令和６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
JAPAN COAST GUARD

令和６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・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 1
2　海難種類・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 2
（１）船舶事故・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 2
ア　船舶事故種類・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 2
イ　船舶の種類・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 3
（２）人身事故・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 4
ア　事故区分・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 4
イ　事故内容・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 4

令和６年のトピック

1　令和６年の海難・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 5
2　異常気象等による船舶事故・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 6
3　機関故障を起こしたプレジャーボートのバックグラウンド調査及び啓発・・・・・・・・ 7
4　海難を起こしていない者の安全行動に係る調査・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 9

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・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 10
1　現況・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 10
（１）概観・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 10
（２）船舶種類別・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 11
（３）船舶事故種類別・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 11
（４）トン数別・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 12
（５）死者・行方不明者を伴う船舶事故・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 12
2　船舶種類別の事故防止対策・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 13
（１）プレジャーボートの事故防止対策・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 13

目　次

全体の傾向・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 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・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 14
ア　傾向・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 14
イ　事故事例・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 15
ウ　対策・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 16
②　水上オートバイの事故防止対策・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 17
ア　傾向・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 17
イ　事故事例・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 18
ウ　対策・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 18
③ ミニボートの事故防止対策・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 19
ア　傾向・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 19
イ　事故事例・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 20
ウ　対策・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 20
④ カヌーの事故防止対策・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 21
ア　傾向・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 21
イ　事故事例・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 22
ウ　対策・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 22
（２）漁船の事故防止対策　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 23
ア　傾向・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 23
イ　事故事例・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 24
ウ　対策・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 25
（３）遊漁船の事故防止対策・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 26
ア　傾向・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 26
イ　事故事例・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 27
ウ　対策・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 28
（４）貨物船等の事故防止対策・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 29
ア　貨物船の傾向・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 29
イ　タンカーの傾向・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 30
ウ　旅客船の傾向・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 31
エ　事故事例・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 32
オ　対策・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 33
3　海域別の事故防止対策・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 34
（１）ふくそう海域の事故防止対策・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 34
ア　傾向・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 34

イ　対策・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 34
（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・・・・・・・・・・・・ 36
ア　傾向・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 36
イ　対策・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 37

第２節　人身事故・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 38
１　現況・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 38
（１）概観・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 38
（２）事故区分別・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 38
（３）事故内容別・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 39
（４）年齢層別・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 39
（５）死者・行方不明者を伴う人身事故・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 40
２　事故区分別の事故防止対策・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 41
（１）マリンレジャーに伴う海浜事故の事故防止対策・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 41
全体の傾向・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 41
①　遊泳中の事故防止対策・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 43
ア　傾向・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 43
イ　事故事例・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 45
ウ　対策・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 46
②　釣り中の事故防止対策・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 47
ア　傾向・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 47
イ　事故事例・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 50
ウ　対策・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 51
③　SUP(スタンドアップパドルボード）中の事故防止対策・・・・・・・・・・・・・・・ 52
ア　傾向・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 52
イ　事故事例・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 54
ウ　対策・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 55
④　スノーケリング中の事故防止対策・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 56
ア　傾向・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 56
イ　事故事例・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 57
ウ　対策・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 58
⑤　スクーバダイビング中の事故防止対策・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 59
ア　傾向・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 59
イ　事故事例・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 61

目　次

ウ　対策・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 62

（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・・・・・・・・ 63

ア　傾向・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 63

イ　事故事例・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 64

ウ　対策・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 65

第３節　その他の事故防止対策・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 66

１　海の安全情報（沿岸域情報提供システム）・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 66

２　SNS等を活用した情報発信・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 68

（１）X を活用した情報発信・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 68

（２）YouTubeを活用した安全啓発動画の発信 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 68

３　ウォーターセーフティガイドの充実強化・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 69

（１）釣り編の内容充実・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 69

（２）水上オートバイ編の内容充実・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 70

４　海上保安官の現場対応能力の向上・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 71

（１）マリンレジャー海難防止指導官養成研修・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 71

（２）民間有識者による講習会等の実施・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 71

５　官民が連携した海難防止への取り組み・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 72

（１）民間団体との連携・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 72

（２）大手デジタルプラットフォーム提供者との連携・・・・・・・・・・・・・・・・ 72

６　海難防止に係る管区独自の取り組み・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 73

（１）地域と連携した海難防止活動・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 73

（２）地域特性に応じた海難防止活動・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 74

７　AISを活用した航行支援システム・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 75

８　異常気象等時における海難防止対策・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 76

第２章　救助状況及び救助・救急への取組

第１節　救助状況・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 77

１　人の救助・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 77

（１）海浜事故・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 77

（２）船舶乗船中の事故・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 78

２　船体の救助・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 78

第２節　海難救助体制・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 79

目　次

1　海難救助の特殊性と取組・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 79
（１）海難救助の特殊性・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 79
（２）救助・救急体制・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 80
（３）捜索能力の向上・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 80
（４）救急能力の向上・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 81
2　関係機関との協力体制・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 84
（１）関係機関及び民間救助組織との連携・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 84
（２）国際的な救助協力体制・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 87

第３節　自己救命策の確保の推進・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 88
1　ライフジャケットの常時着用・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 88
（１）令和６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・・・・・・・・ 88
（２）ライフジャケットの適切な着用について・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 92
ア　膨張式のライフジャケットの保守・点検・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 93
イ　ライフジャケットの正しい装着等について・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 94
2　防水パック入り携帯電話等の連絡手段の確保・・・・・・・・・・・・・・・・・・・97
3　118 番・NET118の活用・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 98
（１）携帯電話の GPS 機能「ON」・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 98
（２）NET118の利用促進・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 98
4　その他の有効な自己救命策・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・100
（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・・・・・・・・・・・・・100
（２）縄梯子の設置・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・101
（３）救助支援者の確保・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・102
（４）捜索・救助における AIS の有効活用・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・102

第４節　自力救助・救急処置の推進 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 104
（１）適切な一次救命処置 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 104
（２）体温の保持 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 105
ア　水温と生存率について・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 105
イ　イマーションスーツの活用について・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 106

資 料 編

海難の発生と救助の状況
令和６年度通航船舶実態調査結果

※数値の一部については、単位未満で四捨五入又は四捨五入前の数字を記載しているため、合計と一致しない場合があります。

※公表している数値は公開時最新のものですが、後日新たな事実が判明した場合等には数値の修正が行われる場合があります。
その際、すでに公表している資料の数値を修正することはありませんので、修正以降に公表する資料の数値と相違することがあります。

はじめに

海は、海上交通や漁業、マリンレジャーといった様々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）

火災を起こした漁船を消火する様子

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。

浸水したミニボートの乗船者を救助する様子

（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。
船舶事故によらない乗船者の人身事故	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している。
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。

急病人を搬送する様子

令和６年のトピック

1　令和６年の海難

令和６年に海上保安庁が取り扱った船舶事故は1,838隻で、このうちプレジャーボートの事故は866隻でした。

人身事故は2,348人で、このうちマリンレジャーに伴う海浜事故は735人でした。

船舶事故のうち同一事故で多くの救助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６年10月３日　島根県松江市）

操業を終え帰港中の漁船（乗組員９人）が岩礁に乗揚げて浸水し、巡視船の潜水士等が乗組員全員を救助しました。

岩礁に乗り上げた漁船

（２）人身事故（令和６年10月12日　茨城県鹿島市沖）

仕事仲間７人は防波堤上で釣りをしていたところ、大波を受けて４人が海中転落しました。その後２人は救助されましたが、２人が行方不明となり、後日発見されましたが、死亡が確認されました。なお、この防波堤は立入禁止防波堤であり、当時は波浪注意報が発令されていたほか、事故者４人は救命胴衣を着用していませんでした。

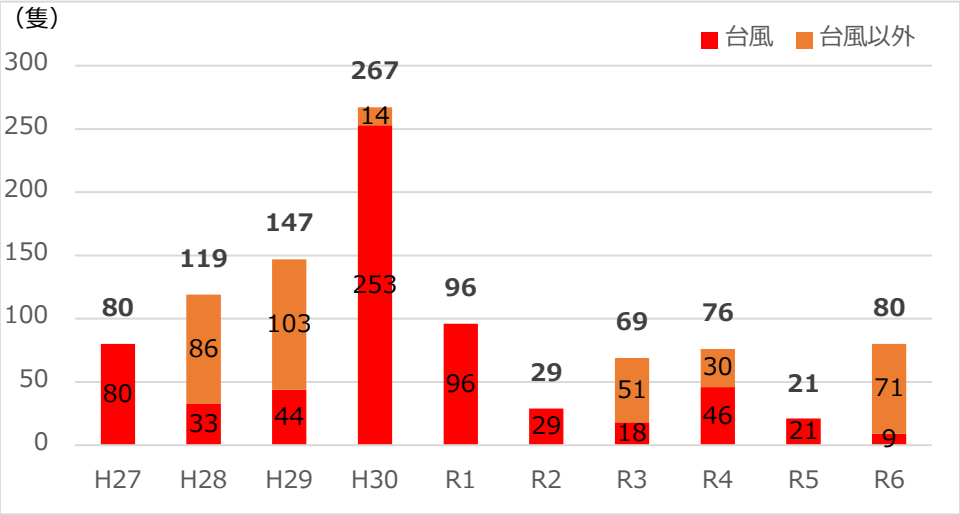
2　異常気象等による船舶事故

令和６年に発生した異常気象等※による船舶事故は80隻で、前年に比べ59隻増加しました。

このうち、台風以外では、能登半島地震による船舶事故が71隻発生しています。

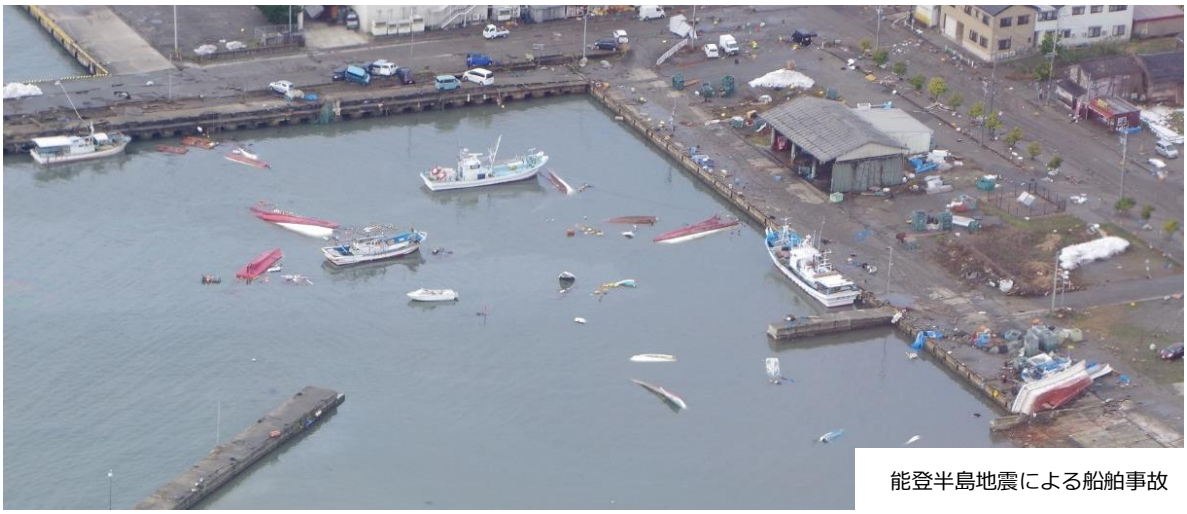
※台風、津波による潮位変動、豪雨、豪雪等

【異常気象等による船舶事故】



【能登半島地震による船舶事故】　（隻）

	無人漂流	浸水	転覆	その他	計
漁船	40	2	7	2	51
プレジャーボート	10	7	0	0	17
旅客船	1	0	0	0	0
その他	0	1	1	0	2
計	51	10	8	2	71



能登半島地震による船舶事故

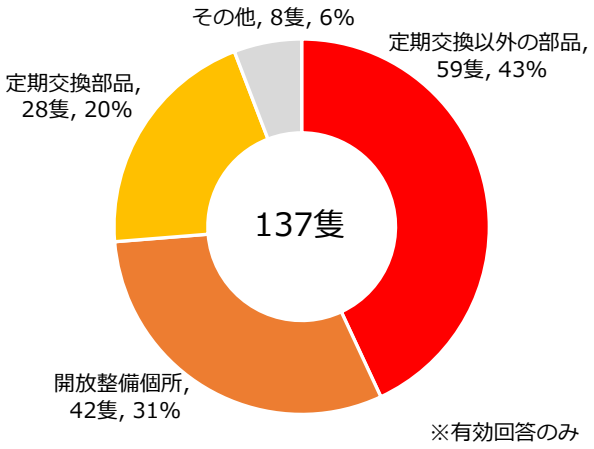
３　機関故障を起こしたプレジャーボートのバックグラウンド調査及び啓発

船舶事故のうち最も多くの割合を占めるプレジャーボートの運航不能（機関故障）を防ぐため、故障個所の整備状況や艇の購入時における整備記録の備え付け状況についてバックグラウンド調査（機関故障を起こしたプレジャーボート164隻の事故者及びその艇を修理した事業者を対象）を実施するとともに、調査結果に基づき事故防止に係る啓発を実施しています。

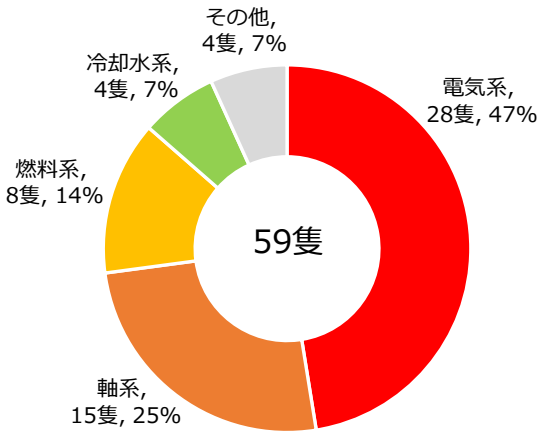
（１）故障部位の種別等

故障部位の種別等について調査した結果、故障部位の約４割が定期交換以外の部品で最も多く、また、故障した定期交換以外の部品の約半数が電気系、約３割が軸系でした。

【故障部位】



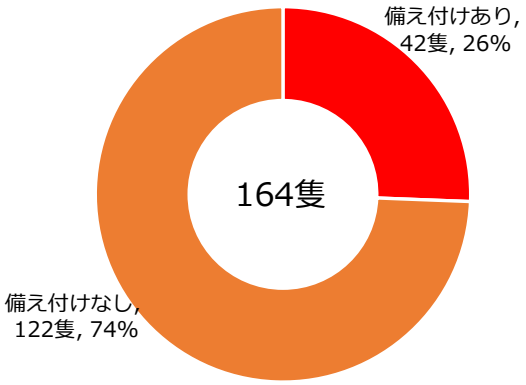
【定期交換以外の部品】



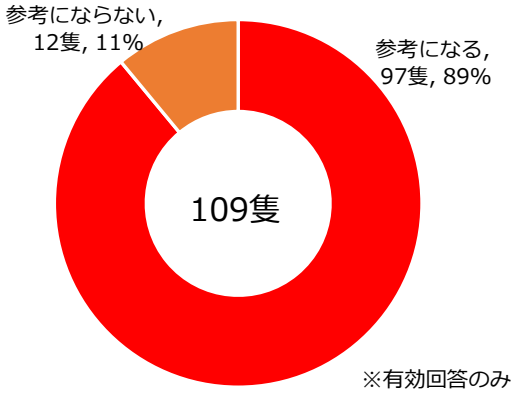
（２）艇の購入時における整備記録の備え付け

艇の購入時における整備記録の備え付け状況について調査した結果、約７割の船舶が機関の整備記録を備えていませんでした。また、整備事業者の約９割が点検や整備をするうえで整備記録が参考になると回答しました。

【整備記録の備え付け】



【整備記録の必要性】



（３）事故防止に係る啓発

前記調査結果を踏まえ、整備事業者等による定期的な点検整備や整備記録の適切な管理等を促すリーフレットを作成し、事故防止について周知啓発を実施しています。

【リーフレット】

【アクセス先】

４　海難を起こしていない者の安全行動に係る調査

新たな視点を組み込みながら多面的に事故を分析・評価するために、これまで蓄積した海難データに加え、海難を起こしていない方の安全行動を収集するアンケート調査を実施しました。

令和６年度は、小型船舶操縦免許所持を有し、マリンレジャーに供する機付きボートの所有者かつ船長で過去３年間に渡って海難を起こしていない方を対象に、全国のマリーナ等においてアンケートを実施し、海難データとアンケート調査を比較・分析し、海難防止対策の有効性等を確認することができました。

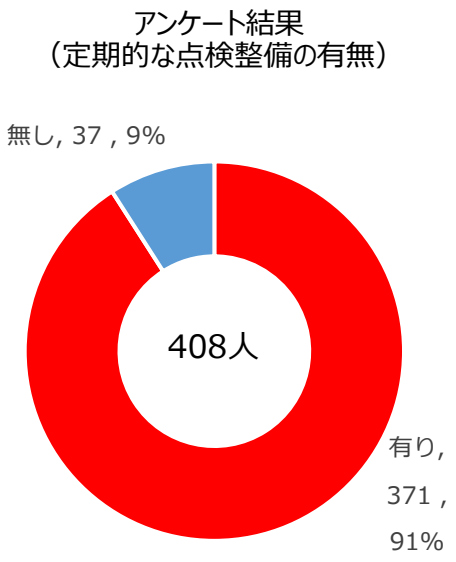
アンケート調査結果評価委員会

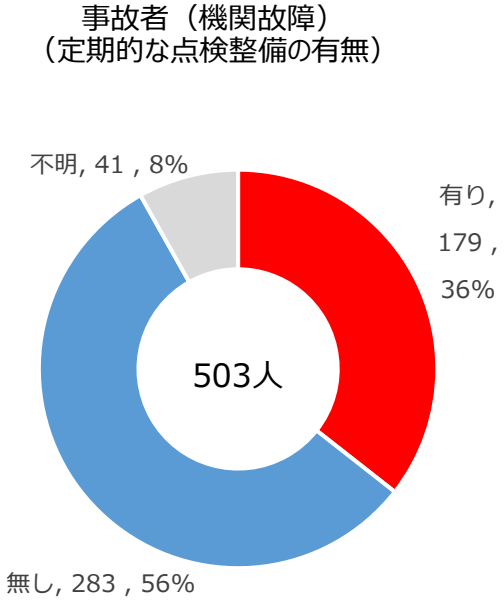
産業医科大学産業生態科学研究所人間工学研究室　榎原毅教授を委員長に選任し、アンケート調査結果と海難データを比較分析した結果を評価するための委員会を令和７年２月10日に開催しました。

同委員会において、機関整備等の定期点検を実施することは海難防止の効果が高く、さらに海難防止講習会を受講することによって安全意識がより高まり、海難の発生率が定期点検未実施かつ海難防止講習会も参加しない方と比較して、約24分の１に減少することが確認できました。

また、海難を起こした方の情報を収集・分析するだけでなく、海難を起こしていない方の安全行動を分析し、日常的に海難防止のために実施している行為やヒヤリハットで対応できた行動等、海難を防いでいる要因（好事例）を分析することが重要であると認識しました。

【アンケート結果例】





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

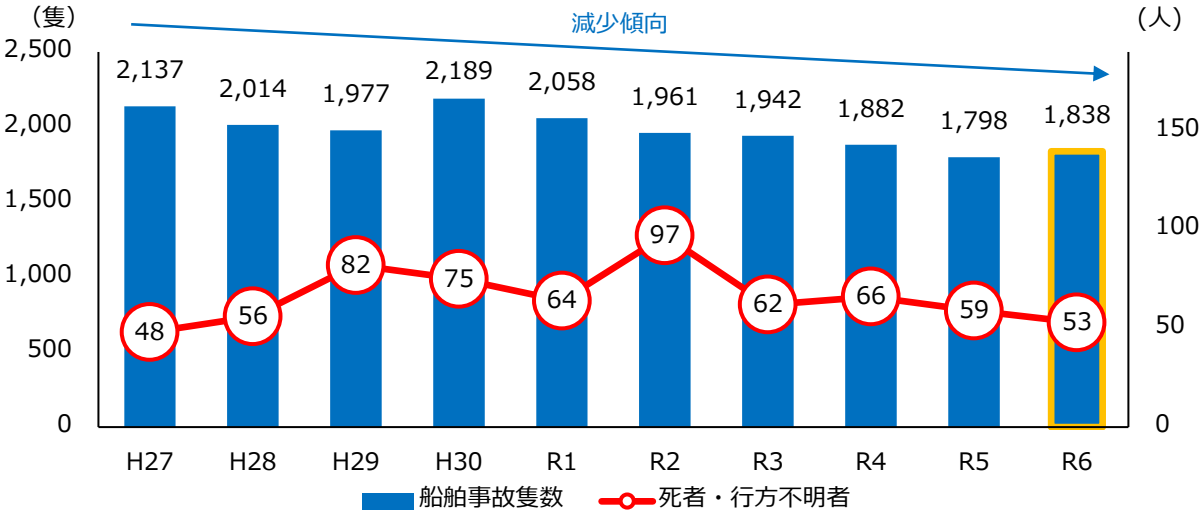
１　現況

（１）概観

令和６年に海上保安庁が取り扱った船舶事故は 1,838 隻で、前年に比べ 40 隻増加しました。船舶事故隻数が増加したのは平成 30 年以来ですが、全体的には減少傾向にあります。

また、船舶事故に伴う死者・行方不明者数は 53 人で、前年に比べ６人減少しました。

【船舶事故隻数の推移】

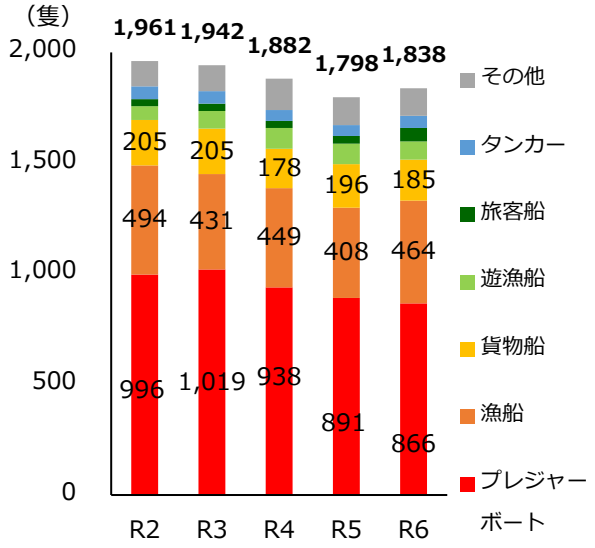


転覆した漁船を調査する様子

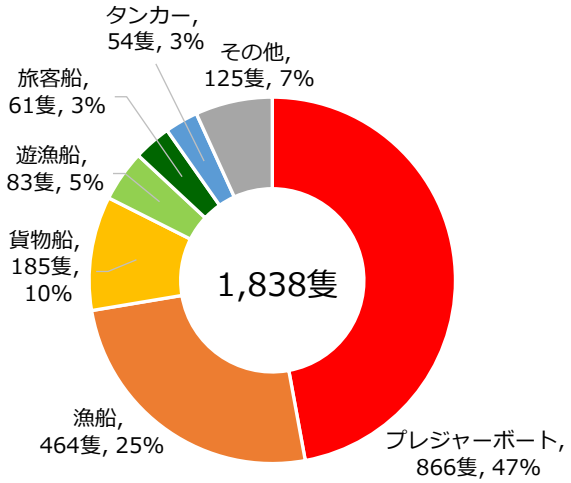
（２）船舶種類別

令和６年の船舶種類別の隻数は、プレジャーボート 866 隻（47%）が最も多く、次いで漁船 464 隻（25%）、貨物船 185 隻（10%）の順となっています。プレジャーボートについては、過去５年間で最も少なくなっています。

【船舶種類別の推移】



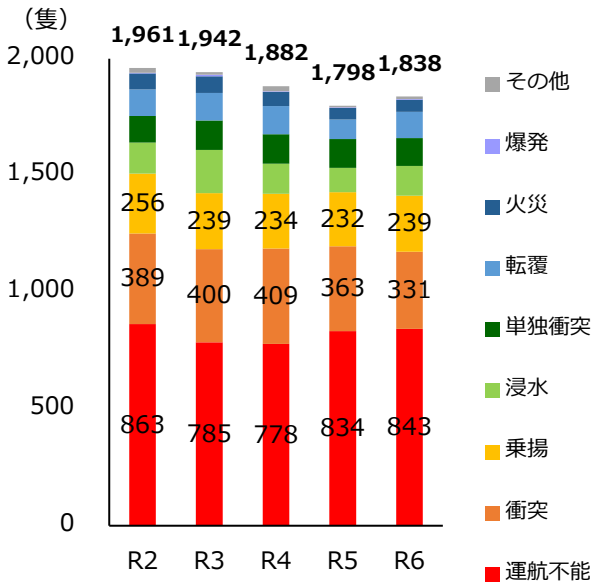
【船舶種類別の割合（令和６年）】



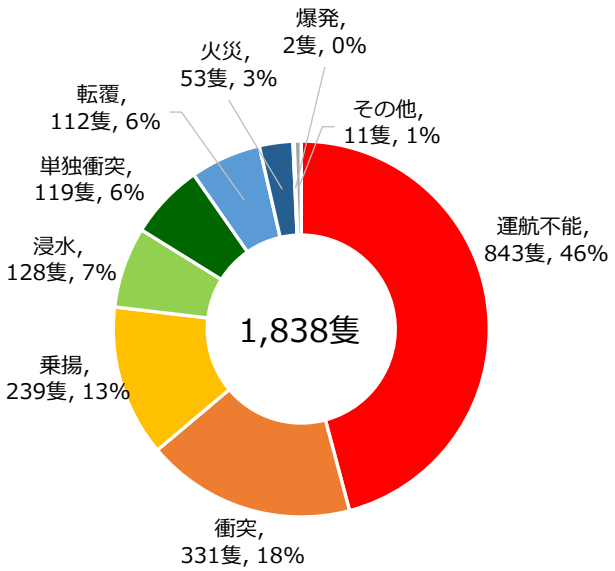
（３）船舶事故種類別

令和６年の船舶事故種類別の隻数は、機関故障や無人漂流等の運航不能 843 隻（46%）が最も多く、次いで衝突 331 隻（18%）、乗揚 239 隻（13%）の順となっています。衝突については、過去５年間で最も少なくなっています。

【船舶事故種類別の推移】



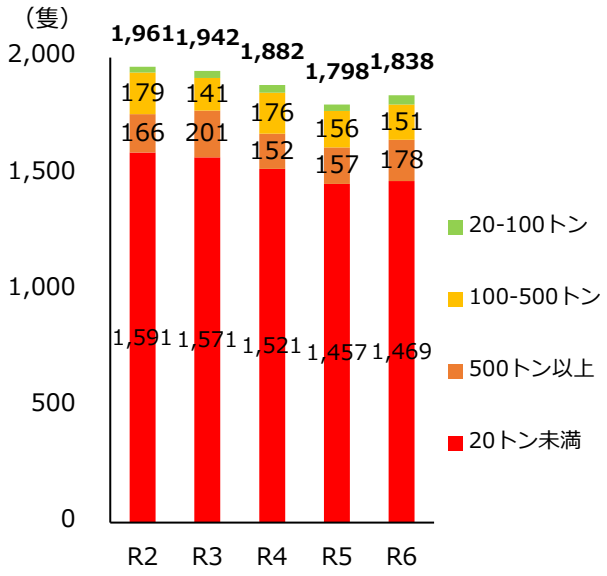
【船舶事故種類別の割合（令和６年）】



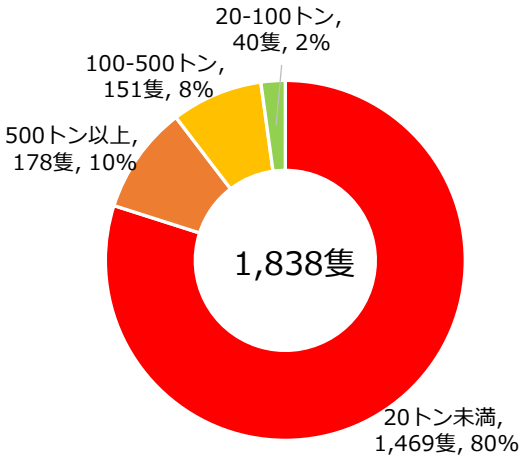
（４）トン数別

令和６年のトン数別の隻数は、20 トン未満 1,469 隻（80%）が最も多く、過去５年間同じ傾向を示しています。次いで 500 トン以上 178 隻（10%）、100 トン以上 500 トン未満 151 隻（8%）の順となっています。

【トン数別の推移】



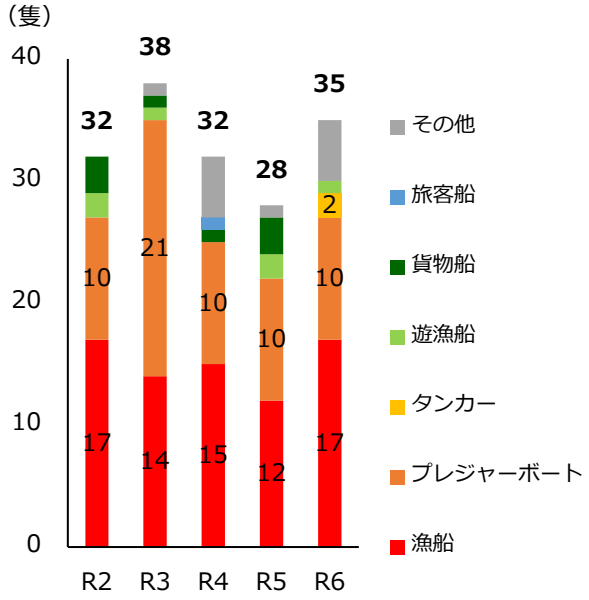
【トン数別の割合（令和６年）】



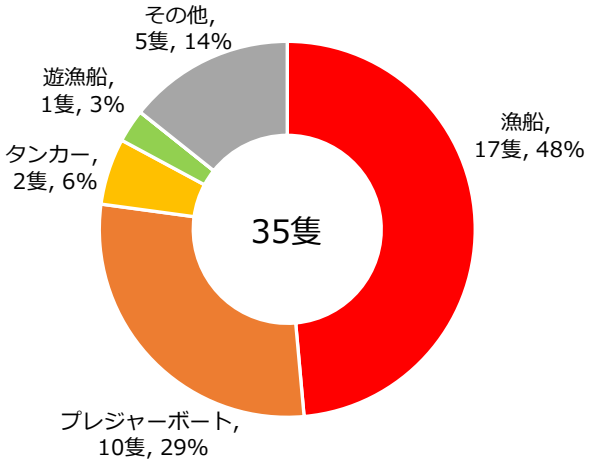
（５）死者・行方不明者を伴う船舶事故

令和６年の死者・行方不明者を伴う船舶事故隻数は 35 隻で、前年に比べ７隻増加しています。船舶種類別では、漁船 17 隻（48%）が最も多く、次いでプレジャーボート 10 隻（29%）となっています。

【死者・行方不明者を伴う船舶事故の推移】



【死者・行方不明者を伴う船舶事故の割合（令和６年）】



2　船舶種類別の事故防止対策

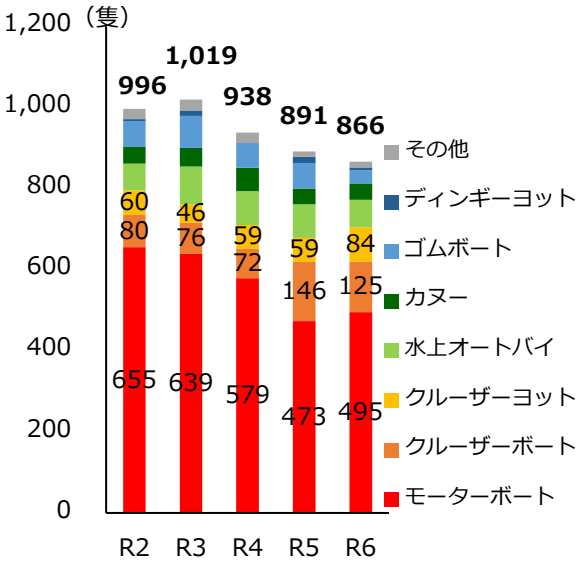
（１）プレジャーボートの事故防止対策

全体の傾向

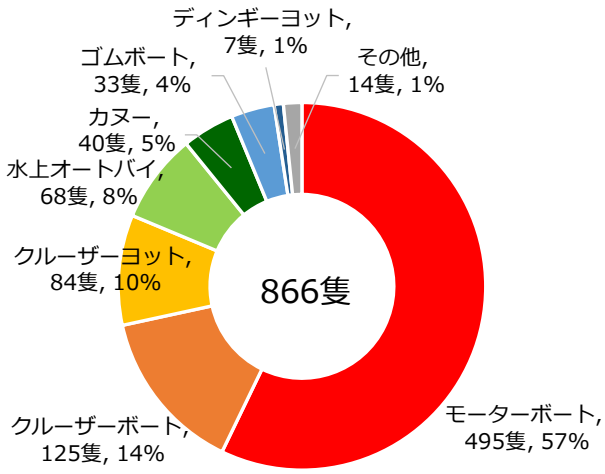
（ア）令和６年のプレジャーボートの船舶事故隻数は 866 隻で、前年に比べ 25 隻減少し、過去５年間で最も少なくなっています。

プレジャーボートの種類別では、モーターボート 495 隻（57%）が最も多く、次いでクルーザーボート 125 隻（14%）、クルーザーヨット 84 隻（10%）の順となっています。

【プレジャーボート種類別の推移】

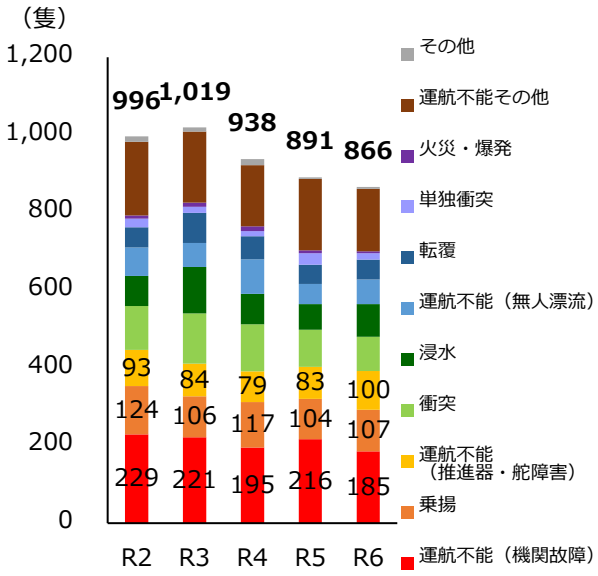


【プレジャーボート種類別の割合（令和６年）】

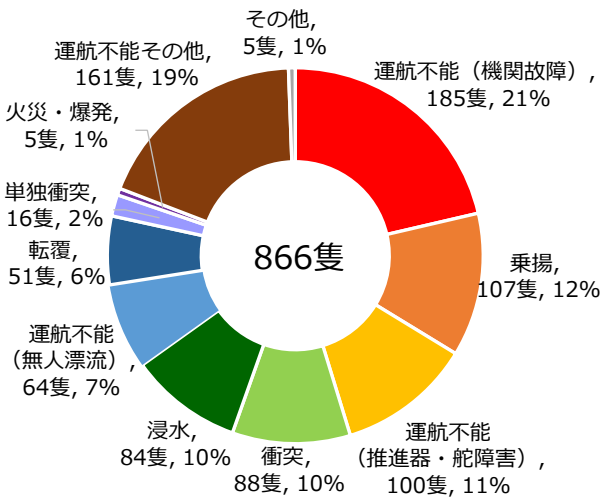


（イ）令和６年の船舶事故種類別では、運航不能（機関故障）185 隻（21%）が最も多く、次いで乗揚 107 隻（12%）となっています。運航不能（機関故障）は、過去５年間で最も少なくなっています。

【船舶事故種類別の推移】



【船舶事故種類別の割合（令和６年）】



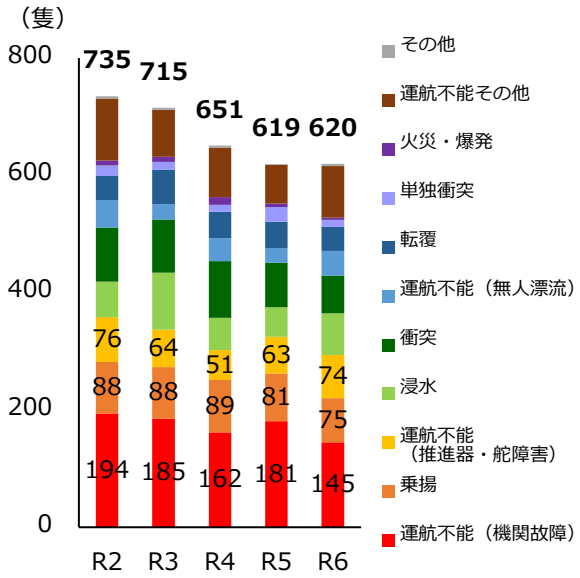
①　モーターボート及びクルーザーボートの事故防止対策

ア　傾向

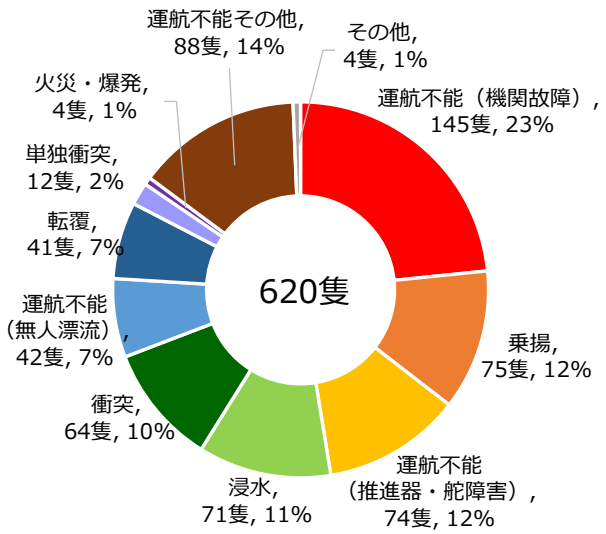
（ア）令和６年のモーターボート及びクルーザーボートの船舶事故隻数は 620 隻で、前年に比べ１隻増加しています。

船舶事故種類別では、運航不能（機関故障）145 隻（23%）が最も多く、次いで乗揚 75 隻（12%）となっています。いずれも過去５年間で最も少なくなっています。

【船舶事故種類別の推移】

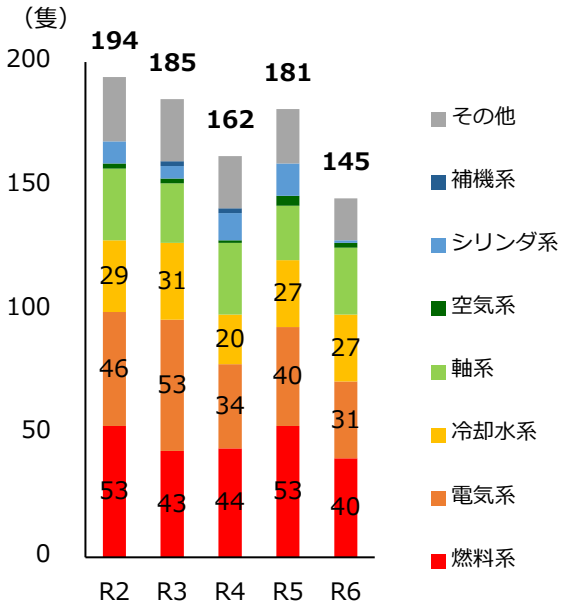


【船舶事故種類別の割合（令和６年）】

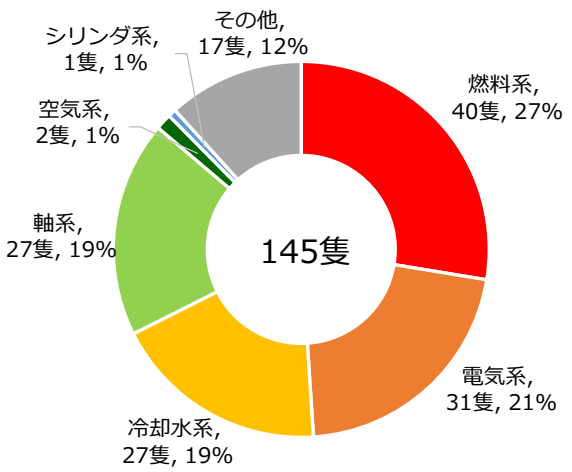


（イ）令和６年の運航不能（機関故障）の故障箇所別では、燃料系 40 隻（27%）が最も多く、次いで電気系 31 隻（21%）、冷却水系及び軸系各 27 隻（19%）の順となっています。

【故障箇所別の推移】

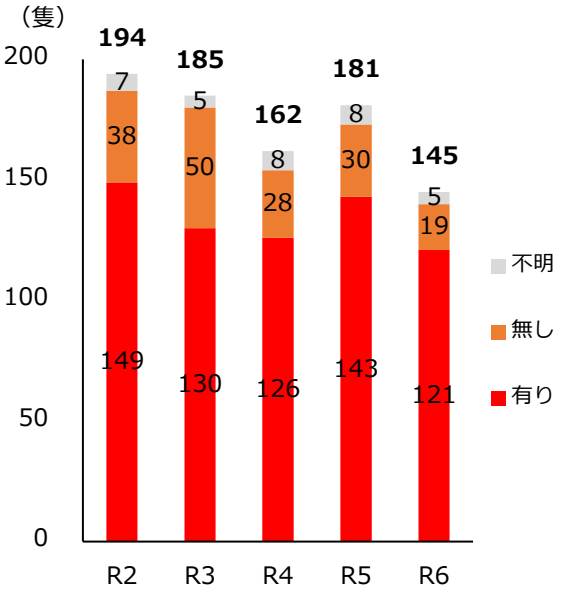


【故障箇所別の割合（令和６年）】

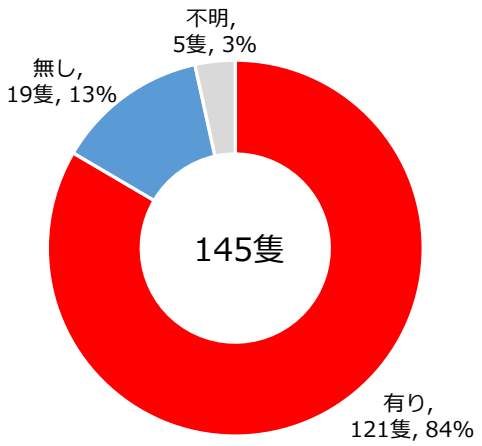


（ウ）令和６年に発生した運航不能（機関故障）の発航前検査の実施別では、有り 121 隻（84%）が最も多く、次いで無し 19 隻（13%）となっています。

【発航前検査実施の推移】



【発航前検査実施の割合（令和６年）】



イ　事故事例

事例１：運航不能（機関故障）～燃料系の故障～

事故概要：航行中のプレジャーボート（モーターボート）の機関が突然停止しました。船長が機関の再起動を試みましたが、セルモーターが回るのみで起動しませんでした。救助後に原因を調査したところ、燃料フィルターが目詰まりを起こし燃料が機関に供給されない状態でした。船長は、発航前に燃料フィルター等の点検を行っていませんでした。

事例２：運航不能（機関故障）～電気系の故障～

事故概要：沖合で試運転中のプレジャーボート（モーターボート）の機関が起動しなくなりました。救助後に原因を調査したところ、スパークプラグが腐食して燃料に着火できない状態でした。船長は、前所有者による機関の整備履歴を把握しておらず、また、自身や整備業者による点検・整備を行っていませんでした。

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や日常点検を適切に実施し、故障の予兆（異音・振動等）を見逃さないこと、整備事業者等による定期的な点検整備や整備記録の管理を行うことが重要です。

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や整備記録の管理等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】

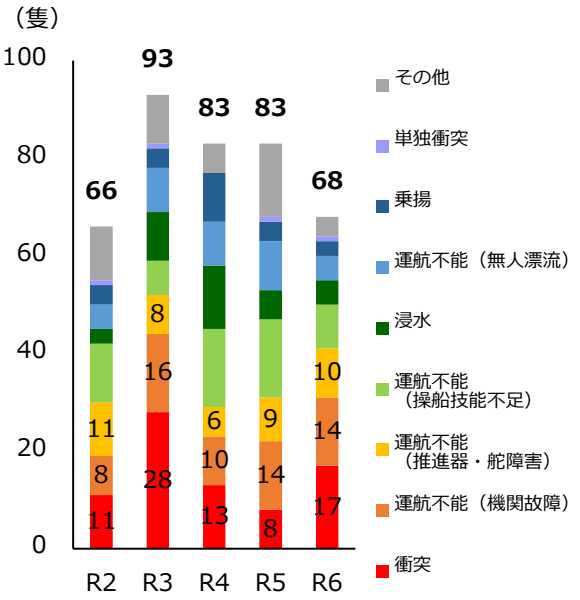
【洋上でのプレジャーボートへの訪船指導】

②　水上オートバイの事故防止対策

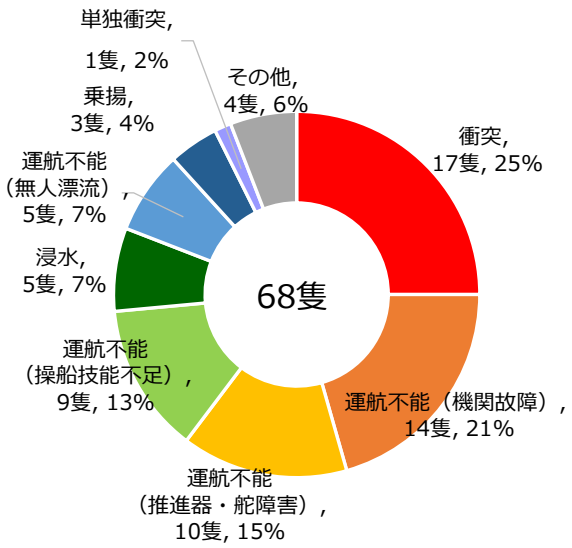
ア　傾向

（ア）令和６年の水上オートバイの船舶事故隻数は 68 隻で、前年に比べ 15 隻減少しています。船舶事故種類別では、衝突 17 隻（25%）が最も多く、次いで運航不能（機関故障）14 隻（21%）、運航不能（推進器・舵障害）10 隻（15%）の順となっています。

【船舶事故種類別の推移】

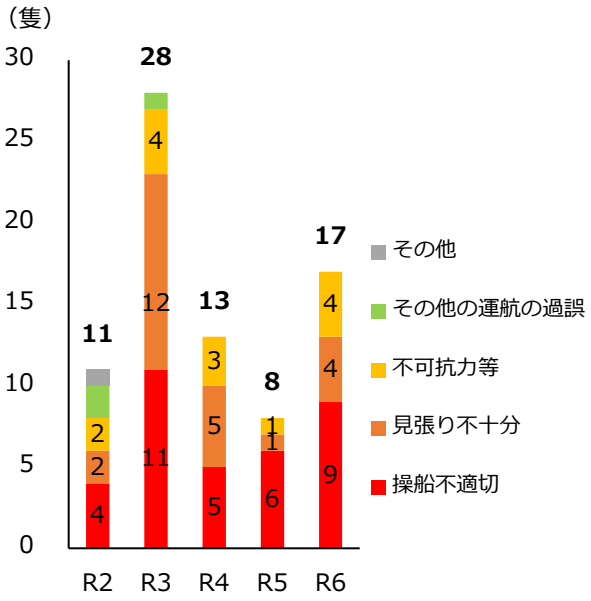


【船舶事故種類別の割合（令和６年）】

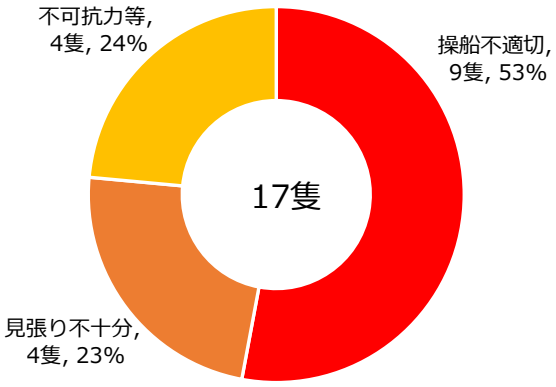


（イ）令和６年の衝突の原因別では、操船不適切９隻（53%）が最も多く、次いで見張り不十分４隻（23%）となっています。

【衝突原因別の推移】



【衝突原因別の割合（令和６年）】



イ　事故事例

事例１：衝突　～操船不適切～

事故概要：遊走中の水上オートバイ同士が衝突しました。当時、一方の水上オートバイが風潮流の影響でもう一方の針路上に入ってしまい両船ともすぐに回避動作をとりましたが、接近して航行していたため間に合いませんでした。両船の船長とも水上オートバイの操縦経験が１年未満で、水上オートバイの特性を十分理解していませんでした。

事例２：衝突　～見張り不十分～

事故概要：遊走中の水上オートバイと錨泊中の水上オートバイが衝突しました。遊走していた水上オートバイの船長は、自船が曳航するウェイクボードを気にするあまり前方の見張りがおろそかとなり、衝突するまで錨泊中の水上オートバイに気づいていませんでした。

ウ　対策

水上オートバイの船舶事故は、衝突や運航不能（操船技能不足）が多く、その原因としては、ヒューマンエラーによる操船不適切や見張り不十分等で事故に遭うケースが多くなっています。

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（転覆時の復原方法等）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】

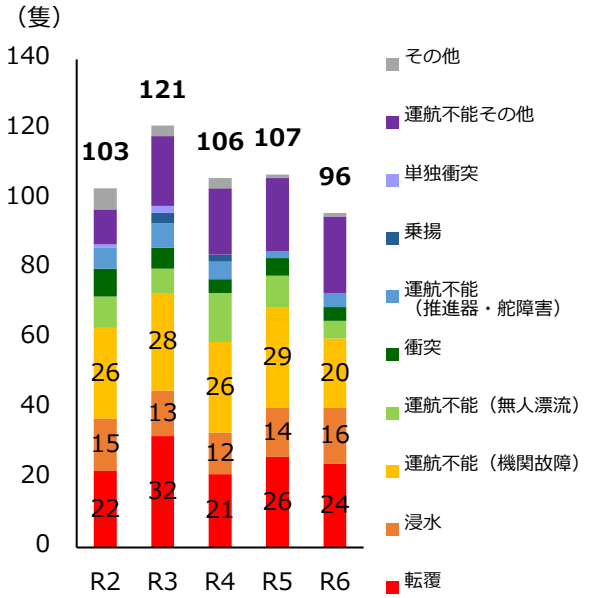
【関係団体との合同パトロール】

③　ミニボートの事故防止対策

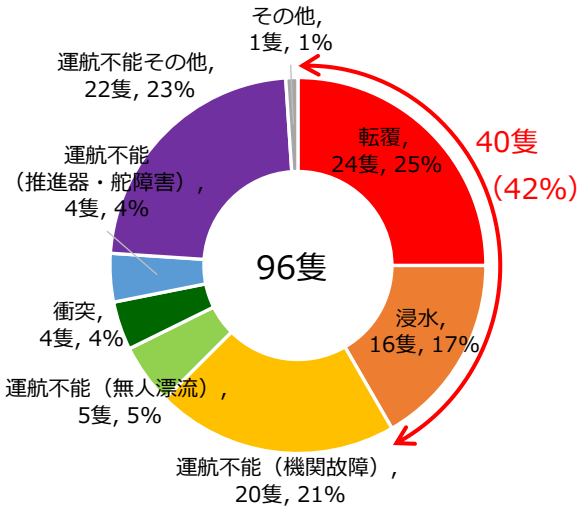
ア　傾向

（ア）令和６年のミニボートの船舶事故隻数は 96 隻で、前年に比べ 11 隻減少し、過去５年間で最も少なくなっています。船舶事故種類別では、転覆・浸水 40 隻（42%）が最も多く、次いで運航不能（機関故障）20 隻（21%）となっています。

【船舶事故種類別の推移】

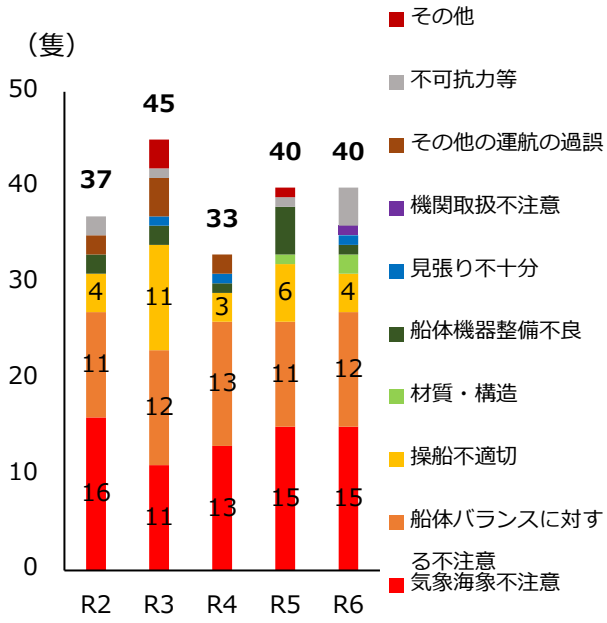


【船舶事故種類別の割合（令和６年）】

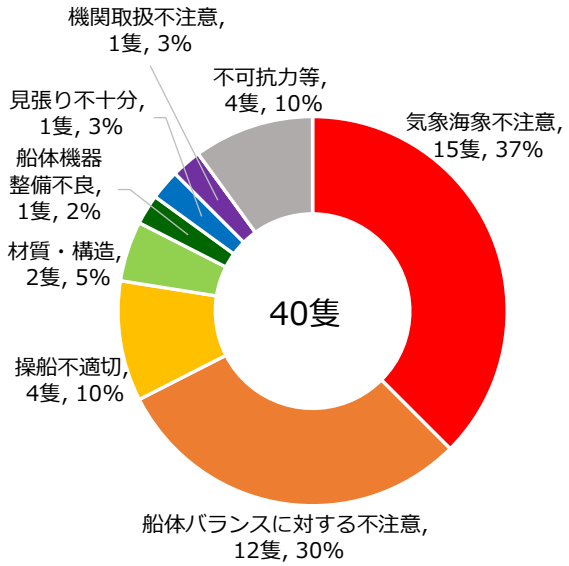


（イ）令和６年の転覆・浸水の原因別では、気象海象不注意 15 隻（37%）が最も多く、次いで船体バランスに対する不注意 12 隻（30%）、操船不適切４隻（10%）の順となっています。

【転覆・浸水の原因別の推移】



【転覆・浸水原因別の割合（令和６年）】



イ　事故事例

事例１：転覆　～気象海象不注意～
事故概要：漂泊して釣り中のミニボートが横波を受け転覆しました。船長は、釣り中に風が強くなってきたことに気が付いていましたが、帰港することなくそのまま釣りを続けていました。

事例２：浸水　～船体バランスに対する不注意～
事故概要：漂泊して釣り中のミニボートにおいて、船長が用を足すため船の上で立ち上がったところ、船体が傾いて船長が海に転落し、その影響で船内に浸水しました。

ウ　対策

ミニボートの船舶事故は、転覆、浸水が多く、その原因としては、気象海象不注意や船体バランスに対する不注意等により、事故に遭うケースが多くなっております。この要因としては、ミニボートは小型船舶操縦免許や船舶検査が不要であり、インター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（楽天市場等）や LINE ヤフー株式会社（Yahoo！オークション等）、株式会社メルカリ（メルカリびより）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】

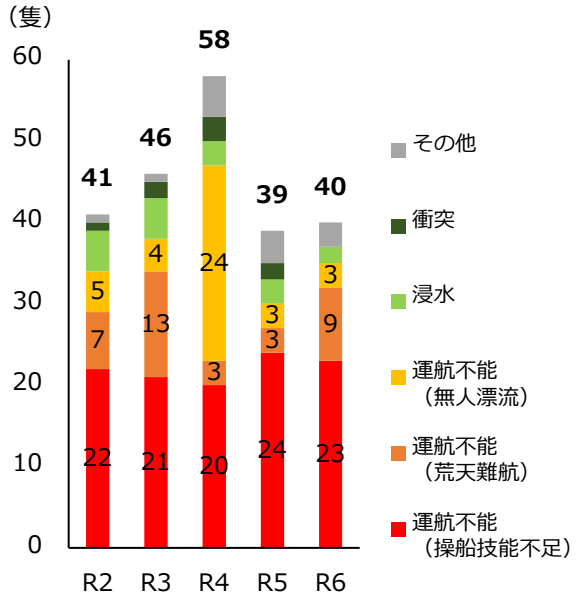
【洋上でのミニボートへの訪船指導】

④　カヌーの事故防止対策

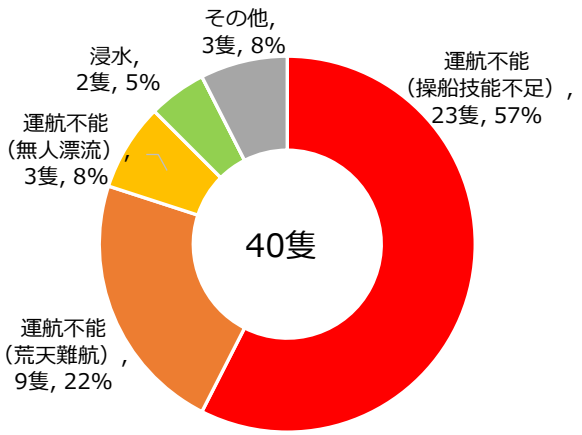
ア　傾向

（ア）令和６年のカヌーの船舶事故隻数は40隻で、前年に比べ１隻増加しました。船舶事故種類別では、運航不能（操船技能不足）23隻（57%）が最も多く、次いで運航不能（荒天難航）９隻（22%）となっています。

