令和元年

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

JCG 海上保安庁

令和元年　海難の現況と対策　～大切な命を守るために～

目　　次

海難定義・海難種類等　1～2

海難定義----------1

海難種類----------1

プレジャーボートの用途詳細----------2

はじめに　3～4

令和元年の船舶事故及び人身事故----------3

令和元年の海難の特徴----------3

第１章　海上保安庁の政策目標及び達成状況　5～8

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（令和２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）船舶事故隻数の減少----------7

（２）ふくそう海域における大規模海難の防止----------7

（３）ふくそう海域における衝突、乗揚事故隻数の減少----------8

（４）台風、異常気象時における港内の衝突、乗揚事故隻数の減少----------8

第２章　海難の現況　9～14

１　海難の現況----------9

（１）　船舶事故----------9

ア　概観----------9

イ　船舶種類別----------9

ウ　海難種類別----------10

エ　死者・行方不明者を伴う船舶事故----------10

オ　トン数別----------11

（２）　人身事故----------12

ア　概観----------12

イ　マリンレジャーに関する海浜事故----------12

ウ　マリンレジャー以外の海浜事故----------13

エ　船舶事故以外の乗船中の事故----------14

目　次

第３章　海難の防止対策　15～68

1　船舶事故の防止対策----------15
（１）プレジャーボート海難の防止対策----------15
ア　プレジャーボート海難の概観----------15
イ　プレジャーボート運航不能（機関故障）海難の対策----------16
ウ　水上オートバイ海難の対策----------20
エ　ミニボート等の免許を要さない船舶事故の対策----------24
（２）漁船海難の防止対策----------32
（３）遊漁船海難の防止対策----------35
（４）貨物船海難の防止対策----------38
2　通航量の多い沿岸域における船舶事故の防止対策----------41
（１）ふくそう海域の海難の防止対策----------41
（２）準ふくそう海域の海難の防止対策----------43
（３）台風、異常気象時における海難の防止対策----------44
3　人身事故の防止対策----------46
（１）マリンレジャーに関する海浜事故の防止対策----------46
ア　遊泳中における海難の防止対策----------46
イ　釣り中における海難の防止対策----------50
ウ　スクーバダイビング中における海難の防止対策----------53
エ　スノーケル使用中における海難の防止対策----------55
オ　ＳＵＰ使用中における海難の防止対策----------57
（２）船舶事故によらない乗船者の人身海難の防止対策----------59
4　新たな海難定義による発生状況----------61
（１）船舶事故（アクシデント）（新たな海難定義）----------61
（２）人身事故（新たな海難定義）----------62
5　海の安全情報----------64
6　積極的な海難防止の取組み----------66
（１）SNS 等を活用した周知啓発活動----------66
（２）安全推進マリーナと連携した事故防止----------67
（３）イベント等を活用した安全意識の普及----------67
（４）ＡＩＳを活用した航行支援システム----------68

第４章　救助状況及び海難発生時の救命率向上策　69～84

1　救助状況----------69
（１）人の救助----------69
（２）船体の救助----------69
2　救助・救急体制の充実・強化----------70
（１）救助・救急能力の充実・強化----------70

（２） 関係機関との連携・協力体制の充実----------71
（３） 捜索・救助における AIS の有効活用----------72
３　自己救命策の確保----------73
（１）令和元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----------73
（２）有効な自己救命策確保について----------77
ア　ライフジャケットの適切な着用について----------77
イ　防水パック入り携帯電話等連絡手段の確保について----------79
ウ　その他自己救命策確保の一例----------80
エ　適切な一次救命処置について----------82
オ　体温の保持----------83
資料編
海難の発生と救助の状況
令和元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。

― 海難定義･海難種類等 ―

本書で扱う海難の定義･海難種類等は次のとおりです。

【海難定義】

船　舶　事　故	海上において船舶に次のいずれかに該当する事態が生じた場合をいう。 ● 衝突･乗揚･転覆･浸水･爆発･火災･行方不明 ● 機関、推進器、舵等の損傷又は故障その他運航不能等
人　身　事　故	海上又は海中において次のいずれかに該当する事態が生じた場合をいう。 ● 船舶事故によらない乗船者の海中転落、負傷、病気、中毒等 ● 海浜等において発生した乗船者以外の者の負傷、溺水、帰還不能等

【海難種類】

海難種類	細分類	内容
衝　突	―	船舶が他の船舶に接触し、いずれかの船舶に損傷が生じたことをいう。
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、沈船等水面下にあっ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。

運航不能	有人漂流	乗船中の操船者が船舶事故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	船体行方不明	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。

【プレジャーボートの用途詳細】

クルーザーボート	内燃機関を動力とするボートであって、船室を有するものをいう。
モーターボート	内燃機関を動力とするボートであって、船室のないものをいう。
クルーザーヨット	船室を有する帆走艇をいう。
ディンギーヨット	船室を有しない帆走艇をいう。
カヌー	カヌー等軽量で人が持ち運びできるパドルで漕ぐ舟艇をいう。
ゴムボート	推進機関の有無を問わずゴムでできたボートをいう。
水上オートバイ	小型船舶安全規則第 2 条 2 項に該当する水上オートバイをいう。

― はじめに ―

我が国の周辺海域では、海運、漁業、マリンレジャーなど幅広い分野にわたり、多種多様な活動が行われています。衝突や転覆などの船舶事故、遊泳中の溺水や岸壁からの海中転落などの人身事故がひとたび発生すれば、かけがえのない人命、財産が失われるばかりではなく、船舶事故に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・協力に努め、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。

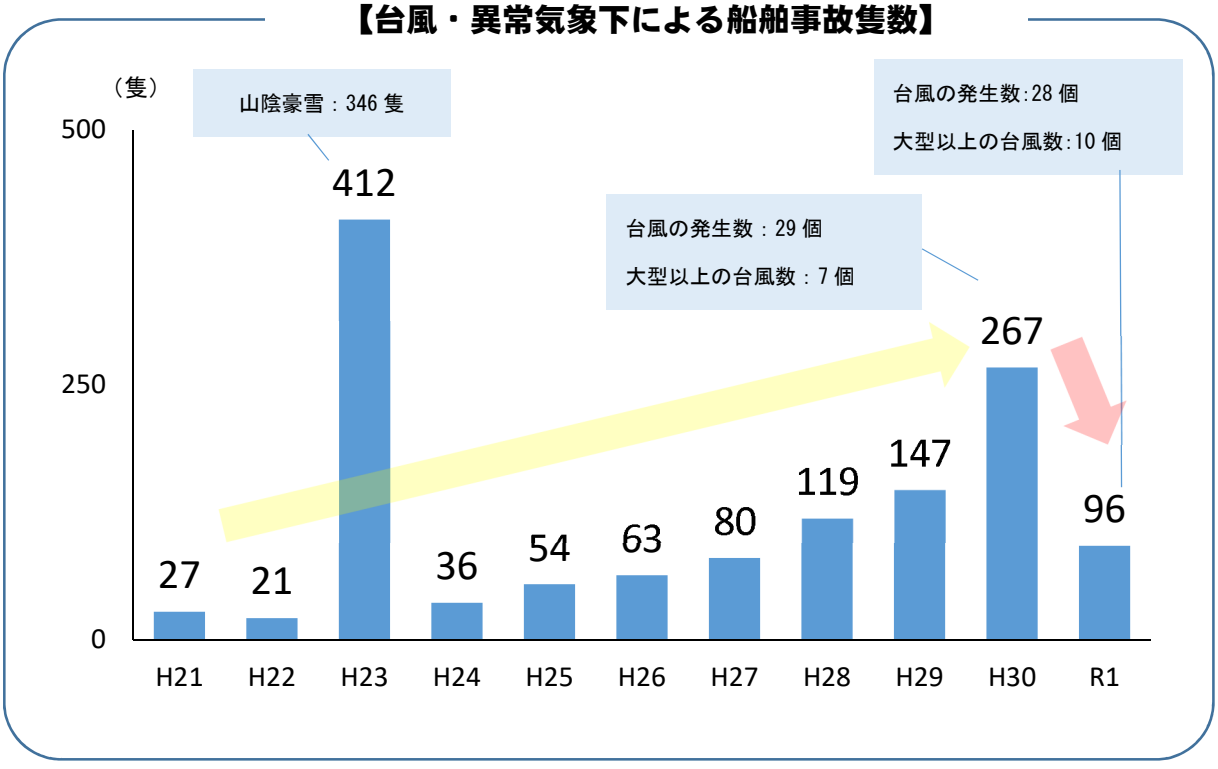
令和元年の船舶事故及び人身事故

令和元年の船舶事故隻数は2,058隻で、船舶事故に伴う死者・行方不明者数は64人でした。

また、人身事故者数は2,616人で、人身事故に伴う死者・行方不明者数は1,058人でした。

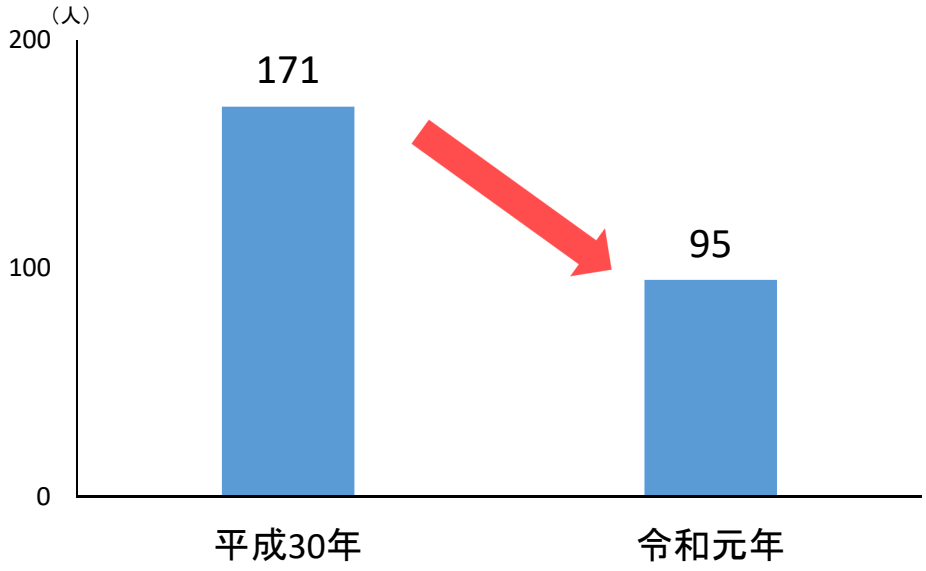
令和元年の海難の特徴

近年、台風・異常気象下による船舶事故隻数は、増加傾向にあり、特に平成30年では267隻に達していましたが、令和元年においては96隻に減少しました。これは、平成30年までの海難発生状況を踏まえた各地域での地道な啓発活動に加え、マスメディアによる事前の注意喚起報道の効果によるものと考えています。



また、マリンレジャーに伴う海浜事故が前年と比べ60人減少しました（12頁参照）。同事故を月別で見ると、7月における発生が前年と比べ76人減少しており、これは令和元年7月の記録的な日照不足及び梅雨明けが例年に比べ遅れたことなどが影響したものと考えられます。

【7月のマリンレジャーに伴う海浜事故者数】



― 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。

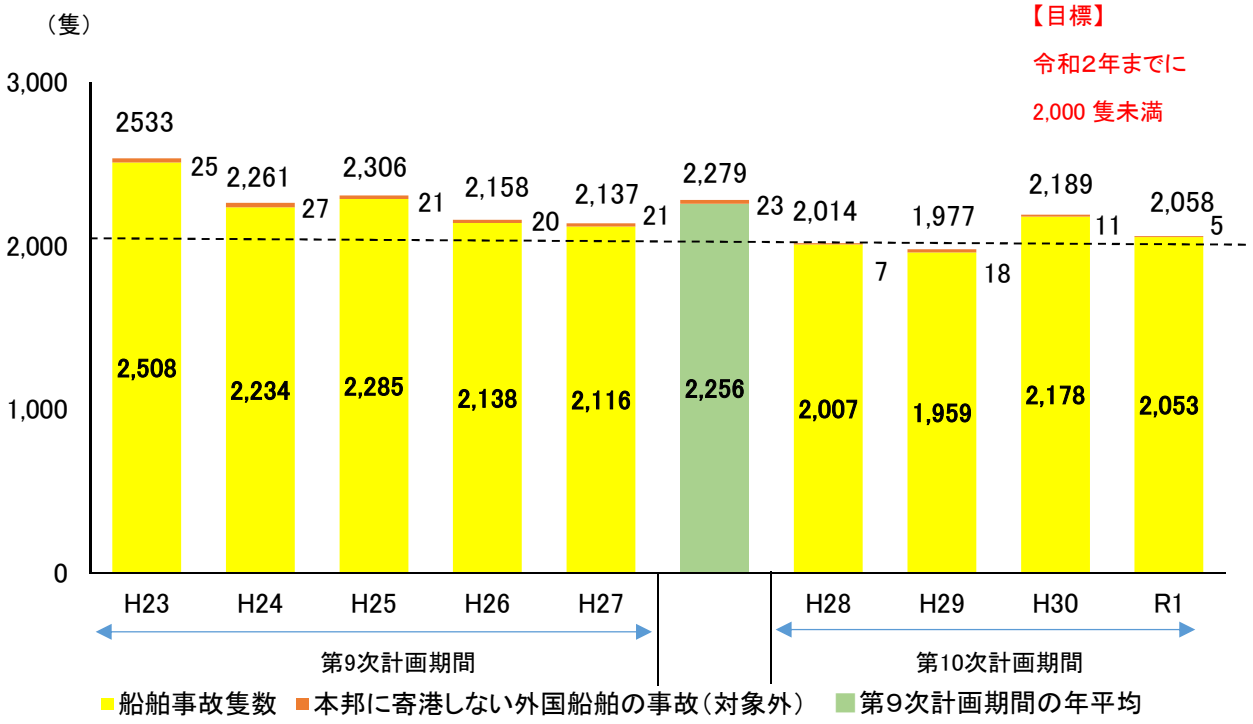
1　第10次交通安全基本計画

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年度から令和２年度）」では、「海難等のない社会を目指して」を基本理念とし、海上交通の安全について、次のとおり目標が定められています。

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

【達成状況】

令和元年の船舶事故隻数は、2,053隻となっています。



（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】

令和元年においては、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48隻となっており、低発生水準を維持し、また平成22年から引き続き令和元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。さらに、個別目標は次のとおりとする。

[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

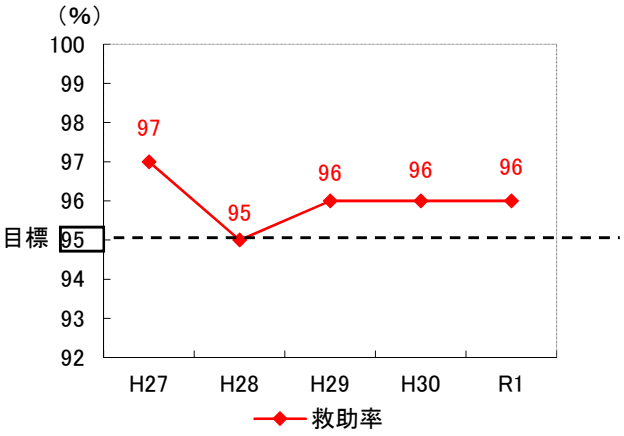
・海上保安庁が認知した船舶事故及び船舶からの海中転落事故のうち、海難発生から2時間以内に認知したものの割合（以下「2時間以内関知率」という）85%以上

【達成状況】

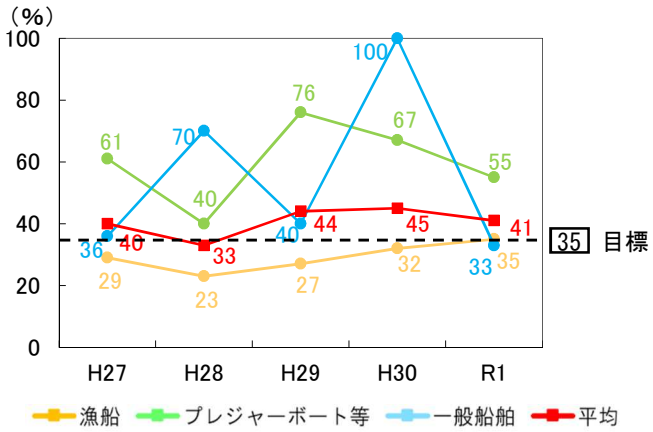
令和元年の要救助海難に対する全体の救助率は 96%となっています。

また、令和元年の 20 トン未満の船舶からの海中転落の救助率は 41%、2時間以内関知率は 81%となっています。

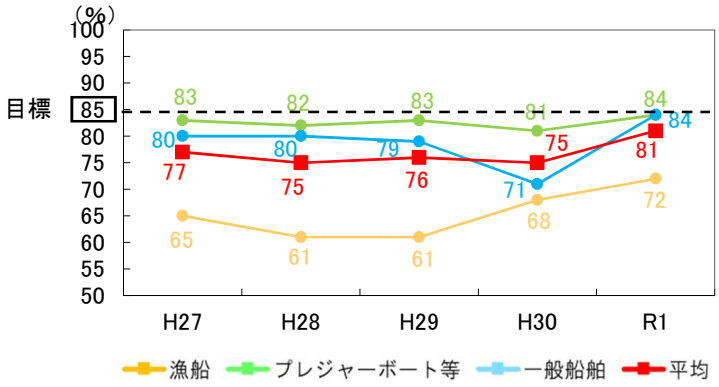
【要救助海難に対する全体の救助率】



【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】



（プレジャーボート等：プレジャーボートと遊漁船）

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。

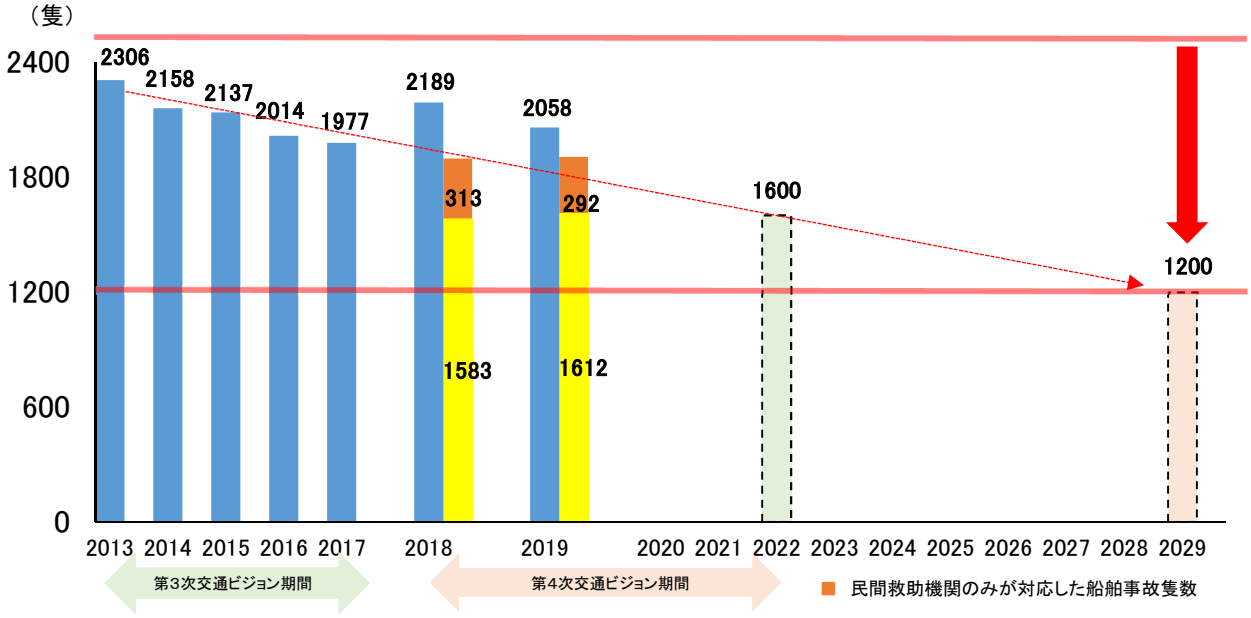
ビジョンに示された船舶事故に係る計画目標の令和元年における達成状況は、以下のとおりです。

（１）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（アクシデント）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（アクシデント）を対象※とすることとされ、令和元年における船舶事故（アクシデント）隻数は1,904隻でした。



※海上保安庁では、平成30年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。

（２）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】

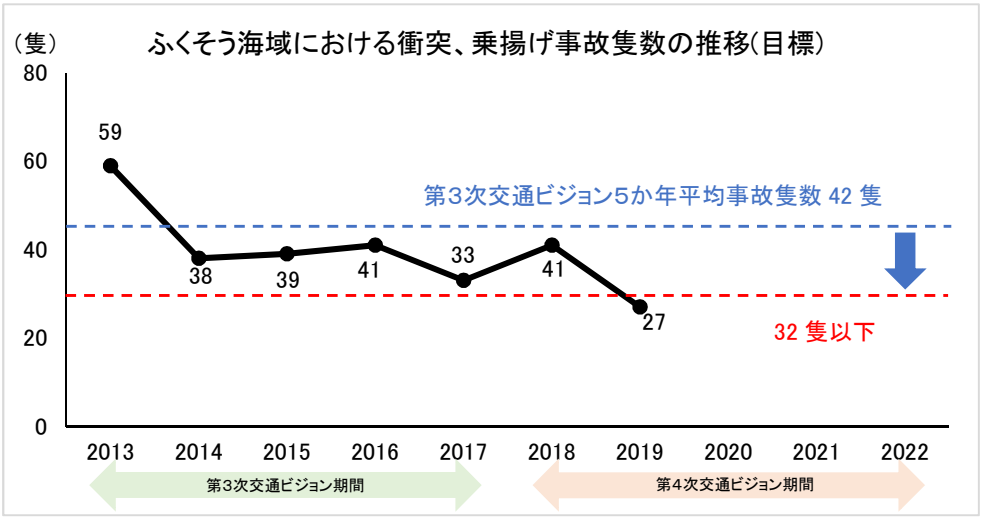
令和元年におけるふくそう海域の大規模海難の発生数はゼロでした。

（3）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】

令和元年におけるふくそう海域の衝突、乗揚げ事故隻数は27隻でした。



	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
事故隻数	59	38	39	41	33	41	27			
AIS 通航隻数	507,576	526,013	536,133	537,063	544,576					
100 万隻当たりの事故隻数	116	72	73	76	61					

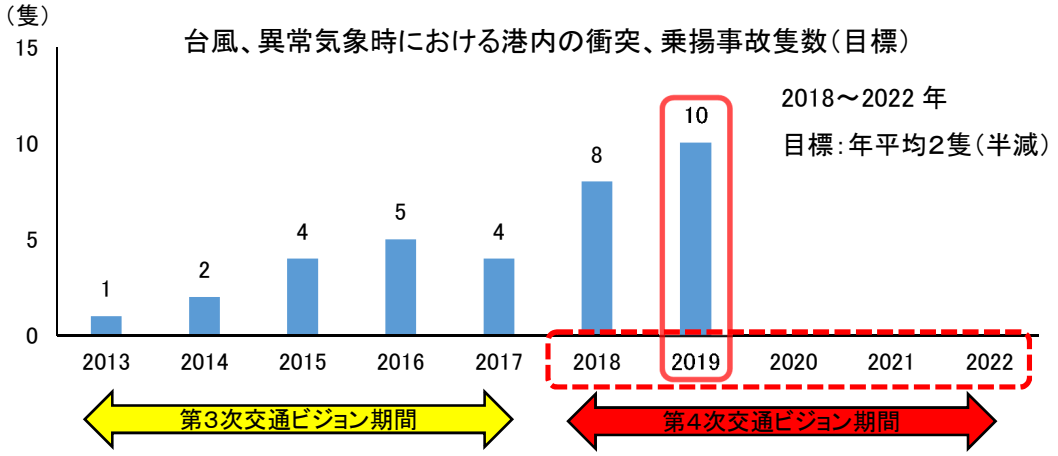
対象海域 ： 航路及び航路付近海域(海上交通センターのレーダーサービスエリア)
ただし、名古屋港海上交通センターの全海域及び関門港以外の港域を除く
対象事故隻数 ： 総トン数 100 トン以上の船舶又は AIS 搭載船舶
AIS 通航隻数 ： 海上交通センター(名古屋港海上交通センターを除く)の情報提供可能海域内の航路を通航した AIS 搭載船舶

（4）台風、異常気象時における港内の衝突、乗揚事故隻数の減少

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】

令和元年の台風、異常気象時における港内の衝突、乗揚事故隻数は 10 隻でした。



― 第2章　海難の現況 ―

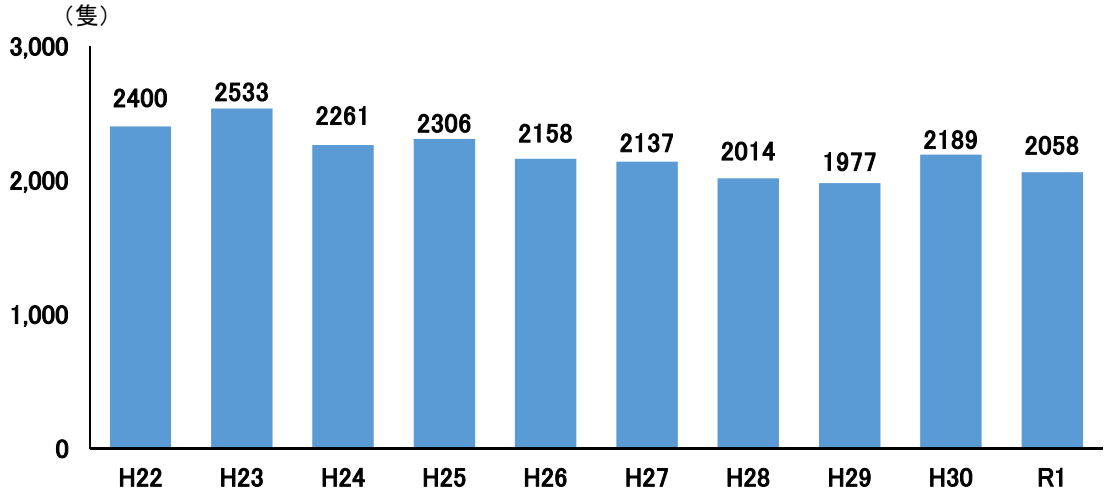
1 海難の現況

(1)船舶事故

ア 概観

令和元年に海上保安庁が認知した船舶事故隻数は2,058隻でした。

【船舶事故隻数の推移(過去10年間)】



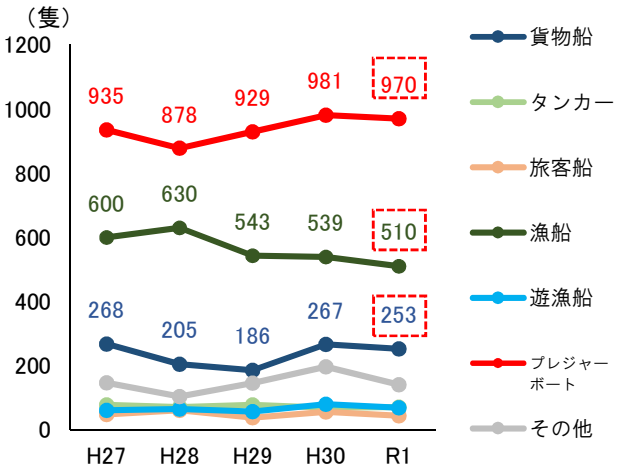
イ 船舶種類別

令和元年の船舶種類別の隻数は、プレジャーボート 970 隻(47%)が最も多く、次いで漁船 510 隻(25%)、貨物船 253 隻(12%)の順となっています。

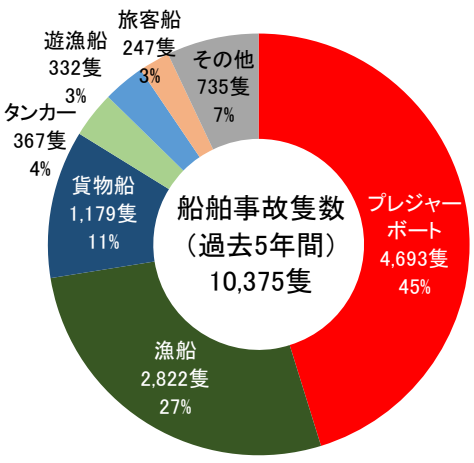
過去５年間の船舶種類別の隻数においても、プレジャーボートが最も多く、次いで漁船、貨物船の順となっています。

※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)】

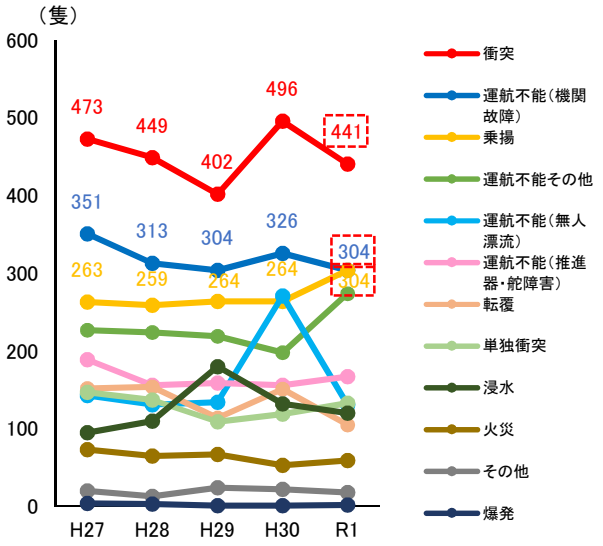


ウ　海難種類別

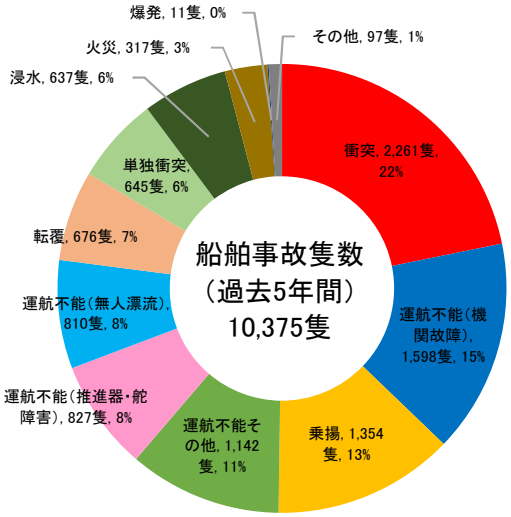
令和元年の海難種類別の隻数は、衝突 441 隻（21%）が最も多く、次いで運航不能（機関故障）304 隻（15%）、乗揚 304 隻（15%）の順となっています。

過去５年間の海難種類別の隻数でも、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）】



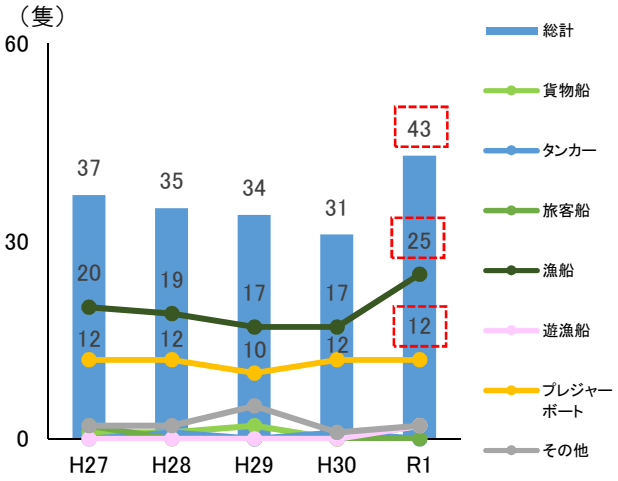
エ　死者・行方不明者を伴う船舶事故

令和元年の死者・行方不明者を伴う隻数は 43 隻で、船舶種類別では、漁船 25 隻（58%）が最も多く、次いでプレジャーボート 12 隻（28%）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。

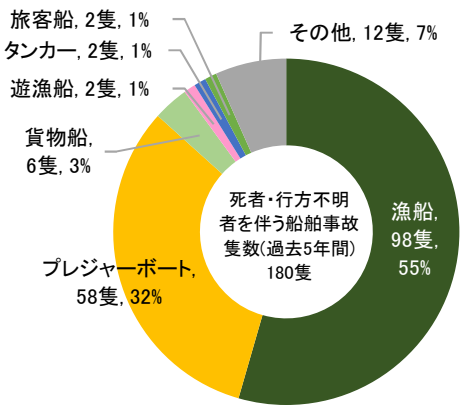
なお、令和元年の船舶事故に伴う死者・行方不明者数は 64 人となっています。

【死者・行方不明者を伴う船舶事故隻数の推移（過去 5 年間）】

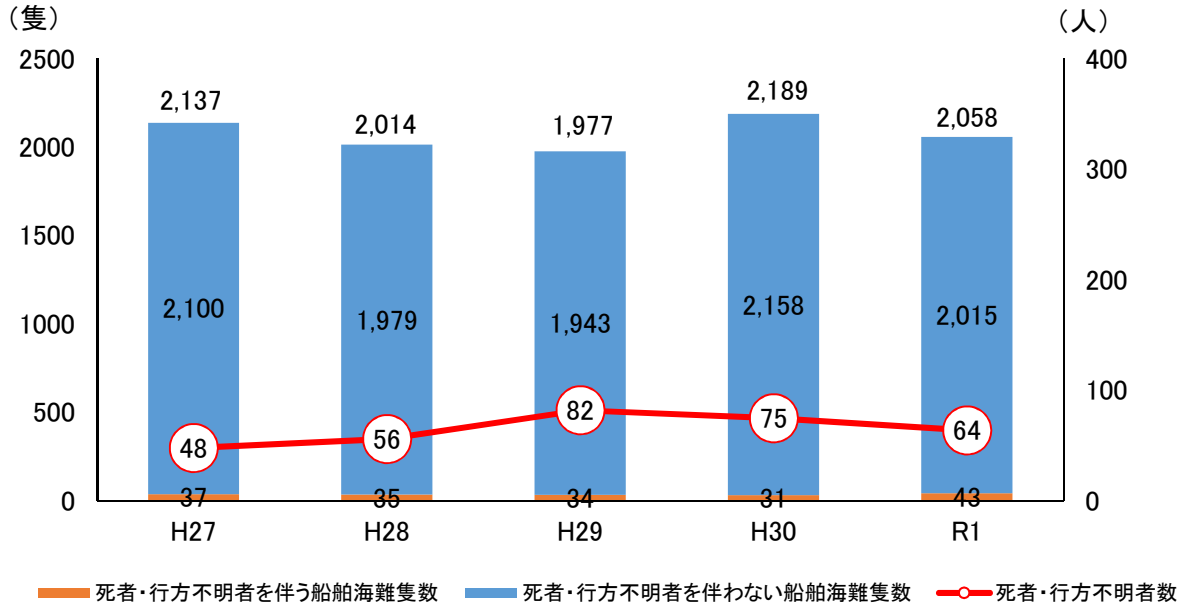


【死者・行方不明者を伴う船舶事故の船舶種類別の割合】

（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）】

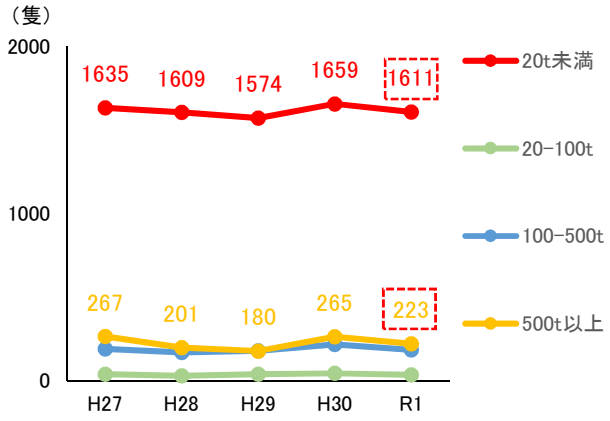


オ　トン数別

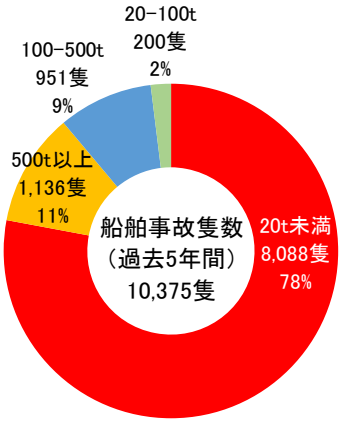
令和元年のトン数別の隻数は、20 トン未満 1,611 隻（78%）が最も多く、次いで 500 トン以上 223 隻（11%）の順となっています。

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。

【トン数別の事故隻数推移（過去 5 年間）】



【トン数別の割合（過去 5 年間の累計）】



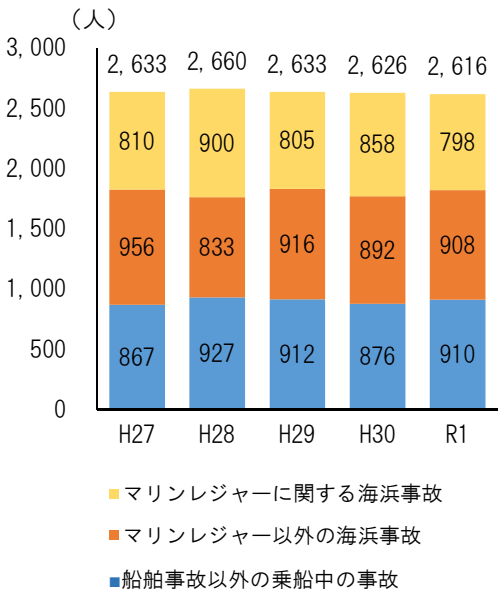
(2)人身事故

ア　概観

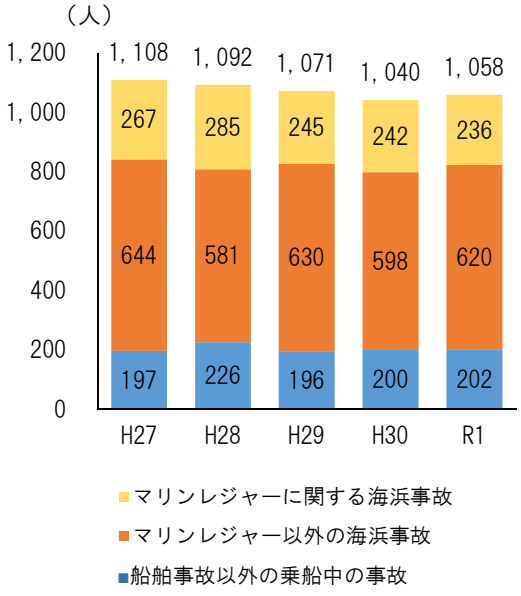
令和元年に海上保安庁が認知した人身事故者数は2,616人で、そのうち、マリンレジャーに関する海浜事故者数※1が798人、マリンレジャー以外の海浜事故者数※2が908人、船舶事故以外の乗船中の事故者数※3が910人となっています。人身事故者数の死者・行方不明者数は1,058人で、そのうち、マリンレジャーに関する海浜事故者数が236人、マリンレジャー以外の海浜事故者数が620人、船舶事故以外の乗船中の事故者数が202人となっています。

※1　マリンレジャーに関する海浜事故とは、遊泳中の事故や釣り中の事故等をいいます。
※2　マリンレジャー以外の海浜事故とは、岸壁からの海中転落や自殺等をいいます。
※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、病気等をいいます。

【事故者数の年別発生状況（過去５年間）】



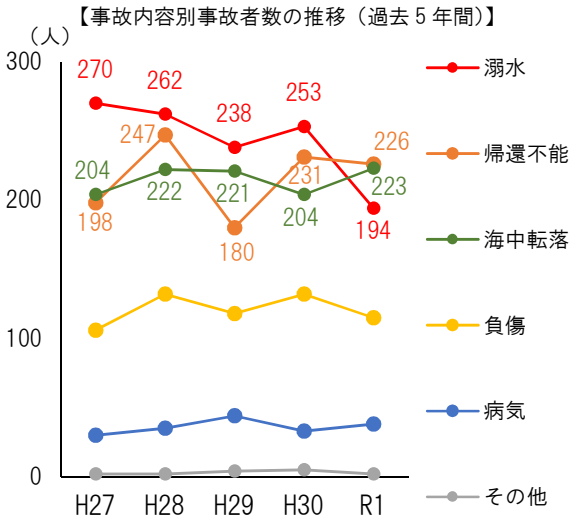
【死者・行方不明者数の年別発生状況（過去５年間）】

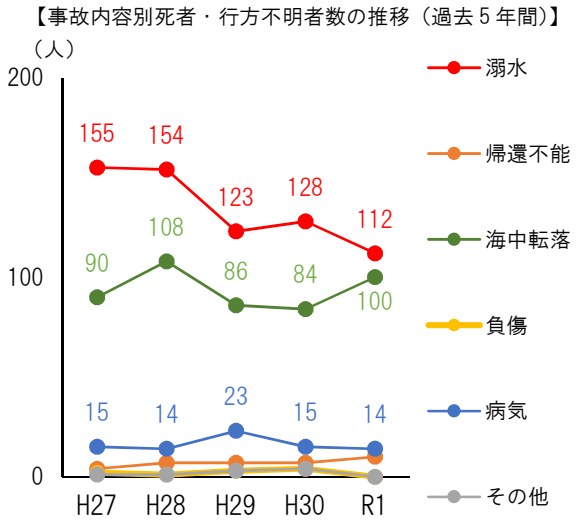


イ　マリンレジャーに関する海浜事故

令和元年のマリンレジャーに関する海浜事故者798人を事故内容別にみると、帰還不能が226人（28%）と最も多く、次いで海中転落が223人（28%）となっており、これらで全体の56%を占めています。

マリンレジャーに関する海浜事故者のうち死者・行方不明者236人を事故内容別にみると、溺水が112人（47%）と最も多く、次いで海中転落が100人（42%）となっています。

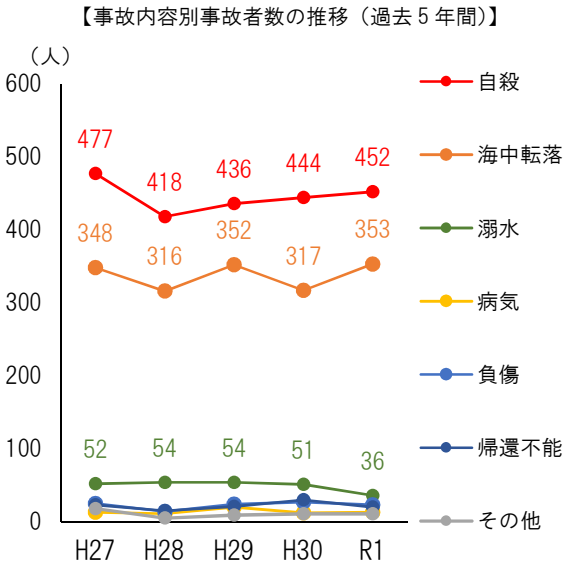


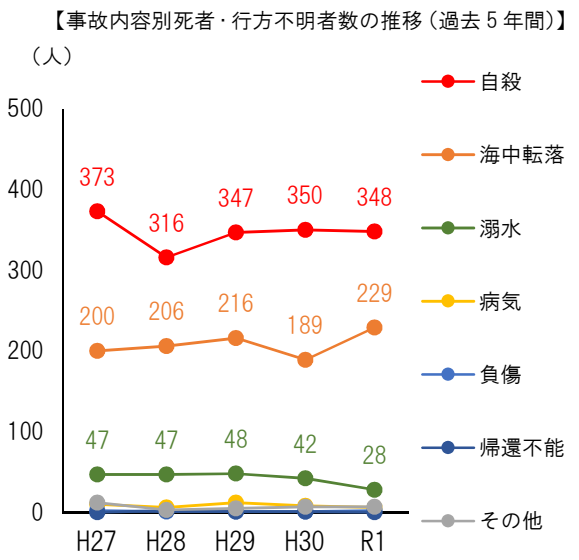


ウ　マリンレジャー以外の海浜事故

令和元年のマリンレジャー以外の海浜事故者 908 人を事故内容別にみると、自殺が 452 人（50%）と最も多く、次いで海中転落が 353 人（39%）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 620 人を事故内容別にみると、自殺が 348 人（56%）と最も多く、次いで海中転落が 229 人（37%）となっています。



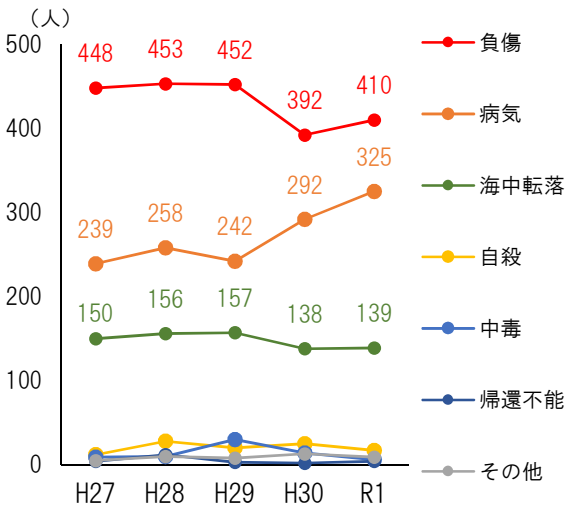


エ　船舶事故以外の乗船中の事故

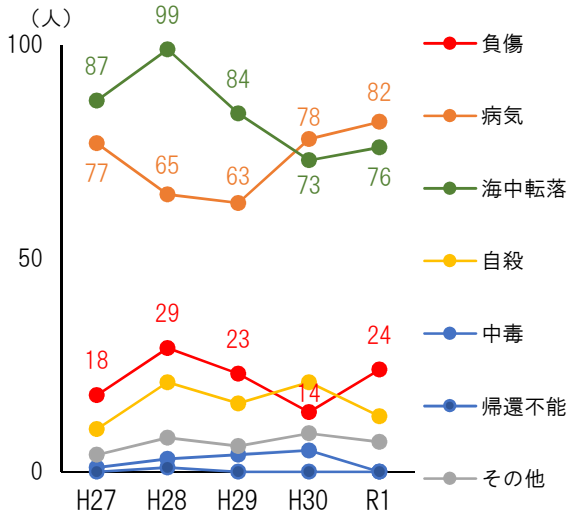
令和元年の船舶事故以外の乗船中の事故者 910 人を事故内容別にみると、負傷が 410 人（45%）と最も多く、次いで病気が 325 人（36%）となっています。

船舶事故以外の乗船中の事故者のうち死者・行方不明者 202 人を事故内容別にみると、病気が 82 人（41%）と最も多く、次いで海中転落 76 人（38%）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 ―

1　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

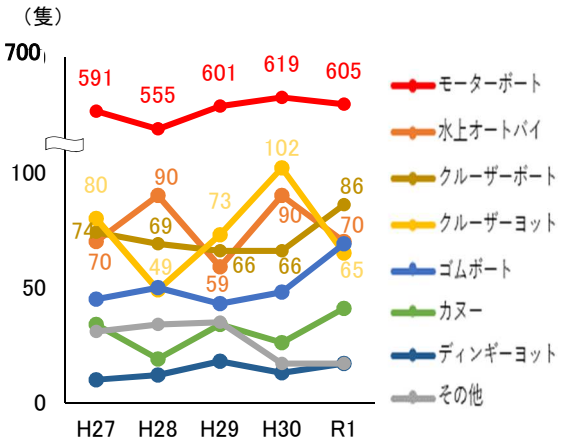
ア　プレジャーボート海難の概観

令和元年におけるプレジャーボートの事故隻数は970隻でした。プレジャーボートの海難に伴う死者・行方不明者数は12人でした。

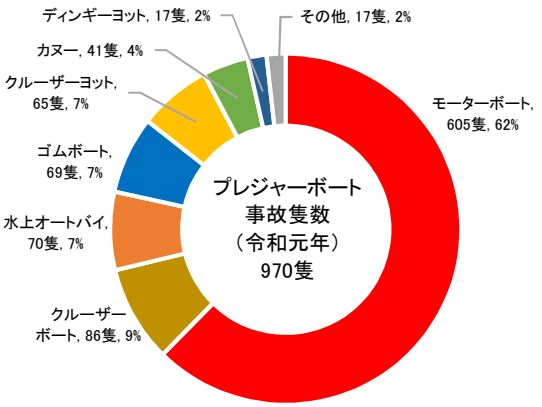
(ア)プレジャーボートの種類別の割合

プレジャーボートの種類別事故隻数では、モーターボートが605隻（62%）で最も多く、次いでクルーザーボート86隻（9%）、水上オートバイ70隻（7%）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）】



