

平成 30 年

海難の現況と対策

～大切な命を守るために～

- 海上保安庁の政策目標及び達成状況
- 海難の現況
- 海難の防止対策
- 救助状況及び海難発生時の救命率向上策

平成 30 年 海難の現況と対策 ～大切な命を守るために～

目次

海難定義・海難種類の見直しについて	1～2
海難定義の見直し	1
海難種類の見直し	1
はじめに	3～4
平成 30 年の船舶事故及び人身事故	3
台風・異常気象下の船舶海難	3
第 1 章 海上保安庁の政策目標及び達成状況	5～13
1 第 10 次交通安全基本計画	5
（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	5
（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	5
（3）要救助海難に対する救助率 95%以上の維持確保	6
2 第 4 次交通ビジョン	7
（1）第 4 次交通ビジョンの概要	7
（2）主な取組事項	8
（3）船舶事故に係る計画目標の達成状況	10
Topics 1 新たな課題への取り組み	13
第 2 章 海難の現況	14～20
1 平成 30 年の船舶事故（アクシデント）と人身事故の現況	15
（1）船舶事故（アクシデント）	15
（2）人身事故	15
2 海難の現況	16
（1）船舶事故	16
ア 概観	16
イ 船舶種類別	16
ウ 海難種類別	17
エ 死者・行方不明者を伴う船舶海難	17
オ トン数別	18
（2）人身事故	19
ア 概観	19
イ マリンレジャーに関する海浜事故	19
ウ マリンレジャー以外の海浜事故	20

目次

エ 船舶事故以外の乗船中の事故	21
第3章 海難の防止対策	22~77
1 総論（海難防止の基本的考え方）	22
（1）船舶事故の防止対策	22
（2）通航量の多い沿岸域における船舶事故の防止対策	22
（3）人身事故の防止対策	23
Topics 2 多様化、活発化するウォーターアクティビティへの対応	24
2 船舶事故の防止対策	25
（1）プレジャーボート海難の防止対策	25
ア プレジャーボート海難の概観	25
イ プレジャーボート運航不能（機関故障）海難の対策	26
ウ 水上オートバイ海難の対策	30
Topics 3 小型船舶操縦者の遵守事項を知っていますか？	33
エ ミニボート等の免許を要さない船舶事故の対策	34
（2）漁船海難の防止対策	42
（3）遊漁船海難の防止対策	45
（4）貨物船海難の防止対策	48
3 通航量の多い沿岸域における船舶事故の防止対策	51
（1）ふくそう海域の海難の防止対策	51
（2）準ふくそう海域の海難の防止対策	54
4 人身事故の防止対策	56
（1）マリレジャーに関する海浜事故の防止対策	56
ア 遊泳中における海難の防止対策	56
Topics 4 子供の海難事故をなくせ！！	60
イ 釣り中における海難の防止対策	61
ウ スクーバダイビング中における海難の防止対策	64
エ スノーケル使用中における海難の防止対策	66
オ SUP使用中における海難の防止対策	68
（2）船舶事故によらない乗船者の人身海難の防止対策	70
5 海の安全情報	72
6 その他の海難防止の取組み	74
（1）SNS やメディアを活用した周知啓発活動	74
（2）安全推進マリーナと連携した事故防止	74
（3）イベント等を活用した安全意識の普及	75
（4）AIS を活用した航行支援システム	75
Topics 5 民間団体等との連携による安全意識の高揚	76
Topics 6 多様化、活発化する海上活動への対応	77

第4章 救助状況及び海難発生時の救命率向上策-----78～91

1 救助状況-----	78
(1) 人の救助-----	78
(2) 船体の救助-----	78
2 救助・救急体制の充実・強化-----	79
(1) 救助・救急能力の充実・強化-----	79
(2) 関係機関との連携・協力体制の充実-----	80
3 自己救命策の確保-----	81
(1) 平成30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-----	81
(2) より有効な自己救命策確保について-----	84
ア ライフジャケットの適切な着用について-----	85
イ 防水パック入り携帯電話等連絡手段の確保について-----	86
ウ その他自己救命策確保の一例-----	86
エ 適切な一次救命処置について-----	89
オ 体温の保持-----	90

資料編

海難の発生と救助の状況

平成30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。

※「平成30年 海難の現況」は、以下のアドレス又は二次元バーコードからアクセスして閲覧することができます。

【アドレス】

<https://www.kaiho.mlit.go.jp/doc/hakkou/toukei/toukei.html>

【二次元バーコード】



第4章 救助状況及び海難発生時の救命率向上策-----78～91

1 救助状況-----	78
(1) 人の救助-----	78
(2) 船体の救助-----	78
2 救助・救急体制の充実・強化-----	79
(1) 救助・救急能力の充実・強化-----	79
(2) 関係機関との連携・協力体制の充実-----	80
3 自己救命策の確保-----	81
(1) 平成30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-----	81
(2) より有効な自己救命策確保について-----	84
ア ライフジャケットの適切な着用について-----	85
イ 防水パック入り携帯電話等連絡手段の確保について-----	86
ウ その他自己救命策確保の一例-----	86
エ 適切な一次救命処置について-----	89
オ 体温の保持-----	90

資料編

海難の発生と救助の状況

平成30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。

※「平成30年 海難の現況」は、以下のアドレス又は二次元バーコードからアクセスして閲覧することができます。

【アドレス】

<https://www.kaiho.mlit.go.jp/doc/hakkou/toukei/toukei.html>

【二次元バーコード】



— 海難定義・海難種類の見直しについて —

【海難定義の見直し】

海上保安庁では、平成 30 年から、より効果的な海難防止対策を講じるため、海難の定義の見直しを行い、「船舶事故」については、船舶の運航に関連した損害や具体的な危険が生じたものを「船舶事故(アクシデント)」、これらが生じていないものを「インシデント」と分類し、また、「人身海難」については、海上又は海中における活動中に死傷者が発生した事故を「人身事故」、これらが生じていないものを「その他の人身に係るトラブル」と分類する新たな定義に変更しました。

さらに、全国で発生している海難の全体像を把握するため、民間救助団体のみによる救助隻数・人数も把握し、海難隻数・人数として計上することとしました。

【新たな海難定義】

海 難	船舶海難及び人身海難をいう。
船 船 海 難	船舶事故(アクシデント)及びインシデントをいう。
船 船 事 故 (アクシデント)	船舶海難のうち船舶の運航に関連した損害又は具体的な危険が生じた事故をいう。
イ ン シ デ ン ト	船舶事故(アクシデント)以外の船舶海難をいう。
人 身 海 難	人身事故及びその他の人身に係るトラブルをいう。
人 身 事 故	船舶海難によらない海上又は海中における活動中に死傷者が発生した事故をいう。(自殺、病気等を除く)
その他の人身に 係るトラブル	人身事故以外の人身海難をいう。

【海難種類の見直し】

これまでの海難種類を見直し、海難防止対策に繋がるよう分かり易い名称に見直しました。

<見直し前>

海難種類	
衝	突
乗	揚
転	覆
浸	水
推進器障害	
舵障害	
機関故障	
火災	
爆発	
行方不明	
運航阻害	
安全阻害	
その他	



<見直し後>

海難種類	細分類	内容								
衝	突	—	船舶が他の船舶に接触したことをいう。							
単	独	衝	突	船舶が物件に接触し、船舶又は物件に損害が生じたことをいう。						
乗	揚	—	船舶が陸岸、岩礁、浅瀬、捨石、沈船等水面下にあつて大地に直接又は間接的に固定している物に乗揚げ、乗切り又は底触して船舶の航行に支障が生じたことをいう。							
転	覆	—	船舶が、外力、過載、荷崩れ、浸水、転舵等のため、ほぼ90度以上傾斜して復原しないことをいう。							
浸	水	—	船外から海水等が浸入し、船舶の航行に支障が生じたことをいう。							
火	災	—	船舶又は積荷に火災が発生したことをいう。							
爆	発	—	船舶において、積荷、燃料、その他の爆発性を有するものが、引火等によって爆発したことをいう。							
運航不能	推	進	器	障害	推進器及び推進軸が、脱落し、若しくは破損し、又は漁網、ロープ等を巻いたため、船舶の航行に支障が生じたことをいう。					
	舵	障	害	—	舵取機及びその付属装置の故障、舵の脱落又は破損により、船舶の航行に支障が生じたことをいう。					
	機	関	故	障	—	主機等推進の目的に使用する機械が故障し、船舶の航行に支障が生じたことをいう。				
	機	関	取	扱	不	注意	機関は故障していないが、機関の取扱不注意のため、航行不能となったことをいう。			
	バ	ッ	テ	リ	ー	過	放	電	機関の運転に必要なバッテリーが過放電したため、船舶の航行に支障が生じたことをいう。	
	燃	料	欠	乏	—	機関の運転に必要な燃料が欠乏したため、船舶の航行に支障が生じたことをいう。				
	ろ	・	か	い	喪	失	—	ろ・かいが喪失したため、船舶の航行に支障が生じたことをいう。		
	無	人	漂	流	(係	留	不	備)	係留索の解らん又は切断による船体の漂流等をいう。
	無	人	漂	流	(海	中	転	落)	操船者の海中転落による船体の漂流等をいう。
	操	船	技	能	不	足	—	カヌー、ヨット等の操船者の操船能力不足のため、漂流したことをいう。		
	有	人	漂	流	—	—	—	乗船中の操船者が船舶海難によらない死亡又は傷病等のため、漂流したことをいう。		
	船	体	傾	斜	—	—	—	船体が傾斜したため、船舶の航行に支障が生じたことをいう。		
	走	錨	—	—	—	—	—	走錨により、船舶の航行に支障が生じたことをいう。		
	荒	天	難	航	—	—	—	荒天の影響のため、船舶の航行に支障が生じたことをいう。		
そ	の	他	—	—	—	—	運航不能のいずれにも属さないものをいう。			
そ	の	他	船	行	方	不	明	—	船舶が行方不明となったことをいう。	
	—	—	船	位	喪	失	—	—	自船の船位が不明のため、救助を求めた場合をいう。	
	—	—	そ	の	他	—	—	—	その他のいずれにも属さないものをいう。	

— はじめに —

我が国の周辺海域では、海運、漁業、マリ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海難、遊泳中の漂流や岸壁からの海中転落などの人身海難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、船舶海難に伴い油の流出などが発生すれば、海洋汚染などの被害も甚大になります。

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・協力を努め、海難発生時には迅速かつ的確な捜索救助活動を行い、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。

平成30年の船舶事故及び人身事故

平成30年の船舶事故(アクシデント)隻数は1,896隻で、インシデントは683隻でした。船舶事故に伴う死者・行方不明者数は75人でした。(民間救助機関による海難隻数を含む)

また、人身事故者数は1,359人で、その他の人身に係るトラブルは1,267人でした。人身事故に伴う死者・行方不明者数は479人でした。(民間救助機関による海難者数は含んでいない)

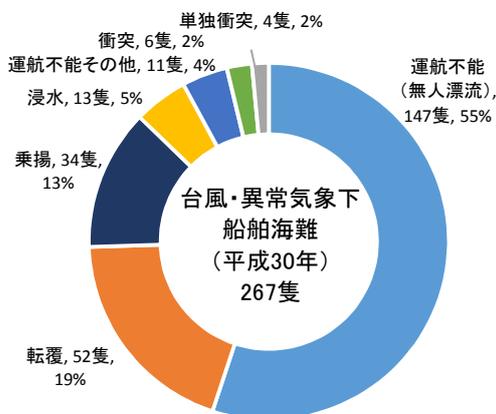
台風・異常気象下の船舶海難

平成30年に発生した台風・異常気象の影響による船舶海難は267隻で、前年に比べ120隻増加しました。(資料編 第I-1図参照)

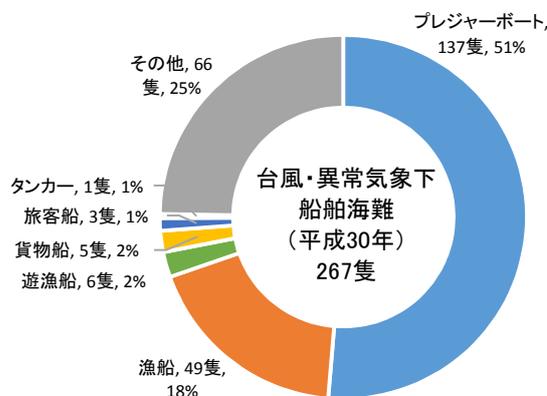
このうち平成30年6月下旬から7月上旬に西日本を中心に襲った豪雨、9月4日に上陸した台風21号及び9月30日に上陸した台風24号により、238隻が海難に至りました。

特に台風21号では、錨泊していたタンカーが走錨し、空港の連絡橋に衝突するなど、多大な被害が生じました。

【台風・異常気象下の海難種類別の割合】



【台風・異常気象下の船舶種類別の割合】



【事件事例】台風による無人漂流

台風 21 号では、強風や高波により 176 隻の船舶(係留中のプレジャーボートや漁船)が流出・転覆・浸水・乗揚に至りました。また、高潮により陸上に保管していた多数の水上オートバイが海上に流出しました。

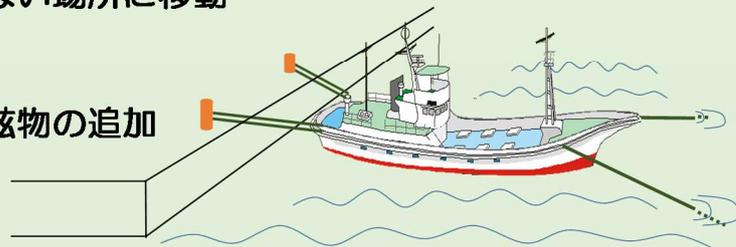
～適切な時期と方法で事前の対策を～

● 安全な場所への移動

- ・安全な場所への陸揚げ保管（しっかり固縛！）
- ・風浪の影響の少ない場所に移動

● 係留の強化

- ・増しもやい、防舷物の追加
- ・積荷の飛散防止



● 隣接港への避難

- ・定係港での対応が難しい場合には、隣接港へ早期に避難

— 第1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。

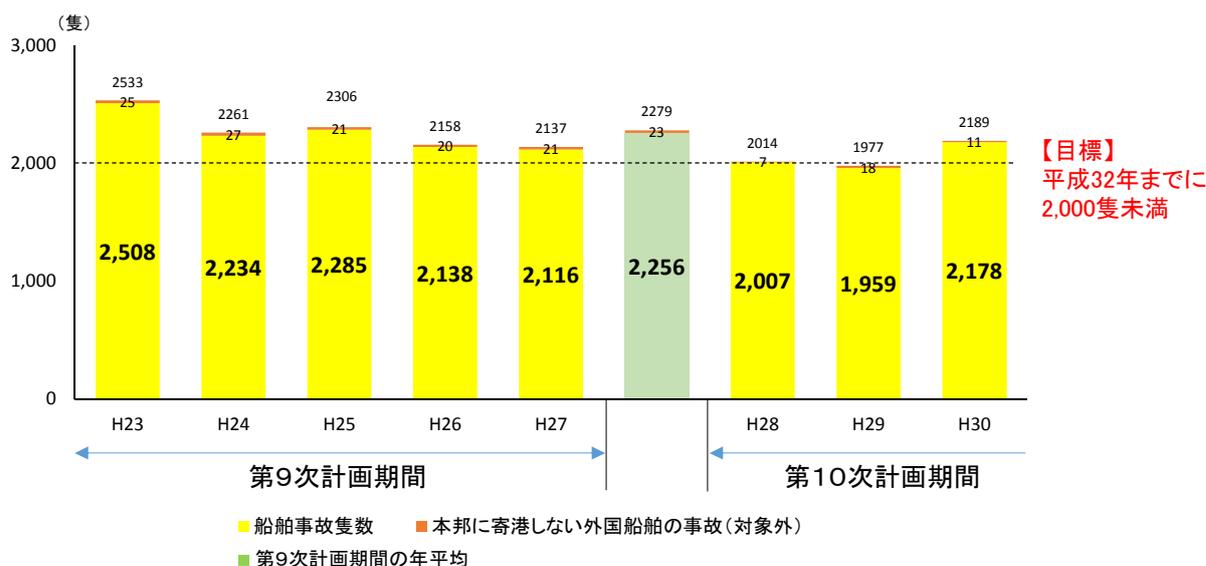
1 第10次交通安全基本計画

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)することを旨とする。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30年の船舶事故隻数は、2,178隻となっています。



※第10次交通基本計画において使用している「船舶事故隻数」は、目標隻数の設定時の海難定義に合わせる必要があるため、平成29年以前の定義を使用しています。

(2) ぶくそう海域※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

【達成状況】

平成30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30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]

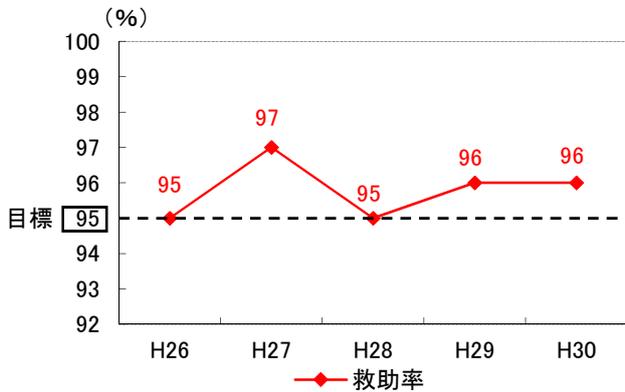
- ・20トン未満の船舶からの海難による海中転落の救助率35%以上
- ・海上保安庁が認知した船舶事故及び船舶からの海中転落事故のうち、海難発生から2時間以内に認知したものの割合(以下「2時間以内関知率」という)85%以上

【達成状況】

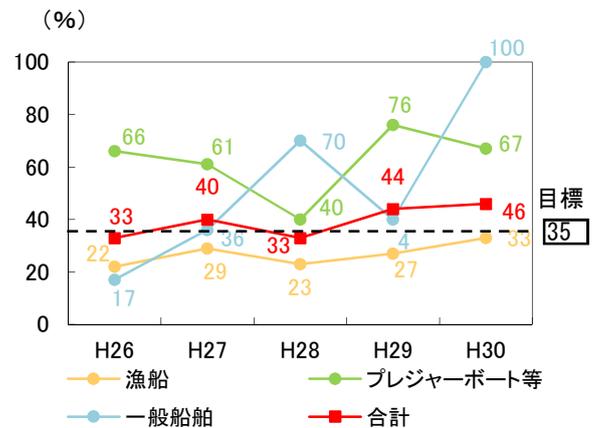
平成30年の要救助海難に対する全体の救助率は96%となっています。

また、平成30年の20トン未満の船舶からの海中転落の救助率は46%、2時間以内関知率は75%となっています。

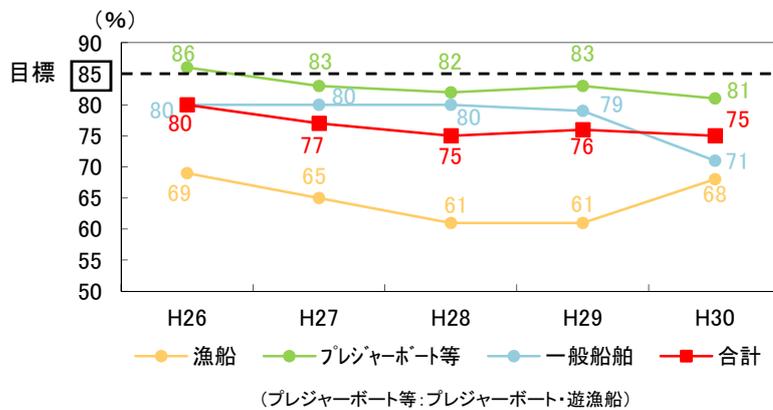
【要救助海難に対する全体の救助率】



【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4次交通ビジョン

平成30年4月20日、交通政策審議会から船舶交通安全等に係る海上安全政策について、おおむね5年間における基本的な方向性及び具体的な施策が、第4次交通ビジョンとして答申されました。

この中では、近年の社会情勢の変化や技術革新等に伴い、新たなマリンレジャーや海洋におけるエネルギー生産活動などが活発化するとともに、自動運航船実用化に向けた取組が進められ、これまでにない船舶や運航形態が出現する等、海上活動が多様化、活発化していることを踏まえ、今後取り組むべき事項(新たな課題への取組、基本的施策の推進)と船舶事故に係る計画目標が示されました。

海上保安庁では、同ビジョンに基づき、海の安全の創造を目指すため、具体的な取組をアクションプランとして策定し、取組状況を評価・検証しながら効果的かつ効率的に海上安全の向上のための取組を強力に推進しています。

なお、第4次交通ビジョンのポイントは以下のとおりです。

・「船舶交通安全の確保」から「海の安全の創造」へ

カヌーや SUP 等の活動が活発化しており、船舶以外の対象も含めた海上の安全対策を推進し、さらに、i-Sea-netによる様々な海上活動情報の統合・分析・提供、官民の関係機関が一堂に会したサミットの開催等により、能動的な安全対策を推進

・「自助」「共助」の明確化

海上保安庁が行う安全対策に加え、「自助」、「共助」の重要性を明記し、官民協働によるウォーターセーフティガイドの作成・普及、米国等の海外事例を参考とした海上安全指導員等民間による活動の活性化の検討等を推進

・新たな課題に対応した安全対策の推進

大型クルーズ船の安全確保、東京湾における巨大船通航間隔見直し、自動運航船実用化への対応等により、生産性向上・効率化、地域活性化等の新たな課題に対しても、安全確保を第一としつつ、十分に配慮した対策を推進

・安全対策の重点化

「船舶事故(アクシデント)」、「インシデント」の考えを導入し、民間救助機関等により救助された事案も取り入れ、より「船舶事故(アクシデント)」に対する調査等を強化し、安全対策を重点化

(1) 第4次交通ビジョンの概要

ビジョンには、今後取り組むべき事項(新たな課題への取組、基本的施策の推進)と船舶事故に係る計画目標が示されています。

○新たな課題への取組

- ・多様化、活発化する海上活動への対応
- ・海上における生産性向上、効率化への対応
- ・地域を活かす海上安全行政の推進
- ・海上活動情報の統合と活用

・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

○基本的施策の推進(第3次交通ビジョンから継続実施する施策)

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

○船舶事故に係る計画目標

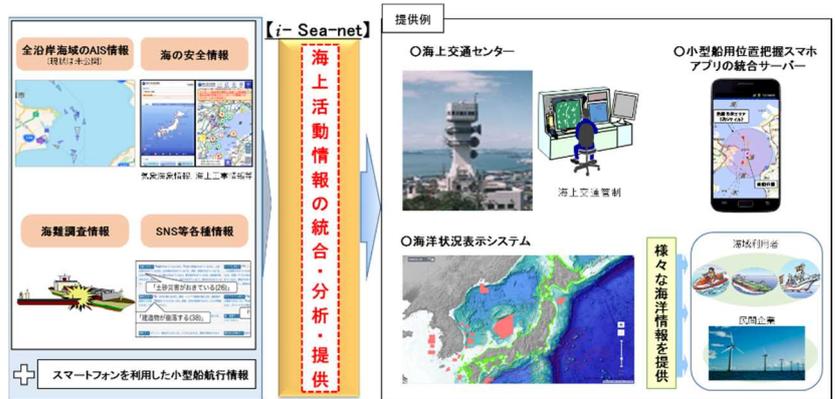
第3次交通ビジョンに掲げた「2020年代中に現在の船舶事故隻数を半減させることを目指すべきである。」とする長期目標の達成を引き続き目指すとともに、以下のとおり、計画目標を設定しています。

- ・船舶事故隻数の減少
- ・ふくそう海域における大規模海難の防止
- ・ふくそう海域における衝突、乗揚事故隻数の減少
- ・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

(2)主な取組事項

○海上活動情報の統合と活用(i-Sea-netの構築)

ICTを活用し、AIS(船舶自動識別装置)を搭載していない小型船の航行情報や海上保安庁が保有するAIS情報など様々な海上活動情報を統合・分析し、オープンデータ化して提供するシステムを構築し、安全に配慮した海上活動の実現等を図ります。



海上活動情報統合・情報システム(i-Sea-net)のイメージ

○多様化、活発化する海上活動への対応

・ウォーターアクティビティのセーフティガイドの策定

ウォーターアクティビティごとに推奨される装備品や必要なスキル等安全情報を取りまとめ「ウォーターセーフティガイド」を策定し、利用者に対する周知・啓発を実施します。



ウォーターアクティビティ(例)

第1章 海上保安庁の政策目標及び達成状況

・民間による安全対策の推進

小型船舶の安全対策の一つとして、米国等の安全対策に関する情報の収集等を行い、海上安全指導員等民間による活動の活性化の検討等を推進する。



図3 民間による安全啓発活動

○海上における生産性向上、効率化への対応

・大型クルーズ船の安全対策

大型クルーズ船が初めて入港する際の安全対策の検討期間を短縮させるべく、海上保安庁において簡易な入出港シミュレーションを行い、関係者の適切な判断に資する。

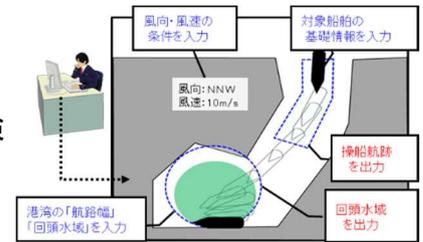


図4 簡易な入出港シミュレーション

・巨大船通航間隔の見直し

船舶交通の安全を確保した上、船舶が輻輳する海域である東京湾の航路における巨大船等の通航間隔について、現行の15分を短縮するための検討を行う。

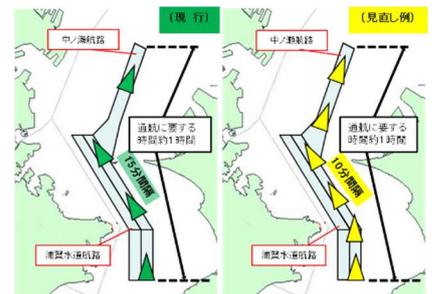


図5 東京湾における巨大船通航間隔見直し

・自動運航船実用化への対応

自動運航船は、その実用化に向けた取組が始められつつあることから、海外動向の把握、事業者等からの意見聴取を行うとともに、海上安全確保策について有識者等を交えた検討を開始し、その検討結果を踏まえ必要に応じた対策を推進する。

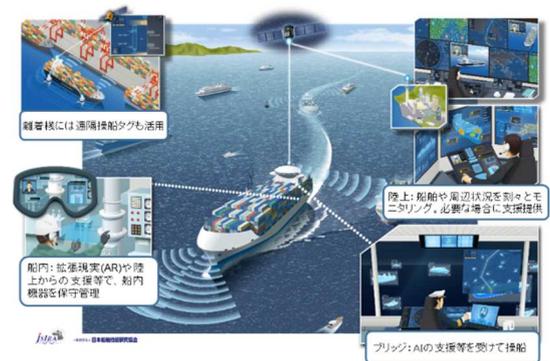


図6 自動運航船のイメージ

○地域を活かす海上安全行政の推進(灯台観光の推進を通じた地域貢献)

地方公共団体等による灯台の観光資源としての活用等を積極的に促すことにより、海上安全思想の普及を図り、これを通じて地域活性化にも一定の貢献を果たしていく。



図7 灯台の観光活用事例

○航路標識等の整備、管理(新たな光源の導入)

LED素子を面的に配置した長寿命省エネ光源であるCOB(Chip On Board)を導入し、太陽電池化することによる長距離配線の解消、保守労力、コスト削減を図る。

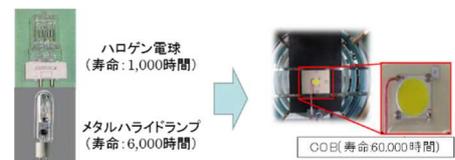


図8 長寿命省エネ光源であるCOBの導入

○防災、減災対策(海上交通管制の一元化)

東京湾(平成30年1月運用開始)に引き続き、伊勢湾、大阪湾においても海上交通管制の一元化を推進する。



図9 一元的な海上交通管制を行う東京湾海上交通センターの状況

○戦略的技術開発

・船舶動静予測機能の技術開発

AIS情報の解析や研究が進むOZT(航行妨害ゾーン)等を活用した船舶動静予測技術の開発、新たな乗揚、走錨監視システム技術の開発、実装を行う。

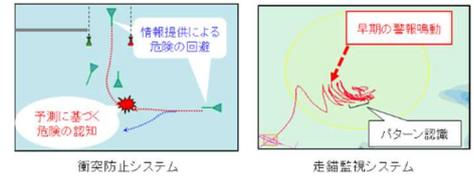


図10 船舶動静予測機能のイメージ

・VDESの国際標準化への参画及び活用に向けた検討

VDES^{※1}の運用要件を検討し、国際基準案の策定を推進、IMO(国際海事機関)、IALA^{※2}等へ提案を行い、我が国主導で国際標準化を図る。

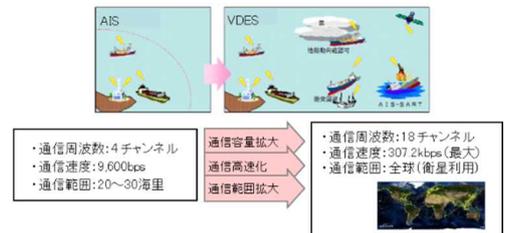


図11 AISとVDESの比較

※1 VDES VHF データ通信システム: AIS の機能に加え、AISより高速大容量のVHFデータ通信機能を有する新たな海上のデジタルデータ通信システム

※2 IALA 国際航路標識協会: 航路標識の改善により、船舶交通の安全性、運航効率の向上を図ることを目的とした非政府組織

(3)船舶事故に係る計画目標の達成状況

ビジョンに示された船舶事故に係る計画目標の平成30年における達成状況は、以下のとおりです。

○船舶事故隻数の減少

ビジョン計画期間最終年である2022年までに船舶事故隻数を1,600隻以下とする。

【達成状況】

ビジョンにおける目標は、船舶事故を対象[※]とすることとされ、平成30年における船舶事故(アクシデント)隻数は1,896隻でしたが、平成29年までの計上方法では平成30年は2,189隻(台風21号等の自然災害による船舶事故が多数発生したことを一因として前年に比べ212隻増加)でした。



第1章 海上保安庁の政策目標及び達成状況

平成30年は船舶事故での計上方法を用いた初年度であるため、今後も事故隻数の推移を分析の上、目標の妥当性を確認していきます。

※海上保安庁では、平成30年度から民間救助機関等により救助された事案も取り入れた上で、船舶の運航に関連した損害や具体的な危険が生じたものを「船舶事故(アクシデント)」、これらが生じていないものを「インシデント」とする定義の見直しを実施しています。

○ふくそう海域における大規模海難の防止

ふくそう海域における航路を閉塞するような社会的影響が著しい大規模海難の発生数をゼロとする。

【達成状況】

平成30年におけるふくそう海域の大規模海難の発生数はゼロでした。

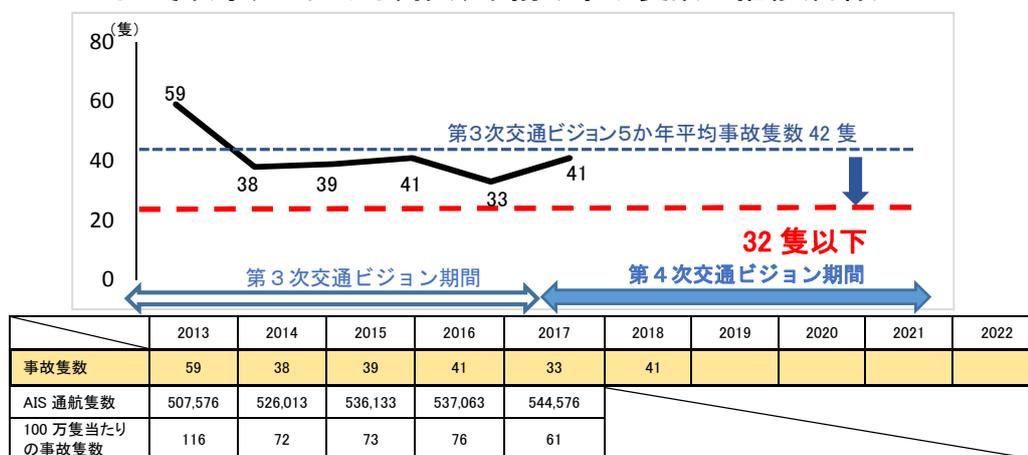
○ふくそう海域における衝突、乗揚事故隻数の減少

第3次交通ビジョン計画期間中の5か年平均の事故隻数42隻に対して、本ビジョン計画期間最終年には、事故隻数を32隻以下とする。

【達成状況】

平成30年におけるふくそう海域の衝突、乗揚げ事故隻数は41隻でした。

ふくそう海域における衝突、乗揚げ事故隻数の推移(目標)



対象海域：航路及び航路付近海域(海上交通センターのレーダーサービスエリア)

ただし、名古屋港海上交通センターの全海域及び関門港以外の港域を除く

対象事故隻数：総トン数100トン以上の船舶又はAIS搭載船舶

AIS通航隻数：海上交通センター(名古屋港海上交通センターを除く)の情報提供可能海域内の航路を通航したAIS搭載船舶

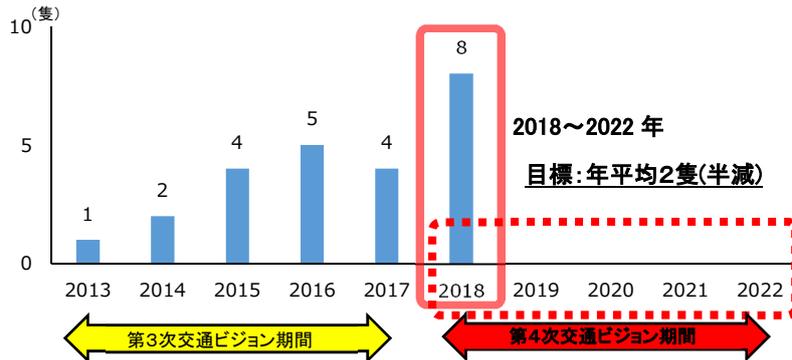
○台風、異常気象時における港内の衝突、乗揚事故隻数の減少

台風、異常気象時における港内の衝突、乗揚げ事故隻数(20トン未満の船舶を除く。)について、第3次交通ビジョン最終年である平成29年の衝突、乗揚事故隻数4隻に対して、本ビジョン計画期間(5年間)は年平均2隻に半減させる。

【達成状況】

平成30年の台風、異常気象時における港内の衝突、乗揚事故隻数は8隻でした。

台風、異常気象時における港内の衝突、乗揚事故隻数(目標)

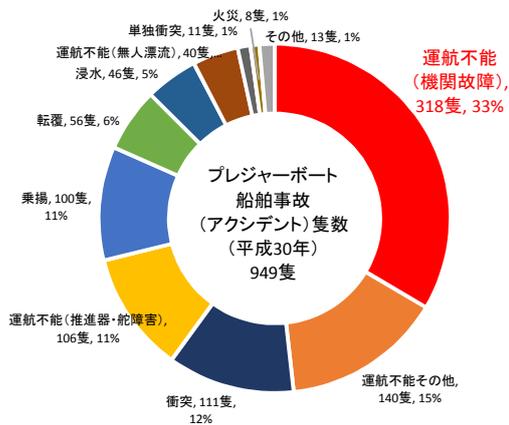


【Topics 1】新たな課題への取組み
～安全対策の重点ターゲット～

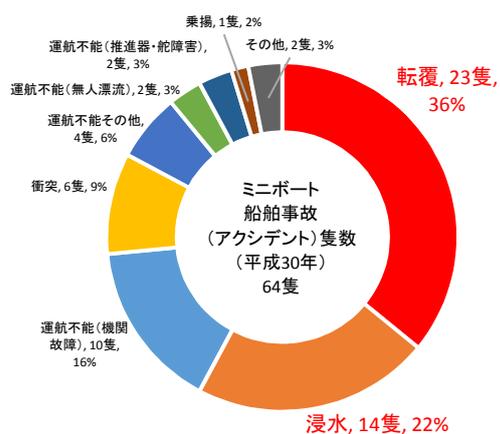
第4次交通ビジョンでは、新たな課題への取組みのひとつとして「安全対策の重点化」が掲げられています。平成30年度からは、船舶事故について民間救助機関等により救助された事案もその対象に取り入れた上で、船舶の運航に関連した損害や具体的な危険が生じたものを「船舶事故(アクシデント)」と定義したうえで、「アクシデント」に対策を重点化していくことになりました。

重点化に関する具体的な検討では、過去の海難発生実績を元に、特に発生隻数(頻度)、死傷事故発生数(リスク)等に着目した課題の洗い出しを実施した結果、①プレジャーボートの運航不能(機関故障)、②ミニボートの浸水・転覆、③漁船、遊漁船の衝突の3つを平成31年度の安全対策の重点ターゲットとして決定しました。海上保安庁では、これらの取組みも踏まえつつ、引き続き、効果的かつ効率的な安全対策を推進していきます。

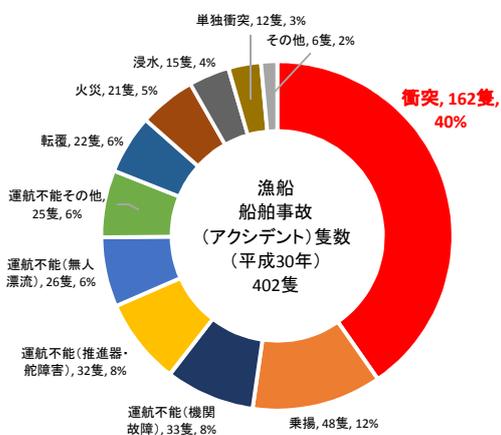
【プレジャーボートの海難種類別の割合(平成30年)】



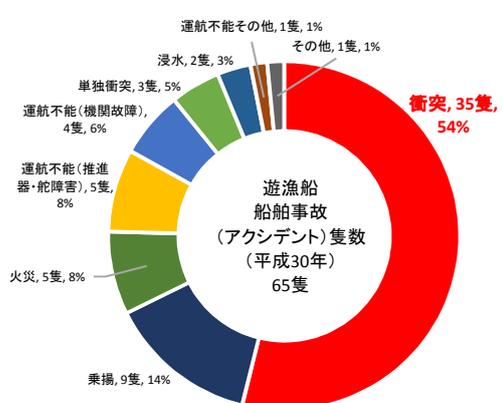
【ミニボートの海難種類別の割合(平成30年)】



【漁船の海難種類別の割合(平成30年)】



【遊漁船の海難種類別の割合(平成30年)】

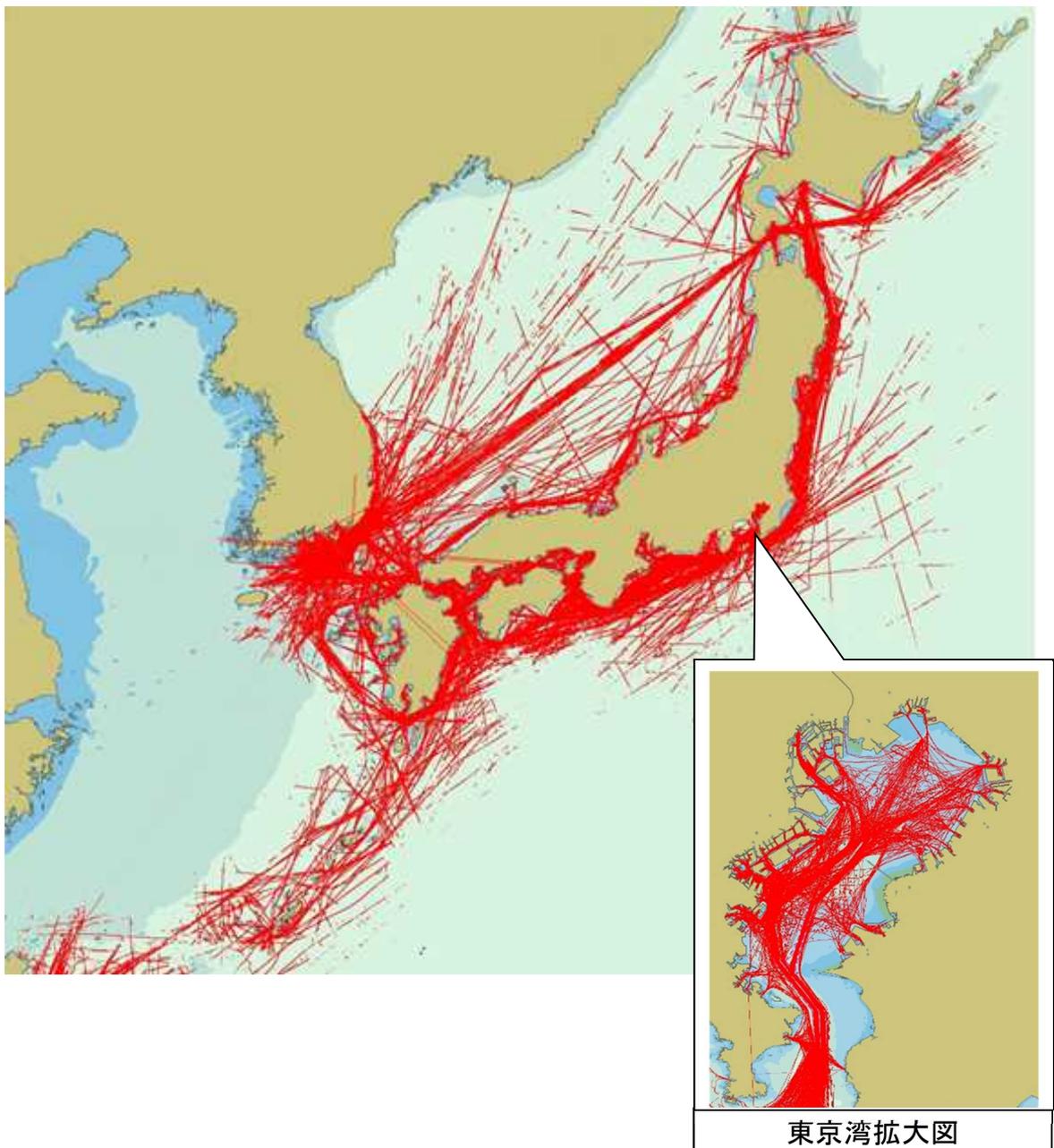


— 第2章 海難の現況 —

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、AIS搭載船舶だけでも1日約9,000隻もの船舶が通航しており、AISを搭載していないプレジャーボートや漁船等の小型船舶も含めると、実際には更に多くの船舶が行き交っています。このような交通環境の中で、依然として多くの船舶海難が発生しています。

【我が国沿岸海域のAIS搭載船舶の通航状況】(平成30年8月1日)



第2章 海難の現況

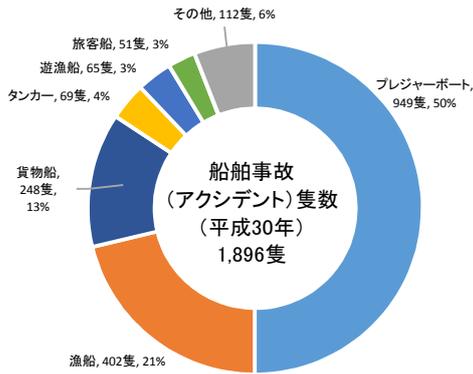
1 平成30年の船舶事故(アクシデント)と人身事故の現況

(1) 船舶事故(アクシデント)

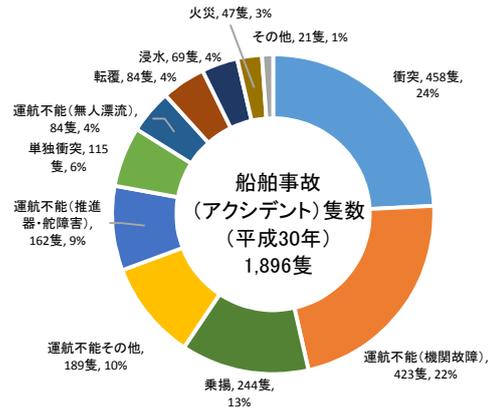
平成30年の船舶種類別の隻数は、プレジャーボート949隻(50%)が最も多く、次いで漁船402隻(21%)、貨物船248隻(13%)の順となっています。

平成30年の海難種類別の隻数は、衝突458隻(24%)が最も多く、次いで運航不能(機関故障)423隻(22%)、乗揚244隻(13%)の順となっています。

【船舶種類別の割合(平成30年)】



【海難種類別の割合(平成30年)】



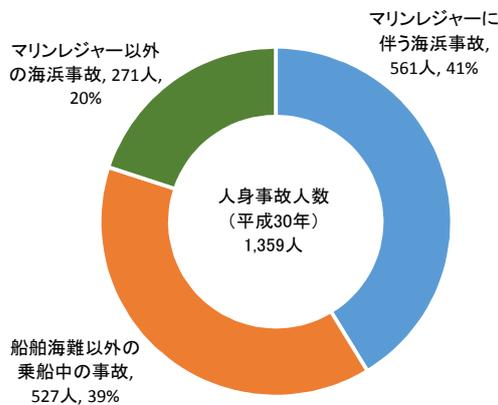
死者・行方不明者数:75人

(2) 人身事故

平成30年の区分別の人数は、マリンレジャーに伴う海浜事故561人(41%)が最も多く、次いで船舶事故以外の乗船中の事故527人(39%)、マリンレジャー以外の海浜事故271人(20%)の順となっています。

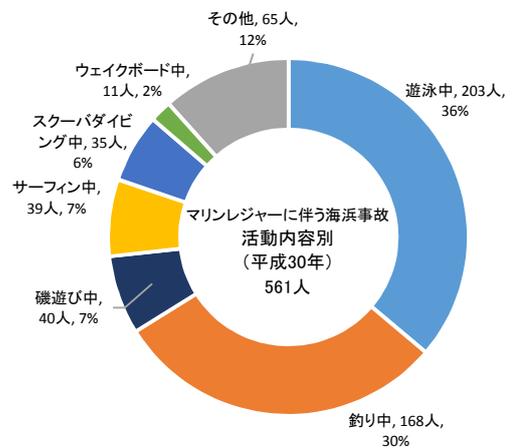
平成30年のマリンレジャーに伴う海浜事故の活動内容別の人数は、遊泳中203人(36%)が最も多く、次いで釣り中168人(30%)、磯遊び中40人(7%)の順となっています。

【区分別の割合(平成30年)】



死者・行方不明者:479人

【マリンレジャーに伴う海浜事故の活動内容別の割合(平成30年)】



死者・行方不明者:224人

2 海難の現況

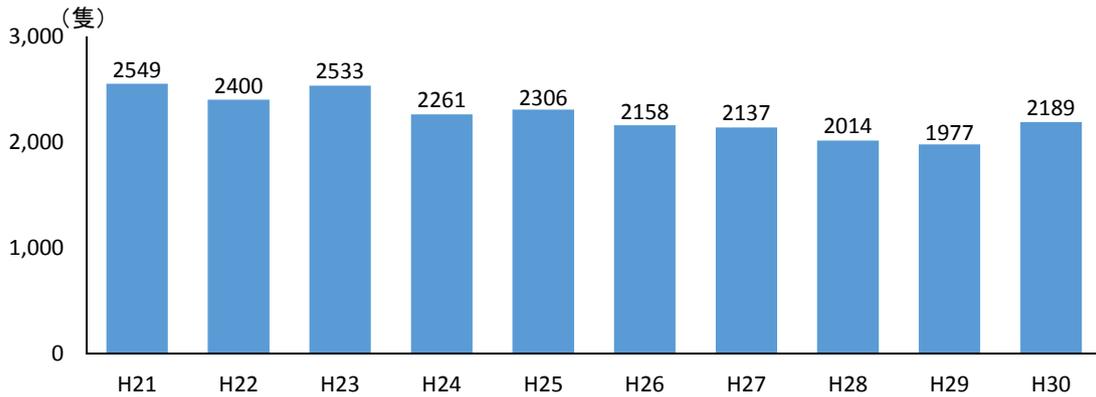
本項の海難のデータは、過去のデータとの比較分析を行う必要から平成29年までの計上方法(民間救助機関のみによる救助を除く)による数値を使用しています。