【船舶事故種類別の推移】

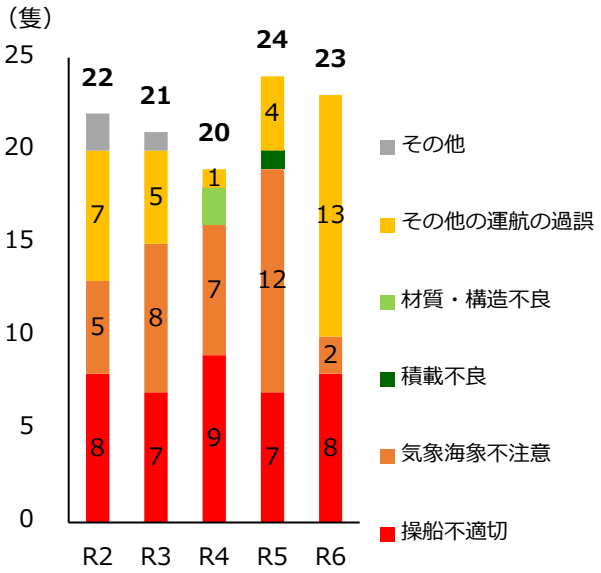


【船舶事故種類別の割合（令和６年）】

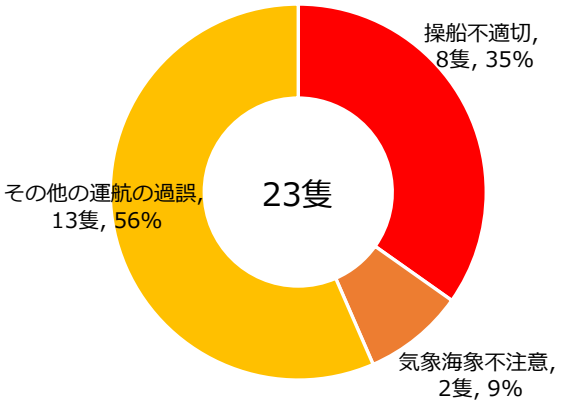


（イ）令和６年の運航不能（操船技能不足）の原因別では、操船不適切８隻（35%）が最も多く、次いで気象海象不注意２隻（9%）となっています。

【運航不能（操船技能不足）原因別の推移】



【運航不能（操船技能不足）原因別の割合（令和６年）】



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：２人乗りのカヌーが遊走中に転覆し、乗船者が船体を引き起こすことができずに漂流しました。カヌーは、乗船者が付近の貸し出し業者から借用したもので、沖合に行き過ぎていることに気が付いた貸し出し業者が引き返すよう注意するも、無視して遊走を続けていました。

事例２：運航不能（操船技能不足）～気象海象不注意～

事故概要：遊走中のカヌーが潮に流されて岸に戻れなくなって漂流し、その後、近くを通りかかった船に助けを求め救助されました。カヌーの乗船者は、潮の流れを考慮せず海に出ていました。また、携帯電話等の連絡手段を持っていなかったため、救助を要請することができませんでした。

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、インター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、大手デジタルプラットフォーム提供者と協力し、購入者に対して安全に関する情報を発信するなどの安全啓発を行うとともに、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講習会】

【カヌー愛好者に対する現場指導】

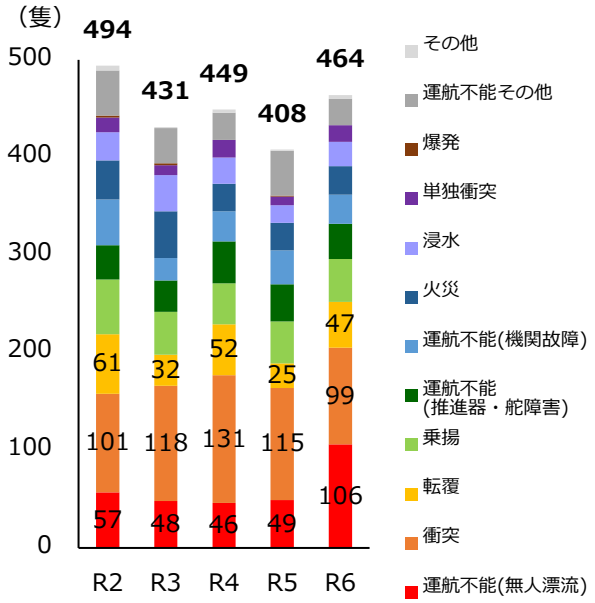
（２）漁船の事故防止対策

ア　傾向

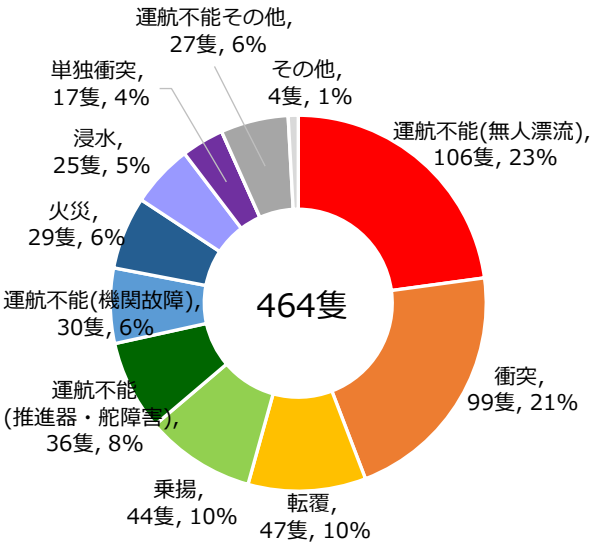
（ア）令和６年の漁船の船舶事故隻数は 464 隻で、前年に比べ 56 隻増加しています。 船舶事故種類別では、運航不能（無人漂流）106 隻（23%）が最も多く、次いで衝突 99 隻（21%）、転覆 47 隻（10%）の順となっていますが、令和６年の能登半島地震の影響※を除外すると衝突が最も多く、次いで運航不能（無人漂流）、乗揚の順となっています。

※運航不能（無人漂流）40 隻、転覆７隻、浸水２隻、その他２隻

【船舶事故種類別の推移】

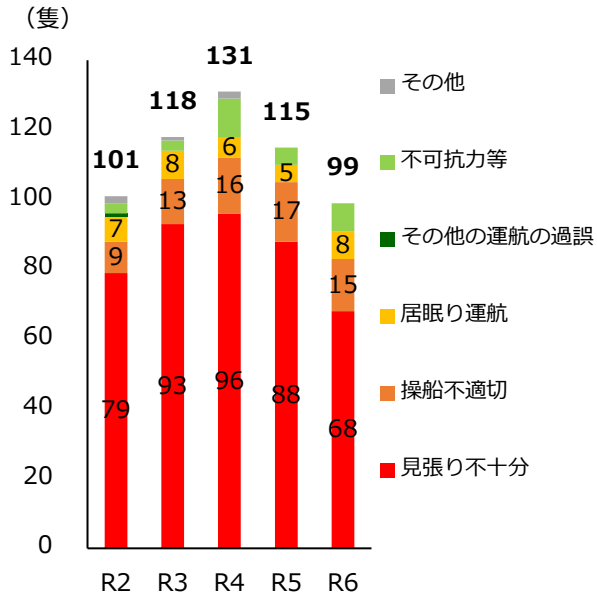


【船舶事故種類別の割合（令和６年）】

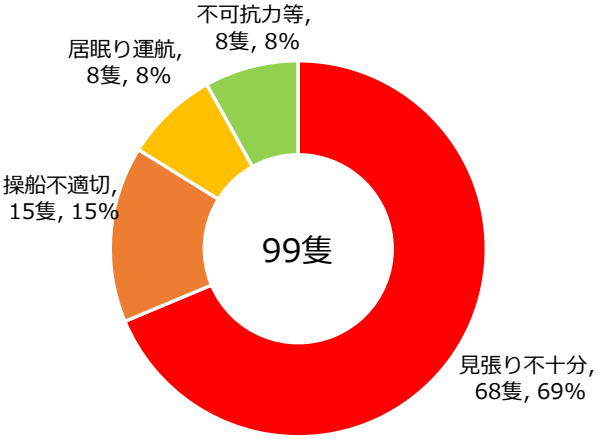


（イ）令和６年の衝突の原因別では、見張り不十分 68 隻（69%）が最も多く、次いで操船不適切 15 隻（15%）、居眠り運航８隻（８%）の順となっています。見張り不十分は、過去５年間で最も少なくなっています。

【衝突原因別の推移】

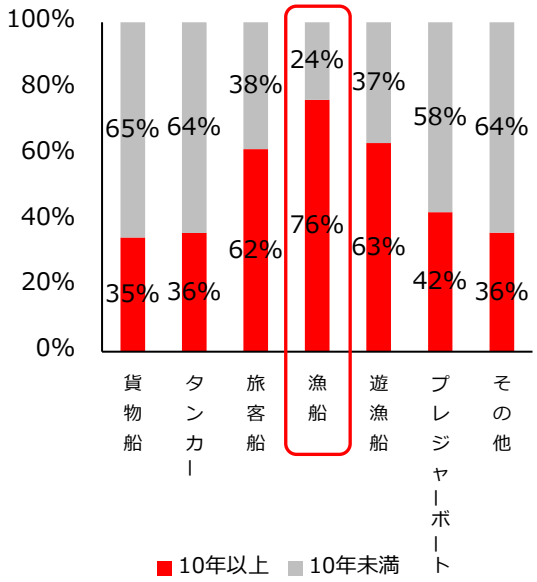


【衝突原因別の割合（令和６年）】

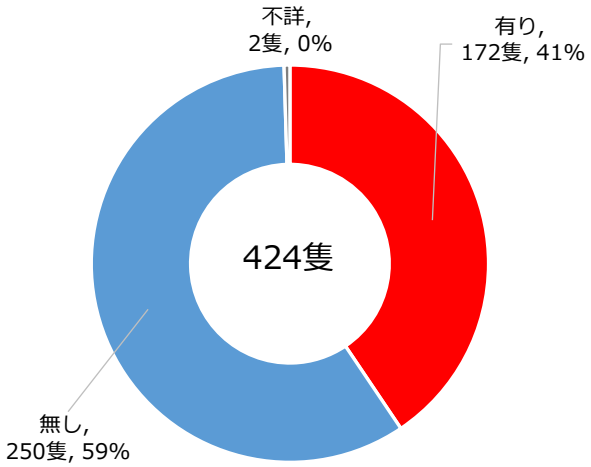


（ウ）過去５年間に発生した漁船の衝突について、10 年以上の経験を有する操船者による事故の割合が 76%と高いことが特徴として挙げられます。また、見張り不十分が原因の衝突について、相手船を認識することなく衝突している場合が半数以上を占めています。

【衝突における操船者の経験割合（過去５年間）】



【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）】



イ　事故事例

事例１：衝突　～見張り不十分～

事故概要：漁を終え帰港中の漁船が周囲に他の船が見当たらなかったため見張りをせずに航行していたところ、漂泊して釣り中のプレジャーボートに気づくことなく衝突しました。プレジャーボートの船長は、自船に向かってくる漁船を認めたものの、漁船が避けてくれると思い回避動作を行っていませんでした。

事例２：衝突　～操船不適切～

事故概要：漁場に向けて航行中の漁船（199 トン）が自船に向かってくる小型漁船を認めましたが、小型の相手船が避けてくれると思い回避動作を行わなかったところ、相手船は気づかないまま衝突しました。

ウ　対策

漁船の衝突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、居眠りや見張り不十分による乗揚事故も多く発生しており、乗揚は死傷者を伴う船舶事故に発展する場合もあり、大変危険です。

海上保安庁では、漁船の衝突、乗揚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】

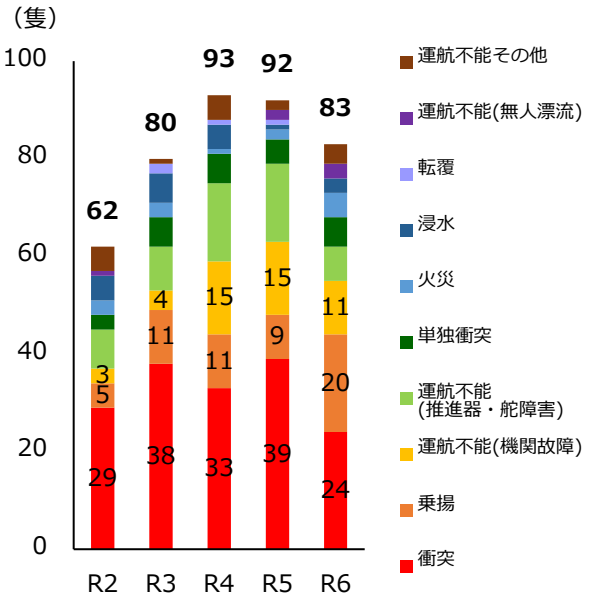
【漁船への訪船指導】

（３）遊漁船の事故防止対策

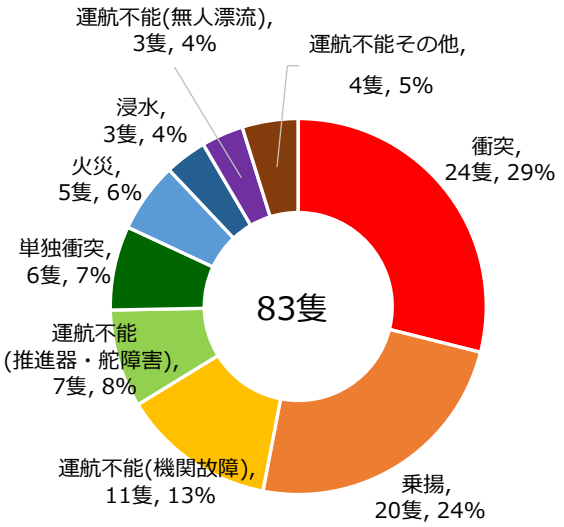
ア　傾向

（ア）令和６年の遊漁船の船舶事故隻数は 83 隻で、前年に比べ９隻減少しています。船舶事故種類別では、衝突 24 隻（29%）が最も多く、次いで乗揚 20 隻（24%）、運航不能（機関故障）11 隻（13%）の順となっています。衝突は、過去５年間で最も少なくなっています。

【船舶事故種類別の推移】

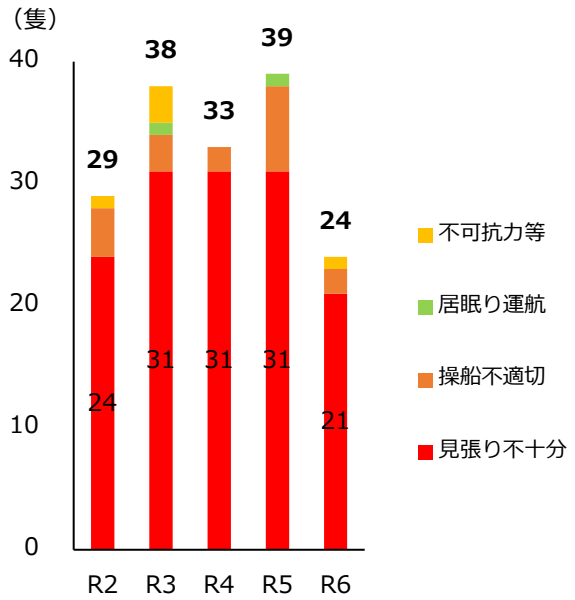


【船舶事故種類別の割合（令和６年）】

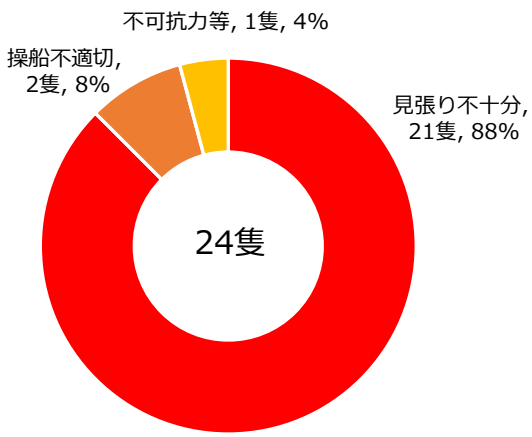


（イ）令和６年の衝突の原因別では、見張り不十分 21 隻（88%）が最も多く、次いで操船不適切２隻（8%）となっています。

【衝突原因別の推移】

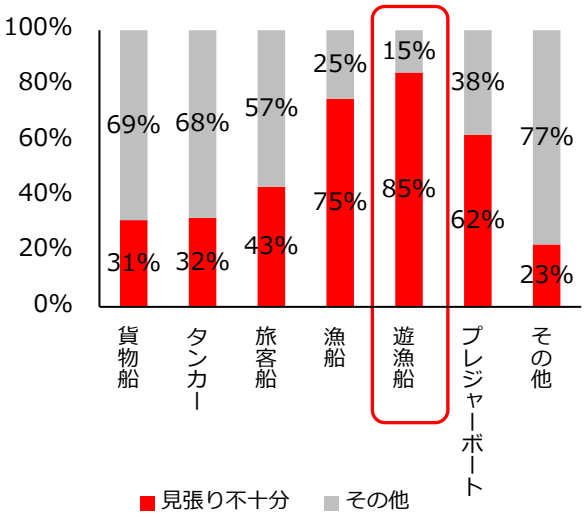


【衝突原因別の割合（令和６年）】

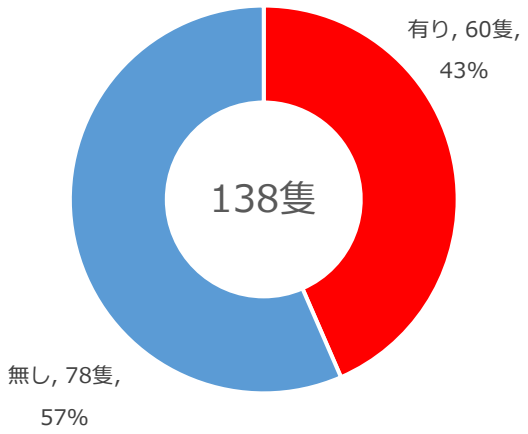


（ウ）過去５年間に発生した遊漁船の衝突について、その原因として見張り不十分が 85%を占め他の船種に比べて高くなっています。また、見張り不十分が原因の衝突について、相手船を認識することなく衝突している場合が半数以上を占めています。

【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）】



【見張り不十分が原因の衝突のうち相手船の初認の有無の割合（過去５年間）】



イ　事故事例

事例１：衝突　～見張り不十分～

事故概要：遊漁場所に向けて航行中の遊漁船が漂泊して釣り中のプレジャーボートに衝突しました。遊漁船の船長は、GPS プロッターを注視するあまり周囲の見張りを行っていませんでした。また、プレジャーボートの船長は、釣りに没頭するあまり周囲の見張りを行っていませんでした。

事例２：乗揚　～見張り不十分～

事故概要：遊漁場所に向けて航行中の遊漁船が岩場に乗揚げて乗客２人が負傷しました。船長は、乗客との会話に夢中になるあまり前方の見張りがおろそかになっていました。

ウ　対策

遊漁船の衝突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、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】

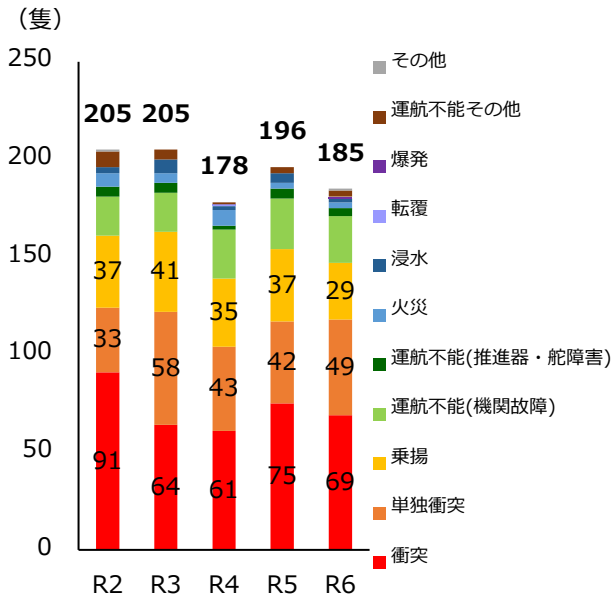
【遊漁船への訪船指導】

（４）貨物船等の事故防止対策

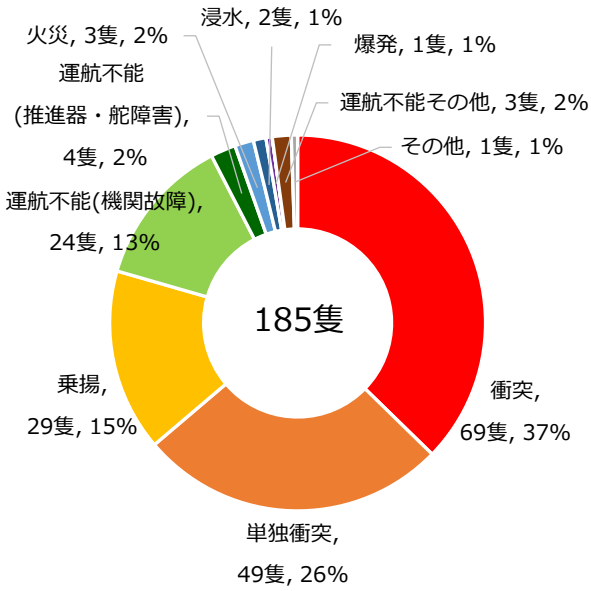
ア　貨物船の傾向

（ア）令和６年の貨物船の船舶事故隻数は 185 隻で、前年に比べ 11 隻減少しています。船舶事故種類別では、衝突 69 隻（37%）が最も多く、次いで単独衝突 49 隻（26%）、乗揚 29 隻（15%）の順となっています。

【船舶事故種類別の推移】

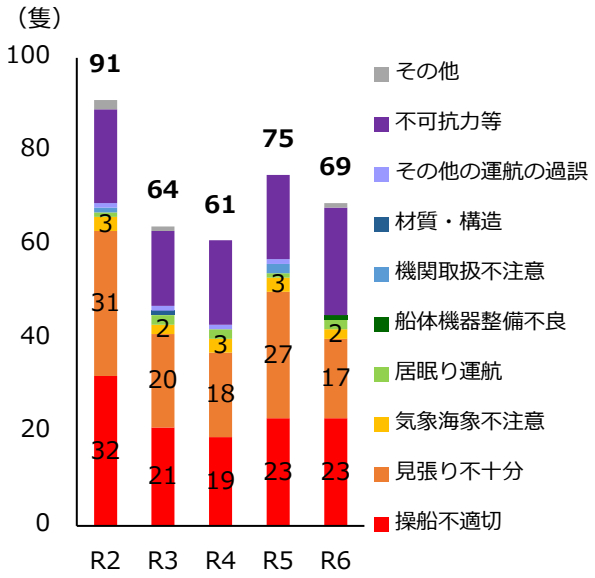


【船舶事故種類別の割合（令和６年）】

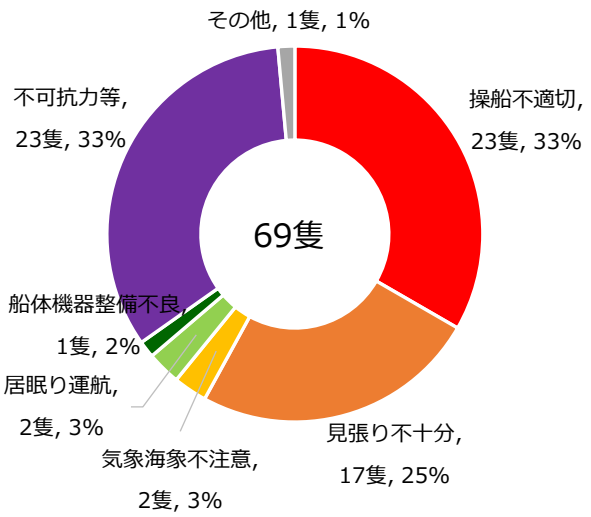


（イ）令和６年の衝突の原因別では、操船不適切 23 隻（33%）が最も多く、次いで見張り不十分 17 隻（25%）となっています。見張り不十分は、過去５年間で最も少なくなっています。

【衝突原因別の推移】



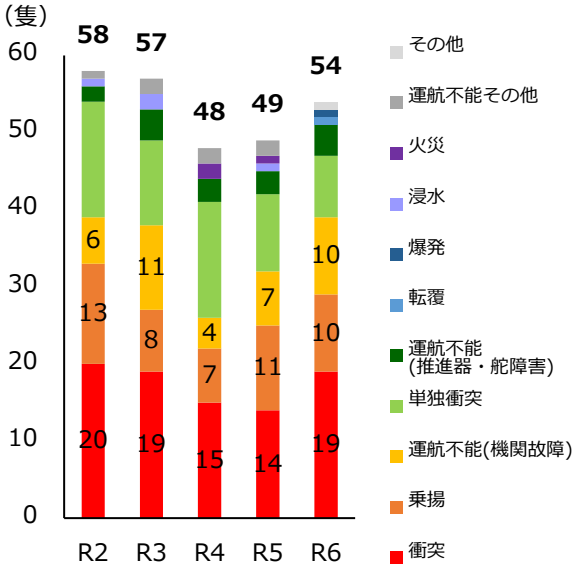
【衝突原因別の割合（令和６年）】



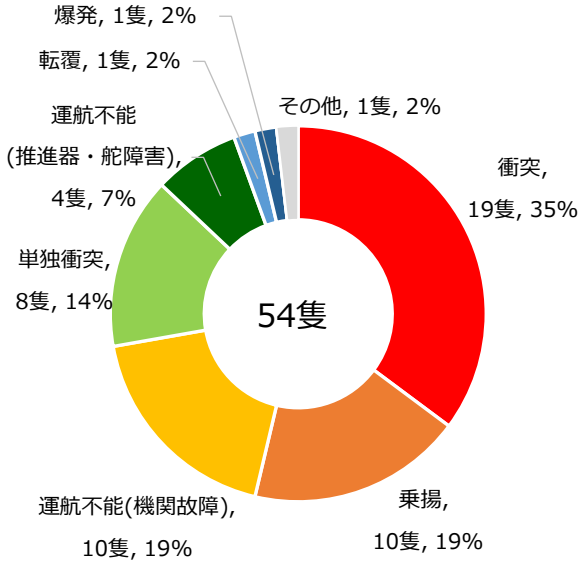
イ　タンカーの傾向

（ア）令和６年の船舶事故は 54 隻で、前年に比べ５隻増加しています。船舶事故種類別では、衝突 19 隻（35%）が最も多く、次いで乗揚及び運航不能（機関故障）各 10 隻（19%）となっています。

【船舶事故種類別の推移】

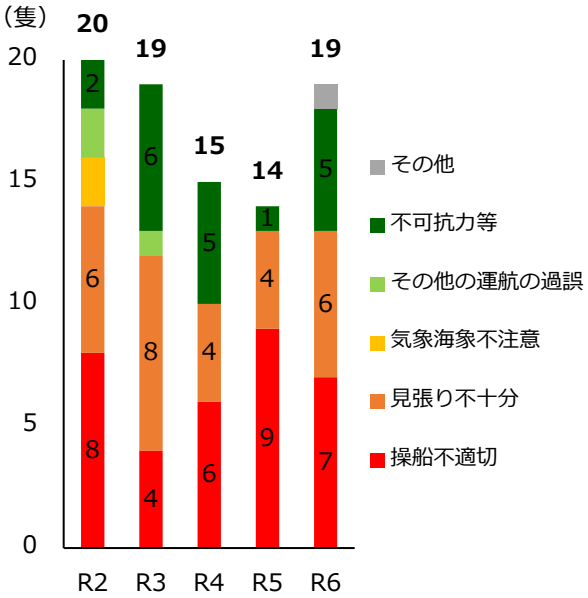


【船舶事故種類別の割合（令和６年）】

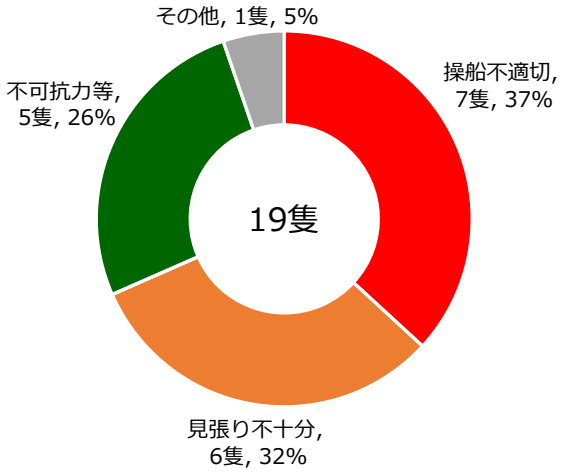


（イ）令和６年の衝突の原因別では、操船不適切７隻（37%）が最も多く、次いで見張り不十分６隻（32%）となっています。

【衝突原因別の推移】



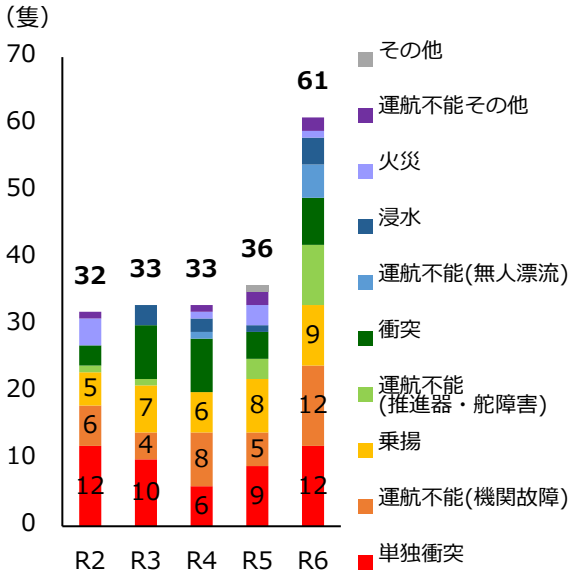
【衝突原因別の割合（令和６年）】



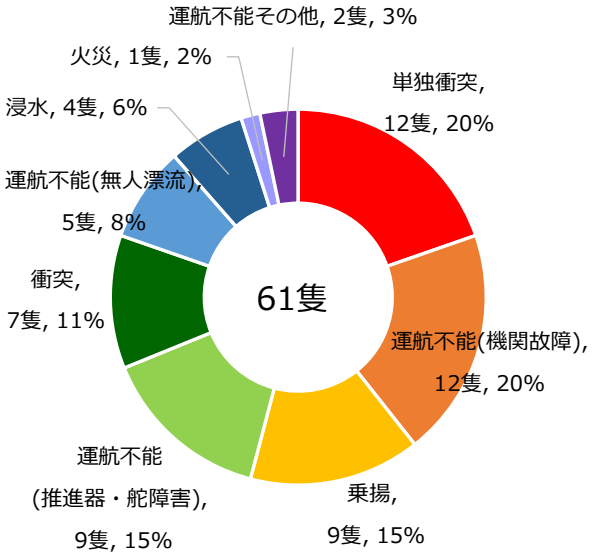
ウ　旅客船の傾向

（ア）令和６年の船舶事故隻数は 61 隻で、前年に比べ 25 隻増加しており、過去５年間で最も多くなっています。船舶事故種類別では、単独衝突及び運航不能（機関故障）各 12 隻（20%）が最も多く、次いで乗揚９隻（15%）となっています。

【船舶事故種類別の推移】

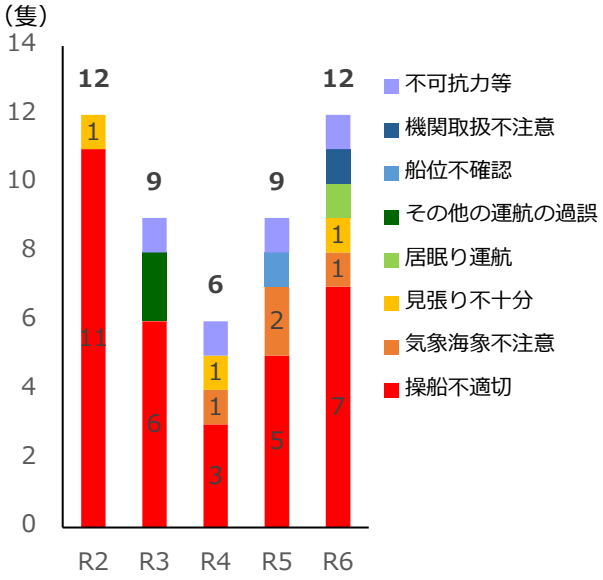


【船舶事故種類別の割合（令和６年）】

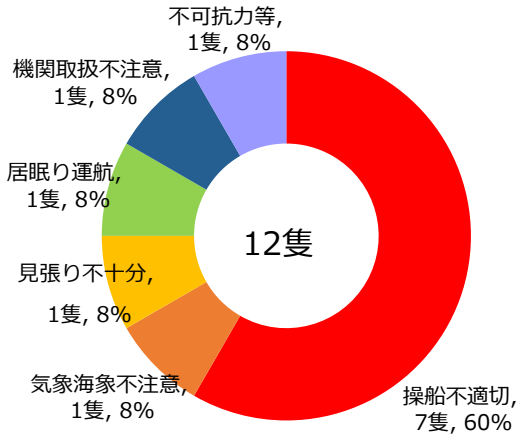


（イ）令和６年に発生した単独衝突の原因別では、操船不適切７隻（60%）が最も多くなっています。

【単独衝突原因別の推移】



【単独衝突原因別の割合（令和６年）】



エ　事故事例

事例：貨物船衝突　～操船不適切～

事故概要：夜間、行き会い関係にある貨物船同士が衝突しました。事故当時、一方の操船者は相手船が現在の針路を維持して右舷対右舷で行き会うと考え針路を維持していましたが、もう一方の操船者は左舷対左舷で行き会うように操船していました。また、両船とも無線電話による船橋間通信を行っていませんでした。

事例：タンカー衝突　～操船不適切～

事故概要：荷役を終了し桟橋から離桟中のタンカーが前方に係留中の別のタンカーに衝突しました。事故当時、離桟中のタンカーの船長が船橋内の操舵スタンドから船橋のウイング部に移動して操船しようとしましたが、操舵装置の操舵権限をウイング部の遠隔操舵装置に切り替えていなかったため、意図した操船が行えない状態でした。

事例：旅客船単独衝突　～操船不適切～

事故概要：着桟中の旅客船が桟橋に衝突して乗客１人が負傷しました。安全に着桟するためには桟橋の手前で速力を１ノット以下に減速する必要がありましたが、十分に減速していませんでした。また、船長が事故船舶を単独で操船するのは初めてでした。

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。

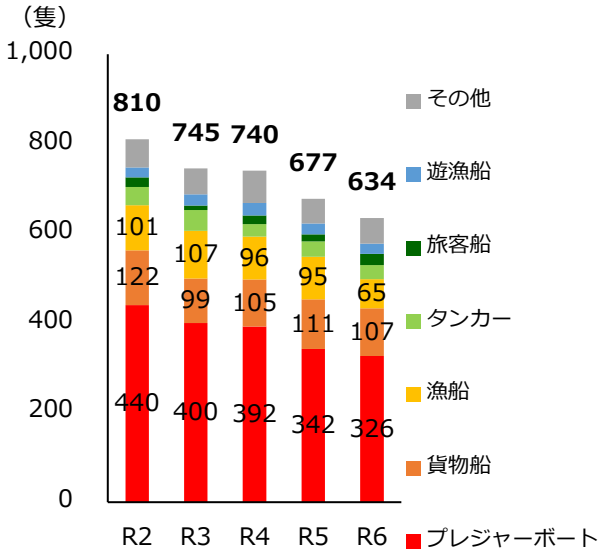
３　海域別の事故防止対策

（１）ふくそう海域の事故防止対策

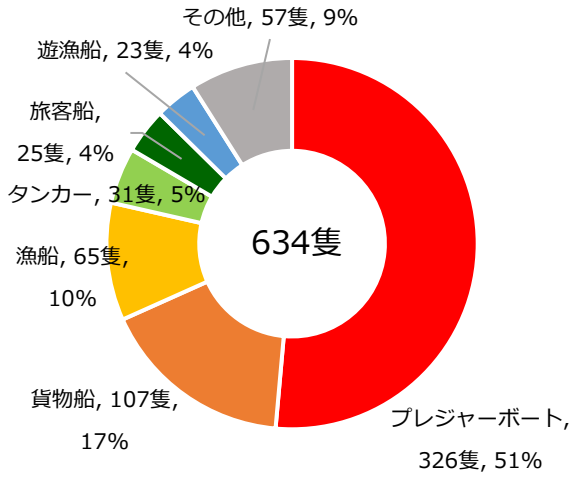
ア　傾向

（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６年の船舶事故隻数は 634 隻で、近年は減少傾向を示しています。船舶種類別では、プレジャーボート 326 隻（51%）が最も多く、次いで貨物船 107 隻（17%）、漁船 65 隻（10%）の順となっています。

【船舶種類別の推移】

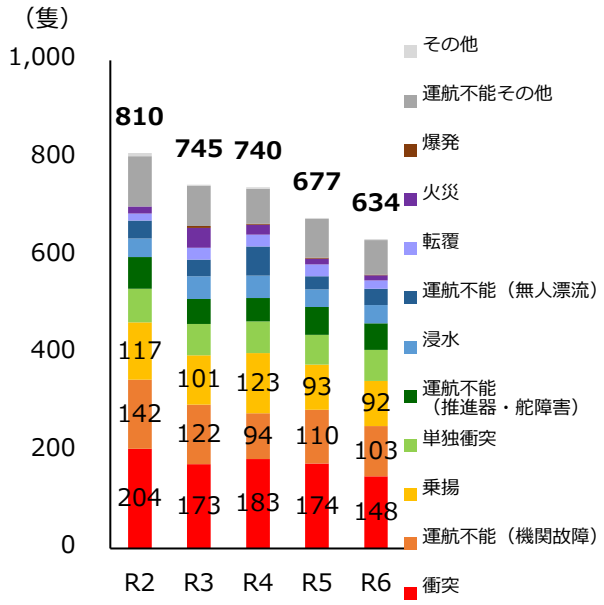


【船舶種類別の割合（令和６年）】

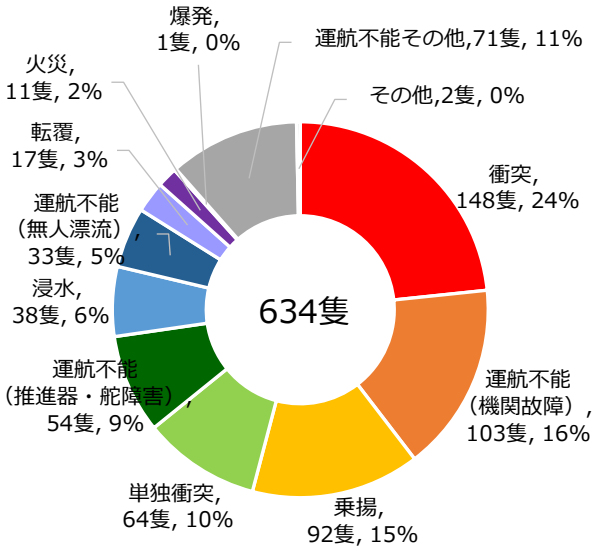


（イ）令和６年の船舶事故種類別では、衝突 148 隻（24%）が最も多く、次いで運航不能（機関故障）103 隻（16%）、乗揚 92 隻（15%）の順となっています。

【船舶事故種類別の推移】



【船舶事故種類別の割合（令和６年）】

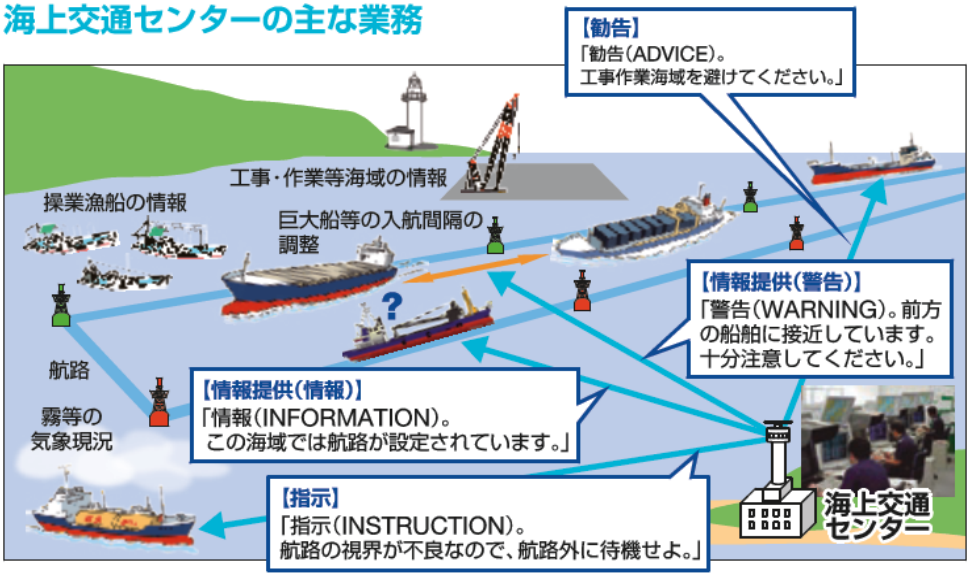


イ　対策

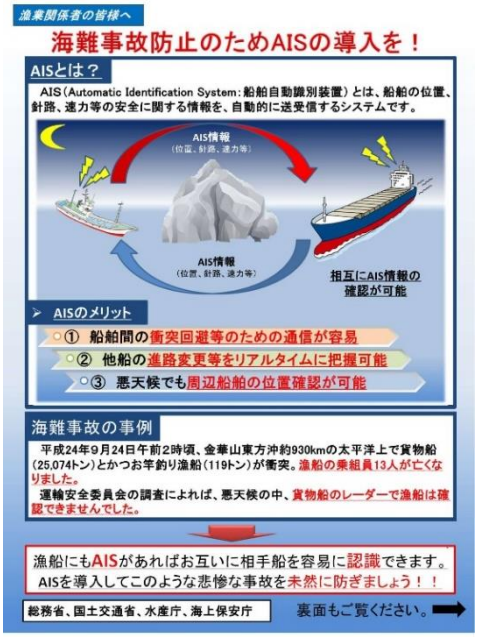
ふくそう海域の安全対策については、海上交通センターにおいて、レーダーや AIS 等により船舶の動静を把握し、船舶交通の安全に必要な情報提供を行っています。

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。



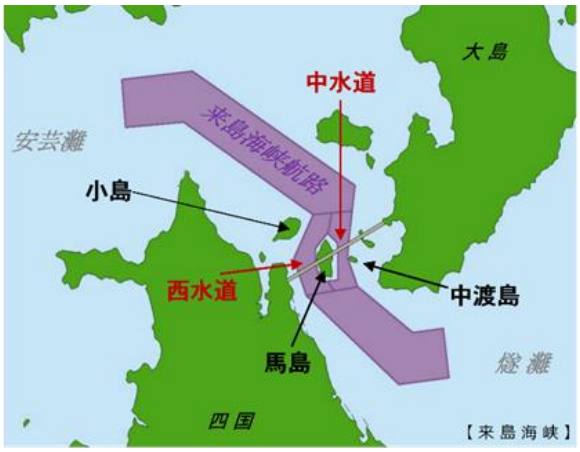
【AIS 周知・啓発リーフレット】



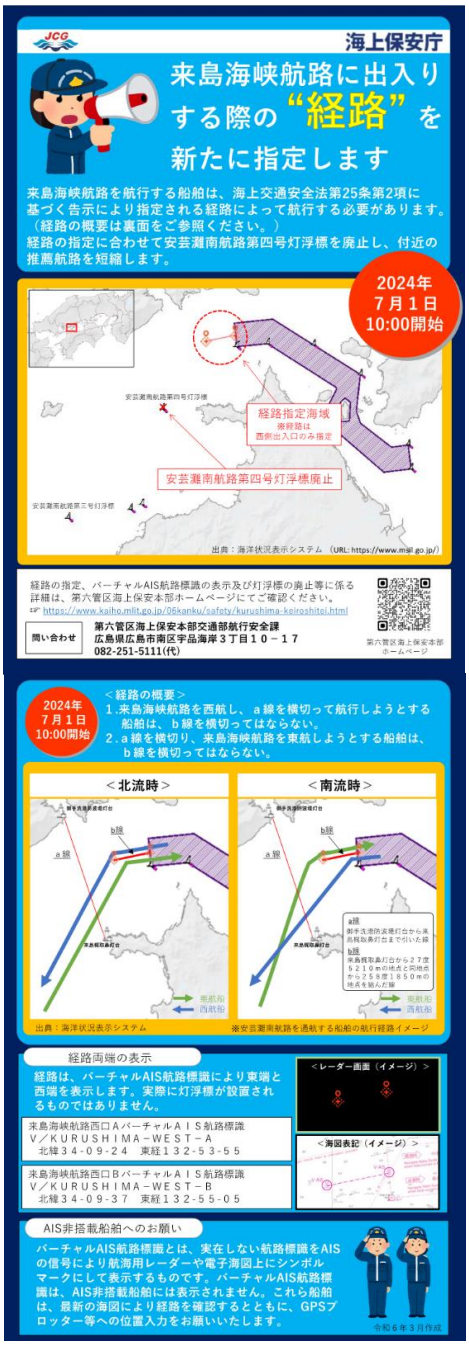
【アクセス先】

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

ふくそう海域における新たな交通ルールの運用（瀬戸内海）



愛媛県今治市沖に位置する来島海峡は、沖合いに浮かぶ島々の間を通る中水道、西水道、東水道、来島ノ瀬戸という複雑な流向、強い流速が発生する四つの狭い水路から成り、来島海峡航路は、そのうちの中水道、西水道と、そこに接続する海域により構成されています。船は右側通航が一般的ですが、来島海峡航路では、潮と同じ方向に進む船は中水道を航行する、潮と逆の方向に進む船は西水道を航行するという、潮流の向きによって右側通航と左側通航が入れ替わる世界で唯一の『順中逆西』航法が採用されており、航路の出入口付近において船舶同士の進路の交差が生じることがあります。航路も大きく湾曲し潮流も早いことから、全国でも有数の船舶交通の難所とされています。



来島海峡の西側海域では、令和３年及び令和５年に死者・行方不明者を伴う船舶同士の衝突が相次いで発生したことから、学識経験者、海事関係者、漁業関係者及び関係官公庁等地域の多くの関係者が参加する航行安全対策委員会を開催し、検討した結果、当該海域における航行環境改善策として、来島海峡航路西口を起点に入航船と出航船が分かれて航行するための『経路』を設定し、船舶同士の交差ポイントを航路の出入口付近から離れた広い安全な海域にするとともに、新たな交差ポイントを航行する際に支障となりかねない灯浮標（安芸灘南航路第四号灯浮標）を廃止することが妥当との結論が得られました。

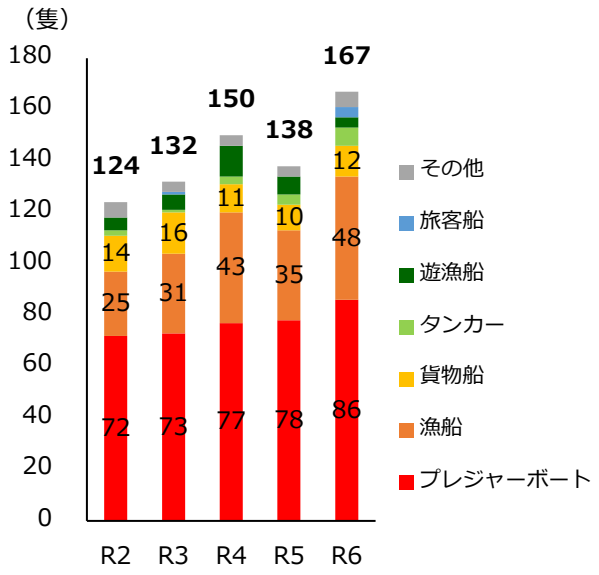
海上保安庁では、同委員会での検討結果をふまえ、安芸灘南航路第四号灯浮標を廃止するとともに、令和６年７月１日から、来島海峡航路西側海域に海上交通安全法第 25 条第 2 項に基づく経路を新たに指定しました。

（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

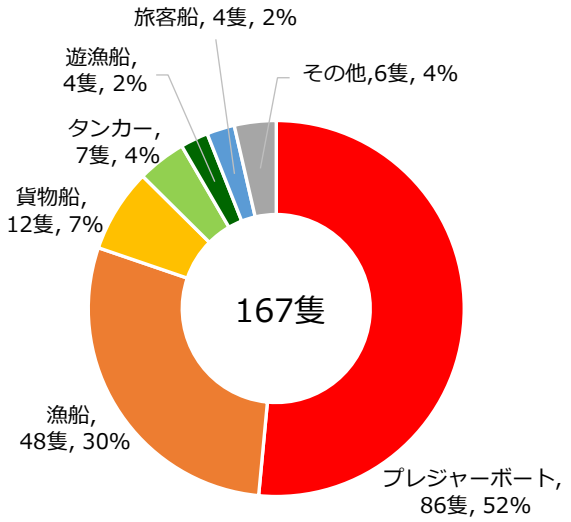
ア　傾向

（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６年の船舶事故隻数は 167 隻で、前年に比べ 29 隻増加しました。船舶種類別では、プレジャーボート 86 隻（52%）が最も多く、次いで漁船 48 隻（30%）となっています。

【船舶種類別の推移】

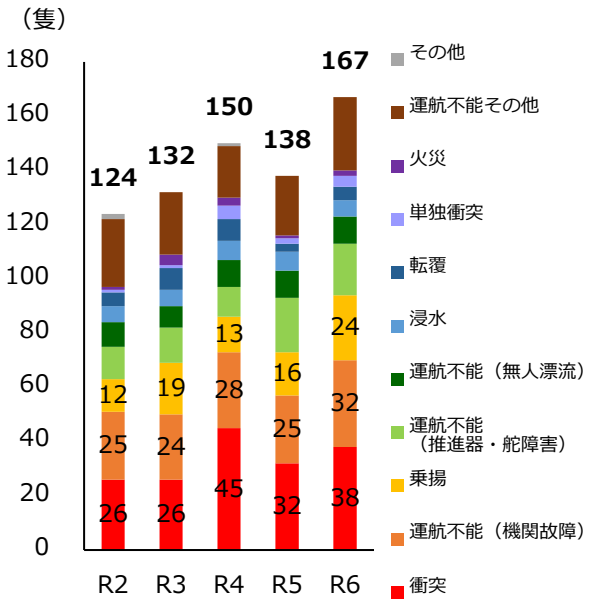


【船舶種類別の割合（令和６年）】

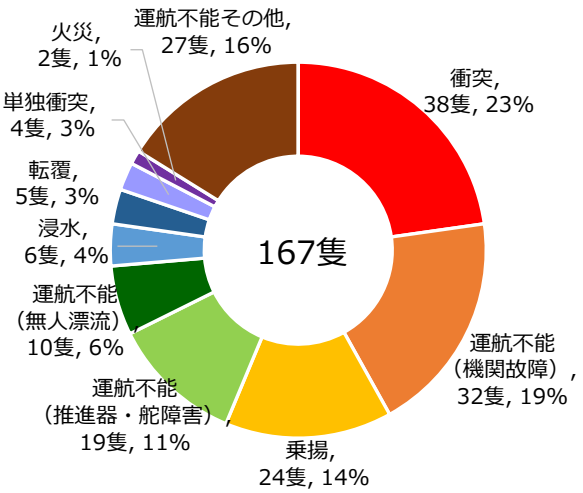


（イ）令和６年の船舶事故種類別では、衝突 38 隻（23%）が最も多く、次いで運航不能（機関故障）32 隻（19%）となっています。

【船舶事故種類別の推移】



【船舶事故種類別の割合（令和６年）】



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、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、それぞれ運用開始し、通航船舶の傾向を踏まえつつ、遵守率の向上を図っています。

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。

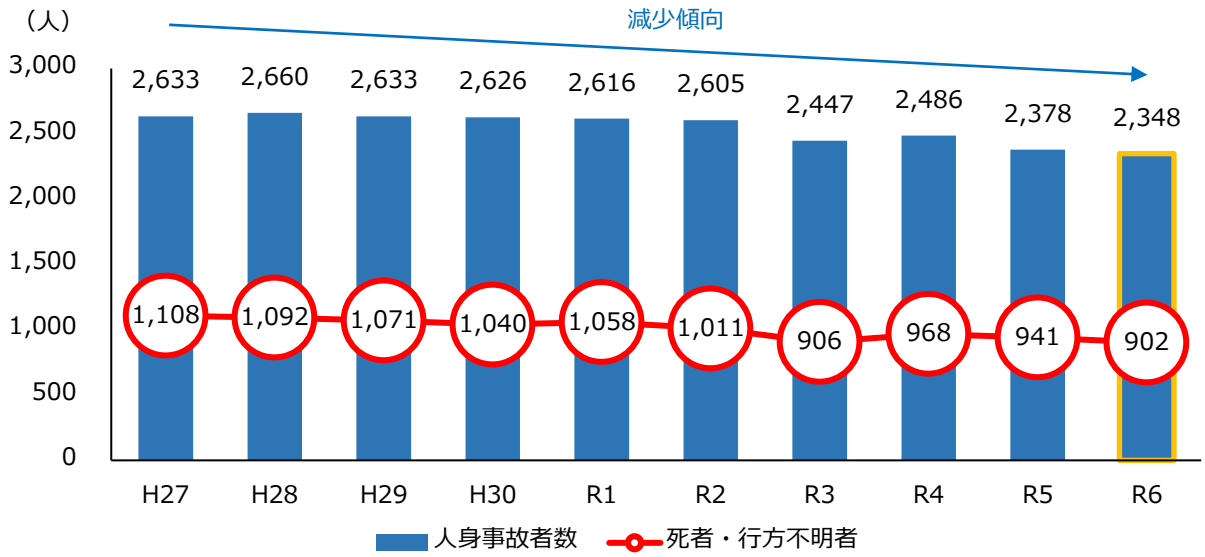
第２節　人身事故

１　現況

（１）概観

令和６年に海上保安庁が取り扱った人身事故者数は2,348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902人でした。

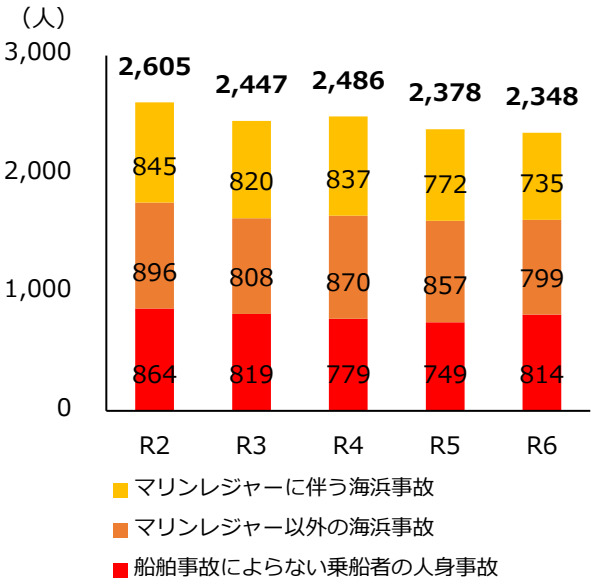
【人身事故者数の推移】



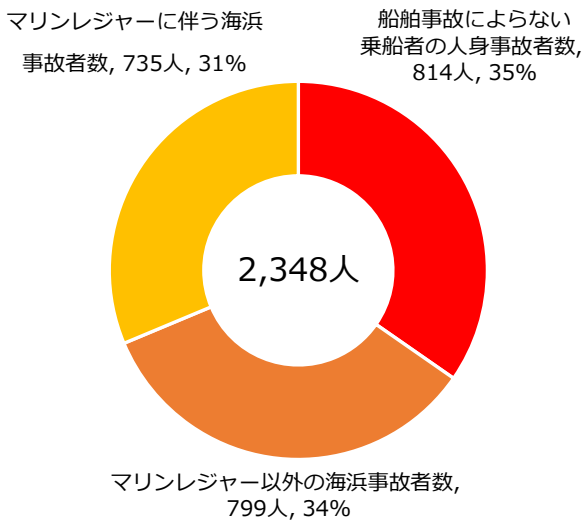
（２）事故区分別

令和６年の事故区分別では、船舶事故によらない乗船者の人身事故者数が814人（35%）、マリンレジャー以外の海浜事故者数が799人（34%）、マリンレジャーに伴う人身事故者数が735人（31%）となっています。