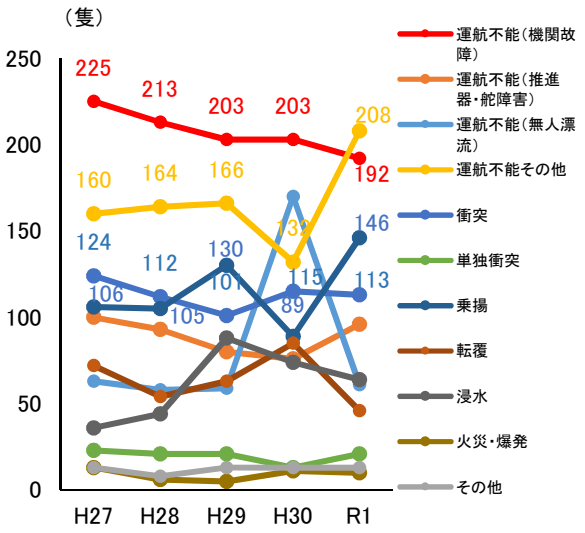
【プレジャーボートの種類別の割合（令和元年）】



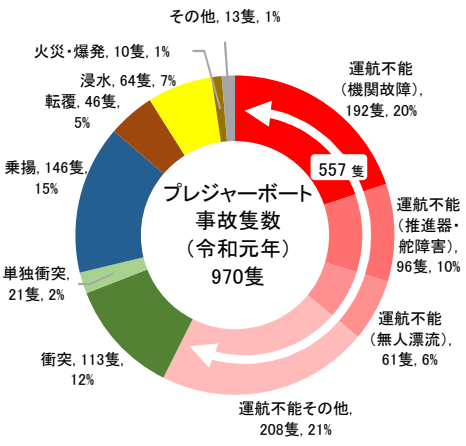
(イ)プレジャーボートの海難種類別発生状況

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557隻（57%）で最も多く、次いで乗揚146隻（15%）、衝突113隻（12%）の順となっています。

【プレジャーボートの海難種類別の推移（過去5年間）】



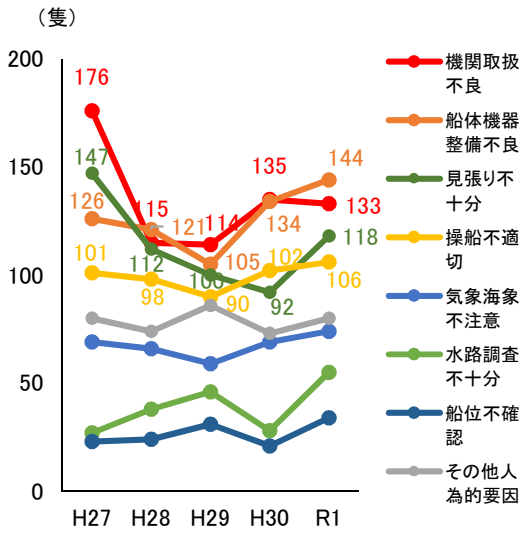
【プレジャーボート海難種類別の割合（令和元年）】



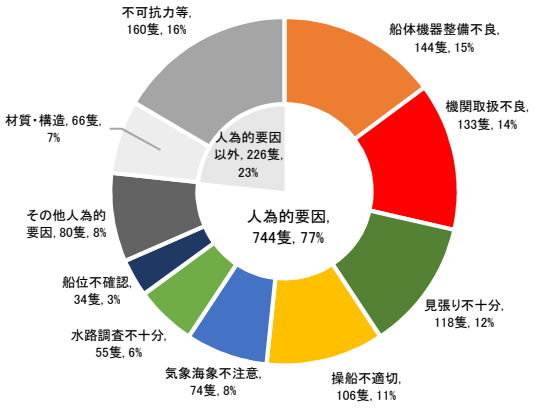
(ウ)プレジャーボートの海難原因別発生状況

海難原因別では、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144隻(15%)が最も多く、整備不良などの機関取扱不良133隻(14%)、見張り不十分118隻(12%)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(令和元年)】



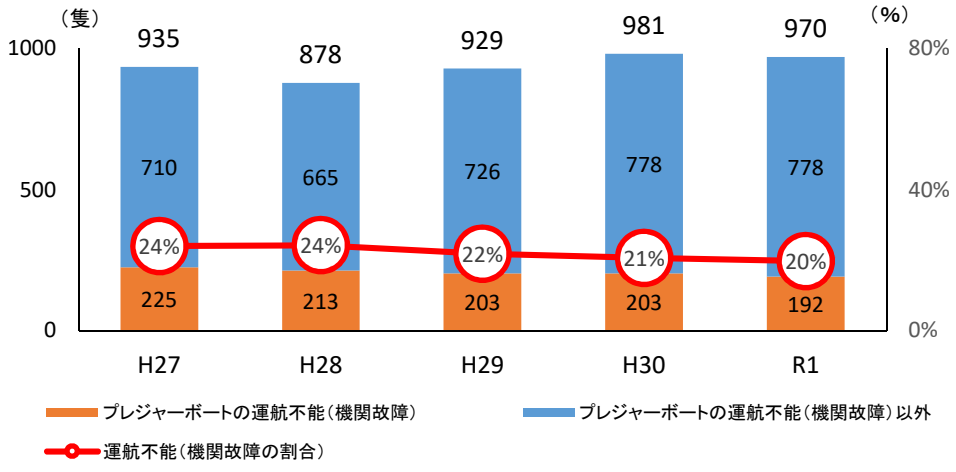
プレジャーボート事故隻数:970 隻(令和元年)

イ　プレジャーボートの運航不能(機関故障)の対策

(ア)プレジャーボートの運航不能(機関故障)の発生状況

令和元年のプレジャーボートが機関故障により運航不能となった事故隻数は192隻で、依然として海難全体の事故隻数に占めるプレジャーボートの割合は高い状況となっています。

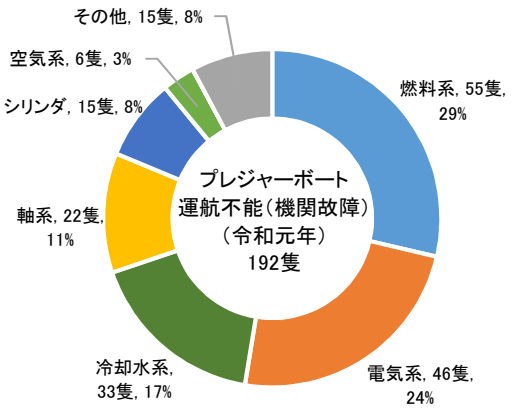
【プレジャーボートの運航不能(機関故障)の推移(過去5年)】



（イ）機関故障の箇所別発生状況

故障箇所では、燃料系が55隻（29%）で最も多く、次いで電気系46隻（24%）、冷却水系33隻（17%）の順となっています。

【故障箇所別割合（令和元年）】



【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起動し焼き付いたたもの

【事故事例】プレジャーボートの運航不能（機関故障）

【事例１】

事故船舶は、釣りを終え定係地へ航行中、エンジンが急停止し、運航不能に陥りました。海上保安庁の巡視艇に曳航救助され、その後の調査の結果、燃料タンクからエンジンに繋がる燃料フィルターの詰まりが原因であり、適切な発航前検査を実施していないことが判明しました。

【事例２】

事故船舶は、航行中に機関の出力が上昇しなかったことから、再起動を試みたところ起動せず運航不能に陥りました。整備事業者による点検整備の結果、シリンダーヘッド部に穴が空き圧縮空気が漏れたことが原因であり、長期間、整備事業者による点検整備を受けていませんでした。

遵守事項で定められている**発航前検査**や**整備事業者等による定期的な点検整備**をしっかり行いましょう。

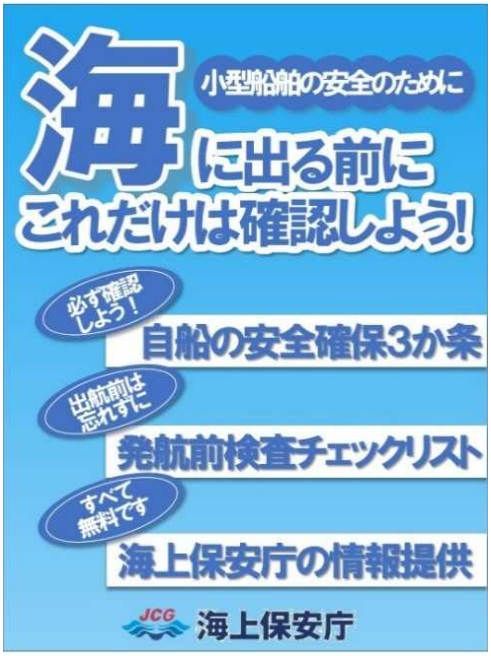
（ウ）当庁の取組み

海上保安庁では、機関故障等を減少させるため、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つとして位置付け、安全意識の向上を図っています。

【海難防止講習会】

【訪船指導】

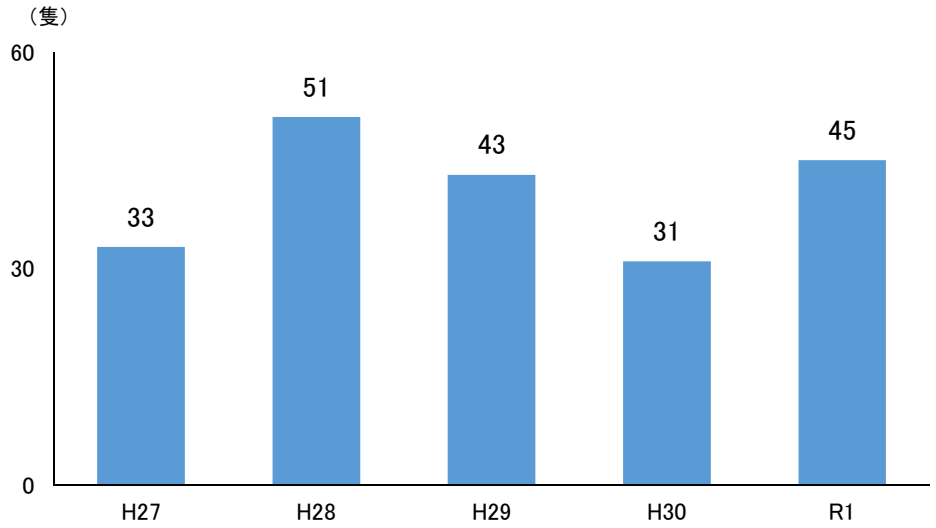
【安全啓発用リーフレット】



【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】

事故船舶はエンジンを止めたまま長時間魚群探知機を使用して釣りを行っていたため、バッテリー過放電により運航不能となりました。

その後、巡視艇が事故船舶と会合し、ジャンプスターター（携帯型バッテリー）を用いて応急処置を行ったところ、エンジンが正常に起動しました。

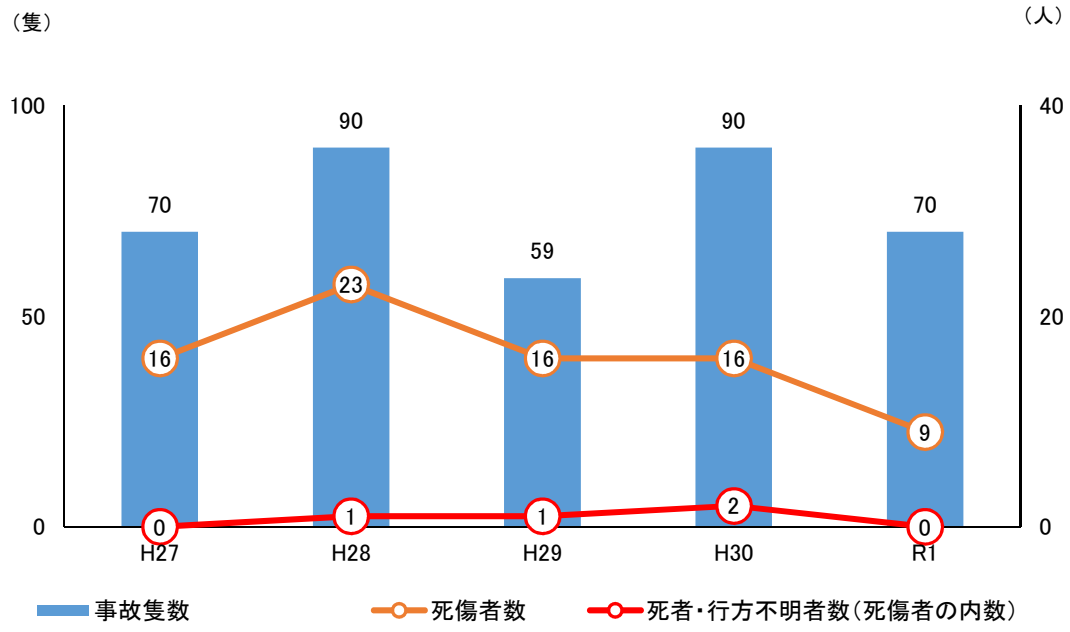
- 出港前には必ずバッテリーのチェック！
- バッテリー容量が低下していたら必ず充電！
- 定期的なバッテリーの交換！
- ジャンプスターター（携帯型バッテリー）も有効！

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

令和元年における水上オートバイの事故隻数は70隻で、昨年に比べて20隻減少しました。これに伴う死者・行方不明者は発生していません。

【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上、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

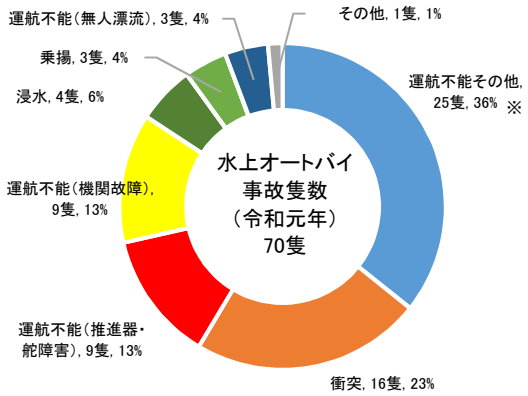
海難種類別では、運航不能その他が25隻（36％）で最も多く、次いで衝突16隻（23%）の順となっています。

海難の原因別隻数では、操船不適切19隻（27％）、見張り不十分9隻(13%)、船体機器整備不良7隻（10%）の順となっています。

また、死傷者を伴う海難種類別では、衝突と運航不能その他が4隻（45％）で最も多くなっています。

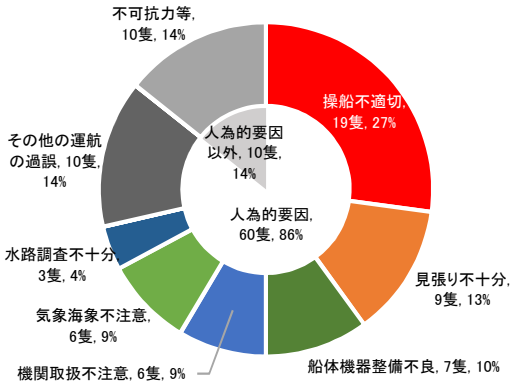
死傷者を伴う海難の原因別隻数では、操船不適切が7隻（78％）で最も多くなっています。

【水上オートバイの海難種類別の割合（令和元年）】



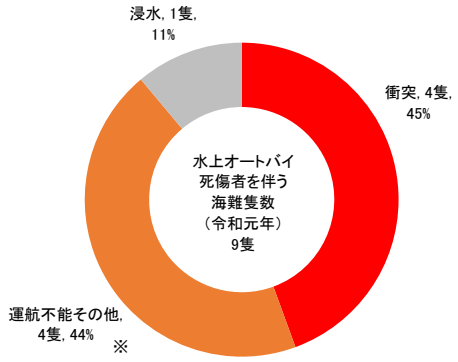
※復原不能による漂流等

【水上オートバイの海難原因別の割合（令和元年）】



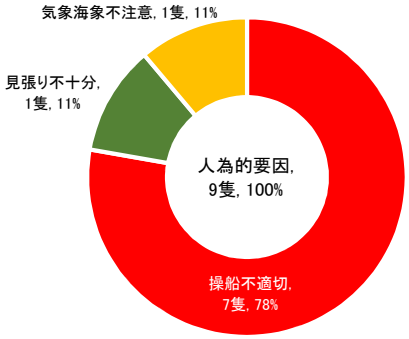
水上オートバイ事故隻数 70 隻（令和元年）

【水上オートバイの死傷者を伴う海難種類別の割合（令和元年）】



※復原不能による漂流等

【水上オートバイの死傷者を伴う海難原因別の割合（令和元年）】



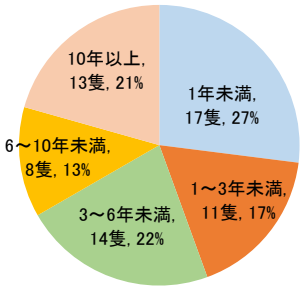
死傷者を伴う水上オートバイ事故隻数 9 隻（令和元年）

b　操船者の経験年数

水上オートバイ海難を起こした操船者について通算経験年数をみると、「１年未満」が最も多く17隻（27%）となっています。

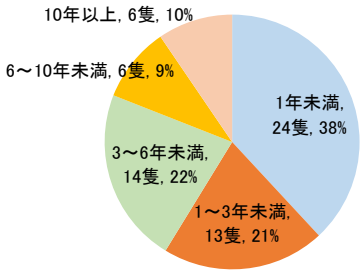
また、海難を起こした船舶での経験年数を見ても、「１年未満」が最も多く24隻（38%）で、経験が浅い操船者による海難の割合が高くなっています。

【水上オートバイ海難者の通算経験年数別の割合（令和元年）】



（不詳を除く）

【水上オートバイの海難船舶での経験年数別の割合（令和元年）】



（不詳を除く）

【事故事例】水上オートバイの衝突

【事例】

事故者は友人と海岸に訪れ、飲酒後に酩酊状態で遊走し、波打ち際で友人らに航走波を浴びせていたところ、操船を誤り、錨泊していたプレジャーボートに衝突しました。事故者は無事でしたが、プレジャーボートの乗船者が怪我を負いました。

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。
もちろん飲酒後の操船は絶対にダメ！

（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、ウォーターセーフティガイド（水上オートバイ編）として公表しています。

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安全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。

【合同パトロール】

【安全指導】

【ウォーターセーフティガイド（水上オートバイ編）】

【SNS を利用した安全啓発情報の発信】

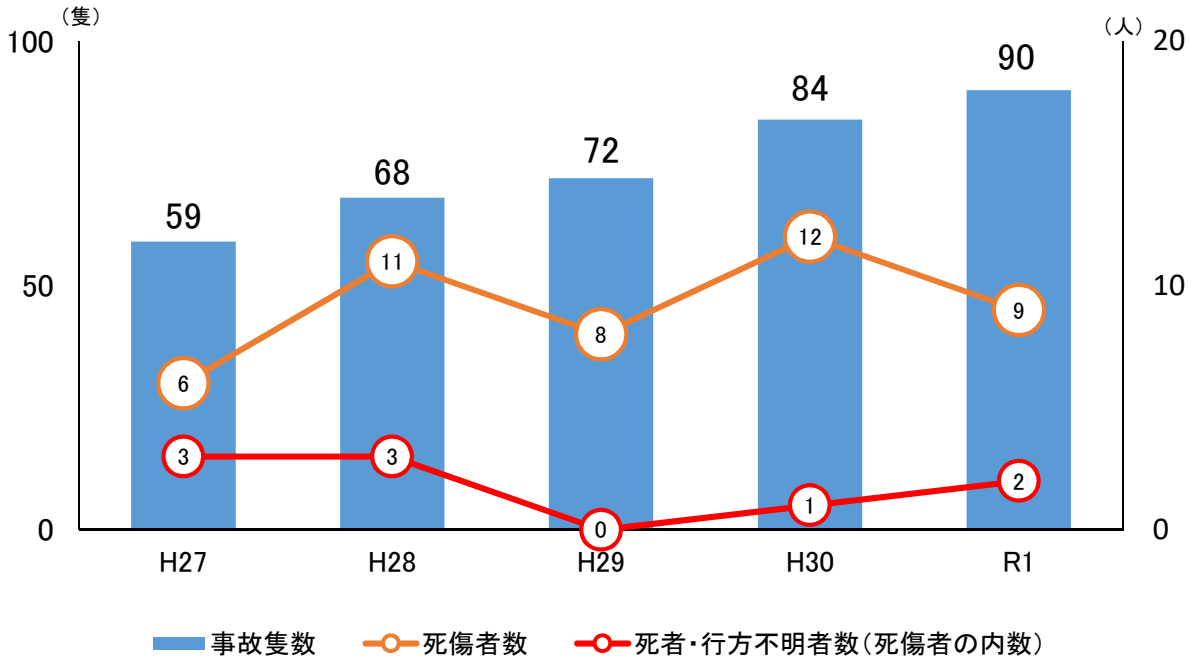
エ　ミニボート等の免許を必要としない船舶事故の対策

(ア)ミニボート海難の対策

a　ミニボート海難の発生状況

令和元年におけるミニボートの事故隻数は90隻で、前年に比べ6隻増加しました。また、これに伴う死傷者数は9人で、うち死者・行方不明者数は2人となっています。

【ミニボートの事故隻数の推移（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。

インフレータブルタイプ

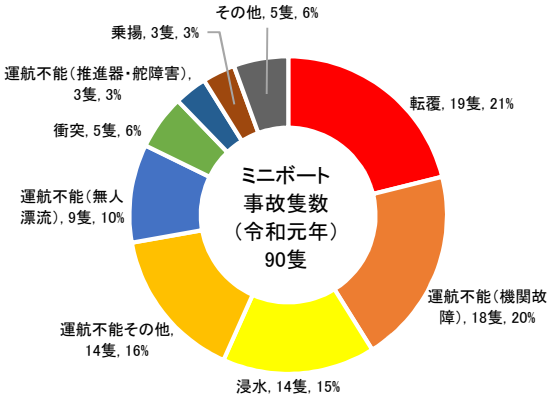
リジッドタイプ

b ミニボートの海難種類及び原因別発生状況

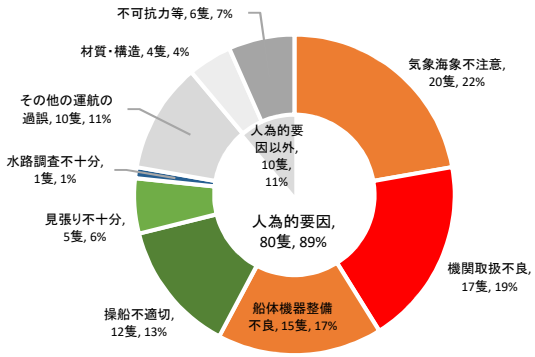
海難種類別では、転覆が19隻（21%）で最も多く、次いで運航不能（機関故障）18隻（20%）、浸水14隻（15%）の順となっています。

海難原因別では、気象海象不注意が20隻（22%）で最も多く、機関取扱不良が17隻（19%）、船体機器整備不良15隻（17%）の順となっています。

【ミニボートの海難種類別の割合（令和元年）】



【ミニボートの海難原因別の割合（令和元年）】

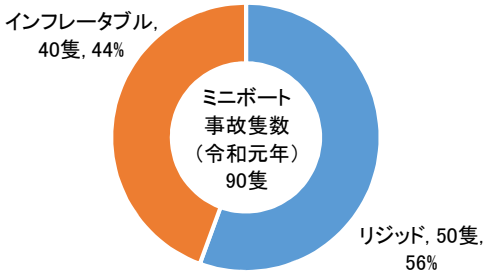


ミニボート事故隻数 90 隻（令和元年）

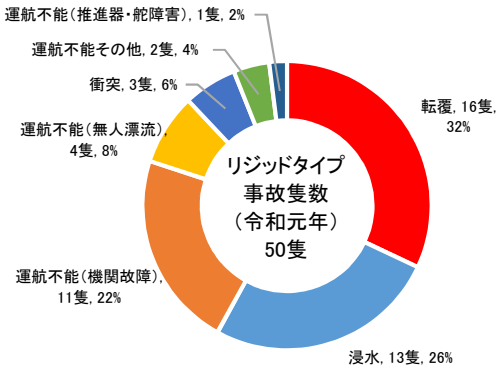
c ミニボート海難の船体構造別発生状況

船体構造別では、リジッドタイプ（硬質型）が50隻（56%）、インフレータブルタイプ（エア注入型）が40隻（44%）となっています。海難種類別では、リジッドタイプは転覆が最も多く、次いで浸水の順で、インフレータブルタイプは運航不能その他が最も多く、次いで運航不能（機関故障）の順となっています。

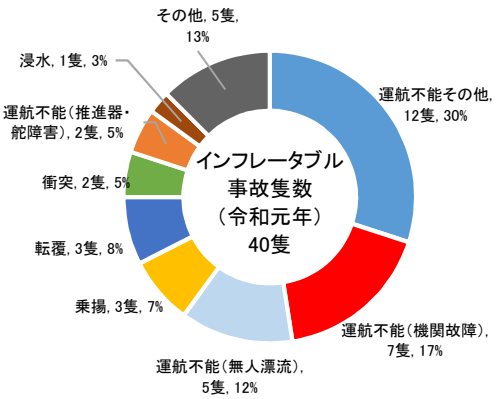
【ミニボート海難の船体構造別発生状況の割合（令和元年）】



【リジッドタイプの海難種類別の割合（令和元年）】



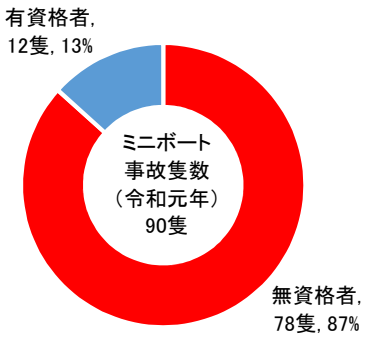
【インフレータブルタイプの海難種類別の割合（令和元年）】



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（令和元年）】



【事故事例】ミニボートの転覆

【事例】

事故者 2 名は、帰港のため、船外機のリコイルスターターを引いた際、バランスを崩して転覆。海中転落した2名は再乗船できず、1名は陸岸向けに泳ぎ始め、1名は泳力に自信がないことから、ミニボートに掴まり救助を待ちました。その後、レンタルミニボート店の店員が事故を認知し、ミニボートに掴まっていた事故者を救助。陸に向かった1名は、漂流しているところを発見されるも、死亡が確認されました。

ミニボートは船体が小型軽量であるため、不安定で揺れやすい特徴があります。乗船者や積載物の配置（片寄り等）に注意しましょう！

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、ウォーターセーフティガイド（ミニボート編）として公表しています。

また、ミニボート販売店と連携して、購入者に対する認識旗や安全啓発リーフレットを配布したほか、メーカーと連携し、釣りイベント等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】

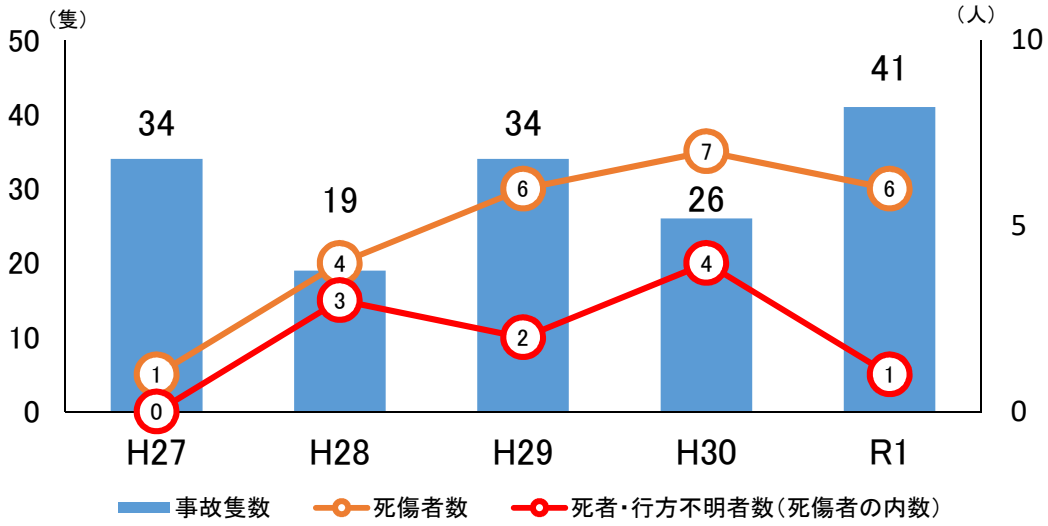
【ウォーターセーフティガイド】

(イ)カヌー海難の対策

a カヌー海難の発生状況

令和元年におけるカヌーの事故隻数は 41 隻で、死者・行方不明者数は 1 人でした。

【カヌー海難の推移(過去 5 年間)】



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。

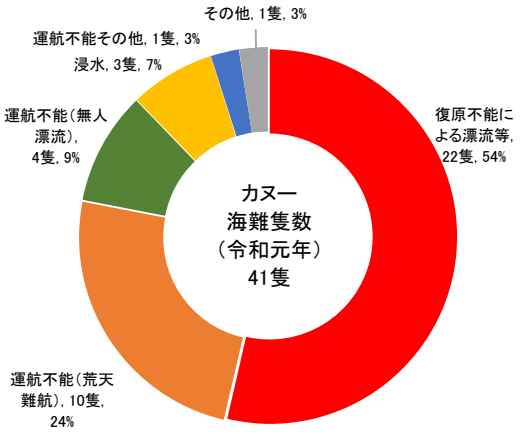
シーカヤック　　リバーカヤック　　シットオンカヤック

b カヌーの海難種類及び原因別発生状況

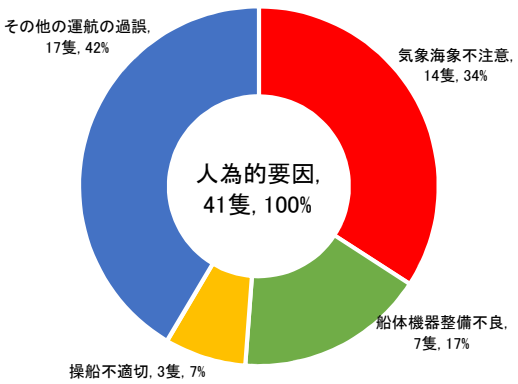
海難種類別では、復原不能による漂流等が22隻(54%)で最も多く、次いで運航不能(荒天難航)が10隻(24%)の順となっています。

海難原因別では、気象海象不注意が14隻(34%)で最も多く、次いで船体機器整備不良が7隻(17%)の順となっています。

【カヌーの海難種類別の割合（令和元年）】



【カヌーの海難原因別の割合（令和元年）】

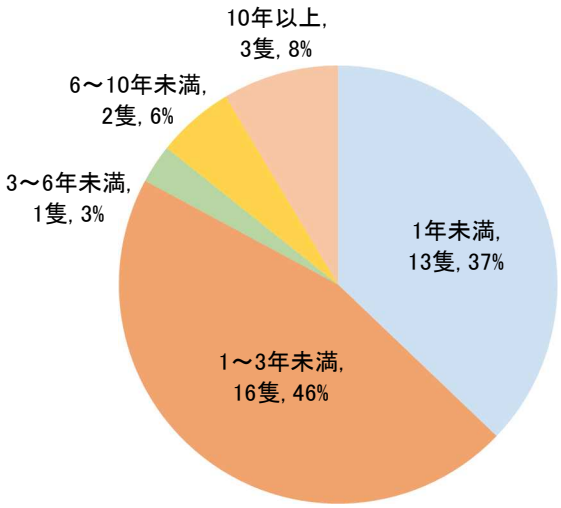


カヌーの事故隻数：41 隻（令和元年）

c　カヌー海難の経験年数別発生状況

カヌー海難を起こした操船者の通算経験年数を見ると、1～3年未満が16隻(46%)で最も多く、次いで1年未満が13隻(37%)の順となっています。

【カヌーの経験年数別の割合（令和元年）】



（不詳を除く）

【事故事例】カヌーの事故

【事例】

事故者（カヌー歴 1 ヶ月）は、悪天候（風速 10m/s、うねり 2m）にも関わらず出艇。遊走中、同海岸の離岸堤に海水が被るほどのうねりがあり、身の危険を感じ、出航地に戻るべく方向転換した直後に波を受けて転覆しました。カヌーに掴まり、オールを振って助けを求めていたところ、その様子を目撃した男性が警察へ通報し、消防の救助艇に救助されました。

経験が浅い方や久しぶりの遊走時には、事前に講習を受けるなど、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！

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、ウォーターセーフティガイド（カヌー編）として公表しています。

さらに、荒天時における初心者と熟練者の操船技能を比較した映像を基に安全啓発動画を作成し、YouTube で公表するとともに、カヌー販売店、海上安全指導員等と連携し、海難防止リーフレットの配布やカヌースクール等での海難防止講習等を実施しました。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。

【ウォーターセーフティガイド（カヌー編）】

【カヌーの事故防止リーフレット】

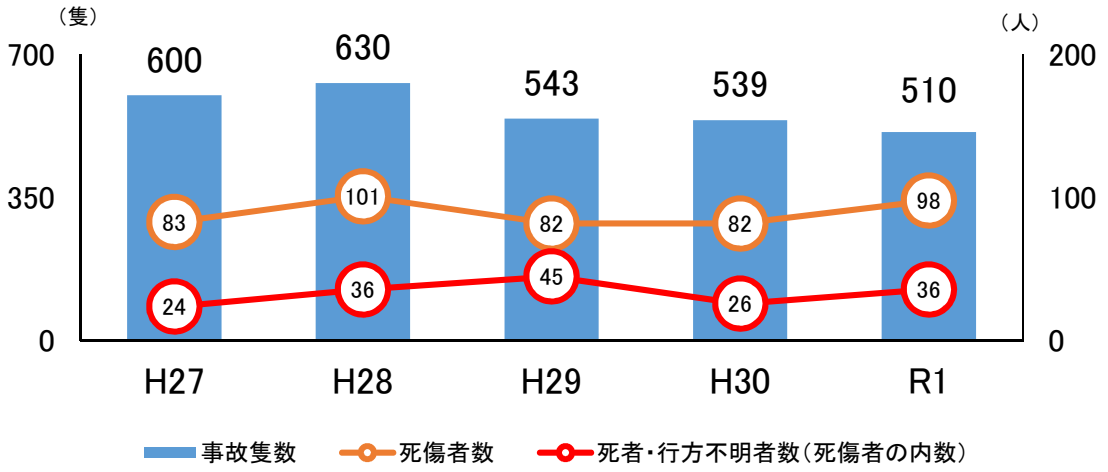
【カヌー・SUP の安全啓発動画】

（2）漁船海難の防止対策

ア　漁船海難の概観

令和元年における漁船の事故隻数は510隻でした。死傷者数は98人で、うち死者・行方不明者数は36人でした。

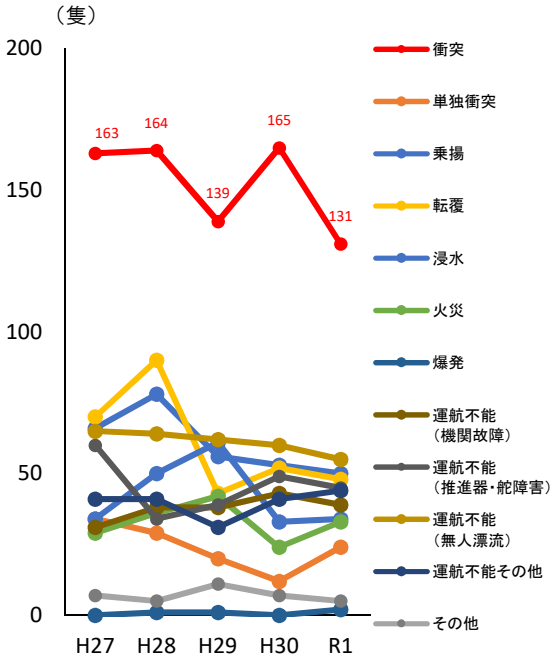
【漁船の海難の推移（過去5年）】



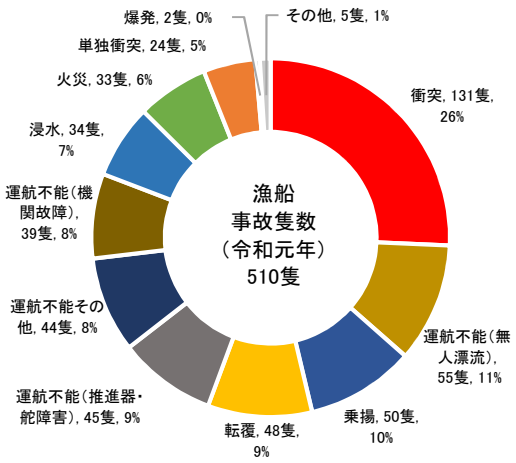
（ア）海難種類別発生状況

海難種類別では、衝突が131隻（26%）で最も多く、次いで無人漂流55隻（11%）、乗揚50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（令和元年）】

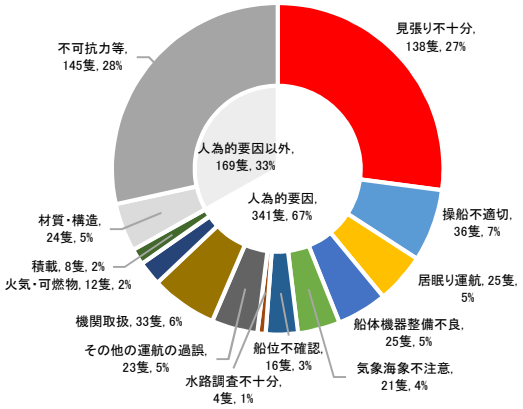


（イ）海難原因別発生状況

海難原因別では、見張不十分138隻（27％）で最も多く、次いで操船不適切36隻（7%）、居眠り運航25隻（5%）の順となっています。

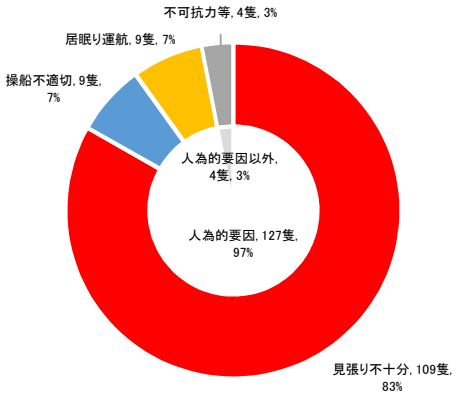
特に衝突では見張り不十分が109隻（83%）を占めています。

【漁船の海難原因別の割合（令和元年）】



漁船の事故隻数：510 隻（令和元年）

【衝突海難原因別の割合（令和元年）】

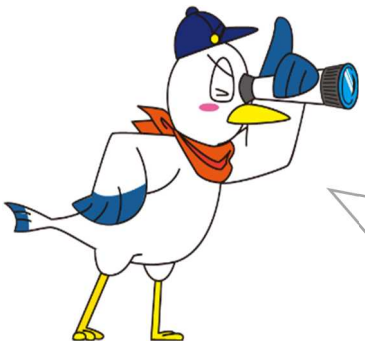


漁船の衝突事故隻数：131 隻（令和元年）

【事故事例】漁船の衝突

【事例】

漁船Ａ丸は、漁場向け航行中、機関室内を覗くなど船内作業に傾注し、前方の見張りを適切に行わなかったことにより、自船前方に漂泊していた遊漁船に衝突しました。衝突の衝撃で遊漁船の釣り客１名が意識不明の状態となり、病院に搬送されたものの、死亡が確認されました。



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

（ウ） 当庁の取組み

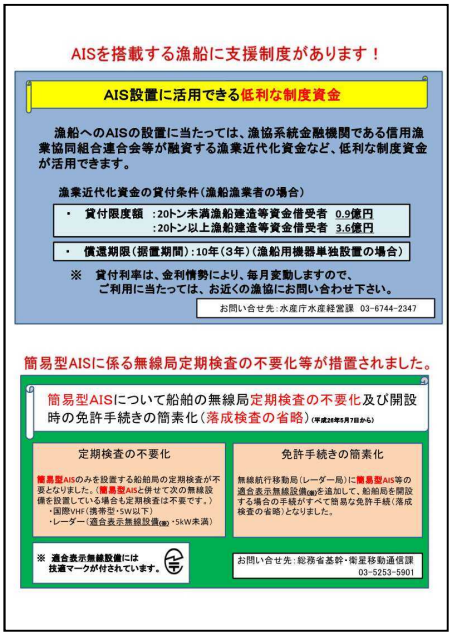
令和元年の漁船海難を海難種類別でみると、衝突が特に多く、原因別でみると見張り不十分によるものが最も多くなっています。

このため海上保安庁では衝突等を防止するため、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等の機会を活用し、操業中に疎かになりがちな見張りの徹底を呼びかけるとともに、関係機関と連名で作成した AIS※普及促進に関するリーフレットを活用して AIS の普及促進に取り組んでいます。

※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。

【衝突・乗揚げ海難注意喚起リーフレット】

【AIS 普及啓発リーフレット】

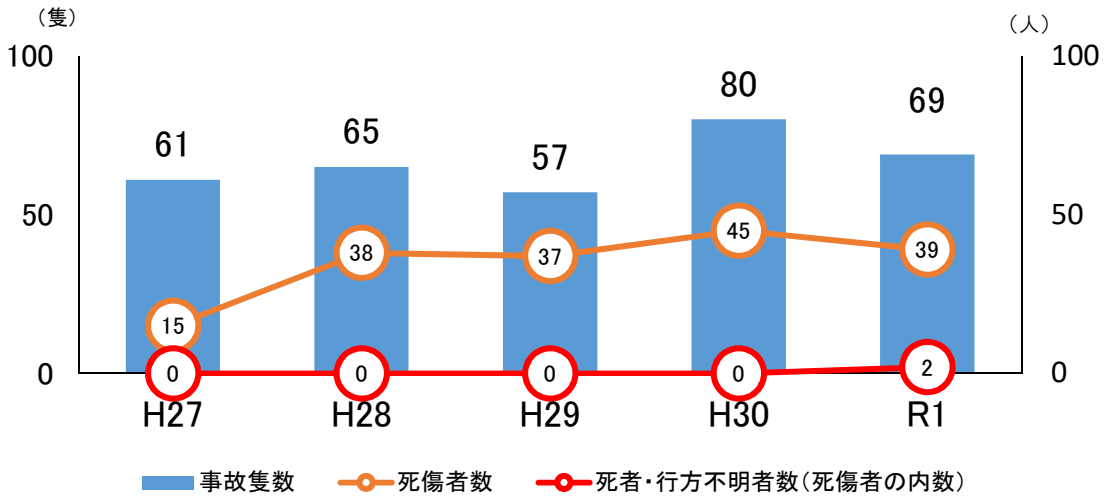


(3)遊漁船海難の防止対策

ア　遊漁船海難の概観

令和元年における遊漁船の事故隻数は69隻でした。死傷者数は39人で、うち死者・行方不明者数は2人でした。

【遊漁船の海難の推移（過去5年）】

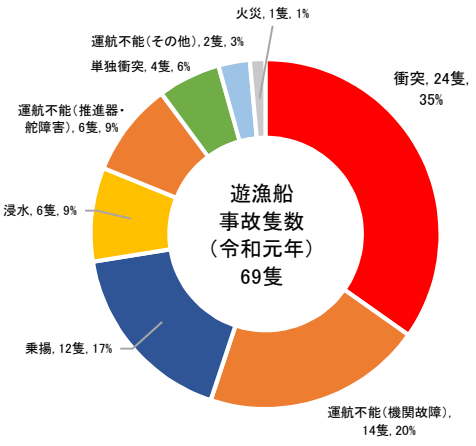


(ア)海難種類別・海難原因別

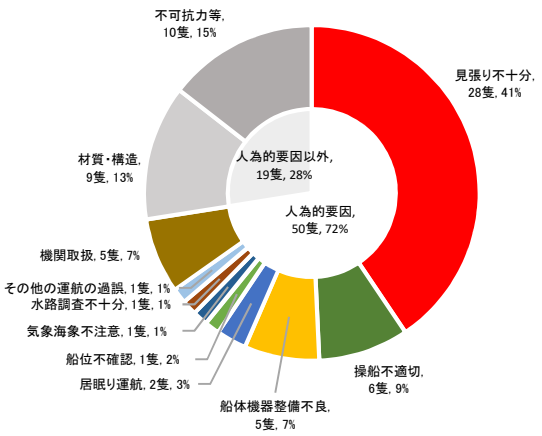
海難種類別では、衝突が24隻（35%）で最も多く、次いで運航不能（機関故障）14隻（20%）、乗揚12隻（17%）の順となっています。

海難原因別では、見張不十分が28隻（41%）で最も多く、次いで操船不適切6隻（9%）、船体機器整備不良5隻（7%）の順となっています。

【遊漁船の海難種類別の割合（令和元年）】



【遊漁船の海難原因別の割合（令和元年）】



遊漁船の事故隻数：69 隻（令和元年）

【事故事例】遊漁船の衝突

【事例1（錨泊中の衝突）】
　遊漁船 A 丸は釣り客を乗船させ出港し、適切な見張りを行わないまま錨泊をして遊漁中のところ、航行中の漁船と衝突しました。衝突の衝撃で遊漁船の釣り客 1 名が意識不明の状態となり、病院に緊急搬送されたものの、死亡が確認されました。

【事例2（航行中の衝突）】
　遊漁船 B 丸は、釣り客 16 名を乗船させ航行中、前方の見張りを適切に行わなかったことにより、航行中の漁船と衝突しました。衝突による衝撃で釣り客 16 名の内、6 名が打撲等の怪我を負いました。

「見張り不十分」による事故が絶えません。
船長の不注意が釣り客の怪我等に繋がることを忘れずに、常に周囲の見張りを行いましょう！

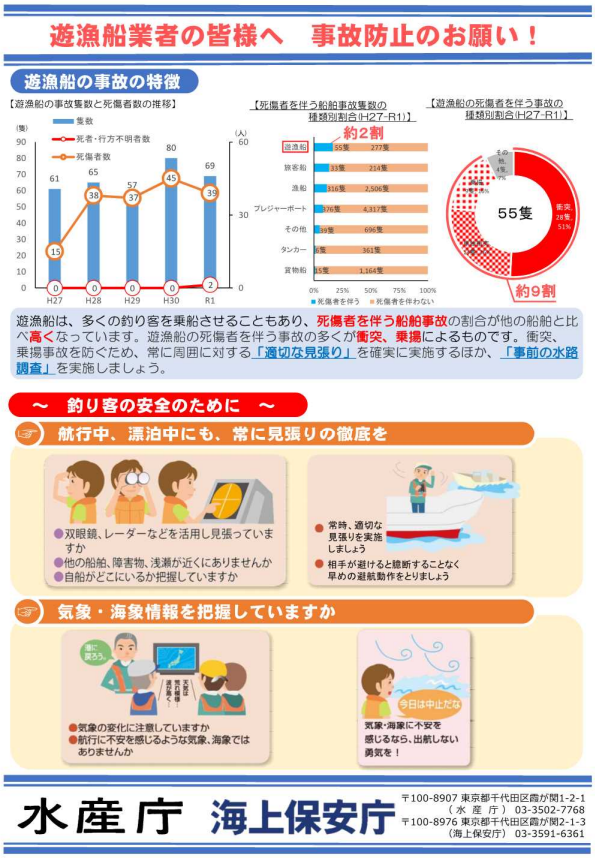
（イ）当庁の取組み

　遊漁船の海難を海難種類別でみると、衝突、運航不能（機関故障）、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、多くの負傷者を伴う大きな事故に繋がりかねません。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客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。
- □ 観天望気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）

