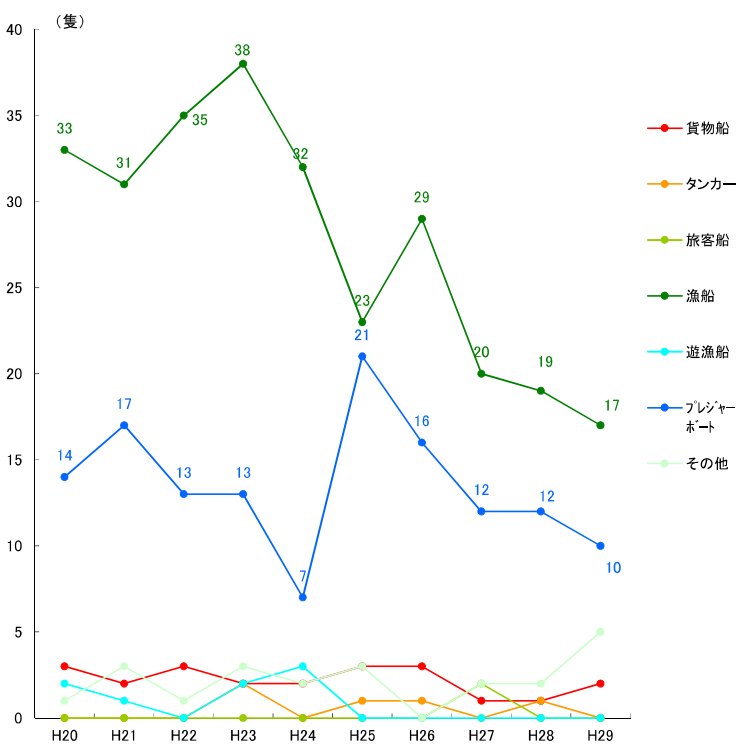
第Ⅰ－6図 原因別による事故隻数の推移



単位:隻

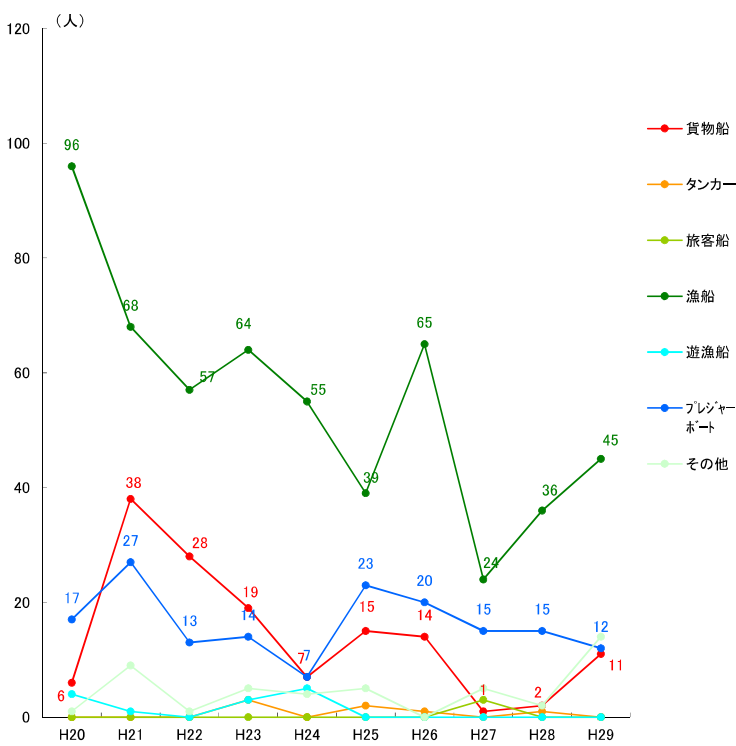
		H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	
人為的要因	運航の過誤	操船不適切	313	354	353	317	270	309	280	290	274	225
		見張り不十分	565	539	550	451	443	485	485	429	391	358
		船位不確認	89	104	79	74	77	75	86	61	65	80
		気象海象不注意	103	159	157	107	134	133	119	121	116	101
		船体機器整備不良	186	206	213	248	245	210	188	177	167	141
		水路調査不十分	69	55	55	43	63	82	59	49	64	66
		居眠り運転	79	76	85	52	72	61	59	78	46	47
		その他の運航の過誤	92	87	122	128	161	142	124	104	87	103
	機関取扱不良	218	287	240	222	316	291	252	242	170	168	
	積載不良	13	8	11	9	9	7	12	7	6	8	
	火気可燃物取扱不良	58	51	28	30	27	34	31	25	17	19	
材質構造不良		202	155	137	115	60	90	119	115	129	140	
不可抗力		394	430	321	654	291	308	281	344	411	420	
その他		33	38	49	83	93	79	63	95	71	101	
計		2,414	2,549	2,400	2,533	2,261	2,306	2,158	2,137	2,014	1,977	

第Ⅰ－7図 死者・行方不明者を伴う事故の船舶種類別による事故隻数の推移



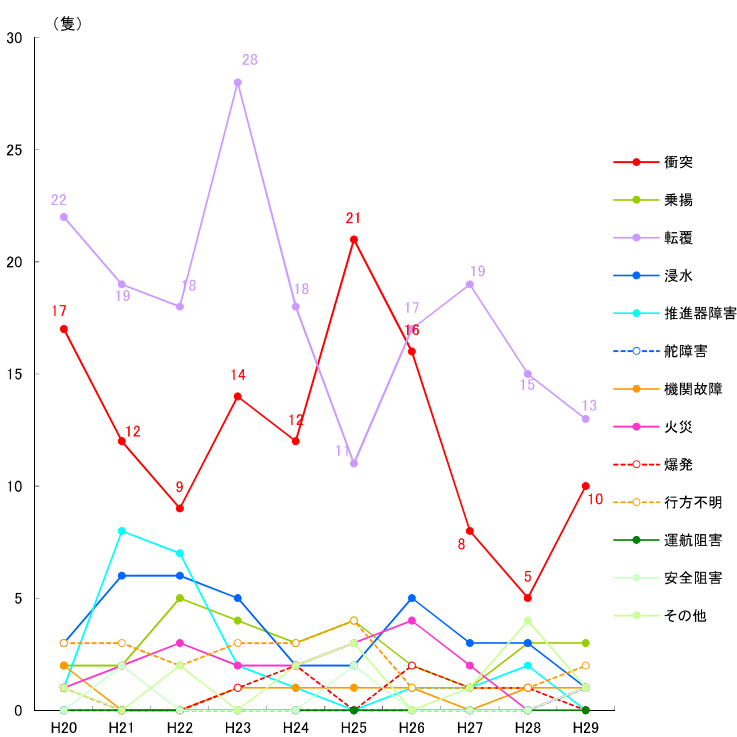
	単位: 隻									
	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29
貨物船	3	2	3	2	2	3	3	1	1	2
タンカー	0	0	0	2	0	1	1	0	1	0
旅客船	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0
漁船	33	31	35	38	32	23	29	20	19	17
遊漁船	2	1	0	2	3	0	0	0	0	0
プレジャーボート	14	17	13	13	7	21	16	12	12	10
その他	1	3	1	3	2	3	0	2	2	5
計	53	54	52	60	46	51	49	37	35	34

第Ⅰ－8図 死者・行方不明者を伴う事故の船舶種類別による死者・行方不明者数の推移



	単位: 人									
	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29
貨物船	6	38	28	19	7	15	14	1	2	11
タンカー	0	0	0	3	0	2	1	0	1	0
旅客船	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0
漁船	96	68	57	64	55	39	65	24	36	45
遊漁船	4	1	0	3	5	0	0	0	0	0
プレジャーボート	17	27	13	14	7	23	20	15	15	12
その他	1	9	1	5	4	5	0	5	2	14
計	124	143	99	108	78	84	100	48	56	82

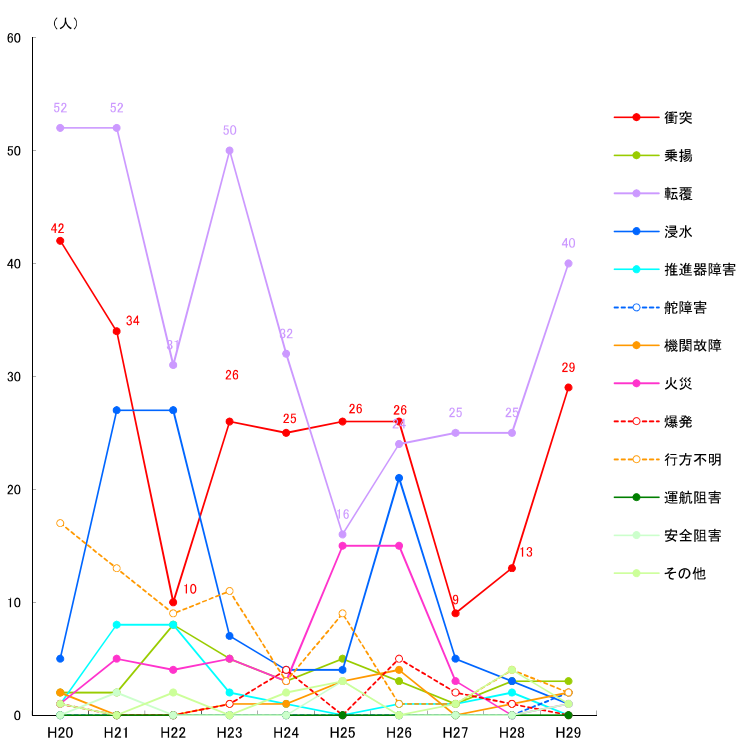
第Ⅰ－9図 死者・行方不明者を伴う事故の事故種類別による事故隻数の推移



単位: 隻

	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29
衝突	17	12	9	14	12	21	16	8	5	10
乗揚	2	2	5	4	3	4	2	1	3	3
転覆	22	19	18	28	18	11	17	19	15	13
浸水	3	6	6	5	2	2	5	3	3	1
推進器障害	1	8	7	2	1	0	1	1	2	0
舵障害	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
機関故障	2	0	0	1	1	1	1	0	1	1
火災	1	2	3	2	2	3	4	2	0	1
爆発	1	0	0	1	2	0	2	1	1	0
行方不明	3	3	2	3	3	4	1	1	1	2
運航阻害	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
安全阻害	0	2	0	0	0	2	0	0	0	1
その他	1	0	2	0	2	3	0	1	4	1
計	53	54	52	60	46	51	49	37	35	34

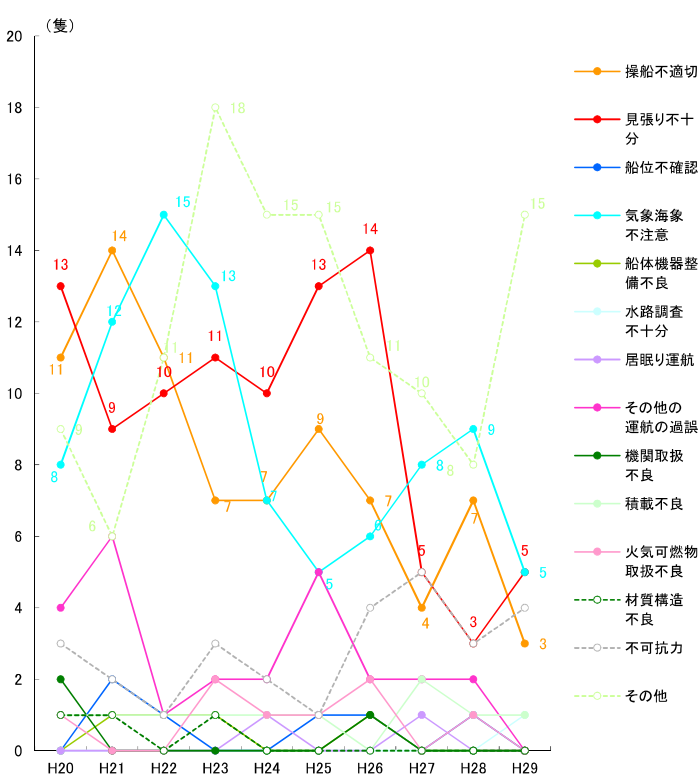
第Ⅰ－10図 死者・行方不明者を伴う事故の事故種類別による死者・行方不明者数の推移



単位: 人

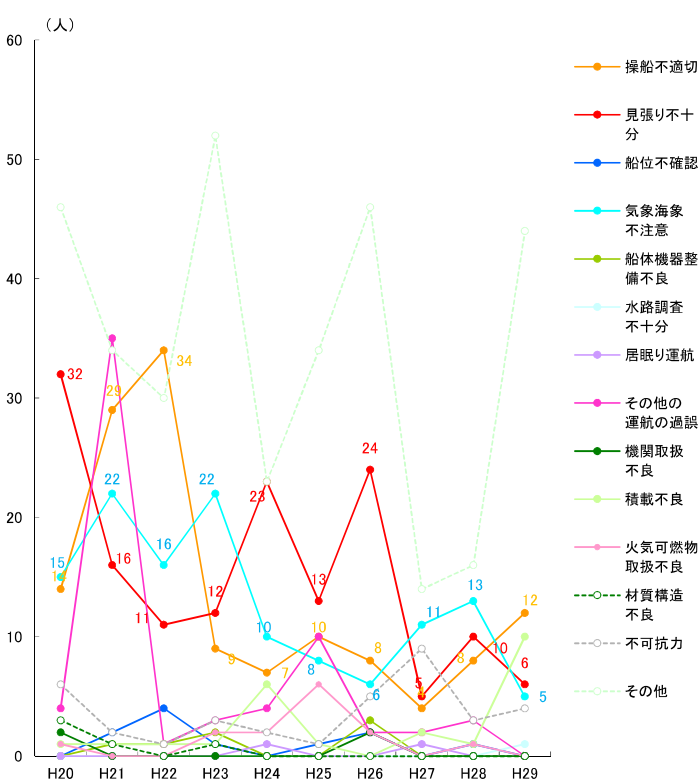
	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29
衝突	42	34	10	26	25	26	26	9	13	29
乗揚	2	2	8	5	3	5	3	1	3	3
転覆	52	52	31	50	32	16	24	25	25	40
浸水	5	27	27	7	4	4	21	5	3	1
推進器障害	1	8	8	2	1	0	1	1	2	0
舵障害	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
機関故障	2	0	0	1	1	3	4	0	1	2
火災	1	5	4	5	3	15	15	3	0	1
爆発	1	0	0	1	4	0	5	2	1	0
行方不明	17	13	9	11	3	9	1	1	4	2
運航阻害	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
安全阻害	0	2	0	0	0	3	0	0	0	1
その他	1	0	2	0	2	3	0	1	4	1
計	124	143	99	108	78	84	100	48	56	82

第Ⅰ－11図 死者・行方不明者を伴う事故の原因別による事故隻数の推移



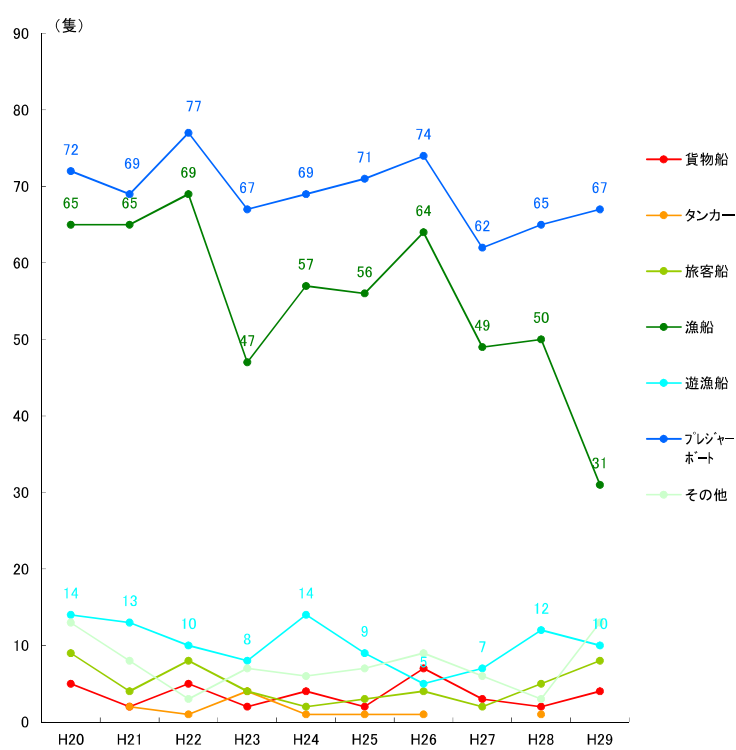
		単位:隻										
		H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	
人為的要因	運航の過誤	操船不適切	11	14	11	7	7	9	7	4	7	3
		見張り不十分	13	9	10	11	10	13	14	5	3	5
		船位不確認	0	2	1	0	0	1	1	0	1	0
		気象海象不注意	8	12	15	13	7	5	6	8	9	5
		船体機器整備不良	0	1	1	1	0	0	1	0	0	0
		水路調査不十分	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
		居眠り運航	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0
		その他の運航の過誤	4	6	1	2	2	5	2	2	2	0
	機関取扱不良	2	0	0	0	0	0	1	0	0	0	
	積載不良	1	1	1	1	1	1	0	2	1	1	
	火気可燃物取扱不良	1	0	0	2	1	1	2	0	1	0	
	材質構造不良		1	1	0	1	0	0	0	0	0	0
不可抗力		3	2	1	3	2	1	4	5	3	4	
その他		9	6	11	18	15	15	11	10	8	15	
計		53	54	52	59	46	51	49	37	35	34	

第Ⅰ－12図 死者・行方不明者を伴う事故の原因別による死者・行方不明者数の推移



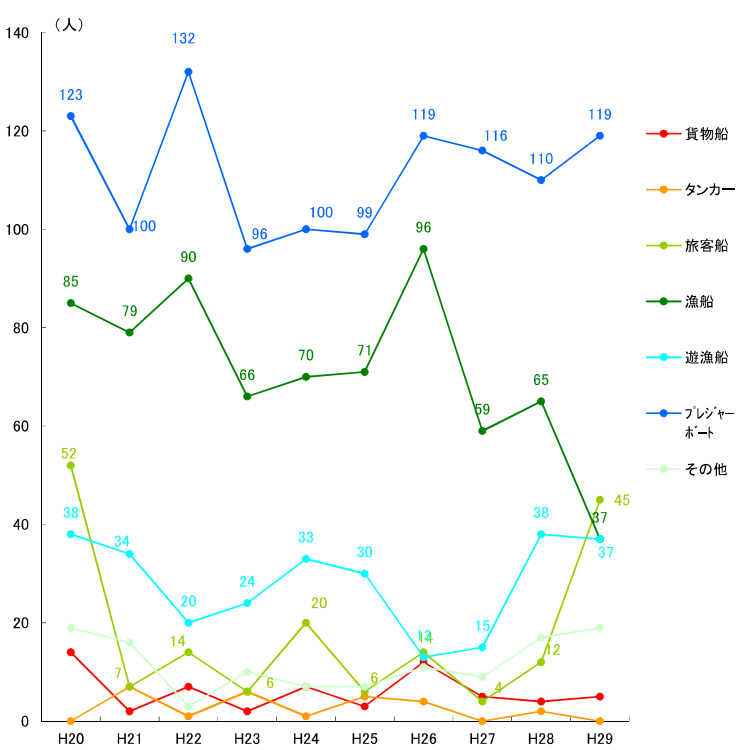
		単位:人										
		H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	
人為的要因	運航の過誤	操船不適切	14	29	34	9	7	10	8	4	8	12
		見張り不十分	32	16	11	12	23	13	24	5	10	6
		船位不確認	0	2	4	1	0	1	2	0	1	0
		気象海象不注意	15	22	16	22	10	8	6	11	13	5
		船体機器整備不良	0	1	1	2	0	0	3	0	0	0
		水路調査不十分	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
		居眠り運航	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0
		その他の運航の過誤	4	35	1	3	4	10	2	2	3	0
	機関取扱不良	2	0	0	0	0	0	2	0	0	0	
	積載不良	1	1	1	1	6	1	0	2	1	10	
	火気可燃物取扱不良	1	0	0	2	2	6	2	0	1	0	
	材質構造不良		3	1	0	1	0	0	0	0	0	0
不可抗力		6	2	1	3	2	1	5	9	3	4	
その他		46	34	30	52	23	34	46	14	16	44	
計		124	143	99	108	78	84	100	48	56	82	

第Ⅰ－13図 負傷者を伴う事故の船舶種類別による事故隻数の推移



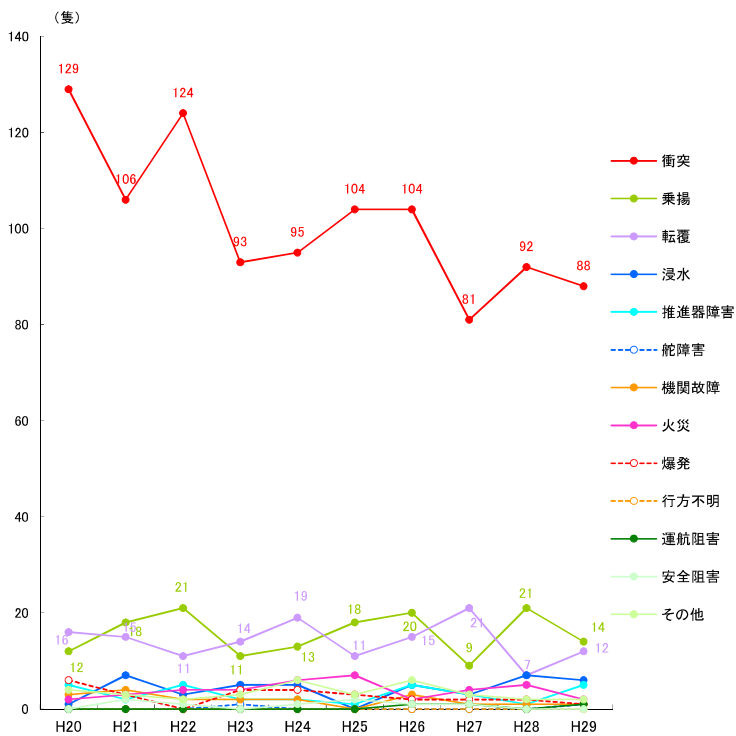
	単位：隻									
	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29
貨物船	5	2	5	2	4	2	7	3	2	4
タンカー		2	1	4	1	1	1		1	
旅客船	9	4	8	4	2	3	4	2	5	8
漁船	65	65	69	47	57	56	64	49	50	31
遊漁船	14	13	10	8	14	9	5	7	12	10
プレジャーボート	72	69	77	67	69	71	74	62	65	67
その他	13	8	3	7	6	7	9	6	3	13
計	178	163	173	139	153	149	164	129	138	133

