

# 令和 7 年 海難の現況と対策

～大切な命を守るために～





# 令和7年 海難の現況と対策

## ～大切な命を守るために～

## 目次

## はじめに

## 海難定義・海難種類

1	海難定義	1
2	海難種類	2
(1)	船舶事故	2
ア	船舶事故種類	2
イ	船舶の種類	2
(2)	人身事故	3
ア	事故区分	3
イ	事故内容	3

## 令和7年のトピック

1	令和7年の海難	5
2	非事故者の意識・行動等を情報収集した事故者の情報との比較・分析	6

## 第1章 船舶事故及び人身事故の現況と事故防止対策

第1節	船舶事故	8
1	現況	8
(1)	概観	8
(2)	船舶種類別	8
(3)	船舶事故種類別	9
(4)	トン数別	9
(5)	死者・行方不明者を伴う船舶事故	10
2	船舶種類別の事故防止対策	11
(1)	プレジャーボートの事故防止対策	11
	全体の傾向	11
①	モーターボート及びクルーザーボートの事故防止対策	12
ア	傾向	12
イ	事件事例	13
ウ	対策	14
②	水上オートバイの事故防止対策	15
ア	傾向	15

## 目次

イ 事故事例	16
ウ 対策	16
③ ミニボートの事故防止対策	17
ア 傾向	17
イ 事故事例	18
ウ 対策	18
④ カヌーの事故防止対策	19
ア 傾向	20
イ 事故事例	20
ウ 対策	20
(2) 漁船の事故防止対策	21
ア 傾向	21
イ 事故事例	22
ウ 対策	23
(3) 遊漁船の事故防止対策	24
ア 傾向	24
イ 事故事例	25
ウ 対策	26
(4) 貨物船等の事故防止対策	27
ア 貨物船の傾向	27
イ タンカーの傾向	28
ウ 旅客船の傾向	29
エ 事故事例	30
オ 対策	30
3 海域別の事故防止対策	31
(1) ふくそう海域の事故防止対策	31
ア 傾向	31
イ 対策	32
(2) 東京湾から四国沖に至る船舶交通量が多い海域の事故防止対策	34
ア 傾向	34
イ 対策	35
第2節 人身事故	36
1 現況	36
(1) 概観	36
(2) 事故区分別	36
(3) 事故内容別	37
(4) 年齢層別	37
(5) 死者・行方不明者を伴う人身事故	38

2	事故区分別の事故防止対策	39
(1)	マリレジャーに伴う海浜事故の事故防止対策	39
	全体の傾向	39
①	遊泳中の事故防止対策	41
ア	傾向	41
イ	事故事例	43
ウ	対策	44
②	スノーケリング中事故防止対策	45
ア	傾向	45
イ	事故事例	46
ウ	対策	47
③	釣り中の事故防止対策	48
ア	傾向	48
イ	事故事例	51
ウ	対策	52
④	SUP（スタンドアップパドルボード）中の事故防止対策	53
ア	傾向	53
イ	事故事例	55
ウ	対策	56
⑤	スクーバダイビング中の事故防止対策	57
ア	傾向	57
イ	事故事例	59
ウ	対策	59
(2)	船舶事故以外の乗船中の事故（船舶からの海中転落）の事故防止対策	60
ア	傾向	60
イ	事故事例	61
ウ	対策	62
第3節	その他の事故防止対策	63
1	海の安全情報（沿岸域情報提供システム）	63
2	ウォーターセーフティガイドの充実強化	65
3	外国人のマリレジャーに伴う海浜事故防止	66
(1)	ウォーターセーフティガイド英語版の公開	66
(2)	ウォーターセーフティガイド外国語リーフレットの作成	66
(3)	現場での事故防止	67
4	海の安全推進アドバイザーについて	67
5	官民が連携した海難防止への取り組み	68
(1)	内閣府及び海の安全推進アドバイザーとの連携	68
(2)	民間団体との連携	68

## 目次

6	管区独自の海難防止活動	69
7	SNS を活用した情報発信	71
(1)	X や Instagram を活用した情報発信	71
(2)	Youtube を活用した安全啓発動画の発信	71
8	海上保安官の現場対応能力の向上	72
9	異常気象等時における海難防止対策	72
10	AIS を活用した航行支援システム	73

## 第2章 救助状況及び救助・救急への取り組み

第1節	海難救助体制	74
1	海難救助の特殊性と取り組み	74
(1)	海難救助の特殊性	74
(2)	救助・救急活動の充実	75
(3)	捜索能力の向上	76
(4)	救助能力の向上	76
2	関係機関との協力体制	78
(1)	国際的な救助協力体制	78
(2)	関係機関及び民間救助組織との連携	79
第2節	救助状況	81
1	人の救助	81
(1)	海浜事故	81
(2)	船舶乗船中の事故	82
2	船体の救助	82
第3節	自己救命策の確保の推進	83
1	ライフジャケットの常時着用	83
(1)	令和7年の船舶からの海中転落者及びライフジャケット着用の現況等	83
(2)	ライフジャケットの適切な着用について	86
①	膨張式のライフジャケットの保守・点検	87
②	ライフジャケットの正しい装着等について	88
2	防水パック入り携帯電話等の連絡手段の確保	90
3	118番・NET118の活用	91
(1)	携帯電話のGPS機能「ON」	91
(2)	NET118の利用促進	92
4	家族や友人・関係者への目的地等の連絡	94
5	その他の有効な自己救命策	95
(1)	縄梯子の設置	95
(2)	救助支援者の確保	96

（3） 搜索・救助における AIS の有効活用	96
第4節 自力救助・救急処置の推進	98
（1） 適切な一次救命処置	98
（2） 体温の保持	100
① 水温と生存率について	100
② イマーシヨンスーツの活用について	102

## 資料編

### 海難の発生と救助の状況

#### 令和7年度通航船舶実態調査結果

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

※公表している数値は公開時最新のものですが、後日新たな事実が判明した場合等には数値の修正が行われる場合があります。

その際、すでに公表している資料の数値を修正することはありませんので、修正以降に公表する資料の数値と相違することがあります。



## はじめに

海は、海上交通や漁業、マリレジャーといった様々な活動の場として利用され、私たちにとって身近な存在ですが、時に衝突、転覆等の船舶事故やマリレジャー活動に伴う海中転落、帰還不能等の人身事故が発生する危険な場所でもあります。

海上保安庁では、船舶交通の安全確保や海浜事故防止に関する様々な対策を講じるとともに、国民の皆様には海の危険性についても周知・啓発活動を行い、海難の未然防止に努めています。

また、不幸にも海難が発生した場合に備え、救助体制の充実強化、民間救助組織等との連携・協力に努め、海難発生時には迅速かつ的確な捜索救助活動を行い、1人でも多くの人命、財産を救助することに全力を尽くしています。

## 海難定義・海難種類

海難定義・海難種類は次のとおりです。

## 1 海難定義

船舶事故	<p>海上において船舶に次のいずれかに該当する事態が生じた場合をいう。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 衝突・乗揚・転覆・浸水・爆発・火災・行方不明</li> <li>● 機関、推進器、舵等の損傷又は故障その他運航不能等</li> </ul>
人身事故	<p>海上又は海中において次のいずれかに該当する事態が生じた場合をいう。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 船舶事故によらない乗船者の海中転落、負傷、病気、中毒等</li> <li>● 海浜等において発生した乗船者以外の者の負傷、溺水、帰還不能等 (マリレジャーに伴う海浜事故とマリレジャー以外の海浜事故に区分)</li> </ul>

## 2 海難種類

### (1) 船舶事故

#### ア 船舶事故種類

船舶事故種類	細分類	内容
衝突	－	船舶が、他の船舶に接触し、いずれかの船舶に損傷が生じたことをいう。
単独衝突	－	船舶が、物件に接触し、船舶又は物件に損傷が生じたことをいう。
乗揚	－	船舶が、陸岸、岩礁、浅瀬、捨石、沈船等水面下において大地に直接又は間接的に固定している物に乗揚げ、乗切り又は底触したことをいう。
転覆	－	船舶が、外力、過載、荷崩れ、浸水、転舵等のため、ほぼ 90 度以上傾斜して復原しないことをいう。
浸水	－	船外から海水等が浸入し、船舶の航行に支障が生じたことをいう。
火災	－	船舶又は積荷に火災が発生したことをいう。
爆発	－	船舶において、積荷、燃料、その他の爆発性を有するものが、引火、化学反応等によって爆発したことをいう。
運航不能	推進器障害	推進器及び推進軸が、脱落し、若しくは破損し、又は漁網、ロープ等を巻いたため、船舶の航行に支障が生じたことをいう。
	舵障害	舵取機及びその付属装置の故障、舵の脱落又は破損により、船舶の航行に支障が生じたことをいう。
	機関故障	主機等推進の目的に使用する機械が故障し、船舶の航行に支障が生じたことをいう。
	機関取扱不注意	機関は故障していないが、機関の取扱不注意のため、航行不能となったことをいう。
	バッテリー過放電	機関の運転に必要なバッテリーが過放電したため、船舶の航行に支障が生じたことをいう。
	燃料欠乏	機関の運転に必要な燃料が欠乏したため、船舶の航行に支障が生じたことをいう。
	ろ・かい喪失	ろ・かいが喪失したため、船舶の航行に支障が生じたことをいう。
	無人漂流 (係留不備)	係留索の解らん又は切断等による船体の漂流をいう。
	無人漂流 (海中転落)	操船者の海中転落による船体の漂流等をいう。
操船技能不足	カヌー、ヨット等の操船者の操船能力不足のため、漂流したことをいう。	

	有人漂流	乗船中の操船者が船舶事故によらない死亡又は傷病のため、漂流したことをいう。
	船体傾斜	船体が傾斜したため、船舶の航行に支障が生じたことをいう。
	走錨	走錨により、船舶の航行に支障が生じたことをいう。
	荒天難航	荒天の影響のため、船舶の航行に支障が生じたことをいう。
	その他	運航不能のいずれにも属さないものをいう。
その他	船体行方不明	船舶が行方不明となったことをいう。
	船位喪失	自船の船位が不明のため、救助を求めた場合をいう。
	その他	その他のいずれにも属さないものをいう。

### イ 船舶の種類

用途	詳細	解説
貨物船	-	推進機関を有する船舶で、専ら貨物の輸送に従事するものをいう。
タンカー	-	推進機関を有する船舶で、その貨物倉の大部分又は一部分がばら積みの液体物質の輸送のための構造を有する船舶をいう。
旅客船	-	旅客定員（船舶検査証書、臨時変更証又は船舶検査手帳に記載されている最大搭載人員をいう。）が12人を超える船舶で、人の輸送に従事するもの及び旅客定員12人以下の船舶で、旅客運送事業に従事するものをいう。
漁船	-	漁船法第2条第1項に規定する「漁船」及び外国人漁業の規制に関する法律第2条第7項に規定する「外国漁船」をいう。
遊漁船	-	遊漁船業の適正化に関する法律第2条第2項に規定するものをいう。
プレジャーボート	クルーザーボート	内燃機関を動力とするボートであって、船室を有するものをいう。
	モーターボート	内燃機関を動力とするボートであって、船室のないものをいう。（リジッドタイプのミニボートを含まない。）
	クルーザーヨット	船室を有する帆走艇をいう。
	ディンギーヨット	船室を有しない帆走艇をいう。
	カヌー	カヌー等軽量で人が持ち運びできるパドルで漕ぐ舟艇をいう。
	ゴムボート	推進機関の有無を問わずゴムでできたボートをいう。（インフレータータイプのミニボートを含まない。）

	水上オートバイ	小型船舶安全規則第2条第2項に該当する水上オートバイをいう。
	ミニボート	長さ3m未満かつ推進機関の出力が1.5kw未満の動力船をいう。
	その他	手漕ぎボート、伝馬船、ロウボート、端艇、スワンボート、その他の推進機関を有しないボート等で上記の区分に該当しないものをいう。
その他	-	練習船、監視取締船、軍艦等上記の用途に区分できないものをいう。

## (2) 人身事故

### ア 事故区分

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

### イ 事故内容

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

## 令和7年のトピック

### 1 令和7年の海難

令和7年に海上保安庁が取り扱った船舶事故は1,711隻で、このうちプレジャーボートの事故は833隻でした。

人身事故は2,223人で、このうちマリンレジャーに伴う海浜事故は702人でした。

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

#### （1）船舶事故（令和7年7月26日 兵庫県西宮市）

船長ほか12名が乗船したプレジャーボートが出航して10分ほど経った後、速度が低下し、推進力を失いました。操船者は再三にわたり復旧を試みましたが、結果として航行不能の状態となりました。自ら海上保安庁に通報し、アンカーを投下しましたが効果がなく、風の影響もあって漂流を続け、防波堤付近の消波ブロックに接触して座礁するに至りました。乗船者は全員消波ブロック上へ避難しました。救助後、当該プレジャーボートは陸揚げされ、運輸安全委員会による船体確認が行われましたが、事故原因は不明と結論付けられました。



#### （2）人身事故（令和7年8月4日 福岡県福岡市今宿海岸沖）

5名（成人男性4名、女子児童1名）のグループが、SUP（スタンドアップパドルボート）3艇（うち2艇に二人乗り）で初めは海岸付近を遊走していました。その後、強風注意報が出ていたにもかかわらず、各々が別のボードへ乗り換えながら、沖へ向かっていたところ、3艇のうち1艇のパドルを海中に落としてしまい、海岸へ引き返そうとしました。ところが、南からの強い風のため、自力で戻るに戻れない状況となりました。その様子を目撃した人が海上保安庁へ通報し、巡視艇が5名を無事救助しました。児童1名以外の成人男性4名は救命胴衣未着用で、携帯電話等も所持していませんでした。

## 2 非事故者の意識・行動等を情報収集した事故者の情報との比較・分析

海上保安庁が海難調査を始めて以来、発生した事故の原因を調べてその原因に対して対策を講じる手法で事故の未然防止や再発防止に努めてきました。

船舶事故の一層の減少を目指すために、事故を起こした人（以下、「事故者」という。）がどのような意識を持ち行動を起こしたかという従来からの観点に、事故を起こしていない人（以下、「非事故者」という。）はどのような意識を持ち行動を起こすのかという新たな観点も加えて、船舶事故を分析する手法を試行してみました。

まずは「非事故者」の意識・行動等に関するデータを収集するために、直近3年間に事故を起こしていない全国の漁船の船長407人を対象に、対面によるアンケート調査を実施しました。

このアンケート結果と船舶事故データを比較し、非事故者と事故者の意識や行動等を分析することにより、事故を多面的に分析・評価しました。これにより、海難防止対策の有効性などをいくつか確認することができました。

### アンケート調査結果評価委員会

産業医科大学の榎原毅教授（産業生態科学研究所人間工学研究室）を委員長に選任し、アンケート結果（非事故者）と漁船の事故データ（事故者）を比較・分析した結果を評価するための委員会を令和8年2月18日に開催しました。

同委員会において、漁船の事故に影響を与えるものとして有効性等を確認できたものの中から以下の2点について説明します。

ひとつは講習会の受講です。非事故者では「講習会の受講あり」が92%を占めているのに対し、事故者は「講習会の受講なし」が73%となっていました（図1）。この結果についてロジスティック回帰分析<sup>\*1</sup>を行ったところ、講習会を受講していない人の事故の発生確率は、講習会を受講している人と比べると様々な影響を統計的に調整しても約30倍<sup>\*2</sup>高いことが確認できました。また、安全操業のため心掛けていることを尋ねた設問では、講習会の受講ありの人は受講なしの人に比べて「ライフジャケットの常時着用」や「出港前の点検整備」、「整備事業者による機関の点検整備」等を選択する割合が高くなっていました（図2）。講習会の受講による安全意識の高まりはこのような点に表れていると思料されます。講習会は実施さえすればよいというのではなく、実施する講習会の内容や講習会の効果を高めるために組み合わせるプログラムなどが重要であると認識しました。

もうひとつはAIS（船舶自動識別装置）の搭載です。非事故者では「AIS搭載あり（クラスAとクラスBの合計）」は21%であるのに対し、事故者（衝突事故に限定）では「搭載あり」は13%でした。この結果について前述の回帰分析を行ったところ、AIS搭載なしの事故発生確率は搭載ありと比べると約2倍でした。さらに20トン以下の小型漁船においては、事故発生確率は約3倍になることが確認されました。これを受けてAIS周知・啓発リーフレットが改訂されました（32頁参照）。

\*1 ロジスティック回帰分析とは、結果が起こる又は起こらないの二択である場合に、ある要因がある結果を起こす確率を予測する分析手法

\*2 調整済みオッズ比が32.9倍（95%信頼区間：20.7-52.2、調整因子：トン数階級、乗船人数、乗船経験年数、AIS 搭載の有無）

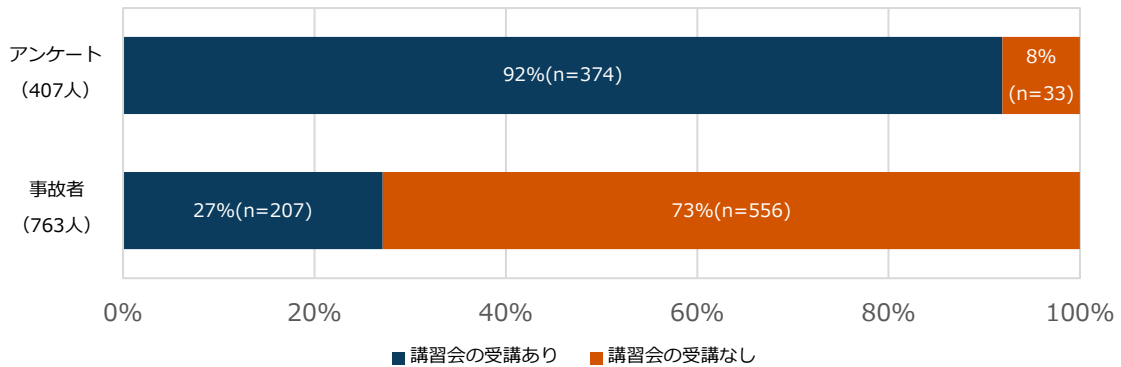


図1 アンケート結果（非事故者）と事故者の講習会の受講状況

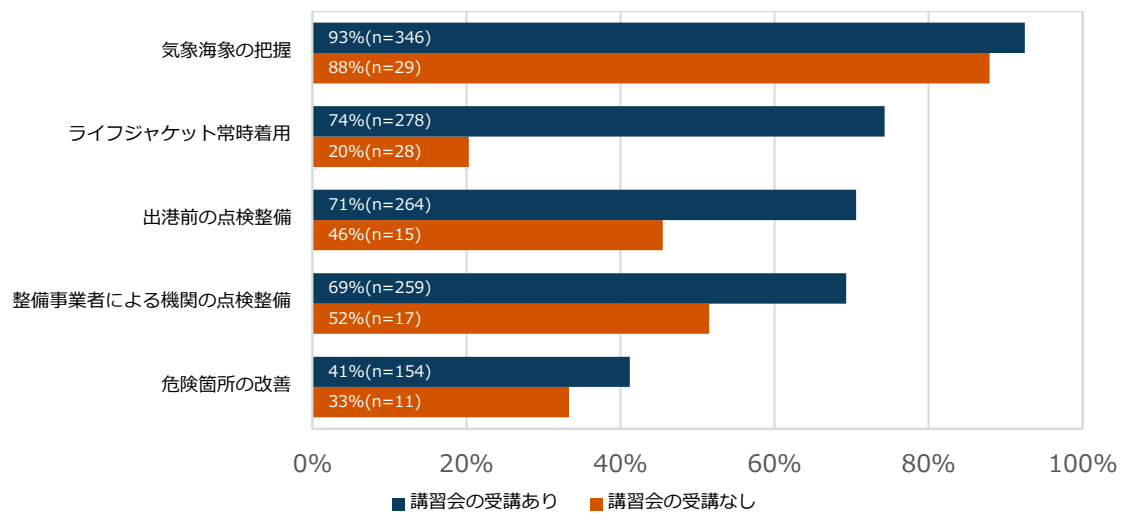


図2 講習会の受講の有無別にみた安全操業のため心掛けていること

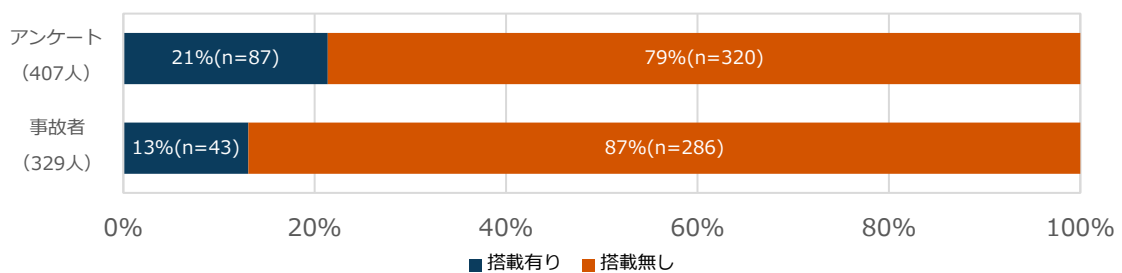


図3 非事故者と事故者のAIS 搭載状況

**第1章 船舶事故及び人身事故の現況と事故防止対策**

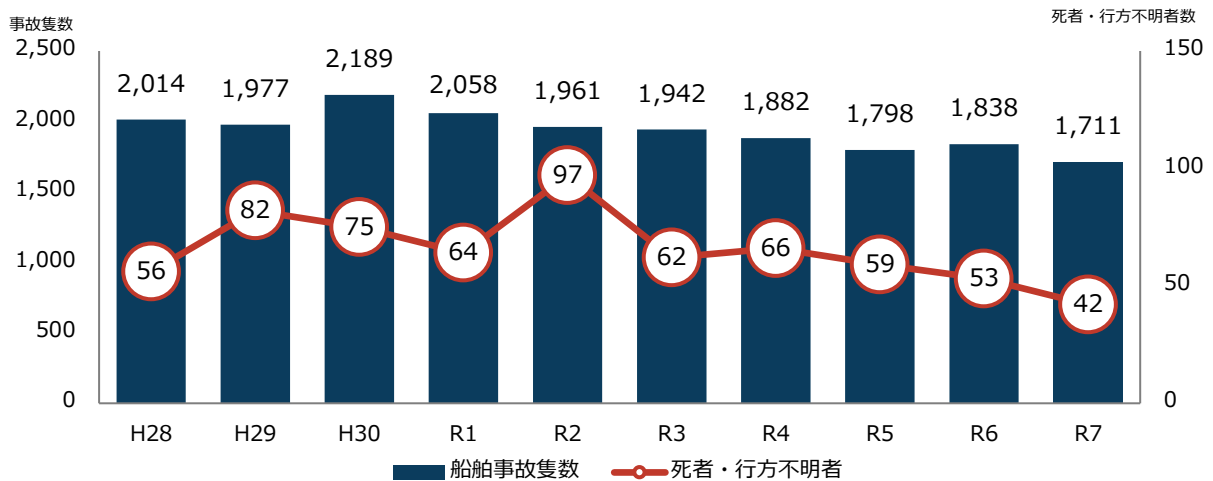
**第1節 船舶事故**

**1 現況**

**(1) 概観**

令和7年に海上保安庁が取り扱った船舶事故は1,711隻で、前年に比べ127隻減少しました。この10年間の推移をみると、増加した年はあるものの、全体的には減少傾向にあります。

また、船舶事故に伴う死者・行方不明者数は42人で、前年に比べ11人減少しました。

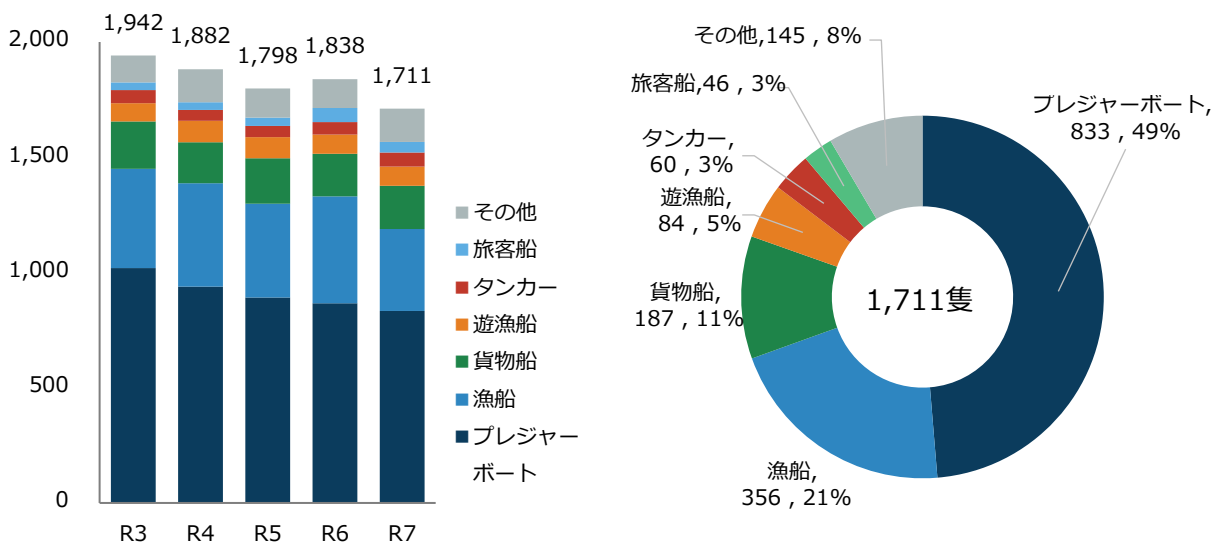


【船舶事故隻数の推移（事故隻数単位：隻 死者・行方不明者数単位：人）】

**(2) 船舶種類別**

令和7年の船舶種類別の隻数は、プレジャーボート833隻（49%）が最も多く、次いで漁船356隻（21%）、貨物船187隻（11%）の順となっています。

プレジャーボートについては、過去5年間で最も少なくなっています。

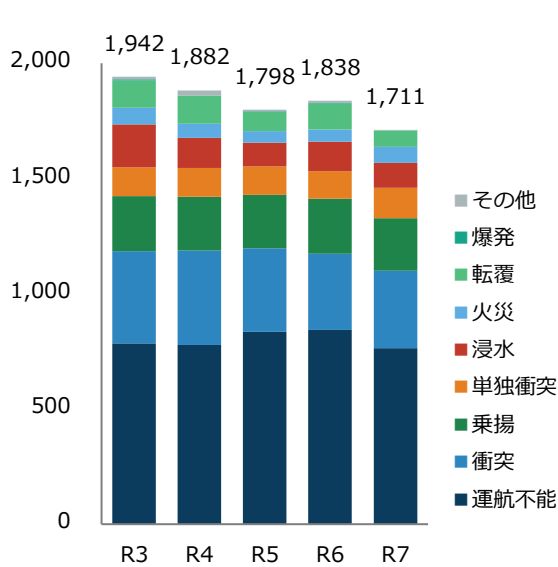


【船舶種類別の推移（単位：隻）】

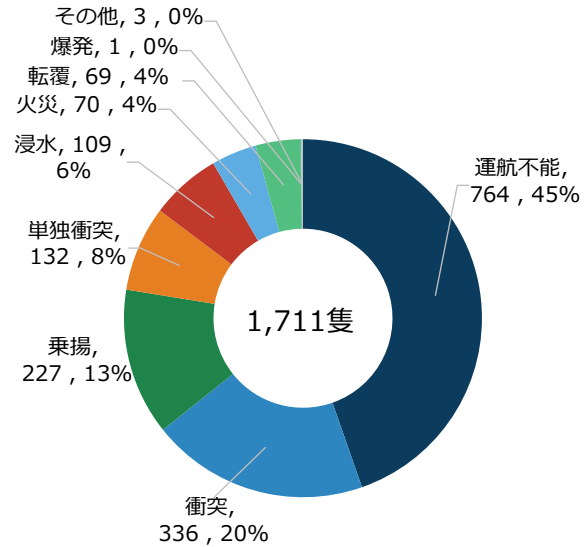
【令和7年内訳（単位：隻）】

### (3) 船舶事故種類別

令和7年の船舶事故種類別の隻数は、機関故障や無人漂流等の運航不能 764 隻（45%）が最も多く、次いで衝突 336 隻（20%）、乗揚 227 隻（13%）の順となっています。



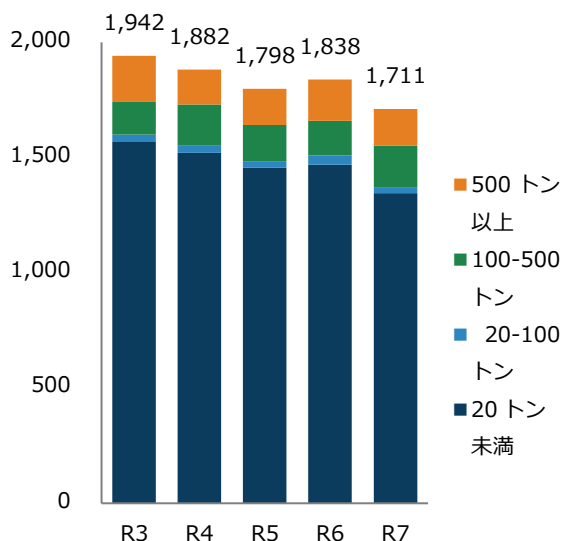
【船舶事故種類別の推移 (単位: 隻)】



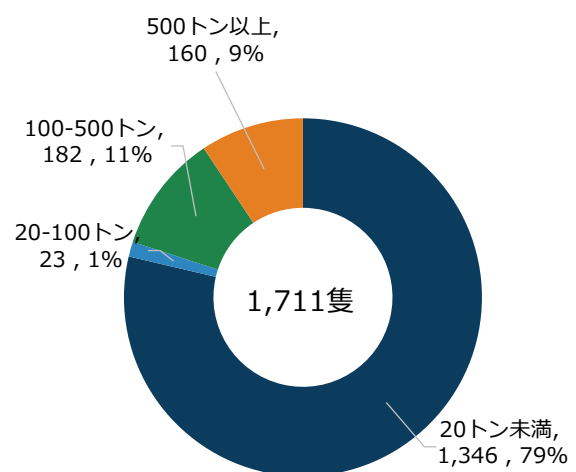
【令和7年内訳 (単位: 隻)】

### (4) トン数別

令和7年のトン数別の隻数は、20 トン未満 1,346 隻（79%）が最も多く、次いで 100 トン以上 500 トン未満 182 隻（11%）、500 トン以上 160 隻（9%）の順となっています。過去5年間同じ傾向を示しています。



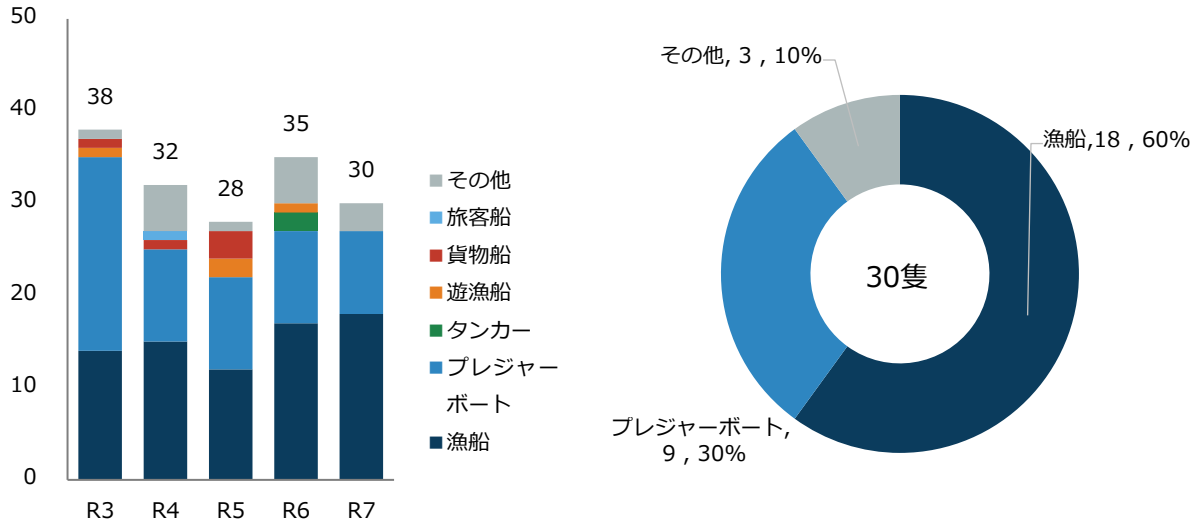
【トン数別の推移 (単位: 隻)】



【令和7年内訳 (単位: 隻)】

(5) 死者・行方不明者を伴う船舶事故

令和7年の死者・行方不明者を伴う船舶事故隻数は30隻で、前年に比べ5隻減少しています。船舶種類別では、漁船18隻(60%)が最も多く、次いでプレジャーボート9隻(30%)となっています。



【死者・行方不明者を伴う船舶事故の推移  
(単位: 隻)】

【令和7年内訳 (単位: 隻)】

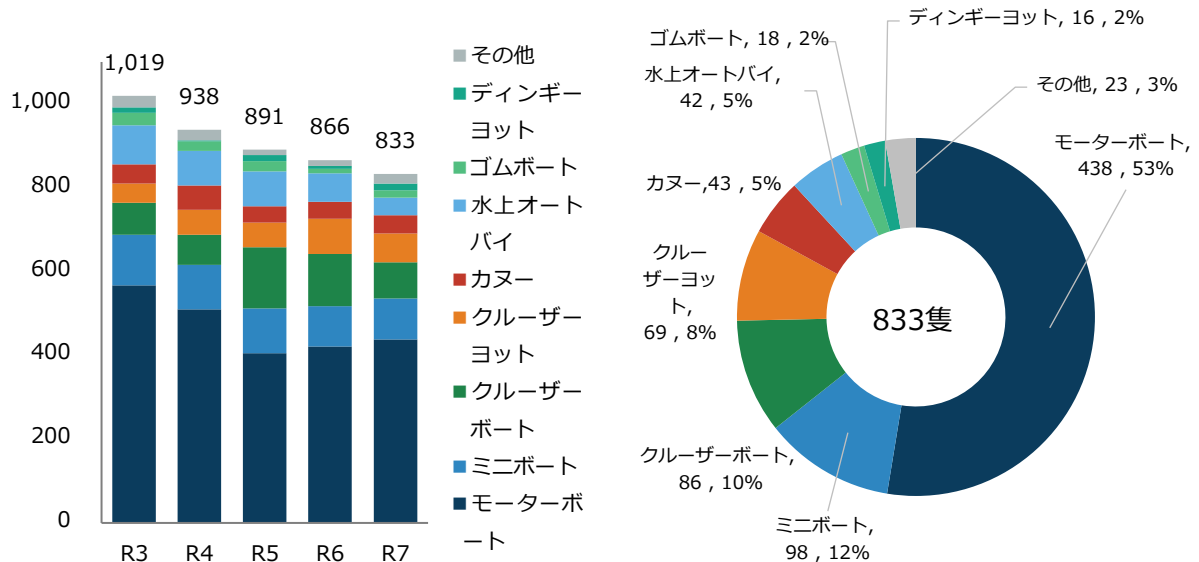
2 船舶種類別の事故防止対策

(1) プレジャーボートの事故防止対策

全体の傾向

(ア) 令和7年のプレジャーボートの船舶事故隻数は833隻で、前年に比べ33隻減少し、前述のとおり過去5年間で最も少なくなっています。

プレジャーボートの種類別では、モーターボート438隻(53%)が最も多く、次いでミニボート98隻(12%)、クルーザーボート86隻(10%)の順となっています。



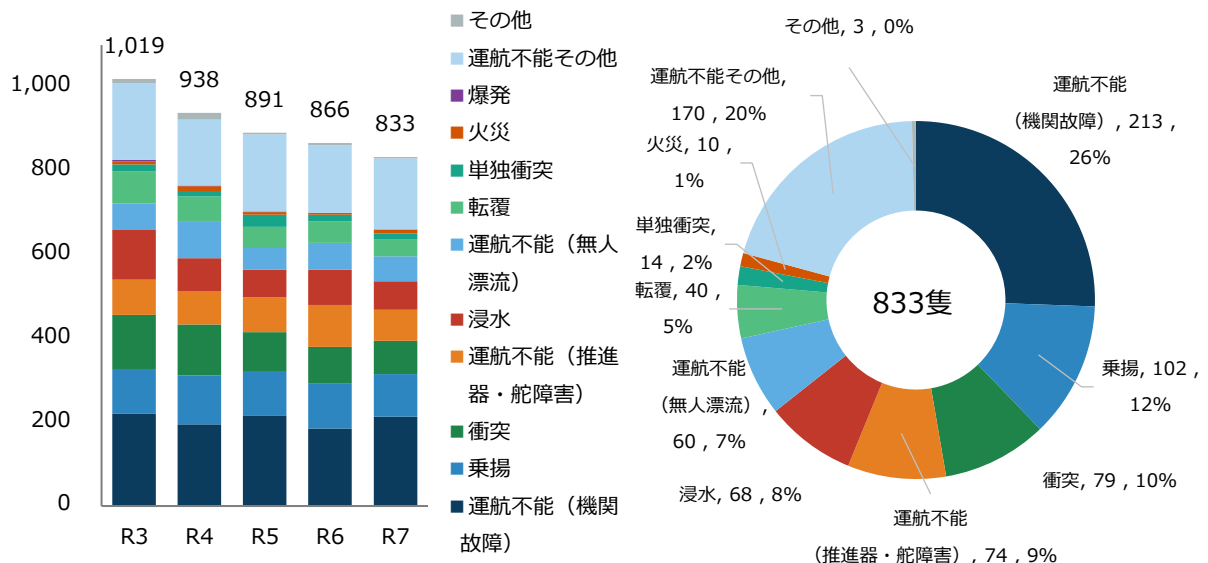
【プレジャーボート種類別の推移 (単位：隻)】

【令和7年内訳 (単位：隻)】

(イ) 令和7年の船舶事故種類別では、運航不能(機関故障)213隻(26%)が最も多く、次いで乗揚102隻(12%)、衝突79隻(10%)の順となっています。3番目に多い衝突は過去5年間で最も少なくなっています。

【船舶事故種類別の推移 (単位：隻)】

【令和7年内訳 (単位：隻)】



【船舶事故種類別の推移 (単位：隻)】

【令和7年内訳 (単位：隻)】

第1章 船舶事故及び人身事故の現況と事故防止対策

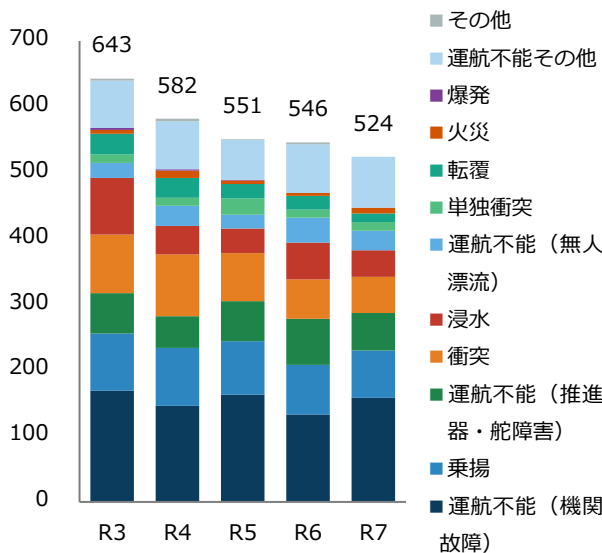
① モーターボート及びクルーザーボートの事故防止対策

ア 傾向

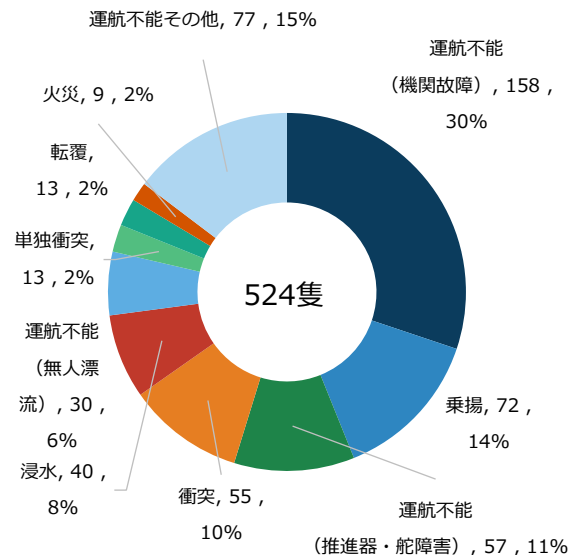
(ア) 令和7年のモーターボート及びクルーザーボートの船舶事故隻数は524隻で、前年に比べ22隻減少しています。

船舶事故種類別では、運航不能（機関故障）158隻（30%）が最も多く、次いで乗揚72隻（14%）、運航不能（推進器・舵障害）57隻（11%）の順となっています。

2番目に多い乗揚は過去5年間で最も少なくなっています。

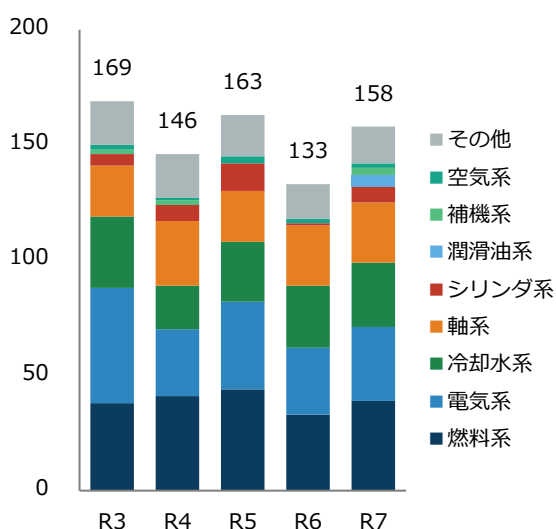


【船舶事故種類別の推移 (単位: 隻)】

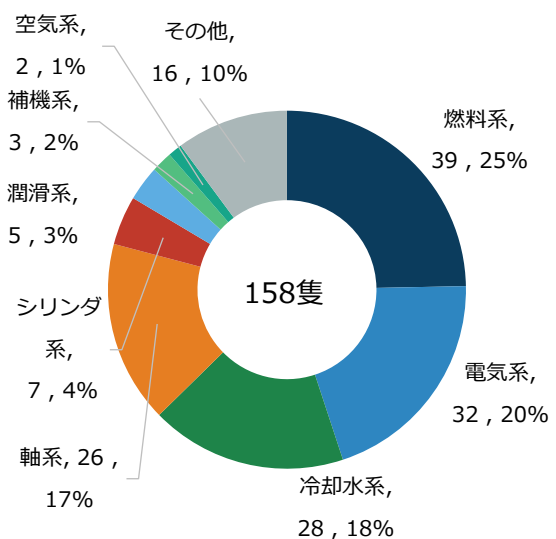


【令和7年内訳 (単位: 隻)】

(イ) 令和7年の運航不能（機関故障）の故障箇所別では、燃料系39隻（25%）が最も多く、次いで電気系32隻（20%）、冷却水系28隻（17%）の順となっています。



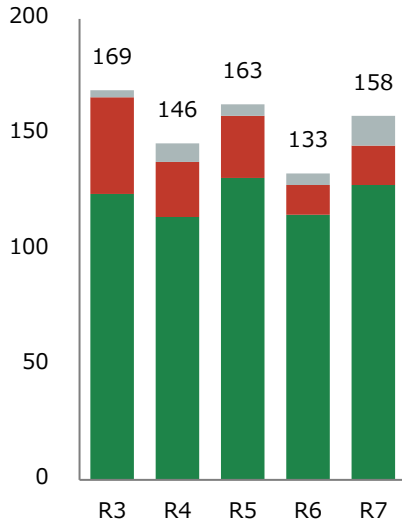
【故障箇所別の推移 (単位: 隻)】



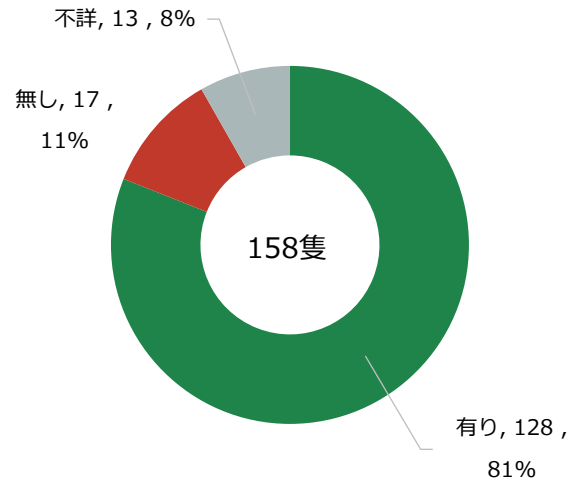
【令和7年内訳 (単位: 隻)】

(ウ) 令和7年に発生した運航不能（機関故障）の発航前検査の実施別では、有り 128 隻（81%）に対して、無し 17 隻（11%）となっています。

発航前検査の実施割合は高いですが、発航前検査自体が不十分であったり、通り一遍の発航前検査では発見できないものであったりした可能性があります。



【発航前検査実施の推移 (単位：隻)】



【令和7年内訳 (単位：隻)】

## イ 事事故例

### 事例1：運航不能（機関故障）～燃料系の故障～

プレジャーボート（モーターボート）の機関を停止しアンカーを入れ釣りをしていたところ、波が高くなり帰港しようと機関を起動するも、回転数が上がりず低速のまま航行を継続していたら機関が停止して航行不能になり、海上保安庁に連絡し救助されました。

機関を調査した結果、燃料系統に異物が詰まったことが原因と推測され、船長は出航前に燃料の確認を行ったのみで整備点検を実施していませんでした。

### 事例2：運航不能（機関故障）～電気系の故障～

釣りの後、プレジャーボート（モーターボート）を養殖筏に移動し係留したところ、警報音と共に機関が停止し原因を調査するも復旧できず、海上保安庁により救助されました。

調査の結果、風浪により船体が動揺し操舵スタンド内の荷物がバッテリー結線にあたり、結線が外れて通電しなくなったことが原因と推測されました。

## ウ 対策

プレジャーボートの船舶事故では、運航不能（機関故障）が多くを占めています。故障内容によっては転覆や乗揚等の二次災害に繋がるおそれがあることから、小型船舶操縦者の遵守事項に定められている発航前検査や日常点検を適切に実施し、故障の予兆（異音・振動等）を見逃さないこと、整備事業者等による定期的な点検整備や整備記録の管理を行うことが重要です。

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

【免許更新講習に併せた安全講習】



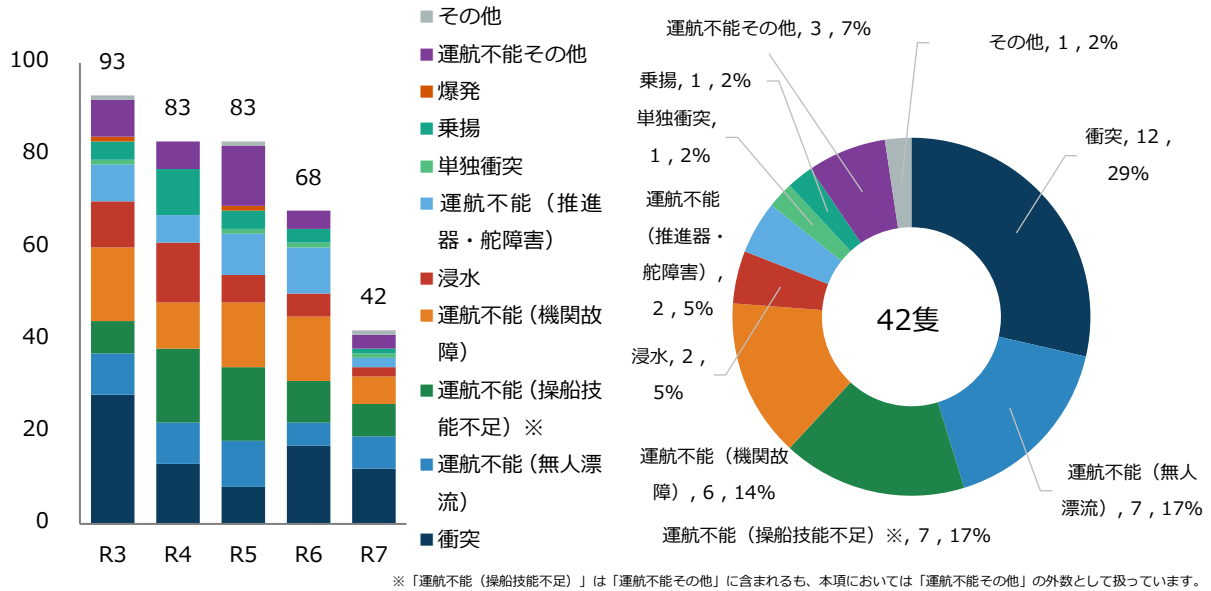
【洋上におけるプレジャーボートへの訪船指導】



② 水上オートバイの事故防止対策

ア 傾向

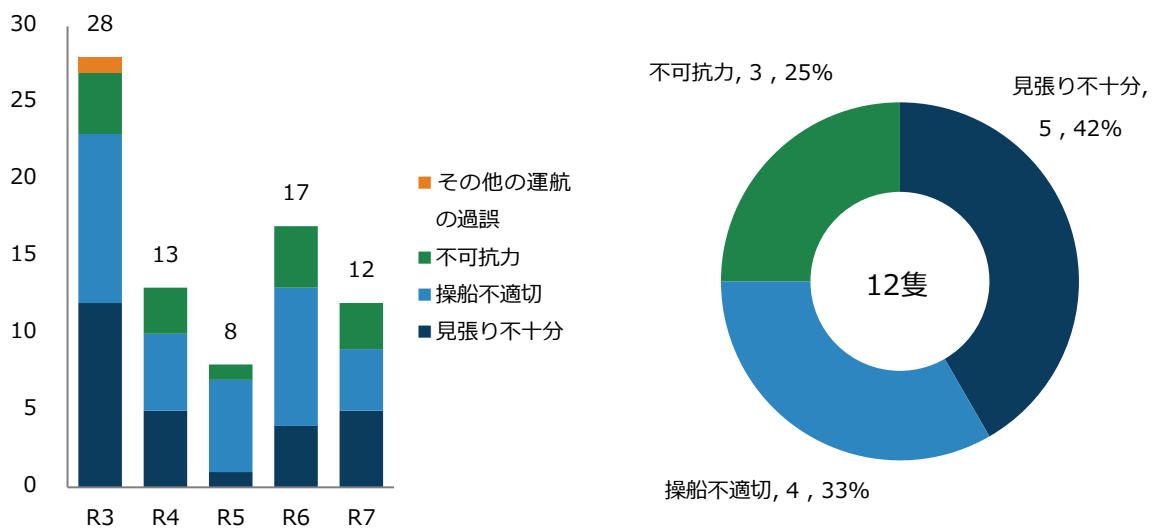
(ア) 令和7年の水上オートバイの船舶事故隻数は42隻で、前年に比べ26隻減少しています。船舶事故種類別では、衝突12隻(29%)が最も多く、次いで運航不能(無人漂流)及び運航不能(操船技能不足)が各7隻(各17%)、運航不能(機関故障)6隻(14%)の順となっています。



【船舶事故種類別の推移 (単位: 隻)】

【令和7年内訳 (単位: 隻)】

(イ) 令和7年の衝突の原因別では、見張り不十分5隻(42%)が最も多く、次いで操船不適切4隻(33%)、不可抗力(他船の過失)3隻(25%)の順となっています。



【衝突原因別の推移 (単位: 隻)】

【令和7年内訳 (単位: 隻)】

## イ 事事故例

### 事例1：衝突 ～操船不適切～

遊覧を終えた水上オートバイは、帰港場所付近のブイ及びそのブイに係留中の水上オートバイを目標に航行していたところ、係留中の水上オートバイに接近しすぎたため、急ぎ減速しつつ進路を変更するも避け切れずに衝突しました。

### 事例2：衝突 ～見張り不十分～

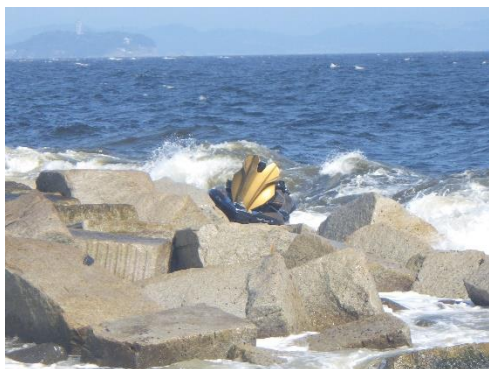
水上オートバイ2隻が遊走中、前方の水上オートバイが携帯電話を取り出すために後方の確認を実施せず減速したところ、後方から追走していた水上オートバイが前方の水上オートバイの排水が顔にかかり、前方水上オートバイの減速に気づかず、2隻は衝突し、消防により救助されました。

## ウ 対策

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

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

【岩場に乘揚げた水上オートバイ】



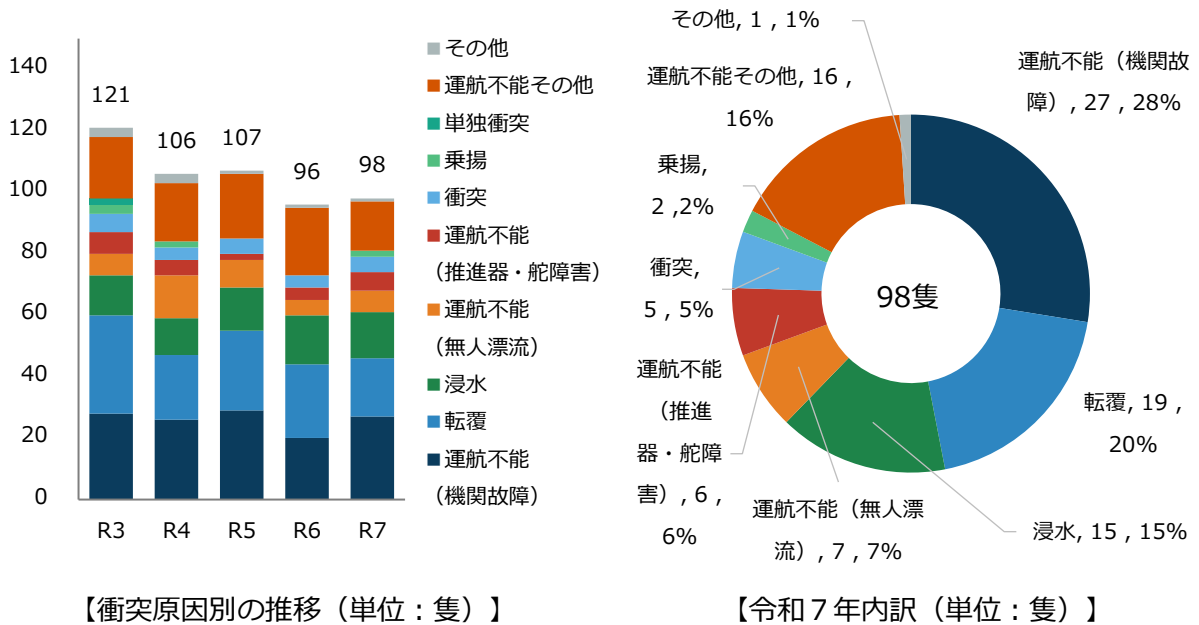
【民間団体と連携した合同パトロール】



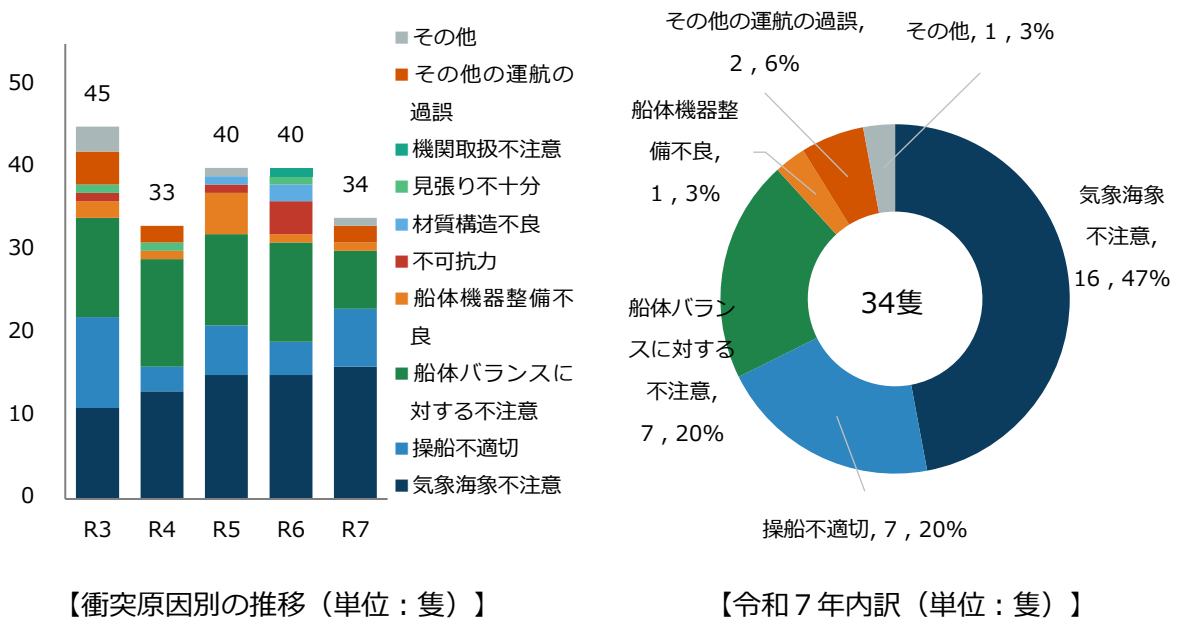
③ ミニボートの事故防止対策

ア 傾向

(ア) 令和7年のミニボートの船舶事故隻数は98隻で、前年に比べ2隻増加しました。船舶事故種類別では、運航不能（機関故障）27隻（28%）が最も多く、転覆19隻（20%）、浸水15隻（15%）の順となっています。



(イ) 令和7年の転覆・浸水の原因別では、気象海象不注意16隻（47%）が最も多く、次いで操船不適切及び船体バランスに対する不注意各7隻（各20%）の順となっています。



## イ 事事故例

### 事例1：転覆 ～気象海象不注意～

漂泊して釣り中のミニボートが徐々に沖に流され、潮波と風波の合成された三角波により転覆し、乗船者2名が海中転落し付近のヨットにより救助されました。

### 事例2：転覆 ～船体バランスに対する不注意～

漂泊して釣り中のミニボートにおいて、船体が動揺し乗船者が椅子から転倒した際に船体が大きく傾いて転覆し、乗船者2名が海中転落しました。乗船者2名は自力で岸まで泳ぐも船体は沈没しました。

## ウ 対策

ミニボートの船舶事故は、転覆、浸水が多く、その原因としては、気象海象不注意や船体バランスに対する不注意等が多くなっています。この要因としては、ミニボートは小型船舶操縦免許や船舶検査が不要であり、インターネット等で購入して手軽に始めることができる反面、海に関する基礎知識や船体特性を十分に理解しないまま出港しているユーザーが多いことが考えられます。

海上保安庁では、ミニボートの船舶事故を未然に防止するため、大手 EC（Electronic Commerce：電子商取引）サイトやフリーマーケットサイトと連携し、ミニボート用品購入者に対する注意喚起やウォーターセーフティガイドの周知を行うとともに、出港前のユーザーに対し安全啓発リーフレット等を活用した訪船指導を行い、ユーザーの安全意識の向上を図っています。

【破口の生じたミニボート】



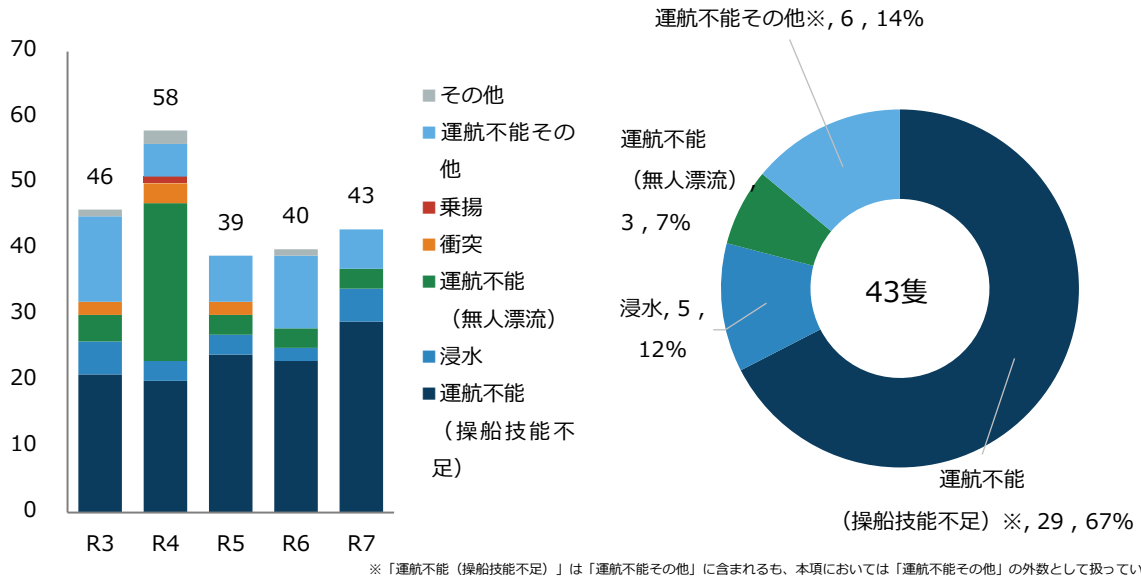
【ミニボートへの訪船指導】



④ カヌーの事故防止対策

ア 傾向

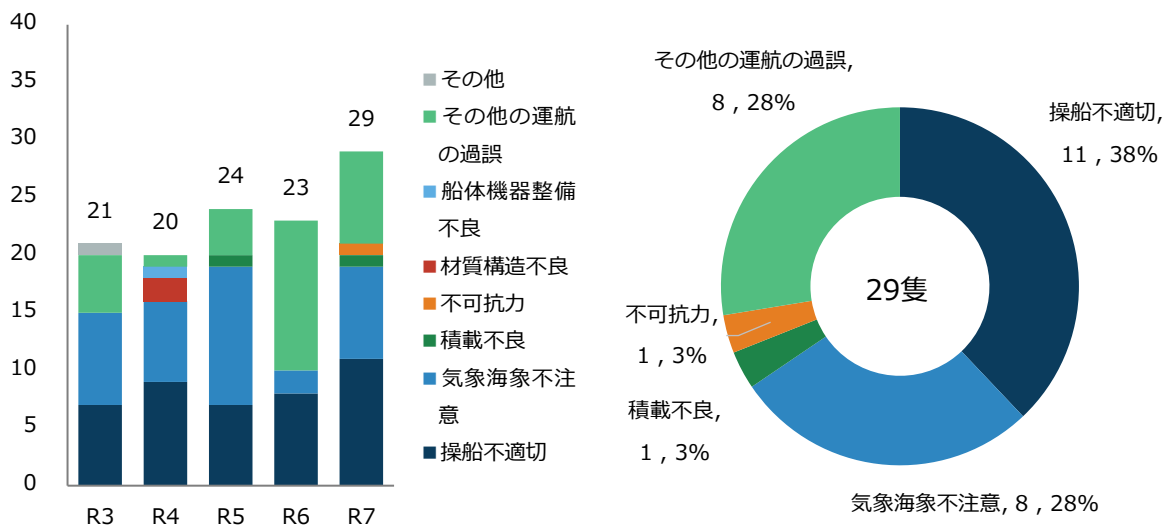
(ア) 令和7年のカヌーの船舶事故隻数は43隻で、前年に比べ3隻増加しました。船舶事故種類別では、運航不能(操船技能不足)29隻(67%)が最も多く、次いで浸水5隻(12%)となっています。



