

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海難の防止対策	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 人身海難の防止対策	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

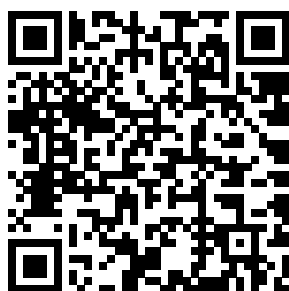
※数値は単位未満で四捨五入してあるため、合計の数字と内訳の計が一致しない場合や、四捨五入前の数字を用いて計算した結果と表中の数字が一致しない場合があります。

※「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】



— 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)

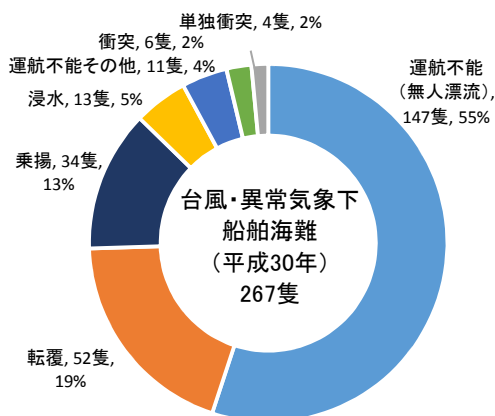
台風・異常気象下の船舶海難

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)

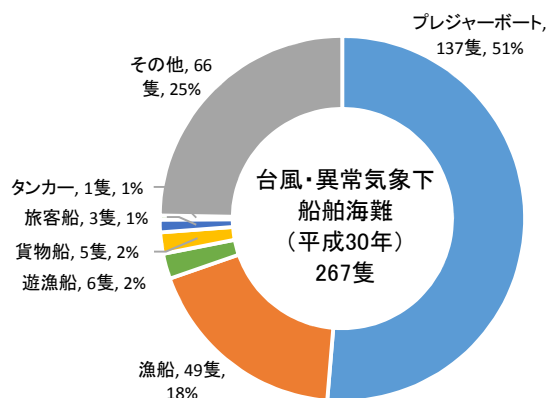
このうち平成30年6月下旬から7月上旬に西日本を中心に襲った豪雨、9月4日に上陸した台風21号及び9月30日に上陸した台風24号により、238隻が海難に至りました。