出航中止基準の厳守
- □ 出航中止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いますか。

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。
  （桜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・法定備品の積込み確認
- □ 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、信号紅炎、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しょう。

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ナーを周知しましたか。
- □ 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周知しましたか。
- □ 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。
- □ 渡した磯等を定期的に見回りしていますか。
- □ 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。

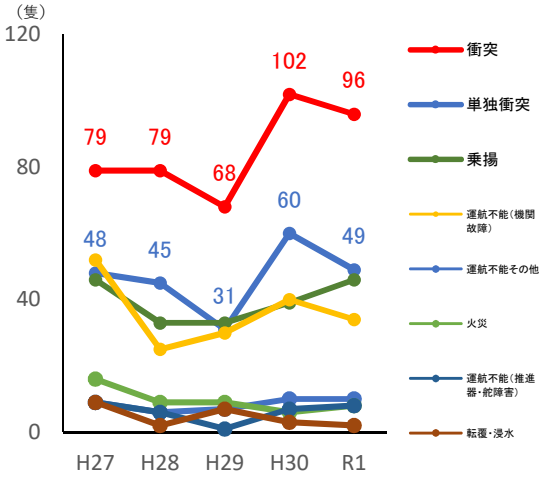
（4）貨物船海難の防止対策

ア　貨物船の海難の概観

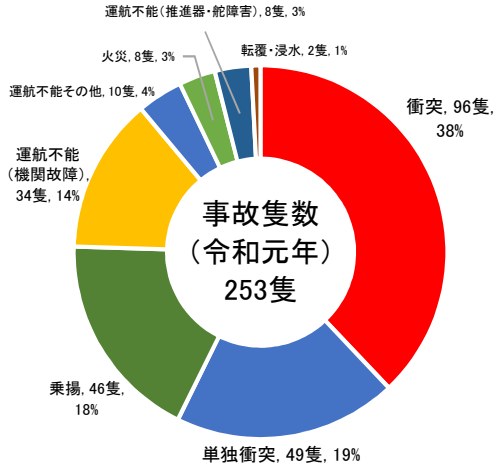
令和元年の貨物船の事故隻数は253隻で、海難種類別の隻数は、衝突96隻（38%）が最も多く、次いで単独衝突49隻（19%）、乗揚46隻（18%）の順となっています。

令和元年の海難原因別の隻数は、操船不適切61隻（24%）が最も多く、次いで見張り不十分58隻（23%）、機関取扱不良23隻（9%）となっており、人為的要因によるものが199隻（79%）となっています。

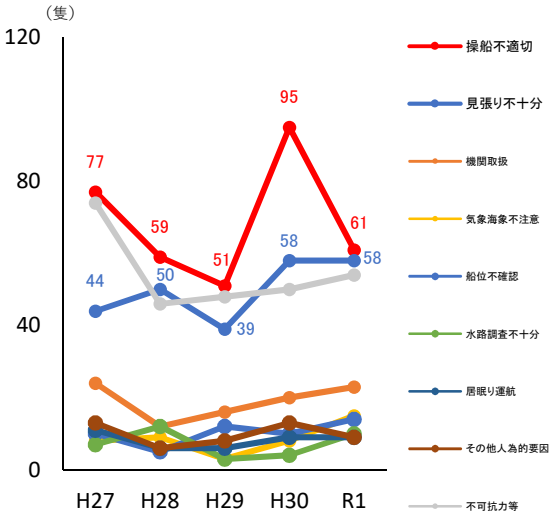
【貨物船の海難の推移（過去5年間）】



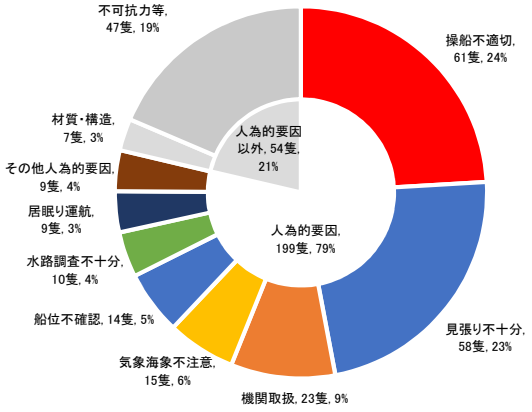
【海難種類別の割合（令和元年）】



【海難原因別の推移（過去5年間）】



【海難原因別の割合】

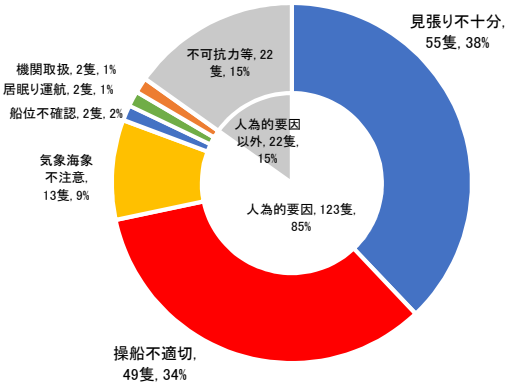


貨物船の事故隻数：253 隻（令和元年）

（ア）衝突・単独衝突海難の発生状況

令和元年の貨物船の衝突・単独衝突海難145隻を海難原因別に見ると、見張り不十分55隻（38%）が最も多く、次いで操船不適切49隻（34%）の順となっており、そのうち人為的要因によるものが85%を占めています。

【衝突・単独衝突原因別の割合（令和元年）】



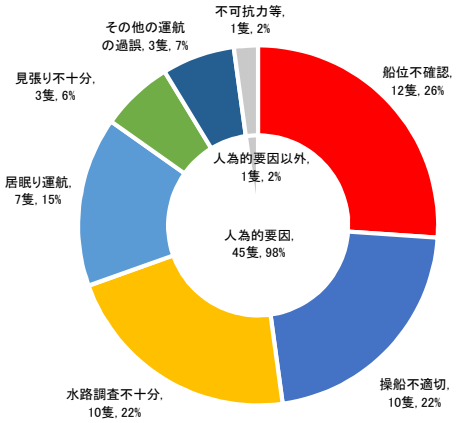
貨物船の衝突・単独衝突事故隻数：145 隻（令和元年）

（イ）乗揚海難の発生状況

令和元年の貨物船の乗揚海難46隻を海難原因別に見ると、船位不確認12隻（26%）が最も多く、次いで操船不適切10隻（22%）の順となっており、そのうち人為的要因によるものが98%を占めています。

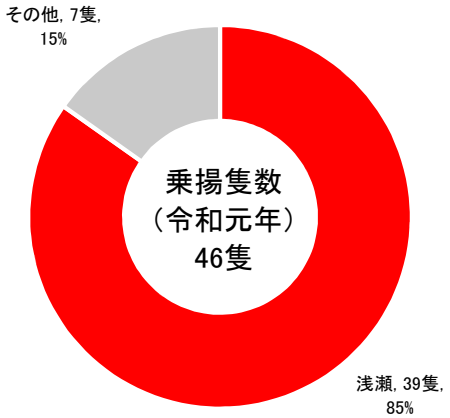
乗揚対象別に見ると、浅瀬39隻（85%）、その他7隻（15%）となっています。

【乗揚原因別の割合（令和元年）】



貨物船の乗揚事故隻数：46 隻（令和元年）

【乗揚対象別の割合（令和元年）】



（エ）当庁の取組み

海上保安庁では、貨物船等の大型船舶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の通過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、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。

２　通航量の多い沿岸域における船舶事故の防止対策

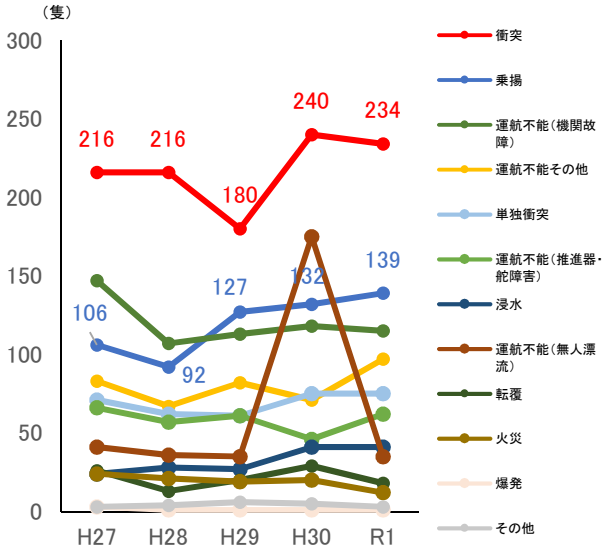
（1）ふくそう海域の海難の防止対策

ア　海難の発生状況

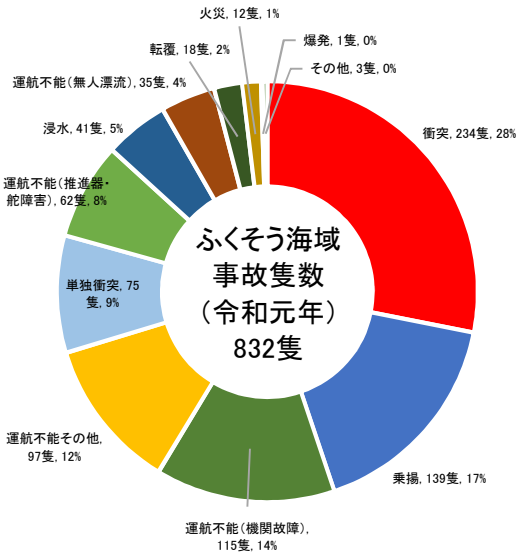
ふくそう海域（東京湾・伊勢湾・瀬戸内海・関門港）では、１日平均約 3,000 隻の船舶通航量があります。

令和元年のふくそう海域における船舶事故隻数は 832 隻で、海難種類別の隻数は、衝突 234 隻（28%）が最も多く、次いで乗揚 139 隻（17%）、運航不能（機関故障）115 隻（14%）、の順となっています。

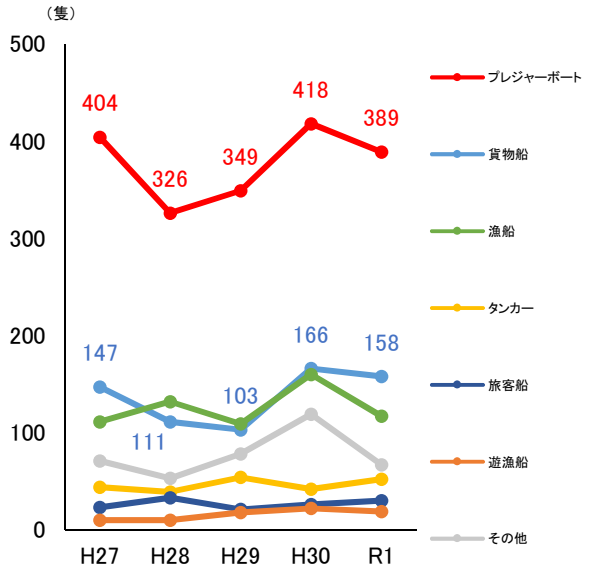
【海難種類別の推移（過去 5 年間）】



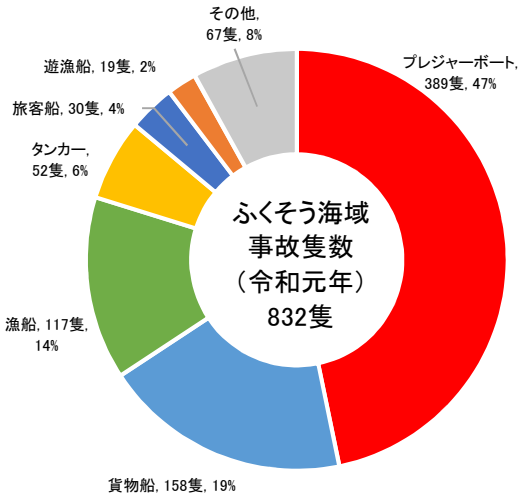
【海難種類別の割合（令和元年）】



【船舶種類別の推移（過去 5 年間）】



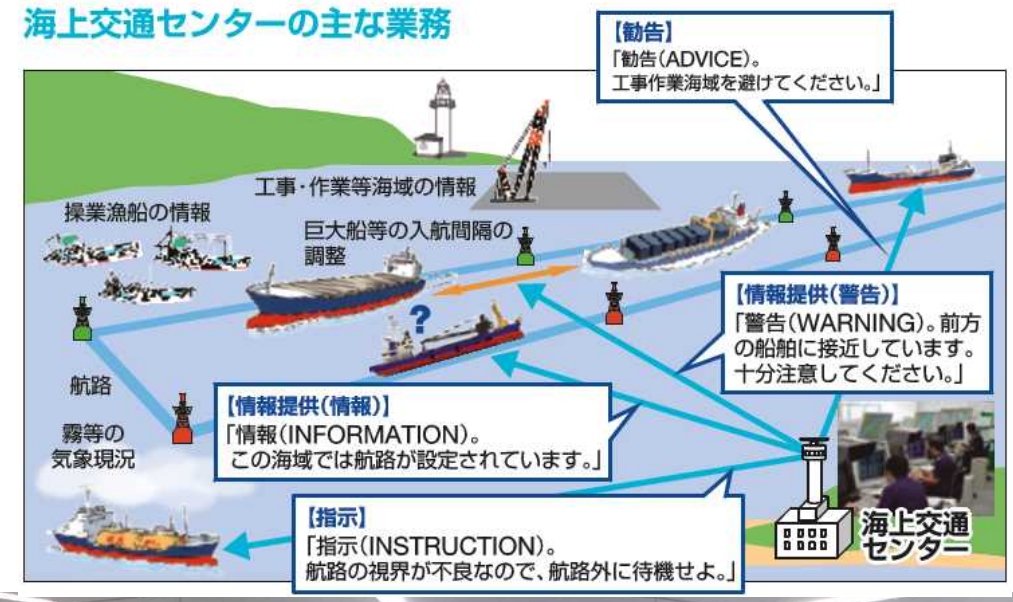
【船舶種類別の割合（令和元年）】

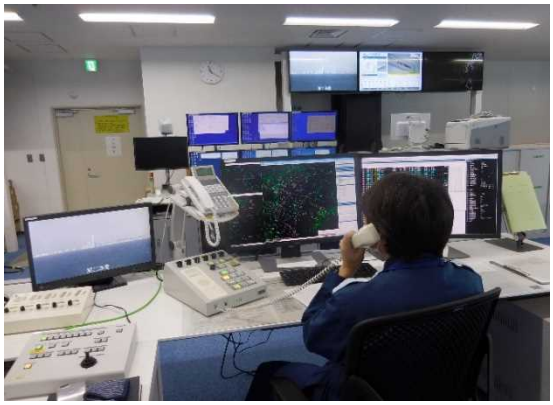


イ　当庁の取組み

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。





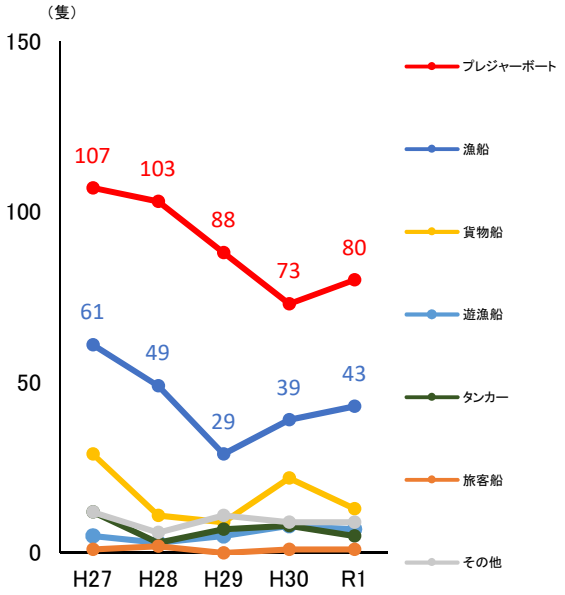
東京湾海上交通センター（神奈川県横浜市）

(2)準ふくそう海域の海難の防止対策

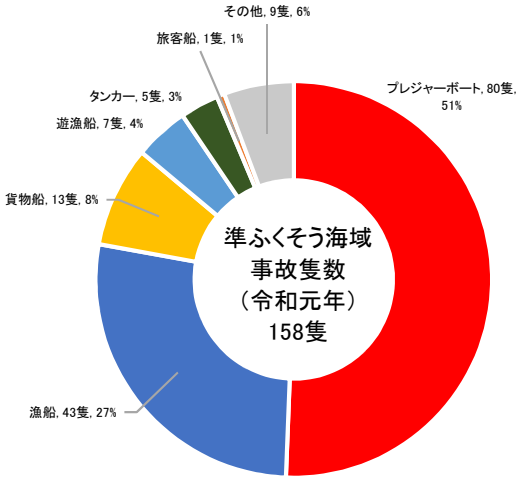
ア　海難の発生状況

準ふくそう海域（ふくそう海域を結ぶ東京湾湾口～石廊埼沖～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）における令和元年の船舶事故隻数は158隻でした。

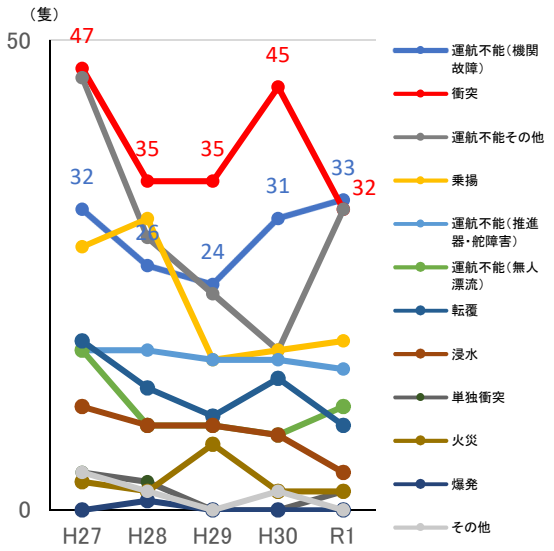
【船舶種類別の推移（過去５年間）】



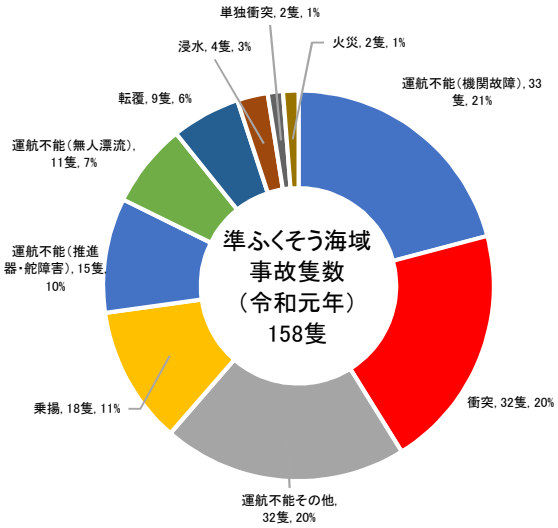
【船舶種類別の割合（令和元年）】



【海難種類別の推移（過去５年間）】



【海難種類別の割合（令和元年）】



イ　当庁の取組み

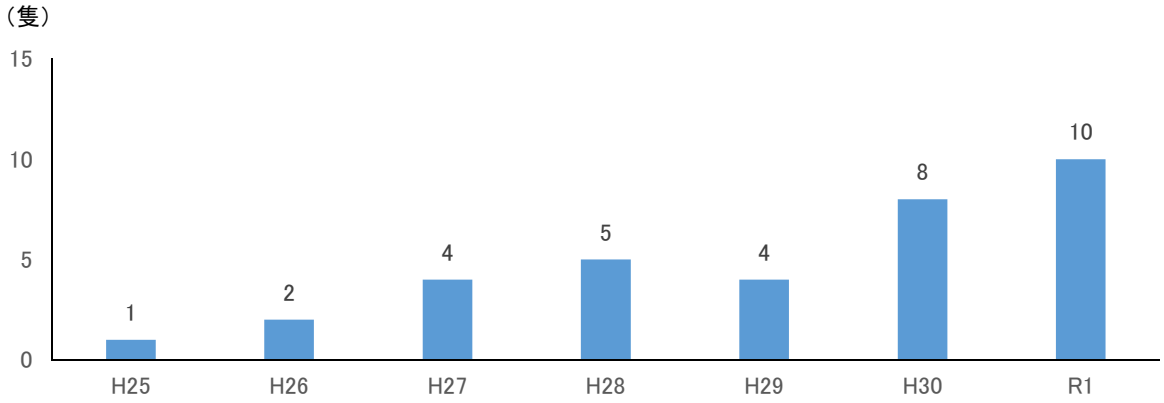
準ふくそう海域の安全対策については、海上交通センターが AIS により船舶の動静を把握し、船舶航行の安全に必要な情報の提供を行っています。また、準ふくそう海域は、船舶交通量が多く、複雑な進路交差部が生じるため、重大海難が発生する蓋然性が高く、船舶交通の安全性を向上させる必要があることから、整流化方策の検討を進めたところ、伊豆大島西岸沖に引き続き、和歌山県潮岬沖にも推薦航路を設定することが望ましいとの結果が航行安全調査研究委員会において得られました。海上人命安全条約（SOLAS 条約）に基づく推薦航路として採択を得るため、国際海事機関（IMO）への提案の準備を進めることとしています。

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。

（3）台風、異常気象時における海難の防止対策

ア　海難の発生状況

令和元年の台風、異常気象時における港内の衝突、乗揚事故隻数は10隻でした。



イ　当庁の取り組み

平成30年９月４日に発生した、関西国際空港連絡橋へのタンカー衝突事故を受け、船舶交通の安全確保の観点から、平成31年１月31日より、同空港周辺海域での法規制の運用を開始するとともに、これ以外の海域における同種事故の再発防止のための対策を検討してきました。

検討に際しては、各海域における錨泊実態や地形、海上施設の種別、社会的影響などを考慮し、平成31年４月、関西国際空港周辺海域に加え、全国各海域において40箇所を重要施設（交通やライフライン等の断絶、代替手段がないことによる不利益等をもたらすおそれがある施設）として選定し、これらの海域での荒天時における錨泊自粛措置をとりました。

令和元年の台風シーズンにおいて、これら全国41箇所の重要施設に対する走錨等に起因する事故は発生せず、一定の効果が認められました。

一方で、房総半島台風では、これら41箇所以外の施設に対して走錨事故が発生したことから、事故防止対策の強化等について、有識者検討会において更なる議論が行われました。

この検討会の報告書では、湾外への避難の推奨や荷役への影響に伴う荷主への協力要請、国際戦略港湾の関連施設等の重要施設の追加、走錨事故を防止するためのガイドラインの作成・周知、施設補強等、ソフト・ハード両面の対策を一体的に推進することが重要との提言がなされています。

これらの提言を踏まえ、海上保安庁では引き続き関係機関・団体と連携し、官民一体となって走錨事故防止対策を推進することとしています。

【重要施設周辺海域における対応について】

検討会の様子

【走錨事故防止ガイドライン】

３　人身事故の防止対策

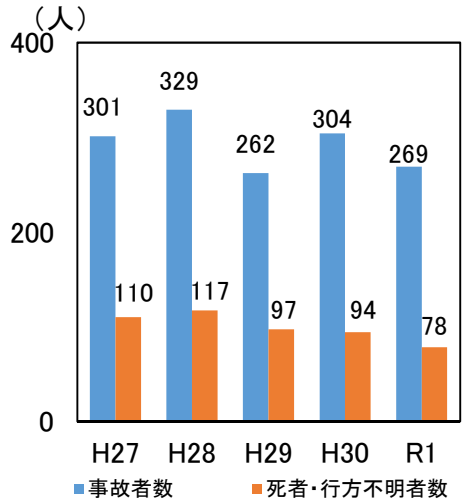
（1）マリンレジャーに関する海浜事故の防止対策

ア　遊泳中における海難防止対策

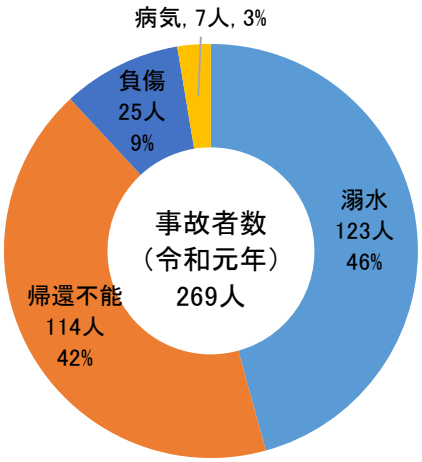
（ア）海難の発生状況

令和元年における遊泳中の事故者数は269人で、このうち死者・行方不明者数は78人でした。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123人（46%）で最も多く、次いで帰還不能114人（42%）の順となっています。

【事故者数数及び死者・行方不明者数の推移（過去5年間）】



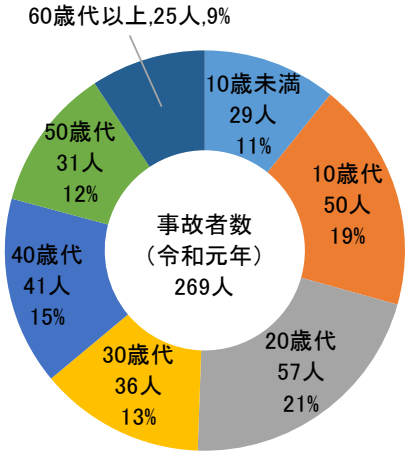
【事故内容別事故者数の割合（令和元年）】



a　年齢層別発生状況

遊泳中の事故者を年齢層別にみると、20歳代の事故者57人（21%）と最も多く、次いで10歳代の事故者50人（19%）の順となっています。

【年齢層別事故者数の割合（令和元年）】

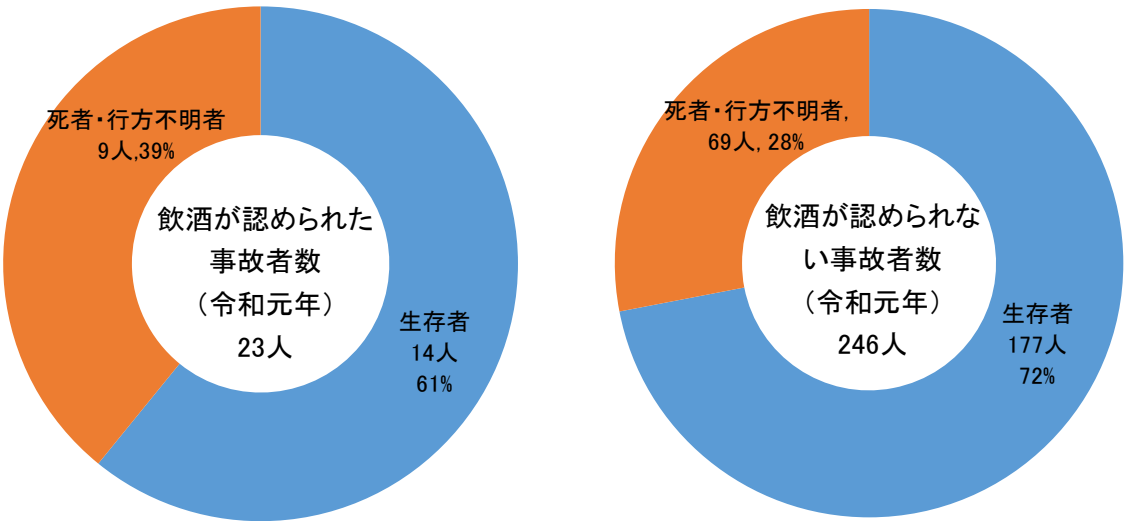


b 飲酒による海難

遊泳中の事故者269人のうち、飲酒が認められた事故者は23人でした。

飲酒が認められた事故者の死亡・行方不明率は39%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（令和元年）】

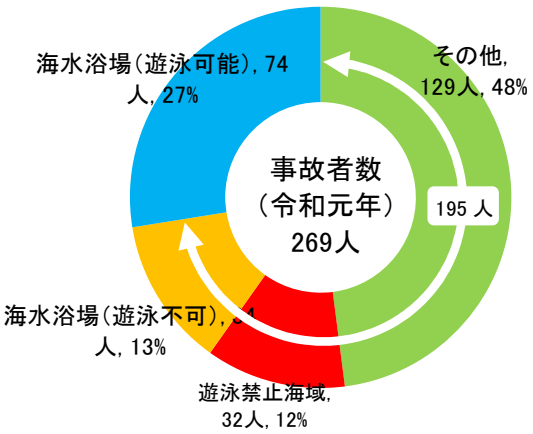


c 海難の発生場所

遊泳中の事故者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195人（73%）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】

事故者兄弟（兄 9 歳、弟 6 歳）は、両親とともに海水浴場を訪れ、両親が砂浜でテント等の準備をしている間に子供のみで泳いでいたところ、足のつかない海域まで行ってしまい溺れました。事故者兄弟は、事故に気付いた付近遊泳者等により救助され、病院に緊急搬送されたものの、兄は死亡が確認されました。（弟は入院措置）

【飲酒に関連した事故】

事故者は友人と海岸を訪れ、飲酒を伴う食事の後、１人で遊泳を開始しました。その後行方不明となり、付近の砂浜で、心肺停止状態で発見され、病院へ緊急搬送されたものの死亡が確認されました。

【遊泳禁止区域での事故】

事故者２人は友人と海岸を訪れ、遊泳が禁止されているヘッドランド※付近で泳いでいたところ、離岸流に流されて行方不明になりました。その後ヘッドランドに打ちあがっているところを発見されましたが 2 人ともに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！
- 監視員やライフセーバーが常にいる管理された海水浴場で泳ぎましょう！

（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、関係する国の機関や民間の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、ウォーターセーフティガイド（遊泳編）を公表しています。

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。

さらに、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（公財）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。

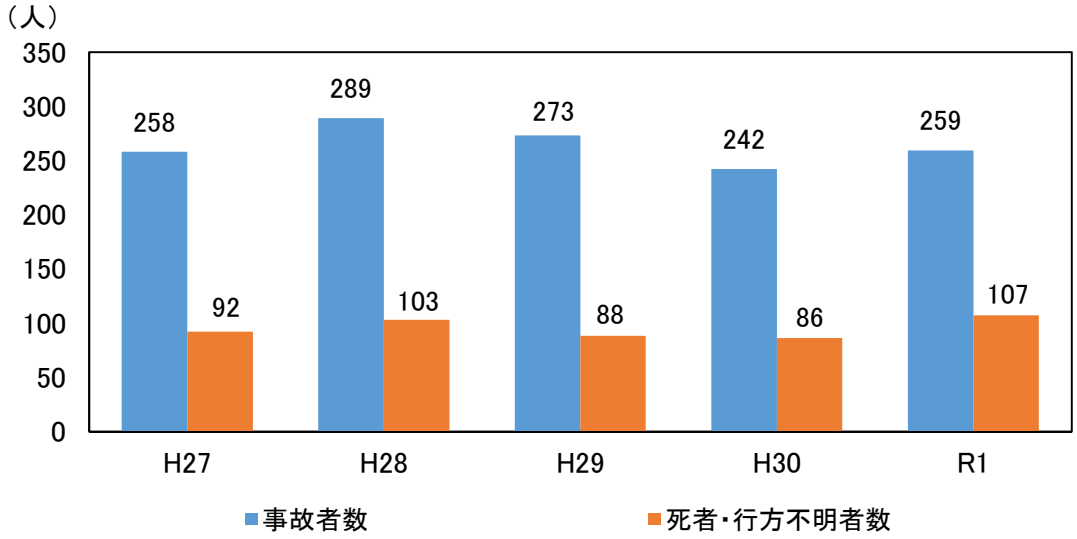
イ　釣り中の海難防止対策

(ア)海難の発生状況

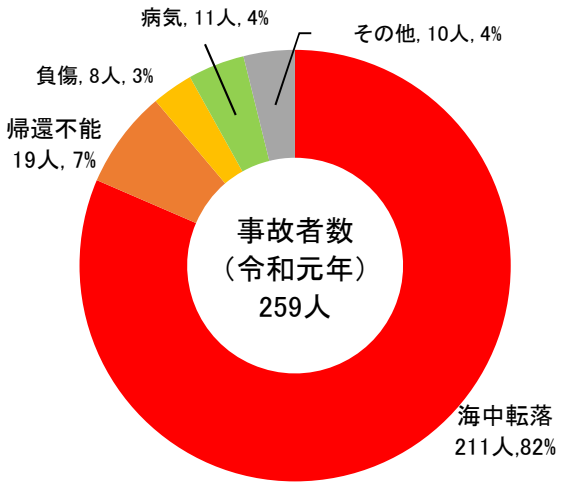
釣り中の事故者数は259人で、このうち死者・行方不明者数は107人でした。

事故内容別でみると、海中転落が最も多く211人(82%)で、足を踏み外したり、波にさらわれたりなど海中転落する事故が多く発生しています。

【事故者数及び死者・行方不明者数の推移(過去5年間)】



【事故内容別事故者数の割合(令和元年)】

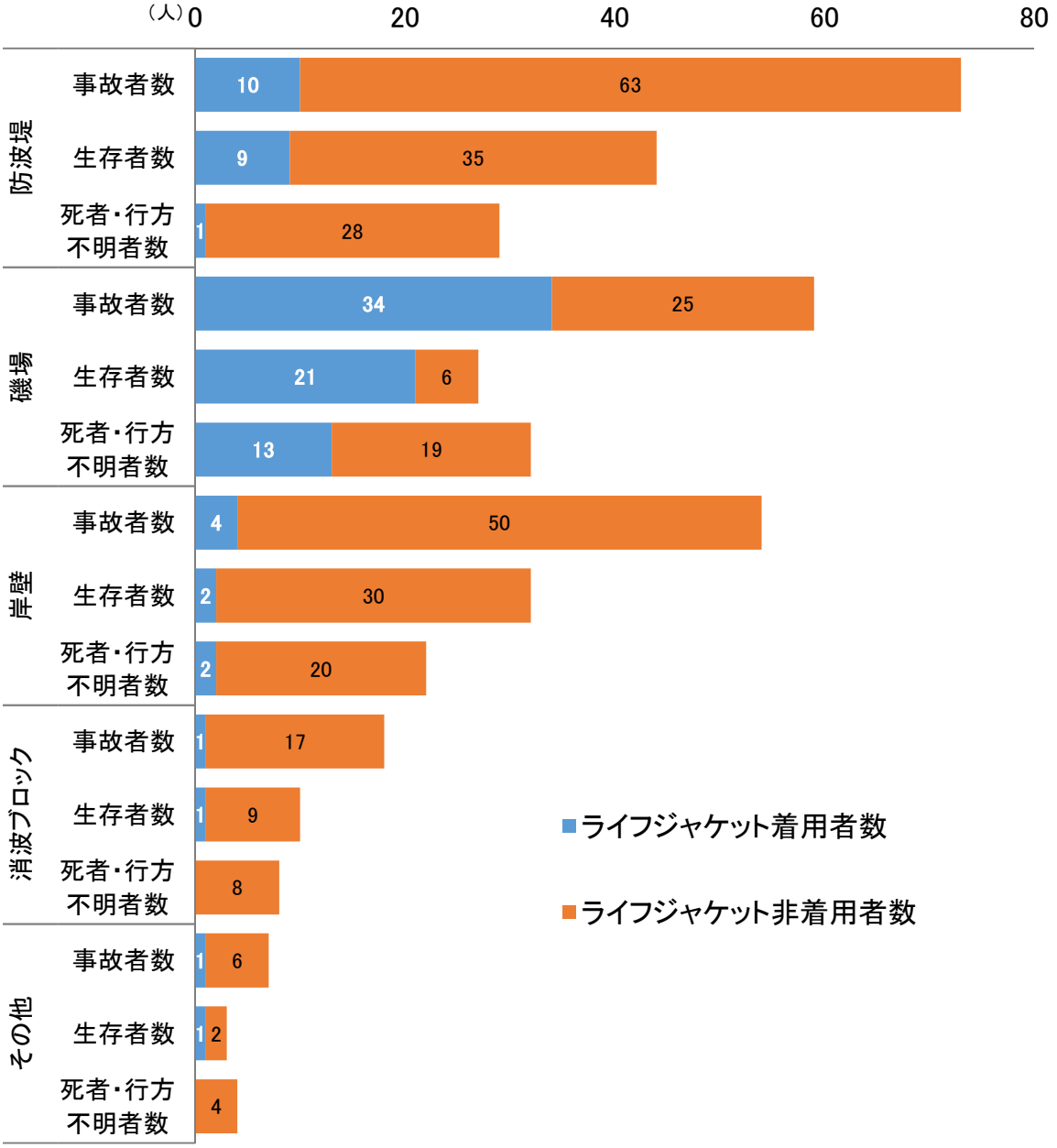


a ライフジャケットの着用状況と海難発生場所

釣り中の海中転落者211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58%、岸壁7%となっています。

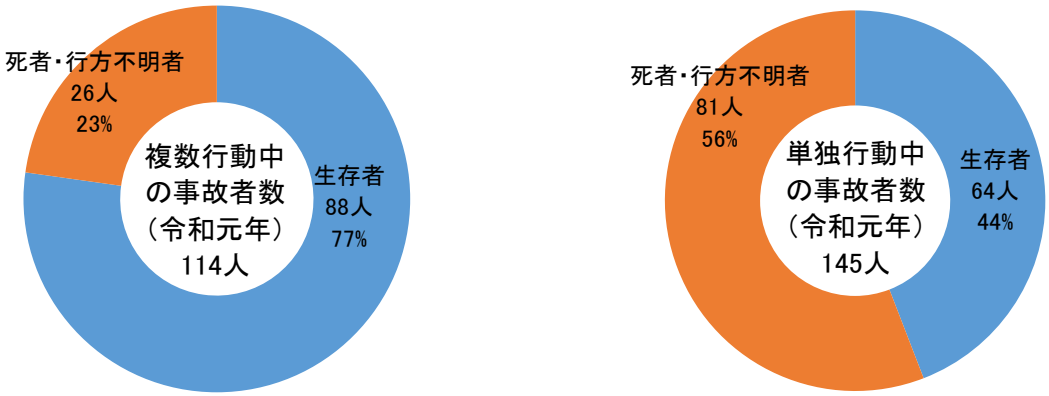
【海中転落者の発生場所別の事故者数（令和元年）】



b　事故者の行動形態

複数で行動していた事故者114人のうち、死者・行方不明者は26人（23%）でしたが、単独で行動していた事故者145人のうち、死者・行方不明者は81人（56%）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2倍以上となっています。

【行動形態と死亡・行方不明率（令和元年）】



【事故事例】釣り中の事故

【事例】

事故者は、ロープが張られ立入禁止となっている岩場に侵入し、1 人で釣りをしていたところ、大きな波が数回にわたり打ちつけたことにより岩場から海中転落しました。その後、漂流しているところを発見され病院へ緊急搬送されたものの、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。

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

（イ）当庁の取組み

海上保安庁では、釣り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、釣り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、ウォーターセーフティガイド（釣り編）を公表しています。

また、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。このほか、釣具店等に釣り中の事故防止に係る注意点をまとめたリーフレットを配布しています。

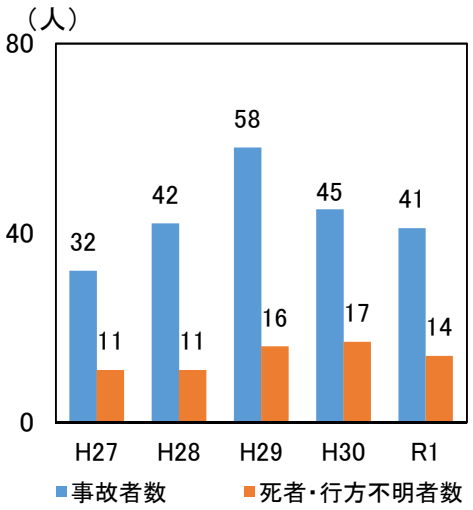
ウ　スクーバダイビング中の海難防止対策

(ア)海難の発生状況

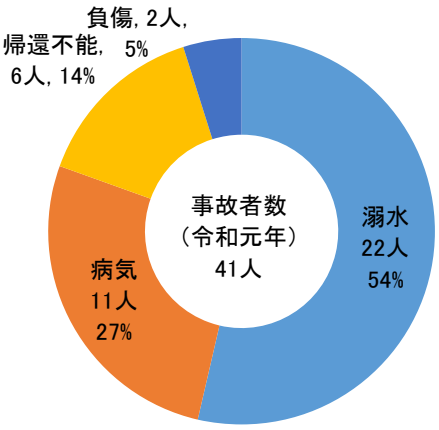
スクーバダイビング中の事故者数は41人で、このうち死者・行方不明者数は14人でした。

事故内容別にみると、溺水が最も多く22人(54%)で、続いて病気が11人(27%)の順となっています。

【事故者数及び死者・行方不明者数の推移(過去5年間)】



【事故内容別事故者数の割合(令和元年)】

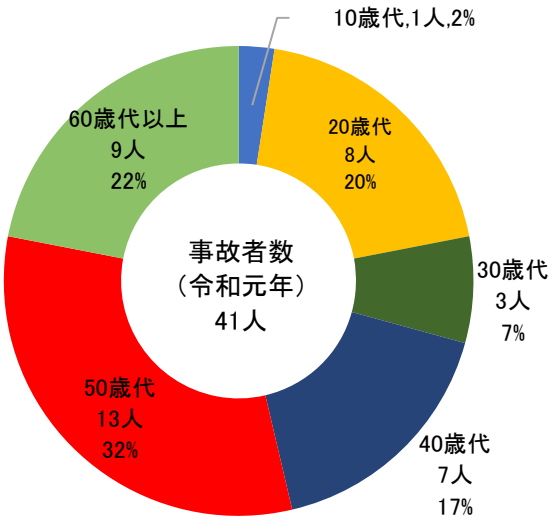


a　年齢層、経験年数及び事故原因別発生状況

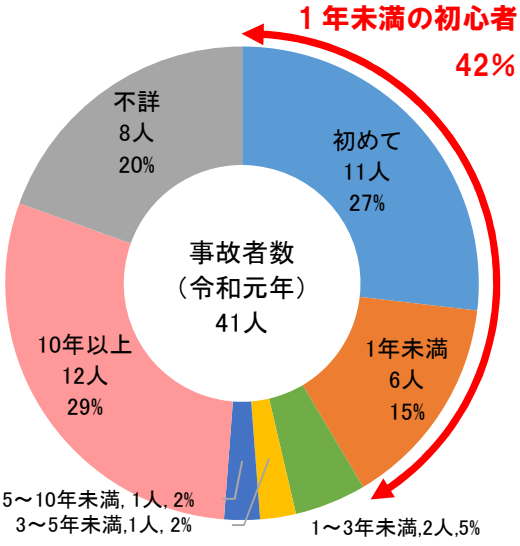
スクーバダイビング中の事故者を年齢層別にみると、50歳代の事故者が最も多く13人(32%)、経験年数別では1年未満の初心者が17人(42%)となっています。

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。

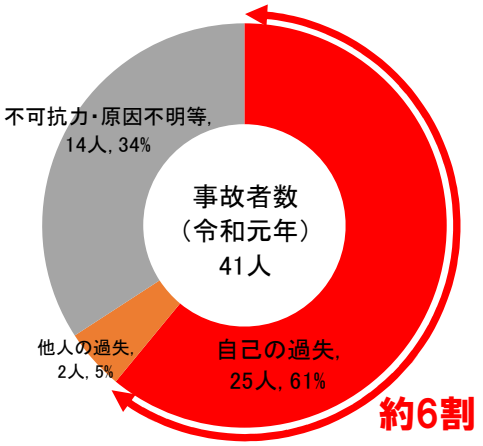
【年齢層別の発生割合(令和元年)】



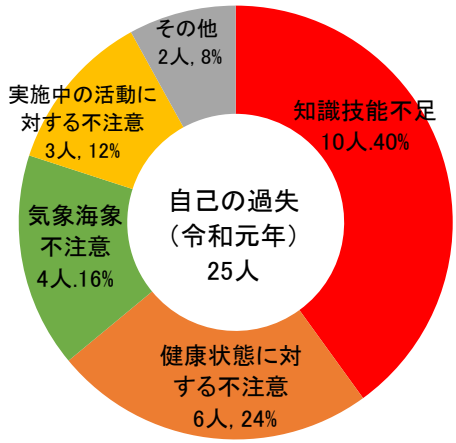
【経験年数別事故者数の割合(令和元年)】



【事故原因別の割合（令和元年）】



【自己の過失の内訳（令和元年）】



【事故事例】スクーバダイビング中の事故

【単独行動による事故】

事故者は、ダイビングショップでボンベをレンタルの上、単独でスクーバダイビングをしていたところ、行方不明となり、関係機関等で付近海域を捜索中のところ、3 日後に漂流しているところを発見され、その後死亡が確認されました。

【ベテランの事故】

事故者は、10 年以上のスクーバダイビング経験を有するものの、ダイビング中にボンベの残圧確認を怠ったことから、酸素供給が不十分となってパニックに陥り、海水を誤嚥しました。異変に気付いたインストラクターと共に緊急浮上し、船上で心肺蘇生措置を受けたところ、自発呼吸を再開しました。

- 気象海象に気をつけて楽しみましょう！
- 潜水前に、使用器材の点検や使用方法等を十分に確認しましょう！
- 潜水時は、複数で行動しましょう！

（イ）当庁の取組み

海上保安庁では、スクーバ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・振興協会などスクーバダイビング関係団体や専門雑誌へスクーバ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、各スクーバ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。

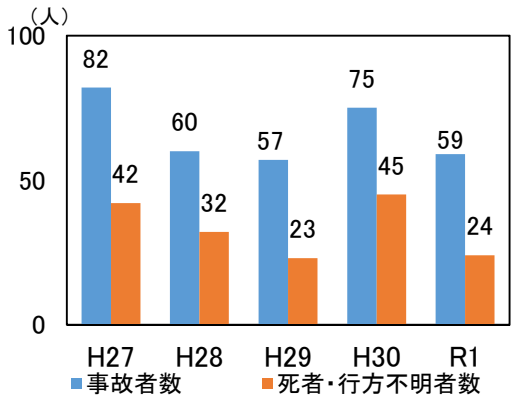
エ　スノーケル使用中の海難防止対策

（ア）海難の発生状況

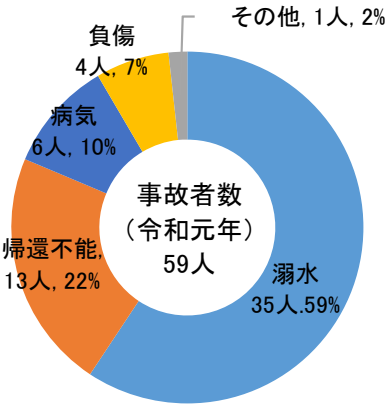
スノーケル使用中における事故者数は59人でこのうち死者・行方不明者は24人でした。事故内容別にみると、溺水が最も多く35人（59%）で、スノーケル（呼吸管）内に入った海水を誤嚥する事故などが発生しています。

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※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、事故原因の約7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（令和元年）】