【事故区分別の推移】



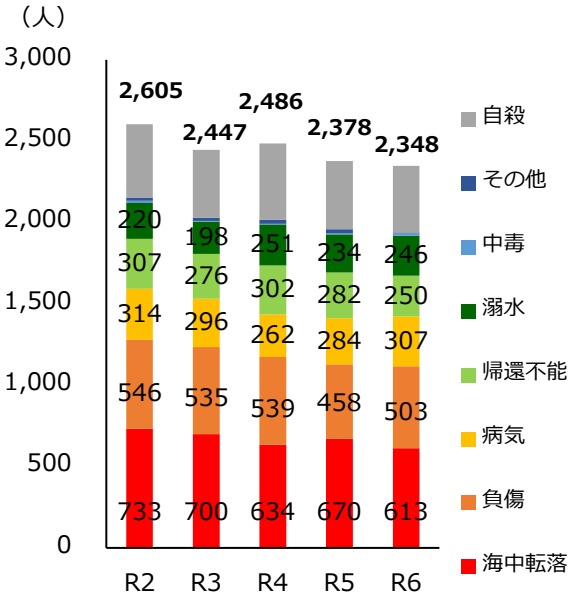
【事故区分別の割合（令和６年）】



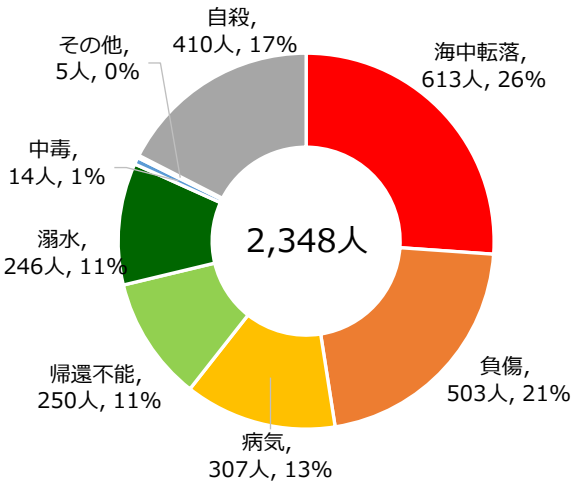
（３）事故内容別

令和６年の事故内容別では、海中転落 613 人（26%）が最も多く、次いで負傷 503 人（21%）となっています。過去５年間同じ傾向を示しています。

【事故内容別の事故者数の推移】



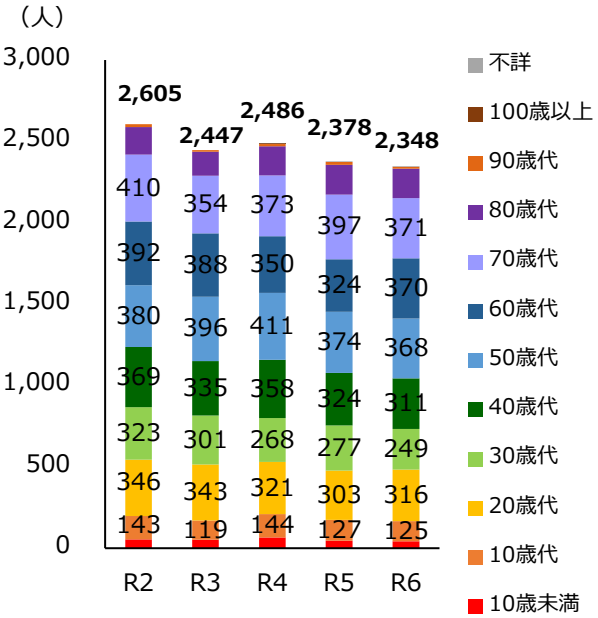
【事故内容別の割合（令和６年）】



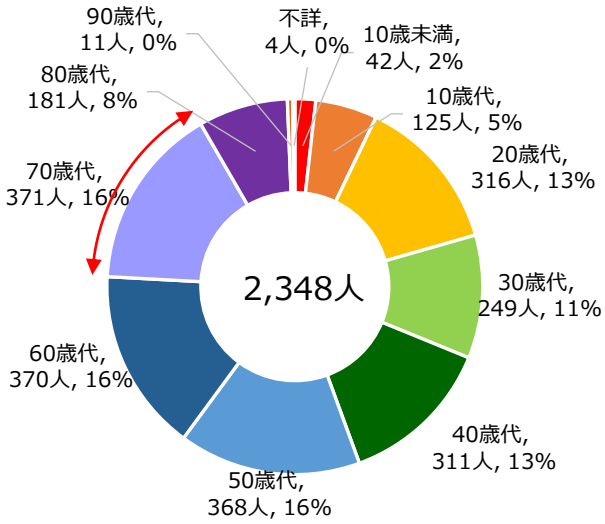
（４）年齢層別

令和６年の年齢層別では、70歳代371人（16%）が最も多く、次いで60歳代370人（16%）となっています。過去５年の年齢層別合計では50歳代が最も多くなっています。

【年齢層別の事故者数の推移】



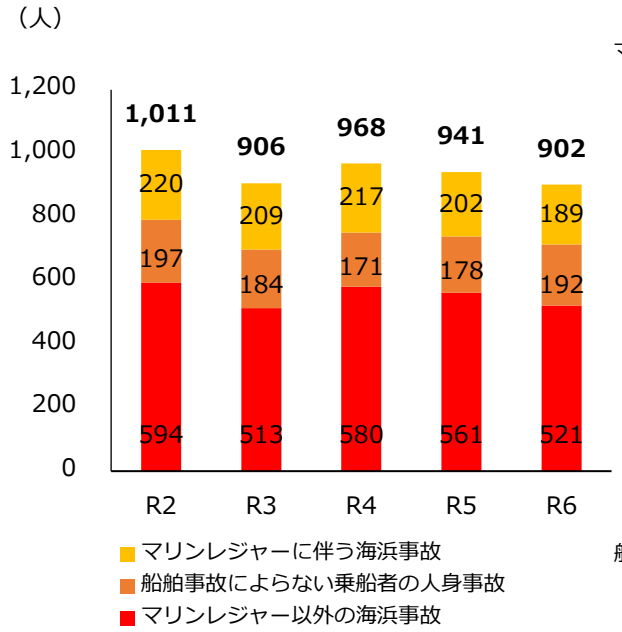
【年齢層別の割合（令和６年）】



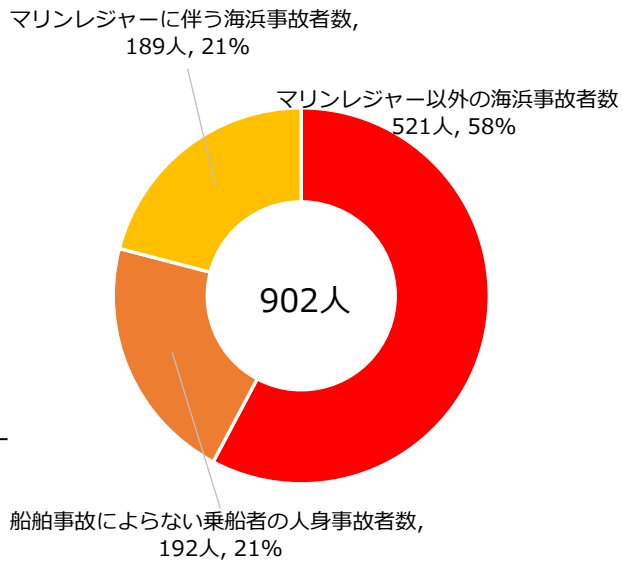
（５）死者・行方不明者を伴う人身事故

ア　令和６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521人（58%）で最も多く、次いで船舶事故によらない乗船者の人身事故者数が192人（21%）、マリンレジャーに伴う海浜事故者数が189人（21%）となっています。過去５年間同じ傾向を示しています。

【事故区分別の死者・行方不明者数の推移】

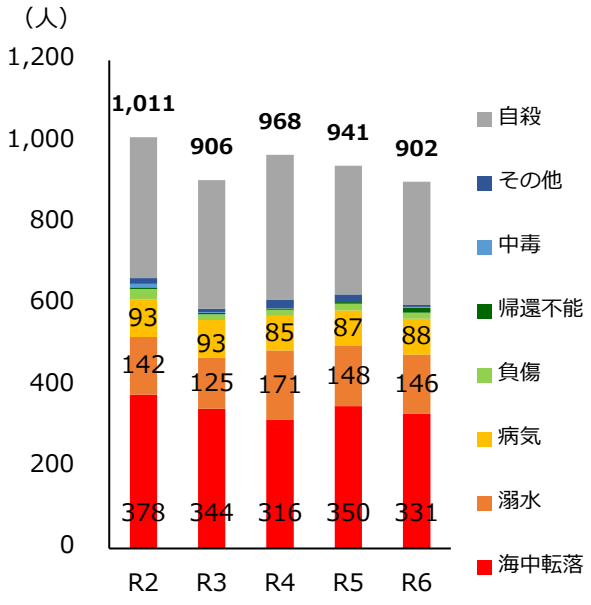


【事故区分別の死者・行方不明者の割合（令和６年）】

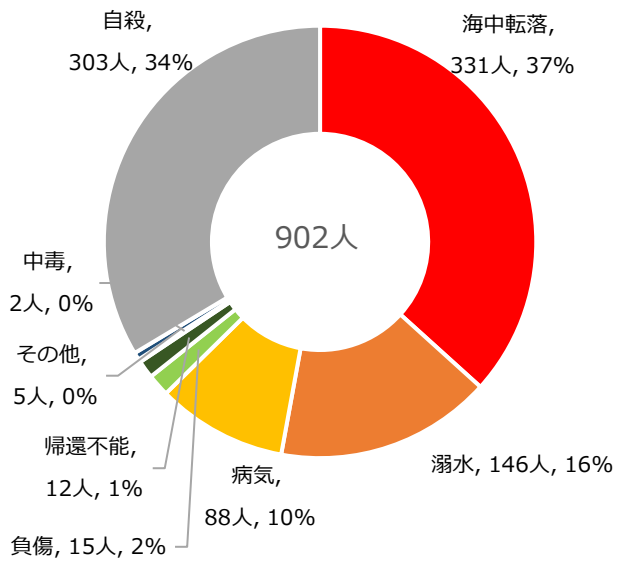


イ　令和６年の事故内容別では、海中転落331人（37%）が最も多く、次いで溺水146人（16%）となっています（自殺を除く）。過去５年間同じ傾向を示しています。

【事故内容別の死者・行方不明者数の推移】



【事故内容別の死者・行方不明者の割合（令和６年）】



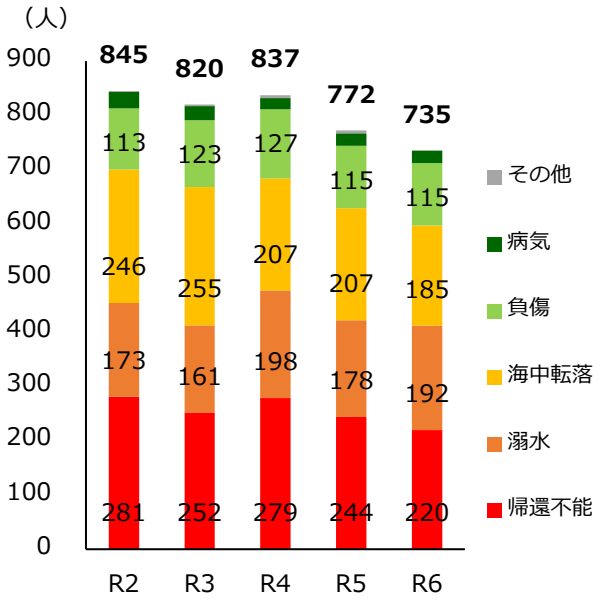
２　事故区分別の事故防止対策

（１）マリンレジャーに伴う海浜事故の事故防止対策

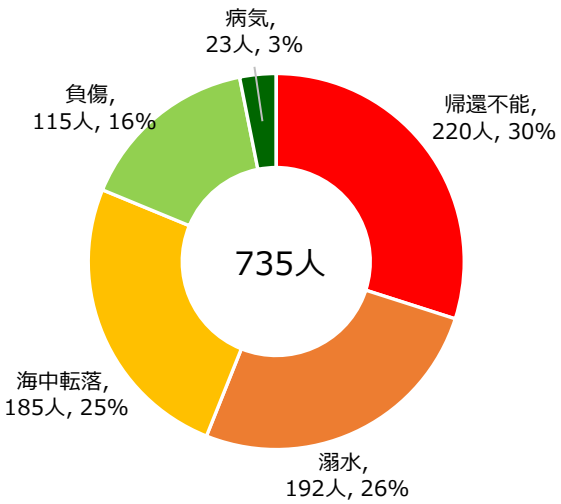
全体の傾向

（ア）令和６年の事故内容別では、帰還不能 220 人（30%）が最も多く、次いで溺水 192 人（26%）となっています。最も多い帰還不能については、令和５年よりも減少しています。

【事故内容別の事故者数の推移】

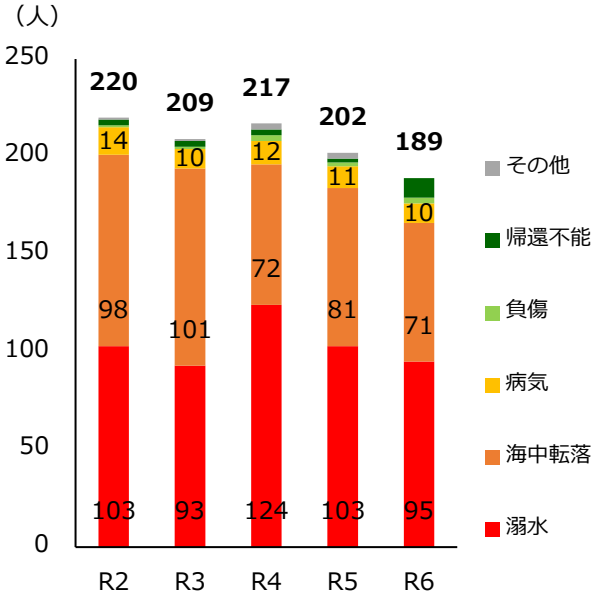


【事故内容別の割合（令和６年）】

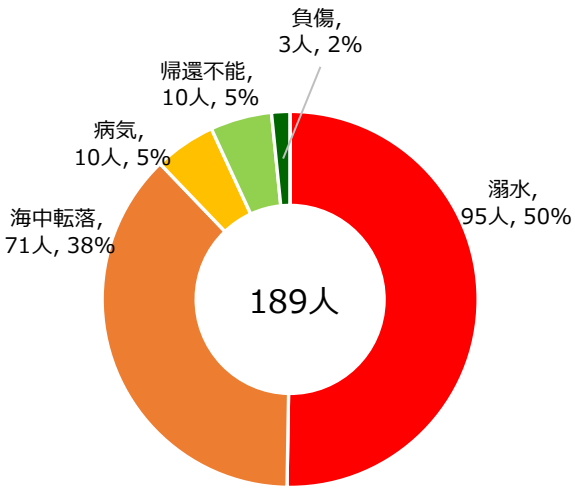


（イ）令和６年の事故内容別の死者・行方不明者数は、溺水 95 人（50%）が最も多く、次いで海中転落 71 人（38%）となっています。事故内容別の死者・行方不明者数は、令和５年よりも減少しています。

【事故内容別の死者・行方不明者数の推移】

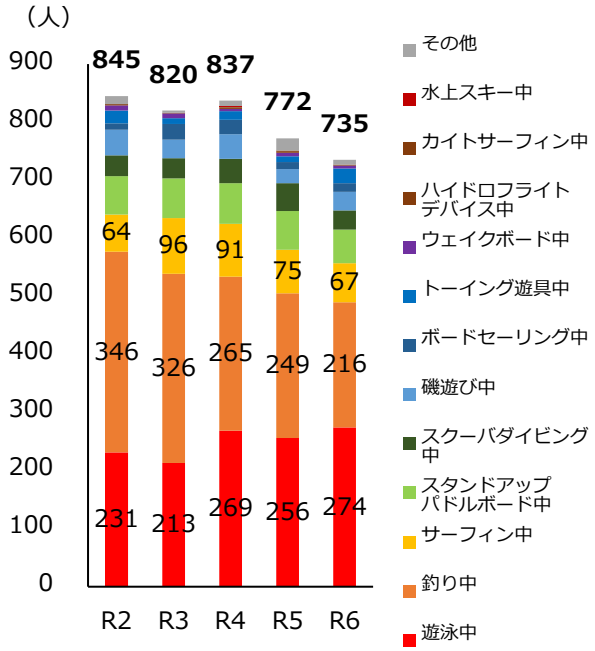


【事故内容別の死者・行方不明者数の割合（令和６年）】

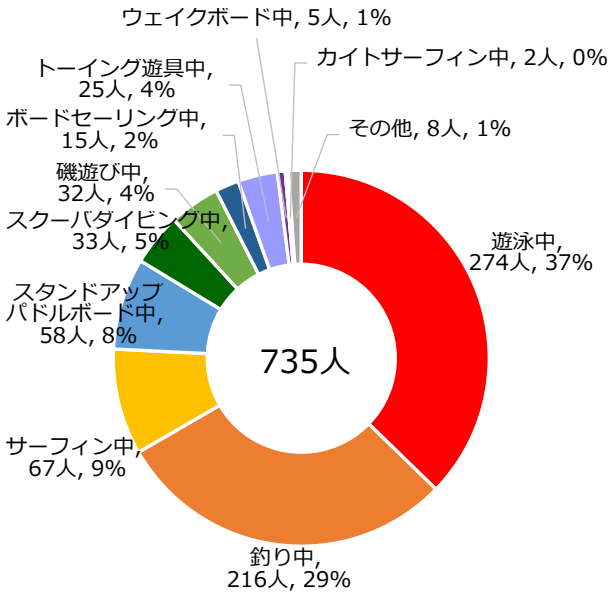


（ウ）令和６年の活動内容別の事故者数は、遊泳中 274 人（37%）が最も多く、次いで釣り中 216 人（29%）となっています。活動内容別の事故者数は、令和５年よりも減少しています。

【活動内容別の事故者数の推移】

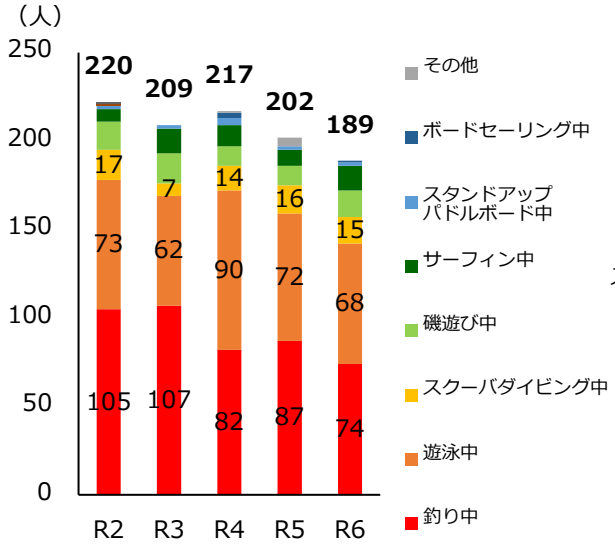


【活動内容別の割合（令和６年）】

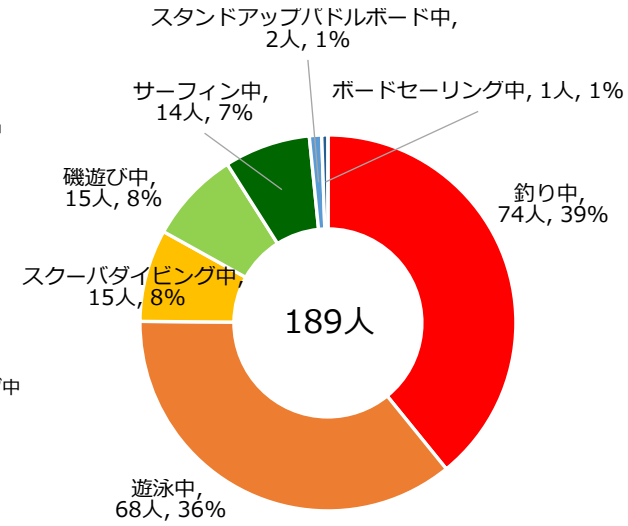


（エ）令和６年の活動内容別の死者・行方不明者数は、釣り中 74 人（39%）が最も多く、次いで遊泳中 68 人（36%）となっています。活動内容別の死者・行方不明者数は、釣り中が最も多く、令和５年よりも減少しています。

【活動内容別の死者・行方不明者数の推移】



【活動内容別の死者・行方不明者数の割合（令和６年）】

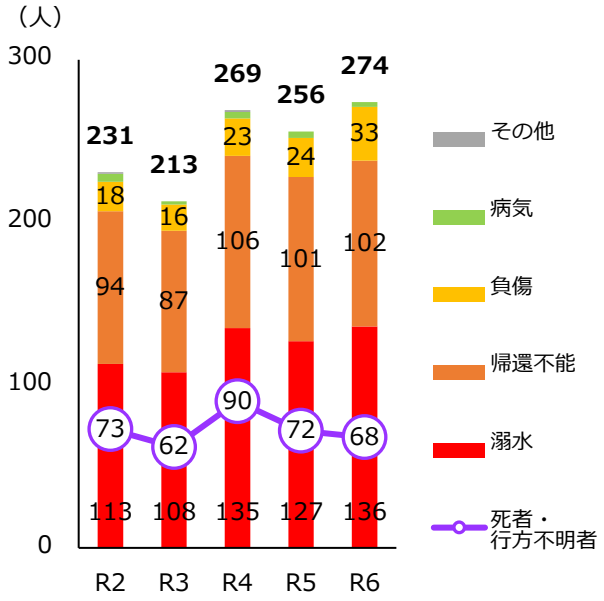


① 遊泳中の事故防止対策

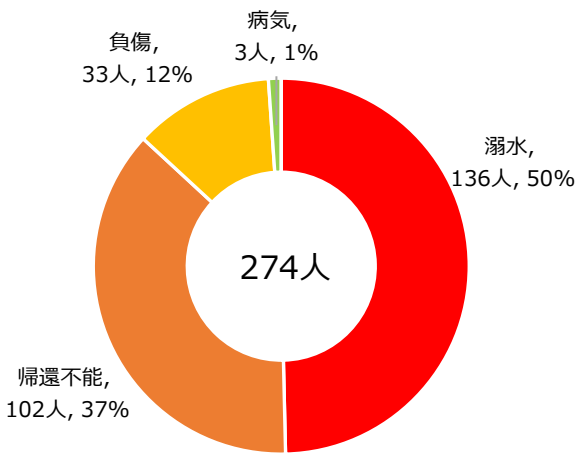
ア　傾向

（ア）令和６年の事故者数は 274 人でした。このうち死者・行方不明者数は 68 人で、令和５年よりも減少しました。事故内容別にみると、溺水 136 人（50%）が最も多く、次いで帰還不能 102 人（37%）となっています。

【事故内容別の事故者、死者・行方不明者数の推移】

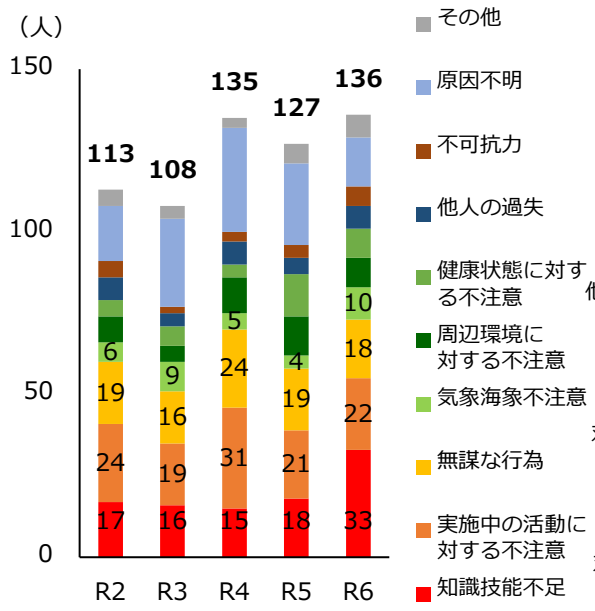


【事故内容別の割合（令和６年）】

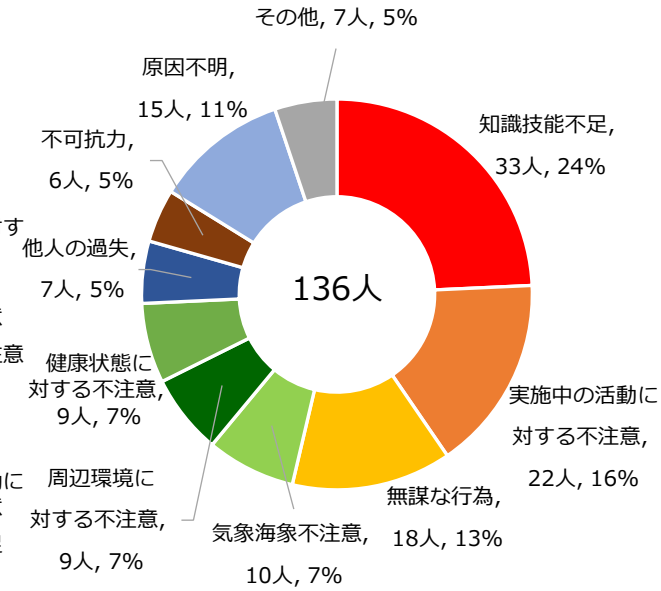


（イ）令和６年に発生した遊泳中の溺水を事故原因別にみると、知識・技能不足 33 人（24%）が最も多く、次いで実施中の活動に対する不注意 22 人（16%）となっています。（原因不明を除く）

【事故原因別（溺水）の事故者数の推移】

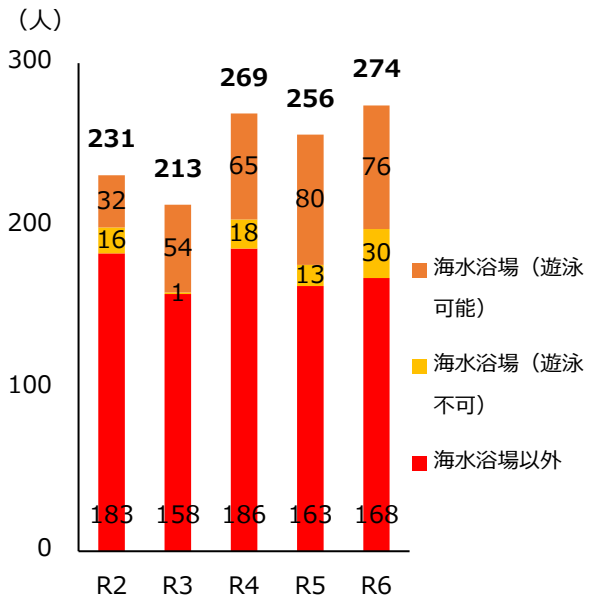


【事故原因別（溺水）の割合（令和６年）】

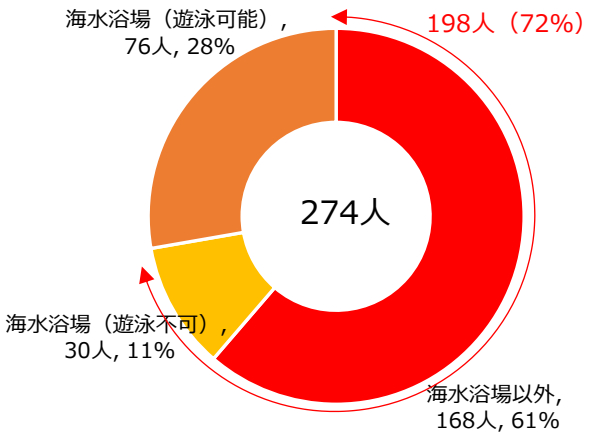


（ウ）令和６年の事故者を発生場所別にみると、海水浴場以外及び海水浴場（遊泳不可）での発生が計 198 人（72%）、海水浴場（遊泳可能）での発生が 76 人（28%）となっています。

【発生場所別の事故者数の推移】

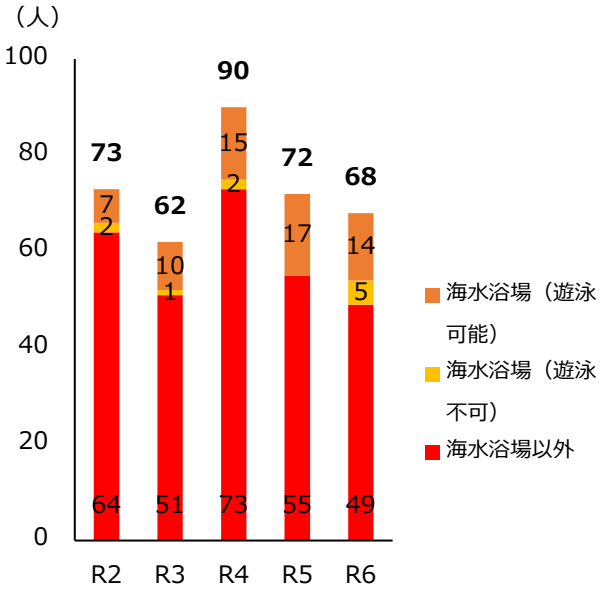


【発生場所別の割合（令和６年）】

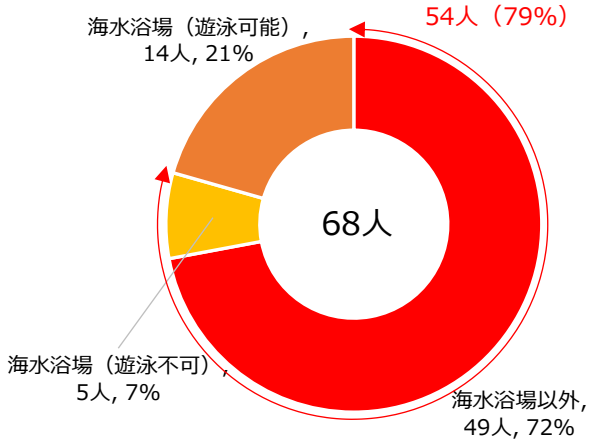


（エ）令和６年の死者・行方不明者を発生場所別にみると、海水浴場以外及び海水浴場（遊泳不可）での発生が計 54 人（79%）、海水浴場（遊泳可能）での発生が 14 人（21%）となっています。

【発生場所別の死者・行方不明者数の推移】

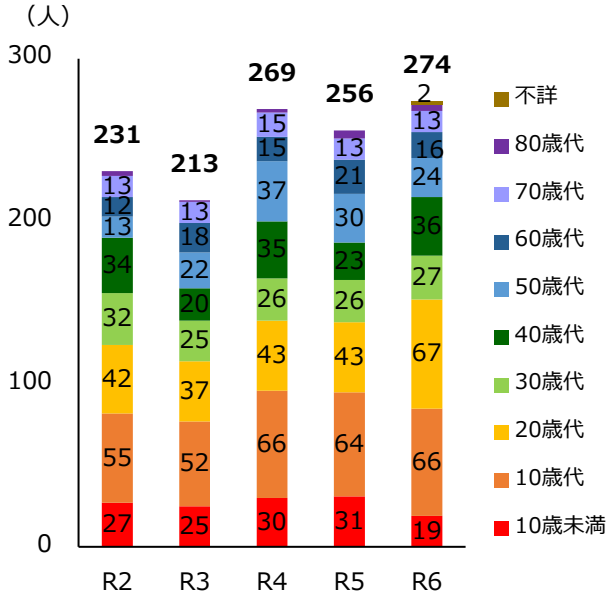


【発生場所別の割合（令和６年）】

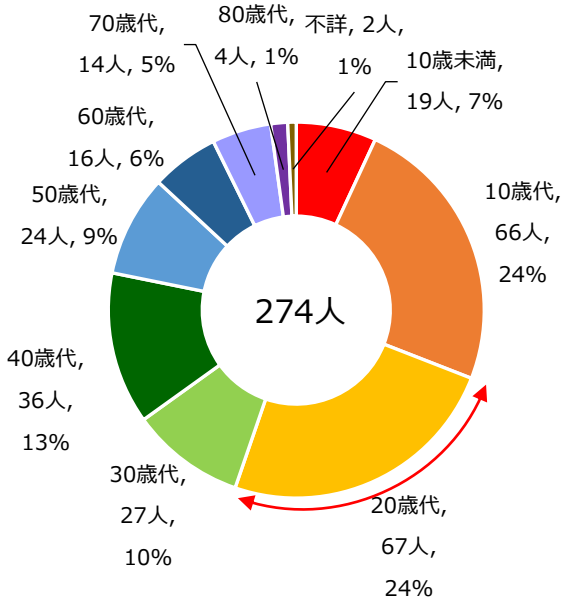


（オ）令和６年の事故者を年齢層別にみると、20 歳代 67 人（24%）が最も多く、次いで 10 歳代 66 人（24%）となっています。

【年齢層別の事故者数の推移】



【年齢層別の割合（令和６年）】



イ　事故事例

事例１：溺水～実施中の活動に対する不注意・海水浴場(遊泳不可)での遊泳～

事故概要：事故者と通報者、他3人は海水浴場を訪れ各々遊泳をはじめたところ、事故者と通報者が沖に流されてしまい、お互い手をつなぎ浜まで戻ろうとしましたが、波により手が離れ、通報者のみ自力で上陸しました。事故者の姿が見えなくなったことから、118番通報し捜索するも発見に至らず後日発見されました。事故者らが遊泳を始めた時間帯はすでにライフセーバーが帰っており、監視員が誰もいない状態でした。

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：事故者は砂浜に到着後、飲酒し浮き輪を持って遊泳を始めました。自身の家族や友人らと遊泳していましたが、浮き輪に座るような体勢で乗って浮かんでいたところ、風により沖に流されました。事故者は泳ぎが苦手で泳ぐことができないことから大声で助けを求めましたが、流され続けたため家族によって通報され救助されました。事故者が遊泳していた砂浜は海水浴場ではないことからライフセーバー等の監視はありませんでした。

ウ　対策

遊泳中における事故は溺水が約５割を占めており、原因として知識技能不足や実施中の活動に対する不注意が挙げられます。

また、海水浴場以外及び海水浴場(遊泳不可)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発見の遅れが考えられます。

海上保安庁では、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や海上保安官による現場指導などの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、ライフジャケットの着用や、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】

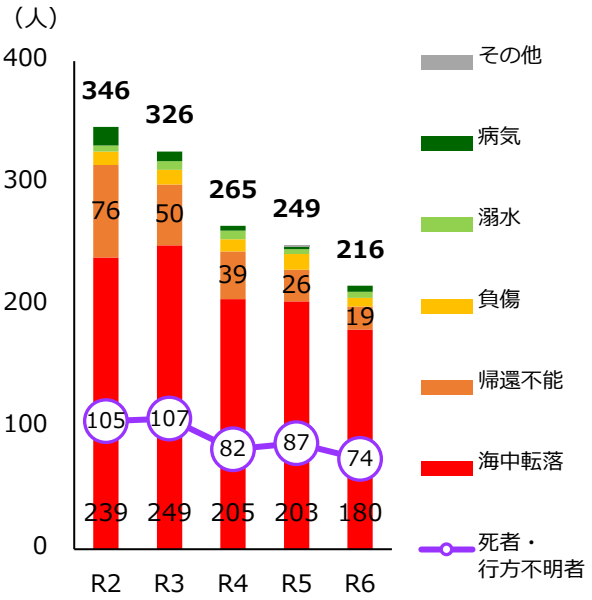
【関係機関との合同パトロール】

② 釣り中の事故防止対策

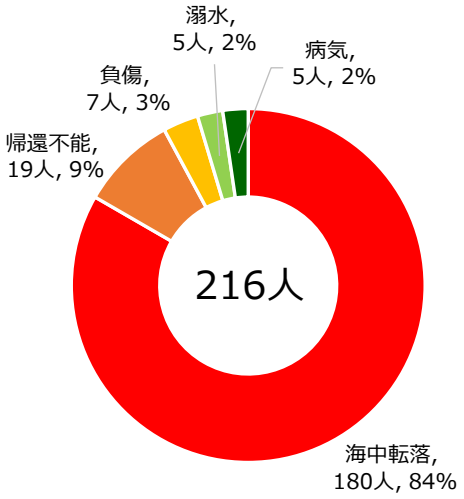
ア　傾向

（ア）令和６年の事故者数は 216 人でした。このうち死者・行方不明者数は 74 人で、事故者数及び死者・行方不明者数は、令和５年よりも減少しました。事故内容別にみると、海中転落 180 人（84%）が最も多く、次いで帰還不能 19 人（９%）となっています。

【事故内容別の事故者、死者・行方不明者数の推移】

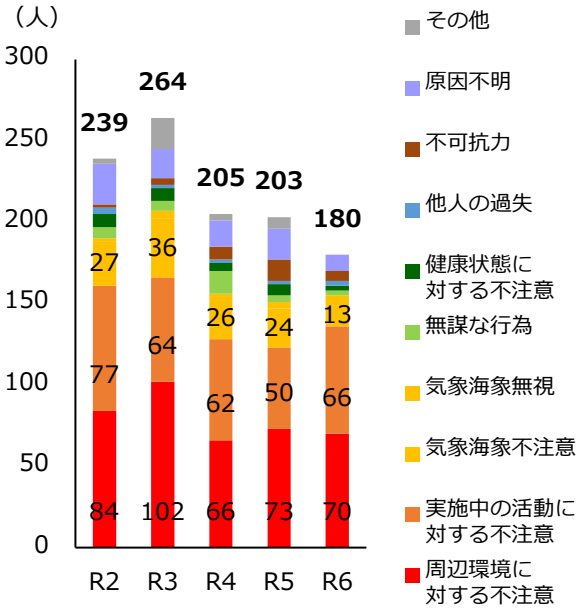


【事故内容別の割合（令和６年）】

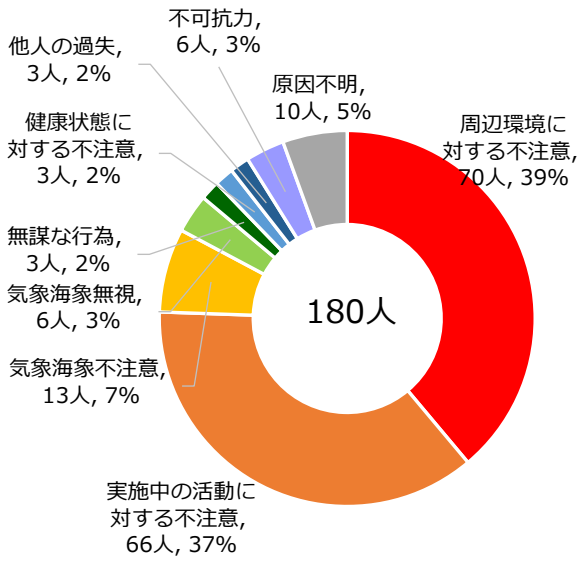


（イ）令和６年に発生した釣り中の海中転落を事故原因別にみると、周辺環境に対する不注意 70 人（39%）が最も多く、次いで実施中の活動に対する不注意 66 人（37%）となっています。

【事故原因別（海中転落）の推移】

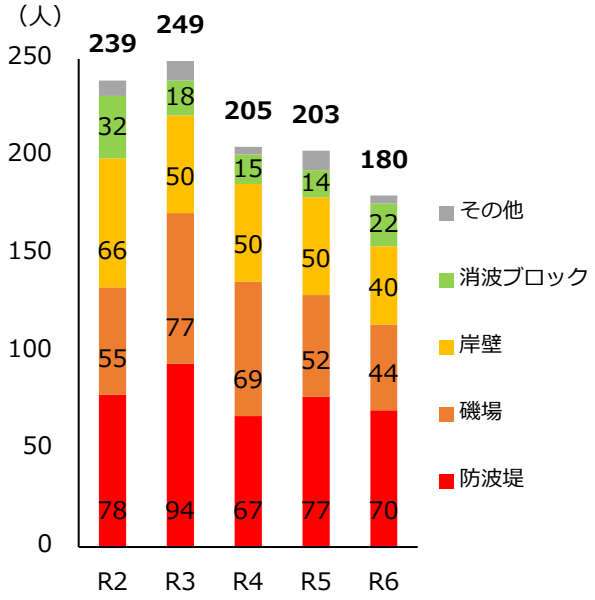


【事故原因別（海中転落）の割合（令和６年）】

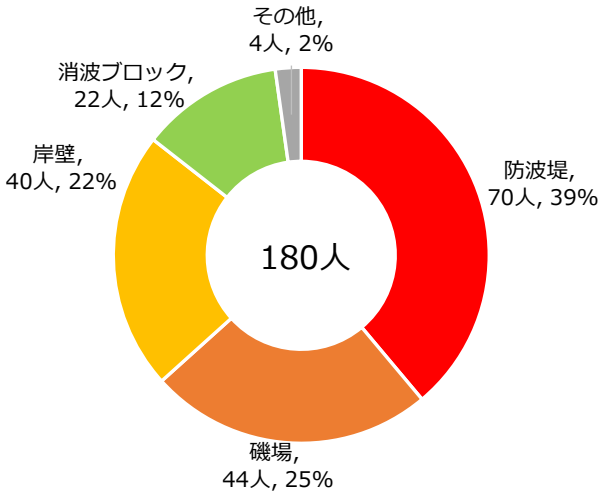


（ウ）令和６年の海中転落者を発生場所別にみると、防波堤 70 人（39%）が最も多く、次いで磯場 44 人（25%）となっています。

【発生場所別（海中転落）の推移】

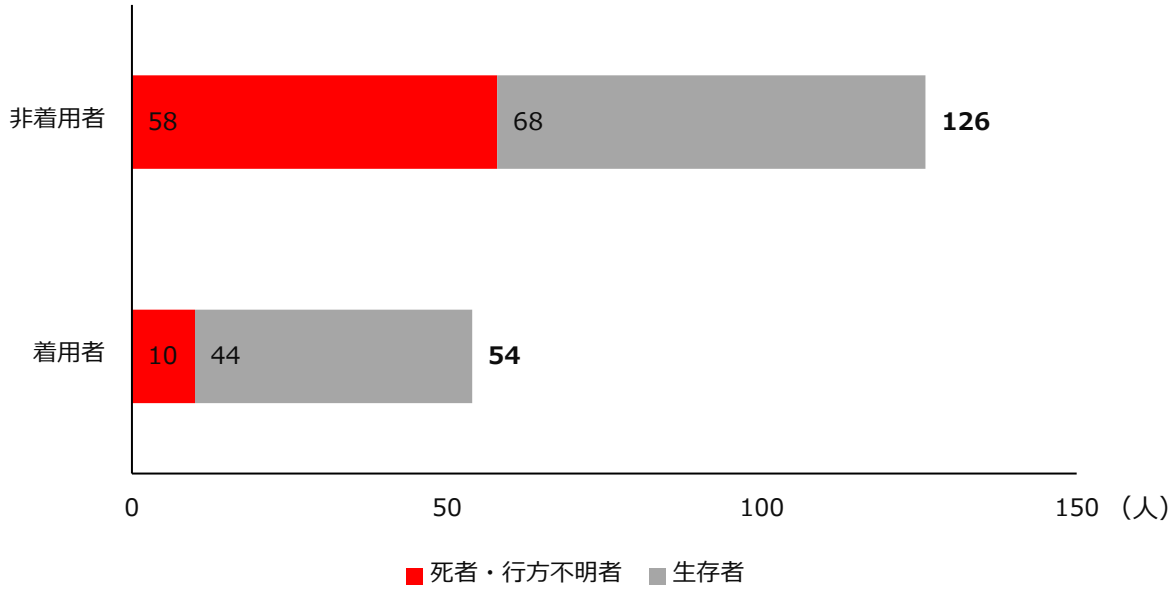


【発生場所別（海中転落）の割合（令和６年）】



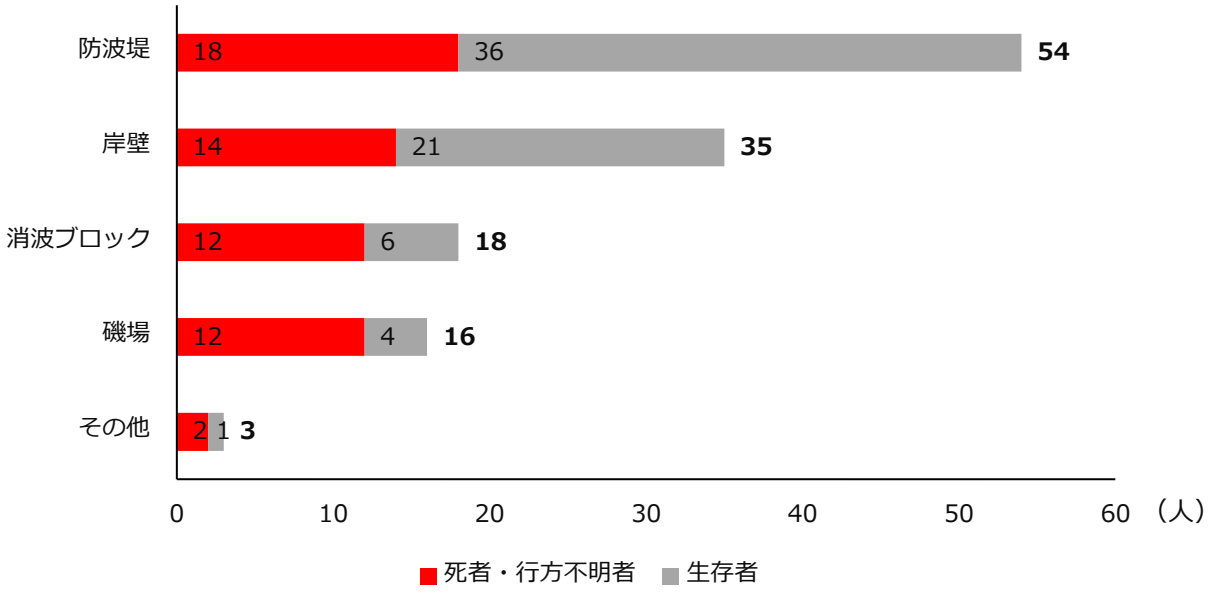
（エ）令和６年の海中転落者（180 人）のうち、ライフジャケットの非着用者は 126 人で、そのうちの 58 人が死亡・行方不明となっており、ライフジャケットの着用者は 54 人で、そのうち 10 人が死亡・行方不明となっています。

【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６年）】



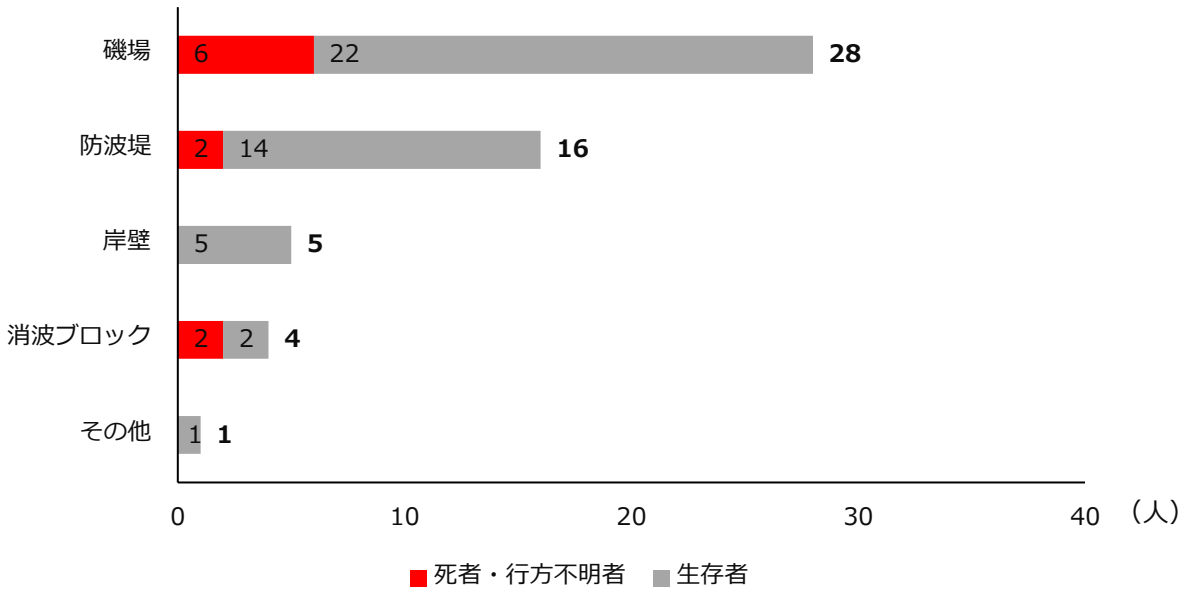
（オ）令和６年の海中転落者（180 人）のうち、ライフジャケット非着用者（126 人）を発生場所別にみると、防波堤 54 人が最も多く、次いで岸壁 35 人です。死者・行方不明者は、防波堤 18 人が最も多く、次いで岸壁 14 人となっています。

【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６年）】



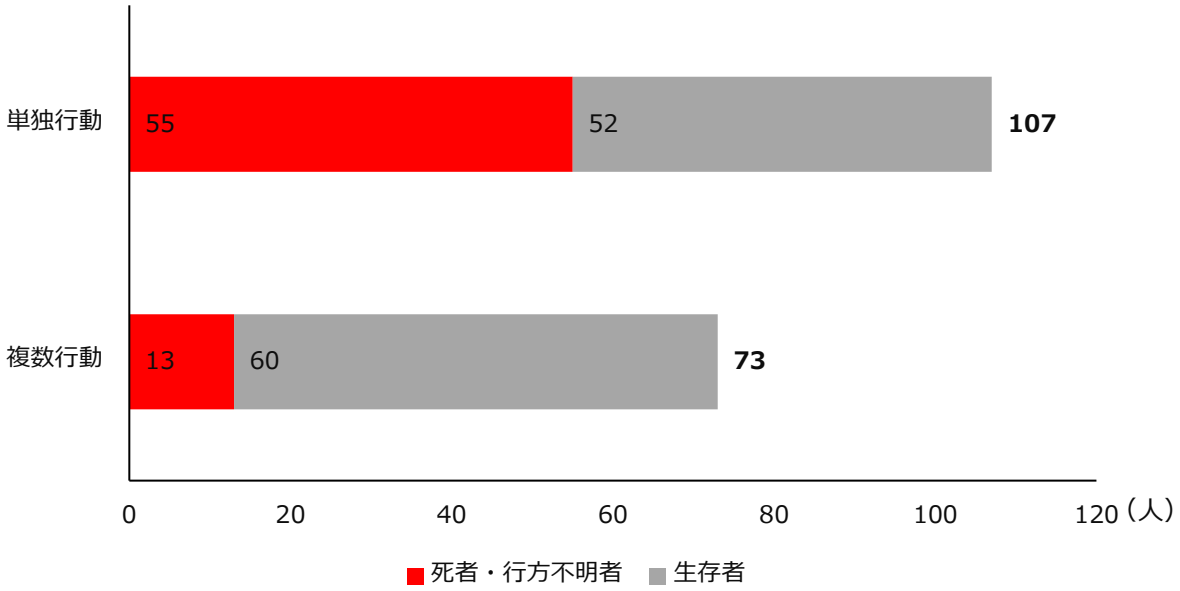
（カ）令和６年の海中転落者（180 人）のうち、ライフジャケット着用者（54 人）を発生場所別にみると、磯場 28 人が最も多く、次いで防波堤 16 人となっており、死者・行方不明者は、磯場 6 人が最も多く、次いで防波堤及び消波ブロック各 2 人となっています。

【海中転落発生場所別のライフジャケット着用者数（令和６年）】



（キ）令和６年の海中転落者（180 人）を行動形態（単独行動、複数行動）別にみると、単独行動は 107 人で、そのうちの 55 人が死者・行方不明となっており、一方の複数行動は 73 人で、そのうち 13 人が死者・行方不明となっています。

【行動形態別の死者・行方不明者数（令和６年）】



イ　事故事例

事例１：海中転落～実施中の活動に対する不注意～
事故概要：事故者は仲間2人と防波堤で釣りをしていたところ、突然大きな波を受けて海中転落しました。付近のサーファーにより通報を受け捜索するも手掛かりはなく、行方不明のままとなっています。事故者はライフジャケットを着用していなかったほか、事故発生場所は常に波風を受ける立ち入り禁止の防波堤でした。

事例２：海中転落～周辺環境に対する不注意～
事故概要：事故者と同行者2人はテレビやネットで気象を確認の上、磯釣りを開始しました。波を避けるため波打ち際から1メートル程高い位置で釣りを行っていたましたが、事故者は魚を取り込むため低い場所まで降りたところ、急に押し寄せた波にさらわれ海中転落しました。事故者は同行者の通報で駆けつけた救助隊により救助され、病院で治療を受けてから帰宅しました。事故者はライフジャケットを着用していました。

ウ　対策

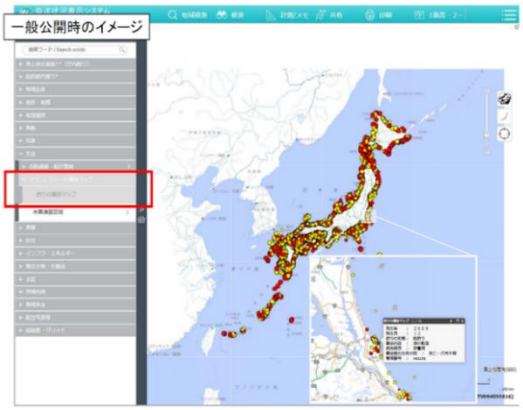
釣り中の人身事故は海中転落が最も多い状況が続いており、その原因は釣り場の周辺環境に対する不注意や実施中の活動に対する不注意といった自己の過失によるものが多くを占めています。また、事故者のライフジャケット着用率も低い状況です。これらのことから、海の基本的な知識の習得やルール・マナーの遵守、ライフジャケットなどの適切な装備の着用といった安全意識の向上が必要です。

海上保安庁では、ウォーターセーフティガイド釣り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、釣り人の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。

また、釣り人の事故発生場所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、愛好者自身が安全について考える機会を設け安全意識の向上を図り、これらに加え、現場指導や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。

【釣り人に対する現場指導】

【釣りの事故マップ】



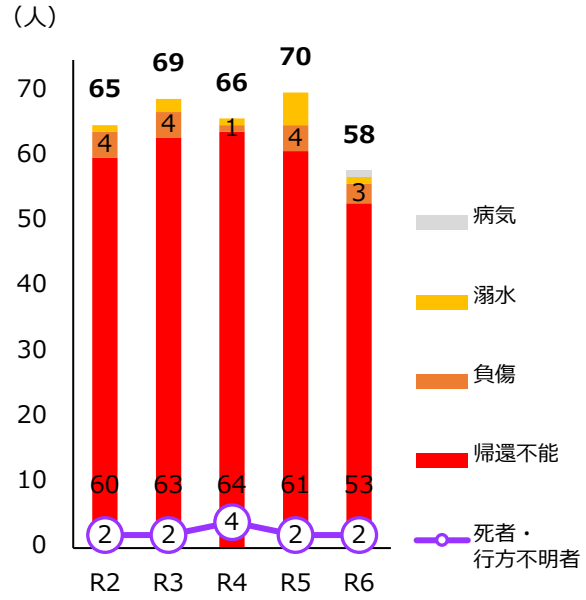
【アクセス先】

②　SUP（スタンドアップパドルボード）中の事故防止対策

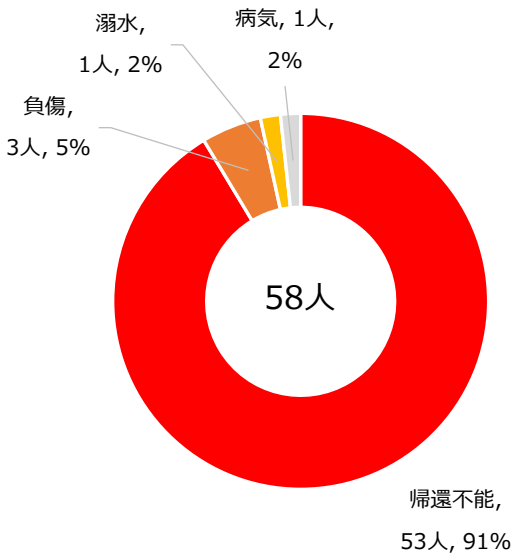
ア　傾向

（ア）令和６年の事故者数は 58 人で、このうち死者・行方不明者数は２人でした。事故者数は、令和５年よりも減少しました。事故内容別にみると、帰還不能 53 人（91%）が最も多く、次いで負傷３人（５%）となっています。

