

令和3年
海難の現況と対策
～大切な命を守るために～



船舶海難及び人身海難の現況と防止対策
救助状況及び救助・救急への取組



令和3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 |

第1章 船舶海難及び人身海難の現況と防止対策

第1節 船舶海難	4
1 現況	4
(1) 概観	4
(2) 船舶種類別	5
(3) 海難種類別	5
(4) トン数別	6
(5) 死者・行方不明者を伴う船舶海難	6
2 防止対策	7
(1) プレジャーボートの海難防止対策	7
ア 全体の傾向	7
① モーターボート及びクルーザーボートの海難防止対策	8
ア 傾向	8
イ 事故事例	9
ウ 対策	10
② 水上オートバイの海難防止対策	11
ア 傾向	11
イ 事故事例	12
ウ 対策	12
③ ミニボートの海難防止対策	14
ア 傾向	14
イ 事故事例	15

目次

ウ 対策	15
④ カヌーの海難防止対策	17
ア 傾向	17
イ 事故事例	18
ウ 対策	18
(2) 漁船の海難防止対策	20
ア 傾向	20
イ 事故事例	21
ウ 対策	22
(3) 遊漁船の海難防止対策	23
ア 傾向	23
イ 事故事例	24
ウ 対策	25
(4) 貨物船等の海難防止対策	26
ア 貨物船の傾向	26
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
(5) ふくそう海域の海難防止対策	31
ア 傾向	31
イ 対策	32
(6) 準ふくそう海域の海難防止対策	33
ア 傾向	33
イ 対策	34
(7) 台風、異常気象時における港内の海難防止対策	34
ア 傾向	34
イ 対策	34
第2節 人身海難	35
1 現況	35
(1) 概観	35
(2) マリンレジャーに伴う海浜事故	36
(3) マリンレジャー以外の海浜事故	38

(4) 船舶海難以外の乗船中の事故	38
2 マリンレジャーに伴う海浜事故防止対策	39
(1) 遊泳中の海難防止対策	39
ア 傾向	39
イ 事故事例	41
ウ 対策	41
(2) 釣り中の海難防止対策	43
ア 傾向	43
イ 事故事例	46
ウ 対策	46
(3) スクーバダイビング中の海難防止対策	48
ア 傾向	48
イ 事故事例	49
ウ 対策	50
(4) SUP（スタンドアップパドルボード）中の海難防止対策	51
ア 傾向	51
イ 事故事例	53
ウ 対策	53
3 船舶海難以外の乗船中の事故（船舶からの海中転落）の防止対策	55
(1) 傾向	55
(2) 事故事例	56
(3) 対策	57
第3節 海難の区分による発生状況の調査分析	58
1 船舶事故（アクシデント）	59
2 人身事故	61
第4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 SNS等を活用した周知啓発活動	65
(1) Twitterを活用した情報発信	65
(2) YouTubeを活用した安全啓発動画の発信	65
3 官民が連携した海難防止への取り組み	66
(1) シーバードジャパンとの連携	66

目次

(2) 大手釣具店との一括配送システムの構築	66
4 海難防止に係る管区独自の取り組み	67
(1) 地域と連携した海難防止啓発活動	67
(2) 地域特性に応じた海難防止活動	68
5 AISを活用した航行支援システム	69

第2章 救助状況及び救助・救急への取組

第1節 救助状況	70
1 人の救助	70
(1) 海浜事故	70
(2) 船舶乗船中の事故	70
2 船体の救助	70
第2節 救助・救急体制の充実・強化	71
1 救助・救急能力の充実・強化	71
2 関係機関との連携・協力体制の強化	74
3 捜索・救助におけるAISの有効活用	77
第3節 自己救命策の確保	79
1 ライフジャケットの常時着用	79
(1) 令和3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	79
(2) ライフジャケットの適切な着用について	83
ア 膨張式のライフジャケットの保守・点検	83
イ ライフジャケットの正しい装着等について	84
2 防水パック入り携帯電話等連絡手段の確保	86
3 118番・NET118の活用	87
(1) 携帯電話のGPS機能「ON」	87
(2) NET118の利用促進	88
4 その他の有効な自己救命策	89
(1) 複数人行動と定時連絡や行き先・帰宅時間の連絡の励行	89
(2) 縄梯子の設置について	90

(3) 救助援助者の確保について・・・・・・・・・・・・・・・・・・90

5 適切な一次救命処置・・・・・・・・・・・・・・・・・・91

6 体温の保持・・・・・・・・・・・・・・・・・・92

 (1) 水温と生存率について・・・・・・・・・・・・・・・・・・92

 (2) イマーシヨンスーツの活用について・・・・・・・・・・・・・・・・93

資料編

海難の発生と救助の状況

令和3年度通航船舶実態調査結果

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

はじめに

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

海上保安庁では、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・協力を努め、海難発生時には迅速かつ的確な捜索救助活動を行い、一人でも多くの人命、財産を救助することに全力を尽くしています。

海難定義・海難種類

海難定義・海難種類は次のとおりです。

1 海難定義

船舶海難	<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"> ● 衝突・乗揚・転覆・浸水・爆発・火災・行方不明 ● 機関、推進器、舵等の損傷又は故障その他運航不能等
人身海難	<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"> ● 船舶海難によらない乗船者の海中転落、負傷、病気、中毒等 ● 海浜等において発生した乗船者以外の者の負傷、溺水、帰還不能等 (マリレジャーに伴う海浜事故とマリレジャー以外の海浜事故に区分)