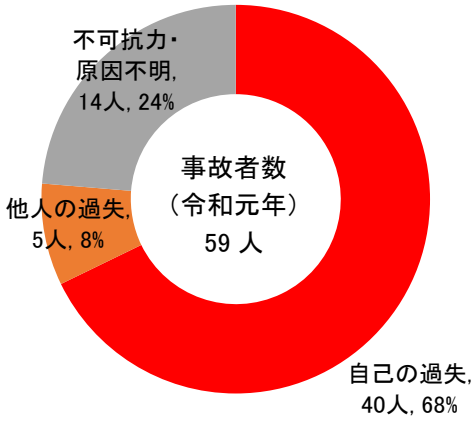
【事故内容別の事故者数（令和元年）】



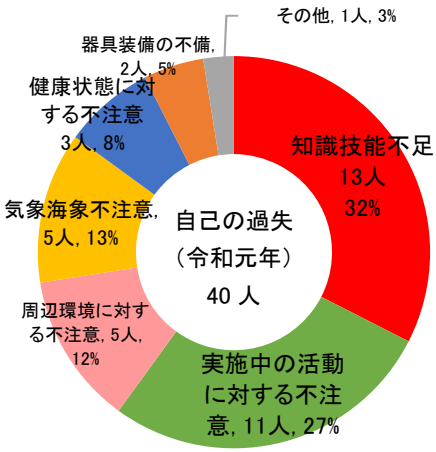
【スノーケルクリアの様子】

※　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）

【事故原因別の割合（令和元年）】



【自己の過失の内訳（令和元年）】



【事故事例】スノーケル使用中の事故

【事例】

事故者は友人と共に磯場を訪れ、1 人でスノーケルを使用して泳いでいたところ、磯波によりマスクとスノーケルが外れ、パニックに陥り、近くにあった岩場にしがみ付いていたところを漁船に救助されました。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。

- 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、ウォーターセーフティガイド（遊泳編）を公表しています。

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。

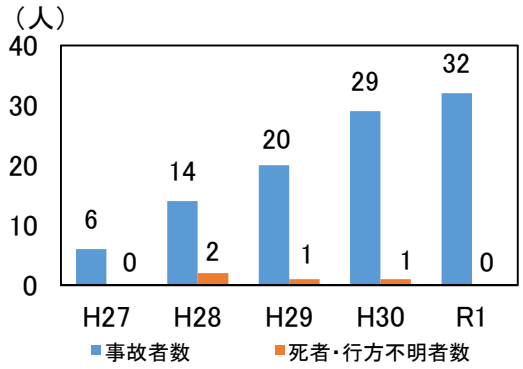
オ　SUP（スタンドアップパドル）使用中の海難防止対策

ア）海難の発生状況

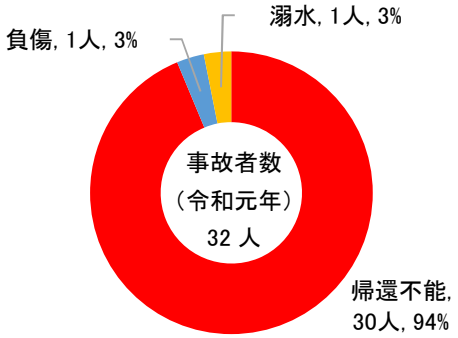
SUP 使用中の事故者数は32人で、伴う死者・行方不明者は発生していません。

事故内容別にみると、帰還不能が最も多く30人（94%）であり、経験年数別に見ると、「初めて」と「1年未満」が約7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100%でした。

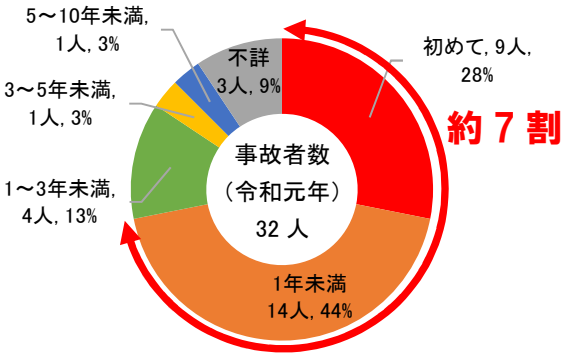
【事故者数及び死者・行方不明者数の推移（過去5年間）】



【事故内容別の事故者数（令和元年）】

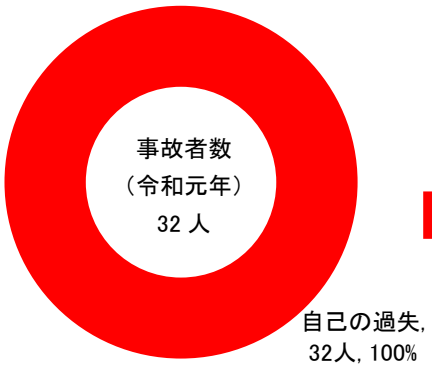


【経験年数別の割合（令和元年）】

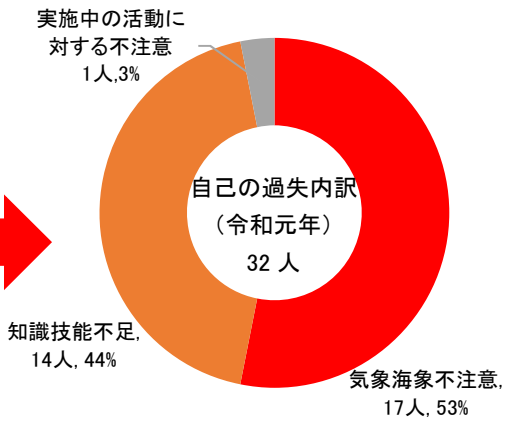


【SUP】

【事故原因別の割合（令和元年）】



【自己の過失の内訳（令和元年）】



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も発生しています。事故防止のため、安全に関する知識・技能を身に付けるとともに、必要な装備を準備して楽しみましょう。

【事故事例】SUP中の事故

【事例】

事故者２人は「強風注意報」が発表されている中、海水浴場沖でSUPに乗って遊んでいたところ、強風により１人が沖へ流されて戻れなくなり、救助に向かったもう１人も流されて戻れなくなり、2 人ともに巡視艇に救助されました。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。

海上では気象・海象の変化に注意しましょう。また、ライフジャケットなどの装備をしっかり着用して楽しみましょう！

（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。さらに、荒天時における初心者と熟練者の操船技能を比較した映像を基に安全啓発動画を作成し、YouTube で公表するとともに、SUP 販売店、海上安全指導員等と連携し、海難防止啓発リーフレットの配布や SUP スクール等での海難防止講習等を実施しました。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。

(2)船舶事故によらない乗船者の人身事故※の防止対策

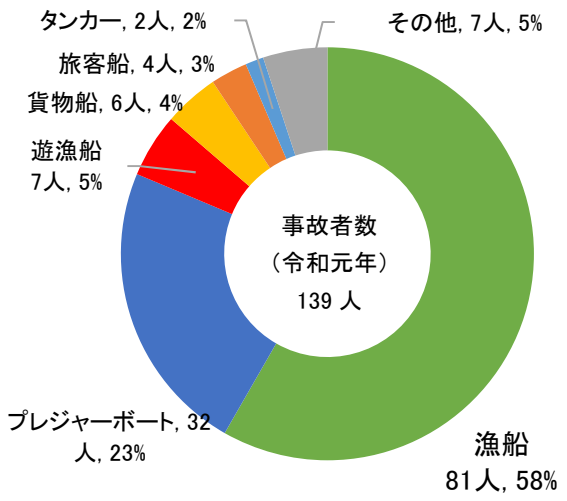
※「船舶事故によらない乗船者の人身事故」とは船上でつまずいたりしたこと等により海中転落したものなどの船舶事故に関係なく発生した人身事故のことを言います。

ア　船舶からの海中転落事故の発生状況

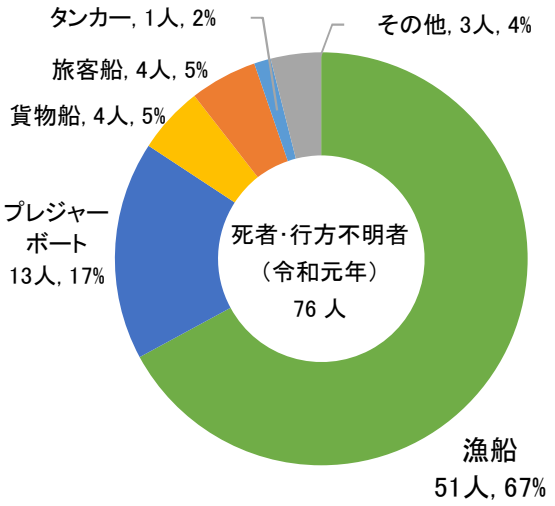
船舶からの海中転落事故の発生状況は139人で、船舶種類別にみると漁船が81人（58%）と最も多くなっています。

また、海中転落による死者・行方不明者数を船舶種類別にみると、同様に漁船が51人（67%）と最も多くなっています。

【船舶からの海中転落　船舶種類別割合（令和元年）】



【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（令和元年）】



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51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27%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29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）

	H27	H28	H29	H30	R1
漁船からの海中転落者数	72	72	87	73	81
うち死者・行方不明者	48	48	56	47	51
うちライフジャケット着用者数	8	8	8	14	14
ライフジャケット着用率数	17%	17%	14%	30%	27%

【一人乗り漁船からの海中転落（過去 5 年間）】

単位（人）

	H27	H28	H29	H30	R1
一人乗り漁船からの海中転落者数	49	47	55	40	45
うち死者・行方不明者数	32	34	39	27	29
うちライフジャケット着用者数	7	7	5	8	9
ライフジャケット着用率	22%	21%	13%	30%	31%

【事故事例】漁船に乗船中の事故

【事例1】
　事故者は、父親と共に漁船に乗り組んで出港し、漁労中に誤って海中転落しました。すぐに父親が気付き、漁具のロープに掴まっていた事故者を引き上げようとしましたが、一人では引き上げられないことから、無線で僚船の応援を求めました。その後、救助されたものの、搬送された病院にて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。

【事例2】
　事故者は妻と2人で漁船に乗り組んで出港して漁場にて漁労中、漁網ローラーに巻き込まれました。僚船の乗組員により救助されましたが、搬送された病院にて死亡が確認されました。

- 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！
- ローラーの巻き込まれに注意しましょう！

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。

4 新たな海難定義による発生状況

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、人身事故については、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」と分類を新たに定義しました。

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、事故隻数・人数として計上することとしました。

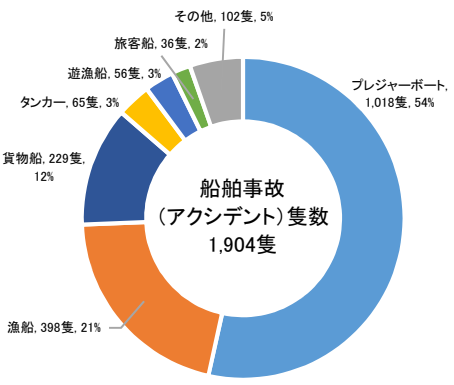
海　　難	船舶事故及び人身海難をいう。
船舶事故	船舶事故（アクシデント）及びインシデントをいう。
船舶事故（アクシデント）	船舶事故のうち船舶の運航に関連した損害又は具体的な危険が生じた事故をいう。
インシデント	船舶事故（アクシデント）以外の船舶事故をいう。
人身海難	人身事故及びその他の人身に係るトラブルをいう。
人身事故	船舶事故によらない海上又は海中における活動中に死傷者が発生した事故をいう。（自殺、病気等を除く）
その他の人身に係るトラブル	人身事故以外の人身海難をいう。

（1）船舶事故（アクシデント）（新たな海難定義）

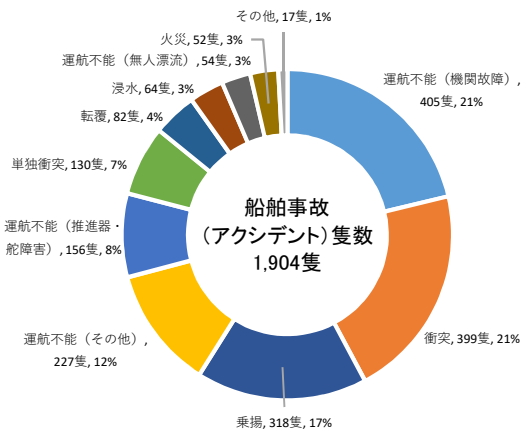
令和元年の船舶種類別の船舶事故（アクシデント）隻数は、プレジャーボート 1,018 隻（54%）が最も多く、次いで漁船 398 隻（21%）、貨物船 229 隻（12%）の順となっています。

令和元年の海難種類別の隻数は、運航不能（機関故障）405 隻（21%）が最も多く、次いで衝突 399 隻（21%）、乗揚 318 隻（17%）の順となっています。

【船舶種類別の割合（令和元年）】

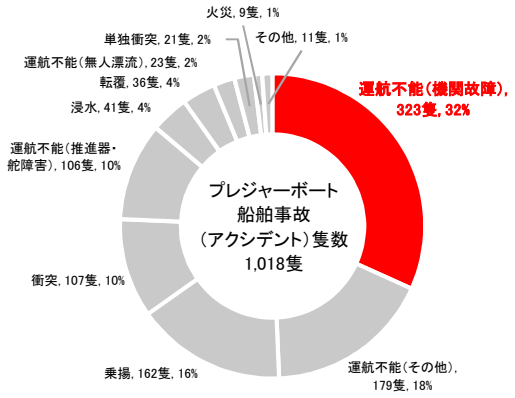


【海難種類別の割合（令和元年）】

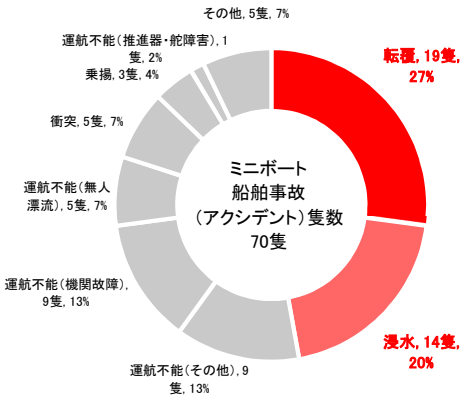


海難の新たな定義に合わせ、過去の事故発生隻数等に着目した課題の洗い出しを実施した結果、「プレジャーボートの運航不能（機関故障）」、「ミニボートの浸水・転覆」、「漁船・遊漁船の衝突」の3つを令和元年度から安全対策の重点ターゲットとして決定しました。令和2年度においても、これら3つの重点ターゲットに対し、引き続き、効果的かつ効率的な安全対策を推進していきます。

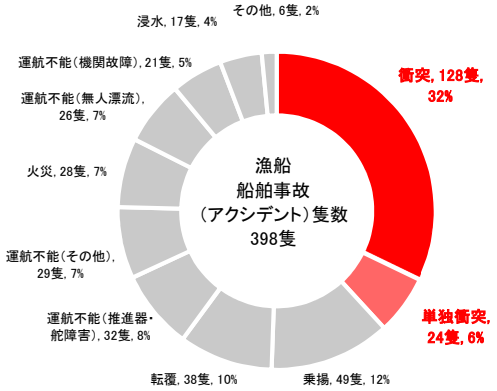
【プレジャーボートの海難種類別の割合（令和元年）】



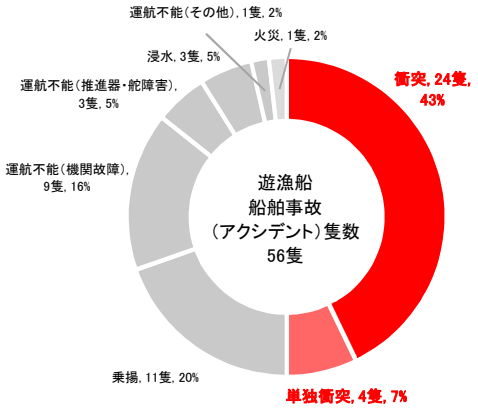
【ミニボートの海難種類別の割合（令和元年）】



【漁船の海難種類別の割合（令和元年）】



【遊漁船の海難種類別の割合（令和元年）】

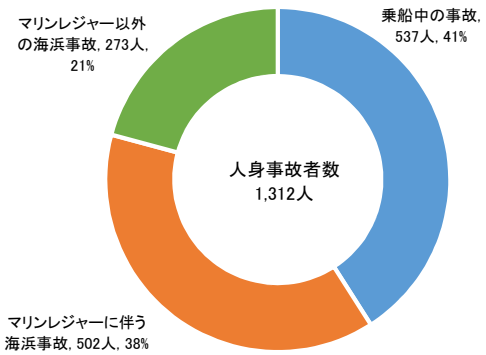


（2）人身事故（新たな海難定義）

令和元年の区分別の人身事故者数は、船舶事故以外の乗船中の事故 537 人（41%）が最も多く、次いでマリンレジャーに伴う海浜事故 502 人（38%）、マリンレジャー以外の海浜事故 273 人（21%）の順となっています。

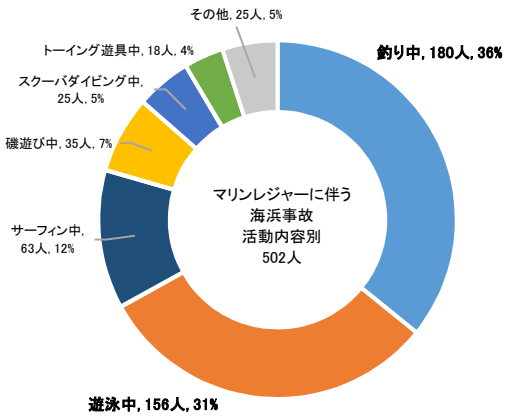
令和元年のマリンレジャーに伴う海浜事故の活動内容別の人数は、釣り中 180 人（36%）が最も多く、次いで遊泳中 156 人（31%）、サーフィン中 63 人（12%）の順となっています。

【区分別の割合（令和元年）】



死者・行方不明者：486 人

【マリンレジャーに伴う海浜事故の活動内容別の割合（令和元年）】

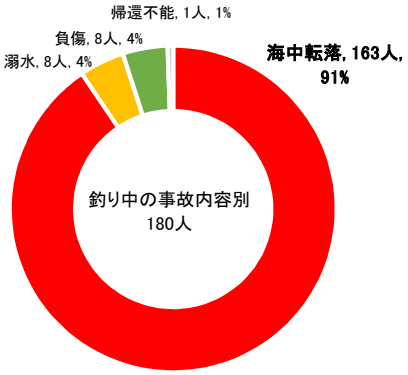


死者・行方不明者：216 人

令和元年の釣り中の事故者数は 180 人で、このうち死者・行方不明者は 97 人でした。事故者 180 人を事故内容別にみると、海中転落が最も多く 163 人（91%）でした。

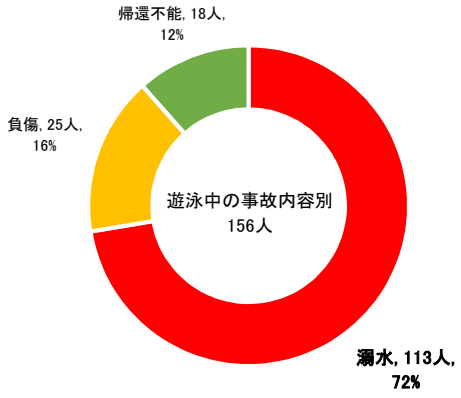
また、令和元年の遊泳中の事故者数は 156 人で、このうち死者・行方不明者は 74 人でした。事故者 156 人を事故内容別にみると、溺水が最も多く 113 人（72%）でした。

【釣り中の事故内容別の割合（令和元年）】



死者・行方不明者：97 人

【遊泳中の事故内容別の割合（令和元年）】



死者・行方不明者：74 人

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箇所で観測した風向、風速、波高等の局地的な気象・海象の現況、気象庁が発表する気象警報・注意報、ミサイル発射や避難勧告等に関する緊急情報、海上工事や海上行事等の状況に関する海上安全情報、海上模様が把握できるライブカメラ映像等を「海の安全情報」として提供しています。

「海の安全情報」は、パソコンやスマートフォン等で利用することができ、特に地図機能を活用した「スマートフォン用サイト」では、GPSの位置情報により、現在地周辺の気象・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、手軽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分毎に観測した風向、風速、波高等の気象・海象の現況
- **気象警報・注意報等**：気象庁が発表する気象警報・注意報等
  （特別警報、津波警報・注意報、気象警報・注意報、地方海上警報、竜巻注意情報）
- **海上安全情報**：海上工事情報、海上行事予定等の情報
  （船舶交通の制限等に関する情報、航路障害物の情報、海上での工事・作業等の情報、漁礁の設置等の情報）
- **ライブカメラ**：灯台等に設置したライブカメラの動画・画像
- **海域情報**：海難発生注意海域情報、制限・禁止海域情報等
- **安全啓発情報**：発航前点検励行等の海難防止のための啓発情報等
- **その他**：港湾・航路等に関する情報、海難防止のための安全啓発情報

さらに、令和元年６月からは「海の安全情報」のLアラート（災害等公共情報共有基盤）※への発信を開始し、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 積極的な海難防止の取組み

（1）SNS 等を活用した周知啓発活動

海上保安庁では、より多くの国民の皆様に安全啓発に関する情報をお知らせするための取り組みとして、Twitter、YouTube 等を積極的に活用しています。

ア　Twitter を活用した情報発信

日々の海難発生状況から得られた事故防止に有用な安全情報をすばやく皆様にお知らせするため、Twitter を活用して、タイムリーに発信しています。

イ　YouTube を活用した安全啓発動画の発信

安全啓発動画の例として、カヌー及び SUP 愛好者に対し、荒天時における初心者と熟練者の操船技能を比較した映像を基に作成した動画を発信しているほか、海水浴を楽しまれる皆様に対し、子供から大人までの幅広い年齢層に親しみやすいアニメーション動画を発信しています。

この他、地域特性に応じた様々な動画を発信するなど、YouTube を活用し、分かり易く安全啓発を実施しています。

【カヌー・SUP の安全啓発動画】

【海難防止アニメーション～離岸流～】

ウ　アマゾンジャパンと連携したウォーターセーフティガイドの周知

Amazon でカヌー、ミニボート、SUP の関連商品を購入した利用者に対して Amazon あんしんメールを配信し、メールを通じたウォーターセーフティガイドの周知を行っています。

（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。

【ホームページによる活動状況の紹介】

（3）イベント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イベントにおいて、展示ブースでの海難防止啓発活動や、著名人を交えたステージイベントを行い、釣り中の事故防止を啓発するなど、積極的に安全意識の高揚・啓発を図っています。

【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】

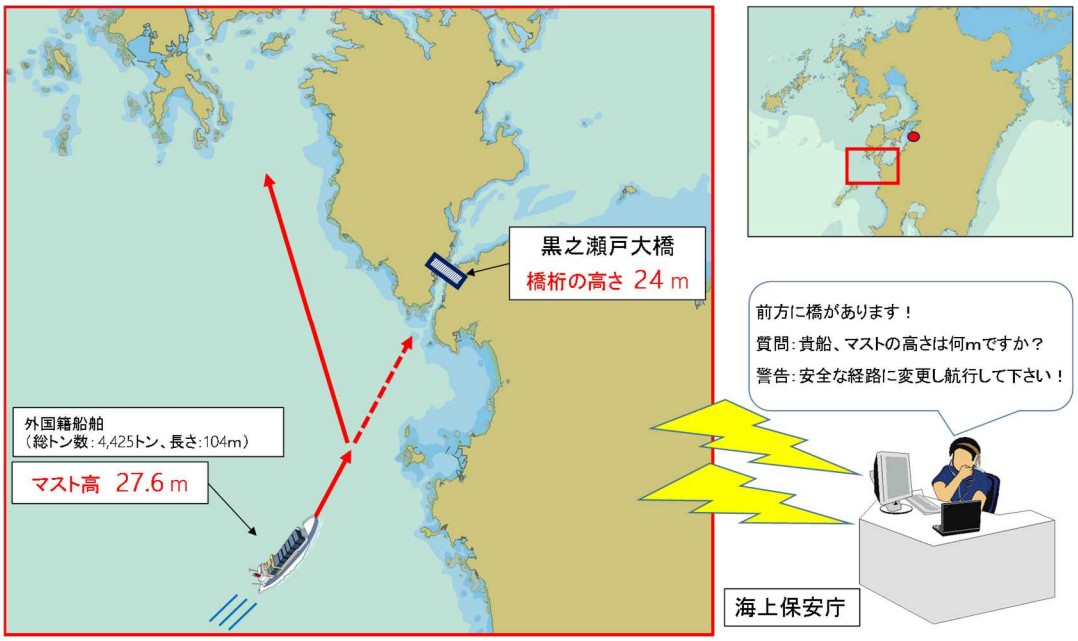
（4）AISを活用した航行支援システム

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。

注意喚起により船舶の橋梁への衝突を回避!!

令和２年２月、管区海上保安本部のAIS運用官がAISにより船舶の動静を監視中、鹿児島県の黒之瀬戸大橋下を地理に不案内な外国船舶が通航しようとしているのを認め、VHF無線電話によりマストの高さを確認したところ、同橋と衝突する危険性が高かったことから、直ちに注意喚起を実施しました。その結果、同船は針路を変更し、同橋との衝突を未然に防止しました。



― 第4章　救助状況及び海難発生時の救命率向上策　―

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、令和元年のマリンレジャーに関する事故者は 798 人で、海上保安庁ではこのうち 344 人に対し巡視船艇等延べ 432 隻、航空機延べ 168 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、457 人が当庁を含む救助機関等により救助され、105 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 908 人で、海上保安庁ではこのうち 435 人に対し巡視船艇等延べ 450 隻、航空機延べ 78 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 452 人を除いた 456 人のうち、143 人が当庁を含む救助機関等により救助され、41 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。

令和元年の船舶乗船中の事故者は、1,536 人でした。このうち、船舶事故に伴う乗船中の事故者は 626 人で、海上保安庁では巡視船艇等延べ 438 隻、航空機延べ 164 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 562 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 910 人で、海上保安庁ではこのうち 376 人に対し巡視船艇等延べ 577 隻、航空機延べ 290 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 17 人を除いた 893 人のうち、363 人が当庁を含む救助機関等により救助され、341 人が自力による救助でした。

(2)船体の救助

令和元年の船舶事故隻数は 2,058 隻で、海上保安庁ではこのうち 1,314 隻に対し、巡視船艇等延べ 2,122 隻、航空機延べ 387 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 379 隻、救助を必要とした要救助船舶は 1,679 隻であり、要救助船舶の中で自力入港した 261 隻を除いた 1,418 隻のうち 1,200 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、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。

さらに、平成31年4月1日から、救急救命士を補助する「救急員※5制度」を創設し、救助・救急体制の充実強化を図っています。

※1　特殊救難隊…火災を起こした危険物積載船や、荒天下で座礁した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。

※5　救急員…消防救急隊員と同等の応急処置範囲内で救急救命士を補助する者であり、所定の教育を修了した特殊救難隊及び機動救難士等から指名している。

【行方不明のダイバーを救助した事例】

ダイビングボートの乗船者から、ダイバー１名が行方不明であると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捜索を開始したところ、特殊救難隊員が浮力のあるゴミを抱え海面を漂流するダイバーを発見し、吊り上げ救助しました。

行方不明者に、怪我等はありませんでした。

【乗揚げたプレジャーボートから妊婦と幼児を救助した事例】

夜間プレジャーボートが浅瀬に乗揚げ、妊婦と幼児（１歳）が体調不良を訴えていると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機動救難士が幼児用吊り上げ器材等を使用して、吊り上げ救助し、救急車に引継ぎました。

妊婦と幼児は、一時的な体調不良と診断されましたが大事には至りませんでした。

乗揚げたボート

幼児の吊り上げ

（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、民間救助組織、漁業協同組合等との密接な連携・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（公財）日本ライフセービング協会などの民間救助組織の他、漁業協同組合とも連携・協力体制の充実に努めています。

【岩場で救助を待つ釣り人を民間救助組織と連携して救助した事例】

１名でミニボートに乗り、釣りをしていたところ、岩場に衝突して航行不能となったため、付近の岩場に上陸し救助を待っている（ライフジャケット着用）との救助要請がありました。

海上保安庁では、直ちに巡視艇を出動させるとともに、現場には多数の岩場があり、巡視艇では接近が困難と考えたため、水難救済会所属船（以下「所属船」という。）に救助の協力要請を行いました。

所属船は、現場付近に到着し海上保安官を上乗りさせた後、岩場に接近して釣り人を救助しました。

釣り人に、怪我等はありませんでした。

要救助者

救助状況

【簡易救助器具により海中転落者を救助した事例】

海上保安庁では、漁業協同組合等と協力して、簡易救助器具（浮きとロープを結び付けたもの）の活用や岸壁上への設置を推進しているところ、港内で釣り人が、足がもつれ海中転落する事故が発生しました。

事故者の海中転落に気が付いた他の釣り人が、岸壁上に設置してあった簡易救助器具を投げ入れ、救助しました。事故者は、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。

簡易救助器具

（3）捜索・救助におけるAISの有効活用

海難の捜索・救助には、迅速な情報入手と正確な海難発生位置の把握が非常に重要です。とりわけ、海難発生位置の把握にあっては、海難により無線機等の連絡手段が損壊した等の理由で、海上保安庁に連絡ができない状況に陥ることもあります。

AISは、雨や波の影響を受けずに荒天時でも、自船と他船の位置や速力等を容易に確認できるため事故防止の観点はもとより、海難等により連絡手段が断たれた際には、自船の位置を他者へ知らせる有効な手段ともなります。

海上保安庁では、AIS搭載義務船以外の小型船にあっても、簡易型AISの搭載を推奨しています。

【簡易型AISの位置情報が功を奏した事例】

毎朝、無線にて定時連絡をしている漁船（総トン数：14 トン）と前日の定時連絡を最後に連絡が取れないとの通報が海上保安庁にありました。

海上保安庁では、直ちに航空機と巡視船を出動させるとともに、漁船が簡易型AISを搭載していたため、AISの位置情報が途絶えた位置を早期に割出し、航空機が、重点的に捜索した結果、最終連絡位置から約 140 ㎞離れた岩場に乗揚げた漁船、赤色発光信号及び乗組員を発見しました。

その後、巡視船の搭載艇により乗組員５名全員を救助しました。

救助された5名に、怪我等はありませんでした。

赤色発光信号

要救助者

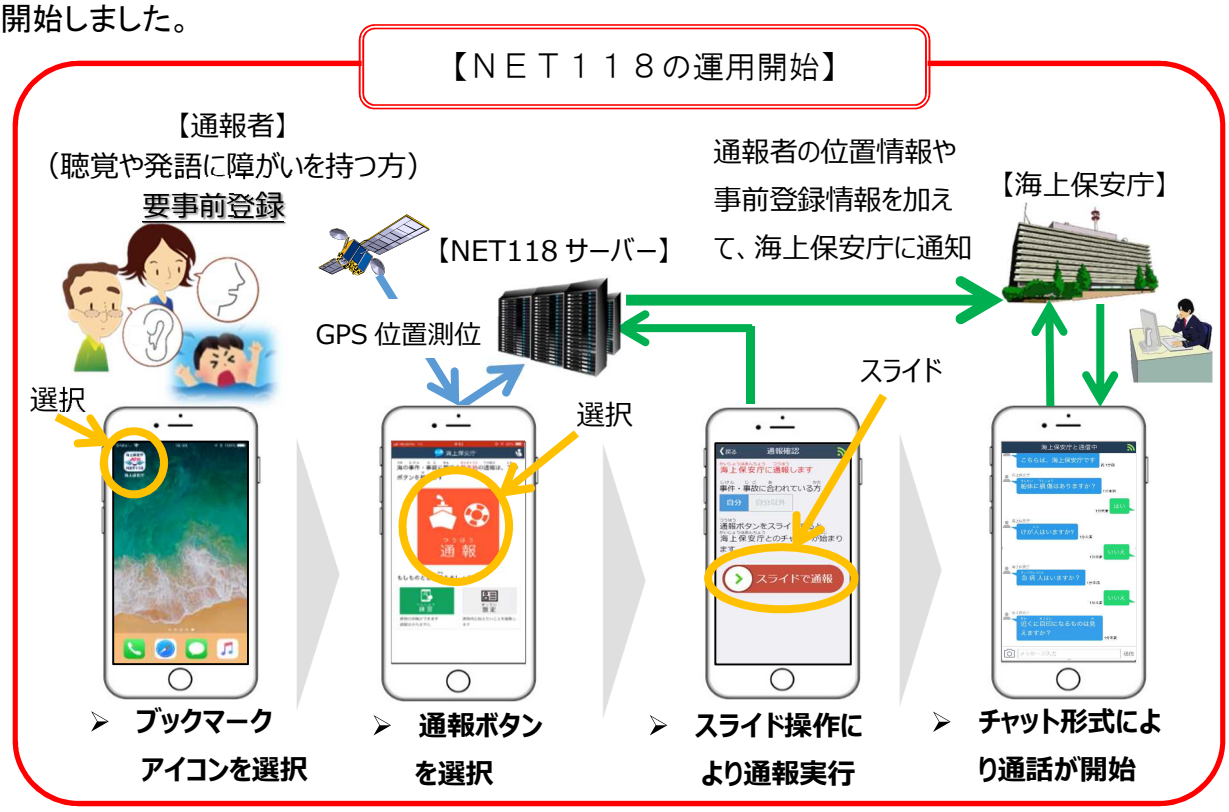
３ 自己救命策の確保

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。

また、令和元年 11 月１日からは、聴覚や発話に障がいをもつ方を対象に、スマートフォンなどを使用した入力操作により海上保安庁への緊急通報が可能となる「NET118」の運用を開始しました。



（1）令和元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

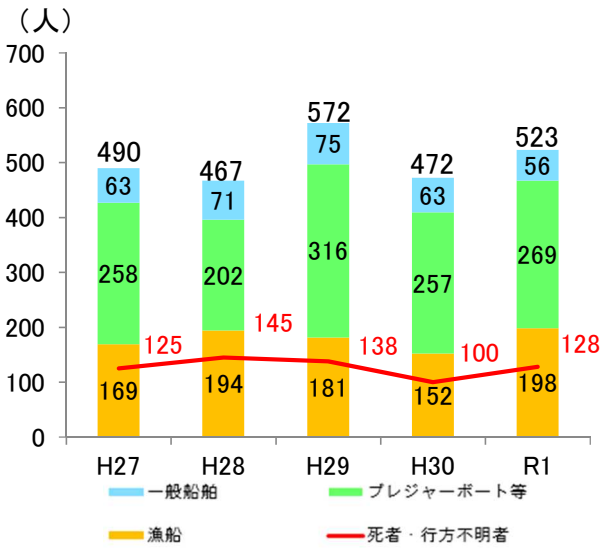
※船舶事故による海中転落及び船舶事故によらない乗船者の人身事故による海中転落者の合計

令和元年の船舶からの海中転落者 523 人のうち、死者・行方不明者は 128 人で、その内訳は、漁船が 80 人で最も多く、次いでプレジャーボート等※が 22 人でした。過去5年間（平成 27 年から令和元年）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、令和元年の 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 90 人であり、船舶からの海中転落者による死者・行方不明者全体の 70%を占め、中でも、漁船が 65 人で最も多くなっています。

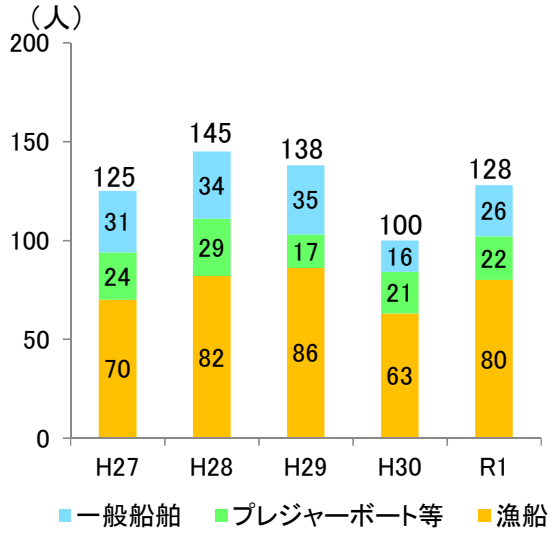
なお、漁船からの海中転落による死者・行方不明者のうち一人乗り漁船によるものは 40 人で、漁船からの海中転落による死者・行方不明者の 50%を占めています。

【海中転落者の推移（５年間）】



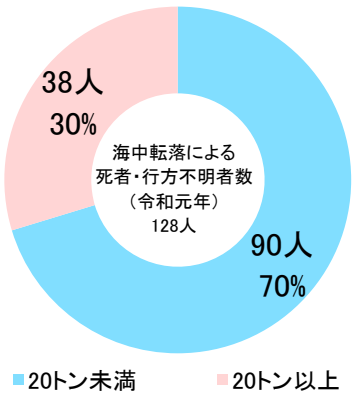
※プレジャーボート等とはプレジャーボートと遊漁船をいう。

【海中転落による死者・行方不明者の推移（５年間）】

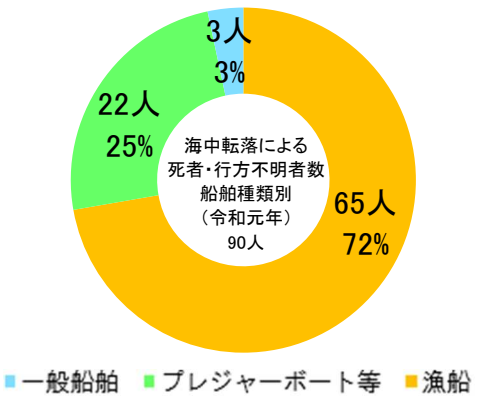


※プレジャーボート等とはプレジャーボートと遊漁船をいう。

【海中転落による死者・行方不明者割合（トン階別　令和元年）】

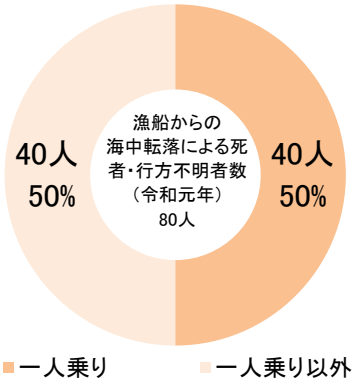


【海中転落による死者・行方不明者割合（20トン未満　船舶種類別　令和元年）】



※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。

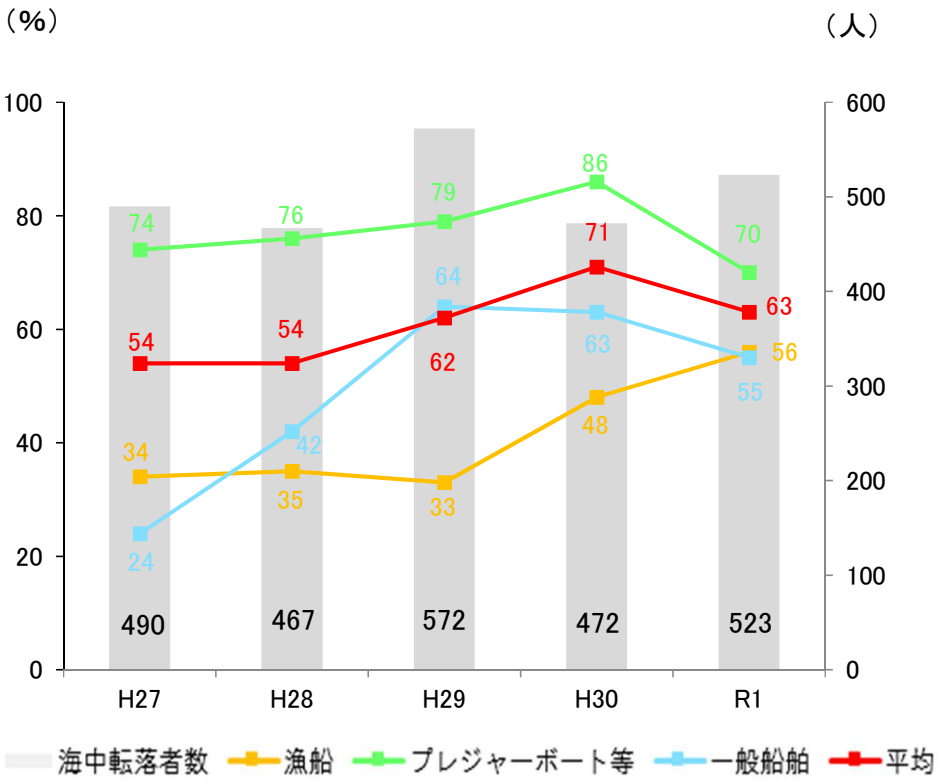
【漁船からの海中転落による死者・行方不明者のうち一人乗りが占める割合（令和元年）】



令和元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 63%で、過去5年間（平成 27 年から令和元年）の平均では 61%となっています。

このうち、令和元年は、一般船舶の着用率が最も低くライフジャケット着用率は 55%となっています。過去5年間（平成 27 年から令和元年）の平均では、漁船の着用率が低く 41%となっていますが、平成 30 年 2 月 1 日以降の救命胴衣着用義務拡大を契機に、漁船の救命胴衣着用率は、上がってきています。

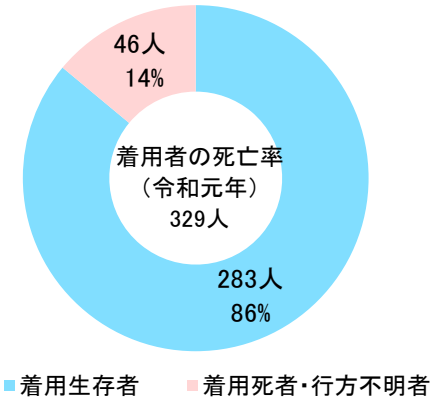
【海中転落者　ライフジャケット着用率（過去5年間）】



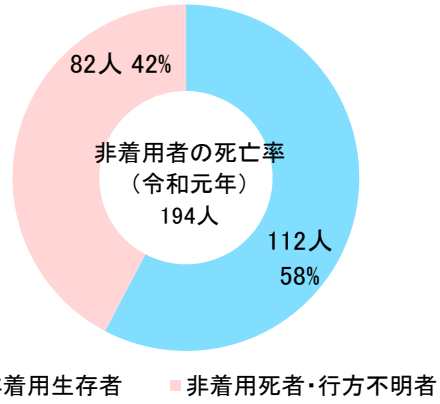
※プレジャーボート等とはプレジャーボートと遊漁船をいう。

令和元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 14%、非着用者で 42%となっています。過去5年間（平成 27 年から令和元年）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 10%、非着用者で 49%となっており、非着用者の死亡率は着用者に比べ高くなっていることから、ライフジャケット着用の有無が、海中転落した場合の生死を分ける大きな要因となっています。

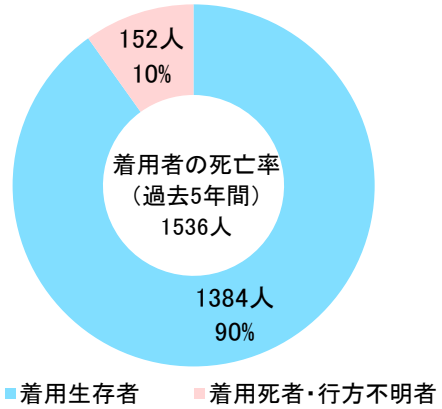
【着用者の死亡率（令和元年）】



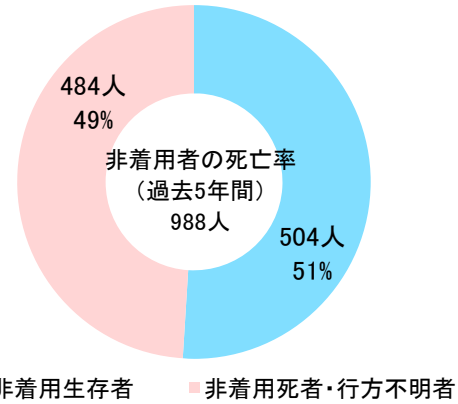
【非着用者の死亡率（令和元年）】



【着用者の死亡率（過去5年間）】

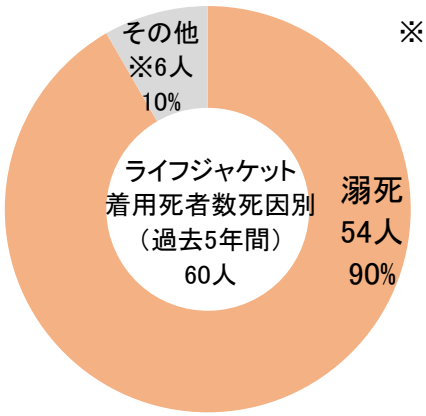


【非着用者の死亡率（過去5年間）】



過去5年間のライフジャケット着用死者・行方不明者 152 人のうち、死因が判明している死者は 60 人で、そのうち 54 人の死因は溺死となっています。

【ライフジャケット着用死者死因（過去5年間）】



※　その他：心疾患、脳挫傷等

（2）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

海中転落しライフジャケットを着用していたにもかかわらず死亡した事故の中には、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ものや、ライフジャケットが正しく装着されていなかったと考えられる事例があります。

ライフジャケットは、「いざ」という時に有効に機能させるため、適切な保守・点検と正しい装着が非常に重要です。

（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】

航行中のヨットから乗船者１名が海中転落し、もう１名が救助のため海へ飛び込みましたが救助できず、２名が漂流する事故が発生しました。

他の乗船者から携帯電話による 118 番通報を受け、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名は命に別状はなかったものの、もう１名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の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、心肺停止の方の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（封板に穴が開いて充気されているガスが無い状態）でした。

自動膨張式救命胴衣

自動膨張装置

使用前

使用後

ボンベの封板

（『小型船舶用膨張式救命胴衣「保守・点検」マニュアル』（日本小型船舶検査機構）等より引用）

※上の画像と、事例のライフジャケットとは無関係です。

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等、同種事案発生の未然防止に向けた取り組みを推進しています。

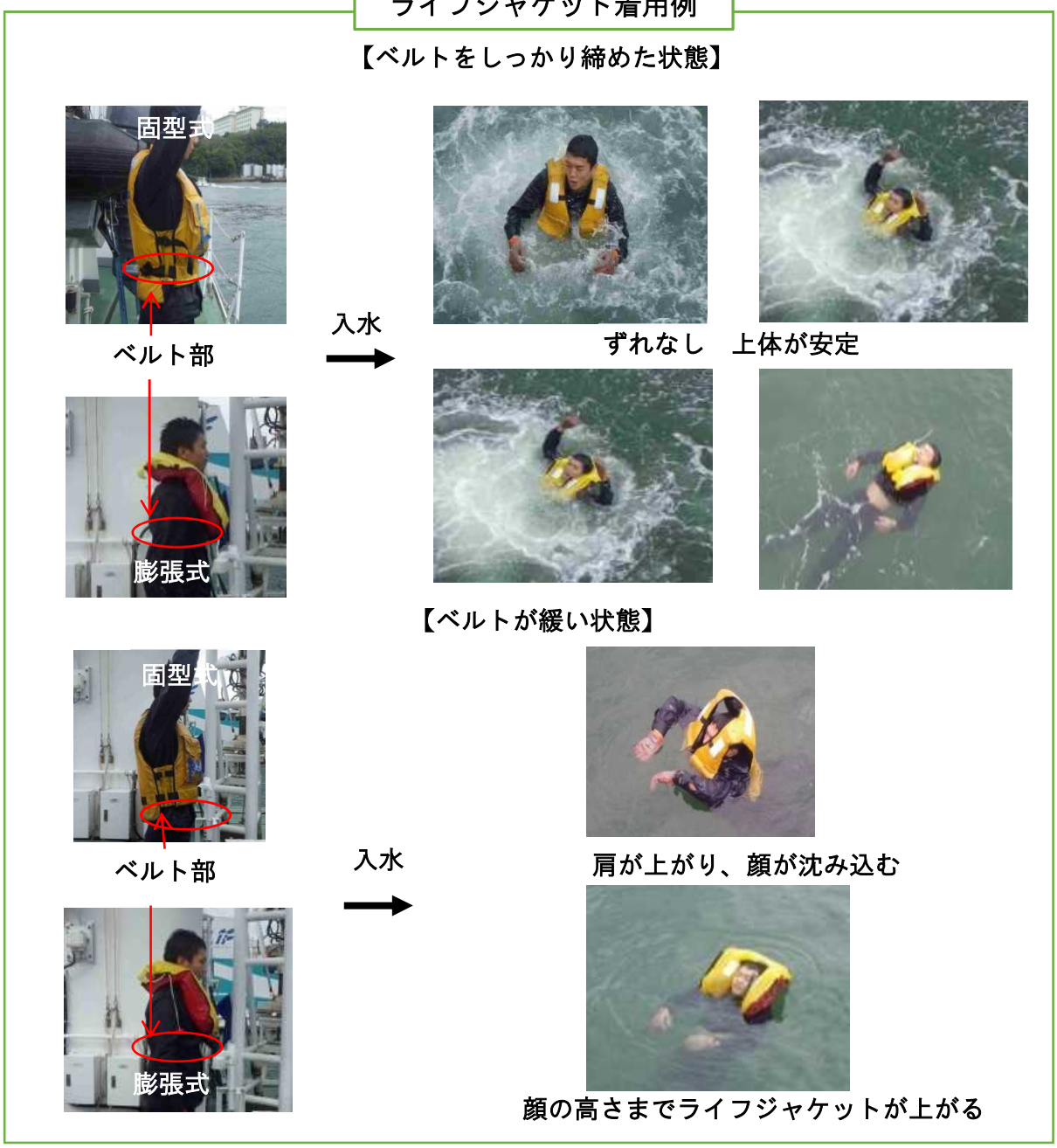
（イ） ライフジャケットの正しい装着等について

ライフジャケットは適正なサイズのものを正しく着用し「体へ密着」させなければ、海中転落した際に脱げてしまい、「十分な浮力を確保」することができません。

「体へ密着」させるためには、ライフジャケットのベルトや股紐を、緩みがないようしっかりと締めたり、確実に結ばなければなりません。

「十分な浮力を確保」するためには、通常のライフジャケットの保守・点検に加え装着前に、破損がないか、膨張式のライフジャケットであれば、膨張用ボンベが正しく取り付けられているか、使用済みでないか、ボンベと水感知センサーが交換時期を過ぎていないか、気室布・膨張装置を膨張させる手動レバーなどに異常がないかを確認したうえで装着する必要があります。