(1) 船舶事故

ア 概観

平成30年に海上保安庁が認知した船舶事故隻数は2,189隻でした。

【船舶事故隻数の推移(過去10年間)】



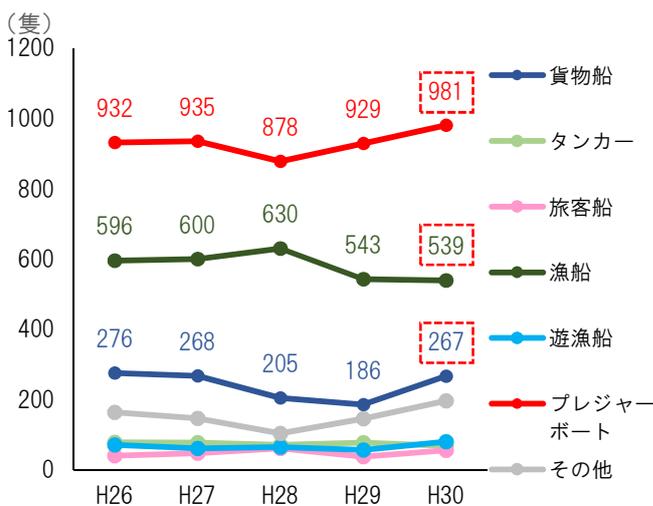
イ 船舶種類別

平成30年の船舶種類別の隻数は、プレジャーボート981隻(45%)が最も多く、次いで漁船539隻(25%)、貨物船267隻(12%)の順となっています。

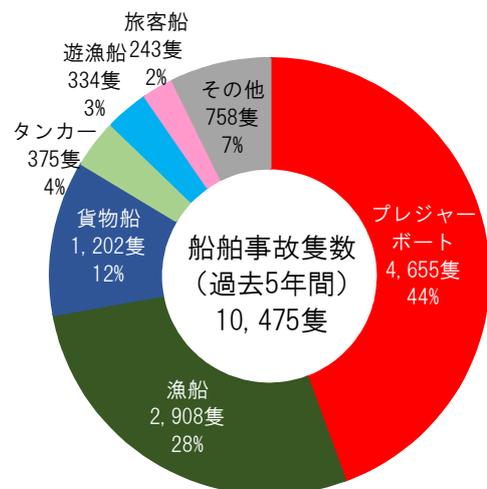
過去5年間の船舶種類別の隻数においても、プレジャーボートが最も多く、次いで漁船、貨物船の順となっています。

※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)】



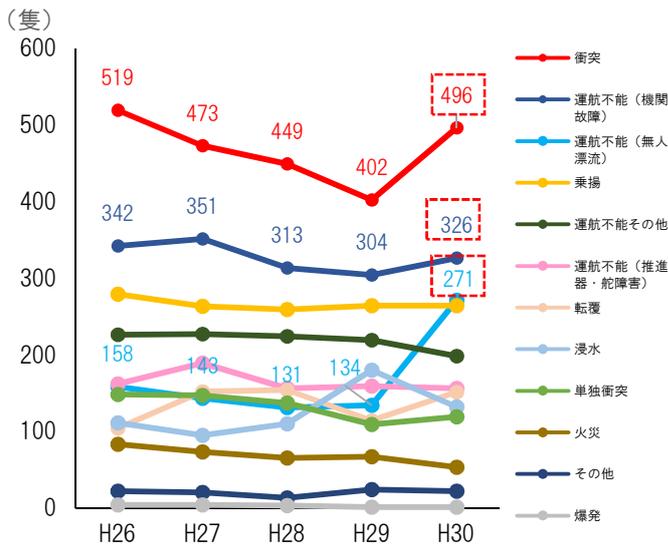
第2章 海難の現況

ウ 海難種類別

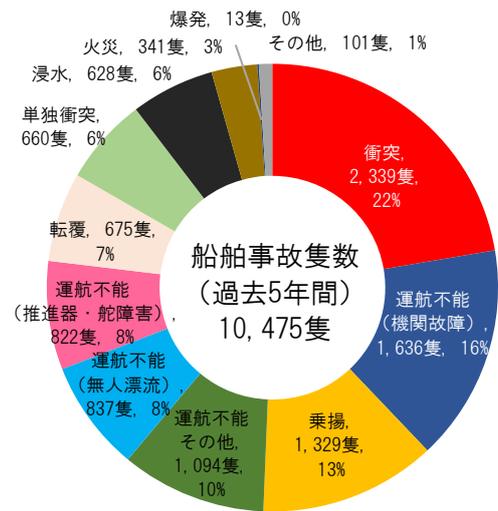
平成30年の海難種類別の隻数は、衝突496隻(23%)が最も多く、次いで運航不能(機関故障)326隻(15%)、運航不能(無人漂流)271隻(12%)の順となっています。

平成30年の運航不能(無人漂流)は台風21号等により前年に比べ急増しており(P3参照)、過去5年間の海難種類別の隻数では、おおむね衝突、運航不能(機関故障)、乗揚の順となっています。

【海難種類別の推移(過去5年間)】



【海難種類別の割合(過去5年間の累計)】



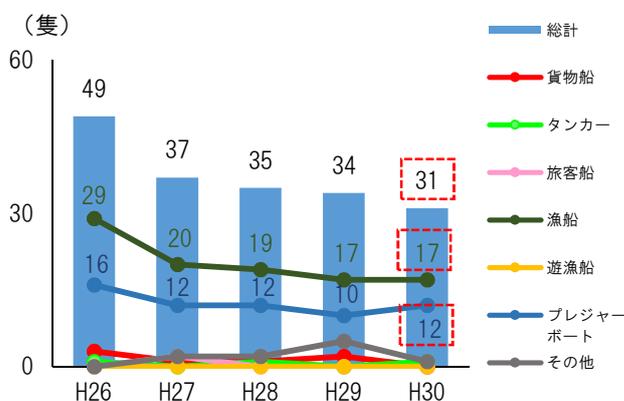
エ 死者・行方不明者を伴う船舶事故

平成30年の死者・行方不明者を伴う隻数は31隻で、船舶種類別では、漁船17隻(55%)が最も多く、次いでプレジャーボート12隻(39%)の順となっています。

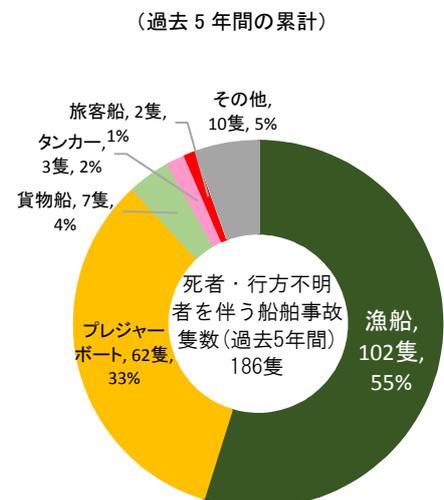
過去5年間においても、漁船、プレジャーボートの順となっています。

なお、平成30年の船舶事故に伴う死者・行方不明者数は75人となっています。

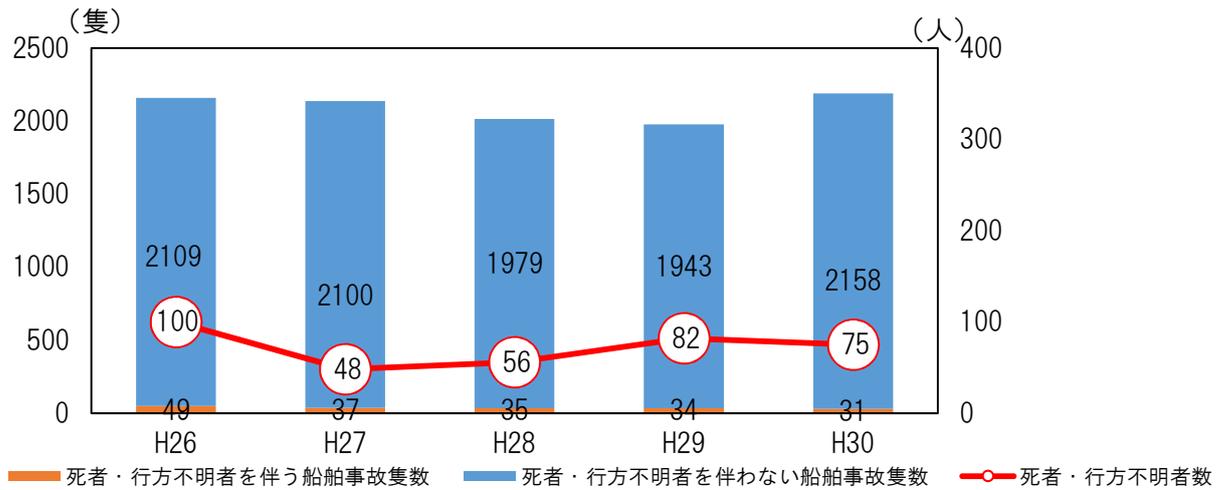
【死者・行方不明者を伴う船舶事故隻数の推移(過去5年間)】



【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)】



【船舶事故に伴う死者・行方不明者の推移(過去5年間)】



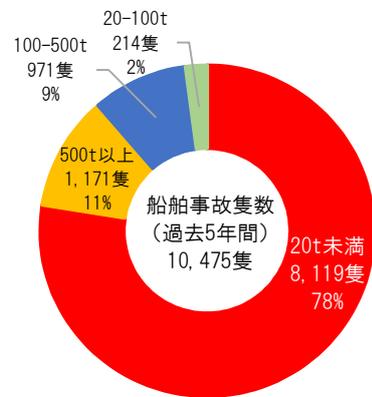
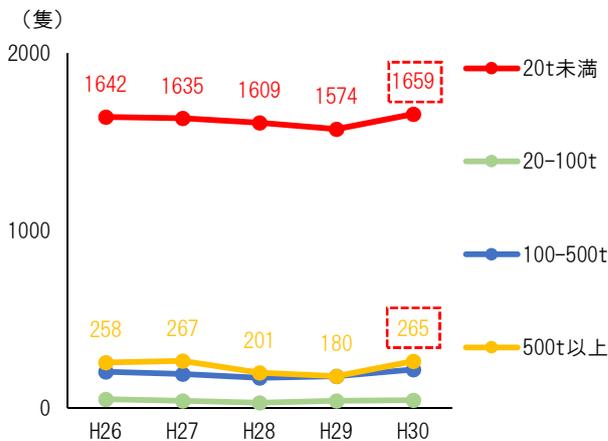
オ トン数別

平成30年のトン数別の隻数は、20トン未満 1,659隻(76%)が最も多く、次いで500トン以上 265隻(12%)の順となっています。

過去5年間においても、20トン未満、500トン以上の順となっています。

【トン数別の海難隻数推移(過去5年間)】

【トン数別の割合(過去5年間の累計)】



第2章 海難の現況

(2) 人身事故

ア 概観

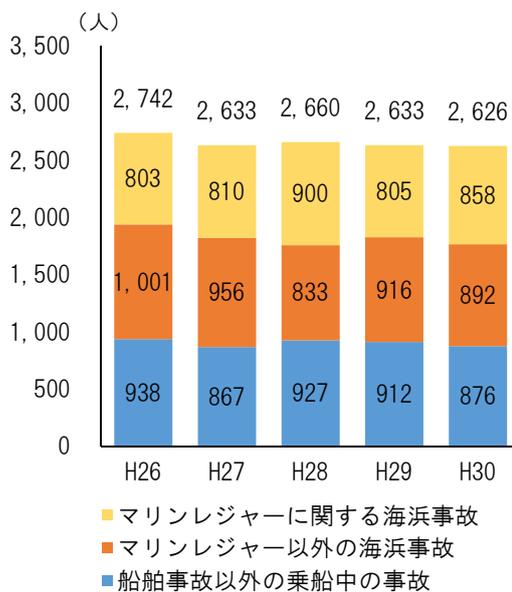
平成30年に海上保安庁が認知した人身事故者数は2,626人で、そのうち、マリレジャーに関する海浜事故者数^{※1}が858人、マリレジャー以外の海浜事故者数^{※2}が892人、船舶事故以外の乗船中の事故者数^{※3}が876人、となっています。人身事故者数の死者・行方不明者数は1,040人で、そのうち、マリレジャーに関する海浜事故者数が242人、マリレジャー以外の海浜事故者数が598人、船舶事故以外の乗船中の事故者数が200人、となっています。

※1 マリ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。

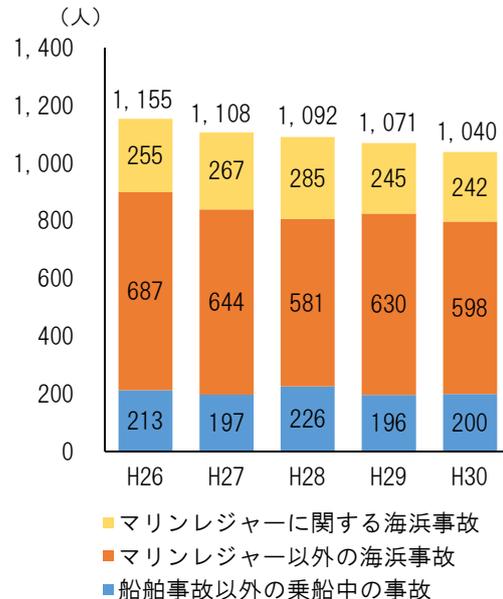
※2 マリレジャー以外の海浜事故とは、岸壁からの海中転落や自殺等をいいます。

※3 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、病気をいいます。

【事故者数の年別発生状況（過去5年間）】



【死者・行方不明者数の年別発生状況（過去5年間）】

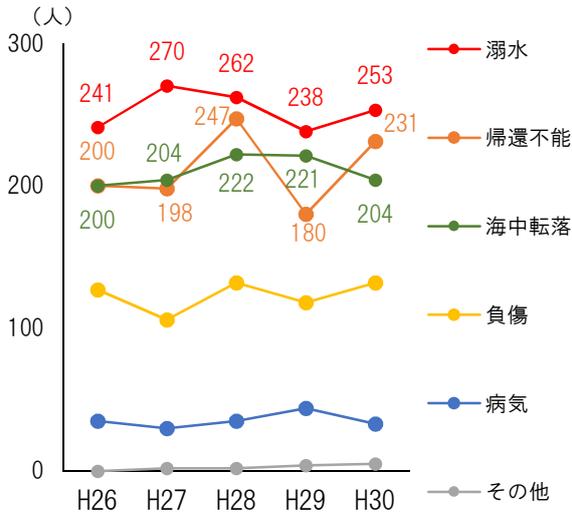


イ マリレジャーに関する海浜事故

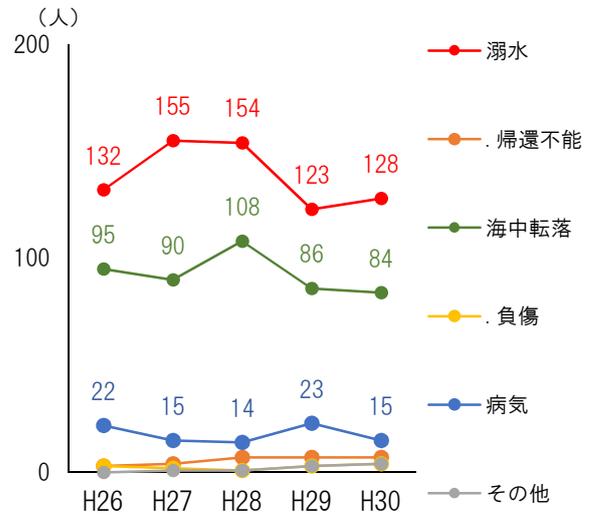
平成30年のマリレジャーに関する海浜事故者858人を事故内容別にみると、溺水が253人(29%)と最も多く、次いで帰還不能が231人(27%)となっており、これらで全体の56%を占めています。

マリレジャーに関する海浜事故者のうち死者・行方不明者242人を事故内容別にみると、溺水が128人(53%)と最も多く、次いで海中転落が84人(35%)となっています。

【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）】

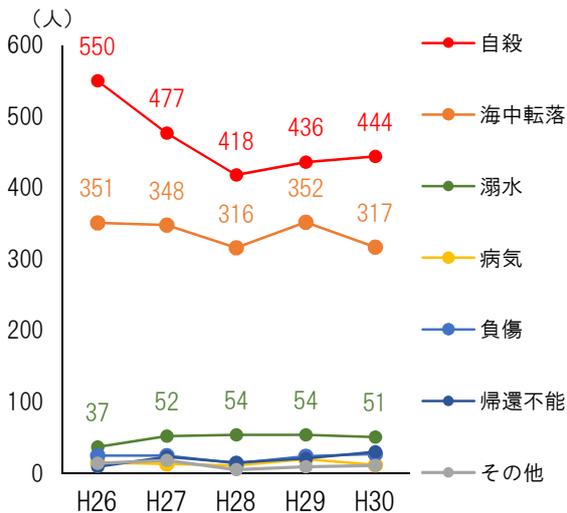


ウ マリンレジャー以外の海浜事故

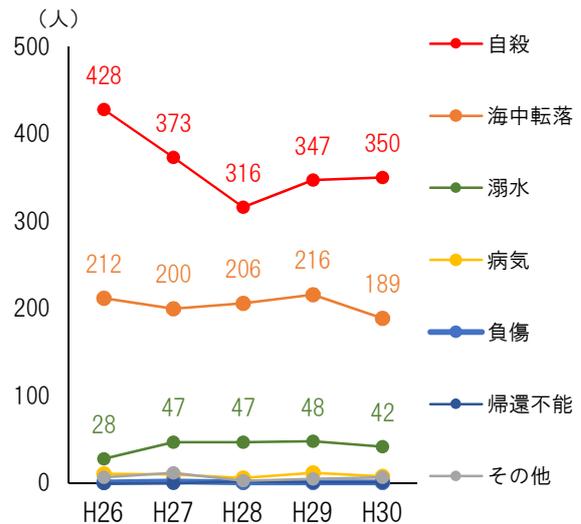
平成30年のマリンレジャー以外の海浜事故者892人を事故内容別にみると、自殺が444人(50%)と最も多く、次いで海中転落が317人(36%)となっています。

マリンレジャー以外の海浜事故者のうち死者・行方不明者598人を事故内容別にみると、自殺が350人(59%)と最も多く、次いで海中転落が189人(32%)となっています。

【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）】

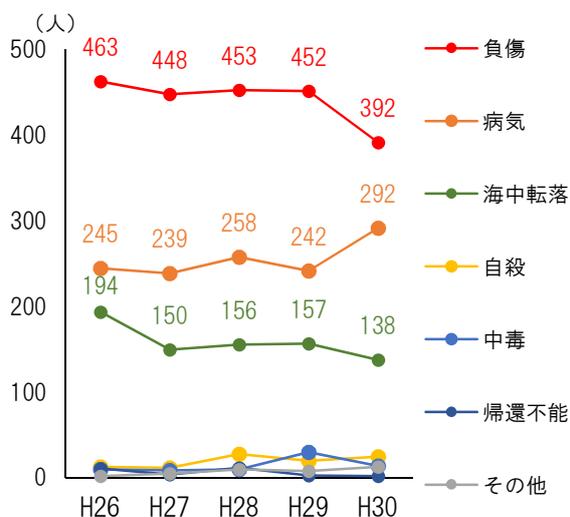


エ 船舶事故以外の乗船中の事故

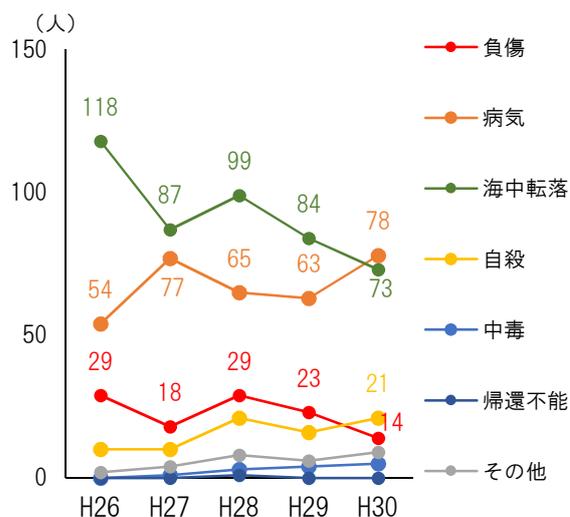
平成30年の船舶事故以外の乗船中の事故者876人を事故内容別にみると、負傷が392人(45%)と最も多く、次いで病気が292人(33%)となっています。

船舶事故以外の乗船中の事故者のうち死者・行方不明者200人を事故内容別にみると、病気が78人(39%)と最も多く、次いで海中転落73人(37%)となっています。

【事故内容別事故者数の推移(過去5年間)】



【事故内容別死者・行方不明者の推移(過去5年間)】



— 第3章 海難の防止対策 —

本章の海難のデータは、過去のデータとの比較・分析を行う必要から平成29年までの計上方法(民間救助機関のみによる救助を除く)による数値を使用しています。

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。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、船舶事故の防止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、プレジャーボートなどの小型船舶の海難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です。このことから、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、受講者や船長等への周知用リーフレットの配布のほか、マリナー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っています。

このほか、近年、水上オートバイ、カヌー、ミニボート等のウォーターアクティビティが活発に行われており、その手軽さから海に関する備えが不足したまま、事故に遭うケースが多数見受けられます。これらの事故を防ぐため、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、海へ出る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」として取りまとめています。

また、漁船の海難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」に積極的に協力の上、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・啓発を図っています。

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、船舶事故の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」、法令で定められた

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「マリレジャー以外の海浜事故」に大別されます。このうち、「マリ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不注意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、(一財)日本ライフセービング協会と協定を結び、事故情報を共有の上、ライフセーバーとともに合同パトロールを行うなどの海難防止活動を行いました。

また、「マリ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 hidroflite デバイス※を用いた新しいマリレジャーの拡大も見られることから、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資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、海へ出る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」として取りまとめました。

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から、この周知を兼ねて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上、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。

※ hidroflite デバイスとは、水上オートバイのジェット噴流を利用して空中に浮遊する遊具の総称をいいます。

【Topics 2】多様化、活発化するウォーターアクティビティへの対応
～ウォーターセーフティガイドの充実・周知・啓発～

近年、カヌー、SUP、ミニボート等の免許や検査を要しないウォーターアクティビティが活発に行われています。

これらのウォーターアクティビティは、その手軽さから海に関する備えが不足したまま、事故に遭うケースが多数見受けられ、平成30年8月には「フライボード」による国内初の死亡事故も発生しています。

これらの状況を踏まえ、海上保安庁では、平成29年度から国の関係機関や民間の関係団体と連携し、アクティビティごとに安全に安心して楽しむための注意事項を抽出し、「ウォーターセーフティガイド」として、「水上オートバイ編」、「カヌー編」、「SUP 編」、「ミニボート編」、「遊泳編」を海上保安庁のホームページにおいて公表しています。

今後も、多様化・活発化するアクティビティに対応した安全啓発を図るため、新たに「釣り編」などの策定を計画しているほか、これまでの取組みにより築かれた官民のネットワークを活用し、積極的にウォーターセーフティガイドの充実・周知・啓発を行うこととしております。

ウォーターアクティビティの例



※ウォーターセーフティガイドへのアクセスはこちらから

2 船舶事故の防止対策

(1) プレジャーボート海難の防止対策

ア プレジャーボート海難の概観

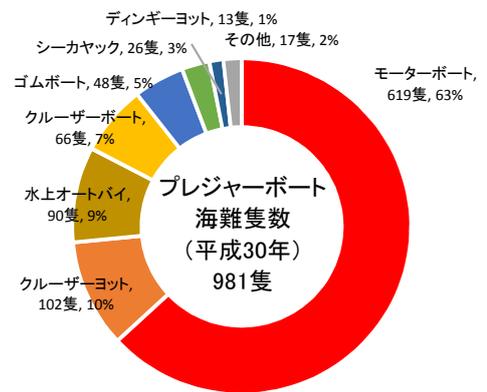
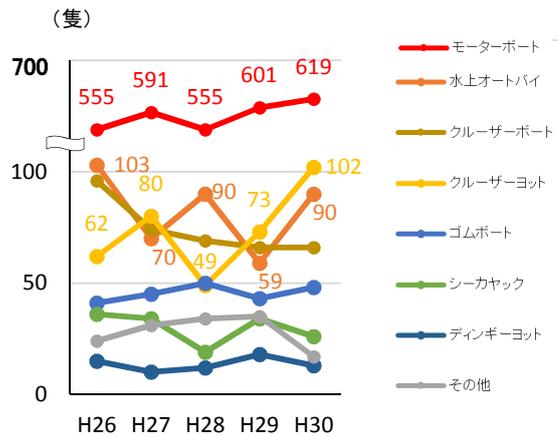
平成30年におけるプレジャーボートの海難隻数は981隻でした。プレジャーボートの海難に伴う死者・行方不明者は16人でした。

(ア) プレジャーボートの種類別の割合

プレジャーボートの種類別海難隻数では、モーターボートが619隻(63%)で最も多く、次いでクルーザーヨット102隻(10%)、水上オートバイ90隻(9%)の順となっています。

【プレジャーボートの種類別の推移(過去5年間)】

【プレジャーボートの種類別の割合(平成30年)】



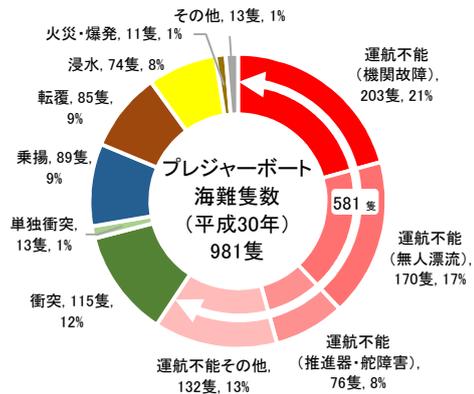
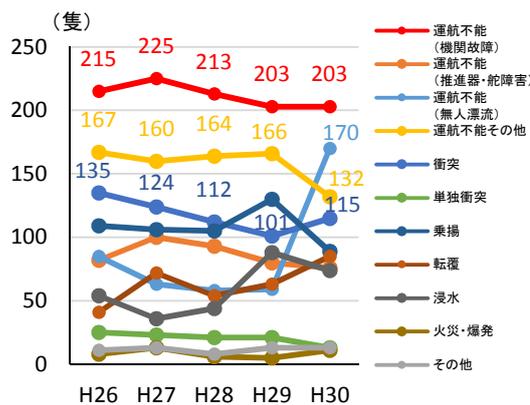
(イ) プレジャーボートの海難種類別発生状況

海難種類別では、機関故障、無人漂流、推進器障害などの運航不能が581隻(59%)が最も多く、次いで衝突115隻(12%)、乗揚89隻(9%)の順となっています。

なお、運航不能(無人漂流)が平成30年は前年に比べ111隻増加していますが、そのうち92隻は台風21号の影響によるものです。

【プレジャーボートの海難種類別の推移(過去5年間)】

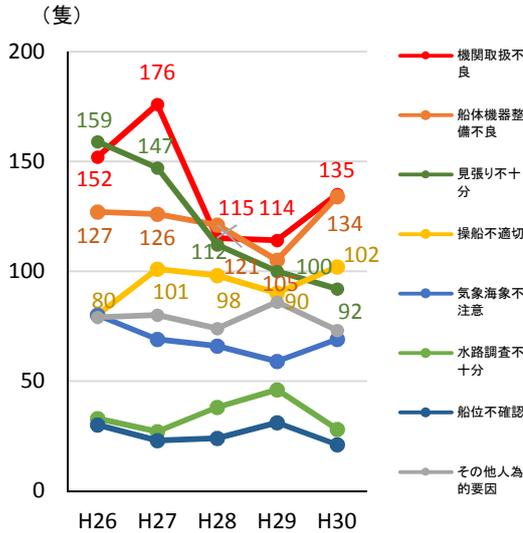
【プレジャーボート海難種類別の割合(平成30年)】



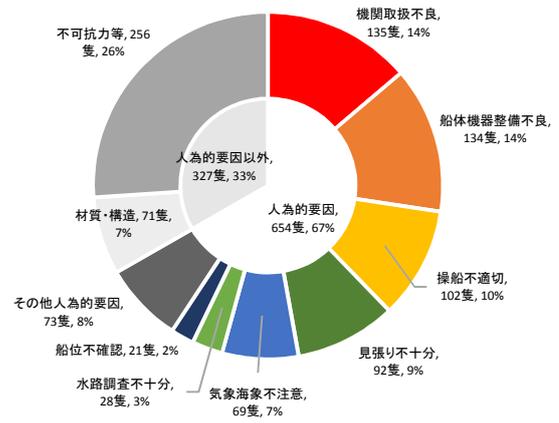
(ウ) プレジャーボートの海難原因別発生状況

海難原因別では、整備不良などの機関取扱不良135隻(14%)と、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134隻(14%)の2つが多くなっており、次いで操船不適切102隻(10%)の順となっています。

【プレジャーボート海難原因別の推移(過去5年間)】



【プレジャーボート海難原因別の割合(平成30年)】



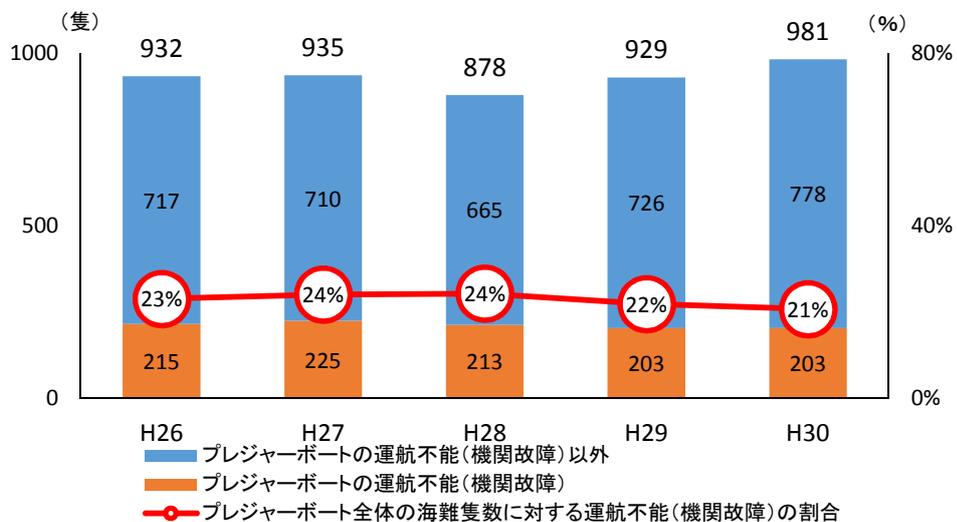
プレジャーボート事故隻数: 981 隻(平成 30 年)

イ プレジャーボートの運航不能(機関故障)

(ア) プレジャーボートの運航不能(機関故障)

平成30年のプレジャーボートが機関故障で、依然としてプレジャーボートの海難全体の海難隻数に占める割合は高い状況となっています。

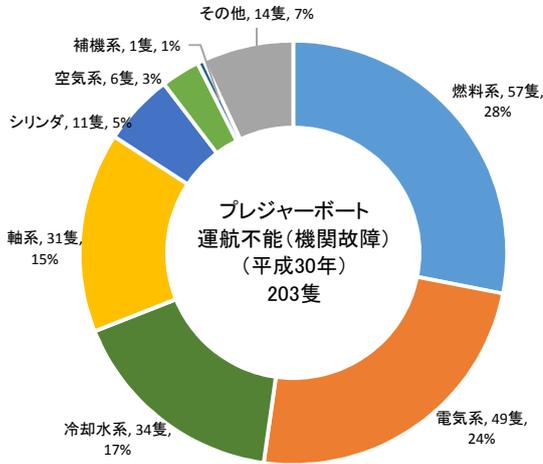
【プレジャーボートの運航不能(機関故障)の推移(過去5年)】



(イ) 機関故障の箇所別発生状況

故障箇所については、燃料系が57隻(28%)で最も多く、次いで電気系49隻(24%)、冷却水系34隻(17%)の順となっています。

【故障箇所別割合(平成30年)】



【機関故障の例】

- | | |
|------|---------------------------------------|
| 燃料系 | 燃料フィルターの汚れを確認せず出港し、フィルターが詰まったもの |
| 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 |
| 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 |
| 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 |

【事故事例】 プレジャーボートの運航不能(機関故障)

事故船舶は、釣りを終え、定係地へ向けて帰港途中、突然機関の回転数が下がった後、停止したために運航不能となり、その後、救助されました。後日、故障の原因を調査したところ、燃料こし器が目詰まりを起こし、燃料が供給されなかったことにより機関停止したことが判明しました。

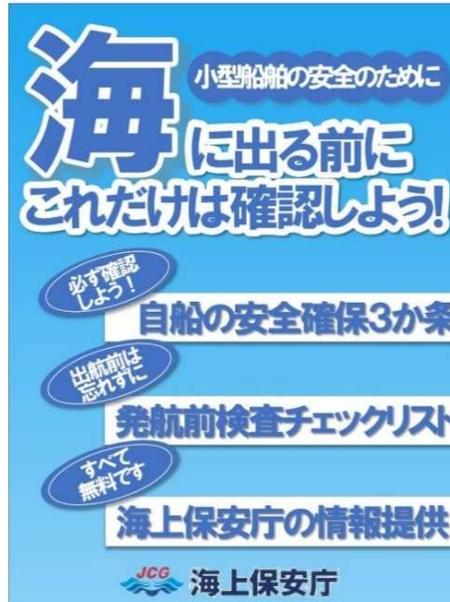


日頃から船体・機関の整備・点検を行いましょう！

(ウ)当庁の取組み

海上保安庁では、機関故障を減少させるため、小型船舶操縦者を対象とした安全啓発リーフレットを作成し、小型船舶操縦免許の更新講習会場や現場での訪船指導時に配布するなどの活動を行っています。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ます。

【安全啓発用リーフレット】

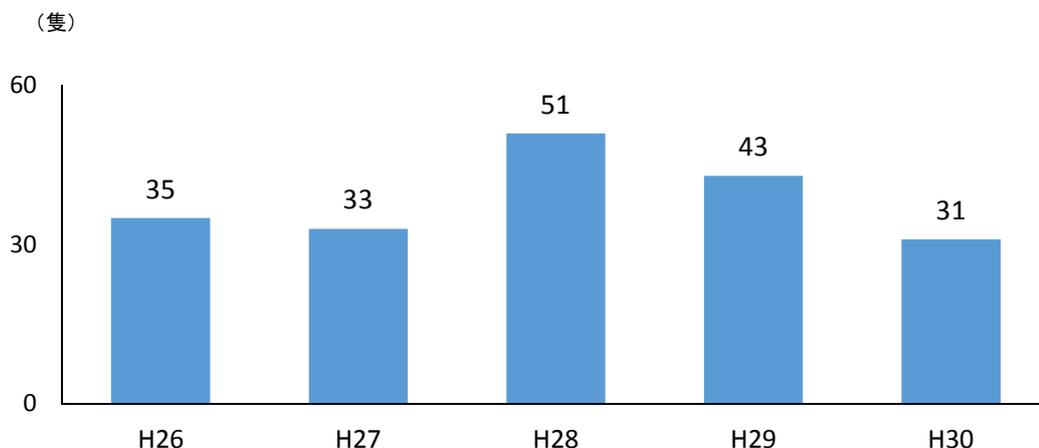


【自船の安全確保3か条】



【事故事例】 プレジャーボートの運航不能（バッテリー過放電）

【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）】



【事例1】

プレジャーボート A 丸は、魚群探知機を作動させたまま機関を停止した状態で釣りをを行い、その後、帰港しようとしたところ、バッテリーが上がり、機関を起動することができなくなりました。

【事例2】

プレジャーボート B 丸は、機関を停止し漂泊しながら釣りをを行い、帰港しようとしたところ、バッテリーが上がり、機関を起動することができなくなりました。その後、救助に到着した船がジャンプスターター（携帯型バッテリー）を使用し、機関を起動することができました。



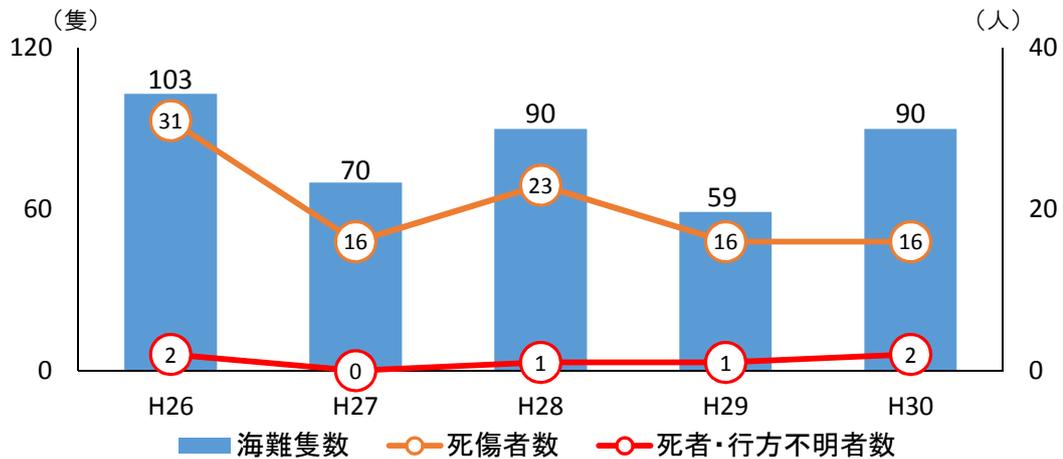
- 出港前には必ずバッテリーのチェック！
- バッテリー容量が低下していたら必ず充電！
- 定期的なバッテリーの交換！
- ジャンプスターターも有効！

ウ 水上オートバイ海難の対策

(ア) 水上オートバイ海難の発生状況

平成30年における水上オートバイの海難隻数は90隻で昨年に比べて31隻増加しました。また、これに伴う死者・行方不明者数は2人となっています。

【水上オートバイの海難の推移(過去5年間)】



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。

a 水上オートバイの海難種類及び原因別発生状況

海難種類別では、運航不能(無人漂流)が25隻(28%)で最も多く、次いで運航不能(機関故障)15隻(17%)、衝突14隻(16%)の順となっています。なお、運航不能(無人漂流)25隻のうち13隻は台風21号の影響によるものです。

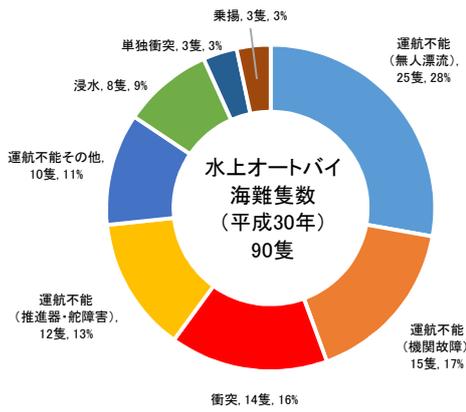
海難の原因別隻数では、操船不適切17隻(19%)、見張り不十分、機関取扱8隻(9%)の順となっています。

また、死傷者を伴う海難種類別では、衝突が8隻(57%)で最も多くなっています。

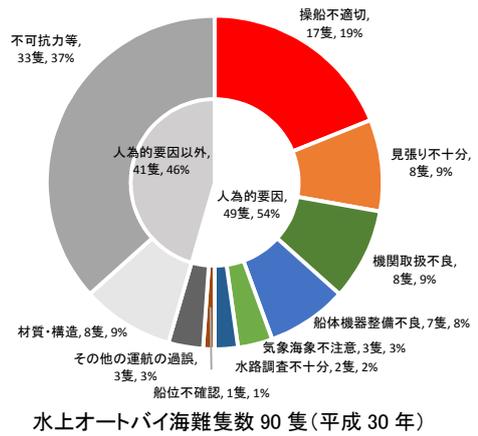
死傷者を伴う海難の原因別隻数では、操船不適切が7隻(50%)で最も多く、次いで見張り不十分が5隻(36%)の順となっています。

第3章 海難の防止対策

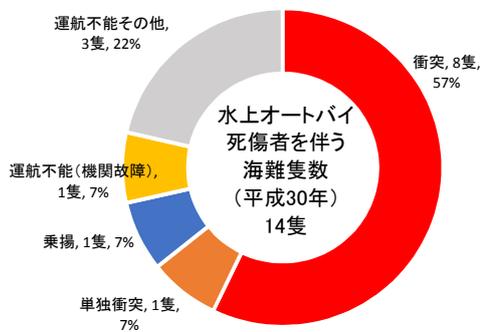
【水上オートバイの海難種類別の割合(平成30年)】



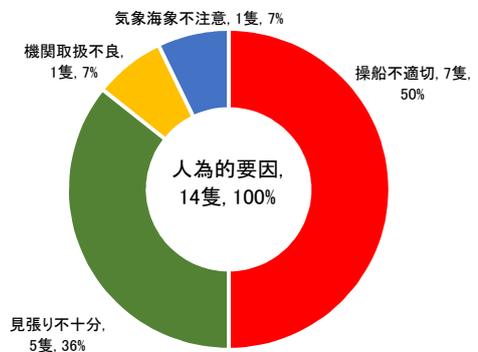
【水上オートバイの海難原因別の割合(平成30年)】



【水上オートバイの死傷者を伴う海難種類別の割合(平成30年)】



【水上オートバイの死傷者を伴う海難原因別の割合(平成30年)】



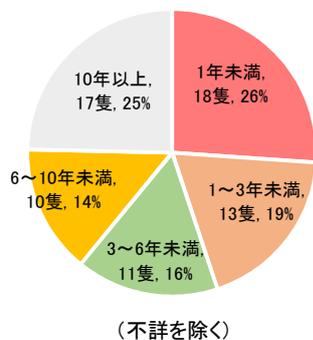
死傷者を伴う水上オートバイ海難隻数 14 隻(平成 30 年)

b 操船者の資格及び経験年数

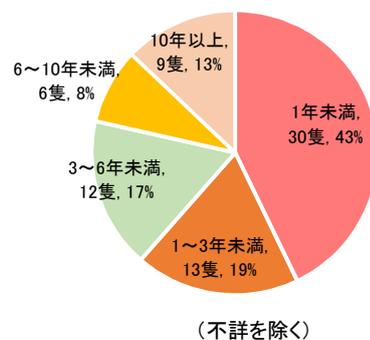
水上オートバイ海難を起こした者のうち、有効な操縦者免許を保有していた者について通算経験年数をみると、「1年未満」が最も多く18隻(26%)となっています。

また、海難を起こした船舶での経験年数を見ても、「1年未満」が最も多く30隻(43%)で、次いで「1年以上3年未満」が13隻(19%)の順となっており、経験が浅い操船者による海難の割合が高くなっています。

【水上オートバイ海難者の通算経験年数別の割合(平成30年)】



【水上オートバイの海難船舶での経験年数別の割合(平成30年)】



【事故事例】水上オートバイの衝突

【事例】

事故者は無資格にも関わらず、仲間の水上オートバイを操縦し、航行を開始した直後に防波堤に衝突しました。直ちに仲間の水上オートバイにより救助され病院へ搬送されましたが、死亡が確認されました。



水上オートバイの操縦には資格が必要です。また、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ります。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。

(イ)当庁の取組み

海上保安庁では、水上オートバイの安全対策について国の関係機関や民間の関係団体と意見交換会を開催し、水上オートバイを安全に安心して楽しむための注意事項を抽出した上で、平成30年4月にウォーターセーフティガイド(水上オートバイ編)として公表しました。

また、警察、消防、関係団体と連携した合同パトロールを実施する等の現場における海難防止指導を強化したほか、SNSを利用した安全啓発情報の発信、安全啓発リーフレットの作成・配布等を実施しました。

【Topics 3】小型船舶操縦者の遵守事項を知っていますか？

船舶海難の約 75%を占める小型船舶ですが、安全な利用のために、船舶職員及び小型船舶操縦者法においては、下記の項目が小型船舶操縦者(船長)の遵守事項として定められており、①～⑥に掲げる違反を犯した場合には、違反点数が付与され、一定の点数に達すると行政処分を受ける場合があります。なお、平成 30 年 2 月 1 日以降、原則として、暴露甲板上にいるすべての乗船者に救命胴衣を着用させることが船長の義務となっています。

① 酒酔い等操縦の禁止

飲酒等の影響により、注意力や判断力が著しく低下しているなど、正常な操縦ができないおそれがある状態で、操縦することは禁止されています。



② 危険操縦の禁止

遊泳区域への不用意な進入や遊泳者等の付近で航行するなど、危険のおそれのある操縦は禁止されています。
※遊泳者等とは、遊泳者のほか、サーフィン、ダイビング、ヨット、カヌー、水上スキー、ミニボート等、免許不要で使用されるマリレジャーを実施する者



③ 免許者の自己操縦

水上オートバイを操縦するとき(全ての水域)、ボート等で港則法の港内や海上交通安全法の航路内を航行するときは、有資格者が直接操縦しなければなりません。



④ 救命胴衣の着用

次の場合は、救命胴衣等の着用が義務づけられています。

- 水上オートバイに乗船する者
- 満 12 歳未満の子供
- 単独乗船の漁船で漁労作業をする者
- 暴露甲板上に乗船している者

ただし、命綱等を装着している場合や旅客船の乗客、船室内にいる場合は除外されます。



⑤ 見張りの実施

航行の安全を確保するため、周囲の水域の状況や他の船舶の動向等を十分に判断することができるよう、常時適切な見張りを確保しなければなりません。



⑥ 発航前の検査

発航前には、航行の安全に支障をきたさないよう、燃料やオイルの量の点検、気象・水路情報等の収集、船体の状態等の検査を実施しなければなりません。



⑦ 事故時の人命救助

事故が発生した場合等には、人命救助に必要な手段を尽くさなければなりません。(違反点数はなし)



これらの遵守事項に違反すると、業務停止等行政処分の対象となる場合があります。(下記参照)

■ 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
救命胴衣の非着用、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

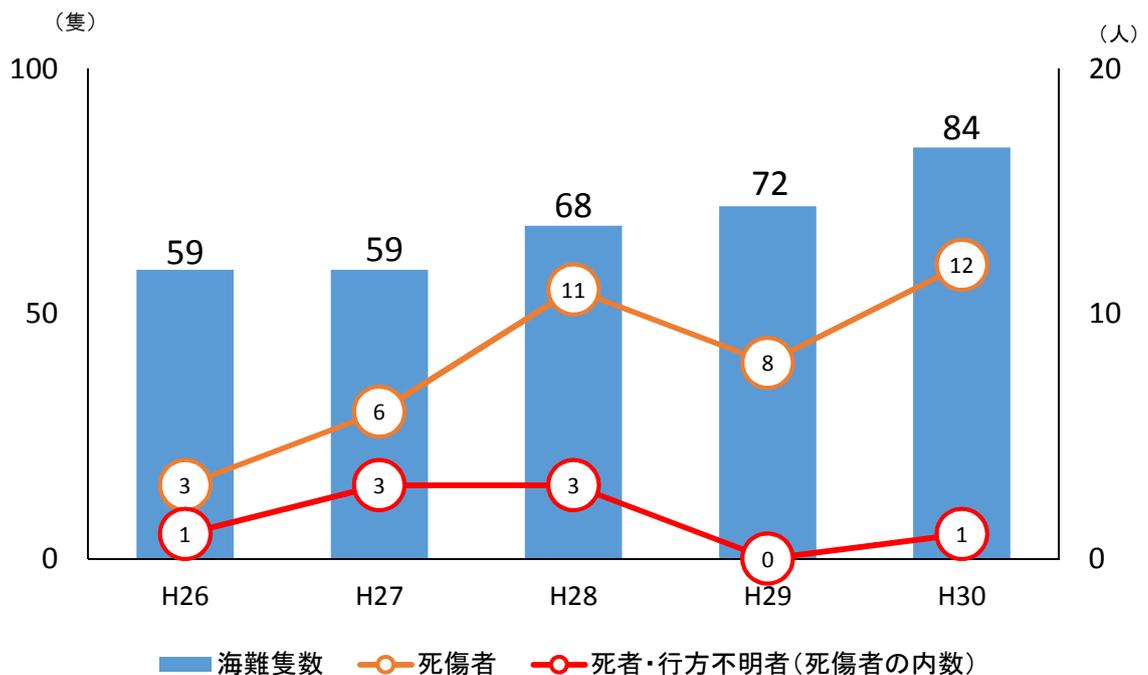
エ ミニボート等の免許を必要としない船舶事故の対策

(ア)ミニボート海難の対策

a ミニボート海難の発生状況

平成30年におけるミニボートの海難隻数は84隻で、前年に比べ12隻増加しました。また、これに伴う死傷者数は12人で、うち死者数は1人となっています。

【ミニボートの海難隻数の推移(過去5年間)】



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

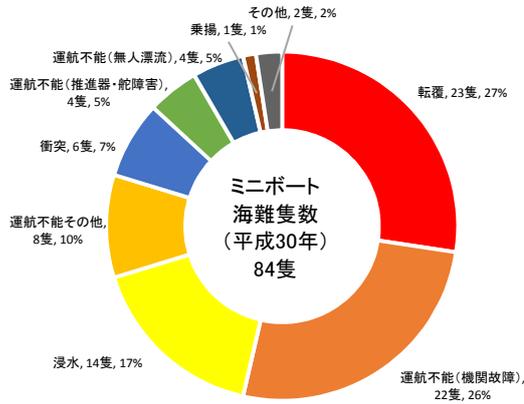
(b)ミニボートの海難種類及び原因別発生状況

海難種類別では、転覆が23隻(27%)で最も多く、次いで運航不能(機関故障)22隻(26%)、浸水14隻(17%)の順となっています。

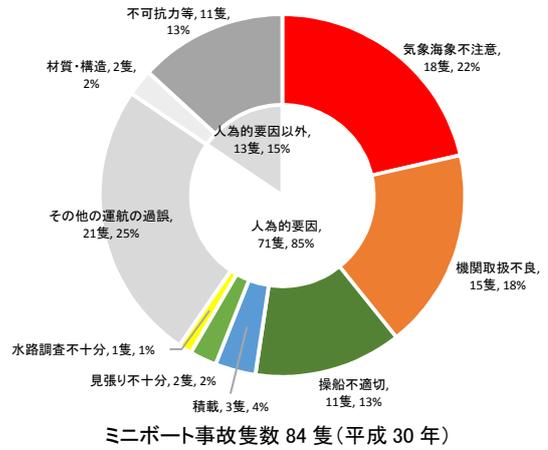
海難原因別では、気象海象不注意が18隻(22%)で最も多く、機関取扱が15隻(18%)、操船不適切11隻(13%)の順となっています。

