

令和2年

海難の現況と対策

～大切な命を守るために～



令和2年の海難概況
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

令和2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 | 海難定義 | 2 |
| 2 | 海難種類 | 3 |

第1章 令和2年の海難概況

- | | | |
|---|---------------------------------------|---|
| 1 | 令和2年の船舶海難及び人身海難 | 6 |
| 2 | 令和2年の海難の特徴 | 6 |
| | (1) 船舶海難ではプレジャーボートによる運航不能（機関故障）が著しく増加 | 6 |
| | (2) 人身海難では遊泳中の事故が著しく減少 | 7 |

第2章 海上保安庁の政策目標及び達成状況

- | | | |
|---|--|----|
| 1 | 第10次交通安全基本計画 | 8 |
| | (1) 目標1 | 8 |
| | 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、我が国周辺で発生する船舶事故隻数を令和2年までに少なくとも2,000隻未満とする。 | |
| | (2) 目標2 | 9 |
| | 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。 | |
| | (3) 目標3 | 9 |
| | 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。 | |
| 2 | 第4次交通ビジョン | 11 |
| | (1) 目標1 | 11 |
| | 【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 | |

目次

以下とする。

- (2) 目標2・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・12
【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。
- (3) 目標3・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・12
【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。
- (4) 目標4・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・13
【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。

第3章 海難の現況

- 1 船舶海難・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・14
 - (1) 概観・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・14
 - (2) 船舶種別別・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・14
 - (3) 海難種別別・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・15
 - (4) 死者・行方不明者を伴う船舶海難・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・15
 - (5) トン数別・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・16
- 2 人身海難・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・17
 - (1) 概観・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・17
 - (2) マリンレジャーに伴う海浜事故・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・17
 - (3) マリンレジャー以外の海浜事故・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・18
 - (4) 船舶海難以外の乗船中の事故・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・18

第4章 海難の防止対策

- 1 船舶海難の防止対策・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・20
 - (1) プレジャーボート海難の防止対策・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・20
 - ア 傾向・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・20
 - イ 運航不能（機関故障）に係るバックグラウンド調査・・・・・・・・・・21

ウ 事故事例	22
エ 分析	22
オ 対策（当庁の取り組み）	23
(2) 水上オートバイ海難の防止対策	25
ア 傾向	25
イ 事故事例	26
ウ 分析	26
エ 対策（当庁の取り組み）	26
【Topics】水上オートバイに係る「天橋立海面利用安全対策協議会」の設立	28
(3) ミニボート海難の防止対策	29
ア 傾向	29
イ 事故事例	30
ウ 分析	30
エ 対策（当庁の取り組み）	31
(4) カヌー海難の防止対策	32
ア 傾向	32
イ 事故事例	33
ウ 分析	33
エ 対策（当庁の取り組み）	33
【Topics】安全推進パドラー認定制度	35
(5) 漁船海難の防止対策	36
ア 傾向	36
イ 事故事例	37
ウ 分析	37
エ 対策（当庁の取り組み）	38
(6) 遊漁船海難の防止対策	41
ア 傾向	41
イ 事故事例	42
ウ 分析	43
エ 対策（当庁の取り組み）	43
(7) 貨物船海難の防止対策	45
ア 傾向	45
イ 事故事例	46
ウ 分析	46

目次

工 対策（当庁の取り組み）	47
2 通航量の多い沿岸域における船舶海難の防止対策	48
(1) ふくそう海域の海難の防止対策	48
ア 傾向	48
イ 当庁の取り組み	49
(2) 準ふくそう海域の海難の防止対策	50
ア 傾向	50
イ 当庁の取り組み	51
(3) 台風、異常気象時における海難の防止対策	51
ア 傾向	51
イ 当庁の取り組み	51
3 人身海難の防止対策	54
(1) マリンレジャーに伴う海浜事故の防止対策	54
ア 遊泳中における海難の防止対策	54
(ア) 傾向	54
(イ) 事故事例	55
(ウ) 分析	56
(工) 対策（当庁の取り組み）	56
【Topics】開設されていない海水浴場の安全対策	58
イ 釣り中における海難の防止対策	59
(ア) 傾向	59
(イ) 事故事例	61
(ウ) 分析	61
(工) 対策（当庁の取り組み）	62
ウ スクーバダイビング中における海難の防止対策	63
(ア) 傾向	63
(イ) 事故事例	64
(ウ) 分析	64
(工) 対策（当庁の取り組み）	65
エ SUP（スタンドアップパドルボード）中における海難の防止対策	66
(ア) 傾向	66
(イ) 事故事例	67
(ウ) 分析	67

(工) 対策（当庁の取り組み）	68
(2) 船舶海難以外の乗船中の事故（船舶からの海中転落）の防止対策	70
ア 傾向	70
イ 事故事例	71
ウ 分析	71
エ 対策（当庁の取り組み）	71
4 新たな海難定義による海難発生状況	73
(1) 船舶事故（アクシデント）	73
(2) 人身事故	75
5 海の安全情報（沿岸域情報提供システム）	77
6 積極的な海難防止の取り組み	79
(1) SNS等を活用した周知啓発活動	79
ア Twitterを活用した情報発信	79
イ YouTubeを活用した安全啓発動画の発信	79
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	80
(2) イベントを活用した安全意識の普及	80
(3) 海難防止に係る管区独自の認定・認証制度	81
ア 安全推進アングラー認定制度	81
イ マリンレジャー安全活動団体認証制度	81
(4) AISを活用した航行支援システム	82

第5章 救助状況及び海難発生時の救命率向上策

1 救助状況	84
(1) 人の救助	84
ア 海浜事故	84
イ 船舶乗船中の事故	84
(2) 船体の救助	84
2 救助・救急体制の充実・強化	85
(1) 救助・救急能力の充実・強化	85
(2) 関係機関との連携・協力体制の強化	87
(3) 捜索・救助におけるAISの有効活用	89

目次

3 自己救命策の確保	90
（1）令和2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	90
（2）有効な自己救命策確保について	94
ア ライフジャケットの適切な着用について	94
（ア）膨張式のライフジャケットの保守・点検	95
（イ）ライフジャケットの正しい装着等について	95
イ 防水パック入り携帯電話等連絡手段の確保について	97
ウ その他自己救命策確保の一例	98
（ア）携帯電話のGPS機能「ON」	98
（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	99
（ウ）縄梯子の設定について	100
（エ）救助援助者の確保について	100
エ 適切な一次救命処置について	100
オ 体温の保持	101
（ア）水温と生存率について	101
（イ）イマーシヨンスーツの活用について	103

資料編

海難の発生と救助の状況

令和2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。

はじめに

海は、海上交通や漁業、マリレジャーといったさまざまな活動の場として利用され、私たちにとって身近な存在ですが、時に衝突、転覆等の船舶海難やマリレジャー中の海浜事故等の人身海難が発生する危険な場所でもあります。

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、国民の皆様には海の危険性や自己救命策確保の必要性についても周知・啓発活動を行い、海難の未然防止に努めています。

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

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。

1 海難定義

船舶海難	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。 <ul style="list-style-type: none">● 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
人身海難	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。 <ul style="list-style-type: none">● 船舶海難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 (マリレジャーに伴う海浜事故とマリレジャー以外の海浜事故に区分)

2 海難種類

ア 船舶海難

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

イ 人身海難

事故内容	解 説
海中転落	船舶から、陸岸等からを問わず、海中への転落をいう。(自殺を除く。)
負傷	医療機関において治療を要する程度のものをいい、傷害を含む。
病気	医療機関において治療を要する程度のものをいう。なお、病気の発生により海中転落、溺水、帰還不能等に陥った場合は、病気とせずにそれぞれの内容に分類。
中毒	ガス、酸欠又は食べ物等による中毒であって、医療機関において治療を要する程度のものをいう。
自殺	自殺の場合をいう。(未遂の場合を含む。)
溺水	海で溺れた場合をいう。(海中転落を除く。)
帰還不能	漂流、孤立等により保護が可能な陸岸に戻れない状態となった場合をいう。
その他	いずれにも属さないものをいう。

ウ 船舶の用途

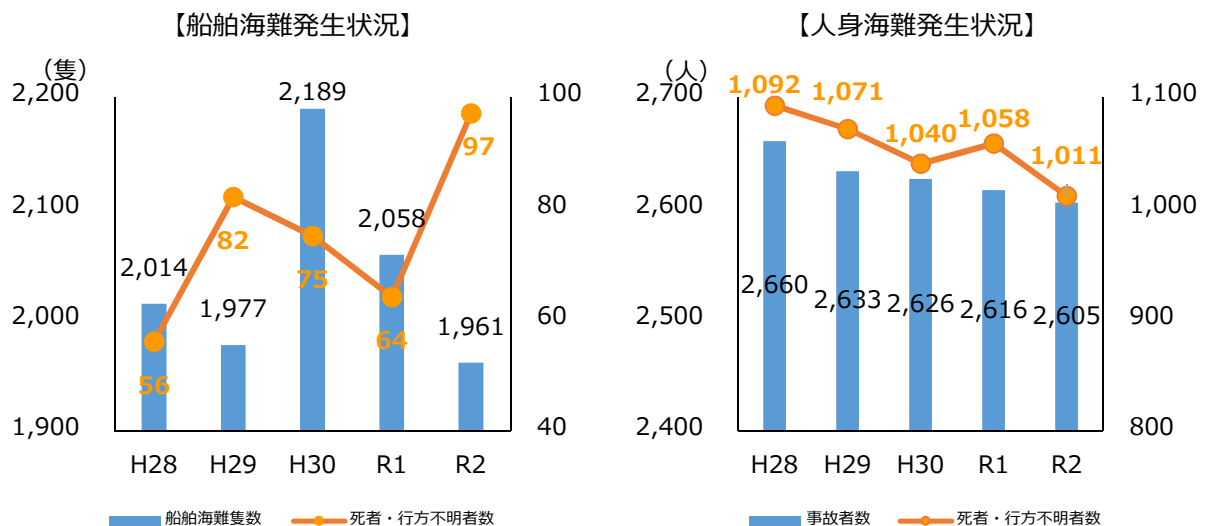
用途	詳細	解 説
貨物船	-	推進機関を有する船舶で、専ら貨物の輸送に従事するものをいう。
タンカー	-	推進機関を有する船舶で、その貨物倉の大部分又は一部分がばら積み の液体物質の輸送のための構造を有する船舶をいう。
旅客船	-	旅客定員（船舶検査証書、臨時変更証又は船舶検査手帳に記載されている最大搭載人員をいう。）が12人を超える船舶で、人の輸送に従事するもの及び旅客定員12人以下の船舶で、旅客運送事業に従事するものをいう。
作業船	-	しゅんせつ船、くい打ち船、起重機船、警戒船、潜水作業船をいう。
漁船	-	漁船法第2条第1項に規定する「漁船」及び外国人漁業の規制に関する法律第2条第7号に規定する「外国漁船」をいう。
遊漁船	-	遊漁船業の適正化に関する法律第2条第2項に規定するものをいう。
プレジャーボート	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。 (リジッドタイプのミニボートを含む。)
	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。 (インフレータータイプのミニボートを含む。)
水上オートバイ	小型船舶安全規則第2条第2項に該当する水上オートバイをいう。	
その他	-	練習船、監視取締船、軍艦等上記の用途に区分できないものをいう。

第1章 令和2年の海難概況

1 令和2年の船舶海難及び人身海難

令和2年に海上保安庁が認知した船舶海難隻数は1,961隻で、船舶海難に伴う死者・行方不明者は97人でした。船舶海難隻数は、直近の5年間（平成28年以降）で最も少なかったものの、船舶海難に伴う死者・行方不明者数は、令和2年9月に奄美大島沖で発生した貨物船の海難で1人が死亡、40人が行方不明になったことが影響し、直近5年間で最も多くなりました。

また、海上保安庁が認知した人身海難者数は2,605人で、人身海難に伴う死者・行方不明者数は1,011人でした。事故者数及び死者・行方不明者数は、ともに直近の5年間で最も少なくなりました。

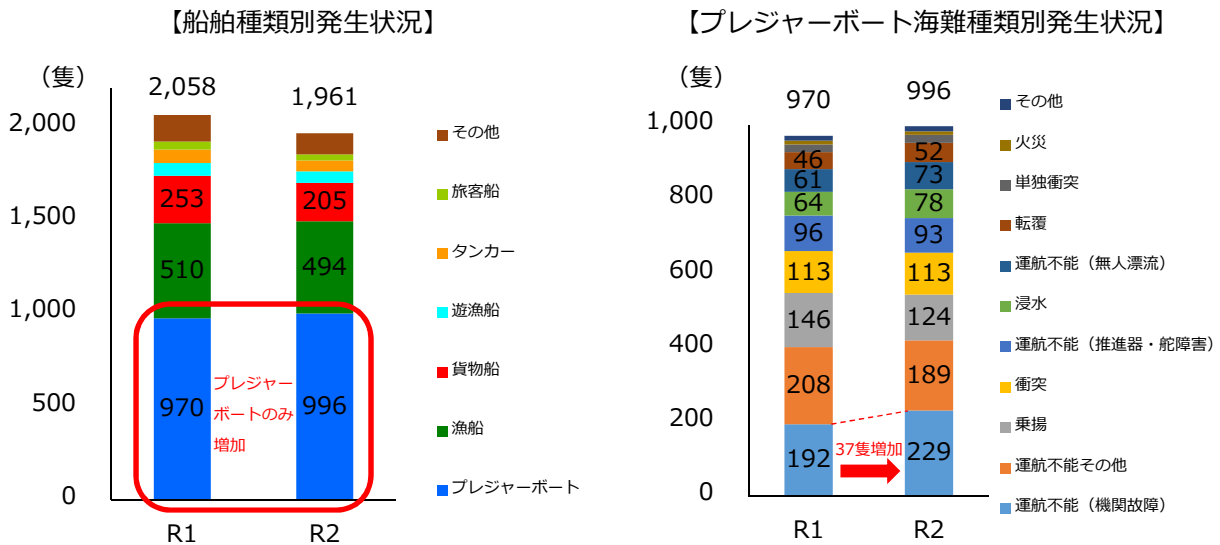


2 令和2年の海難の特徴

(1) 船舶海難ではプレジャーボートによる運航不能（機関故障）が著しく増加

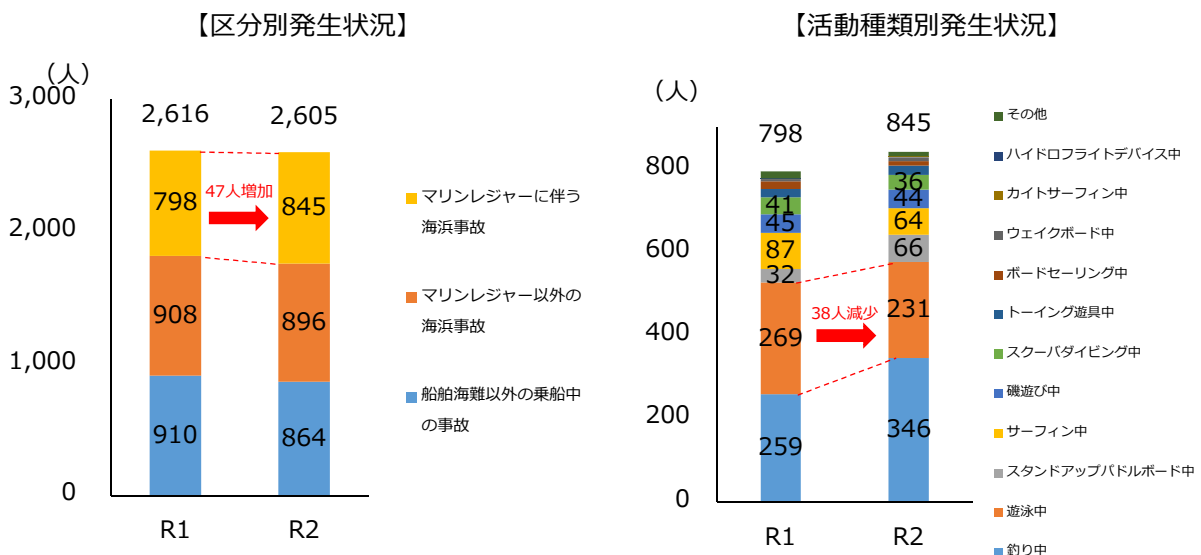
令和2年の船舶海難の上位を占めるプレジャーボート、漁船、貨物船のうちプレジャーボートのみが令和元年よりも増加し、特に運航不能（機関故障）は令和元年よりも37隻増加しました。これは、新型コロナウイルスの感染拡大を防ぐため、3つの密（密閉・密集・密接）を避けることができる屋外レジャー活動でプレジャーボートを選び、利用する人々が増加したことによるものと考えられます。

また、運航不能（機関故障）となったプレジャーボートを対象に詳細調査（バックグラウンド調査）を実施した結果、発航前に検査していても海難を防ぐことができなかったプレジャーボートが7割以上もあったことがわかりました。



(2) 人身海難では遊泳中の事故が著しく減少

令和2年のマリンレジャーに伴う海浜事故者数は845人で、令和元年の798人よりも47人増加しました。しかしながら、活動内容別でみると、遊泳中の事故者は令和元年よりも38人減少しました。これは、海水浴場の混雑により新型コロナウイルス感染リスクの高まりや監視・救助体制を整えることが難しいことなどの理由により海水浴場が開設されなかったことで、海水浴を楽しむ人々が減少したことによるものと考えられます。



第2章 海上保安庁の政策目標及び達成状況

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

1 第10次交通安全基本計画

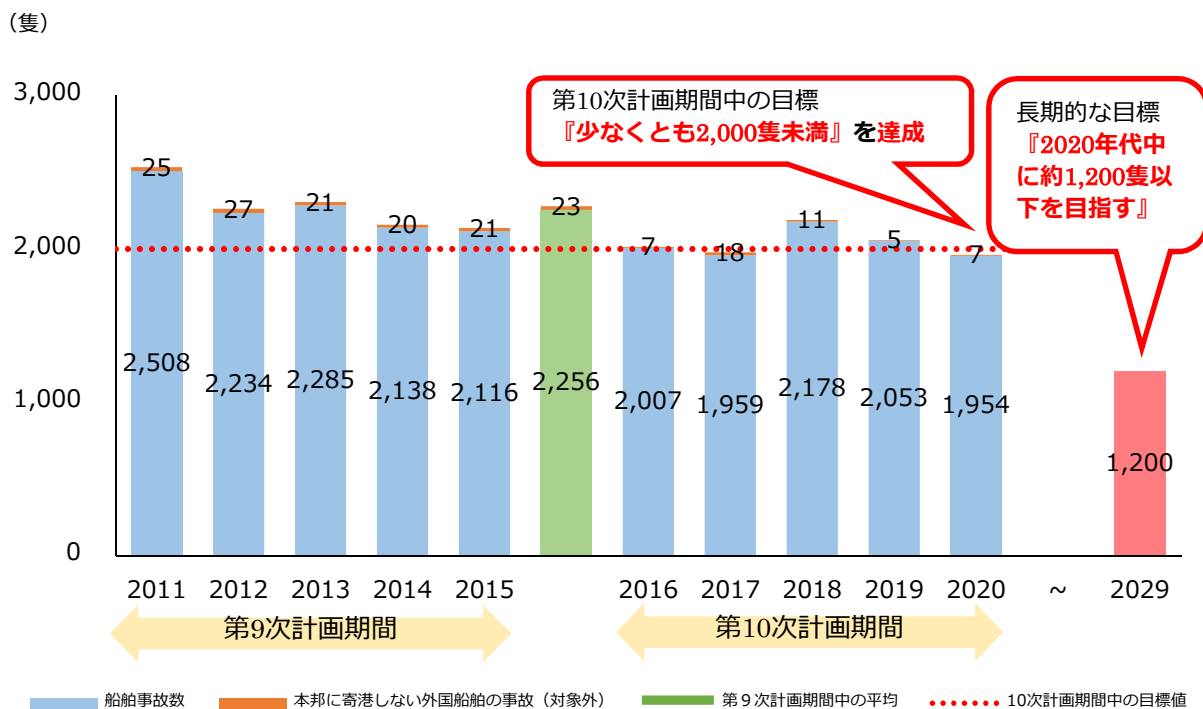
交通安全対策基本法に基づき中央交通安全対策会議において作成された「第10次交通安全基本計画（計画期間：平成28年度から令和2年度）」では、「海難等のない社会を目指して」を基本理念とし、海上交通の安全について、次のとおり目標が定められています。

(1) 目標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2年の船舶事故隻数は、1,954隻で第10次計画期間における目標（2,000隻未満）を達成しました。



(2) 目標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。

※東京湾，伊勢湾，瀬戸内海及び関門港における船舶が多数通航する海域

【達成状況】

令和2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52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2年においても大規模海難の発生はゼロとなっており、目標を達成しました。

	H28	H29	H30	R1	R2
100万隻当たりの事故隻数	76	59	59	48	52
大規模海難の発生数	0	0	0	0	0

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

(3) 目標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

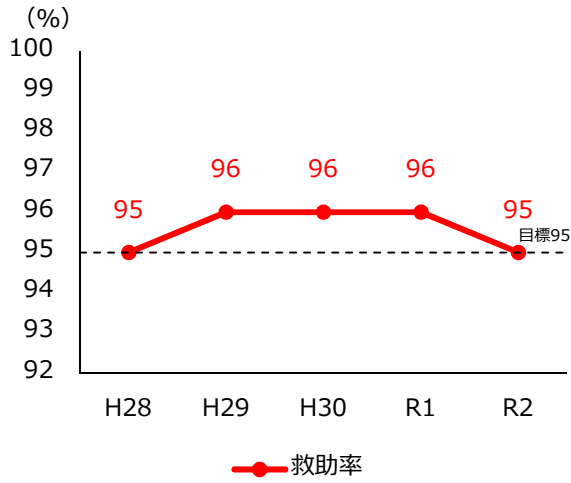
【達成状況】

令和2年の要救助海難に対する全体の救助率は95%となっており、目標を達成しました。

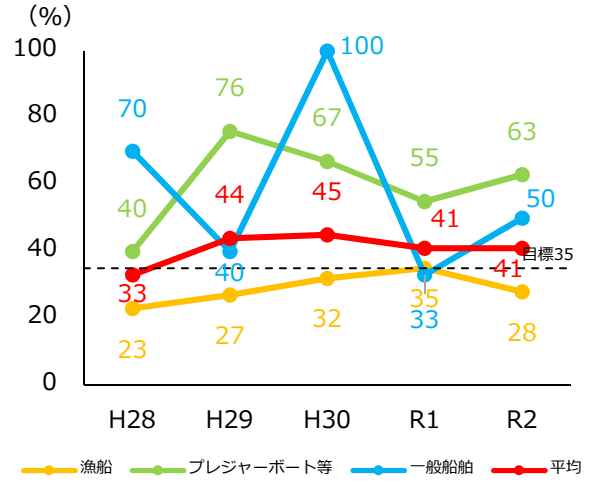
また、令和2年の20トン未満の船舶からの海中転落の救助率は41%、2時間以内関知率は80%でした。

第2章 海上保安庁の政策目標及び達成状況

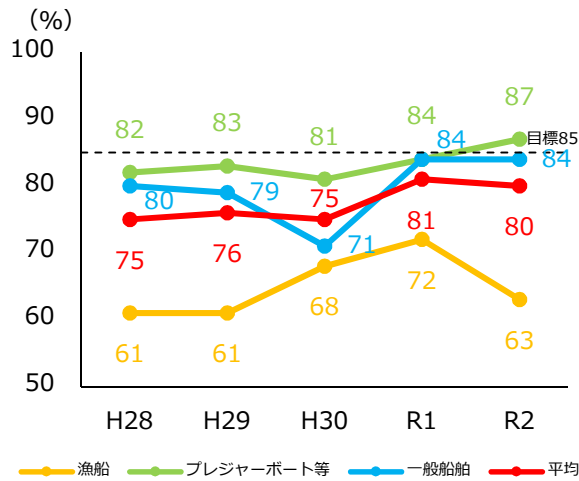
【要救助海難に対する全体の救助率】



【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。

この交通ビジョンに示された船舶事故に係る計画目標の令和2年における達成状況は、以下のとおりです。

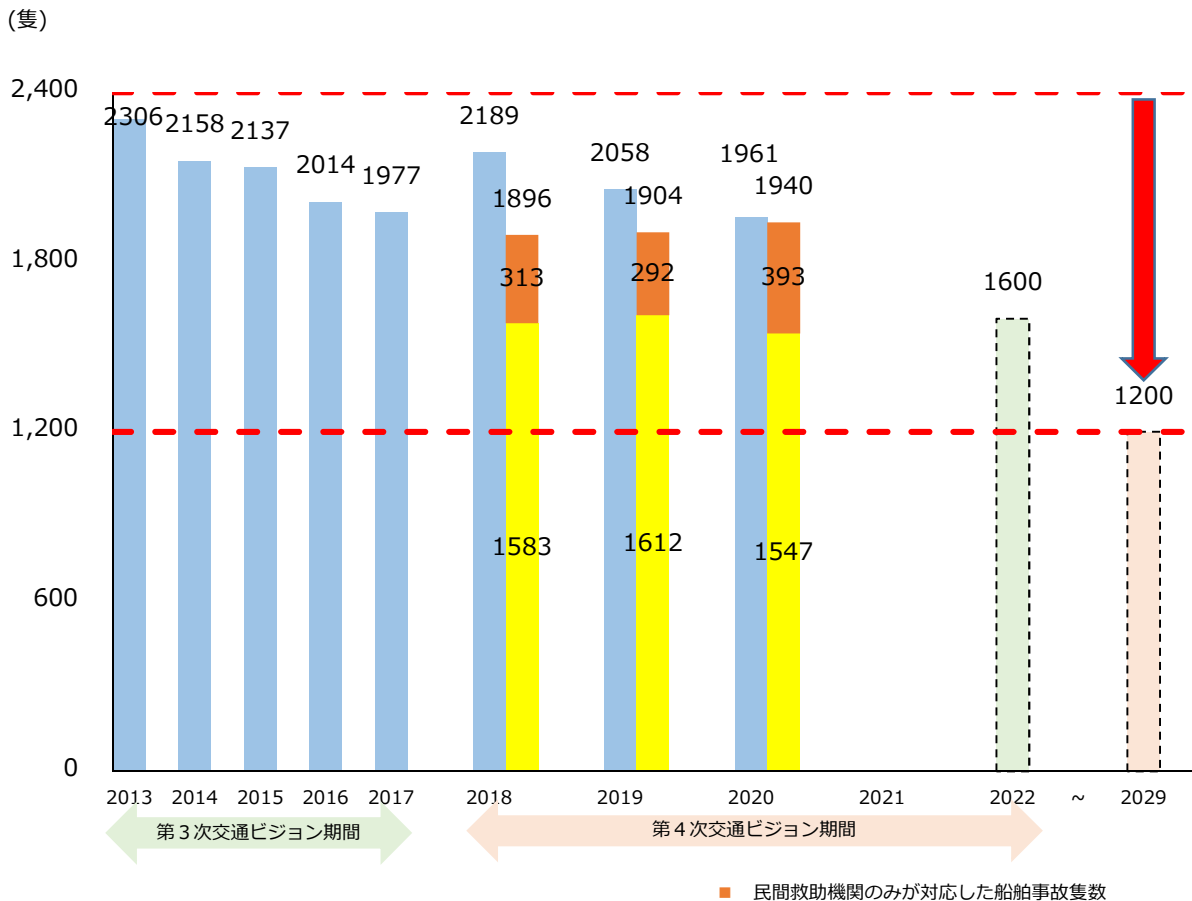
(1) 目標1

【船舶事故隻数の減少】

本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】

2020年（令和2年）における船舶事故（アクシデント）隻数は1,940隻でした。



第2章 海上保安庁の政策目標及び達成状況

※ 海上保安庁では、平成30年に民間救助機関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」とする海難定義の変更を行っており、「船舶事故（アクシデント）」に対策を重点化しています。

定義の見直しに係る詳細については、73ページで解説しています。

(2) 目標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2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。

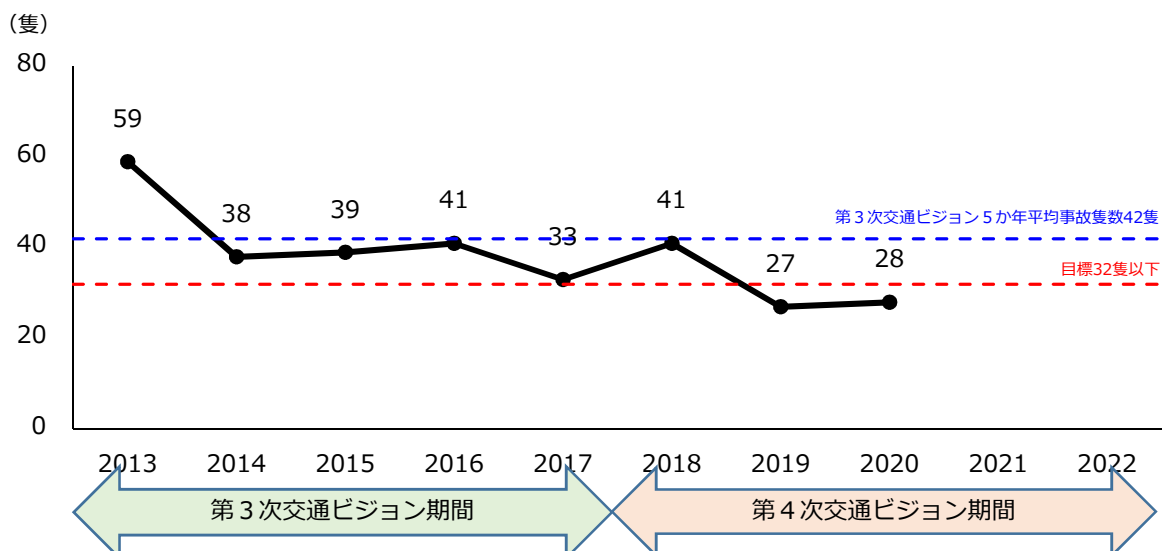
(3) 目標3

【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2年におけるふくそう海域の衝突、乗揚事故隻数は28隻でした。



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

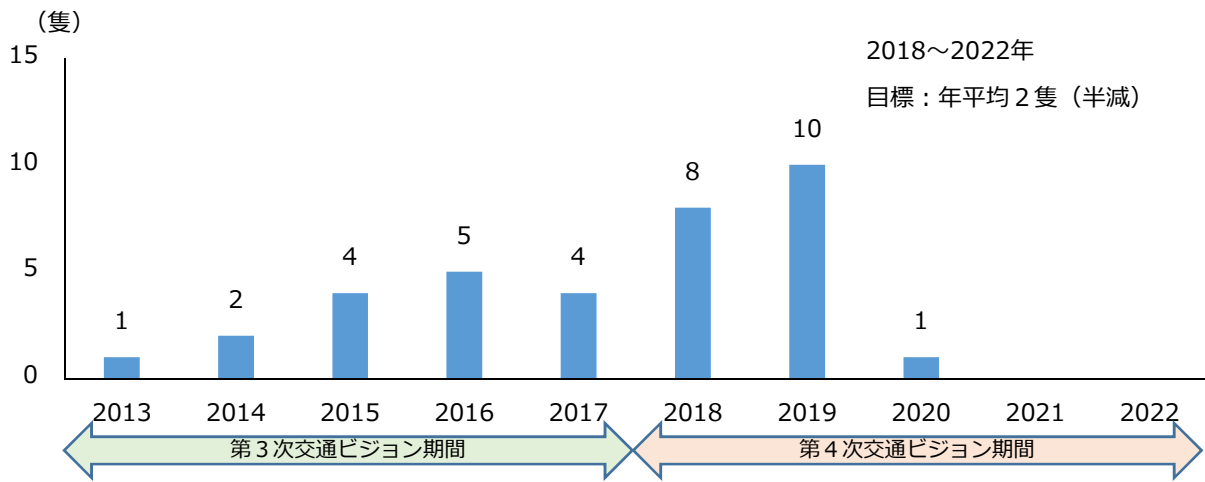
(4) 目標4

【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2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1隻でした。

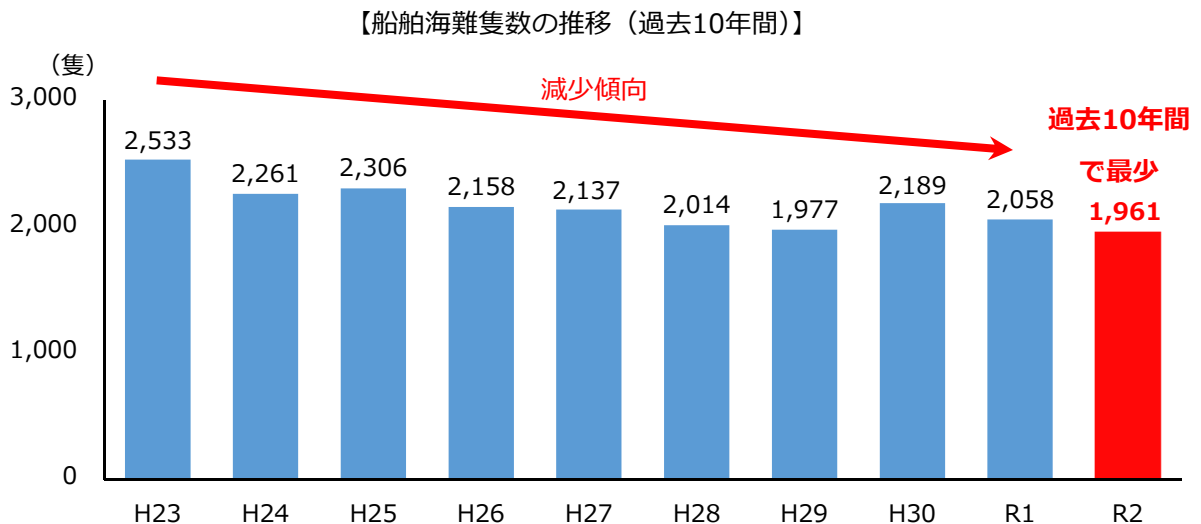


第3章 海難の現況

1 船舶海難

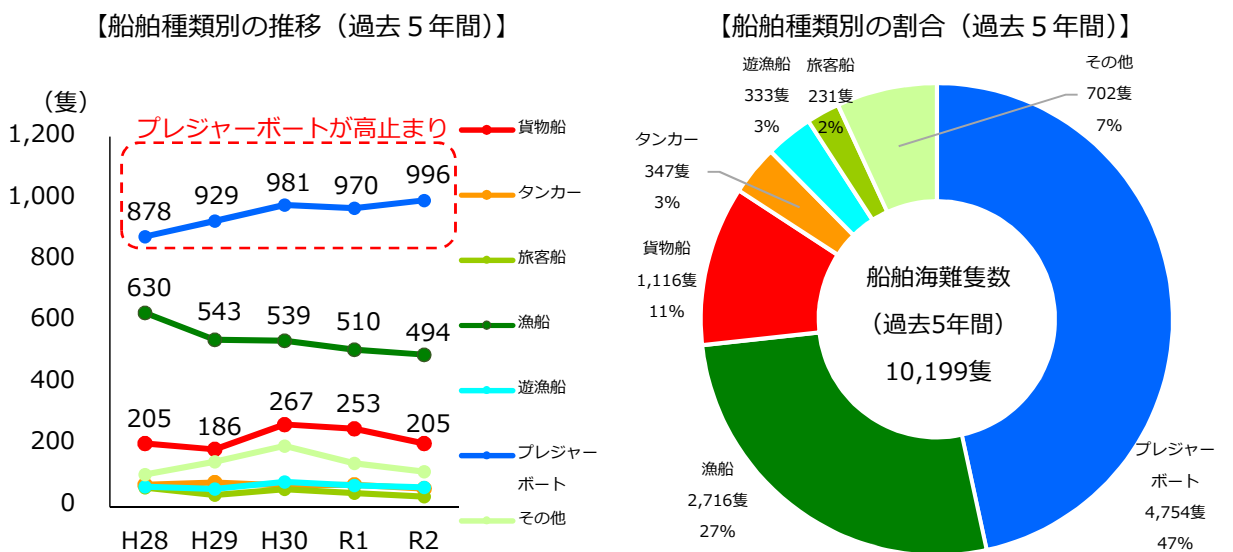
(1) 概観

令和2年に海上保安庁が認知した船舶海難隻数は1,961隻でした。これは、過去10年間において最も少ない海難隻数となりました。



(2) 船舶種類別

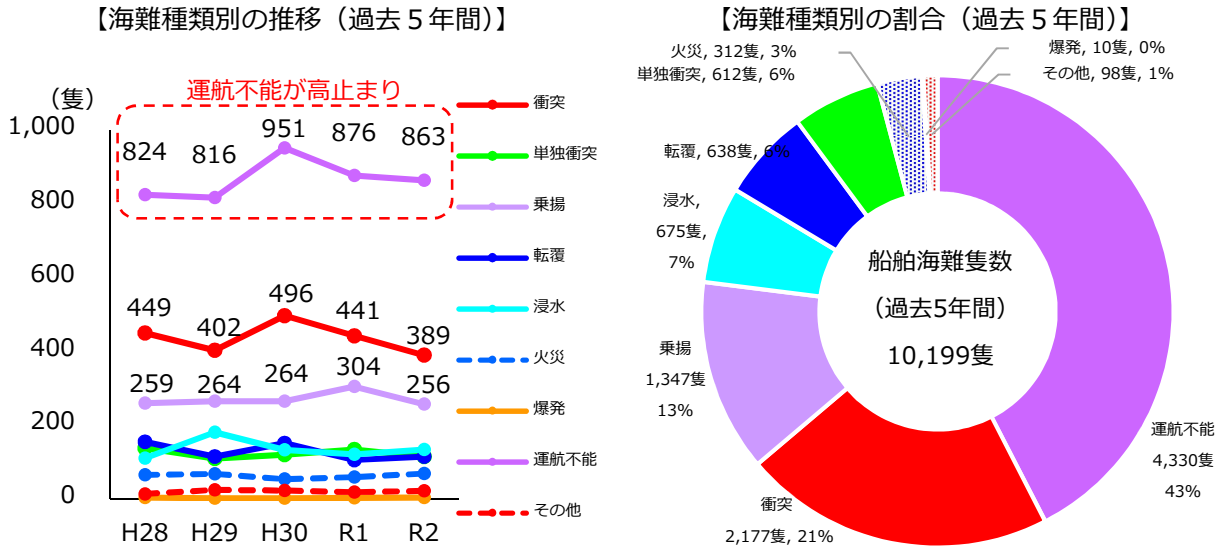
令和2年の船舶種類別の船舶海難隻数は、プレジャーボートが996隻（51%）で最も多く、次いで漁船494隻（25%）、貨物船205隻（10%）の順となっています。過去5年間の船舶種類別の船舶海難隻数も、プレジャーボートが最も多く、次いで漁船、貨物船の順となっています。



(3) 海難種類別

令和2年の海難種類別の船舶海難隻数は、運航不能が863隻(44%)で最も多く、次いで衝突389隻(20%)、乗揚256隻(13%)の順となっています。

過去5年間の海難種類別の船舶海難隻数も、運航不能、衝突、乗揚の順となっています。

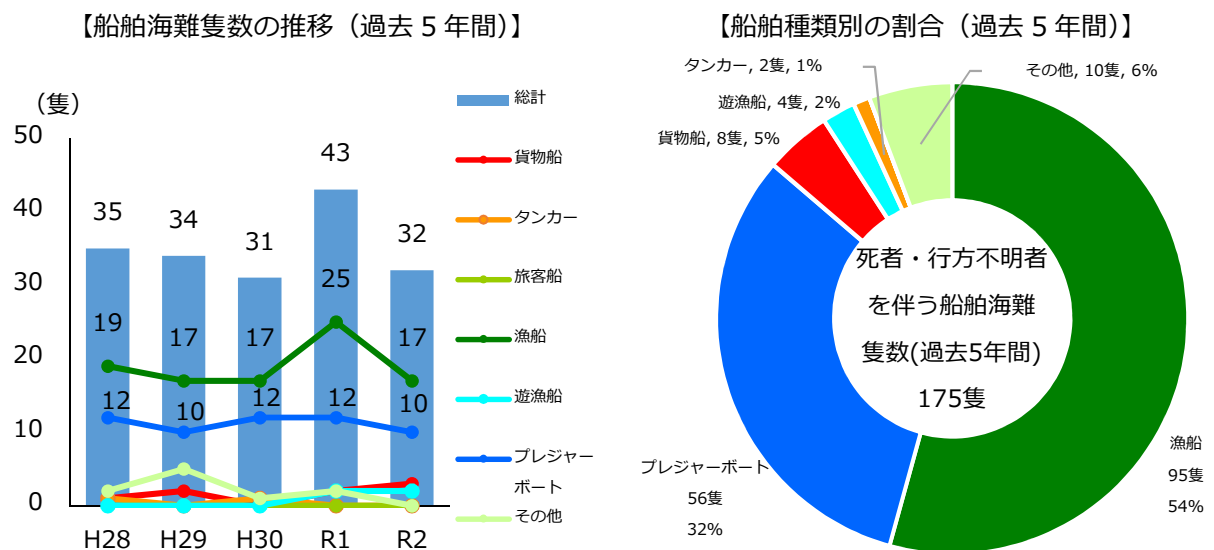


(4) 死者・行方不明者を伴う船舶海難

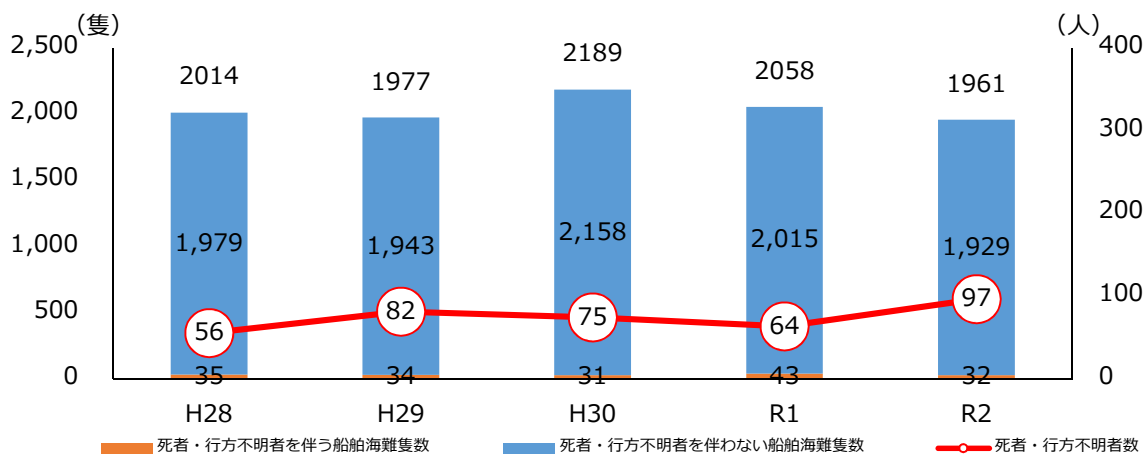
令和2年の死者・行方不明者を伴う船舶海難隻数は32隻で、船舶種類別では、漁船が17隻(53%)で最も多く、次いでプレジャーボート10隻(31%)の順となっています。

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2年の船舶海難に伴う死者・行方不明者数は97人となっています。



【船舶海難に伴う死者・行方不明者の推移（過去5年間）】

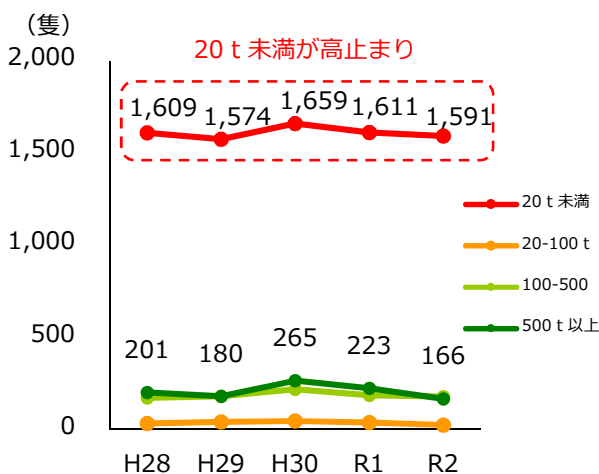


(5) トン数別

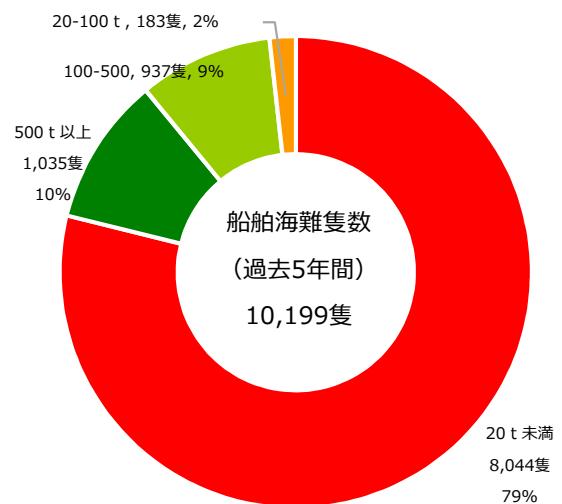
令和2年のトン数別の船舶海難隻数は、20トン未満が1,591隻（81%）で最も多く、次いで500トン以上166隻（8%）の順となっています。

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。

【トン数別の船舶海難隻数推移（過去5年間）】



【トン数別の割合（過去5年間）】



2 人身海難

(1) 概観

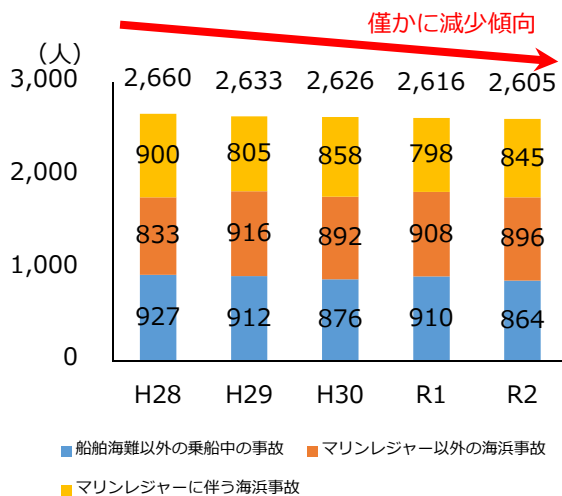
令和2年に海上保安庁が認知した人身海難者数は2,605人で、そのうち、マリレジャーに伴う海浜事故者数^{※1}が845人、マリレジャー以外の海浜事故者数^{※2}が896人、船舶海難以外の乗船中の事故者数^{※3}が864人となっています。人身海難における死者・行方不明者数は1,011人で、そのうち、マリレジャーに伴う海浜事故者数が220人、マリレジャー以外の海浜事故者数が594人、船舶海難以外の乗船中の事故者数が197人となっています。

※1 マリレジャーに伴う海浜事故とは、遊泳中の事故や釣り中の事故等船舶に乗船しないで活動した際に発生した事故をいいます。

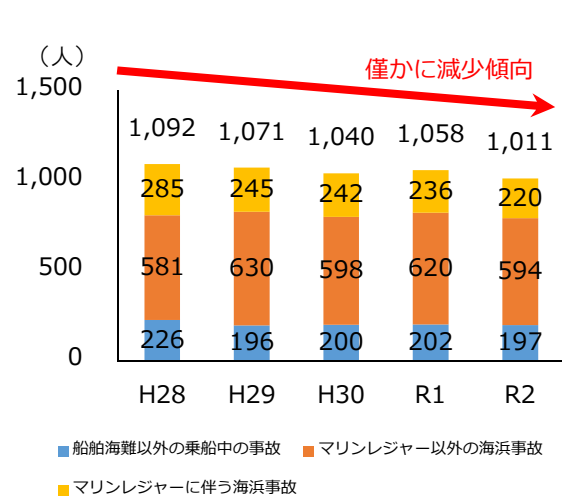
※2 マリレジャー以外の海浜事故とは、岸壁からの海中転落や磯場での負傷等船舶に乗船しないで活動した際に発生した事故をいいます。(自殺を含む)

※3 船舶海難以外の乗船中の事故は、衝突、乗揚、転覆等の船舶海難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）】



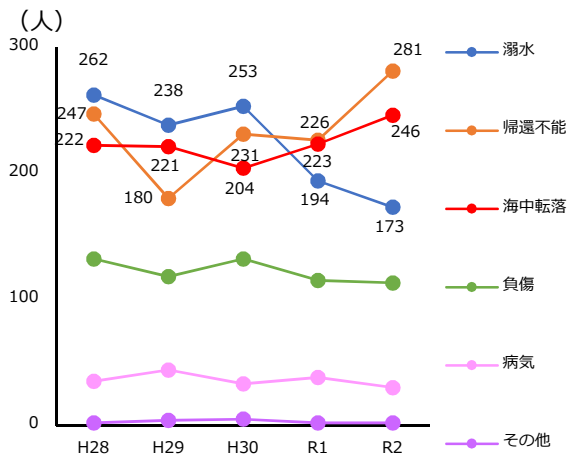
(2) マリレジャーに伴う海浜事故

令和2年のマリレジャーに伴う海浜事故者845人を事故内容別にみると、帰還不能が281人で最も多く、次いで海中転落が246人となっており、これらで全体の62%を占めています。

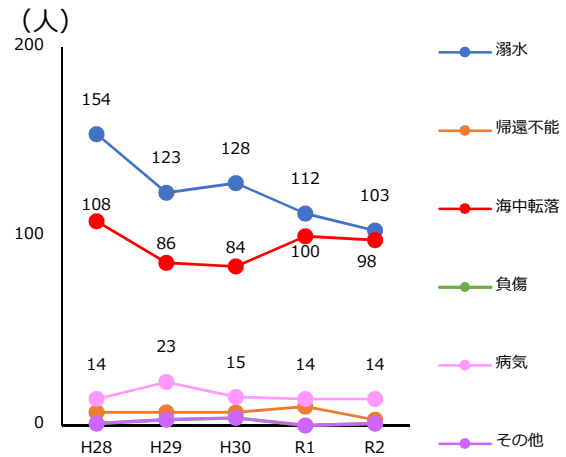
また、マリレジャーに伴う海浜事故者のうち死者・行方不明者220人を事故内容別にみると、溺水が103人(47%)で最も多く、次いで海中転落が98人(45%)となっています。

第3章 海難の現況

【事故内容別事故者数の推移（過去5年間）】



【事故内容別死者・行方不明者数の推移（過去5年間）】

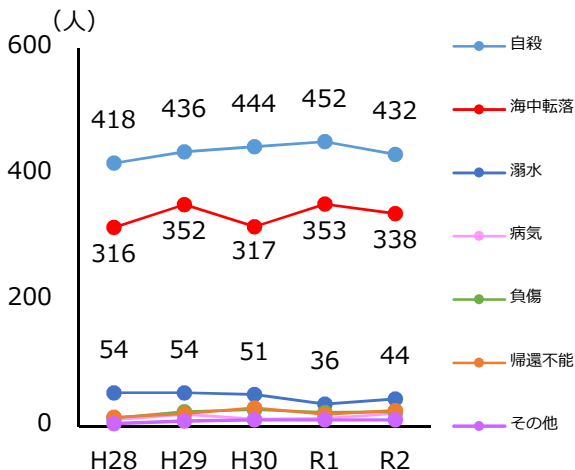


(3) マリンレジャー以外の海浜事故

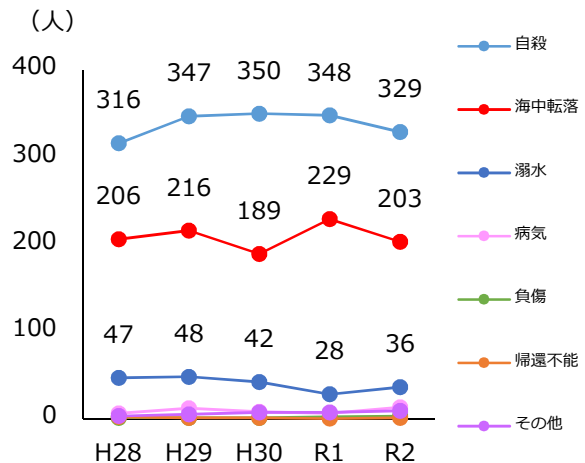
令和2年のマリンレジャー以外の海浜事故者896人を事故内容別にみると、自殺が432人（48%）と最も多く、次いで海中転落が338人（38%）となっています。

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594人を事故内容別にみると、自殺が329人（55%）と最も多く、次いで海中転落が203人（34%）となっています。

