令和５年

海難の現況と対策

～大切な命を守るために～

船舶事故及び人身事故の現況と防止対策
救助状況及び救助・救急への取組

WEB版

JCG 海上保安庁

令和５年　海難の現況と対策
～大切な命を守るために～

目　　次

はじめに

海難定義・海難種類
1　海難定義・・・

目　次

ア　傾向・・・

ア　傾向・・・

目　次

ア　傾向・・・

第２節　海難救助体制・・・

はじめに

海は、海上交通や漁業、マリン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、転覆等の船舶事故やマリンレジャー活動に伴う海中転落、帰還不能等の人身事故が発生する危険な場所でもあります。

海上保安庁では、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、国民の皆様に海の危険性についても周知・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・協力に努め、海難発生時には迅速かつ的確な捜索救助活動を行い、１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

海難定義・海難種類は次のとおりです。

１　海難定義

船舶事故	海上において船舶に次のいずれかに該当する事態が生じた場合をいう。 ● 衝突・乗揚・転覆・浸水・爆発・火災・行方不明 ● 機関、推進器、舵等の損傷又は故障その他運航不能等
人身事故	海上又は海中において次のいずれかに該当する事態が生じた場合をいう。 ● 船舶事故によらない乗船者の海中転落、負傷、病気、中毒等 ● 海浜等において発生した乗船者以外の者の負傷、溺水、帰還不能等 （マリンレジャーに伴う海浜事故とマリンレジャー以外の海浜事故に区分）

2　海難種類

（1）船舶事故

ア　船舶事故種類

船舶事故種類	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、船舶又は物件に損傷が生じたことをいう。
乗揚	－	船舶が、陸岸、岩礁、浅瀬、捨石、沈船等水面下にあって大地に直接又は間接的に固定している物に乗揚げ、乗切り又は底触したことをいう。
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、化学反応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等による船体の漂流をいう。
	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事故によらない死亡又は傷病のため、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　船舶の種類

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。
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項に規定する「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。（インフレータブル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。

（２）人身事故

ア　事故区分

事故区分	解　　説
マリンレジャーに伴う海浜事故	海水浴、釣り、潮干狩り等の海洋における余暇活動に伴って発生した事故をいう。なお、インストラクター等当該活動を職業として行っている者の業務中の事故は、マリンレジャー以外の海浜事故と区分している。
マリンレジャー以外の海浜事故	余暇活動に伴うもの以外の海浜において発生した事故をいう。
船舶事故以外の乗船中の事故	衝突、乗揚、転覆等の船舶事故以外の事由により発生した船舶の乗船者の海中転落、負傷、病気等をいう。

イ　事故内容

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。

令和５年のトピック

1　令和5年の海難

令和５年に海上保安庁が取り扱った船舶事故は1,798隻で、このうちプレジャーボートの事故は891隻でした。

人身事故は2,380人で、このうちマリンレジャーに伴う海浜事故は762人でした。

船舶事故のうち同一事故で最も多くの死者・行方不明者が発生したもの及び人身事故（マリンレジャーに伴う海浜事故）のうち同一事故で最も多くの救助者が発生したものは次のとおりです。

（１）船舶事故（令和５年１月24日　長崎県男女群島西方沖）

荒天のなか輸送業務のため東シナ海を航行中の貨物船（乗組員22人）が大波を受け浸水、排水作業を実施するも船体の傾斜は止まらず沈没しました。乗組員22人のうち13人は救助されたものの８人の死亡が確認されたほか、９人は行方不明となっています。

（２）人身事故（令和５年４月２日　福岡県福津市沖）

プレジャーボート（８人乗り）を沖合に錨泊させ、小型船舶操縦免許を有しない２人を残し、ほか６人でダイビングを実施していたところ、風の影響により同ボートが漂流し、ダイビング中の６人が帰還不能となりました。同ボート（２人乗船）及びダイビング中の６人は無事に救助されました。

2　令和５年の主な天候の特徴

（１）令和５年の平均気温、降水量、日照時間は以下のとおりです。

①平均気温

北日本日本海側と北日本太平洋側、東日本日本海側と東日本太平洋側、西日本日本海側と西日本太平洋側でかなり高く、沖縄・奄美で高かった。（※表１）

②年間降水量

北日本日本海側で多かった。一方、北日本太平洋側、東日本太平洋側、沖縄・奄美で少なかった。東日本日本海側、西日本日本海側と西日本太平洋側では平年並みだった。（※表２）

③年間日照時間

北日本日本海側と北日本太平洋側、東日本日本海側と東日本太平洋側、西日本日本海側でかなり多く、西日本太平洋側と沖縄・奄美で多かった。（※表３）

（２）台風

日本への接近数は９個で８月、9月に6個の台風が接近した。なお、日本への上陸数は１個だった。（※表４）

月ごとの平均気温（平年比）表１

階級の説明　-2：かなり低い（少ない）　-1：低い（少ない）　0：平年並　1：高い（多い）　2：かなり高い（多い）

月	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
北日本日本海側	-1	0	2	2	1	2	2	2	2	2	2	0
北日本太平洋側	-1	0	2	2	1	2	2	2	2	2	2	1
東日本日本海側	1	1	2	1	0	2	2	2	2	0	1	1
東日本太平洋側	1	1	2	2	1	2	2	2	2	0	1	2
西日本日本海側	1	1	2	1	0	2	1	2	2	0	1	1
西日本太平洋側	0	1	2	1	0	0	1	1	2	0	1	0
沖縄・奄美	0	1	1	1	0	0	1	0	2	1	0	0

月ごとの降水量（平年比）表２

階級の説明　-2：かなり低い（少ない）　-1：低い（少ない）　0：平年並　1：高い（多い）　2：かなり高い（多い）

月	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
北日本日本海側	0	0	-1	1	0	1	0	-1	1	1	2	-1
北日本太平洋側	-1	0	0	1	-2	1	-1	-1	1	0	1	-1
東日本日本海側	-1	-1	-1	0	1	2	0	-2	0	1	1	1
東日本太平洋側	-1	0	0	0	1	2	-1	1	-1	0	0	-1
西日本日本海側	1	0	-1	1	2	0	0	0	0	-2	0	-1
西日本太平洋側	0	0	0	2	1	1	-1	1	-2	-1	0	0
沖縄・奄美	-1	-1	0	0	-2	0	0	2	-1	-2	-2	1

月ごとの日照時間（平年比）表３

階級の説明　-2：かなり低い（少ない）　-1：低い（少ない）　0：平年並　1：高い（多い）　2：かなり高い（多い）

月	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
北日本日本海側	1	0	2	0	1	0	1	2	0	2	0	0
北日本太平洋側	1	1	2	1	1	1	2	2	0	2	0	0
東日本日本海側	1	1	2	1	1	0	2	2	0	1	1	0
東日本太平洋側	0	0	0	0	1	0	2	1	1	2	1	1
西日本日本海側	1	0	2	0	0	0	0	0	0	2	1	0
西日本太平洋側	1	0	2	0	1	0	1	-1	1	2	2	1
沖縄・奄美	1	0	1	2	0	0	0	-1	1	1	2	-1

台風　表４

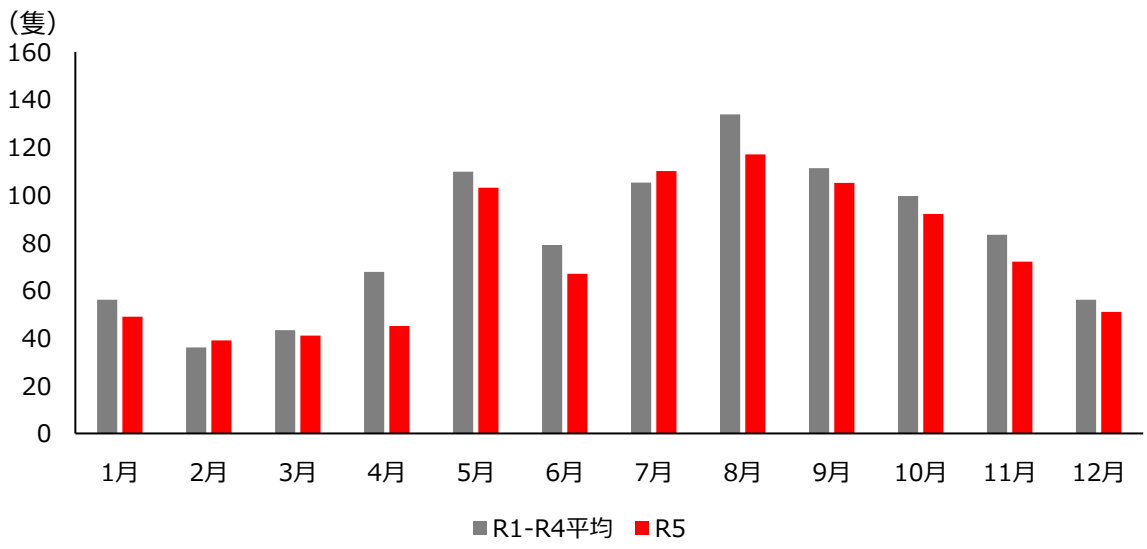
月	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	年間
接近数					1	2	1	3	3	1			9
上陸数（接近数の内数）								1					1

(注)接近は2か月にまたがる場合があり、各月の接近数の合計と年間の接近数は必ずしも一致しません。

出典：令和5年の主な天候の特徴は気象庁「各種データ・資料」をもとに海上保安庁で加工し作成

気象庁　各種データ・資料 https://www.jma.go.jp/jma/menu/menureport.html

参考　プレジャーボート月別事故発生状況



第１章　船舶事故及び人身事故の現況と事故防止対策

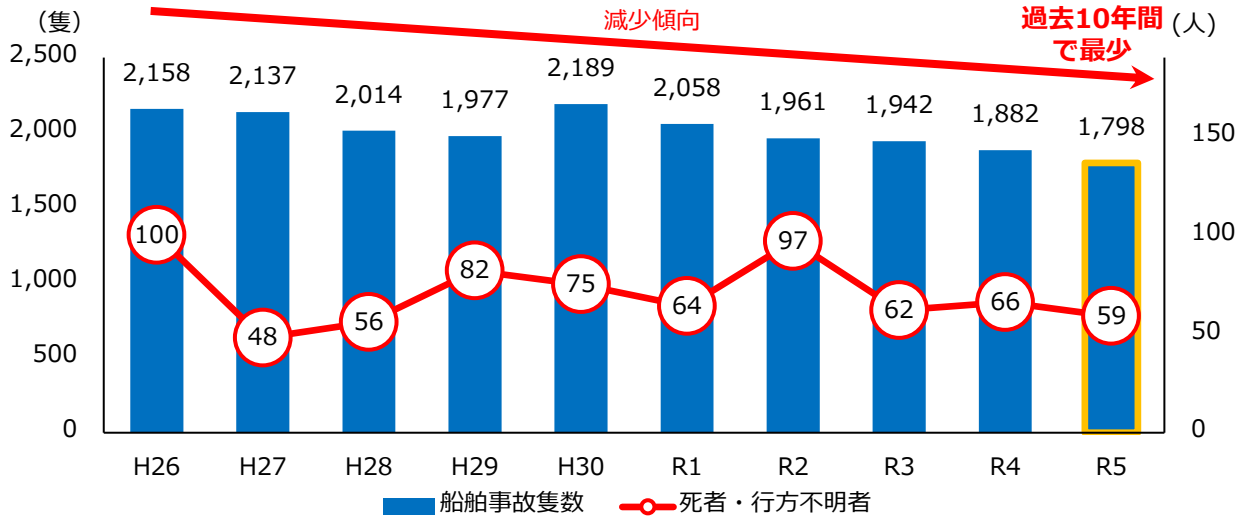
第１節　船舶事故

１　現況

（１）概観

令和５年に海上保安庁が取り扱った船舶事故隻数は 1,798 隻で、過去 10 年間において最も少ない隻数となりました。また、船舶事故に伴う死者・行方不明者数は 59 人でした。※グラフ１

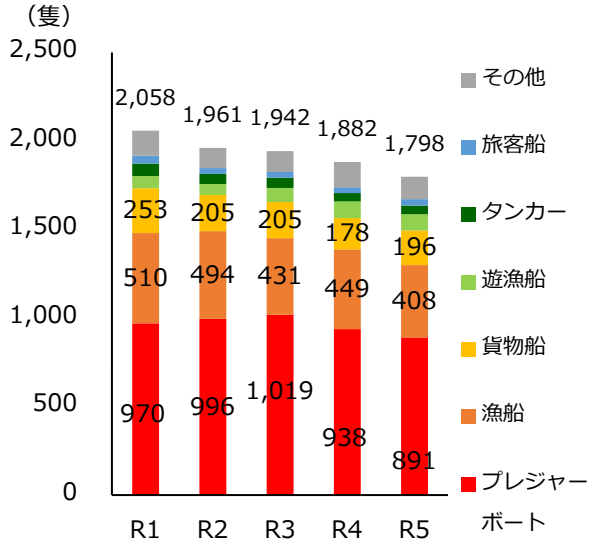
【船舶事故隻数の推移】グラフ１



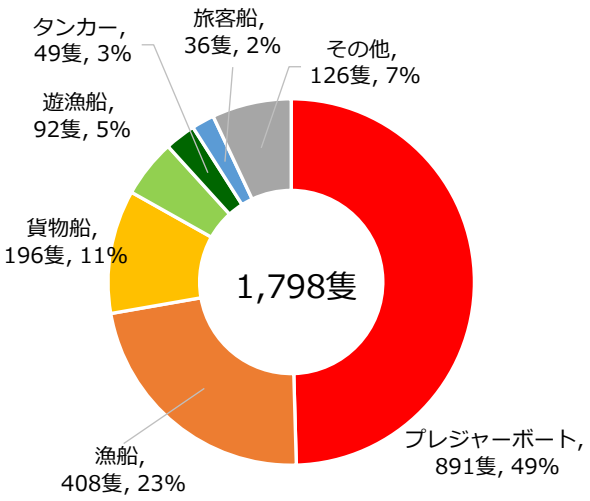
（２）船舶種類別

船舶種類別は、プレジャーボート及び漁船が過去５年間で最も少ない隻数となっており、漁船は令和３年まで減少し、令和４年は増加したものの、令和５年は再び減少しました。※グラフ２ 令和５年の船舶種類別では、プレジャーボートが 891 隻（49%）と最も多く、次いで漁船 408 隻（23%）となっています。※グラフ３

【船舶種類別の推移】グラフ２



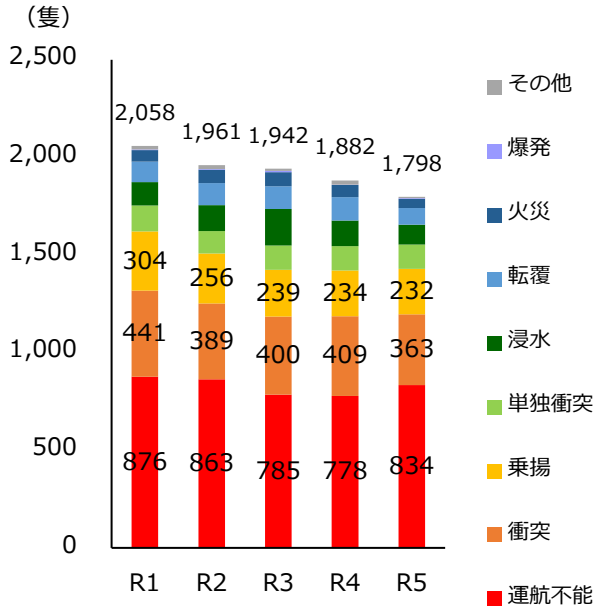
【船舶種類別の割合（令和５年）】グラフ３



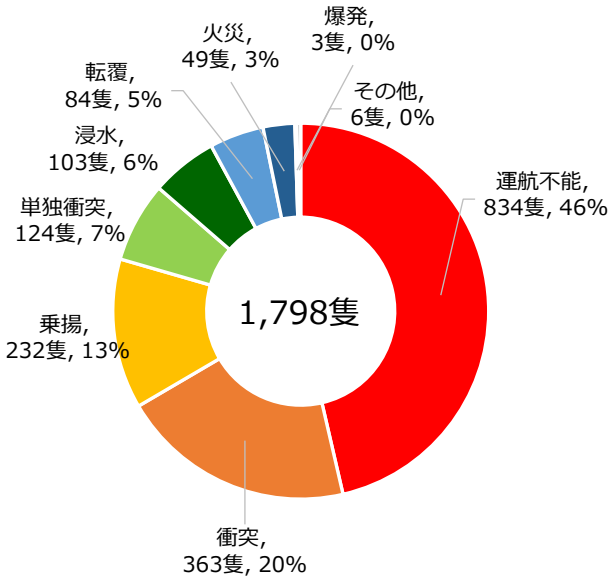
（３）船舶事故種類別

船舶事故種類別は、運航不能が最も多く、次いで衝突、乗揚の順となっており、過去５年間同じ傾向を示しています。※グラフ４ 令和５年の船舶事故種類別では、運航不能が 834 隻（46%）と最も多く、次いで衝突 363 隻（20%）となっています。※グラフ５

【船舶事故種類別の推移】グラフ４



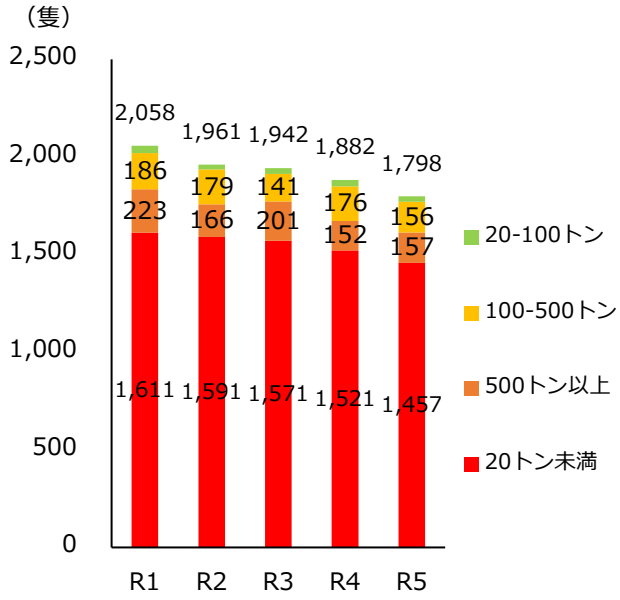
【船舶事故種類別の割合（令和５年）】グラフ５



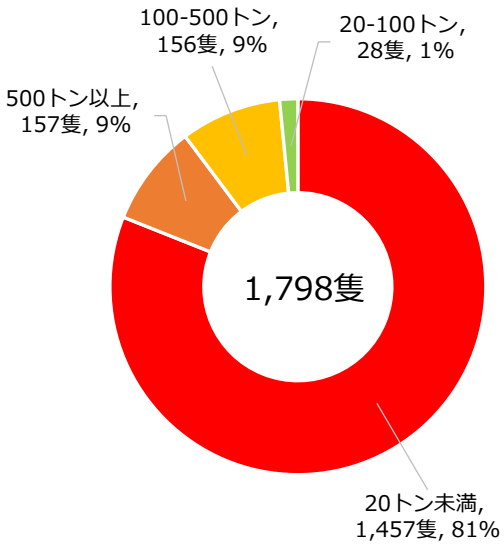
（４）トン数別

トン数別は、20 トン未満の船舶が最も多く、過去 5 年間同じ傾向を示しています。※グラフ６ 令和５年のトン数別では、20 トン未満が 1,457 隻（81%）と最も多く、次いで 500 トン以上が 157 隻（９%）となっています。※グラフ７

【トン数別の推移】グラフ６



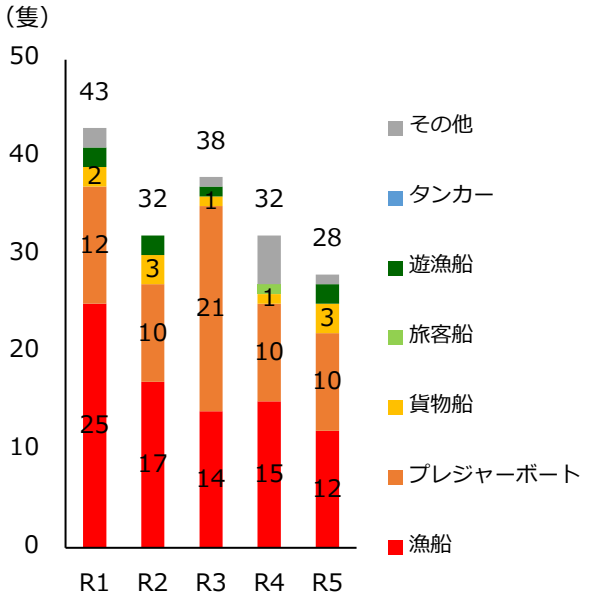
【トン数別の割合（令和５年）】グラフ７



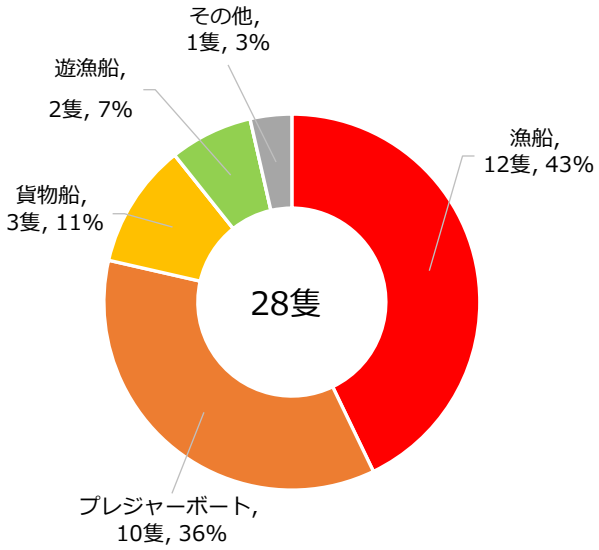
（５）死者・行方不明者を伴う船舶事故

死者・行方不明者を伴う船舶事故隻数は、漁船が令和４年よりも減少しました。※グラフ８ 令和５年の船舶種類別では、漁船が 12 隻（43%）と最も多く、次いでプレジャーボート 10 隻（36%）となっています。※グラフ９

【死者・行方不明者を伴う船舶事故隻数の推移】グラフ８



【死者・行方不明者を伴う船舶事故隻数の割合（令和５年）】グラフ９



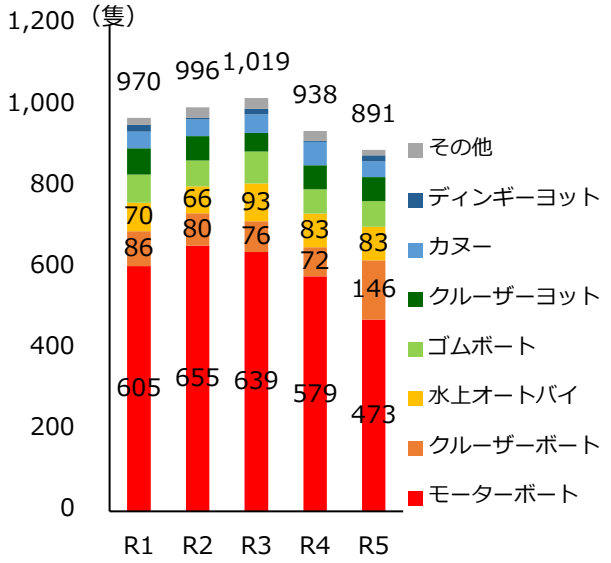
２　船舶種類別の事故防止対策

（１）プレジャーボートの事故防止対策

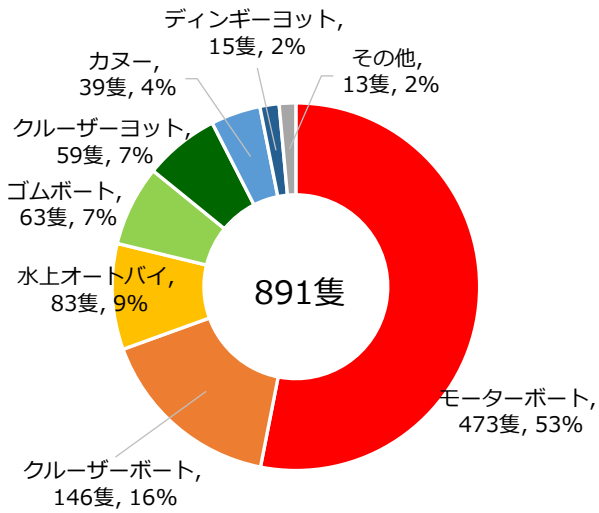
全体の傾向

（ア）プレジャーボートの船舶事故隻数は 891 隻で、令和４年よりも減少しており、過去５年間で最も少なくなっています。※グラフ 10 令和５年のプレジャーボート種類別にみると、モーターボートが 473 隻（53%）と最も多く、次いでクルーザーボートが 146 隻（16%）となっています。※グラフ 11

【プレジャーボート種類別の推移】グラフ 10

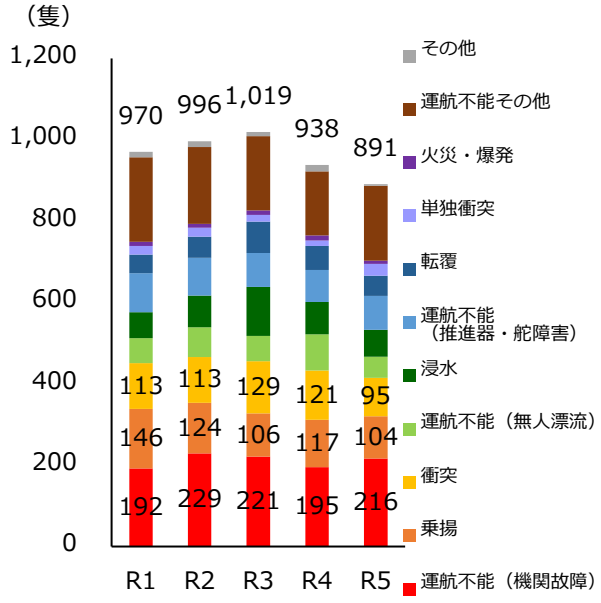


【プレジャーボート種類別の割合（令和５年）】グラフ 11

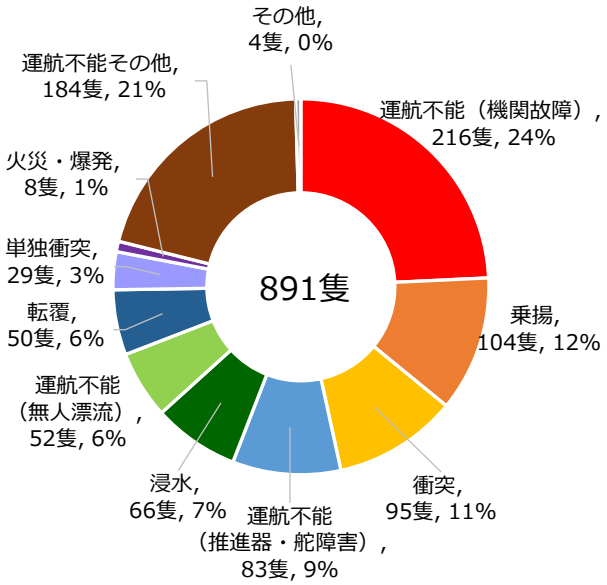


（イ）船舶事故種類別では、運航不能（機関故障）が最も多く、過去５年間同じ傾向を示しています。※グラフ 12 令和５年の船舶事故種類別にみると、運航不能（機関故障）が 216 隻（24%）と最も多く、次いで乗揚が 104 隻（12%）となっています。※グラフ 13

【船舶事故種類別の推移】グラフ 12



【船舶事故種類別の割合（令和５年）】グラフ 13

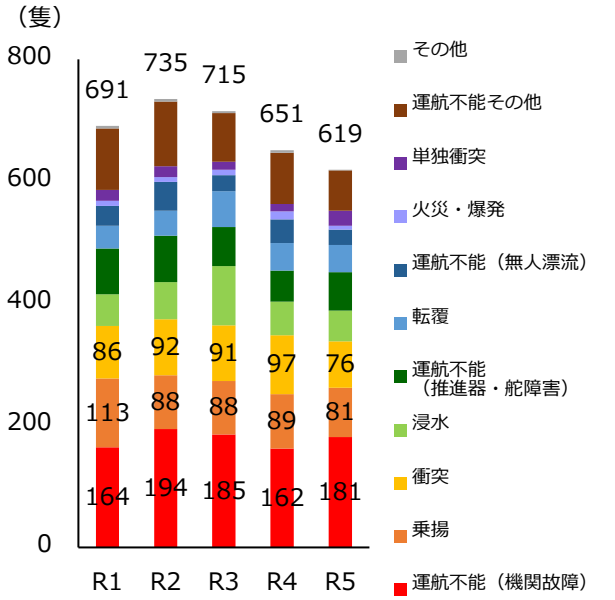


①　モーターボート及びクルーザーボートの事故防止対策

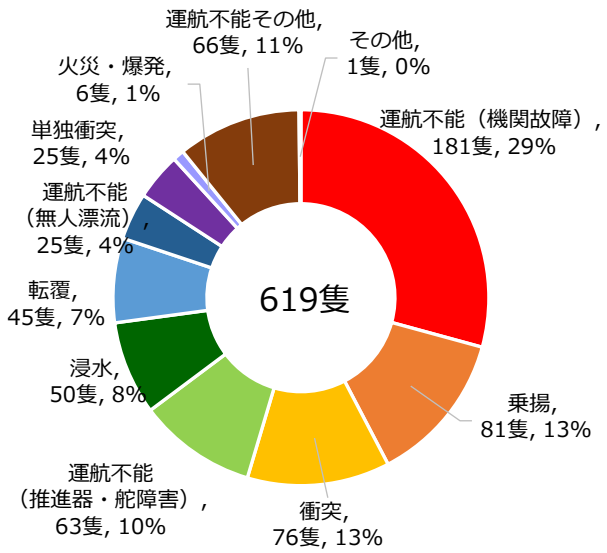
ア　傾向

（ア）令和５年の船舶事故隻数は 619 隻で、令和４年よりも減少しています。※グラフ 14 船舶事故種類別にみると、運航不能（機関故障）が 181 隻（29%）と最も多く、次いで乗揚が 81 隻（13%）となっています。※グラフ 15

【船舶事故種類別の推移】グラフ 14

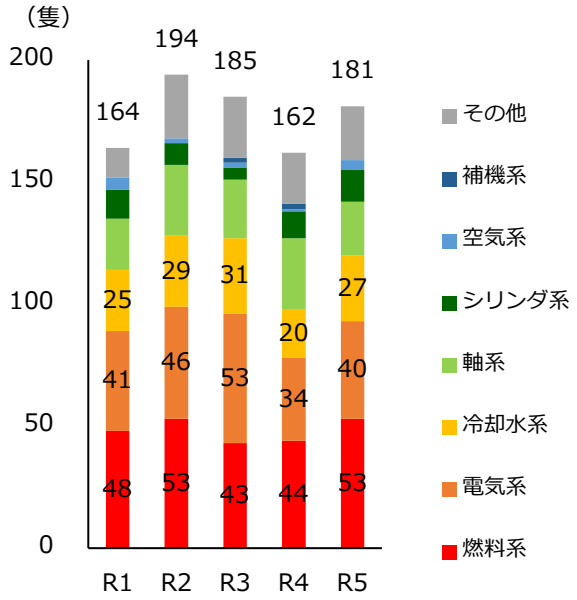


【船舶事故種類別の割合（令和５年）】グラフ 15

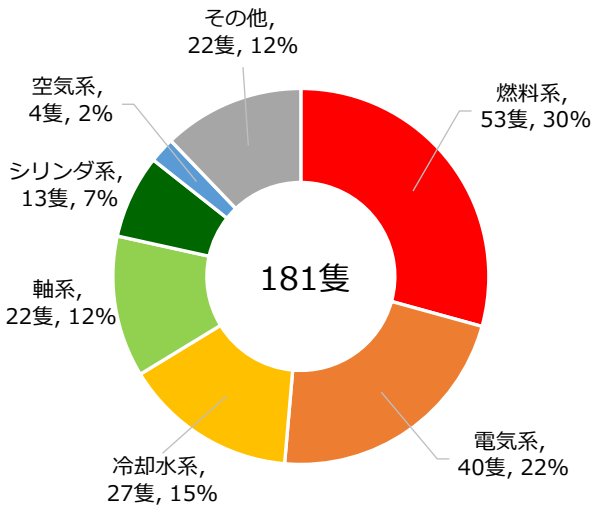


（イ）令和５年に発生した運航不能（機関故障）の故障箇所別では、燃料系が 53 隻（30%）と最も多く、次いで電気系が 40 隻（22%）となっています。※グラフ 16、17

【故障箇所系統別の推移】グラフ 16

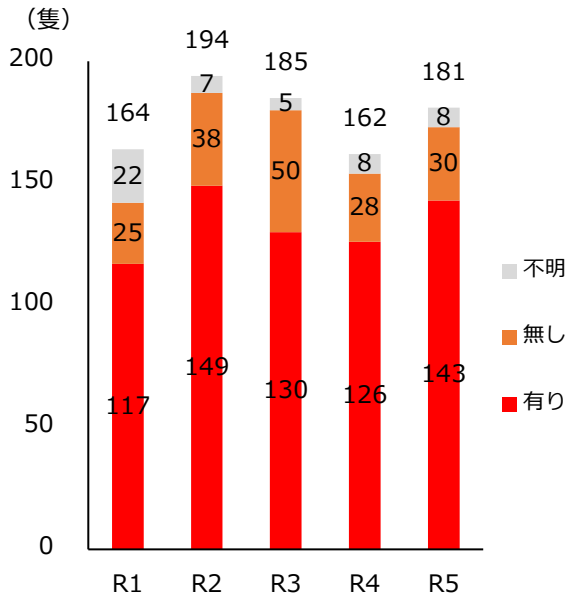


【故障箇所系統別の割合（令和５年）】グラフ 17

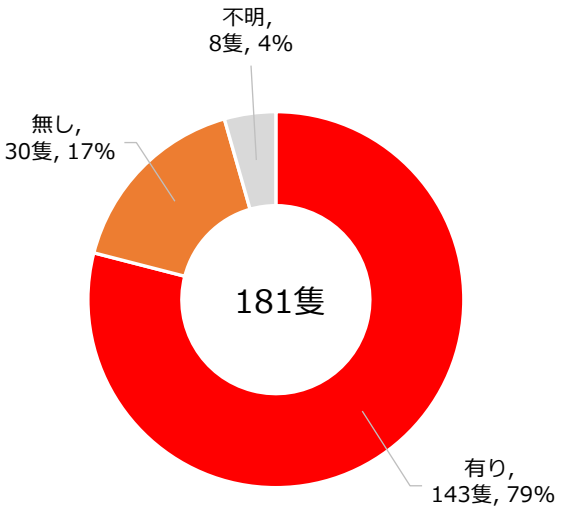


（ウ）令和５年に発生した運航不能（機関故障）の発航前検査実施別では、実施有りが 143 隻（79%）と最も多く、次いで実施無しが 30 隻（17%）となっています。※グラフ 18、19

【発航前検査実施の推移】グラフ 18



【発航前検査実施の割合（令和５年）】グラフ 19



イ　事故事例

事例１：運航不能（機関故障）～電気系の故障～

事故概要：船長は、釣りをするためにモーターボートで出港し、釣り場で機関を停止しました。その後、釣り場を移動するため機関を起動しようとしたところ、セルモーターの経年劣化による故障により機関を起動できず航行不能となりました。船長は事故の数か月前に中古船として購入後、外観確認のみで整備業者へ点検等の依頼を実施していませんでした。

事例２：運航不能（機関故障）～燃料系の故障～

事故概要：船長は、釣りをするためにモーターボートで出港し、釣り場に向けて航行していたところ機関が停止しました。船長が機関を点検したところ燃料タンクと機関(船外機)を繋ぐ燃料ホースのパッキンが劣化し燃料油の漏出を確認しました。船長は中古船を現状渡しで購入後、点検整備せずに運航し、また、新造以降の約 35 年間一度も燃料ホースを交換していませんでした。

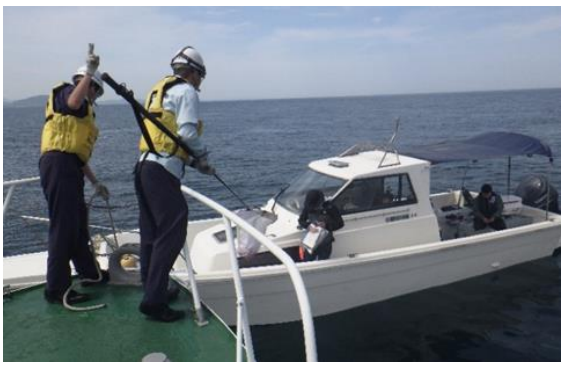
ウ　対策

プレジャーボートの船舶事故では、運航不能（機関故障）が多くを占めており、故障内容によっては転覆や乗揚げ等の二次災害に繋がるおそれがあることから、小型船舶操縦者の遵守事項に定められている発航前検査を適切に実施するとともに、整備事業者等による定期的な点検整備を実施することが重要です。

海上保安庁では、小型船舶の操縦免許証更新講習時や訪船時に運航不能（機関故障）の防止に特化したリーフレットを活用して啓発活動を行っているほか、関係機関・民間団体との合同パトロール等を通じて発航前検査の徹底を指導するとともに整備事業者等による定期的な点検整備の有効性について積極的に周知し、ユーザーの安全意識の向上を図っています。

【機関故障が原因で乗揚げたプレジャーボート】

【洋上でのプレジャーボートへの訪船指導】

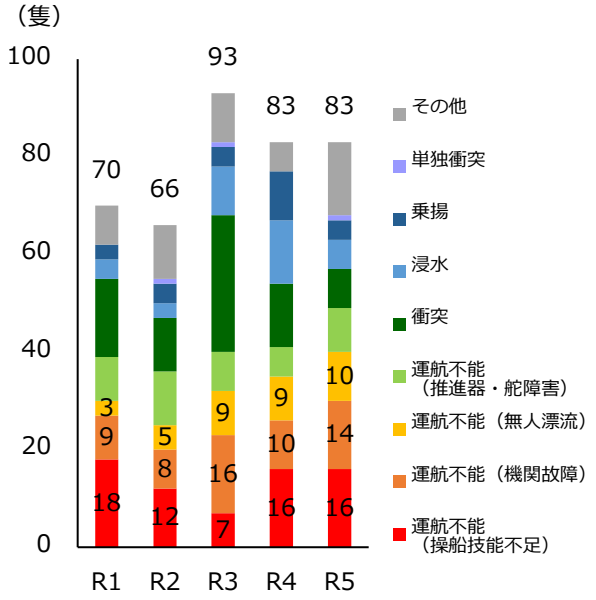


②　水上オートバイの事故防止対策

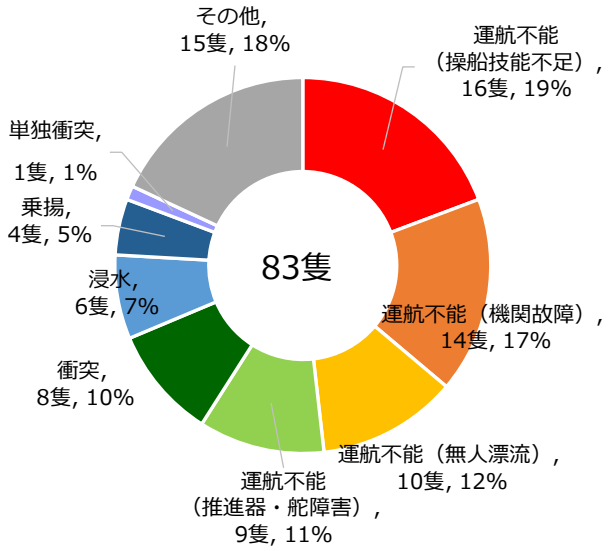
ア　傾向

（ア）令和５年の船舶事故隻数は 83 隻で、令和４年と同数でした。※グラフ 20 船舶事故種類別にみると、運航不能（操船技能不足）が 16 隻（19%）と最も多く、次いで運航不能（機関故障）が 14 隻（17%）となっています。※グラフ 21

【船舶事故種類別の推移】グラフ 20

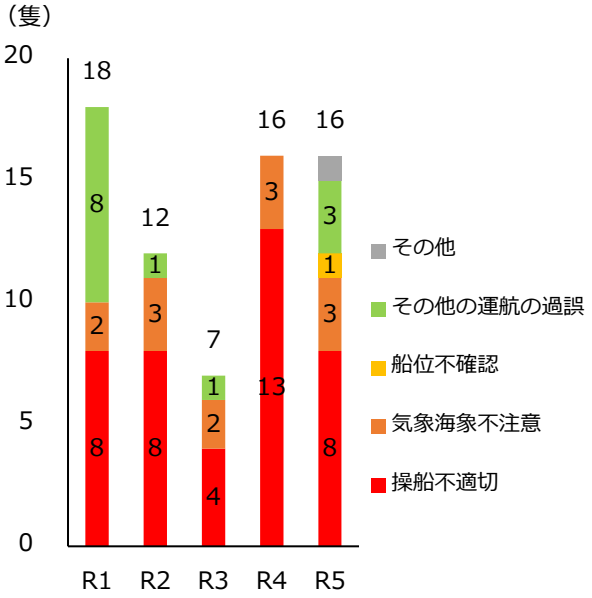


【船舶事故種類別の割合（令和５年）】グラフ 21

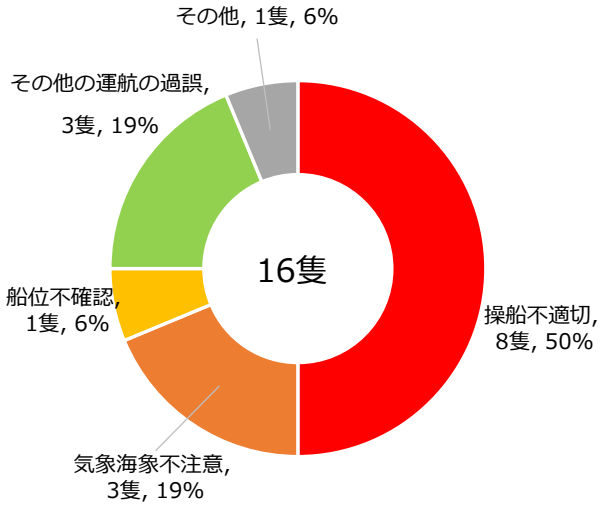


（イ）令和５年に発生した運航不能（操船技能不足）の原因別では、操船不適切が８隻（50%）と最も多く、次いで気象海象不注意が３隻（19%）となっています。※グラフ 22，23

【運航不能（操船不適切）原因別の推移】グラフ 22



【運航不能（操船不適切）原因別の発生割合（令和５年）】グラフ 23



イ　事故事例

事例１：運航不能（操船技能不足）　～操船不適切～

事故概要：船長含む３人乗り水上オートバイは遊走のため航行していましたが、横波を受け転覆し海に投げ出されました。船長は復原を試みるも、荒天状態のため復原できず漂流し巡視艇に救助されました。後の調査で船長は転覆後、復原可能であることは知っていましたが復原方法を知らないことが判明しました。

事例２：衝突　～操船不適切～

事故概要：船長は知人１人を同乗させ円を描くように遊走を開始しました。船長は付近に錨泊中のプレジャーボートの存在は認識していましたが、距離も離れていたことからそのまま遊走していたところ円が次第に大きくなっていき、プレジャーボートとの距離が近くなったことから、減速したものの、機を逸しておりプレジャーボートと衝突しました。船長は「同乗者を楽しませようとついつい速力を出しすぎてしまった。」と述べました。

ウ　対策

水上オートバイは、近年発生した危険操縦や護岸への衝突事案を踏まえ、兵庫県や明石市などで条例の改正や新設など規制の強化が行われています。

海上保安庁では、水上オートバイによる事故を未然に防止するため、ウォーターセーフティガイドに地域ごとのローカルルールや安全啓発動画（遊泳者、操船者、第三者それぞれの目線の見え方）を掲載するとともに、関係機関・民間団体と連携した合同パトロール、購入時や発航場所、沖合における訪船指導のほか、小型船舶の操縦免許証更新講習等の機会を通じ、見張りの徹底やルール、マナーの遵守などの啓発を行い、ユーザーの安全意識の向上を図っています。

【洋上での水上オートバイへの安全啓発】

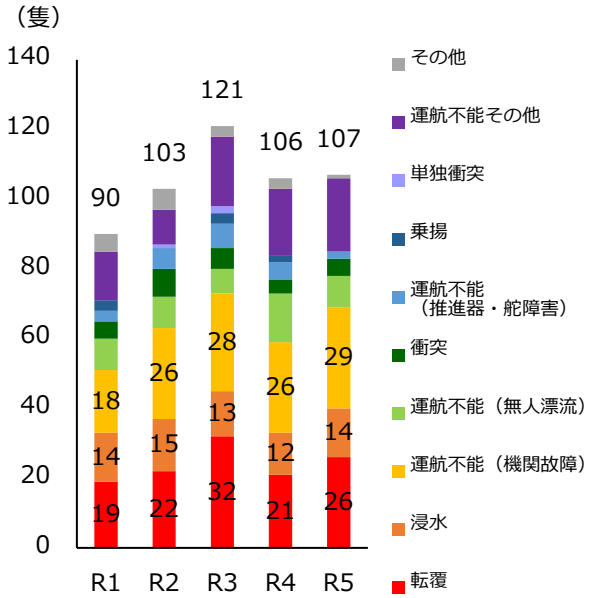
【関係団体との合同パトロール】

③　ミニボートの事故防止対策

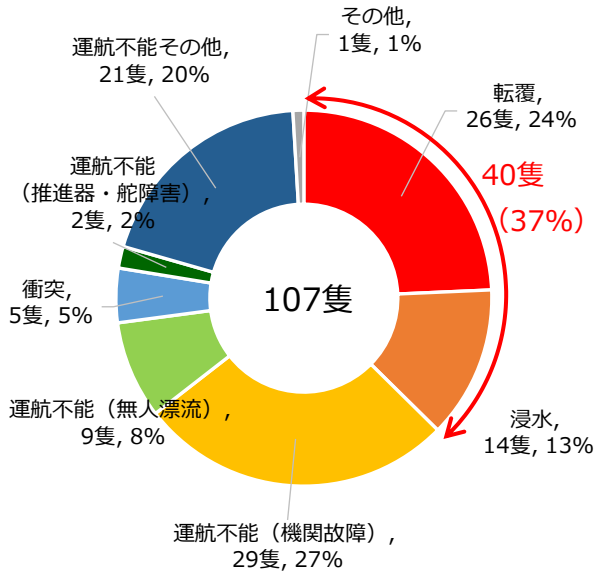
ア　傾向

（ア）令和５年の船舶事故隻数は 107 隻で、令和４年よりも増加しています。※グラフ 24 船舶事故種類別にみると、転覆、浸水が 40 隻（37%）と最も多く、次いで運航不能（機関故障）が 29 隻（27%）となっています。※グラフ 25

【船舶事故種類別の推移】グラフ 24

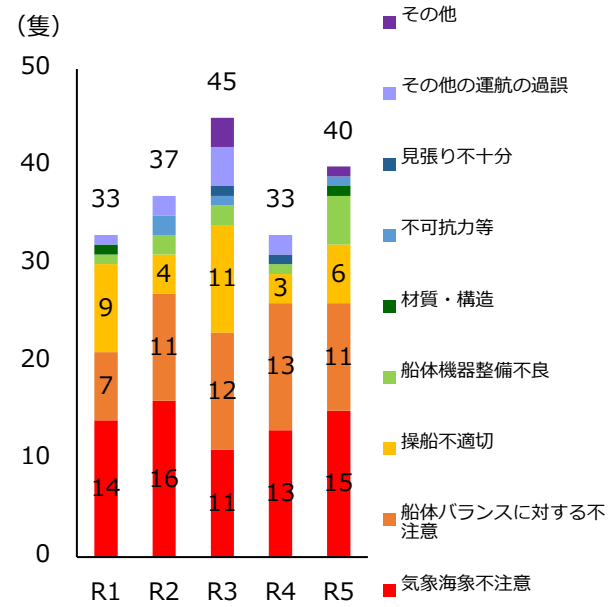


【船舶事故種類別の割合（令和５年）】グラフ 25

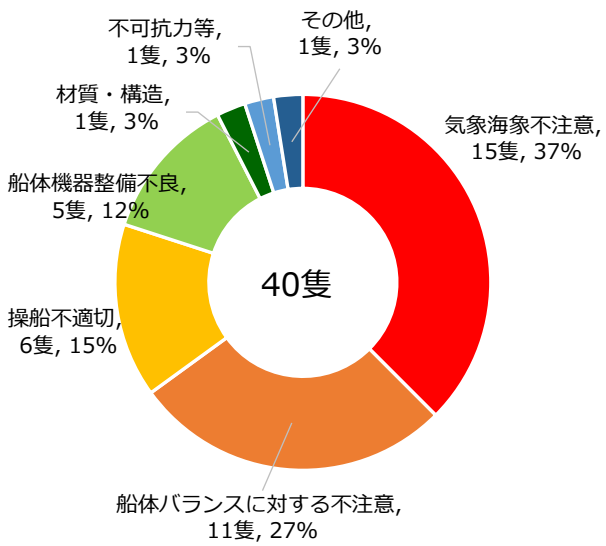


（イ）令和５年に発生した転覆･浸水の原因別では、気象海象不注意が 15 隻（37%）と最も多く、次いで船体バランスに対する不注意が 11 隻（27%）となっています。※グラフ 26、27

【転覆・浸水の原因別の推移】グラフ 26



【転覆・浸水原因別の割合(令和５年)】グラフ 27



イ　事故事例

事例１：浸水　～気象海象不注意～

事故概要：船長ほか１人は、海上風警報が発表されているにもかかわらずミニボートを用いて釣りをしていたところ、横波を受け、船外機が浸水して航行不能となりました。船長は「出港時は海上平穏であったため、これくらいであれば出港しても大丈夫だろう」と憶断したとのことです。また、船長はミニボートなどの操船経験が１年未満でした。

事例２：転覆　～操船不適切～

事故概要：船長は遊漁中に釣り場を移動しようと船外機を起動させたところ、船尾から波を受けたためパニックになり、舵の操作を誤り転覆しました。また、船長は今回が初めての操船でした。

ウ　対策

ミニボートの船舶事故の発生が増加傾向にある要因は、小型船舶操縦免許及び船舶検査が不要であることや、海に関する基礎知識や船体特性を十分に理解しないまま出港しているユーザーが多いことが考えられます。

海上保安庁では、ミニボートの船舶事故を未然に防止するため、大手デジタルプラットフォーム提供者である楽天グループ株式会社（楽天市場）や LINE ヤフー株式会社（Yahoo！ショッピング・Yahoo！オークション・Yahoo！フリマ）と連携してミニボート購入者に対する注意喚起やウォーターセーフティガイドのリンク先をサイト上に掲載しているとともに、出港前のユーザーに対し安全啓発リーフレット等を活用した訪船指導を行い、ユーザーの安全意識の向上を図っています。

【陸上でのミニボートへの訪船指導】

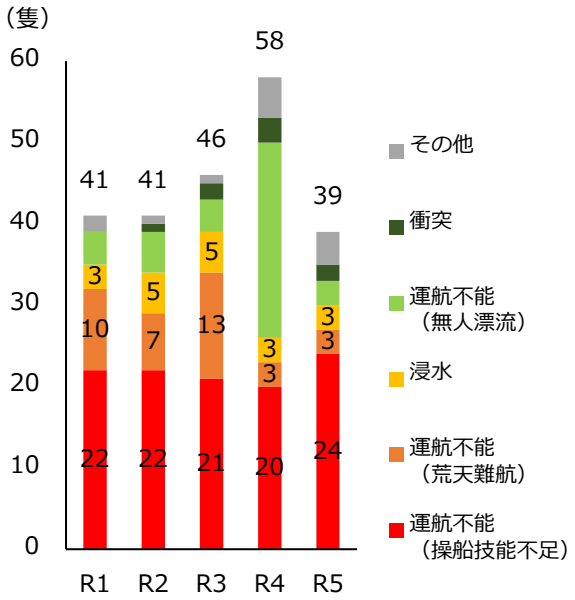
【洋上でのミニボートへの訪船指導】

④　カヌーの事故防止対策

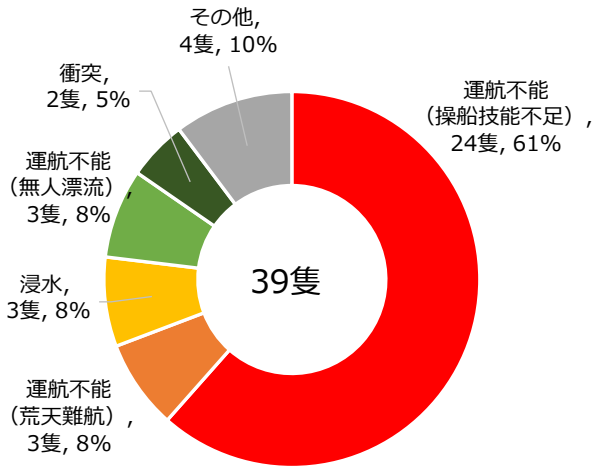
ア　傾向

（ア）令和５年の船舶事故隻数は39隻で、令和４年よりも減少しています。※グラフ28 船舶事故種類別にみると、運航不能（操船技能不足）が24隻（61%）と最も多く、次いで運航不能（荒天難航）、浸水及び運航不能（無人漂流）が３隻（８%）となっています。※グラフ29

【船舶事故種類別の推移】グラフ 28

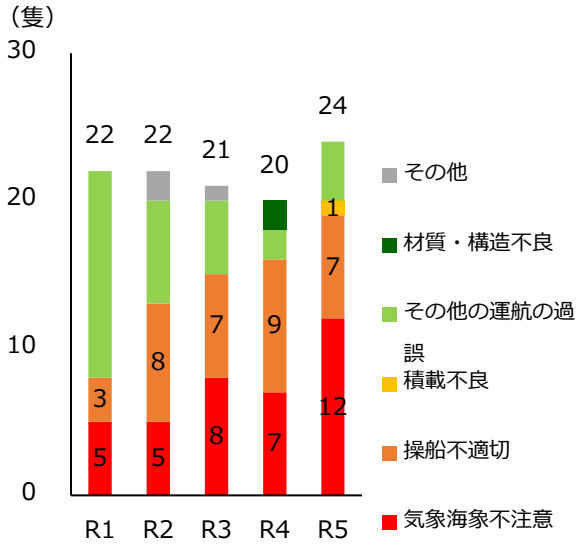


【船舶事故種類別の割合（令和５年）】グラフ 29

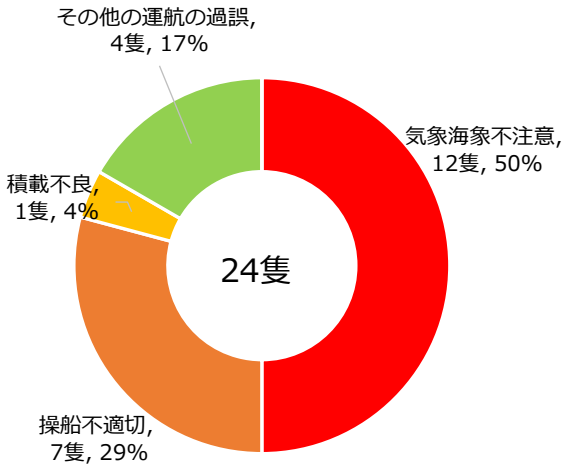


（イ）令和５年に発生した運航不能（操船技能不足）の原因別では、気象海象不注意が 12 隻（50%）と最も多く、次いで操船不適切が７隻（29%）となっています。※グラフ 30、31

【運航不能(操船技能不足)原因別の推移】グラフ 30



【運航不能(操船技能不足)原因別の割合（令和５年）】グラフ 31



イ　事故事例

事例１：運航不能（操船技能不足）～気象海象不注意～

事故概要：事故者は、釣りをするために３人乗りのシットオンカヤックで出艇しました。天候が悪化し、波が高くなってきたことから、釣りをやめ、帰港しようとした際に横波を受けて転覆し、復原させることができないまま漂流しました。調査の結果、出艇前に気象海象を確認しておらず、波が高くなってから帰港を試みたことが判明しました。

事例２：運航不能（操船技能不足）～操船不適切～

事故概要：事故者は釣りをするためにシットオンカヤックで出艇しました。釣り場向け航行中に体勢を変えようとしたところ、バランスを崩して転覆し、海中転落しました。事故者は再乗艇を試みるもできず、携帯電話で救助要請を行い救助されました。事故者は今回が初めての出艇で復原力等の船体性能や再乗艇方法を十分に把握していませんでした。

ウ　対策

カヌーの船舶事故は、運航不能が最も多く、その原因としては、知識技能不足により転覆した際に自力復旧ができないことや、気象海象の不注意により自身の技量を超えた環境下で活動し、事故に遭うケースが多くなっています。この要因としては、カヌーは小型船舶操縦免許や船舶検査が不要であり、ネット等で購入して手軽に始めることができる反面、海に関する基本的な知識や技能がないまま海に出ていることなどが考えられます。

海上保安庁では、カヌーの事故を未然に防止するため、ネット販売事業者と協力し、購入者に対して安全に関する情報を発信するなど、安全意識の向上を図るとともに、愛好者に対する安全講習会や海上保安官による現場指導に加え、カヌー関係団体と連携し、ユーザーの安全意識の向上を図っています。

【カヌー愛好者に対する安全指導】

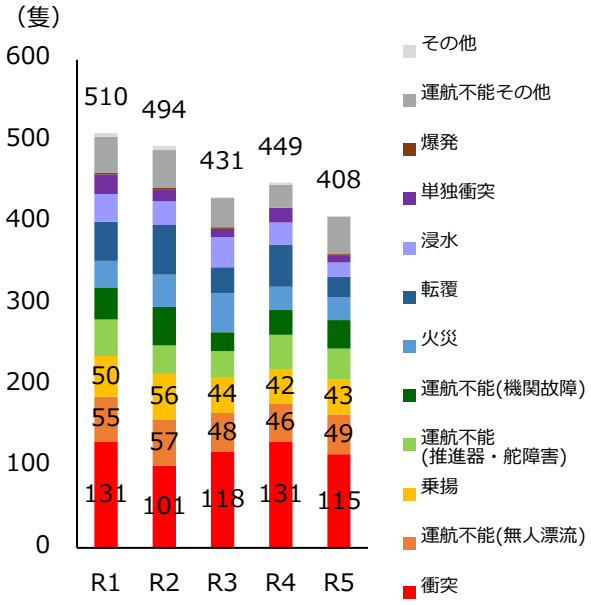
【カヌー愛好者に対する海難防止講習】

（２）漁船の事故防止対策

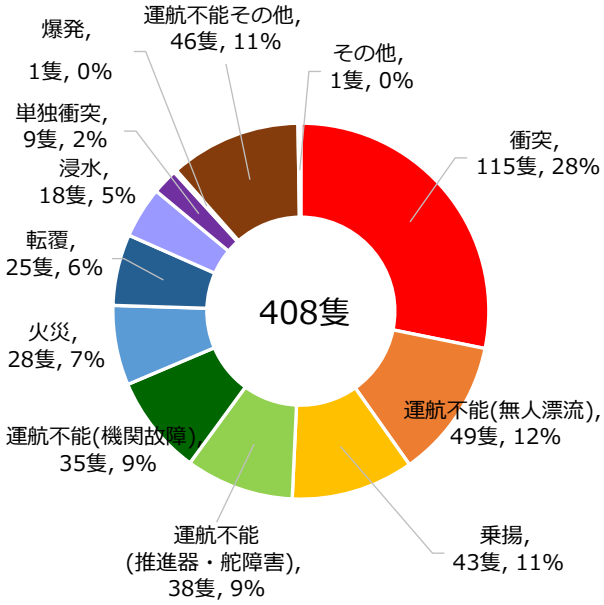
ア　傾向

（ア）令和５年の船舶事故隻数は 408 隻で、令和４年よりも減少しています。※グラフ 32 船舶事故種類別にみると、衝突が 115 隻（28%）と最も多く、次いで運航不能（無人漂流）が 49 隻（12%）となっています。※グラフ 33

【船舶事故種類別の推移】グラフ 32

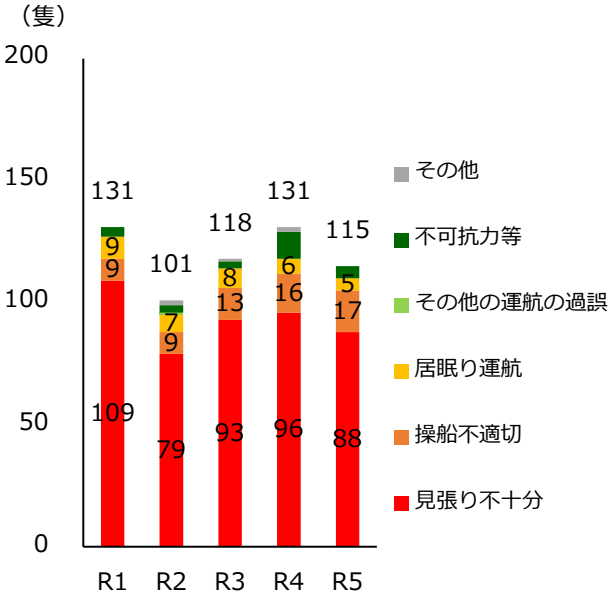


【船舶事故種類別の割合（令和５年）】グラフ 33

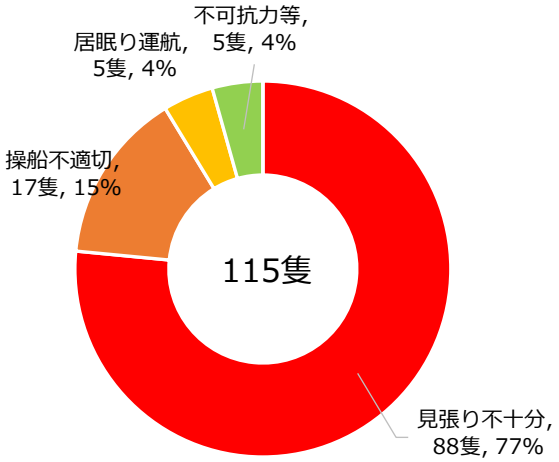


（イ）令和５年に発生した衝突の原因別では、見張り不十分が 88 隻（77%）と最も多く、次いで操船不適切が 17 隻（15%）となっています。※グラフ 34，35