2 海難種類

(1) 船舶海難

海難種類	細分類	内 容
衝 突	－	船舶が、他の船舶に接触し、いずれかの船舶に損傷が生じたことをいう。
単独衝突	－	船舶が、物件に接触し、船舶又は物件に損傷が生じたことをいう。
乗 揚	－	船舶が、陸岸、岩礁、浅瀬、捨石、沈船等水面下にあつて大地に直接又は間接的に固定している物に乗揚げ、乗切り又は底触したことをいう。
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海難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。

(2) 人身海難

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

(3) 船舶の用途

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

第1章 船舶海難及び人身海難の現況と防止対策

第1節 船舶海難

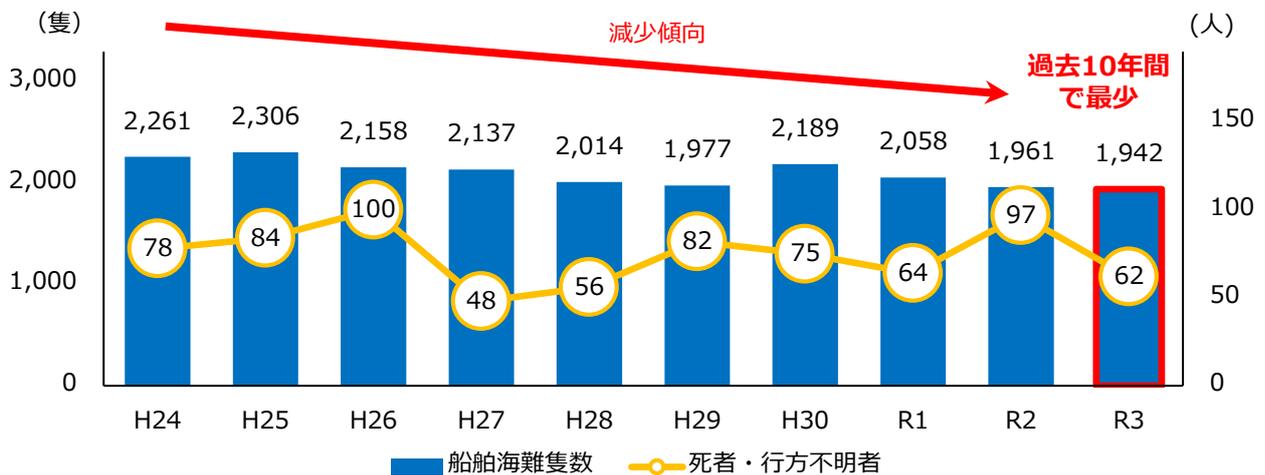
1 現況

(1) 概観

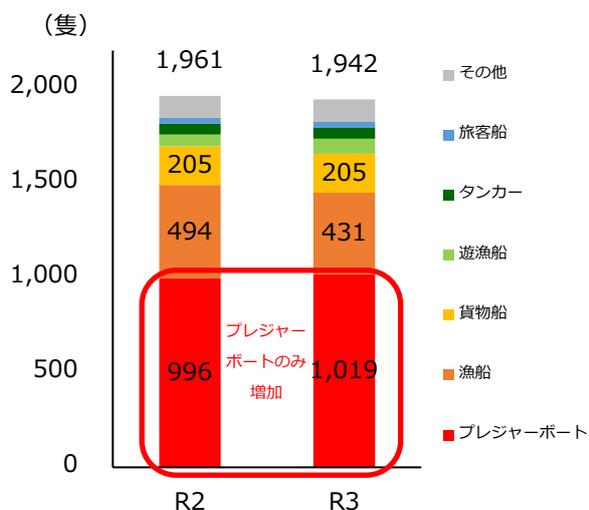
令和3年に海上保安庁が取り扱った船舶海難隻数は1,942隻で、過去10年間において最も少ない海難隻数となりました。また、船舶海難に伴う死者・行方不明者は62人でした。 ※グラフ1

令和3年の船舶海難の上位を占めるプレジャーボート、漁船、貨物船のうちプレジャーボートのみが昨年よりも増加し、 ※グラフ2 特にプレジャーボートのうち水上オートバイの海難が昨年と比べ27隻増加と最も多く増加しました。 ※グラフ3