【船舶事故種類別の推移】

【令和7年内訳 (単位: 隻)】

(イ) 令和7年の運航不能(操船技能不足)の原因別では、操船不適切11隻(38%)が最も多く、次いで気象海象不注意8隻(28%)となっています。



【運航不能(操船技能不足)原因別の推移】

【令和7年内訳 (単位: 隻)】

## イ 事事故例

### 事例1：運航不能（操船技能不足）～操船不適切～

事故者は、SUP で遊んでいた家族2名が沖に流されたため、カヌーで救助を試みるも風潮流の影響により、自船も帰還不能になりました。その後、事故者3名は巡視船により救助されました。

### 事例2：運航不能（操船技能不足）～気象海象不注意～

事故者はカヌーに乗船し釣りをしていたところ、波が高くなり帰港しようとしたのですが、横波を受け転覆しました。自力で船体を復原することができず、付近の船舶により救助されました。

## ウ 対策

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

海上保安庁では、カヌーの事故を未然に防止するため、大手ECサイトやフリーマーケットサイトと協力し、購入者に対して安全に関する情報を発信するなどの安全啓発を行うとともに、愛好者に対する安全講習会や海上保安官による現場指導に加え、カヌー関係団体と連携し、ユーザーの安全意識の向上を図っています。

【カヌーイベントでの安全啓発活動】



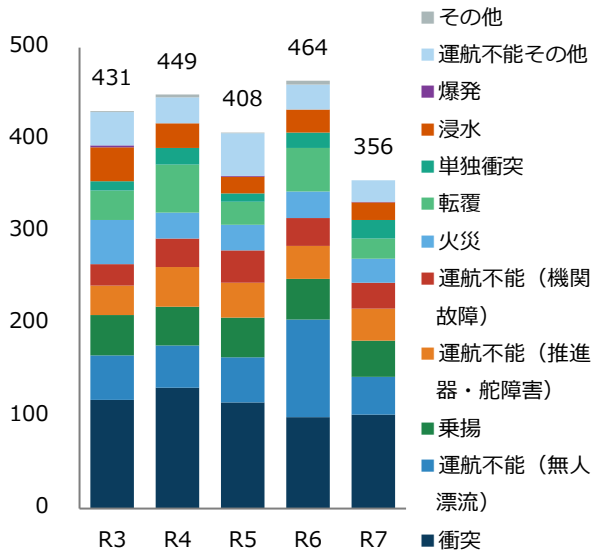
【カヌー愛好者に対する現場指導】



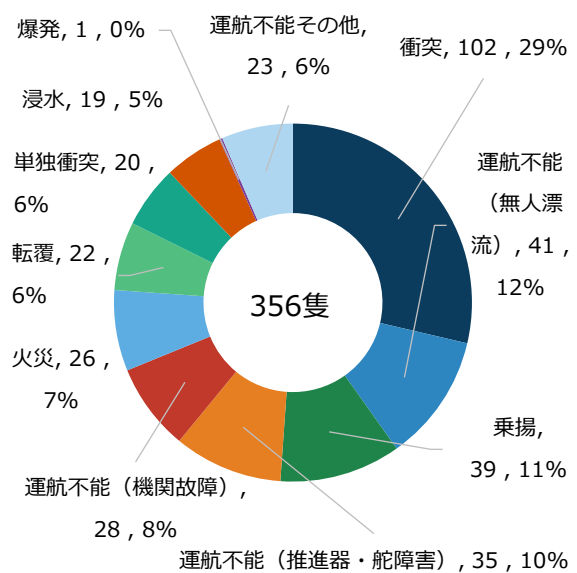
(2) 漁船の事故防止対策

ア 傾向

(ア) 令和7年の漁船の船舶事故隻数は356隻で、前年に比べ108隻減少しています。船舶事故種類別では、衝突102隻(29%)が最も多く、運航不能(無人漂流)41隻(12%)、乗揚39隻(11%)の順となっています。

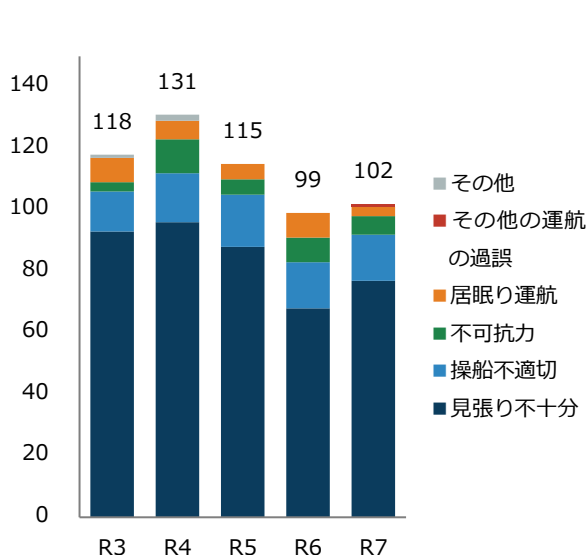


【船舶種類別の推移 (単位: 隻)】

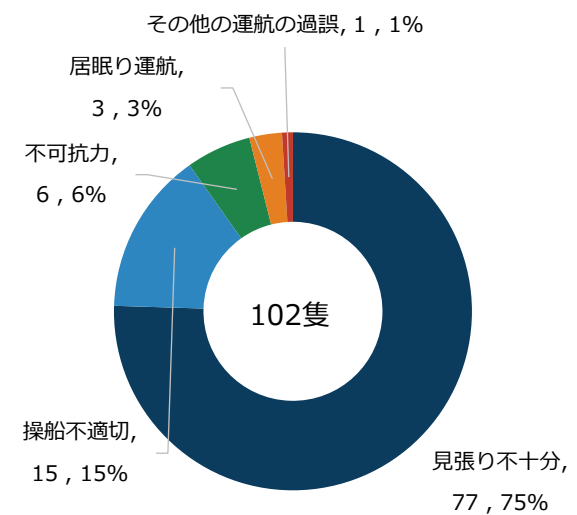


【令和7年内訳 (単位: 隻)】

(イ) 令和7年の衝突の原因別では、見張り不十分77隻(75%)が最も多く、次いで操船不適切15隻(15%)、不可抗力(他船の過失など)6隻(6%)の順となっています。



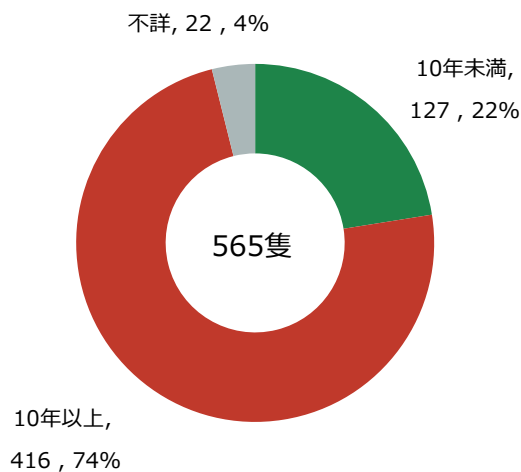
【衝突原因別の推移 (単位: 隻)】



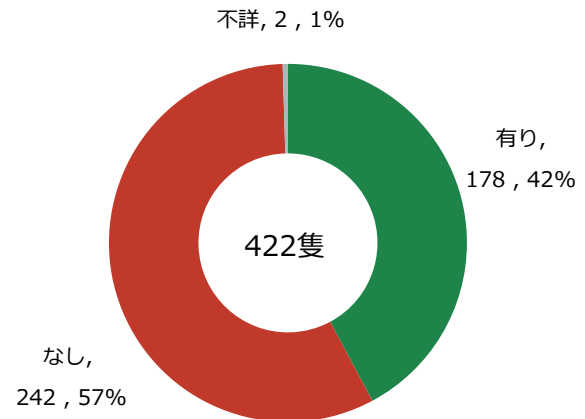
【令和7年内訳 (単位: 隻)】

## 第1章 船舶事故及び人身事故の現況と事故防止対策

(ウ) 過去5年間に発生した漁船の衝突について、10年以上の経験を有する操船者による事故の割合が74%と高いことが特徴として挙げられます。また、見張り不十分が原因の衝突について、相手船を認識することなく衝突している場合が半数以上を占めています。



【衝突における操船者の経験割合  
(過去5年間)】



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

### イ 事事故例

#### 事例1：衝突 ～見張り不十分～

底引き網を操業していた漁船と航行中の漁船が衝突しました。事故者は漁獲物の選別作業に没頭していたため、衝突するまで他の漁船に気づきませんでした。相手漁船も魚群探知機に没頭し、進路上の見張りを実施していませんでした。

#### 事例2：衝突 ～操船不適切～

機関を停止して釣りをしていた漁船と航行中の漁船が衝突しました。機関停止し漂泊していた漁船は、相手船が避けるだろうと回避措置を実施せず継続監視していました。しかし、相手船舶の回避動作を確認できず、衝突のおそれを感じた時には回避時期を逸しており、両船は衝突しました。

ウ 対策

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

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

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

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

【漁業者に対する安全講習会】



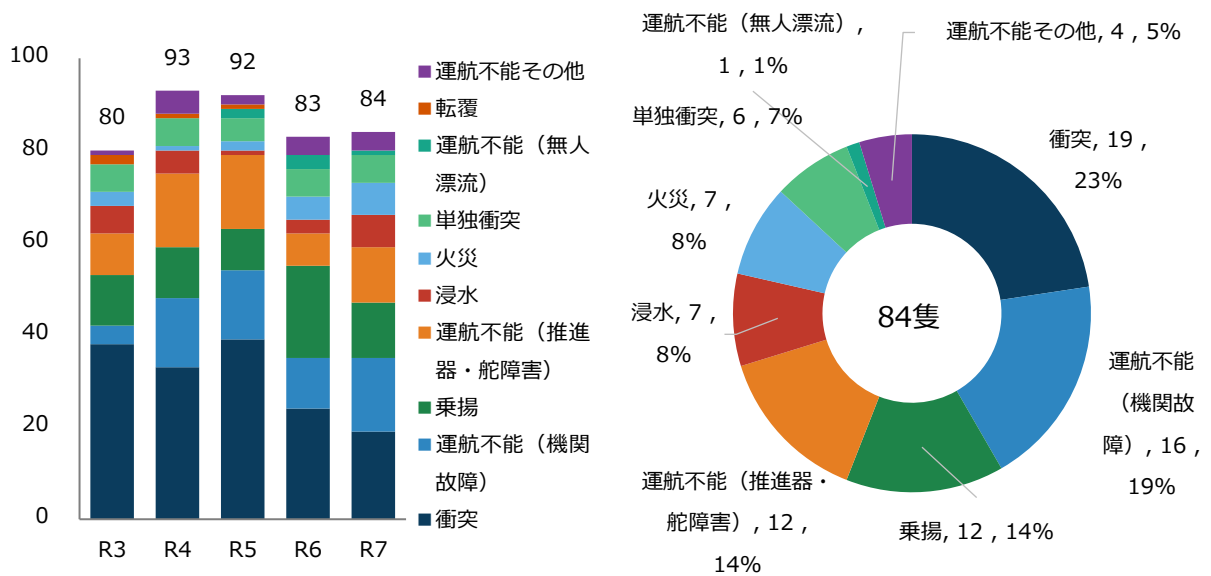
【関係機関との協定締結（宮城海上保安部）】



(3) 遊漁船の事故防止対策

ア 傾向

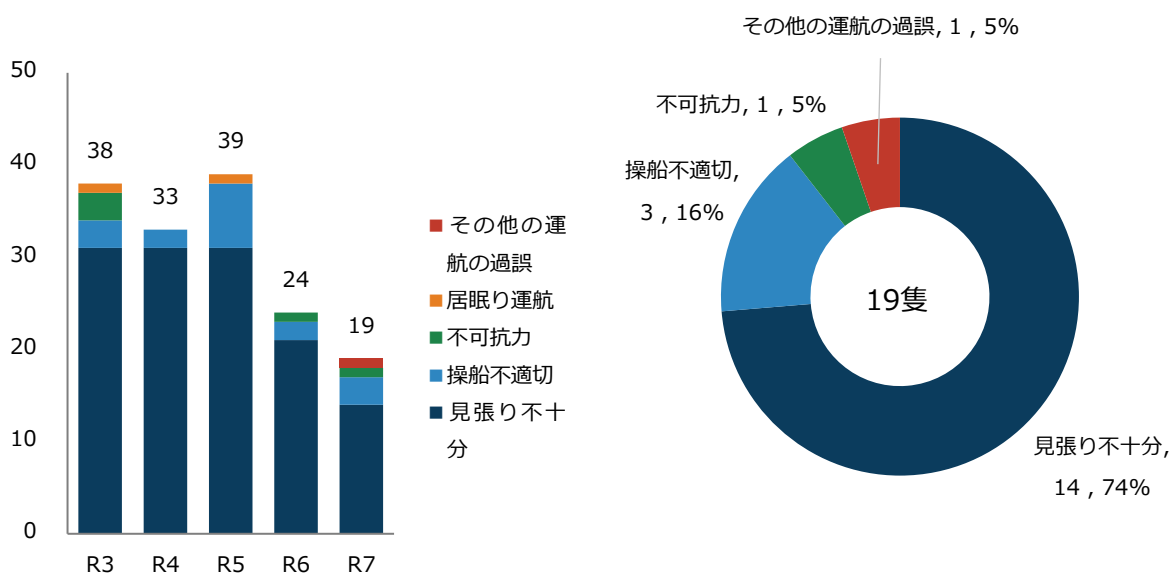
(ア) 令和7年の遊漁船の船舶事故隻数は84隻で、前年に比べ1隻増加しています。船舶事故種類別では、衝突19隻(23%)が最も多く、次いで運航不能(機関故障)16隻(19%)、乗揚及び運航不能(推進器・舵障害)各12隻(各14%)の順となっています。最も多い衝突は、過去5年間で最も少なくなっています。



【船舶種類別の推移 (単位：隻)】

【令和7年内訳 (単位：隻)】

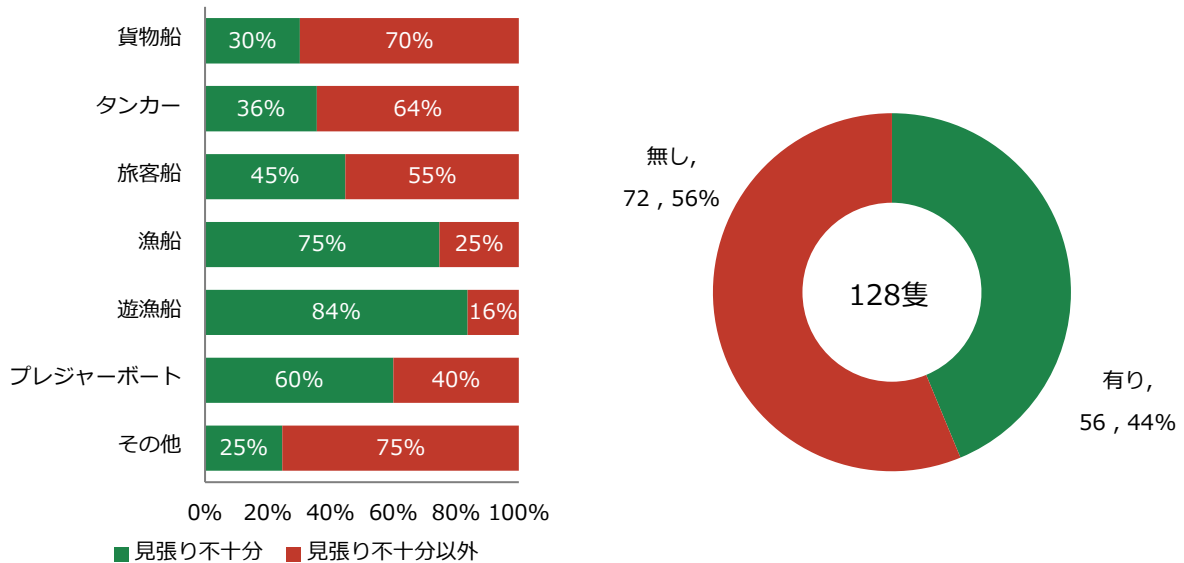
(イ) 令和7年の衝突の原因別では、見張り不十分14隻(74%)が最も多く、次いで操船不適切3隻(16%)となっています。



【衝突原因別の推移 (単位：隻)】

【令和7年内訳 (単位：隻)】

(ウ) 過去5年間に発生した遊漁船の衝突について、その原因として見張り不十分が84%を占め、他の船種に比べて高くなっています。また、見張り不十分が原因の衝突について、相手船を認識することなく衝突している場合が半数を超えています。



【船舶種類別の衝突における見張り不十分の割合 (過去5年間)】

【見張り不十分が原因の衝突のうち相手船の初認の有無の割合 (過去5年間)】

## イ 事故事例

### 事例1：衝突 ～見張り不十分～

航行中の遊漁船と漂泊して釣り中のプレジャーボートが衝突しました。遊漁船は漁場向けレーダーを注視していたため、目の前のプレジャーボートに気づくのが遅れ、後進をかけるも間に合いませんでした。プレジャーボートは相手船舶が避けると思い回避動作を取らず、その後、遊漁船の方位変化を認めず、後進をかけるも間に合いませんでした。

### 事例2：乗揚 ～見張り不十分～

旅客を乗せ航行中の遊漁船が浅瀬に乗揚げました。船長は出航後、船橋から離れ見張りをしていない状態で航行させていました。

## ウ 対策

遊漁船の衝突事故における主たる原因としては、釣りポイントの探索、乗客への対応・安全管理、操船など、行う業務が多岐にわたることによる見張り不十分が考えられます。

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

海上保安庁では、水産庁及び都道府県と連携し、「遊漁船業務主任者講習」や「遊漁船安全講習会」等の機会を活用して遊漁船事業者の安全意識を高揚させるための啓発を重点的に取り組むほか、訪船指導により見張りの徹底等について周知・啓発活動を行っています。

【遊漁船業務主任者に対する講習会】



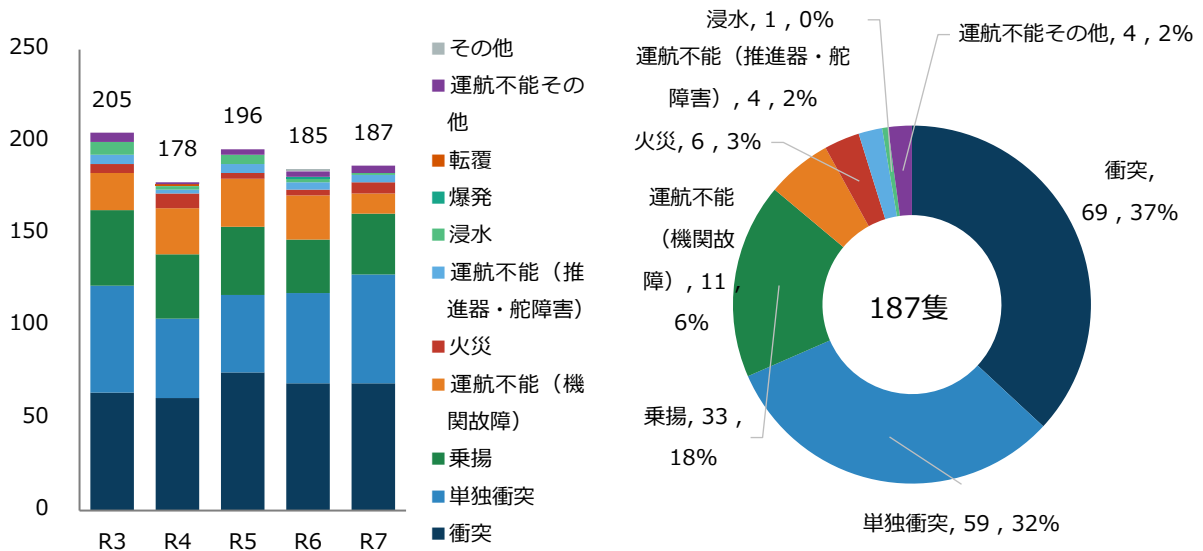
【救命胴衣の点検方法の確認】



(4) 貨物船等の事故防止対策

ア 貨物船の傾向

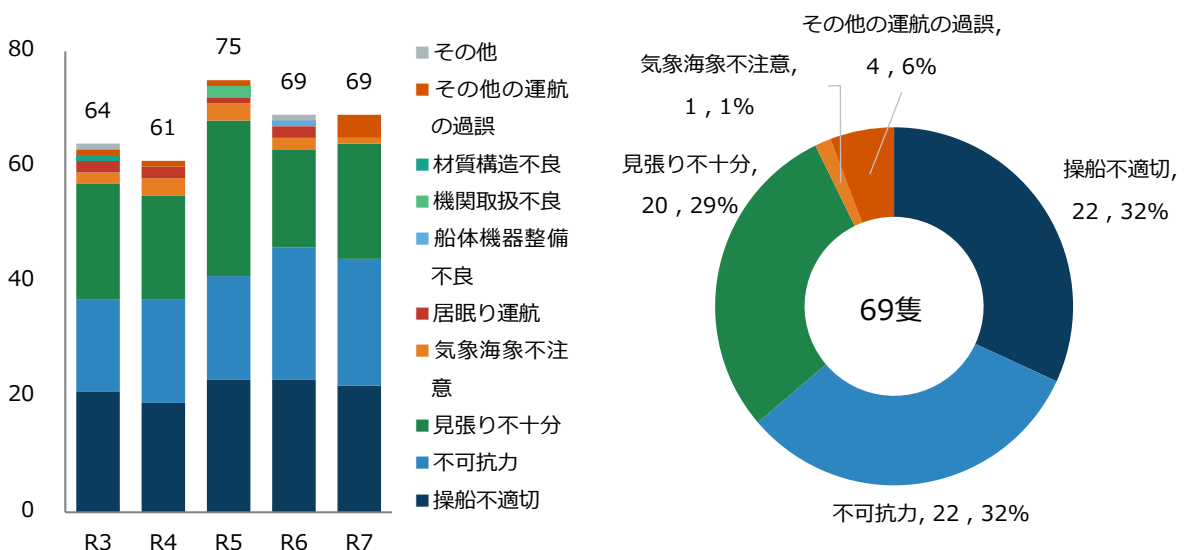
(ア) 令和7年の貨物船の船舶事故隻数は187隻で、前年に比べ2隻増加しています。船舶事故種類別では、衝突69隻(37%)が最も多く、次いで単独衝突59隻(32%)、乗揚33隻(18%)の順となっています。



【船舶事故種類別の推移 (単位: 隻)】

【令和7年内訳 (単位: 隻)】

(イ) 令和7年の衝突の原因別では、操船不適切及び不可抗力(他船の過失など)各22隻(各32%)が最も多く、次いで見張り不十分20隻(29%)となっています。

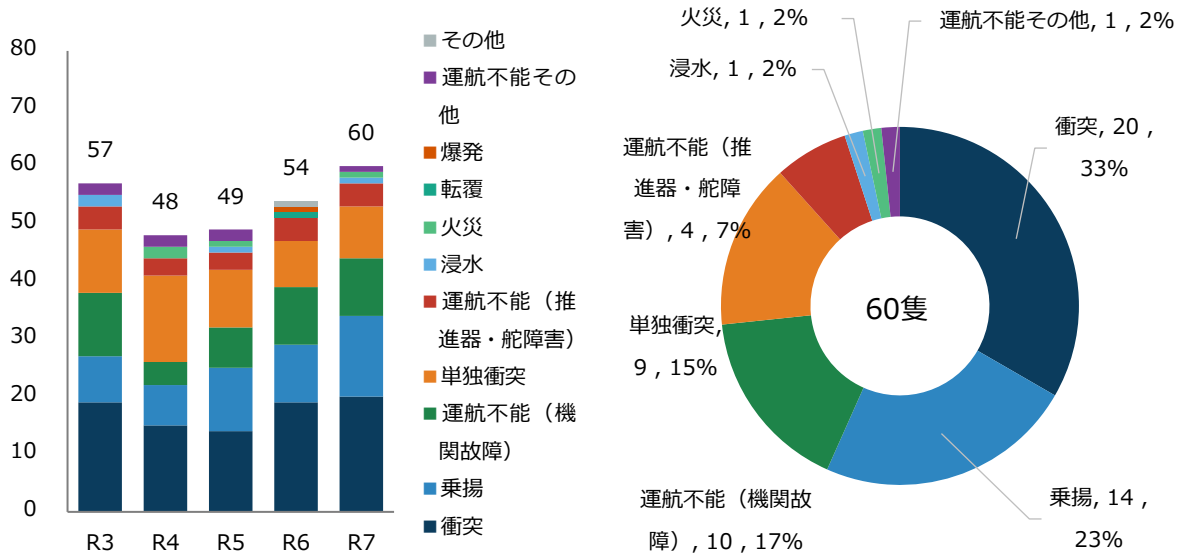


【衝突原因別の推移 (単位: 隻)】

【令和7年内訳 (単位: 隻)】

イ タンカーの傾向

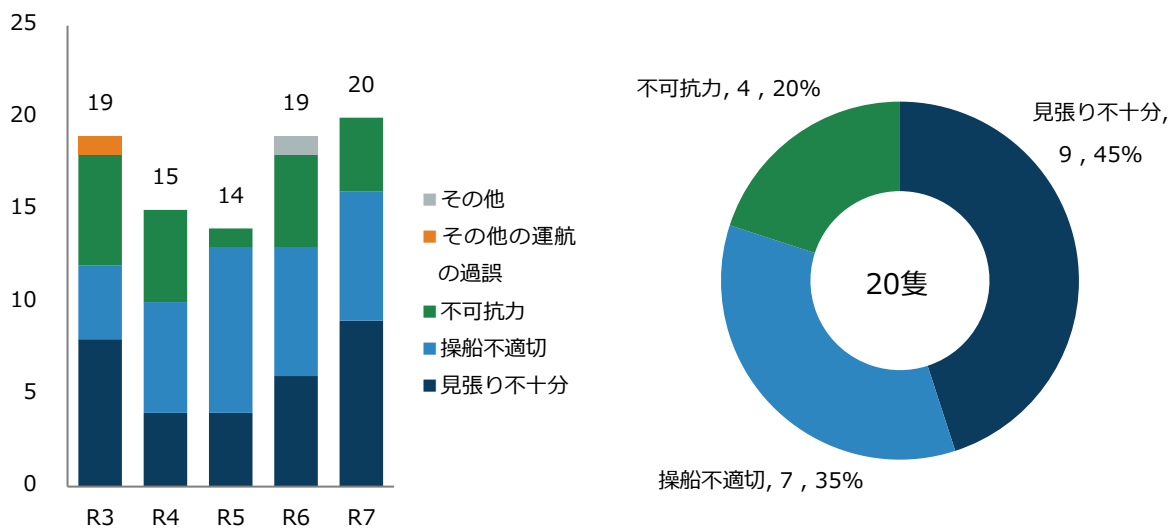
(ア) 令和7年の船舶事故は60隻で、前年に比べ6隻増加しています。船舶事故種類別では、衝突20隻(33%)が最も多く、次いで乗揚14隻(23%)、運航不能(機関故障)10隻(17%)の順となっています。



【船舶事故種類別の推移 (単位: 隻)】

【令和7年内訳 (単位: 隻)】

(イ) 令和7年の衝突の原因別では、見張り不十分9隻(45%)が最も多く、次いで操船不適切7隻(35%)、不可抗力(他船の過失)4隻(20%)の順となっています。

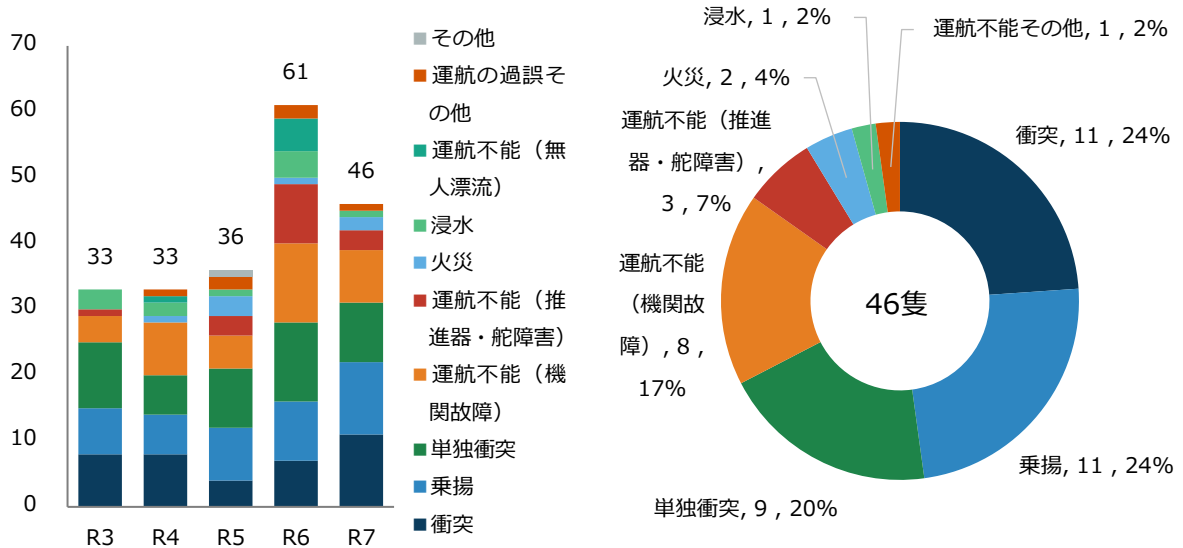


【衝突原因別の推移 (単位: 隻)】

【令和7年内訳 (単位: 隻)】

ウ 旅客船の傾向

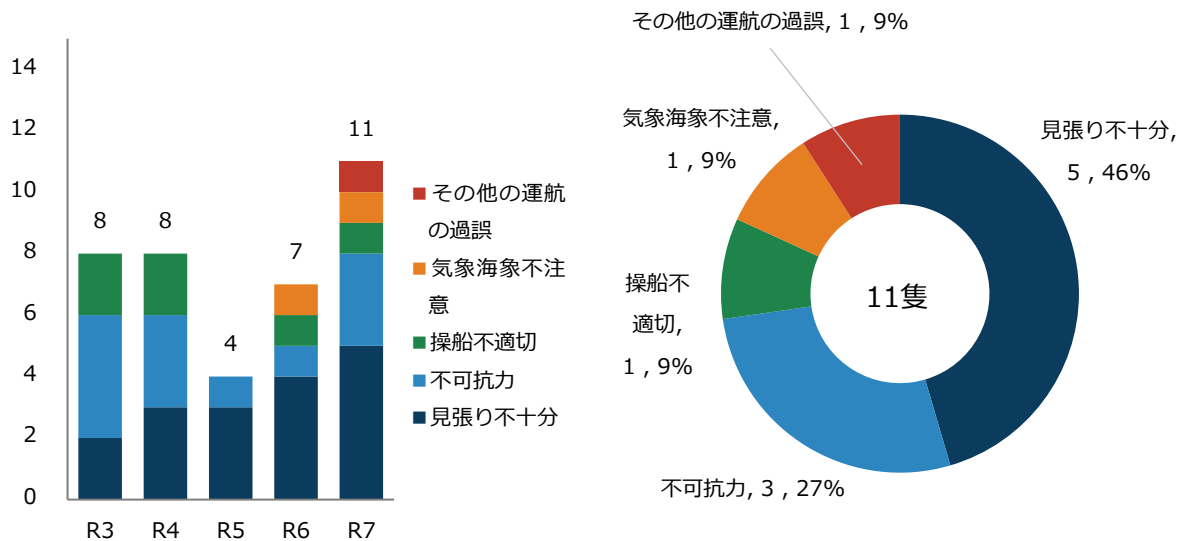
(ア) 令和7年の船舶事故隻数は46隻で、前年に比べ15隻減少しました。船舶事故種類別では、衝突及び乗揚各11隻（各24%）が最も多く、次いで単独衝突9隻（20%）、運航不能（機関故障）8隻（17%）の順となっています。



【船舶事故種類別の推移 (単位：隻)】

【令和7年内訳 (単位：隻)】

(イ) 令和7年に発生した衝突の原因別では、見張り不十分5隻（46%）が最も多く、次いで不可抗力（他船の過失）3隻（27%）となっています。



【衝突原因別の推移 (単位：隻)】

【令和7年内訳 (単位：隻)】

## 工 事事故例

### 事例1：貨物船及びタンカー衝突 ～貨物船：操船不適切 タンカー：見張り不十分～

航路を航行中の貨物船が航路外を航行してきたタンカーと衝突しました。貨物船は自船が航路内を航行していることから、相手船が避けると判断し航行を継続していました。ところが、タンカーが回避動作を取らず接近したため、後進をかけ回避を試みるも両船は衝突しました。タンカーは一人で操船中に携帯電話を使用し見張りが疎かになっていたため、貨物船に気づくのが遅れました。

### 事例2：旅客船乗揚 ～船位不確認～

夜間に航行中の旅客船が浅瀬に乗揚げました。濃霧による視界不良にもかかわらず、航行慣れた海域であったことから、GPS（Global Positioning System：全地球測位システム）、レーダー等の航海計器を使用せず航行したところ、浅瀬に気づいて回避を試みましたが、間に合いませんでした。

## オ 対策

毎年7月に官民が一体となって展開している「海の事故ゼロキャンペーン」等を通じて、常時適切な見張りの徹底や船舶間コミュニケーションの促進など適切な操船に必要な事項について指導しています。

また、昨今の頻発・激甚化する台風等の異常気象の状況を踏まえ、リーフレットや走錨事故防止ポータルサイト等を活用し、官民一体となった事故防止の取り組みを徹底しています。

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

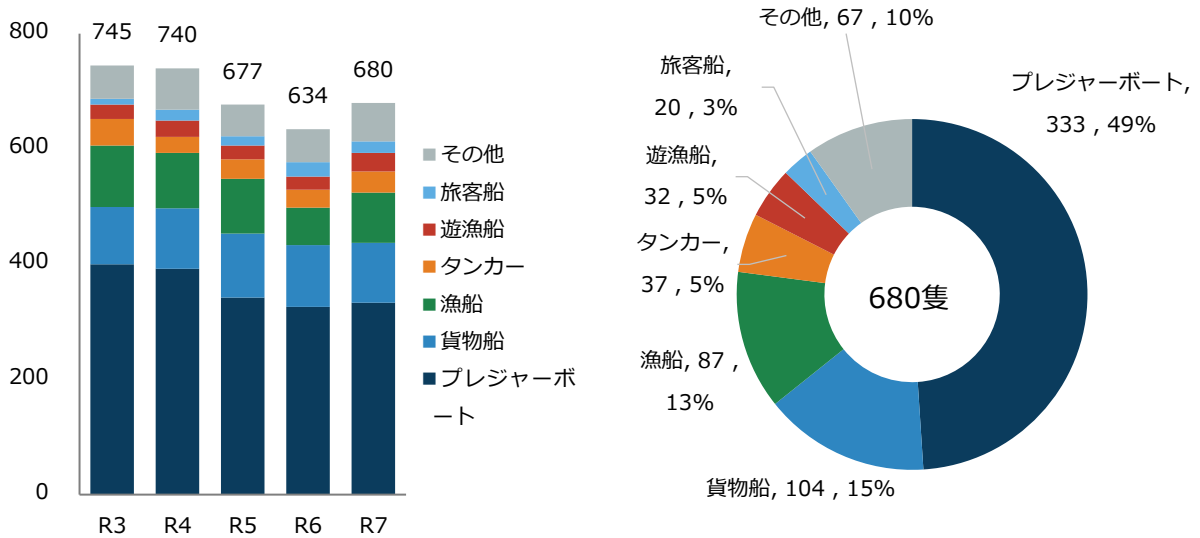
### 3 海域別の事故防止対策

#### (1) ふくそう海域の事故防止対策

##### ア 傾向

(ア) ふくそう海域（東京湾・伊勢湾・瀬戸内海・関門港）では、1日平均約3,000隻の船舶通航量があります。令和7年の船舶事故隻数は680隻で前年より比べ46隻増加しましたが、近年は減少傾向を示しています。

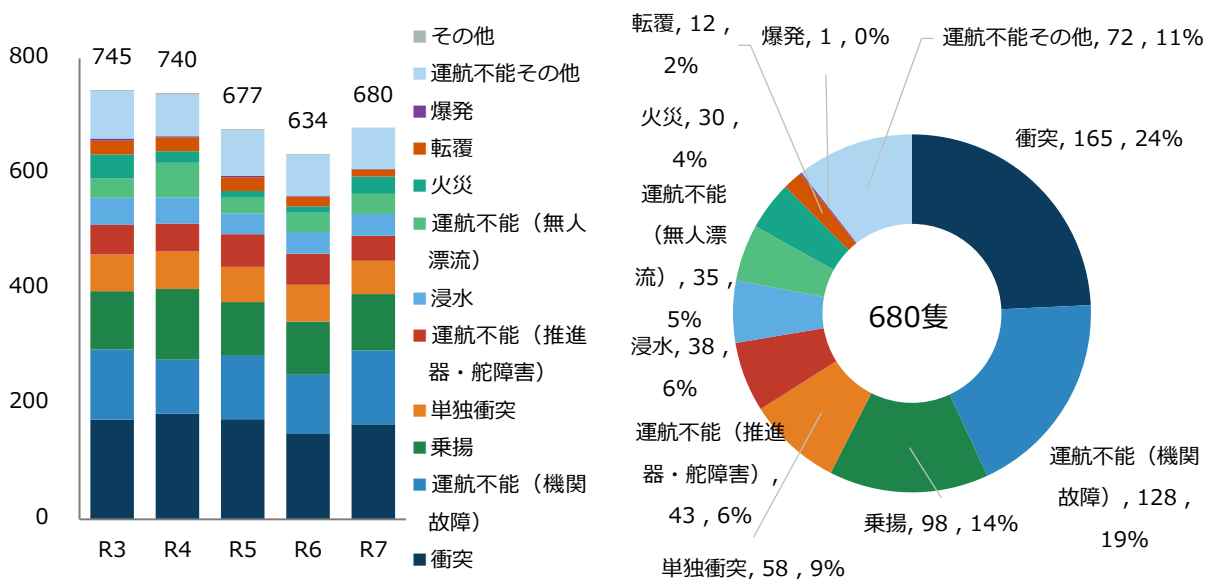
船舶種類別では、プレジャーボート333隻（49%）が最も多く、次いで貨物船104隻（15%）、漁船87隻（13%）の順となっています。



【船舶種類別の推移 (単位: 隻)】

【令和7年内訳 (単位: 隻)】

(イ) 令和7年の船舶事故種類別では、衝突165隻（24%）が最も多く、次いで運航不能（機関故障）128隻（19%）、乗揚98隻（14%）の順となっています。



【船舶事故種類別の推移 (単位: 隻)】

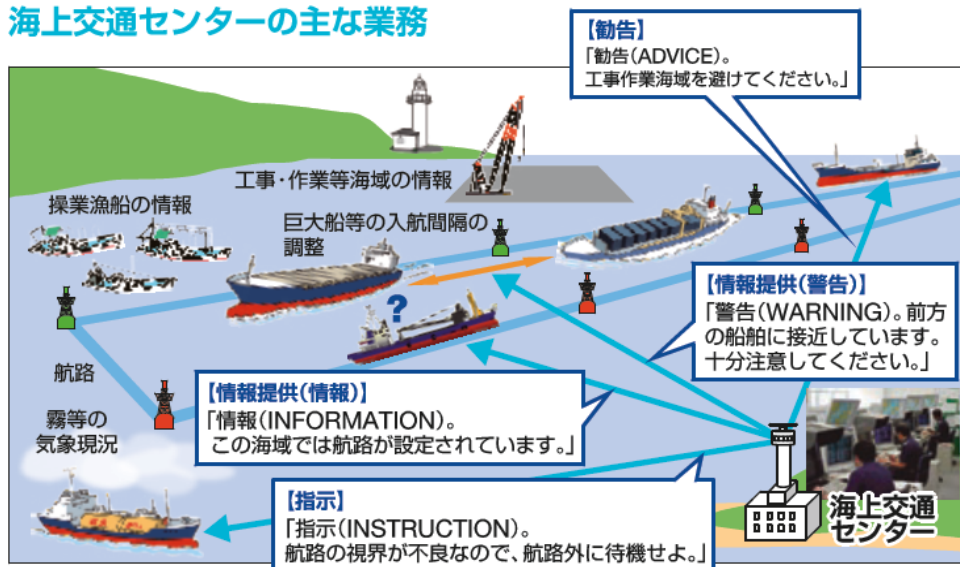
【令和7年内訳 (単位: 隻)】

イ 対策

ふくそう海域の安全対策については、海上交通センターにおいて、レーダーや AIS 等により船舶の動静を把握し、船舶交通の安全に必要な情報提供を行っています。また、大型船の航路への入航間隔の調整、不適切な航行をする船舶への勧告や巡視船艇と連携した航行指導等を行っています。

そのほか、AIS 搭載義務の無い漁船についても、AIS を搭載することにより、大型船に対し自船の動静を容易に認識させることができる等、事故防止に寄与するため、関係機関と連名で作成したリーフレット（6 頁参照。AIS 搭載による事故防止効果の確認結果を踏まえ、令和 8 年 3 月末に一部改訂されました）を活用して AIS 搭載の推進について周知・啓発を行っています。

海上交通センターの主な業務



【AIS 周知・啓発リーフレット】

漁業関係者の皆様へ

衝突事故防止に AIS が有効

AIS (Automatic Identification System: 船舶自動識別装置) とは?

船舶の位置、針路、速力等の安全に関する情報を、自動的に受信するシステム

AIS情報 → 相互に把握可能!

衝突事故

衝突リスク軽減

AIS未搭載による衝突リスク

漁船全体	搭載	未搭載	約2倍
小型漁船 (200未満)	搭載	未搭載	約3倍

総務省、国土交通省、水産庁、海上保安庁

AISに関する支援制度について

AIS設置漁船には漁船保険料を最大20万円助成

日本漁船保険組合では、漁船の海難防止等を目的に、AIS設置漁船に対し漁船保険料の一部を最大20万円助成します。なお、リース漁船(漁船の船体等リース販売事業、漁船漁業構造改革緊急事業、水産業成長産業化沿岸地域創出事業)の助成額は最大10万円となります。

対象漁船: AIS又は衛星型AISを設置した漁船  
ただし、①船舶総重量が10トン未満の漁船、②200トン未満の漁船  
③漁船の船体等リース販売事業、④漁船の船体等リース販売事業の対象漁船は助成対象外です。

※ご利用にあたっては、各都道府県の日本漁船保険組合にお問い合わせください。お問い合わせ先: 水産庁漁業保険管理課 03-6744-2357

AIS設置に活用できる長期かつ低利な制度資金

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

漁業近代化資金の貸付条件(漁船漁業者の場合)

貸付限度額	200トン未満の漁船を使用する者	9億円
償還期間(償還率)	200トン以上の漁船を使用する者	36億円
償還期間(償還率)	10年(3年)	(漁船に係る機器類設置の場合)

※貸付利率は、金利情勢により変動しますので、ご利用にあたっては、お近くの所にお問い合わせください。お問い合わせ先: 水産庁水産経営課 03-6744-2347

衛星型AISは、従来のAISと同等の性能を有するスマートフォンの普及も促進されています。

衛星型AISについては、船舶の無線局定期検査が不要で開設時の免許手続きも簡素化(落成検査の省略)されています!

定期検査の不要化

衛星型AISのみを設置する船舶局の定期検査は不要です。(衛星型AISを併せての無線設備を設置している場合も定期検査は不要です。)

無線局の開設(落成検査)の手続きはすべて簡易免許手続(落成検査の省略)が可能です。

無線局の開設(落成検査)の手続きは、衛星型AISのみを設置する船舶局の場合、簡易免許手続(落成検査の省略)が可能です。

※衛星型AISは無線局定期検査が不要で開設時の免許手続きは必要です。

お問い合わせ先: 総務省基幹・衛星移動通信課 03-5253-5901

スマートフォン向けAISアプリについて

AISと同様の機能を有するスマートフォン向けアプリケーションが、リリースされています。スマートフォンアプリは、AIS設備の購入が難しい小型船舶(免許移動船等)にも利用可能!

※国土交通省では、「船」におけるスマホの使い方が「舟」でも公表しております。  
<https://www.mhlw.go.jp/files/00016/139010/00018.html>

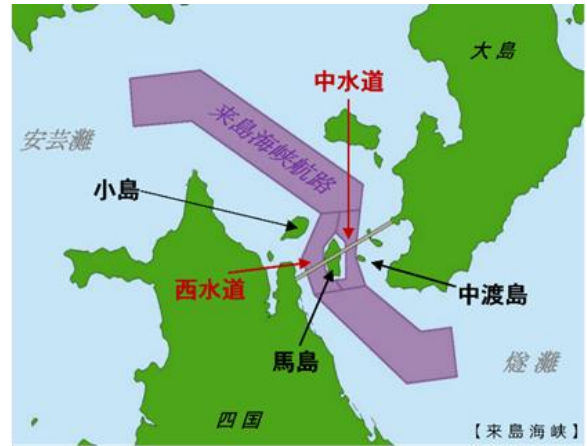
お問い合わせ先: 国土交通省海事局安全政策課 03-5253-8631

ふくそう海域（瀬戸内海）における新たな交通ルールの運用

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

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

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



**海上保安庁**

来島海峡航路に出入りする際の“経路”を新たに指定します

来島海峡航路を航行する船舶は、海上交通安全法第25条第2項に基づく告示により指定される経路によって航行する必要があります。（経路の概要は裏面をご参照ください。）  
経路の指定に合わせて安芸灘南航路第四号灯浮標を廃止し、付近の推薦航路を短縮します。

**2024年7月1日 10:00開始**

出典：海洋状況表示システム (URL: <http://www.mhl.go.jp/>)

経路の指定、バーチャルAIS航路標識の表示及び灯浮標の廃止に係る詳細は、第六管区海上保安本部ホームページにてご確認ください。  
\* <http://www.saiho.mhl.go.jp/25anku/safety/kyushima-keiroshitei.html>

問い合わせ先：第六管区海上保安本部交通部航行安全課  
広島県広島市南区甲品海岸5丁目10-17  
082-251-5111(代)

**2024年7月1日 10:00開始**

<経路の概要>

- 来島海峡航路を西航し、a線を横切って航行しようとする船舶は、b線を横切ってはならない。
- a線を横切り、来島海峡航路を東航しようとする船舶は、b線を横切ってはならない。

<北流時>      <南流時>

出典：海洋状況表示システム

経路両端の表示

経路は、バーチャルAIS航路標識により東端と西端を表示します。実際に灯浮標が設置されるものではありません。

来島海峡航路西口AバーチャルAIS航路標識  
V/RURUSHIMA-WEST-A  
北緯34-09-24 東経132-53-55

来島海峡航路西口BバーチャルAIS航路標識  
V/RURUSHIMA-WEST-B  
北緯34-09-37 東経132-55-05

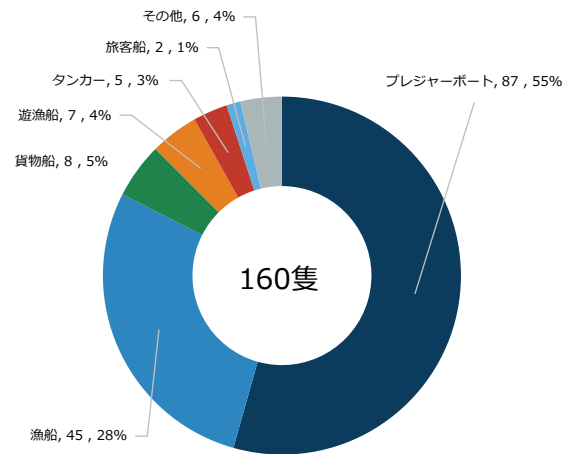
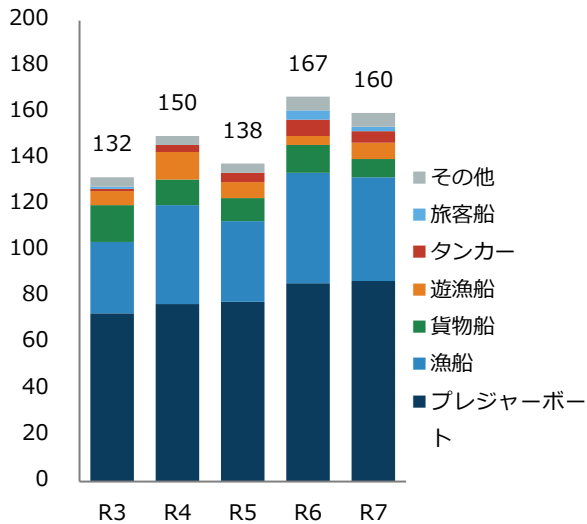
AIS非搭載船舶へのお願い

バーチャルAIS航路標識とは、実在しない航路標識をAISの信号により航海用レーダーや電子海図上にシンボルマークとして表示するものです。バーチャルAIS航路標識は、AIS非搭載船舶には表示されません。これら船舶は、最新の海図により経路を確認するとともに、GPSプロッター等への位置入力をお願いいたします。

(2) 東京湾から四国沖に至る船舶交通量が多い海域の事故防止対策

ア 傾向

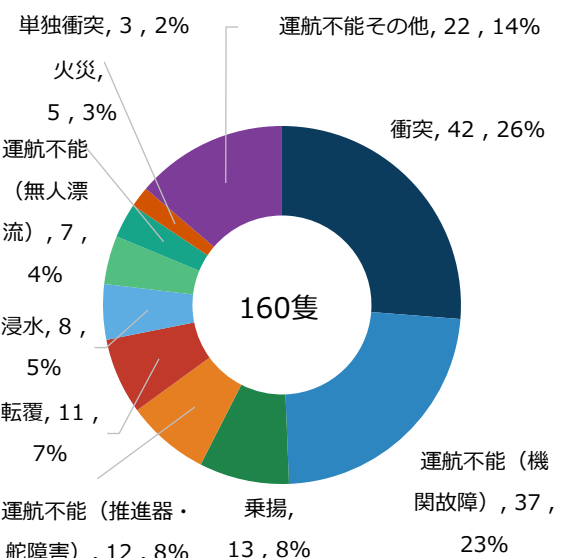
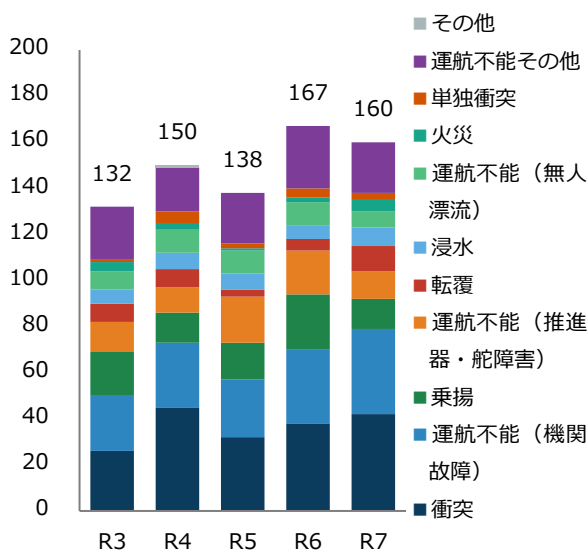
(ア) 東京湾から四国沖に至る船舶交通量が多い海域における令和7年の船舶事故隻数は160隻で、前年に比べ7隻減少しました。船舶種類別では、プレジャーボート87隻(55%)が最も多く、次いで漁船45隻(28%)となっています。



【船舶事故種類別の推移 (単位：隻)】

【令和7年内訳 (単位：隻)】

(イ) 令和7年の船舶事故種類別では、衝突42隻(26%)が最も多く、次いで運航不能(機関故障)37隻(23%)となっています。



【船舶種類別の推移 (単位：隻)】

【令和7年内訳 (単位：隻)】

## イ 対策

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

また、同海域は、複雑な針路交差が生じる海域であることから、安全対策の 1 つとして、東京都伊豆大島西岸沖に設定した推薦航路を平成 30 年 1 月 1 日に、和歌山県潮岬沖に設定した推薦航路を令和 5 年 6 月 1 日に、それぞれ運用開始し、通航船舶の傾向を踏まえつつ、遵守率の向上を図っています。

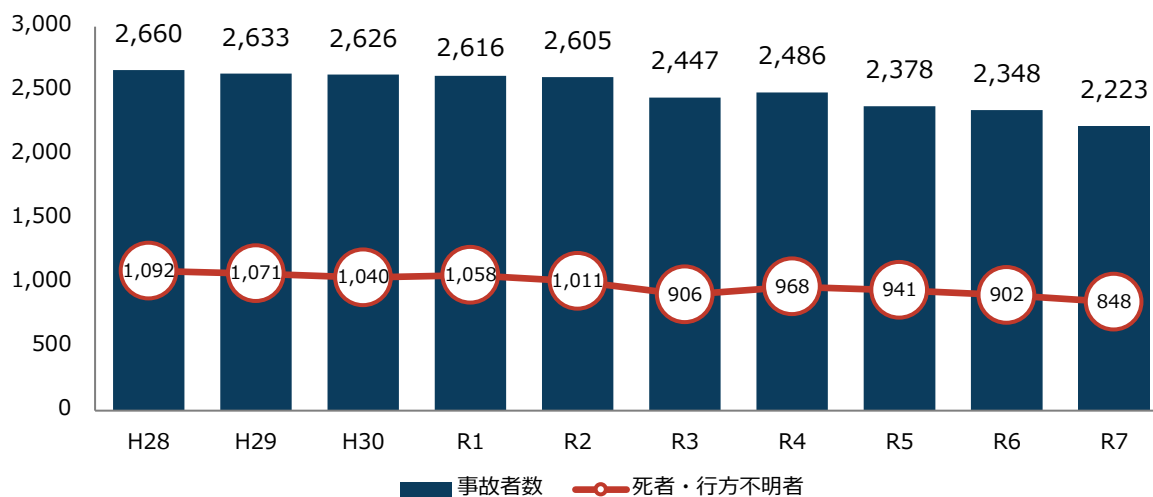
そのほか、AIS 搭載義務の無い漁船についても、AIS を搭載することにより、大型船に対し自船の動静を容易に認識させることができる等、事故防止に寄与するため、関係機関と連名で作成したリーフレットを活用して AIS 搭載の推進について周知・啓発を行っています。

## 第2節 人身事故

### 1 現況

#### (1) 概観

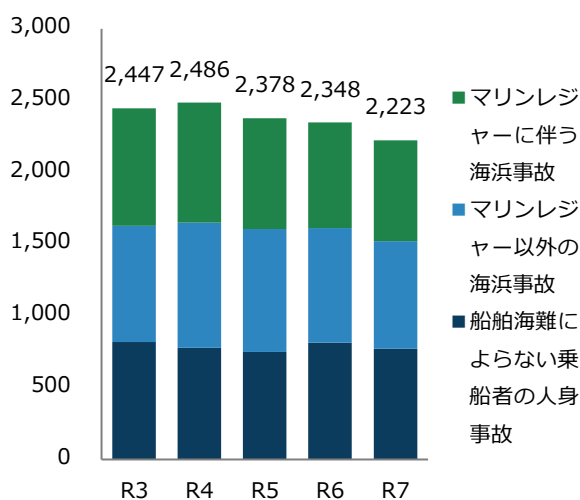
令和7年に海上保安庁が取り扱った人身事故者数は2,223人で、このうち死者・行方不明者数は848人でした。人身事故者数、死者・行方不明者数ともに、前年に比べそれぞれ125人、54人減少し、過去10年間において最も少なくなっています。



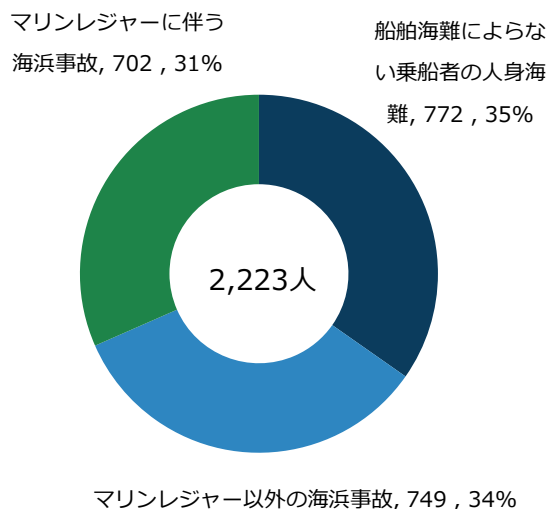
【人身事故者数の推移（単位：人）】

#### (2) 事故区分別

令和7年の人身事故者数を事故区分別で見ると、船舶事故によらない乗船者の人身事故者数が772人（35%）、マリレジャー以外の海浜事故者数が749人（34%）、マリレジャーに伴う人身事故者数が702人（31%）となっています。



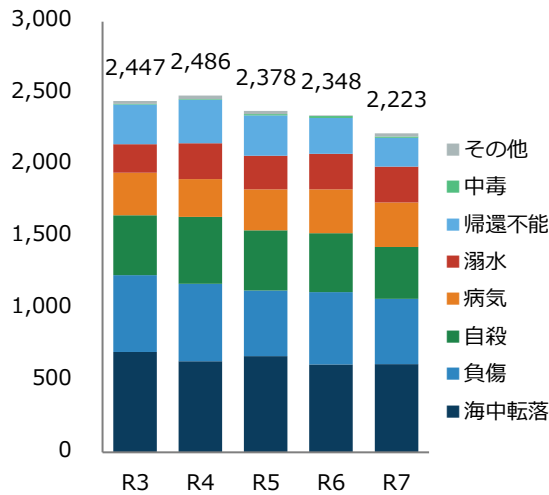
【事故区分別の推移（単位：人）】



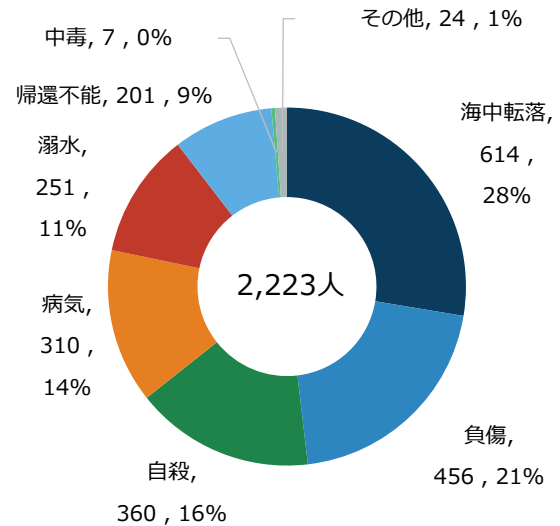
【令和7年内訳（単位：人）】

### (3) 事故内容別

令和7年の人身事故者数を事故内容別で見ると、海中転落 614 人（28%）が最も多く、次いで負傷 456 人（21%）となっています。過去5年間同じ傾向を示しています。



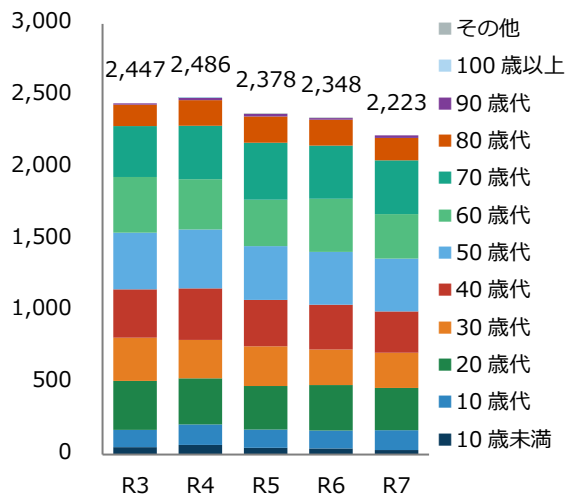
【事故内容別の推移 (単位：人)】



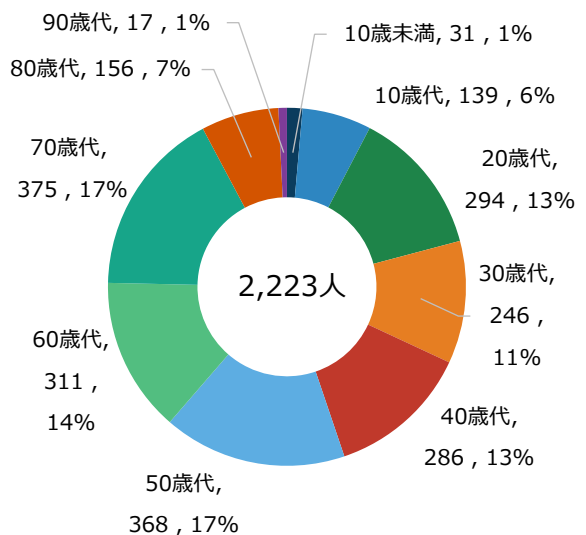
【令和7年内訳 (単位：人)】

### (4) 年齢層別

令和7年の人身事故者数を年齢層別で見ると、70歳代 375 人（17%）が最も多く、次いで50歳代 368 人（17%）、60歳代 311 人（14%）となっています。