【事故内容別事故者数の推移（過去5年間）】



【事故内容別死者・行方不明者数の推移（過去5年間）】

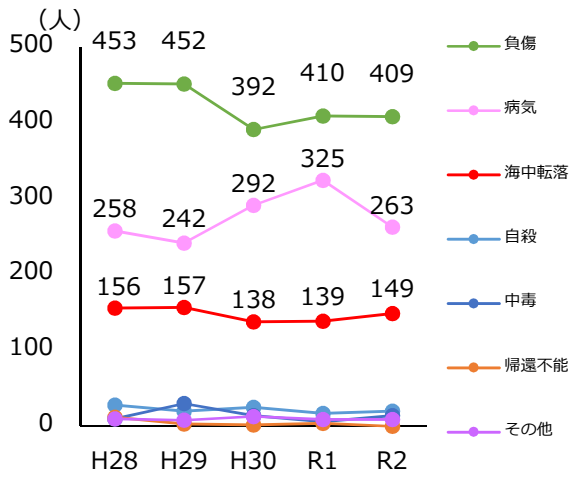


(4) 船舶海難以外の乗船中の事故

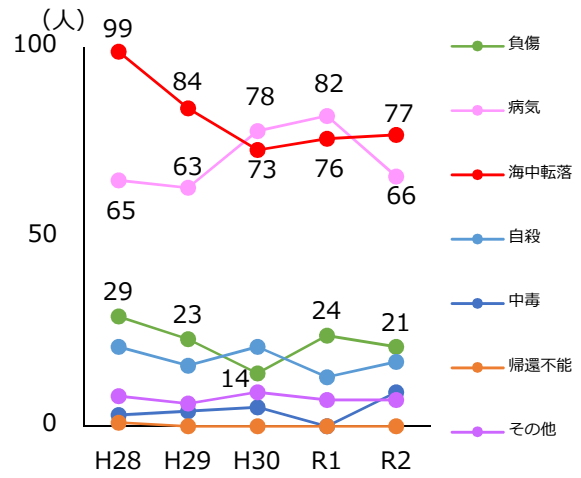
令和2年の船舶海難以外の乗船中の事故者864人を事故内容別にみると、負傷が409人（47%）と最も多く、次いで病気が263人（30%）となっています。

船舶事故以外の乗船中の事故者のうち死者・行方不明者197人を事故内容別にみると、海中転落が77人（39%）と最も多く、次いで病気66人（34%）となっています。

【事故内容別事故者数の推移（過去5年間）】



【事故内容別死者・行方不明者数の推移（過去5年間）】



第4章 海難の防止対策

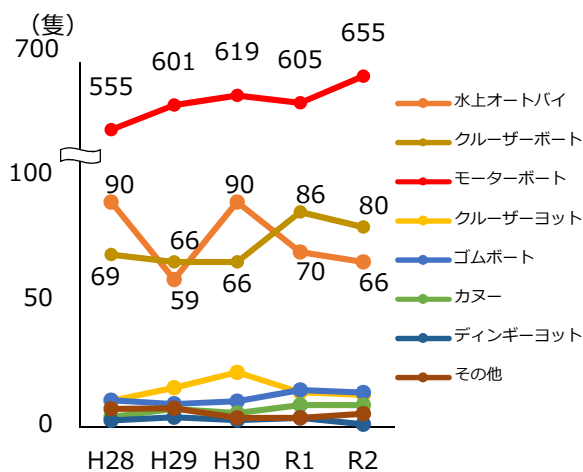
1 船舶海難の防止対策

(1) プレジャーボート海難の防止対策

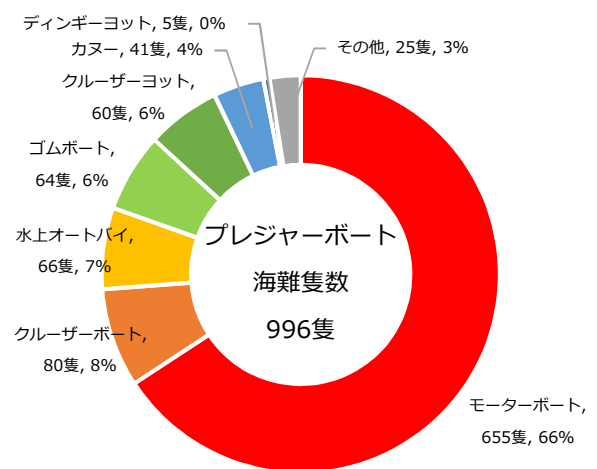
ア 傾向

プレジャーボートの種類別では、モーターボートが655隻(66%)で最も多く、次いでクルーザーボート80隻(8%)、水上オートバイ66隻(7%)の順となっています。

【種類別の推移(過去5年間)】

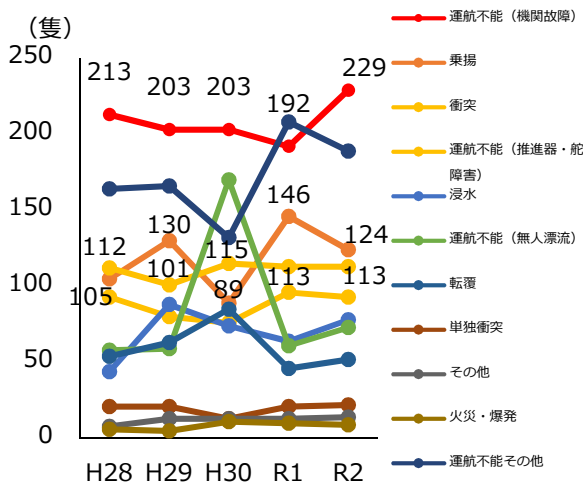


【種類別の割合(令和2年)】

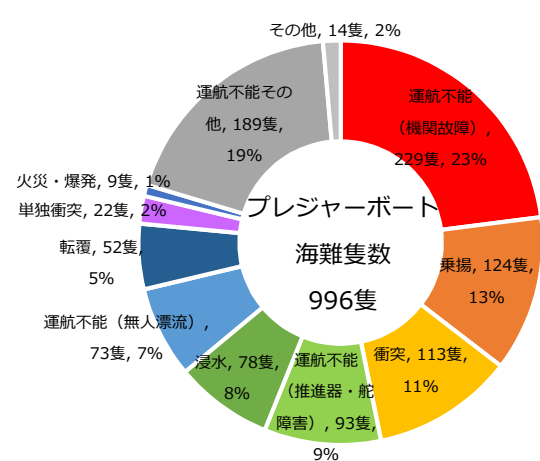


海難種類別では、運航不能(機関故障)が緩やかな減少傾向にあったものの令和2年は増加し、また個別の海難としては最も多く発生している状況が続いており、令和2年においては、プレジャーボート海難の23%を占めています。

【海難種類別の推移(過去5年間)】



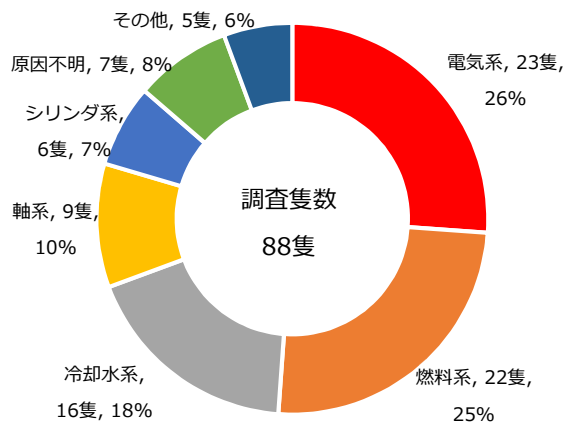
【海難種類別の割合(令和2年)】



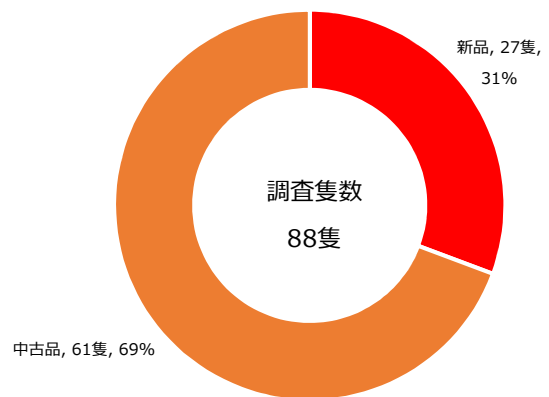
イ 運航不能（機関故障）に係るバックグラウンド調査

プレジャーボートにおいては、運航不能（機関故障）が毎年多い傾向にあること、令和2年はコロナ禍という状況にありながら運航不能（機関故障）の増加傾向がみられたことから、背景要因を探るため、例年プレジャーボート海難が多く発生する7月から9月までの3か月間を対象に、期間中に海難を起こした船舶（対象船舶88隻）についてバックグラウンド調査を実施しました。主な調査結果は次のとおりです。

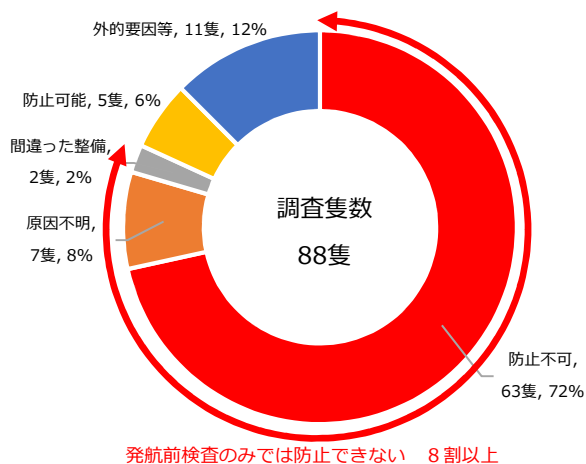
【故障箇所系統別の発生割合】



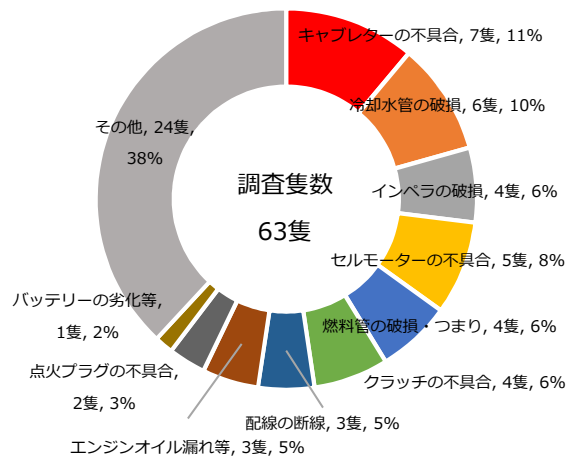
【機関の購入時における状態別の発生割合】



【発航前検査での防止可否の発生割合】



【発航前検査防止不可の箇所別の発生割合】



ウ 事故事例

事例1：運航不能（機関故障）～電気系の故障～

定期的な点検整備：なし

発航前検査：あり

事故概要：プレジャーボートAは、釣り場を移動するため船外機を起動しようとしたが起動せず、航行不能となりました。

事故後の調査の結果、セルモーターに不具合が発生していたことが判明しました。

事例2：運航不能（機関故障）～燃料系の故障～

定期的な点検整備：あり

発航前検査：あり

事故概要：プレジャーボートBは、沖合いにて釣りをしていたところ、機関回転数に異常が生じ、機関が頻繁に停止し航行不能となりました。

事故後の調査の結果、燃料配管の目詰まりが原因で燃料の供給が断たれていたことが判明しました。

エ 分析

(ア) 運航不能（機関故障）は、毎年のように200隻以上発生しておりプレジャーボートにおける単独の海難種類としては最多となるなど、高止まりの状況が続いています。また、船舶海難全体でも発生数が最も多い状況となっています。

(イ) バックグラウンド調査の結果から、運航不能（機関故障）は、中古品の機関を購入した場合に多く発生する傾向が認められました。

(ウ) バックグラウンド調査の結果では、キャブレターの不具合、冷却水管の破損、冷却水ポンプのインペラの破損のように、小型船舶操縦者の遵守事項である発航前検査を実施しその時点では正常に動作していても、航行中や錨泊後に帰港するため機関を起動しようとした際に故障が発生するなど、発航前検査のみでは防止できない海難が8割以上を占めました。

オ 対策（当庁の取り組み）

プレジャーボートの船舶海難は全体の5割以上を占めており、中でも機関故障が最も多く発生しています。

機関故障で航行不能に陥ると風浪や潮流に流され磯場等へ乗揚げるなど、人命に関わる大きな事故に繋がる恐れがあります。

バックグラウンド調査の結果、同種海難を防止するため、これまで実施してきた発航前検査の周知啓発に加え、整備事業者等による定期的な点検整備が重要であることが判明しました。

このため、関係省庁、民間団体との連名によるリーフレットを作成の上、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、整備事業者等による定期的な点検整備の重要性について、積極的に周知啓発し、ユーザーの安全意識向上を図っています。

【機関故障が原因で磯場に乗り揚げたプレジャーボート】



【訪船指導】



【マリーナに対する点検整備の周知啓発依頼】



【海難防止講習会】



【安全啓発リーフレット】

プレジャーボートの安全運航のために

海難事故の3分の1以上が故障や点検不足によるものです

海難事故はプレジャーボートが全体の47%を占めています。プレジャーボートの海難事故の38%が故障や点検不足によるものです。これらはメンテナンスや発航前検査で十分に防止が可能です。

プレジャーボート事故発生状況 (令和5年度) 合計970隻

船舶種類別

船舶種類	割合
プレジャーボート	47%
漁船	25%
ヨット	12%
タンカー	3%
その他	7%

事故種類別

事故種類	割合
燃料系	20%
エンジン・駆動系	10%
電気系	8%
その他	16%
操縦	7%
衝突	15%
転覆	24%

※(注) 転覆の割合は2%

令和元年の海難事故発生船舶数は2038隻です。事故原因では、98%が故障・点検不足によるものです。

中古艇は特に整備が重要です。

定期的なメンテナンス、発航前検査を実施しましょう。

整備は機関メーカー指定の業者に依頼しましょう。

発航前検査の義務違反は行政処分の対象となります。

プレジャーボートの安全運航のため、以下のガイドをご利用ください。

日本小艇船舶検査機構

エンジン登録制に、自動的に行っていただきたい点検・整備のポイントをわかりやすくまとめています。

QRコード

メンテナンスガイド JCI

検索

QRコード

日本マリン事業協会

団体の取組報告書から、運用（航海）前後の点検のポイントを掲載したものがご覧いただけます。

QRコード

日本マリン事業協会

無料にて発行し持ち込み、無料点検を実施していただけます。


QRコード

発航前検査アドバイザー


突如と海難事故に遭ったユーザーに実施したアンケート調査から、多い原因とその注意事項を以下に記します。

燃料系

油水分離器にたまった水や、燃料フィルタの目詰まりに注意しましょう。




燃料の残量を確認しましょう。




始動系

バッテリーの電圧、液量を点検しましょう。

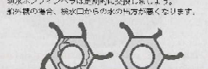


主機停止中は電気機器を使用しないようにしましょう。




冷却系

海水ポンプインベラの損耗に注意しましょう。

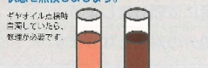


Vベルトの張り具合、摩耗、ひび割れなどを点検しましょう。




機関系

エンジンオイル・ギヤオイルの量と状態を点検しましょう。



コントロールケーブルの操作力、がたつき、錆びなどを点検しましょう。



定期交換時期

下記は目安です。詳しくは、搭載機関の取扱説明書に従いましょう。

ディーゼルエンジン	600 時間毎	船外機	200 時間又は2年毎
燃料フィルタエレメント	200 時間毎	燃料フィルタエレメント	100 時間又は6ヶ月毎
エンジンオイル	200 時間毎	エンジンオイル	200 時間又は6ヶ月毎
オイルフィルタ	600 時間毎	オイルフィルタ	200 時間又は6ヶ月毎
冷却水	600 時間毎	ギヤオイル	100 時間又は6ヶ月毎
磨粒金属	半量した古交換	防錆塗料	防錆したら交換
Vベルト	異音、異振が認めらば交換	ウォーターポンプインベラ	1年毎
充電	3年毎		
コントロールケーブル	2年毎又は音（使用状況による）		

(一社) 日本マリン事業協会
 日本川艇船舶検査機構
 国土交通省
 海上保安庁

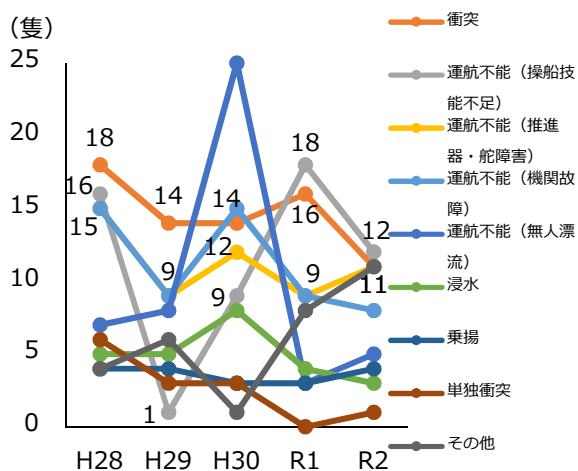
(2) 水上オートバイ海難の防止対策

ア 傾向

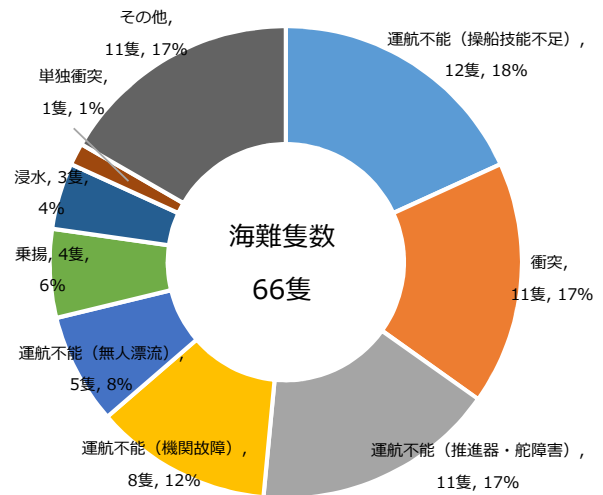
(ア) 令和2年の水上オートバイ海難は、海難種類別では運航不能（操船技能不足）が12隻（18%）で最も多く、次いで衝突と運航不能（推進器・舵障害）がそれぞれ11隻（17%）の順となっています。

過去5年間の発生推移をみると、衝突が減少傾向にあるものの、毎年多発しています。

【海難種類別発生推移（過去5年間）】

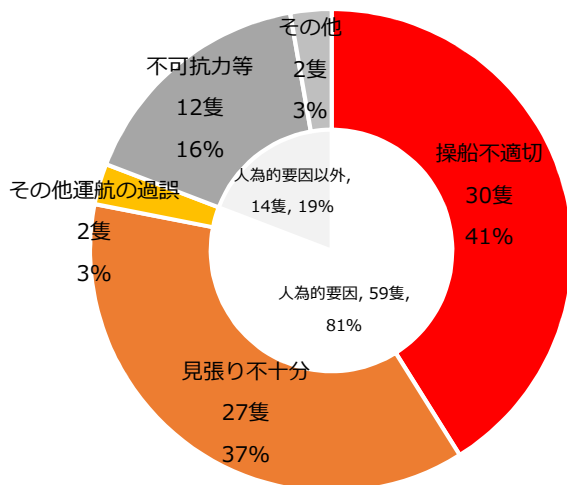


【海難種類別発生割合（令和2年）】

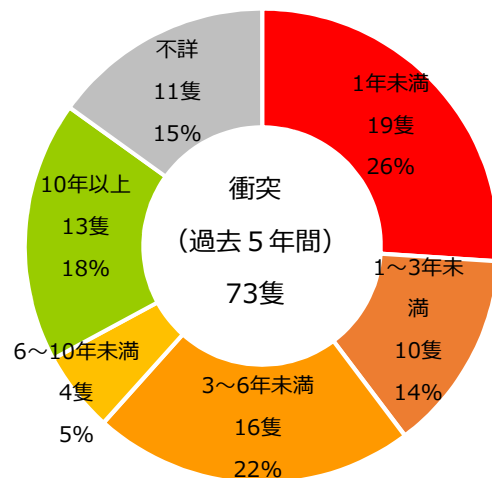


(イ) 過去5年間に発生した水上オートバイの衝突について、衝突に至った原因で最も高い割合を占めたのは操船不適切で、衝突原因の41%（73隻中30隻）を占め、次いで見張り不十分（37%）の順となっています。

【衝突の原因別発生割合（過去5年間）】



【衝突における経験年数別発生割合（過去5年間）】



イ 事事故事例

事例1：衝突 ～見張り不十分、操船不適切～

事故概要：水上オートバイAは直進で遊走し、水上オートバイBはそのすぐ右後方で追走中、水上オートバイAが右後方を確認せずに右舷側に転舵したところ、水上オートバイBが避航できず衝突しました。
水上オートバイAの船長は肋骨骨折等で2週間の入院加療、水上オートバイBの船長は腱板損傷等で5週間の入院加療となりました。

事例2：衝突 ～操船不適切～

事故概要：水上オートバイCは停泊するために、停泊中の水上オートバイの手前でエンジンを停止し惰行で航行していたところ、速力が落ちず衝突するおそれがあったためエンジンを再起動し、避航しようとしたのですが、間に合わず衝突しました。
船長に怪我はありませんでした。

ウ 分析

- (ア) 水上オートバイは、ウォータージェットを推進力として水上を滑走する乗り物であることから、船の特性を把握し、十分な操船技術を身に付けることが求められますが、不適切な操船による事故や、操船経験が浅い者による事故の割合が大きい状況にあります。
- (イ) 見張りが不十分あるいは不適切なため、衝突直前まで相手船に気付かないまま航行するなど、衝突のリスクに係る危機意識が著しく欠如した状態で運航し、事故を起こしている割合も大きくなっています。

エ 対策（当庁の取り組み）

水上オートバイの安全対策に関しては、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、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。

令和2年度は水上オートバイ海難の多くを占める、運航不能（その他）（※復原不能による漂流等）、衝突、運航不能（機関故障）を防止するため、新たに転覆時

の復原方法、旋回の方法、発航前検査等に関する安全情報を同ガイドに追記したほか、安全啓発リーフレットを作成の上、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、ユーザーの安全意識の向上を図っています。

【訪船指導】



【安全啓発リーフレット】

Water Safety Guide

▶ **水上オートバイ (PWC)**

ウォータージェットを推進力として水上を滑走する乗り物で、操船には特殊小型船舶操縦士免許が必要です。水上オートバイは機動性に優れ、スピード感を楽しめる乗り物ですが、例年、船舶や遊泳者との衝突事故などが発生しています。

● **水上オートバイの事故発生状況**

年次	乗客乗員	乗客乗員(割合)	死者	死者(割合)
令和2年	50	4%	0	0%
令和3年	50	4%	0	0%
令和4年	70	5%	0	0%
令和5年	66	5%	0	0%

令和2年における水上オートバイの事故件数は66件で、令和元年と比較すると4倍減少
 ・海難検閲前では知らず知らずのうちに水上オートバイを操縦させることが出来るに漂流する事業者等の選別不能(操船技能不足)が最も多く、次いで衝突の順に発生している

■ **水上オートバイの事故を防止するための4つのポイント**

- 他の船舶や遊泳者等の近くで危険な操縦をしない
- 急加速・急減速等で乗客を振り落としたり、水かけ、トローリング道具を振り回すなどの危険行為をしない
- 落水時による負傷事故防止のため、適切なウェットスーツ、ライフジャケットの着用を徹底する
- 転覆による漂流を防止するため、復原の方法や注意事項などを確認する

水上オートバイの安全情報 ▶▶▶

水上オートバイの事故防止のため、安全に関する知識や技能を身に付けるとともに、必要な装備を正しく装備するようにしましょう。
 詳しくは、ウォーターセーフティガイド(水上オートバイ編)をご覧ください。1955(水上オートバイ編)

JCG 海上保安庁
 Japan Coast Guard

【ウォーターセーフティガイド(水上オートバイ編)】

Water Safety Guide
 海上保安庁

ホーム > 水上オートバイの安全情報

水上オートバイ
 Personal Water Craft

Activity Guide
 水上オートバイのアクティビティについて

ウォータージェットを推進力として水上を滑走する乗り物で、操船には特殊小型船舶操縦士免許が必要です。
 トローリング道具の失速やジェット推進で宙に浮くハイドロフライドデバイスなどにも利用されています。
 PWCは機動性に優れ、スピード感などが楽しめる乗り物ですが、一方で、船舶や遊泳者との衝突のほか、乗客が海中転落しジェット噴流により内臓を損傷す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。

旋回の方法について

転覆時の復原方法について

【Topics】 水上オートバイに係る「天橋立海面利用安全対策協議会」の設立

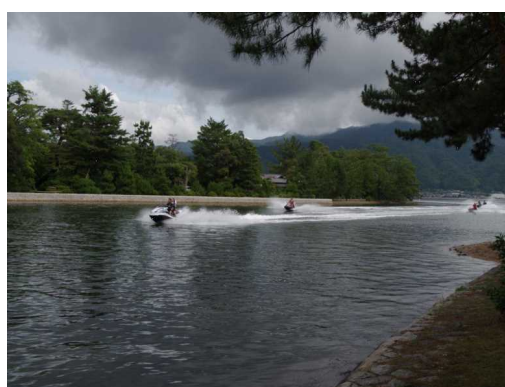
天橋立周辺海域では、レジャーシーズン中は日常的にマナーの悪い水上オートバイの迷惑行為に対する苦情が寄せられ、船舶交通の安全確保に苦慮していたことから、自治体等によって、天橋立海面利用安全対策協議会が設立され、安心・安全な航行に関する自主ルールが策定されました。

同海域を管轄する宮津海上保安署では協議会設立の一助を担うべく地域の特性に応じた安全対策を推進しています。

【安全対策協議会の様子】



【文殊水道を航行する水上オートバイの状況】



【合同パトロールの様子】



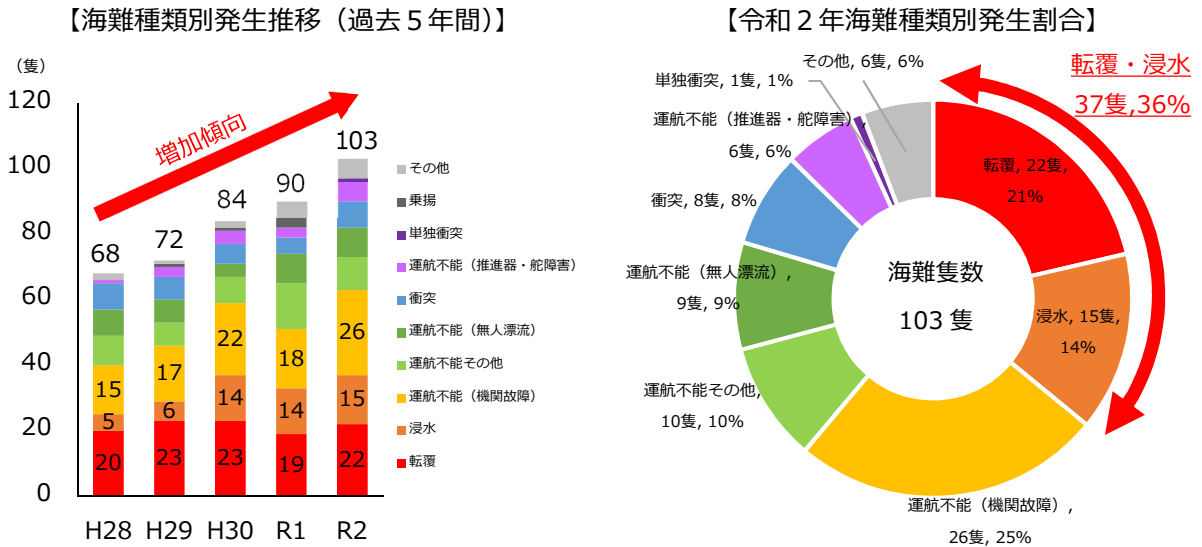
【水上オートバイに対する指導状況】



(3) ミニボート海難の防止対策

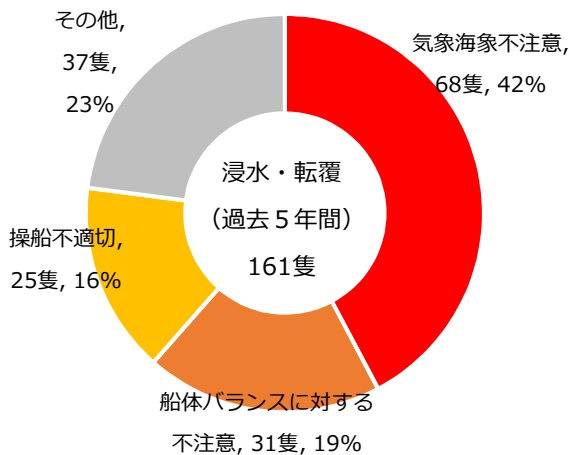
ア 傾向

(ア) 令和2年のミニボート海難は、海難種類別では転覆・浸水の発生割合が最も多く、ミニボート海難全体の36%（103隻中37隻）を占めました。これは海難隻数の増減はあるものの過去5年間同じ傾向を示しています。

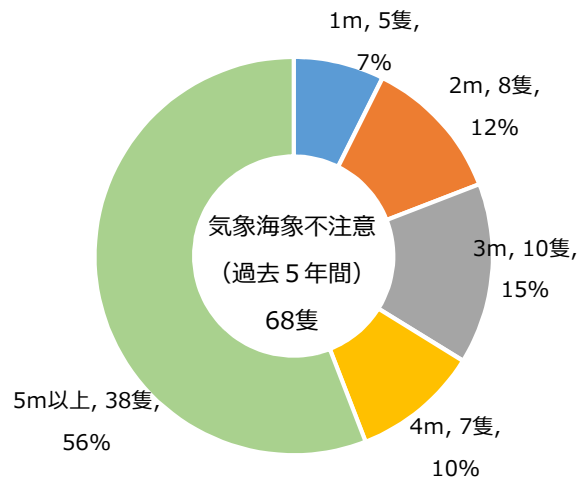


(イ) 過去5年間に発生したミニボートの転覆・浸水について、転覆・浸水に至った原因で最も高い割合を占めたのは気象海象不注意で転覆・浸水原因の42%（161隻中68隻）を占め、次いで船体バランスに対する不注意（19%）、操船不適切（15%）の順となっています。

【転覆・浸水の原因別発生割合（過去5年間）】



【気象海象不注意における風速別発生割合（過去5年間）】



イ 事事故事例

事例1：転覆

乗船者：1人乗船

事故概要：事故者は沖合で釣り中、ボートの右舷側からあおり波を受けたことで転覆し海中転落しました。消防救急隊に救助されましたが、搬送先の病院で死亡が確認されました。事故当時は西の風3m、波高1.5mで、救命胴衣は着用していませんでした。

事例2：浸水

乗船者：2人乗船

事故概要：事故者2人は沖合で釣り中、事故者Aが船内を移動したことでボートが大きく傾き、船尾から浸水し沈没しました。事故者2人は海中転落しましたが、付近航行船舶に救助されました。事故当時は西の風2m、波高0.1mで、救命胴衣は2人とも着用していました。

ウ 分析

- (ア) ミニボート海難は毎年増加を続けている状況から、免許や船舶検査が不要で手軽に利用できるという特徴や、インターネットショッピングで簡単に購入できるという環境もあり、急速に普及していると考えられます。
- (イ) 浸水・転覆の原因である気象海象不注意に関して、過去5年間の合計では、気象海象の不注意による浸水・転覆68隻のうち、その4割が出航の目安となる風速4m/s未満の環境下で発生していることから、風速だけでなく、人員や荷物の搭載状況、活動海域の地形的環境などから総合的に安全運航の可否を判断する必要があります。
- (ウ) ミニボートは船体が小さく持ち運びが容易である反面、海上ではバランスを崩しやすい特徴がありますが、釣りに夢中になり立ち上がったたり、漁獲物を取り込む際に片側に極端に寄ったりすることで、船体バランスが崩れてしまうという特徴を十分に把握せずに活動し、転覆に至ったものも多く発生していることから、多くのミニボート所有者においてその特徴が十分に理解されていない可能性があります。

エ 対策（当庁の取り組み）

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。

令和2年度はミニボート海難の多くを占める転覆・浸水の防止対策として、乗船者の動きや人工的に発生させた波がミニボートに及ぼす影響を検証し、その映像をウォーターセーフティガイド（ミニボート編）に掲載するとともに、政府広報室の動画作成に協力し、ミニボートの事故防止に関する動画を政府インターネットテレビに公開するなど、国の関係機関や民間団体等と連携し、ユーザーの安全意識の向上を図っています。

【訪船指導】



【政府広報インターネットテレビ】

レジャーを安全に楽しもうミニボートの事故防止



海上保安庁海の安全推進アドバイザー 小野 信昭 氏 出演

【ウォーターセーフティガイド（ミニボート編）】



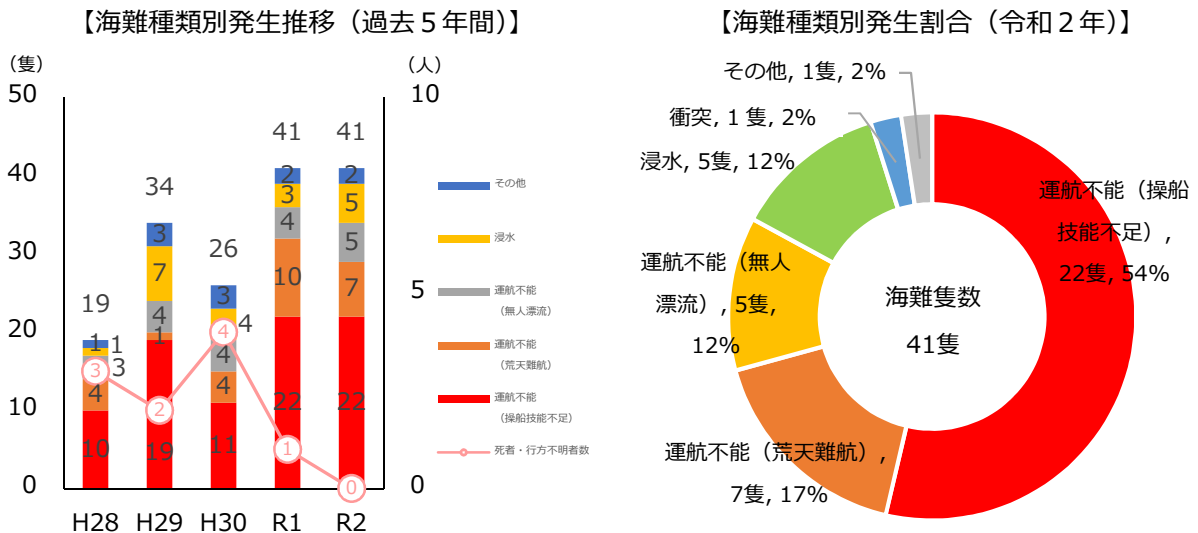
【安全啓発リーフレット】



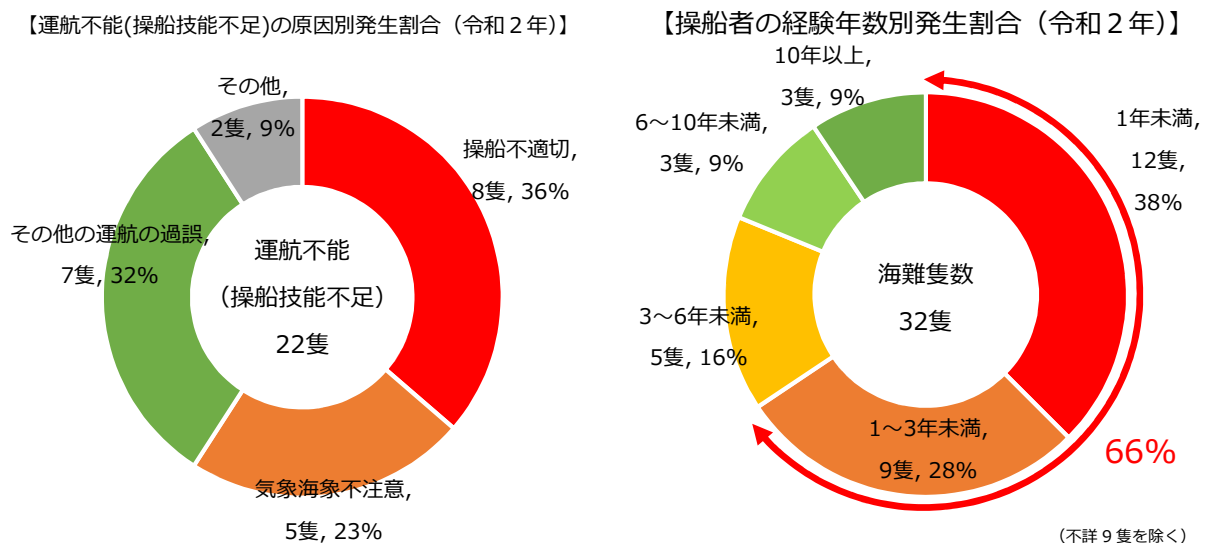
(4) カヌー海難の防止対策

ア 傾向

(ア) 令和2年のカヌー海難は、海難種類別では運航不能（操船技能不足）の発生割合が最も多く、カヌー海難全体の54%（41隻中22隻）を占めました。この傾向は、海難隻数の増減はあるものの過去5年間同じ傾向を示しています。



(イ) 令和2年に発生したカヌーの運航不能（操船技能不足）について、運航不能（操船技能不足）に至った原因で最も高い割合を占めたのは操船不適切で運航不能（操船技能不足）原因の36%（22隻中8隻）を占め、次いで気象海象不注意（23%）の順となっています。



イ 事故事例

事例1：運航不能（操船技能不足）～復原不能による漂流～

事故概要：事故者は、カヌーに乗って釣りをしていましたが、天候の悪化による横波を受けて転覆し、再乗艇できませんでした。その後、事故者は付近航行中の漁船により救助されましたが、船体は行方不明となりました。

事例2：運航不能（操船技能不足）～復原不能による漂流～

事故概要：事故者は、カヌーに乗って出航しましたが、風浪が強く、不安を感じて陸岸に戻ろうとしたところ、横波を受けて転覆し、再乗艇できませんでした。その後、事故者は消防により救助されました。

ウ 分析

- (ア) カヌーで活動する者にとって、転覆した艇に再乗艇するなど、セルフレスキューに関する事項は刻々と海面状態が変化する海上で活動するにあたり身に付けておくべき技術ですが、これを行えず、転覆した状態から復原できないという操船技能不足による海難が5割を超えるなど、十分な知識・技能が備わっていない者が多く活動していると考えられます。
- (イ) カヌーのように船体が細長く喫水も浅い船は、風浪の影響を受けやすい特徴があり、天候変化などに対応できずに海難に至った事故者の割合も比較的高くなっています。
- (ウ) カヌー経験年数とカヤッカーの知識・技能の習得状況は必ずしも比例しませんが、経験年数が3年未満の者による事故が7割を占める状態であることから、事故者の知識・技能不足は否めない状況にあると考えられます。

エ 対策（当庁の取り組み）

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。

令和2年度はカヌー海難の多くを占める運航不能（操船技能不足）（※復原不能による漂流）、運航不能（荒天難航）の防止対策として、転覆した艇に再乗艇する方法（セルフレスキュー）や気象・海象に関する安全情報を同ガイドに追記した

【Topics】安全推進パドラー認定制度

第八管区海上保安本部では、カヌーや SUP の愛好者の安全意識の高揚及び自主的な安全活動の促進を目的として、これらアクティビティに対する高い見地や技術を有し、地域に多大なる影響力を持つパドラーを『安全推進パドラー』として認定しています。

令和2年度はシーカヤック初心者向けに作成した安全啓発動画を海上保安庁 YouTube に投稿するなど、安全推進パドラーと協力の上、カヌーや SUP の海難の抑止・減少を目指しています。

YouTube 掲載動画 『教えて！安全推進パドラーさん』

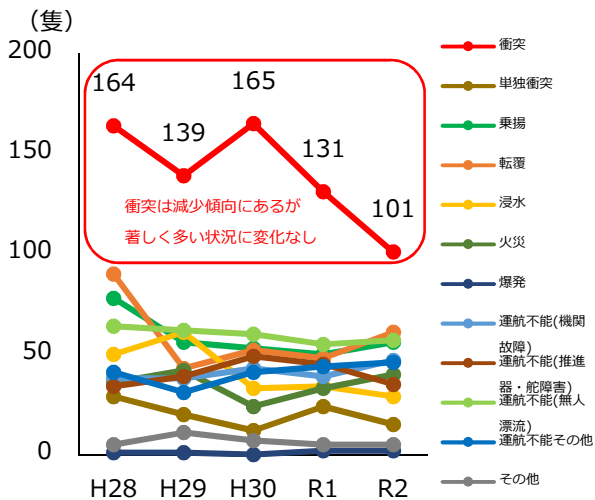


(5) 漁船海難の防止対策

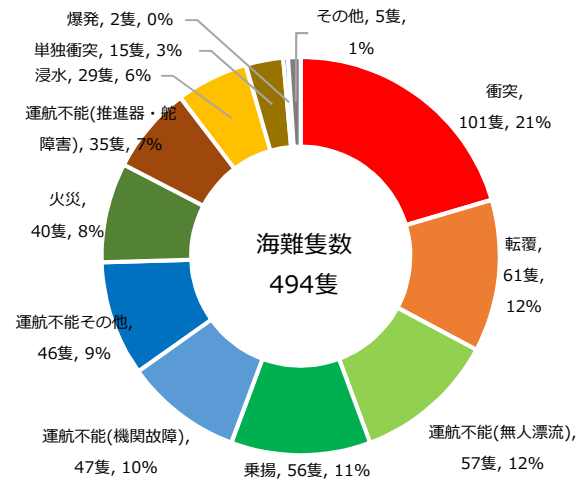
ア 傾向

(ア) 令和2年の漁船海難は、海難種類別では衝突の発生割合が最も多く、漁船海難全体の20% (494隻中101隻) を占めました。この傾向は、海難隻数の増減はあるものの過去5年間同じ傾向を示しています。

【海難種類別発生推移 (過去5年間)】

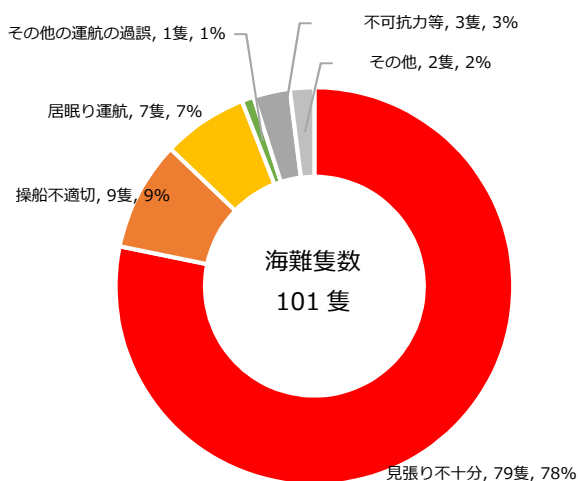


【海難種類別発生割合 (令和2年)】

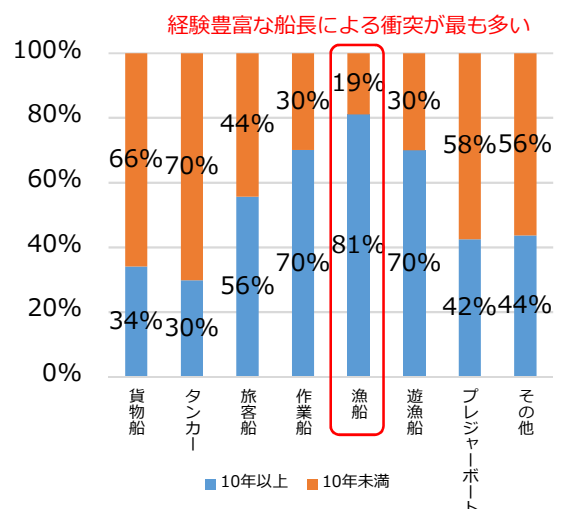


(イ) 令和2年に発生した漁船の衝突について、衝突に至った原因で最も高い割合を占めたのは見張り不十分で衝突原因の78% (101隻中79隻) を占め、次いで操船不適切 (9%) の順となっています。

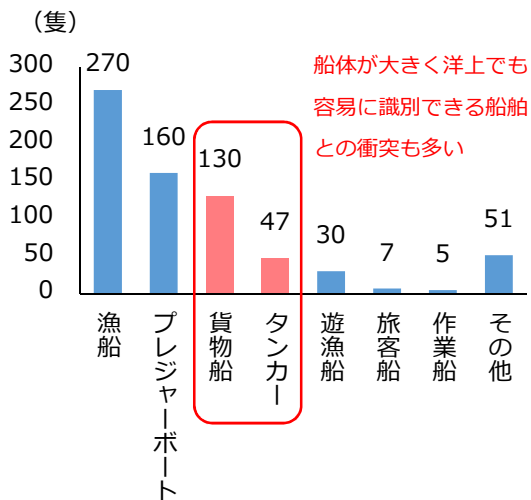
【衝突の原因別発生割合 (令和2年)】



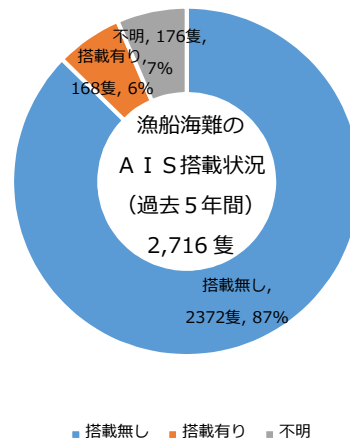
【衝突における操船者の経験割合 (過去5年間)】



【衝突相手船の船舶種類割合（過去5年間）】



【漁船海難のAIS搭載状況割合（過去5年間）】



イ 事事故事例

事例：衝突 ～見張り不十分～

漁船A：見張り不十分（漁労作業中）、AISなし

漁船B：見張り不十分（魚群探知機に傾注）、AISなし

事故概要：漁船Aは、漁船Bに気づいていましたが、自船が作業中のため漁船Bが避けると思い込み一本釣り漁を続け、漁船Bは作業場所を移動中、魚群探知機に傾注し、お互いに見張りを疎かにした結果、衝突しました。衝突の衝撃で漁船Aの船長は頭部打撲等負傷しました。

事例：衝突 ～見張り不十分～

漁船C：見張り不十分（漁労作業中）、AISなし

貨物船D：操船不適切（相手船が避航と臆断）、AISあり

事故概要：漁船Cは、貨物船Dに気づいていましたが、距離が離れているため漁獲物の選別作業を優先し周囲の見張りを適切に行っておらず、また、貨物船Dも漁船Cに気づいていましたが、漁船Cが避けると思い込み漫然と航行するなど、お互いに見張りを疎かにした結果、衝突しました。

ウ 分析

(ア) 漁船は魚群探知機などを活用して最適な操業ポイントを探しながら航行するなどの一般船舶とは異なる運航をする場合が多いため、他の種類の船舶と比較

第4章 海難の防止対策

して見張り不十分による衝突の割合が高くなっています。

(イ) 漁船による衝突は、他の種類の船舶と比較しても、同船における経験年数が10年以上の割合が極めて高く、過去5年間で8割を超えており、ベテラン操船者ほど危機意識を高く持って操船する必要があります。

(ウ) 船体が大きく洋上でも容易に識別できる貨物船やタンカーなどの大型の船舶との衝突も多い反面、大型の船舶に自船の位置や針路などを容易に伝えることができる船舶自動識別装置（AIS）を搭載している漁船が少なく、事故防止への活用が十分に図られていません。

エ 対策（当庁の取り組み）

令和2年の漁船海難を海難種類別にみると、衝突が特に多く、原因別に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、水産庁が支援する安全推進員養成講習等の機会を活用し、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リーフレットを活用してAIS^{*}の搭載が海難防止に有効であることも併せて周知・啓発を行っています。

※AIS（船舶自動識別装置）は船名、船舶の位置、針路、速力等の安全に関する情報をVHF電波に乗せて相互に自動的に送受信するシステムです。AISは雨や波の影響を受けず、荒天時でもお互いの位置、針路等が確認できることから、衝突防止に役立てることができます。

【漁業協同組合への訪問指導】



【漁船への訪船指導】



【衝突・乗揚注意喚起リーフレット】



【AIS 周知・啓発リーフレット】

漁業関係者の皆様へ

海難事故防止のためAISの導入を!

AISとは?
AIS (Automatic Identification System: 船舶自動識別装置) とは、船舶の位置、針路、速力等の安全に関する情報を、自動的に送受信するシステムです。

AIS情報(位置、針路、速力等を相互に確認可能)

➤ **AISは雨や波の影響を受けず、荒天時でもお互いの位置、針路等を容易に確認できます!**

➤ **簡易型AISは、比較的安価(10数万円程度)で購入でき、無線従事者の資格がなくても操作できます(ただし無線局の免許申請は必要です。)**
※簡易型AISの位置等の情報は、電波状況や海域の特性等によっては他船に受信されない場合があります。

海難事故の事例
平成24年9月24日午前2時頃、金華山東方沖約930kmの太平洋上で貨物船(25,074トン)とかつお竿釣り漁船(119トン)が衝突。漁船の乗組員13人が亡くなりました。
運輸安全委員会の調査によれば、悪天候の中、貨物船のレーダーで漁船は確認できませんでした。

漁船にもAISがあればお互いに相手船を認識できます。AISを導入してこのような悲惨な事故を未然に防ぎましょう!

総務省、国土交通省、水産庁、海上保安庁 裏面もご覧ください。

AISを搭載する漁船に支援制度があります!

