海難の現況と対策について

～大切な命を守るために～

（平成２７年版）

平成２８年３月

海 上 保 安 庁

海難の現況と対策について　～大切な命を守るために～

（平成 27 年版）
目　　次

はじめに（平成 27 年のトピック）----------1～2

1　船舶事故は過去 15 年で最少----------1

2　重大な海難----------1

第１章　海上保安庁の政策目標達成状況（政策目標）----------3～7

1　第９次交通安全基本計画における目標----------4

（１）我が国周辺海域で発生する船舶事故隻数の減少

（２）ふくそう海域における社会的影響が著しい大規模な船舶事故の防止

（３）要救助海難に対する救助率の維持確保

（４）自己救命策確保に関する啓発活動の強化

2　第３次交通ビジョンにおける目標及び目標達成状況----------6

（１）ふくそう海域における衝突・乗揚事故の低発生水準の維持

（２）港内等における衝突・乗揚事故の減少

（３）小型船舶における事故の減少

3　第 10 次交通安全基本計画における目標----------7

（１）我が国周辺海域で発生する船舶事故隻数を 2020 年代中に半減（約 1,200 隻）することを目指し、少なくとも 2,000 隻以下とする

（２）ふくそう海域における衝突・乗揚事故の低発生水準の維持及び社会的影響が著しい大規模な船舶事故の防止

（３）要救助海難に対する救助率 95%以上の維持確保

第２章　海難の現状----------8～51

1　最近の海上交通の動向・環境の変化----------9

2　海難の発生状況と傾向----------10

（１）船舶事故----------10

イ　概観

（イ）船舶種類別

（ロ）事故種類別

（ハ）事故原因別

（ニ）距岸別

（ホ）船舶事故に伴う死者・行方不明者及び負傷者

（ヘ）トン数別

ロ　平成 27 年船舶事故状況

（イ）船舶種類別の事故の特徴

（ロ）船舶事故種類別の事故の特徴
（ハ）ふくそう海域の事故
（ニ）外国籍船舶の事故
（ホ）季節毎における船舶事故の特徴
（２）人身事故----44
イ　船舶事故以外の乗船中の事故
ロ　マリンレジャーに関する海浜事故
ハ　マリンレジャー以外の海浜事故
第３章　海難防止対策----52～58
１　ふくそう海域における安全対策----53
２　バーチャル AIS 航路標識の運用開始について----54
３　小型船舶事故防止対策----55
４　小型船舶に対する情報提供の強化（海の安全情報サイトのスマートフォン対応）----55
５　関係省庁海難防止連絡会議----56
６　全国海難防止強調運動----56
７　マリンレジャー事故防止対策----57
（１）遊泳中の事故防止対策----57
（２）釣り中の事故防止対策----57
（３）スキューバダイビング中の事故防止対策----57
（４）関係機関と連携した事故防止対策の推進----58
第４章　救助状況及び海難発生時の救命率向上策----59～62
１　救助状況----59
（１）船舶事故の救助状況----59
（２）船舶事故以外の乗船中の事故及び海浜事故の救助状況----59
２　救助・救急体制の充実・強化----60
（１）救助・救急能力の向上----60
（２）関係機関との連携・協力体制の充実----60
３　海中転落者のライフジャケット着用率の向上 ----60
（１）漁業者を対象としたライフジャケット着用率の向上----60
（２）釣り人を対象としたライフジャケット着用率の向上----61
４　海難情報の早期入手----62
資料編
平成 27 年における海難の発生と救助の状況
平成 27 年度通航船舶実態調査結果

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

※表紙の写真

上：平成 27 年 9 月 1 日　長崎県対馬東方沖合　転覆漁船の救助状況

下：平成 27 年度全国海難防止強調運動ポスターと海難防止活動の状況

はじめに（平成 27 年のトピック）

我が国の周辺海域では、海運、漁業、マリンレジャーなど幅広い分野にわたり、多種多様な活動が行われています。衝突や転覆などの船舶事故、遊泳中の漂流や岸壁からの海中転落などがひとたび発生すれば、かけがえのない人命、財産が失われるばかりではなく、船舶事故においては、油の流出による海洋汚染などの被害が甚大になります。

このため海上保安庁においては、船舶交通の安全確保や海浜事故防止に関する様々な対策を講じるとともに、安全意識の高揚等の海難防止思想の普及・啓発に取り組んでいます。

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

1　船舶事故は過去 15 年で最少

平成 27 年に海上保安庁が認知した船舶事故隻数は 2,137 隻、対前年比 21 隻（1%）減少し、これら船舶事故に伴う死者・行方不明者数は 48 人、複数の死者・行方不明者を伴う外国籍船舶の事故の減少により対前年比 52 人（52%）減少し、いずれも平成 13 年から開始した統計手法では最少となりました。

また、船舶事故以外の乗船中の事故及び海浜事故者数は 2,633 人、対前年比 109 人（7%）減少し、このうち死者・行方不明者数は 1,108 人、対前年比 47 人（4%）減少しました。

海上保安庁においては、「船舶交通の安全・安心をめざした取組み」（平成 25 年 10 月交通政策審議会答申）を「第 3 次交通ビジョン」として位置づけ、船舶事故隻数の減少など目標達成に向け、関係省庁海難防止連絡会議を通じた連携施策の推進や、各地域の特徴に応じた現場指導啓発の強化などの安全対策を推進してきており、海難の減少に向け、関係省庁と連携しつつ、更に取組みを強化して諸施策を推進していくこととしています。

2　重大な海難

平成 27 年において、死者・行方不明者を生じるなどしたいわゆる重大な海難は次のようなものが発生しています。

（1）船舶事故

イ　北海道苫小牧沖　フェリー火災

7 月 31 日午後 5 時頃、苫小牧港沖を航行中、車両甲板内で火災が発生し、乗組員による消火活動を行っていましたが、消火困難となり乗員乗客 93 名は退船し救助され、船員 1 名が死亡しました。

ロ　長崎県対馬東方沖合　漁船転覆事故

9月1日未明、長崎県対馬東方沖合において、突風等が一因と考えられる漁船5隻の転覆事故が発生し、乗組員8名のうち3名は僚船等により救助されましたが、5名の死亡が確認されました。

（2）人身事故

イ　沖縄県伊良部島渡口漂流事故

8月10日午後4時8分頃、沖縄県伊良部島渡口の浜で遊泳中だった4名が沖に流され行方不明となりました。海上保安庁では巡視船2隻、航空機1機等を出動させ関係機関等とともに捜索救助にあたったところ、3名を発見（1名生存、2名死亡）しましたが、1名は現在まで行方不明となっています。

ロ　千葉県市川市東浜溺水事故

平成27年6月28日午前10時頃、ふなばし三番瀬海浜公園で貝取りをしていた男女3名が引き波に飲まれて溺れ、2名は付近に居合わせた男性と消防によって救助（1名は搬送先の病院で死亡）されましたが、1名が行方不明となったため、海上保安庁では巡視艇4隻、航空機1機等を出動させ、関係機関等とともに捜索救助にあたり、後日発見されましたが、死亡が確認され、計2名が死亡する事案となりました。

第１章　海上保安庁の政策目標達成状況（政策目標）

我が国の周辺海域では、海運、漁業、マリンレジャーなど幅広い分野にわたり、多種多様な活動が行われています。衝突や転覆などの船舶事故、遊泳中の漂流や岸壁からの海中転落などがひとたび発生すれば、かけがえのない人命、財産が失われるばかりではなく、船舶事故においては、油の流出による海洋汚染などの被害が甚大になります。

このような状況を踏まえ、ひとたび海上において船舶事故が発生した場合には、人命に危険が及ぶことはもちろん、我が国の経済や自然環境にも甚大な影響を与える可能性があります。

このため、次のとおりの政策目標を設定し、各種施策を講じています。

【第９次交通安全基本計画における目標】（平成 23 年度から平成 27 年度まで）

- ○　我が国周辺海域で発生する船舶事故隻数の減少
- ○　ふくそう海域における社会的影響が著しい大規模な船舶事故の防止
- ○　要救助海難に対する救助率の維持確保
- ○　自己救命策確保に関する啓発活動の強化

【第 10 次交通安全基本計画における目標】（平成 28 年度から平成 32 年度まで）

- ○　我が国周辺海域で発生する船舶事故隻数を 2020 年代中に半減（約 1,200 隻）することを目指し、少なくとも 2,000 隻以下とする
- ○　ふくそう海域における衝突・乗揚事故の低発生水準の維持及び社会的影響が著しい大規模な船舶事故の防止
- ○　要救助海難に対する救助率 95%以上の維持確保

【第３次交通ビジョンにおける目標】

計画目標

- ○　ふくそう海域における衝突・乗揚事故の低発生水準の維持
- ○　港内等における衝突・乗揚事故の減少
- ○　小型船舶における事故の減少

長期的な目標

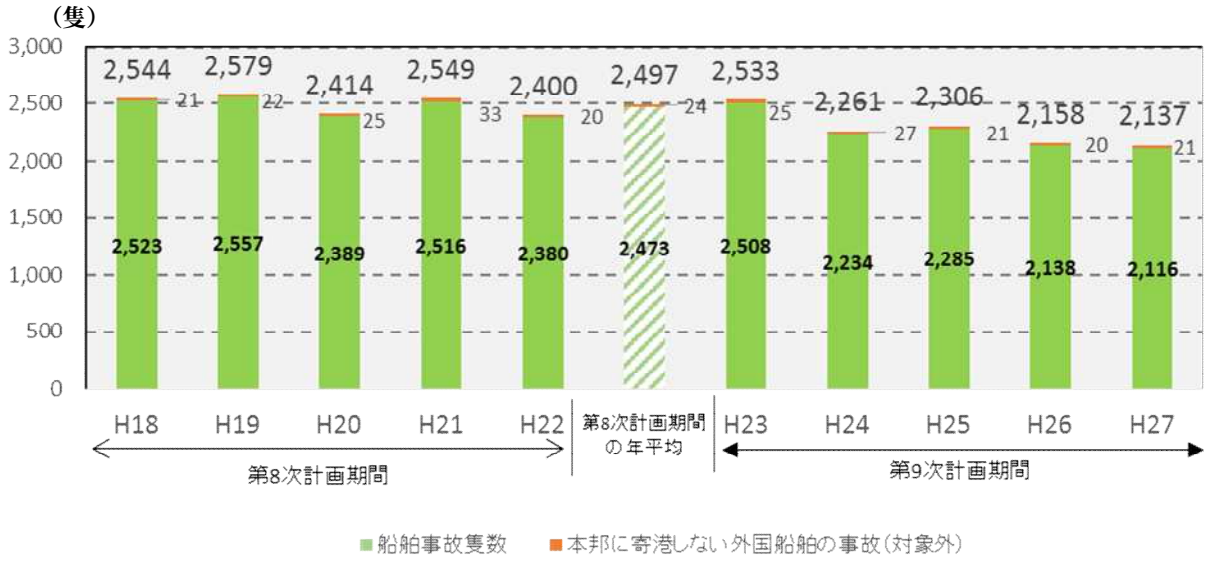
- ○　2020 年代中に現在の船舶事故隻数を半減（約 1,200 隻）させることを目指す

１　第９次交通安全基本計画における目標達成状況

（１）　我が国周辺海域で発生する船舶事故隻数の減少

「我が国周辺海域で発生する船舶事故隻数の減少」は、第９次交通安全基本計画（計画期間：平成 23 年度～平成 27 年度）に基づき策定されたもので、具体的には、我が国周辺で発生する船舶事故隻数（本邦に寄港しない外国船舶によるものを除く。）を第８次計画期間の年平均（2,473 隻）と比較して、平成 27 年までに、約１割を削減（2,220 隻以下）するというものです。

平成 27 年の我が国周辺海域で発生した船舶事故隻数（本邦に寄港しない外国船舶によるもの）を除く。）は 2,116 隻となっており、目標を達成することができました。



（２）　ふくそう海域における社会的影響が著しい大規模な船舶事故の防止

我が国の首都圏及び重要経済圏を背後に控える東京湾、伊勢湾、瀬戸内海及び関門海峡は、外海等の一般海域に比べて、海上輸送活動、漁業活動、マリンレジャー活動等により船舶交通が混雑しています。

これらの海域において、ひとたび大規模な船舶事故が発生した場合、船舶交通を阻害し、我が国の経済が麻痺することにもなりかねません。

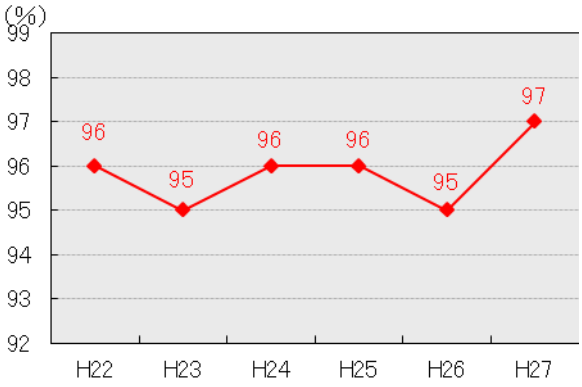
このため、海上保安庁においては、これらふくそう海域における社会的影響が著しい大規模な船舶事故の発生を「ゼロ」とすることを目標とし各種施策を講じてきたところ、平成 22 年から引き続き平成 27 年においても当該事故の発生はゼロとなっており、目標を達成することができました。

（3） 要救助海難に対する救助率の維持確保

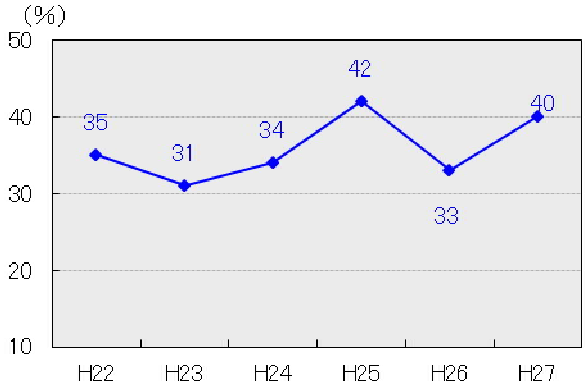
「要救助海難に対する救助率の維持確保」の数値目標は、平成 27 年までに要救助海難に対する全体の救助率（要救助者に対する救助成功者の割合）を 95%以上に維持確保するとともに、20 トン未満の船舶からの海中転落の救助率を 35%以上とするものです。

平成 27 年の要救助海難に対する全体の救助率は 97%に、20 トン未満の船舶からの海中転落の救助率は 40%となり目標を達成することができました。

【要救助海難に対する救助率】



【20 トン未満の船舶からの海中転落者救助率】

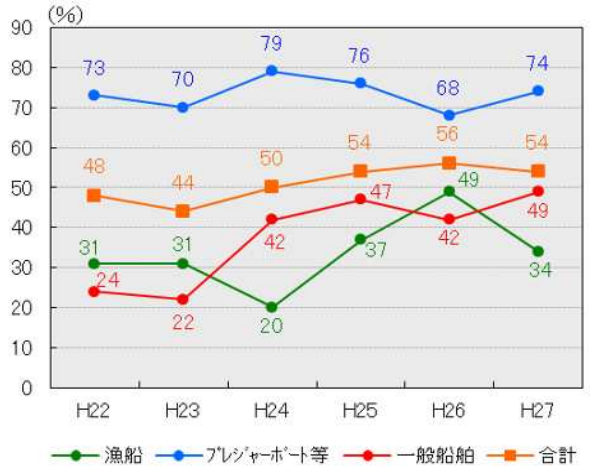


（4） 自己救命策確保に関する啓発活動の強化

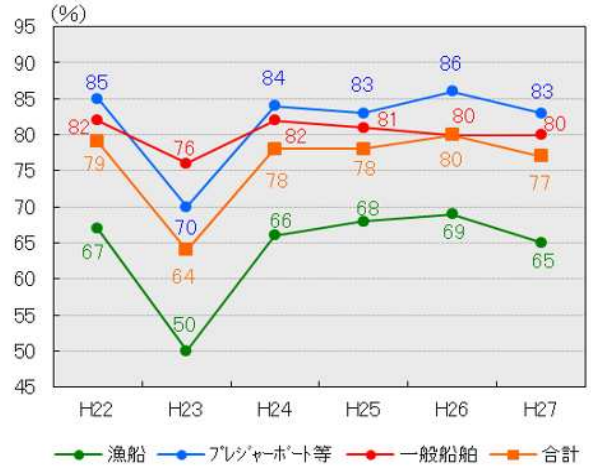
「自己救命策確保に関する啓発活動の強化」の数値目標は、ライフジャケット着用率※について平成 23 年から平成 27 年までの 5 年間の平均を 50%以上とするとともに、平成 27 年までに海上保安庁が認知した船舶事故及び船舶からの海中転落事故のうち、海難発生から 2 時間以内に認知したものの割合（以下「2 時間以内関知率」という）を 85%以上とするものです。

平成 27 年のライフジャケット着用率は 54%で、平成 23 年から平成 27 年までの 5 年間平均でみるとライフジャケット着用率は 52%で目標に達しています。しかしながら、平成 27 年の 2 時間以内関知率は 77%であり目標の達成には至っていません。

【ライフジャケット着用率】



【2 時間以内関知率】



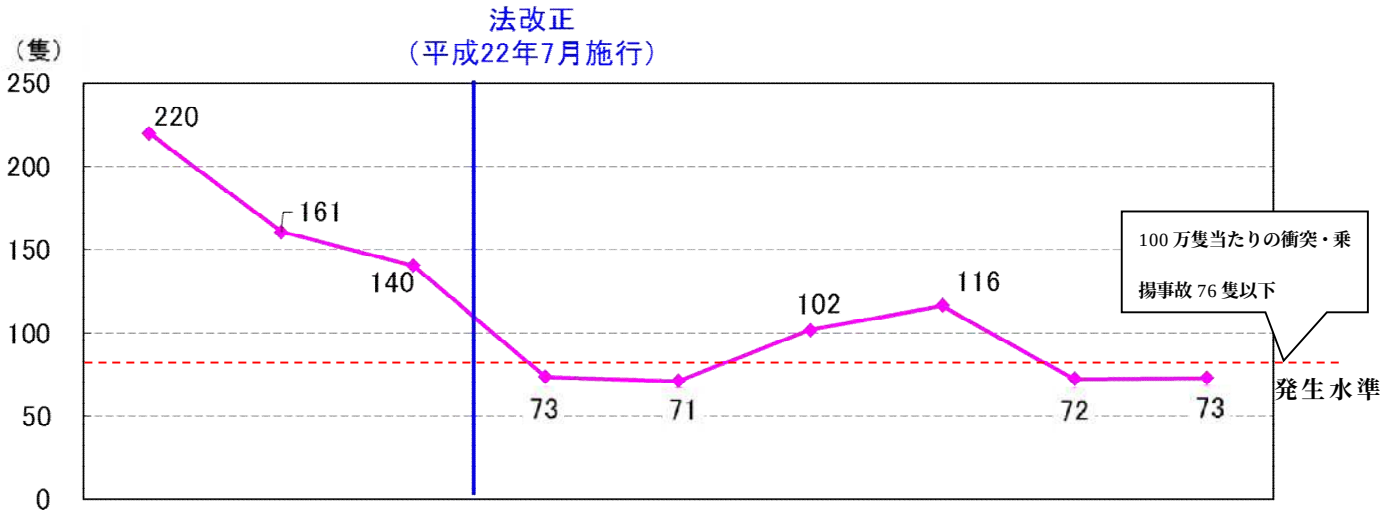
※ライフジャケット着用率：船舶事故に伴う海中転落者及び乗船者の海中転落者のうち、ライフジャケットを着用していた人の割合

2　第３次交通ビジョンにおける目標及び目標達成状況

（1）　ふくそう海域における衝突・乗揚事故の低発生水準の維持

平成 22 年 7 月の港則法及び海上交通安全法の一部を改正する法律の施行以降、航路及び航路付近海域では、衝突・乗揚事故が大幅に減少しており、この水準であるＡＩＳ搭載船舶の通航隻数 100 万隻当たり 76 隻以下（平成 22 年 7 月から平成 25 年 6 月までの 3 年間の平均発生率）を維持するというものです。

平成 27 年においては 73 隻となっており、目標である 76 隻を下回っています。



	H19.7-H20.6	H20.7-H21.6	H21.7-H22.6	H22.7-H23.6	H23.7-H24.6	H24.7-H25.6	H25	H26	H27
事故隻数	79	66	60	33	34	51	59	38	39
AIS 通航隻数	359,377	410,988	428,452	449,725	478,168	500,423	507,576	526,013	536,133

対　象 海 域：航路及び航路付近海域（海上交通センターのレーダーサービスエリア）

ただし、名古屋港海上交通センターの全海域及び関門港以外の港域を除く

対象事故隻数：総トン数 100 トン以上の船舶又は AIS 搭載船舶

AIS 通航隻数：海上交通センター（名古屋港海上交通センターを除く）の情報提供可能海域内の航路を通航した AIS 搭載船舶

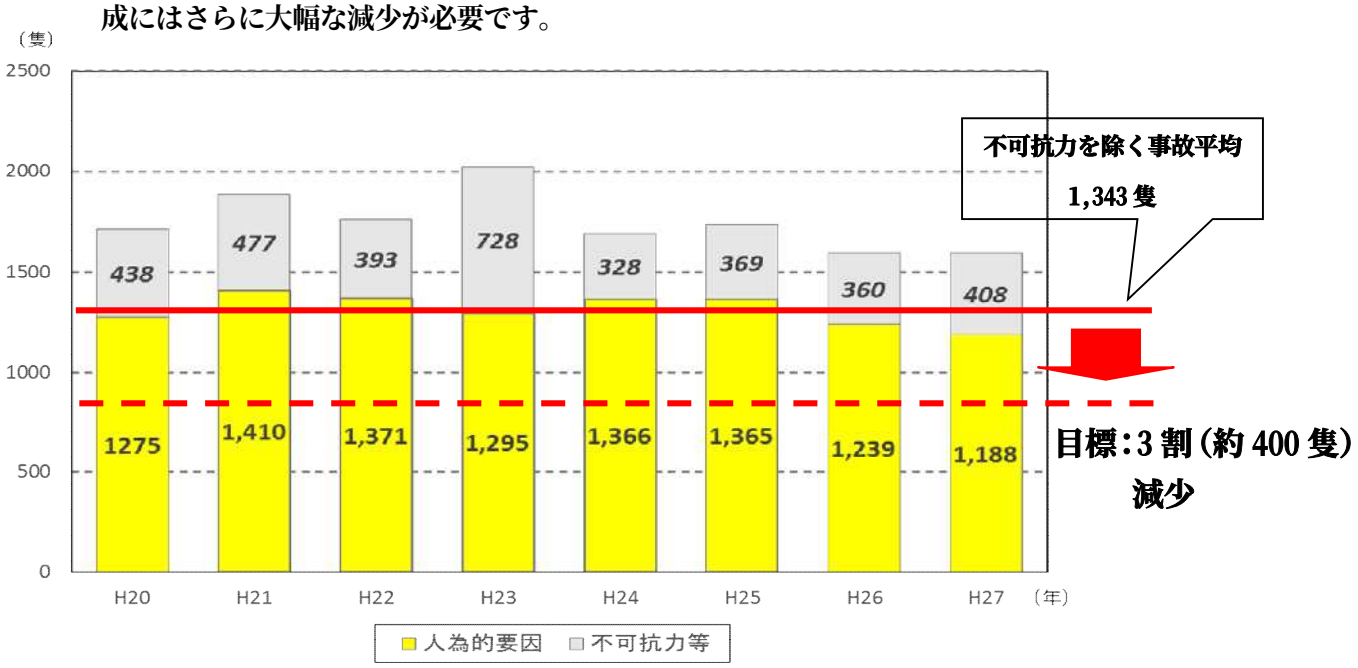
（2）　港内等における衝突・乗揚事故の減少

一元的な船舶の動静監視・情報提供体制を整備する港内等において、情報提供の対象となる船舶の衝突・乗揚事故を平成 20 年から平成 24 年までの年平均に対して、平成 30 年までに半減させるというものです。現在、平成 29 年度末の運用開始を目指し、東京湾において一元的な海上交通管制の構築のための整備が進められています。

（３）　小型船舶における事故の減少

小型船舶の事故のうち、不可抗力によるものを除く約７割の事故について、平成 20 年から平成 24 年までの年平均約 1,343 隻に対して、平成 30 年までに約３割減少させるというものです。

平成 27 年においては 1,188 隻となっており、前年に比べ 51 隻の減少となっていますが、目標達成にはさらに大幅な減少が必要です。



３　第 10 次交通安全基本計画における目標

（１）　我が国周辺海域で発生する船舶事故隻数を 2020 年代中に半減（約 1,200 隻）することを目指し、少なくとも 2,000 隻以下とする

第 10 次交通安全基本計画（計画期間：平成 28 年度～平成 32 年度）において策定されたもので、具体的には、2020 年代中に我が国周辺で発生する船舶事故隻数事故隻数（本邦に寄港しない外国船舶によるものを除く。）を第９次計画期間の年平均（2,256 隻）から約半減（1,200 隻以下）することを目指すこととし、我が国周辺で発生する船舶事故隻数を平成 32 年までに少なくとも 2,000 隻未満とするというものです。

（２）　ふくそう海域における衝突・乗揚事故の低発生水準の維持及び社会的影響が著しい大規模な船舶事故の防止

ふくそう海域（東京湾、伊勢湾、瀬戸内海及び関門港における船舶が多数通航する海域）における、情報の聴取義務化の施策等により低発生水準となった衝突・乗揚事故の発生率（通航隻数 100 万隻当たり 76 隻以下）を維持確保するとともに、航路閉塞や多数の死傷者が発生するなどの社会的影響が著しい大規模海難の発生を防止し、その発生数をゼロとするというものです。

（３）　要救助海難に対する救助率 95%以上の維持確保

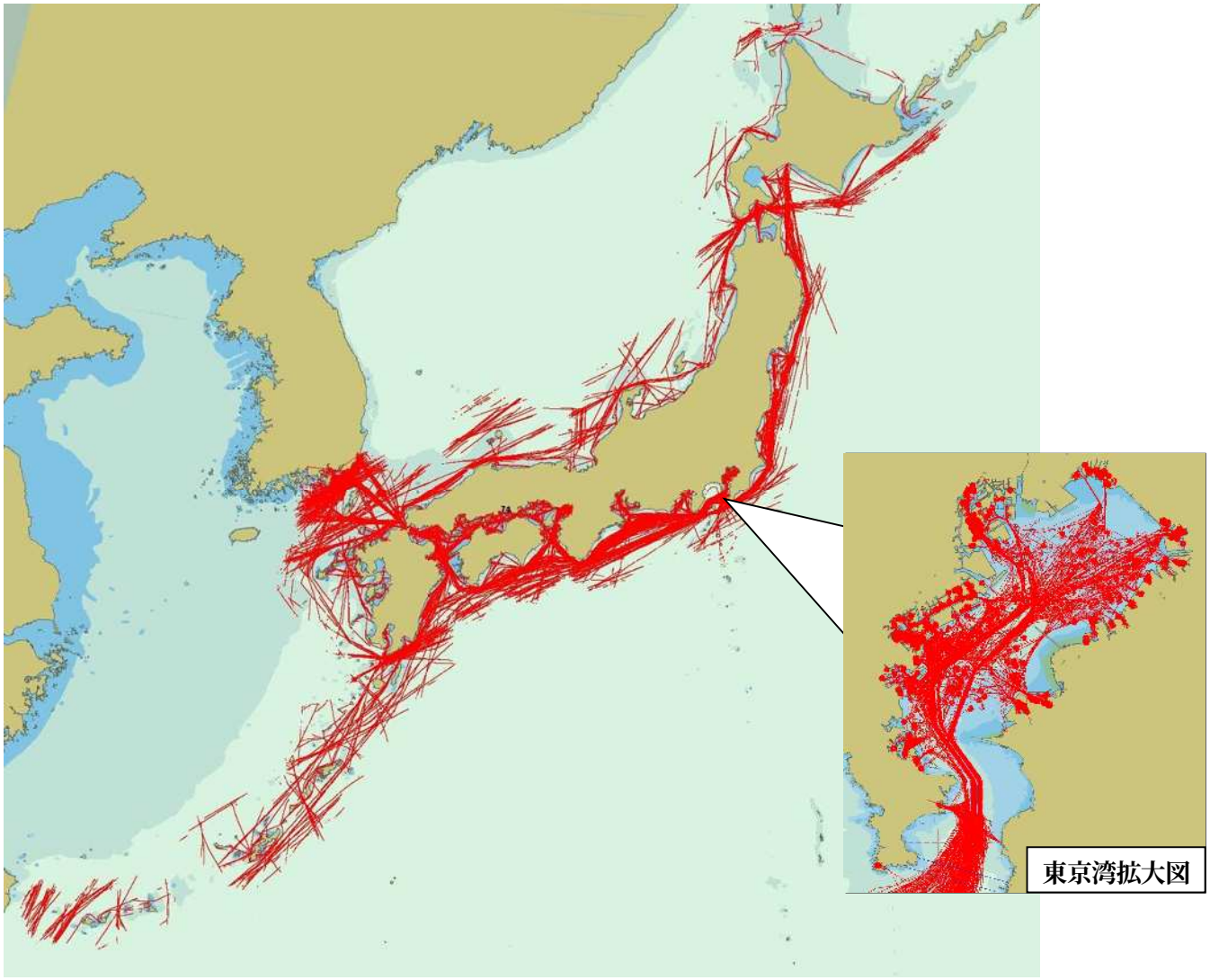
海難等における死者・行方不明者を減少させるためには、高い救助率を維持確保することが重要であることから、救助率 95%以上を維持確保とするというものです。

第２章　海難の現状

我が国の周辺海域では、海運・漁業・マリンレジャー等幅広い分野にわたり、多種多様な活動が行われています。また、海上輸送は、我が国の経済産業や国民生活を支えるうえで欠くことができないものとなっています。

我が国の沿岸海域では、ＡＩＳ搭載船舶だけでも１日平均約 5,000 隻もの船舶が通航しています。プレジャーボートや漁船等の小型船も含めるとその通航隻数はさらに多く、船舶事故発生の蓋然性は非常に高くなっています。

【我が国沿岸海域のＡＩＳ搭載船舶の通航状況】

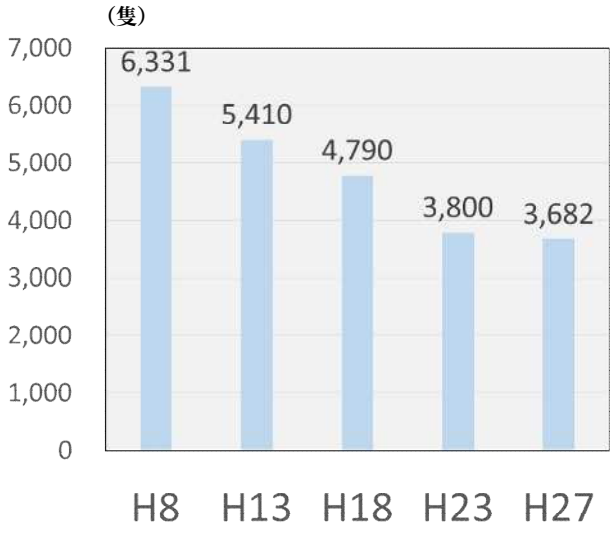


1　最近の海上交通の動向・環境の変化

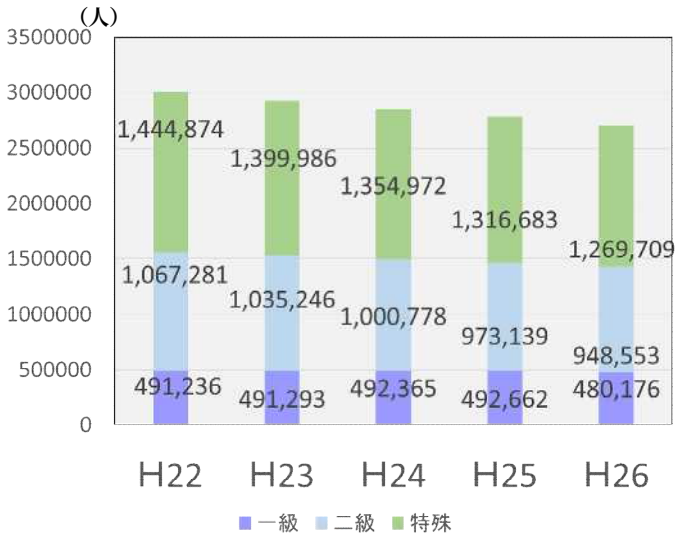
近年の海上交通の動向をみると、船舶通航量は減少傾向にあり、ふくそう海域における１日あたりの船舶通航量は、20 年前の約５割となっています。

また、小型船舶操縦免許有効者数が緩やかに減少しているほか、漁船隻数及び小型船舶在籍隻数も減少傾向となっています。

【ふくそう海域における通航船舶隻数の推移】



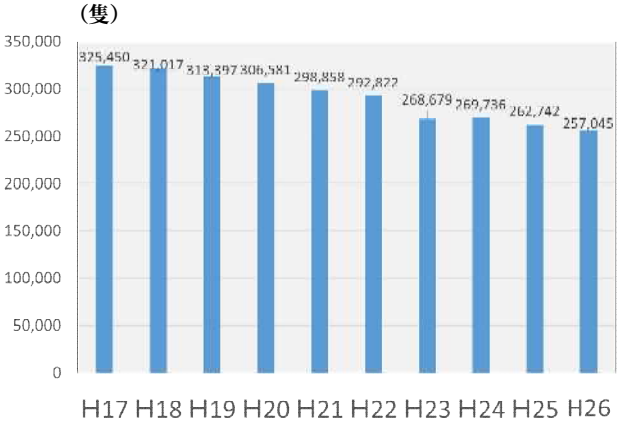
【小型船舶操縦免許有効者数の推移】



出典：海事レポート

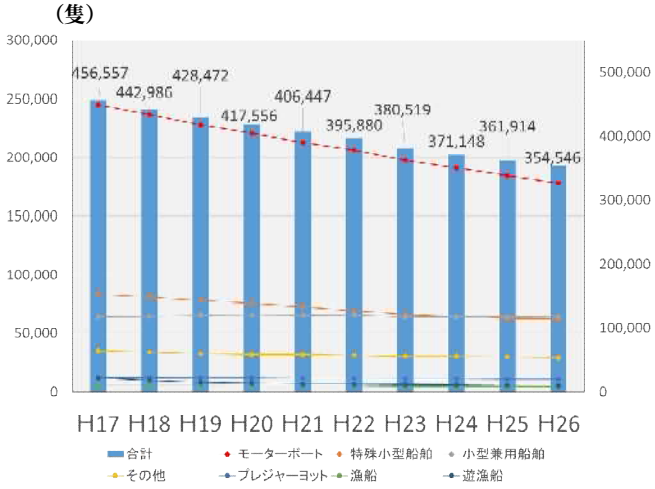
※　複数資格を有する者は各区分の操縦免許有効者数へ計上している。

【漁船隻数の推移】



出典：漁船統計表

【小型船舶在籍隻数の推移】



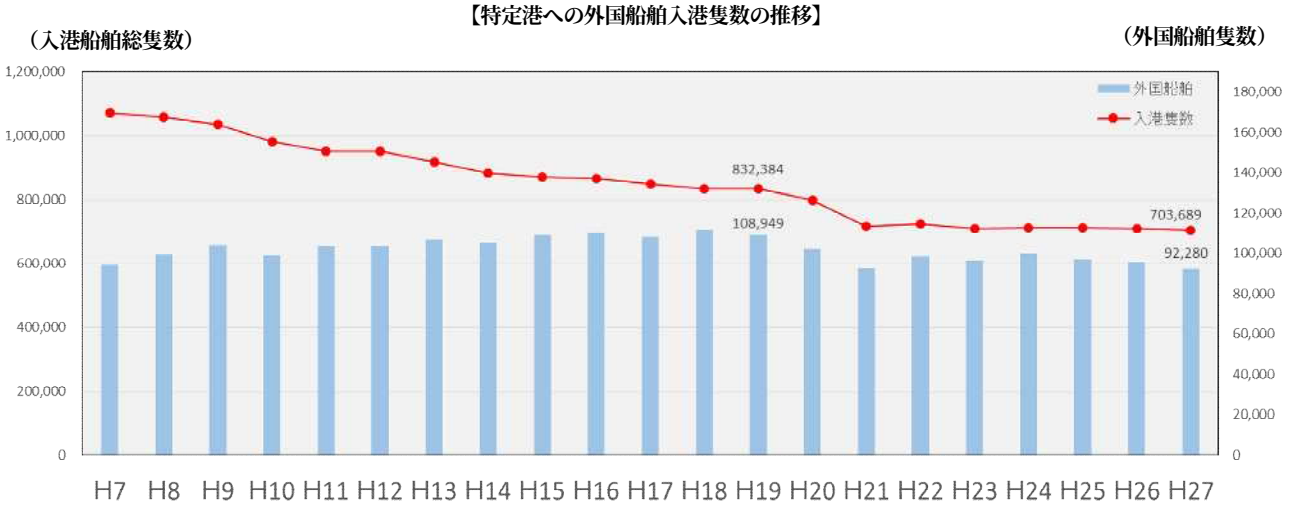
出典：小型船舶検査機構

※　在籍船とは、JCI の船舶検査の対象となる小型船舶のうち、有効な船舶検査証書を有している船舶（受検せず船舶検査証書が無効となった船舶などは含まれません。）

ふくそう海域の船舶通航量や漁船隻数及び小型船舶在籍隻数が減少する一方、船型をみてみると、輸送効率の向上やコスト削減を図るため、船舶の大型化が進んでおり、仮に船舶事故が発生した場合には、被害拡大の可能性が高まります。

また、我が国の特定港 86 港の入港船舶総隻数をみると、入港隻数全体は減少傾向にある中、外国船舶の入港隻数の割合は増加しています。我が国に入港する外国船舶は、国籍の多様化が進んでおり、また、我が国周辺海域での航法や地理を把握していない船員が操船している事例も多く見受けられる状況です。

【特定港への外国船舶入港隻数の推移】



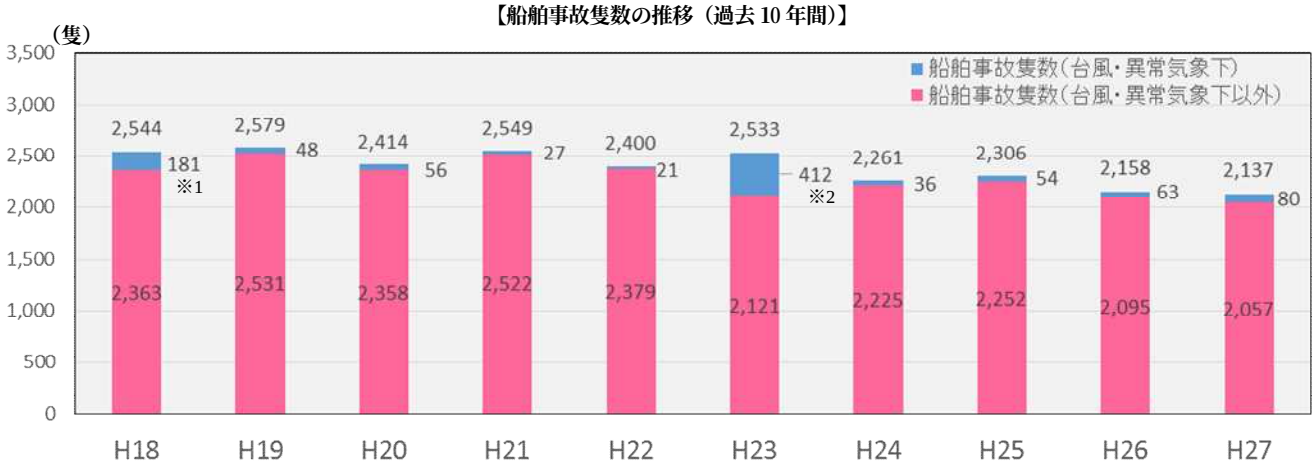
2　海難の発生状況と傾向

（1）船舶事故

イ　概観

平成 27 年に海上保安庁が認知した船舶事故は 2,137 隻で、前年より 21 隻減少し、平成 13 年から開始した統計手法では最少となっています。

【船舶事故隻数の推移（過去 10 年間）】



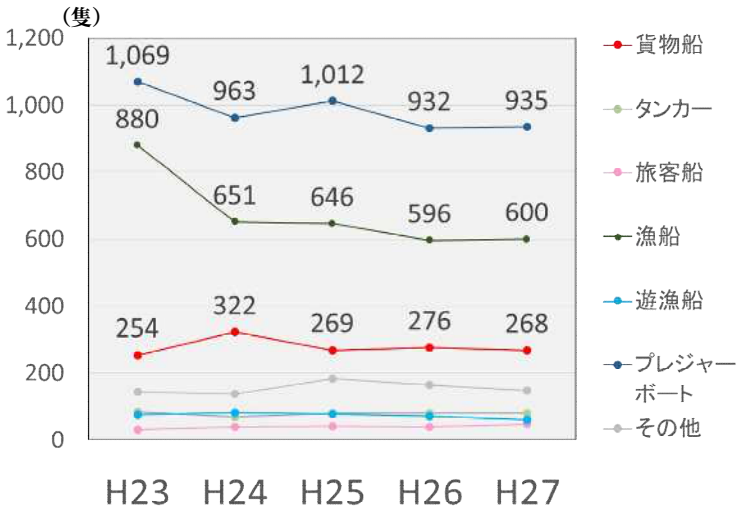
※1：発達した低気圧によるもの（平成 18 年）を含む、※2：山陰地方豪雪によるもの（平成 23 年）を含む

（イ）船舶種類別

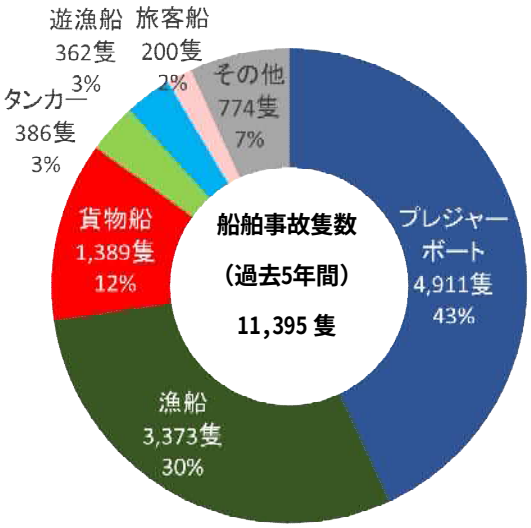
平成 27 年の船舶種類別の隻数は、プレジャーボート 935 隻（44%）、漁船 600 隻（28%）、貨物船 268 隻（13%）の順となっています。

過去 5 年間の船舶種類別の隻数はプレジャーボート、漁船、貨物船の順となっており、いわゆる小型船舶（プレジャーボート、漁船、遊漁船）が 76%を占めています。

【船舶種類別の推移（過去 5 年間）】



【船舶種類別の割合（過去 5 年間）】

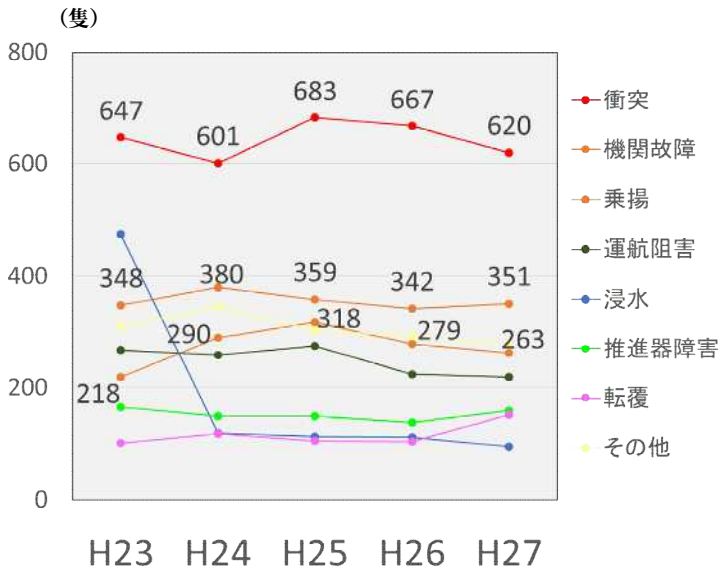


（ロ）事故種類別

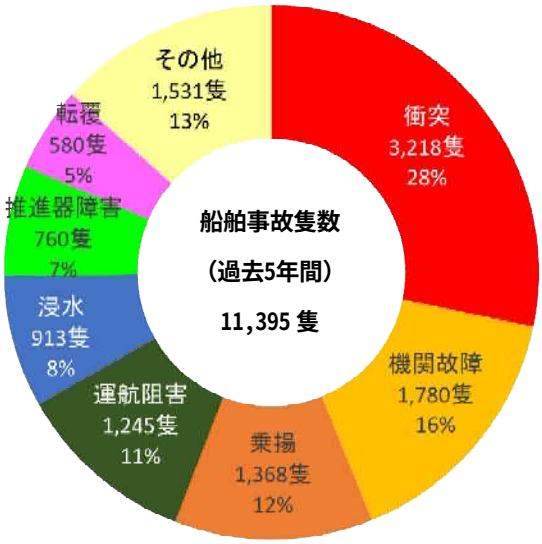
平成 27 年の事故種類別の隻数は、衝突 620 隻（29%）、機関故障 351 隻（16%）、乗揚 263 隻（12%）の順となっています。

過去 5 年間の事故種類別の隻数においても、衝突、機関故障、乗揚の順となっています。

【事故種類別の推移（過去 5 年間）】



【事故種類別の割合（過去 5 年間）】

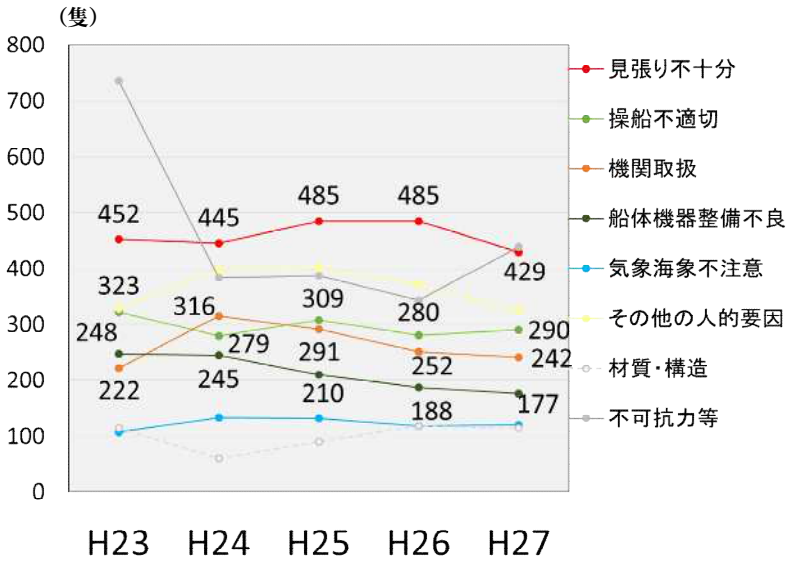


（ハ）事故原因別

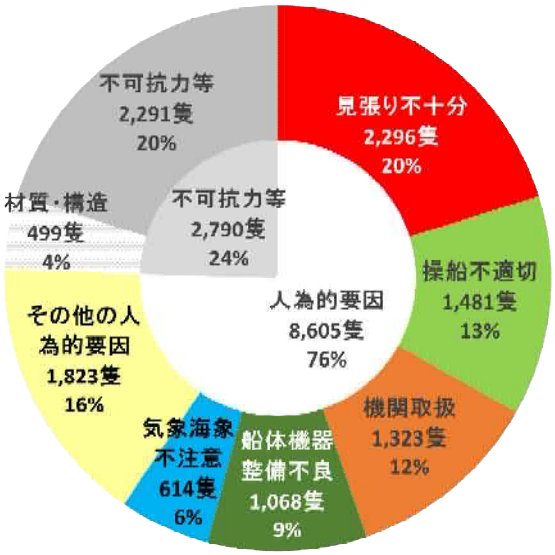
平成 27 年の事故原因別の隻数は、見張り不十分 429 隻（20%）、操船不適切 290 隻（14%）、機関取扱 242 隻（11%）の順となっています。

過去 5 年間の事故原因別の隻数は、見張り不十分 2,296 隻（20%）、操船不適切 1,481 隻（13%）、機関取扱 1,323 隻（12%）の順となっています。

【事故原因別の推移（過去 5 年間）】



【事故原因別の割合（過去 5 年間）】

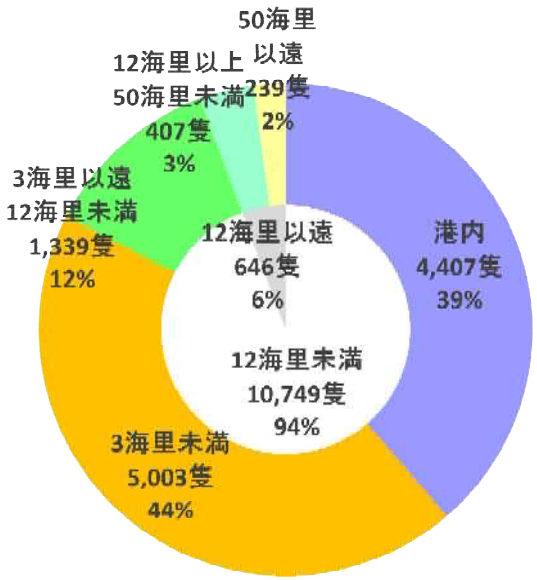


（ニ）距岸別

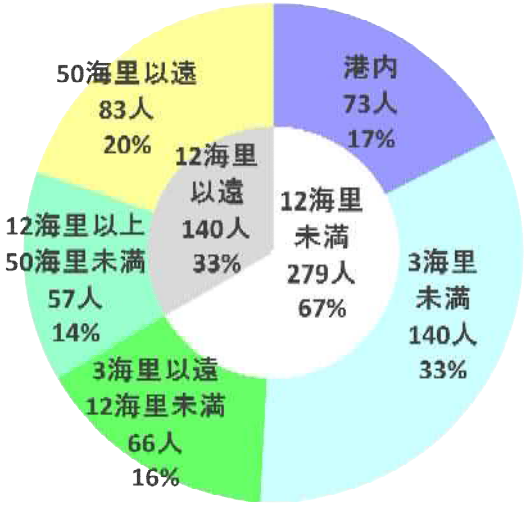
過去 5 年間の船舶事故の 94%が陸岸から 12 海里未満で発生しています。

一方、過去 5 年間の船舶事故に伴う死者・行方不明者の 33%は 12 海里以遠で発生しており、陸から遠く離れるほど、事故隻数に対する死者・行方不明者数の割合が高くなる傾向となっています。

【距岸別の割合（過去 5 年間）】



【距岸別船舶事故に伴う死者行方不明者の割合（過去 5 年間）】



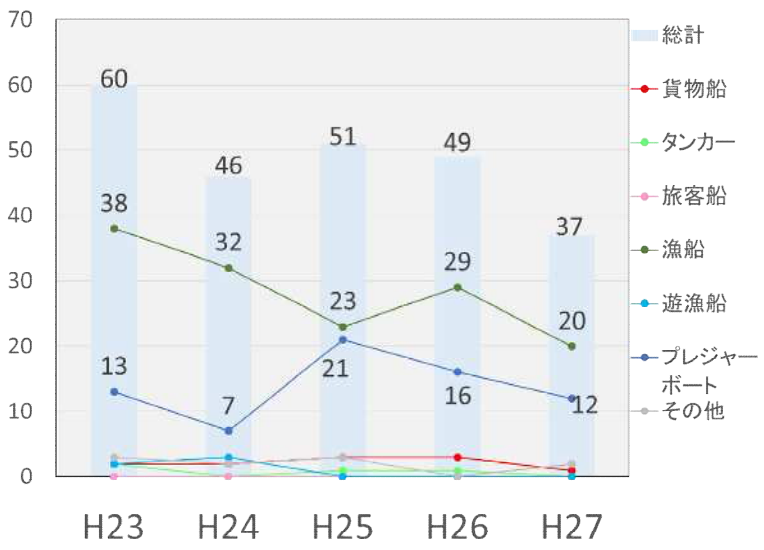
（ホ）船舶事故に伴う死者・行方不明者及び負傷者

平成 27 年の死者・行方不明者を伴う船舶事故の隻数は 37 隻で、平成 26 年（49 隻）と比較すると 12 隻減少となっています。船舶種類別では、漁船 20 隻（54%）、プレジャーボート 12 隻（32%）の順となっています。

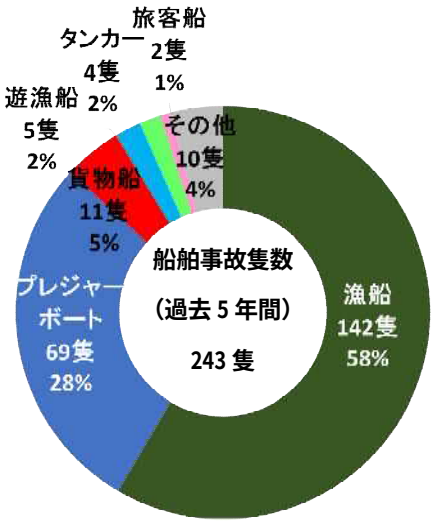
過去 5 年でも、漁船 142 隻（58%）、プレジャーボート 69 隻（28%）で約 86%を占めています。

平成 27 年の船舶事故に伴う死者・行方不明者数は 48 人で、平成 26 年（100 人）と比較すると 52 人（52%）減少となっています。また、負傷者数は 208 人で、平成 26 年（269 人）と比較すると 61 人（23%）減少となっています。