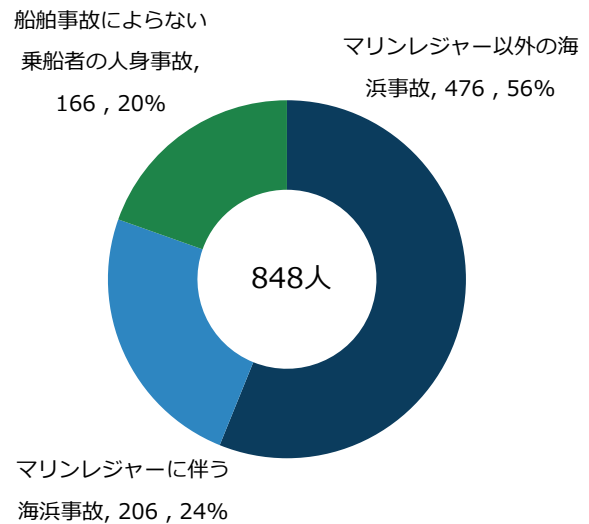
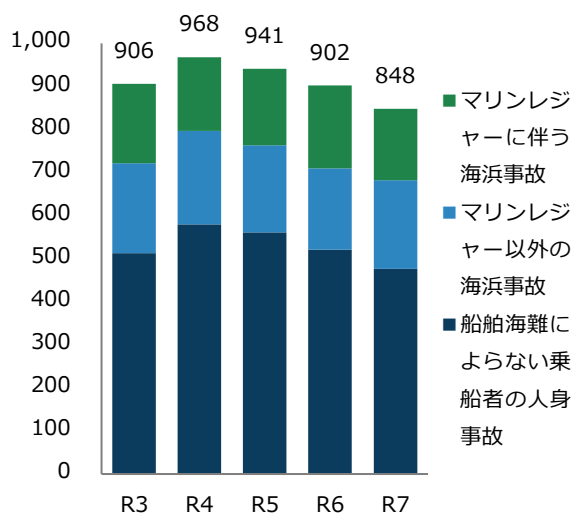
【年齢層別の事故者数の推移 (単位：人)】



【令和7年内訳 (単位：人)】

(5) 死者・行方不明者を伴う人身事故

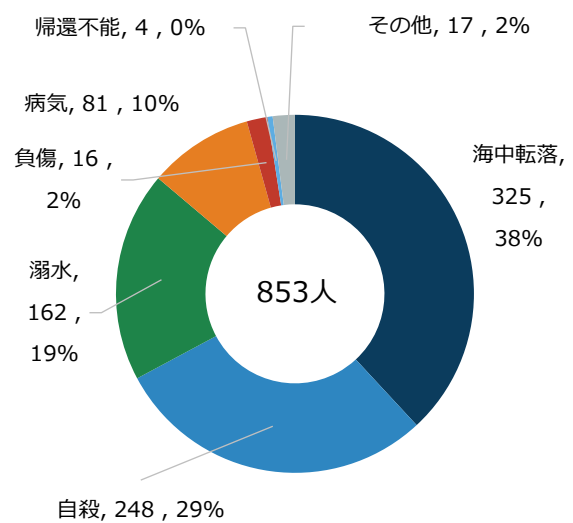
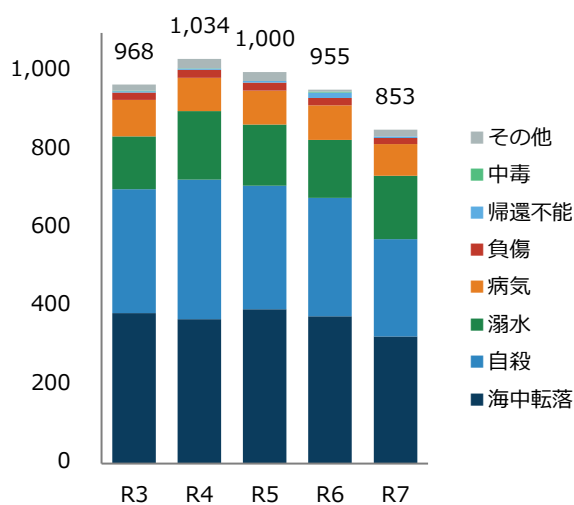
ア 令和7年の死者・行方不明者を事故区分別で見ると、マリレジャー以外の海浜事故が476人(56%)で最も多く、次いでマリレジャーに伴う海浜事故が206人(24%)、船舶事故によらない乗船者の人身事故が166人(20%)となっています。



【事故区分別の死者・行方不明者数の推移 (単位：人)】

【令和7年内訳 (単位：人)】

イ 令和7年の死者・行方不明者を事故内容別で見ると、海中転落325人(38%)が最も多く、次いで溺水162人(19%)、病気81人(10%)となっています(自殺を除く)。過去5年間同じ傾向を示しています。



【事故内容別の死者・行方不明者数の推移 (単位：人)】

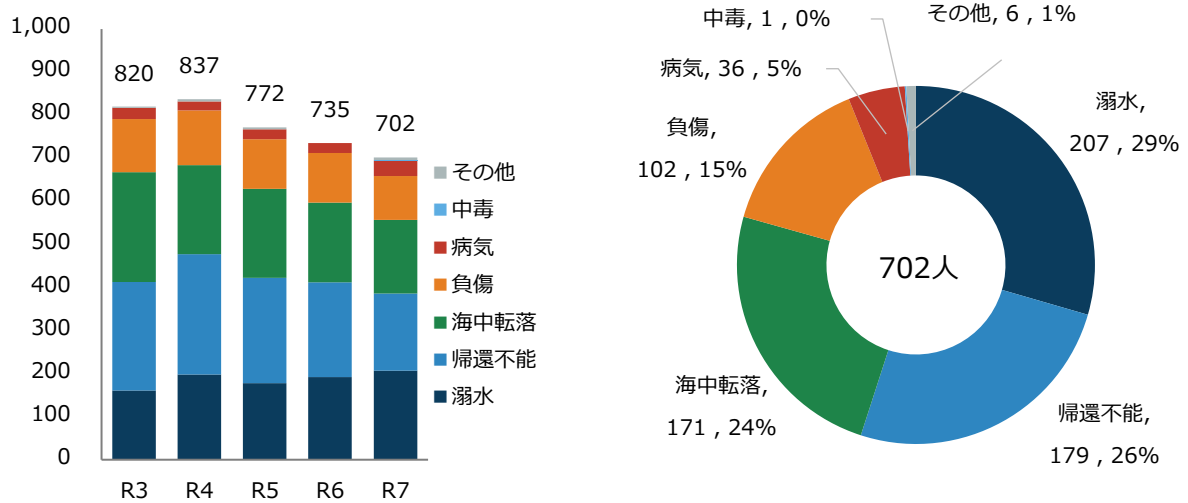
【令和7年内訳 (単位：人)】

2 事故区分別の事故防止対策

(1) マリンレジャーに伴う海浜事故の事故防止対策

全体の傾向

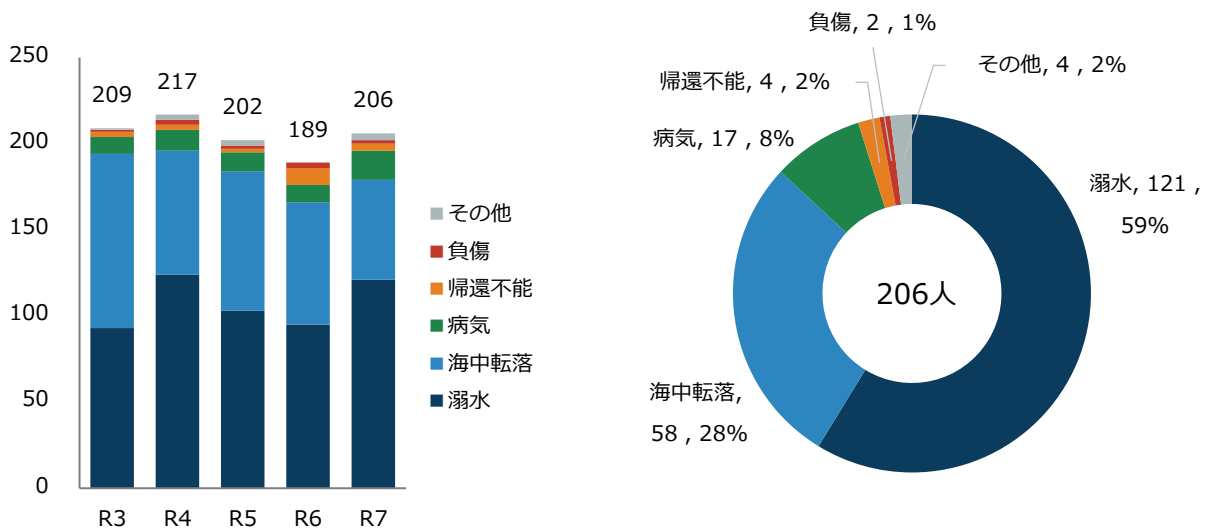
(ア) 令和7年の事故内容別の事故者数は、溺水 207 人 (29%) が最も多く、次いで帰還不能 179 人 (26%)、海中転落 171 人 (24%)、負傷 102 人 (15%) となっています。



【事故内容別の事故者数の推移 (単位: 人)】

【令和7年内訳 (単位: 人)】

(イ) 令和7年の事故内容別の死者・行方不明者数は、溺水 121 人 (59%) が最も多く、次いで海中転落 58 人 (28%) となっています。

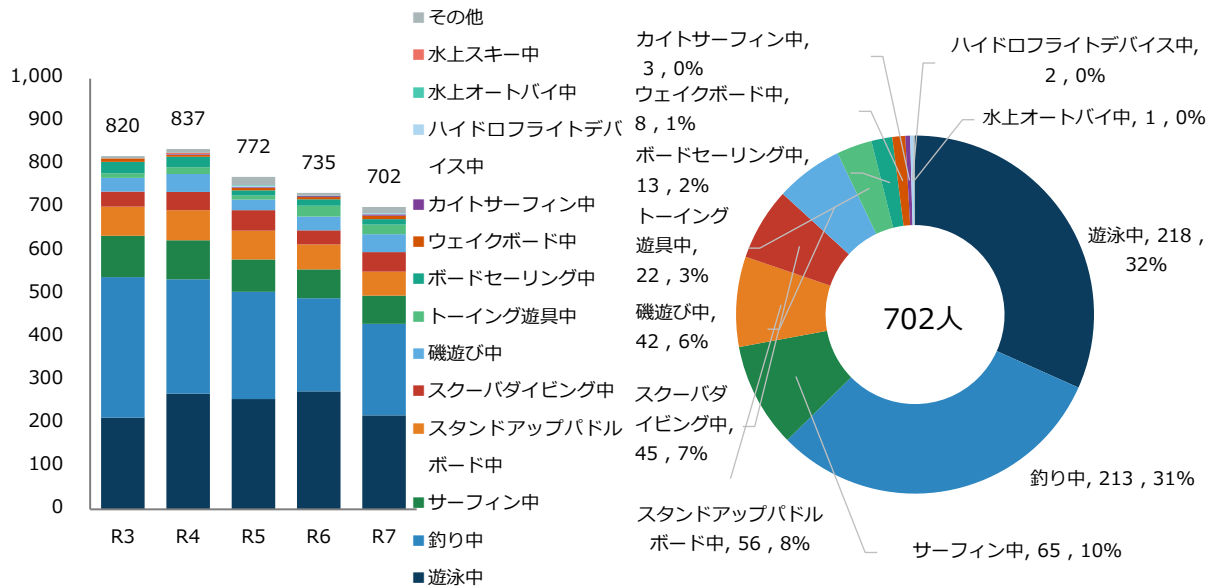


【事故内容別の死者・行方不明者数の推移 (単位: 人)】

【令和7年内訳 (単位: 人)】

第1章 船舶事故及び人身事故の現況と事故防止対策

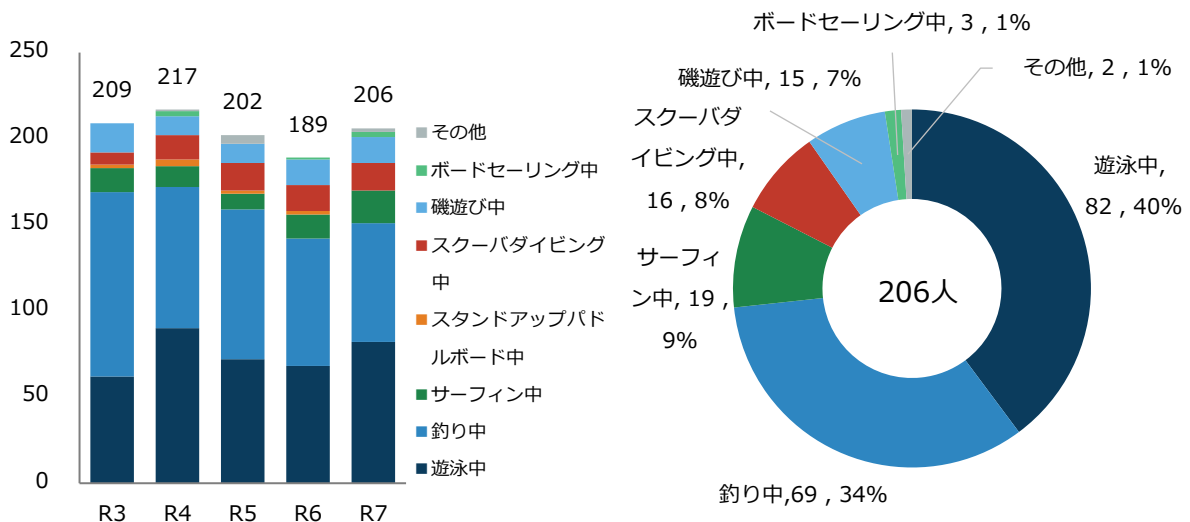
(ウ) 令和7年の活動内容別の事故者数は、遊泳中 218 人 (32%) が最も多く、次いで釣り中 213 人 (31%)、サーフィン中 65 人 (10%) となっています。  
2 番目に多い釣り中の事故者数は過去 5 年間で最少になりました。



【活動内容別の事故者数の推移 (単位: 人)】

【令和7年内訳 (単位: 人)】

(エ) 令和7年の活動内容別の死者・行方不明者数は、遊泳中 82 人 (40%) が最も多く、次いで釣り中 69 人 (34%)、サーフィン中 19 人 (9%) となっています。  
活動内容別の死者・行方不明者数は、遊泳中及び釣り中で過半数を占めており、過去 5 年間同じ傾向を示しています。



【活動内容別の死者・行方不明者数の推移 (単位: 人)】

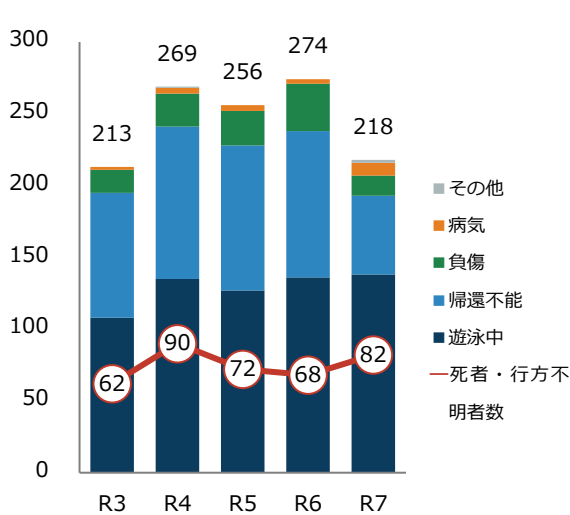
【令和7年内訳 (単位: 人)】

① 遊泳中の事故防止対策

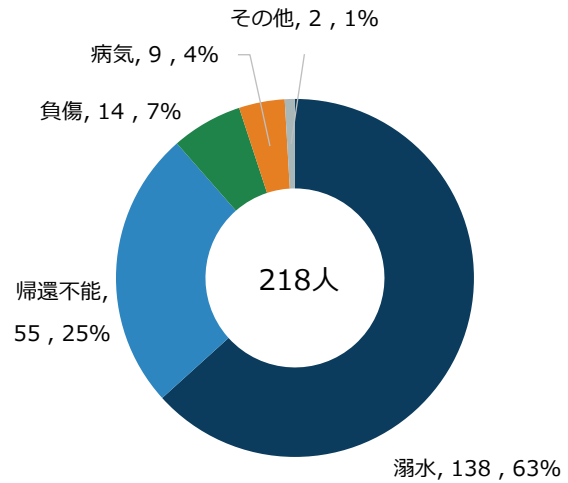
ア 傾向

(ア) 令和7年の事故者数は218人で、このうち死者・行方不明者数は82人でした。前年に比べて事故者数は56人減少しましたが、死者・行方不明者数は14人増加しました。

事故内容別にみると、溺水138人(63%)が最も多く、次いで帰還不能55人(25%)となっています。

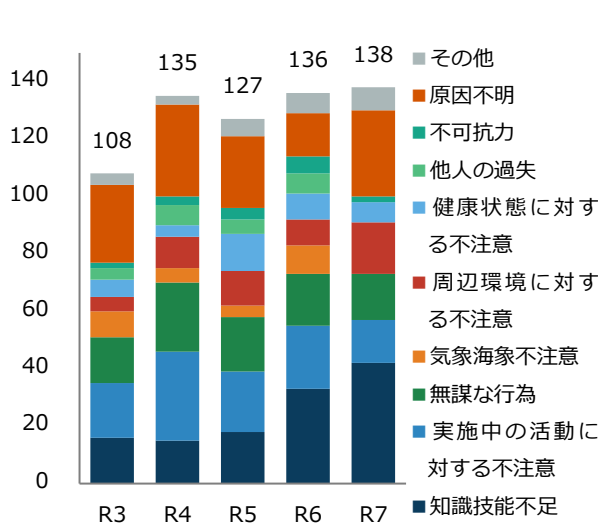


【事故内容別の事故者、死者・行方不明者数の推移 (単位：人)】

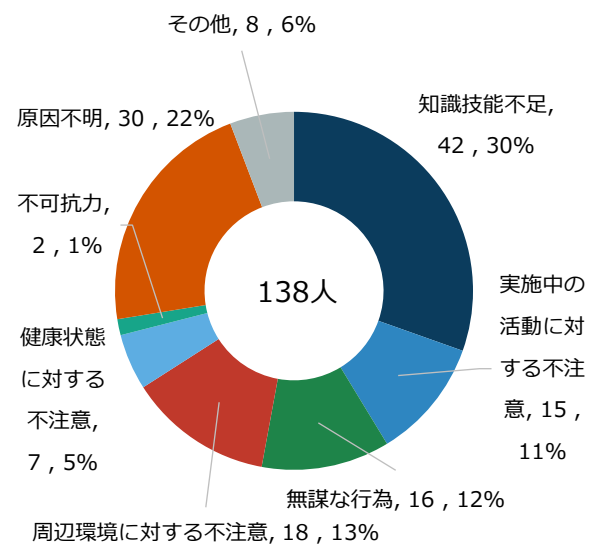


【令和7年内訳 (単位：人)】

(イ) 令和7年に発生した遊泳中の溺水(138人)を事故原因別にみると、知識技能不足42人(30%)が最も多く、次いで周辺環境に対する不注意18人(13%)、無謀な行為16人(12%)となっています。(原因不明を除く)



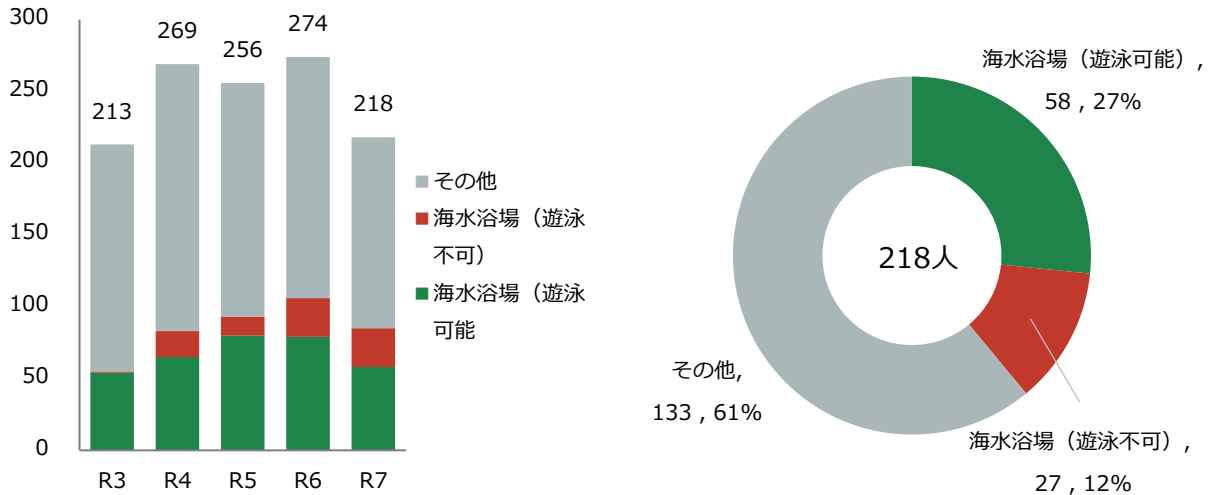
【事故原因別(溺水)の事故者数の推移 (単位：人)】



【令和7年内訳 (単位：人)】

第1章 船舶事故及び人身事故の現況と事故防止対策

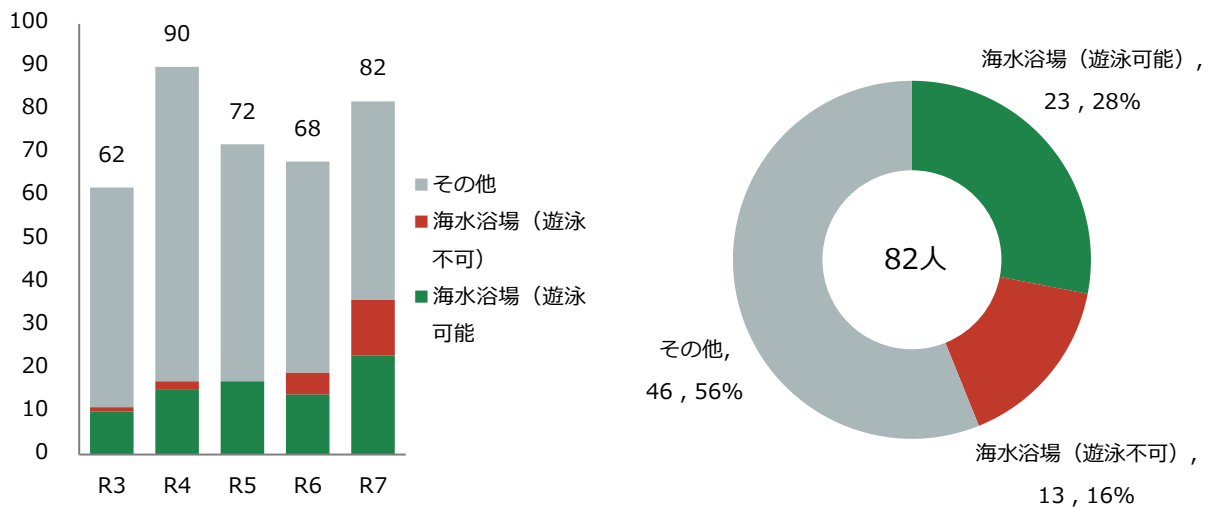
(ウ) 令和7年の事故者を発生場所別にみると、海水浴場以外及び海水浴場（遊泳不可）での発生が計160人（73%）、海水浴場（遊泳可能）での発生が58人（27%）となっています。



【発生場所別の事故者数の推移（単位：人）】

【令和7年内訳（単位：人）】

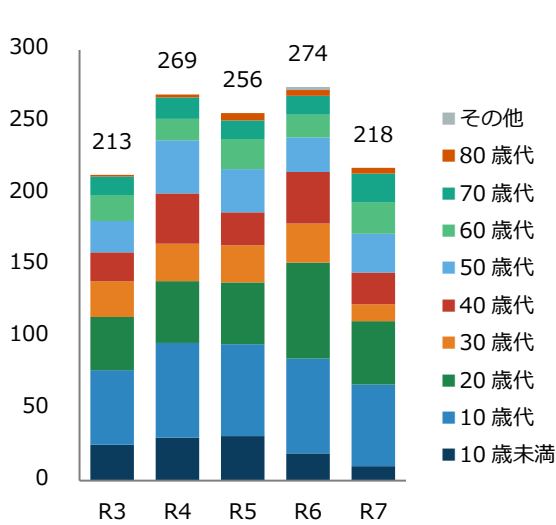
(エ) 令和7年の死者・行方不明者を発生場所別にみると、海水浴場以外及び海水浴場（遊泳不可）での発生が計59人（72%）、海水浴場（遊泳可能）での発生が23人（28%）となっています。



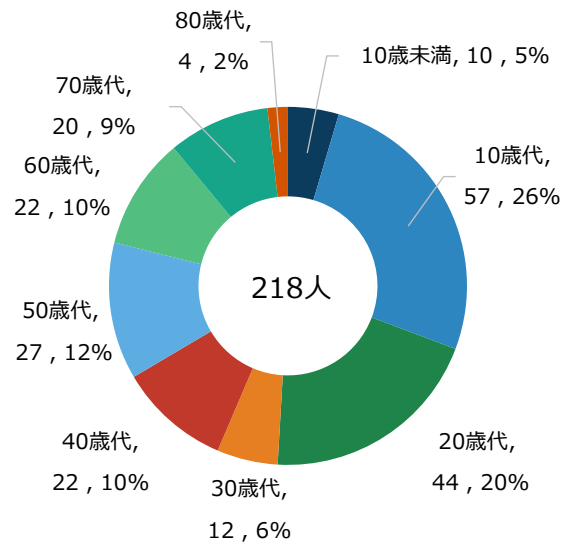
【発生場所別の死者・行方不明者数の推移  
（単位：人）】

【令和7年内訳（単位：人）】

(オ) 令和7年の事故者を年齢層別にみると、10歳代 57人（26%）が最も多く、次いで20歳代 44人（20%）、50歳代 27人（12%）となっています。



【年齢層別の事故者数の推移 (単位: 人)】



【令和7年内訳 (単位: 人)】

## イ 事故事例

### 事例1：溺水～海水浴場（遊泳不可）での遊泳～

事故者及び友人の計9人は海浜で磯遊びを実施し、そのうちの8人（事故者を含む）が途中から遊泳を開始しました。8人のうち1人は途中で陸に戻りましたが、残りの7人は腰くらいの深さまで行った所で波と潮流の影響を受け沖側に流されました。7人は突然足がつかなくなったことでパニックになり溺水しましたが、4人は自力で上陸し、2人はサーファーにより救助され、1人は海中に沈んだ状態で潜水士等に救助されました。

事故者が遊泳していた場所は海水浴場開設期間外であったため、ライフセーバー等は監視していませんでした。

### 事例2：溺水～無謀な行為・泳力を無視した遊泳～

事故者はSNS（Social Networking Service：交流サイト）にアップする水中動画を撮影するため1人で海を訪れました。事故者は数メートルしか泳げないほど泳ぎが不得意であるにもかかわらず、夕方になっても帰宅せず動画撮影を続け、連絡も不通であったことから、心配した家族等が捜索した結果、漂流する事故者が発見され、死亡が確認されました。

**ウ 対策**

遊泳中における事故はこれまで溺水が約5割（令和7年は6割）を占めており、その原因として知識技能不足や実施中の活動に対する不注意、無謀な行為などが挙げられます。

また、海水浴場以外及び海水浴場（遊泳不可）においては、遊泳中の事故全体の約7割を占め続けており、死者・行方不明者も7割超の水準で推移しています。その要因として、監視員やライフセーバー等の不在による発見の遅れが考えられます。

海上保安庁では、教育委員会等と連携して全国各地で児童に対する海上安全教室の開催や海水浴場等での安全啓発を実施するとともに、地方自治体や警察等と連携し、ライフジャケットの着用や、監視員やライフセーバー等が配置された安全管理が行われている海水浴場で遊泳を行うよう推奨することで、事故防止を図っています。

【海上安全教室の実施】



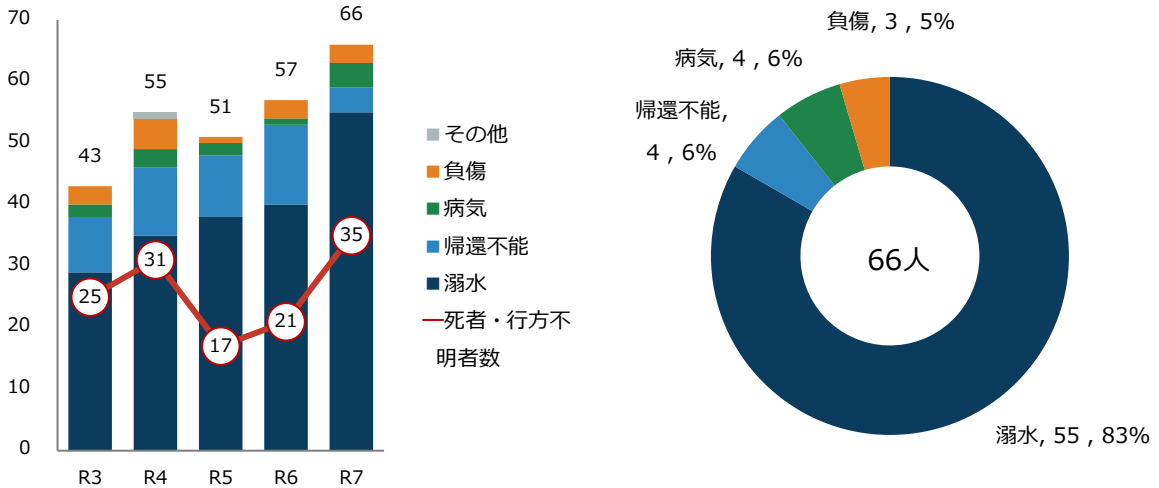
【海水浴場等での安全啓発】



② スノーケリング中の事故防止対策 ※「スノーケリング中」は「遊泳中」の内数として取り扱っています。

ア 傾向

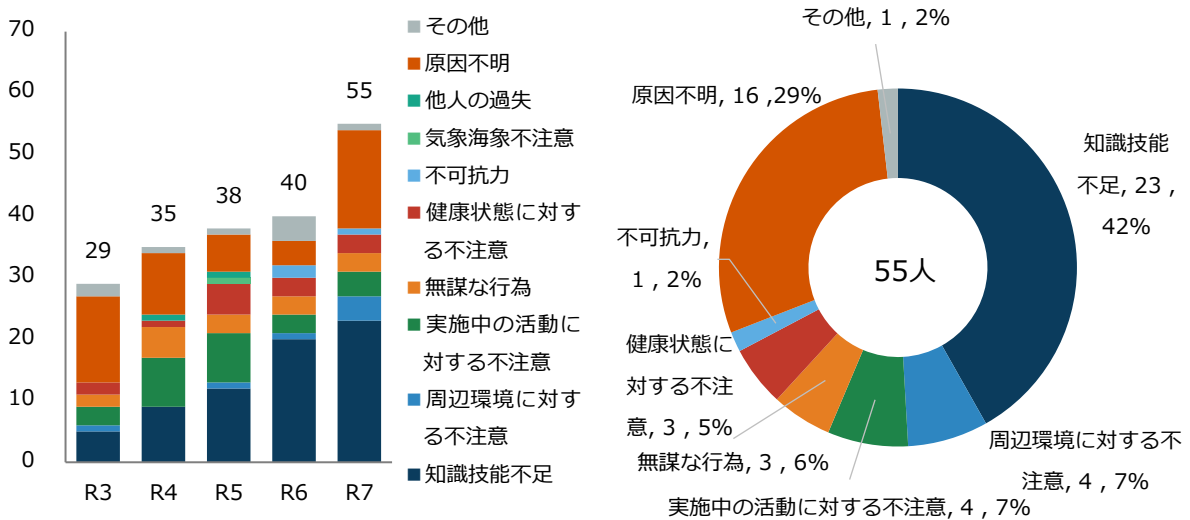
(ア) 令和7年の事故者数は66人で、このうち死者・行方不明者数は35人でした。事故者数、死者・行方不明者数ともに前年に比べ増加しました。事故内容別にみると、溺水55人(83%)が最も多く、次いで帰還不能及び病気各4人(各6%)となっています。



【事故内容別の事故者数、死者・行方不明者数の推移 (単位: 人)】

【令和7年内訳 (単位: 人)】

(イ) 令和7年に発生したスノーケリング中の溺水(55人)を事故原因別にみると、知識技能不足23人(42%)が最も多く、次いで周辺環境に対する不注意及び実施中の活動に対する不注意各4人(各7%)となっています。(原因不明を除く。)

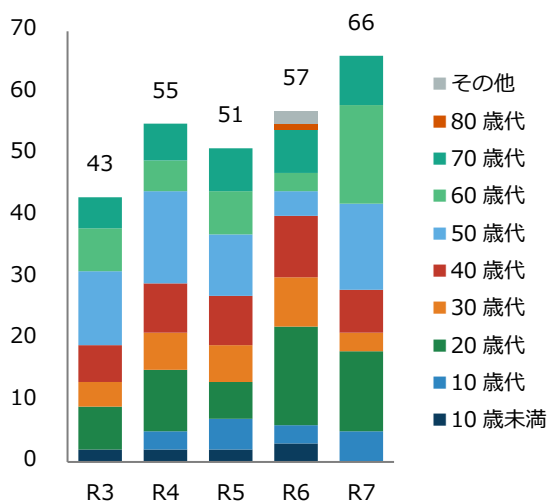


【事故原因別(溺水)の事故者数の推移 (単位: 人)】

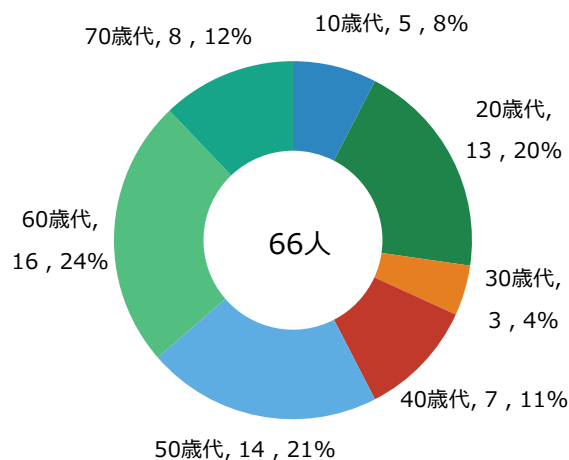
【令和7年内訳 (単位: 人)】

## 第1章 船舶事故及び人身事故の現況と事故防止対策

(ウ) 令和7年の事故者を年齢層別にみると、60歳代16人(24%)が最も多く、次いで50歳代14人(21%)、20歳代13人(20%)となっています。



【年齢層別の事故者数の推移(単位:人)】



【令和7年内訳(単位:人)】

### イ 事故事例

#### 事例1: 溺水～知識・技能不足～

事故者は友人とスノーケリング中、スノーケルに海水が侵入しました。事故者はスノーケルクリアができず海水を誤嚥しパニック状態になり、手足をばたつかせるうち沖に流され、事故者の動静を不審に思った陸上の友人によって救助されました。事故者は救助された際意識はありませんでしたが、病院へ搬送中に意識が回復しました。

#### 事例2: 溺水～実施中の活動に対する不注意～

事故者A・Bの2人はスノーケリングを使用して付近の岩場へ泳いでいたところ、潮流の影響により引き返すことになりました。2人で浜に戻る途中、Aは後方を泳いでいたBの姿が見えず、自身も潮流により流され自力で浜に戻れず救助を求めたところ、近くにいたSUPに救助されました。Aは救助された際意識がなく、意識を回復した後にBがいないことに気づき捜索した結果、海面でうつ伏せ状態のBを発見し、救助するも搬送先で死亡が確認されました。

ウ 対策

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

海上保安庁では、スノーケリング愛好者に対する安全啓発をはじめ、スノーケリング事業者や関係団体と連携して事故防止を図っています。

【スノーケリング愛好者への安全啓発】



【事業者に対する安全啓発】



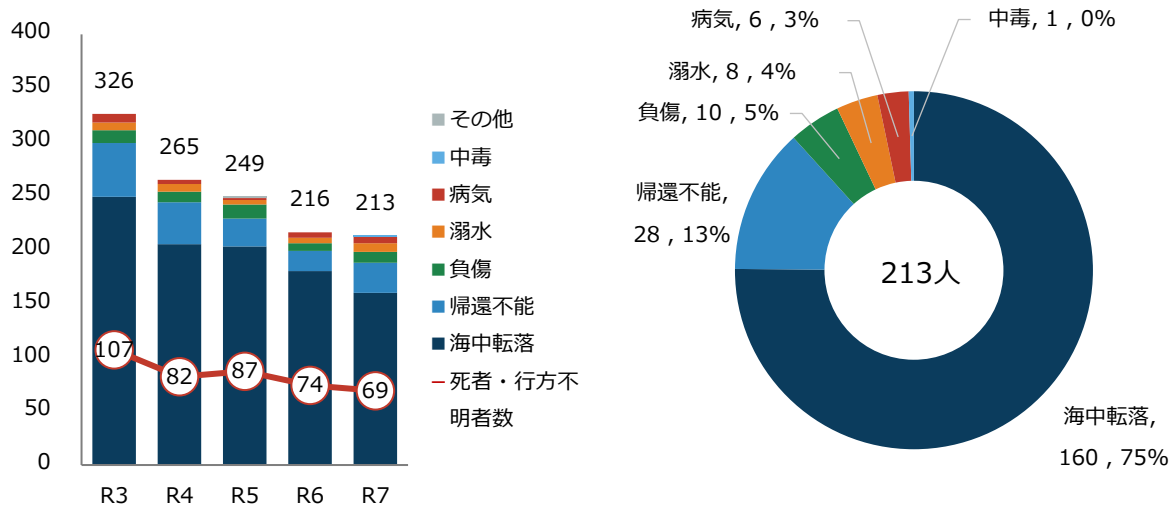
【スノーケリングリーフレット】



③ 釣り中の事故防止対策

ア 傾向

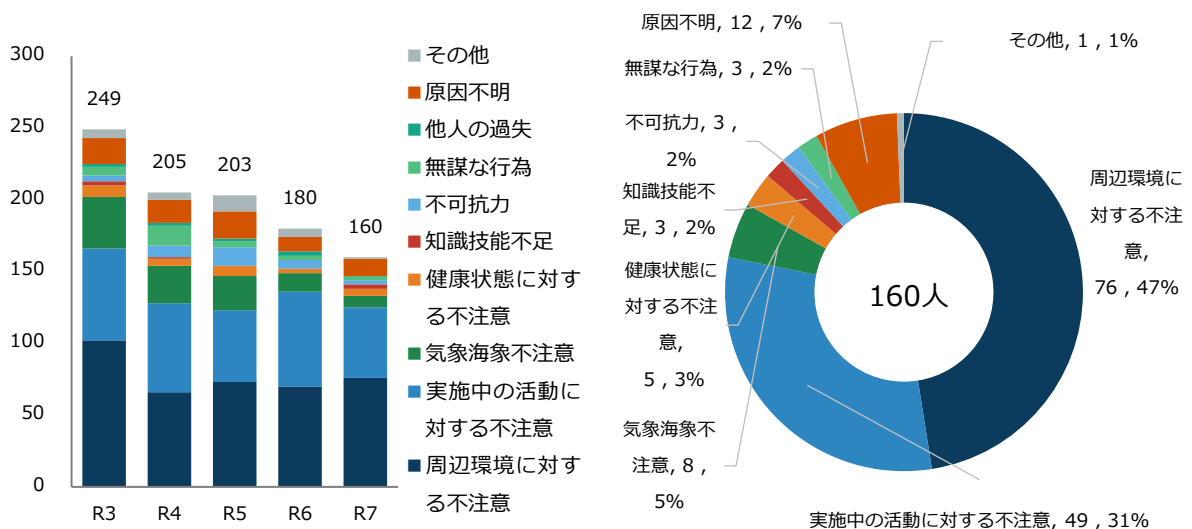
(ア) 令和7年の事故者数は213人で、このうち死者・行方不明者数は69人でした。事故者数、死者・行方不明者数ともに前年に比べ減少しました。事故内容別にみると、海中転落160人(75%)が最も多く、次いで帰還不能28人(13%)となっています。



【事故内容別の事故者、死者・行方不明者数の推移 (単位: 人)】

【令和7年内訳 (単位: 人)】

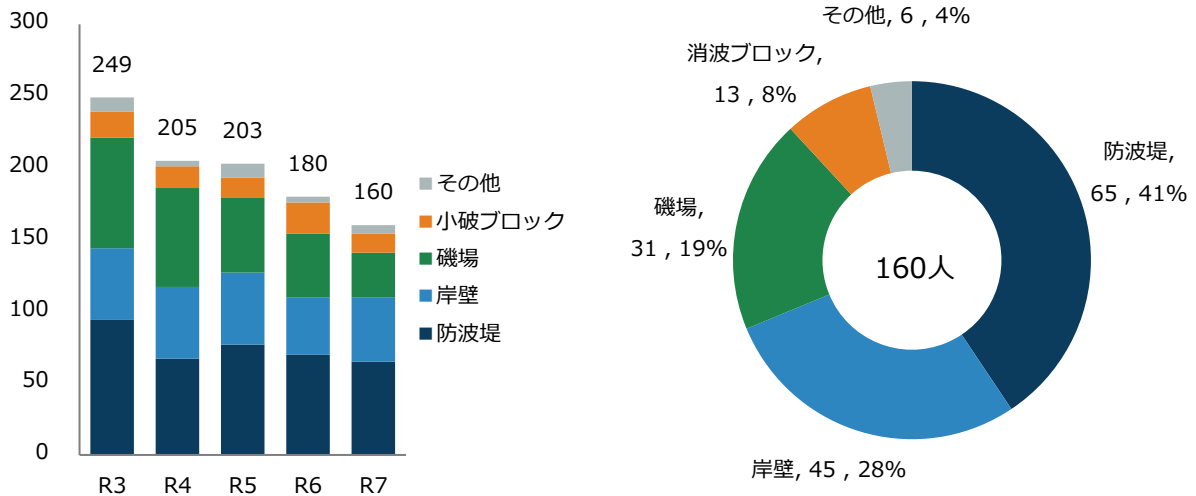
(イ) 令和7年に発生した釣り中の海中転落者(160人)を事故原因別にみると、周辺環境に対する不注意76人(47%)が最も多く、次いで実施中の活動に対する不注意49人(31%)となっています。



【事故原因別 (海中転落) の推移 (単位: 人)】

【令和7年内訳 (単位: 人)】

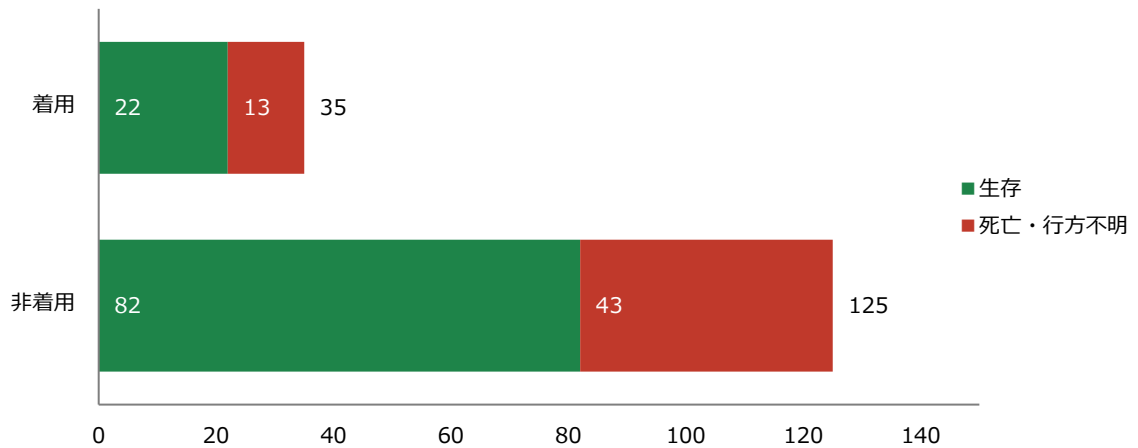
(ウ) 令和7年の海中転落者(160人)を発生場所別にみると、防波堤65人(41%)が最も多く、次いで岸壁45人(28%)、磯場31人(19%)となっています。



【発生場所別（海中転落）の推移（単位：人）】

【令和7年内訳（単位：人）】

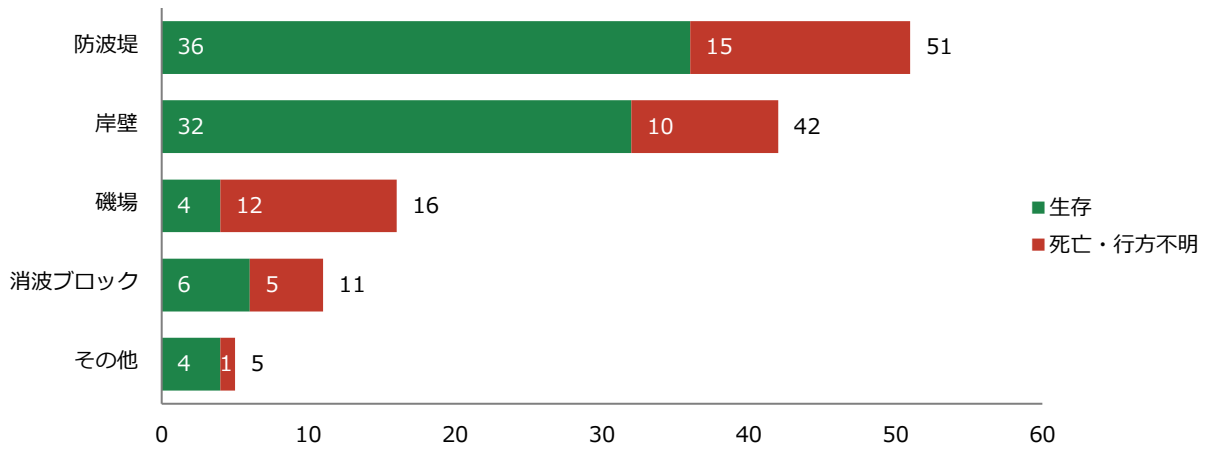
(エ) 令和7年の海中転落者(160人)のうち、ライフジャケットの非着用者は125人で、そのうちの43人が死亡・行方不明となっており、ライフジャケットの着用者は35人で、そのうち13人が死亡・行方不明となっています。



【ライフジャケット着用・非着用別の死者・行方不明者数（令和7年）（単位：人）】

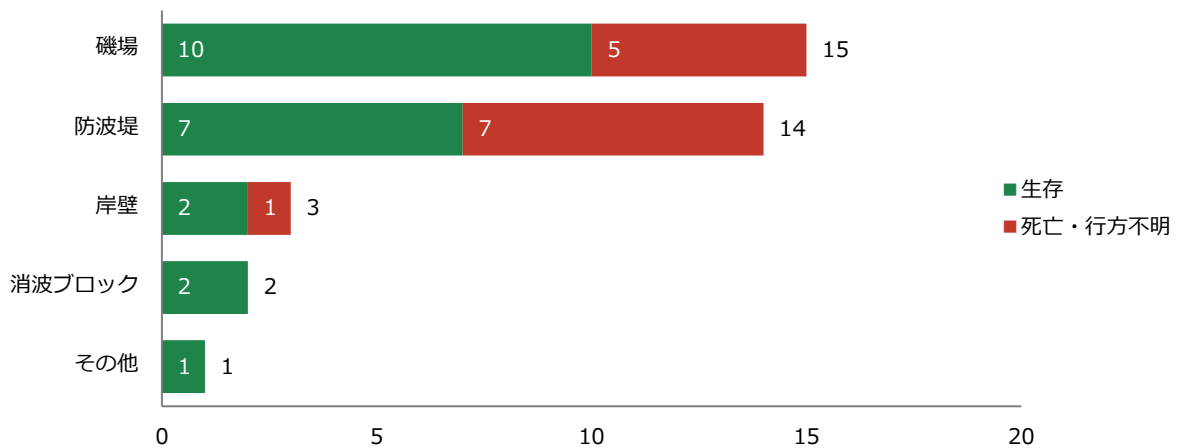
## 第1章 船舶事故及び人身事故の現況と事故防止対策

(オ) 令和7年の海中転落者（160人）のうち、ライフジャケット非着用者（125人）を発生場所別にみると、防波堤51人が最も多く、次いで岸壁42人となっており、死者・行方不明者は、防波堤15人が最も多く、次いで岸壁10人となっています。



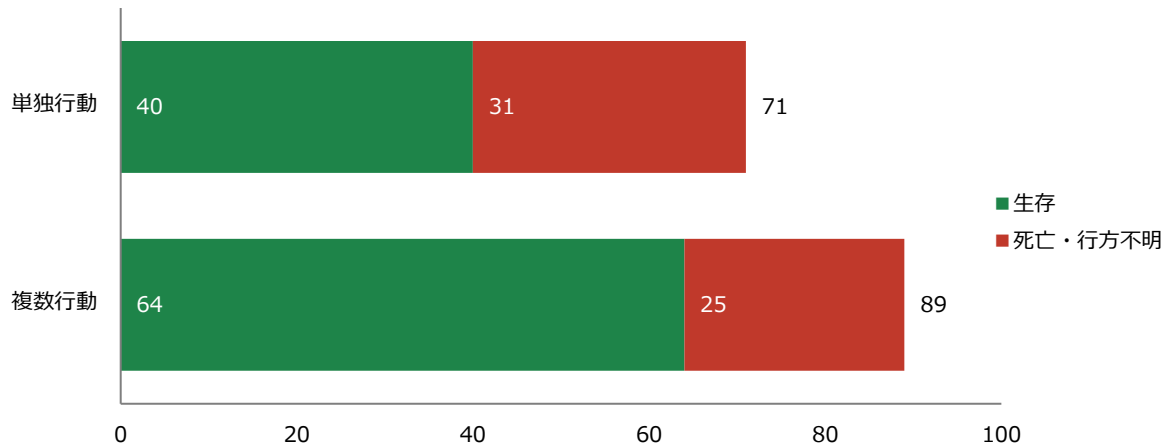
【海中転落発生場所別のライフジャケット非着用者数（令和7年）（単位：人）】

(カ) 令和7年の海中転落者（160人）のうち、ライフジャケット着用者（35人）を発生場所別にみると、磯場15人が最も多く、次いで防波堤14人となっており、死者・行方不明者は、防波堤7人が最も多く、次いで磯場5人、岸壁1人となっています。



【海中転落発生場所別のライフジャケット着用者数（令和7年）（単位：人）】

(キ) 令和7年の海中転落者（160人）を行動形態（単独行動、複数行動）別にみると、単独行動は71人で、そのうち31人が死者・行方不明となっており、もう一方の複数行動は89人で、そのうち25人が死者・行方不明となっています。



【行動形態別の死者・行方不明者数（令和6年）（単位：人）】

## イ 事故事例

### 事例1：海中転落～実施中の活動に対する不注意～

事故者は防波堤上で友人と釣りを開始し、仕掛けを海中に投げるため釣竿を振ったところ釣竿が手元から離れ、釣竿を掴もうとした際にバランスを崩して海中転落しました。事故者は海中転落後、友人が釣竿から垂らした糸につかまり、近くにあった階段から自力で上陸しました。

### 事例2：海中転落～周辺環境に対する不注意～

事故者は2人で釣りをしていたところ雨が降り始めたため、雨衣を着用し釣りを続けました。午前0時頃、釣りの片付けを開始し、周囲に外灯がなくジャケットの胸ポケットにスマホを入れた状態で着替えていたところ、胸ポケットのスマホが海に落下し、スマホを拾う際に誤って海中転落しました。

同行者はロープ付のバケツを投げ入れ岸壁への引き上げを試みましたが救助できず、救助船によって救助されました。

## ウ 対策

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

海上保安庁では、釣り人に対して SNS 等での情報発信や現場での安全啓発の際に、ライフジャケットの着用や気象海象の確認等と呼びかけているほか、関係団体との合同パトロール等を実施し官民が連携して釣り中の事故防止を図っています。

【釣り人に対する安全啓発】

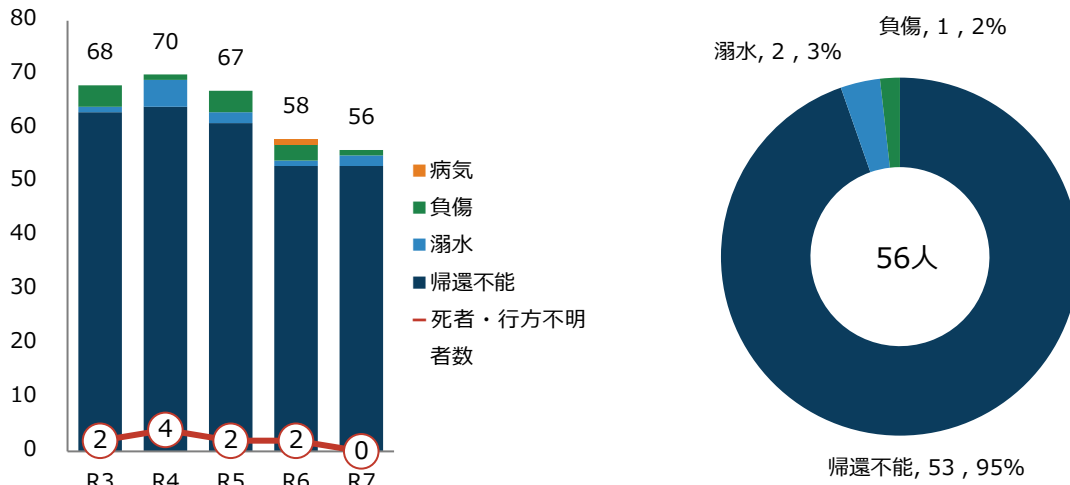


④ SUP（スタンドアップパドルボード）中の事故防止対策

ア 傾向

(ア) 令和7年の事故者数は56人で、このうち死者・行方不明者はいませんでした。事故者数及び死者・行方不明者数は、前年に比べ減少しました。

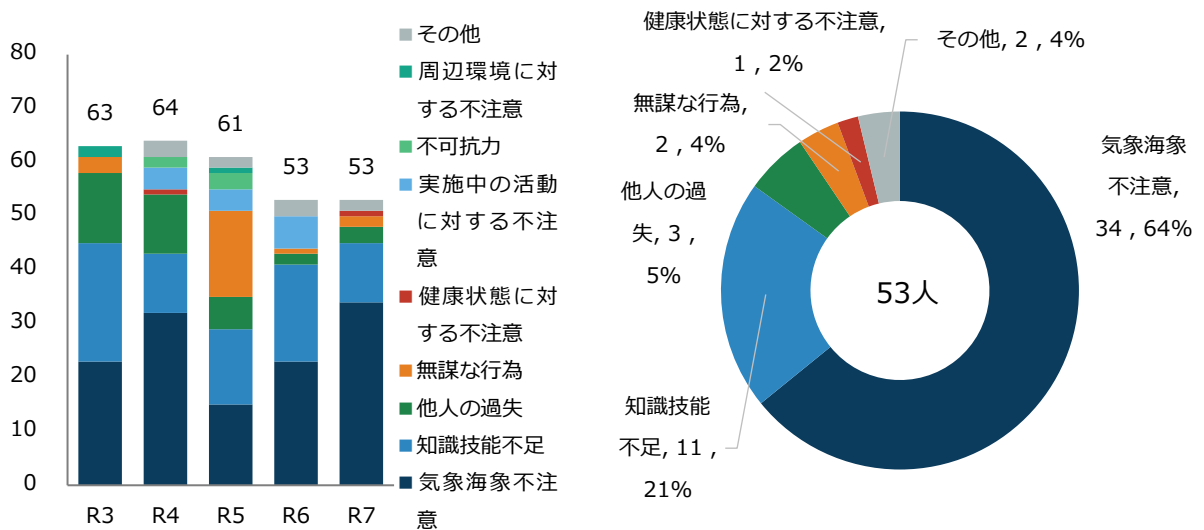
事故内容別にみると、帰還不能53人（95%）が最も多く、次いで溺水2人（3%）となっています。



【事故内容別の事故者、死者・行方不明者数の推移（単位：人）】

【事故内容別の事故者、死者・行方不明者数の割合（令和7年）】

(イ) 令和7年に発生したSUP中の帰還不能を事故原因別にみると、気象海象不注意34人（64%）が最も多く、次いで知識技能不足11人（21%）となっています。

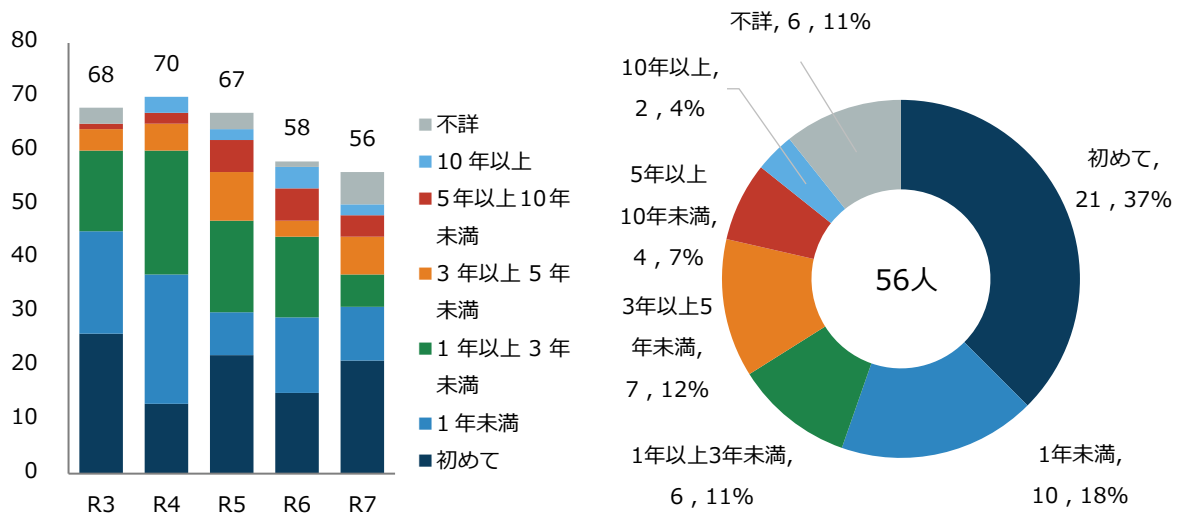


【事故原因別（帰還不能）の事故者数の推移（単位：人）】

【令和7年内訳（単位：人）】

第1章 船舶事故及び人身事故の現況と事故防止対策

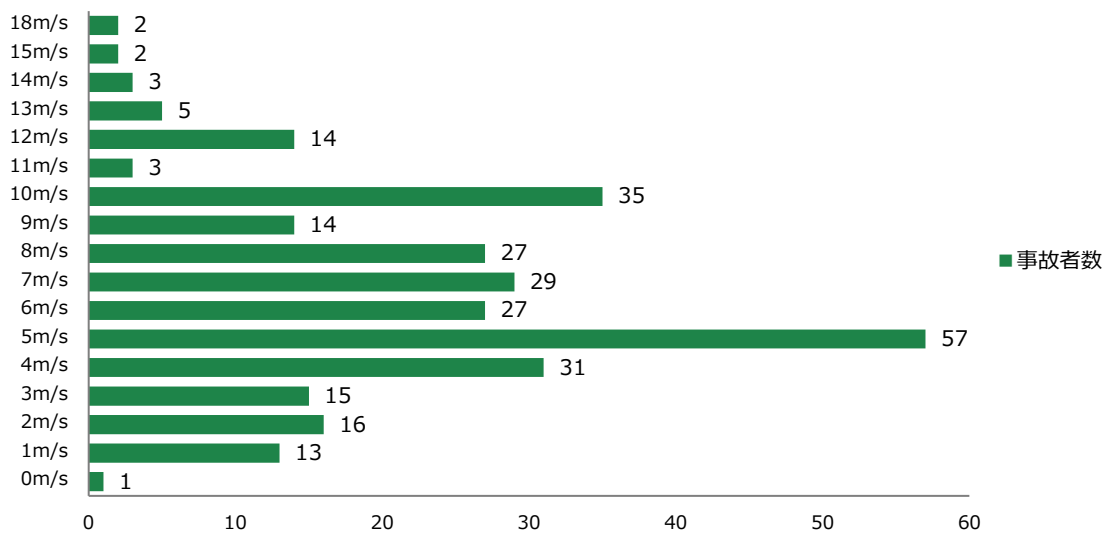
(ウ) 令和7年の事故者を経験年数別にみると、3年未満（「初めて」から「1～3年未満」までの合計）が37人（66%）と多くを占めています。



【経験年数別の事故者数の推移（単位：人）】

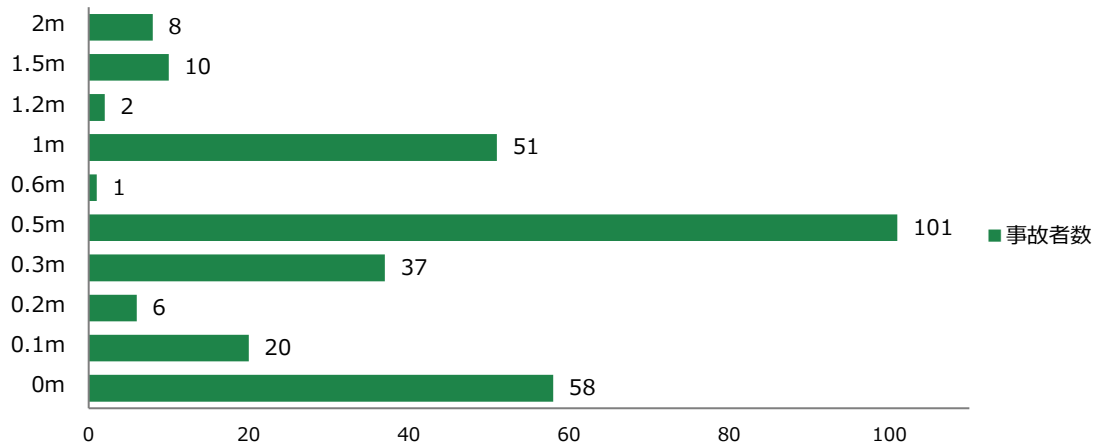
【令和7年内訳（単位：人）】

(オ) 過去5年間の帰還不能者（294人）を風速別にみると、「5m/s～10m/s」において多くなっています。



【帰還不能発生時の風速（過去5年間）（単位：人）】

(工) 過去5年間の帰還不能者(294人)を波高別にみると、「0.5m～1m」において多くなっています。



【帰還不能発生時の波高(過去5年間)(単位:人)】

## イ 事故事例

### 事例1: 帰還不能～知識技能不足～

事故者は海水浴場の波打ち際でSUPの練習を実施し、SUPに慣れた後、沖合に移動し釣りを開始しました。釣りを終え出発地に戻ろうとしたところ、防波堤付近で沖に流され戻れなくなったことから、救助を要請し、救助されました。

事故者は初めてのSUP経験でした。

### 事例2: 帰還不能～気象海象不注意～

事故者は港内でSUPを実施していたところ、港内が穏やかであったため港外に出たところ、風の影響で徐々に沖合に流されてしまい、自力での上陸を断念して救助を要請し、救助されました。

調査の結果、事故者は事前に気象海象を確認していなかったことがわかりました。

## ウ 対策

SUP は小型船舶操縦免許や船舶検査が不要であり、ネット等で購入して手軽に始めることができる反面、海に関する基本的な知識や技能を身につけずに海に出て事故に遭うケースが多く、経験年数3年未満(経験の浅い者)の事故者が全体の約8割を占めています。