第Ⅰ－14図 負傷者を伴う事故の船舶種類別による負傷者数の推移



	単位：人									
	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29
貨物船	14	2	7	2	7	3	12	5	4	5
タンカー	0	7	1	6	1	5	4	0	2	0
旅客船	52	7	14	6	20	6	14	4	12	45
漁船	85	79	90	66	70	71	96	69	65	37
遊漁船	38	34	20	24	33	30	15	38	37	37
プレジャーボート	123	100	132	96	100	99	119	116	110	119
その他	19	16	3	10	7	7	11	9	17	19
計	331	245	267	210	238	221	269	208	248	262

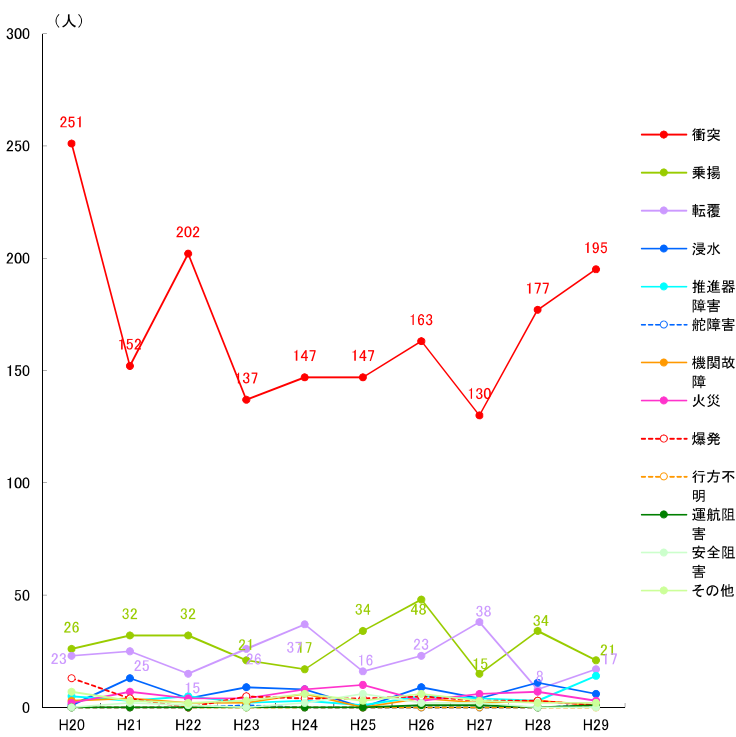
第 I -15図 負傷者を伴う事故の事故種類別による事故隻数の推移



単位:隻

	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29
衝突	129	106	124	93	95	104	104	81	92	88
乗揚	12	18	21	11	13	18	20	9	21	14
転覆	16	15	11	14	19	11	15	21	7	12
浸水	1	7	3	5	5	0	5	3	7	6
推進器障害	5	2	5	2	2	1	5	3	1	5
舵障害	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1
機関故障	3	4	2	2	2	0	3	1	1	1
火災	2	3	4	4	6	7	2	4	5	2
爆発	6	3	0	4	4	3	2	2	2	1
行方不明	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
運航阻害	0	0	0	0	0	0	1	1	0	1
安全阻害	0	2	1	0	1	2	1	1	0	0
その他	4	3	2	3	6	3	6	3	2	2
計	178	163	173	139	153	149	164	129	138	133

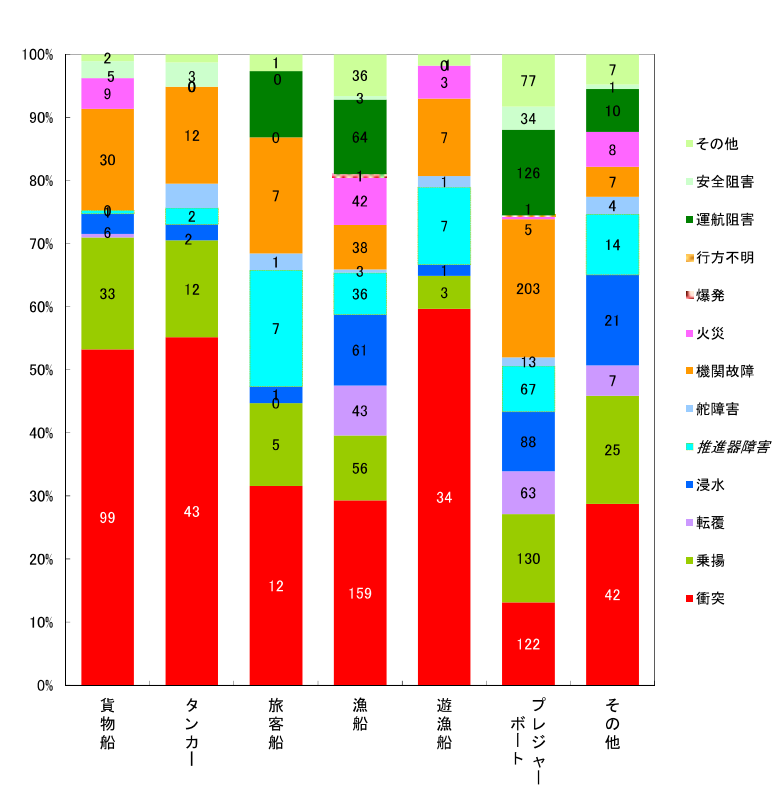
第 I -16図 負傷者を伴う事故の事故種類別による負傷者数の推移



単位:人

	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29
衝突	251	152	202	137	147	147	163	130	177	195
乗揚	26	32	32	21	17	34	48	15	34	21
転覆	23	25	15	26	37	16	23	38	8	17
浸水	1	13	4	9	8	0	9	4	11	6
推進器障害	5	3	5	2	3	1	5	4	3	14
舵障害	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1
機関故障	3	4	2	2	6	0	4	2	3	1
火災	2	7	4	4	8	10	3	6	7	3
爆発	13	4	0	5	4	4	5	3	3	1
行方不明	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
運航阻害	0	0	0	0	0	0	1	1	0	1
安全阻害	0	2	1	0	2	6	2	2	0	0
その他	7	3	2	3	6	3	6	3	2	2
計	331	245	267	210	238	221	269	208	248	262

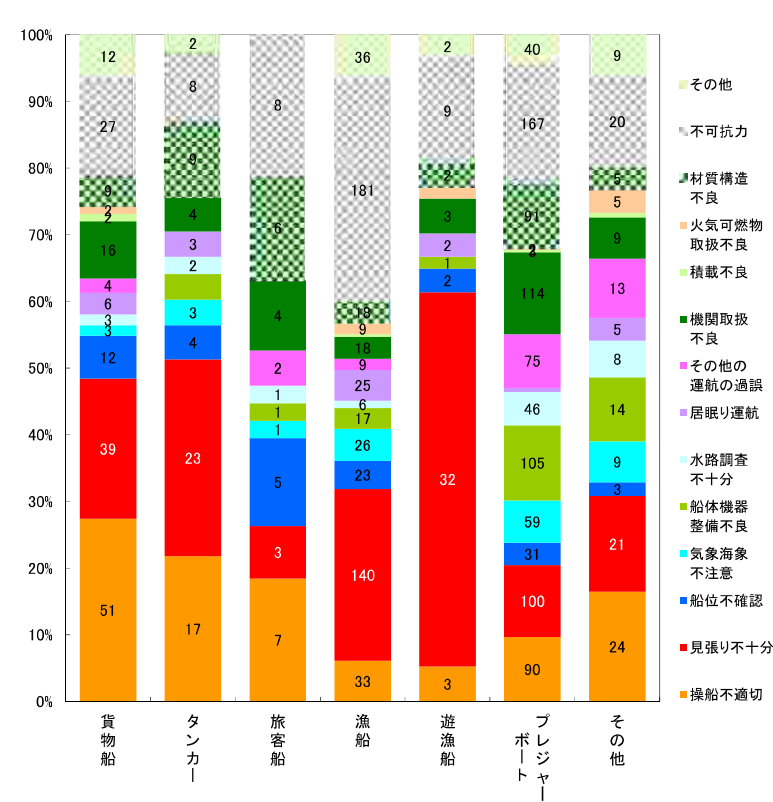
第Ⅰ－17図 船舶種類別・事故種類別による事故発生状況(平成29年)



単位:隻

	貨物船	タンカー	旅客船	漁船	遊漁船	プレジャーボート	その他	計
衝突	99	43	12	159	34	122	42	511
乗揚	33	12	5	56	3	130	25	264
転覆	1	0	0	43		63	7	114
浸水	6	2	1	61	1	88	21	180
推進器障害	1	2	7	36	7	67	14	134
舵障害	0	3	1	3	1	13	4	25
機関故障	30	12	7	38	7	203	7	304
火災	9	0	0	42	3	5	8	67
爆発	0	0	0	1	0	0	0	1
行方不明	0	0	0	1	0	1	0	2
運航阻害	0	0	4	64	0	126	10	204
安全阻害	5	3	0	3	0	34	1	46
その他	2	1	1	36	1	77	7	125
計	186	78	38	543	57	929	146	1,977

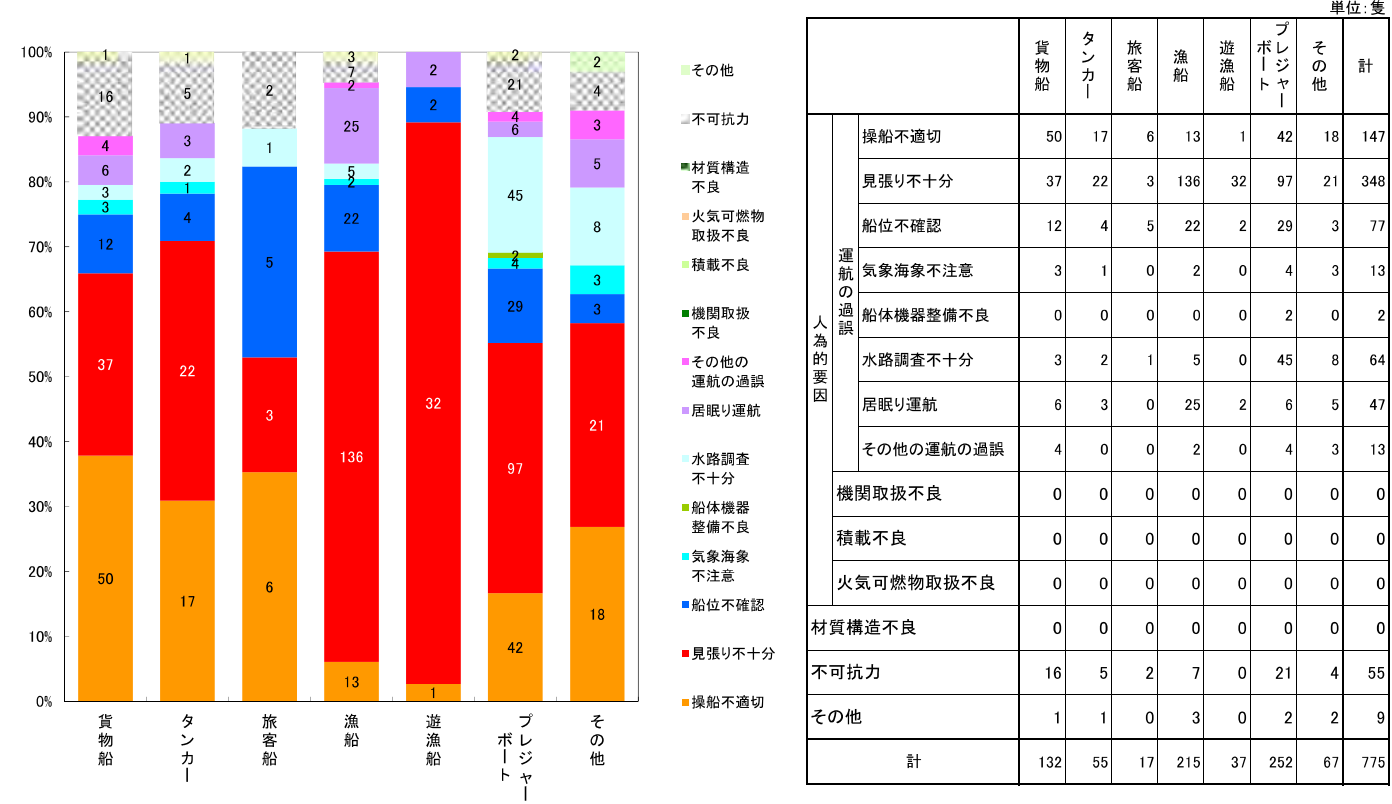
第Ⅰ－18図 船舶種類別・原因別による事故発生状況(平成29年)



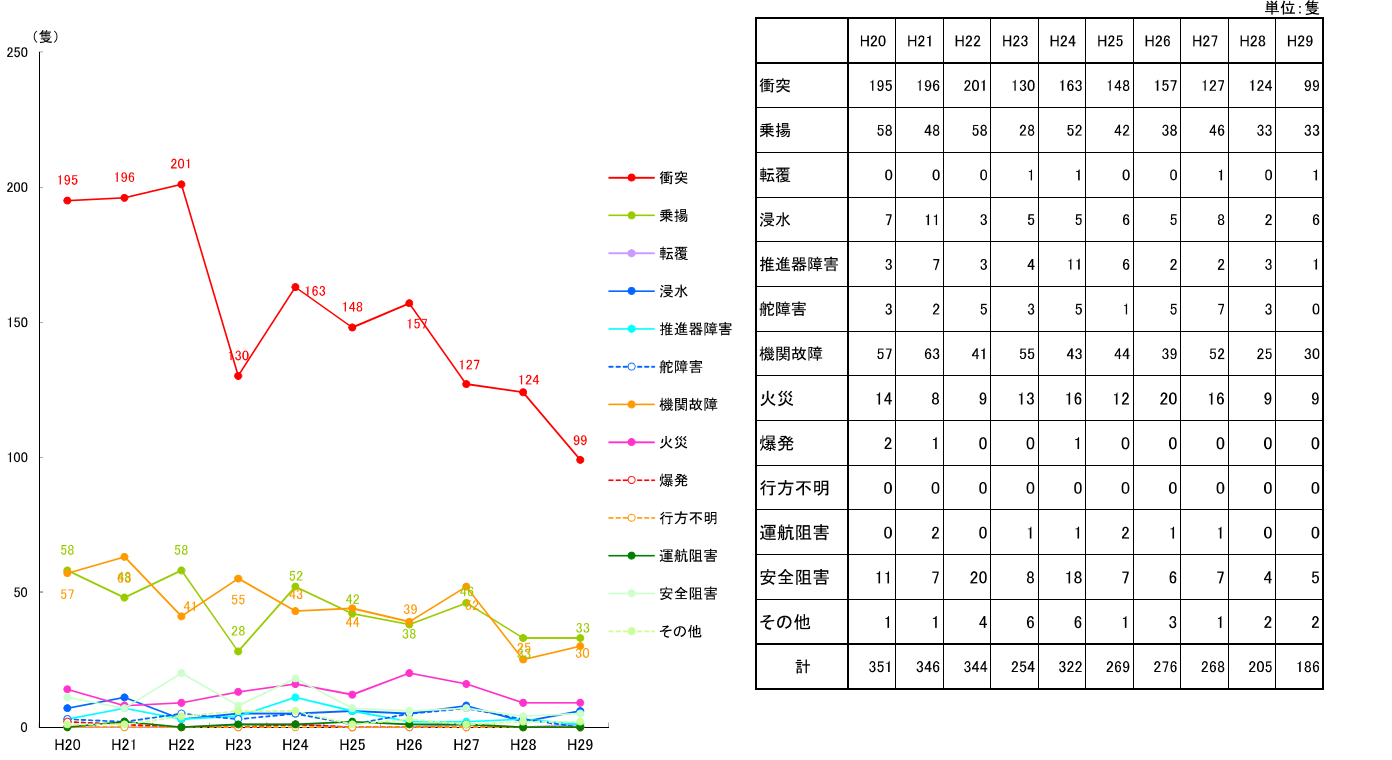
単位:隻

		貨物船	タンカー	旅客船	漁船	遊漁船	プレジャーボート	その他	計	
人為的要因	運航の過誤	操船不適切	51	17	7	33	3	90	24	225
		見張り不十分	39	23	3	140	32	100	21	358
		船位不確認	12	4	5	23	2	31	3	80
		気象海象不注意	3	3	1	26	0	59	9	101
		船体機器整備不良	0	3	1	17	1	105	14	141
		水路調査不十分	3	2	1	6	0	46	8	66
		居眠り運航	6	3	0	25	2	6	5	47
		その他の運航の過誤	4	0	2	9	0	75	13	103
	機関取扱不良		16	4	4	18	3	114	9	168
	積載不良		2	0	0	2	0	3	1	8
	火気可燃物取扱不良		2	0	0	9	1	2	5	19
材質構造不良		9	9	6	18	2	91	5	140	
不可抗力		27	8	8	181	9	167	20	420	
その他		12	2	0	36	2	40	9	101	
計		186	78	38	543	57	929	146	1,977	

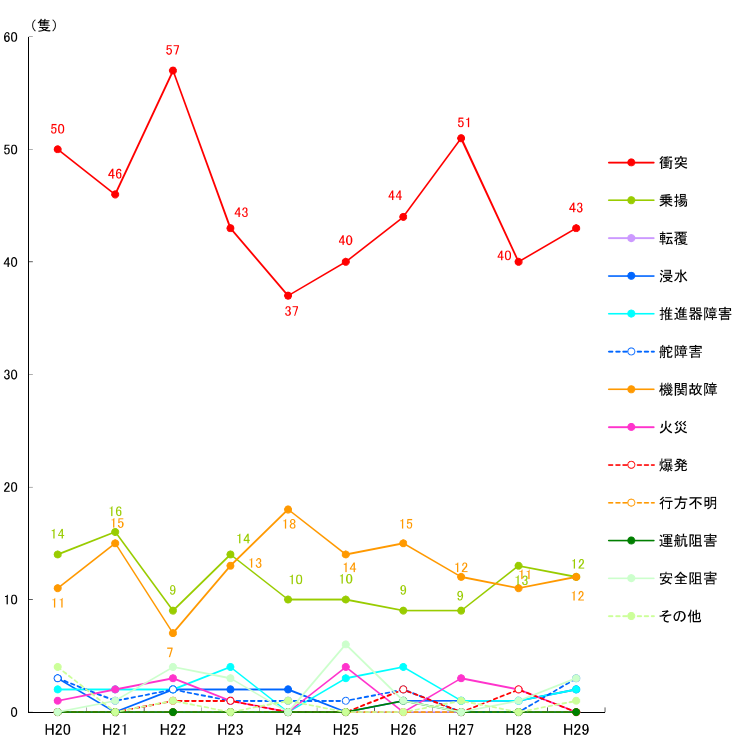
第Ⅰ－19図 船舶種類別・原因別による事故(衝突・乗揚のみ)発生状況(平成29年)



第Ⅰ－20図 貨物船事故の事故種類別による事故隻数の推移

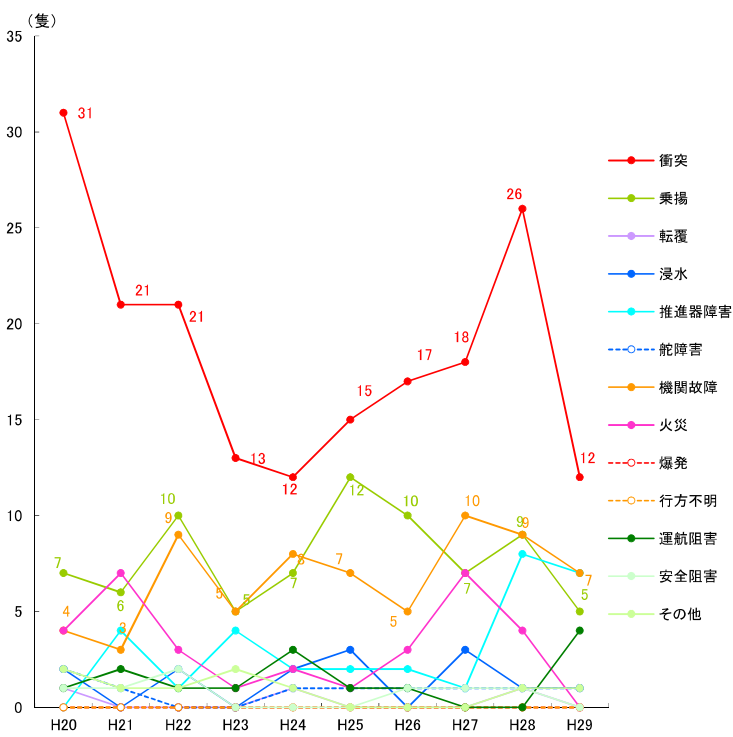


第Ⅰ－21図 タンカー事故の事故種類別による事故隻数の推移



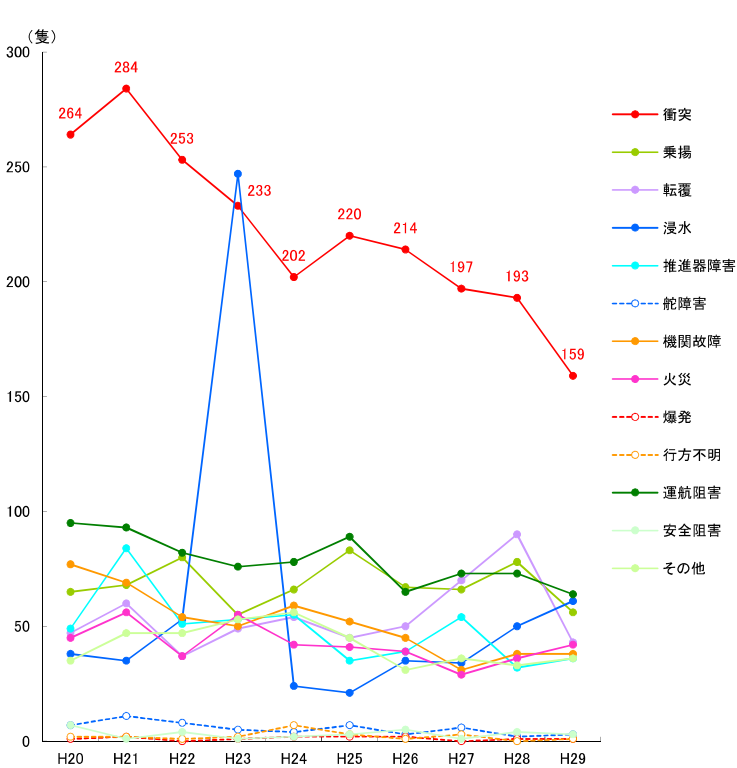
	単位:隻									
	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29
衝突	50	46	57	43	37	40	44	51	40	43
乗揚	14	16	9	14	10	10	9	9	13	12
転覆	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
浸水	3	0	2	2	2	0	1	1	1	2
推進器障害	2	2	2	4	0	3	4	1	1	2
舵障害	3	1	2	1	1	1	2	0	0	3
機関故障	11	15	7	13	18	14	15	12	11	12
火災	1	2	3	1	0	4	0	3	2	0
爆発	0	0	1	1	0	0	2	0	2	0
行方不明	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
運航阻害	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0
安全阻害	0	1	4	3	0	6	1	0	1	3
その他	4	0	1	0	1	0	0	1	0	1
計	88	83	88	82	69	78	79	78	71	78