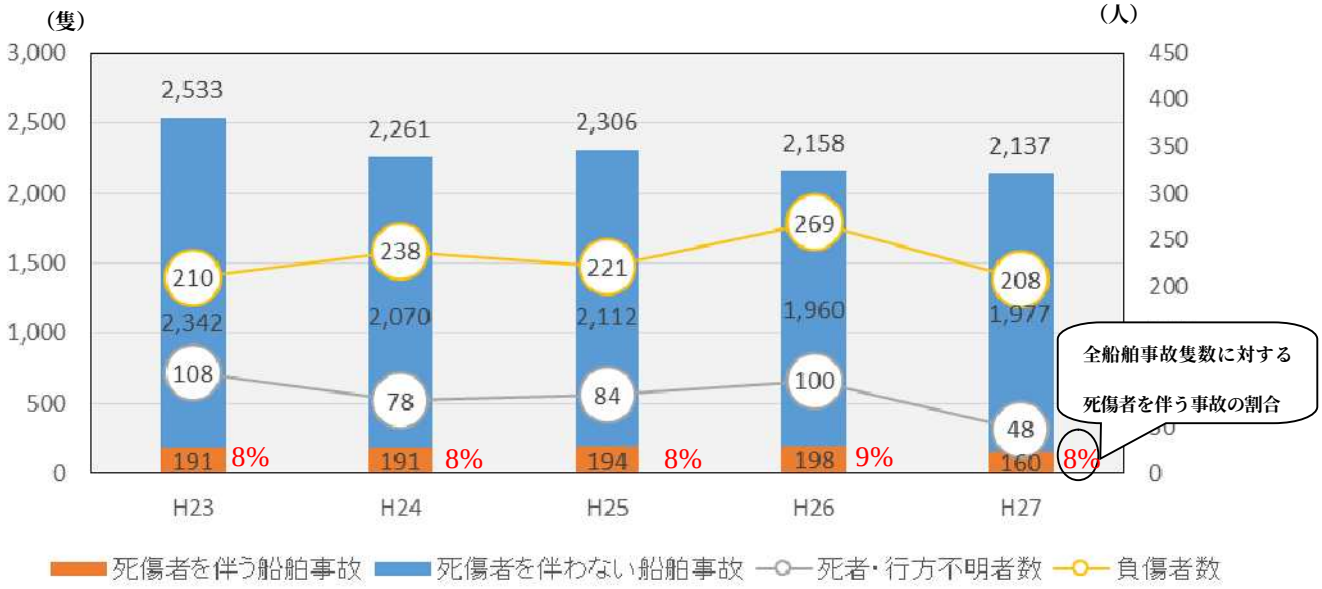
【死者・行方不明者を伴う船舶事故隻数の推移（過去 5 年間）】



【死者･行方不明者を伴う船舶事故の船舶種類別の割合（過去 5 年間）】



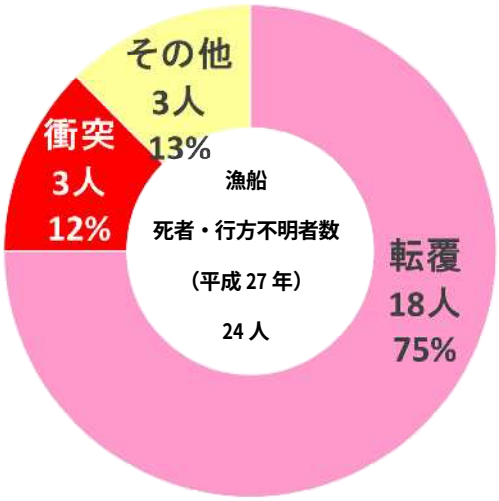
【船舶事故に伴う※死傷者の推移（過去 5 年間）】



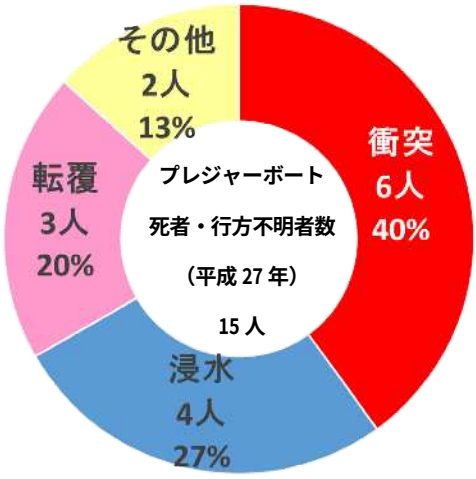
※　死傷者とは、死者・行方不明者及び負傷者の合計をいう。

平成 27 年の漁船及びプレジャーボートの死者・行方不明者を伴う船舶事故の事故種類別でみると、漁船は転覆 18 人（73%）、衝突 3 人（12%）その他 3 人（13%）の順となっており、プレジャーボートは衝突 6 人（40%）、浸水 4 人（27%）、転覆 3 人（20%）の順となっています。

【死者・行方不明者を伴う漁船事故の割合（平成 27 年）】

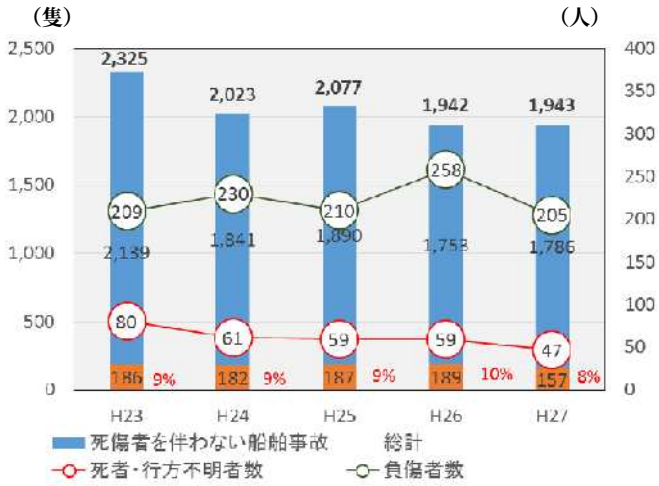


【死者・行方不明者を伴うプレジャーボート事故の割合（平成 27 年）】



平成 27 年の日本船の船舶事故に伴う死者・行方不明者数は 47 人で前年と比べ 12 人（20%）減少となっており、負傷者数は 205 人で前年と比べ 53 人（21%）減少となっています。外国船の船舶事故に伴う死者・行方不明者数は 1 人で前年と比べ 40 人（98%）減少となっており、負傷者数は 3 人で前年と同数になっています。

【日本船の船舶事故及び死傷者の推移（過去 5 年間）】



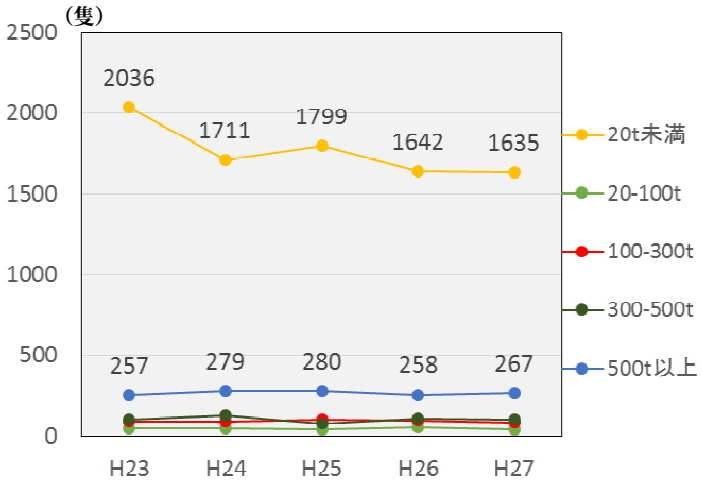
【外国船の船舶事故及び死傷者の推移（過去 5 年間）】

（ヘ）トン数別

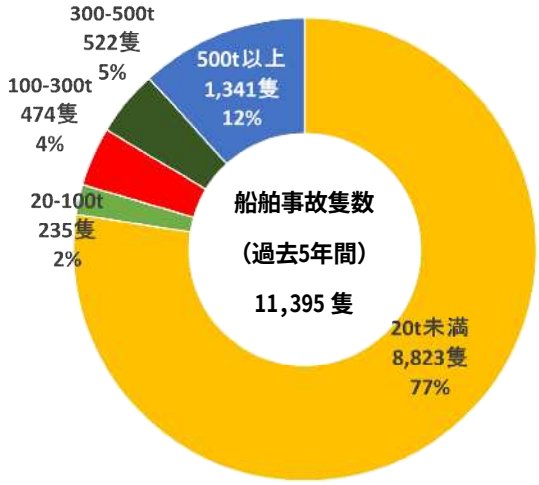
平成 27 年のトン階別の隻数は、20 トン未満 1,635 隻（77%）、500 トン以上 267 隻（12%）の順となっています。

過去 5 年間のトン階別の隻数は、20 トン未満が 77%を占めています。

【トン階別の推移（過去 5 年間）】



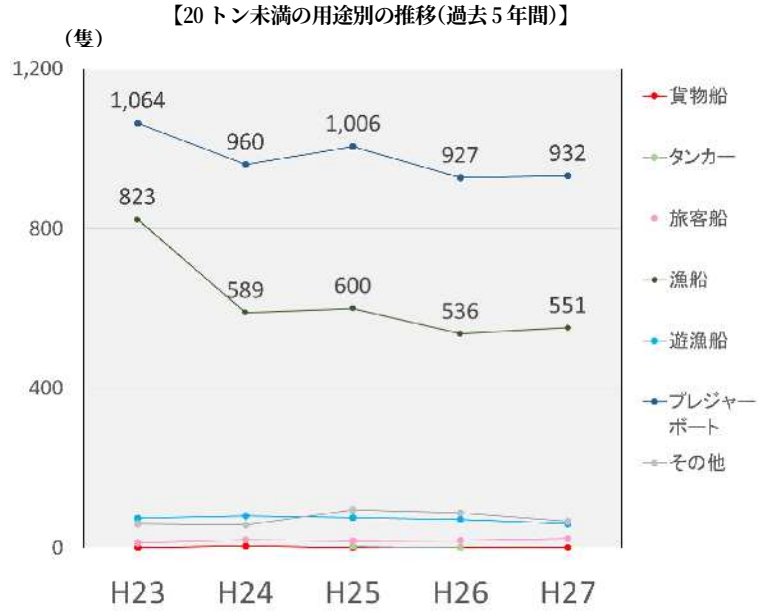
【トン階別の割合（過去 5 年間）】



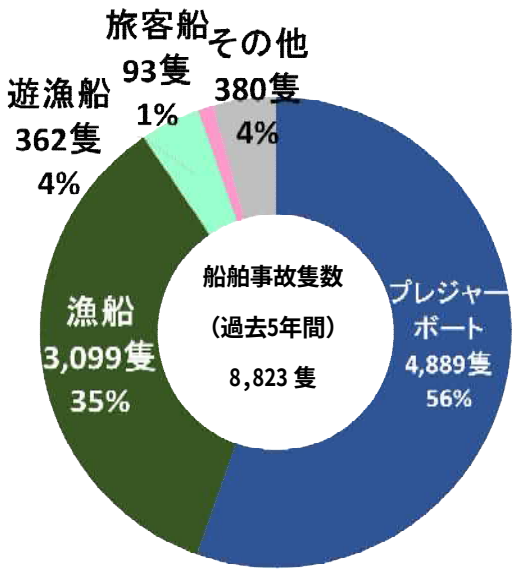
平成 27 年の 20 トン未満の用途別の隻数は、プレジャーボート 932 隻（57%）、漁船 551 隻（34%）、遊漁船 61 隻（4%）の順となっています。

過去 5 年間の 20 トン未満の用途別の隻数は、プレジャーボート、漁船、遊漁船の順となっています。

【20 トン未満の用途別の推移（過去 5 年間）】



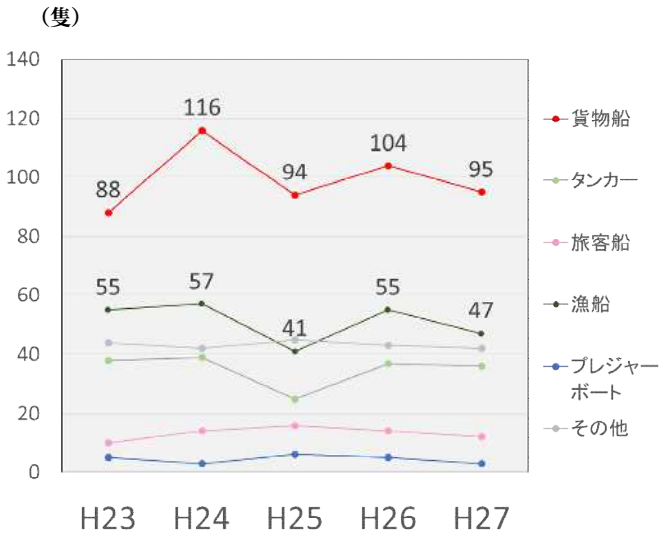
【20 トン未満の用途別の割合（過去 5 年間）】



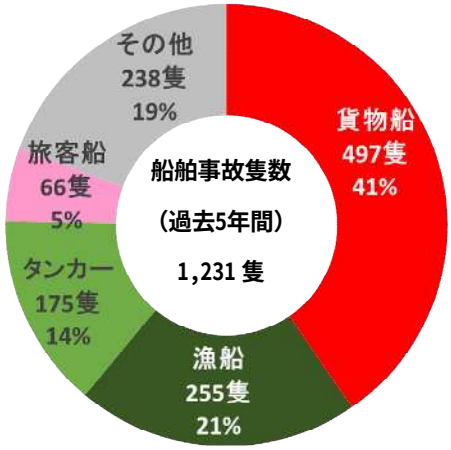
平成 27 年の 20-500 トン未満の用途別の隻数は、貨物船 95 隻（40%）、漁船 47 隻（20%）の順となっています。

過去 5 年間の 20-500 トン未満の用途別の隻数は、貨物船、漁船、タンカーの順となっています。

【20-500 トン未満の用途別の推移（過去 5 年間）】



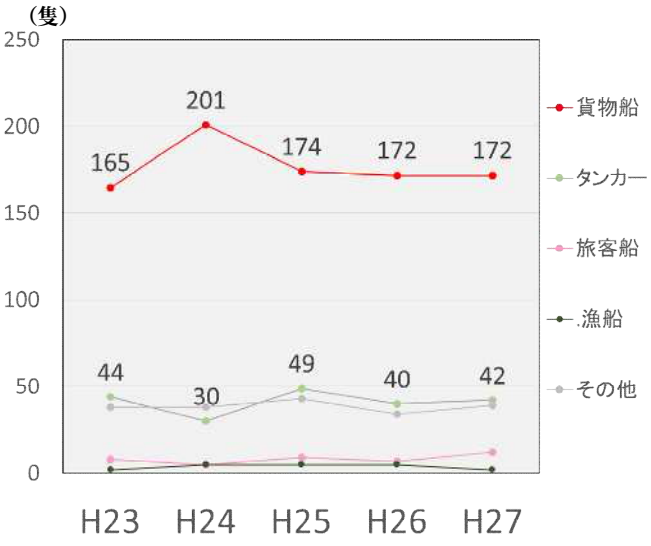
【20-500 トン未満の用途別の割合（過去 5 年間）】



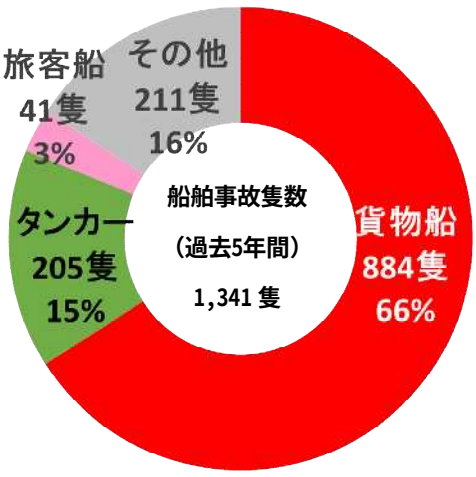
平成 27 年の 500 トン以上の用途別の隻数は、貨物 172 隻（64%）、タンカー42 隻（16%）の順となっています。

過去 5 年間の 500 トン以上の用途別の隻数は、貨物船、タンカー、旅客船の順となっています。

【500 トン以上の用途別の推移（過去 5 年間）】



【500 トン以上の用途別の割合（過去 5 年間）】



ロ　平成 27 年船舶事故状況

（イ）船舶種類別の事故の特徴

a　プレジャーボートの事故

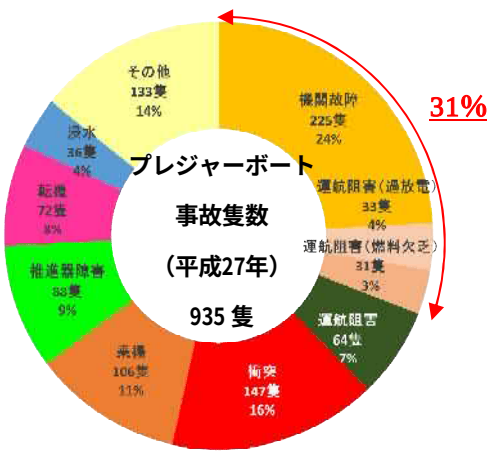
平成 27 年のプレジャーボートの事故は 935 隻で、船舶種類別の隻数では最も多く、全船舶事故隻数の 44%を占めています。

平成 27 年の事故種類別の隻数は、機関故障 225 隻（24%）、衝突 147 隻（16%）、運航阻害 128 隻（14%）、乗揚 106 隻（11%）の順となっています。

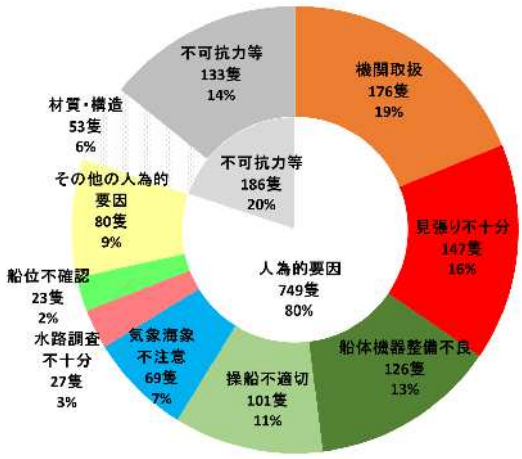
プレジャーボートの機関故障事故は平成 15 年まで衝突事故より低い水準でしたが、平成 16 年以降は逆転し、機関故障事故が上回っています。

平成 27 年の事故原因別の隻数は、機関取扱 176 隻（19%）、見張り不十分 147 隻（16%）、船体機器整備不良 126 隻（13%）の順となっており、人為的要因によるものが 749 隻（80%）となっています。

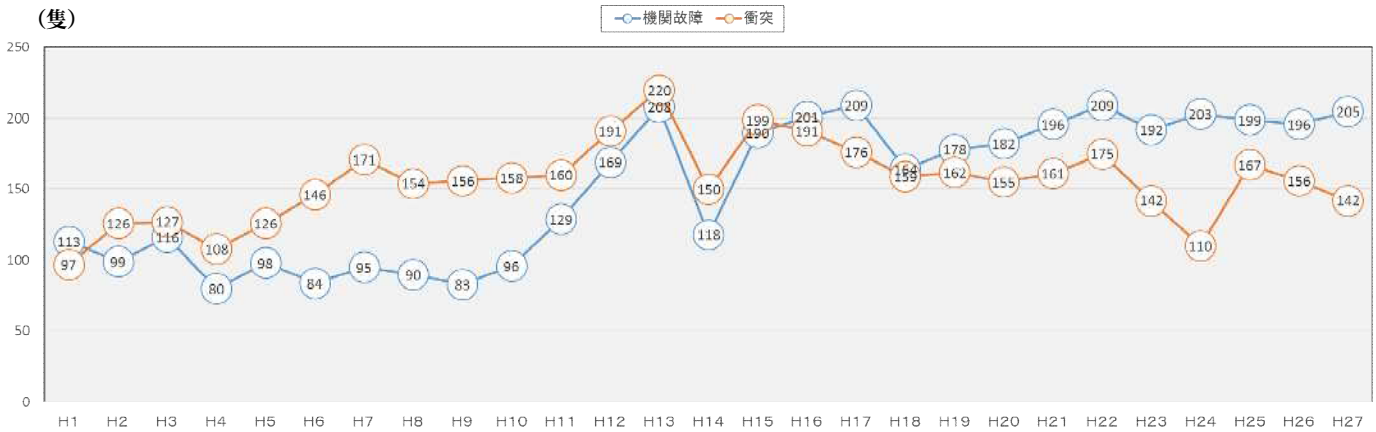
【事故種類別の割合（平成 27 年）】



【事故原因別の割合（平成 27 年）】



【機関故障と衝突事故隻数の推移（平成元年から平成 27 年）】



（a） 機関故障等事故（機関故障、過放電、燃料欠乏）

過去 5 年間のプレジャーボート機関故障等（機関故障、運航阻害（過放電及び燃料欠乏のみ）をいう。以下同じ。）事故は、1,415 隻（29%）となっています。

過去 5 年間の事故原因別の割合は、機関取扱 746 隻（53%）、船体機器整備不良 319 隻（22%）の順となっており、人為的要因によるものが 1,094 隻（77%）となっています。

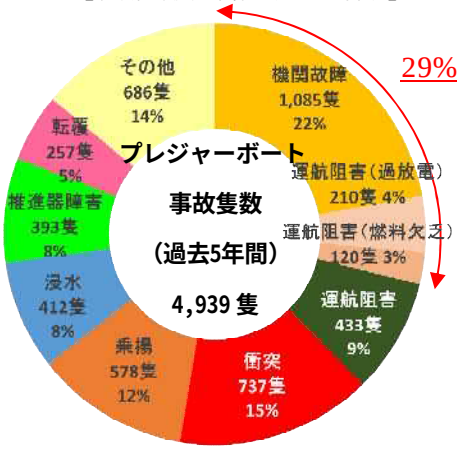
プレジャーボートの機関故障事故は平成 16 年以降、ほぼ横ばい、全体減少傾向の中、機関故障事故の発生割合は微増傾向となっています。

機関故障等事故は、日頃の適切な整備や発航前点検の実施によって未然に防止することができます。

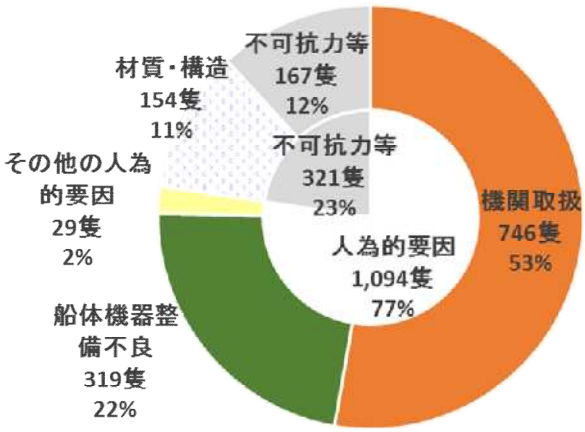
【機関故障及び運航阻害の内容】

機関故障	燃料系	燃料フィルタの汚れを確認せず出港し、フィルタが詰まったもの。
	電気系	点火プラグやセルモータの不具合を放置し、沖合で機関が始動できなくなったもの。
	冷却水系	海水ポンプインペラを長時間交換せず使用し、インペラが破損、機関停止したもの。
	軸系	クラッチオイルの量を確認せず機関を始動し、焼き付いたもの。
運航阻害	過放電	エンジンを止めたまま、沖合で魚群探知機やレーダを使用しつづけたもの。
	無人漂流	係留用のロープが長い間の使用による劣化により切れ、漂流したもの。
	燃料欠乏	燃料残量を確認せずに出港し、燃料切れとなり、漂流したもの。

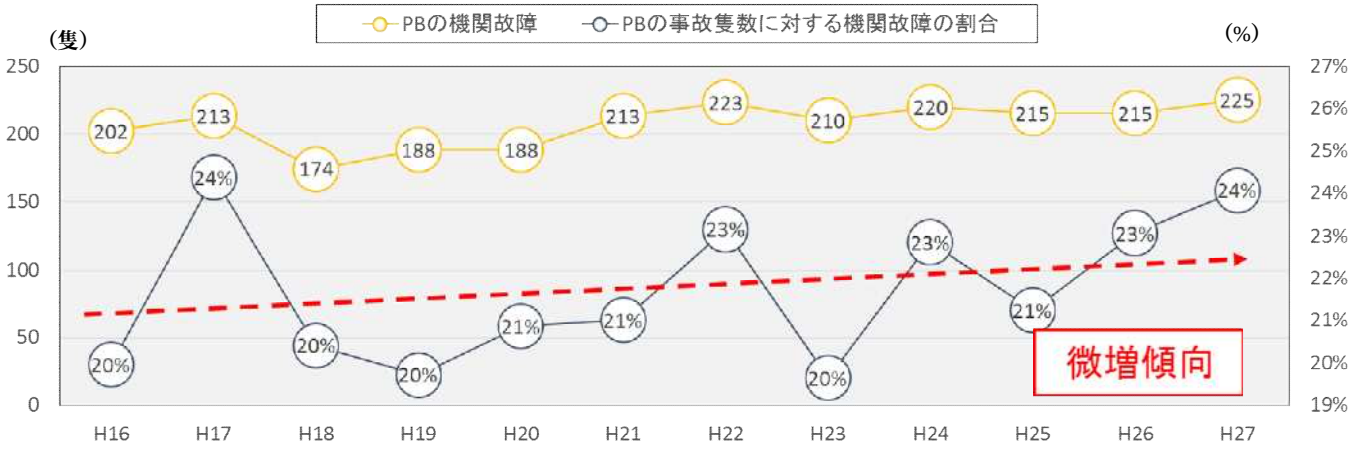
【事故種類別の割合（過去 5 年間）】



【機関故障等事故原因別の割合（過去 5 年間）】



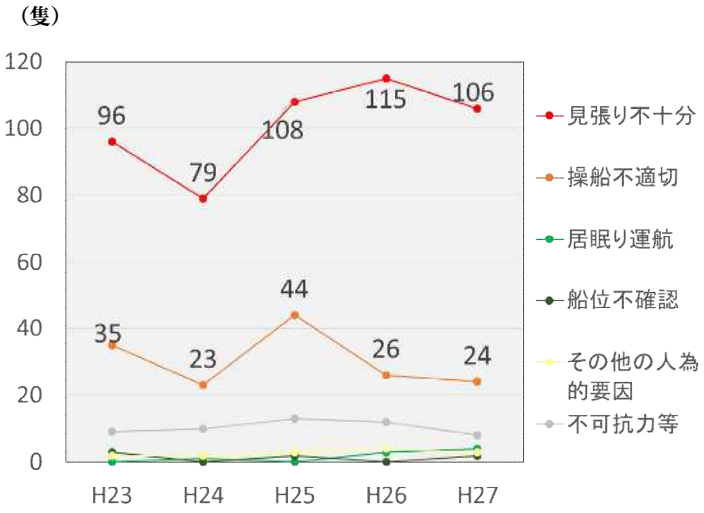
【プレジャーボートの機関故障及びプレジャーボートの事故隻数に対する割合の推移の推移（過去 10 年間）】



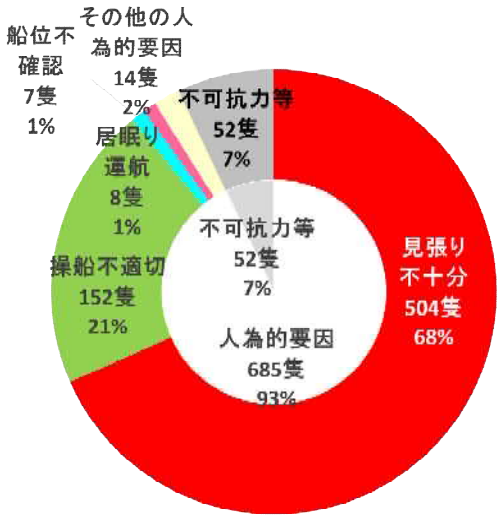
（b） 衝突事故

平成 27 年のプレジャーボートの衝突事故 147 隻について事故原因別に見ると、見張り不十分 106 隻（72%）、操船不適切 24 隻（16%）の順となっており、過去 5 年でも、これら人為的要因によるものが 93%を占めています。

【事故原因別の推移（過去 5 年間）】



【事故原因別の割合（過去 5 年間）】



（c） 水上オートバイの事故

平成 27 年の水上オートバイの事故は 70 隻、これに伴う死傷者数は 16 人となっています。

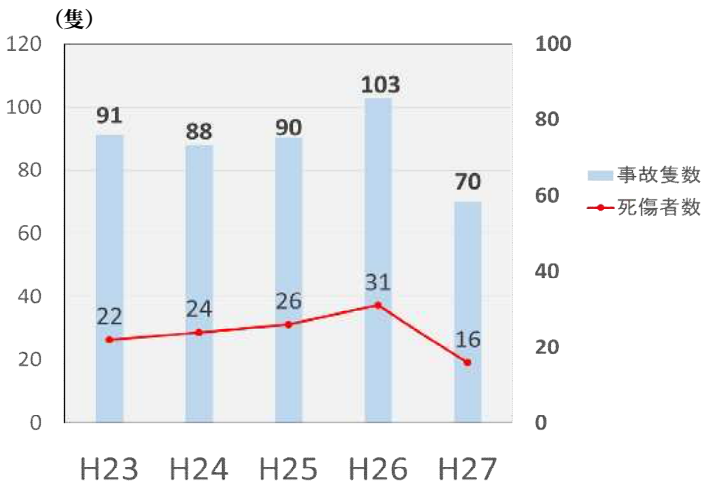
過去 5 年間の水上オートバイの事故 442 隻について事故種類別に見ると、衝突が 115 隻（26%）で最も多くなっています。

平成 27 年の死傷者を伴う水上オートバイの事故種類別では、衝突 10 隻（83%）、その他 2 隻（17%）となっています。

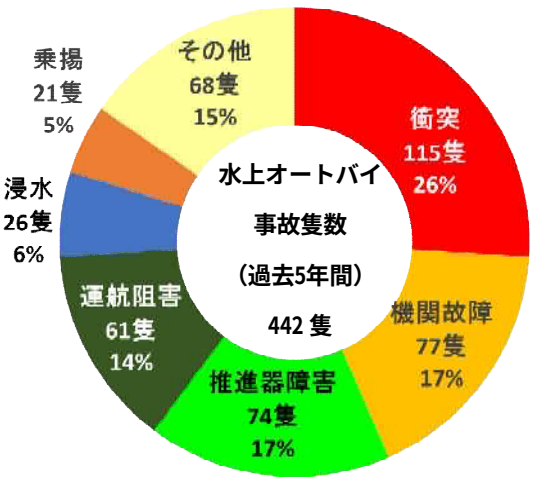
水上オートバイは、ひとたび事故が発生すると、その運航形態から操船者や同乗者が大けがを負う可能性が高くなります。

また、海域利用の競合による遊泳者との接触事故も発生しているため、注意が必要です。

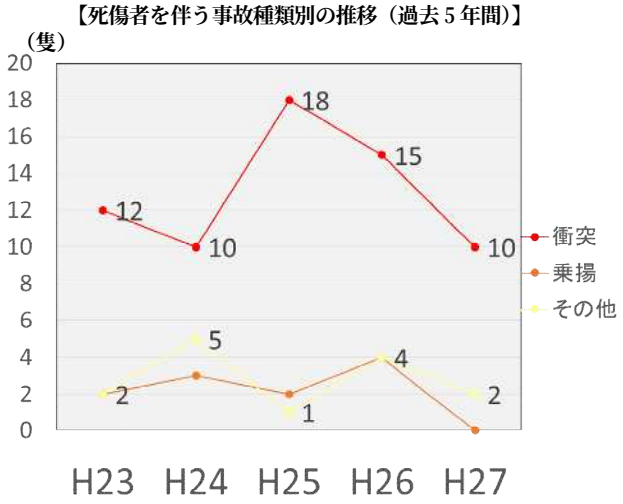
【事故隻数及び死傷者数の推移（過去 5 年間）】



【事故種類別の割合（過去 5 年間）】



【死傷者を伴う事故種類別の推移（過去５年間）】



（d）　ミニボートの事故

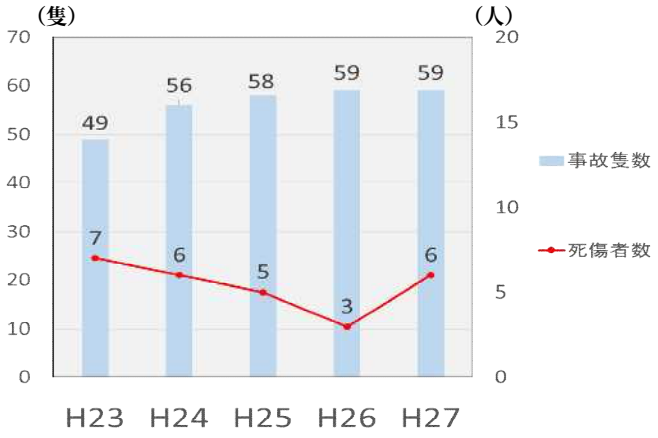
平成 27 年のミニボートの事故は 59 隻、これに伴う死傷者数は 6 人となっています。

過去 5 年間の事故種類別に見ると、機関故障 70 隻（25%）、転覆 68 隻（24%）、浸水 34 隻（12%）の順となっています。

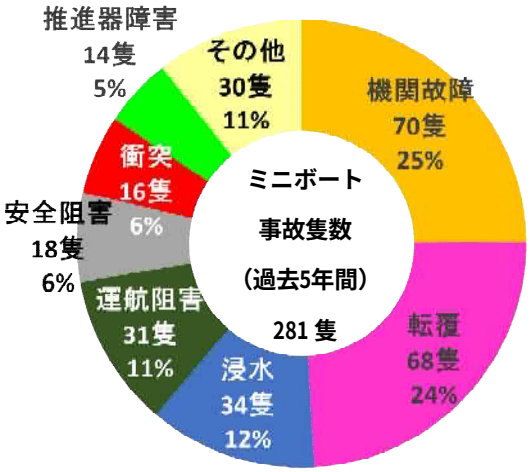
過去 5 年間の事故原因別に見ると、気象海象不注意によるものが 63 隻（22%）と最も多くなっています。

ミニボートは小型船舶操縦免許及び船舶検査が不要であり、小型軽量で持ち運びも便利である一方、復原性や耐航性が劣るため、注意が必要です。

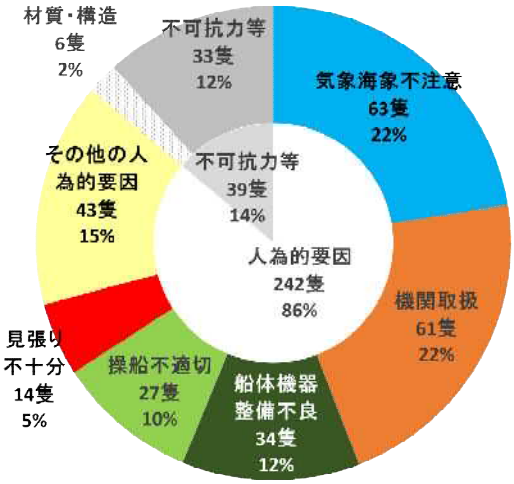
【事故隻数及び死傷者数の推移（過去５年間）】



【事故種類別の割合（過去５年間）】



【事故原因別の割合（過去５年間）】



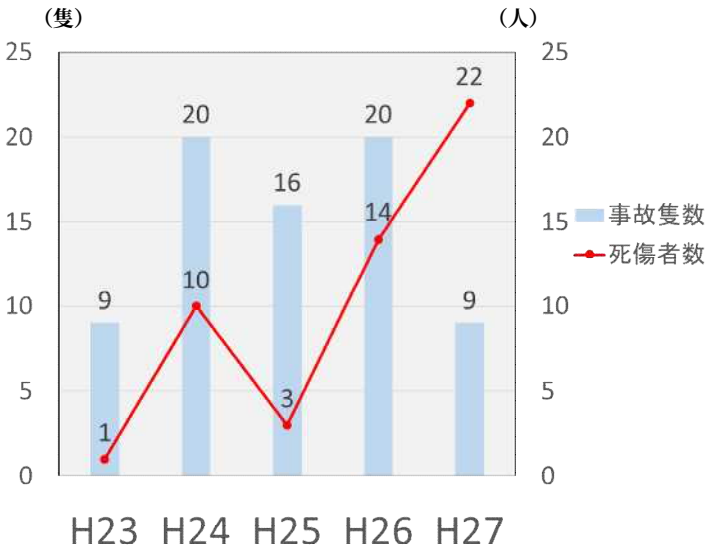
（e） 花火大会に関連した事故

プレジャーボートの事故の特徴の１つに、花火大会に関連した事故があります。

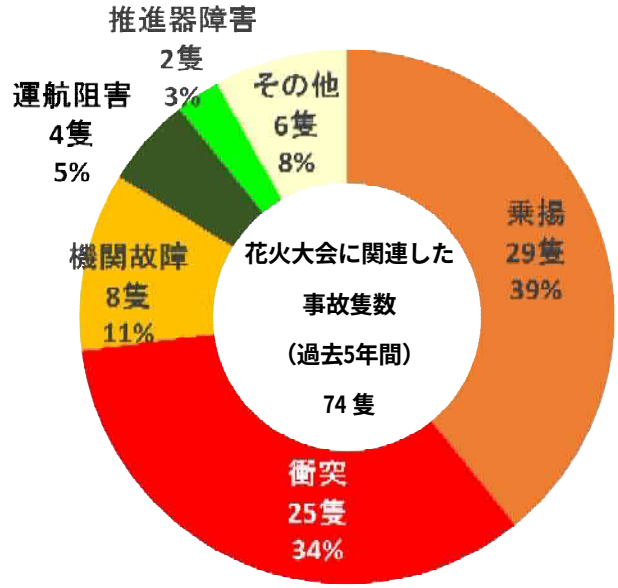
過去５年間の全船舶事故のうち花火大会観覧に関連した事故隻数は 74 隻で、平成 27 年は９隻発生しています。

花火大会に関連する事故は、花火大会終了後の帰港中の衝突事故や乗揚事故が多く、過去５年間の事故原因別に見ると、見張り不十分が 24 隻（67%）と最も多くなっています。

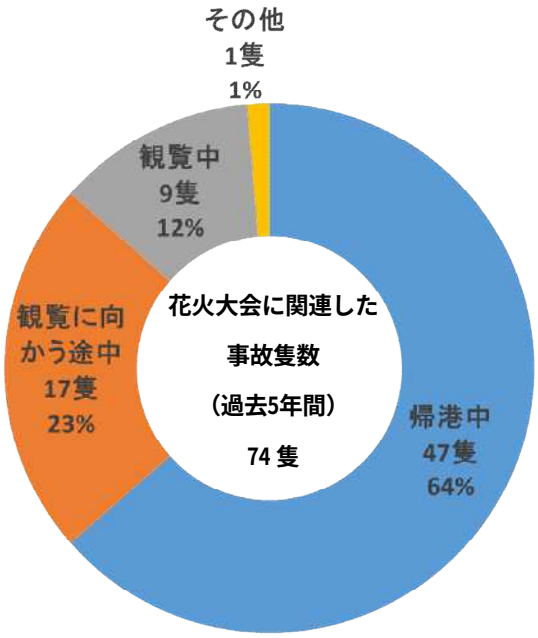
【事故隻数及び死傷者数の推移（過去５年間）】



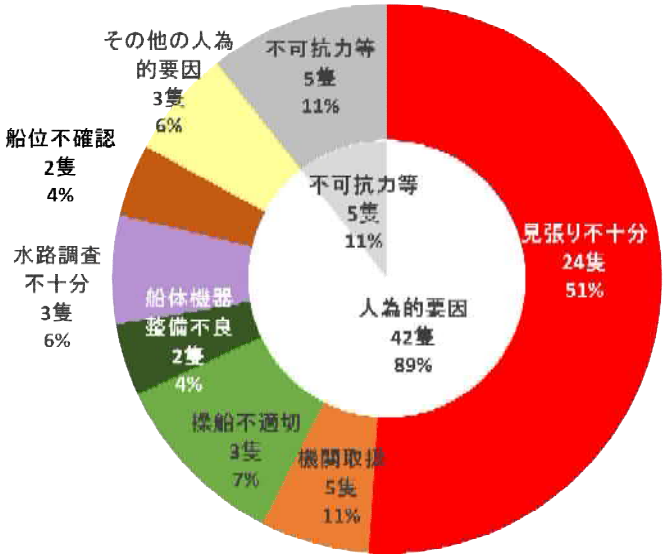
【事故種類別の割合（過去５年間）】



【事故船舶動態別の割合（過去５年間）】



【帰港中の事故原因別の割合（過去５年間）】



（ｆ）　操船者の年代別事故

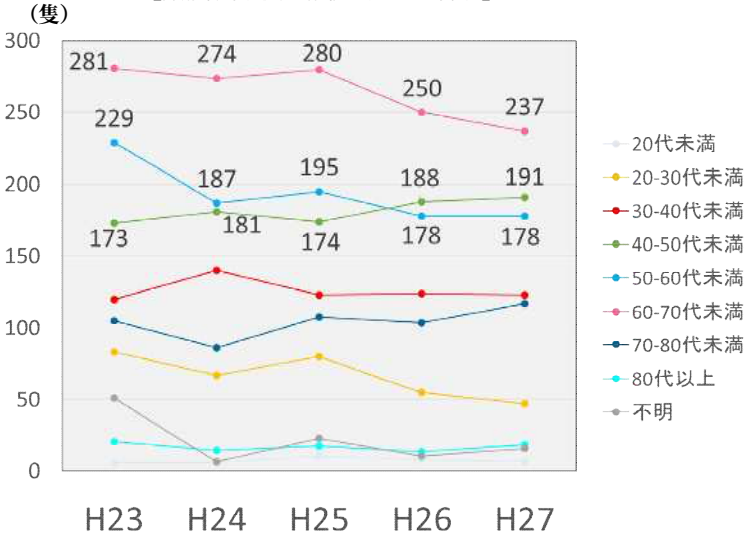
平成 27 年のプレジャーボートの事故船舶操船者年代別は、60 代 237 隻（25%）、40 代 191 隻（20%）、50 代 178 隻（19%）の順となっています。

過去 5 年間の割合は、60 代 1,322 隻（27%）、50 代 967 隻（20%）、40 代 907 隻（18%）の順となっています。

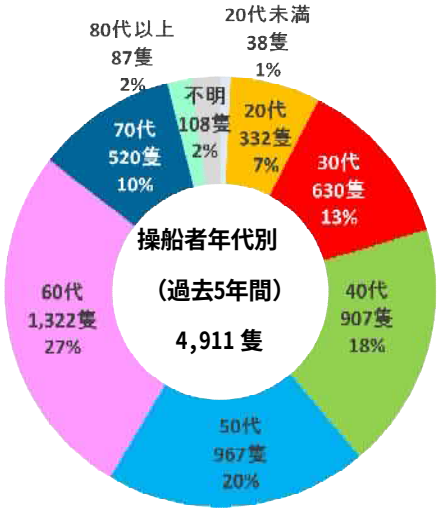
モーターボート事故の過去 5 年間の割合は、60 代 927 隻（31%）、50 代 613 隻（20%）、40 代 516 隻（17%）の順となっています。

水上オートバイ事故の過去 5 年間の割合は 30 代 165 隻（37%）、40 代 132 隻（30%）、20 代 90 隻（20%）の順となっています。

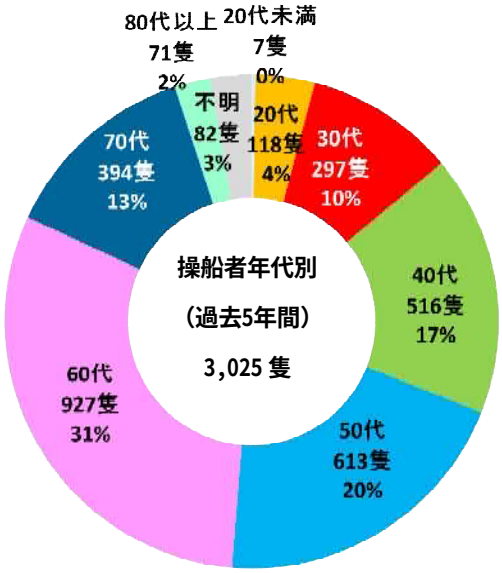
【操船者年代別の推移（過去 5 年間）】



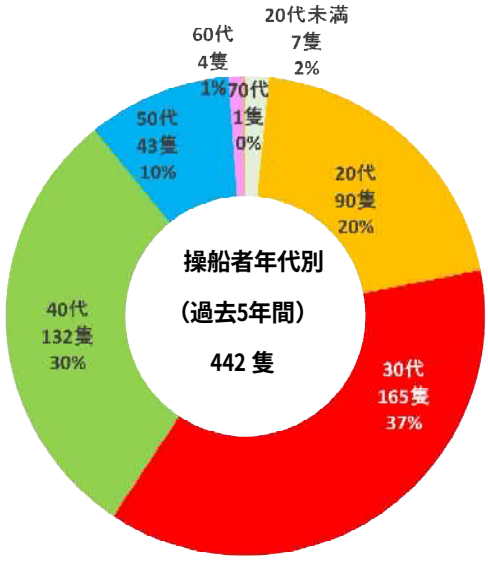
【操船者年代別の割合（過去 5 年間）】



【モーターボート操船者年代別の割合（過去 5 年間）】



【水上オートバイ操船者年代別の割合（過去 5 年間）】

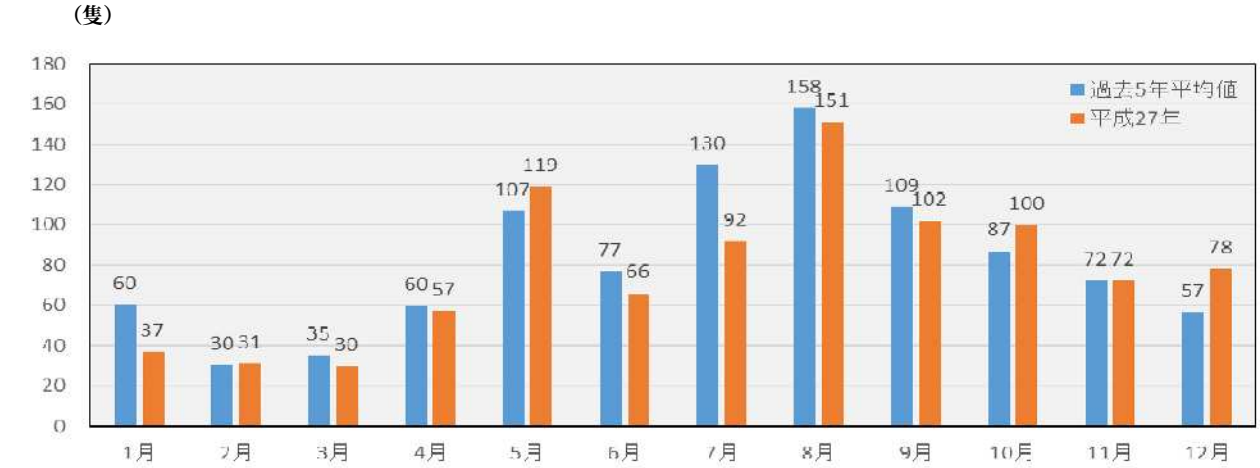


（g）　プレジャーボートの事故発生月日

例年、マリンレジャーが盛んになるゴールデンウィークから夏季にかけて増加傾向が見られます。

平成 27 年は、ゴールデンウィークのある 5 月から顕著に増加し、マリンレジャー活動が盛んになる夏季を中心に多く発生していますが、過去 5 年平均値と比べて 7 月が少なくなっています。

【プレジャーボート事故月別隻数の推移（平成 27 年）】

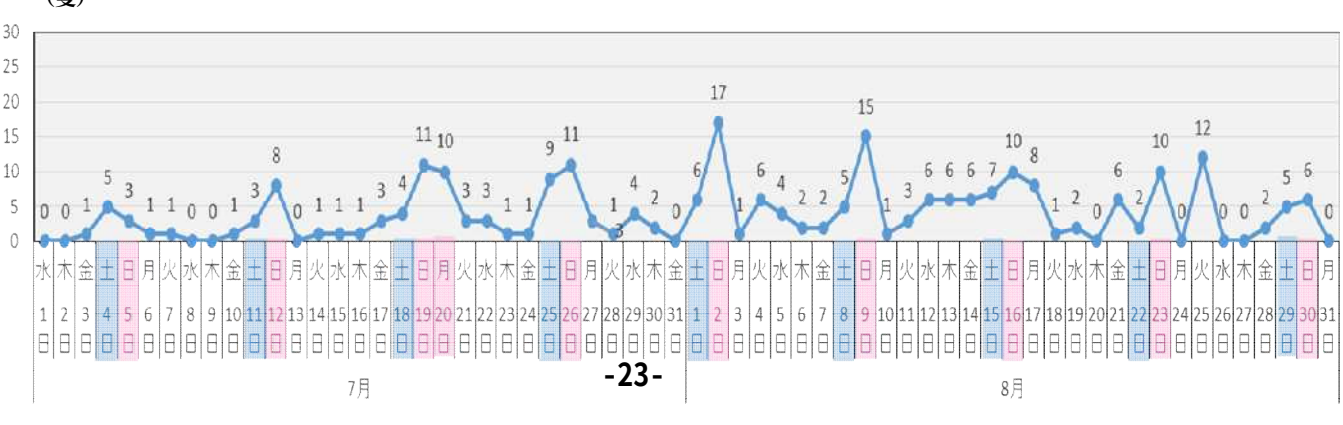


平成 27 年 4、5、7、8 月の日別隻数は、ゴールデンウィークがスタートする 4 月 29 日（土）から事故が増加し、5 月 4 日（日）みどりの日が 13 隻と最も多くなっています。

また、平成 27 年 7、8 月の日別隻数は土日や御盆の前後の土日を中心に多くなっています。

【プレジャーボート事故隻数 4、5 月の推移（平成 27 年）】

【プレジャーボート事故隻数 7、8 月の推移（平成 27 年）】

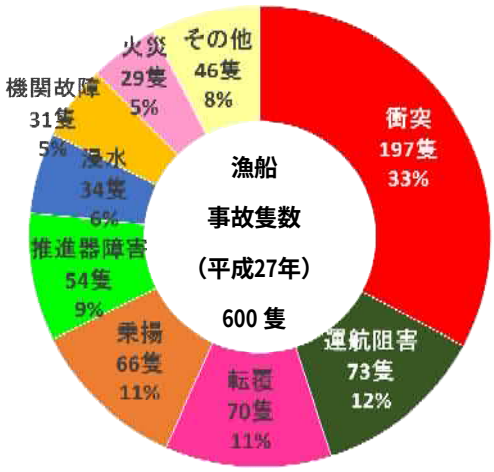


b　漁船の事故

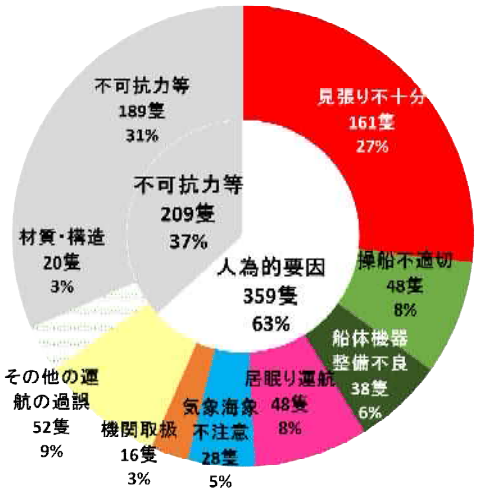
平成 27 年の事故種類別の隻数では、衝突 197 隻（33%）、運航阻害 73 隻（12%）、転覆 70 隻（11%）の順となっています。

平成 27 年の事故原因別の隻数では、見張り不十分 161 隻（27%）、操船不適切 48 隻（8%）、船体機器整備不良 38 隻（6%）となっており、人為的要因によるものが 359 隻（63%）となっています。

【事故種類別の割合（平成 27 年）】



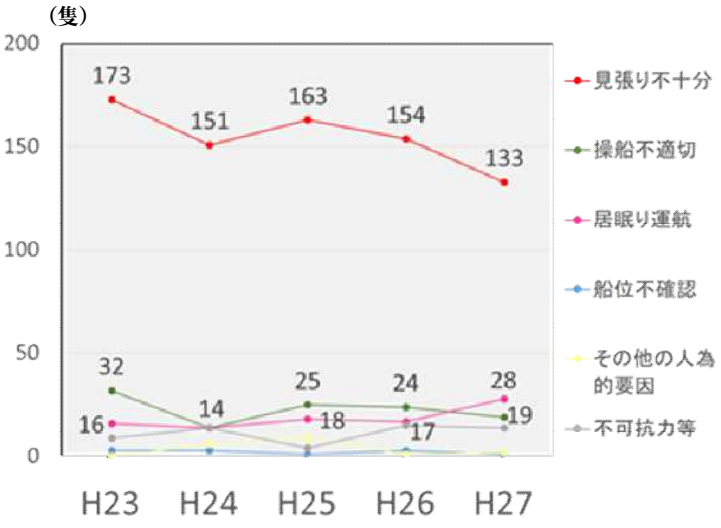
【事故原因別の割合（平成 27 年）】



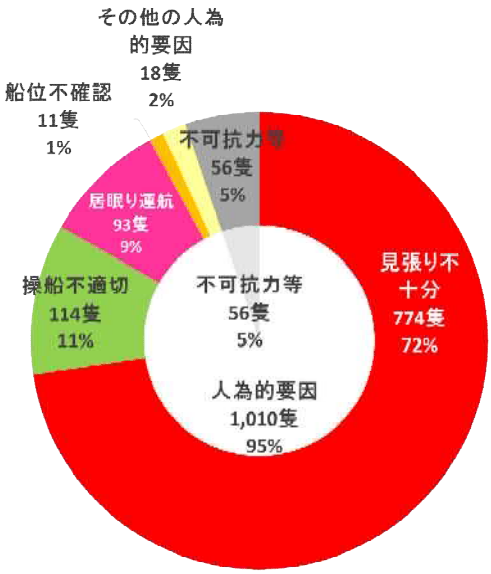
（a）　衝突事故

平成 27 年の漁船の衝突事故 197 隻について事故原因別に見ると、見張り不十分 133 隻（68%）、居眠り運航 28 隻（14%）、操船不適切 19 隻（10%）の順となっており、過去 5 年でも、これら人為的要因によるものが 1,010 隻（95%）となっています。