【事故内容別の事故者、死者・行方不明者数の推移】

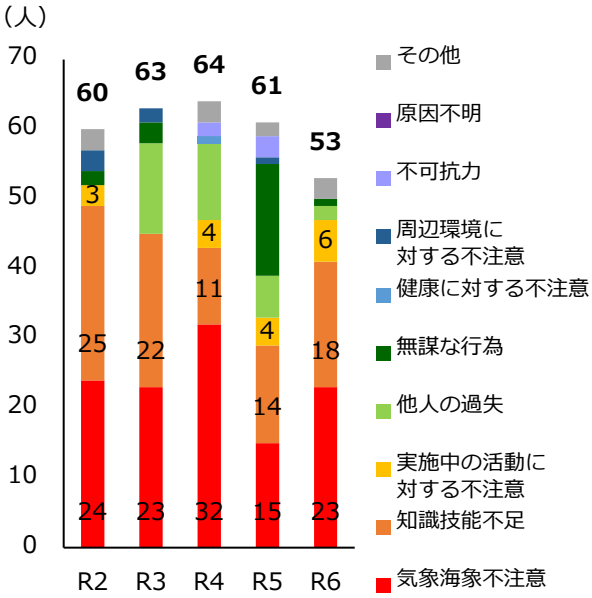


【事故内容別の割合（令和６年）】

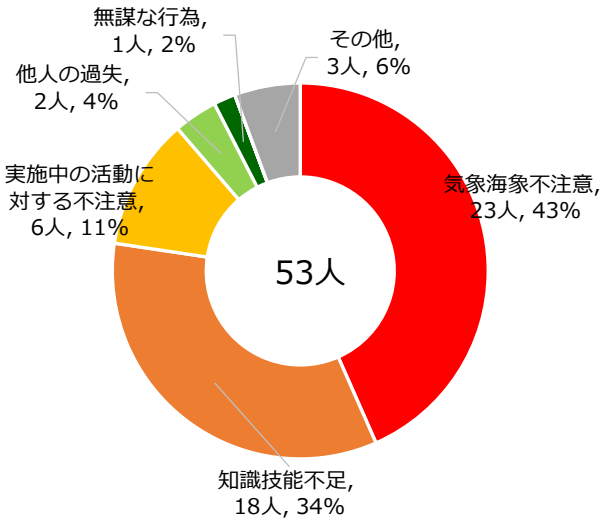


（イ）令和６年に発生した SUP 中の帰還不能を事故原因別にみると、気象海象不注意 23 人（43%）が最も多く、次いで知識技能不足 18 人（34%）となっています。

【事故原因別（帰還不能）の事故者数の推移】

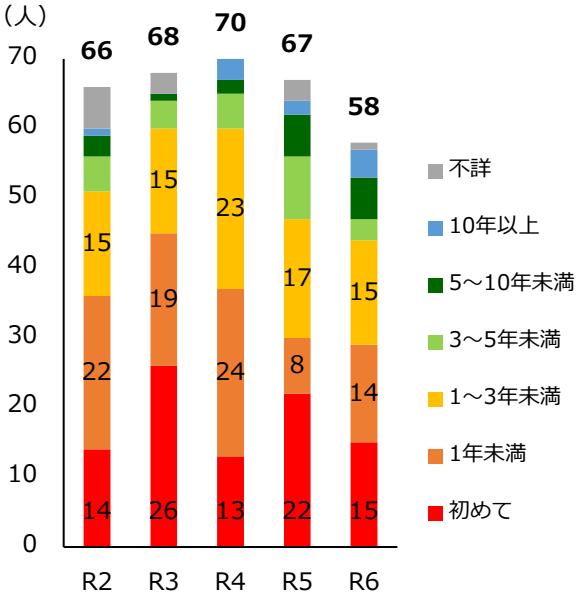


【事故原因別（帰還不能）の割合（令和６年）】

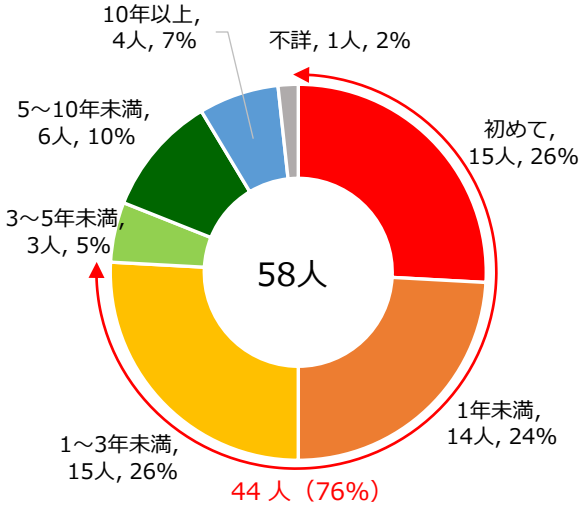


（ウ）令和６年の事故者を経験年数別にみると、３年未満（「初めて」から「１～３年未満」までの合計）が 44 人（76%）となっています。

【経験年数別の事故者数の推移】

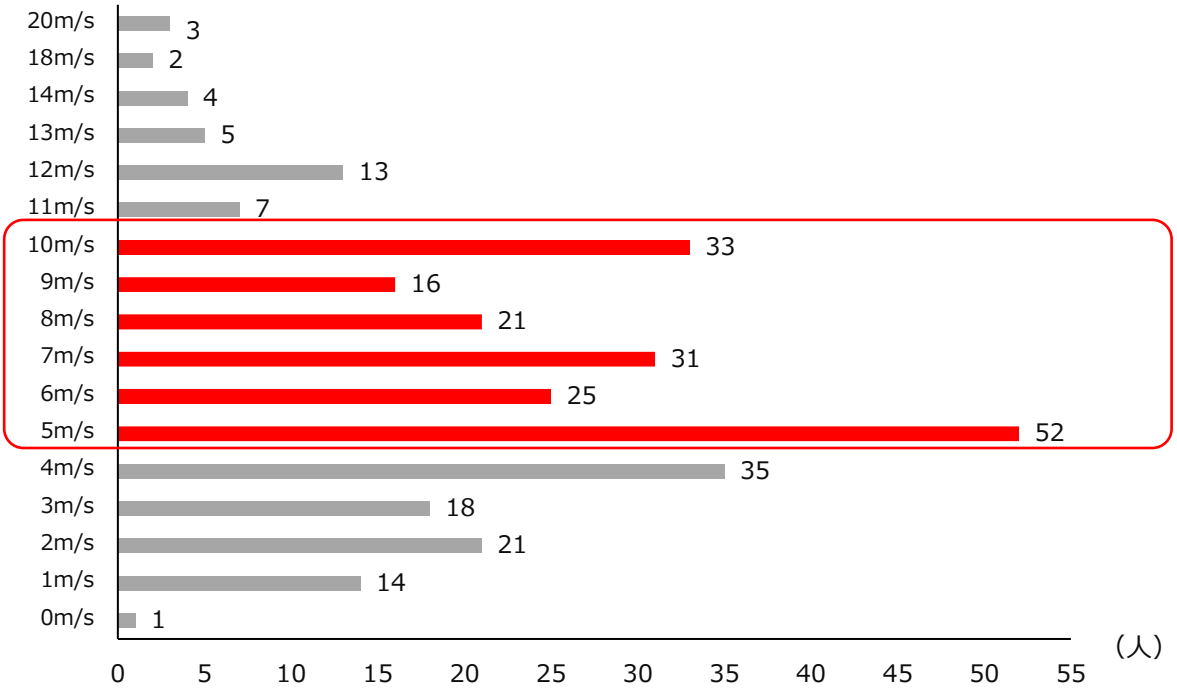


【経験年数別の割合（令和６年）】



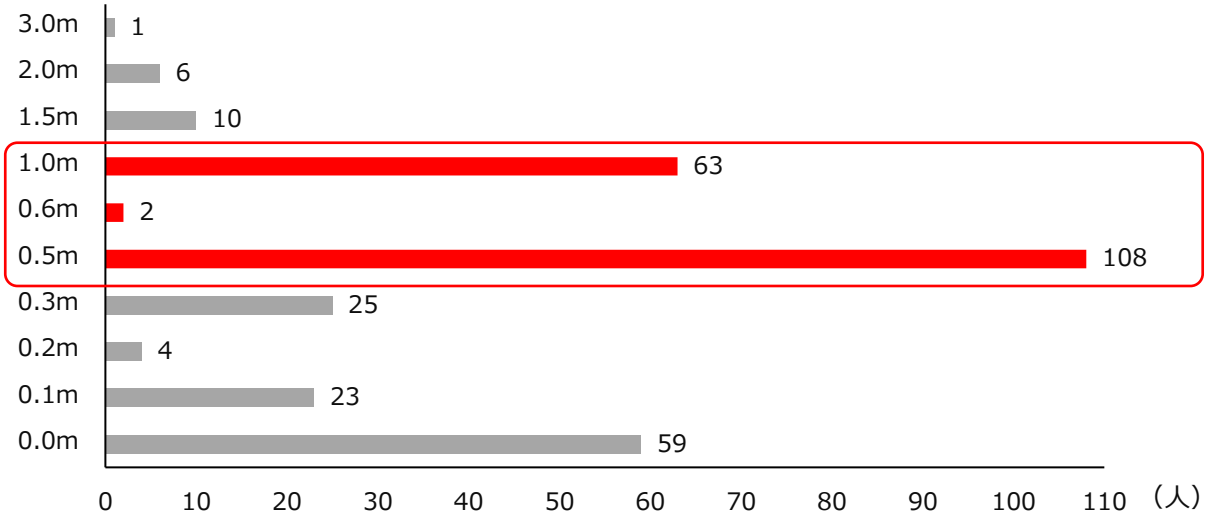
（エ）過去５年間の帰還不能者（301 人）を風速別にみると、「５m/s～10m/s」において多くなっています。

【帰還不能発生時の風速（過去５年間）】



（オ）過去５年間の帰還不能者（301人）を波高別にみると、「０.5m～１m」において多くなっています。

【帰還不能発生時の波高（過去５年間）】



イ　事故事例

事例１：帰還不能～知識技能不足～
事故概要：事故者2人はSUPクルージング目的で沖へ向かいました。風や波が強くなったことから戻ろうとしましたが、1人が落水し自身のSUPボード上に戻れなくなったため、自身のボードを放棄して友人のボードに乗りました。２人で海岸に戻ろうとするも強風により帰還不能となり、付近を航行していた遊漁船に救助されました。事故者らはSUP経験が3年未満でありスクールの受講もなく再乗艇する技術を身に付けていませんでした。また、リーシュコードも未装着でした。事故当日は海上強風警報、強風注意報、波浪注意報が発表されていました。

事例２：帰還不能～気象・海象不注意～
事故概要：事故者はSUPクルージング目的で沖向け漕いでいたもの、沖合は風が強く、パドルを漕いでも、沖に流されてしまうという状況に陥ったことから、帰還するのは困難と判断し自身の防水機能付携帯電話で118番通報し救助されました。事故当時、海上強風警報が発表されていたほか事故者はライフジャケットを着用していませんでした。

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）の事故者が全体の約８割を占めており、また、事故内容では帰還不能が最も多く、全体の約９割を占めています。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と協力し、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、連絡手段の確保のほか、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、インストラクターの養成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るとともに、海上保安官による現場指導や安全講習会など安全啓発を実施することで事故防止を図っています。

【SUP イベントにおける安全指導】

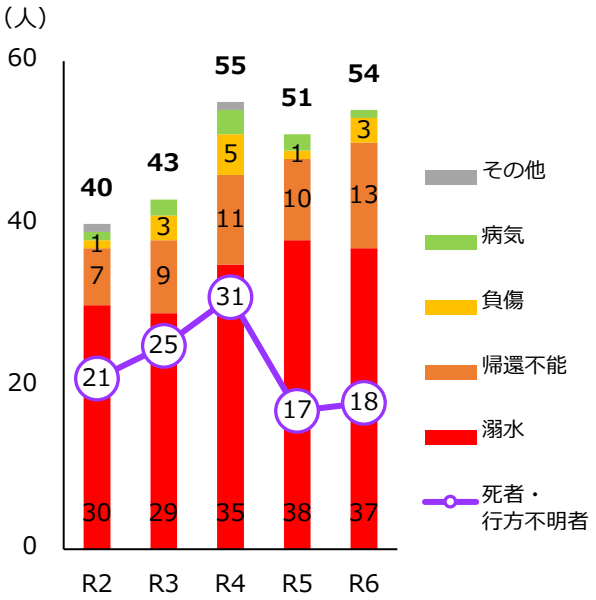
【SUP 愛好者に対する安全講習会】

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。

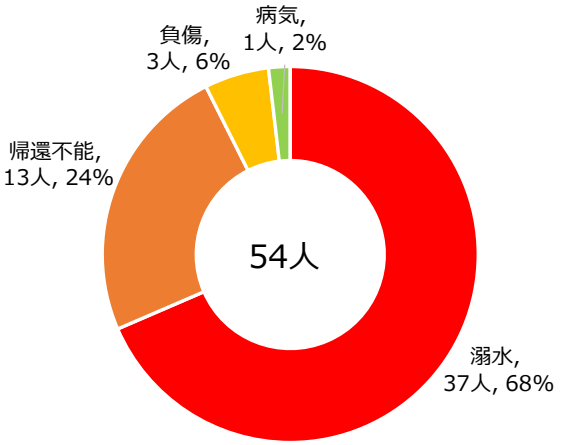
ア　傾向

（ア）令和６年の事故者数は 54 人で、このうち死者・行方不明者数は 18 人でした。事故者数及び死者・行方不明者数は令和５年よりも増加しました。事故内容別にみると、溺水 37 人（68%）が最も多く、次いで帰還不能 13 人（24%）となっています。

【事故内容別の事故者、死者・行方不明者数の推移】

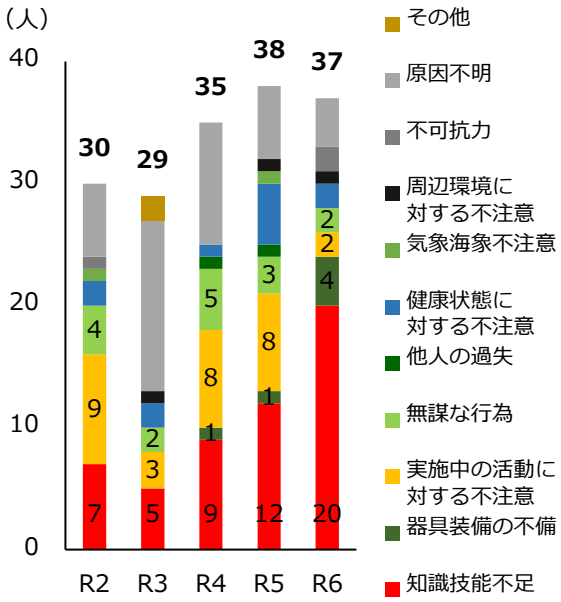


【事故内容別の割合（令和６年）】

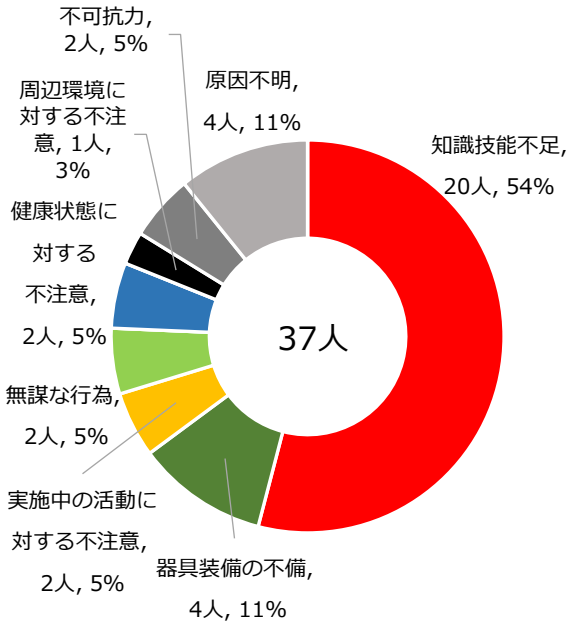


（イ）令和６年に発生したスノーケリング中の溺水を事故原因別にみると、知識技能不足 20 人（54%）が最も多く、次いで器具装備の不備４人（11%）となっています。（原因不明を除く）

【事故原因別（溺水）の事故者数の推移】

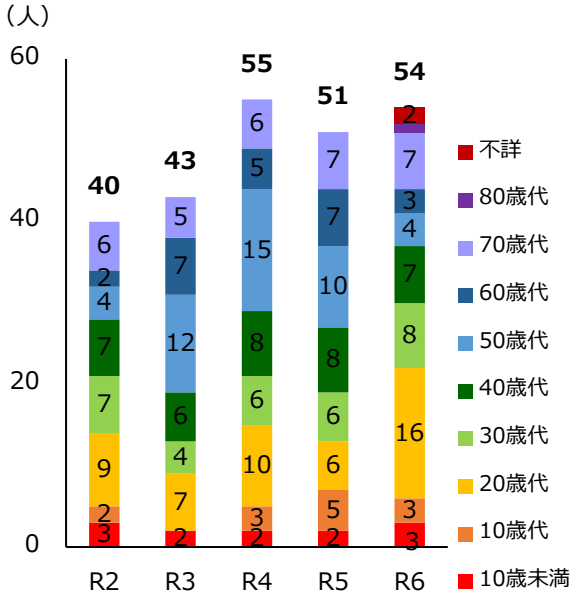


【事故原因別（溺水）の割合（令和６年）】

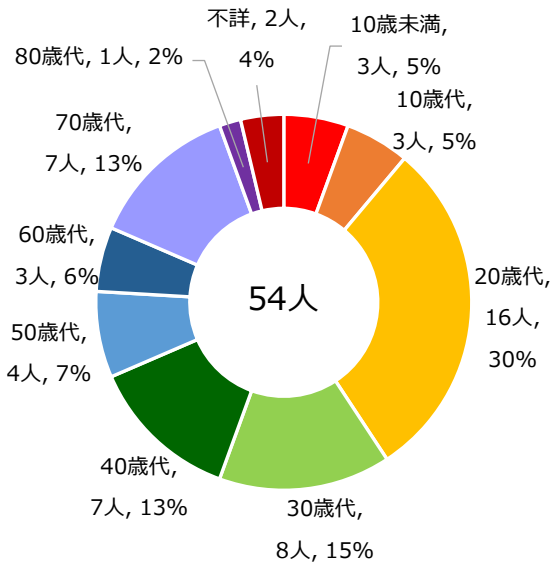


（ウ）令和６年の事故者を年齢層別にみると、20 歳代 16 人（30%）が最も多く、次いで 30 歳代８人（15%）となっています。

【年齢層別の事故者数の推移】



【年齢層別の割合（令和６年）】



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：事故者は同行者とともにスノーケリングを行っていたところ、スノーケルに海水が入り誤って飲み込み、パニックとなり溺水しました。周囲の遊泳者に救助され、誤嚥性肺炎と診断され2日間の入院となりました。なお、事故者はライフジャケット等の浮力体を着用していませんでした。

事例２：帰還不能
事故概要：事故者らは家族4人でスノーケリングを開始しましたが、しばらくして事故者及び息子が沖合まで流されているのを事故者の夫が確認しました。事故者の夫は付近にいた者に助けを求めたところ救助され怪我等もありませんでした。事故者らはライフジャケット等の浮力体を着用していました。

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、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。

【事業者に対する事故防止依頼】

【スノーケラーに対する現場指導】

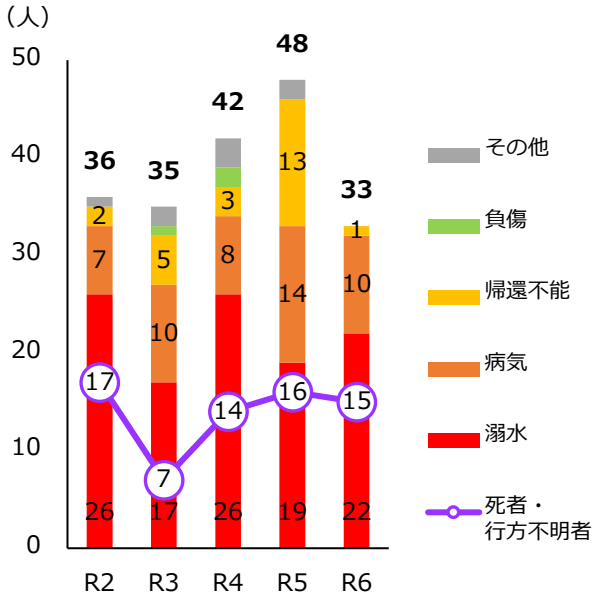
【スノーケリングリーフレット】

⑤　スクーバダイビング中の事故防止対策

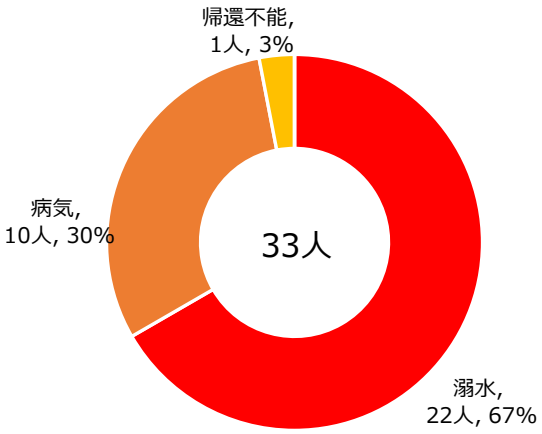
ア　傾向

（ア）令和６年の事故者数は 33 人で、このうち死者・行方不明者数は 15 人でした。事故者数及び死者・行方不明者数は、令和５年よりも減少しました。事故内容別にみると、溺水 22 人（67%）が最も多く、次いで病気 10 人（30%）となっています。

【事故内容別の事故者、死者・行方不明者数の推移】

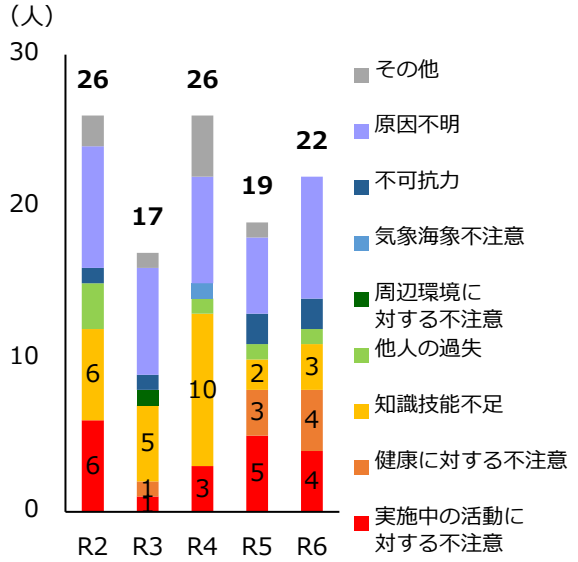


【事故内容別の割合（令和６年）】

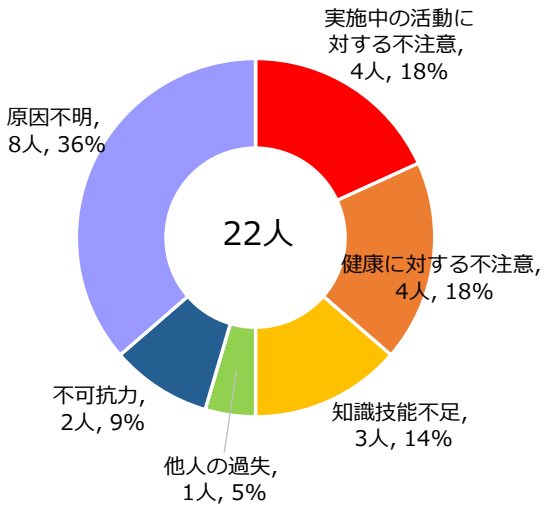


（イ）令和６年に発生したスクーバダイビング中の溺水を事故原因別にみると、「実施中の活動に対する不注意」及び「健康に対する不注意」各４人（18%）が最も多く、次いで「知識技能不足」３人（１４%）となっています。（原因不明を除く）

【事故原因別（溺水）の事故者数の推移】

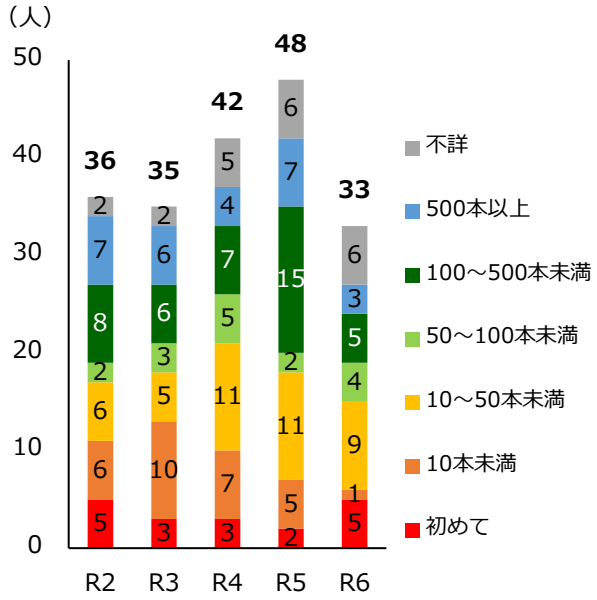


【事故原因別（溺水）の割合（令和６年）】

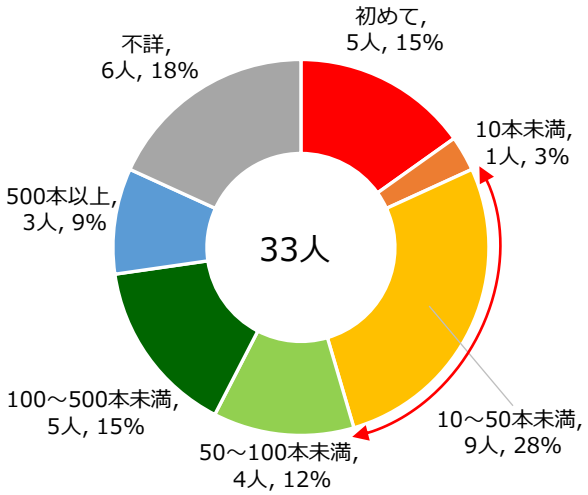


（ウ）令和６年の事故者を潜水経験（本数）別にみると、「10 本～50 本未満」９人（28%）が最も多くなっており、次いで「初めて」及び「100～500 本未満」各５人（15%）となっています。

【潜水経験別の事故者数の推移】

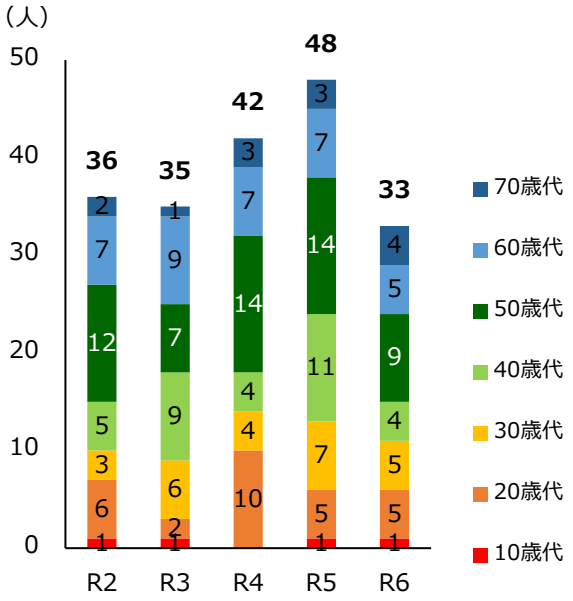


【潜水経験別の割合（令和６年）】

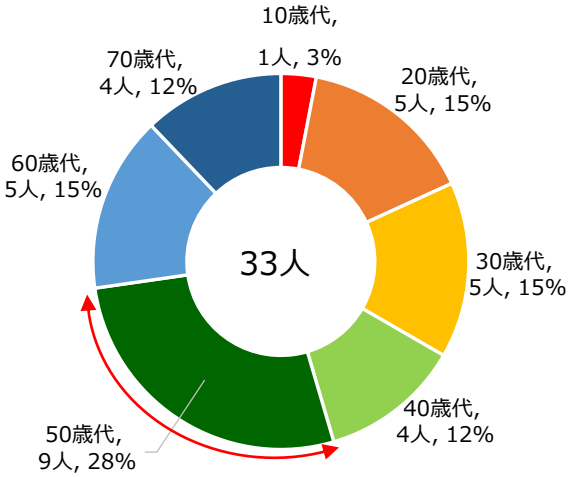


（エ）令和６年の事故者を年齢層別にみると、50 歳代９人（28%）が最も多く、次いで 20 歳代、30 歳代及び 60 歳代各５人（15%）となっています。

【年齢層別の事故者数の推移】



【年齢層別の割合（令和６年）】



イ　事故事例

事例１：溺水～実施中の活動に対する不注意～

事故概要：事故者はインストラクター及びバディと共にボートエントリーでダイビングを開始しました。水深が深くなるにつれてエアーが吸いづらくなったため、自身のオクトパスを吸うも状況は変わらずパニックに陥ったことから、バディのオクトパスを使用しながら浮上してボートに引き揚げられ、入港後、病院に搬送されました。診断の結果、溺水による肺水腫と診断され、2～3日の入院となりました。事故者はダイブ前にボンベの開放をバディに任せており、事故当時バルブが全開となっていませんでした。

事例２：病気

事故概要：事故者は友人とダイビングを目的として海岸を訪れ、先に準備の終わった事故者は先に入水し、沖合約10m の位置でフィンの装着をしていました。友人も準備が終わり入水しようとしたところ、事故者が海面でバシャバシャと音を立て初め、その後、仰向けで浮いていたため、異変を感じた友人は付近にいた釣り人の協力を得て事故者を海岸に引き上げました。その後、事故者は病院に搬送されましたが、心筋梗塞による死亡が確認されました。

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」や「健康状態に対する不注意」、「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、インストラクターやツアーガイドが所属する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、ダイバーに対して関係団体と協力して安全講習会などの安全啓発を実施することで事故防止を図っています。

【ダイバーへの安全指導】

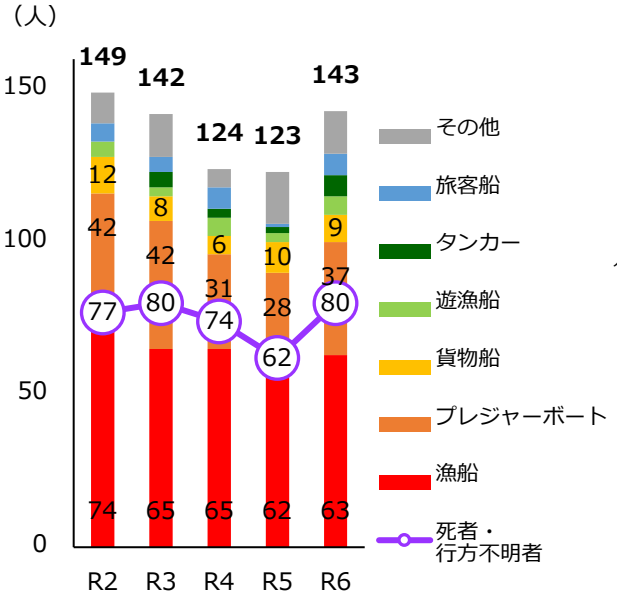
【ダイビング安全講習会】

（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

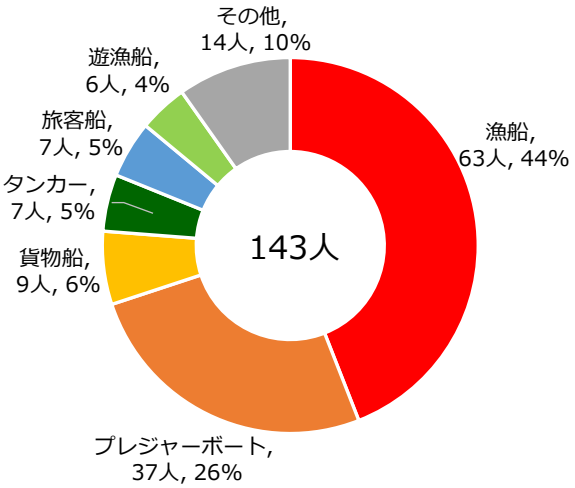
ア　傾向

（ア）令和６年の事故者数は 143 人で、このうち、死者・行方不明者数は 80 人でした。事故者数及び死者・行方不明者数は、令和５年より増加しました。船舶種類別にみると、漁船 63 人（44%）が最も多く、次いでプレジャーボート 37 人（26%）となっています。

【船舶種類別の事故者数（海中転落）の推移】

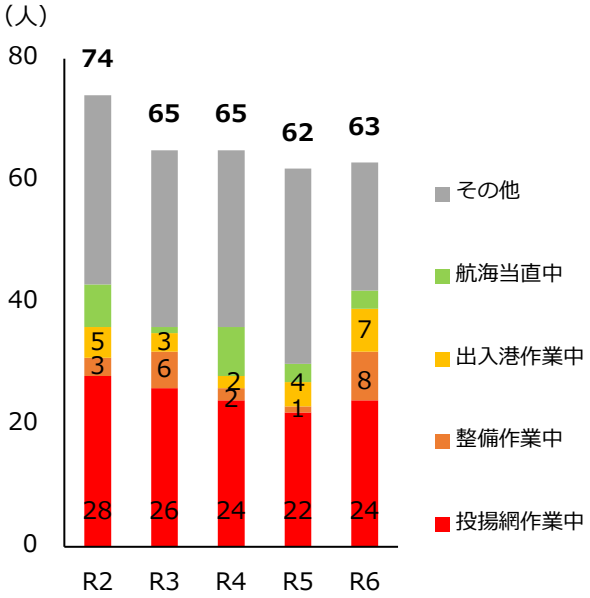


【船舶種類別（海中転落）の割合（令和６年）】

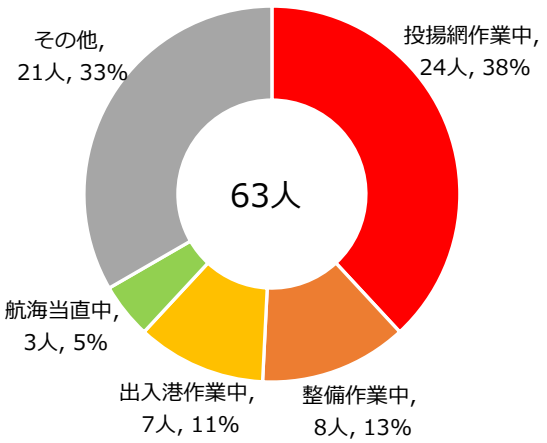


（イ）令和６年の漁船からの海中転落者の海中転落時の状況を見ると、投揚網作業中 24 人（38%）が最も多く、次いで整備作業中８人（13%）となっています。

【漁船からの海中転落時の状況の推移】



【漁船からの海中転落時の状況の割合（令和６年）】



イ　事故事例

事例１：海中転落～投揚網作業中～

事故概要：事故者は漁のため出港し、僚船に対して揚網中である旨の無線交信を実施後、連絡が取れなくなりました。不審に思った僚船が確認したところ、船内に人影はなく、揚網途中の網が残されていました。状況から海中転落したものと判断し捜索を実施し発見しましたが、後に死亡が確認されました。事故者はライフジャケットを着用していませんでした。

事例２：海中転落～投揚網作業中～

事故概要：事故者は刺し網を揚げていたところ付近を通過した船の航走波で船体が動揺し海中転落しました。海中転落時、事故者はライフジャケットを着用しており、海面上に浮くことができたため船内に登ろうと試みたものの、腕に力が入らず戻ることができませんでした。事故発生後、付近を通行した船が無人であることを不審に思い、事故者の漁船を確認すると船尾につかまる事故者を発見し救助しました。

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６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おり、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。

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。

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。

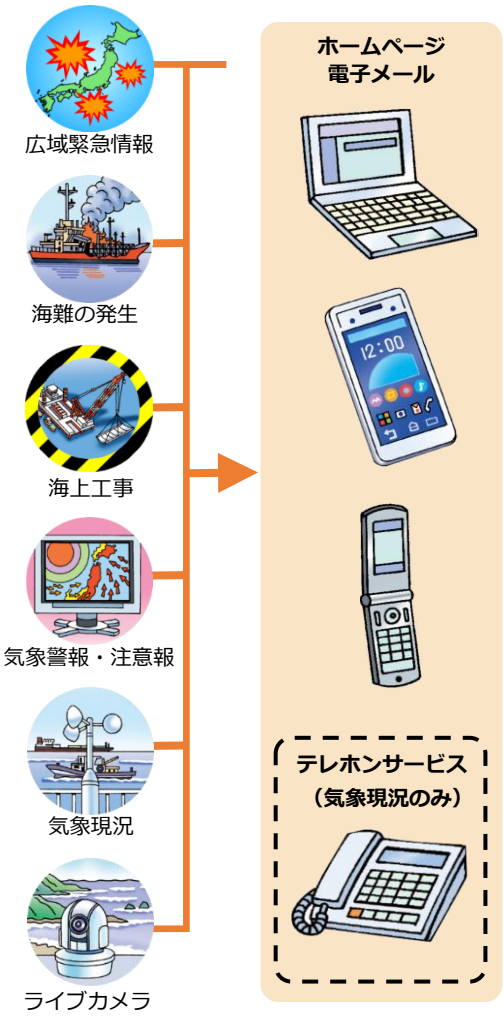
【提供情報】
特別警報、気象警報･注意報、津波警報･注意報、地方海上警報、竜巻注意情報

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。



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）釣り編の内容充実

釣り編の関係団体等との意見交換会を開催し、釣り中の事故を防止するために必要な情報について見直しを行いました。

意見交換会では、最低限必要な装備品としてライフジャケットや防水ケース入りスマートフォン、釣り場に適した履物重要性について確認し、防波堤や磯場、岸壁など各釣り場の特徴や注意点に加えて、釣りを行う際のルール・マナーについても意見交換を行いました。

釣りを行う際には、ライフジャケット等最低限必要な装備品に加え、気象海象の確認や事前に第三者に行き先を伝えたうえで無理をせず、複数人で行動することが大切です。

【釣りの装備品】

【ウォーターセーフティガイド釣り編】

【釣りをする際の行動について】

（２）水上オートバイ編の内容充実

誤った復原方法により、エンジン内部に水が入り、運航不能に陥るケースがあることから、水上オートバイの転覆時の復原方法について動画を掲載しました。

当該動画では、復原方向や注意点などを紹介しておりますが、取扱説明書等に記載されている事項もご確認ください。

【転覆時の復原方法】

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】

不適切着用の検証

（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】

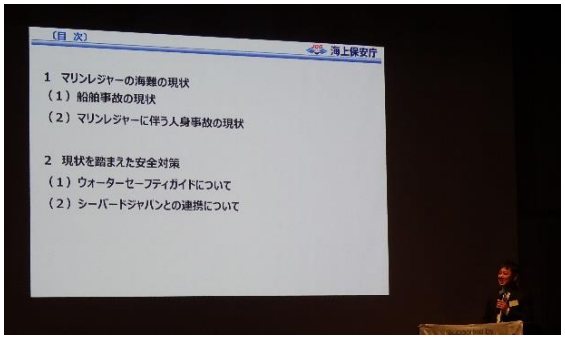
５　官民が連携した海難防止への取り組み

（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や小型船安全協会、日本ライフセービング協会等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及び JBWSS 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り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（楽天市場等）、LINE ヤフー株式会社（Yahoo!オークション等）、株式会社メルカリ（メルカリびより）等と連携して、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】

【Yahoo!オークションとの連携】

【メルカリびよりとの連携】

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。

【尾道市防災ラジオと連携した高齢者への海難防止活動】

（尾道海上保安部）

【ご当地アイドルを用いた海難防止活動】

（浜田海上保安部）

【空港における官民連携した海難防止活動】

【ヤクルトレディと連携した海難防止活動】

（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。

【帰還不能事故に備えた救助艇の設置】

（福岡県福岡市）

【交通量が多い国道への注意看板設置】

（鹿児島県肝付町）

【港湾施設内への注意喚起資料掲示】

（石川県金沢市）

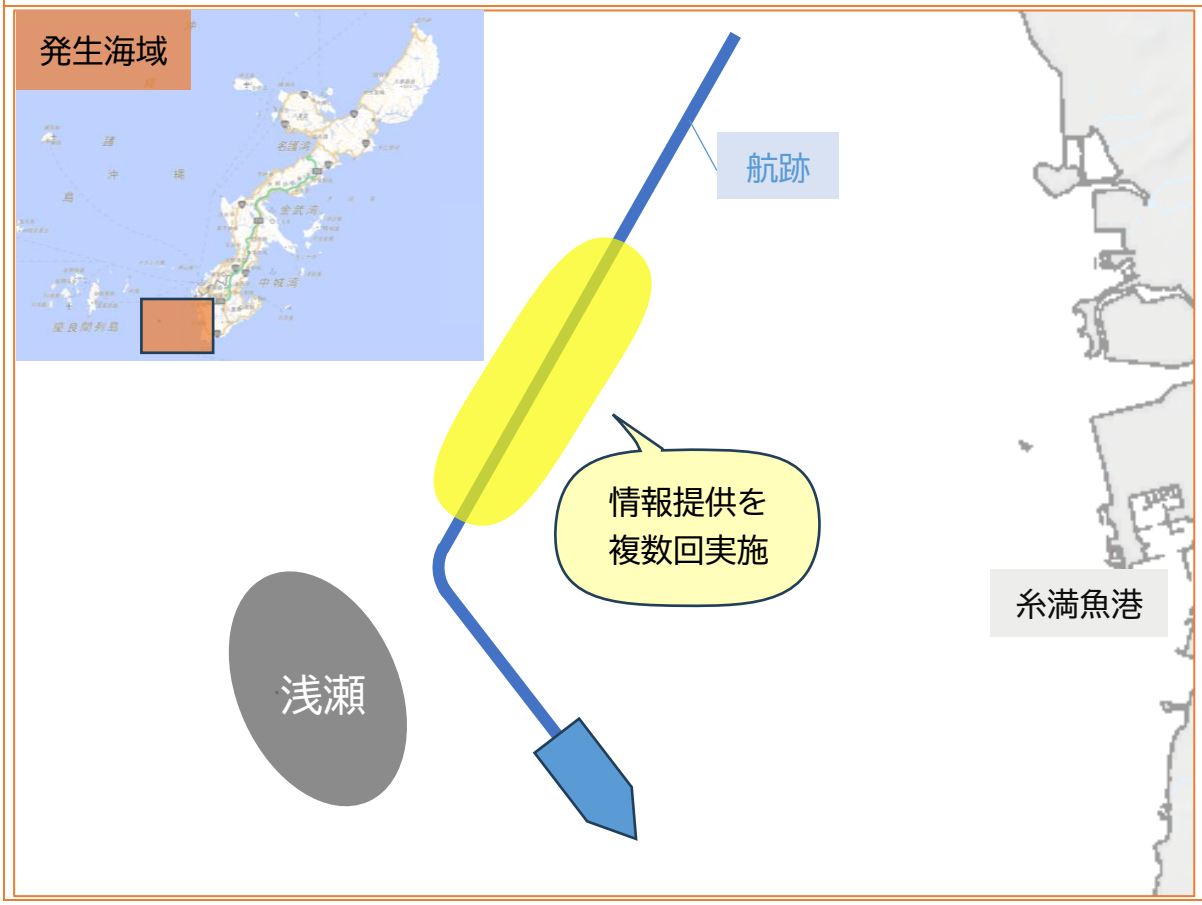
7　AIS を活用した航行支援システム

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浅瀬への乗揚げ回避！

令和6年3月、第十一管区海上保安本部の AIS 運用官が、沖縄県糸満市西部の浅瀬（サンゴ礁）に接近する貨物船を認知したため、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、浅瀬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６年８月に台風７号が強い勢力で関東に接近した際には、東京湾では制度創設以降初めてとなる湾外避難・入湾回避勧告を発出し、同月に九州に接近・上陸した台風 10 号の対応においても、「瀬戸内海西部海域」を対象として同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

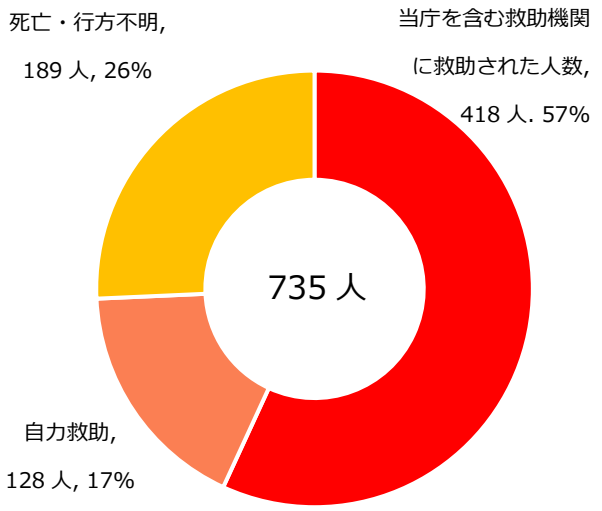
海浜事故とは、海浜等において発生した船舶乗船者を除いた者の負傷、溺水、海中転落等の事故のことをいいます。

海浜事故のうち、令和６年の遊泳中の溺水、釣り中の海中転落等マリンレジャーに伴う事故者は735人で、海上保安庁ではこのうち300人に対し巡視船艇等延べ344隻、航空機延べ123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、418人が海上保安庁を含む救助機関等により救助され、128人が自力救助、死者・行方不明者は189人でした。

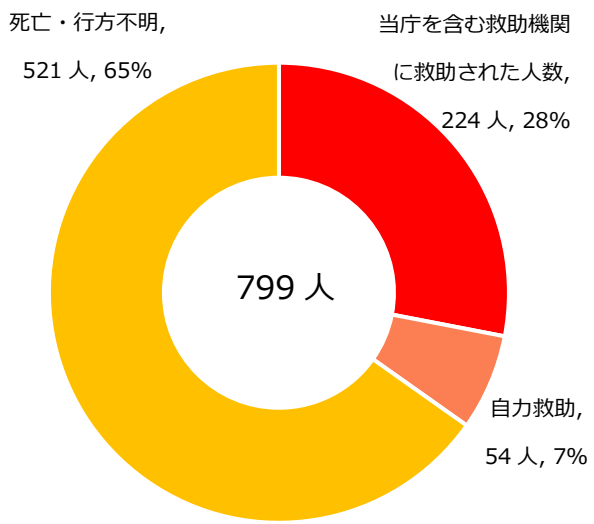
一方、工事作業中の負傷、散歩中の海中転落等マリンレジャー以外の事故者は799人で、海上保安庁ではこのうち308人に対し巡視船艇等延べ314隻、航空機延べ72機を救助のため出動させ、また、他機関への救助手配等を行いました。

この結果、事故者のうち、224人が海上保安庁を含む救助機関等により救助され、54人が自力救助、死者・行方不明者は521人でした。

【マリンレジャーに伴う海浜事故者の割合（令和６年）】



【マリンレジャー以外の海浜事故者の割合（令和６年）】



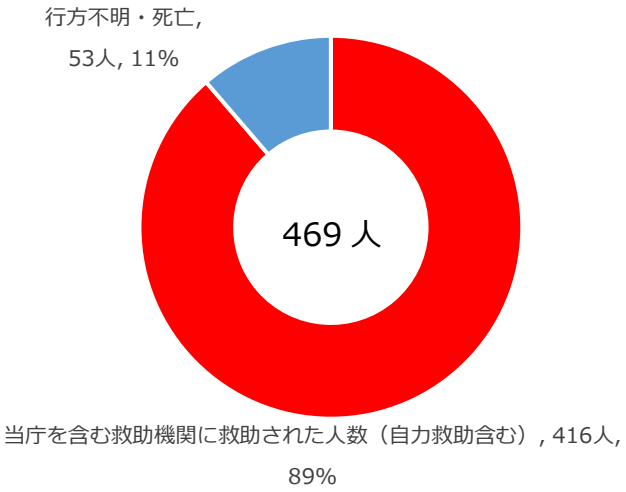
（２）船舶乗船中の事故

船舶乗船中の事故とは、船舶の衝突、乗揚、転覆等の船舶事故に伴う乗船者の負傷、海中転落等の事故と、漁船や作業台船等における乗船者の負傷、病気、海中転落等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。

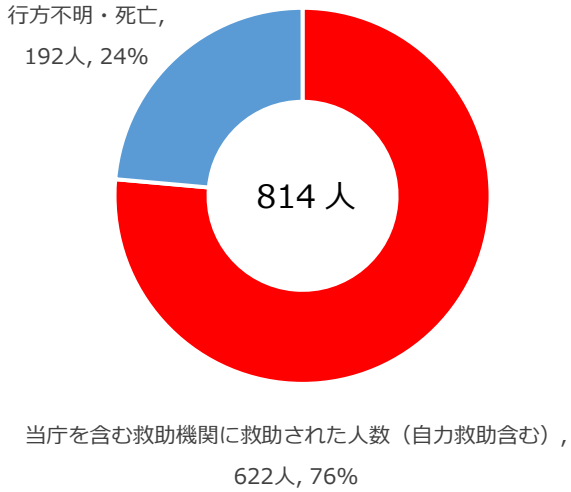
令和６年の船舶乗船中の事故者は1,283人でした。このうち、船舶事故に伴う乗船中の事故者は469人で、海上保安庁では巡視船艇等延べ321隻、航空機延べ79機を救助のため出動させ、また、他機関への救助手配等を行いました。この結果、416人が自力による救助や海上保安庁を含む救助機関等に救助され、死者・行方不明者は53人でした。

一方、船舶事故以外の事由により発生した乗船中の事故者は814人で、海上保安庁ではこのうち317人に対し巡視船艇等延べ631隻、航空機延べ222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、622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192人でした。

【船舶事故に伴う乗船中の事故者の割合（令和６年）】



【船舶事故以外の乗船者の事故者の割合（令和６年）】



２　船体の救助

令和６年の船舶事故隻数は1,838隻で、海上保安庁ではこのうち1,058隻に対し、巡視船艇等延べ1,558隻、航空機延べ213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293隻、救助を必要とした要救助船舶は1,545隻であり、要救助船舶の中で自力入港した231隻を除いた1,314隻のうち1,101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等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、特殊救難隊及び機動救難士から指名されています。

※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

海上保安庁では、海難等により生じた傷病者に対し、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を配置するなど、救急能力の充実強化を図っています。また、全国各地の救急医療に精通した医師等により、救急救命士及び救急員が行う救急救命処置等の質を医学的・管理的観点から保障する、メディカルコントロール体制を強化することで、さらなる対応能力の向上を図っています。

【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などして、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

【座礁した漁船から乗組員を救助した事例】

航行中の漁船（乗組員９人）が座礁したとの通報が海上保安庁にありました。

漁船は、乗揚げにより船体傾斜するとともに、荒天のため船尾が浸水し、乗組員の早急な救助が必要な状況でした。海上保安庁では、直ちに潜水士及び機動救難士を陸行により出動させ、駆け付けた消防、警察職員と協力のうえ、乗組員全員を陸上に救助しました。その後、天候回復によりヘリコプターによる救助が可能となったことから、機動救難士とともに出動したヘリコプターにより乗組員を吊り上げ、その後消防救急隊に引継ぎました。

救助された乗組員全員の生命に別状ありませんでした。

座礁した漁船

救助の状況

吊上げ状況

【転覆した船舶から乗組員を救助した事例】

航行中の押船が貨物船と衝突し、押船（総トン数19トン、乗組員３人）が転覆したとの通報が海上保安庁にありました。海上保安庁では、直ちに巡視艇、航空機及び潜水士を発動するとともに、転覆船からの人命救助等、特殊海難対応のスペシャリストである特殊救難隊を出動させました。

先着した潜水士が、船内において乗組員１人を発見、救助するとともに、現場に到着した特殊救難隊と協力のうえ捜索を続けたところ、船底を叩く音に反応して叩き返す音を聞きました。この音を元に、転覆船内の居住区画において救助を待っていた乗組員１人を事故から約７時間ぶりに発見、救出し、消防救急隊に引継ぎました。

転覆の状況

船内における救助活動

救出の瞬間

【Live118の運用開始！　新たな映像通報システム】

海上保安庁では、118番通報の情報伝達・収集手段の強化を図るため Live118という新たなシステムの運用を令和７年１月18日から開始しました。

Live118は、118番通報者と運用司令センターとの間で、通報者のスマートフォンで撮影した映像を、携帯電話の電気通信事業者回線を利用し、送受信することを可能とするシステムです。

システムの導入により、音声や文字による通報では把握が難しい現場の状況であっても、映像での通報を受けることで、運用司令センターにおいて正確な状況把握が可能となりました。対応に必要な体制や資機材の判断をより迅速に行うことができるようになったほか、状況に応じて、通報者に対し急病・怪我人の処置に関する動画の提供を行うことができるようになりました。

今後とも、海の事件・事故に関する緊急時の通報は「118番」まで連絡していただくようご協力よろしくお願いします。

リーフレット

Live118運用イメージ

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、旅客船の衝突・座礁事故等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。

【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の機関室で火災が発生し、航行できるか不明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。

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り、最寄港まで曳航救助されました。

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等、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。

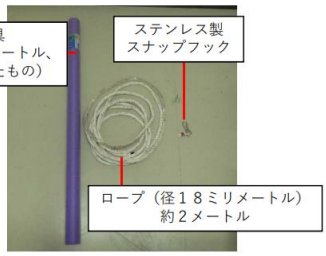
「あんしんや」を使用した溺者救助訓練

「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」作成手順書

材料



①水泳補助具を３又は４分割する。

②ロープの先端にスナップフックを通し、ほどけないように輪っかを作って結ぶ。

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

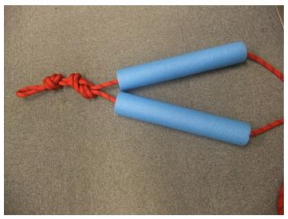
④各ロープの補助具のつなぎ目に輪っかができるよう結び、後端をほどけないように輪っかを作って結べば完成。

「えい航可能君」作成手順

用意する物　必要な長さのロープ　１本
水泳補助具
（三角の２辺をほぼ覆う程度の長さ）
カラビナ　３個
浮球　２個
※組み立て画像はカラビナと浮球を省略しています

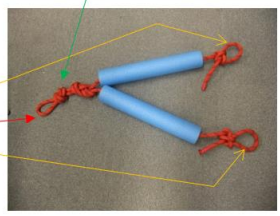
①ロープを２つ折りにし、２か所結び球を作る

②水泳補助具にロープを通す（２本）



③２本の端末にもやい結びで輪を作る
このとき、２本のロープの長さが均一になるように注意！！

⑤細いひもなどで浮き球を取り付ける



④３つの輪にカラビナを取り付ける
※オレンジ矢印の２か所は、自船のタツやクリートに結着する場合は輪のままでもＯＫ

【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。

付近を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、消防職員等と協力して、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

我が国の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 等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６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

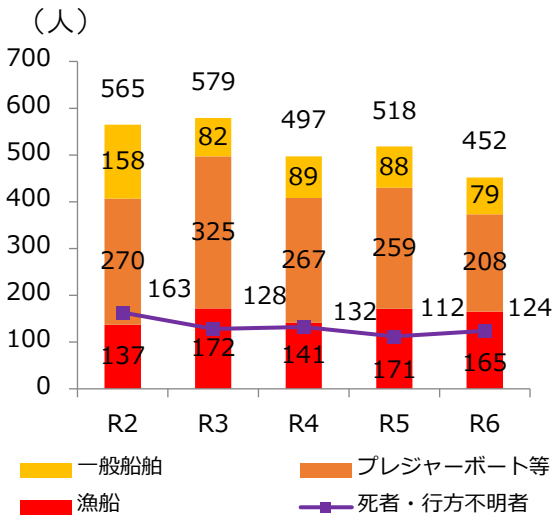
※船舶事故による海中転落及び船舶事故以外の乗船中の事故による海中転落者の合計

令和６年の船舶からの海中転落者452人のうち、死者・行方不明者は124人で、その内訳は、漁船が57人で最も多く、次いでプレジャーボート等（プレジャーボート及び遊漁船）が35人でした。過去５年間（令和２年から令和６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。