AIS設置に活用できる低利な制度資金

漁船へのAISの設置に当たっては、漁協系金融機関である信用漁業協同組合連合会等が融資する漁業近代化資金など、低利な制度資金が活用できます。

漁業近代化資金の貸付条件(漁船漁業者の場合)

- 貸付限度額 : 20トン未満漁船建造等資金借受者 0.9億円
: 20トン以上漁船建造等資金借受者 3.6億円
- 償還期限(据置期間): 10年(3年)(漁船用機器単独設置の場合)

※ 貸付利率は、金利情勢により、毎月変動しますので、ご利用に当たっては、お近くの漁協にお問い合わせ下さい。

お問い合わせ先: 水産庁水産経営課 03-6744-2347

簡易型AISに係る無線局定期検査の不要化等が措置されました。

簡易型AISについて船舶の無線局定期検査の不要化及び開設時の免許手続きの簡素化(落成検査の省略) (平成28年10月1日～)

定期検査の不要化	免許手続きの簡素化
簡易型AISのみを設置する船舶の定期検査が不要となりました。(簡易型AISと併せて次の無線設備を設置している場合も定期検査は不要です。) ・国際VHF(構内型・5W以下) ・レーダー(適合表示無線設備 ^(注) ・SKW未満)	無線航行移動局(レーダー局)に簡易型AIS等の適合表示無線設備 ^(注) を追加して、船舶局を開設する場合の手续がすべて簡易な免許手続(落成検査の省略)となりました。

※ 適合表示無線設備には、技術マークが付されています。

お問い合わせ先: 総務省基幹・衛星移動通信課 03-5253-5501

AISを搭載する漁船に支援制度があります！

AIS設置に活用できる低利な制度資金

漁船へのAISの設置に当たっては、漁協系統金融機関である信用漁業協同組合連合会等が融資する漁業近代化資金など、低利な制度資金が活用できます。

漁業近代化資金の貸付条件(漁船漁業者の場合)

- ・ 貸付限度額 : 20トン未満漁船建造等資金借受者 **0.9億円**
: 20トン以上漁船建造等資金借受者 **3.6億円**
- ・ 償還期限(据置期間): 10年(3年)(漁船用機器単独設置の場合)

※ 貸付利率は、金利情勢により、毎月変動しますので、ご利用に当たっては、お近くの漁協にお問い合わせ下さい。

お問い合わせ先: 水産庁水産経営課 03-6744-2347

簡易型AISに係る無線局定期検査の不要化等が措置されました。

簡易型AISについて船舶の無線局定期検査の不要化及び開設時の免許手続きの簡素化(落成検査の省略)(平成26年5月7日から)

定期検査の不要化

簡易型AISのみを設置する船舶局の定期検査が不要となりました。(簡易型AISと併せて次の無線設備を設置している場合も定期検査は不要です。)

- ・ 国際VHF(携帯型・5W以下)
- ・ レーダー(適合表示無線設備^(※)・5kW未満)

免許手続きの簡素化

無線航行移動局(レーダー局)(簡易型AIS等の適合表示無線設備^(※)を追加して、船舶局を開設する場合の手続きがすべて簡易な免許手続き(落成検査の省略)となりました。

※ 適合表示無線設備には
技適マークが付されています。



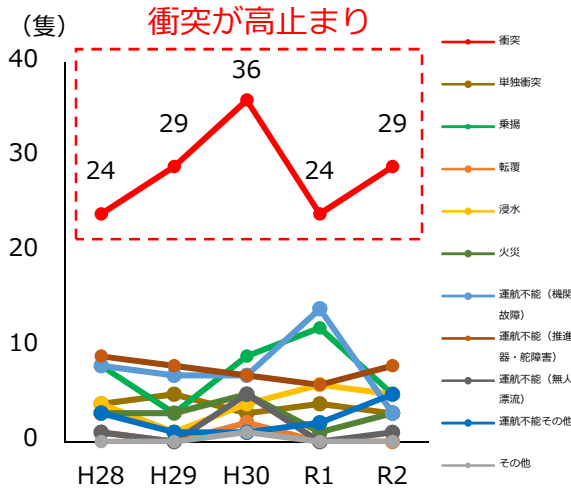
お問い合わせ先: 総務省基幹・衛星移動通信課
03-5253-5901

(6) 遊漁船海難の防止対策

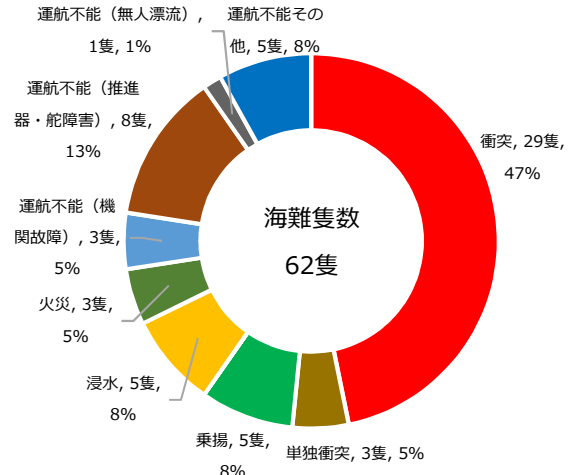
ア 傾向

(ア) 令和2年の遊漁船海難は、海難種類別では衝突の発生割合が最も多く、遊漁船海難全体の47% (62隻中29隻) を占めました。この傾向は、海難隻数の増減はあるものの過去5年間同じ傾向を示しています。

【海難種類別発生推移 (過去5年間)】



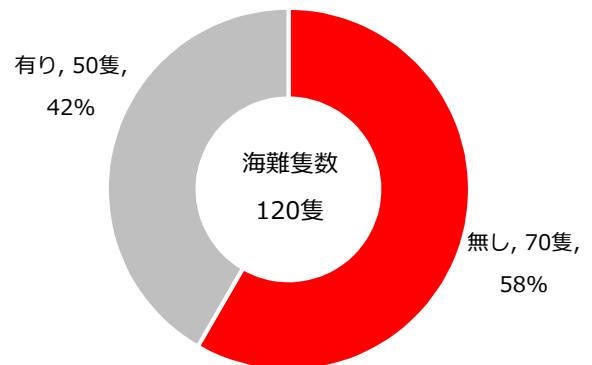
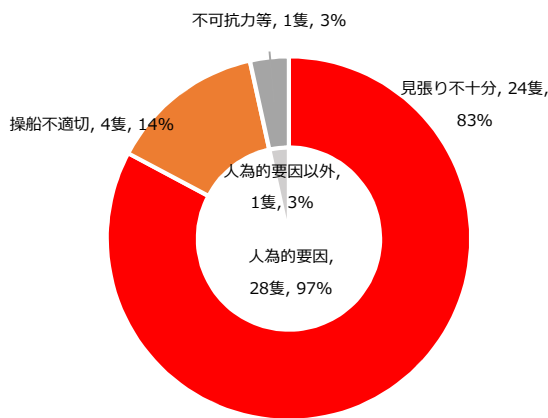
【海難種類別発生割合 (令和2年)】



(イ) 令和2年に発生した遊漁船の衝突について、衝突に至った原因で最も高い割合を占めたのは見張り不十分で衝突原因の83% (29隻中24隻) を占め、次いで操船不適切 (14%) の順となっています。

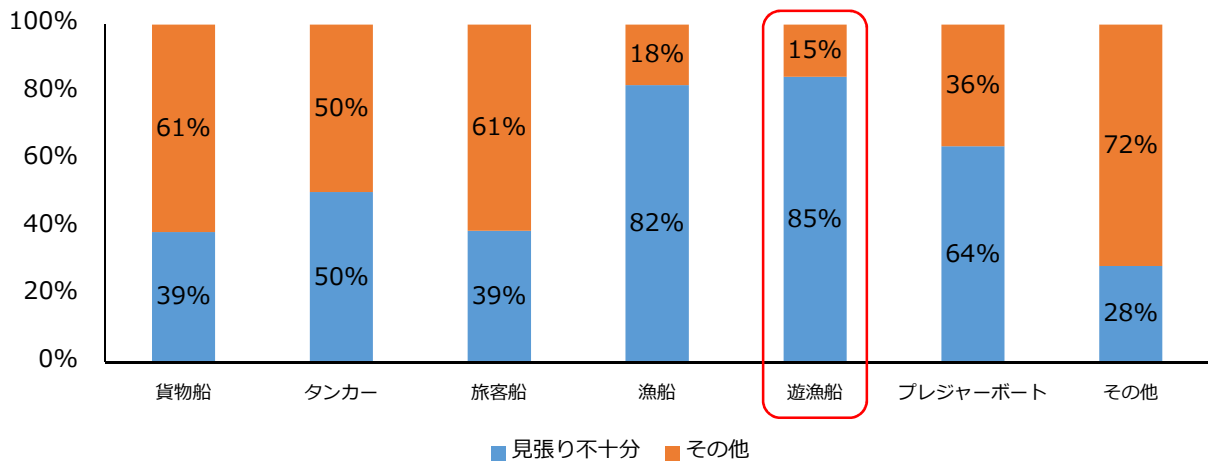
【見張り不十分が原因の衝突のうち、衝突相手船の初認の有無別割合 (過去5年間)】

【令和2年衝突の原因別発生割合】



第4章 海難の防止対策

【船舶種類別 衝突における見張り不十分の割合（過去5年間）】



イ 事事故事例

事例1：衝突

遊漁船A：見張り不十分

貨物船B：操船不適切

事故概要：遊漁船Aは釣り客10人を乗船させて出港し港内を航行中に、貨物船Bは入港のため港内を航行中に衝突しました。遊漁船Aに乗船していた船長含む計12人全員が海中転落し、うち1人が死亡、4人が負傷しました。

事故当時、遊漁船Aは貨物船Bの動静を把握しておらず、貨物船Bは遊漁船Aが避けてくれるだろうと臆断していたことが衝突の原因です。

事例2：衝突

遊漁船C：見張り不十分

貨物船D：見張り不十分

事故概要：遊漁船Cは釣り客9人を乗船させて漂泊しながら遊漁中に、貨物船Dは目的地に向け航行中に衝突しました。遊漁船Cに乗船していた釣り客2人が打撲等の負傷を負いました。

事故当時、遊漁船Cは釣り客の世話に気を取られて見張りをしておらず、貨物船Dもチャートワークに没頭し見張りしていなかったことが衝突の原因です。

ウ 分析

(ア) 過去5年間における遊漁船の衝突原因は、85%が見張り不十分であり、これは全ての船舶種類の中で最も高い割合です。

(イ) 過去5年間における遊漁船の衝突で見張り不十分が原因であったもののうち、衝突相手船の存在に気付いていなかったものが58%と過半数を超えており、安全運航に対する意識が希薄になっている可能性があります。

エ 対策（当庁の取り組み）

遊漁船の海難を海難種類別にみると、衝突が特に多く原因別に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。

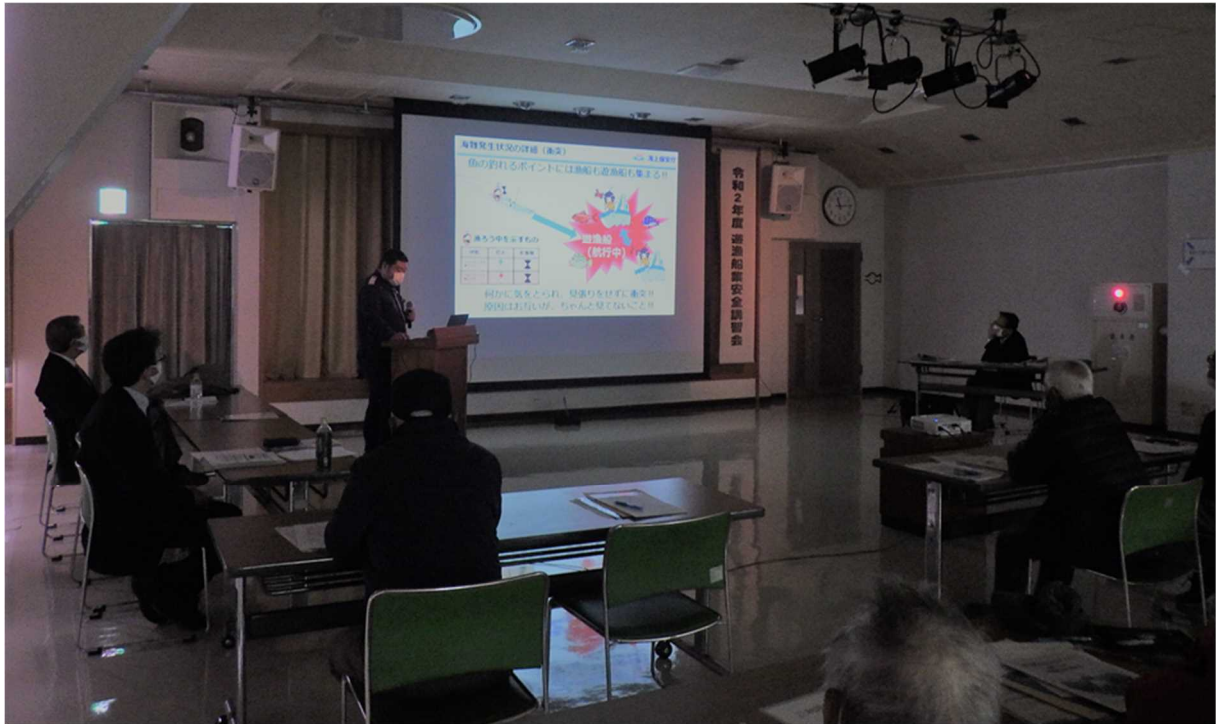
遊漁船は複数の釣り客を乗船させるため、ひとたび海難が起これば、多くの負傷者を伴う大事故に繋がりがねません。そのため、遊漁船事業者には高い安全意識が求められています。

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」、「遊漁船安全講習会」などの機会を活用し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ほか、訪船指導により見張りの徹底等について周知・啓発を行っています。

【遊漁船に対する安全啓発活動】



【遊漁船安全講習会】



【遊漁船事業者に対する注意喚起リーフレット】

遊漁船業者の皆様へ 事故防止のお願い!

遊漁船の事故の特徴

【遊漁船の事故発生数と死傷者数の推移】
 遊漁船の事故発生数と死傷者数は、近年増加傾向にあります。特に、2022年は過去最高レベルの事故発生と死傷者数を記録しました。

【死傷者発生時の遊漁船乗客の性別割合】
 男性が約70%、女性が約30%を占めています。

【死傷者発生時の遊漁船乗客の年齢割合】
 65歳以上の高齢者が約50%を占めています。

遊漁船は、多くの釣り客を乗船させることもあり、**死傷者発生時の船舶事故の割合が他の船舶と比べて高く**なっています。遊漁船の死傷者を行う事故の多くが**衝突、暴風**によるものです。衝突、暴風事故を防ぐため、常に両者に対する「**適切な見張り**」を徹底し実施するほか、「**船舶の本路直進**」を徹底していきましょう。

～ 釣りの安全のために ～

航行中、漂流中にも、常に見張りの徹底を

- 双筒鏡、レーダーなどを活用し見張っていますか。
- 他の船舶、障害物、浅瀬が近くありませんか。
- 両船がどこにいるか把握していますか。
- 常時、適切な見張りを実施しましょう。
- 両船の衝突と接触することを防ぐため、適切な航行操作をとりましょう。

気象・海象情報を把握していますか

- 気象の急変に注意していますか。
- 航行中に不安を感じるような気象、海象では無いですか。
- 気象・海象情報に最新の情報を提供していますか。
- 気象・海象情報に最新の情報を提供していますか。

水産庁 海上保安庁

〒100-8907 東京都千代田区霞が関1-3-1
 【水産庁】 03-3582-2748
 〒100-8976 東京都千代田区有明3-1-3
 【海上保安庁】 03-3591-6264

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バックに入れてありますか。

ライフジャケットの着用

- 乗船者は全員ライフジャケットを着用していますか。（程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、漂流中にも、常に見張りの徹底を

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

業務規程の厳守

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

釣りの安全確保

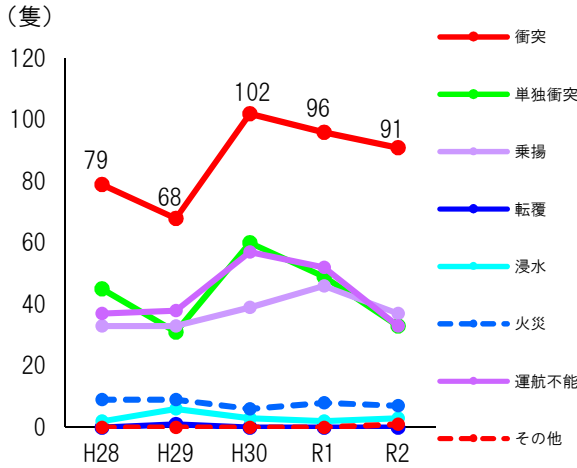
- 利用者の数、遊漁場所、運航経路、帰航予定時刻などを連絡責任者に連絡していますか。
- 遊漁に関するルールやマナーを周知しましたか。
- 立入禁止の防波堤等に渡っていませんか。
- 磯等での緊急時の遊漁船との連絡方法について周知しましたか。
- 磯等での釣り中もライフジャケットを着用するよう指示しましたか。
- 渡した磯等を定期的に見回りしていますか。
- 帰航後、釣り客が全員撤収していることを確認しましたか。

(7) 貨物船海難の防止対策

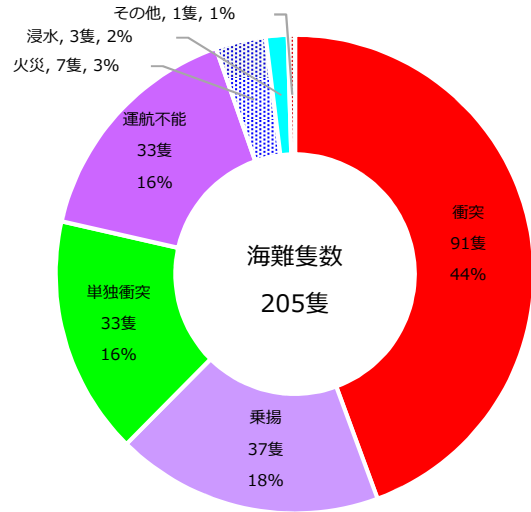
ア 傾向

(ア) 令和2年の貨物船海難は、海難種類別では衝突の発生割合が最も多く、貨物船海難全体の44%（205隻中91隻）を占めました。この傾向は、海難隻数の増減はあるものの過去5年間同じ傾向を示しています。

【海難種類別発生推移（過去5年間）】

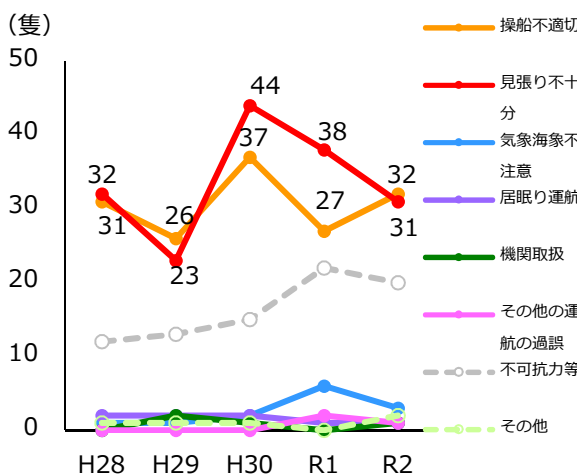


【海難種類別発生割合（令和2年）】

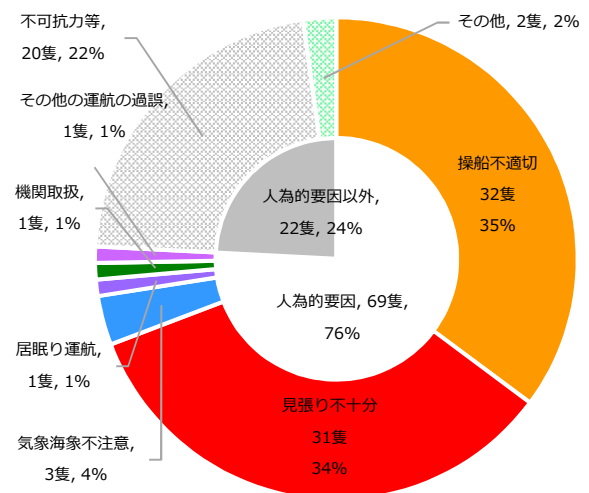


(イ) 令和2年に発生した貨物船の衝突について、衝突に至った原因で最も高い割合を占めたのは操船不適切で衝突原因の35%（91隻中32隻）を占め、次いで見張り不十分（34%）の順となっています。

【衝突の原因別推移（過去5年間）】



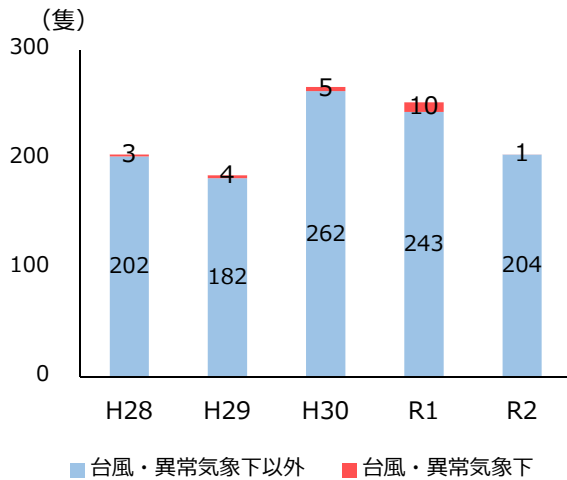
【衝突の原因別発生割合（令和2年）】



第4章 海難の防止対策

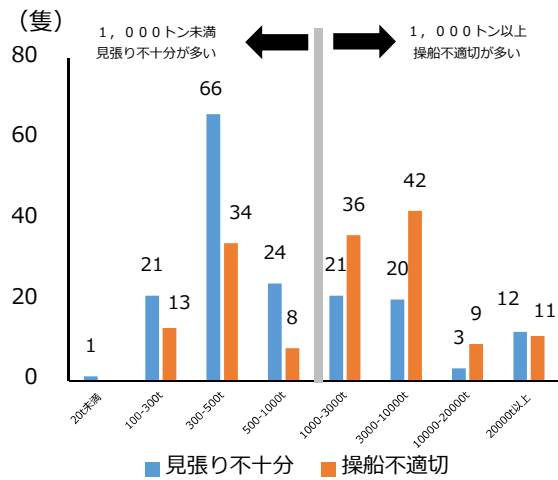
【台風・異常気象下における貨物船海難の推移

(過去5年間)】



【トン数別 衝突原因 (見張り不十分、操船不適切

切別発生状況 (過去5年間)】



イ 事事故事例

事例1：衝突 ～操船不適切～

事故概要：貨物船Aは入港調整のため港外で漂流中、船尾から迫ってくる漁船を把握していましたが、漁船が避けるだろうと臆断し汽笛信号を行わず漂流し続けた結果、漁船と衝突しました。

衝突により、貨物船Aは外板に多数の損傷を受けました。

事例2：衝突 ～見張り不十分～

事故概要：貨物船Bは出港後、船長が単独で操船しており、レーダーの画面が暗かったことから、手動操舵の舵輪から手を放し、見張りをすることなく輝度調整を行っていたところ、防波堤に接近していることに気付き、面舵をとるも間に合わず、防波堤と衝突しました。

衝突により、貨物船Bは外板に長さ約20mの損傷を受けました。

ウ 分析

(ア) 衝突海難の原因中、操船不適切と見張り不十分が占める割合は著しく大きいですが、1,000トン未満では、見張り不十分による衝突が多く、1,000トン以上では操船不適切による衝突が多いなど、船形によって傾向が異なる結果となりました。

(イ) 令和2年は我が国への台風の接近や上陸が例年と比較して少なかったという影響もあり、台風等によって走錨し、他の船舶や物件に衝突するといった事故は少なかった。

エ 対策（当庁の取り組み）

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、昨今の頻発・激甚化する台風等の異常気象の状況を踏まえ、令和2年度から同キャンペーンに「荒天時における走錨等に起因する事故の防止」を加え、走錨事故防止ガイドライン等を活用し、官民一体となった事故防止の取組みを徹底しております。

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。

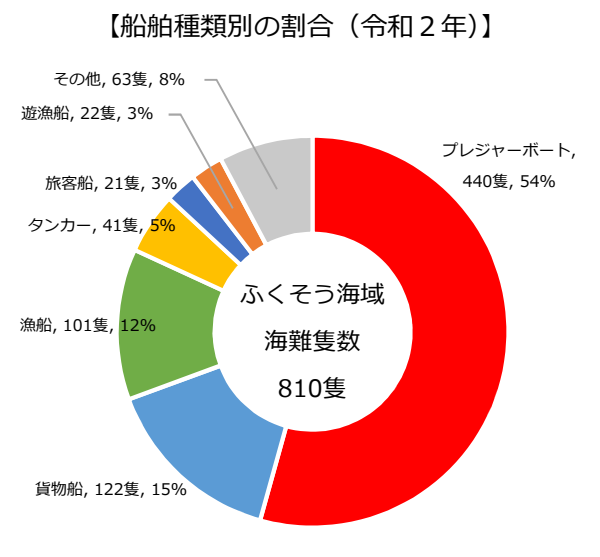
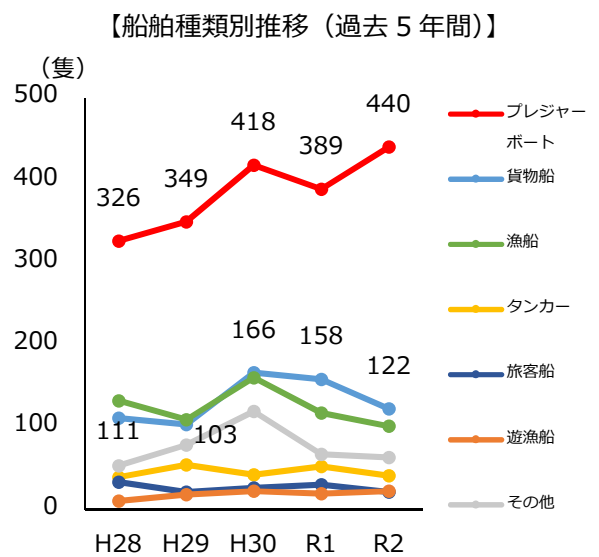
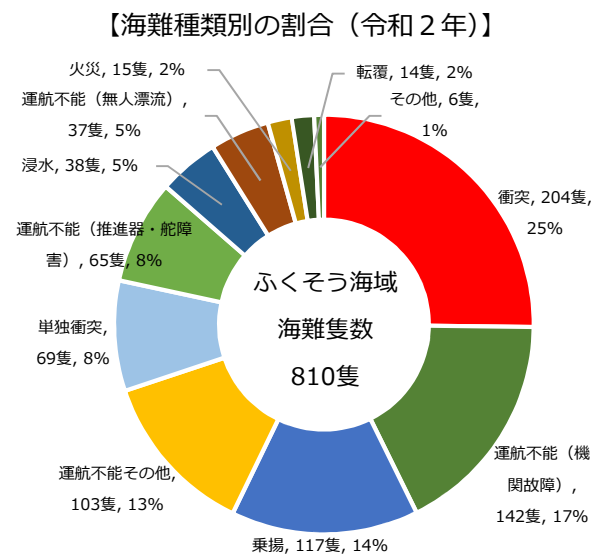
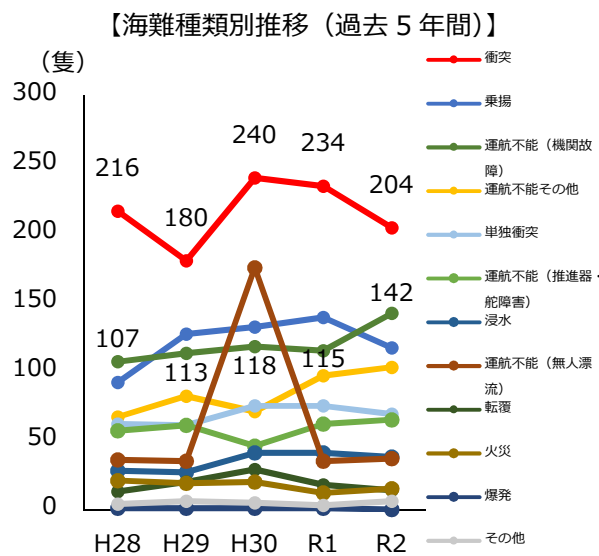
2 通航量の多い沿岸域における船舶海難の防止対策

(1) ふくそう海域の海難の防止対策

ア 傾向

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2年のふくそう海域における船舶海難隻数は810隻で、海難種類別の隻数は、衝突が204隻（25%）で最も多く、次いで運航不能（機関故障）142隻（17%）、乗揚117隻（14%）の順となっています。

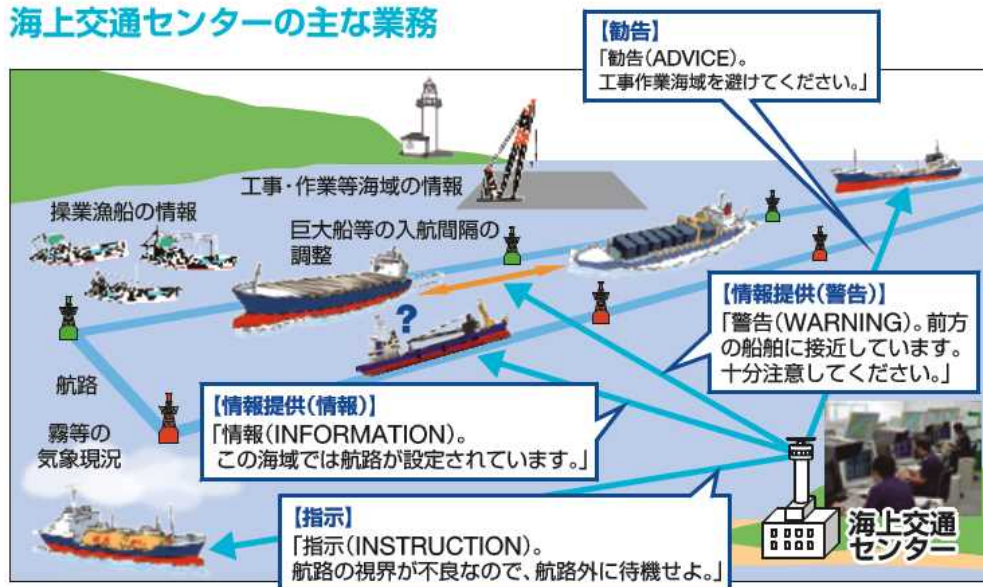


イ 当庁の取り組み

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艇と連携した航行指導等を行っています。

海上交通センターの主な業務



東京湾海上交通センター（神奈川県横浜市）

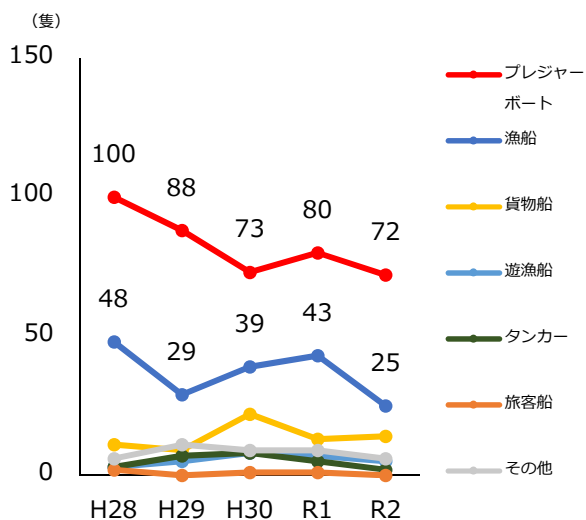
(2) 準ふくそう海域の海難の防止対策

ア 傾向

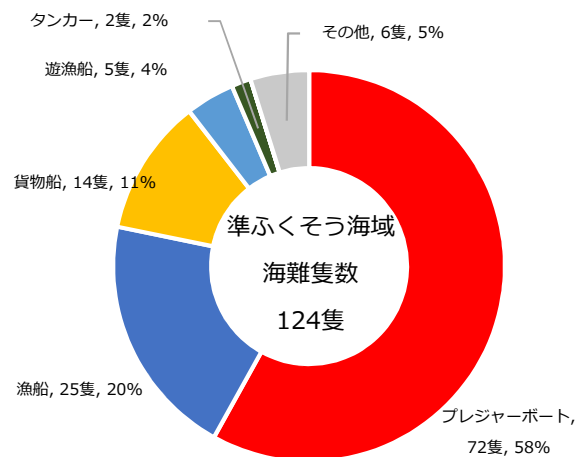
準ふくそう海域（ふくそう海域を結ぶ東京湾湾口～石廊崎沖～伊勢湾湾口～潮岬沖～室戸岬沖～足摺岬沖の各海域を経て瀬戸内海に至る海域）における令和2年の船舶海難隻数は124隻でした。

また、海難種類別の隻数は、衝突が26隻（21%）で最も多く、次いで運航不能（機関故障）と運航不能その他がそれぞれ25隻（20%）となっています。

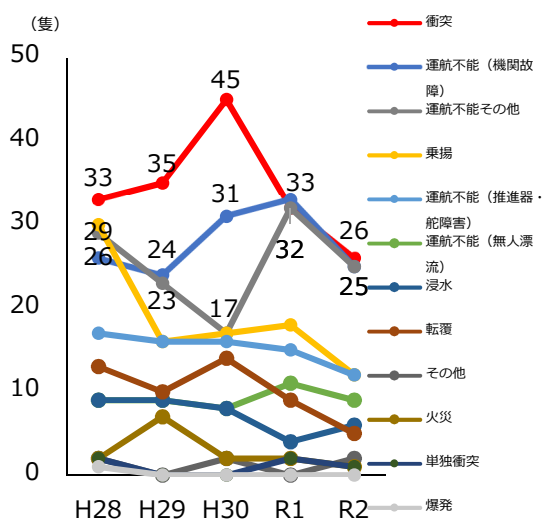
【船舶種類別推移（過去5年間）】



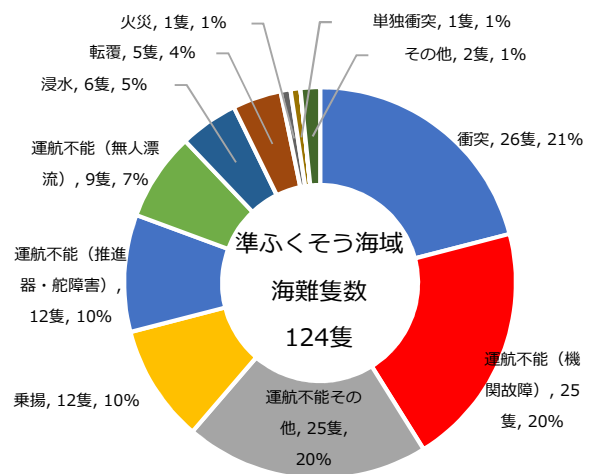
【船舶種類別の割合（令和2年）】



【海難種類別推移（過去5年間）】



【海難種類別の割合（令和2年）】



イ 当庁の取り組み

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なっています。

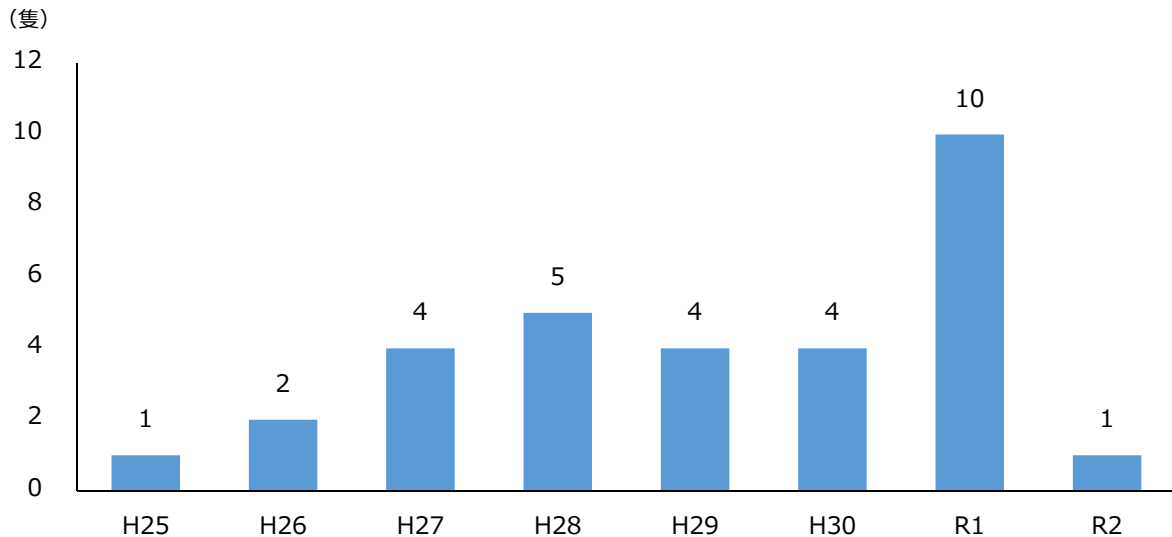
このため、バーチャル航路標識を活用しつつ、海上人命安全条約（SOLAS条約）に基づき、国際海事機関（IMO）指定の推薦航路による整流化対策を伊豆大島西岸沖以外の海域においても導入すべく、和歌山県潮岬沖の推薦航路について採択を得るため、国際海事機関への提案手続きを進めています。

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 傾向

令和2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1隻でした。



イ 当庁の取り組み

平成30年9月に、台風21号による強風の影響で走錨したタンカーが関西国際空港連絡橋へ衝突した事故を受け、「荒天時の走錨等に起因する事故の再発防止に係る有識者会議」を設置、同会議の提言を踏まえ、平成31年4月、全国の海上空

第4章 海難の防止対策

港などの臨海部の施設を選定し、台風接近時等にこれらの施設周辺海域で錨泊制限や監視の強化等を実施することとしました。

また、令和元年9月9日、台風15号が東京湾を直撃した際、走錨した貨物船が南本牧はま道路へ衝突するなど複数の事故が発生したことから、特に勢力の大きな台風が湾全体を直撃する際は、台風の影響の少ない湾外への避難を推奨することとしたほか、同会議における新たな提言を踏まえ、令和2年においては、時間的余裕をもって湾外等へ避難できるよう、港外避難勧告の発令時期の前倒し等の運用の改善、走錨事故を防止するためのガイドラインの作成・周知、走錨事故防止対策を行う臨海部の施設の追加、海上交通センターからの錨泊船舶の情報提供等を実施しました。



さらに、近年の台風等の異常気象が頻発・激甚化する状況を踏まえ、対策を強化すべく、令和2年6月11日、走錨等に起因する事故の再発防止等に係る更なる安全対策のあり方について交通政策審議会に諮問し、令和3年1月28日、

- ・船舶の湾外避難、湾内の錨泊制限等の勧告・命令制度
- ・海上空港等の臨海部の施設周辺海域等における走錨等に起因する事故の防止のための情報提供、危険回避措置の勧告制度

などの法制度の創設が必要との答申を得たことから、湾外避難勧告等の法制化を目指すなど、引き続き、走錨等に起因する事故対策を推進することとしています。

走錨等に起因する事故を受けた現状及び今後の対策



<p>走錨等に起因する事故の発生</p>	<p>※ 走錨：強風などによって船が錨を引きずりながら流されること。</p>	<p>関空連絡橋に衝突したタンカー</p> 	<p>損傷した南本牧はま道路</p> 
<p>平成30年9月（台風21号） 関西国際空港連絡橋へ油タンカーが衝突 令和元年9月（台風15号） 横浜港の南本牧はま道路へ貨物船が衝突</p>			
<p>実施中の対策</p>	<p>※ 錨泊：船が錨を下して一定箇所にとどまること。</p>	<p>【走錨事故防止対策を行う施設】</p> 	
<p>臨海部の施設周辺海域における船舶の錨泊制限、湾外避難等の推進</p>	<p>○海上空港等の臨海部の施設を対象に、その周辺海域において法律（海上交通安全法・港則法）等による錨泊の制限や監視の強化等を実施。 ○特に勢力が大きな台風が接近する際は船舶側に対し、湾外避難を推奨。</p>		
<p>海事関係者への普及啓発</p>	<p>○走錨事故防止のため、錨泊方法の解説等をまとめたガイドラインを作成、海事関係者への普及啓発を実施。</p>		
<p>ふくそう海域における情報提供・指導等の強化</p>	<p>○海上交通センター（東京湾等の7箇所）等において、レーダー、カメラ、AIS（船舶自動識別装置）等を活用し、船舶の錨泊状況の情報収集・提供、走錨事故防止に係る指導を推進。</p>		
<p>今後の主な対策</p>	<p>○交通政策審議会より、以下の法制度創設が必要との答申がなされたことを踏まえ、湾外避難勧告等の法制化を目指す。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・船舶の湾外避難、湾内の錨泊制限等の勧告・命令制度 ・海上空港等の臨海部の施設周辺海域等における走錨等に起因する事故の防止のための情報提供、危険回避措置の勧告制度 ・海上空港等の臨海部の施設への船舶の衝突防止のためのバーチャルAIS航路標識[※]の緊急表示制度 <p>等</p> <p>※バーチャル航路標識：AIS航路標識から電波を発信し、パイ等とは違う位置にあたかも航路標識が存在するようなシンボルマークを船舶の航海用レーダー画面上に表示させるもの</p>	<p>湾外避難等の勧告・命令制度（※イメージ）</p> 	

【走錨事故防止ガイドライン】

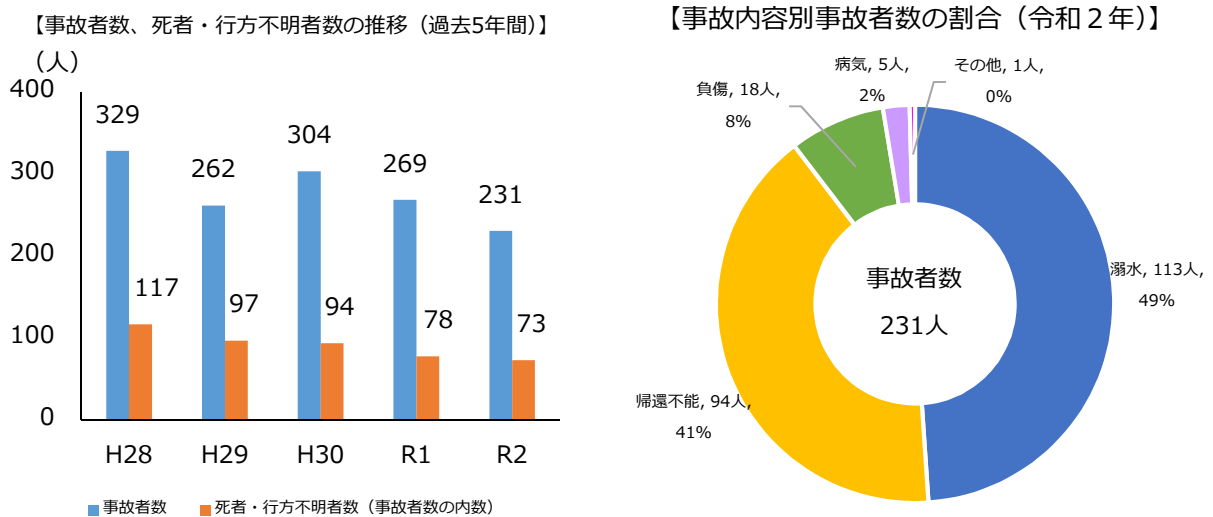
3 人身海難の防止対策

(1) マリンレジャーに伴う海浜事故の防止対策

ア 遊泳中における海難の防止対策

(ア) 傾向

- a 令和2年における遊泳中の事故者数は231人で、このうち死者・行方不明者数は73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113人（49%）で最も多く、次いで帰還不能94人（41%）の順となっています。

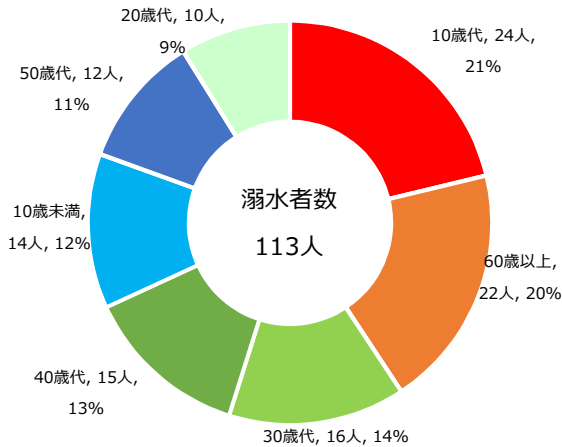


- b 令和2年に発生した遊泳中の溺水事故について、事故者の年齢層別で最も高い割合を占めたのは10歳代で溺水事故者の21%（113人中24人）を占め、次いで60歳以上が20%、30歳代14%の順となっています。

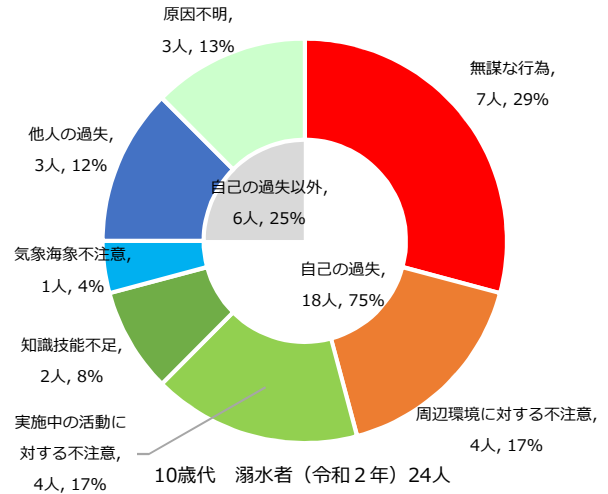
また、溺水事故の原因について、事故者数が最多の10歳代で最も高い割合を占めたのは無謀な行為で29%（24人中7人）を占め、次いで周辺環境に対する不注意と実施中の活動に対する不注意がそれぞれ17%となっています。

- c 令和2年の海水浴場の開設状況に係る海上保安庁の調査では、全国1,156箇所のうち469箇所（41%）が海水浴場を開設しない（不開設海水浴場）ことが判明（令和2年7月16日時点）し、7月から8月の期間にこれら不開設海水浴場で発生した遊泳中の死傷者は1人でした。

【溺水事故の年齢層別発生割合（令和2年）】

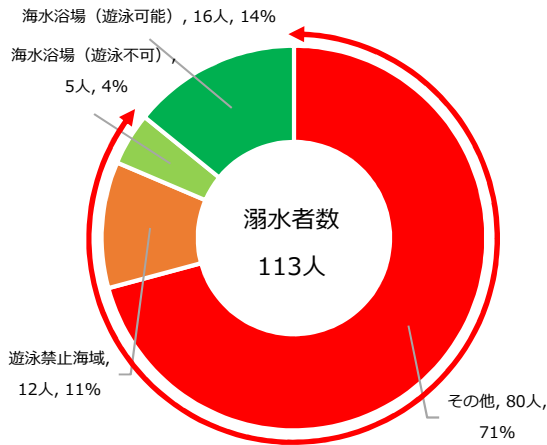


【溺水事故の原因別発生割合（令和2年）】



d 令和2年は、コロナ禍の影響で多くの海岸において海水浴場が開設されなかったために、安全管理がなされていない海岸で発生した遊泳中の溺水事故は、遊泳中の溺水事故全体の86%（113人中97人）を占めました。

【溺水事故発生場所別の割合（令和2年）】



安全管理がなされていない海岸で発生 86%

【海水浴場（遊泳可能）】

遊泳可能な海水浴場

【海水浴場（遊泳不可）】

高波等により遊泳が一時的に禁止となっている状況、又は夜間など遊泳が認められていない時間帯における海水浴場

【遊泳禁止海域】

自治体等から遊泳禁止とされている海域

【その他】

上記以外の海域

（イ）事事故事例

事例1：溺水（不開設海水浴場における事故）

事故概要：事故者は、友人と一緒に海水浴場を訪れ、2人でスノーケルを使って泳いでいたところ溺れてしまい、友人の後方で泳いでいたために気づかれることなく海底に沈んでしまいました。

消防により救助されましたが、搬送先の病院で死亡が確認されました。

事例2：帰還不能（遊泳禁止海域における事故）

事故概要：事故者は、同級生2人と遊泳禁止海域で泳いでいたところ、同級生とともに溺れてしまい、同級生は救助されましたが、事故者は行方不明となりました。捜索の結果、海底に沈んでいるところを救助されましたが、搬送先の病院で死亡が確認されました。

(ウ) 分析

- a 令和2年における遊泳中の事故者数が過去5年間で最少となったことについては、コロナ禍の影響で海水浴場として開設されなかった海岸が多く、自治体等からも注意喚起が積極的になされていたこと、梅雨明けが例年に比べ遅れるなど天候不順が続いたことが複合的に影響したと考えられます。
- b 遊泳中の事故はその約9割が、監視員が配置されていないなど安全管理がなされていない海岸で発生しており、遊泳者に海の危険性に係る知識が十分に浸透していないことが考えられます。

(エ) 対策（当庁の取り組み）

海上保安庁では、遊泳中の安全対策について、国の関係機関や民間の関係団体と意見交換会を実施し、遊泳を安全安心に楽しむための注意事項を掲載したウォーターセーフティガイド（遊泳編）を公表しています。

令和2年度はフロートや開設されていない海水浴場に関する安全情報を同ガイドに追記したほか、安全管理がなされていない海岸における事故を防止するため、地方自治体や警察、日本ライフセービング協会等と連携し、遊泳区域の明示やライフセーバーや監視員が配置されている海水浴場で遊泳を行うように注意喚起を行いました。

さらに新型コロナウイルス感染症拡大防止の観点から教育機関におけるプール授業の実施が見送られたことを鑑み、教育委員会等と調整の上、プール授業の実施を見送った教育機関において座学の安全教室を実施しました。

【関係機関との合同パトロール】



【若年層に対する安全教室】



【オンライン安全教室】



【ウォーターセーフティガイド（遊泳編）】

開設されていない海水浴場について

2020年の夏は新型コロナウイルス感染拡大防止のため、例年であれば、海水浴場として開設されている場所が開設を取りやめるケースが多くみられました...

続きを見る

フロートを楽しく遊ぶために

子どもが海で使用する道具には、浮き輪やフロートなどがありますが、フロートは風による影響を特に強く受ける道具です。フロートに乗った子供が陸からの風により沖に向かって...