【衝突事故原因別の推移（過去 5 年間）】



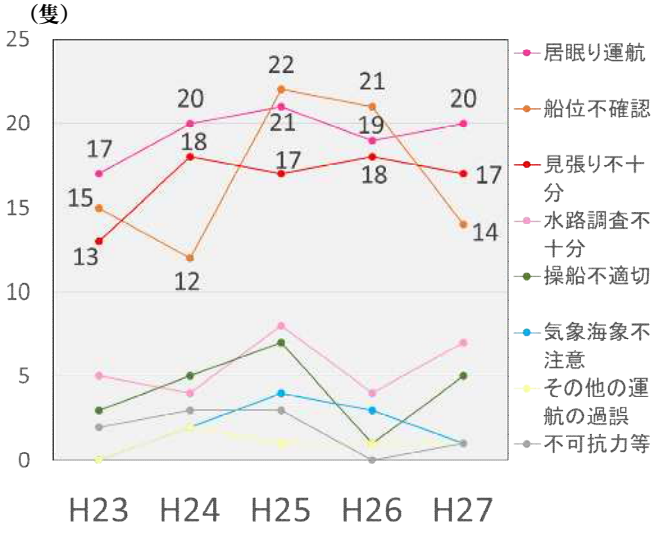
【衝突事故原因別の割合（過去 5 年間）】



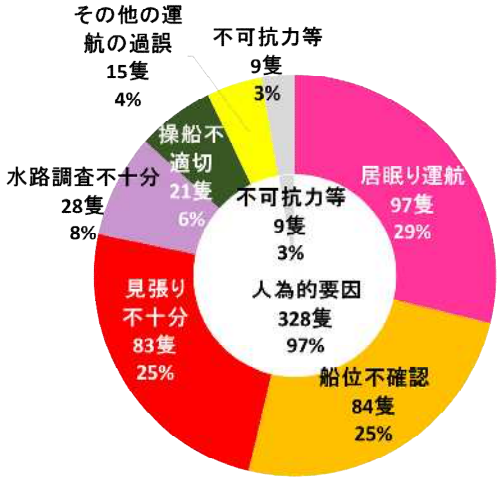
（b） 乗揚事故

平成 27 年の漁船の乗揚事故 66 隻について事故原因別に見ると、居眠り運航 20 隻（30%）、見張り不十分 17 隻（26%）、船位不確認 14 隻（21%）の順となっており、過去 5 年でも、これら人為的要因によるものが 97%を占めています。

【乗揚事故原因別の推移（過去 5 年間）】



【乗揚事故原因別の割合（過去 5 年間）】

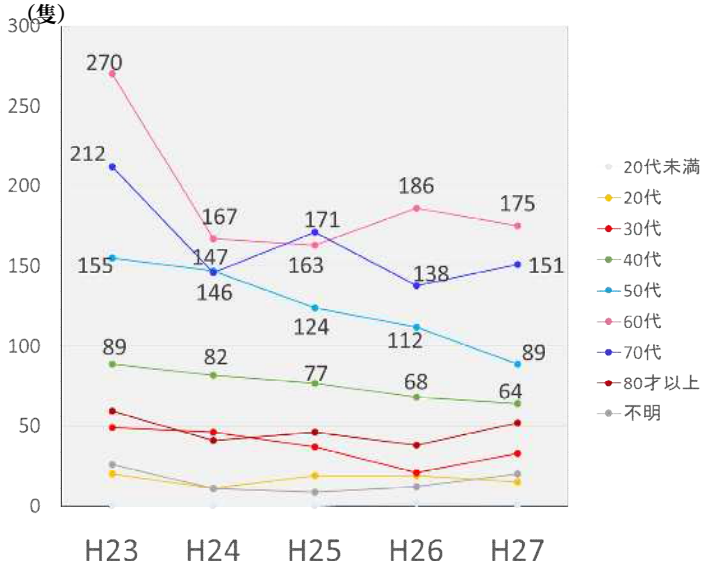


（c） 操船者の年代別事故

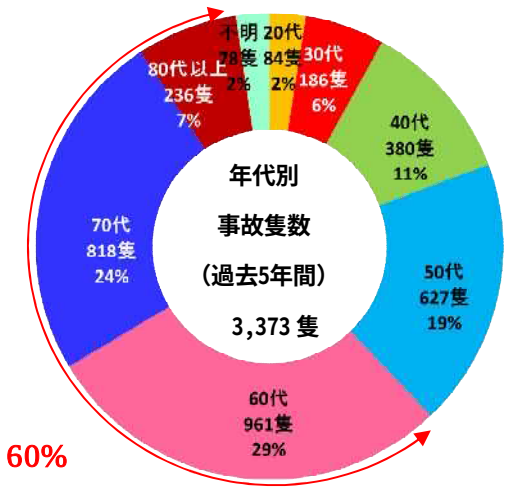
平成 27 年の漁船事故の操船者の年代別は 60 代 175 隻（29%）、70 代 151 隻（25%）、50 代 89 隻（15%）の順となっています。

過去 5 年間の操船者年代別の割合は、60 代以上が 60%を占めています。

【操船者年代別の推移（過去 5 年間）】

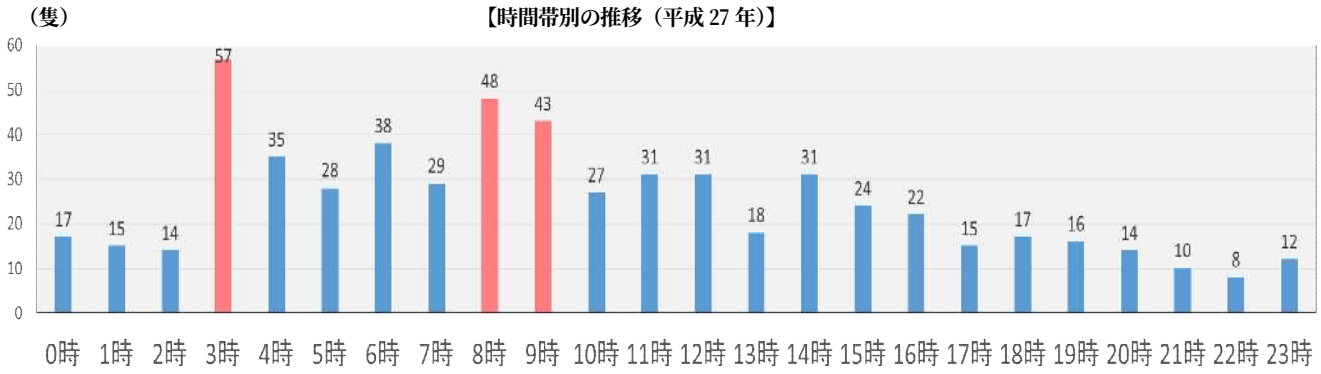


【操船者年代別の割合（過去 5 年間）】



（d） 時間帯別事故

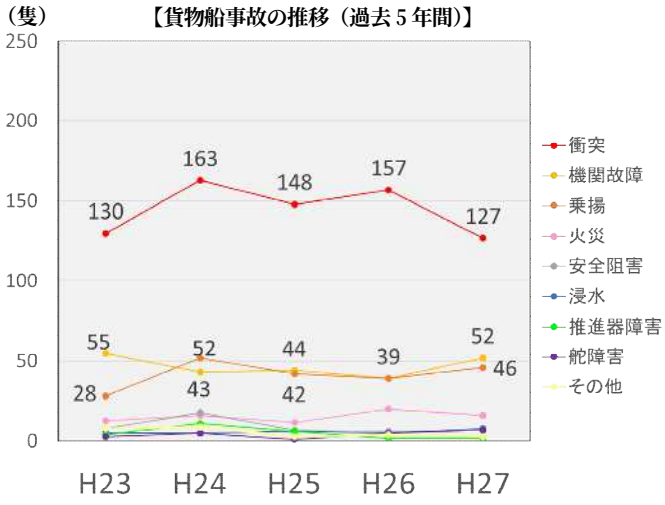
平成 27 年の漁船事故の時間帯別は、朝方から日中にかけて多く発生しています。

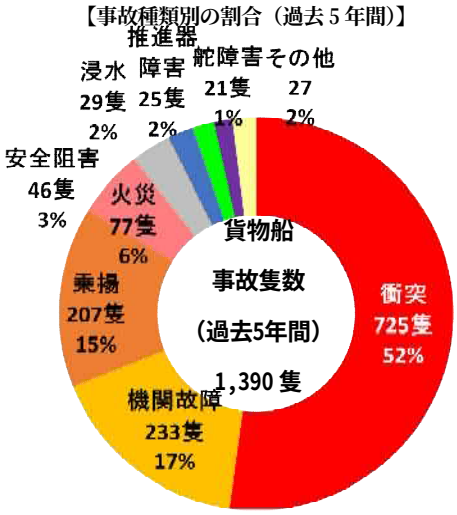


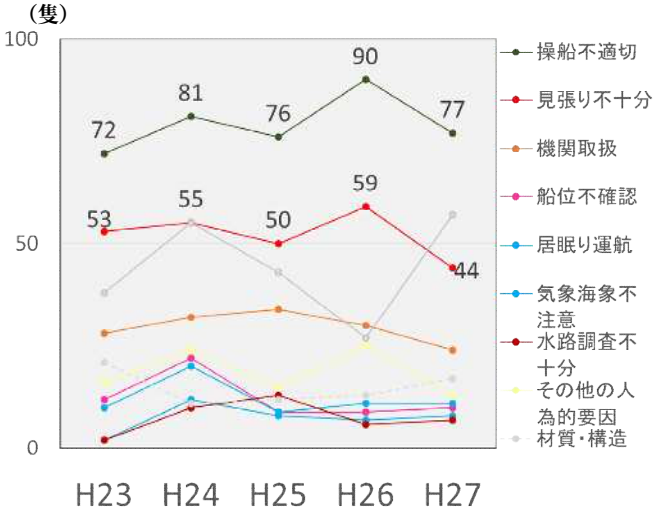
c 貨物船の事故

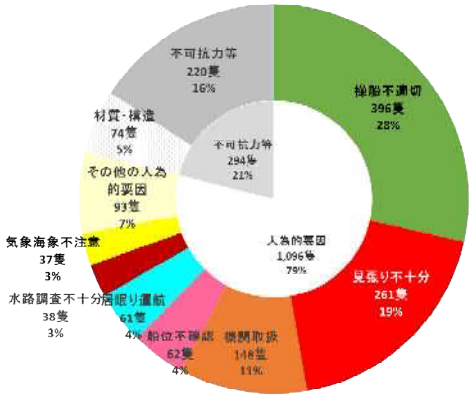
平成 27 年の事故種類別の隻数は、衝突 127 隻（47%）、機関故障 52 隻（19%）、乗揚 46 隻（17%）の順となっています。

平成 27 年の事故原因別の隻数は、操船不適切 77 隻（29%）、見張り不十分 44 隻（16%）の順となっており、過去５年でも、これら人為的要因によるものが 1,096 隻（79%）となっています。





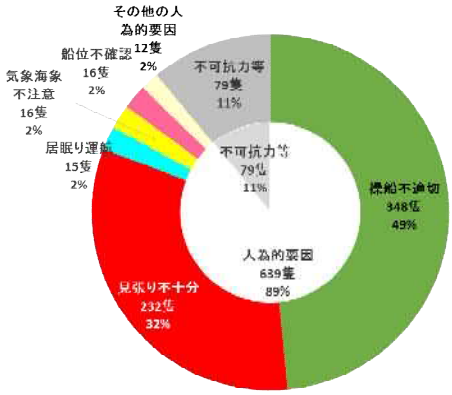




（a）　衝突事故

過去 5 年間の貨物船の衝突事故 725 隻の事故原因別に見ると、操船不適切 348 隻（49%）、見張り不十分 232 隻（32%）の順となっており、これら人為的要因によるものが 89%を占めています。

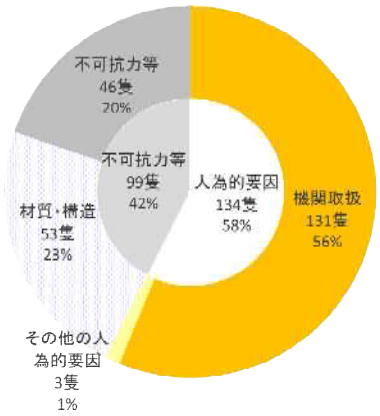
【衝突事故原因別の割合（過去 5 年間）】



（b）　機関故障事故

過去 5 年間の貨物船の機関故障事故 233 隻の事故原因別に見ると、機関取扱 131 隻（56%）となっており、これら人為的要因によるものが 58%を占めています。

【機関故障事故原因別の割合（過去 5 年間）】



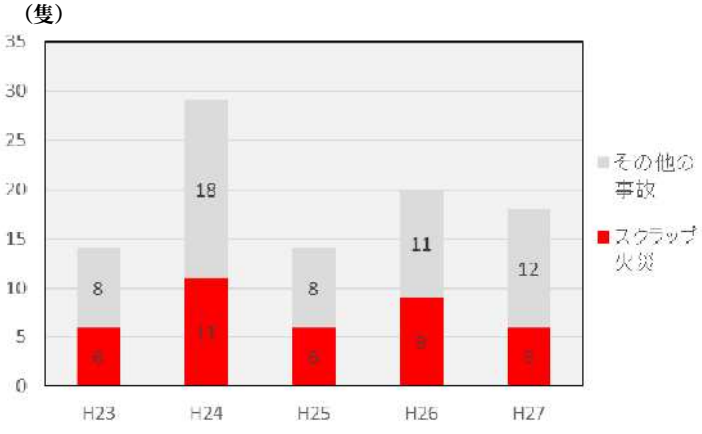
（c）　スクラップ積載船舶の火災事故

平成 27 年のスクラップ積載船舶の事故 18 隻のうち積載するスクラップからの火災事故は 6 隻（33%）発生しています。

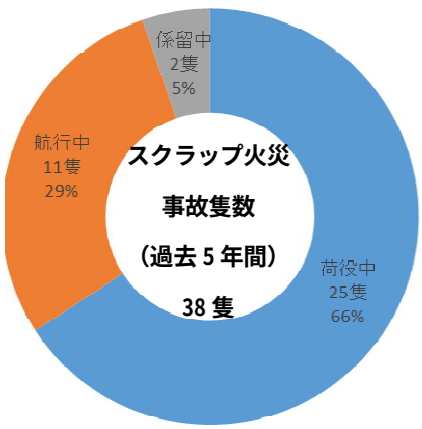
また、過去 5 年間のスクラップ積載船舶の事故 95 隻のうち 38 隻（40%）が積載するスクラップからの火災となっており、そのうち 37 隻は外国籍船舶によるものです。

火災発生時の動態は、荷役中が 25 隻（66%）となっており、これは、荷役時においてバッテリー等発火源となる異物の除去等が完全ではなかったため発生した可能性があります。

【船舶事故隻数の推移（過去 5 年間）】



【動態別の割合（過去 5 年間）】

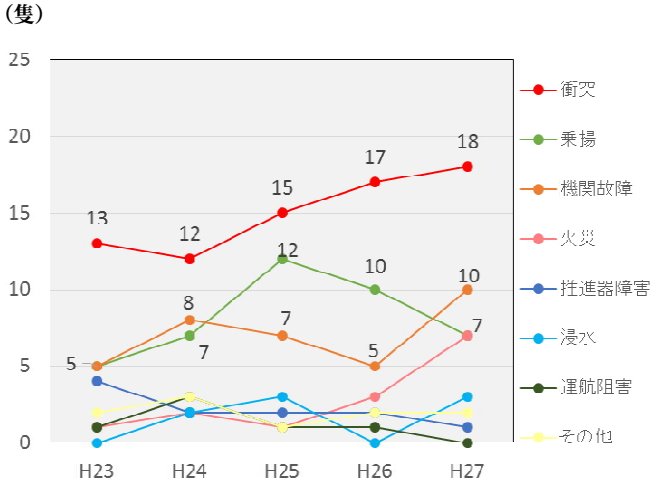


d　旅客船の事故

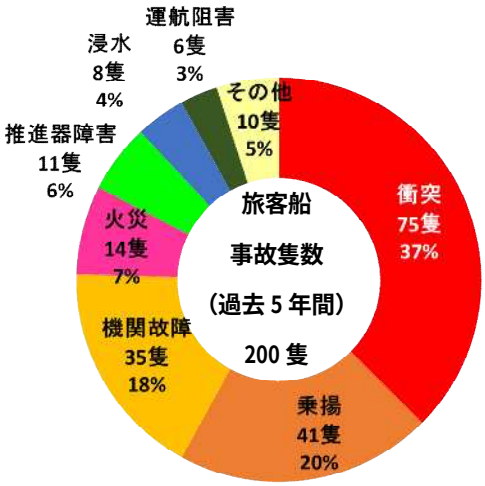
平成 27 年の事故種類別の隻数は、衝突 18 隻（38%）、機関故障 10 隻（21%）、乗揚 7 隻（15%）の順となっています。

平成 27 年の事故原因別の隻数は、見張り不十分 10 隻（21%）、機関取扱 8 隻（17%）、操船不適切 7 隻（15%）となっており、過去 5 年間でも、これら人為的要因が 143 隻（71%）を占めています。

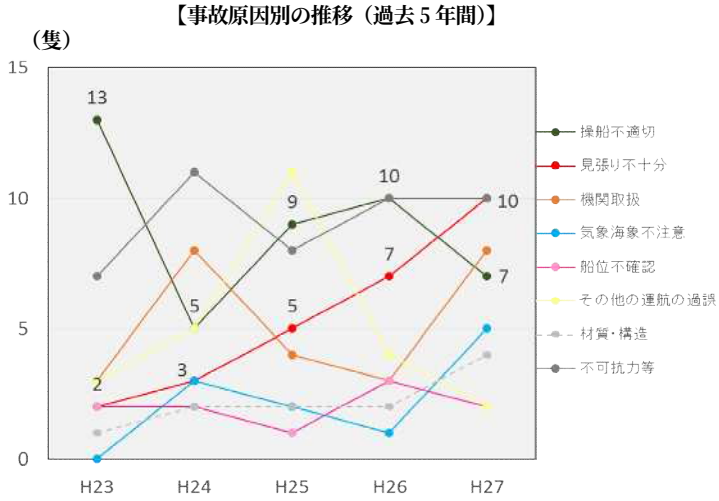
【事故種類別の推移（過去 5 年間）】



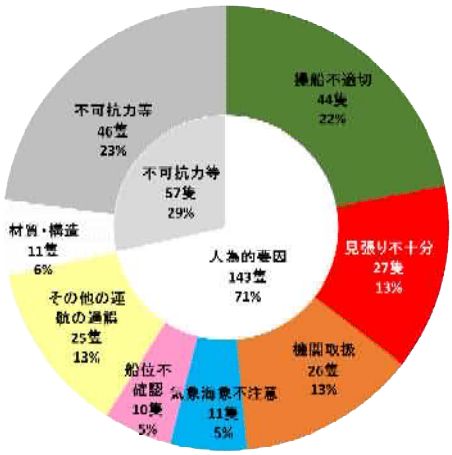
【事故種類別の割合（過去 5 年間）】



【事故原因別の推移（過去 5 年間）】



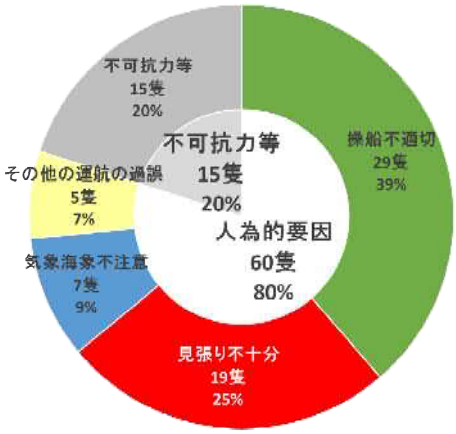
【事故原因別の割合（過去 5 年間）】



（a）　衝突事故

過去 5 年間の旅客船の衝突事故 75 隻の事故原因別に見ると、操船不適切 29 隻（39%）、見張り不十分 19 隻（25%）の順となっており、人為的要因によるものが 80%を占めています。

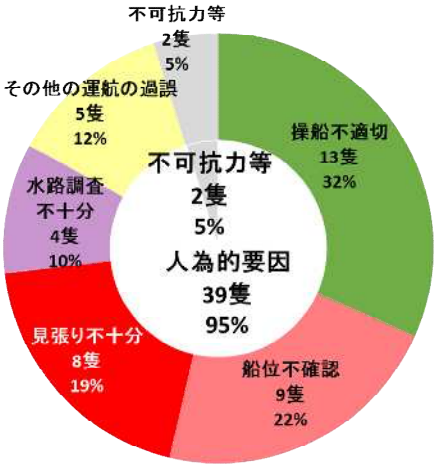
【衝突事故原因別の割合（過去 5 年間）】



（b）　乗揚事故

過去 5 年間の旅客船の乗揚事故 41 隻の事故原因別に見ると、操船不適切 13 隻（32%）、船位不確認 9 隻（22%）となっており、人為的要因によるものが 95%を占めています。

【乗揚事故原因別の割合（過去 5 年間）】



（ロ）船舶事故種類別の事故の特徴

a　衝突事故

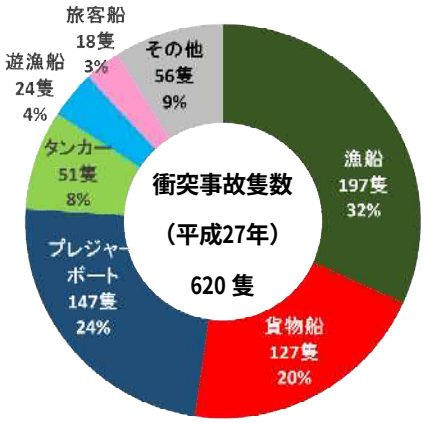
船舶事故種類別では、過去 5 年間を通じて衝突事故が最も多く発生しています。

平成 27 年の船舶種類別では、漁船 197 隻（32%）、貨物船 127 隻（20%）、プレジャーボート 147 隻（24%）の順となっています。

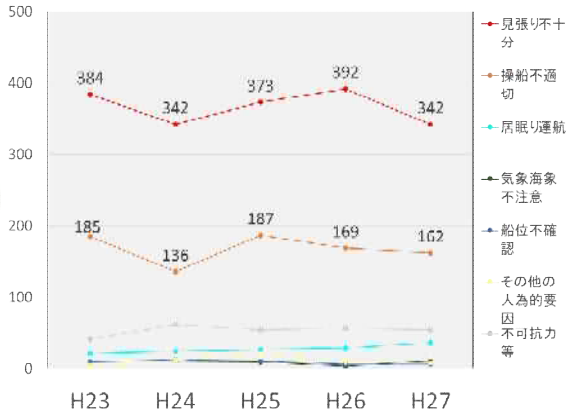
平成 27 年の事故原因別では、見張り不十分 342 隻(55%)、操船不適切 162 隻（26%）、居眠り運航 36 隻（6%）の順となっており、過去 5 年で見ても、人為的要因によるものが 2,947 隻（92%）を占めています。

船舶同士の衝突事故について相手船別に見ると、貨物船は貨物船同士 198 隻（41%）、プレジャーボートはプレジャーボート同士 288 隻（48%）の衝突が多く、逆に貨物船とプレジャーボートの衝突は少ない状況となっています。また、漁船は漁船同士 422 隻（46%）の衝突が最も多くなっていますが、プレジャーボート 195 隻（21%）、貨物船 158 隻（17%）との衝突も多くなっていることが分かります。

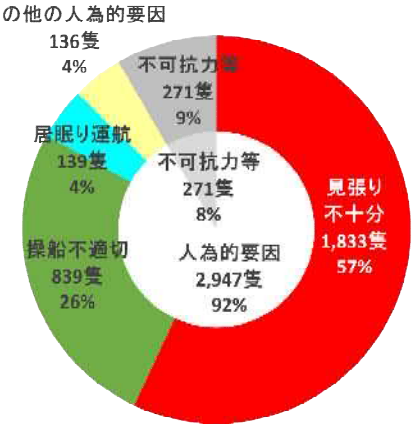
【船舶種類別の割合（平成 27 年）】



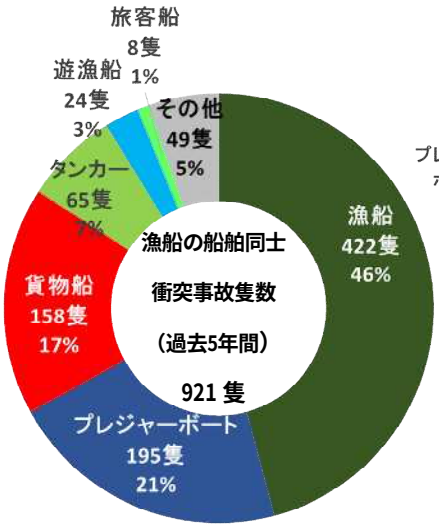
【事故原因別の推移（過去 5 年間）】



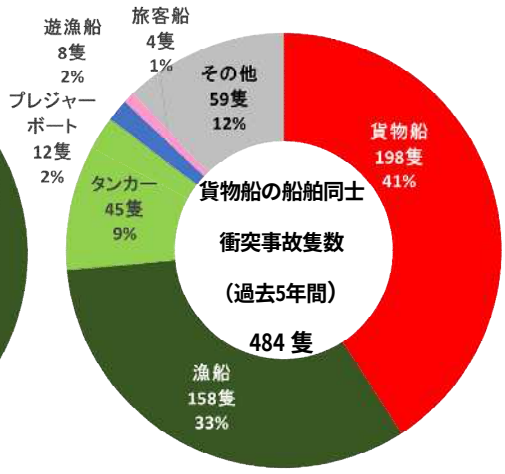
【事故原因別の割合（過去 5 年間）】



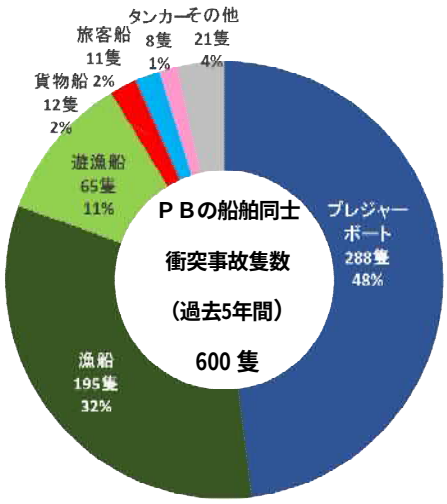
【漁船衝突相手船用途別の割合（過去 5 年間）】



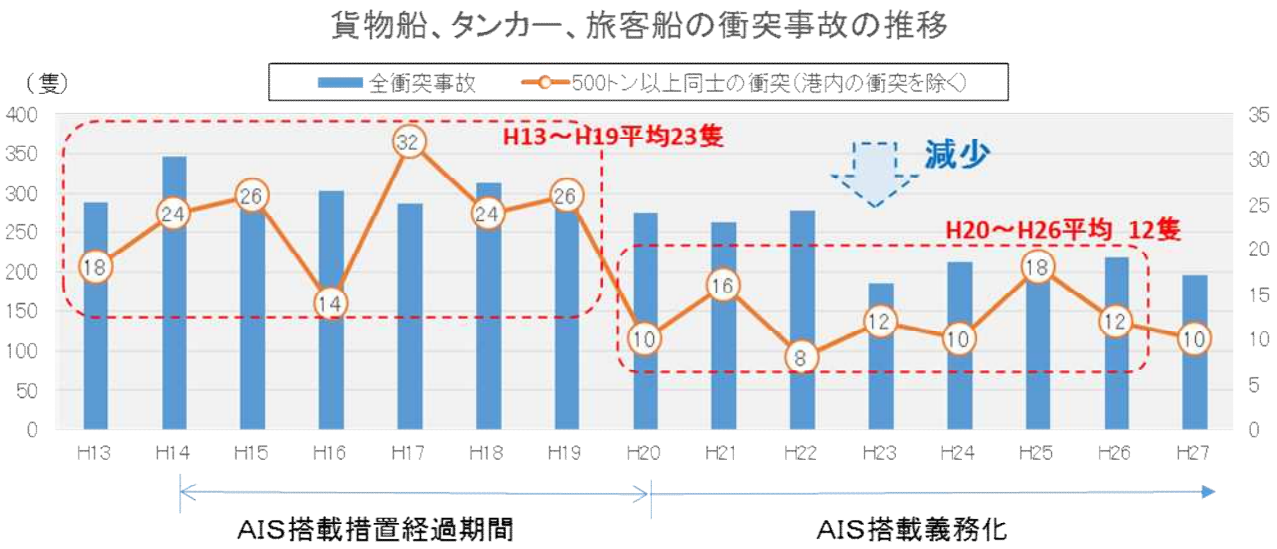
【貨物船衝突相手船用途別の割合（過去 5 年間）】



【プレジャーボート衝突相手船種類別の割合（過去 5 年間）】



平成 20 年から、国際航海に従事する全ての旅客船と 300 トン以上の船舶及び全ての 500 トン以上の船舶に、ＡＩＳの搭載が義務化されましたが、その前後の期間で 500 トン以上の船舶同士の衝突事故数（港内の衝突を除く。）をみると、約半減しています。



（ａ） 20 トン未満の船舶同士の衝突事故

過去５年間の 20 トン未満の船舶同士の衝突事故の動静は、航行中×航行中 270 隻（38%）、航行中×錨泊中 145 隻（20%）、航行中×漂泊（機関：入）131 隻（18%）の順となっており、航行中の船舶が漂泊・錨泊中の船舶に衝突しているものが 383 隻（53%）となっています。

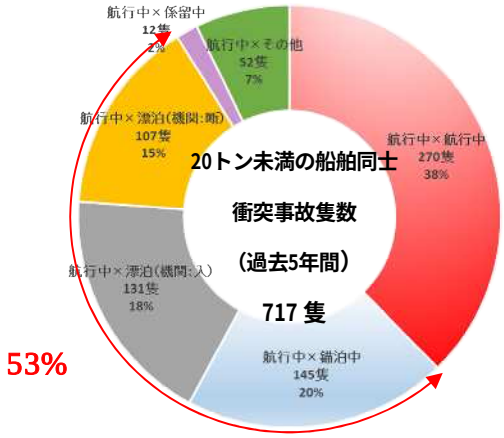
過去5年間の20トン未満の船舶同士の衝突事故のうち、お互いが航行中の事故において、相手船を初認しているものが 172 隻（64%）となっており、当直者が見張りを「実施していた」と主張しているものは 71%となっています。

初認有りの船舶のうち、初認から衝突までの時間が 1 分未満 67 隻（25%）、1-3 分未満 55 隻（20%）の順となっており、1 分未満を事故直前とした場合、初認なしと事故直前まで相手船を初認していない船舶は 161 隻（60%）となっています。また、初認から衝突までの時間が 3 分以前に相手船を初認している船舶 50 隻（18%）のうち 25 隻（50%）が継続監視を実施していない結果となっています。

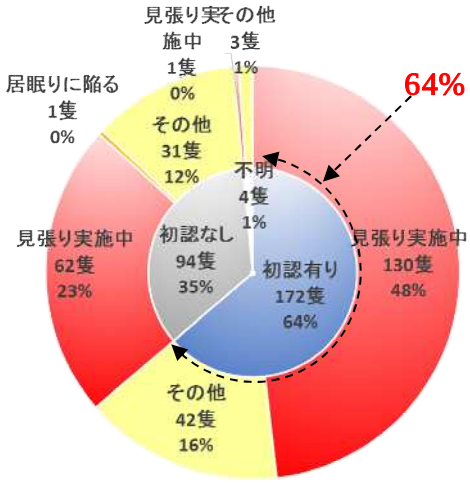
初認から衝突までの時間が 3 分以前に相手船舶を初認し、継続監視を実施していた 22 隻（44%）のうち 11 隻が初認時に衝突の恐れを感じることなく航行を継続していました。

継続監視を行っていたにもかかわらず、衝突している船舶が一定以上いることは、見張りの方法（見張りを行っている気になっている）や避航動作等航法に関係する知識がない可能性があります。

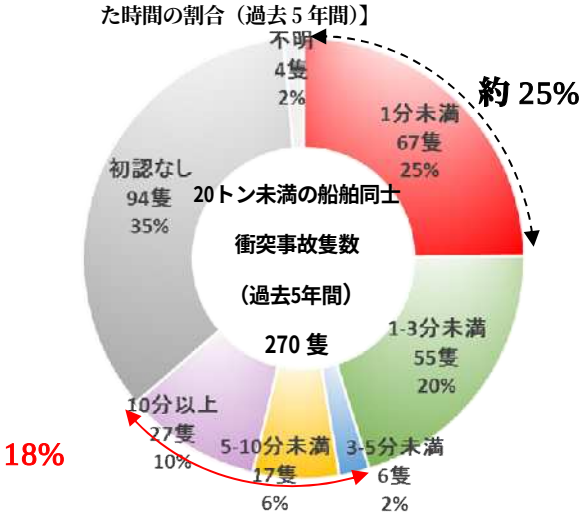
【航行中の船舶の衝突事故における相手船の動静割合（過去５年間）】



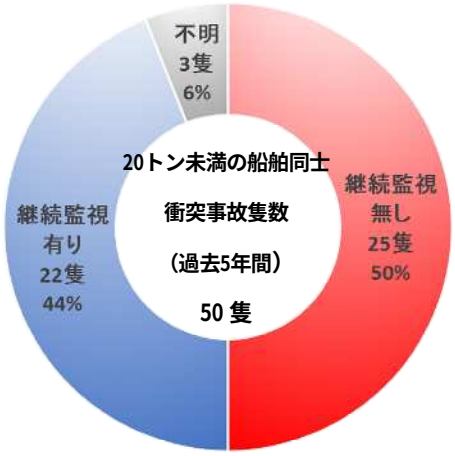
【航行中の船舶の衝突事故における相手船舶（航行中）の視認及び当直者の状況（過去５年間）】



【航行中の船舶が相手船舶（航行中）を視認した時間の割合（過去５年間）】



【初認から衝突までの時間が３分以前に相手船舶（航行中）を初認している船舶の継続監視有無の割合（過去５年間）】



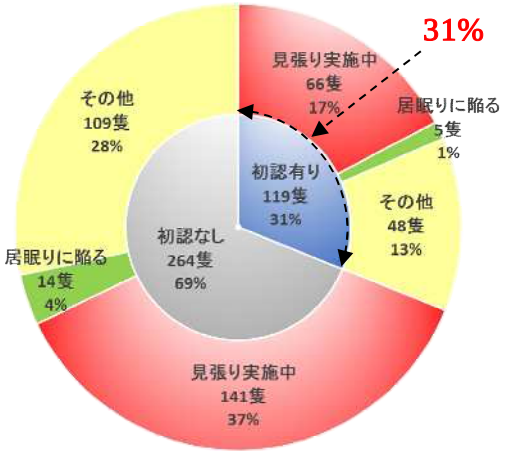
過去5年間の20トン未満の船舶同士の衝突事故のうち、航行中と漂泊・錨泊中の事故における航行中の船舶が相手船を初認しているものは119隻（31%）となっており、当直者が見張りを「実施していた」と主張しているものは 207 隻（54%）となっています。

初認有りの船舶のうち、初認から衝突までの時間が１分未満 46 隻（12%）、1-3 分未満 26 隻（7%）の順となっており、１分未満を事故直前とした場合、初認なしと事故直前まで相手船を初認していない船舶は 310 隻（81%）となっています。

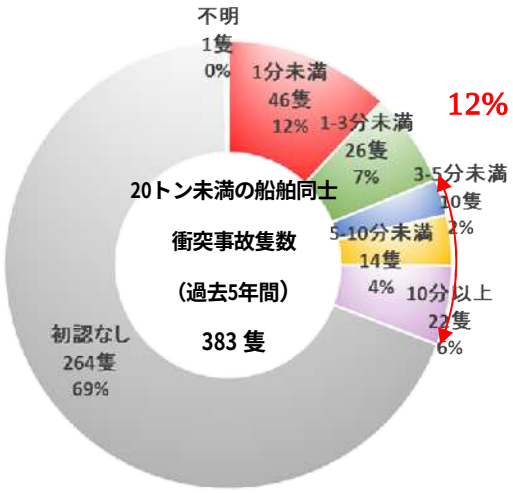
初認から衝突までの時間が３分以前に相手船を初認している船舶 46 隻（12%）のうち７隻（81%）が継続監視を実施していない結果となっています。

航行中の船舶は、漂泊・錨泊中の船舶が視界に入っていない（初認なし）、衝突直前まで気付かない若しくは継続監視を実施していないために衝突しています。

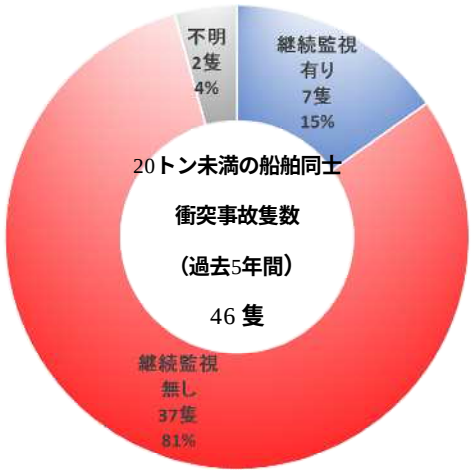
【航行中の船舶の衝突事故における相手船舶（漂泊・錨泊中）の視認及び当直者の状況（過去５年間）】



【航行中の船舶が相手船舶（漂泊・錨泊中）を視認した時間の割合（過去５年間）】



【初認から衝突までの時間が３分以前に相手船舶（漂泊・錨泊中）を初認している船舶の継続監視有無の割合（過去５年間）】



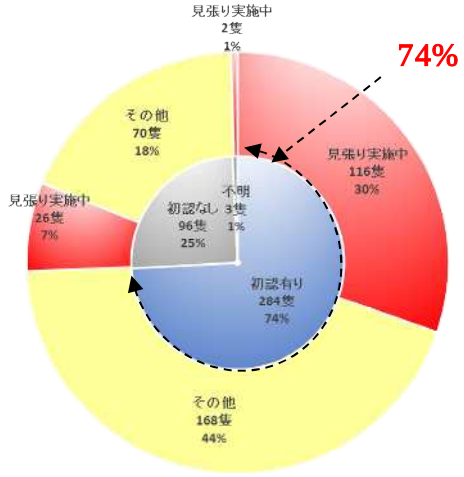
過去5年間の20トン未満の船舶同士の衝突事故のうち、航行中と漂泊・錨泊中の事故における漂泊・錨泊中の船舶が相手船を初認しているものは284隻（74%）となっており、当直者が見張りを「実施していた」と主張しているものは37%となっています。

初認有りの船舶のうち、初認から衝突までの時間が１分未満81隻21%、1-3分未満109隻（28%）の順となっており、１分未満を事故直前とした場合、初認なしと事故直前まで相手船を初認していない船舶は177隻（46%）となっています。

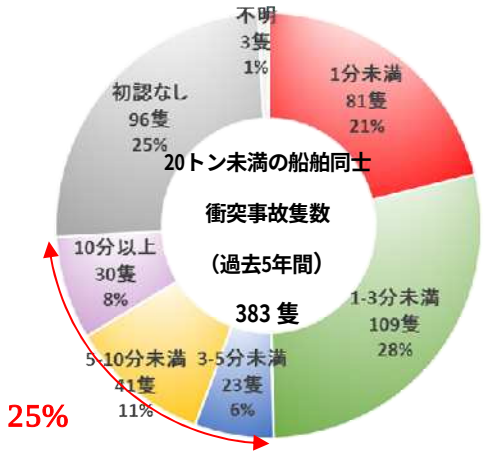
初認から衝突までの時間が３分以前に相手船を初認している船舶94隻（25%）のうち40隻（43%）が継続監視を実施していない結果となっています。

継続監視を実施していた52隻のうち32隻が衝突の恐れを感じることなく衝突していたという結果となりました。

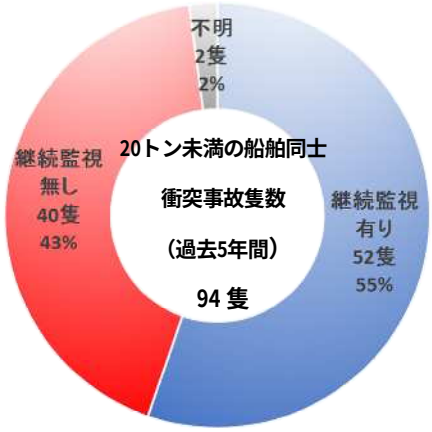
【漂泊・錨泊中の船舶の衝突事故における相手船舶（航行中）の視認及び当直者の状況（過去５年間）】



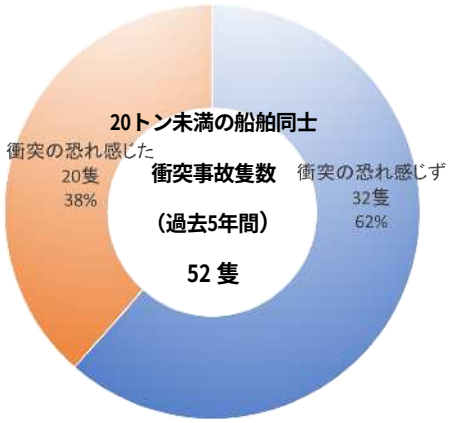
【相手船舶（航行中）が相手船を視認した時間の割合（過去５年間）】



【初認から衝突までの時間が３分以前に相手船舶（航行中）を初認している船舶の継続監視有無の割合（過去５年間）】



【相手船舶（航行中）を初認し継続監視を実施していた船舶船長の心理状況の割合（過去５年間）】



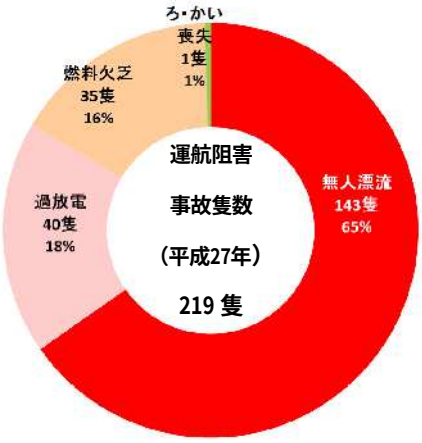
b　運航阻害（無人漂流）事故

平成 27 年の運航阻害事故は、事故種類別では、無人漂流 143 隻（65%）、過放電 40 隻（18%）、燃料欠乏 35 隻（16%）の順となっており、船舶種類別では、プレジャーボート 128 隻(59%)、漁船 73 隻（33%）の順となっています。

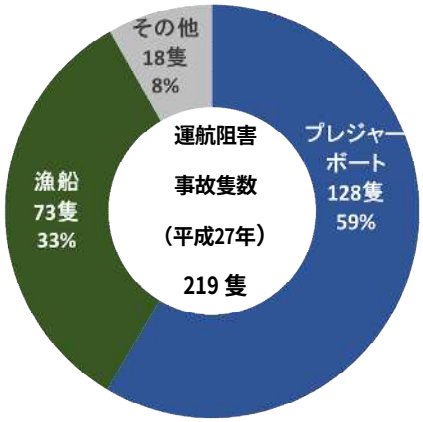
過去 5 年間のプレジャーボートの無人漂流事故について事故原因別に見ると係留用具の点検整備不良などの船体機器整備不良が 214 隻(52%)と最も多く、次いで操船者の海中転落によるものが 79 隻(19%)となっており、荒天準備不良 31 隻（8%）等を含めた人為的要因によるものが 67%となっています。また、動態別では、係留中に発生したものが 49%を占めており、このうち、係留場所がマリーナ以外となっているものが 71%を占めています。

過去 5 年間の漁船の無人漂流事故について原因別に見ると、操船者の海中転落によるものが 67%を占め、その 53%を 70 歳以上の高齢者が占めています。

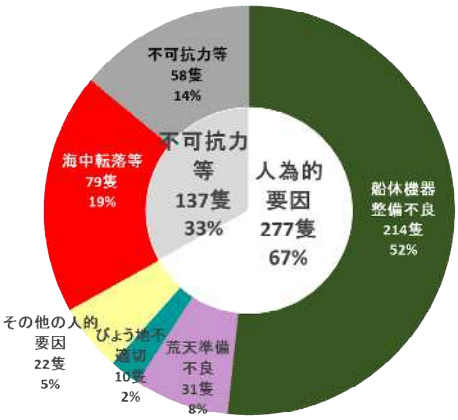
【事故種類別運航阻害内訳の割合（平成 27 年)】



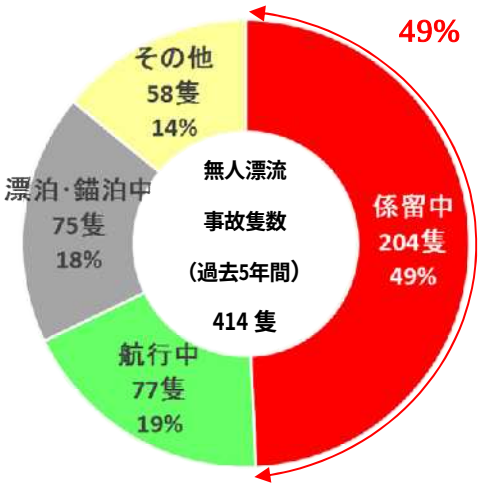
【船舶種類別の割合（平成 27 年)】



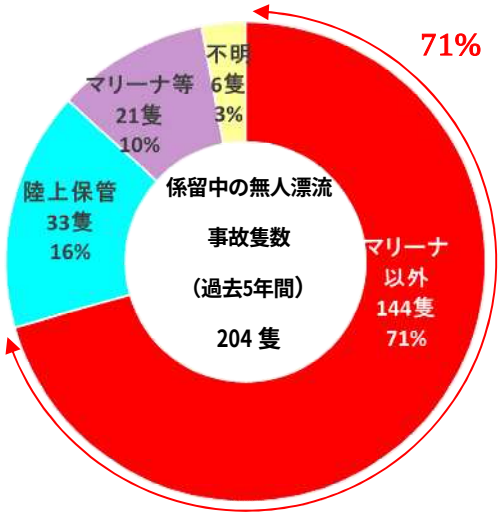
【プレジャーボート事故原因別（過去 5 年間)】



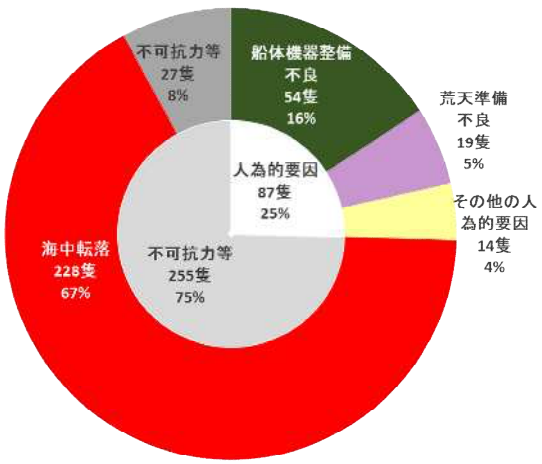
【プレジャーボートの無人漂流時の動態（過去 5 年間】



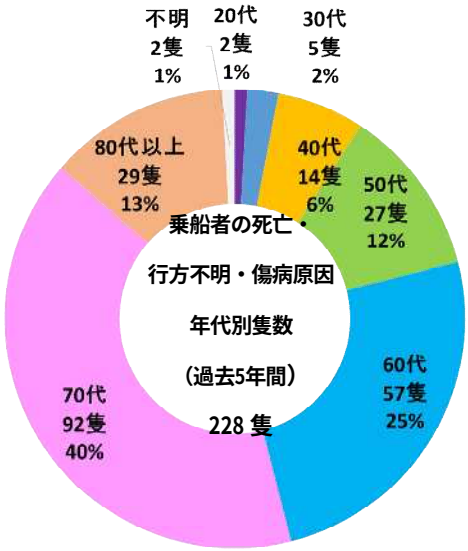
【定型港別プレジャーボートの係留中の無人漂流（過去 5 年間）



【漁船の無人漂流原因別（過去 5 年間)】



【漁船乗船者死亡・行方不明・傷病原因年代別の割合（過去 5 年間)】



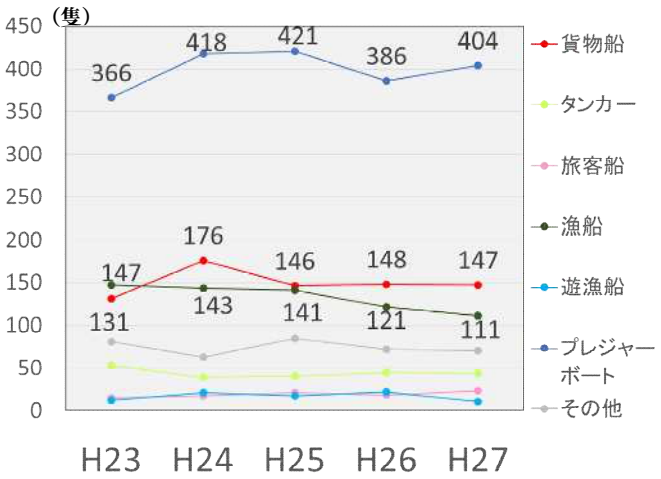
（ハ）ふくそう海域の事故

ふくそう海域の 1 日平均の船舶通航量は約 4,000 隻となっており、事故発生の蓋然性が高くなっています。

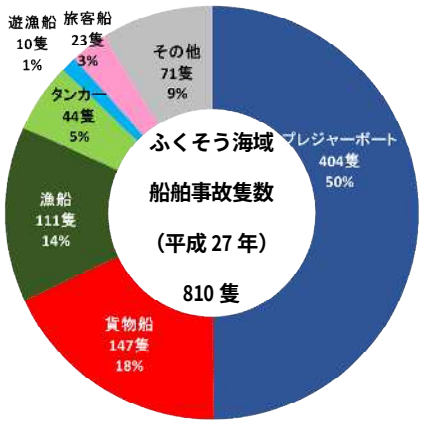
平成 27 年のふくそう海域における船舶事故は 810 隻、平成 26 年（812 隻）と比べ 2 隻減少しました。

船舶事故種類別の隻数では、衝突 287 隻（35%）、機関故障 147 隻（18%）、乗揚 106 隻(13%)の順となっています。

【船舶種類別の推移（過去 5 年間）】

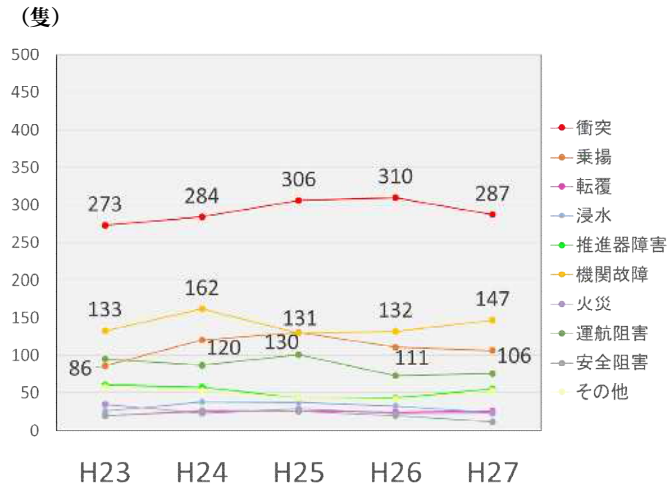


【船舶種類別の割合（平成 27 年）】

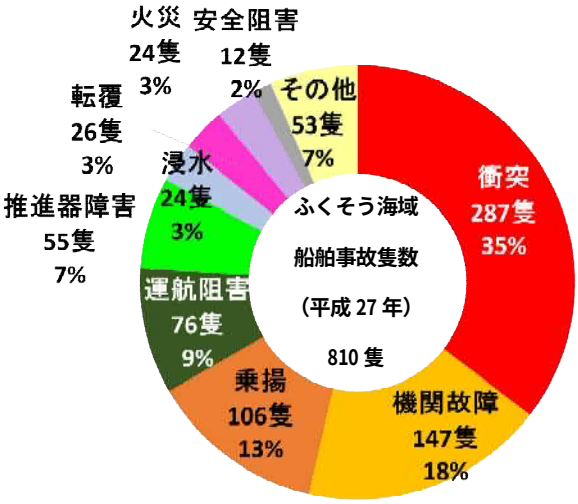


※　ふくそう海域：東京湾、伊勢湾、瀬戸内海及び関門港（海上交通安全法適用海域又は港則法適用海域）

【事故種類別の推移（過去 5 年間）】

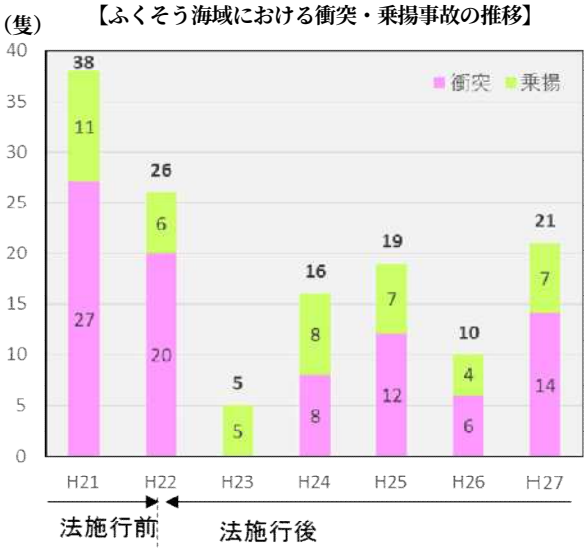


【事故種類別の割合（平成 27 年）】



平成 22 年 7 月 1 日に「港則法及び海上交通安全法の一部を改正する法律」が施行され、海上交通センターの運用管制官による情報提供や勧告等の航行援助の充実強化、地形や潮流など各海域の特性に応じた新たな航法の設定、ＡＩＳを活用した港内での効率的な交通整理手法の導入、台風襲来時等における港内での危険を防止するための命令等、ふくそう海域や港内における船舶交通の安全対策の強化が図られました。その結果、法施行前と法施行後を比べると衝突・乗揚事故隻数は減少しました。