事故内容では帰還不能が全体の約9割を占めています。気象海象をみると、風速5 m/s以上、波高0.5m以上で事故が発生する割合が高くなっており、陸から海に吹く離岸風(オフショア)の影響で陸に戻れなくなるケースが多く発生しています。

海上保安庁では、関係団体が運営する SUP 安全推進プロジェクトと協力し、適切な装備としてライフジャケット及びリースユコードの装着、気象海象の事前確認、連絡手段の確保のほか、経験の浅い者はスクール等でレッスンを受けてから活動するよう啓発しています。また、インストラクターの養成における共通の安全対策項目を定め、業界全体の安全意識の向上を図っています。

また、SUP 愛好者に対しては現場で注意喚起するとともに、イベントやインストラクター認定講習会等における安全啓発活動の実施により事故防止に努めています。

【SUP イベントにおける安全啓発】



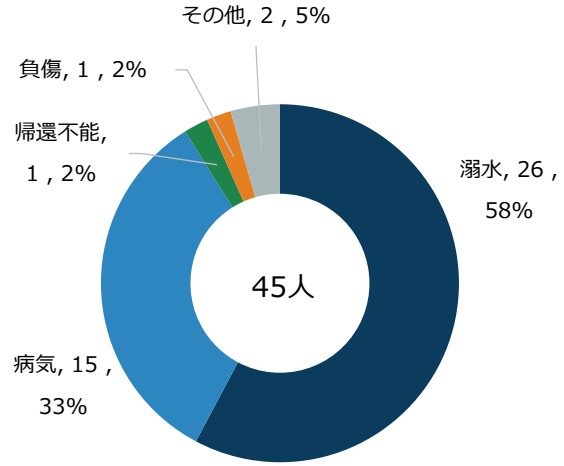
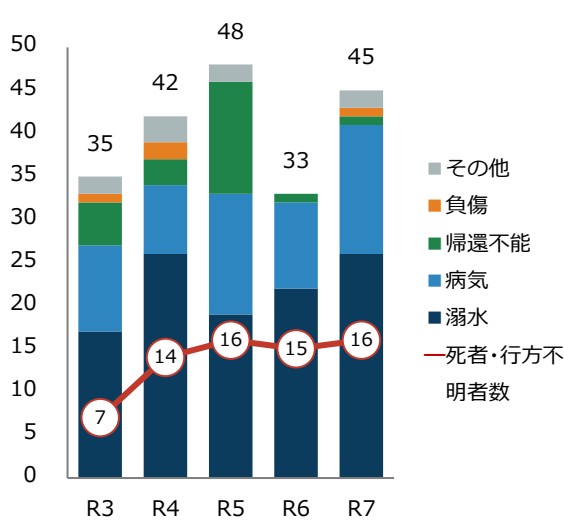
【インストラクター認定講習会での安全啓発】



⑤ スクーバダイビング中の事故防止対策

ア 傾向

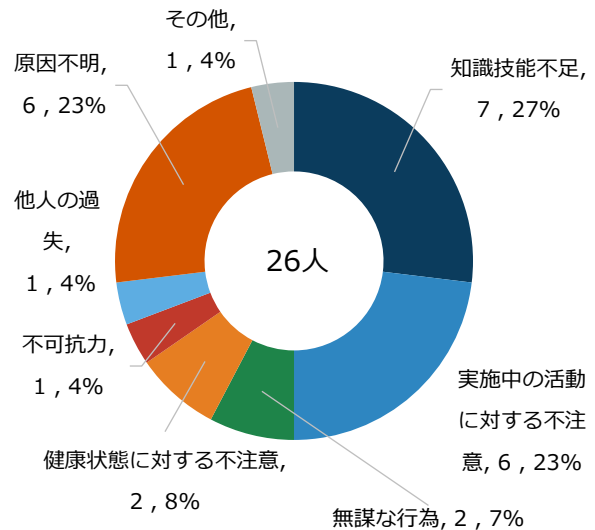
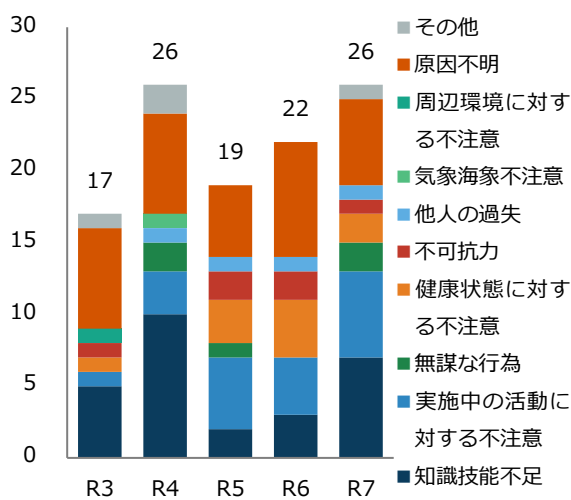
(ア) 令和7年の事故者数は45人で、このうち死者・行方不明者数は16人でした。事故者数及び死者・行方不明者数は、前年に比べ増加しました。事故内容別にみると、溺水26人(58%)が最も多く、次いで病気15人(33%)となっています。



【事故内容別の事故者数、死者・行方不明者数の推移 (単位：人)】

【令和7年内訳 (単位：人)】

(イ) 令和7年に発生したスクューバダイビング中の溺水(26人)を事故原因別にみると、知識技能不足7人(27%)が最も多く、次いで実施中の活動に対する不注意6人(23%)となっています。(原因不明を除く)

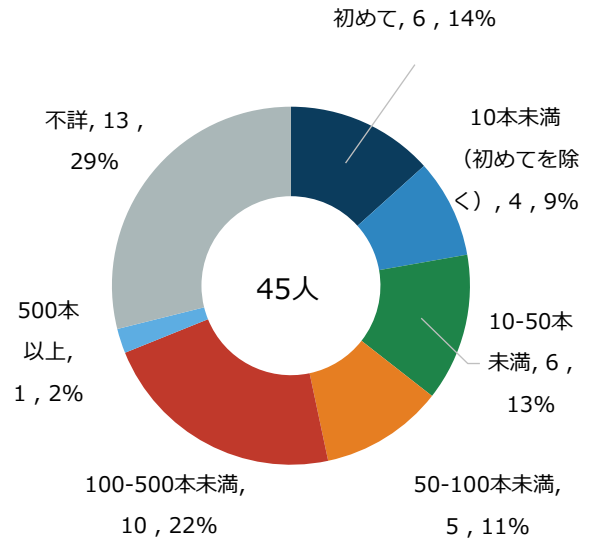
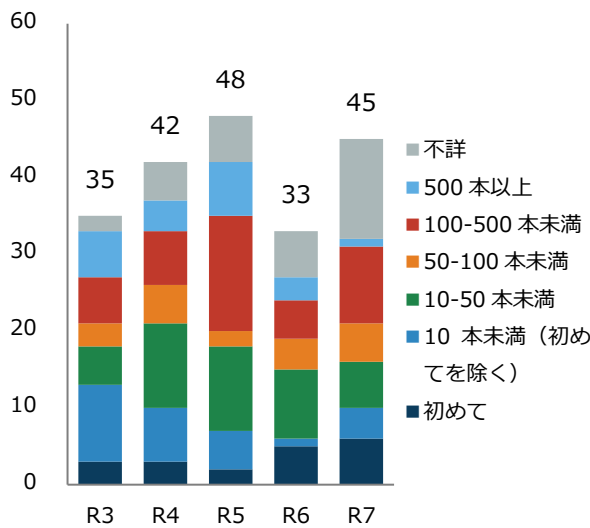


【事故原因別(溺水)の事故者数の推移 (単位：人)】

【令和7年内訳 (単位：人)】

第1章 船舶事故及び人身事故の現況と事故防止対策

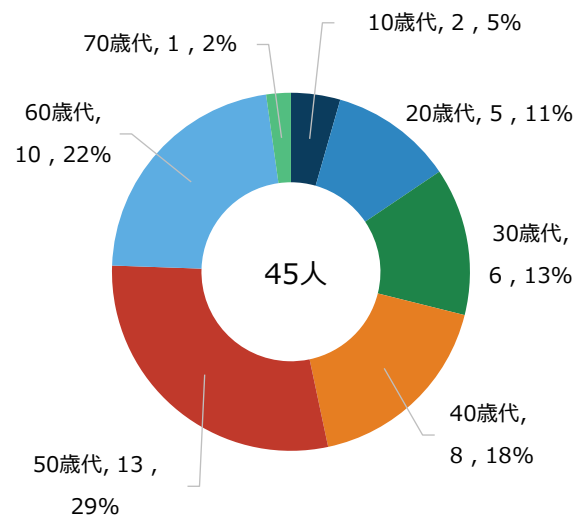
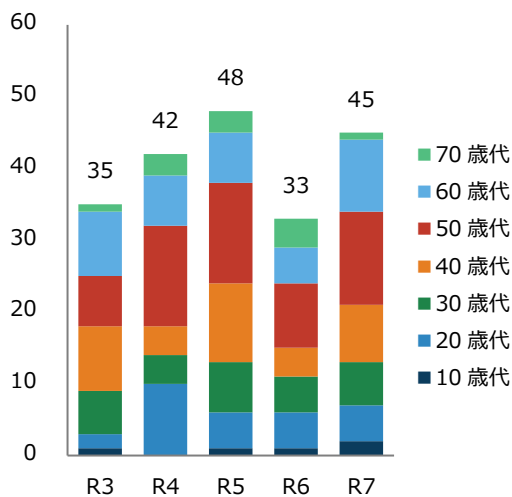
(ウ) 令和7年の事故者(45人)を潜水経験(本数)別にみると、「100~500本未満」10人(22%)が最も多く、次いで「初めて」及び「10本~50本未満」各6人(各13%)となっています。



【潜水経験別の事故者数の推移 (単位: 人)】

【令和7年内訳 (単位: 人)】

(エ) 令和7年の事故者(45人)を年齢層別にみると、50歳代13人(29%)が最も多く、次いで60歳代10人(22%)、40歳代8人(18%)となっています。



【年齢層別の事故者数の推移 (単位: 人)】

【令和7年内訳 (単位: 人)】

## イ 事故事例

### 事例1：溺水～知識技能不足～

事故者はインストラクターと体験ダイビング中、インストラクターの腕を強くつかみました。インストラクターは事故者のマスクに水が入っていることを確認し、マスククリアを指示するも事故者はできない旨の意思表示があったため、事故者を海面まで浮上させようとしたところ、事故者は海中で意識を失いました。

浮上後の救命措置により、事故者の意識は回復しました。

### 事例2：病気（減圧症）～知識・技能不足～

事故者はインストラクターなしでダイビングを行っていたところ、事故者は浮上し始めました。バディーにより急浮上は避けられたものの、事故者はパニック状態になり、バディーにより陸上のエントリー位置まで救助されたのち病院に搬送され、減圧症と診断されました。調査の結果、事故者はドライスーツのエア調整がうまくいかず、足側に空気がたまり海面まで急浮上したことがわかりました。

## ウ 対策

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

海上保安庁では、インストラクターやツアーガイドが所属するダイビングショップ等の事業者に対する安全啓発をはじめ、ダイバーに対して関係団体と協力して安全講習会などの安全啓発を実施することで事故防止を図っています。

【ダイビング協会に対する安全啓発】



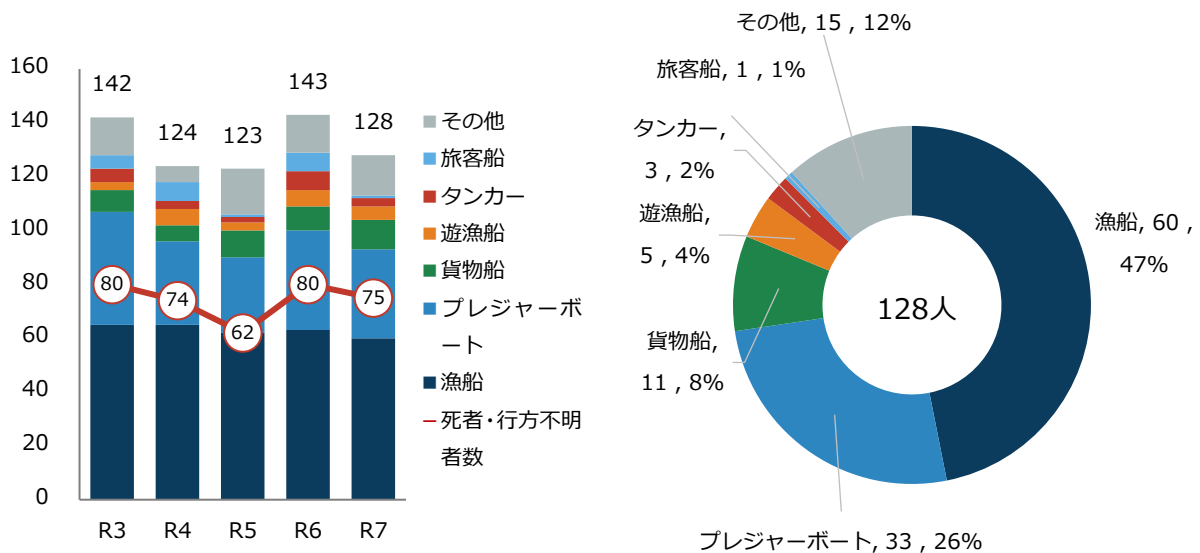
【ダイビング事業者に対する安全啓発】



(2) 船舶事故以外の乗船中の事故（船舶からの海中転落）の事故防止対策

ア 傾向

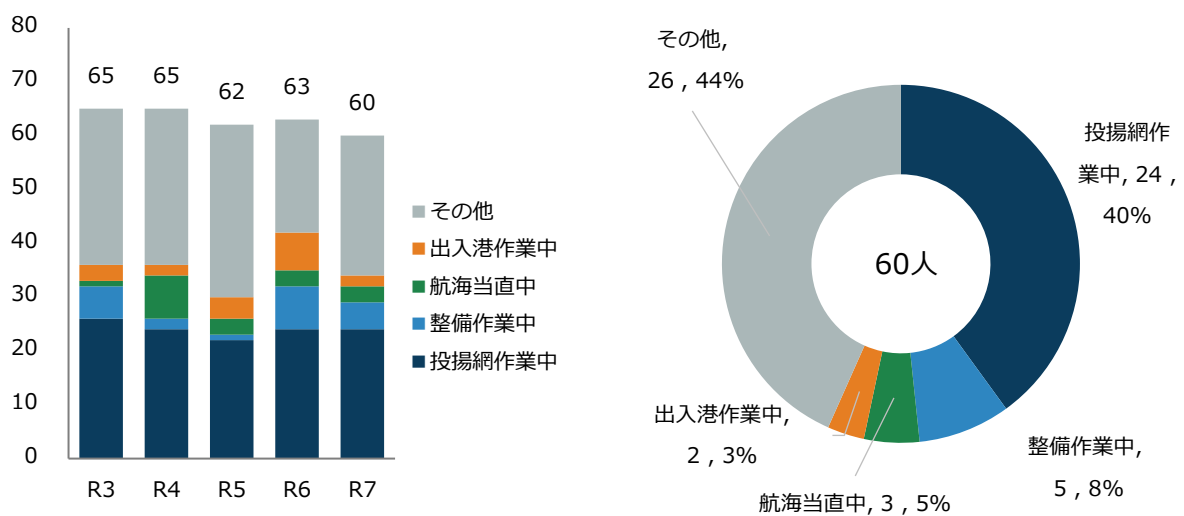
(ア) 令和7年の事故者数は128人で、このうち、死者・行方不明者数は75人でした。事故者数及び死者・行方不明者数は、前年に比べ減少しました。船舶種類別にみると、漁船60人(47%)が最も多く、次いでプレジャーボート33人(26%)となっています。



【船舶種類別の事故者数（海中転落）の推移 (単位：人)】

【令和7年内訳 (単位：人)】

(イ) 令和7年の漁船からの海中転落者の海中転落時の状況をみると、投揚網作業中24人(40%)が最も多く、次いで整備作業中5人(8%)となっています。



【漁船からの海中転落時の状況の推移 (単位：人)】

【令和7年内訳 (単位：人)】

## ウ 事事故例

### 事例1：海中転落～投揚網作業中～

事故者は家族にタコ漁に行く旨伝え、1人で漁に出ました。翌日になっても事故者が帰ってこないことから、捜索が実施された結果、事故者の漁船から海中のタコ壺を繋ぐロープに絡まった状態の事故者が海中で発見され、死亡が確認されました。

事故者はライフジャケットを着用していたものの、ロープが絡まり浮上できませんでした。

### 事例2：海中転落～投揚網作業中～

事故者は3人乗りの漁船で船びき網漁の漁網を海中に入れる際、漁網に取り付けていた引き込み用のロープが足に絡まり海中転落し、救助後に死亡が確認されました。

事故者は本人のタイミングで網入れを開始した後、漁網に取り付けたロープが絡まるような所に自らの足を踏み入っていたことがわかりました。

## 第1章 船舶事故及び人身事故の現況と事故防止対策

### Ⅱ 対策

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

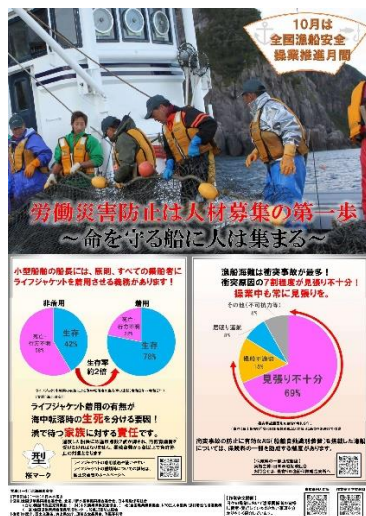
操業中の事故を減らすためには、漁業者自身が作業の危険性とその安全対策を把握した上で作業を行うことが重要です。

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

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

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

【令和7年全国漁船安全操業月間ポスター】



【LGL とのライフジャケット着用推進活動】



### 第3節 その他の事故防止対策

#### 1 海の安全情報（沿岸域情報提供システム）

海上保安庁では、海難を防止することを目的として、プレジャーボートや漁船等の操縦者、海水浴や釣り等のマリンレジャー愛好者等に対して、ミサイル発射や港内における避難勧告等に関する緊急情報、海上工事や海上行事等に関する海上安全情報、気象庁が発表する気象警報・注意報、全国各地の132箇所の灯台等で観測した気象現況（風向、風速、気圧及び波高<sup>※1</sup>）、海上模様が把握できるライブカメラ映像等を「海の安全情報」としてパソコン及びスマートフォンで提供しており、緊急情報、気象警報・注意報及び気象現況については、事前に登録されたメールアドレスに配信するサービスを提供しています。

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

#### 海の安全情報で提供している様々な情報

##### 1 緊急情報

海上保安庁が発表する緊急情報をリアルタイムに提供しています。

##### 【提供情報】

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

##### 2 海上安全情報

海上工事・海上行事等による交通規制情報等を提供しています

##### 3 気象警報・注意報等

気象庁が発表する気象警報・注意報等をリアルタイムに提供しています。

##### 【提供情報】

特別警報、気象警報・注意報、津波警報・注意報、地方海上警報、竜巻注意情報

##### 4 気象現況

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

##### 5 ライブカメラ

航路標識等に設置したライブカメラの動画・画像を提供しています。



広域緊急情報



海難の発生



海上工事



気象警報・注意報



気象現況



ライブカメラ

ホームページ  
電子メール



テレホンサービス  
(気象現況のみ)



海の安全情報（沿岸域情報提供システム）

パソコンやスマートフォン、携帯電話から、簡単にアクセスできます。

海の安全情報 で 検索

パソコン用サイト	スマートフォン用サイト	携帯電話用サイト	緊急情報配信サービス
 <p>https://www6.kaiho.mlit.go.jp/</p>	 <p>https://www6.kaiho.mlit.go.jp/sp/index.html</p>	 <p>https://www6.kaiho.mlit.go.jp/m/index.html</p>	 <p>https://www7.kaiho.mlit.go.jp/micsmail/reg/broadband.html</p>

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

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

## 2 ウォーターセーフティガイドの充実強化

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

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

令和7年には、ウォーターセーフティガイド「釣り編」の関係団体等との意見交換会を開催、最低限必要な装備品としてのライフジャケットや防水ケース入りスマートフォン、釣り場に適した履物の重要性について確認し、防波堤や磯場、岸壁など各釣り場の特徴や注意点に加えて、釣りをを行う際のルール・マナーについても盛り込むべく議論、大幅な改修を行い、6月に公開しました。

【釣りの装備品】



【釣りをする際の行動について】



【ウォーターセーフティガイド釣り編】



### 3 外国人のマリンレジャーに伴う海浜事故防止

コロナ禍以降の新たな傾向として、外国人のマリンレジャーに伴う海浜事故者数が増加傾向にあることから、海上保安庁では新たにウォーターセーフティガイドの英語版の公開や現場での事故防止活動等を実施しました。

#### (1) ウォーターセーフティガイド英語版の公開

海上保安庁にて運用するウォーターセーフティガイドについて、特に外国人の事故が多い「遊泳」と「スノーケリング」について英語版を公開しました。今後、更なる内容の充実に努めてまいります。

ウォーターセーフティガイド英語版



**SWIMMING**

Information on safe swimming practices and past accident cases.



**SNORKELING**

Information on safe snorkeling practices and past accident cases.



**FOREIGN LANGUAGE LEAFLETS**

Multilingual leaflets designed to help international visitors and foreign residents enjoy the ocean safely.



#### (2) ウォーターセーフティガイド外国語リーフレットの作成

ウォーターセーフティガイドの内容を広めるため、海上保安庁では、各国在日大使館等による翻訳協力を得て、計12言語の「ウォーターセーフティガイド外国語版リーフレット」を作成・配布しました。また、出入国在留管理庁等の関係省庁と連携し、SNSや各種窓口等で外国人の事故防止を呼びかけました。

【ウォーターセーフティガイド外国語版リーフレット】

【関係省庁との連携】



(3) 現場での事故防止

多くの外国人が利用するフェリーにおいて外国語による安全啓発アナウンスを行ったほか、海水浴場等で訪日外国人への安全啓発リーフレットの配布等を行いました。

【外国語による安全啓発アナウンス】



【外国人へのリーフレット配布】



4 海の安全推進アドバイザーについて

海上保安庁では、マリンレジャーの安全対策を推進するため、これらの技術的・専門的な知見を有する方を「海の安全推進アドバイザー」として委嘱し、マリンレジャーの実態や安全に関する助言を求めることで、海上保安官による効果的かつ効率的な海難防止に役立てることを目的としています。

令和7年12月18日には海の安全推進アドバイザーを招集して海の安全推進アドバイザー会議を開催し、各アクティビティの事故状況を共有するとともに、事故防止対策等について意見交換を実施しました。

 <p><b>カヌー担当</b> 内田 正洋 氏 (H28.11.29から委嘱)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・海洋ジャーナリスト</li> <li>・東京海洋大学非常勤講師</li> <li>・(公社)日本カヌー連盟公認指導員</li> </ul>	 <p><b>溺水防止担当</b> 石川 仁憲 氏 (H28.11.29から委嘱)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・(公財)日本ライフセービング協会 理事/救助救命本部長</li> <li>・中央大学研究開発機構教授</li> </ul>	 <p><b>機関故障防止担当</b> 野口 信雄 氏 (R7.4.1から委嘱)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ヤンマーパワーソリューション (株) 専任講師</li> </ul>	 <p><b>ボートフィッシング担当</b> 小野 信昭氏 (H29.12.8から委嘱)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・フィッシングライター</li> <li>・平塚フィッシングリーナ ミニボートクラブ会長</li> </ul>
 <p><b>SUP担当</b> 山口 浩也 氏 (R3.8.16から委嘱)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・(有)コアアウトフィッターズ代表取締役</li> <li>・(一社)日本セーフティボート協会 代表理事</li> </ul>	 <p><b>小型船舶事故鑑定担当</b> 新田 肇 氏 (R3.10.26から委嘱)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・(有)エヌ企画代表取締役 社長</li> <li>・(一社)日本パラオ青少年セーリングクラブ代表理事</li> </ul>	 <p><b>水上オートバイ担当</b> 田辺 晃 氏 (R4.7.5から委嘱)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・(一財)日本海洋レジャー安全・振興協会特定事業本部 参与</li> </ul>	 <p><b>スノーケリング担当</b> 高野 修 氏 (R7.12.19から委嘱)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・(一財)日本海洋レジャー安全・振興協会安全事業部長/主任研究員</li> </ul>

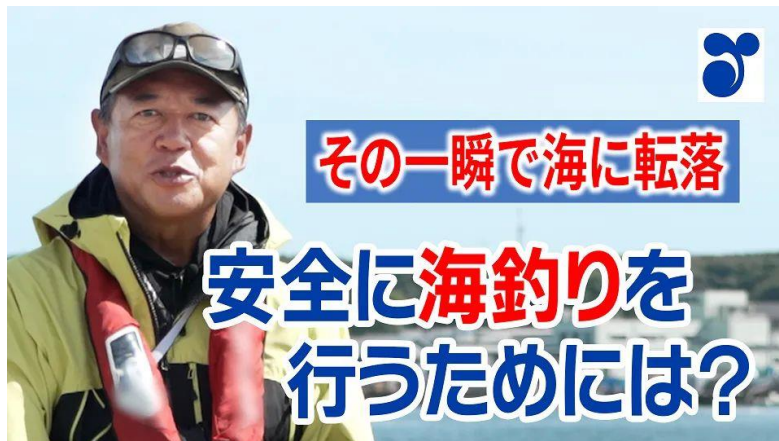
## 5 官民が連携した海難防止への取り組み

### (1) 内閣府及び海の安全推進アドバイザーとの連携

海上保安庁では、全国の釣り愛好家に、多発する釣り中の海中転落といった事故を「我が事」と捉えてもらうべく、内閣府及び海の安全推進アドバイザーと連携し、政府広報動画を制作しました。

動画は事故者インタビューから始まり、安全に釣りをを行う上での準備や釣り場での注意事項等について解説しています。

【政府広報動画】



### (2) 民間団体との連携

海上保安庁では、シーバードジャパン、小型船安全協会及び日本ライフセービング協会といった民間団体等と連携して合同パトロール等の海難防止活動を実施しているほか、同団体が主催する会議において海難防止に関する講演等を行うことで海難に関する情報共有を図りました。また、日本釣用品工業会と連携し、SNS や業界紙にて釣り中の事故防止に関する情報発信を行いました。

【シーバードジャパン拠点代表総会  
での講演】



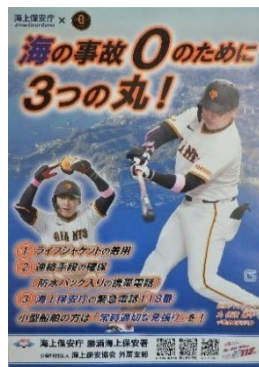
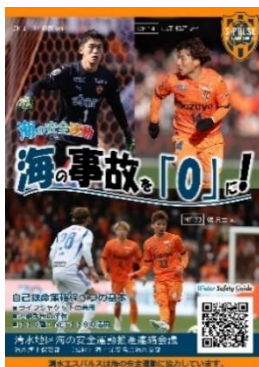
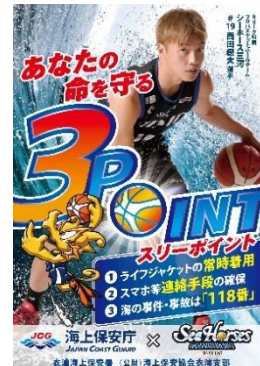
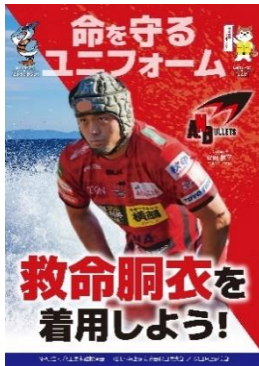
日本釣用品工業会と連携した安全推進



6 管区独自の海難防止活動

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

【企業との連携ポスターを用いた海難防止活動（一例）】



『沖縄で好きになった子が方言すぎてツラすぎる』  
©空えくみ/新潮社

【教育委員会を通じた学生に対する海難防止活動（一例）】

# 第1章 船舶事故及び人身事故の現況と事故防止対策



【デジタルサイネージを活用した海難防止活動（一例）】



## 7 SNSを活用した情報発信

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

### (1) XやInstagramを活用した情報発信

XやInstagramの海上保安庁公式アカウントにて、海の事故防止に有用な情報などを発信しています。

【Xでの発信】



【Instagramでの発信】



### (2) YouTubeを活用した安全啓発動画の発信

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

安全啓発動画の例として、海上保安庁のイメージキャラクター「うーみん」と一緒に遊泳や釣りの事故事例とその防止方法を紹介した動画や、安全啓発ソングを発信しています。

【YouTubeへの安全啓発動画の公開】



【うーみんと学ぶ】マリンレジャーの安全対策 | 遊泳・マリンセーフティソング「Play at the sea」【第六管区】  
釣り中の事故を防ごう!【第三管区】

海上保安庁チャンネル「海難防止・安全啓発」再生リスト



## 8 海上保安官の現場対応力の向上

近年、多様化・活発化するマリンレジャーの事故を防止するためには、現場で指導する海上保安官が各マリンレジャーの特性や潜在的リスクについて理解し、愛好者の目線に立った海難防止指導を行うことが重要です。

このため、現場で指導することとなる海上保安官を全国から招集し、各マリンレジャーの体験や講義を通して効果的な指導方法について学ぶマリンレジャー海難防止指導官養成研修を実施しています。

研修を修了した海上保安官は、マリンレジャー海難防止指導官として、海難防止活動に従事する現場の海上保安官に講習を行うことで、組織全体の能力向上を図っています。

### 【マリンレジャー海難防止指導官養成研修】



## 9 異常気象等時における海難防止対策

近年の台風等の異常気象が激甚化・頻発化する状況を踏まえ、さらなる事故防止対策の強化のため、令和3年7月に施行された海上交通安全法等の一部を改正する法律により、東京湾、伊勢湾及び大阪湾を含む瀬戸内海に、特に勢力の強い台風の接近が予想される場合などは、一定の大型船に対し、湾外等の安全な海域への避難を勧告することなどができるようになり、令和6年8月に台風7号が強い勢力で関東に接近した際には、東京湾では制度創設以降初めてとなる湾外避難・入湾回避勧告を発出し、同月に九州に接近・上陸した台風10号の対応においても、「瀬戸内海西部海域」を対象として同勧告を発出しました。

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

引き続き制度を適切に運用するなどして、海難防止対策に努めてまいります。

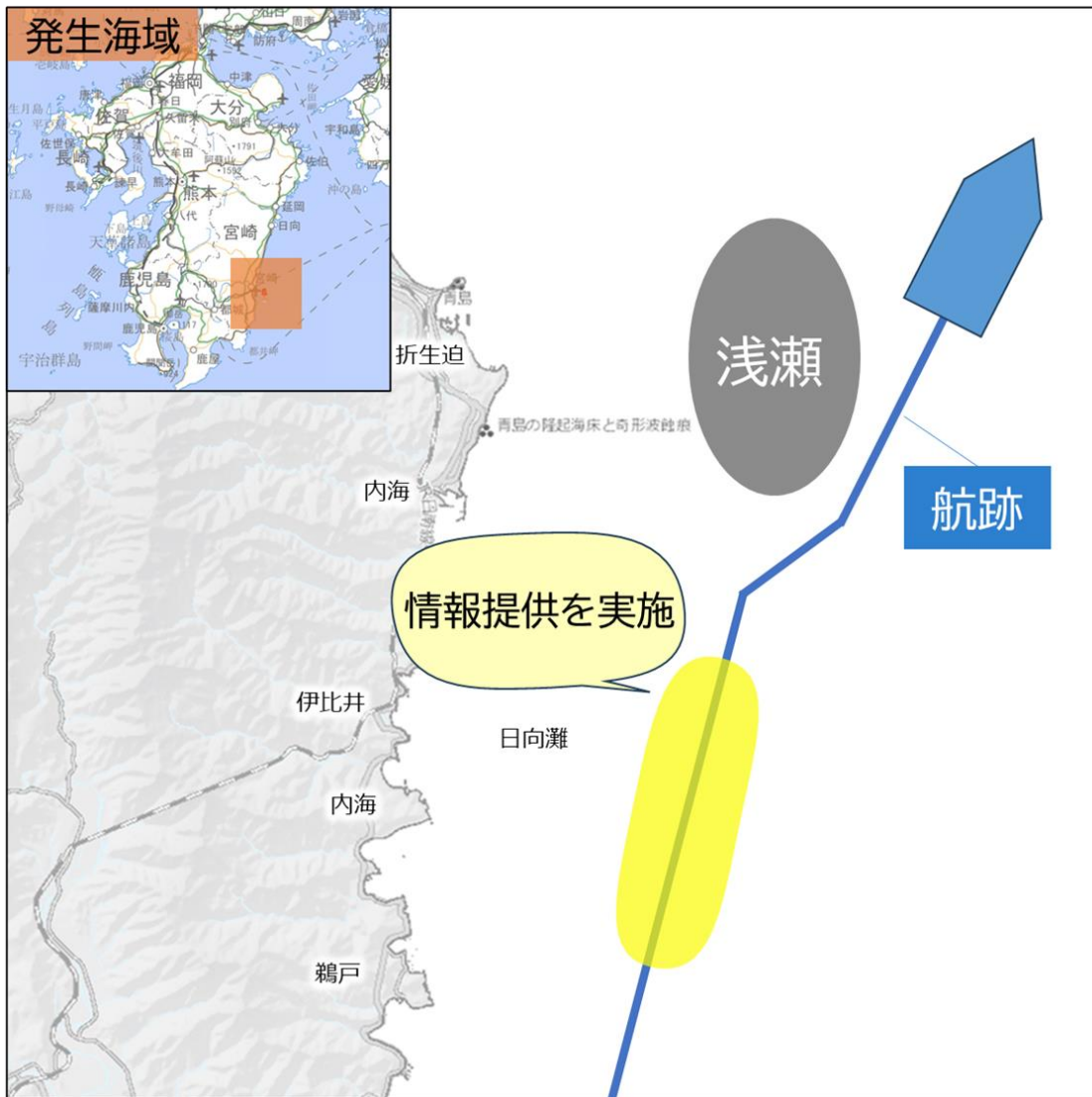
## 10 AIS を活用した航行支援システム

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

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

### AIS 運用官の情報提供により浅瀬への乗揚げ回避！

令和7年5月、第十管区海上保安本部のAIS運用官が、宮崎県宮崎市折生迫沖の浅瀬に接近する貨物船を認知したため、国際VHF無線電話を用いて、情報提供を実施しました。AIS運用官の情報提供により、同船は安全な海域向け針路を転じ、浅瀬への乗揚げを回避することができました。



## 第2章 救助状況及び救助・救急への取り組み

### 第1節 海難救助体制

#### 1 海難救助の特殊性と取り組み

##### (1) 海難救助の特殊性

海上で発生する海難への対応は、陸上の事故と比べ様々な違いがあります。

##### ①救助勢力の現場到着までの時間

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

##### ②海上における搜索の困難性

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

##### ③海上における救助の困難性

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

##### ④傷病者の重症化

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

##### ⑤現場から搬送先までの時間

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

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

## (2) 救助・救急活動の充実

### ①救助・救急体制

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

また、傷病者に対し、容態に応じた適切な処置を行えるよう、専門の資格を有する救急救命士<sup>※4</sup>を配置するとともに、平成31年4月1日から「救急員制度」を創設し、応急処置が実施できる救急員<sup>※5</sup>を配置するなど、救助・救急体制の充実強化を図っています。

- ※1 潜水士 転覆した船舶や沈没した船舶等に取り残された方の救出や、海上で行方不明となった方の潜水搜索等を任務としています。
- ※2 機動救難士 船上の傷病者や、海上で漂流する遭難者等をヘリコプターとの連携により迅速に救助することを主な任務としています。
- ※3 特殊救難隊 火災を起こした危険物積載船に取り残された方の救助や、荒天下で座礁船に取り残された方の救助等、高度な知識・技術を必要とする特殊海難に対応する海難救助のスペシャリストです。
- ※4 救急救命士 救急救命士法に基づき、医師の指示のもと救急救命処置を行うことができる者で、特殊救難隊及び機動救難士から指名されています。
- ※5 救急員 消防法施行規則に定める所定の講習等を修了し、傷病者に対して応急処置を行うことができる者で、特殊救難隊、機動救難士及び巡視船艇の潜水士から指名されています。

### ②海難情報の早期入手体制の強化

海上保安庁では、海上における事件・事故の緊急通報用電話番号「118番」を運用するとともに、携帯電話からの「118番」通報の際に、音声とあわせてGPS機能を「ON」にした携帯電話からの位置情報を受信することができる「緊急通報位置情報通知システム」を導入しています。また、聴覚や発話に障がいをもつ方を対象に、スマートフォンなどを使用した入力操作により海上保安庁への緊急時の通報が可能となる「NET118」というサービスも運用しています。

加えて、通報者がスマートフォンを使用し、現場の状況を映像でリアルタイムに伝えることができる機能等を有した「Live118」を運用しています。

さらに、世界中のどの海域からであっても衛星等を通じて救助を求めることができる「海上における遭難及び安全に関する世界的な制度（GMDSS）」に基づき、24時間体制で海難情報の受付を行っています。

### (3) 捜索能力の向上

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

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

また、気象条件、漂流目標の種類、捜索勢力等により、国際基準に基づいた捜索区域を自動で設定する「捜索区域設定支援プログラム」を開発し、より効率的かつ組織的な捜索活動を実施するため、当該プログラムを活用しております。

### (4) 救急能力の向上

海上保安庁では、海難等により生じた傷病者に対し、容態に応じた適切な処置を行えるよう、専門の資格を有する救急救命士を配置するとともに、平成31年4月1日から、「救急員制度」を創設し、応急処置が実施できる救急員を配置するなど救急能力の充実強化を図っています。また、全国各地の救急医療に精通した医師等により、救急救命士及び救急員が行う救急救命処置等の質を医学的・管理的観点から保障する、メディカルコントロール体制を強化することで、さらなる対応能力の向上を図っています。

#### 海に墜落した民間ヘリコプターから乗員を救助した事例

病院に向けて飛行していた民間ヘリコプター（乗員6名）が消息不明との通報が海上保安庁にありました。

海上保安庁では、直ちに巡視船艇、航空機及び機動救難士を出動させ捜索を開始したところ、巡視艇が海に墜落した民間ヘリコプターとその付近に漂流していた乗員を発見しました。その後、機動救難士が同乗するヘリコプター及び航空自衛隊と連携し、乗員全員を吊り上げ救助しました。

【発見時の状況】



【吊上げ状況】



【救助の状況】



航行不能となったヨットから乗組員を救助した事例

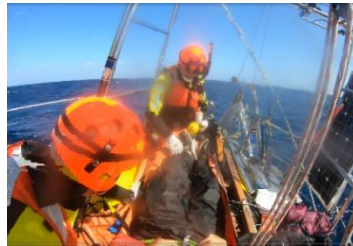
洋上を帆走中のヨットが大波を受け横転、航海計器が故障し航行不能となり、さらに、乗組員が頭を負傷したため、遭難警報が発信されました。

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

【ヘリコプターからの降下】



【密閉式担架への収容】



【密閉式担架の海面搬送】



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



座礁した漁船から乗組員を救助した事例

航行中の漁船（乗組員9人）が座礁したとの通報が海上保安庁にありました。

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

救助された乗組員全員の生命に別状ありませんでした。

【座礁した漁船】



【救助の状況】



【吊上げ状況】

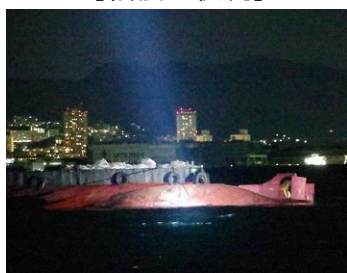


### 転覆した船舶から乗組員を救助した事例

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

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

【転覆の状況】



【船内における救助活動】



【救出の瞬間】



## 2 関係機関との協力体制

### (1) 国際的な救助協力体制

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

## (2) 関係機関及び民間救助組織との連携

我が国の広大な海で、多くの命を守るためには、日頃から自衛隊・警察・消防等の関係機関や民間救助組織と緊密に連携しておくことが重要です。特に、沿岸域で発生する海難に対しては、迅速で円滑な救助体制が確保できるように、全国各地の水難救済会救難所やライフセービングクラブをはじめとした民間救助組織との合同訓練等を通じ、連携・協力体制の充実に努めています。このほか、旅客船の衝突・座礁事故等が発生した場合を想定した訓練を関係機関と合同で行っています。

### 水難救済会との連携により漁船を救助した事例

2人乗りの漁船が浅瀬に乗揚げているとの通報が海上保安庁にありました。

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

漁船は現場に出動した水難救済会所属船により、最寄港まで曳航救助されました。

【曳航救助状況】



### 民間救助組織との合同訓練

海上保安庁では、全国各地の水難救済会救難所やライフセービングクラブをはじめとした民間救助組織との連携強化のため、溺者救助訓練等の合同訓練を定期的実施しています。

【水難救済会救難所との溺者救助訓練】



【ライフセービングクラブとの合同訓練】



官民連携救助アプリの開発/令和8年度より運用開始！

現在、海上保安庁では、当庁が認知した海難情報を民間救助団体に所属する救助員などのスマートフォンに通知し、現場の状況を共有できる「官民連携救助アプリ」を開発しています。

当庁が把握している年間約2,000件の船舶海難のうち、約9割は沿岸部で発生しており、当庁以外の関係機関による救助が約4割を占めていることから、一人でも多くの人命を救うためには、沿岸部に広く展開している民間救助団体などとの連携が必要不可欠です。

「官民連携救助アプリ」の主な機能としては、海難情報を文章や写真を用いてリアルタイムに共有する機能、海難派生場所や救助船の位置を地図に表示させる機能などがあり、従前の電話による対応に比べ、海難救助に際しての情報の正確性・迅速性の向上が期待されます。

令和7年度は、全国各地の民間救助団体などにご協力をいただき、実証試験・改修を重ねて参りました。令和8年4月1日からの正式運用を開始しました。

「官民連携救助アプリ」のインストール・新規登録は、民間救助団体等に所属されている方々に海上保安庁から直接依頼させていただきます。その際は、ぜひご協力よろしくお願ひ致します。

【リーフレット】

**官民連携救助アプリについて** JCG 海上保安庁

- 民間救助組織の皆様との連絡手段（アプリ）について
- 日ごろの海難救助対応へのご協力に感謝いたします。
- これまで海難救助への協力依頼は、保安部署から皆様へ電話で連絡していましたが、連絡をより迅速・簡潔に行って一人でも多くの方を救助するため、救助員の方々（アプリを事前登録した方のみ）のスマートフォンに一斉通知し、情報共有する『官民連携救助アプリ』を開発し、運用をはじめました。
- このアプリにより
  - ・ 海難発生位置、自船等の位置をスマホ上で確認
  - ・ メッセージや写真のやり取り
 といったことができます（イメージは、地図の見えるLine）。
- アプリ導入に際してのお願い事項
- 通信回線料は、導入される皆様の負担となります。
- 本アプリを通じて扱う情報は、**要救助者等の個人情報を含んでいる**ため、海難対応に関係ない方に伝達しないようお願いします。
- 海難通知の際、皆様のスマホの音量設定に関わらず、アプリ側の設定で**大きな音が鳴ることがあります**ので、予めご了承ください。

＜イメージ＞

導入・運用にご協力、お願いいたします！

JCGA

【実証訓練の様子】



【アプリのイメージ】



第2節 救助状況

1 人の救助

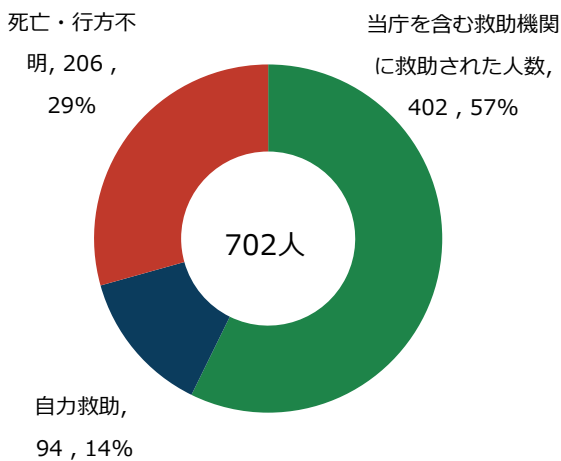
(1) 海浜事故

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

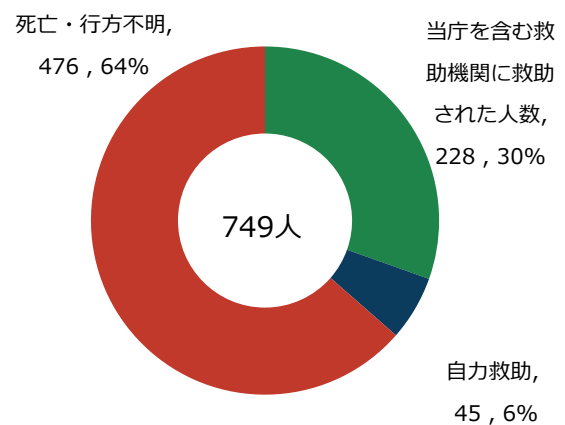
海浜事故のうち、令和7年の遊泳中の溺水、釣り中の海中転落等マリレジャーに伴う事故者は702人で、海上保安庁ではこのうち336人に対し巡視船艇等延べ234隻、航空機延べ60機を救助のため出動させ、また、他機関への救助手配等を行いました。この結果、事故者のうち、402人が海上保安庁を含む救助機関等により救助され、94人が自力救助、死者・行方不明者は206人でした。

一方、工事作業中の負傷、散歩中の海中転落等マリレジャー以外の事故者は749人で、海上保安庁ではこのうち321人に対し巡視船艇等延べ215隻、航空機延べ26機を救助のため出動させ、また、他機関への救助手配等を行いました。

この結果、事故者のうち、228人が海上保安庁を含む救助機関等により救助され、45人が自力救助、死者・行方不明者は476人でした。



【マリレジャーに伴う海浜事故の割合  
(令和7年) (単位:人)】



【マリレジャー以外の海浜事故の割合  
(令和7年) (単位:人)】

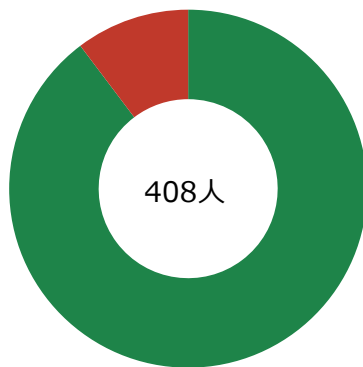
## (2) 船舶乗船中の事故

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

令和7年の船舶乗船中の事故者は1,180人でした。このうち、船舶事故に伴う乗船中の事故者は408人で、海上保安庁では巡視船艇等延べ249隻、航空機延べ57機を救助のため出動させ、また、他機関への救助手配等を行いました。この結果、366人が自力による救助や海上保安庁を含む救助機関等に救助され、死者・行方不明者は42人でした。

一方、船舶事故以外の事由により発生した乗船中の事故者は772人で、海上保安庁ではこのうち377人に対し巡視船艇等延べ373隻、航空機延べ182機を救助のため出動させ、また、他機関への救助手配等を行いました。この結果、606人が海上保安庁を含む救助機関等により救助され、死者・行方不明者は166人でした。

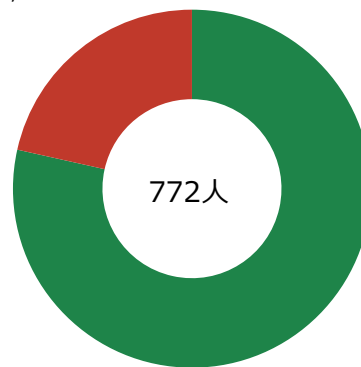
死亡・行方不明,  
42, 10%



当庁を含む救助機関に救助された人数 (自力救助含む), 366, 90%

【船舶事故に伴う乗船者の事故の割合  
(令和7年) (単位:人)】

死亡・行方不明,  
166, 22%



当庁を含む救助機関に救助された人数 (自力救助含む), 606, 78%

【船舶事故に伴う乗船者の事故の割合  
(令和7年) (単位:人)】

## 2 船体の救助

令和7年の船舶事故隻数は1,711隻で、海上保安庁ではこのうち1,125隻に対し、巡視船艇等延べ1,431隻、航空機延べ154機を救助のため出動させ、また、他機関への救助手配等を行いました。

全船舶事故のうち救助を必要としなかった不要救助船舶が313隻、救助を必要とした要救助船舶は1,398隻であり、要救助船舶の中で自力入港した238隻を除いた1,160隻のうち1,010隻が海上保安庁を含む救助機関等により救助されました。

### 第3節 自己救命策の確保の推進

海での痛ましい事故を起こさないためには、「自己救命策3つの基本」が重要であるほか、「家族や友人・関係者への目的地等の連絡」も有効な自己救命策の一つです。

#### 【自己救命策3つの基本プラス1】

- ① ライフジャケットの常時着用
  - ② 防水パック入り携帯電話等の連絡手段の確保
  - ③ 118番・NET118の活用
- + 家族や友人・関係者への目的地等の連絡

そのほか、

- ・ 船舶からの海中転落時に自力で乗船ができるよう「縄梯子の設定」
- ・ もしもの場合に仲間の船やマリナーの救助艇等の救助体制を事前に確保しておく「救助支援者の確保」
- ・ 自船の位置を他者へ知らせる「捜索・救助における AIS の有効活用」

も自己救命策として重要です。

海上保安庁では、海を利用する人が自らの命を守るためのこれらの方策について、地方公共団体、水産関係団体、教育機関等と連携・協力した講習会や、沿岸域の巡回時のみならず、メディア等様々な手段を通じて周知・啓発活動を行っています。

#### 1 ライフジャケットの常時着用

##### (1) 令和7年の船舶からの海中転落者<sup>※</sup>及びライフジャケットの着用状況

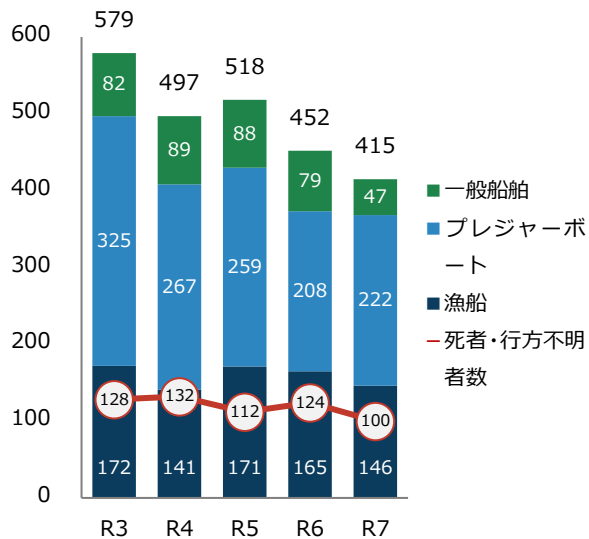
令和7年の船舶からの海中転落者415人のうち、死者・行方不明者は100人で、その内訳は、漁船が54人で最も多く、次いでプレジャーボート等（プレジャーボート及び遊漁船）が31人でした。過去5年間（令和3年から令和7年）の死者・行方不明者の推移でも、漁船が最も多くなっています。

なお、令和7年の20トン未満の船舶からの海中転落による死者・行方不明者は84人であり、船舶からの海中転落者による死者・行方不明者全体の84%を占め、中でも、漁船が50人で最も多くなっています。

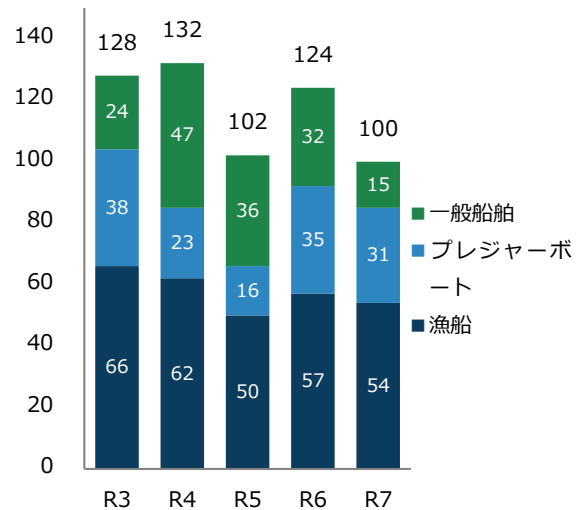
また、漁船からの海中転落による死者・行方不明者（54人）のうち1人乗り漁船によるものは35人で、漁船からの海中転落による死者・行方不明者の65%を占めています。

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

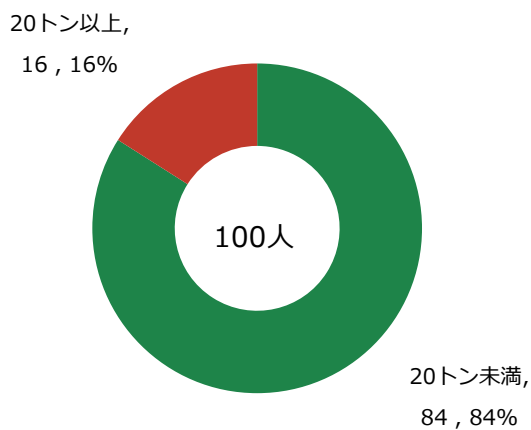
## 第2章 救助状況及び救助・救急への取り組み



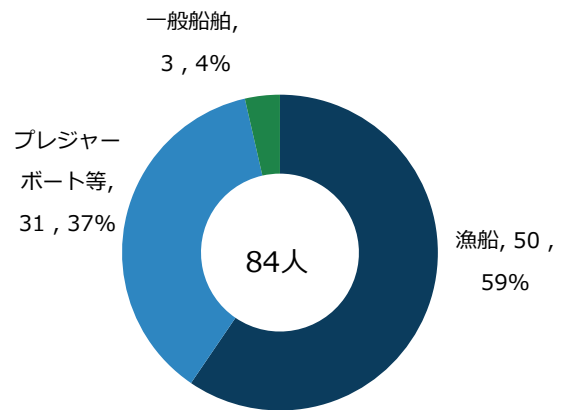
【海中転落者の推移（単位：人）】



【海中転落による死者・行方不明者の推移（単位：人）】

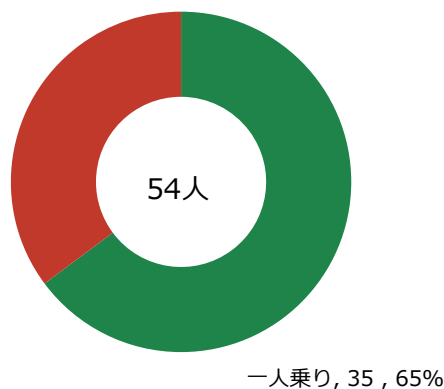


【海中転落による死者・行方不明者の割合（トン階別 令和7年）（単位：人）】



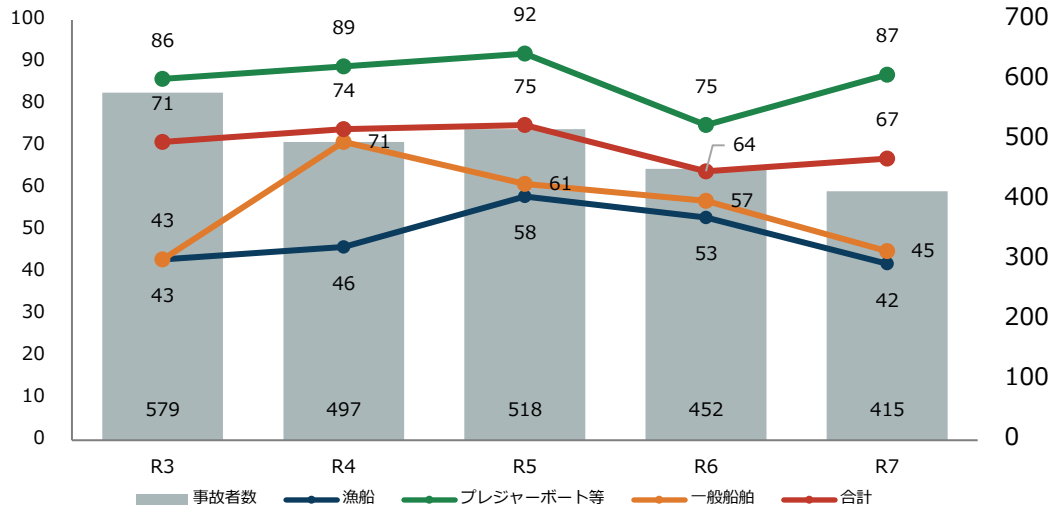
【海中転落による死者・行方不明者の割合（20トン未満 船舶種類別 令和7年）（単位：人）】

一人乗り以外, 19, 35%



【漁船からの海中転落による死者・行方不明者のうち1人乗りが占める割合（令和7年）】

船舶からの海中転落者のライフジャケット着用率は令和7年では67%で、過去5年間（令和3年から令和7年）の平均では70%となっています。このうち、令和7年は、漁船の着用率が42%と最も低く、過去5年間（令和3年から令和7年）の平均でも漁船の着用率が51%と最も低くなっています。



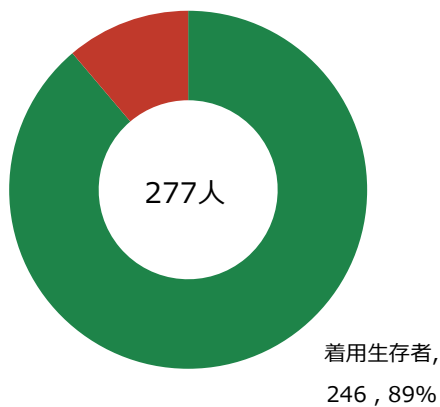
※プレジャーボート等とはプレジャーボートと遊漁船をいいます。

【海中転落者 ライフジャケット着用率の推移】

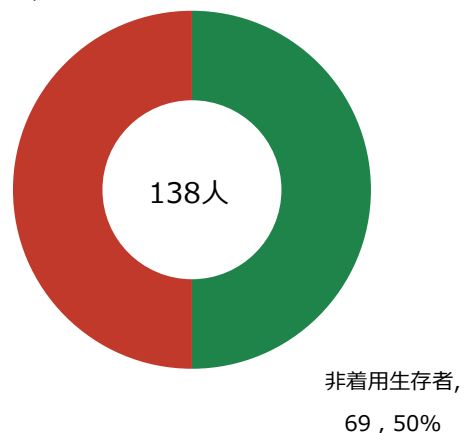
船舶からの海中転落者のライフジャケット着用・非着用別による死者・行方不明者の割合は、令和7年は着用者11%、非着用者50%です。これを過去5年間（令和3年から令和7年）で見ると、着用者で13%、非着用者で51%となっています。

非着用者の死亡率は着用者に比べ高くなっていることから、ライフジャケット着用の有無が、海中転落した場合の生死を分ける大きな要因となっています。

着用死者・行方不明者,  
31, 11%



非着用死者・行方不明者,  
69, 50%

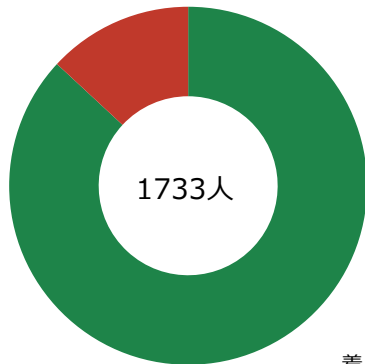


【ライフジャケット着用の海中転落者の死者・行方不明者の割合（令和7年）】

【ライフジャケット非着用の海中転落者の死者・行方不明者の割合（令和7年）】

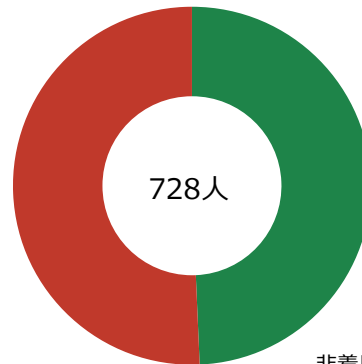
## 第2章 救助状況及び救助・救急への取り組み

着用死者・行方不明者,  
227, 13%



着用生存者,  
1,506, 87%

非着用死者・行方不明者,  
369, 51%



非着用生存者,  
359, 49%

【ライフジャケット着用の海中転落者の死者・  
行方不明者の割合（令和3～7年）】

【ライフジャケット非着用の海中転落者の死者・  
行方不明者の割合（令和3～7年）】

なお、第1章2節2（1）①ア（P.48）に記載されている、釣り中の事故傾向からも、海中転落時のライフジャケット着用の有効性がわかります。

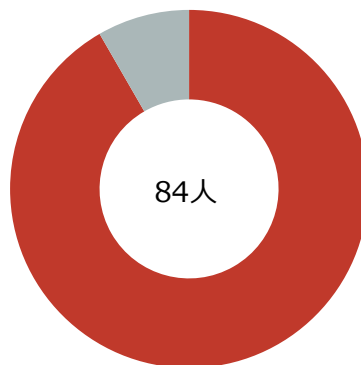
### （2）ライフジャケットの適切な着用について

ライフジャケットを着用していたにもかかわらず、海中転落して死亡した事故の中には、膨張式のライフジャケットの保守・点検が適切でなかったと判断されるものや、ライフジャケットが正しく装着されていなかったと考えられる事例があります。

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

過去5年間のライフジャケット着用死者・行方不明者227人のうち、死因が判明している死者は84人で、そのうち77人の死因は溺死となっています。

その他（疾患等）,  
7, 8%



溺死, 77, 92%

【ライフジャケットを着用した死者の死因（死因不明を除く）（令和3～7年）】

① 膨張式のライフジャケットの保守・点検

膨張式のライフジャケットが膨張しなかった事例

航行中のヨットから乗船者1人が海中転落し、それを見ていた1人が救助のため船上から海へ飛び込みましたが救助できず、2人とも漂流する事故が発生しました。

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

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

膨張しなかったライフジャケットを調べたところ、ライフジャケットを膨張させるためのガスボンベが使用済みの状態（封板に穴が開いて充気ガスが無い状態）でした。



海上保安庁では、例年同種事案が発生しているため、関係省庁のみならず、ライフジャケット製造事業者とも連携し、「ライフジャケットの常時着用に併せたライフジャケットの事前点検・保守の重要性を広く周知する」など、同種事案発生 of 未然防止に向けた取り組みを推進しています。



② ライフジャケットの正しい装着等について

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

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

「十分な浮力を確保」するためには、通常のライフジャケットの保守・点検に加え、装着前に破損がないか、膨張式のライフジャケットであれば、膨張用ポンベが正しく取り付けられているか、使用済みでないか、ポンベと水感知センサーが交換時期を過ぎていないか、気室布・膨張装置を作動させる手動レバー等に異常がないか、気室が膨らんでいないか（気室が膨らんでいる場合、ポンベ作動後に過膨張状態となり、気室が破裂するおそれがあります。）を確認したうえで装着する必要があります。