続きを見る

【安全啓発リーフレット】

遊泳

海での遊泳は特別な用具もいらない身近なウォーターアクティビティの一つであり、多くの方が楽しんでいます。しかし、少なからずリスクが存在し、例年、遊泳中の事故が多く発生しています。

遊泳中の事故発生状況

年齢	人数	割合
小学生以下	117	51%
小学生	212	92%
中学生	166	72%
高校生	94	41%
大学生	78	34%
20代	231	100%

その他: 1人 0%, 1人 0%, 1人 0%, 1人 0%, 1人 0%, 1人 0%

遊泳事故発生割合: 94% (2020年)

遊泳事故発生割合: 11.0% (2019年)

遊泳事故発生割合: 16.2% (2018年)

遊泳事故発生割合: 22.3% (2017年)

遊泳事故発生割合: 12.1% (2016年)

遊泳事故発生割合: 17.5% (2015年)

遊泳事故発生割合: 19.9% (2014年)

遊泳事故発生割合: 18.8% (2013年)

遊泳事故発生割合: 16.2% (2012年)

遊泳事故発生割合: 11.0% (2011年)

遊泳事故発生割合: 12.1% (2010年)

遊泳事故発生割合: 17.5% (2009年)

遊泳事故発生割合: 19.9% (2008年)

遊泳事故発生割合: 22.3% (2007年)

遊泳事故発生割合: 12.1% (2006年)

遊泳事故発生割合: 17.5% (2005年)

遊泳事故発生割合: 19.9% (2004年)

遊泳事故発生割合: 22.3% (2003年)

遊泳事故発生割合: 12.1% (2002年)

遊泳事故発生割合: 17.5% (2001年)

遊泳事故発生割合: 19.9% (2000年)

遊泳事故発生割合: 22.3% (1999年)

遊泳事故発生割合: 12.1% (1998年)

遊泳事故発生割合: 17.5% (1997年)

遊泳事故発生割合: 19.9% (1996年)

遊泳事故発生割合: 22.3% (1995年)

遊泳事故発生割合: 12.1% (1994年)

遊泳事故発生割合: 17.5% (1993年)

遊泳事故発生割合: 19.9% (1992年)

遊泳事故発生割合: 22.3% (1991年)

遊泳事故発生割合: 12.1% (1990年)

遊泳事故発生割合: 17.5% (1989年)

遊泳事故発生割合: 19.9% (1988年)

遊泳事故発生割合: 22.3% (1987年)

遊泳事故発生割合: 12.1% (1986年)

遊泳事故発生割合: 17.5% (1985年)

遊泳事故発生割合: 19.9% (1984年)

遊泳事故発生割合: 22.3% (1983年)

遊泳事故発生割合: 12.1% (1982年)

遊泳事故発生割合: 17.5% (1981年)

遊泳事故発生割合: 19.9% (1980年)

遊泳事故発生割合: 22.3% (1979年)

遊泳事故発生割合: 12.1% (1978年)

遊泳事故発生割合: 17.5% (1977年)

遊泳事故発生割合: 19.9% (1976年)

遊泳事故発生割合: 22.3% (1975年)

遊泳事故発生割合: 12.1% (1974年)

遊泳事故発生割合: 17.5% (1973年)

遊泳事故発生割合: 19.9% (1972年)

遊泳事故発生割合: 22.3% (1971年)

遊泳事故発生割合: 12.1% (1970年)

遊泳事故発生割合: 17.5% (1969年)

遊泳事故発生割合: 19.9% (1968年)

遊泳事故発生割合: 22.3% (1967年)

遊泳事故発生割合: 12.1% (1966年)

遊泳事故発生割合: 17.5% (1965年)

遊泳事故発生割合: 19.9% (1964年)

遊泳事故発生割合: 22.3% (1963年)

遊泳事故発生割合: 12.1% (1962年)

遊泳事故発生割合: 17.5% (1961年)

遊泳事故発生割合: 19.9% (1960年)

遊泳事故発生割合: 22.3% (1959年)

遊泳事故発生割合: 12.1% (1958年)

遊泳事故発生割合: 17.5% (1957年)

遊泳事故発生割合: 19.9% (1956年)

遊泳事故発生割合: 22.3% (1955年)

遊泳事故発生割合: 12.1% (1954年)

遊泳事故発生割合: 17.5% (1953年)

遊泳事故発生割合: 19.9% (1952年)

遊泳事故発生割合: 22.3% (1951年)

遊泳事故発生割合: 12.1% (1950年)

遊泳事故発生割合: 17.5% (1949年)

遊泳事故発生割合: 19.9% (1948年)

遊泳事故発生割合: 22.3% (1947年)

遊泳事故発生割合: 12.1% (1946年)

遊泳事故発生割合: 17.5% (1945年)

遊泳事故発生割合: 19.9% (1944年)

遊泳事故発生割合: 22.3% (1943年)

遊泳事故発生割合: 12.1% (1942年)

遊泳事故発生割合: 17.5% (1941年)

遊泳事故発生割合: 19.9% (1940年)

遊泳事故発生割合: 22.3% (1939年)

遊泳事故発生割合: 12.1% (1938年)

遊泳事故発生割合: 17.5% (1937年)

遊泳事故発生割合: 19.9% (1936年)

遊泳事故発生割合: 22.3% (1935年)

遊泳事故発生割合: 12.1% (1934年)

遊泳事故発生割合: 17.5% (1933年)

遊泳事故発生割合: 19.9% (1932年)

遊泳事故発生割合: 22.3% (1931年)

遊泳事故発生割合: 12.1% (1930年)

遊泳事故発生割合: 17.5% (1929年)

遊泳事故発生割合: 19.9% (1928年)

遊泳事故発生割合: 22.3% (1927年)

遊泳事故発生割合: 12.1% (1926年)

遊泳事故発生割合: 17.5% (1925年)

遊泳事故発生割合: 19.9% (1924年)

遊泳事故発生割合: 22.3% (1923年)

遊泳事故発生割合: 12.1% (1922年)

遊泳事故発生割合: 17.5% (1921年)

遊泳事故発生割合: 19.9% (1920年)

遊泳事故発生割合: 22.3% (1919年)

遊泳事故発生割合: 12.1% (1918年)

遊泳事故発生割合: 17.5% (1917年)

遊泳事故発生割合: 19.9% (1916年)

遊泳事故発生割合: 22.3% (1915年)

遊泳事故発生割合: 12.1% (1914年)

遊泳事故発生割合: 17.5% (1913年)

遊泳事故発生割合: 19.9% (1912年)

遊泳事故発生割合: 22.3% (1911年)

遊泳事故発生割合: 12.1% (1910年)

遊泳事故発生割合: 17.5% (1909年)

遊泳事故発生割合: 19.9% (1908年)

遊泳事故発生割合: 22.3% (1907年)

遊泳事故発生割合: 12.1% (1906年)

遊泳事故発生割合: 17.5% (1905年)

遊泳事故発生割合: 19.9% (1904年)

遊泳事故発生割合: 22.3% (1903年)

遊泳事故発生割合: 12.1% (1902年)

遊泳事故発生割合: 17.5% (1901年)

遊泳事故発生割合: 19.9% (1900年)

遊泳事故発生割合: 22.3% (1999年)

遊泳事故発生割合: 12.1% (1998年)

遊泳事故発生割合: 17.5% (1997年)

遊泳事故発生割合: 19.9% (1996年)

遊泳事故発生割合: 22.3% (1995年)

遊泳事故発生割合: 12.1% (1994年)

遊泳事故発生割合: 17.5% (1993年)

遊泳事故発生割合: 19.9% (1992年)

遊泳事故発生割合: 22.3% (1991年)

遊泳事故発生割合: 12.1% (1990年)

遊泳事故発生割合: 17.5% (1989年)

遊泳事故発生割合: 19.9% (1988年)

遊泳事故発生割合: 22.3% (1987年)

遊泳事故発生割合: 12.1% (1986年)

遊泳事故発生割合: 17.5% (1985年)

遊泳事故発生割合: 19.9% (1984年)

遊泳事故発生割合: 22.3% (1983年)

遊泳事故発生割合: 12.1% (1982年)

遊泳事故発生割合: 17.5% (1981年)

遊泳事故発生割合: 19.9% (1980年)

遊泳事故発生割合: 22.3% (1979年)

遊泳事故発生割合: 12.1% (1978年)

遊泳事故発生割合: 17.5% (1977年)

遊泳事故発生割合: 19.9% (1976年)

遊泳事故発生割合: 22.3% (1975年)

遊泳事故発生割合: 12.1% (1974年)

遊泳事故発生割合: 17.5% (1973年)

遊泳事故発生割合: 19.9% (1972年)

遊泳事故発生割合: 22.3% (1971年)

遊泳事故発生割合: 12.1% (1970年)

遊泳事故発生割合: 17.5% (1969年)

遊泳事故発生割合: 19.9% (1968年)

遊泳事故発生割合: 22.3% (1967年)

遊泳事故発生割合: 12.1% (1966年)

遊泳事故発生割合: 17.5% (1965年)

遊泳事故発生割合: 19.9% (1964年)

遊泳事故発生割合: 22.3% (1963年)

遊泳事故発生割合: 12.1% (1962年)

遊泳事故発生割合: 17.5% (1961年)

遊泳事故発生割合: 19.9% (1960年)

遊泳事故発生割合: 22.3% (1959年)

遊泳事故発生割合: 12.1% (1958年)

遊泳事故発生割合: 17.5% (1957年)

遊泳事故発生割合: 19.9% (1956年)

遊泳事故発生割合: 22.3% (1955年)

遊泳事故発生割合: 12.1% (1954年)

遊泳事故発生割合: 17.5% (1953年)

遊泳事故発生割合: 19.9% (1952年)

遊泳事故発生割合: 22.3% (1951年)

遊泳事故発生割合: 12.1% (1950年)

遊泳事故発生割合: 17.5% (1949年)

遊泳事故発生割合: 19.9% (1948年)

遊泳事故発生割合: 22.3% (1947年)

遊泳事故発生割合: 12.1% (1946年)

遊泳事故発生割合: 17.5% (1945年)

遊泳事故発生割合: 19.9% (1944年)

遊泳事故発生割合: 22.3% (1943年)

遊泳事故発生割合: 12.1% (1942年)

遊泳事故発生割合: 17.5% (1941年)

遊泳事故発生割合: 19.9% (1940年)

遊泳事故発生割合: 22.3% (1939年)

遊泳事故発生割合: 12.1% (1938年)

遊泳事故発生割合: 17.5% (1937年)

遊泳事故発生割合: 19.9% (1936年)

遊泳事故発生割合: 22.3% (1935年)

遊泳事故発生割合: 12.1% (1934年)

遊泳事故発生割合: 17.5% (1933年)

遊泳事故発生割合: 19.9% (1932年)

遊泳事故発生割合: 22.3% (1931年)

遊泳事故発生割合: 12.1% (1930年)

遊泳事故発生割合: 17.5% (1929年)

遊泳事故発生割合: 19.9% (1928年)

遊泳事故発生割合: 22.3% (1927年)

遊泳事故発生割合: 12.1% (1926年)

遊泳事故発生割合: 17.5% (1925年)

遊泳事故発生割合: 19.9% (1924年)

遊泳事故発生割合: 22.3% (1923年)

遊泳事故発生割合: 12.1% (1922年)

遊泳事故発生割合: 17.5% (1921年)

遊泳事故発生割合: 19.9% (1920年)

遊泳事故発生割合: 22.3% (1919年)

遊泳事故発生割合: 12.1% (1918年)

遊泳事故発生割合: 17.5% (1917年)

遊泳事故発生割合: 19.9% (1916年)

遊泳事故発生割合: 22.3% (1915年)

遊泳事故発生割合: 12.1% (1914年)

遊泳事故発生割合: 17.5% (1913年)

遊泳事故発生割合: 19.9% (1912年)

遊泳事故発生割合: 22.3% (1911年)

遊泳事故発生割合: 12.1% (1910年)

遊泳事故発生割合: 17.5% (1909年)

遊泳事故発生割合: 19.9% (1908年)

遊泳事故発生割合: 22.3% (1907年)

遊泳事故発生割合: 12.1% (1906年)

遊泳事故発生割合: 17.5% (1905年)

遊泳事故発生割合: 19.9% (1904年)

遊泳事故発生割合: 22.3% (1903年)

遊泳事故発生割合: 12.1% (1902年)

遊泳事故発生割合: 17.5% (1901年)

遊泳事故発生割合: 19.9% (1900年)

遊泳に関する安全情報

遊泳中の事故を防止するため、危険(リスク)に対する身の守り方を、知り、安全に遊泳を楽しみましょう。
詳しくはウォーターセーフティガイド(遊泳編)をご覧ください。

JCG 海上保安庁
JAPAN COAST GUARD

【Topics】 開設されていない海水浴場の安全対策

新型コロナウイルスの影響により開設されない海水浴場（不開設海水浴場）における懸念（ライフセーバーや監視員等の未配置、遊泳区域の明示がされないため遊泳者と水上オートバイ等のマリナクティビティの混在による接触事故の発生等のおそれ等）を早期に認知し事故を防止するため、自治体等関係機関への働きかけ等に取り組んだ結果、適切な対策の徹底が自治体主導のもと行われました。

加えて、公益財団法人日本ライフセービング協会と連携し、合同訓練の実施やライフセーバーと合同パトロールを実施する等、積極的に事故防止を呼び掛けました。

【各地で行われた自治体等関係機関における安全対策に関する会議】



【ライフセーバーとの合同パトロール】



【自治体等関係機関との合同パトロール】

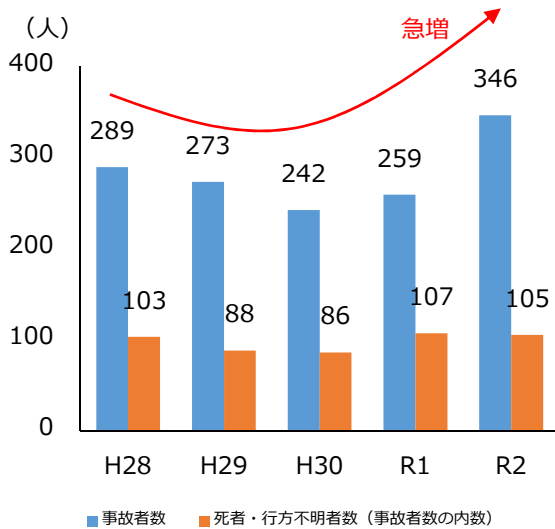


イ 釣り中における海難の防止対策

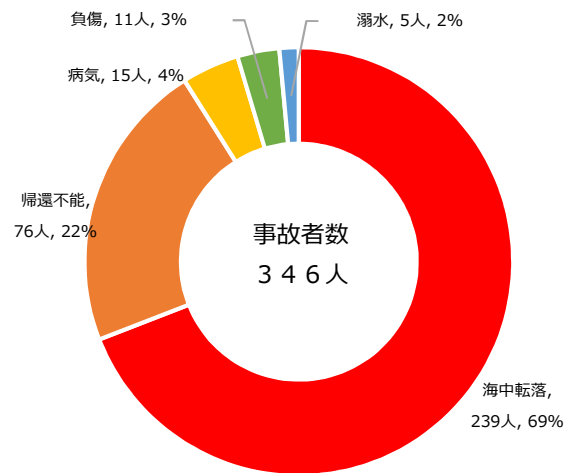
(ア) 傾向

a 釣り中の事故者数は346人で、このうち死者・行方不明者数は105人でした。事故内容別にみると、海中転落が239人（69%）で最も多く、足を踏み外したり、波にさらわれるなどして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）】

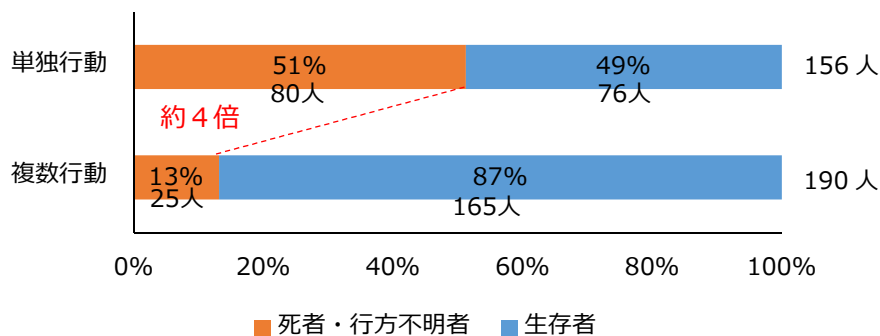


【事故内容別事故者数の割合（令和2年）】



b 釣り中の事故について、事故者の行動形態別に見ると、複数で行動していた事故者190人のうち、死者・行方不明者は25人（13%）でしたが、単独で行動していた事故者156人のうち、死者・行方不明者は80人（51%）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・行方不明率は約4倍となっています。

【行動形態と死亡・行方不明率（令和2年）】

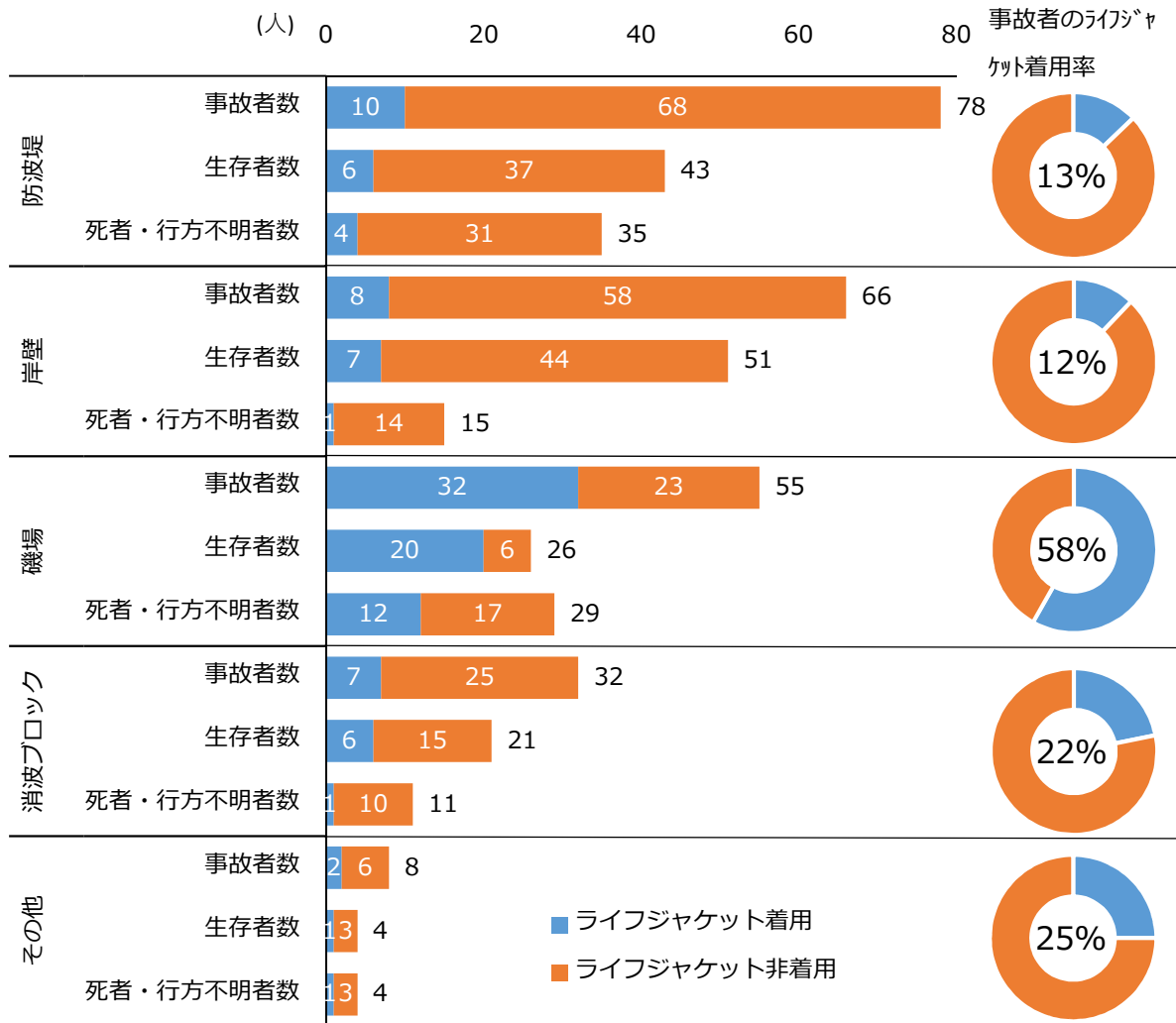


第4章 海難の防止対策

c 釣り中の海中転落者239人を発生場所別に見ると、防波堤が最も多く、次いで岸壁、磯場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13%、岸壁12%、磯場58%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2年）】



(イ) 事事故事例

事例1：海中転落（立ち入り禁止措置がなされた沖防波堤からの転落）

事故概要：事故者は1人で磯場において釣りをしていましたが、突如発生した大波にさらわれて海中転落しました。付近で釣りをしていた目撃者が通報し、巡視船、ヘリで捜索したところ、付近岩場に漂着しているところを救助されましたが、すでに死亡していました。目撃者の情報によると、事故発生前、海上模様が徐々に悪化してきていたとのことでした。

救命胴衣：非着用

事例2：海中転落（周辺環境に対する不注意による転落）

事故概要：事故者は夜間、友人2人と一緒に立入禁止の栈橋に訪れて釣りをしていました。事故者は釣り場を移動するため歩いていたところ、栈橋の隙間に気付かず海中転落しました。友人及び付近の釣り客が投げ入れたロープに掴まって救助を待ち、駆け付けた消防により救助されました。軽い擦り傷程度の負傷で、病院搬送はされずそのまま帰宅しました。

救命胴衣：非着用

(ウ) 分析

- a 令和2年に事故者数が90人近く増加という急激な変化が見られましたが、これはコロナ禍において「密」を回避しやすい手軽なレジャーとして釣り人口が増加したことが考えられます。
- b 複数行動で事故に遭った者の生存率が単独行動の場合と比べ著しく高い（約4倍）こと、海中転落者においては救命胴衣を着用していなかった者の死亡・行方不明数が多いことから、救命胴衣を着用して仲間と行動することで、事故に遭った場合でも生還できる可能性が高いと考えられます。
- c 海中転落事故者の救命胴衣着用率は、磯場で事故に遭った者が最も高く、これは磯場という海中転落の危険性を肌で感じ取れる場所であることも影響していると考えられます。その他の場所では着用率が低く、海中転落の可能性など身近に危険が存在していることへの意識が希薄になっていると考えられます。

(工) 対策（当庁の取り組み）

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実施し、釣りを安全安心に楽しむための注意事項等を掲載したウォーターセーフティガイド（釣り編）を公表しています。

釣り中の事故の多くを占める防波堤や岸壁からの海中転落を防止するため、地方自治体や警察等と連携し、合同パトロール等を実施するなど釣り人に対する安全指導を行ったほか、釣具店等と協力し、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等の配布を行い、釣り人の安全意識の向上を図っています。

【釣り人に対する安全指導】



【有名アングラーと連携した安全指導】



【ウォーターセーフティガイド（釣り編）】

Water Safety Guide
海上保安庁

釣りの安全情報

Activity Guide
釣りのアクティビティについて

日本全国の釣り人口は780万人(※)以上といわれており、日本で最も人気があり、昔から愛されてきたマリンスポーツのひとつです。

釣りには、磯釣り、川釣り、船釣りなど、非常に多くの種類がありますが、このウォーターセーフティガイド(釣り編)では、初心者や多くの方々が手軽に楽しめる、防波堤・岸壁での釣りを中心に、安全に楽しむための必要な知識・装備等について記載しております。釣りはとても楽しいものではありますが、事故防止のために必要な知識・装備を身につけて、安全に釣りを楽しみましょう。

【安全啓発リーフレット】

Water Safety Guide

釣りに関する安全情報

古来から行われている釣りは、日本でも人気のあるウォーターアクティビティの一つであり、多くの方が楽しんでいますが、近年、事故防止に必要な知識・装備を身につけていないことによる事故が多く発生しています。

● 釣り中の事故発生状況

年次	事故発生数	死者・行方不明者数
令和2年	346	113
令和3年	289	273
令和4年	242	205
令和5年	205	105
令和6年	205	105

令和2年における釣り中の事故発生数は346人で、このうち死者・行方不明者数は105人です。
 ・事故内容別では海中転落が全体の約7割を占める
 ・海中転落者のライフジャケット着用率は約3割

■ 釣り中の事故を防止するための3つのポイント

- 1 天気予報や体調を考慮し、決して無理をしない。
- 2 釣行計画を第三者に伝え、単独行動をしない。
- 3 立入禁止区域内に入らない。

釣りに関する安全情報 ▶▶▶

釣り中の事故を防止するため、必要な知識・装備を身につけて、安全に釣りを楽しみましょう。
 詳しくは、ウォーターセーフティガイド(釣り編)をご覧ください。

JCS 海上保安庁
Japan Coast Guard

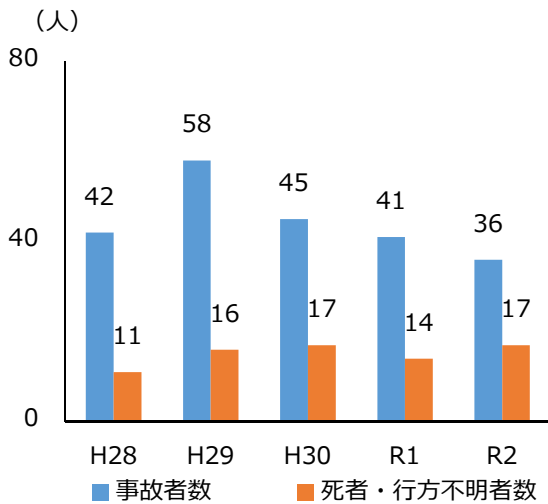
ウ スクーバダイビング中における海難の防止対策

(ア) 傾向

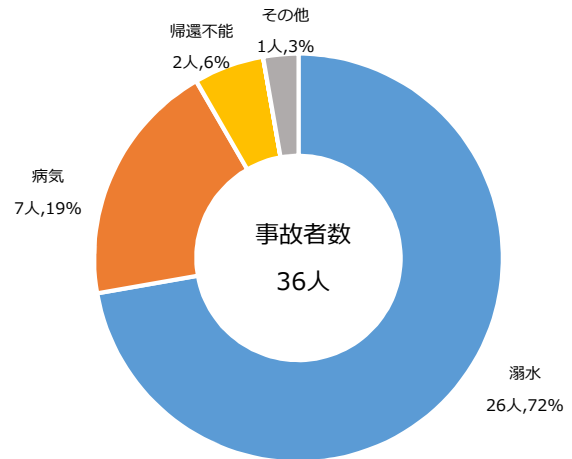
a スクーバダイビング中の事故者数は36人で、このうち死者・行方不明者数は17人でした。

事故内容別にみると、溺水が最も多く26人（72%）で、続いて病気7人（19%）の順となっています。

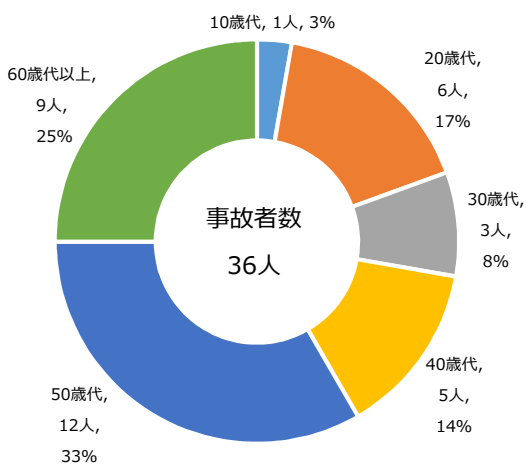
【事故者数及び死者・行方不明者数の推移（過去5年間）】



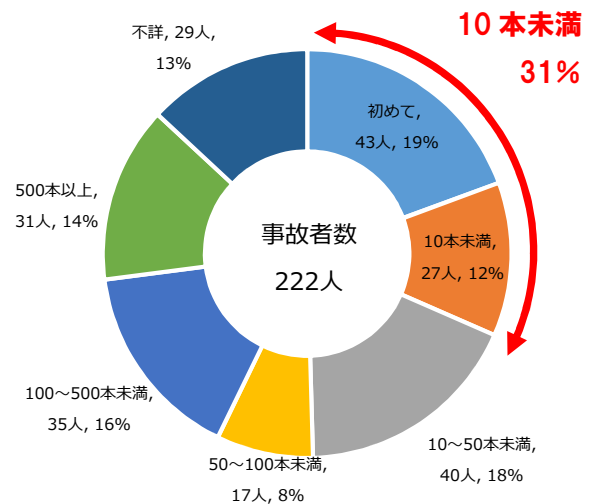
【事故内容別事故者数の割合（令和2年）】



【年齢層別の発生割合（令和2年）】

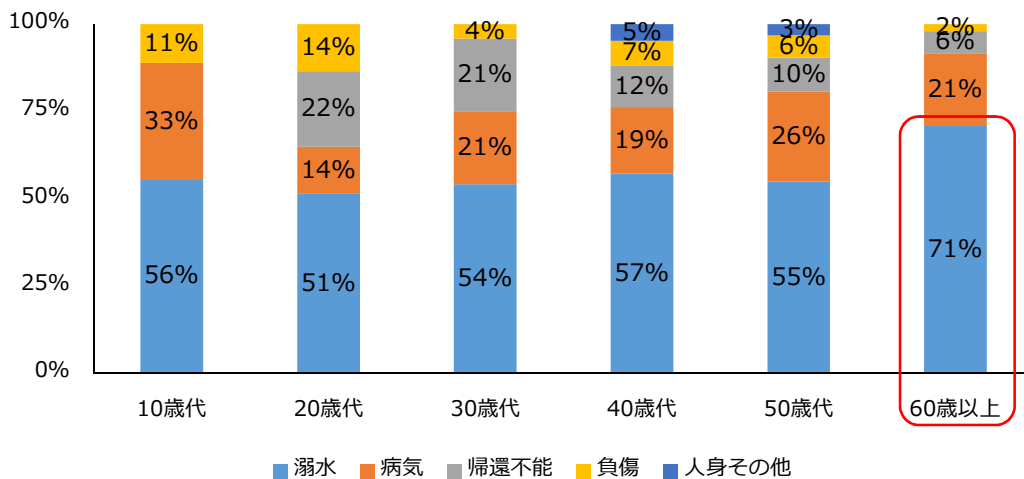


【潜水経験(本数)別事故者数の割合（過去5年間）】



第4章 海難の防止対策

【事故者の年齢層と事故内容の関係（過去5年間）】



(イ) 事件事例

事例1：溺水

事故概要：事故者（潜水本数10本未満）は、ダイビングスクールでマスククリアの練習を行っていたところ、呼吸方法に慣れずに緊張状態だった上、マスククリアが上手くできずに焦った結果、呼吸が乱れてパニックに陥り溺水しました。その後、インストラクターにより救助されましたが、肺炎と診断されて入院することとなりました。

事例2：溺水

事故概要：事故者（60歳代）は、連日でスクーバダイビングを行っていましたが、ダイビングを終え船上に上がろうとした際に、意識を失って溺水しました。その後、インストラクター等により救助されましたが、重度の肺炎と診断されて入院することとなりました。

(ウ) 分析

- 潜水経験（本数）が多い者の事故も一定数発生していますが、10本未満の潜水経験の少ない者による事故者数の割合が相対的に高くなっています。
- 60歳以上の事故者にあっては、溺水の発生率が高く顕著であり、健康状態や実施中の活動に対する不注意に端を発する事故が発生しています。

(工) 対策（当庁の取り組み）

海上保安庁では、スクーバダイビングの事故防止のため、体験ダイビングやライセンス取得等のために初心者が利用するダイビングショップ等事業者への安全啓発や（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もあり、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。体調に少しでも異変を感じた場合は、実施を控えましょう。

【ダイビングショップへの訪問指導】



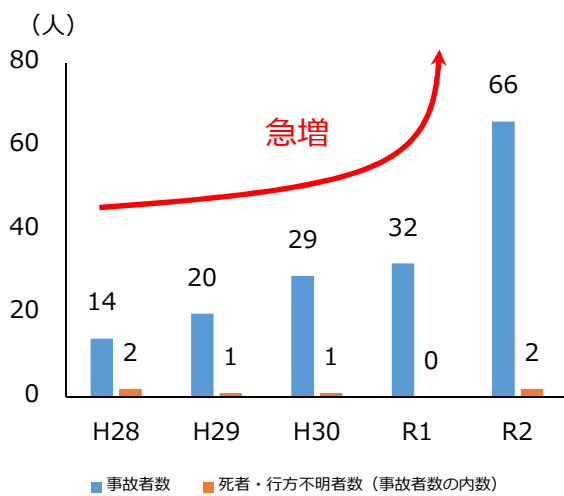
エ SUP（スタンドアップパドルボード）中における海難の防止対策

(ア) 傾向

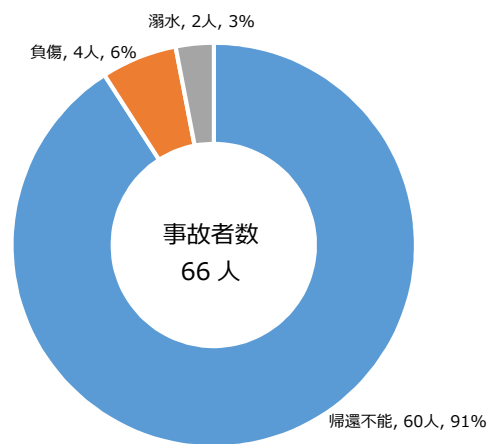
SUP 使用中の事故者数は66人で、このうち死者・行方不明者数は2人でした。

事故内容別にみると、帰還不能が最も多く60人（91%）であり、経験年数別に見ると、「初めて」と「1年未満」が合わせて約5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98%でした。

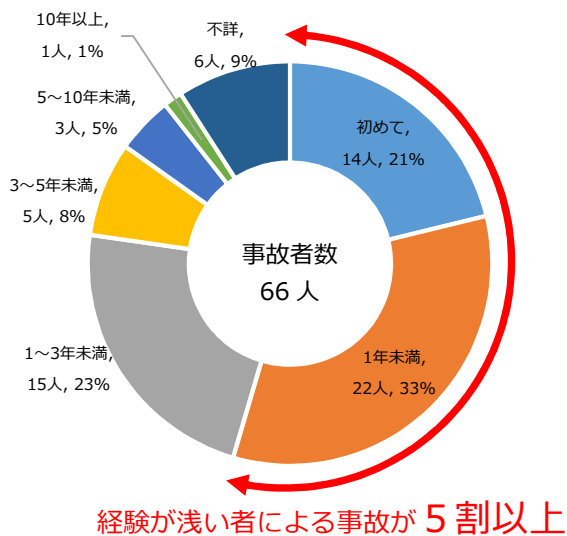
【事故者数及び死者・行方不明者数の推移（過去5年間）】



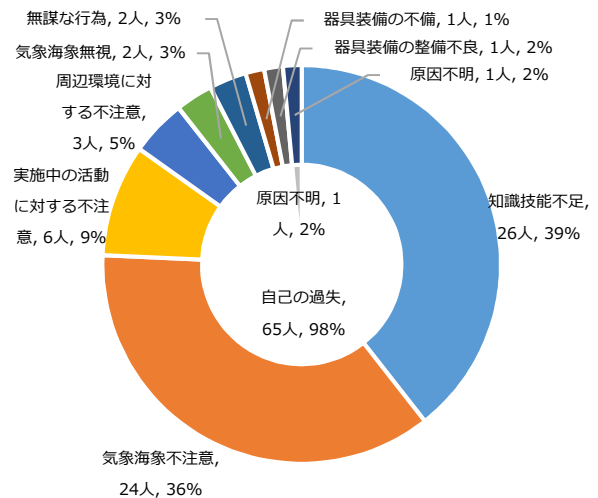
【事故内容別の事故者数（令和2年）】



【経験年数別の割合（令和2年）】



【事故原因の内訳（令和2年）】



(イ) 事故事例

事例1：帰還不能（知識技能不足）

経験年数：初めて

事故概要：事故者は、海岸付近で1時間程度の練習のみで十分な知識・技術がない状態であったにもかかわらず、近くの島を1周することを思いつき漕ぎ始めたところ、バランスを崩して落水し、ボードに再乗艇することができず沖に流されて帰還不能となりました。

事例2：帰還不能（気象海象不注意）

経験年数：1年未満

事故概要：事故者は、気象海象が穏やかであったことからSUPに乗って沖に向かって漕いでいたところ、風が急に強くなり白波が立ってきたため岸に戻ろうとしましたが、沖に流されて帰還不能となりました。その後、付近船舶に救助され無事帰還しました。

事故当時の気象は東の風10m、波高1mでした。

(ウ) 分析

- a SUPは競技のほか各地で体験型観光などのツアーが組まれたりSUPで釣りを楽しむSUPフィッシングが行われるなどその普及が著しく、これに比例して事故者数も増加を続けています。特に令和2年は事故者数が前年の2倍以上になっていることを踏まえると、コロナ禍において「密」を回避しやすいレジャーとしてSUP人口が急速に増加していると考えられます。
- b 事故の内訳で最も多い帰還不能は主に風潮流で沖に流されたものであり、SUP歴1年未満という経験が浅い者による事故が5割以上を占めている状況から、気象海象情報を十分に把握せずに活動するなどSUPを楽しむための基本的な知識や技術を十分に身に付けていない者が多く活動している可能性が高いと考えられます。

(工) 対策（当庁の取り組み）

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、ウォーターセーフティガイド（SUP編）として公表しています。

令和2年度はSUP海難の多くを占める帰還不能（風浪等の影響で沖合等に流されて陸岸に戻れない事案）の防止対策として、気象・海象に関する安全情報を同ガイドに追記したほか、関係機関、民間団体、SUP販売店等と連携し、安全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するなど、ユーザーの安全意識の向上を図っています。

【荒天下におけるSUP帰還不能事故】



【SUP愛好者に対する安全指導】



【SUP販売店への協力依頼】



【ウォーターセーフティガイド（SUP編）】



ホーム > SUP (スタンドアップパドルボード) の安全情報

Activity Guide

SUP(スタンドアップパドルボード)について



海・川・湖などでスタンドアップパドルボードの上に立ち、パドルを用いて水面を漕いで移動を楽しむ新しいマリンスポーツの一つです。波や風の無い穏やかな水面で楽しむという特徴があり、近年、SUPサーフィン、SUPフィッシング、SUPツーリングなど様々なジャンルで楽しまれています。

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

画像提供：(一社)日本SUP指導者協会

気象・海象

SUPを楽しむ際には気象・海象に注意する必要があります。ここではそれぞれの現象と注意点・対処方法について、それぞれ説明します...

[続きを見る](#)



【安全啓発リーフレット】

SUP スタンドアップ/パドルボード

SUPは、海などで専用のボードの上に立ち、パドルを用いて水面を漕いで移動を楽しむウォーターアクティビティで、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る事故も発生しています。

●SUPの事故発生状況



年次	発生数
令和2年	14
令和3年	20
令和4年	29
令和5年	32
令和6年	66

令和2年におけるSUPの事故発生数は66人で、令和元年と比較すると倍増
事故内容別では風浪等の影響で沖合等に流され、帰岸に出来ない帰還不能が最も多く発生している

■ SUPの事故を防止するための3つのポイント

- 1 気象・海象の確認
- 2 海に出る前にSUPに必要な基本技術を身に付ける
- 3 単独での行動は控え、複数で行動する

SUPの安全情報 ▶▶▶

SUPを安全に楽しむために、SUP関係団体が実施する講習等を受講し、安全に関する知識・技能を身に付けましょう。
詳しくは、ウォーターセーフティガイド(SUP編)をご覧ください。



JCG 海上保安庁
JAPAN COAST GUARD

(2) 船舶海難以外の乗船中の事故（船舶からの海中転落）の防止対策

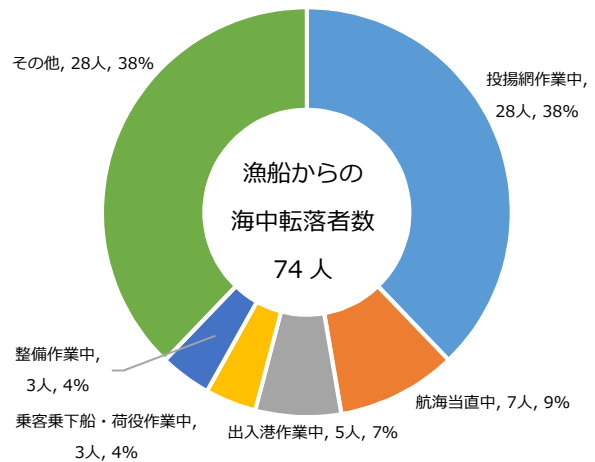
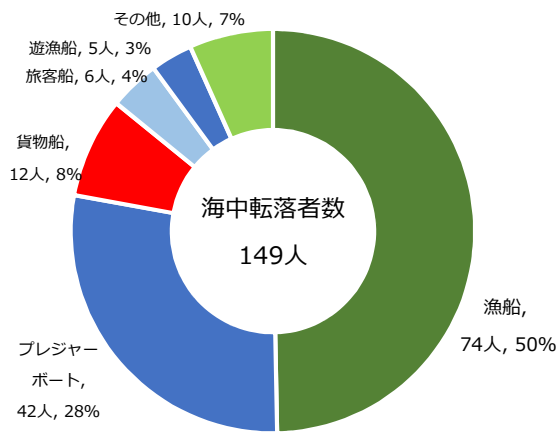
ア 傾向

(ア) 船舶からの海中転落事故の発生状況は149人で、船舶種類別にみると漁船が74人（50%）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49人（64%）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（令和2年）】

【漁船からの海中転落時の状況（令和2年）】



(イ) 漁船からの海中転落による死者・行方不明者49人のうち、ライフジャケットを着用していたのは9人で、着用率は18%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33人であり、漁船からの海中転落による死者・行方不明者の67%を占めています。

【漁船からの海中転落（過去5年間）】

	H28	H29	H30	R1	R2
漁船からの海中転落者数（人）	72	87	73	81	74
うち死者・行方不明者（人）	48	56	47	51	49
うちライフジャケット着用者数（人）	8	8	14	14	9
ライフジャケット着用率（%）	17	14	30	27	18

【一人乗り漁船からの海中転落（過去5年間）】

	H28	H29	H30	R1	R2
漁船からの海中転落者数（人）	47	55	40	45	51
うち死者・行方不明者（人）	34	39	27	29	33
うちライフジャケット着用者数（人）	7	5	8	9	8
ライフジャケット着用率（%）	21	13	30	31	24

イ 事件事例

事例1：海中転落（複数人乗船漁船）

事故概要：事故者は、他の乗組員と漁船に乗船し、漁場において揚網作業を実施中、誤って海中転落しました。乗組員により甲板上に引き揚げられましたが、搬送先の病院で死亡が確認されました。

救命胴衣：非着用

事例2：海中転落（一人乗り漁船）

事故概要：事故者は、1人で漁船に乗船して出港しましたが、同漁船は海上において無人の状態で見失われました。漁船から海中に伸びるロープを引き揚げたところ、海中から事故者が発見されましたが、搬送先の病院で死亡が確認されました。

救命胴衣：非着用

ウ 分析

- (ア) 船舶からの海中転落事故数が最も多い漁船においては、特に体が網に絡まり、網とともに海中転落するなど投揚網作業中に発生する割合が高くなっています。
- (イ) 漁船からの海中転落は特に一人乗り漁船からによるものが多く、一旦海中転落すると船に這い上がるのは非常に難しく命を落とす危険も高くなり、また、救命胴衣の着用は小型船舶操縦者の遵守事項として義務付けられているものの、事故者の着用率は依然として低い状況にあります。

エ 対策（当庁の取り組み）

不安定な船上で投網・揚網等の身を乗り出す作業を行わなければならないことが漁業者の海中転落が多い要因の一つとして挙げられます。

操業中の事故を減らすためには、漁業者自身が作業の危険性とその安全対策を把握した上で作業を行うことが重要です。

海上保安庁では安全啓発リーフレットを作成し、ホームページ上へ掲載することで事故の防止等について周知・啓発を行うとともに、水産庁が安全推進員養成のため全国各地で開催している「漁業カイゼン講習会」や各種講習会へ職

第4章 海難の防止対策

員を講師として派遣し、海難防止に係る講習を実施するほか、漁船への訪船指導を行うことで安全意識の高揚・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、救命胴衣の定期的な保守・点検を実施するとともに、転落の際にライフジャケットが脱げないように適切に着用することが重要です。その上で、舷側のあがりやすい場所に縄ばしご等を用意しておくことが安全につながります。

地域においては、LGL（ライフガードレディース）にご協力頂きライフジャケットの適切な着用を推進するキャンペーンも実施しています。

【LGL（ライフガードレディース）の活動状況】



4 新たな海難定義による海難発生状況

海上保安庁では、より効果的な海難防止対策を講じるため、平成30年に海難の定義を見直しました。

「船舶海難」については、海難の全体像を把握するため、海上保安庁が対応した海難のみならず、民間の救助機関のみが対応した海難についても事故隻数に取り入れられました。加えて、減らすべき対象を明確にした上で具体的な対策を講じ、より効果的に海難を減少させることを目的として、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」に分類し、船舶事故（アクシデント）に重点を置いた対策を講じています。

また、「人身海難」についても、船舶海難と同様の理由から、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」と分類しています。

【新たな海難定義】

海 難	船舶海難及び人身海難をいう。
船 舶 海 難	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）以外の船舶海難をいう。
人 身 海 難	人身事故及びその他の人身に係るトラブルをいう。
人 身 事 故	船舶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）

令和2年の船舶事故（アクシデント）は1,940隻（79%）でした。

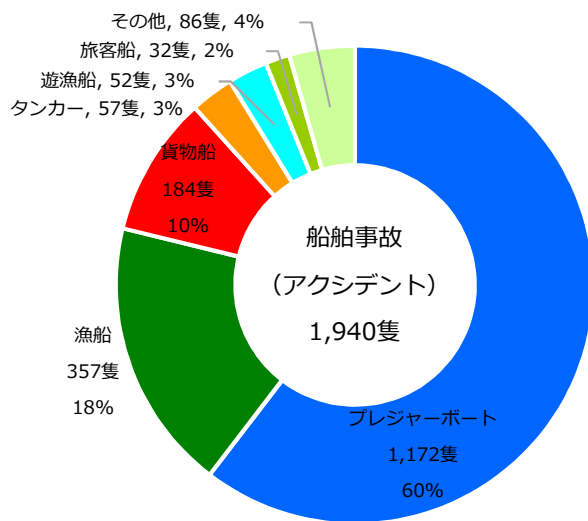
船舶種類別の船舶事故（アクシデント）は、プレジャーボート1,172隻（60%）が最も多く、次いで漁船357隻（18%）、貨物船184隻（10%）の順となっています。

令和2年の海難種類別の隻数は、機関故障や推進器障害などの運航不能※が974隻（50%）で最も多く、次いで衝突356隻（18%）、乗揚279隻（15%）の順となっています。

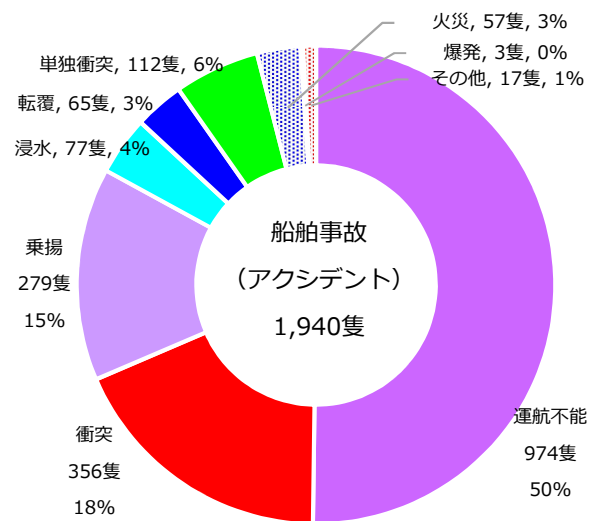
※運航不能の詳細は3ページの海難種類を参照してください。

第4章 海難の防止対策

【船舶種類別の割合（令和2年）】

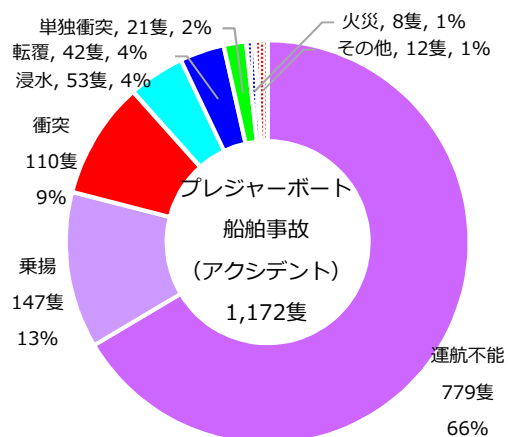


【海難種類別の割合（令和2年）】

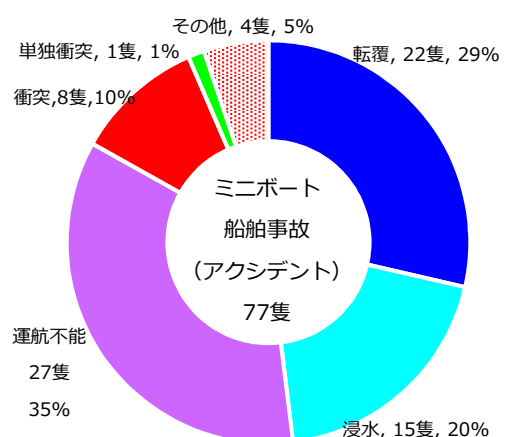


船舶事故（アクシデント）の特徴として、プレジャーボート、漁船・遊漁船で全体の約8割を占めています。それぞれの過去の事故発生隻数等に着目した課題の洗い出しを実施した結果、「プレジャーボートの運航不能（機関故障）」、「ミニボートの浸水・転覆」、「漁船・遊漁船の衝突」の3つを安全対策の重点ターゲットとして決定し、令和元年度から効果的かつ効率的な安全対策の推進を実施しております。

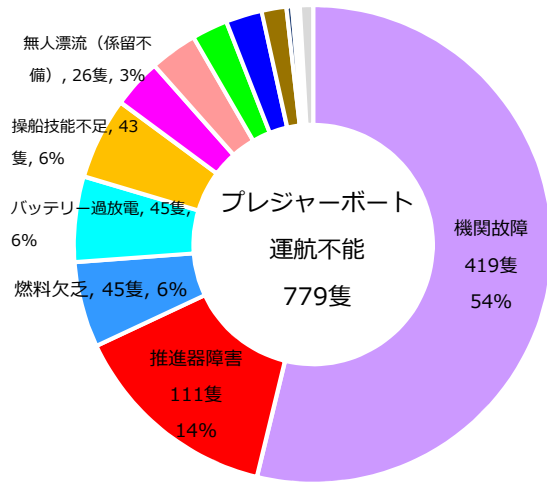
【プレジャーボートの海難種類別の割合（令和2年）】



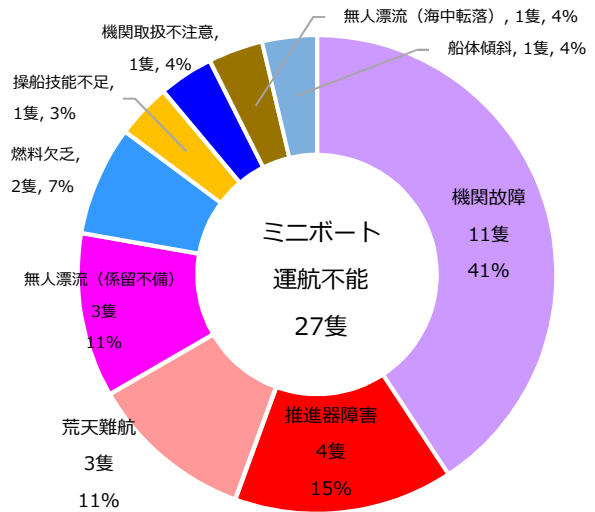
【ミニボートの海難種類別の割合（令和2年）】



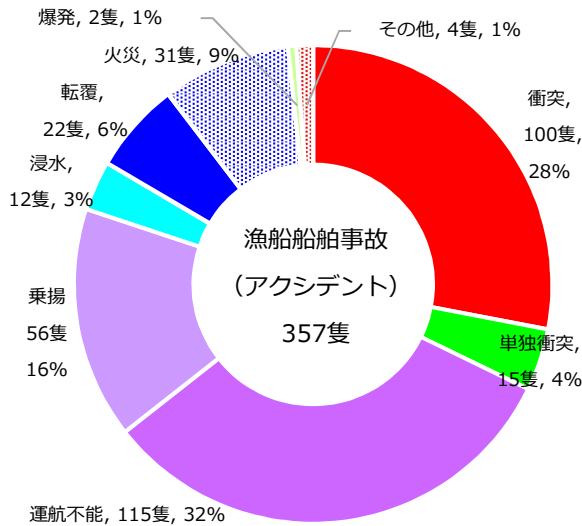
【プレジャーボートの運航不能の詳細別の割合（令和2年）】



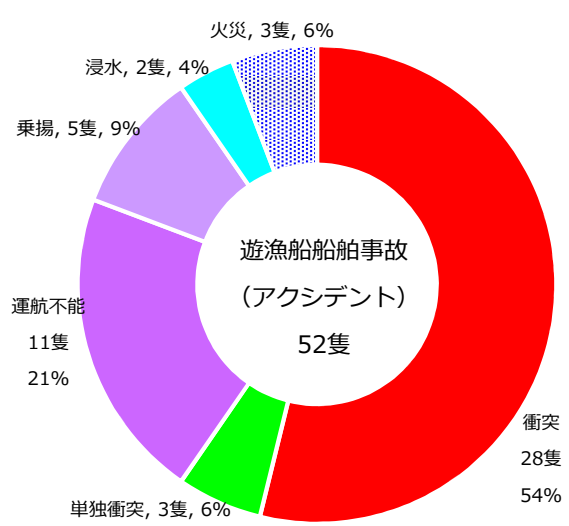
【ミニボートの運航不能の詳細別の割合（令和2年）】



【漁船の海難種類別の割合（令和2年）】



【遊漁船の海難種類別の割合（令和2年）】



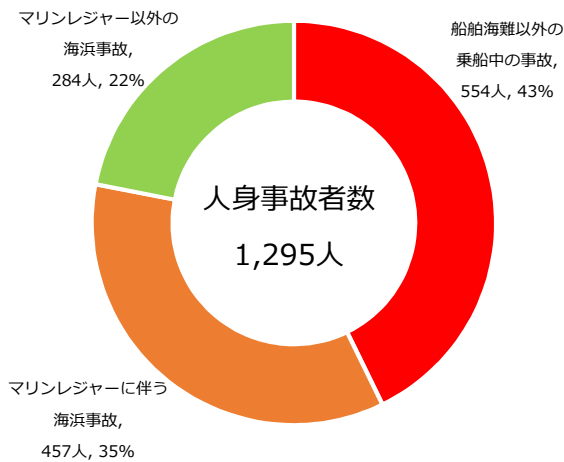
（2）人身事故

令和2年の区分別の人身事故者数は、船舶海難以外の乗船中の事故が554人（43%）で最も多く、次いでマリンレジャーに伴う海浜事故457人（35%）、マリンレジャー以外の海浜事故284人（22%）の順となっています。

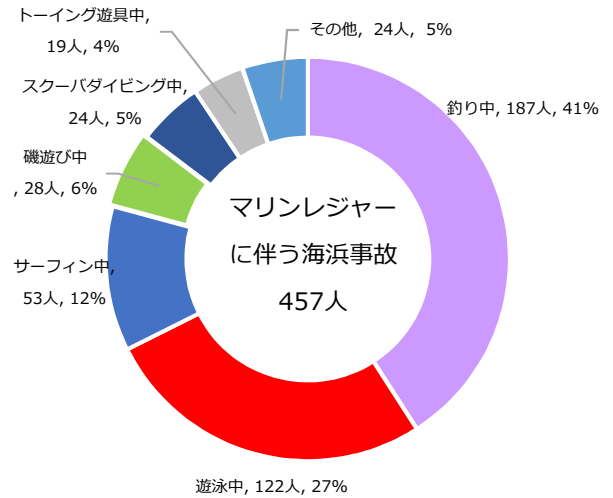
令和2年のマリンレジャーに伴う海浜事故の活動内容別の人身事故者数は、釣り中が187人（41%）で最も多く、次いで遊泳中122人（27%）、サーフィン中53人（12%）の順となっています。

第4章 海難の防止対策

【区分別の割合（令和2年）】



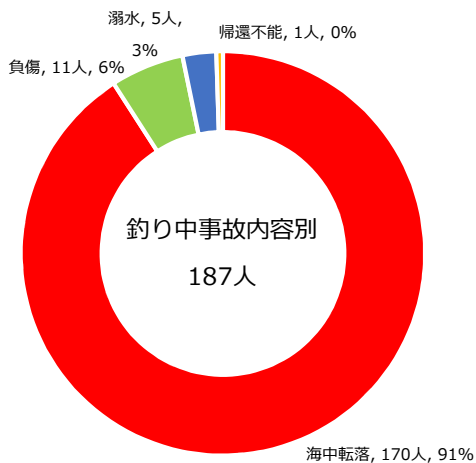
【マリンレジャーに伴う海浜事故の活動内容別の割合（令和2年）】



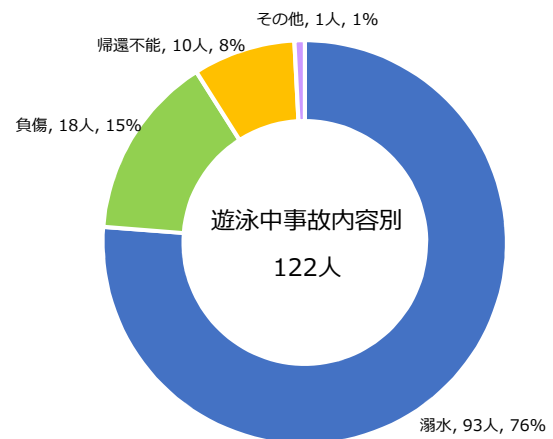
令和2年の釣り中の事故者数は187人で、このうち死者・行方不明者は99人でした。事故者187人を事故内容別にみると、海中転落が最も多く170人（91%）でした。

また、令和2年の遊泳中の事故者数は122人で、このうち死者・行方不明者は66人でした。事故者122人を事故内容別にみると、溺水が最も多く93人（76%）でした。

【釣り中の事故内容別の割合（令和2年）】



【遊泳中の事故内容別の割合（令和2年）】



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、情報不足に起因する海難防止対策の一環として、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手軽に入手することができ、特に「スマートフォン用サイト」では、現在地周辺の気象・海象の現況、緊急情報等の情報を画面上で把握することができます。

また、気象・海象の現況、気象警報・注意報、緊急情報の配信を希望する登録メールアドレスに随時配信するサービスを実施しております。



「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・海象現況	灯台等で観測した気象・海象(風向、風速、気圧、波高)の現況(30分毎に更新)
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