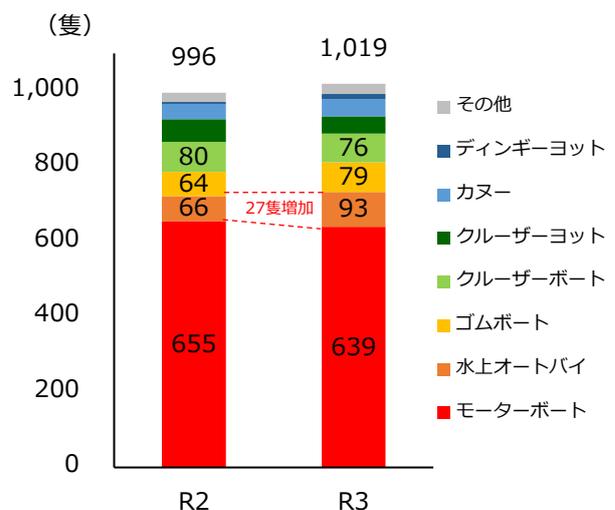
【船舶海難隻数の推移】 グラフ1



【船舶種類別発生状況】 グラフ2

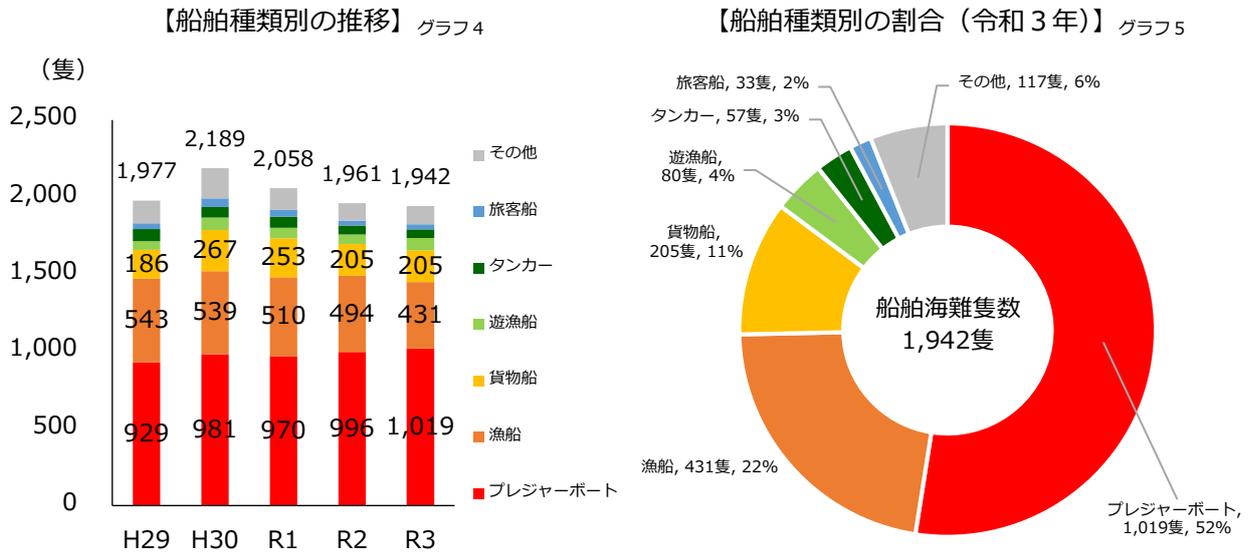


【プレジャーボート船舶種類別発生状況】 グラフ3



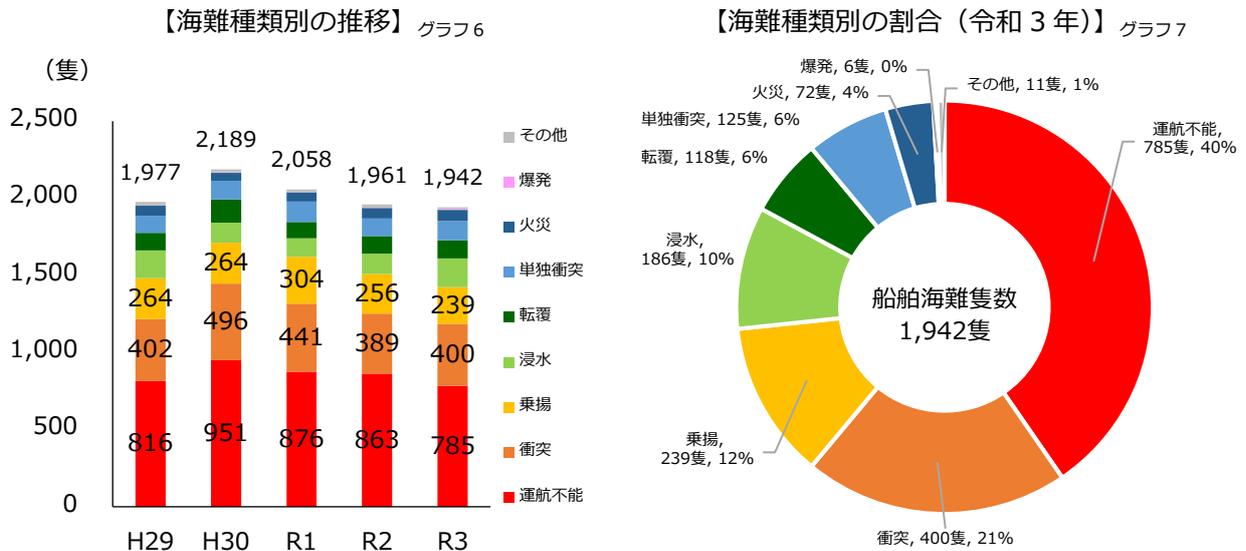
(2) 船舶種類別

船舶種類別の船舶海難隻数は、プレジャーボートが増加し、漁船が減少しており、過去5年間同じ傾向を示しています。※グラフ4 令和3年の船舶種類別では、プレジャーボートが1,019隻(52%)と最も多く、次いで漁船431隻(22%)となっています。※グラフ5