ライフジャケット着用例



【ライフジャケットの適切な着用が功を奏した事例】

2 名で磯釣り中に1名が大波にさらわれ海中転落する事故が発生しました。

事故者は、海中転落後に沖合方向へ流され、携帯電話で救助要請を試みましたが電波の不感地帯であったため、電話が繋がりませんでした。

事故者は、股下にベルトを通し固型式ライフジャケットが脱げないよう正しく装着していたため、固型式ライフジャケットが脱げず、海面に浮いて救助を待っていました。

その間、事故者の海中転落に気が付いたもう1名が、118 番通報しました。

海上保安庁では、直ちに巡視艇、ヘリコプターを出動させ捜索を開始、事故者を水難救済会所属船と協力し、海中転落してから約 3 時間半後に救助しました。

事故者は、低体温症等により入院しましたが、命に別状はありませんでした。

救助を待つ要救助者

巡視艇へ引継ぎ

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多く発生しています。

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。

【防水パック入り携帯電話の携行が功を奏した事例】

2 名乗りミニボートが洋上にて携行缶から燃料を補充していた際、突如大波を受け転覆し、2 名とも海中転落する事故が発生しました。

2 名はライフジャケットを着用していたため、自力で転覆したミニボートの船底に這い上がることができ、1名が防水パック入り携帯電話で 118 番通報し、通報を受けた海上保安庁の巡視艇等により救助されました。2 名は低体温症と診断されましたが、命に別状はありませんでした。

転覆したミニボート

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受けた際、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。

【携帯電話のGPS機能「ON」が功を奏した事例】

高波によりカヌーから落水し、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、落水してから約 1 時間カヌーの復元を試みましたが、強風と高波の影響から復元できなかったため、防水パック入り携帯電話のGPS機能を「ON」にした状態で 118 番通報しました。

海上保安庁では、緊急通報位置情報システムにより事故者の位置を特定し、巡視船艇とヘリコプターを出動させるとともに、AIS情報から事故者付近に錨泊していた貨物船に救助の協力要請を行いました。

事故者は、貨物船に救助され、怪我等はありませんでした。

救助状況

要救助者

（イ）　複数人行動と定時連絡や行き先・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あり、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。

事故者がしばらく家に帰ってこないことに、家族や友人などが初めて気が付き、事故の可能性があることを海上保安庁などに通報しても、事故発生後から時間が経過しており、長いものでは数日経過している場合もあります。

海は、陸上と違い潮流や風の影響で海中転落者が海の上を移動するため、海上保安庁が事故の発生から情報を認知するまでの時間が短く、行先等が判明していれば、生存救助の可能性が高まることから、「自己救命策確保3つの基本」はもちろんのこと、自分が事故に遭遇することも想定して、単独行動を避け複数人での行動や、出かける前に家族や友人などに行き先や帰宅時刻を連絡し、外出中も定期的な連絡を励行することが大切です。

【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】

航行中の漁船から、海岸に転覆状態で乗揚がっている漁船を発見したとの通報が海上保安庁にありました。

海上保安庁では、乗組員が海中転落したものと考え、直ちに巡視船艇等を出動させ捜索を実施しましたが、事故者は、半月以上経過後に御遺体で発見されました。

事故者は、誰にも行先を告げず１人で出港したため、事故の発生位置が特定できず、発見に時間を要しました。

転覆状態の乗揚げ漁船

（ウ） 縄梯子の設定ついて

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たとしても、甲板や外板上部まで手が届かず、船上に戻ることができない場合が考えられます。

特に、１人乗りの小型船舶では、同乗者からの救助が無いため、自力で船上へ戻ることができず、漂流する危険性が高くなります。

よって、船上から縄梯子を垂らしておけば、海中転落した際に縄梯子につかまり、速やかに救助機関に通報することができ、さらに、体力が消耗した状態でも、船上へ上がることも可能となるため、有効な自己救命策の一つとなります。

（エ） 救助援助者の確保について

プレジャーボートの事故で最も多いのが、機関故障等の運航不能であり、その後、潮流や風の影響で、転覆や乗揚げなど、人命に関わる事故に発展することもありますので、機関故障等に備え、仲間の船やマリーナの救助艇など、救助援助者による救助体制をあらかじめ確保しておくことも、重要な自己救命策の一つです。

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非常に重要です。

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。

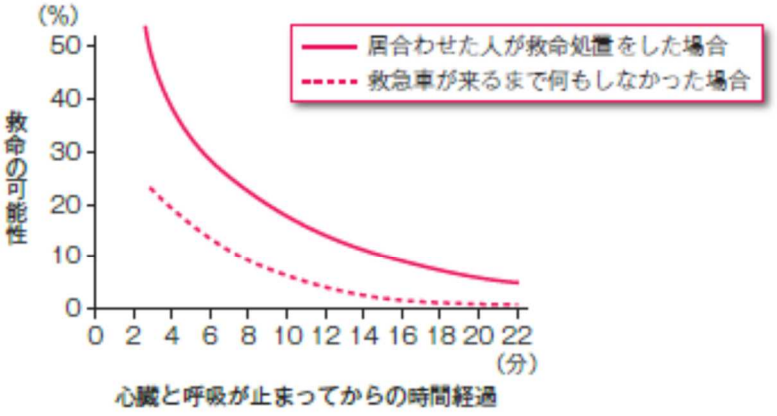


図３　救命の可能性と時間経過

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】

事故者は、仲間6名とともにダイビングをするため岩場から入水後、手に持っていたレギュレターで空気を吸おうとした際に、海水を誤飲し、意識を失いました。

仲間は、事故者が入水後仰向けの状態で動かないことに気が付き、速やかに事故者を海面から引揚げたところ、意識・呼吸が無かったため、心肺蘇生法等の一次救命処置を行いました。

その後、事故者は、意識を回復し、経過観察のため入院しましたが、翌日には無事退院しました。

オ　体温の保持

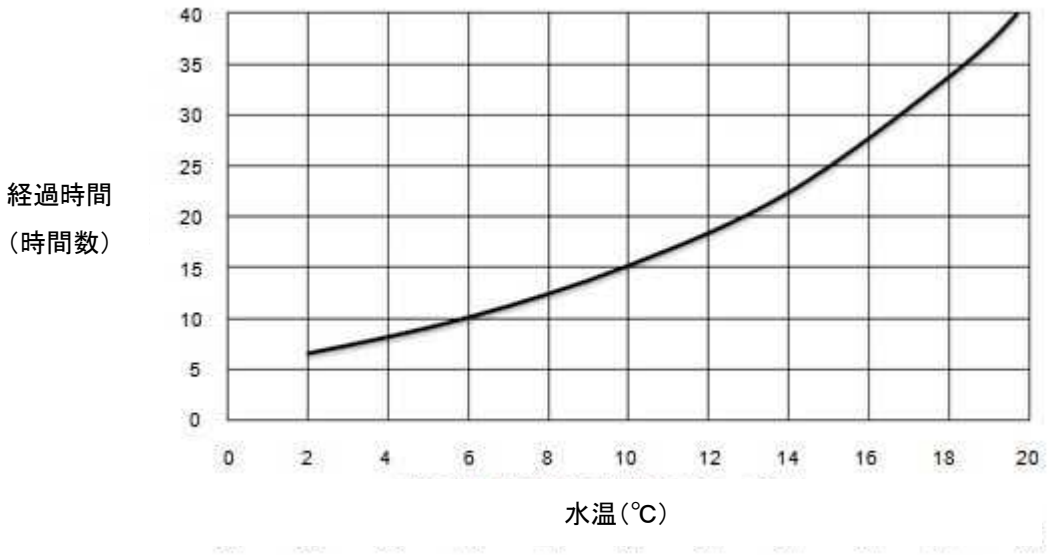
（ア）　水温と生存率について

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捜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捜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：国際航空海上捜索救助マニュアル）

【低体温症の海中転落者を救助した事例】

釣り人が防波堤から海中転落し、流れ着いた消波ブロックにしがみついていたところを他の釣り人が発見し、海上保安庁に 118 番通報がありました。

事故者は、海上保安庁の小型艇により救助され、搬送中も毛布等で保温された状態で、救急隊に引継がれました。

事故者は、海中転落して約2時間、海中にいたことから、搬送先の病院で体温 31 度の低体温症と診断されましたが、処置を受け回復しました。

（イ） イマーションスーツの活用について

イマーションスーツは、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。

イマーショ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、イマーションスーツは他のイマーションスーツと連結することができ、海上において離散することなく集団で漂流することで、救助者（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。

【イマーションスーツの活用により生存救助された事例】

青森県沖を航行中の貨物船から浸水し船体が傾斜しているとの通報が海上保安庁にあり、貨物船は船体傾斜が大きくなりその後沈没しましたが、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・航空機を出動させ、乗員の捜索・救助活動を実施し、乗員 10 名のうち、イマーショ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。）

イマーションスーツ※

※右事例のイマーションスーツとは無関係です。

イマーションスーツを着用し、集団で漂流している状況

資料編

令和元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　外国船舶の事故隻数及び死者・行方不明者数の推移---------- 24
第Ⅰ－31図　外国船舶事故の事故種類別による事故隻数の推移---------- 24
第Ⅰ－32図　外国船舶事故の原因別による事故隻数の推移---------- 25
第Ⅰ－33図　総トン数1，000トン以上の事故隻数の割合---------- 25
第Ⅰ－34図　ふくそう海域（東京湾、伊勢湾、瀬戸内海及び関門海峡）における事故発生状況----- 26

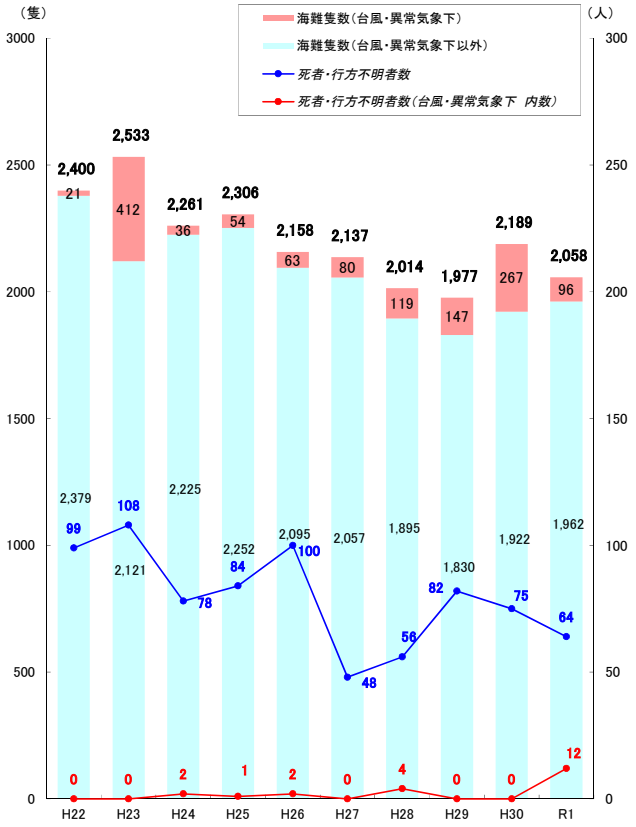
＜船舶事故以外の乗船中の事故及び海浜事故発生状況＞

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---------- 27
第Ⅱ－1表　船舶種類別・事故内容別乗船中の事故発生状況（令和元年）---------- 27
第Ⅱ－2図　船舶海難以外の乗船中の事故内容別発生数---------- 28
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---------- 28
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---------- 29
①　遊泳中の事故内容別発生数---------- 29
②　磯遊び中の事故内容別発生数---------- 30
③-1　釣り中の事故内容別発生数---------- 30
③-2　釣り中の海中転落者のライフジャケット着用率及び死亡率---------- 31
④　サーフィン中の事故内容別発生数---------- 31
⑤　ボードセーリング中の事故内容別発生数---------- 32
⑥　スクーバダイビング中の事故内容別発生数---------- 32
第Ⅱ－5図　マリンレジャーに関する海浜事故の年齢層別構成---------- 33
第Ⅱ－6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---------- 33
第Ⅱ－7図　マリンレジャー以外の海浜事故の事故内容別発生数---------- 34

＜救助状況＞

第Ⅲ－1表　船舶海難救助状況の前年との比較---------- 35
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---------- 35

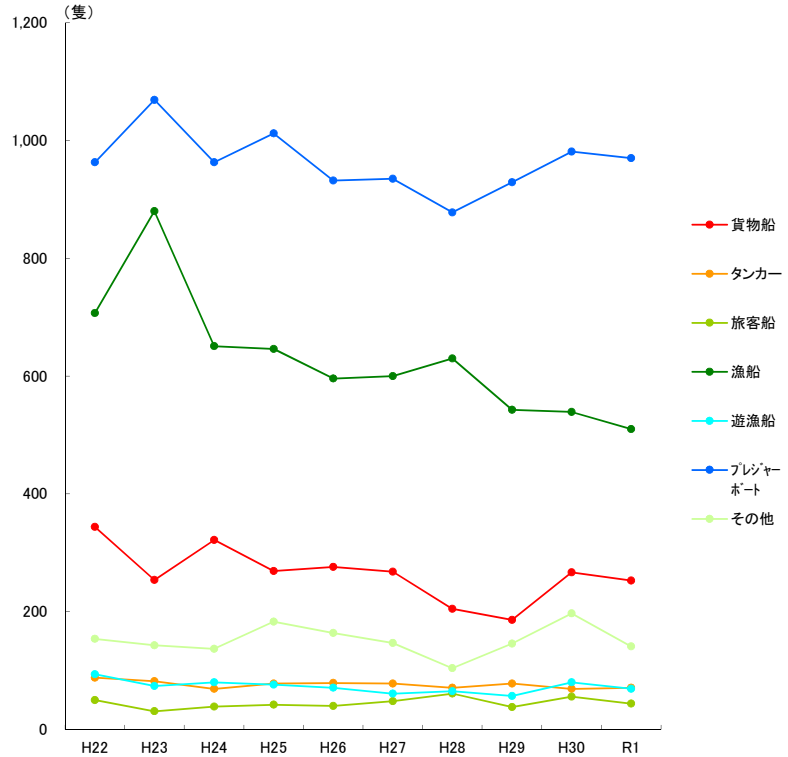
第Ⅰ－1図　海難及び死者・行方不明者発生数



単位：隻・人

	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1
海難隻数（台風・異常気象下）	21	412	36	54	63	80	119	147	267	96
海難隻数（台風・異常気象下以外）	2,379	2,121	2,225	2,252	2,095	2,057	1,895	1,830	1,922	1,962
死者・行方不明者数	99	108	78	84	100	48	56	82	75	64
死者・行方不明者数（台風・異常気象下　内数）	0	0	2	1	2	0	4	0	0	12

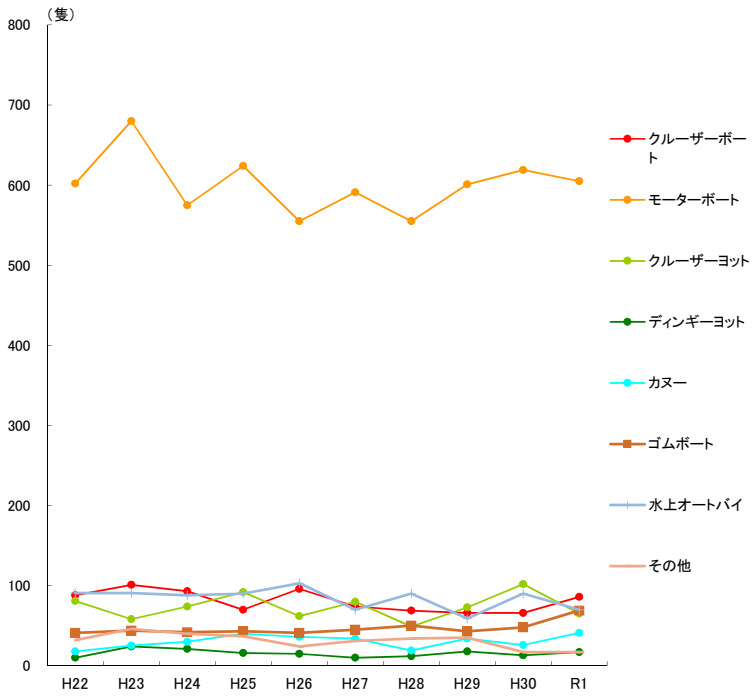
第Ⅰ－2図　船舶種類別海難発生隻数



単位：隻

	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1
貨物船	344	254	322	269	276	268	205	186	267	253
タンカー	88	82	69	78	79	78	71	78	69	71
旅客船	50	31	39	42	40	48	61	38	56	44
漁船	707	880	651	646	596	600	630	543	539	510
遊漁船	94	74	80	76	71	61	65	57	80	69
ﾌﾟﾚｼﾞｬｰﾎﾞｰﾄ	963	1,069	963	1,012	932	935	878	929	981	970
その他	154	143	137	183	164	147	104	146	197	141
計	2,400	2,533	2,261	2,306	2,158	2,137	2,014	1,977	2,189	2,058

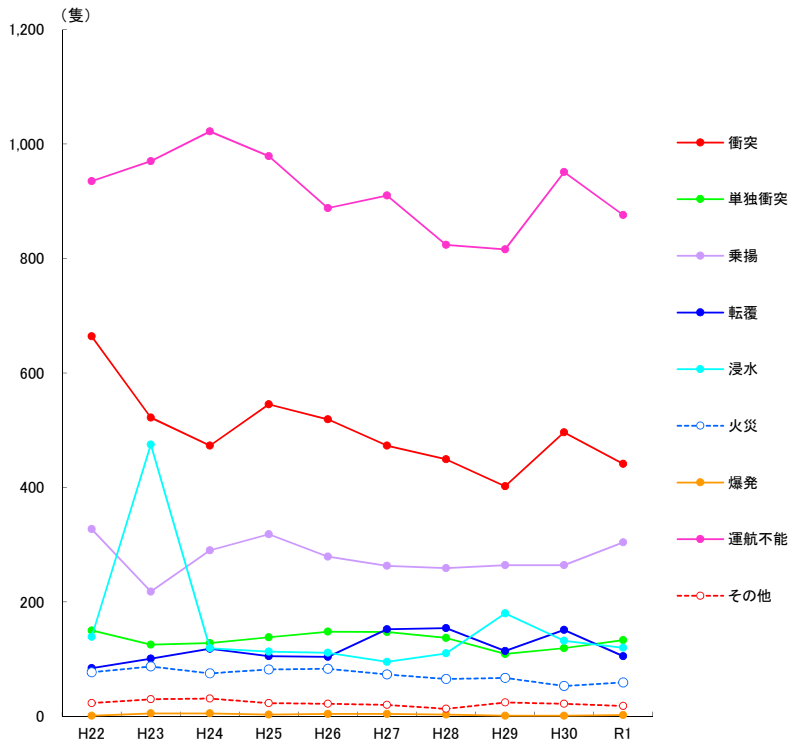
第Ⅰ－2図　詳細図　プレジャーボートの船型別の海難発生隻数



単位：隻

	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1
クルーザーボート	88	101	93	70	96	74	69	66	66	86
モーターボート	602	680	575	624	555	591	555	601	619	605
クルーザーヨット	81	58	74	92	62	80	49	73	102	65
ディンギーヨット	10	24	21	16	15	10	12	18	13	17
カヌー	18	25	30	40	36	34	19	34	26	41
ゴムボート	41	44	42	43	41	45	50	43	48	69
水上オートバイ	91	91	88	90	103	70	90	59	90	70
その他	32	46	40	37	24	31	34	35	17	17
計	963	1,069	963	1,012	932	935	878	929	981	970

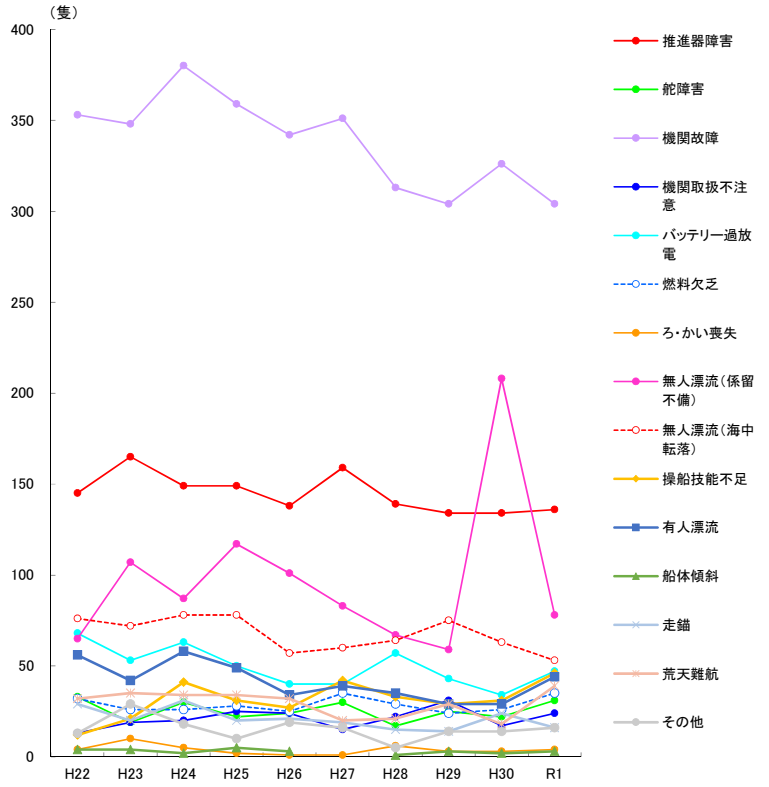
第Ⅰ－3図　海難種類別海難発生隻数



単位：隻

	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1
衝突	664	522	473	545	519	473	449	402	496	441
単独衝突	150	125	128	138	148	147	137	109	119	133
乗揚	327	218	290	318	279	263	259	264	264	304
転覆	84	101	118	105	104	152	154	114	151	105
浸水	139	475	119	113	111	95	110	180	132	120
火災	77	87	75	82	83	73	65	67	53	59
爆発	1	5	5	3	4	4	3	1	1	2
運航不能	935	970	1,022	979	888	910	824	816	951	876
その他	23	30	31	23	22	20	13	24	22	18
計	2,400	2,533	2,261	2,306	2,158	2,137	2,014	1,977	2,189	2,058

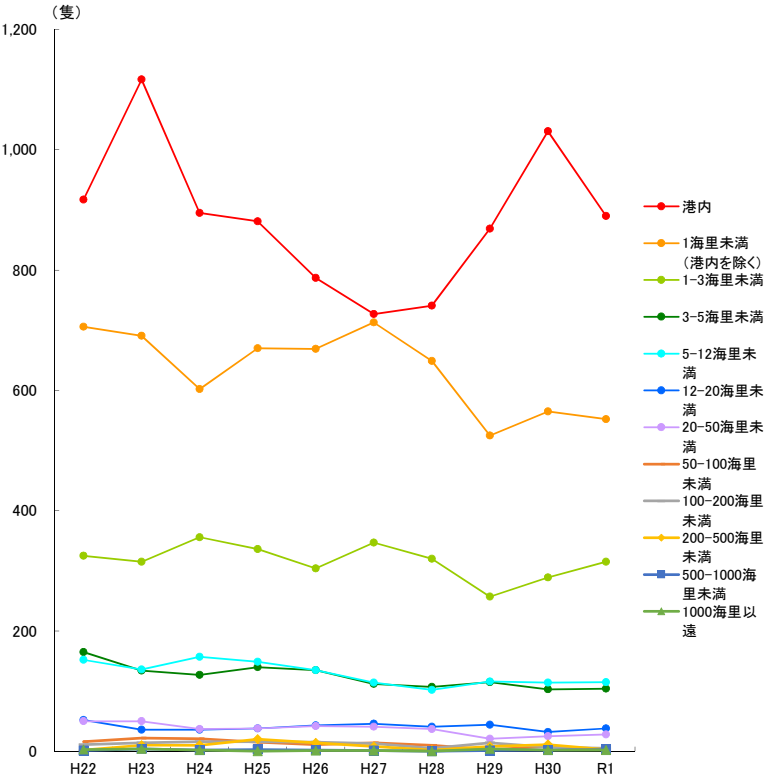
第Ⅰ－3図　詳細図　運航不能の詳細別海難発生隻数



単位：隻

	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1
推進器障害	145	165	149	149	138	159	139	134	134	136
舵障害	33	19	30	22	24	30	17	25	22	31
機関故障	353	348	380	359	342	351	313	304	326	304
機関取扱不注意	13	19	20	25	24	15	22	31	17	24
バッテリー過放電	68	53	63	50	40	40	57	43	34	47
燃料欠乏	32	26	26	28	25	35	29	24	26	35
ろ・かい喪失	4	10	5	2	1	1	6	3	3	4
無人漂流（係留不備）	65	107	87	117	101	83	67	59	208	78
無人漂流（海中転落）	76	72	78	78	57	60	64	75	63	53
操船技能不足	12	21	41	31	27	42	33	29	31	46
有人漂流	56	42	58	49	34	39	35	29	29	44
船体傾斜	4	4	2	5	3		1	3	2	3
走錨	29	20	31	20	21	19	15	14	24	16
荒天難航	32	35	34	34	32	20	21	29	18	39
その他	13	29	18	10	19	16	5	14	14	16
計	935	970	1,022	979	888	910	824	816	951	876

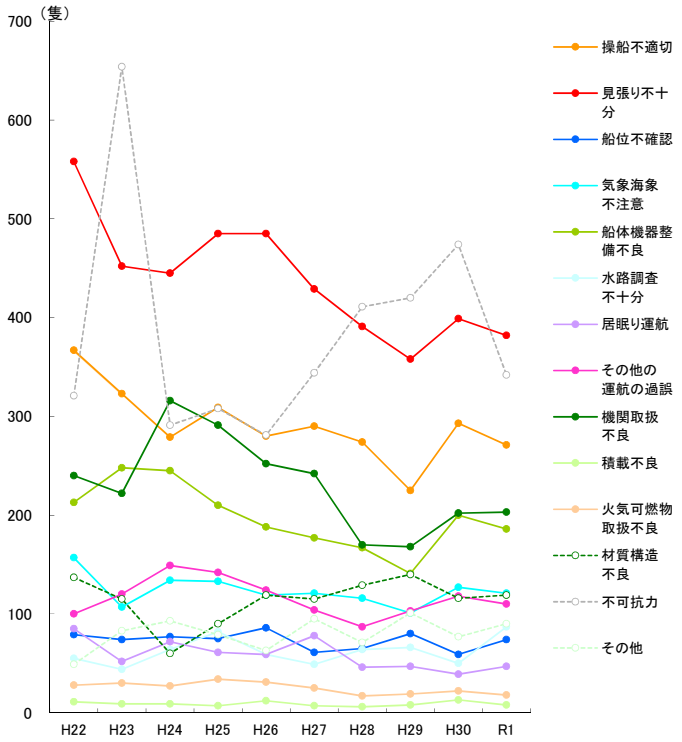
第Ⅰ－4図　距岸別海難発生隻数



単位：隻

	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1
港内	917	1,117	895	881	787	727	741	869	1,031	890
1海里未満（港内を除く）	706	691	602	670	669	713	649	525	565	552
1-3海里未満	325	315	356	336	304	347	320	257	289	315
3-5海里未満	165	134	127	140	135	112	107	115	103	104
5-12海里未満	152	136	157	149	135	114	102	116	114	115
12-20海里未満	52	36	36	38	43	46	41	44	32	38
20-50海里未満	50	50	37	38	42	41	37	21	25	28
50-100海里未満	16	22	21	15	11	14	10	3	8	3
100-200海里未満	11	14	16	16	15	13	5	14	7	5
200-500海里未満	2	10	10	20	14	8	2	8	11	3
500-1000海里未満	1	4	2	3	2	1	0	1	2	3
1000海里以遠	3	4	2	0	1	1	0	4	2	2
計	2,400	2,533	2,261	2,306	2,158	2,137	2,014	1,977	2,189	2,058

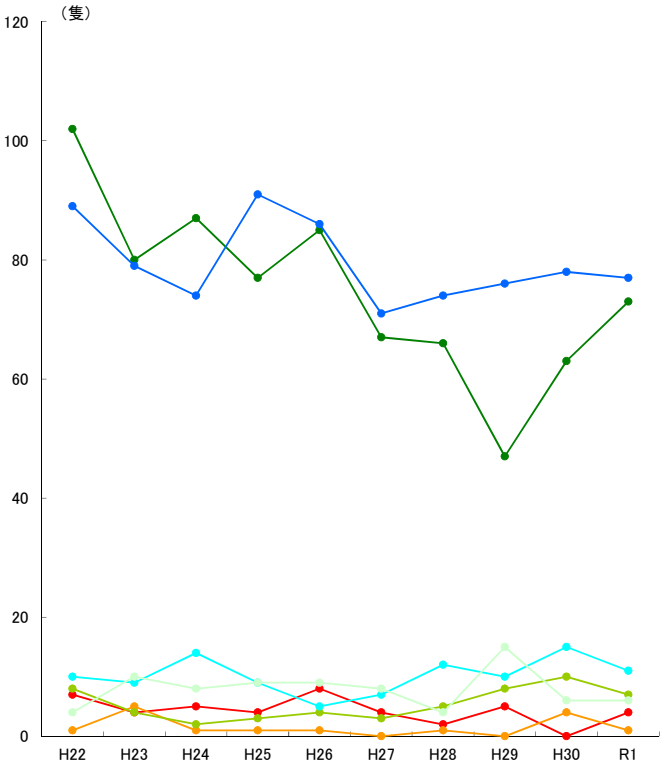
第Ⅰ－5図　原因別海難発生隻数



単位：隻

			H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1
人為的要因	運航の過誤	操船不適切	367	323	279	309	280	290	274	225	293	271
		見張り不十分	558	452	445	485	485	429	391	358	399	382
		船位不確認	79	74	77	75	86	61	65	80	59	74
		気象海象不注意	157	107	134	133	119	121	116	101	127	121
		船体機器整備不良	213	248	245	210	188	177	167	141	200	186
		水路調査不十分	55	44	64	82	59	49	64	66	50	87
		居眠り運航	85	52	72	61	59	78	46	47	39	47
		その他の運航の過誤	100	120	149	142	124	104	87	103	118	110
	機関取扱不良		240	222	316	291	252	242	170	168	202	203
	積載不良		11	9	9	7	12	7	6	8	13	8
	火気可燃物取扱不良		28	30	27	34	31	25	17	19	22	18
材質構造不良			137	115	60	90	119	115	129	140	116	119
不可抗力			321	654	291	308	281	344	411	420	474	342
その他			49	83	93	79	63	95	71	101	77	90
計			2,400	2,533	2,261	2,306	2,158	2,137	2,014	1,977	2,189	2,058

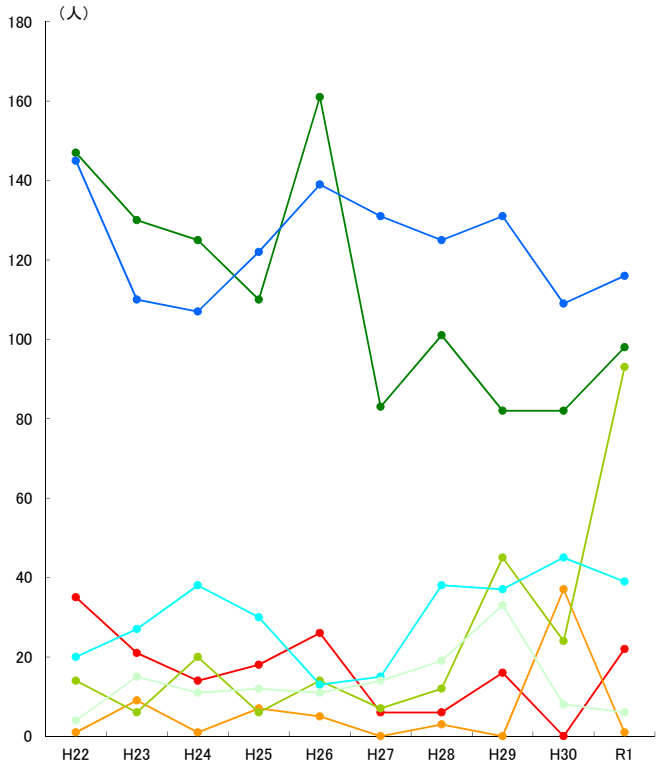
第Ⅰ－6図　船舶種類別の死傷者を伴う海難発生隻数



単位：隻

	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1
貨物船	7	4	5	4	8	4	2	5	0	4
タンカー	1	5	1	1	1	0	1	0	4	1
旅客船	8	4	2	3	4	3	5	8	10	7
漁船	102	80	87	77	85	67	66	47	63	73
遊漁船	10	9	14	9	5	7	12	10	15	11
ﾌﾟﾚｼﾞｬｰﾎﾞｰﾄ	89	79	74	91	86	71	74	76	78	77
その他	4	10	8	9	9	8	4	15	6	6
計	221	191	191	194	198	160	164	161	176	179

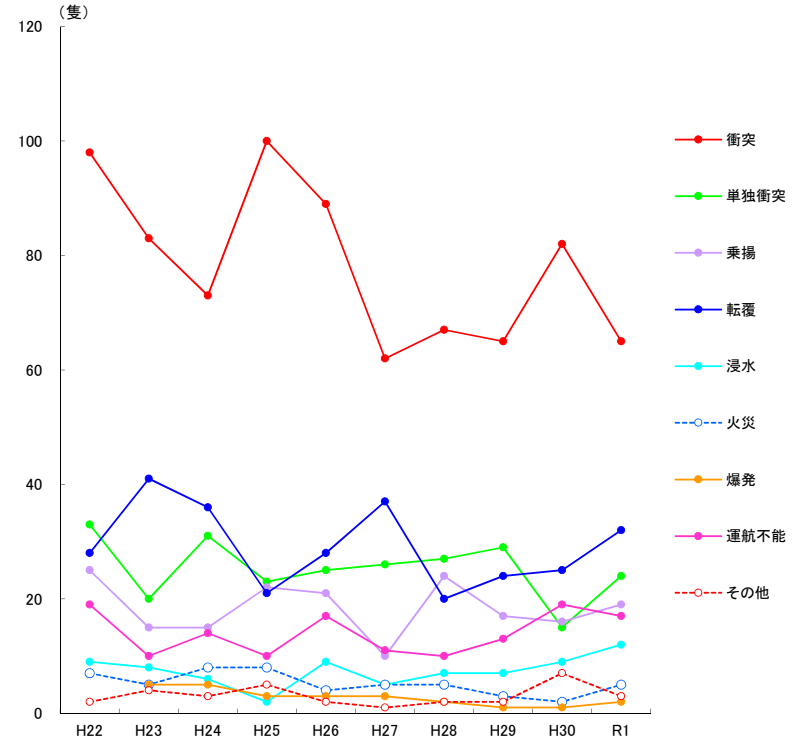
第Ⅰ－7図　船舶種類別の死傷者発生数



単位：人

	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1
貨物船	35	21	14	18	26	6	6	16	0	22
タンカー	1	9	1	7	5	0	3	0	37	1
旅客船	14	6	20	6	14	7	12	45	24	93
漁船	147	130	125	110	161	83	101	82	82	98
遊漁船	20	27	38	30	13	15	38	37	45	39
ﾌﾟﾚｼﾞｬｰﾎﾞｰﾄ	145	110	107	122	139	131	125	131	109	116
その他	4	15	11	12	11	14	19	33	8	6
計	366	318	316	305	369	256	304	344	305	375

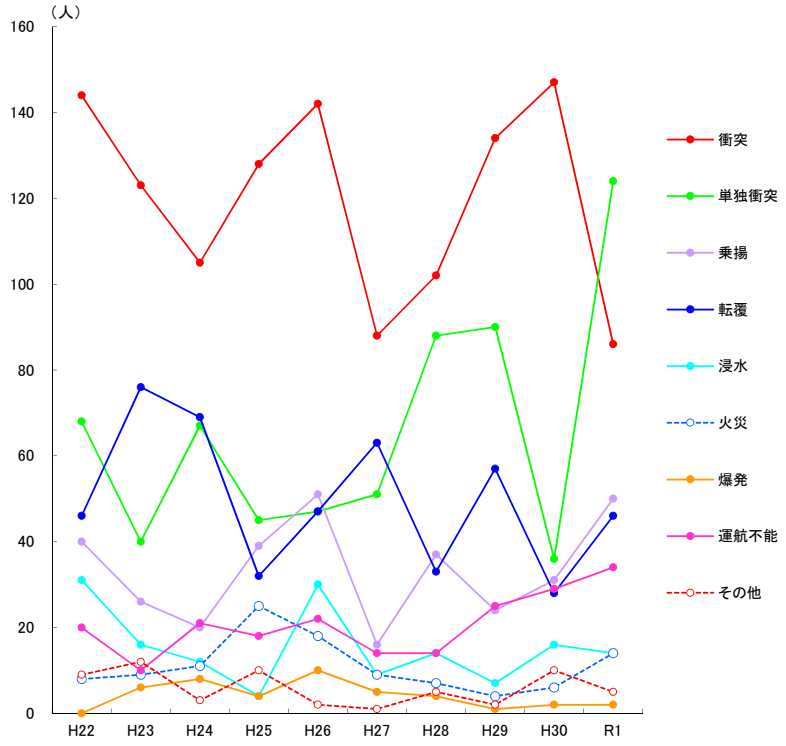
第Ⅰ－8図　海難種類別の死傷者を伴う海難発生隻数



単位：隻

	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1
衝突	98	83	73	100	89	62	67	65	82	65
単独衝突	33	20	31	23	25	26	27	29	15	24
乗揚	25	15	15	22	21	10	24	17	16	19
転覆	28	41	36	21	28	37	20	24	25	32
浸水	9	8	6	2	9	5	7	7	9	12
火災	7	5	8	8	4	5	5	3	2	5
爆発		5	5	3	3	3	2	1	1	2
運航不能	19	10	14	10	17	11	10	13	19	17
その他	2	4	3	5	2	1	2	2	7	3
計	221	191	191	194	198	160	164	161	176	179

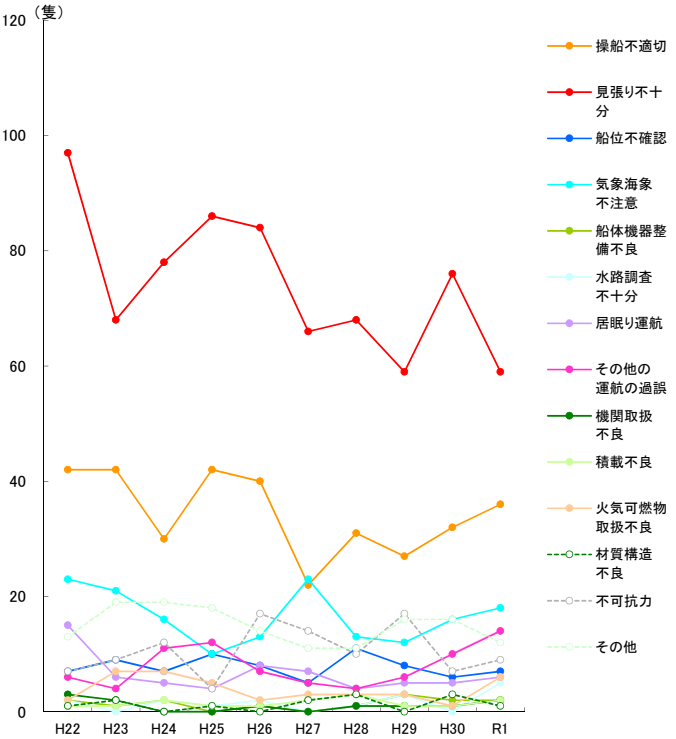
第Ⅰ－9図　海難種類別の死傷者発生数



単位：人

	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1
衝突	144	123	105	128	142	88	102	134	147	86
単独衝突	68	40	67	45	47	51	88	90	36	124
乗揚	40	26	20	39	51	16	37	24	31	50
転覆	46	76	69	32	47	63	33	57	28	46
浸水	31	16	12	4	30	9	14	7	16	14
火災	8	9	11	25	18	9	7	4	6	14
爆発	0	6	8	4	10	5	4	1	2	2
運航不能	20	10	21	18	22	14	14	25	29	34
その他	9	12	3	10	2	1	5	2	10	5
計	366	318	316	305	369	256	304	344	305	375

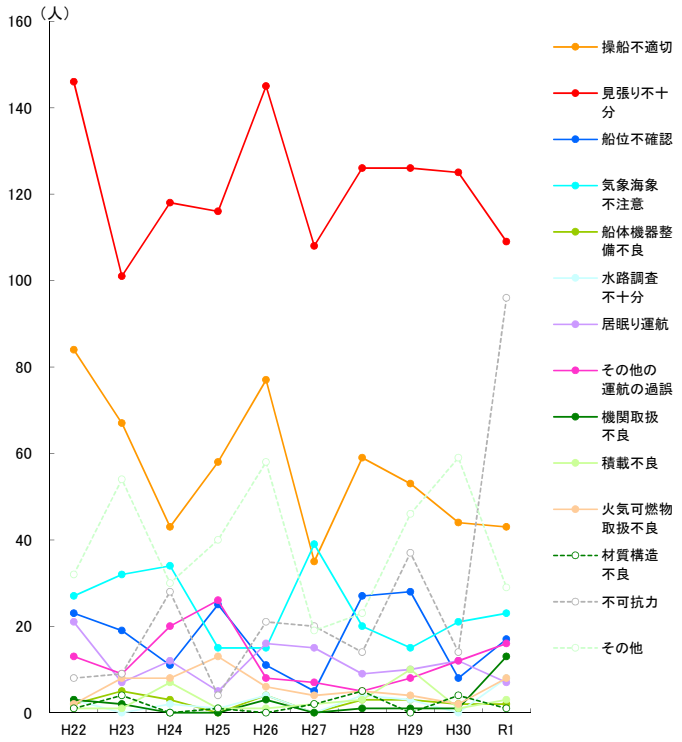
第Ⅰ－10図　原因別の死傷者を伴う海難発生隻数



単位：隻

			H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1
人為的要因	運航の過誤	操船不適切	42	42	30	42	40	22	31	27	32	36
		見張り不十分	97	68	78	86	84	66	68	59	76	59
		船位不確認	7	9	7	10	8	5	11	8	6	7
		気象海象不注意	23	21	16	10	13	23	13	12	16	18
		船体機器整備不良	2	1	2	0	1	0	1	3	2	2
		水路調査不十分	2	0	2	1	2	0	1	3	0	5
		居眠り運航	15	6	5	4	8	7	4	5	5	6
		その他の運航の過誤	6	4	11	12	7	5	4	6	10	14
	機関取扱不良		3	2	0	0	1	0	1	1	1	2
	積載不良		1	1	2	1	1	2	3	1	1	2
	火気可燃物取扱不良		2	7	7	5	2	3	3	3	1	6
材質構造不良			1	2	0	1	0	2	3	0	3	1
不可抗力			7	9	12	4	17	14	10	17	7	9
その他			13	19	19	18	14	11	11	16	16	12
計			221	191	191	194	198	160	164	161	176	179

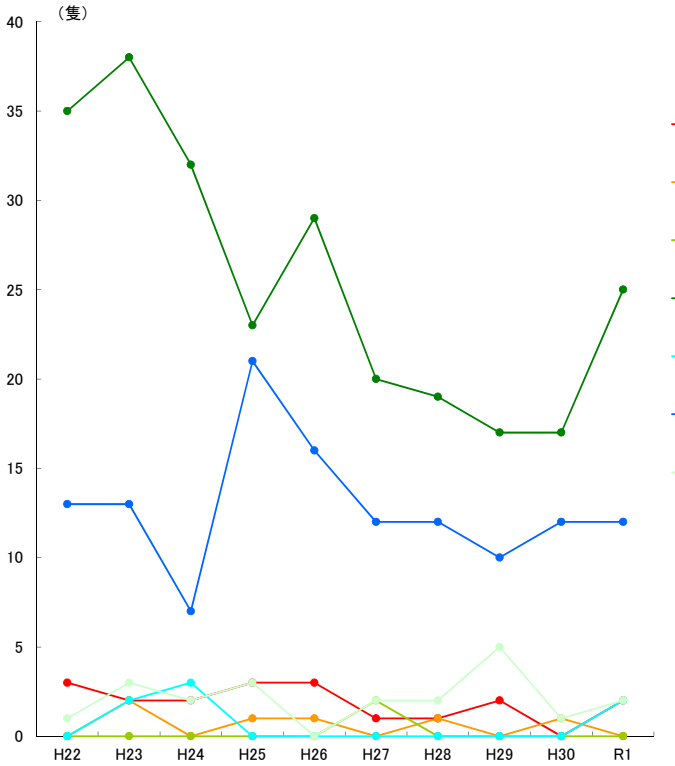
第Ⅰ－11図　原因別の死傷者発生数



単位：人

			H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1
人為的要因	運航の過誤	操船不適切	84	67	43	58	77	35	59	53	44	43
		見張り不十分	146	101	118	116	145	108	126	126	125	109
		船位不確認	23	19	11	25	11	5	27	28	8	17
		気象海象不注意	27	32	34	15	15	39	20	15	21	23
		船体機器整備不良	2	5	3	0	4	0	3	3	2	2
		水路調査不十分	3	0	2	1	4	0	4	3	0	8
		居眠り運航	21	7	12	5	16	15	9	10	12	7
		その他の運航の過誤	13	9	20	26	8	7	5	8	12	16
	機関取扱不良		3	2	0	0	3	0	1	1	1	13
	積載不良		1	1	7	1	1	2	3	10	1	3
	火気可燃物取扱不良		2	8	8	13	6	4	5	4	2	8
材質構造不良			1	4	0	1	0	2	5	0	4	1
不可抗力			8	9	28	4	21	20	14	37	14	96
その他			32	54	30	40	58	19	23	46	59	29
計			366	318	316	305	369	256	304	344	305	375