第3章 海難の防止対策

【ミニボートの海難種類別の割合(平成30年)】



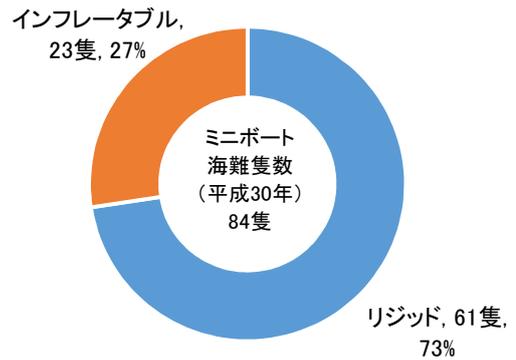
【ミニボートの海難原因別の割合(平成30年)】



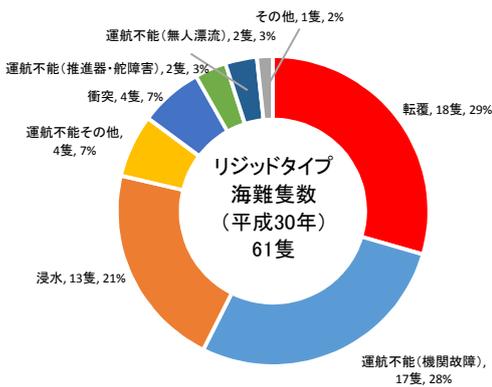
(c)ミニボート海難の船体構造別発生状況

船体構造別では、リジッドタイプ(硬質型)が61隻(73%)、インフレータータイプ(エア注入型)が23隻(27%)となっています。海難種類別では、リジッドタイプは転覆、運航不能(機関故障)が最も多く、次いで浸水の順で、インフレータータイプは運航不能(機関故障)と転覆が多く発生しています。

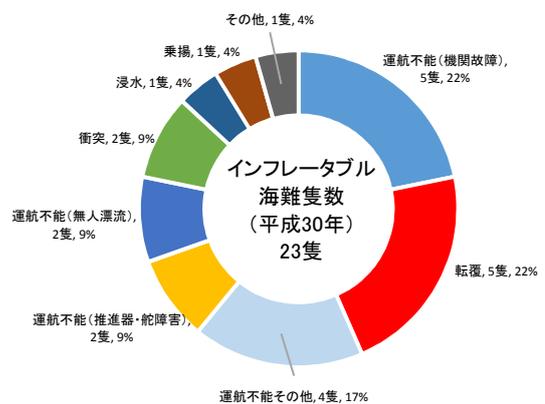
【ミニボート海難の船体構造別発生状況の割合(平成30年)】



【リジッドタイプの海難種類別の割合(平成30年)】



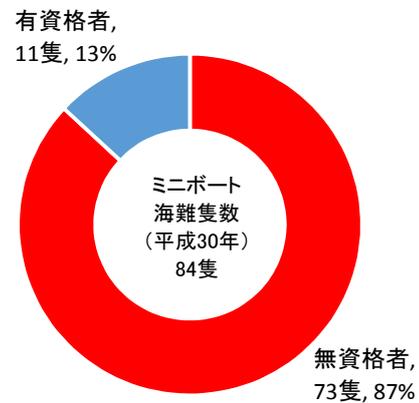
【インフレータータイプの海難種類別の割合(平成30年)】



(d)ミニボート海難の資格者別発生状況

ミニボートの運航には資格は必要ありませんが、事故者について小型船舶操縦者免許の保有状況を見ると、同免許を有していない者が87%を占めています。

【ミニボート海難の資格者別の割合(平成30年)】



【事件事例】ミニボートの浸水事故

【事例】

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、沖で釣りをし、帰港していたところ、積荷等が片寄り船尾から浸水し短時間で沈没しました。2名とも泳いで岸に向かい、1名は付近海岸まで泳ぎ着き無事でしたが、もう1名は漂流しているところを発見、救助されるも、死亡が確認されま



ミニボートの海難は浸水・転覆事故の割合が高くなっています。落水した場合に備え、ライフジャケットを常時着用しましょう！

(e)当庁の取組み

海上保安庁では、ミニボートの安全対策について国の関係機関や民間の関係団体と意見交換会を開催し、ミニボートを安全に安心して楽しむための注意事項を抽出した上で、平成30年10月にウォーターセーフティガイド(ミニボート編)として公表しました。

また、ミニボート販売店と連携して、ミニボート購入者に対する認識旗や安全啓発

第3章 海難の防止対策

リーフレットを配布したほか、ミニボートメーカーと連携し、釣りイベントにおける安全講習会を実施するなど、官民一体となった海難防止の啓発を実施しています。

【ミニボート認識旗】



【ウォーターセーフティガイド】

海の安全情報トップ | English | お知らせ | スマホ | 検索

Water Safety Guide

海上保安庁
Japan Coast Guard

海の安全情報 > ウォーターセーフティガイド > ミニボートに関する情報

ウォーターセーフティガイド

ミニボートとは？

ミニボートとは、船の長さが3m未満で、かつ、船外機のエンジンや電動機（モーター）の出力が1.5kW（2.039馬力）未満の船舶をいい、釣り等のレジャーで利用されている小型のボートです。

ミニボートは、免許・船舶検査が不要なことや、持ち運びが容易なことから、初めて購入するボートとして選ばれることがありますが、ミニボートの特性を理解し、海の基礎知識や必要な装備品を確知して楽しく安全に遊ばしましょう。



写真撮影：アキレス株式会社、海上保安庁交通部安全対策課

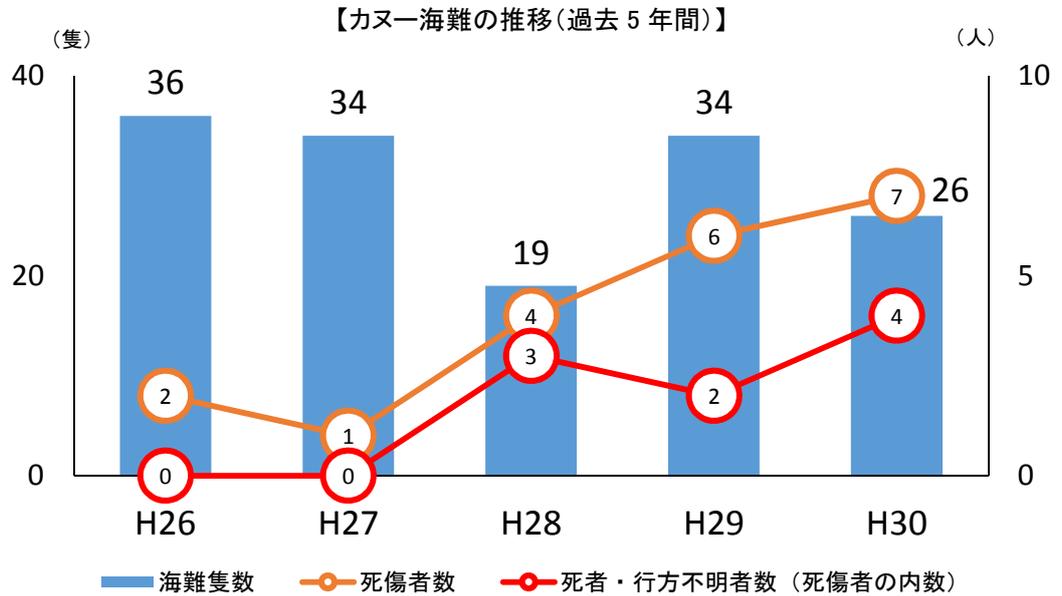
※注意！

- ・ミニボートでも、法律に基づく海上交通ルールが適用されます。詳しくは、「まずは基本を見よう。」を確認してください。
- ・エンジンの出力が1.5kW（2.039馬力）を超える場合は、船の長さに関わらず「船舶安全法」に基づく船舶検査の対象となります。法令に基づく検査を受検してください。
- ・船の長さ（全長×0.9）が3m以上の場合は、「船舶安全法及び小型船舶の登録等に関する法律」に基づく船舶検査及び登録の対象となります。法令に基づく登録の申請をしてください。
- ・船の長さが3m以上かつエンジンの出力が1.5kW（2.039馬力）以上の船舶を操縦する場合は、「船舶職員及び小型船舶操縦者法」に基づく小型船舶操縦士の免許が必要になります。

(イ)カヌー海難の対策

a カヌー海難の発生状況

平成30年におけるカヌーの海難隻数は26隻で、死者・行方不明者数は4人でした。



カヌーとは…

パドルと呼ばれる櫂で漕ぐ舟のことで、海で使用され、不沈構造で堪航性に優れたシーカヤック、川で使用され、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など用途に応じた様々な種類があり、それぞれ船体の特性が異なるといった特徴があります。



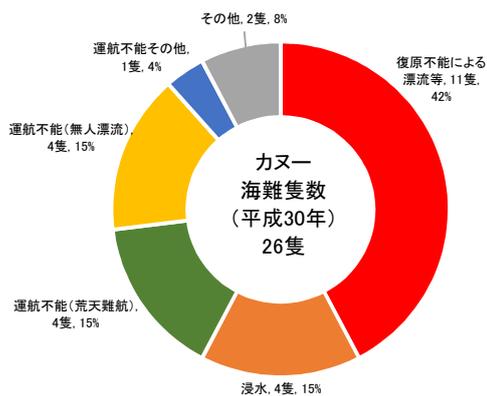
(b)カヌーの海難種類及び原因別発生状況

海難種類別では、復原不能による漂流等が11隻(42%)で最も多く、次いで浸水・運航不能(荒天難航)・運航不能(無人漂流)4隻(各15%)の順となっています。

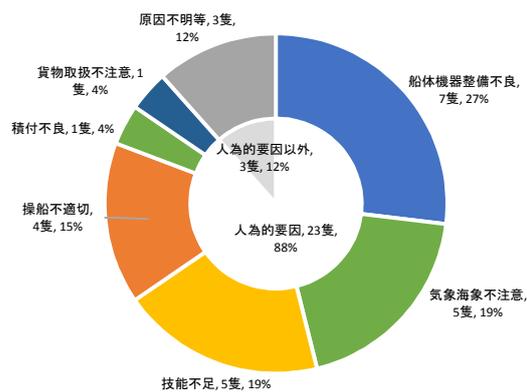
海難原因別では、船体機器整備不良が7隻(27%)で最も多く、次いで気象海象不注意・技能不足5隻(各19%)の順となっています。

第3章 海難の防止対策

【カヌーの海難種類別の割合（平成30年）】



【カヌーの海難原因別の割合（平成30年）】

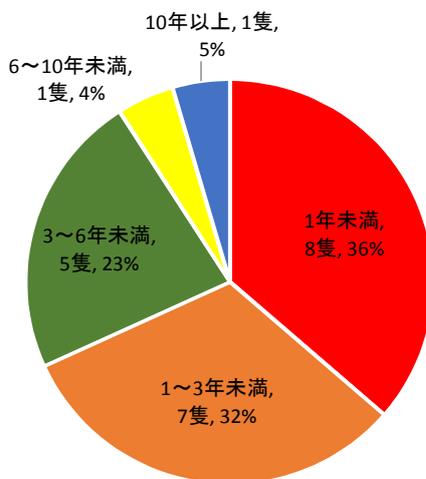


カヌーの事故隻数: 26 隻(平成 30 年)

(c)カヌー海難の経験年数別発生状況

カヌーの経験年数別では、1年未満が8隻(36%)で最も高く、次いで1～3年未満が7隻(32%)となっています。

【カヌーの経験年数別の割合（平成30年）】



(不詳を除く)

【事故事例】 カヌーの事故

【初心者の事故】

事故者は洋上で釣竿を設置しようと上半身を捻り、振り返ったところ、バランスを崩して落水しました。落水後、シーカヤックに自力で再乗艇することができず、仲間のカヌーにより救助されました。

【船体整備不良の事故】

- ・ 経験が浅い方や久しぶりの遊走時には、講習を十分に受けるなど、確実に操船技術を習熟し、技量に合わせた航海計画を立てましょう！
- ・ 出航前には船体の点検・整備を十分に行いましょう！



b 当庁の取組み

海上保安庁では、カヌーの安全対策について国の関係機関や民間の関係団体と意見交換会を開催し、カヌーを安全に安心して楽しむための注意事項を抽出した上で、平成 30 年7月にウォーターセーフティガイド(カヌー編)として公表しました。

また、カヌー販売店、海上安全指導員等と連携し、カヌー利用者が使用する駐車場における海難防止リーフレットの配布や、カヌースクールでの CPR 講習会を含む海難防止講習等を実施しました。あわせて、これらの活動を報道機関等のメディアに呼びかけることにより、広く国民に対する周知啓発を図っています。



海は穏やかな時だけではありません
安全に楽しめるよう、以下の事に注意しましょう

- 1. 天気情報のチェック!**
カヌー・カヤックなどの小型ボートはその種類によっては波の影響を受けやすく流れ帰還困難になることがあります。あらかじめ天気情報を入力し荒天が予想される場合は無理な運航は控えましょう。
- 2. 見張りの常時励行!**
知らない間に通航帯に侵入していることがあるので、自船の位置を常に把握し、引き波等の影響を受けないように周囲の状況確認を怠らないようにしましょう。
- 3. 救命胴衣の常時着用!**
救命胴衣はあなたの命を守ります。
- 4. 適切な連絡手段の確保!**
救命胴衣はあなたの命を守ります。防水バックに入れて適切な連絡手段の確保を。
- 5. 早期帰港の判断を!**
天候、体力を考慮し、自分の技量に合った運航をしましょう。
- 6. 目立つ服装、装備を!**
小さい物から大きな物は見えやすいですが、大きな物から小さな物は見えづらいです。旗を掲げる、目立つ服装を着用などの工夫をしましょう。
- 7. 海域情報の事前把握!**
一般船の通航帯や潮流など自身がレジャーを行う前にその海域の情報を最寄の海上保安部署、マリンショップなどで事前に調べましょう。

●乗る前チェックリスト●

救命胴衣のポケットに釣具などが多く入っていませんか? 救命胴衣のポケットに者を入れすぎると落水したときに取れなくなることがあるよ!!
パドルの漕ぎ方は適切ですか? しっかり水をキャッチできていますか? 正しい漕ぎ方をインターネット動画やマリンショップ等を訪問して事前確認しましょう!!
釣竿、クーラーボックスなど荷物を積みすぎたりしていませんか? 転覆してしまうと艇を戻せなかったり、上手く乗船できなくなることがあります。 荷物の載せすぎ、偏りなどに注意しましょう!!

JCG 千葉海上保安部 千葉県千葉市中央区中央港 1-12-2
千260-0024 電話 043-242-1805 (7238)
海のもしものは118番!

シーカヤック愛好者の皆様へ大事なお知らせ

近年誰でも手軽に楽しむことができるシーカヤック、SUP等、様々なマリンスポーツが普及しておりますが、その手軽さゆえに海での事故が多発しております。

事故を起さないために

基本スキルを習得しましょう!
シーカヤックは、“沈(転覆)”しやすい乗り物という認識を持ち、**ビギナーの方は、熟練者から基本スキル**(「パドルング」「ロール」「沈脱」等)を習得しましょう!

洋上では目立つように!
漁業従事者から、「シーカヤックやミニボートは見つけにくい」と、度々報告があります。海では、旗等で目立つようにして、船が近づいてくるようであれば、自身の身を守るため、早めに避けるようにしましょう。

気象・海象の事前確認を!
シーカヤックは、風浪の影響を受けやすい乗り物です。特に海は、天候の変化が大きく、潮流もあるので、無理して沖に出ると戻ることが出来なくなる恐れがあります。常に気象海象の変化や雲の動きに注意して、決して無理をしないようにしましょう。



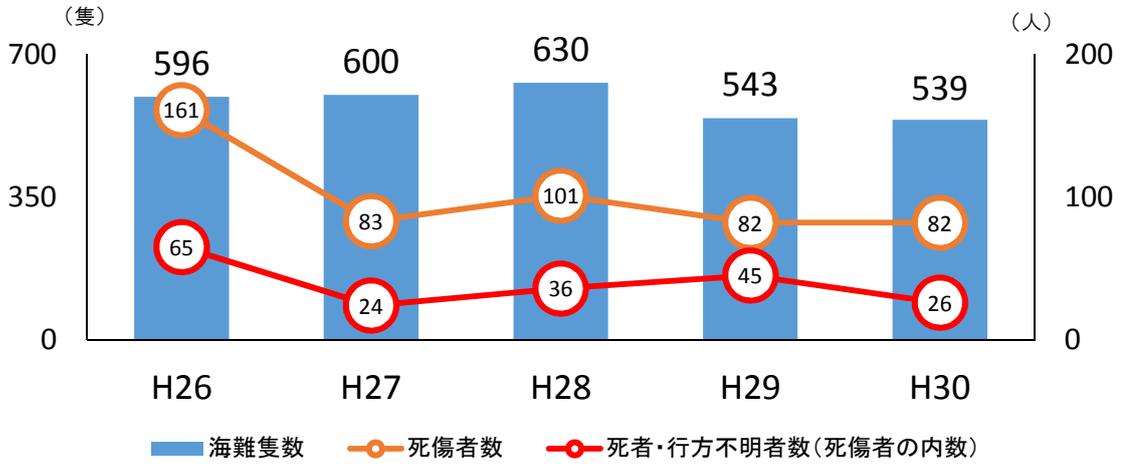
JCG 佐世保海上保安部・平戸海上保安署

(2) 漁船海難の防止対策

ア 漁船海難の概観

平成30年における漁船の海難隻数は539隻でした。死者・行方不明者は26人でした。

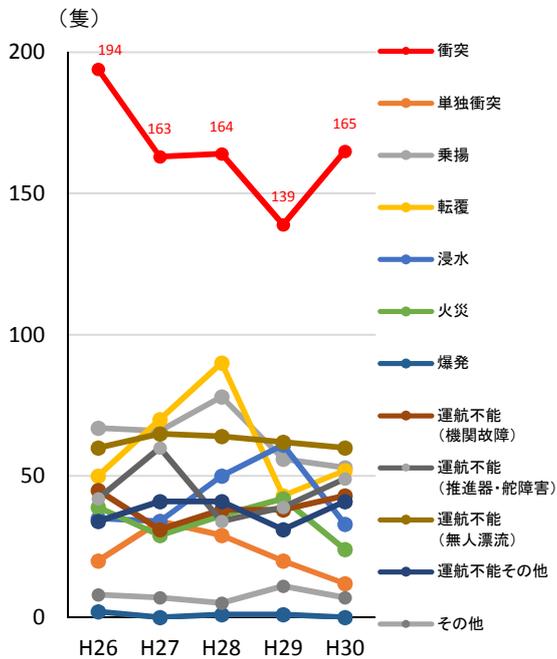
【漁船の海難の推移(過去5年)】



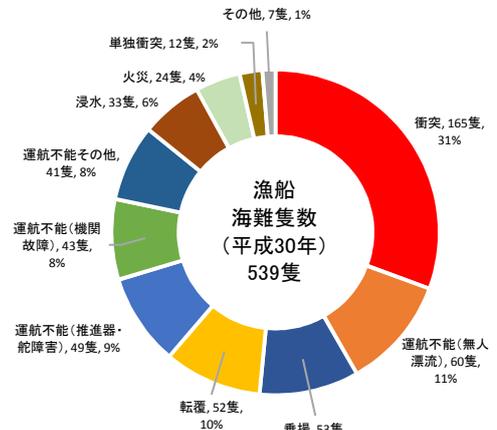
(ア) 海難種類別発生状況

海難種類別では、衝突が165隻(31%)で最も多く、次いで無人漂流60隻(11%)、乗揚53隻(10%)の順となっています。

【漁船の海難種類別の推移(過去5年間)】



【漁船の海難種類別の割合(平成30年)】

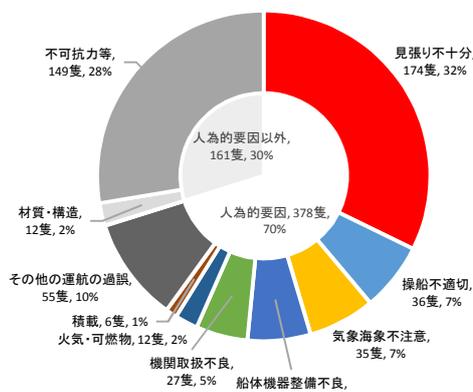


(イ)海難原因別発生状況

海難原因別では、見張り不十分174隻(32%)で最も多く、次いで操船不適切36隻(7%)、気象海象不注意35隻(7%)の順となっています。

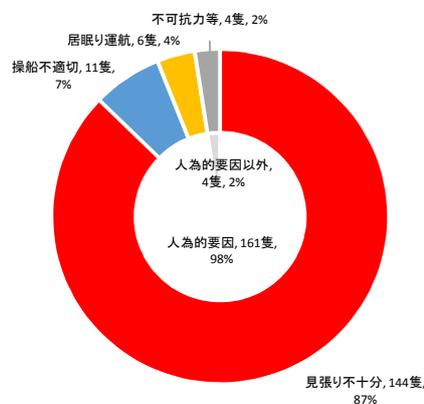
特に衝突海難では見張り不十分が144隻(87%)を占めています。

【漁船の海難原因別の割合(平成30年)】



漁船の海難隻数:539隻(平成30年)

【衝突海難原因別の割合(平成30年)】



漁船の衝突海難隻数:165隻(平成30年)

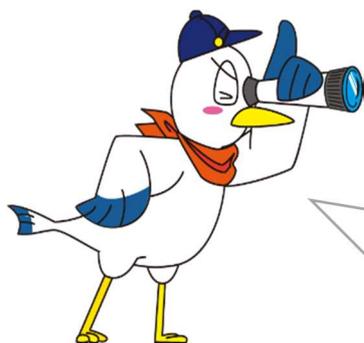
【事件事例】漁船の事故

【事例①】

漁船 A 丸は、帰港中、漁港の灯台が見えたのをきっかけにレーダーを止め、目視のみで航行していたところ、出港中の漁船 B 丸と衝突しました。B 丸は転覆し、乗船者1名が行方不明となり、その後、発見されましたが、死亡が確認されました。

【事例②】

漁船 C 丸は、前方に船舶を認めなかったことから、自動操舵で航行し、甲板上で作業を行っていたところ、操業中の漁船 D 丸と衝突しました。衝突の衝撃により甲板上で作業をしていた D 丸船長が顔面を負傷しました。



- レーダー等のあらゆる手段を使用し、適切な見張りを行いましょう！
- 自動操舵の使用時や、漁労中であっても、常に周囲への見張りを行いましょう！

(ウ) 当庁の取組み

平成30年の漁船の海難を海難種類別で見ると、衝突が特に多く、原因別で見ると見張り不十分によるものが最も多くなっています。

このため、各種海難防止講習会や訪船指導、水産庁が実施する安全推進員等養成支援事業の機会を活用し、操業中に疎かになりがちな見張りの徹底の呼びかけ、関係機関と連携した AIS の普及促進に重点を置いた安全啓発に取り組んでいます。

【衝突・乗揚げ海難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】



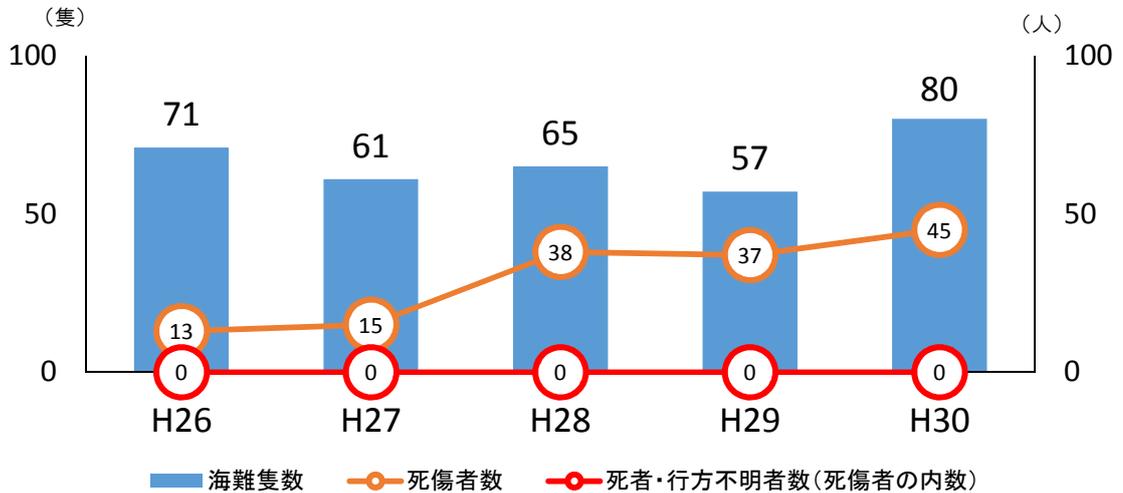
第3章 海難の防止対策

(3) 遊漁船海難の防止対策

ア 遊漁船海難の概観

平成30年における遊漁船の海難隻数は80隻でした。また、負傷者数は45人でした。過去5年間に於いて、死者・行方不明者は発生していません。

【遊漁船の海難の推移(過去5年)】

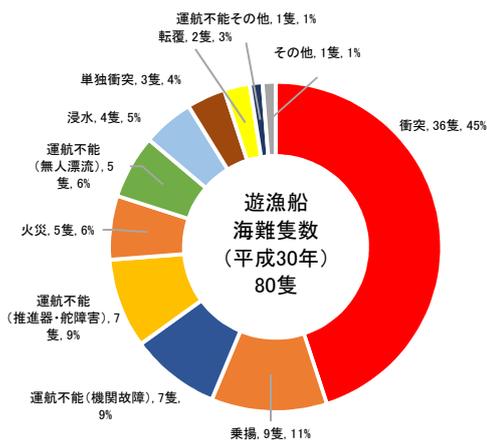


(ア) 海難種類別・海難原因別

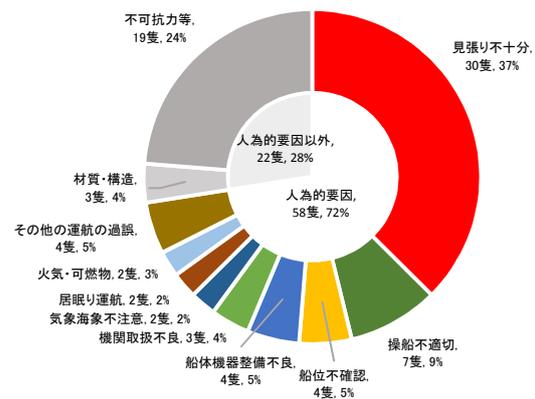
海難種類別では、衝突が36隻(45%)で最も多く、次いで乗揚が9隻(11%)、運航不能(機関故障)7隻(9%)の順となっています。

海難原因別では、見張り不十分が30隻(37%)で最も多く、次いで操船不適切7隻(9%)、船位不確認4隻(5%)の順となっています。

【遊漁船の海難種類別の割合(平成30年)】



【遊漁船の海難原因別の割合(平成30年)】



遊漁船の海難隻数: 80隻(平成30年)

【事故事例】遊漁船の事故

【事例 ①（錨泊中の衝突）】

遊漁船 A 丸は釣り客 3 名を乗船させ出港し、錨泊をして遊漁中に、接近してくる小型船 1 隻を認めましたが、避けてくれるだろうと思い、継続して監視することなく目を離していたところ、衝突しました。衝突の衝撃により、乗船していた釣り客が負傷しました。

【事例 ②（航行中の衝突）】

遊漁船 B 丸は乗客 16 名を乗船させ、釣り場向け航行中、後方から接近中の漁船に気づかず、突然後方から衝突されました。これにより乗客 4 名が負傷し、船体にも破口や亀裂が生じました。

「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

遊漁船の海難を海難種類別で見ると、衝突、乗揚が特に多くなっています。

遊漁船は複数の釣り客を乗船させるため、ひとたび海難が起これば、多くの負傷者の発生に繋がりがねません。それ故、遊漁船事業者には高い安全意識が求められています。

このことから、海上保安庁では水産庁、都道府県と連携し、「遊漁船業務主任者講習」、「遊漁船業安全講習会」の機会を活用した遊漁船事業者の安全意識の高揚・啓発に重点的に取り組むとともに、遊漁船を利用する釣り人への救命胴衣の常時着用の呼びかけなど、利用者側への安全啓発にも積極的に取り組んでいます。

【遊漁事業者に対する注意喚起リーフレット】

遊漁船業者の皆様へ 事故防止のお願い！

遊漁船の事故の特徴

【遊漁船の事故発生と死者数の推移】
単位：隻 死者数：人

年度	事故発生数(隻)	死者数(人)
H25	76	30
H26	71	13
H27	61	15
H28	65	30
H29	57	37

【遊漁船に伴う船舶事故発生時の犠牲者割合(1425-229)】

事故種別	割合
遊漁船	13.0%
漁船	1.0%
航海船	0.5%
プレジャーボート	0.5%
その他	0.5%
貨物船	0.5%
タンカー	0.5%
全体	16.0%

● 死者数を伴う事故 ● 死者数を伴わない事故

【遊漁船の死者数を占める要因の割合(1425-229)】

要因	割合
乗客 1名	1%
乗客 2名	2%
乗客 3名	3%
乗客 4名	4%
乗客 5名	5%
乗客 6名	6%
乗客 7名	7%
乗客 8名	8%
乗客 9名	9%
乗客 10名	10%
乗客 11名	11%
乗客 12名	12%
乗客 13名	13%
乗客 14名	14%
乗客 15名	15%
乗客 16名	16%
乗客 17名	17%
乗客 18名	18%
乗客 19名	19%
乗客 20名	20%
乗客 21名	21%
乗客 22名	22%
乗客 23名	23%
乗客 24名	24%
乗客 25名	25%
乗客 26名	26%
乗客 27名	27%
乗客 28名	28%
乗客 29名	29%
乗客 30名	30%
乗客 31名	31%
乗客 32名	32%
乗客 33名	33%
乗客 34名	34%
乗客 35名	35%
乗客 36名	36%
乗客 37名	37%
乗客 38名	38%
乗客 39名	39%
乗客 40名	40%
乗客 41名	41%
乗客 42名	42%
乗客 43名	43%
乗客 44名	44%
乗客 45名	45%
乗客 46名	46%
乗客 47名	47%
乗客 48名	48%
乗客 49名	49%
乗客 50名	50%

多くの釣り客を乗船させることもあり、死者数を伴う船舶事故の割合は、他の船舶と比べ高くなっています。遊漁船の死者数を伴う事故の多くが衝突、突進によるものです。衝突、突進事故を防ぐため「事前の水路調査」を実施するほか、常に周囲に対する「適切な見張り」を確実に実施しましょう。

～ 釣り客の安全のために ～

航行中、漂泊中にも、常に見張りの徹底を

- 距離計、レーダーなどを活用、見張っていますか
- 他の船舶、障害物、浮標が近くにありませんか
- 自船がどこにいるか把握していますか

- 航行中、漂泊中、見張りを徹底しましょう
- 船手が離るとしたら必ず早くの連絡動作をお願いします

気象・海象情報を把握していますか

- 気象の変化に注意していますか
- 航行に不安を感じるような気象・海象ではありませんか

- 航行中止は危険です
- 気象・海象に不安を感じるなら、出航しないことをお願いします

水産庁 海上保安庁

〒100-0013 東京都千代田区霞が関1-2-1 (水産庁) 03-3502-8469
 〒100-8976 東京都千代田区霞が関1-1-3 (海上保安庁) 03-3591-6361

遊漁船のチェックポイント

～ 遊漁船業務主任者の方々へ ～

気象・海象情報を把握していますか

- 最新の気象海象の把握は十分ですか。
- 悪天候による気象の把握を行っていますか。(例：すじ雲は天候悪化の兆し等)

出航中止基準及び帰航基準の厳守

- 出航中止基準及び帰航基準に該当していませんか。
- 出航中止基準及び帰航基準は、船内に掲示していますか。

連絡体制の確保

- 携帯電話などを持ちましたか。(充電は十分にされていますか。通話可能圏内ですか。)
- 緊急時の連絡体制を船内に掲示していますか。
- 携帯電話などを防水パックに入れてありますか。

ライフジャケットの着用

- 乗船者は全員ライフジャケットを着用していますか。(按マーク付等の基準適合品を着用しましょう。普段から点検整備を行いましょう。)
- 利用者に対して、法定備品の保管場所、使用方法などを説明しましたか。

法定書類・法定備品の確認

- 小型船舶操縦士免許、船舶検査証書、船舶検査手帳などの法定書類を積み込みましたか。
- 救命浮環、救命胴衣、救命紅炎、消火器などの法定備品は、使用可能か確認の上、積み込みましたか。

発航前点検の実施

- 発航前検査のチェックリストにより、発航前検査を実施していますか。
(http://www.mlit.go.jp/maritime/maritime_fr10_000010.html)

安全航行の厳守

- 安全な速力で航行していますか。
- 船位を把握していますか。
- 海上衝突予防法、海上交通安全法、港則法などの海上交通ルールを守っていますか。
- 気象の変化に注意していますか。

航行中、漂泊中にも、常に見張りの徹底を

- 航行中、漂泊中を問わず、的確に見張りを行っていますか。
- 遊漁中も他船の接近や自船の位置に注意していますか。

業務規程の厳守

- 業務規程により示されている事項を厳守していますか。
- 事故があった際には事故の報告と再発防止対策を行いますか。

釣り客の安全確保

- 利用者の数、遊漁場所、運航経路、帰航予定時刻などを連絡責任者に連絡していますか。
- 遊漁に関するルールやマップを告知しましたか。
- 立入禁止の防波堤等に渡していませんか。
- 磯等での緊急時の遊漁船との連絡方法について告知しましたか。
- 磯等での釣り中もライフジャケットを着用するよう指示しましたか。
- 戻した磯等を定期的に見回っていますか。
- 帰航後、釣り客が全員撤収していることを確認しましたか。

47 平成30年海難の現況と対策

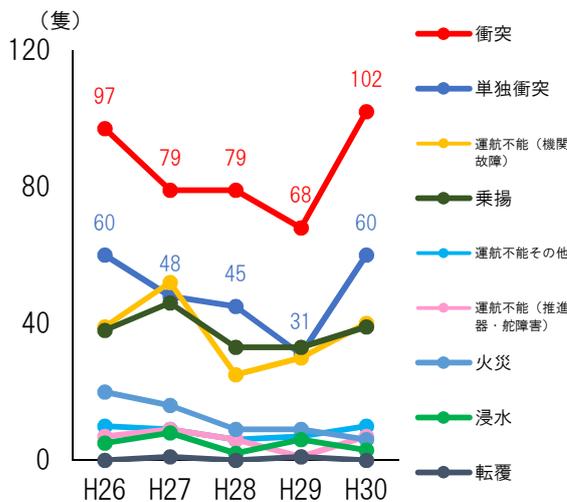
(4) 貨物船海難の防止対策

ア 貨物船の海難の概観

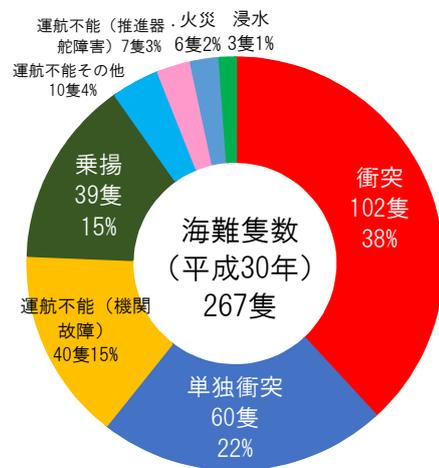
平成30年の貨物船の海難隻数は267隻で、海難種類別の隻数は、衝突102隻(38%)が最も多く、次いで単独衝突60隻(22%)、運航不能(機関故障)40隻(15%)の順となっています。

平成30年の海難原因別の隻数は、操船不適切95隻(36%)が最も多く、次いで見張り不十分58隻(22%)、機関取扱不良20隻(7%)となっており、そのうち人為的要因によるものが217隻(81%)となっています。

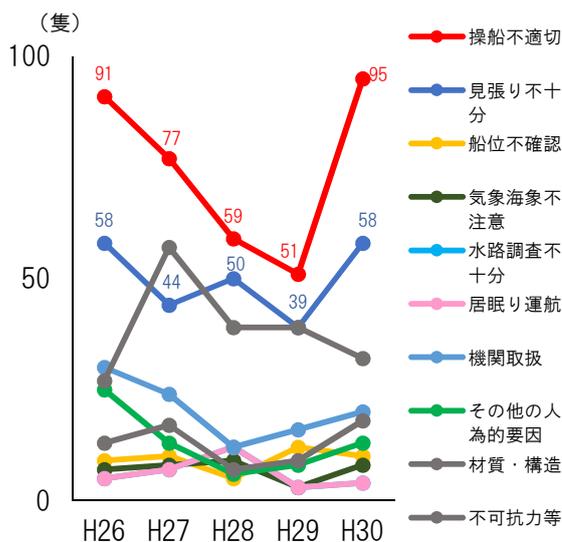
【貨物船の海難の推移(過去5年間)】



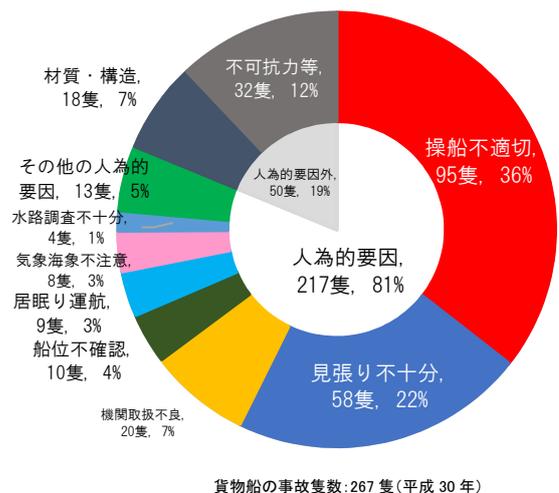
【海難種類別の割合(平成30年)】



【海難原因別の推移(過去5年間)】



【海難原因別の割合】



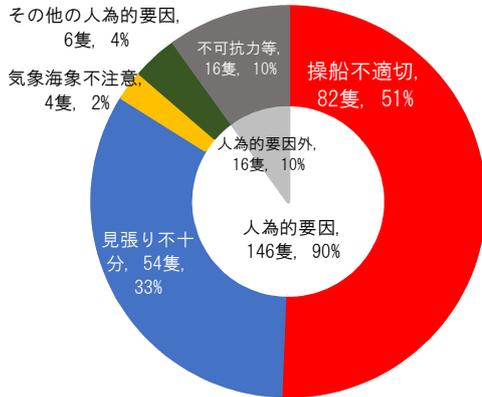
貨物船の事故隻数: 267隻(平成30年)

第3章 海難の防止対策

(ア) 衝突・単独衝突海難の発生状況

平成30年の貨物船の衝突・単独衝突海難162隻を海難原因別に見ると、操船不適切82隻(51%)が最も多く、次いで見張り不十分54隻(33%)の順となっており、そのうち人為的要因によるものが90%を占めています。

【衝突・単独衝突原因別の割合(平成30年)】



貨物船の衝突・単独衝突事故隻数:162隻(平成30年)

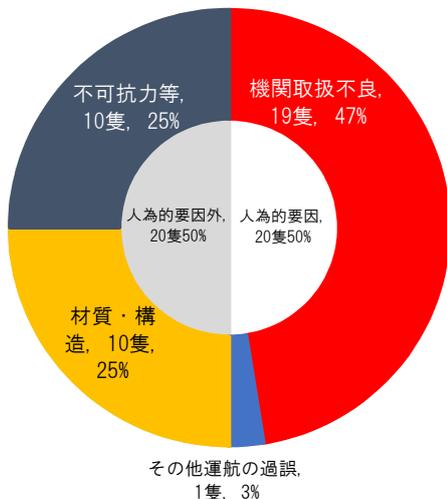
(イ) 運航不能(機関故障)の状況

平成30年の原因別の隻数は、機関取扱不良19隻(47%)が最も多く、次いで材質・構造(10隻(25%))、不可抗力等(10隻(25%))の順となっており、そのうち人為的要因が50%を占めています。

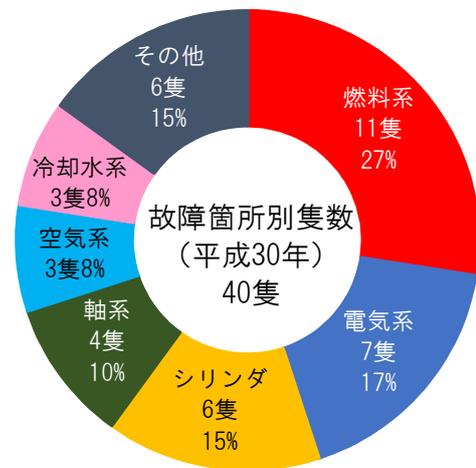
平成30年の貨物船の運航不能(機関故障)40隻を故障箇所別に見ると、燃料系11隻(27%)が最も多く、次いで、電気系7隻(17%)、シリンダ6隻(15%)の順となっています。

【運航不能(機関故障)原因別の割合(平成30年)】

【故障箇所別の割合(平成30年)】



※母数:平成30年 貨物船の運航不能(機関故障)隻数(40隻)

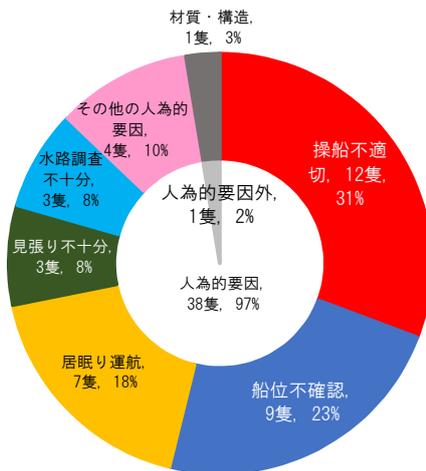


(ウ)乗揚海難の発生状況

平成30年の貨物船の乗揚海難39隻を海難原因別に見ると、操船不適切12隻(31%)が最も多く、次いで船位不確認9隻(23%)の順となっており、そのうち人為的要因によるものが97%を占めています。

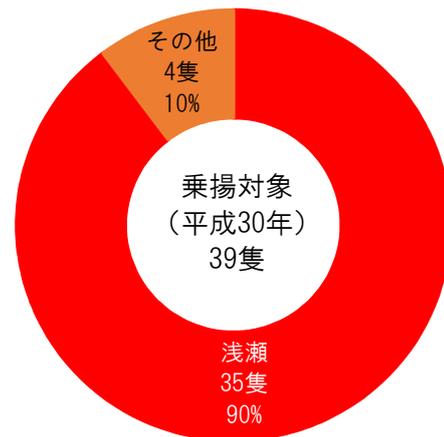
乗揚対象別に見ると、浅瀬35隻(90%)、その他4隻(10%)となっています。

【乗揚原因別の割合(平成30年)】



貨物船の乗揚事故隻数:39隻(平成30年)

【乗揚対象別の割合(平成30年)】



(エ) 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、台風や発達した低気圧が通過する気圧配置により荒天が続く場合には、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や走錨防止対策の徹底、錨泊時の適切な船位確認等の指導をしています。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。

3 通航量の多い沿岸域における船舶事故の防止対策

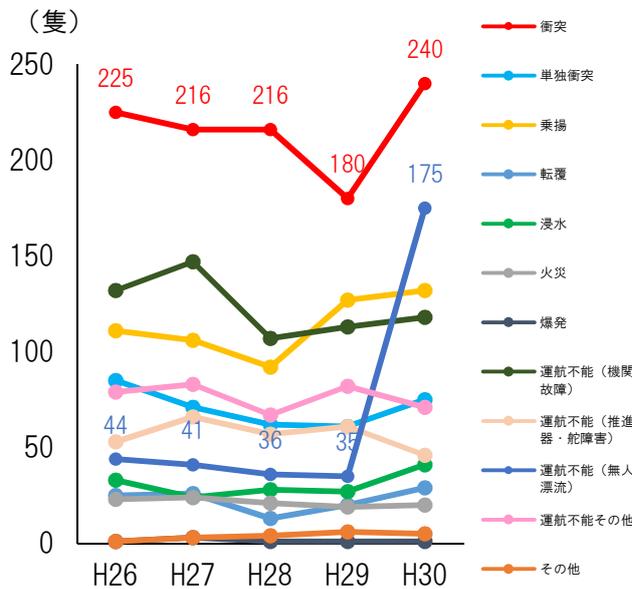
(1) ふくそう海域の海難の防止対策

ア 海難の発生状況

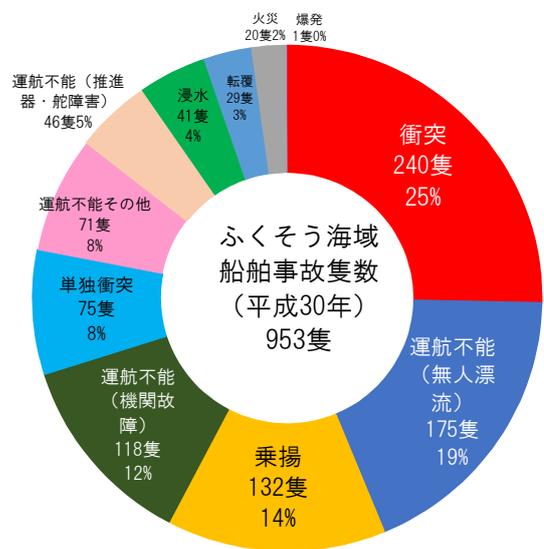
ふくそう海域(東京湾・伊勢湾・瀬戸内海・関門港)では、1日平均約 3,000 隻の船舶通航量があります。

平成 30 年のふくそう海域における船舶事故は 953 隻で、海難種類別の隻数は、衝突 240 隻(25%)が最も多く、次いで運航不能(無人漂流)175 隻(19%)、乗揚 132 隻(14%)の順となっています。