【ふくそう海域における衝突・乗揚事故の推移】



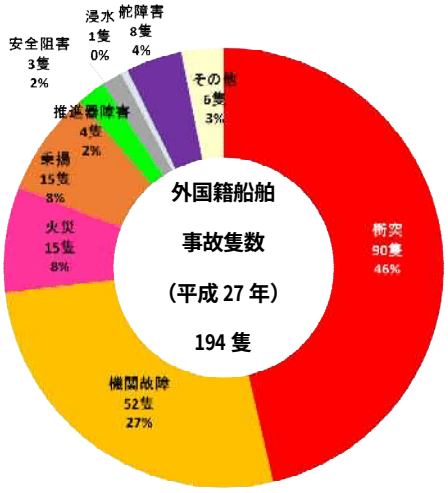
※　ふくそう海域（海上交通センターのレーダーエリア内（名古屋港海上交通センターを除く））で発生した長さ 50m 以上（関門海峡は総トン数 300 トン以上）の船舶の衝突・乗揚事故

（二）外国籍船舶の事故

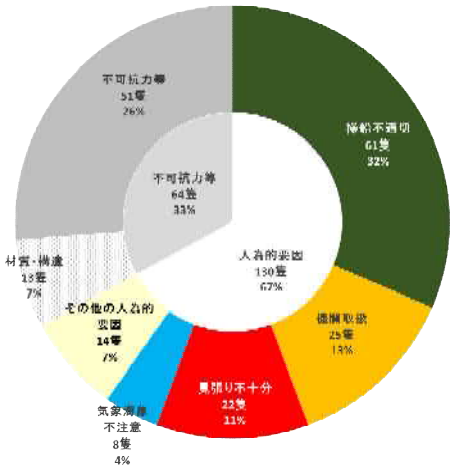
平成 27 年の外国籍船舶の事故は 194 隻で、全船舶事故の 9%となっています。

平成 27 年の事故種類別の隻数では、衝突 90 隻（46%）、機関故障 52 隻（27%）、火災 15 隻（8%）、乗揚 15 隻（8%）の順となっています。事故原因別では、操船不適切 61 隻（32%）、機関取扱 25 隻（13%）、見張り不十分 22 隻（11%）等の人為的要因によるものが 130 隻（67%）となっています。

【外国籍船舶事故種類別の割合（平成 27 年）】



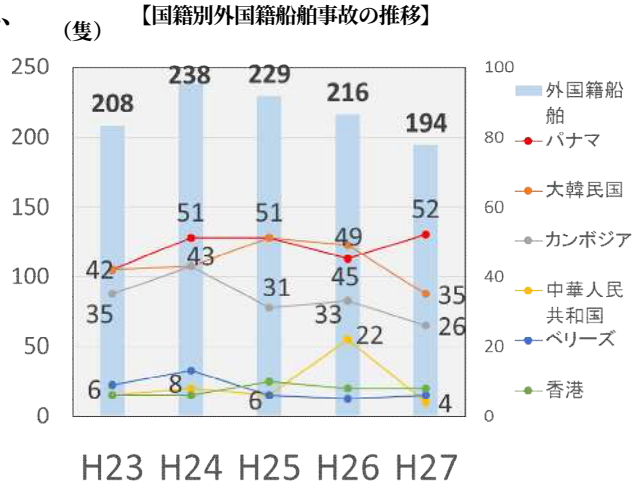
【外国籍船舶事原因別の割合（平成 27 年）】



a　船籍別

平成 27 年の外国籍船舶の船籍別の事故隻数は、パナマ 52 隻（27%）、大韓民国 35 隻（18%）、カンボジア 26 隻（13%）の順となっており、中華人民共和国籍船舶の事故が平成 26 年（22 隻）と比べ 18 隻減少しています。

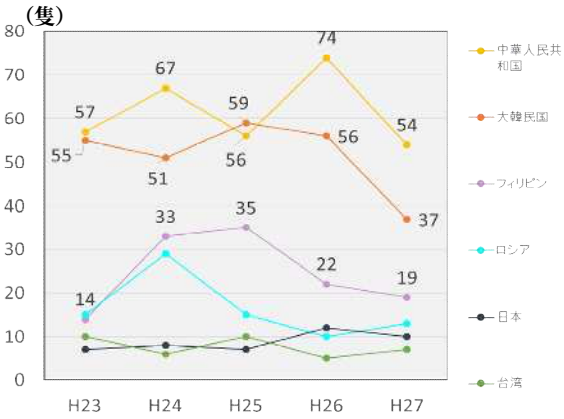
【国籍別外国籍船舶事故の推移】



b　船長の国籍別

平成 27 年の外国籍船舶の事故について船長の国籍別に見ると、中華人民共和国 54 隻（29%）、大韓民国 37 隻（20%）、フィリピン 19 隻（10%）の順となっています。

【船長の国籍別の推移（過去 5 年間）】



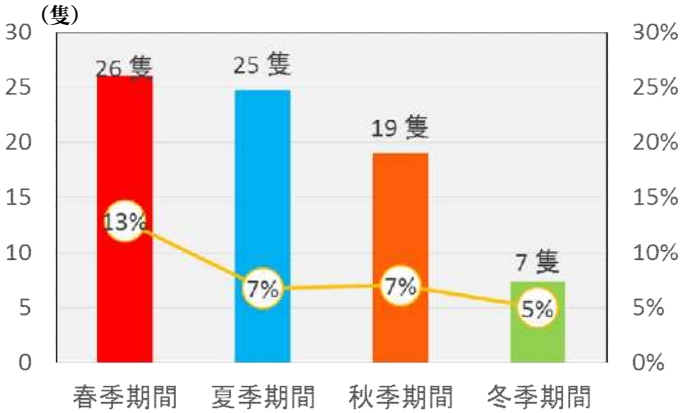
※過去 5 年間の合計隻数が 30 隻以上となる国籍別で計上

（ホ）季節毎における船舶事故の特徴

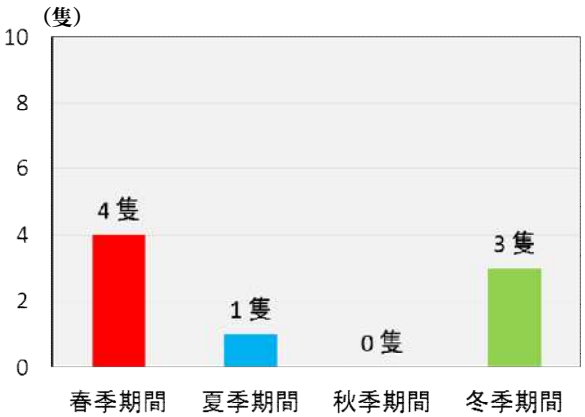
a　春期（3～5 月）における事故

春季は、天候の急激な変化など気象・海象不注意による死者・行方不明者を伴う事故が他の季節に比べ多く発生する傾向にあり、プレジャーボートの場合、ミニボートがその半数を占めています。

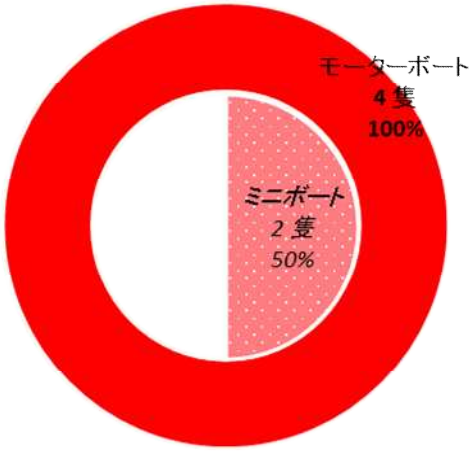
【気象・海象不注意により発生したプレジャーボート事故隻数と、プレジャーボート事故全体に占める割合】



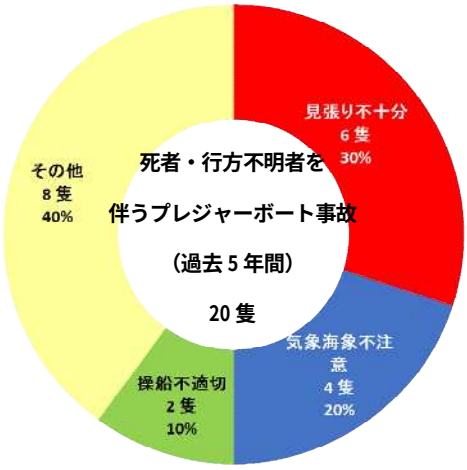
【気象・海象不注意により発生した死者・行方不明者を伴うジャーボート事故隻数】



【気象海象不注意による死者・行方不明者を伴うプレジャーボート種類別の割合（過去５年間）】



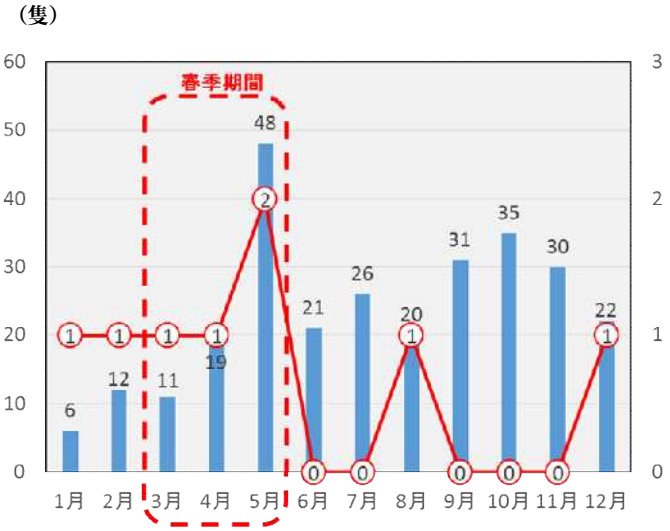
【死者・行方不明者を伴うプレジャーボート事故原因別の割合（過去５年間）】



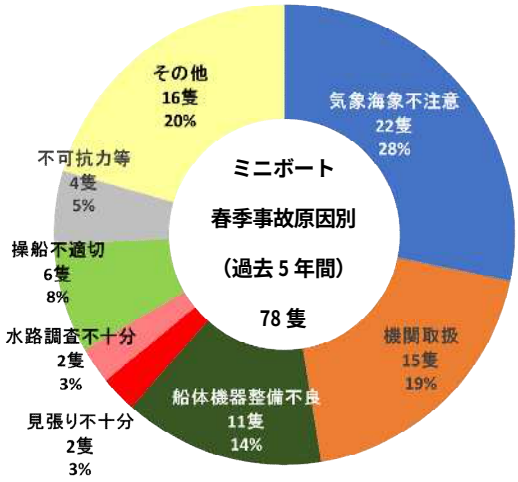
（a）ミニボート事故

ミニボートの事故は春季期間の５月のゴールデンウィークを中心に最も多くなり、気象海象不注意によるものが 22 隻（28%）と最も多くなっています。

【ミニボートの月別事故隻数の推移（過去５年間）】



【春季期間のミニボートの事故原因別（過去５年間）】

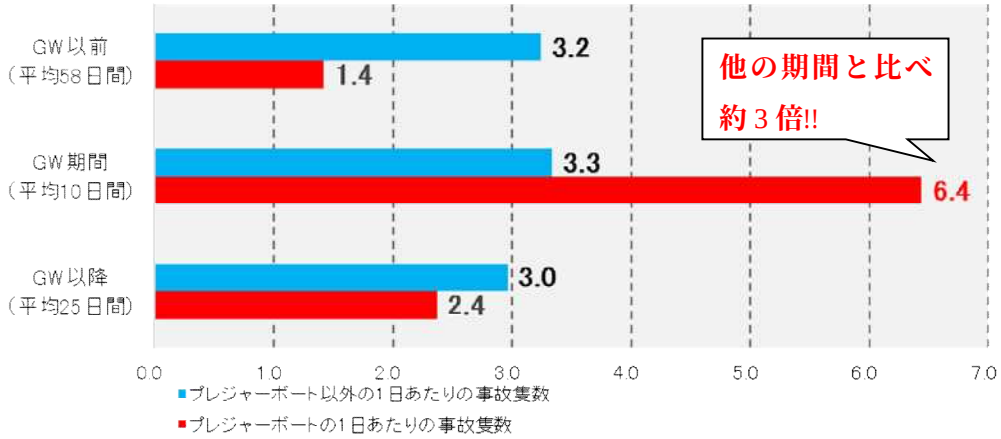


（b）ゴールデンウィーク期間の特徴

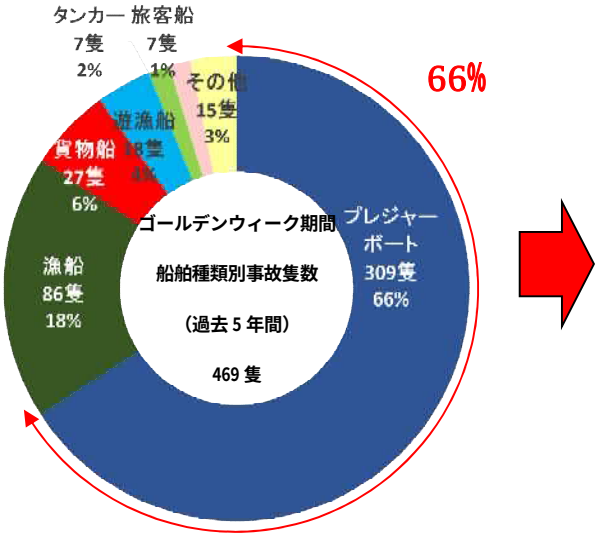
ゴールデンウィーク期間中の１日あたりの事故隻数は、前後の期間の約３倍多くなっています。

ゴールデンウィーク期間中の事故は、船舶種類別ではプレジャーボートが最も多く、プレジャーボートの事故種類別では機関故障等事故が多くなっています。

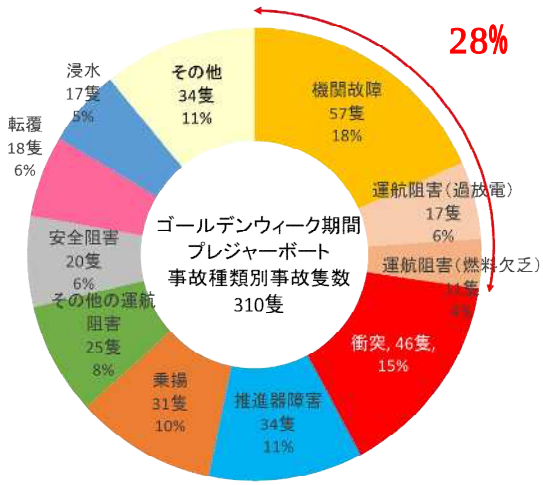
【ゴールデンウィーク期間及び前後期間の船舶事故の１日あたりの発生隻数の比較（過去５年間）】



【ゴールデンウィーク期間中に発生した事故の船舶種類別の割合（過去５年間）】



【ゴールデンウィーク期間中に発生した事故の事故種類別の割合（過去５年間）】



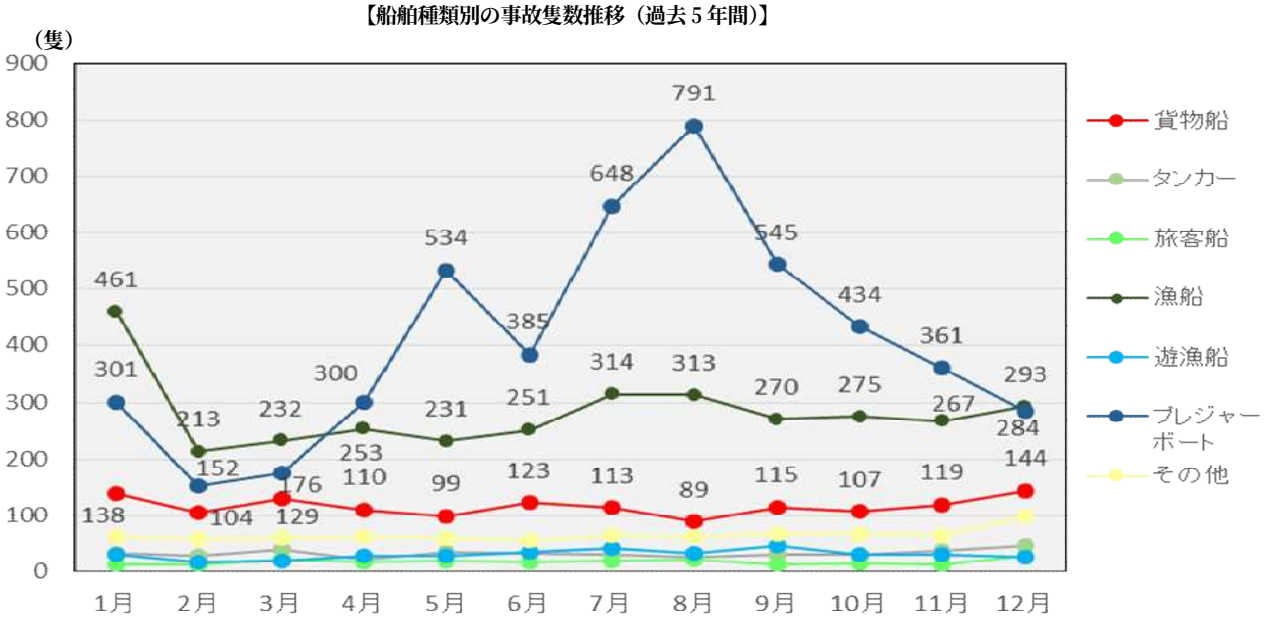
b　夏期（6～8 月）における事故の特徴

7、8 月にプレジャーボート事故が多発する傾向にあります。

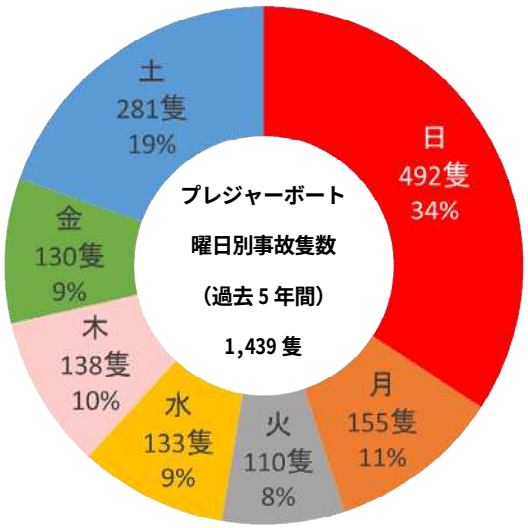
過去 5 年の 7、8 月曜日別では、日曜日 492 隻（34%）、土曜日 281 隻（19%）の順となっています。

過去 5 年の土日時間帯別では、活動が活発となる日中に事故が多く、特に日曜日 13 時台が 62 隻（13%）となっています。土曜日の 20 時、21 時台に多くなっているのは、花火大会終了後、帰港中に発生したものです。

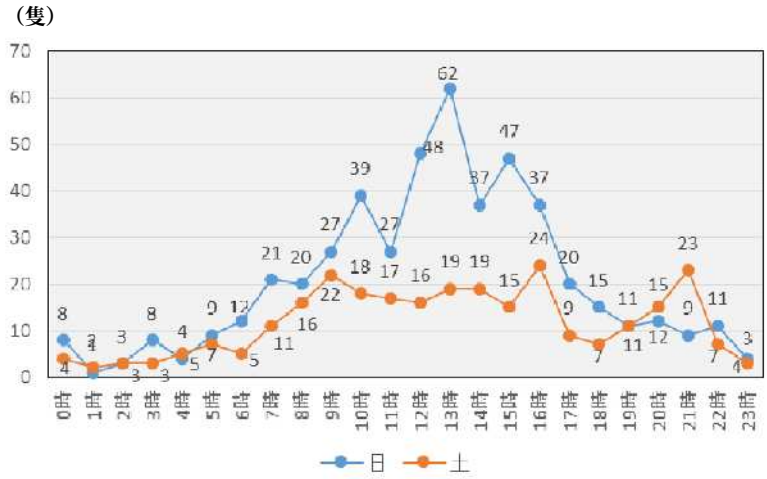
【船舶種類別の事故隻数推移（過去 5 年間）】



【プレジャーボート事故曜日別の割合（過去 5 年間）】



【プレジャーボート事故 7、8 月土日時間帯別の推移（過去 5 年間）】



c　秋季（9～11 月）における事故

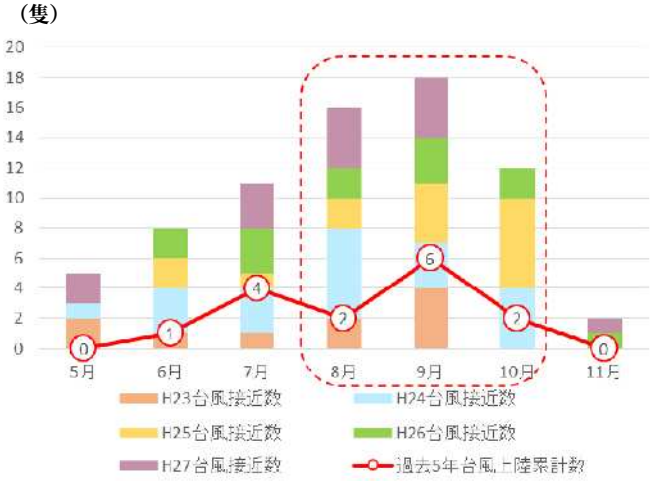
平年値では 8 月が台風のピークですが、平成 21～27 年で見ると 9 月の台風の接近、上陸が多くなっています。台風が原因で発生した船舶事故種類で見ると、9 月、10 月に浸水、運航阻害（無人漂流）が多く発生しており、船舶種類別ではプレジャーボートが最も多くなっています。

漁船事故は、秋季において若干増加しており、事故種類別では、衝突 117 隻となっています。

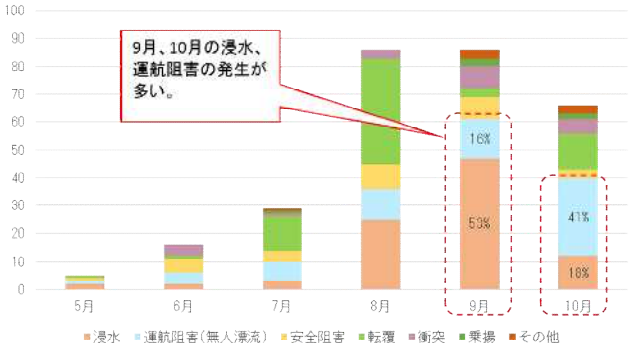
【台風の発生数等（平年値）】

順位	月	発生数	接近数	上陸数
1位	8月	5.9	3.4	0.9
2位	9月	4.8	2.9	0.8
3位	7月	3.6	2.1	0.5
4位	10月	3.6	1.5	0.2

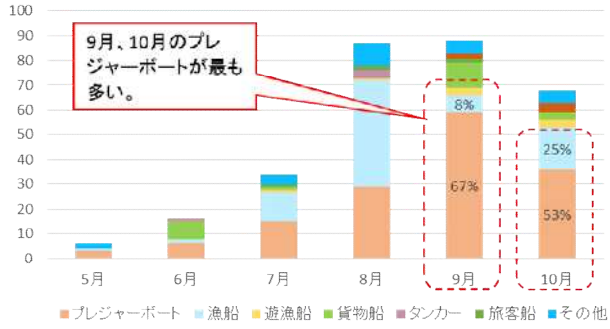
【台風の接近及び上陸の現状（H23～H27）】



【台風が原因で発生した船舶事故種類別（過去 5 年平均）】

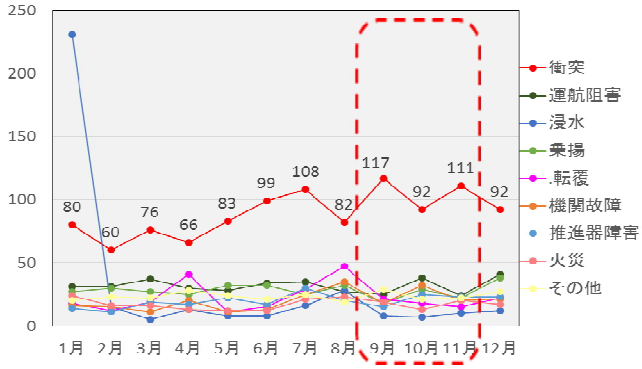


【台風が原因で事故を起こした船舶種類（過去 5 年平均）】



【漁船事故隻数月別の推移（過去 5 年間）】

【漁船事故種類別の推移（過去 5 年間）】

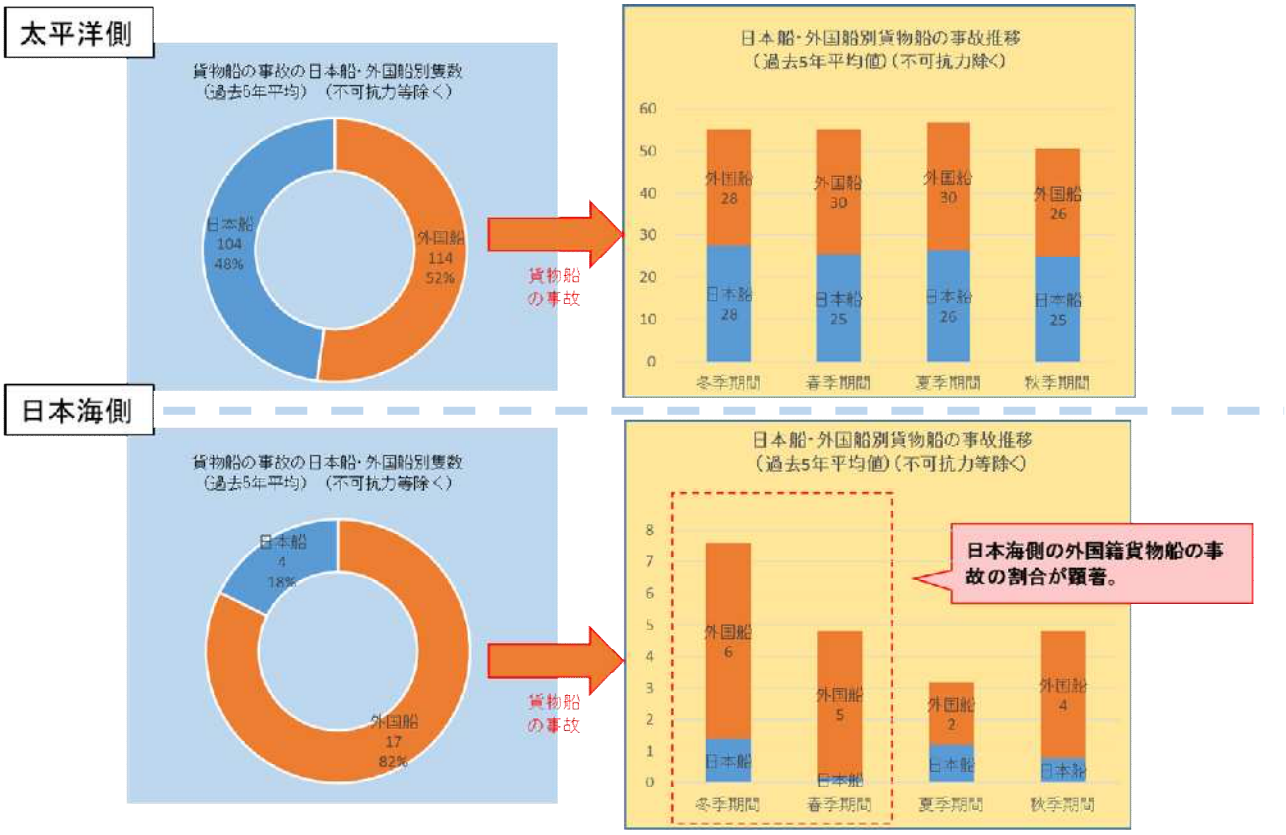


d　冬季（12～2 月）における事故

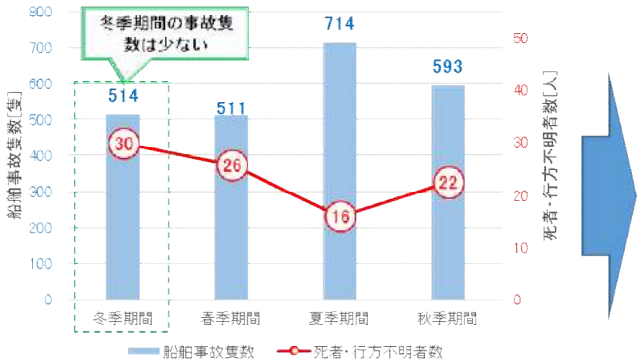
海域別における貨物船の事故の日本船・外国船別でみると、日本海側における外国船の割合が太平洋側より多くなっています。

冬季は、日本海側の外国籍貨物船の事故の割合が多くなっています。

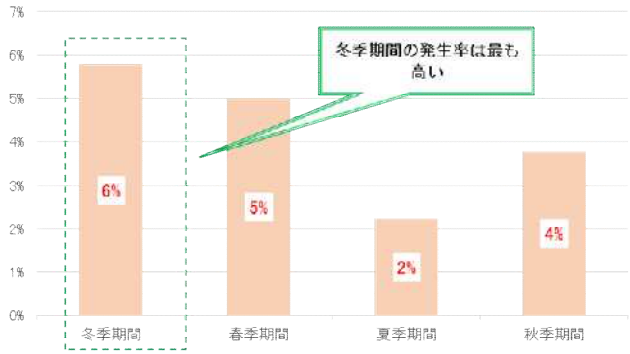
各シーズン毎の船舶事故隻数及び船舶事故に伴う死者･行方不明者数を比べると、冬季期間は、事故隻数が最も少ないが、死者・行方不明者数は、発生率で見ると最も高くなっています。



【各シーズン別船舶事故隻数及び船舶事故に伴う死者・行方不明者数（過去 5 年間）】



【各シーズン別船舶事故に伴う死者・行方不明者の発生率（過去 5 年間）】



（2）人身事故※1

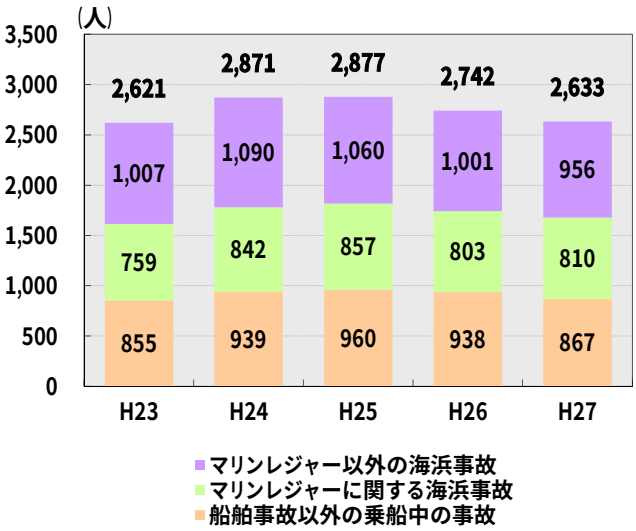
平成 27 年に海上保安庁が認知した人身事故者数は 2,633 人で、事故の内訳としては、船舶事故以外の乗船中の事故※2が 867 人、マリンレジャーに関する海浜事故※3が 810 人、マリンレジャー以外の海浜事故※3が 956 人となっています。このうち死者・行方不明者数は 1,108 人で、事故の内訳としては、船舶事故以外の乗船中の事故が 197 人、マリンレジャーに関する海浜事故が 267 人、マリンレジャー以外の海浜事故が 644 人となっています。

※1　人身事故とは、船舶事故以外の乗船中の事故、マリンレジャーに関する海浜事故及びマリンレジャー以外の海浜事故をいいます。

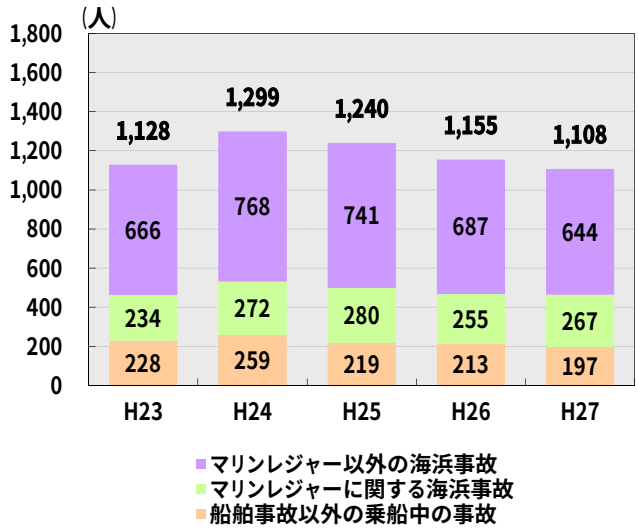
※2　船舶事故以外の乗船中の事故とは、衝突、乗揚、転覆等の船舶事故以外の事由により発生した船舶の乗船者の海中転落、負傷、病気等をいいます。

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

【事故者数の推移（過去 5 年間）】



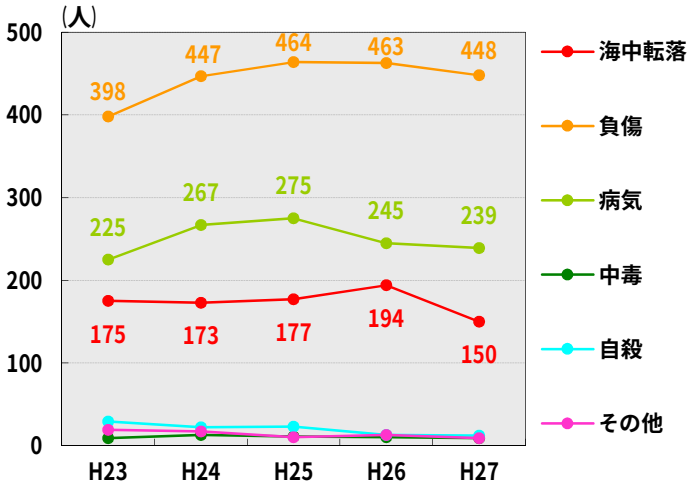
【死者・行方不明者数の推移（過去 5 年間）】



イ　船舶事故以外の乗船中の事故

平成 27 年の船舶事故以外の乗船中の事故者 867 人を事故内容別にみると、負傷が 448 人（52%）と最も多く、次いで病気が 239 人（28%）、海中転落が 150 人（17%）となっており、これらで事故の 97%を占めています。

【事故内容別事故者数の推移（過去 5 年間）】

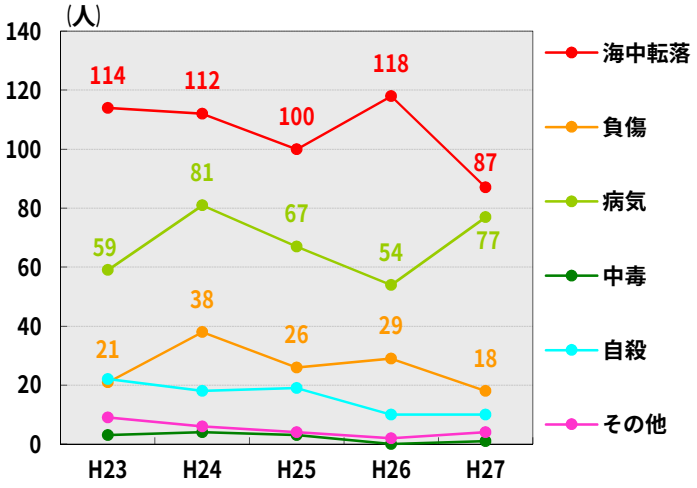


また、死者・行方不明者 197 人を事故内容別にみると、海中転落が 87 人（44%）と最も多く、次いで病気 77 人（39%）、負傷 18 人（9%）となっています。

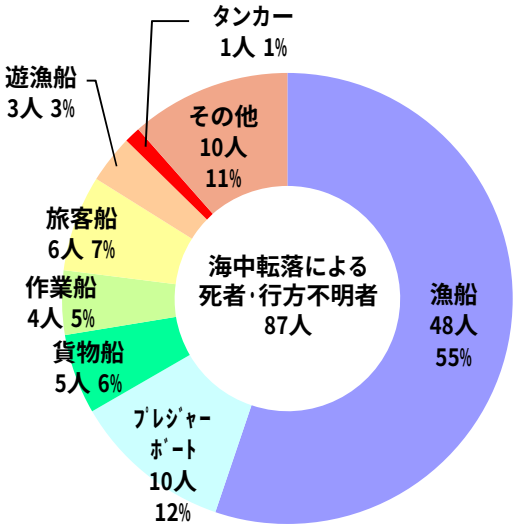
海中転落による死者・行方不明者 87 人を船舶種類別にみると、漁船が 48 人と最も多く、次いでプレジャーボートが 10 人となっており、これらで海中転落の 67%を占めています。漁船からの海中転落による死者・行方不明者 48 人のうち、ライフジャケットを着用していたのは 8 人で、着用率は 17%と非常に低くなっています。また、漁船からの海中転落による死者・行方不明者のうち一人乗り漁船によるものは 32 人であり、漁船からの海中転落による死者・行方不明者の 67%を占めています。

漁船からの海中転落による死亡事故の中には、投網や揚網などの作業中に海中転落したものがありました。

【事故内容別死者・行方不明者数の推移（過去 5 年間）】



【海中転落による死者・行方不明者の割合（船舶種類別　平成 27 年）】



【漁船からの海中転落（過去 5 年間）】

	H23	H24	H25	H26	H27
漁船からの海中転落	86	90	91	104	72
うち死者･行方不明者	61	64	61	76	48
うちライフジャケット着用者	5	9	9	15	8
ライフジャケット着用率	8%	14%	15%	20%	17%

【一人乗り漁船からの海中転落（過去 5 年間）】※左表の内数

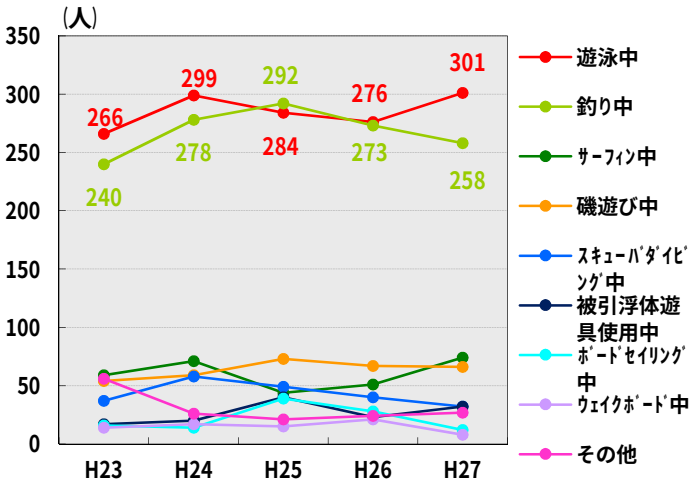
	H23	H24	H25	H26	H27
一人乗り漁船からの海中転落	57	56	58	61	49
うち死者･行方不明者	40	45	40	51	32
うちライフジャケット着用者	4	8	6	8	7
ライフジャケット着用率	10%	18%	15%	16%	22%

ロ　マリンレジャーに関する海浜事故

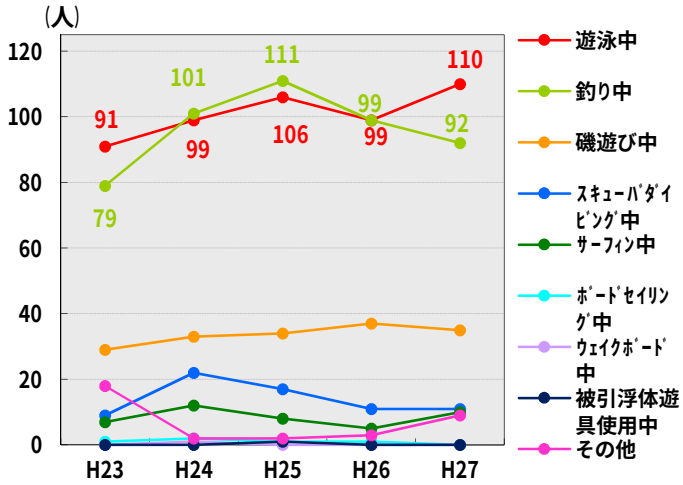
平成27年のマリンレジャーに関する海浜事故者810人を活動内容別にみると、遊泳中の事故が301人と最も多く、次いで釣り中の事故が258人となっており、これらで全体の69%を占めています。

このうち死者・行方不明者267人を活動内容別にみると、遊泳中の事故が110人と最も多く、次いで釣り中の事故が92人となっており、これらで全体の76%を占めています。

【活動内容別事故者数の推移（過去５年間）】



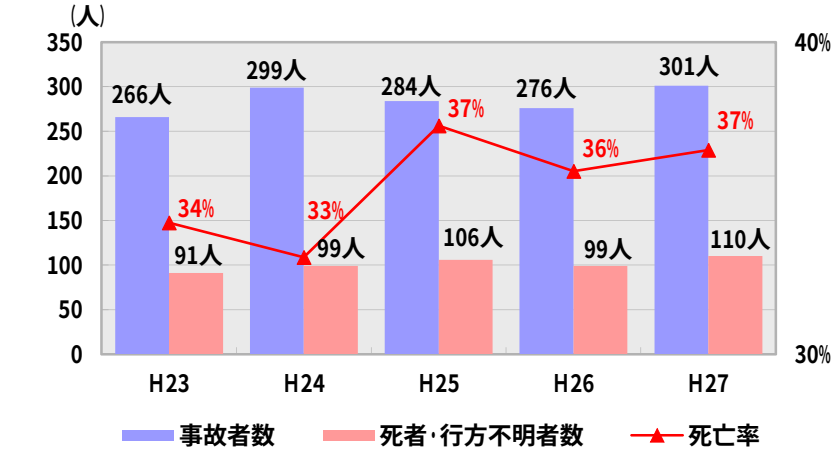
【活動内容別死者・行方不明者数の推移（過去５年間）】



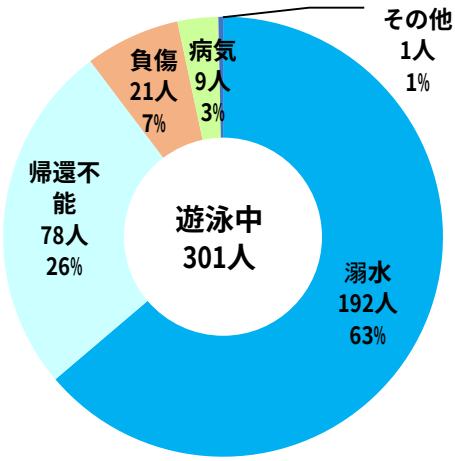
（イ）遊泳中の事故

平成 27 年の遊泳中の事故者数は 301 人で、このうち死者・行方不明者数は 110 人でした。事故者 301 人を事故内容別にみると、海水誤飲などによる溺水が最も多く 192 人（63%）でした。

【事故者数及び死者・行方不明者数の推移（過去５年間）】

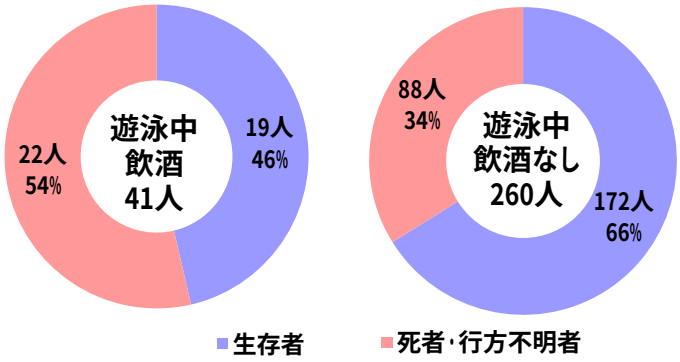


【事故内容別事故者数の割合（平成 27 年）】

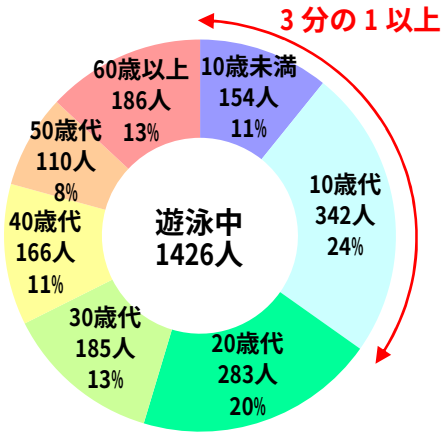


事故者 301 人のうち、飲酒をしての遊泳による事故者数は 41 人で昨年より 13 人増加しました。飲酒をしての事故者の死亡率は 54%となっています。過去 5 年間の事故者数を年齢層別にみると、10 歳代の事故者が 24%と最も多く、20 歳未満の事故が 3 分の 1 以上を占めています。10 歳代以下の事故では、保護者や友人などの同行者が気付かないうちに溺れ、死亡に至るケースがありました。

【飲酒をしての遊泳による事故者の死亡率（平成 27 年）】



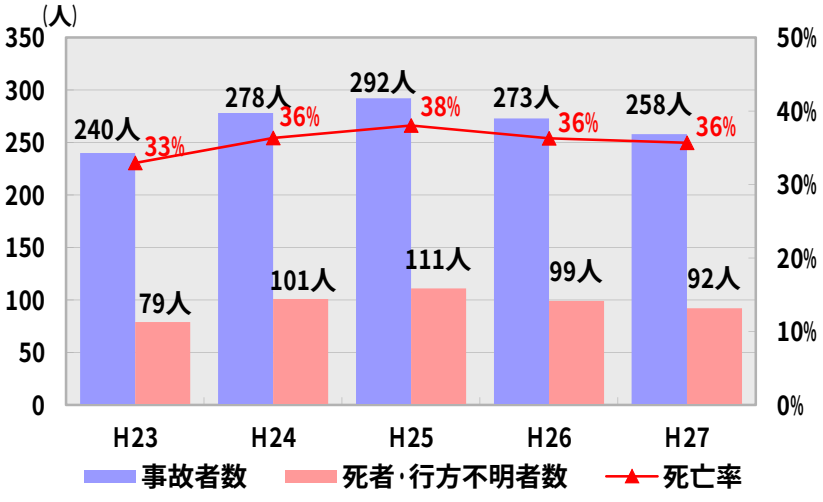
【年齢層別事故者数の割合（過去 5 年間）】



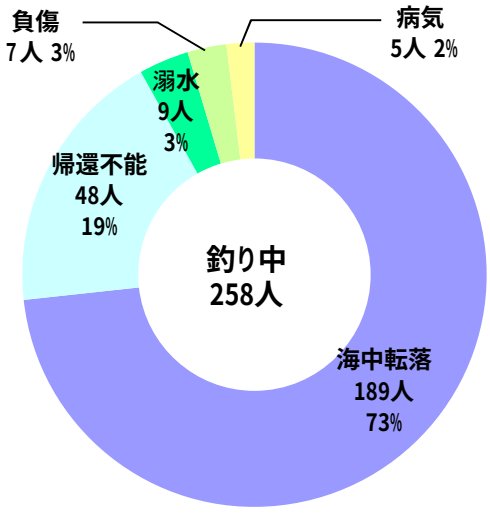
（ロ）釣り中の事故

平成 27 年の釣り中の事故者数は 258 人で、このうち死者・行方不明者数は 92 人でした。事故者 258 人を事故内容別にみると、海中転落が最も多く 189 人（73%）で、足を踏み外したり、波にさらわれたりなどして海中転落する事故がありました。

【事故者数及び死者・行方不明者数の推移（過去 5 年間）】



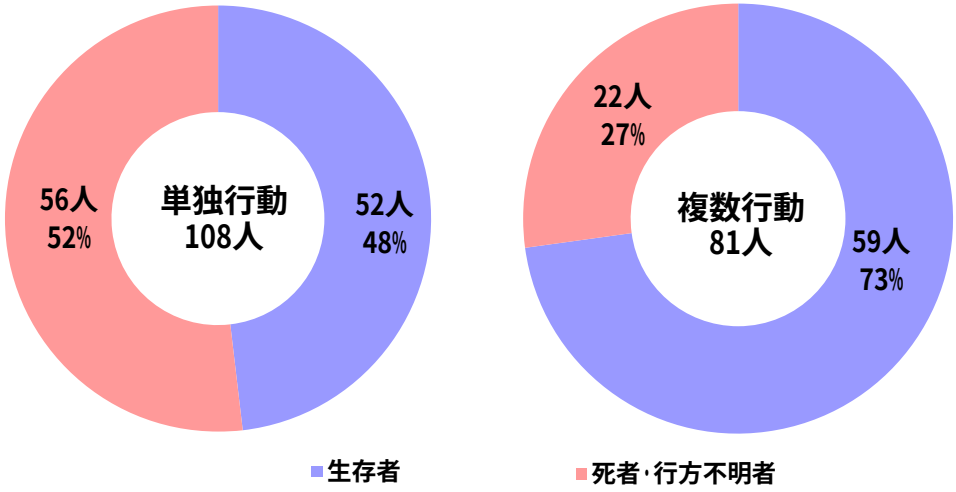
【事故内容別事故者数の割合（平成 27 年）】



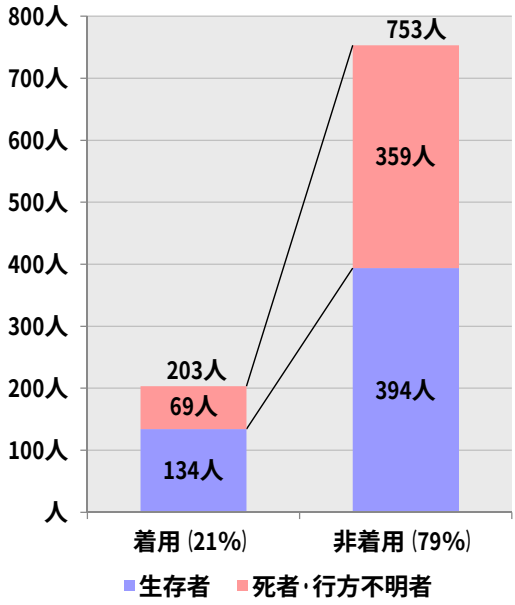
また、海中転落者 189 人のうち複数で行動していた者は 81 人で、死者・行方不明者は　22 人（死亡率 27%）でしたが、単独行動していた者は 108 人で、死者・行方不明者は 56 人（同 52%）であり、複数で行動していた者に比べ、単独で行動していた者の死亡率は約 2 倍となっています。

過去 5 年間の釣り中の海中転落による事故者は 956 人で、このうちライフジャケットを着用していたのは 203 人（21%）でした。また、発生場所別にみると、事故者数及び死者・行方不明者数が多いのは防波堤、磯場、岸壁の順となっています。特にこれらの場所のうち防波堤、岸壁では、死者・行方不明者の 95%が海中転落によるものですが、ライフジャケットの着用率が防波堤で 20%、岸壁で 5%となっています。

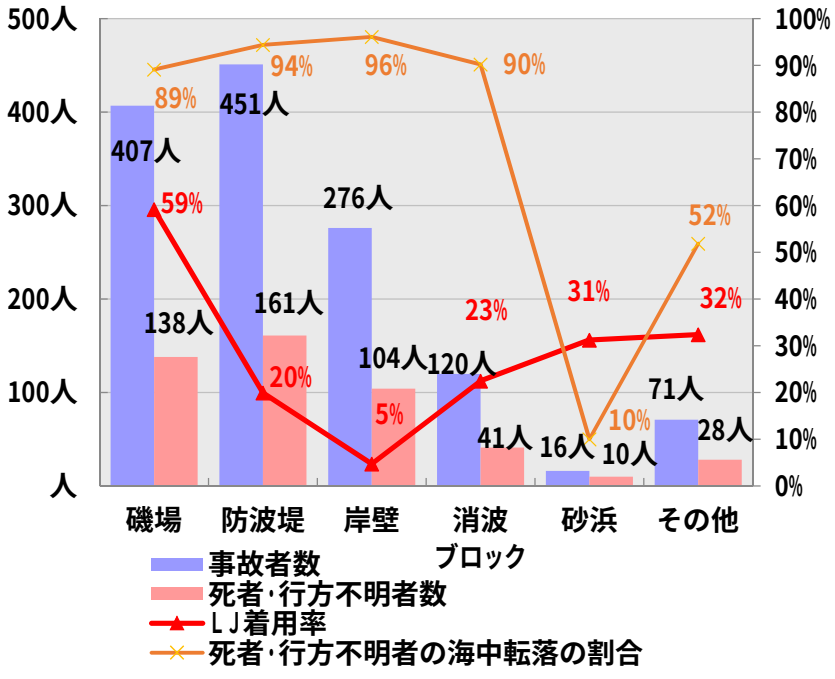
【海中転落者の単独行動・複数行動別の死亡率（平成 27 年）】



【海中転落者のライフジャケット着用状況（過去5年間）】



【活動場所別事故者及び死者・行方不明者数とライフジャケット着用率（過去 5 年間）】

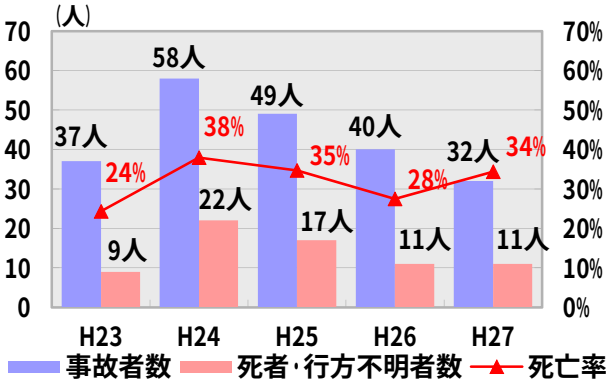


（ハ）スキューバダイビング中の事故

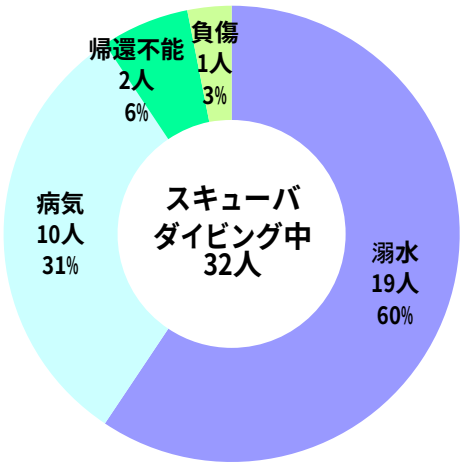
平成 27 年のスキューバダイビング中の事故者数は 32 人で、このうち死者・行方不明者数は 11 人でした。事故者 32 人を事故内容別にみると、溺水が最も多く 19 人（60%）で、レギュレーターに入った海水の誤飲による事故などがありました。また、インストラクターなどが海中で事故者の異変に気付いたものの、急浮上により減圧症となる事故もありました。