(3) 海難種類別

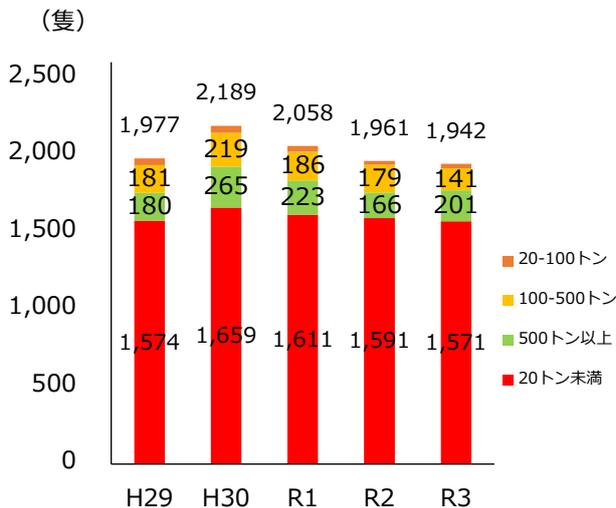
海難種類別の船舶海難隻数は、運航不能が最も多く、次いで衝突、乗揚の順となっており、過去5年間同じ傾向を示しています。※グラフ6 令和3年の海難種類別では、運航不能が785隻(40%)と最も多く、次いで衝突400隻(21%)となっています。※グラフ7



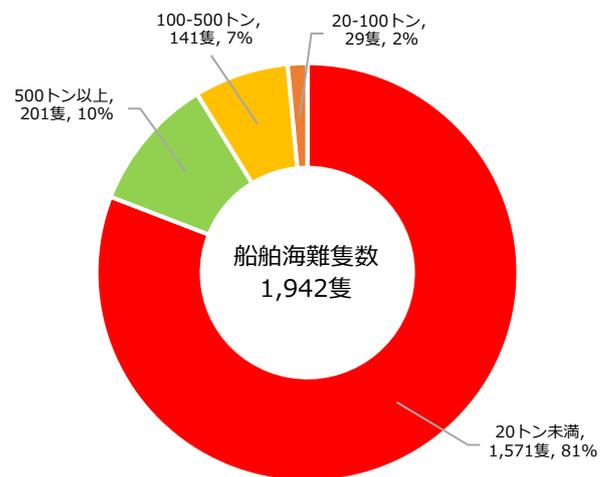
(4) トン数別

トン数別の船舶海難隻数は、20トン未満の船舶が最も多く、過去5年間同じ傾向を示しています。※グラフ8 令和3年のトン数別では、20トン未満が1,571隻(81%)と最も多く、次いで500トン以上が201隻(10%)となっています。 ※グラフ9

【トン数別の船舶海難隻数推移】 グラフ8



【トン数別の割合（令和3年）】 グラフ9

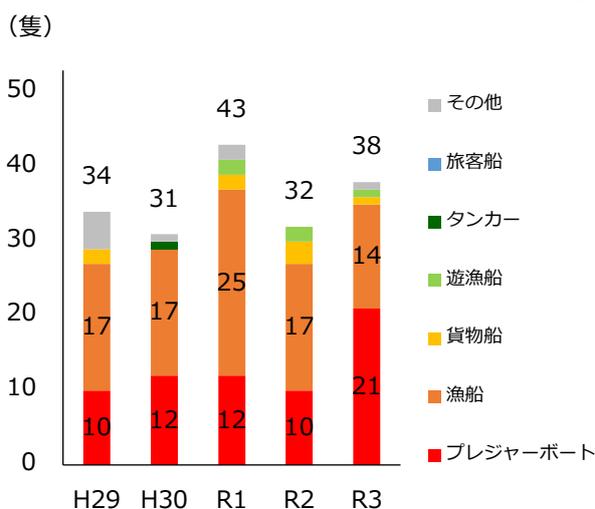


(5) 死者・行方不明者を伴う船舶海難

死者・行方不明者を伴う船舶海難隻数は、プレジャーボートが昨年よりも大幅に増加しました。※グラフ10 令和3年の船舶種類別では、プレジャーボートが21隻(55%)と最も多く、次いで漁船14隻(37%)となっています。 ※グラフ11