第4章 海難の防止対策

海域情報	海難発生注意海域情報、制限・禁止海域情報等
安全啓発情報	発航前点検励行等の海難防止のための啓発情報等
その他	港湾・航路等に関する情報、海難防止のための安全啓発情報

海の安全情報（沿岸域情報提供システム）

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



パソコン用サイト

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





スマートフォン用サイト

<https://www6.kaiho.mlit.go.jp/sp/index.html>





携帯電話用サイト

<https://www6.kaiho.mlit.go.jp/m/index.html>





緊急情報配信サービス

<https://www7.kaiho.mlit.go.jp/micsmail/reg/touroku.html>



さらに、「海の安全情報」はLアラート[※]（災害等公共情報共有基盤）を通じ民間放送事業者等へ配信しており、上記以外の手段でも入手できる環境となっています。

※ 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り組み

(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へ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、シーカヤック愛好者に対する操船時の注意点について分かり易くまとめた情報のほか、ミニボート愛好者に対する運航時の注意事項についてまとめた情報について、幅広い年齢層に親しみやすいアニメーション動画を作成して発信しています。

このほか、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。

【シーカヤックの安全啓発動画】



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) 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での海難防止活動や、著名人を交えたステージイベントに参加する等して安全意識の高揚・啓発を行っています。令和2年度は、コロナ禍のためオンライン開催となったイベントもあり、その中で海上保安庁の海難防止に係る取組みや安全に係る周知・啓発を行いました。

【安全啓発動画（動画コーナー|東京湾大感謝祭 2021）】



海上保安庁海難防止啓発アニメーション（機関故障編）
海上保安庁

海難事故ゼロを目指しプレジャーボートに多い機関故障の海難防止アニメーションを作成しました。ぜひご覧ください。



動画コーナー：<https://tokyobayfes.jp/category/movie/page/2/>

(3) 海難防止に係る管区独自の認定・認証制度

ア 安全推進アングラー認定制度

第八管区海上保安本部では、釣り中の海難防止のため「安全推進アングラー」の認定を行っています。安全推進アングラーは、海上保安庁が実施する安全啓発活動等に連携・協力するほか、自身の SNS や出演するイベントにおいて、釣りを安全に遊ぶための知識、海上でのルールやマナー、海上保安庁の取組みを発信し広めています。

イ マリンレジャー安全活動団体認証制度

宮城海上保安部では、マリンレジャーの海難防止のため「マリンレジャー安全活動団体」の認証を行っています。マリンレジャー安全活動団体は、マリンレジャー活動の際に一定の安全対策を講じ、かつ参加者が海上安全に係る知識・技能を習得できる活動を行い、マリンレジャーを楽しむ人々の安全意識の向上を図っています。

【安全推進アングラーからの呼びかけ】

皆様へのお願い

釣りを安全に楽しむために

- ① 足元は見えていますか？
一歩先は海です。
夜間や雨天時は特に注意しましょう。
- ② ライフジャケットを着ていますか？
釣りをする時の命綱です。
必ず着用しましょう。
- ③ 一人に留まっていますか？
事故が起きた時に危険です。
人目の無い場所は避けましょう。

安全推進アングラー認定第1号
"かなばん"
釣り動画配信中(Youtube) ~かなばんチャレンジ~

JCG 第八管区海上保安本部
TEL 0773-76-4100 FAX 0773-76-1768

【マリンレジャー安全活動団体の認証】



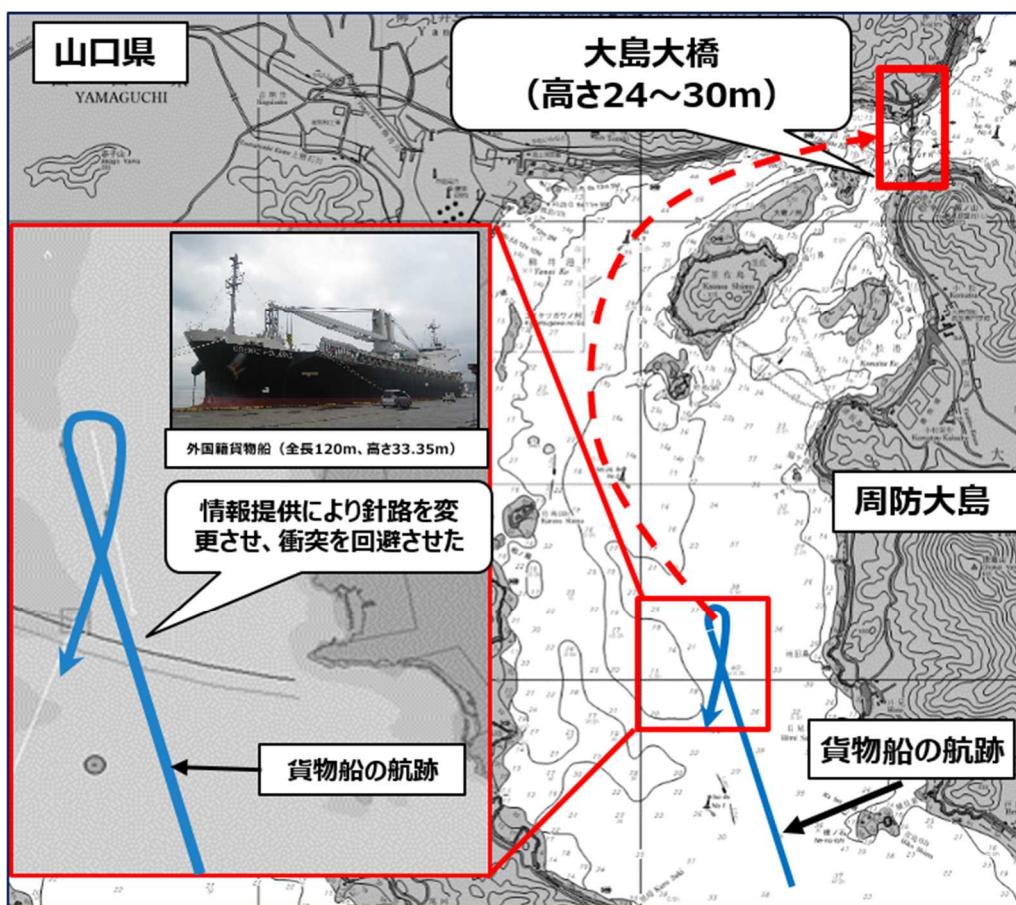
(4) AISを活用した航行支援システム

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9月、来島海峡海上交通センターの運用管制官が、AISにより船舶の動静を監視中、山口県の大島大橋に向け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5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

ア 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2年のマリレジャーに伴う事故者は845人で、海上保安庁ではこのうち426人に対し巡視船艇等延べ459隻、航空機延べ179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、518人が当庁を含む救助機関等により救助され、107人が自力による救助でした。

一方、マリレジャー以外の事故者は896人で、海上保安庁ではこのうち328人に対し巡視船艇等延べ351隻、航空機延べ75機を救助のため出動させ、また、他機関への救助手配等を行いました。事故者の中で自殺432人を除いた464人のうち、155人が当庁を含む救助機関等により救助され、44人が自力による救助でした。

イ 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、転覆等の船舶海難に伴う乗船者の負傷、海中転落等の事故と、船舶海難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2年の船舶乗船中の事故者は、1,421人でした。このうち、船舶海難に伴う乗船中の事故者は557人で、海上保安庁では巡視船艇等延べ357隻、航空機延べ134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460人が当庁を含む救助機関等に救助されました。

一方、船舶海難以外の事由により発生した乗船中の事故者は864人で、海上保安庁ではこのうち328人に対し巡視船艇等延べ499隻、航空機延べ269機を救助のため出動させ、また、他機関への救助手配等を行いました。事故者の中で自殺20人を除いた844人のうち、275人が当庁を含む救助機関等により救助され、389人が自力による救助でした。

(2) 船体の救助

令和2年の船舶海難隻数は1,961隻で、海上保安庁ではこのうち1,209隻に対し、巡視船艇等延べ1,797隻、航空機延べ349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。

全船舶海難のうち救助を必要としなかった不要救助船舶が373隻、救助を必要とした要救助船舶は1,588隻であり、要救助船舶の中で自力入港した222隻を除いた1,366隻のうち1,190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ことを主な任務としている。
- ※3 潜水士…転覆した船舶や沈没した船舶などから取り残された方の救出や、海上で行方不明となった方を潜水搜索することなどを任務としている。
- ※4 救急救命士…救急救命士法に基づき、医師の指示のもと救急救命処置を行うことができる者で、特殊救難隊の一部の隊員と、機動救難士の約半数が資格を有している。
- ※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。

【行方不明のサーファーを救助した事例】

サーファー1人が流され行方不明であるとの通報が海上保安庁にありました。

海上保安庁では、直ちに巡視船、ヘリコプター等を出動させ捜索を開始したところ、特殊救難隊員同乗のヘリコプターが、サーフボードに乗った状態の行方不明者を発見、吊り上げ救助し、救急救命士により容態の確認を行いつつ、搬送先の病院ヘリポートで医師に引き継ぎました。

救助された行方不明者は、怪我等はありませんでした。



行方不明者



救助状況



吊上げ状況

【転覆状態の未帰還漁船から乗組員を救助した事例】

漁業協同組合から夕刻に入港予定であった所属漁船（総トン数7.3トン、乗組員4名）が夜になっても帰港しないとの通報が海上保安庁にありました。

台風接近の荒天下であり、海上保安庁では、直ちに巡視船、ヘリコプター等を出動させ捜索を開始したところ、通報から2日後に転覆状態の行方不明漁船と打ち寄せる波や船体動揺により海に投げ出されないよう船底に必死に掴まっている乗組員1名を捜索中のヘリコプターが発見し、ヘリコプターに同乗していた機動救難士が吊り上げ救助しました。

救助された乗組員は、手足の擦り傷の他に怪我等はありませんでした。



転覆状態の行方不明漁船



乗組員の吊り上げ状況

(2) 関係機関との連携・協力体制の強化

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、民間ボランティア救助組織、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や災害は、市民や子供も海難に遭遇する可能性が高いため、可能な限り空白のない救助エリアの確保や迅速で円滑な救助活動を実施できるよう、合同救助訓練、海浜パトロール等を通じて、自治体、(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ボランティア救助組織、及び地元漁業協同組合との連携・協力体制の強化に努めています。

【航行不能となったヨットを民間ボランティア救助組織が救助した事例】

海上保安庁に1人乗りのヨットが航行中に舵が故障し、航行不能となったとの通報がありました。

海上保安庁では、直ちに巡視船を出動させるとともに、最寄りの水難救済会救難所所属船(以下「所属船」という。)に救助の協力要請を行いました。

現場に到着した所属船が漂流中のヨットを発見し、故障船舶を最寄港まで曳航救助しました。

「民間ボランティア救助組織」とは

(公社)日本水難救済会や水上バイクで救助活動を行うシーバードジャパン、そして(公財)日本ライフセービング協会の皆様など、ボランティア(有志)で海上における事故や災害救助等を行う団体です。海上保安庁など公的救助機関と連携し、主に地域沿岸で発生する水の事故や船舶海難等から、住民・利用者の安全安心をサポートしてくれています。



曳航救助



救助後のヨット

【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。



簡易救助器具の設置

【簡易救命器具を使用した民間ボランティア救助組織との合同海難救助訓練】

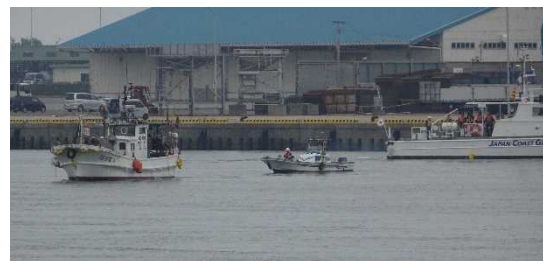
海上保安庁では、日々の海難救助の経験から、誰でも手軽に作成できる簡易救命器具「あんしんや」を考案しました。

「あんしんや」は、要救助者に投げ入れる救命浮環であり、はしごの昇降や救助艇に直接収容する際の補助具として活用でき、要救助者の体格に合わせて調整が可能なものです。

海上保安庁では、（公社）日本水難救済会と「あんしんや」を使用した溺者救助訓練などの合同海難救助訓練を定期的実施しています。



「あんしんや」を使用した訓練



曳航救助訓練

救命補助具「あんしんや」作成手順書

材料

- 水泳補助具（120センチメートル、芯部に穴が開いたもの）
- ステンレス製スナップフック
- ロープ（径18ミリメートル）約2メートル

①水泳補助具を3又は4分割する。

②ロープの先端にスナップフックを通し、ほどけないように輪っかを作って結ぶ。

③切った水泳補助具をロープに通し、補助具と補助具の間を輪っかができるよう結ぶ。

④各ロープの補助具のつなぎ目に輪っかができるよう結び、後端をほどけないように輪っかを作って結べば完成。

4分割の場合

3分割の場合

隙間がないように！

輪っか

(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、前日の定時連絡の位置から約140km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人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

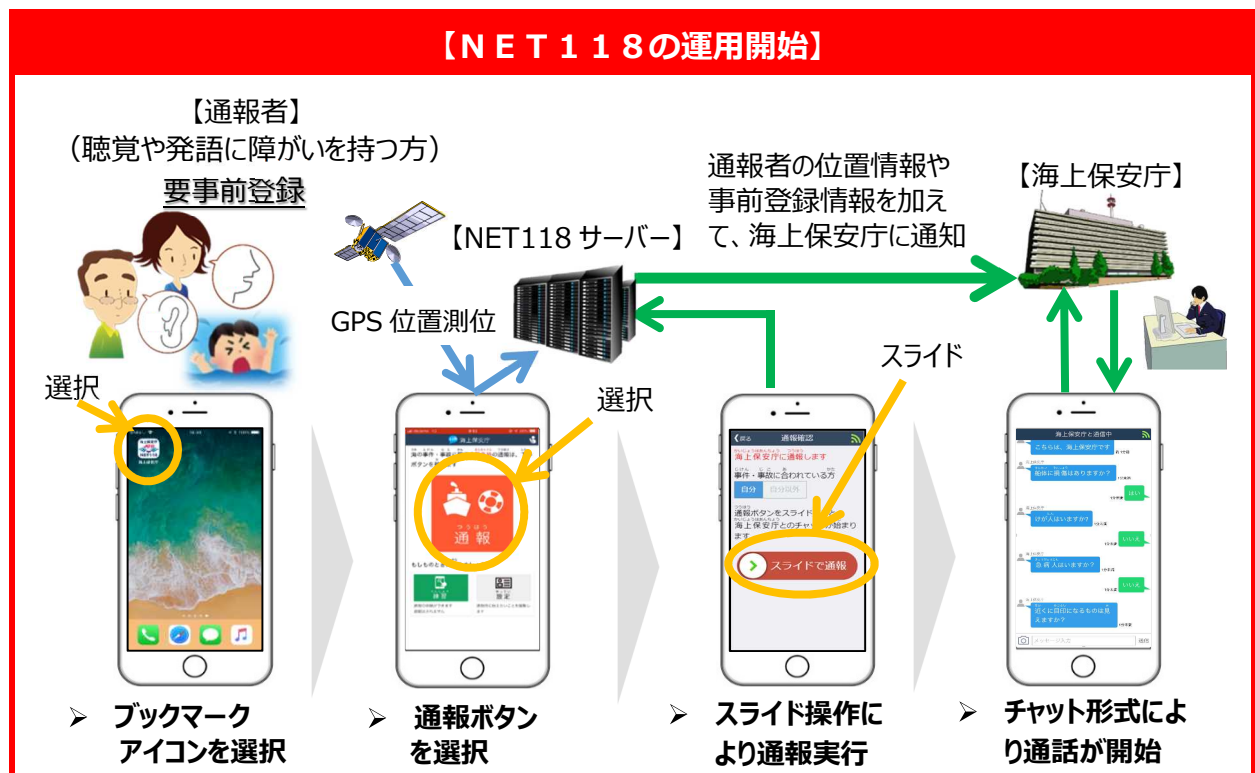
3 自己救命策の確保

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「NET 118」の運用を開始しました。



(1) 令和2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

※船舶海難による海中転落及び船舶海難以外の乗船中の事故による海中転落者の合計

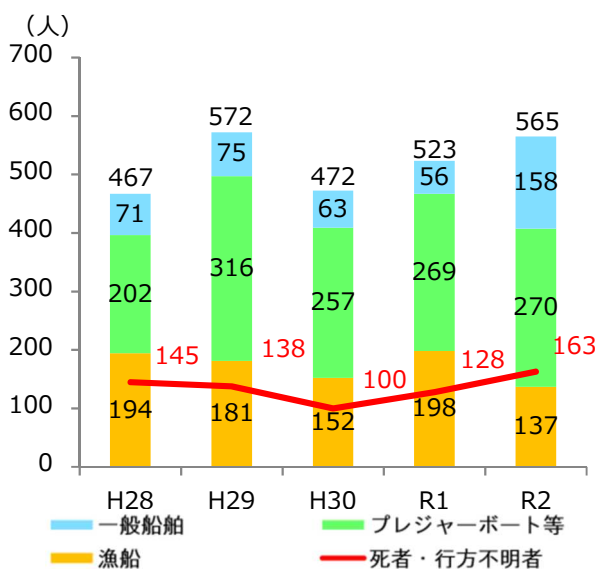
令和2年の船舶からの海中転落者565人のうち、死者・行方不明者は163人で、その内訳は、一般船舶が68人で最も多く、次いで漁船が65人でした。これは、多数の船員が乗船した貨物船の海難に伴い一般船舶の死者・行方不明者の数が最多となったものですが、過去5年間（平成28年から令和2年）の死者・行方不明者の推移では、漁船が最も多くなっています。

第5章 救助状況及び海難発生時の救命率向上策

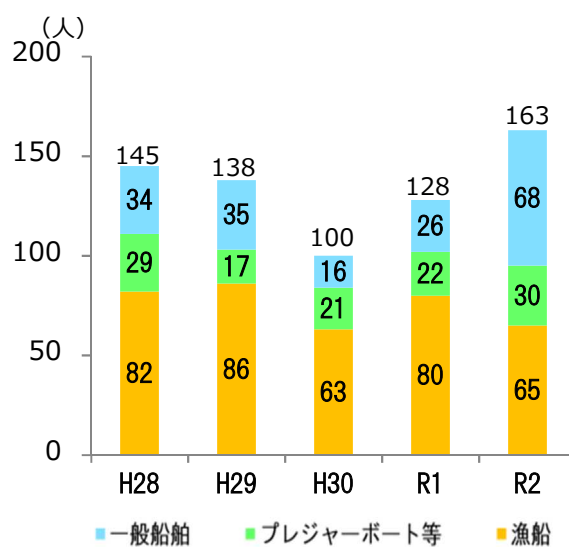
また、令和2年の20トン未満の船舶からの海中転落による死者・行方不明者は94人であり、船舶からの海中転落者による死者・行方不明者全体の58%を占め、中でも、漁船が63人で最も多くなっています。

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62%を占めています。

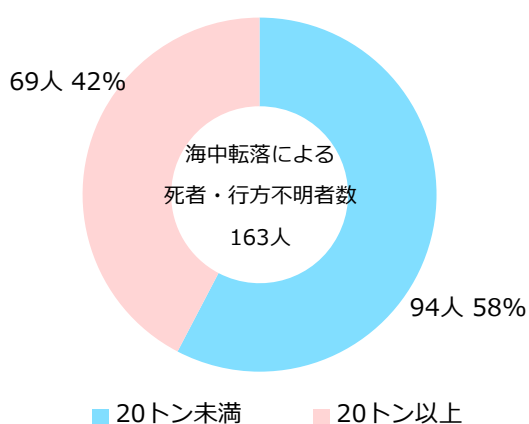
【海中転落者の推移（5年間）】



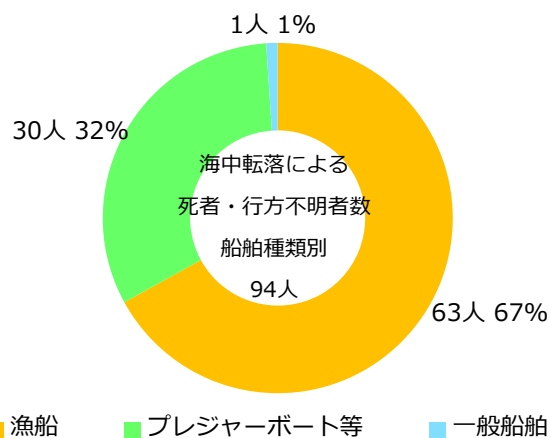
【海中転落による死者・行方不明者の推移（5年間）】



【海中転落による死者・行方不明者割合
（トン階別 令和2年）】



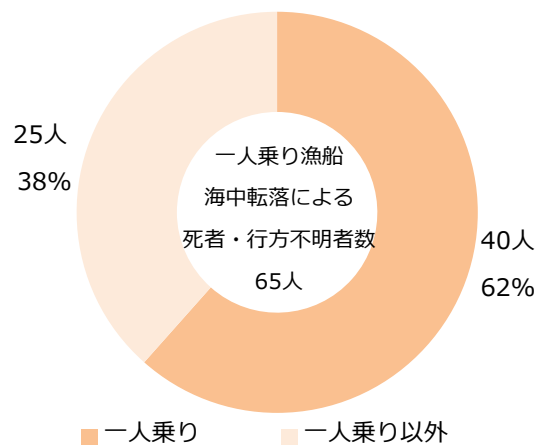
【海中転落による死者・行方不明者割合
（20トン未満 船舶種類別 令和2年）】



※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。

第5章 救助状況及び海難発生時の救命率向上策

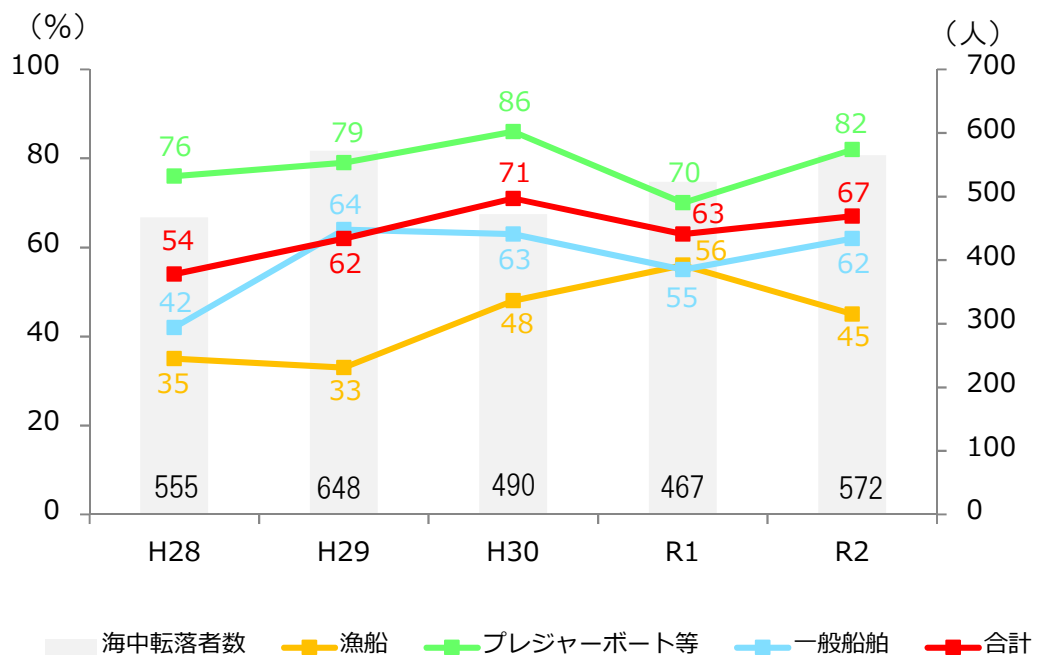
【漁船からの海中転落による死者・行方不明者のうち一人乗りが占める割合（令和2年）】



令和2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67%で、過去5年間（平成28年から令和2年）の平均では63%となっています。

このうち、令和2年は、漁船の着用率が最も低くライフジャケット着用率は45%となっています。過去5年間（平成28年から令和2年）の平均でも、漁船の着用率が低く44%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。

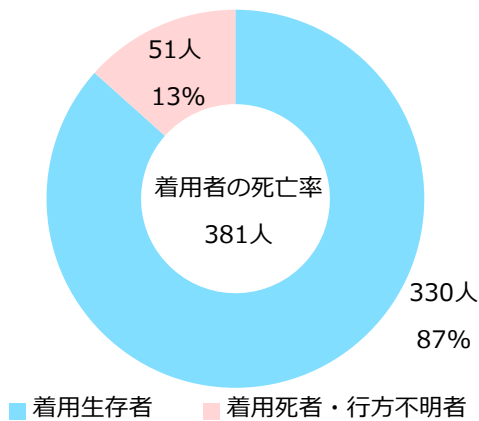
【海中転落者 ライフジャケット着用率（過去5年間）】



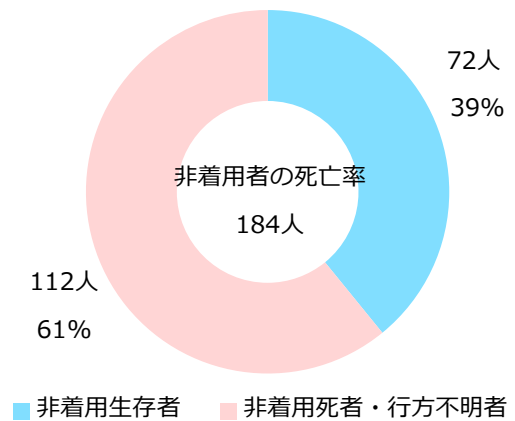
※プレジャーボート等とはプレジャーボートと遊漁船をいう。

令和2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13%、非着用者で61%となっています。過去5年間（平成28年から令和2年）の船舶からの海中転落者のライフジャケット着用・非着用別による死亡率は、着用者で11%、非着用者で52%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。

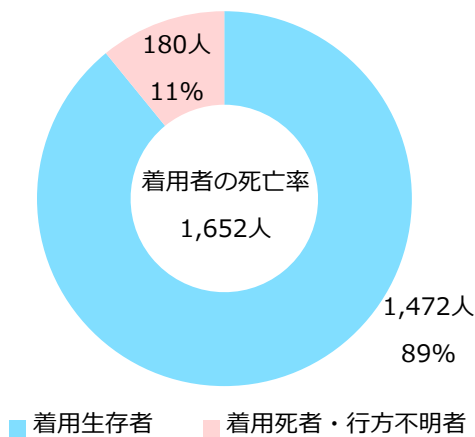
【着用者の死亡率(令和2年)】



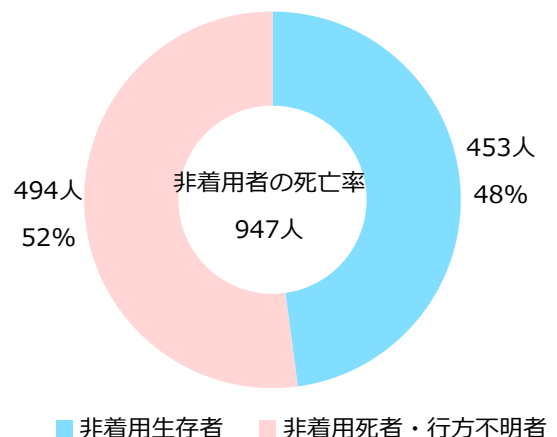
【非着用者の死亡率(令和2年)】



【着用者の死亡率(過去5年間)】

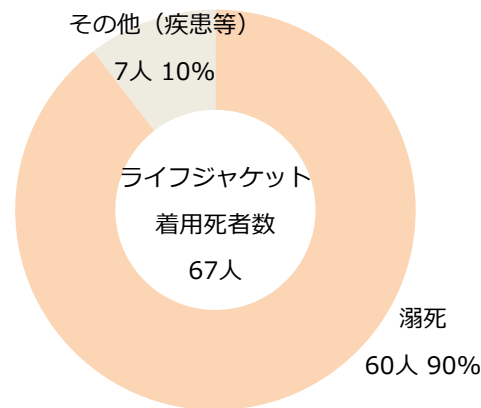


【非着用者の死亡率(過去5年間)】



過去5年間のライフジャケット着用死者・行方不明者180人のうち、死因が判明している死者は67人で、そのうち60人の死因は溺死となっています。

【ライフジャケット着用死者死因(過去5年間)】



(2) 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人が海中転落し、船上から1人が救助のため海へ飛び込みましたが救助できず、2人が漂流する事故が発生しました。

船上の他の乗船者からの118番通報を受け、海上保安庁で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人を救助しましたが、1人は命に別状はなかったものの、もう1人は心肺停止状態でした。

救助された2人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た一方、心肺停止状態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。



海上保安庁では、例年同種事案が発生しているため、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し、「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・保守の重要性を広く周知する」など、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

第5章 救助状況及び海難発生時の救命率向上策

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

【ベルトをしっかり締めた状態】



ベルト部



膨張式

入水



ずれなし



上体が安定



【ベルトが緩い状態】



ベルト部



膨張式

入水



肩が上がり、顔が沈み込む



顔の高さまでライフジャケットが上がる

【ライフジャケットの適切な着用が功を奏した事例】

2人で磯釣り中に1人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に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人が、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る場合や、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、水辺や海上で活動するときは、携帯電話は防水パックに入れて携行し、もしもの時の連絡手段をしっかりと確保しておくことが大切です。

(参考事例) 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】

1人乗りのカヌーが転覆し、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、カヌーの復原を試みましたが、困難であったため、防水パック入り携帯電話で118番通報しました。



救助後のカヌー

海上保安庁では、直ちに巡視艇を発動させるとともに、水難救済会所属船等の民間船舶に救助の協力要請を行いました。

事故者は、民間船舶により救助され、怪我等はありませんでした。

ウ その他自己救命策確保の一例

(ア) 携帯電話のGPS機能「ON」

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

海上保安庁が海難の通報を受けた際、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、スムーズに巡視船艇・航空機が救助に向うことが可能になるので、生存して救助される可能性が大きくなります。

【携帯電話のGPS機能「ON」が功を奏した事例】

5人乗りのプレジャーボートが航行中に高波により浸水・転覆し、全員が海中転落する事故が発生しました。

5人は、ライフジャケットを着用していたため、自力で転覆したプレジャーボートの船底に這い上がることができ、1人が携帯電話の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通報者の位置を特定し、直ちに巡視艇とヘリコプターを出動させ、先着した巡視艇と付近航行中で事故に気が付いたプレジャーボートにより5人全員を救助しました。

救助された5人には、怪我等はありませんでした。



転覆船上の要救助者



陸揚げ後の転覆船

(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、事故発生後から相当な時間が経過しており、中には数日経過してしまっている場合もありました。

海上は、陸上と異なり潮流や風の影響で海中転落者や船舶は常に漂流するため、時間経過に伴い捜索が難しくなります。

このような場合に備えて、可能な限り複数の仲間（付近に人がいる状態）での行動や家族、職場、友人などに行き先や帰宅時刻を伝え、また定期的な連絡など約束をしておくことで、万が一自分が事故に遭遇した場合も、周囲が異常に気付き、海上保安庁等への通報が早くなることで速やかな捜索救助活動が行われることにつながります。

【定時連絡や行き先・帰宅時間の連絡が必要であったと考えられる事例】

夜間、網を揚収するため出港した1人乗りの漁船が翌朝になっても帰港しなかったため、漁業協同組合所属船にて捜索したところ、無人の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開始しましたが、事故者は、翌日に御遺体で発見されました。

事故者は、同居する家族に具体的な行き先を告げず1人で出港し、出港後も定時連絡をしていなかったため、事故の発生位置が特定できず、発見に時間を要しました。



無人の漁船



乗船者の揚収状況

(ウ) 縄梯子の設定について

船舶からの海中転落者が、ライフジャケットを正しく着用して浮力を確保することができたとしても、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場合、自力で船上へ戻ることはできず、漂流する危険性が高くなります。

これを避けるため、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、仲間の船やマリナーの救助艇など、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伴い、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繋がります。

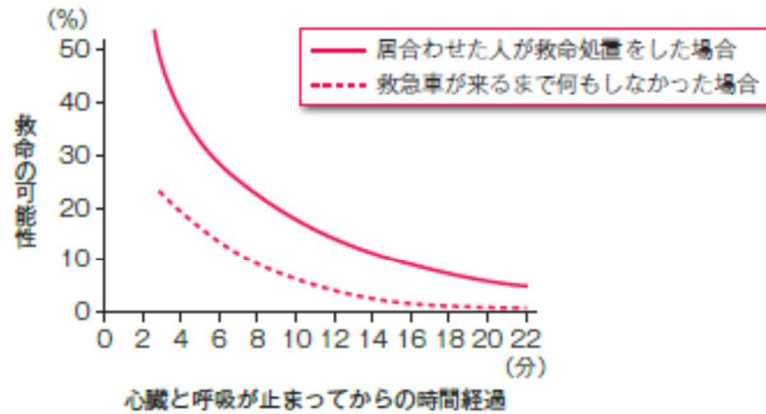


図3 救命の可能性と時間経過

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人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ー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。

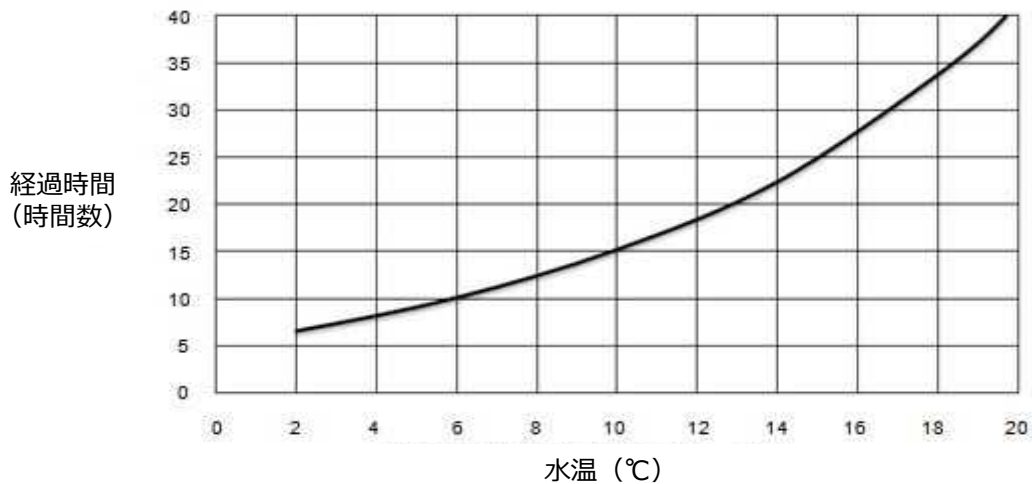
水温が正常な体温を維持できる温度より低ければ、体はふるえなどにより、体温維持を図りますが、体温約35度以下で低体温症に至り、約32度以下になると体温調節機能が失われ、体温低下が一層早まり、非常に危険な状態になるとされています（個人差があります）。

I M O（国際海事機関）と I C A O（国際民間航空機関）が、航空と海上分野

第5章 救助状況及び海難発生時の救命率向上策

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】

航行中のプレジャーボートから、無人のプレジャーボートが漂流しているとの通報が海上保安庁にありました。

海上保安庁では、乗船者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開始、巡視艇がライフジャケットを着用した状態で海面を漂流する事故者を発見し、救助しました。

事故者は、海中転落後約2時間、海面を漂流し体も冷えきっていたため、毛布等で保温された状態で、巡視艇が最寄港まで搬送し、救急隊に引き継がれました。

事故者は、救急隊による搬送時の体温が31度であり、搬送先で低体温症と診断されましたが、処置を受け回復し、数日後に退院しました。



漂流中のプレジャーボート



事故者の発見状況

(イ) イマーシヨンスーツの活用について

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

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

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

イマーシヨ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ました。

その後、貨物船は、船体傾斜が大きくなり沈没しましたが、乗組員は海へ飛び込むなどして避難しました。

海上保安庁では、直ちに巡視船艇・航空機を出動させ、搜索・救助活動を実施し、乗組員10人のうち、イマーシヨンスーツを着用し海面を漂流していた7人を生存救助しました。

(当時の気温0℃、海水温度13℃、長い人で約3時間漂流していました。)



イマーシヨンスーツ※

※右事例のイマーシヨンスーツとは
無関係です。



イマーシヨンスーツを着用し、集団で漂流している状況

資料編

海難の発生と救助の状況

令和2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(令和2年)	26

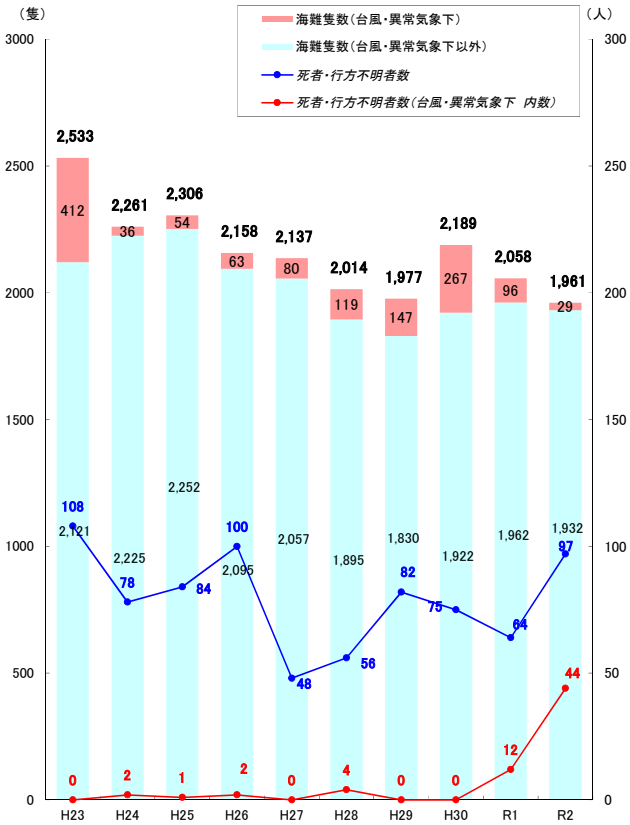
<船舶事故以外の乗船中の事故及び海浜事故発生状況>

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2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(乗船中の釣りを除く)	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(乗船中の釣りを除く)	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	マリレジャーに伴う海浜事故の年齢層別構成	33
第Ⅱ－6図	マリレジャー以外の海浜事故の事故者及び死者・行方不明者発生数	33
第Ⅱ－7図	マリ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

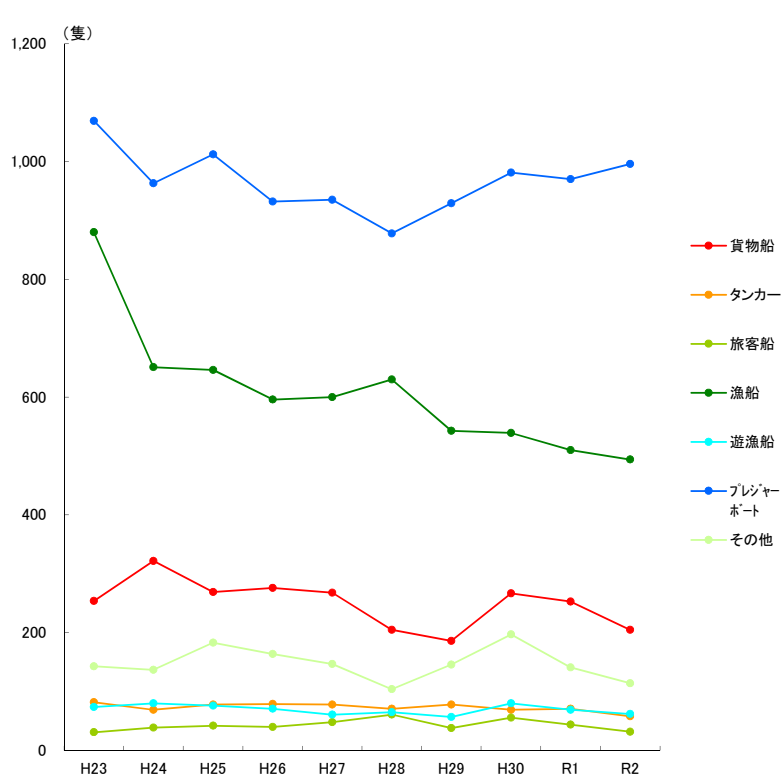
第 I - 1 図 海難及び死者・行方不明者発生数



単位: 隻・人

	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2
海難隻数(台風・異常気象下)	412	36	54	63	80	119	147	267	96	29
海難隻数(台風・異常気象下以外)	2,121	2,225	2,252	2,095	2,057	1,895	1,830	1,922	1,962	1,932
死者・行方不明者数	108	78	84	100	48	56	82	75	64	97
死者・行方不明者数(台風・異常気象下 内数)	0	2	1	2	0	4	0	0	12	44

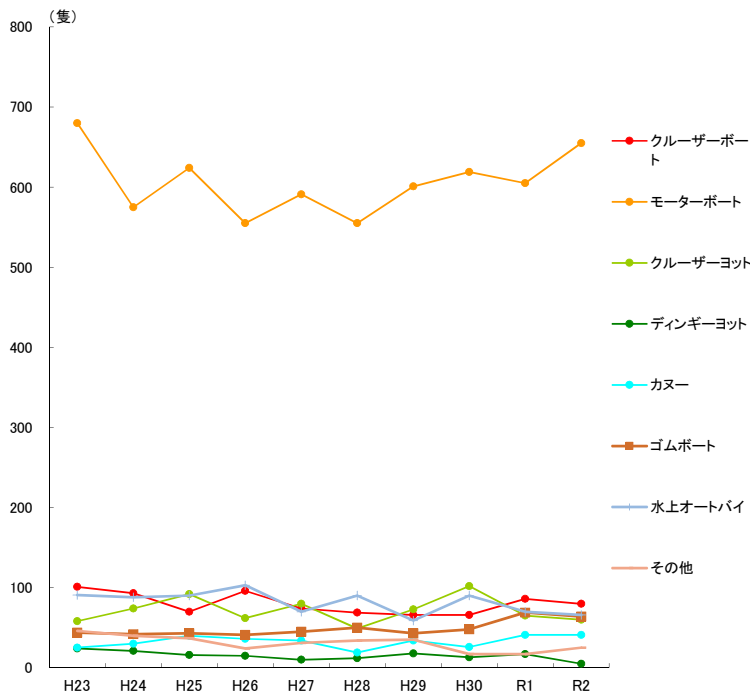
第 I - 2 図 船舶種類別海難発生隻数



単位: 隻

	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2
貨物船	254	322	269	276	268	205	186	267	253	205
タンカー	82	69	78	79	78	71	78	69	71	58
旅客船	31	39	42	40	48	38	56	44	32	32
漁船	880	651	646	596	600	543	539	510	494	494
遊漁船	74	80	76	71	61	57	80	69	62	62
プレジャーボート	1,069	963	1,012	932	935	878	929	981	970	996
その他	143	137	183	164	147	104	146	197	141	114
計	2,533	2,261	2,306	2,158	2,137	2,014	1,977	2,189	2,058	1,961

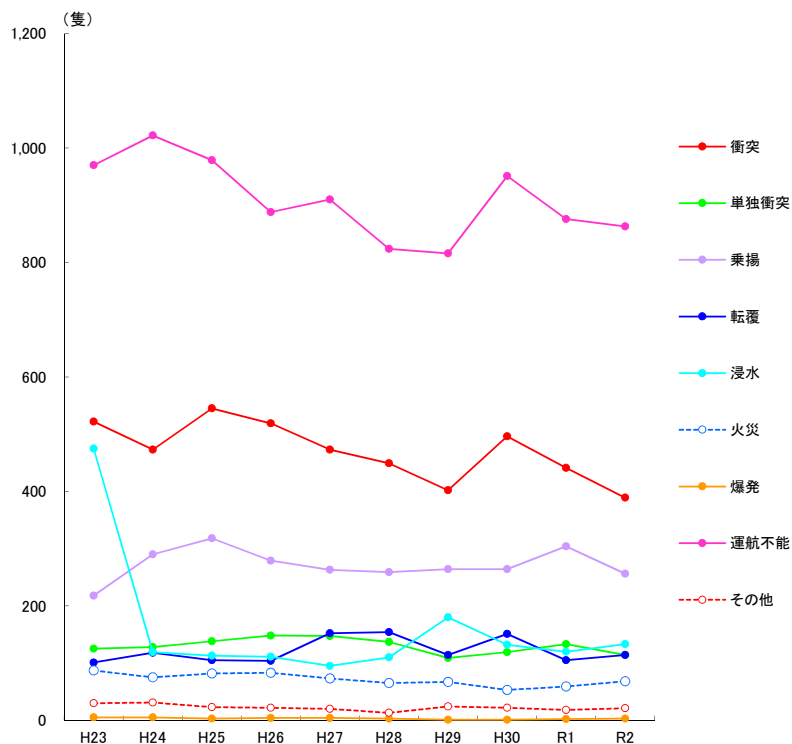
第 I - 2 図 詳細図 プレジャーボートの船型別の海難発生隻数



単位:隻

	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2
クルザーボート	101	93	70	96	74	69	66	66	86	80
モーターボート	680	575	624	555	591	555	601	619	605	655
クルザーヨット	58	74	92	62	80	49	73	102	65	60
ディンギーヨット	24	21	16	15	10	12	18	13	17	5
カヌー	25	30	40	36	34	19	34	26	41	41
ゴムボート	44	42	43	41	45	50	43	48	69	64
水上オートバイ	91	88	90	103	70	90	59	90	70	66
その他	46	40	37	24	31	34	35	17	17	25
計	1,069	963	1,012	932	935	878	929	981	970	996

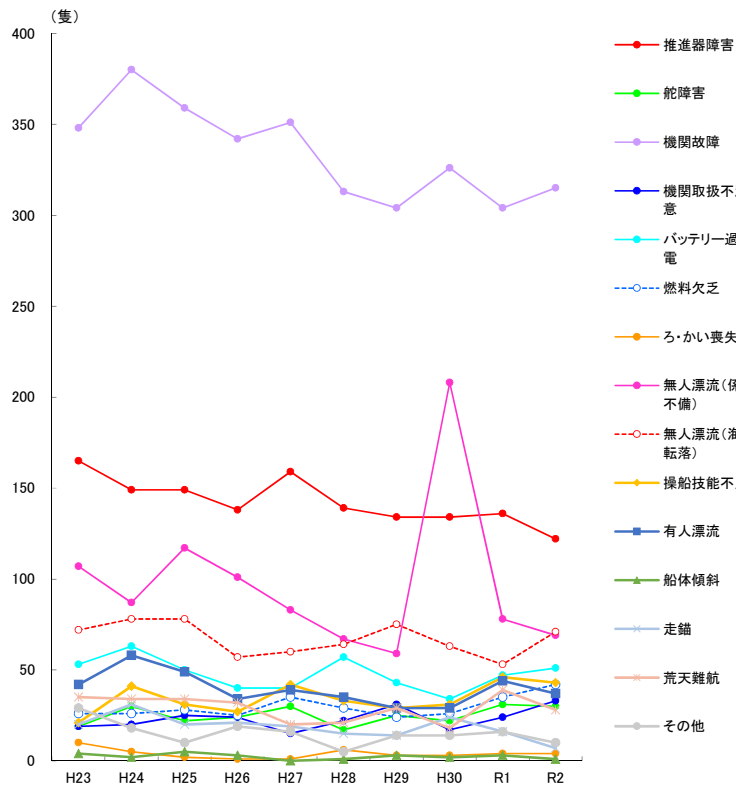
第 I - 3 図 海難種類別海難発生隻数



単位:隻

	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2
衝突	522	473	545	519	473	449	402	496	441	389
単独衝突	125	128	138	148	147	137	109	119	133	114
乗揚	218	290	318	279	263	259	264	264	304	256
転覆	101	118	105	104	152	154	114	151	105	114
浸水	475	119	113	111	95	110	180	132	120	133
火災	87	75	82	83	73	65	67	53	59	68
爆発	5	5	3	4	4	3	1	1	2	3
運航不能	970	1,022	979	888	910	824	816	951	876	863
その他	30	31	23	22	20	13	24	22	18	21
計	2,533	2,261	2,306	2,158	2,137	2,014	1,977	2,189	2,058	1,961

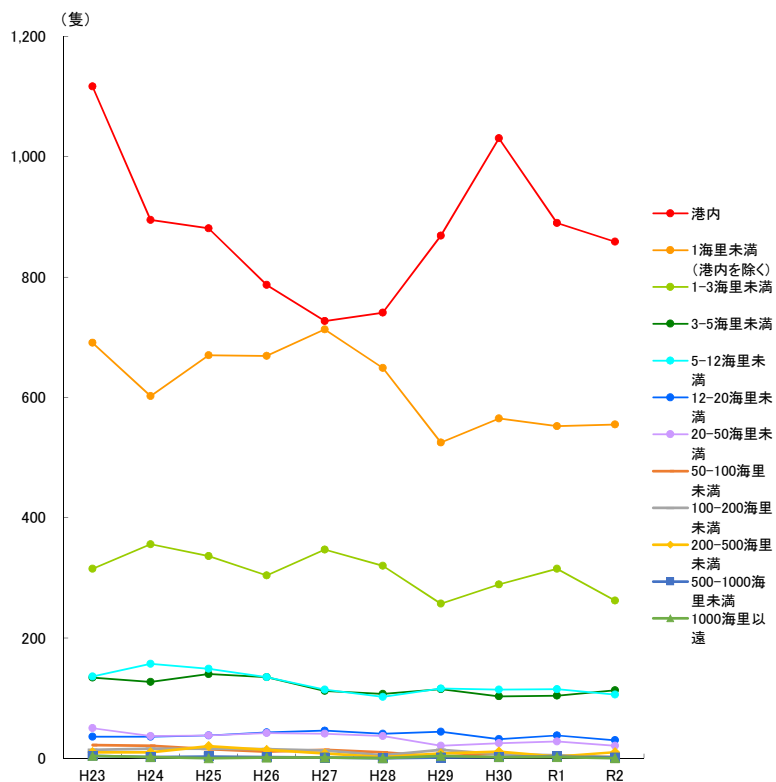
第 I - 3 図 詳細図 運航不能の詳細別海難発生隻数



単位: 隻

	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2
推進器障害	165	149	149	138	159	139	134	134	136	122
舵障害	19	30	22	24	30	17	25	22	31	30
機関故障	348	380	359	342	351	313	304	326	304	315
機関取扱不注意	19	20	25	24	15	22	31	17	24	33
バッテリー過放電	53	63	50	40	40	57	43	34	47	51
燃料欠乏	26	26	28	25	35	29	24	26	35	42
ろ・かい喪失	10	5	2	1	1	6	3	3	4	4
無人漂流(係留不備)	107	87	117	101	83	67	59	208	78	69
無人漂流(海中転落)	72	78	78	57	60	64	75	63	53	71
操船技能不足	21	41	31	27	42	33	29	31	46	43
有人漂流	42	58	49	34	39	35	29	29	44	37
船体傾斜	4	2	5	3	0	1	3	2	3	1
走錨	20	31	20	21	19	15	14	24	16	7
荒天難航	35	34	34	32	20	21	29	18	39	28
その他	29	18	10	19	16	5	14	14	16	10
計	970	1,022	979	888	910	824	816	951	876	863

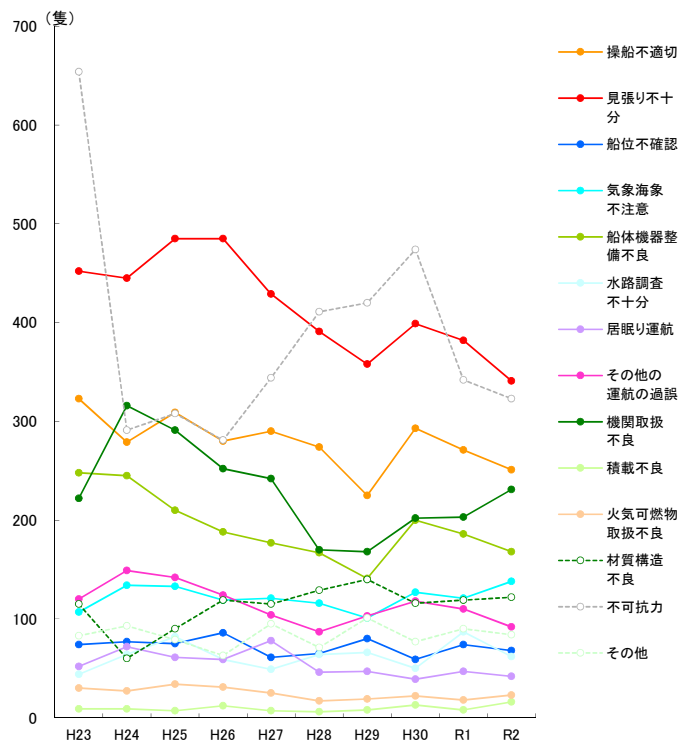
第 I - 4 図 距岸別海難発生隻数



単位: 隻

	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2
港内	1,117	895	881	787	727	741	869	1,031	890	859
1海里未満(港内を除く)	691	602	670	669	713	649	525	565	552	555
1-3海里未満	315	356	336	304	347	320	257	289	315	262
3-5海里未満	134	127	140	135	112	107	115	103	104	113
5-12海里未満	136	157	149	135	114	102	116	114	115	106
12-20海里未満	36	36	38	43	46	41	44	32	38	30
20-50海里未満	50	37	38	42	41	37	21	25	28	21
50-100海里未満	22	21	15	11	14	10	3	8	3	2
100-200海里未満	14	16	16	15	13	5	14	7	5	2
200-500海里未満	10	10	20	14	8	2	8	11	3	10
500-1000海里未満	4	2	3	2	1	0	1	2	3	1
1000海里以上	4	2	0	1	1	0	4	2	2	0
計	2,533	2,261	2,306	2,158	2,137	2,014	1,977	2,189	2,058	1,961