過去 5 年間の事故者数を年齢層別にみると、40 歳代以上が 69%を占めており、特に病気による死者・行方不明者では 90%を占めています。

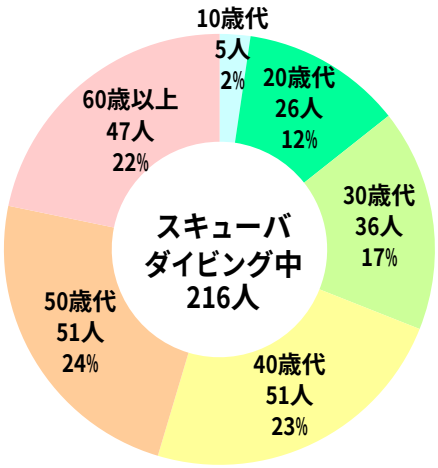
【事故者数及び死者・行方不明者数の推移（過去 5 年間）】



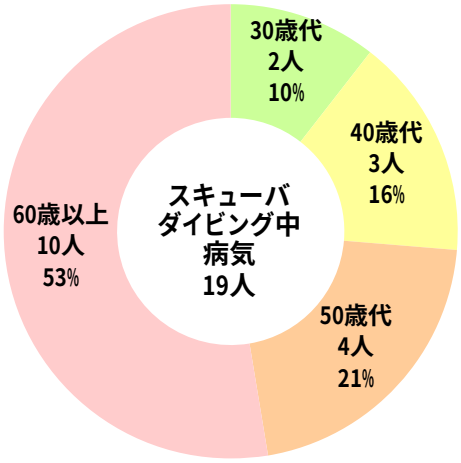
【事故内容別事故者数の割合（平成 27 年）】



【年齢層別事故者数の割合（過去 5 年間）】



【年齢層別病気による死者・行方不明者数の割合（過去 5 年間）】



(ニ) シュノーケル使用中の事故

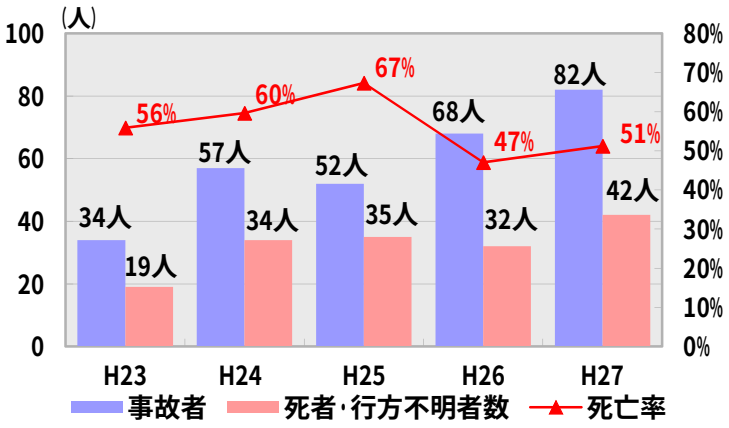
マリンレジャーに関する海浜事故のうち、シュノーケルを使用中に発生した平成 27 年の事故者数は 82 人で、昨年と比較すると 14 人増加し、死者・行方不明者は 42 人で、昨年より 10 人増加となり、事故者数及び死者・行方不明者数ともに過去 5 年間で最多となりました。

事故者 82 人のうち複数行動していた者は 63 人で、死者・行方不明者は 29 人（死亡率 46%）でしたが、単独行動していた者は 19 人で、死者・行方不明者は 13 人（同 68%）であり、単独行動の場合の死亡率は複数行動の約 1.5 倍となっています。

シュノーケル使用中の事故では、潮流などで戻れず漂流したり、シュノーケル（呼吸管）内に入った海水を誤飲したりして溺水してしまうケースがありました。シュノーケルによる海水誤飲の要因としては、シュノーケルクリア※などの技術が不足している点が考えられます。

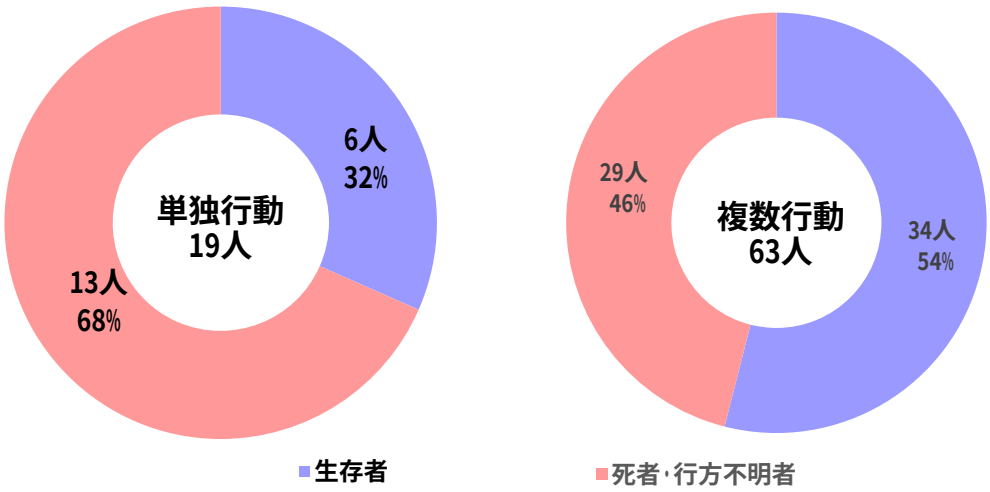
※「シュノーケルクリア」とは、シュノーケル（呼吸管）に水が入った場合に、息を吹き出すことで水を吸い込まずに排除する技術を言います。(写真参照)

【事故者及び死者・行方不明者数の推移（過去 5 年間）】



【シュノーケルクリアの様子】

【事故者の単独行動・複数行動別の死亡率（平成 27 年）】



ハ　マリンレジャー以外の海浜事故

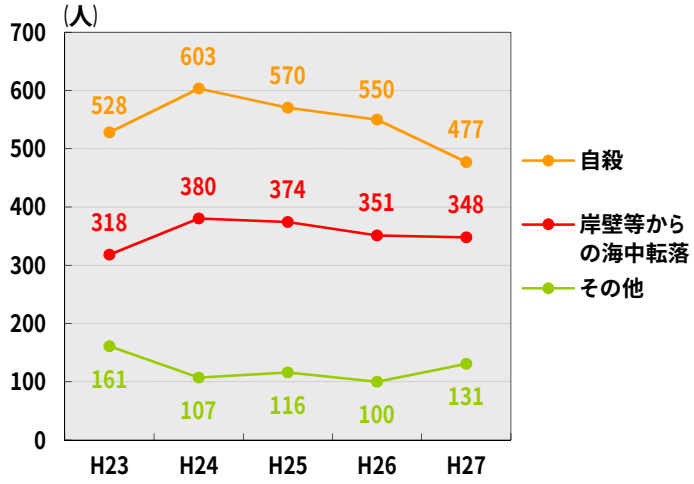
平成 27 年のマリンレジャー以外の海浜事故による事故者数は 956 人（昨年比 45 人減）で、このうち死者・行方不明者数は 644 人（昨年比 43 人減）でした。

平成 27 年のマリンレジャー以外の海浜事故による死者・行方不明者 644 人を事故内容別にみると、特に多いのは自殺の 373 人（前年比 55 人減）で全体の 58%を占め、次いで岸壁等からの海中転落が 200 人（前年比 12 人減）と全体の 32%を占めています。

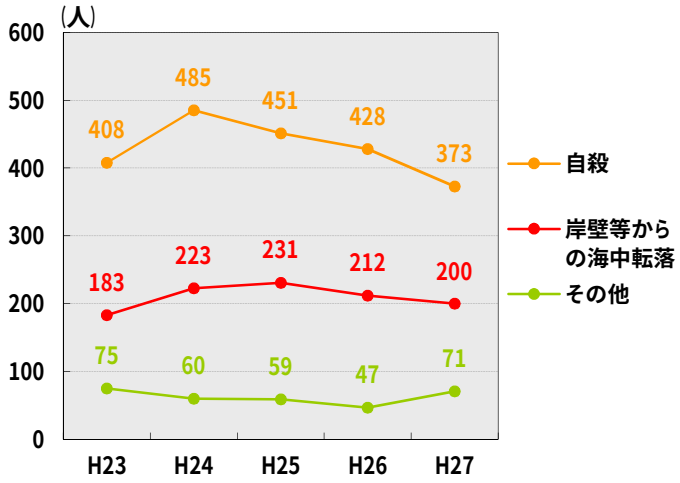
同海中転落の主な特徴として、65 人（19%）が飲酒に、99 人（29%）が車両事故に起因するもので、内約半数（飲酒 32 人、車両事故 49 人）が死亡・行方不明となっています。生存者の要因をみると、車両の操作誤り、徒歩における岸壁での足の踏み外し等の自過失（実施中の活動に対する不注意）が 57%を占めています。

なお、過去 5 年間の傾向をみると、事故者数及び死者・行方不明者数ともに減少傾向にあります。

【事故内容別事故者数の推移（過去 5 年間）】



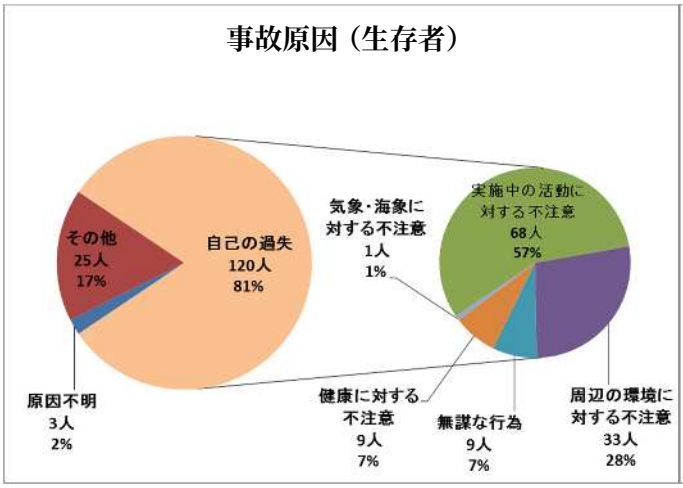
【事故内容別死者・行方不明者数の推移（過去 5 年間）】



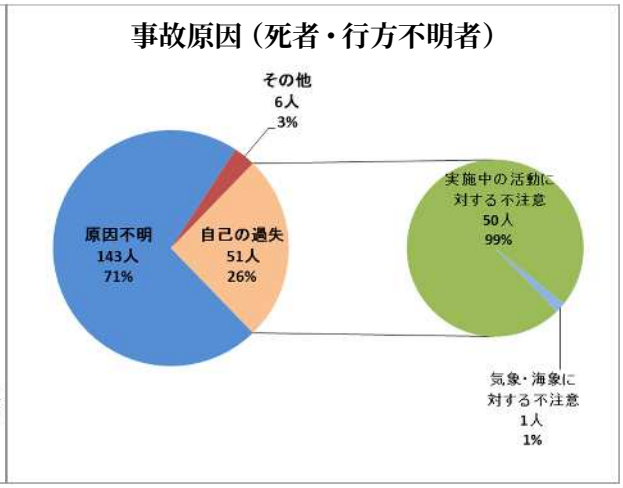
【岸壁等からの海中転落数内訳（平成 27 年）】

	事故者	死者･行方不明者
自己の過失によるもの	171人	51人
原因不明	146人	143人
その他	31人	6人
飲酒が認められたもの（再掲）	65人	32人
車両事故（再掲）	99人	49人
合計	348人	200人

事故原因（生存者）



事故原因（死者・行方不明者）



第３章　海難防止対策

近年の船舶事故発生状況をみると、見張り不十分や操船不適切等の人為的要因による事故が多発しており、海難防止に関する意識を高めることが最も重要な課題となっています。

このため、海上保安庁では海事関係機関との連携を強化するとともに、海難防止講習会や訪船指導等あらゆる機会を通じて海上交通ルールの遵守、安全航行の励行について指導し、海難防止思想の幅広い普及を図っていきます。

また、おおむね５年間に取り組むべき船舶交通安全政策の方向性と具体的施策を示した、「船舶交通の安全・安心をめざした取組み」（平成 25 年 10 月交通政策審議会答申）を「第３次交通ビジョン」として位置づけ、目標達成のため、各種施策を推進しています。

◇７つの課題

1. ふくそう海域の安全対策
2. 準ふくそう海域の安全対策
3. 港内船舶交通の効率化・安全対策
4. 小型船舶の安全対策
5. 航路標識の整備・管理の在り方
6. 大規模災害発生時における船舶交通の安全対策
7. 戦略的技術開発

◇３つの目標

1. ふくそう海域における衝突・乗揚事故の低発生水準の維持
2. 港内等における衝突・乗揚事故の減少
3. 小型船舶における事故の減少

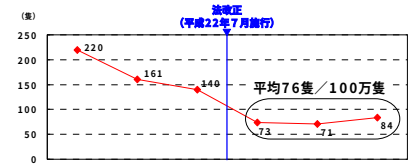
計画目標

１．ふくそう海域における衝突・乗揚事故の低発生水準の維持

平成２２年７月の港則法及び海上交通安全法の一部を改正する法律の施行以降、航路及び航路付近海域では、衝突・乗揚事故が大幅に減少しており、ＡＩＳ搭載船舶の通航隻数１００万隻当たり７６隻以下を維持する。

注）衝突・乗揚事故：ＡＩＳ搭載船舶又は総トン数１００トン以上の船舶に限る

ふくそう海域におけるＡＩＳ搭載船舶通航隻数１００万隻当たりの事故隻数



	H19.7-H20.6	H20.7-H21.6	H21.7-H22.6	H22.7-H23.6	H23.7-H24.6	H24.7-H25.6
事故隻数	79	66	60	33	34	42
ＡＩＳ通航隻数	359,377	410,988	428,452	449,725	478,168	500,423

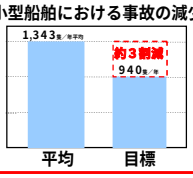
２．港内等における衝突・乗揚事故の減少

船舶の動静監視・情報提供体制を整備する港内等において、情報提供の対象となる船舶の衝突・乗揚事故を、平成２０年から２４年までの年平均に対して、平成３０年までに半減させる。

３．小型船舶における事故の減少

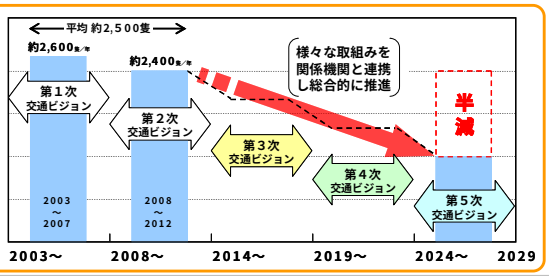
小型船舶の事故のうち、不可抗力によるものを除く約７割の事故について、平成２０年から２４年までの年平均1,343隻に対して、平成３０年までに約３割減少させる。

小型船舶における事故の減少



長期的な目標

長期的な目標として、船舶事故の大幅な削減を目指すこととし、長期的には、**２０２０年代中に現在の船舶事故隻数を半減**させることを目指す。

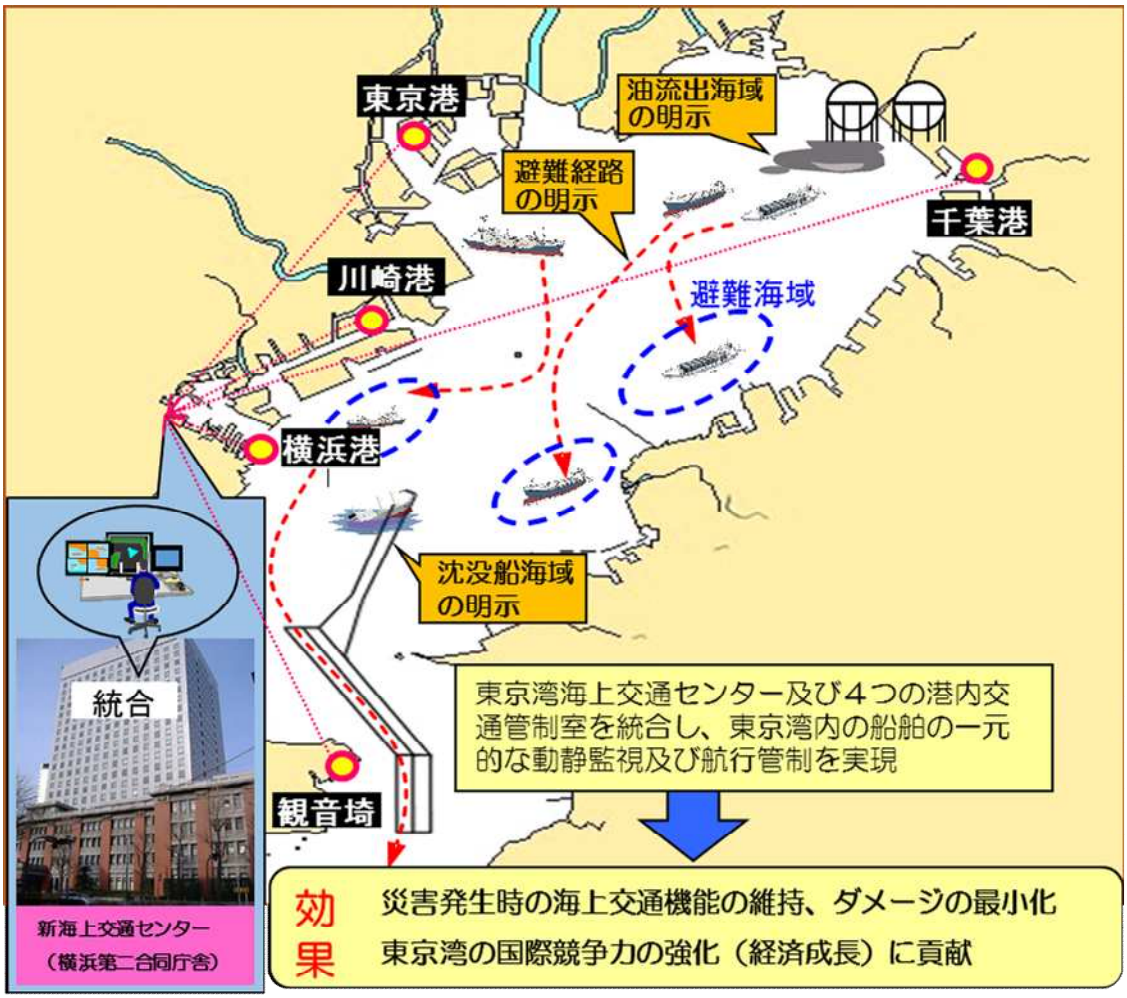


1　ふくそう海域における安全対策

海上の交通ルールには、基本的なルールを定めた「海上衝突予防法」のほか、特別なルールとして東京湾・伊勢湾・瀬戸内海に適用される「海上交通安全法」、法令で定められる港に適用される「港則法」があります。海上保安庁では、これらの法令を適切に運用することで海上交通の安全確保を図っています。

特に、海上交通の要所となっている東京湾・伊勢湾・瀬戸内海・関門海峡には、海上交通センターを設置して、航行船舶の動静を把握し、船舶の安全な航行に必要な情報の提供や、大型船舶の航路入航間隔の調整を行うとともに、巡視船艇との連携により、不適切な航行をする船舶や、航路を塞いでしまう船舶への指導等を実施しています。

また、津波等の災害発生時において、船舶への警報等の伝達、避難海域等の情報提供を迅速確実に実施するため、東京湾における海上交通センターと各港内交通管制室を統合のうえ、これら業務を一元的に実施する体制を構築することとしており、平成 27 年度にあっては、その実現に向け、新たな制度の構築について検討を進めるほか、レーダーなどの関連施設の整備等を行いました。

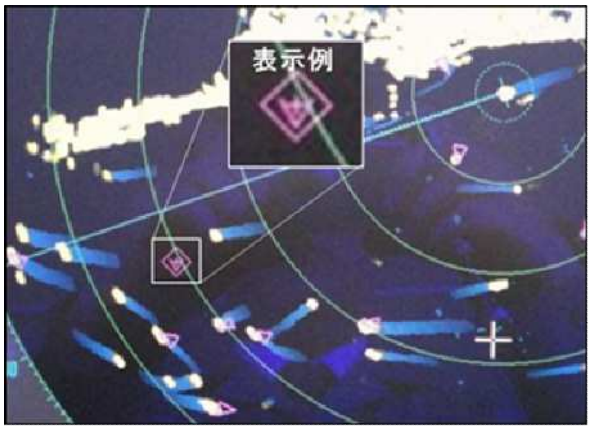


【一元管制イメージ図】

2　バーチャルAIS航路標識の運用開始について

海上保安庁では、船舶交通の安全確保を図るための新たな取組みとして、ＡＩＳを活用し、航海用レーダー画面上にシンボルマークを仮想表示させる、「バーチャルＡＩＳ航路標識」の運用を平成27年11月1日から開始しました。

ＡＩＳは、針路、速力などの船舶の動静に関する情報だけでなく、航行船舶の指標となるシンボルマークを表示させる機能を有しており、実際には存在しない航路標識を航海用レーダーの画面上において表示させることができます。



【航海用レーダー表示状況イメージ図】

国際的には、平成16年に国際海事機関（ＩMO）において、航海用レーダーの性能基準が改正され、航海用レーダーの画面上にＡＩＳのシンボルマークを表示させることが義務付けられ、さらに、平成26年には、新シンボルマークが承認されました。

これらの動向を踏まえ、水深が非常に深いなど航路標識の設置が困難な海域であり、また、海上交通安全法第25条第2項に規定する経路指定が行われている明石海峡及び友ヶ島水道においてバーチャルＡＩＳ航路標識の実証実験を行っていたところ、その有効性が確認できたことから、正式に運用を開始したものです。

【現行シンボルマーク】

リアル・シンセ	
バーチャル	

平成26年にＩMOにおいて承認された新シンボルマークは下記のとおりであり、このシンボルマークに対応した最新の航海用レーダー等においては表示が可能となります。

【新シンボルマーク（抜粋）】

	右舷標識	左舷標識	北方位標識	東方位標識	南方位標識	西方位標識	孤立障害標識	安全水域標識	特殊標識	緊急船沈標識
リアル・シンセ										
バーチャル										

3　小型船舶事故防止対策

プレジャーボートや漁船等の小型船舶の事故は、船舶事故全体の約７割を占めています。そのうち、プレジャーボート事故は年間 900～1,000 隻で推移し、そのうち約 4 割が機関故障及び衝突です。また、漁船事故は毎年 600～800 隻発生しており、減少傾向にあるものの、船舶事故全体のうち約 3 割を占め、そのうち約 4 割が衝突及び乗揚です。死者・行方不明者を伴う船舶事故の約 9 割がプレジャーボート及び漁船事故であることから、より多くの小型船舶操縦者に対して安全意識の向上・啓発を図る必要があります。

これら船舶事故を未然に防止するためには、日頃から船体機関の整備・点検を行うほか、船舶職員及び小型船舶操縦者法で定められている発航前点検や適切な見張り、海中転落に備えたライフジャケット着用等の遵守事項を確実に行うことが重要なことから、海上保安庁では、安全啓発用リーフレットを作成し、マリーナ、漁業協同組合等の海事関係機関への配布のほか、小型船舶操縦者免許更新講習機関等の協力を受け、講習受講者、船舶検査受験者に対して啓発リーフレットや啓発グッズを配布して遵守事項の周知を行いました。

また、漁船の海難を防止するためには、漁業関係者自らが安全意識を十分に持つことが重要であるため、水産庁が安全推進員養成のため実施する「漁業カイゼン講習会」や毎年 10 月に漁業関係団体が主体となって実施している「全国漁船安全操業推進月間」に積極的に協力のうえ、地域、漁業種別ごとにきめ細かく海難防止講習会や訪船指導等を実施し、安全意識の高揚・啓発を図りました。

今後も、小型船舶の海難防止に向け、関係省庁等と連携した海難防止講習会等による指導の裾野の拡大やＡＩＳ搭載に関する海難防止効果等の有用性の周知啓発による普及促進等を実施していきます。

4　小型船舶に対する情報提供の強化（海の安全情報サイトのスマートフォン対応）

海上保安庁では、プレジャーボート、漁船等の船舶運航者や磯釣り、マリンレジャー愛好者の方々などに対して、ウェブサイトや電子メールなどにより、海の安全情報をリアルタイムで提供しています。

平成27年7月からは、近年急速に普及し、携帯性、操作性に優れているスマートフォンを活用して、地図画面上において自船付近の気象・海象現況、海上工事情報などの海の安全に関する情報やトラブル対策を容易に表示することができるスマートフォン用のウェブサイトの運用を開始しました。

【スマートフォン用サイト】

5　関係省庁海難防止連絡会議

【関係省庁海難防止会議】

関係省庁の海難防止に係る各種施策についての意見交換・調整等を行い、効果的に各種施策を融合し、連携を図ることを目的として、平成 20 年 2 月 29 日に「関係省庁海難防止連絡会議」を設置しました。

平成 23 年から、この会議における重点対象事項を「プレジャーボート、漁船、遊漁船及び総トン数 500 トン未満の貨物船、タンカー、旅客船（日本船舶に限る。）の安全対策の推進」と定め、「第 9 次交通安全基本計画の目標達成に向け、小型船の海難隻数を第 8 次計画期間中の年平均と比較して、平成 27 年までに、約 1 割削減する。(1,790 隻)」を目標とし、海難防止対策の推進に係る施策に取組んだ結果、平成 27 年における小型船の海難隻数は、1,734 隻となっており、目標を達成しました。今後は、「第 10 次交通安全基本計画の目標達成に向け、小型船の事故隻数を平成 32 年までに少なくとも 1600 隻未満とする。」を目標とし、引き続き海難防止対策の推進に係る施策の連携を強化しています。

6　全国海難防止強調運動

船舶事故の多くは見張り不十分や機関取扱不良、気象・海象に対する不注意といった人為的要因に起因するものとなっています。

また、海難を防止するためには、船舶所有者、運航者をはじめとする海事関係者、漁業関係者、マリンレジャー関係者等、船舶運航に直接係わる方はもとより、広く国民の皆様にも、海難防止について関心を深めていただくことが極めて重要です。

このため、毎年 7 月 16 日から 31 日までの間、「海難ゼロへの願い」をスローガンに関係行政機関と海事関係団体等民間の関係者が一体となって、海難防止思想の普及、高揚を図ることを目的とした「全国海難防止強調運動」を実施しています。

平成 25 年度からは、より親しみやすい運動とするためサブタイトル「海の事故ゼロキャンペーン」を用いることとし、平成 26 年度からは、第 9 次交通安全基本計画における海上交通分野の目標及び平成 23 年から 25 年における海難発生状況等を勘案し、平成 26 年度から重点事項として、「見張りの徹底及び船舶間コミュニケーションの促進」「プレジャーボートの発航前点検の徹底」「ライフジャケットの常時着用等自己救命策の確保」の３つを掲げ、官民一体となった運動を展開しています。

今後も、本運動を通じて海難防止活動を実施し、広く海難防止を呼びかけていきます。

【平成 27 年度全国海難防止強調運動ポスター】

【平成 27 年度全国海難防止強調運動リーフレット】

7　マリンレジャー事故防止対策

（1）遊泳中の事故防止対策

海水浴場の巡回や若年齢層に対する安全講習会等において、離岸流や引き波等の海に潜む危険に関する知識やペットボトル等の身の回り品を使用した救助方法等についての指導を行っていきます。

また、飲酒後の遊泳者による事故は死亡率が高いことから、飲酒後における遊泳の危険性についても周知・啓発活動を行っていきます。

【児童に対する安全講習会】

（2）釣り中の事故防止対策

釣り場を巡回するとともに釣具店等に協力を求めて、自己救命策の確保や気象海象の早期把握等について指導・啓発を行っていきます。

特に、防波堤及び岸壁でのライフジャケットの着用率が低く、また単独行動での海中転落事故が多発していることから、ライフジャケットの着用と複数行動の励行に重点をおいた指導・啓発を行っていきます。

また、地元自治体や釣り関係団体と連携・協力し、立て看板の設置や講習会を開催するなどを行うとともに、地域特有の事故発生状況等を踏まえ、事故多発地域への巡回指導等を行っていきます。

【釣り場の巡回による安全指導】

【釣り関係団体との安全講習会】

（3）スキューバダイビング中の事故防止対策

スキューバダイビング中の事故は、レギュレーターに入った海水の誤飲によるものや急浮上による減圧症などがあり、ダイビングスポットの巡回やショップ、ダイビング関係団体と連携・協力した安全講習会等において、この様な事故の傾向を説明し、ダイビング中の安全管理や事前の体調確認等の徹底について指導を行っていきます。

（４）関係機関と連携した事故防止対策の推進

海浜事故を防止するため、港湾や海水浴場等の管理者である地元自治体等に対し、離岸流や海中転落等の危険性を周知する立て看板の設置、立入禁止区域への侵入防止措置、救命設備の設置等の安全対策を講じるよう働きかけるとともに、地域関係者による安全対策会議の開催や関係機関との合同パトロールの実施について働きかけを行っていきます。

また、地域の実情に応じて、水難救済会、ライフセービングクラブ、Ｂ＆Ｇ海洋センター、その他の各種マリンレジャー関係団体とも積極的に連携し、海浜事故を防止するための安全対策を行っていきます。

【関係機関と連携した合同パトロール】

第４章　救助状況及び海難発生時の救命率向上策

１　救助状況

（１）船舶事故の救助状況

平成 27 年の船舶事故隻数は 2,137 隻で、海上保安庁ではこのうち 1,152 隻に対し、巡視船艇延べ 1,978 隻、航空機延べ 470 機を救助のため出動させるとともに、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 493 隻、救助を必要とした要救助船舶は 1,644 隻であり、要救助船舶の中で自力入港した 182 隻を除いた 1,462 隻のうち 1,299 隻が救助されました。

（２）船舶事故以外の乗船中の事故及び海浜事故の救助状況

イ　船舶事故以外の乗船中の事故の救助状況

平成 27 年の船舶事故以外の乗船中の事故者は 867 人で、海上保安庁ではこのうち 307 人に対し巡視船艇延べ 527 隻、航空機延べ 286 機を救助のため出動させるとともに、他機関への救助手配等を行いました。

事故者の中で自殺 12 人を除いた 855 人のうち、361 人が自力救助、307 人が当庁等により救助されました。

ロ　マリンレジャーに関する海浜事故の救助状況

平成 27 年のマリンレジャーに関する海浜事故の事故者は 810 人で、海上保安庁ではこのうち 326 人に対し巡視船艇延べ 434 隻、航空機延べ 193 機を救助のため出動させるとともに、他機関への救助手配等を行いました。

事故者のうち、102 人が自力救助、441 人が当庁等により救助されました。

ハ　マリンレジャー以外の海浜事故の救助状況

平成 27 年のマリンレジャー以外の海浜事故の事故者は 956 人で、海上保安庁ではこのうち 433 人に対し巡視船艇延べ 446 隻、航空機延べ 62 機を救助のため出動させるとともに、他機関への救助手配等を行いました。

事故者の中で自殺 477 人を除いた 479 人のうち、37 人が自力救助、171 人が当庁等により救助されました。

2　救助・救急体制の充実・強化

（1）救助・救急能力の向上

平成 27 年は、石垣航空基地に新たに機動救難士を配置し、人命救助体制を強化しました。海上保安庁では、今後も引き続き救助・救急体制の充実のため、特殊救難隊や機動救難士、潜水士といった高度で専門的な知識・技能を有する救助活動のエキスパートの配置・養成に努めていきます。また、海難等により生じた傷病者の搬送中に、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、実施する救急救命処置の質を医学的観点から保障するメディカルコントロール体制の更なる強化を図っていきます。さらに、巡視船艇・航空機の高機能化とともに、救助資器材を整備するなど体制の充実強化に努めていきます。

（2）関係機関との連携・協力体制の充実

海上保安庁では、長大な海岸線を有する我が国沿岸部において発生した海難に適切に対応するため、日頃から警察・消防等の救助機関や民間救助組織と合同で海難救助訓練や海浜パトロールを実施するなど、関係機関との連携・協力体制の充実に努めていきます。

3　海中転落者のライフジャケット着用率の向上

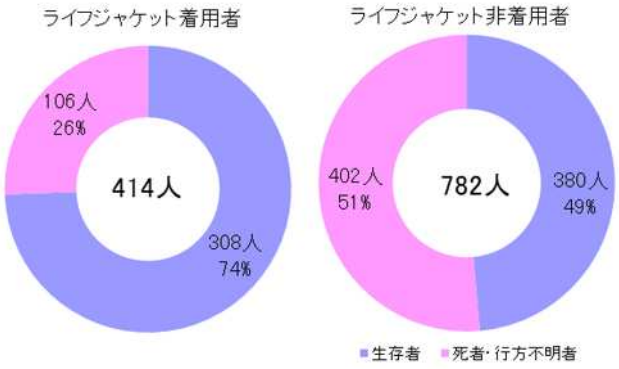
（1）漁業者を対象としたライフジャケット着用率の向上

平成 27 年の漁船からの海中転落者 169 人のうち、船舶事故によるものが 97 人、船舶事故によらないものが 72 人で、このうちライフジャケットを着用していたのは船舶事故によるものが 48 人(49%)、船舶事故によらないものが 11 人(15%)でした。

過去 5 年間の漁船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をみると、着用者の死亡率 26%に対し、非着用者の死亡率は 51%となっています。非着用者の死亡率は着用者に比べて約 2 倍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になっています。

このような状況を踏まえ、海上保安庁では、地元自治体、水産関係団体等とも連携・協力し、漁業者に対する海難防止講習会等において自己救命策確保に重点をおいた指導・啓発を行うほか、女性ライフジャケット着用推進員（LGL：ライフガードレディース）による漁業者への呼びかけ等の自発的なライフジャケット着用推進活動の支援を行っていきます。

【漁船からの海中転落者のライフジャケット着用・非着用別の死亡率（過去 5 年間）】



【LGL によるライフジャケット着用の働きかけ】

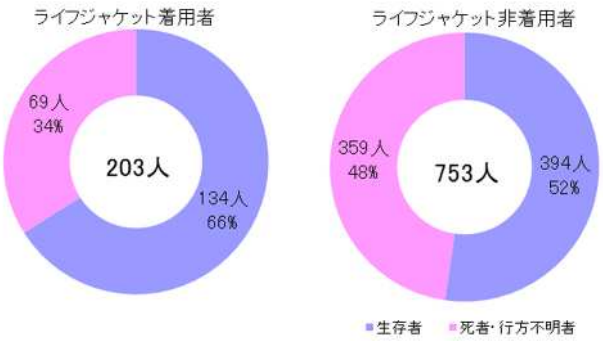
（2）釣り人を対象としたライフジャケット着用率の向上

平成27年の釣り人の海中転落者による事故者300人のうち、陸からの海中転落者※1が189人、船舶からの海中転落者※2が 111 人で、このうちライフジャケットを着用していたのは陸からの海中転落者が 36 人（19%）、船舶からの海中転落者が 89 人（80%）でした。特に、陸上からの海中転落者のうち、防波堤及び岸壁での着用率が低い状況となっています。

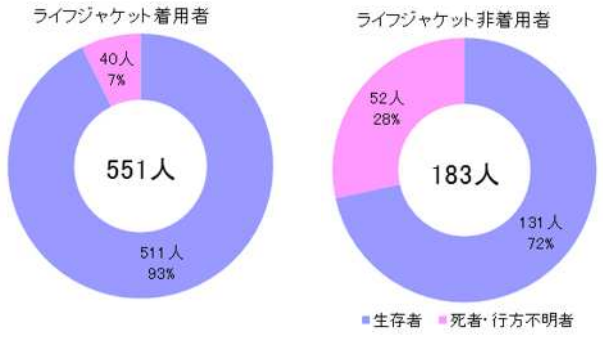
過去 5 年間の釣り人の海中転落のライフジャケット着用・非着用別による死亡率をみると、陸からの海中転落の場合は着用者の死亡率 34%に対し、非着用者の死亡率は 48%となっています。一方、船舶からの海中転落の場合は着用者の死亡率 7%に対し、非着用者の死亡率は 28%となっています。釣り人においても、非着用者の死亡率は着用者に比べ高くなっていることから、ライフジャケット着用の有無が、海中転落した場合の生死を分ける大きな要因になっています。

このような状況を踏まえ、海上保安庁では、引き続き地元自治体、釣り関係団体等とも連携・協力し、講習会の開催や釣り場を巡回するなどしてライフジャケットの常時着用等の自己救命策の確保に関する指導・啓発を行っていきます。

【陸からの海中転落者※1のライフジャケット着用・非着用別の死亡率（過去 5 年間）】



【船舶からの海中転落者※2のライフジャケット着用・非着用別の死亡率（過去 5 年間）】



※1　防波堤、岸壁、磯場等からの海中転落をいいます。
※2　船舶事故及び船舶事故によらない釣りを目的とした船舶からの海中転落をいいます。（着岸時、釣り場への往復航行時等を含む。）。

【参考：ライフジャケット着用が功を奏した事例】

平成 27 年 10 月 16 日午前 9 時 15 分頃、ミニボートに一人で乗船し釣りをしていた男性（44 歳）が、横波を受け船が転覆したことにより、海に投げ出されました。

事故者はライフジャケットを着用しており、転覆したミニボートに掴まって漂流しながら防水パックに入った自身の携帯電話にて 118 番通報にて救助を要請しました。海上保安部から出動要請を受けた水難救済会所属船により海中転落から約 40 分後に無事救助されました。

４　海難情報の早期入手

海上保安庁では、海中転落者の海上における生存可能時間や当庁が救助に要する時間等を勘案し、生存状態で救助するために、海難発生から当庁が情報を入手するまでの所要時間を 2 時間以内にすることを目標としています。事故者が生存状態で救助される割合を高くするためには、海中転落等海難を目撃し、あるいは海難に遭遇した場合、できる限り速やかに海上保安庁等救助機関へ通報し、救助を要請することが重要です。

平成 27 年の海上保安庁が認知した船舶事故及び船舶からの海中転落事故のうち、海難発生から 2 時間以内に認知したものの割合（以下「2 時間以内関知率」という。）は 77%ですが、漁船については 65%と低くなっています。

このような状況を踏まえ、2 時間以内関知率の更なる向上を図るため、水産関係団体や各種マリンレジャー関係団体等と連携し、引き続き、「緊急通報用電話 118 番の有効活用」「防水パック入り携帯電話等連絡手段の確保」に関する周知活動等を実施していきます。

加えて、釣り人に対しては、事故発生時の迅速な通報を可能とするため単独行動を控え複数名で行動することや、単独で行動している時は、第三者の目の届くところで活動するなどの安全対策について周知活動を実施していきます。

【参考：携帯電話からの 118 番通報を活用し、事故者を救助した事例】

平成 27 年 9 月 8 日午後 6 時 20 分頃、石垣市吉原海岸沖合でシュノーケリングを行っていた 3 名が帰還しないとの 118 番通報を受け、第十一管区海上保安本部が「緊急通報位置情報表示システム」により位置情報を入手することができたため、即座に巡視船及び航空機を発動し通報付近を捜索したことにより、漂流中の 3 名全員を発見し救助することができました。

資 料 編

平成27年における
海難の発生と救助の状況

平成２７年における海難の発生と救助の状況　目次

＜船舶事故発生・救助状況＞

第Ⅰ－1表　事故発生状況の前年との比較---- 1
第Ⅰ－2表　事故救助状況の前年との比較---- 1
第Ⅰ－1図　事故隻数及び死者・行方不明者数の推移---- 2
第Ⅰ－2図　船舶種類別による事故隻数の推移---- 2
第Ⅰ－3図　プレジャーボートの船型別による事故隻数の推移---- 3
第Ⅰ－4図　事故種類別による事故隻数の推移---- 3
第Ⅰ－5図　距岸別による事故隻数の推移---- 4
第Ⅰ－6図　原因別による事故隻数の推移---- 4
第Ⅰ－7図　死者・行方不明者を伴う事故の船舶種類別による事故隻数の推移---- 5
第Ⅰ－8図　死者・行方不明者を伴う事故の船舶種類別による死者・行方不明者数の推移---- 5
第Ⅰ－9図　死者・行方不明者を伴う事故の事故種類別による事故隻数の推移---- 6
第Ⅰ－10図　死者・行方不明者を伴う事故の事故種類別による死者・行方不明者数の推移---- 6
第Ⅰ－11図　死者・行方不明者を伴う事故の原因別による事故隻数の推移---- 7
第Ⅰ－12図　死者・行方不明者を伴う事故の原因別による死者・行方不明者数の推移---- 7
第Ⅰ－13図　負傷者を伴う事故の船舶種類別による事故隻数の推移---- 8
第Ⅰ－14図　負傷者を伴う事故の船舶種類別による負傷者数の推移---- 8
第Ⅰ－15図　負傷者を伴う事故の事故種類別による事故隻数の推移---- 9
第Ⅰ－16図　負傷者を伴う事故の事故種類別による負傷者数の推移---- 9
第Ⅰ－17図　船舶種類別・事故種類別による事故発生状況（平成27年）---- 10
第Ⅰ－18図　船舶種類別・原因別による事故発生状況（平成27年）---- 10
第Ⅰ－19図　船舶種類別・原因別による事故（衝突・乗揚のみ）発生状況（平成27年）---- 11
第Ⅰ－20図　貨物船事故の事故種類別による事故隻数の推移---- 11
第Ⅰ－21図　タンカー事故の事故種類別による事故隻数の推移---- 12
第Ⅰ－22図　旅客船事故の事故種類別による事故隻数の推移---- 12
第Ⅰ－23図　漁船事故の事故種類別による事故隻数の推移---- 13
第Ⅰ－24図　遊漁船事故の事故種類別による事故隻数の推移---- 13
第Ⅰ－25図　プレジャーボート事故の事故種類別による事故隻数の推移---- 14
第Ⅰ－26図　貨物船事故の原因別による事故隻数の推移---- 14
第Ⅰ－27図　タンカー事故の原因別による事故隻数の推移---- 15
第Ⅰ－28図　旅客船事故の原因別による事故隻数の推移---- 15
第Ⅰ－29図　漁船事故の原因別による事故隻数の推移---- 16
第Ⅰ－30図　遊漁船事故の原因別による事故隻数の推移---- 16
第Ⅰ－31図　プレジャーボート事故の原因別による事故隻数の推移---- 17
第Ⅰ－32図　外国船舶の事故隻数及び死者・行方不明者数の推移---- 17
第Ⅰ－33図　外国船舶事故の事故種類別による事故隻数の推移---- 18
第Ⅰ－34図　外国船舶事故の原因別による事故隻数の推移---- 18
第Ⅰ－35図　総トン数１，０００トン以上の事故隻数の割合---- 19
第Ⅰ－36図　日本船舶・外国船舶事故の事故種類別発生状況比較（平成27年）---- 19
第Ⅰ－37図　日本船舶・外国船舶事故の原因別発生状況比較（平成27年）---- 20
第Ⅰ－38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（平成27年）---- 20

＜乗船中の事故及び海浜事故発生・救助状況＞

第Ⅱ－1表　乗船中の事故及び海浜事故発生状況の前年との比較---- 21
第Ⅱ－2表　乗船中の事故及び海浜事故救助状況の前年との比較---- 21
第Ⅱ－3表　船舶種類別・事故内容別乗船中の事故発生状況（平成27年）---- 22
第Ⅱ－1図　乗船中の事故者数及び死者・行方不明者数の推移---- 22
第Ⅱ－2図　乗船中の事故種類別発生状況の推移---- 23
第Ⅱ－3図　海中転落者のライフジャケット着用率及び死亡率---- 23
第Ⅱ－4図　海中転落者発生状況の推移---- 24
第Ⅱ－5図　マリンレジャーに関する海浜事故による事故者数及び死者・行方不明者数の推移---- 24
第Ⅱ－6図　マリンレジャーに関する海浜事故種類別発生状況の推移---- 25
第Ⅱ－7図　マリンレジャーに関する海浜事故の年齢層別構成---- 25
第Ⅱ－8図　マリンレジャーに関する海浜事故の月別構成---- 26
第Ⅱ－9図　マリンレジャーに関する海浜事故の曜日別構成---- 26
第Ⅱ－10図　マリンレジャーに関する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---- 27
第Ⅱ－11図　マリンレジャーに関する海浜事故の内容別事故内容（平成27年）---- 27
第Ⅱ－12図　マリンレジャーに関する海浜事故の内容別事故原因（平成27年）---- 28
第Ⅱ－13図　マリンレジャー以外の海浜事故による事故者数及び死者・行方不明者数の推移---- 28
第Ⅱ－14図　マリンレジャー以外の海浜事故種類別発生状況の推移---- 29

第Ⅰ－1表　事故発生状況の前年との比較

1．総数

	平成26年	平成27年	増減
事故隻数（隻）	2,158	2,137	△ 21
延総トン数（総トン）	2,314,630	3,090,942	776,312
死者・行方不明者数（人）	100	48	△ 52

2．船舶種類別　（単位：隻・人）

		平成26年	平成27年	増減
貨物船	隻	276	268	△ 8
	（人）	(14)	(1)	△ 13
タンカー	隻	79	78	△ 1
	（人）	(1)	(0)	△ 1
旅客船	隻	40	48	8
	（人）	(0)	(3)	3
漁船	隻	596	600	4
	（人）	(65)	(24)	△ 41
遊漁船	隻	71	61	△ 10
	（人）	(0)	(0)	0
プレジャーボート	隻	932	935	3
	（人）	(20)	(15)	△ 5
その他	隻	164	147	△ 17
	（人）	(0)	(5)	5
計	隻	2,158	2,137	△ 21
	（人）	(100)	(48)	△ 52

上段：事故隻数　下段（ ）内：死者・行方不明者数
（参考）用途「その他」の船舶とは、曳船、台船、作業船等をいう。

3．事故種類別　（単位：隻・人）

		平成26年	平成27年	増減
衝突	隻	667	620	△ 47
	（人）	(26)	(9)	△ 17
乗揚	隻	279	263	△ 16
	（人）	(3)	(1)	△ 2
転覆	隻	104	151	47
	（人）	(24)	(25)	1
浸水	隻	111	96	△ 15
	（人）	(21)	(5)	△ 16
推進器障害	隻	138	159	21
	（人）	(1)	(1)	0
舵障害	隻	24	30	6
	（人）	(0)	(0)	0
機関故障	隻	342	351	9
	（人）	(4)	(0)	△ 4
火災	隻	83	73	△ 10
	（人）	(15)	(3)	△ 12
爆発	隻	4	4	0
	（人）	(5)	(2)	△ 3
行方不明	隻	6	4	△ 2
	（人）	(1)	(1)	0
運航阻害	隻	224	219	△ 5
	（人）	(0)	(0)	0
安全阻害	隻	56	39	△ 17
	（人）	(0)	(0)	0
その他	隻	120	128	8
	（人）	(0)	(1)	1
計	隻	2,158	2,137	△ 21
	（人）	(100)	(48)	△ 52

上段：事故隻数　下段（ ）内：死者・行方不明者数
（参考）「運航阻害」とは、バッテリー過放電、燃料欠乏、ろ・かい喪失及び無人漂流をいい、
「安全阻害」とは、転覆に至らない船体傾斜、走錨及び荒天難航をいう。

第Ⅰ－2表　事故救助状況の前年との比較

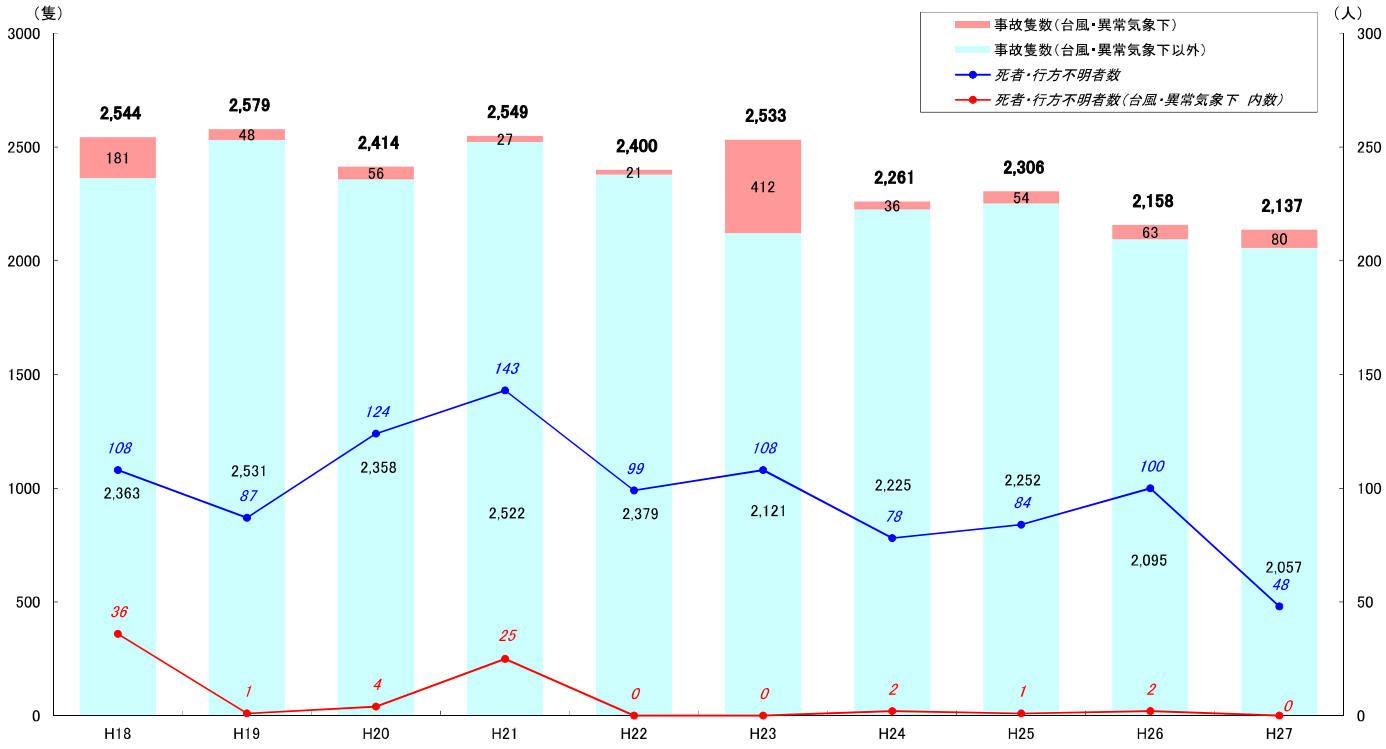
1．船舶　（隻）

		平成26年	平成27年	増減
事故隻数		2,158	2,137	△ 21
救助	当庁救助	503	506	3
	当庁以外救助	744	793	49
	計	1,247	1,299	52
自力入港		696	675	△ 21
全損		215	163	△ 52
当庁関与		1,386	1,157	△ 229

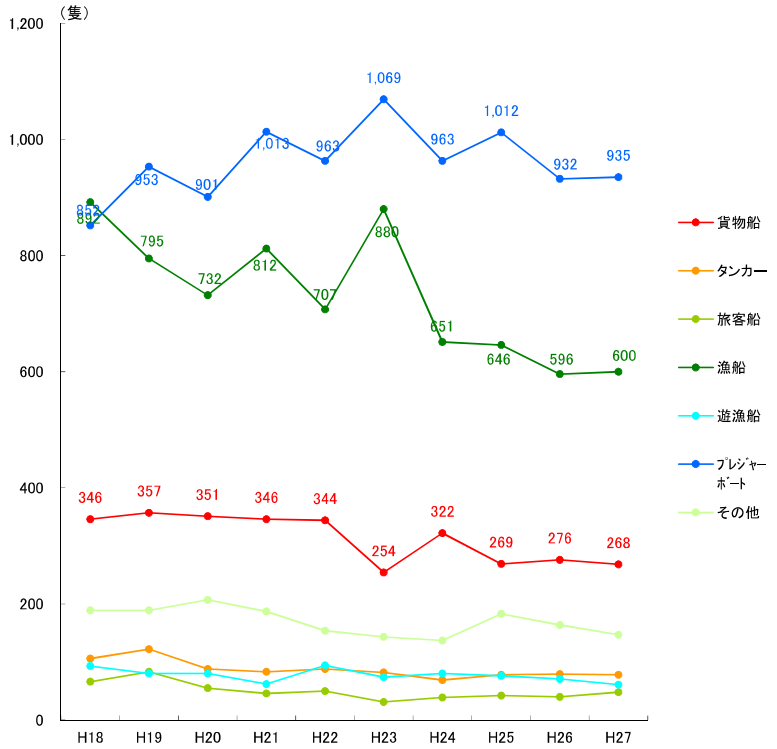
2．乗船者　（人）

		平成26年	平成27年	増減
乗船者数		9,931	11,587	1,656
救助	当庁救助	1,586	1,461	△ 125
	当庁以外救助	2,309	2,439	130
	計	3,895	3,900	5
自力救助		5,936	7,639	1,703
死亡・行方不明		100	48	△ 52
当庁関与		5,003	3,028	△ 1,975