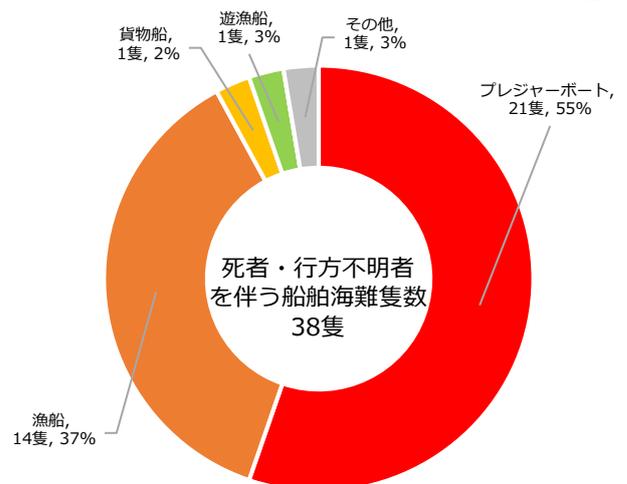
【死者・行方不明者を伴う船舶海難隻数の推移】

グラフ10



【死者・行方不明者を伴う船舶海難隻数の割合（令和3年）】

グラフ11

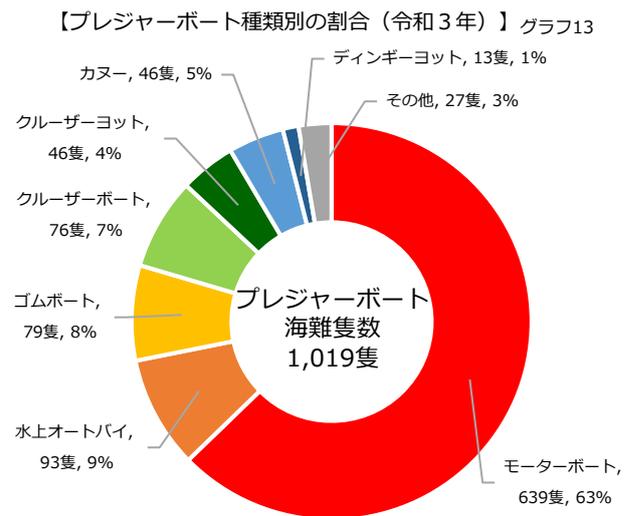
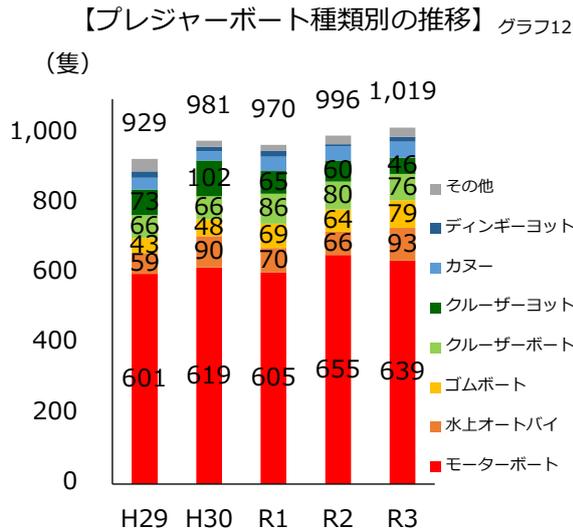


2 防止対策

(1) プレジャーボートの海難防止対策

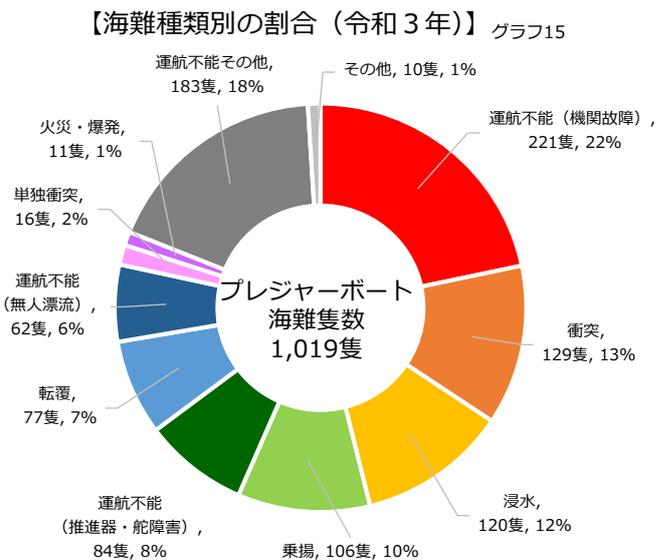
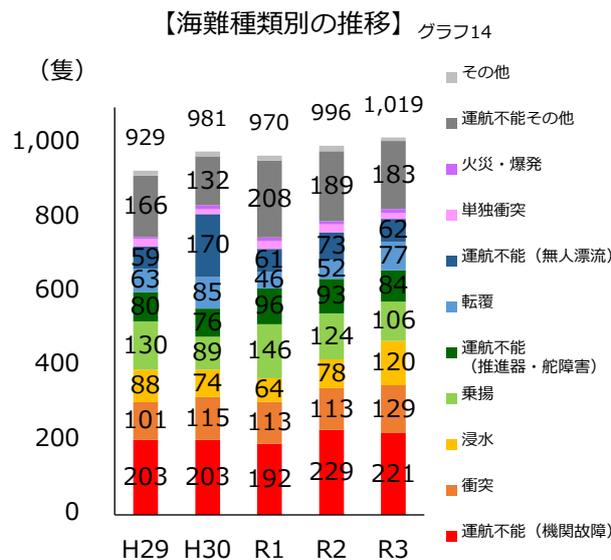
ア 全体の傾向

(ア) プレジャーボートの海難は、過去5年間増加傾向を示しています。※グラフ12
 令和3年の種類別では、モーターボートが639隻（63%）と最も多く、次いで水上オートバイが93隻（9%）となっています。※グラフ13



(イ) 海難種類別では、運航不能（機関故障）が最も多く、過去5年間同じ傾向を示しています。※グラフ14
 また、令和3年の海難種類別では、運航不能（機関故障）が221隻（22%）と最も多く、次いで衝突が129隻（13%）となっています。