第Ⅰ－22図 旅客船事故の事故種類別による事故隻数の推移



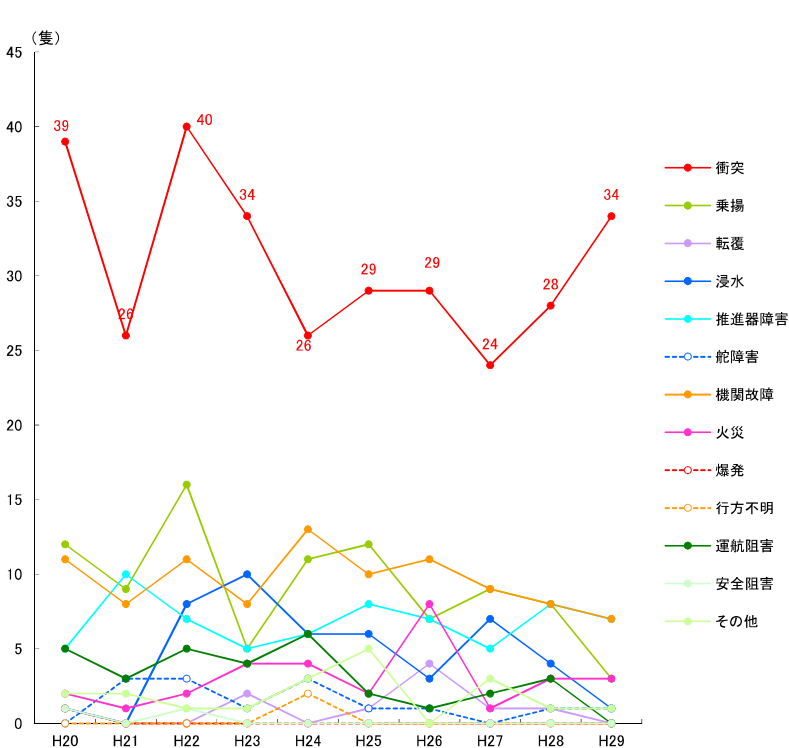
	単位:隻									
	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29
衝突	31	21	21	13	12	15	17	18	26	12
乗揚	7	6	10	5	7	12	10	7	9	5
転覆	1	0	0	0	1	0	0	0	1	0
浸水	2	0	2	0	2	3	0	3	1	1
推進器障害	0	4	1	4	2	2	2	1	8	7
舵障害	2	1	0	0	1	1	1	1	1	1
機関故障	4	3	9	5	8	7	5	10	9	7
火災	4	7	3	1	2	1	3	7	4	0
爆発	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
行方不明	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
運航阻害	1	2	1	1	3	1	1	0	0	4
安全阻害	1	1	2	0	0	0	1	1	1	0
その他	2	1	1	2	1	0	0	0	1	1
計	55	46	50	31	39	42	40	48	61	38

第 I -23図 漁船事故の事故種類別による事故隻数の推移



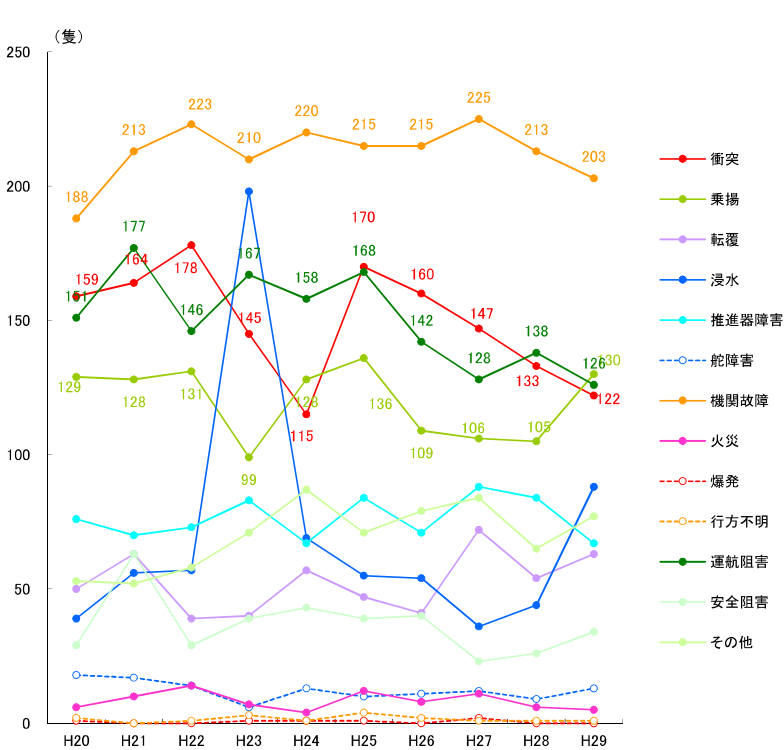
	単位:隻									
	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29
衝突	264	284	253	233	202	220	214	197	193	159
乗揚	65	68	80	55	66	83	67	66	78	56
転覆	47	60	37	49	54	45	50	70	90	43
浸水	38	35	53	247	24	21	35	34	50	61
推進器障害	49	84	51	53	55	35	39	54	32	36
舵障害	7	11	8	5	4	7	3	6	2	3
機関故障	77	69	54	50	59	52	45	31	38	38
火災	45	56	37	55	42	41	39	29	36	42
爆発	1	2	0	1	2	2	2	0	1	1
行方不明	2	2	1	2	7	3	1	3	0	1
運航阻害	95	93	82	76	78	89	65	73	73	64
安全阻害	7	1	4	1	2	3	5	1	4	3
その他	35	47	47	53	56	45	31	36	33	36
計	732	812	707	880	651	646	596	600	630	543

第 I -24図 遊漁船事故の事故種類別による事故隻数の推移



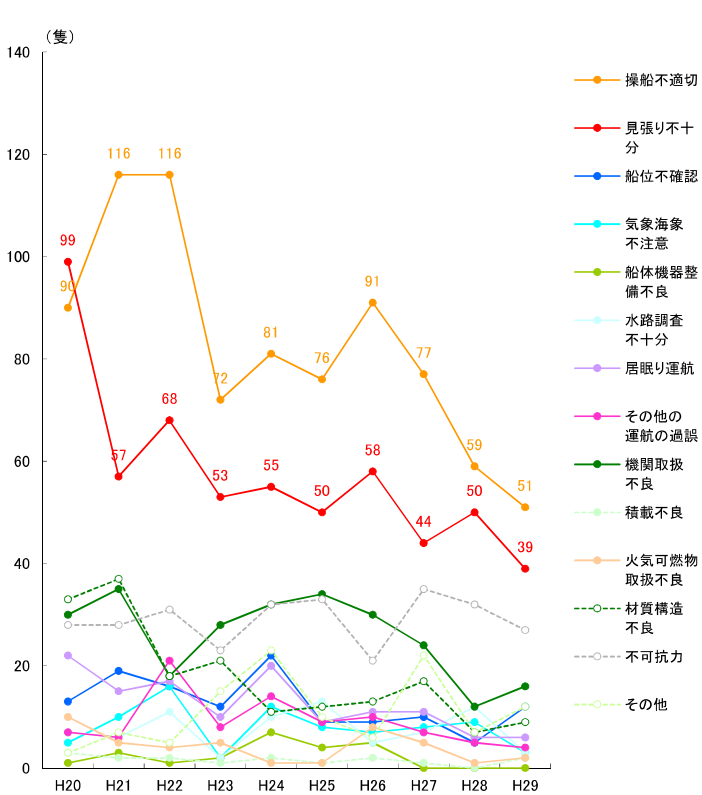
	単位:隻									
	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29
衝突	39	26	40	34	26	29	29	24	28	34
乗揚	12	9	16	5	11	12	7	9	8	3
転覆	1	0	0	2	0	1	4	1	1	0
浸水	1	0	8	10	6	6	3	7	4	1
推進器障害	5	10	7	5	6	8	7	5	8	7
舵障害	0	3	3	1	3	1	1	0	1	1
機関故障	11	8	11	8	13	10	11	9	8	7
火災	2	1	2	4	4	2	8	1	3	3
爆発	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
行方不明	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0
運航阻害	5	3	5	4	6	2	1	2	3	0
安全阻害	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0
その他	2	2	1	1	3	5	0	3	1	1
計	80	62	94	74	80	76	71	61	65	57

第Ⅰ－25図 プレジャーボート事故の事故種類別による事故隻数の推移



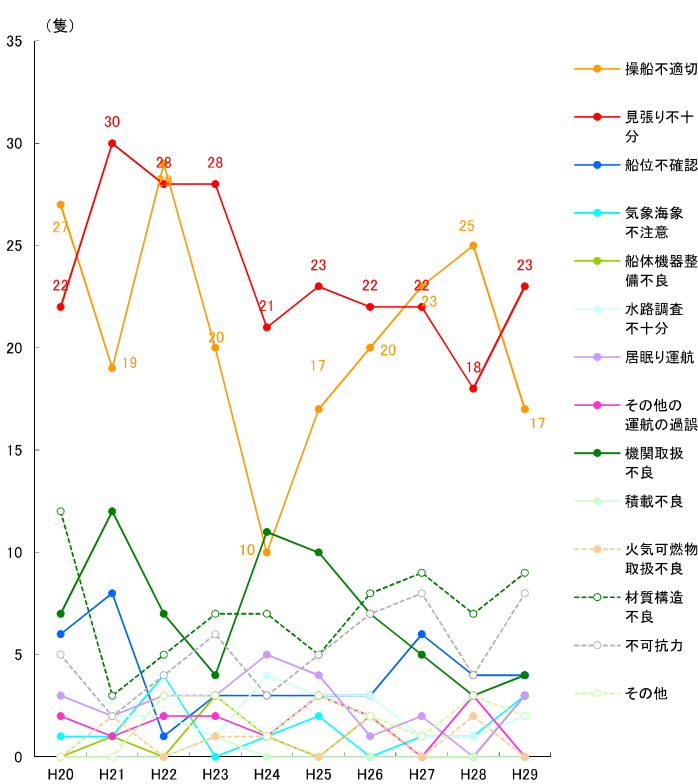
単位:隻										
	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29
衝突	159	164	178	145	115	170	160	147	133	122
乗揚	129	128	131	99	128	136	109	106	105	130
転覆	50	63	39	40	57	47	41	72	54	63
浸水	39	56	57	198	69	55	54	36	44	88
推進器障害	76	70	73	83	67	84	71	88	84	67
舵障害	18	17	14	6	13	10	11	12	9	13
機関故障	188	213	223	210	220	215	215	225	213	203
火災	6	10	14	7	4	12	8	11	6	5
爆発	1	0	0	1	1	1	0	2	0	0
行方不明	2	0	1	3	1	4	2	1	1	1
運航阻害	151	177	146	167	158	168	142	128	138	126
安全阻害	29	63	29	39	43	39	40	23	26	34
その他	53	52	58	71	87	71	79	84	65	77
計	901	1,013	963	1,069	963	1,012	932	935	878	929

第Ⅰ－26図 貨物船事故の原因別による事故隻数の推移



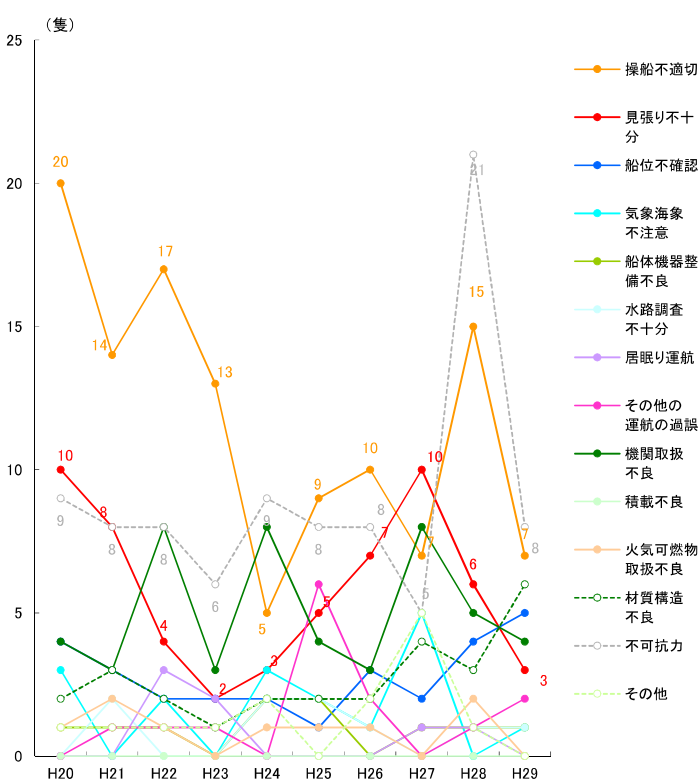
単位:隻												
			H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29
人為的要因	運航の過誤	操船不適切	90	116	116	72	81	76	91	77	59	51
		見張り不十分	99	57	68	53	55	50	58	44	50	39
		船位不確認	13	19	16	12	22	9	9	10	5	12
		気象海象不注意	5	10	16	2	12	8	7	8	9	3
		船体機器整備不良	1	3	1	2	7	4	5	0	0	0
		水路調査不十分	7	6	11	2	10	13	5	7	12	3
		居眠り運航	22	15	17	10	20	9	11	11	6	6
		その他の運航の過誤	7	6	21	8	14	9	10	7	5	4
	その他の要因	機関取扱不良	30	35	18	28	32	34	30	24	12	16
		積載不良	3	2	2	1	2	1	2	1	0	2
火気可燃物取扱不良		10	5	4	5	1	1	8	5	1	2	
材質構造不良			33	37	18	21	11	12	13	17	7	9
不可抗力			28	28	31	23	32	33	21	35	32	27
その他			3	7	5	15	23	10	6	22	7	12
計			351	346	344	254	322	269	276	268	205	186

第Ⅰ－27図 タンカー事故の原因別による事故隻数の推移



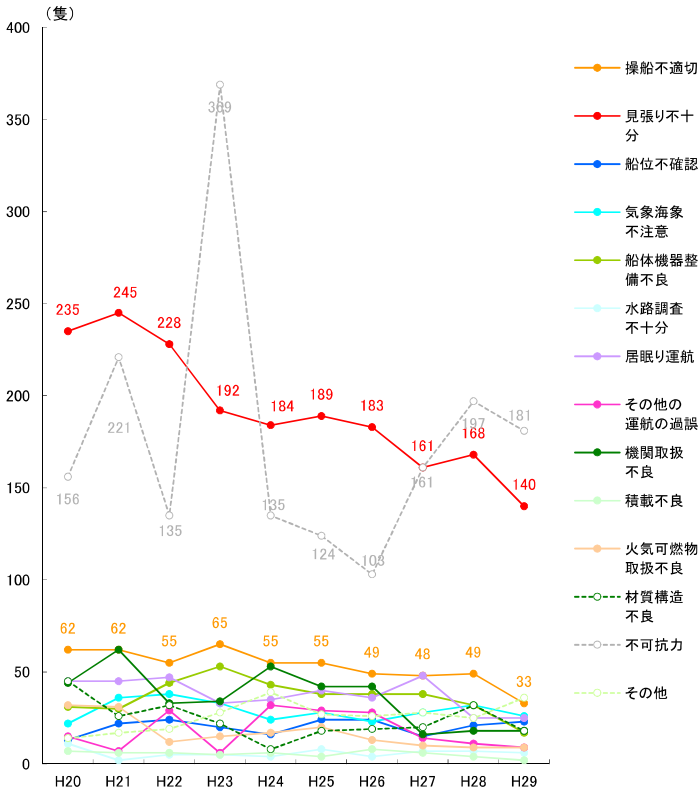
単位:隻												
			H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29
人為的要因	運航の過誤	操船不適切	27	19	29	20	10	17	20	23	25	17
		見張り不十分	22	30	28	28	21	23	22	22	18	23
		船位不確認	6	8	1	3	3	3	3	6	4	4
		気象海象不注意	1	1	4	0	1	2	0	1	1	3
		船体機器整備不良	0	1	0	3	1	0	2	0	0	3
		水路調査不十分	3	2	2	1	4	3	3	1	1	2
		居眠り運航	3	2	3	3	5	4	1	2	0	3
		その他の運航の過誤	2	1	2	2	1	3	2	0	3	0
	機関取扱不良	7	12	7	4	11	10	7	5	3	4	
	積載不良	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	
	火気可燃物取扱不良	0	2	0	1	1	0	2	0	2	0	
	材質構造不良		12	3	5	7	7	5	8	9	7	9
不可抗力		5	2	4	6	3	5	7	8	4	8	
その他		0	0	3	3	1	3	2	1	3	2	
計		88	83	88	82	69	78	79	78	71	78	

第Ⅰ－28図 旅客船事故の原因別による事故隻数の推移



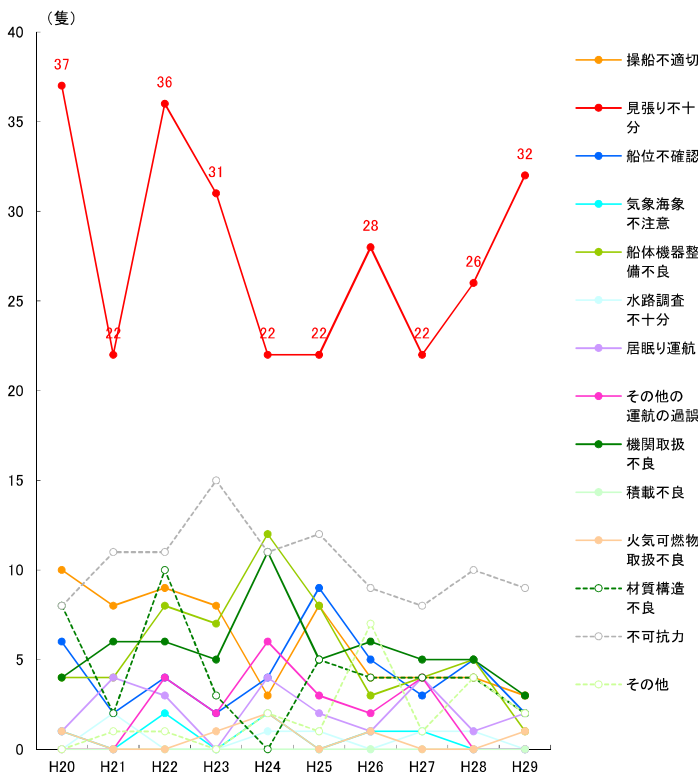
		単位:隻										
		H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	
人為的要因	運航の過誤	操船不適切	20	14	17	13	5	9	10	7	15	7
		見張り不十分	10	8	4	2	3	5	7	10	6	3
		船位不確認	4	3	2	2	2	1	3	2	4	5
		気象海象不注意	3	0	2	0	3	2	1	5	0	1
		船体機器整備不良	1	1	1	0	2	2	0	1	1	1
		水路調査不十分	0	2	0	0	2	2	1	0	1	1
		居眠り運航	0	0	3	2	0	0	0	1	1	0
		その他の運航の過誤	0	1	1	1	0	6	2	0	1	2
	機関取扱不良	4	3	8	3	8	4	3	8	5	4	
	積載不良	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	火気可燃物取扱不良	1	2	1	0	1	1	1	0	2	0	
	材質構造不良		2	3	2	1	2	2	2	4	3	6
不可抗力		9	8	8	6	9	8	8	5	21	8	
その他		1	1	1	1	2	0	2	5	1	0	
計		55	46	50	31	39	42	40	48	61	38	