第Ⅰ－1図　事故隻数及び死者･行方不明者数の推移



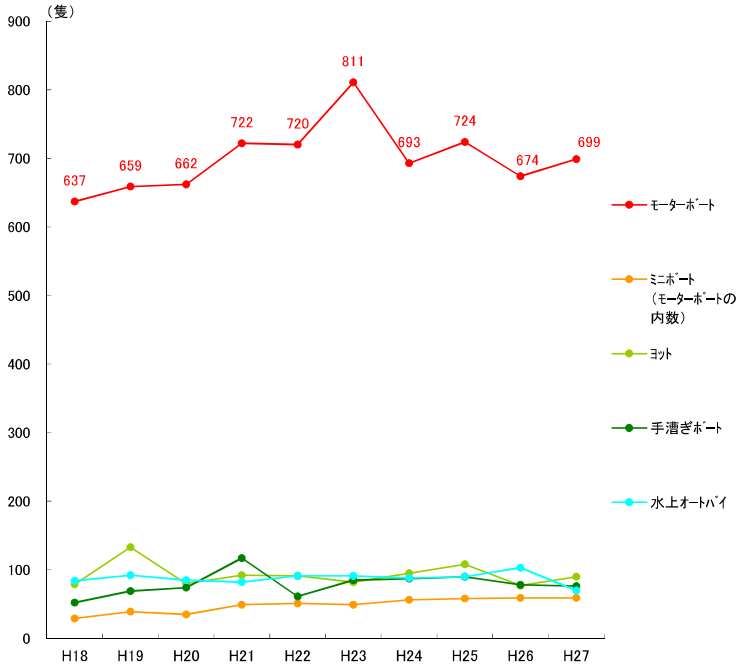
第Ⅰ－2図　船舶種類別による事故隻数の推移



単位：隻

	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27
貨物船	346	357	351	346	344	254	322	269	276	268
タンカー	106	122	88	83	88	82	69	78	79	78
旅客船	66	83	55	46	50	31	39	42	40	48
漁船	892	795	732	812	707	880	651	646	596	600
遊漁船	93	80	80	62	94	74	80	76	71	61
ﾌﾟﾚｼﾞｬｰﾎﾞｰﾄ	852	953	901	1,013	963	1,069	963	1,012	932	935
その他	189	189	207	187	154	143	137	183	164	147
計	2,544	2,579	2,414	2,549	2,400	2,533	2,261	2,306	2,158	2,137

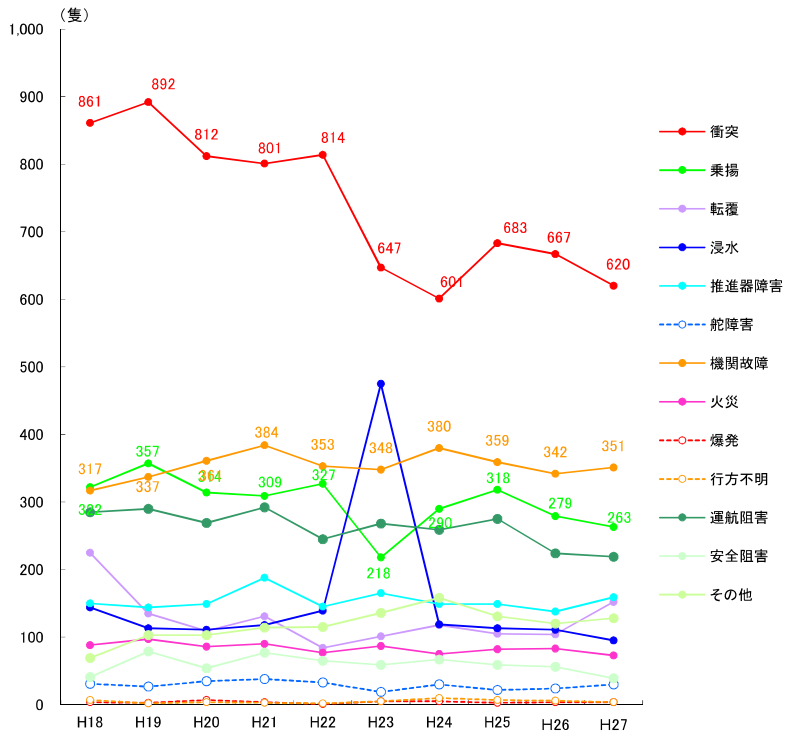
第Ⅰ－3図　プレジャーボートの船型別による事故隻数の推移



単位：隻

	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27
モーターボート	637	659	662	722	720	811	693	724	674	699
ミニボート（モーターボートの内数）	29	39	35	49	51	49	56	58	59	59
ヨット	79	133	80	92	91	82	95	108	77	90
手漕ぎボート	52	69	74	117	61	85	87	90	78	76
水上オートバイ	84	92	85	82	91	91	88	90	103	70
計	852	953	901	1,013	963	1,069	963	1,012	932	935

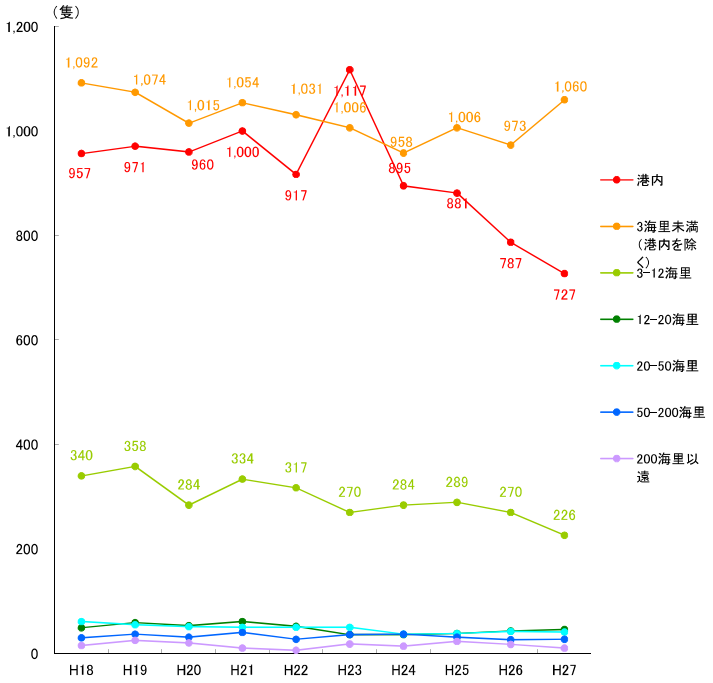
第Ⅰ－4図　事故種類別による事故隻数の推移



単位：隻

	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27
衝突	861	892	812	801	814	647	601	683	667	620
乗揚	322	357	314	309	327	218	290	318	279	263
転覆	225	135	109	131	84	101	118	105	104	152
浸水	144	113	111	118	139	475	119	113	111	95
推進器障害	150	144	149	188	145	165	149	149	138	159
舵障害	31	27	35	38	33	19	30	22	24	30
機関故障	317	337	361	384	353	348	380	359	342	351
火災	88	97	86	90	77	87	75	82	83	73
爆発	4	3	7	4	1	5	5	3	4	4
行方不明	7	2	4	3	2	5	10	7	6	4
運航阻害	285	290	269	292	245	268	259	275	224	219
安全阻害	41	79	54	77	65	59	67	59	56	39
その他	69	103	103	114	115	136	158	131	120	128
計	2,544	2,579	2,414	2,549	2,400	2,533	2,261	2,306	2,158	2,137

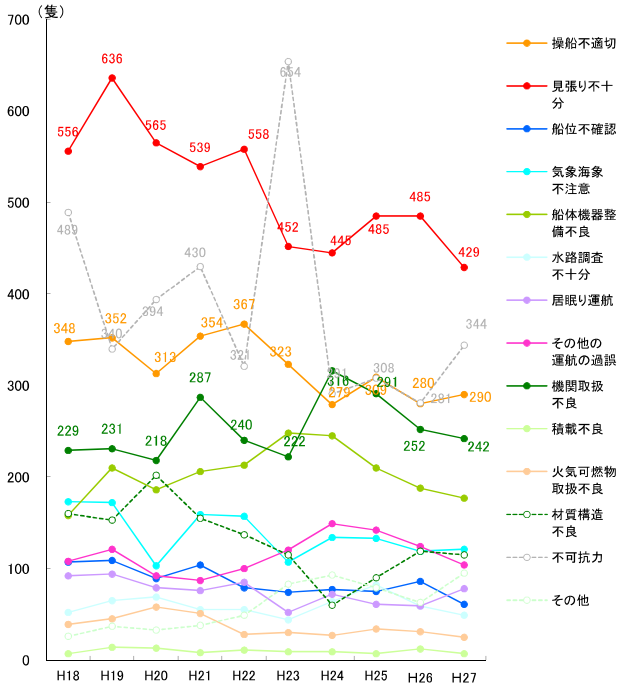
第Ⅰ－5図　距岸別による事故隻数の推移



単位：隻

	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27
港内	957	971	960	1,000	917	1,117	895	881	787	727
3海里未満（港内を除く）	1,092	1,074	1,015	1,054	1,031	1,006	958	1,006	973	1,060
3-12海里	340	358	284	334	317	270	284	289	270	226
12-20海里	49	59	53	61	52	36	36	38	43	46
20-50海里	61	55	51	50	50	50	37	38	42	41
50-200海里	30	37	31	40	27	36	37	31	26	27
200海里以遠	15	25	20	10	6	18	14	23	17	10
計	2,544	2,579	2,414	2,549	2,400	2,533	2,261	2,306	2,158	2,137

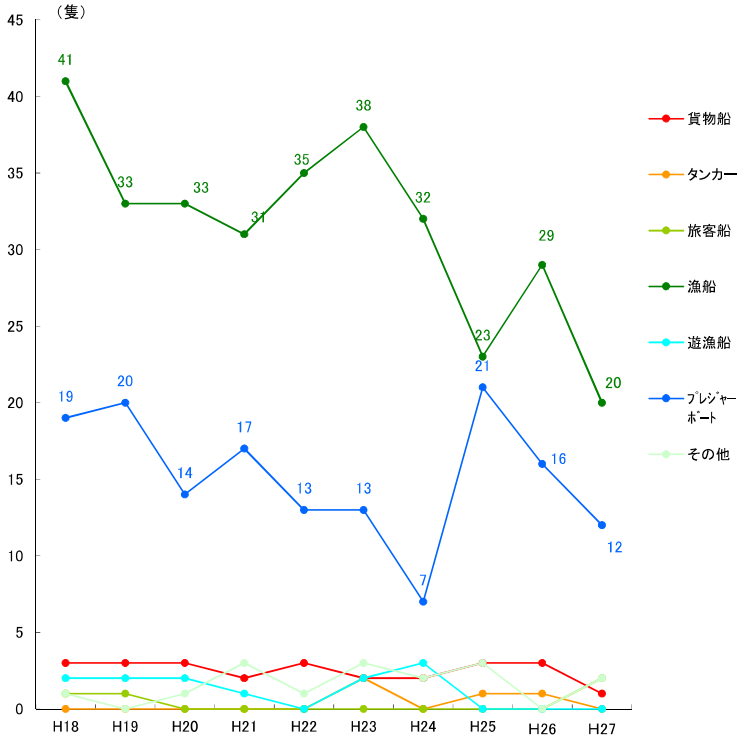
第Ⅰ－6図　原因別による事故隻数の推移



単位：隻

		H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27
人為的要因	操船不適切	348	352	313	354	367	323	279	309	280	290
	運航の過誤 見張り不十分	556	636	565	539	558	452	445	485	485	429
	運航の過誤 船位不確認	107	109	89	104	79	74	77	75	86	61
	運航の過誤 気象海象不注意	173	172	103	159	157	107	134	133	119	121
	運航の過誤 船体機器整備不良	158	210	186	206	213	248	245	210	188	177
	運航の過誤 水路調査不十分	52	65	69	55	55	44	64	82	59	49
	運航の過誤 居眠り運航	92	94	79	76	85	52	72	61	59	78
	運航の過誤 その他の運航の過誤	108	121	92	87	100	120	149	142	124	104
	機関取扱不良	229	231	218	287	240	222	316	291	252	242
	積載不良	7	14	13	8	11	9	9	7	12	7
	火気可燃物取扱不良	39	45	58	51	28	30	27	34	31	25
材質構造不良		160	153	202	155	137	115	60	90	119	115
不可抗力		489	340	394	430	321	654	291	308	281	344
その他		26	37	33	38	49	83	93	79	63	95
計		2,544	2,579	2,414	2,549	2,400	2,533	2,261	2,306	2,158	2,137

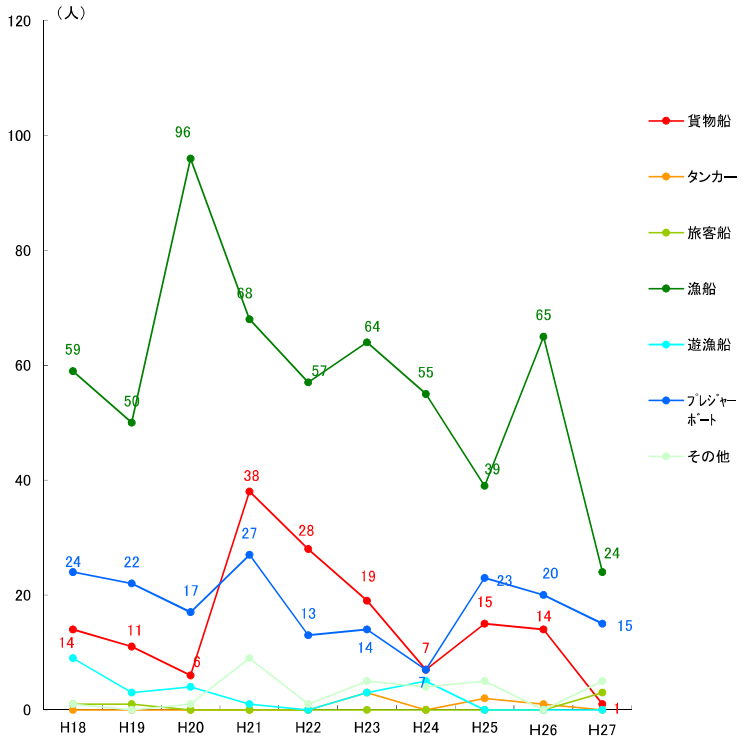
第Ⅰ－7図　死者・行方不明者を伴う事故の船舶種類別による事故隻数の推移



単位：隻

	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27
貨物船	3	3	3	2	3	2	2	3	3	1
タンカー	0	0	0	0	0	2	0	1	1	0
旅客船	1	1	0	0	0	0	0	0	0	2
漁船	41	33	33	31	35	38	32	23	29	20
遊漁船	2	2	2	1	0	2	3	0	0	0
ﾌﾟﾚｼﾞｬｰﾎﾞｰﾄ	19	20	14	17	13	13	7	21	16	12
その他	1	0	1	3	1	3	2	3	0	2
計	67	59	53	54	52	60	46	51	49	37

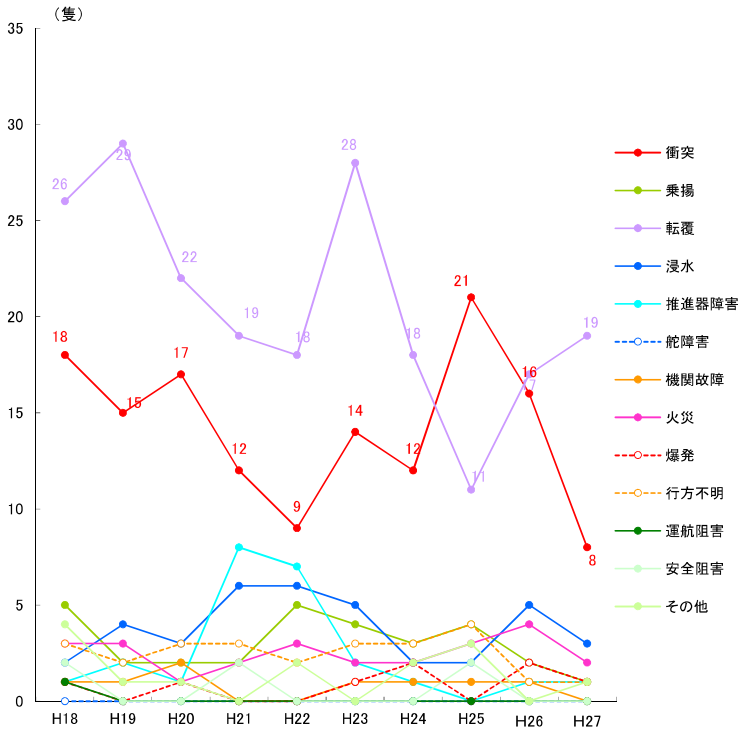
第Ⅰ－8図　死者・行方不明者を伴う事故の船舶種類別による死者・行方不明者数の推移



単位：人

	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27
貨物船	14	11	6	38	28	19	7	15	14	1
タンカー	0	0	0	0	0	3	0	2	1	0
旅客船	1	1	0	0	0	0	0	0	0	3
漁船	59	50	96	68	57	64	55	39	65	24
遊漁船	9	3	4	1	0	3	5	0	0	0
ﾌﾟﾚｼﾞｬｰﾎﾞｰﾄ	24	22	17	27	13	14	7	23	20	15
その他	1	0	1	9	1	5	4	5	0	5
計	108	87	124	143	99	108	78	84	100	48

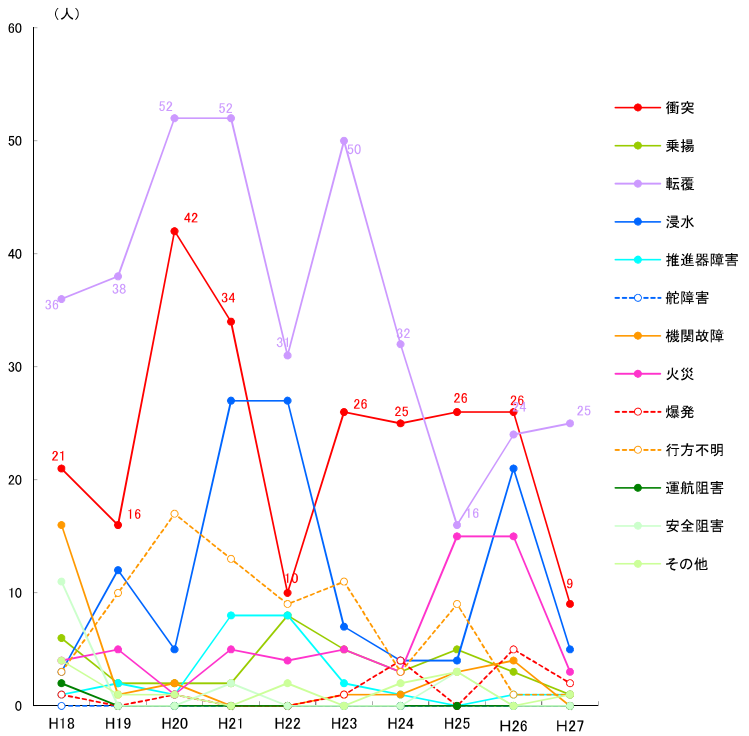
第Ⅰ－9図　死者・行方不明者を伴う事故の事故種類別による事故隻数の推移



単位：隻

	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27
衝突	18	15	17	12	9	14	12	21	16	8
乗揚	5	2	2	2	5	4	3	4	2	1
転覆	26	29	22	19	18	28	18	11	17	19
浸水	2	4	3	6	6	5	2	2	5	3
推進器障害	1	2	1	8	7	2	1	0	1	1
舵障害	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
機関故障	1	1	2	0	0	1	1	1	1	0
火災	3	3	1	2	3	2	2	3	4	2
爆発	1	0	1	0	0	1	2	0	2	1
行方不明	3	2	3	3	2	3	3	4	1	1
運航阻害	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
安全阻害	2	0	0	2	0	0	0	2	0	0
その他	4	1	1	0	2	0	2	3	0	1
計	67	59	53	54	52	60	46	51	49	37

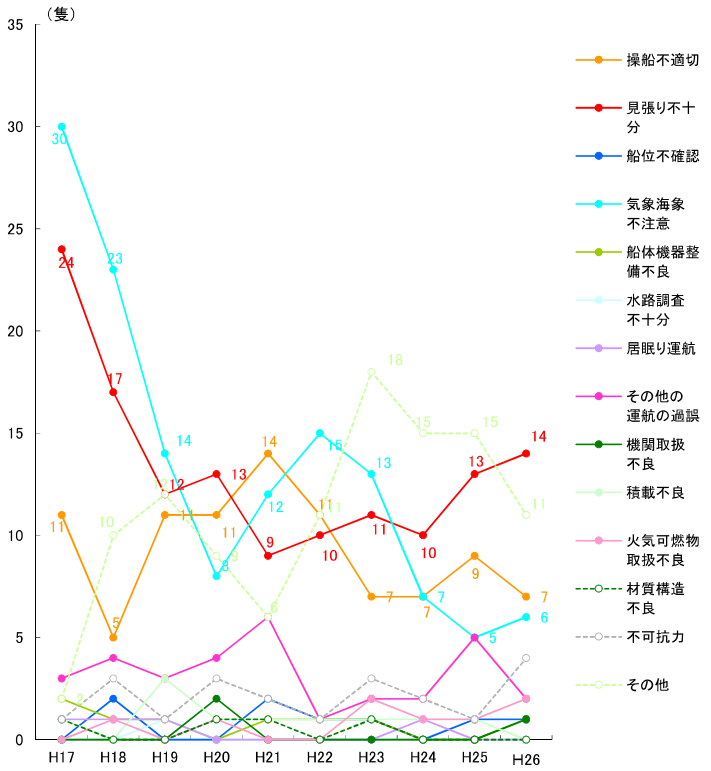
第Ⅰ－10図　死者・行方不明者を伴う事故の事故種類別による死者・行方不明者数の推移



単位：人

	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27
衝突	21	16	42	34	10	26	25	26	26	9
乗揚	6	2	2	2	8	5	3	5	3	1
転覆	36	38	52	52	31	50	32	16	24	25
浸水	3	12	5	27	27	7	4	4	21	5
推進器障害	1	2	1	8	8	2	1	0	1	1
舵障害	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
機関故障	16	1	2	0	0	1	1	3	4	0
火災	4	5	1	5	4	5	3	15	15	3
爆発	1	0	1	0	0	1	4	0	5	2
行方不明	3	10	17	13	9	11	3	9	1	1
運航阻害	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0
安全阻害	11	0	0	2	0	0	0	3	0	0
その他	4	1	1	0	2	0	2	3	0	1
計	108	87	124	143	99	108	78	84	100	48

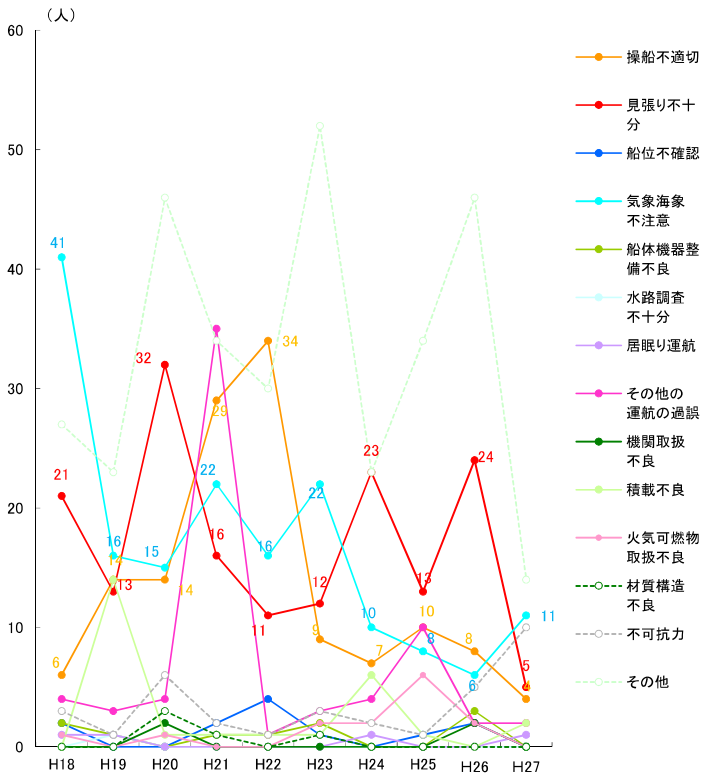
第Ⅰ－11図　死者・行方不明者を伴う事故の原因別による事故隻数の推移



単位：隻

			H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27
人為的要因	運航の過誤	操船不適切	5	11	11	14	11	7	7	9	7	4
		見張り不十分	17	12	13	9	10	11	10	13	14	5
		船位不確認	2	0	0	2	1	1	0	1	1	0
		気象海象不注意	23	14	8	12	15	13	7	5	6	8
		船体機器整備不良	1	1	0	1	1	1	0	0	1	0
		水路調査不十分	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
		居眠り運航	1	1	0	0	0	0	1	0	0	1
		その他の運航の過誤	4	3	4	6	1	2	2	5	2	2
	機関取扱不良		0	0	2	0	0	0	0	0	1	0
	積載不良		0	3	1	1	1	1	1	1	0	2
	火気可燃物取扱不良		1	0	1	0	0	2	1	1	2	0
材質構造不良			0	0	1	1	0	1	0	0	0	0
不可抗力			3	1	3	2	1	3	2	1	4	5
その他			10	12	9	6	11	18	15	15	11	10
計			67	59	53	54	52	60	46	51	49	37

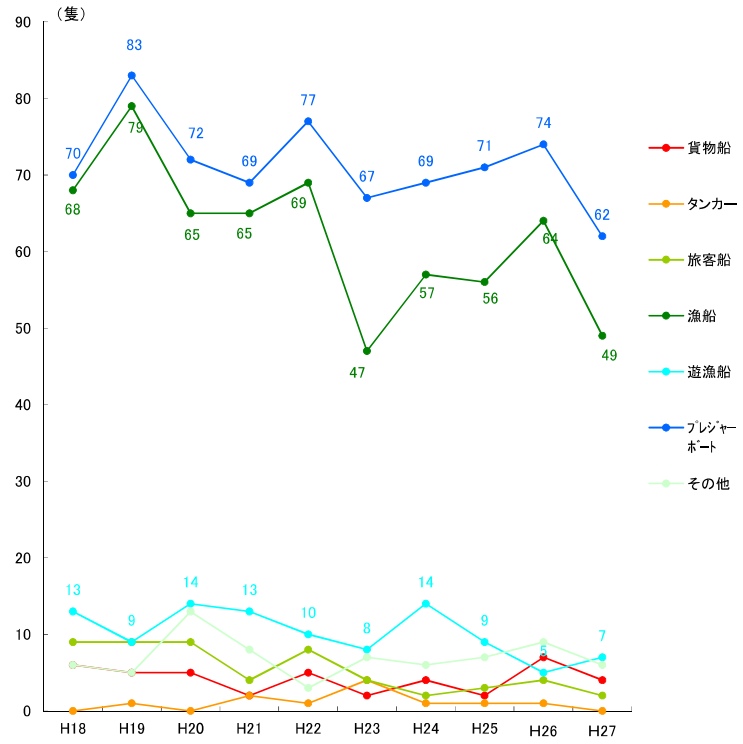
第Ⅰ－12図　死者・行方不明者を伴う事故の原因別による死者・行方不明者数の推移



単位：人

			H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27
人為的要因	運航の過誤	操船不適切	6	14	14	29	34	9	7	10	8	4
		見張り不十分	21	13	32	16	11	12	23	13	24	5
		船位不確認	2	0	0	2	4	1	0	1	2	0
		気象海象不注意	41	16	15	22	16	22	10	8	6	11
		船体機器整備不良	2	1	0	1	1	2	0	0	3	0
		水路調査不十分	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
		居眠り運航	1	1	0	0	0	0	1	0	0	1
		その他の運航の過誤	4	3	4	35	1	3	4	10	2	2
	機関取扱不良		0	0	2	0	0	0	0	0	2	0
	積載不良		0	14	1	1	1	1	6	1	0	2
	火気可燃物取扱不良		1	0	1	0	0	2	2	6	2	0
材質構造不良			0	0	3	1	0	1	0	0	0	0
不可抗力			3	1	6	2	1	3	2	1	5	9
その他			27	23	46	34	30	52	23	34	46	14
計			108	87	124	143	99	108	78	84	100	48

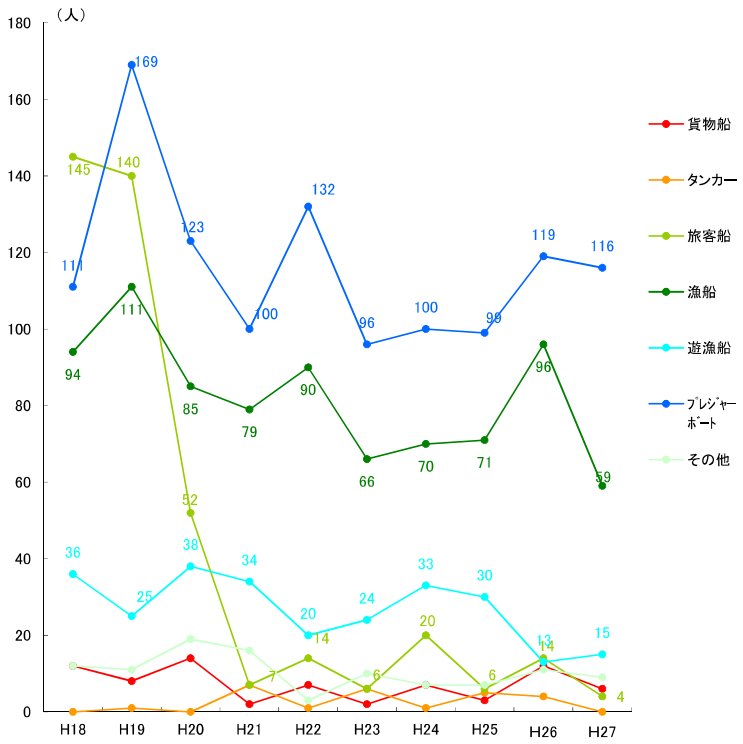
第Ⅰ－13図　負傷者を伴う事故の船舶種類別による事故隻数の推移



単位：隻

	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27
貨物船	6	5	5	2	5	2	4	2	7	4
タンカー	0	1	0	2	1	4	1	1	1	0
旅客船	9	9	9	4	8	4	2	3	4	2
漁船	68	79	65	65	69	47	57	56	64	49
遊漁船	13	9	14	13	10	8	14	9	5	7
プレジャーボート	70	83	72	69	77	67	69	71	74	62
その他	6	5	13	8	3	7	6	7	9	6
計	172	191	178	163	173	139	153	149	164	130

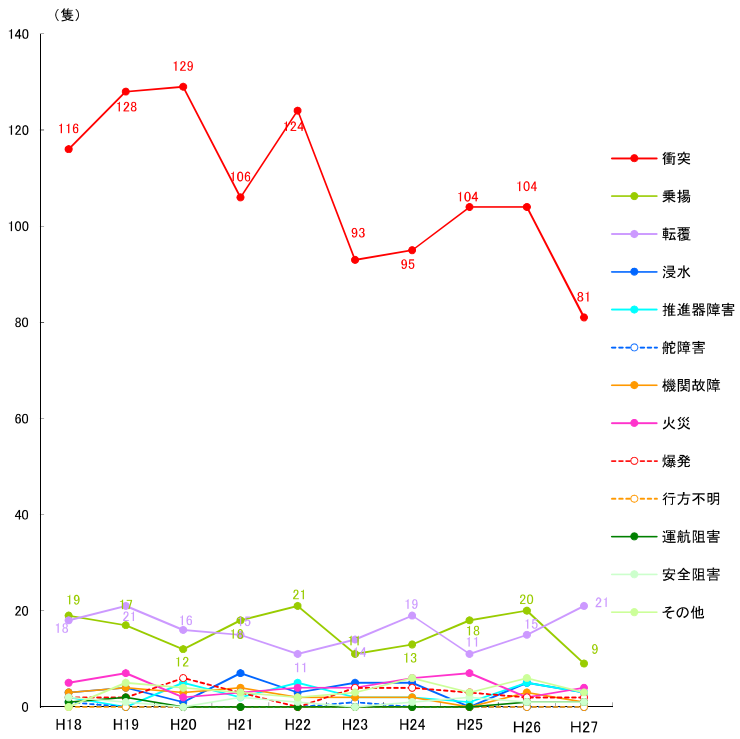
第Ⅰ－14図　負傷者を伴う事故の船舶種類別による負傷者数の推移



単位：人

	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27
貨物船	12	8	14	2	7	2	7	3	12	6
タンカー	0	1	0	7	1	6	1	5	4	0
旅客船	145	140	52	7	14	6	20	6	14	4
漁船	94	111	85	79	90	66	70	71	96	59
遊漁船	36	25	38	34	20	24	33	30	13	15
プレジャーボート	111	169	123	100	132	96	100	99	119	116
その他	12	11	19	16	3	10	7	7	11	9
計	410	465	331	245	267	210	238	221	269	209

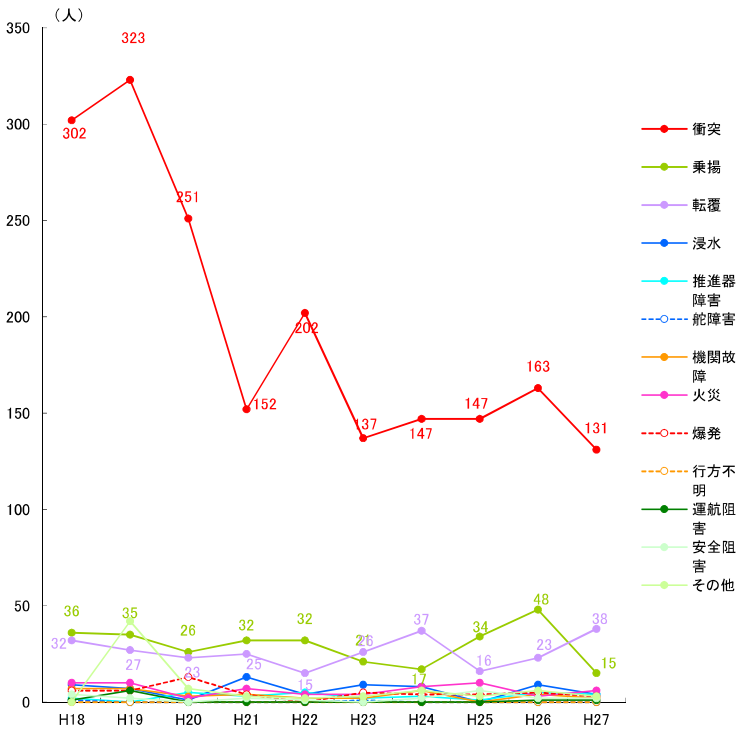
第Ⅰ－15図　負傷者を伴う事故の事故種類別による事故隻数の推移



単位：隻

	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27
衝突	116	128	129	106	124	93	95	104	104	81
乗揚	19	17	12	18	21	11	13	18	20	9
転覆	18	21	16	15	11	14	19	11	15	21
浸水	3	4	1	7	3	5	5	0	5	3
推進器障害	2	0	5	2	5	2	2	1	5	3
舵障害	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0
機関故障	3	4	3	4	2	2	2	0	3	1
火災	5	7	2	3	4	4	6	7	2	4
爆発	2	2	6	3	0	4	4	3	2	2
行方不明	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
運航阻害	1	2	0	0	0	0	0	0	1	1
安全阻害	2	1	0	2	1	0	1	2	1	1
その他	0	5	4	3	2	3	6	3	6	3
計	172	191	178	163	173	139	153	149	164	129

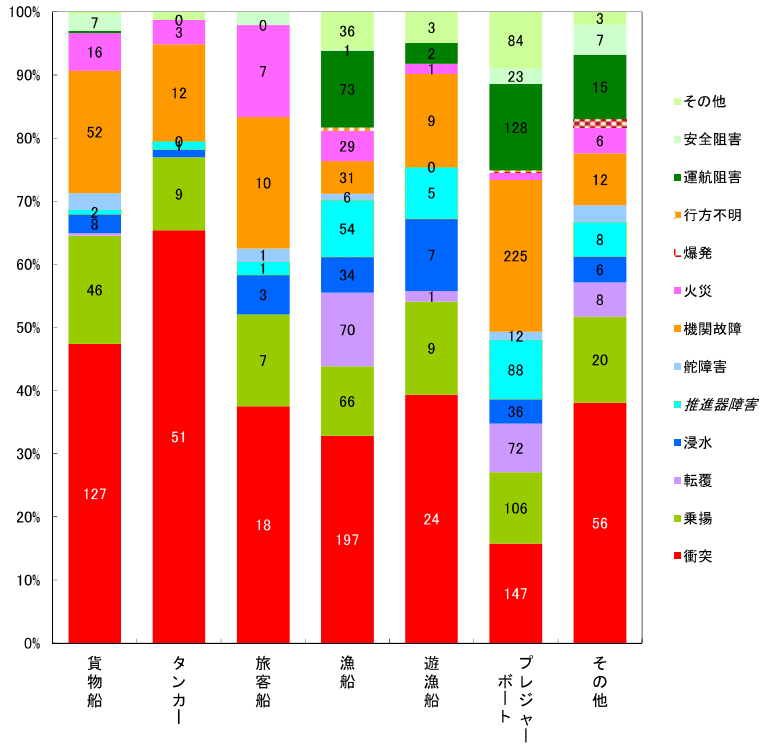
第Ⅰ－16図　負傷者を伴う事故の事故種類別による負傷者数の推移



単位：人

	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27
衝突	302	323	251	152	202	137	147	147	163	131
乗揚	36	35	26	32	32	21	17	34	48	15
転覆	32	27	23	25	15	26	37	16	23	38
浸水	9	7	1	13	4	9	8	0	9	4
推進器障害	2	0	5	3	5	2	3	1	5	4
舵障害	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0
機関故障	7	7	3	4	2	2	6	0	4	2
火災	10	10	2	7	4	4	8	10	3	6
爆発	6	6	13	4	0	5	4	4	5	3
行方不明	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
運航阻害	1	6	0	0	0	0	0	0	1	1
安全阻害	4	2	0	2	1	0	2	6	2	2
その他	0	42	7	3	2	3	6	3	6	3
計	410	465	331	245	267	210	238	221	269	209

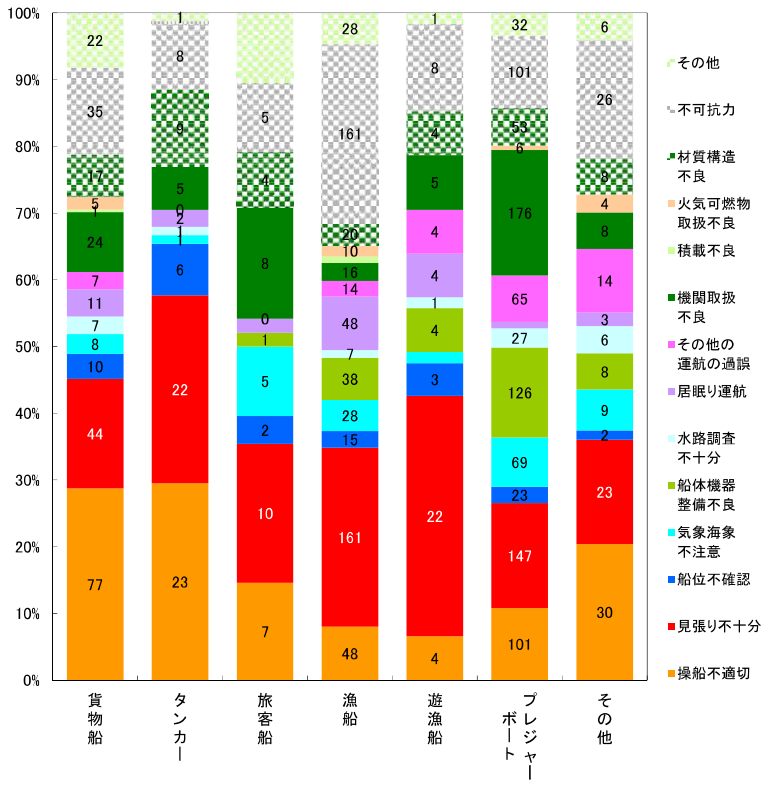
第Ⅰ－17図　船舶種類別・事故種類別による事故発生状況（平成27年）



単位：隻

	貨物船	タンカー	旅客船	漁船	遊漁船	プレジャーボート	その他	計
衝突	127	51	18	197	24	147	56	620
乗揚	46	9	7	66	9	106	20	263
転覆	1	0	0	70	1	72	8	152
浸水	8	1	3	34	7	36	6	95
推進器障害	2	1	1	54	5	88	8	159
舵障害	7	0	1	6	0	12	4	30
機関故障	52	12	10	31	9	225	12	351
火災	16	3	7	29	1	11	6	73
爆発	0	0	0	0	0	2	2	4
行方不明	0	0	0	3	0	1	0	4
運航阻害	1	0	0	73	2	128	15	219
安全阻害	7	0	1	1	0	23	7	39
その他	1	1	0	36	3	84	3	128
計	268	78	48	600	61	935	147	2,137

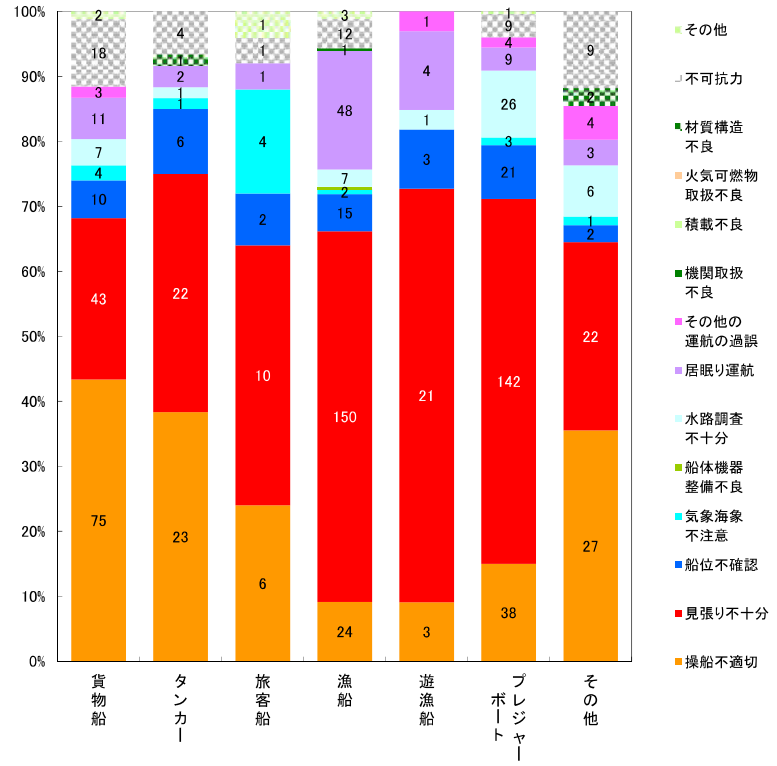
第Ⅰ－18図　船舶種類別・原因別による事故発生状況（平成27年）



単位：隻

		貨物船	タンカー	旅客船	漁船	遊漁船	プレジャーボート	その他	計
人為的要因	運航の過誤 操船不適切	77	23	7	48	4	101	30	290
	運航の過誤 見張り不十分	44	22	10	161	22	147	23	429
	運航の過誤 船位不確認	10	6	2	15	3	23	2	61
	運航の過誤 気象海象不注意	8	1	5	28	1	69	9	121
	運航の過誤 船体機器整備不良	0	0	1	38	4	126	8	177
	運航の過誤 水路調査不十分	7	1	0	7	1	27	6	49
	運航の過誤 居眠り運航	11	2	1	48	4	9	3	78
	運航の過誤 その他の運航の過誤	7	0	0	14	4	65	14	104
	機関取扱不良	24	5	8	16	5	176	8	242
	積載不良	1	0	0	6	0	0	0	7
	火気可燃物取扱不良	5	0	0	10	0	6	4	25
材質構造不良		17	9	4	20	4	53	8	115
不可抗力		35	8	5	161	8	101	26	344
その他		22	1	5	28	1	32	6	95
計		268	78	48	600	61	935	147	2,137

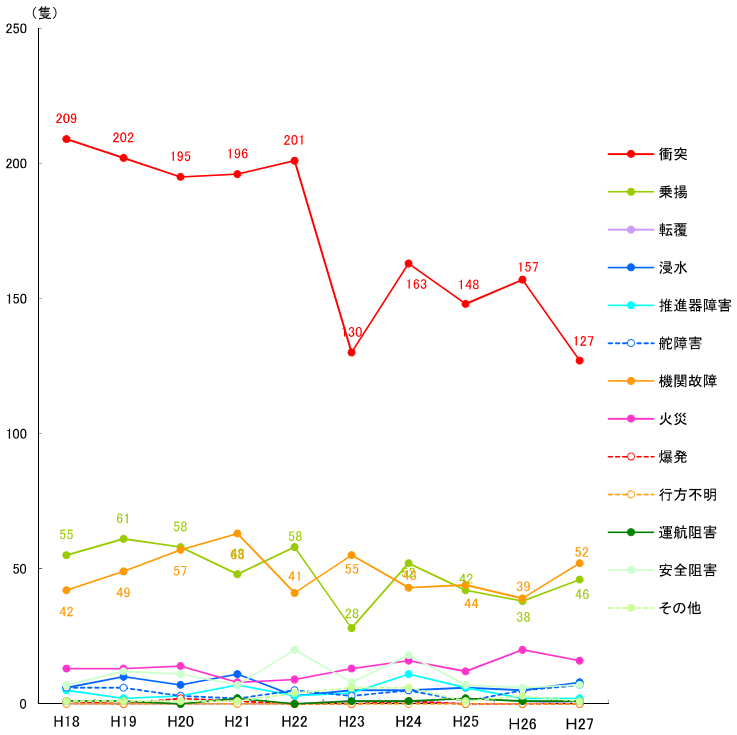
第Ⅰ－19図　船舶種類別・原因別による事故（衝突・乗揚のみ）発生状況（平成27年）



単位：隻

			貨物船	タンカー	旅客船	漁船	遊漁船	プレジャーボート	その他	計
人為的要因	運航の過誤	操船不適切	75	23	6	24	3	38	27	196
		見張り不十分	43	22	10	150	21	142	22	410
		船位不確認	10	6	2	15	3	21	2	59
		気象海象不注意	4	1	4	2	0	3	1	15
		船体機器整備不良	0	0	0	1	0	0	0	1
		水路調査不十分	7	1	0	7	1	26	6	48
		居眠り運航	11	2	1	48	4	9	3	78
		その他の運航の過誤	3	0	0	0	1	4	4	12
	機関取扱不良		0	0	0	1	0	0	0	1
	積載不良		0	0	0	0	0	0	0	0
	火気可燃物取扱不良		0	0	0	0	0	0	0	0
材質構造不良			0	1	0	0	0	0	2	3
不可抗力			18	4	1	12	0	9	9	53
その他			2	0	1	3	0	1	0	7
計			173	60	25	263	33	253	76	883

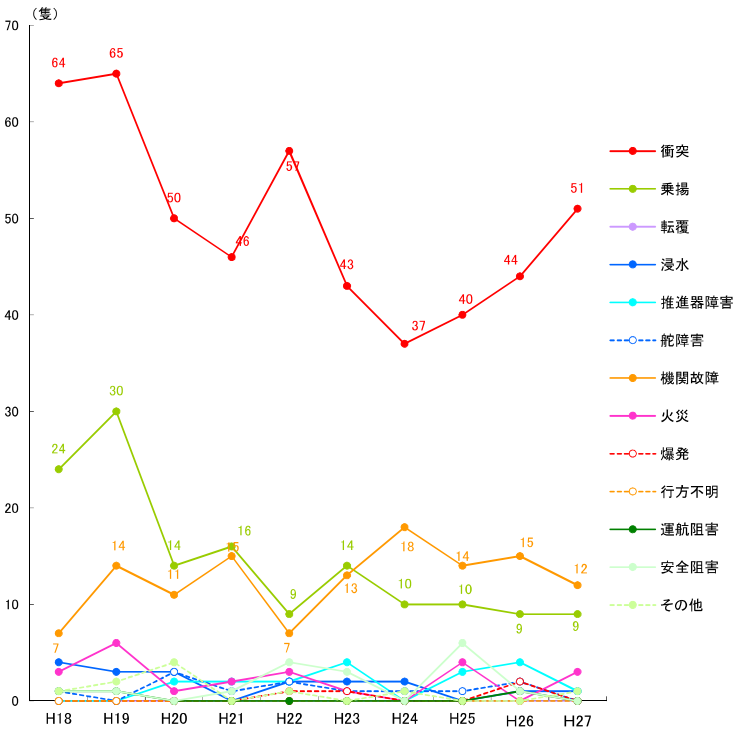
第Ⅰ－20図　貨物船事故の事故種類別による事故隻数の推移



単位：隻

	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27
衝突	209	202	195	196	201	130	163	148	157	127
乗揚	55	61	58	48	58	28	52	42	38	46
転覆	0	0	0	0	0	1	1	0	0	1
浸水	6	10	7	11	3	5	5	6	5	8
推進器障害	5	2	3	7	3	4	11	6	2	2
舵障害	6	6	3	2	5	3	5	1	5	7
機関故障	42	49	57	63	41	55	43	44	39	52
火災	13	13	14	8	9	13	16	12	20	16
爆発	1	0	2	1	0	0	1	0	0	0
行方不明	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
運航阻害	1	1	0	2	0	1	1	2	1	1
安全阻害	7	12	11	7	20	8	18	7	6	7
その他	1	1	1	1	4	6	6	1	3	1
計	346	357	351	346	344	254	322	269	276	268

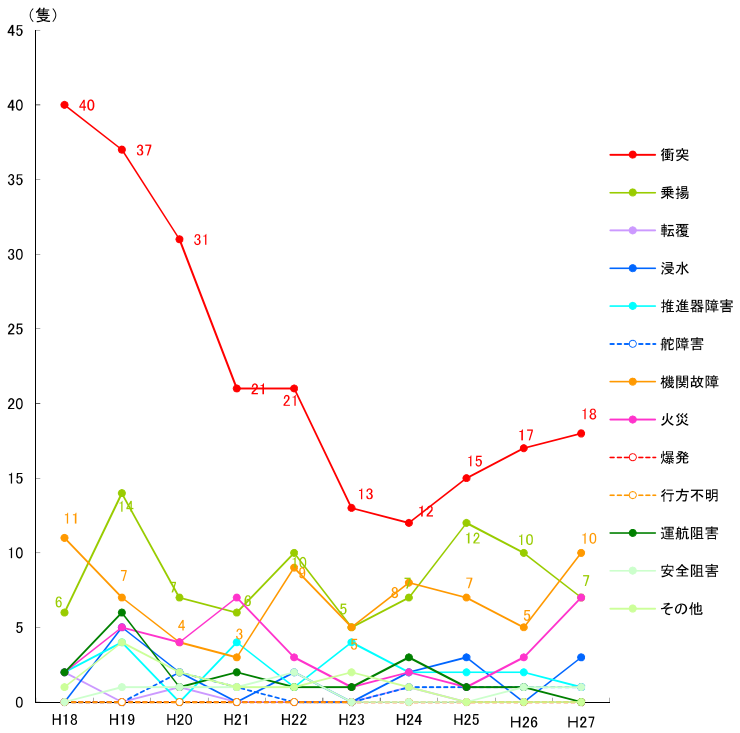
第Ⅰ－21図　タンカー事故の事故種類別による事故隻数の推移



単位：隻

	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27
衝突	64	65	50	46	57	43	37	40	44	51
乗揚	24	30	14	16	9	14	10	10	9	9
転覆	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
浸水	4	3	3	0	2	2	2	0	1	1
推進器障害	0	0	2	2	2	4	0	3	4	1
舵障害	1	0	3	1	2	1	1	1	2	0
機関故障	7	14	11	15	7	13	18	14	15	12
火災	3	6	1	2	3	1	0	4	0	3
爆発	0	0	0	0	1	1	0	0	2	0
行方不明	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
運航阻害	1	1	0	0	0	0	0	0	1	0
安全阻害	1	1	0	1	4	3	0	6	1	0
その他	1	2	4	0	1	0	1	0	0	1
計	106	122	88	83	88	82	69	78	79	78