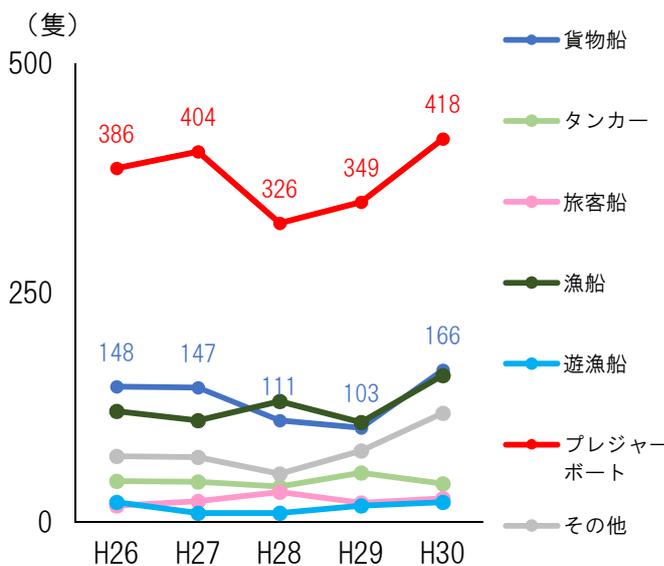
【海難種類別の推移(過去5年間)】



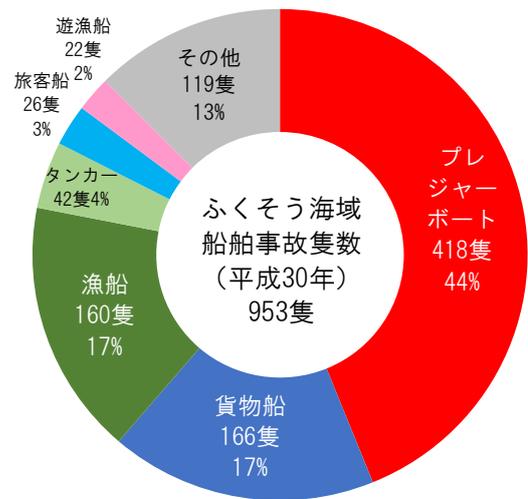
【海難種類別の割合(平成30年)】



【船舶種類別の推移(過去5年間)】



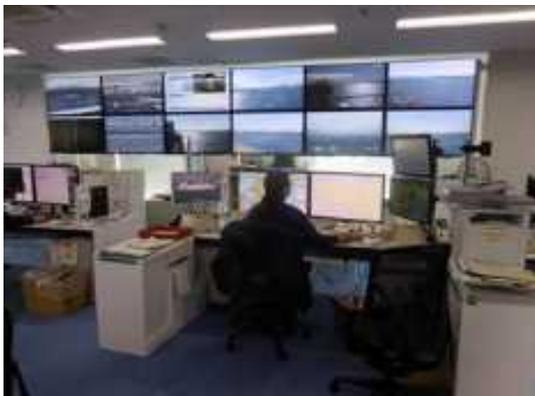
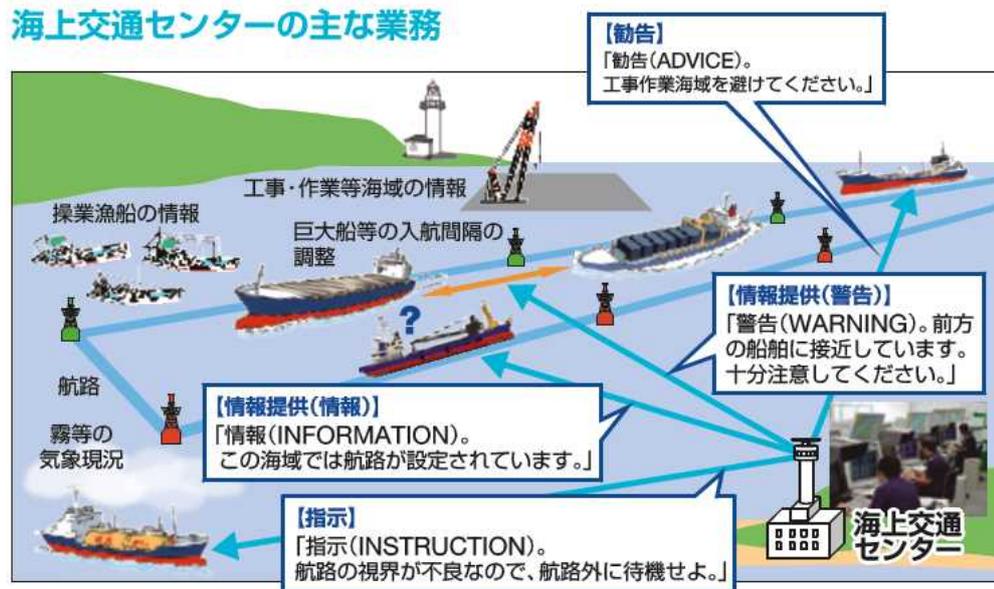
【船舶種類別の割合(平成30年)】



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等により船舶の動静を把握し、船舶航行の安全に必要な情報提供を行っています。

また、大型船の航路への入航間隔の調整、不適切な航行をする船舶への勧告や巡視船船艇と連携した航行指導等を行っています。

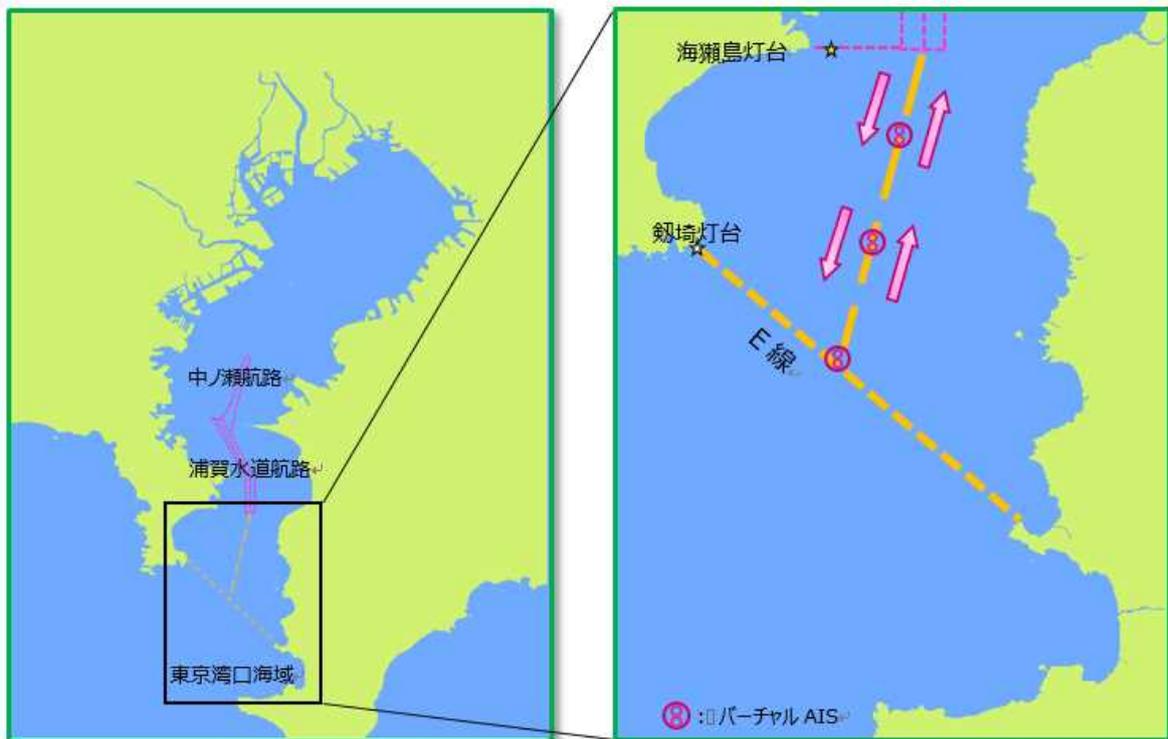


東京湾海上交通センター
— (神奈川県横浜市)

第3章 海難の防止対策

また、1日約500隻の船舶が通航している東京湾口海域は、船舶の針路が交錯するなど船舶同士が衝突する可能性が高い海域となっており、好漁場のため漁船も盛んに行き交うことから、一般船舶と漁船の双方にとって操船の難しさを感じる機会が多く、船舶交通の安全に関する問題を抱えている海域でもあります。こういった状況を踏まえ、平成31年3月1日から海上交通安全法に基づき、東京湾口海域に経路を指定することにより整流を図り、バーチャルAIS航路標識※を活用した安全対策を開始しています。

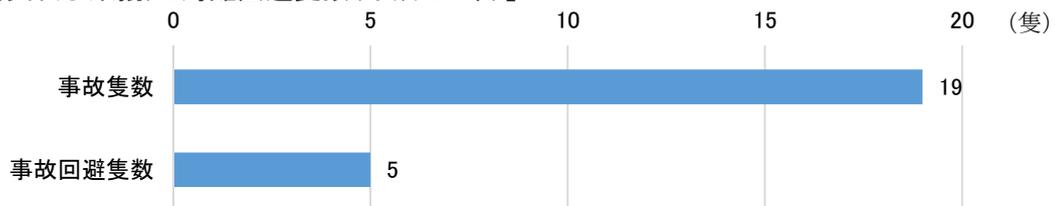
※バーチャルAIS航路標識とは、AISを活用し、実際には存在しない航路標識のシンボルマークを航海用レーダーや電子海図上に仮想表示させるものです。



今後とも船舶航行の安全に必要な情報を的確に提供するとともに、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、海難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。

【ふくそう海域のうち、海上交通センターの情報提供可能海域において発生した海難隻数（衝突及び乗揚）と海難回避隻数（平成30年）】



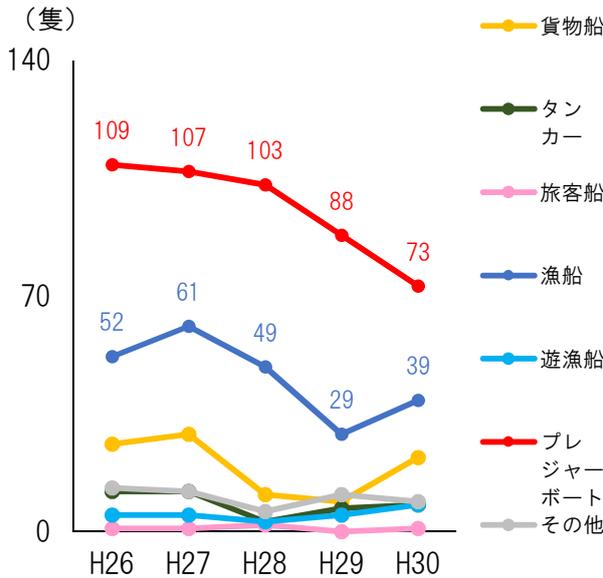
【対象】貨物船、タンカー、旅客船

(2) 準ふくそう海域の海難の防止対策

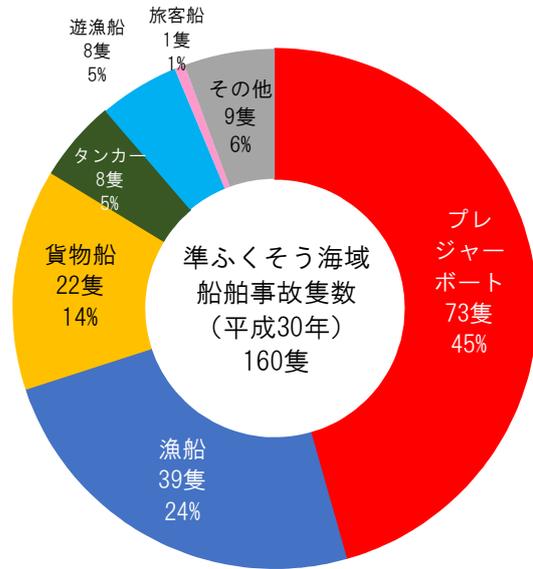
ア 海難の発生状況

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)における平成30年の船舶事故隻数は160隻でした。

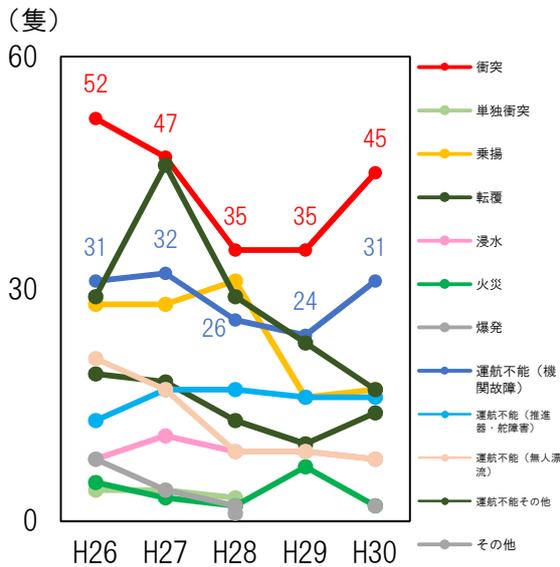
【船舶種類別の推移(過去5年間)】



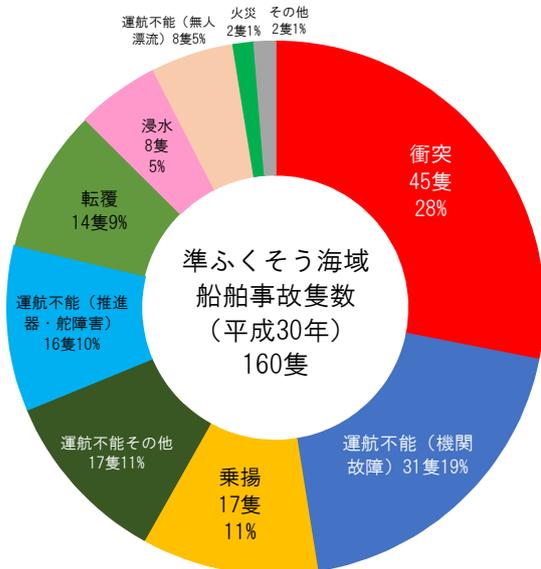
【船舶種類別の割合(平成30年)】



【海難種類別の推移(過去5年間)】

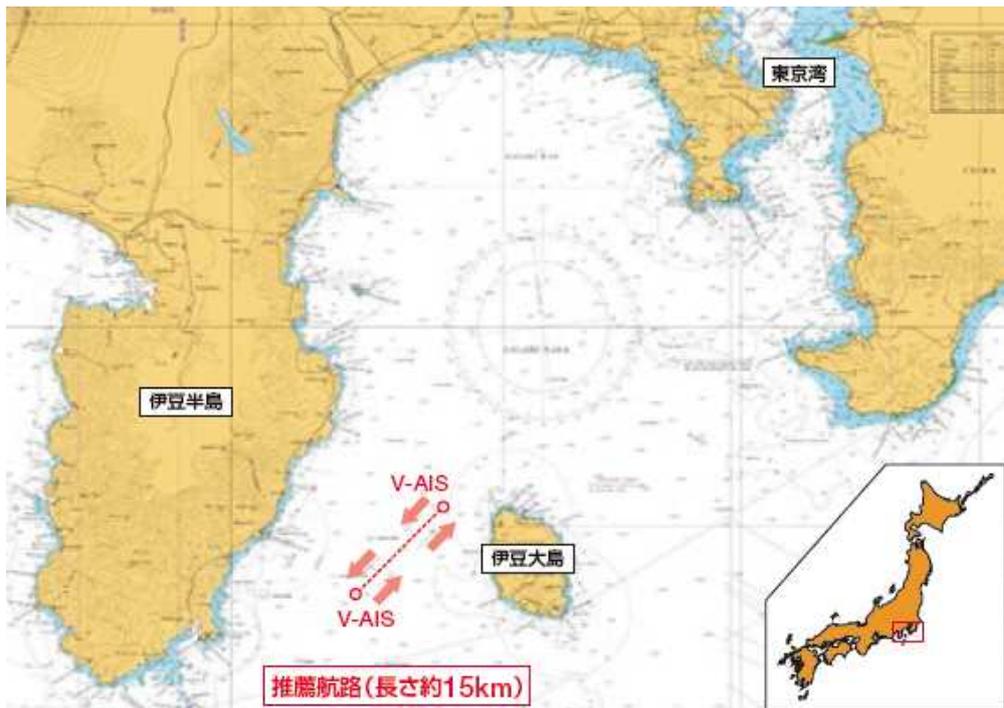


【海難種類別の割合(平成30年)】



イ 当庁の取組み

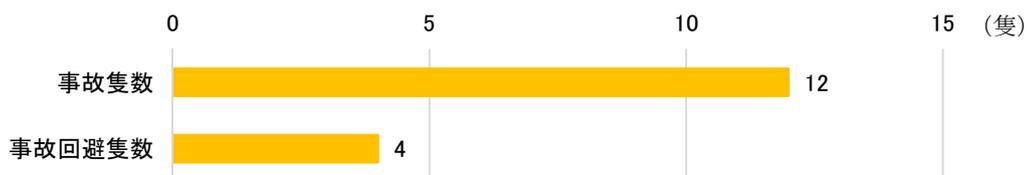
準ふくそう海域の安全対策については、海上交通センターにおいて AIS により船舶の動静を把握し、船舶航行の安全に必要な情報の提供を行っています。また、海事関係者等の意見聴取及び合意形成に向けた取組の成果を踏まえ、船舶交通量が多く、複雑な進路交差部が生じるため重大海難が発生する蓋然性の高い伊豆大島西岸沖において、船舶交通環境に応じた具体的な整流化方策及び整流化に伴って生じる新たな衝突リスクの軽減策等について定量的な分析、評価を行い、国際海事機関(IMO)での採択を経て、我が国で初めて「伊豆大島西岸沖推薦航路」を導入しました(平成30年1月1日施行)。



今後とも船舶航行の安全に必要な情報を的確に提供するとともに、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、海難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、大王崎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。

【準ふくそう海域のうち、海上交通センターのAIS業務海域(情報提供可能海域を除く)において発生した事故隻数(衝突及び乗揚事故)と事故回避隻数(平成30年)】



【対象】貨物船、タンカー、旅客船

4 人身事故の防止対策

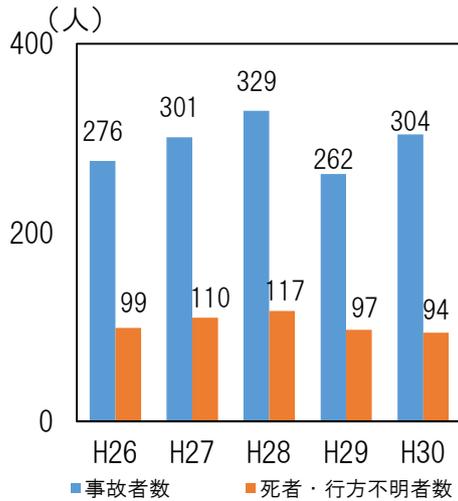
(1) マリンレジャーに関する海浜事故の防止対策

ア 遊泳中における海難防止対策

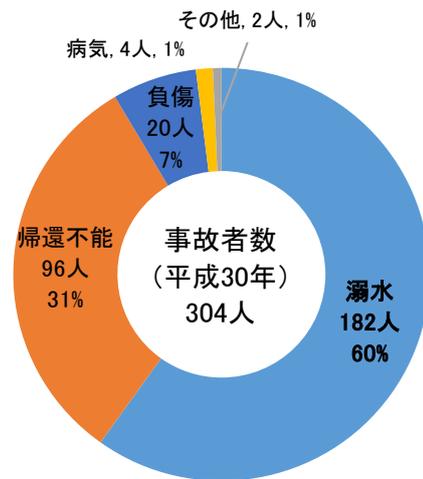
(ア) 海難の発生状況

平成30年の遊泳中の事故者数は304人で、このうち死者・行方不明者は94人でした。事故者304人を事故内容別にみると、海水誤嚥などによる溺水が最も多く182人(60%)でした。

【事故者数及び死者・行方不明者数の推移(過去5年間)】



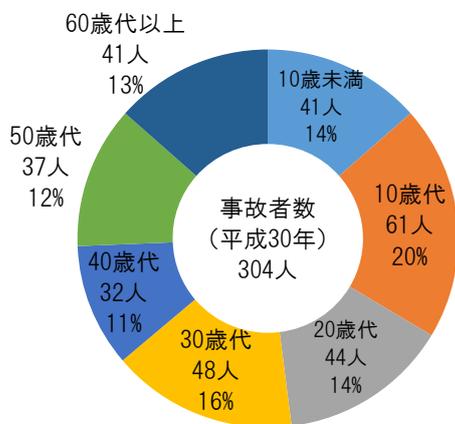
【事故内容別事故者数の割合(平成30年)】



a 年齢層別発生状況

平成30年の事故者を年齢層別にみると、10歳代の事故者が61人(20%)と最も多く、次いで30歳代の事故者48人(16%)となっています。

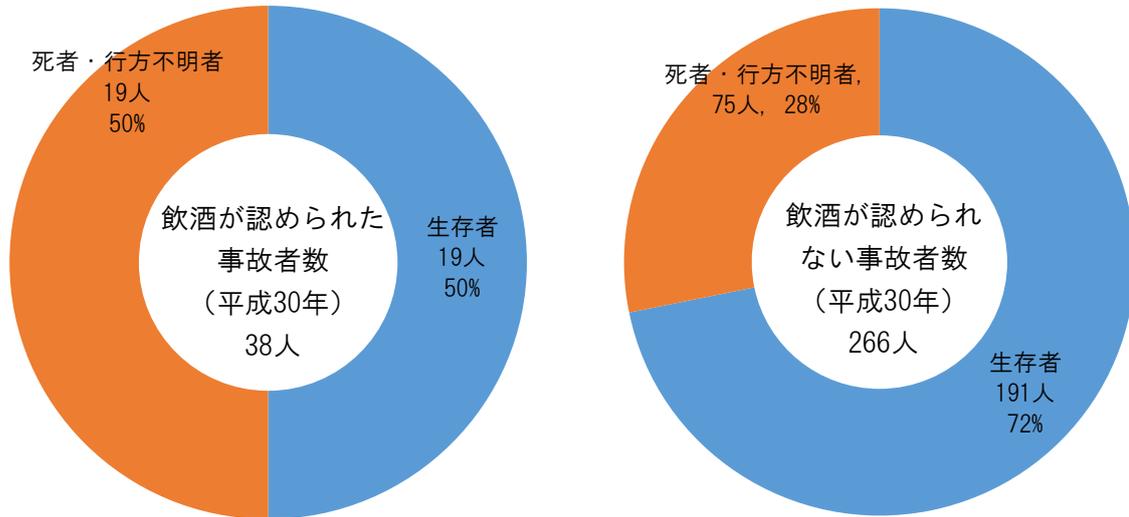
【年齢層別事故者数の割合(平成30年)】



b 飲酒による海難

遊泳中の事故者304人のうち、飲酒が認められた事故者は38人でした。飲酒が認められた事故者の死亡・行方不明率は50%で、飲酒が認められなかった遊泳中の事故者に比べ、死亡・行方不明率が高くなっています。

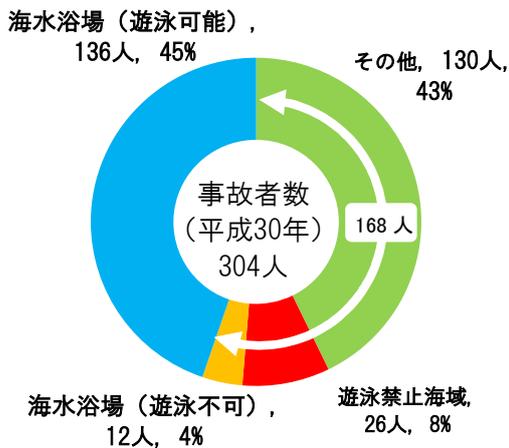
【飲酒の有無と死亡・行方不明率(平成30年)】



c 海難の発生場所

平成30年の遊泳中の事故者数を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168人(55%)でした。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。

【発生場所別事故者数の割合】



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: 管理されていない海域(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)

【事故事例】 遊泳中の事故

【子供の事故】

事故者ら家族はキャンプ場を訪れ、大人がテントの設営をしている間に子供だけで海水浴をしていたところ、子供達3人が沖に流されました。異変に気づいた父親が救助に向かうも一緒に流され、警察により救助されました。



【飲酒に関連した事故】

事故者は友人と海水浴場を訪れ、大量に飲酒した後、一人で泳いでいたところ、波打ち際で突然叫び、友人に救助され、病院へ搬送されるも死亡が確認されました。



【遊泳禁止海域での事故】

事故者は家族・友人と海岸を訪れ、ヘッドランド*付近において一人で泳いでいたところ、行方不明となり、翌日、海岸に漂着しているのが発見され、死亡が確認されました。

※ ヘッドランドとは、海岸の砂の流出を防ぐために建設される人工岬のこと。ヘッドランド周辺では離岸流が発生しやすく、多くの場所では立入禁止となっている。



- ・大人は子供から目を離さない！
- ・お酒を飲んだら泳がない！
- ・監視体制の整った海水浴場で遊びましょう！

(イ) 当庁の取組み

海上保安庁では、遊泳中の安全対策について、国の関係機関や民間の関係団体と意見交換会を開催し、遊泳を安全に安心して楽しむための注意事項を抽出した上で、平成30年7月にウォーターセーフティガイド(遊泳編)として公表しました。

また、(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着用を呼びかける「Ready, Set, Wear It!」キャンペーンを後援するなど、ライフジャケット着用の重要性についての周知啓発を推進しています。また、若年齢層に対するマリンレジャーでの事故防止のため、安全指導、安全講習を関係機関と連携して実施しています。

このほか、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、海岸管理者へ注意喚起をするための看板の設置等を依頼するなどの対策を講じているほか、海水浴場においては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(一財)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。

【Topics 4】子供の海難事故をなくせ！！

平成30年は、海水浴場で動物型のフロート（浮具）に乗った子供が陸からの風により沖に向かって流される海難が多数発生しました。幸いなことに、これらの海難では死者・行方不明者は発生しませんでした。一歩間違えば、大惨事になりかねないものでした。

事例

- ① 複数の家族で海水浴に訪れ、動物型のフロートに乗って遊んでいた5歳男児が沖に向かう風の影響により、遊泳区域ロープを越えて沖に流されました。
- ② 親族で海水浴に訪れ、動物型のフロートに乗って遊んでいた8歳女児が風潮流の影響により、遊泳区域外の沖側まで流されました。



海上保安庁では、海で遊ぶときの注意事項等をまとめたウォーターセーフティガイド（遊泳編）を公表しています。海で遊ぶ前に、これを確認して、安全に楽しく遊んでください！！

子供の海難防止ポイント

- ・大型フロートは、少しの風でも流される場合があることに注意しましょう！
- ・海では、大人は子供から目を離さないようにしましょう！
- ・海に遊びに行くときは、気象海象を必ず確認しましょう！



気象・海象のチェックは「海の安全情報」サイトから！



<https://www6.kaiho.mlit.go.jp>



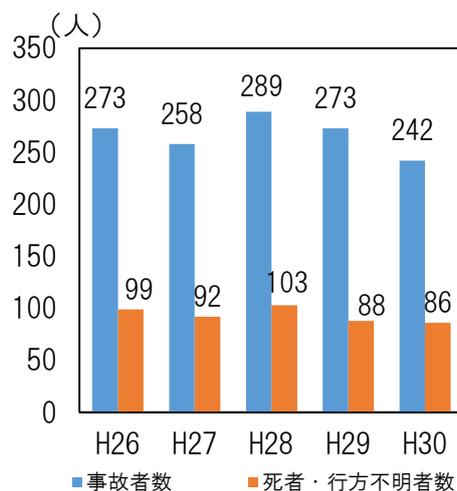
【 海 の 安 全 情 報 サ イ ト 】

イ 釣り中の海難防止対策

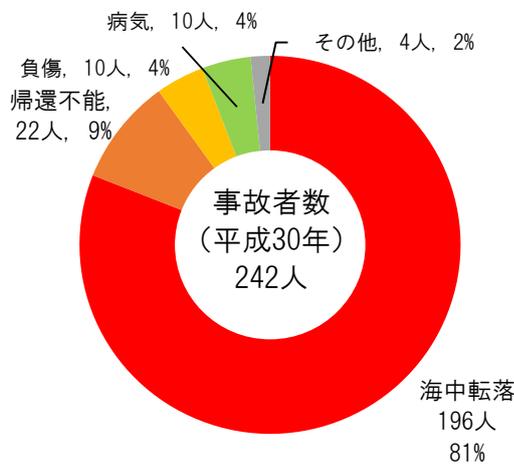
(ア)海難の発生状況

平成30年の釣り中の事故者数は242人で、このうち死者・行方不明者数は86人でした。事故者242人を事故内容別にみると、海中転落が最も多く196人(81%)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。

【事故者数及び死者・行方不明者数の推移(平成30年)】

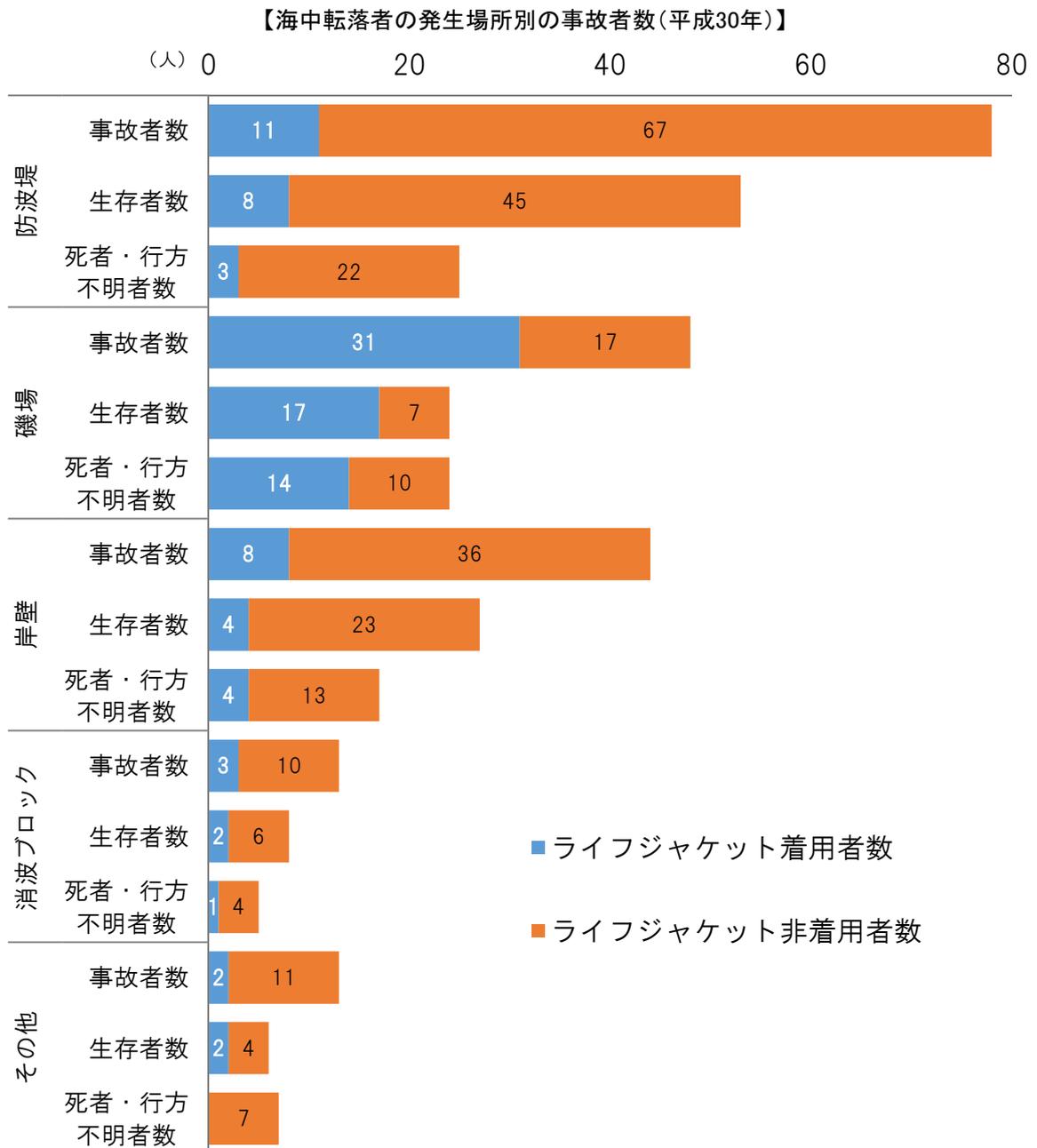


【事故内容別事故者数の割合(平成30年)】



a ライフジャケットの着用状況と海難発生場所

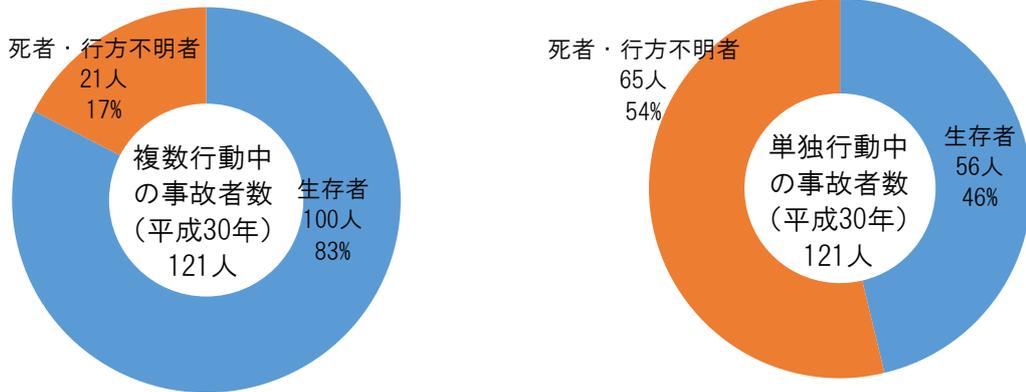
平成30年の釣り中の海中転落者196人を発生場所別に見ると、防波堤が最も多く、次いで磯場、岸壁の順となっています。なお、ライフジャケットの着用率はそれぞれ防波堤14%、磯場65%、岸壁18%となっています。



b 事故者の行動形態

複数で行動していた事故者121人のうち、死者・行方不明者は21人(17%)でしたが、単独で行動していた事故者121人のうち、死者・行方不明者は65人(54%)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・行方不明率は3倍以上となっています。

【行動形態と死亡・行方不明率(平成30年)】



【事件事例】釣り中の事故

事故者は、家族に夜釣りに行く伝えて出かけた後、行方不明となりました。その後、立入禁止の防波堤の消波ブロックに放置された釣り道具と、付近で漂流している事故者が発見され、死亡が確認されました。なお、事故者はライフジャケットを着用していませんでした。

- 複数で行動しましょう！
- 立入禁止区域には入らない！
- ライフジャケットを着用しましょう！



(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、海岸管理者へ立入禁止を注意喚起するための看板の設置等を依頼するなどの対策を講じているほか、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。

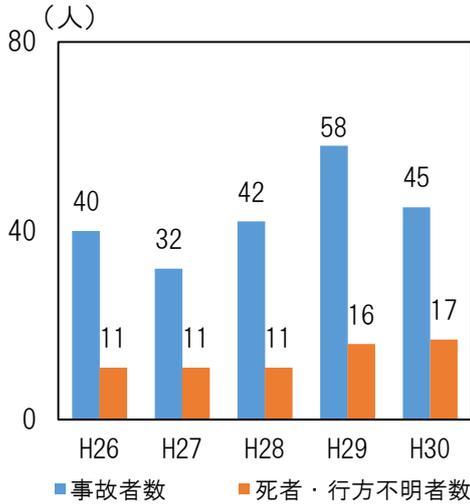
釣り中の事故の多くは海中転落です。海中転落してしまった場合に備え、ライフジャケットの着用のほか、家族等の第三者への釣り場及び帰宅予定時刻の周知及び定時連絡や、複数行動の励行を呼びかけています。

ウ スクーバダイビング中における海難防止対策

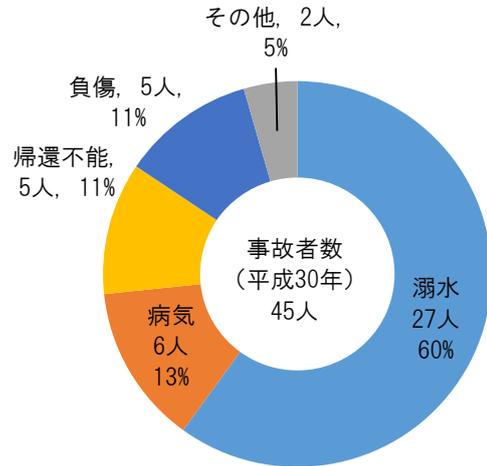
(ア)海難の発生状況

平成30年のスクーバダイビング中の事故者数は45人で、このうち死者・行方不明者数は17人でした。事故内容別にみると、溺水が最も多く27人(60%)で、続いて病気が6人(13%)でした。

【事故者数及び死者・行方不明者数の推移(過去5年間)】



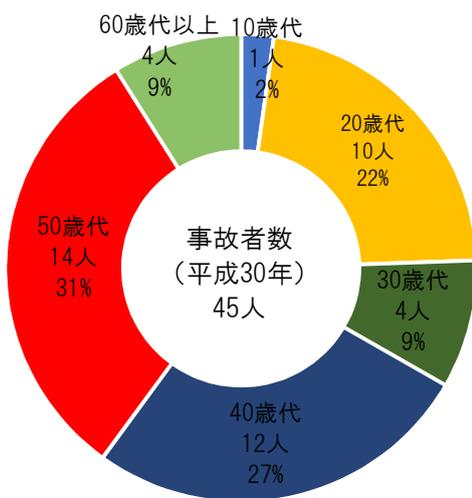
【事故内容別事故者数の割合(平成30年)】



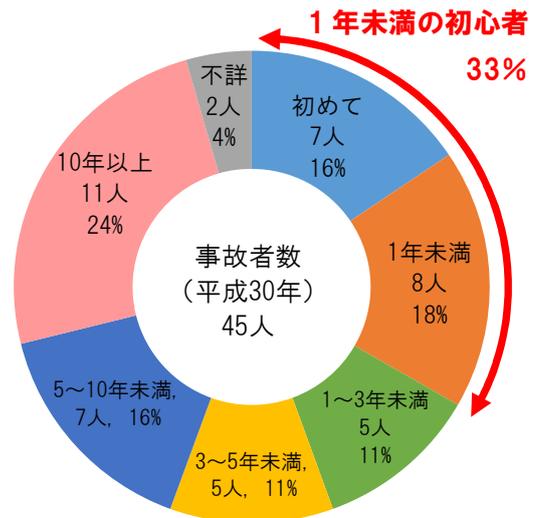
a 年齢層別発生状況

事故者を年齢層別にみると、50歳代の事故者が最も多く14人(31%)、経験年数別では1年未満の初心者が15人(33%)となっています。事故原因では、知識・技能不足、実施中の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。

【経験年数別の発生割合(平成30年)】

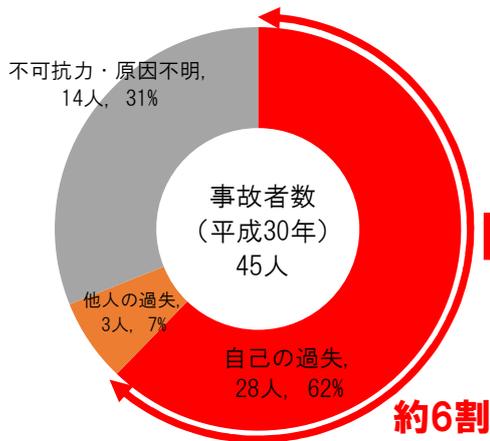


【年齢層別事故者数の割合(平成30年)】

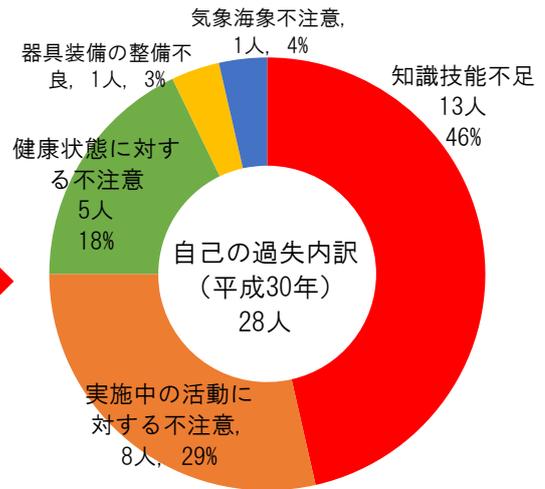


第3章 海難の防止対策

【事故原因別の割合(平成30年)】



【自己の過失の内訳(平成30年)】



【事件事例】ダイビング中の事故

【初心者の海難】

事故者は体験ダイビング中にマスクに水が入り込んだことから、マスククリア^{※2}を試みたところ、レギュレーターが外れたため、パニックを起こして溺れ、インストラクターに救助されました。

※2 マスククリアとは、水中マスクに水が入った場合に、水を排除する技術を言います。

【ベテランの海難】

事故者はインストラクターの免許も所持しているダイビング上級者であったが、潜水前のレギュレーターバルブ操作を失念していたことにより空気が供給されず、意識を失って溺れ、付近ダイバーにより救助されました。

- ダイビングに関する知識・技術を身につけて楽しみましょう！
- 潜水前に、使用器材の点検と確認を十分に行いましょう！
- 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、ダイビングの事故防止のため、(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。

スクーバダイビング中における事故原因の一つに、健康状態に対する不注意があります。各ダイビング事業者は事前のメディカルチェックを実施していますので、せっかくの旅行で事故に遭わないよう、体調に異変を感じた場合は、ダイビングを控えましょう。

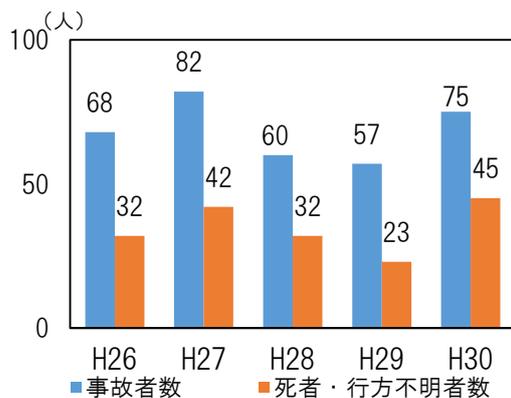
海外の旅行者が多い地域においては、外国人向けのパンフレットを作成し、離島航路の定期旅客船の座席に配布したり、大手旅行サイトに安全啓発情報を掲載するなどして、多くの方に安全啓発を実施しています。

エ スノーケル使用中における海難の防止対策

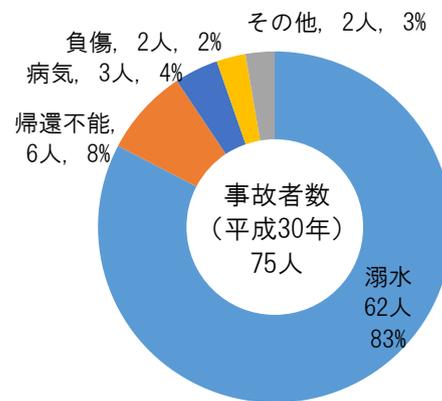
(ア) 海難の発生状況

平成30年のスノーケル使用中の事故者数は75人で、このうち死者・行方不明者数は45人でした。事故内容別にみると、溺水が最も多く62人(83%)で、スノーケル(呼吸管)内に入った海水を誤飲・誤嚥する事故などがありました。スノーケルによる海水誤飲等の要因は、スノーケルクリア^{※1}やマスククリアなどの技術が不足している点が考えられ、事故原因の8割が自己の過失となっています。

【事故者数及び死者・行方不明者数の推移(平成30年)】



【事故内容別の事故者数(平成30年)】



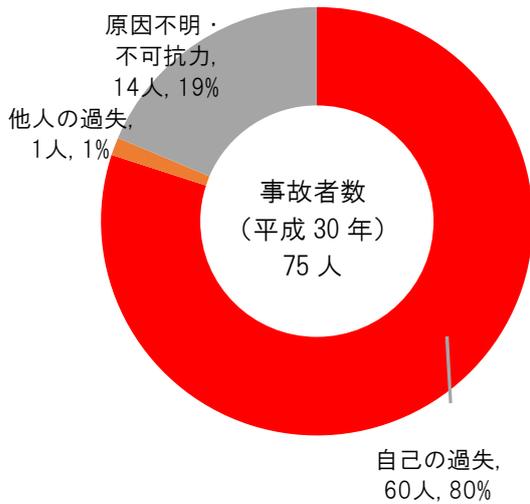
【スノーケルクリアの様子】



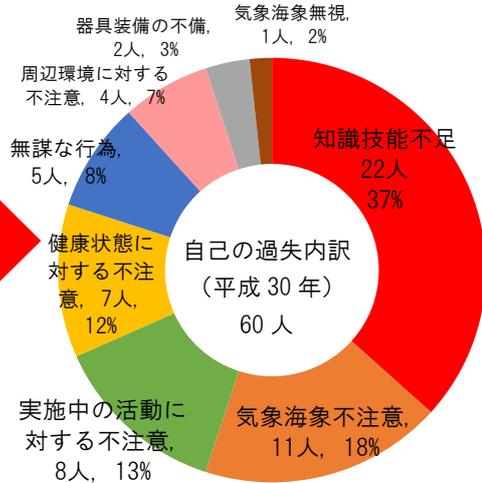
※1 スノーケルクリアとは、スノーケル(呼吸管)に水が入った場合に、息を勢いよく吐き出すことにより水を管外へ排除する技術を言います。(写真参照)

第3章 海難の防止対策

【事故原因別の割合(平成30年)】



【自己の過失の内訳(平成30年)】



【事故事例】 スノーケリングの事故

事故者はスノーケリングツアーに参加して遊泳中、スノーケルに海水が入り、誤嚥して、パニックに陥り溺れかけていたところ、異変に気付いたインストラクター等により救助されました。事故者は、スノーケリングを体験するのは今回が初めてでした。

- スノーケリングを行うときは、ライフジャケットを着用しましょう！
- ス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

海上保安庁では、スノーケル使用中の安全対策について、国の関係機関や民間の関係団体と意見交換会を開催し、遊泳を安全に安心して楽しむための注意事項を抽出した上で、平成30年7月にウォーターセーフティガイド(遊泳編)として公表しました。

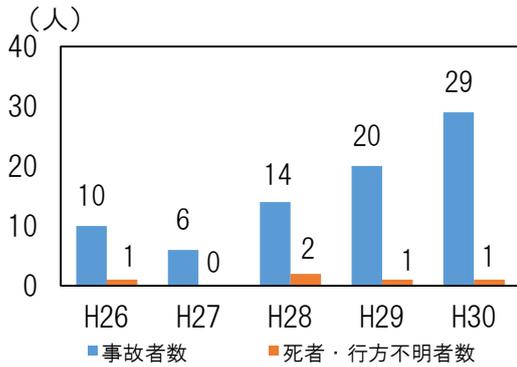
遊泳編では、スノーケル使用時の安全対策について、スノーケルクリア(スノーケルに溜まった水を排出する基本テクニック)、マスククリア(水中マスクに入った水を排出する基本テクニック)や正しいフィンワーク(足ひれの使い方)などの基本的な技術を身につけること、スノーケリング四点セット(水中マスク、スノーケル、フィン、ライフジャケットなどの浮力が確保できるもの)を着用することなどを紹介しています。

オ SUP(スタンドアップパドルボード)使用中における海難の防止対策

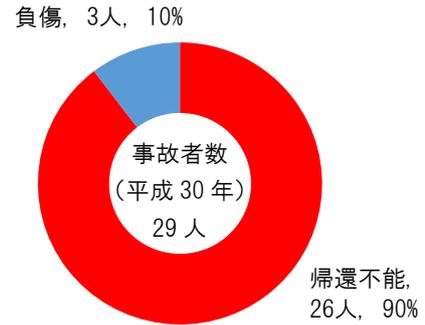
(ア)海難の発生状況

平成30年のSUP使用中の事故者数は29人で、このうち死者・行方不明者数は1人でした。事故内容別にみると、帰還不能が最も多く26人(90%)でした。経験年数別に見ると、「初めて」と「1年未満」が約4割を占め、原因別では、気象海象不注意や知識技能不足などの「自己の過失」によるものが約9割を占めます。

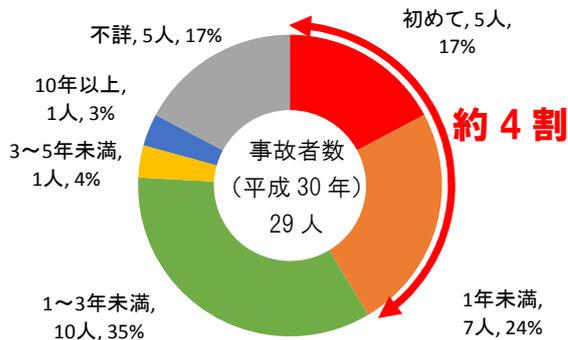
【事故者数及び死者・行方不明者数の推移(過去5年間)】



【事故内容別の事故者数(平成30年)】



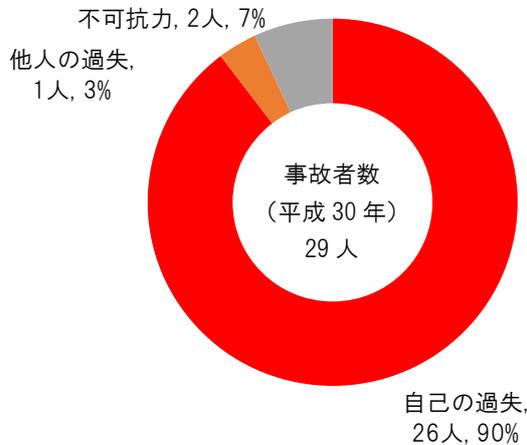
【経験年数別の割合(平成30年)】



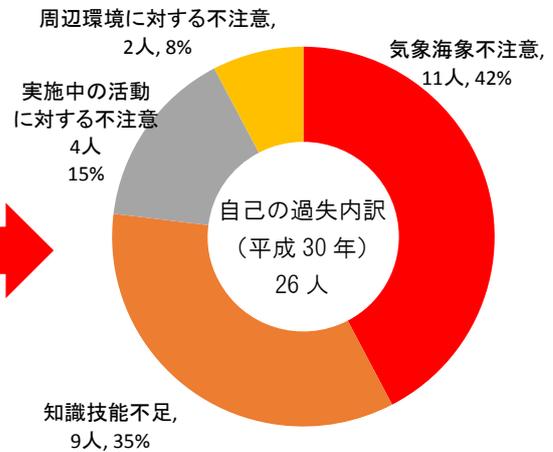
【SUP】



【事故原因別の割合(平成30年)】



【自己の過失の内訳(平成30年)】



SUPとは…



SUPとは「Stand Up Paddle Board」の略称で、海・川・湖などでサーフボードの上に立ち、パドルを用い水面を漕いで移動を楽しむ新しいマリンスポーツの1つです。主に波や風の無い穏やかな水面で楽しむという特徴があります。