【衝突原因別の推移】グラフ 34

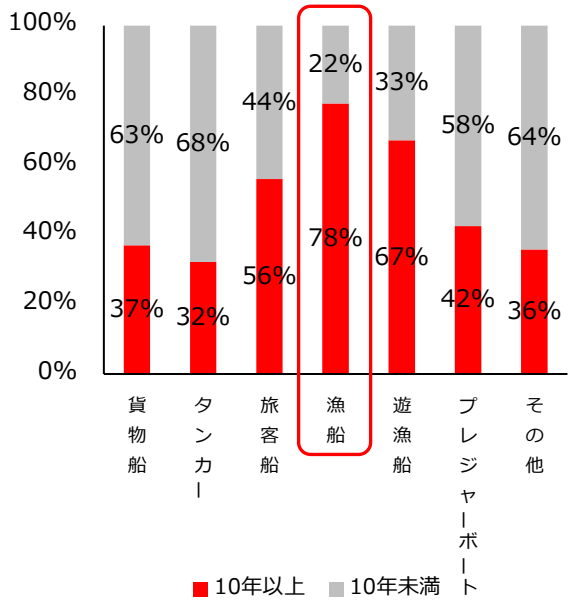


【衝突原因別の割合（令和５年）】グラフ 35

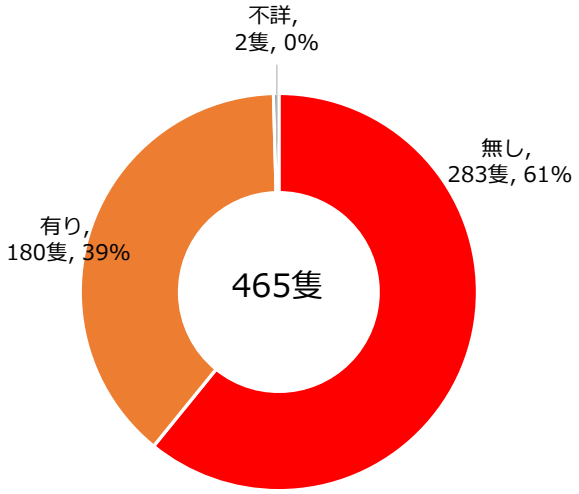


（ウ）過去５年間に発生した漁船の衝突について、10 年以上の経験を有する操船者による事故の割合が 78%と高いことが特徴として挙げられます。※グラフ 36 また、見張り不十分が原因の船舶同士による衝突の際、相手船を認識することなく衝突に至っている場合が 283 隻（61%）を占めています。※グラフ 37

【衝突における操船者の経験割合（過去５年間合計）】グラフ 36



【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の割合（過去５年間合計）】グラフ 37



イ　事故事例

事例１：衝突　～見張り不十分～

事故概要：船長は操業場所を変更するため備付けの GPS プロッタを注視しつつ航行を開始しました。投網するため後進をかけ停船したところ、左舷側に相手船が迫っていることに気付いたものの、回避する暇もなく衝突しました。衝突により漁船は、船体中央部付近で２つに分断され、半沈没状態で漂流、船長及び同乗者は衝撃で海に投げ出されました。

事例２：転覆　～操船不適切～

事故概要：船長は刺し網を設置し、漂泊状態のまま回収時間まで待機していたところ後方からきた波によって船体が大きく動揺し、船長含む４人全員が船外に投げ出されました。その後船長を除く３人は救助されましたが船長は死亡、漁船は半沈状態で漂流した後付近岩場に座礁し全壊しました。

ウ　対策

漁船の船舶事故における見張り不十分の要因としては、１人乗りの漁船による自動操舵中の漁労作業や魚群探知機等の計器を注視したままの操船など、漁労関連作業に傾注し、相手船を認識することなく衝突に至っている場合が非常に多くなっています。

また、小型漁船においては、航行する海域が比較的限定されている場合が多く、慣れや油断などの理由から経験豊富な操船者が衝突を発生させる割合も高くなっています。

その他、気象海象の不注意や操船不適切による転覆事故も発生しており、転覆は死傷者を伴う船舶事故に発展する可能性が高く、大変危険です。

海上保安庁では、漁船の衝突、転覆事故等を防止するため、漁業協同組合への訪問指導や漁船への訪船指導、海難防止講習会や安全講習会といった各種講習会の機会を活用し、操業中に疎かになりがちな見張りの徹底や気象海象の把握について呼びかけるとともに、関係機関と連携して AIS の搭載推奨等について周知・啓発を行っています。

【漁業者に対する安全講習会】

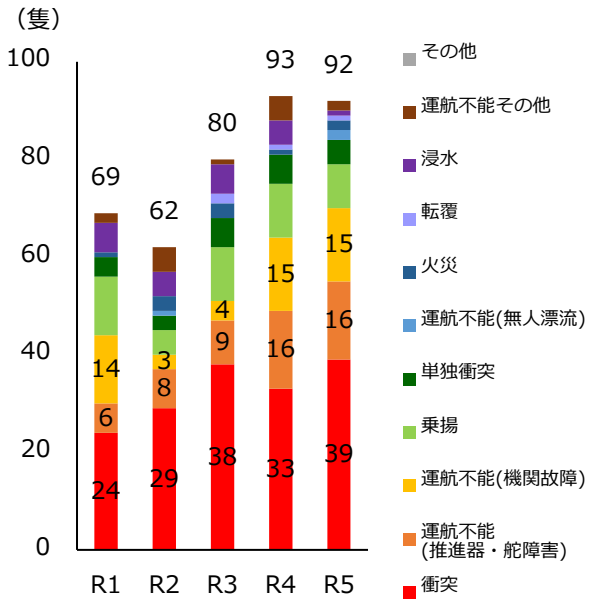
【漁船への訪船指導】

（３）遊漁船の事故防止対策

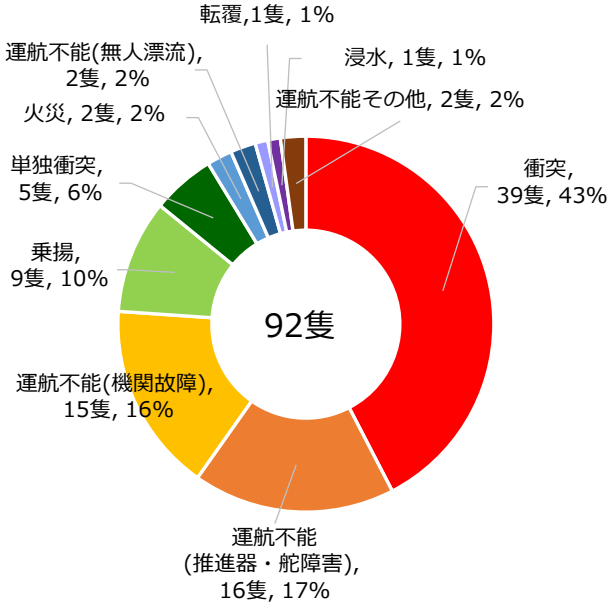
ア　傾向

（ア）令和５年の船舶事故隻数は 92 隻で、令和４年よりも減少しています。※グラフ 38 船舶事故種類別にみると、衝突が 39 隻（43%）と最も多く、次いで運航不能（推進器・舵障害）が 16 隻（17%）となっています。※グラフ 39

【船舶事故種類別の推移】グラフ 38

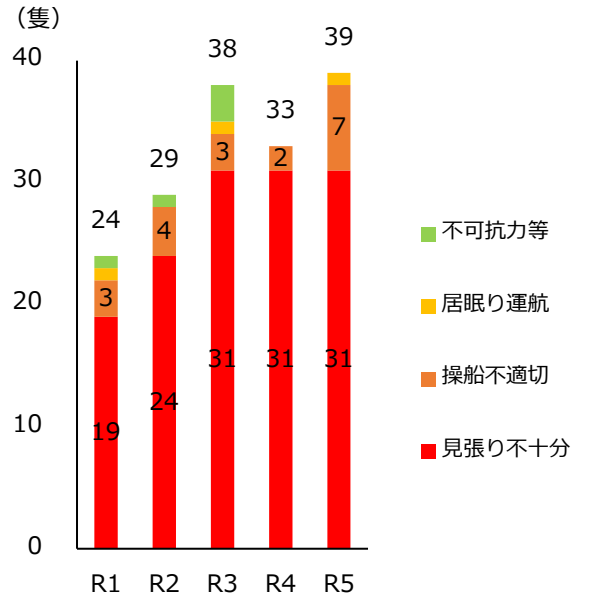


【船舶事故種類別の割合（令和５年）】グラフ 39

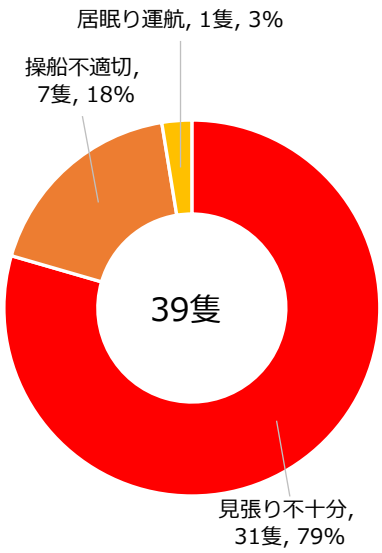


（イ）令和５年に発生した衝突の原因別では、見張り不十分が 31 隻（79%）と最も多く、次いで操船不適切が７隻（18%）となっています。※グラフ 40、41

【衝突原因別の推移】グラフ 40

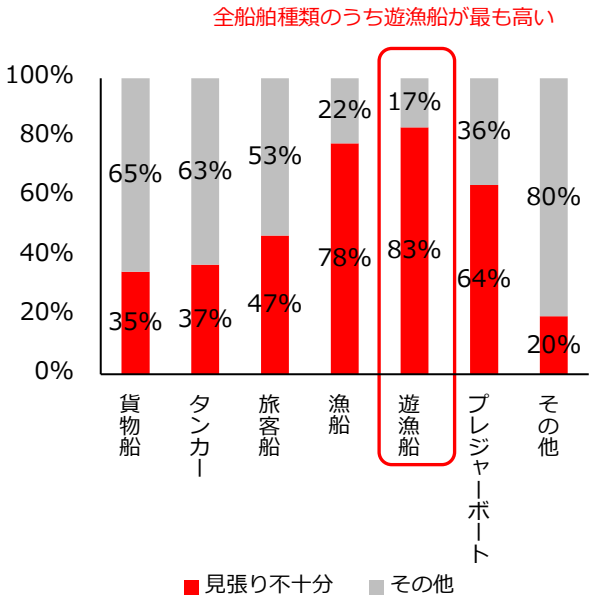


【衝突原因別の割合（令和５年）】グラフ 41

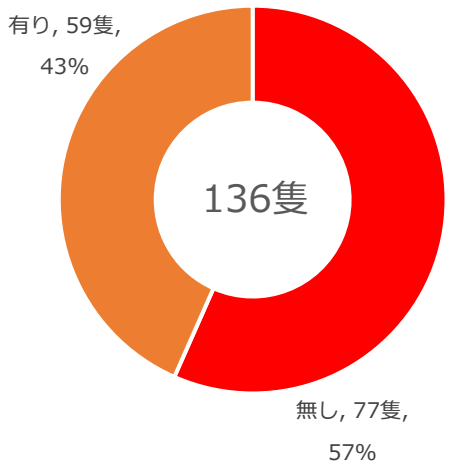


（ウ）過去５年間に発生した遊漁船の衝突について、衝突の原因における見張り不十分が占める割合は 83%と他の船種に比べて高くなっています。※グラフ 42
また、見張り不十分が原因の船舶同士による衝突の際、相手船を認識することなく衝突に至っている場合が 77 隻（57%）を占めています。※グラフ 43

【船舶種類別の衝突における見張り不十分の割合（過去５年間合計）】グラフ 42



【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の割合（過去５年間合計）】グラフ 43



イ　事故事例

事例１：衝突　～見張り不十分～

事故概要：船長は釣り客４人を乗船させ漁場を選定するため GPS プロッタに傾注したまま航行していたところ乗客の「ぶつかる」という叫び声が聞こえたため、前方を見ると、直近に錨泊中の船を認めましたが回避できず衝突させました。衝突により、自船は航行に支障なく、自力で帰港しましたが相手船は航行不能となり曳航されました。

事例２：衝突　～見張り不十分・操船不適切～

事故概要：釣り客 6 人乗船の遊漁船 A は、遊漁を終え帰港中、周囲の見張りを行わず漫然と航行していました。釣り客 4 人乗船の遊漁船 B は漂泊し遊漁中に、航行中の遊漁船 A を認めたものの、相手船が避けてくれるだろうと考え、断続的な見張りを実施していました。その後、両船が接近し衝突の危険を感じたため、B 船船長は大声で呼びかけるも気づかれず、B 船も避航動作を取らなかったため衝突し、船体に損傷が生じました。

ウ　対策

遊漁船の船舶事故における見張り不十分の要因としては、釣りポイントの探索、乗客への対応・安全管理等、操船など、行う業務が多岐にわたることによって、見張り不十分に陥ることが考えられます。

遊漁船は、ひとたび事故が起これば、多くの負傷者を伴う大事故に繋がりかねません。そのため、遊漁船事業者には高い安全意識を持ち、漂泊・錨泊中を含む常時適切な見張りによって周囲の状況を把握し、運航を行うことが求められます。

海上保安庁では、水産庁及び都道府県と連携し、「遊漁船業務主任者講習」「遊漁船安全講習会」等の機会を活用して遊漁船事業者の安全意識を高揚させるための啓発を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・啓発活動を行っています。

【遊漁船業務主任者に対する講習会】

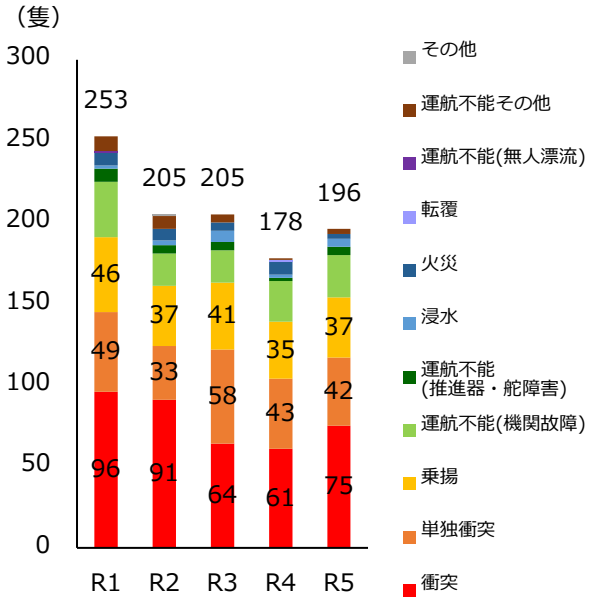
【遊漁船への訪船指導】

（４）貨物船等の事故防止対策

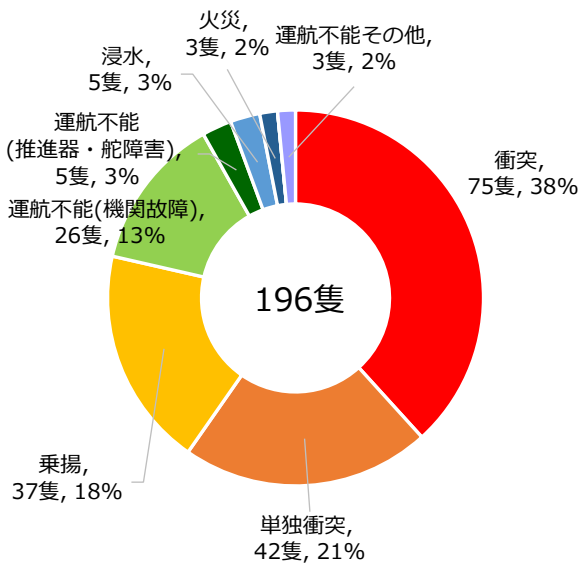
ア　貨物船の傾向

（ア）令和５年の船舶事故隻数は 196 隻で、令和４年よりも増加しています。※グラフ 44 船舶事故種類別にみると、衝突が 75 隻（38%）と最も多く、次いで単独衝突が 42 隻（21%）となっています。※グラフ 45

【船舶事故種類別の推移】グラフ 44

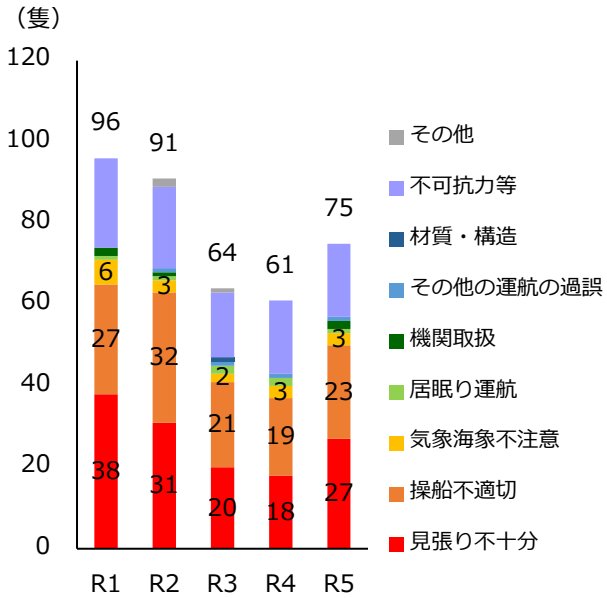


【船舶事故種類別の割合（令和５年）】グラフ 45

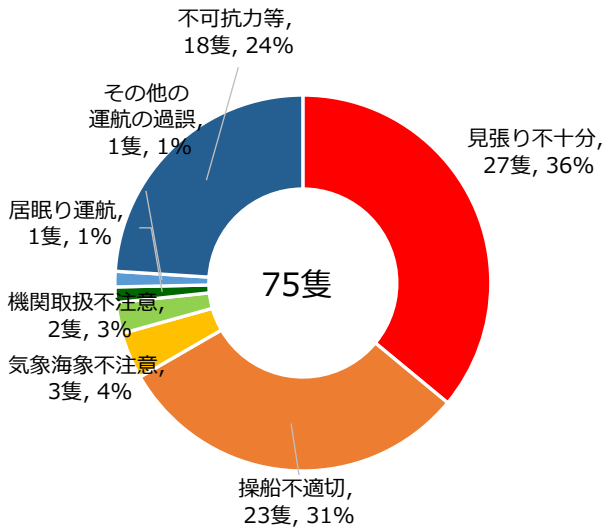


（イ）令和５年に発生した衝突の原因別では、見張り不十分が 27 隻（36%）と最も多く、次いで操船不適切が 23 隻（31%）となっています。※グラフ 46、47

【衝突原因別の推移】グラフ 46



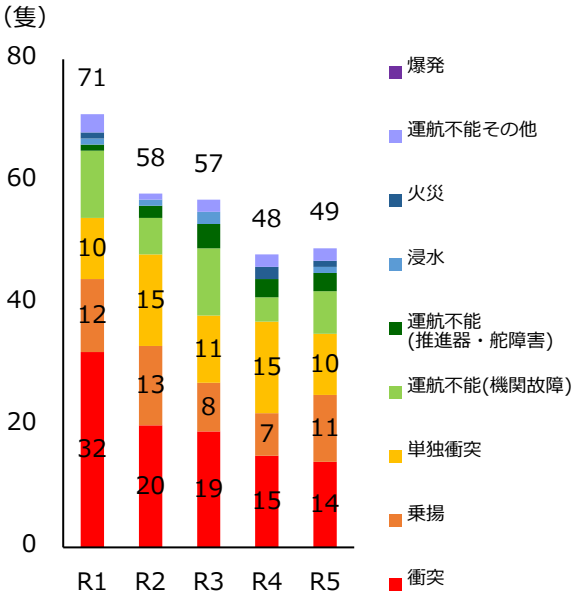
【衝突原因別の割合（令和５年）】グラフ 47



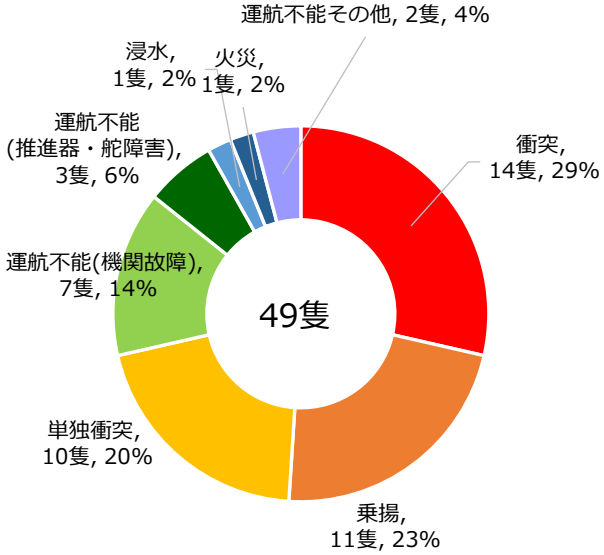
イ　タンカーの傾向

（ア）令和５年の船舶事故は 49 隻で、令和４年よりも増加しています。※グラフ 48
船舶事故種類別にみると、衝突が 14 隻（29%）と最も多く、次いで乗揚が 11 隻（23%）となっています。※グラフ 49

【船舶事故種類別の推移】グラフ 48

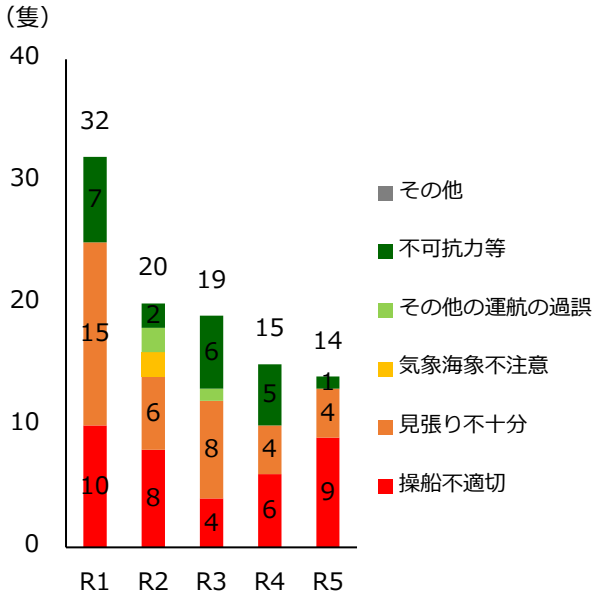


【船舶事故種類別の割合（令和５年）】グラフ 49

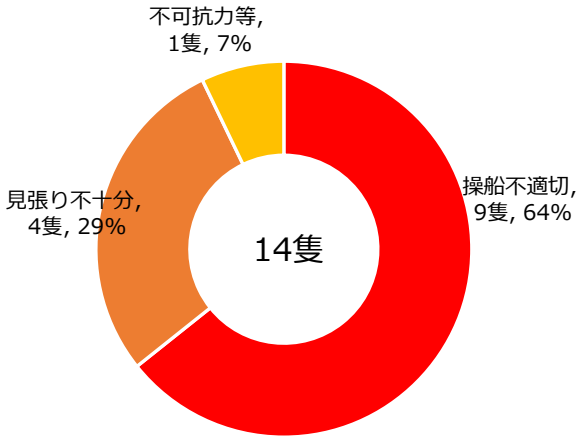


（イ）令和５年に発生した衝突の原因別では、操船不適切が９隻（64%）と最も多く、次いで見張り不十分が４隻（29%）となっています。※グラフ 50、51

【衝突原因別の推移】グラフ 50



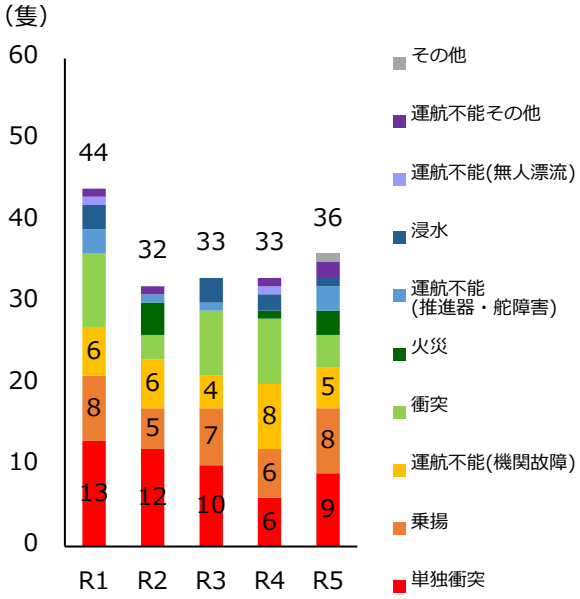
【衝突原因別の割合（令和５年）】グラフ 51



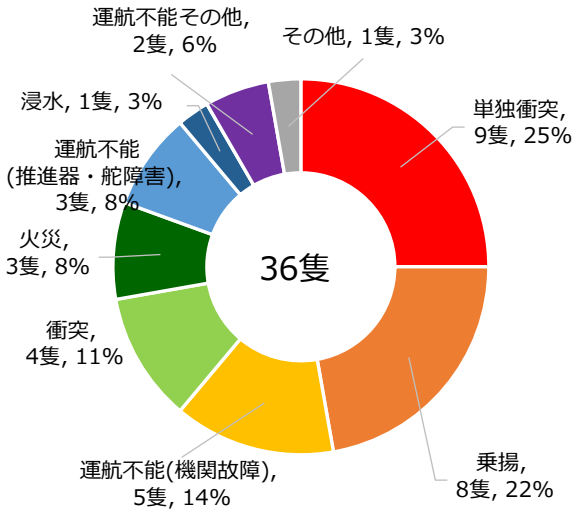
ウ　旅客船の傾向

（ア）令和５年の船舶事故隻数は 36 隻で、令和４年よりも増加しています。※グラフ 52 船舶事故種類別にみると、単独衝突が９隻（25%）と最も多く、次いで乗揚が８隻（22%）となっています。※グラフ 53

【船舶事故種類別の推移】グラフ 52

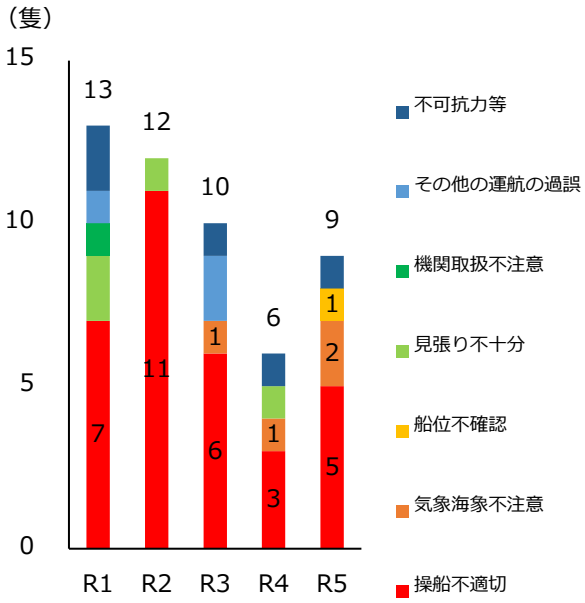


【船舶事故種類別の割合（令和５年）】グラフ 53

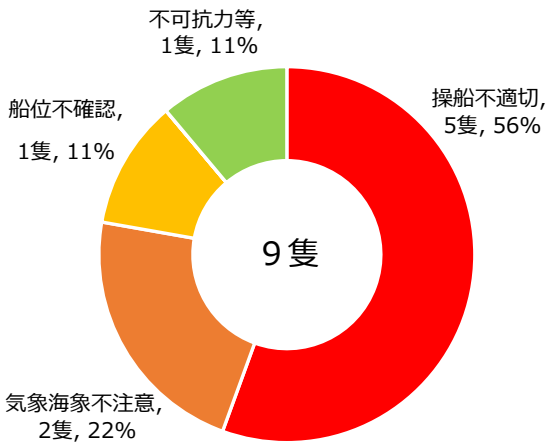


（イ）令和５年に発生した単独衝突の原因別は、操船不適切が５隻（56%）と最も多く、次いで気象海象不注意が２隻（22%）となっています。※グラフ 54、55

【単独衝突原因別の推移】グラフ 54



【単独衝突原因別の割合（令和５年）】グラフ 55



エ　事故事例

事例：貨物船衝突　～操船不適切～

事故概要：航行中、レーダー画面の 3.5 マイルの位置に自船と横切り関係にある相手船を確認しました。相手船舶は避航船であるにもかかわらず、避航動作を行っていないように見えたことから、このままでは衝突のおそれがあると思い VHF で呼びかけを行ったものの、応答がありませんでした。事故船舶は衝突時、視界制限状態でしたが目視で相手船を確認するまで速力を落とすなどの協力動作を行いませんでした。

事例：タンカー衝突　～操船不適切～

事故概要：航行中、左舷 70 度方向に横切り関係の相手船を初認しました。事故船舶にあっては相手船と衝突の恐れはないと判断したことから航行継続しましたが事故発生の 1 分前に相手船との距離が近く衝突の危険を感じ、回避動作をとるも間に合わずに衝突しました。調査の結果、相手船を認識していたにも関わらず、相手船が避けるだろうと思い込み回避が遅れ衝突したと判明しました。

事例：旅客船単独衝突　～操船不適切～

事故概要：入港中、標識の明かりが見えないことからこれを探すことに傾注するあまり、通常通りの操船を行う機を逃し防波堤に速力約 4 ノットで衝突し、旅客 4 人に 10 日間の安静加療を要する頸椎捻挫等の怪我を負わせました。

オ　対策

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適切な操船に必要な事項について指導しています。

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、リーフレットや走錨事故防止ポータルサイト等を活用し、官民一体となった事故防止の取組みを徹底しています。

さらに、霧が多発する時期においては、視界が制限され、衝突海難の蓋然性が高まるため、適切な見張りの徹底や安全な速力での航行の指導など、地域の特性を考慮した海難防止活動を実施しています。

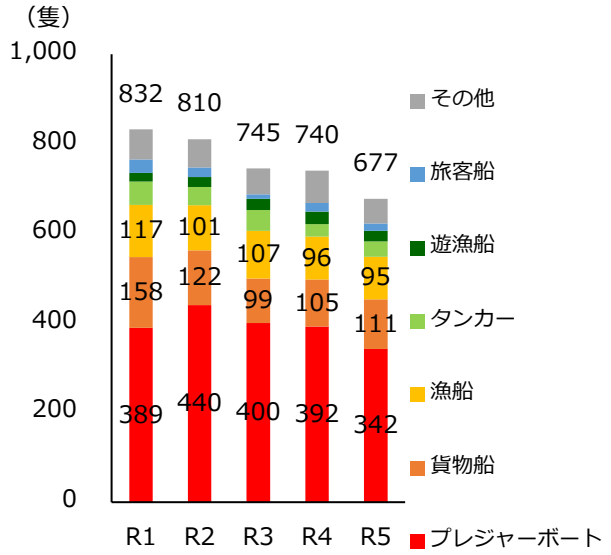
３　海域別の事故防止対策

（１）ふくそう海域の事故防止対策

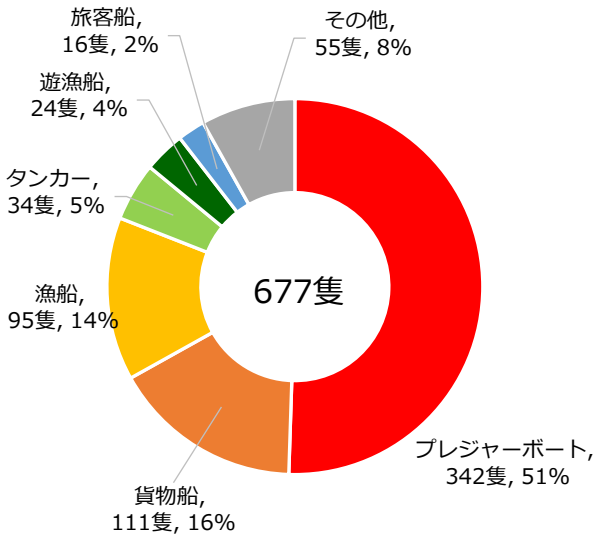
ア　傾向

（ア）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５年の船舶事故隻数は 677 隻で、近年は減少傾向を示しています。※グラフ 56 船舶種類別では、プレジャーボートが 342 隻（51%）と最も多く、次いで貨物船が 111 隻（16%）となっています。※グラフ 57

【船舶種類別の推移】グラフ 56

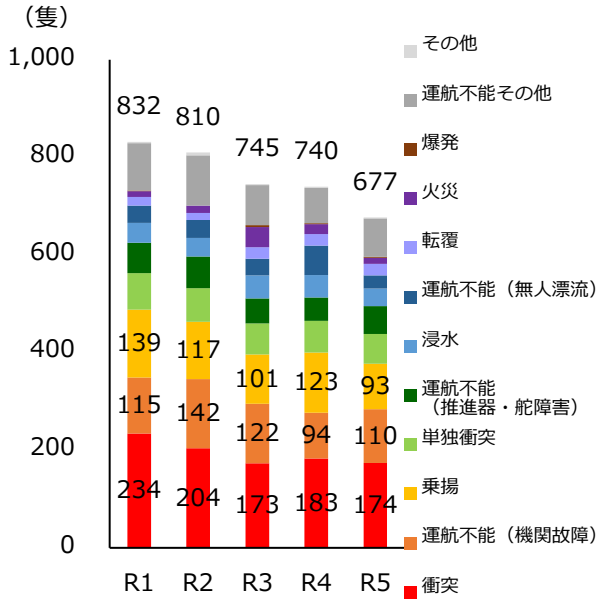


【船舶種類別の割合（令和５年）】グラフ 57

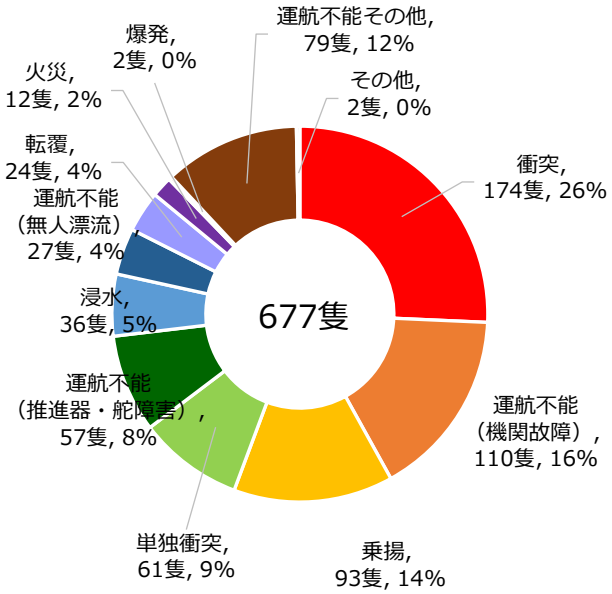


（イ）令和５年の船舶事故種類別は、衝突が 174 隻（26%）と最も多く、次いで運航不能（機関故障）が 110 隻（16%）となっています。※グラフ 58、59

【船舶事故種類別の推移】グラフ 58



【船舶事故種類別の割合（令和５年）】グラフ 59

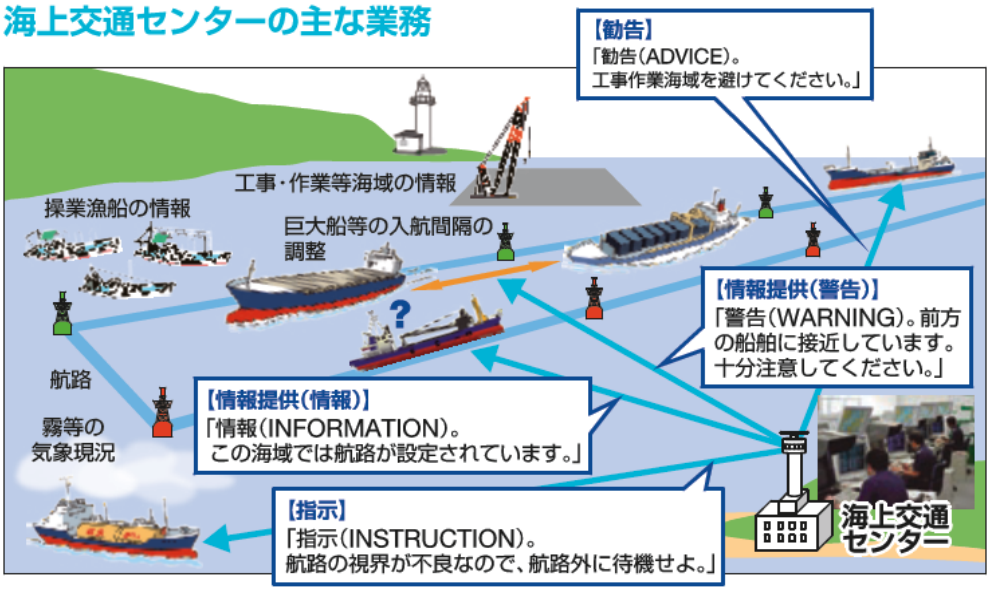


イ　対策

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、船舶交通の安全に必要な情報提供を行っています。

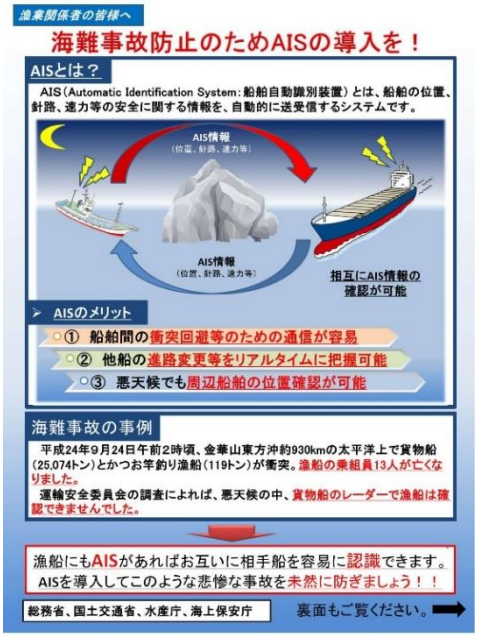
また、大型船の航路への入航間隔の調整、不適切な航行をする船舶への勧告や巡視船艇と連携した航行指導等を行っています。

そのほか、AIS 搭載義務の無い漁船についても、AIS を搭載することにより、大型船に対し自船の動静を容易に認識させることができる等、事故防止に寄与するため、関係機関と連名で作成したリーフレットを活用して AIS 搭載の推進について周知・啓発を行っています。



大阪湾海上交通センター（兵庫県神戸市）

【AIS 周知・啓発リーフレット】



【アクセス先】

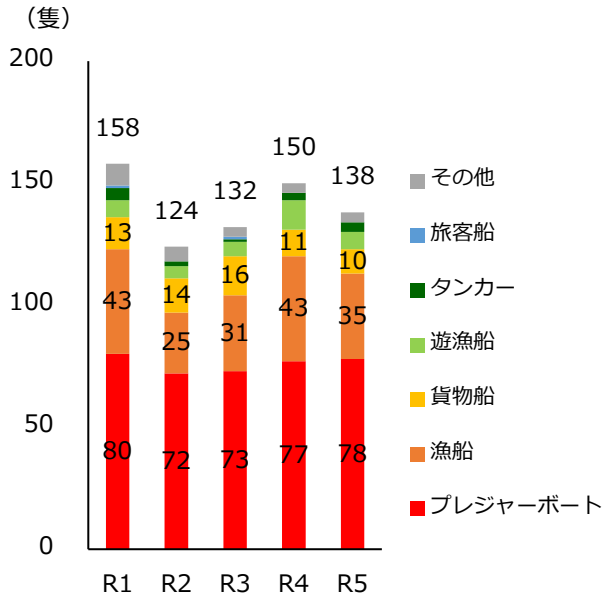
(URL) https://www.mlit.go.jp/maritime/maritime_fr6_000040.html

（２）東京湾から四国沖に至る船舶交通量が多い海域の事故防止対策

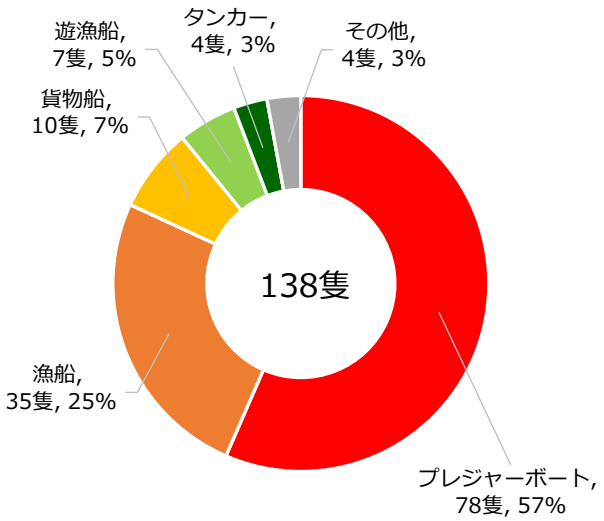
ア　傾向

（ア）東京湾から四国沖に至る船舶交通量が多い海域における令和５年の船舶事故隻数は 138 隻で、令和４年よりも減少しました。船舶種類別では、プレジャーボートが 78 隻（57%）と最も多く、次いで漁船が 35 隻（25%）となっています。※グラフ 60、61

【船舶種類別の推移】グラフ 60

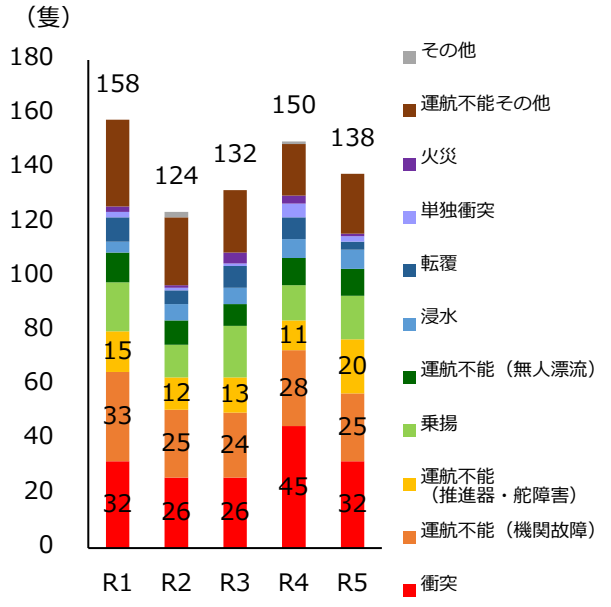


【船舶種類別の割合（令和５年）】グラフ 61

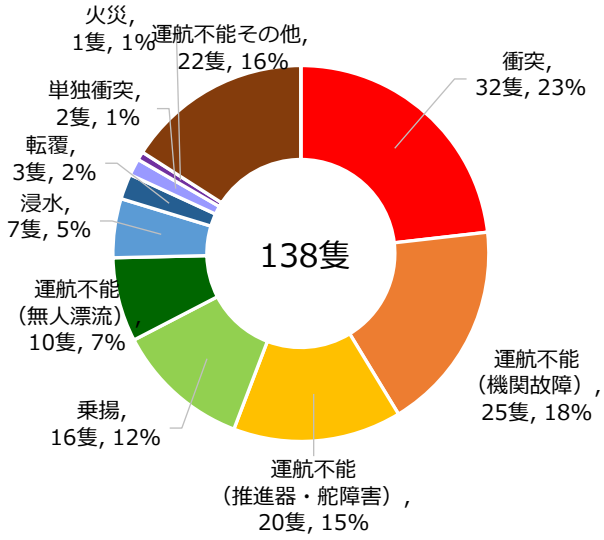


（イ）令和５年の船舶事故種類別は、衝突が 32 隻（23%）と最も多く、次いで運航不能（機関故障）が 25 隻（18%）となっています。※グラフ 62，63

【船舶事故種類別の推移】グラフ 62



【船舶事故種類別の割合（令和５年）】グラフ 63



イ　対策

東京湾から四国沖に至る船舶交通量が多い海域の安全対策については、海上交通センターにおいて AIS により船舶の動静を把握し、船舶航行の安全に必要な情報の提供を行っています。

また、同海域は、複雑な針路交差が生じる海域であることから、安全対策の１つとして、東京都伊豆大島西岸沖に設定した推薦航路を平成３０年１月１日に運用開始し、和歌山県潮岬沖に設定した推薦航路を令和５年６月１日に運用開始しました。

そのほか、AIS 搭載義務の無い漁船についても、AIS を搭載することにより、大型船に対し自船の動静を容易に認識させることができる等、事故防止に寄与するため、関係機関と連名で作成したリーフレットを活用して AIS 搭載の推進について周知・啓発を行っています。

第２節　人身事故

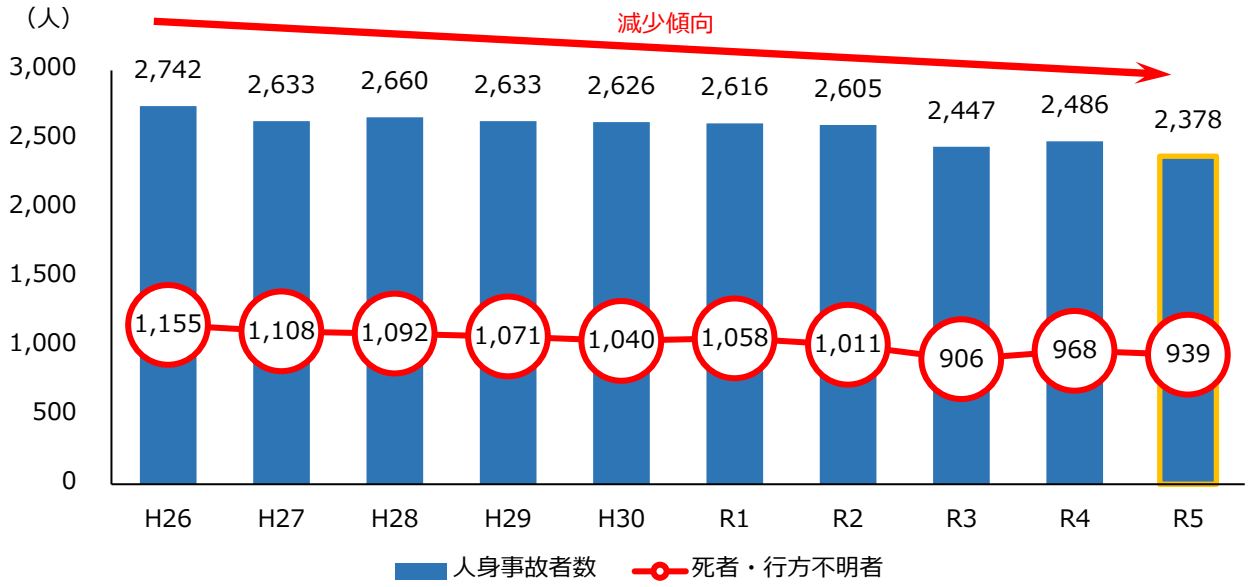
１　現況

（１）概観

令和５年に海上保安庁が取り扱った人身事故者数は2,378人で、過去10年間において最も少なくなっています。また、うち死者・行方不明者数は939人でした。

※グラフ64

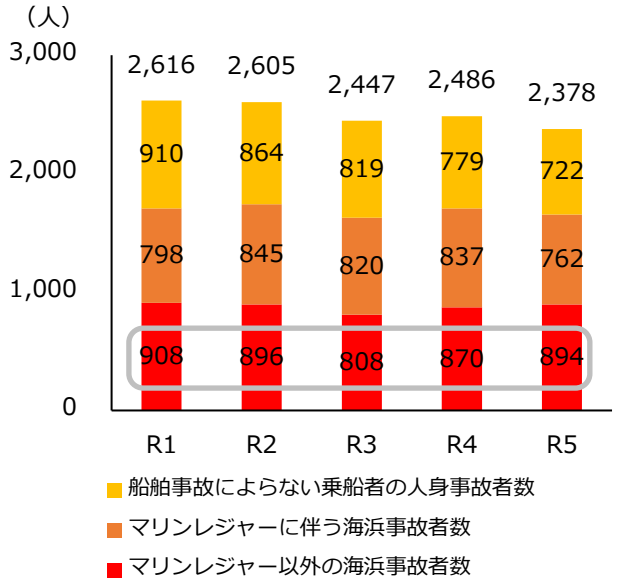
【人身事故者数の推移】グラフ64



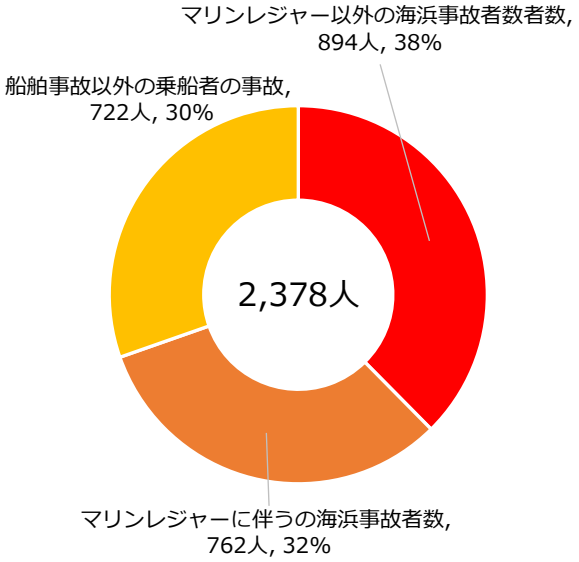
（２）事故区分別

事故区分別は、過去５年間同じ傾向を示しています。※グラフ65 令和５年の事故区分別では、マリンレジャー以外の海浜事故者数が894人（38%）、マリンレジャーに伴う海浜事故者数が762人（32%）、船舶事故以外の乗船者の事故者数が722人（30%）となっています。※グラフ66

【事故区分別の推移】グラフ65



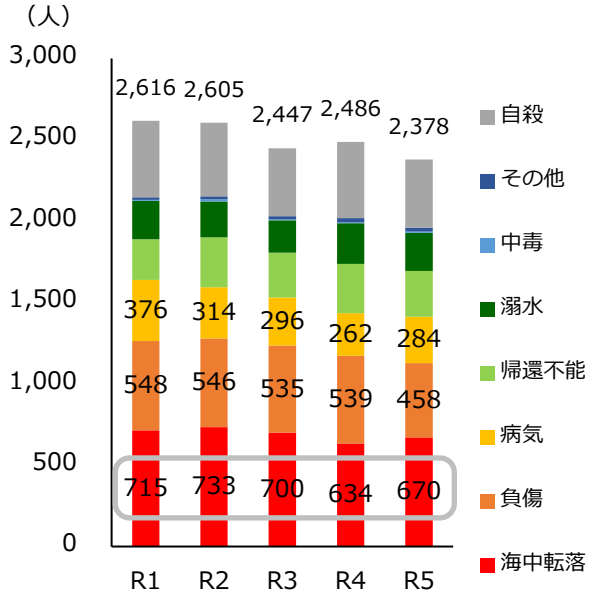
【事故区分別の割合（令和５年）】グラフ66



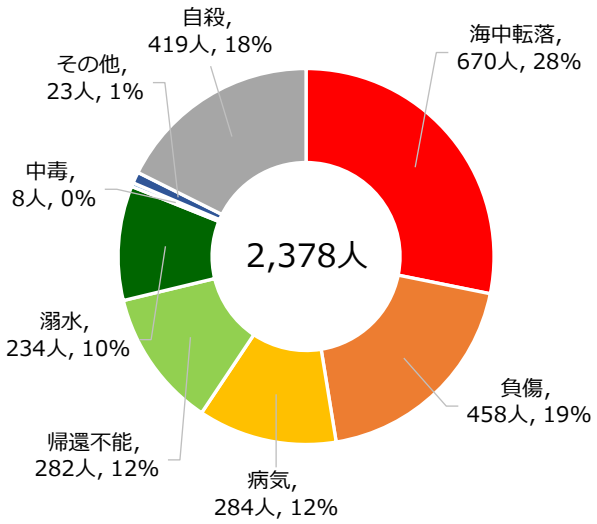
（３）事故内容別

事故内容別は、海中転落が最も多く、過去５年間同じ傾向を示しています。※グラフ 67　令和 5 年の事故内容別では、海中転落が 670 人（28%）と最も多く、次いで負傷が 458 人（19%）となっています。※グラフ 68

【事故内容別の事故者数の推移】グラフ67



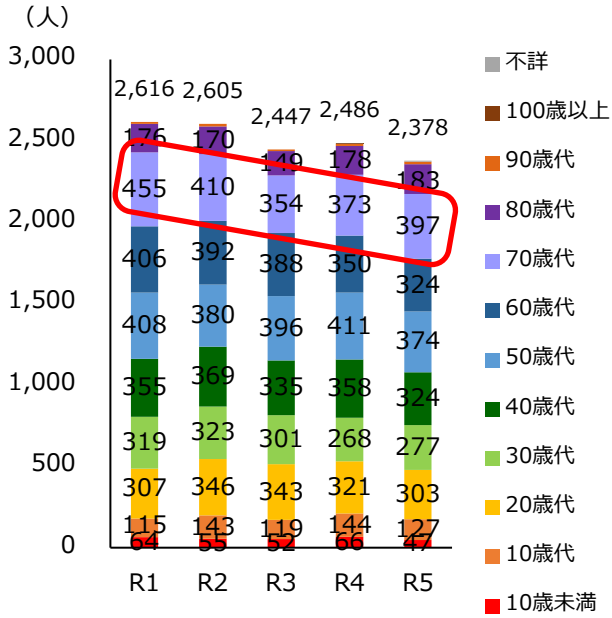
【事故内容別の割合（令和５年）】グラフ68



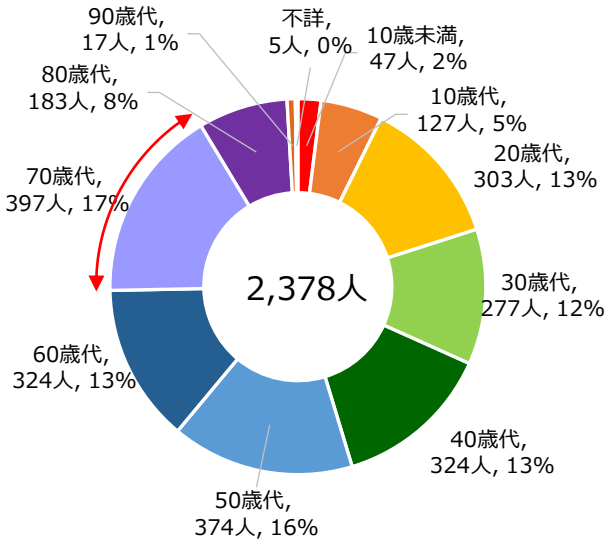
（４）年齢層別

年齢層別は、過去５年間の合計で70歳代が最も多くなっています。※グラフ69 令和５年の年齢層別では、70歳代が397人（17%）と最も多く、次いで50歳代が374人（16%）となっています。※グラフ70

【年齢層別の事故者数の推移】グラフ69



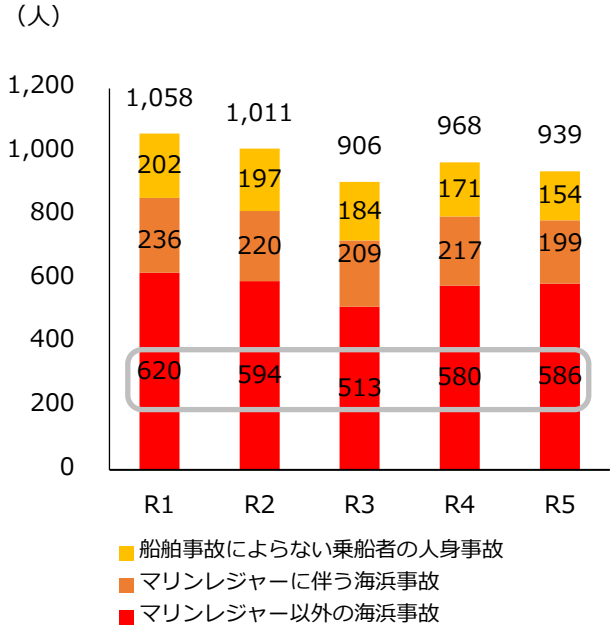
【年齢層別の割合（令和５年）】グラフ70



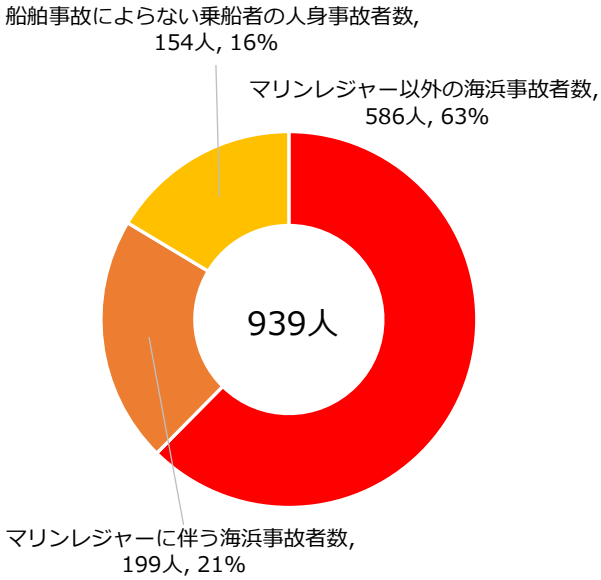
（５）死者・行方不明者を伴う人身事故

ア　事故区分別は、マリンレジャー以外の海浜事故者数が最も多く、過去５年間同じ傾向を示しています。※グラフ71 令和５年の事故区分別では、マリンレジャー以外の海浜事故者数が586人（63%）、マリンレジャーに伴う海浜事故者数が199人（21%）、マリンレジャーに伴う船舶事故以外の乗船中の事故者数が154人（16%）となっています。※グラフ72

【事故区分別の死者・行方不明者数の推移】グラフ71

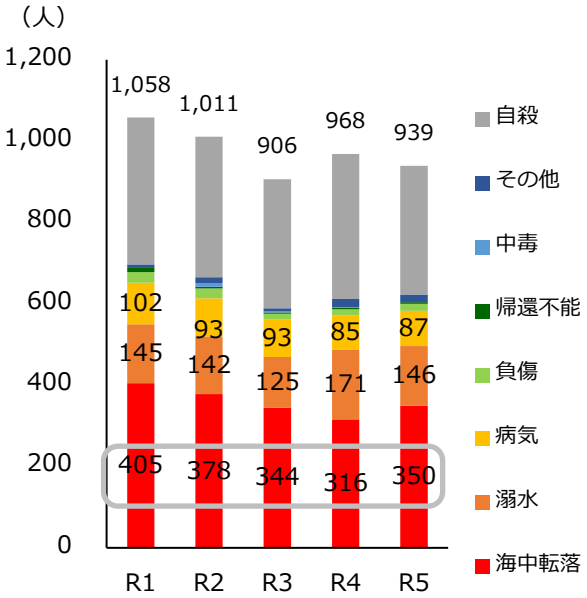


【事故区分別の死者・行方不明者の割合（令和５年）】グラフ72

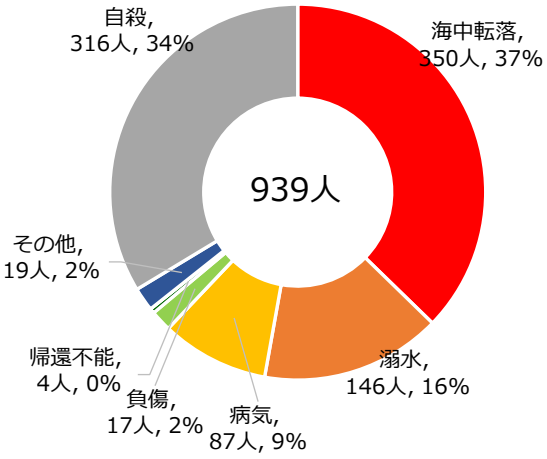


イ　事故内容別は、海中転落が最も多く、過去５年間同じ傾向を示しています。※グラフ73 令和５年の事故内容別では、海中転落が350人（37%）と最も多く、次いで溺水が146人（16%）となっています。（自殺を除く）※グラフ74