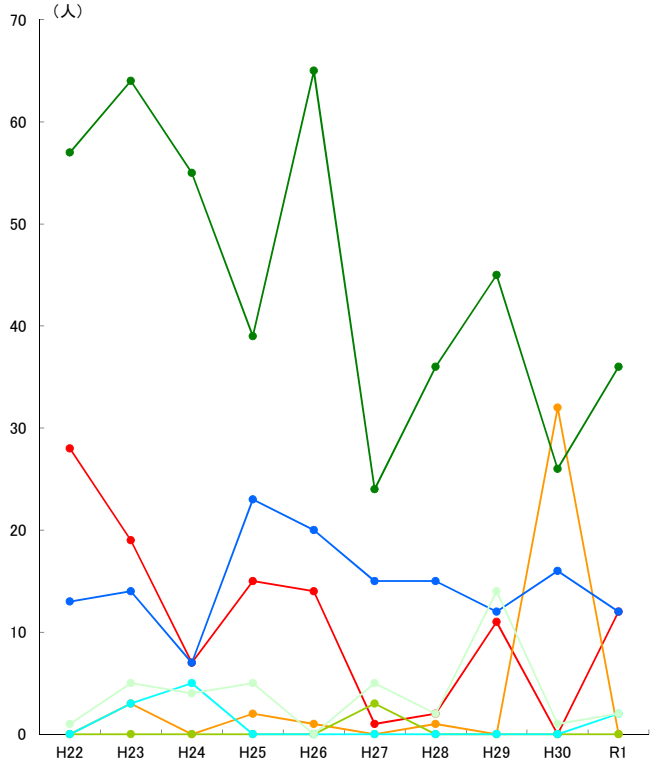
第Ⅰ－12図　船舶種類別の死者・行方不明者を伴う海難発生隻数



単位：隻

	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1
貨物船	3	2	2	3	3	1	1	2	0	2
タンカー	0	2	0	1	1	0	1	0	1	0
旅客船	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0
漁船	35	38	32	23	29	20	19	17	17	25
遊漁船	0	2	3	0	0	0	0	0	0	2
ﾌﾟﾚｼﾞｬｰﾎﾞｰﾄ	13	13	7	21	16	12	12	10	12	12
その他	1	3	2	3	0	2	2	5	1	2
計	52	60	46	51	49	37	35	34	31	43

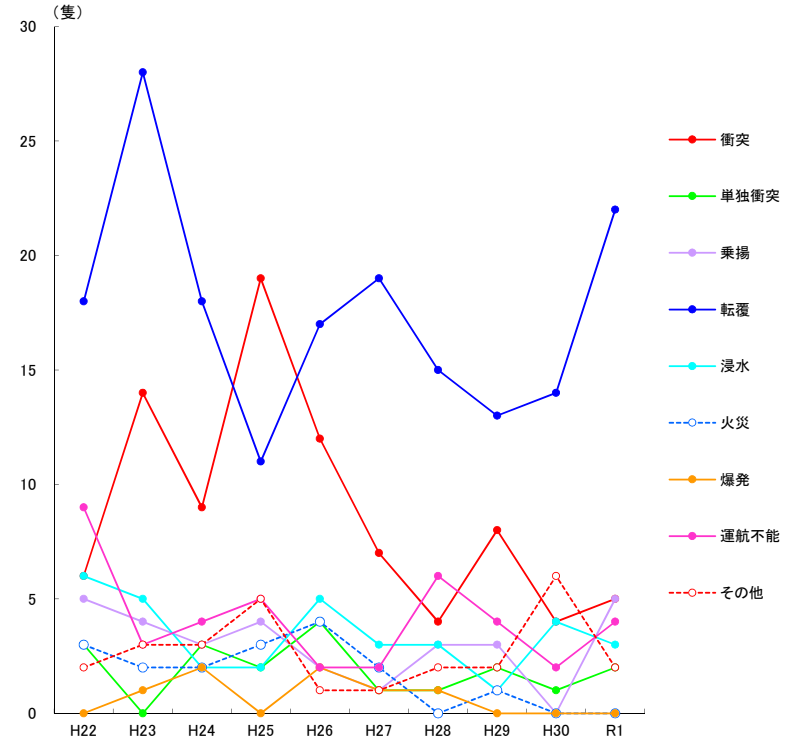
第Ⅰ－13図　船舶種類別の死者・行方不明者発生数



単位：人

	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1
貨物船	28	19	7	15	14	1	2	11	0	12
タンカー	0	3	0	2	1	0	1	0	32	0
旅客船	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0
漁船	57	64	55	39	65	24	36	45	26	36
遊漁船	0	3	5	0	0	0	0	0	0	2
ﾌﾟﾚｼﾞｬｰﾎﾞｰﾄ	13	14	7	23	20	15	15	12	16	12
その他	1	5	4	5	0	5	2	14	1	2
計	99	108	78	84	100	48	56	82	75	64

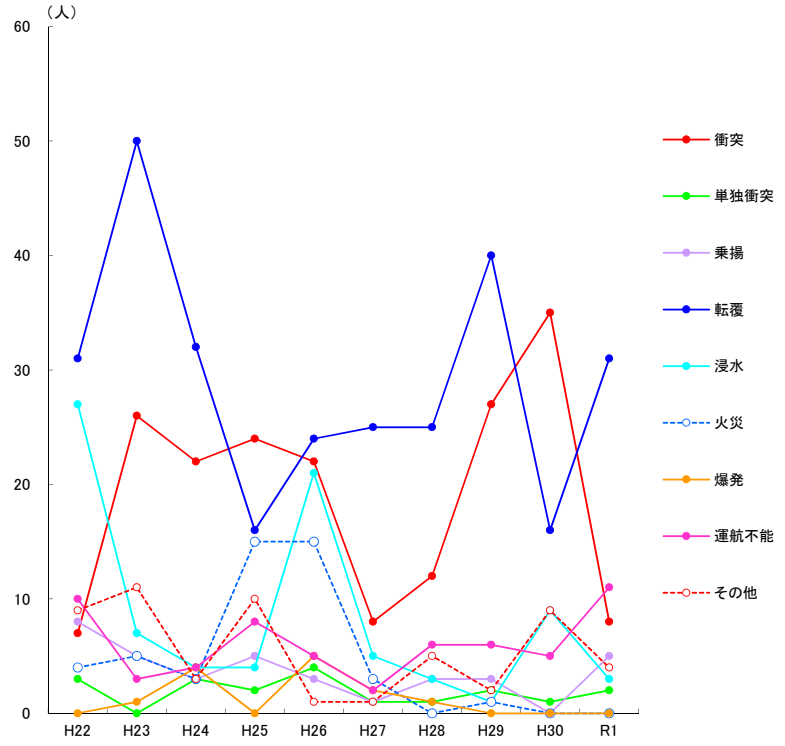
第Ⅰ－14図　海難種類別の死者・行方不明者を伴う海難発生隻数



単位：隻

	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1
衝突	6	14	9	19	12	7	4	8	4	5
単独衝突	3	0	3	2	4	1	1	2	1	2
乗揚	5	4	3	4	2	1	3	3	0	5
転覆	18	28	18	11	17	19	15	13	14	22
浸水	6	5	2	2	5	3	3	1	4	3
火災	3	2	2	3	4	2	0	1	0	0
爆発	0	1	2	0	2	1	1	0	0	0
運航不能	9	3	4	5	2	2	6	4	2	4
その他	2	3	3	5	1	1	2	2	6	2
計	52	60	46	51	49	37	35	34	31	43

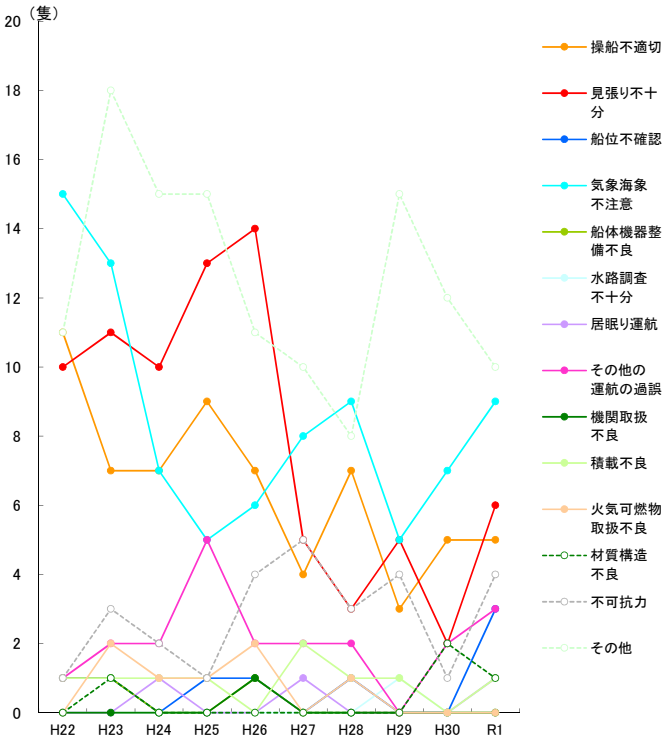
第Ⅰ－15図　海難種類別の死者・行方不明者発生数



単位：人

	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1
衝突	7	26	22	24	22	8	12	27	35	8
単独衝突	3	0	3	2	4	1	1	2	1	2
乗揚	8	5	3	5	3	1	3	3	0	5
転覆	31	50	32	16	24	25	25	40	16	31
浸水	27	7	4	4	21	5	3	1	9	3
火災	4	5	3	15	15	3	0	1	0	0
爆発	0	1	4	0	5	2	1	0	0	0
運航不能	10	3	4	8	5	2	6	6	5	11
その他	9	11	3	10	1	1	5	2	9	4
計	99	108	78	84	100	48	56	82	75	64

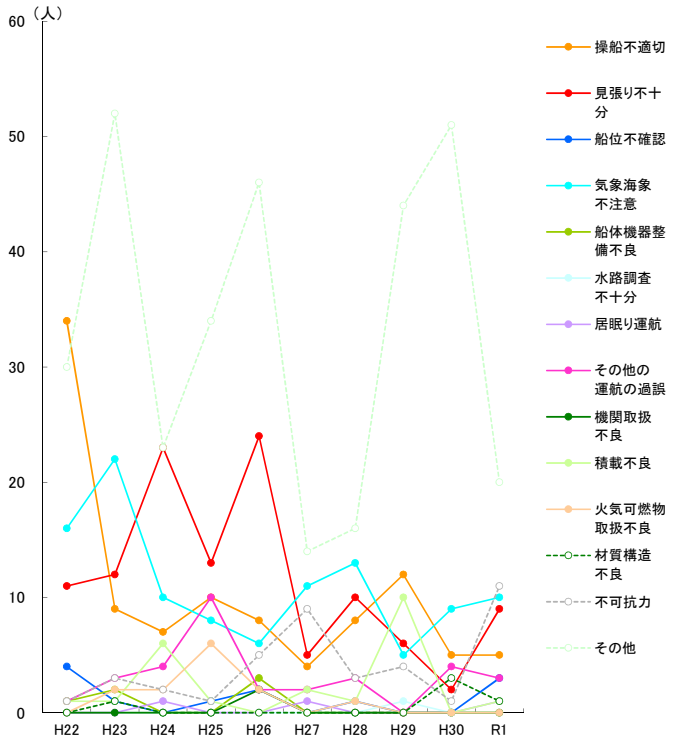
第Ⅰ－16図　原因別の死者・行方不明者を伴う海難発生隻数



単位：隻

			H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1
人為的要因	運航の過誤	操船不適切	11	7	7	9	7	4	7	3	5	5
		見張り不十分	10	11	10	13	14	5	3	5	2	6
		船位不確認	1	1	0	1	1	0	1	0	0	3
		気象海象不注意	15	13	7	5	6	8	9	5	7	9
		船体機器整備不良	1	1	0	0	1	0	0	0	0	0
		水路調査不十分	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0
		居眠り運航	0	0	1	0	0	1	0	0	0	1
		その他の運航の過誤	1	2	2	5	2	2	2	0	2	3
	機関取扱不良		0	0	0	0	1	0	0	0	0	0
	積載不良		1	1	1	1	0	2	1	1	0	1
	火気可燃物取扱不良		0	2	1	1	2	0	1	0	0	0
材質構造不良			0	1	0	0	0	0	0	0	2	1
不可抗力			1	3	2	1	4	5	3	4	1	4
その他			11	18	15	15	11	10	8	15	12	10
計			52	60	46	51	49	37	35	34	31	43

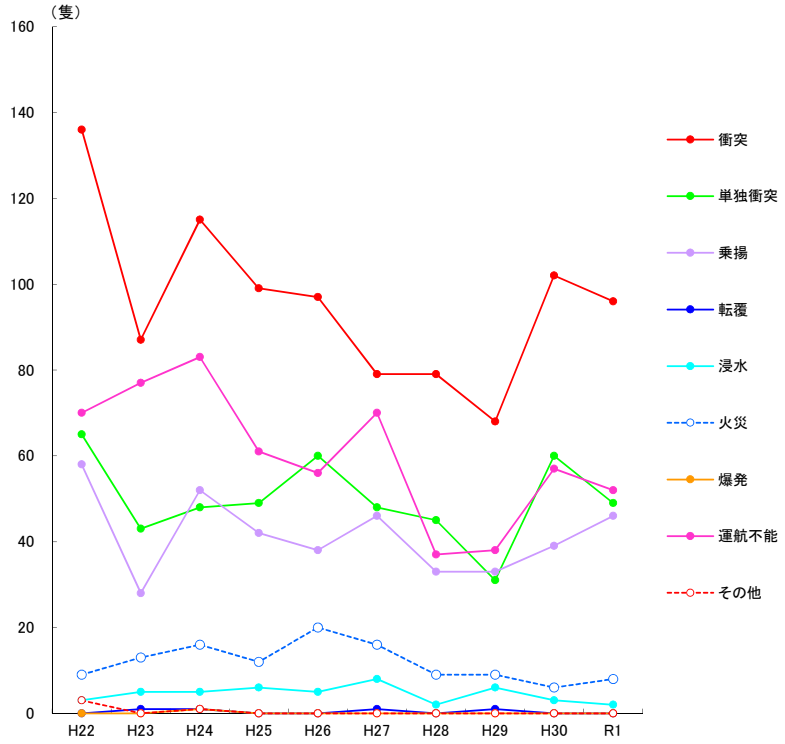
第Ⅰ－17図　原因別の死者・行方不明者発生数



単位：人

			H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1
人為的要因	運航の過誤	操船不適切	34	9	7	10	8	4	8	12	5	5
		見張り不十分	11	12	23	13	24	5	10	6	2	9
		船位不確認	4	1	0	1	2	0	1	0	0	3
		気象海象不注意	16	22	10	8	6	11	13	5	9	10
		船体機器整備不良	1	2	0	0	3	0	0	0	0	0
		水路調査不十分	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0
		居眠り運航	0	0	1	0	0	1	0	0	0	1
		その他の運航の過誤	1	3	4	10	2	2	3	0	4	3
	機関取扱不良		0	0	0	0	2	0	0	0	0	0
	積載不良		1	1	6	1	0	2	1	10	0	1
	火気可燃物取扱不良		0	2	2	6	2	0	1	0	0	0
材質構造不良			0	1	0	0	0	0	0	0	3	1
不可抗力			1	3	2	1	5	9	3	4	1	11
その他			30	52	23	34	46	14	16	44	51	20
計			99	108	78	84	100	48	56	82	75	64

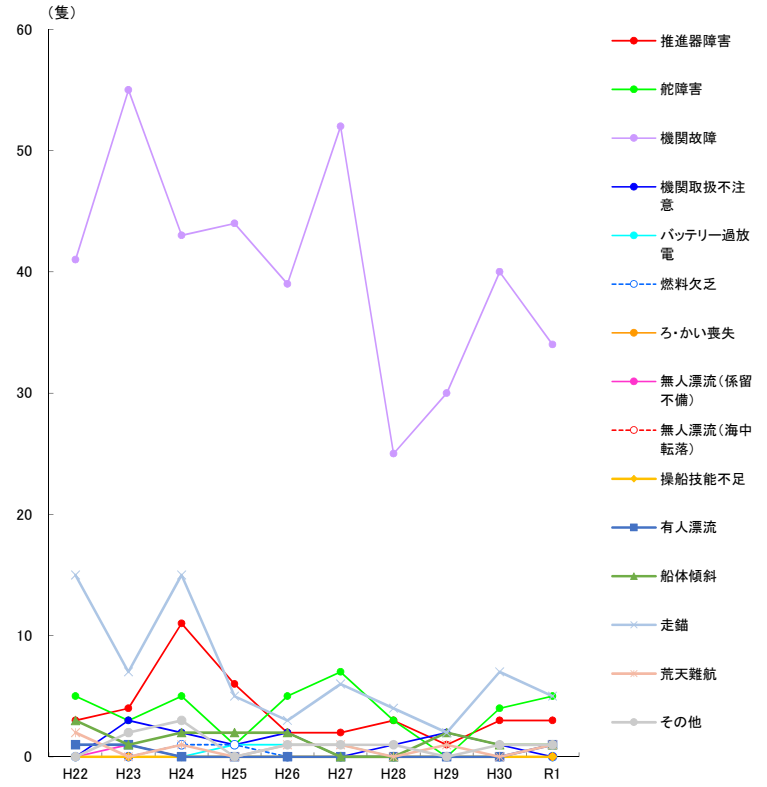
第Ⅰ－18図　貨物船の海難種類別海難発生隻数



単位：隻

	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1
衝突	136	87	115	99	97	79	79	68	102	96
単独衝突	65	43	48	49	60	48	45	31	60	49
乗揚	58	28	52	42	38	46	33	33	39	46
転覆	0	1	1	0	0	1	0	1	0	0
浸水	3	5	5	6	5	8	2	6	3	2
火災	9	13	16	12	20	16	9	9	6	8
爆発	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0
運航不能	70	77	83	61	56	70	37	38	57	52
その他	3	0	1	0	0	0	0	0	0	0
計	344	254	322	269	276	268	205	186	267	253

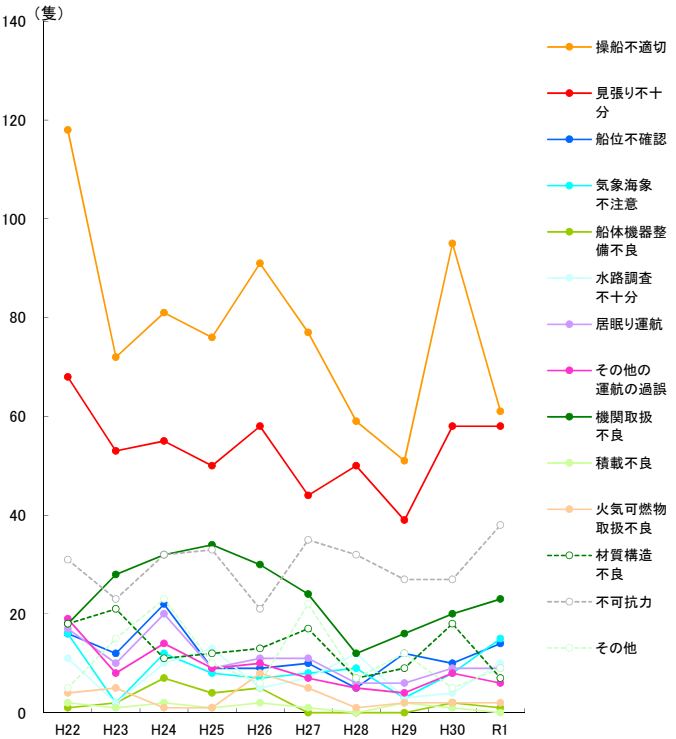
第Ⅰ－18図　詳細図　貨物船の運航不能の詳細別海難発生隻数



単位：隻

	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1
推進器障害	3	4	11	6	2	2	3	1	3	3
舵障害	5	3	5	1	5	7	3	0	4	5
機関故障	41	55	43	44	39	52	25	30	40	34
機関取扱不注意	0	3	2	1	2	0	1	2	1	0
バッテリー過放電	0	0	0	1	1	1	0	0	0	0
燃料欠乏	0	0	1	1	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	1	0	0	0	0	0	0	0	1
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	1	1	0	0	0	0	0	0	0	1
船体傾斜	3	1	2	2	2	0	0	2	1	1
走錨	15	7	15	5	3	6	4	2	7	5
荒天難航	2	0	1	0	1	1	0	1	0	1
その他	0	2	3	0	1	1	1	0	1	1
計	70	77	83	61	56	70	37	38	57	52

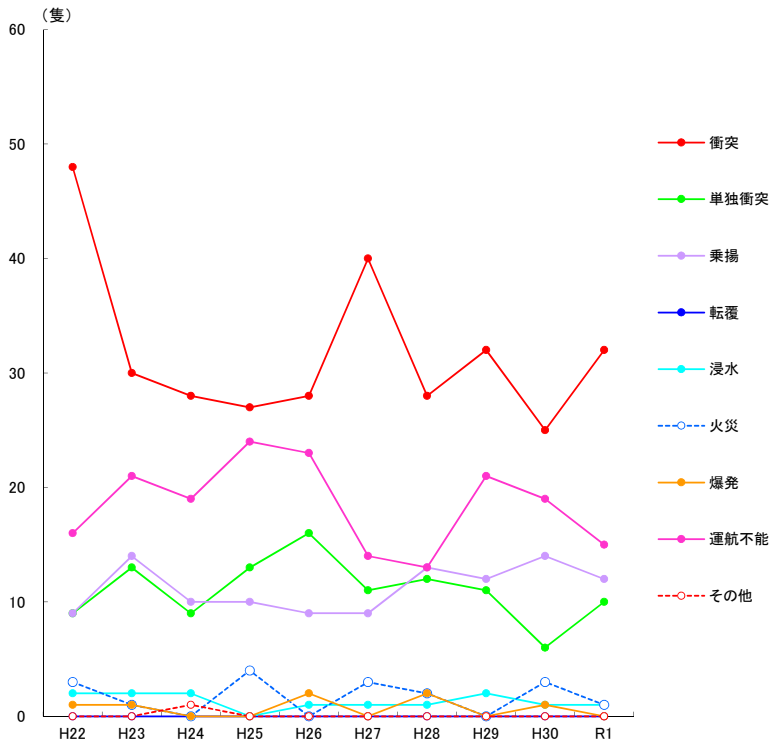
第Ⅰ－19図　貨物船の原因別海難発生隻数



単位：隻

			H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1
人為的要因	運航の過誤	操船不適切	118	72	81	76	91	77	59	51	95	61
		見張り不十分	68	53	55	50	58	44	50	39	58	58
		船位不確認	16	12	22	9	9	10	5	12	10	14
		気象海象不注意	16	2	12	8	7	8	9	3	8	15
		船体機器整備不良	1	2	7	4	5	0	0	0	2	1
		水路調査不十分	11	2	10	13	5	7	12	3	4	10
		居眠り運航	17	10	20	9	11	11	6	6	9	9
		その他の運航の過誤	19	8	14	9	10	7	5	4	8	6
	機関取扱不良		18	28	32	34	30	24	12	16	20	23
	積載不良		2	1	2	1	2	1	0	2	1	0
	火気可燃物取扱不良		4	5	1	1	8	5	1	2	2	2
材質構造不良			18	21	11	12	13	17	7	9	18	7
不可抗力			31	23	32	33	21	35	32	27	27	38
その他			5	15	23	10	6	22	7	12	5	9
計			344	254	322	269	276	268	205	186	267	253

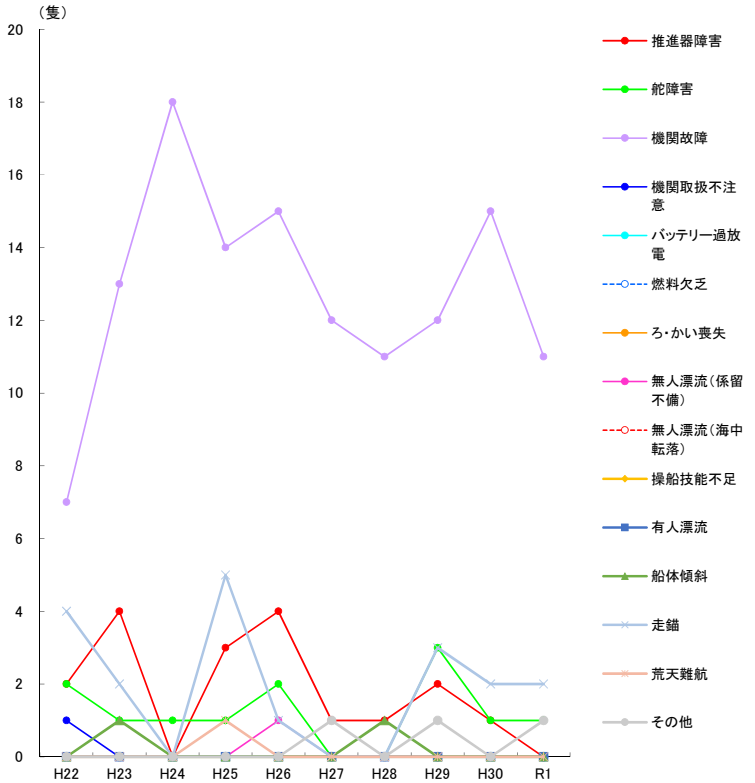
第Ⅰ－20図　タンカーの海難種類別海難発生隻数



単位：隻

	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1
衝突	48	30	28	27	28	40	28	32	25	32
単独衝突	9	13	9	13	16	11	12	11	6	10
乗揚	9	14	10	10	9	9	13	12	14	12
転覆	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
浸水	2	2	2	0	1	1	1	2	1	1
火災	3	1	0	4	0	3	2	0	3	1
爆発	1	1	0	0	2	0	2	0	1	0
運航不能	16	21	19	24	23	14	13	21	19	15
その他	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0
計	88	82	69	78	79	78	71	78	69	71

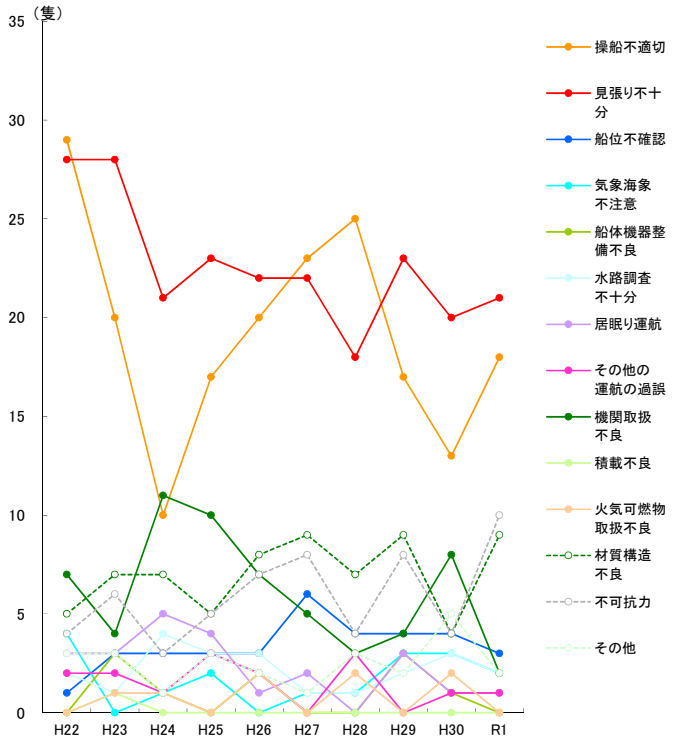
第Ⅰ－20図　詳細図　タンカーの運航不能の詳細別海難発生隻数



単位：隻

	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1
推進器障害	2	4	0	3	4	1	1	2	1	0
舵障害	2	1	1	1	2	0	0	3	1	1
機関故障	7	13	18	14	15	12	11	12	15	11
機関取扱不注意	1	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	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
無人漂流（係留不備）	0	0	0	0	1	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	0	0	0	0	0	0	0	0	0
船体傾斜	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0
走錨	4	2	0	5	1	0	0	3	2	2
荒天難航	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0
その他	0	0	0	0	0	1	0	1	0	1
計	16	21	19	24	23	14	13	21	19	15

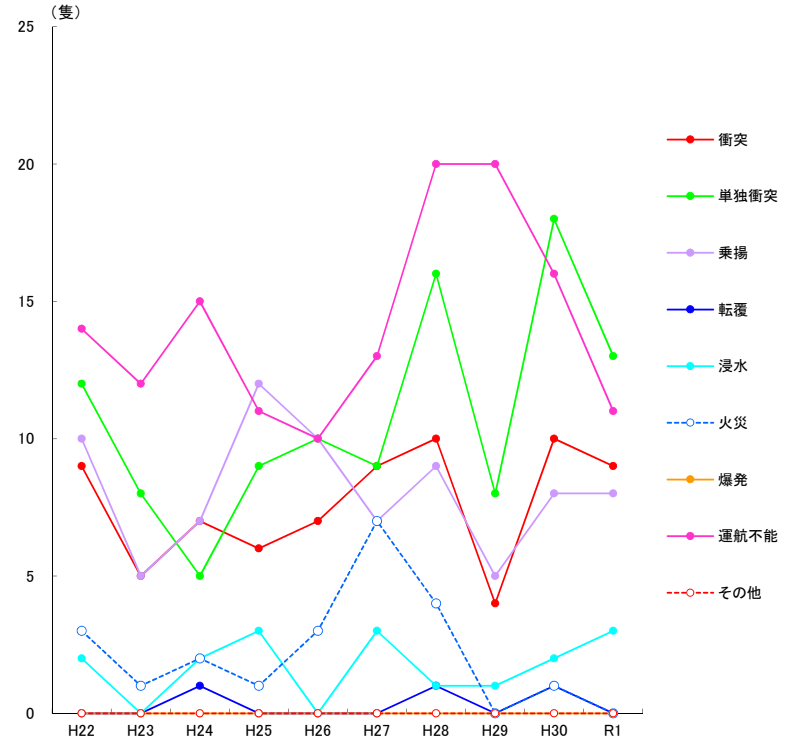
第Ⅰ－21図　タンカーの原因別海難発生隻数



単位：隻

			H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1
人為的要因	運航の過誤	操船不適切	29	20	10	17	20	23	25	17	13	18
		見張り不十分	28	28	21	23	22	22	18	23	20	21
		船位不確認	1	3	3	3	3	6	4	4	4	3
		気象海象不注意	4	0	1	2	0	1	1	3	3	2
		船体機器整備不良	0	3	1	0	2	0	0	3	1	0
		水路調査不十分	2	1	4	3	3	1	1	2	3	2
		居眠り運航	3	3	5	4	1	2	0	3	1	1
		その他の運航の過誤	2	2	1	3	2	0	3	0	1	1
	機関取扱不良		7	4	11	10	7	5	3	4	8	2
	積載不良		0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
	火気可燃物取扱不良		0	1	1	0	2	0	2	0	2	0
材質構造不良			5	7	7	5	8	9	7	9	4	9
不可抗力			4	6	3	5	7	8	4	8	4	10
その他			3	3	1	3	2	1	3	2	5	2
計			88	82	69	78	79	78	71	78	69	71

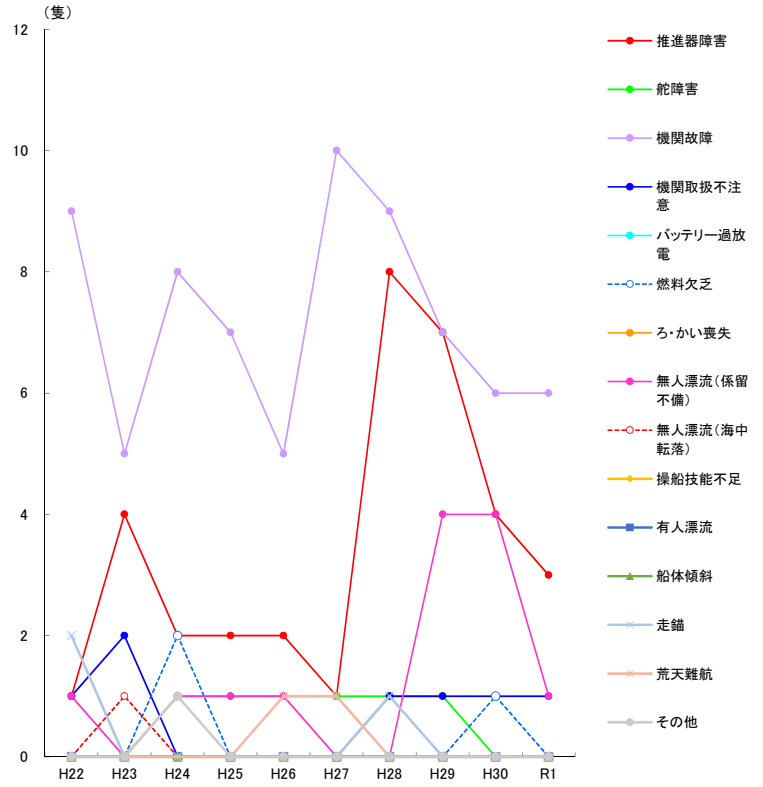
第Ⅰ－22図　旅客船の海難種類別海難発生隻数



単位：隻

	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1
衝突	9	5	7	6	7	9	10	4	10	9
単独衝突	12	8	5	9	10	9	16	8	18	13
乗揚	10	5	7	12	10	7	9	5	8	8
転覆	0	0	1	0	0	0	1	0	1	0
浸水	2	0	2	3	0	3	1	1	2	3
火災	3	1	2	1	3	7	4	0	1	0
爆発	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
運航不能	14	12	15	11	10	13	20	20	16	11
その他	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
計	50	31	39	42	40	48	61	38	56	44

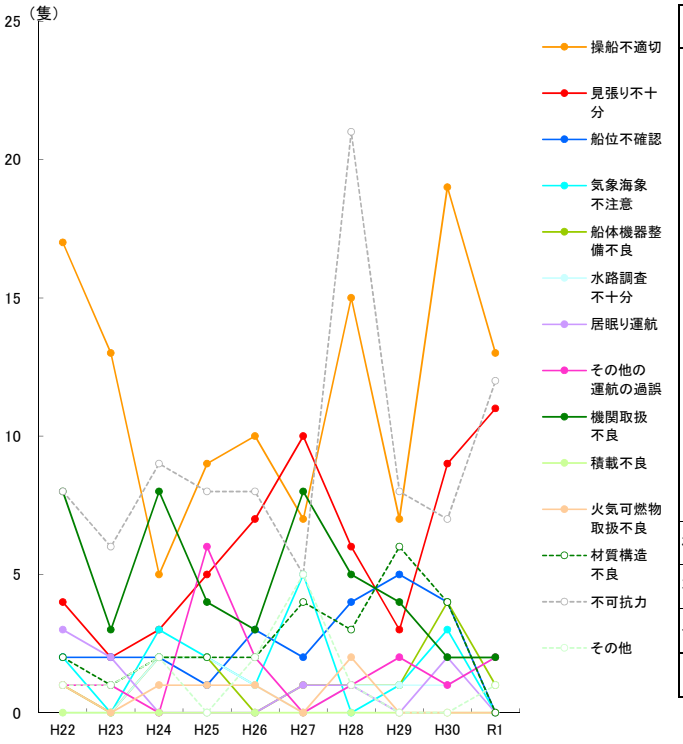
第Ⅰ－22図　詳細図　旅客船の運航不能の詳細別海難発生隻数



単位：隻

	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1
推進器障害	1	4	2	2	2	1	8	7	4	3
舵障害	0	0	1	1	1	1	1	1	0	0
機関故障	9	5	8	7	5	10	9	7	6	6
機関取扱不注意	1	2	0	0	0	0	1	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	2	0	0	0	0	0	1	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	1	1	0	0	4	4	1
無人漂流（海中転落）	0	1	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	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
走錨	2	0	0	0	0	0	1	0	0	0
荒天難航	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0
その他	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0
計	14	12	15	11	10	13	20	20	16	11

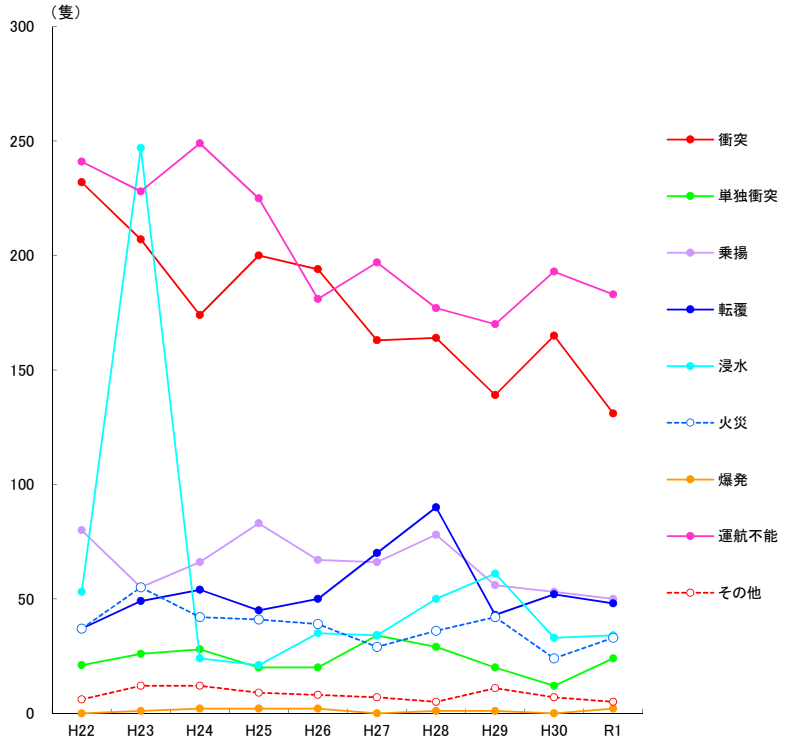
第Ⅰ－23図　旅客船の原因別海難発生隻数



単位：隻

			H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1
人為的要因	運航の過誤	操船不適切	17	13	5	9	10	7	15	7	19	13
		見張り不十分	4	2	3	5	7	10	6	3	9	11
		船位不確認	2	2	2	1	3	2	4	5	4	0
		気象海象不注意	2	0	3	2	1	5	0	1	3	0
		船体機器整備不良	1	0	2	2	0	1	1	1	4	1
		水路調査不十分	0	0	2	2	1	0	1	1	1	2
		居眠り運航	3	2	0	0	0	1	1	0	2	0
		その他の運航の過誤	1	1	0	6	2	0	1	2	1	2
	機関取扱不良		8	3	8	4	3	8	5	4	2	2
	積載不良		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	火気可燃物取扱不良		1	0	1	1	1	0	2	0	0	0
材質構造不良			2	1	2	2	2	4	3	6	4	0
不可抗力			8	6	9	8	8	5	21	8	7	12
その他			1	1	2	0	2	5	1	0	0	1
計			50	31	39	42	40	48	61	38	56	44

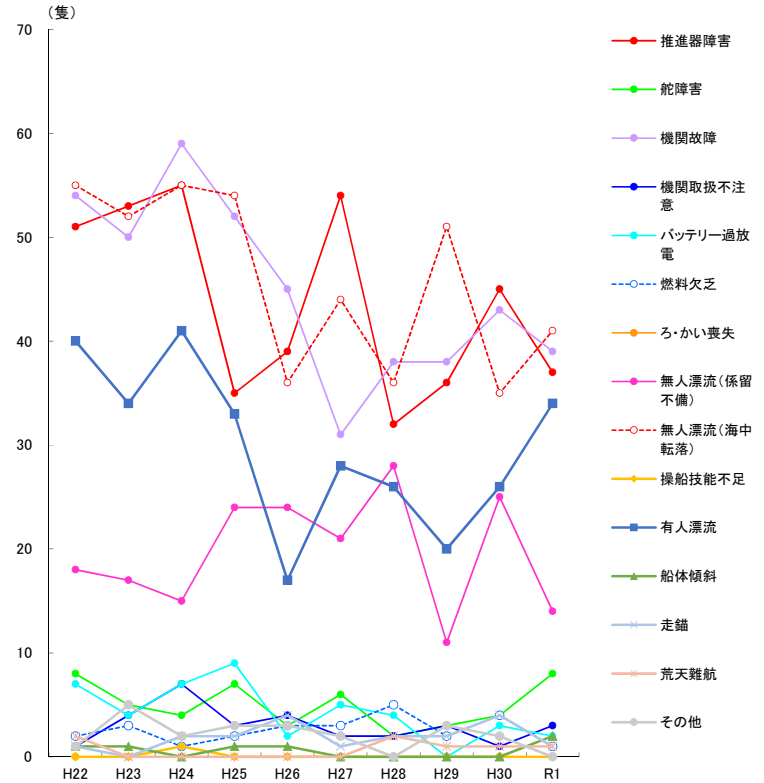
第Ⅰ－24図　漁船の海難種類別海難発生隻数



単位：隻

	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1
衝突	232	207	174	200	194	163	164	139	165	131
単独衝突	21	26	28	20	20	34	29	20	12	24
乗揚	80	55	66	83	67	66	78	56	53	50
転覆	37	49	54	45	50	70	90	43	52	48
浸水	53	247	24	21	35	34	50	61	33	34
火災	37	55	42	41	39	29	36	42	24	33
爆発	0	1	2	2	2	0	1	1	0	2
運航不能	241	228	249	225	181	197	177	170	193	183
その他	6	12	12	9	8	7	5	11	7	5
計	707	880	651	646	596	600	630	543	539	510

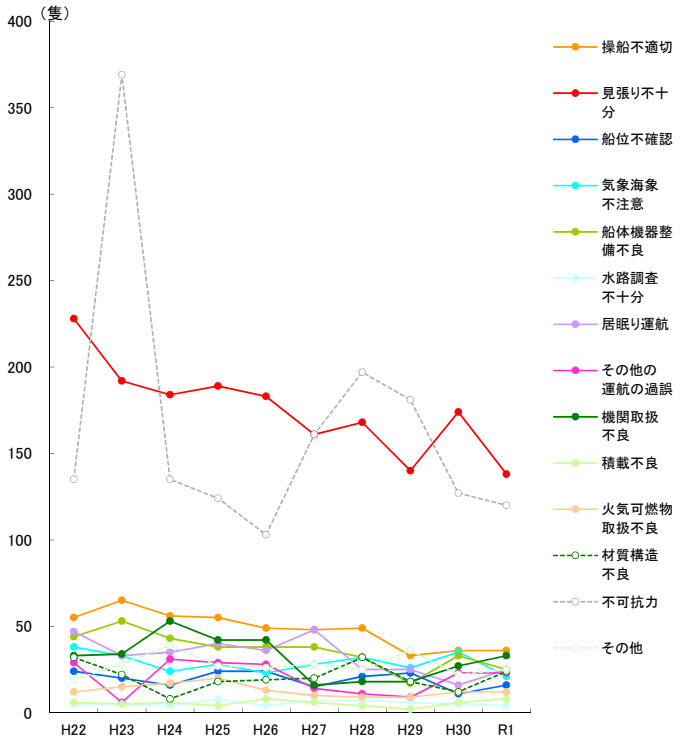
第Ⅰ－24図 詳細図　漁船の運航不能の詳細別海難発生隻数



単位：隻

	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1
推進器障害	51	53	55	35	39	54	32	36	45	37
舵障害	8	5	4	7	3	6	2	3	4	8
機関故障	54	50	59	52	45	31	38	38	43	39
機関取扱不注意	1	4	7	3	4	2	2	3	1	3
バッテリー過放電	7	4	7	9	2	5	4	0	3	2
燃料欠乏	2	3	1	2	3	3	5	2	4	1
ろ・かい喪失	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
無人漂流（係留不備）	18	17	15	24	24	21	28	11	25	14
無人漂流（海中転落）	55	52	55	54	36	44	36	51	35	41
操船技能不足	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0
有人漂流	40	34	41	33	17	28	26	20	26	34
船体傾斜	1	1	0	1	1	0	0	0	0	2
走錨	1	0	2	2	4	1	2	2	4	1
荒天難航	2	0	0	0	0	0	2	1	1	1
その他	1	5	2	3	3	2	0	3	2	0
計	241	228	249	225	181	197	177	170	193	183

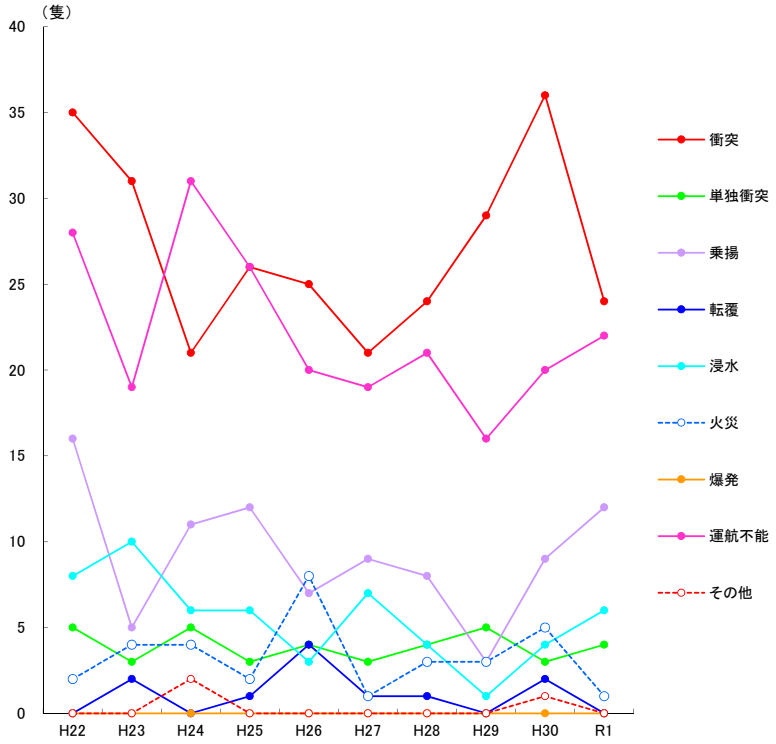
第Ⅰ－25図　漁船の原因別海難発生隻数



単位：隻

			H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1
人為的要因	運航の過誤	操船不適切	55	65	56	55	49	48	49	33	36	36
		見張り不十分	228	192	184	189	183	161	168	140	174	138
		船位不確認	24	20	16	24	24	15	21	23	11	16
		気象海象不注意	38	33	24	28	23	28	32	26	35	21
		船体機器整備不良	44	53	43	38	38	38	32	17	33	25
		水路調査不十分	5	5	4	8	4	7	7	6	5	4
		居眠り運航	47	33	35	40	36	48	25	25	16	25
		その他の運航の過誤	29	6	31	29	28	14	11	9	23	23
	機関取扱不良		33	34	53	42	42	16	18	18	27	33
	積載不良		6	5	6	4	8	6	4	2	6	8
	火気可燃物取扱不良		12	15	17	20	13	10	9	9	12	12
材質構造不良			32	22	8	18	19	20	32	18	12	24
不可抗力			135	369	135	124	103	161	197	181	127	120
その他			19	28	39	27	26	28	25	36	22	25
計			707	880	651	646	596	600	630	543	539	510