一方で、荒天や技能不足により帰還不能となる

【事故事例】 SUP中の事故

SUP暦1年未満の初心者2名で、2名乗りのSUPで釣りを行っていたところ、風潮流の影響により流され、数回落水したために体が冷え、ボードを漕ぐ体力が尽きたため、帰還不能となり、当庁に救助されました。

事故者は、インフレータータイプのSUPで移動中、SUPを航路標識に接触させたため穴が開き、空気が抜けて航行不能となりました。事故者は付近にいた他のSUP使用者により救助されました。

海上では気象・海象の変化に注意しましょう。また、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！

インフレータータイプ(空気を入れて膨らみますタイプ)のSUPは出艇前に、空気漏れや亀裂が無いか確認し、周辺的环境に気をつけながら航行しましょう。



(イ)当庁の取組み

海上保安庁では、SUPの安全対策について、国の関係機関や民間の関係団体と意見交換会を開催し、SUPを安全に安心して楽しむための注意事項を抽出した上で、平成30年7月にウォーターセーフティガイド(SUP編)として公表しました。

(2) 船舶事故によらない乗船者の人身事故※の防止対策

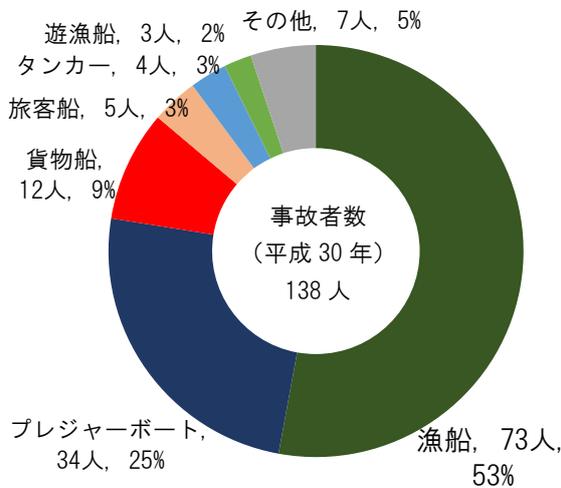
※「船舶事故によらない乗船者の人身事故」とは船上でつまずいたりした事等により海中転落したものなどの船舶事故に関係なく発生した人身事故のことを言います。

ア 船舶からの海中転落事故の発生状況

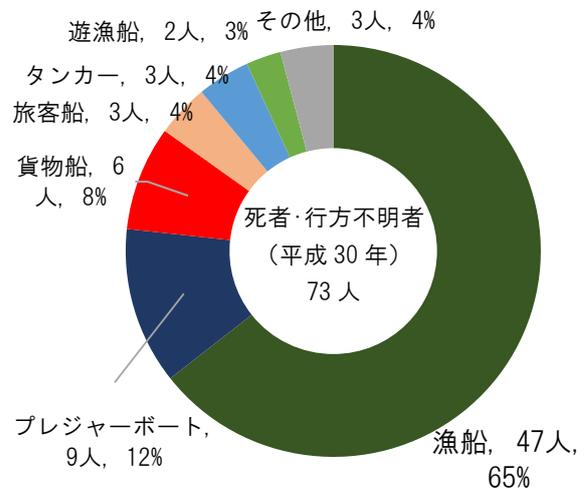
平成30年の船舶からの海中転落事故の発生状況は138人で、船舶種類別にみると漁船が73人(53%)と最も多くなっています。

また、海中転落による死者・行方不明者を船舶種類別にみると、同様に漁船が47人(65%)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30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30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47人のうち、ライフジャケットを着用していたのは14人で、着用率は30%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27人であり、漁船からの海中転落による死者・行方不明者の57%を占めています。

【漁船からの海中転落(過去5年間)】

単位(人)

	H26	H27	H28	H29	H30
漁船からの海中転落者数	104	72	72	87	73
うち死者・行方不明者	76	48	48	56	47
うちライフジャケット着用者数	15	8	8	8	14
ライフジャケット着用率数	20%	17%	17%	14%	30%

【一人乗り漁船からの海中転落(過去5年間)】

単位(人)

	H26	H27	H28	H29	H30
一人乗り漁船からの海中転落者数	62	49	47	55	40
うち死者・行方不明者数	51	32	34	39	27
うちライフジャケット着用者数	8	7	7	5	8
ライフジャケット着用率	16%	22%	21%	13%	30%

【事故事例】 漁船の海中転落

事故者は、漁船に一人で乗り組んで出港し、行方不明となりましたが、捜索により、船から垂れたロープに体が固定された状態で海中に沈んでいるところを発見され、死亡が確認されました。事故者はライフジャケットを着用していませんでした。当時の状況から、事故者は漁を終え片付けの最中に誤って海中転落し、船上に上がれなかったためロープで体を固定して救助を待っていましたが、力尽きて溺死したものと推測されます。



- 乗船中は、必ずライフジャケットを着用しましょう！
- 万が一に備え、船上に上がるためのはしご等を設置しましょう！



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を把握した上で、安全に作業を行えるよう十分注意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養成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、海中転落した場合の生存率を向上させるためには、いざというときにきちんと機能することを確保するために救命胴衣の定期的な保守・点検の実施の重要性や、転落の際に脱げたりしないように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。

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愛好者の方々に対して、全国各地の灯台等132箇所で見測した風向、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となっています。このことにより現在地周辺の気象・海象の現況、緊急情報等を地図画面上に表示させることができ、簡単に必要な情報を得ることができます。

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。



「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分毎に見測した風向、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

 <p style="background-color: #0070c0; color: white; padding: 5px; border-radius: 10px; display: inline-block;">パソコン用サイト</p> <p style="margin-top: 5px;">https://www6.kaiho.mlit.go.jp/</p> 	 <p style="background-color: #0070c0; color: white; padding: 5px; border-radius: 10px; display: inline-block;">スマートフォン用サイト</p> <p style="margin-top: 5px;">https://www6.kaiho.mlit.go.jp/sp/index.html</p> 	 <p style="background-color: #0070c0; color: white; padding: 5px; border-radius: 10px; display: inline-block;">携帯電話用サイト</p> <p style="margin-top: 5px;">https://www6.kaiho.mlit.go.jp/m/index.html</p> 	 <p style="background-color: #0070c0; color: white; padding: 5px; border-radius: 10px; display: inline-block;">緊急情報配信サービス</p> <p style="margin-top: 5px;">https://www7.kaiho.mlit.go.jp/micsmail/reg/broadband.html</p> 
--	---	--	--

さらに、平成31年度からは「海の安全情報」のLアラート(災害等公共情報共有基盤)[※]への発信を開始することとしており、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。

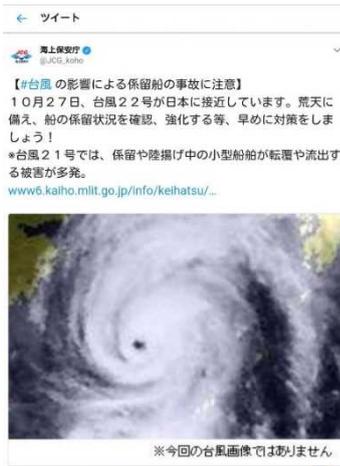
※ 災害等公共情報を有する者と当該情報を広く地域住民に伝達する手段を有する者とがひとつの情報システムを共有することによって、両者の間での効率的な情報共有と流通を実現するために、一般財団法人マルチメディア振興センターが運営する情報共有システム

6 その他の海難防止の取り組み

(1) SNS 等を活用した周知啓発活動

海難防止思想を広く普及するための有効な手段として、ツイッターによる事故防止情報の発信や、YouTube による安全啓発動画の掲載など、SNSを活用した周知啓発を実施しています。また、海の安全情報や海上保安庁ホームページにおいても、事故情報や安全情報等を掲載するなど、広く国民に対し周知啓発活動を実施しています。

【事故情報の発信】



【安全啓発動画】



(2) 安全推進マリーナと連携した海難防止活動

地方の管区独自の取り組みの1つとしてプレジャーボートの安全確保のため、ユーザーへの安全対策や自主的な安全活動を積極的に行っているマリーナを「安全推進マリーナ」として認定し、海上保安庁が実施する安全啓発活動等に連携・協力していただき、発航前検査チェックリストの推進や海上保安官による海難防止講習会の義務付けなどを行っています。今後もこのような連携等を通して、安全思想の普及を全国に展開していきます。

安全推進マリーナの活動

～ 有限会社キャラントリー（認定第5号）～

京都府京丹後市の久美浜海浜部に位置する有限会社キャラントリーは、平成31年1月30日に安全推進マリーナに認定されました。同マリーナは水上オートバイ専用マリーナで、会員の安全管理向上だけでなく地域と共存できる安全な水上オートバイの利用環境づくりに努めています。

有限会社キャラントリーの安全推進マリーナとしての活動状況をご紹介します。



まず、クレンジは基本的に久美浜港内から出ては来ず、湾外に出る際には必ず航行許可の取得などの指図も確認されています。万一、会員間のトラブルが発生した際には、貴マリーナ事務局の役割により即時対応できる体制を築いている点です。

そして、事故防止対策を徹底推進している。

また、水上オートバイに対しては、講習や検査者に危険を感じさせるような稼働に対する苦情等から運航規制を定める自警団を築くことにより、利用マリーナ会員同士が講習や検査を義務化し、水上オートバイの稼働状況にも監視している」と、語られています。

有限会社キャラントリーは、昭和55年5月に中央大船政の久美浜町で創業し、平成31年1月30日現在、水上オートバイ40隻（レンタル船20隻を含む）を管理するだけでなく、船体の検査や中古船の買取・販売なども行っているマリーナです。

同マリーナでは安全管理が徹底されている。海難防止の取り組みが、沿岸の安全対策に繋がっている。

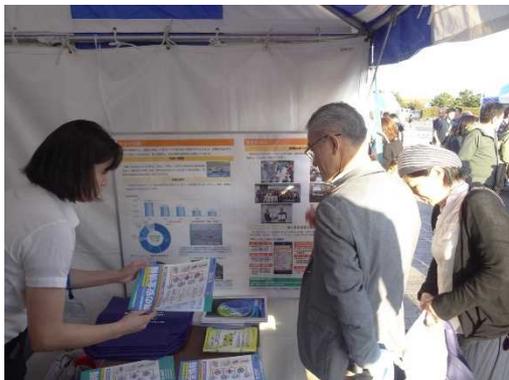
また、キャラントリー代表の発言に、「水上オートバイは海上を走る乗換車である。ツーリングなどの場から乗換や運航の強化などを進捗に牽引する必要がある。会員に対



【ホームページによる活動状況の紹介】

(3) イベント等を活用した安全意識の普及

海事関係者やメーカー、マリンレジャー愛好家が多数集まるフィッシングショーやボートショーにおいて、展示ブースを出展しての海難防止啓発活動や、ステージイベントにおける関係省庁と連携した救命胴衣着用推進活動を行うなど、積極的に安全意識の高揚・啓発を図りました。



【ブースでの海難防止啓発活動】



【ステージイベントでの活動】

(4) 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30年9月、伊勢湾海上交通センターの運用管制官がAISにより監視中、大王埼南西において、浅瀬に向かう針路で航行する船舶を確認しました。

運用管制官は、直ちに船舶電話で、同船の前方に浅瀬がある旨の注意喚起を行った結果、同船は変針し、浅瀬への乗揚げを回避することができました。



【Topics 5】民間団体等との連携による安全意識の高揚
～Japan Boating & Water Safety Summit 2018の開催～

海上保安庁では、国の関係機関や民間の関係団体と連携し、誰もが安全に安心して海で楽しむために必要な安全対策を検討し、海難防止の取組みを推進しています。

主な取組みの一つとして、平成30年6月9日及び10日の2日間、東京海洋大学越中島キャンパスにおいて、国土交通省海事局及びJBWSS連携協議会(※)との共催で「日本水上安全・安全運航サミット－Japan Boating & Water Safety Summit2018－(JBWSS)」を開催しました。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「IBWSS(International Boating & Water Safety Summit)」の日本版として、平成28年から、実施しています。

今回のサミットでは、約30の関係機関及び民間の関係団体が参加し、ライフジャケットをテーマとした有識者によるパネルディスカッションや水難救助デモンストレーションのほか、参加団体による取組みの紹介など多くのプログラムが行われ、水難事故防止に関する取組みや現状の課題等について、参加団体が相互に情報共有を図りました(2日間で約200名が参加)。

海上保安庁からは、「第4次交通ビジョンとウォーターセーフティガイド」に関するプレゼンテーションを行ったほか、業務紹介パネル等の展示を行うなど、関係団体に対する周知啓発及びネットワークの構築に努めました。

また、2日目に当庁が実施したライフジャケットをテーマとしたパネルディスカッション「自己救命策について考える」には、多数の観客(約100名)が参加し、パネリストとの活発な議論が交わされ、多くの方にライフジャケットと自己救命策に対する意識を深めてもらうよい機会になりました。

(※)JBWSS連携協議会とは、(一財)日本海洋レジャー安全・振興協会、(一社)水難学会、(公財)マリンスポーツ財団による協議会です。



パネルディスカッション



集合写真

【Topics 6】多様化、活発化する海上活動への対応
～海の安全推進アドバイザーとの連携～

海上保安庁海の安全推進本部では、平成28年度から、多様化するマリレジャーについて専門的な知見を持った方を海の安全推進アドバイザーとして委嘱し、アドバイザーからの専門的な助言を活用して安全対策を深化させるほか、アドバイザーによる講習等を実施することにより、現場における海上保安官の安全指導能力向上を図っています。

現在は、「溺水防止」、「機関故障」、「水上オートバイ」、「シーカヤック」、「ボートフィッシング」の専門家5名を委嘱しており、定期的にアドバイザーが一堂に会し、それぞれの専門分野における海難減少のための方策について意見交換を実施するとともに、日常的に施策を展開する上で専門的な助言を頂いています。

平成30年度は、海の安全推進アドバイザーを交えて民間による自助・共助の推進や今後の方向性について活発な意見交換を実施しました。

今後も、海の安全推進アドバイザーの助言等を活用した効果的な海の安全推進活動を展開していきます。



アドバイザーを交えた意見交換会

— 第4章 救助状況及び海難発生時の救命率向上策 —

本章の海難のデータは、過去のデータとの比較・分析を行う必要から平成29年までの計上方法(民間救助機関のみによる救助を除く)による数値を使用しています。

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、釣り中などの海浜で発生したものをいいます。

海浜事故のうち、平成30年のマリンレジャーに関する事故者は858人で、海上保安庁ではこのうち355人に対し巡視船艇等延べ412隻、航空機延べ171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、494人が当庁を含む救助機関等により救助され、122人が自力による救助でした。

一方、マリンレジャー以外の事故者は892人で、海上保安庁ではこのうち420人に対し巡視船艇等延べ385隻、航空機延べ72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444人を除いた448人のうち、160人が当庁を含む救助機関等により救助され、40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30年の船舶乗船中の事故者は、1,430人でした。このうち、船舶事故に伴う乗船中の事故者は556人で、海上保安庁では巡視船艇等延べ430隻、航空機延べ158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481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876人で、海上保安庁ではこのうち363人に対し巡視船艇等延べ532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25人を除いた851人のうち、380人が当庁を含む救助機関等により救助され、292人が自力による救助でした。

(2) 船体の救助

平成30年の船舶事故隻数は2,189隻で、海上保安庁ではこのうち1,245隻に対し、巡視船艇等延べ1,969隻、航空機延べ405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485隻、救助を必要とした要救助船舶は1,704隻であり、要救助船舶の中で自力入港した209隻を除いた1,495隻のうち1,248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、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捜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】

磯釣りをする友人3名をプレジャーボートで磯場へ搬送したものの、その後、天候が悪くなり迎えに行くことが困難となったため、プレジャーボートの船長から磯場に孤立した3名の救助要請がありました。

海上保安庁では、直ちにヘリコプター等を出動させ、孤立者3名（ライフジャケット着用）をヘリコプター同乗の機動救難士が吊り上げ救助しました。事故者に負傷等はありませんでした。

当初、差し迫った危険はないとの通報でしたが、ヘリコプターが現場に到着した時には、波にさらわれてもおかしくない状況でした。



【貨物船内において発生した急病人の救助事例】

航行中の貨物船内で、熱中症により痙攣を起こしている者がいる旨の救助要請がありました。

海上保安庁では、直ちにヘリコプター等を出動させ、ヘリコプター同乗の特殊救難隊員が急病人を吊り上げ、救急救命士資格を持つ同隊員が輸液、酸素投与等の特定行為を行いつつ搬送し、救急車に引継ぎました。

経過観察のため入院となりましたが、命に別状はありませんでした。

※特定行為とは、救急救命士が医師の許可の下で行う医療行為のことで、医師と無線等で連絡を行いつつ実施します。

(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。

【磯釣り客を民間救助機関と連携し救助した事例】

磯釣り客1名(ライフジャケット着用)が波にさらわれ海中転落した旨の救助要請がありました。

海上保安庁では、直ちに巡視艇を発動するとともに、水難救済会所属船に救助の協力要請を行い、同所属船による救助が行われました。

付近海域には岩場が多数あり、巡視艇の接近が困難な状況でしたが、救助に駆けつけた同所属船が海中転落者に接近し、現場で簡易救助器具(アバとロープを組み合わせたもの)を作成して投げ入れ、救助しました。

同人は、手に切り傷程度の軽症で済みました。



簡易救助器具

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起こさないためには、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30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

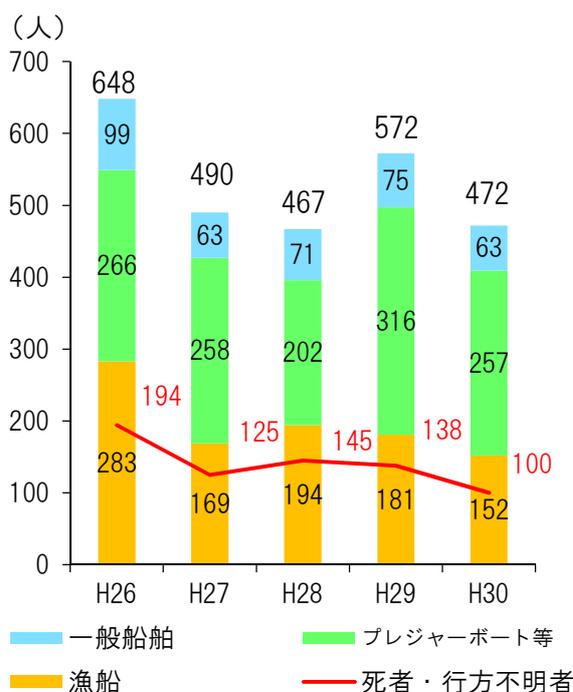
※船舶事故による海中転落及び船舶事故によらない乗船者の人身事故による海中転落者の合計

平成30年の船舶からの海中転落者472人のうち、死者・行方不明者は100人で、その内訳は、漁船が63人で最も多く、次いでプレジャーボート等※が21人でした。過去5年間(平成26年から平成30年)の死者・行方不明者の推移でも、漁船が最も多くなっています。

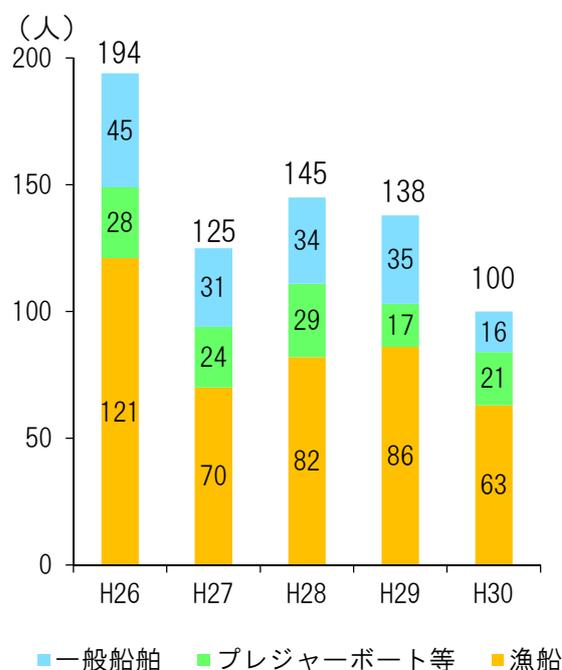
また、平成30年の20トン未満の船舶からの海中転落による死者・行方不明者は77人で、船舶からの海中転落者による死者・行方不明者全体の77%を占め、中でも、漁船が55人で最も多くなっています。

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36人で、漁船からの海中転落による死者・行方不明者の57%を占めています。

【海中転落者の推移(5年間)】



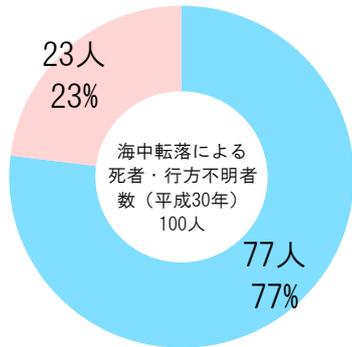
【海中転落による死者・行方不明者の推移(5年間)】



※プレジャーボート等とはプレジャーボートと遊漁船をいう。

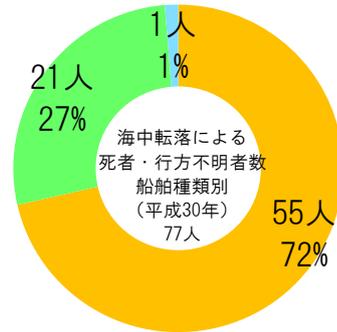
第4章 救助状況及び海難発生時の救命率向上策

【海中転落による死者・行方不明者割合
(トン階別 平成30年)】



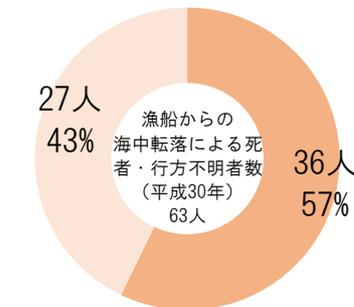
■ 20トン未満 ■ 20トン以上

【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30年)】



■ 漁船 ■ プレジャーボート等 ■ 一般船舶

【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30年)】

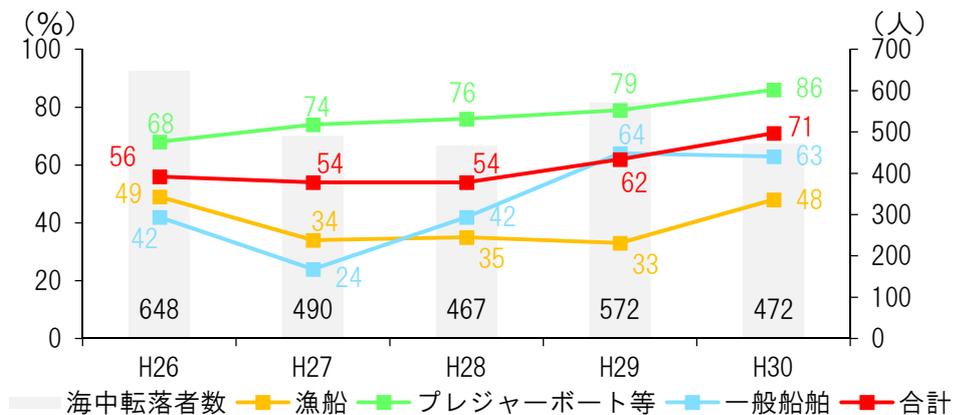


■ 一人乗り ■ 一人乗り以外

平成30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71%で、過去5年間(平成26年から平成30年)の平均では59%となっています。

このうち、漁船の着用率が最も低く平成30年のライフジャケット着用率は48%で、過去5年間(平成26年から平成30年)の平均でも40%となっています。

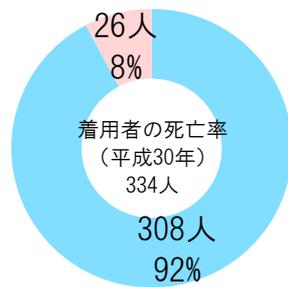
【海中転落者 ライフジャケット着用率(過去5年間)】



第4章 救助状況及び海難発生時の救命率向上策

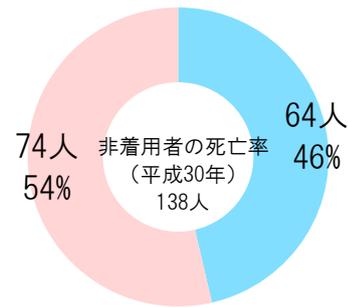
平成30年の船舶からの海中転落者のライフジャケット着用・非着用別による死亡率は、着用者で8%、非着用者で54%となっています。過去5年間(平成26年から平成30年)の船舶からの海中転落者のライフジャケット着用・非着用別による死亡率は、着用者で11%、非着用者で50%となっており、非着用者の死亡率は着用者に比べ高くなっていることから、ライフジャケット着用の有無が、海中転落した場合の生死を分ける大きな要因となっています。

【着用者の死亡率(平成30年)】



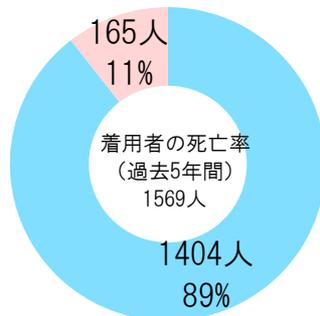
■着用生存者 ■着用死者・行方不明者

【非着用者の死亡率(平成30年)】



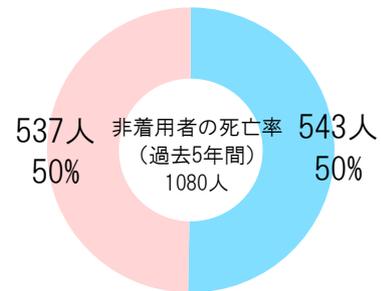
■非着用生存者 ■非着用死者・行方不明者

【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

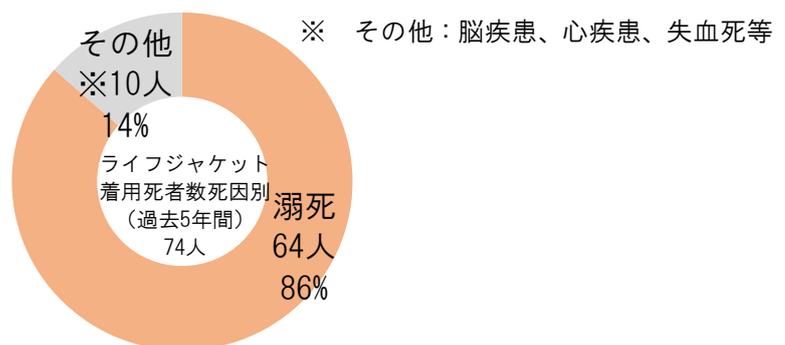
【非着用者の死亡率(過去5年間)】



■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 165 人のうち、死因が判明している死者は 74 人で、そのうち 64 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)】



(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

海中転落事故でライフジャケットを着用していた者の中には、膨張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) 膨張式のライフジャケットの保守・点検

【膨張式のライフジャケットが膨張しなかった事例】

ヨットから乗員2名が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名とも膨張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張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張していませんでした。

膨張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張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（封板に穴が開いている状態）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、ライフジャケット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張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、同種事案発生の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ことがありますので、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、膨張式のライフジャケットであれば、膨張用ポンプが正しく取り付けられているか、使用済みでないか、ポンプ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、膨張装置を膨張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



膨張式

入水
→



ずれなし



上体が安定



【ベルトが緩い状態】



ベルト部



膨張式

入水
→



肩が上がり顔が沈み込む



顔面高さまでライフジャケットが上がる

【ライフジャケットの着用が功を奏した事例】

1名乗りのプレジャーボートが釣りの途中で背後から大波を受けて転覆し、海に投げ出される事故が発生しました。

事故者はライフジャケットを正しく着用していたため、海に投げ出されたものの、転覆した船の船底の上に這い上がり、うねり1.5メートルの中、救助を待つことができました。（携帯電話は転覆時に海没）

海中転落から約2時間30分後、付近通行船が転覆



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。連絡手段として携帯電話を持っていても海水に浸かって使用不能となったり、防水機能付きの携帯電話であっても海中に落としてしまうという事例が発生しています。

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に入れるなどしてしっかり携行し、連絡手段を確保することが大切です。

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という事例もあります。

【防水機能付き携帯電話の携行が功を奏した事例】

単独で磯釣りをしていた者が、大波にさらわれて海中転落する事故が発生しました。

事故者はライフジャケットを着用しており、自力で陸に上がろうと試みましたが這い上がることができず、防水機能付き携帯電話で救助を要請、通報を受けた海上保安庁の巡視艇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」であれば緊急通報位置情報システムにより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・航空機を急行させることで、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。

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が、GPS機能の

第4章 救助状況及び海難発生時の救命率向上策

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。

【携帯電話のGPS機能「ON」が功を奏した事例】

カヌーからの海中転落事故が発生しました。

天候が急変し雷雨が発生する悪条件下の事故で、発見が遅れれば最悪の事態に発展する可能性もありましたが、事故者はライフジャケットを着用し、防水パック入り携帯電話によりGPS機能を「ON」にした状態で118番通報を行ったため、海上保安庁では緊急通報位置情報システムにより瞬時に位置を特定することができ、ヘリコプターを発動して短時間で発見し、無事に救助されました。

(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の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、長いものでは数日を要した事案もあります。

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、捜索も効率的に実施できます。

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】

巡回中の警察官が放置車両と釣具を発見し、海中転落の可能性があるととして、海上保安庁に通報がありました。

海上保安庁では、直ちに巡視艇及び航空機を発動して捜索を実施していたところ、数日後に御遺体で発見されました。

事故者は、夕刻に家族へ帰宅時間を告げた上で釣りへ向かっていたものの、その行き先までは告げていなかったことから事故の発生位置が特定できず、事故者の発見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。

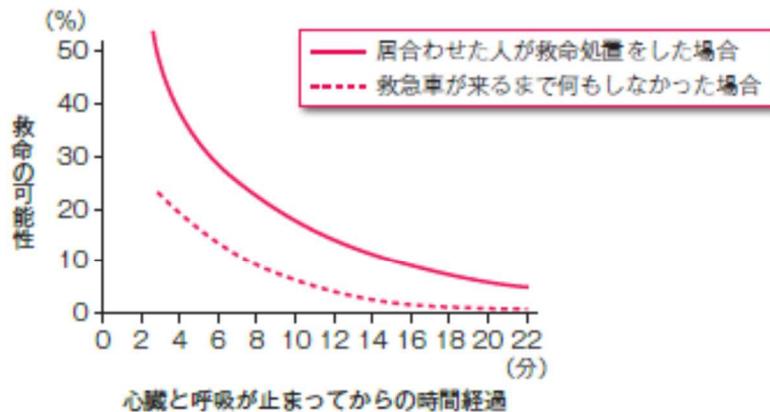


図3 救命の可能性と時間経過

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】

家族と海水浴場で遊泳している子供が顔を海面上に出して漂流しているところを付近遊泳客により発見されましたが、既に意識・呼吸が無い状態でした。

直ちに付近遊泳客が協力して救助し、心肺蘇生等の救命措置を行ったところ呼吸が回復し、その後、到着した救急車に引継がれました。

経過観察のため入院となりましたが、命に別状はありませんでした。

オ 体温の保持

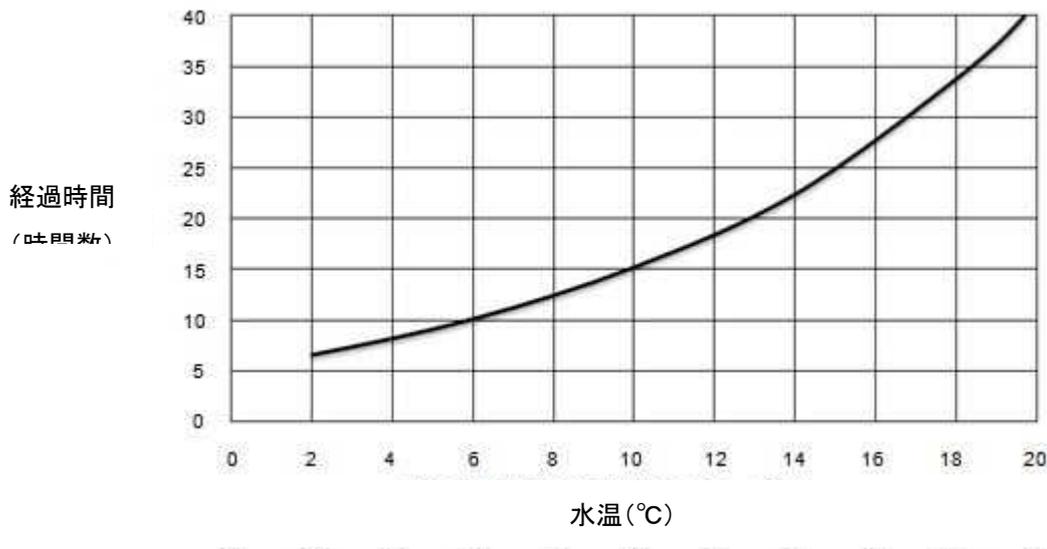
(ア) 水温と生存率について

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)。

IMO(国際海事機関)とICAO(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、IMO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

第4章 救助状況及び海難発生時の救命率向上策

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(捜索する)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。

【イマーシヨンスーツの活用により生存救助された事例】

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。

貨物船は船体傾斜が大きくなりその後沈没したため、乗組員は海中に飛び込むなどして避難しました。

海上保安庁は、直ちに、巡視船艇・航空機を発動し、避難した乗員の捜索・救助活動を実施、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7名を生存救助しました。

(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※
※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

資料編

海難の発生と救助の状況

平成30年における海難の発生と救助の状況 目次

＜船舶海難発生状況＞

第Ⅰ-1図	海難及び死者・行方不明者発生数	1
第Ⅰ-2図	船舶種類別海難発生隻数	1
	詳細図 プレジャーボートの船型別の海難発生隻数	2
第Ⅰ-3図	海難種類別海難発生隻数	2
	詳細図 運航不能の詳細別海難発生隻数	3
第Ⅰ-4図	距岸別海難発生隻数	3
第Ⅰ-5図	原因別海難発生隻数	4
第Ⅰ-6図	船舶種類別の死傷者を伴う海難発生隻数	4
第Ⅰ-7図	船舶種類別の死傷者発生数	5
第Ⅰ-8図	海難種類別の死傷者を伴う海難発生隻数	5
第Ⅰ-9図	海難種類別の死傷者発生数	6
第Ⅰ-10図	原因別の死傷者を伴う海難発生隻数	6
第Ⅰ-11図	原因別の死傷者発生数	7
第Ⅰ-12図	船舶種類別の死者・行方不明者を伴う海難発生隻数	7
第Ⅰ-13図	船舶種類別の死者・行方不明者発生数	8
第Ⅰ-14図	海難種類別の死者・行方不明者を伴う海難発生隻数	8
第Ⅰ-15図	海難種類別の死者・行方不明者発生数	9
第Ⅰ-16図	原因別の死者・行方不明者を伴う海難発生隻数	9
第Ⅰ-17図	原因別の死者・行方不明者発生数	10
第Ⅰ-18図	貨物船の海難種類別海難発生隻数	10
	詳細図 貨物船の運航不能の詳細別海難発生隻数	11
第Ⅰ-19図	貨物船の原因別海難発生隻数	11
第Ⅰ-20図	タンカーの海難種類別海難発生隻数	12
	詳細図 タンカーの運航不能の詳細別海難発生隻数	12
第Ⅰ-21図	タンカーの原因別海難発生隻数	13
第Ⅰ-22図	旅客船の海難種類別海難発生隻数	13
	詳細図 旅客船の運航不能の詳細別海難発生隻数	14
第Ⅰ-23図	旅客船の原因別海難発生隻数	14
第Ⅰ-24図	漁船の海難種類別海難発生隻数	15
	詳細図 漁船の運航不能の詳細別海難発生隻数	15
第Ⅰ-25図	漁船の原因別海難発生隻数	16
第Ⅰ-26図	遊漁船の海難種類別海難発生隻数	16
	詳細図 遊漁船の運航不能の詳細別海難発生隻数	17
第Ⅰ-27図	遊漁船の原因別海難発生隻数	17
第Ⅰ-28図	プレジャーボートの海難種類別海難発生隻数	18
	詳細図 プレジャーボートの運航不能の詳細別海難発生隻数	18
	① 水上オートバイの海難種類別海難発生隻数	19
	詳細図 水上オートバイの運航不能の詳細別海難発生隻数	19
	② ミニボートの海難種類別海難発生隻数	20
	詳細図 ミニボートの運航不能の詳細別海難発生隻数	20
	③ カヌーの海難種類別海難発生隻数	21
	詳細図 カヌーの運航不能の詳細別海難発生隻数	21
第Ⅰ-29図	プレジャーボートの原因別海難発生隻数	22
	① 水上オートバイの原因別海難発生隻数	22
	② ミニボートの原因別海難発生隻数	23
	③ カヌーの原因別海難発生隻数	23
第Ⅰ-30図	日本・外国船舶による海難及び死者・行方不明者発生数	24

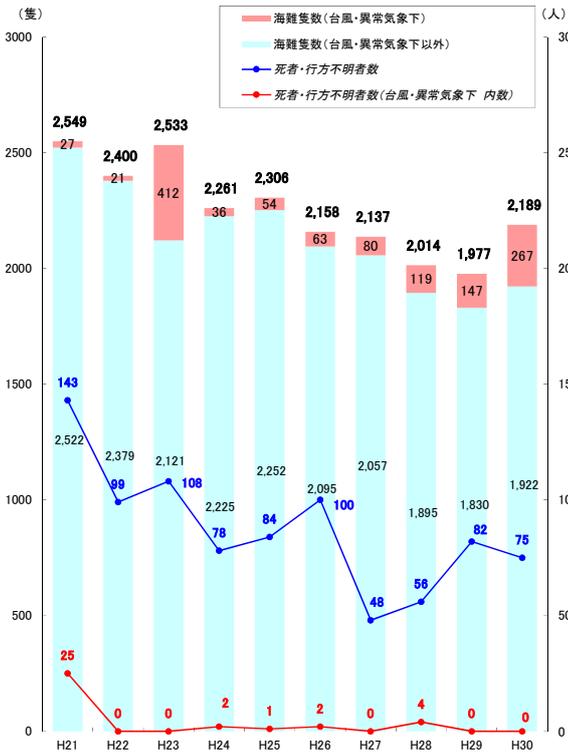
＜船舶事故以外の乗船中の事故及び海浜事故発生状況＞

第Ⅱ-1図	船舶海難以外の乗船中の事故者及び死者・行方不明者発生数	25
第Ⅱ-2図	船舶海難以外の乗船中の事故内容別発生数	25
第Ⅱ-3図	マリレジャーに伴う海浜事故の事故者及び死者・行方不明者発生数	26
第Ⅱ-4図	マリレジャーに伴う海浜事故の活動別発生数	26
	① 遊泳中の事故内容別発生数	27
	② 磯遊び中の事故内容別発生数	27
	③ 釣り中の事故内容別発生数	28
	④ サーフィン中の事故内容別発生数	28
	⑤ ボードセーリング中の事故内容別発生数	29
	⑥ スクーバダイビング中の事故内容別発生数	29
第Ⅱ-5図	マリレジャー以外の海浜事故の事故者及び死者・行方不明者発生数	30
第Ⅱ-6図	マリレジャー以外の海浜事故の事故内容別発生数	30

＜救助状況＞

第Ⅲ-1表	船舶海難救助状況の前年との比較	31
第Ⅲ-2表	船舶海難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	31

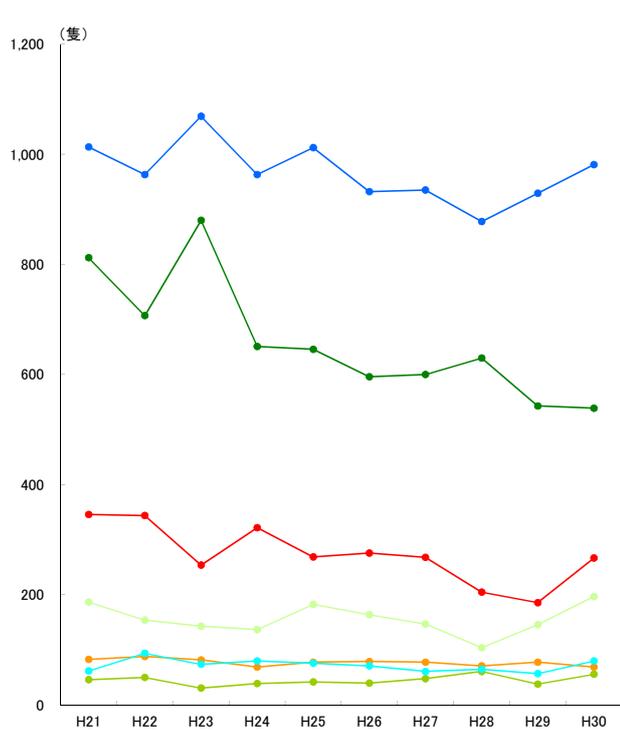
第 I - 1 図 海難及び死者・行方不明者発生数



単位: 隻・人

	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30
海難隻数(台風・異常気象下)	27	21	412	36	54	63	80	119	147	267
海難隻数(台風・異常気象下以外)	2,522	2,379	2,121	2,225	2,252	2,095	2,057	1,895	1,830	1,922
死者・行方不明者数	143	99	108	78	84	100	48	56	82	75
死者・行方不明者数(台風・異常気象下 内数)	25	0	0	2	1	2	0	4	0	0

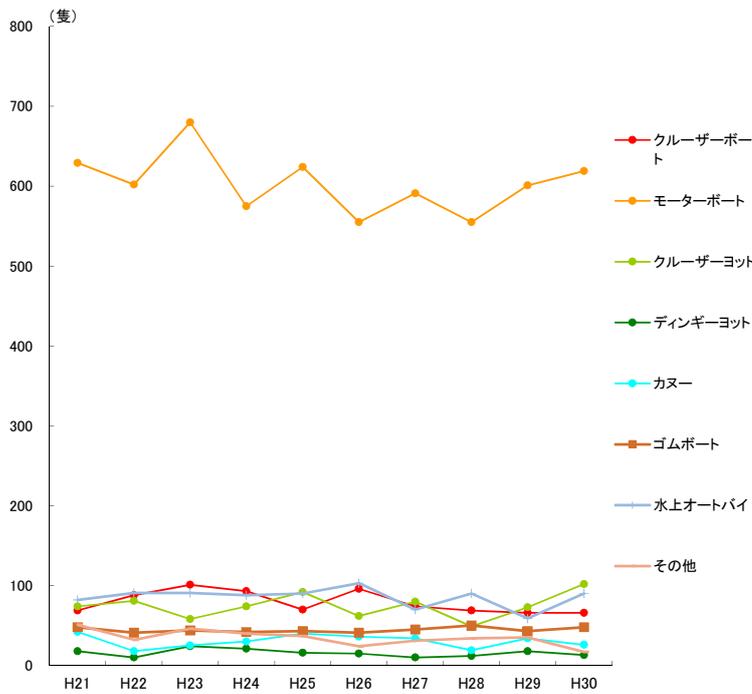
第 I - 2 図 船舶種類別海難発生隻数



単位: 隻

	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30
貨物船	346	344	254	322	269	276	268	205	186	267
タンカー	83	88	82	69	78	79	78	71	78	69
旅客船	46	50	31	39	42	40	48	61	38	56
漁船	812	707	880	651	646	596	600	630	543	539
遊漁船	62	94	74	80	76	71	61	65	57	80
プレジャーボート	1,013	963	1,069	963	1,012	932	935	878	929	981
その他	187	154	143	137	183	164	147	104	146	197
計	2,549	2,400	2,533	2,261	2,306	2,158	2,137	2,014	1,977	2,189

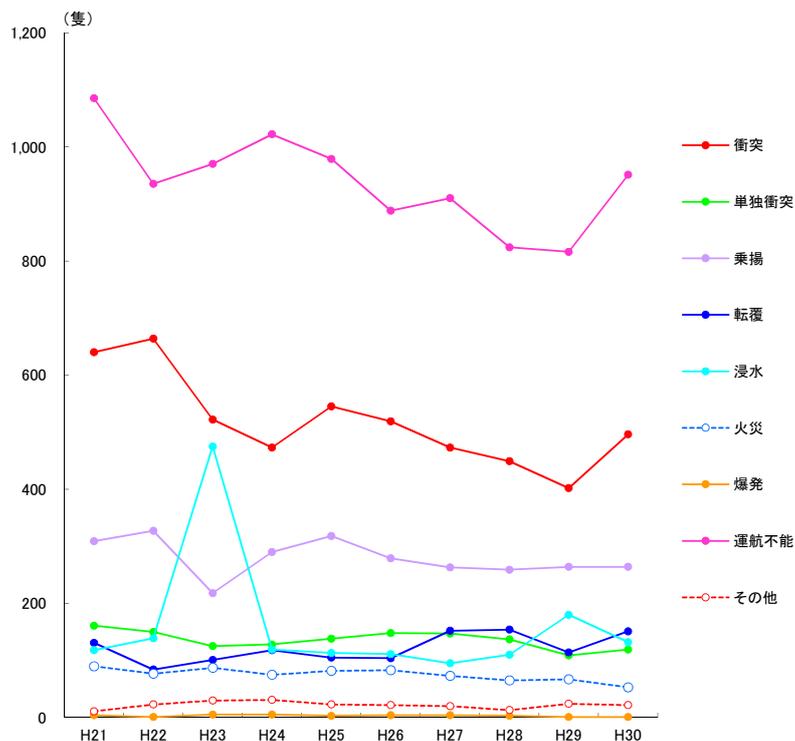
第 I - 2 図 詳細図 プレジャーボートの船型別の海難発生隻数



単位: 隻

	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30
クルーズボート	69	88	101	93	70	96	74	69	66	66
モーターボート	629	602	680	575	624	555	591	555	601	619
クルーズヨット	74	81	58	74	92	62	80	49	73	102
ディンギーヨット	18	10	24	21	16	15	10	12	18	13
カヌー	42	18	25	30	40	36	34	19	34	26
ゴムボート	48	41	44	42	43	41	45	50	43	48
水上オートバイ	82	91	91	88	90	103	70	90	59	90
その他	51	32	46	40	37	24	31	34	35	17
計	1,013	963	1,069	963	1,012	932	935	878	929	981