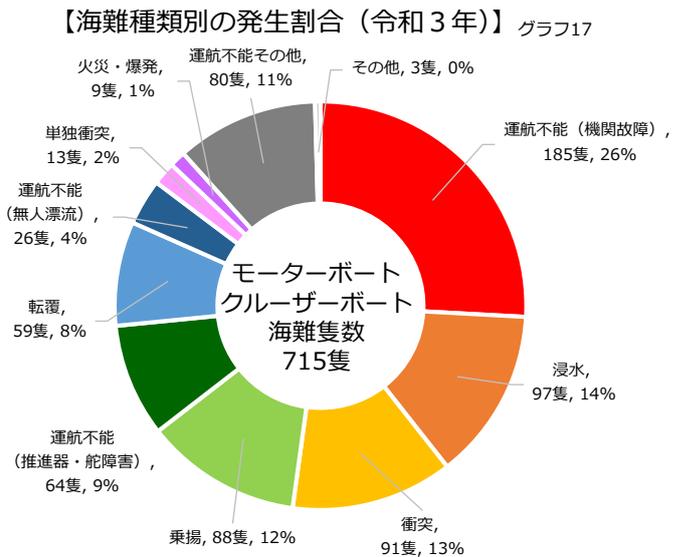
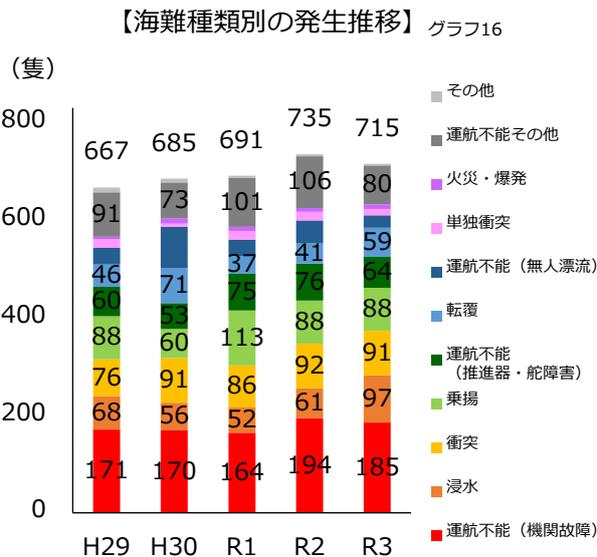
※グラフ15



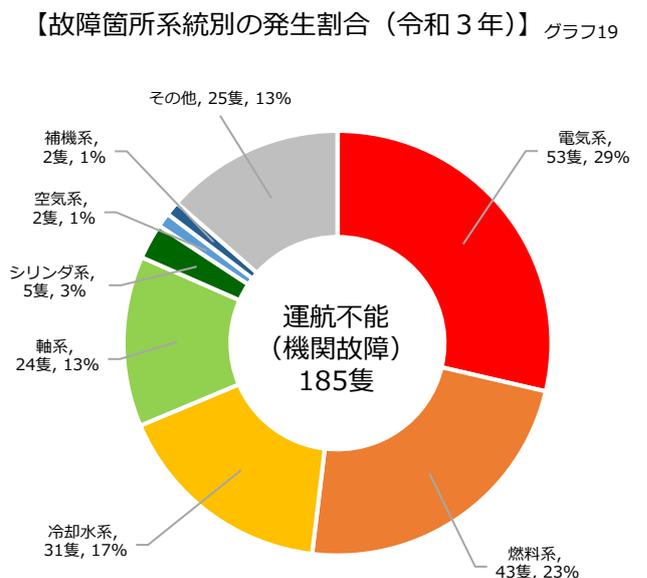
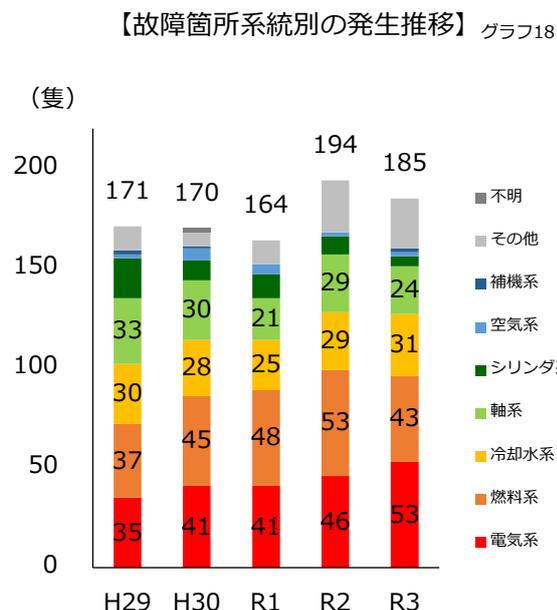
① モーターボート及びクルーザーボートの海難防止対策