ライフジャケット着用例

【ベルトをしっかり締めた状態】



【ベルトが緩い状態】



## ライフジャケットの適切な着用が功を奏した事例

釣り場へ向かおうと岩場を1人で移動していたところ、波にさらわれ海中転落する事故が発生しました。

要救助者は、海中転落後に携帯電話の電波不感地帯である沖合方向へ流されましたが、電波が微弱ながらも入ったタイミングを見計らい、118番通報しました。

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

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

要救助者は、低体温症等により入院しましたが、命に別状はありませんでした。

【救助を待つ要救助者】



【救助状況】



【吊上げ状況】



## 2 防水パック入り携帯電話等の連絡手段の確保

海難に遭遇した際は、救助機関等に早期に通報し救助を求めることが重要です。

連絡手段として携帯電話を持っていたとしても、海水に浸かって使用不能となったり、防水機能付きであっても海中に落としてしまったりする事例が多く発生しています。

このような状況にならないように、水辺や海上で活動するときは、携帯電話はストラップ付防水パックに入れて携行し、もしもの時の連絡手段をしっかりと確保しておくことが大切です。

〔参考事例〕 沖合に流された釣り人が、食品保存用の密封できる袋に入れた携帯電話を使用して家族へ連絡し、通報を受けた海上保安庁が救助したという事例もあります。

### 防水パック入り携帯電話の携行が功を奏した事例

1人乗りのミニボートに乗って釣りをしていたところ、座っていた椅子が壊れてバランスを崩し、海中に転落する事故が発生しました。

要救助者はライフジャケットを着用しており、ミニボートにつかまりながら、防水パック入り携帯電話で警察に通報しました。

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

要救助者は、巡視艇により救助され、目立った外傷等はありませんでした。

【救助の状況】



【救助後のミニボート】



### 3 118番・NET118の活用

#### (1) 携帯電話のGPS機能「ON」

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

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

#### 携帯電話のGPS機能「ON」が功を奏した事例

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

5人はライフジャケットを着用していたため、転覆したプレジャーボートの船底に自力で這い上がり、1人が携帯電話のGPS機能を「ON」にした状態で118番通報しました。

海上保安庁では、緊急通報位置情報通知システムにより通報者の正確な位置を特定し、直ちに巡視艇とヘリコプターを出動させ、先着した巡視艇と付近を航行中で事故に気が付いたプレジャーボートにより5人全員を救助しました。

救助された5人には、怪我等はありませんでした。

【転覆船上の要救助者】



【陸揚げ後の転覆船】



(2) NET118の利用促進

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



NET118・電話リレーサービス<sup>※</sup>を活用した事例

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

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

## ※電話リレーサービス

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

【救助状況】



【エンジントラブルの水上オートバイ】



#### 4 家族や友人・関係者への目的地等の連絡

海上保安庁が認知している死亡・行方不明事故の原因の多くは海中転落であり、その死因の殆どが溺水です。多くは、遭難者が単独行動中に漁船や岸壁等から海中転落しており、事故の目撃者がいないことが特徴です。

海上は陸上とは異なり、潮流や風の影響で漂流中の人や船舶が常に移動するため、遭難者がしばらく家に帰ってこないことに家族や友人等が気づき、事故の可能性を海上保安庁等に通報しても、事故発生後から相当な時間（中には数日）が経過しており、発見が難しくなります。

このような場合に備えて、可能な限り複数の仲間（付近に人がいる状態）での行動や家族、職場、友人等に行き先や帰宅時刻を伝え、さらに、定期的に連絡することを約束しておくことで、万が一事故に遭遇した場合も、周囲が早期に異常に気が付き、海上保安庁等への通報も早まり、速やかな搜索救助活動につながります。

#### 定時連絡や行き先・帰宅時間の連絡が必要であったと考えられる事例

午前中に出港した1人乗りの漁船が帰港しないとの通報が海上保安庁にありました。

海上保安庁では、直ちに巡視艇及び機動救難士が同乗するヘリコプターを出動させて搜索を行い、燃料欠乏により漂流中の漁船と船内にいた遭難者を発見し、救助しました。

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

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

【遭難者発見時の状況】



【曳航救助状況】



## 5 その他の有効な自己救命策

### (1) 縄梯子の設置

船舶からの海中転落者が、ライフジャケットを正しく着用して浮力を確保できたとしても、甲板や外板上部まで手が届かず、船上に戻ることができない場合が考えられます。

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

これを避けるため、船上から常に縄梯子を垂らしておけば、海中転落した際に縄梯子につかまり、速やかに救助機関へ通報することが可能となり、体力が消耗した状態でも、甲板へ上がることも可能となるため、有効な自己救命策の一つとなります。

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

【縄梯子の設置例】



【縄梯子の設置例】



【縄梯子設置に関する講習会】



#### 縄梯子の設置が功を奏した事例

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

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

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

## (2) 救助支援者の確保

プレジャーボートの事故で最も多いのが、機関故障等の運航不能であり、その後、潮流や風の影響により転覆や乗揚等人命に関わる事故に発展することもあります。

これを避けるため、仲間の船やマリナーの救助艇等、救助支援者による救助体制をあらかじめ確保しておくことも、重要な自己救命策の一つです。



## (3) 捜索・救助における AIS の有効活用

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

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

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

簡易型 AIS の位置情報が功を奏した事例（乗揚げ漁船）

毎朝、無線にて定時連絡をしている漁船（総トン数14トン、乗組員5人）と前日の定時連絡を最後に連絡が取れないとの通報が海上保安庁にありました。

海上保安庁では、直ちに飛行機と巡視船を出動させるとともに、漁船が簡易型 AIS を搭載していたため、AIS の位置情報が途絶えた位置を早期に割出し、航空機が重点的に搜索した結果、前日の定時連絡の位置から約140km離れた岩場に乗揚げた漁船と乗組員を発見しました。

その後、巡視船の搭載艇により乗組員全員を救助し、救助された5人に怪我等はありませんでした。

【乗揚げ場所】



【乗揚げ後に大破した漁船】



簡易型 AIS の位置情報が功を奏した事例（乗揚げ漁船）

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

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

【乗揚げ漁船】



【乗揚げ後に大破した状況】

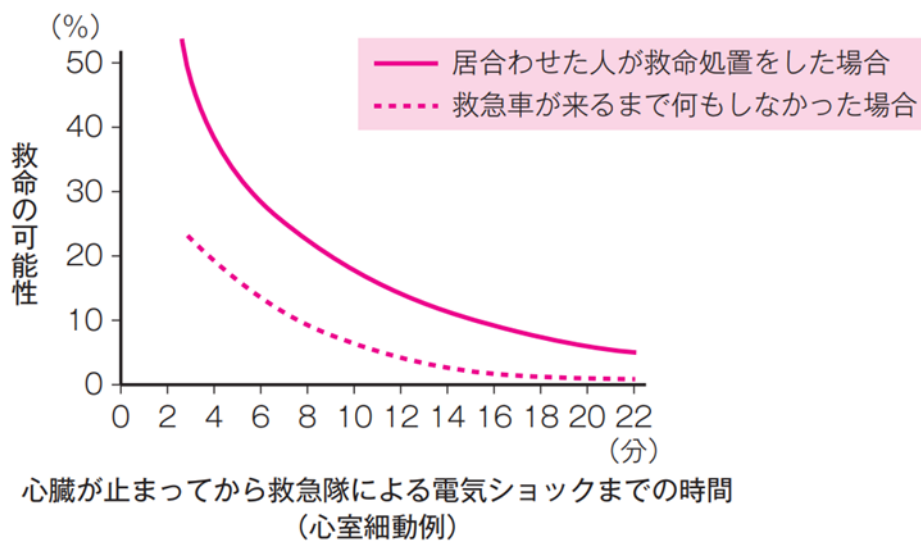


## 第4節 自力救助・救助処置の推進

### (1) 適切な一次救命処置

心肺停止（心臓と呼吸が止まる）してから時間の経過とともに救命の可能性は急激に低下することとなりますが、救助機関を待つ間にバイスタンダー（現場に居合わせた方）が救命処置を行うと救命の可能性が2倍程度保たれるといわれています。

海浜事故等に伴う溺水により心肺停止又はこれに近い状態に陥っている要救助者が発生した場合、その要救助者に対していかに早く一次救命処置（心肺蘇生法、AED（Automated External Defibrillator：自動体外式除細動器）等）を行うかが、その要救助者の生死に大きく影響することとなるため、バイスタンダーが、医師や救急救命士等の到着をただ待つのではなく、到着するまでの間、要救助者に対して適切な一次救命処置を行うことで、大切な仲間やご家族等の命を守ることにもつながります。



### 救命の可能性と時間経過

救命の可能性は時間とともに低下しますが、救急隊の到着までの短時間であっても、現場で救命処置をすることで高くなります

出典：一般財団法人日本救急医療財団「改訂6版 救急蘇生法の指針2020（市民用）」

## 適切な一次救命処置が有効であった事例

友人2人でスノーケリングをしていたところ、付近に相方がいないことに気付き、周囲を探したところ、海中に沈んでいる相方を発見したため、付近の遊泳者に助けを求めました。

付近の遊泳者とライフセーバーは、速やかに要救助者を砂浜に引き揚げた後、現場に到着した海上保安官とライフセーバーにて、要救助者に対しAEDと心肺蘇生法による一次救命処置を行いました。

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

【心肺蘇生法等の処置】



【心肺蘇生法等の処置】



## (2) 体温の保持

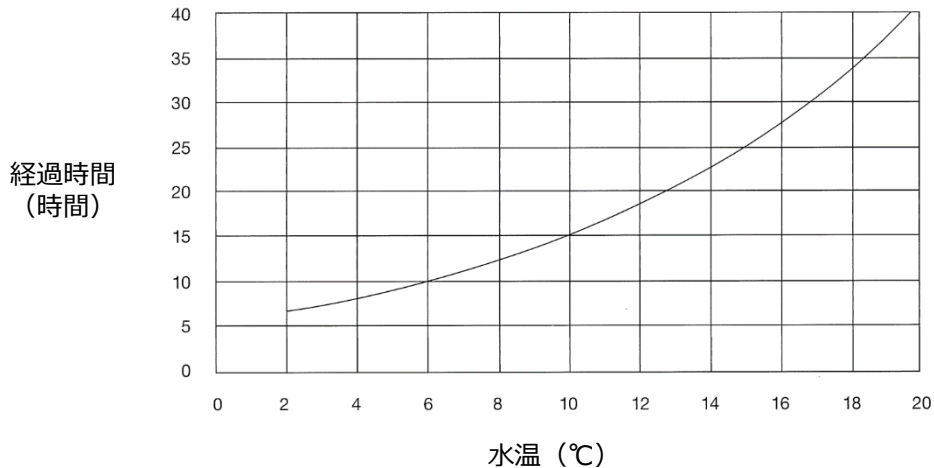
### ① 水温と生存率について

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

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

IMO（国際海事機関）とICAO（国際民間航空機関）が、航空と海上分野における搜索救助活動の更なる調和のための統一した合同マニュアルとして、国際航空海上搜索救助マニュアルが編集されており、IMOの海上安全委員会において採択されています。

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



(出典 : International Aeronautical and Maritime Search and Rescue Manual Volume II\_2022Edition)

【衣服を着ている者の生存時間の現実的な上限と水温との関係を示す図】

低体温症の海中転落者を救助した事例

初冬に1人乗りの漁船が転覆し、乗船者が海中転落する事故が発生しました。

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

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

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

要救助者は、搬送先にて入院しましたが、数日後に退院しました。

【転覆船上の要救助者】



【保温中の要救助者】



【ヘリコプターへの搭乗】



## 第2章 救助状況及び救助・救急への取り組み

### ② イマーシヨンスーツの活用について

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

イマーシヨンスーツの主な特徴は、スーツ単体又は必要な場合はライフジャケットと共に着用することで浮力が確保できる点と、顔を除く体の全体をスーツで覆う構造から、保温性を有している点です。正しく着用すれば冬季の寒冷海域において、万が一海難により海上に避難し、漂流して救助を待つ場合には、体温の保持に非常に有効です。

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

#### 低体温症の海中転落者を救助した事例

青森県沖を航行中の貨物船から浸水し船体が傾斜しているとの通報が海上保安庁にありました。その後、貨物船は、船体傾斜が大きくなり沈没しましたが、乗組員は海へ飛び込むなどして避難しました。

海上保安庁では、直ちに巡視船艇、ヘリコプターを出動させ、搜索・救助活動を実施し、乗組員10人のうち、イマーシヨンスーツを着用し海面を漂流していた7人を生存救助しました。（当時の気温0℃、海水温度13℃、長い人で約3時間漂流していました。）

#### 【イマーシヨンスーツ】

※右事例とは無関係です。



#### 【イマーシヨンスーツを着用し、集団で漂流】



#### 【その他のイマーシヨンスーツを活用した救助状況】







# 資料編



# 海難の発生と救助の状況

※海上保安庁「海の安全情報」サイトでは本資料の PDF 形式ファイルのほか、船舶事故・人身事故の CSV 形式ファイルを掲載しております。



## 令和7年における海難の発生と救助の状況 目次

### < 船舶事故発生状況 >

第 I - 1 図	船舶事故及び死者・行方不明者発生数	(1)
第 I - 2 図	船舶事故種類別発生隻数	(1)
第 I - 3 図①	船舶事故種類別発生隻数	(2)
第 I - 3 図②	運航不能の詳細別発生隻数	(2)
第 I - 4 図	船舶事故原因別発生隻数	(3)
第 I - 5 図	船舶事故距岸別発生隻数	(3)
第 I - 6 図	船舶種類別の死傷者を伴う発生隻数	(4)
第 I - 7 図	船舶種類別の死傷者発生数	(4)
第 I - 8 図	船舶事故種類別の死傷者を伴う発生隻数	(5)
第 I - 9 図	船舶事故種類別の死傷者発生数	(5)
第 I - 10 図	船舶事故原因別の死傷者を伴う発生隻数	(6)
第 I - 11 図	船舶事故原因別の死傷者発生数	(6)
第 I - 12 図	船舶種類別の死者・行方不明者を伴う発生隻数	(7)
第 I - 13 図	船舶種類別の死者・行方不明者発生数	(7)
第 I - 14 図	船舶事故種類別の死者・行方不明者を伴う発生隻数	(8)
第 I - 15 図	船舶事故種類別の死者・行方不明者発生数	(8)
第 I - 16 図	船舶事故原因別の死者・行方不明者を伴う発生隻数	(9)
第 I - 17 図	船舶事故原因別の死者・行方不明者発生数	(9)
第 I - 18 図①	プレジャーボートの船舶事故種類別発生隻数	(10)
第 I - 18 図②	プレジャーボートの運航不能の詳細別発生隻数	(10)
第 I - 19 図	プレジャーボートの原因別発生隻数	(11)
第 I - 20 図①	プレジャーボートの船型別発生隻数	(11)
第 I - 20 図②-1	モーターボート及びクルーザーボートの船舶事故種類別発生隻数	(12)
第 I - 20 図②-2	モーターボート及びクルーザーボートの運航不能の詳細別発生隻数	(12)
第 I - 20 図②-3	モーターボート及びクルーザーボートの原因別発生隻数	(13)
第 I - 20 図③-1	水上オートバイの船舶事故種類別発生隻数	(13)
第 I - 20 図③-2	水上オートバイの運航不能の詳細別発生隻数	(14)
第 I - 20 図③-3	水上オートバイの原因別発生隻数	(14)
第 I - 20 図④-1	ミニボートの船舶事故種類別発生隻数(プレジャーボートのみ)	(15)
第 I - 20 図④-2	ミニボートの運航不能の詳細別発生隻数(プレジャーボートのみ)	(15)
第 I - 20 図④-3	ミニボートの原因別発生隻数(プレジャーボートのみ)	(16)
第 I - 20 図⑤-1	カヌーの船舶事故種類別発生隻数	(16)
第 I - 20 図⑤-2	カヌーの運航不能の詳細別発生隻数	(17)
第 I - 20 図⑤-3	カヌーの原因別発生隻数	(17)
第 I - 21 図①	貨物船の船舶事故種類別発生隻数	(18)
第 I - 21 図②	貨物船の運航不能の詳細別発生隻数	(18)
第 I - 22 図	貨物船の原因別発生隻数	(19)
第 I - 23 図①	タンカーの船舶事故種類別発生隻数	(19)
第 I - 23 図②	タンカーの運航不能の詳細別発生隻数	(20)
第 I - 24 図	タンカーの原因別発生隻数	(20)
第 I - 25 図①	旅客船の船舶事故種類別発生隻数	(21)
第 I - 25 図②	旅客船の運航不能の詳細別発生隻数	(21)
第 I - 26 図	旅客船の原因別発生隻数	(22)
第 I - 27 図①	漁船の船舶事故種類別発生隻数	(22)
第 I - 27 図②	漁船の運航不能の詳細別発生隻数	(23)

第Ⅰ-28図	漁船の原因別発生隻数	(23)
第Ⅰ-29図①	遊漁船の船舶事故種別発生隻数	(24)
第Ⅰ-29図②	遊漁船の運航不能の詳細別発生隻数	(24)
第Ⅰ-30図	遊漁船の原因別発生隻数	(25)
第Ⅰ-31図	外国船舶の船舶事故発生隻数及び死者・行方不明者数の推移	(25)
第Ⅰ-32図①	外国船舶の船舶事故種別発生隻数	(26)
第Ⅰ-32図②	外国船舶の運航不能の詳細別発生隻数	(26)
第Ⅰ-33図	外国船舶の原因別発生隻数	(27)
第Ⅰ-34図	総トン数 1,000トン以上の日本船舶と外国船舶の割合	(27)
第Ⅰ-35図	ふくそう海域(東京湾、伊勢湾、瀬戸内海及び関門海峡)における事故発生状況(令和7年)	(28)

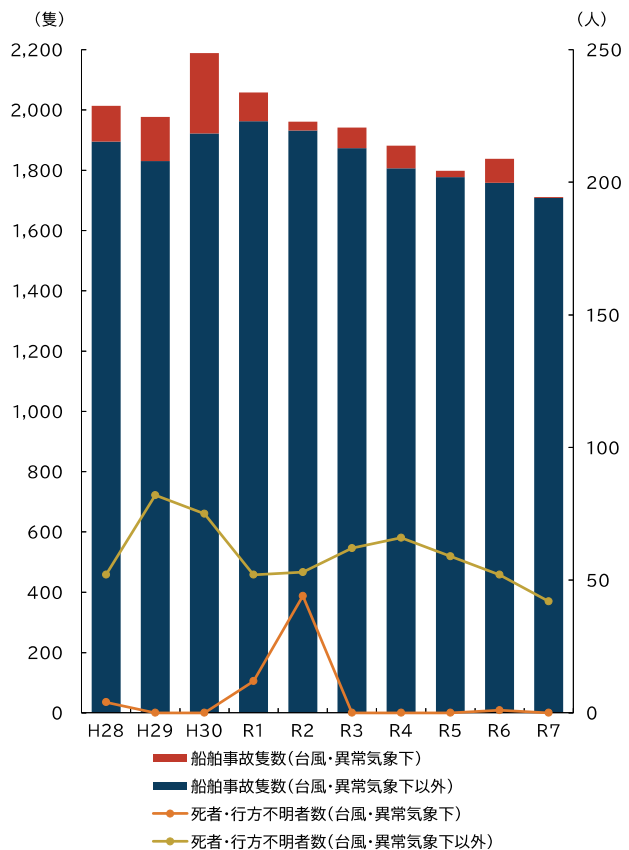
### <人身事故発生状況>

第Ⅱ-1図	船舶事故によらない乗船者の事故者及び死者・行方不明者発生数	(29)
第Ⅱ-1表	船舶事故によらない乗船者の人身事故の船舶種別・事故内容別発生数(令和7年)	(29)
第Ⅱ-2図	船舶事故によらない乗船者の人身事故の事故内容別発生数	(30)
第Ⅱ-3図	マリレジャーに伴う海浜事故の事故者及び死者・行方不明者発生数	(30)
第Ⅱ-4図	マリレジャーに伴う海浜事故の事故内容別発生数	(31)
第Ⅱ-5図①	マリレジャーに伴う海浜事故の活動別発生数	(31)
第Ⅱ-5図②-1	遊泳中の事故内容別発生数	(32)
第Ⅱ-5図②-2	スノーケリング中の事故内容別発生数	(32)
第Ⅱ-5図③	磯遊び中の事故内容別発生数	(33)
第Ⅱ-5図④-1	釣り中の事故内容別発生数(乗船中の釣りを除く)	(33)
第Ⅱ-5図④-2	釣り中の海中転落者のライフジャケット着用状況(乗船中の釣りを除く)	(34)
第Ⅱ-5図④-3	釣り中の海中転落者の生存率(乗船中の釣りを除く)	(34)
第Ⅱ-5図⑤	サーフィン中の事故内容別発生数	(35)
第Ⅱ-5図⑥	ボードセーリング中の事故内容別発生数	(35)
第Ⅱ-5図⑦	スクーバダイビング中の事故内容別発生数	(36)
第Ⅱ-5図⑧	スタンドアップパドルボード中の事故内容別発生数	(36)
第Ⅱ-6図	マリレジャーに伴う海浜事故の活動別の死者・行方不明者発生数	(37)
第Ⅱ-7図①-1	遊泳中の事故年齢層別構成	(37)
第Ⅱ-7図①-2	スノーケリング中の事故年齢層別構成	(38)
第Ⅱ-7図②	磯遊び中の事故年齢層別構成	(38)
第Ⅱ-7図③	釣り中の事故年齢層別構成	(39)
第Ⅱ-7図④	サーフィン中の事故年齢層別構成	(39)
第Ⅱ-7図⑤	ボードセーリング中の事故年齢層別構成	(40)
第Ⅱ-7図⑥	スクーバダイビング中の事故年齢層別構成	(40)
第Ⅱ-7図⑦	スタンドアップパドルボード中の事故年齢層別構成	(41)
第Ⅱ-7図⑧	トーイング遊具中の事故年齢層別構成	(41)
第Ⅱ-8図	マリレジャー以外の海浜事故の事故者及び死者・行方不明者発生数	(42)
第Ⅱ-9図	マリレジャー以外の海浜事故の事故内容別発生数	(42)

### <救助状況>

第Ⅲ-1表	船舶事故救助状況の前年との比較	(43)
第Ⅲ-2表	船舶事故以外の乗船中の事故及び海浜事故救助状況の前年との比較	(43)

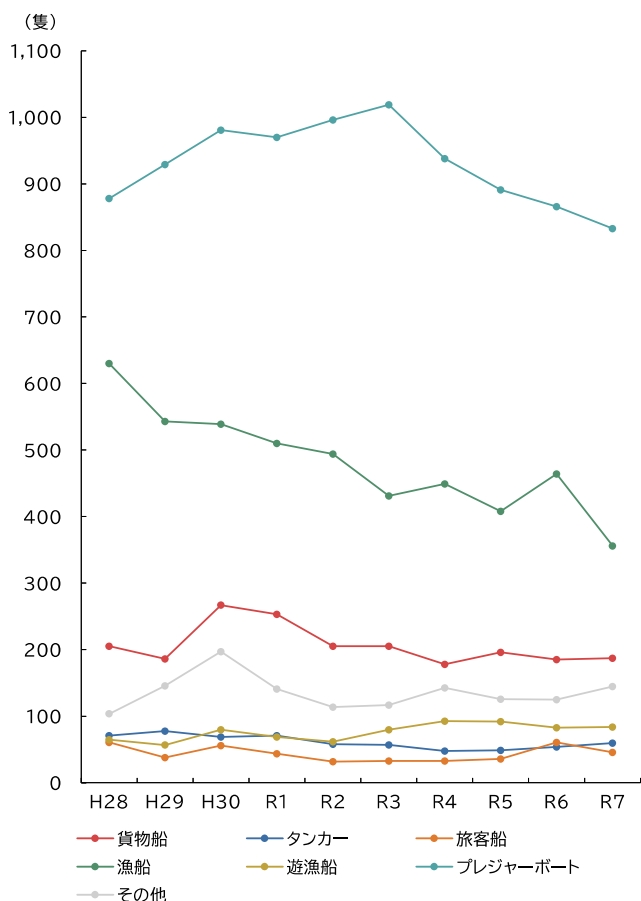
第 I -1 図 船舶事故及び死者・行方不明者発生数



	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7
船舶事故隻数(台風・異常気象下以外)	1,895	1,830	1,922	1,962	1,932	1,873	1,806	1,777	1,758	1,708
船舶事故隻数(台風・異常気象下)	119	147	267	96	29	69	76	21	80	3
船舶事故隻数(合計)	2,014	1,977	2,189	2,058	1,961	1,942	1,882	1,798	1,838	1,711
死者・行方不明者数(台風・異常気象下以外)	52	82	75	52	53	62	66	59	52	42
死者・行方不明者数(台風・異常気象下)	4	0	0	12	44	0	0	0	1	0
死者・行方不明者数(合計)	56	82	75	64	97	62	66	59	53	42

単位:隻・人

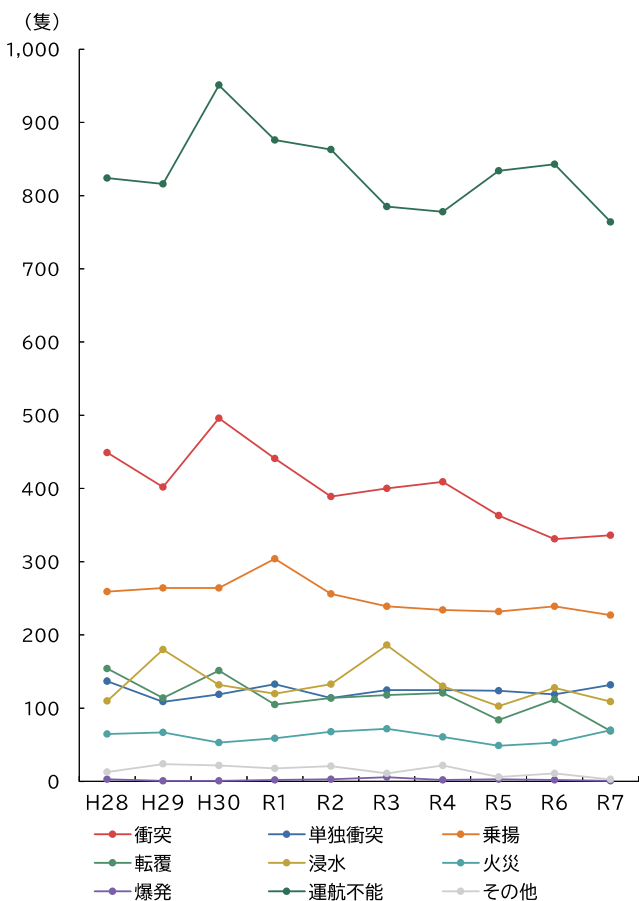
第 I -2 図 船舶種類別発生隻数



	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7
貨物船	205	186	267	253	205	205	178	196	185	187
タンカー	71	78	69	71	58	57	48	49	54	60
旅客船	61	38	56	44	32	33	33	36	61	46
漁船	630	543	539	510	494	431	449	408	464	356
遊漁船	65	57	80	69	62	80	93	92	83	84
プレジャーボート	878	929	981	970	996	1,019	938	891	866	833
その他	104	146	197	141	114	117	143	126	125	145
計	2,014	1,977	2,189	2,058	1,961	1,942	1,882	1,798	1,838	1,711

単位:隻

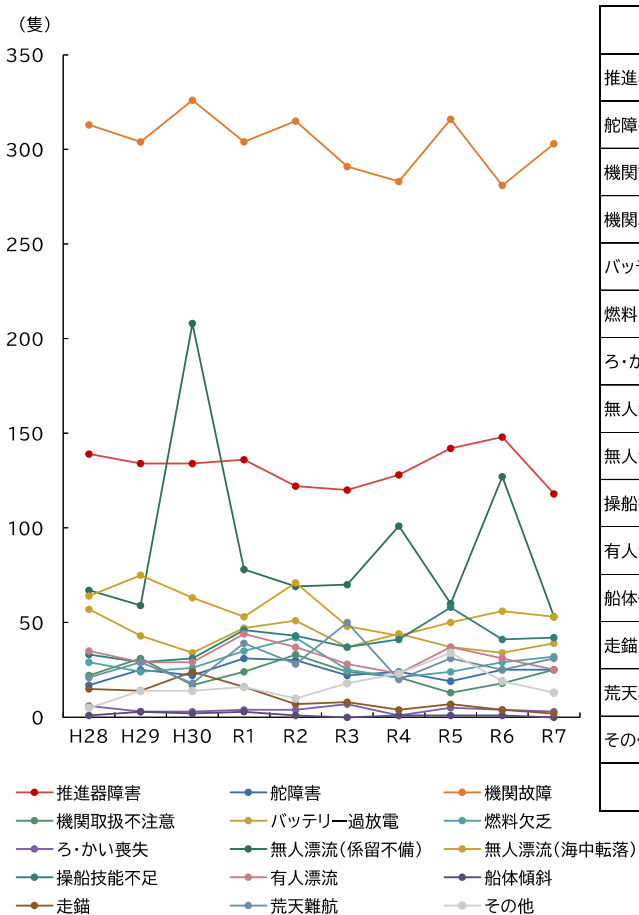
第 I - 3 図 ① 船舶事故種類別発生隻数



単位:隻

	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7
衝突	449	402	496	441	389	400	409	363	331	336
単独衝突	137	109	119	133	114	125	125	124	119	132
乗揚	259	264	264	304	256	239	234	232	239	227
転覆	154	114	151	105	114	118	121	84	112	69
浸水	110	180	132	120	133	186	130	103	128	109
火災	65	67	53	59	68	72	61	49	53	70
爆発	3	1	1	2	3	6	2	3	2	1
運航不能	824	816	951	876	863	785	778	834	843	764
その他	13	24	22	18	21	11	22	6	11	3
計	2,014	1,977	2,189	2,058	1,961	1,942	1,882	1,798	1,838	1,711

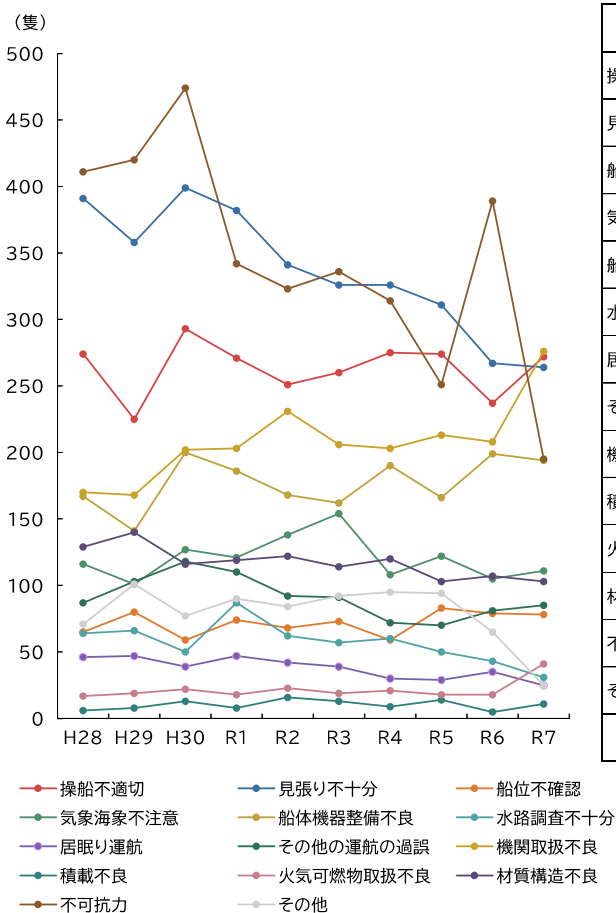
第 I - 3 図 ② 運航不能の詳細別発生隻数



単位:隻

	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7
推進器障害	139	134	134	136	122	120	128	142	148	118
舵障害	17	25	22	31	30	22	24	19	25	25
機関故障	313	304	326	304	315	291	283	316	281	303
機関取扱不注意	22	31	17	24	33	24	21	13	18	25
バッテリー過放電	57	43	34	47	51	37	44	37	34	39
燃料欠乏	29	24	26	35	42	25	21	24	29	32
ろ・かい喪失	6	3	3	4	4	7	1	5	4	3
無人漂流(係留不備)	67	59	208	78	69	70	101	60	127	53
無人漂流(海中転落)	64	75	63	53	71	48	43	50	56	53
操船技能不足	33	29	31	46	43	37	41	58	41	42
有人漂流	35	29	29	44	37	28	23	37	31	25
船体傾斜	1	3	2	3	1	0	1	1	1	0
走錨	15	14	24	16	7	8	4	7	4	2
荒天難航	21	29	18	39	28	50	20	31	25	31
その他	5	14	14	16	10	18	23	34	19	13
計	824	816	951	876	863	785	778	834	843	764

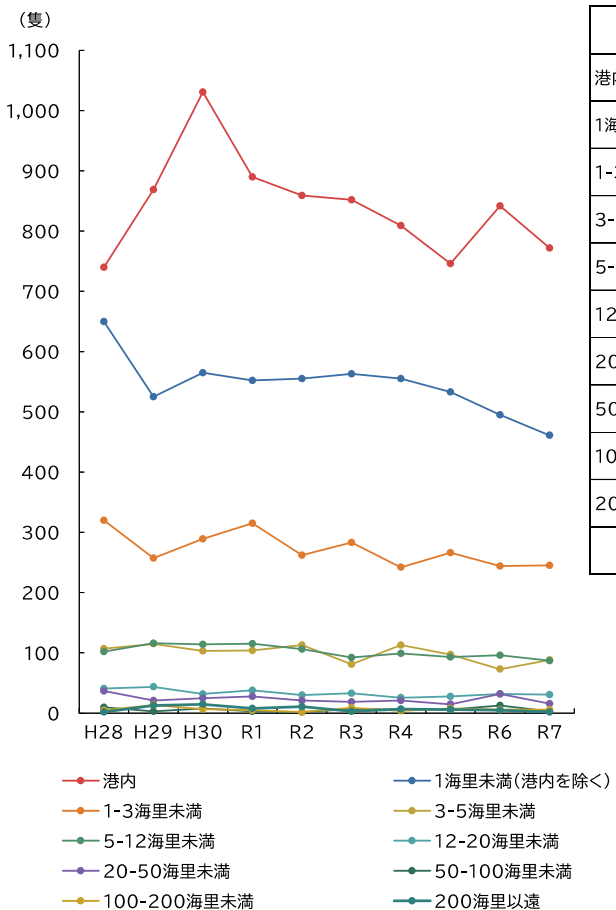
第 I - 4 図 船舶事故原因別発生隻数



単位:隻

	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7
操船不適切	274	225	293	271	251	260	275	274	237	272
見張り不十分	391	358	399	382	341	326	326	311	267	264
船位不確認	65	80	59	74	68	73	59	83	79	78
気象海象不注意	116	101	127	121	138	154	108	122	105	111
船体機器整備不良	167	141	200	186	168	162	190	166	199	194
水路調査不十分	64	66	50	87	62	57	60	50	43	31
居眠り運航	46	47	39	47	42	39	30	29	35	25
その他の運航の過誤	87	103	118	110	92	91	72	70	81	85
機関取扱不良	170	168	202	203	231	206	203	213	208	276
積載不良	6	8	13	8	16	13	9	14	5	11
火気可燃物取扱不良	17	19	22	18	23	19	21	18	18	41
材質構造不良	129	140	116	119	122	114	120	103	107	103
不可抗力	411	420	474	342	323	336	314	251	389	195
その他	71	101	77	90	84	92	95	94	65	25
計	2,014	1,977	2,189	2,058	1,961	1,942	1,882	1,798	1,838	1,711

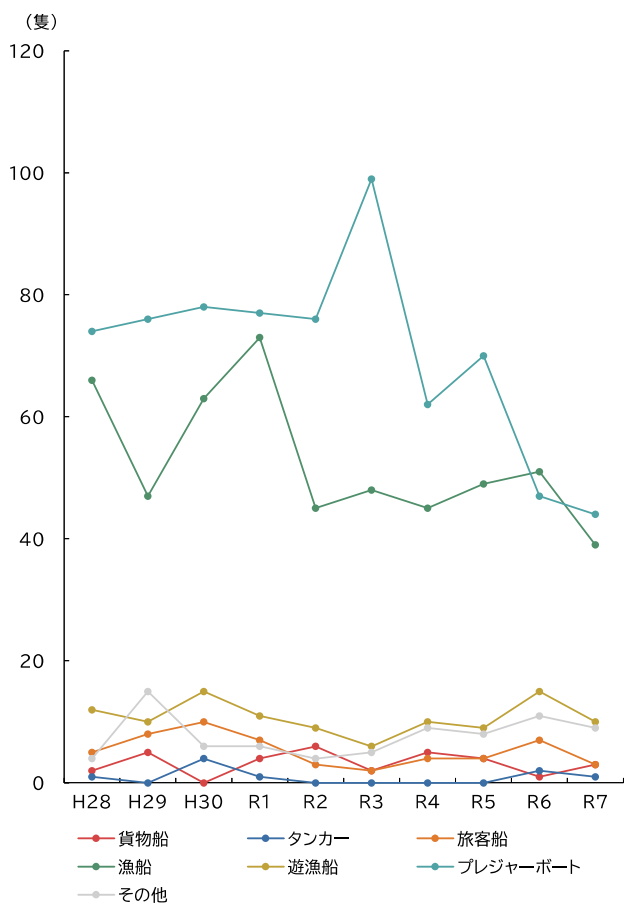
第 I - 5 図 船舶事故距岸別発生隻数



単位:隻

	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7
港内	740	869	1,031	890	859	852	809	746	842	772
1海里未満(港内を除く)	650	525	565	552	555	563	555	533	495	461
1-3海里未満	320	257	289	315	262	283	242	266	244	245
3-5海里未満	107	115	103	104	113	81	113	97	73	88
5-12海里未満	102	116	114	115	106	92	99	93	96	87
12-20海里未満	41	44	32	38	30	33	26	28	32	31
20-50海里未満	37	21	25	28	21	19	21	15	32	16
50-100海里未満	10	3	8	3	2	7	6	6	13	3
100-200海里未満	5	14	7	5	2	9	4	8	6	6
200海里以遠	2	13	15	8	11	3	7	6	5	2
計	2,014	1,977	2,189	2,058	1,961	1,942	1,882	1,798	1,838	1,711

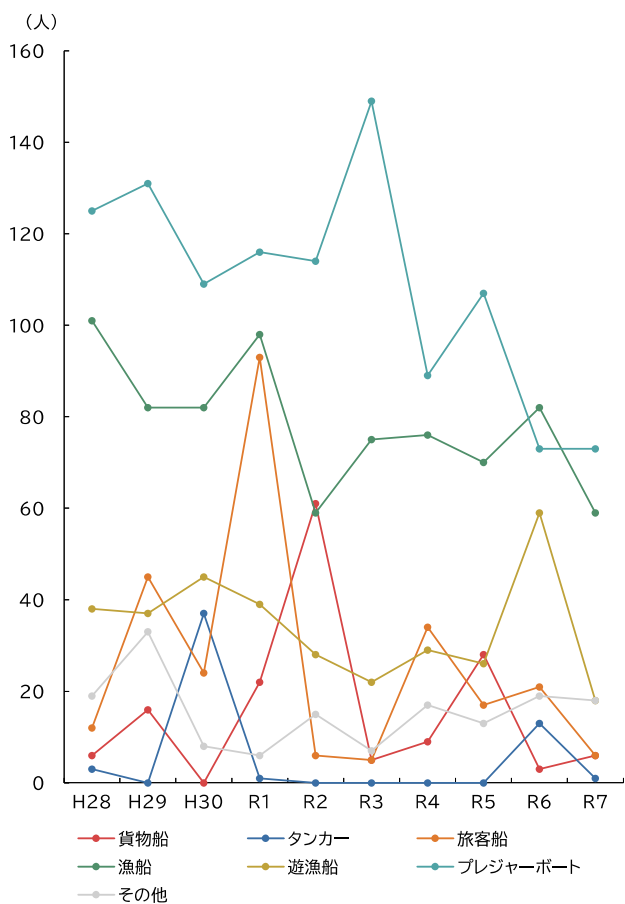
第 I - 6 図 船舶種類別の死傷者を伴う発生隻数



単位:隻

	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7
貨物船	2	5	0	4	6	2	5	4	1	3
タンカー	1	0	4	1	0	0	0	0	2	1
旅客船	5	8	10	7	3	2	4	4	7	3
漁船	66	47	63	73	45	48	45	49	51	39
遊漁船	12	10	15	11	9	6	10	9	15	10
プレジャーボート	74	76	78	77	76	99	62	70	47	44
その他	4	15	6	6	4	5	9	8	11	9
計	164	161	176	179	143	162	135	144	134	109

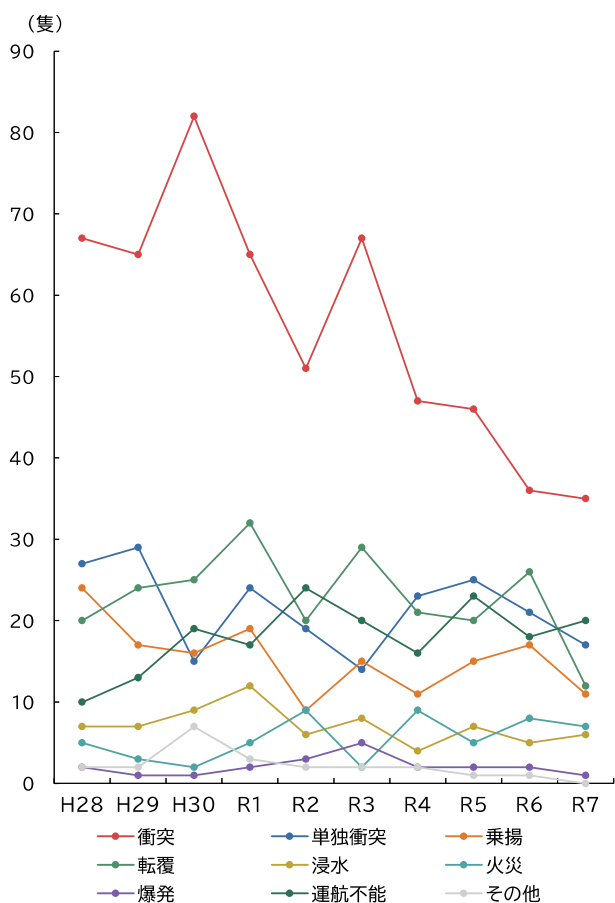
第 I - 7 図 船舶種類別の死傷者発生数



単位:人

	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7
貨物船	6	16	0	22	61	5	9	28	3	6
タンカー	3	0	37	1	0	0	0	0	13	1
旅客船	12	45	24	93	6	5	34	17	21	6
漁船	101	82	82	98	59	75	76	70	82	59
遊漁船	38	37	45	39	28	22	29	26	59	18
プレジャーボート	125	131	109	116	114	149	89	107	73	73
その他	19	33	8	6	15	7	17	13	19	18
計	304	344	305	375	283	263	254	261	270	181

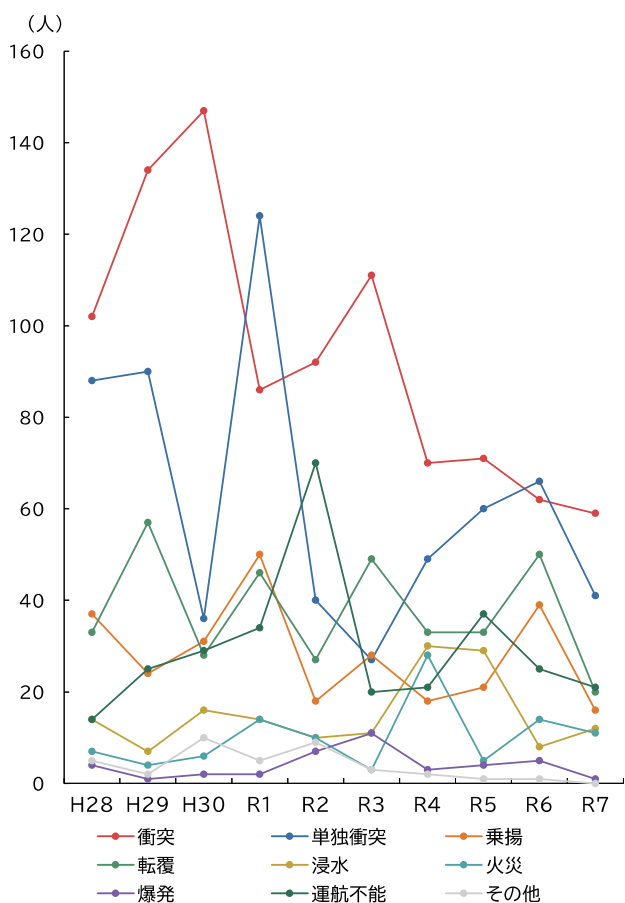
第 I - 8 図 船舶事故種類別の死傷者を伴う発生隻数



単位:隻

	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7
衝突	67	65	82	65	51	67	47	46	36	35
単独衝突	27	29	15	24	19	14	23	25	21	17
乗揚	24	17	16	19	9	15	11	15	17	11
転覆	20	24	25	32	20	29	21	20	26	12
浸水	7	7	9	12	6	8	4	7	5	6
火災	5	3	2	5	9	2	9	5	8	7
爆発	2	1	1	2	3	5	2	2	2	1
運航不能	10	13	19	17	24	20	16	23	18	20
その他	2	2	7	3	2	2	2	1	1	0
計	164	161	176	179	143	162	135	144	134	109

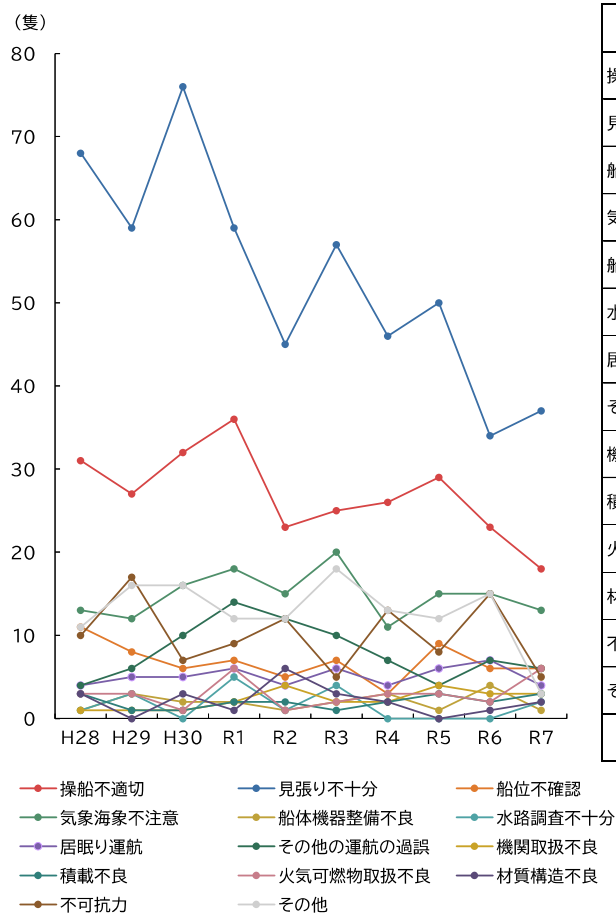
第 I - 9 図 船舶事故種類別の死傷者発生数



単位:人

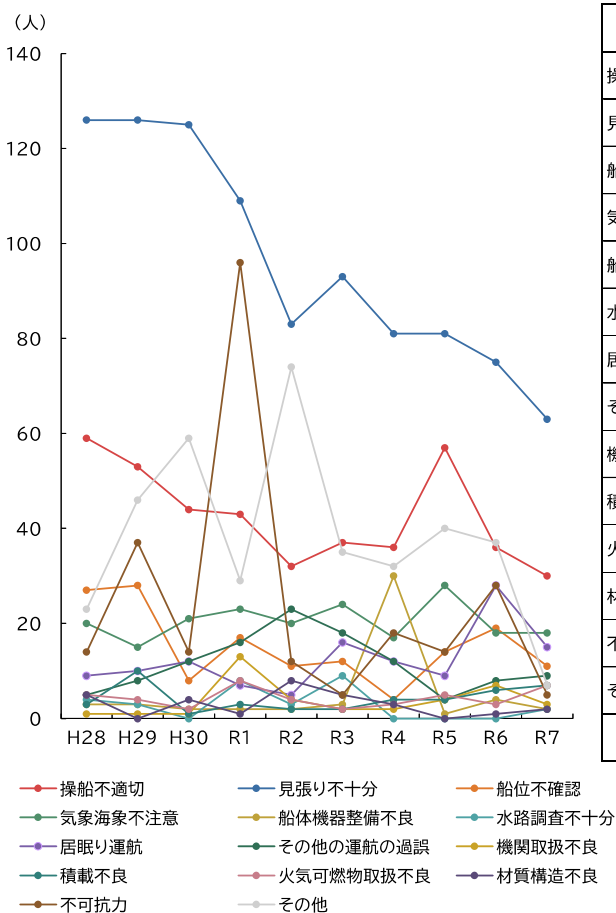
	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7
衝突	102	134	147	86	92	111	70	71	62	59
単独衝突	88	90	36	124	40	27	49	60	66	41
乗揚	37	24	31	50	18	28	18	21	39	16
転覆	33	57	28	46	27	49	33	33	50	20
浸水	14	7	16	14	10	11	30	29	8	12
火災	7	4	6	14	10	3	28	5	14	11
爆発	4	1	2	2	7	11	3	4	5	1
運航不能	14	25	29	34	70	20	21	37	25	21
その他	5	2	10	5	9	3	2	1	1	0
計	304	344	305	375	283	263	254	261	270	181

第 I -10図 船舶事故原因別の死傷者を伴う発生隻数



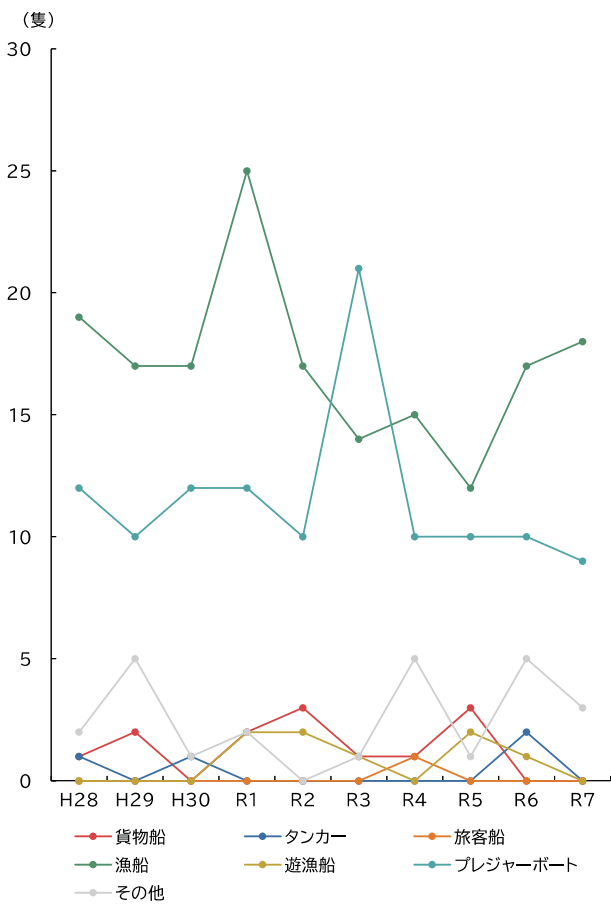
	単位:隻									
	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7
操船不適切	31	27	32	36	23	25	26	29	23	18
見張り不十分	68	59	76	59	45	57	46	50	34	37
船位不確認	11	8	6	7	5	7	3	9	6	6
気象海象不注意	13	12	16	18	15	20	11	15	15	13
船体機器整備不良	1	3	2	2	1	2	3	1	4	1
水路調査不十分	1	3	0	5	1	4	0	0	0	2
居眠り運航	4	5	5	6	4	6	4	6	7	4
その他の運航の過誤	4	6	10	14	12	10	7	4	7	6
機関取扱不良	1	1	1	2	4	2	2	4	3	3
積載不良	3	1	1	2	2	1	2	3	2	3
火気可燃物取扱不良	3	3	1	6	1	2	3	3	2	6
材質構造不良	3	0	3	1	6	3	2	0	1	2
不可抗力	10	17	7	9	12	5	13	8	15	5
その他	11	16	16	12	12	18	13	12	15	3
計	164	161	176	179	143	162	135	144	134	109

第 I -11図 船舶事故原因別の死傷者発生数



	単位:人									
	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7
操船不適切	59	53	44	43	32	37	36	57	36	30
見張り不十分	126	126	125	109	83	93	81	81	75	63
船位不確認	27	28	8	17	11	12	4	14	19	11
気象海象不注意	20	15	21	23	20	24	17	28	18	18
船体機器整備不良	3	3	2	2	2	3	30	1	4	2
水路調査不十分	4	3	0	8	3	9	0	0	0	2
居眠り運航	9	10	12	7	5	16	12	9	28	15
その他の運航の過誤	5	8	12	16	23	18	12	4	8	9
機関取扱不良	1	1	1	13	4	2	2	4	7	3
積載不良	3	10	1	3	2	2	4	4	6	7
火気可燃物取扱不良	5	4	2	8	4	2	3	5	3	7
材質構造不良	5	0	4	1	8	5	3	0	1	2
不可抗力	14	37	14	96	12	5	18	14	28	5
その他	23	46	59	29	74	35	32	40	37	7
計	304	344	305	375	283	263	254	261	270	181

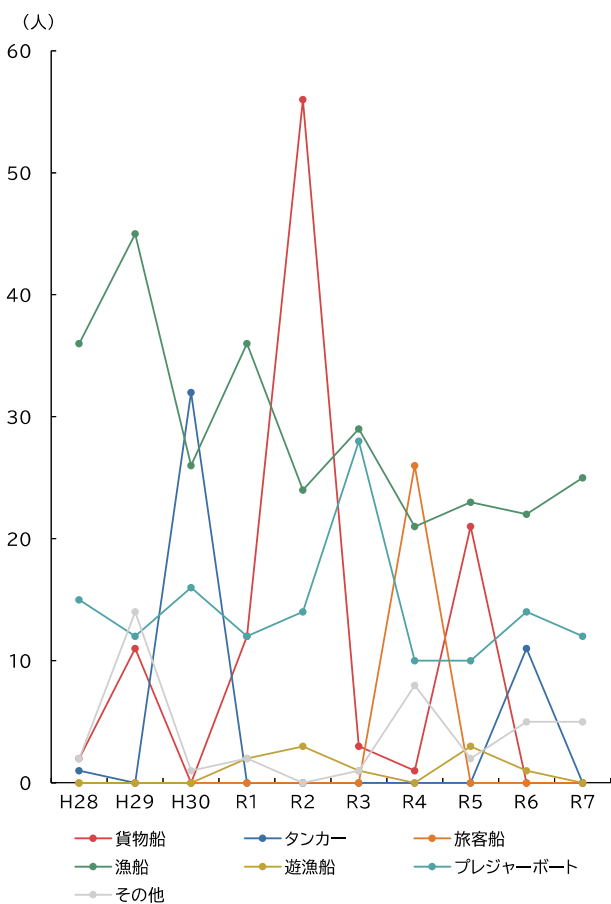
第 I -12図 船舶種類別の死者・行方不明者を伴う発生隻数



単位:隻

	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7
貨物船	1	2	0	2	3	1	1	3	0	0
タンカー	1	0	1	0	0	0	0	0	2	0
旅客船	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0
漁船	19	17	17	25	17	14	15	12	17	18
遊漁船	0	0	0	2	2	1	0	2	1	0
プレジャーボート	12	10	12	12	10	21	10	10	10	9
その他	2	5	1	2	0	1	5	1	5	3
計	35	34	31	43	32	38	32	28	35	30

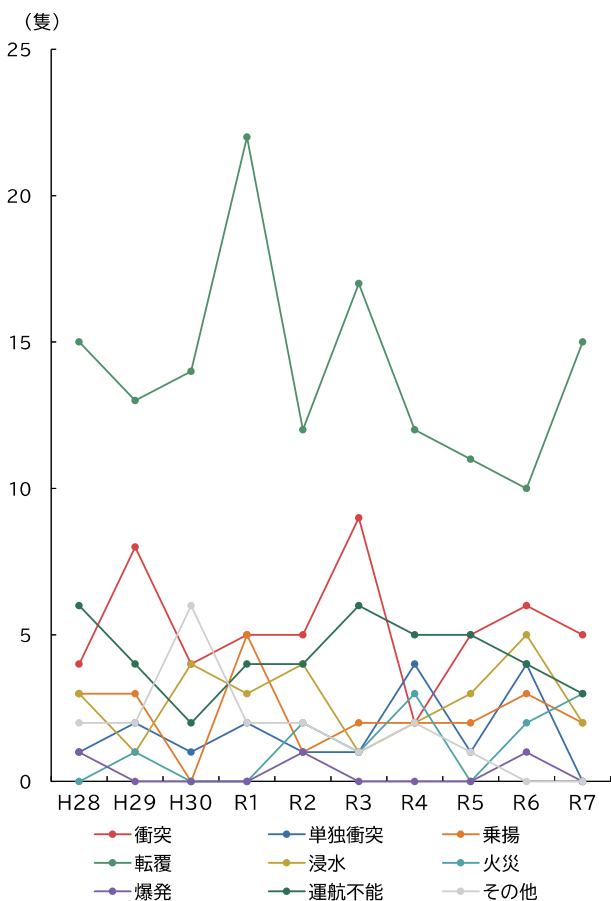
第 I -13図 船舶種類別の死者・行方不明者発生数



単位:人

	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7
貨物船	2	11	0	12	56	3	1	21	0	0
タンカー	1	0	32	0	0	0	0	0	11	0
旅客船	0	0	0	0	0	0	26	0	0	0
漁船	36	45	26	36	24	29	21	23	22	25
遊漁船	0	0	0	2	3	1	0	3	1	0
プレジャーボート	15	12	16	12	14	28	10	10	14	12
その他	2	14	1	2	0	1	8	2	5	5
計	56	82	75	64	97	62	66	59	53	42

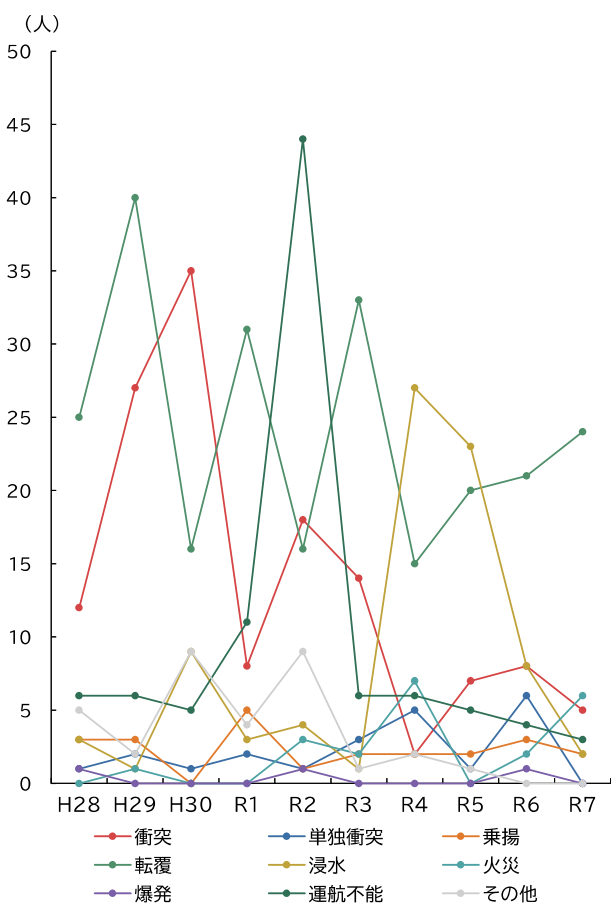
第 I -14図 船舶事故種類別の死者・行方不明者を伴う発生隻数



単位:隻

	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7
衝突	4	8	4	5	5	9	2	5	6	5
単独衝突	1	2	1	2	1	1	4	1	4	0
乗揚	3	3	0	5	1	2	2	2	3	2
転覆	15	13	14	22	12	17	12	11	10	15
浸水	3	1	4	3	4	1	2	3	5	2
火災	0	1	0	0	2	1	3	0	2	3
爆発	1	0	0	0	1	0	0	0	1	0
運航不能	6	4	2	4	4	6	5	5	4	3
その他	2	2	6	2	2	1	2	1	0	0
計	35	34	31	43	32	38	32	28	35	30

第 I -15図 船舶事故種類別の死者・行方不明者発生数

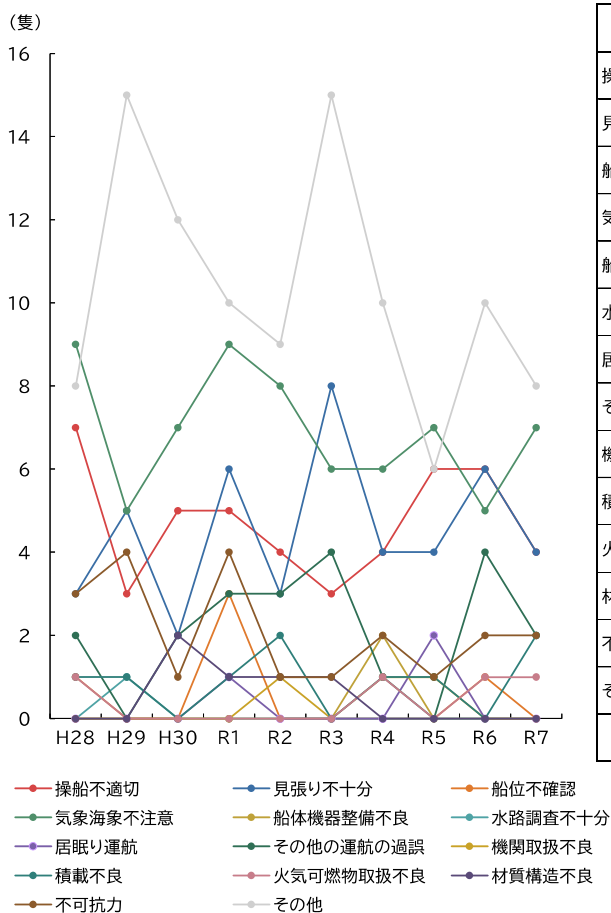


単位:人

	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7
衝突	12	27	35	8	18	14	2	7	8	5
単独衝突	1	2	1	2	1	3	5	1	6	0
乗揚	3	3	0	5	1	2	2	2	3	2
転覆	25	40	16	31	16	33	15	20	21	24
浸水	3	1	9	3	4	1	27	23	8	2
火災	0	1	0	0	3	2	7	0	2	6
爆発	1	0	0	0	1	0	0	0	1	0
運航不能	6	6	5	11	44	6	6	5	4	3
その他	5	2	9	4	9	1	2	1	0	0
計	56	82	75	64	97	62	66	59	53	42