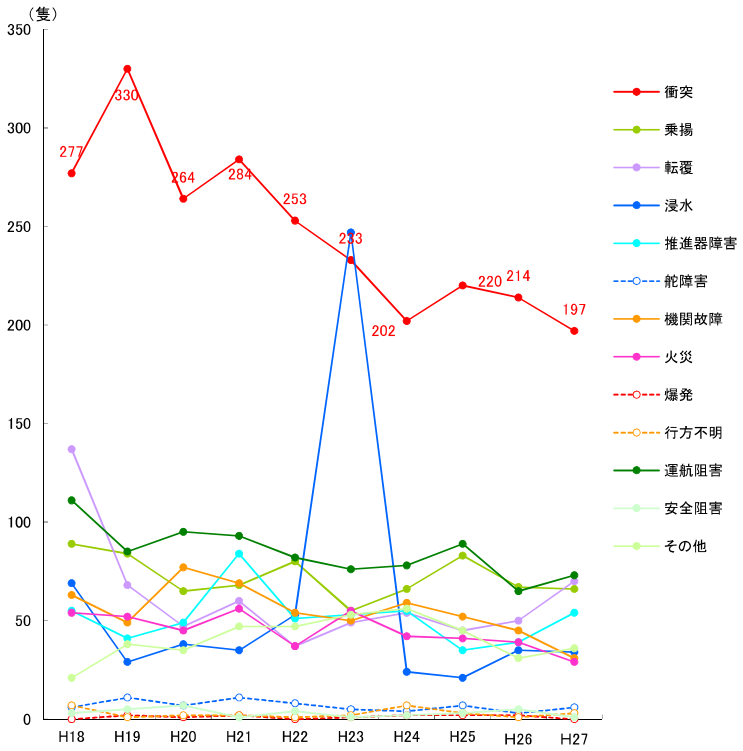
第Ⅰ－22図　旅客船事故の事故種類別による事故隻数の推移



単位：隻

	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27
衝突	40	37	31	21	21	13	12	15	17	18
乗揚	6	14	7	6	10	5	7	12	10	7
転覆	2	0	1	0	0	0	1	0	0	0
浸水	0	5	2	0	2	0	2	3	0	3
推進器障害	2	4	0	4	1	4	2	2	2	1
舵障害	0	0	2	1	0	0	1	1	1	1
機関故障	11	7	4	3	9	5	8	7	5	10
火災	2	5	4	7	3	1	2	1	3	7
爆発	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
行方不明	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
運航阻害	2	6	1	2	1	1	3	1	1	0
安全阻害	0	1	1	1	2	0	0	0	1	1
その他	1	4	2	1	1	2	1	0	0	0
計	66	83	55	46	50	31	39	42	40	48

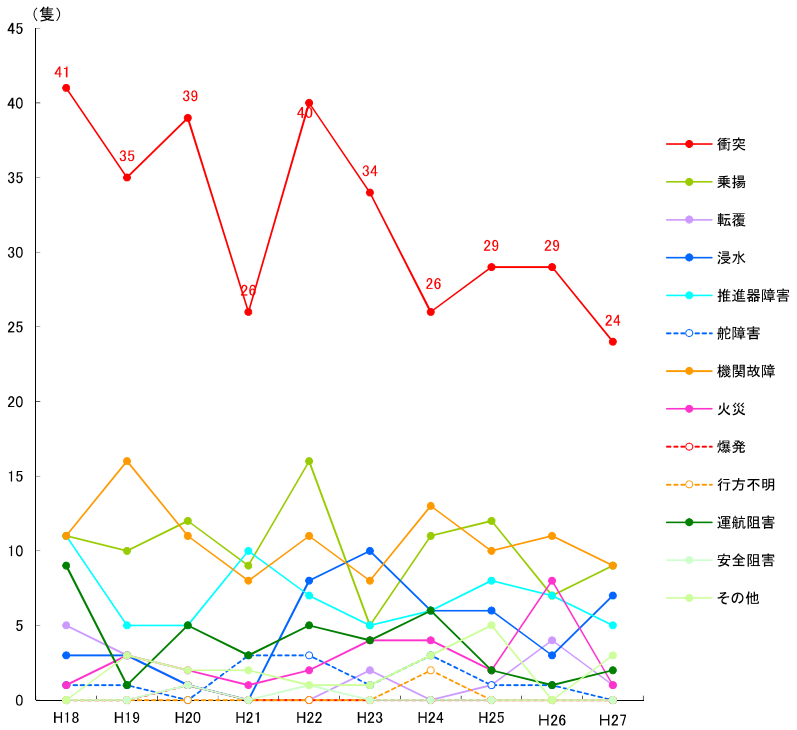
第Ⅰ－23図　漁船事故の事故種類別による事故隻数の推移



単位：隻

	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27
衝突	277	330	264	284	253	233	202	220	214	197
乗揚	89	84	65	68	80	55	66	83	67	66
転覆	137	68	47	60	37	49	54	45	50	70
浸水	69	29	38	35	53	247	24	21	35	34
推進器障害	55	41	49	84	51	53	55	35	39	54
舵障害	6	11	7	11	8	5	4	7	3	6
機関故障	63	49	77	69	54	50	59	52	45	31
火災	54	52	45	56	37	55	42	41	39	29
爆発	0	2	1	2	0	1	2	2	2	0
行方不明	7	1	2	2	1	2	7	3	1	3
運航阻害	111	85	95	93	82	76	78	89	65	73
安全阻害	3	5	7	1	4	1	2	3	5	1
その他	21	38	35	47	47	53	56	45	31	36
計	892	795	732	812	707	880	651	646	596	600

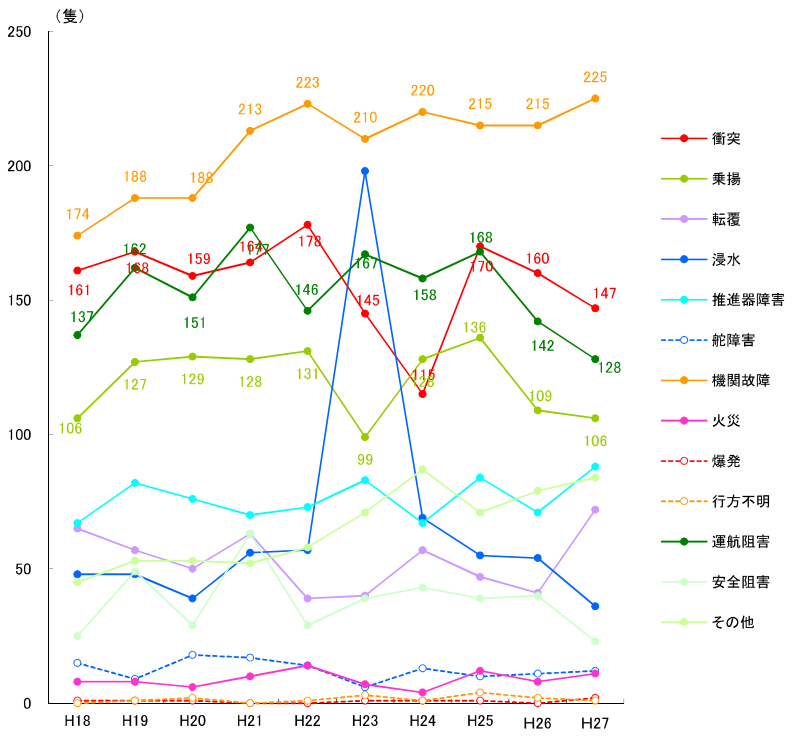
第Ⅰ－24図　遊漁船事故の事故種類別による事故隻数の推移



単位：隻

	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27
衝突	41	35	39	26	40	34	26	29	29	24
乗揚	11	10	12	9	16	5	11	12	7	9
転覆	5	3	1	0	0	2	0	1	4	1
浸水	3	3	1	0	8	10	6	6	3	7
推進器障害	11	5	5	10	7	5	6	8	7	5
舵障害	1	1	0	3	3	1	3	1	1	0
機関故障	11	16	11	8	11	8	13	10	11	9
火災	1	3	2	1	2	4	4	2	8	1
爆発	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0
行方不明	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0
運航阻害	9	1	5	3	5	4	6	2	1	2
安全阻害	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0
その他	0	3	2	2	1	1	3	5	0	3
計	93	80	80	62	94	74	80	76	71	61

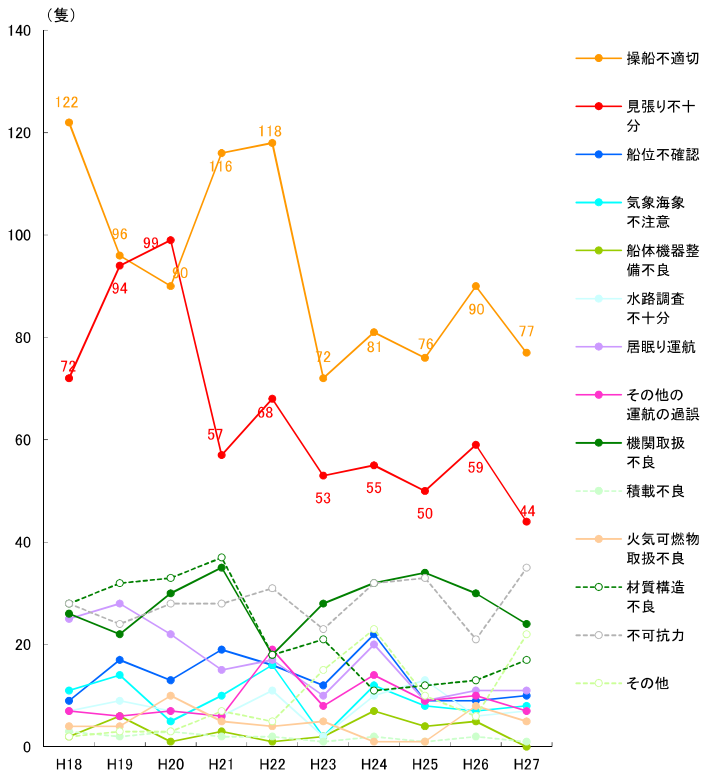
第Ⅰ－25図　プレジャーボート事故の事故種類別による事故隻数の推移



単位：隻

	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27
衝突	161	168	159	164	178	145	115	170	160	147
乗揚	106	127	129	128	131	99	128	136	109	106
転覆	65	57	50	63	39	40	57	47	41	72
浸水	48	48	39	56	57	198	69	55	54	36
推進器障害	67	82	76	70	73	83	67	84	71	88
舵障害	15	9	18	17	14	6	13	10	11	12
機関故障	174	188	188	213	223	210	220	215	215	225
火災	8	8	6	10	14	7	4	12	8	11
爆発	1	1	1	0	0	1	1	1	0	2
行方不明	0	1	2	0	1	3	1	4	2	1
運航阻害	137	162	151	177	146	167	158	168	142	128
安全阻害	25	49	29	63	29	39	43	39	40	23
その他	45	53	53	52	58	71	87	71	79	84
計	852	953	901	1,013	963	1,069	963	1,012	932	935

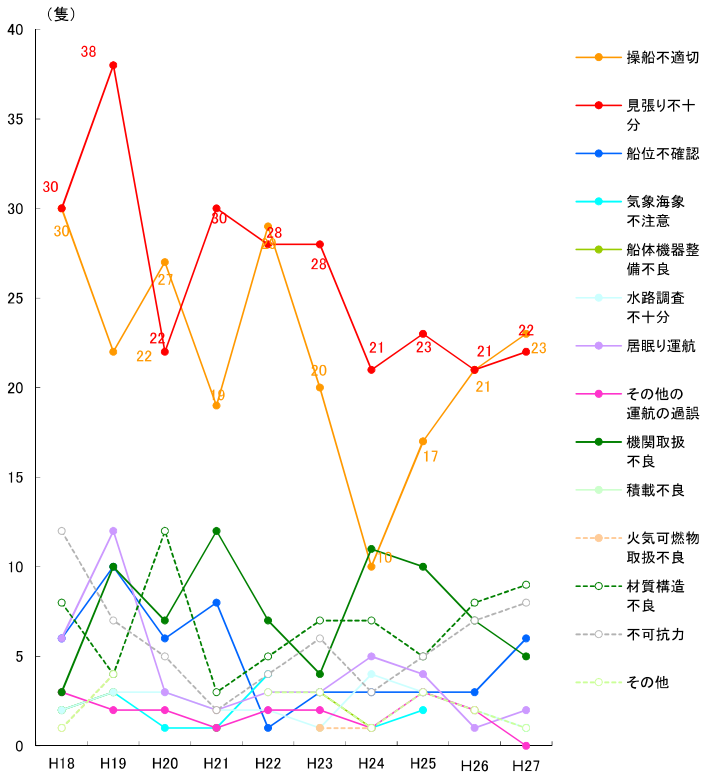
第Ⅰ－26図　貨物船事故の原因別による事故隻数の推移



単位：隻

		H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27
人為的要因	運航の過誤 操船不適切	122	96	90	116	118	72	81	76	90	77
	運航の過誤 見張り不十分	72	94	99	57	68	53	55	50	59	44
	運航の過誤 船位不確認	9	17	13	19	16	12	22	9	9	10
	運航の過誤 気象海象不注意	11	14	5	10	16	2	12	8	7	8
	運航の過誤 船体機器整備不良	2	6	1	3	1	2	7	4	5	0
	運航の過誤 水路調査不十分	7	9	7	6	11	2	10	13	6	7
	運航の過誤 居眠り運航	25	28	22	15	17	10	20	9	11	11
	運航の過誤 その他の運航の過誤	7	6	7	6	19	8	14	9	10	7
	機関取扱不良	26	22	30	35	18	28	32	34	30	24
	積載不良	3	2	3	2	2	1	2	1	2	1
	火気可燃物取扱不良	4	4	10	5	4	5	1	1	8	5
材質構造不良		28	32	33	37	18	21	11	12	13	17
不可抗力		28	24	28	28	31	23	32	33	21	35
その他		2	3	3	7	5	15	23	10	6	22
計		346	357	351	346	344	254	322	269	277	268

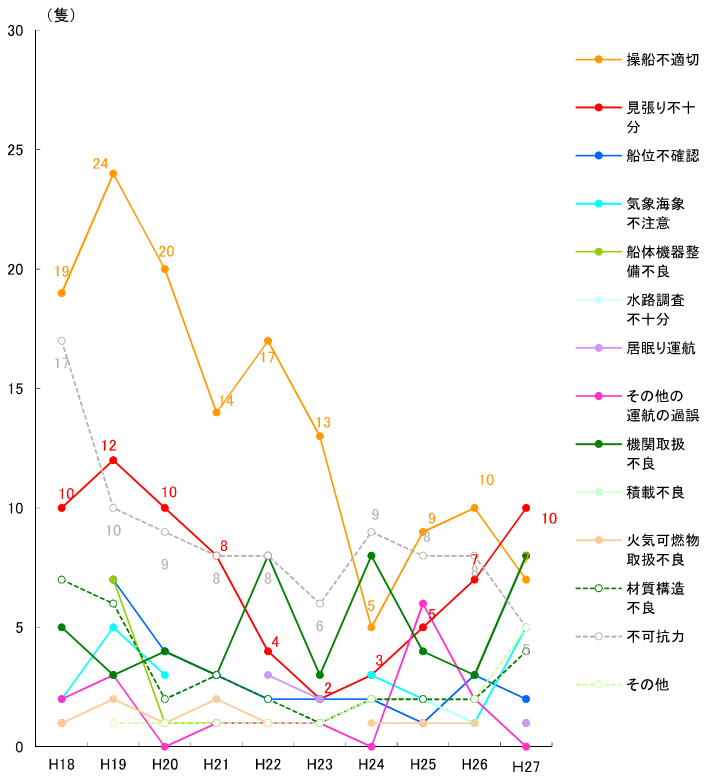
第Ⅰ－27図　タンカー事故の原因別による事故隻数の推移



単位：隻

		H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27
人為的要因	運航の過誤 操船不適切	30	22	27	19	29	20	10	17	21	23
	運航の過誤 見張り不十分	30	38	22	30	28	28	21	23	21	22
	運航の過誤 船位不確認	6	10	6	8	1	3	3	3	3	6
	運航の過誤 気象海象不注意	2	3	1	1	4	0	1	2	0	1
	運航の過誤 船体機器整備不良	2	3	0	1	0	3	1	0	2	0
	運航の過誤 水路調査不十分	2	3	3	2	2	1	4	3	2	1
	運航の過誤 居眠り運航	6	12	3	2	3	3	5	4	1	2
	運航の過誤 その他の運航の過誤	3	2	2	1	2	2	1	3	2	0
	機関取扱不良	3	10	7	12	7	4	11	10	7	5
	積載不良	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0
	火気可燃物取扱不良	1	4	0	2	0	1	1	0	2	0
材質構造不良		8	4	12	3	5	7	7	5	8	9
不可抗力		12	7	5	2	4	6	3	5	7	8
その他		1	4	0	0	3	3	1	3	2	1
計		106	122	88	83	88	82	69	78	78	78

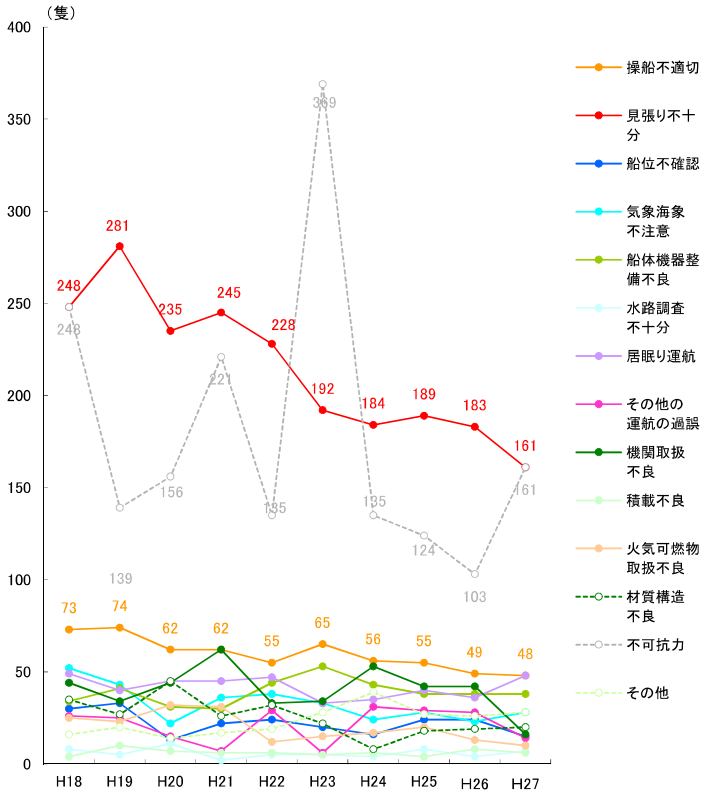
第Ⅰ－28図　旅客船事故の原因別による事故隻数の推移



単位：隻

		H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27
人為的要因	運航の過誤 操船不適切	19	24	20	14	17	13	5	9	10	7
	運航の過誤 見張り不十分	10	12	10	8	4	2	3	5	7	10
	運航の過誤 船位不確認	0	7	4	3	2	2	2	1	3	2
	運航の過誤 気象海象不注意	2	5	3	0	2	0	3	2	1	5
	運航の過誤 船体機器整備不良	0	7	1	1	1	0	2	2	0	1
	運航の過誤 水路調査不十分	2	3	0	2	0	0	2	2	1	0
	運航の過誤 居眠り運航	1	0	0	0	3	2	0	0	0	1
	運航の過誤 その他の運航の過誤	2	3	0	1	1	1	0	6	2	0
	機関取扱不良	5	3	4	3	8	3	8	4	3	8
	積載不良	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	火気可燃物取扱不良	1	2	1	2	1	0	1	1	1	0
材質構造不良		7	6	2	3	2	1	2	2	2	4
不可抗力		17	10	9	8	8	6	9	8	8	5
その他		0	1	1	1	1	1	2	0	2	5
計		66	83	55	46	50	31	39	42	40	48

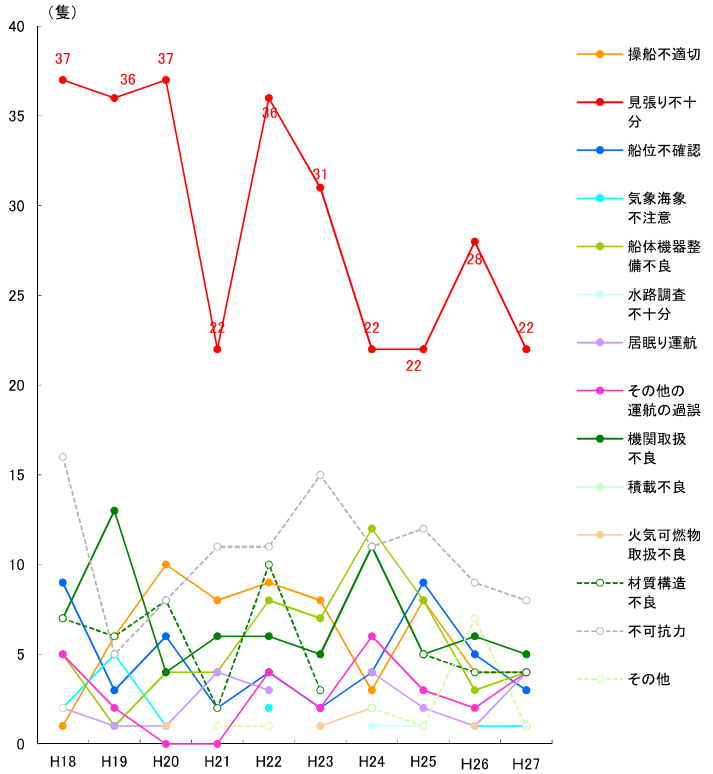
第Ⅰ－29図　漁船事故の原因別による事故隻数の推移



単位：隻

		H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27
人為的要因	運航の過誤 操船不適切	73	74	62	62	55	65	56	55	49	48
	運航の過誤 見張り不十分	248	281	235	245	228	192	184	189	183	161
	運航の過誤 船位不確認	30	33	13	22	24	20	16	24	24	15
	運航の過誤 気象海象不注意	52	43	22	36	38	33	24	28	23	28
	運航の過誤 船体機器整備不良	34	41	31	30	44	53	43	38	38	38
	運航の過誤 水路調査不十分	8	5	11	2	5	5	4	8	4	7
	運航の過誤 居眠り運航	49	40	45	45	47	33	35	40	36	48
	運航の過誤 その他の運航の過誤	26	25	15	7	29	6	31	29	28	14
	機関取扱不良	44	34	44	62	33	34	53	42	42	16
	積載不良	4	10	7	6	6	5	6	4	8	6
	火気可燃物取扱不良	25	23	32	31	12	15	17	20	13	10
材質構造不良		35	27	45	26	32	22	8	18	19	20
不可抗力		248	139	156	221	135	369	135	124	103	161
その他		16	20	14	17	19	28	39	27	26	28
計		892	795	732	812	707	880	651	646	596	600

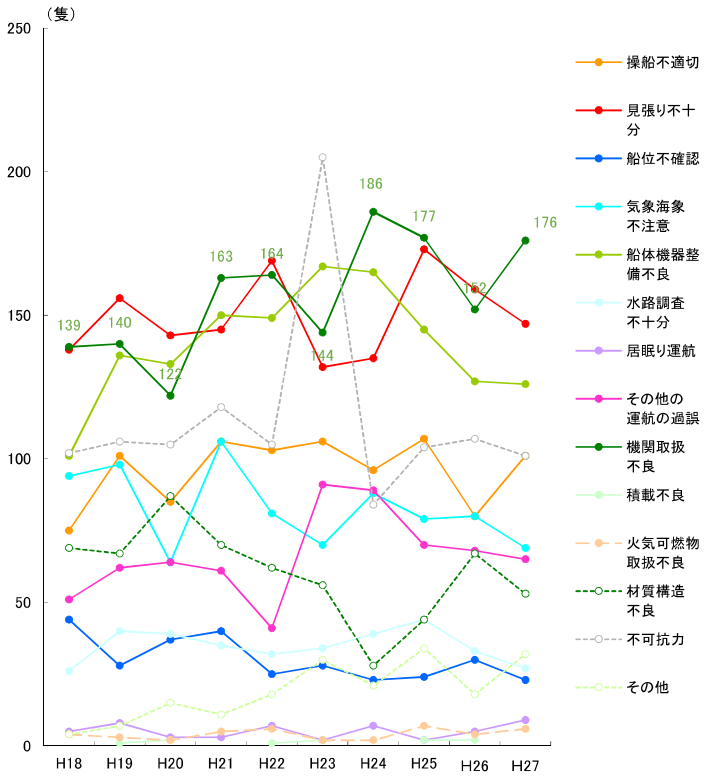
第Ⅰ－30図　遊漁船事故の原因別による事故隻数の推移



単位：隻

		H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27
人為的要因	運航の過誤 操船不適切	1	6	10	8	9	8	3	8	4	4
	運航の過誤 見張り不十分	37	36	37	22	36	31	22	22	28	22
	運航の過誤 船位不確認	9	3	6	2	4	2	4	9	5	3
	運航の過誤 気象海象不注意	2	5	1	0	2	0	2	0	1	1
	運航の過誤 船体機器整備不良	5	1	4	4	8	7	12	8	3	4
	運航の過誤 水路調査不十分	0	2	0	2	0	0	1	1	0	1
	運航の過誤 居眠り運航	2	1	1	4	3	0	4	2	1	4
	運航の過誤 その他の運航の過誤	5	2	0	0	4	2	6	3	2	4
	機関取扱不良	7	13	4	6	6	5	11	5	6	5
	積載不良	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	火気可燃物取扱不良	0	0	1	0	0	1	2	0	1	0
材質構造不良		7	6	8	2	10	3	0	5	4	4
不可抗力		16	5	8	11	11	15	11	12	9	8
その他		2	0	0	1	1	0	2	1	7	1
計		93	80	80	62	94	74	80	76	71	61

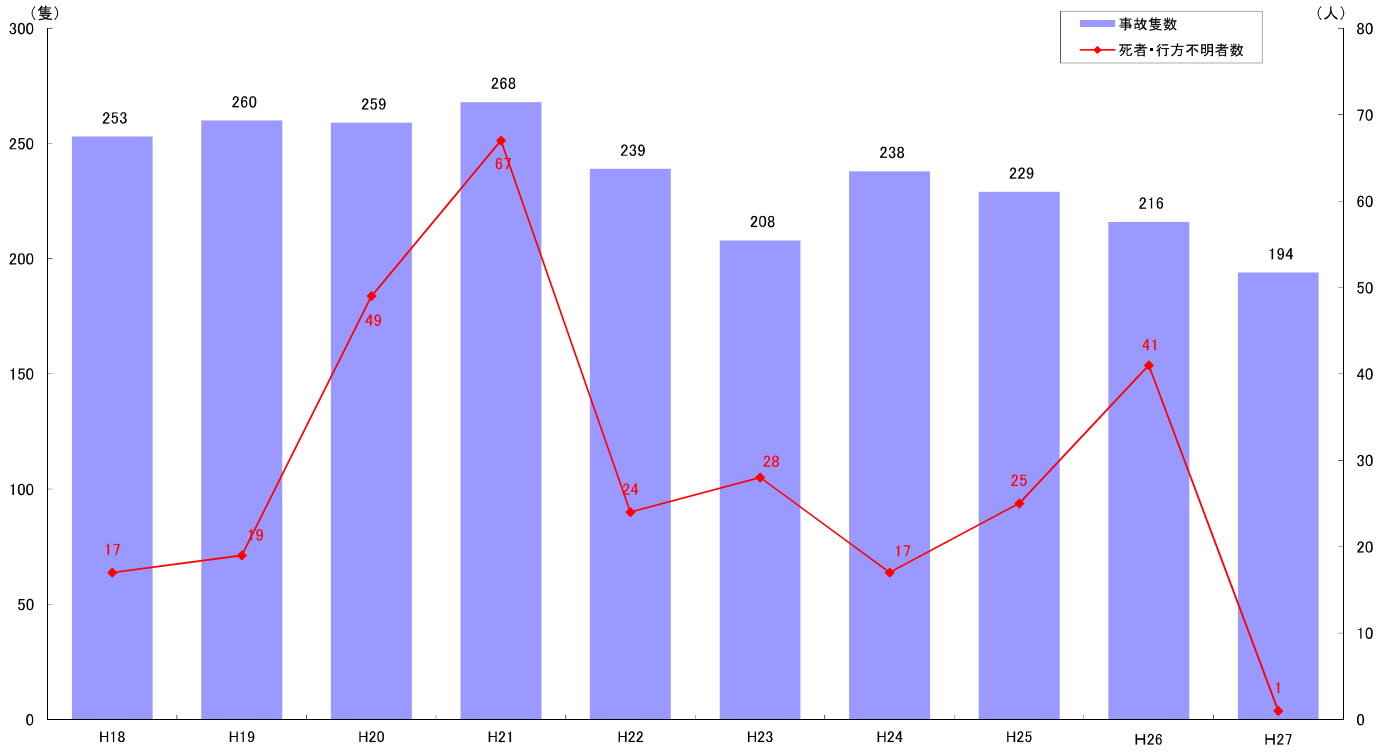
第Ⅰ－31図　プレジャーボート事故の原因別による事故隻数の推移



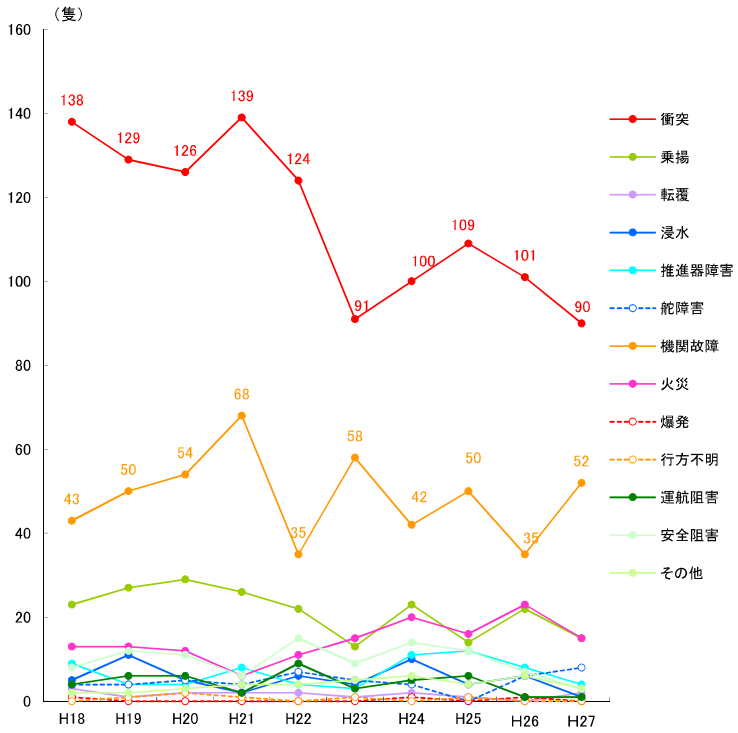
単位：隻

			H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27
人為的要因	運航の過誤	操船不適切	75	101	85	106	103	106	96	107	80	101
		見張り不十分	138	156	143	145	169	132	135	173	159	147
		船位不確認	44	28	37	40	25	28	23	24	30	23
		気象海象不注意	94	98	64	106	81	70	88	79	80	69
		船体機器整備不良	101	136	133	150	149	167	165	145	127	126
		水路調査不十分	26	40	39	35	32	34	39	44	33	27
		居眠り運航	5	8	3	3	7	2	7	2	5	9
		その他の運航の過誤	51	62	64	61	41	91	89	70	68	65
	機関取扱不良		139	140	122	163	164	144	186	177	152	176
	積載不良		0	1	2	0	1	2	0	2	2	0
	火気可燃物取扱不良		4	3	2	5	6	2	2	7	4	6
材質構造不良			69	67	87	70	62	56	28	44	67	53
不可抗力			102	106	105	118	105	205	84	104	107	101
その他			4	7	15	11	18	30	21	34	18	32
計			852	953	901	1,013	963	1,069	963	1,012	932	935

第Ⅰ－32図　外国船舶の事故隻数及び死者・行方不明者数の推移



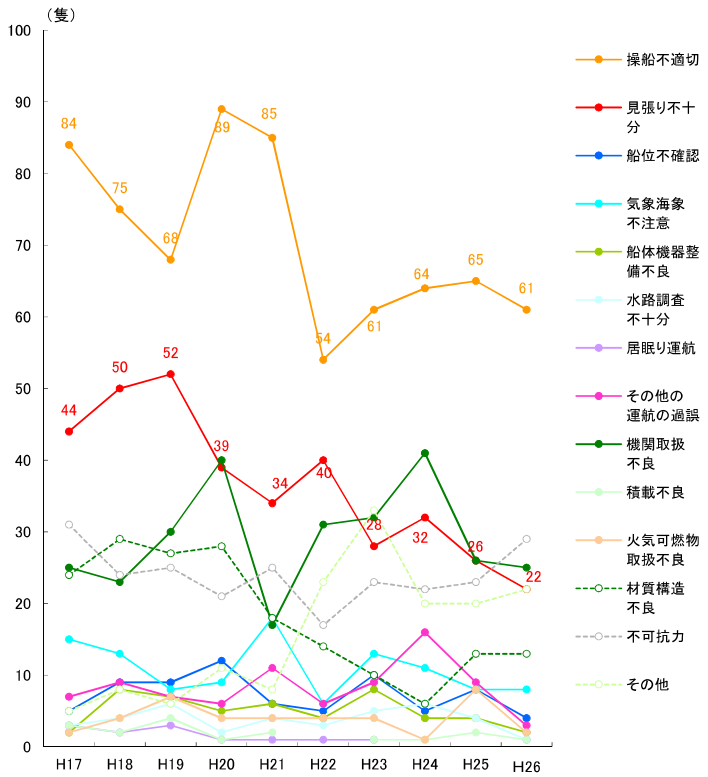
第Ⅰ－33図　外国船舶事故の事故種類別による事故隻数の推移



単位：隻

	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27
衝突	138	129	126	139	124	91	100	109	101	90
乗揚	23	27	29	26	22	13	23	14	22	15
転覆	3	1	2	2	2	1	2	1	0	2
浸水	5	11	5	2	6	4	10	4	6	1
推進器障害	9	4	4	8	4	3	11	12	8	4
舵障害	4	4	5	4	7	5	4	0	6	8
機関故障	43	50	54	68	35	58	42	50	35	52
火災	13	13	12	6	11	15	20	16	23	15
爆発	1	0	0	0	0	0	1	0	1	0
行方不明	0	1	2	1	0	1	0	1	0	0
運航阻害	4	6	6	2	9	3	5	6	1	1
安全阻害	8	12	11	6	15	9	14	12	7	3
その他	2	2	3	4	4	5	6	4	6	3
計	253	260	259	268	239	208	238	229	216	194

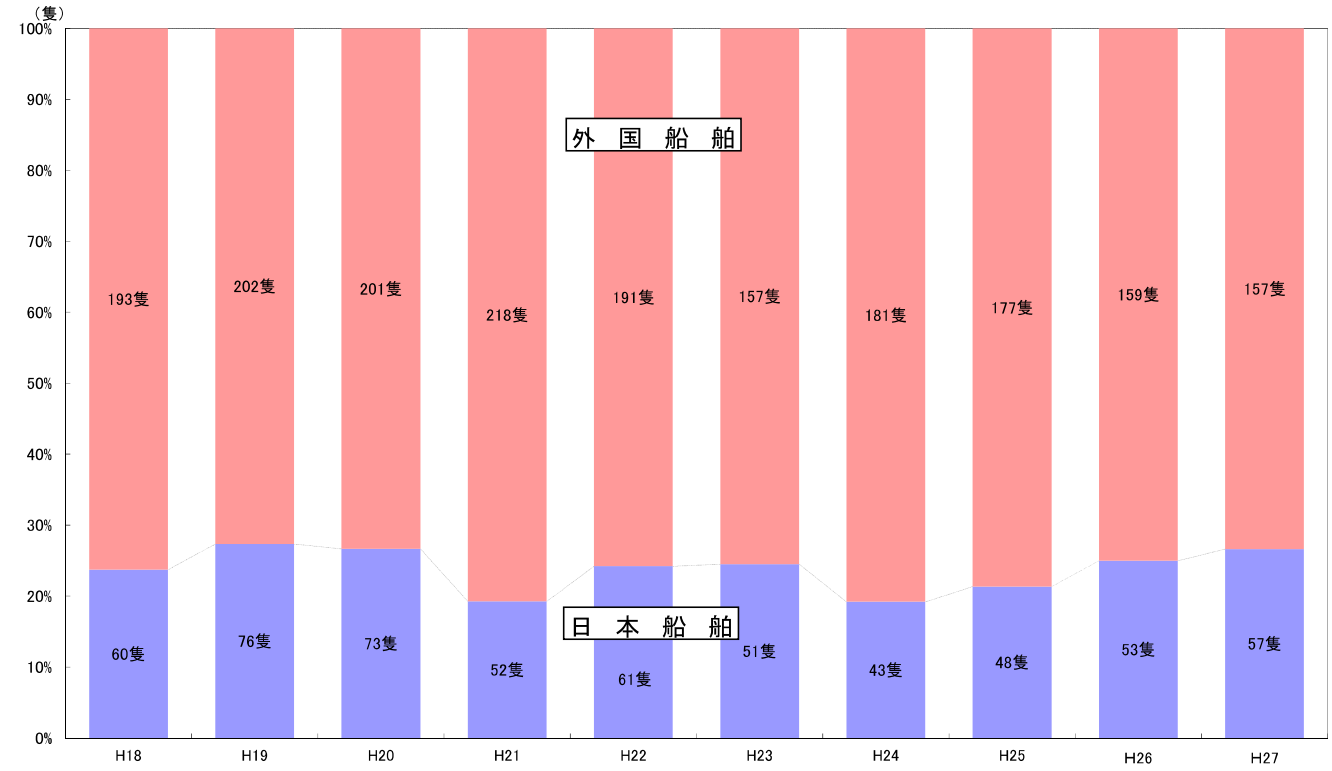
第Ⅰ－34図　外国船舶事故の原因別による事故隻数の推移



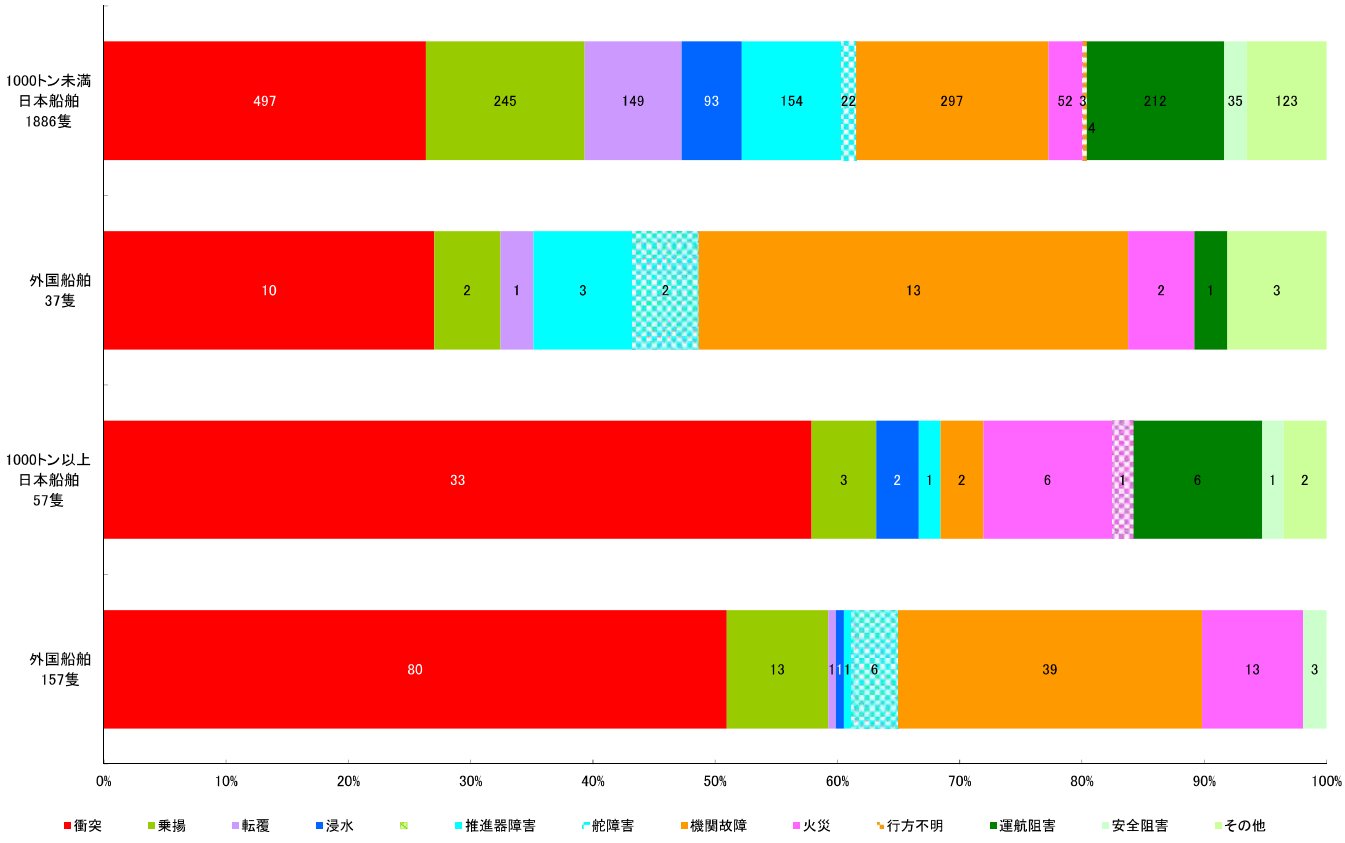
単位：隻

			H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27
人為的要因	運航の過誤	操船不適切	84	75	68	89	85	54	61	64	65	61
		見張り不十分	44	50	52	39	34	40	28	32	26	22
		船位不確認	5	9	9	12	6	5	10	5	8	4
		気象海象不注意	15	13	8	9	18	6	13	11	8	8
		船体機器整備不良	2	8	7	5	6	4	8	4	4	2
		水路調査不十分	3	4	6	2	4	3	5	6	4	1
		居眠り運航	3	2	3	1	1	1	1	0	0	1
		その他の運航の過誤	7	9	7	6	11	6	9	16	9	3
	機関取扱不良		25	23	30	40	17	31	32	41	26	25
	積載不良		3	2	4	1	2	0	1	1	2	1
	火気可燃物取扱不良		2	4	7	4	4	4	4	1	8	2
材質構造不良			24	29	27	28	18	14	10	6	13	13
不可抗力			31	24	25	21	25	17	23	22	23	29
その他			5	8	6	11	8	23	33	20	20	22
計			253	260	259	268	239	208	238	229	216	194

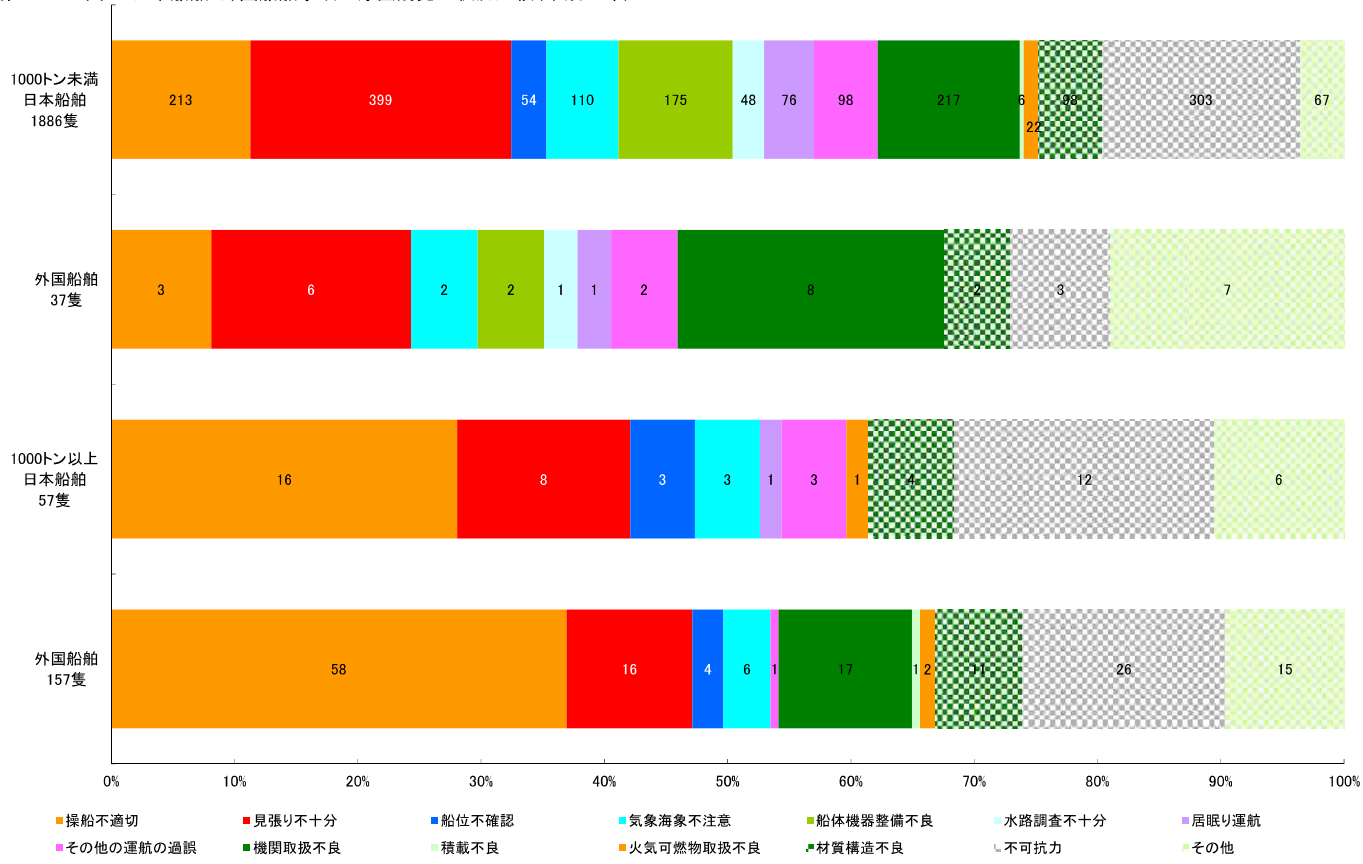
第Ⅰ－35図　総トン数1，000トン以上の事故隻数の割合



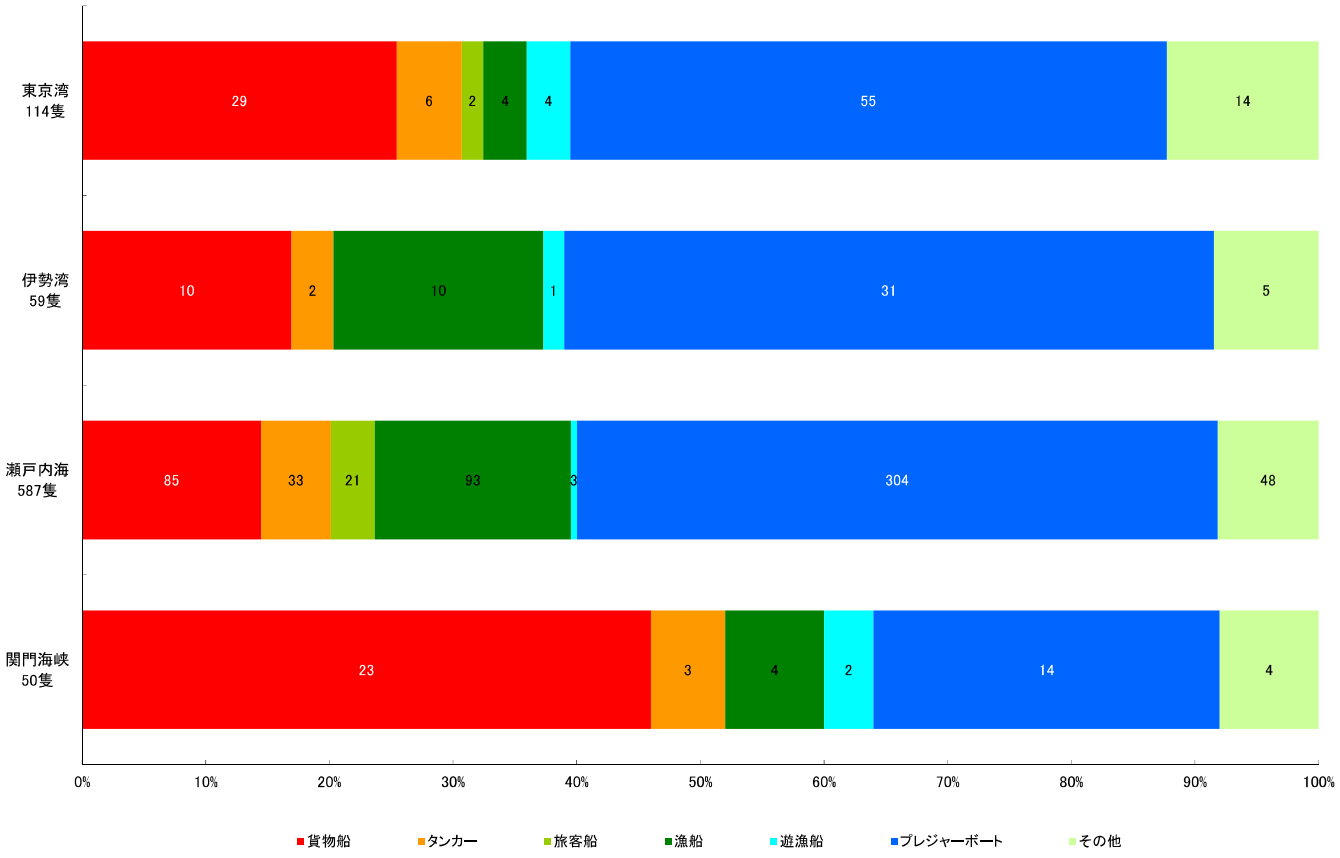
第Ⅰ－36図　日本船舶・外国船舶事故の事故種類別発生状況比較（平成27年）



第Ⅰ－37図　日本船舶・外国船舶事故の原因別発生状況比較（平成27年）



第Ⅰ－38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（平成27年）



第Ⅱ－1表　乗船中の事故及び海浜事故発生状況の前年との比較

1．総数　（単位：人）

		平成26年		平成27年		増減	
		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
乗船中の事故		938	213	867	197	△ 71	△ 16
海浜事故	マリンレジャーに関する海浜事故	803	255	810	267	7	12
	マリンレジャー以外の海浜事故	1,001	687	956	644	△ 45	△ 43
	小計	1,804	942	1,766	911	△ 38	△ 31
計		2,742	1,155	2,633	1,108	△ 109	△ 47

2．乗船中の事故　（単位：人）

	平成26年		平成27年		増減	
	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
海中転落	194	118	150	87	△ 44	△ 31
負傷	463	29	448	18	△ 15	△ 11
病気	245	54	239	77	△ 6	23
中毒	10	0	9	1	△ 1	1
自殺	13	10	12	10	△ 1	0
その他	13	2	9	4	△ 4	2
計	938	213	867	197	△ 22	△ 16

3．マリンレジャーに関する海浜事故　（単位：人）

	平成26年		平成27年		増減	
	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
遊泳中	276	99	301	110	25	11
釣り中	273	99	258	92	△ 15	△ 7
磯遊び中	67	37	66	35	△ 1	△ 2
サーフィン中	51	5	74	10	23	5
ボードセーリング中	28	1	12	0	△ 16	△ 1
スキューバダイビング中	40	11	32	11	△ 8	0
ウェイクボード中	21	0	8	0	△ 13	0
被引浮体遊具使用中	23	0	32	0	9	0
その他	24	3	27	9	3	6
計	803	255	810	267	7	12

4．マリンレジャー以外の海浜事故　（単位：人）

	平成26年		平成27年		増減	
	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
岸壁等からの海中転落	351	212	348	200	△ 3	△ 12
自殺	550	428	477	373	△ 73	△ 55
その他	100	47	131	71	31	24
計	1,001	687	956	644	△ 45	△ 43

第Ⅱ－2表　乗船中の事故及び海浜事故救助状況の前年との比較

1．乗船中の事故　（単位：人）

		平成26年	平成27年	増減
事故者計		938	867	△ 71
救助	当庁救助	160	147	△ 13
	以外救助	182	162	△ 20
	計	342	309	△ 33
自力救助		383	361	△ 22
死者・行方不明者		213	197	△ 16
当庁関与		391	307	△ 84

2．マリンレジャーに関する海浜事故　（単位：人）

		平成26年	平成27年	増減
事故者計		803	810	7
救助	当庁救助	70	53	△ 17
	以外救助	372	388	16
	計	442	441	△ 1
自力救助		106	102	△ 4
死者・行方不明者		255	267	12
当庁関与		380	326	△ 54

3．マリンレジャー以外の海浜事故　（単位：人）

		平成26年	平成27年	増減
事故者計		1,001	956	△ 45
救助	当庁救助	18	21	3
	以外救助	240	248	8
	計	258	269	11
自力救助		56	43	△ 13
死者・行方不明者		687	644	△ 43
当庁関与		480	433	△ 47

4．洋上救急実績

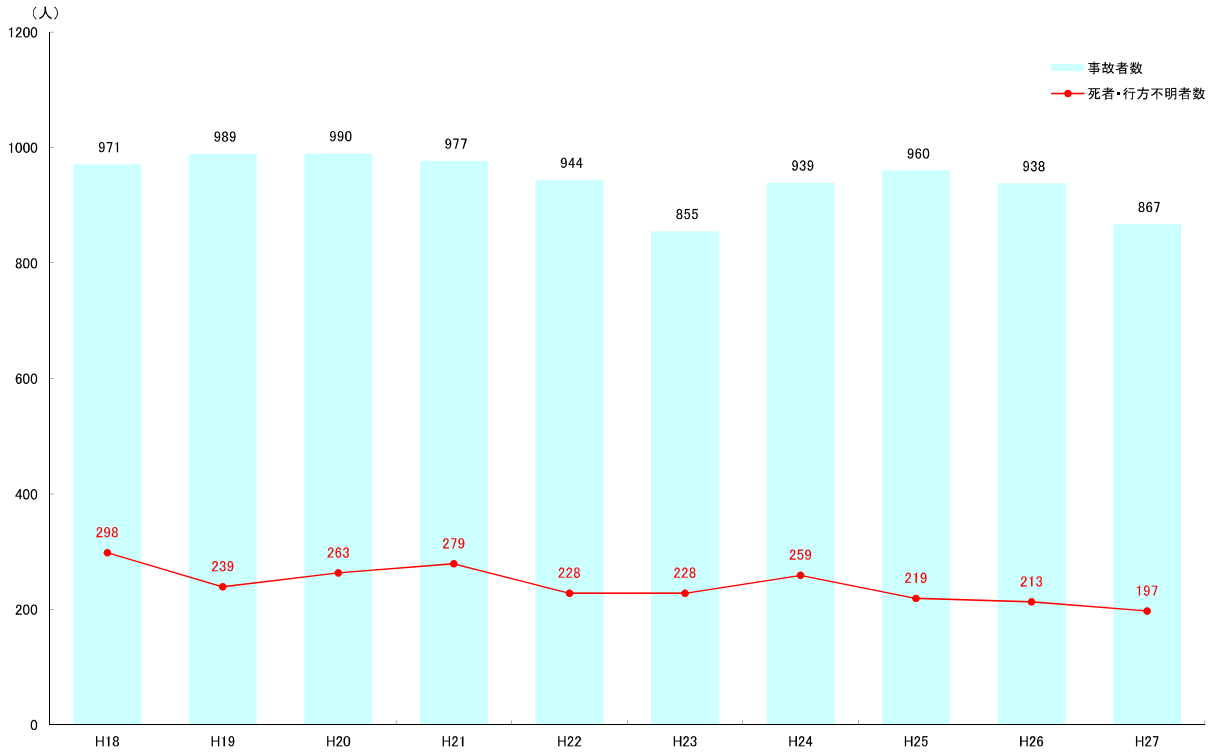
	平成25年	平成27年	平成26年
出動件数（件）	16	25	18
傷病者（人）	16	25	18
医師・看護師等（人）	26	49	31