第Ⅰ－29図 漁船事故の原因別による事故隻数の推移



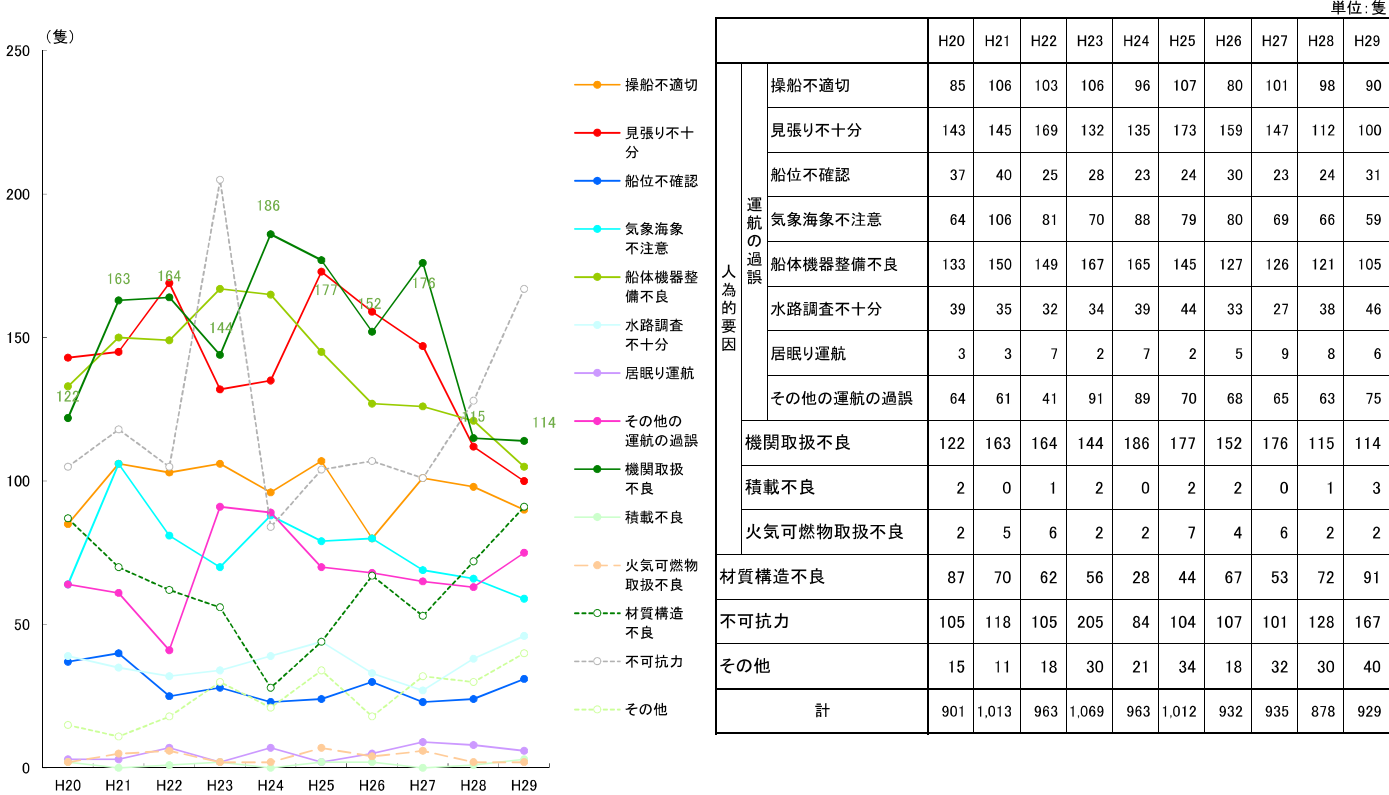
			単位:隻									
			H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29
人為的要因	運航の過誤	操船不適切	62	62	55	65	55	55	49	48	49	33
		見張り不十分	235	245	228	192	184	189	183	161	168	140
		船位不確認	13	22	24	20	16	24	24	15	21	23
		気象海象不注意	22	36	38	33	24	28	23	28	32	26
		船体機器整備不良	31	30	44	53	43	38	38	38	32	17
		水路調査不十分	11	2	5	5	4	8	4	7	7	6
		居眠り運航	45	45	47	33	35	40	36	48	25	25
		その他の運航の過誤	15	7	29	6	32	29	28	14	11	9
	機関取扱不良	44	62	33	34	53	42	42	16	18	18	
	積載不良	7	6	6	5	6	4	8	6	4	2	
	火気可燃物取扱不良	32	31	12	15	17	20	13	10	9	9	
材質構造不良		45	26	32	22	8	18	19	20	32	18	
不可抗力		156	221	135	369	135	124	103	161	197	181	
その他		14	17	19	28	39	27	26	28	25	36	
計		732	812	707	880	651	646	596	600	630	543	

第Ⅰ－30図 遊漁船事故の原因別による事故隻数の推移

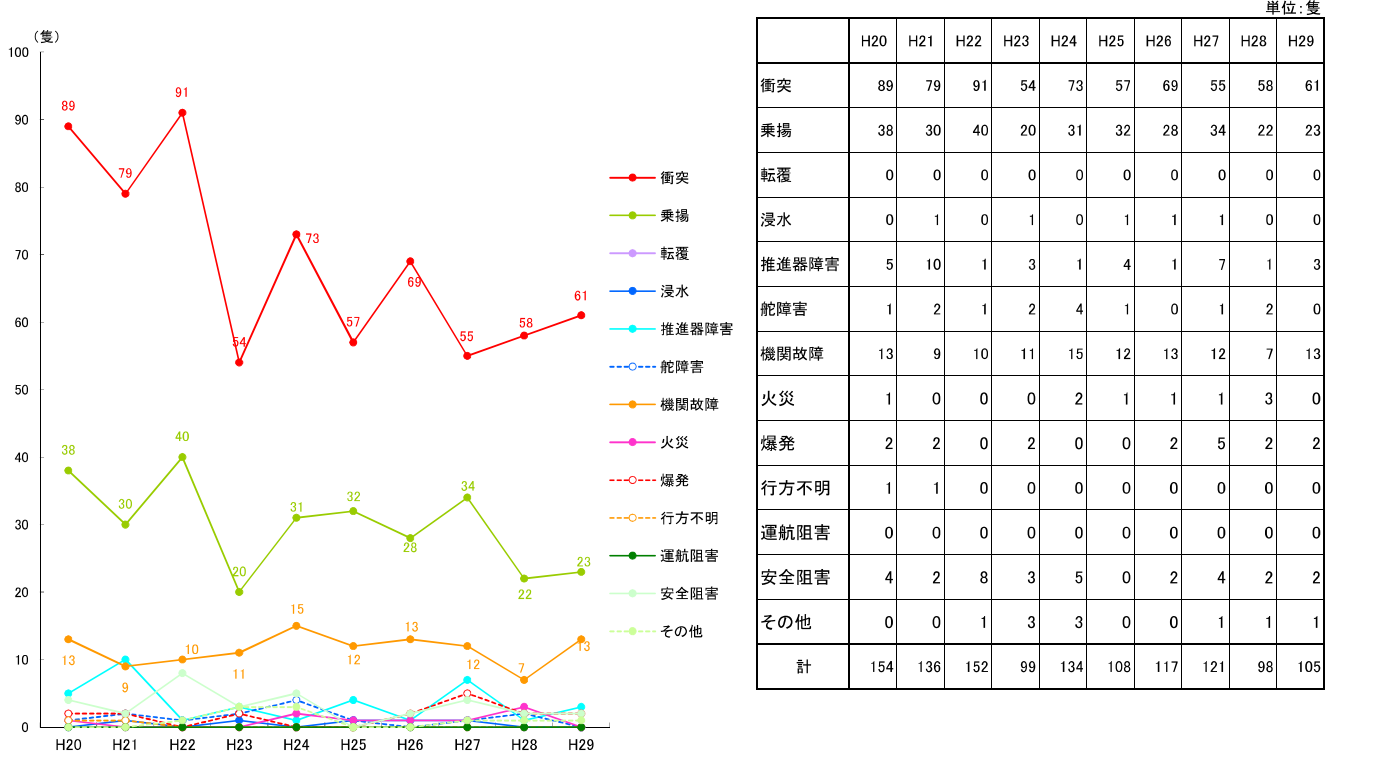


		単位:隻										
		H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	
人為的要因	運航の過誤	操船不適切	10	8	9	8	3	8	4	4	4	3
		見張り不十分	37	22	36	31	22	22	28	22	26	32
		船位不確認	6	2	4	2	4	9	5	3	5	2
		気象海象不注意	1	0	2	0	2	0	1	1	0	0
		船体機器整備不良	4	4	8	7	12	8	3	4	5	1
		水路調査不十分	0	2	0	0	1	1	0	1	1	0
		居眠り運航	1	4	3	0	4	2	1	4	1	2
		その他の運航の過誤	0	0	4	2	6	3	2	4	0	0
	機関取扱不良	4	6	6	5	11	5	6	5	5	3	
	積載不良	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
		火気可燃物取扱不良	1	0	0	1	2	0	1	0	0	1
材質構造不良		8	2	10	3	0	5	4	4	4	2	
不可抗力		8	11	11	15	11	12	9	8	10	9	
その他		0	1	1	0	2	1	7	1	4	2	
計		80	62	94	74	80	76	71	61	65	57	

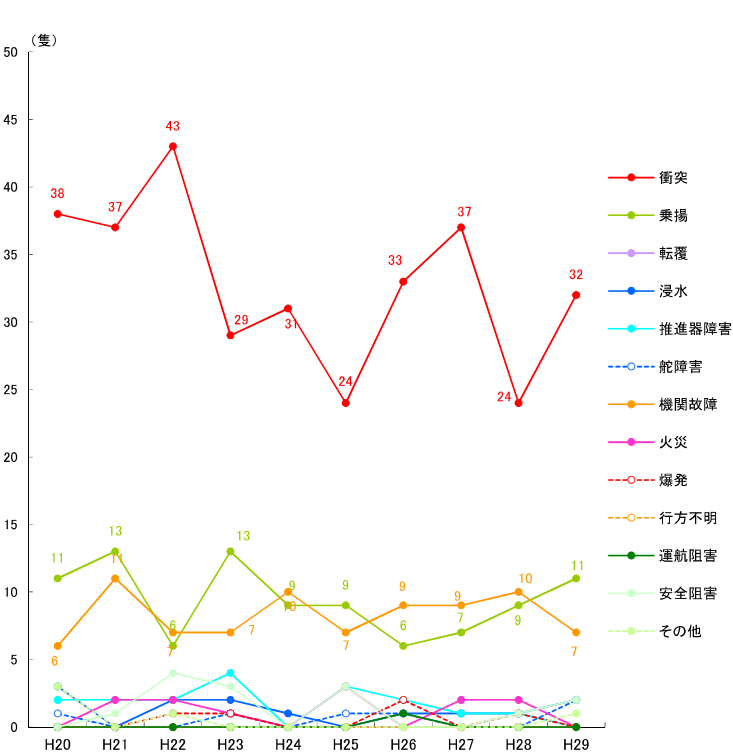
第Ⅰ－31図 プレジャーボート事故の原因別による事故隻数の推移



第Ⅰ－32図 内航貨物船事故の事故種類別による事故隻数の推移

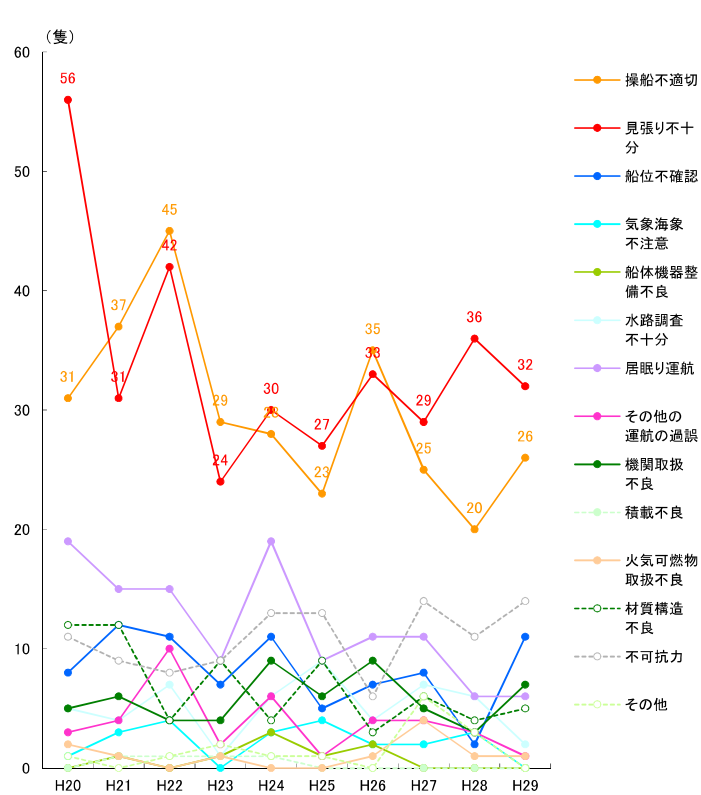


第Ⅰ－33図 内航タンカー事故の事故種類別による事故隻数の推移



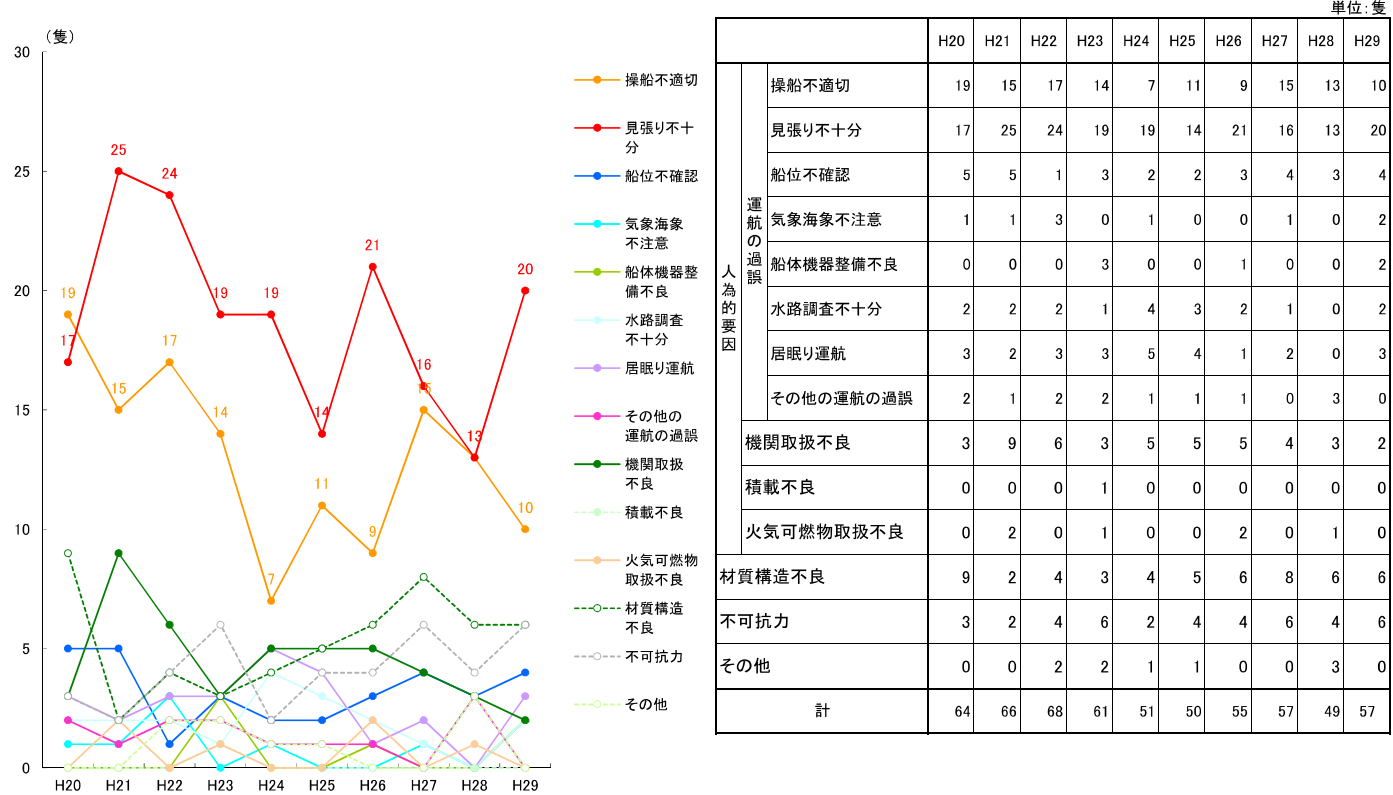
単位:隻										
	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29
衝突	38	37	43	29	31	24	33	37	24	32
乗揚	11	13	6	13	9	9	6	7	9	11
転覆	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
浸水	3	0	2	2	1	0	1	1	1	2
推進器障害	2	2	2	4	0	3	2	1	1	0
舵障害	1	0	0	1	0	1	1	0	0	2
機関故障	6	11	7	7	10	7	9	9	10	7
火災	0	2	2	1	0	3	0	2	2	0
爆発	0	0	1	1	0	0	2	0	1	0
行方不明	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
運航阻害	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0
安全阻害	0	1	4	3	0	3	0	0	1	2
その他	3	0	1	0	0	0	0	0	0	1
計	64	66	68	61	51	50	55	57	49	57

第Ⅰ－34図 内航貨物船事故の原因別による事故隻数の推移

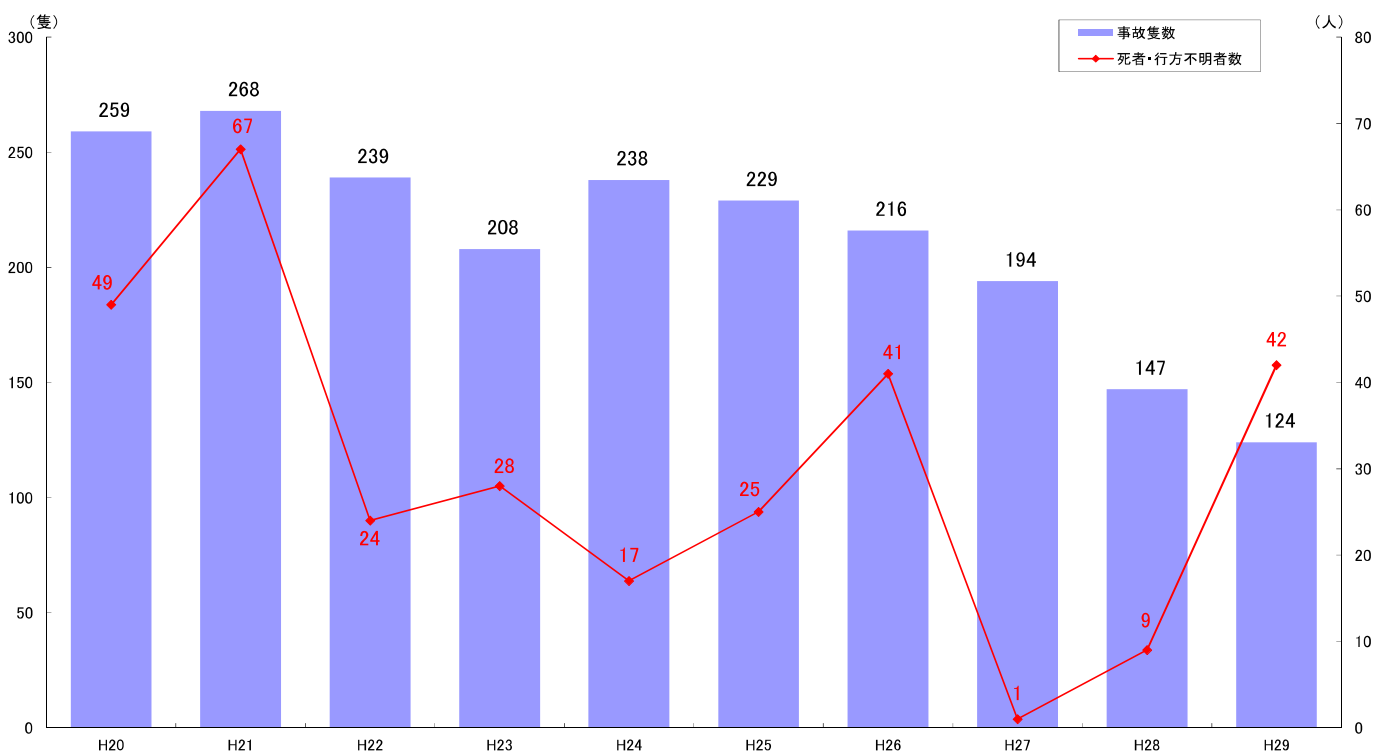


単位:隻												
			H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29
人為的要因	運航の過誤	操船不適切	31	37	45	29	28	23	35	25	20	26
		見張り不十分	56	31	42	24	30	27	33	29	36	32
		船位不確認	8	12	11	7	11	5	7	8	2	11
		気象海象不注意	1	3	4	0	3	4	2	2	3	0
		船体機器整備不良	0	1	0	1	3	1	2	0	0	0
		水路調査不十分	5	4	7	1	6	9	4	7	6	2
		居眠り運航	19	15	15	9	19	9	11	11	6	6
		その他の運航の過誤	3	4	10	2	6	1	4	4	3	1
		機関取扱不良	5	6	4	4	9	6	9	5	3	7
		積載不良	0	1	1	1	1	0	0	0	0	0
火気可燃物取扱不良	2	1	0	1	0	0	1	4	1	1		
材質構造不良			12	12	4	9	4	9	3	6	4	5
不可抗力			11	9	8	9	13	13	6	14	11	14
その他			1	0	1	2	1	1	0	6	3	0
計			154	136	152	99	134	108	117	121	98	105