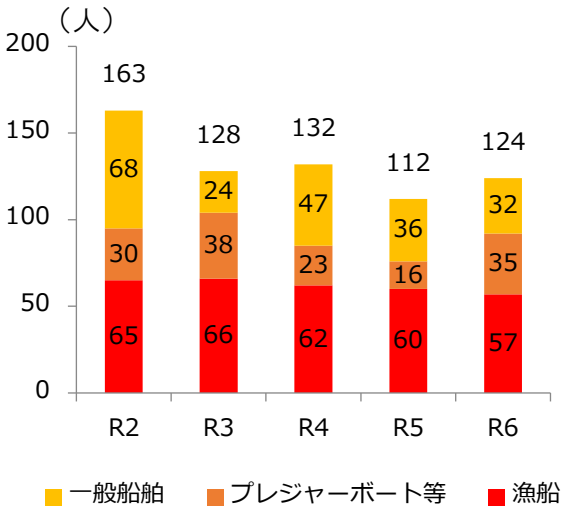
なお、令和６年の20トン未満の船舶からの海中転落による死者・行方不明者は91人であり、船舶からの海中転落者による死者・行方不明者全体の73%を占め、中でも、漁船が50人で最も多くなっています。

また、漁船からの海中転落による死者・行方不明者（57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56%を占めています。

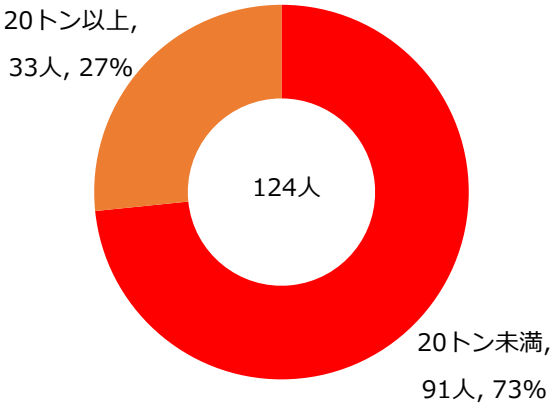
【海中転落者の推移】



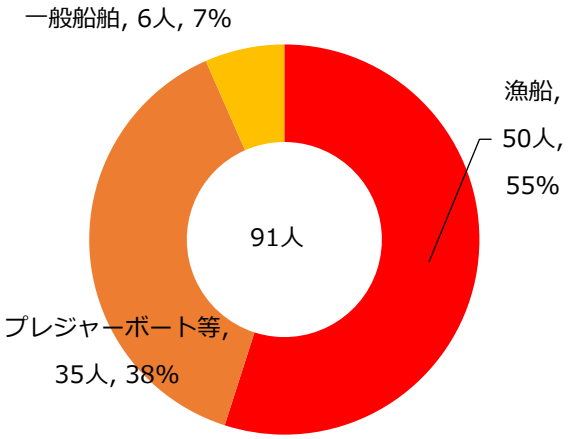
【海中転落による死者・行方不明者の推移】



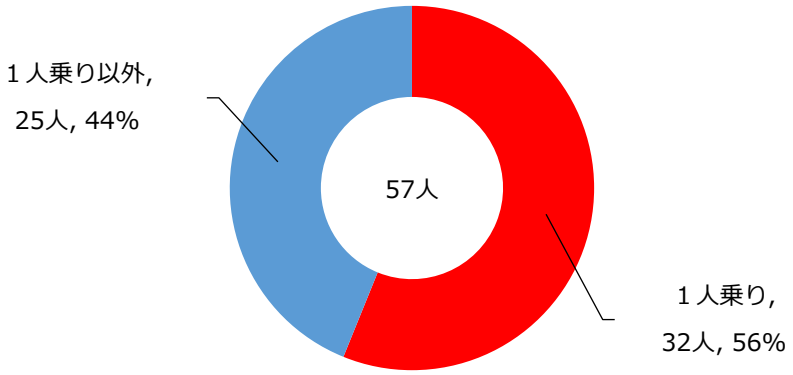
【海中転落による死者・行方不明者の割合
（トン階別　令和６年）】



【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６年）】

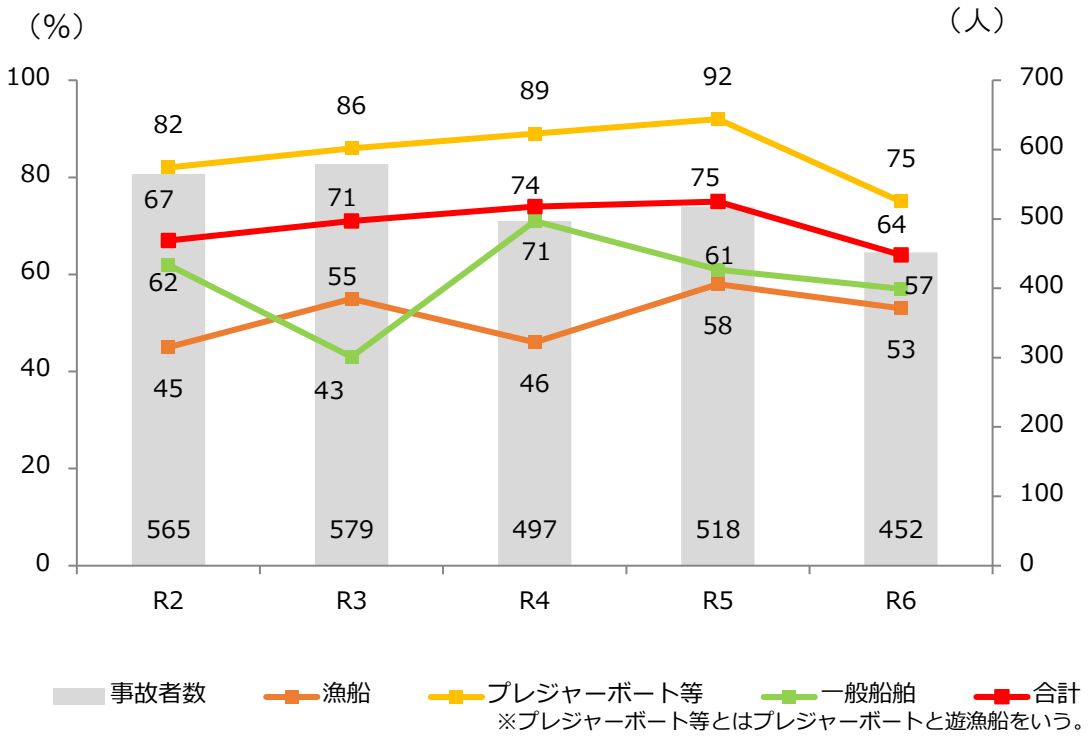


【漁船からの海中転落による死者・行方不明者のうち１人乗りが占める割合（令和６年）】



令和６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64%で、過去５年間（令和２年から令和６年）の平均では70%となっており、このうち、令和６年は、漁船の着用率が最も低く53%となっており、過去５年間（令和２年から令和６年）の平均は、漁船の着用率が最も低く52%となっています。

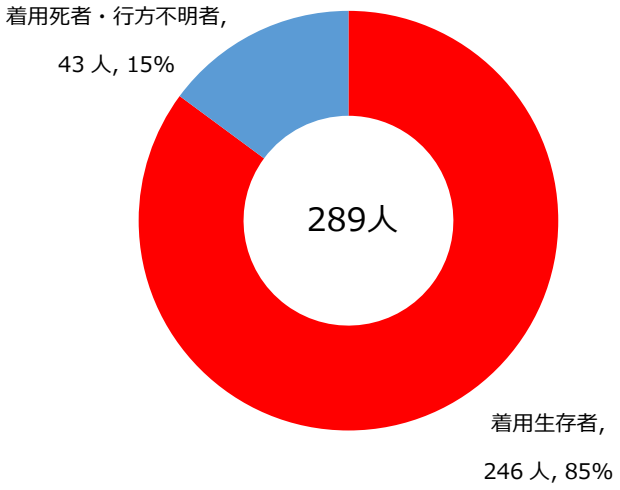
【海中転落者　ライフジャケット着用率の推移】



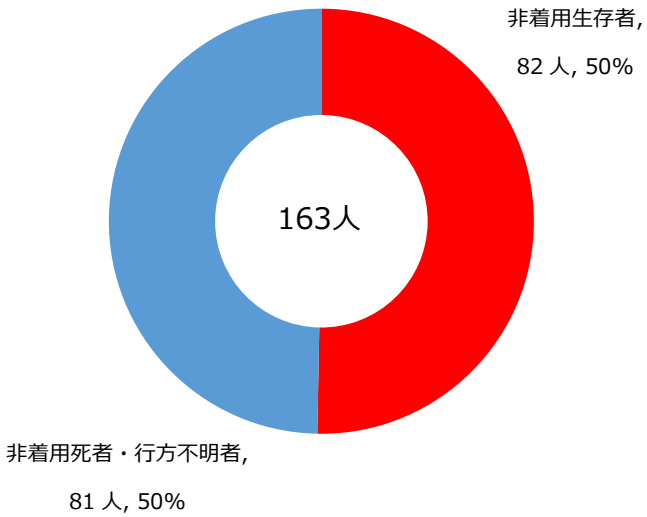
※プレジャーボート等とはプレジャーボートと遊漁船をいう。

令和６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15%、非着用者50%です。過去５年間（令和２年から令和６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53%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。

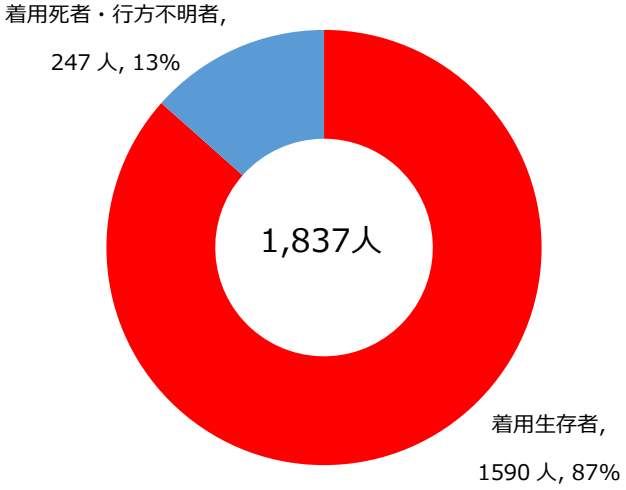
【生存者、死者・行方不明者の割合
（ライフジャケット着用　令和６年）】



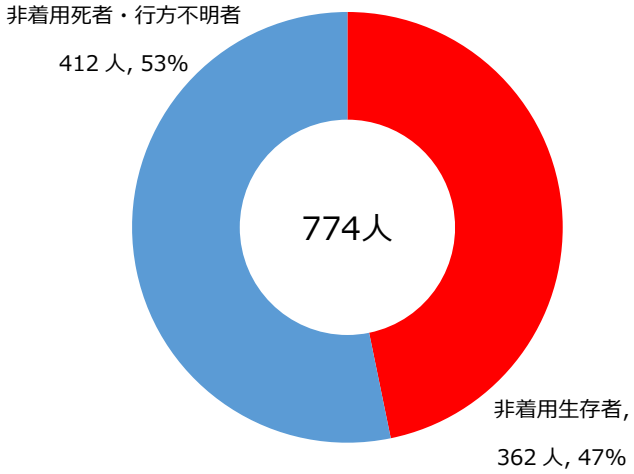
【生存者、死者・行方不明者の割合
（ライフジャケット非着用　令和６年）】



【着用者数の割合（過去５年間）】



【非着用数の割合（過去５年間）】



なお、第１章２節２（１）①ア（P.48）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。

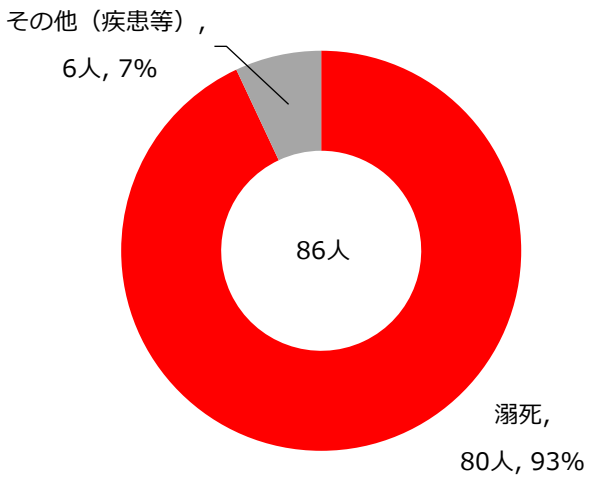
（２）ライフジャケットの適切な着用について

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247人のうち、死因が判明している死者は86人で、そのうち80人の死因は溺死となっています。

【ライフジャケット着用死者死因の割合（過去５年間）】



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。

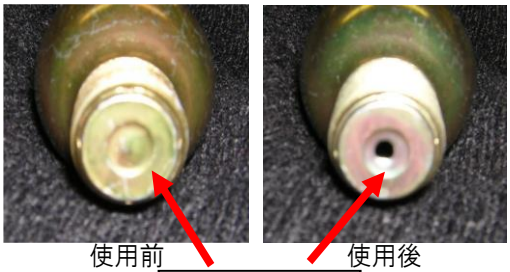
船上の他の乗船者からの118番通報を受けた海上保安庁は、ヘリコプターを出動させ、事故発生から約１時間30分後に２人を救助しましたが、１人は命に別状はなかったものの、もう１人は心肺停止状態でした。

救助された２人とも膨張式のライフジャケット（自動式）を着用していましたが、命に別状がなかった方のライフジャケットは膨張して浮力が確保されていた一方、心肺停止状態の方のライフジャケットは膨張していませんでした。

膨張しなかったライフジャケットを調べたところ、ライフジャケットを膨張させるためのガス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、結んだりし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等に異常がないか、気室が膨らんでいないか（気室が膨らんでいる場合、ボンベ作動後に過膨張状態となり、気室が破裂するおそれがあります。）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】

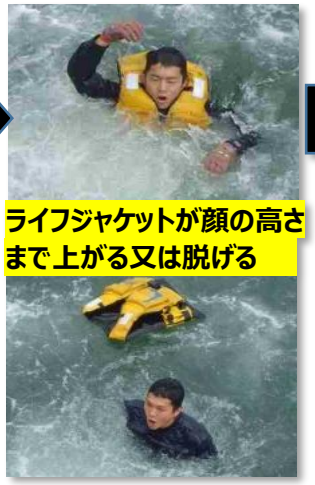
固型式

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、携帯電話はストラップ付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に乗り釣りをしていたところ、座っていた椅子が壊れバランスを崩し、海中に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、ミニボートにつかまりながら、防水パック入り携帯電話で警察に通報しました。

警察からの連絡を受け、海上保安庁では、直ちに巡視艇及びヘリコプターを出動させました。

事故者は、巡視艇により救助され、目立った外傷等はありませんでした。

救助の状況

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、速やかに巡視船艇及び航空機等を救助に向かわせ、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を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。

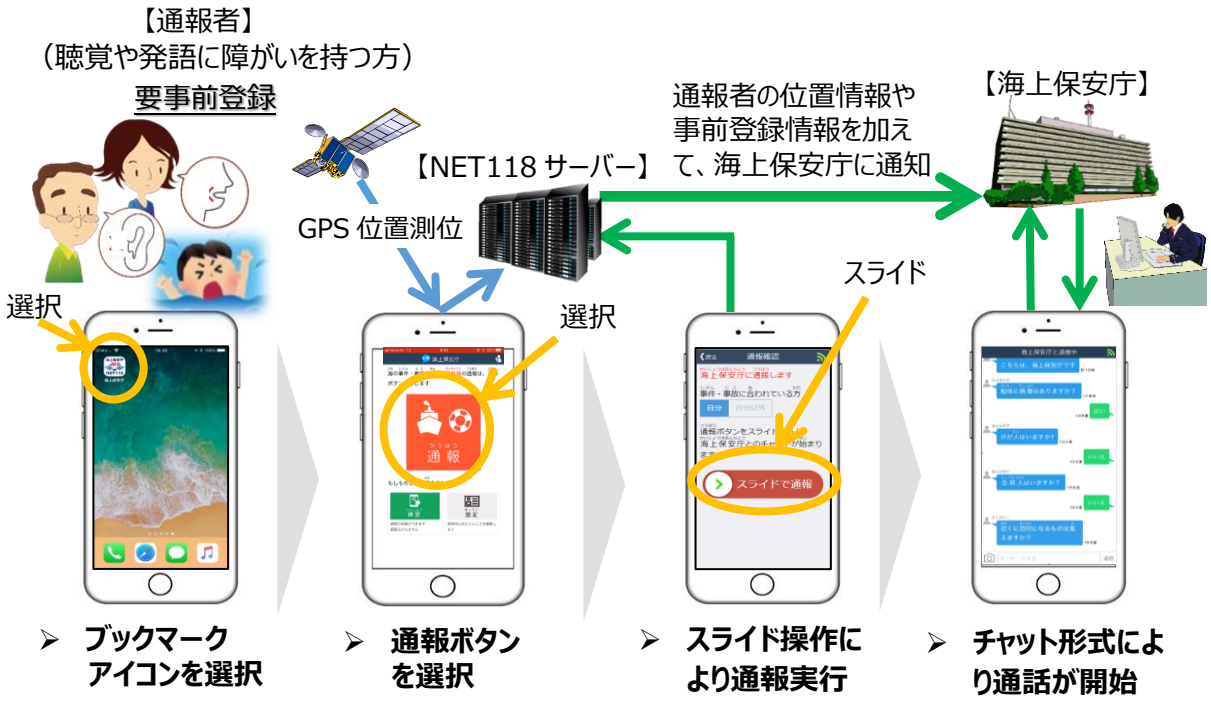
転覆船上の事故者

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、スマートフォン等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等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、家族や友人等が気付き、事故の可能性を海上保安庁等に通報しても、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、友人等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

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

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、転覆や乗揚等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等、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などの理由で、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

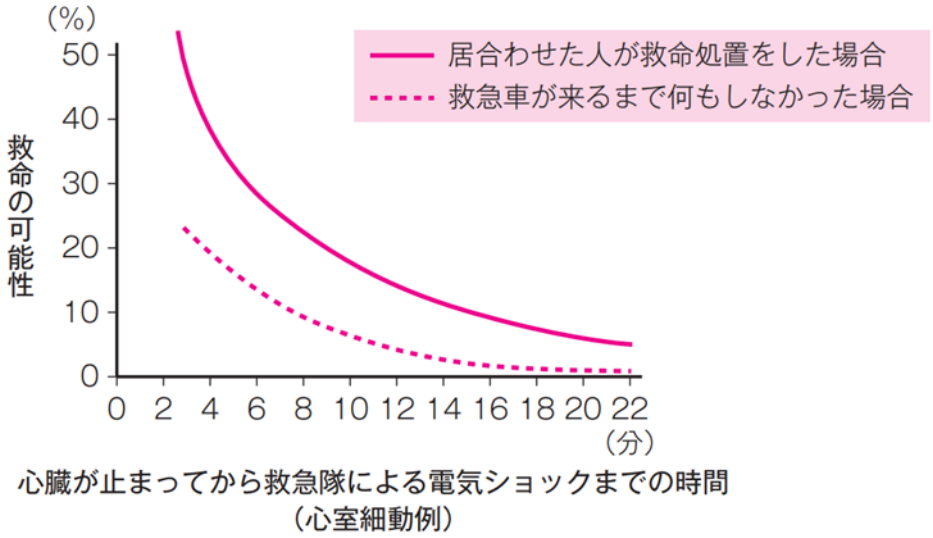
乗揚げ後に大破した状況

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等）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等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】

事故者とその友人がスノーケリングをしていたところ、付近に事故者がいないことに友人が気付き、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、速やかに事故者を砂浜に引き揚げた後、現場に到着した海上保安官とライフセーバーにて、事故者に対し 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

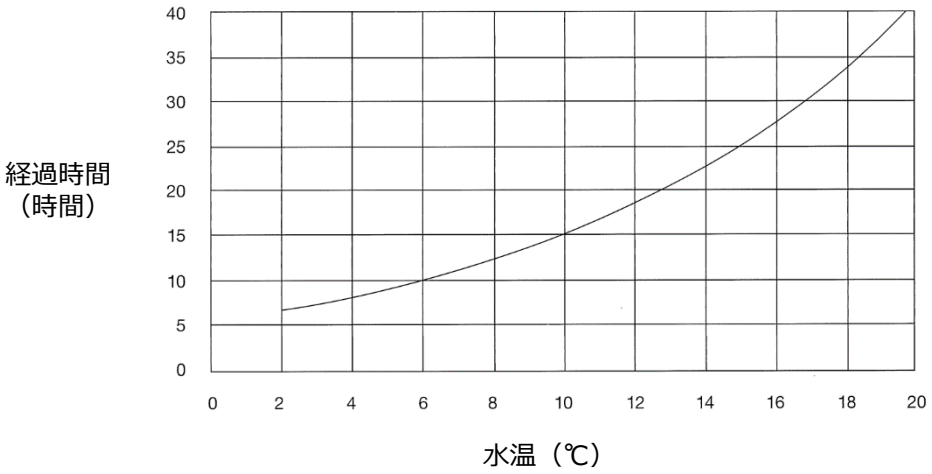
水の熱伝導率は空気に比べて約25倍にもなるため、水温が体温へ及ぼす影響は非常に大きいものです。

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り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6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6年）---- (28)

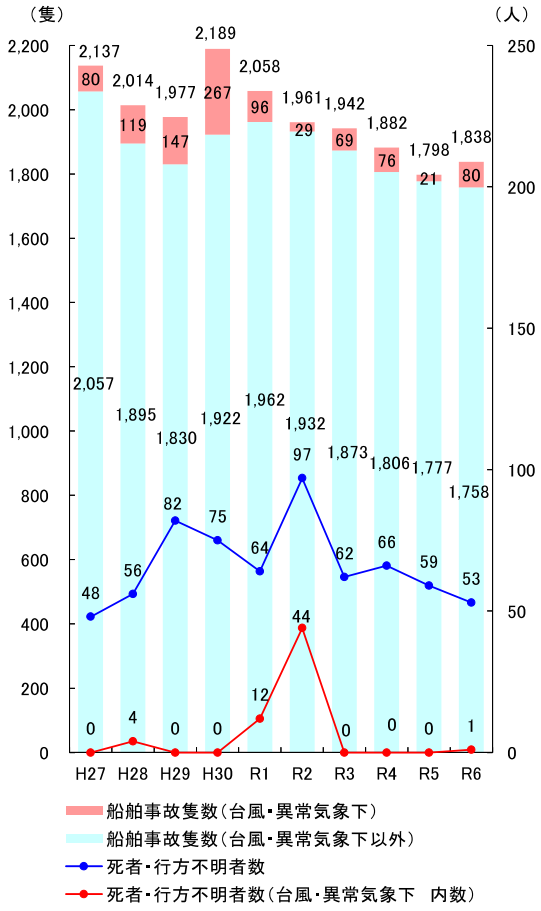
＜人身事故発生状況＞

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6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)

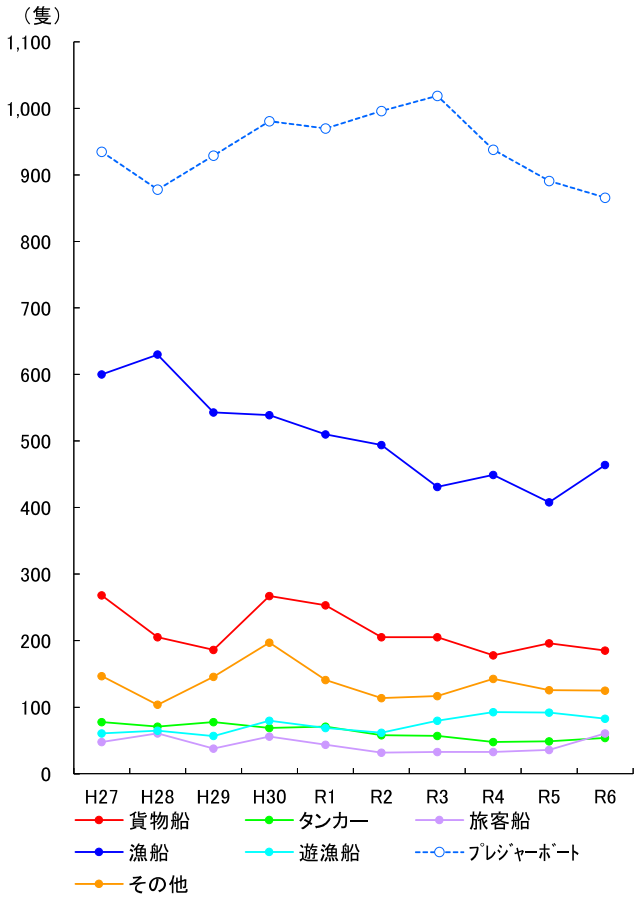
第Ⅰ－1図　船舶事故及び死者・行方不明者発生数



単位：隻・人

	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6
船舶事故隻数（台風・異常気象下）	80	119	147	267	96	29	69	76	21	80
船舶事故隻数（台風・異常気象下以外）	2,057	1,895	1,830	1,922	1,962	1,932	1,873	1,806	1,777	1,758
死者・行方不明者数	48	56	82	75	64	97	62	66	59	53
死者・行方不明者数（台風・異常気象下　内数）	0	4	0	0	12	44	0	0	0	1

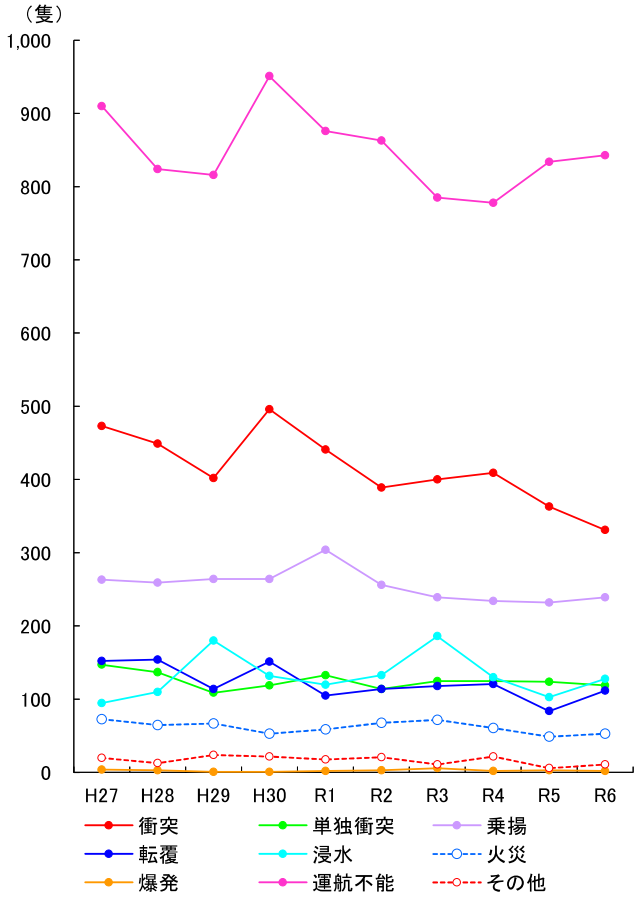
第Ⅰ－2図　船舶種類別発生隻数



単位：隻

	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6
貨物船	268	205	186	267	253	205	205	178	196	185
タンカー	78	71	78	69	71	58	57	48	49	54
旅客船	48	61	38	56	44	32	33	33	36	61
漁船	600	630	543	539	510	494	431	449	408	464
遊漁船	61	65	57	80	69	62	80	93	92	83
ﾌﾟﾚｼﾞｬｰﾎﾞｰﾄ	935	878	929	981	970	996	1,019	938	891	866
その他	147	104	146	197	141	114	117	143	126	125
計	2,137	2,014	1,977	2,189	2,058	1,961	1,942	1,882	1,798	1,838

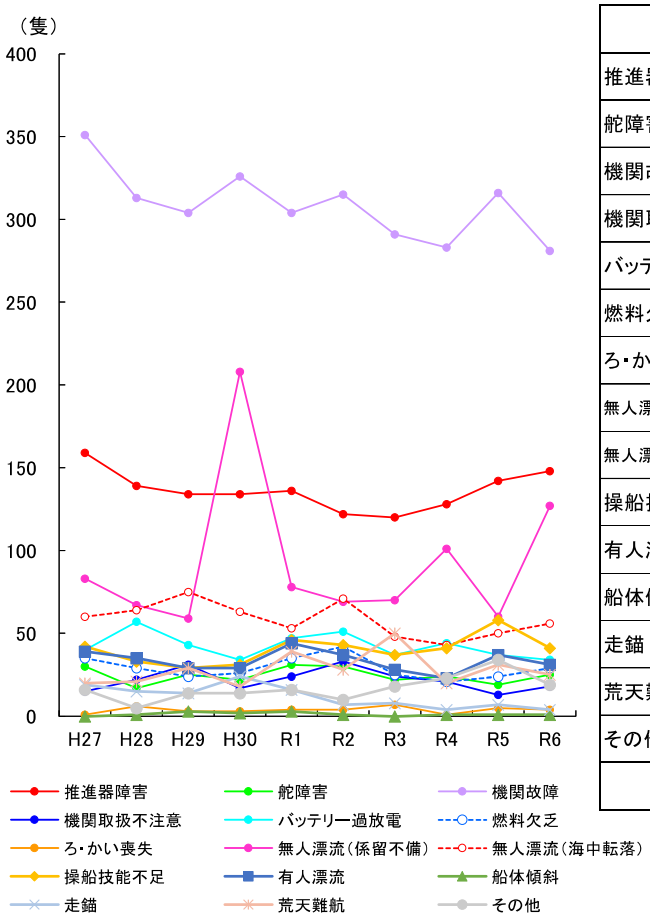
第Ⅰ－3図 ① 船舶事故種類別発生隻数



単位：隻

	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6
衝突	473	449	402	496	441	389	400	409	363	331
単独衝突	147	137	109	119	133	114	125	125	124	119
乗揚	263	259	264	264	304	256	239	234	232	239
転覆	152	154	114	151	105	114	118	121	84	112
浸水	95	110	180	132	120	133	186	130	103	128
火災	73	65	67	53	59	68	72	61	49	53
爆発	4	3	1	1	2	3	6	2	3	2
運航不能	910	824	816	951	876	863	785	778	834	843
その他	20	13	24	22	18	21	11	22	6	11
計	2,137	2,014	1,977	2,189	2,058	1,961	1,942	1,882	1,798	1,838

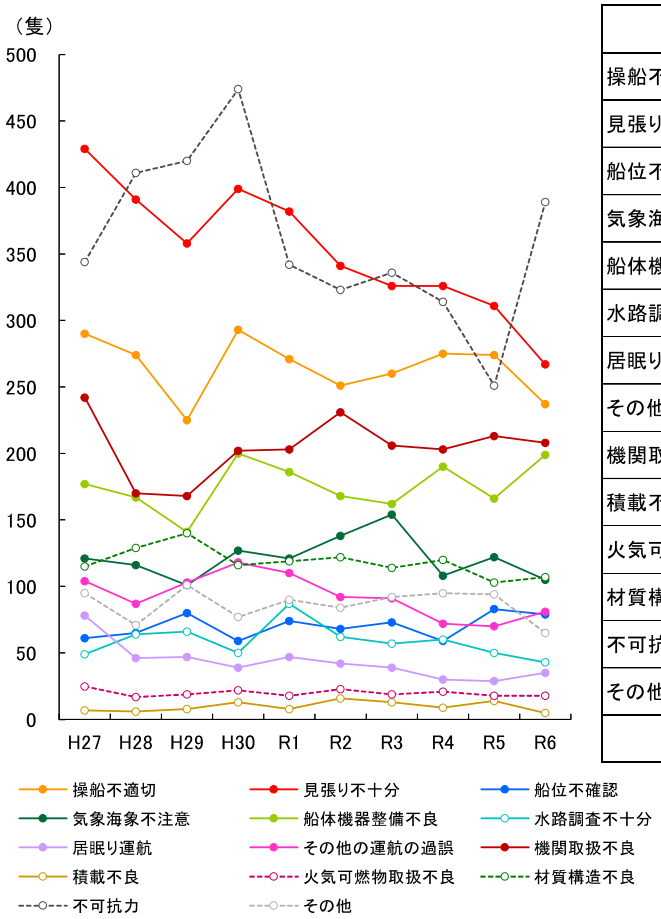
第Ⅰ－3図 ② 運航不能の詳細別発生隻数



単位：隻

	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6
推進器障害	159	139	134	134	136	122	120	128	142	148
舵障害	30	17	25	22	31	30	22	24	19	25
機関故障	351	313	304	326	304	315	291	283	316	281
機関取扱不注意	15	22	31	17	24	33	24	21	13	18
バッテリー過放電	40	57	43	34	47	51	37	44	37	34
燃料欠乏	35	29	24	26	35	42	25	21	24	29
ろ・かい喪失	1	6	3	3	4	4	7	1	5	4
無人漂流（係留不備）	83	67	59	208	78	69	70	101	60	127
無人漂流（海中転落）	60	64	75	63	53	71	48	43	50	56
操船技能不足	42	33	29	31	46	43	37	41	58	41
有人漂流	39	35	29	29	44	37	28	23	37	31
船体傾斜	0	1	3	2	3	1	0	1	1	1
走錨	19	15	14	24	16	7	8	4	7	4
荒天難航	20	21	29	18	39	28	50	20	31	25
その他	16	5	14	14	16	10	18	23	34	19
計	910	824	816	951	876	863	785	778	834	843

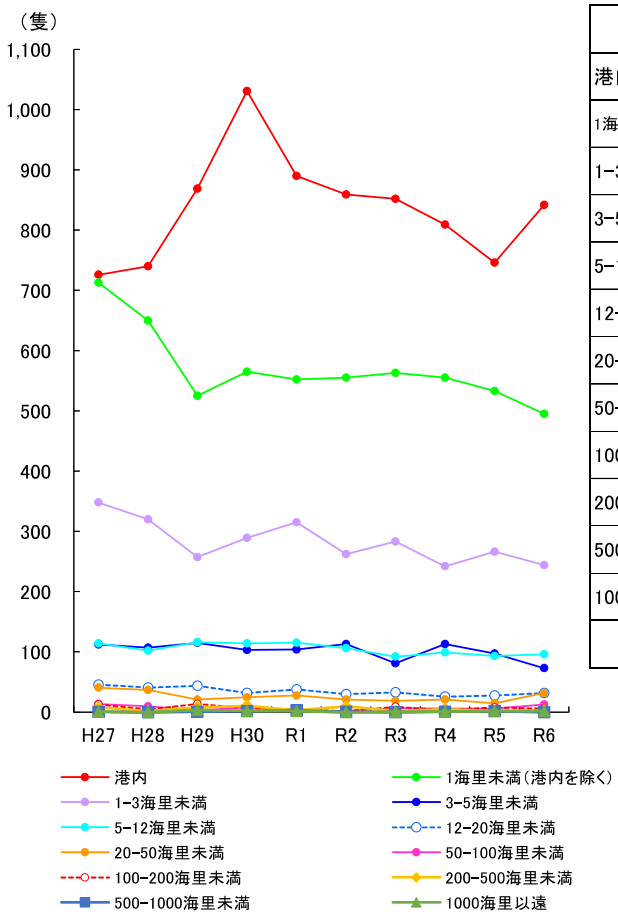
第Ⅰ－4図　船舶事故原因別発生隻数



単位：隻

	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6
操船不適切	290	274	225	293	271	251	260	275	274	237
見張り不十分	429	391	358	399	382	341	326	326	311	267
船位不確認	61	65	80	59	74	68	73	59	83	79
気象海象不注意	121	116	101	127	121	138	154	108	122	105
船体機器整備不良	177	167	141	200	186	168	162	190	166	199
水路調査不十分	49	64	66	50	87	62	57	60	50	43
居眠り運航	78	46	47	39	47	42	39	30	29	35
その他の運航の過誤	104	87	103	118	110	92	91	72	70	81
機関取扱不良	242	170	168	202	203	231	206	203	213	208
積載不良	7	6	8	13	8	16	13	9	14	5
火気可燃物取扱不良	25	17	19	22	18	23	19	21	18	18
材質構造不良	115	129	140	116	119	122	114	120	103	107
不可抗力	344	411	420	474	342	323	336	314	251	389
その他	95	71	101	77	90	84	92	95	94	65
計	2,137	2,014	1,977	2,189	2,058	1,961	1,942	1,882	1,798	1,838

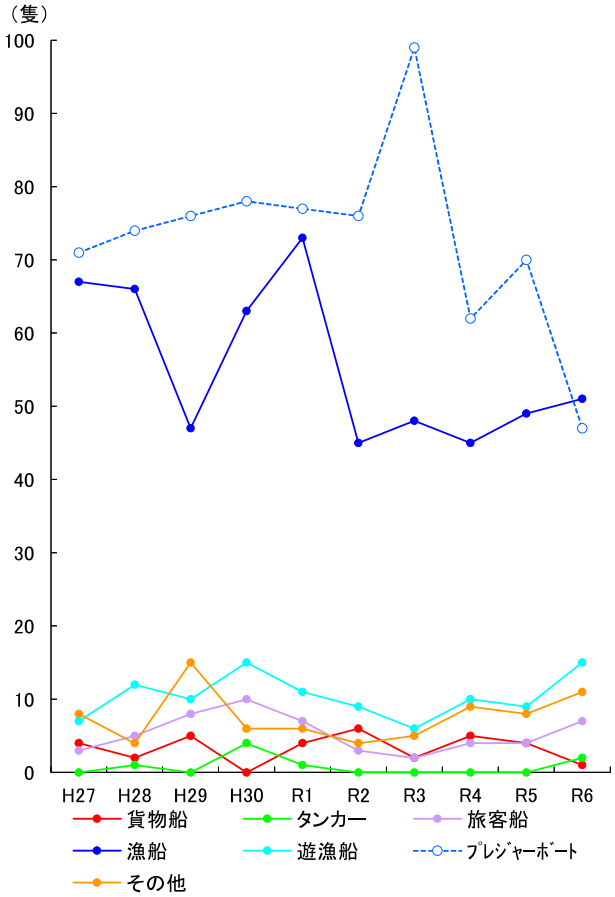
第Ⅰ－5図　船舶事故距岸別発生隻数



単位：隻

	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6
港内	726	740	869	1,031	890	859	852	809	746	842
1海里未満（港内を除く）	713	650	525	565	552	555	563	555	533	495
1-3海里未満	348	320	257	289	315	262	283	242	266	244
3-5海里未満	112	107	115	103	104	113	81	113	97	73
5-12海里未満	114	102	116	114	115	106	92	99	93	96
12-20海里未満	46	41	44	32	38	30	33	26	28	32
20-50海里未満	41	37	21	25	28	21	19	21	15	32
50-100海里未満	14	10	3	8	3	2	7	6	6	13
100-200海里未満	13	5	14	7	5	2	9	4	8	6
200-500海里未満	8	2	8	11	3	10	2	5	2	3
500-1000海里未満	1	0	1	2	3	1	0	1	2	0
1000海里以遠	1	0	4	2	2	0	1	1	2	2
計	2,137	2,014	1,977	2,189	2,058	1,961	1,942	1,882	1,798	1,838

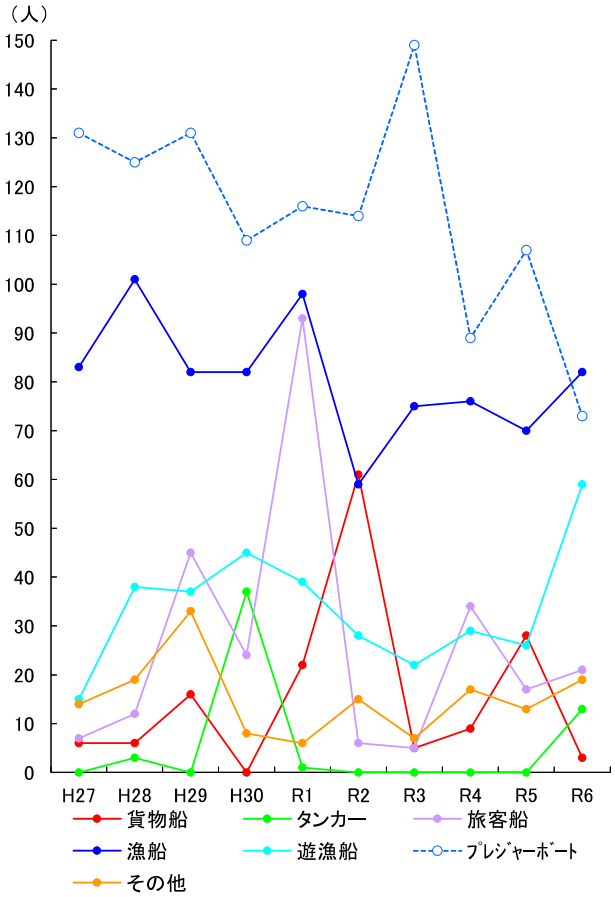
第Ⅰ－6図　船舶種類別の死傷者を伴う発生隻数



単位：隻

	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6
貨物船	4	2	5	0	4	6	2	5	4	1
タンカー	0	1	0	4	1	0	0	0	0	2
旅客船	3	5	8	10	7	3	2	4	4	7
漁船	67	66	47	63	73	45	48	45	49	51
遊漁船	7	12	10	15	11	9	6	10	9	15
プレジャーボート	71	74	76	78	77	76	99	62	70	47
その他	8	4	15	6	6	4	5	9	8	11
計	160	164	161	176	179	143	162	135	144	134

第Ⅰ－7図　船舶種類別の死傷者発生数

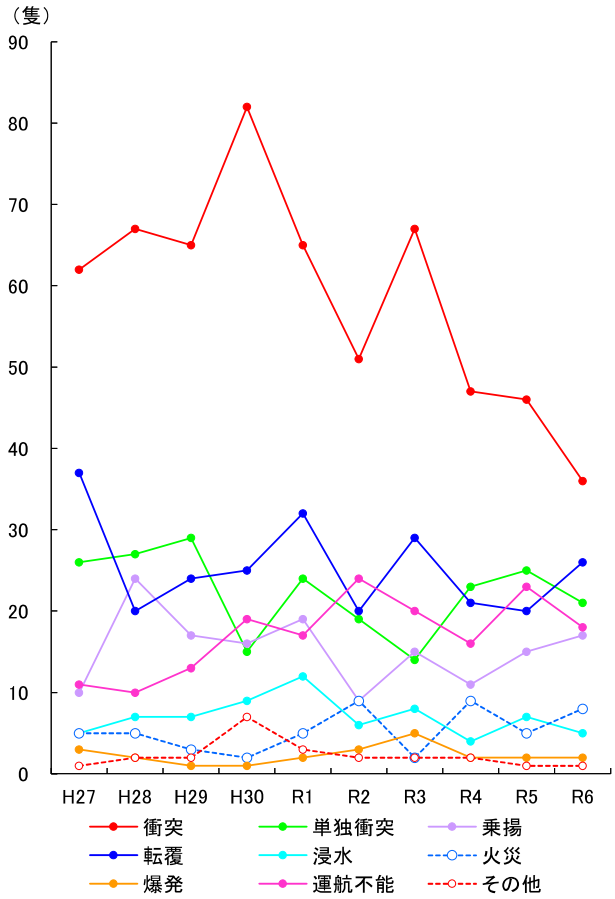


単位：人

	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6
貨物船	6	6	16	0	22	61	5	9	28	3
タンカー	0	3	0	37	1	0	0	0	0	13
旅客船	7	12	45	24	93	6	5	34	17	21
漁船	83	101	82	82	98	59	75	76	70	82
遊漁船	15	38	37	45	39	28	22	29	26	59
プレジャーボート	131	125	131	109	116	114	149	89	107	73
その他	14	19	33	8	6	15	7	17	13	19
計	256	304	344	305	375	283	263	254	261	270

※死傷者とは、死者・行方不明者及び負傷者をいいます。

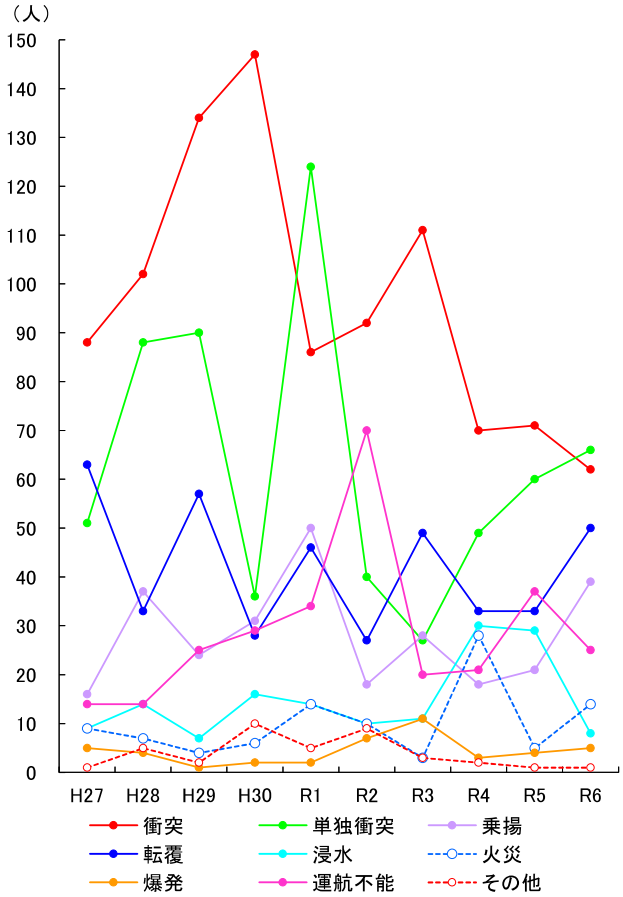
第Ⅰ－8図　船舶事故種類別の死傷者を伴う発生隻数



単位：隻

	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6
衝突	62	67	65	82	65	51	67	47	46	36
単独衝突	26	27	29	15	24	19	14	23	25	21
乗揚	10	24	17	16	19	9	15	11	15	17
転覆	37	20	24	25	32	20	29	21	20	26
浸水	5	7	7	9	12	6	8	4	7	5
火災	5	5	3	2	5	9	2	9	5	8
爆発	3	2	1	1	2	3	5	2	2	2
運航不能	11	10	13	19	17	24	20	16	23	18
その他	1	2	2	7	3	2	2	2	1	1
計	160	164	161	176	179	143	162	135	144	134

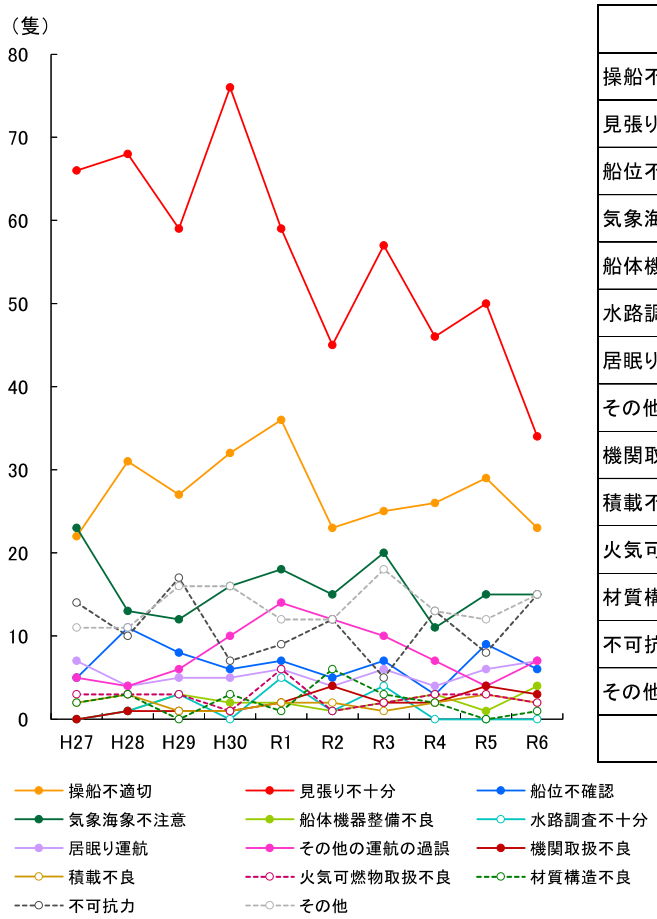
第Ⅰ－9図　船舶事故種類別の死傷者発生数



単位：人

	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6
衝突	88	102	134	147	86	92	111	70	71	62
単独衝突	51	88	90	36	124	40	27	49	60	66
乗揚	16	37	24	31	50	18	28	18	21	39
転覆	63	33	57	28	46	27	49	33	33	50
浸水	9	14	7	16	14	10	11	30	29	8
火災	9	7	4	6	14	10	3	28	5	14
爆発	5	4	1	2	2	7	11	3	4	5
運航不能	14	14	25	29	34	70	20	21	37	25
その他	1	5	2	10	5	9	3	2	1	1
計	256	304	344	305	375	283	263	254	261	270

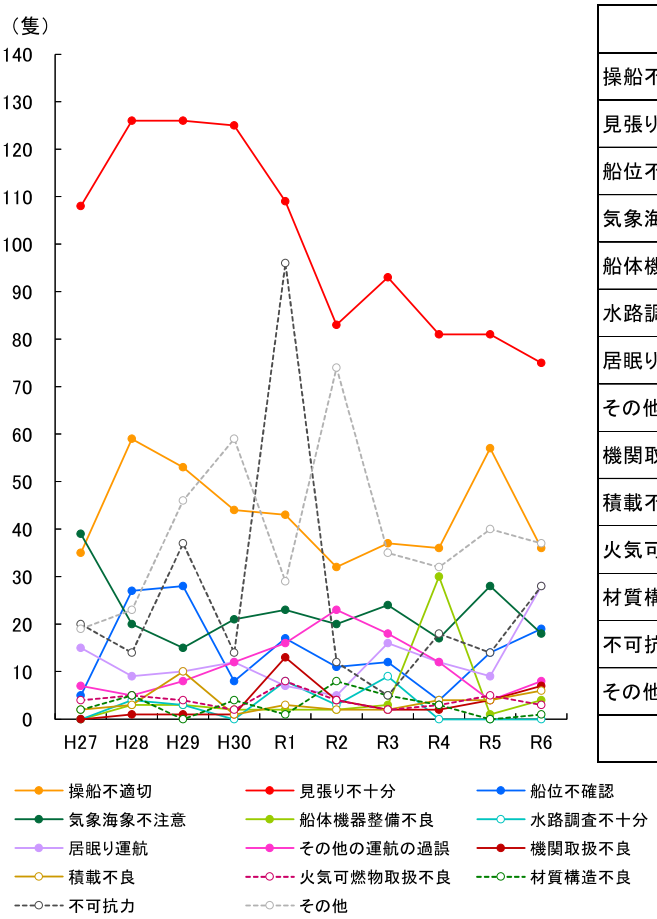
第Ⅰ－10図　船舶事故原因別の死傷者を伴う発生隻数



単位：隻

	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6
操船不適切	22	31	27	32	36	23	25	26	29	23
見張り不十分	66	68	59	76	59	45	57	46	50	34
船位不確認	5	11	8	6	7	5	7	3	9	6
気象海象不注意	23	13	12	16	18	15	20	11	15	15
船体機器整備不良	0	1	3	2	2	1	2	3	1	4
水路調査不十分	0	1	3	0	5	1	4	0	0	0
居眠り運航	7	4	5	5	6	4	6	4	6	7
その他の運航の過誤	5	4	6	10	14	12	10	7	4	7
機関取扱不良	0	1	1	1	2	4	2	2	4	3
積載不良	2	3	1	1	2	2	1	2	3	2
火気可燃物取扱不良	3	3	3	1	6	1	2	3	3	2
材質構造不良	2	3	0	3	1	6	3	2	0	1
不可抗力	14	10	17	7	9	12	5	13	8	15
その他	11	11	16	16	12	12	18	13	12	15
計	160	164	161	176	179	143	162	135	144	134

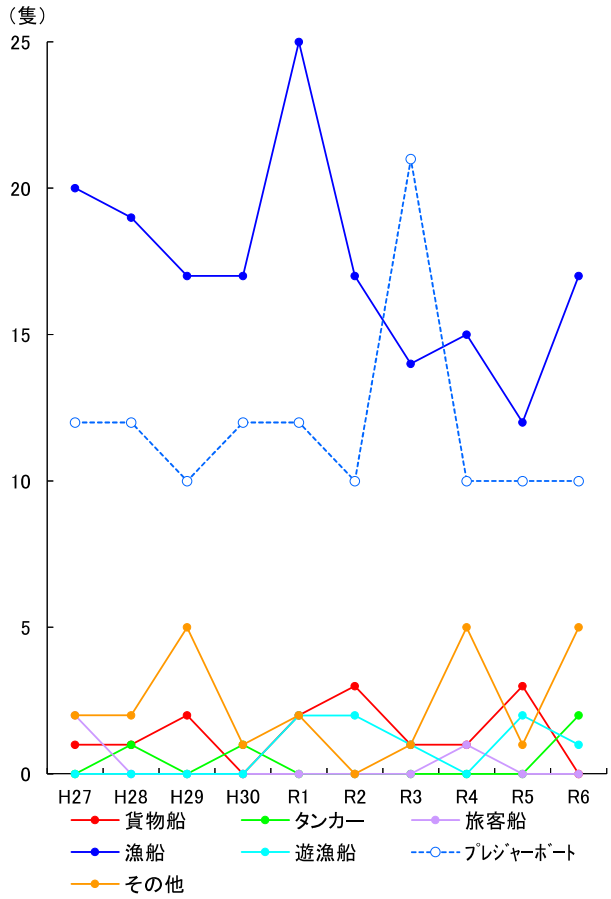
第Ⅰ－11図　船舶事故原因別の死傷者発生数



単位：人

	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6
操船不適切	35	59	53	44	43	32	37	36	57	36
見張り不十分	108	126	126	125	109	83	93	81	81	75
船位不確認	5	27	28	8	17	11	12	4	14	19
気象海象不注意	39	20	15	21	23	20	24	17	28	18
船体機器整備不良	0	3	3	2	2	2	3	30	1	4
水路調査不十分	0	4	3	0	8	3	9	0	0	0
居眠り運航	15	9	10	12	7	5	16	12	9	28
その他の運航の過誤	7	5	8	12	16	23	18	12	4	8
機関取扱不良	0	1	1	1	13	4	2	2	4	7
積載不良	2	3	10	1	3	2	2	4	4	6
火気可燃物取扱不良	4	5	4	2	8	4	2	3	5	3
材質構造不良	2	5	0	4	1	8	5	3	0	1
不可抗力	20	14	37	14	96	12	5	18	14	28
その他	19	23	46	59	29	74	35	32	40	37
計	256	304	344	305	375	283	263	254	261	270

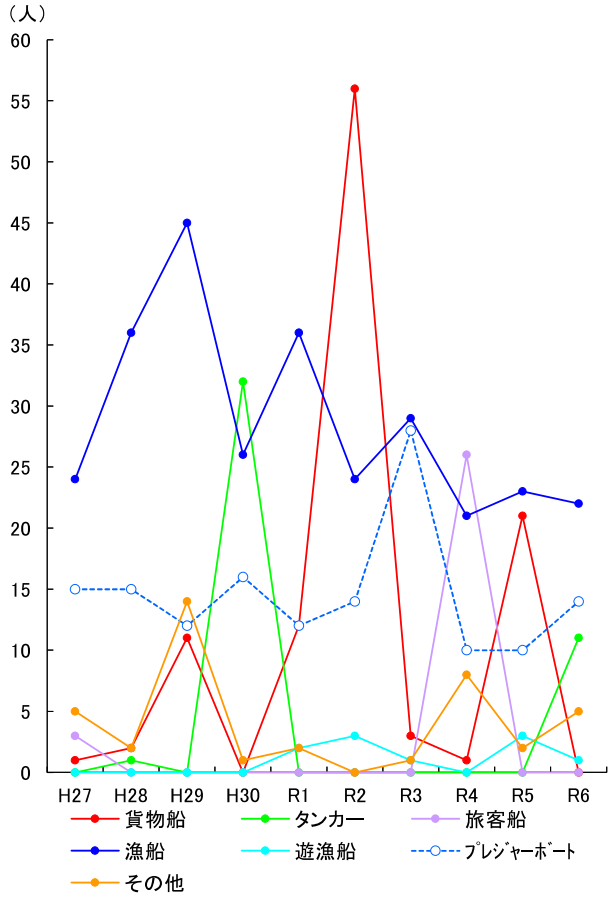
第Ⅰ－12図　船舶種類別の死者・行方不明者を伴う発生隻数



単位：隻

	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6
貨物船	1	1	2	0	2	3	1	1	3	0
タンカー	0	1	0	1	0	0	0	0	0	2
旅客船	2	0	0	0	0	0	0	1	0	0
漁船	20	19	17	17	25	17	14	15	12	17
遊漁船	0	0	0	0	2	2	1	0	2	1
ﾌﾟﾚｼﾞｬｰﾎﾞｰﾄ	12	12	10	12	12	10	21	10	10	10
その他	2	2	5	1	2	0	1	5	1	5
計	37	35	34	31	43	32	38	32	28	35