第 I - 16図 船舶事故原因別の死者・行方不明者を伴う発生隻数

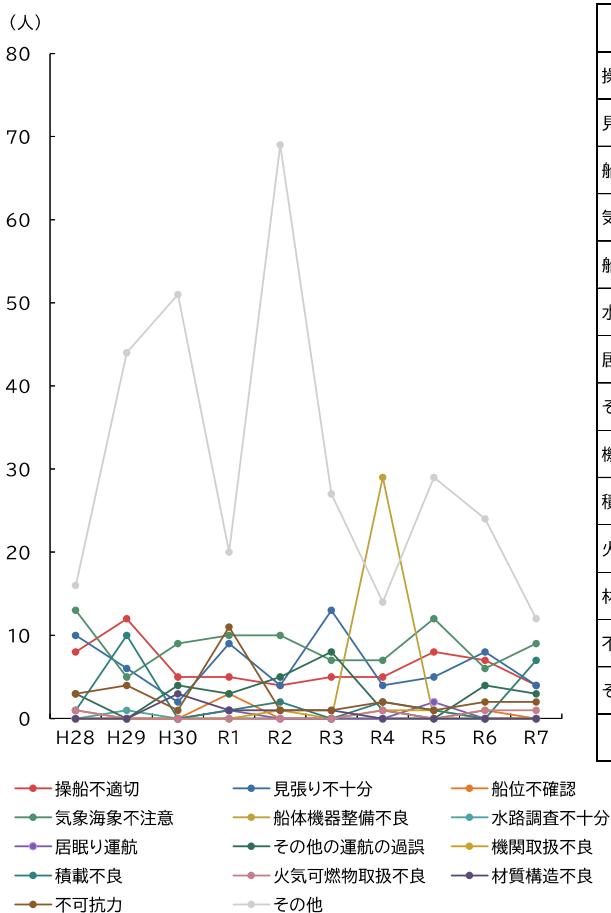
単位:隻



	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7
操船不適切	7	3	5	5	4	3	4	6	6	4
見張り不十分	3	5	2	6	3	8	4	4	6	4
船位不確認	1	0	0	3	0	0	0	0	1	0
気象海象不注意	9	5	7	9	8	6	6	7	5	7
船体機器整備不良	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0
水路調査不十分	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
居眠り運航	0	0	0	1	0	0	0	2	0	0
その他の運航の過誤	2	0	2	3	3	4	1	0	4	2
機関取扱不良	0	0	0	0	1	0	1	1	0	0
積載不良	1	1	0	1	2	0	1	1	0	2
火気可燃物取扱不良	1	0	0	0	0	0	1	0	1	1
材質構造不良	0	0	2	1	1	1	0	0	0	0
不可抗力	3	4	1	4	1	1	2	1	2	2
その他	8	15	12	10	9	15	10	6	10	8
計	35	34	31	43	32	38	32	28	35	30

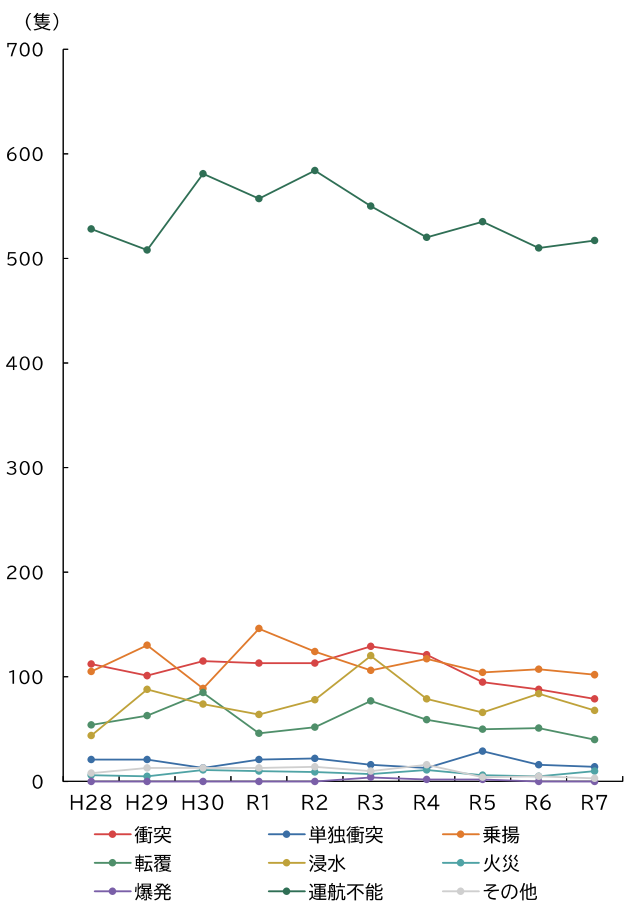
第 I - 17図 船舶事故原因別の死者・行方不明者発生数

単位:人



	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7
操船不適切	8	12	5	5	4	5	5	8	7	4
見張り不十分	10	6	2	9	4	13	4	5	8	4
船位不確認	1	0	0	3	0	0	0	0	1	0
気象海象不注意	13	5	9	10	10	7	7	12	6	9
船体機器整備不良	0	0	0	0	0	0	29	0	0	0
水路調査不十分	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
居眠り運航	0	0	0	1	0	0	0	2	0	0
その他の運航の過誤	3	0	4	3	5	8	1	0	4	3
機関取扱不良	0	0	0	0	1	0	1	1	0	0
積載不良	1	10	0	1	2	0	2	1	0	7
火気可燃物取扱不良	1	0	0	0	0	0	1	0	1	1
材質構造不良	0	0	3	1	1	1	0	0	0	0
不可抗力	3	4	1	11	1	1	2	1	2	2
その他	16	44	51	20	69	27	14	29	24	12
計	56	82	75	64	97	62	66	59	53	42

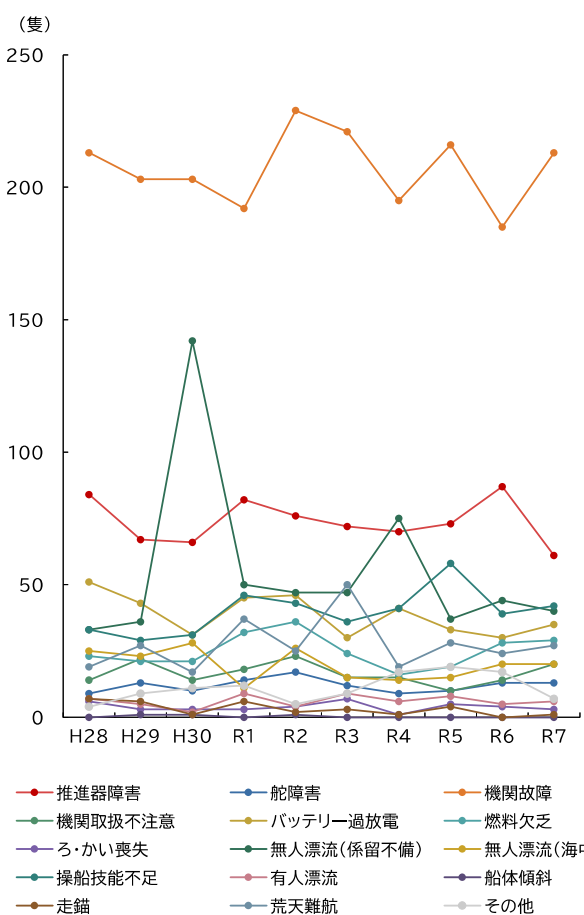
第 I - 18 図 ① プレジャーボートの船舶事故種類別発生隻数



単位:隻

	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7
衝突	112	101	115	113	113	129	121	95	88	79
単独衝突	21	21	13	21	22	16	13	29	16	14
乗揚	105	130	89	146	124	106	117	104	107	102
転覆	54	63	85	46	52	77	59	50	51	40
浸水	44	88	74	64	78	120	79	66	84	68
火災	6	5	11	10	9	7	11	6	5	10
爆発	0	0	0	0	0	4	2	2	0	0
運航不能	528	508	581	557	584	550	520	535	510	517
その他	8	13	13	13	14	10	16	4	5	3
計	878	929	981	970	996	1,019	938	891	866	833

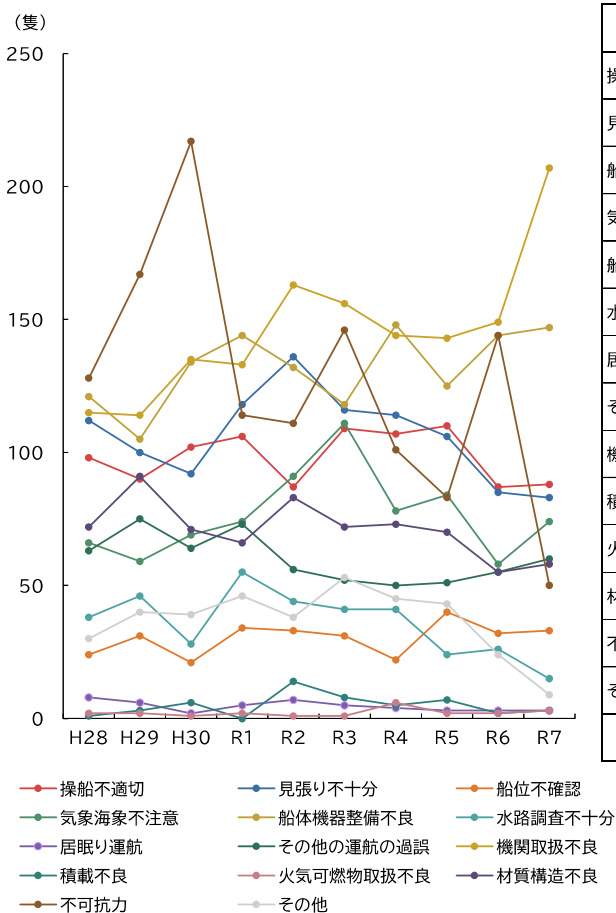
第 I - 18 図 ② プレジャーボートの運航不能の詳細別発生隻数



単位:隻

	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7
推進器障害	84	67	66	82	76	72	70	73	87	61
舵障害	9	13	10	14	17	12	9	10	13	13
機関故障	213	203	203	192	229	221	195	216	185	213
機関取扱不注意	14	22	14	18	23	15	15	10	14	20
バッテリー過放電	51	43	31	45	46	30	41	33	30	35
燃料欠乏	23	21	21	32	36	24	16	19	28	29
ろ・かい喪失	6	3	3	3	4	7	1	5	4	3
無人漂流(係留不備)	33	36	142	50	47	47	75	37	44	40
無人漂流(海中転落)	25	23	28	11	26	15	14	15	20	20
操船技能不足	33	29	31	46	43	36	41	58	39	42
有人漂流	7	5	2	9	4	9	6	8	5	6
船体傾斜	0	1	1	0	1	0	0	0	0	0
走錨	7	6	1	6	2	3	1	4	0	1
荒天難航	19	27	17	37	25	50	19	28	24	27
その他	4	9	11	12	5	9	17	19	17	7
計	528	508	581	557	584	550	520	535	510	517

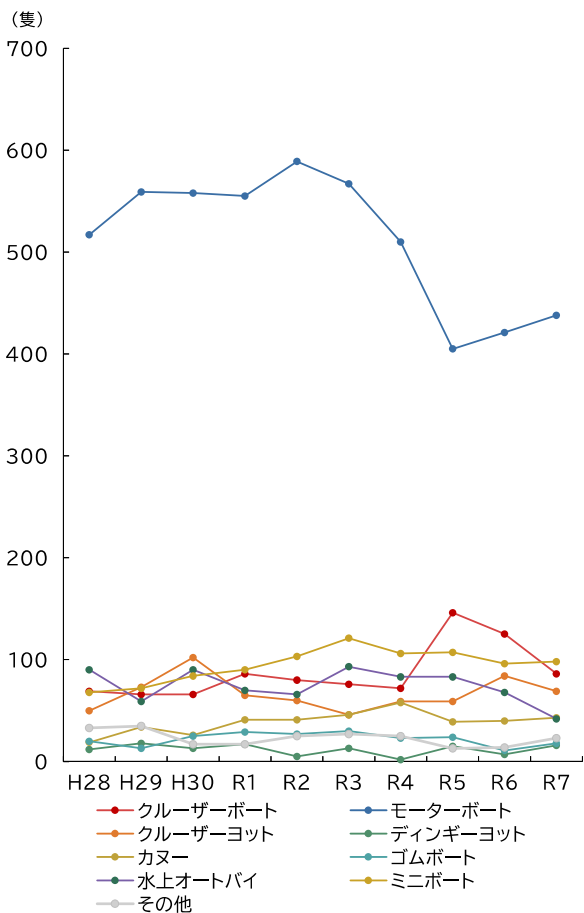
第 I -19図 プレジャーボートの原因別発生隻数



単位:隻

	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7
操船不適切	98	90	102	106	87	109	107	110	87	88
見張り不十分	112	100	92	118	136	116	114	106	85	83
船位不確認	24	31	21	34	33	31	22	40	32	33
気象海象不注意	66	59	69	74	91	111	78	84	58	74
船体機器整備不良	121	105	134	144	132	118	148	125	144	147
水路調査不十分	38	46	28	55	44	41	41	24	26	15
居眠り運航	8	6	2	5	7	5	4	3	3	3
その他の運航の過誤	63	75	64	73	56	52	50	51	55	60
機関取扱不良	115	114	135	133	163	156	144	143	149	207
積載不良	1	3	6	0	14	8	5	7	2	3
火気可燃物取扱不良	2	2	1	2	1	1	6	2	2	3
材質構造不良	72	91	71	66	83	72	73	70	55	58
不可抗力	128	167	217	114	111	146	101	83	144	50
その他	30	40	39	46	38	53	45	43	24	9
計	878	929	981	970	996	1,019	938	891	866	833

第 I -20図 ① プレジャーボートの船型別発生隻数

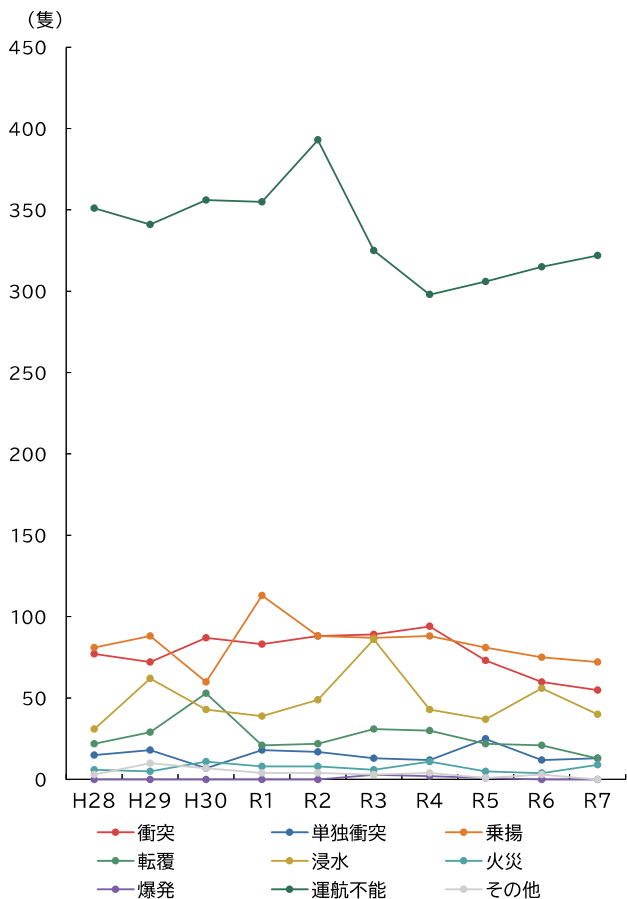


単位:隻

	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7
クルーザーボート	69	66	66	86	80	76	72	146	125	86
モーターボート	517	559	558	555	589	567	510	405	421	438
クルーザーヨット	50	73	102	65	60	46	59	59	84	69
ディンギーヨット	12	18	13	17	5	13	2	15	7	16
カヌー	19	34	26	41	41	46	58	39	40	43
ゴムボート	20	13	25	29	27	30	23	24	11	18
水上オートバイ	90	59	90	70	66	93	83	83	68	42
ミニボート	68	72	84	90	103	121	106	107	96	98
その他	33	35	17	17	25	27	25	13	14	23
計	878	929	981	970	996	1,019	938	891	866	833

第 I - 20 図 ②-1 モーターボート及びクルーザーボートの船舶事故種類別発生隻数

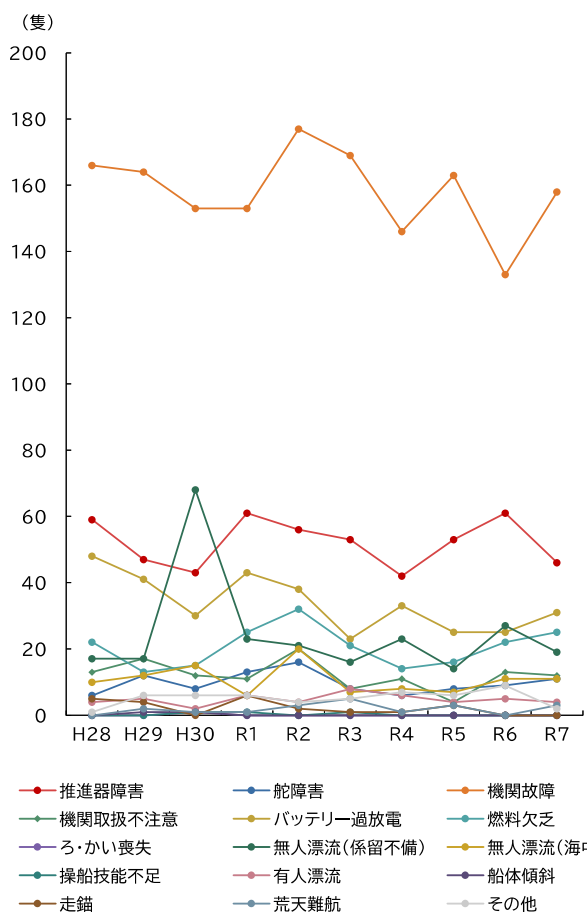
単位:隻



	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7
衝突	77	72	87	83	88	89	94	73	60	55
単独衝突	15	18	7	18	17	13	12	25	12	13
乗揚	81	88	60	113	88	87	88	81	75	72
転覆	22	29	53	21	22	31	30	22	21	13
浸水	31	62	43	39	49	86	43	37	56	40
火災	6	5	11	8	8	6	11	5	4	9
爆発	0	0	0	0	0	3	2	1	0	0
運航不能	351	341	356	355	393	325	298	306	315	322
その他	3	10	7	4	4	3	4	1	3	0
計	586	625	624	641	669	643	582	551	546	524

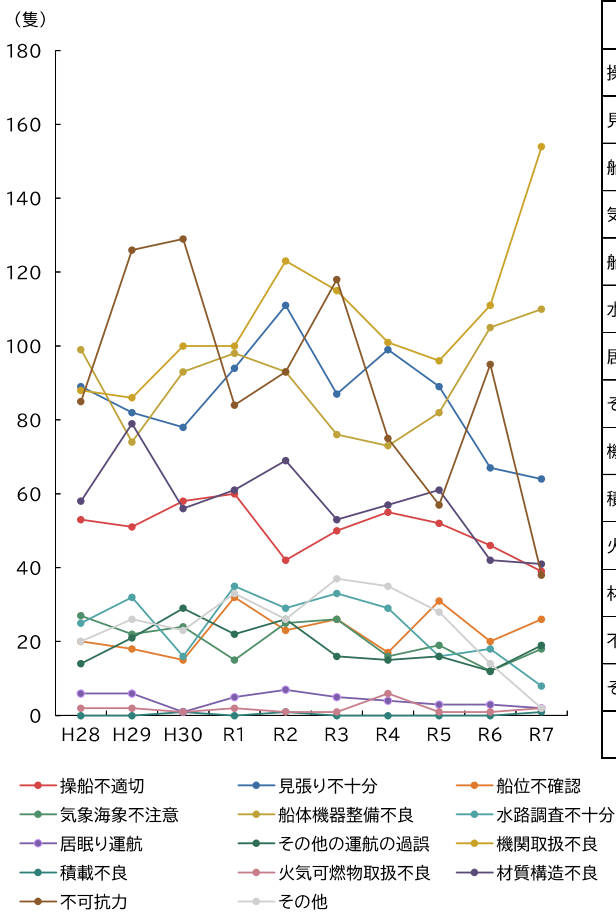
第 I - 20 図 ②-2 モーターボート及びクルーザーボートの運航不能の詳細別発生隻数

単位:隻



	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7
推進器障害	59	47	43	61	56	53	42	53	61	46
舵障害	6	12	8	13	16	8	6	8	9	11
機関故障	166	164	153	153	177	169	146	163	133	158
機関取扱不注意	13	17	12	11	20	8	11	4	13	12
バッテリー過放電	48	41	30	43	38	23	33	25	25	31
燃料欠乏	22	13	15	25	32	21	14	16	22	25
ろ・かい喪失	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0
無人漂流(係留不備)	17	17	68	23	21	16	23	14	27	19
無人漂流(海中転落)	10	12	15	6	20	7	8	7	11	11
操船技能不足	0	0	1	1	0	1	0	0	0	0
有人漂流	4	5	2	6	4	8	6	4	5	4
船体傾斜	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0
走錨	5	4	0	6	2	1	1	3	0	0
荒天難航	0	2	1	1	3	5	1	3	0	3
その他	1	6	6	6	4	5	7	6	9	2
計	351	341	356	355	393	325	298	306	315	322

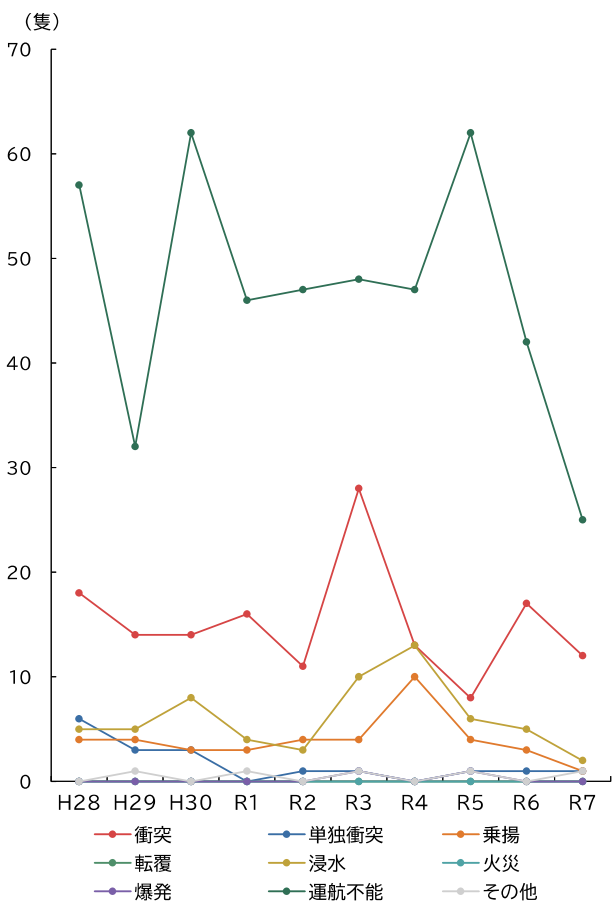
第 I - 20図 ②-3 モーターボート及びクルーザーボートの原因別発生隻数



単位: 隻

	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7
操船不適切	53	51	58	60	42	50	55	52	46	39
見張り不十分	89	82	78	94	111	87	99	89	67	64
船位不確認	20	18	15	32	23	26	17	31	20	26
気象海象不注意	27	22	24	15	25	26	16	19	12	18
船体機器整備不良	99	74	93	98	93	76	73	82	105	110
水路調査不十分	25	32	16	35	29	33	29	16	18	8
居眠り運航	6	6	1	5	7	5	4	3	3	2
その他の運航の過誤	14	21	29	22	26	16	15	16	12	19
機関取扱不良	88	86	100	100	123	115	101	96	111	154
積載不良	0	0	1	0	1	0	0	0	0	1
火気可燃物取扱不良	2	2	1	2	1	1	6	1	1	2
材質構造不良	58	79	56	61	69	53	57	61	42	41
不可抗力	85	126	129	84	93	118	75	57	95	38
その他	20	26	23	33	26	37	35	28	14	2
計	586	625	624	641	669	643	582	551	546	524

第 I - 20図 ③-1 水上オートバイの船舶事故種類別発生隻数

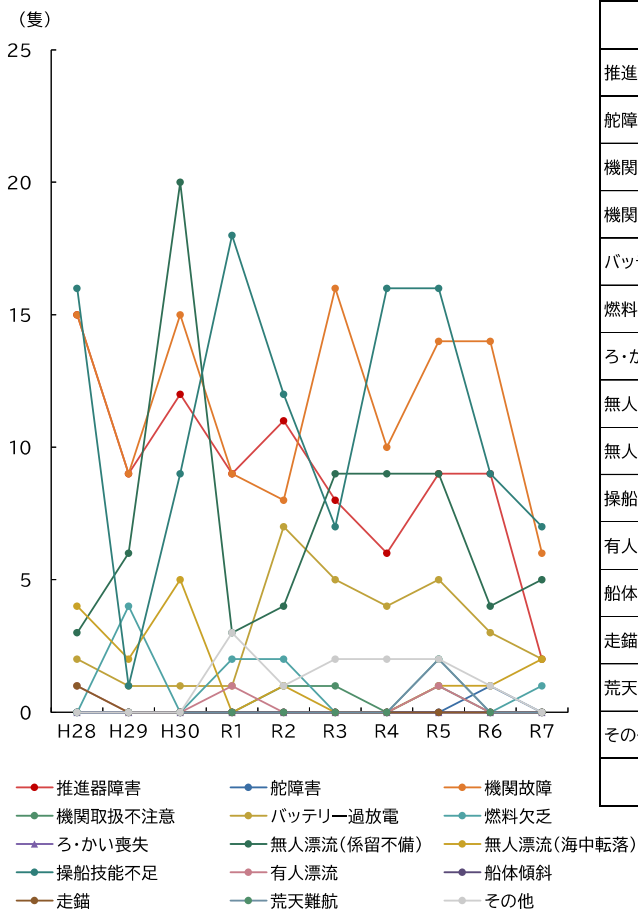


単位: 隻

	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7
衝突	18	14	14	16	11	28	13	8	17	12
単独衝突	6	3	3	0	1	1	0	1	1	1
乗揚	4	4	3	3	4	4	10	4	3	1
転覆	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
浸水	5	5	8	4	3	10	13	6	5	2
火災	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
爆発	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0
運航不能	57	32	62	46	47	48	47	62	42	25
その他	0	1	0	1	0	1	0	1	0	1
計	90	59	90	70	66	93	83	83	68	42

第 I - 20 図 ③-2 水上オートバイの運航不能の詳細別発生隻数

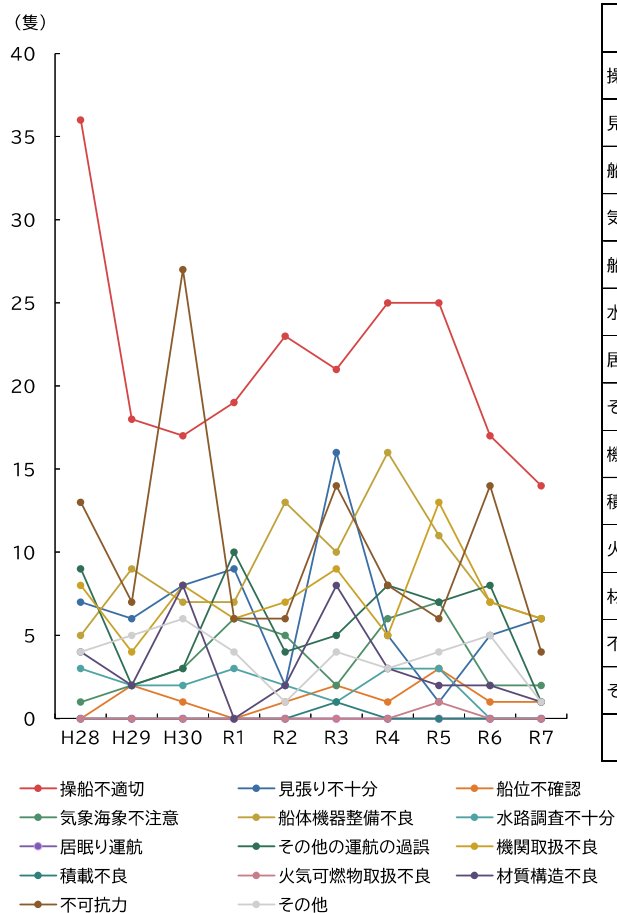
単位:隻



	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7
推進器障害	15	9	12	9	11	8	6	9	9	2
舵障害	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0
機関故障	15	9	15	9	8	16	10	14	14	6
機関取扱不注意	0	0	0	0	1	1	0	1	0	0
バッテリー過放電	2	1	1	1	7	5	4	5	3	2
燃料欠乏	0	4	0	2	2	0	0	2	0	1
ろ・かい喪失	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
無人漂流(係留不備)	3	6	20	3	4	9	9	9	4	5
無人漂流(海中転落)	4	2	5	0	1	0	0	1	1	2
操船技能不足	16	1	9	18	12	7	16	16	9	7
有人漂流	1	0	0	1	0	0	0	1	0	0
船体傾斜	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
走錨	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
荒天難航	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0
その他	0	0	0	3	1	2	2	2	1	0
計	57	32	62	46	47	48	47	62	42	25

第 I - 20 図 ③-3 水上オートバイの原因別発生隻数

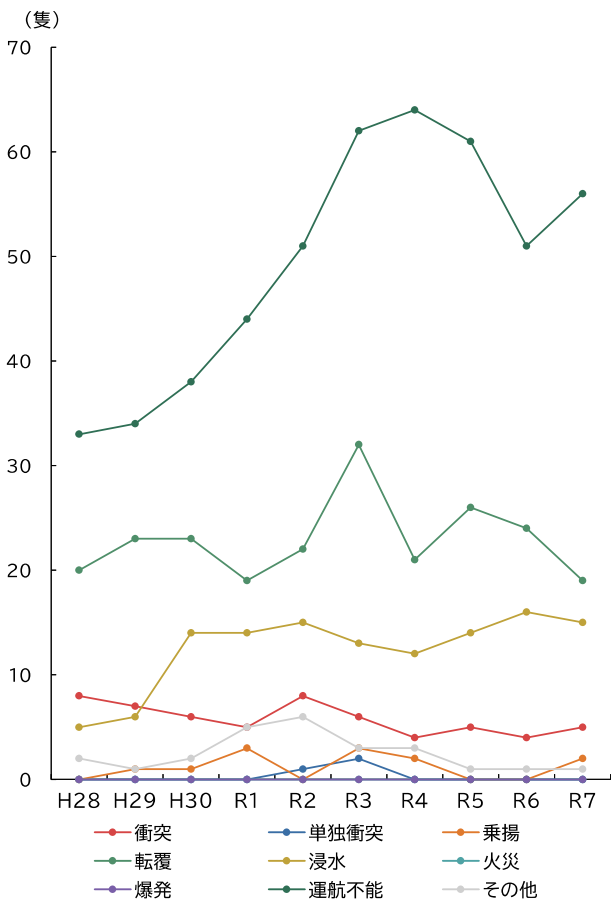
単位:隻



	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7
操船不適切	36	18	17	19	23	21	25	25	17	14
見張り不十分	7	6	8	9	2	16	5	1	5	6
船位不確認	0	2	1	0	1	2	1	3	1	1
気象海象不注意	1	2	3	6	5	2	6	7	2	2
船体機器整備不良	5	9	7	7	13	10	16	11	7	6
水路調査不十分	3	2	2	3	2	1	3	3	0	0
居眠り運航	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
その他の運航の過誤	9	2	3	10	4	5	8	7	8	1
機関取扱不良	8	4	8	6	7	9	5	13	7	6
積載不良	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0
火気可燃物取扱不良	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0
材質構造不良	4	2	8	0	2	8	3	2	2	1
不可抗力	13	7	27	6	6	14	8	6	14	4
その他	4	5	6	4	1	4	3	4	5	1
計	90	59	90	70	66	93	83	83	68	42

第 I - 20図 ④-1 ミニボートの船舶事故種類別発生隻数(プレジャーボートのみ)

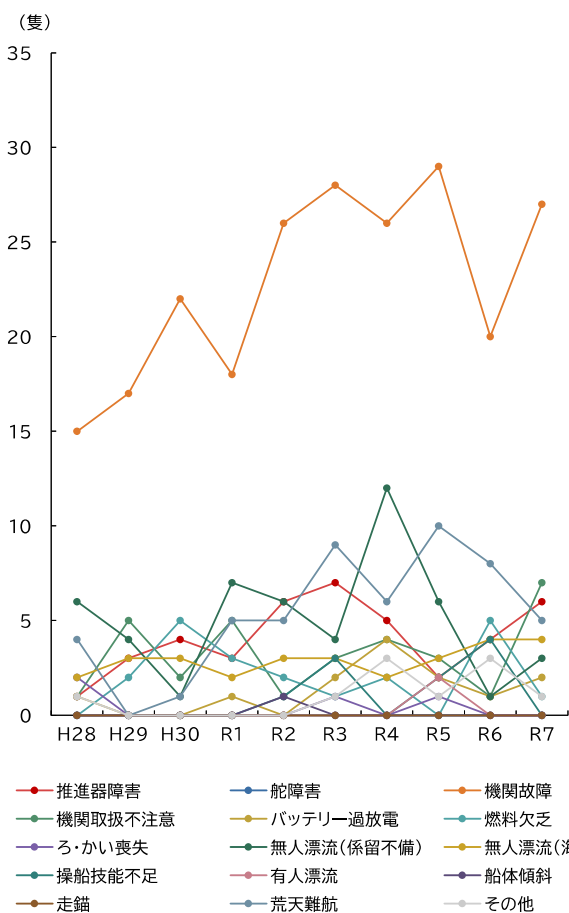
単位:隻



	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7
衝突	8	7	6	5	8	6	4	5	4	5
単独衝突	0	0	0	0	1	2	0	0	0	0
乗揚	0	1	1	3	0	3	2	0	0	2
転覆	20	23	23	19	22	32	21	26	24	19
浸水	5	6	14	14	15	13	12	14	16	15
火災	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
爆発	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
運航不能	33	34	38	44	51	62	64	61	51	56
その他	2	1	2	5	6	3	3	1	1	1
計	68	72	84	90	103	121	106	107	96	98

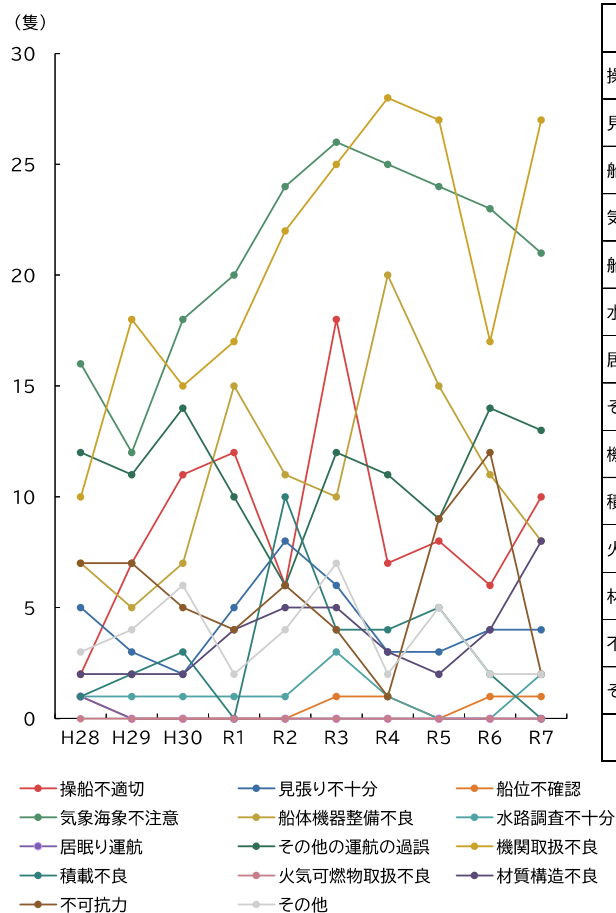
第 I - 20図 ④-2 ミニボートの運航不能の詳細別発生隻数(プレジャーボートのみ)

単位:隻



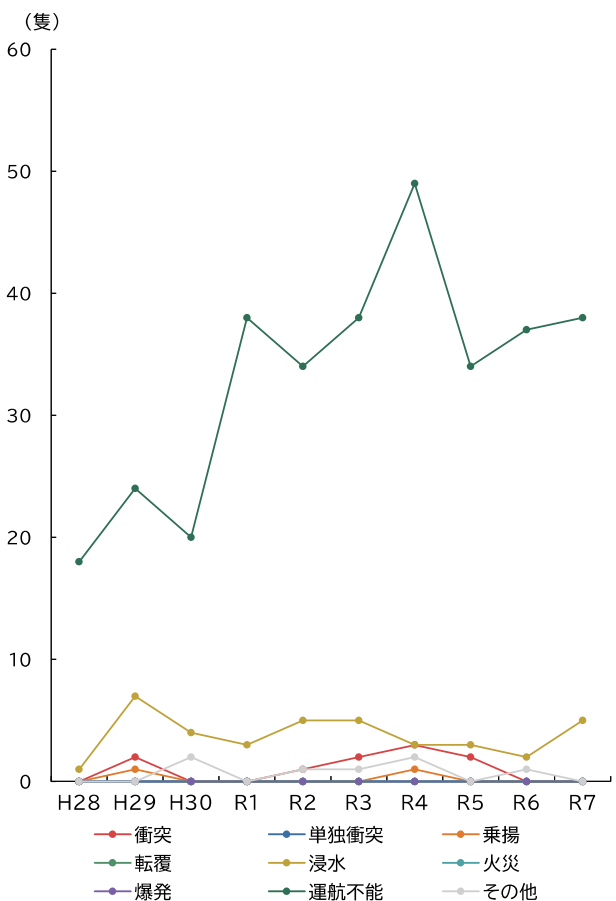
	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7
推進器障害	1	3	4	3	6	7	5	2	4	6
舵障害	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
機関故障	15	17	22	18	26	28	26	29	20	27
機関取扱不注意	1	5	2	5	1	3	4	3	1	7
バッテリー過放電	1	0	0	1	0	2	4	2	1	2
燃料欠乏	0	2	5	3	2	1	2	0	5	1
ろ・かい喪失	2	0	0	0	0	1	0	1	0	0
無人漂流(係留不備)	6	4	1	7	6	4	12	6	1	3
無人漂流(海中転落)	2	3	3	2	3	3	2	3	4	4
操船技能不足	0	0	0	0	1	3	0	2	4	0
有人漂流	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0
船体傾斜	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0
走錨	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
荒天難航	4	0	1	5	5	9	6	10	8	5
その他	1	0	0	0	0	1	3	1	3	1
計	33	34	38	44	51	62	64	61	51	56

第 I - 20図 ④-3 ミニボートの原因別発生隻数(プレジャーボートのみ)



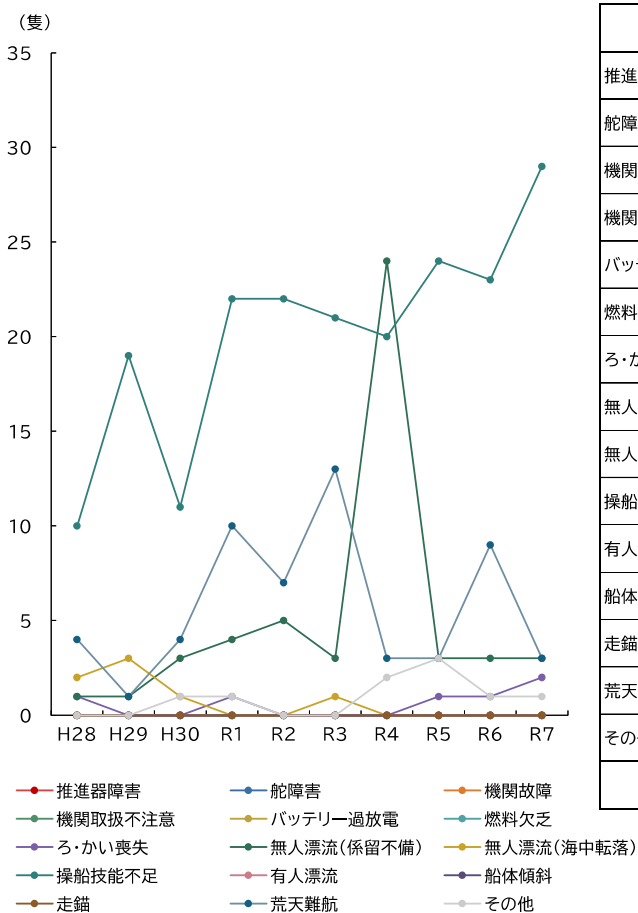
	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7
操船不適切	2	7	11	12	6	18	7	8	6	10
見張り不十分	5	3	2	5	8	6	3	3	4	4
船位不確認	1	0	0	0	0	1	1	0	1	1
気象海象不注意	16	12	18	20	24	26	25	24	23	21
船体機器整備不良	7	5	7	15	11	10	20	15	11	8
水路調査不十分	1	1	1	1	1	3	1	0	0	2
居眠り運航	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
その他の運航の過誤	12	11	14	10	6	12	11	9	14	13
機関取扱不良	10	18	15	17	22	25	28	27	17	27
積載不良	1	2	3	0	10	4	4	5	2	0
火気可燃物取扱不良	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
材質構造不良	2	2	2	4	5	5	3	2	4	8
不可抗力	7	7	5	4	6	4	1	9	12	2
その他	3	4	6	2	4	7	2	5	2	2
計	68	72	84	90	103	121	106	107	96	98

第 I - 20図 ⑤-1 カヌーの船舶事故種類別発生隻数



	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7
衝突	0	2	0	0	1	2	3	2	0	0
単独衝突	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
乗揚	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0
転覆	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
浸水	1	7	4	3	5	5	3	3	2	5
火災	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
爆発	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
運航不能	18	24	20	38	34	38	49	34	37	38
その他	0	0	2	0	1	1	2	0	1	0
計	19	34	26	41	41	46	58	39	40	43

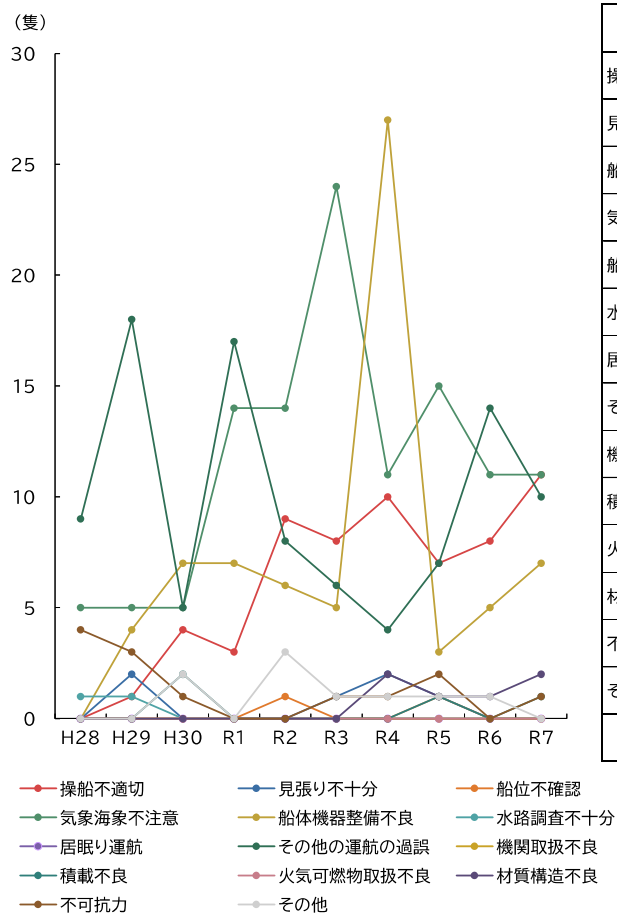
第 I - 20 図 ⑤-2 カヌーの運航不能の詳細別発生隻数



単位:隻

	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7
推進器障害	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
舵障害	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
機関故障	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
機関取扱不注意	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
バッテリー過放電	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
燃料欠乏	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
ろ・かい喪失	1	0	0	1	0	0	0	1	1	2
無人漂流(係留不備)	1	1	3	4	5	3	24	3	3	3
無人漂流(海中転落)	2	3	1	0	0	1	0	0	0	0
操船技能不足	10	19	11	22	22	21	20	24	23	29
有人漂流	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
船体傾斜	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
走錨	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
荒天難航	4	1	4	10	7	13	3	3	9	3
その他	0	0	1	1	0	0	2	3	1	1
計	18	24	20	38	34	38	49	34	37	38

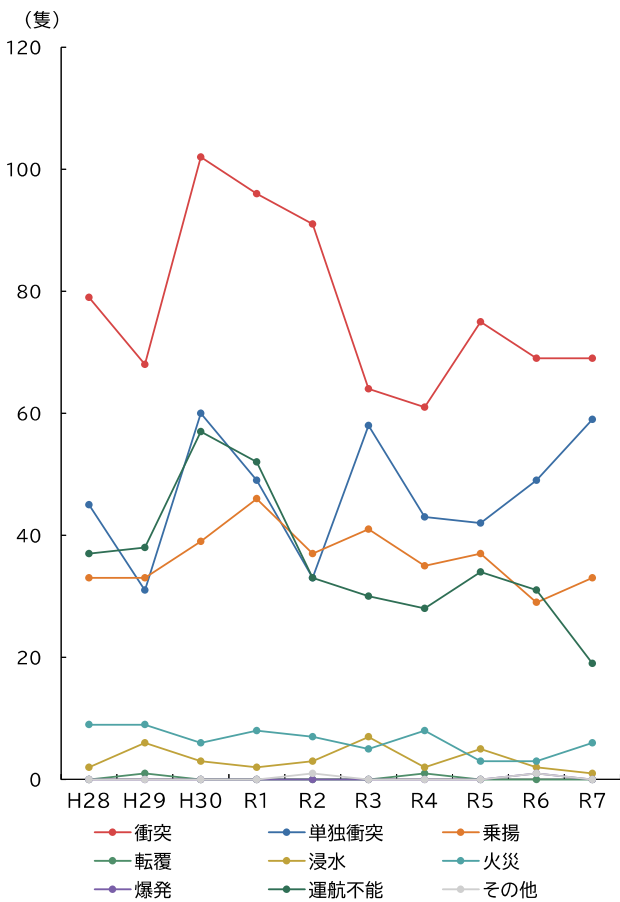
第 I - 20 図 ⑤-3 カヌーの原因別発生隻数



単位:隻

	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7
操船不適切	0	1	4	3	9	8	10	7	8	11
見張り不十分	0	2	0	0	0	1	2	1	0	0
船位不確認	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0
気象海象不注意	5	5	5	14	14	24	11	15	11	11
船体機器整備不良	0	4	7	7	6	5	27	3	5	7
水路調査不十分	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0
居眠り運航	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
その他の運航の過誤	9	18	5	17	8	6	4	7	14	10
機関取扱不良	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
積載不良	0	0	2	0	0	0	0	1	0	1
火気可燃物取扱不良	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
材質構造不良	0	0	0	0	0	0	2	1	1	2
不可抗力	4	3	1	0	0	1	1	2	0	1
その他	0	0	2	0	3	1	1	1	1	0
計	19	34	26	41	41	46	58	39	40	43

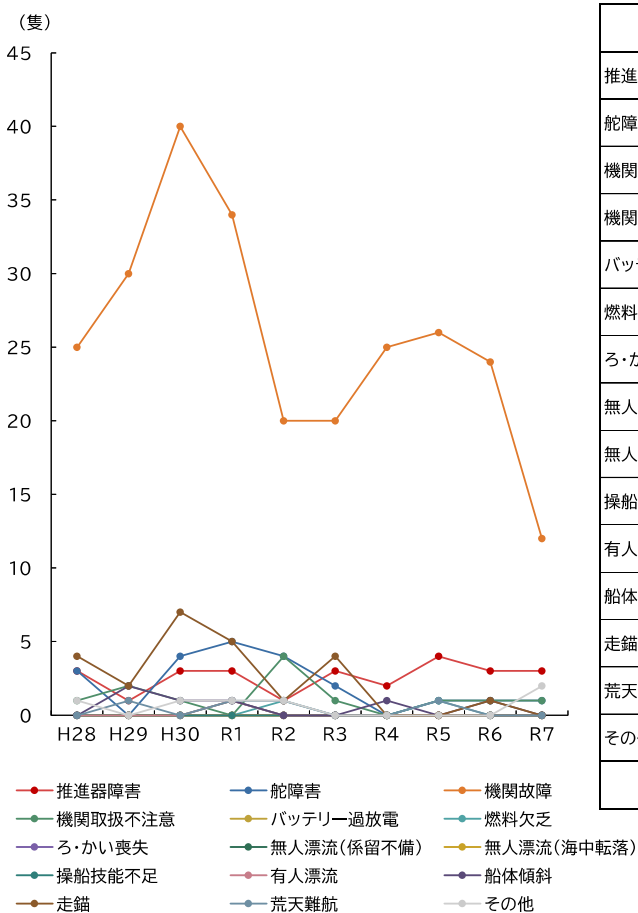
第 I - 21 図 ① 貨物船の船舶事故種類別発生隻数



単位:隻

	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7
衝突	79	68	102	96	91	64	61	75	69	69
単独衝突	45	31	60	49	33	58	43	42	49	59
乗揚	33	33	39	46	37	41	35	37	29	33
転覆	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0
浸水	2	6	3	2	3	7	2	5	2	1
火災	9	9	6	8	7	5	8	3	3	6
爆発	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
運航不能	37	38	57	52	33	30	28	34	31	19
その他	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0
計	205	186	267	253	205	205	178	196	185	187

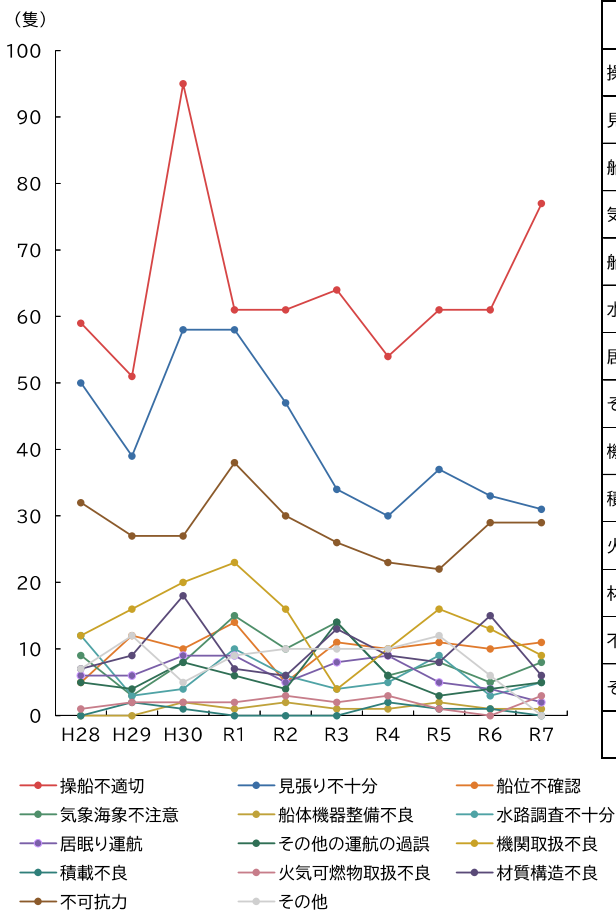
第 I - 21 図 ② 貨物船の運航不能の詳細別発生隻数



単位:隻

	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7
推進器障害	3	1	3	3	1	3	2	4	3	3
舵障害	3	0	4	5	4	2	0	1	1	1
機関故障	25	30	40	34	20	20	25	26	24	12
機関取扱不注意	1	2	1	0	4	1	0	1	1	1
バッテリー過放電	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
燃料欠乏	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0
ろ・かい喪失	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
無人漂流(係留不備)	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0
無人漂流(海中転落)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
操船技能不足	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
有人漂流	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0
船体傾斜	0	2	1	1	0	0	1	0	1	0
走錨	4	2	7	5	1	4	0	0	1	0
荒天難航	0	1	0	1	1	0	0	1	0	0
その他	1	0	1	1	1	0	0	0	0	2
計	37	38	57	52	33	30	28	34	31	19

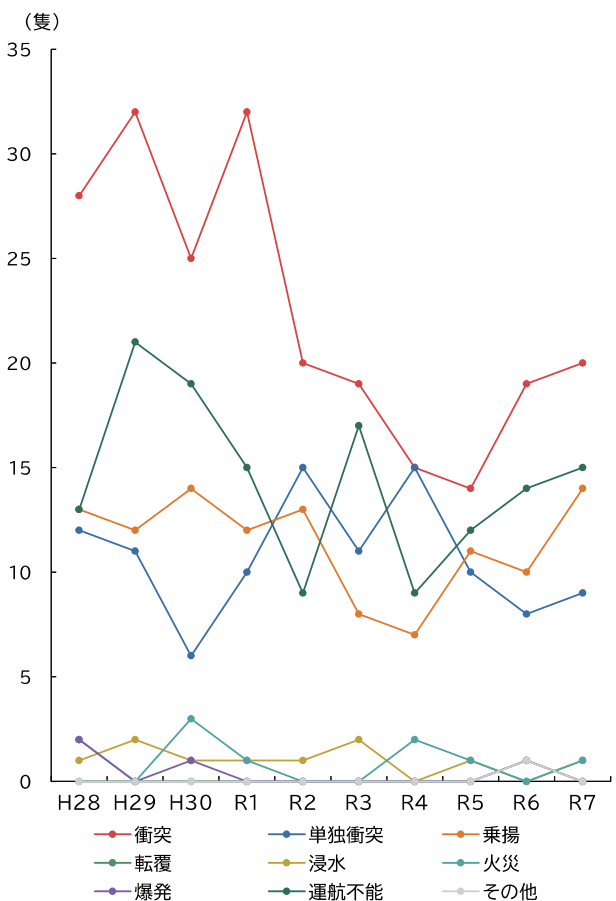
第 I - 22 図 貨物船の原因別発生隻数



単位:隻

	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7
操船不適切	59	51	95	61	61	64	54	61	61	77
見張り不十分	50	39	58	58	47	34	30	37	33	31
船位不確認	5	12	10	14	5	11	10	11	10	11
気象海象不注意	9	3	8	15	10	14	6	8	5	8
船体機器整備不良	0	0	2	1	2	1	1	2	1	1
水路調査不十分	12	3	4	10	6	4	5	9	3	5
居眠り運航	6	6	9	9	5	8	9	5	4	2
その他の運航の過誤	5	4	8	6	4	14	6	3	4	5
機関取扱不良	12	16	20	23	16	4	10	16	13	9
積載不良	0	2	1	0	0	0	2	1	1	0
火気可燃物取扱不良	1	2	2	2	3	2	3	1	0	3
材質構造不良	7	9	18	7	6	13	9	8	15	6
不可抗力	32	27	27	38	30	26	23	22	29	29
その他	7	12	5	9	10	10	10	12	6	0
計	205	186	267	253	205	205	178	196	185	187

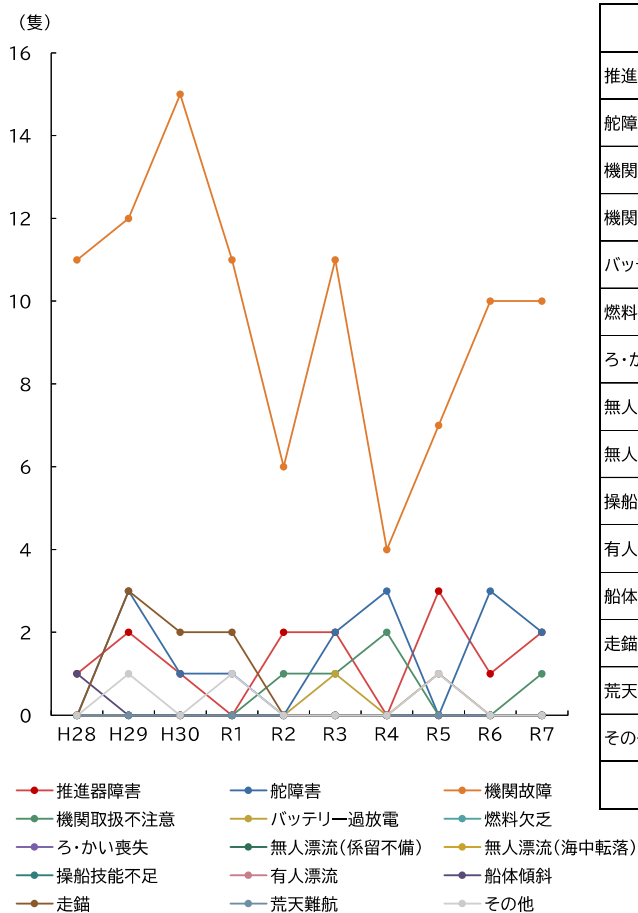
第 I - 23 図 ① タンカーの船舶事故種類別発生隻数



単位:隻

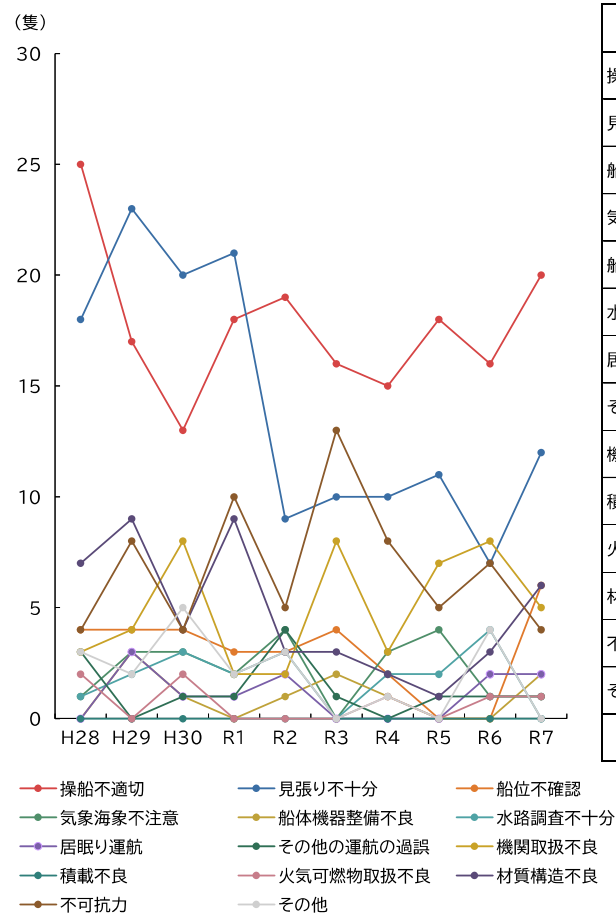
	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7
衝突	28	32	25	32	20	19	15	14	19	20
単独衝突	12	11	6	10	15	11	15	10	8	9
乗揚	13	12	14	12	13	8	7	11	10	14
転覆	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0
浸水	1	2	1	1	1	2	0	1	0	1
火災	2	0	3	1	0	0	2	1	0	1
爆発	2	0	1	0	0	0	0	0	1	0
運航不能	13	21	19	15	9	17	9	12	14	15
その他	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0
計	71	78	69	71	58	57	48	49	54	60

第 I - 23 図 ② タンカーの運航不能の詳細別発生隻数



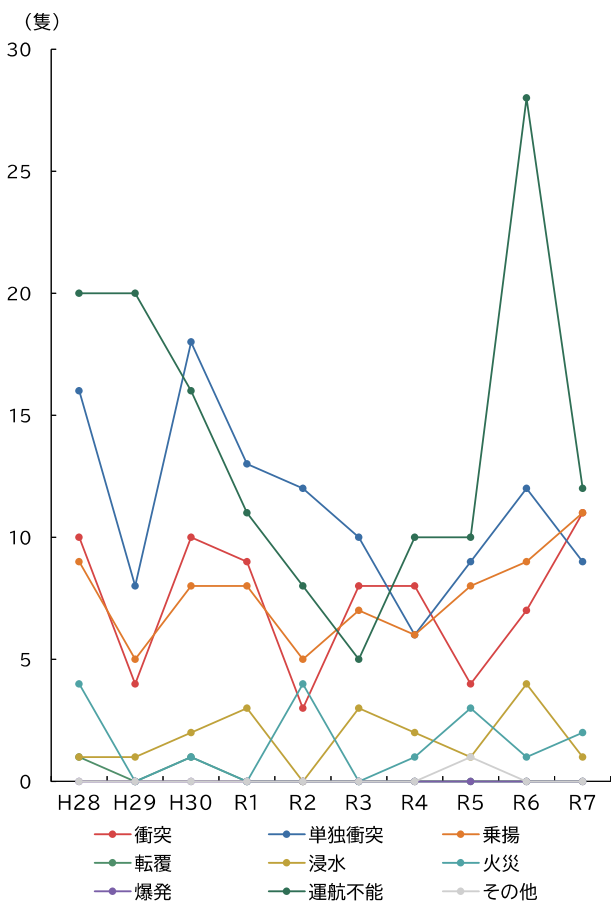
	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7
推進器障害	1	2	1	0	2	2	0	3	1	2
舵障害	0	3	1	1	0	2	3	0	3	2
機関故障	11	12	15	11	6	11	4	7	10	10
機関取扱不注意	0	0	0	0	1	1	2	0	0	1
バッテリー過放電	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0
燃料欠乏	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
ろ・かい喪失	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
無人漂流(係留不備)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
無人漂流(海中転落)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
操船技能不足	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
有人漂流	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
船体傾斜	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
走錨	0	3	2	2	0	0	0	1	0	0
荒天難航	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
その他	0	1	0	1	0	0	0	1	0	0
計	13	21	19	15	9	17	9	12	14	15