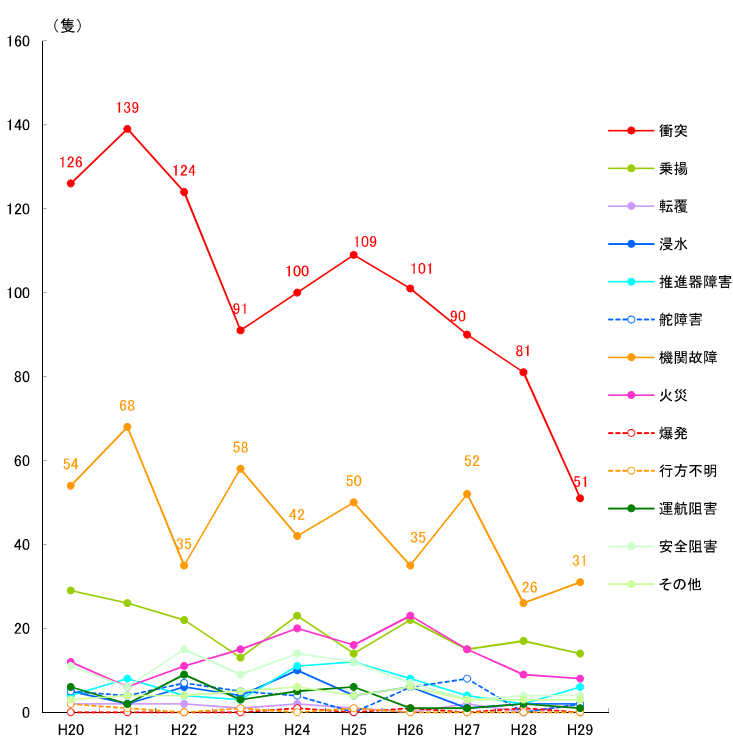
第Ⅰ－35図 内航タンカー事故の原因別による事故隻数の推移



第Ⅰ－36図 外国船舶の事故隻数及び死者・行方不明者数の推移

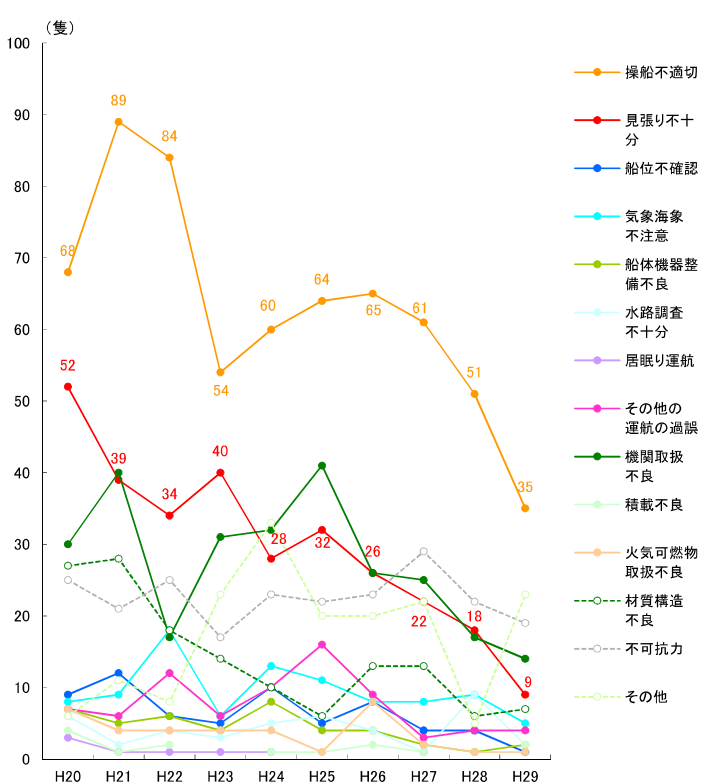


第Ⅰ－37図 外国船舶事故の事故種類別による事故隻数の推移



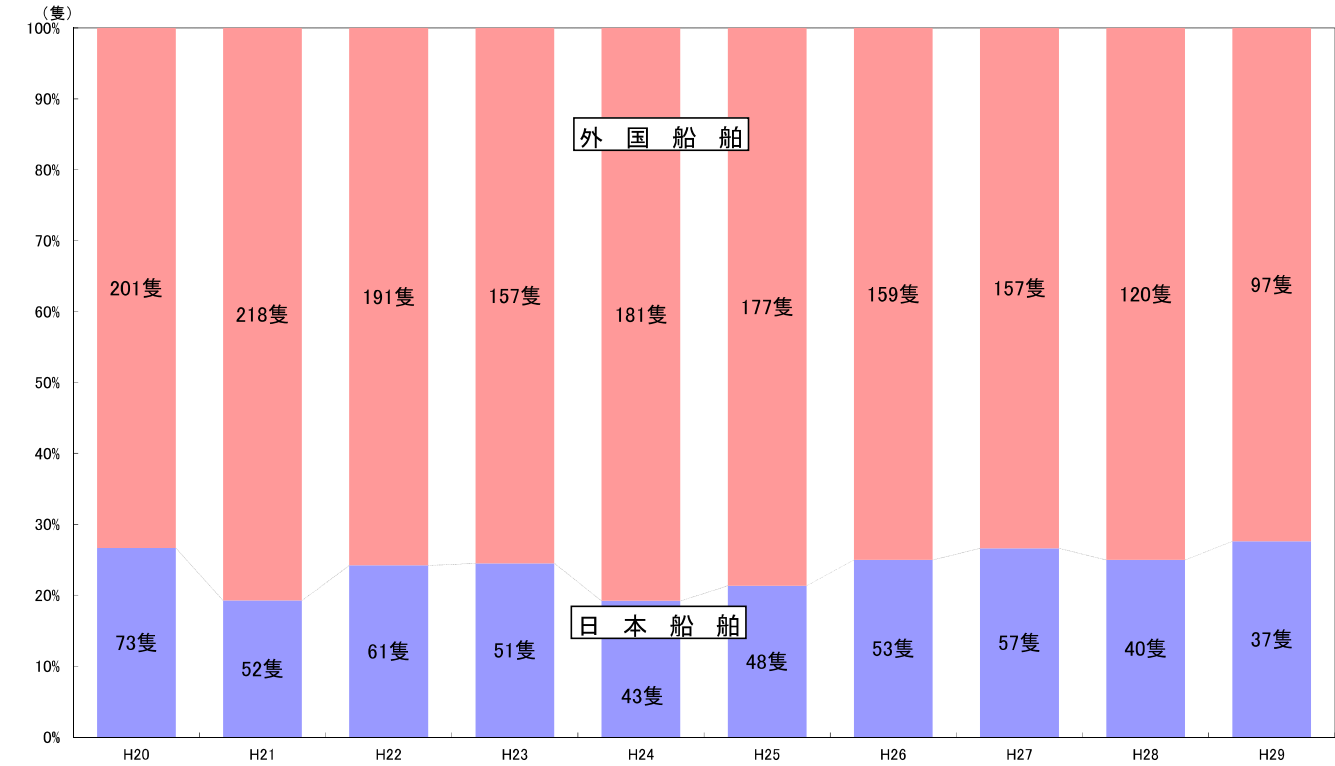
単位:隻										
	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29
衝突	126	139	124	91	100	109	101	90	81	51
乗揚	29	26	22	13	23	14	22	15	17	14
転覆	2	2	2	1	2	1	0	2	0	2
浸水	5	2	6	4	10	4	6	1	2	2
推進器障害	4	8	4	3	11	12	8	4	2	6
舵障害	5	4	7	5	4	0	6	8	0	2
機関故障	54	68	35	58	42	50	35	52	26	31
火災	12	6	11	15	20	16	23	15	9	8
爆発	0	0	0	0	1	0	1	0	1	0
行方不明	2	1	0	1	0	1	0	0	0	0
運航阻害	6	2	9	3	5	6	1	1	2	1
安全阻害	11	6	15	9	14	12	7	3	4	4
その他	3	4	4	5	6	4	6	3	3	3
計	259	268	239	208	238	229	216	194	147	124

第Ⅰ－38図 外国船舶事故の原因別による事故隻数の推移

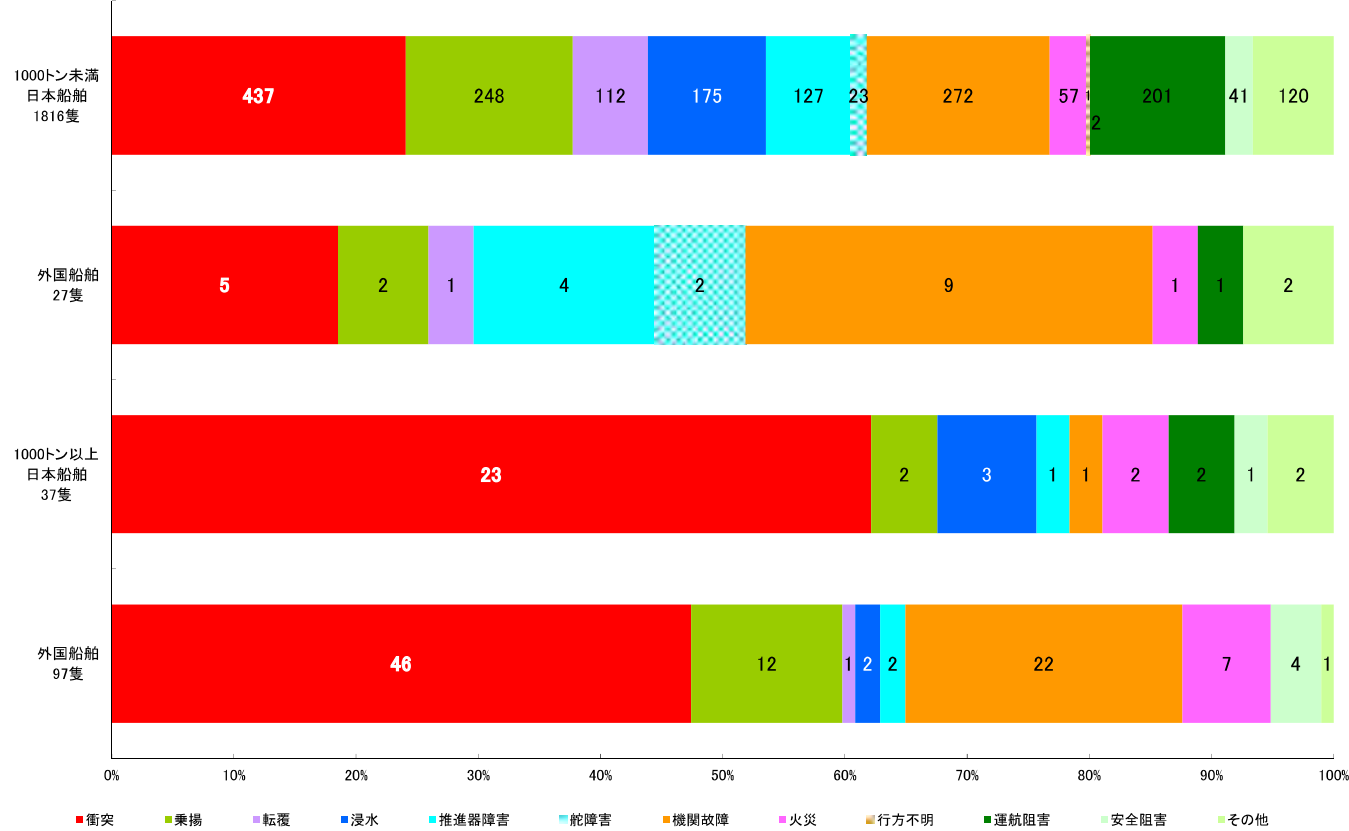


		単位:隻										
		H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	
人為的要因	運航の過誤	操船不適切	68	89	84	54	60	64	65	61	51	35
		見張り不十分	52	39	34	40	28	32	26	22	18	9
		船位不確認	9	12	6	5	10	5	8	4	4	1
		気象海象不注意	8	9	18	6	13	11	8	8	9	5
		船体機器整備不良	7	5	6	4	8	4	4	2	1	2
		水路調査不十分	6	2	4	3	5	6	4	1	9	2
		居眠り運航	3	1	1	1	1	0	0	1	0	0
		その他の運航の過誤	7	6	12	6	10	16	9	3	4	4
	機関取扱不良	30	40	17	31	32	41	26	25	17	14	
	積載不良	4	1	2	0	1	1	2	1	0	2	
	火気可燃物取扱不良	7	4	4	4	4	1	8	2	1	1	
	材質構造不良	27	28	18	14	10	6	13	13	6	7	
不可抗力	25	21	25	17	23	22	23	29	22	19		
その他	6	11	8	23	33	20	20	22	5	23		
計		259	268	239	208	238	229	216	194	147	124	

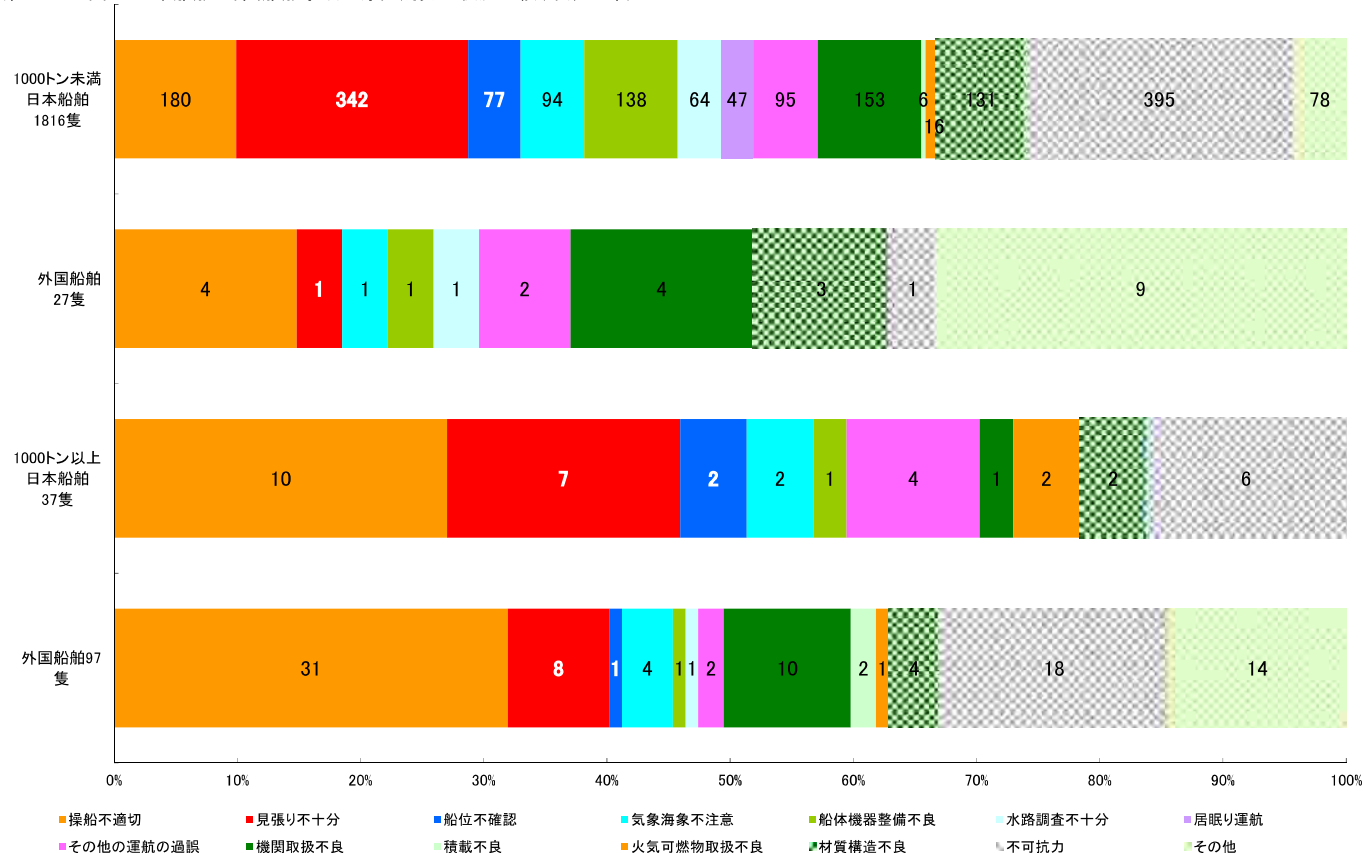
第Ⅰ－39図 総トン数1,000トン以上の事故隻数の割合



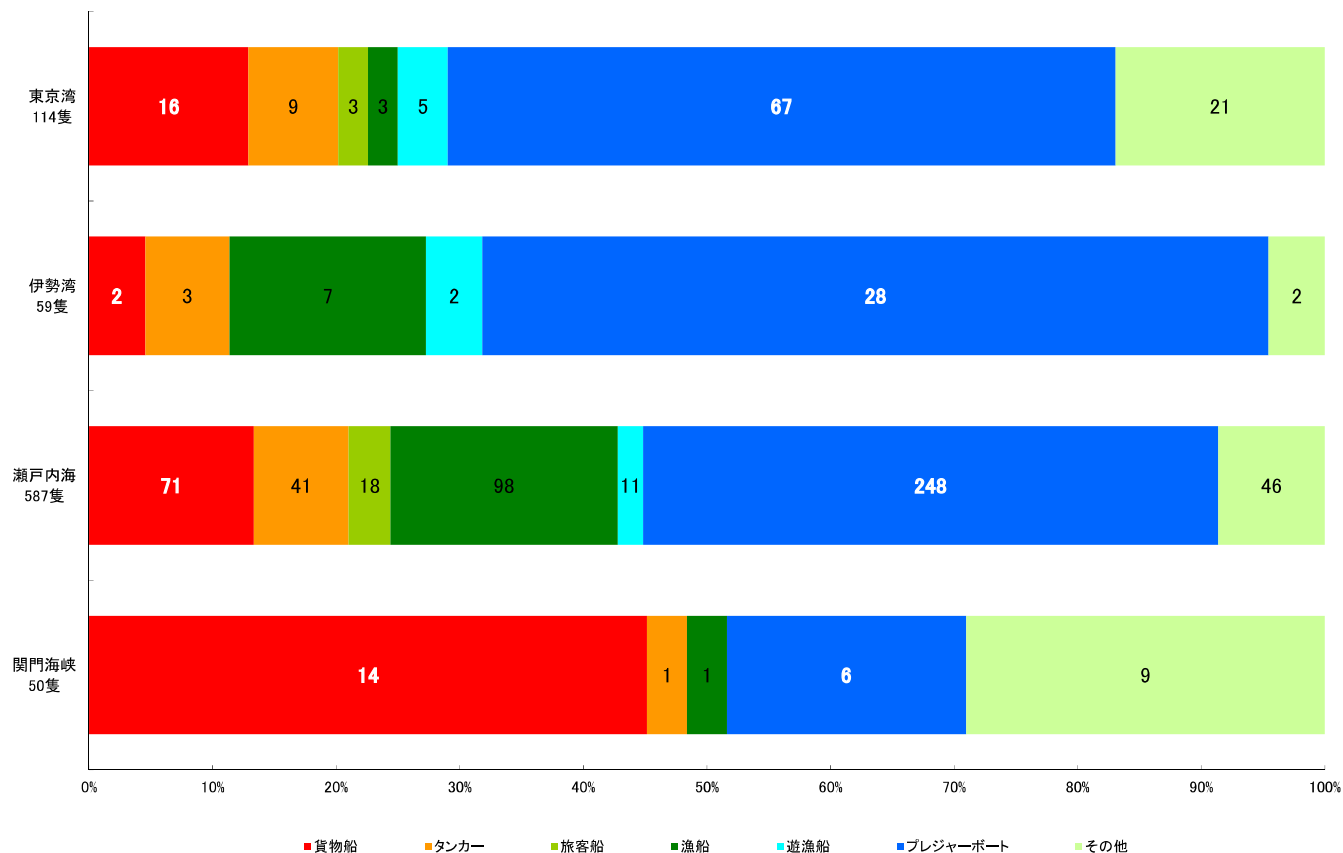
第Ⅰ－40図 日本船舶・外国船舶事故の事故種類別発生状況比較(平成29年)



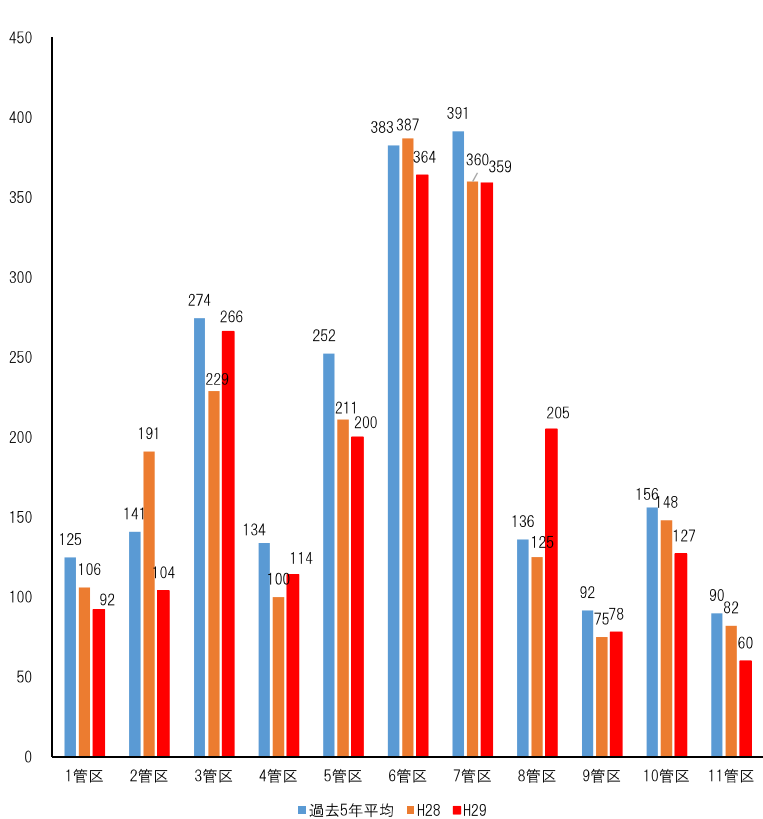
第Ⅰ－41図 日本船舶・外国船舶事故の原因別発生状況比較(平成29年)



第Ⅰ－42図 ふくそう海域(東京湾、伊勢湾、瀬戸内海及び関門海峡)における事故発生状況(平成29年)



第Ⅰ－43図 管区別による事故隻数の比較

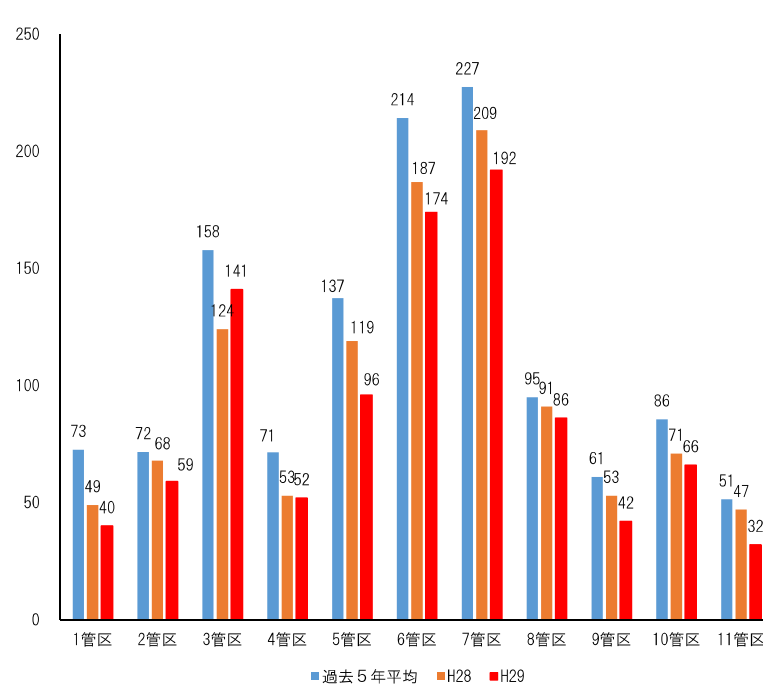


	H24	H25	H26	H27	H28	過去5年平均	H29
1管区	154	127	128	109	106	125	92
2管区	136	133	130	114	191	141	104
3管区	269	307	302	265	229	274	266
4管区	140	142	136	151	100	134	114
5管区	270	284	249	247	211	252	200
6管区	401	392	352	381	387	383	364
7管区	410	434	385	368	360	391	359
8管区	152	132	133	138	125	136	205
9管区	106	99	92	86	75	92	78
10管区	143	179	146	164	148	156	127
11管区	78	73	103	113	82	90	60
合計	2,259	2,302	2,156	2,136	2,014	2,173	1,969