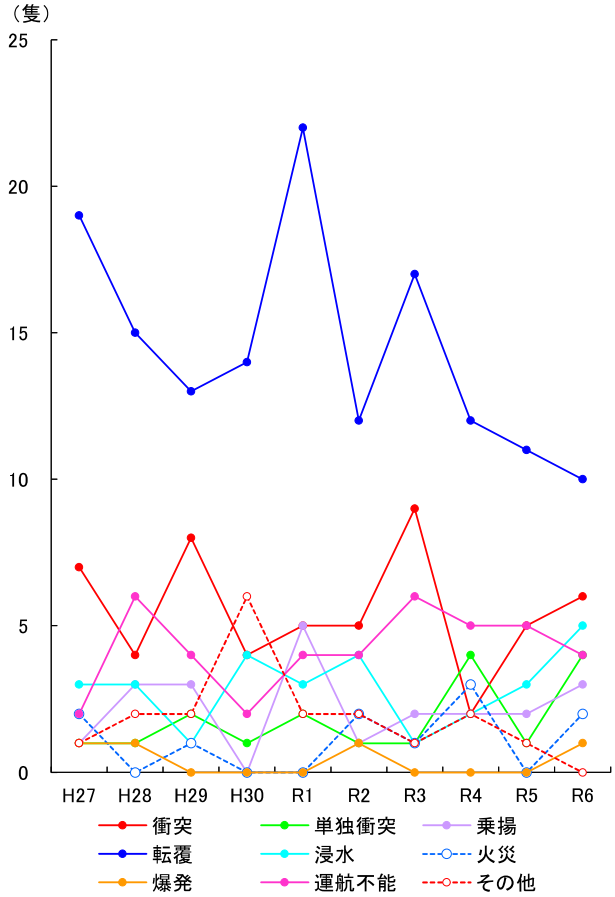
第Ⅰ－13図　船舶種類別の死者・行方不明者発生数



単位：人

	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6
貨物船	1	2	11	0	12	56	3	1	21	0
タンカー	0	1	0	32	0	0	0	0	0	11
旅客船	3	0	0	0	0	0	0	26	0	0
漁船	24	36	45	26	36	24	29	21	23	22
遊漁船	0	0	0	0	2	3	1	0	3	1
ﾌﾟﾚｼﾞｬｰﾎﾞｰﾄ	15	15	12	16	12	14	28	10	10	14
その他	5	2	14	1	2	0	1	8	2	5
計	48	56	82	75	64	97	62	66	59	53

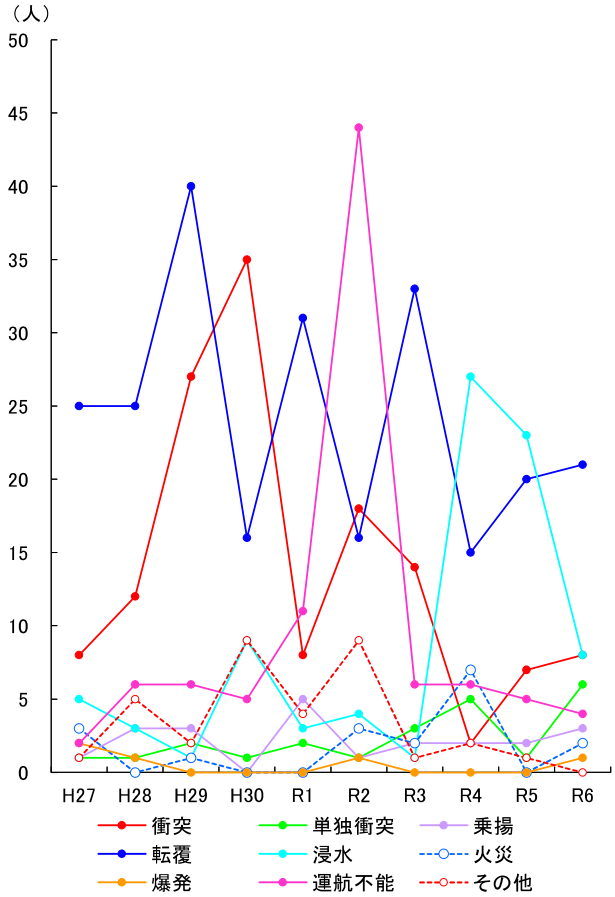
第Ⅰ－14図　船舶事故種類別の死者・行方不明者を伴う発生隻数



単位：隻

	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6
衝突	7	4	8	4	5	5	9	2	5	6
単独衝突	1	1	2	1	2	1	1	4	1	4
乗揚	1	3	3	0	5	1	2	2	2	3
転覆	19	15	13	14	22	12	17	12	11	10
浸水	3	3	1	4	3	4	1	2	3	5
火災	2	0	1	0	0	2	1	3	0	2
爆発	1	1	0	0	0	1	0	0	0	1
運航不能	2	6	4	2	4	4	6	5	5	4
その他	1	2	2	6	2	2	1	2	1	0
計	37	35	34	31	43	32	38	32	28	35

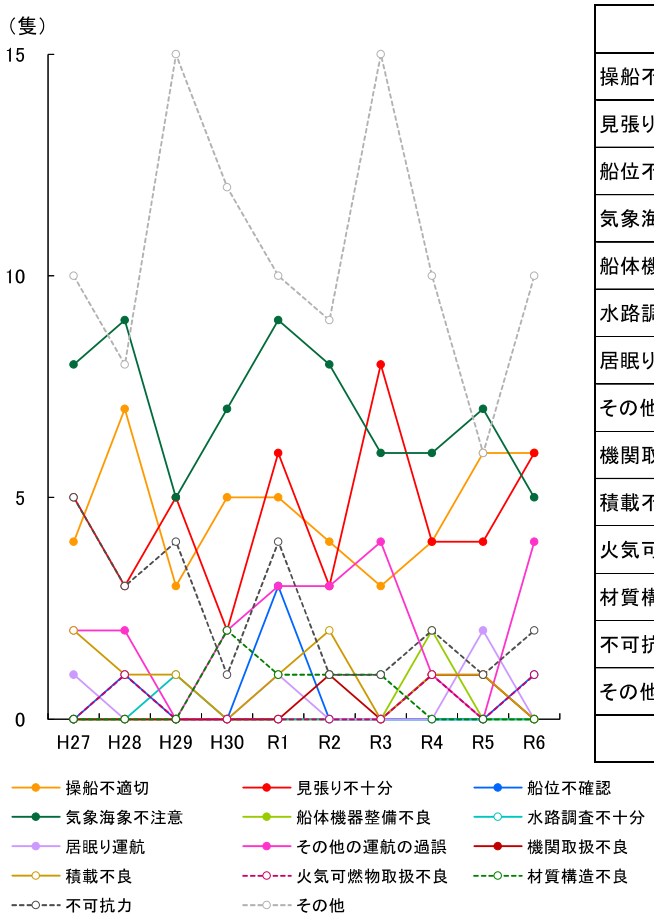
第Ⅰ－15図　船舶事故種類別の死者・行方不明者発生数



単位：人

	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6
衝突	8	12	27	35	8	18	14	2	7	8
単独衝突	1	1	2	1	2	1	3	5	1	6
乗揚	1	3	3	0	5	1	2	2	2	3
転覆	25	25	40	16	31	16	33	15	20	21
浸水	5	3	1	9	3	4	1	27	23	8
火災	3	0	1	0	0	3	2	7	0	2
爆発	2	1	0	0	0	1	0	0	0	1
運航不能	2	6	6	5	11	44	6	6	5	4
その他	1	5	2	9	4	9	1	2	1	0
計	48	56	82	75	64	97	62	66	59	53

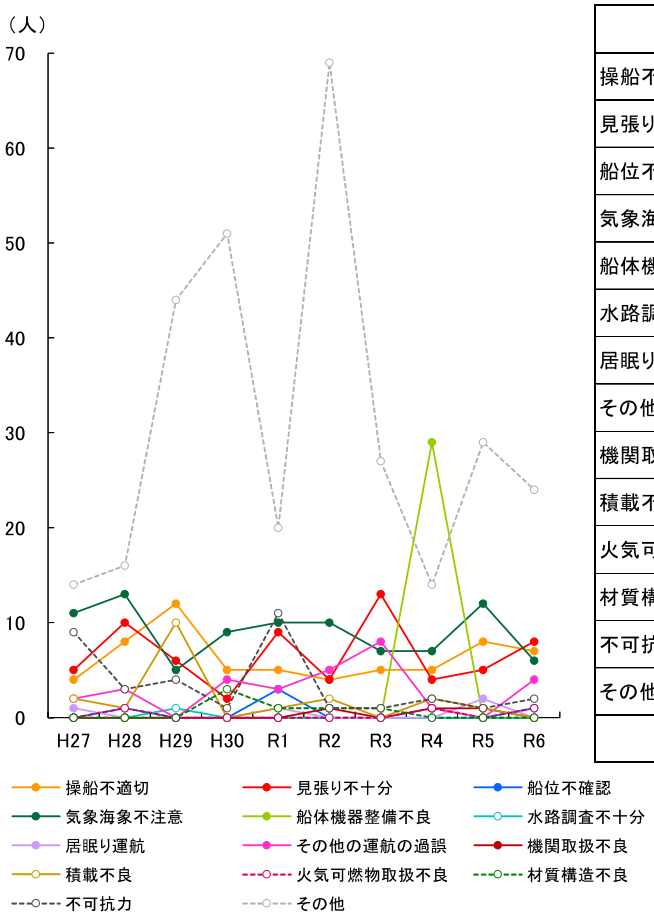
第Ⅰ－16図　船舶事故原因別の死者・行方不明者を伴う発生隻数



単位：隻

	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6
操船不適切	4	7	3	5	5	4	3	4	6	6
見張り不十分	5	3	5	2	6	3	8	4	4	6
船位不確認	0	1	0	0	3	0	0	0	0	1
気象海象不注意	8	9	5	7	9	8	6	6	7	5
船体機器整備不良	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0
水路調査不十分	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0
居眠り運航	1	0	0	0	1	0	0	0	2	0
その他の運航の過誤	2	2	0	2	3	3	4	1	0	4
機関取扱不良	0	0	0	0	0	1	0	1	1	0
積載不良	2	1	1	0	1	2	0	1	1	0
火気可燃物取扱不良	0	1	0	0	0	0	0	1	0	1
材質構造不良	0	0	0	2	1	1	1	0	0	0
不可抗力	5	3	4	1	4	1	1	2	1	2
その他	10	8	15	12	10	9	15	10	6	10
計	37	35	34	31	43	32	38	32	28	35

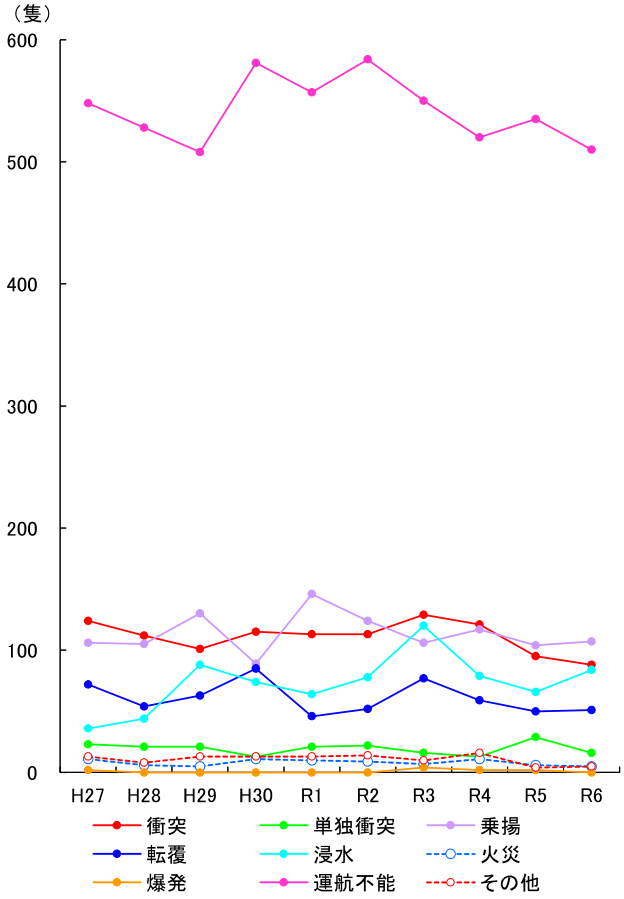
第Ⅰ－17図　船舶事故原因別の死者・行方不明者発生数



単位：人

	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6
操船不適切	4	8	12	5	5	4	5	5	8	7
見張り不十分	5	10	6	2	9	4	13	4	5	8
船位不確認	0	1	0	0	3	0	0	0	0	1
気象海象不注意	11	13	5	9	10	10	7	7	12	6
船体機器整備不良	0	0	0	0	0	0	0	29	0	0
水路調査不十分	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0
居眠り運航	1	0	0	0	1	0	0	0	2	0
その他の運航の過誤	2	3	0	4	3	5	8	1	0	4
機関取扱不良	0	0	0	0	0	1	0	1	1	0
積載不良	2	1	10	0	1	2	0	2	1	0
火気可燃物取扱不良	0	1	0	0	0	0	0	1	0	1
材質構造不良	0	0	0	3	1	1	1	0	0	0
不可抗力	9	3	4	1	11	1	1	2	1	2
その他	14	16	44	51	20	69	27	14	29	24
計	48	56	82	75	64	97	62	66	59	53

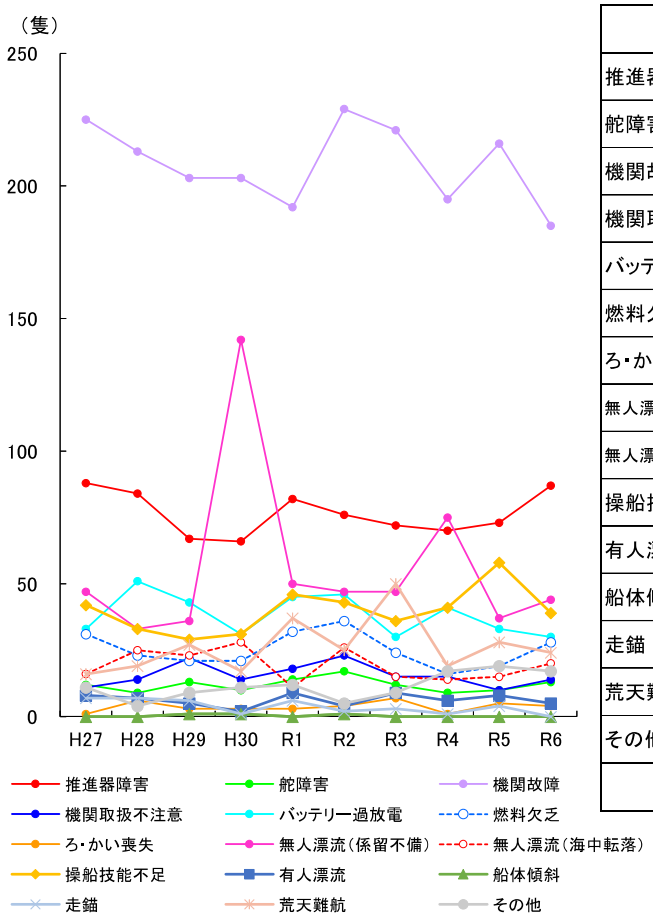
第Ⅰ－18図 ① プレジャーボートの船舶事故種類別発生隻数



単位：隻

	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6
衝突	124	112	101	115	113	113	129	121	95	88
単独衝突	23	21	21	13	21	22	16	13	29	16
乗揚	106	105	130	89	146	124	106	117	104	107
転覆	72	54	63	85	46	52	77	59	50	51
浸水	36	44	88	74	64	78	120	79	66	84
火災	11	6	5	11	10	9	7	11	6	5
爆発	2	0	0	0	0	0	4	2	2	0
運航不能	548	528	508	581	557	584	550	520	535	510
その他	13	8	13	13	13	14	10	16	4	5
計	935	878	929	981	970	996	1,019	938	891	866

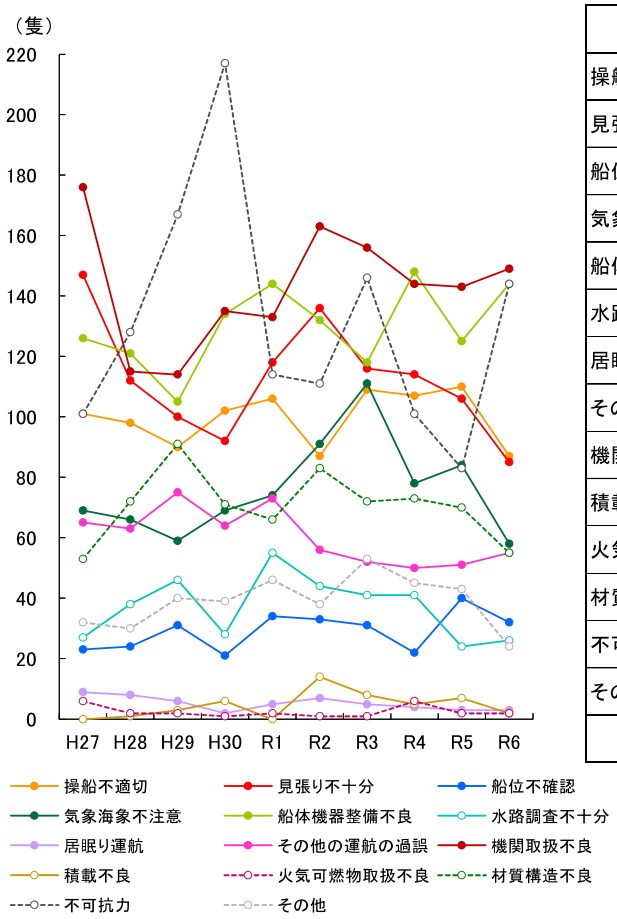
第Ⅰ－18図 ② プレジャーボートの運航不能の詳細別発生隻数



単位：隻

	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6
推進器障害	88	84	67	66	82	76	72	70	73	87
舵障害	12	9	13	10	14	17	12	9	10	13
機関故障	225	213	203	203	192	229	221	195	216	185
機関取扱不注意	11	14	22	14	18	23	15	15	10	14
バッテリー過放電	33	51	43	31	45	46	30	41	33	30
燃料欠乏	31	23	21	21	32	36	24	16	19	28
ろ・かい喪失	1	6	3	3	3	4	7	1	5	4
無人漂流（係留不備）	47	33	36	142	50	47	47	75	37	44
無人漂流（海中転落）	16	25	23	28	11	26	15	14	15	20
操船技能不足	42	33	29	31	46	43	36	41	58	39
有人漂流	8	7	5	2	9	4	9	6	8	5
船体傾斜	0	0	1	1	0	1	0	0	0	0
走錨	7	7	6	1	6	2	3	1	4	0
荒天難航	16	19	27	17	37	25	50	19	28	24
その他	11	4	9	11	12	5	9	17	19	17
計	548	528	508	581	557	584	550	520	535	510

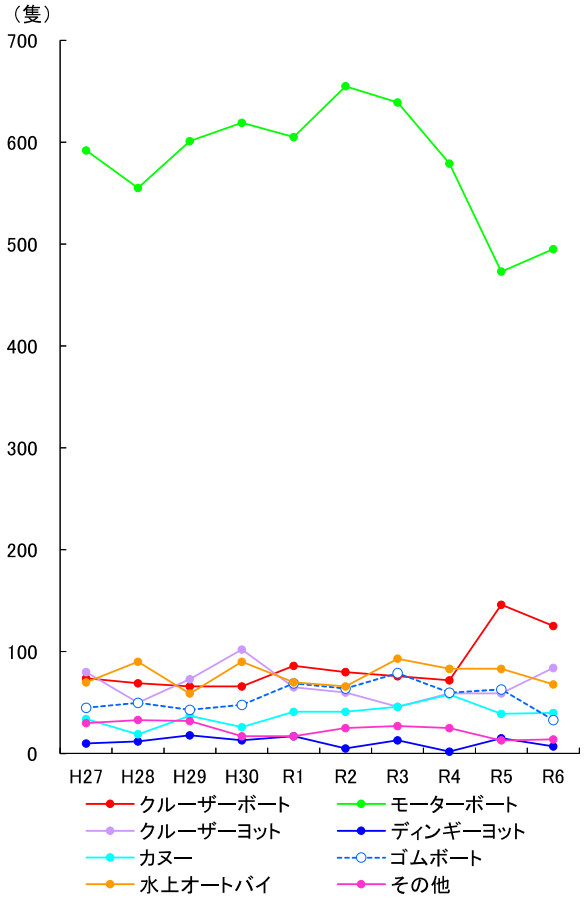
第Ⅰ－19図　プレジャーボートの原因別発生隻数



単位：隻

	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6
操船不適切	101	98	90	102	106	87	109	107	110	87
見張り不十分	147	112	100	92	118	136	116	114	106	85
船位不確認	23	24	31	21	34	33	31	22	40	32
気象海象不注意	69	66	59	69	74	91	111	78	84	58
船体機器整備不良	126	121	105	134	144	132	118	148	125	144
水路調査不十分	27	38	46	28	55	44	41	41	24	26
居眠り運航	9	8	6	2	5	7	5	4	3	3
その他の運航の過誤	65	63	75	64	73	56	52	50	51	55
機関取扱不良	176	115	114	135	133	163	156	144	143	149
積載不良	0	1	3	6	0	14	8	5	7	2
火気可燃物取扱不良	6	2	2	1	2	1	1	6	2	2
材質構造不良	53	72	91	71	66	83	72	73	70	55
不可抗力	101	128	167	217	114	111	146	101	83	144
その他	32	30	40	39	46	38	53	45	43	24
計	935	878	929	981	970	996	1,019	938	891	866

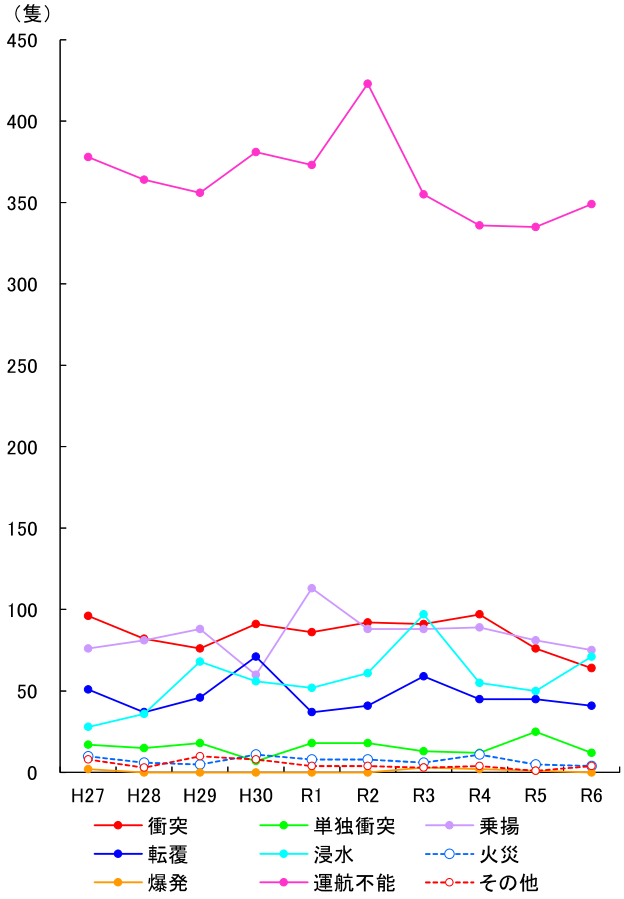
第Ⅰ－20図　プレジャーボートの船型別発生隻数



単位：隻

	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6
クルーザーボート	74	69	66	66	86	80	76	72	146	125
モーターボート	592	555	601	619	605	655	639	579	473	495
クルーザーヨット	80	50	73	102	65	60	46	59	59	84
ディンギーヨット	10	12	18	13	17	5	13	2	15	7
カヌー	34	19	37	26	41	41	46	58	39	40
ゴムボート	45	50	43	48	69	64	79	60	63	33
水上オートバイ	70	90	59	90	70	66	93	83	83	68
その他	30	33	32	17	17	25	27	25	13	14
計	935	878	929	981	970	996	1,019	938	891	866

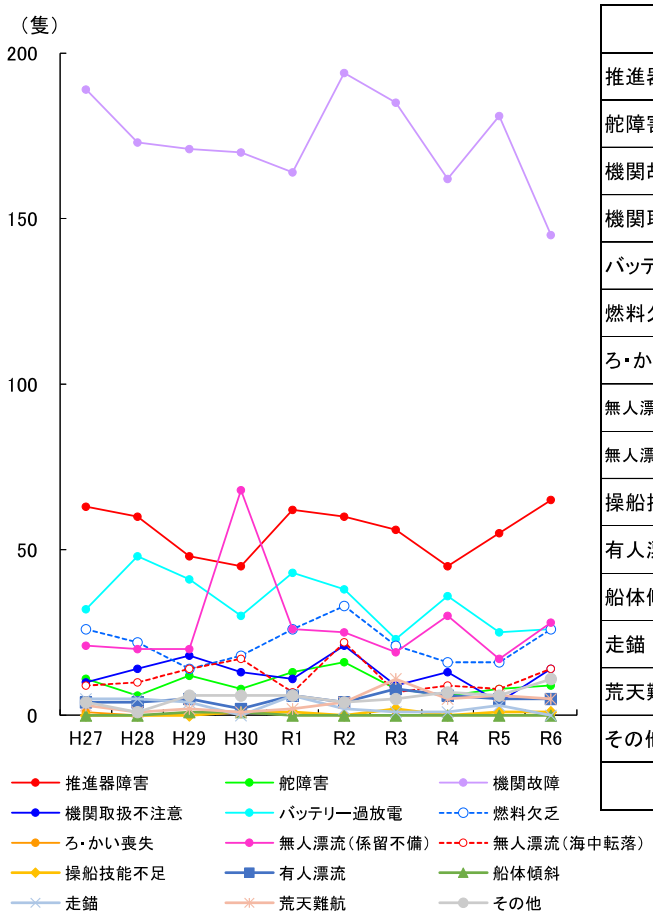
第Ⅰ－20図 ①-1　モーターボート及びクルーザーボートの船舶事故種類別発生隻数



単位：隻

	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6
衝突	96	82	76	91	86	92	91	97	76	64
単独衝突	17	15	18	7	18	18	13	12	25	12
乗揚	76	81	88	60	113	88	88	89	81	75
転覆	51	37	46	71	37	41	59	45	45	41
浸水	28	36	68	56	52	61	97	55	50	71
火災	10	6	5	11	8	8	6	11	5	4
爆発	2	0	0	0	0	0	3	2	1	0
運航不能	378	364	356	381	373	423	355	336	335	349
その他	8	3	10	8	4	4	3	4	1	4
計	666	624	667	685	691	735	715	651	619	620

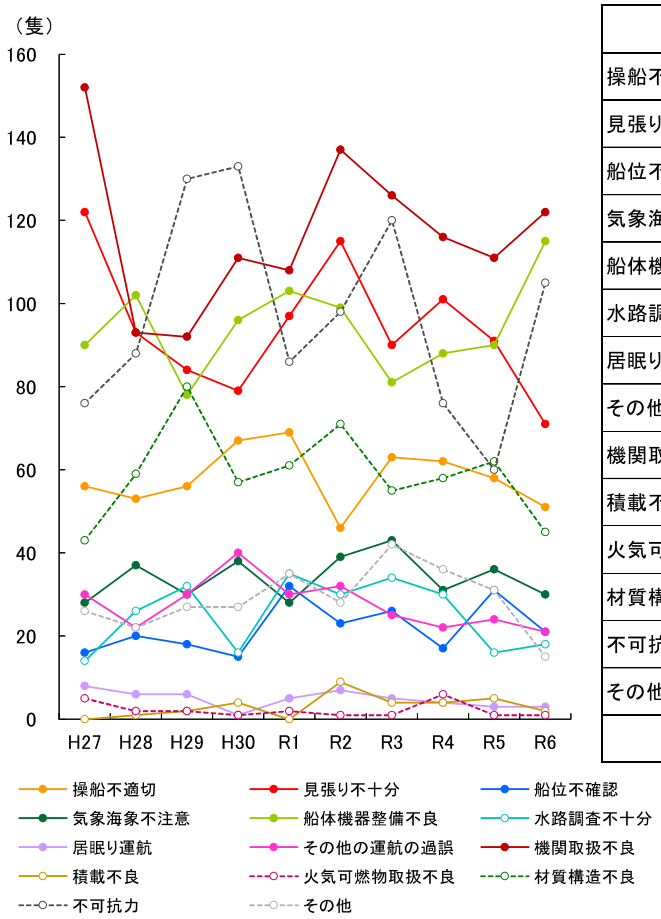
第Ⅰ－20図 ①-2　モーターボート及びクルーザーボートの運航不能の詳細別発生隻数



単位：隻

	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6
推進器障害	63	60	48	45	62	60	56	45	55	65
舵障害	11	6	12	8	13	16	8	6	8	9
機関故障	189	173	171	170	164	194	185	162	181	145
機関取扱不注意	10	14	18	13	11	21	9	13	4	14
バッテリー過放電	32	48	41	30	43	38	23	36	25	26
燃料欠乏	26	22	14	18	26	33	21	16	16	26
ろ・かい喪失	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0
無人漂流（係留不備）	21	20	20	68	26	25	19	30	17	28
無人漂流（海中転落）	9	10	14	17	7	22	7	9	8	14
操船技能不足	0	0	0	1	1	0	2	0	1	1
有人漂流	4	4	5	2	6	4	8	6	5	5
船体傾斜	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0
走錨	5	5	4	0	6	2	1	1	3	0
荒天難航	3	1	2	1	2	4	11	5	6	5
その他	4	1	6	6	6	4	5	7	6	11
計	378	364	356	381	373	423	355	336	335	349

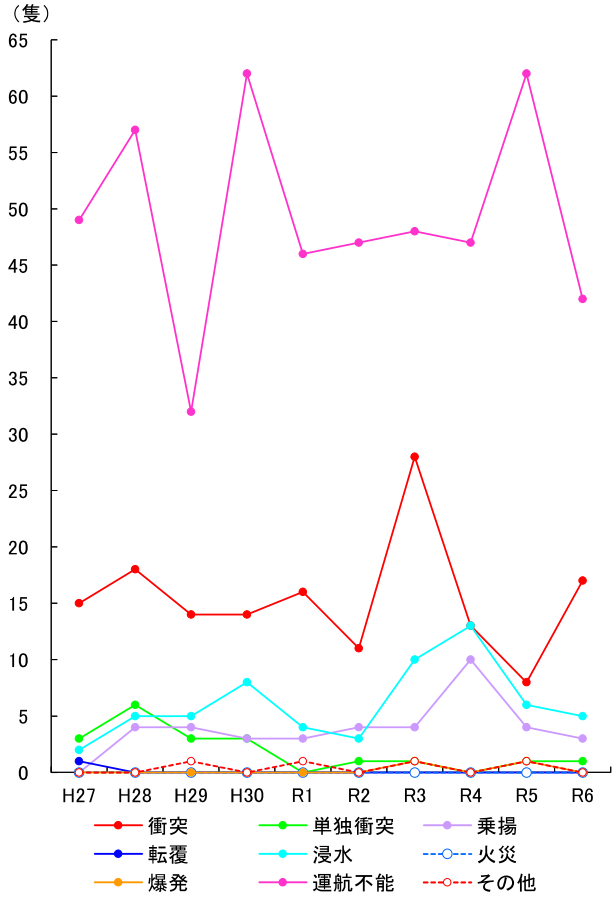
第Ⅰ－20図 ①-3　モーターボート及びクルーザーボートの原因別発生隻数



単位：隻

	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6
操船不適切	56	53	56	67	69	46	63	62	58	51
見張り不十分	122	93	84	79	97	115	90	101	91	71
船位不確認	16	20	18	15	32	23	26	17	31	21
気象海象不注意	28	37	30	38	28	39	43	31	36	30
船体機器整備不良	90	102	78	96	103	99	81	88	90	115
水路調査不十分	14	26	32	16	35	30	34	30	16	18
居眠り運航	8	6	6	1	5	7	5	4	3	3
その他の運航の過誤	30	22	30	40	30	32	25	22	24	21
機関取扱不良	152	93	92	111	108	137	126	116	111	122
積載不良	0	1	2	4	0	9	4	4	5	2
火気可燃物取扱不良	5	2	2	1	2	1	1	6	1	1
材質構造不良	43	59	80	57	61	71	55	58	62	45
不可抗力	76	88	130	133	86	98	120	76	60	105
その他	26	22	27	27	35	28	42	36	31	15
計	666	624	667	685	691	735	715	651	619	620

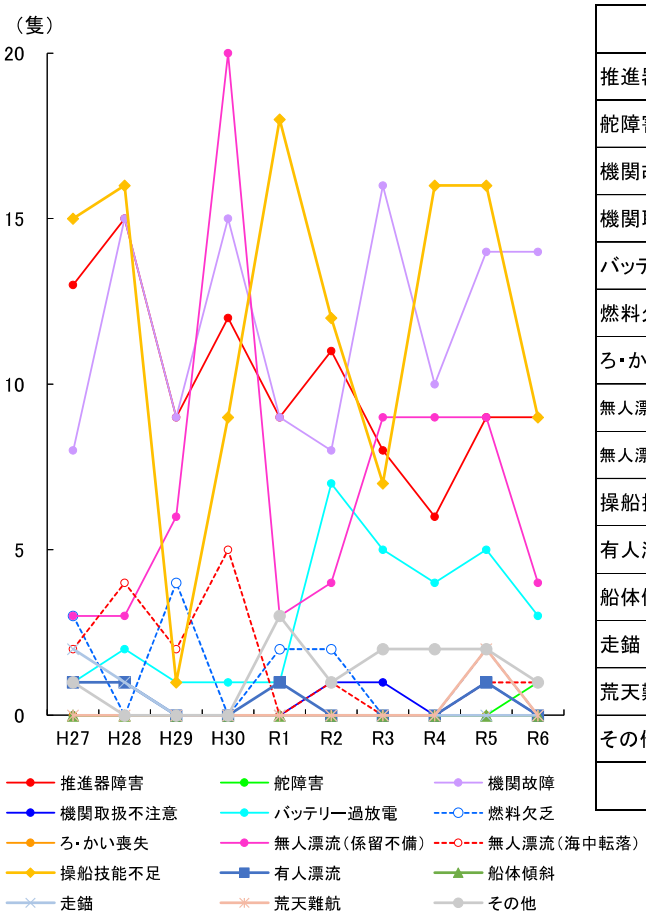
第Ⅰ－20図 ②-1　水上オートバイの船舶事故種類別発生隻数



単位：隻

	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6
衝突	15	18	14	14	16	11	28	13	8	17
単独衝突	3	6	3	3	0	1	1	0	1	1
乗揚	0	4	4	3	3	4	4	10	4	3
転覆	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
浸水	2	5	5	8	4	3	10	13	6	5
火災	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
爆発	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0
運航不能	49	57	32	62	46	47	48	47	62	42
その他	0	0	1	0	1	0	1	0	1	0
計	70	90	59	90	70	66	93	83	83	68

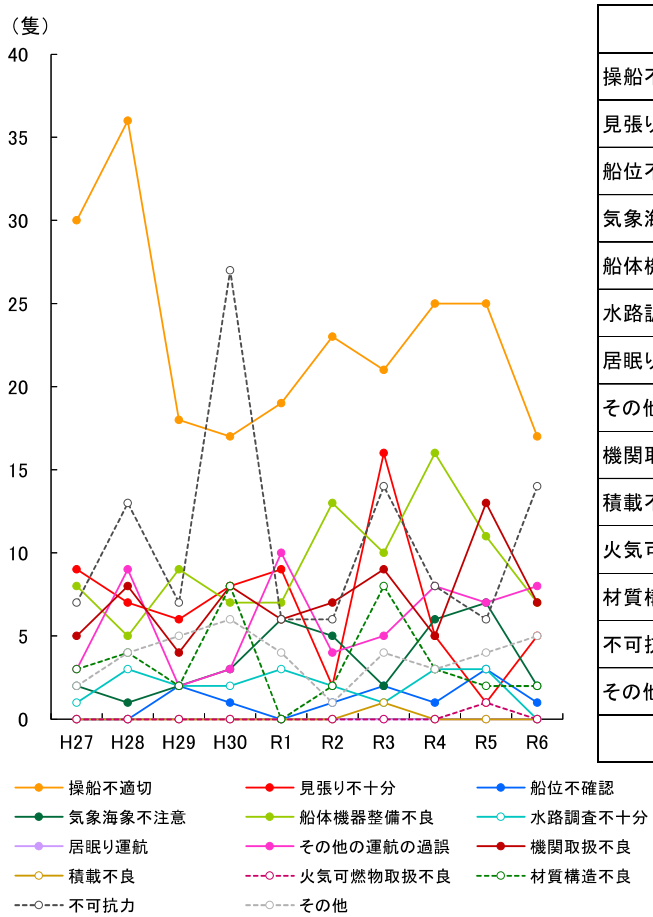
第Ⅰ－20図 ②-2　水上オートバイの運航不能の詳細別発生隻数



単位：隻

	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6
推進器障害	13	15	9	12	9	11	8	6	9	9
舵障害	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
機関故障	8	15	9	15	9	8	16	10	14	14
機関取扱不注意	0	0	0	0	0	1	1	0	1	0
バッテリー過放電	1	2	1	1	1	7	5	4	5	3
燃料欠乏	3	0	4	0	2	2	0	0	2	0
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	6	20	3	4	9	9	9	4
無人漂流（海中転落）	2	4	2	5	0	1	0	0	1	1
操船技能不足	15	16	1	9	18	12	7	16	16	9
有人漂流	1	1	0	0	1	0	0	0	1	0
船体傾斜	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
走錨	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0
荒天難航	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0
その他	1	0	0	0	3	1	2	2	2	1
計	49	57	32	62	46	47	48	47	62	42

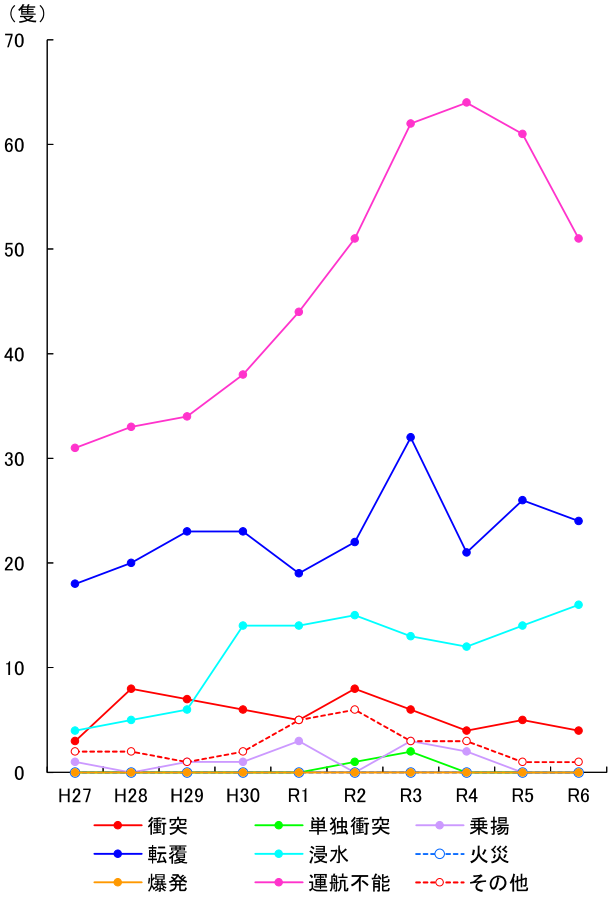
第Ⅰ－20図 ②-3　水上オートバイの原因別発生隻数



単位：隻

	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6
操船不適切	30	36	18	17	19	23	21	25	25	17
見張り不十分	9	7	6	8	9	2	16	5	1	5
船位不確認	0	0	2	1	0	1	2	1	3	1
気象海象不注意	2	1	2	3	6	5	2	6	7	2
船体機器整備不良	8	5	9	7	7	13	10	16	11	7
水路調査不十分	1	3	2	2	3	2	1	3	3	0
居眠り運航	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
その他の運航の過誤	3	9	2	3	10	4	5	8	7	8
機関取扱不良	5	8	4	8	6	7	9	5	13	7
積載不良	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0
火気可燃物取扱不良	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0
材質構造不良	3	4	2	8	0	2	8	3	2	2
不可抗力	7	13	7	27	6	6	14	8	6	14
その他	2	4	5	6	4	1	4	3	4	5
計	70	90	59	90	70	66	93	83	83	68

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）

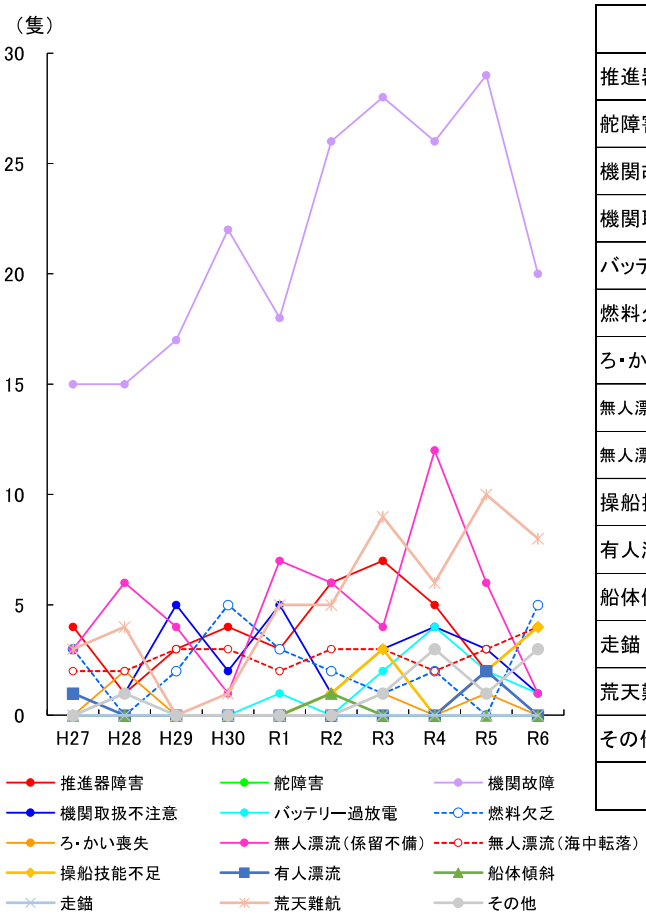


単位：隻

	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6
衝突	3	8	7	6	5	8	6	4	5	4
単独衝突	0	0	0	0	0	1	2	0	0	0
乗揚	1	0	1	1	3	0	3	2	0	0
転覆	18	20	23	23	19	22	32	21	26	24
浸水	4	5	6	14	14	15	13	12	14	16
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	33	34	38	44	51	62	64	61	51
その他	2	2	1	2	5	6	3	3	1	1
計	59	68	72	84	90	103	121	106	107	96

※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。

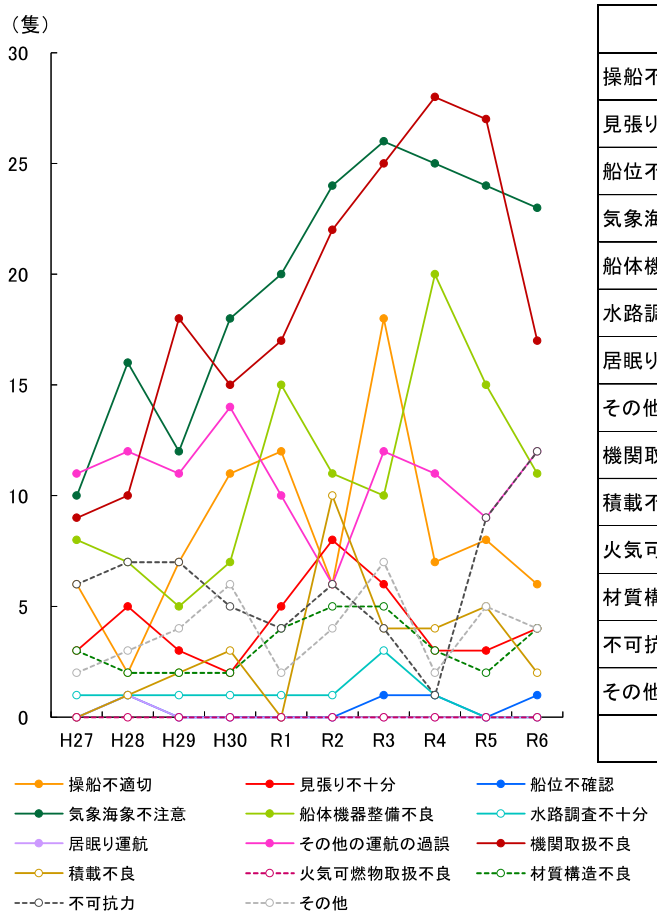
第Ⅰ－20図 ③-2　ミニボートの運航不能の詳細別発生隻数（プレジャーボートのみ）



単位：隻

	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6
推進器障害	4	1	3	4	3	6	7	5	2	4
舵障害	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
機関故障	15	15	17	22	18	26	28	26	29	20
機関取扱不注意	0	1	5	2	5	1	3	4	3	1
バッテリー過放電	0	1	0	0	1	0	2	4	2	1
燃料欠乏	3	0	2	5	3	2	1	2	0	5
ろ・かい喪失	0	2	0	0	0	0	1	0	1	0
無人漂流（係留不備）	3	6	4	1	7	6	4	12	6	1
無人漂流（海中転落）	2	2	3	3	2	3	3	2	3	4
操船技能不足	0	0	0	0	0	1	3	0	2	4
有人漂流	1	0	0	0	0	0	0	0	2	0
船体傾斜	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0
走錨	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
荒天難航	3	4	0	1	5	5	9	6	10	8
その他	0	1	0	0	0	0	1	3	1	3
計	31	33	34	38	44	51	62	64	61	51

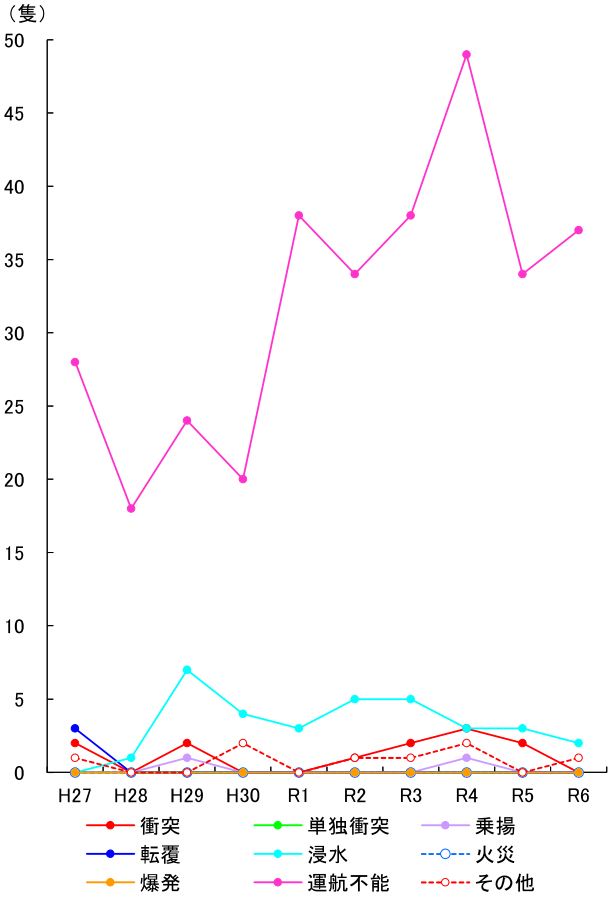
第Ⅰ－20図 ③-3　ミニボートの原因別発生隻数（プレジャーボートのみ）



単位：隻

	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6
操船不適切	6	2	7	11	12	6	18	7	8	6
見張り不十分	3	5	3	2	5	8	6	3	3	4
船位不確認	0	1	0	0	0	0	1	1	0	1
気象海象不注意	10	16	12	18	20	24	26	25	24	23
船体機器整備不良	8	7	5	7	15	11	10	20	15	11
水路調査不十分	1	1	1	1	1	1	3	1	0	0
居眠り運航	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
その他の運航の過誤	11	12	11	14	10	6	12	11	9	12
機関取扱不良	9	10	18	15	17	22	25	28	27	17
積載不良	0	1	2	3	0	10	4	4	5	2
火気可燃物取扱不良	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
材質構造不良	3	2	2	2	4	5	5	3	2	4
不可抗力	6	7	7	5	4	6	4	1	9	12
その他	2	3	4	6	2	4	7	2	5	4
計	59	68	72	84	90	103	121	106	107	96

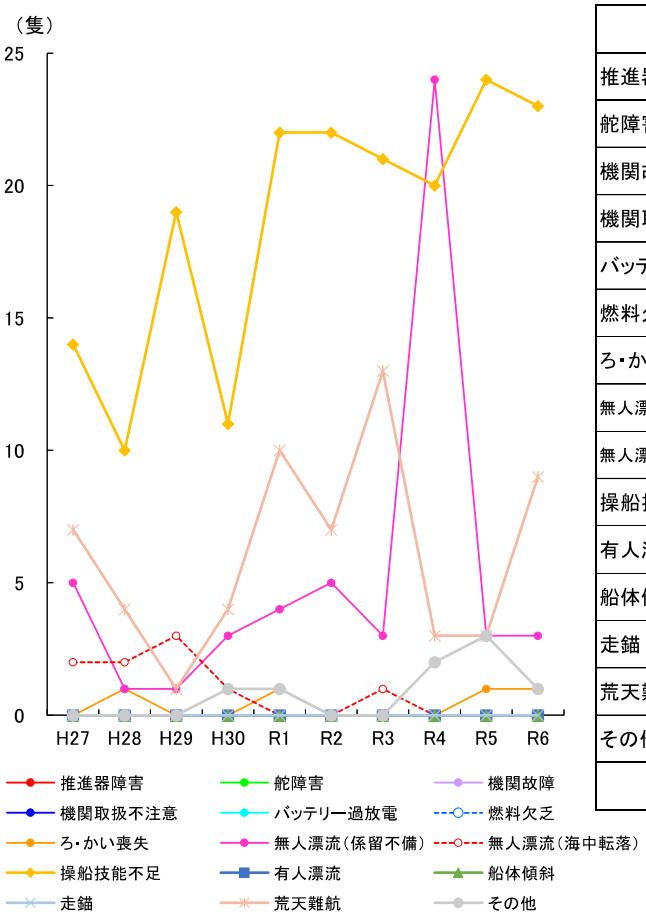
第Ⅰ－20図 ④-1　カヌーの船舶事故種類別発生隻数



単位：隻

	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6
衝突	2	0	2	0	0	1	2	3	2	0
単独衝突	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
乗揚	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0
転覆	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0
浸水	0	1	7	4	3	5	5	3	3	2
火災	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
爆発	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
運航不能	28	18	24	20	38	34	38	49	34	37
その他	1	0	0	2	0	1	1	2	0	1
計	34	19	34	26	41	41	46	58	39	40

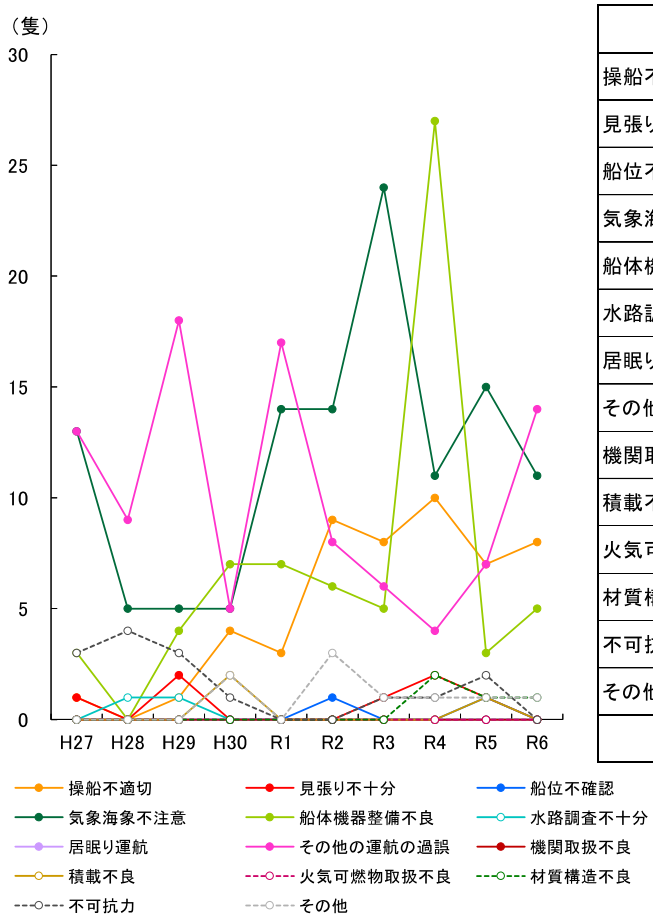
第Ⅰ－20図 ④-2　カヌーの運航不能の詳細別発生隻数



単位：隻

	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6
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	1	0	0	1	0	0	0	1	1
無人漂流（係留不備）	5	1	1	3	4	5	3	24	3	3
無人漂流（海中転落）	2	2	3	1	0	0	1	0	0	0
操船技能不足	14	10	19	11	22	22	21	20	24	23
有人漂流	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
船体傾斜	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
走錨	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
荒天難航	7	4	1	4	10	7	13	3	3	9
その他	0	0	0	1	1	0	0	2	3	1
計	28	18	24	20	38	34	38	49	34	37

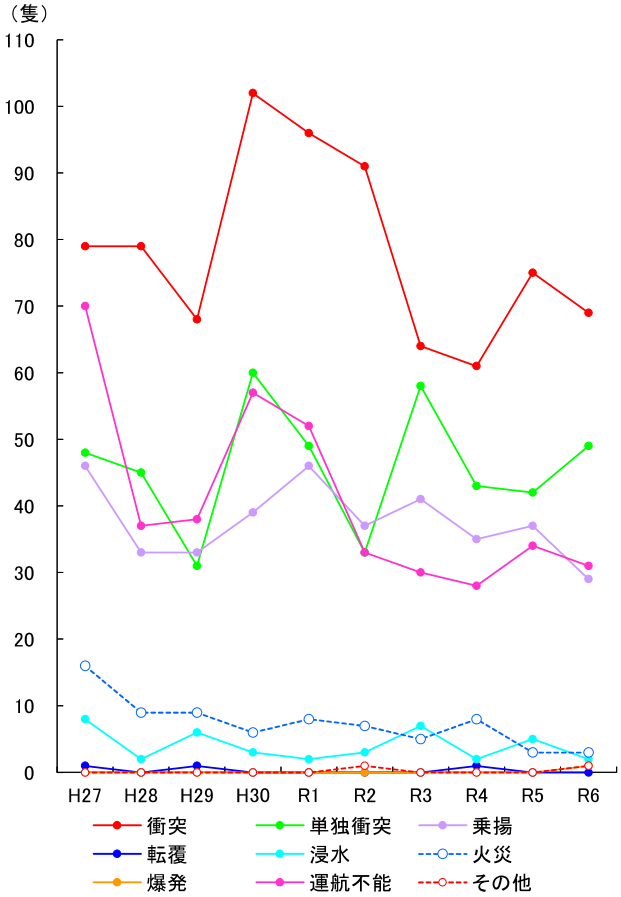
第Ⅰ－20図 ④-3　カヌーの原因別発生隻数



単位：隻

	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6
操船不適切	1	0	1	4	3	9	8	10	7	8
見張り不十分	1	0	2	0	0	0	1	2	1	0
船位不確認	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0
気象海象不注意	13	5	5	5	14	14	24	11	15	11
船体機器整備不良	3	0	4	7	7	6	5	27	3	5
水路調査不十分	0	1	1	0	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	13	9	18	5	17	8	6	4	7	14
機関取扱不良	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
積載不良	0	0	0	2	0	0	0	0	1	0
火気可燃物取扱不良	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
材質構造不良	0	0	0	0	0	0	0	2	1	1
不可抗力	3	4	3	1	0	0	1	1	2	0
その他	0	0	0	2	0	3	1	1	1	1
計	34	19	34	26	41	41	46	58	39	40