【事故内容別の死者・行方不明者数の推移】グラフ73



【事故内容別の死者・行方不明者の割合（令和５年）】グラフ74



２　事故区分別の事故防止対策

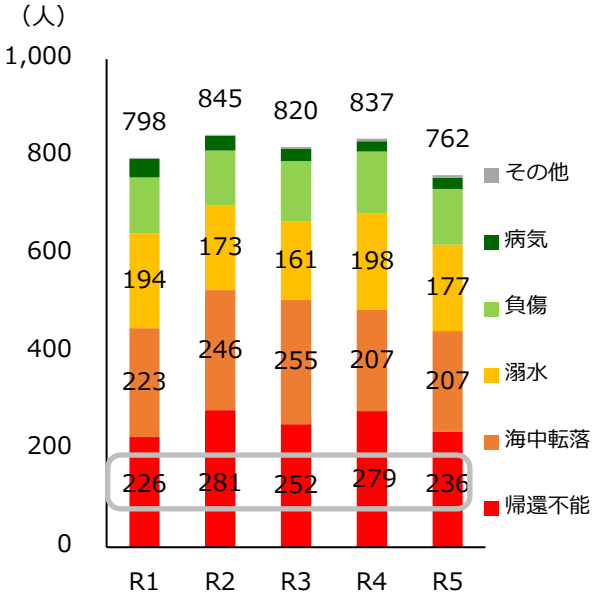
（１）マリンレジャーに伴う海浜事故の事故防止対策

全体の傾向

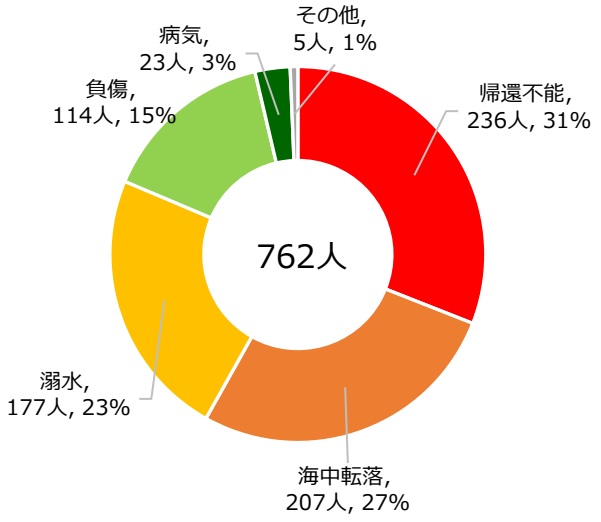
（ア）事故内容別は、帰還不能が最も多く、過去５年間同じ傾向を示しています。

※グラフ 75 令和５年の事故内容別では、帰還不能が 236 人（31%）と最も多く、次いで海中転落が 207 人（27%）となっています。※グラフ 76

【事故内容別の事故者数の推移】グラフ75

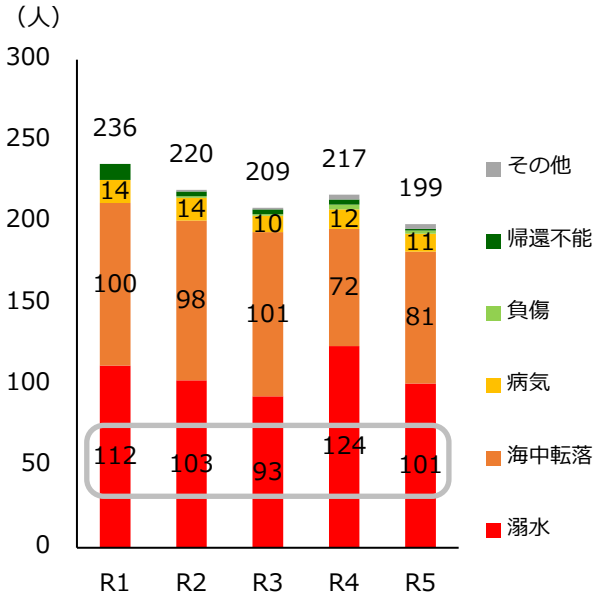


【事故内容別の割合（令和５年）】グラフ76

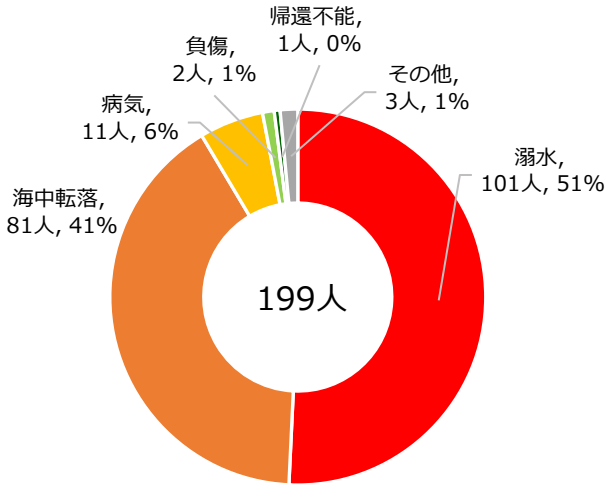


（イ）事故内容別は、溺水が最も多く、令和４年よりも減少しています。※グラフ 77 令和５年の事故内容別の死者・行方不明者は、溺水が 101 人（51%）と最も多く、次いで海中転落が 81 人（41%）となっています。※グラフ 78

【事故内容別の死者・行方不明者数の推移】グラフ77

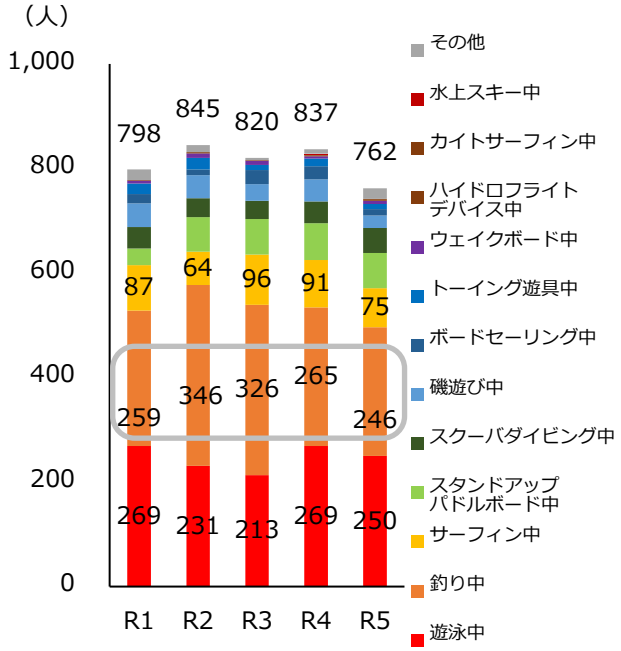


【事故内容別の死者・行方不明者数の割合（令和５年）】グラフ78

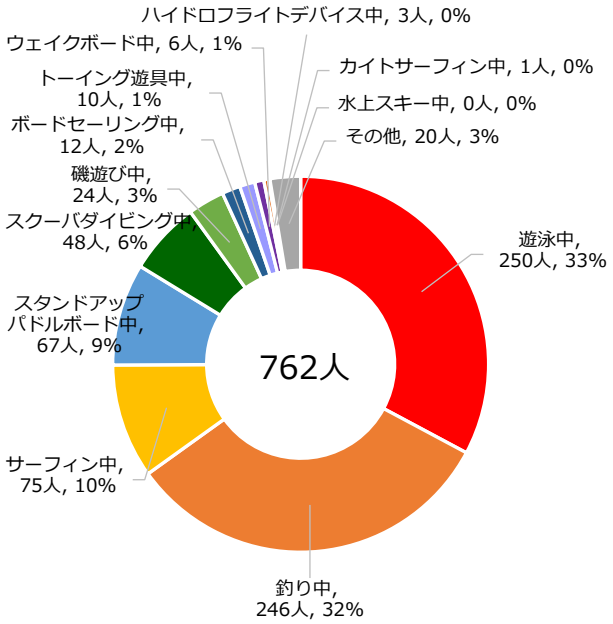


（ウ）活動内容別は、遊泳中が最も多く、令和４年よりも減少しています。※グラフ 79 令和５年の活動内容別では、遊泳中が 250 人（33%）と最も多く、次いで釣り中が 246 人（32%）となっています。※グラフ 80

【活動内容別の推移】グラフ79

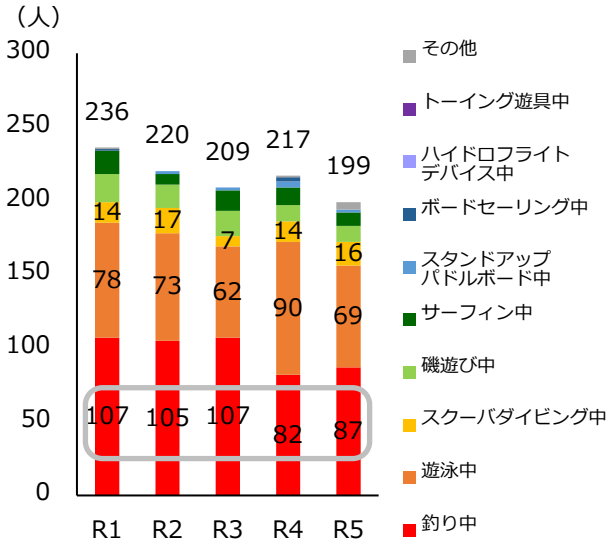


【活動内容別の割合（令和５年）】グラフ80

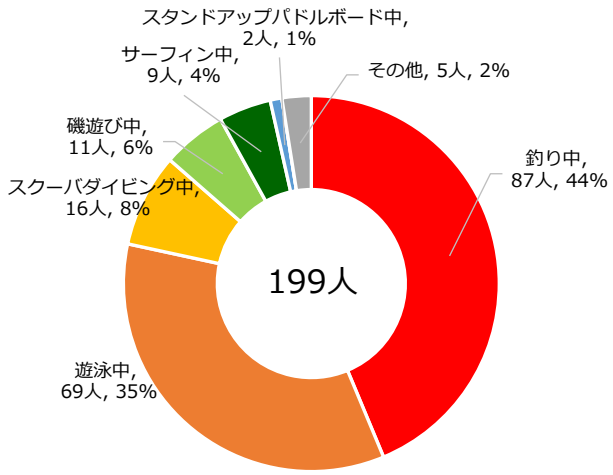


（エ）活動内容別の死者・行方不明者数は、釣り中が最も多く、令和４年よりも増加しています。※グラフ 81 令和５年の活動内容別の死者・行方不明者数は、釣り中が 87 人（44%）と最も多く、次いで遊泳中が 69 人（35%）となっています。※グラフ 82

【活動内容別の死者・行方不明者数の推移】グラフ81



【活動内容別の死者・行方不明者数の割合（令和５年）】グラフ82

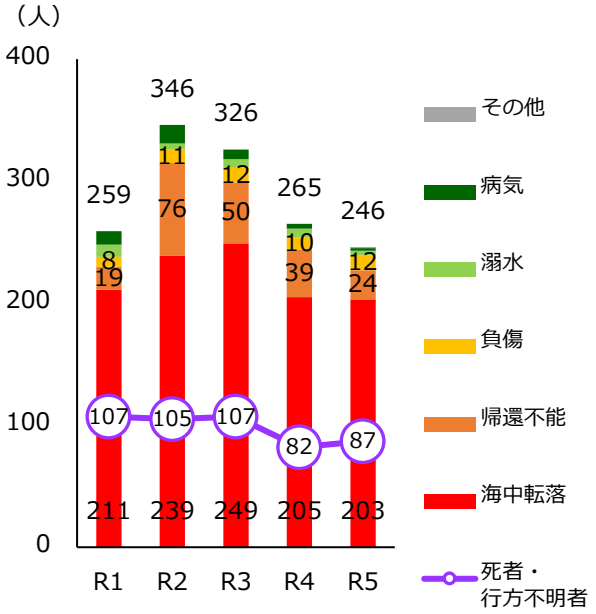


①　釣り中の事故防止対策

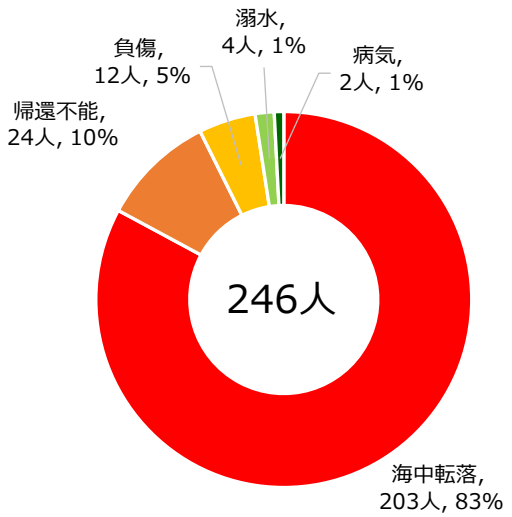
ア　傾向

（ア）令和５年の事故者数は、246 人でした。このうち死者・行方不明者数は 87 人で、事故者数及び死者・行方不明者数は、令和４年よりも減少しました。※グラフ 83 事故内容別にみると、海中転落が 203 人（83%）と最も多く、次いで帰還不能が 24 人（10%）となっています。※グラフ 84

【事故内容別の事故者、死者・行方不明者数の推移】グラフ83

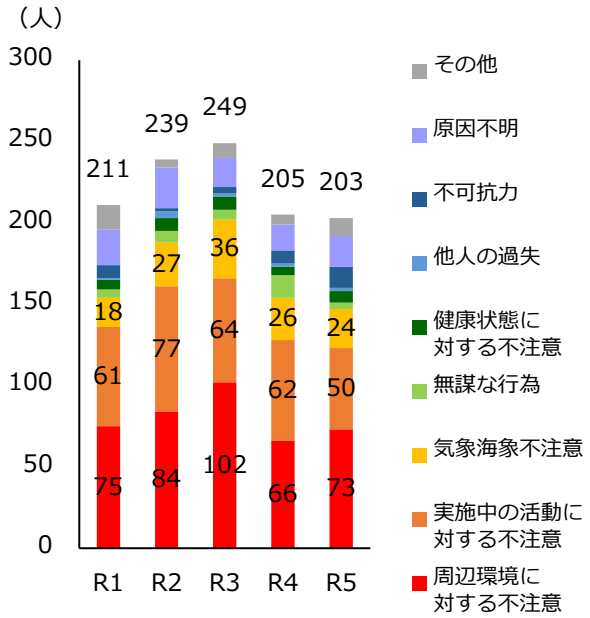


【事故内容別の割合（令和５年）】グラフ84

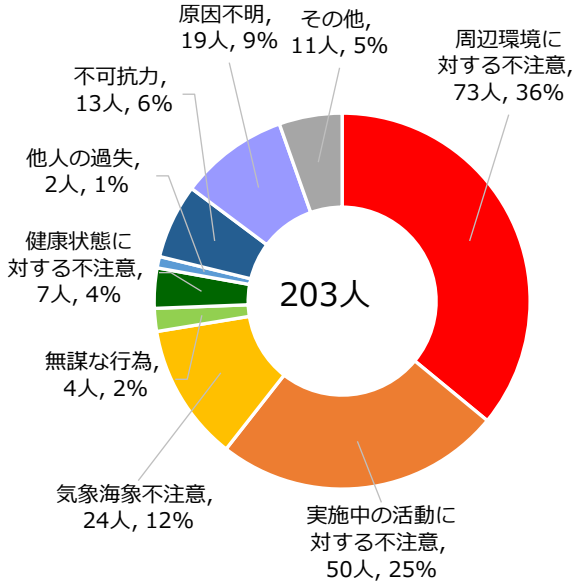


（イ）令和５年に発生した釣り中の海中転落を事故原因別にみると、周辺環境に対する不注意が 73 人（36%）と最も多く、次いで実施中の活動に対する不注意が 50 人（25%）となっています。※グラフ 85、86

【事故原因別（海中転落）の推移】グラフ85

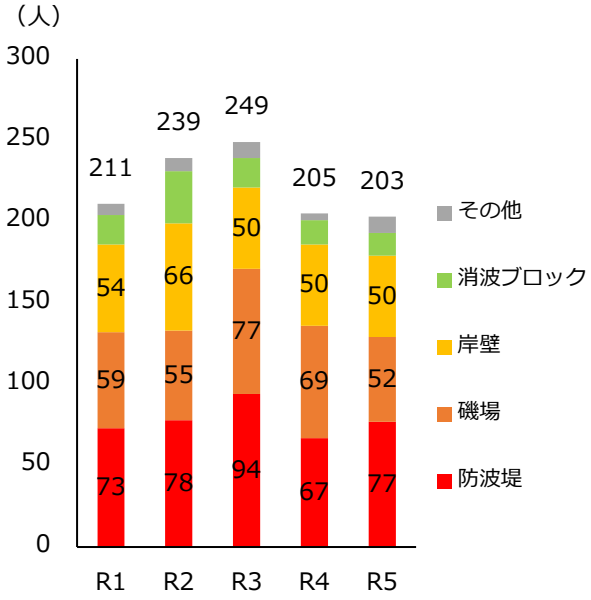


【事故原因別（海中転落）の割合（令和５年）】グラフ86

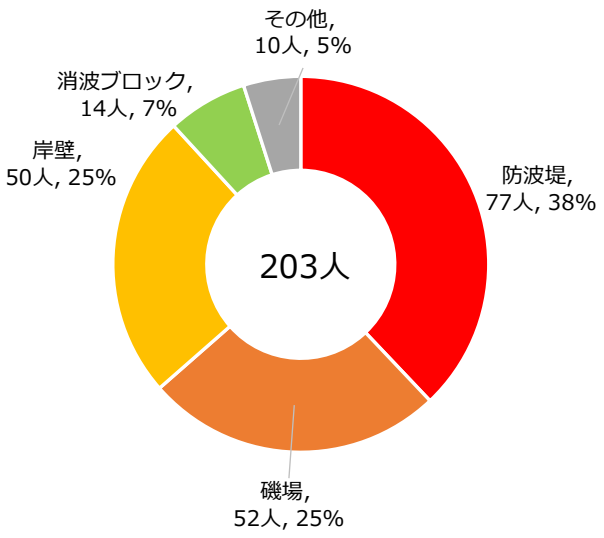


（ウ）令和５年の海中転落者を発生場所別にみると、防波堤が 77 人（38%）と最も多く、次いで磯場が 52 人（25%）となっています。※グラフ 87、88

【発生場所別（海中転落）の推移】グラフ87

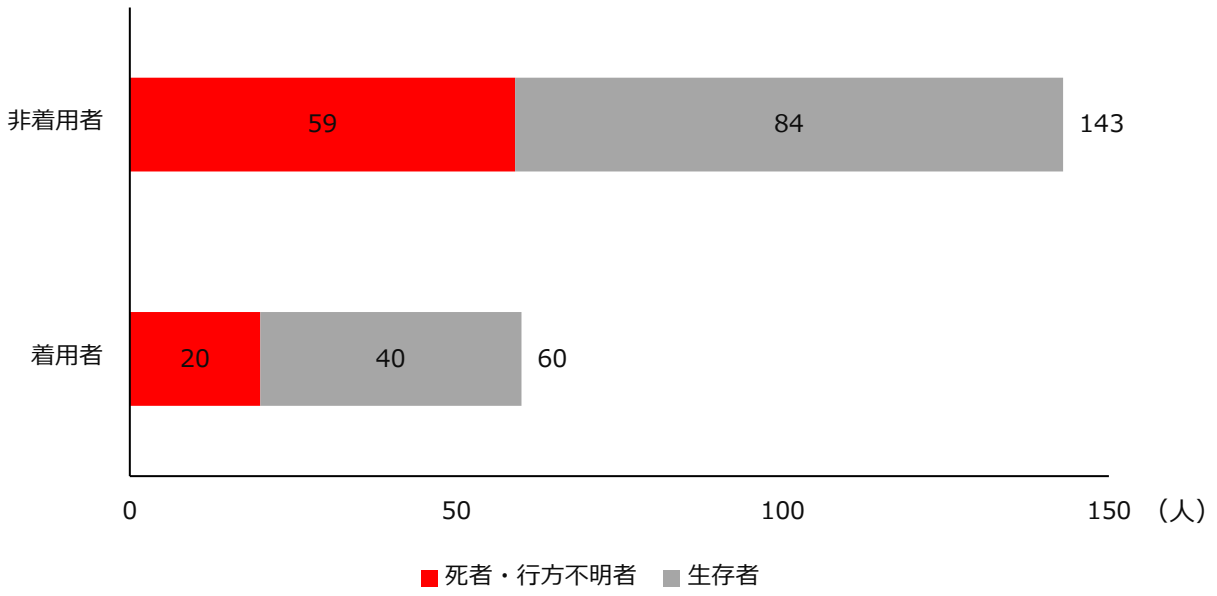


【発生場所別（海中転落）の割合（令和５年）】グラフ88



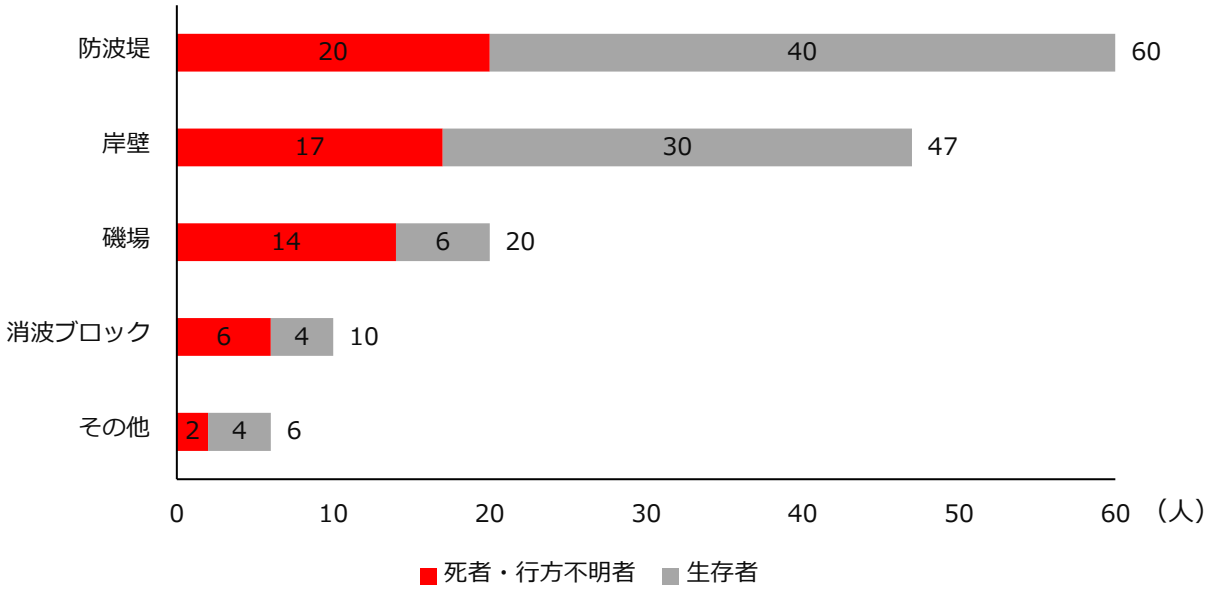
（エ）令和５年の海中転落者（203 人）のうち、ライフジャケットの非着用者は、143 人でそのうちの 59 人が死亡・行方不明となっています。一方のライフジャケットの着用者は、60 人でそのうち 20 人が死亡・行方不明となっています。※グラフ 89

【ライフジャケット着用・非着用別の死者・行方不明者数（令和５年）】グラフ89



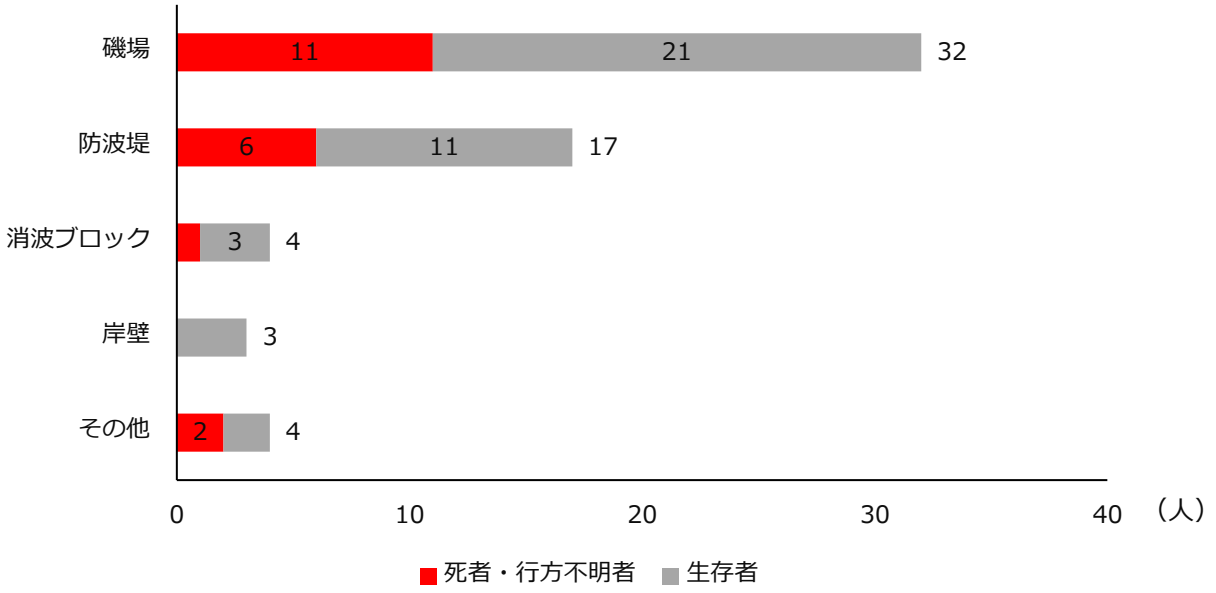
（オ）令和５年の海中転落者（203 人）のうち、ライフジャケット非着用者（143 人）を発生場所別にみると、防波堤が 60 人と最も多く、次いで岸壁が 47 人となっています。死者・行方不明者は、防波堤が 20 人と最も多く、次いで岸壁が 17 人となっています。※グラフ 90

【海中転落発生場所別のライフジャケット非着用者数（令和５年）】グラフ90



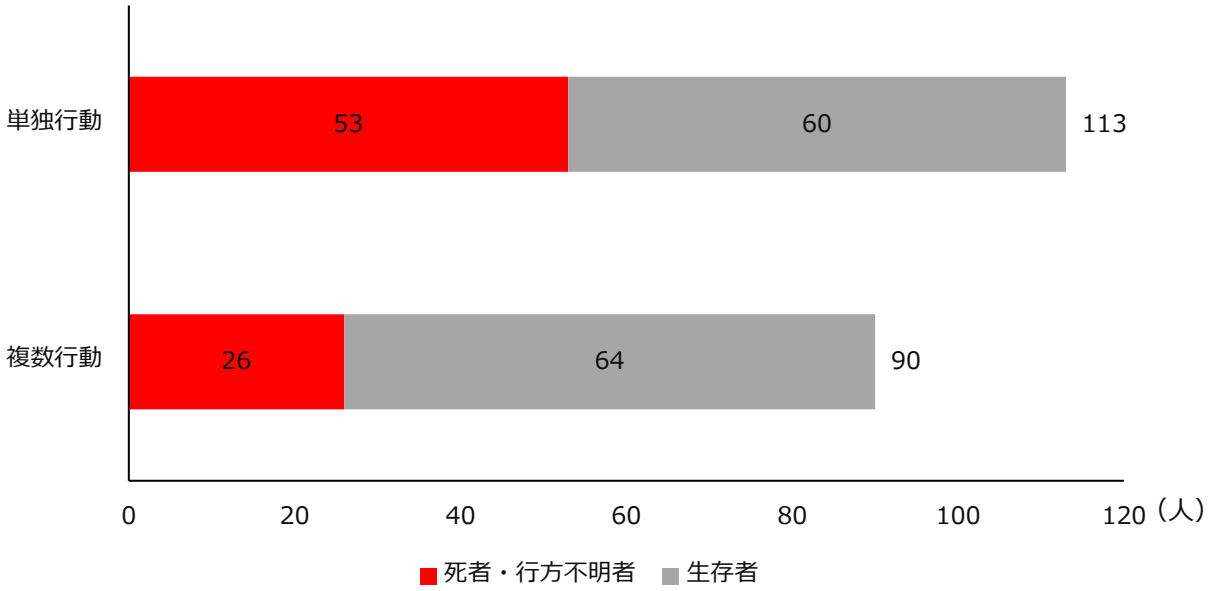
（カ）令和５年の海中転落者（203 人）のうち、ライフジャケット着用者（60 人）を発生場所別にみると、磯場が 32 人と最も多く、次いで防波堤が 17 人となっています。死者・行方不明者は、磯場が 11 人と最も多く、次いで防波堤が 6 人となっています。※グラフ 91

【海中転落発生場所別のライフジャケット着用者数（令和５年）】グラフ91



（キ）令和５年の海中転落者（203 人）を行動形態（単独行動、複数行動）別にみると、単独行動は、113 人でそのうちの 53 人が死者・行方不明となっています。一方の複数行動は、90 人でそのうち 26 人が死者・行方不明となっています。※グラフ 92

【行動形態別の死者・行方不明者数（令和５年）】グラフ92



イ　事故事例

事例１：海中転落～気象海象不注意～
事故概要：事故者２人は磯釣りをしていたところ波が大きくなってきたことから、釣りをやめようと岩場を移動中、大波が打ち寄せたことにより海中転落しました。事故者Aは、自力で岩場へよじ登ったものの、事故者Bが沖へ流され行方が分からなくなったため118番通報しましたが溺水により死亡しました。事故当時事故者はライフジャケットを着用していませんでした。

事例２：海中転落～周辺環境に対する不注意～
事故概要：事故者は釣りを終え消波ブロック上から岸壁に戻ろうとした際に足を滑らせ海中転落しました。同行者は事故者の姿が見えなかったため探していたところ付近釣り人により発見されました。事故者は左足複雑骨折と診断され、24日間の入院となりました。

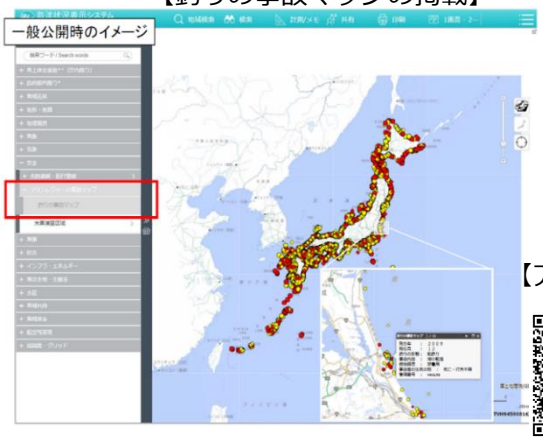
ウ　対策

釣り中の人身事故は海中転落が最も多い状況が続いており、その要因は釣り場の周辺環境に対する不注意や気象海象不注意といった自己の過失によるものが殆どであり、また、事故者のライフジャケット着用率も低い状況です。これらのことから、海や釣行に関する基本的な知識の習得やルール・マナーの遵守、ライフジャケットなどの適切な装備の着用といった安全意識の向上が必要です。

海上保安庁では、大手釣具店等の協力のもと全国・地域毎に啓発資料を送付できるシステムの構築など効率的かつ効果的な啓発活動を実施しています。また、過去 21 年間の釣り中の人身事故を海洋状況表示システム（海しる）で可視化した「釣りの事故マップ」を公開することで、愛好者各々が安全について考える機会を設け、安全意識の向上を図っています。加えて、現場指導や安全啓発及び関係団体等との合同パトロールを実施し官民が連携して釣り中の事故防止を図っています。

【釣り愛好者向けイベントにおける啓発】

【釣りの事故マップの掲載】



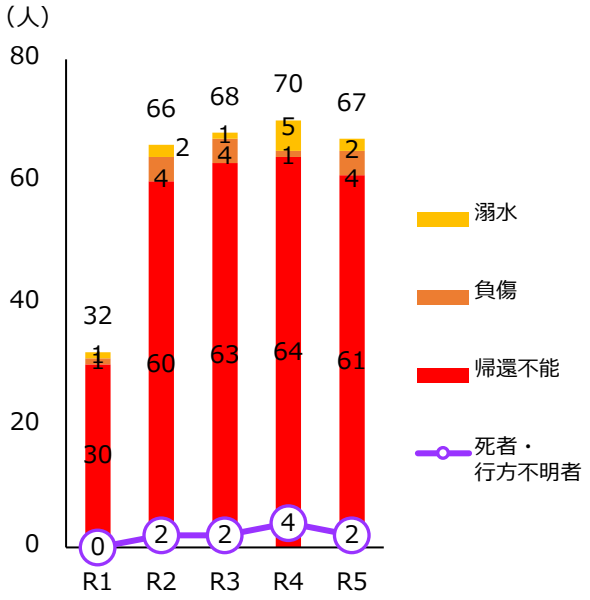
【アクセス先】

②　SUP（スタンドアップパドルボード）中の事故防止対策

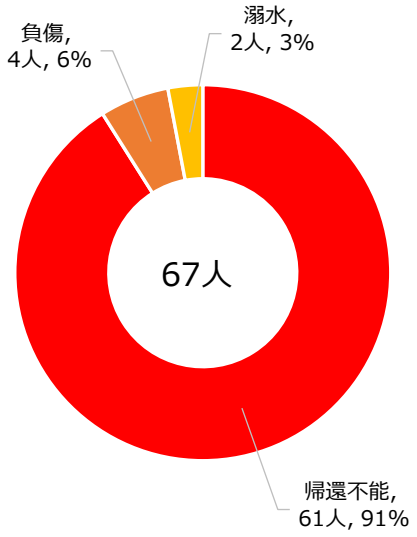
ア　傾向

（ア）令和５年の事故者数は、67 人でした。このうち死者・行方不明者数は２人で、事故者数及び死者・行方不明者数は、令和４年よりも減少しました。※グラフ 93 事故内容別にみると、帰還不能が 61 人（91%）と最も多く、次いで負傷が４人（６%）となっています。※グラフ 94

【事故内容別の事故者、死者・行方不明者数の推移】グラフ93

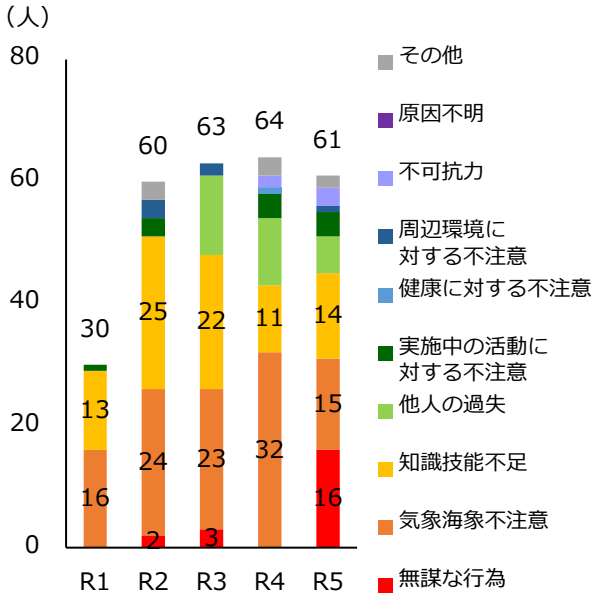


【事故内容別の割合（令和５年）】グラフ94

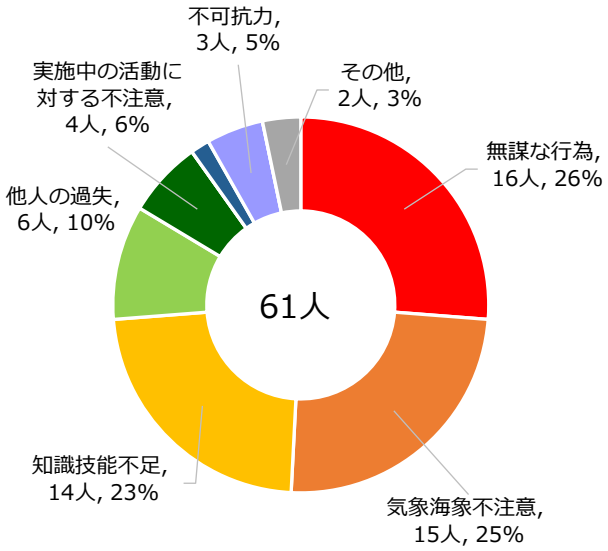


（イ）令和５年に発生した SUP 中の帰還不能を事故原因別にみると、無謀な行為が 16 人（26%）と最も多く、次いで気象海象不注意が 15 人（25%）となっています。※グラフ 95,96

【事故原因別（帰還不能）の事故者数の推移】グラフ95

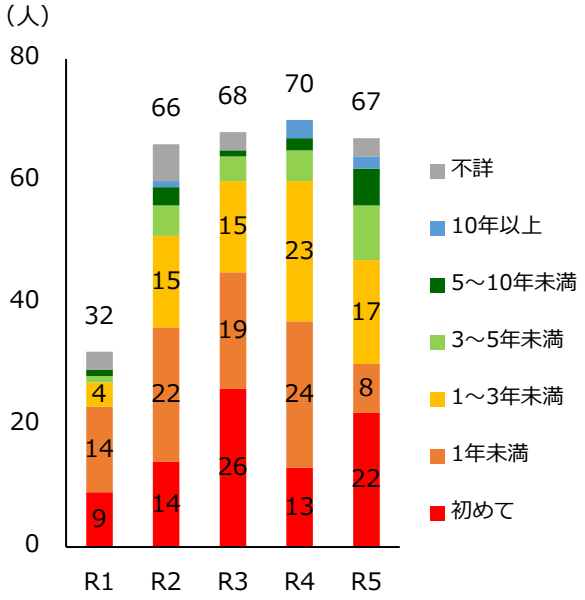


【事故原因別（帰還不能）の割合（令和５年）】グラフ96

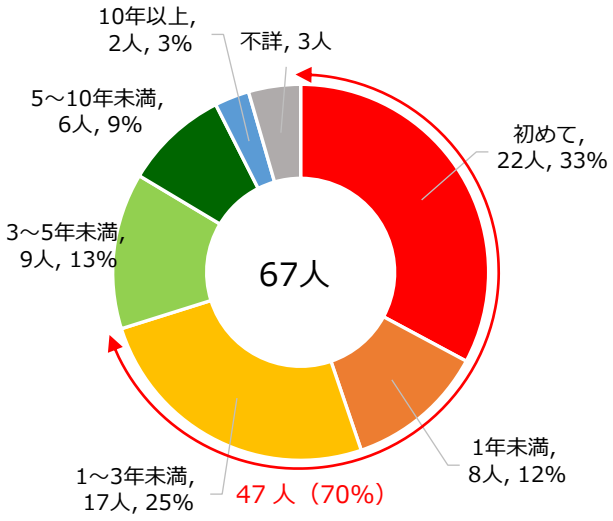


（ウ）令和５年の事故者を経験年数別にみると、３年未満（「初めて」から「１～３年未満」までの合計）が 47 人（70%）となっています。※グラフ 97,98

【経験年数別の事故者数の推移】グラフ97

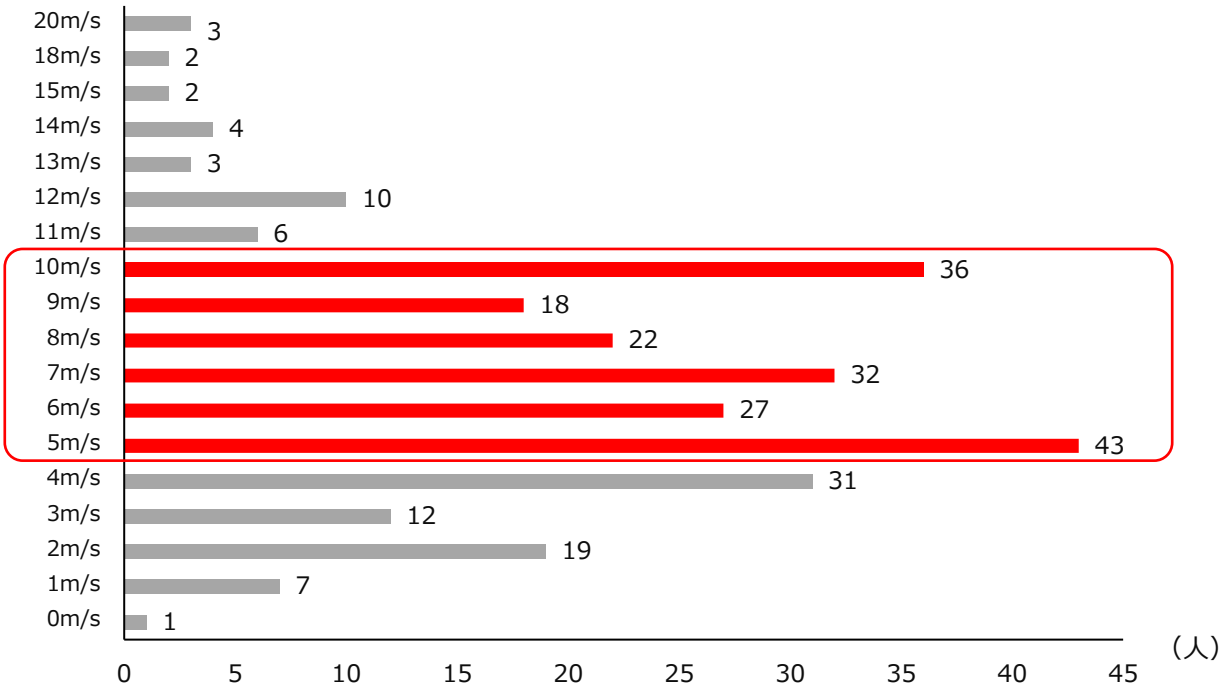


【経験年数別の割合（令和５年）】グラフ98



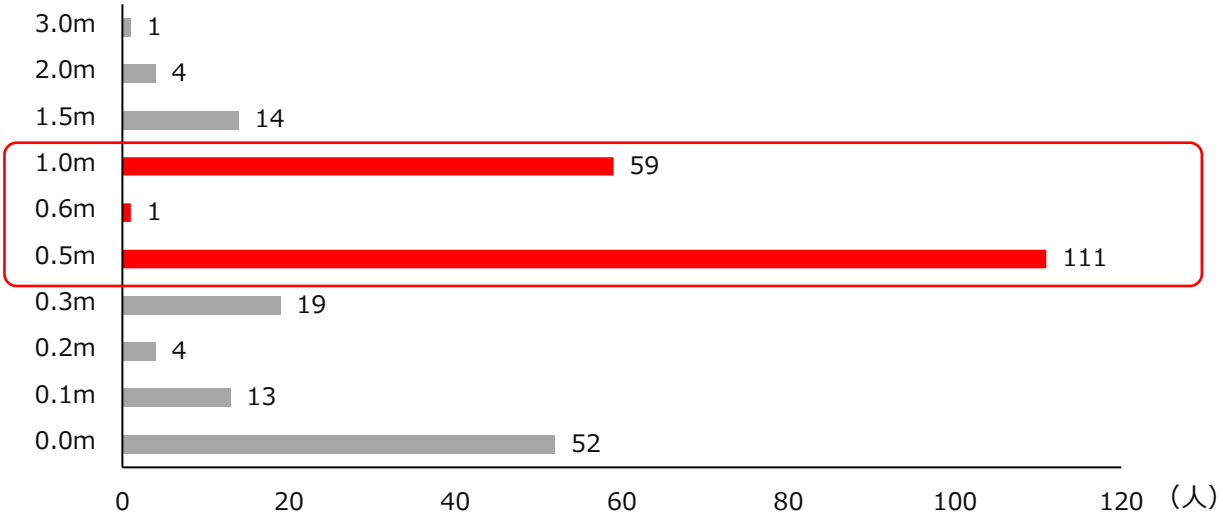
（エ）過去５年間の帰還不能者（278 人）を風速別にみると、「５m/s～10m/s」において多くなっています。※グラフ 99

【帰還不能発生時の風速（過去５年間）】グラフ99



（オ）過去５年間の帰還不能者（278 人）を波高別にみると、「０.5m～１m」において多くなっています。※グラフ 100

【帰還不能発生時の波高（過去５年間）】グラフ100



イ　事故事例

事例１：帰還不能～無謀な行為～

事故概要：事故者２人は１枚のボードに２人乗りで SUP を開始しました。遊走中に事故者 A が落水したことから事故者 B がボード上に引き上げる作業をしていたところ、風等の影響で流され帰還不能となったため救助要請を行い水難救済会所属船に救助されました。事故当時は風速11m/s、波高0.5m で強風注意報および海上強風警報が発表されていました。また事故者らは SUP の経験は初めてでした。

事例２：帰還不能～気象・海象不注意～

事故概要：事故者は単独で出発し SUP 上にて釣りをしていました。１時間程経過したころ風と波が強くなってきたことからパドルを使って引き返そうとしましたが引き返すことが出来なくなり118番通報し巡視艇により救助されました。事故者の SUP 経験は３年未満で、スクールレッスン等の受講はありませんでした。

ウ　対策

SUP は小型船舶操縦免許や船舶検査が不要であり、ネット等で購入して手軽に始めることができる反面、海に関する基本的な知識や技能を身につけずに海に出て事故に遭うケースが多く、経験年数３年未満（経験の浅い者）の事故者が全体の７割を占めています。事故内容では帰還不能が最も多く、全体の９割以上を占めています。気象・海象をみると、風速５m/ｓ以上、波高 0.5m以上で事故が発生する割合が高くなっており、陸から海に吹く離岸風（オフショア）の影響で陸に戻れなくなるケースが多く発生しています。

海上保安庁では、関係団体が運営する SUP 安全推進プロジェクトに参画し、適切な装備としてライフジャケット及びリーシュコードの装着、気象海象の事前確認、連絡手段の確保の他、経験の浅い者はスクール等でレッスンを受けてから活動するよう啓発しています。

その他、インストラクターやガイドがいる中でも事故が発生していることから、SUP 安全推進プロジェクトにおいて、インストラクター養成課程における共通の安全対策項目を定め、業界全体の安全意識の向上を図りつつ、官民で連携した SUP の事故防止活動のほか、海上保安官による現場指導や安全啓発を実施することで事故防止を図っています。

【SUP 未経験者への安全指導】

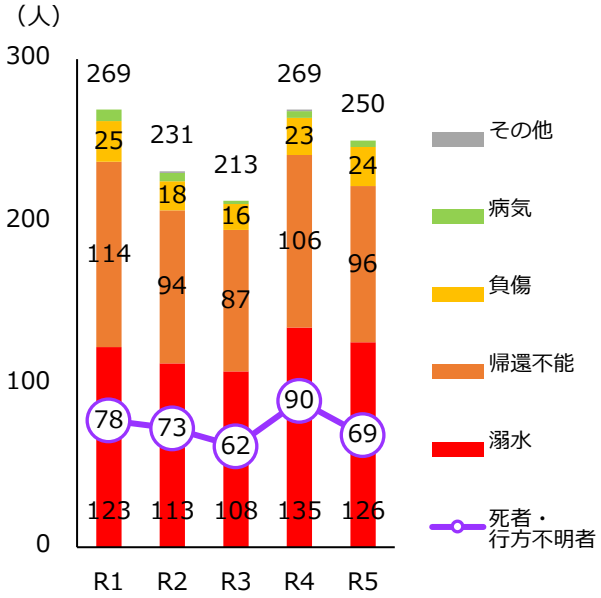
【オフショアによる影響の検証】

③　遊泳中の事故防止対策

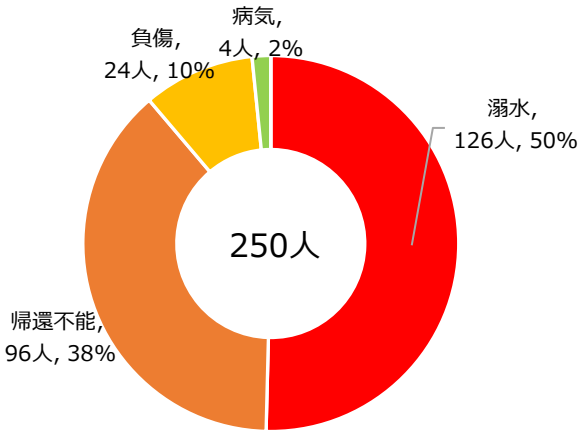
ア　傾向

（ア）令和５年の事故者数は、250 人でした。このうち死者・行方不明者数は 69 人で、事故者数及び死者・行方不明者数は、令和４年よりも減少しました。※グラフ 101 事故内容別にみると、溺水が 126 人（50%）と最も多く、次いで帰還不能が 96 人（38%）となっています。※グラフ 102

【事故内容別の事故者、死者・行方不明者数の推移】グラフ101

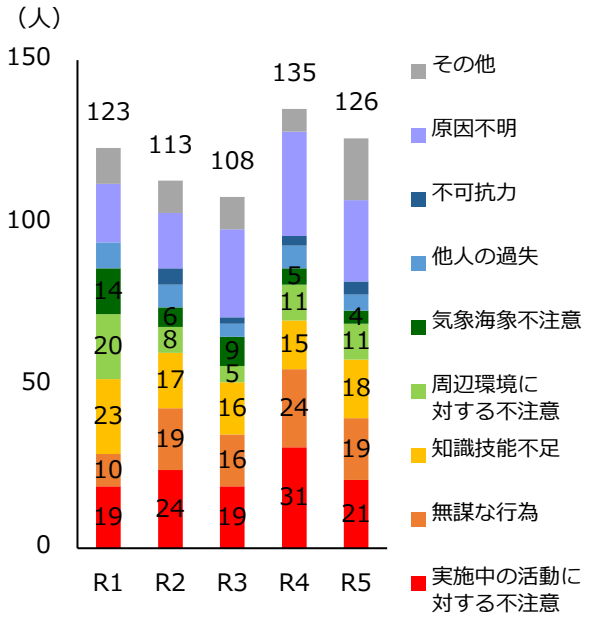


【事故内容別の割合（令和５年）】グラフ102

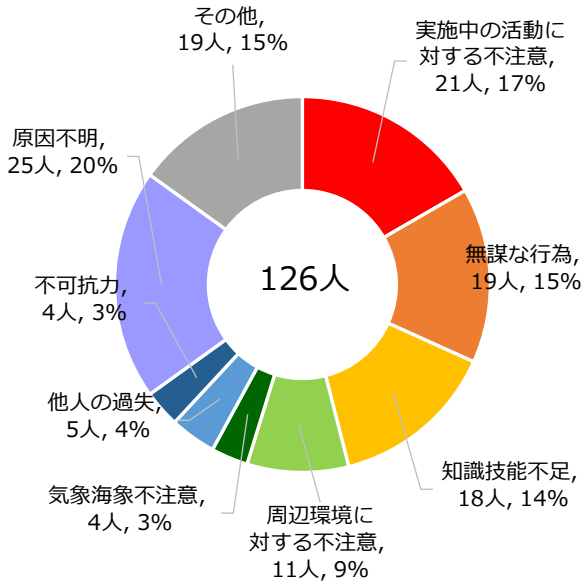


（イ）令和５年に発生した遊泳中の溺水を事故原因別にみると、実施中の活動に対する不注意が 21 人（17%）と最も多く、次いで無謀な行為が 19 人（15%）となっています。（原因不明を除く）※グラフ 103、104

【事故原因別（溺水）の事故者数の推移】グラフ103

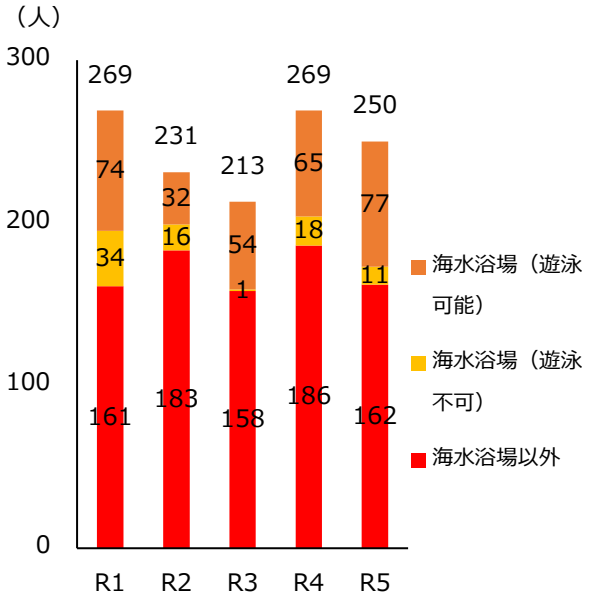


【事故原因別（溺水）の割合（令和５年）】グラフ104

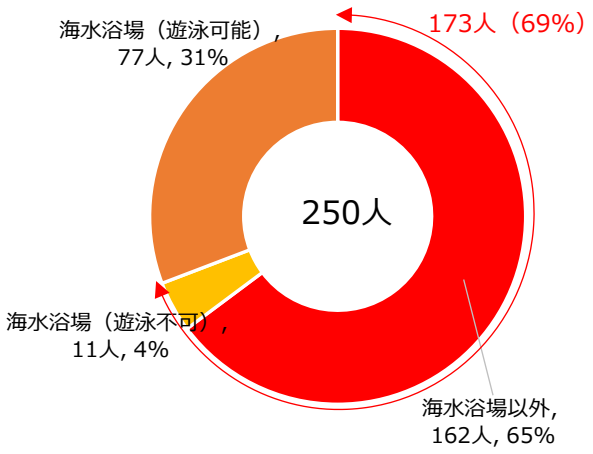


（ウ）令和５年の事故者を発生場所別にみると、海水浴場以外及び海水浴場（遊泳不可）での発生が 173 人（69%）、海水浴場（遊泳可能）での発生が 77 人（31%）となっています。※グラフ 105,106

【発生場所別の事故者数の推移】グラフ105

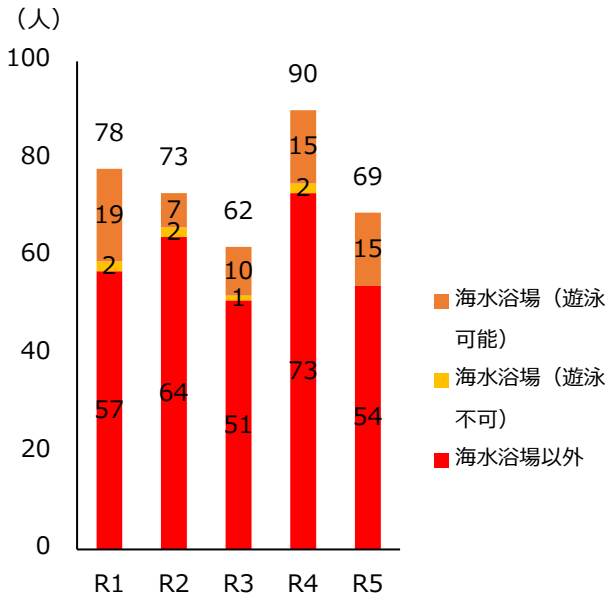


【発生場所別の割合（令和５年）】グラフ106

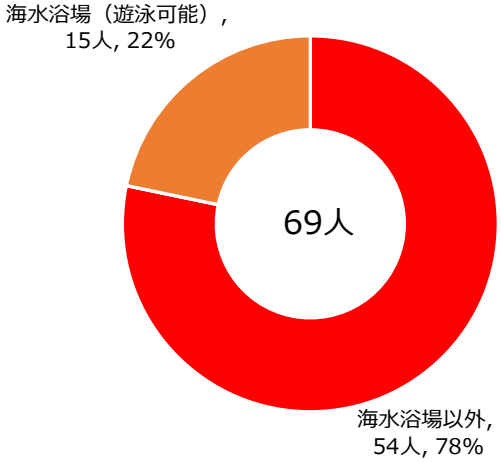


（エ）令和５年の死者・行方不明者を発生場所別にみると、海水浴場以外での発生が 54 人（78%）、海水浴場（遊泳可能）での発生が 15 人（22%）となっています。※グラフ 107,108

【発生場所別の死者・行方不明者数の推移】グラフ107

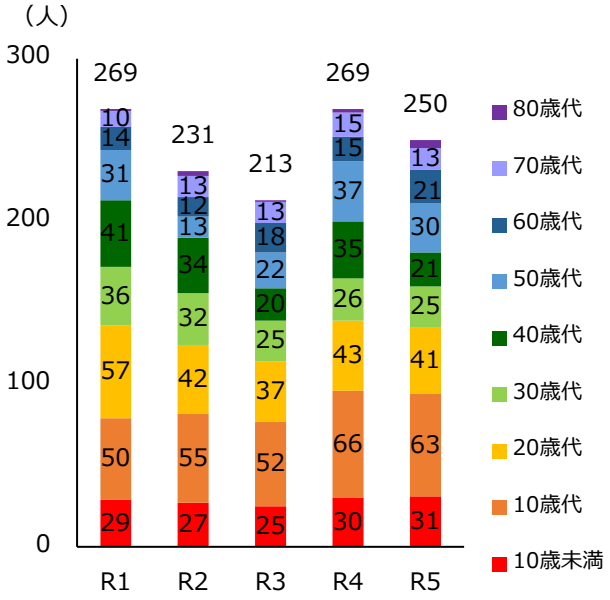


【発生場所別の割合（令和５年）】グラフ108

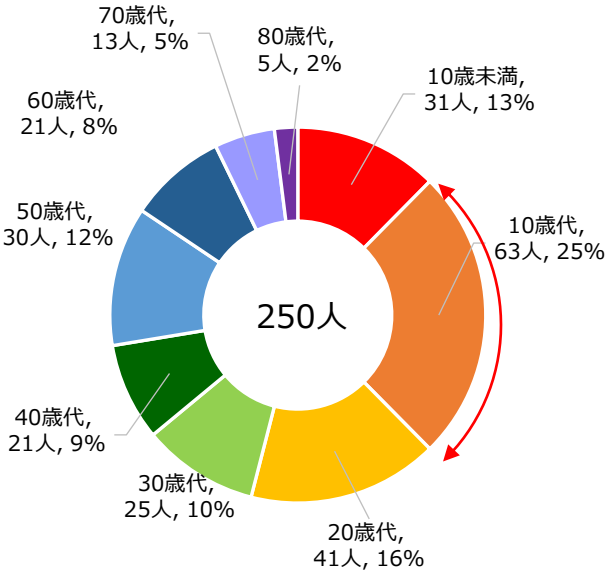


（オ）令和５年の事故者を年齢層別にみると、10 歳代が 63 人（25%）と最も多く、次いで 20 歳代が 41 人（16%）となっています。※グラフ 109,110

【年齢層別の事故者数の推移】グラフ109



【年齢層別の割合（令和５年）】グラフ110



イ　事故事例

事例１：溺水～無謀な行為～

事故概要：事故者２人は海水浴場(遊泳禁止措置中)を訪れ遊泳していたところ事故者 A が波にさらわれ溺れました。これに気が付いた事故者 B が救助を試みるも、離岸流と思われる流れにより戻ることができず両人とも沖に流されました。事故者 A は自力で戻ってきたところを救助されましたが、事故者 B は一時行方不明となり、その後発見されたものの死亡が確認されました。

事例２：帰還不能～無謀な行為・海水浴場外での遊泳～

事故概要：事故者２人は友人らと共に遊泳をしていました。事故者２人は沖へ進んで海底に足が届かなくなった辺りで引き返そうとしたところ、離岸流により自力で戻ることができず、沖に流されました。友人により救助要請されましが事故者らは砂浜に漂着しました。事故現場となった海岸は開設海水浴場ではなく、監視員等の遊泳者の見張りを行う者はいませんでした。

ウ　対策

令和５年５月に新型コロナウイルス感染症の感染症法上の位置付けが５類感染症に移行し、全国の海水浴場の約９割が開設されました（海上保安庁調べ。）。前年と比較し、開設された海水浴場が増加していることに伴い、海水浴場での事故は約 1.2 倍（77 人）に増加しています。

また、海水浴場以外における遊泳中の事故は依然として多く、遊泳中の事故全体の約７割を占めており、死者・行方不明者も海水浴場と比較して多く発生しています。その要因として監視員やライフセーバー等の不在による救助の遅れが挙げられます。

海上保安庁では、ウォーターセーフティガイド遊泳編の内容充実を図るため、関係団体等との意見交換会を開催するなど、遊泳者の溺水事故を防止するために必要な情報の更新を行っております。

その他、教育委員会等と連携して全国各地で児童に対する海上安全教室の開催、海上保安官による現場指導や安全啓発を実施するとともに、地方自治体や警察等と連携し、監視員やライフセーバー等が配置された安全管理が行われている海水浴場で遊泳を行うよう推奨することで、事故防止を図っています。

【児童へのライフジャケット着用体験】

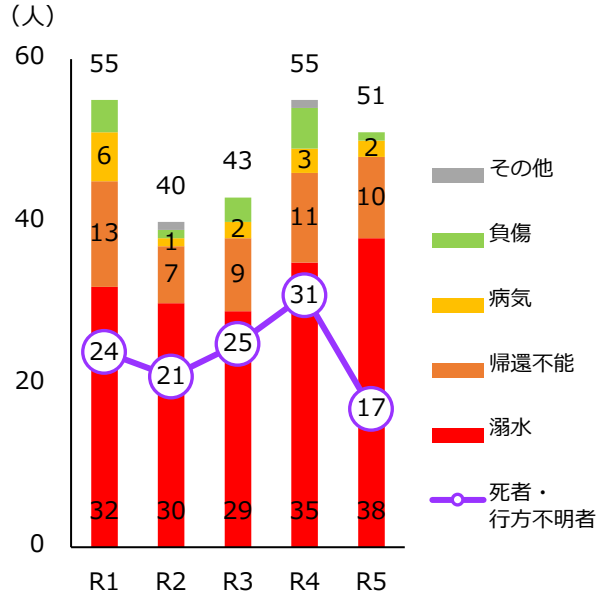
【関係機関との合同パトロール】

④　スノーケリング中の事故防止対策※「スノーケリング中」は「遊泳中」の内数として取り扱っています。

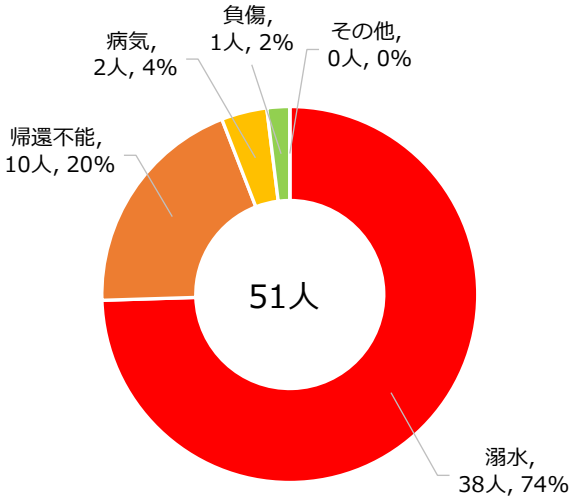
ア　傾向

（ア）令和５年の事故者数は、51 人でした。このうち死者・行方不明者数は 17 人で、事故者数及び死者・行方不明者数は、令和４年よりも減少しました。※グラフ 111 事故内容別にみると、溺水が 38 人（74%）と最も多く、次いで帰還不能が 10 人（20%）となっています。※グラフ 112

【事故内容別の事故者、死者・行方不明者数の推移】グラフ111

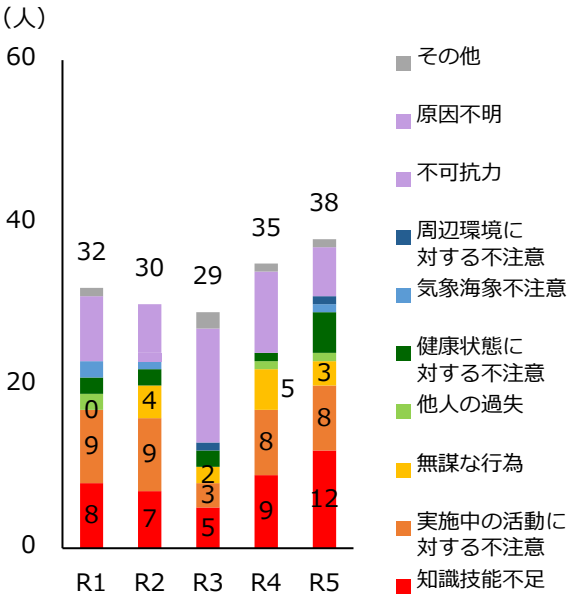


【事故内容別の割合（令和５年）】グラフ112

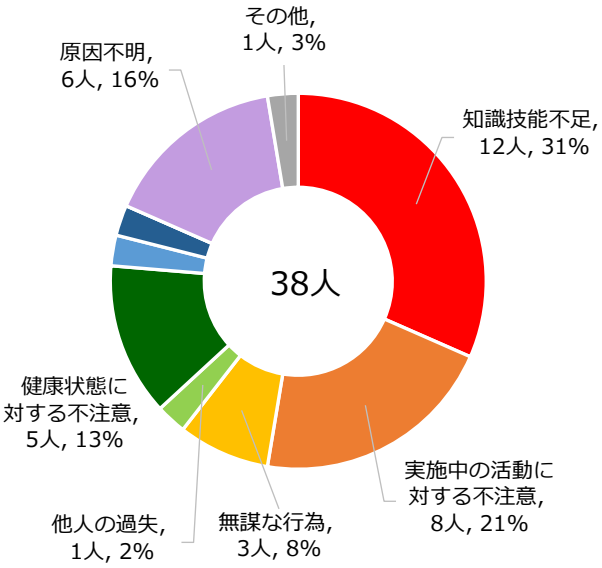


（イ）令和５年に発生したスノーケリング中の溺水を事故原因別にみると、知識技能不足が 12 人（31%）と最も多く、次いで実施中の活動に対する不注意が８人（21%）となっています。（原因不明を除く）※グラフ 113,114