※本庁海域を除く

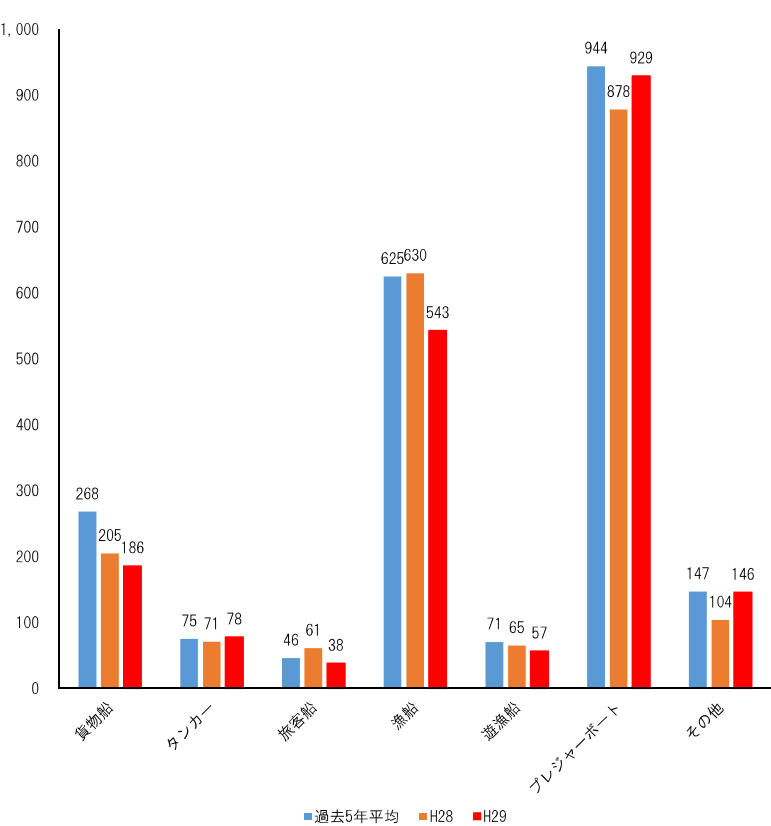
第Ⅰ－44図 管区別による不可抗力を除く小型船舶の事故隻数の比較



	H24	H25	H26	H27	H28	過去5年平均	H29
1管区 合計	88	76	82	68	49	73	40
1管区 漁船	51	45	54	35	27	42	26
1管区 遊漁船	8	6	3	7	4	6	6
1管区 フレジャーボート	29	25	25	26	18	25	14
2管区 合計	77	65	80	68	68	72	59
2管区 漁船	42	40	49	38	41	42	28
2管区 遊漁船	8	2	4	6	1	4	4
2管区 フレジャーボート	27	23	27	26	26	26	27
3管区 合計	162	182	178	143	124	158	141
3管区 漁船	33	31	34	28	16	28	18
3管区 遊漁船	6	8	10	7	7	6	12
3管区 フレジャーボート	123	143	134	108	101	122	111
4管区 合計	84	73	72	75	53	71	52
4管区 漁船	24	13	21	22	10	18	13
4管区 遊漁船	2	2	5	2	2	3	2
4管区 フレジャーボート	58	58	46	51	41	51	37
5管区 合計	140	160	133	135	119	137	96
5管区 漁船	38	47	32	29	40	37	29
5管区 遊漁船	4	2	3	2	2	3	6
5管区 フレジャーボート	98	111	98	104	77	98	61
6管区 合計	246	216	206	216	187	214	174
6管区 漁船	60	62	66	50	67	61	52
6管区 遊漁船	12	7	4	1	2	5	2
6管区 フレジャーボート	174	147	136	165	118	148	120
7管区 合計	233	270	204	221	209	227	192
7管区 漁船	97	115	89	104	76	96	71
7管区 遊漁船	16	16	11	8	13	13	9
7管区 フレジャーボート	120	139	104	109	120	118	112
8管区 合計	122	94	85	83	91	95	86
8管区 漁船	27	29	29	22	29	27	15
8管区 遊漁船	2	6	5	6	9	6	3
8管区 フレジャーボート	93	59	51	55	53	62	68
9管区 合計	70	65	80	97	53	61	42
9管区 漁船	35	25	22	20	22	25	14
9管区 遊漁船	3	2	2	2	1	2	4
9管区 フレジャーボート	32	38	36	35	30	34	24
10管区 合計	92	125	77	63	71	86	66
10管区 漁船	42	51	28	23	23	33	22
10管区 遊漁船	2	3	2	2	4	2	2
10管区 フレジャーボート	50	71	49	38	44	50	42
11管区 合計	52	38	61	59	47	51	32
11管区 漁船	20	18	23	22	25	22	17
11管区 遊漁船	6	4	4	5	2	4	2
11管区 フレジャーボート	26	16	34	32	20	26	15
合計	1365	1365	1239	1188	1071	1246	980
合計 漁船	469	477	448	391	316	432	305
合計 遊漁船	6	58	51	43	47	34	44
合計 フレジャーボート	830	830	740	749	648	759	631

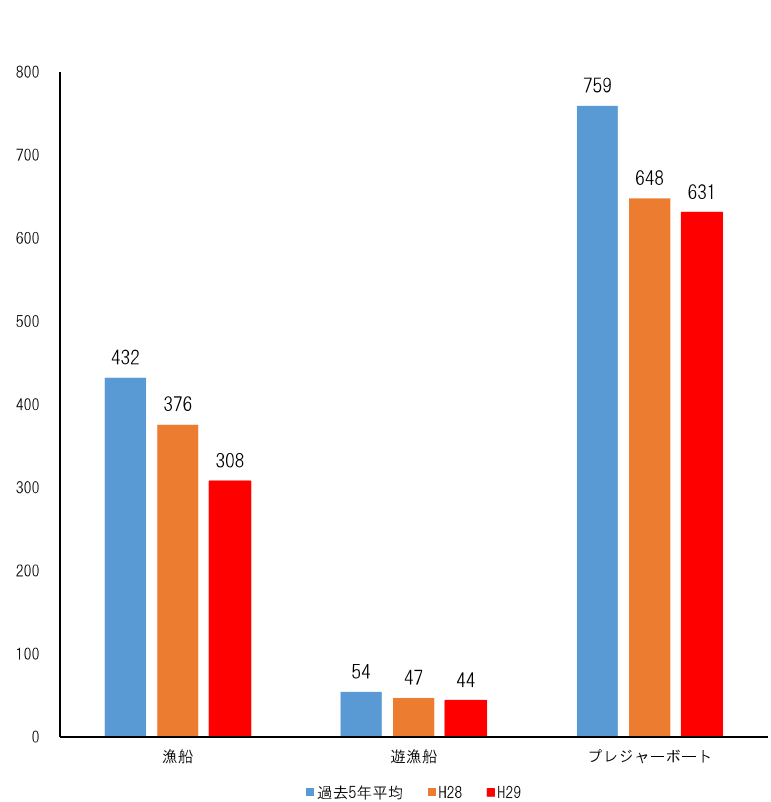
※本庁海域を除く

第Ⅰ－45図 船舶種類別による事故隻数の比較



	H24	H25	H26	H27	H28	過去5年平均	H29
貨物船	322	269	276	268	205	268	186
タンカー	69	78	79	78	71	75	78
旅客船	39	42	40	48	61	46	38
漁船	651	646	596	600	630	625	543
遊漁船	80	76	71	61	65	71	57
プレジャーボート	963	1,012	932	935	878	944	929
その他	137	183	164	147	104	147	146
合計	2,261	2,306	2,158	2,137	2,014	2,175	1,977

第Ⅰ－46図 船舶種別による不可抗力を除く小型船舶の事故隻数の比較



	H24	H25	H26	H27	H28	過去5年平均	H29
漁船	469	477	448	391	376	432	308
遊漁船	67	58	51	48	47	54	44
プレジャーボート	830	830	740	749	648	759	631
合計	1,366	1,365	1,239	1,188	1,071	1,246	983

第Ⅱ－1表 船舶事故以外の乗船中の事故及び海浜事故発生状況の前年との比較

1. 総数 (単位:人)

		平成28年		平成29年		増減	
		事故者	死者・行方不明者	事故者	死者・行方不明者	事故者	死者・行方不明者
船舶事故以外の乗船中の事故		927	226	912	196	△ 15	△ 30
海浜事故	マリンレジャーに関する海浜事故	900	285	805	245	△ 95	△ 40
	マリンレジャー以外の海浜事故	833	581	916	630	83	49
	小計	1,733	866	1,721	875	△ 12	9
計		2,660	1,092	2,633	1,071	△ 27	△ 21

3. マリンレジャーに関する海浜事故 (単位:人)

		平成28年		平成29年		増減	
		事故者	死者・行方不明者	事故者	死者・行方不明者	事故者	死者・行方不明者
遊泳中		329	117	262	97	△ 67	△ 20
釣り中		289	103	273	88	△ 16	△ 15
磯遊び中		60	28	56	29	△ 4	1
サーフィン中		62	9	52	8	△ 10	△ 1
ボードセーリング中		12	1	17	0	5	△ 1
スキューバダイビング中		42	11	58	16	16	5
ウェイクボード中		14	0	11	0	△ 3	0
被引浮体遊具使用中		23	0	27	0	4	0
その他		69	16	49	7	△ 20	△ 9
計		900	285	805	245	△ 95	△ 40

2. 船舶事故以外の乗船中の事故 (単位:人)

		平成28年		平成29年		増減	
		事故者	死者・行方不明者	事故者	死者・行方不明者	事故者	死者・行方不明者
海中転落		156	99	157	84	1	△ 15
負傷		453	29	452	23	△ 1	△ 6
病気		258	65	242	63	△ 16	△ 2
中毒		10	3	30	4	20	1
自殺		28	21	20	16	△ 8	△ 5
その他		22	9	11	6	△ 11	△ 3
計		927	226	912	196	△ 15	△ 30

4. マリンレジャー以外の海浜事故 (単位:人)

		平成28年		平成29年		増減	
		事故者	死者・行方不明者	事故者	死者・行方不明者	事故者	死者・行方不明者
岸壁等からの海中転落		316	206	352	216	36	10
自殺		418	316	436	347	18	31
その他		99	59	128	67	29	8
計		833	581	916	630	83	49

第Ⅱ－2表 船舶事故以外の乗船中の事故及び海浜事故救助状況の前年との比較

1. 船舶事故以外の乗船中の事故 (単位:人)

		平成28年	平成29年	増減
事故者計		927	912	△ 15
救助	当庁救助	159	143	△ 16
	当庁以外救助	227	208	△ 19
	計	386	351	△ 35
自力救助		315	365	50
死者・行方不明者		226	196	△ 30
当庁関与		434	396	△ 38

3. マリンレジャー以外の海浜事故 (単位:人)

		平成28年	平成29年	増減
事故者計		833	916	83
救助	当庁救助	19	14	△ 5
	当庁以外救助	186	218	32
	計	205	232	27
自力救助		47	54	7
死者・行方不明者		581	630	49
当庁関与		397	447	50

2. マリンレジャーに関する海浜事故 (単位:人)

		平成28年	平成29年	増減
事故者計		900	805	△ 95
救助	当庁救助	57	59	2
	当庁以外救助	452	386	△ 66
	計	509	445	△ 64
自力救助		106	115	9
死者・行方不明者		285	245	△ 40
当庁関与		420	350	△ 70

4. 洋上救急実績

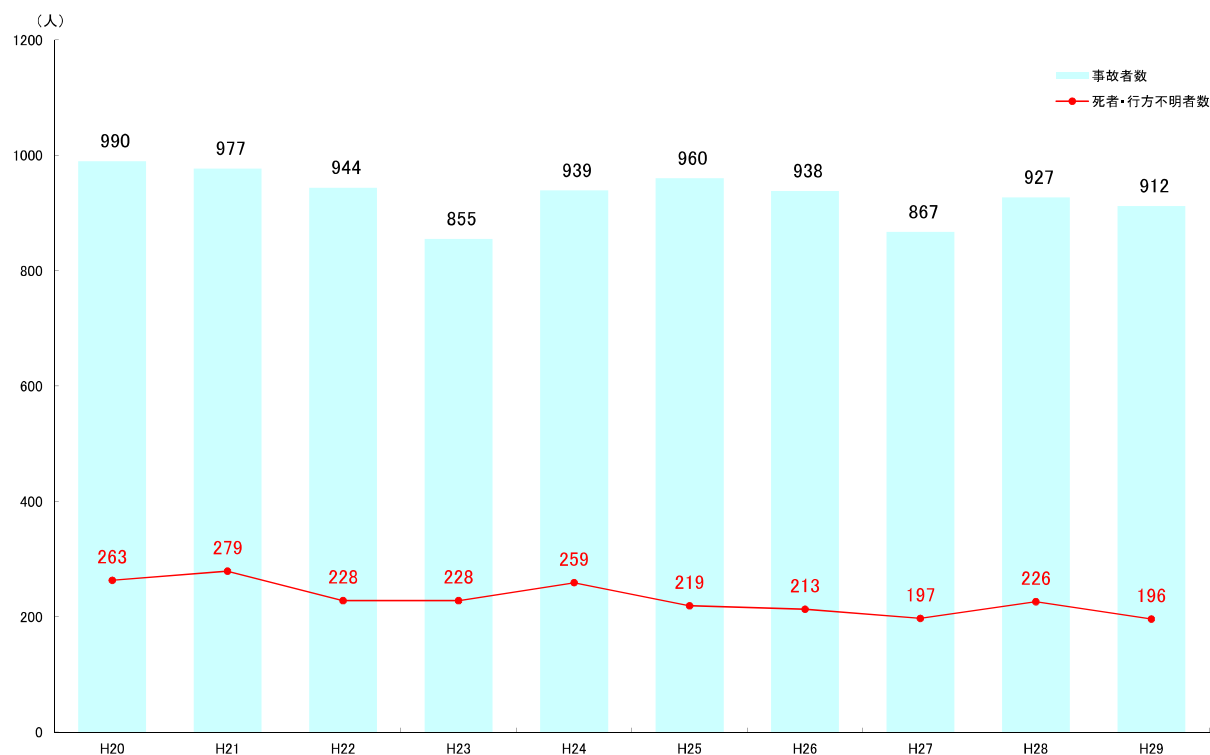
	平成27年	平成28年	平成29年
出動件数(件)	18	27	22
傷病者(人)	18	27	22
医師・看護師等(人)	31	45	41

第Ⅱ－3表 船舶種類別・事故内容別乗船中の事故発生状況(平成29年)

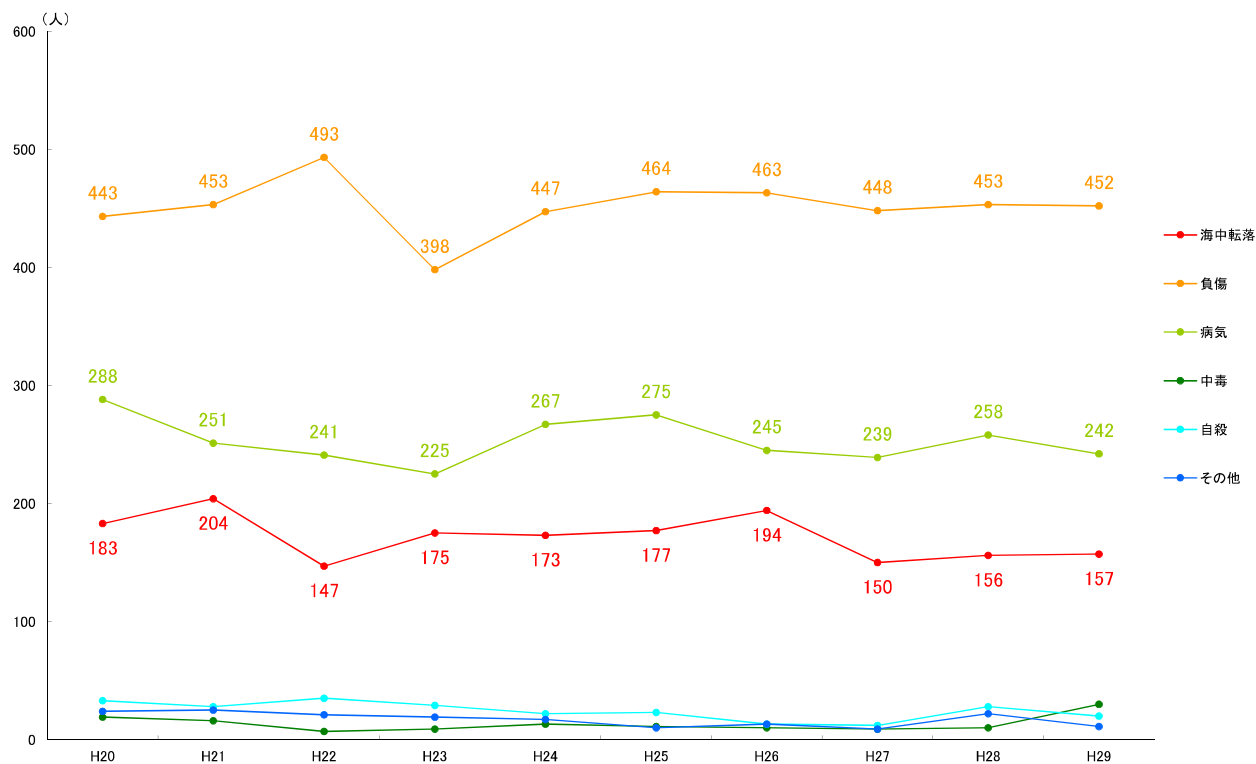
(単位:人)

	海中転落		負傷		病気		中毒		自殺		その他		計	
	事故者	死者・行方不明者	事故者	死者・行方不明者	事故者	死者・行方不明者	事故者	死者・行方不明者	事故者	死者・行方不明者	事故者	死者・行方不明者	事故者	死者・行方不明者
貨物船	10	8	89	6	67	11	4	2	3	2			173	29
タンカー	1	1	20		29	5			1	1			51	7
旅客船	1		31		39	11	3		10	10	1	1	85	22
作業船	4	3	22	1	4	1					1	1	31	6
漁船	87	56	199	13	69	25	2				2	1	359	95
遊漁船	4	1	9	1	8	2			1				22	4
プレジャーボート	39	8	46		9	5			2	2	4		100	15
うち水上オートバイ	(0)	(0)	(21)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(2)	(0)	(23)	(0)
その他	11	7	36	2	17	3	21	2	3	1	3	3	91	18
計	157	84	452	23	242	63	30	4	20	16	11	6	912	196