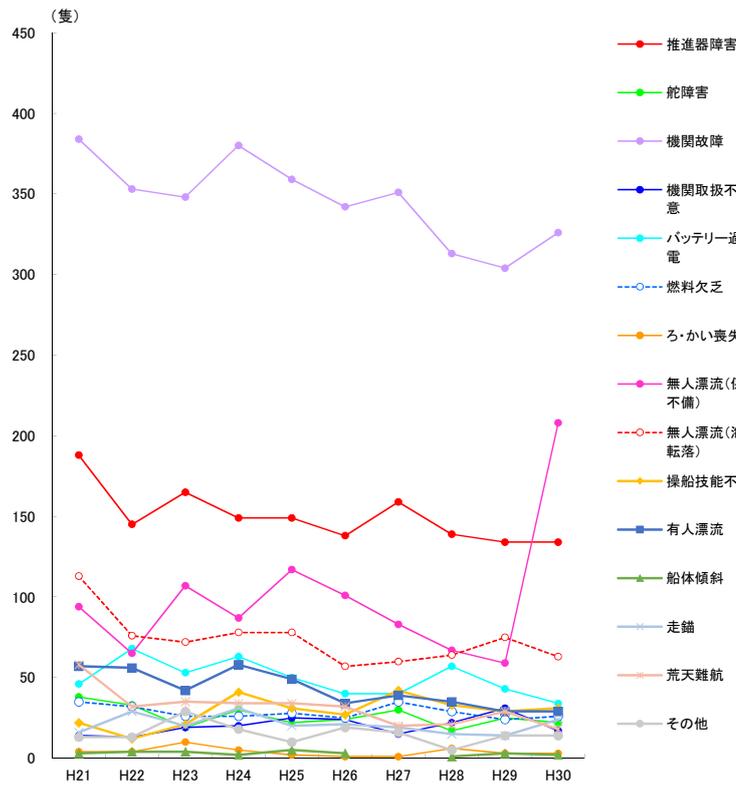
第 I - 3 図 海難種類別海難発生隻数



単位: 隻

	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30
衝突	640	664	522	473	545	519	473	449	402	496
単独衝突	161	150	125	128	138	148	147	137	109	119
乗揚	309	327	218	290	318	279	263	259	264	264
転覆	131	84	101	118	105	104	152	154	114	151
浸水	118	139	475	119	113	111	95	110	180	132
火災	90	77	87	75	82	83	73	65	67	53
爆発	4	1	5	5	3	4	4	3	1	1
運航不能	1,085	935	970	1,022	979	888	910	824	816	951
その他	11	23	30	31	23	22	20	13	24	22
計	2,549	2,400	2,533	2,261	2,306	2,158	2,137	2,014	1,977	2,189

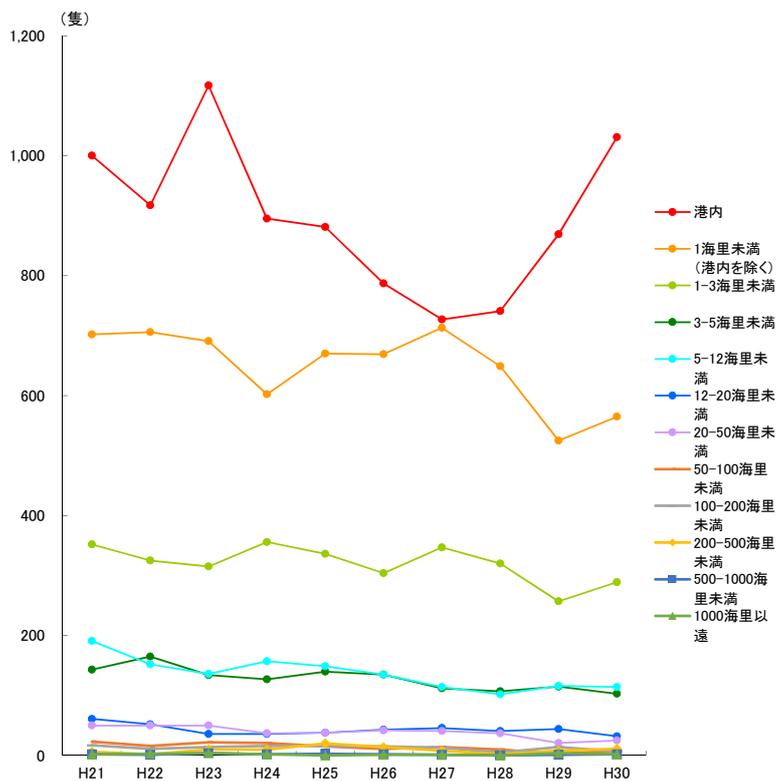
第 I - 3 図 詳細図 運航不能の詳細別海難発生隻数



単位:隻

	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30
推進器障害	188	145	165	149	149	138	159	139	134	134
舵障害	38	33	19	30	22	24	30	17	25	22
機関故障	384	353	348	380	359	342	351	313	304	326
機関取扱不注意	14	13	19	20	25	24	15	22	31	17
バッテリー過放電	46	68	53	63	50	40	40	57	43	34
燃料欠乏	35	32	26	26	28	25	35	29	24	26
ろ・かい喪失	4	4	10	5	2	1	1	6	3	3
無人漂流(係留不備)	94	65	107	87	117	101	83	67	59	208
無人漂流(海中転落)	113	76	72	78	78	57	60	64	75	63
操船技能不足	22	12	21	41	31	27	42	33	29	31
有人漂流	57	56	42	58	49	34	39	35	29	29
船体傾斜	3	4	4	2	5	3		1	3	2
走錨	16	29	20	31	20	21	19	15	14	24
荒天難航	58	32	35	34	34	32	20	21	29	18
その他	13	13	29	18	10	19	16	5	14	14
計	1,085	935	970	1,022	979	888	910	824	816	951

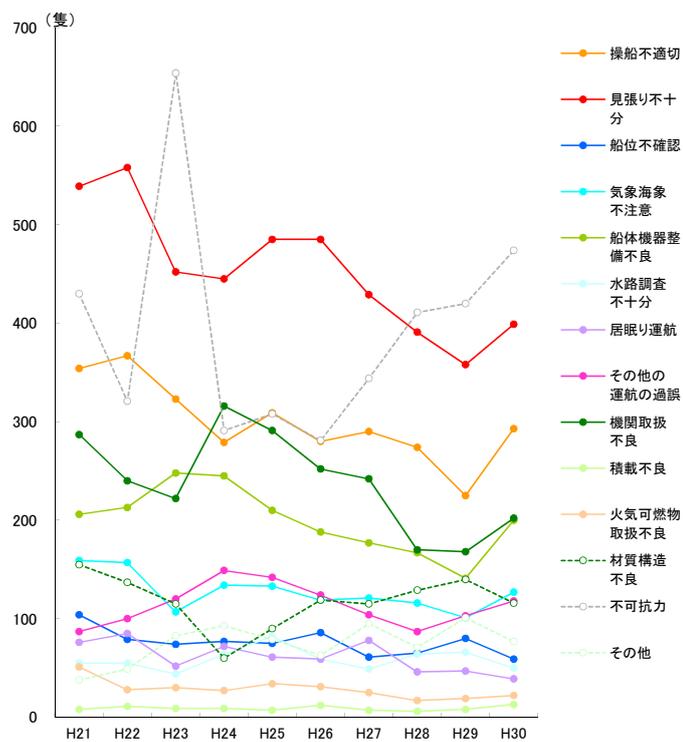
第 I - 4 図 距岸別海難発生隻数



単位:隻

	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30
港内	1,000	917	1,117	895	881	787	727	741	869	1,031
1海里未満(港内を除く)	702	706	691	602	670	669	713	649	525	565
1-3海里未満	352	325	315	356	336	304	347	320	257	289
3-5海里未満	143	165	134	127	140	135	112	107	115	103
5-12海里未満	191	152	136	157	149	135	114	102	116	114
12-20海里未満	61	52	36	36	38	43	46	41	44	32
20-50海里未満	50	50	50	37	38	42	41	37	21	25
50-100海里未満	23	16	22	21	15	11	14	10	3	8
100-200海里未満	17	11	14	16	16	15	13	5	14	7
200-500海里未満	6	2	10	10	20	14	8	2	8	11
500-1000海里未満	2	1	4	2	3	2	1	0	1	2
1000海里以上	2	3	4	2	0	1	1	0	4	2
計	2,549	2,400	2,533	2,261	2,306	2,158	2,137	2,014	1,977	2,189

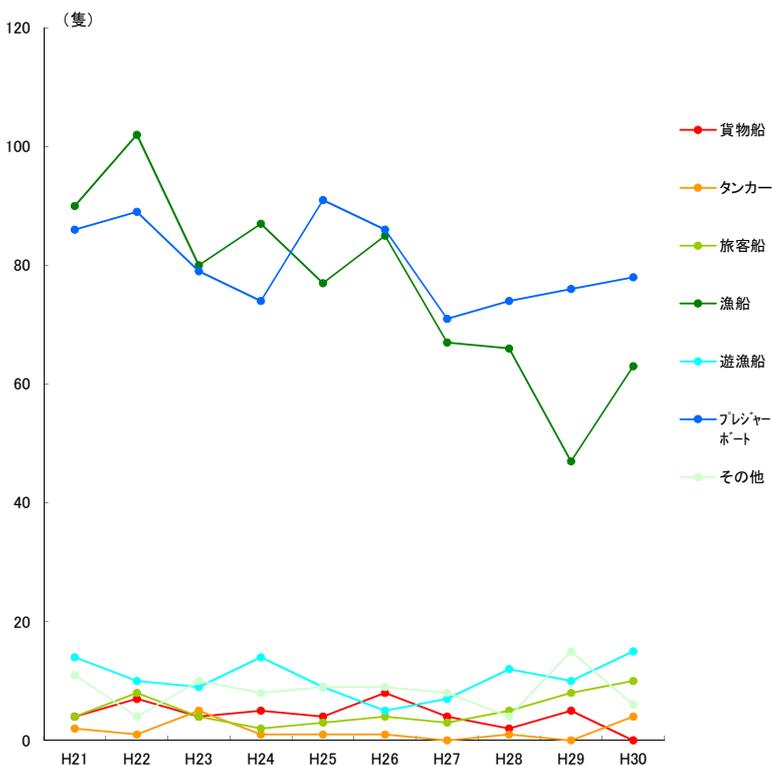
第 I - 5 図 原因別海難発生隻数



単位: 隻

		H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30
人為的要因	操船不適切	354	367	323	279	309	280	290	274	225	293
	見張り不十分	539	558	452	445	485	485	429	391	358	399
	船位不確認	104	79	74	77	75	86	61	65	80	59
	気象海象不注意	159	157	107	134	133	119	121	116	101	127
	船体機器整備不良	206	213	248	245	210	188	177	167	141	200
	水路調査不十分	55	55	44	64	82	59	49	64	66	50
	居眠り運航	76	85	52	72	61	59	78	46	47	39
	その他の運航の過誤	87	100	120	149	142	124	104	87	103	118
	機関取扱不良	287	240	222	316	291	252	242	170	168	202
	積載不良	8	11	9	9	7	12	7	6	8	13
火気可燃物取扱不良	51	28	30	27	34	31	25	17	19	22	
材質構造不良	155	137	115	60	90	119	115	129	140	116	
不可抗力	430	321	654	291	308	281	344	411	420	474	
その他	38	49	83	93	79	63	95	71	101	77	
計	2,549	2,400	2,533	2,261	2,306	2,158	2,137	2,014	1,977	2,189	

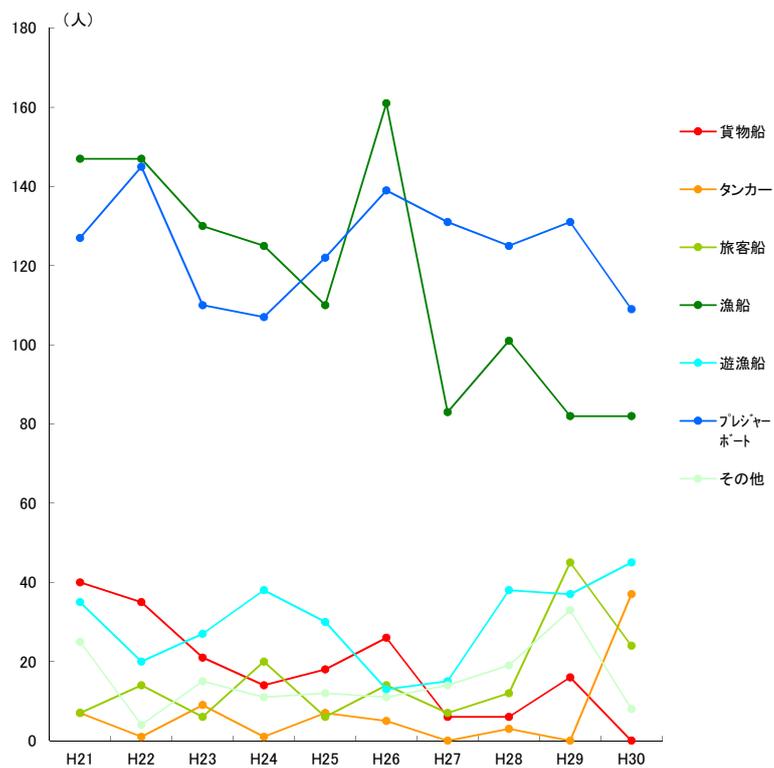
第 I - 6 図 船舶種類別の死傷者を伴う海難発生隻数



単位: 隻

	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30
貨物船	4	7	4	5	4	8	4	2	5	0
タンカー	2	1	5	1	1	1	0	1	0	4
旅客船	4	8	4	2	3	4	3	5	8	10
漁船	90	102	80	87	77	85	67	66	47	63
遊漁船	14	10	9	14	9	5	7	12	10	15
プレジャーボート	86	89	79	74	91	86	71	74	76	78
その他	11	4	10	8	9	9	8	4	15	6
計	211	221	191	191	194	198	160	164	161	176

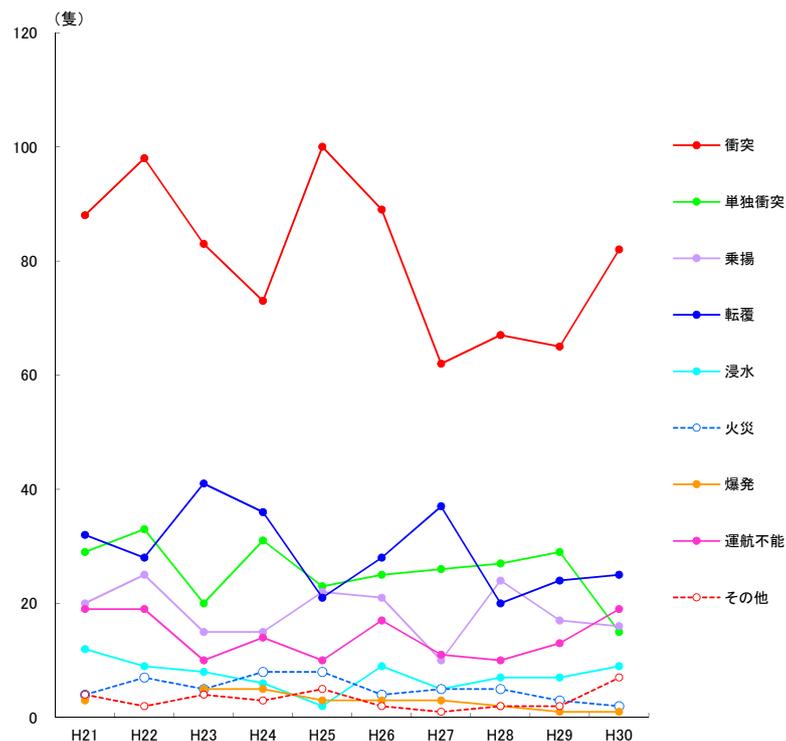
第 I - 7 図 船舶種類別の死傷者発生数



単位:人

	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30
貨物船	40	35	21	14	18	26	6	6	16	0
タンカー	7	1	9	1	7	5	0	3	0	37
旅客船	7	14	6	20	6	14	7	12	45	24
漁船	147	147	130	125	110	161	83	101	82	82
遊漁船	35	20	27	38	30	13	15	38	37	45
プレジャーボート	127	145	110	107	122	139	131	125	131	109
その他	25	4	15	11	12	11	14	19	33	8
計	388	366	318	316	305	369	256	304	344	305

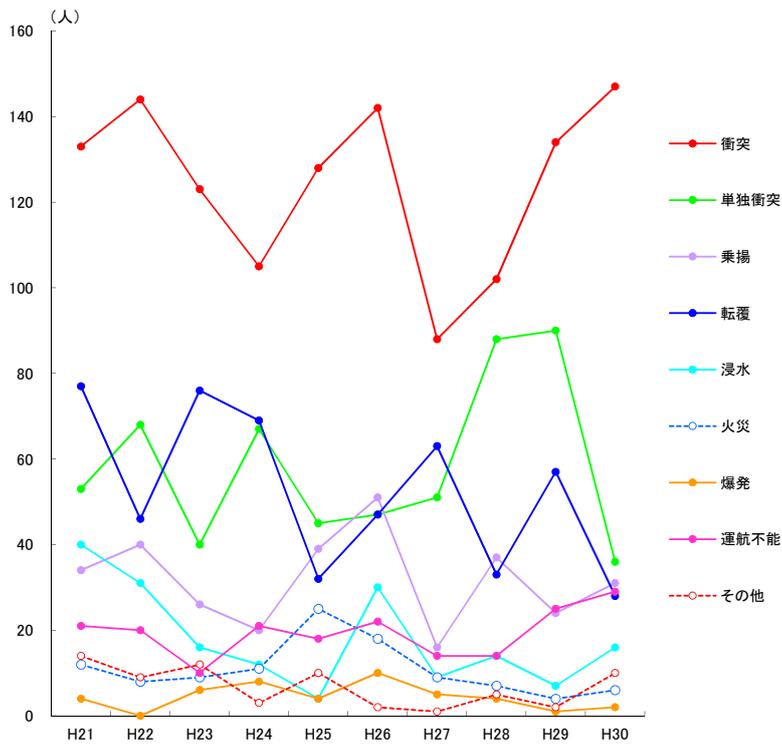
第 I - 8 図 海難種類別の死傷者を伴う海難発生隻数



単位:隻

	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30
衝突	88	98	83	73	100	89	62	67	65	82
単独衝突	29	33	20	31	23	25	26	27	29	15
乗揚	20	25	15	15	22	21	10	24	17	16
転覆	32	28	41	36	21	28	37	20	24	25
浸水	12	9	8	6	2	9	5	7	7	9
火災	4	7	5	8	8	4	5	5	3	2
爆発	3		5	5	3	3	3	2	1	1
運航不能	19	19	10	14	10	17	11	10	13	19
その他	4	2	4	3	5	2	1	2	2	7
計	211	221	191	191	194	198	160	164	161	176

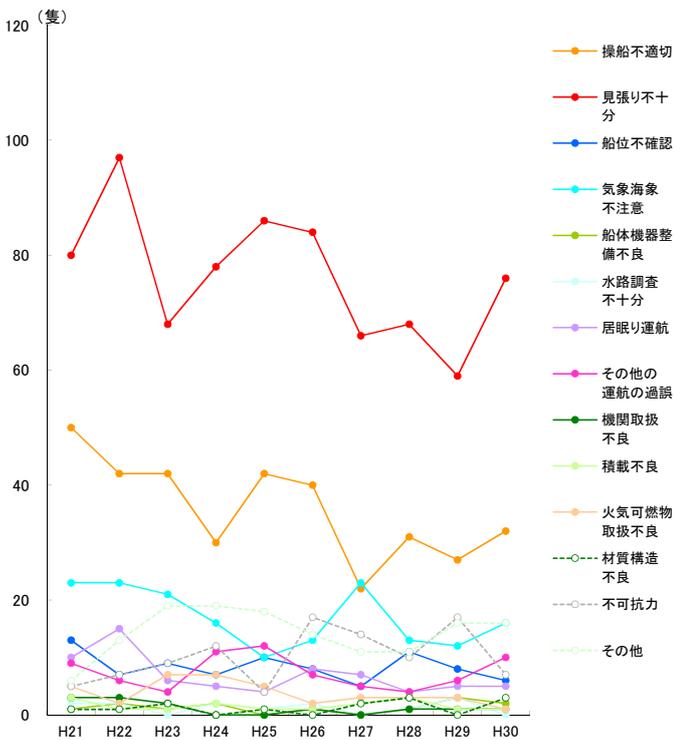
第 I - 9 図 海難種類別の死傷者発生数



単位:人

	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30
衝突	133	144	123	105	128	142	88	102	134	147
単独衝突	53	68	40	67	45	47	51	88	90	36
乗揚	34	40	26	20	39	51	16	37	24	31
転覆	77	46	76	69	32	47	63	33	57	28
浸水	40	31	16	12	4	30	9	14	7	16
火災	12	8	9	11	25	18	9	7	4	6
爆発	4	0	6	8	4	10	5	4	1	2
運航不能	21	20	10	21	18	22	14	14	25	29
その他	14	9	12	3	10	2	1	5	2	10
計	388	366	318	316	305	369	256	304	344	305

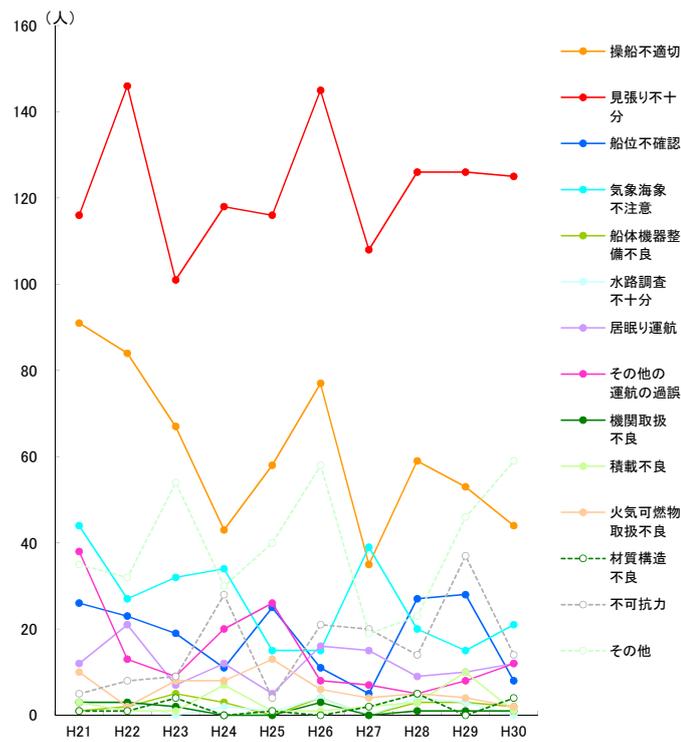
第 I - 10 図 原因別の死傷者を伴う海難発生隻数



単位:隻

		H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30
人為的要因	操船不適切	50	42	42	30	42	40	22	31	27	32
	見張り不十分	80	97	68	78	86	84	66	68	59	76
	船位不確認	13	7	9	7	10	8	5	11	8	6
	気象海象不注意	23	23	21	16	10	13	23	13	12	16
	船体機器整備不良	1	2	1	2	0	1	0	1	3	2
	水路調査不十分	2	2	0	2	1	2	0	1	3	0
	居眠り運航	10	15	6	5	4	8	7	4	5	5
	その他の運航の過誤	9	6	4	11	12	7	5	4	6	10
	機関取扱不良	3	3	2	0	0	1	0	1	1	1
	積載不良	3	1	1	2	1	1	2	3	1	1
火気可燃物取扱不良	5	2	7	7	5	2	3	3	3	1	
材質構造不良	1	1	2	0	1	0	2	3	0	3	
不可抗力	5	7	9	12	4	17	14	10	17	7	
その他	6	13	19	19	18	14	11	11	16	16	
計	211	221	191	191	194	198	160	164	161	176	

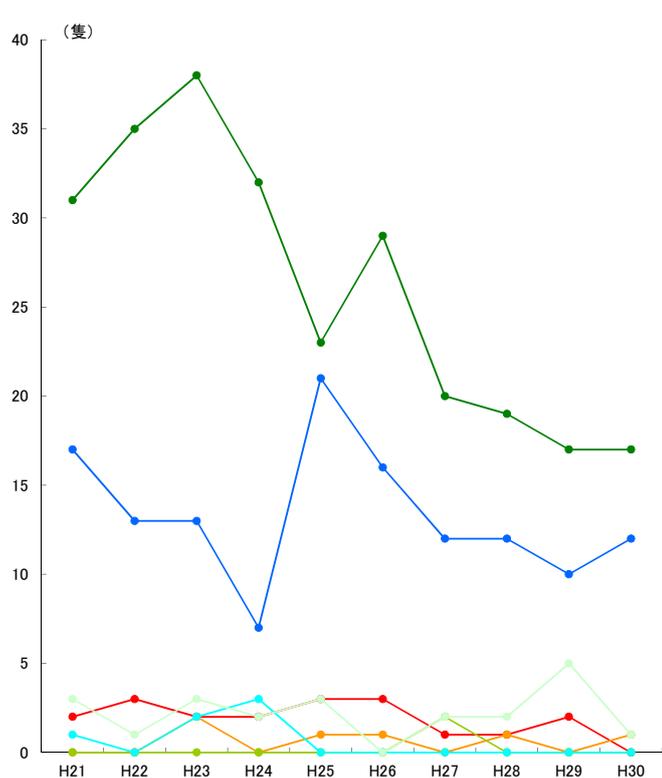
第 I - 11 図 原因別の死傷者発生数



単位:人

		H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30
人為的要因	操船不適切	91	84	67	43	58	77	35	59	53	44
	見張り不十分	116	146	101	118	116	145	108	126	126	125
	船位不確認	26	23	19	11	25	11	5	27	28	8
	気象海象不注意	44	27	32	34	15	15	39	20	15	21
	船体機器整備不良	1	2	5	3	0	4	0	3	3	2
	水路調査不十分	3	3	0	2	1	4	0	4	3	0
	居眠り運航	12	21	7	12	5	16	15	9	10	12
	その他の運航の過誤	38	13	9	20	26	8	7	5	8	12
	機関取扱不良	3	3	2	0	0	3	0	1	1	1
	積載不良	3	1	1	7	1	1	2	3	10	1
火気可燃物取扱不良	10	2	8	8	13	6	4	5	4	2	
材質構造不良	1	1	4	0	1	0	2	5	0	4	
不可抗力	5	8	9	28	4	21	20	14	37	14	
その他	35	32	54	30	40	58	19	23	46	59	
計	388	366	318	316	305	369	256	304	344	305	

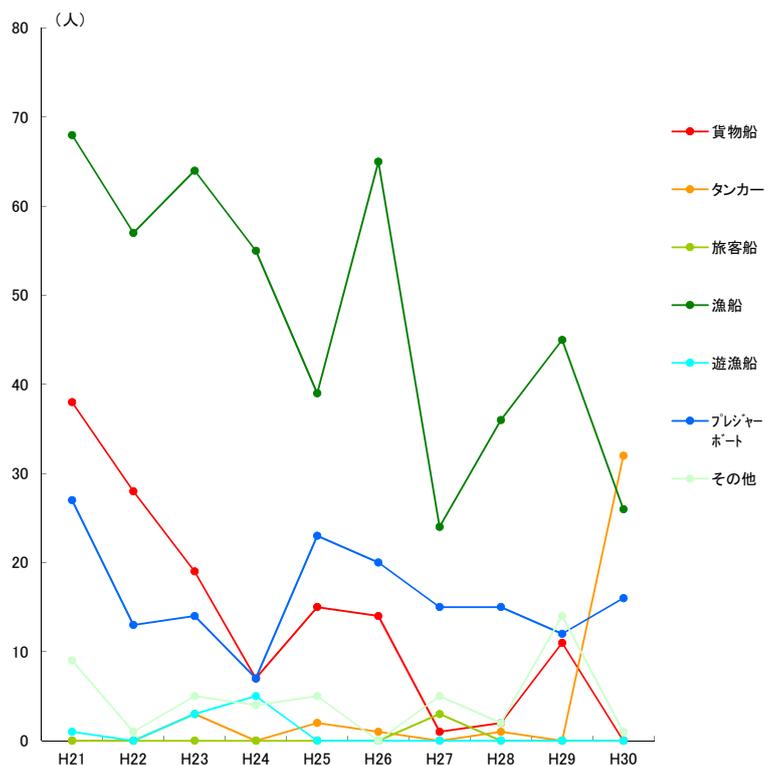
第 I - 12 図 船舶種類別の死者・行方不明者を伴う海難発生隻数



単位:隻

	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30
貨物船	2	3	2	2	3	3	1	1	2	0
タンカー	0	0	2	0	1	1	0	1	0	1
旅客船	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0
漁船	31	35	38	32	23	29	20	19	17	17
遊漁船	1	0	2	3	0	0	0	0	0	0
プレジャーボート	17	13	13	7	21	16	12	12	10	12
その他	3	1	3	2	3	0	2	2	5	1
計	54	52	60	46	51	49	37	35	34	31

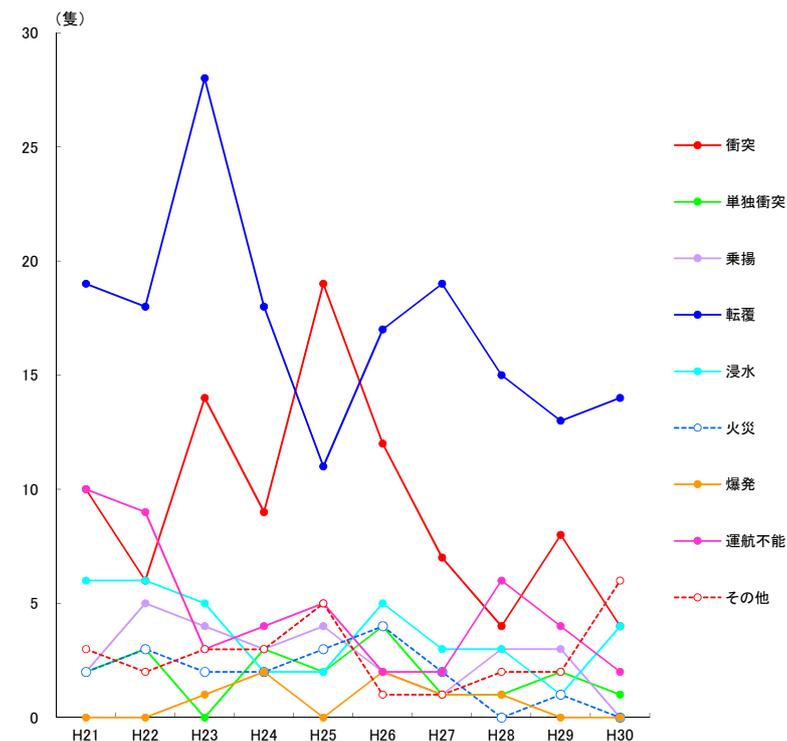
第 I - 13 図 船舶種類別の死者・行方不明者発生数



単位:人

	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30
貨物船	38	28	19	7	15	14	1	2	11	0
タンカー	0	0	3	0	2	1	0	1	0	32
旅客船	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0
漁船	68	57	64	55	39	65	24	36	45	26
遊漁船	1	0	3	5	0	0	0	0	0	0
プレジャーボート	27	13	14	7	23	20	15	15	12	16
その他	9	1	5	4	5	0	5	2	14	1
計	143	99	108	78	84	100	48	56	82	75

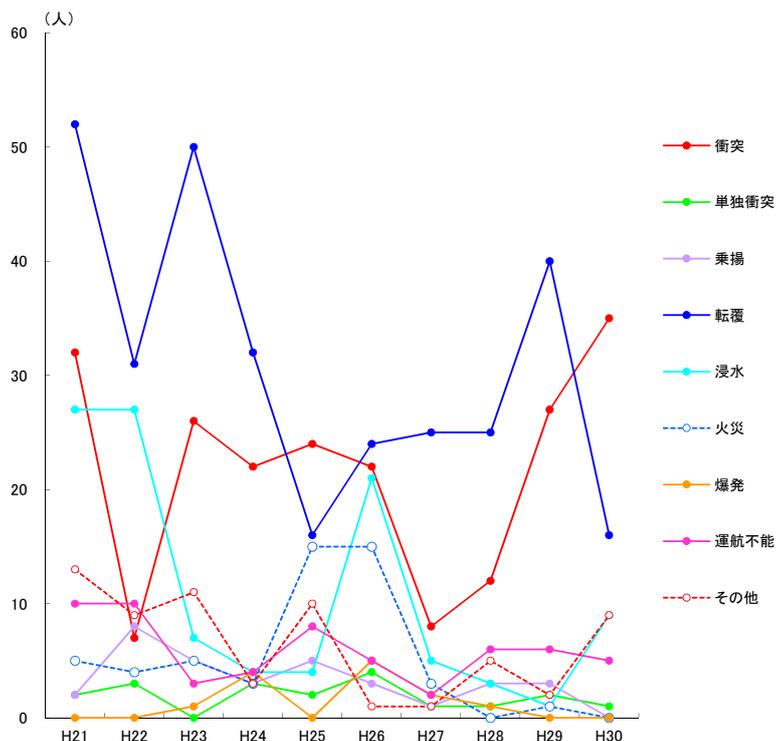
第 I - 14 図 海難種類別の死者・行方不明者を伴う海難発生隻数



単位:隻

	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30
衝突	10	6	14	9	19	12	7	4	8	4
単独衝突	2	3	0	3	2	4	1	1	2	1
乗揚	2	5	4	3	4	2	1	3	3	0
転覆	19	18	28	18	11	17	19	15	13	14
浸水	6	6	5	2	2	5	3	3	1	4
火災	2	3	2	2	3	4	2	0	1	0
爆発	0	0	1	2	0	2	1	1	0	0
運航不能	10	9	3	4	5	2	2	6	4	2
その他	3	2	3	3	5	1	1	2	2	6
計	54	52	60	46	51	49	37	35	34	31

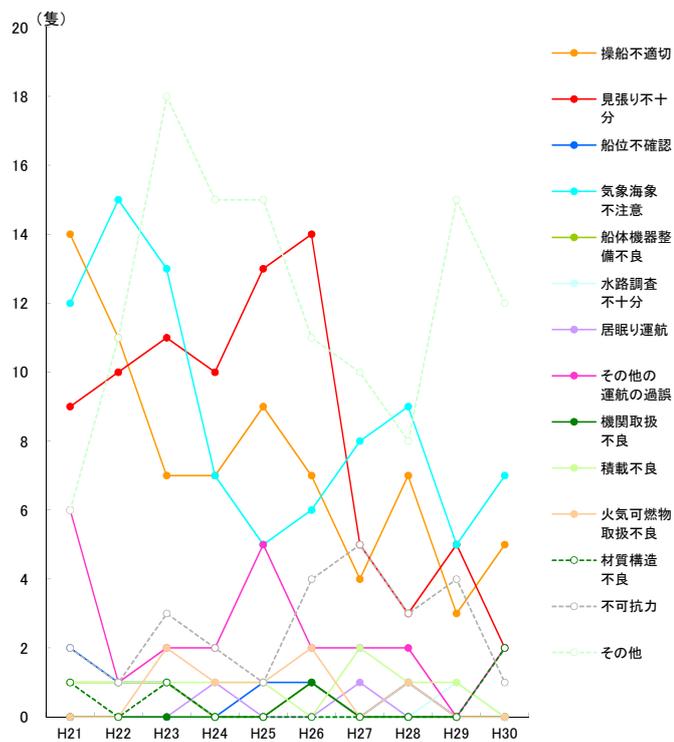
第 I - 15 図 海難種類別の死者・行方不明者発生数



単位:人

	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30
衝突	32	7	26	22	24	22	8	12	27	35
単独衝突	2	3	0	3	2	4	1	1	2	1
乗揚	2	8	5	3	5	3	1	3	3	0
転覆	52	31	50	32	16	24	25	25	40	16
浸水	27	27	7	4	4	21	5	3	1	9
火災	5	4	5	3	15	15	3	0	1	0
爆発	0	0	1	4	0	5	2	1	0	0
運航不能	10	10	3	4	8	5	2	6	6	5
その他	13	9	11	3	10	1	1	5	2	9
計	143	99	108	78	84	100	48	56	82	75

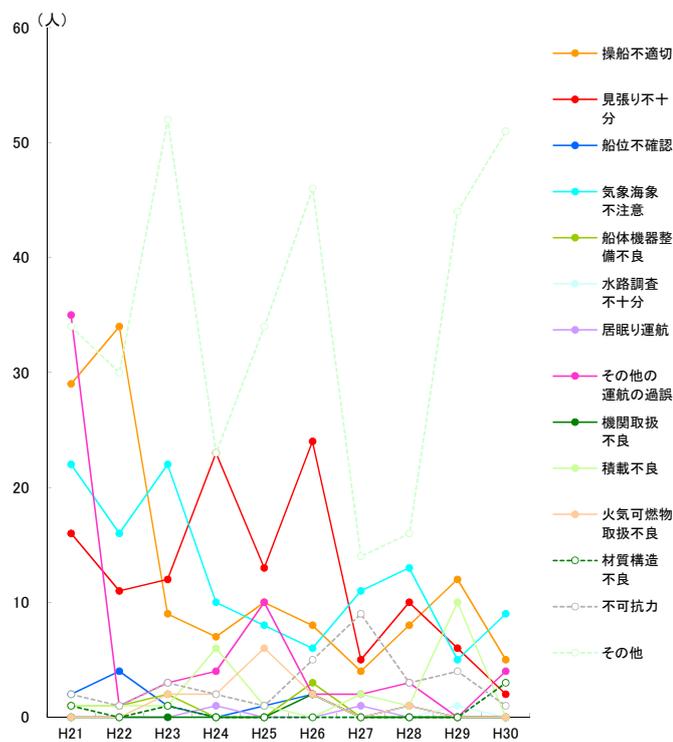
第 I - 16 図 原因別の死者・行方不明者を伴う海難発生隻数



単位:隻

		H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30
運航の過誤 人為的要因	操船不適切	14	11	7	7	9	7	4	7	3	5
	見張り不十分	9	10	11	10	13	14	5	3	5	2
	船位不確認	2	1	1	0	1	1	0	1	0	0
	気象海象不注意	12	15	13	7	5	6	8	9	5	7
	船体機器整備不良	1	1	1	0	0	1	0	0	0	0
	水路調査不十分	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0
	居眠り運航	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0
	その他の運航の過誤	6	1	2	2	5	2	2	2	0	2
	機関取扱不良	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0
	積載不良	1	1	1	1	1	0	2	1	1	0
火気可燃物取扱不良	0	0	2	1	1	2	0	1	0	0	
材質構造不良	1	0	1	0	0	0	0	0	0	2	
不可抗力	2	1	3	2	1	4	5	3	4	1	
その他	6	11	18	15	15	11	10	8	15	12	
計	54	52	60	46	51	49	37	35	34	31	

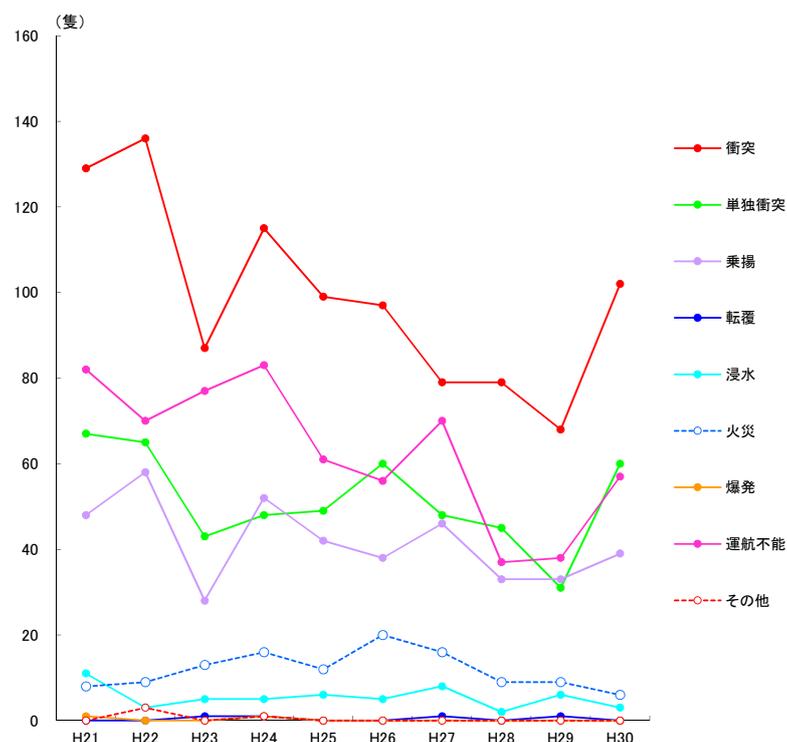
第 I - 17 図 原因別の死者・行方不明者発生数



単位:人

		H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30
人為的要因	操船不適切	29	34	9	7	10	8	4	8	12	5
	見張り不十分	16	11	12	23	13	24	5	10	6	2
	船位不確認	2	4	1	0	1	2	0	1	0	0
	気象海象不注意	22	16	22	10	8	6	11	13	5	9
	船体機器整備不良	1	1	2	0	0	3	0	0	0	0
	水路調査不十分	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0
	居眠り運航	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0
	その他の運航の過誤	35	1	3	4	10	2	2	3	0	4
	機関取扱不良	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0
	積載不良	1	1	1	6	1	0	2	1	10	0
火気可燃物取扱不良	0	0	2	2	6	2	0	1	0	0	
材質構造不良	1	0	1	0	0	0	0	0	0	3	
不可抗力	2	1	3	2	1	5	9	3	4	1	
その他	34	30	52	23	34	46	14	16	44	51	
計	143	99	108	78	84	100	48	56	82	75	

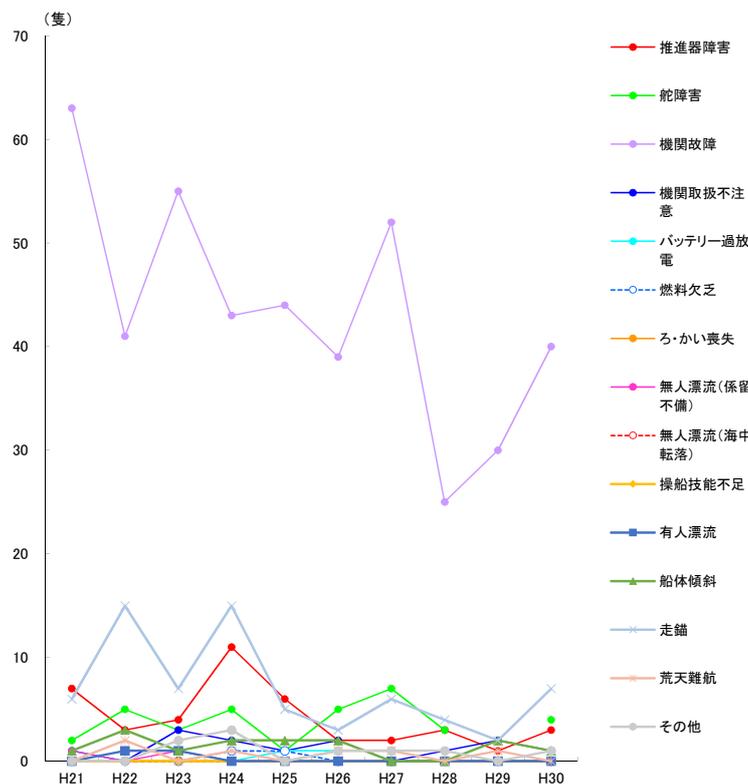
第 I - 18 図 貨物船の海難種類別海難発生隻数



単位:隻

	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30
衝突	129	136	87	115	99	97	79	79	68	102
単独衝突	67	65	43	48	49	60	48	45	31	60
乗揚	48	58	28	52	42	38	46	33	33	39
転覆	0	0	1	1	0	0	1	0	1	0
浸水	11	3	5	5	6	5	8	2	6	3
火災	8	9	13	16	12	20	16	9	9	6
爆発	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0
運航不能	82	70	77	83	61	56	70	37	38	57
その他	0	3	0	1	0	0	0	0	0	0
計	346	344	254	322	269	276	268	205	186	267

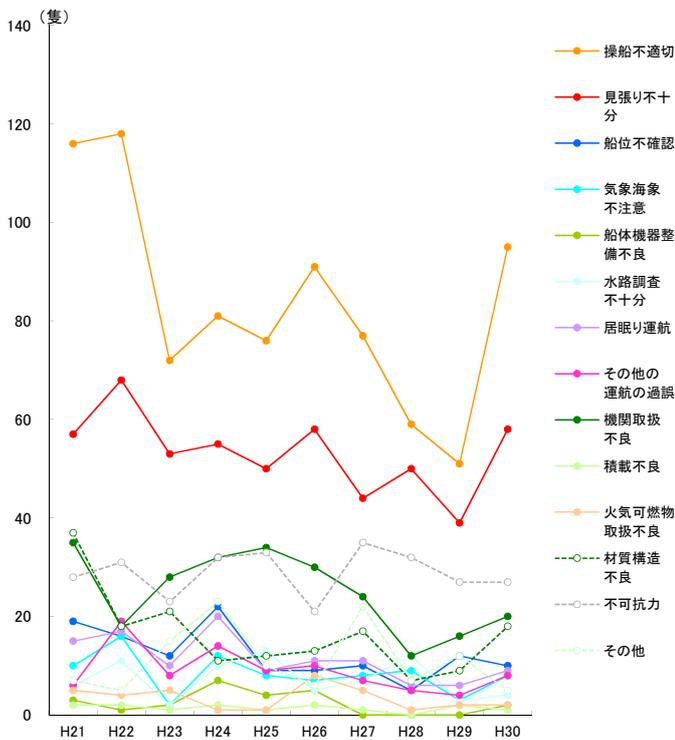
第 I - 18 図 詳細図 貨物船の運航不能の詳細別海難発生隻数



単位: 隻

	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30
推進器障害	7	3	4	11	6	2	2	3	1	3
舵障害	2	5	3	5	1	5	7	3		4
機関故障	63	41	55	43	44	39	52	25	30	40
機関取扱不注意	1	0	3	2	1	2	0	1	2	1
バッテリー過放電	1	0	0	0	1	1	1	0	0	0
燃料欠乏	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0
ろ・かい喪失	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
無人漂流(係留不備)	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0
無人漂流(海中転落)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
操船技能不足	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
有人漂流	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0
船体傾斜	1	3	1	2	2	2	0	0	2	1
走錨	6	15	7	15	5	3	6	4	2	7
荒天難航	0	2	0	1	0	1	1	0	1	0
その他	0	0	2	3	0	1	1	1	0	1
計	82	70	77	83	61	56	70	37	38	57

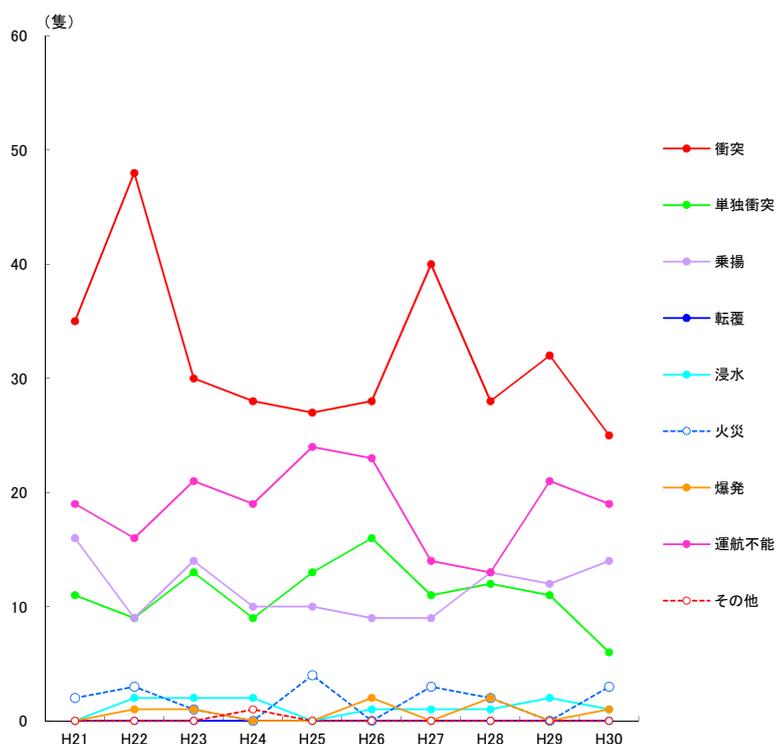
第 I - 19 図 貨物船の原因別海難発生隻数



単位: 隻

		H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30
運航の過誤 人為的要因	操船不適切	116	118	72	81	76	91	77	59	51	95
	見張り不十分	57	68	53	55	50	58	44	50	39	58
	船位不確認	19	16	12	22	9	9	10	5	12	10
	気象海象不注意	10	16	2	12	8	7	8	9	3	8
	船体機器整備不良	3	1	2	7	4	5	0	0	0	2
	水路調査不十分	6	11	2	10	13	5	7	12	3	4
	居眠り運航	15	17	10	20	9	11	11	6	6	9
	その他の運航の過誤	6	19	8	14	9	10	7	5	4	8
	機関取扱不良	35	18	28	32	34	30	24	12	16	20
	積載不良	2	2	1	2	1	2	1	0	2	1
火気可燃物取扱不良	5	4	5	1	1	8	5	1	2	2	
材質構造不良	37	18	21	11	12	13	17	7	9	18	
不可抗力	28	31	23	32	33	21	35	32	27	27	
その他	7	5	15	23	10	6	22	7	12	5	
計	346	344	254	322	269	276	268	205	186	267	