第Ⅱ－3表　船舶種類別・事故内容別乗船中の事故発生状況（平成27年）

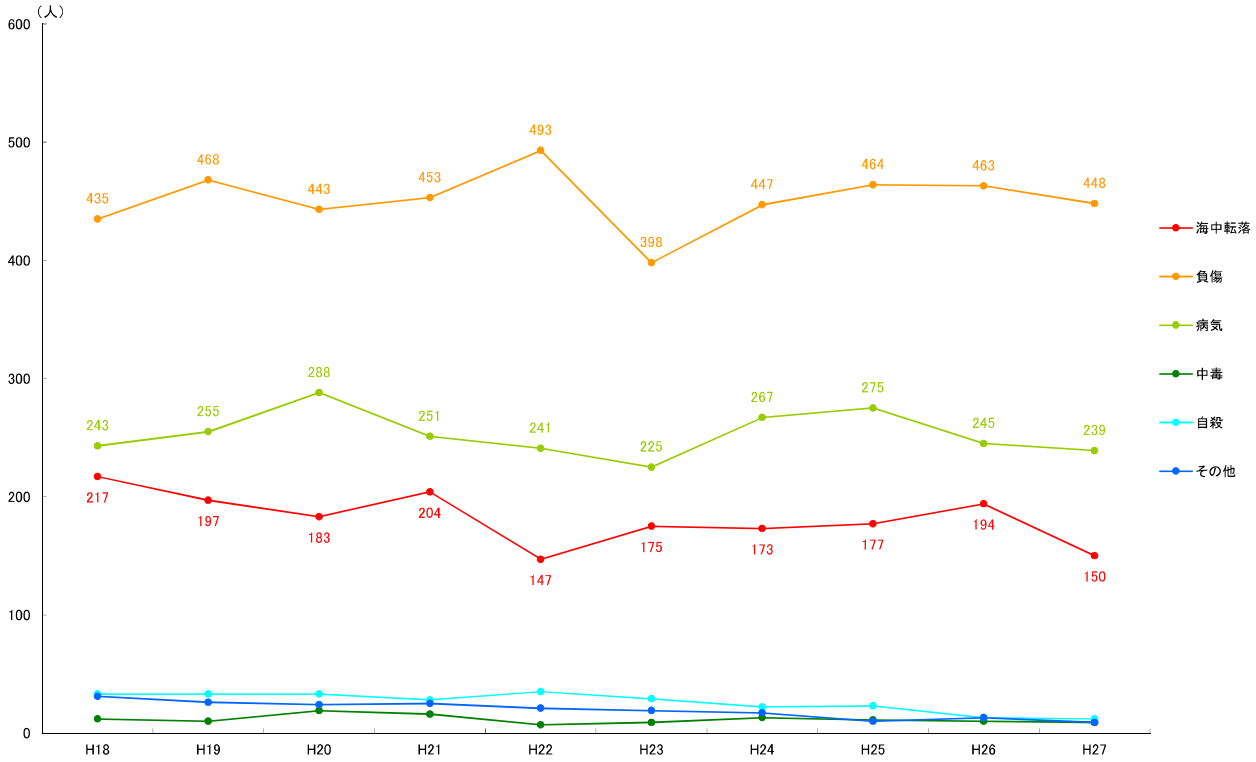
（単位：人）

	海中転落		負傷		病気		中毒		自殺		その他		計	
	事故者	死者・行方不明者	事故者	死者・行方不明者	事故者	死者・行方不明者	事故者	死者・行方不明者	事故者	死者・行方不明者	事故者	死者・行方不明者	事故者	死者・行方不明者
貨物船	6	5	86	6	48	5	1	1	1	1	1	1	143	19
タンカー	3	1	16	0	24	4	0	0	0	0	0	0	43	5
旅客船	12	6	37	0	40	8	0	0	10	8	0	0	99	22
作業船	5	4	18	0	5	5	0	0	0	0	0	0	28	9
漁船	72	48	185	9	88	40	7	0	0	0	3	3	355	100
遊漁船	7	3	14	0	9	4	0	0	0	0	0	0	30	7
プレジャーボート	33	10	55	1	8	5	0	0	0	0	5	0	101	16
うち水上オートバイ		(0)	(29)	(1)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(3)	(0)	(32)	(1)
その他	12	10	37	2	17	6	1	0	1	1	0	0	68	19
計	150	87	448	18	239	77	9	1	12	10	9	4	867	197

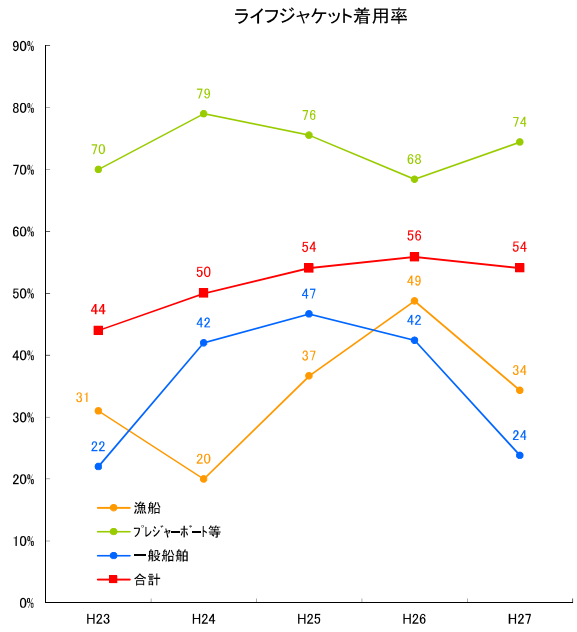
第Ⅱ－1図　乗船中の事故者数及び死者・行方不明者数の推移



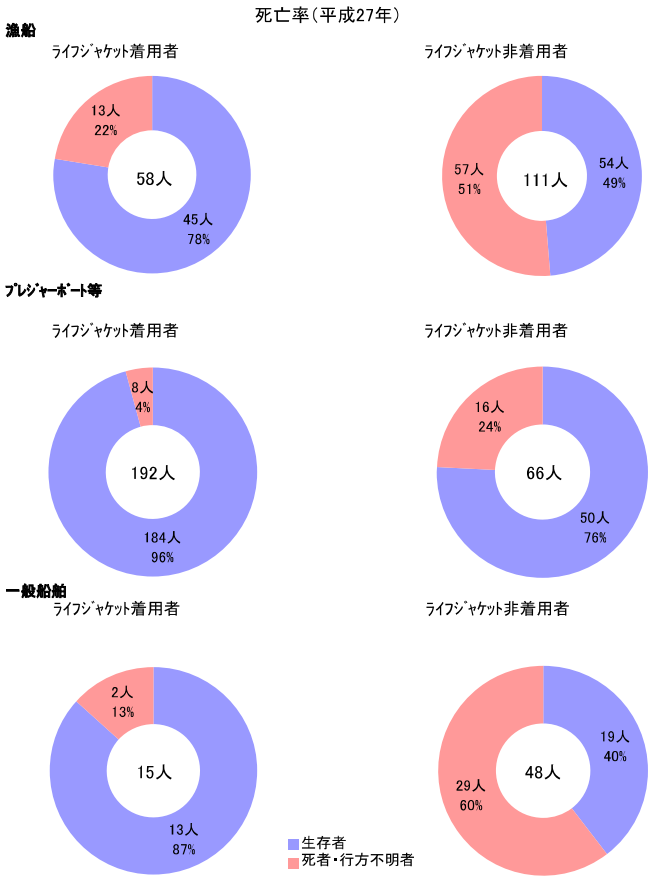
第Ⅱ－2図　乗船中の事故種類別発生状況の推移



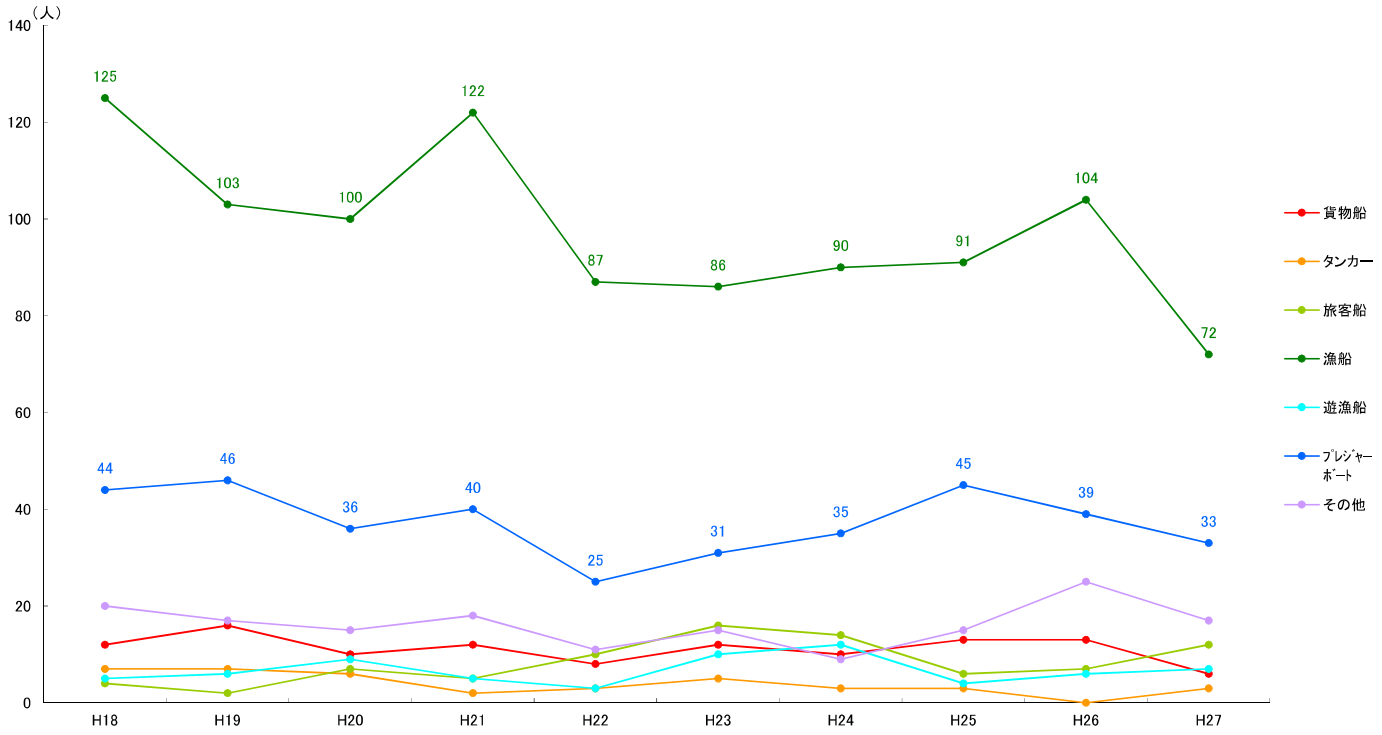
第Ⅱ－3図　海中転落者のライフジャケット着用率及び死亡率



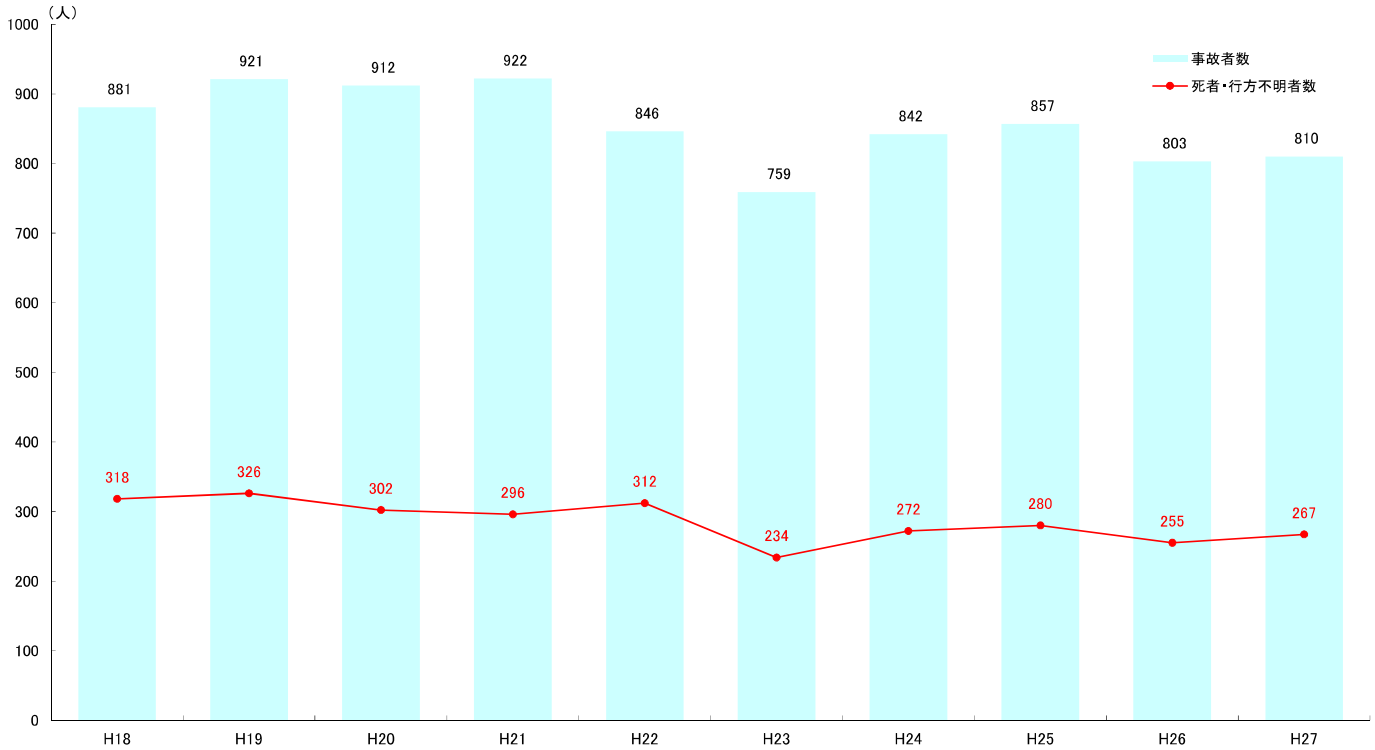
※ 船舶事故による海中転落者を含む。



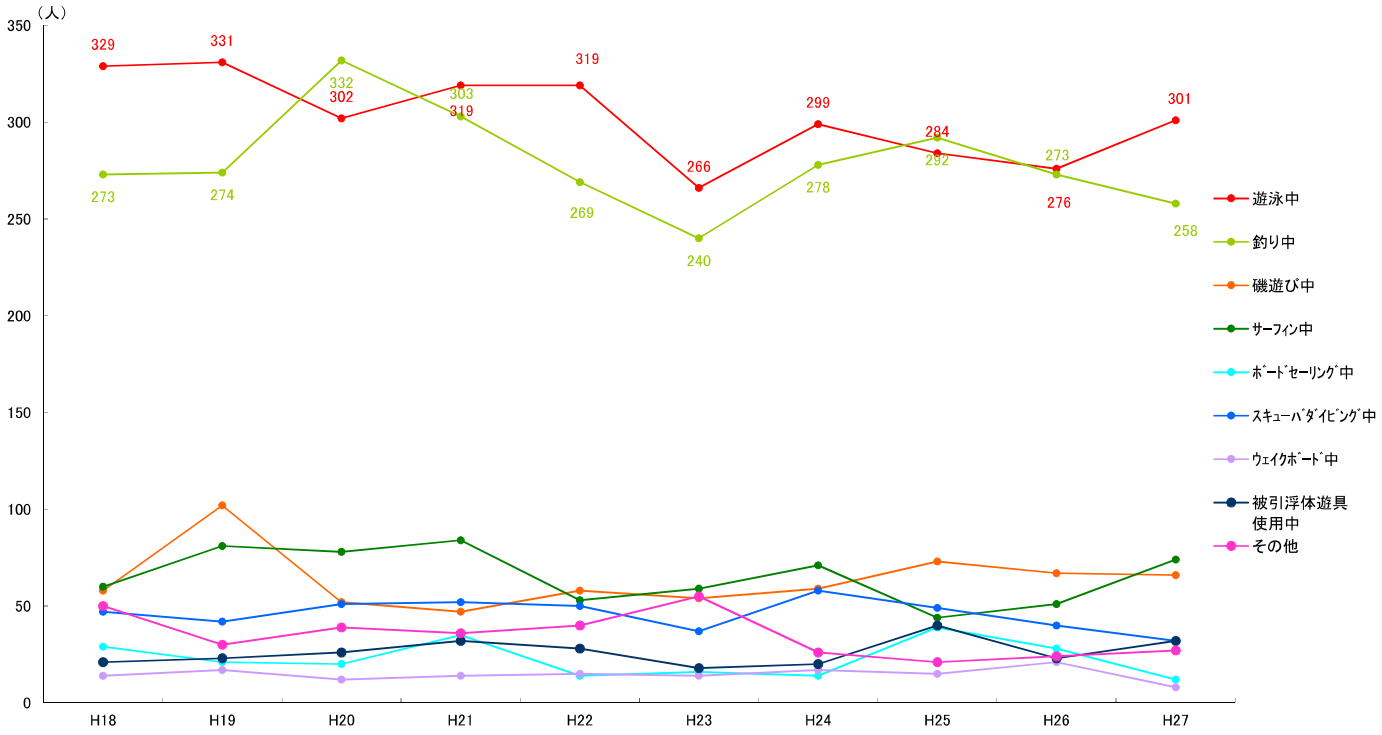
第Ⅱ－4図　海中転落者発生状況の推移



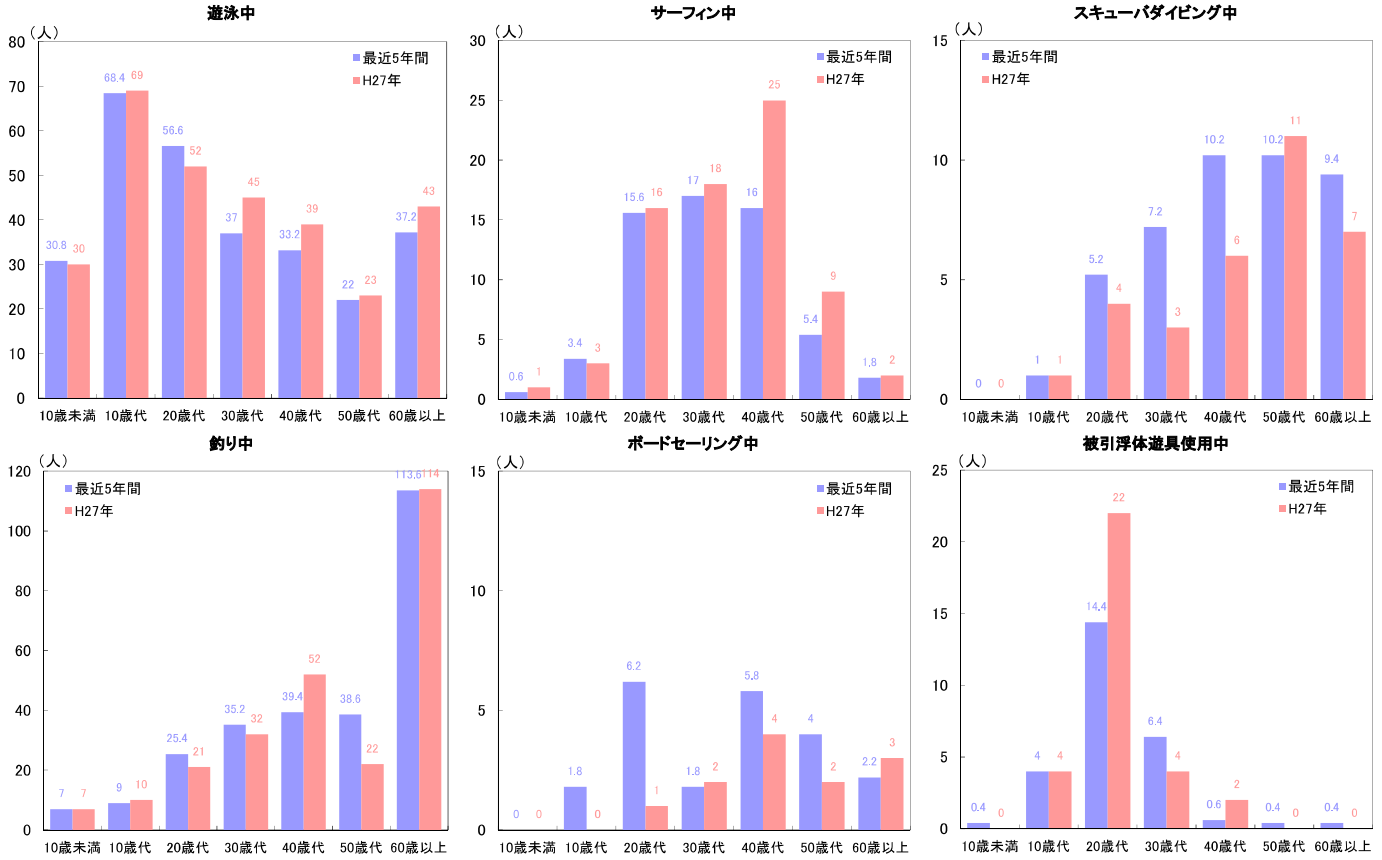
第Ⅱ－5図　マリンレジャーに関する海浜事故による事故者数及び死者・行方不明者数の推移



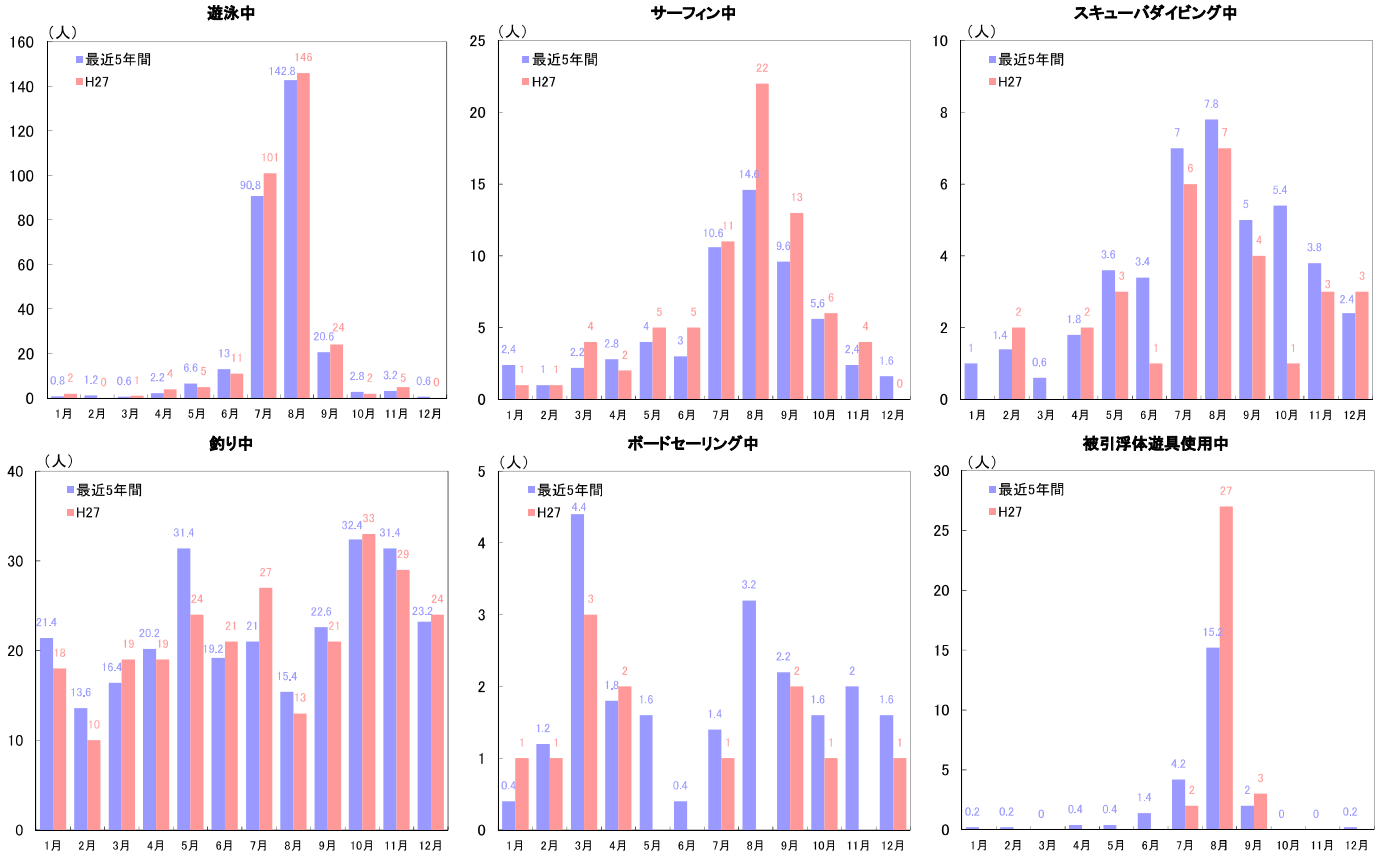
第Ⅱ－6図　マリンレジャーに関する海浜事故種類別発生状況の推移



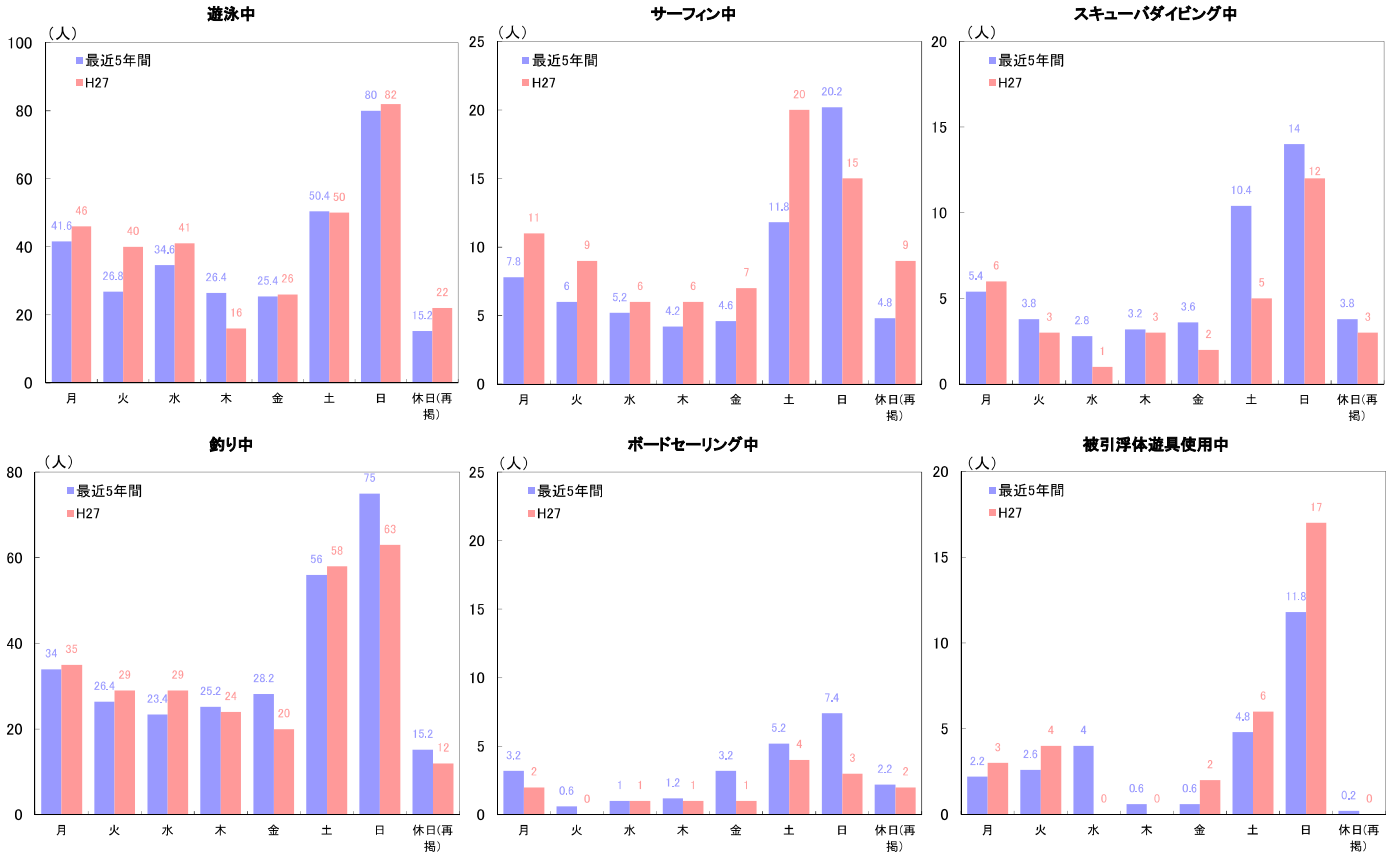
第Ⅱ－7図　マリンレジャーに関する海浜事故の年齢層別構成



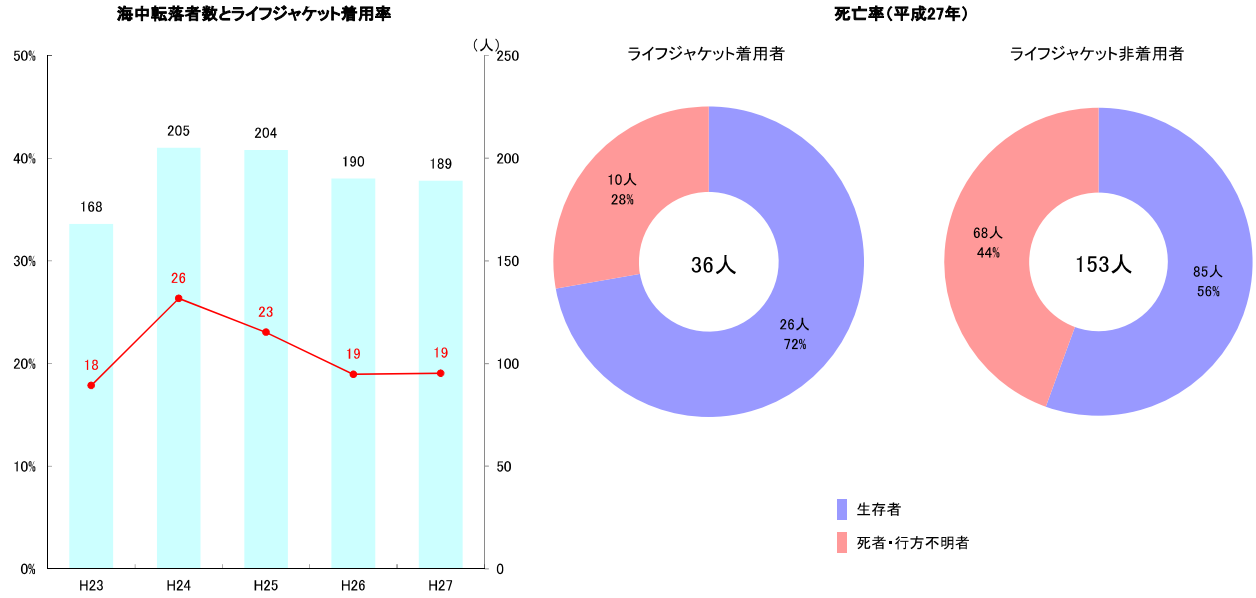
第Ⅱ－8図　マリンレジャーに関する海浜事故の月別構成



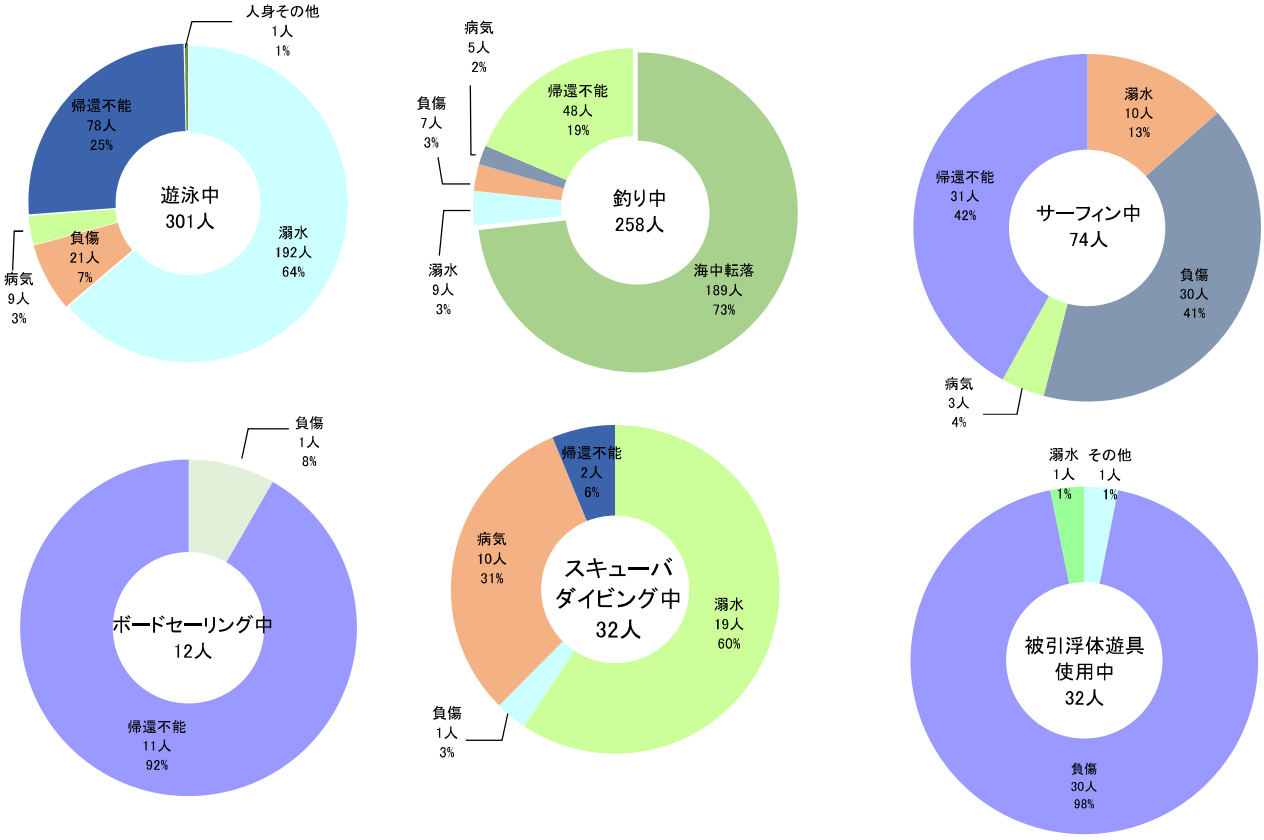
第Ⅱ－9図　マリンレジャーに関する海浜事故の曜日別構成



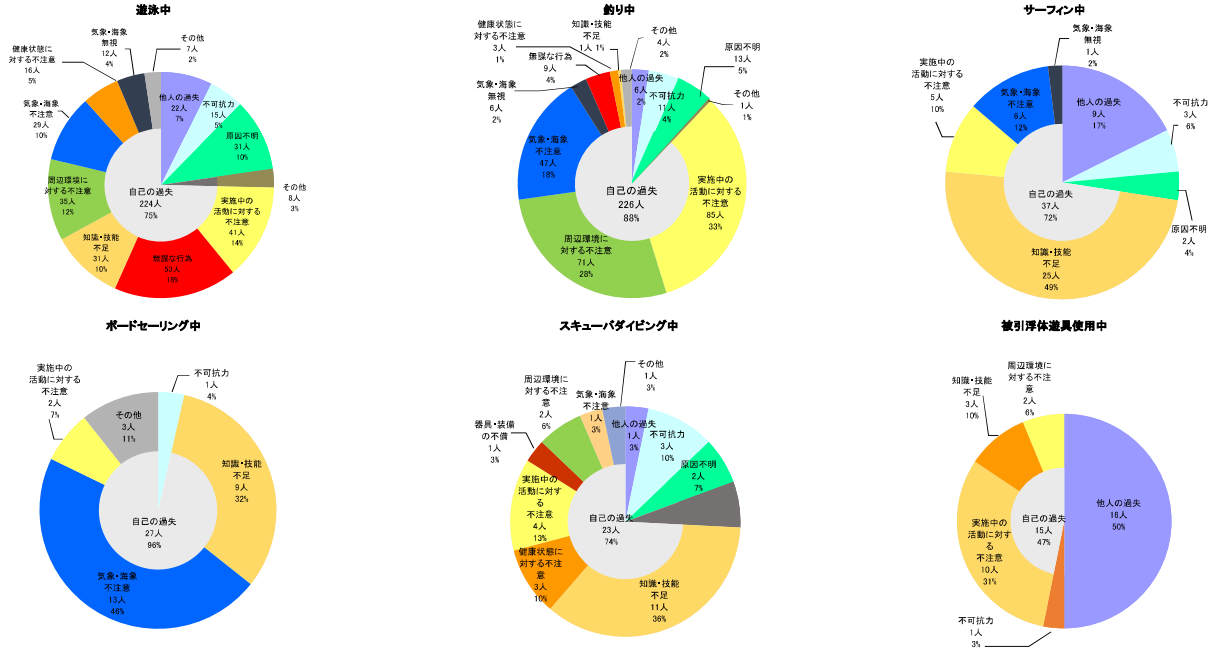
第Ⅱ－10図　マリンレジャーに関する釣り中の海中転落者のライフジャケット着用率及び死亡率



第Ⅱ－11図　マリンレジャーに関する海浜事故の内容別事故内容（平成27年）

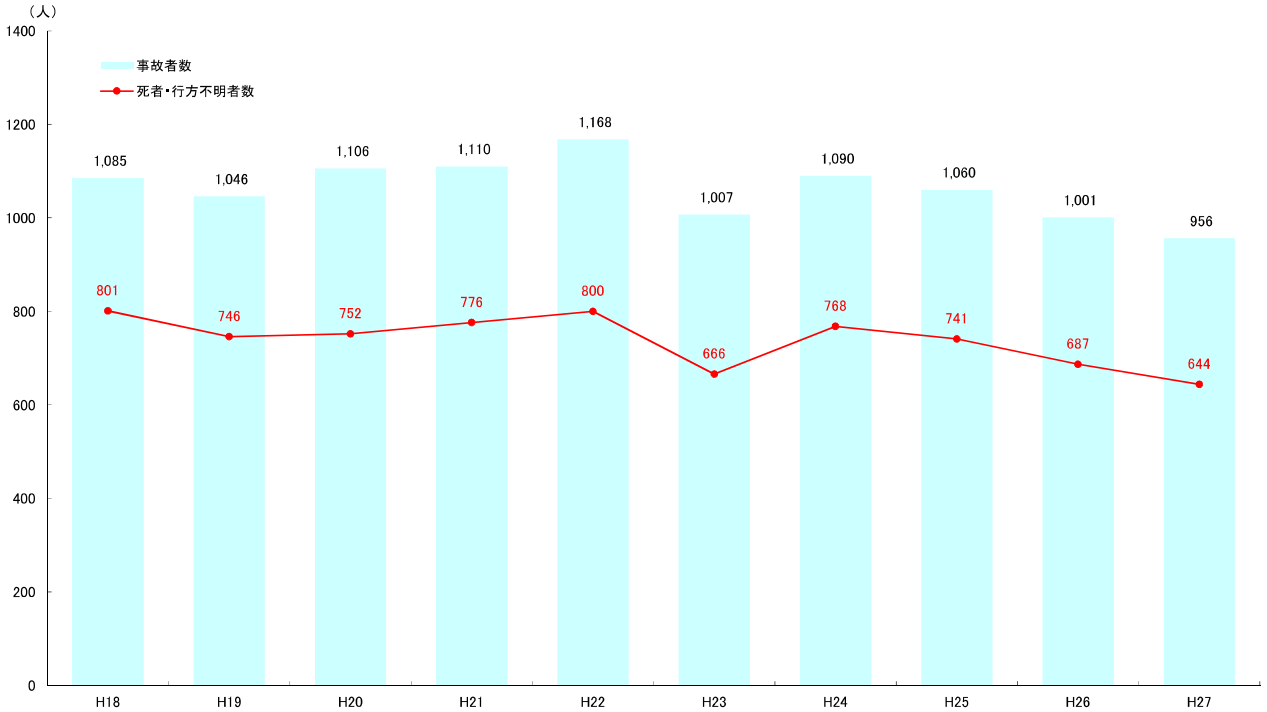


第Ⅱ－12図　マリンレジャーに関する海浜事故の内容別事故原因（平成27年）

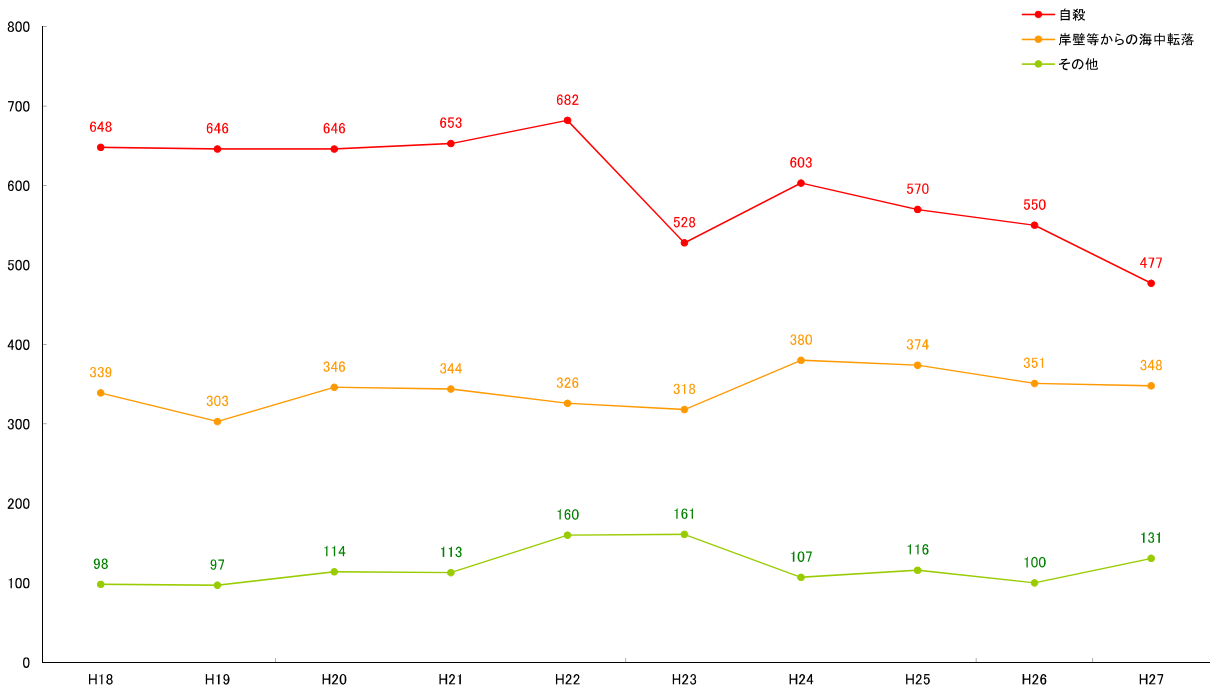


【過失の種類】
気象・海象無視・・・活動が困難な荒天化であることを知りつつ、活動を強行した場合
気象・海象不注意・・・気象・海象の判断の誤り又は気象警報に対する無関心等注意を払っていなかった場合
無謀な行為・・・社会通念上活動が困難であると認められる状況であることを知りつつ活動を強行した場合
知識・技能不足・・・活動を安全に行うために必要とされる知識や技術等を十分に習得していなかった場合
実施中の活動に対する不注意・・・活動中の考え事、脇見等、実施している活動に集中していなかった場合
周辺環境に対する不注意・・・地形の把握等、周辺環境に注意を払っていなかった場合
健康状態に対する不注意・・・健康管理を怠ったことによる過労、病気等自己の健康状態に注意を払っていなかった場合
器具・装備の不備・・・当該活動の事故防止のために必要とされる器具、装備等を備えていなかった場合

第Ⅱ－13図　マリンレジャー以外の海浜事故による事故者数及び死者・行方不明者数の推移

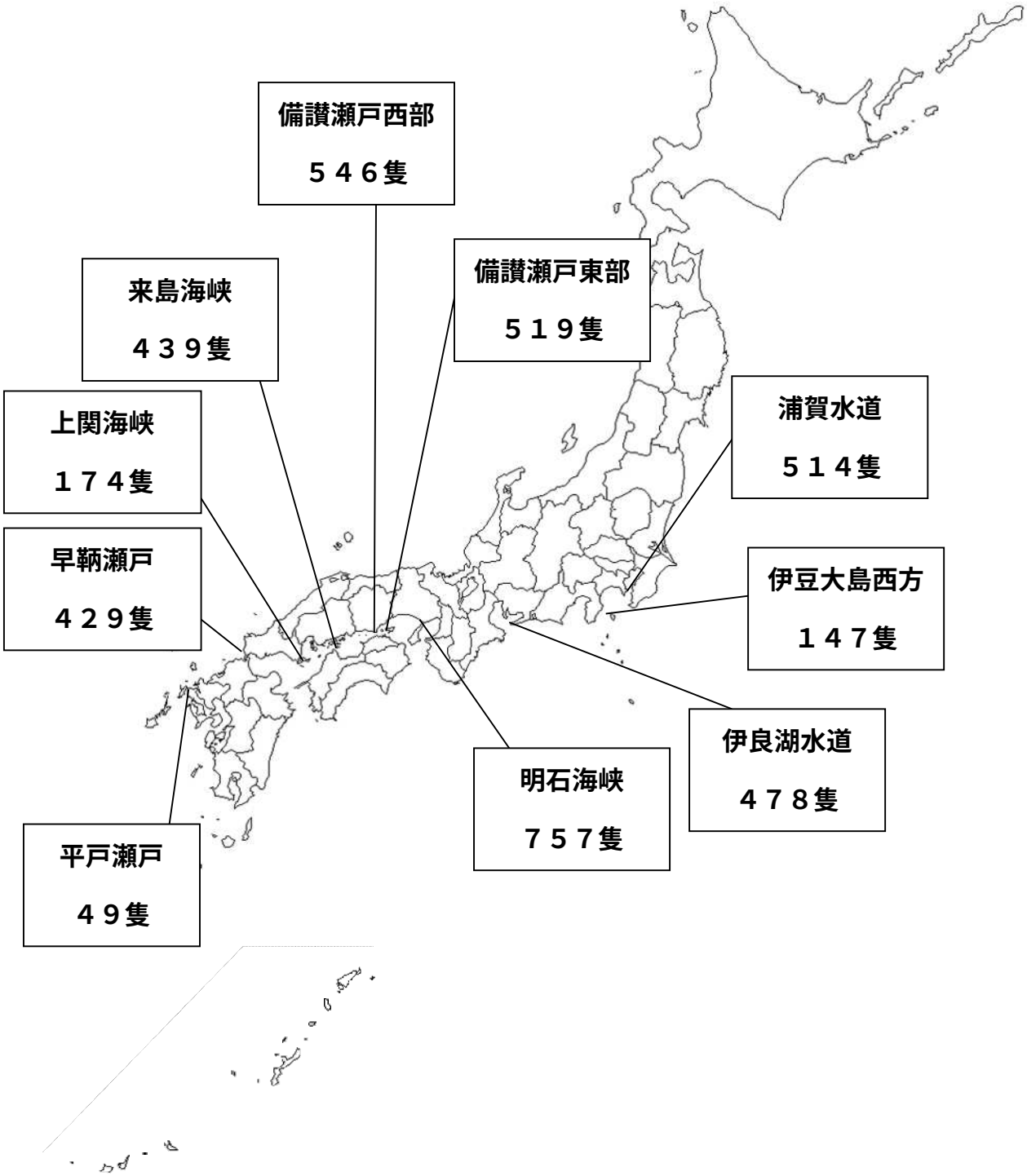


第Ⅱ－14図　マリンレジャー以外の海浜事故種類別発生状況の推移



平成２７年度
通航船舶実態調査結果

平成２７年度　通航船舶実態調査箇所と通航船舶隻数

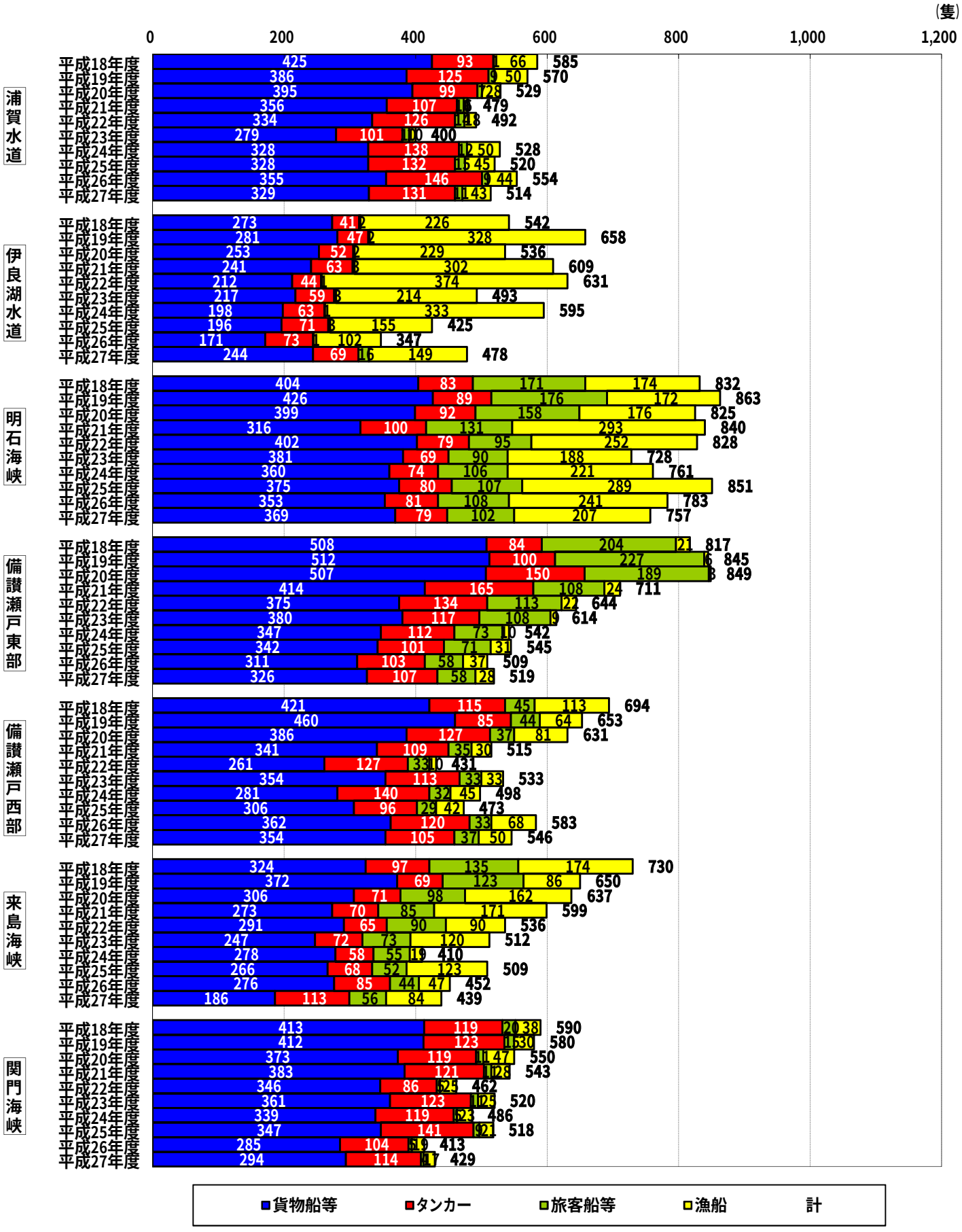


＊上段は調査海域名、下段の数字は通航船舶隻数（一日平均）

ふくそう海域における各年度別の船舶通航量の推移（1日平均）

※　「貨物船等」とは、貨物船、えい航船、押航船及びその他（巡視船、自衛艦、独航えい・押航船等）をいい、「旅客船等」とは旅客船、カーフェリー、水中翼船及びエアクッション船をいう。

ふくそう海域における各年度別の船舶通航量の推移（1日平均）



※　「貨物船等」とは、貨物船、えい航船、押航船及びその他（巡視船、自衛艦、独航えい・押航船等）をいい、「旅客船等」とは旅客船、カーフェリー、水中翼船及びエアクッション船をいう。