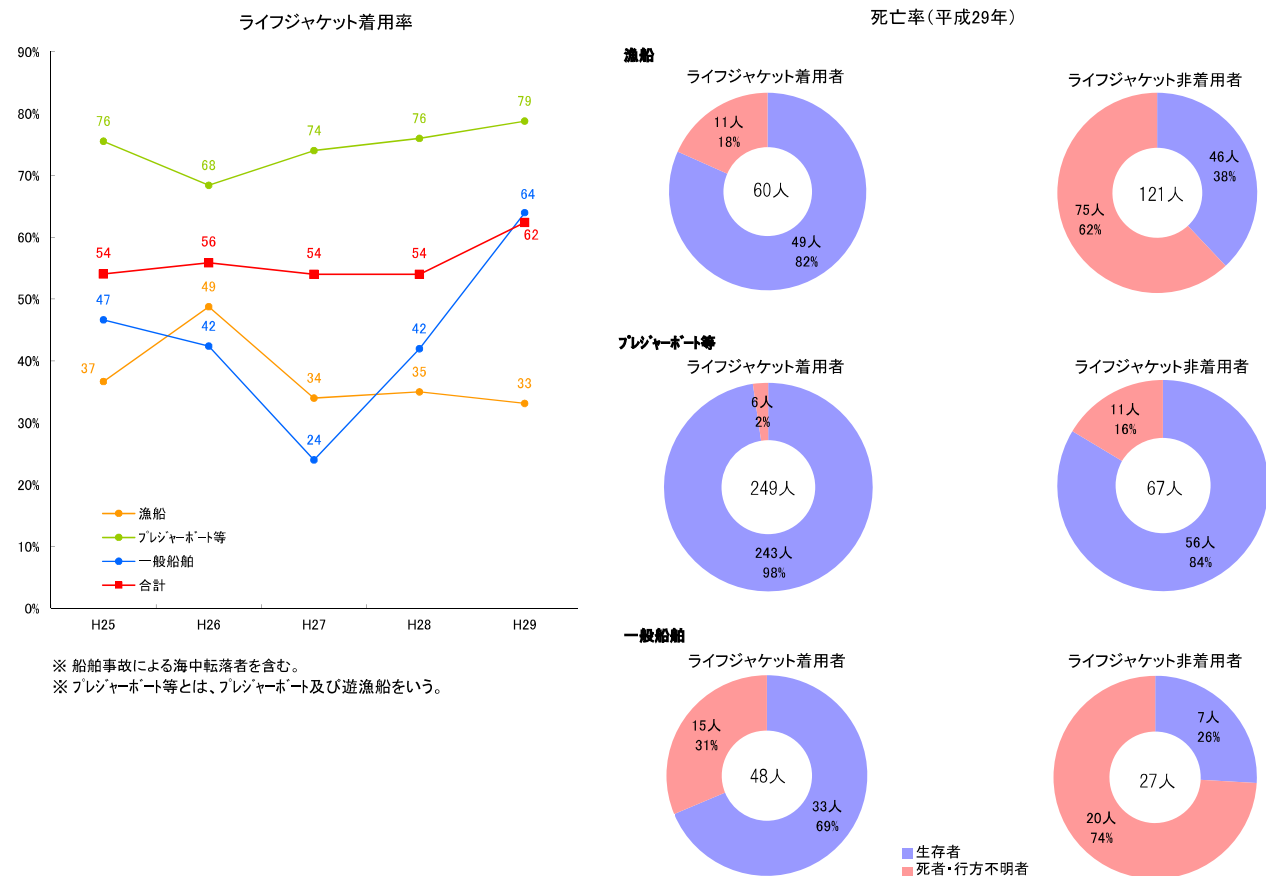
第Ⅱ－1図 船舶事故以外の乗船中の事故者数及び死者・行方不明者数の推移



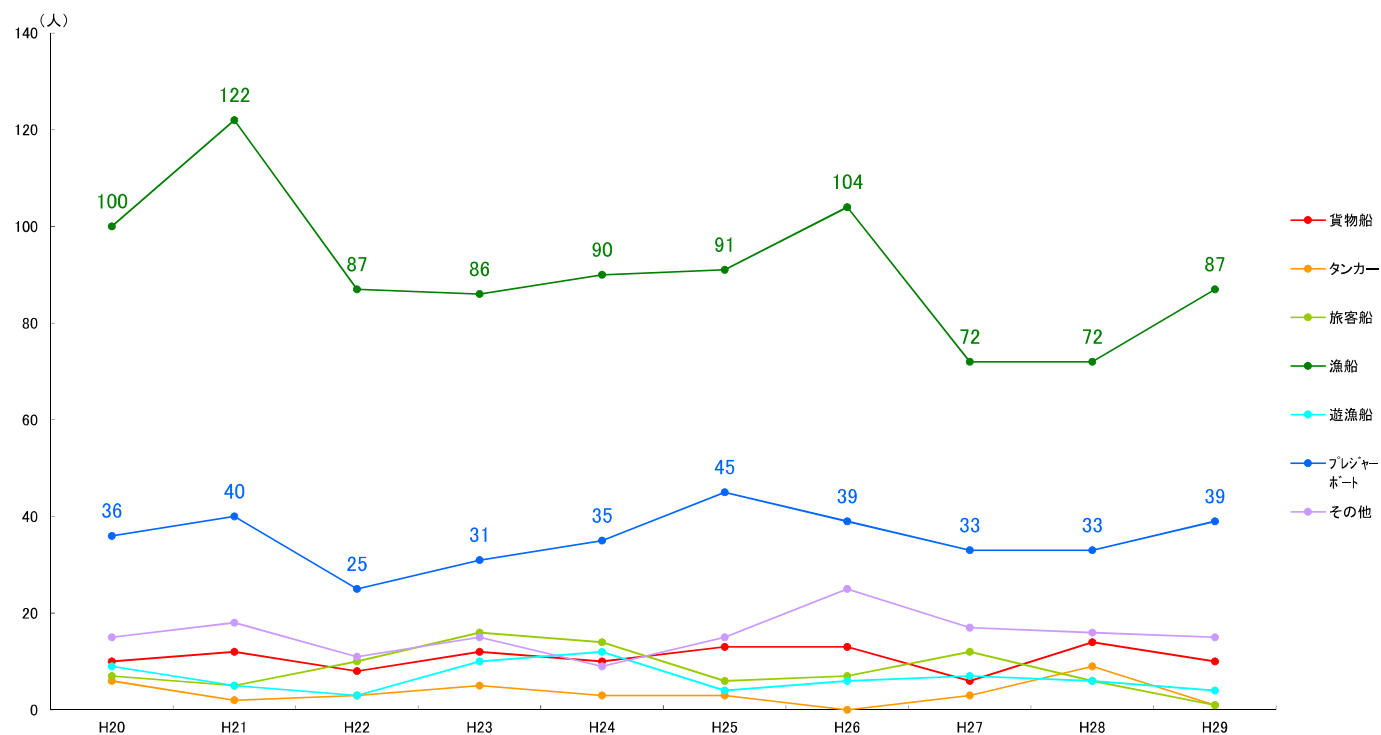
第Ⅱ－2図 船舶事故以外の乗船中の事故種類別発生状況の推移



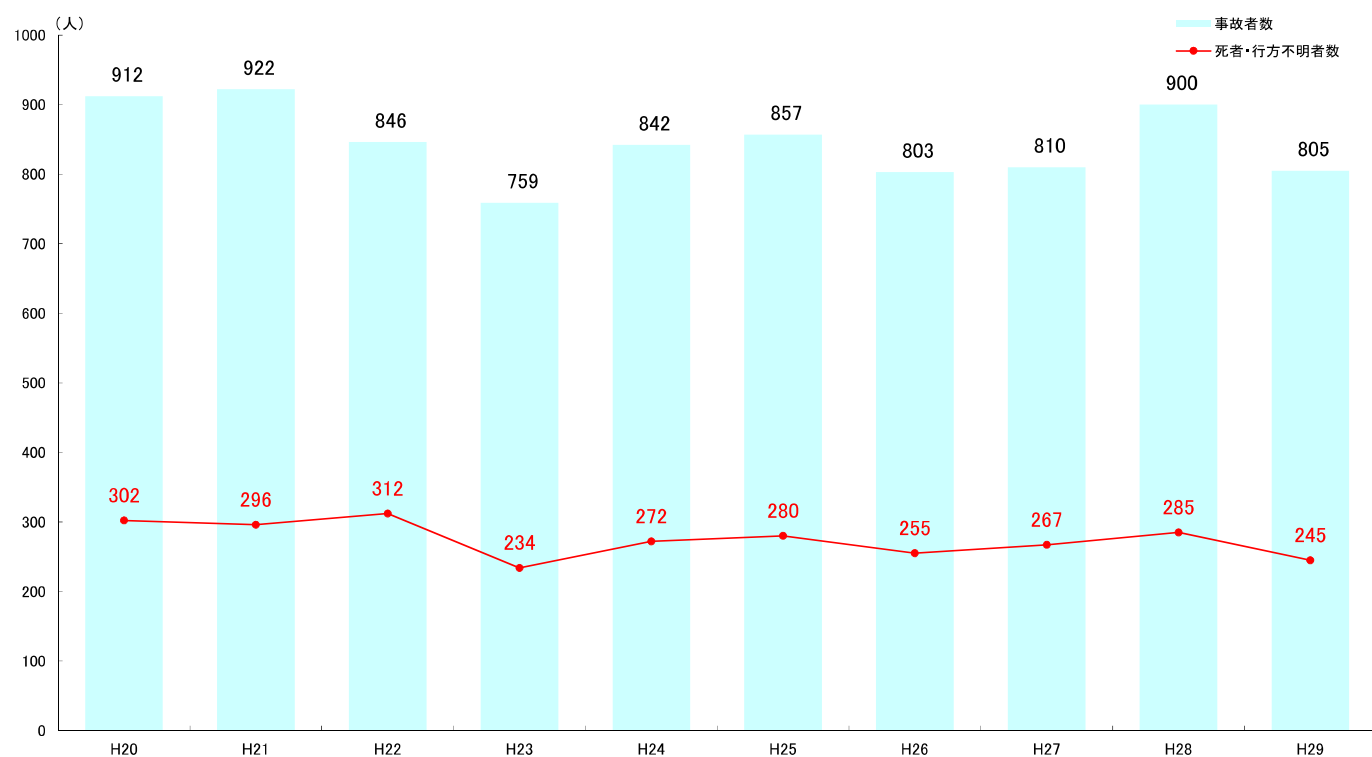
第Ⅱ－3図 海中転落者のライフジャケット着用率及び死亡率



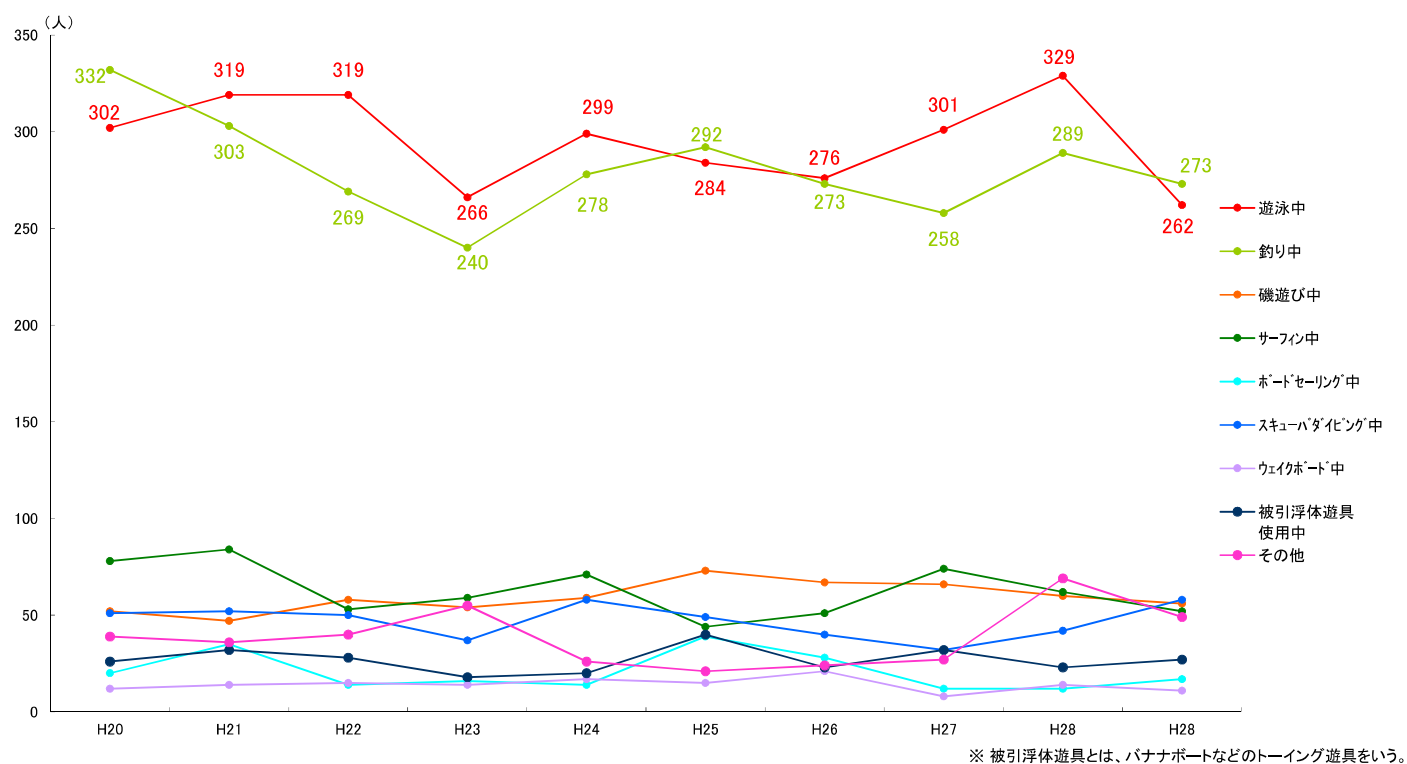
第Ⅱ－４図 船舶事故以外の海中転落者発生状況の推移



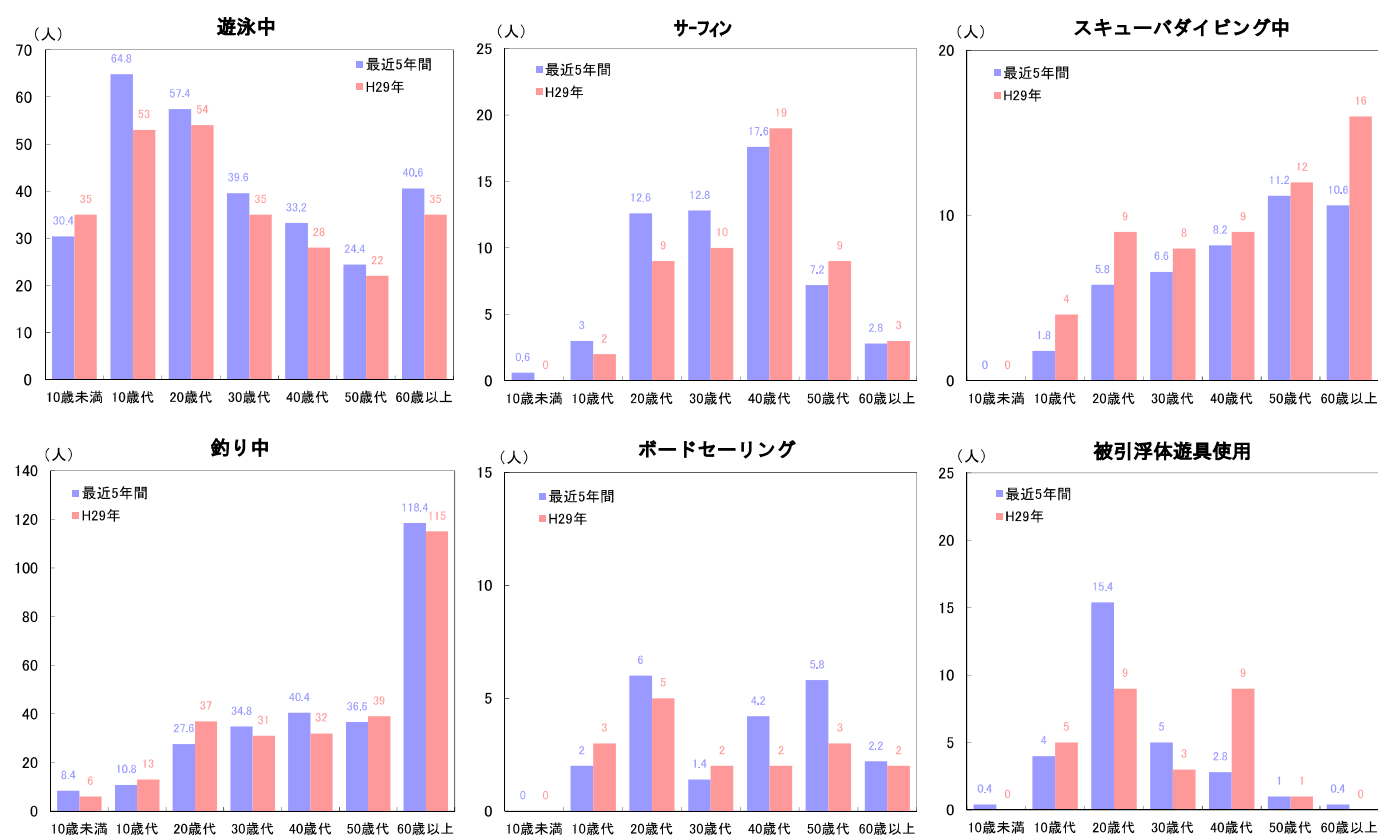
第Ⅱ－５図 マリンレジャーに関する海浜事故による事故者数及び死者・行方不明者数の推移