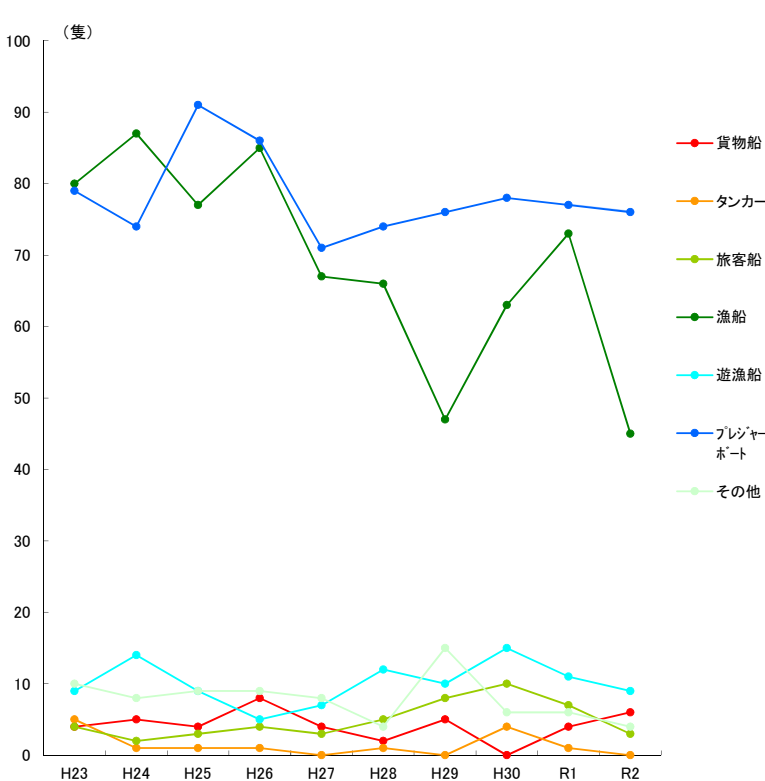
第 I - 5 図 原因別海難発生隻数



単位: 隻

		H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2
人為的要因	運航の過誤										
	操船不適切	323	279	309	280	290	274	225	293	271	251
	見張り不十分	452	445	485	485	429	391	358	399	382	341
	船位不確認	74	77	75	86	61	65	80	59	74	68
	気象海象不注意	107	134	133	119	121	116	101	127	121	138
	船体機器整備不良	248	245	210	188	177	167	141	200	186	168
	水路調査不十分	44	64	82	59	49	64	66	50	87	62
	居眠り運航	52	72	61	59	78	46	47	39	47	42
	その他の運航の過誤	120	149	142	124	104	87	103	118	110	92
	機関取扱不良	222	316	291	252	242	170	168	202	203	231
積載不良	9	9	7	12	7	6	8	13	8	16	
火気可燃物取扱不良	30	27	34	31	25	17	19	22	18	23	
材質構造不良	115	60	90	119	115	129	140	116	119	122	
不可抗力	654	291	308	281	344	411	420	474	342	323	
その他	83	93	79	63	95	71	101	77	90	84	
計	2,533	2,261	2,306	2,158	2,137	2,014	1,977	2,189	2,058	1,961	

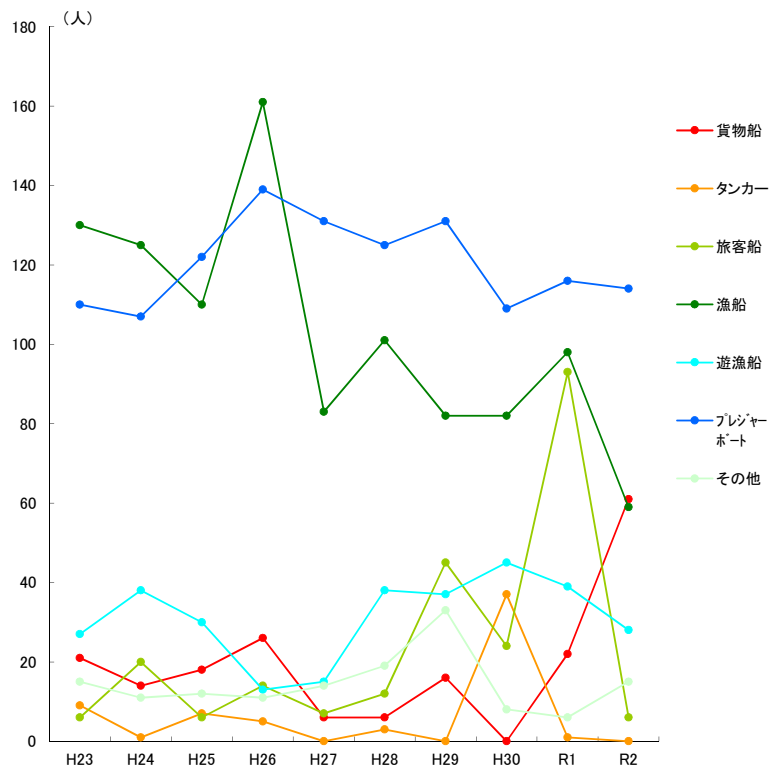
第 I - 6 図 船舶種類の死傷者を伴う海難発生隻数



単位: 隻

	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2
貨物船	4	5	4	8	4	2	5	0	4	6
タンカー	5	1	1	1	0	1	0	4	1	0
旅客船	4	2	3	4	3	5	8	10	7	3
漁船	80	87	77	85	67	66	47	63	73	45
遊漁船	9	14	9	5	7	12	10	15	11	9
プレジャーボート	79	74	91	86	71	74	76	78	77	76
その他	10	8	9	9	8	4	15	6	6	4
計	191	191	194	198	160	164	161	176	179	143

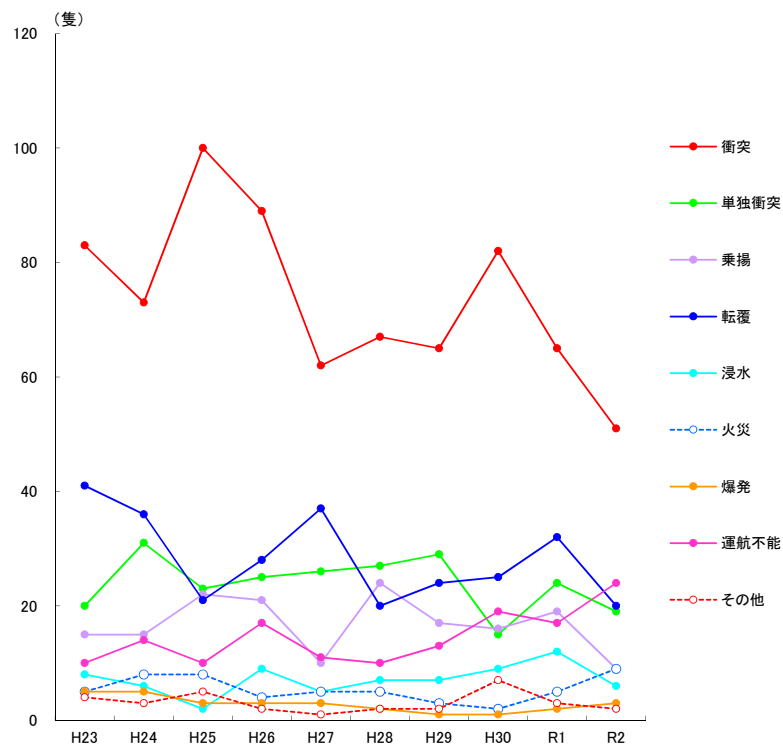
第 I - 7 図 船舶種類別の死傷者発生数



単位:人

	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2
貨物船	21	14	18	26	6	6	16	0	22	61
タンカー	9	1	7	5	0	3	0	37	1	0
旅客船	6	20	6	14	7	12	45	24	93	6
漁船	130	125	110	161	83	101	82	82	98	59
遊漁船	27	38	30	13	15	38	37	45	39	28
プレジャーボート	110	107	122	139	131	125	131	109	116	114
その他	15	11	12	11	14	19	33	8	6	15
計	318	316	305	369	256	304	344	305	375	283

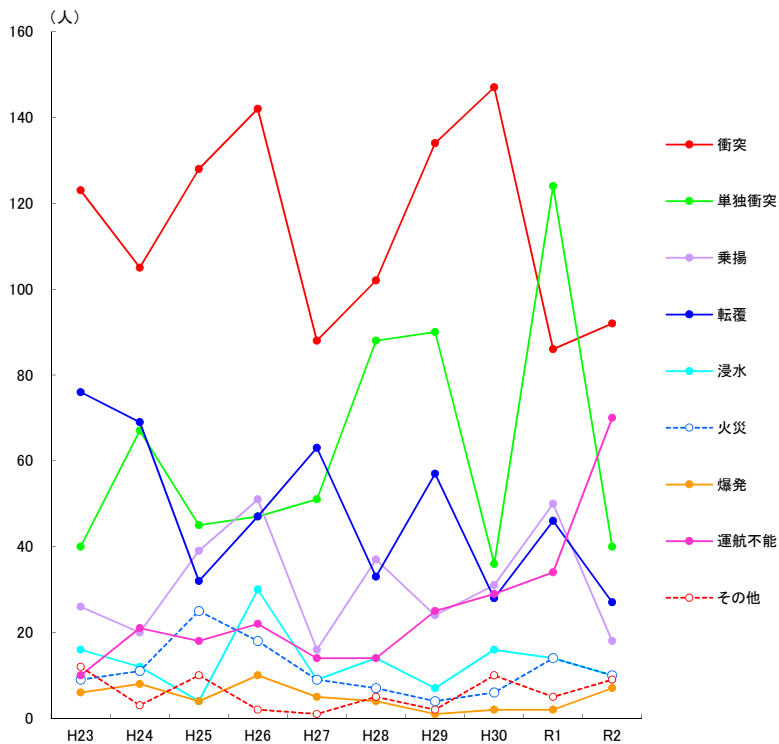
第 I - 8 図 海難種類別の死傷者を伴う海難発生隻数



単位:隻

	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2
衝突	83	73	100	89	62	67	65	82	65	51
単独衝突	20	31	23	25	26	27	29	15	24	19
乗揚	15	15	22	21	10	24	17	16	19	9
転覆	41	36	21	28	37	20	24	25	32	20
浸水	8	6	2	9	5	7	7	9	12	6
火災	5	8	8	4	5	5	3	2	5	9
爆発	5	5	3	3	3	2	1	1	2	3
運航不能	10	14	10	17	11	10	13	19	17	24
その他	4	3	5	2	1	2	2	7	3	2
計	191	191	194	198	160	164	161	176	179	143

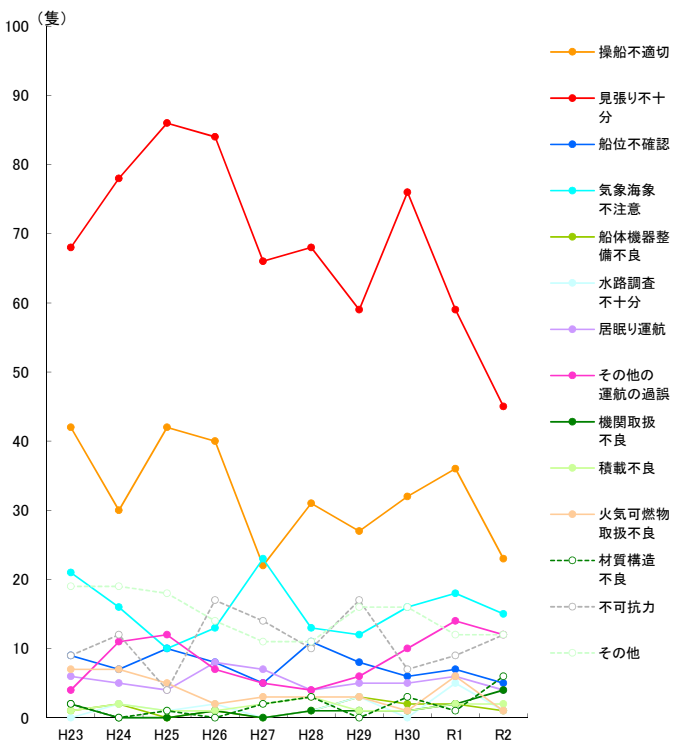
第 I - 9 図 海難種類別の死傷者発生数



単位:人

	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2
衝突	123	105	128	142	88	102	134	147	86	92
単独衝突	40	67	45	47	51	88	90	36	124	40
乗揚	26	20	39	51	16	37	24	31	50	18
転覆	76	69	32	47	63	33	57	28	46	27
浸水	16	12	4	30	9	14	7	16	14	10
火災	9	11	25	18	9	7	4	6	14	10
爆発	6	8	4	10	5	4	1	2	2	7
運航不能	10	21	18	22	14	14	25	29	34	70
その他	12	3	10	2	1	5	2	10	5	9
計	318	316	305	369	256	304	344	305	375	283

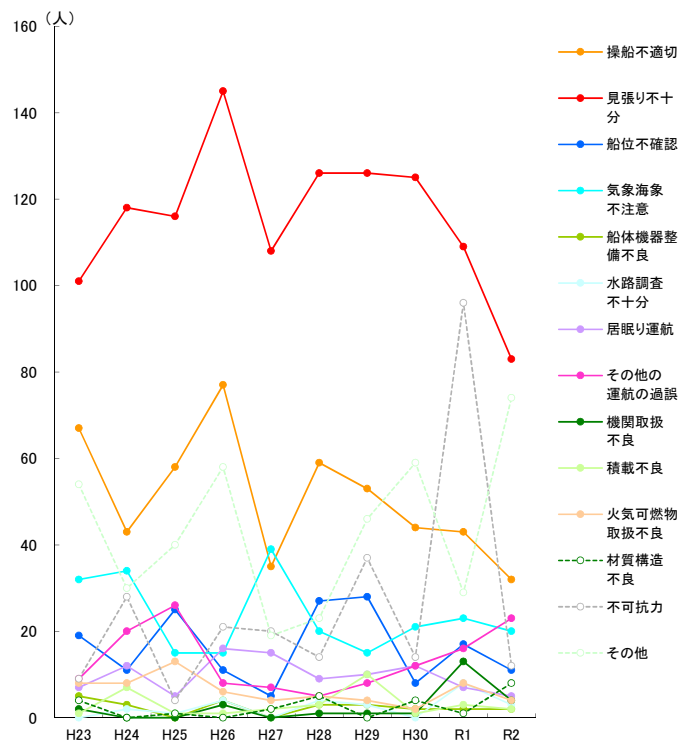
第 I - 10 図 原因別の死傷者を伴う海難発生隻数



単位:隻

		H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2
運航の過誤 人為的要因	操船不適切	42	30	42	40	22	31	27	32	36	23
	見張り不十分	68	78	86	84	66	68	59	76	59	45
	船位不確認	9	7	10	8	5	11	8	6	7	5
	気象海象不注意	21	16	10	13	23	13	12	16	18	15
	船体機器整備不良	1	2	0	1	0	1	3	2	2	1
	水路調査不十分	0	2	1	2	0	1	3	0	5	1
	居眠り運航	6	5	4	8	7	4	5	5	6	4
	その他の運航の過誤	4	11	12	7	5	4	6	10	14	12
	機関取扱不良	2	0	0	1	0	1	1	1	2	4
	積載不良	1	2	1	1	2	3	1	1	2	2
火気可燃物取扱不良	7	7	5	2	3	3	3	1	6	1	
材質構造不良	2	0	1	0	2	3	0	3	1	6	
不可抗力	9	12	4	17	14	10	17	7	9	12	
その他	19	19	18	14	11	11	16	16	12	12	
計	191	191	194	198	160	164	161	176	179	143	

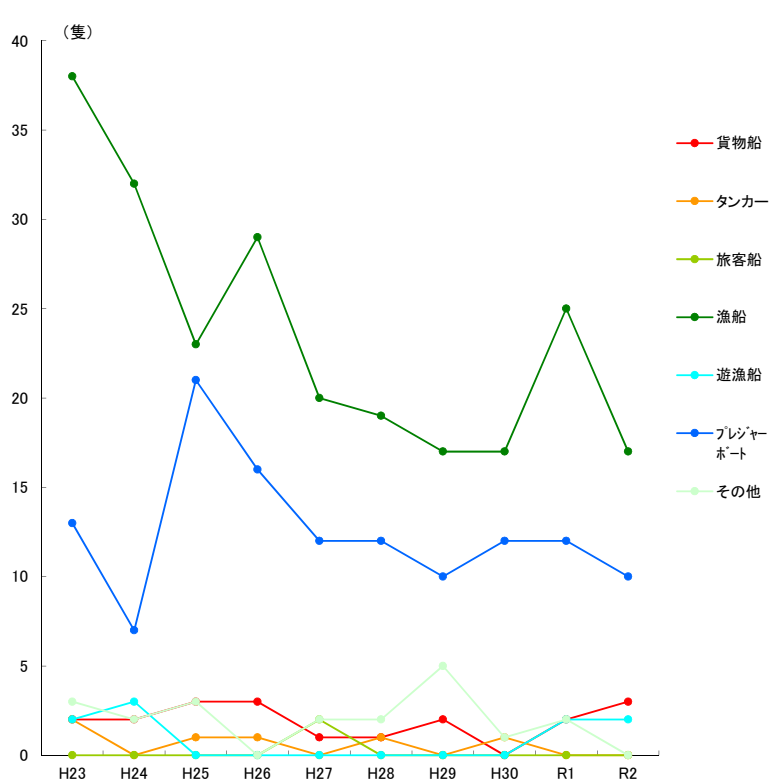
第 I - 11 図 原因別の死傷者発生数



単位:人

	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2
運航の過誤	67	43	58	77	35	59	53	44	43	32
その他の運航の過誤	9	20	26	8	7	5	8	12	16	23
機関取扱不良	2	0	0	3	0	1	1	1	13	4
積載不良	1	7	1	1	2	3	10	1	3	2
火気可燃物取扱不良	8	8	13	6	4	5	4	2	8	4
材質構造不良	4	0	1	0	2	5	0	4	1	8
不可抗力	9	28	4	21	20	14	37	14	96	12
その他	54	30	40	58	19	23	46	59	29	74
計	318	316	305	369	256	304	344	305	375	283

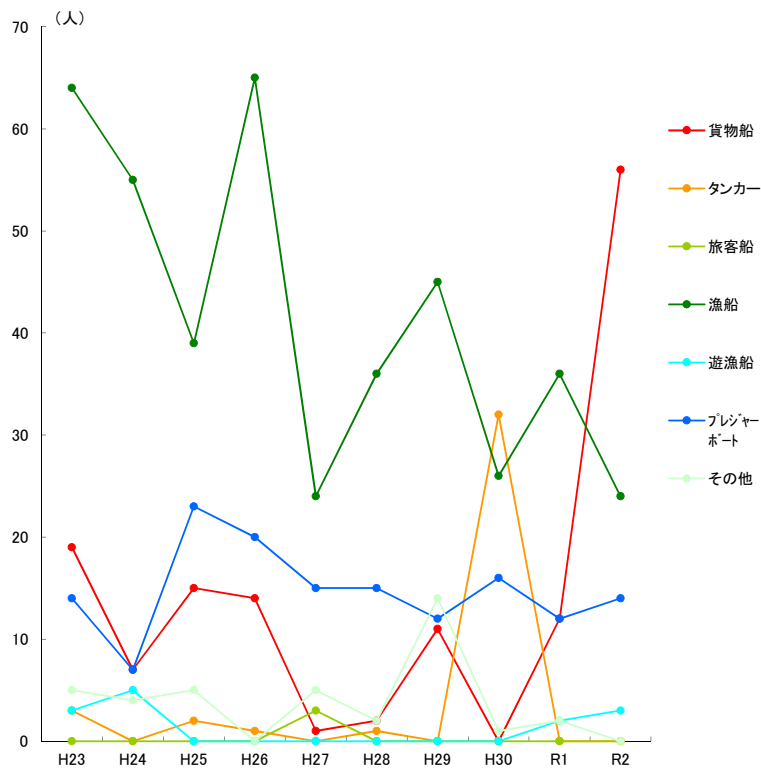
第 I - 12 図 船舶種類別の死者・行方不明者を伴う海難発生隻数



単位:隻

	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2
貨物船	2	2	3	3	1	1	2	0	2	3
タンカー	2	0	1	1	0	1	0	1	0	0
旅客船	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0
漁船	38	32	23	29	20	19	17	17	25	17
遊漁船	2	3	0	0	0	0	0	0	2	2
プレジャーボート	13	7	21	16	12	12	10	12	12	10
その他	3	2	3	0	2	2	5	1	2	0
計	60	46	51	49	37	35	34	31	43	32

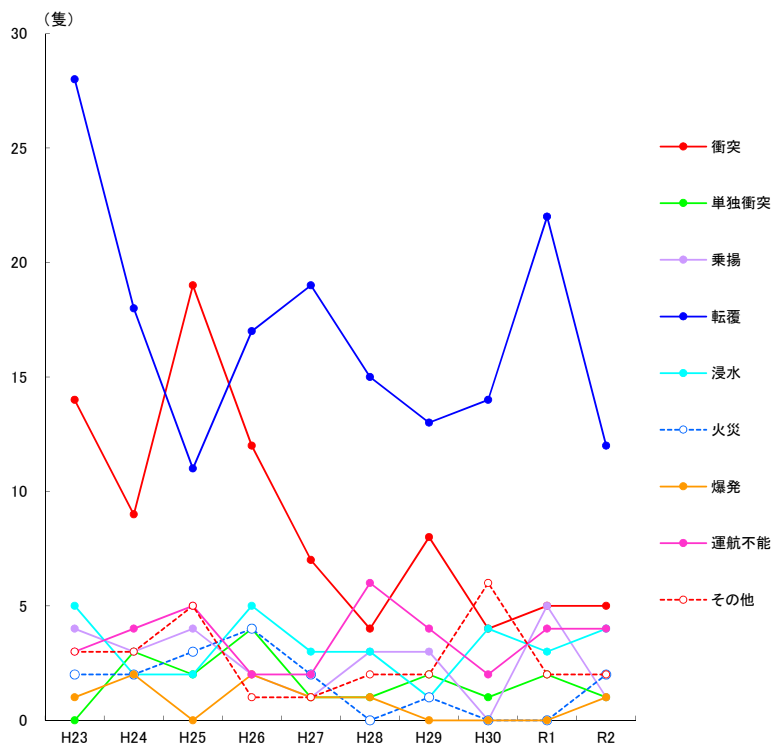
第 I - 13 図 船舶種類別の死者・行方不明者発生数



単位: 人

	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2
貨物船	19	7	15	14	1	2	11	0	12	56
タンカー	3	0	2	1	0	1	0	32	0	0
旅客船	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0
漁船	64	55	39	65	24	36	45	26	36	24
遊漁船	3	5	0	0	0	0	0	0	2	3
プレジャーボート	14	7	23	20	15	15	12	16	12	14
その他	5	4	5	0	5	2	14	1	2	0
計	108	78	84	100	48	56	82	75	64	97

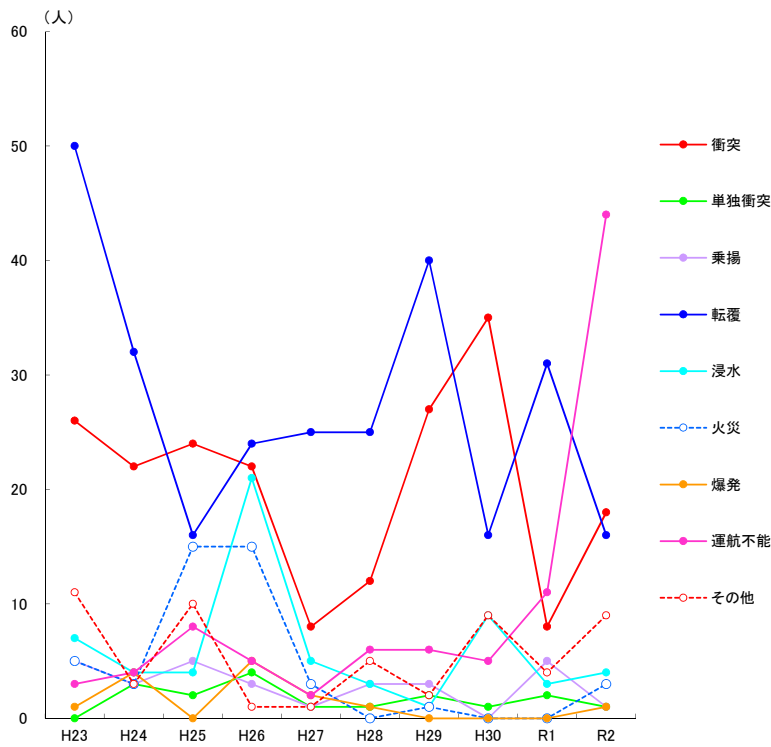
第 I - 14 図 海難種類別の死者・行方不明者を伴う海難発生隻数



単位: 隻

	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2
衝突	14	9	19	12	7	4	8	4	5	5
単独衝突	0	3	2	4	1	1	2	1	2	1
乗揚	4	3	4	2	1	3	3	0	5	1
転覆	28	18	11	17	19	15	13	14	22	12
浸水	5	2	2	5	3	3	1	4	3	4
火災	2	2	3	4	2	0	1	0	0	2
爆発	1	2	0	2	1	1	0	0	0	1
運航不能	3	4	5	2	2	6	4	2	4	4
その他	3	3	5	1	1	2	2	6	2	2
計	60	46	51	49	37	35	34	31	43	32

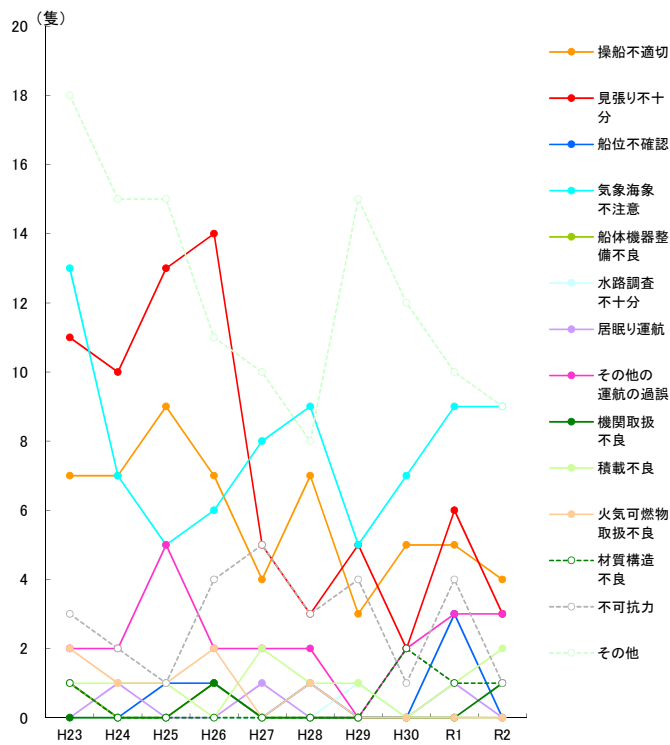
第 I - 15 図 海難種類別の死者・行方不明者発生数



単位:人

	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2
衝突	26	22	24	22	8	12	27	35	8	18
単独衝突	0	3	2	4	1	1	2	1	2	1
乗揚	5	3	5	3	1	3	3	0	5	1
転覆	50	32	16	24	25	25	40	16	31	16
浸水	7	4	4	21	5	3	1	9	3	4
火災	5	3	15	15	3	0	1	0	0	3
爆発	1	4	0	5	2	1	0	0	0	1
運航不能	3	4	8	5	2	6	6	5	11	44
その他	11	3	10	1	1	5	2	9	4	9
計	108	78	84	100	48	56	82	75	64	97

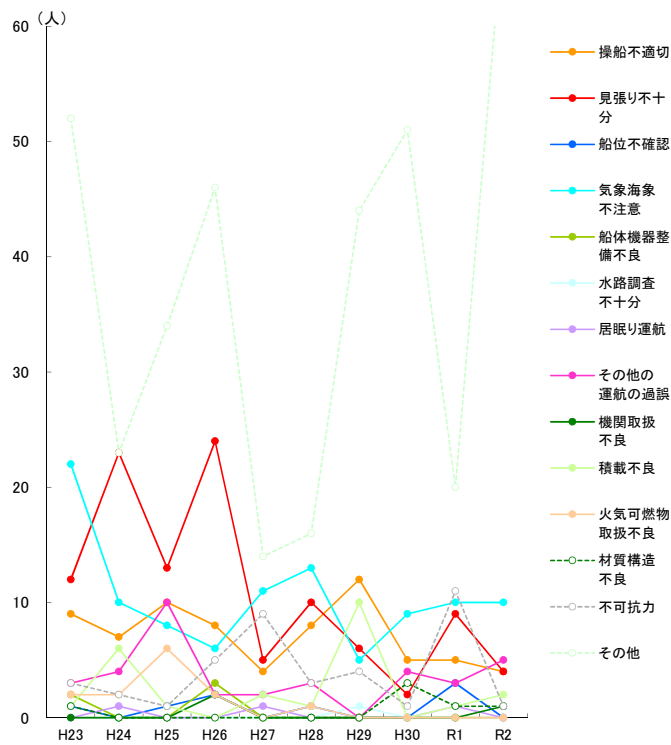
第 I - 16 図 原因別の死者・行方不明者を伴う海難発生隻数



単位:隻

		H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2
人為的要因	操船不適切	7	7	9	7	4	7	3	5	5	4
	見張り不十分	11	10	13	14	5	3	5	2	6	3
	船位不確認	1	0	1	1	0	1	0	0	3	0
	気象海象不注意	13	7	5	6	8	9	5	7	9	8
	船体機器整備不良	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0
	水路調査不十分	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0
	居眠り運航	0	1	0	0	1	0	0	0	1	0
	その他の運航の過誤	2	2	5	2	2	2	0	2	3	3
	機関取扱不良	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1
積載不良	1	1	1	0	2	1	1	0	1	2	
火気可燃物取扱不良	2	1	1	2	0	1	0	0	0	0	
材質構造不良	1	0	0	0	0	0	0	0	2	1	
不可抗力	3	2	1	4	5	3	4	1	4	1	
その他	18	15	15	11	10	8	15	12	10	9	
計	60	46	51	49	37	35	34	31	43	32	

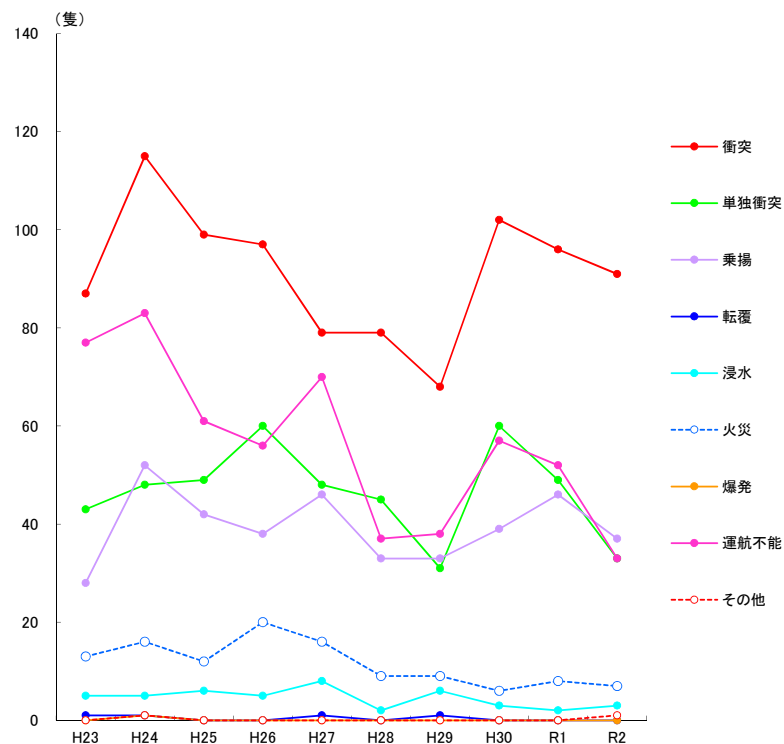
第 I - 17 図 原因別の死者・行方不明者発生数



単位:人

		H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2
運航の過誤 人為的要因	操船不適切	9	7	10	8	4	8	12	5	5	4
	見張り不十分	12	23	13	24	5	10	6	2	9	4
	船位不確認	1	0	1	2	0	1	0	0	3	0
	気象海象不注意	22	10	8	6	11	13	5	9	10	10
	船体機器整備不良	2	0	0	3	0	0	0	0	0	0
	水路調査不十分	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0
	居眠り運航	0	1	0	0	1	0	0	0	1	0
	その他の運航の過誤	3	4	10	2	2	3	0	4	3	5
	機関取扱不良	0	0	0	2	0	0	0	0	0	1
	積載不良	1	6	1	0	2	1	10	0	1	2
火気可燃物取扱不良	2	2	6	2	0	1	0	0	0	0	
材質構造不良	1	0	0	0	0	0	0	0	3	1	1
不可抗力	3	2	1	5	9	3	4	1	11	1	
その他	52	23	34	46	14	16	44	51	20	69	
計	108	78	84	100	48	56	82	75	64	97	

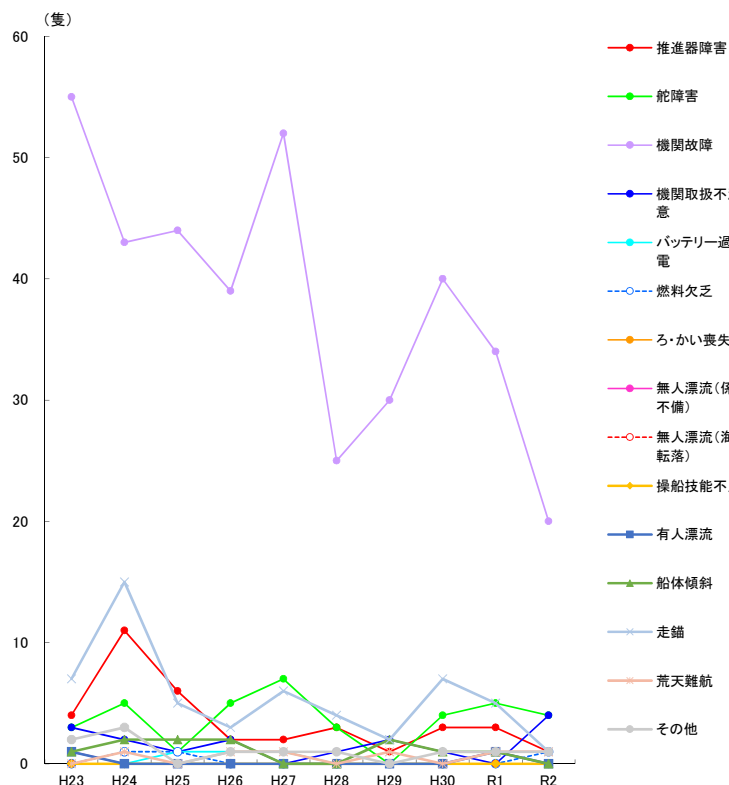
第 I - 18 図 貨物船の海難種類別海難発生隻数



単位:隻

	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2
衝突	87	115	99	97	79	79	68	102	96	91
単独衝突	43	48	49	60	48	45	31	60	49	33
乗揚	28	52	42	38	46	33	33	39	46	37
転覆	1	1	0	0	1	0	1	0	0	0
浸水	5	5	6	5	8	2	6	3	2	3
火災	13	16	12	20	16	9	9	6	8	7
爆発	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
運航不能	77	83	61	56	70	37	38	57	52	33
その他	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1
計	254	322	269	276	268	205	186	267	253	205

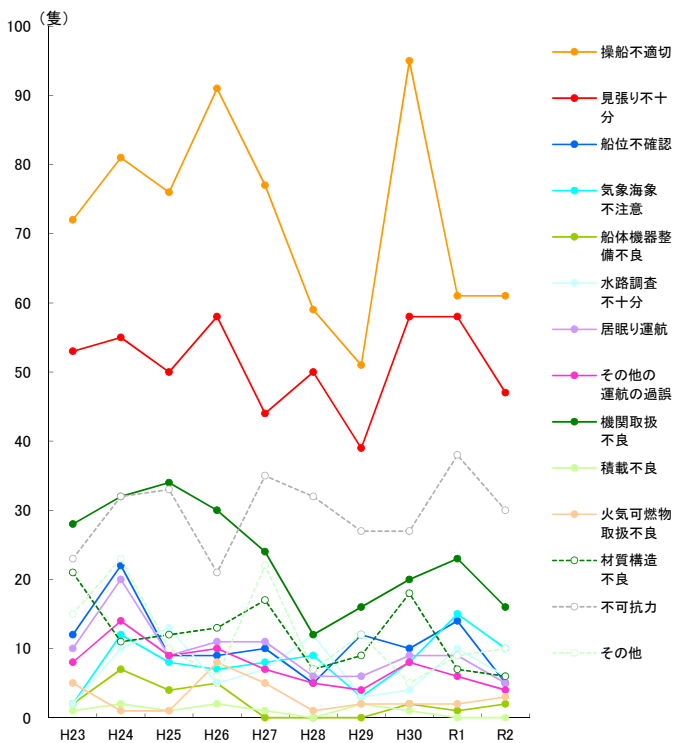
第 I - 18 図 詳細図 貨物船の運航不能の詳細別海難発生隻数



単位:隻

	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2
推進器障害	4	11	6	2	2	3	1	3	3	1
舵障害	3	5	1	5	7	3	0	4	5	4
機関故障	55	43	44	39	52	25	30	40	34	20
機関取扱不注意	3	2	1	2	0	1	2	1	0	4
バッテリー過放電	0	0	1	1	1	0	0	0	0	0
燃料欠乏	0	1	1	0	0	0	0	0	0	1
ろ・かい喪失	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
無人漂流(係留不備)	1	0	0	0	0	0	0	0	1	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	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0
船体傾斜	1	2	2	2	0	0	2	1	1	0
走錨	7	15	5	3	6	4	2	7	5	1
荒天難航	0	1	0	1	1	0	1	0	1	1
その他	2	3	0	1	1	1	0	1	1	1
計	77	83	61	56	70	37	38	57	52	33

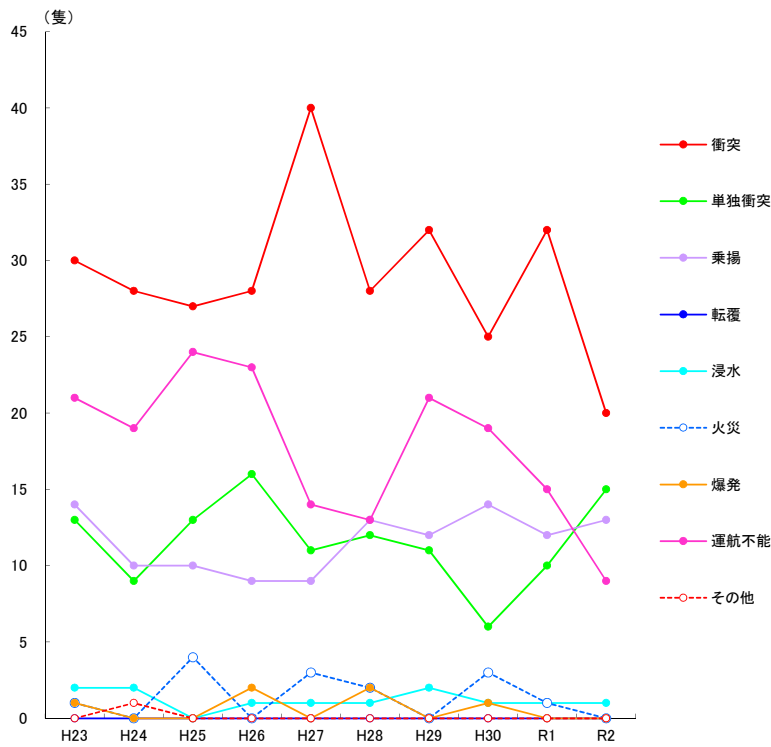
第 I - 19 図 貨物船の原因別海難発生隻数



単位:隻

	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	
運航の過誤 人為的要因	操船不適切	72	81	76	91	77	59	51	95	61	61
	見張り不十分	53	55	50	58	44	50	39	58	58	47
	船位不確認	12	22	9	9	10	5	12	10	14	5
	気象海象不注意	2	12	8	7	8	9	3	8	15	10
	船体機器整備不良	2	7	4	5	0	0	0	2	1	2
	水路調査不十分	2	10	13	5	7	12	3	4	10	6
	居眠り運航	10	20	9	11	11	6	6	9	9	5
	その他の運航の過誤	8	14	9	10	7	5	4	8	6	4
	機関取扱不良	28	32	34	30	24	12	16	20	23	16
積載不良	1	2	1	2	1	0	2	1	0	0	
火気可燃物取扱不良	5	1	1	8	5	1	2	2	2	3	
材質構造不良	21	11	12	13	17	7	9	18	7	6	
不可抗力	23	32	33	21	35	32	27	27	38	30	
その他	15	23	10	6	22	7	12	5	9	10	
計	254	322	269	276	268	205	186	267	253	205	

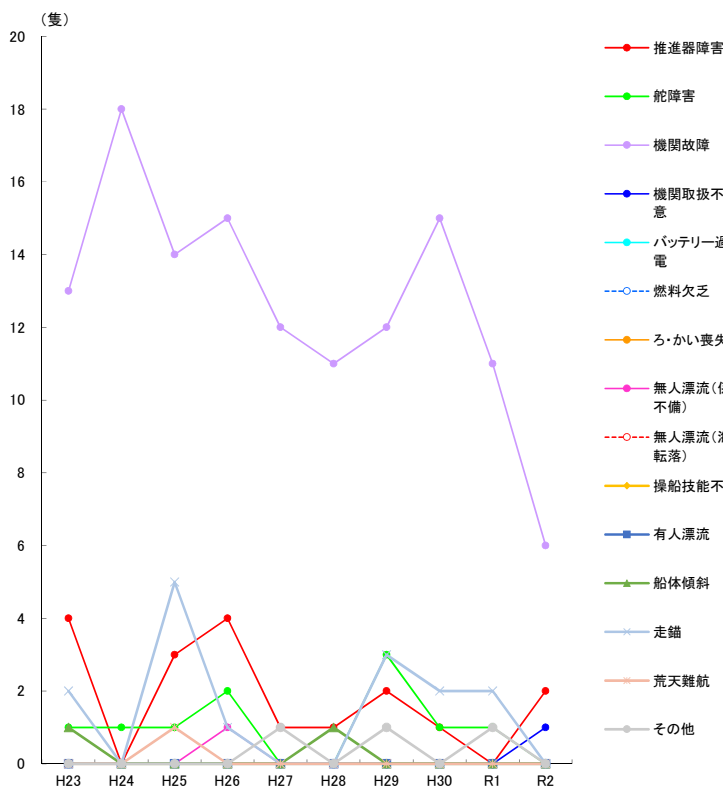
第 I - 20 図 タンカーの海難種類別海難発生隻数



単位: 隻

	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2
衝突	30	28	27	28	40	28	32	25	32	20
単独衝突	13	9	13	16	11	12	11	6	10	15
乗揚	14	10	10	9	9	13	12	14	12	13
転覆	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
浸水	2	2	0	1	1	1	2	1	1	1
火災	1	0	4	0	3	2	0	3	1	0
爆発	1	0	0	2	0	2	0	1	0	0
運航不能	21	19	24	23	14	13	21	19	15	9
その他	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
計	82	69	78	79	78	71	78	69	71	58

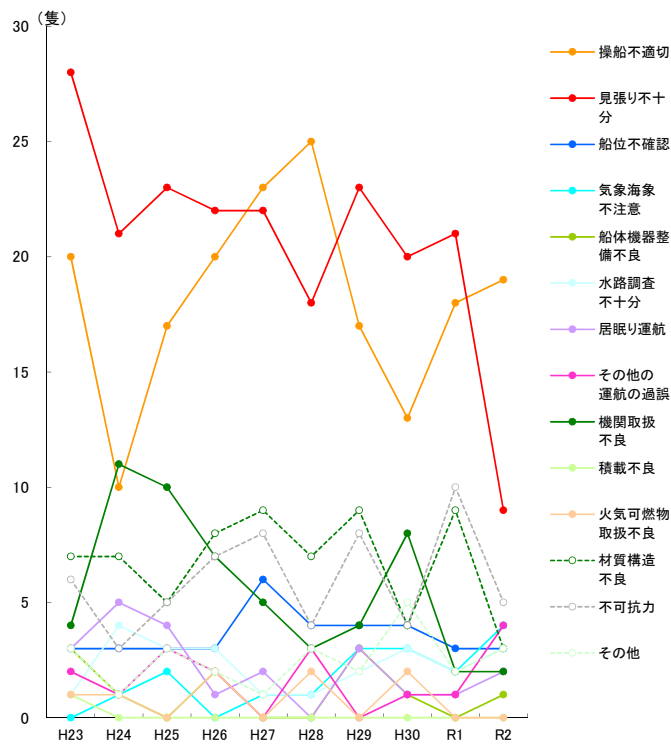
第 I - 20 図 詳細図 タンカーの運航不能の詳細別海難発生隻数



単位: 隻

	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2
推進器障害	4	0	3	4	1	1	2	1	0	2
舵障害	1	1	1	2	0	0	3	1	1	0
機関故障	13	18	14	15	12	11	12	15	11	6
機関取扱不注意	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
バッテリー過放電	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
燃料欠乏	0	0	0	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	1	0	0	0	0	0	0
無人漂流(海中転落)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
操船技能不足	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
有人漂流	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
船体傾斜	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0
走錨	2	0	5	1	0	0	3	2	2	0
荒天難航	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0
その他	0	0	0	0	1	0	1	0	1	0
計	21	19	24	23	14	13	21	19	15	9

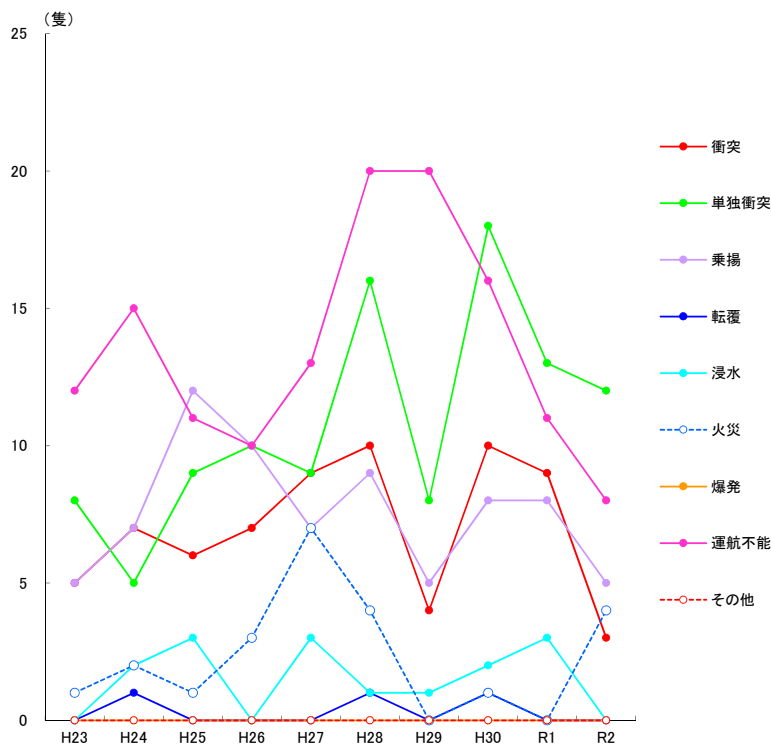
第 I - 21 図 タンカーの原因別海難発生隻数



単位: 隻

		H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2
人為的要因	運航の過誤										
	操船不適切	20	10	17	20	23	25	17	13	18	19
	見張り不十分	28	21	23	22	22	18	23	20	21	9
	船位不確認	3	3	3	3	6	4	4	4	3	3
	気象海象不注意	0	1	2	0	1	1	3	3	2	4
	船体機器整備不良	3	1	0	2	0	0	3	1	0	1
	水路調査不十分	1	4	3	3	1	1	2	3	2	3
	居眠り運航	3	5	4	1	2	0	3	1	1	2
	その他の運航の過誤	2	1	3	2	0	3	0	1	1	4
	機関取扱不良	4	11	10	7	5	3	4	8	2	2
積載不良	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
火気可燃物取扱不良	1	1	0	2	0	2	0	2	0	0	
材質構造不良	7	7	5	8	9	7	9	4	9	3	
不可抗力	6	3	5	7	8	4	8	4	10	5	
その他	3	1	3	2	1	3	2	5	2	3	
計	82	69	78	79	78	71	78	69	71	58	

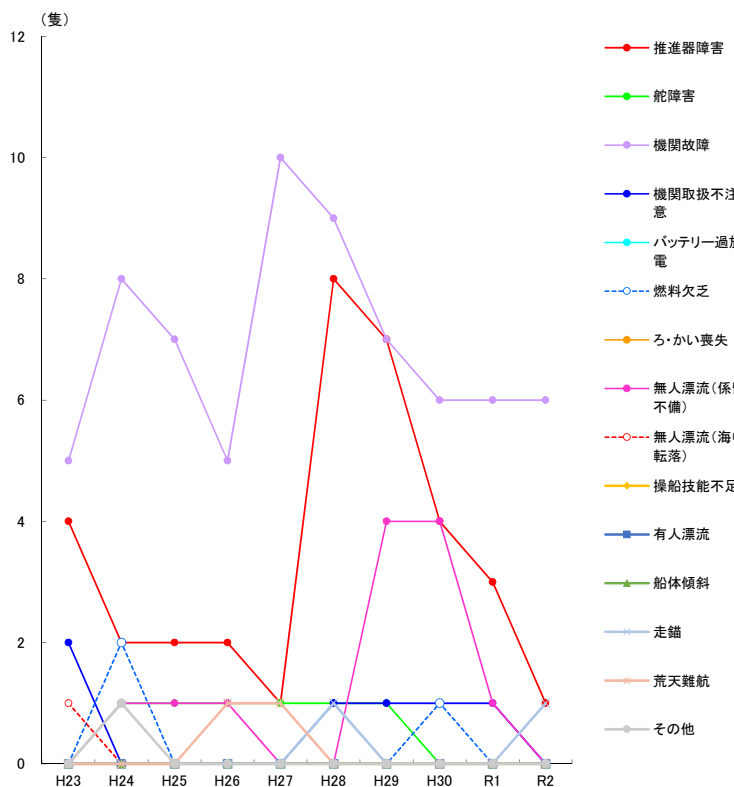
第 I - 22 図 旅客船の海難種類別海難発生隻数



単位: 隻

	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2
衝突	5	7	6	7	9	10	4	10	9	3
単独衝突	8	5	9	10	9	16	8	18	13	12
乗揚	5	7	12	10	7	9	5	8	8	5
転覆	0	1	0	0	0	1	0	1	0	0
浸水	0	2	3	0	3	1	1	2	3	0
火災	1	2	1	3	7	4	0	1	0	4
爆発	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
運航不能	12	15	11	10	13	20	20	16	11	8
その他	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
計	31	39	42	40	48	61	38	56	44	32