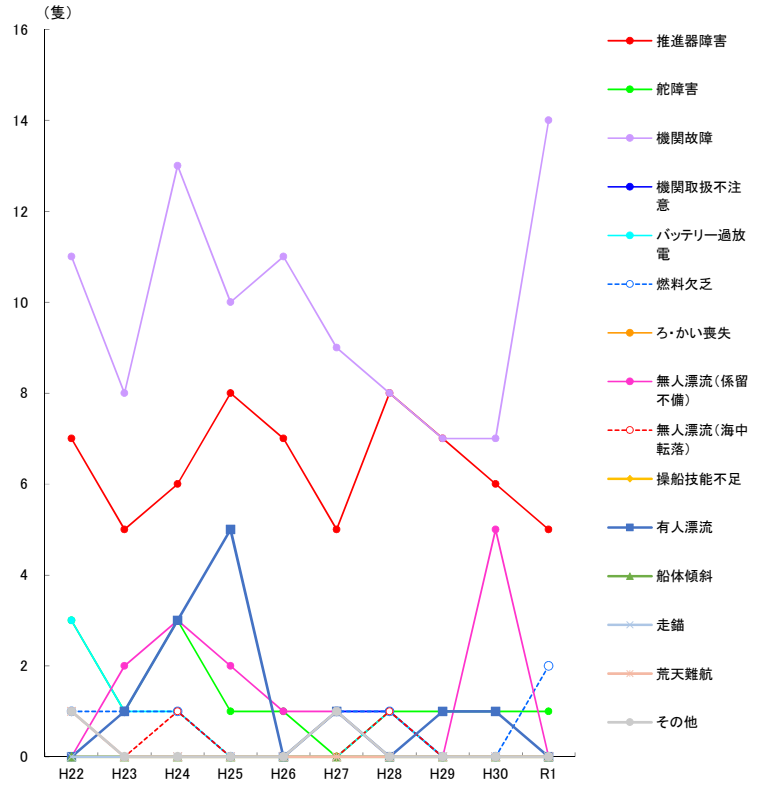
第Ⅰ－26図　遊漁船の海難種類別海難発生隻数



単位：隻

	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1
衝突	35	31	21	26	25	21	24	29	36	24
単独衝突	5	3	5	3	4	3	4	5	3	4
乗揚	16	5	11	12	7	9	8	3	9	12
転覆	0	2	0	1	4	1	1	0	2	0
浸水	8	10	6	6	3	7	4	1	4	6
火災	2	4	4	2	8	1	3	3	5	1
爆発	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
運航不能	28	19	31	26	20	19	21	16	20	22
その他	0	0	2	0	0	0	0	0	1	0
計	94	74	80	76	71	61	65	57	80	69

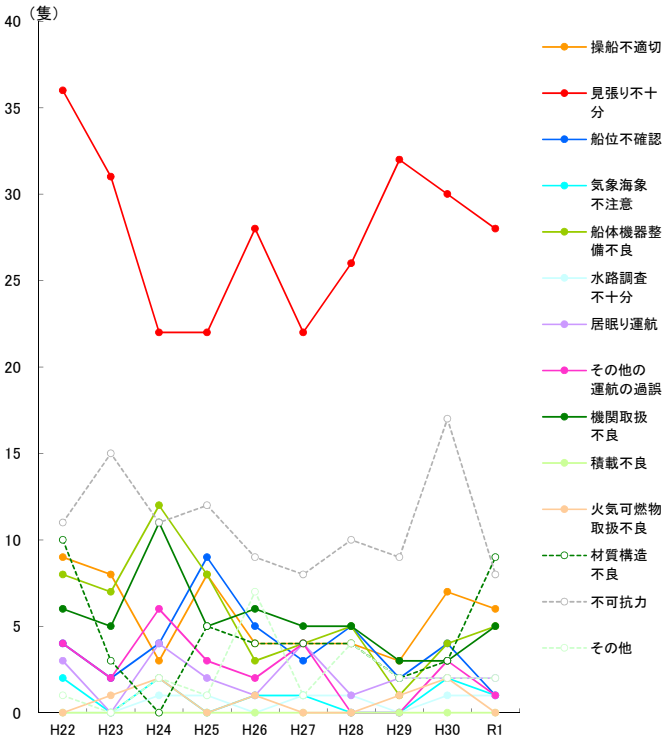
第Ⅰ－26図　詳細図　遊漁船の運航不能の詳細別海難発生隻数



単位：隻

	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1
推進器障害	7	5	6	8	7	5	8	7	6	5
舵障害	3	1	3	1	1	0	1	1	1	1
機関故障	11	8	13	10	11	9	8	7	7	14
機関取扱不注意	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0
バッテリー過放電	3	1	1	0	0	0	1	0	0	0
燃料欠乏	1	1	1	0	0	1	1	0	0	2
ろ･かい喪失	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
無人漂流（係留不備）	0	2	3	2	1	1	0	0	5	0
無人漂流（海中転落）	1	0	1	0	0	0	1	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	3	5	0	1	0	1	1	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	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
その他	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0
計	28	19	31	26	20	19	21	16	20	22

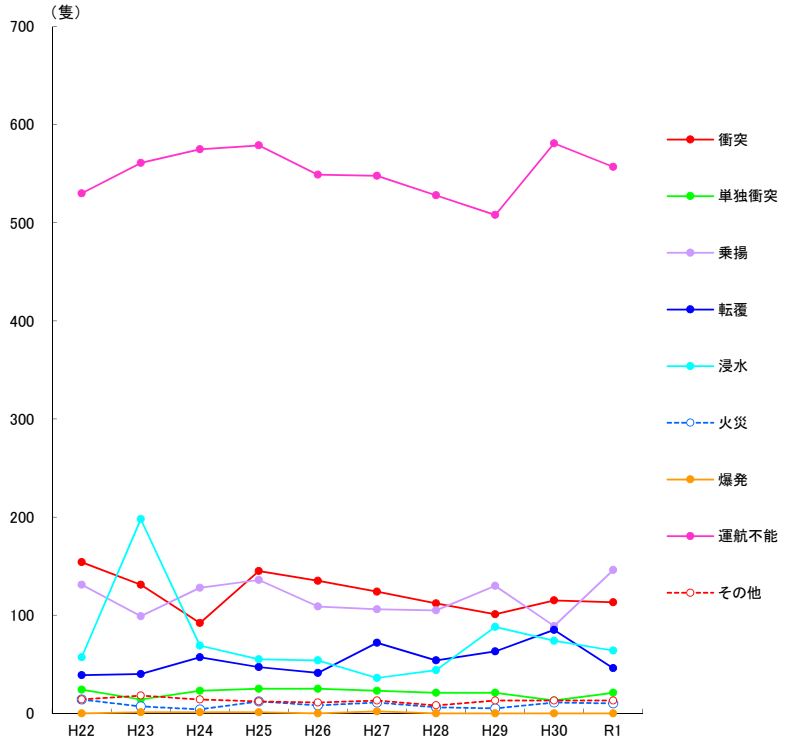
第Ⅰ－27図　遊漁船の原因別海難発生隻数



単位：隻

			H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1
人為的要因	運航の過誤	操船不適切	9	8	3	8	4	4	4	3	7	6
		見張り不十分	36	31	22	22	28	22	26	32	30	28
		船位不確認	4	2	4	9	5	3	5	2	4	1
		気象海象不注意	2	0	2	0	1	1	0	0	2	1
		船体機器整備不良	8	7	12	8	3	4	5	1	4	5
		水路調査不十分	0	0	1	1	0	1	1	0	1	1
		居眠り運航	3	0	4	2	1	4	1	2	2	2
		その他の運航の過誤	4	2	6	3	2	4	0	0	3	1
	機関取扱不良		6	5	11	5	6	5	5	3	3	5
	積載不良		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	火気可燃物取扱不良		0	1	2	0	1	0	0	1	2	0
材質構造不良			10	3	0	5	4	4	4	2	3	9
不可抗力			11	15	11	12	9	8	10	9	17	8
その他			1	0	2	1	7	1	4	2	2	2
計			94	74	80	76	71	61	65	57	80	69

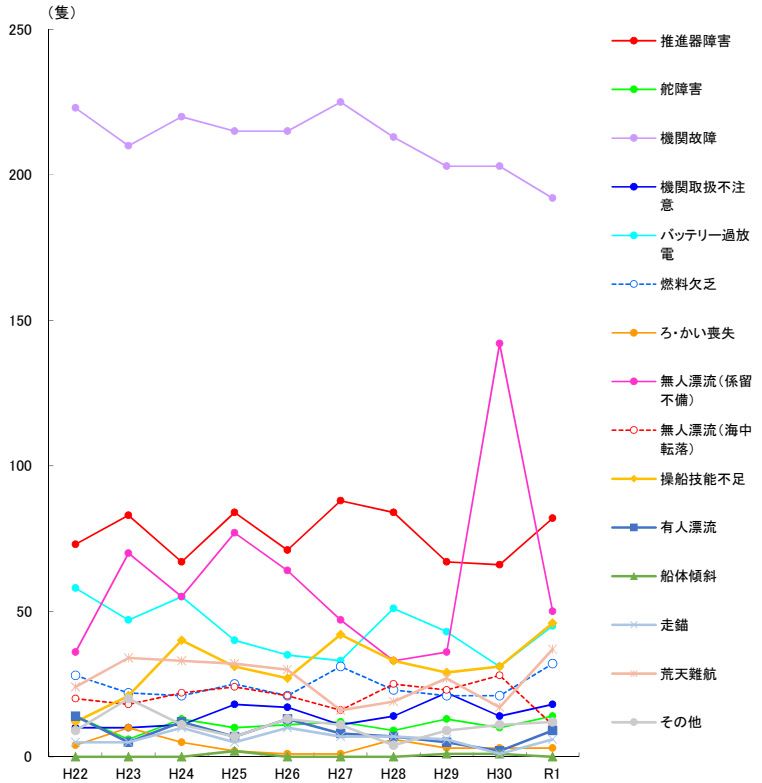
第Ⅰ－28図　プレジャーボートの海難種類別海難発生隻数



単位：隻

	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1
衝突	154	131	92	145	135	124	112	101	115	113
単独衝突	24	14	23	25	25	23	21	21	13	21
乗揚	131	99	128	136	109	106	105	130	89	146
転覆	39	40	57	47	41	72	54	63	85	46
浸水	57	198	69	55	54	36	44	88	74	64
火災	14	7	4	12	8	11	6	5	11	10
爆発	0	1	1	1	0	2	0	0	0	0
運航不能	530	561	575	579	549	548	528	508	581	557
その他	14	18	14	12	11	13	8	13	13	13
計	963	1,069	963	1,012	932	935	878	929	981	970

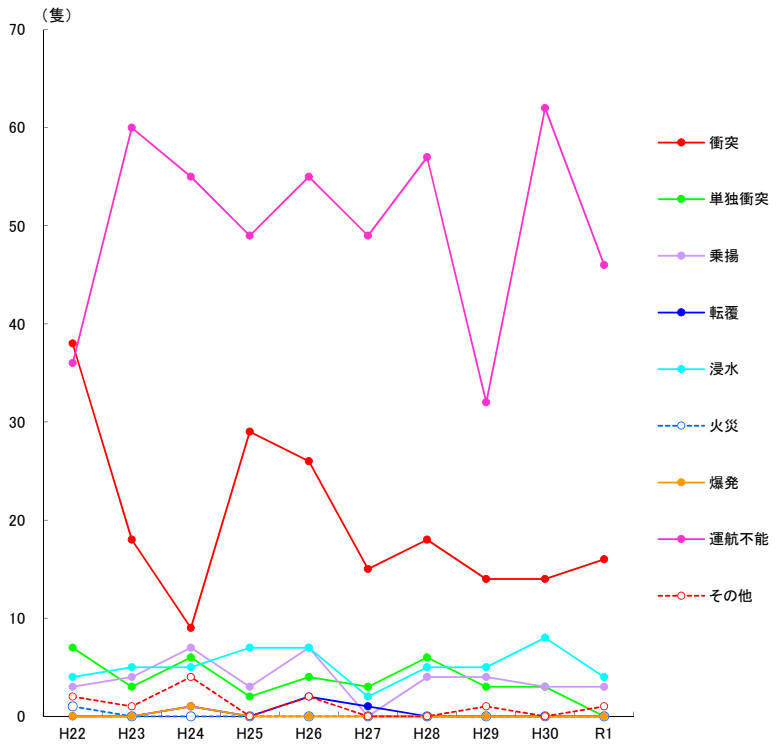
第Ⅰ－28図　詳細図　プレジャーボートの運航不能の詳細別海難発生隻数



単位：隻

	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1
推進器障害	73	83	67	84	71	88	84	67	66	82
舵障害	14	6	13	10	11	12	9	13	10	14
機関故障	223	210	220	215	215	225	213	203	203	192
機関取扱不注意	10	10	11	18	17	11	14	22	14	18
バッテリー過放電	58	47	55	40	35	33	51	43	31	45
燃料欠乏	28	22	21	25	21	31	23	21	21	32
ろ・かい喪失	4	10	5	2	1	1	6	3	3	3
無人漂流（係留不備）	36	70	55	77	64	47	33	36	142	50
無人漂流（海中転落）	20	18	22	24	21	16	25	23	28	11
操船技能不足	12	21	40	31	27	42	33	29	31	46
有人漂流	14	5	12	7	13	8	7	5	2	9
船体傾斜	0	0	0	2	0	0	0	1	1	0
走錨	5	5	10	5	10	7	7	6	1	6
荒天難航	24	34	33	32	30	16	19	27	17	37
その他	9	20	11	7	13	11	4	9	11	12
計	530	561	575	579	549	548	528	508	581	557

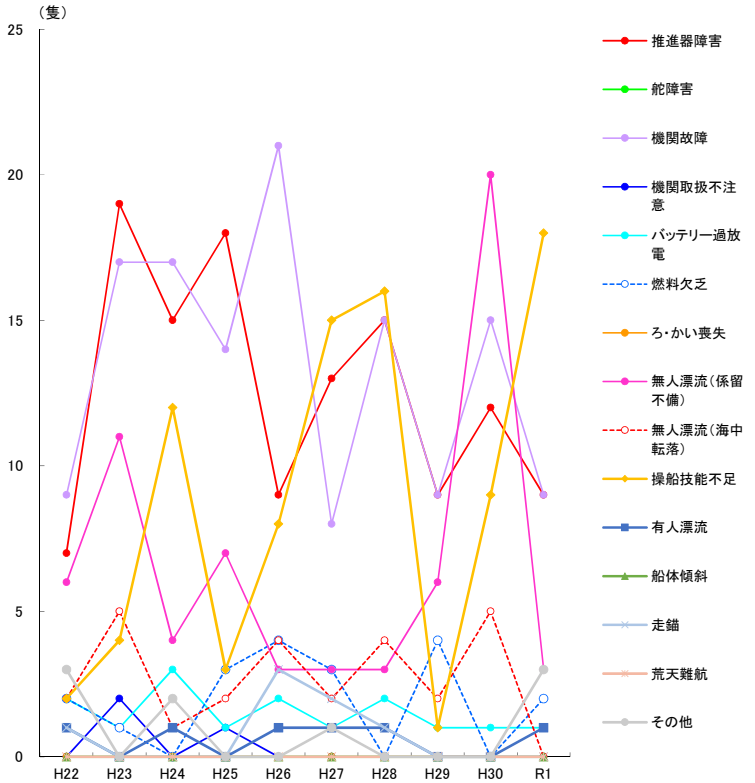
第Ⅰ－28図 ①　水上オートバイの海難種類別海難発生隻数



単位：隻

	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1
衝突	38	18	9	29	26	15	18	14	14	16
単独衝突	7	3	6	2	4	3	6	3	3	0
乗揚	3	4	7	3	7	0	4	4	3	3
転覆	0	0	1	0	2	1	0	0	0	0
浸水	4	5	5	7	7	2	5	5	8	4
火災	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
爆発	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0
運航不能	36	60	55	49	55	49	57	32	62	46
その他	2	1	4	0	2	0	0	1	0	1
計	91	91	88	90	103	70	90	59	90	70

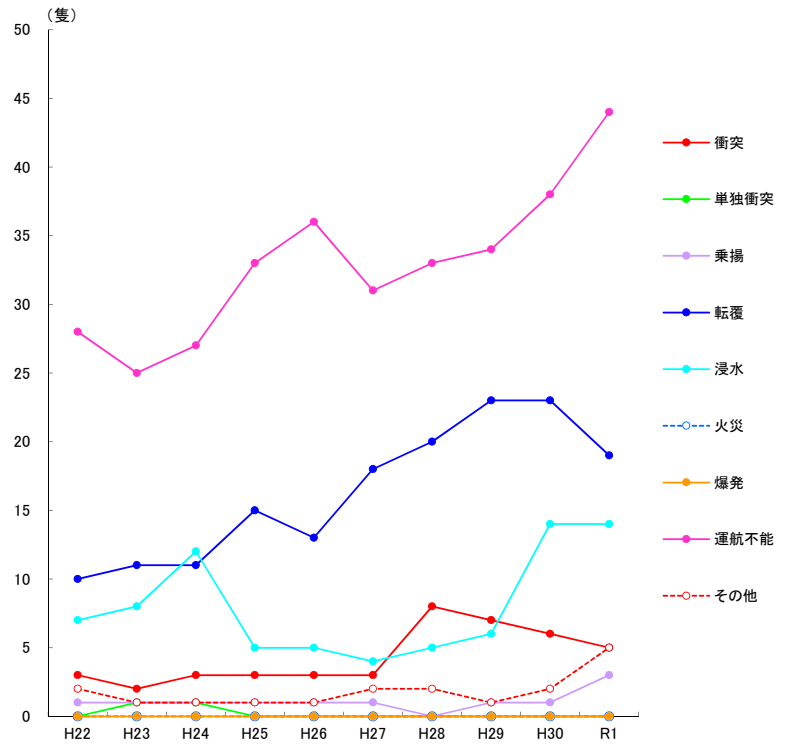
第Ⅰ－28図 ①　詳細図　水上オートバイの運航不能の詳細別海難発生隻数



単位：隻

	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1
推進器障害	7	19	15	18	9	13	15	9	12	9
舵障害	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
機関故障	9	17	17	14	21	8	15	9	15	9
機関取扱不注意	0	2	0	1	0	0	0	0	0	0
バッテリー過放電	2	1	3	1	2	1	2	1	1	1
燃料欠乏	2	1	0	3	4	3	0	4	0	2
ろ・かい喪失	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
無人漂流（係留不備）	6	11	4	7	3	3	3	6	20	3
無人漂流（海中転落）	2	5	1	2	4	2	4	2	5	0
操船技能不足	2	4	12	3	8	15	16	1	9	18
有人漂流	1	0	1	0	1	1	1	0	0	1
船体傾斜	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
走錨	1	0	0	0	3	2	1	0	0	0
荒天難航	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
その他	3	0	2	0	0	1	0	0	0	3
計	36	60	55	49	55	49	57	32	62	46

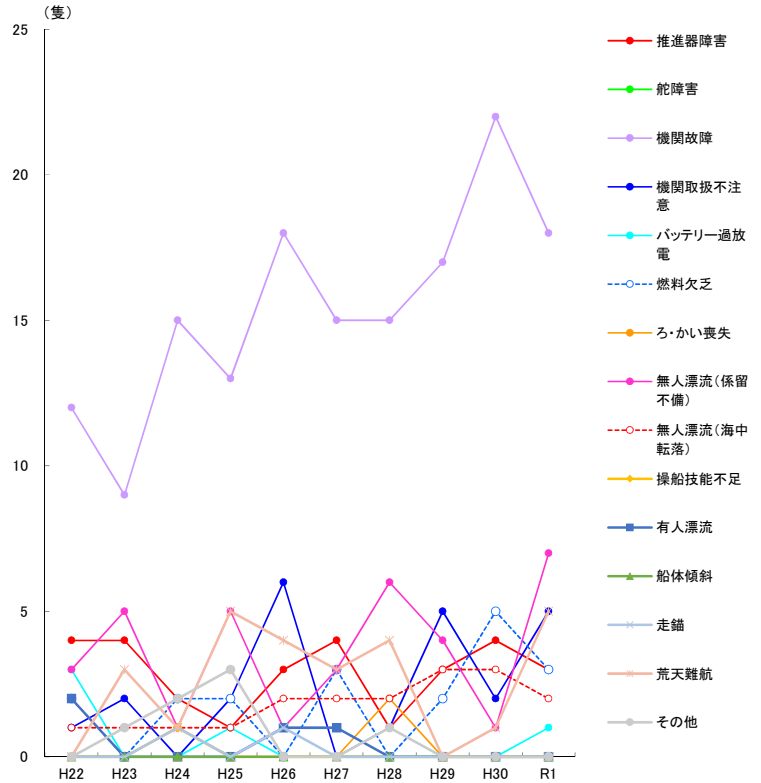
第Ⅰ－28図 ②　ミニボートの海難種類別海難発生隻数



単位：隻

	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1
衝突	3	2	3	3	3	3	8	7	6	5
単独衝突	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0
乗揚	1	1	1	1	1	1	0	1	1	3
転覆	10	11	11	15	13	18	20	23	23	19
浸水	7	8	12	5	5	4	5	6	14	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	28	25	27	33	36	31	33	34	38	44
その他	2	1	1	1	1	2	2	1	2	5
計	51	49	56	58	59	59	68	72	84	90

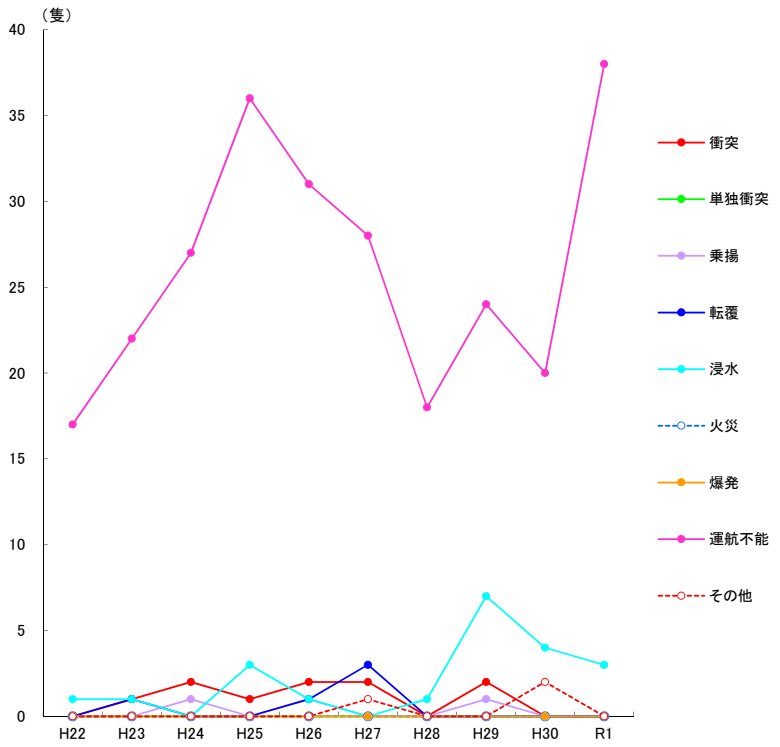
第Ⅰ－28図 ② 詳細図　ミニボートの運航不能の詳細別海難発生隻数



単位：隻

	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1
推進器障害	4	4	2	1	3	4	1	3	4	3
舵障害	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
機関故障	12	9	15	13	18	15	15	17	22	18
機関取扱不注意	1	2	0	2	6	0	1	5	2	5
バッテリー過放電	3	0	0	1	0	0	1	0	0	1
燃料欠乏	2	0	2	2	0	3	0	2	5	3
ろ・かい喪失	0	0	1	0	0	0	2	0	0	0
無人漂流（係留不備）	3	5	1	5	1	3	6	4	1	7
無人漂流（海中転落）	1	1	1	1	2	2	2	3	3	2
操船技能不足	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0
有人漂流	2	0	0	0	1	1	0	0	0	0
船体傾斜	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
走錨	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0
荒天難航	0	3	1	5	4	3	4	0	1	5
その他	0	1	2	3	0	0	1	0	0	0
計	28	25	27	33	36	31	33	34	38	44

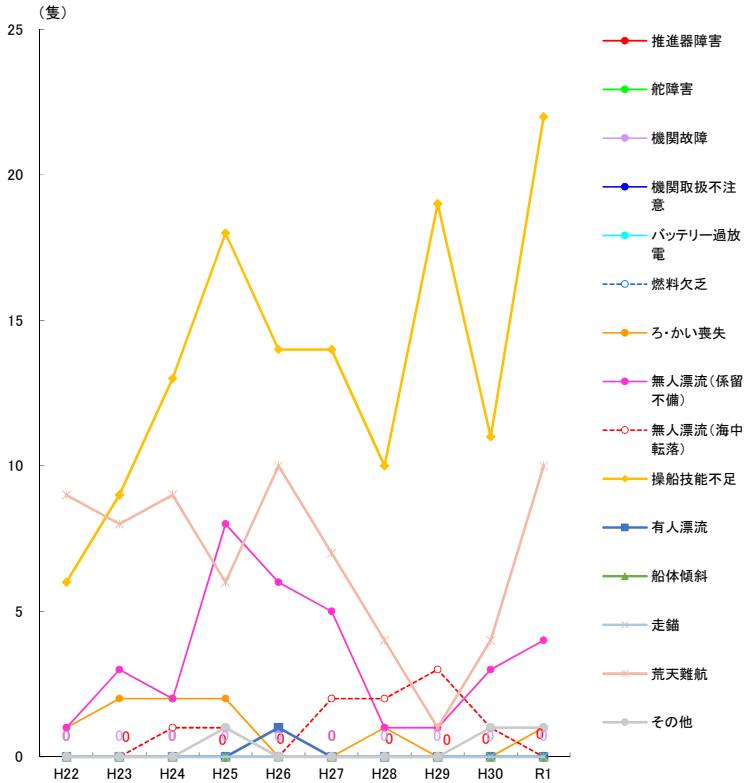
第Ⅰ－28図 ③　カヌーの海難種類別海難発生隻数



単位：隻

	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1
衝突	0	1	2	1	2	2	0	2	0	0
単独衝突	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
乗揚	0	0	1	0	1	0	0	1	0	0
転覆	0	1	0	0	1	3	0	0	0	0
浸水	1	1	0	3	1	0	1	7	4	3
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	17	22	27	36	31	28	18	24	20	38
その他	0	0	0	0	0	1	0	0	2	0
計	18	25	30	40	36	34	19	34	26	41

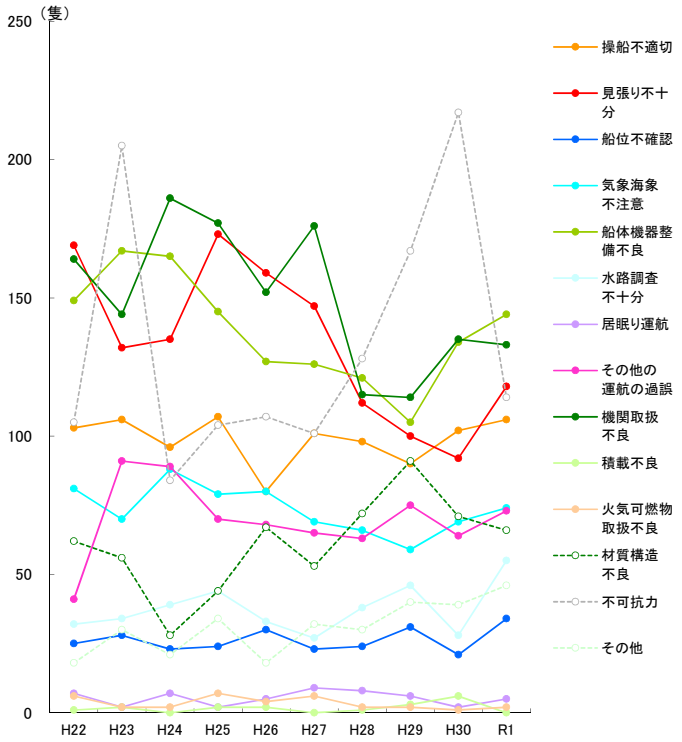
第Ⅰ－28図 ③ 詳細図　カヌーの運航不能の詳細別海難発生隻数



単位：隻

	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1
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	2	2	2	0	0	1	0	0	1
無人漂流（係留不備）	1	3	2	8	6	5	1	1	3	4
無人漂流（海中転落）	0	0	1	1	0	2	2	3	1	0
操船技能不足	6	9	13	18	14	14	10	19	11	22
有人漂流	0	0	0	0	1	0	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	9	8	9	6	10	7	4	1	4	10
その他	0	0	0	1	0	0	0	0	1	1
計	17	22	27	36	31	28	18	24	20	38

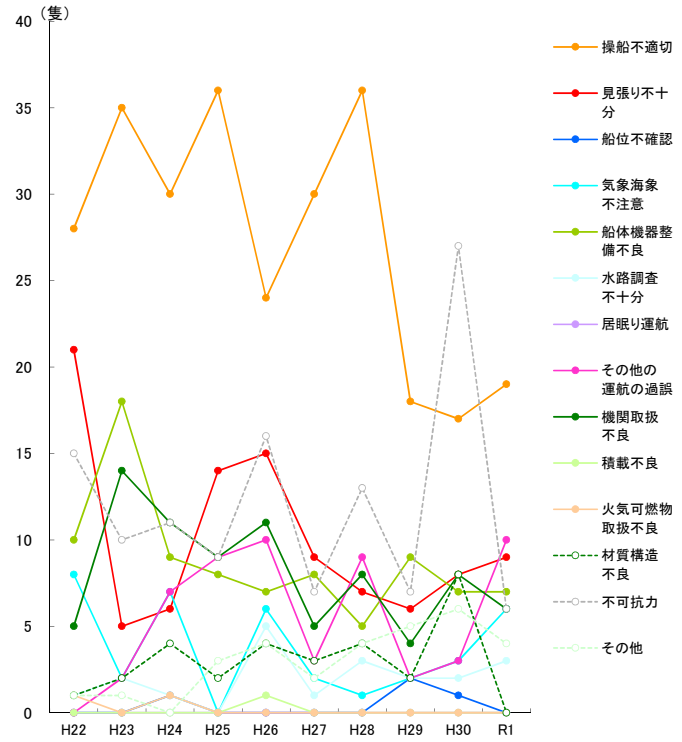
第Ⅰ－29図　プレジャーボートの原因別海難発生隻数



単位：隻

			H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1
人為的要因	運航の過誤	操船不適切	103	106	96	107	80	101	98	90	102	106
		見張り不十分	169	132	135	173	159	147	112	100	92	118
		船位不確認	25	28	23	24	30	23	24	31	21	34
		気象海象不注意	81	70	88	79	80	69	66	59	69	74
		船体機器整備不良	149	167	165	145	127	126	121	105	134	144
		水路調査不十分	32	34	39	44	33	27	38	46	28	55
		居眠り運航	7	2	7	2	5	9	8	6	2	5
		その他の運航の過誤	41	91	89	70	68	65	63	75	64	73
	機関取扱不良		164	144	186	177	152	176	115	114	135	133
	積載不良		1	2	0	2	2	0	1	3	6	0
	火気可燃物取扱不良		6	2	2	7	4	6	2	2	1	2
材質構造不良			62	56	28	44	67	53	72	91	71	66
不可抗力			105	205	84	104	107	101	128	167	217	114
その他			18	30	21	34	18	32	30	40	39	46
計			963	1,069	963	1,012	932	935	878	929	981	970

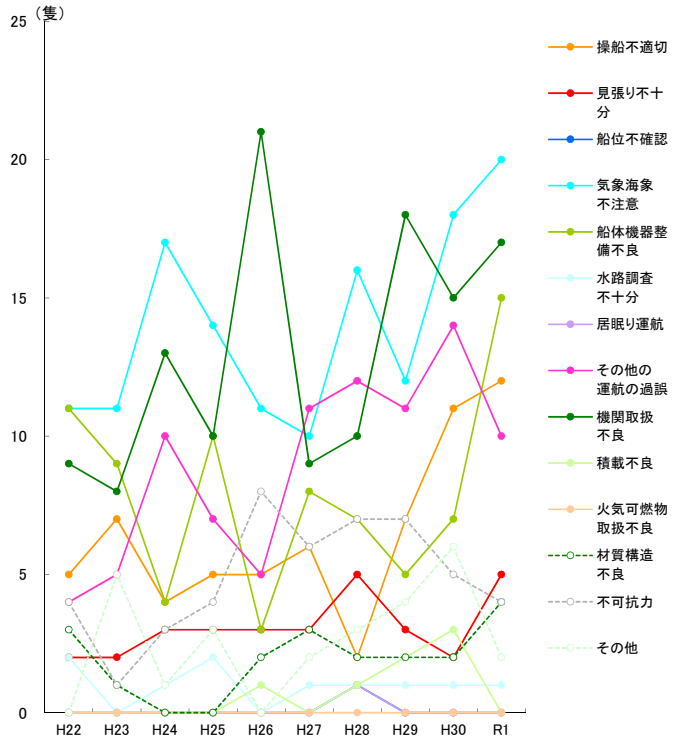
第Ⅰ－29図 ①　水上オートバイの原因別海難発生隻数



単位：隻

			H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1
人為的要因	運航の過誤	操船不適切	28	35	30	36	24	30	36	18	17	19
		見張り不十分	21	5	6	14	15	9	7	6	8	9
		船位不確認	0	0	1	0	0	0	0	2	1	0
		気象海象不注意	8	2	7	0	6	2	1	2	3	6
		船体機器整備不良	10	18	9	8	7	8	5	9	7	7
		水路調査不十分	1	2	1	0	5	1	3	2	2	3
		居眠り運航	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		その他の運航の過誤	0	2	7	9	10	3	9	2	3	10
	機関取扱不良		5	14	11	9	11	5	8	4	8	6
	積載不良		0	0	0	0	1	0	0	0	0	0
	火気可燃物取扱不良		1	0	1	0	0	0	0	0	0	0
材質構造不良			1	2	4	2	4	3	4	2	8	0
不可抗力			15	10	11	9	16	7	13	7	27	6
その他			1	1	0	3	4	2	4	5	6	4
計			91	91	88	90	103	70	90	59	90	70

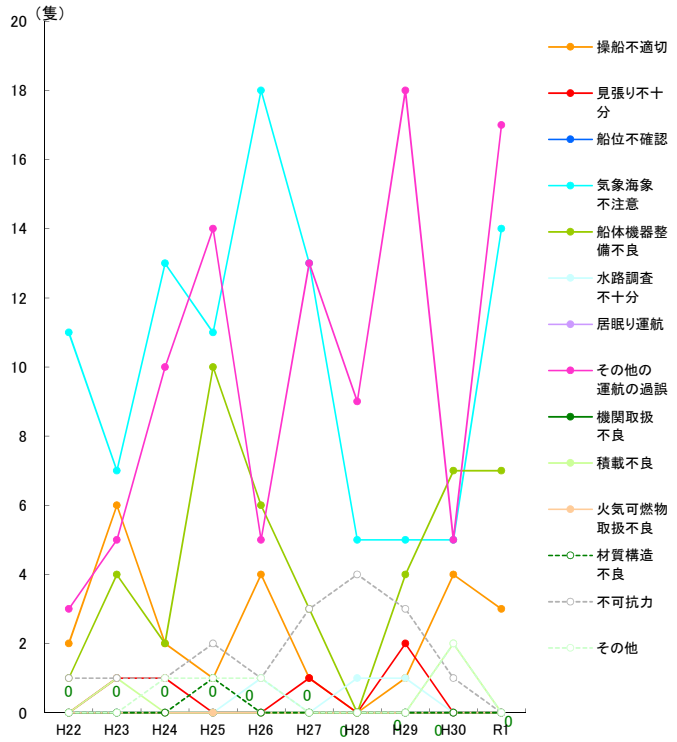
第Ⅰ－29図 ②　ミニボートの原因別海難発生隻数



単位：隻

			H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1
人為的要因	運航の過誤	操船不適切	5	7	4	5	5	6	2	7	11	12
		見張り不十分	2	2	3	3	3	3	5	3	2	5
		船位不確認	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0
		気象海象不注意	11	11	17	14	11	10	16	12	18	20
		船体機器整備不良	11	9	4	10	3	8	7	5	7	15
		水路調査不十分	2	0	1	2	0	1	1	1	1	1
		居眠り運航	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0
		その他の運航の過誤	4	5	10	7	5	11	12	11	14	10
	機関取扱不良		9	8	13	10	21	9	10	18	15	17
	積載不良		0	0	0	0	1	0	1	2	3	0
	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			3	1	0	0	2	3	2	2	2	4
不可抗力			4	1	3	4	8	6	7	7	5	4
その他			0	5	1	3	0	2	3	4	6	2
計			51	49	56	58	59	59	68	72	84	90

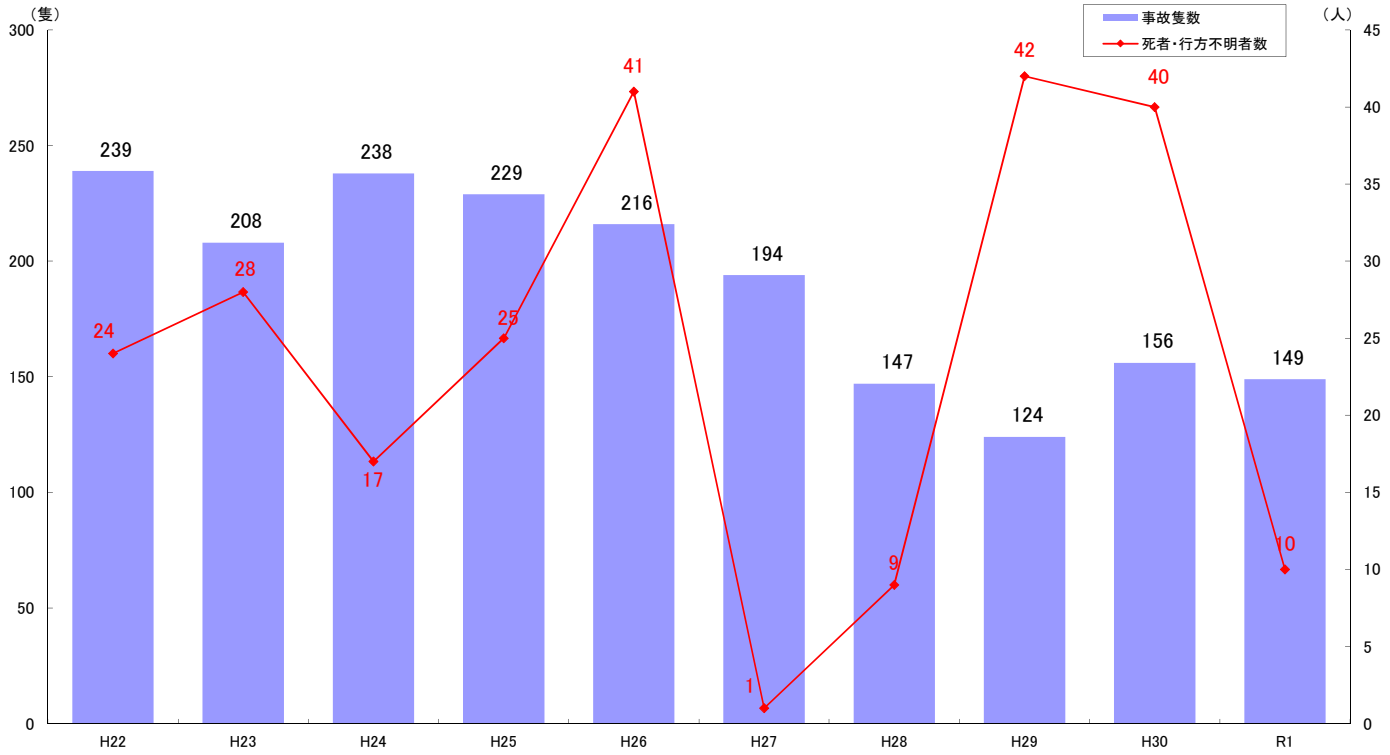
第Ⅰ－29図 ③　カヌーの原因別海難発生隻数



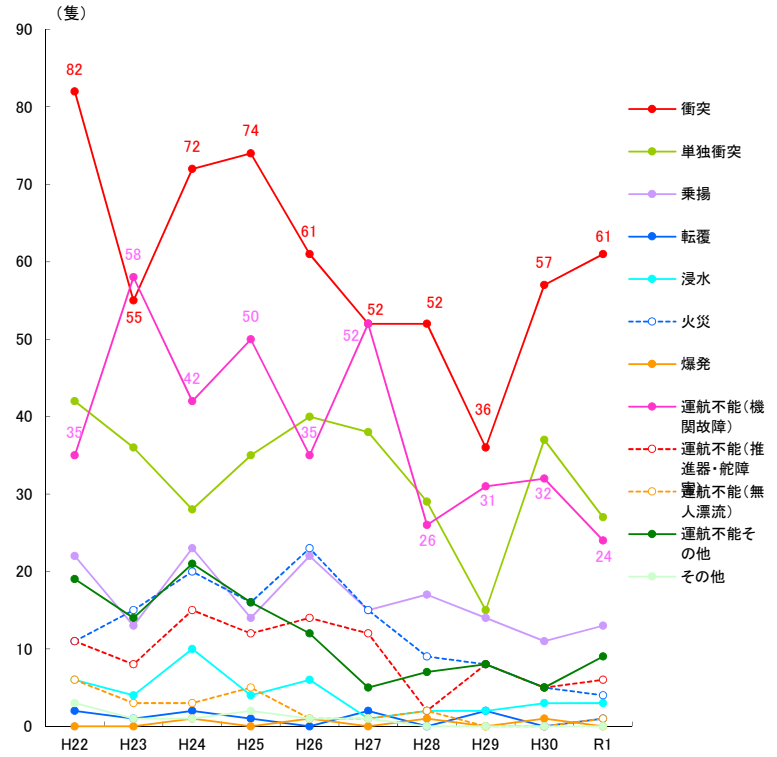
単位：隻

			H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1
人為的要因	運航の過誤	操船不適切	2	6	2	1	4	1	0	1	4	3
		見張り不十分	0	1	1	0	0	1	0	2	0	0
		船位不確認	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		気象海象不注意	11	7	13	11	18	13	5	5	5	14
		船体機器整備不良	1	4	2	10	6	3	0	4	7	7
		水路調査不十分	0	0	0	0	1	0	1	1	0	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	3	5	10	14	5	13	9	18	5	17
	機関取扱不良		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	積載不良		0	1	0	0	0	0	0	0	2	0
	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			0	0	0	1	0	0	0	0	0	0
不可抗力			1	1	1	2	1	3	4	3	1	0
その他			0	0	1	1	1	0	0	0	2	0
計			18	25	30	40	36	34	19	34	26	41

第Ⅰ－30図　外国船舶の事故隻数及び死者・行方不明者数の推移



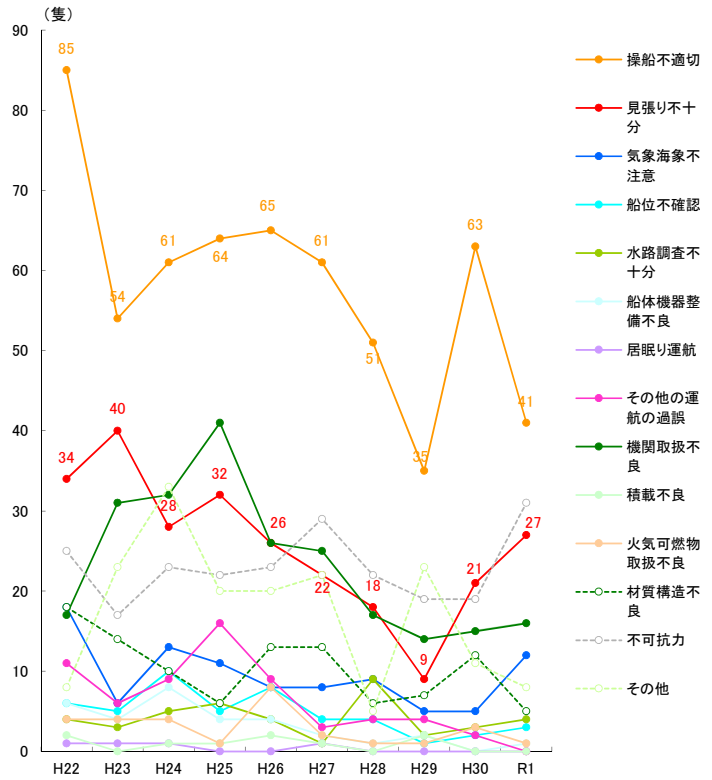
第Ⅰ－31図　外国船舶事故の事故種類別による事故隻数の推移



単位：隻

		H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1
衝突		82	55	72	74	61	52	52	36	57	61
単独衝突		42	36	28	35	40	38	29	15	37	27
乗揚		22	13	23	14	22	15	17	14	11	13
転覆		2	1	2	1	0	2	0	2	0	1
浸水		6	4	10	4	6	1	2	2	3	3
火災		11	15	20	16	23	15	9	8	5	4
爆発		0	0	1	0	1	0	1	0	1	0
運航不能	機関故障	35	58	42	50	35	52	26	31	32	24
	推進器・舵障害	11	8	15	12	14	12	2	8	5	6
	無人漂流	6	3	3	5	1	1	2	0	0	1
	その他	19	14	21	16	12	5	7	8	5	9
その他		3	1	1	2	1	1	0	0	0	0
計		239	208	238	229	216	194	147	124	156	149