第 I - 24 図 タンカーの原因別発生隻数



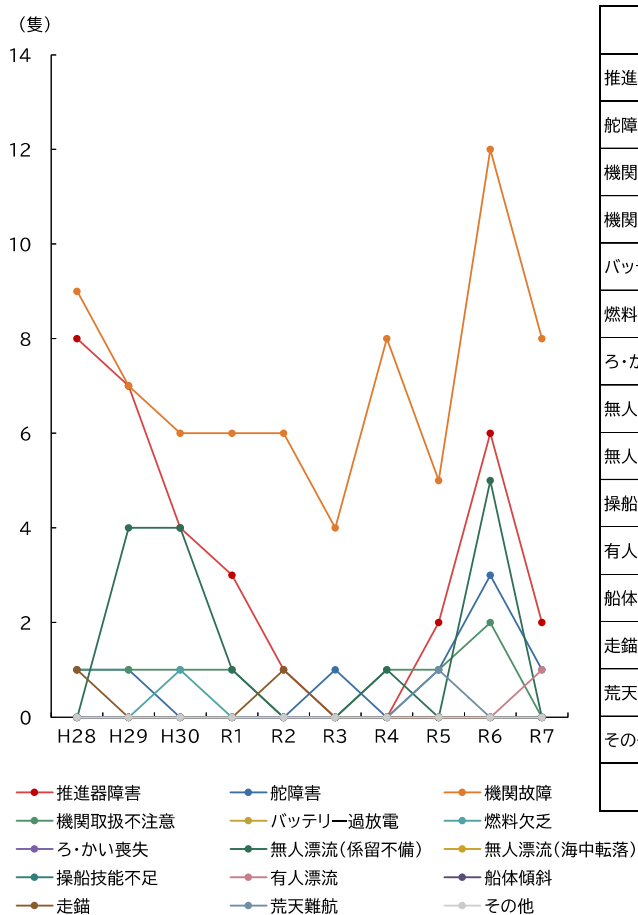
	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7
操船不適切	25	17	13	18	19	16	15	18	16	20
見張り不十分	18	23	20	21	9	10	10	11	7	12
船位不確認	4	4	4	3	3	4	2	0	0	6
気象海象不注意	1	3	3	2	4	0	3	4	1	1
船体機器整備不良	0	3	1	0	1	2	1	0	0	2
水路調査不十分	1	2	3	2	3	0	2	2	4	0
居眠り運航	0	3	1	1	2	0	0	0	2	2
その他の運航の過誤	3	0	1	1	4	1	0	1	1	1
機関取扱不良	3	4	8	2	2	8	3	7	8	5
積載不良	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
火気可燃物取扱不良	2	0	2	0	0	0	1	0	1	1
材質構造不良	7	9	4	9	3	3	2	1	3	6
不可抗力	4	8	4	10	5	13	8	5	7	4
その他	3	2	5	2	3	0	1	0	4	0
計	71	78	69	71	58	57	48	49	54	60

第 I - 25 図 ① 旅客船の船舶事故種類別発生隻数



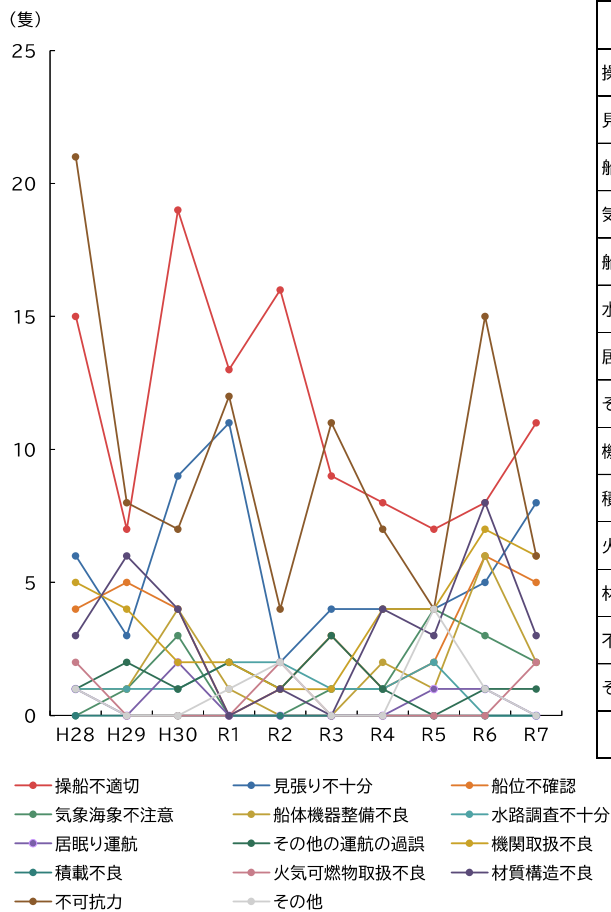
	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7
衝突	10	4	10	9	3	8	8	4	7	11
単独衝突	16	8	18	13	12	10	6	9	12	9
乗揚	9	5	8	8	5	7	6	8	9	11
転覆	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0
浸水	1	1	2	3	0	3	2	1	4	1
火災	4	0	1	0	4	0	1	3	1	2
爆発	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
運航不能	20	20	16	11	8	5	10	10	28	12
その他	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0
計	61	38	56	44	32	33	33	36	61	46

第 I - 25 図 ② 旅客船の運航不能の詳細別発生隻数



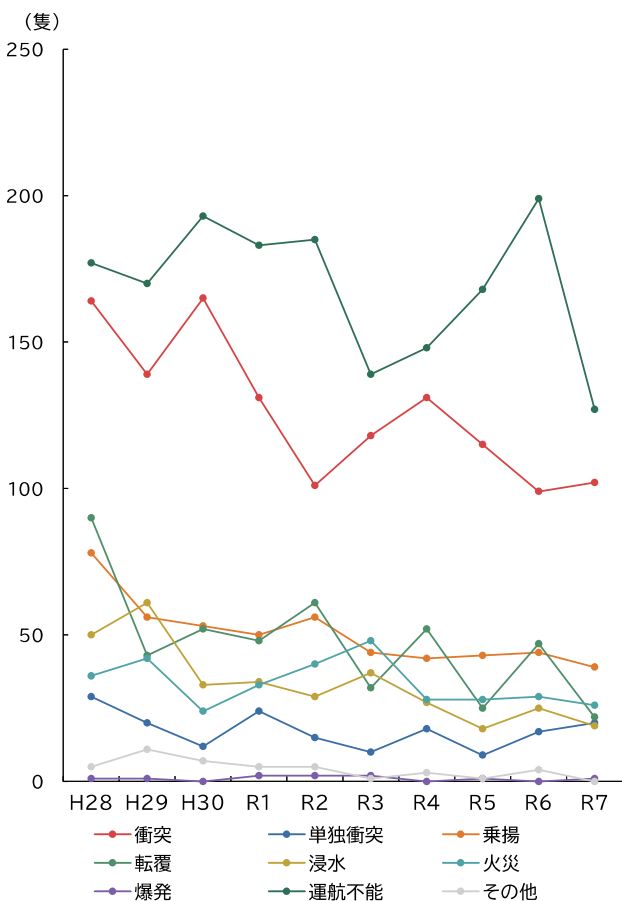
	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7
推進器障害	8	7	4	3	1	0	0	2	6	2
舵障害	1	1	0	0	0	1	0	1	3	1
機関故障	9	7	6	6	6	4	8	5	12	8
機関取扱不注意	1	1	1	1	0	0	1	1	2	0
バッテリー過放電	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
燃料欠乏	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0
ろ・かい喪失	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
無人漂流(係留不備)	0	4	4	1	0	0	1	0	5	0
無人漂流(海中転落)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
操船技能不足	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
有人漂流	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
船体傾斜	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
走錨	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0
荒天難航	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0
その他	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
計	20	20	16	11	8	5	10	10	28	12

第 I - 26 図 旅客船の原因別発生隻数



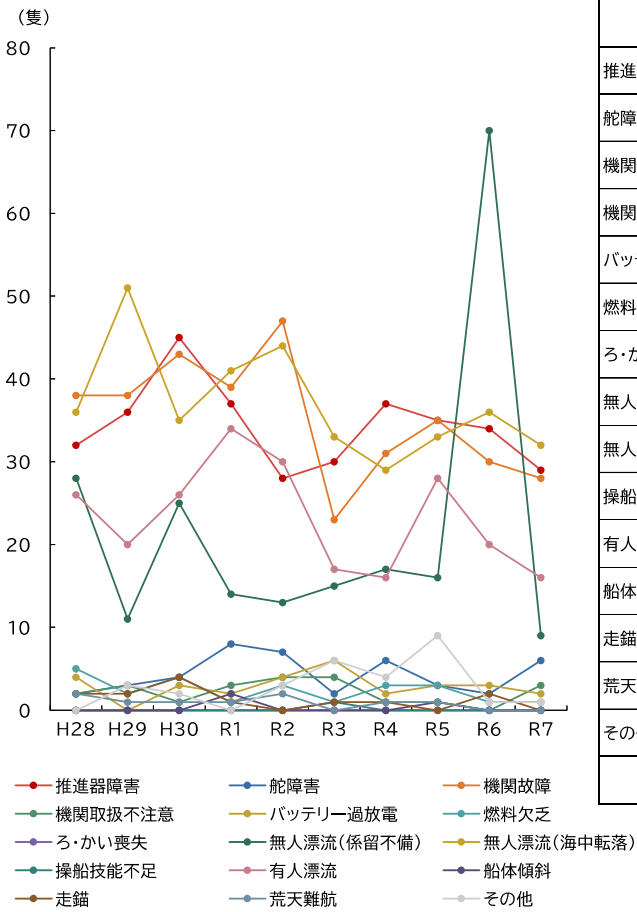
	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7
操船不適切	15	7	19	13	16	9	8	7	8	11
見張り不十分	6	3	9	11	2	4	4	4	5	8
船位不確認	4	5	4	0	1	3	1	2	6	5
気象海象不注意	0	1	3	0	0	1	1	4	3	2
船体機器整備不良	1	1	4	1	0	0	2	1	6	2
水路調査不十分	1	1	1	2	2	1	1	2	0	0
居眠り運航	1	0	2	0	0	0	0	1	1	0
その他の運航の過誤	1	2	1	2	1	3	1	0	1	1
機関取扱不良	5	4	2	2	1	1	4	4	7	6
積載不良	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
火気可燃物取扱不良	2	0	0	0	2	0	0	0	0	2
材質構造不良	3	6	4	0	1	0	4	3	8	3
不可抗力	21	8	7	12	4	11	7	4	15	6
その他	1	0	0	1	2	0	0	4	1	0
計	61	38	56	44	32	33	33	36	61	46

第 I - 27 図 ① 漁船の船舶事故種類別発生隻数



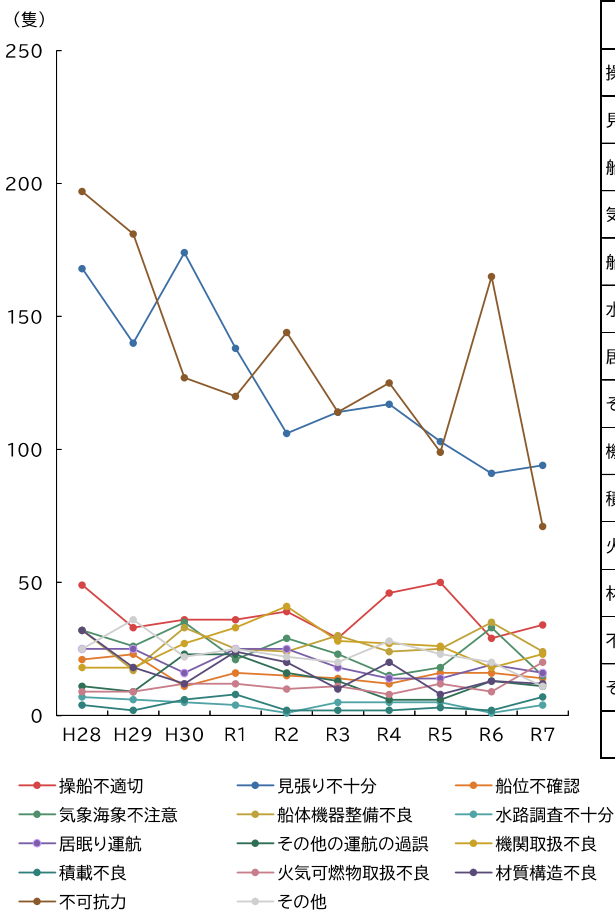
	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7
衝突	164	139	165	131	101	118	131	115	99	102
単独衝突	29	20	12	24	15	10	18	9	17	20
乗揚	78	56	53	50	56	44	42	43	44	39
転覆	90	43	52	48	61	32	52	25	47	22
浸水	50	61	33	34	29	37	27	18	25	19
火災	36	42	24	33	40	48	28	28	29	26
爆発	1	1	0	2	2	2	0	1	0	1
運航不能	177	170	193	183	185	139	148	168	199	127
その他	5	11	7	5	5	1	3	1	4	0
計	630	543	539	510	494	431	449	408	464	356

第 I - 27 図 ② 漁船の運航不能の詳細別発生隻数



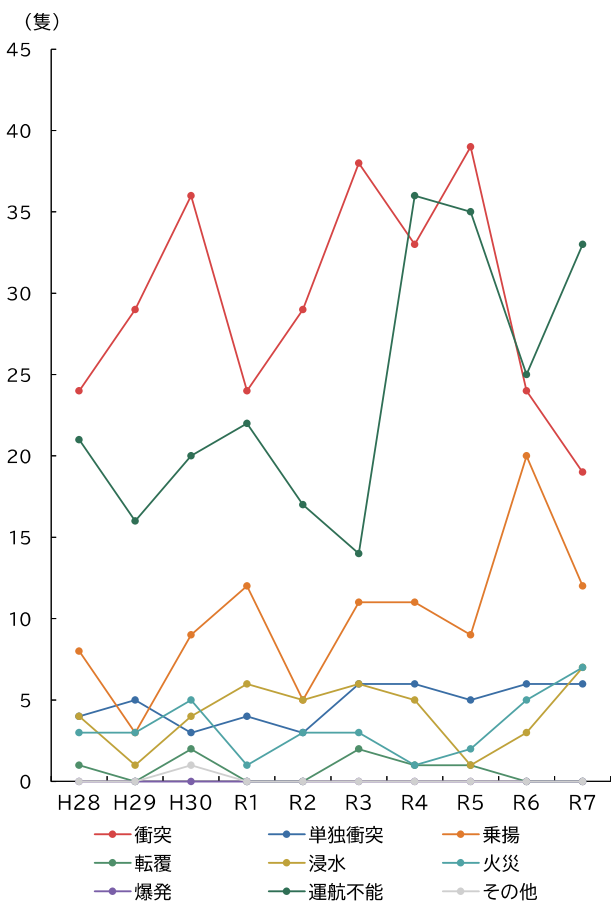
	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7
推進器障害	32	36	45	37	28	30	37	35	34	29
舵障害	2	3	4	8	7	2	6	3	2	6
機関故障	38	38	43	39	47	23	31	35	30	28
機関取扱不注意	2	3	1	3	4	4	1	1	0	3
バッテリー過放電	4	0	3	2	4	6	2	3	3	2
燃料欠乏	5	2	4	1	3	1	3	3	1	1
ろ・かい喪失	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
無人漂流(係留不備)	28	11	25	14	13	15	17	16	70	9
無人漂流(海中転落)	36	51	35	41	44	33	29	33	36	32
操船技能不足	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0
有人漂流	26	20	26	34	30	17	16	28	20	16
船体傾斜	0	0	0	2	0	0	0	1	0	0
走錨	2	2	4	1	0	1	1	0	2	0
荒天難航	2	1	1	1	2	0	1	1	0	0
その他	0	3	2	0	3	6	4	9	1	1
計	177	170	193	183	185	139	148	168	199	127

第 I - 28 図 漁船の原因別発生隻数



	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7
操船不適切	49	33	36	36	39	29	46	50	29	34
見張り不十分	168	140	174	138	106	114	117	103	91	94
船位不確認	21	23	11	16	15	14	12	16	16	14
気象海象不注意	32	26	35	21	29	23	15	18	33	15
船体機器整備不良	32	17	33	25	24	30	24	25	35	24
水路調査不十分	7	6	5	4	1	5	5	5	1	4
居眠り運航	25	25	16	25	25	18	14	14	19	16
その他の運航の過誤	11	9	23	23	16	13	6	6	13	11
機関取扱不良	18	18	27	33	41	28	27	26	18	23
積載不良	4	2	6	8	2	2	2	3	2	7
火気可燃物取扱不良	9	9	12	12	10	11	8	12	9	20
材質構造不良	32	18	12	24	20	10	20	8	13	12
不可抗力	197	181	127	120	144	114	125	99	165	71
その他	25	36	22	25	22	20	28	23	20	11
計	630	543	539	510	494	431	449	408	464	356

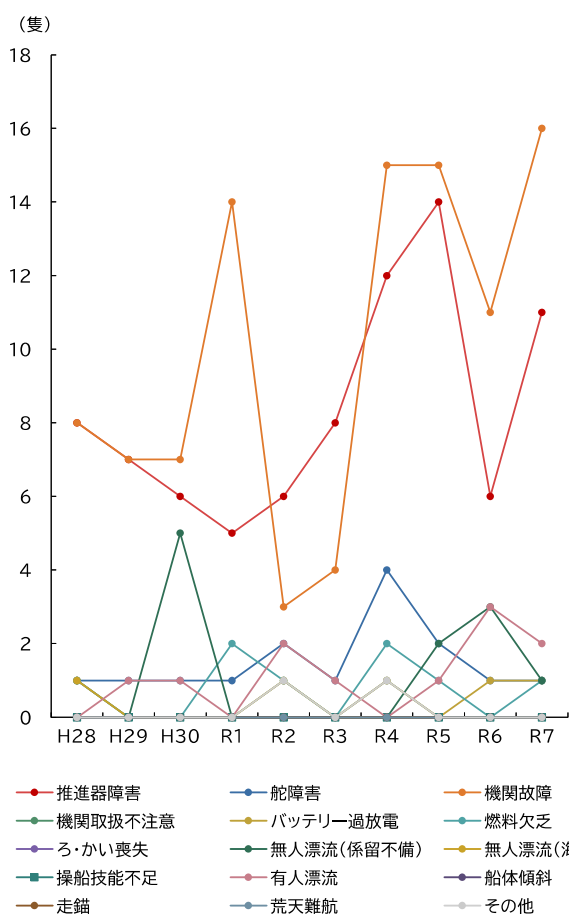
第 I - 29 図 ① 遊漁船の船舶事故種類別発生隻数



単位:隻

	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7
衝突	24	29	36	24	29	38	33	39	24	19
単独衝突	4	5	3	4	3	6	6	5	6	6
乗揚	8	3	9	12	5	11	11	9	20	12
転覆	1	0	2	0	0	2	1	1	0	0
浸水	4	1	4	6	5	6	5	1	3	7
火災	3	3	5	1	3	3	1	2	5	7
爆発	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
運航不能	21	16	20	22	17	14	36	35	25	33
その他	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0
計	65	57	80	69	62	80	93	92	83	84

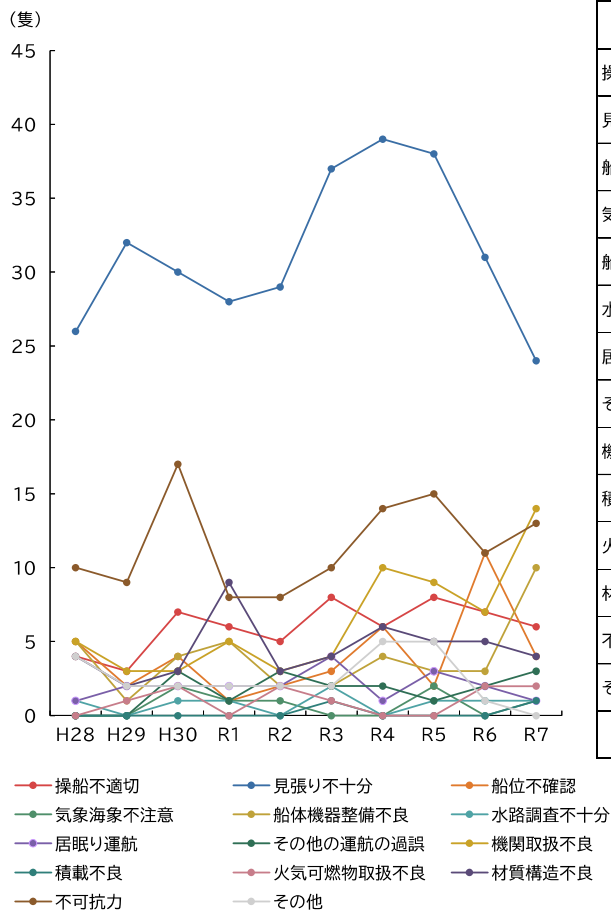
第 I - 29 図 ② 遊漁船の運航不能の詳細別発生隻数



単位:隻

	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7
推進器障害	8	7	6	5	6	8	12	14	6	11
舵障害	1	1	1	1	2	1	4	2	1	1
機関故障	8	7	7	14	3	4	15	15	11	16
機関取扱不注意	1	0	0	0	1	0	1	0	0	0
バッテリー過放電	1	0	0	0	0	0	1	0	1	1
燃料欠乏	1	0	0	2	1	0	2	1	0	1
ろ・かい喪失	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
無人漂流(係留不備)	0	0	5	0	0	0	0	2	3	1
無人漂流(海中転落)	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0
操船技能不足	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
有人漂流	0	1	1	0	2	1	0	1	3	2
船体傾斜	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
走錨	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
荒天難航	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
その他	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0
計	21	16	20	22	17	14	36	35	25	33

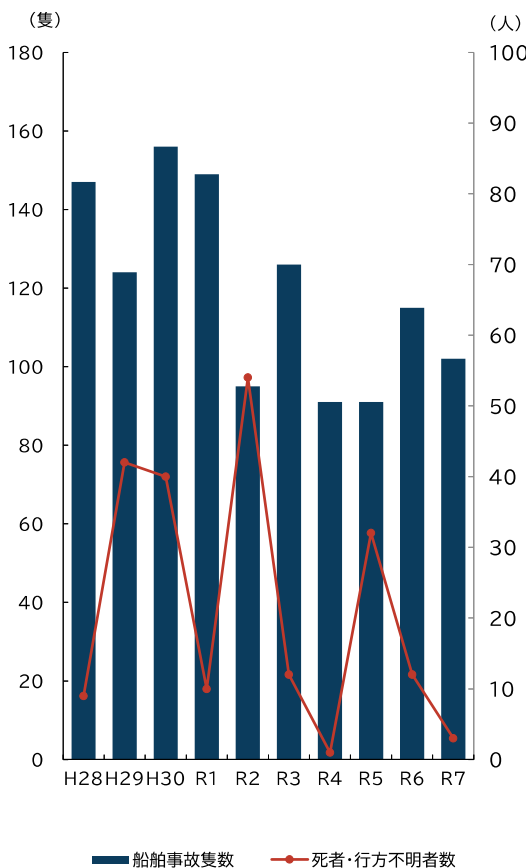
第 I - 30図 遊漁船の原因別発生隻数



単位:隻

	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7
操船不適切	4	3	7	6	5	8	6	8	7	6
見張り不十分	26	32	30	28	29	37	39	38	31	24
船位不確認	5	2	4	1	2	3	6	2	11	4
気象海象不注意	0	0	2	1	1	0	0	2	0	1
船体機器整備不良	5	1	4	5	2	2	4	3	3	10
水路調査不十分	1	0	1	1	0	2	0	1	1	1
居眠り運航	1	2	2	2	2	4	1	3	2	1
その他の運航の過誤	0	0	3	1	3	2	2	1	2	3
機関取扱不良	5	3	3	5	3	4	10	9	7	14
積載不良	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1
火気可燃物取扱不良	0	1	2	0	2	1	0	0	2	2
材質構造不良	4	2	3	9	3	4	6	5	5	4
不可抗力	10	9	17	8	8	10	14	15	11	13
その他	4	2	2	2	2	2	5	5	1	0
計	65	57	80	69	62	80	93	92	83	84

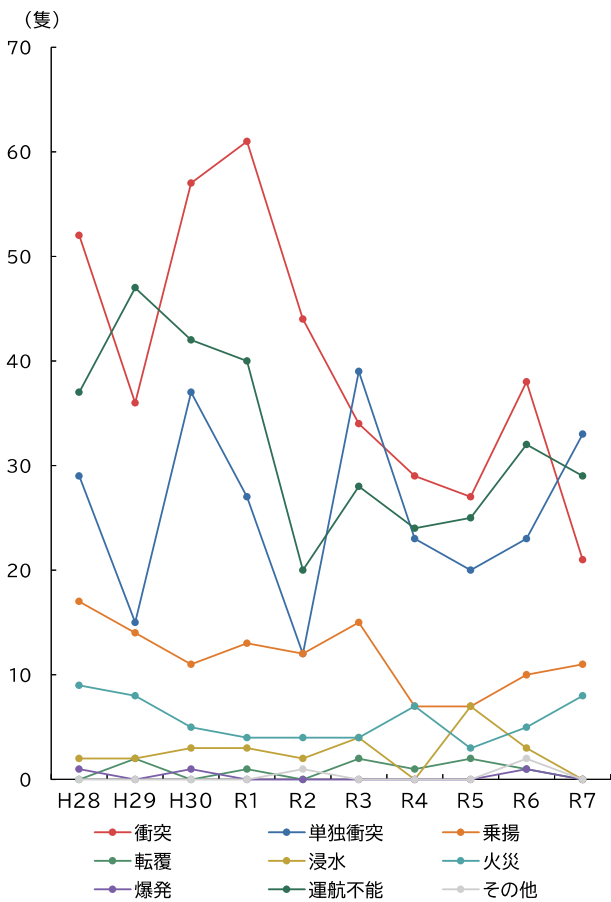
第 I - 31図 外国船舶の船舶事故発生隻数及び死者・行方不明者数の推移



単位:隻・人

	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7
船舶事故隻数	147	124	156	149	95	126	91	91	115	102
死者・行方不明者数	9	42	40	10	54	12	1	32	12	3

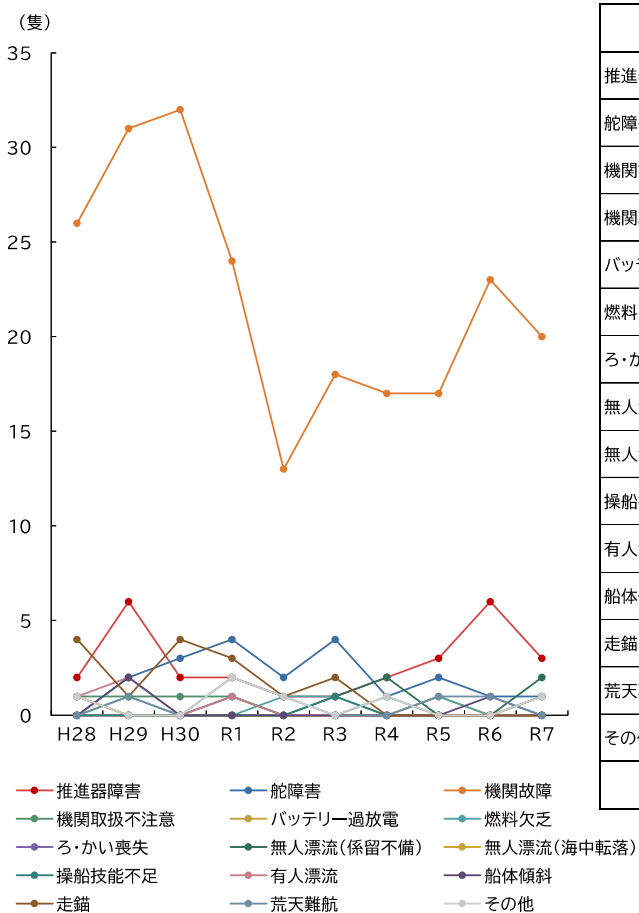
第 I - 32 図 ① 外国船舶の船舶事故種類別発生隻数



単位:隻

	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7
衝突	52	36	57	61	44	34	29	27	38	21
単独衝突	29	15	37	27	12	39	23	20	23	33
乗揚	17	14	11	13	12	15	7	7	10	11
転覆	0	2	0	1	0	2	1	2	1	0
浸水	2	2	3	3	2	4	0	7	3	0
火災	9	8	5	4	4	4	7	3	5	8
爆発	1	0	1	0	0	0	0	0	1	0
運航不能	37	47	42	40	20	28	24	25	32	29
その他	0	0	0	0	1	0	0	0	2	0
計	147	124	156	149	95	126	91	91	115	102

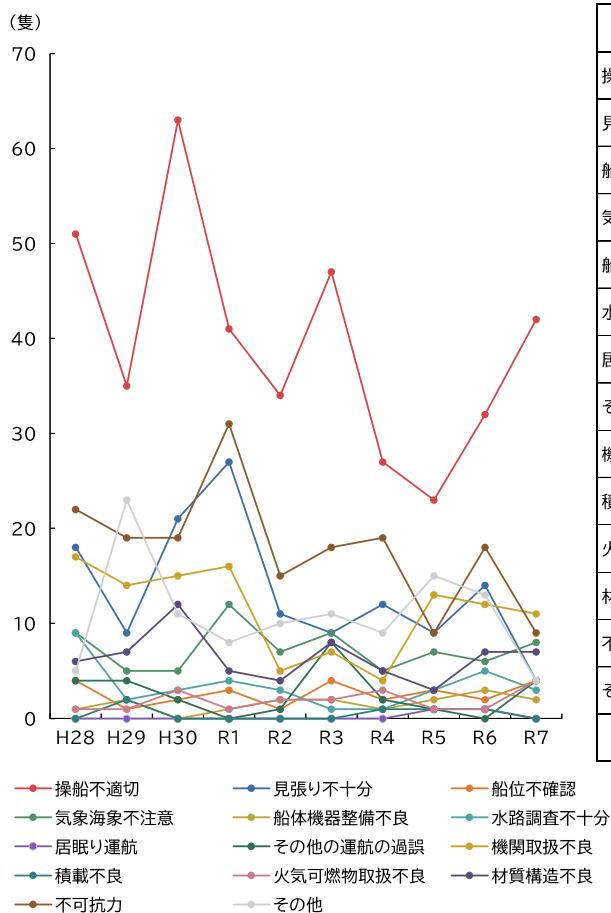
第 I - 32 図 ② 外国船舶の運航不能の詳細別発生隻数



単位:隻

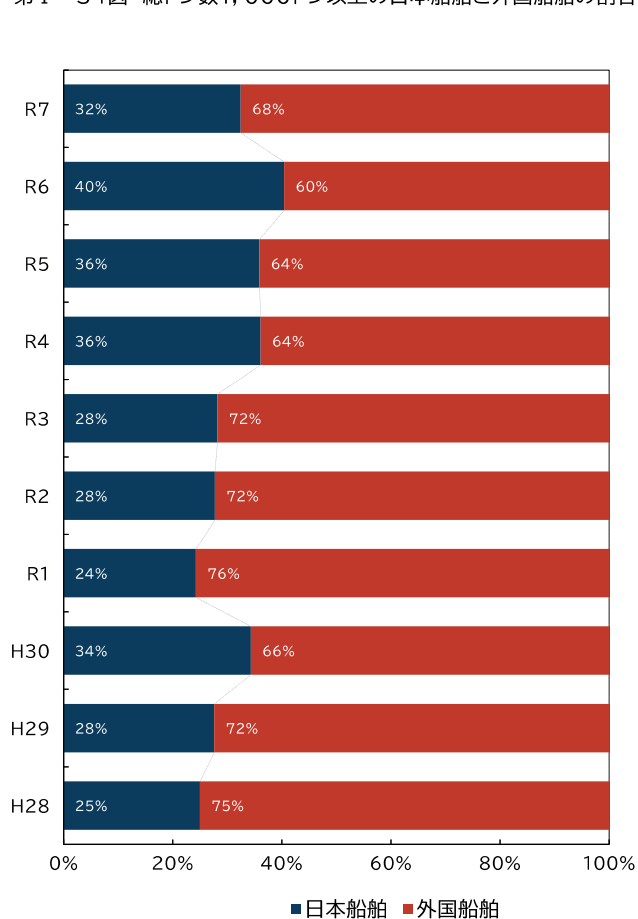
	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7
推進器障害	2	6	2	2	1	1	2	3	6	3
舵障害	0	2	3	4	2	4	1	2	1	1
機関故障	26	31	32	24	13	18	17	17	23	20
機関取扱不注意	1	1	1	1	0	0	1	0	0	0
バッテリー過放電	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0
燃料欠乏	0	1	0	0	1	1	0	1	0	0
ろ・かい喪失	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
無人漂流(係留不備)	1	0	0	1	0	1	2	0	0	2
無人漂流(海中転落)	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1
操船技能不足	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1
有人漂流	1	2	0	1	0	0	0	0	0	0
船体傾斜	0	2	0	0	0	0	0	0	1	0
走錨	4	1	4	3	1	2	0	0	0	0
荒天難航	0	1	0	2	1	0	0	1	1	0
その他	1	0	0	2	1	0	1	0	0	1
計	37	47	42	40	20	28	24	25	32	29

第 I - 33図 外国船舶の原因別発生隻数



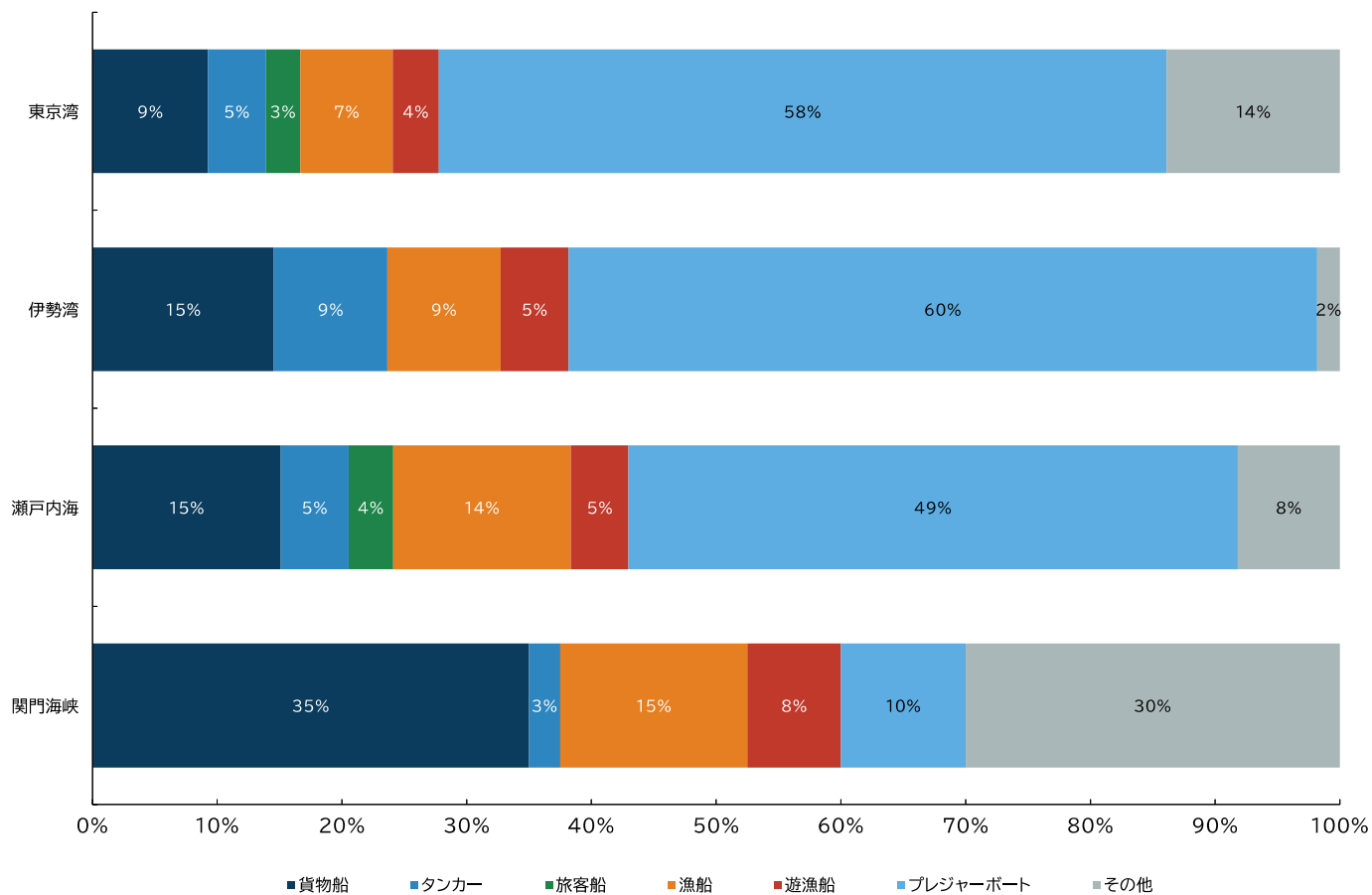
	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7
操船不適切	51	35	63	41	34	47	27	23	32	42
見張り不十分	18	9	21	27	11	9	12	9	14	4
船位不確認	4	1	2	3	1	4	2	3	2	4
気象海象不注意	9	5	5	12	7	9	5	7	6	8
船体機器整備不良	1	2	0	1	2	2	1	2	3	2
水路調査不十分	9	2	3	4	3	1	1	3	5	3
居眠り運航	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0
その他の運航の過誤	4	4	2	0	1	8	2	1	0	4
機関取扱不良	17	14	15	16	5	7	4	13	12	11
積載不良	0	2	0	0	0	0	1	1	1	0
火気可燃物取扱不良	1	1	3	1	2	2	3	1	1	4
材質構造不良	6	7	12	5	4	8	5	3	7	7
不可抗力	22	19	19	31	15	18	19	9	18	9
その他	5	23	11	8	10	11	9	15	13	4
計	147	124	156	149	95	126	91	91	115	102

第 I - 34図 総トン数1,000トン以上の日本船舶と外国船舶の割合



	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7
日本船舶	40	37	69	41	33	44	43	42	57	38
外国船舶	120	97	132	128	86	112	76	75	84	79
合計	160	134	201	169	119	156	119	117	141	117

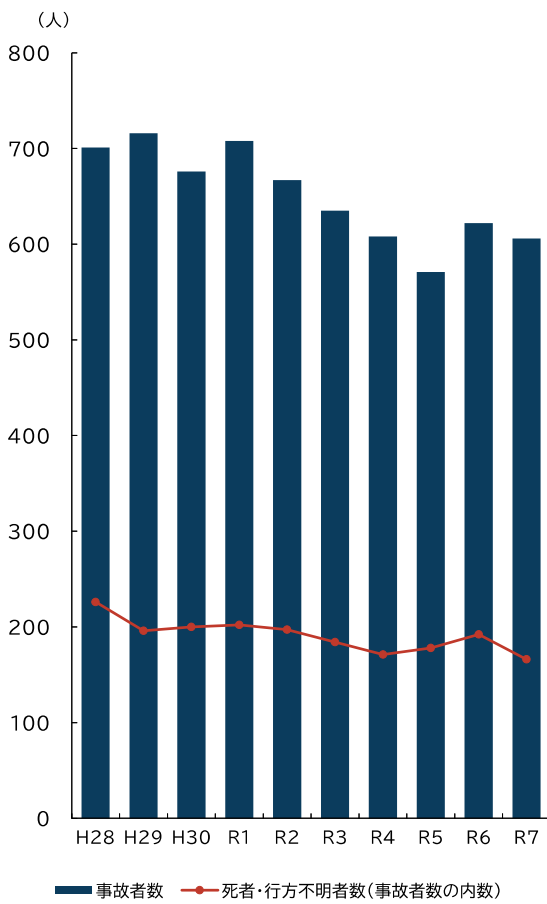
第 I - 35 図 ふくそう海域(東京湾、伊勢湾、瀬戸内海及び関門海峡)における事故発生状況(令和7年)



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	合計
東京湾	10	5	3	8	4	63	15	108
伊勢湾	8	5	0	5	3	33	1	55
瀬戸内海	72	26	17	68	22	233	39	477
関門海峡	14	1	0	6	3	4	12	40
合計	104	37	20	87	32	333	67	680

第Ⅱ-1図 船舶事故によらない乗船者の事故者及び死者・行方不明者発生数

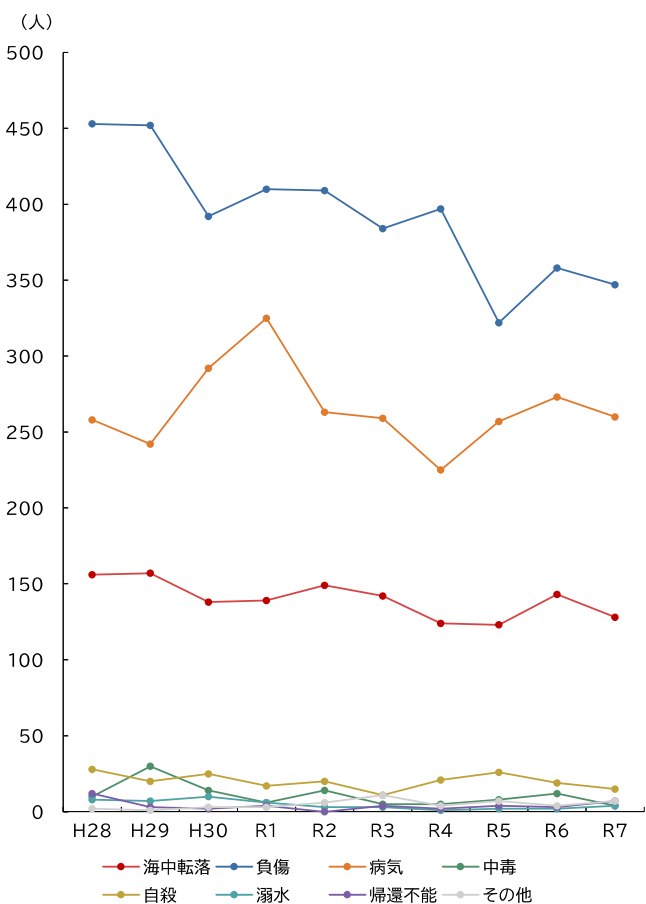


	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7
事故者数	927	912	876	910	864	819	779	749	814	772
死者・行方不明者数(事故者数の内数)	226	196	200	202	197	184	171	178	192	166

第Ⅱ-1表 船舶事故によらない乗船者の人身事故の船舶種類別・事故内容別発生数(令和7年)

	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	11	6	84	6	82	11	2	0	1	1	2	2	182	26
タンカー	3	1	18	0	35	6	0	0	0	0	2	2	58	9
旅客船	1	0	21	0	37	2	0	0	11	10	3	2	73	14
作業船	6	4	15	1	1	1	0	0	0	0	0	0	22	6
漁船	60	39	130	4	62	25	1	0	0	0	4	3	257	71
遊漁船	5	3	5	0	15	2	0	0	0	0	0	0	25	5
プレジャーボート	33	18	30	3	7	5	0	0	2	2	7	0	79	28
うち水上オートバイ	(1)	(1)	(10)	(1)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(4)	(0)	(15)	(2)
その他	9	4	44	0	21	2	1	0	1	1	0	0	76	7
計	128	75	347	14	260	54	4	0	15	14	18	9	772	166

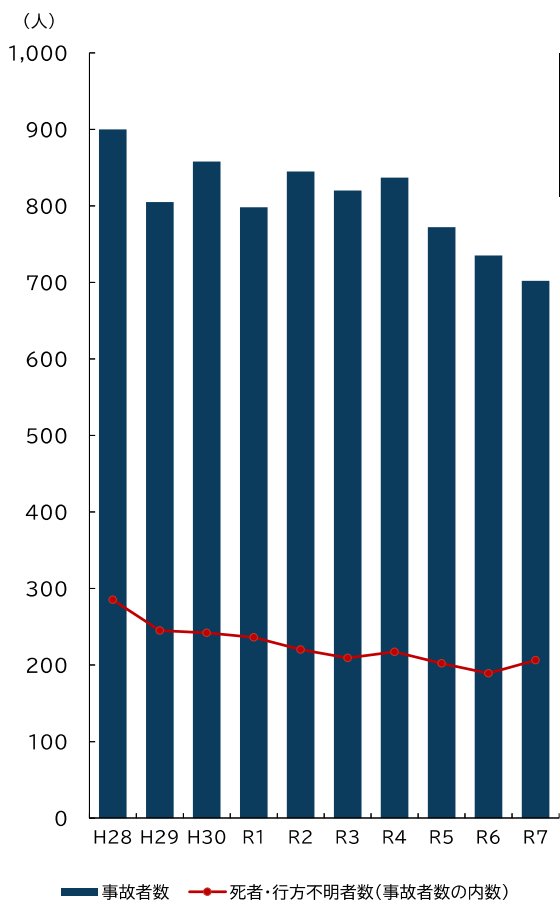
第Ⅱ-2図 船舶事故によらない乗船者の人身事故内容別発生数



単位:人

	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7
海中転落	156	157	138	139	149	142	124	123	143	128
負傷	453	452	392	410	409	384	397	322	358	347
病気	258	242	292	325	263	259	225	257	273	260
中毒	10	30	14	6	14	5	5	8	12	4
自殺	28	20	25	17	20	11	21	26	19	15
溺水	8	7	10	6	3	3	1	2	2	4
帰還不能	12	3	2	4	0	4	2	4	3	7
その他	2	1	3	3	6	11	4	7	4	7
計	927	912	876	910	864	819	779	749	814	772

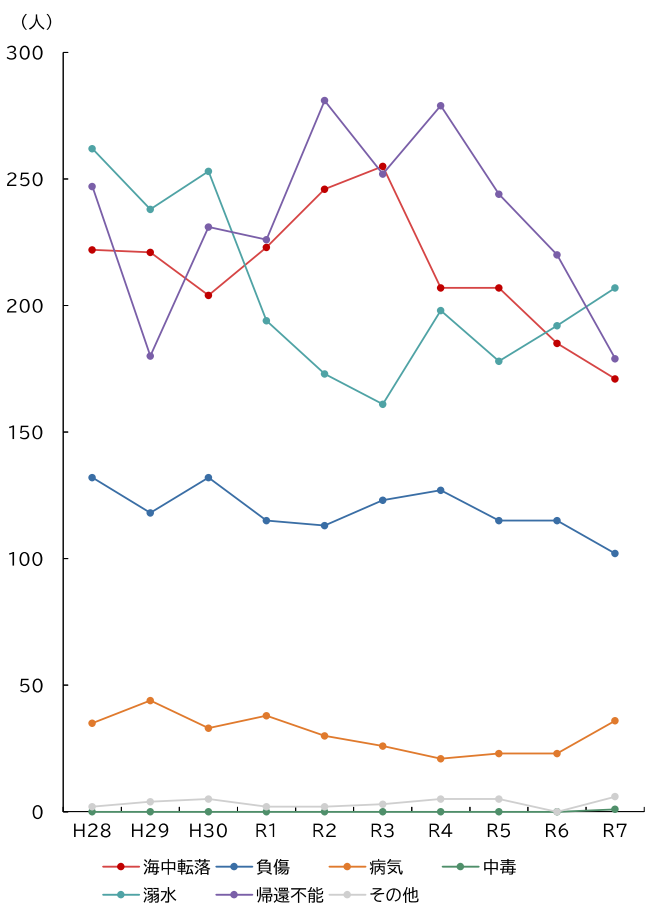
第Ⅱ-3図 マリンレジャーに伴う海浜事故の事故者及び死者・行方不明者発生数



単位:人

	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7
事故者数	900	805	858	798	845	820	837	772	735	702
死者・行方不明者数(事故者数の内数)	285	245	242	236	220	209	217	202	189	206

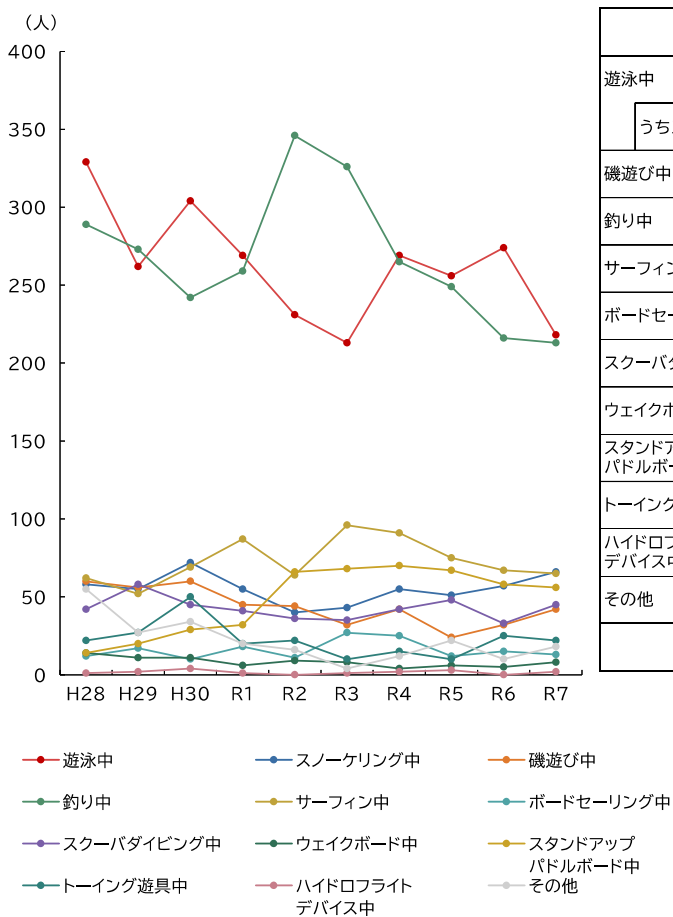
第Ⅱ-4図 マリンレジャーに伴う海浜事故の事故内容別発生数



単位:人

	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7
海中転落	222	221	204	223	246	255	207	207	185	171
負傷	132	118	132	115	113	123	127	115	115	102
病気	35	44	33	38	30	26	21	23	23	36
中毒	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
溺水	262	238	253	194	173	161	198	178	192	207
帰還不能	247	180	231	226	281	252	279	244	220	179
その他	2	4	5	2	2	3	5	5	0	6
計	900	805	858	798	845	820	837	772	735	702

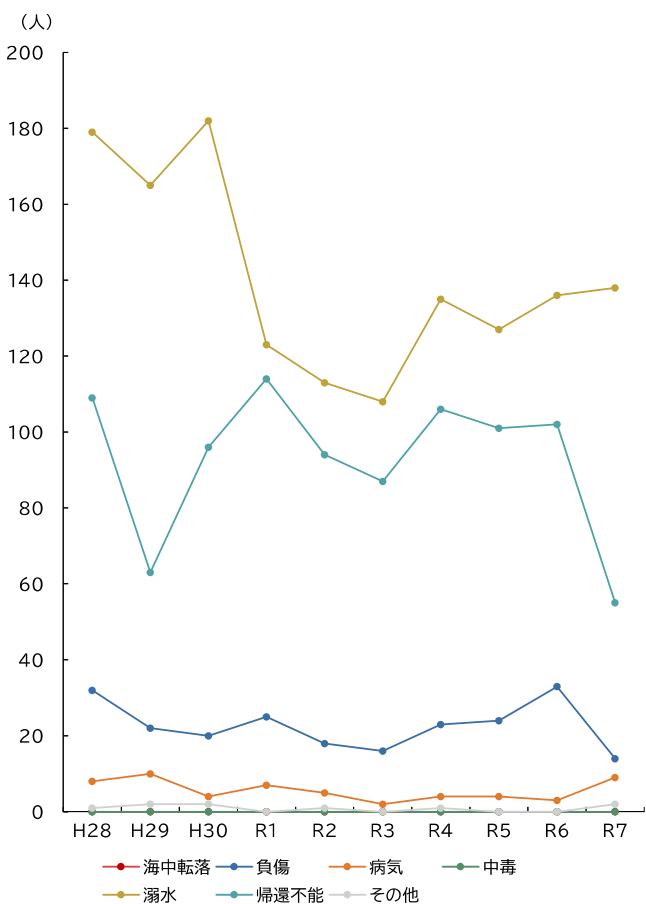
第Ⅱ-5図 ① マリンレジャーに伴う海浜事故の活動別発生数



単位:人

	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7
遊泳中	329	262	304	269	231	213	269	256	274	218
うちスノーケリング中	58	55	72	55	40	43	55	51	57	66
磯遊び中	60	56	60	45	44	32	42	24	32	42
釣り中	289	273	242	259	346	326	265	249	216	213
サーフィン中	62	52	69	87	64	96	91	75	67	65
ボードセーリング中	12	17	10	18	11	27	25	12	15	13
スクーバダイビング中	42	58	45	41	36	35	42	48	33	45
ウェイクボード中	14	11	11	6	9	8	4	6	5	8
スタンドアップパドルボード中	14	20	29	32	66	68	70	67	58	56
トーイング遊具中	22	27	50	20	22	10	15	10	25	22
ハイドロフライトデバイス中	1	2	4	1	0	1	2	3	0	2
その他	55	27	34	20	16	4	12	22	10	18
計	900	805	858	798	845	820	837	772	735	702

第Ⅱ-5図 ②-1 遊泳中の事故内容別発生数

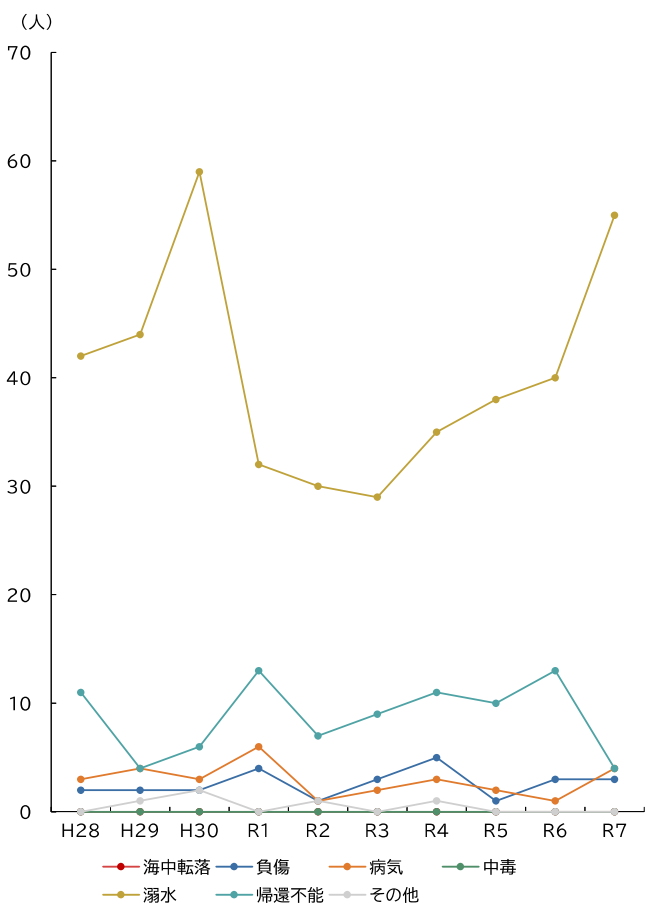


単位:人

	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7
海中転落	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
負傷	32	22	20	25	18	16	23	24	33	14
病気	8	10	4	7	5	2	4	4	3	9
中毒	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
溺水	179	165	182	123	113	108	135	127	136	138
帰還不能	109	63	96	114	94	87	106	101	102	55
その他	1	2	2	0	1	0	1	0	0	2
計	329	262	304	269	231	213	269	256	274	218

※スノーケリング中の事故を含む

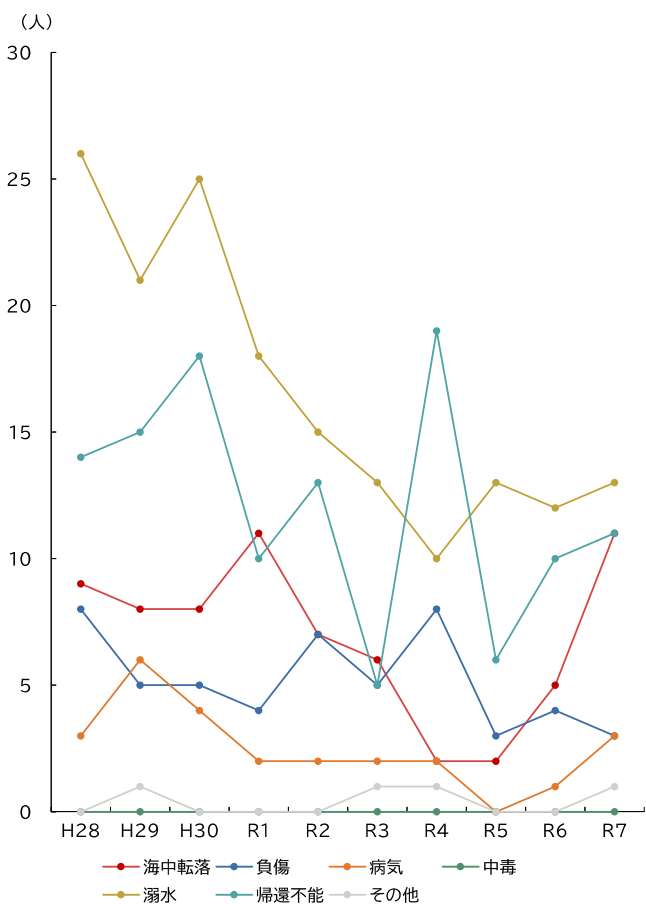
第Ⅱ-5図 ②-2 スノーケリング中の事故内容別発生数



単位:人

	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7
海中転落	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
負傷	2	2	2	4	1	3	5	1	3	3
病気	3	4	3	6	1	2	3	2	1	4
中毒	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
溺水	42	44	59	32	30	29	35	38	40	55
帰還不能	11	4	6	13	7	9	11	10	13	4
その他	0	1	2	0	1	0	1	0	0	0
計	58	55	72	55	40	43	55	51	57	66

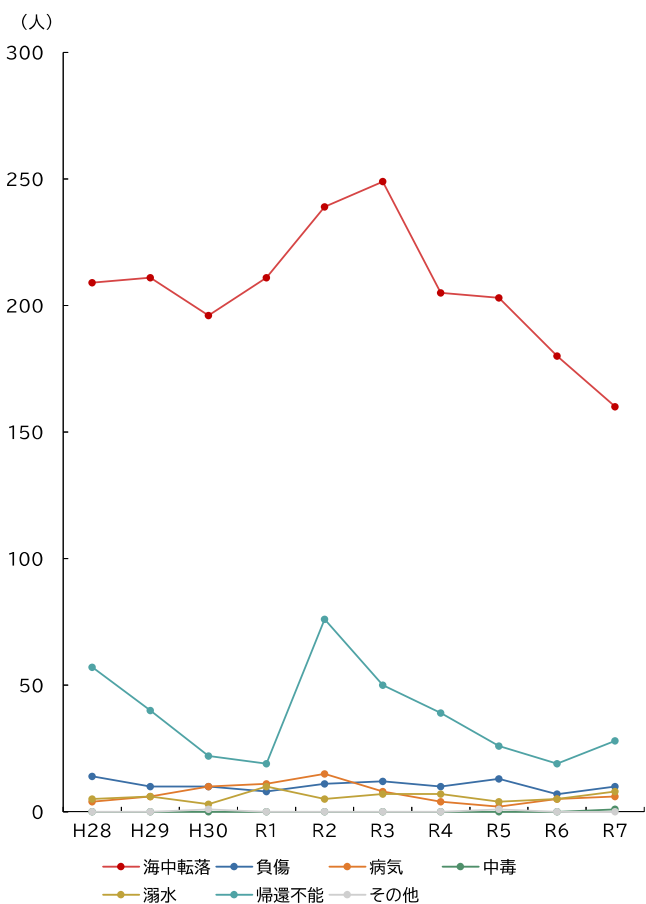
第Ⅱ－5図 ③ 磯遊び中の事故内容別発生数



単位:人

	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7
海中転落	9	8	8	11	7	6	2	2	5	11
負傷	8	5	5	4	7	5	8	3	4	3
病気	3	6	4	2	2	2	2	0	1	3
中毒	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
溺水	26	21	25	18	15	13	10	13	12	13
帰還不能	14	15	18	10	13	5	19	6	10	11
その他	0	1	0	0	0	1	1	0	0	1
計	60	56	60	45	44	32	42	24	32	42

第Ⅱ－5図 ④-1 釣り中の事故内容別発生数(乗船中の釣りを除く)

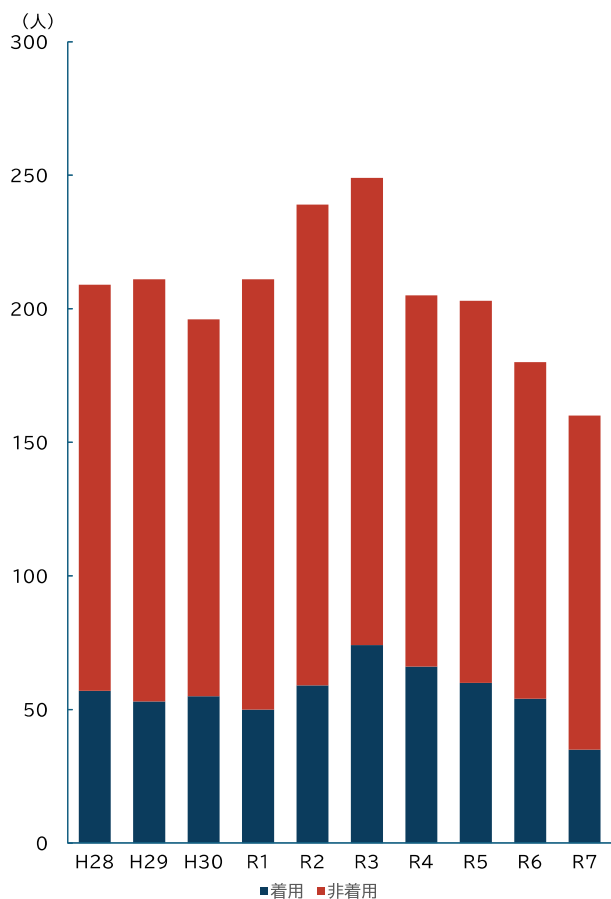


単位:人

	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7
海中転落	209	211	196	211	239	249	205	203	180	160
負傷	14	10	10	8	11	12	10	13	7	10
病気	4	6	10	11	15	8	4	2	5	6
中毒	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
溺水	5	6	3	10	5	7	7	4	5	8
帰還不能	57	40	22	19	76	50	39	26	19	28
その他	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0
計	289	273	242	259	346	326	265	249	216	213

第Ⅱ-5図 ④-2 釣り中の海中転落者のライフジャケット着用状況(乗船中の釣りを除く)

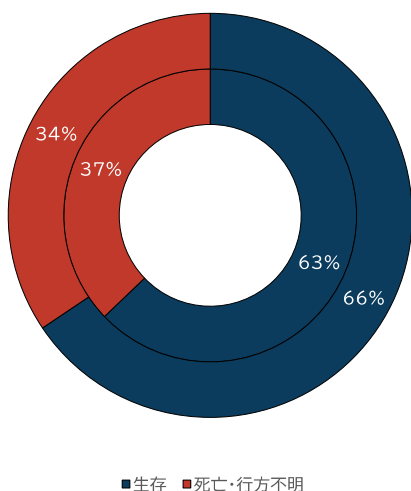
単位:人



	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7
着用	57	53	55	50	59	74	66	60	54	35
非着用	152	158	141	161	180	175	139	143	126	125
総計	209	211	196	211	239	249	205	203	180	160