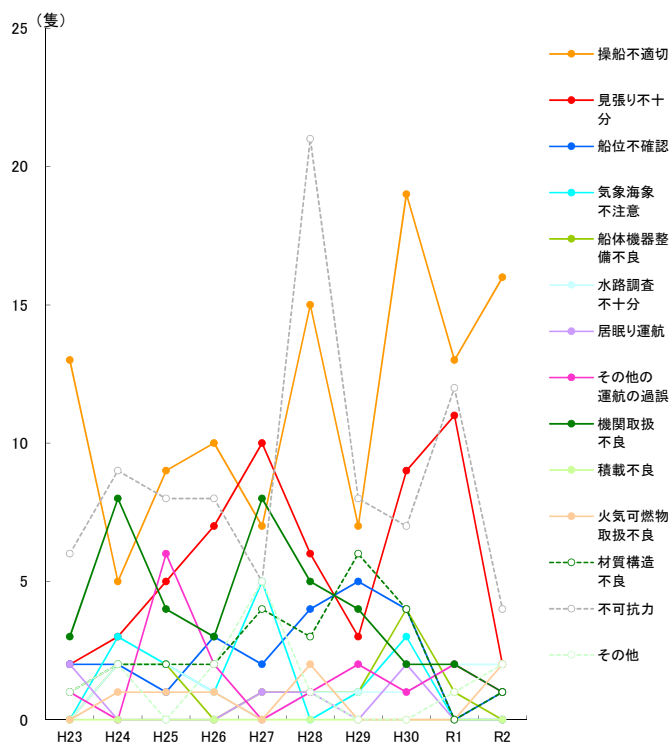
第 I - 22 図 詳細図 旅客船の運航不能の詳細別海難発生隻数



単位:隻

	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2
推進器障害	4	2	2	2	1	8	7	4	3	1
舵障害	0	1	1	1	1	1	1	0	0	0
機関故障	5	8	7	5	10	9	7	6	6	6
機関取扱不注意	2	0	0	0	0	1	1	1	1	0
バッテリー過放電	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
燃料欠乏	0	2	0	0	0	0	0	1	0	0
ろ・かい喪失	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
無人漂流(係留不備)	0	1	1	1	0	0	4	4	1	0
無人漂流(海中転落)	1	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	0	0	0	0	0	0	0	0	0
走錨	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1
荒天難航	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0
その他	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
計	12	15	11	10	13	20	20	16	11	8

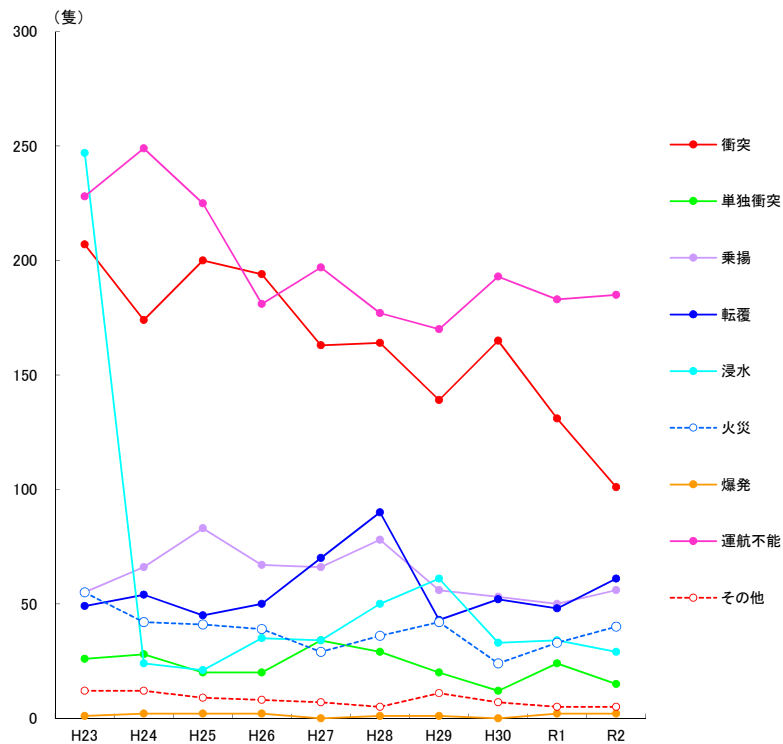
第 I - 23 図 旅客船の原因別海難発生隻数



単位:隻

	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	
運航の過誤 人為的要因	操船不適切	13	5	9	10	7	15	7	19	13	16
	見張り不十分	2	3	5	7	10	6	3	9	11	2
	船位不確認	2	2	1	3	2	4	5	4	0	1
	気象海象不注意	0	3	2	1	5	0	1	3	0	0
	船体機器整備不良	0	2	2	0	1	1	1	4	1	0
	水路調査不十分	0	2	2	1	0	1	1	1	2	2
	居眠り運航	2	0	0	0	1	1	0	2	0	0
	その他の運航の過誤	1	0	6	2	0	1	2	1	2	1
機関取扱不良	3	8	4	3	8	5	4	2	2	1	
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	1	1	0	2	0	0	0	2	
材質構造不良	1	2	2	2	4	3	6	4	0	1	
不可抗力	6	9	8	8	5	21	8	7	12	4	
その他	1	2	0	2	5	1	0	0	1	2	
計	31	39	42	40	48	61	38	56	44	32	

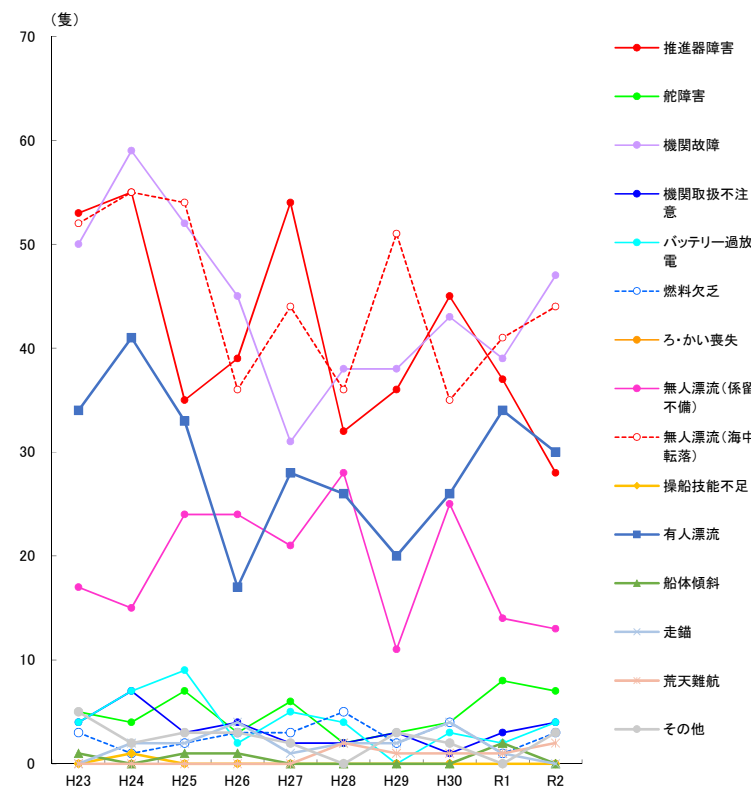
第 I - 24 図 漁船の海難種類別海難発生隻数



単位: 隻

	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2
衝突	207	174	200	194	163	164	139	165	131	101
単独衝突	26	28	20	20	34	29	20	12	24	15
乗揚	55	66	83	67	66	78	56	53	50	56
転覆	49	54	45	50	70	90	43	52	48	61
浸水	247	24	21	35	34	50	61	33	34	29
火災	55	42	41	39	29	36	42	24	33	40
爆発	1	2	2	2	0	1	1	0	2	2
運航不能	228	249	225	181	197	177	170	193	183	185
その他	12	12	9	8	7	5	11	7	5	5
計	880	651	646	596	600	630	543	539	510	494

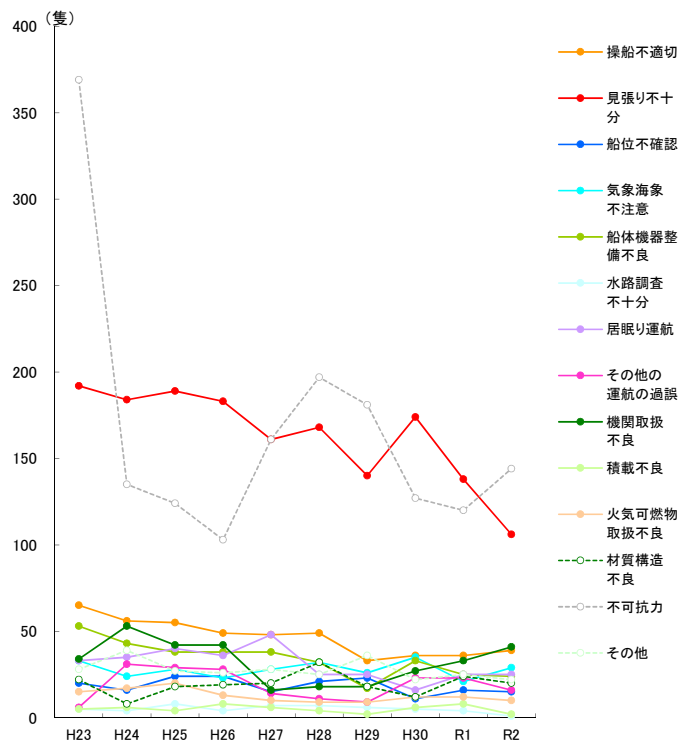
第 I - 24 図 詳細図 漁船の運航不能の詳細別海難発生隻数



単位: 隻

	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2
推進器障害	53	55	35	39	54	32	36	45	37	28
舵障害	5	4	7	3	6	2	3	4	8	7
機関故障	50	59	52	45	31	38	38	43	39	47
機関取扱不注意	4	7	3	4	2	2	3	1	3	4
バッテリー過放電	4	7	9	2	5	4	0	3	2	4
燃料欠乏	3	1	2	3	3	5	2	4	1	3
ろ・かい喪失	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
無人漂流(係留不備)	17	15	24	24	21	28	11	25	14	13
無人漂流(海中転落)	52	55	54	36	44	36	51	35	41	44
操船技能不足	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
有人漂流	34	41	33	17	28	26	20	26	34	30
船体傾斜	1	0	1	1	0	0	0	0	2	0
走錨	0	2	2	4	1	2	2	4	1	0
荒天難航	0	0	0	0	0	2	1	1	1	2
その他	5	2	3	3	2	0	3	2	0	3
計	228	249	225	181	197	177	170	193	183	185

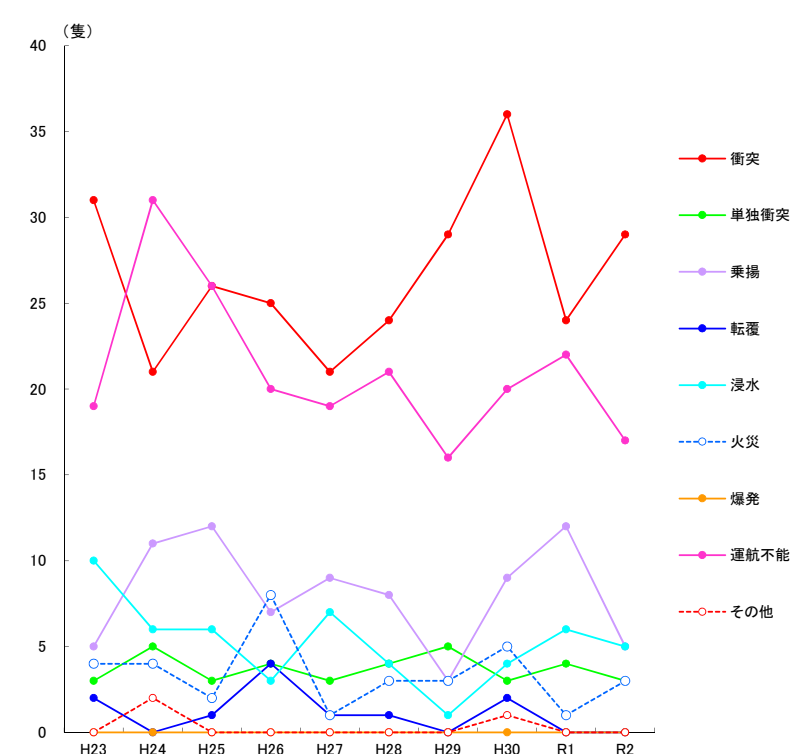
第 I - 25 図 漁船の原因別海難発生隻数



単位: 隻

		H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2
人為的要因	運航の過誤										
	操船不適切	65	56	55	49	48	49	33	36	36	39
	見張り不十分	192	184	189	183	161	168	140	174	138	106
	船位不確認	20	16	24	24	15	21	23	11	16	15
	気象海象不注意	33	24	28	23	28	32	26	35	21	29
	船体機器整備不良	53	43	38	38	38	32	17	33	25	24
	水路調査不十分	5	4	8	4	7	7	6	5	4	1
	居眠り運航	33	35	40	36	48	25	25	16	25	25
	その他の運航の過誤	6	31	29	28	14	11	9	23	23	16
	機関取扱不良	34	53	42	42	16	18	18	27	33	41
積載不良	5	6	4	8	6	4	2	6	8	2	
火気可燃物取扱不良	15	17	20	13	10	9	9	12	12	10	
材質構造不良	22	8	18	19	20	32	18	12	24	20	
不可抗力	369	135	124	103	161	197	181	127	120	144	
その他	28	39	27	26	28	25	36	22	25	22	
計	880	651	646	596	600	630	543	539	510	494	

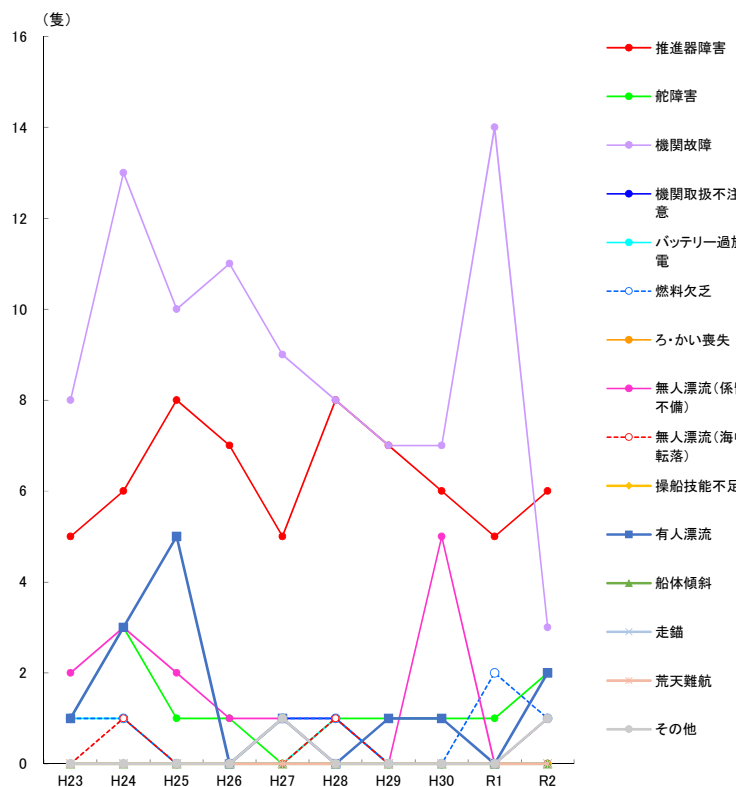
第 I - 26 図 遊漁船の海難種類別海難発生隻数



単位: 隻

	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2
衝突	31	21	26	25	21	24	29	36	24	29
単独衝突	3	5	3	4	3	4	5	3	4	3
乗揚	5	11	12	7	9	8	3	9	12	5
転覆	2	0	1	4	1	1	0	2	0	0
浸水	10	6	6	3	7	4	1	4	6	5
火災	4	4	2	8	1	3	3	5	1	3
爆発	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
運航不能	19	31	26	20	19	21	16	20	22	17
その他	0	2	0	0	0	0	0	1	0	0
計	74	80	76	71	61	65	57	80	69	62

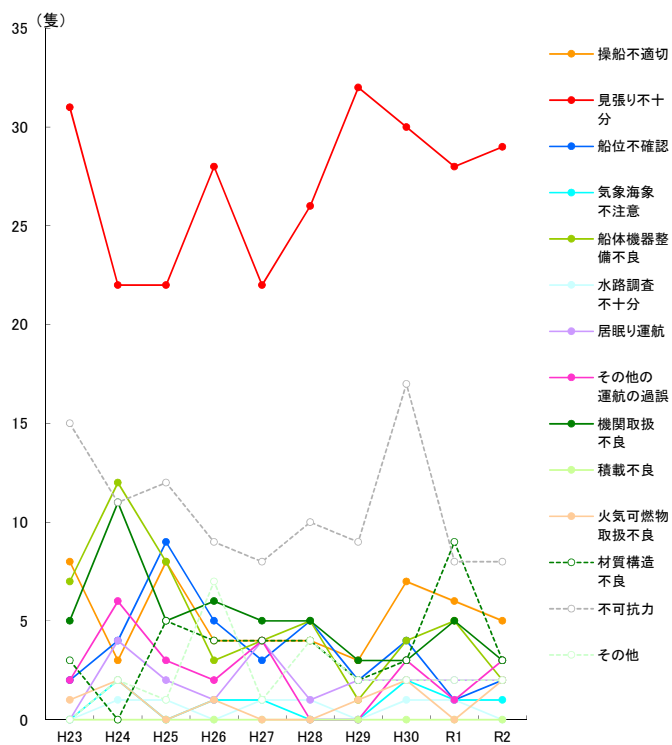
第 I - 26 図 詳細図 遊漁船の運航不能の詳細別海難発生隻数



単位:隻

	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2
推進器障害	5	6	8	7	5	8	7	6	5	6
舵障害	1	3	1	1	0	1	1	1	1	2
機関故障	8	13	10	11	9	8	7	7	14	3
機関取扱不注意	0	0	0	0	1	1	0	0	0	1
バッテリー過放電	1	1	0	0	0	1	0	0	0	0
燃料欠乏	1	1	0	0	1	1	0	0	2	1
ろ・かい喪失	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
無人漂流(係留不備)	2	3	2	1	1	0	0	5	0	0
無人漂流(海中転落)	0	1	0	0	0	1	0	0	0	1
操船技能不足	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
有人漂流	1	3	5	0	1	0	1	1	0	2
船体傾斜	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
走錨	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
荒天難航	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
その他	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1
計	19	31	26	20	19	21	16	20	22	17

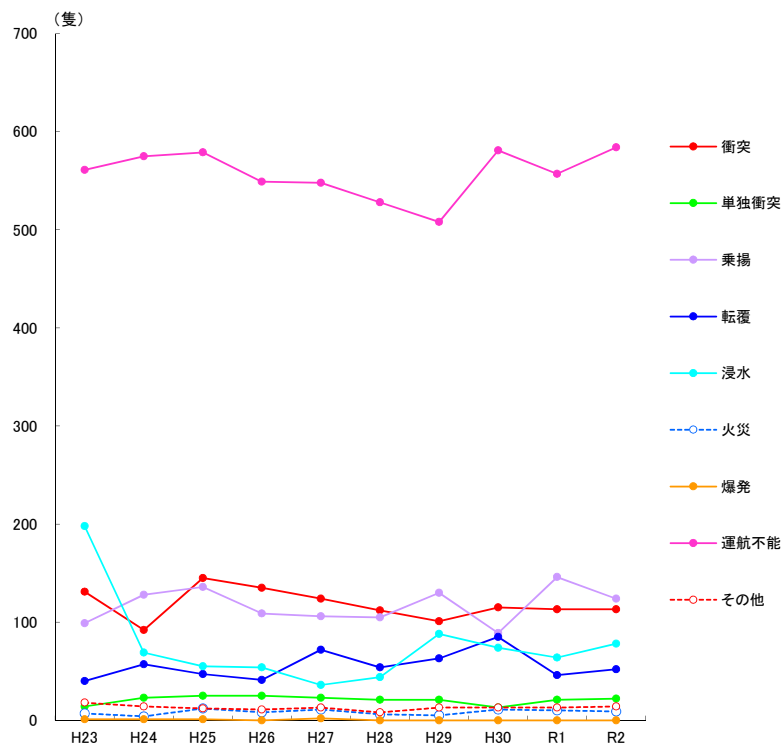
第 I - 27 図 遊漁船の原因別海難発生隻数



単位:隻

	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	
運航の過誤 人為的要因	操船不適切	8	3	8	4	4	3	7	6	5	
	見張り不十分	31	22	22	28	22	26	30	28	29	
	船位不確認	2	4	9	5	3	5	2	4	1	2
	気象海象不注意	0	2	0	1	1	0	0	2	1	1
	船体機器整備不良	7	12	8	3	4	5	1	4	5	2
	水路調査不十分	0	1	1	0	1	1	0	1	1	0
	居眠り運航	0	4	2	1	4	1	2	2	2	2
	その他の運航の過誤	2	6	3	2	4	0	0	3	1	3
	機関取扱不良	5	11	5	6	5	5	3	3	5	3
積載不良	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
火気可燃物取扱不良	1	2	0	1	0	0	1	2	0	2	
材質構造不良	3	0	5	4	4	4	2	3	9	3	
不可抗力	15	11	12	9	8	10	9	17	8	8	
その他	0	2	1	7	1	4	2	2	2	2	
計	74	80	76	71	61	65	57	80	69	62	

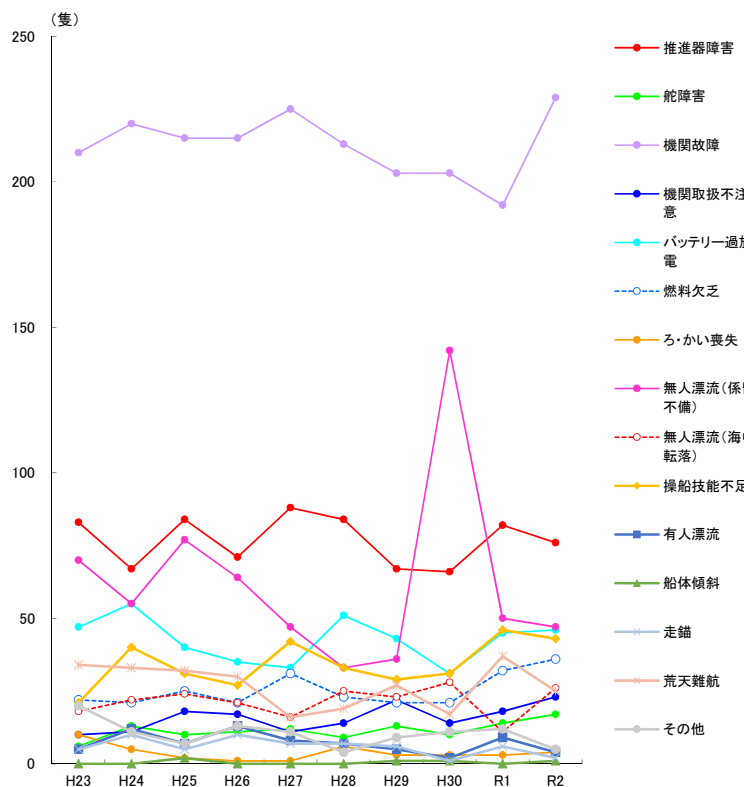
第 I - 28 図 プレジャーボートの海難種類別海難発生隻数



単位: 隻

	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2
衝突	131	92	145	135	124	112	101	115	113	113
単独衝突	14	23	25	25	23	21	21	13	21	22
乗揚	99	128	136	109	106	105	130	89	146	124
転覆	40	57	47	41	72	54	63	85	46	52
浸水	198	69	55	54	36	44	88	74	64	78
火災	7	4	12	8	11	6	5	11	10	9
爆発	1	1	1	0	2	0	0	0	0	0
運航不能	561	575	579	549	548	528	508	581	557	584
その他	18	14	12	11	13	8	13	13	13	14
計	1,069	963	1,012	932	935	878	929	981	970	996

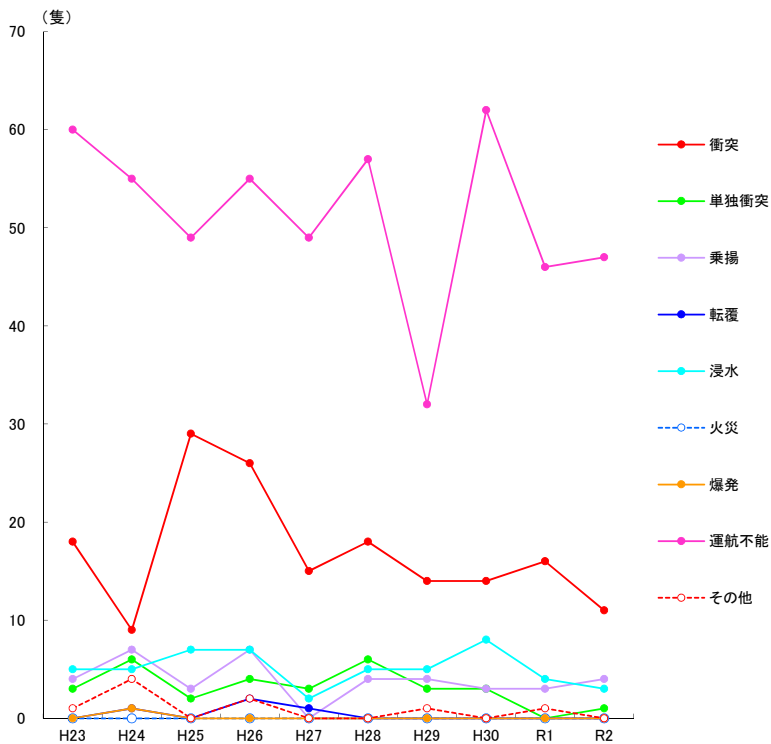
第 I - 28 図 詳細図 プレジャーボートの運航不能の詳細別海難発生隻数



単位: 隻

	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2
推進器障害	83	67	84	71	88	84	67	66	82	76
舵障害	6	13	10	11	12	9	13	10	14	17
機関故障	210	220	215	215	225	213	203	203	192	229
機関取扱不注意	10	11	18	17	11	14	22	14	18	23
バッテリー過放電	47	55	40	35	33	51	43	31	45	46
燃料欠乏	22	21	25	21	31	23	21	21	32	36
ろ・かい喪失	10	5	2	1	1	6	3	3	3	4
無人漂流(係留不備)	70	55	77	64	47	33	36	142	50	47
無人漂流(海中転落)	18	22	24	21	16	25	23	28	11	26
操船技能不足	21	40	31	27	42	33	29	31	46	43
有人漂流	5	12	7	13	8	7	5	2	9	4
船体傾斜	0	0	2	0	0	0	1	1	0	1
走錨	5	10	5	10	7	7	6	1	6	2
荒天難航	34	33	32	30	16	19	27	17	37	25
その他	20	11	7	13	11	4	9	11	12	5
計	561	575	579	549	548	528	508	581	557	584

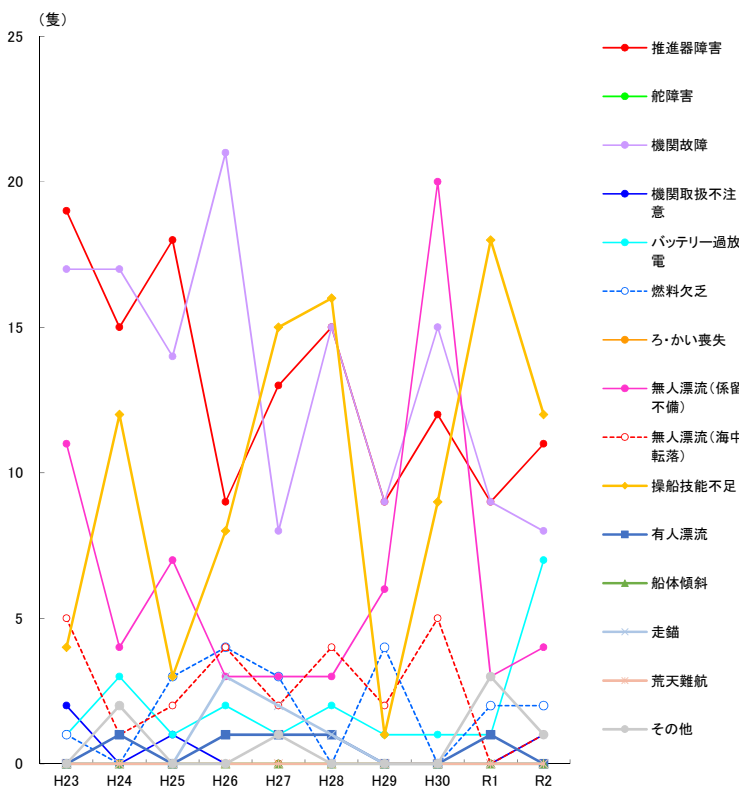
第 I - 28 図 ① 水上オートバイの海難種類別海難発生隻数



単位: 隻

	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2
衝突	18	9	29	26	15	18	14	14	16	11
単独衝突	3	6	2	4	3	6	3	3	0	1
乗揚	4	7	3	7	0	4	4	3	3	4
転覆	0	1	0	2	1	0	0	0	0	0
浸水	5	5	7	7	2	5	5	8	4	3
火災	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
爆発	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
運航不能	60	55	49	55	49	57	32	62	46	47
その他	1	4	0	2	0	0	1	0	1	0
計	91	88	90	103	70	90	59	90	70	66

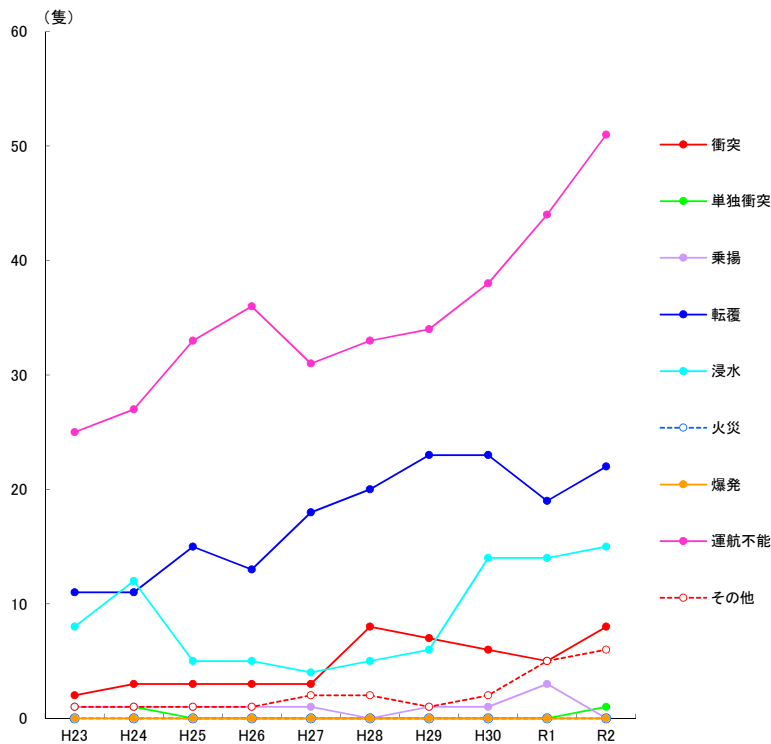
第 I - 28 図 ① 詳細図 水上オートバイの運航不能の詳細別海難発生隻数



単位: 隻

	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2
推進器障害	19	15	18	9	13	15	9	12	9	11
舵障害	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
機関故障	17	17	14	21	8	15	9	15	9	8
機関取扱不注意	2	0	1	0	0	0	0	0	0	1
バッテリー過放電	1	3	1	2	1	2	1	1	1	7
燃料欠乏	1	0	3	4	3	0	4	0	2	2
ろ・かい喪失	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
無人漂流(係留不備)	11	4	7	3	3	3	6	20	3	4
無人漂流(海中転落)	5	1	2	4	2	4	2	5	0	1
操船技能不足	4	12	3	8	15	16	1	9	18	12
有人漂流	0	1	0	1	1	1	0	0	1	0
船体傾斜	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
走錨	0	0	0	3	2	1	0	0	0	0
荒天難航	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
その他	0	2	0	0	1	0	0	0	3	1
計	60	55	49	55	49	57	32	62	46	47

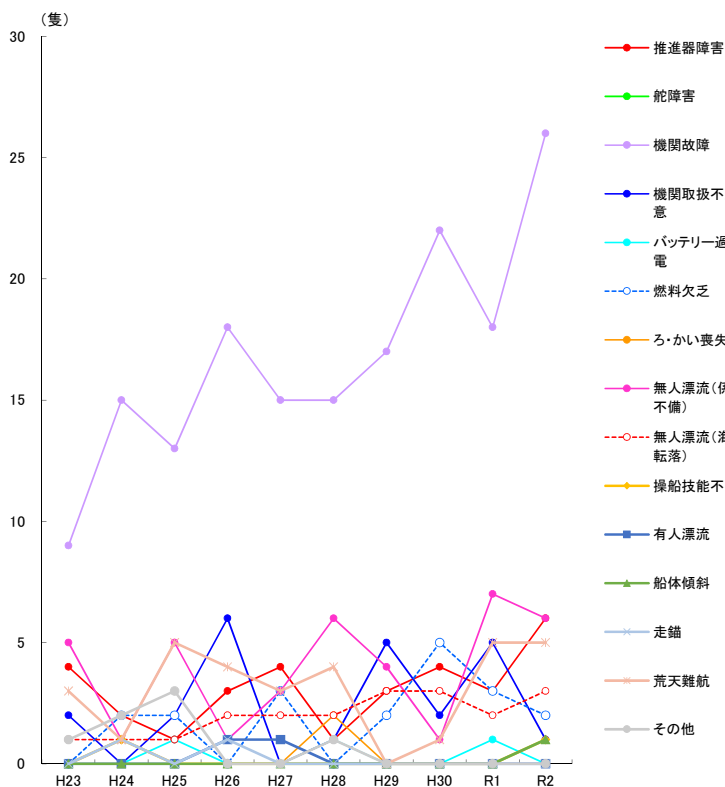
第 I - 28 図 ② ミニボートの海難種類別海難発生隻数



単位: 隻

	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2
衝突	2	3	3	3	3	8	7	6	5	8
単独衝突	1	1	0	0	0	0	0	0	0	1
乗揚	1	1	1	1	1	0	1	1	3	0
転覆	11	11	15	13	18	20	23	23	19	22
浸水	8	12	5	5	4	5	6	14	14	15
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	25	27	33	36	31	33	34	38	44	51
その他	1	1	1	1	2	2	1	2	5	6
計	49	56	58	59	59	68	72	84	90	103

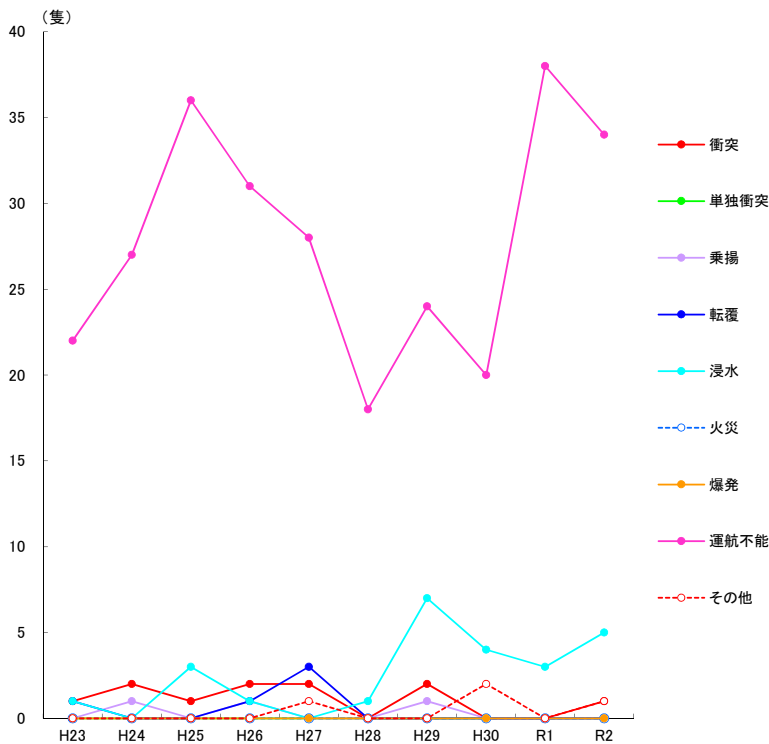
第 I - 28 図 ② 詳細図 ミニボートの運航不能の詳細別海難発生隻数



単位: 隻

	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2
推進器障害	4	2	1	3	4	1	3	4	3	6
舵障害	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
機関故障	9	15	13	18	15	15	17	22	18	26
機関取扱不注意	2	0	2	6	0	1	5	2	5	1
バッテリー過放電	0	0	1	0	0	1	0	0	1	0
燃料欠乏	0	2	2	0	3	0	2	5	3	2
ろ・かい喪失	0	1	0	0	0	2	0	0	0	0
無人漂流(係留不備)	5	1	5	1	3	6	4	1	7	6
無人漂流(海中転落)	1	1	1	2	2	2	3	3	2	3
操船技能不足	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1
有人漂流	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0
船体傾斜	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
走錨	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0
荒天難航	3	1	5	4	3	4	0	1	5	5
その他	1	2	3	0	0	1	0	0	0	0
計	25	27	33	36	31	33	34	38	44	51

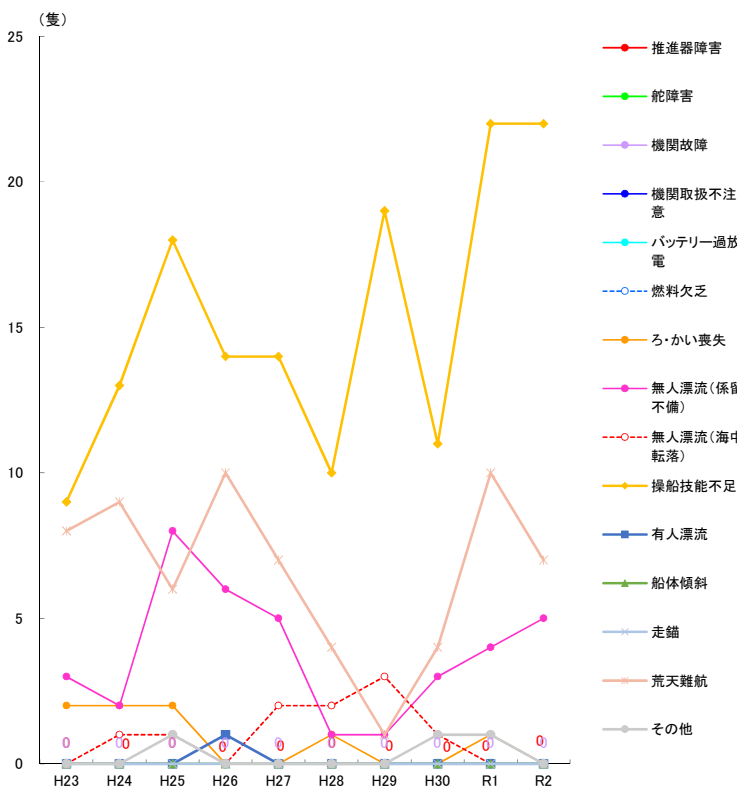
第 I - 28 図 ③ カヌーの海難種類別海難発生隻数



単位: 隻

	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2
衝突	1	2	1	2	2	0	2	0	0	1
単独衝突	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
乗揚	0	1	0	1	0	0	1	0	0	0
転覆	1	0	0	1	3	0	0	0	0	0
浸水	1	0	3	1	0	1	7	4	3	5
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	22	27	36	31	28	18	24	20	38	34
その他	0	0	0	0	1	0	0	2	0	1
計	25	30	40	36	34	19	34	26	41	41

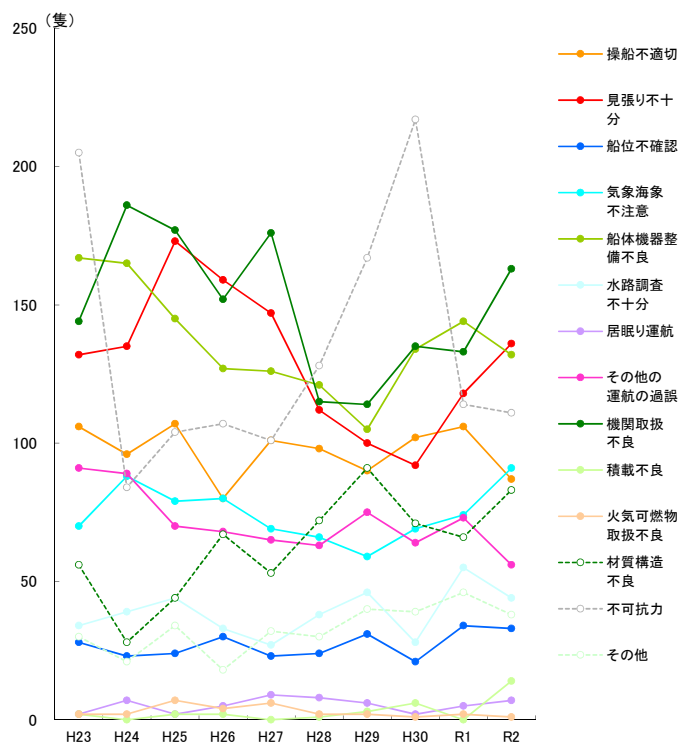
第 I - 28 図 ③ 詳細図 カヌーの運航不能の詳細別海難発生隻数



単位: 隻

	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2
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	2	2	2	0	0	1	0	0	1	0
無人漂流(係留不備)	3	2	8	6	5	1	1	3	4	5
無人漂流(海中転落)	0	1	1	0	2	2	3	1	0	0
操船技能不足	9	13	18	14	14	10	19	11	22	22
有人漂流	0	0	0	1	0	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	8	9	6	10	7	4	1	4	10	7
その他	0	0	1	0	0	0	0	1	1	0
計	22	27	36	31	28	18	24	20	38	34

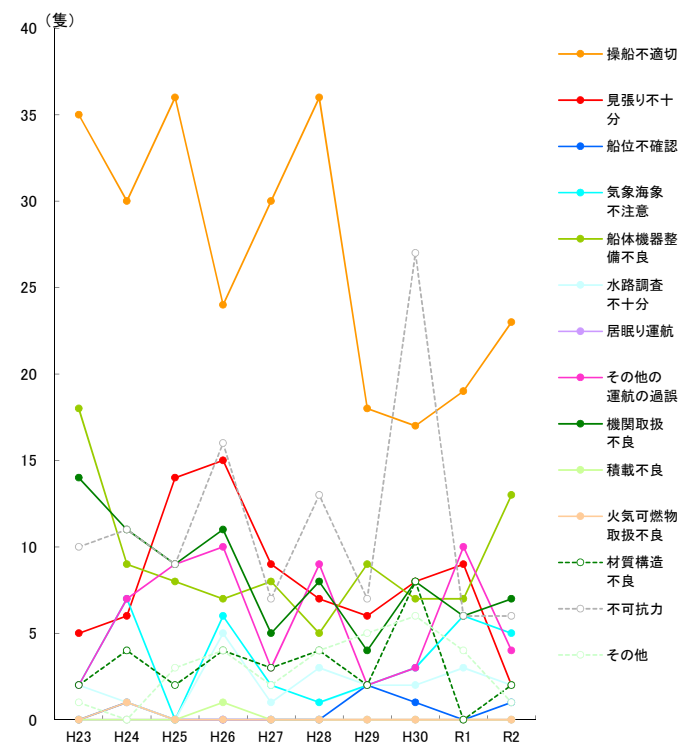
第 I - 29 図 プレジャーボートの原因別海難発生隻数



単位: 隻

		H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2
運航の過誤 人為的要因	操船不適切	106	96	107	80	101	98	90	102	106	87
	見張り不十分	132	135	173	159	147	112	100	92	118	136
	船位不確認	28	23	24	30	23	24	31	21	34	33
	気象海象不注意	70	88	79	80	69	66	59	69	74	91
	船体機器整備不良	167	165	145	127	126	121	105	134	144	132
	水路調査不十分	34	39	44	33	27	38	46	28	55	44
	居眠り運航	2	7	2	5	9	8	6	2	5	7
	その他の運航の過誤	91	89	70	68	65	63	75	64	73	56
	機関取扱不良	144	186	177	152	176	115	114	135	133	163
	積載不良	2	0	2	2	0	1	3	6	0	14
火気可燃物取扱不良	2	2	7	4	6	2	2	1	2	1	
材質構造不良	56	28	44	67	53	72	91	71	66	83	
不可抗力	205	84	104	107	101	128	167	217	114	111	
その他	30	21	34	18	32	30	40	39	46	38	
計	1,069	963	1,012	932	935	878	929	981	970	996	

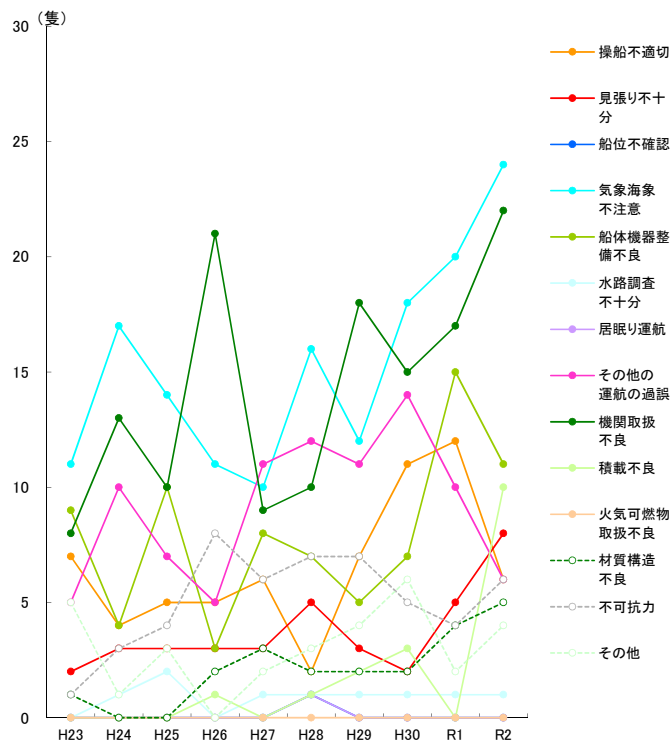
第 I - 29 図 ① 水上オートバイの原因別海難発生隻数



単位: 隻

		H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2
運航の過誤 人為的要因	操船不適切	35	30	36	24	30	36	18	17	19	23
	見張り不十分	5	6	14	15	9	7	6	8	9	2
	船位不確認	0	1	0	0	0	0	2	1	0	1
	気象海象不注意	2	7	0	6	2	1	2	3	6	5
	船体機器整備不良	18	9	8	7	8	5	9	7	7	13
	水路調査不十分	2	1	0	5	1	3	2	2	3	2
	居眠り運航	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	その他の運航の過誤	2	7	9	10	3	9	2	3	10	4
	機関取扱不良	14	11	9	11	5	8	4	8	6	7
	積載不良	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0
火気可燃物取扱不良	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	
材質構造不良	2	4	2	4	3	4	2	8	0	2	
不可抗力	10	11	9	16	7	13	7	27	6	6	
その他	1	0	3	4	2	4	5	6	4	1	
計	91	88	90	103	70	90	59	90	70	66	

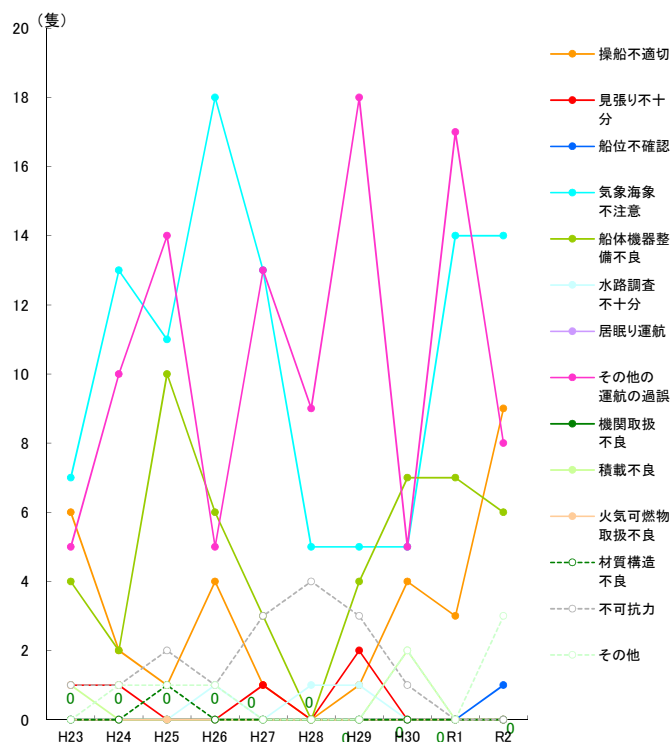
第 I - 29 図 ② ミニボートの原因別海難発生隻数



単位: 隻

		H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2
運航の過誤 人為的要因	操船不適切	7	4	5	5	6	2	7	11	12	6
	見張り不十分	2	3	3	3	3	5	3	2	5	8
	船位不確認	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0
	気象海象不注意	11	17	14	11	10	16	12	18	20	24
	船体機器整備不良	9	4	10	3	8	7	5	7	15	11
	水路調査不十分	0	1	2	0	1	1	1	1	1	1
	居眠り運航	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0
	その他の運航の過誤	5	10	7	5	11	12	11	14	10	6
	機関取扱不良	8	13	10	21	9	10	18	15	17	22
	積載不良	0	0	0	1	0	1	2	3	0	10
火気可燃物取扱不良	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
材質構造不良	1	0	0	2	3	2	2	2	4	5	
不可抗力	1	3	4	8	6	7	7	5	4	6	
その他	5	1	3	0	2	3	4	6	2	4	
計		49	56	58	59	59	68	72	84	90	103

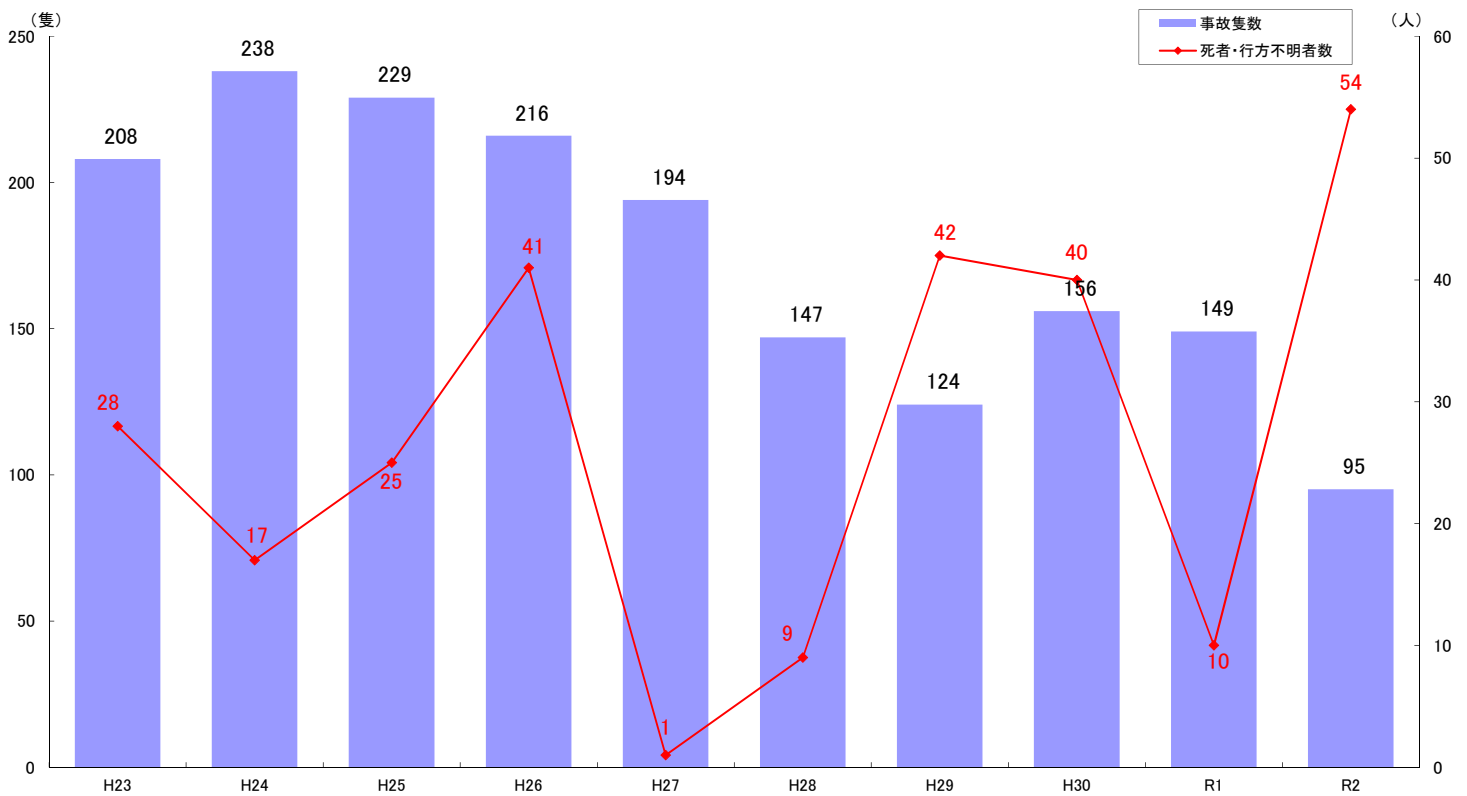
第 I - 29 図 ③ カヌーの原因別海難発生隻数



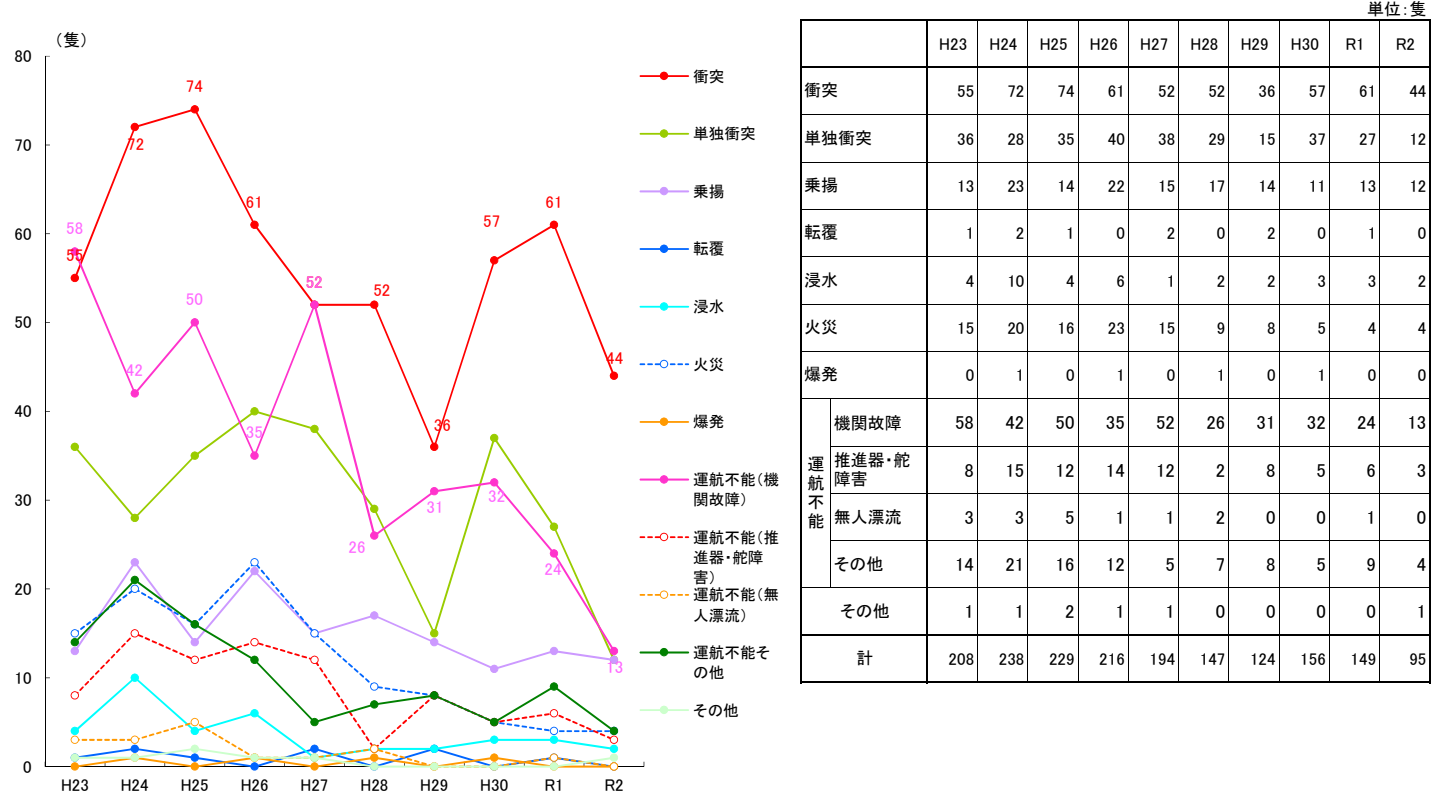
単位: 隻

		H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2
運航の過誤 人為的要因	操船不適切	6	2	1	4	1	0	1	4	3	9
	見張り不十分	1	1	0	0	1	0	2	0	0	0
	船位不確認	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
	気象海象不注意	7	13	11	18	13	5	5	5	14	14
	船体機器整備不良	4	2	10	6	3	0	4	7	7	6
	水路調査不十分	0	0	0	1	0	1	1	0	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	5	10	14	5	13	9	18	5	17	8
	機関取扱不良	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	積載不良	1	0	0	0	0	0	0	2	0	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	1	0	0	0	0	0	0	0	
不可抗力	1	1	2	1	3	4	3	1	0	0	
その他	0	1	1	1	0	0	0	2	0	3	
計		25	30	40	36	34	19	34	26	41	41