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。

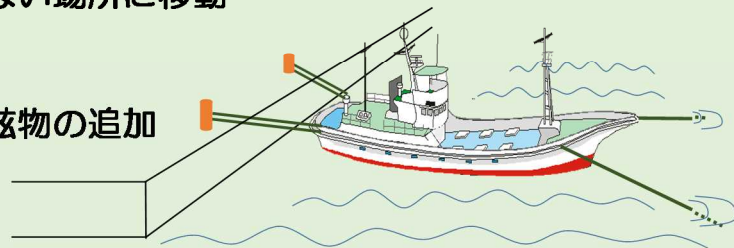
～適切な時期と方法で事前の対策を～

● 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。

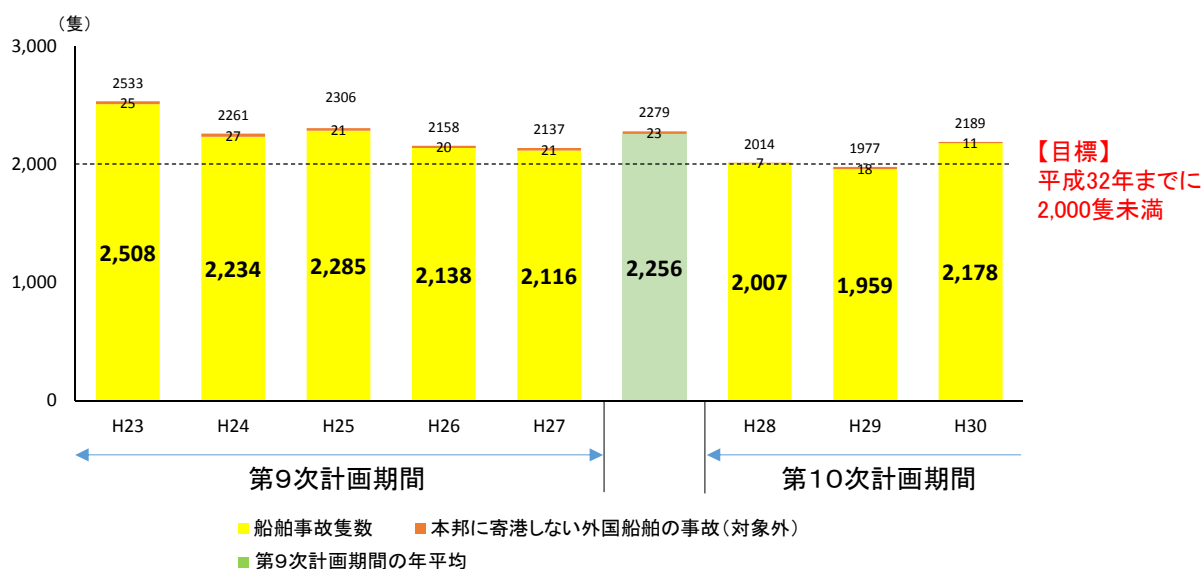
1 第10次交通安全基本計画

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

※船舶が多数通航する東京湾、伊勢湾、瀬戸内海及び関門港

【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〕

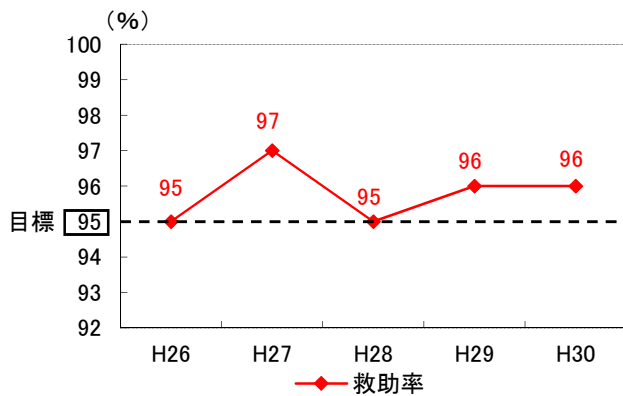
- ・20トン未満の船舶からの海難による海中転落の救助率35%以上
- ・海上保安庁が認知した船舶事故及び船舶からの海中転落事故のうち、海難発生から2時間以内に認知したものの割合(以下「2時間以内関知率」という)85%以上

【達成状況】

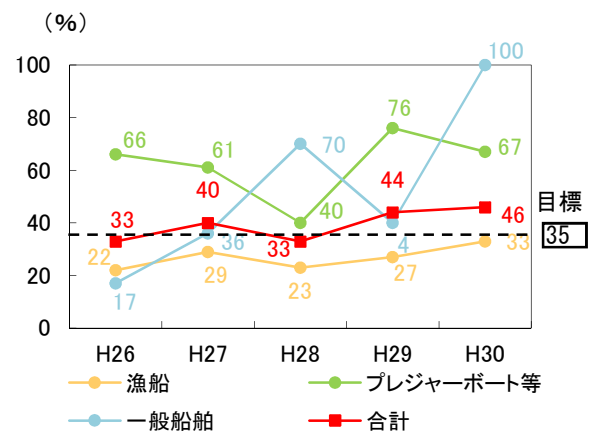
平成30年の要救助海難に対する全体の救助率は96%となっています。

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。

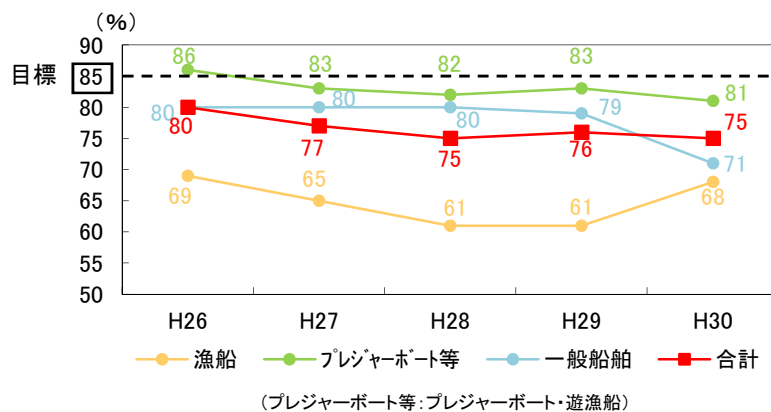
【要救助海難に対する全体の救助率】



【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)