【事故原因別（溺水）の事故者数の推移】グラフ113

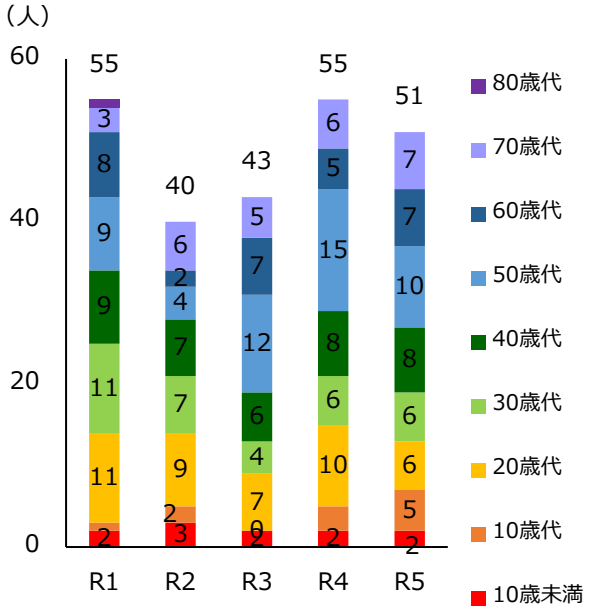


【事故原因別（溺水）の割合（令和５年）】グラフ114

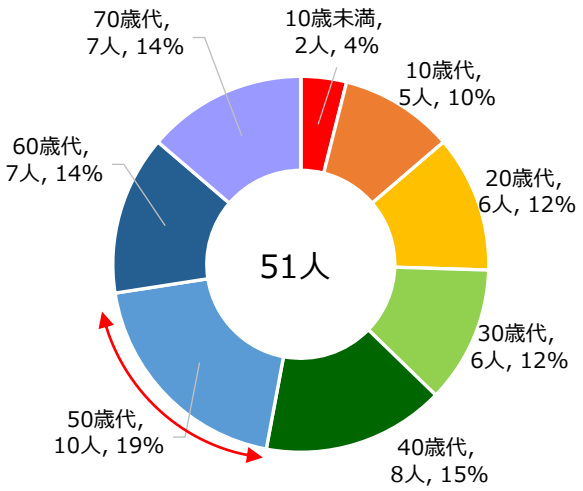


（ウ）令和５年の事故者を年齢層別にみると、50 歳代が 10 人（19%）と最も多く、次いで 40 歳代が８人（15%）となっています。※グラフ 115,116

【年齢層別の事故者数の推移】グラフ115



【年齢層別の割合（令和５年）】グラフ116



イ　事故事例

事例１：溺水～スノーケルクリアができずに誤嚥～

事故概要：事故者は両親とともに浅瀬でスノーケリングの練習後、単独でスノーケリング中に突然スノーケルの中に海水が流入してしまい、対処方法などがわからず海水を飲み込みパニックに陥り、溺れていたところを救助されました。事故者は当時初めてのスノーケリングでした。

事例２：帰還不能～スノーケリング中の事故～

事故概要：事故者は友人２人とスノーケリングを行っていたところ急に沖に流され帰還不能になりました。事故者は流された先に航路標識があったため掴まっていたところ救助されました。

ウ　対策

スノーケリング中の事故内容において最も多いのは溺水で、次いで帰還不能となっています。スノーケリング中の事故原因は、必要な装備及びマスククリア（水中マスクに水が入った際の排出方法）、スノーケルクリア（スノーケルに水が入った際の排出方法）などの基本的な知識技能の不足や実施中の活動に対する不注意が多くを占めています。

海上保安庁では、ウォーターセーフティガイドスノーケリング編の内容充実を図るため、関係団体等との意見交換を行い、スノーケリングを安全に楽しむために必要な情報を掲載しております。また、ツアーや講習などを実施する事業者向けに、インストラクターやガイドに必要となる装備や基本的な知識・技能などを定めた統一的基準の策定に協力しました。

その他、海上保安官によるスノーケリング事業者に対する安全講習会をはじめ、現場指導や安全啓発を実施するとともに、関係団体と連携して事故防止を図っています。

【スノーケリングガイド基準】

スノーケリングガイド基準

令和５年９月

レジャーダイビング認定カード普及協議会
（一財）日本海洋レジャー安全・振興協会
協力：海上保安庁　交通部　安全対策課

２．定義
（１）スノーケリング
スノーケリングとは、マスク、スノーケル、フィン及びライフジャケット等の浮力体を身に付け、水面での浮力を十分に確保しつつ、水面上を漂うように移動し、口にくわえたスノーケル（パイプ状の呼吸管）を通して常に呼吸活動を継続しながら、水面から水中の様子を観察する活動のことをいう。
（２）スノーケリングガイド
スノーケリング活動を管理、補助する能力を認められた者を指す。参加者の安全を図り、環境への影響を最小限に抑えるためのアドバイスとガイダンスを提供するとともに、スノーケラーを引率する。
（３）スノーケリングインストラクター
スノーケリング講習を開催し、スノーケリング認定証を申請するために必要となる教育機関の有効な資格を有している者。

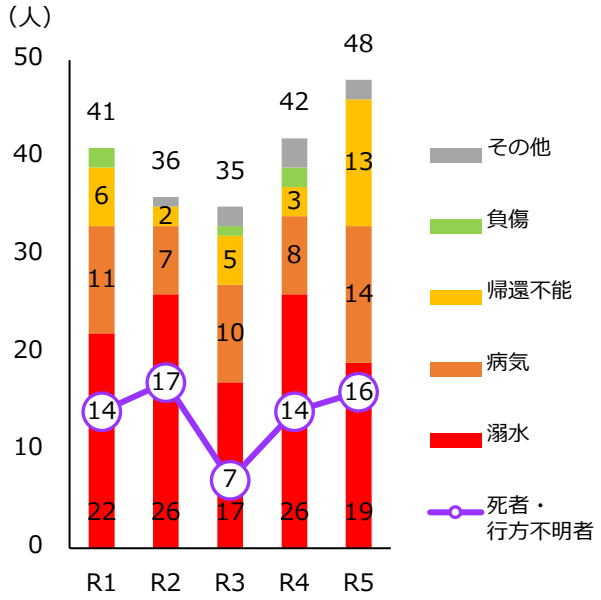
【アクセス先】

⑤　スクーバダイビング中の事故防止対策

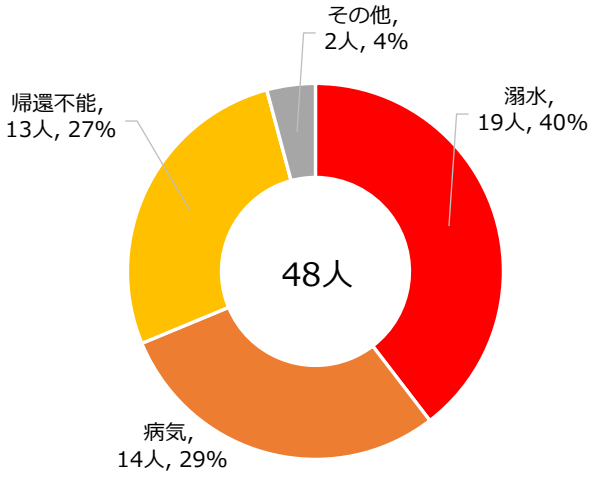
ア　傾向

（ア）令和５年の事故者数は、48 人でした。このうち死者・行方不明者数は 16 人で、事故者数及び死者・行方不明者数は、令和４年よりも増加しました。※グラフ 117 事故内容別にみると、溺水が 19 人（40%）と最も多く、次いで病気が 14 人（29%）となっています。※グラフ 118

【事故内容別の事故者、死者・行方不明者数の推移】グラフ117

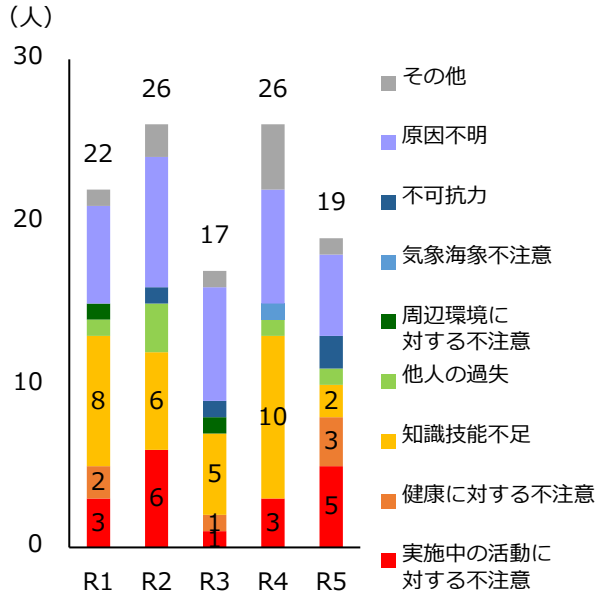


【事故内容別の割合（令和５年）】グラフ118

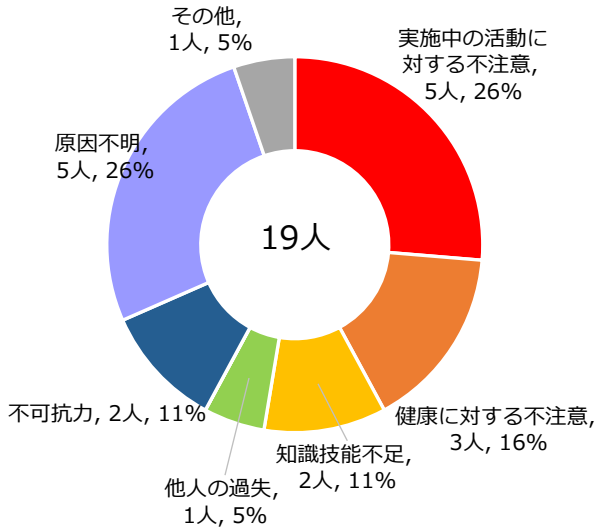


（イ）令和５年に発生したスクーバダイビング中の溺水を事故原因別にみると、実施中の活動に対する不注意が５人（26%）と最も多く、次いで健康に対する不注意が３人（16%）となっています。（原因不明を除く）※グラフ 119、120

【事故原因別（溺水）の事故者数の推移】グラフ119

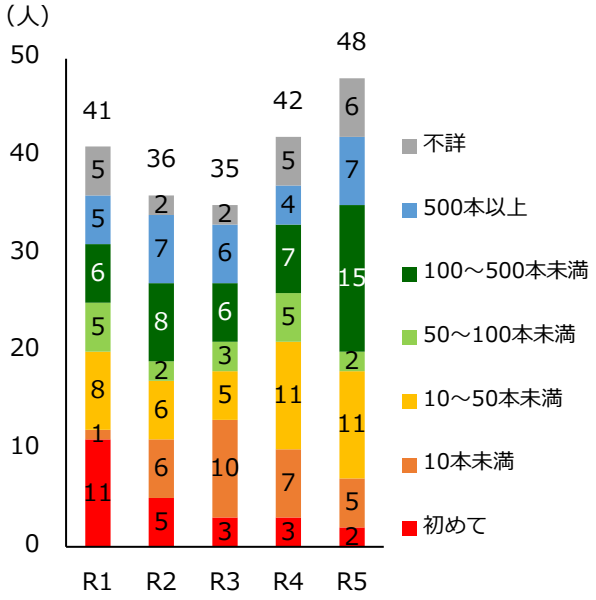


【事故原因別（溺水）の割合（令和５年）】グラフ120

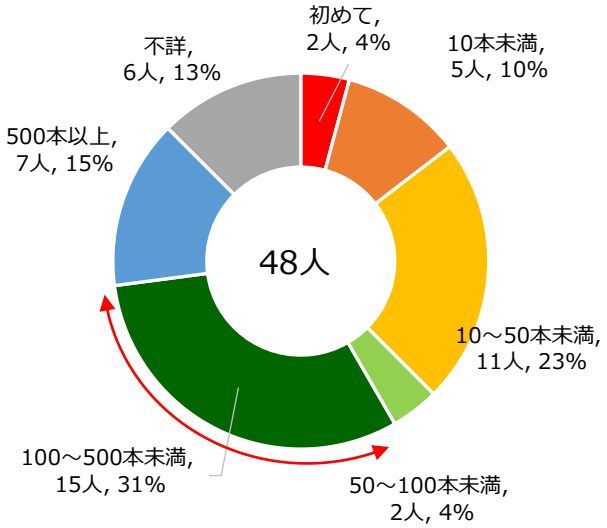


（ウ）令和５年の事故者（48 人）を潜水経験（本数）別にみると、100 本～500 本未満において多くなっています。※グラフ 121,122

【潜水経験別の事故者数の推移】グラフ121



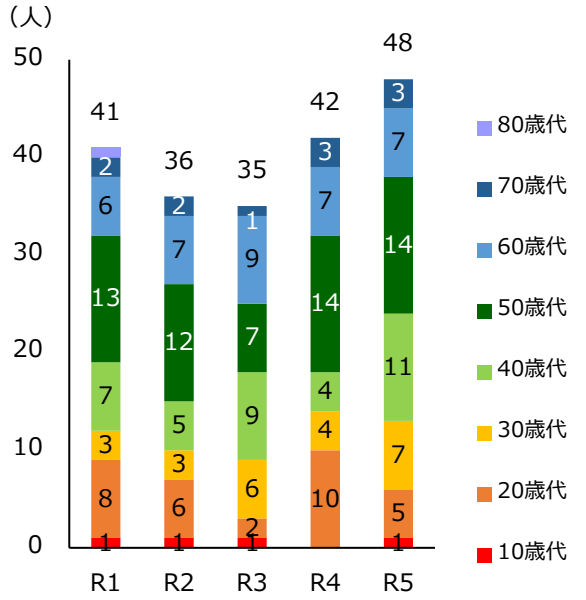
【潜水経験別の割合（令和５年）】グラフ122



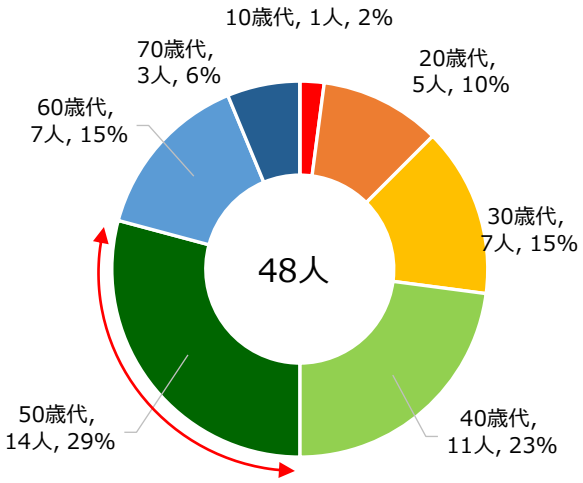
（エ）令和５年の事故者（48 人）を年齢層別にみると、50 歳代が 14 人（29%）と最も多くなっており、次いで 40 歳代が 11 人（23%）となっています。

※グラフ 123,124

【年齢層別の事故者数の推移】グラフ123



【年齢層別の割合（令和５年）】グラフ124



イ　事故事例

事例１：溺水～健康状態に対する不注意～
事故概要：事故者は友人らとファンダイビングのため入水後、水深7メートルのところでパニックを起こし急浮上しました。事故者は海面に出たところでレギュレーターを外した際に海水を誤嚥しましたがインストラクターによって救助されました。事故者はたまにパニック症状を起こしており投薬治療中でした。

事例２：帰還不能～ドリフトダイビング中の事故～
事故概要：事故者ら(インストラクター２人含む)はドリフトダイビング中、自身の位置を知らせるためのブイとロープが外れたためダイビング船が事故者らを見失い帰還不能になりました。事故者らは密集状態のまま漂流していたところを救助されました。本件原因についてはダイバーが船との連絡手段又は自身の位置を知らせるための手段を持ち合わせていなかった結果、ダイビング船はダイバーを見失い発見できませんでした。

ウ　対策

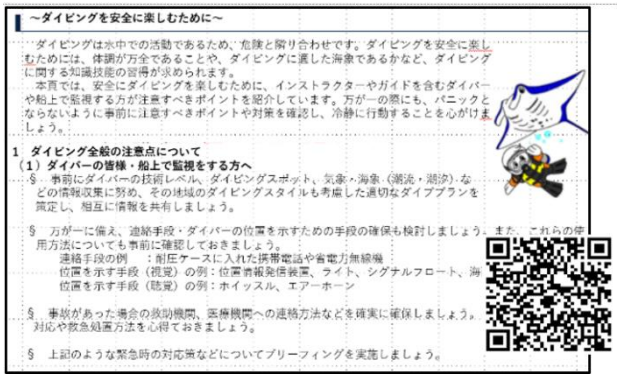
スクーバダイビング中の事故内容において最も多いのは溺水で、その原因としては、実施中の活動に対する不注意、健康状態に対する不注意や知識技能不足などの自己の過失が多くを占めています。

海上保安庁では、関係団体と意見交換を行い、ダイビングを安全に楽しむために必要な知識技能などを海上保安庁のホームページに新たに掲載し、内容充実を図りました。特に令和５年はドリフトダイビング中に発生した事故が社会的注目を集めるなど、ドリフトダイビング中の事故が連続して発生したことを受け、ドリフトダイビングにおける注意点についてもホームページに掲載しております。

その他、海上保安庁では、ダイビングショップ等の事業者に対する安全指導をはじめ、現場指導や安全啓発を実施することで事故防止を図っています。

【ダイビングショップへの安全啓発】

【海上保安庁ホームページ】



～ダイビングを安全に楽しむために～

ダイビングは水中での活動であるため、危険と隣り合わせです。ダイビングを安全に楽しむためには、体調が万全であることや、ダイビングに適した海象であるかなど、ダイビングに関する知識技能の習得が求められます。

本頁では、安全にダイビングを楽しむために、インストラクターやガイドを含むダイバーや船上で監視する方が注意すべきポイントを紹介しています。万が一の際にも、パニックとならないように事前に注意すべきポイントや対策を確認し、冷静に行動することを心がけましょう。

1　ダイビング全般の注意点について

（1）ダイバーの皆様・船上で監視をする方へ

§　事前にダイバーの技術レベル、ダイビングスポット、気象・海象（潮流・潮汐）などの情報収集に努め、その地域のダイビングスタイルも考慮した適切なダイブプランを策定し、相互に情報を共有しましょう。

§　万が一に備え、連絡手段・ダイバーの位置を示すための手段の確保も検討しましょう。また、これらの使用方法についても事前に確認しておきましょう。

連絡手段の例　：耐圧ケースに入れた携帯電話や省電力無線機

位置を示す手段（視覚）の例：位置情報発信装置、ライト、シグナルフロート、海

位置を示す手段（聴覚）の例：ホイッスル、エアーホーン

§　事故があった場合の救助機関、医療機関への連絡方法などを確実に確保しましょう。対応や救急処置方法を心得ておきましょう。

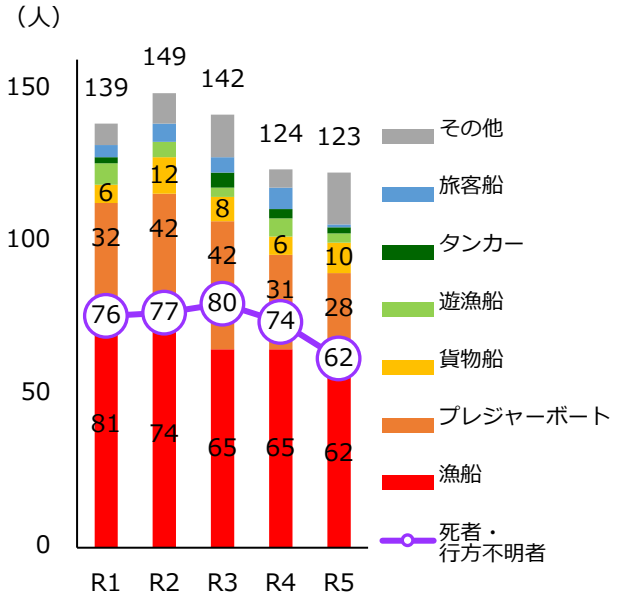
§　上記のような緊急時の対応策などについてブリーフィングを実施しましょう。

（２）船舶事故以外の乗船中の事故（船舶からの海中転落）の事故防止対策

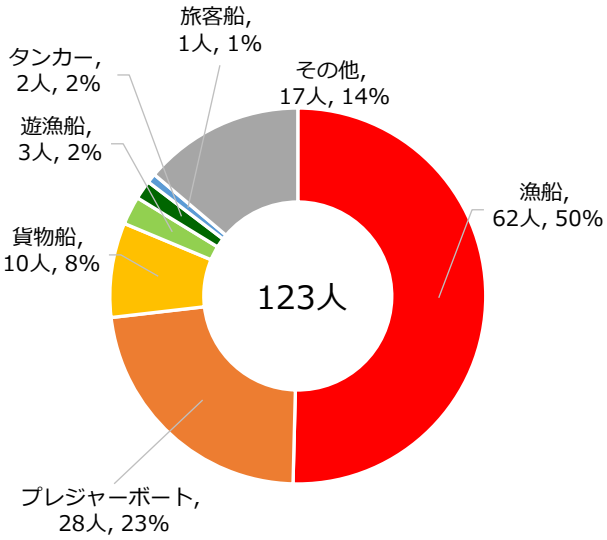
ア　傾向

（ア）令和５年の事故者数は、123 人でした。このうち死者・行方不明者数は 62 人で、事故者数及び死者・行方不明者数は、令和４年よりも減少しました。※グラフ 125 用途別にみると、漁船が 62 人（50%）と最も多く、次いでプレジャーボートが 28 人（23%）となっています。※グラフ 126

【船舶種類別の事故者数（海中転落）の推移】グラフ125

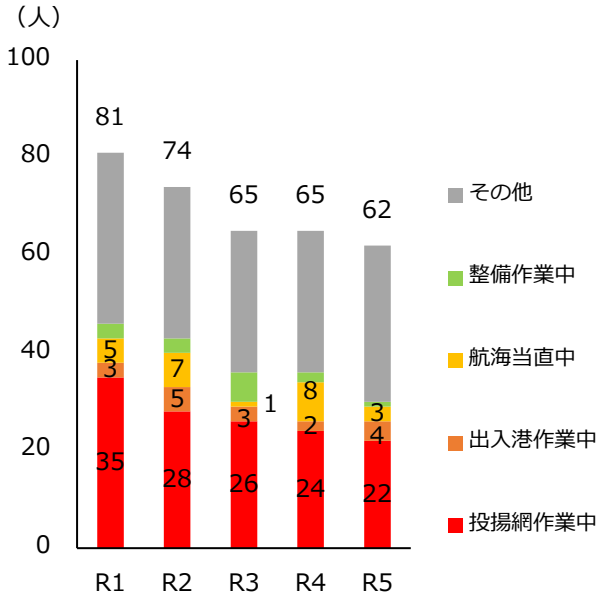


【船舶種類別（海中転落）の割合（令和５年）】グラフ126

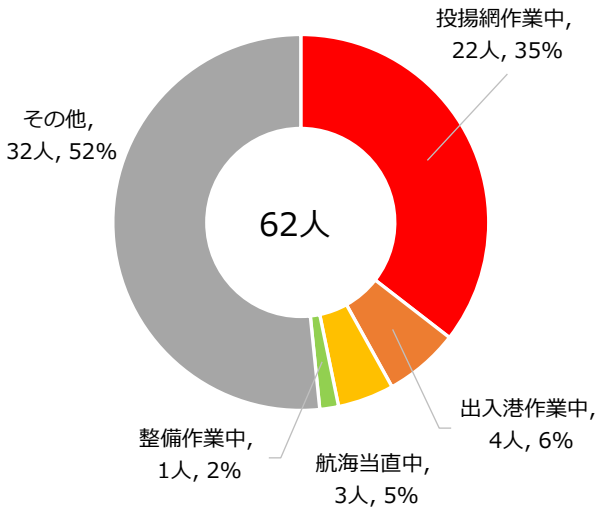


（イ）令和５年の漁船からの海中転落者の海中転落時の状況を見ると、投揚網作業中が 22 人（35%）と最も多く、次いで出入港作業中が４人（６%）となっています。※グラフ 127,128

【漁船からの海中転落時の状況の推移】グラフ127



【漁船からの海中転落時の状況の割合（令和５年）】グラフ128



イ　事故事例

事例１：海中転落～投揚網作業中～

事故概要：通報者は無人で漂泊している漁船を認めたため無人漁船の船尾から籠に繋がるロープを引き揚げたところロープに足が巻かれている事故者を発見しました。発見時の状況等から、籠漁のため1人で出港した事故者が籠を入れている最中に何らかの形でロープが足に絡まり、海中に引きずり込まれ溺死したものと推測されます。

事例２：海中転落～投揚網作業中～

事故概要：事故者は単独で出漁し、タコ壺をつないでいる索を引こうと船外に身を乗り出したところ、バランスを崩し海中転落しました。事故者は船上へ戻ろうと試みましたが不可能であったことから自力で陸上に上がり救助を求めました。事故者は事故当時救命胴衣を着用していました。

ウ　対策

漁業者の海中転落が多い要因の一つとして、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、各地において、漁業協同組合等と連携した各種講習会や漁船への訪船指導により、事故防止等の周知啓発活動を実施しているほか、水産庁と連携し、全国漁船安全操業推進月間等の取組みを通じて漁業者の船上作業の安全意識の高揚・啓発に努めています。

また、万が一海中転落をした場合でも生存率を向上させるためには、ライフジャケットの着用が肝要ですが、これに加えライフジャケットの定期的な保守・点検の実施や、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も重要です。その上で、舷側のあがりやすい場所に縄梯子等を用意しておくなどの工夫を施すことで、より安全につながります。

さらに、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に協力しています。

【令和５年全国漁船安全操業月間ポスター】

【LGL とのライフジャケット着用推進活動】

第３節　その他の事故防止対策

１　海の安全情報（沿岸域情報提供システム）

海上保安庁では、海難を防止することを目的として、プレジャーボートや漁船等の操縦者、海水浴や釣り等のマリンレジャー愛好者等に対して、ミサイル発射や港内における避難勧告等に関する緊急情報、海上工事や海上行事等に関する海上安全情報、気象庁が発表する気象警報・注意報、全国各地の132箇所の灯台等で観測した気象現況（風向、風速、気圧及び波高※１）、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」としてパソコン、スマートフォン及び携帯電話で提供しています。

特に、スマートフォン用サイトでは、GPS の位置情報から現在地周辺の緊急情報、気象現況等を地図画面上に表示することで、利用者が必要な情報を手軽に入手することができます。

また、緊急情報、気象警報・注意報及び気象現況については、事前に登録されたメールアドレスに配信するサービスを提供しています。

海の安全情報で提供している様々な情報

１　緊急情報

海上保安庁が発表する緊急情報をリアルタイムに提供しています。

【提供情報】
- 地震、津波、ミサイル発射に関する情報
- 台風の接近、津波の発生等に伴う港内における避難勧告等に関する情報
- 船舶の衝突、油の流出等の海難･事故に関する情報
- 船舶の航行の制限･禁止に関する情報　　など

２　海上安全情報

海上工事・海上行事等による交通規制情報等を提供しています

３　気象警報・注意報等

気象庁が発表する気象警報・注意報等をリアルタイムに提供しています。

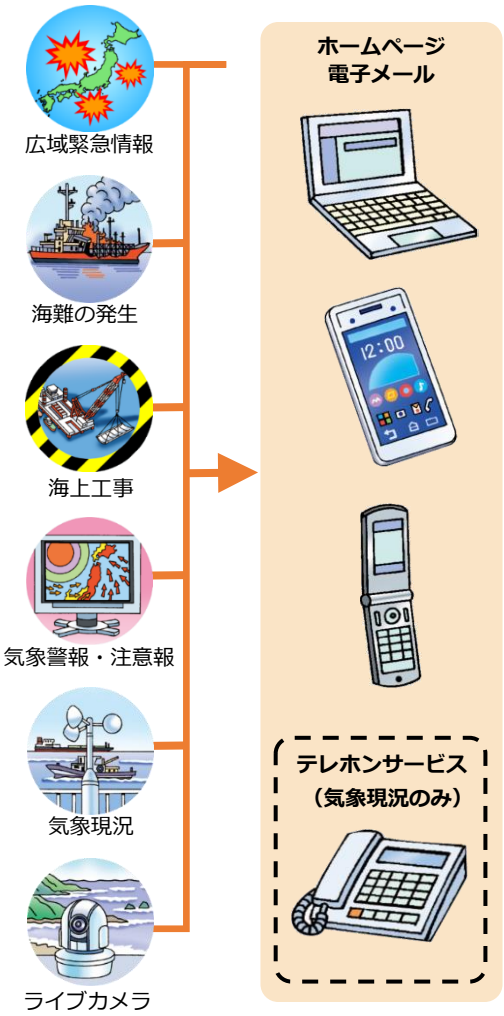
【提供情報】
特別警報、気象警報･注意報、津波警報･注意報、地方海上警報、竜巻注意情報

４　気象現況

日本沿岸の灯台等の航路標識等で観測した気象情報(風向、風速、気圧、波高)を30分間ごとに更新し、　提供しています。

５　ライブカメラ

航路標識等に設置したライブカメラの動画・画像を提供しています。



海の安全情報（沿岸域情報提供システム）

さらに、より多くの利用者に情報を知らせるため、英語ページによる提供、Ｌアラート※2への配信などのサービスも実施しています。

※１　気象現況の観測項目は、観測箇所によって異なります。
※２　災害時における迅速かつ効率的な情報伝達を目的として、国や地方公共団体等が発する災害情報等を多様なメディアに一斉配信するための、一般財団法人マルチメディア振興センターが運営する共通基盤システム。

2　SNS 等を活用した情報発信

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

（1）X 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情報などを X で、発信しています。

【X での情報発信】

（2）YouTube を活用した安全啓発動画の発信

事故防止に有用な情報をわかりやすく発信するため、YouTube を活用しています。

安全啓発動画の例として、初心者向けにプレジャーボートの発航前検査の点検箇所を分かりやすく説明しつつ、整備事業者等による定期的な点検整備を推奨している動画や SUP の事故傾向や安全に楽しむための適切な装備などの注意事項を簡潔にまとめた動画を発信しています。

【YouTube への安全啓発動画の公開】

プレジャーボートの機関故障を減らそう！
大事な発航前検査！

SUP を安全に楽しく遊ぶために事故から学ぶ安全対策

海上保安庁チャンネル「海難防止・安全啓発」再生リスト

３　ウォーターセーフティガイドの充実強化

ウォーターセーフティガイドとは、水上オートバイやミニボートなどのマリンレジャーについての基本的な知識や必要な装備などを取りまとめた総合安全情報 Web サイトです。

平成30年４月から運用を開始し、現在では８つのマリンレジャーについて掲載しています。（モーターボート、ミニボート、水上オートバイ、カヌー、遊泳、釣り、スノーケリング、SUP）

（１）アンケート機能の追加

ウォーターセーフティガイドの掲載内容については、関係機関や関係団体等と合意形成を図った内容を掲載していましたが、令和５年６月からアンケートを設置し、ユーザーの皆様のご意見を聴取することにより、利用者目線でより使いやすいサイト運営を目指していきます。

【ウォーターセーフティガイド　アンケート】

【アクセス先】

ウォーターセーフティガイド
「アンケート」

（２）ローカルルールの追加

沿岸域のウォーターアクティビティの安全を確保するため、地方公共団体では条例を制定のうえ、海域を指定して安全に関する事項を設定しているほか、条例の定めのない海域では、地域の経済活動や安全な海域利用への配慮から海域利用関係者（海洋レジャー団体、漁業協同組合、市町村役場、海上保安部署など）が中心となり、海域利用者の合意に基づく「ローカルルール」を自主的に定め、海域利用者間のトラブルを未然に防止する活動に努めている地域もあります。

海域利用者がトラブルを回避して楽しく安全に遊ぶことができるようウォーターセーフティガイドにローカルルールを新たに掲載しました。

各自治体・団体などのローカルルールを掲載

（３）遊泳編の内容充実

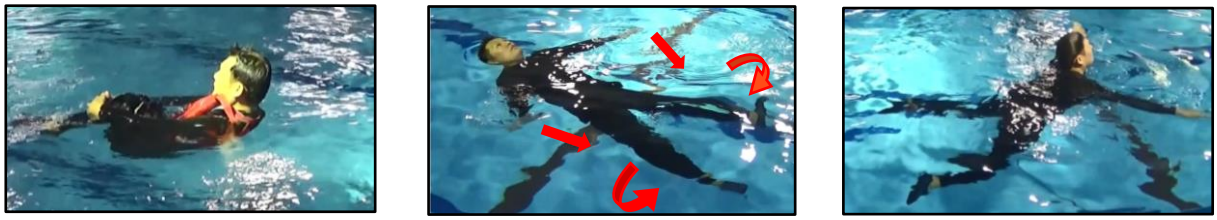
遊泳編の関係団体等との意見交換会を開催し、遊泳を楽しく安全に行うために必要な情報について見直しを行いました。

意見交換会において遊泳者の溺水事故を防止するためには、遊泳者の泳力や海域の状況などに関わらず、ライフジャケット等の浮力体の着用や緊急時における連絡手段として、防水パック入り携帯電話の携行が必要であるとの共通の認識を得ることができました。

そのため、海水浴場に持っていくものとしてこれらのイラストを交えながら紹介するとともに、セルフレスキューとして、複数の浮き方について動画を用いて例示しました。また、例示している浮き方以外にも様々な浮き方があるので、自身に適した浮き方を事前に確認し、楽な姿勢で浮いて救助を待つことが最も大切です。

【海水浴場に持っていくもの　例】

【浮き方の例】



（４）スノーケリング編の内容充実

スノーケリングの事故者の死亡率は、他のマリンレジャー活動に伴う事故者の死亡率と比較しても高い状況であり、また事故原因については、適切な装備や基本的な技能を身につけていないなどの知識技能不足による事故が多い状況にあったことから、関係団体等と協力し、安全にスノーケリングを楽しむために必要となる装備や基本的な知識・技能をまとめたリーフレットを作成し、ウォーターセーフティガイドに掲載しました。

【安全啓発用リーフレット】

（５）水上オートバイ編の内容充実

水上オートバイが速力約30km/h・約5km/h で遊泳者に接近する動画を遊泳者、操船者、第三者それぞれの目線から撮影し、ウォーターセーフティガイドに掲載しました。当該安全啓発動画では、水上オートバイ利用者に対し、適切な見張りの実施や遊泳者付近での最徐行速力の遵守を呼びかけています。

【遊泳者目線の見え方（安全啓発動画）】

４　海上保安官の現場対応力の向上

近年、マリンレジャーは活発化、多様化しており、これらのマリンレジャーを行っている愛好者に対し、安全啓発を行う海上保安官を対象としてマリンレジャーに関する知識や技能を習得させるため、研修や講習会を実施しています。

（１）マリンレジャー海難防止指導官養成研修

海難防止指導にあたる海上保安官に対し、マリンレジャーに関する実技研修を行い、各種マリンレジャーの特性や潜在するリスクを理解させ、マリンレジャー海難防止指導官として養成することで、各管区の海難防止指導の能力向上を図るとともに、海難の減少に資することを目的としています。

【マリンレジャー海難防止指導官養成研修】

（２）民間有識者による講習会等の実施

水上オートバイや SUP などの実践的な技能を習得するため、民間の有識者を外部講師として招き、現場海上保安官のマリンレジャーに対する知識や技能の向上を図りました。

【外部講師による実技研修】

5　官民が連携した海難防止への取り組み

（１）民間団体との連携

海上保安庁では、シーバードジャパン、小型船安全協会や日本ライフセービング協会と連携して合同パトロール等の海難防止活動を実施しているほか、シーバードジャパンカレッジ、全国海難防止団体等連絡調整会議や JBWSS 主催の会議に参加し、海難防止に関する講演等を行うことで民間団体との情報共有を図り、マリンレジャーの多様化に伴う海難の防止に向けて連携した取組みを行っています。

【JBWSS での講演】

【シーバードジャパンカレッジでの講演】

（２）大手デジタルプラットフォーム提供者との連携

近年では、マリンレジャー用品もインターネット等で手軽に入手できるようになったことから、大手デジタルプラットフォーム提供者である楽天グループ株式会社（楽天市場）や LINE ヤフー株式会社（Yahoo!ショッピング・Yahoo!オークション・Yahoo!フリマ）と連携して、注意喚起や「ウォーターセーフティガイド」のリンク先を大手デジタルプラットフォーム提供者の Web サイトに掲載することで安全情報の周知・啓発を図りました。

【楽天市場との連携】

【ヤフオク！との連携】

６　海難防止に係る管区独自の取り組み

（１）地域と連携した海難防止活動

各管区海上保安本部及び海上保安部署では、地域の関係機関、企業等と連携し、様々な媒体を通じて海難防止活動に取組んでいます。

【著名キャラクターを用いた啓発】

（第三管区海上保安本部）

【道路管理者と連携した
道路情報表示板による啓発】

（秋田海上保安部）

【インフルエンサーとの
連携した海難防止活動】

（広島海上保安部・浜田海上保安部）

（対馬海上保安部）

【地域におけるマリンレジャー専門家と連携した安全啓発】

（宮古島海上保安部）

（２）地域特性に応じた海難防止活動

海難の発生傾向は地域によって様々であり、各管区海上保安本部及び海上保安部署では、各地の地域特性に応じた次のような海難防止活動を行っています。

【釣り場における看板の設置】

（浜田海上保安部）

【イルカによる咬傷事故の防止に係る呼びかけ】

（敦賀海上保安部）

【マリンレジャーを目的とした観光客に対する啓発】

（小笠原海上保安署）

（第十一管区海上保安本部）

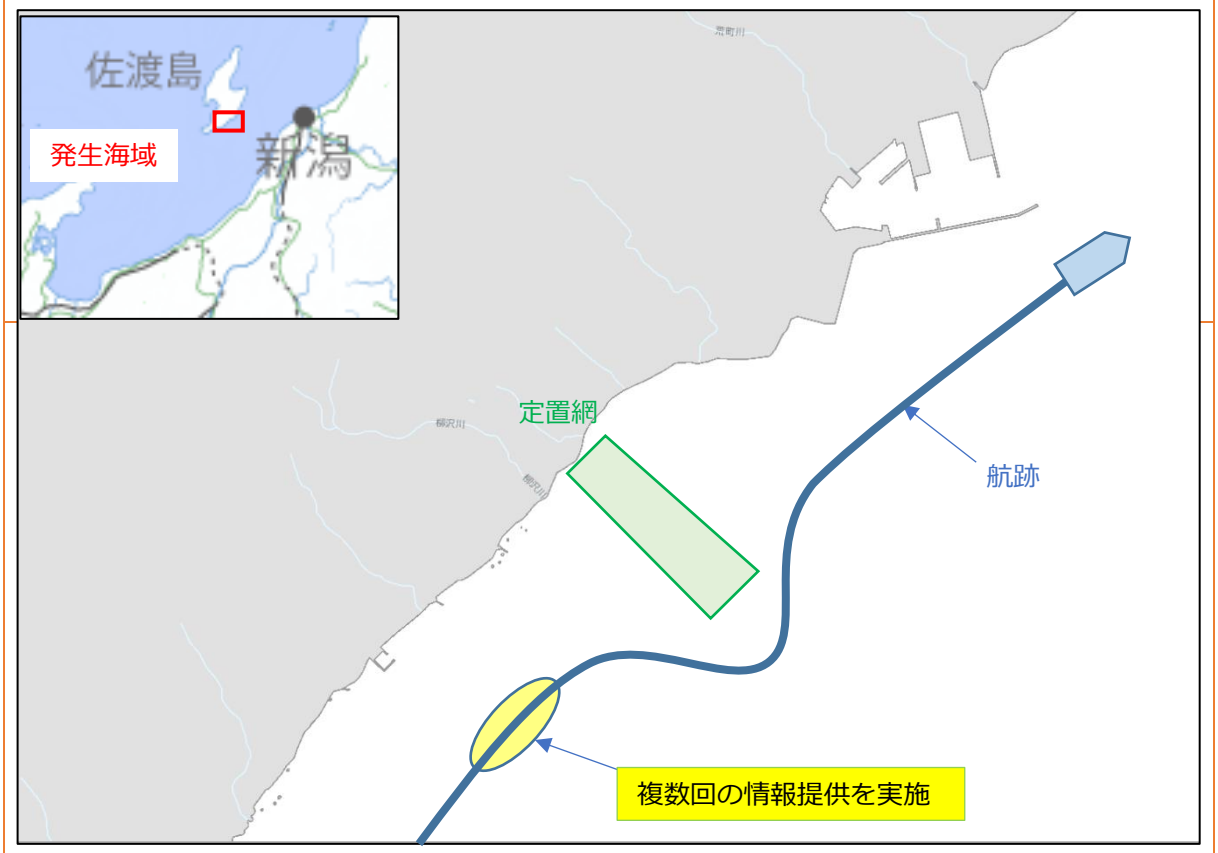
7　AIS を活用した航行支援システム

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

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

AIS 運用官の情報提供により定置網への乗揚げ回避！

令和５年11月、第九管区海上保安本部の AIS 運用官が、新潟県佐渡島の陸岸付近に敷設されている定置網に接近する外国籍船舶を認知したため、国際 VHF 無線電話や AIS メッセージを用いて、情報提供を実施しました。AIS 運用官の情報提供により、同船は安全な海域向け針路を転じ、定置網への乗揚げを回避することができました。



８　異常気象等時における海難防止対策

近年の台風等の異常気象が激甚化・頻発化する状況を踏まえ、さらなる事故防止対策の強化のため、令和 3 年 7 月に施行された海上交通安全法等の一部を改正する法律により、東京湾、伊勢湾及び大阪湾を含む瀬戸内海に、特に勢力の強い台風の接近が予想される場合などは、一定の大型船に対し、湾外等の安全な海域への避難を勧告することなどができるようになり、令和５年８月に台風７号が和歌山県に上陸し近畿地方を北上した際には、大阪湾を対象として、湾外避難等勧告を発出しました。

さらには、走錨事故防止対策として、海上空港や火力発電所などの臨海部に立地する施設の周辺海域において錨泊の制限や監視の強化等を実施するなどして、船舶事故の未然防止に寄与しました。

引き続き制度を適切に運用するなどして、海難防止対策に努めてまいります。

第２章　救助状況及び救助・救急への取組

第１節　救助状況

１　人の救助

（１）海浜事故

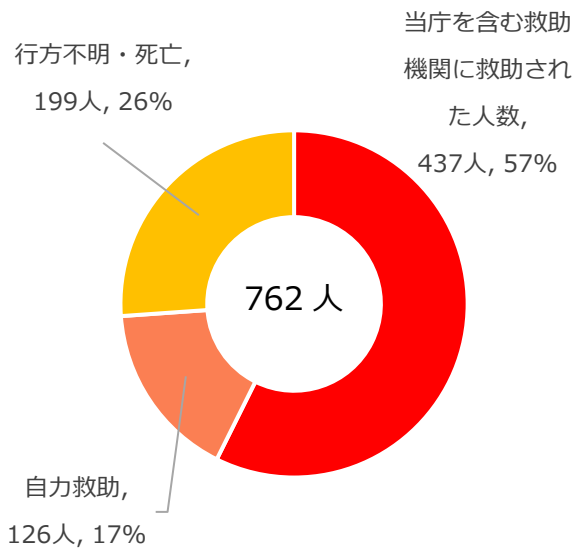
海浜事故とは、海浜等において発生した船舶乗船者を除いた者の負傷、溺水、海中転落などの事故のことをいいます。

海浜事故のうち、令和５年の遊泳中の溺水、釣り中の海中転落などマリンレジャーに伴う事故者は762人で、海上保安庁ではこのうち316人に対し巡視船艇等延べ370隻、航空機延べ164機を救助のため出動させ、また、他機関への救助手配等を行いました。この結果、事故者のうち、437人が海上保安庁を含む救助機関等により救助され、126人が自力救助、死者・行方不明者は199人でした。※グラフ125

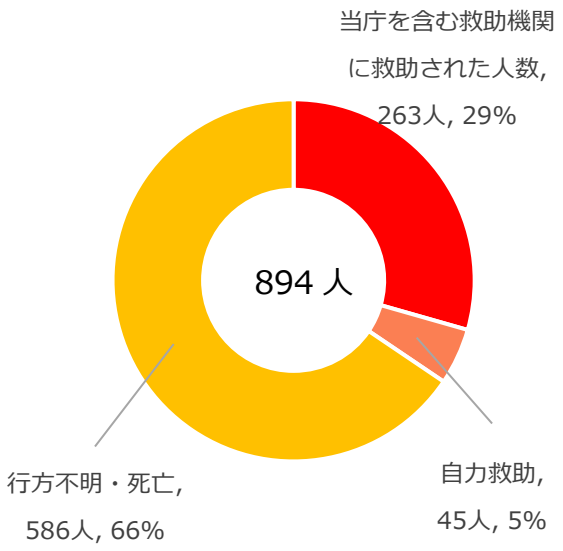
一方、工事作業中の負傷、散歩中の海中転落などマリンレジャー以外の事故者は894人で、海上保安庁ではこのうち363人に対し巡視船艇等延べ430隻、航空機延べ95機を救助のため出動させ、また、他機関への救助手配等を行いました。

この結果、事故者のうち、263人が海上保安庁を含む救助機関等により救助され、45人が自力救助、死者・行方不明者は586人でした。※グラフ126

【マリンレジャーに伴う海浜事故者の割合（令和５年）】グラフ125



【マリンレジャー以外の海浜事故者の割合（令和５年）】グラフ126



（２）船舶乗船中の事故

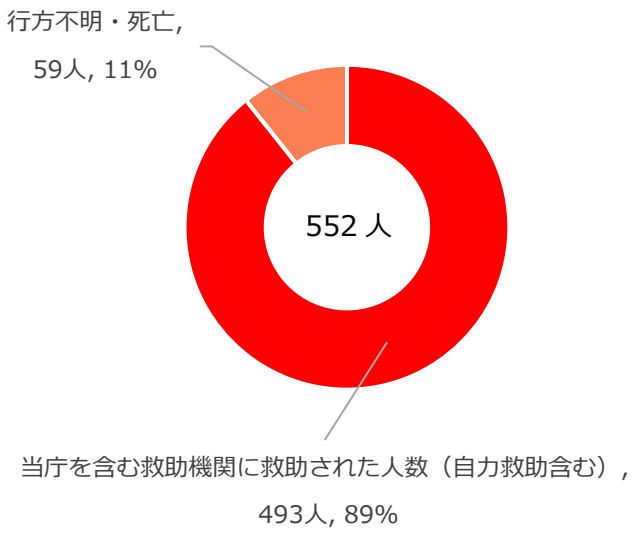
船舶乗船中の事故とは、船舶の衝突、乗揚、転覆等の船舶事故に伴う乗船者の負傷、海中転落などの事故と、漁船や作業台船等における乗船者の負傷、病気、海中転落などの船舶事故以外の事由により発生した事故のことをいいます。

令和５年の船舶乗船中の事故者は、1,274人でした。このうち、船舶事故に伴う乗船中の事故者は552人で、海上保安庁では巡視船艇等延べ317隻、航空機延べ100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。この結果、493人が自力による救助や海上保安庁を含む救助機関等に救助され、死者・行方不明者は59人でした。※グラフ127

一方、船舶事故以外の事由により発生した乗船中の事故者は722人で、海上保安庁ではこのうち270人に対し巡視船艇等延べ336隻、航空機延べ201機を救助のため出動させ、また、他機関への救助手配等を行いました。この結果、568人が海上保安庁を含む救助機関等により救助され、死者・行方不明者は154人でした。※グラフ128

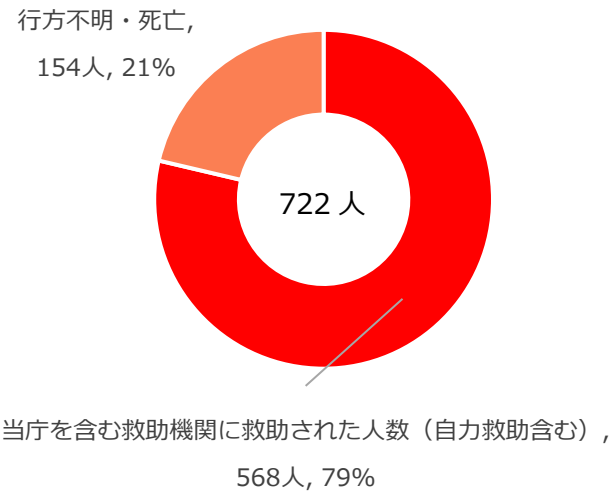
【船舶事故に伴う乗船中の事故者の割合（令和５年）】

グラフ127



【船舶事故以外の乗船者の事故者の割合（令和５年）】

グラフ128



２　船体の救助

令和５年の船舶事故隻数は1,798隻で、海上保安庁ではこのうち1,086隻に対し、巡視船艇等延べ1,536隻、航空機延べ242機を救助のため出動させ、また、他機関への救助手配等を行いました。

全船舶事故のうち救助を必要としなかった不要救助船舶が264隻、救助を必要とした要救助船舶は1,534隻であり、要救助船舶の中で自力入港した276隻を除いた1,258隻のうち1,098隻が海上保安庁を含む救助機関等により救助されました。

第２節　海難救助体制

１　海難救助の特殊性と取組

（１）海難救助の特殊性

海上で発生する海難への対応は、陸上の事故と比べ様々な違いがあります。

①救助勢力の現場到着までの時間

海上保安庁が管轄する海域は非常に広大であるとともに、現場に向かう巡視船艇・航空機の速力は気象・海象に大きく左右されるため、海難発生海域と巡視船艇・航空機の位置関係によっては現場到着に時間がかかることがあります。

②海上における捜索の困難性

広大な海において、事故者や事故船舶を発見することは容易ではありません。海に住所はないため、事故にあった事故者本人ですらも、今自分がどこにいるかを把握することは難しく、風や海潮流の影響により常にその位置は、移動し続けます。また、夜間はもちろんのこと、日中であっても日光の海面反射や事故者の服装、船体の大きさによっては捜索者から視認しにくい場合があります。これらに加え、荒天時には、捜索の対象が波間に隠れるなど、捜索の困難度はさらに高くなります。

③海上における救助の困難性

船上の傷病者等を救助する場合は、巡視船艇又は航空機から常に揺れて流されている船舶に乗り移る際に危険が伴います。また、海面にいる事故者を泳いで救助する必要がある場合は、事故者がパニックに陥っていることもあります。転覆した船舶や沈没した船舶等に取り残された方を救助する場合は、潜水士等が障害物の多い船内を潜水して救助する必要があります。

④傷病者の重症化

海上では、傷病者はすぐに病院へ行くことができず、我慢ができなくなってから救助要請を行うことが多いため、陸上と比較すると通報の時点で重症となっている場合が多い傾向にあります。

⑤現場から搬送先までの時間

広大な海において、傷病者の搬送は、長距離・長時間の対応となる場合が多いです。加えて、巡視船艇による搬送では、波やうねりの影響により、常に動揺があり、航空機による搬送では、搭乗できる人数や搭載できる装備に制限があります。また、機内は狭く、騒音や振動、気圧の変化の影響を受けます。

これらのことから、海難救助には、海上という特殊な環境の中で、専門的な知識、高度な技術、常に冷静な判断力と『絶対に助ける』という強い想いが必要とされます。

（２）救助・救急体制

海上保安庁では、巡視船艇・航空機を全国に配備するとともに、救助・救急の充実のため潜水士※１、機動救難士※２、特殊救難隊※３といった海難救助のプロフェッショナルを配置しており、実際に海難が発生した場合には、昼夜を問わず、現場第一線へ早期に救助勢力を投入し、迅速な救助活動に当たります。

また、傷病者に対し、容態に応じた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、平成31年４月１日から「救急員制度」を創設し、応急処置が実施できる救急員※5を配置するなど、救助・救急体制の充実強化を図っています。

※１ 潜　水　士　…　転覆した船舶や沈没した船舶等に取り残された方の救出や、海上で行方不明となった方の潜水捜索などを任務としています。

※２ 機動救難士　…　船上の傷病者や、海上で漂流する事故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ます。

※３ 特殊救難隊　…　火災を起こした危険物積載船に取り残された方の救助や、荒天下で座礁船に取り残された方の救助等、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です。

※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指名されています。

※５ 救　急　員　…　消防法施行規則に定める所定の講習等を修了し、傷病者に対して応急処置を行うことができる者で、特殊救難隊、機動救難士及び巡視船艇の潜水士から指名されています。

（３）捜索能力の向上

我が国の広大な海で１人でも多くの命を守るためには、海中転落者や海面を漂う船等がどの方向に流れていくかを予測することが重要です。

海上保安庁では、測量船等による海潮流の観測データを駆使し、気象庁の協力も得て、漂流予測の精度向上に努めています。

また、気象条件、漂流目標の種類、捜索勢力等により、国際基準に基づいた捜索区域を自動で設定する「捜索区域設定支援プログラム」を開発し、当該プログラムを活用することで、より効率的かつ組織的な捜索活動になるよう努めています。

（４）救急能力の向上

令和３年８月、海上保安庁は告示を定め、海上保安庁の念願であった救急員「単独」による応急処置を実施することとなりました。従来は、救急員は消防機関の救急隊員と同様の応急処置を行うことが可能でありましたが、それはあくまで随伴する救急救命士がいることを前提に、「救急救命士を補助」する形での処置に限定されていたところであり、今回の範囲拡大は海上保安庁の救急制度を拡充する大きな一歩となりました。これを踏まえ、現在、新たに全国の巡視船艇（潜水指定船）への救急員配置を進めております。

【航行不能となったヨットから乗組員を救助した事例】

洋上を帆走中のヨットが大波を受け横転、航海計器が故障し航行不能となり、さらに、乗組員が頭を負傷したため、遭難警報が発信されました。

遭難警報を受信した海上保安庁では、直ちに巡視船、航空機を出動させ捜索を開始したところ、航空機が遭難ヨットを発見し、その後、特殊救難隊同乗のヘリコプターが、頭部を負傷し自力歩行できない乗組員を密閉式担架に収容する等して、２人を吊上げ救助しました。救助された乗組員は、ヘリコプターでの搬送中、救急救命士により容態を確認されつつ、搬送先の病院ヘリポートで医師に引き継がれ入院しましたが、数日後には退院しました。

ヘリコプターからの降下

密閉式担架への収容

密閉式担架の海面搬送

密閉式担架：付随の空気ボンベで患者へ空気が供給できる海面搬送可能な防水型担架

【座礁中の起重機船から乗組員を救助した事例】

航行中の起重機船（乗組員８人）が座礁したとの通報が海上保安庁にありました。

起重機船は、荒天のため船体傾斜する状況の中、海上保安庁では、直ちに機動救難士が同乗するヘリコプターを出動させ、乗組員全員を吊上げ救助し、巡視船に移乗の上、近隣の港まで搬送しました。

救助された乗組員は、全員に怪我等はなく、消防救急隊により全員救急搬送不要と判断されました。

座礁した起重機船

吊上げ準備

吊上げ状況

【転覆中の漁船から乗組員を救助した事例】

航行中のフェリーから漁船（総トン数2.4トン、乗組員１人）が転覆しており、転覆した漁船の船底上に手を振っている人がいるとの通報が海上保安庁にありました。

転覆船にしがみついていた乗組員が海中転落しないように、通報したフェリーが転覆船の風上に船位し、風浪を防いでいる状況の中、海上保安庁では、直ちに機動救難士が同乗するヘリコプター及び巡視船艇を出動させ、乗組員を吊上げ救助し、航空基地にて消防救急隊に引き継ぎました。

救助状況

吊上げ

フェリーによる救助協力

２　関係機関との協力体制

（１）関係機関及び民間救助組織との連携

我が国の広大な海で、多くの命を守るためには、日頃から自衛隊・警察・消防等の関係機関や民間救助組織と緊密に連携しておくことが重要です。特に、沿岸域で発生する海難に対しては、迅速で円滑な救助体制が確保できるように、公益社団法人日本水難救済会や公益財団法人日本ライフセービング協会等の民間救助組織との合同訓練等を通じ、連携・協力体制の充実に努めています。このほか、大型旅客船内で多数の負傷者や感染症患者が発生した場合を想定した訓練を、関係機関と合同で行っています。

【機関故障のプレジャーボートを民間ボランティア救助組織が救助した事例】

４人乗りのプレジャーボートが機関故障のため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、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所属船に救助の協力要請を行いました。

機関故障のプレジャーボートは現場に出動した水難救済会所属船によって最寄港まで曳航救助していただきました。

曳航救助状況

【民間ボランティア救助組織との救助訓練】

海上保安庁では、各地方水難救済会等の民間ボランティア救助組織と連携強化のため、溺者救助訓練等の訓練を定期的に実施しています。

また、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応急的な救命補助具「あんしんや」と「えい航可能君」を考案し、合同救助訓練等を通じて普及に努めています。

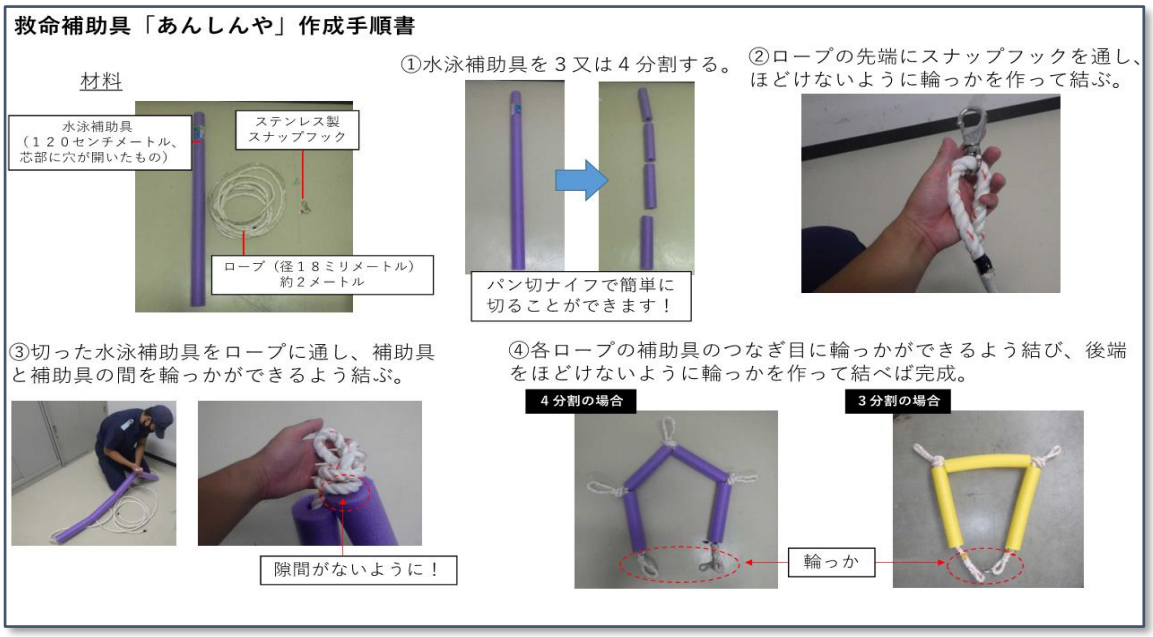
「あんしんや」は、海中転落者に投げ入れる救命浮環であり、はしごの昇降や救助艇に直接収容する際の補助具として活用でき、海中転落者の体格に合わせて調整が可能なものです。

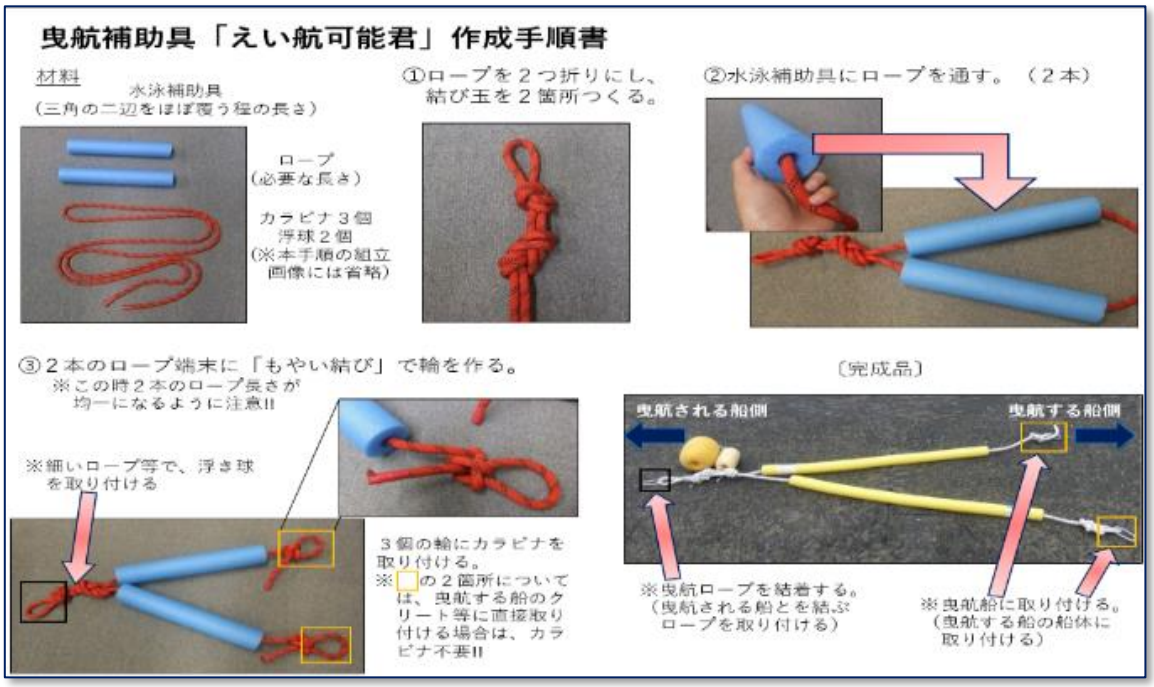
また、「えい航可能君」は、ミニボート等の小型艇を曳航するための補助具であり、従来は、曳航される船体の形状等に応じたロープワークなど、曳航索の取り付けには一定の技量が必要であったところ、「ワンタッチ」で曳航索との結着を可能にしたものです。