ア 傾向

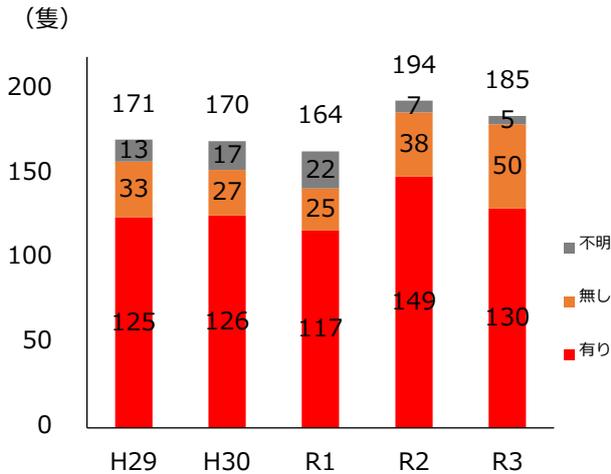
(ア) 令和3年は令和2年よりも海難発生数は減少していますが、過去5年間の中では高い水準を維持しています。※グラフ16 また、令和3年の海難種類別では、運航不能(機関故障)が185隻(26%)と最も多く、次いで浸水が97隻(14%)となっています。※グラフ17



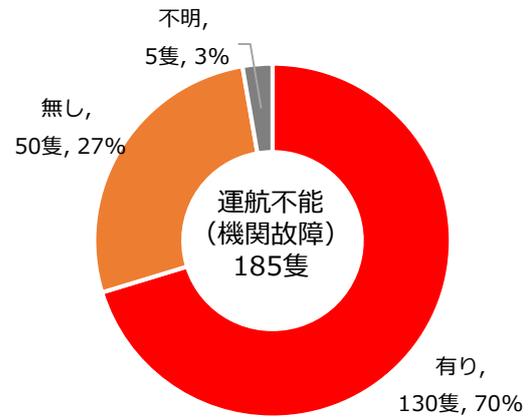
(イ) 令和3年に発生したモーターボート及びクルーザーボートの運航不能(機関故障)について、最も多い故障箇所を占めたのは電気系で53隻(29%)を占め、次いで燃料系が43隻(23%)となっています。※グラフ18、19 また、発航前検査の実施割合は、実施有りが130隻(70%)を占め、実施無しが50隻(27%)となっています。※グラフ20、21



【発航前検査の実施推移】 グラフ20



【発航前検査の実施割合（令和3年）】 グラフ21



イ 事故事例

事例1：運航不能（機関故障）～電気系の故障～

事故概要：プレジャーボートAは、漂泊しながら釣りをしていたところ、電気系統の部品が、経年劣化による膨張で動きが悪くなっていたため、機関を起動しようとした際に作動せず、複数回起動を試みて電流を流したことによりさらに熱膨張し、焼きついて固着し、航行不能になりました。

事例2：運航不能（機関故障）～燃料系の故障～

事故概要：プレジャーボートBは、釣り場を移動するため後進をかけたところ、燃料タンク接続部のパッキン劣化が原因で機関が停止し、その後、風に圧流されて消波ブロックに打ちつけられました。
故障した部分を含め、船長は整備事業者等による定期的な点検整備を依頼したことはありませんでした。

ウ 対策

プレジャーボートの海難のうち、最多である運航不能（機関故障）に陥ると風浪や潮流に流され磯場等へ乗揚げるなど、二次災害に繋がるおそれがあることから、小型船舶操縦者の遵守事項に定められている発航前検査を適切に実施するとともに、整備事業者等による定期的な点検整備の実施が有効です。

海上保安庁では、同種海難を未然に防止するため、小型船舶の操縦免許証更新講習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指導しているほか、関係機関・民間団体との合同パトロール等を通じて発航前検査の徹底を指導するとともに整備事業者等による定期的な点検整備の有効性について積極的に周知し、ユーザーの安全意識向上を図っています。

【機関故障が原因で磯場に乗揚げたプレジャーボート】



【海上安全指導員との合同パトロール】

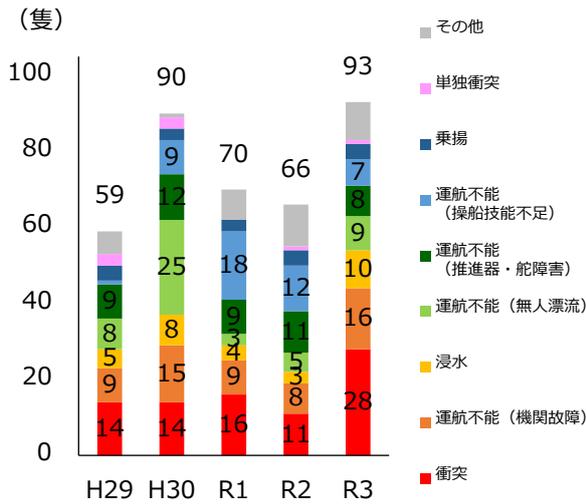


② 水上オートバイの海難防止対策

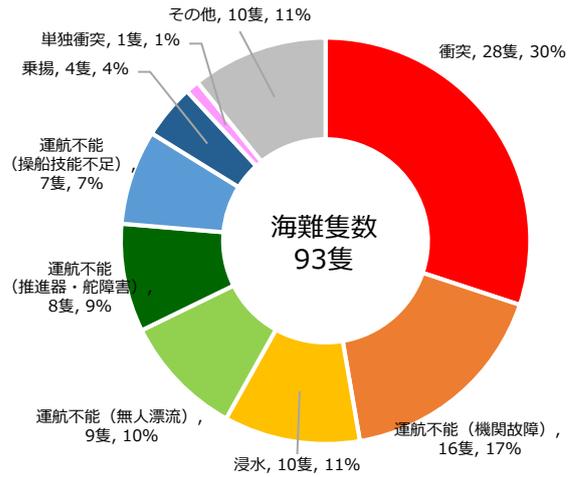
ア 傾向

(ア) 令和3年は令和2年よりも大幅に増加しています。※グラフ22 また、令和3年の海難種類別では、衝突が28隻(30%)と最も多く、次いで運航不能(機関故障)が16隻(17%)となっています。※グラフ23