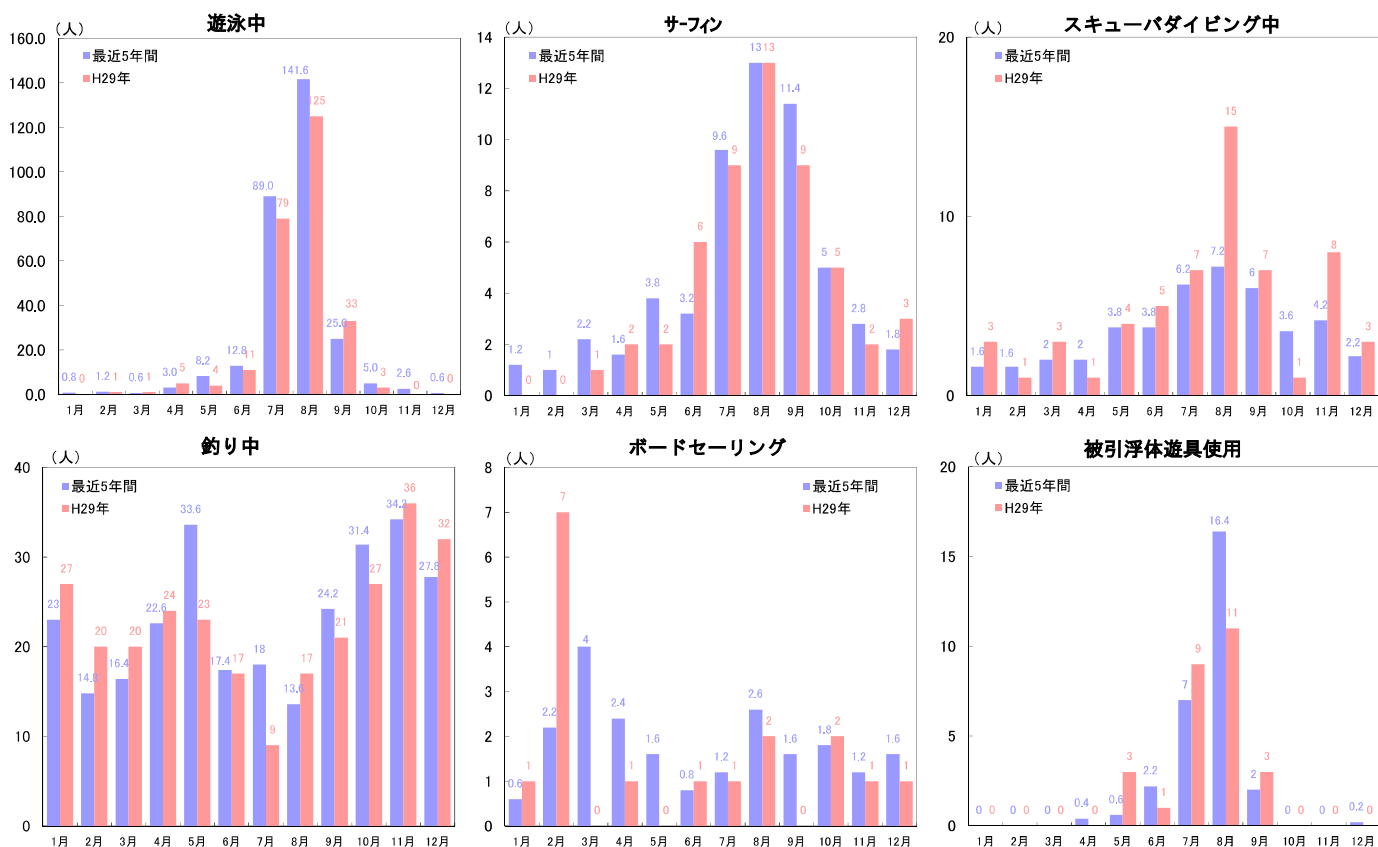
第Ⅱ-6図 マリンレジャーに関する海浜事故種類別発生状況の推移



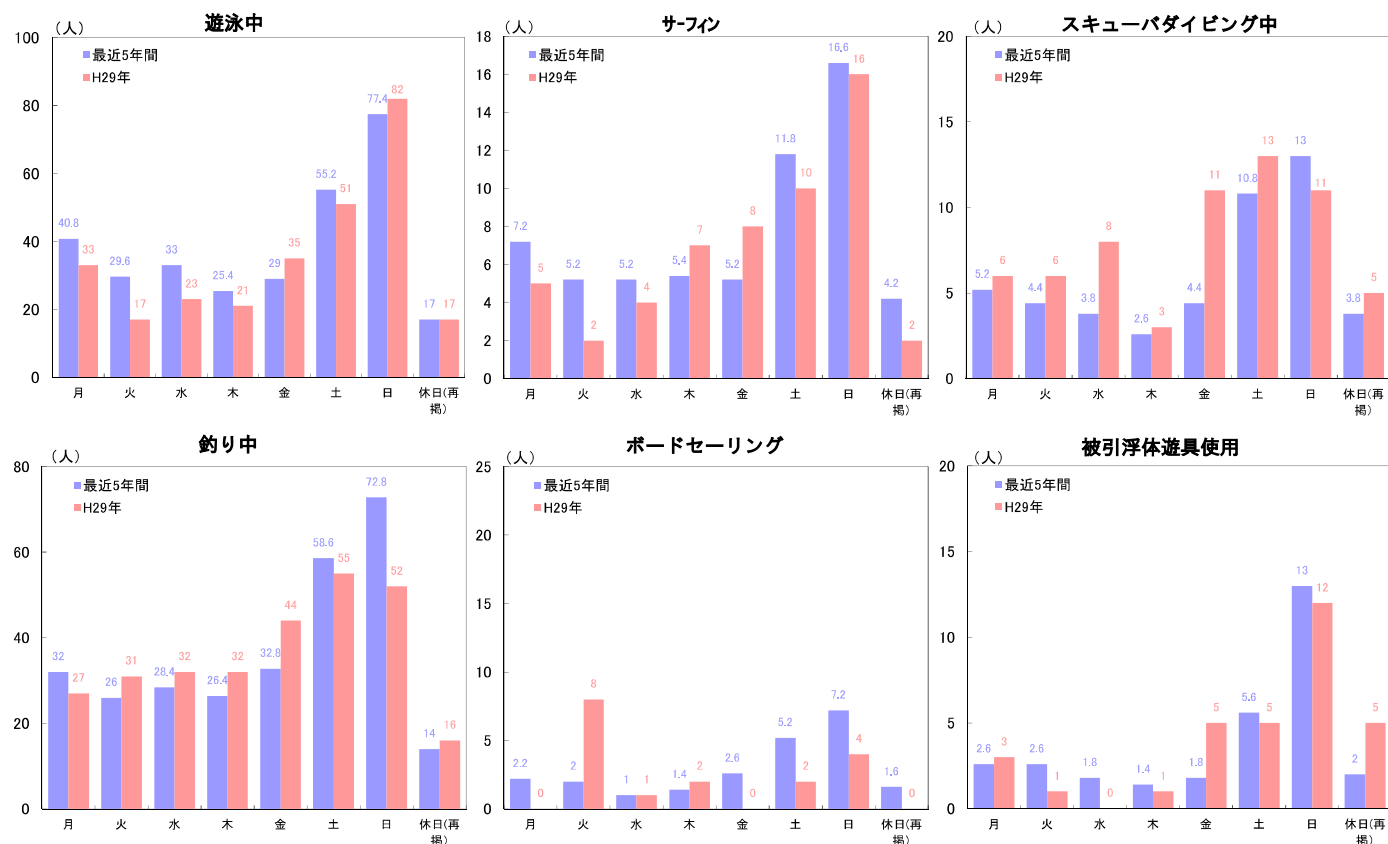
第Ⅱ-7図 マリンレジャーに関する海浜事故の年齢層別構成



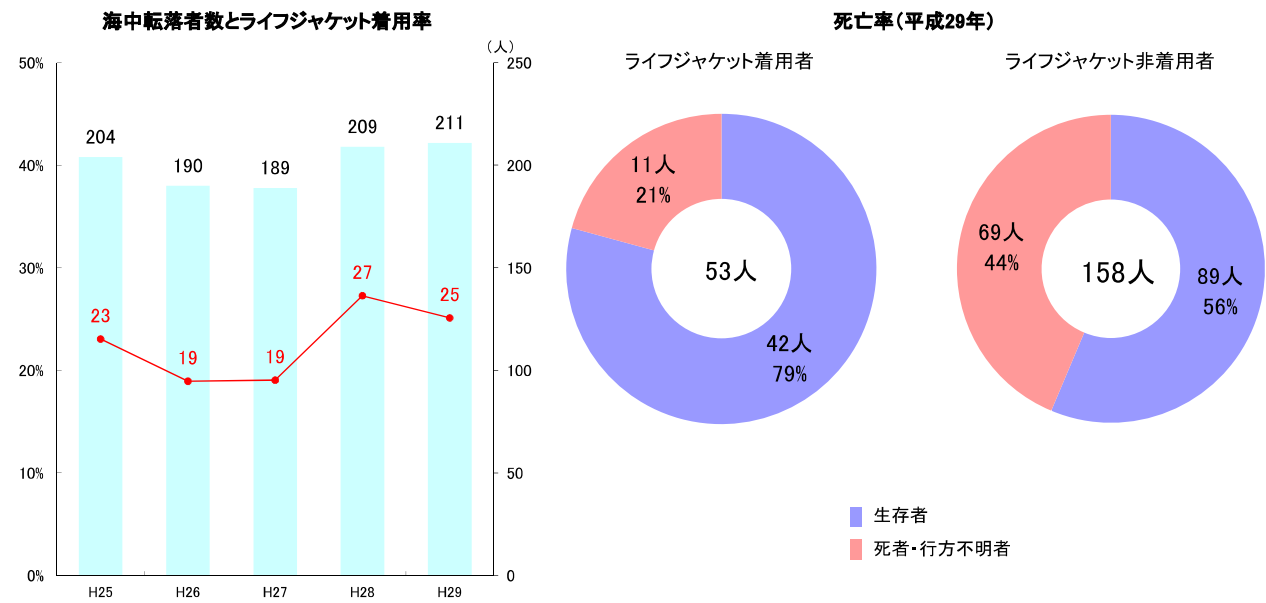
第Ⅱ－8図 マリンレジャーに関する海浜事故の月別構成



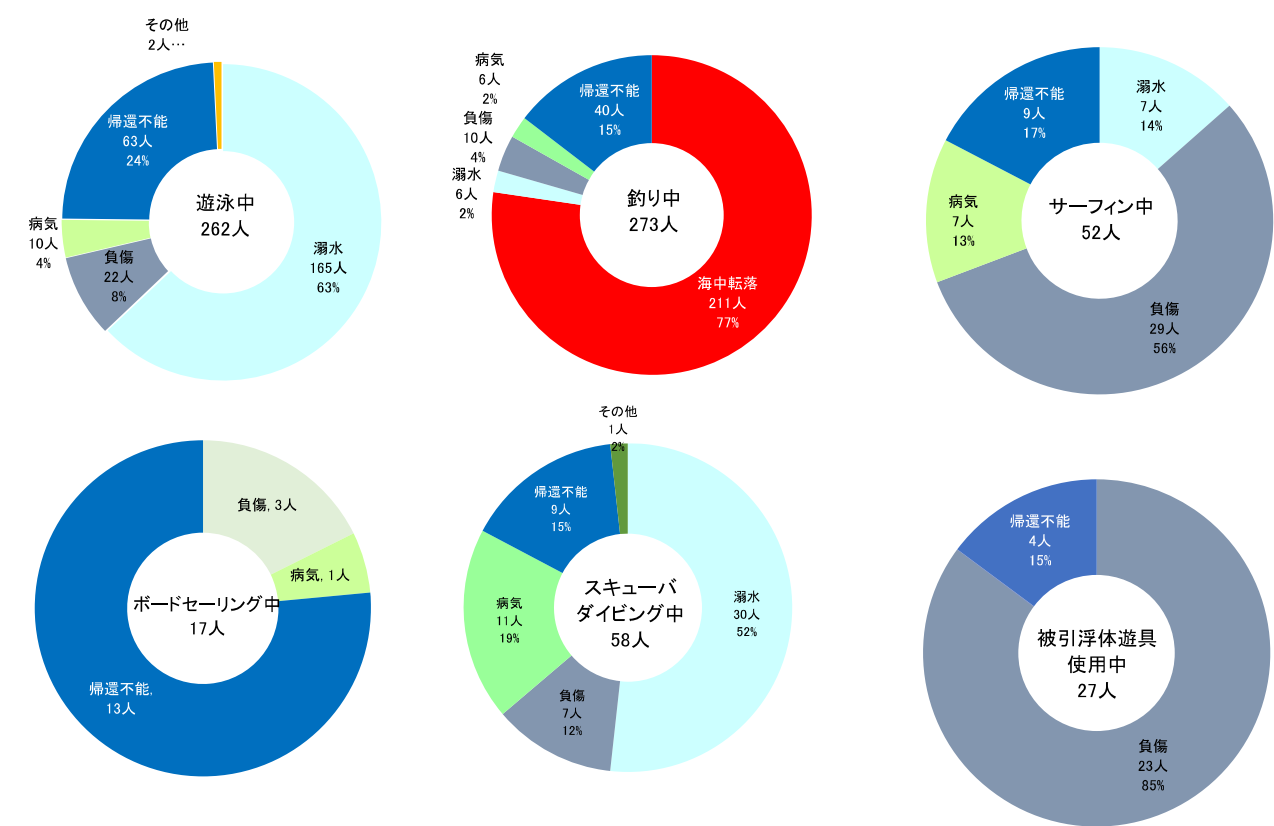
第Ⅱ－9図 マリンレジャーに関する海浜事故の曜日別構成



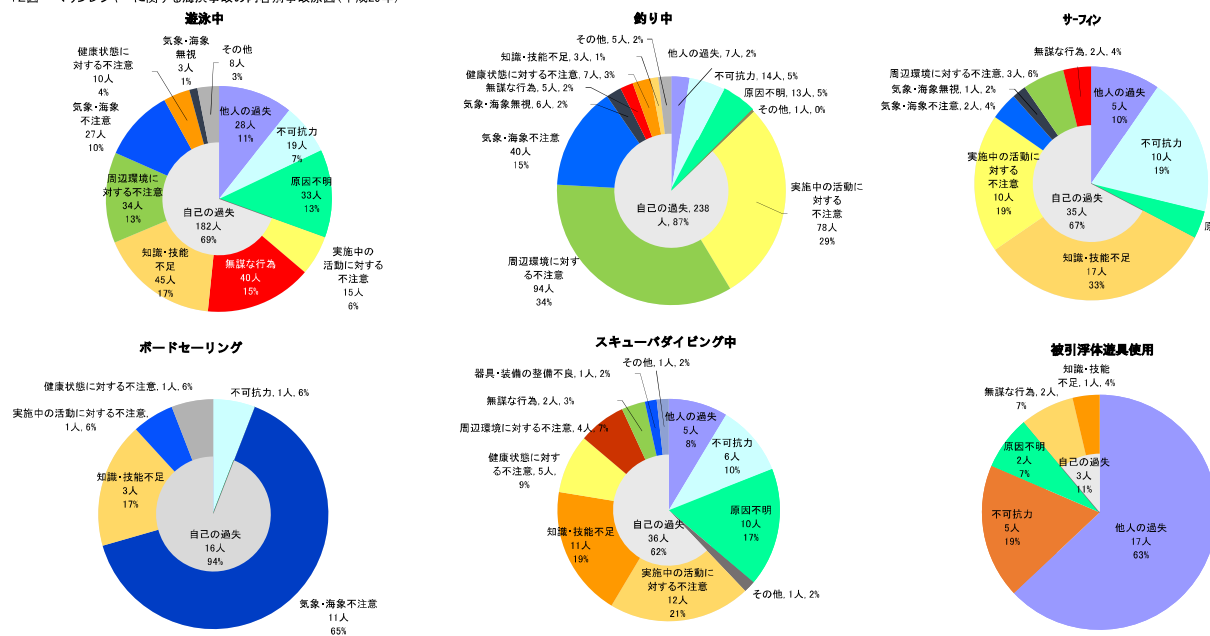
第Ⅱ－10図 マリンレジャーに関する釣り中の海中転落者のライフジャケット着用率及び死亡率



第Ⅱ－11図 マリンレジャーに関する海浜事故の内容別事故内容(平成29年)



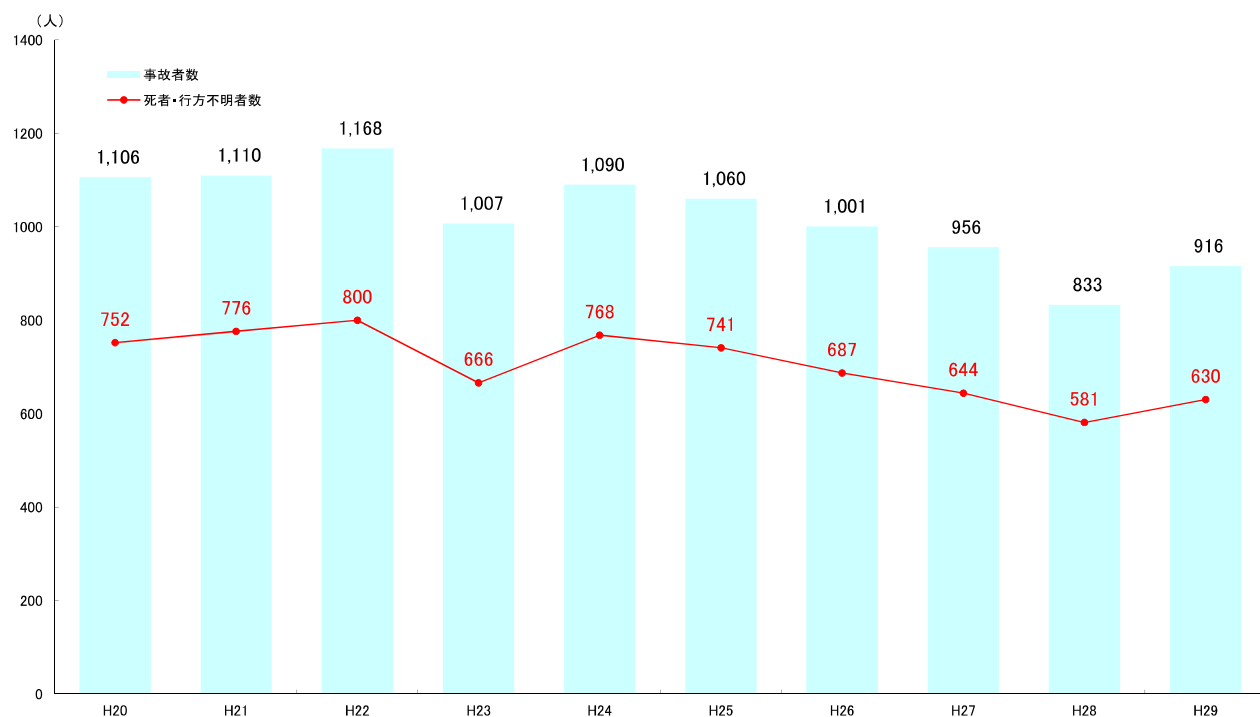
第Ⅱ－12図 マリンレジャーに関する海浜事故の内容別事故原因(平成29年)



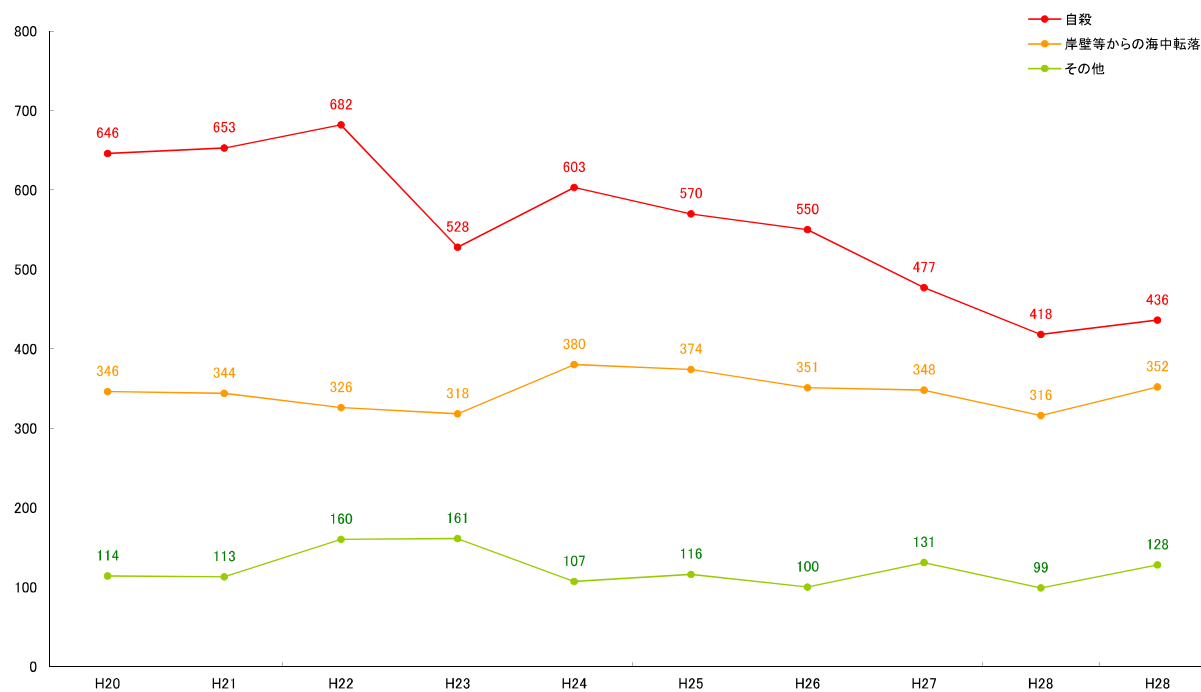
【過失の種類】

気象・海象無視・・・活動が困難な荒天化であることを知りつつ、活動を強行した場合
 気象・海象不注意・・・気象・海象の判断の誤り又は気象警報に対する無関心等注意を払っていなかった場合
 無謀な行為・・・社会通念上活動が困難であると認められる状況であることを知りつつ活動を強行した場合
 知識・技能不足・・・活動を安全に行うために必要とされる知識や技術等を十分に習得していなかった場合
 実施中の活動に対する不注意・・・活動中の考え事、脇見等、実施している活動に集中していなかった場合
 周辺環境に対する不注意・・・地形の把握等、周辺環境に注意を払っていなかった場合
 健康状態に対する不注意・・・健康管理を怠ったことによる過労、病気等自己の健康状態に注意を払っていなかった場合
 器具・装備の不備・・・当該活動の事故防止のために必要とされる器具、装備等を備えていなかった場合

第Ⅱ－13図 マリンレジャー以外の海浜事故による事故者数及び死者・行方不明者数の推移

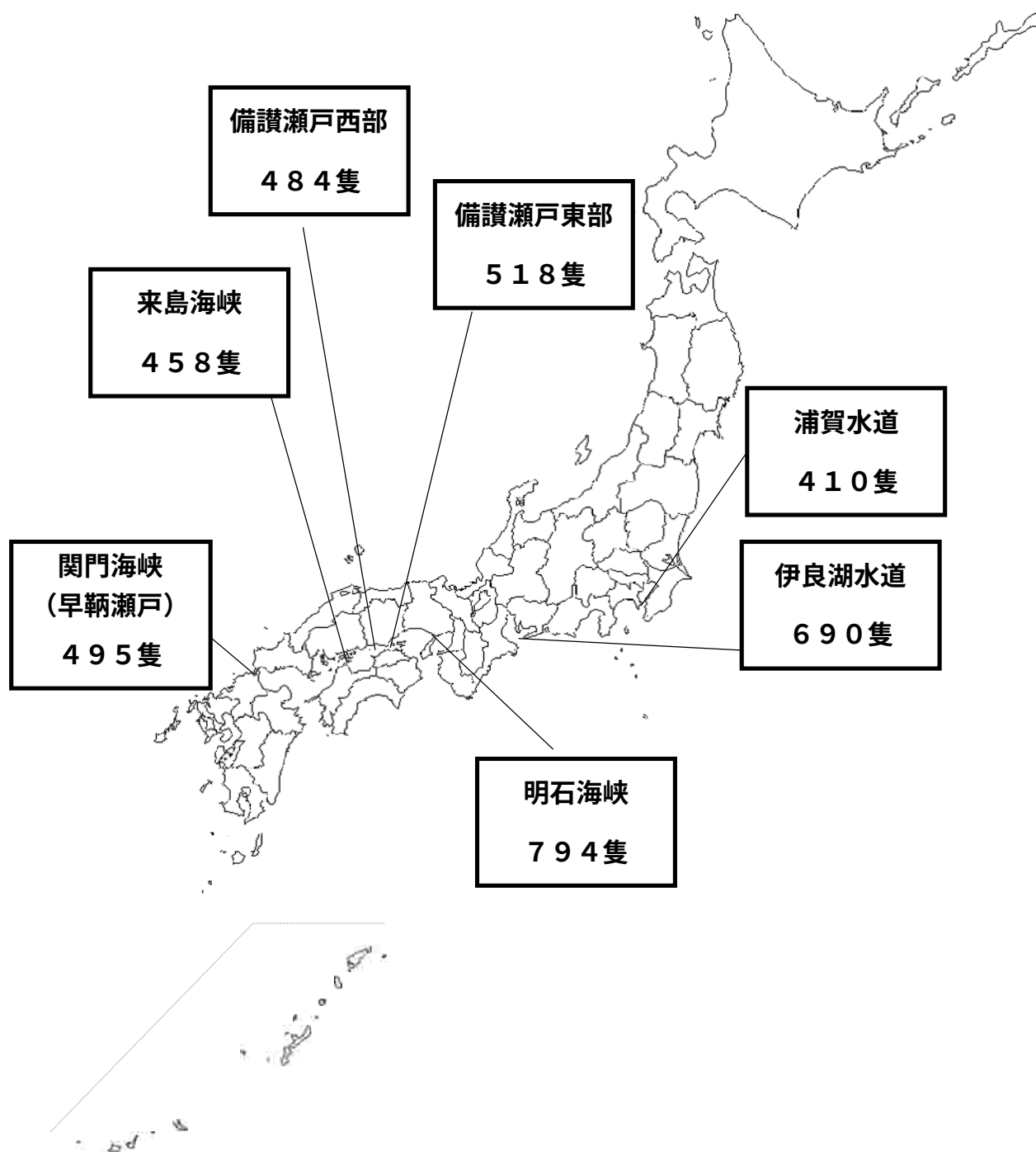


第Ⅱ－14図 マリンレジャー以外の海浜事故種類別発生状況の推移



平成 2 9 年度 通航船舶実態調査結果

1 平成29年度観測地別の通航船舶隻数（1日平均）



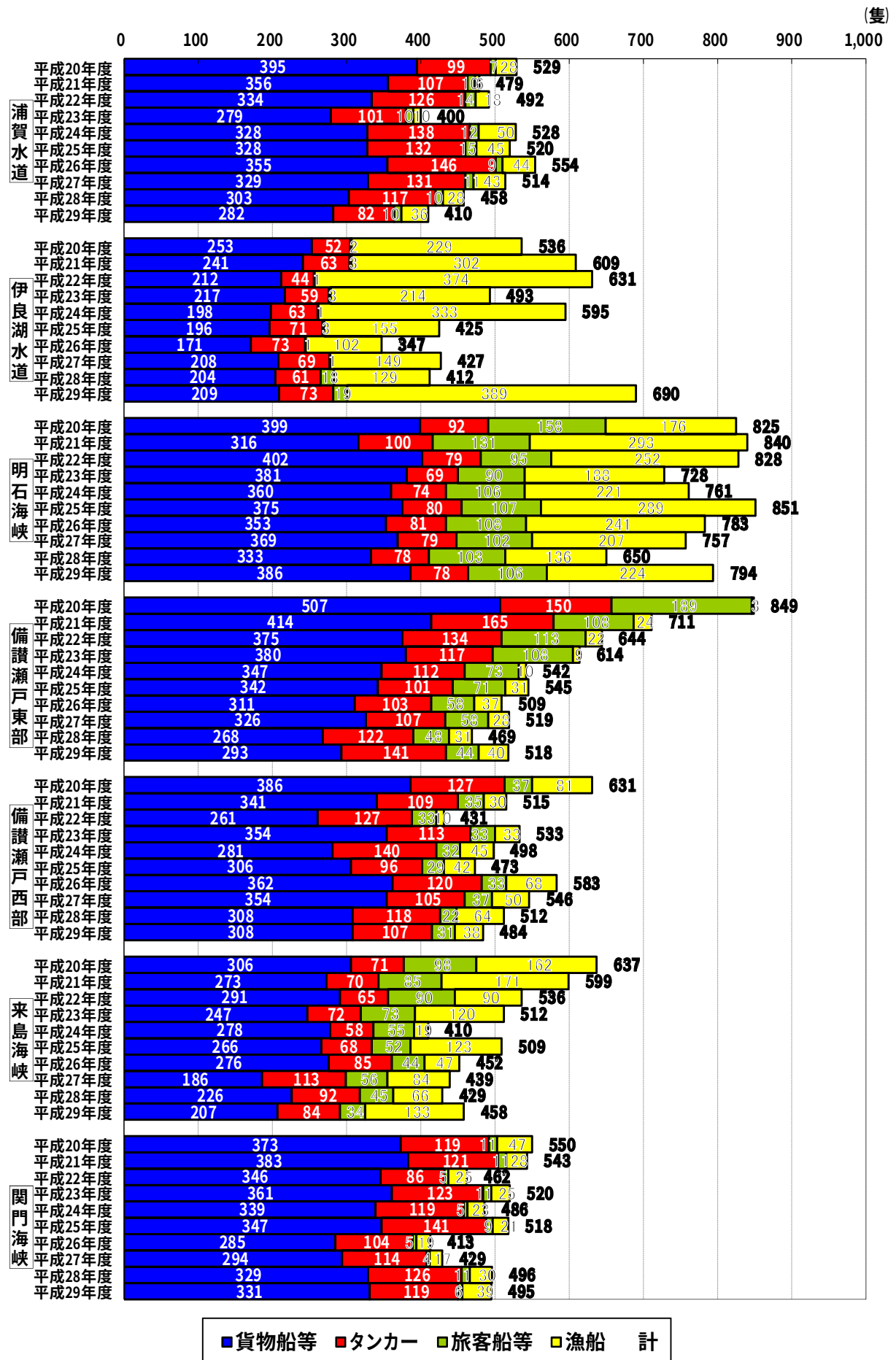
*上段は調査海域名、下段の数字は通航船舶隻数（一日平均）

2 主要水道における通航船舶総隻数の推移（1日平均）



※ このグラフでは、主要水道にて観測した通航船舶隻数（一日平均）を総計している

3 主要水道別通航船舶隻数の推移（1日平均）



【お問い合わせ】

海上保安庁 海の安全推進本部

（事務局）交通部安全対策課

電話 03-3591-6361

HP <http://www.kaiho.milt.go.jp>