「あんしんや」を使用した溺者救助訓練

「えい航可能君」を使用した曳航救助訓練

【救命補助具「あんしんや」・曳航補助具「えい航可能君」の作成手順】





【救命補助具「あんしんや」を使用して救助した事例】

事故者は釣りのため港を訪れていましたが、釣りを止めて岸壁に戻るため、船外機のスターターロープを引いたところバランスを崩して海中転落しました。

付近航行中の漁船に確保され、現場に到着した官用車に搭載していた「あんしんや」を活用し、消防職員などと協力して、岸壁上に収容、病院に搬送されました。

救助状況

【簡易救助器具を使用して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しましたが、命に別状はありませんでした。

簡易救助器具の設置

（２）国際的な救助協力体制

我が国遠方海域で海難が発生した場合には、迅速かつ効果的な捜索救助活動を展開するため、中国、韓国、ロシア、米国等周辺国の海難救助機関と連携・調整の上、協力して捜索・救助を行うとともに、「1979 年の海上における捜索及び救助に関する国際条約（SAR 条約）」に基づき、任意の船位通報制度システムである「日本の船位通報制度（JASREP）」を活用し、要救助船舶から最寄りの船舶に救助協力を要請するなど、効率的で効果的な海難救助に努めています。

第３節　自己救命策の確保の推進

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、「自己救命策３つの基本」

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の連絡手段の確保

③118番・NET118の活用

が特に重要です。

そのほか、①海上保安庁への早期通報、速やかな捜索救助活動のため「複数人行動と定時連絡や行き先・帰宅時間の連絡の励行」、②船舶からの海中転落時に自力で乗船ができるよう「縄梯子の設定」、③もしもの場合に仲間の船やマリーナの救助艇等の救助体制を事前に確保しておく「救助支援者の確保」、④自船の位置を他者へ知らせる「捜索・救助における AIS の有効活用」も自己救命策として重要です。

海上保安庁では、地方公共団体、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に加えて、メディア等を通じて自己救命策の確保や事故者に対していかに早く心肺蘇生法や AED などの一次救命措置を行うことのほか、体温の保持に関して重点をおいた周知・啓発活動を行っています。

１　ライフジャケットの常時着用

（１）令和５年の船舶からの海中転落者※及びライフジャケット着用の現況等

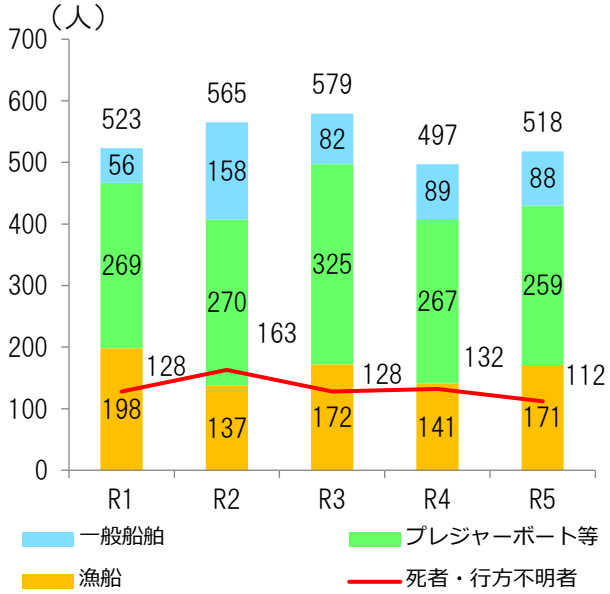
※船舶事故による海中転落及び船舶事故以外の乗船中の事故による海中転落者の合計

令和５年の船舶からの海中転落者518人のうち、死者・行方不明者は112人で、その内訳は、漁船が60人で最も多く、次いで一般船舶（漁船、遊漁船及びプレジャーボート以外の船舶）が36人でした。過去５年間（令和元年から令和５年）の死者・行方不明者の推移でも、漁船が最も多くなっています。※グラフ129、130

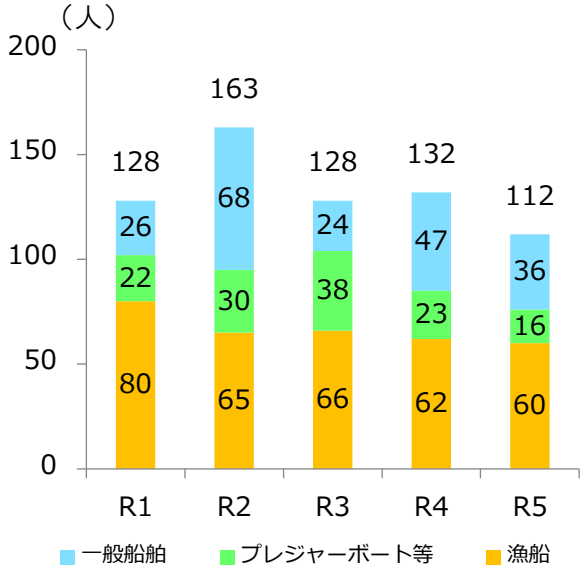
なお、令和５年の20トン未満の船舶からの海中転落による死者・行方不明者は65人であり、船舶からの海中転落者による死者・行方不明者全体の58%を占め、中でも、漁船が43人で最も多くなっています。※グラフ131、132

また、漁船からの海中転落による死者・行方不明者（60人）のうち１人乗り漁船によるものは32人で、漁船からの海中転落による死者・行方不明者の53%を占めています。※グラフ133

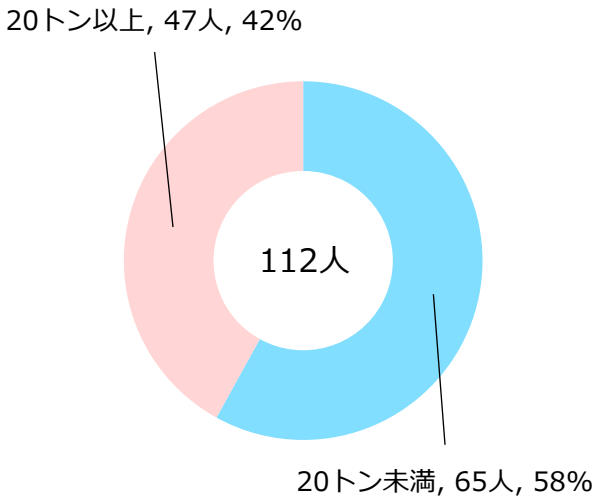
【海中転落者の推移】グラフ129



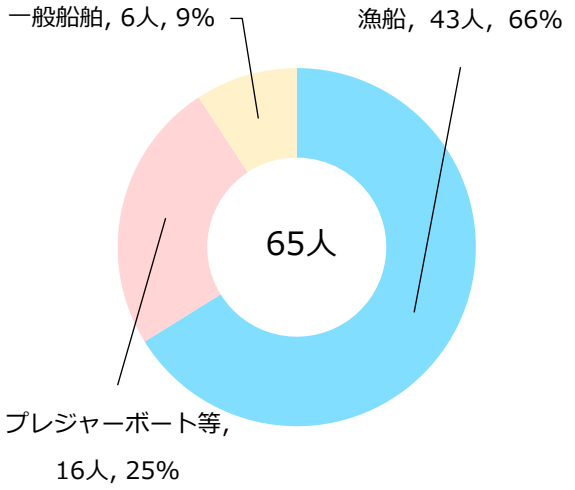
【海中転落による死者・行方不明者の推移】グラフ130



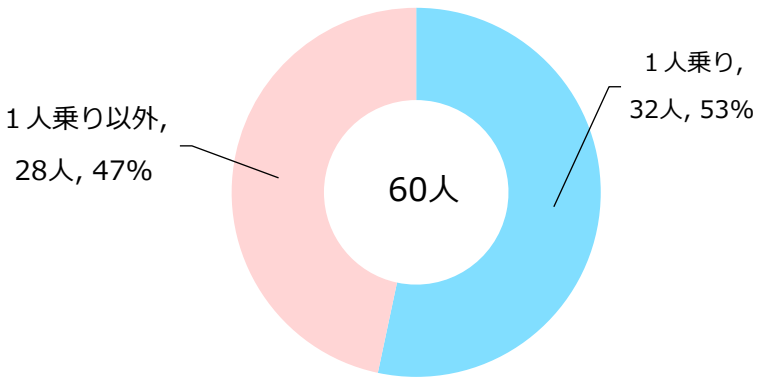
【海中転落による死者・行方不明者の割合
（トン階別　令和５年）】グラフ131



【海中転落による死者・行方不明者の割合
（20トン未満　船舶種類別　令和５年）】グラフ132



【漁船からの海中転落による死者・行方不明者のうち１人乗りが占める割合（令和５年）】グラフ 133

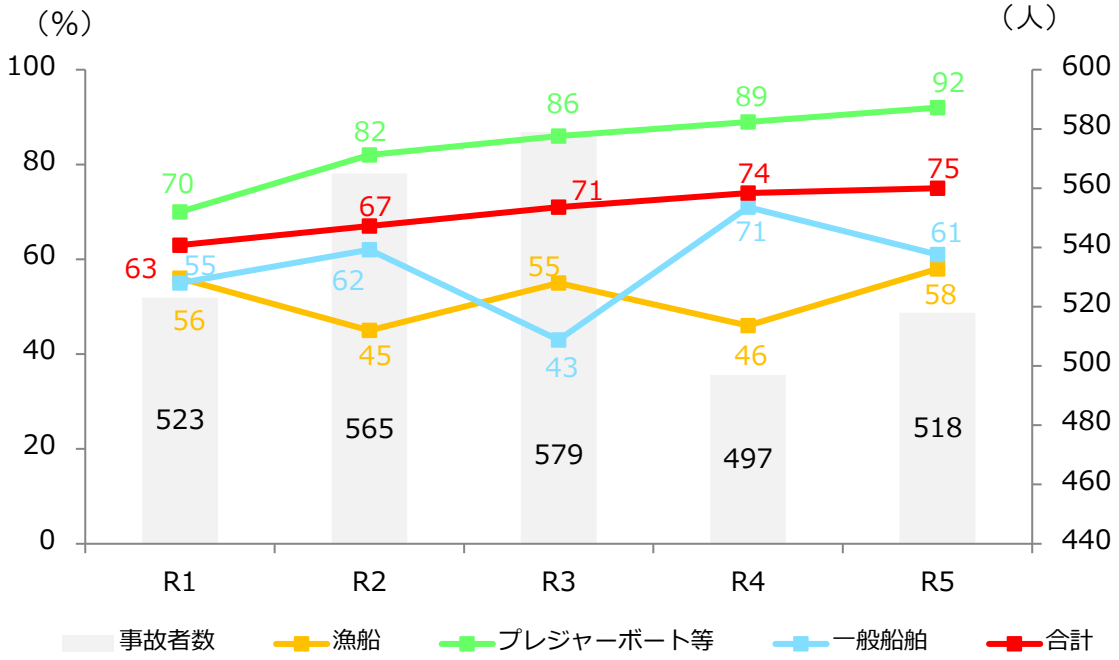


令和５年の船舶からの海中転落者のライフジャケット着用率は75%で、過去５年間（令和元年から令和５年）の平均では70%となっています。

このうち、令和５年は、漁船の着用率が最も低く58%となっており、過去５年間（令和元年から令和５年）の平均は、漁船の着用率が最も低く53%となっています。

※グラフ134

【海中転落者　ライフジャケット着用率の推移】グラフ 134

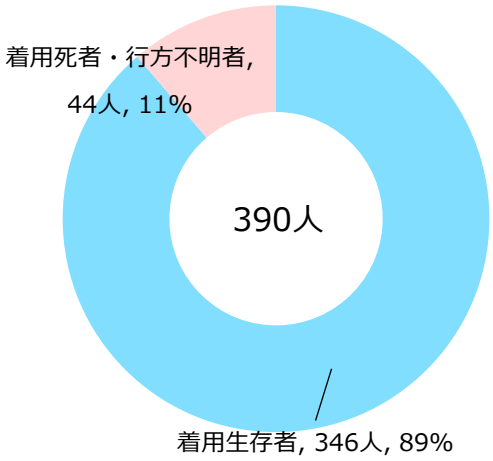


※プレジャーボート等とはプレジャーボートと遊漁船をいう。

令和５年の船舶からの海中転落者のライフジャケット着用・非着用別による死者・行方不明者の割合は、着用者で11%、非着用者で53%となっています。※グラフ135、136 過去５年間（令和元年から令和５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51%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。※グラフ137、138

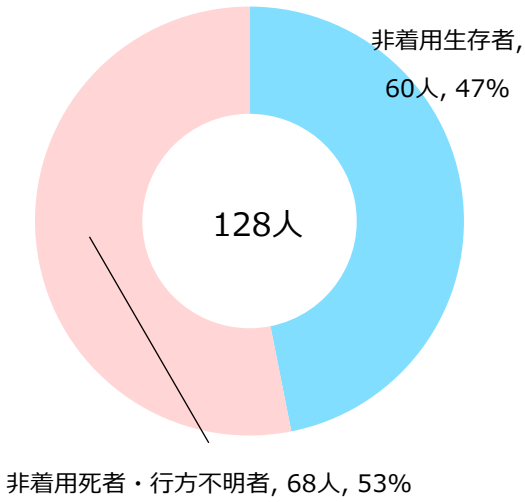
【生存者、死者・行方不明者の割合
（ライフジャケット着用　令和５年）】

グラフ 135

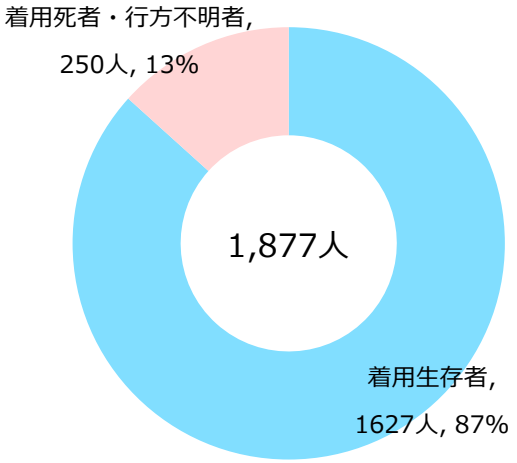


【生存者、死者・行方不明者の割合
（ライフジャケット非着用　令和５年）】

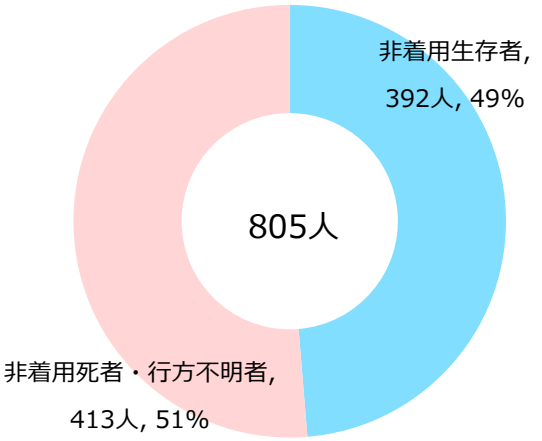
グラフ 136



【着用者数の割合（過去５年間）】グラフ 137



【非着用数の割合（過去５年間）】グラフ 138



なお、第１章２節２（１）①ア（P.39）に記載されている、釣り中の事故傾向からも、海中転落時のライフジャケット着用の有効性がわかります。

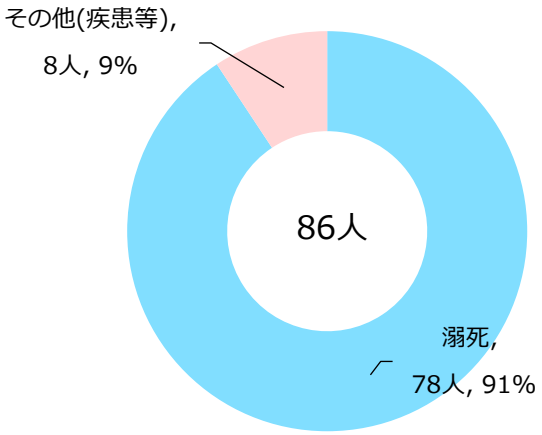
（２）ライフジャケットの適切な着用について

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判断されるものや、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。

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

過去５年間のライフジャケット着用死者・行方不明者250人のうち、死因が判明している死者は86人で、そのうち78人の死因は溺死となっています。※グラフ139

【ライフジャケット着用死者死因の割合（過去５年間）】グラフ 139



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人とも漂流する事故が発生しました。

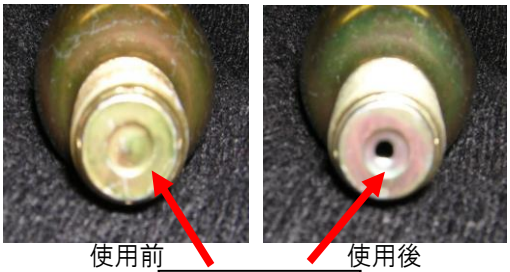
船上の他の乗船者からの118番通報を受けた海上保安庁は、ヘリコプターを出動させ、事故発生から約１時間30分後に２人を救助しましたが、１人に命の別状はなかったものの、もう１人は心肺停止状態でした。

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ボンベが使用済みの状態（封板に穴が開いて充気ガスが無い状態）でした。

自動膨張式救命胴衣

自動膨張装置



使用前　　使用後

ボンベの封板

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

※上の画像と、事例のライフジャケットとは無関係です。

海上保安庁では、例年同種事案が発生しているため、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ものを正しく着用し「体へ密着」させなければ、海中転落した際に脱げて「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、結ばなければなりません。

「十分な浮力を確保」するためには、通常のライフジャケットの保守・点検に加え装着前に、破損がないか、膨張式のライフジャケットであれば、膨張用ボンベが正しく取り付けられているか、使用済みでないか、ボンベと水感知センサーが交換時期を過ぎていないか、気室布・膨張装置を作動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】

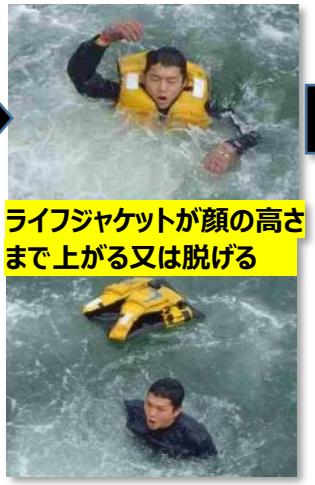
固型式

入水

【ベルトが緩い状態】

固型式

入水



漂流

【ライフジャケットの適切な着用が功を奏した事例】

釣り場へ向かうため岩場を１人で移動中に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、海中転落後に携帯電話の電波不感地帯である沖合方向へ流されましたが、電波が微弱ながらも入ったタイミングを見計らい、118番通報しました。

事故者は、固型式ライフジャケットのベルトを股下にも通し正しく装着していたため、海中転落後もライフジャケットが脱げることなく、海面に浮いた状態で漂流しながら救助を待つことができました。

海上保安庁では、通報を受けて、直ちに巡視艇、機動救難士が同乗するヘリコプターを出動させ捜索を開始、ヘリコプターが漂流状態の事故者を発見し、吊上げ救助後に直接病院へ搬送しました。

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。

救助を待つ事故者

救助状況

吊上げ状況

２　防水パック入り携帯電話等の連絡手段の確保

海難に遭遇した際は、救助機関等に早期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たとしても、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人乗りのミニボートが航行中に、波による船体動揺で乗船者が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、漂流しながら、防水パック入り携帯電話で118番通報しました。

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

事故者は、水難救済会所属船により救助され、怪我等はありませんでした。

救助後のミニボート

３　118番・NET118の活用

（１）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118番にて通報を受けた際は、緊急通報位置情報通知システムにより、おおよその発信位置が把握できます。また、通報に使用する携帯電話の GPS 機能が「ON」であれば、より正確な位置が特定できるため、速やかに巡視船艇・航空機を救助に向かわせ、迅速な救助に繋がる可能性が高くなります。

【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、転覆したプレジャーボートの船底に自力で這い上がり、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、緊急通報位置情報通知システムにより通報者の正確な位置を特定し、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。

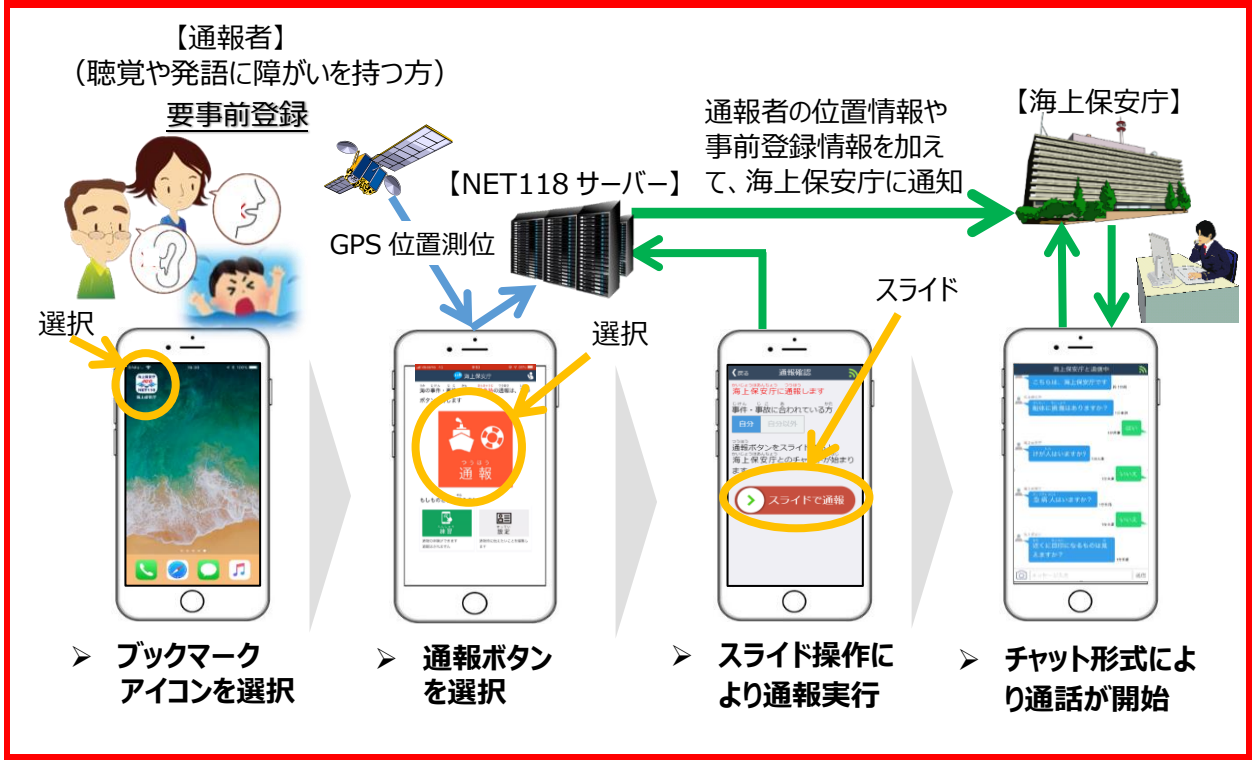
転覆船上の事故者

陸揚げ後の転覆船

（２）NET118の利用促進

海上保安庁では、令和元年から、聴覚や発話に障がいをもつ方を対象に、スマートフォンなどを使用した入力操作により海上保安庁への緊急通報が可能となる「NET118」を運用しており、利用登録説明会の開催や広報動画の作成を通じて、「NET118」の周知・啓発等を行っています。

【NET118の利用方法】



【NET118・電話リレーサービス※を活用した事例】

水上オートバイのエンジンが起動できなくなり、航行不能となったとの通報が電話リレーサービスの通話オペレーターを通じた電話及び NET118にて海上保安庁に通報がありました。

NET118を活用し、事故者の安全確認及び海難事故発生位置の確認を行った後、直ちに巡視艇を出動させ現場に急行したところ、水上オートバイのエンジンが復旧し、問題なく起動したため、水上オートバイが無事に入港するまで伴走警戒を行いました。

※電話リレーサービスとは

日本財団が提供しているサービスで、一般聴覚障害者等が電話リレーサービス提供機関に事前登録することで、聴覚障害者等と聴者を、通訳オペレーターが手話や文字と音声を通訳することにより、電話で即時双方向につなぐサービス。

救助状況

エンジントラブルの水上オートバイ

４　その他の有効な自己救命策

（１）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。

海上は、陸上とは異なり潮流や風の影響で漂流中の人や船舶が常に移動するため、事故者がしばらく家に帰ってこないことに、家族や友人などが気付き、事故の可能性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（中には数日）が経過しており、発見が難しくなります。

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、さらに、定期的に連絡することを約束しておくことで、万が一事故に遭遇した場合も、周囲が早期に異常に気が付き、海上保安庁等への通報も早まり、速やかな捜索救助活動につながります。

【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】

午前中に出港した１人乗りの漁船が帰港し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、直ちに巡視艇及び機動救難士が同乗するヘリコプターを出動させ捜索を行い、燃料欠乏により漂流中の漁船と船内にいた事故者を発見し、救助しました。

漁船は、帰港中に燃料欠乏となりエンジンが起動しなくなり、さらに、乗船者が携帯電話等の連絡手段を持たず救助を要請することができなかったため、漂流して救助を待っていました。

事故者は、連絡手段を持たず、誰にも行き先を告げずに１人で出港したため、事故の発生位置が特定できず、発見に時間を要しました。

事故者発見時の状況

曳航救助状況

（２）縄梯子の設置ついて

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。

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

これを避けるため、船上から常に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、速やかに救助機関へ通報することが可能となり、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。

海上保安庁では、漁業者等に対して縄梯子設置に関する講習会を開催し、有効な自己救命策であることの周知・啓発等を行っています。

縄梯子の設置例

縄梯子の設置例

縄梯子設置に関する講習会

【縄梯子の設置が功を奏した事例】

事故者は１人でプレジャーボートに乗船し、釣りのために出港していましたが、足を滑らせて海中転落する事故が発生しました。

事故者は船上に上がろうとしましたができず、約30分間漂流していたところ、付近を航行する船に発見され、同船の縄梯子を利用して救助されました。

縄梯子は救助者が１人で乗船して釣りに出かける際、海中転落した場合に備えて作成していたものです。

（３）救助支援者の確保について

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。

これを避けるため、仲間の船やマリーナの救助艇など、救助支援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。

（４）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〔乗揚げ漁船〕】

毎朝、無線にて定時連絡をしている漁船（総トン数14トン、乗組員５人）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、直ちに飛行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140㎞離れた岩場に乗揚げた漁船と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全員を救助し、救助された５人に、怪我等はありませんでした。

乗揚げ場所

乗揚げ後に大破した漁船

【簡易型 AIS の位置情報が功を奏した事例】

沖合にある暗礁付近で AIS の位置情報に変化がない漁船を海上保安庁が認知し、関係漁業協同組合に確認したところ、１人乗りの漁船が暗礁に乗揚げており、沈没する恐れがあることが分かりました。

海上保安庁では、直ちに機動救難士が同乗する航空機と巡視艇を出動させ捜索を開始したところ、航空機が乗揚げ漁船を発見し、乗組員を吊上げ救助しました。

乗揚げ漁船

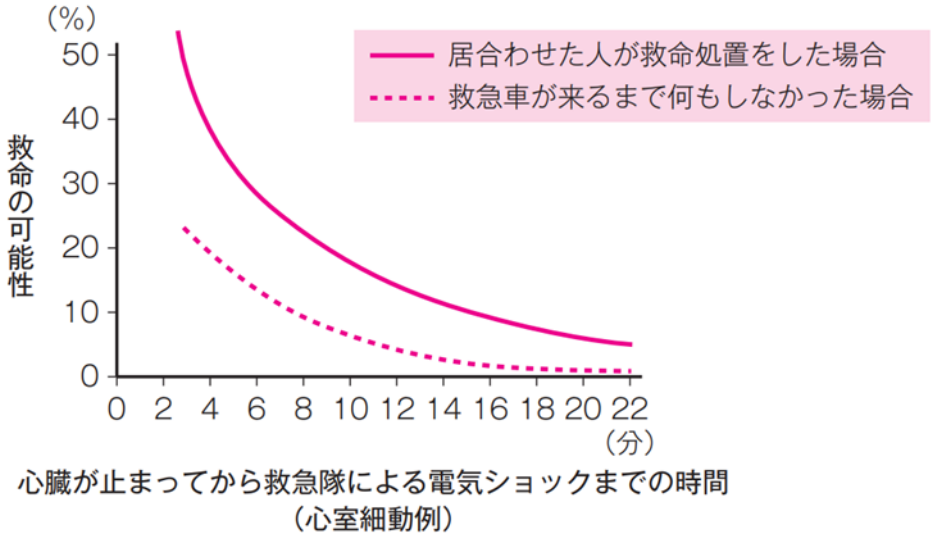
乗揚げ後に大破した状況

第４節　自力救助・救急処置の推進

（１）適切な一次救命処置

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、その事故者の今後に大きく影響することとなるため、バイスタンダーが、医師や救急救命士等の到着をただ待つのではなく、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で、大切な仲間やご家族などの命を守ることにもつながります。



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、現場で救命処置をすることで高くなります

（出典：改訂６版　救急蘇生法の指針 2020（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、友人とともスノーケリングを開始し、その後、友人が海岸に上がろうとした際、事故者が居ないことに気が付き、周囲を探したところ、海中に沈んでいる事故者を発見したため、付近の遊泳者に助けを求めました。

付近の遊泳者とライフセーバーは、速やかに事故者を海岸に引き揚げた後、現場に到着した海上保安官とライフセーバーが、事故者に対して AED と心肺蘇生法による一次救命処置を行いました。

事故者は、現場に到着した消防救急隊に引き継がれ、意識を回復し、ドクターヘリで病院へ搬送されました。

心肺蘇生法等の処置

心肺蘇生法等の処置

（２）体温の保持

ア 水温と生存率について

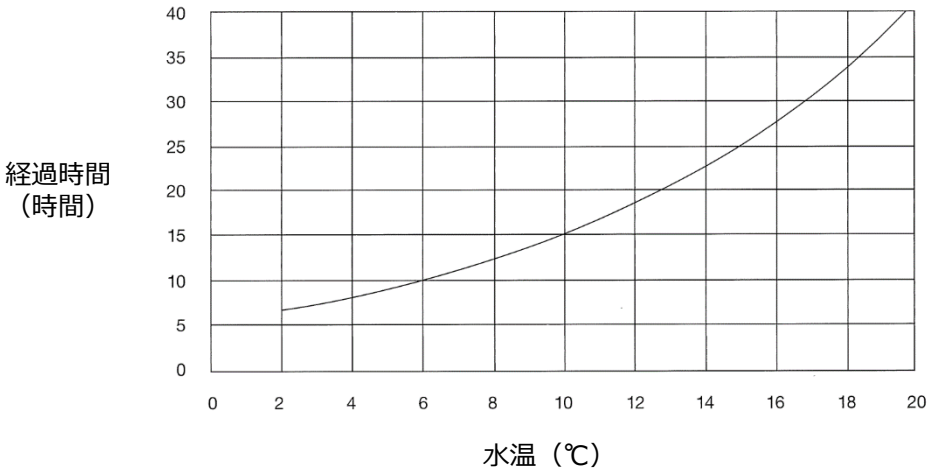
水の熱伝導率は空気に比べて約25倍にもなるため、水温が体温へ及ぼす影響は非常に大きいものです。

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、体温が約35度以下となれば低体温症に至り、さらに約32度以下になると体温調節機能が失われ、体温低下が一層早まり、非常に危険な状態になるとされています（個人差があります）。

IMO（国際海事機関）と ICAO（国際民間航空機関）が、航空と海上分野における捜索救助活動の更なる調和の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。

このマニュアルにおいて、海水に浮かんでいる人の現実的な生存時間と水温との指標が次の図で示されています。

【衣服を着ている者の時間経過に伴う生存時間と水温との関係を示す図】



（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】

初冬に１人乗りの漁船が転覆し、乗船者が海中転落する事故が発生しました。

事故者は、海中転落の直後に知人へ救助要請の連絡をした後、知人から海上保安庁に通報がありました。（後に事故者への連絡は不通）

海上保安庁では、直ちに巡視船、航空機、ヘリコプターを出動させ捜索を開始し、翌日に巡視船が、転覆漁船の船底にしがみ付いている事故者を発見し、救助しました。

事故者は、事故発生から約22時間、転覆漁船の船底にしがみ付き漂流しており、体も冷えきっていたため、毛布等で保温された状態で、ヘリコプターにより最寄の飛行場まで搬送され、消防救急隊に引き継がれました。

事故者は、搬送先にて入院しましたが、数日後に退院しました。

転覆漁船上の事故者

保温中の事故者

ヘリコプターへの搭乗

イ　イマーションスーツの活用について

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

イマーションスーツの主な特徴は、スーツ自体、又は必要な場合はライフジャケットと共に着用することで浮力が確保でき、顔を除く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あり、正しく着用することで冬季の寒冷海域におい

て、万が一、海難により海上に避難し漂流して救助を待つ場合には、体温の保持に非常に有効なものです。

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

【イマーションスーツの活用により生存救助された事例】

青森県沖を航行中の貨物船から浸水し船体が傾斜しているとの通報が海上保安庁にありました。

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、ヘリコプターを出動させ、捜索・救助活動を実施し、乗組員10人のうち、イマーショ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。）

※イマーションスーツ
※右事例とは無関係です。

イマーションスーツを着用し、集団で漂流

【その他のイマーションスーツを活用した救助状況】

資料編

海難の発生と救助の状況

※海上保安庁ホームページでは当該資料（PDF形式）を掲載しているほか、
「船舶・人身事故」のCSVファイルをダウンロードすることもできます。

令和5年における海難の発生と救助の状況　目次

＜船舶事故発生状況＞

第Ⅰ－1図　船舶事故及び死者・行方不明者発生数---------- (1)
第Ⅰ－2図　船舶種類別発生隻数---------- (1)
第Ⅰ－3図①　船舶事故種類別発生隻数---------- (2)
②　運航不能の詳細別発生隻数---------- (2)
第Ⅰ－4図　船舶事故原因別発生隻数---------- (3)
第Ⅰ－5図　船舶事故距岸別発生隻数---------- (3)
第Ⅰ－6図　船舶種類別の死傷者を伴う発生隻数---------- (4)
第Ⅰ－7図　船舶種類別の死傷者発生数---------- (4)
第Ⅰ－8図　船舶事故種類別の死傷者を伴う発生隻数---------- (5)
第Ⅰ－9図　船舶事故種類別の死傷者発生数---------- (5)
第Ⅰ－10図　船舶事故原因別の死傷者を伴う発生隻数---------- (6)
第Ⅰ－11図　船舶事故原因別の死傷者発生数---------- (6)
第Ⅰ－12図　船舶種類別の死者・行方不明者を伴う発生隻数---------- (7)
第Ⅰ－13図　船舶種類別の死者・行方不明者発生数---------- (7)
第Ⅰ－14図　船舶事故種類別の死者・行方不明者を伴う発生隻数---------- (8)
第Ⅰ－15図　船舶事故種類別の死者・行方不明者発生数---------- (8)
第Ⅰ－16図　船舶事故原因別の死者・行方不明者を伴う発生隻数---------- (9)
第Ⅰ－17図　船舶事故原因別の死者・行方不明者発生数---------- (9)
第Ⅰ－18図①　プレジャーボートの船舶事故種類別発生隻数---------- (10)
②　プレジャーボートの運航不能の詳細別発生隻数---------- (10)
第Ⅰ－19図　プレジャーボートの原因別発生隻数---------- (11)
第Ⅰ－20図　プレジャーボートの船型別発生隻数---------- (11)
①-1　モーターボート及びクルーザーボートの船舶事故種類別発生隻数---------- (12)
①-2　モーターボート及びクルーザーボートの運航不能の詳細別発生隻数---------- (12)
①-3　モーターボート及びクルーザーボートの原因別発生隻数---------- (13)
②-1　水上オートバイの船舶事故種類別発生隻数---------- (13)
②-2　水上オートバイの運航不能の詳細別発生隻数---------- (14)
②-3　水上オートバイの原因別発生隻数---------- (14)
③-1　ミニボートの船舶事故種類別発生隻数（プレジャーボートのみ）---------- (15)
③-2　ミニボートの運航不能の詳細別発生隻数（プレジャーボートのみ）---------- (15)
③-3　ミニボートの原因別発生隻数（プレジャーボートのみ）---------- (16)
④-1　カヌーの船舶事故種類別発生隻数---------- (16)
④-2　カヌーの運航不能の詳細別発生隻数---------- (17)
④-3　カヌーの原因別発生隻数---------- (17)
第Ⅰ－21図①　貨物船の船舶事故種類別発生隻数---------- (18)
②　貨物船の運航不能の詳細別発生隻数---------- (18)
第Ⅰ－22図　貨物船の原因別発生隻数---------- (19)
第Ⅰ－23図①　タンカーの船舶事故種類別発生隻数---------- (19)
②　タンカーの運航不能の詳細別発生隻数---------- (20)
第Ⅰ－24図　タンカーの原因別発生隻数---------- (20)
第Ⅰ－25図①　旅客船の船舶事故種類別発生隻数---------- (21)
②　旅客船の運航不能の詳細別発生隻数---------- (21)

第Ⅰ－26図　旅客船の原因別発生隻数---------- (22)
第Ⅰ－27図①　漁船の船舶事故種類別発生隻数---------- (22)
②　漁船の運航不能の詳細別発生隻数---------- (23)
第Ⅰ－28図　漁船の原因別発生隻数---------- (23)
第Ⅰ－29図①　遊漁船の船舶事故種類別発生隻数---------- (24)
②　遊漁船の運航不能の詳細別発生隻数---------- (24)
第Ⅰ－30図　遊漁船の原因別発生隻数---------- (25)
第Ⅰ－31図　外国船舶の船舶事故発生隻数及び死者・行方不明者数の推移---------- (25)
第Ⅰ－32図①　外国船舶の船舶事故種類別発生隻数---------- (26)
②　外国船舶の運航不能の詳細別発生隻数---------- (26)
第Ⅰ－33図　外国船舶の原因別発生隻数---------- (27)
第Ⅰ－34図　総トン数1，000トン以上の日本船舶と外国船舶の割合---------- (27)
第Ⅰ－35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5年）---- (28)

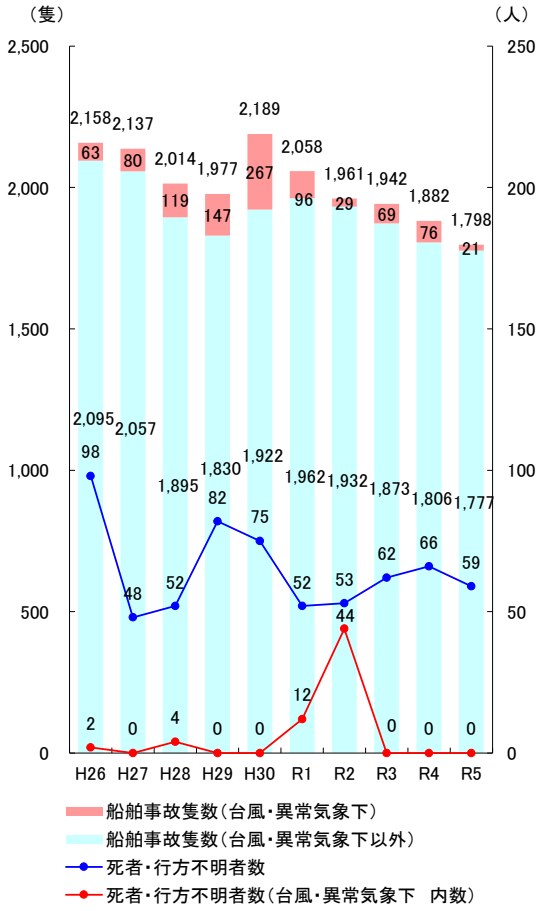
＜人身事故発生状況＞

第Ⅱ－1図　船舶事故以外の乗船中の事故者及び死者・行方不明者発生数---------- (29)
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5年）---------- (29)
第Ⅱ－2図　船舶事故以外の乗船中の事故内容別発生数---------- (30)
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---------- (30)
第Ⅱ－4図　マリンレジャーに伴う海浜事故の事故内容別発生数---------- (31)
第Ⅱ－5図　マリンレジャーに伴う海浜事故の活動別発生数---------- (31)
第Ⅱ－6図　マリンレジャーに伴う海浜事故の活動別の死者・行方不明者発生数---------- (32)
①-1　遊泳中の事故内容別発生数---------- (32)
①-2　スノーケリング中の事故内容別発生数---------- (33)
②　磯遊び中の事故内容別発生数---------- (33)
③-1　釣り中の事故内容別発生数（乗船中の釣りを除く）---------- (34)
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）---- (34)
④　サーフィン中の事故内容別発生数---------- (35)
⑤　ボードセーリング中の事故内容別発生数---------- (35)
⑥　スクーバダイビング中の事故内容別発生数---------- (36)
⑦　スタンドアップパドルボード中の事故内容別発生数---------- (36)
第Ⅱ－7図　マリンレジャーに伴う海浜事故の年齢層別構成---------- (37)
第Ⅱ－8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---------- (38)
第Ⅱ－9図　マリンレジャー以外の海浜事故の事故内容別発生数---------- (38)

＜救助状況＞

第Ⅲ－1表　船舶事故救助状況の前年との比較---------- (39)
第Ⅲ－2表　船舶事故以外の乗船中の事故及び海浜事故救助状況の前年との比較---------- (39)

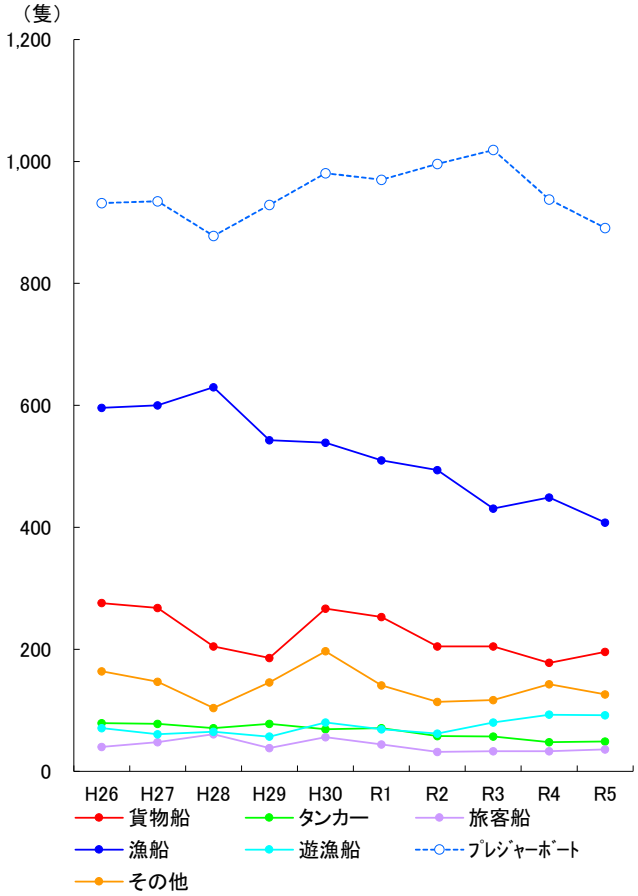
第Ⅰ－1図　船舶事故及び死者・行方不明者発生数



単位：隻・人

	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5
船舶事故隻数（台風・異常気象下）	63	80	119	147	267	96	29	69	76	21
船舶事故隻数（台風・異常気象下以外）	2,095	2,057	1,895	1,830	1,922	1,962	1,932	1,873	1,806	1,777
死者・行方不明者数	98	48	52	82	75	52	53	62	66	59
死者・行方不明者数（台風・異常気象下　内数）	2	0	4	0	0	12	44	0	0	0

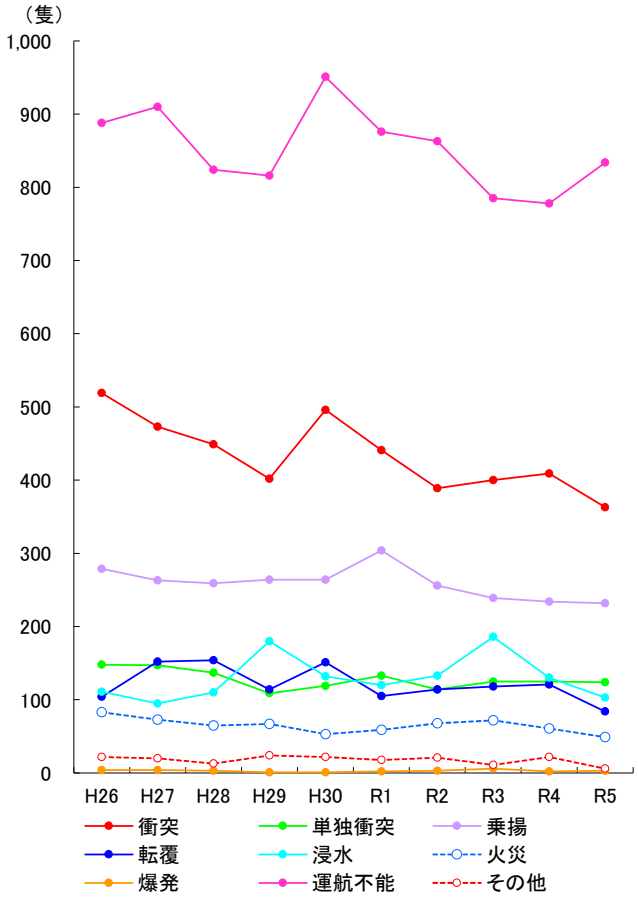
第Ⅰ－2図　船舶種類別発生隻数



単位：隻

	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5
貨物船	276	268	205	186	267	253	205	205	178	196
タンカー	79	78	71	78	69	71	58	57	48	49
旅客船	40	48	61	38	56	44	32	33	33	36
漁船	596	600	630	543	539	510	494	431	449	408
遊漁船	71	61	65	57	80	69	62	80	93	92
ﾌﾟﾚｼﾞｬｰﾎﾞｰﾄ	932	935	878	929	981	970	996	1,019	938	891
その他	164	147	104	146	197	141	114	117	143	126
計	2,158	2,137	2,014	1,977	2,189	2,058	1,961	1,942	1,882	1,798

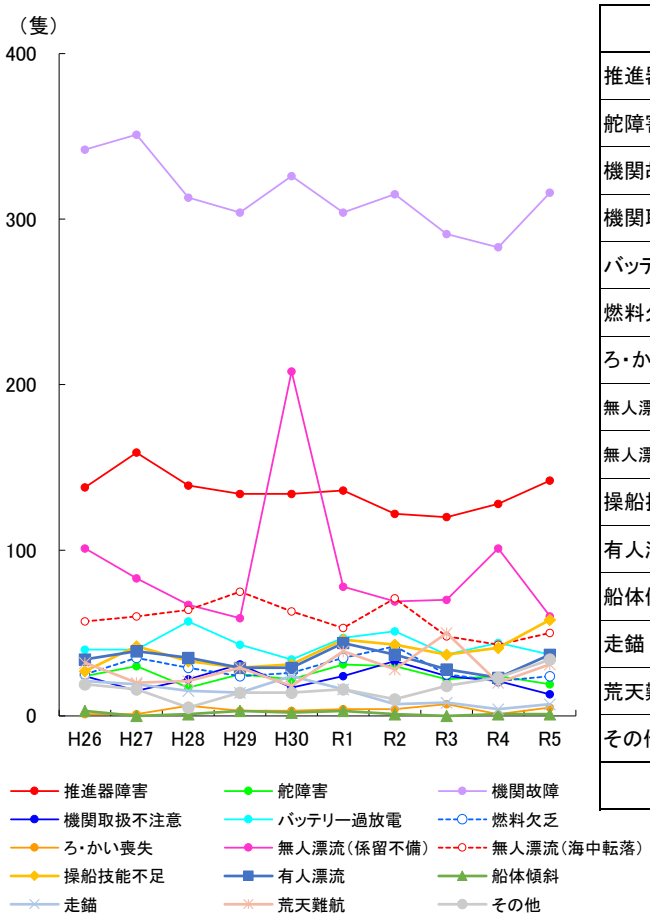
第Ⅰ－3図 ① 船舶事故種類別発生隻数



単位：隻

	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5
衝突	519	473	449	402	496	441	389	400	409	363
単独衝突	148	147	137	109	119	133	114	125	125	124
乗揚	279	263	259	264	264	304	256	239	234	232
転覆	104	152	154	114	151	105	114	118	121	84
浸水	111	95	110	180	132	120	133	186	130	103
火災	83	73	65	67	53	59	68	72	61	49
爆発	4	4	3	1	1	2	3	6	2	3
運航不能	888	910	824	816	951	876	863	785	778	834
その他	22	20	13	24	22	18	21	11	22	6
計	2,158	2,137	2,014	1,977	2,189	2,058	1,961	1,942	1,882	1,798

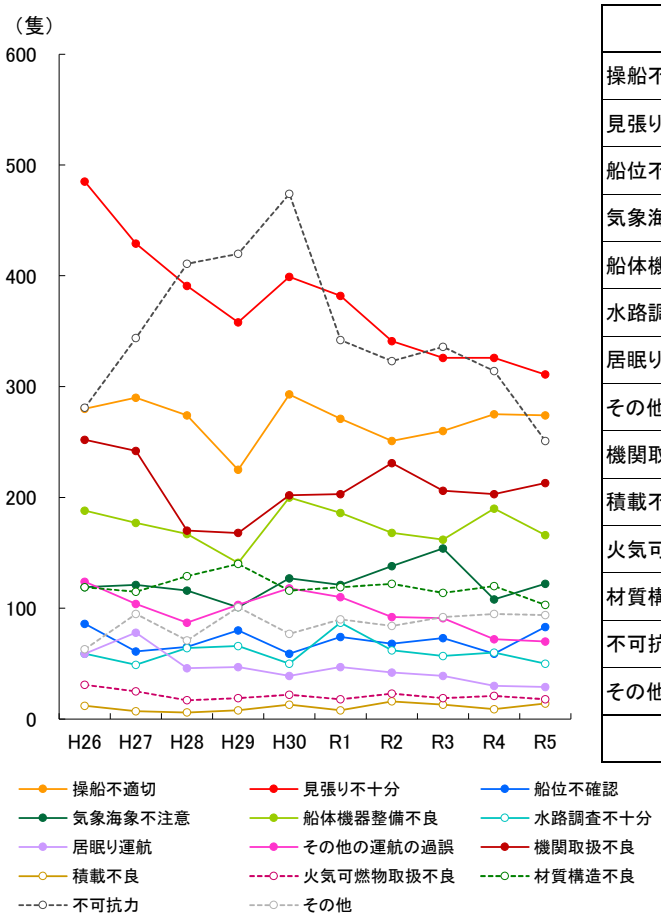
第Ⅰ－3図 ② 運航不能の詳細別発生隻数



単位：隻

	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5
推進器障害	138	159	139	134	134	136	122	120	128	142
舵障害	24	30	17	25	22	31	30	22	24	19
機関故障	342	351	313	304	326	304	315	291	283	316
機関取扱不注意	24	15	22	31	17	24	33	24	21	13
バッテリー過放電	40	40	57	43	34	47	51	37	44	37
燃料欠乏	25	35	29	24	26	35	42	25	21	24
ろ・かい喪失	1	1	6	3	3	4	4	7	1	5
無人漂流（係留不備）	101	83	67	59	208	78	69	70	101	60
無人漂流（海中転落）	57	60	64	75	63	53	71	48	43	50
操船技能不足	27	42	33	29	31	46	43	37	41	58
有人漂流	34	39	35	29	29	44	37	28	23	37
船体傾斜	3	0	1	3	2	3	1	0	1	1
走錨	21	19	15	14	24	16	7	8	4	7
荒天難航	32	20	21	29	18	39	28	50	20	31
その他	19	16	5	14	14	16	10	18	23	34
計	888	910	824	816	951	876	863	785	778	834

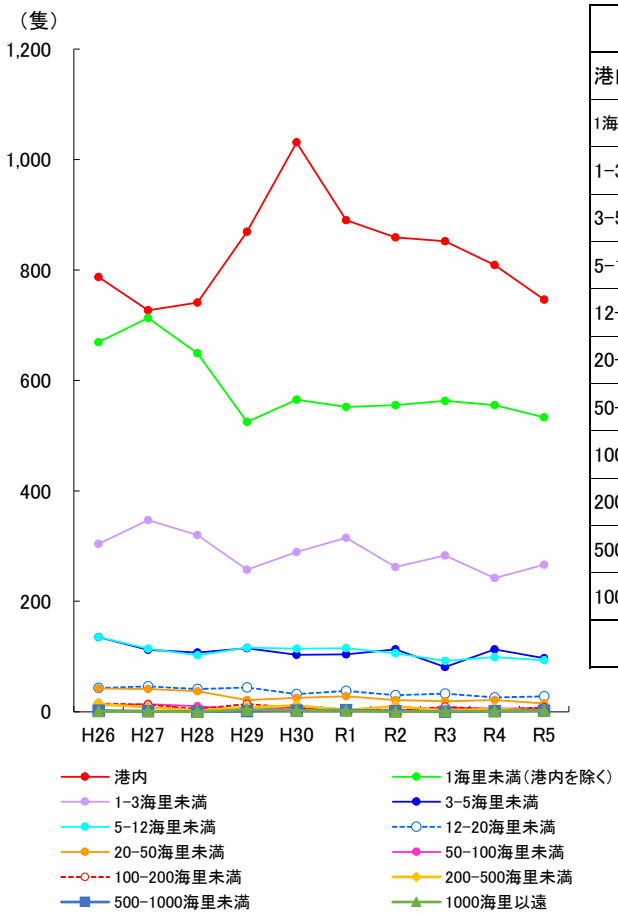
第Ⅰ－4図　船舶事故原因別発生隻数



単位：隻

	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5
操船不適切	280	290	274	225	293	271	251	260	275	274
見張り不十分	485	429	391	358	399	382	341	326	326	311
船位不確認	86	61	65	80	59	74	68	73	59	83
気象海象不注意	119	121	116	101	127	121	138	154	108	122
船体機器整備不良	188	177	167	141	200	186	168	162	190	166
水路調査不十分	59	49	64	66	50	87	62	57	60	50
居眠り運航	59	78	46	47	39	47	42	39	30	29
その他の運航の過誤	124	104	87	103	118	110	92	91	72	70
機関取扱不良	252	242	170	168	202	203	231	206	203	213
積載不良	12	7	6	8	13	8	16	13	9	14
火気可燃物取扱不良	31	25	17	19	22	18	23	19	21	18
材質構造不良	119	115	129	140	116	119	122	114	120	103
不可抗力	281	344	411	420	474	342	323	336	314	251
その他	63	95	71	101	77	90	84	92	95	94
計	2,158	2,137	2,014	1,977	2,189	2,058	1,961	1,942	1,882	1,798

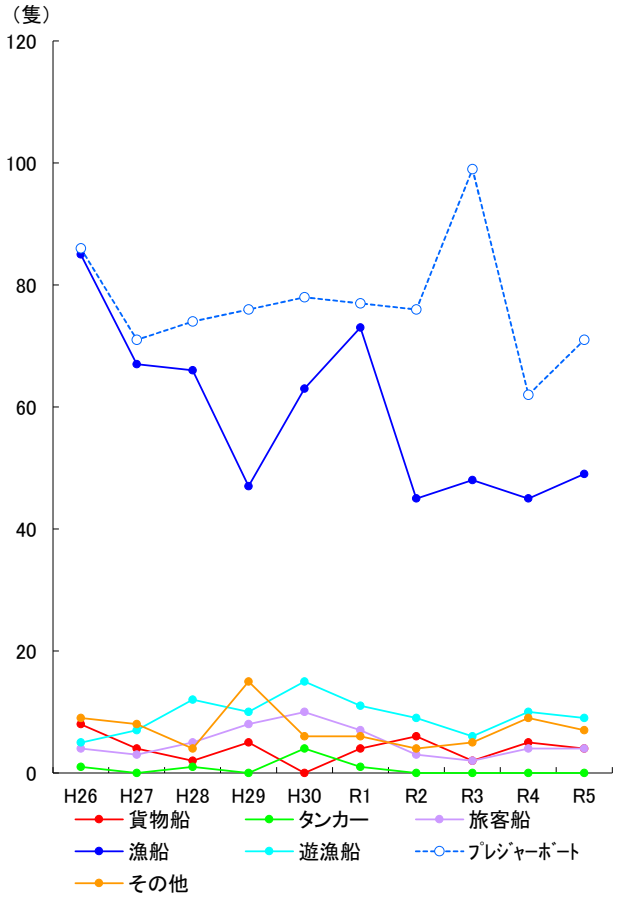
第Ⅰ－5図　船舶事故距岸別発生隻数



単位：隻

	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5
港内	787	727	741	869	1,031	890	859	852	809	746
1海里未満（港内を除く）	669	713	649	525	565	552	555	563	555	533
1-3海里未満	304	347	320	257	289	315	262	283	242	266
3-5海里未満	135	112	107	115	103	104	113	81	113	97
5-12海里未満	135	114	102	116	114	115	106	92	99	93
12-20海里未満	43	46	41	44	32	38	30	33	26	28
20-50海里未満	42	41	37	21	25	28	21	19	21	15
50-100海里未満	11	14	10	3	8	3	2	7	6	6
100-200海里未満	15	13	5	14	7	5	2	9	4	8
200-500海里未満	14	8	2	8	11	3	10	2	5	2
500-1000海里未満	2	1	0	1	2	3	1	0	1	2
1000海里以遠	1	1	0	4	2	2	0	1	1	2
計	2,158	2,137	2,014	1,977	2,189	2,058	1,961	1,942	1,882	1,798

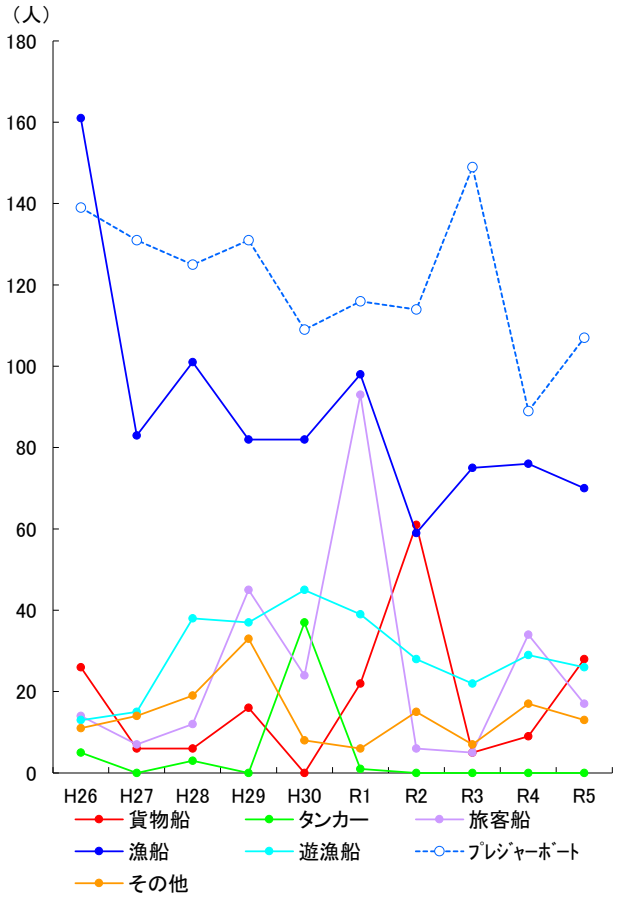
第Ⅰ－6図　船舶種類別の死傷者を伴う発生隻数



単位：隻

	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5
貨物船	8	4	2	5	0	4	6	2	5	4
タンカー	1	0	1	0	4	1	0	0	0	0
旅客船	4	3	5	8	10	7	3	2	4	4
漁船	85	67	66	47	63	73	45	48	45	49
遊漁船	5	7	12	10	15	11	9	6	10	9
ﾌﾟﾚｼﾞｬｰﾎﾞｰﾄ	86	71	74	76	78	77	76	99	62	71
その他	9	8	4	15	6	6	4	5	9	7
計	198	160	164	161	176	179	143	162	135	144

第Ⅰ－7図　船舶種類別の死傷者発生数

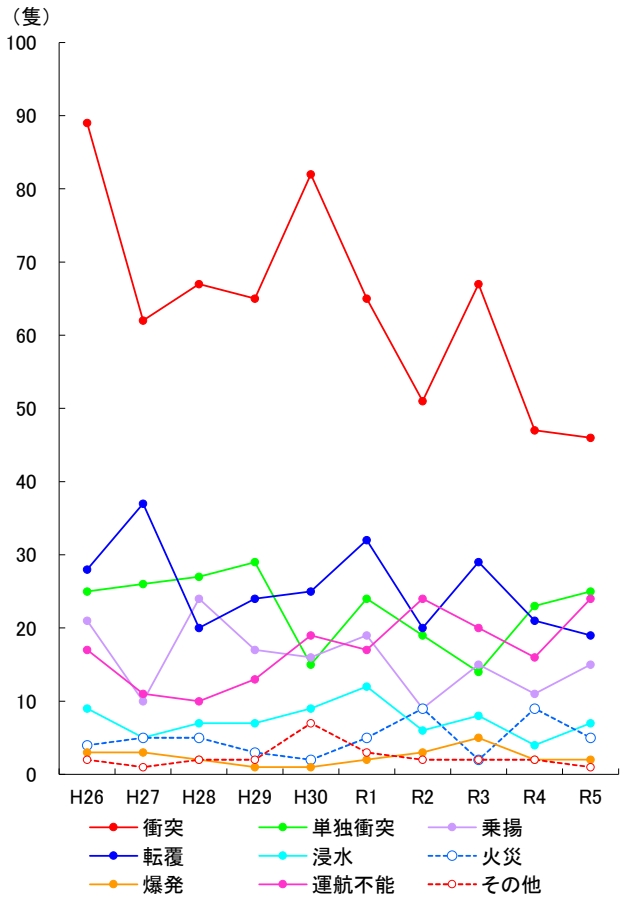


単位：人

	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5
貨物船	26	6	6	16	0	22	61	5	9	28
タンカー	5	0	3	0	37	1	0	0	0	0
旅客船	14	7	12	45	24	93	6	5	34	17
漁船	161	83	101	82	82	98	59	75	76	70
遊漁船	13	15	38	37	45	39	28	22	29	26
ﾌﾟﾚｼﾞｬｰﾎﾞｰﾄ	139	131	125	131	109	116	114	149	89	107
その他	11	14	19	33	8	6	15	7	17	13
計	369	256	304	344	305	375	283	263	254	261