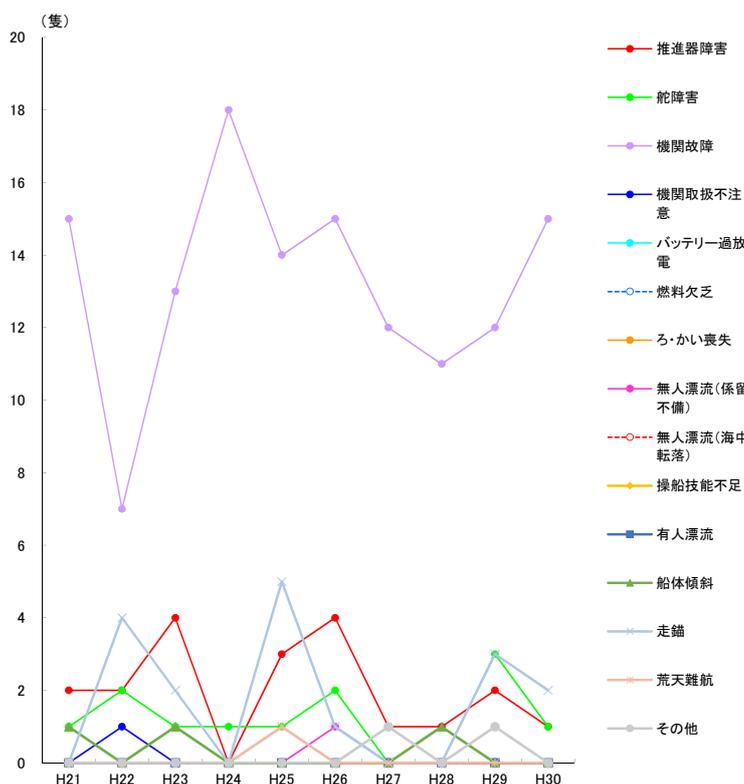
第 I - 20 図 タンカーの海難種類別海難発生隻数



単位: 隻

	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30
衝突	35	48	30	28	27	28	40	28	32	25
単独衝突	11	9	13	9	13	16	11	12	11	6
乗揚	16	9	14	10	10	9	9	13	12	14
転覆	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
浸水	0	2	2	2	0	1	1	1	2	1
火災	2	3	1	0	4	0	3	2	0	3
爆発	0	1	1	0	0	2	0	2	0	1
運航不能	19	16	21	19	24	23	14	13	21	19
その他	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0
計	83	88	82	69	78	79	78	71	78	69

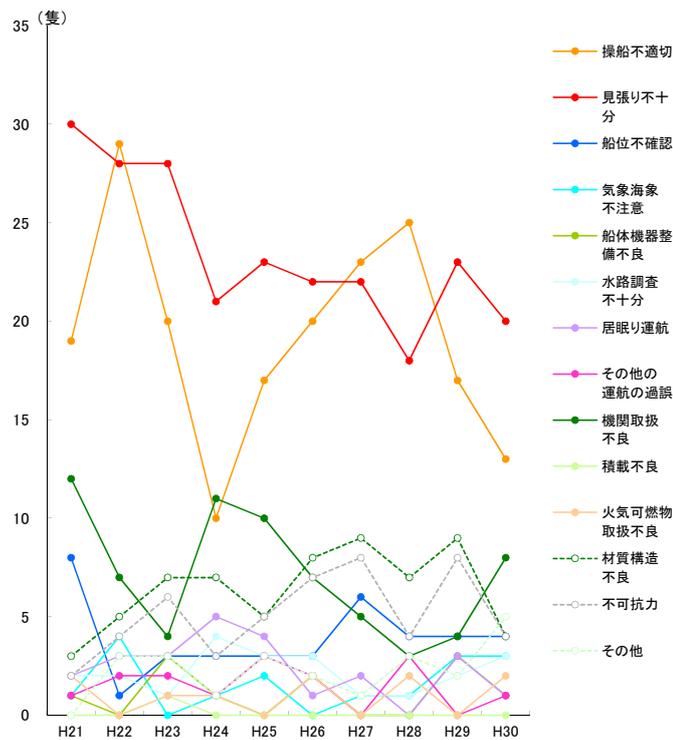
第 I - 20 図 詳細図 タンカーの運航不能の詳細別海難発生隻数



単位: 隻

	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30
推進器障害	2	2	4	0	3	4	1	1	2	1
舵障害	1	2	1	1	1	2	0	0	3	1
機関故障	15	7	13	18	14	15	12	11	12	15
機関取扱不注意	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
バッテリー過放電	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
燃料欠乏	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
ろ・かい喪失	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
無人漂流(係留不備)	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0
無人漂流(海中転落)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
操船技能不足	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
有人漂流	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
船体傾斜	1	0	1	0	0	0	0	1	0	0
走錨	0	4	2	0	5	1	0	0	3	2
荒天難航	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0
その他	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0
計	19	16	21	19	24	23	14	13	21	19

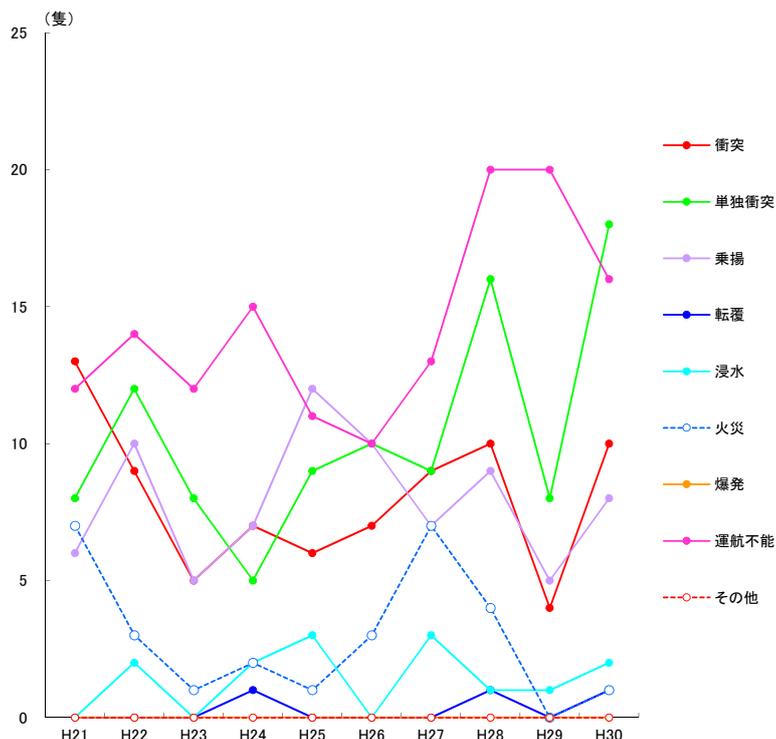
第 I - 21 図 タンカーの原因別海難発生隻数



単位: 隻

		H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30
人為的要因	操船不適切	19	29	20	10	17	20	23	25	17	13
	見張り不十分	30	28	28	21	23	22	22	18	23	20
	船位不確認	8	1	3	3	3	3	6	4	4	4
	気象海象不注意	1	4	0	1	2	0	1	1	3	3
	船体機器整備不良	1	0	3	1	0	2	0	0	3	1
	水路調査不十分	2	2	1	4	3	3	1	1	2	3
	居眠り運航	2	3	3	5	4	1	2	0	3	1
	その他の運航の過誤	1	2	2	1	3	2	0	3	0	1
	機関取扱不良	12	7	4	11	10	7	5	3	4	8
	積載不良	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0
火気可燃物取扱不良	2	0	1	1	0	2	0	2	0	2	
材質構造不良	3	5	7	7	5	8	9	7	9	4	
不可抗力	2	4	6	3	5	7	8	4	8	4	
その他	0	3	3	1	3	2	1	3	2	5	
計	83	88	82	69	78	79	78	71	78	69	

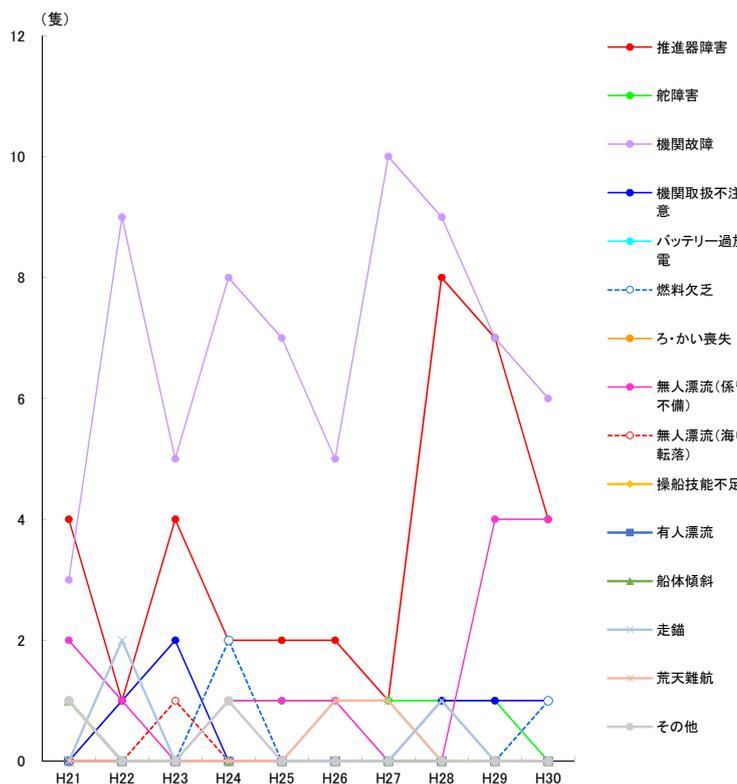
第 I - 22 図 旅客船の海難種類別海難発生隻数



単位: 隻

	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30
衝突	13	9	5	7	6	7	9	10	4	10
単独衝突	8	12	8	5	9	10	9	16	8	18
乗揚	6	10	5	7	12	10	7	9	5	8
転覆	0	0	0	1	0	0	0	1	0	1
浸水	0	2	0	2	3	0	3	1	1	2
火災	7	3	1	2	1	3	7	4	0	1
爆発	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
運航不能	12	14	12	15	11	10	13	20	20	16
その他	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
計	46	50	31	39	42	40	48	61	38	56

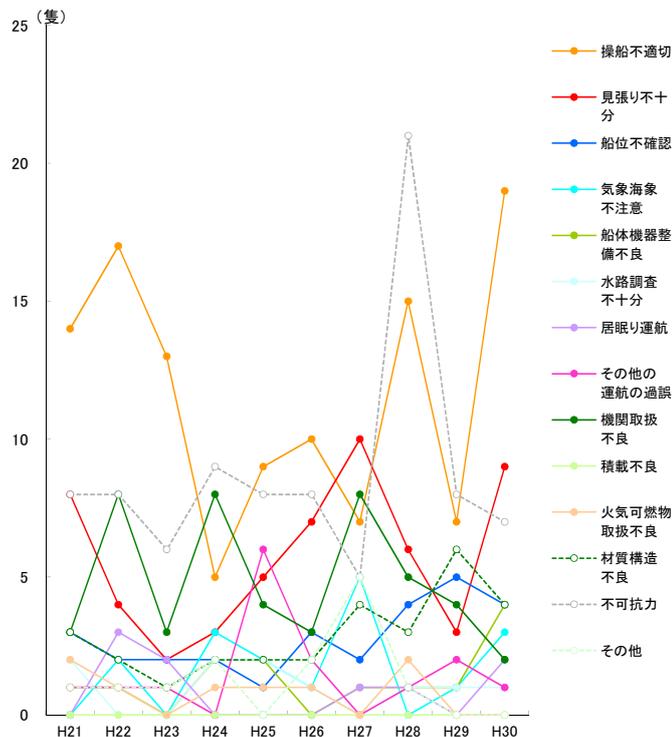
第 I - 22 図 詳細図 旅客船の運航不能の詳細別海難発生隻数



単位:隻

	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30
推進器障害	4	1	4	2	2	2	1	8	7	4
舵障害	1	0	0	1	1	1	1	1	1	0
機関故障	3	9	5	8	7	5	10	9	7	6
機関取扱不注意	0	1	2	0	0	0	0	1	1	1
バッテリー過放電	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
燃料欠乏	0	0	0	2	0	0	0	0	0	1
ろ・かい喪失	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
無人漂流(係留不備)	2	1	0	1	1	1	0	0	4	4
無人漂流(海中転落)	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0
操船技能不足	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
有人漂流	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
船体傾斜	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
走錨	0	2	0	0	0	0	0	1	0	0
荒天難航	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0
その他	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0
計	12	14	12	15	11	10	13	20	20	16

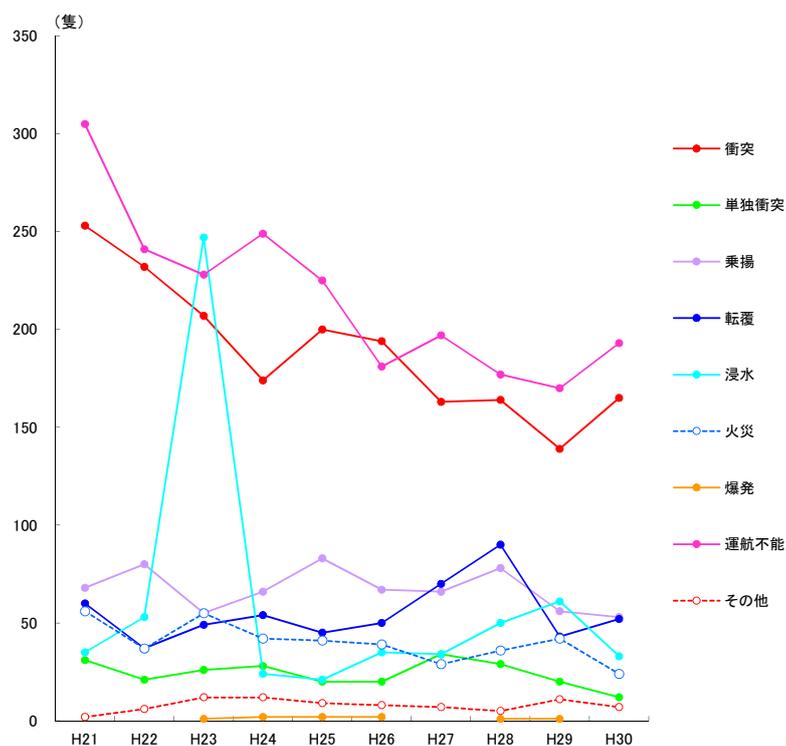
第 I - 23 図 旅客船の原因別海難発生隻数



単位:隻

		H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30
運航の過誤 人為的要因	操船不適切	14	17	13	5	9	10	7	15	7	19
	見張り不十分	8	4	2	3	5	7	10	6	3	9
	船位不確認	3	2	2	2	1	3	2	4	5	4
	気象海象不注意	0	2	0	3	2	1	5	0	1	3
	船体機器整備不良	1	1	0	2	2	0	1	1	1	4
	水路調査不十分	2	0	0	2	2	1	0	1	1	1
	居眠り運航	0	3	2	0	0	0	1	1	0	2
	その他の運航の過誤	1	1	1	0	6	2	0	1	2	1
	機関取扱不良	3	8	3	8	4	3	8	5	4	2
	積載不良	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
火気可燃物取扱不良	2	1	0	1	1	1	0	2	0	0	
材質構造不良	3	2	1	2	2	2	4	3	6	4	
不可抗力	8	8	6	9	8	8	5	21	8	7	
その他	1	1	1	2	0	2	5	1	0	0	
計	46	50	31	39	42	40	48	61	38	56	

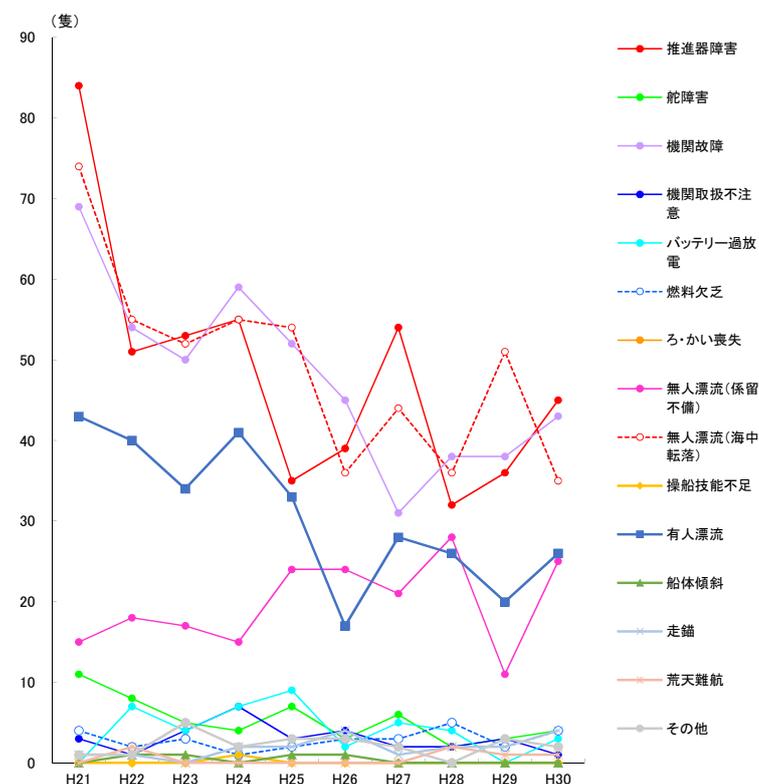
第 I - 24 図 漁船の海難種類別海難発生隻数



単位: 隻

	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30
衝突	253	232	207	174	200	194	163	164	139	165
単独衝突	31	21	26	28	20	20	34	29	20	12
乗揚	68	80	55	66	83	67	66	78	56	53
転覆	60	37	49	54	45	50	70	90	43	52
浸水	35	53	247	24	21	35	34	50	61	33
火災	56	37	55	42	41	39	29	36	42	24
爆発	2		1	2	2	2		1	1	
運航不能	305	241	228	249	225	181	197	177	170	193
その他	2	6	12	12	9	8	7	5	11	7
計	812	707	880	651	646	596	600	630	543	539

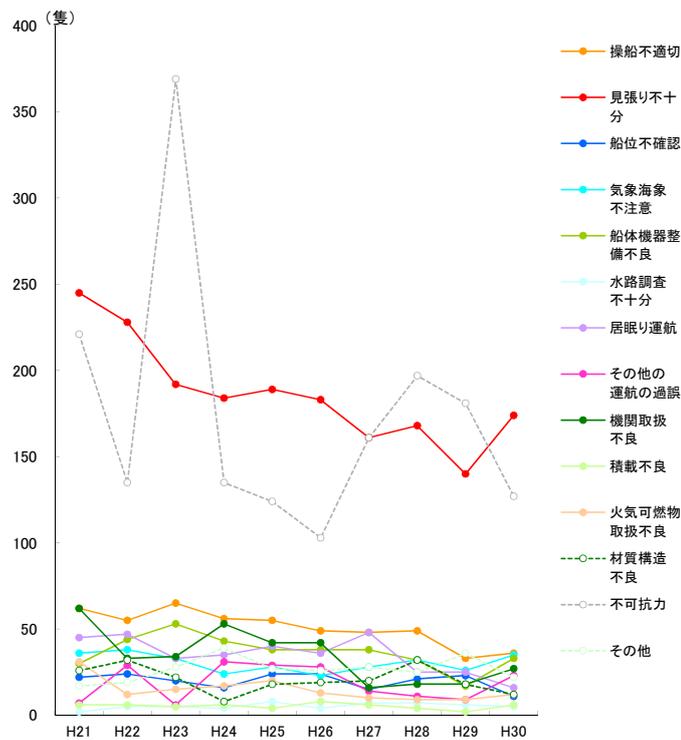
第 I - 24 図 詳細図 漁船の運航不能の詳細別海難発生隻数



単位: 隻

	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30
推進器障害	84	51	53	55	35	39	54	32	36	45
舵障害	11	8	5	4	7	3	6	2	3	4
機関故障	69	54	50	59	52	45	31	38	38	43
機関取扱不注意	3	1	4	7	3	4	2	2	3	1
バッテリー過放電	0	7	4	7	9	2	5	4	0	3
燃料欠乏	4	2	3	1	2	3	3	5	2	4
ろ・かい喪失	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
無人漂流(係留不備)	15	18	17	15	24	24	21	28	11	25
無人漂流(海中転落)	74	55	52	55	54	36	44	36	51	35
操船技能不足	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0
有人漂流	43	40	34	41	33	17	28	26	20	26
船体傾斜	0	1	1	0	1	1	0	0	0	0
走錨	1	1	0	2	2	4	1	2	2	4
荒天難航	0	2	0	0	0	0	0	2	1	1
その他	1	1	5	2	3	3	2	0	3	2
計	305	241	228	249	225	181	197	177	170	193

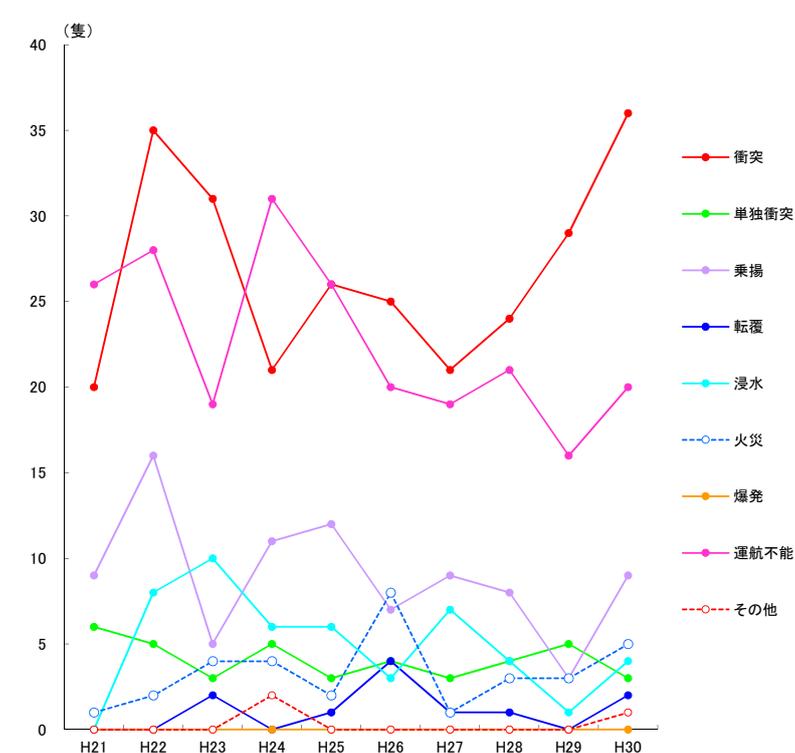
第 I - 25 図 漁船の原因別海難発生隻数



単位: 隻

		H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30
人為的要因	操船不適切	62	55	65	56	55	49	48	49	33	36
	見張り不十分	245	228	192	184	189	183	161	168	140	174
	船位不確認	22	24	20	16	24	24	15	21	23	11
	気象海象不注意	36	38	33	24	28	23	28	32	26	35
	船体機器整備不良	30	44	53	43	38	38	38	32	17	33
	水路調査不十分	2	5	5	4	8	4	7	7	6	5
	居眠り運航	45	47	33	35	40	36	48	25	25	16
	その他の運航の過誤	7	29	6	31	29	28	14	11	9	23
	機関取扱不良	62	33	34	53	42	42	16	18	18	27
	積載不良	6	6	5	6	4	8	6	4	2	6
火気可燃物取扱不良	31	12	15	17	20	13	10	9	9	12	
材質構造不良	26	32	22	8	18	19	20	32	18	12	
不可抗力	221	135	369	135	124	103	161	197	181	127	
その他	17	19	28	39	27	26	28	25	36	22	
計	812	707	880	651	646	596	600	630	543	539	

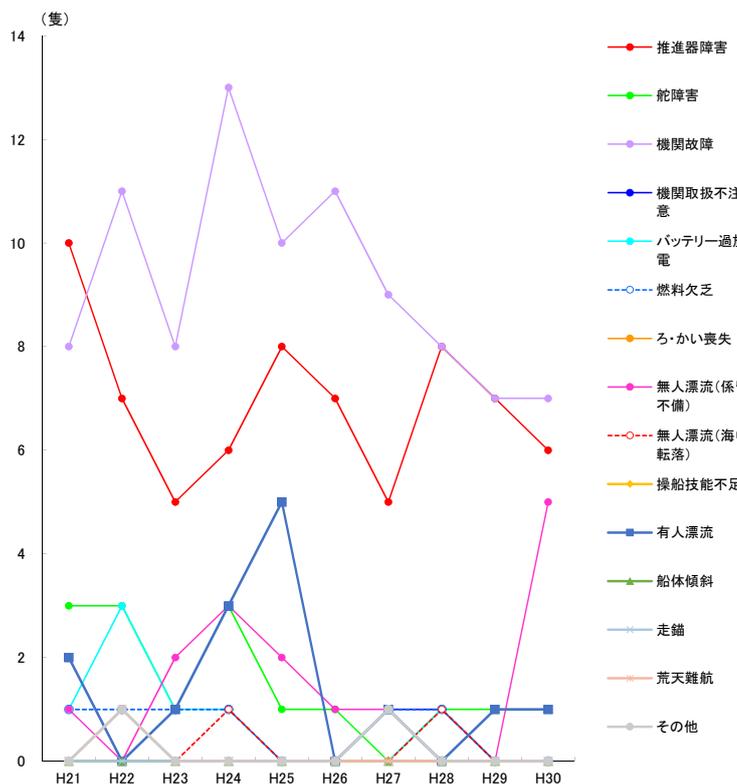
第 I - 26 図 遊漁船の海難種類別海難発生隻数



単位: 隻

	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30
衝突	20	35	31	21	26	25	21	24	29	36
単独衝突	6	5	3	5	3	4	3	4	5	3
乗揚	9	16	5	11	12	7	9	8	3	9
転覆	0	0	2	0	1	4	1	1	0	2
浸水	0	8	10	6	6	3	7	4	1	4
火災	1	2	4	4	2	8	1	3	3	5
爆発	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
運航不能	26	28	19	31	26	20	19	21	16	20
その他	0	0	0	2	0	0	0	0	0	1
計	62	94	74	80	76	71	61	65	57	80

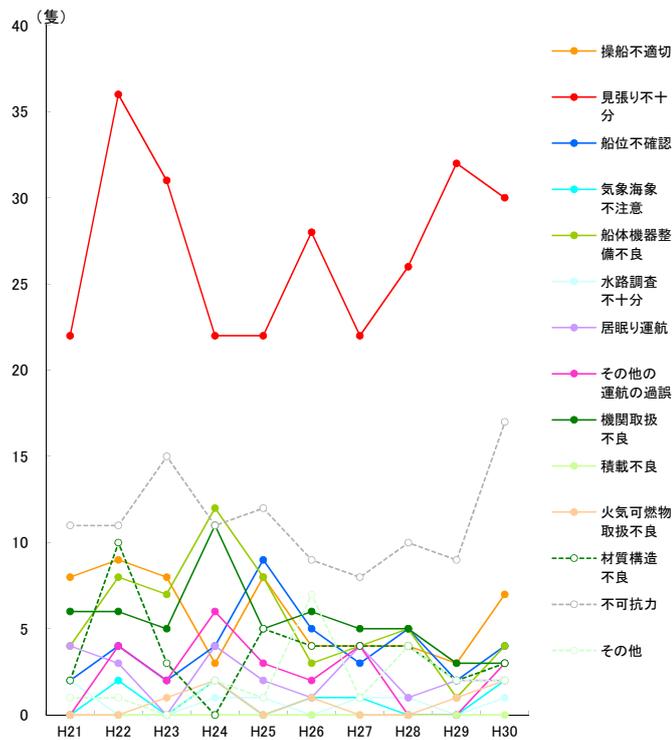
第 I - 26 図 詳細図 遊漁船の運航不能の詳細別海難発生隻数



単位:隻

	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30
推進器障害	10	7	5	6	8	7	5	8	7	6
舵障害	3	3	1	3	1	1	0	1	1	1
機関故障	8	11	8	13	10	11	9	8	7	7
機関取扱不注意	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0
バッテリー過放電	1	3	1	1	0	0	0	1	0	0
燃料欠乏	1	1	1	1	0	0	1	1	0	0
ろ・かい喪失	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
無人漂流(係留不備)	1	0	2	3	2	1	1	0	0	5
無人漂流(海中転落)	0	1	0	1	0	0	0	1	0	0
操船技能不足	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
有人漂流	2	0	1	3	5	0	1	0	1	1
船体傾斜	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
走錨	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
荒天難航	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
その他	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0
計	26	28	19	31	26	20	19	21	16	20

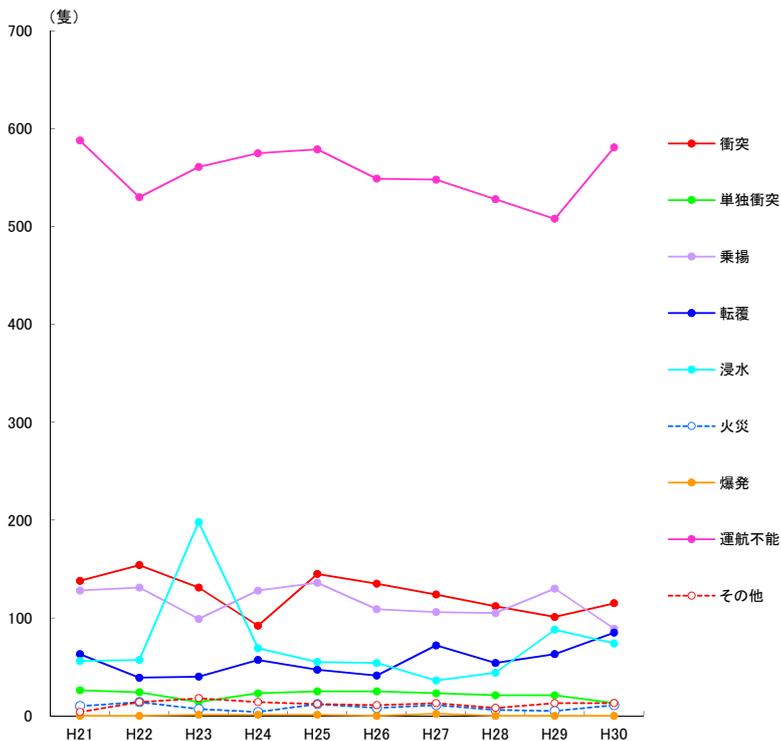
第 I - 27 図 遊漁船の原因別海難発生隻数



単位:隻

		H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30
運航の過誤 人為的要因	操船不適切	8	9	8	3	8	4	4	4	3	7
	見張り不十分	22	36	31	22	22	28	22	26	32	30
	船位不確認	2	4	2	4	9	5	3	5	2	4
	気象海象不注意	0	2	0	2	0	1	1	0	0	2
	船体機器整備不良	4	8	7	12	8	3	4	5	1	4
	水路調査不十分	2	0	0	1	1	0	1	1	0	1
	居眠り運航	4	3	0	4	2	1	4	1	2	2
	その他の運航の過誤	0	4	2	6	3	2	4	0	0	3
	機関取扱不良	6	6	5	11	5	6	5	5	3	3
	積載不良	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
火気可燃物取扱不良	0	0	1	2	0	1	0	0	1	2	
材質構造不良	2	10	3	0	5	4	4	4	2	3	
不可抗力	11	11	15	11	12	9	8	10	9	17	
その他	1	1	0	2	1	7	1	4	2	2	
計	62	94	74	80	76	71	61	65	57	80	

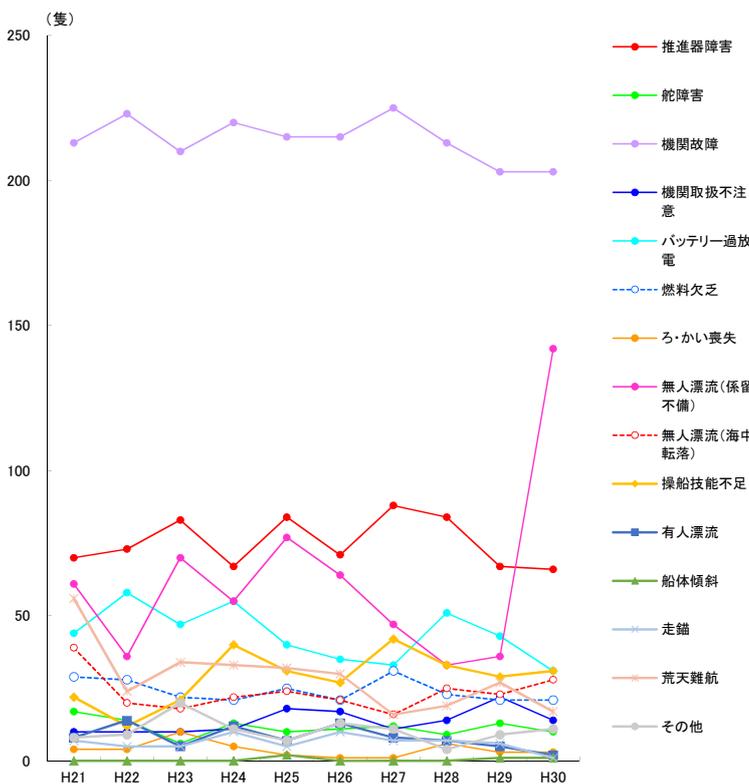
第 I - 28 図 プレジャーボートの海難種類別海難発生隻数



単位: 隻

	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30
衝突	138	154	131	92	145	135	124	112	101	115
単独衝突	26	24	14	23	25	25	23	21	21	13
乗揚	128	131	99	128	136	109	106	105	130	89
転覆	63	39	40	57	47	41	72	54	63	85
浸水	56	57	198	69	55	54	36	44	88	74
火災	10	14	7	4	12	8	11	6	5	11
爆発	0	0	1	1	1	0	2	0	0	0
運航不能	588	530	561	575	579	549	548	528	508	581
その他	4	14	18	14	12	11	13	8	13	13
計	1,013	963	1,069	963	1,012	932	935	878	929	981

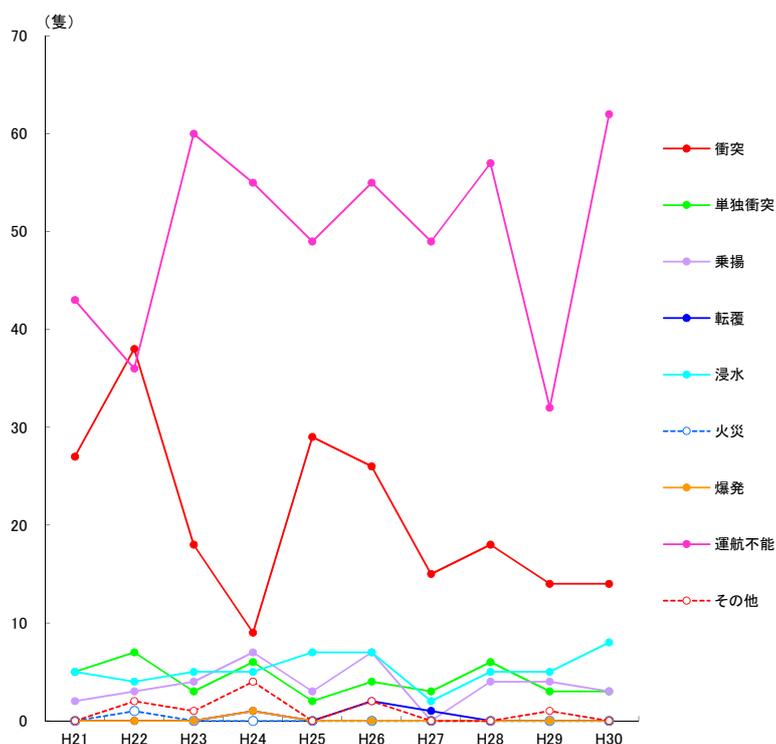
第 I - 28 図 詳細図 プレジャーボートの運航不能の詳細別海難発生隻数



単位: 隻

	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30
推進器障害	70	73	83	67	84	71	88	84	67	66
舵障害	17	14	6	13	10	11	12	9	13	10
機関故障	213	223	210	220	215	215	225	213	203	203
機関取扱不注意	10	10	10	11	18	17	11	14	22	14
バッテリー過放電	44	58	47	55	40	35	33	51	43	31
燃料欠乏	29	28	22	21	25	21	31	23	21	21
ろ・かい喪失	4	4	10	5	2	1	1	6	3	3
無人漂流(係留不備)	61	36	70	55	77	64	47	33	36	142
無人漂流(海中転落)	39	20	18	22	24	21	16	25	23	28
操船技能不足	22	12	21	40	31	27	42	33	29	31
有人漂流	8	14	5	12	7	13	8	7	5	2
船体傾斜	0	0	0	0	2	0	0	0	1	1
走錨	7	5	5	10	5	10	7	7	6	1
荒天難航	56	24	34	33	32	30	16	19	27	17
その他	8	9	20	11	7	13	11	4	9	11
計	588	530	561	575	579	549	548	528	508	581

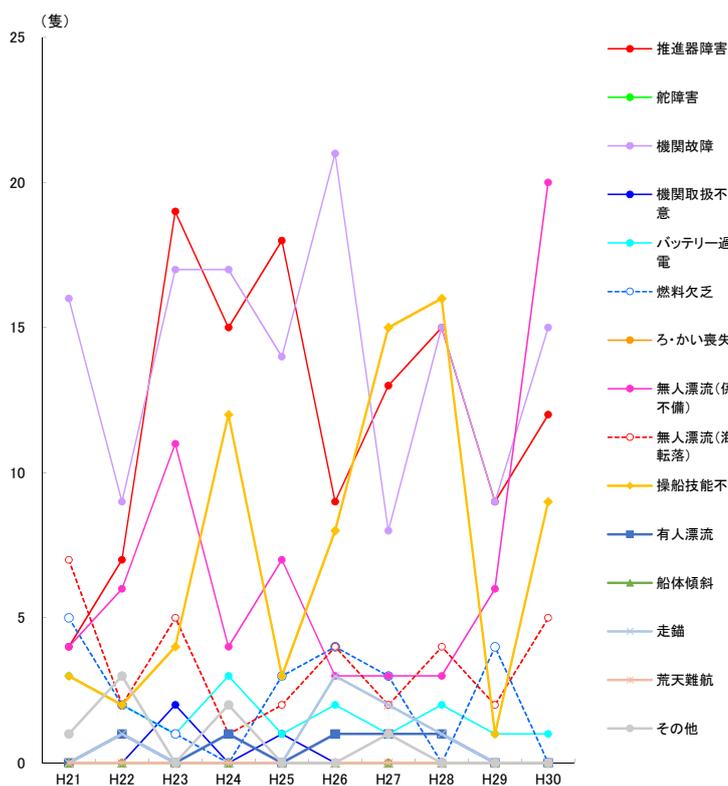
第 I - 28 図 ① 水上オートバイの海難種類別海難発生隻数



単位: 隻

	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30
衝突	27	38	18	9	29	26	15	18	14	14
単独衝突	5	7	3	6	2	4	3	6	3	3
乗揚	2	3	4	7	3	7	0	4	4	3
転覆	0	0	0	1	0	2	1	0	0	0
浸水	5	4	5	5	7	7	2	5	5	8
火災	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
爆発	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0
運航不能	43	36	60	55	49	55	49	57	32	62
その他	0	2	1	4	0	2	0	0	1	0
計	82	91	91	88	90	103	70	90	59	90

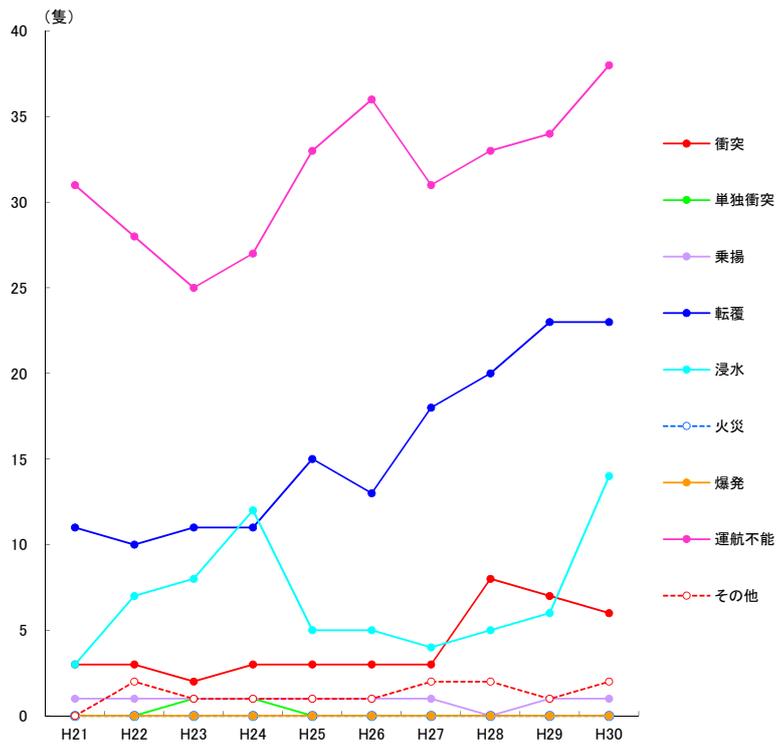
第 I - 28 図 ① 詳細図 水上オートバイの運航不能の詳細別海難発生隻数



単位: 隻

	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30
推進器障害	4	7	19	15	18	9	13	15	9	12
舵障害	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
機関故障	16	9	17	17	14	21	8	15	9	15
機関取扱不注意	0	0	2	0	1	0	0	0	0	0
バッテリー過放電	3	2	1	3	1	2	1	2	1	1
燃料欠乏	5	2	1	0	3	4	3	0	4	0
ろ・かい喪失	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
無人漂流(係留不備)	4	6	11	4	7	3	3	3	6	20
無人漂流(海中転落)	7	2	5	1	2	4	2	4	2	5
操船技能不足	3	2	4	12	3	8	15	16	1	9
有人漂流	0	1	0	1	0	1	1	1	0	0
船体傾斜	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
走錨	0	1	0	0	0	3	2	1	0	0
荒天難航	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
その他	1	3	0	2	0	0	1	0	0	0
計	43	36	60	55	49	55	49	57	32	62

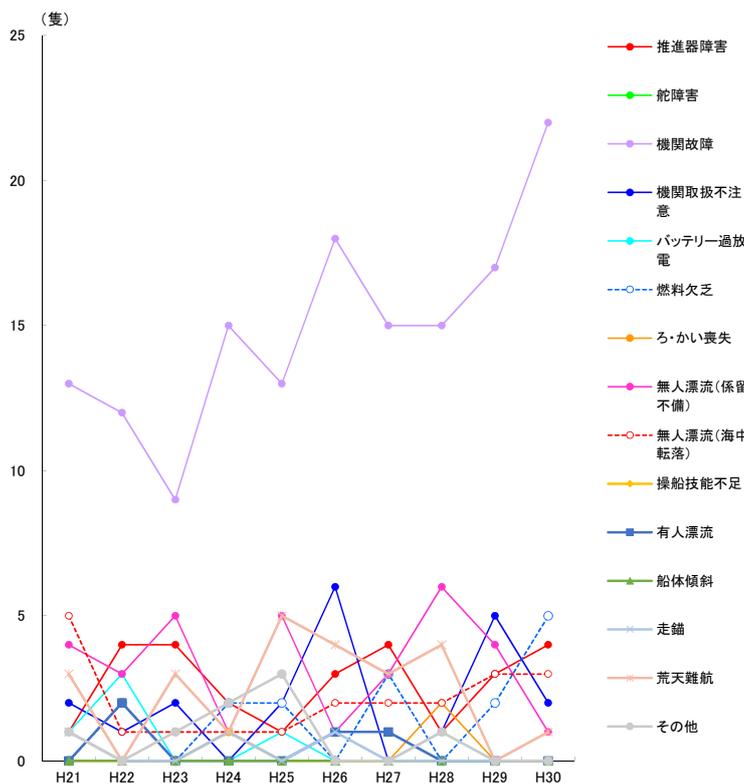
第 I - 28 図 ② ミニボートの海難種類別海難発生隻数



単位: 隻

	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30
衝突	3	3	2	3	3	3	3	8	7	6
単独衝突	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0
乗揚	1	1	1	1	1	1	1	0	1	1
転覆	11	10	11	11	15	13	18	20	23	23
浸水	3	7	8	12	5	5	4	5	6	14
火災	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
爆発	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
運航不能	31	28	25	27	33	36	31	33	34	38
その他	0	2	1	1	1	1	2	2	1	2
計	49	51	49	56	58	59	59	68	72	84

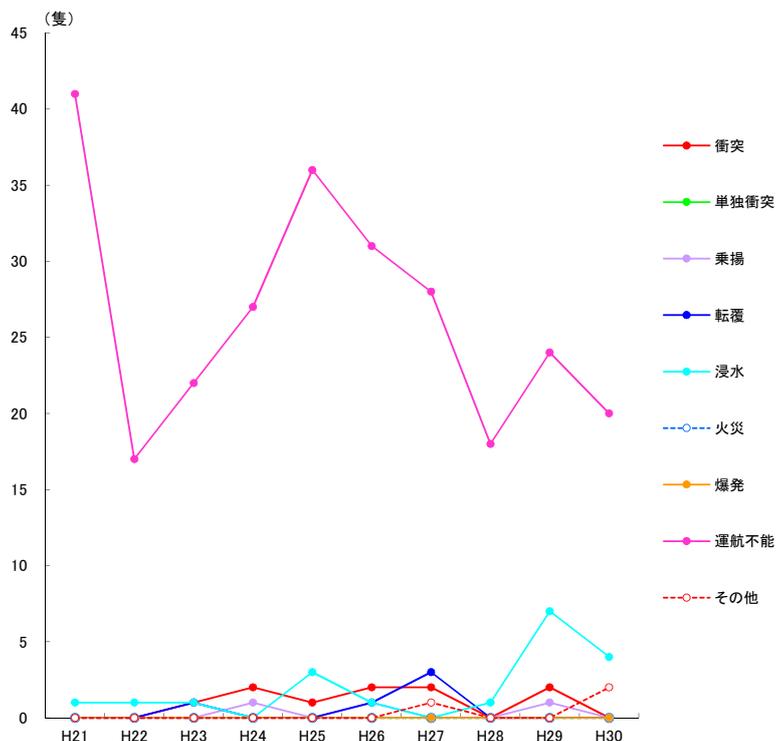
第 I - 28 図 ② 詳細図 ミニボートの運航不能の詳細別海難発生隻数



単位: 隻

	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30
推進器障害	1	4	4	2	1	3	4	1	3	4
舵障害	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
機関故障	13	12	9	15	13	18	15	15	17	22
機関取扱不注意	2	1	2	0	2	6	0	1	5	2
バッテリー過放電	1	3	0	0	1	0	0	1	0	0
燃料欠乏	0	2	0	2	2	0	3	0	2	5
ろ・かい喪失	0	0	0	1	0	0	0	2	0	0
無人漂流(係留不備)	4	3	5	1	5	1	3	6	4	1
無人漂流(海中転落)	5	1	1	1	1	2	2	2	3	3
操船技能不足	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0
有人漂流	0	2	0	0	0	1	1	0	0	0
船体傾斜	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
走錨	1	0	0	1	0	1	0	0	0	0
荒天難航	3	0	3	1	5	4	3	4	0	1
その他	1	0	1	2	3	0	0	1	0	0
計	31	28	25	27	33	36	31	33	34	38