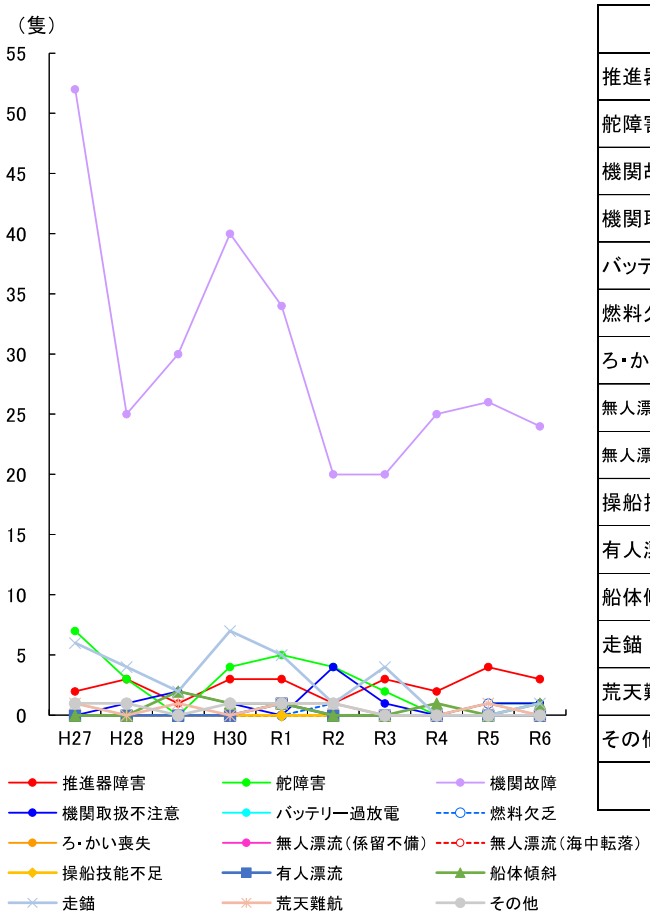
第Ⅰ－21図 ① 貨物船の船舶事故種類別発生隻数



単位：隻

	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6
衝突	79	79	68	102	96	91	64	61	75	69
単独衝突	48	45	31	60	49	33	58	43	42	49
乗揚	46	33	33	39	46	37	41	35	37	29
転覆	1	0	1	0	0	0	0	1	0	0
浸水	8	2	6	3	2	3	7	2	5	2
火災	16	9	9	6	8	7	5	8	3	3
爆発	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
運航不能	70	37	38	57	52	33	30	28	34	31
その他	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1
計	268	205	186	267	253	205	205	178	196	185

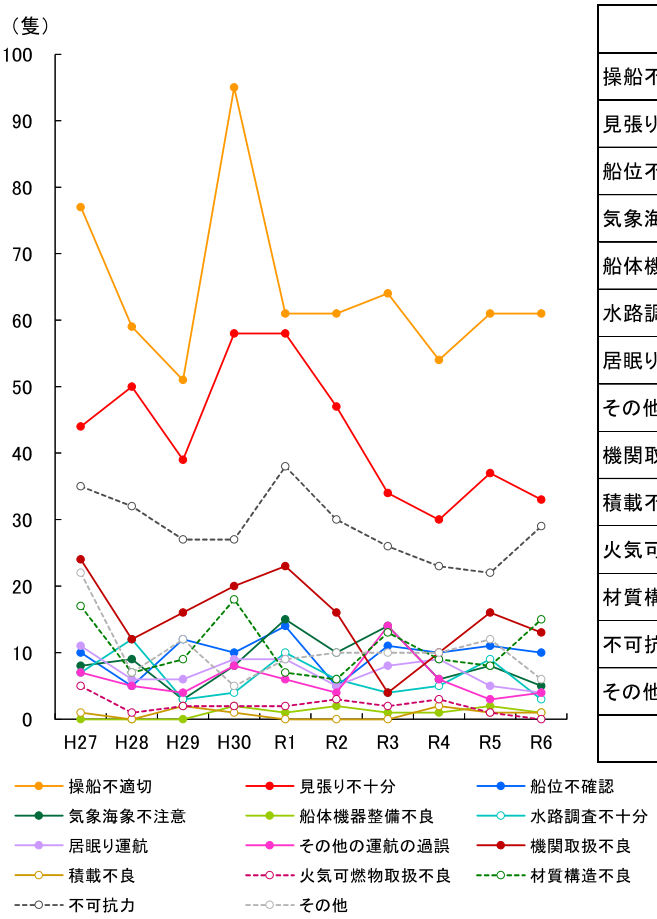
第Ⅰ－21図 ② 貨物船の運航不能の詳細別発生隻数



単位：隻

	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6
推進器障害	2	3	1	3	3	1	3	2	4	3
舵障害	7	3	0	4	5	4	2	0	1	1
機関故障	52	25	30	40	34	20	20	25	26	24
機関取扱不注意	0	1	2	1	0	4	1	0	1	1
バッテリー過放電	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
燃料欠乏	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0
ろ・かい喪失	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
無人漂流（係留不備）	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0
無人漂流（海中転落）	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
操船技能不足	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
有人漂流	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0
船体傾斜	0	0	2	1	1	0	0	1	0	1
走錨	6	4	2	7	5	1	4	0	0	1
荒天難航	1	0	1	0	1	1	0	0	1	0
その他	1	1	0	1	1	1	0	0	0	0
計	70	37	38	57	52	33	30	28	34	31

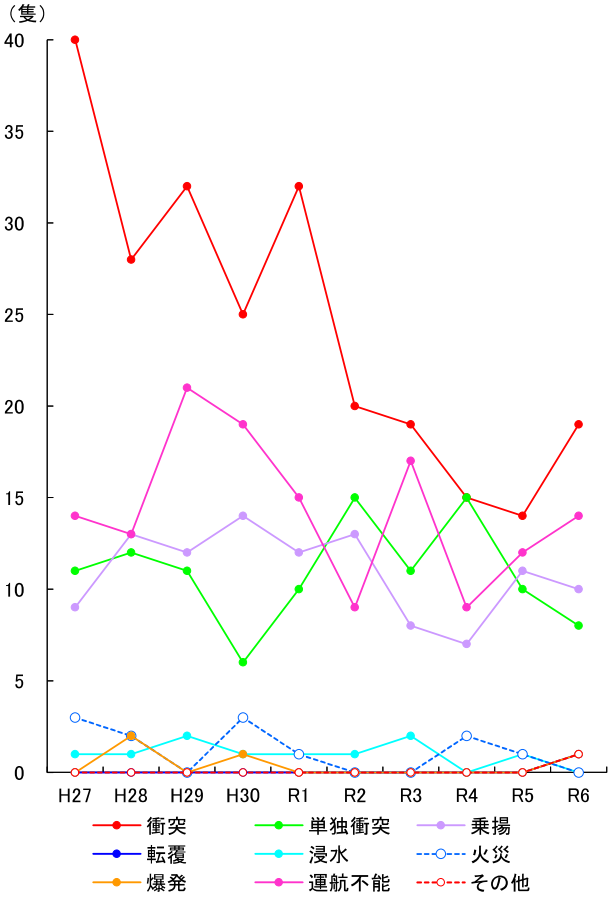
第Ⅰ－22図　貨物船の原因別発生隻数



単位：隻

	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6
操船不適切	77	59	51	95	61	61	64	54	61	61
見張り不十分	44	50	39	58	58	47	34	30	37	33
船位不確認	10	5	12	10	14	5	11	10	11	10
気象海象不注意	8	9	3	8	15	10	14	6	8	5
船体機器整備不良	0	0	0	2	1	2	1	1	2	1
水路調査不十分	7	12	3	4	10	6	4	5	9	3
居眠り運航	11	6	6	9	9	5	8	9	5	4
その他の運航の過誤	7	5	4	8	6	4	14	6	3	4
機関取扱不良	24	12	16	20	23	16	4	10	16	13
積載不良	1	0	2	1	0	0	0	2	1	1
火気可燃物取扱不良	5	1	2	2	2	3	2	3	1	0
材質構造不良	17	7	9	18	7	6	13	9	8	15
不可抗力	35	32	27	27	38	30	26	23	22	29
その他	22	7	12	5	9	10	10	10	12	6
計	268	205	186	267	253	205	205	178	196	185

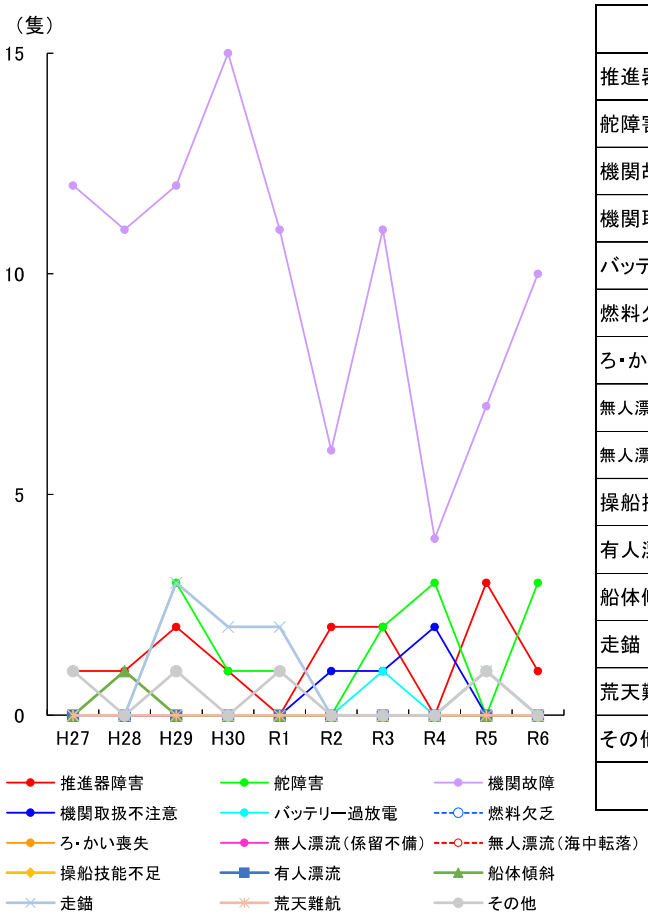
第Ⅰ－23図 ①　タンカーの船舶事故種類別発生隻数



単位：隻

	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6
衝突	40	28	32	25	32	20	19	15	14	19
単独衝突	11	12	11	6	10	15	11	15	10	8
乗揚	9	13	12	14	12	13	8	7	11	10
転覆	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
浸水	1	1	2	1	1	1	2	0	1	0
火災	3	2	0	3	1	0	0	2	1	0
爆発	0	2	0	1	0	0	0	0	0	1
運航不能	14	13	21	19	15	9	17	9	12	14
その他	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
計	78	71	78	69	71	58	57	48	49	54

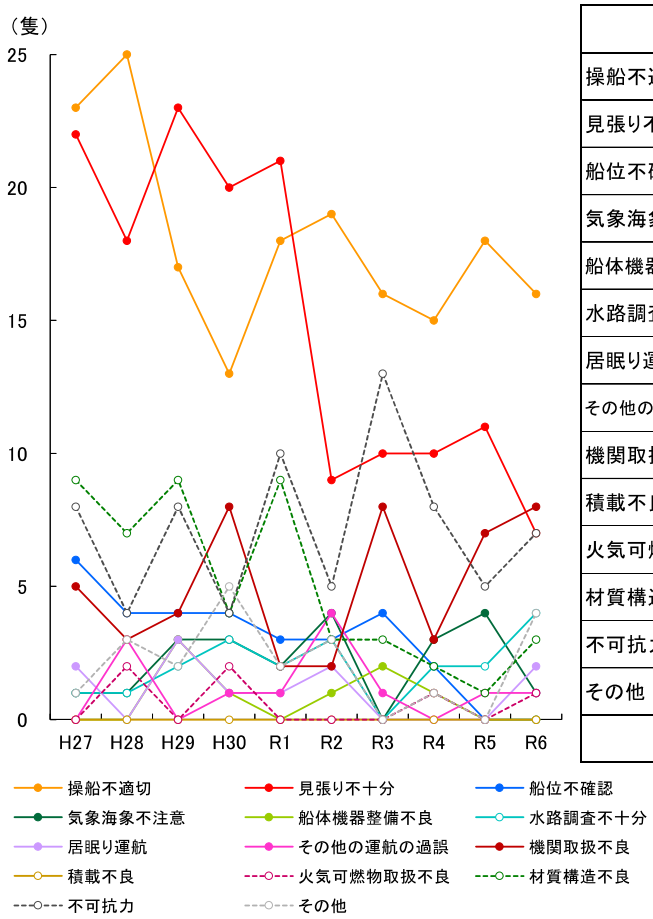
第Ⅰ－23図 ② タンカーの運航不能の詳細別発生隻数



単位：隻

	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6
推進器障害	1	1	2	1	0	2	2	0	3	1
舵障害	0	0	3	1	1	0	2	3	0	3
機関故障	12	11	12	15	11	6	11	4	7	10
機関取扱不注意	0	0	0	0	0	1	1	2	0	0
バッテリー過放電	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0
燃料欠乏	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
ろ・かい喪失	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
無人漂流（係留不備）	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
無人漂流（海中転落）	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
操船技能不足	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
有人漂流	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
船体傾斜	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
走錨	0	0	3	2	2	0	0	0	1	0
荒天難航	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
その他	1	0	1	0	1	0	0	0	1	0
計	14	13	21	19	15	9	17	9	12	14

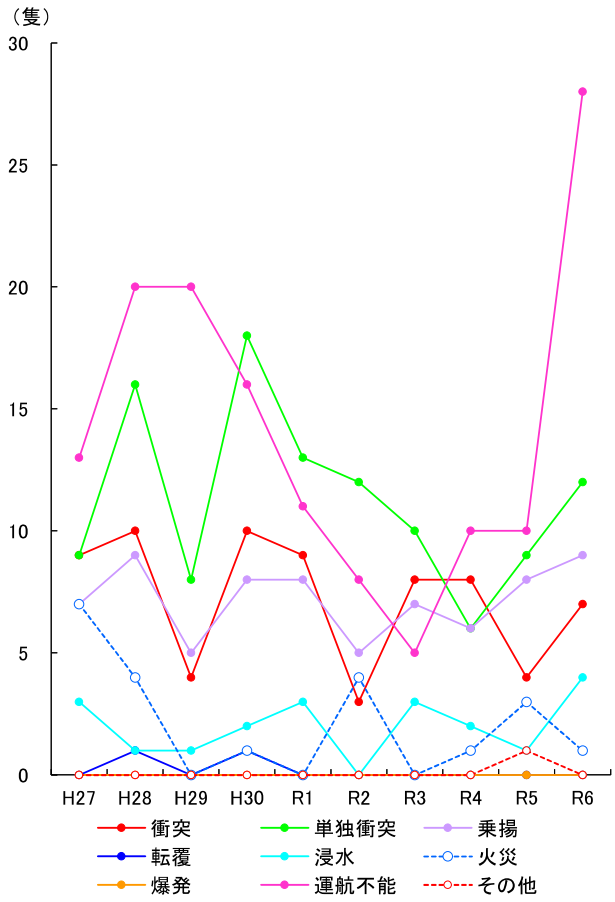
第Ⅰ－24図 タンカーの原因別発生隻数



単位：隻

	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6
操船不適切	23	25	17	13	18	19	16	15	18	16
見張り不十分	22	18	23	20	21	9	10	10	11	7
船位不確認	6	4	4	4	3	3	4	2	0	0
気象海象不注意	1	1	3	3	2	4	0	3	4	1
船体機器整備不良	0	0	3	1	0	1	2	1	0	0
水路調査不十分	1	1	2	3	2	3	0	2	2	4
居眠り運航	2	0	3	1	1	2	0	0	0	2
その他の運航の過誤	0	3	0	1	1	4	1	0	1	1
機関取扱不良	5	3	4	8	2	2	8	3	7	8
積載不良	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
火気可燃物取扱不	0	2	0	2	0	0	0	1	0	1
材質構造不良	9	7	9	4	9	3	3	2	1	3
不可抗力	8	4	8	4	10	5	13	8	5	7
その他	1	3	2	5	2	3	0	1	0	4
計	78	71	78	69	71	58	57	48	49	54

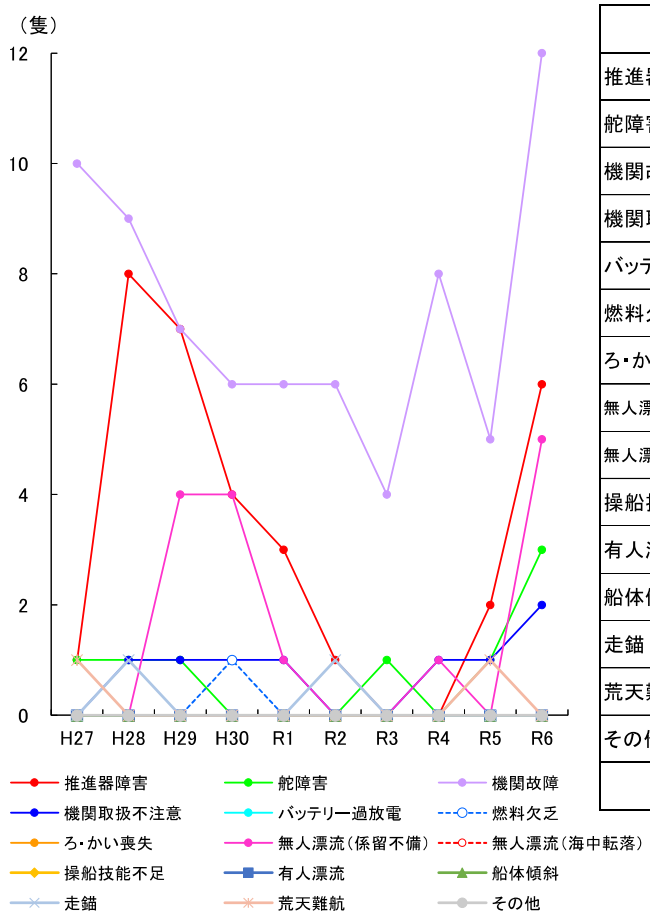
第Ⅰ－25図 ① 旅客船の船舶事故種類別発生隻数



単位：隻

	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6
衝突	9	10	4	10	9	3	8	8	4	7
単独衝突	9	16	8	18	13	12	10	6	9	12
乗揚	7	9	5	8	8	5	7	6	8	9
転覆	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0
浸水	3	1	1	2	3	0	3	2	1	4
火災	7	4	0	1	0	4	0	1	3	1
爆発	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
運航不能	13	20	20	16	11	8	5	10	10	28
その他	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0
計	48	61	38	56	44	32	33	33	36	61

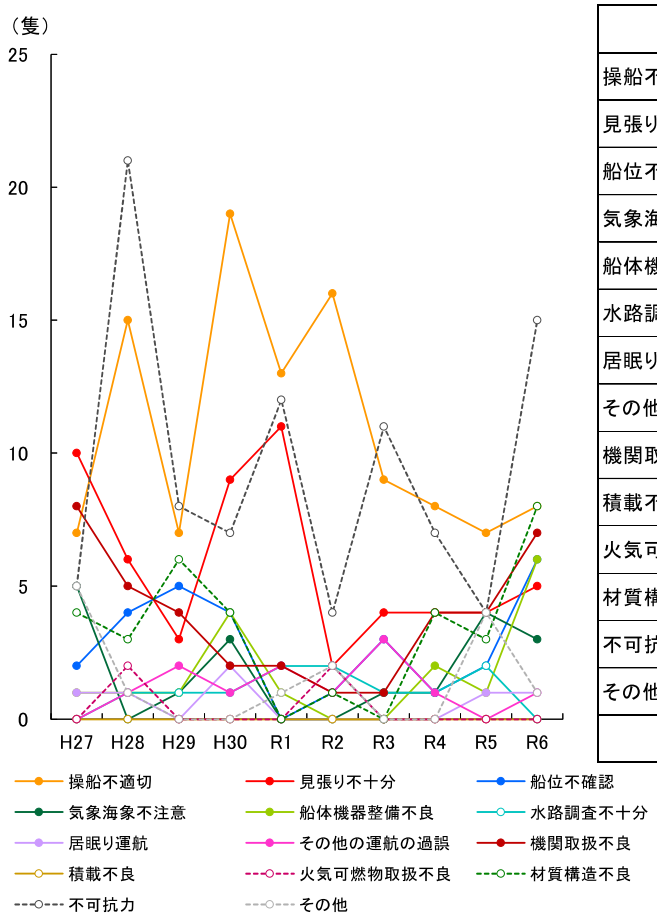
第Ⅰ－25図 ② 旅客船の運航不能の詳細別発生隻数



単位：隻

	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6
推進器障害	1	8	7	4	3	1	0	0	2	6
舵障害	1	1	1	0	0	0	1	0	1	3
機関故障	10	9	7	6	6	6	4	8	5	12
機関取扱不注意	0	1	1	1	1	0	0	1	1	2
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	1	0	0	0	0	0	0
ろ・かい喪失	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
無人漂流（係留不備）	0	0	4	4	1	0	0	1	0	5
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	1	0	0	0	1	0	0	0	0
荒天難航	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0
その他	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
計	13	20	20	16	11	8	5	10	10	28

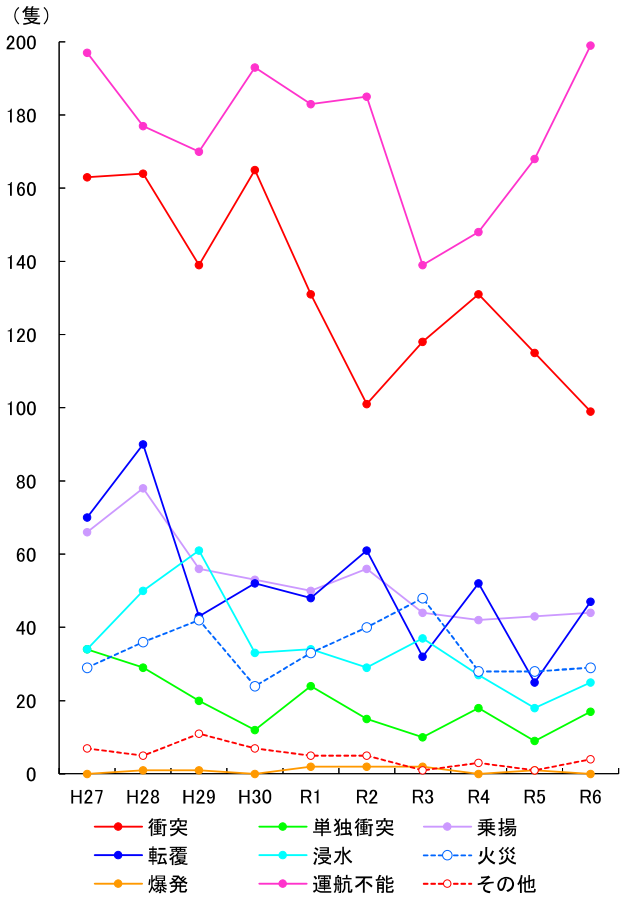
第Ⅰ－26図　旅客船の原因別発生隻数



単位：隻

	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6
操船不適切	7	15	7	19	13	16	9	8	7	8
見張り不十分	10	6	3	9	11	2	4	4	4	5
船位不確認	2	4	5	4	0	1	3	1	2	6
気象海象不注意	5	0	1	3	0	0	1	1	4	3
船体機器整備不良	1	1	1	4	1	0	0	2	1	6
水路調査不十分	0	1	1	1	2	2	1	1	2	0
居眠り運航	1	1	0	2	0	0	0	0	1	1
その他の運航の過誤	0	1	2	1	2	1	3	1	0	1
機関取扱不良	8	5	4	2	2	1	1	4	4	7
積載不良	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
火気可燃物取扱不良	0	2	0	0	0	2	0	0	0	0
材質構造不良	4	3	6	4	0	1	0	4	3	8
不可抗力	5	21	8	7	12	4	11	7	4	15
その他	5	1	0	0	1	2	0	0	4	1
計	48	61	38	56	44	32	33	33	36	61

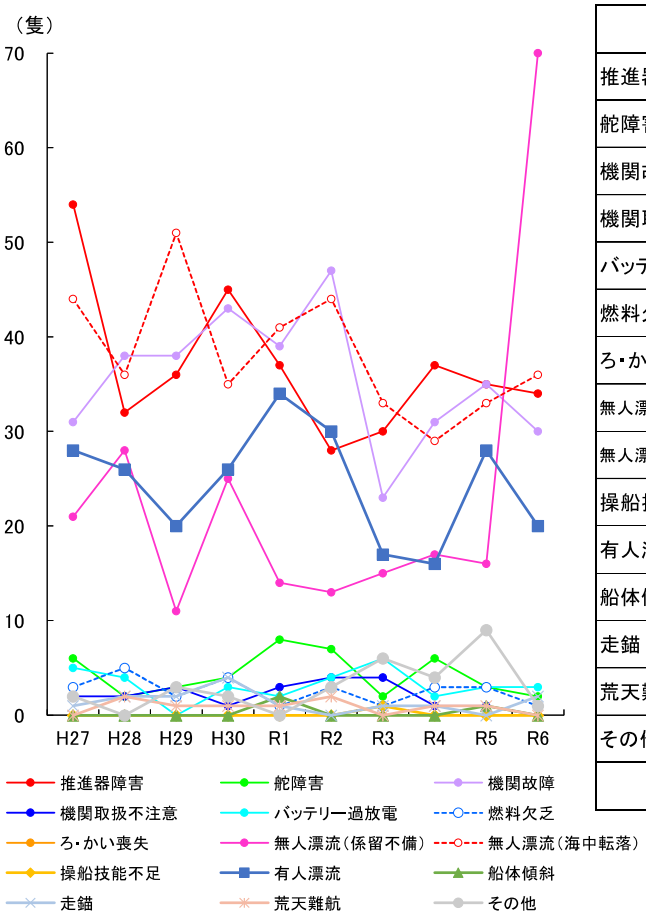
第Ⅰ－27図 ①　漁船の船舶事故種類別発生隻数



単位：隻

	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6
衝突	163	164	139	165	131	101	118	131	115	99
単独衝突	34	29	20	12	24	15	10	18	9	17
乗揚	66	78	56	53	50	56	44	42	43	44
転覆	70	90	43	52	48	61	32	52	25	47
浸水	34	50	61	33	34	29	37	27	18	25
火災	29	36	42	24	33	40	48	28	28	29
爆発	0	1	1	0	2	2	2	0	1	0
運航不能	197	177	170	193	183	185	139	148	168	199
その他	7	5	11	7	5	5	1	3	1	4
計	600	630	543	539	510	494	431	449	408	464

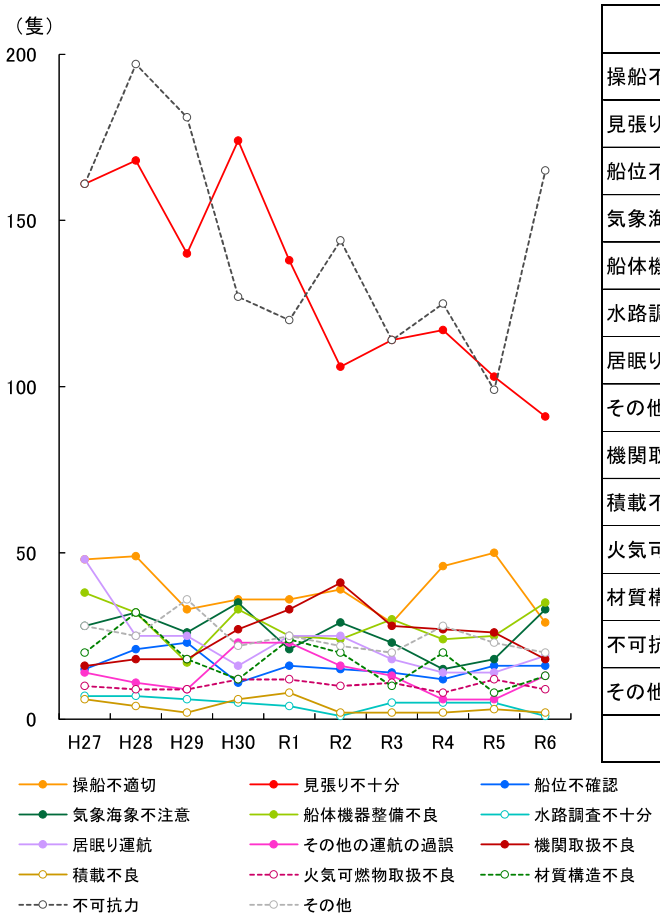
第Ⅰ－27図 ② 漁船の運航不能の詳細別発生隻数



単位：隻

	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6
推進器障害	54	32	36	45	37	28	30	37	35	34
舵障害	6	2	3	4	8	7	2	6	3	2
機関故障	31	38	38	43	39	47	23	31	35	30
機関取扱不注意	2	2	3	1	3	4	4	1	1	0
バッテリー過放電	5	4	0	3	2	4	6	2	3	3
燃料欠乏	3	5	2	4	1	3	1	3	3	1
ろ・かい喪失	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
無人漂流（係留不備）	21	28	11	25	14	13	15	17	16	70
無人漂流（海中転落）	44	36	51	35	41	44	33	29	33	36
操船技能不足	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0
有人漂流	28	26	20	26	34	30	17	16	28	20
船体傾斜	0	0	0	0	2	0	0	0	1	0
走錨	1	2	2	4	1	0	1	1	0	2
荒天難航	0	2	1	1	1	2	0	1	1	0
その他	2	0	3	2	0	3	6	4	9	1
計	197	177	170	193	183	185	139	148	168	199

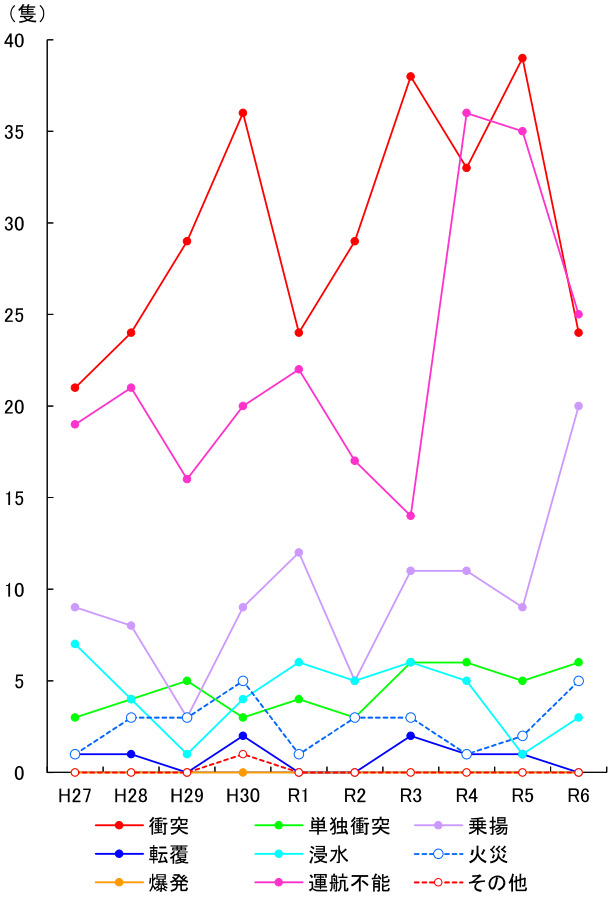
第Ⅰ－28図 漁船の原因別発生隻数



単位：隻

	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6
操船不適切	48	49	33	36	36	39	29	46	50	29
見張り不十分	161	168	140	174	138	106	114	117	103	91
船位不確認	15	21	23	11	16	15	14	12	16	16
気象海象不注意	28	32	26	35	21	29	23	15	18	33
船体機器整備不良	38	32	17	33	25	24	30	24	25	35
水路調査不十分	7	7	6	5	4	1	5	5	5	1
居眠り運航	48	25	25	16	25	25	18	14	14	19
その他の運航の過誤	14	11	9	23	23	16	13	6	6	13
機関取扱不良	16	18	18	27	33	41	28	27	26	18
積載不良	6	4	2	6	8	2	2	2	3	2
火気可燃物取扱不良	10	9	9	12	12	10	11	8	12	9
材質構造不良	20	32	18	12	24	20	10	20	8	13
不可抗力	161	197	181	127	120	144	114	125	99	165
その他	28	25	36	22	25	22	20	28	23	20
計	600	630	543	539	510	494	431	449	408	464

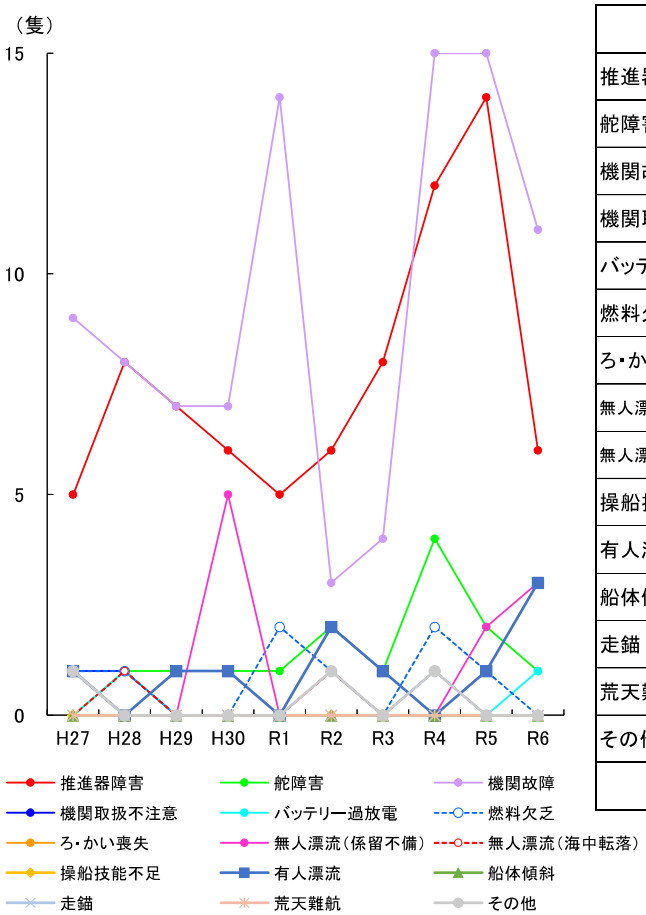
第Ⅰ－29図 ①　遊漁船の船舶事故種類別発生隻数



単位：隻

	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6
衝突	21	24	29	36	24	29	38	33	39	24
単独衝突	3	4	5	3	4	3	6	6	5	6
乗揚	9	8	3	9	12	5	11	11	9	20
転覆	1	1	0	2	0	0	2	1	1	0
浸水	7	4	1	4	6	5	6	5	1	3
火災	1	3	3	5	1	3	3	1	2	5
爆発	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
運航不能	19	21	16	20	22	17	14	36	35	25
その他	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0
計	61	65	57	80	69	62	80	93	92	83

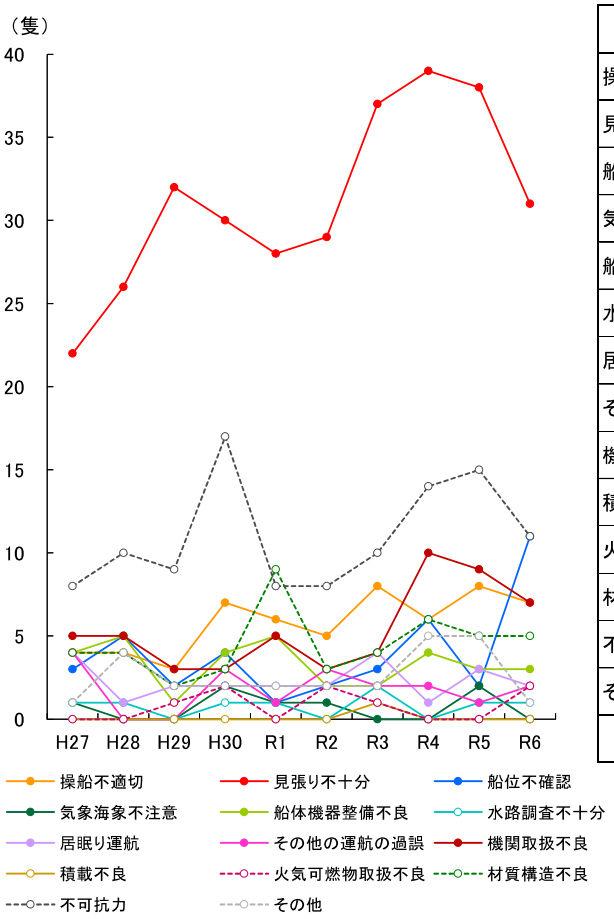
第Ⅰ－29図 ②　遊漁船の運航不能の詳細別発生隻数



単位：隻

	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6
推進器障害	5	8	7	6	5	6	8	12	14	6
舵障害	0	1	1	1	1	2	1	4	2	1
機関故障	9	8	7	7	14	3	4	15	15	11
機関取扱不注意	1	1	0	0	0	1	0	1	0	0
バッテリー過放電	0	1	0	0	0	0	0	1	0	1
燃料欠乏	1	1	0	0	2	1	0	2	1	0
ろ・かい喪失	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
無人漂流（係留不備）	1	0	0	5	0	0	0	0	2	3
無人漂流（海中転落）	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0
操船技能不足	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
有人漂流	1	0	1	1	0	2	1	0	1	3
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	1	0	0	0	0	1	0	1	0	0
計	19	21	16	20	22	17	14	36	35	25

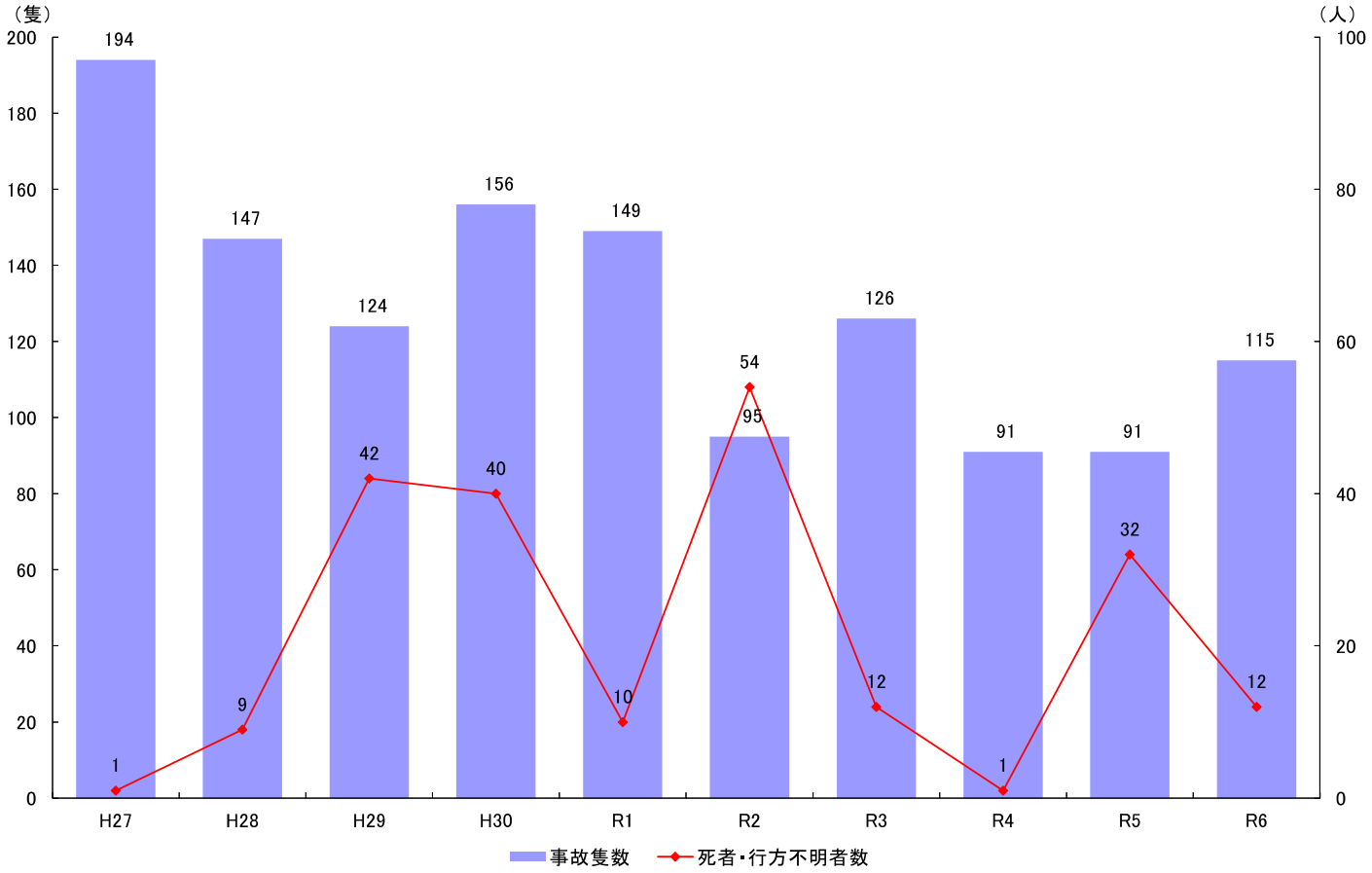
第Ⅰ－30図　遊漁船の原因別発生隻数



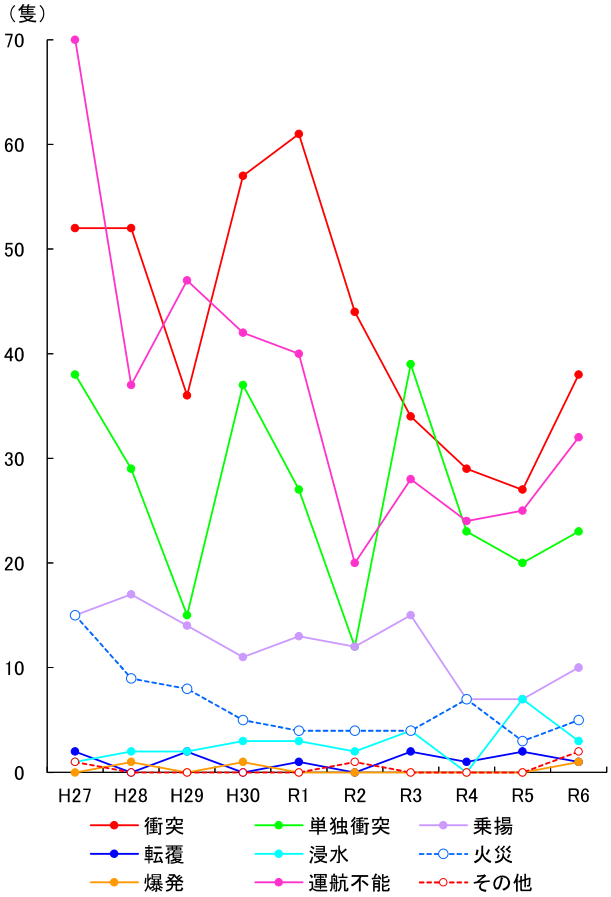
単位：隻

	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6
操船不適切	4	4	3	7	6	5	8	6	8	7
見張り不十分	22	26	32	30	28	29	37	39	38	31
船位不確認	3	5	2	4	1	2	3	6	2	11
気象海象不注意	1	0	0	2	1	1	0	0	2	0
船体機器整備不良	4	5	1	4	5	2	2	4	3	3
水路調査不十分	1	1	0	1	1	0	2	0	1	1
居眠り運航	4	1	2	2	2	2	4	1	3	2
その他の運航の過誤	4	0	0	3	1	3	2	2	1	2
機関取扱不良	5	5	3	3	5	3	4	10	9	7
積載不良	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0
火気可燃物取扱不良	0	0	1	2	0	2	1	0	0	2
材質構造不良	4	4	2	3	9	3	4	6	5	5
不可抗力	8	10	9	17	8	8	10	14	15	11
その他	1	4	2	2	2	2	2	5	5	1
計	61	65	57	80	69	62	80	93	92	83

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



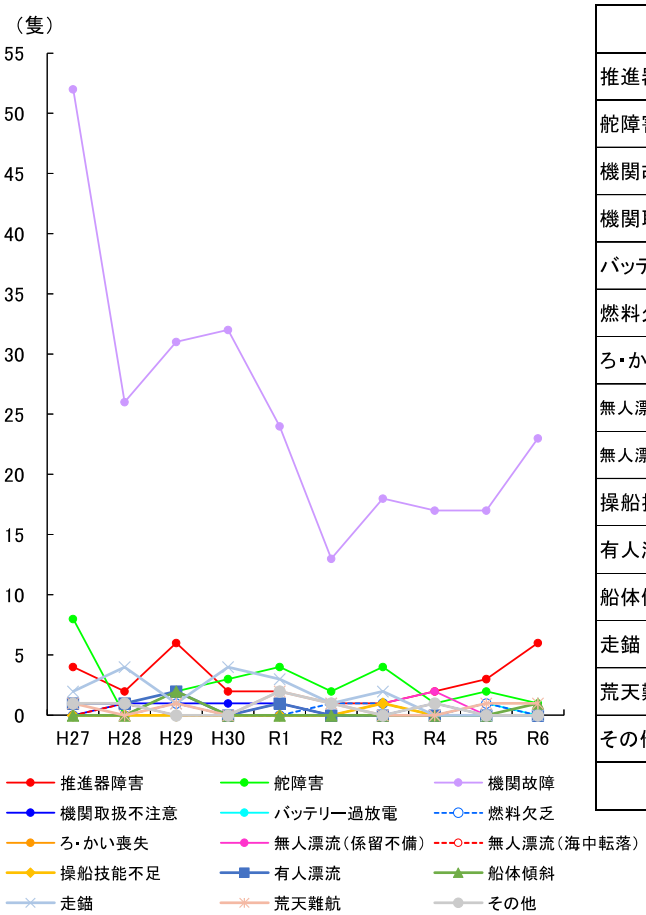
第Ⅰ－32図 ① 外国船舶の船舶事故種類別発生隻数



単位：隻

	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6
衝突	52	52	36	57	61	44	34	29	27	38
単独衝突	38	29	15	37	27	12	39	23	20	23
乗揚	15	17	14	11	13	12	15	7	7	10
転覆	2	0	2	0	1	0	2	1	2	1
浸水	1	2	2	3	3	2	4	0	7	3
火災	15	9	8	5	4	4	4	7	3	5
爆発	0	1	0	1	0	0	0	0	0	1
運航不能	70	37	47	42	40	20	28	24	25	32
その他	1	0	0	0	0	1	0	0	0	2
計	194	147	124	156	149	95	126	91	91	115

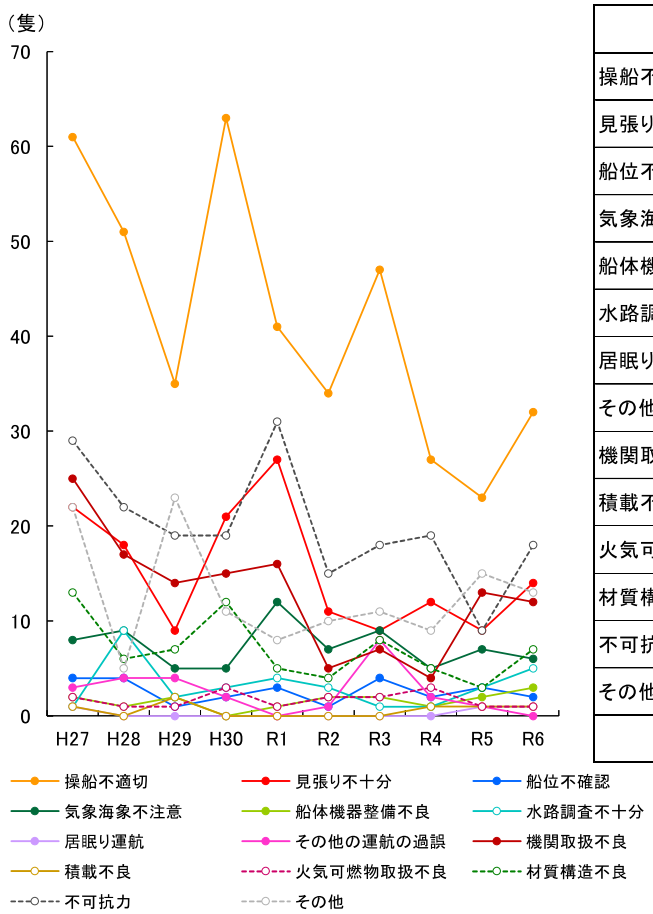
第Ⅰ－32図 ② 外国船舶の運航不能の詳細別発生隻数



単位：隻

	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6
推進器障害	4	2	6	2	2	1	1	2	3	6
舵障害	8	0	2	3	4	2	4	1	2	1
機関故障	52	26	31	32	24	13	18	17	17	23
機関取扱不注意	0	1	1	1	1	0	0	1	0	0
バッテリー過放電	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0
燃料欠乏	0	0	1	0	0	1	1	0	1	0
ろ・かい喪失	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
無人漂流（係留不備）	1	1	0	0	1	0	1	2	0	0
無人漂流（海中転落）	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
操船技能不足	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0
有人漂流	1	1	2	0	1	0	0	0	0	0
船体傾斜	0	0	2	0	0	0	0	0	0	1
走錨	2	4	1	4	3	1	2	0	0	0
荒天難航	1	0	1	0	2	1	0	0	1	1
その他	1	1	0	0	2	1	0	1	0	0
計	70	37	47	42	40	20	28	24	25	32

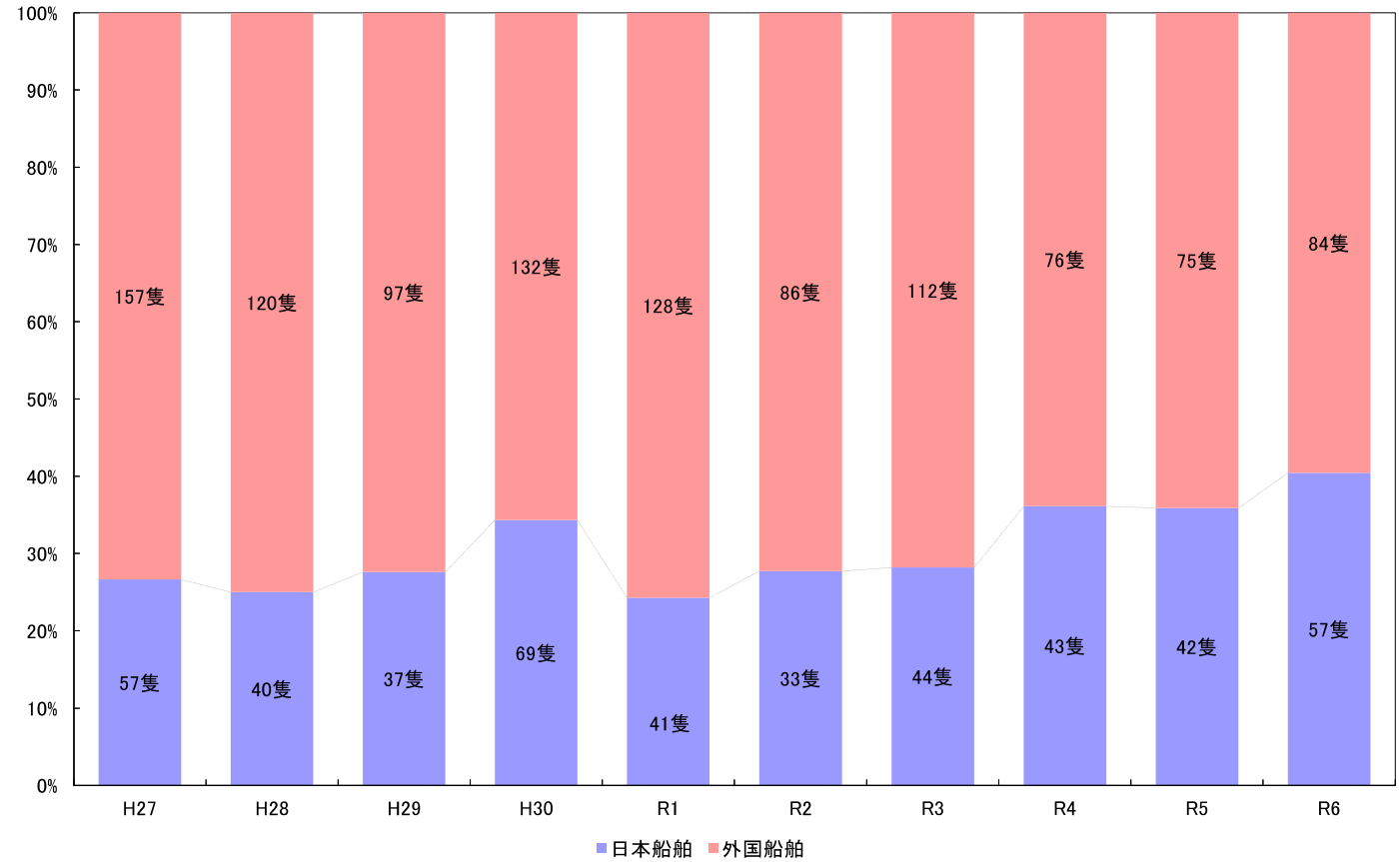
第Ⅰ－33図　外国船舶の原因別発生隻数



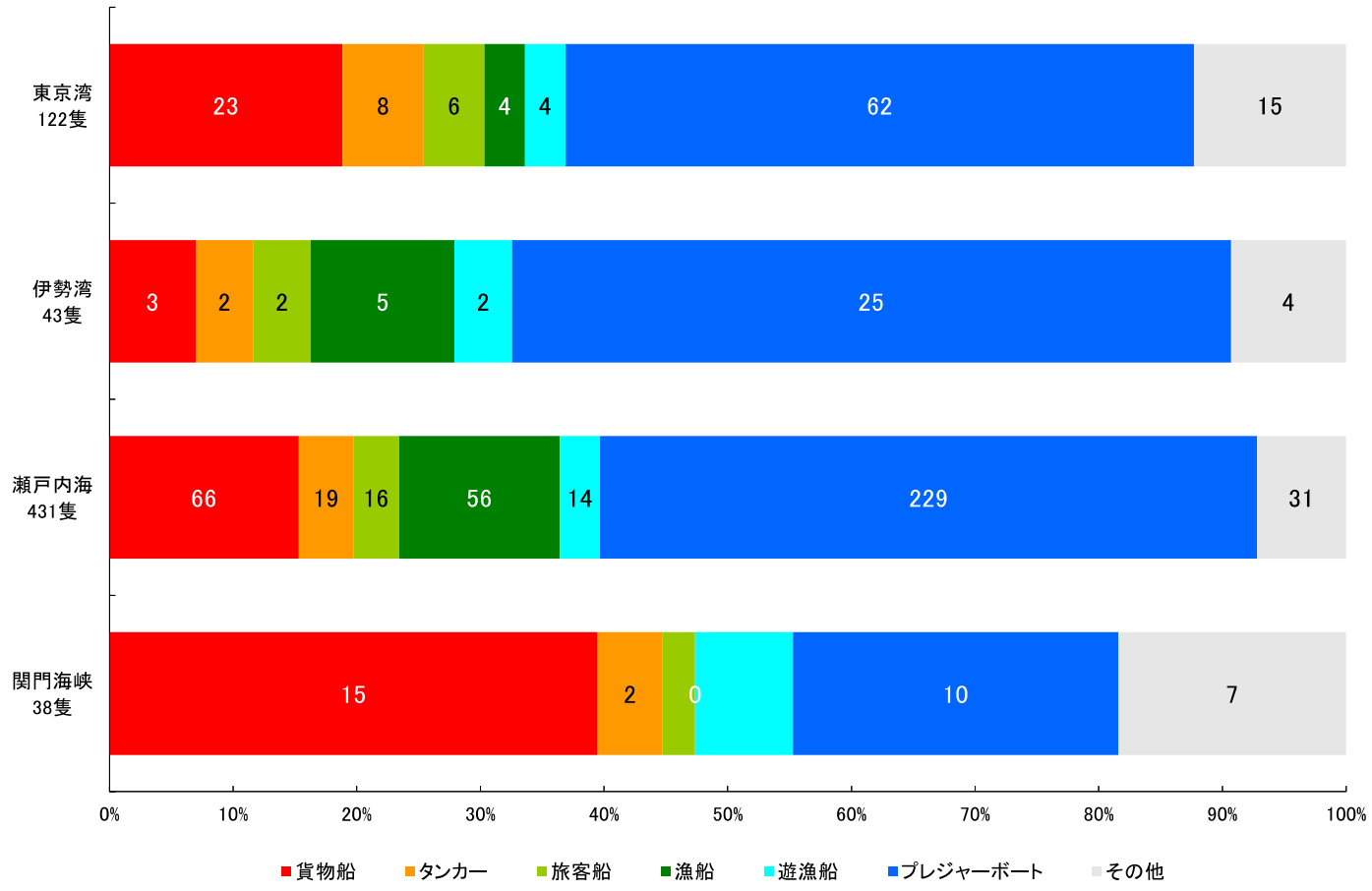
単位：隻

	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6
操船不適切	61	51	35	63	41	34	47	27	23	32
見張り不十分	22	18	9	21	27	11	9	12	9	14
船位不確認	4	4	1	2	3	1	4	2	3	2
気象海象不注意	8	9	5	5	12	7	9	5	7	6
船体機器整備不良	2	1	2	0	1	2	2	1	2	3
水路調査不十分	1	9	2	3	4	3	1	1	3	5
居眠り運航	1	0	0	0	0	0	0	0	1	1
その他の運航の過誤	3	4	4	2	0	1	8	2	1	0
機関取扱不良	25	17	14	15	16	5	7	4	13	12
積載不良	1	0	2	0	0	0	0	1	1	1
火気可燃物取扱不良	2	1	1	3	1	2	2	3	1	1
材質構造不良	13	6	7	12	5	4	8	5	3	7
不可抗力	29	22	19	19	31	15	18	19	9	18
その他	22	5	23	11	8	10	11	9	15	13
計	194	147	124	156	149	95	126	91	91	115