※死傷者とは、死者・行方不明者及び負傷者をいいます。

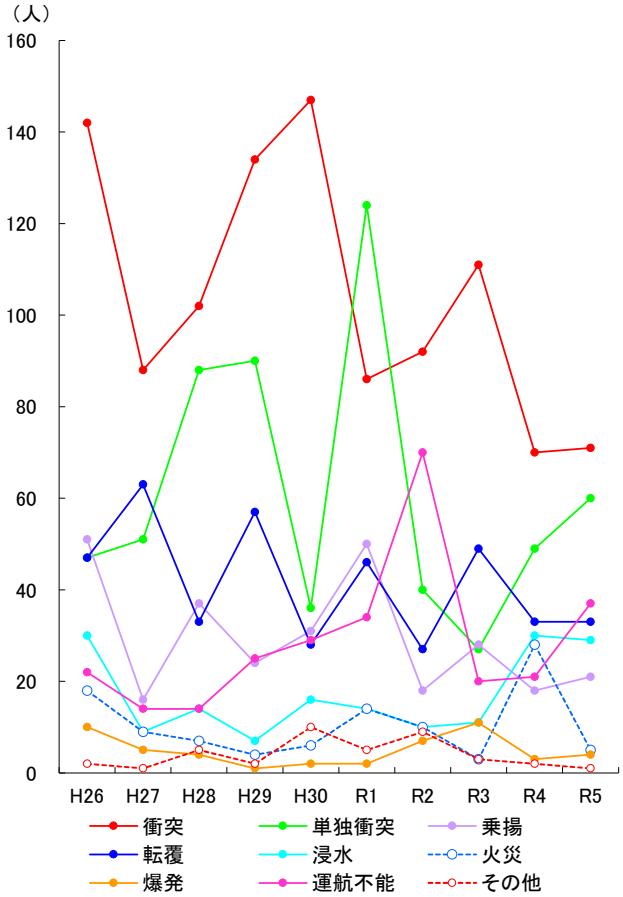
第Ⅰ－8図　船舶事故種類別の死傷者を伴う発生隻数



単位：隻

	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5
衝突	89	62	67	65	82	65	51	67	47	46
単独衝突	25	26	27	29	15	24	19	14	23	25
乗揚	21	10	24	17	16	19	9	15	11	15
転覆	28	37	20	24	25	32	20	29	21	19
浸水	9	5	7	7	9	12	6	8	4	7
火災	4	5	5	3	2	5	9	2	9	5
爆発	3	3	2	1	1	2	3	5	2	2
運航不能	17	11	10	13	19	17	24	20	16	24
その他	2	1	2	2	7	3	2	2	2	1
計	198	160	164	161	176	179	143	162	135	144

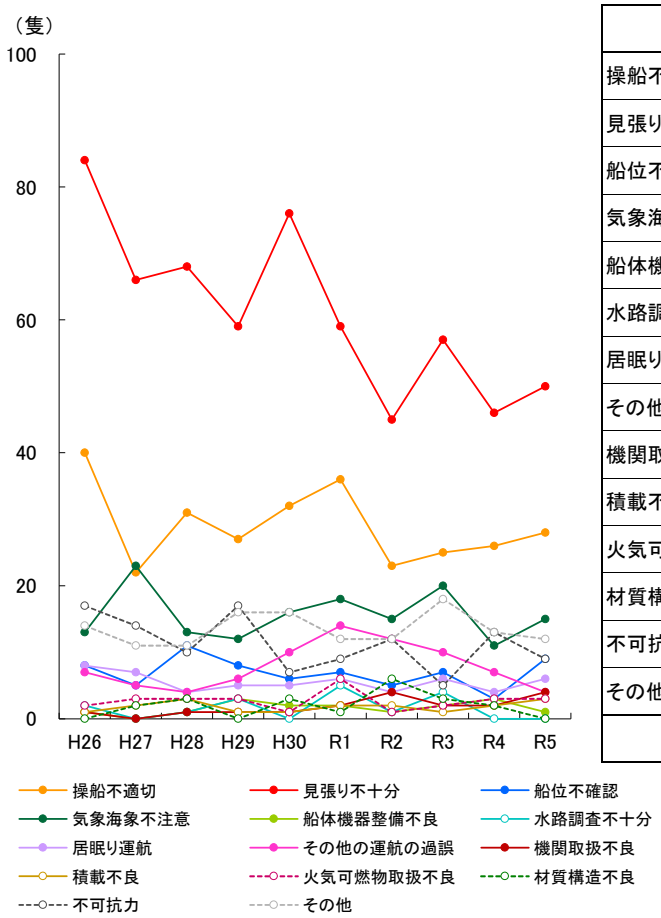
第Ⅰ－9図　船舶事故種類別の死傷者発生数



単位：人

	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5
衝突	142	88	102	134	147	86	92	111	70	71
単独衝突	47	51	88	90	36	124	40	27	49	60
乗揚	51	16	37	24	31	50	18	28	18	21
転覆	47	63	33	57	28	46	27	49	33	33
浸水	30	9	14	7	16	14	10	11	30	29
火災	18	9	7	4	6	14	10	3	28	5
爆発	10	5	4	1	2	2	7	11	3	4
運航不能	22	14	14	25	29	34	70	20	21	37
その他	2	1	5	2	10	5	9	3	2	1
計	369	256	304	344	305	375	283	263	254	261

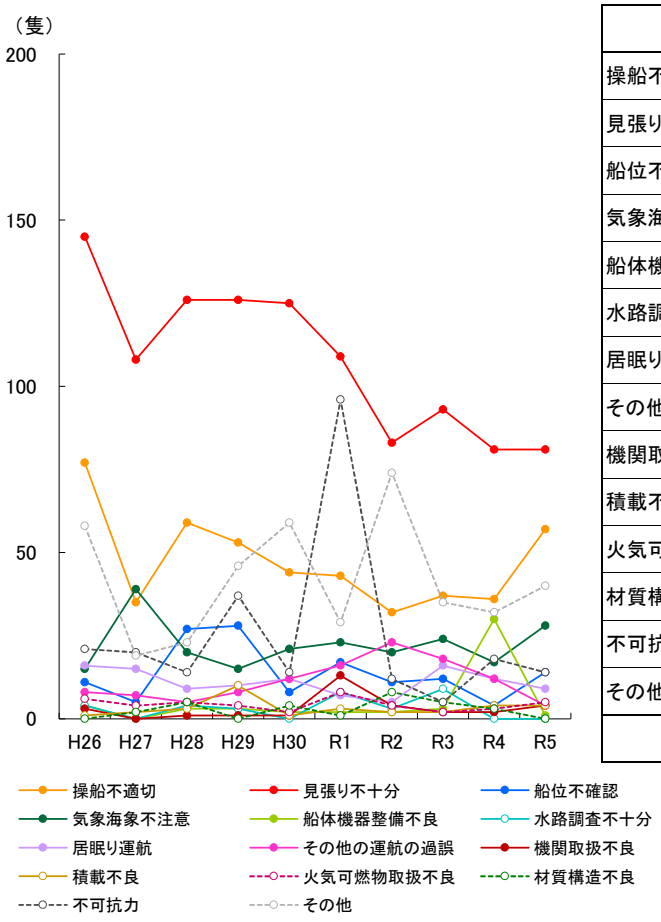
第Ⅰ－10図　船舶事故原因別の死傷者を伴う発生隻数



単位：隻

	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5
操船不適切	40	22	31	27	32	36	23	25	26	28
見張り不十分	84	66	68	59	76	59	45	57	46	50
船位不確認	8	5	11	8	6	7	5	7	3	9
気象海象不注意	13	23	13	12	16	18	15	20	11	15
船体機器整備不良	1	0	1	3	2	2	1	2	3	1
水路調査不十分	2	0	1	3	0	5	1	4	0	0
居眠り運航	8	7	4	5	5	6	4	6	4	6
その他の運航の過誤	7	5	4	6	10	14	12	10	7	4
機関取扱不良	1	0	1	1	1	2	4	2	2	4
積載不良	1	2	3	1	1	2	2	1	2	3
火気可燃物取扱不良	2	3	3	3	1	6	1	2	3	3
材質構造不良	0	2	3	0	3	1	6	3	2	0
不可抗力	17	14	10	17	7	9	12	5	13	9
その他	14	11	11	16	16	12	12	18	13	12
計	198	160	164	161	176	179	143	162	135	144

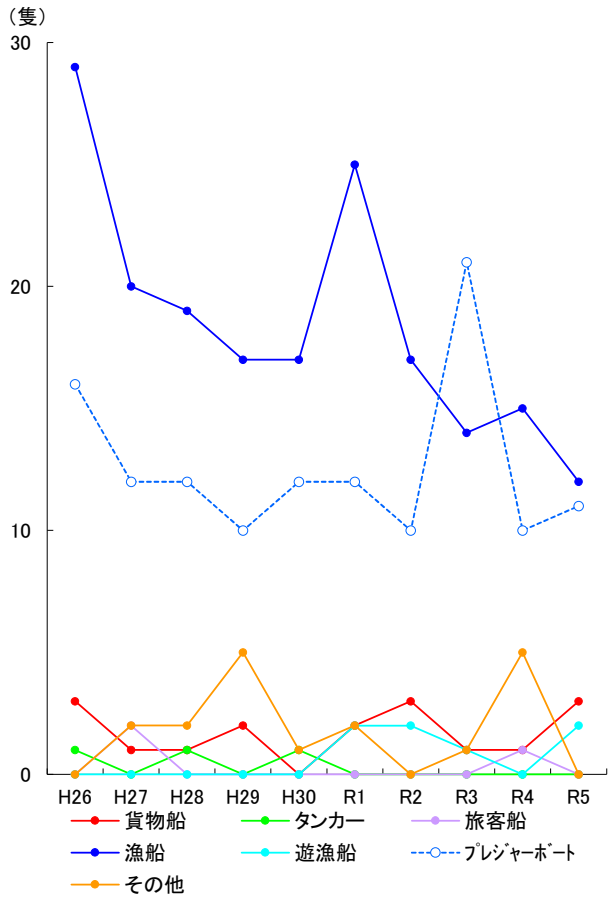
第Ⅰ－11図　船舶事故原因別の死傷者発生数



単位：人

	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5
操船不適切	77	35	59	53	44	43	32	37	36	57
見張り不十分	145	108	126	126	125	109	83	93	81	81
船位不確認	11	5	27	28	8	17	11	12	4	14
気象海象不注意	15	39	20	15	21	23	20	24	17	28
船体機器整備不良	4	0	3	3	2	2	2	3	30	1
水路調査不十分	4	0	4	3	0	8	3	9	0	0
居眠り運航	16	15	9	10	12	7	5	16	12	9
その他の運航の過誤	8	7	5	8	12	16	23	18	12	4
機関取扱不良	3	0	1	1	1	13	4	2	2	4
積載不良	1	2	3	10	1	3	2	2	4	4
火気可燃物取扱不良	6	4	5	4	2	8	4	2	3	5
材質構造不良	0	2	5	0	4	1	8	5	3	0
不可抗力	21	20	14	37	14	96	12	5	18	14
その他	58	19	23	46	59	29	74	35	32	40
計	369	256	304	344	305	375	283	263	254	261

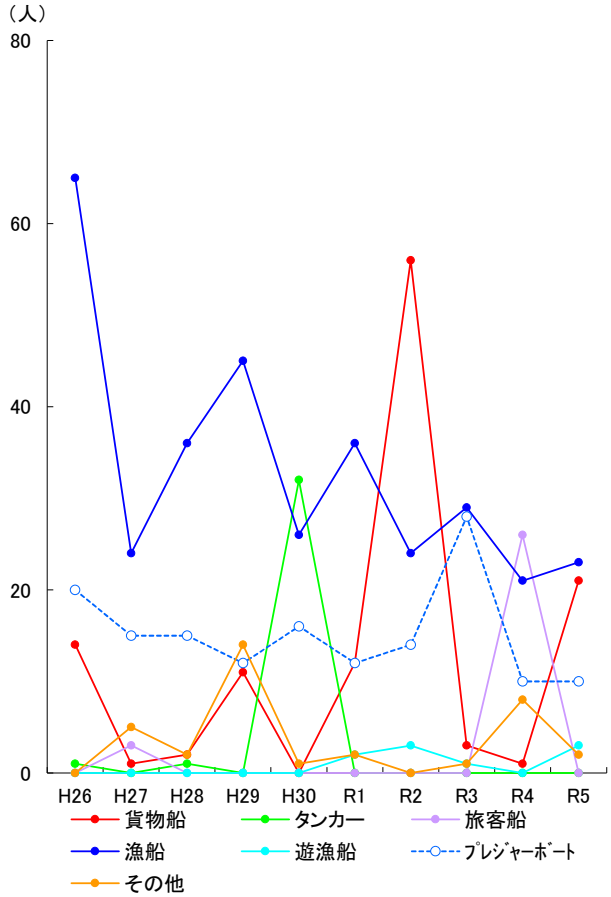
第Ⅰ－12図　船舶種類別の死者・行方不明者を伴う発生隻数



単位：隻

	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5
貨物船	3	1	1	2	0	2	3	1	1	3
タンカー	1	0	1	0	1	0	0	0	0	0
旅客船	0	2	0	0	0	0	0	0	1	0
漁船	29	20	19	17	17	25	17	14	15	12
遊漁船	0	0	0	0	0	2	2	1	0	2
ﾌﾟﾚｼﾞｬｰﾎﾞｰﾄ	16	12	12	10	12	12	10	21	10	11
その他	0	2	2	5	1	2	0	1	5	0
計	49	37	35	34	31	43	32	38	32	28

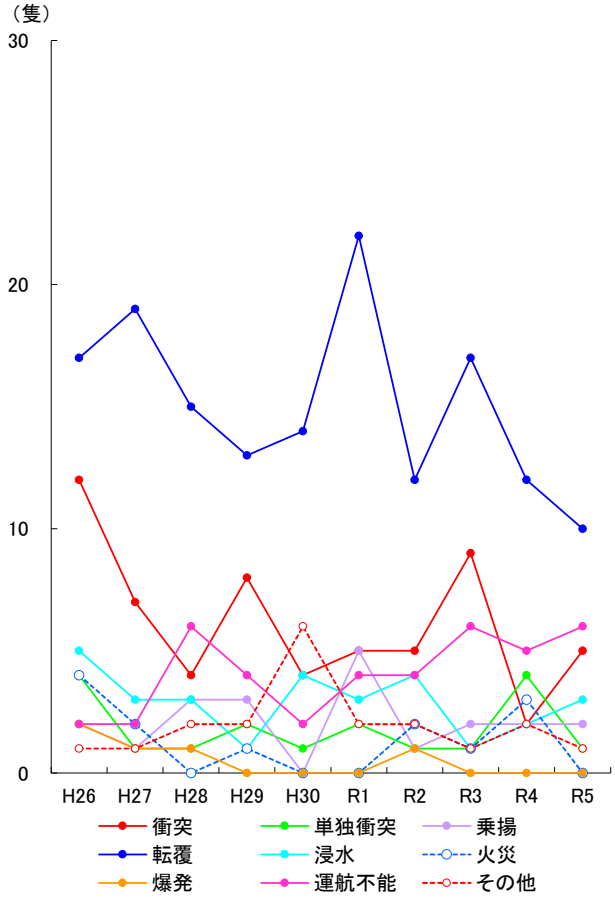
第Ⅰ－13図　船舶種類別の死者・行方不明者発生数



単位：人

	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5
貨物船	14	1	2	11	0	12	56	3	1	21
タンカー	1	0	1	0	32	0	0	0	0	0
旅客船	0	3	0	0	0	0	0	0	26	0
漁船	65	24	36	45	26	36	24	29	21	23
遊漁船	0	0	0	0	0	2	3	1	0	3
ﾌﾟﾚｼﾞｬｰﾎﾞｰﾄ	20	15	15	12	16	12	14	28	10	10
その他	0	5	2	14	1	2	0	1	8	2
計	100	48	56	82	75	64	97	62	66	59

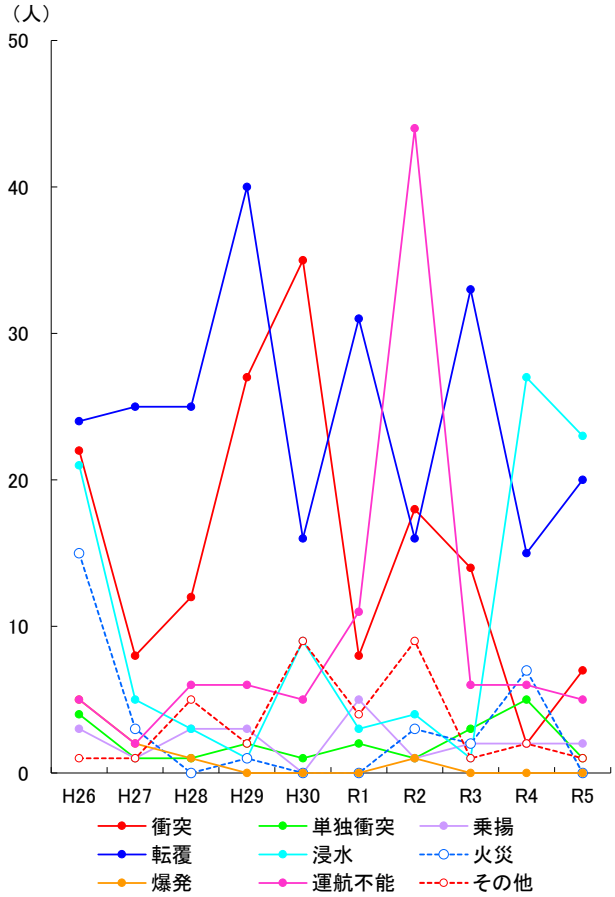
第Ⅰ－14図　船舶事故種類別の死者・行方不明者を伴う発生隻数



単位：隻

	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5
衝突	12	7	4	8	4	5	5	9	2	5
単独衝突	4	1	1	2	1	2	1	1	4	1
乗揚	2	1	3	3	0	5	1	2	2	2
転覆	17	19	15	13	14	22	12	17	12	10
浸水	5	3	3	1	4	3	4	1	2	3
火災	4	2	0	1	0	0	2	1	3	0
爆発	2	1	1	0	0	0	1	0	0	0
運航不能	2	2	6	4	2	4	4	6	5	6
その他	1	1	2	2	6	2	2	1	2	1
計	49	37	35	34	31	43	32	38	32	28

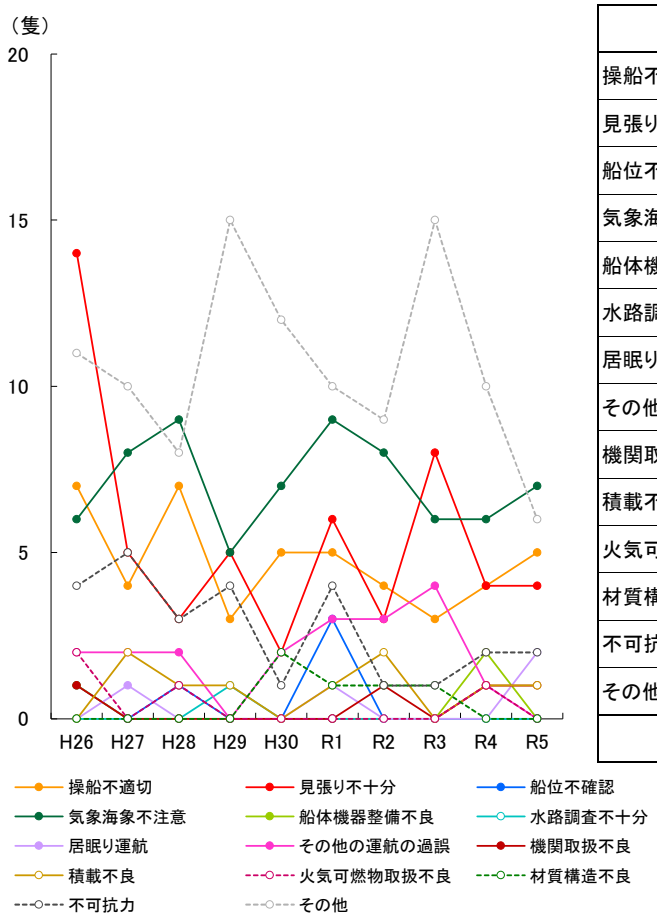
第Ⅰ－15図　船舶事故種類別の死者・行方不明者発生数



単位：人

	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5
衝突	22	8	12	27	35	8	18	14	2	7
単独衝突	4	1	1	2	1	2	1	3	5	1
乗揚	3	1	3	3	0	5	1	2	2	2
転覆	24	25	25	40	16	31	16	33	15	20
浸水	21	5	3	1	9	3	4	1	27	23
火災	15	3	0	1	0	0	3	2	7	0
爆発	5	2	1	0	0	0	1	0	0	0
運航不能	5	2	6	6	5	11	44	6	6	5
その他	1	1	5	2	9	4	9	1	2	1
計	100	48	56	82	75	64	97	62	66	59

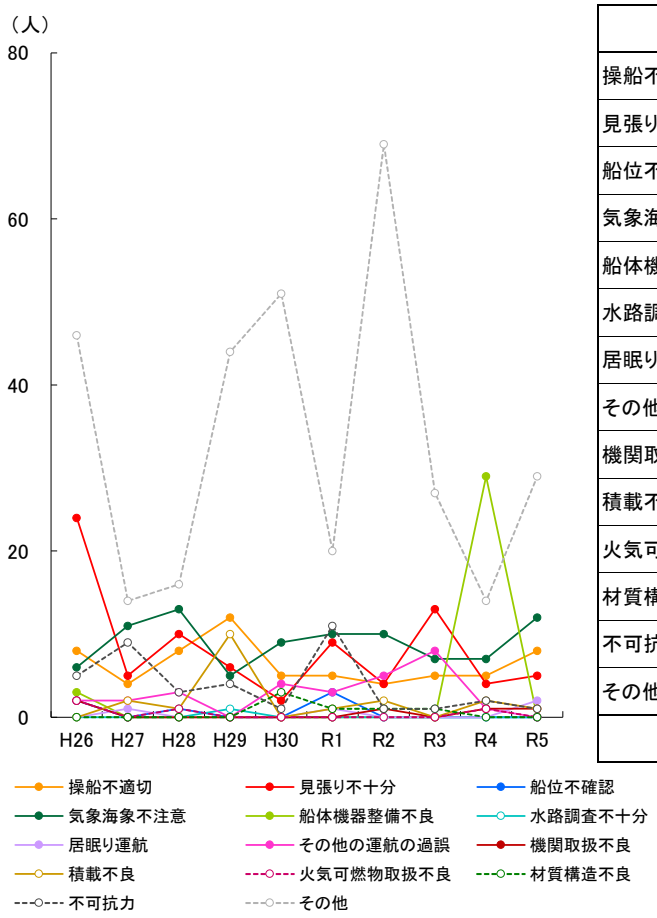
第Ⅰ－16図　船舶事故原因別の死者･行方不明者を伴う発生隻数



単位:隻

	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5
操船不適切	7	4	7	3	5	5	4	3	4	5
見張り不十分	14	5	3	5	2	6	3	8	4	4
船位不確認	1	0	1	0	0	3	0	0	0	0
気象海象不注意	6	8	9	5	7	9	8	6	6	7
船体機器整備不良	1	0	0	0	0	0	0	0	2	0
水路調査不十分	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0
居眠り運航	0	1	0	0	0	1	0	0	0	2
その他の運航の過誤	2	2	2	0	2	3	3	4	1	0
機関取扱不良	1	0	0	0	0	0	1	0	1	1
積載不良	0	2	1	1	0	1	2	0	1	1
火気可燃物取扱不良	2	0	1	0	0	0	0	0	1	0
材質構造不良	0	0	0	0	2	1	1	1	0	0
不可抗力	4	5	3	4	1	4	1	1	2	2
その他	11	10	8	15	12	10	9	15	10	6
計	49	37	35	34	31	43	32	38	32	28

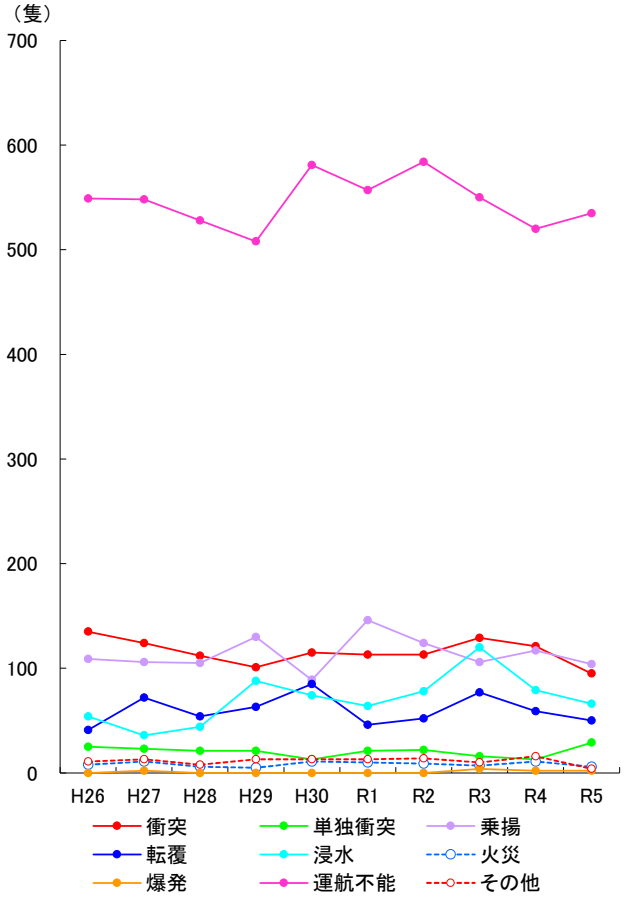
第Ⅰ－17図　船舶事故原因別の死者･行方不明者発生数



単位:人

	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5
操船不適切	8	4	8	12	5	5	4	5	5	8
見張り不十分	24	5	10	6	2	9	4	13	4	5
船位不確認	2	0	1	0	0	3	0	0	0	0
気象海象不注意	6	11	13	5	9	10	10	7	7	12
船体機器整備不良	3	0	0	0	0	0	0	0	29	0
水路調査不十分	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0
居眠り運航	0	1	0	0	0	1	0	0	0	2
その他の運航の過誤	2	2	3	0	4	3	5	8	1	0
機関取扱不良	2	0	0	0	0	0	1	0	1	1
積載不良	0	2	1	10	0	1	2	0	2	1
火気可燃物取扱不良	2	0	1	0	0	0	0	0	1	0
材質構造不良	0	0	0	0	3	1	1	1	0	0
不可抗力	5	9	3	4	1	11	1	1	2	1
その他	46	14	16	44	51	20	69	27	14	29
計	100	48	56	82	75	64	97	62	66	59

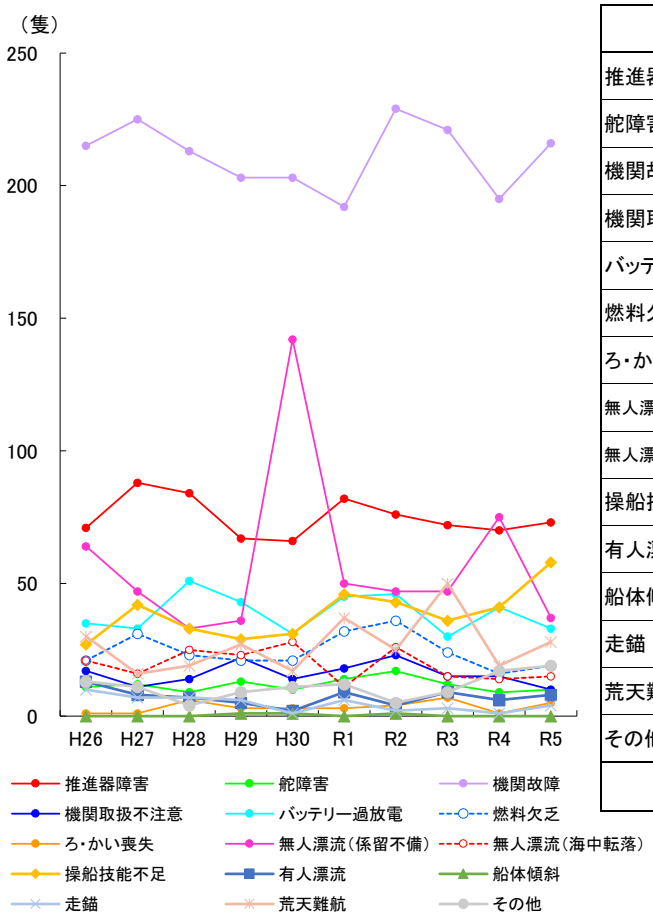
第Ⅰ－18図 ①　プレジャーボートの船舶事故種類別発生隻数



単位：隻

	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5
衝突	135	124	112	101	115	113	113	129	121	95
単独衝突	25	23	21	21	13	21	22	16	13	29
乗揚	109	106	105	130	89	146	124	106	117	104
転覆	41	72	54	63	85	46	52	77	59	50
浸水	54	36	44	88	74	64	78	120	79	66
火災	8	11	6	5	11	10	9	7	11	6
爆発	0	2	0	0	0	0	0	4	2	2
運航不能	549	548	528	508	581	557	584	550	520	535
その他	11	13	8	13	13	13	14	10	16	4
計	932	935	878	929	981	970	996	1,019	938	891

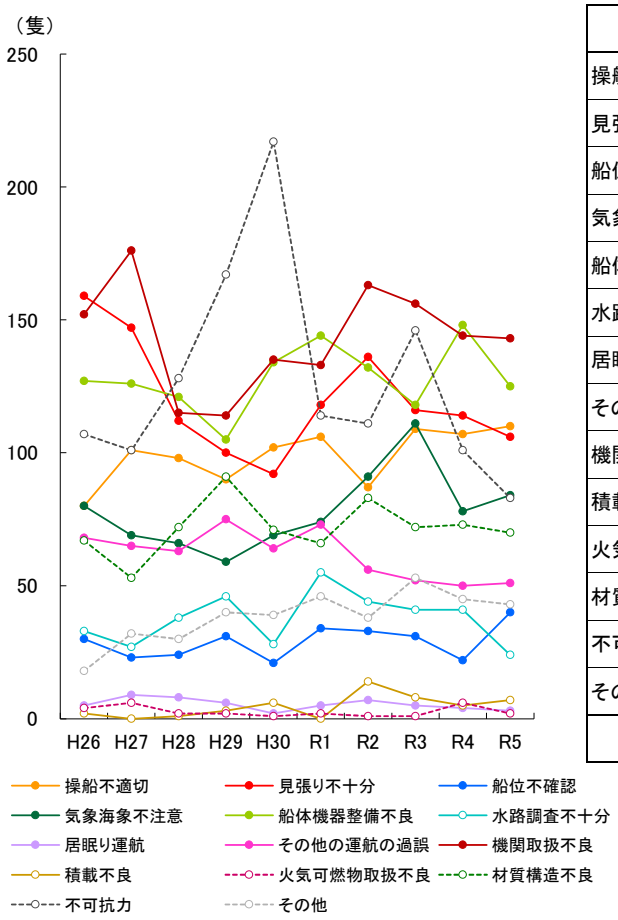
第Ⅰ－18図 ②　プレジャーボートの運航不能の詳細別発生隻数



単位：隻

	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5
推進器障害	71	88	84	67	66	82	76	72	70	73
舵障害	11	12	9	13	10	14	17	12	9	10
機関故障	215	225	213	203	203	192	229	221	195	216
機関取扱不注意	17	11	14	22	14	18	23	15	15	10
バッテリー過放電	35	33	51	43	31	45	46	30	41	33
燃料欠乏	21	31	23	21	21	32	36	24	16	19
ろ・かい喪失	1	1	6	3	3	3	4	7	1	5
無人漂流（係留不備）	64	47	33	36	142	50	47	47	75	37
無人漂流（海中転落）	21	16	25	23	28	11	26	15	14	15
操船技能不足	27	42	33	29	31	46	43	36	41	58
有人漂流	13	8	7	5	2	9	4	9	6	8
船体傾斜	0	0	0	1	1	0	1	0	0	0
走錨	10	7	7	6	1	6	2	3	1	4
荒天難航	30	16	19	27	17	37	25	50	19	28
その他	13	11	4	9	11	12	5	9	17	19
計	549	548	528	508	581	557	584	550	520	535

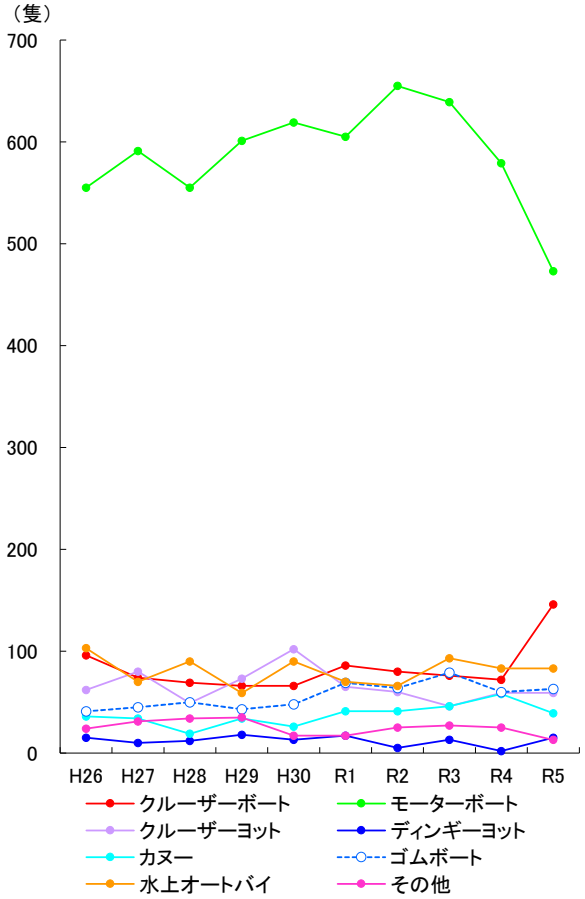
第Ⅰ－19図　プレジャーボートの原因別発生隻数



単位：隻

	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5
操船不適切	80	101	98	90	102	106	87	109	107	110
見張り不十分	159	147	112	100	92	118	136	116	114	106
船位不確認	30	23	24	31	21	34	33	31	22	40
気象海象不注意	80	69	66	59	69	74	91	111	78	84
船体機器整備不良	127	126	121	105	134	144	132	118	148	125
水路調査不十分	33	27	38	46	28	55	44	41	41	24
居眠り運航	5	9	8	6	2	5	7	5	4	3
その他の運航の過誤	68	65	63	75	64	73	56	52	50	51
機関取扱不良	152	176	115	114	135	133	163	156	144	143
積載不良	2	0	1	3	6	0	14	8	5	7
火気可燃物取扱不良	4	6	2	2	1	2	1	1	6	2
材質構造不良	67	53	72	91	71	66	83	72	73	70
不可抗力	107	101	128	167	217	114	111	146	101	83
その他	18	32	30	40	39	46	38	53	45	43
計	932	935	878	929	981	970	996	1,019	938	891

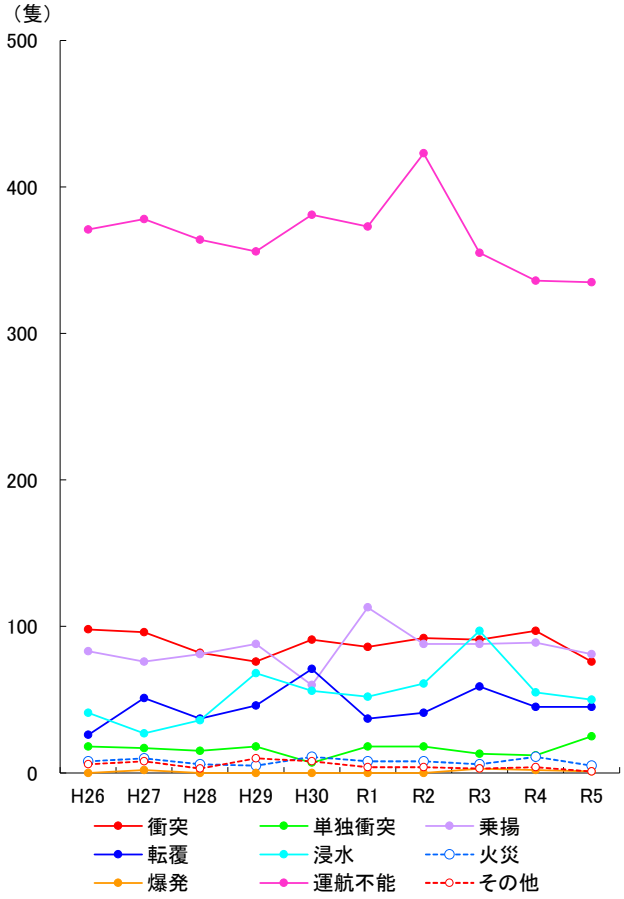
第Ⅰ－20図　プレジャーボートの船型別発生隻数



単位：隻

	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5
クルーザーボート	96	74	69	66	66	86	80	76	72	146
モーターボート	555	591	555	601	619	605	655	639	579	473
クルーザーヨット	62	80	49	73	102	65	60	46	59	59
ディンギーヨット	15	10	12	18	13	17	5	13	2	15
カヌー	36	34	19	34	26	41	41	46	58	39
ゴムボート	41	45	50	43	48	69	64	79	60	63
水上オートバイ	103	70	90	59	90	70	66	93	83	83
その他	24	31	34	35	17	17	25	27	25	13
計	932	935	878	929	981	970	996	1,019	938	891

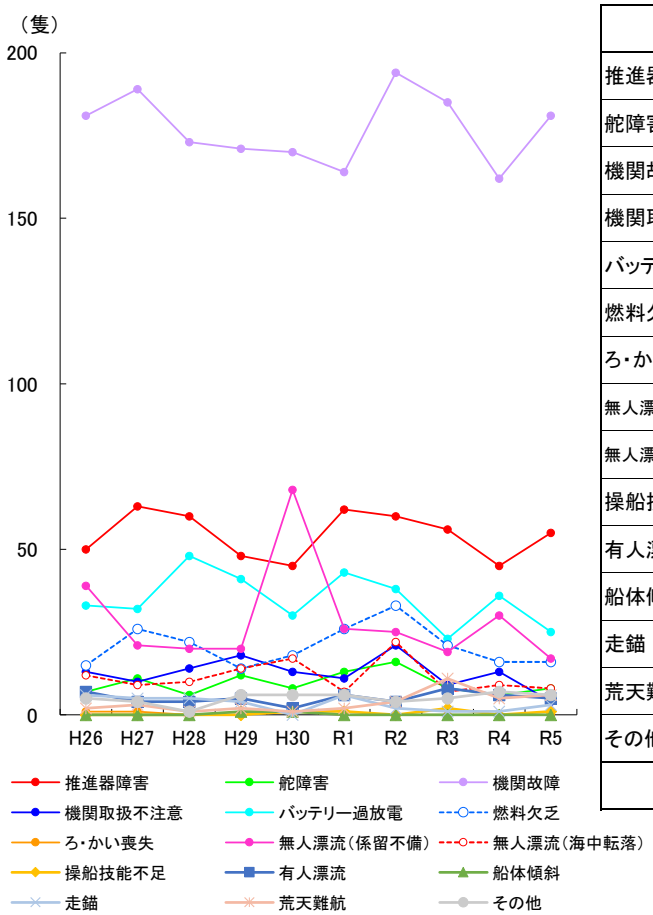
第Ⅰ－20図 ①-1　モーターボート及びクルーザーボートの船舶事故種類別発生隻数



単位：隻

	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5
衝突	98	96	82	76	91	86	92	91	97	76
単独衝突	18	17	15	18	7	18	18	13	12	25
乗揚	83	76	81	88	60	113	88	88	89	81
転覆	26	51	37	46	71	37	41	59	45	45
浸水	41	27	36	68	56	52	61	97	55	50
火災	8	10	6	5	11	8	8	6	11	5
爆発	0	2	0	0	0	0	0	3	2	1
運航不能	371	378	364	356	381	373	423	355	336	335
その他	6	8	3	10	8	4	4	3	4	1
計	651	665	624	667	685	691	735	715	651	619

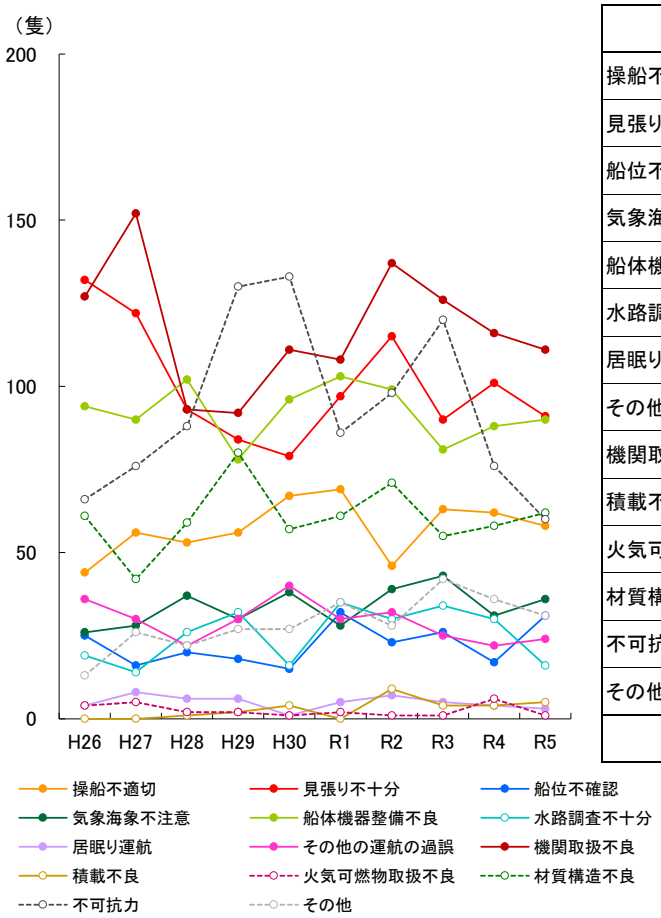
第Ⅰ－20図 ①-2　モーターボート及びクルーザーボートの運航不能の詳細別発生隻数



単位：隻

	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5
推進器障害	50	63	60	48	45	62	60	56	45	55
舵障害	7	11	6	12	8	13	16	8	6	8
機関故障	181	189	173	171	170	164	194	185	162	181
機関取扱不注意	13	10	14	18	13	11	21	9	13	4
バッテリー過放電	33	32	48	41	30	43	38	23	36	25
燃料欠乏	15	26	22	14	18	26	33	21	16	16
ろ・かい喪失	1	1	0	0	1	0	0	0	0	0
無人漂流（係留不備）	39	21	20	20	68	26	25	19	30	17
無人漂流（海中転落）	12	9	10	14	17	7	22	7	9	8
操船技能不足	0	0	0	0	1	1	0	2	0	1
有人漂流	7	4	4	5	2	6	4	8	6	5
船体傾斜	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0
走錨	6	5	5	4	0	6	2	1	1	3
荒天難航	2	3	1	2	1	2	4	11	5	6
その他	5	4	1	6	6	6	4	5	7	6
計	371	378	364	356	381	373	423	355	336	335

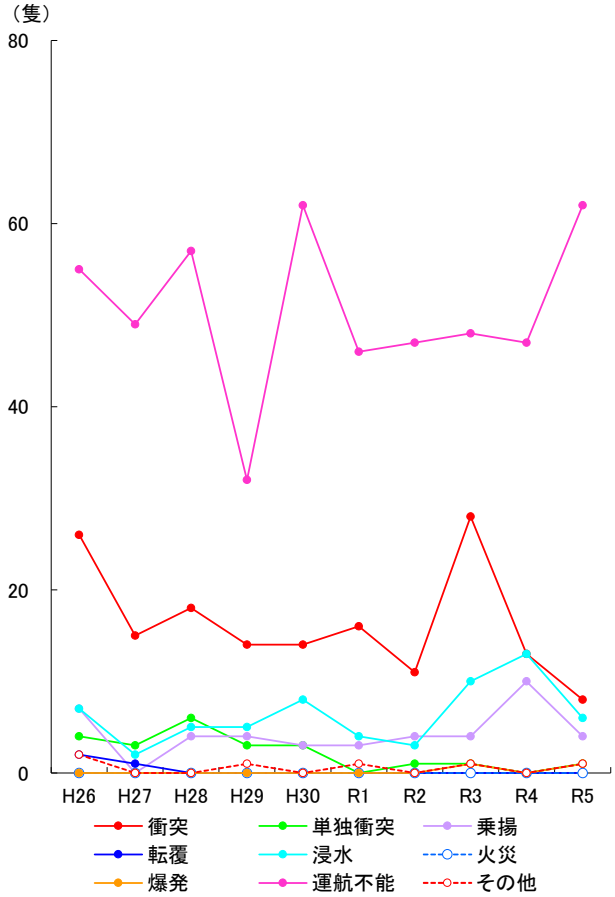
第Ⅰ－20図 ①-3　モーターボート及びクルーザーボートの原因別発生隻数



単位：隻

	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5
操船不適切	44	56	53	56	67	69	46	63	62	58
見張り不十分	132	122	93	84	79	97	115	90	101	91
船位不確認	25	16	20	18	15	32	23	26	17	31
気象海象不注意	26	28	37	30	38	28	39	43	31	36
船体機器整備不良	94	90	102	78	96	103	99	81	88	90
水路調査不十分	19	14	26	32	16	35	30	34	30	16
居眠り運航	4	8	6	6	1	5	7	5	4	3
その他の運航の過誤	36	30	22	30	40	30	32	25	22	24
機関取扱不良	127	152	93	92	111	108	137	126	116	111
積載不良	0	0	1	2	4	0	9	4	4	5
火気可燃物取扱不良	4	5	2	2	1	2	1	1	6	1
材質構造不良	61	42	59	80	57	61	71	55	58	62
不可抗力	66	76	88	130	133	86	98	120	76	60
その他	13	26	22	27	27	35	28	42	36	31
計	651	665	624	667	685	691	735	715	651	619

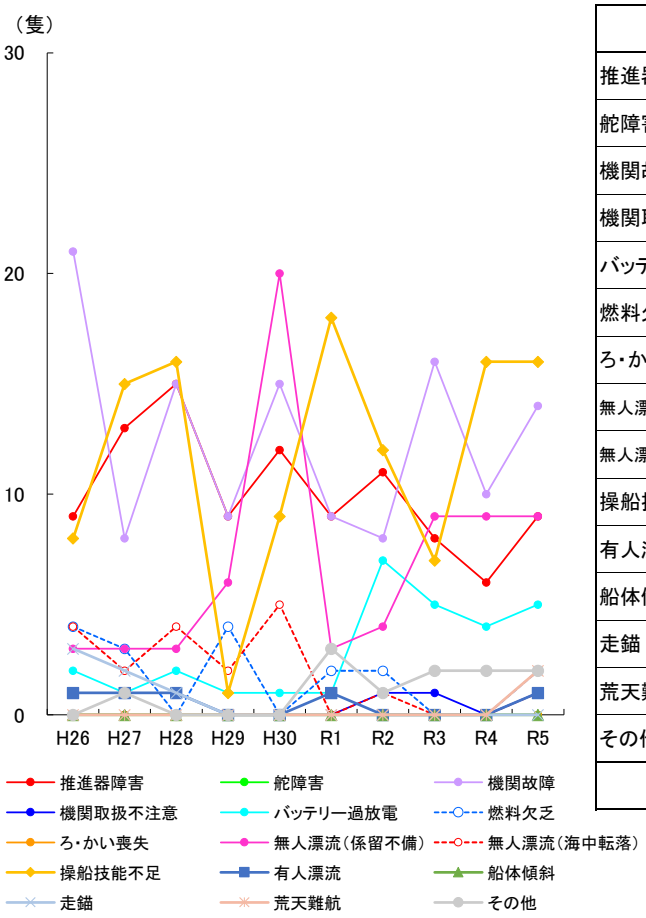
第Ⅰ－20図 ②-1　水上オートバイの船舶事故種類別発生隻数



単位：隻

	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5
衝突	26	15	18	14	14	16	11	28	13	8
単独衝突	4	3	6	3	3	0	1	1	0	1
乗揚	7	0	4	4	3	3	4	4	10	4
転覆	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0
浸水	7	2	5	5	8	4	3	10	13	6
火災	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
爆発	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
運航不能	55	49	57	32	62	46	47	48	47	62
その他	2	0	0	1	0	1	0	1	0	1
計	103	70	90	59	90	70	66	93	83	83

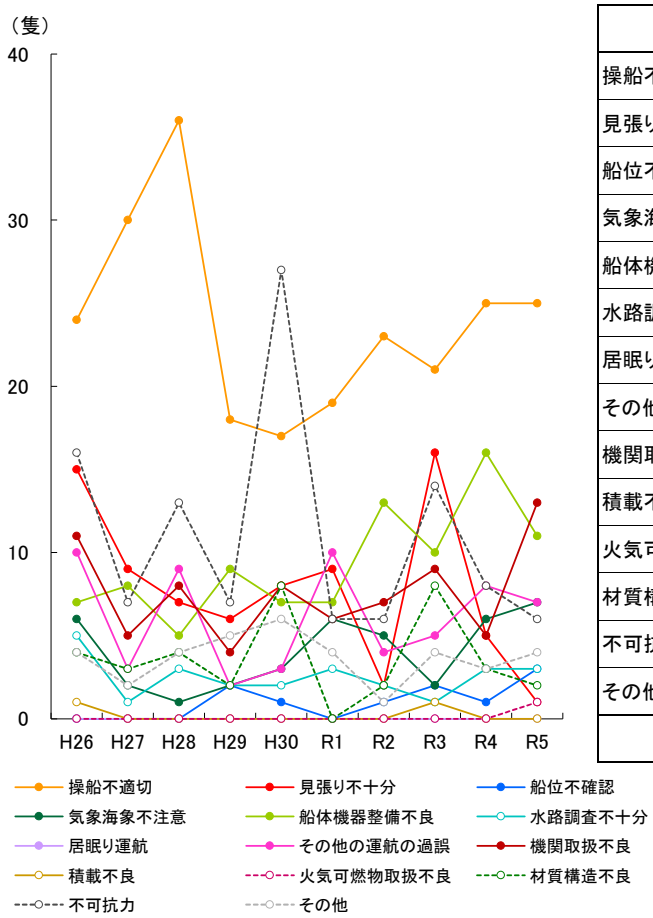
第Ⅰ－20図 ②-2　水上オートバイの運航不能の詳細別発生隻数



単位：隻

	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5
推進器障害	9	13	15	9	12	9	11	8	6	9
舵障害	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
機関故障	21	8	15	9	15	9	8	16	10	14
機関取扱不注意	0	0	0	0	0	0	1	1	0	1
バッテリー過放電	2	1	2	1	1	1	7	5	4	5
燃料欠乏	4	3	0	4	0	2	2	0	0	2
ろ・かい喪失	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
無人漂流（係留不備）	3	3	3	6	20	3	4	9	9	9
無人漂流（海中転落）	4	2	4	2	5	0	1	0	0	1
操船技能不足	8	15	16	1	9	18	12	7	16	16
有人漂流	1	1	1	0	0	1	0	0	0	1
船体傾斜	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
走錨	3	2	1	0	0	0	0	0	0	0
荒天難航	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
その他	0	1	0	0	0	3	1	2	2	2
計	55	49	57	32	62	46	47	48	47	62

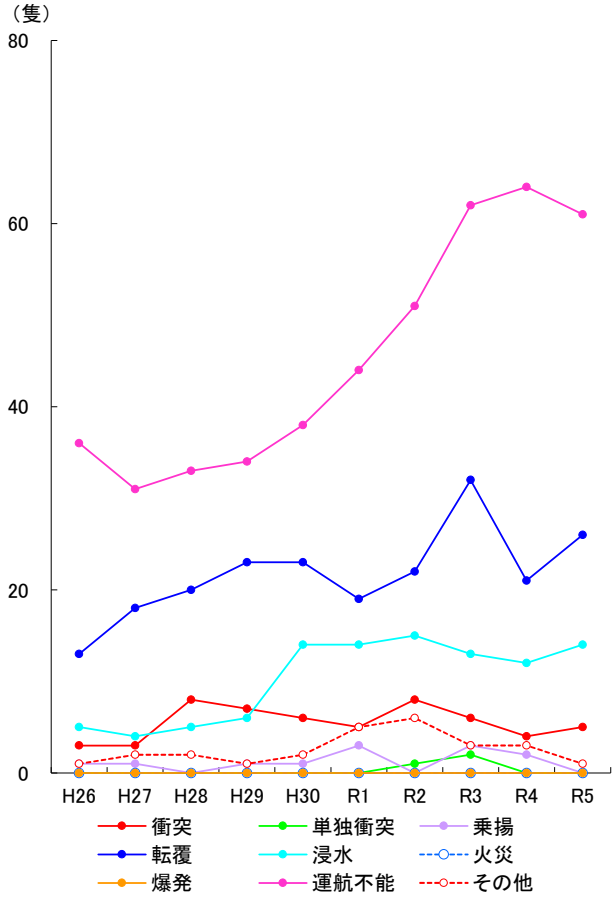
第Ⅰ－20図 ②-3　水上オートバイの原因別発生隻数



単位：隻

	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5
操船不適切	24	30	36	18	17	19	23	21	25	25
見張り不十分	15	9	7	6	8	9	2	16	5	1
船位不確認	0	0	0	2	1	0	1	2	1	3
気象海象不注意	6	2	1	2	3	6	5	2	6	7
船体機器整備不良	7	8	5	9	7	7	13	10	16	11
水路調査不十分	5	1	3	2	2	3	2	1	3	3
居眠り運航	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
その他の運航の過誤	10	3	9	2	3	10	4	5	8	7
機関取扱不良	11	5	8	4	8	6	7	9	5	13
積載不良	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0
火気可燃物取扱不良	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
材質構造不良	4	3	4	2	8	0	2	8	3	2
不可抗力	16	7	13	7	27	6	6	14	8	6
その他	4	2	4	5	6	4	1	4	3	4
計	103	70	90	59	90	70	66	93	83	83

第Ⅰ－20図 ③-1　ミニボートの船舶事故種類別発生隻数（プレジャーボートのみ）

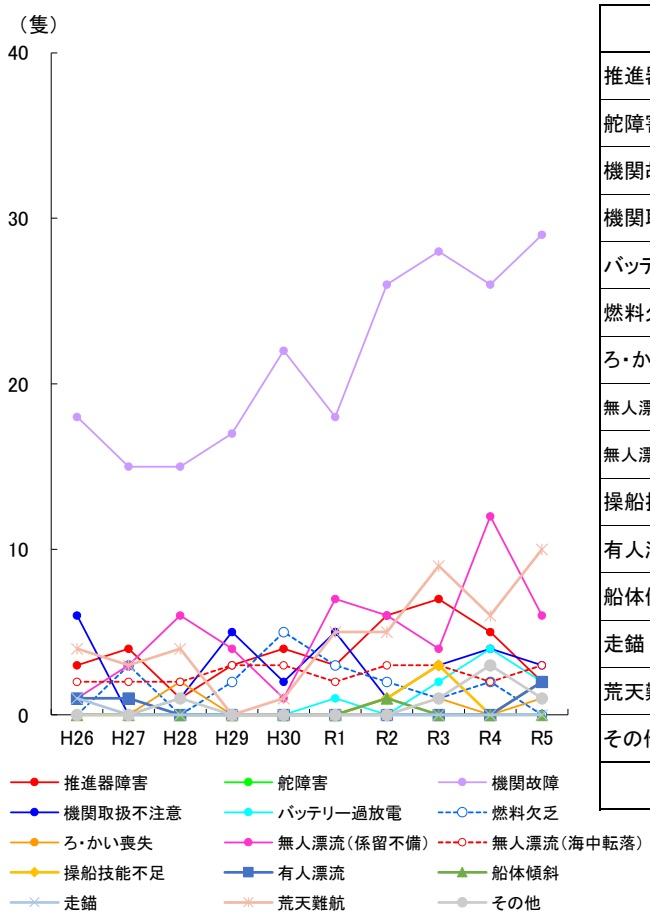


単位：隻

	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5
衝突	3	3	8	7	6	5	8	6	4	5
単独衝突	0	0	0	0	0	0	1	2	0	0
乗揚	1	1	0	1	1	3	0	3	2	0
転覆	13	18	20	23	23	19	22	32	21	26
浸水	5	4	5	6	14	14	15	13	12	14
火災	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
爆発	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
運航不能	36	31	33	34	38	44	51	62	64	61
その他	1	2	2	1	2	5	6	3	3	1
計	59	59	68	72	84	90	103	121	106	107

※ミニボートはモーターボート、ゴムボートのうち長さ3m未満であり、推進機関の出力が1．5kw未満の船舶について計上したものをいいます。

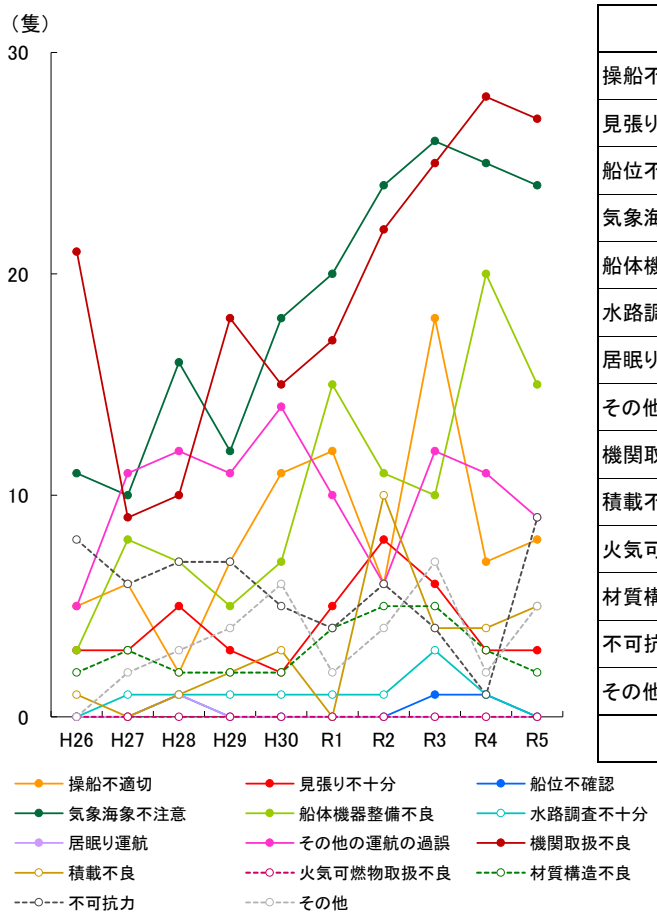
第Ⅰ－20図 ③-2　ミニボートの運航不能の詳細別発生隻数（プレジャーボートのみ）



単位：隻

	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5
推進器障害	3	4	1	3	4	3	6	7	5	2
舵障害	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
機関故障	18	15	15	17	22	18	26	28	26	29
機関取扱不注意	6	0	1	5	2	5	1	3	4	3
バッテリー過放電	0	0	1	0	0	1	0	2	4	2
燃料欠乏	0	3	0	2	5	3	2	1	2	0
ろ・かい喪失	0	0	2	0	0	0	0	1	0	1
無人漂流（係留不備）	1	3	6	4	1	7	6	4	12	6
無人漂流（海中転落）	2	2	2	3	3	2	3	3	2	3
操船技能不足	0	0	0	0	0	0	1	3	0	2
有人漂流	1	1	0	0	0	0	0	0	0	2
船体傾斜	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0
走錨	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
荒天難航	4	3	4	0	1	5	5	9	6	10
その他	0	0	1	0	0	0	0	1	3	1
計	36	31	33	34	38	44	51	62	64	61

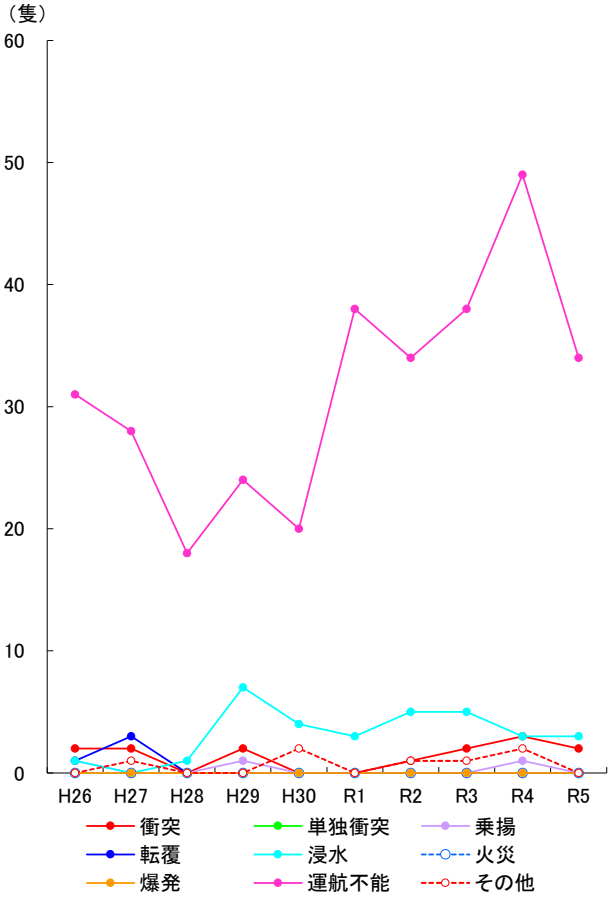
第Ⅰ－20図 ③-3　ミニボートの原因別発生隻数（プレジャーボートのみ）



単位：隻

	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5
操船不適切	5	6	2	7	11	12	6	18	7	8
見張り不十分	3	3	5	3	2	5	8	6	3	3
船位不確認	0	0	1	0	0	0	0	1	1	0
気象海象不注意	11	10	16	12	18	20	24	26	25	24
船体機器整備不良	3	8	7	5	7	15	11	10	20	15
水路調査不十分	0	1	1	1	1	1	1	3	1	0
居眠り運航	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0
その他の運航の過誤	5	11	12	11	14	10	6	12	11	9
機関取扱不良	21	9	10	18	15	17	22	25	28	27
積載不良	1	0	1	2	3	0	10	4	4	5
火気可燃物取扱不良	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
材質構造不良	2	3	2	2	2	4	5	5	3	2
不可抗力	8	6	7	7	5	4	6	4	1	9
その他	0	2	3	4	6	2	4	7	2	5
計	59	59	68	72	84	90	103	121	106	107