第Ⅱ-5図 ④-3 釣り中の海中転落者の生存率(乗船中の釣りを除く)

令和7年  
外円:ライフジャケット着用  
内円:ライフジャケット非着用



ライフジャケット着用

単位:人

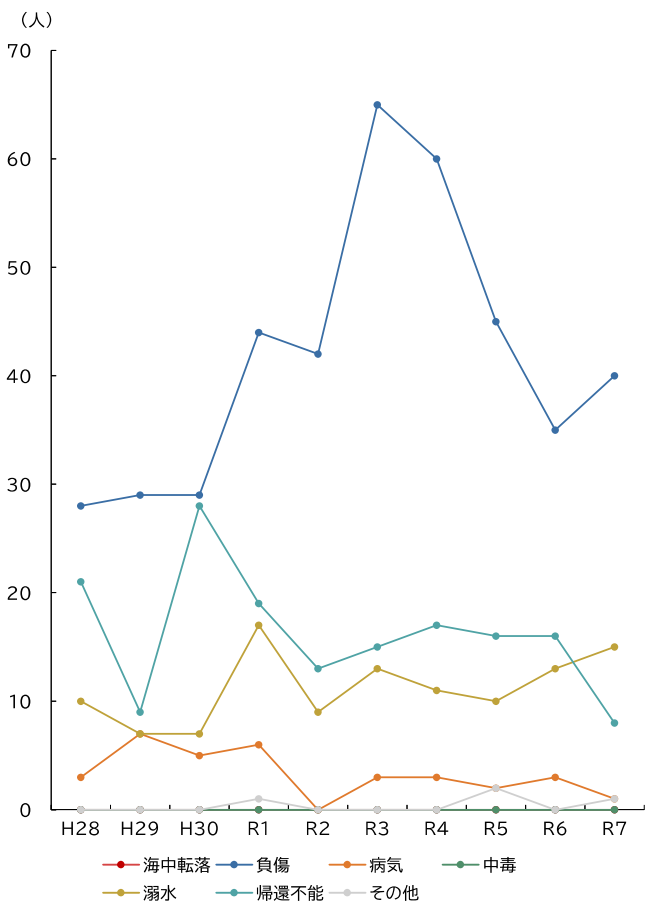
	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7
生存	35	42	33	34	40	55	47	40	44	22
死亡・行方不明	22	11	22	16	19	19	19	20	10	13
総計	57	53	55	50	59	74	66	60	54	35

ライフジャケット非着用

単位:人

	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7
生存	74	89	85	82	105	98	86	84	68	82
死亡・行方不明	78	69	56	79	75	77	53	59	58	43
総計	152	158	141	161	180	175	139	143	126	125

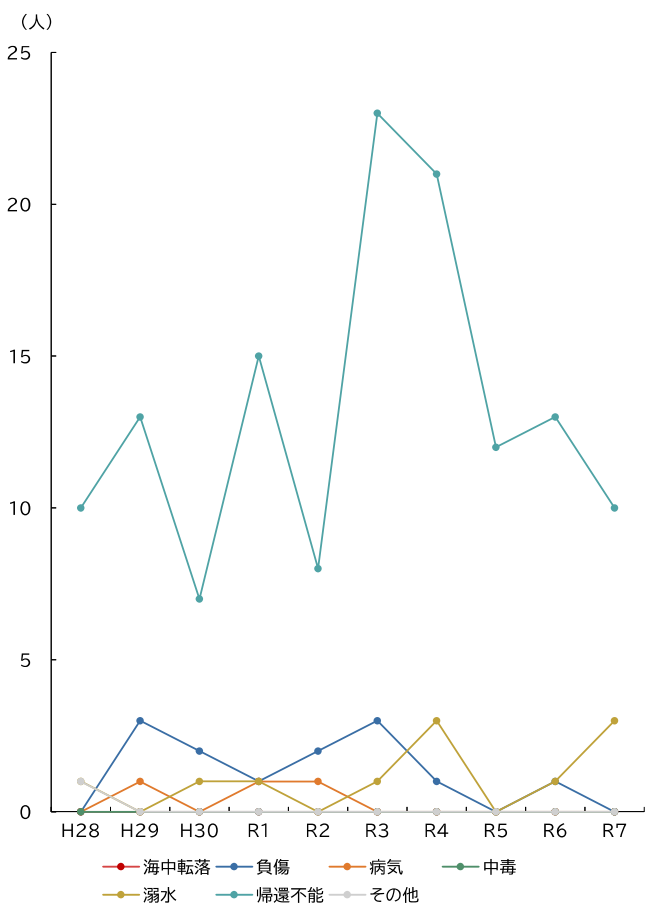
第Ⅱ-5図 ⑤ サーフィン中の事故内容別発生数



単位:人

	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7
海中転落	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
負傷	28	29	29	44	42	65	60	45	35	40
病気	3	7	5	6	0	3	3	2	3	1
中毒	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
溺水	10	7	7	17	9	13	11	10	13	15
帰還不能	21	9	28	19	13	15	17	16	16	8
その他	0	0	0	1	0	0	0	2	0	1
計	62	52	69	87	64	96	91	75	67	65

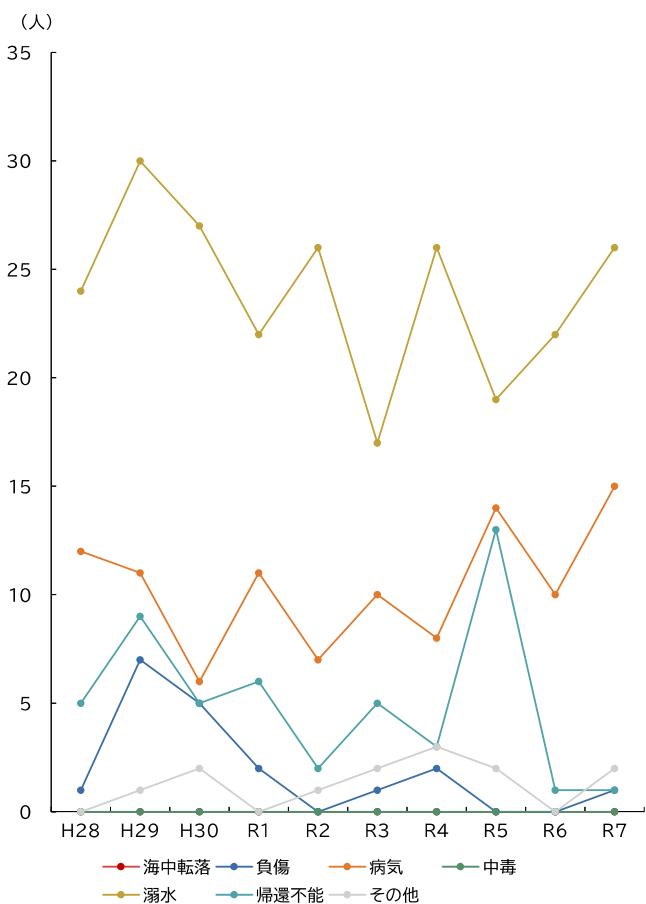
第Ⅱ-5図 ⑥ ボードセーリング中の事故内容別発生数



単位:人

	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7
海中転落	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
負傷	0	3	2	1	2	3	1	0	1	0
病気	0	1	0	1	1	0	0	0	0	0
中毒	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
溺水	1	0	1	1	0	1	3	0	1	3
帰還不能	10	13	7	15	8	23	21	12	13	10
その他	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
計	12	17	10	18	11	27	25	12	15	13

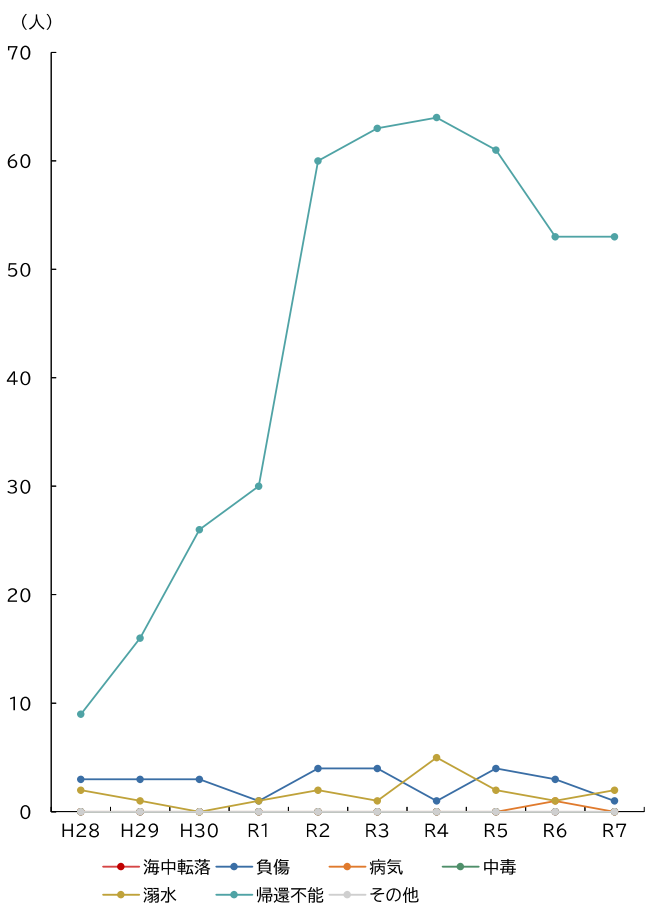
第Ⅱ-5図 ⑦ スクーバダイビング中の事故内容別発生数



単位:人

	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7
海中転落	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
負傷	1	7	5	2	0	1	2	0	0	1
病気	12	11	6	11	7	10	8	14	10	15
中毒	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
溺水	24	30	27	22	26	17	26	19	22	26
帰還不能	5	9	5	6	2	5	3	13	1	1
その他	0	1	2	0	1	2	3	2	0	2
計	42	58	45	41	36	35	42	48	33	45

第Ⅱ-5図 ⑧ スタンドアップパドルボード中の事故内容別発生数

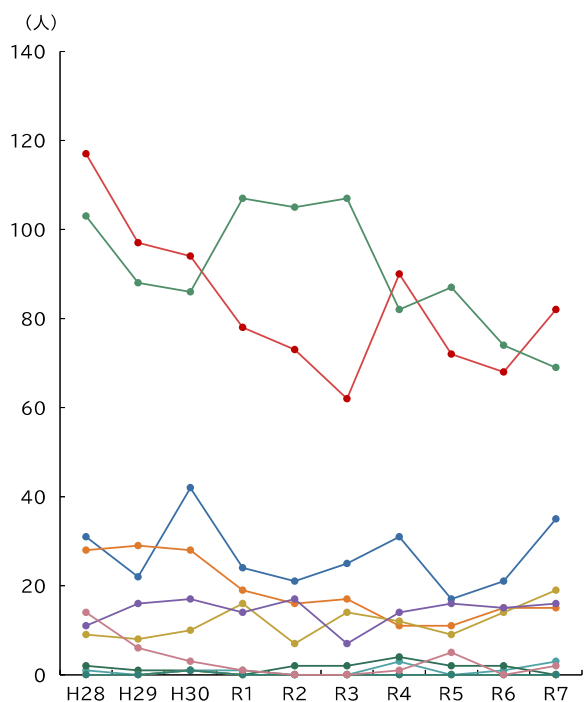


単位:人

	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7
海中転落	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
負傷	3	3	3	1	4	4	1	4	3	1
病気	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
中毒	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
溺水	2	1	0	1	2	1	5	2	1	2
帰還不能	9	16	26	30	60	63	64	61	53	53
その他	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
計	14	20	29	32	66	68	70	67	58	56

第Ⅱ-6図 マリンレジャーに伴う海浜事故の活動別の死者・行方不明者発生数

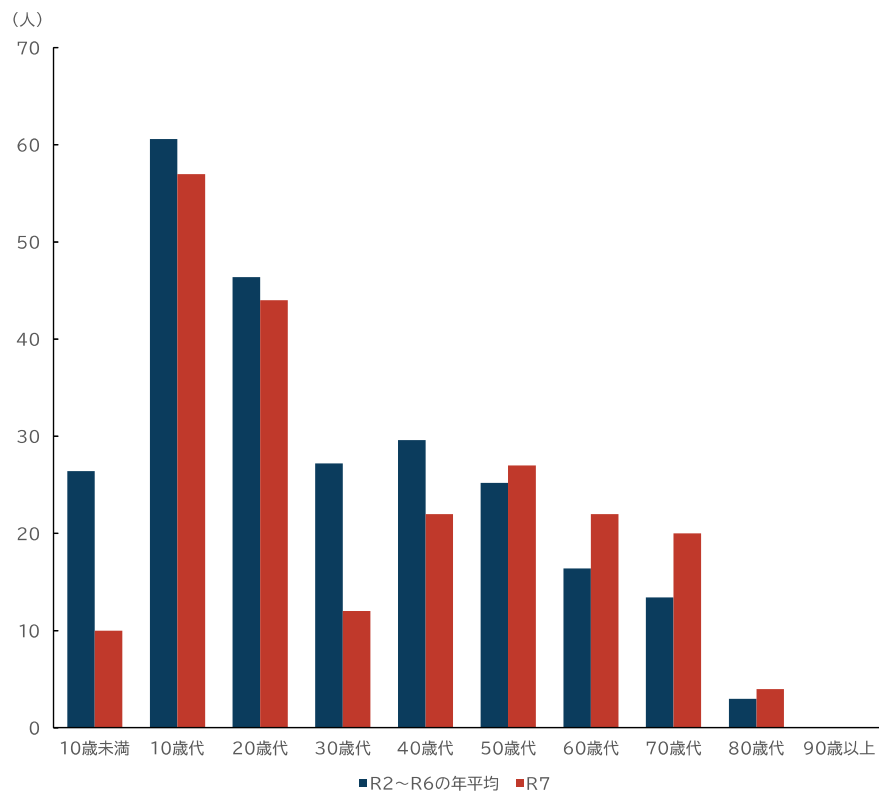
単位:人



	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7
遊泳中	117	97	94	78	73	62	90	72	68	82
うちスノーケリング中	31	22	42	24	21	25	31	17	21	35
磯遊び中	28	29	28	19	16	17	11	11	15	15
釣り中	103	88	86	107	105	107	82	87	74	69
サーフィン中	9	8	10	16	7	14	12	9	14	19
ボードセーリング中	1	0	1	1	0	0	3	0	1	3
スクーバダイビング中	11	16	17	14	17	7	14	16	15	16
ウェイクボード中	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
スタンドアップパドルボード中	2	1	1	0	2	2	4	2	2	0
トイイング遊具中	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0
ハイドロフライトデバイス中	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0
その他	14	6	3	1	0	0	1	5	0	2
計	285	245	242	236	220	209	217	202	189	206

- 遊泳中
- 磯遊び中
- サーフィン中
- スクーバダイビング中
- トイイング遊具中
- その他
- スノーケリング中
- 釣り中
- ボードセーリング中
- スタンドアップパドルボード中
- ハイドロフライトデバイス中

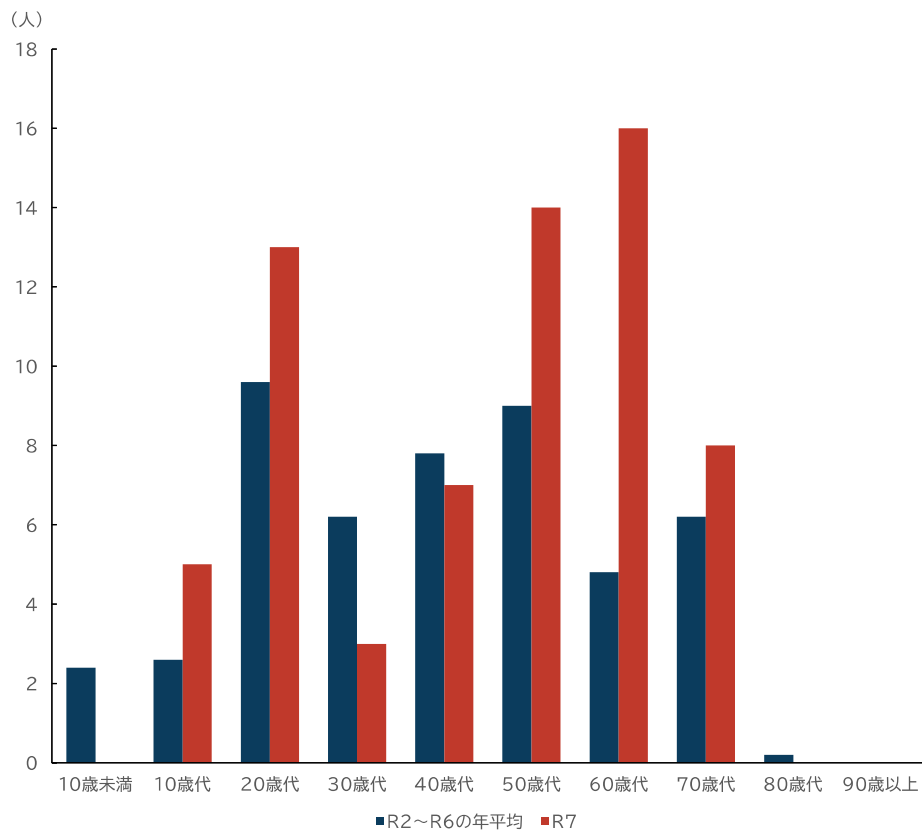
第Ⅱ-7図 ①-1 遊泳中の事故年齢層別構成



	R2~R6の年平均	R7
10歳未満	26	10
10歳代	61	57
20歳代	46	44
30歳代	27	12
40歳代	30	22
50歳代	25	27
60歳代	16	22
70歳代	13	20
80歳代	3	4
90歳以上	0	0

※令和6年の年齢不明2人を除く

第Ⅱ-7図 ①-2 スノーケリング中の事故年齢層別構成

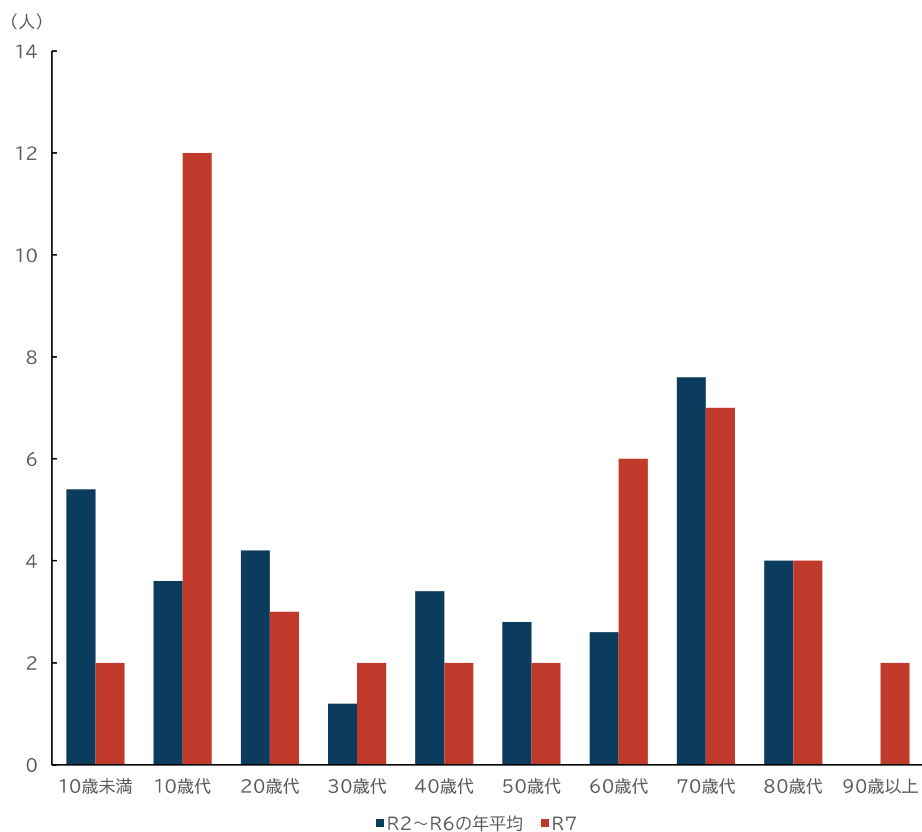


単位:人

	R2~R6の年平均	R7
10歳未満	2	0
10歳代	3	5
20歳代	10	13
30歳代	6	3
40歳代	8	7
50歳代	9	14
60歳代	5	16
70歳代	6	8
80歳代	0	0
90歳以上	0	0

※令和6年の年齢不明2人を除く

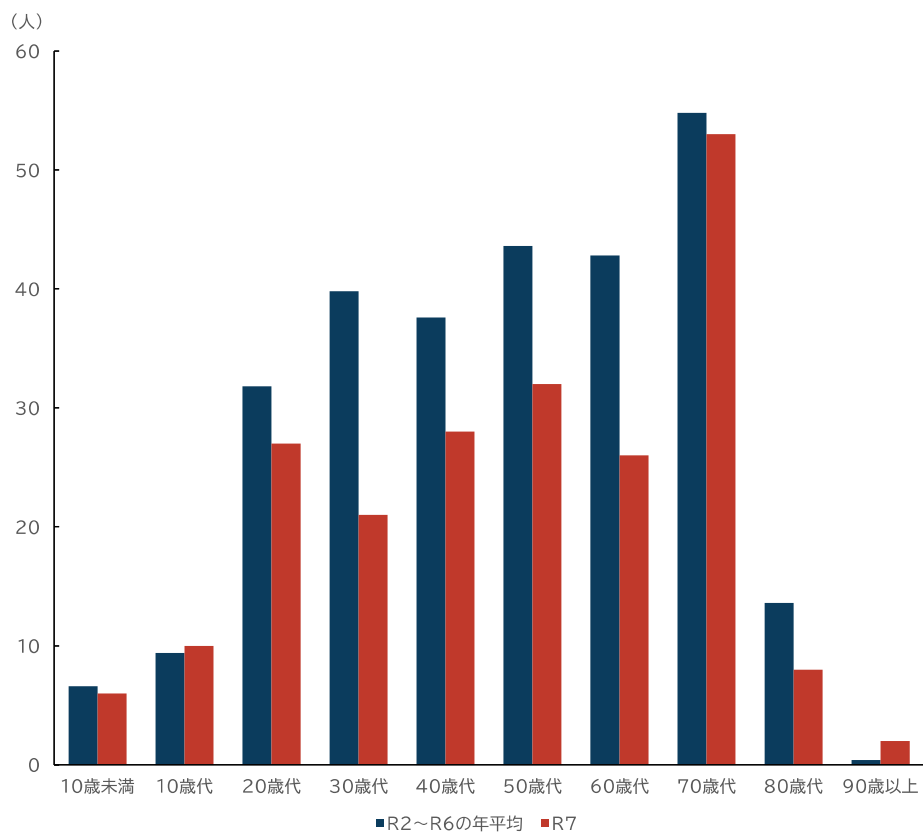
第Ⅱ-7図 ② 磯遊び中の事故年齢層別構成



単位:人

	R2~R6の年平均	R7
10歳未満	5	2
10歳代	4	12
20歳代	4	3
30歳代	1	2
40歳代	3	2
50歳代	3	2
60歳代	3	6
70歳代	8	7
80歳代	4	4
90歳以上	0	2

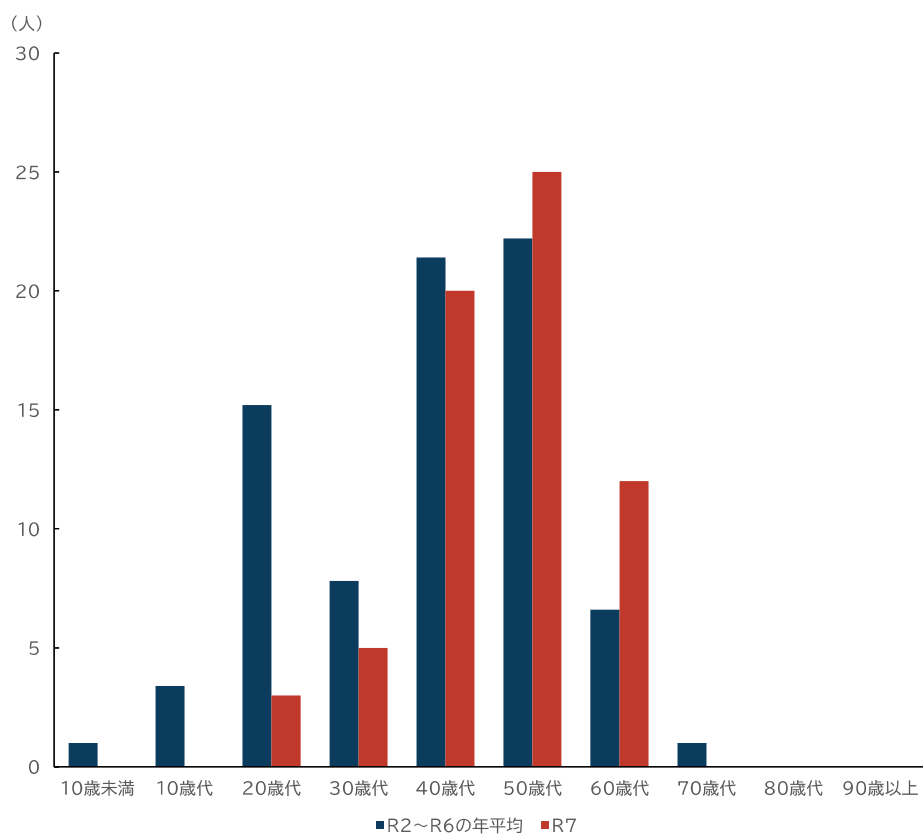
第Ⅱ-7図 ③ 釣り中の事故年齢層別構成



単位:人

	R2~R6の年平均	R7
10歳未満	7	6
10歳代	9	10
20歳代	32	27
30歳代	40	21
40歳代	38	28
50歳代	44	32
60歳代	43	26
70歳代	55	53
80歳代	14	8
90歳以上	0	2

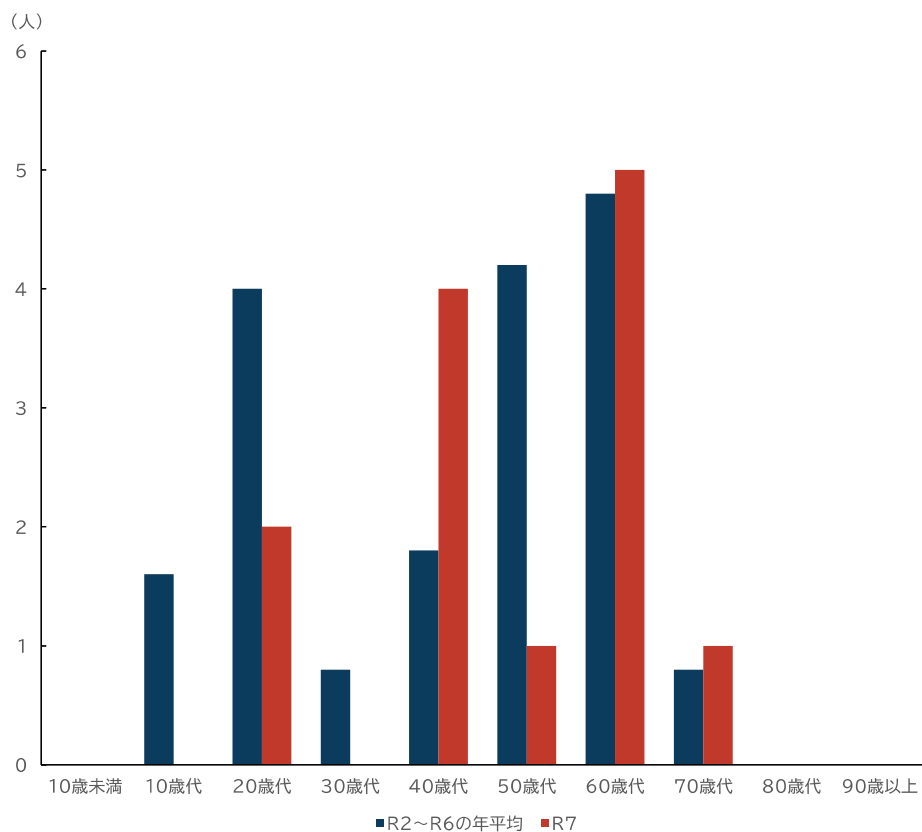
第Ⅱ-7図 ④ サーフィン中の事故年齢層別構成



単位:人

	R2~R6の年平均	R7
10歳未満	1	0
10歳代	3	0
20歳代	15	3
30歳代	8	5
40歳代	21	20
50歳代	22	25
60歳代	7	12
70歳代	1	0
80歳代	0	0
90歳以上	0	0

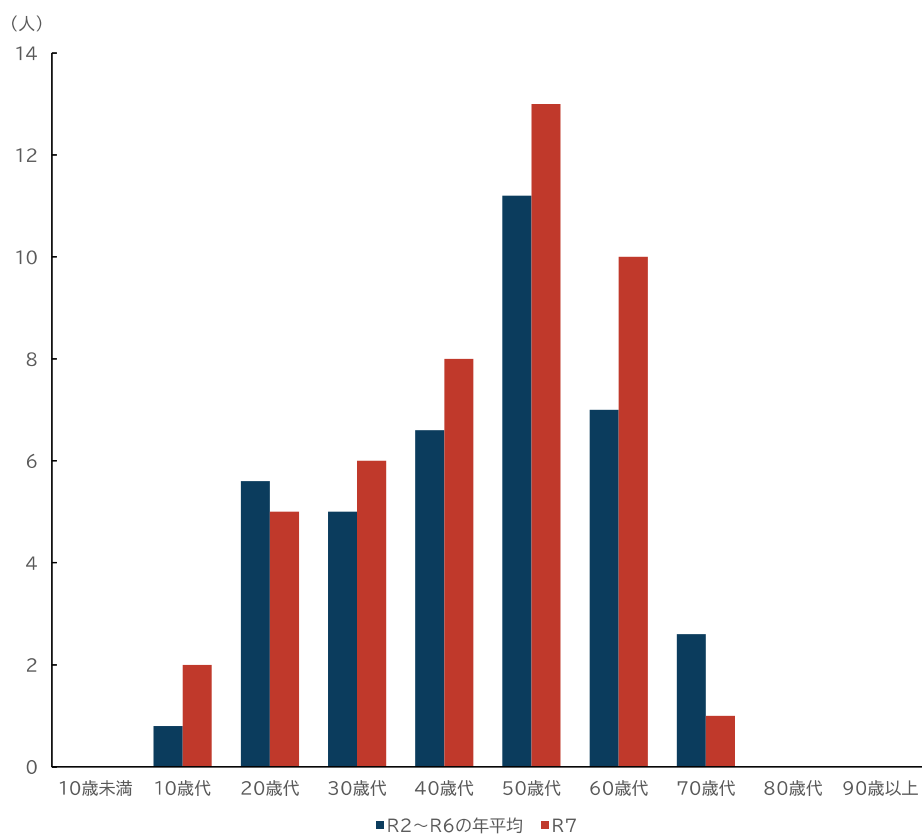
第Ⅱ-7図 ⑤ ボードセーリング中の事故年齢層別構成



単位:人

	R2~R6の年平均	R7
10歳未満	0	0
10歳代	2	0
20歳代	4	2
30歳代	1	0
40歳代	2	4
50歳代	4	1
60歳代	5	5
70歳代	1	1
80歳代	0	0
90歳以上	0	0

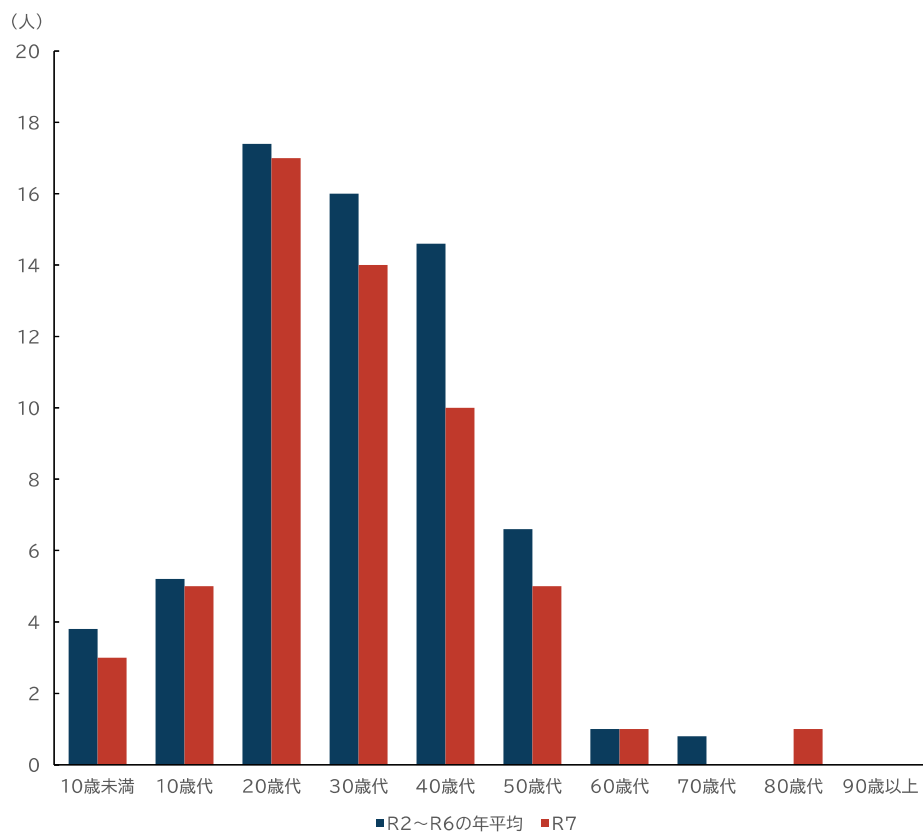
第Ⅱ-7図 ⑥ スキューバダイビング中の事故年齢層別構成



単位:人

	R2~R6の年平均	R7
10歳未満	0	0
10歳代	1	2
20歳代	6	5
30歳代	5	6
40歳代	7	8
50歳代	11	13
60歳代	7	10
70歳代	3	1
80歳代	0	0
90歳以上	0	0

第Ⅱ-7図 ㉞ スタンドアップパドルボード中の事故年齢層別構成

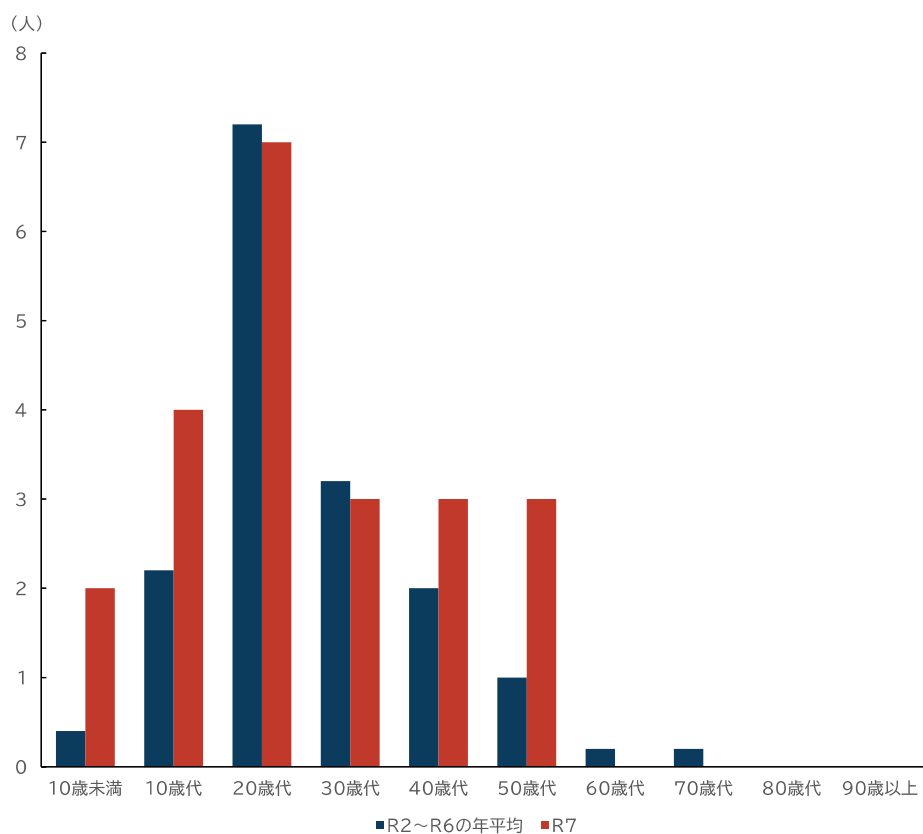


単位:人

	R2~R6の年平均	R7
10歳未満	4	3
10歳代	5	5
20歳代	17	17
30歳代	16	14
40歳代	15	10
50歳代	7	5
60歳代	1	1
70歳代	1	0
80歳代	0	1
90歳以上	0	0

※令和5年の年齢不明2人を除く

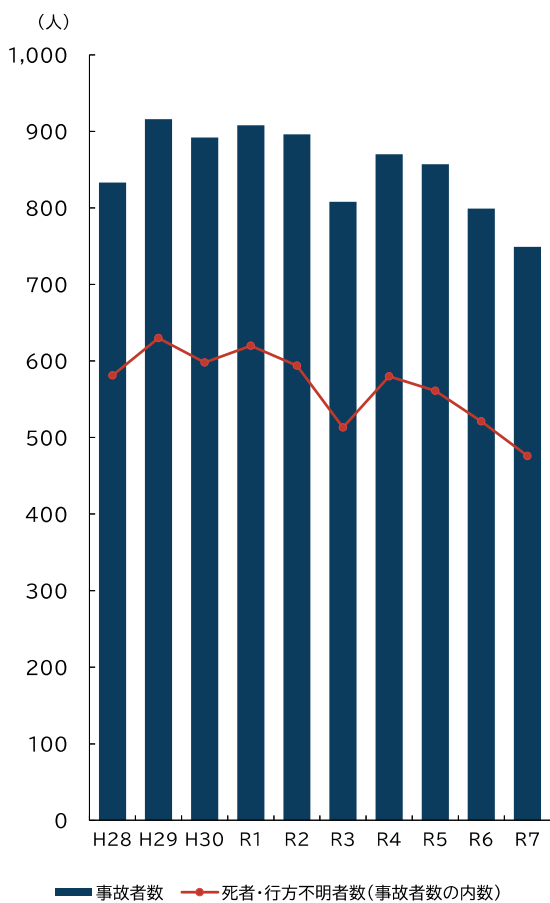
第Ⅱ-7図 ㉟ トーイング遊具中の事故年齢層別構成



単位:人

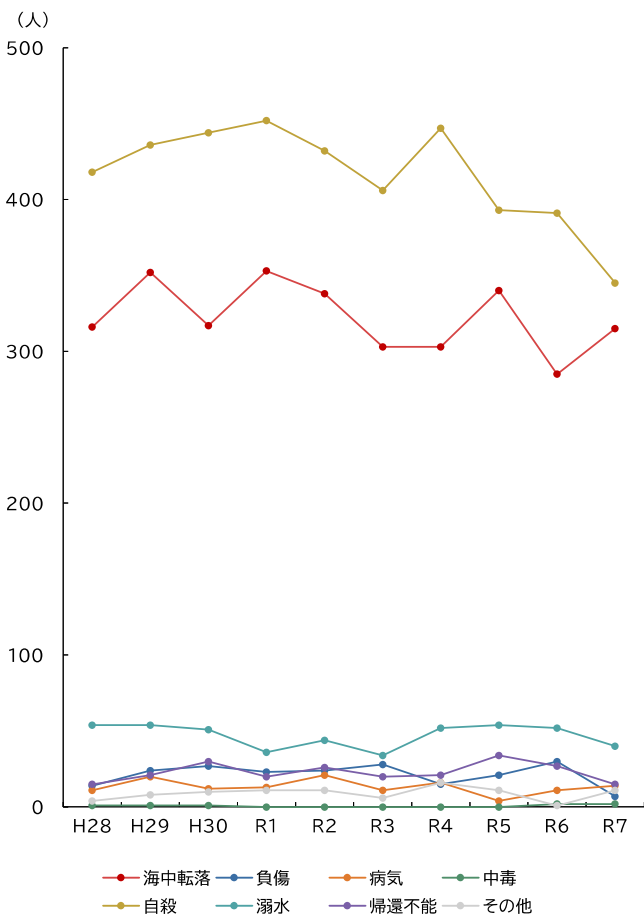
	R2~R6の年平均	R7
10歳未満	0	2
10歳代	2	4
20歳代	7	7
30歳代	3	3
40歳代	2	3
50歳代	1	3
60歳代	0	0
70歳代	0	0
80歳代	0	0
90歳以上	0	0

第Ⅱ-8図 マリンレジャー以外の海浜事故の事故者及び死者・行方不明者発生数



	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7
事故者数	833	916	892	908	896	808	870	857	799	749
死者・行方不明者数(事故者数の内数)	581	630	598	620	594	513	580	561	521	476

第Ⅱ-9図 マリンレジャー以外の海浜事故の事故内容別発生数



	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7
海中転落	316	352	317	353	338	303	303	340	285	315
負傷	14	24	27	23	24	28	15	21	30	7
病気	11	20	12	13	21	11	16	4	11	14
中毒	1	1	1	0	0	0	0	0	2	2
自殺	418	436	444	452	432	406	447	393	391	345
溺水	54	54	51	36	44	34	52	54	52	40
帰還不能	15	21	30	20	26	20	21	34	27	15
その他	4	8	10	11	11	6	16	11	1	11
計	833	916	892	908	896	808	870	857	799	749

第Ⅲ－1表 船舶事故救助状況の前年との比較

1. 船舶 単位:隻

		令和6年	令和7年	増減
救助	当庁救助	472	467	-5
	当庁以外救助	629	543	-86
	(救助 集計)	1,101	1,010	-91
自力入港		524	551	27
全損		213	150	-63
総計		1,838	1,711	-127
当庁関与(内数)		1,058	1,125	67

2. 乗船者 単位:人

		令和6年	令和7年	増減
救助	当庁救助	1,384	1,349	-35
	当庁以外救助	2,179	1,933	-246
	(救助 集計)	3,563	3,282	-281
自力救助		5,619	4,958	-661
死亡・行方不明		53	42	-11
総計		9,235	8,282	-953
当庁関与(内数)		4,106	5,389	1,283

第Ⅲ－2表 船舶事故以外の乗船中の事故及び海浜事故救助状況の前年との比較

1. 船舶事故以外の乗船中の事故 単位:人

		令和6年	令和7年	増減
救助	当庁救助	162	160	-2
	当庁以外救助	153	153	0
	(救助 集計)	315	313	-2
自力救助		307	293	-14
死亡・行方不明		192	166	-26
総計		814	772	-42
当庁関与(内数)		317	377	60

3. マリンレジャー以外の海浜事故 単位:人

		令和6年	令和7年	増減
救助	当庁救助	19	11	-8
	当庁以外救助	205	217	12
	(救助 集計)	224	228	4
自力救助		54	45	-9
死亡・行方不明		521	476	-45
総計		799	749	-50
当庁関与(内数)		308	321	13

2. マリンレジャーに伴う海浜事故 単位:人

		令和6年	令和7年	増減
救助	当庁救助	67	60	-7
	当庁以外救助	351	342	-9
	(救助 集計)	418	402	-16
自力救助		128	94	-34
死亡・行方不明		189	206	17
総計		735	702	-33
当庁関与(内数)		300	336	36

4. 洋上救急実績

	令和6年	令和7年	増減
出動件数(件)	17	15	-2
傷病者(人)	17	15	-2
医師・看護師等(人)	35	27	-8

※(公社)日本水難救済会調べ



**令和7年度  
通航船舶実態調査結果**



# 通航船舶実態調査について

## 1 目的

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

## 2 調査海域

以下の主要水道については、毎年度調査を実施しています。

※主要水道：浦賀水道、伊良湖水道、明石海峡、

備讃瀬戸東部(備讃瀬戸東航路、宇高東航路及び宇高西航路の交差部付近)、

備讃瀬戸西部(備讃瀬戸北航路、備讃瀬戸南航路及び水島航路の交差部付近)、

来島海峡、関門海峡(早鞆瀬戸)

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

※令和7年度は音戸ノ瀬戸で調査を実施

## 3 調査方法

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

## 4 調査日時

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

調査期間は、原則として調査開始時刻及び終了時刻を正午とし、連続した 24 時間の観測を行っています。

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

## 5 その他

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

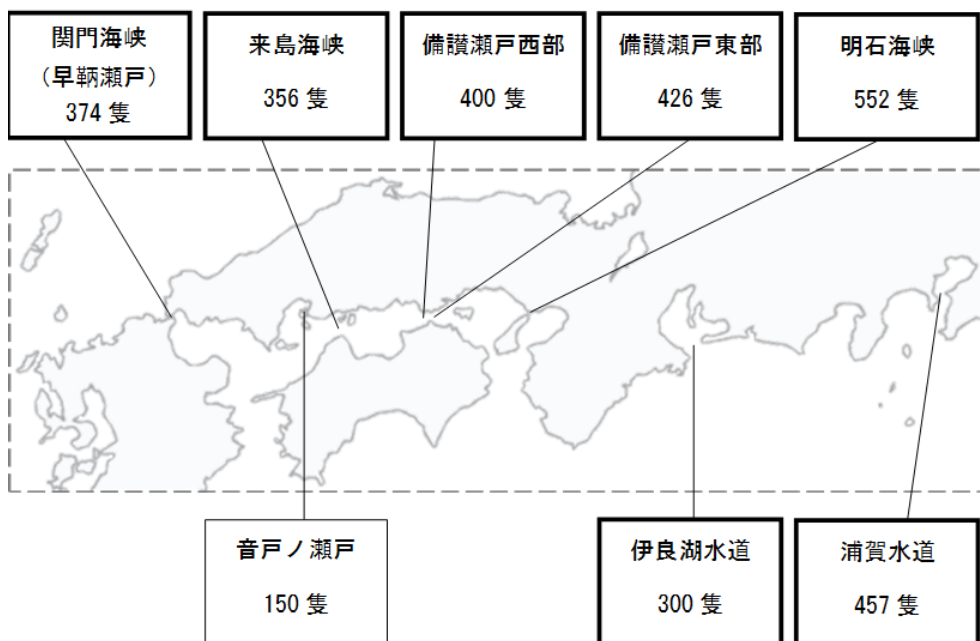
# 1. 令和7年度観測地点別の通航船舶隻数

## 調査日程・気象条件

調査海域	調査日程		1日目午後		2日目午前	
			時刻	風速	時刻	風速
浦賀水道	令和7年12月2日12:00 ～12月3日12:00	時刻	12:00～17:00	18:00～23:00	00:00～05:00	06:00～11:00
		風速	5	4	4	5
伊良湖水道	令和7年11月17日12:00 ～11月18日12:00	時刻	12:00～17:00	18:00～23:00	00:00～05:00	06:00～11:00
		風速	4	15	14	13
明石海峡	令和7年11月5日12:00 ～11月6日12:00	時刻	12:00～17:00	18:00～23:00	00:00～05:00	06:00～11:00
		風速	5	5	5	5
備讃瀬戸東部	令和7年10月16日12:00 ～10月17日12:00	時刻	12:00～17:00	18:00～23:00	00:00～05:00	06:00～11:00
		風速	4	4	4	3
備讃瀬戸西部	令和7年10月2日12:00 ～10月3日12:00	時刻	12:00～17:00	18:00～23:00	00:00～05:00	06:00～11:00
		風速	3	2	2	2
来島海峡	令和7年11月13日12:00 ～11月14日12:00	時刻	12:00～17:00	18:00～23:00	00:00～05:00	06:00～11:00
		風速	4	4	4	3
関門海峡 (早瀬瀬戸)	令和7年11月13日12:00 ～11月14日12:00	時刻	12:00～17:00	18:00～23:00	00:00～05:00	06:00～11:00
		風速	2	2	2	2
音戸ノ瀬戸	令和7年11月6日12:00 ～11月7日12:00	時刻	12:00～17:00	18:00～23:00	00:00～05:00	06:00～11:00
		風速	5	3	4	4

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

## 調査結果

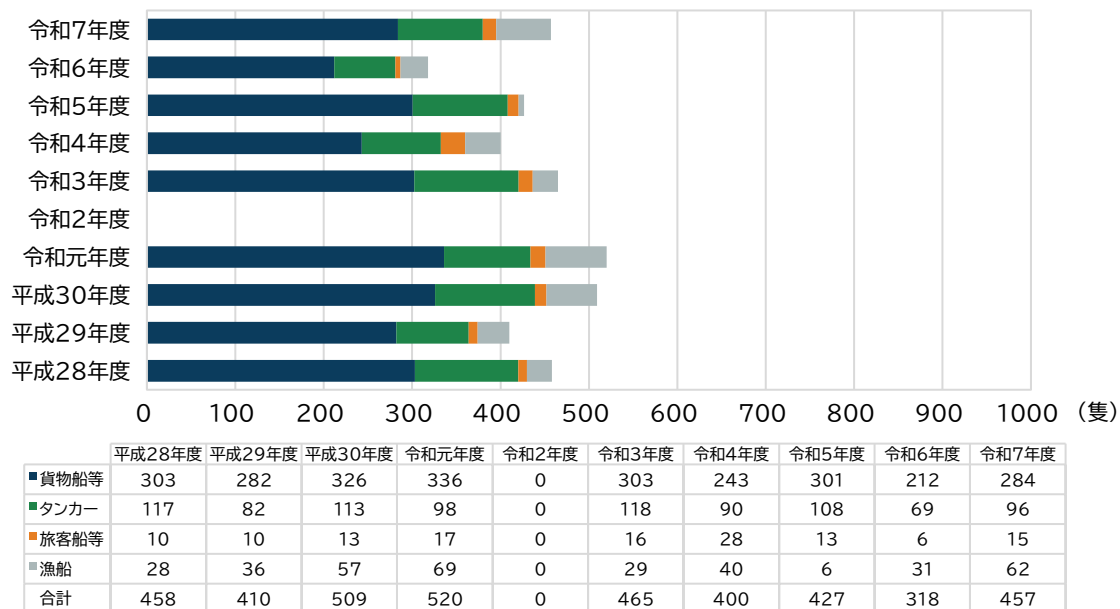


※上段は調査海域名、下段の数字は通航船舶隻数

※太枠実線は主要水道

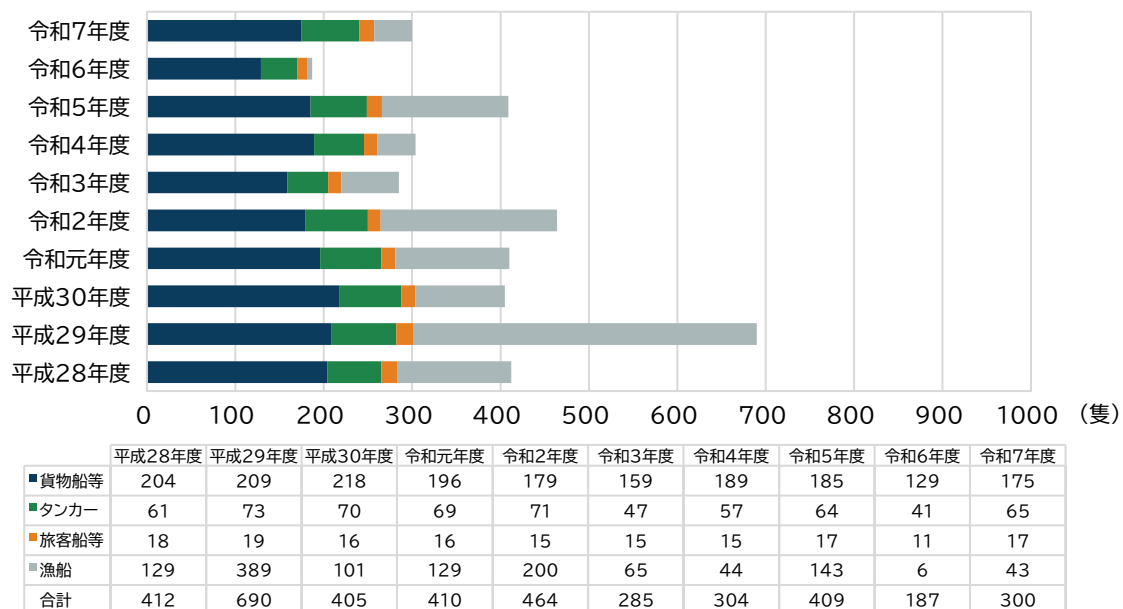
## 2. 過去10年間にける主要水道別通航船舶隻数の推移(1日平均)

### 浦賀水道

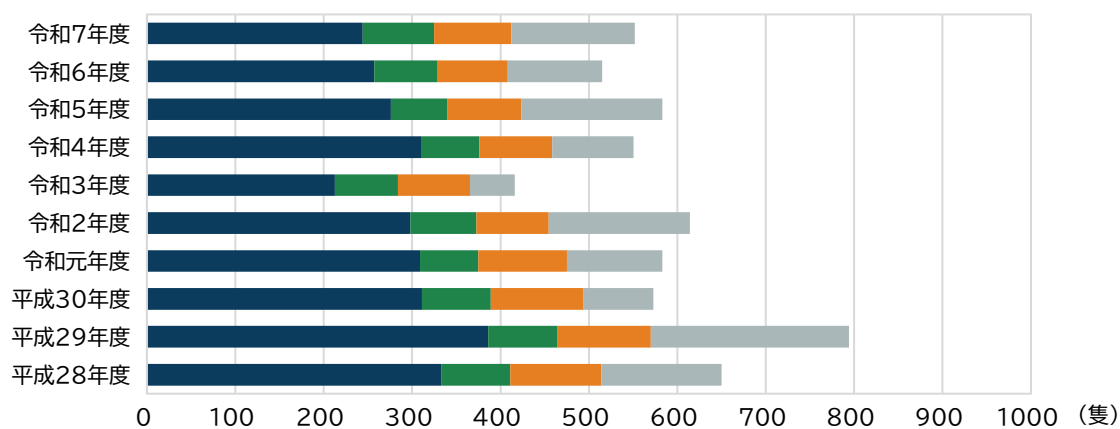


※令和2年度未実施

### 伊良湖水道

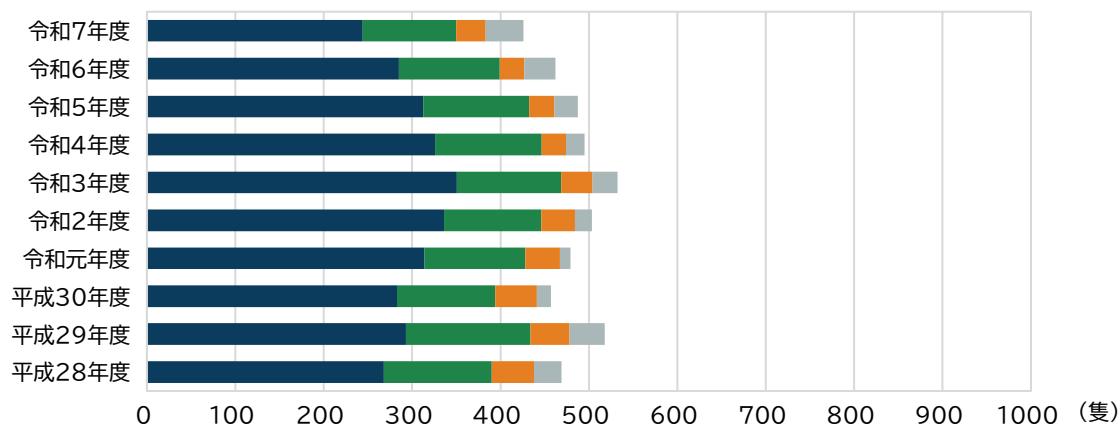


## 明石海峡



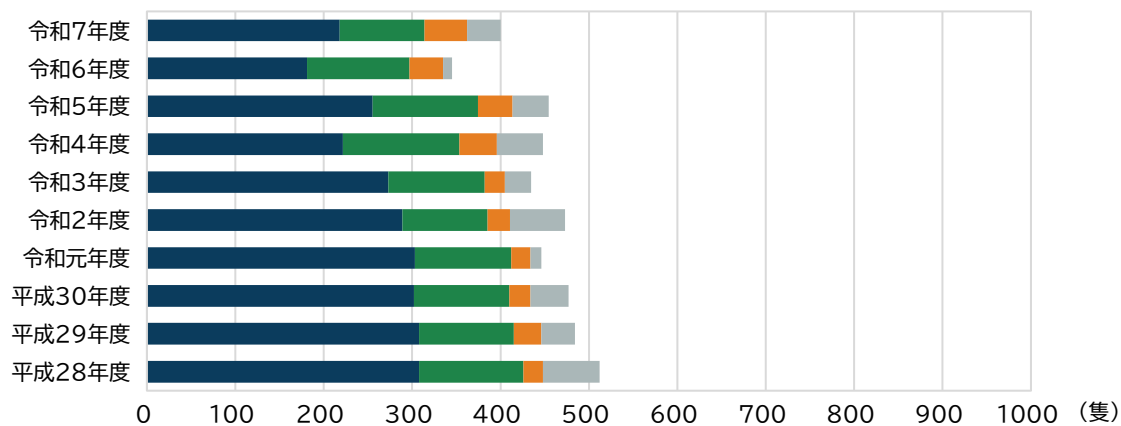
	平成28年度	平成29年度	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度
■貨物船等	333	386	311	309	298	213	310	276	257	244
■タンカー	78	78	78	66	75	72	66	64	71	81
■旅客船等	103	106	105	100	82	82	83	84	80	87
■漁船	136	224	79	108	160	51	92	160	107	140
合計	650	794	573	583	614	416	551	583	515	552

## 備讃瀬戸東部



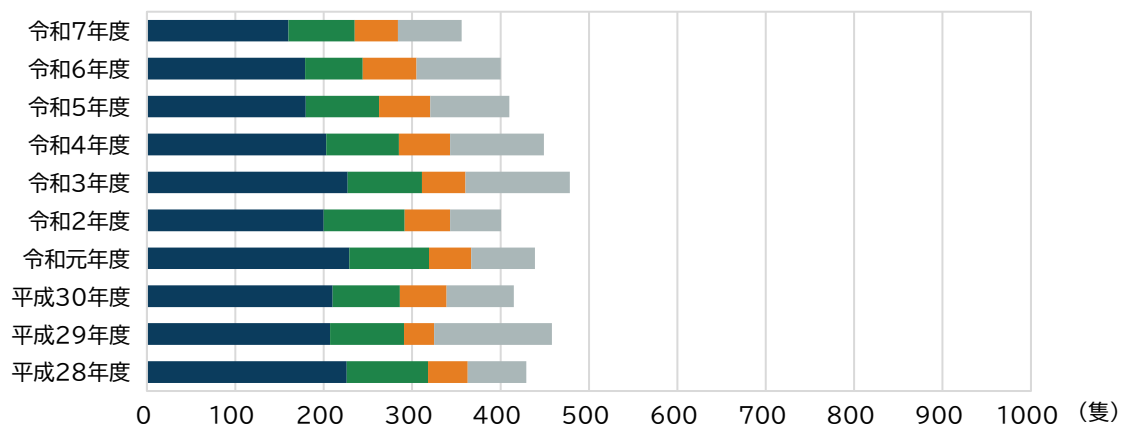
	平成28年度	平成29年度	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度
■貨物船等	268	293	283	314	336	351	326	313	285	244
■タンカー	122	141	111	114	110	118	121	120	114	106
■旅客船等	48	44	47	39	38	36	28	29	28	33
■漁船	31	40	16	12	20	29	21	27	35	43
合計	469	518	457	479	504	533	495	488	462	426

## 備讃瀬戸西部



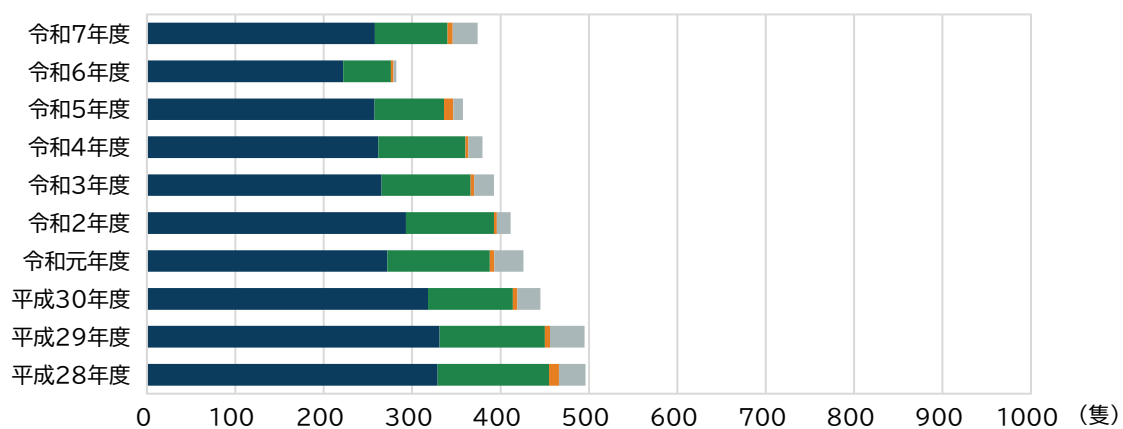
	平成28年度	平成29年度	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度
■貨物船等	308	308	302	303	289	273	222	256	181	218
■タンカー	118	107	108	109	97	109	132	119	116	96
■旅客船等	22	31	24	22	25	23	43	39	38	48
■漁船	64	38	43	12	63	30	52	41	10	38
合計	512	484	477	446	473	435	448	455	345	400

## 来島海峡



	平成28年度	平成29年度	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度
■貨物船等	226	207	210	229	200	227	203	180	179	160
■タンカー	92	84	76	90	92	84	82	83	65	75
■旅客船等	45	34	53	48	52	50	58	58	61	49
■漁船	66	133	76	72	58	118	106	90	95	72
合計	429	458	415	439	401	479	449	410	400	356

## 関門海峡



	平成28年度	平成29年度	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度
■貨物船等	329	331	318	272	293	266	262	258	222	258
■タンカー	126	119	96	116	100	101	99	79	54	82
■旅客船等	11	6	5	5	4	4	3	11	3	6
■漁船	30	39	26	33	16	23	16	11	3	28
合計	496	495	445	426	412	393	380	358	282	374

## 留意事項

平成28年度～令和5年度の通航船舶隻数は1日平均(小数点第一位を四捨五入して算出)



【お問い合わせ】

(代表)海上保安庁交通部安全対策課

電話 03-3591-6361

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