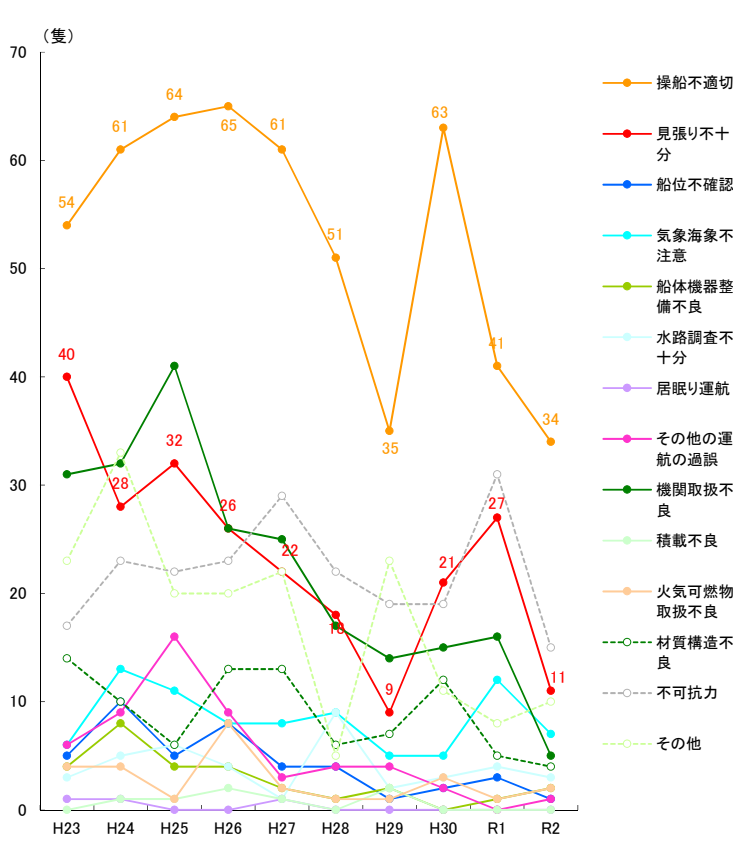
第 I - 30 図 外国船舶の事故隻数及び死者・行方不明者数の推移



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



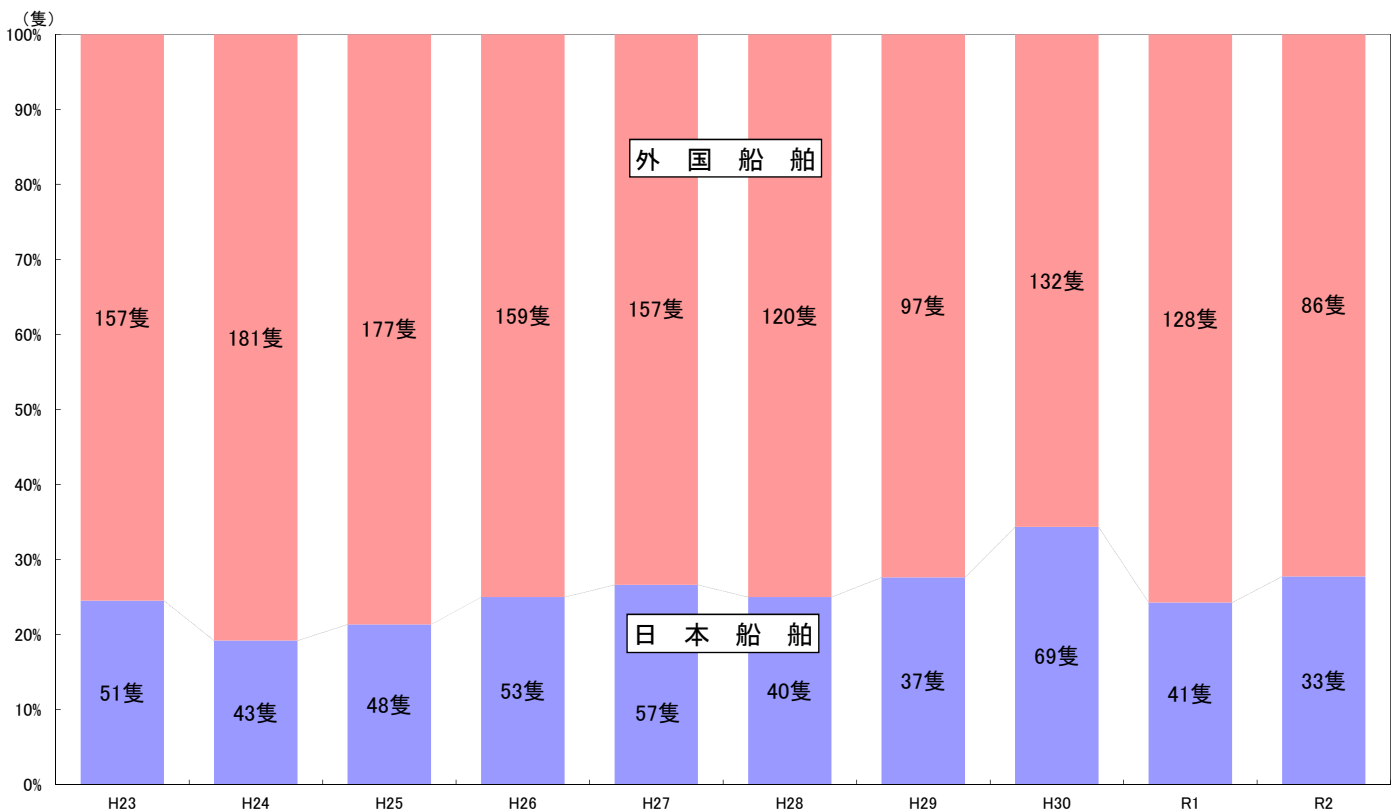
第 I - 32 図 外国船舶事故の原因別による事故隻数の推移



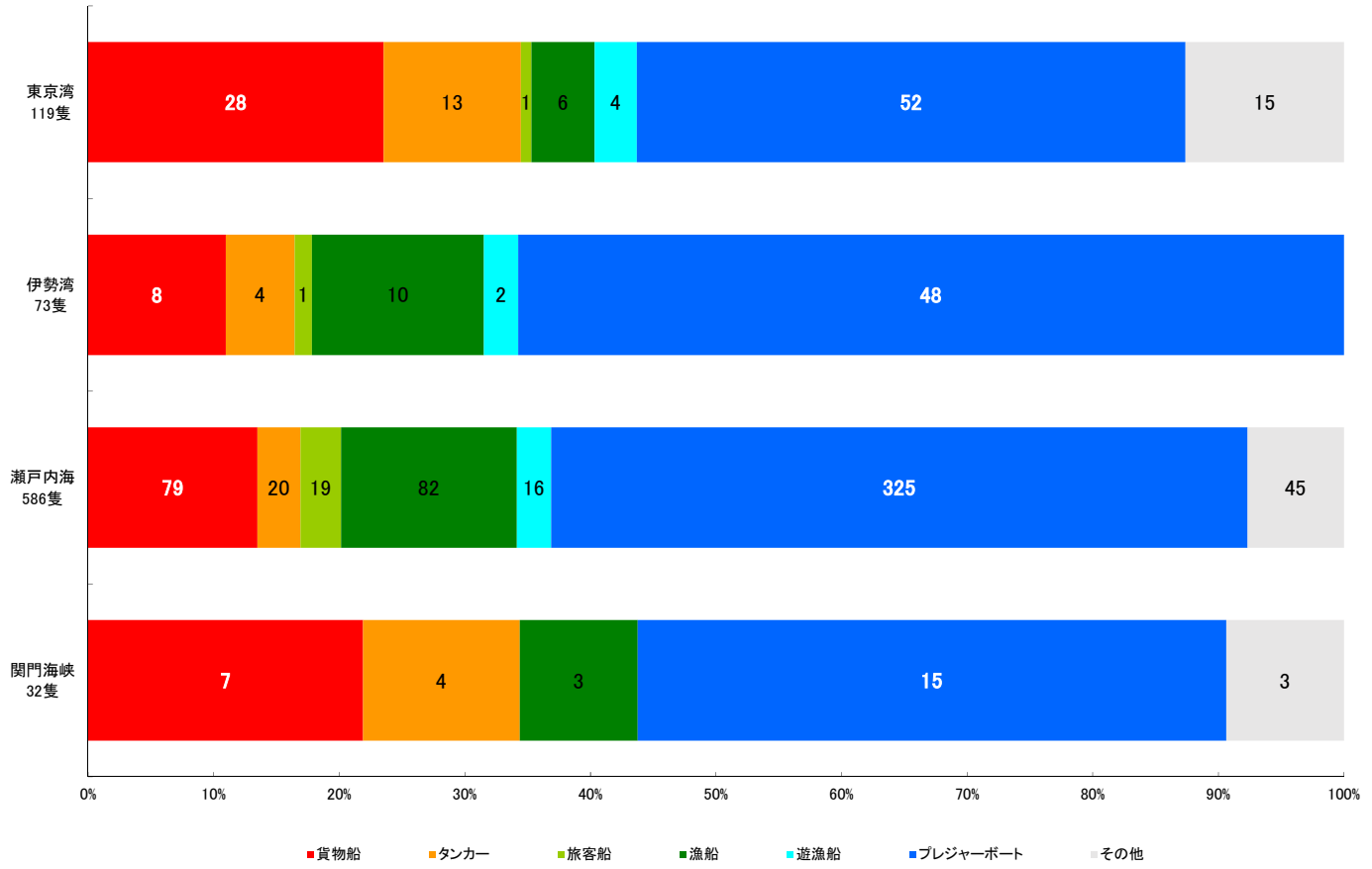
単位: 隻

		H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2
人為的要因	運航の過誤										
	操船不適切	54	61	64	65	61	51	35	63	41	34
	見張り不十分	40	28	32	26	22	18	9	21	27	11
	船位不確認	5	10	5	8	4	4	1	2	3	1
	気象海象不注意	6	13	11	8	8	9	5	5	12	7
	船体機器整備不良	4	8	4	4	2	1	2	0	1	2
	水路調査不十分	3	5	6	4	1	9	2	3	4	3
	居眠り運航	1	1	0	0	1	0	0	0	0	0
	その他の運航の過誤	6	9	16	9	3	4	4	2	0	1
	機関取扱不良	31	32	41	26	25	17	14	15	16	5
積載不良	0	1	1	2	1	0	2	0	0	0	
火気可燃物取扱不良	4	4	1	8	2	1	1	3	1	2	
材質構造不良	14	10	6	13	13	6	7	12	5	4	
不可抗力	17	23	22	23	29	22	19	19	31	15	
その他	23	33	20	20	22	5	23	11	8	10	
計	208	238	229	216	194	147	124	156	149	95	

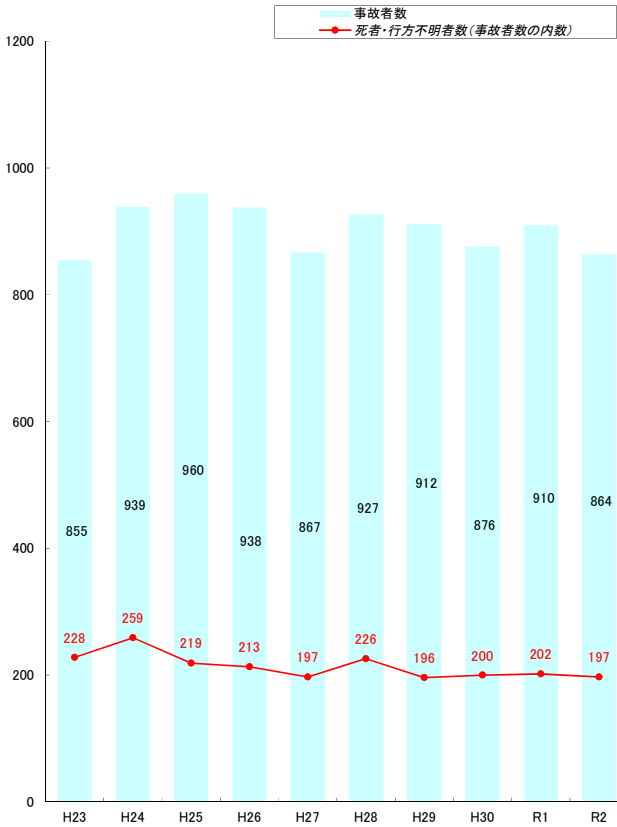
第 I - 33 図 総トン数1,000トン以上の事故隻数の割合



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2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

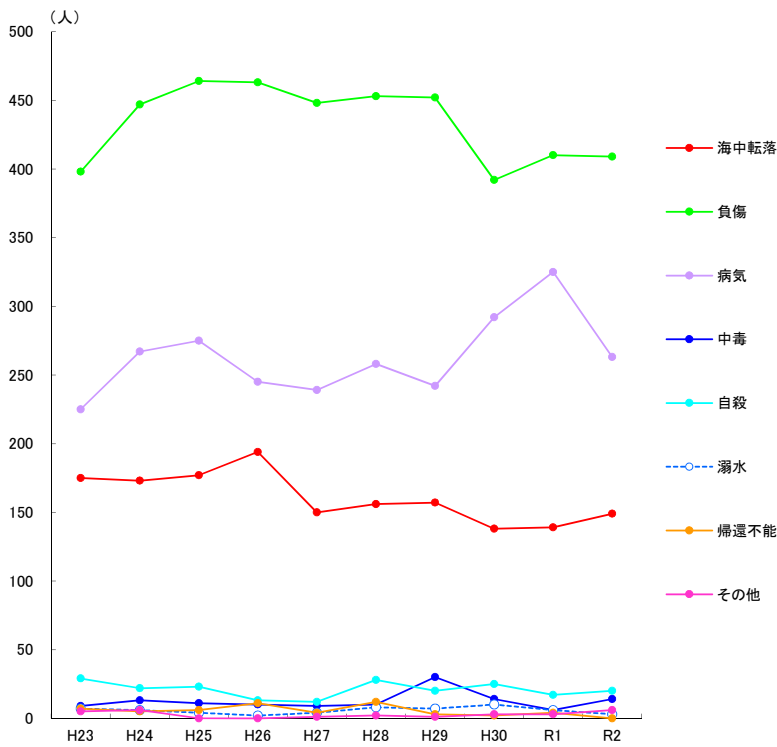
	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2
事故者数	855	939	960	938	867	927	912	876	910	864
死者・行方不明者数(事故者数の内数)	228	259	219	213	197	226	196	200	202	197

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2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	12	7	91	7	65	9	4	2	3	2	2	1	177	28
タンカー	0	0	23	2	45	7	1	1	3	3	1	0	73	13
旅客船	6	3	15	0	23	8	1	0	12	11	3	3	60	25
作業船	3	2	22	0	3	0	0	0	0	0	0	0	28	2
漁船	74	49	144	8	84	33	3	2	1	0	3	3	309	95
遊漁船	5	2	17	1	13	4	1	0	0	0	0	0	36	7
プレジャーボート	42	12	56	1	17	3	1	1	0	0	0	0	116	17
うち水上オートバイ	(0)	(0)	(24)	(1)	(2)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(26)	(1)
その他	7	2	41	2	13	2	3	3	1	1	0	0	65	10
計	149	77	409	21	263	66	14	9	20	17	9	7	864	197

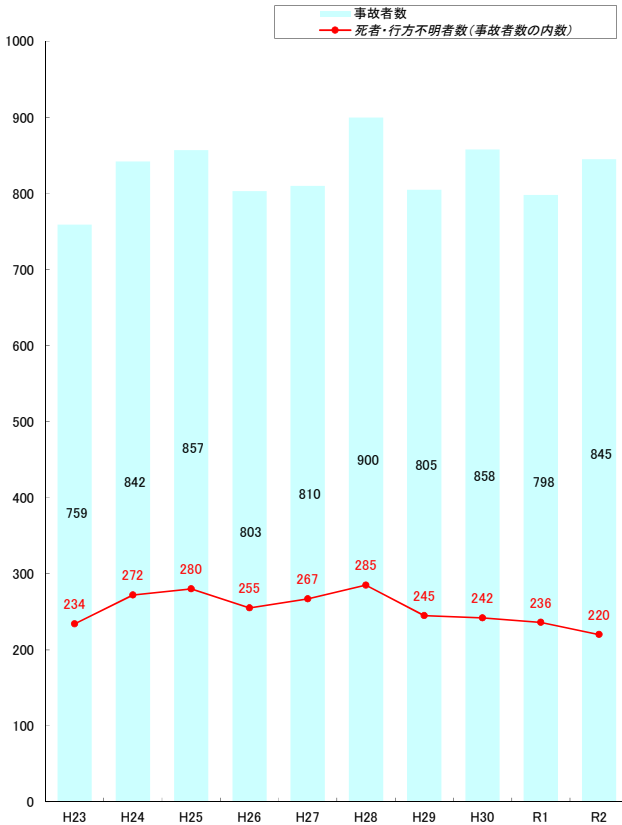
第Ⅱ-2図 船舶海難以外の乗船中の事故内容別発生数



単位:人

	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2
海中転落	175	173	177	194	150	156	157	138	139	149
負傷	398	447	464	463	448	453	452	392	410	409
病気	225	267	275	245	239	258	242	292	325	263
中毒	9	13	11	10	9	10	30	14	6	14
自殺	29	22	23	13	12	28	20	25	17	20
溺水	7	6	4	2	4	8	7	10	6	3
帰還不能	7	5	6	11	4	12	3	2	4	0
その他	5	6	0	0	1	2	1	3	3	6
計	855	939	960	938	867	927	912	876	910	864

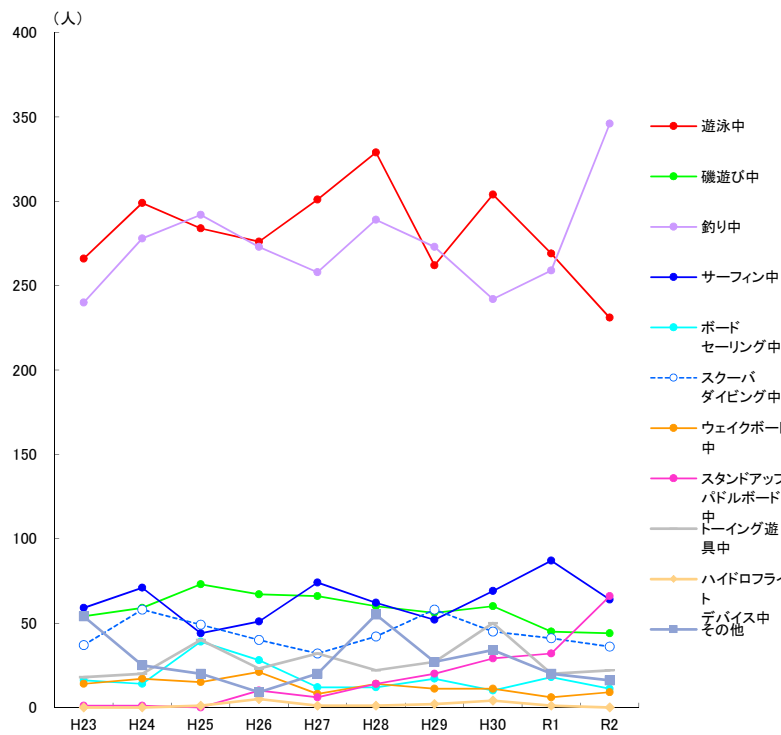
第Ⅱ-3図 マリンレジャーに伴う海浜事故の事故者及び死者・行方不明者発生数



単位:人

	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2
事故者数	759	842	857	803	810	900	805	858	798	845
死者・行方不明者数(事故者数の内数)	234	272	280	255	267	285	245	242	236	220

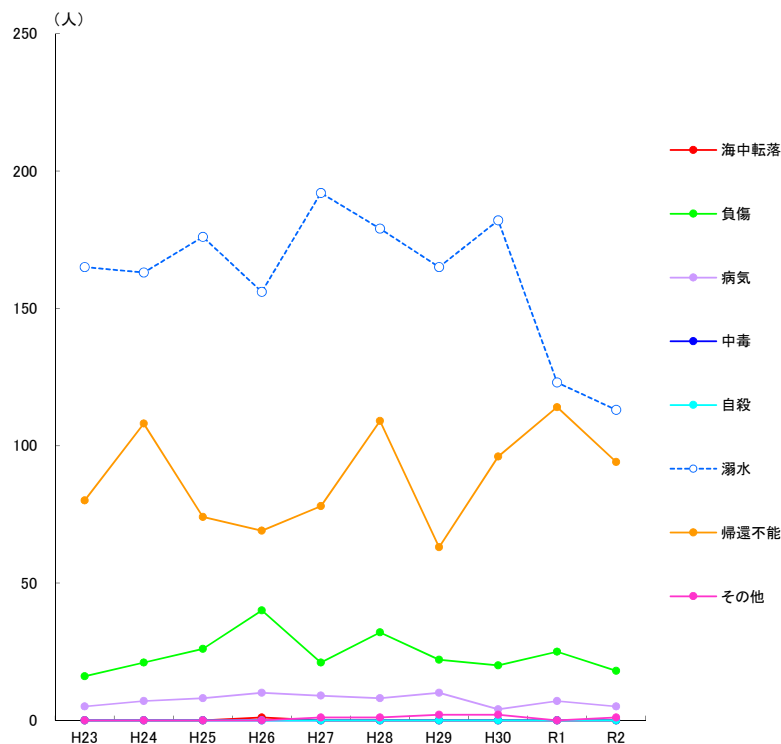
第Ⅱ-4図 マリンレジャーに伴う海浜事故の活動別発生数



単位:人

	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2
遊泳中	266	299	284	276	301	329	262	304	269	231
磯遊び中	54	59	73	67	66	60	56	60	45	44
釣り中	240	278	292	273	258	289	273	242	259	346
サーフィン中	59	71	44	51	74	62	52	69	87	64
ボードセーリング中	16	14	39	28	12	12	17	10	18	11
スクーバダイビング中	37	58	49	40	32	42	58	45	41	36
ウェイクボード中	14	17	15	21	8	14	11	11	6	9
スタンドアップパドルボード中	1	1	0	10	6	14	20	29	32	66
トーイング遊具中	18	20	40	23	32	22	27	50	20	22
ハイドロフライトデバイス中	0	0	1	5	1	1	2	4	1	0
その他	54	25	20	9	20	55	27	34	20	16
計	759	842	857	803	810	900	805	858	798	845

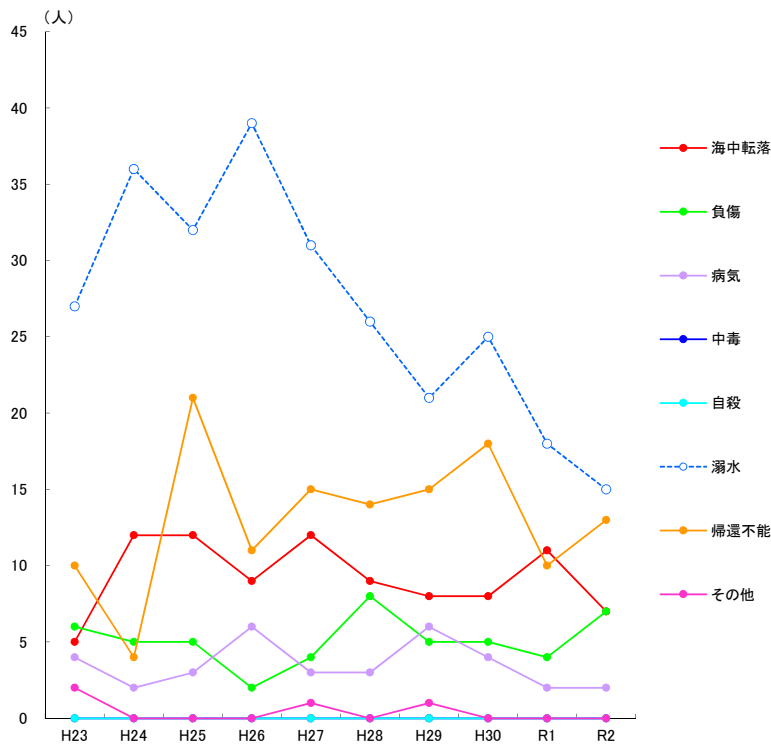
第Ⅱ-4図① 遊泳中の事故内容別発生数



単位:人

	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2
海中転落	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0
負傷	16	21	26	40	21	32	22	20	25	18
病気	5	7	8	10	9	8	10	4	7	5
中毒	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
自殺	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
溺水	165	163	176	156	192	179	165	182	123	113
帰還不能	80	108	74	69	78	109	63	96	114	94
その他	0	0	0	0	1	1	2	2	0	1
計	266	299	284	276	301	329	262	304	269	231

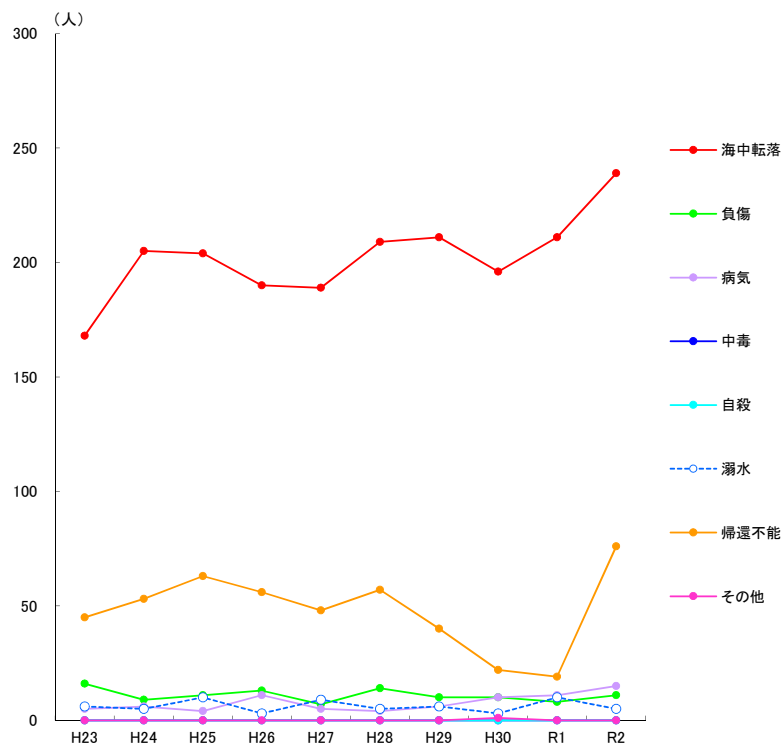
第Ⅱ-4図 ② 磯遊び中の事故内容別発生数



単位:人

	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2
海中転落	5	12	12	9	12	9	8	8	11	7
負傷	6	5	5	2	4	8	5	5	4	7
病気	4	2	3	6	3	3	6	4	2	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	27	36	32	39	31	26	21	25	18	15
帰還不能	10	4	21	11	15	14	15	18	10	13
その他	2	0	0	0	1	0	1	0	0	0
計	54	59	73	67	66	60	56	60	45	44

第Ⅱ-4図 ③-1 釣り中の事故内容別発生数(乗船中の釣りを除く)

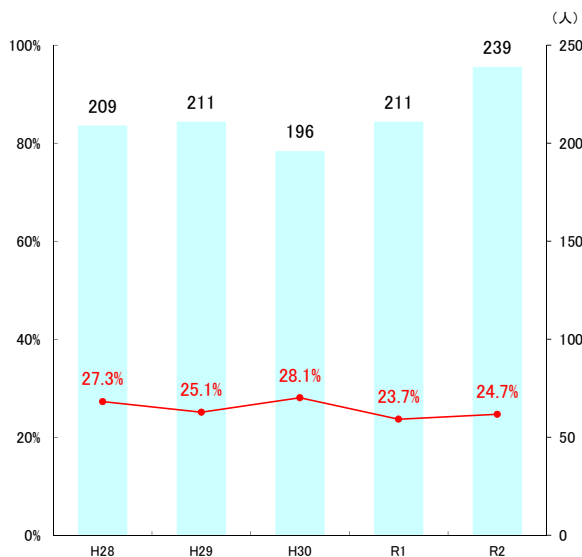


単位:人

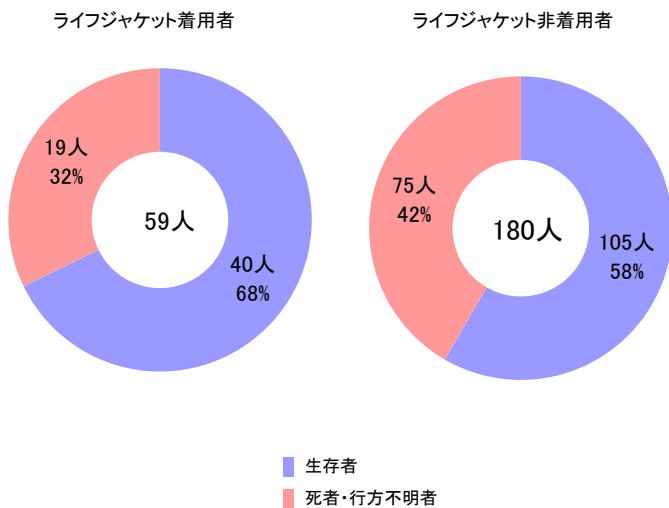
	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2
海中転落	168	205	204	190	189	209	211	196	211	239
負傷	16	9	11	13	7	14	10	10	8	11
病気	5	6	4	11	5	4	6	10	11	15
中毒	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
自殺	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
溺水	6	5	10	3	9	5	6	3	10	5
帰還不能	45	53	63	56	48	57	40	22	19	76
その他	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0
計	240	278	292	273	258	289	273	242	259	346

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(乗船中の釣りを除く)

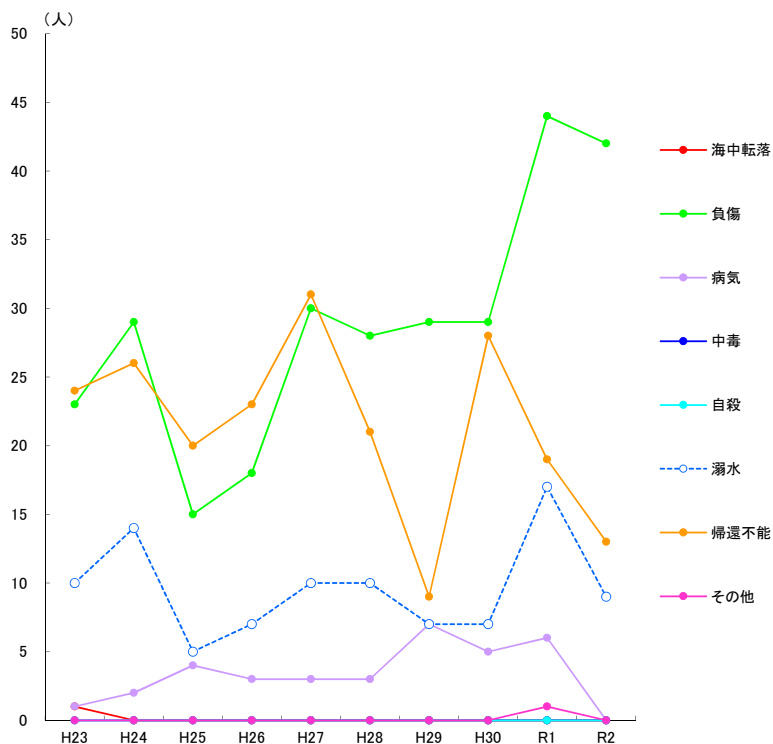
海中転落者数とライフジャケット着用率



死亡率(令和2年)



第Ⅱ-4図 ④ サーフィン中の事故内容別発生数



単位:人

	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2
海中転落	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
負傷	23	29	15	18	30	28	29	29	44	42
病気	1	2	4	3	3	3	7	5	6	0
中毒	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
自殺	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
溺水	10	14	5	7	10	10	7	7	17	9
帰還不能	24	26	20	23	31	21	9	28	19	13
その他	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0
計	59	71	44	51	74	62	52	69	87	64

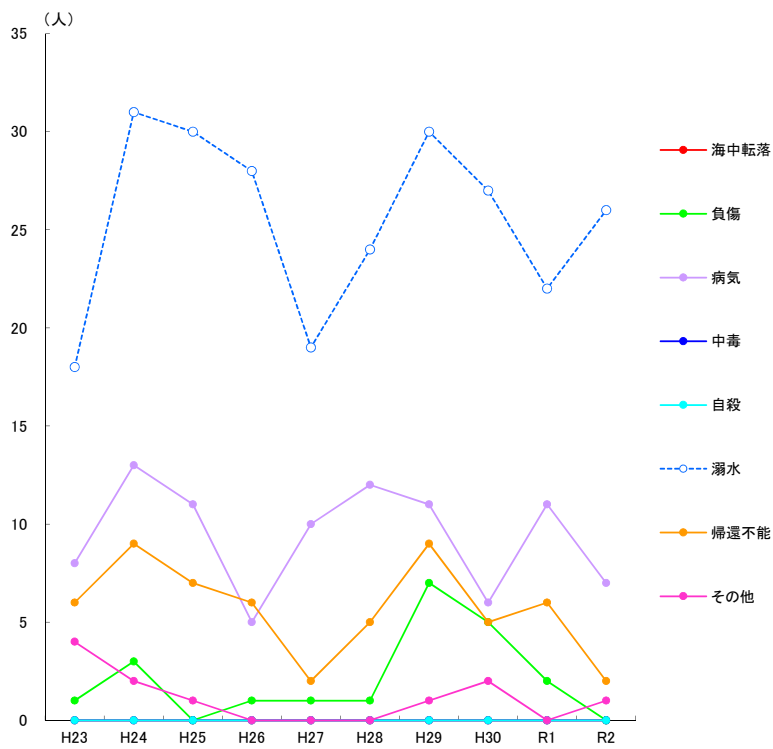
第Ⅱ-4図 ⑤ ボードセーリング中の事故内容別発生数



単位:人

	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2
海中転落	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
負傷	3	2	4	1	1	0	3	2	1	2
病気	0	0	1	0	0	0	1	0	1	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	1	1	0	1	0	1	1	0
帰還不能	13	12	33	26	11	10	13	7	15	8
その他	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0
計	16	14	39	28	12	12	17	10	18	11

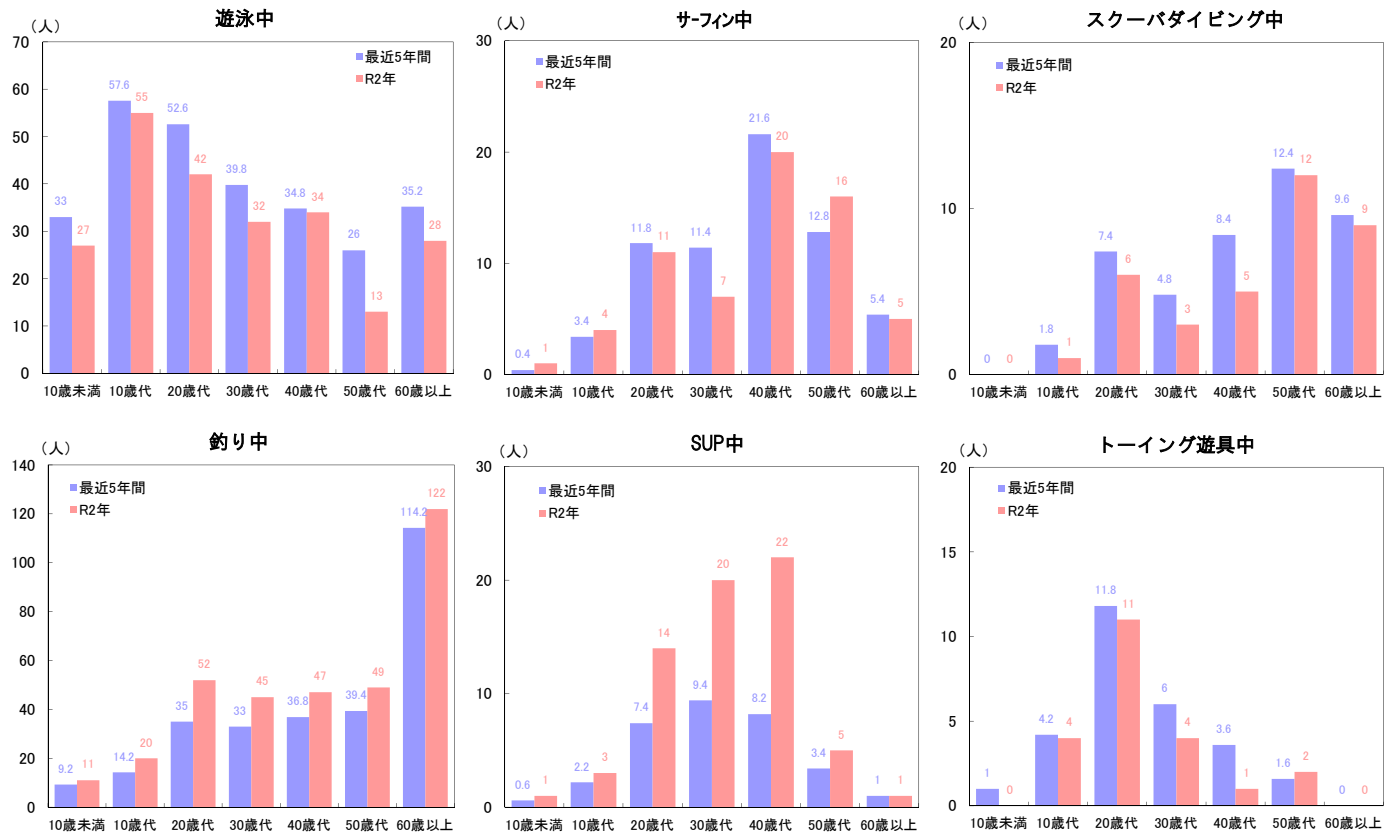
第Ⅱ-4図 ⑥ スノーバダイビング中の事故内容別発生数



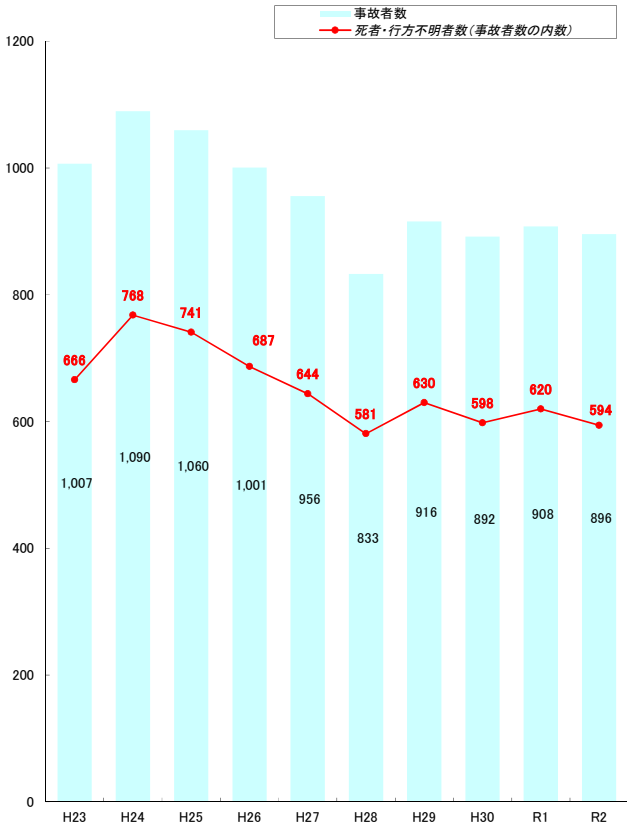
単位:人

	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2
海中転落	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
負傷	1	3	0	1	1	1	7	5	2	0
病気	8	13	11	5	10	12	11	6	11	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	18	31	30	28	19	24	30	27	22	26
帰還不能	6	9	7	6	2	5	9	5	6	2
その他	4	2	1	0	0	0	1	2	0	1
計	37	58	49	40	32	42	58	45	41	36

第Ⅱ-5図 マリンレジャーに伴う海浜事故の年齢層別構成



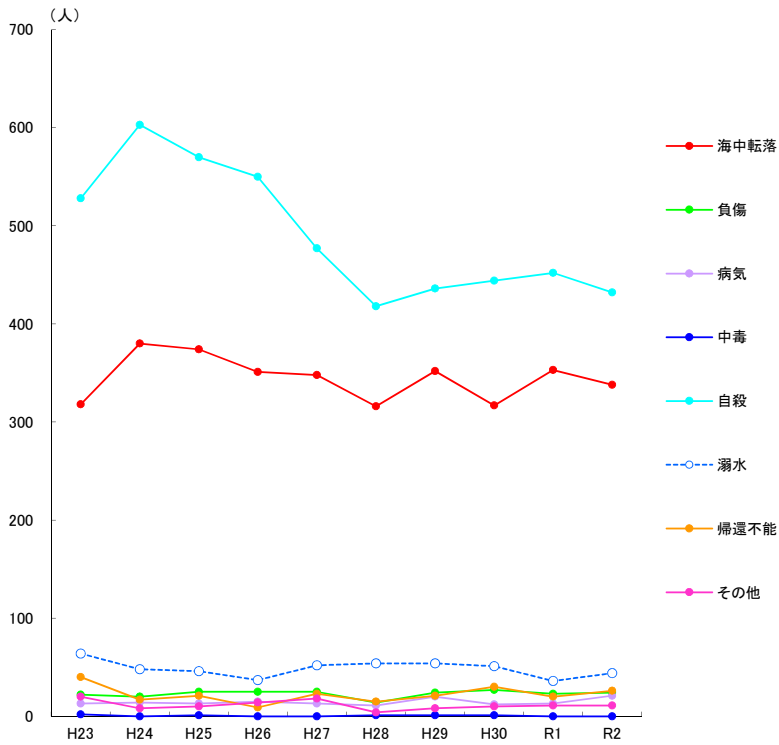
第Ⅱ-6図 マリンレジャー以外の海浜事故の事故者及び死者・行方不明者発生数



単位:人

	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2
事故者数	1,007	1,090	1,060	1,001	956	833	916	892	908	896
死者・行方不明者数(事故者数の内数)	666	768	741	687	644	581	630	598	620	594

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

	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2
海中転落	318	380	374	351	348	316	352	317	353	338
負傷	22	20	25	25	25	14	24	27	23	24
病傷	13	14	13	15	13	11	20	12	13	21
中毒	2	0	1	0	0	1	1	1	0	0
自殺	528	603	570	550	477	418	436	444	452	432
溺水	64	48	46	37	52	54	54	51	36	44
帰還不能	40	17	21	9	23	15	21	30	20	26
その他	20	8	10	14	18	4	8	10	11	11
計	1,007	1,090	1,060	1,001	956	833	916	892	908	896

第三-1表 船舶海難救助状況の前年との比較

1. 船舶 単位:隻

		令和元年	令和2年	増減
事故隻数		2,058	1,961	△ 97
救助	当庁救助	510	505	△ 5
	当庁以外救助	690	685	△ 5
	計	1,200	1,190	△ 10
自力入港		639	595	△ 44
全損		219	176	△ 43
当庁関与		1,310	1,209	△ 101

2. 乗船者 単位:人

		令和元年	令和2年	増減
乗船者数		8,732	7,367	△ 1,365
救助	当庁救助	1,385	1,240	△ 145
	当庁以外救助	2,058	1,761	△ 297
	計	3,443	3,001	△ 442
自力救助		5,225	4,269	△ 956
死亡・行方不明		64	97	33
当庁関与		4,509	4,088	△ 421

第三-2表 船舶海難以外の乗船中の事故及び海浜事故救助状況の前年との比較

1. 船舶海難以外の乗船中の事故 (単位:人)

		令和元年	令和2年	増減
事故者計		910	864	△ 46
救助	当庁救助	158	137	△ 21
	当庁以外救助	207	141	△ 66
	計	365	278	△ 87
自力救助		343	389	46
死者・行方不明者		202	197	△ 5
当庁関与		376	328	△ 48

3. マリンレジャー以外の海浜事故 (単位:人)

		令和元年	令和2年	増減
事故者計		908	896	△ 12
救助	当庁救助	23	10	△ 13
	当庁以外救助	215	240	25
	計	238	250	12
自力救助		50	52	2
死者・行方不明者		620	594	△ 26
当庁関与		435	328	△ 107

2. マリンレジャーに伴う海浜事故 (単位:人)

		令和元年	令和2年	増減
事故者計		798	845	47
救助	当庁救助	95	122	27
	当庁以外救助	362	396	34
	計	457	518	61
自力救助		105	107	2
死者・行方不明者		236	220	△ 16
当庁関与		344	426	82

4. 洋上救急実績

	平成30年	令和元年	令和2年
出動件数(件)	26	27	11
傷病者(人)	26	27	11
医師・看護師等(人)	37	38	25

令和2年度 通航船舶実態調査結果

1 令和2年度観測地別の通航船舶隻数（1日平均）



* 上段は調査海域名、下段の数字は通航船舶隻数（1日平均）

* 太枠実線は主要水道

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

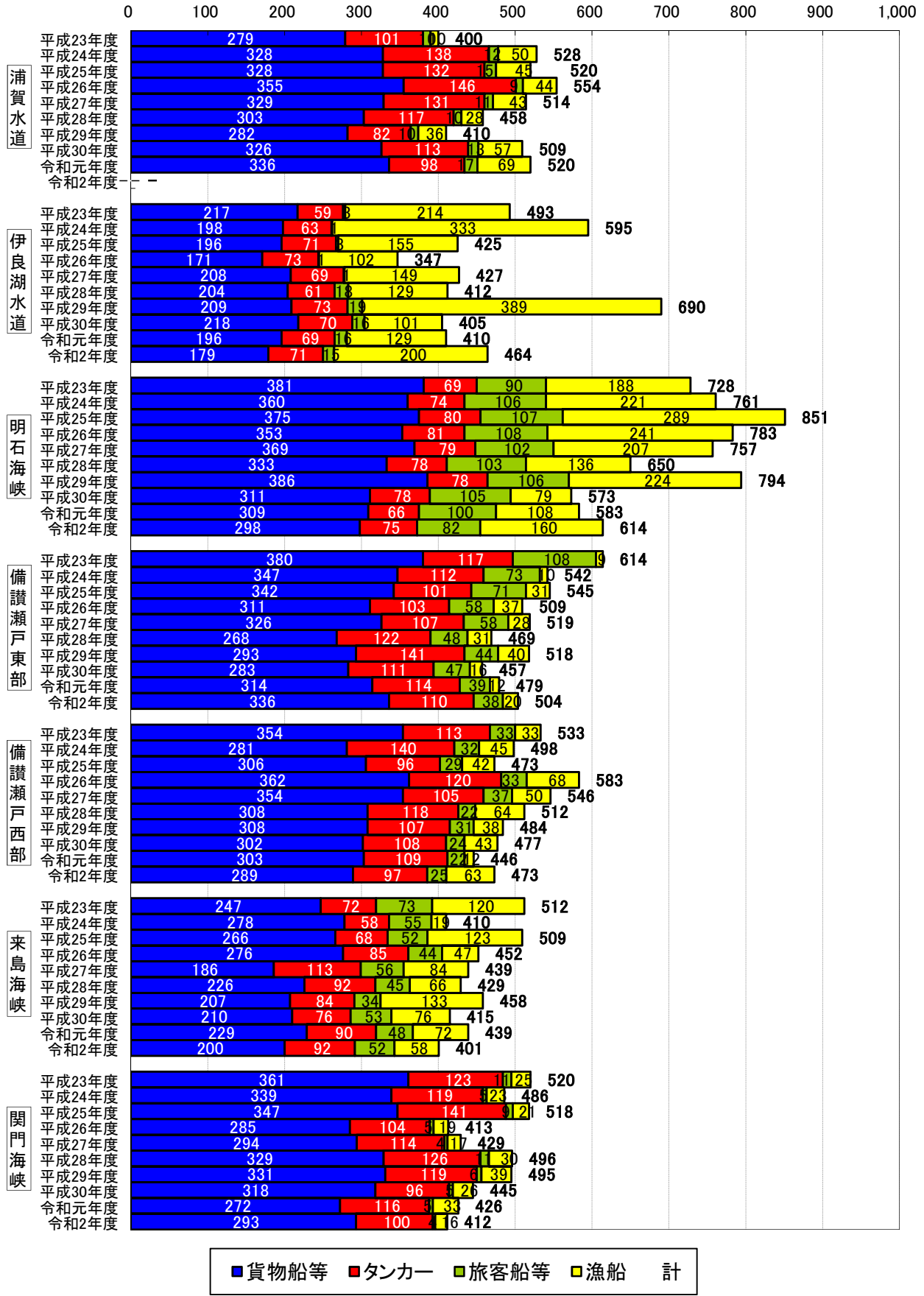
2 主要水道における通航船舶総隻数の推移（1日平均）



※ このグラフでは、主要水道にて観測した通航船舶隻数（一日平均）を総計している
令和2年度「浦賀水道」未実施

3 主要水道別通航船舶隻数の推移（1日平均）

(隻)



※令和2年度「浦賀水道」未実施

【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

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