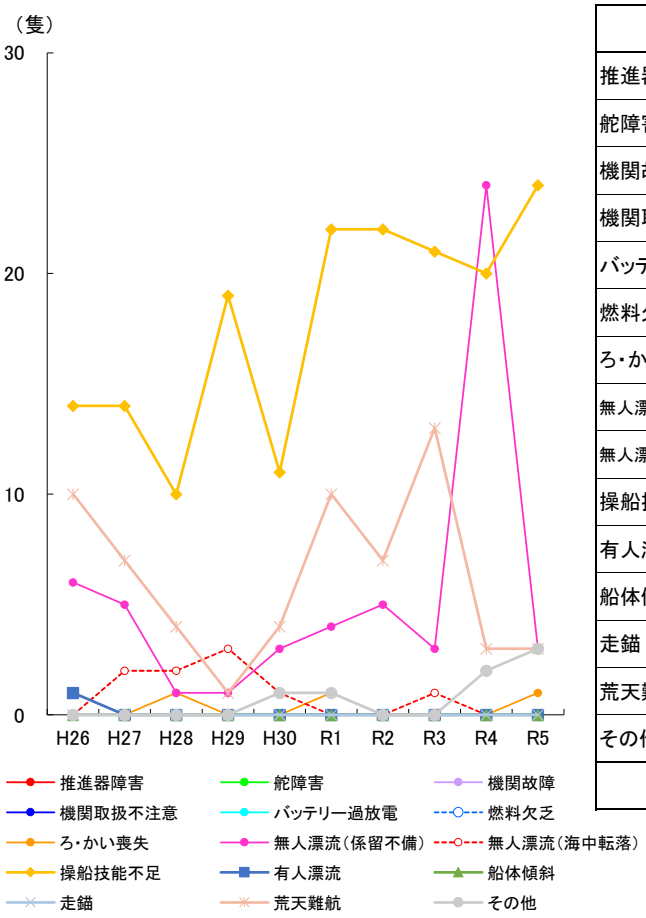
第Ⅰ－20図 ④-1　カヌーの船舶事故種類別発生隻数



単位：隻

	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5
衝突	2	2	0	2	0	0	1	2	3	2
単独衝突	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
乗揚	1	0	0	1	0	0	0	0	1	0
転覆	1	3	0	0	0	0	0	0	0	0
浸水	1	0	1	7	4	3	5	5	3	3
火災	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
爆発	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
運航不能	31	28	18	24	20	38	34	38	49	34
その他	0	1	0	0	2	0	1	1	2	0
計	36	34	19	34	26	41	41	46	58	39

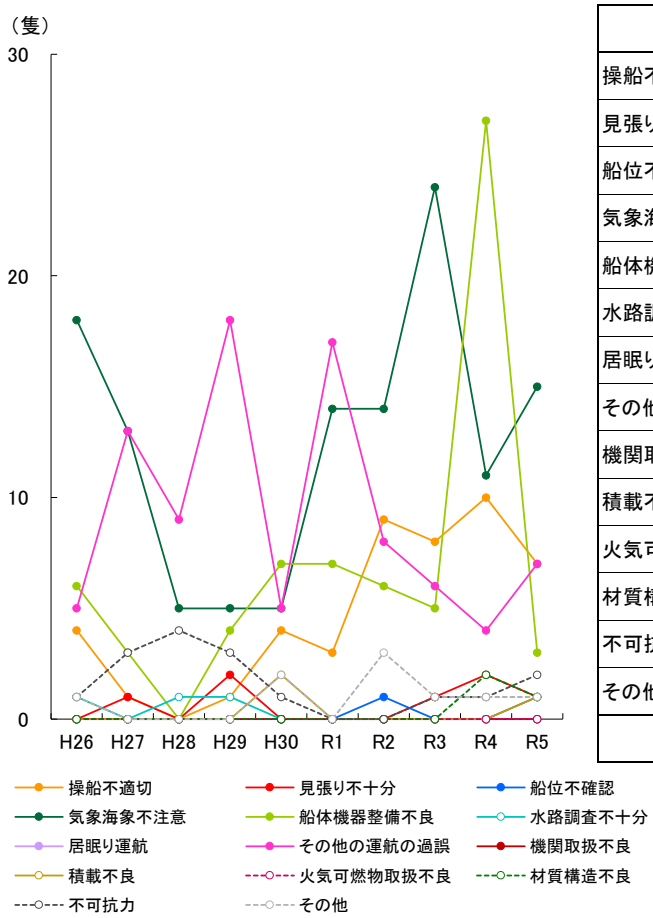
第Ⅰ－20図 ④-2　カヌーの運航不能の詳細別発生隻数



単位：隻

	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5
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	0	0	1	0	0	1	0	0	0	1
無人漂流（係留不備）	6	5	1	1	3	4	5	3	24	3
無人漂流（海中転落）	0	2	2	3	1	0	0	1	0	0
操船技能不足	14	14	10	19	11	22	22	21	20	24
有人漂流	1	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	0	0	0	0	0
荒天難航	10	7	4	1	4	10	7	13	3	3
その他	0	0	0	0	1	1	0	0	2	3
計	31	28	18	24	20	38	34	38	49	34

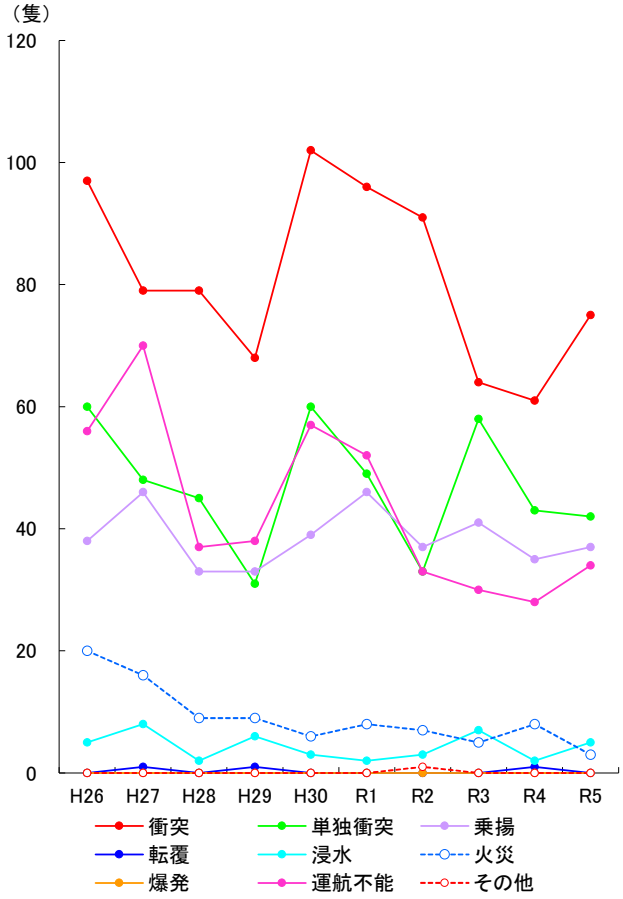
第Ⅰ－20図 ④-3　カヌーの原因別発生隻数



単位：隻

	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5
操船不適切	4	1	0	1	4	3	9	8	10	7
見張り不十分	0	1	0	2	0	0	0	1	2	1
船位不確認	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1
気象海象不注意	18	13	5	5	5	14	14	24	11	15
船体機器整備不良	6	3	0	4	7	7	6	5	27	3
水路調査不十分	1	0	1	1	0	0	0	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	13	9	18	5	17	8	6	4	7
機関取扱不良	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
積載不良	0	0	0	0	2	0	0	0	0	1
火気可燃物取扱不良	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
材質構造不良	0	0	0	0	0	0	0	0	2	1
不可抗力	1	3	4	3	1	0	0	1	1	2
その他	1	0	0	0	2	0	3	1	1	1
計	36	34	19	34	26	41	41	46	58	39

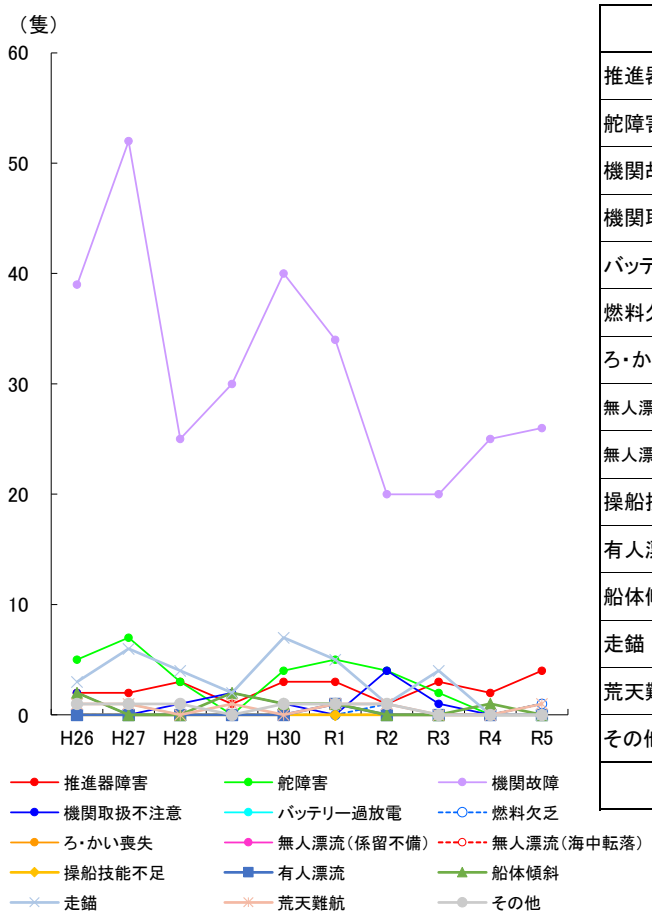
第Ⅰ－21図 ①　貨物船の船舶事故種類別発生隻数



単位：隻

	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5
衝突	97	79	79	68	102	96	91	64	61	75
単独衝突	60	48	45	31	60	49	33	58	43	42
乗揚	38	46	33	33	39	46	37	41	35	37
転覆	0	1	0	1	0	0	0	0	1	0
浸水	5	8	2	6	3	2	3	7	2	5
火災	20	16	9	9	6	8	7	5	8	3
爆発	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
運航不能	56	70	37	38	57	52	33	30	28	34
その他	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0
計	276	268	205	186	267	253	205	205	178	196

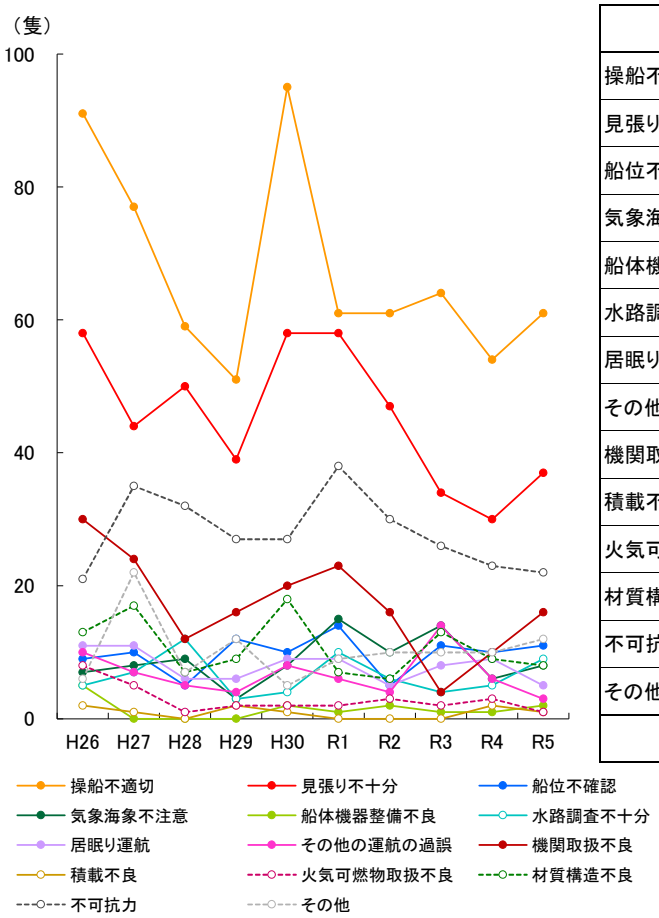
第Ⅰ－21図 ②　貨物船の運航不能の詳細別発生隻数



単位：隻

	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5
推進器障害	2	2	3	1	3	3	1	3	2	4
舵障害	5	7	3	0	4	5	4	2	0	1
機関故障	39	52	25	30	40	34	20	20	25	26
機関取扱不注意	2	0	1	2	1	0	4	1	0	1
バッテリー過放電	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0
燃料欠乏	0	0	0	0	0	0	1	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）	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0
無人漂流（海中転落）	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
操船技能不足	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
有人漂流	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0
船体傾斜	2	0	0	2	1	1	0	0	1	0
走錨	3	6	4	2	7	5	1	4	0	0
荒天難航	1	1	0	1	0	1	1	0	0	1
その他	1	1	1	0	1	1	1	0	0	0
計	56	70	37	38	57	52	33	30	28	34

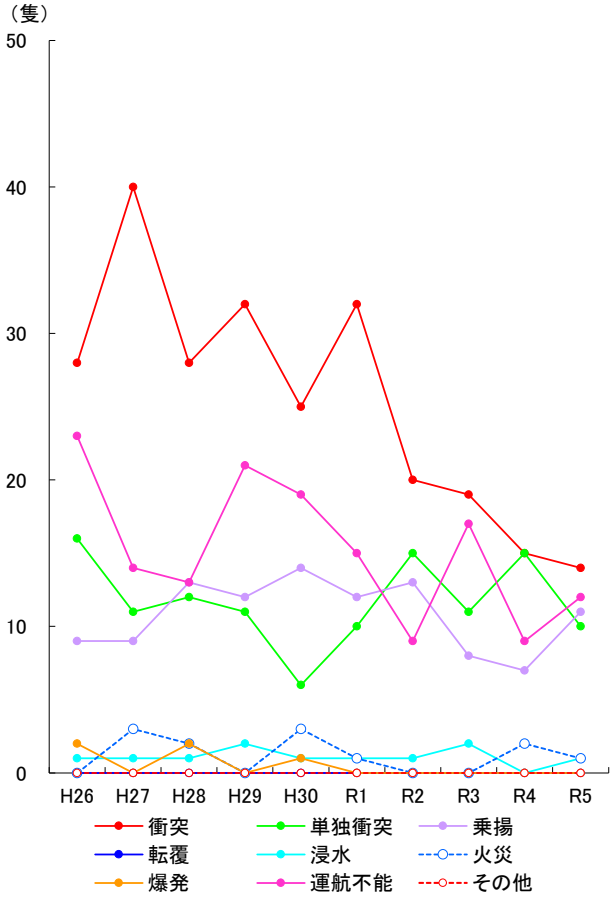
第Ⅰ－22図　貨物船の原因別発生隻数



単位：隻

	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5
操船不適切	91	77	59	51	95	61	61	64	54	61
見張り不十分	58	44	50	39	58	58	47	34	30	37
船位不確認	9	10	5	12	10	14	5	11	10	11
気象海象不注意	7	8	9	3	8	15	10	14	6	8
船体機器整備不良	5	0	0	0	2	1	2	1	1	2
水路調査不十分	5	7	12	3	4	10	6	4	5	9
居眠り運航	11	11	6	6	9	9	5	8	9	5
その他の運航の過誤	10	7	5	4	8	6	4	14	6	3
機関取扱不良	30	24	12	16	20	23	16	4	10	16
積載不良	2	1	0	2	1	0	0	0	2	1
火気可燃物取扱不良	8	5	1	2	2	2	3	2	3	1
材質構造不良	13	17	7	9	18	7	6	13	9	8
不可抗力	21	35	32	27	27	38	30	26	23	22
その他	6	22	7	12	5	9	10	10	10	12
計	276	268	205	186	267	253	205	205	178	196

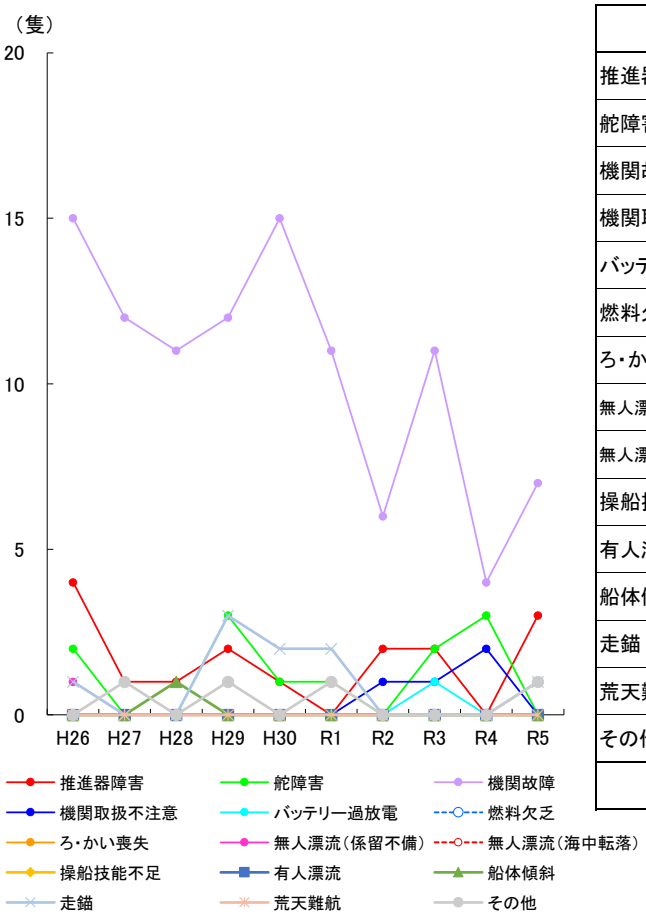
第Ⅰ－23図 ①　タンカーの船舶事故種類別発生隻数



単位：隻

	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5
衝突	28	40	28	32	25	32	20	19	15	14
単独衝突	16	11	12	11	6	10	15	11	15	10
乗揚	9	9	13	12	14	12	13	8	7	11
転覆	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
浸水	1	1	1	2	1	1	1	2	0	1
火災	0	3	2	0	3	1	0	0	2	1
爆発	2	0	2	0	1	0	0	0	0	0
運航不能	23	14	13	21	19	15	9	17	9	12
その他	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
計	79	78	71	78	69	71	58	57	48	49

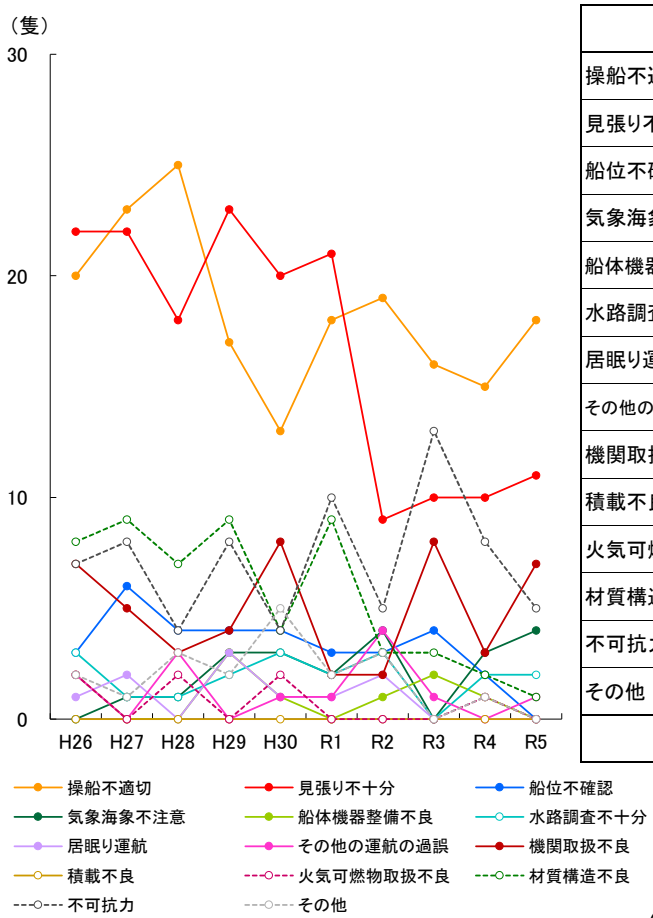
第Ⅰ－23図 ② タンカーの運航不能の詳細別発生隻数



単位：隻

	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5
推進器障害	4	1	1	2	1	0	2	2	0	3
舵障害	2	0	0	3	1	1	0	2	3	0
機関故障	15	12	11	12	15	11	6	11	4	7
機関取扱不注意	0	0	0	0	0	0	1	1	2	0
バッテリー過放電	0	0	0	0	0	0	0	1	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）	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
無人漂流（海中転落）	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
操船技能不足	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
有人漂流	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
船体傾斜	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0
走錨	1	0	0	3	2	2	0	0	0	1
荒天難航	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
その他	0	1	0	1	0	1	0	0	0	1
計	23	14	13	21	19	15	9	17	9	12

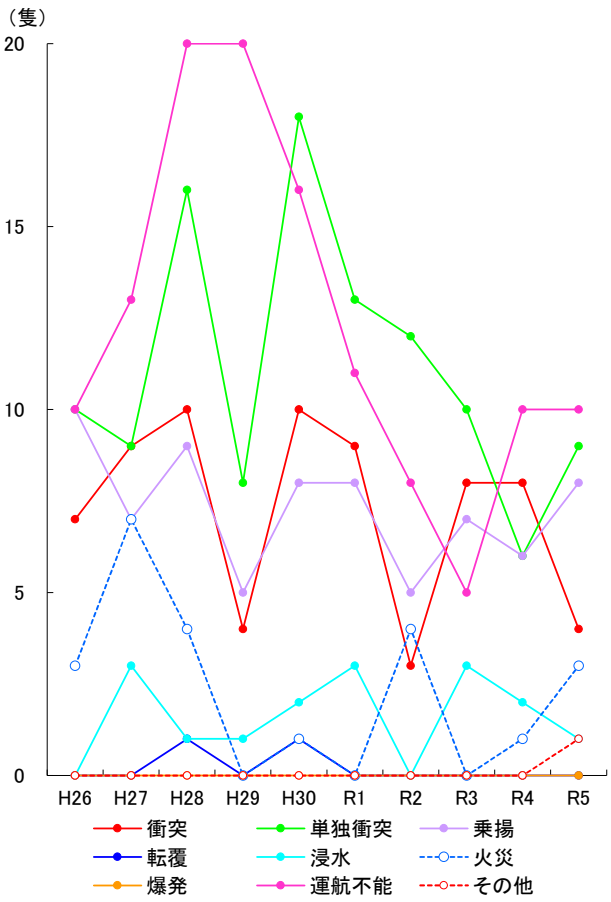
第Ⅰ－24図 タンカーの原因別発生隻数



単位：隻

	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5
操船不適切	20	23	25	17	13	18	19	16	15	18
見張り不十分	22	22	18	23	20	21	9	10	10	11
船位不確認	3	6	4	4	4	3	3	4	2	0
気象海象不注意	0	1	1	3	3	2	4	0	3	4
船体機器整備不良	2	0	0	3	1	0	1	2	1	0
水路調査不十分	3	1	1	2	3	2	3	0	2	2
居眠り運航	1	2	0	3	1	1	2	0	0	0
その他の運航の過誤	2	0	3	0	1	1	4	1	0	1
機関取扱不良	7	5	3	4	8	2	2	8	3	7
積載不良	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
火気可燃物取扱不	2	0	2	0	2	0	0	0	1	0
材質構造不良	8	9	7	9	4	9	3	3	2	1
不可抗力	7	8	4	8	4	10	5	13	8	5
その他	2	1	3	2	5	2	3	0	1	0
計	79	78	71	78	69	71	58	57	48	49

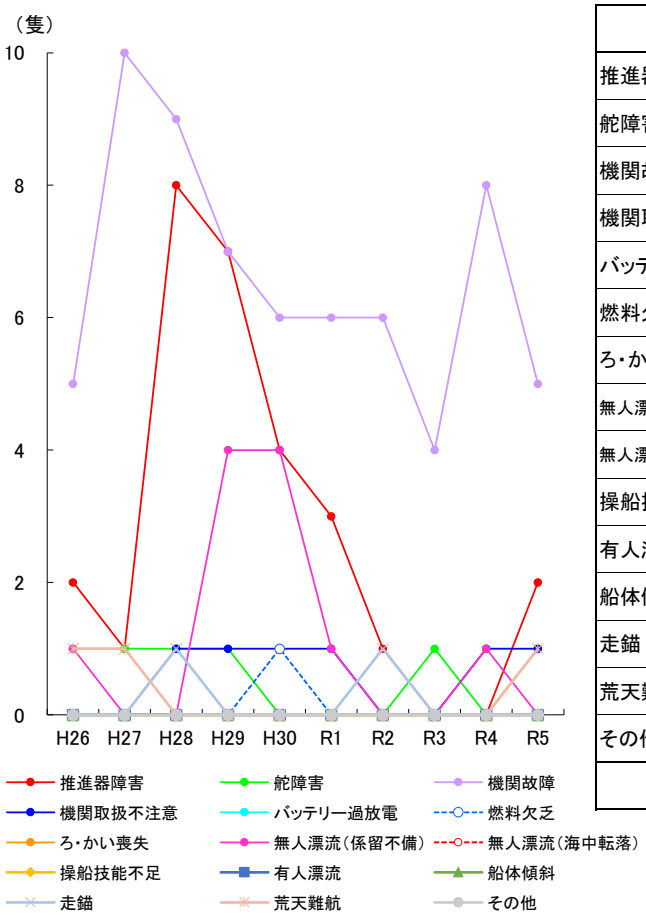
第Ⅰ－25図 ①　旅客船の船舶事故種類別発生隻数



単位：隻

	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5
衝突	7	9	10	4	10	9	3	8	8	4
単独衝突	10	9	16	8	18	13	12	10	6	9
乗揚	10	7	9	5	8	8	5	7	6	8
転覆	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0
浸水	0	3	1	1	2	3	0	3	2	1
火災	3	7	4	0	1	0	4	0	1	3
爆発	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
運航不能	10	13	20	20	16	11	8	5	10	10
その他	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
計	40	48	61	38	56	44	32	33	33	36

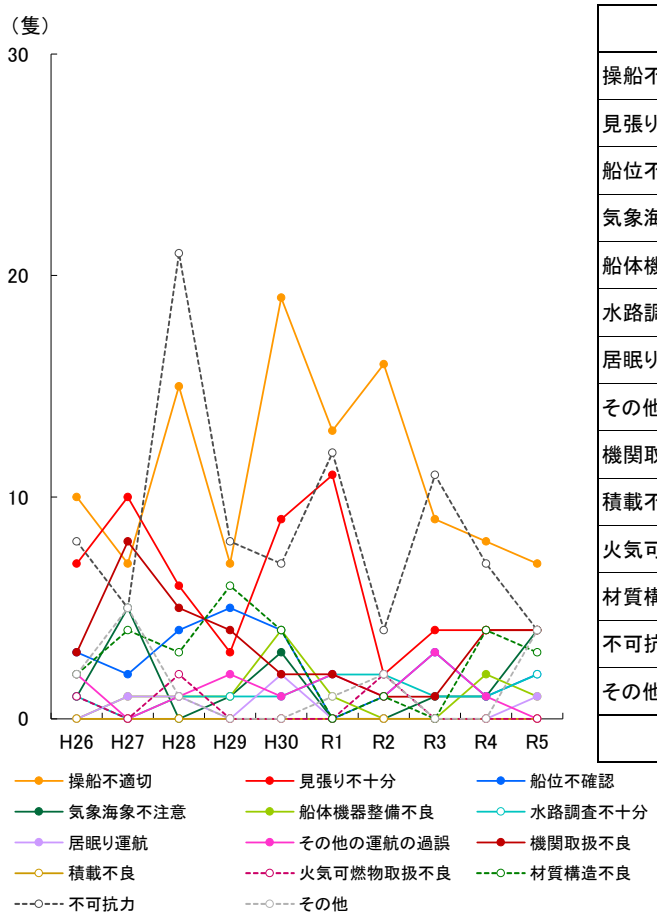
第Ⅰ－25図 ②　旅客船の運航不能の詳細別発生隻数



単位：隻

	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5
推進器障害	2	1	8	7	4	3	1	0	0	2
舵障害	1	1	1	1	0	0	0	1	0	1
機関故障	5	10	9	7	6	6	6	4	8	5
機関取扱不注意	0	0	1	1	1	1	0	0	1	1
バッテリー過放電	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
燃料欠乏	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0
ろ・かい喪失	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
無人漂流（係留不備）	1	0	0	4	4	1	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	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	1	0	0	0	1	0	0	0
荒天難航	1	1	0	0	0	0	0	0	0	1
その他	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
計	10	13	20	20	16	11	8	5	10	10

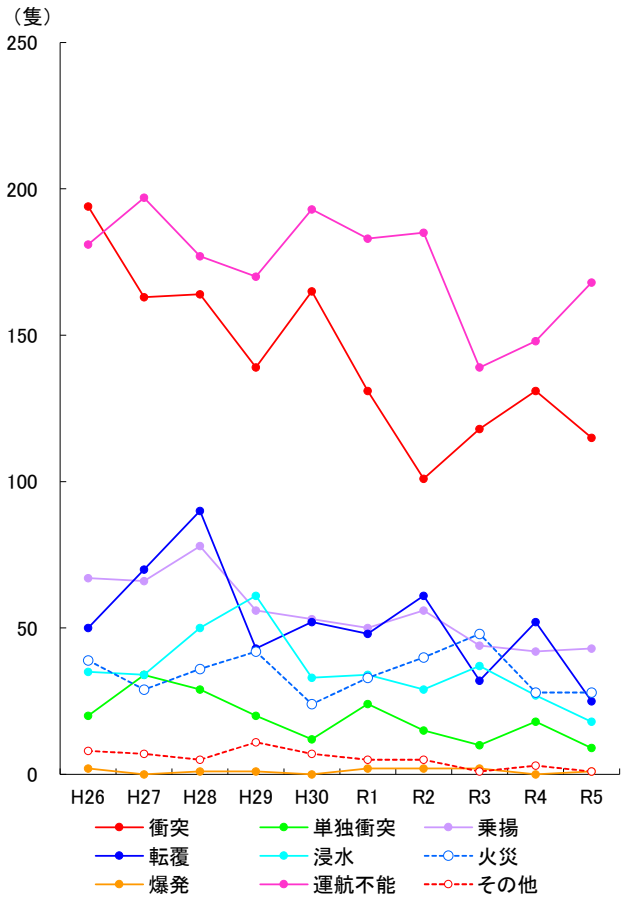
第Ⅰ－26図　旅客船の原因別発生隻数



単位：隻

	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5
操船不適切	10	7	15	7	19	13	16	9	8	7
見張り不十分	7	10	6	3	9	11	2	4	4	4
船位不確認	3	2	4	5	4	0	1	3	1	2
気象海象不注意	1	5	0	1	3	0	0	1	1	4
船体機器整備不良	0	1	1	1	4	1	0	0	2	1
水路調査不十分	1	0	1	1	1	2	2	1	1	2
居眠り運航	0	1	1	0	2	0	0	0	0	1
その他の運航の過誤	2	0	1	2	1	2	1	3	1	0
機関取扱不良	3	8	5	4	2	2	1	1	4	4
積載不良	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
火気可燃物取扱不良	1	0	2	0	0	0	2	0	0	0
材質構造不良	2	4	3	6	4	0	1	0	4	3
不可抗力	8	5	21	8	7	12	4	11	7	4
その他	2	5	1	0	0	1	2	0	0	4
計	40	48	61	38	56	44	32	33	33	36

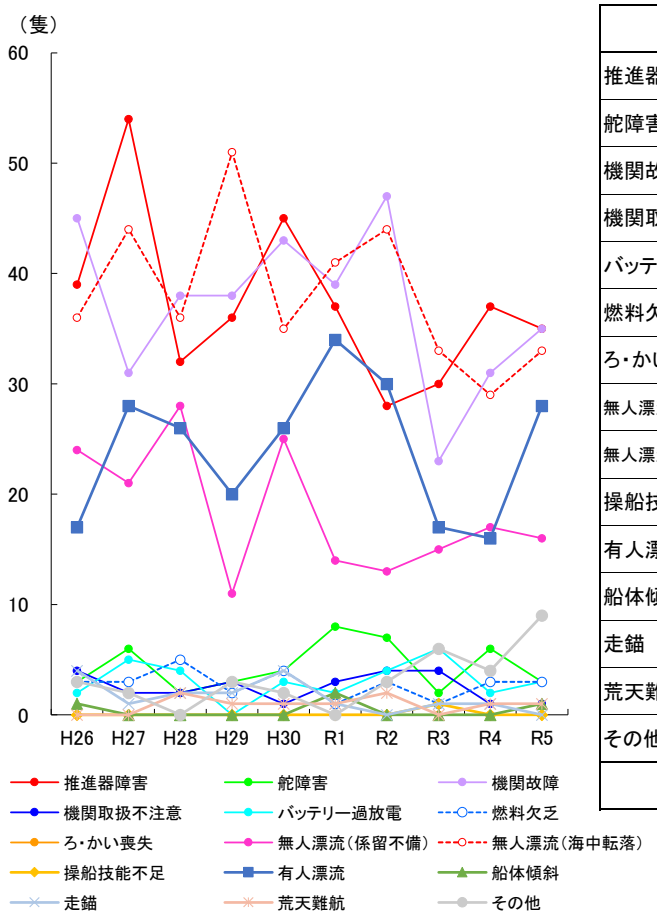
第Ⅰ－27図 ①　漁船の船舶事故種類別発生隻数



単位：隻

	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5
衝突	194	163	164	139	165	131	101	118	131	115
単独衝突	20	34	29	20	12	24	15	10	18	9
乗揚	67	66	78	56	53	50	56	44	42	43
転覆	50	70	90	43	52	48	61	32	52	25
浸水	35	34	50	61	33	34	29	37	27	18
火災	39	29	36	42	24	33	40	48	28	28
爆発	2	0	1	1	0	2	2	2	0	1
運航不能	181	197	177	170	193	183	185	139	148	168
その他	8	7	5	11	7	5	5	1	3	1
計	596	600	630	543	539	510	494	431	449	408

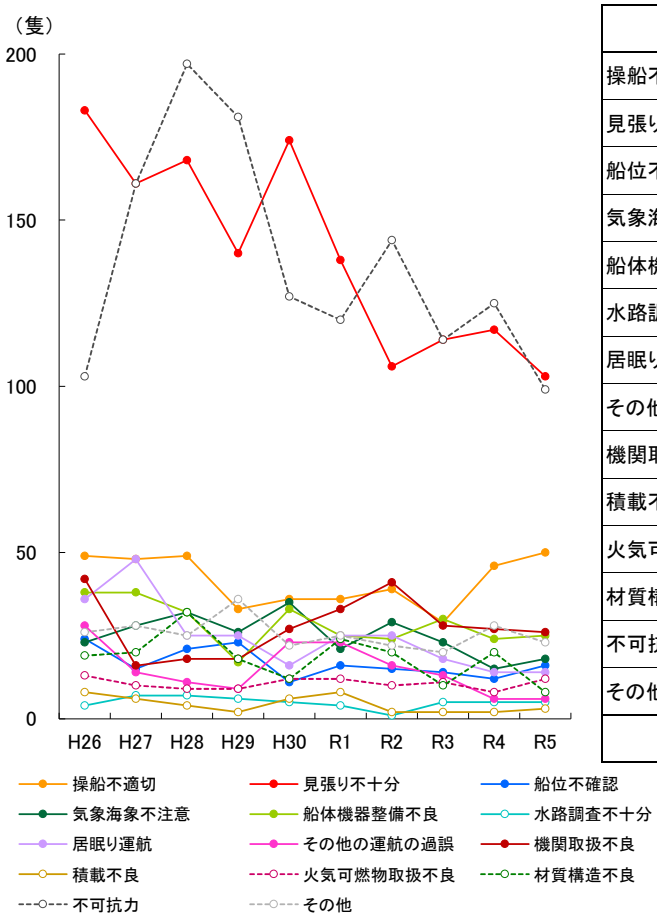
第Ⅰ－27図 ② 漁船の運航不能の詳細別発生隻数



単位：隻

	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5
推進器障害	39	54	32	36	45	37	28	30	37	35
舵障害	3	6	2	3	4	8	7	2	6	3
機関故障	45	31	38	38	43	39	47	23	31	35
機関取扱不注意	4	2	2	3	1	3	4	4	1	1
バッテリー過放電	2	5	4	0	3	2	4	6	2	3
燃料欠乏	3	3	5	2	4	1	3	1	3	3
ろ・かい喪失	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
無人漂流（係留不備）	24	21	28	11	25	14	13	15	17	16
無人漂流（海中転落）	36	44	36	51	35	41	44	33	29	33
操船技能不足	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0
有人漂流	17	28	26	20	26	34	30	17	16	28
船体傾斜	1	0	0	0	0	2	0	0	0	1
走錨	4	1	2	2	4	1	0	1	1	0
荒天難航	0	0	2	1	1	1	2	0	1	1
その他	3	2	0	3	2	0	3	6	4	9
計	181	197	177	170	193	183	185	139	148	168

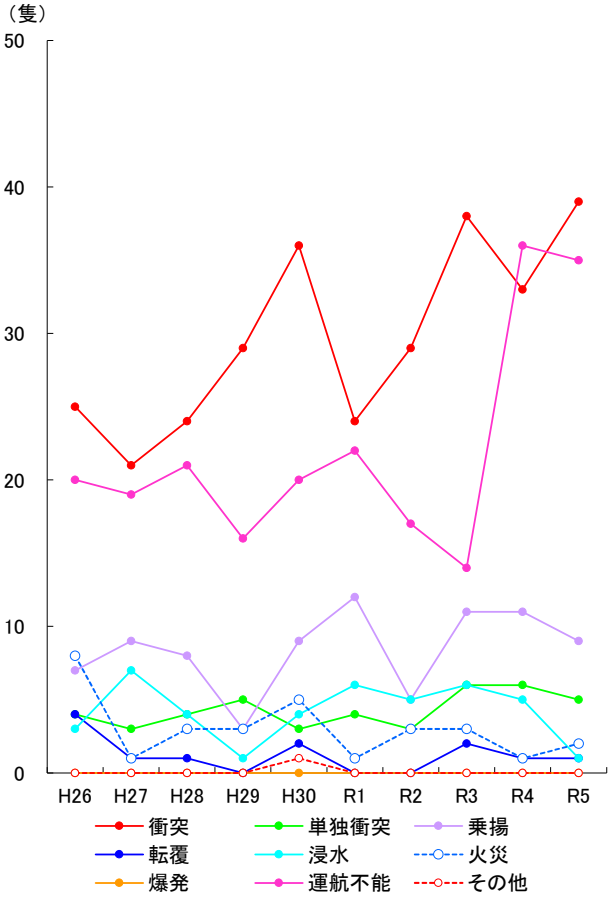
第Ⅰ－28図 漁船の原因別発生隻数



単位：隻

	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5
操船不適切	49	48	49	33	36	36	39	29	46	50
見張り不十分	183	161	168	140	174	138	106	114	117	103
船位不確認	24	15	21	23	11	16	15	14	12	16
気象海象不注意	23	28	32	26	35	21	29	23	15	18
船体機器整備不良	38	38	32	17	33	25	24	30	24	25
水路調査不十分	4	7	7	6	5	4	1	5	5	5
居眠り運航	36	48	25	25	16	25	25	18	14	14
その他の運航の過誤	28	14	11	9	23	23	16	13	6	6
機関取扱不良	42	16	18	18	27	33	41	28	27	26
積載不良	8	6	4	2	6	8	2	2	2	3
火気可燃物取扱不良	13	10	9	9	12	12	10	11	8	12
材質構造不良	19	20	32	18	12	24	20	10	20	8
不可抗力	103	161	197	181	127	120	144	114	125	99
その他	26	28	25	36	22	25	22	20	28	23
計	596	600	630	543	539	510	494	431	449	408

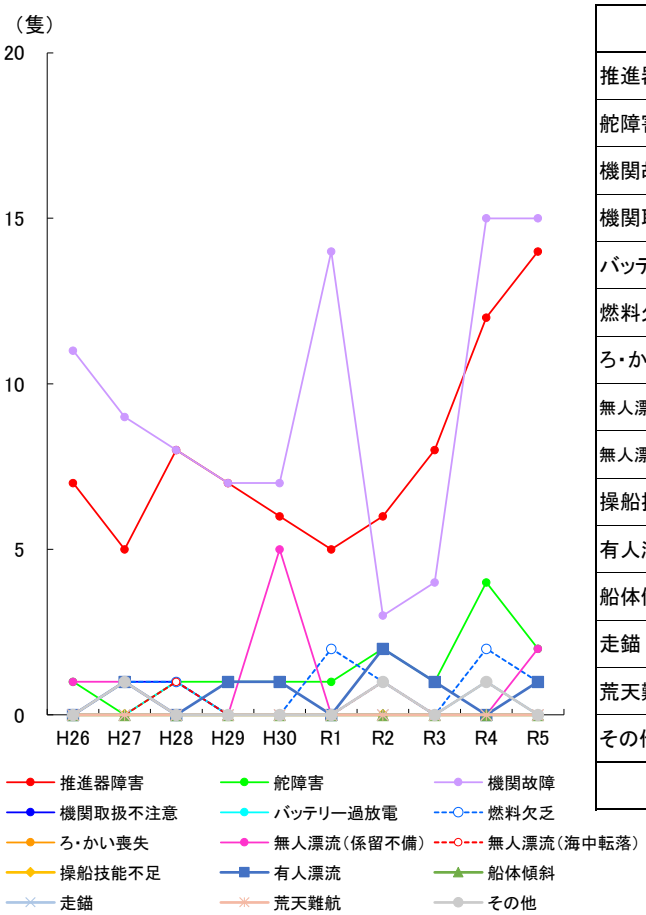
第Ⅰ－29図 ①　遊漁船の船舶事故種類別発生隻数



単位：隻

	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5
衝突	25	21	24	29	36	24	29	38	33	39
単独衝突	4	3	4	5	3	4	3	6	6	5
乗揚	7	9	8	3	9	12	5	11	11	9
転覆	4	1	1	0	2	0	0	2	1	1
浸水	3	7	4	1	4	6	5	6	5	1
火災	8	1	3	3	5	1	3	3	1	2
爆発	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
運航不能	20	19	21	16	20	22	17	14	36	35
その他	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0
計	71	61	65	57	80	69	62	80	93	92

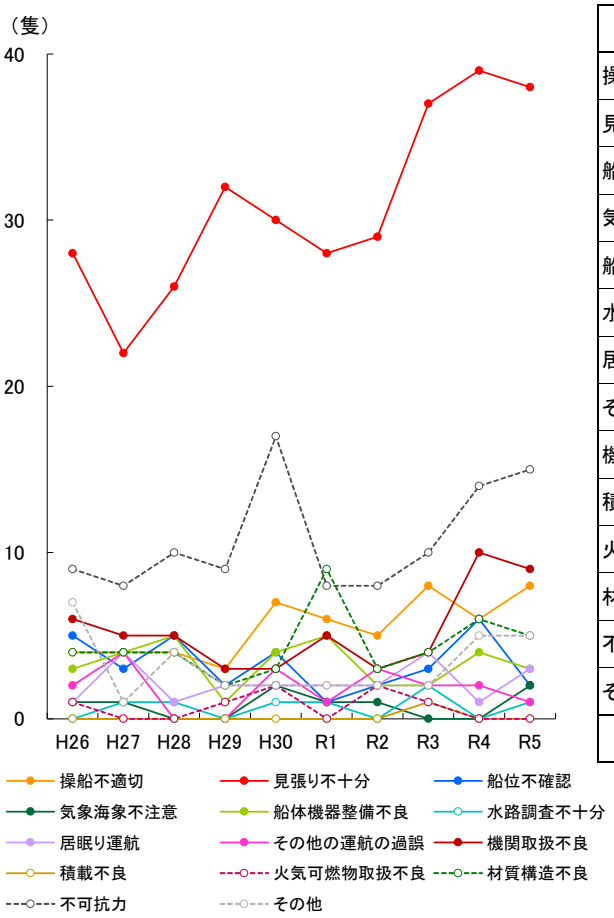
第Ⅰ－29図 ②　遊漁船の運航不能の詳細別発生隻数



単位：隻

	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5
推進器障害	7	5	8	7	6	5	6	8	12	14
舵障害	1	0	1	1	1	1	2	1	4	2
機関故障	11	9	8	7	7	14	3	4	15	15
機関取扱不注意	0	1	1	0	0	0	1	0	1	0
バッテリー過放電	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0
燃料欠乏	0	1	1	0	0	2	1	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）	1	1	0	0	5	0	0	0	0	2
無人漂流（海中転落）	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0
操船技能不足	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
有人漂流	0	1	0	1	1	0	2	1	0	1
船体傾斜	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
走錨	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
荒天難航	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
その他	0	1	0	0	0	0	1	0	1	0
計	20	19	21	16	20	22	17	14	36	35

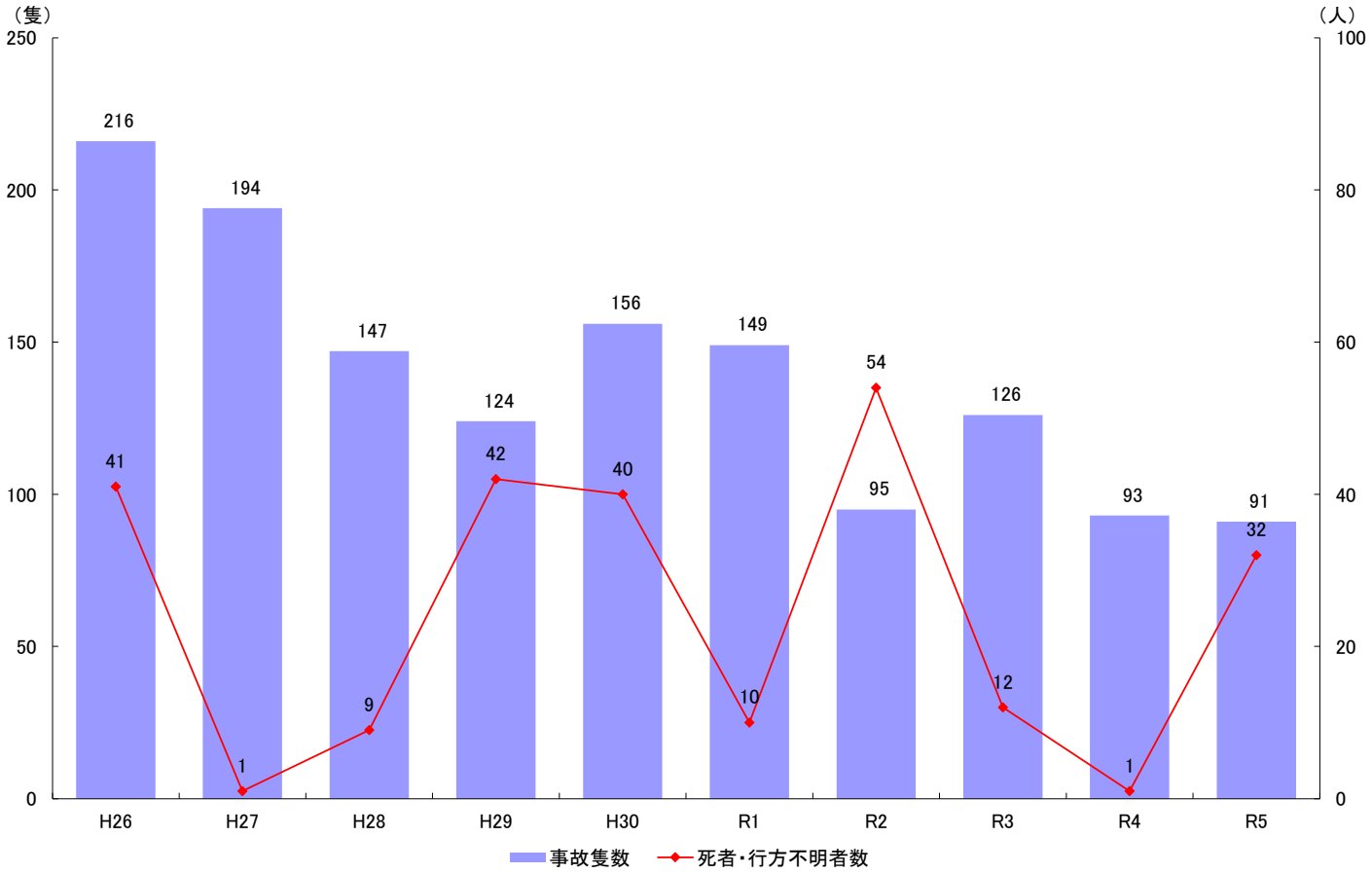
第Ⅰ－30図　遊漁船の原因別発生隻数



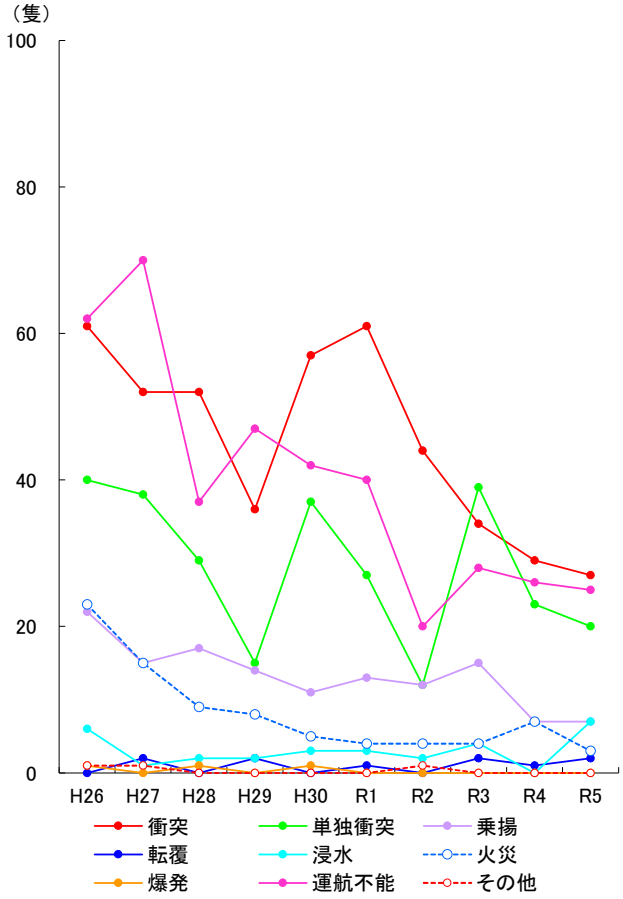
単位：隻

	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5
操船不適切	4	4	4	3	7	6	5	8	6	8
見張り不十分	28	22	26	32	30	28	29	37	39	38
船位不確認	5	3	5	2	4	1	2	3	6	2
気象海象不注意	1	1	0	0	2	1	1	0	0	2
船体機器整備不良	3	4	5	1	4	5	2	2	4	3
水路調査不十分	0	1	1	0	1	1	0	2	0	1
居眠り運航	1	4	1	2	2	2	2	4	1	3
その他の運航の過誤	2	4	0	0	3	1	3	2	2	1
機関取扱不良	6	5	5	3	3	5	3	4	10	9
積載不良	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0
火気可燃物取扱不良	1	0	0	1	2	0	2	1	0	0
材質構造不良	4	4	4	2	3	9	3	4	6	5
不可抗力	9	8	10	9	17	8	8	10	14	15
その他	7	1	4	2	2	2	2	2	5	5
計	71	61	65	57	80	69	62	80	93	92

第Ⅰ－31図　外国船舶の船舶事故発生隻数及び死者・行方不明者数の推移



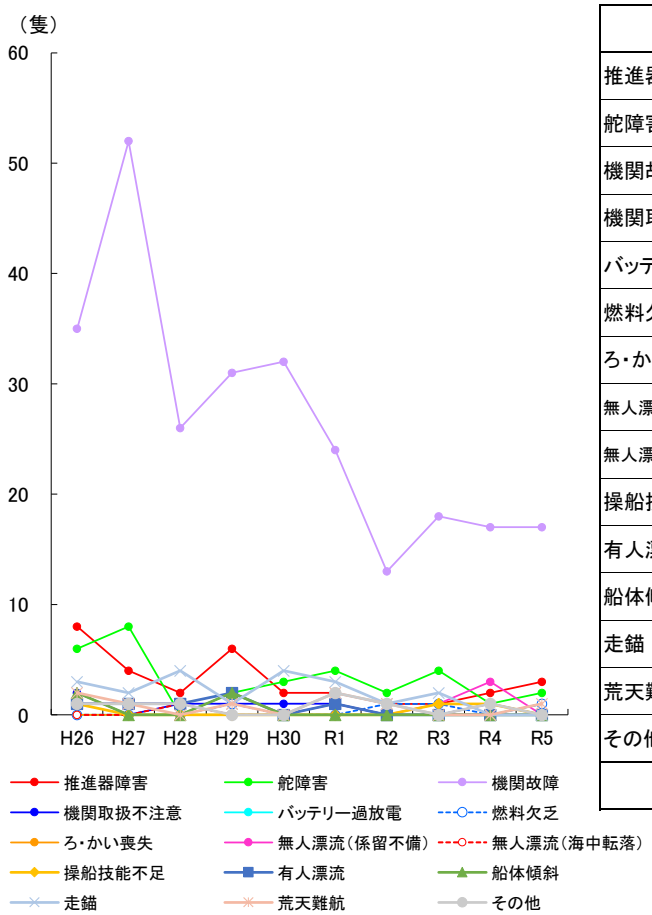
第Ⅰ－32図 ①　外国船舶の船舶事故種類別発生隻数



単位：隻

	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5
衝突	61	52	52	36	57	61	44	34	29	27
単独衝突	40	38	29	15	37	27	12	39	23	20
乗揚	22	15	17	14	11	13	12	15	7	7
転覆	0	2	0	2	0	1	0	2	1	2
浸水	6	1	2	2	3	3	2	4	0	7
火災	23	15	9	8	5	4	4	4	7	3
爆発	1	0	1	0	1	0	0	0	0	0
運航不能	62	70	37	47	42	40	20	28	26	25
その他	1	1	0	0	0	0	1	0	0	0
計	216	194	147	124	156	149	95	126	93	91

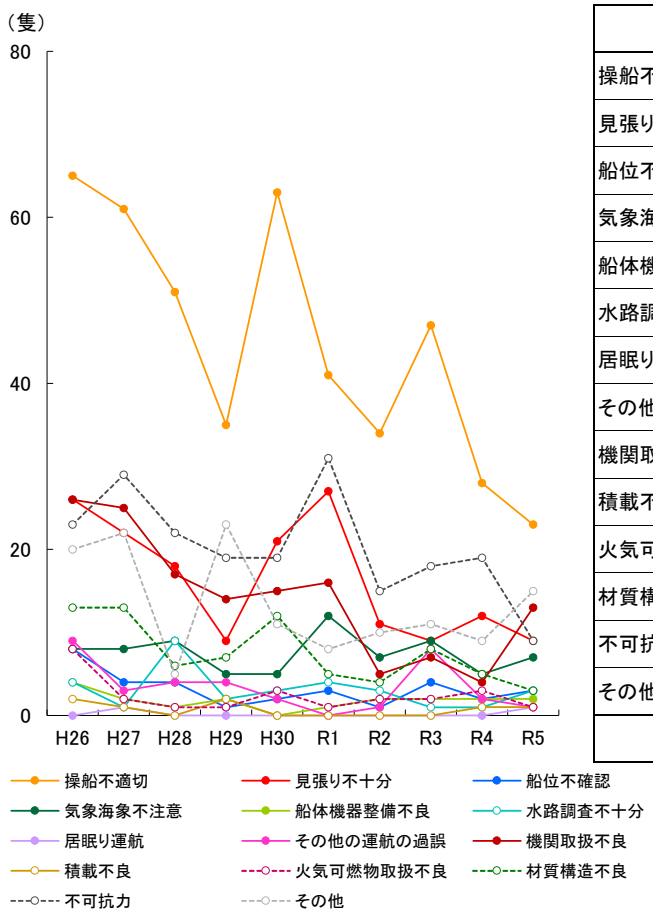
第Ⅰ－32図 ②　外国船舶の運航不能の詳細別発生隻数



単位：隻

	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5
推進器障害	8	4	2	6	2	2	1	1	2	3
舵障害	6	8	0	2	3	4	2	4	1	2
機関故障	35	52	26	31	32	24	13	18	17	17
機関取扱不注意	2	0	1	1	1	1	0	0	1	0
バッテリー過放電	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
燃料欠乏	0	0	0	1	0	0	1	1	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	1	1	0	0	1	0	1	3	0
無人漂流（海中転落）	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0
操船技能不足	1	0	0	0	0	0	0	1	1	0
有人漂流	1	1	1	2	0	1	0	0	0	0
船体傾斜	2	0	0	2	0	0	0	0	0	0
走錨	3	2	4	1	4	3	1	2	0	0
荒天難航	2	1	0	1	0	2	1	0	0	1
その他	1	1	1	0	0	2	1	0	1	0
計	62	70	37	47	42	40	20	28	26	25

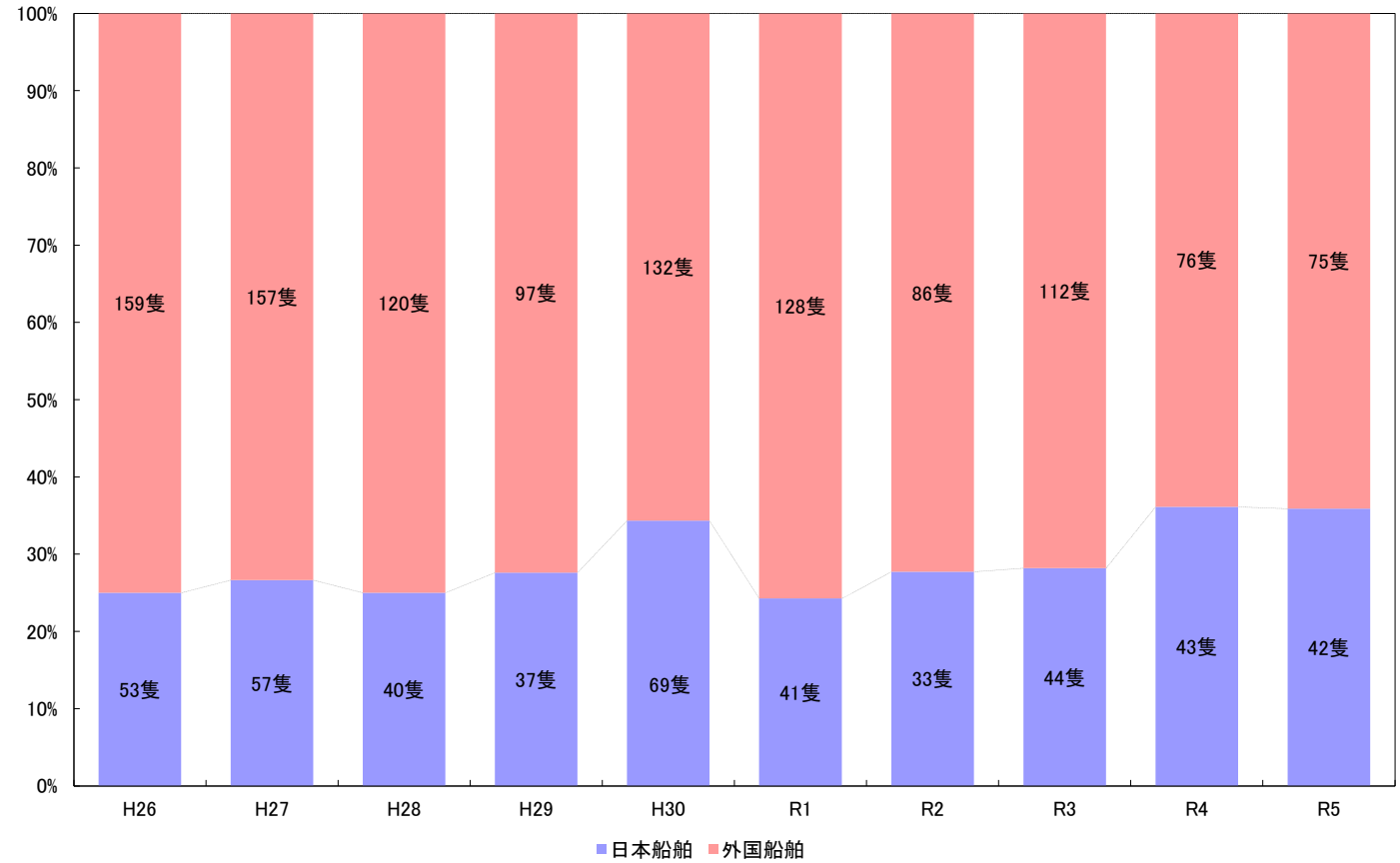
第Ⅰ－33図　外国船舶の原因別発生隻数



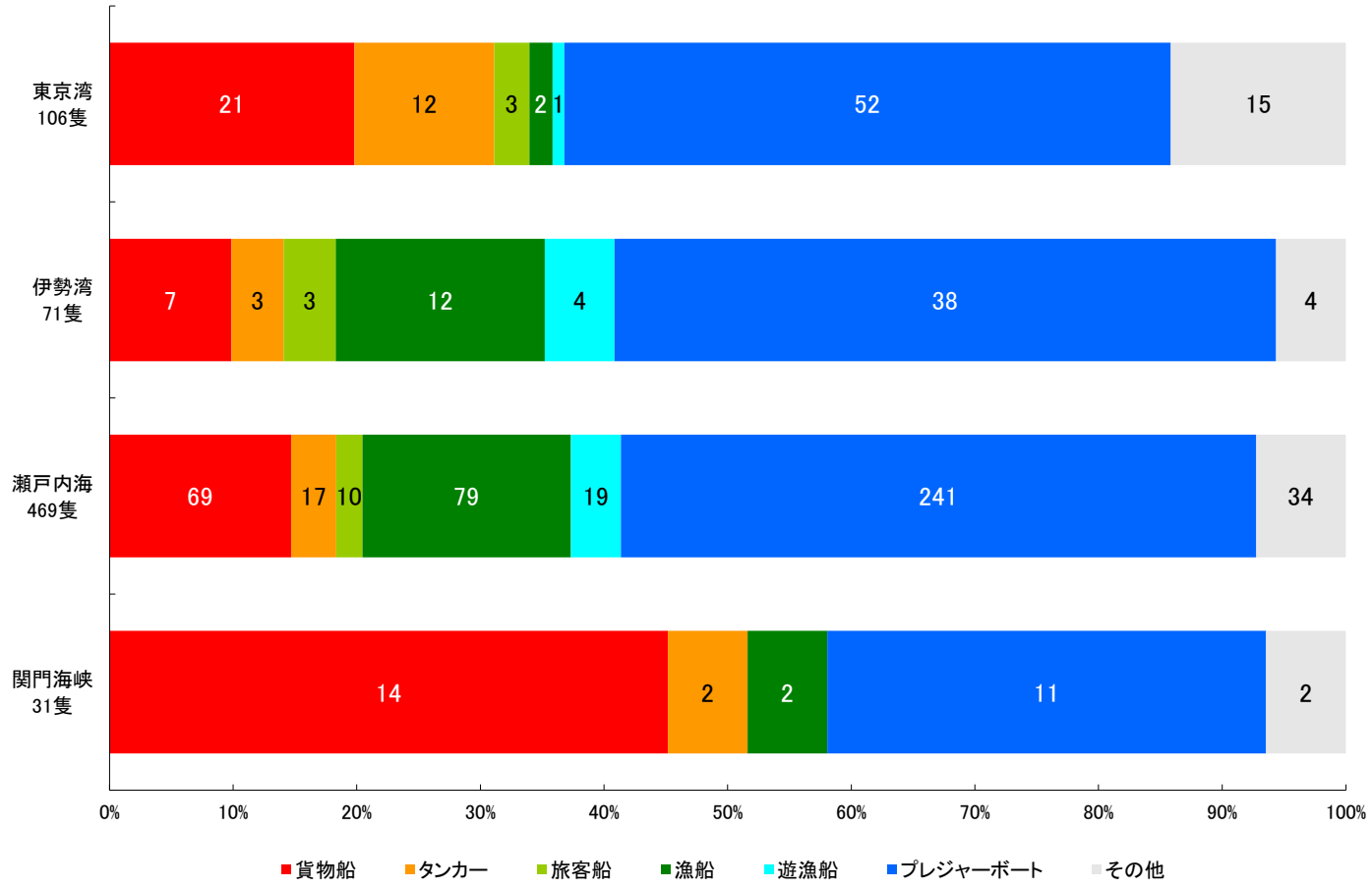
単位：隻

	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5
操船不適切	65	61	51	35	63	41	34	47	28	23
見張り不十分	26	22	18	9	21	27	11	9	12	9
船位不確認	8	4	4	1	2	3	1	4	2	3
気象海象不注意	8	8	9	5	5	12	7	9	5	7
船体機器整備不良	4	2	1	2	0	1	2	2	2	2
水路調査不十分	4	1	9	2	3	4	3	1	1	3
居眠り運航	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1
その他の運航の過誤	9	3	4	4	2	0	1	8	2	1
機関取扱不良	26	25	17	14	15	16	5	7	4	13
積載不良	2	1	0	2	0	0	0	0	1	1
火気可燃物取扱不良	8	2	1	1	3	1	2	2	3	1
材質構造不良	13	13	6	7	12	5	4	8	5	3
不可抗力	23	29	22	19	19	31	15	18	19	9
その他	20	22	5	23	11	8	10	11	9	15
計	216	194	147	124	156	149	95	126	93	91