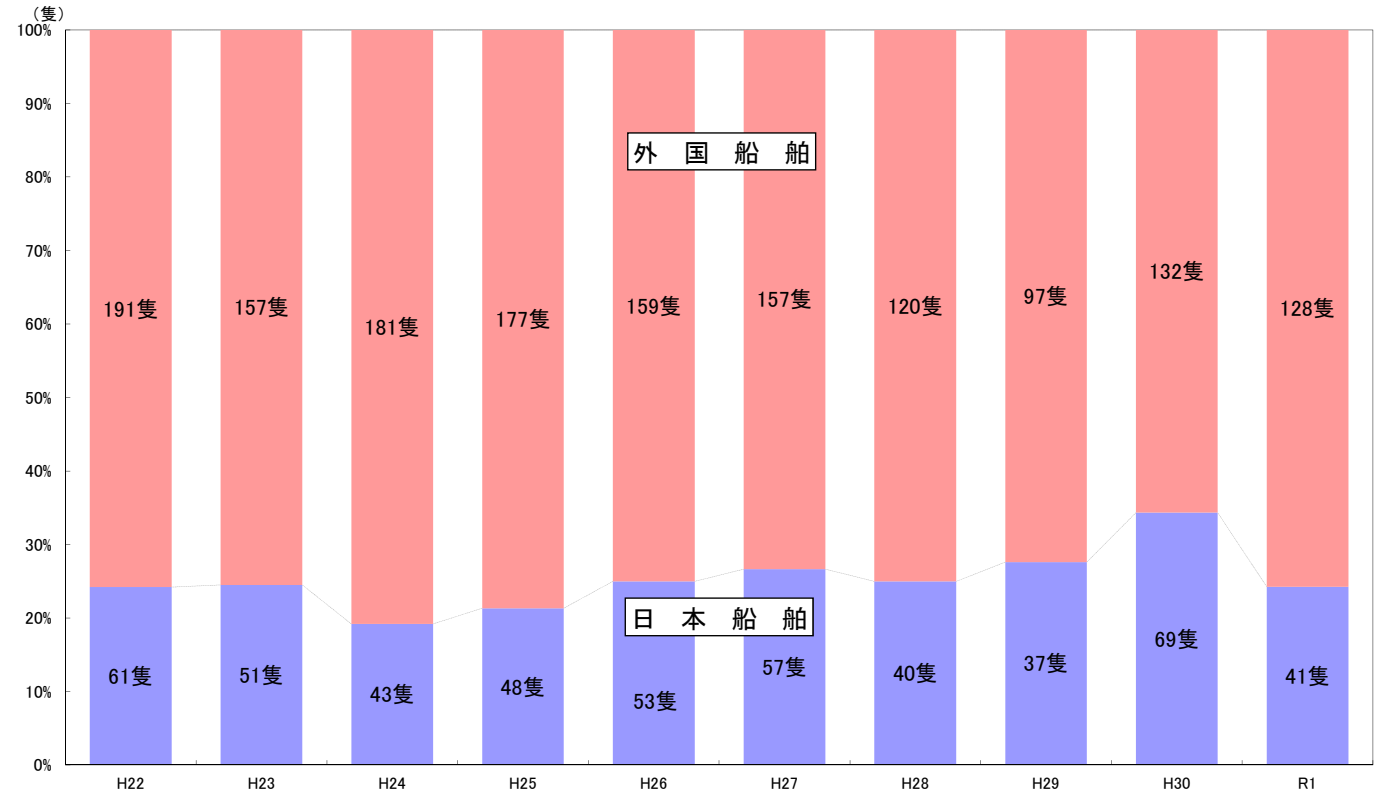
第Ⅰ－32図　外国船舶事故の原因別による事故隻数の推移



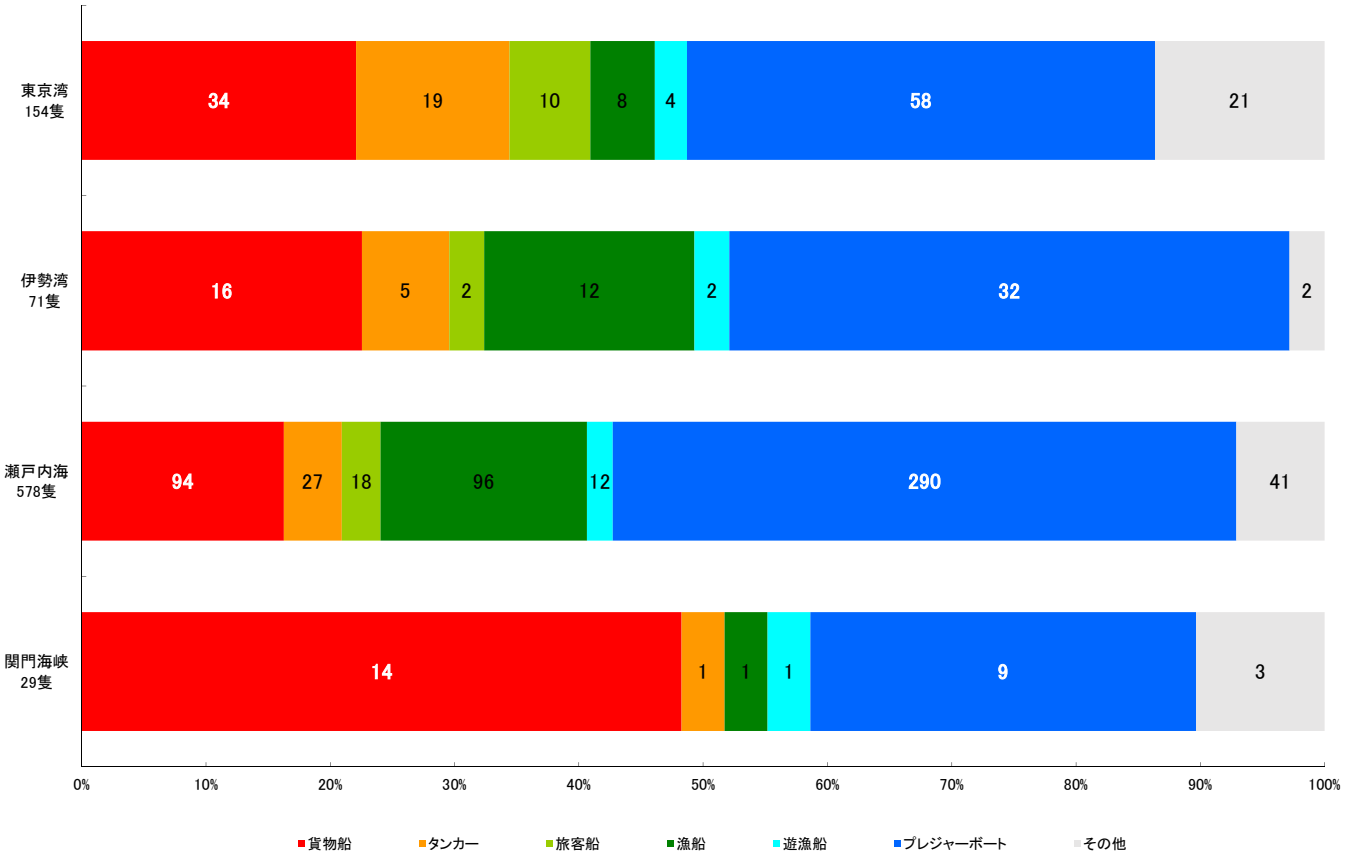
単位：隻

			H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1
人為的要因	運航の過誤	操船不適切	85	54	61	64	65	61	51	35	63	41
		見張り不十分	34	40	28	32	26	22	18	9	21	27
		気象海象不注意	18	6	13	11	8	8	9	5	5	12
		船位不確認	6	5	10	5	8	4	4	1	2	3
		水路調査不十分	4	3	5	6	4	1	9	2	3	4
		船体機器整備不良	6	4	8	4	4	2	1	2	0	1
		居眠り運航	1	1	1	0	0	1	0	0	0	0
		その他の運航の過誤	11	6	9	16	9	3	4	4	2	0
	機関取扱不良		17	31	32	41	26	25	17	14	15	16
	積載不良		2	0	1	1	2	1	0	2	0	0
	火気可燃物取扱不良		4	4	4	1	8	2	1	1	3	1
材質構造不良			18	14	10	6	13	13	6	7	12	5
不可抗力			25	17	23	22	23	29	22	19	19	31
その他			8	23	33	20	20	22	5	23	11	8
計			239	208	238	229	216	194	147	124	156	149

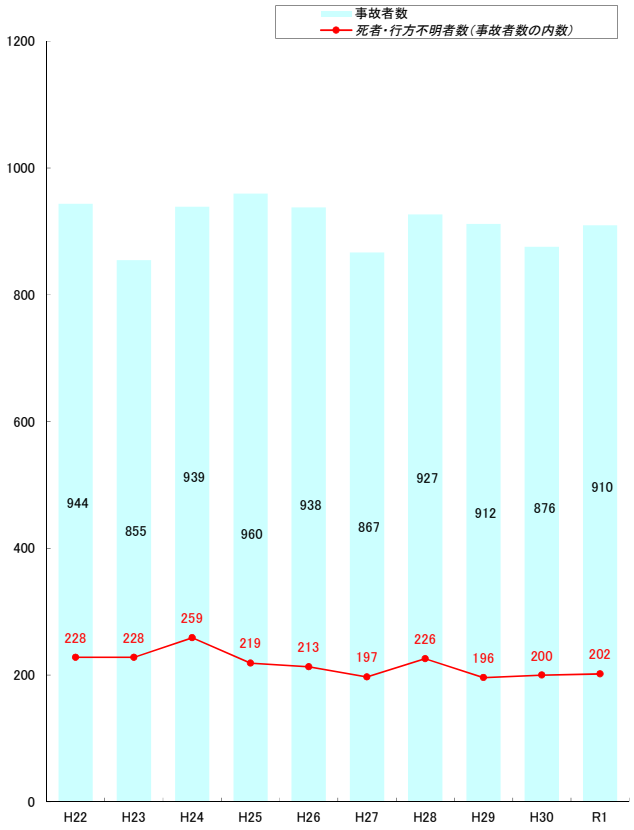
第Ⅰ－33図　総トン数1，000トン以上の事故隻数の割合



第Ⅰ－34図　ふくそう海域（東京湾、伊勢湾、瀬戸内海及び関門海峡）における事故発生状況（令和元年）



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

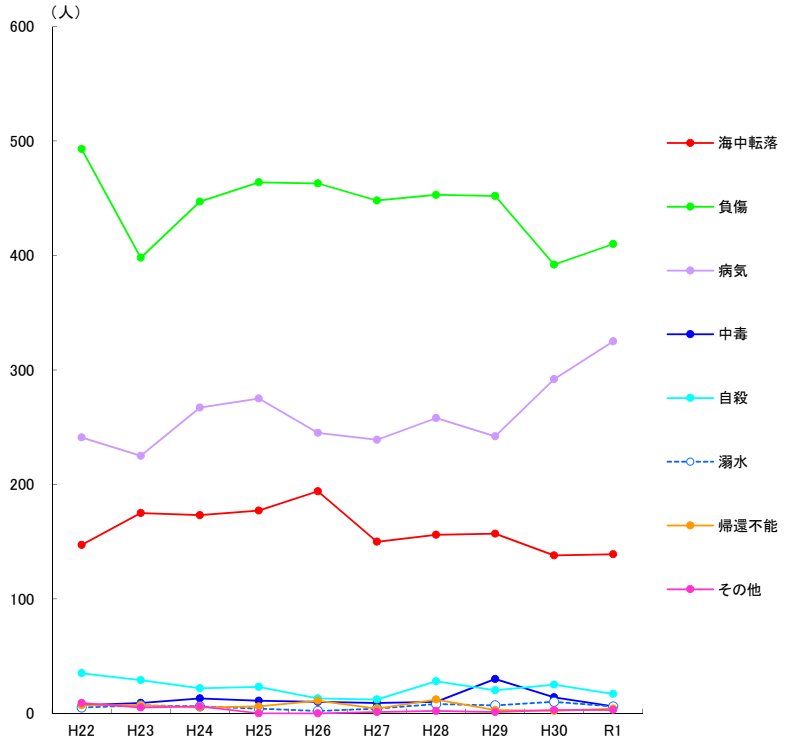
	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1
事故者数	944	855	939	960	938	867	927	912	876	910
死者・行方不明者数（事故者数の内数）	228	228	259	219	213	197	226	196	200	202

第Ⅱ－1表　船舶種類別・事故内容別乗船中の事故発生状況（令和元年）

（単位：人）

	海中転落		負傷		病気		中毒		自殺		その他		計	
	事故者	死者 行方不明者	事故者	死者 行方不明者	事故者	死者 行方不明者	事故者	死者 行方不明者	事故者	死者 行方不明者	事故者	死者 行方不明者	事故者	死者 行方不明者
貨物船	6	4	87	8	71	12	2	0	0	0	0	0	166	24
タンカー	2	1	23	1	26	6	2	0	2	1	0	0	55	9
旅客船	4	4	42	0	69	18	0	0	11	10	2	1	128	33
作業船	2	1	16	0	9	1	1	0	0	0	0	0	28	2
漁船	81	51	151	14	88	32	1	0	1	1	6	6	328	104
遊漁船	9	1	18	0	21	6	0	0	0	0	0	0	48	7
プレジャーボート	30	12	34	0	17	4	0	0	2	1	5	0	88	17
うち水上オートバイ	(0)	(0)	(18)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(3)	(0)	(21)	(0)
その他	5	2	39	1	24	3	0	0	1	0	0	0	69	6
計	139	76	410	24	325	82	6	0	17	13	13	7	910	202

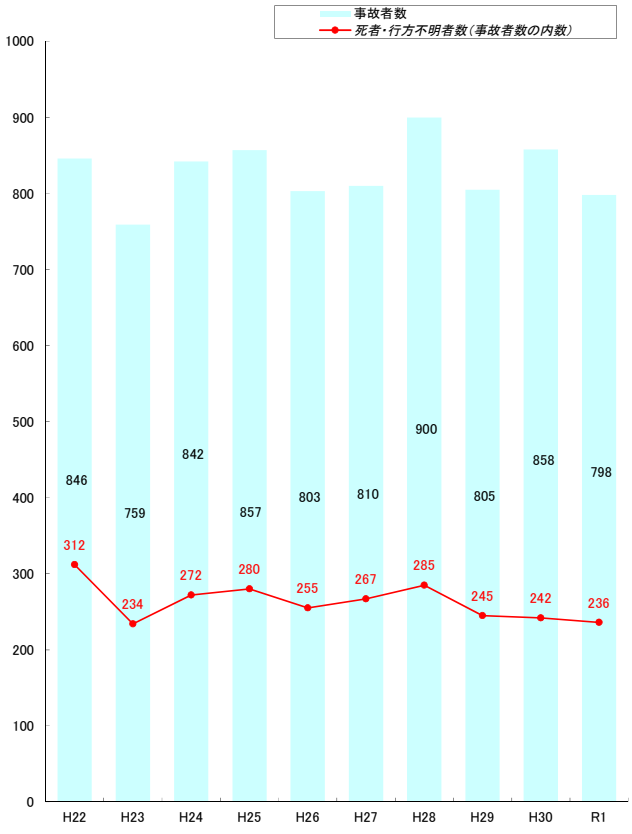
第Ⅱ－2図　船舶海難以外の乗船中の事故内容別発生数



単位：人

	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1
海中転落	147	175	173	177	194	150	156	157	138	139
負傷	493	398	447	464	463	448	453	452	392	410
病気	241	225	267	275	245	239	258	242	292	325
中毒	7	9	13	11	10	9	10	30	14	6
自殺	35	29	22	23	13	12	28	20	25	17
溺水	5	7	6	4	2	4	8	7	10	6
帰還不能	7	7	5	6	11	4	12	3	2	4
その他	9	5	6	0	0	1	2	1	3	3
計	944	855	939	960	938	867	927	912	876	910

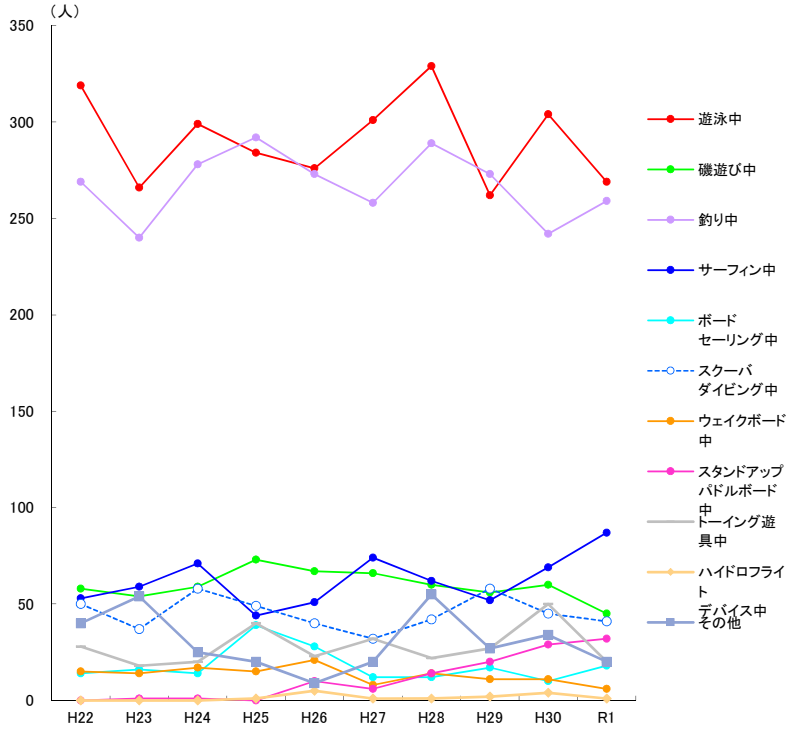
第Ⅱ－3図　マリンレジャーに伴う海浜事故の事故者及び死者・行方不明者発生数



単位：人

	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1
事故者数	846	759	842	857	803	810	900	805	858	798
死者・行方不明者数（事故者数の内数）	312	234	272	280	255	267	285	245	242	236

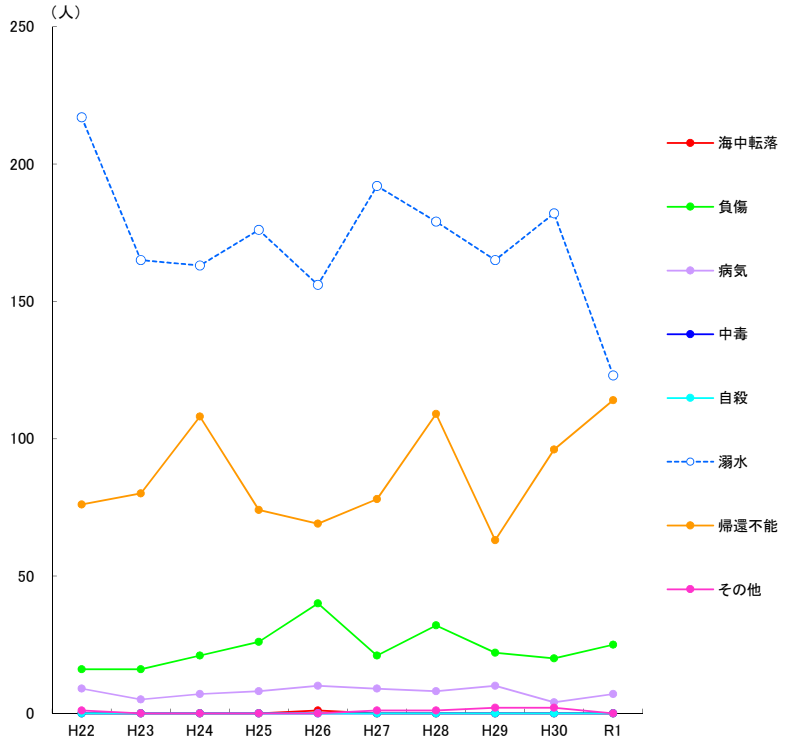
第Ⅱ－4図　マリンレジャーに伴う海浜事故の活動別発生数



単位：人

	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1
遊泳中	319	266	299	284	276	301	329	262	304	269
磯遊び中	58	54	59	73	67	66	60	56	60	45
釣り中	269	240	278	292	273	258	289	273	242	259
サーフィン中	53	59	71	44	51	74	62	52	69	87
ボード セーリング中	14	16	14	39	28	12	12	17	10	18
スクーバ ダイビング中	50	37	58	49	40	32	42	58	45	41
ウェイクボード 中	15	14	17	15	21	8	14	11	11	6
スタンドアップ パドルボード中	0	1	1	0	10	6	14	20	29	32
トーイング遊具 中	28	18	20	40	23	32	22	27	50	20
ハイドロフライト デバイス中	0	0	0	1	5	1	1	2	4	1
その他	40	54	25	20	9	20	55	27	34	20
計	846	759	842	857	803	810	900	805	858	798

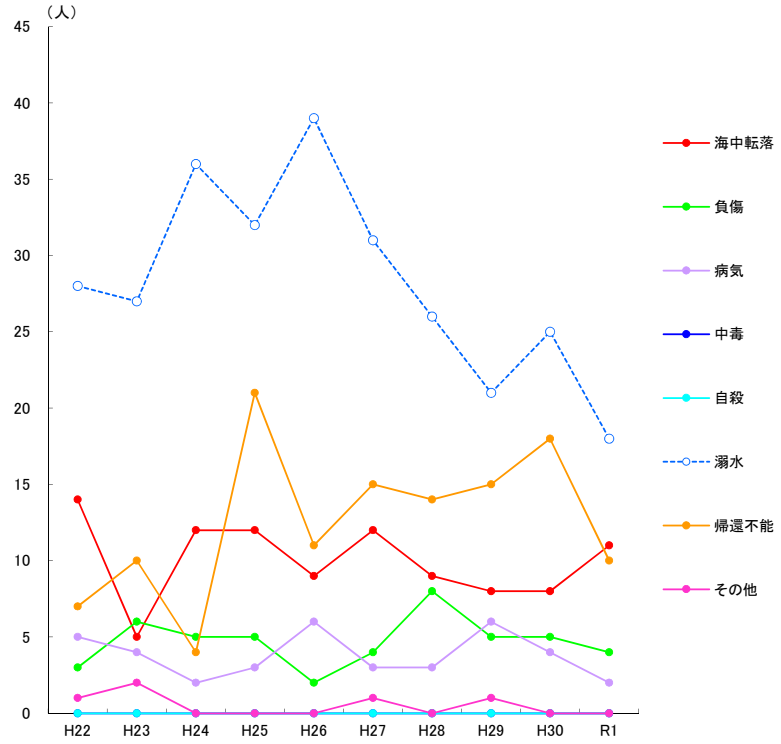
第Ⅱ－4図 ①　遊泳中の事故内容別発生数



単位：人

	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1
海中転落	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0
負傷	16	16	21	26	40	21	32	22	20	25
病気	9	5	7	8	10	9	8	10	4	7
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	217	165	163	176	156	192	179	165	182	123
帰還不能	76	80	108	74	69	78	109	63	96	114
その他	1	0	0	0	0	1	1	2	2	0
計	319	266	299	284	276	301	329	262	304	269

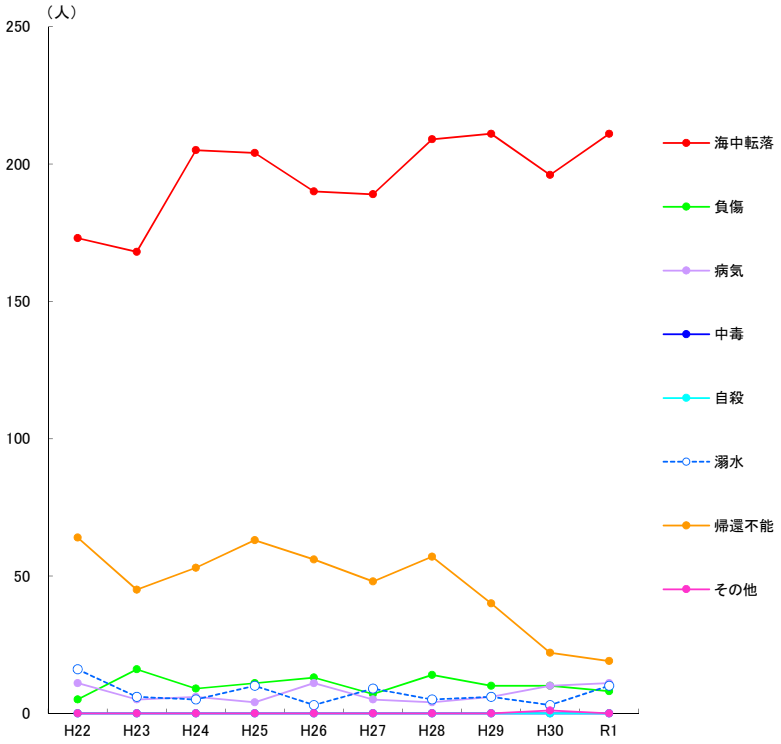
第Ⅱ－4図 ②　磯遊び中の事故内容別発生数



単位：人

	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1
海中転落	14	5	12	12	9	12	9	8	8	11
負傷	3	6	5	5	2	4	8	5	5	4
病気	5	4	2	3	6	3	3	6	4	2
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	28	27	36	32	39	31	26	21	25	18
帰還不能	7	10	4	21	11	15	14	15	18	10
その他	1	2	0	0	0	1	0	1	0	0
計	58	54	59	73	67	66	60	56	60	45

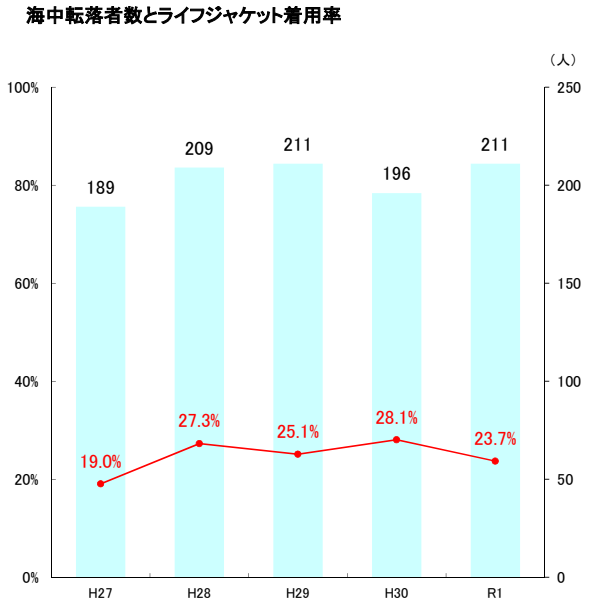
第Ⅱ－4図 ③-1　釣り中の事故内容別発生数

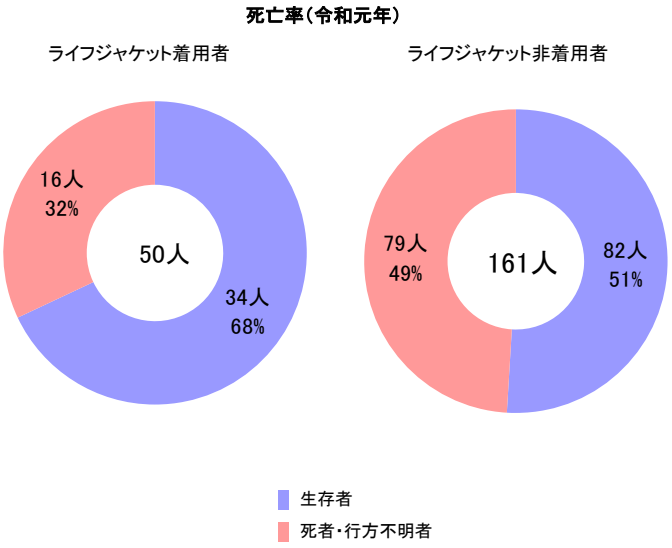


単位：人

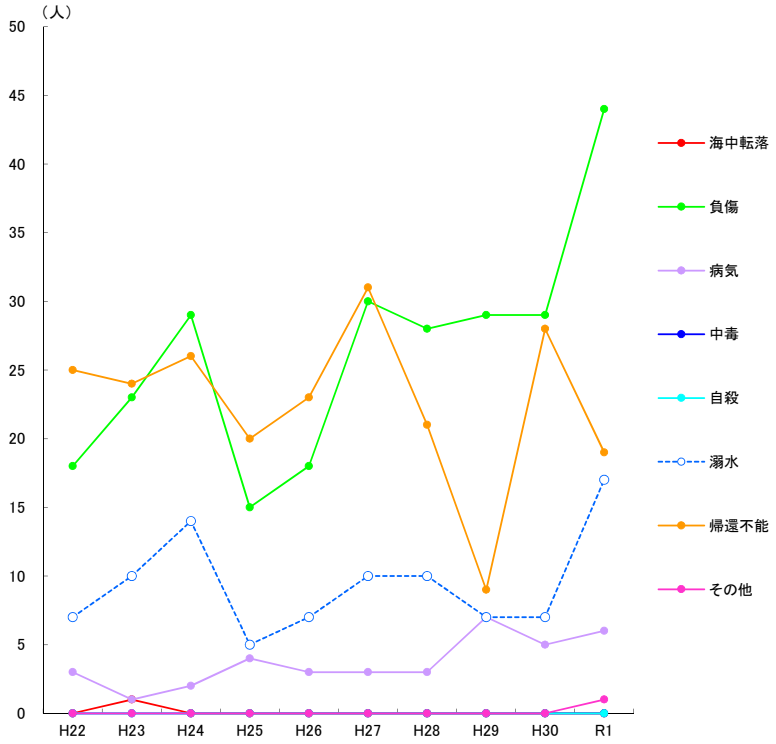
	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1
海中転落	173	168	205	204	190	189	209	211	196	211
負傷	5	16	9	11	13	7	14	10	10	8
病気	11	5	6	4	11	5	4	6	10	11
中毒	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
自殺	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
溺水	16	6	5	10	3	9	5	6	3	10
帰還不能	64	45	53	63	56	48	57	40	22	19
その他	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0
計	269	240	278	292	273	258	289	273	242	259

第Ⅱ－4図 ③-2　釣り中の海中転落者のライフジャケット着用率及び死亡率





第Ⅱ－4図 ④　サーフィン中の事故内容別発生数



単位：人

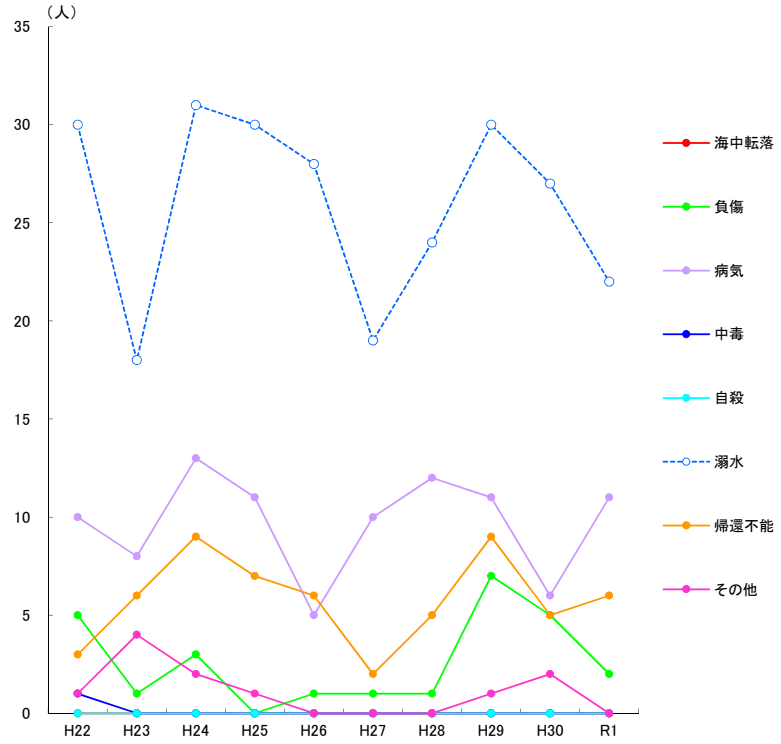
	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1
海中転落	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
負傷	18	23	29	15	18	30	28	29	29	44
病気	3	1	2	4	3	3	3	7	5	6
中毒	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
自殺	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
溺水	7	10	14	5	7	10	10	7	7	17
帰還不能	25	24	26	20	23	31	21	9	28	19
その他	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
計	53	59	71	44	51	74	62	52	69	87

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

	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1
海中転落	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
負傷	3	3	2	4	1	1	0	3	2	1
病気	0	0	0	1	0	0	0	1	0	1
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	0	0	0	1	1	0	1	0	1	1
帰還不能	11	13	12	33	26	11	10	13	7	15
その他	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0
計	14	16	14	39	28	12	12	17	10	18

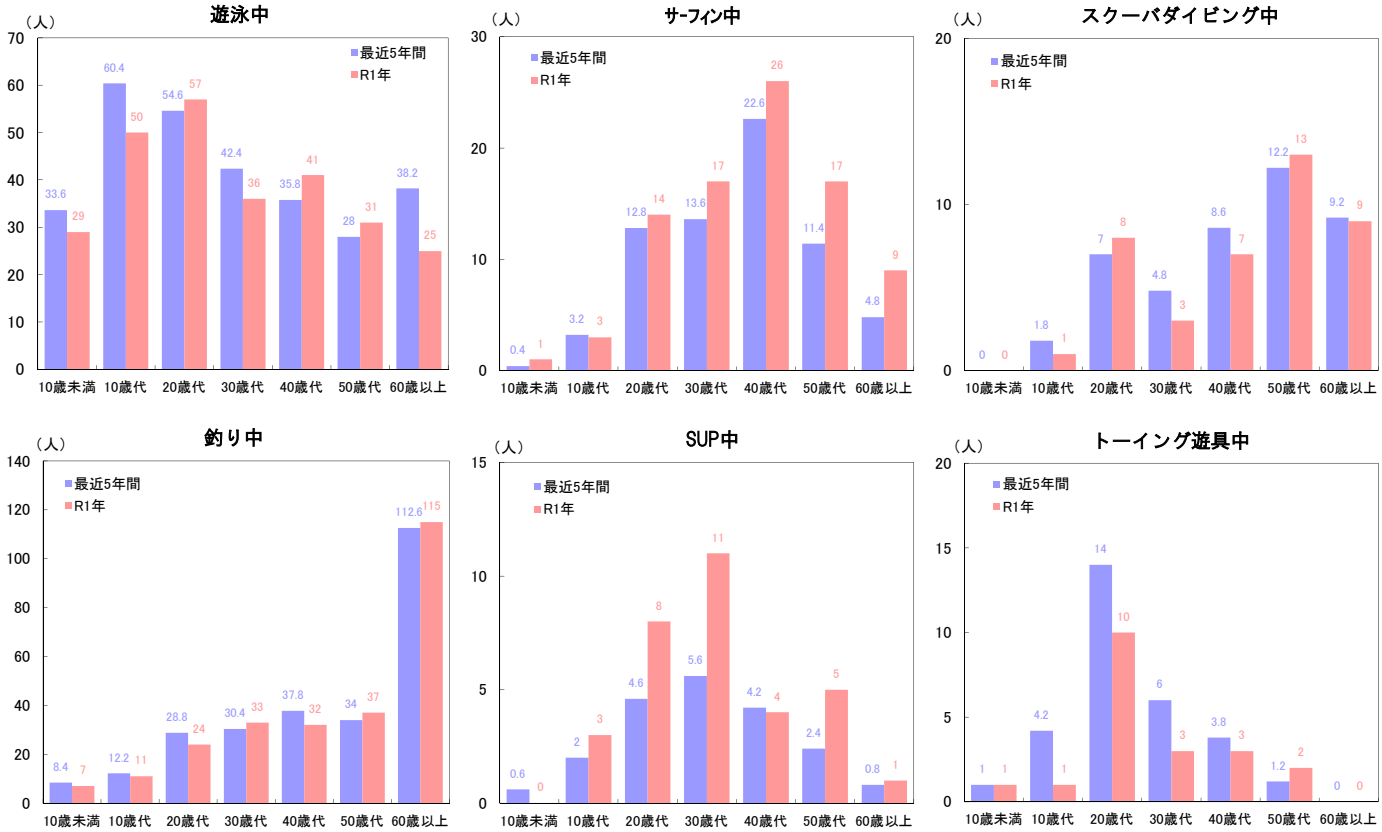
第Ⅱ－4図 ⑥　スクーバダイビング中の事故内容別発生数



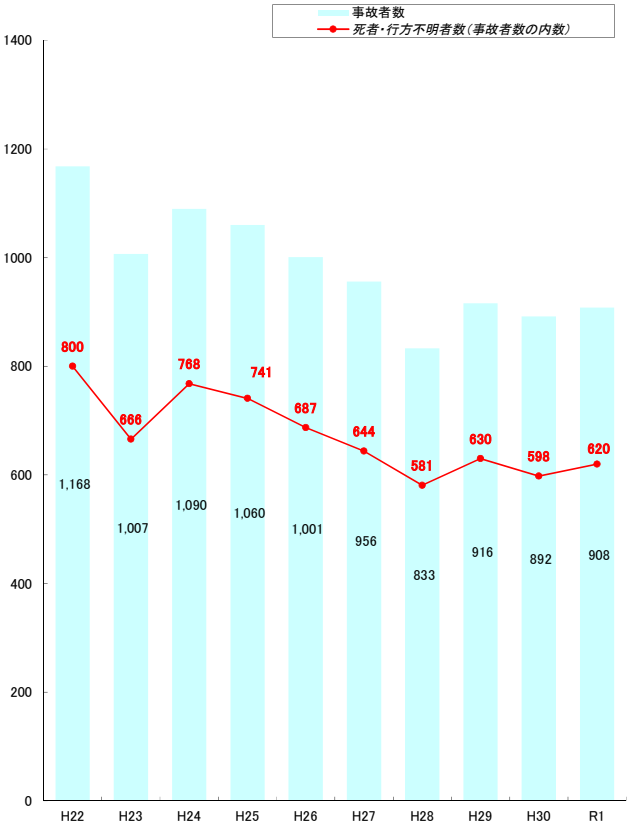
単位：人

	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1
海中転落	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
負傷	5	1	3	0	1	1	1	7	5	2
病気	10	8	13	11	5	10	12	11	6	11
中毒	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
自殺	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
溺水	30	18	31	30	28	19	24	30	27	22
帰還不能	3	6	9	7	6	2	5	9	5	6
その他	1	4	2	1	0	0	0	1	2	0
計	50	37	58	49	40	32	42	58	45	41

第Ⅱ－5図　マリンレジャーに関する海浜事故の年齢層別構成



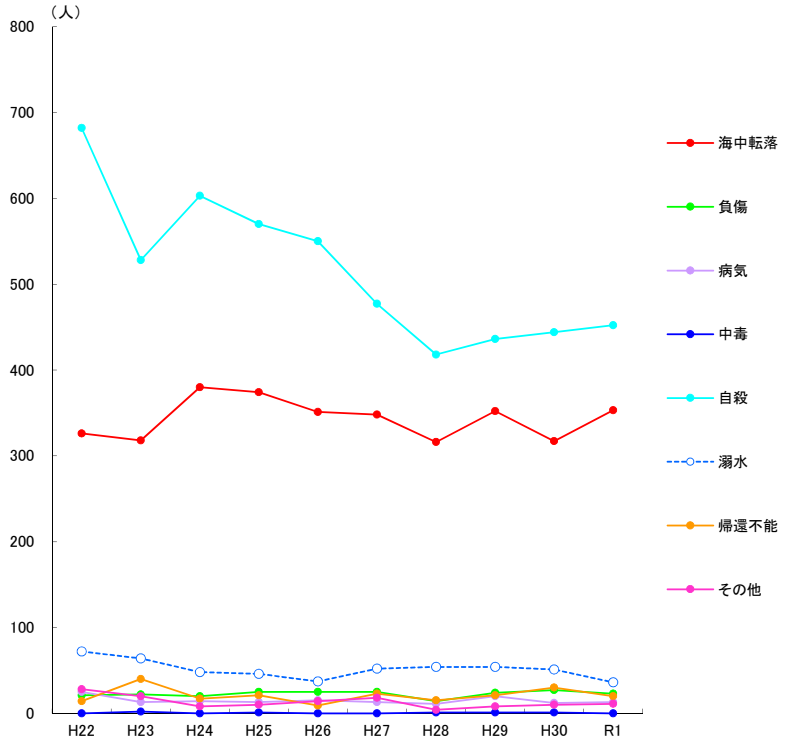
第Ⅱ－6図　マリンレジャー以外の海浜事故の事故者及び死者・行方不明者発生数



単位：人

	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1
事故者数	1,168	1,007	1,090	1,060	1,001	956	833	916	892	908
死者・行方不明者数（事故者数の内数）	800	666	768	741	687	644	581	630	598	620

第Ⅱ－7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

	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1
海中転落	326	318	380	374	351	348	316	352	317	353
負傷	21	22	20	25	25	25	14	24	27	23
病気	25	13	14	13	15	13	11	20	12	13
中毒	0	2	0	1	0	0	1	1	1	0
自殺	682	528	603	570	550	477	418	436	444	452
溺水	72	64	48	46	37	52	54	54	51	36
帰還不能	14	40	17	21	9	23	15	21	30	20
その他	28	20	8	10	14	18	4	8	10	11
計	1,168	1,007	1,090	1,060	1,001	956	833	916	892	908

第Ⅲ－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30年	令和元年	増減
事故隻数		2,189	2,058	△ 131
救助	当庁救助	441	510	69
	当庁以外救助	807	690	△ 117
	計	1,248	1,200	△ 48
自力入港		694	639	△ 55
全損		247	219	△ 28
当庁関与		1,245	1,310	65

2. 乗船者　　単位：人

		平成30年	令和元年	増減
乗船者数		11,257	8,732	△ 2,525
救助	当庁救助	1,266	1,385	119
	当庁以外救助	1,983	2,058	75
	計	3,249	3,443	194
自力救助		7,933	5,225	△ 2,708
死亡・行方不明		75	64	△ 11
当庁関与		5,320	4,509	△ 811

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

1. 船舶事故以外の乗船中の事故　（単位：人）

		平成30年	令和元年	増減
事故者計		876	910	34
救助	当庁救助	168	158	△ 10
	当庁以外救助	215	207	△ 8
	計	383	365	△ 18
自力救助		293	343	50
死者・行方不明者		200	202	2
当庁関与		363	376	13

2. マリンレジャーに関する海浜事故　（単位：人）

		平成30年	令和元年	増減
事故者計		858	798	△ 60
救助	当庁救助	54	95	41
	当庁以外救助	440	362	△ 78
	計	494	457	△ 37
自力救助		122	105	△ 17
死者・行方不明者		242	236	△ 6
当庁関与		355	344	△ 11

3. マリンレジャー以外の海浜事故　（単位：人）

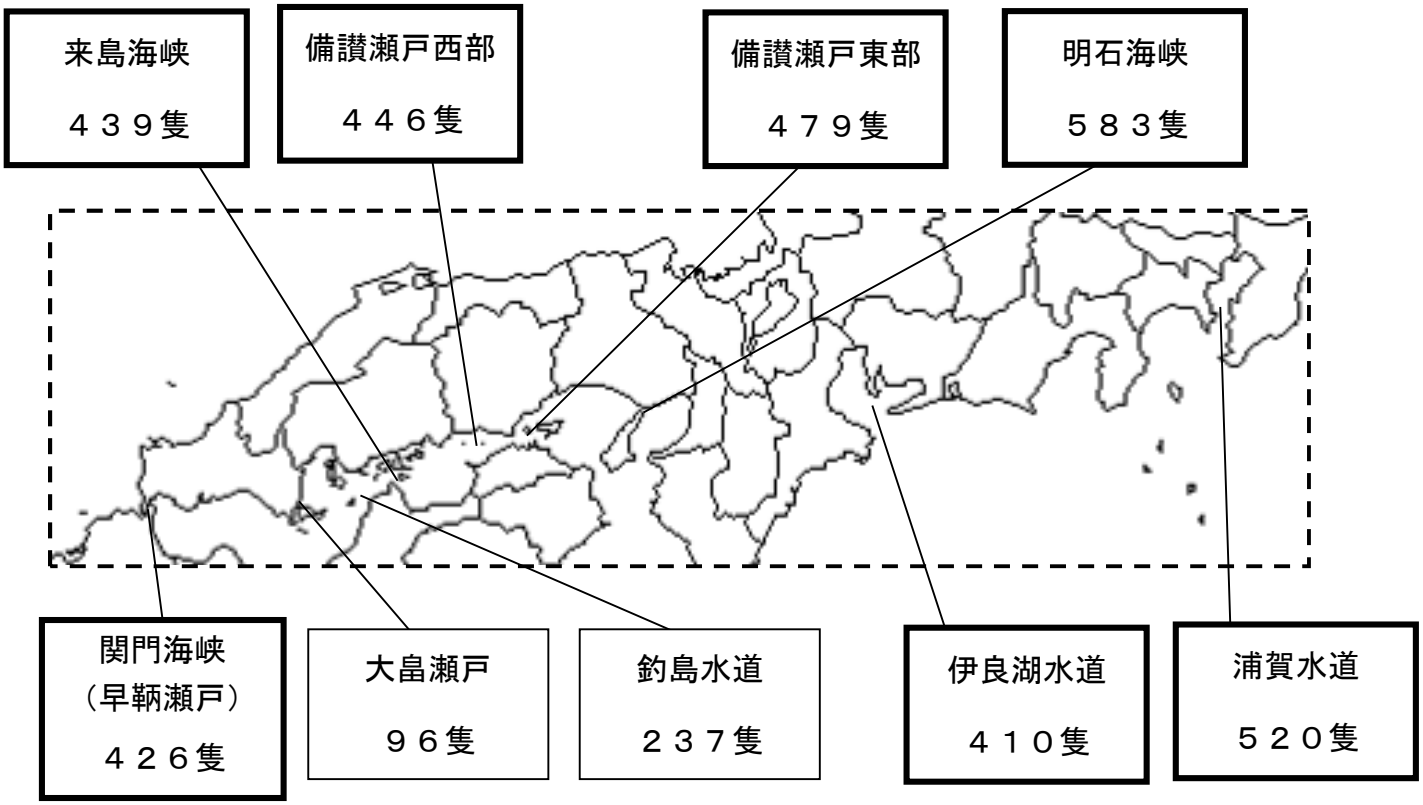
		平成30年	令和元年	増減
事故者計		892	908	16
救助	当庁救助	25	23	△ 2
	当庁以外救助	223	215	△ 8
	計	248	238	△ 10
自力救助		46	50	4
死者・行方不明者		598	620	22
当庁関与		420	435	15

4. 洋上救急実績

	平成29年	平成30年	令和元年
出動件数（件）	22	26	27
傷病者（人）	22	26	27
医師・看護師等（人）	41	37	38

令和元年度
通航船舶実態調査結果

１　令和元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）

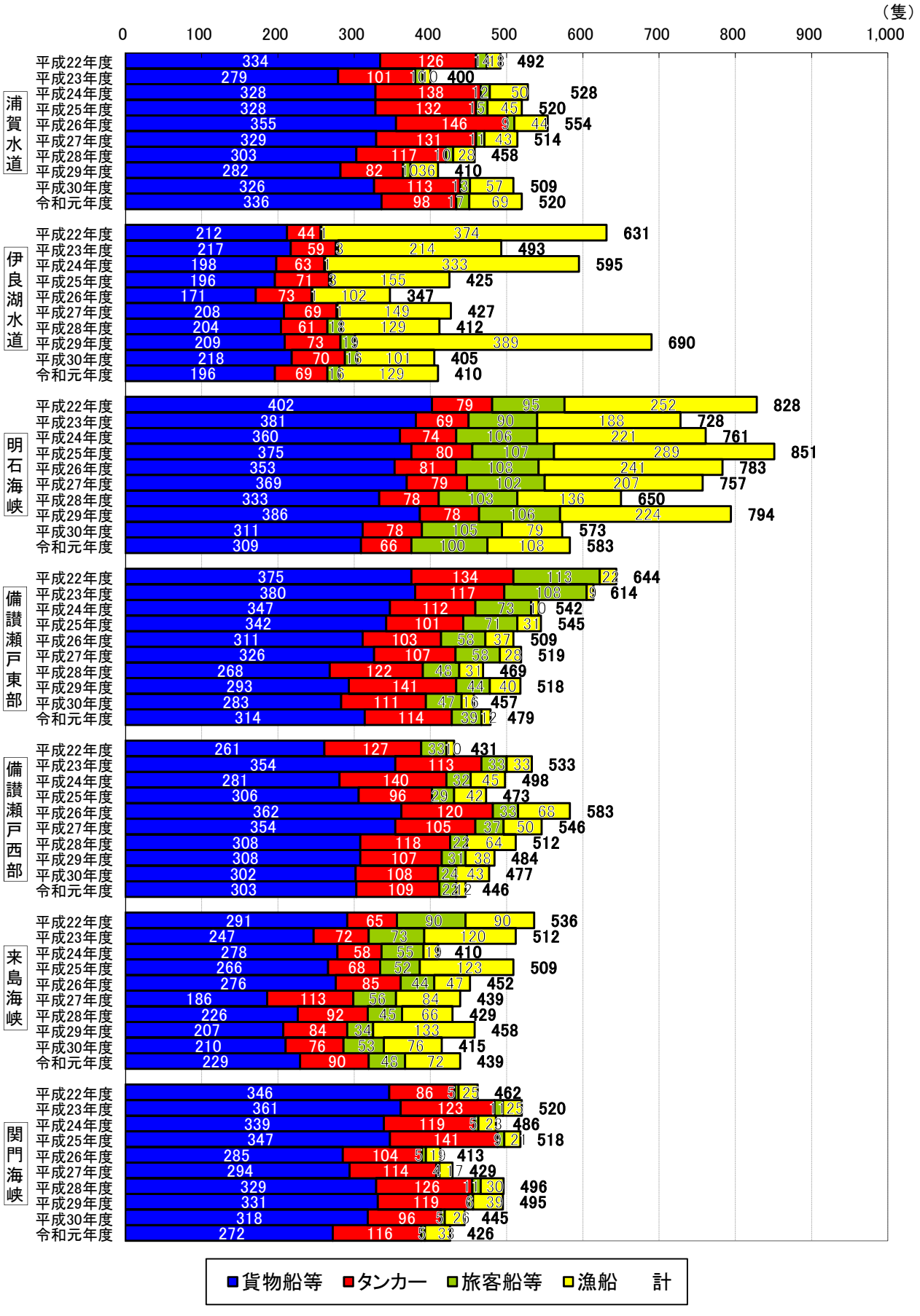
＊太枠実線は主要水道

＊１日平均は、主要水道にあっては 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。その他の海域にあっては、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（一日平均）を総計している

３　主要水道別通航船舶隻数の推移（１日平均）



【お問い合わせ】

海上保安庁　海の安全推進本部

（事務局）交通部安全対策課

電話　03-3591-6361

HP　http://www.kaiho.mlit.go.jp

JCG JAPAN COAST GUARD