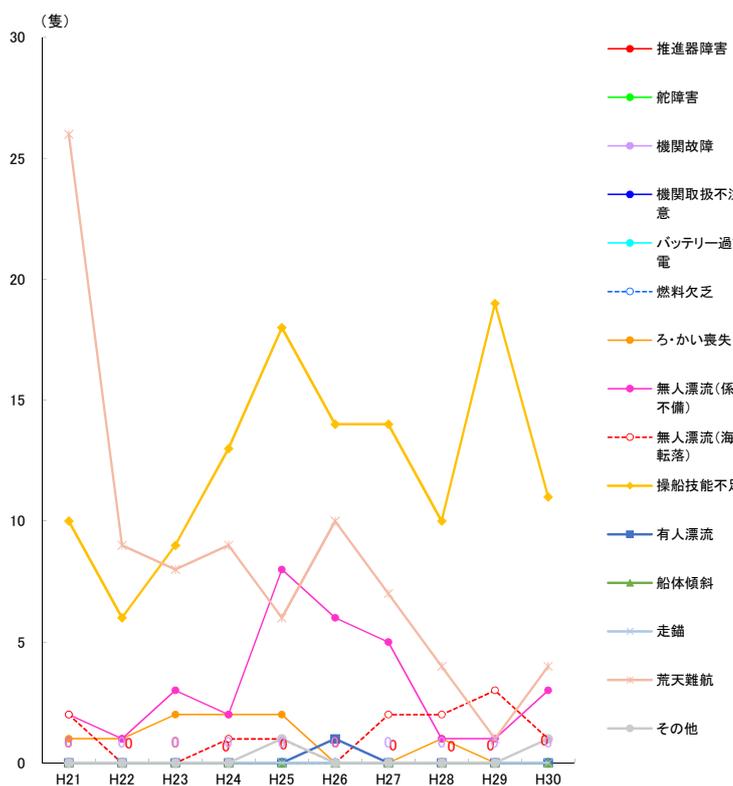
第 I - 28 図 ③ カヌーの海難種類別海難発生隻数



単位: 隻

	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30
衝突	0	0	1	2	1	2	2	0	2	0
単独衝突	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
乗揚	0	0	0	1	0	1	0	0	1	0
転覆	0	0	1	0	0	1	3	0	0	0
浸水	1	1	1	0	3	1	0	1	7	4
火災	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
爆発	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
運航不能	41	17	22	27	36	31	28	18	24	20
その他	0	0	0	0	0	0	1	0	0	2
計	42	18	25	30	40	36	34	19	34	26

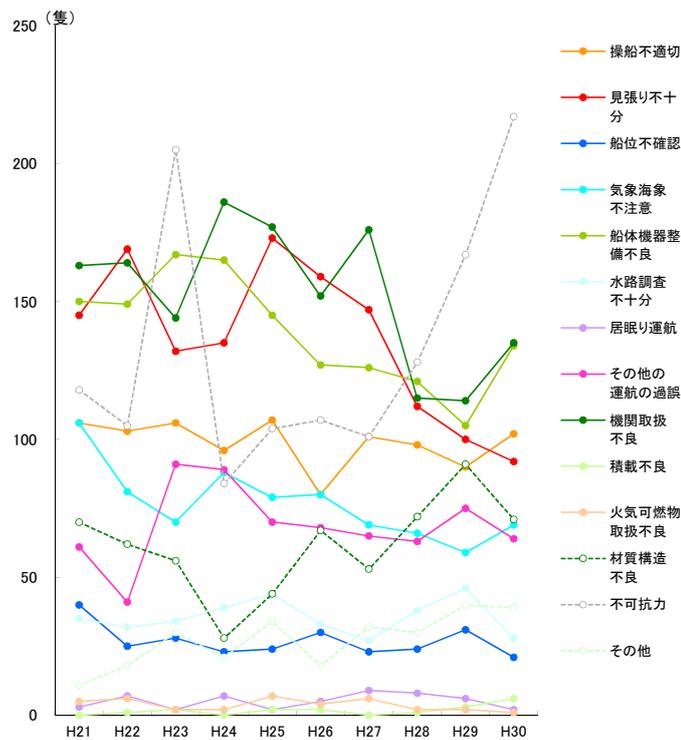
第 I - 28 図 ③ 詳細図 カヌーの運航不能の詳細別海難発生隻数



単位: 隻

	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30
推進器障害	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
舵障害	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
機関故障	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
機関取扱不注意	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
バッテリー過放電	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
燃料欠乏	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
ろ・かい喪失	1	1	2	2	2	0	0	1	0	0
無人漂流(係留不備)	2	1	3	2	8	6	5	1	1	3
無人漂流(海中転落)	2	0	0	1	1	0	2	2	3	1
操船技能不足	10	6	9	13	18	14	14	10	19	11
有人漂流	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0
船体傾斜	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
走錨	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
荒天難航	26	9	8	9	6	10	7	4	1	4
その他	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1
計	41	17	22	27	36	31	28	18	24	20

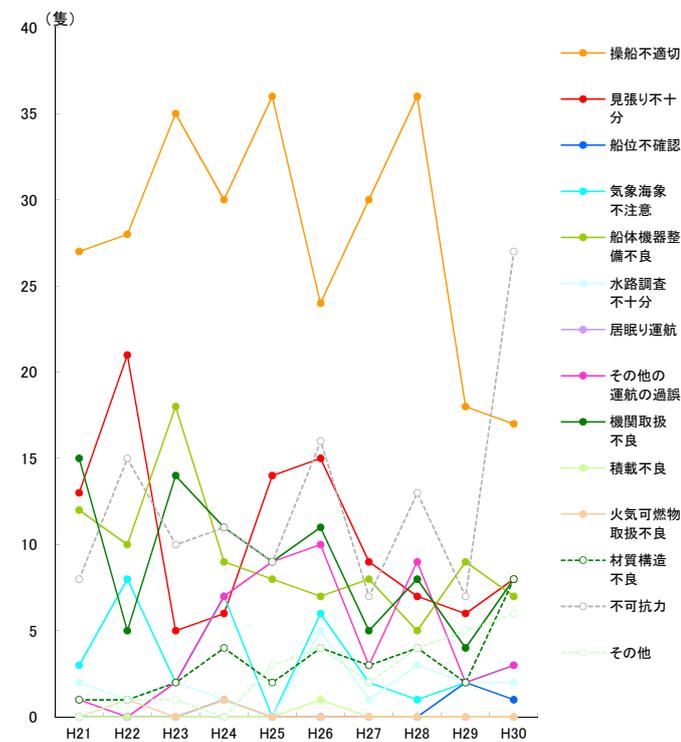
第 I - 29 図 プレジャーボートの原因別海難発生隻数



単位: 隻

		H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30
運航の過誤 人為的要因	操船不適切	106	103	106	96	107	80	101	98	90	102
	見張り不十分	145	169	132	135	173	159	147	112	100	92
	船位不確認	40	25	28	23	24	30	23	24	31	21
	気象海象不注意	106	81	70	88	79	80	69	66	59	69
	船体機器整備不良	150	149	167	165	145	127	126	121	105	134
	水路調査不十分	35	32	34	39	44	33	27	38	46	28
	居眠り運航	3	7	2	7	2	5	9	8	6	2
	その他の運航の過誤	61	41	91	89	70	68	65	63	75	64
	機関取扱不良	163	164	144	186	177	152	176	115	114	135
	積載不良	0	1	2	0	2	2	0	1	3	6
火気可燃物取扱不良	5	6	2	2	7	4	6	2	2	1	
材質構造不良	70	62	56	28	44	67	53	72	91	71	
不可抗力	118	105	205	84	104	107	101	128	167	217	
その他	11	18	30	21	34	18	32	30	40	39	
計	1,013	963	1,069	963	1,012	932	935	878	929	981	

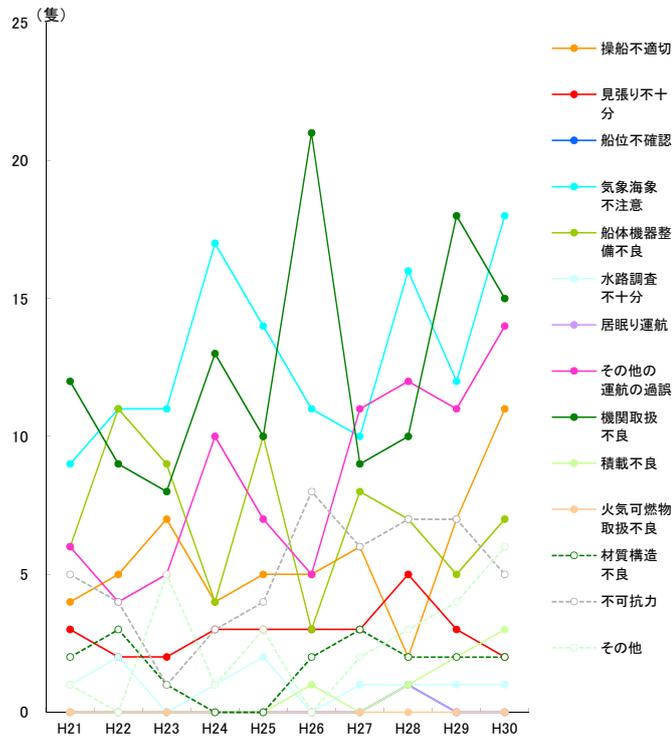
第 I - 29 図 ① 水上オートバイの原因別海難発生隻数



単位: 隻

		H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30
運航の過誤 人為的要因	操船不適切	27	28	35	30	36	24	30	36	18	17
	見張り不十分	13	21	5	6	14	15	9	7	6	8
	船位不確認	0	0	0	1	0	0	0	0	2	1
	気象海象不注意	3	8	2	7	0	6	2	1	2	3
	船体機器整備不良	12	10	18	9	8	7	8	5	9	7
	水路調査不十分	2	1	2	1	0	5	1	3	2	2
	居眠り運航	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	その他の運航の過誤	1	0	2	7	9	10	3	9	2	3
	機関取扱不良	15	5	14	11	9	11	5	8	4	8
	積載不良	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0
火気可燃物取扱不良	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	
材質構造不良	1	1	2	4	2	4	3	4	2	8	
不可抗力	8	15	10	11	9	16	7	13	7	27	
その他	0	1	1	0	3	4	2	4	5	6	
計	82	91	91	88	90	103	70	90	59	90	

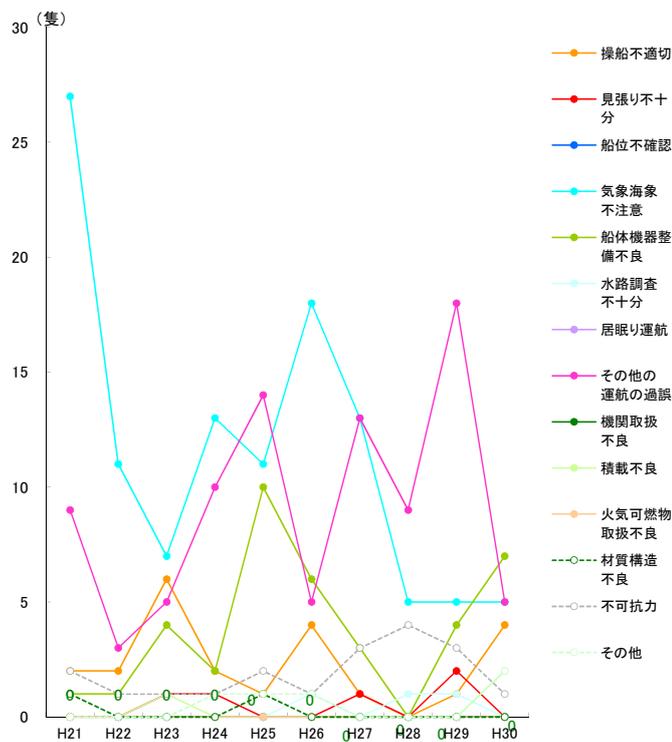
第 I - 29 図 ② ミニボートの原因別海難発生隻数



単位: 隻

		H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	
人為的要因	運航の過誤	操船不適切	4	5	7	4	5	5	6	2	7	11
		見張り不十分	3	2	2	3	3	3	3	5	3	2
		船位不確認	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0
		気象海象不注意	9	11	11	17	14	11	10	16	12	18
		船体機器整備不良	6	11	9	4	10	3	8	7	5	7
		水路調査不十分	1	2	0	1	2	0	1	1	1	1
		居眠り運航	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0
		その他の運航の過誤	6	4	5	10	7	5	11	12	11	14
		機関取扱不良	12	9	8	13	10	21	9	10	18	15
		積載不良	0	0	0	0	0	1	0	1	2	3
火気可燃物取扱不良	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
材質構造不良	2	3	1	0	0	2	3	2	2	2		
不可抗力	5	4	1	3	4	8	6	7	7	5		
その他	1	0	5	1	3	0	2	3	4	6		
計		49	51	49	56	58	59	59	68	72	84	

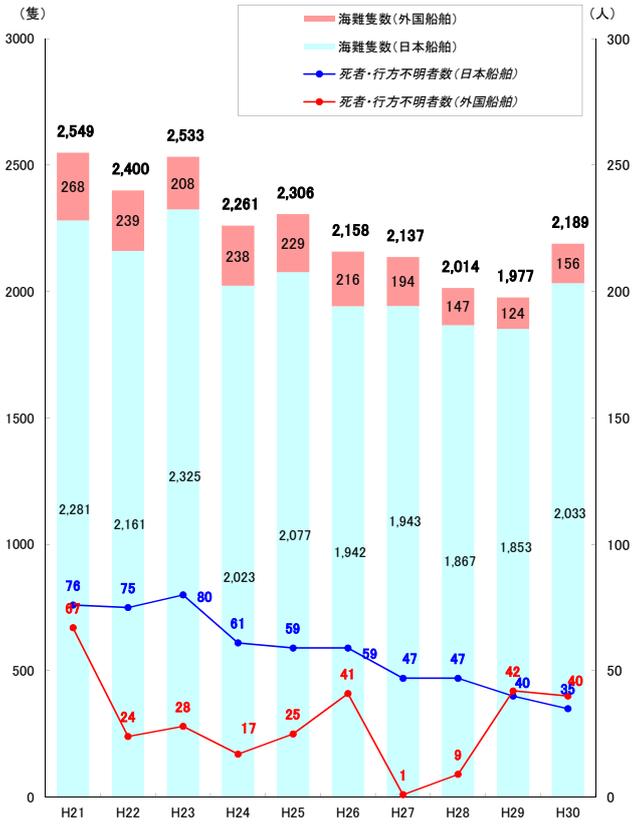
第 I - 29 図 ③ カヌーの原因別海難発生隻数



単位: 隻

		H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	
人為的要因	運航の過誤	操船不適切	2	2	6	2	1	4	1	0	1	4
		見張り不十分	0	0	1	1	0	0	1	0	2	0
		船位不確認	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		気象海象不注意	27	11	7	13	11	18	13	5	5	5
		船体機器整備不良	1	1	4	2	10	6	3	0	4	7
		水路調査不十分	0	0	0	0	0	1	0	1	1	0
		居眠り運航	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		その他の運航の過誤	9	3	5	10	14	5	13	9	18	5
		機関取扱不良	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		積載不良	0	0	1	0	0	0	0	0	0	2
火気可燃物取扱不良	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
材質構造不良	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0		
不可抗力	2	1	1	1	2	1	3	4	3	1		
その他	0	0	0	1	1	1	0	0	0	2		
計		42	18	25	30	40	36	34	19	34	26	

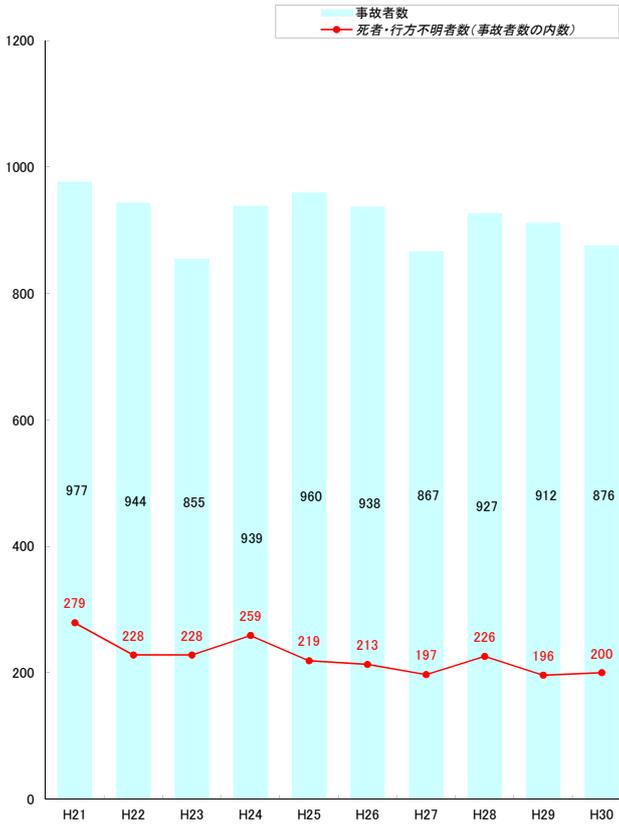
第 I - 30 図 日本・外国船舶による海難及び死者・行方不明者発生数



単位: 隻・人

	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30
海難隻数(外国船舶)	268	239	208	238	229	216	194	147	124	156
海難隻数(日本船舶)	2,281	2,161	2,325	2,023	2,077	1,942	1,943	1,867	1,853	2,033
死者・行方不明者数(外国船舶)	67	24	28	17	25	41	1	9	42	40
死者・行方不明者数(日本船舶)	76	75	80	61	59	59	47	47	40	35

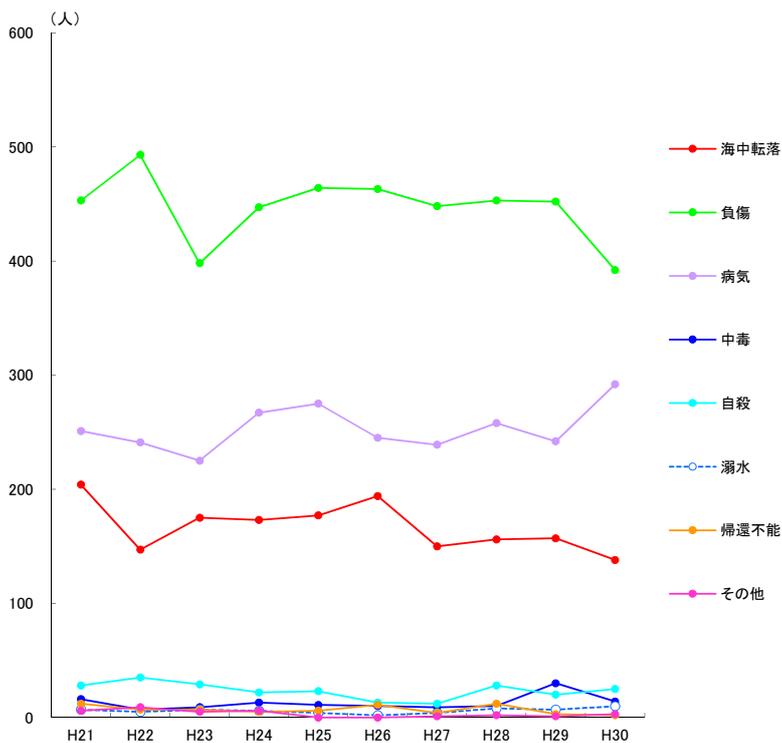
第Ⅱ-1図 船舶海難以外の乗船中の事故者及び死者・行方不明者発生数



単位:人

	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30
事故者数	977	944	855	939	960	938	867	927	912	876
死者・行方不明者数(事故者数の内数)	279	228	228	259	219	213	197	226	196	200

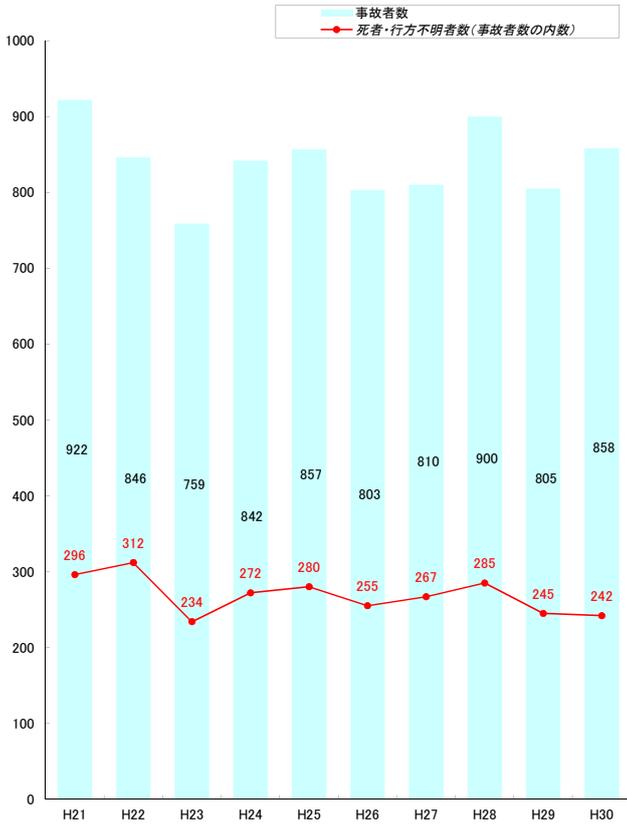
第Ⅱ-2図 船舶海難以外の乗船中の事故内容別発生数



単位:人

	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30
海中転落	204	147	175	173	177	194	150	156	157	138
負傷	453	493	398	447	464	463	448	453	452	392
病気	251	241	225	267	275	245	239	258	242	292
中毒	16	7	9	13	11	10	9	10	30	14
自殺	28	35	29	22	23	13	12	28	20	25
溺水	7	5	7	6	4	2	4	8	7	10
帰還不能	12	7	7	5	6	11	4	12	3	2
その他	6	9	5	6	0	0	1	2	1	3
計	977	944	855	939	960	938	867	927	912	876

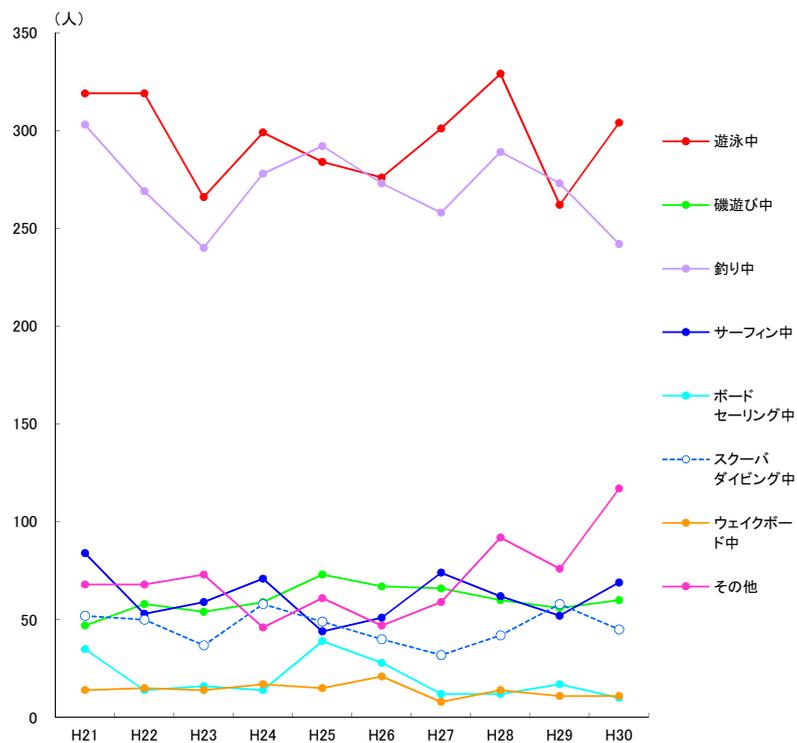
第Ⅱ-3図 マリンレジャーに伴う海浜事故の事故者及び死者・行方不明者発生数



単位:人

	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30
事故者数	922	846	759	842	857	803	810	900	805	858
死者・行方不明者数(事故者数の内数)	296	312	234	272	280	255	267	285	245	242

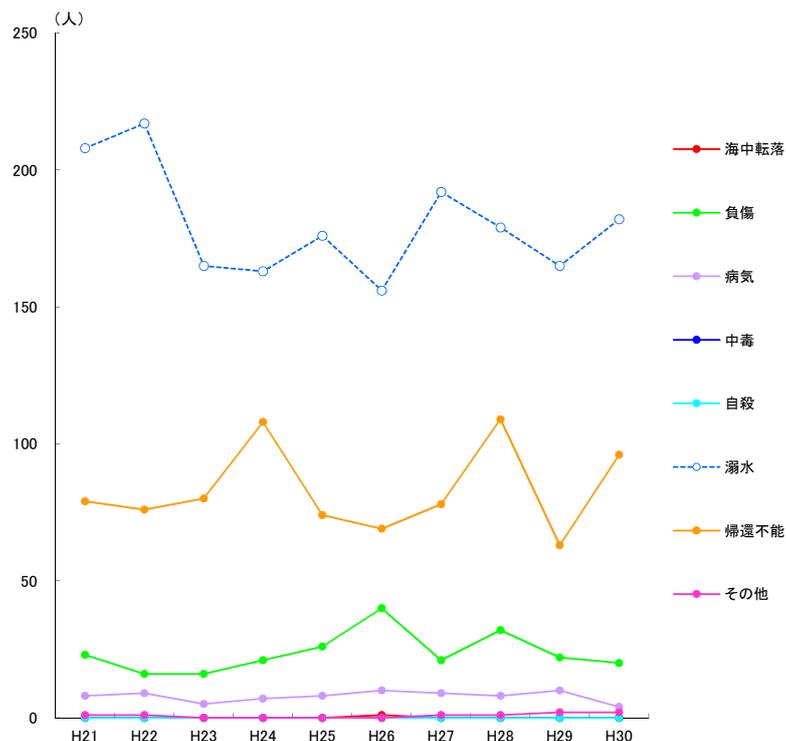
第Ⅱ-4図 マリンレジャーに伴う海浜事故の活動別発生数



単位:人

	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30
遊泳中	319	319	266	299	284	276	301	329	262	304
磯遊び中	47	58	54	59	73	67	66	60	56	60
釣り中	303	269	240	278	292	273	258	289	273	242
サーフィン中	84	53	59	71	44	51	74	62	52	69
ボードセーリング中	35	14	16	14	39	28	12	12	17	10
スクーバダイビング中	52	50	37	58	49	40	32	42	58	45
ウェイクボード中	14	15	14	17	15	21	8	14	11	11
その他	68	68	73	46	61	47	59	92	76	117
計	922	846	759	842	857	803	810	900	805	858

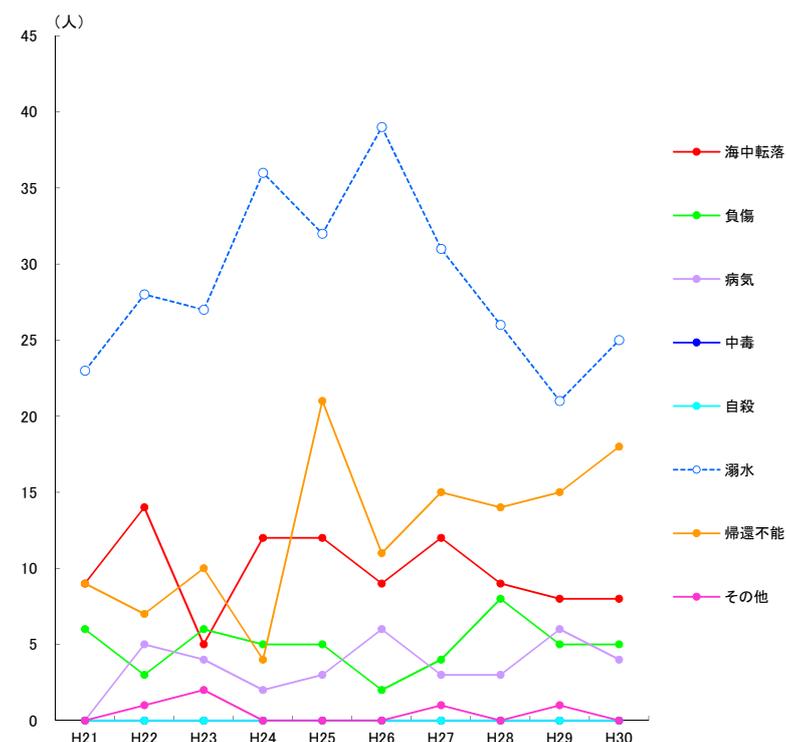
第Ⅱ-4図① 遊泳中の事故内容別発生数



単位:人

	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30
海中転落	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0
負傷	23	16	16	21	26	40	21	32	22	20
病気	8	9	5	7	8	10	9	8	10	4
中毒	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
自殺	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
溺水	208	217	165	163	176	156	192	179	165	182
帰還不能	79	76	80	108	74	69	78	109	63	96
その他	1	1	0	0	0	0	1	1	2	2
計	319	319	266	299	284	276	301	329	262	304

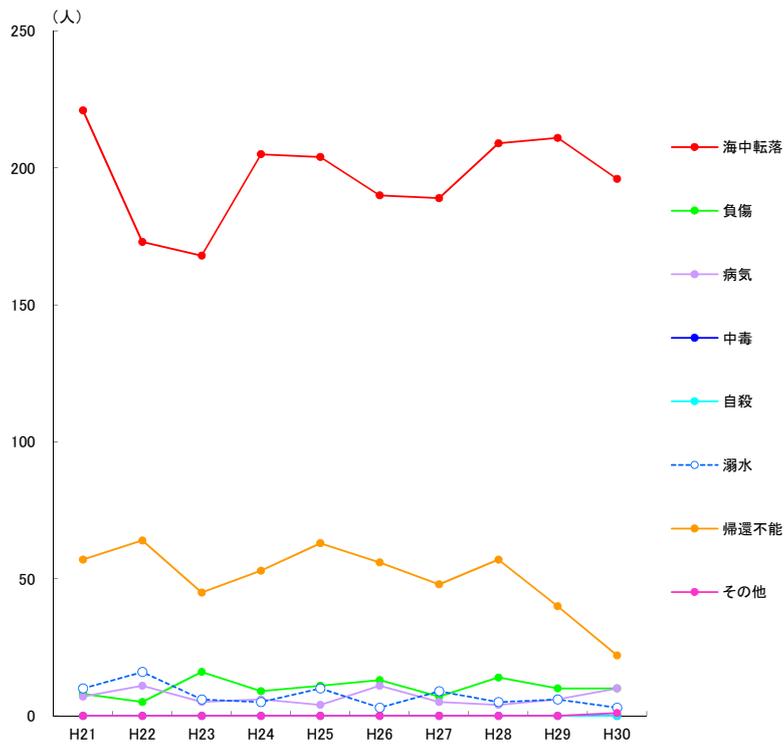
第Ⅱ-4図② 磯遊び中の事故内容別発生数



単位:人

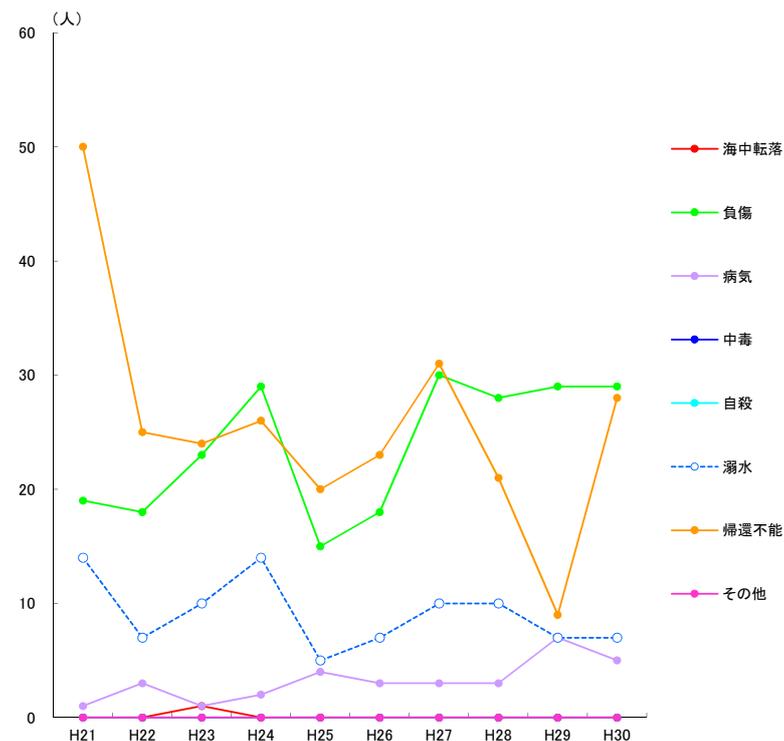
	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30
海中転落	9	14	5	12	12	9	12	9	8	8
負傷	6	3	6	5	5	2	4	8	5	5
病気	0	5	4	2	3	6	3	3	6	4
中毒	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
自殺	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
溺水	23	28	27	36	32	39	31	26	21	25
帰還不能	9	7	10	4	21	11	15	14	15	18
その他	0	1	2	0	0	0	1	0	1	0
計	47	58	54	59	73	67	66	60	56	60

第Ⅱ-4図 ③ 釣り中の事故内容別発生数



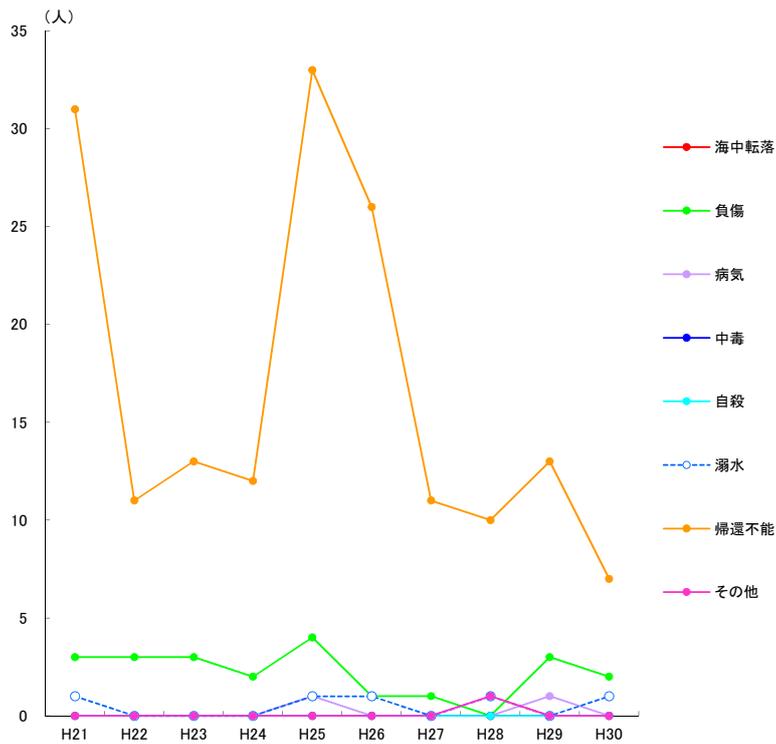
	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30
海中転落	221	173	168	205	204	190	189	209	211	196
負傷	8	5	16	9	11	13	7	14	10	10
病気	7	11	5	6	4	11	5	4	6	10
中毒	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
自殺	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
溺水	10	16	6	5	10	3	9	5	6	3
帰還不能	57	64	45	53	63	56	48	57	40	22
その他	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
計	303	269	240	278	292	273	258	289	273	242

第Ⅱ-4図 ④ サーフィン中の事故内容別発生数



	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30
海中転落	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0
負傷	19	18	23	29	15	18	30	28	29	29
病気	1	3	1	2	4	3	3	3	7	5
中毒	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
自殺	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
溺水	14	7	10	14	5	7	10	10	7	7
帰還不能	50	25	24	26	20	23	31	21	9	28
その他	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
計	84	53	59	71	44	51	74	62	52	69

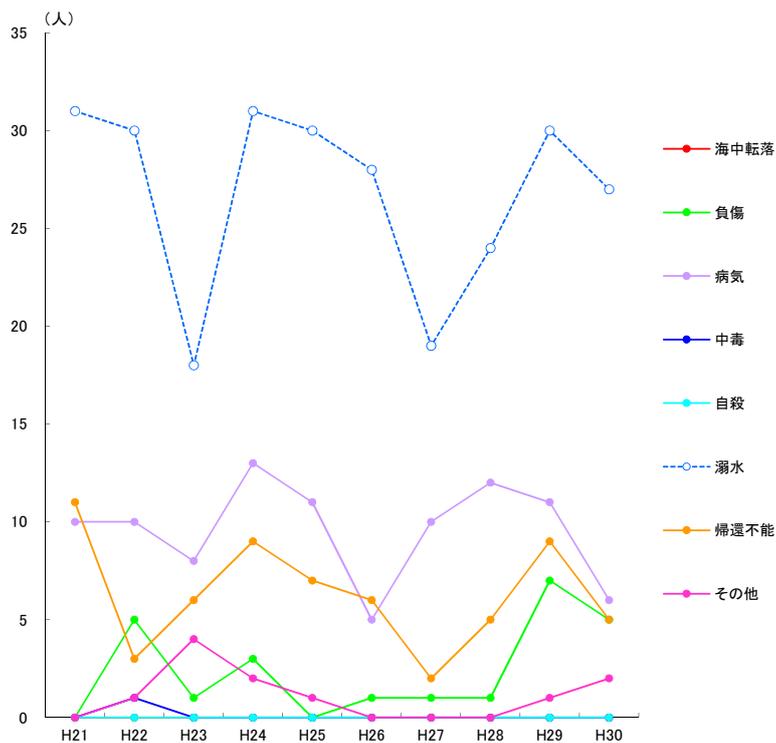
第Ⅱ-4図 ⑤ ボードセーリング中の事故内容別発生数



単位:人

	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30
海中転落	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
負傷	3	3	3	2	4	1	1	0	3	2
病気	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0
中毒	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
自殺	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
溺水	1	0	0	0	1	1	0	1	0	1
帰還不能	31	11	13	12	33	26	11	10	13	7
その他	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0
計	35	14	16	14	39	28	12	12	17	10

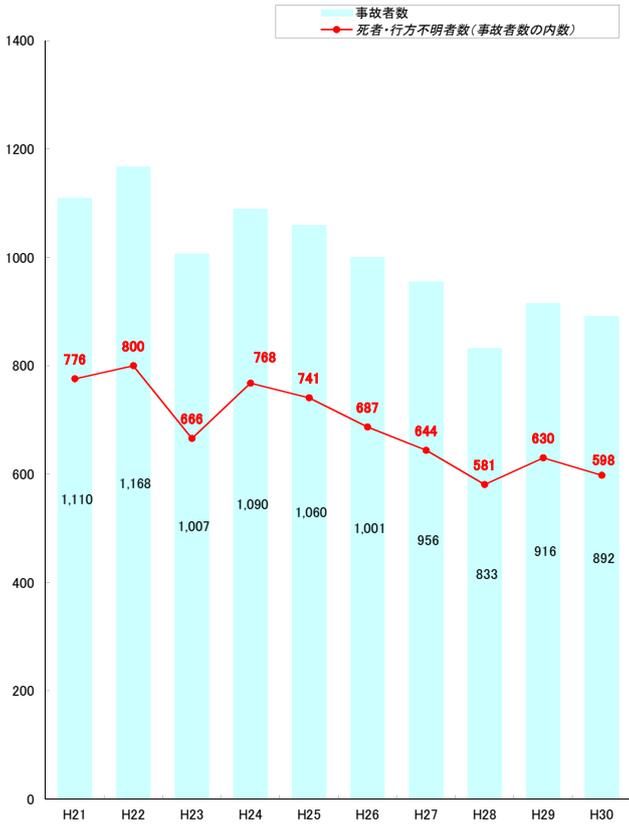
第Ⅱ-4図 ⑥ スノーバダイビング中の事故内容別発生数



単位:人

	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30
海中転落	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
負傷	0	5	1	3	0	1	1	1	7	5
病気	10	10	8	13	11	5	10	12	11	6
中毒	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
自殺	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
溺水	31	30	18	31	30	28	19	24	30	27
帰還不能	11	3	6	9	7	6	2	5	9	5
その他	0	1	4	2	1	0	0	0	1	2
計	52	50	37	58	49	40	32	42	58	45

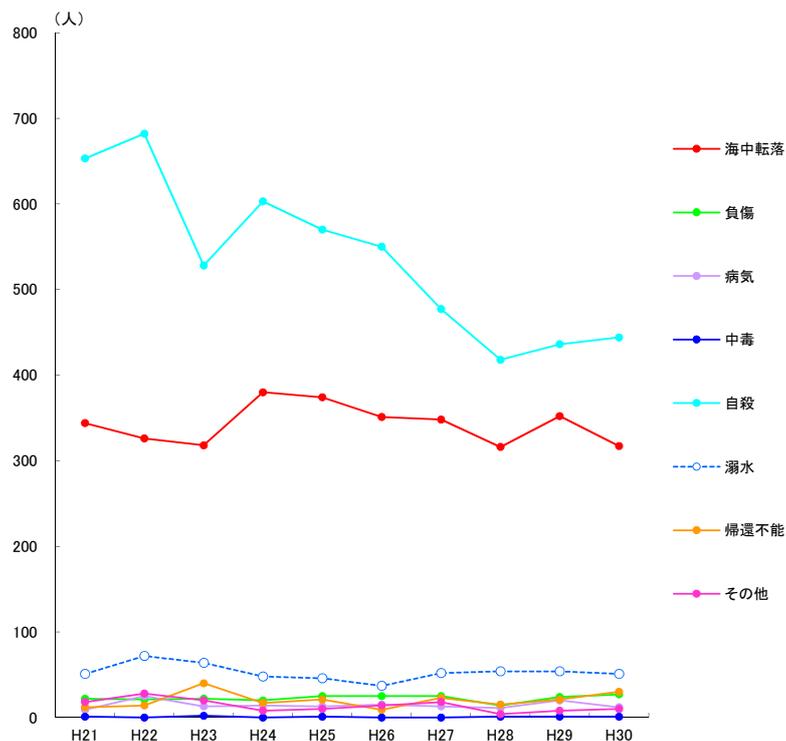
第Ⅱ-5図 マリンレジャー以外の海浜事故の事故者及び死者・行方不明者発生数



単位:人

	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30
事故者数	1,110	1,168	1,007	1,090	1,060	1,001	956	833	916	892
死者・行方不明者数(事故者数の内数)	776	800	666	768	741	687	644	581	630	598

第Ⅱ-6図 マリンレジャー以外の海浜事故の事故内容別発生数



単位:人

	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30
海中転落	344	326	318	380	374	351	348	316	352	317
負傷	22	21	22	20	25	25	25	14	24	27
病気	9	25	13	14	13	15	13	11	20	12
中毒	1	0	2	0	1	0	0	1	1	1
自殺	653	682	528	603	570	550	477	418	436	444
溺水	51	72	64	48	46	37	52	54	54	51
帰還不能	12	14	40	17	21	9	23	15	21	30
その他	18	28	20	8	10	14	18	4	8	10
計	1,110	1,168	1,007	1,090	1,060	1,001	956	833	916	892

第三-1表 船舶海難救助状況の前年との比較

1. 船舶 単位: 隻

		平成29年	平成30年	増減
事故隻数		1,977	2,189	212
救助	当庁救助	507	441	△ 66
	当庁以外救助	680	807	127
	計	1,187	1,248	61
自力入港		570	694	124
全損		220	247	27
当庁関与		1,315	1,245	△ 70

2. 乗船者 単位: 人

		平成29年	平成30年	増減
乗船者数		8,674	11,257	2,583
救助	当庁救助	1,382	1,266	△ 116
	当庁以外救助	2,339	1,983	△ 356
	計	3,721	3,249	△ 472
自力救助		4,871	7,933	3,062
死亡・行方不明		82	75	△ 7
当庁関与		5,169	5,320	151

第三-2表 船舶海難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29年	平成30年	増減
事故者計		912	876	△ 36
救助	当庁救助	143	168	25
	当庁以外救助	208	215	7
	計	351	383	32
自力救助		365	293	△ 72
死者・行方不明者		196	200	4
当庁関与		396	363	△ 33

3. マリンレジャー以外の海浜事故 (単位: 人)

		平成29年	平成30年	増減
事故者計		916	892	△ 24
救助	当庁救助	14	25	11
	当庁以外救助	218	223	5
	計	232	248	16
自力救助		54	46	△ 8
死者・行方不明者		630	598	△ 32
当庁関与		447	420	△ 27

2. マリンレジャーに関する海浜事故 (単位: 人)

		平成29年	平成30年	増減
事故者計		805	858	53
救助	当庁救助	59	54	△ 5
	当庁以外救助	386	440	54
	計	445	494	49
自力救助		115	122	7
死者・行方不明者		245	242	△ 3
当庁関与		350	355	5

4. 洋上救急実績

	平成28年	平成29年	平成30年
出動件数(件)	27	22	26
傷病者(人)	27	22	26
医師・看護師等(人)	45	41	37

平成30年度
通航船舶実態調査結果

1 平成30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（1日平均）

* 太枠実線は主要水道

* 1日平均は、主要水道にあつては2日間（48時間）観測した総通航隻数の内、1日（24時間）の平均隻数を算出。その他の海域にあつては、1日（24時間）観測した総通航隻数。

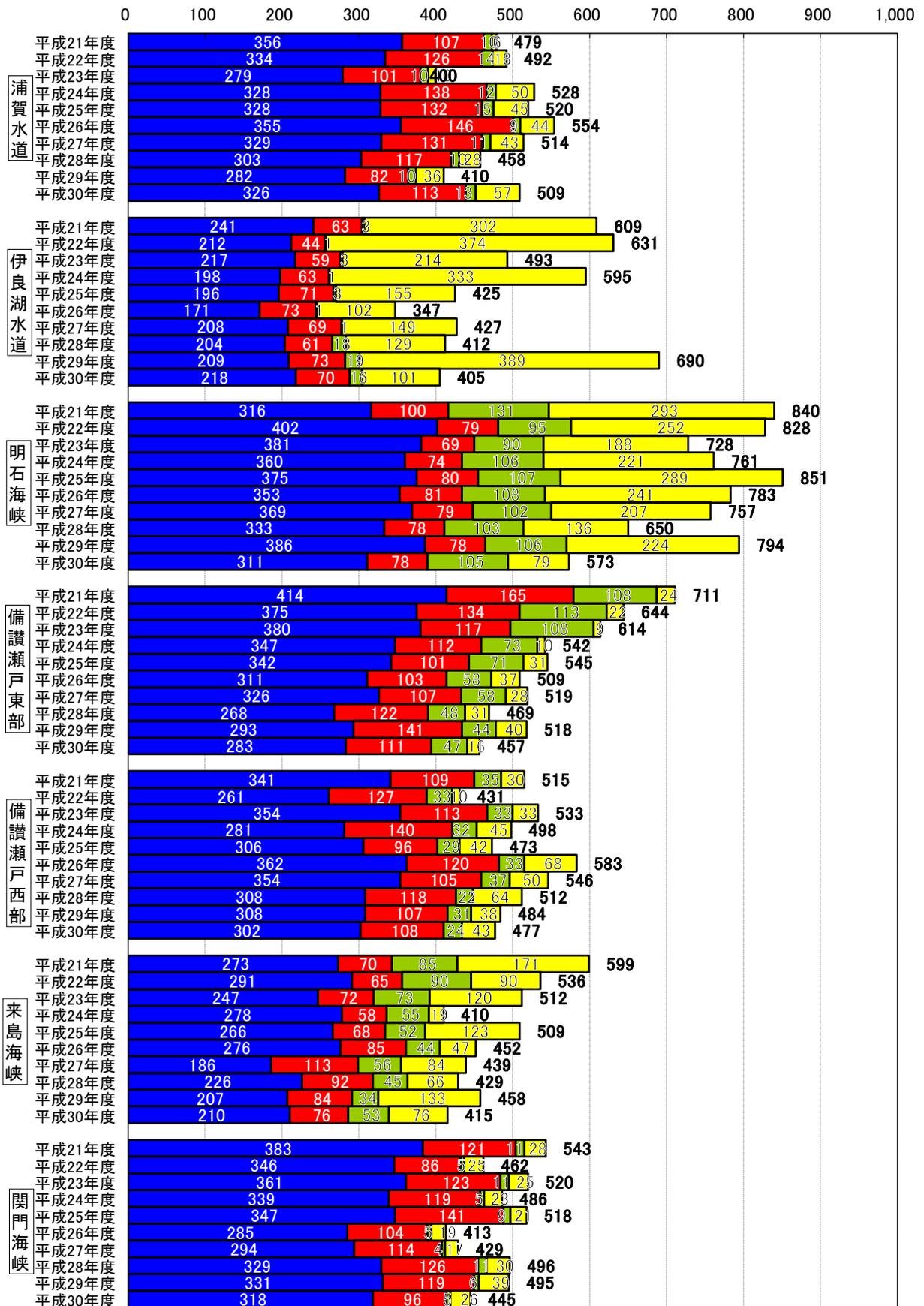
2 主要水道における通航船舶総隻数の推移（1日平均）



※ このグラフでは、主要水道にて観測した通航船舶隻数(1日平均)を総計している。
 「貨物船等」とは、貨物船、えい航船、押航船及びその他(巡視船、自衛艦、独航えい・押航船等)を
 いい、「旅客船等」とは旅客船、カーフェリー、水中翼船及びエアクッション船をいう。

3 主要水道別通航船舶隻数の推移（1日平均）

(隻)



■貨物船等 ■タンカー ■旅客船等 ■漁船 計

【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>