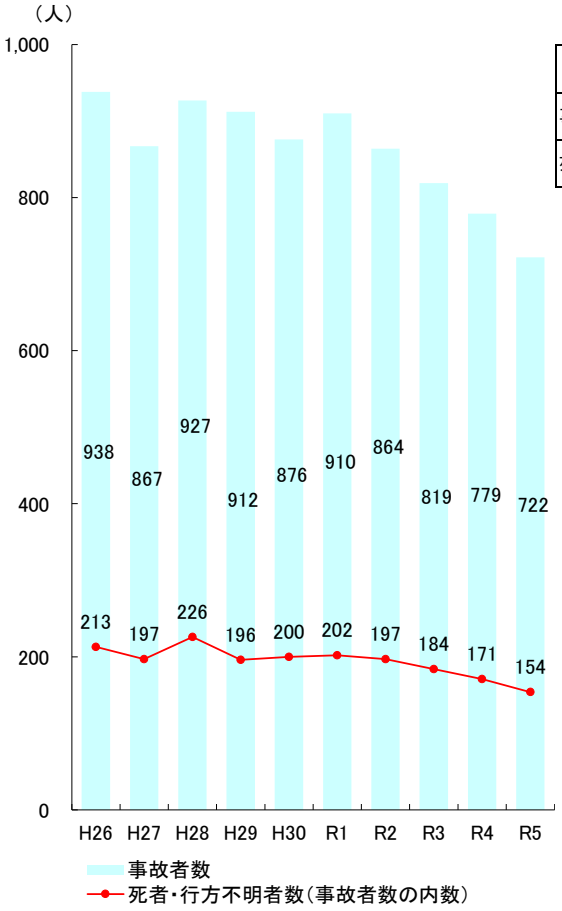
第Ⅰ－34図　総トン数1，000トン以上の日本船舶と外国船舶の割合



第Ⅰ－35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5年）



第Ⅱ－1図　船舶事故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

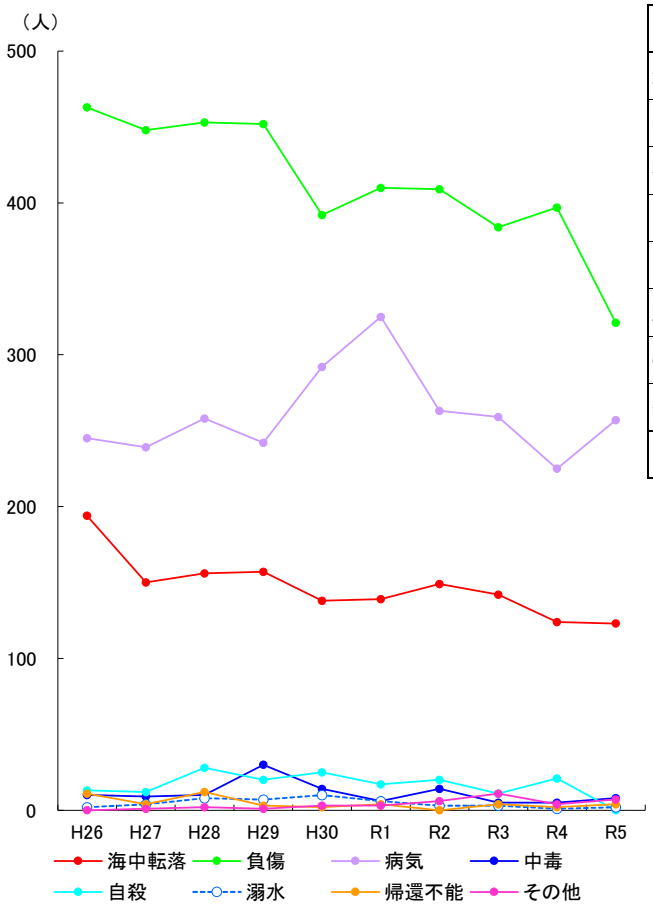
	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5
事故者数	938	867	927	912	876	910	864	819	779	722
死者・行方不明者数（事故者数の内数）	213	197	226	196	200	202	197	184	171	154

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5年）

（単位：人）

	海中転落		負傷		病気		中毒		自殺		その他		計	
	事故者	死者・行方不明者	事故者	死者・行方不明者	事故者	死者・行方不明者	事故者	死者・行方不明者	事故者	死者・行方不明者	事故者	死者・行方不明者	事故者	死者・行方不明者
貨物船	10	4	73	3	72	16	1	0	0	0	1	1	157	24
タンカー	2	2	23	0	28	4	1	0	0	0	0	0	54	6
旅客船	1	0	24	0	52	17	2	0	0	0	1	1	80	18
作業船	6	4	18	0	2	0	0	0	0	0	0	0	26	4
漁船	62	38	119	9	61	24	3	0	0	0	7	5	252	76
遊漁船	3	2	12	0	14	1	0	0	0	0	0	0	29	3
プレジャーボート	28	9	21	0	13	6	1	0	0	0	4	0	67	15
うち水上オートバイ	(1)	(0)	(6)	(0)	(1)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(4)	(0)	(12)	(0)
その他	11	3	31	0	15	5	0	0	0	0	0	0	57	8
計	123	62	321	12	257	73	8	0	0	0	13	7	722	154

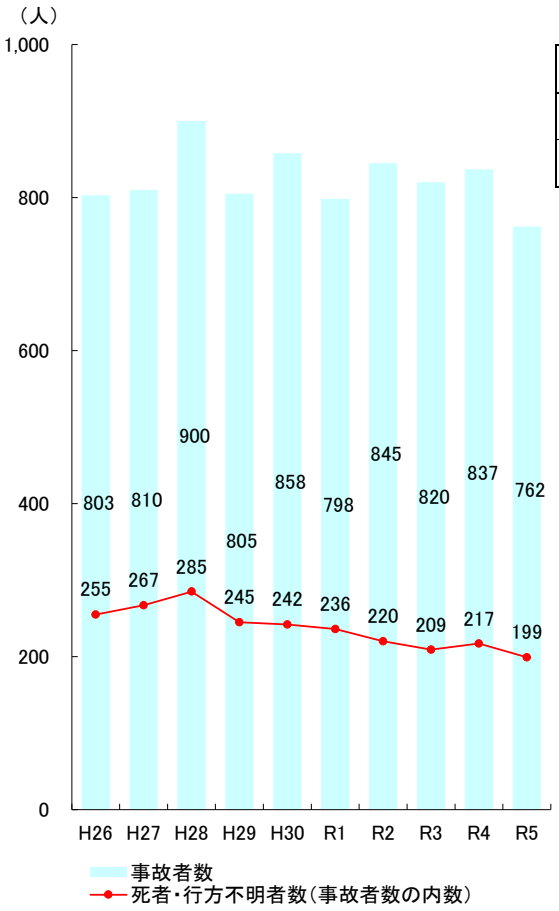
第Ⅱ－2図　船舶事故以外の乗船中の事故内容別発生数



単位：人

	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5
海中転落	194	150	156	157	138	139	149	142	124	123
負傷	463	448	453	452	392	410	409	384	397	321
病気	245	239	258	242	292	325	263	259	225	257
中毒	10	9	10	30	14	6	14	5	5	8
自殺	13	12	28	20	25	17	20	11	21	0
溺水	2	4	8	7	10	6	3	3	1	2
帰還不能	11	4	12	3	2	4	0	4	2	4
その他	0	1	2	1	3	3	6	11	4	7
計	938	867	927	912	876	910	864	819	779	722

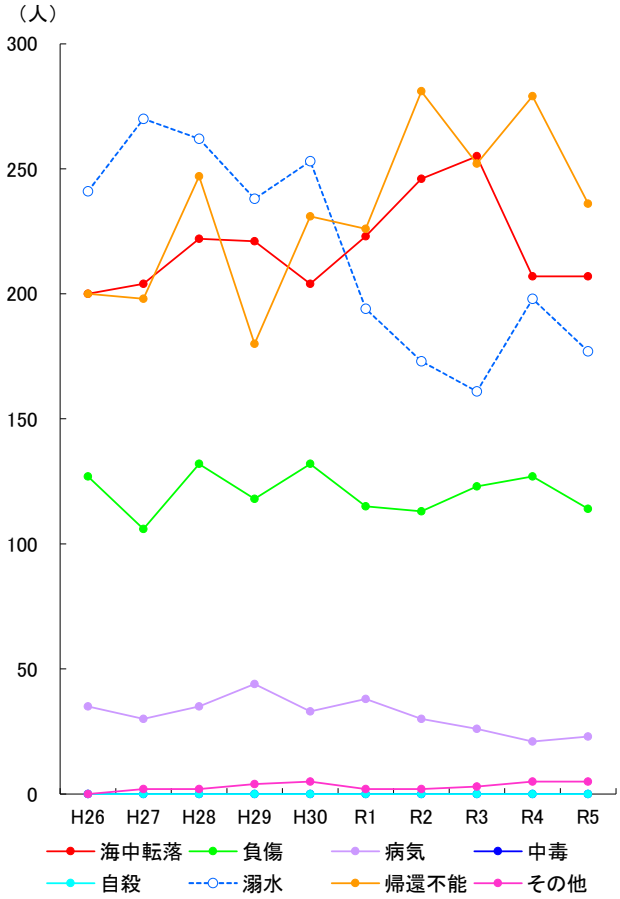
第Ⅱ－3図　マリンレジャーに伴う海浜事故の事故者及び死者・行方不明者発生数



単位：人

	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5
事故者数	803	810	900	805	858	798	845	820	837	762
死者・行方不明者数（事故者数の内数）	255	267	285	245	242	236	220	209	217	199

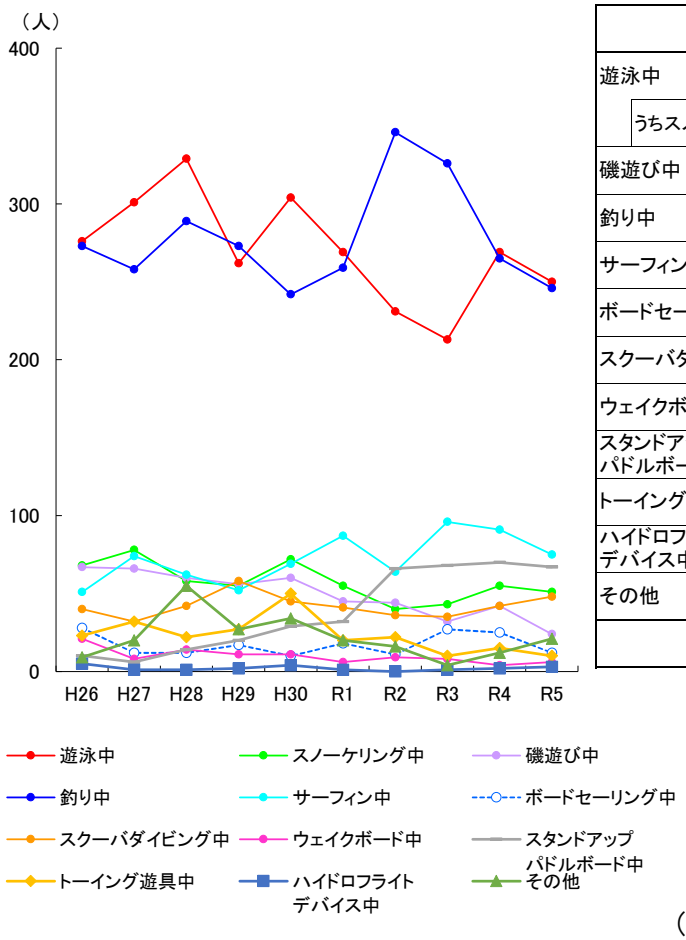
第Ⅱ－4図　マリンレジャーに伴う海浜事故の事故内容別発生数



単位：人

	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5
海中転落	200	204	222	221	204	223	246	255	207	207
負傷	127	106	132	118	132	115	113	123	127	114
病気	35	30	35	44	33	38	30	26	21	23
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	241	270	262	238	253	194	173	161	198	177
帰還不能	200	198	247	180	231	226	281	252	279	236
その他	0	2	2	4	5	2	2	3	5	5
計	803	810	900	805	858	798	845	820	837	762

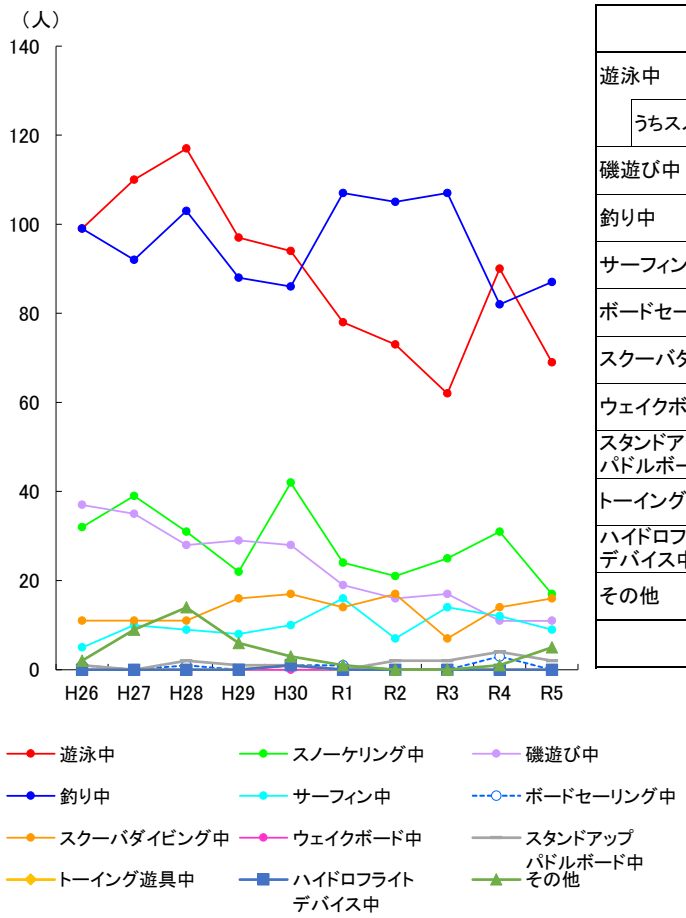
第Ⅱ－5図　マリンレジャーに伴う海浜事故の活動別発生数



単位：人

	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5
遊泳中	276	301	329	262	304	269	231	213	269	250
うちスノーケリング中	68	78	58	55	72	55	40	43	55	51
磯遊び中	67	66	60	56	60	45	44	32	42	24
釣り中	273	258	289	273	242	259	346	326	265	246
サーフィン中	51	74	62	52	69	87	64	96	91	75
ボードセーリング中	28	12	12	17	10	18	11	27	25	12
スクーバダイビング中	40	32	42	58	45	41	36	35	42	48
ウェイクボード中	21	8	14	11	11	6	9	8	4	6
スタンドアップパドルボード中	10	6	14	20	29	32	66	68	70	67
トーイング遊具中	23	32	22	27	50	20	22	10	15	10
ハイドロフライトデバイス中	5	1	1	2	4	1	0	1	2	3
その他	9	20	55	27	34	20	16	4	12	21
計	803	810	900	805	858	798	845	820	837	762

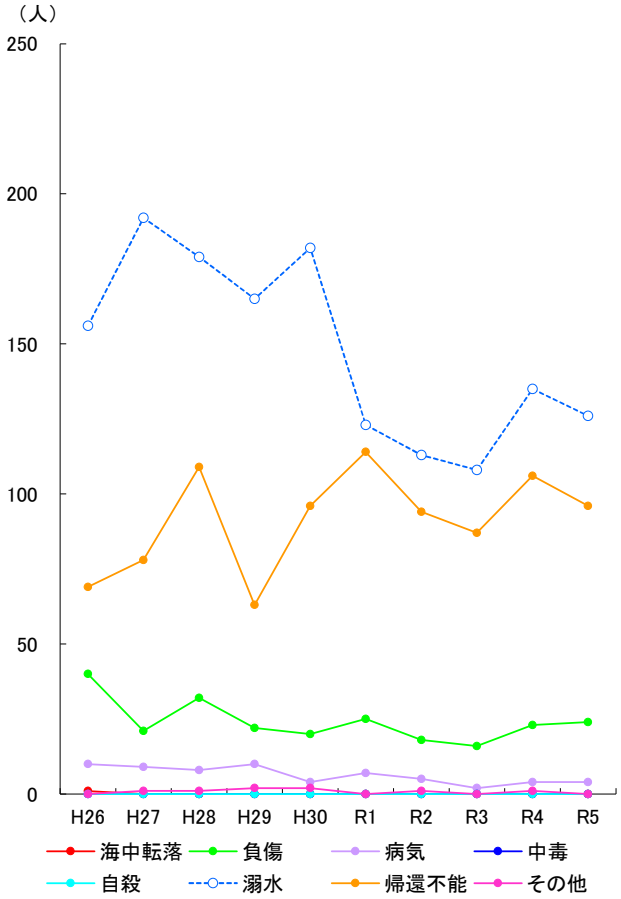
第Ⅱ－6図　マリンレジャーに伴う海浜事故の活動別の死者・行方不明者発生数



単位：人

	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5
遊泳中	99	110	117	97	94	78	73	62	90	69
うちスノーケリング中	32	39	31	22	42	24	21	25	31	17
磯遊び中	37	35	28	29	28	19	16	17	11	11
釣り中	99	92	103	88	86	107	105	107	82	87
サーフィン中	5	10	9	8	10	16	7	14	12	9
ボードセーリング中	1	0	1	0	1	1	0	0	3	0
スクーバダイビング中	11	11	11	16	17	14	17	7	14	16
ウェイクボード中	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
スタンドアップ パドルボード中	1	0	2	1	1	0	2	2	4	2
トーイング遊具中	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0
ハイドロフライト デバイス中	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0
その他	2	9	14	6	3	1	0	0	1	5
計	255	267	285	245	242	236	220	209	217	199

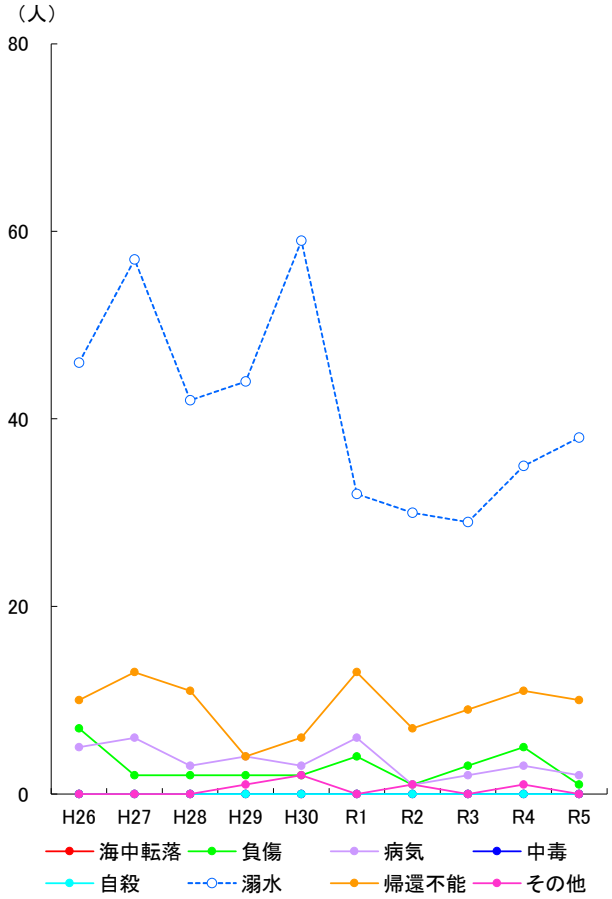
第Ⅱ－6図 ①-1　遊泳中の事故内容別発生数



単位：人

	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5
海中転落	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
負傷	40	21	32	22	20	25	18	16	23	24
病気	10	9	8	10	4	7	5	2	4	4
中毒	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
自殺	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
溺水	156	192	179	165	182	123	113	108	135	126
帰還不能	69	78	109	63	96	114	94	87	106	96
その他	0	1	1	2	2	0	1	0	1	0
計	276	301	329	262	304	269	231	213	269	250

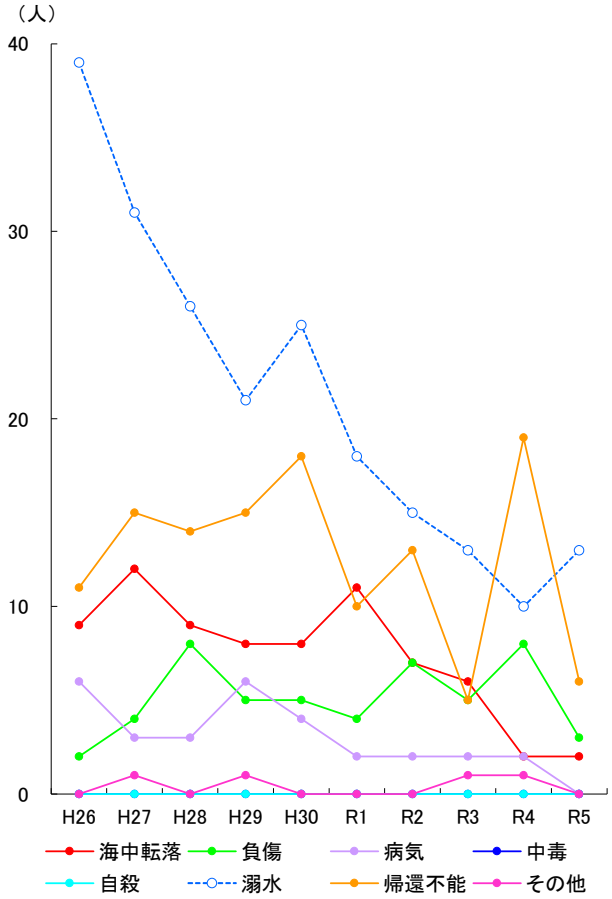
第Ⅱ－6図 ①-2　スノーケリング中の事故内容別発生数



単位：人

	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5
海中転落	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
負傷	7	2	2	2	2	4	1	3	5	1
病気	5	6	3	4	3	6	1	2	3	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	46	57	42	44	59	32	30	29	35	38
帰還不能	10	13	11	4	6	13	7	9	11	10
その他	0	0	0	1	2	0	1	0	1	0
計	68	78	58	55	72	55	40	43	55	51

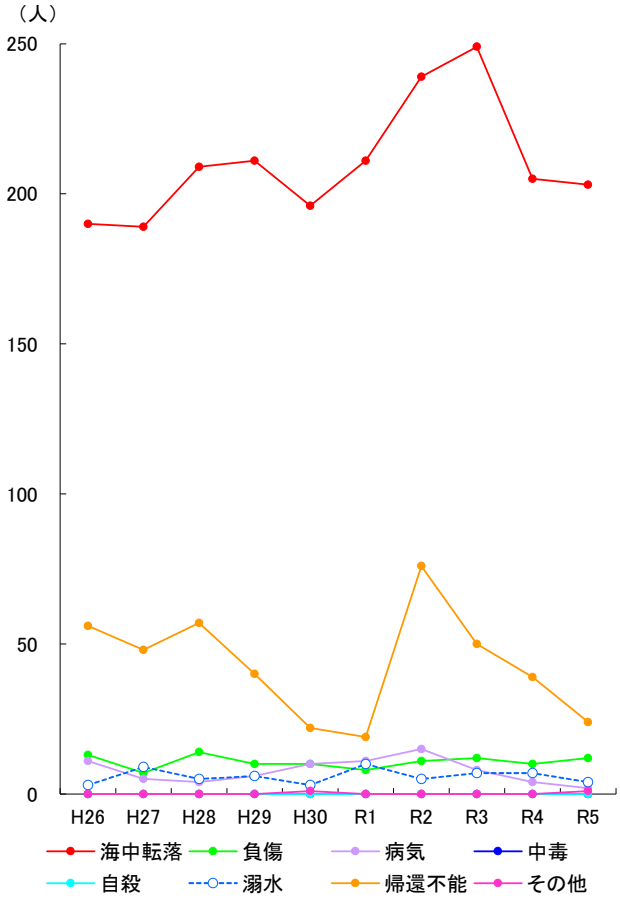
第Ⅱ－6図 ②　磯遊び中の事故内容別発生数



単位：人

	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5
海中転落	9	12	9	8	8	11	7	6	2	2
負傷	2	4	8	5	5	4	7	5	8	3
病気	6	3	3	6	4	2	2	2	2	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	39	31	26	21	25	18	15	13	10	13
帰還不能	11	15	14	15	18	10	13	5	19	6
その他	0	1	0	1	0	0	0	1	1	0
計	67	66	60	56	60	45	44	32	42	24

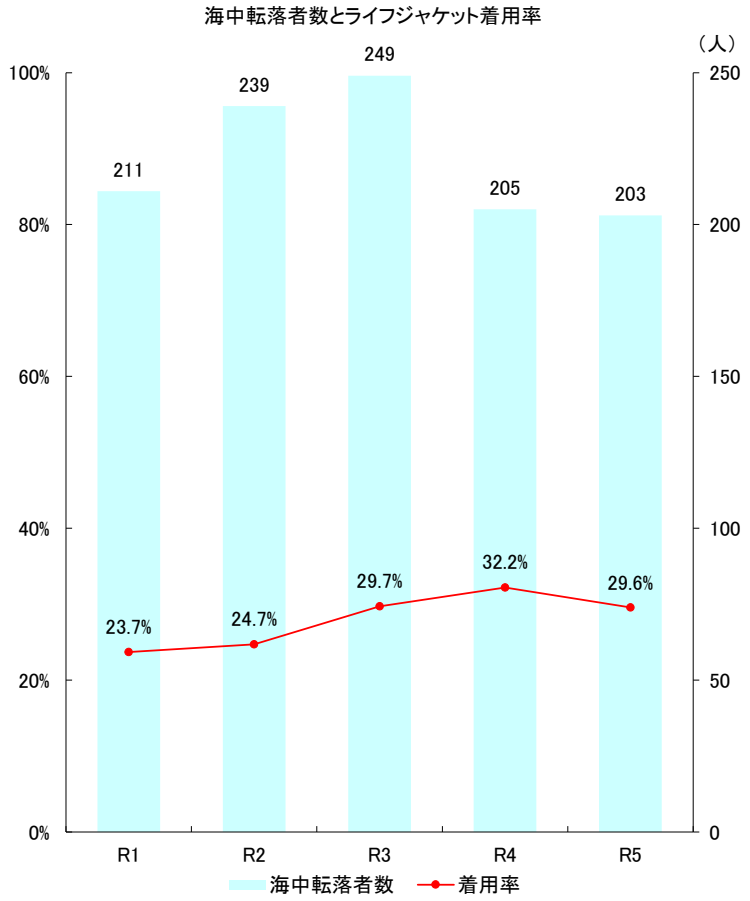
第Ⅱ－6図 ③-1　釣り中の事故内容別発生数（乗船中の釣りを除く）

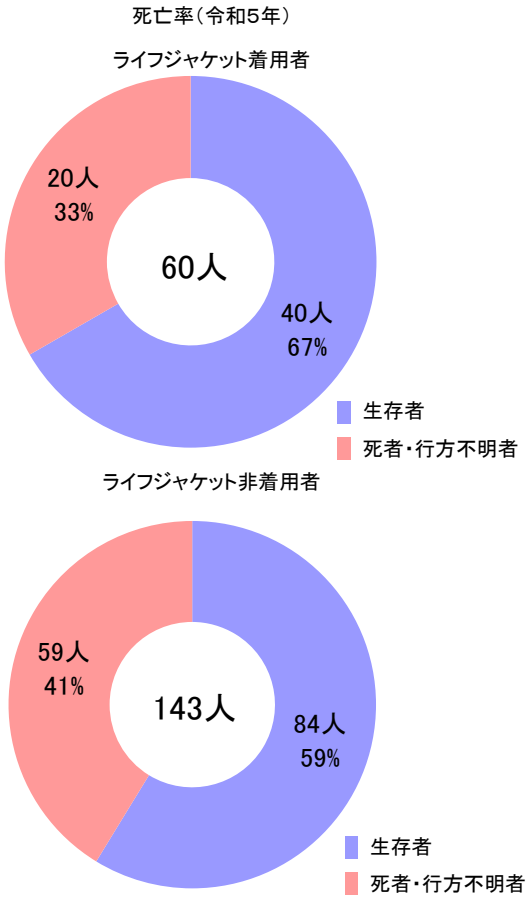


単位：人

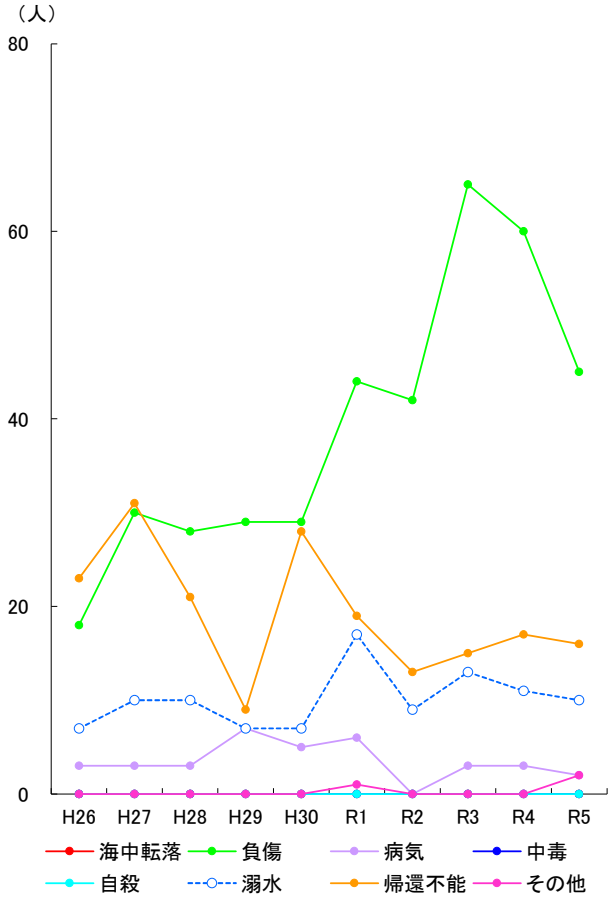
	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5
海中転落	190	189	209	211	196	211	239	249	205	203
負傷	13	7	14	10	10	8	11	12	10	12
病気	11	5	4	6	10	11	15	8	4	2
中毒	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
自殺	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
溺水	3	9	5	6	3	10	5	7	7	4
帰還不能	56	48	57	40	22	19	76	50	39	24
その他	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1
計	273	258	289	273	242	259	346	326	265	246

第Ⅱ－6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）





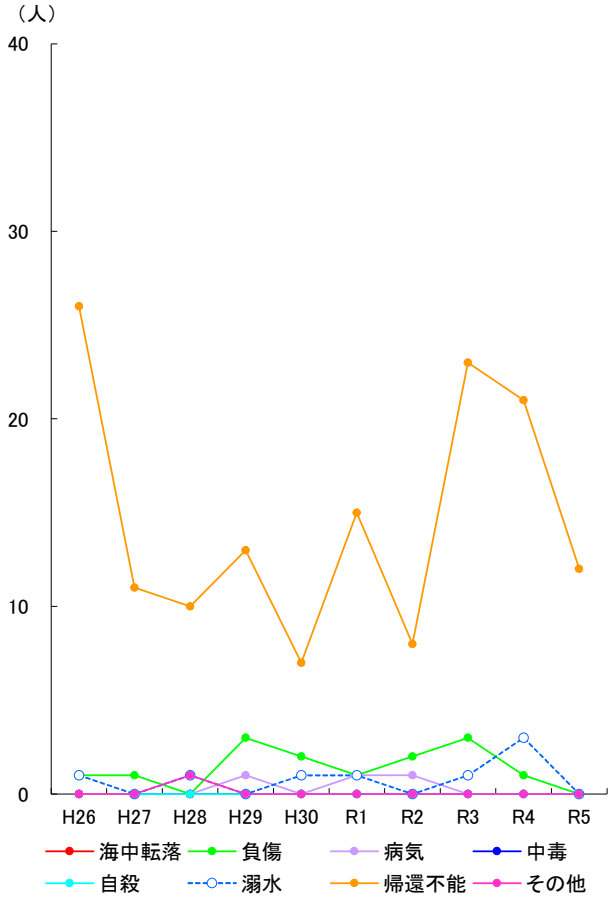
第Ⅱ－6図 ④　サーフィン中の事故内容別発生数



単位：人

	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5
海中転落	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
負傷	18	30	28	29	29	44	42	65	60	45
病気	3	3	3	7	5	6	0	3	3	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	7	10	10	7	7	17	9	13	11	10
帰還不能	23	31	21	9	28	19	13	15	17	16
その他	0	0	0	0	0	1	0	0	0	2
計	51	74	62	52	69	87	64	96	91	75

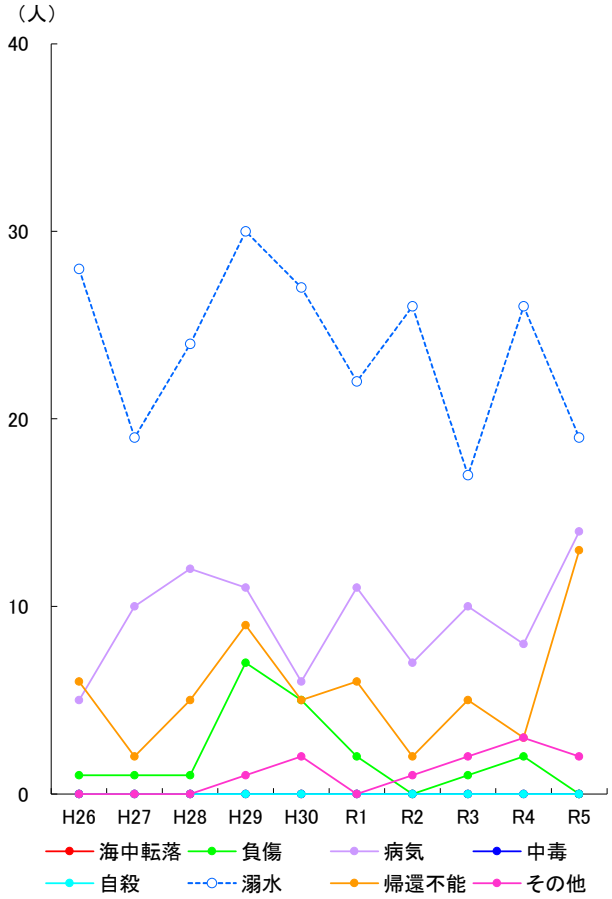
第Ⅱ－6図 ⑤　ボードセーリング中の事故内容別発生数



単位：人

	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5
海中転落	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
負傷	1	1	0	3	2	1	2	3	1	0
病気	0	0	0	1	0	1	1	0	0	0
中毒	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
自殺	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
溺水	1	0	1	0	1	1	0	1	3	0
帰還不能	26	11	10	13	7	15	8	23	21	12
その他	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0
計	28	12	12	17	10	18	11	27	25	12

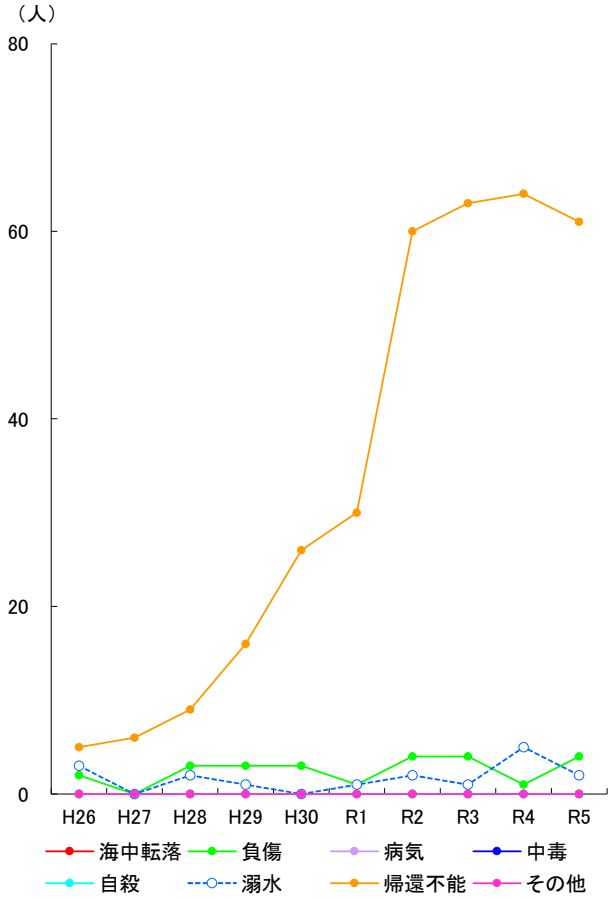
第Ⅱ－6図 ⑥　スクーバダイビング中の事故内容別発生数



単位：人

	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5
海中転落	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
負傷	1	1	1	7	5	2	0	1	2	0
病気	5	10	12	11	6	11	7	10	8	14
中毒	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
自殺	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
溺水	28	19	24	30	27	22	26	17	26	19
帰還不能	6	2	5	9	5	6	2	5	3	13
その他	0	0	0	1	2	0	1	2	3	2
計	40	32	42	58	45	41	36	35	42	48

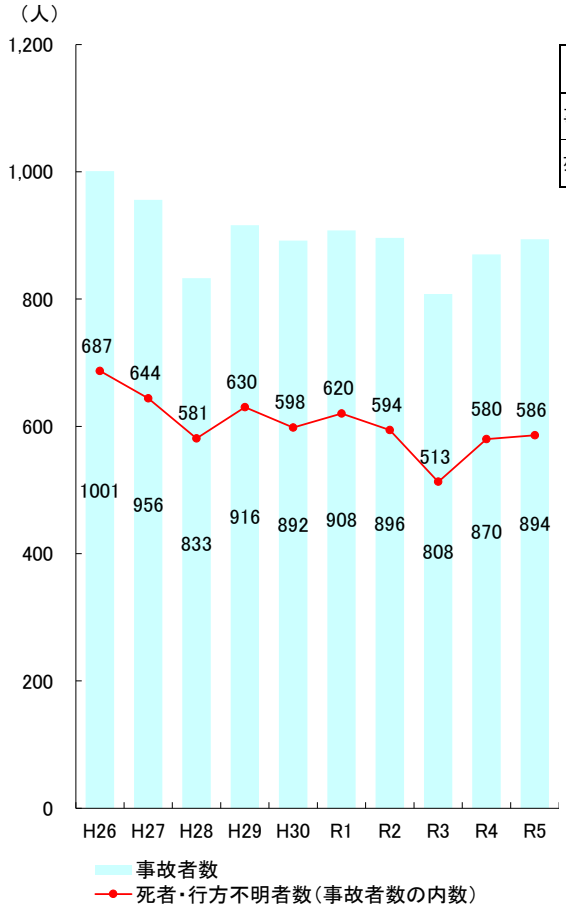
第Ⅱ－6図 ⑦　スタンドアップパドルボード中の事故内容別発生数



単位：人

	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5
海中転落	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
負傷	2	0	3	3	3	1	4	4	1	4
病気	0	0	0	0	0	0	0	0	0	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	3	0	2	1	0	1	2	1	5	2
帰還不能	5	6	9	16	26	30	60	63	64	61
その他	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
計	10	6	14	20	29	32	66	68	70	67

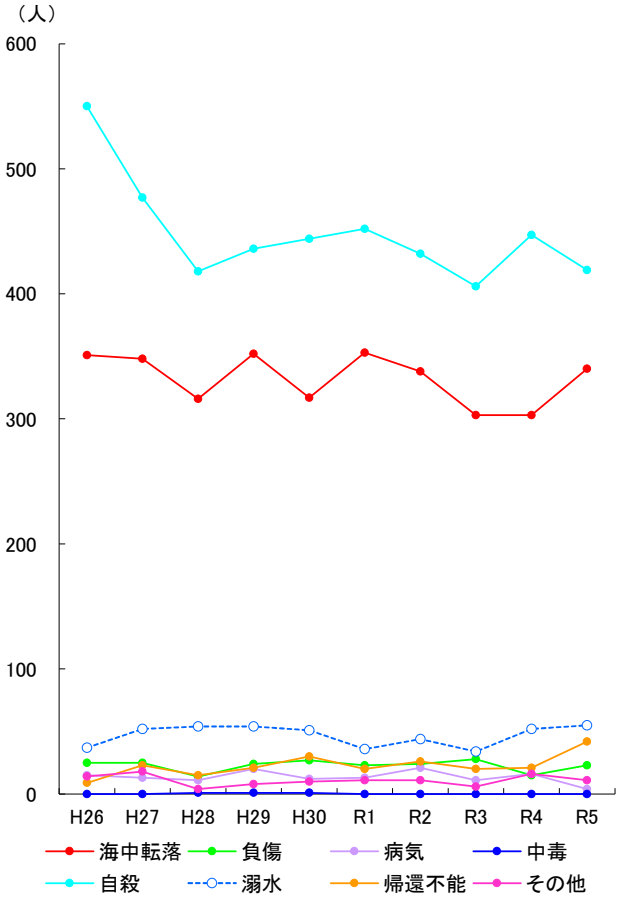
第Ⅱ－8図　マリンレジャー以外の海浜事故の事故者及び死者・行方不明者発生数



単位：人

	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5
事故者数	1,001	956	833	916	892	908	896	808	870	894
死者・行方不明者数（事故者数の内数）	687	644	581	630	598	620	594	513	580	586

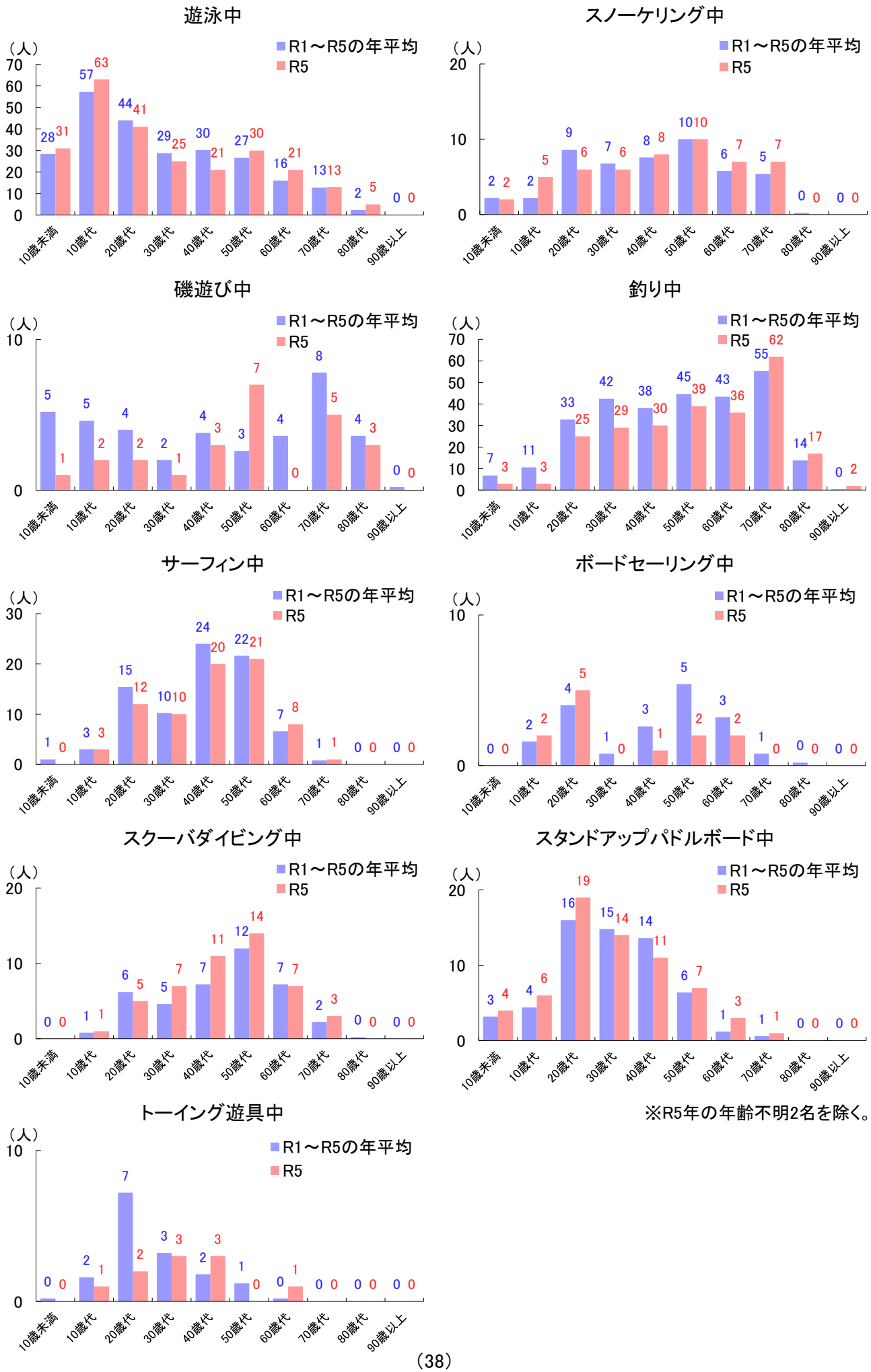
第Ⅱ－9図　マリンレジャー以外の海浜事故の事故内容別発生数



単位：人

	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5
海中転落	351	348	316	352	317	353	338	303	303	340
負傷	25	25	14	24	27	23	24	28	15	23
病気	15	13	11	20	12	13	21	11	16	4
中毒	0	0	1	1	1	0	0	0	0	0
自殺	550	477	418	436	444	452	432	406	447	419
溺水	37	52	54	54	51	36	44	34	52	55
帰還不能	9	23	15	21	30	20	26	20	21	42
その他	14	18	4	8	10	11	11	6	16	11
計	1,001	956	833	916	892	908	896	808	870	894

第Ⅱ－7図　マリンレジャーに伴う海浜事故の年齢層別構成



※R5年の年齢不明2名を除く。

第Ⅲ－1表　　船舶事故救助状況の前年との比較

1．船舶　　単位：隻

		令和4年	令和5年	増減
事故隻数		1,882	1,798	△ 84
救助	当庁救助	470	455	△ 15
	当庁以外救助	604	643	39
	計	1,074	1,098	24
自力入港		616	540	△ 76
全損		192	160	△ 32
当庁関与		1,174	1,086	△ 88

2．乗船者　　単位：人

		令和4年	令和5年	増減
乗船者数		8,281	7,604	△ 677
救助	当庁救助	1,283	1,252	△ 31
	当庁以外救助	1,817	2,137	320
	計	3,100	3,389	289
自力救助		5,115	4,156	△ 959
死亡・行方不明		66	59	△ 7
当庁関与		3,858	3,646	△ 212

第Ⅲ－2表　　船舶事故以外の乗船中の事故及び海浜事故救助状況の前年との比較

1．船舶海難以外の乗船中の事故　　（単位：人）

		令和4年	令和5年	増減
事故者計		779	722	△ 57
救助	当庁救助	134	138	4
	当庁以外救助	128	153	25
	計	262	291	29
自力救助		346	277	△ 69
死者・行方不明者		171	154	△ 17
当庁関与		328	270	△ 58

2．マリンレジャーに伴う海浜事故　　（単位：人）

		令和4年	令和5年	増減
事故者計		837	762	△ 75
救助	当庁救助	86	66	△ 20
	当庁以外救助	389	371	△ 18
	計	475	437	△ 38
自力救助		145	126	△ 19
死者・行方不明者		217	199	△ 18
当庁関与		418	316	△ 102

3．マリンレジャー以外の海浜事故　　（単位：人）

		令和4年	令和5年	増減
事故者計		870	894	24
救助	当庁救助	17	31	14
	当庁以外救助	221	232	11
	計	238	263	25
自力救助		52	45	△ 7
死者・行方不明者		580	586	6
当庁関与		397	363	△ 34

4．洋上救急実績

	令和3年	令和4年	令和5年
出動件数（件）	10	9	9
傷病者（人）	10	9	9
医師・看護師等（人）	16	15	15

※（公社）日本水難救済会調べ

令和5年度
通航船舶実態調査結果

通航船舶実態調査について

１　目的

船舶交通のふくそうする海域のうち、特に海上交通安全法に定める航路を中心とする主要な狭水道（以下、「主要水道」という）、その他の沿岸主要海域において、航行安全対策を講じるために必要な基礎資料の収集を目的とし、昭和 42 年度より通航船舶の実態や漁船の操業状況を調査しています。

２　調査海域

下記の主要水道については、毎年度調査を実施しています。

※主要水道：浦賀水道、伊良湖水道、明石海峡、
備讃瀬戸東部（備讃瀬戸東航路、宇高東航路及び宇高西航路の交差部付近）、
備讃瀬戸西部（備讃瀬戸北航路、備讃瀬戸南航路及び水島航路の交差部付近）、
来島海峡、関門海峡（早鞆瀬戸）

また、その他の沿岸主要海域については、管区海上保安本部で調査が必要であると判断した海域について、調査を実施しています。

※令和５年度は潮岬沖、下津井瀬戸、平戸瀬戸で調査を実施

３　調査方法

海上保安庁職員により主に目視観測によって調査を行っています。また、観測の補助として、船舶自動識別装置（AIS）やレーダーも活用しています。

４　調査日時

調査日程は、休日を含めない日とし、海域ごとに毎年概ね同様の条件になるよう決定しています。なお、台風や潮流といった気象海象の影響や、休漁日に伴う漁船の出航隻数の減少といった人為的な事由に伴う影響が、観測結果になるべく及ばない調査日程となるよう考慮しています。

調査期間は、調査開始時刻及び終了時刻は正午を原則とし、主要水道においては、連続した 48 時間の観測を行っています。また、その他の沿岸主要海域においては、原則として連続した 24 時間の観測を行っています。

５　その他

・「貨物船等」にはえい航船、押航船及びその他（巡視船、自衛艦等）を含みます。
・「旅客船等」にはカーフェリー、水中翼船及びエアクッション船を含みます。
・調査結果は、調査期間中の一時的な気象の影響を受けている場合があります。

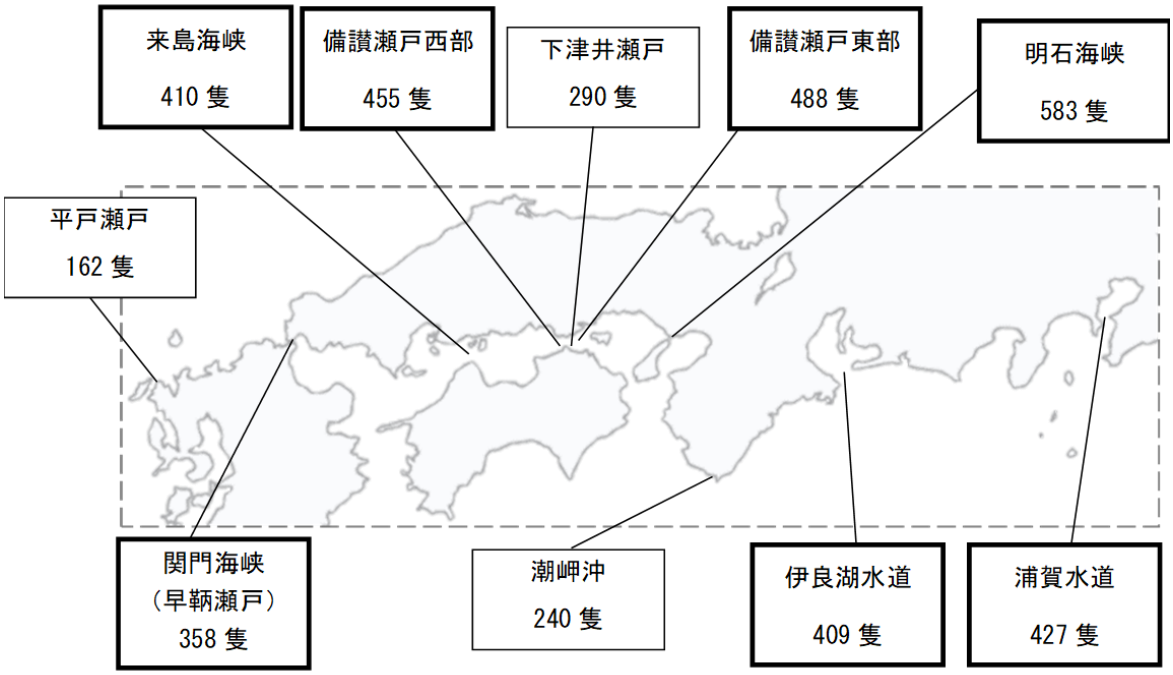
１　令和５年度観測地別の通航船舶隻数

調査日程・気象条件

調査海域	調査日程		１日目		２日目午前		２日目午後		３日目	
浦賀水道	令和５年10月24日12:00～10月26日12:00	時　刻	12:00～17:00	18:00～23:00	00:00～05:00	06:00～11:00	12:00～17:00	18:00～23:00	00:00～05:00	06:00～11:00
		風　速	5	3	4	5	5	6	8	7
伊良湖水道	令和５年12月5日12:00～12月7日12:00	時　刻	12:00～17:00	18:00～23:00	00:00～05:00	06:00～11:00	12:00～17:00	18:00～23:00	00:00～05:00	06:00～11:00
		風　速	5	7	12	9	7	4	6	6
明石海峡	令和５年11月8日12:00～11月10日12:00	時　刻	12:00～17:00	18:00～23:00	00:00～05:00	06:00～11:00	12:00～17:00	18:00～23:00	00:00～05:00	06:00～11:00
		風　速	2	3	4	3	3	4	4	3
備讃瀬戸東部	令和５年10月25日12:00～10月27日12:00	時　刻	12:00～17:00	18:00～23:00	00:00～05:00	06:00～11:00	12:00～17:00	18:00～23:00	00:00～05:00	06:00～11:00
		風　速	4	5	2	2	5	6	6	7
備讃瀬戸西部	令和５年10月４日12:00～10月６日12:00	時　刻	12:00～17:00	18:00～23:00	00:00～05:00	06:00～11:00	12:00～17:00	18:00～23:00	00:00～05:00	06:00～11:00
		風　速	2	7	5	9	5	5	5	4
来島海峡	令和５年11月15日12:00～11月17日12:00	時　刻	12:00～17:00	18:00～23:00	00:00～05:00	06:00～11:00	12:00～17:00	18:00～23:00	00:00～05:00	06:00～11:00
		風　速	2	4	3	3	3	5	9	6
関門海峡（早鞆瀬戸）	令和５年11月14日12:00～11月16日12:00	時　刻	12:00～17:00	18:00～23:00	00:00～05:00	06:00～11:00	12:00～17:00	18:00～23:00	00:00～05:00	06:00～11:00
		風　速	5	5	4	3	6	3	2	2
潮岬沖	令和５年10月４日12:00～10月５日12:00	時　刻	12:00～17:00	18:00～23:00	00:00～05:00	06:00～11:00				
		風　速	6	3	4	7				
下津井瀬戸	令和５年９月28日12:00～９月29日12:00	時　刻	12:00～17:00	18:00～23:00	00:00～05:00	06:00～11:00				
		風　速	9	6	4	3				
平戸瀬戸	令和５年10月19日12:00～10月20日12:00	時　刻	12:00～17:00	18:00～23:00	00:00～05:00	06:00～11:00				
		風　速	4	2	2	3				

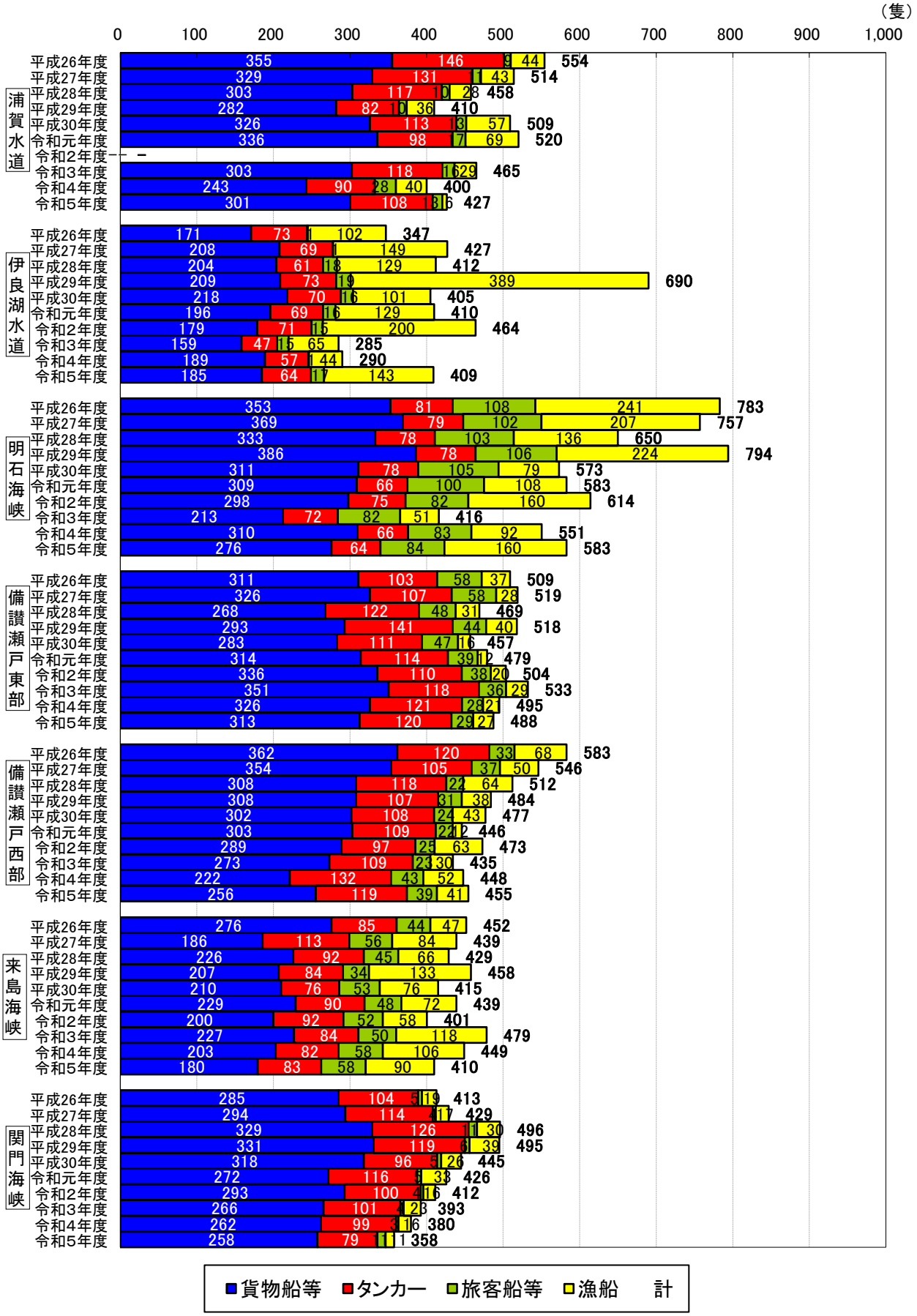
※風速の単位はメートル毎秒（m/s）であり、６時間ごとの最大値を記載しています。

調査結果（１日平均）



※１、太枠実線は主要水道です。

2　過去10年間における主要水道別通航船舶隻数の推移（１日平均）



※令和2年度「浦賀水道」未実施

【お問い合わせ】

（代表）海上保安庁交通部安全対策課

電話　03-3591-6361

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

JCG JAPAN COAST GUARD