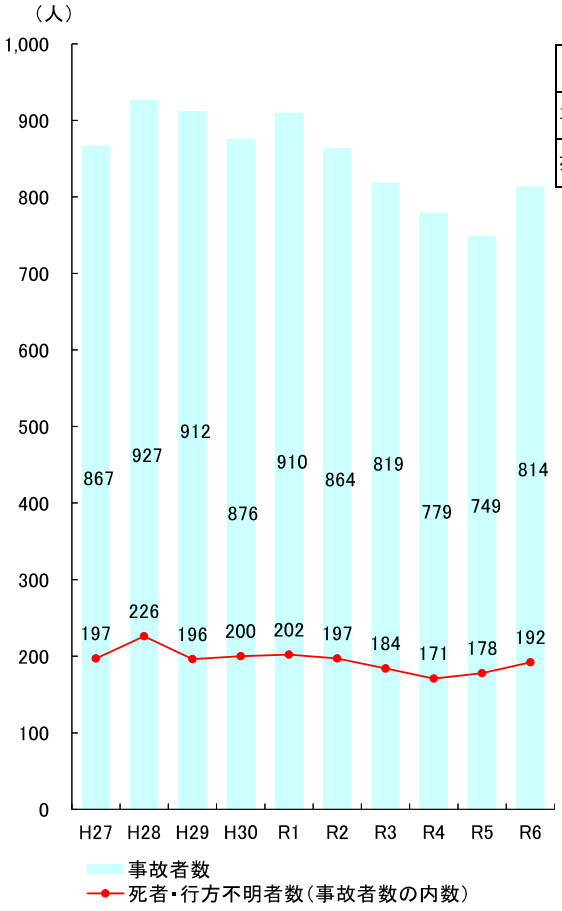
第Ⅰ－34図　総トン数1，000トン以上の日本船舶と外国船舶の割合



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6年）



第Ⅱ－1図　船舶事故によらない乗船中の人身事故者及び死者・行方不明者発生数



単位：人

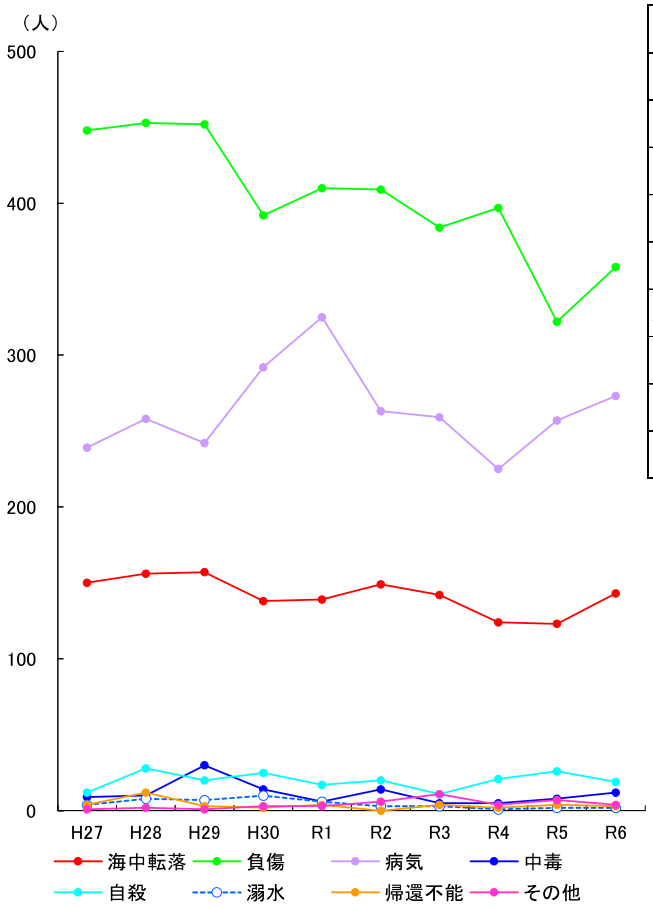
	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6
事故者数	867	927	912	876	910	864	819	779	749	814
死者・行方不明者数（事故者数の内数）	197	226	196	200	202	197	184	171	178	192

第Ⅱ－1表　船舶種類別・事故内容別船舶事故によらない乗船者の事故発生状況（令和6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	9	6	81	5	69	15	7	1	1	1	0	0	167	28
タンカー	7	2	15	1	33	6	3	1	2	2	0	0	60	12
旅客船	7	5	25	0	48	19	0	0	12	12	3	3	95	39
作業船	4	1	31	2	4	1	0	0	0	0	0	0	39	4
漁船	63	38	134	4	68	24	2	0	3	2	3	3	273	71
遊漁船	6	4	14	0	12	2	0	0	0	0	0	0	32	6
プレジャーボート	37	19	27	0	15	4	0	0	0	0	3	0	82	23
うち水上オートバイ	(0)	(0)	(9)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(3)	(0)	(12)	(0)
その他	10	5	31	0	24	3	0	0	1	1	0	0	66	9
計	143	80	358	12	273	74	12	2	19	18	9	6	814	192

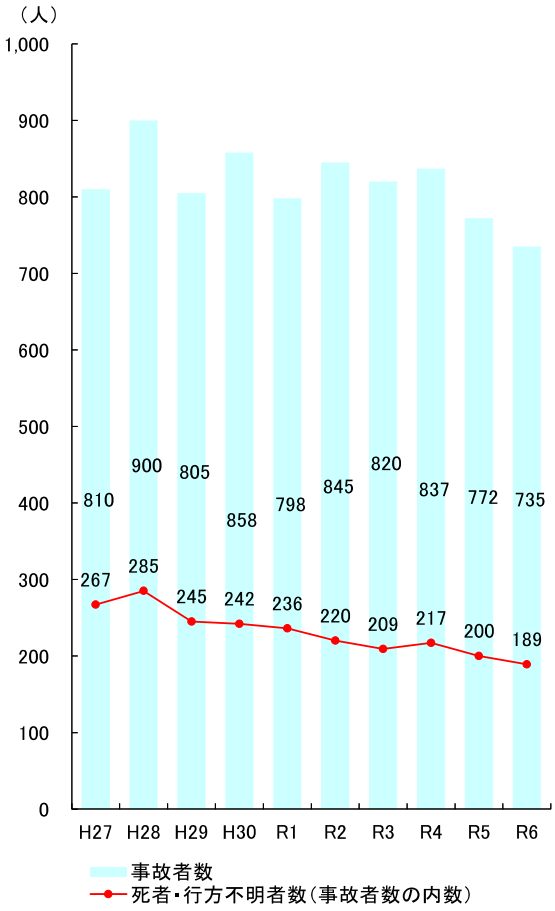
第Ⅱ－2図　船舶事故によらない乗船者の人身事故内容別発生数



単位：人

	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6
海中転落	150	156	157	138	139	149	142	124	123	143
負傷	448	453	452	392	410	409	384	397	322	358
病気	239	258	242	292	325	263	259	225	257	273
中毒	9	10	30	14	6	14	5	5	8	12
自殺	12	28	20	25	17	20	11	21	26	19
溺水	4	8	7	10	6	3	3	1	2	2
帰還不能	4	12	3	2	4	0	4	2	4	3
その他	1	2	1	3	3	6	11	4	7	4
計	867	927	912	876	910	864	819	779	749	814

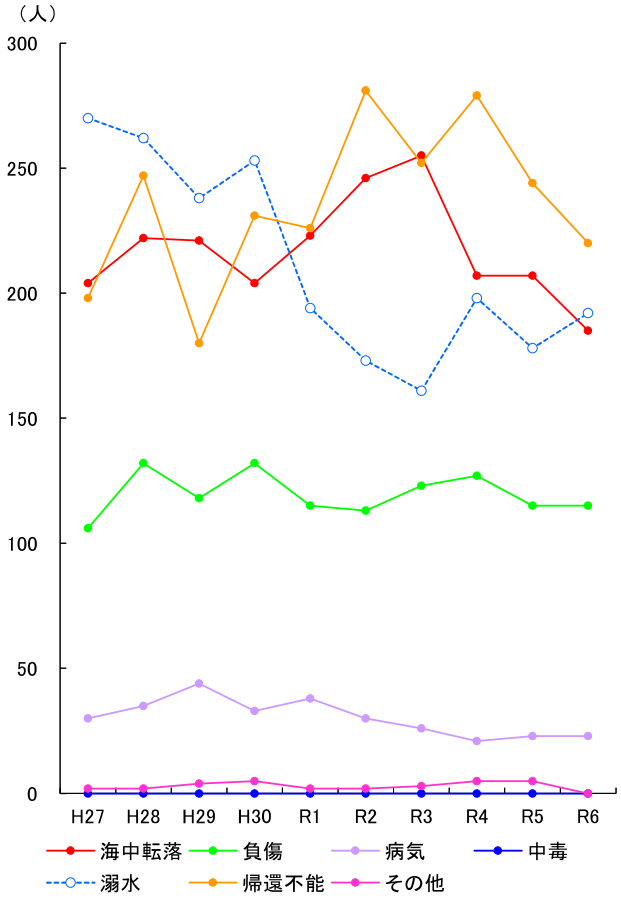
第Ⅱ－3図　マリンレジャーに伴う海浜事故の事故者及び死者・行方不明者発生数



単位：人

	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6
事故者数	810	900	805	858	798	845	820	837	772	735
死者・行方不明者数（事故者数の内数）	267	285	245	242	236	220	209	217	200	189

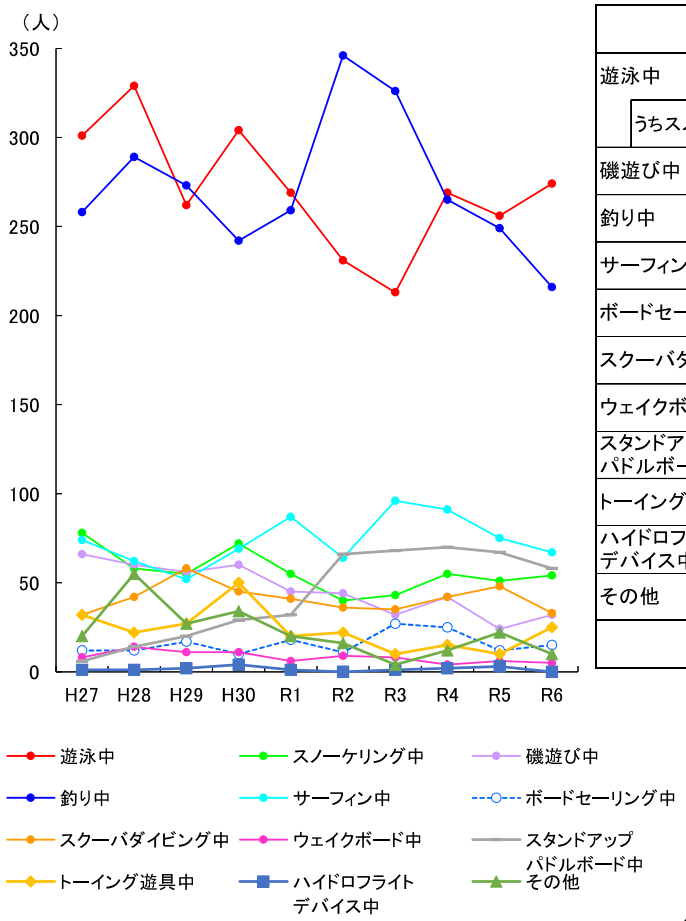
第Ⅱ－4図　マリンレジャーに伴う海浜事故の事故内容別発生数



単位：人

	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6
海中転落	204	222	221	204	223	246	255	207	207	185
負傷	106	132	118	132	115	113	123	127	115	115
病気	30	35	44	33	38	30	26	21	23	23
中毒	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
溺水	270	262	238	253	194	173	161	198	178	192
帰還不能	198	247	180	231	226	281	252	279	244	220
その他	2	2	4	5	2	2	3	5	5	0
計	810	900	805	858	798	845	820	837	772	735

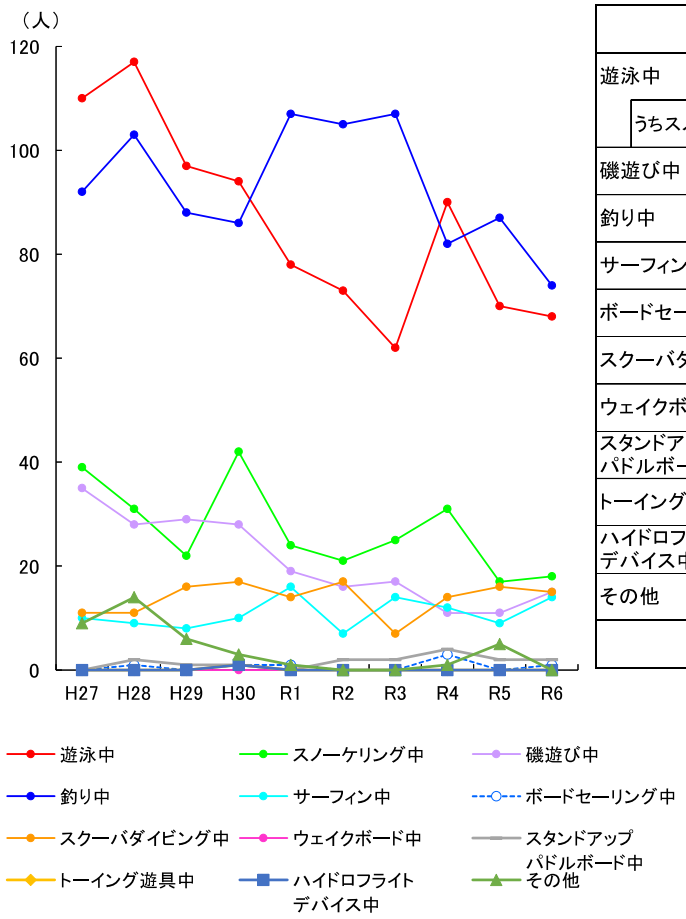
第Ⅱ－5図　マリンレジャーに伴う海浜事故の活動別発生数



単位：人

	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6
遊泳中	301	329	262	304	269	231	213	269	256	274
うちスノーケリング中	78	58	55	72	55	40	43	55	51	54
磯遊び中	66	60	56	60	45	44	32	42	24	32
釣り中	258	289	273	242	259	346	326	265	249	216
サーフィン中	74	62	52	69	87	64	96	91	75	67
ボードセーリング中	12	12	17	10	18	11	27	25	12	15
スクーバダイビング中	32	42	58	45	41	36	35	42	48	33
ウェイクボード中	8	14	11	11	6	9	8	4	6	5
スタンドアップパドルボード中	6	14	20	29	32	66	68	70	67	58
トーイング遊具中	32	22	27	50	20	22	10	15	10	25
ハイドロフライトデバイス中	1	1	2	4	1	0	1	2	3	0
その他	20	55	27	34	20	16	4	12	22	10
計	810	900	805	858	798	845	820	837	772	735

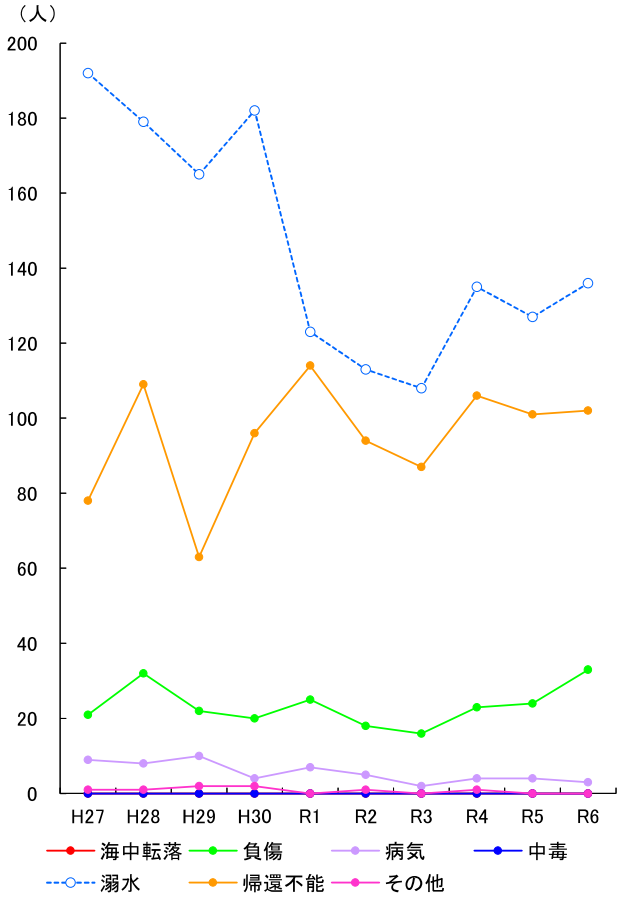
第Ⅱ－6図　マリンレジャーに伴う海浜事故の活動別の死者・行方不明者発生数



単位：人

	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6
遊泳中	110	117	97	94	78	73	62	90	72	68
うちスノーケリング中	39	31	22	42	24	21	25	31	17	18
磯遊び中	35	28	29	28	19	16	17	11	11	15
釣り中	92	103	88	86	107	105	107	82	87	74
サーフィン中	10	9	8	10	16	7	14	12	9	14
ボードセーリング中	0	1	0	1	1	0	0	3	0	1
スクーバダイビング中	11	11	16	17	14	17	7	14	16	15
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	0	2	1	1	0	2	2	4	2	2
トーイング遊具中	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0
ハイドロフライト デバイス中	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0
その他	9	14	6	3	1	0	0	1	5	0
計	267	285	245	242	236	220	209	217	202	189

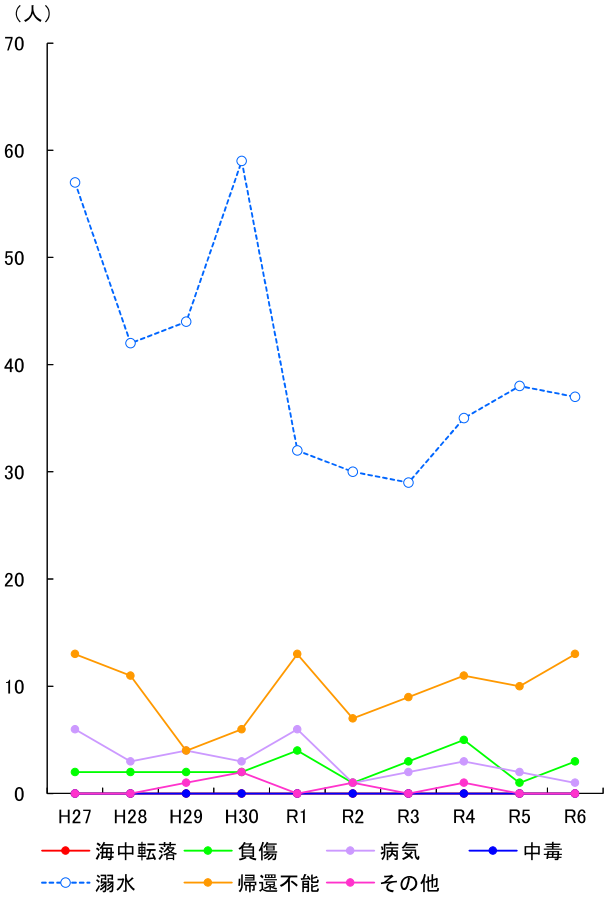
第Ⅱ－6図 ①-1　遊泳中の事故内容別発生数



単位：人

	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6
海中転落	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
負傷	21	32	22	20	25	18	16	23	24	33
病気	9	8	10	4	7	5	2	4	4	3
中毒	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
溺水	192	179	165	182	123	113	108	135	127	136
帰還不能	78	109	63	96	114	94	87	106	101	102
その他	1	1	2	2	0	1	0	1	0	0
計	301	329	262	304	269	231	213	269	256	274

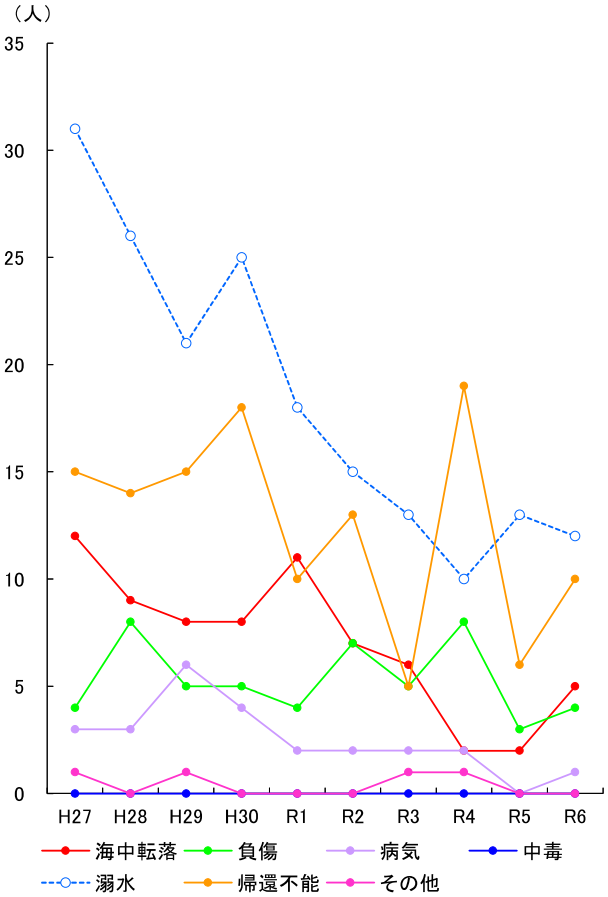
第Ⅱ－6図 ①-2　スノーケリング中の事故内容別発生数



単位：人

	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6
海中転落	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
負傷	2	2	2	2	4	1	3	5	1	3
病気	6	3	4	3	6	1	2	3	2	1
中毒	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
溺水	57	42	44	59	32	30	29	35	38	37
帰還不能	13	11	4	6	13	7	9	11	10	13
その他	0	0	1	2	0	1	0	1	0	0
計	78	58	55	72	55	40	43	55	51	54

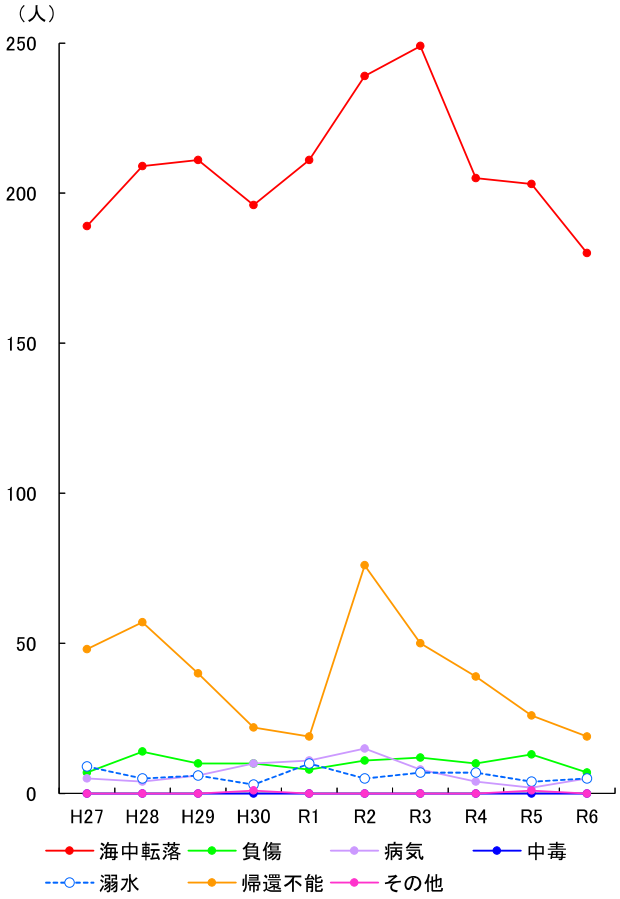
第Ⅱ－6図 ②　磯遊び中の事故内容別発生数



単位：人

	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6
海中転落	12	9	8	8	11	7	6	2	2	5
負傷	4	8	5	5	4	7	5	8	3	4
病気	3	3	6	4	2	2	2	2	0	1
中毒	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
溺水	31	26	21	25	18	15	13	10	13	12
帰還不能	15	14	15	18	10	13	5	19	6	10
その他	1	0	1	0	0	0	1	1	0	0
計	66	60	56	60	45	44	32	42	24	32

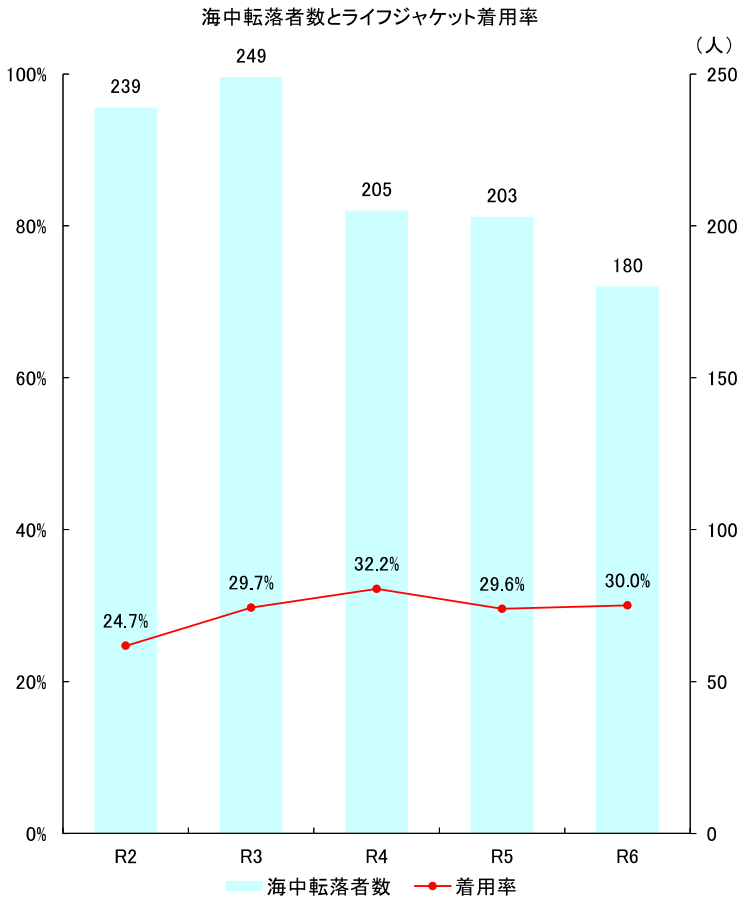
第Ⅱ－6図　③-1　釣り中の事故内容別発生数（乗船中の釣りを除く）

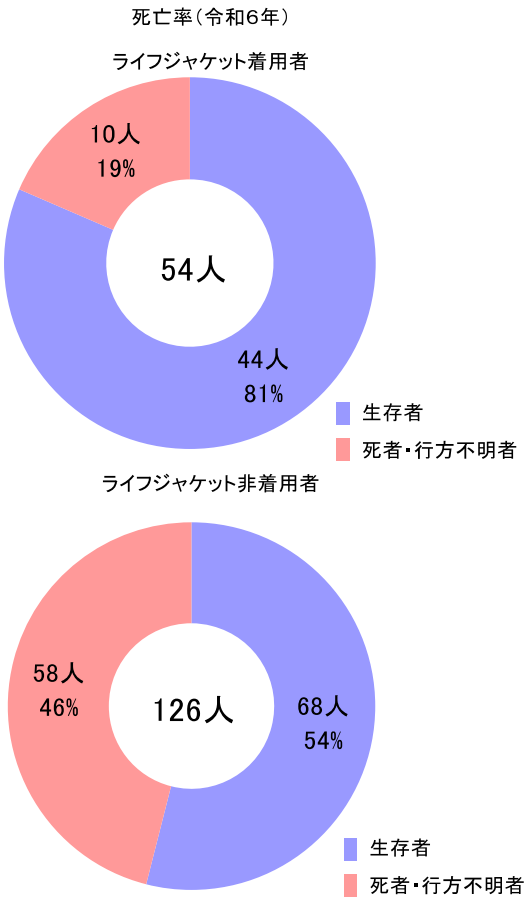


単位：人

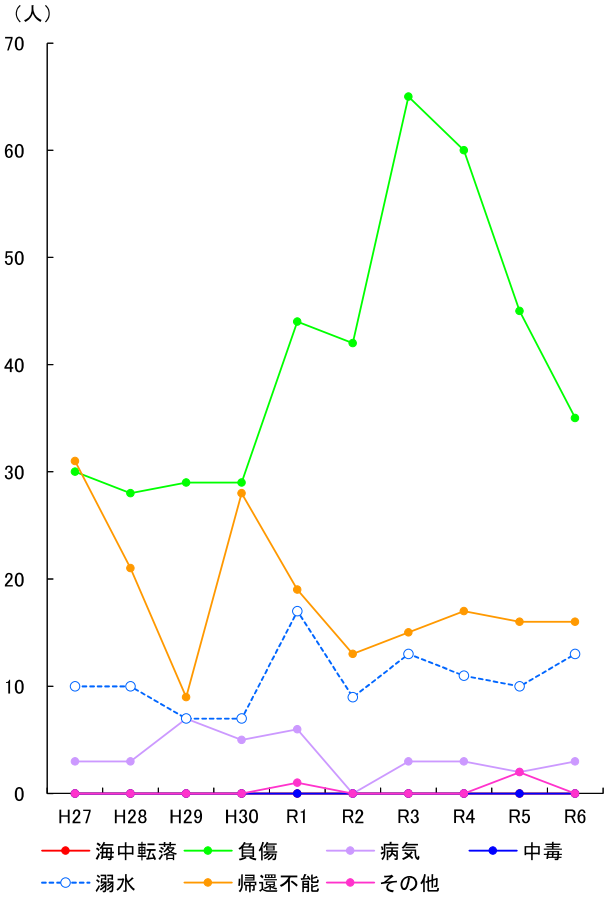
	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6
海中転落	189	209	211	196	211	239	249	205	203	180
負傷	7	14	10	10	8	11	12	10	13	7
病気	5	4	6	10	11	15	8	4	2	5
中毒	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
溺水	9	5	6	3	10	5	7	7	4	5
帰還不能	48	57	40	22	19	76	50	39	26	19
その他	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0
計	258	289	273	242	259	346	326	265	249	216

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）





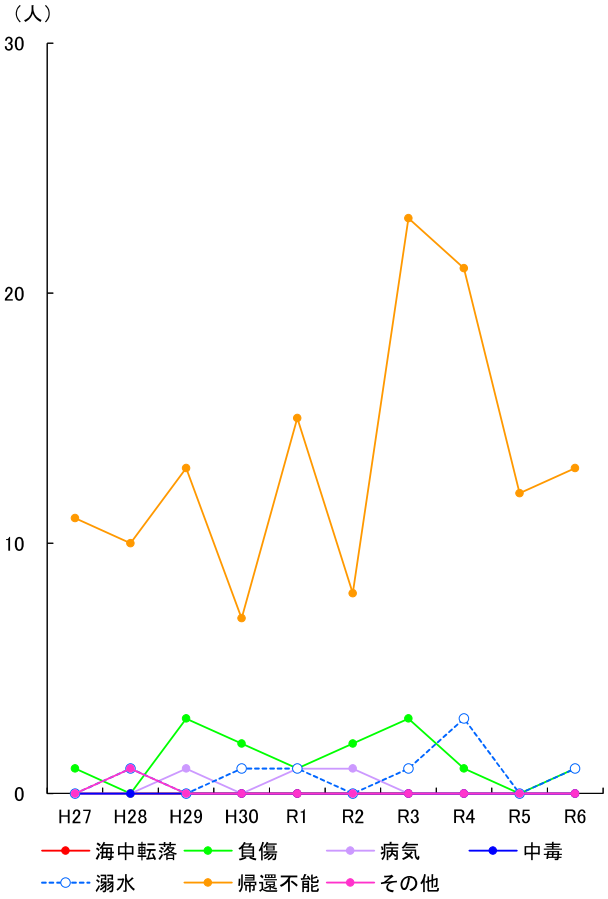
第Ⅱ－6図 ④　サーフィン中の事故内容別発生数



単位：人

	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6
海中転落	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
負傷	30	28	29	29	44	42	65	60	45	35
病気	3	3	7	5	6	0	3	3	2	3
中毒	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
溺水	10	10	7	7	17	9	13	11	10	13
帰還不能	31	21	9	28	19	13	15	17	16	16
その他	0	0	0	0	1	0	0	0	2	0
計	74	62	52	69	87	64	96	91	75	67

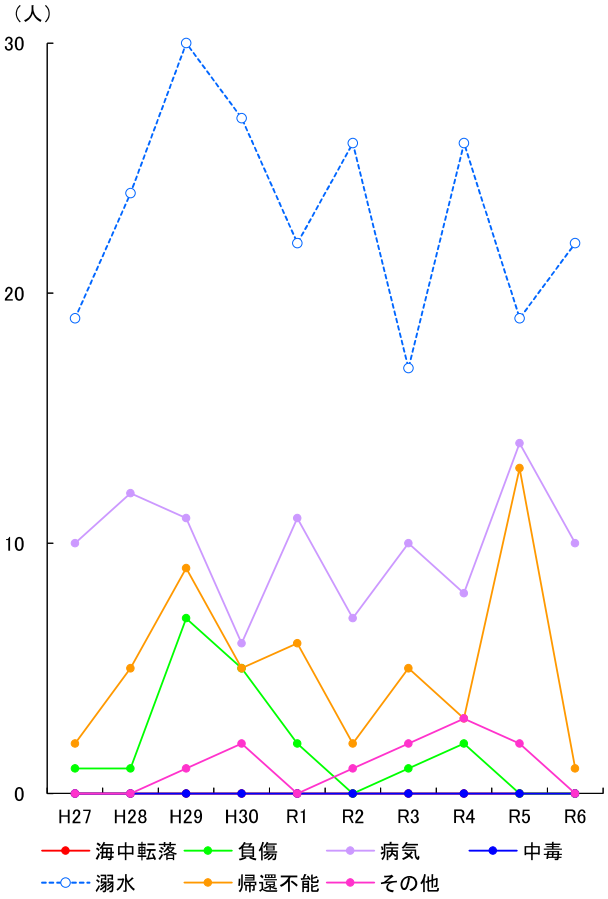
第Ⅱ－6図 ⑤　ボードセーリング中の事故内容別発生数



単位：人

	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6
海中転落	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
負傷	1	0	3	2	1	2	3	1	0	1
病気	0	0	1	0	1	1	0	0	0	0
中毒	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
溺水	0	1	0	1	1	0	1	3	0	1
帰還不能	11	10	13	7	15	8	23	21	12	13
その他	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
計	12	12	17	10	18	11	27	25	12	15

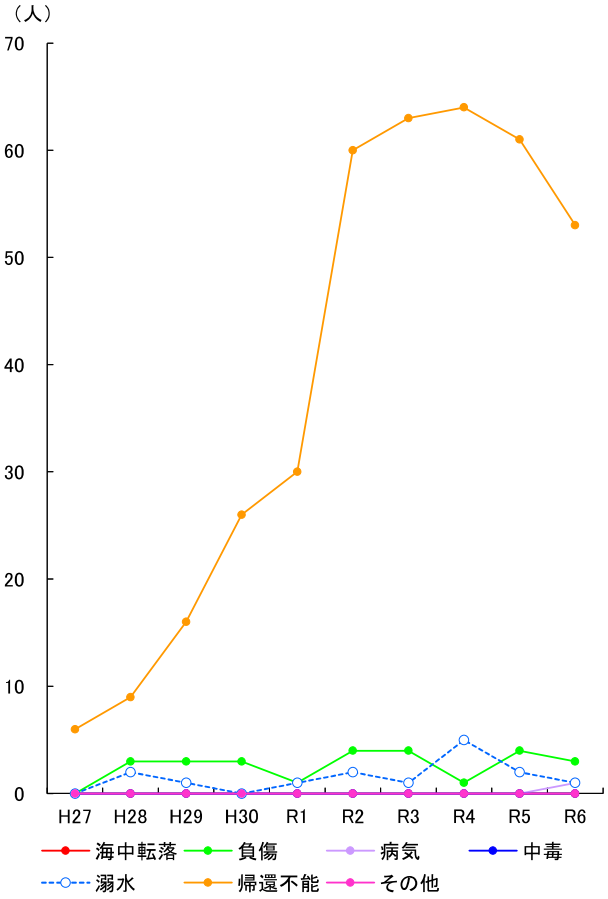
第Ⅱ－6図 ⑥　スクーバダイビング中の事故内容別発生数



単位：人

	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6
海中転落	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
負傷	1	1	7	5	2	0	1	2	0	0
病気	10	12	11	6	11	7	10	8	14	10
中毒	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
溺水	19	24	30	27	22	26	17	26	19	22
帰還不能	2	5	9	5	6	2	5	3	13	1
その他	0	0	1	2	0	1	2	3	2	0
計	32	42	58	45	41	36	35	42	48	33

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

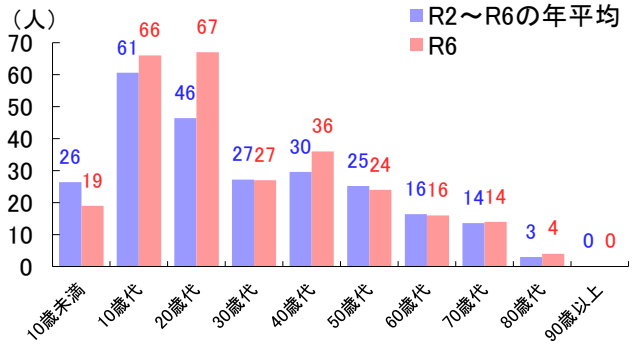


単位：人

	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6
海中転落	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
負傷	0	3	3	3	1	4	4	1	4	3
病気	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
中毒	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
溺水	0	2	1	0	1	2	1	5	2	1
帰還不能	6	9	16	26	30	60	63	64	61	53
その他	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
計	6	14	20	29	32	66	68	70	67	58

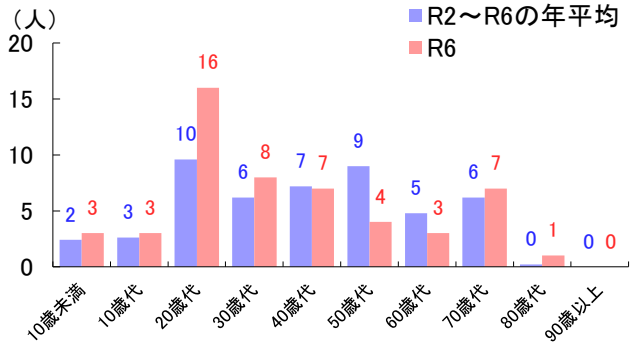
第Ⅱ－7図　マリンレジャーに伴う海浜事故の年齢層別構成

遊泳中



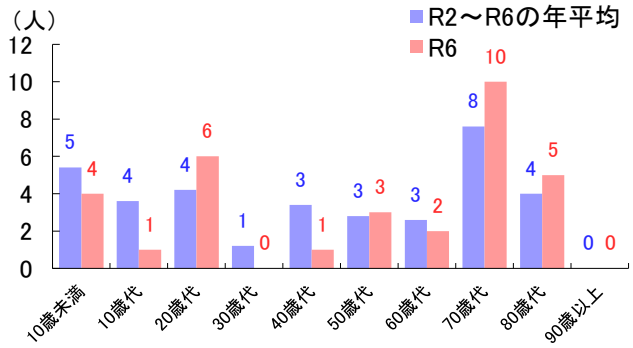
※R6年の年齢不明2名を除く。

スノーケリング中

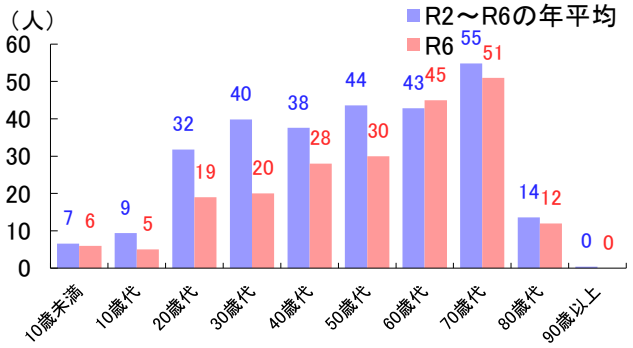


※R6年の年齢不明2名を除く。

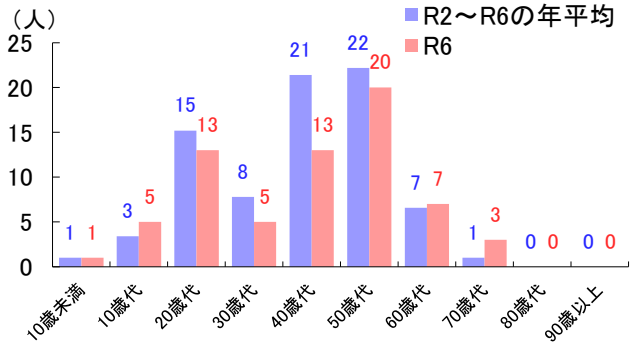
磯遊び中



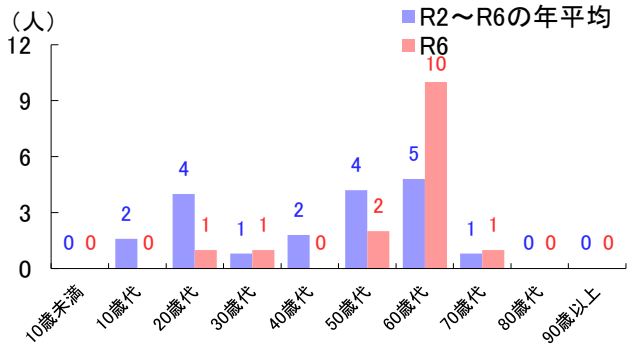
釣り中



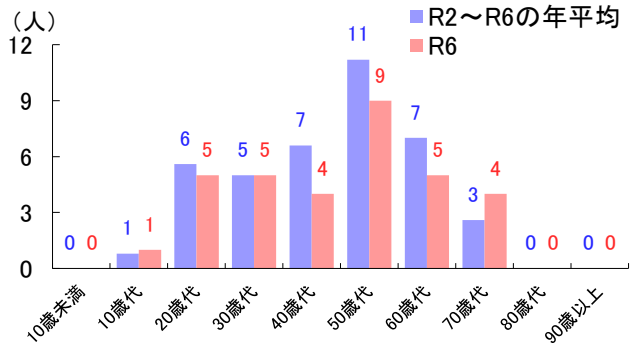
サーフィン中



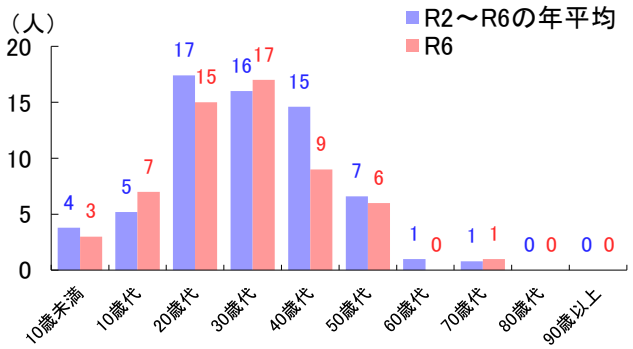
ボードセーリング中



スクーバダイビング中

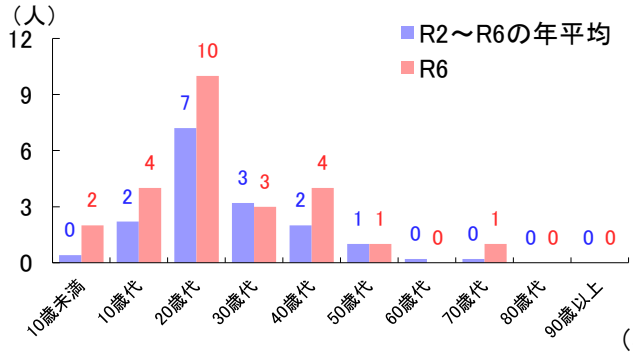


スタンドアップパドルボード中



※R5年の年齢不明2名を除く。

トーイング遊具中

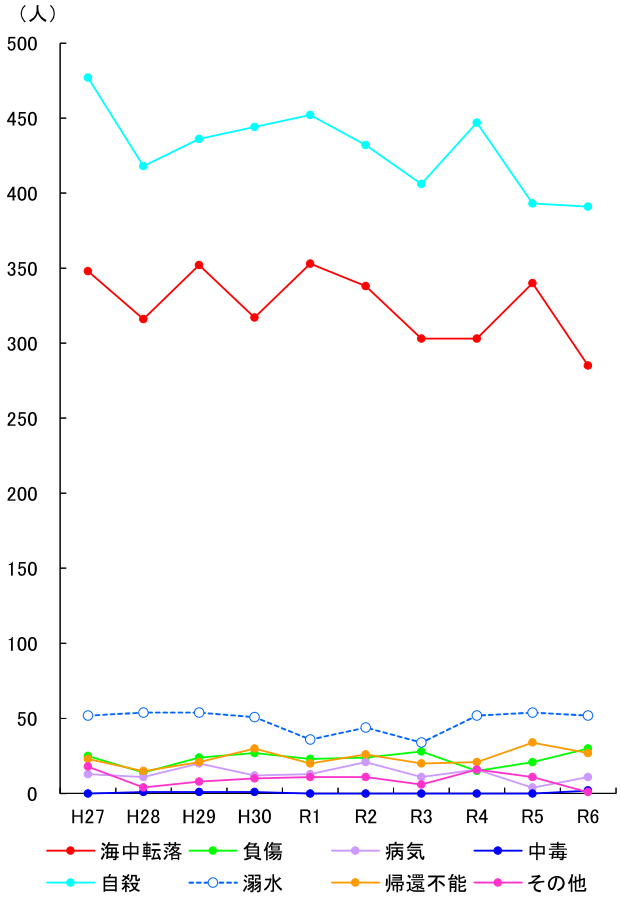


第Ⅱ－8図　マリンレジャー以外の海浜事故の事故者及び死者・行方不明者発生数

単位：人

	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6
事故者数	956	833	916	892	908	896	808	870	857	799
死者・行方不明者数（事故者数の内数）	644	581	630	598	620	594	513	580	561	521

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

	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6
海中転落	348	316	352	317	353	338	303	303	340	285
負傷	25	14	24	27	23	24	28	15	21	30
病気	13	11	20	12	13	21	11	16	4	11
中毒	0	1	1	1	0	0	0	0	0	2
自殺	477	418	436	444	452	432	406	447	393	391
溺水	52	54	54	51	36	44	34	52	54	52
帰還不能	23	15	21	30	20	26	20	21	34	27
その他	18	4	8	10	11	11	6	16	11	1
計	956	833	916	892	908	896	808	870	857	799

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5年	令和6年	増減
事故隻数		1,798	1,838	40
救助	当庁救助	455	472	17
	当庁以外救助	643	629	△ 14
	計	1,098	1,101	3
自力入港		540	524	△ 16
全損		160	213	53
当庁関与		1,086	1,058	△ 28

2．乗船者　　単位：人

		令和5年	令和6年	増減
乗船者数		7,604	9,235	1,631
救助	当庁救助	1,252	1,384	132
	当庁以外救助	2,137	2,179	42
	計	3,389	3,563	174
自力救助		4,156	5,619	1,463
死亡・行方不明		59	53	△ 6
当庁関与		3,646	4,106	460

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．船舶事故以外の乗船中の事故　　単位：人

		令和5年	令和6年	増減
事故者計		749	814	65
救助	当庁救助	139	162	23
	当庁以外救助	153	153	0
	計	292	315	23
自力救助		279	307	28
死者・行方不明者		178	192	14
当庁関与		294	317	23

2．マリンレジャーに伴う海浜事故　　単位：人

		令和5年	令和5年	増減
事故者計		772	735	△ 37
救助	当庁救助	69	67	△ 2
	当庁以外救助	374	351	△ 23
	計	443	418	△ 25
自力救助		127	128	1
死者・行方不明者		202	189	△ 13
当庁関与		324	300	△ 24

3．マリンレジャー以外の海浜事故　　単位：人

		令和5年	令和6年	増減
事故者計		857	799	△ 58
救助	当庁救助	27	19	△ 8
	当庁以外救助	227	205	△ 22
	計	254	224	△ 30
自力救助		42	54	12
死者・行方不明者		561	521	△ 40
当庁関与		331	308	△ 23

4．洋上救急実績

	令和4年	令和5年	令和6年
出動件数（件）	9	9	17
傷病者（人）	9	9	17
医師・看護師等（人）	15	15	35

※（公社）日本水難救済会調べ

令和6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６年度は友ヶ島水道、鳴門海峡、潮岬沖、速吸瀬戸西部で調査を実施

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、連続した 24 時間の観測を行っています。

※令和６年度から主要水道及びその他の沿岸主要海域ともに調査時間を 48 時間から 24 時間へ変更。

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。

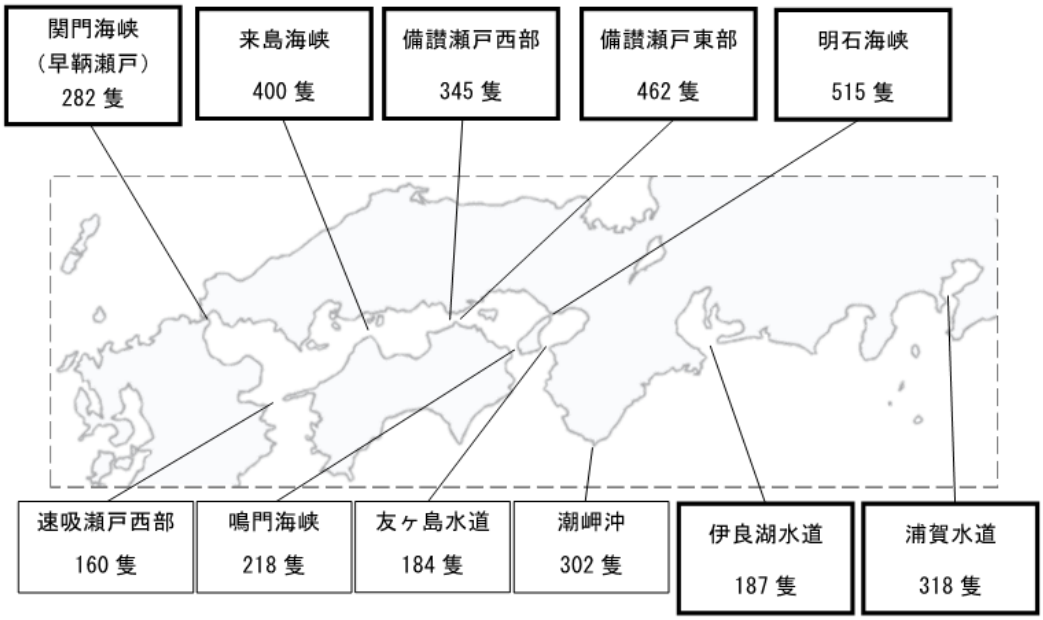
１　令和６年度観測地別の通航船舶隻数

調査日程・気象条件

調査海域	調査日程		１日目午後		２日目午前	
浦賀水道	令和７年１月９日12:00 ～１月10日12:00	時　刻	12:00～17:00	18:00～23:00	00:00～05:00	06:00～11:00
		風　速	12	13	8	6
伊良湖水道	令和６年11月26日12:00 ～11月27日12:00	時　刻	12:00～17:00	18:00～23:00	00:00～05:00	06:00～11:00
		風　速	8	9	8	7
明石海峡	令和６年11月６日12:00 ～11月７日12:00	時　刻	12:00～17:00	18:00～23:00	00:00～05:00	06:00～11:00
		風　速	4	3	3	4
備讃瀬戸東部	令和６年10月17日12:00 ～10月18日12:00	時　刻	12:00～17:00	18:00～23:00	00:00～05:00	06:00～11:00
		風　速	4	5	4	3
備讃瀬戸西部	令和６年10月３日12:00 ～10月４日12:00	時　刻	12:00～17:00	18:00～23:00	00:00～05:00	06:00～11:00
		風　速	2	3	1	3
来島海峡	令和６年11月14日12:00 ～11月15日12:00	時　刻	12:00～17:00	18:00～23:00	00:00～05:00	06:00～11:00
		風　速	4	3	1	2
関門海峡 （早鞆瀬戸）	令和６年11月28日12:00 ～11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	11	5	9	7
友ヶ島水道	令和６年10月16日12:00 ～10月17日12:00	時　刻	12:00～17:00	18:00～23:00	00:00～05:00	06:00～11:00
		風　速	2	3	4	4
鳴門海峡	令和６年11月20日12:00 ～11月21日12:00	時　刻	12:00～17:00	18:00～23:00	00:00～05:00	06:00～11:00
		風　速	8	5	9	8
潮岬沖	令和６年10月２日12:00 ～10月３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	5	12
速吸瀬戸西部	令和６年11月19日12:00 ～11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	10	8	6	9

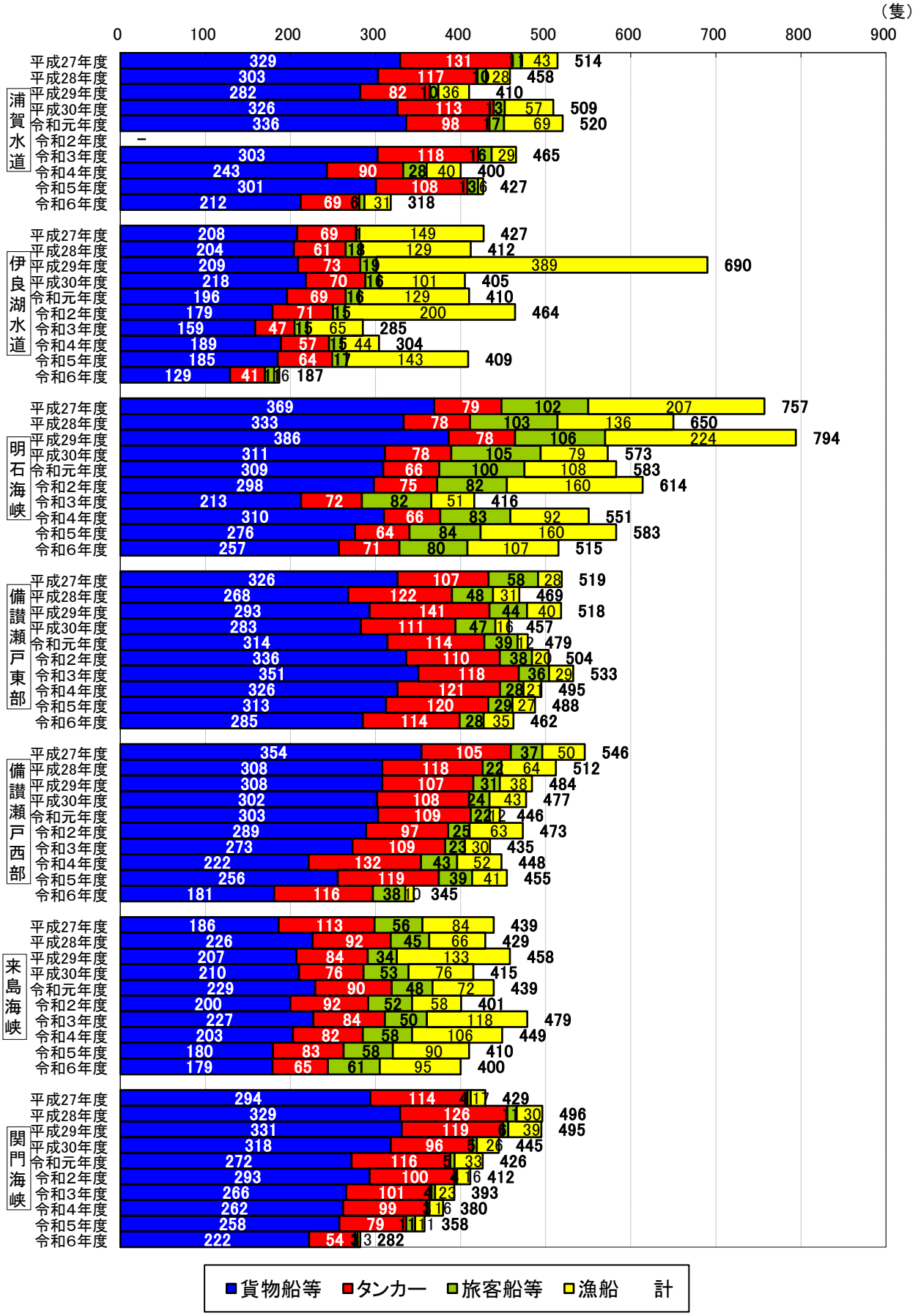
※風速の単位はメートル毎秒（m/s）であり、６時間ごとの最大値を記載しています。

調査結果



＊上段は調査海域名、下段の数字は通航船舶隻数
＊太枠実線は主要水道

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

平成27年度～令和5年度の通航船舶隻数は1日平均（小数点第一位を四捨五入して算出）。

【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