【海難種類別の発生推移】 グラフ22

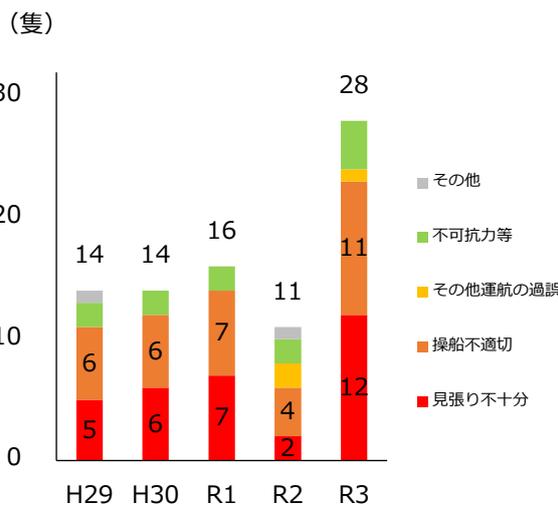


【海難種類別の発生割合(令和3年)] グラフ23

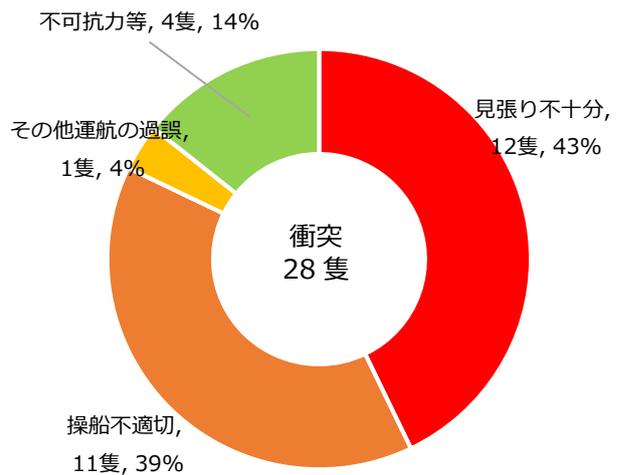


(イ) 令和3年に発生した水上オートバイの衝突について、衝突に至った最も多い原因は、見張り不十分で12隻(43%)を占め、次いで操船不適切が11隻(39%)となっています。※グラフ24, 25

【衝突の原因別発生推移】 グラフ24



【衝突の原因別発生割合(令和3年)] グラフ25



イ 事事故事例

事例1：衝突 ～見張り不十分、操船不適切～

事故概要：水上オートバイ A とその左舷後方を追従していた水上オートバイ B は、2隻で遊走中、水上オートバイ A は自船の左舷後方の見張りを行わずに左転し、水上オートバイ B は避けようと左転しましたが避けきれず両船は衝突しました。水上オートバイ A の船長は顔面骨折等で入院、水上オートバイ B の船長は前歯3本を破折しました。

事例2：衝突 ～見張り不十分～

事故概要：乗船者2人の水上オートバイ C は、3人乗りのトーイングチューブを曳いて遊走し、その後方を水上オートバイ D が遊走中、水上オートバイ C が周囲の見張りを行わずに反転したところ、水上オートバイ D と衝突しました。水上オートバイ C の船長は第3腰椎横突起骨折等の負傷、同乗者は股関節等に痛みを訴え病院に搬送されました。水上オートバイ D の船長は頸部捻挫等の怪我を負いました。

ウ 対策

水上オートバイは、遊泳者直近を高速航行する等の一部ユーザーによる危険操縦や、令和3年には3名乗りの水上オートバイが高速航行中に護岸に衝突し、乗船者全員が死亡する等の事故も発生しています。

海上保安庁では、水上オートバイによる海難を未然に防止するため、関係機関・民間団体と連携し購入時や発航場所、沖合における安全指導のほか小型船舶の操縦免許証更新講習等の機会を通じ、見張りの徹底やルール、マナーの遵守などを啓発し、ユーザーの安全意識の向上を図っています。

【安全指導】



【関係機関との合同パトロール】



【ウォーターセーフティガイド（水上オートバイ編）】

Water Safety Guide
海上保安庁

水上オートバイ
Personal Water Craft

ホーム > 水上オートバイの安全情報

Activity Guide

水上オートバイのアクティビティについて

ウォータージェットを推進力として水上を滑走する乗り物で、操船には特殊小型船舶操縦士免許が必要です。

トイリング遊具の曳航やジェット推進で宙に浮くハイドロフラインデバイスなどにも利用されています。

PWCは機動性に優れ、スピード感などが楽しめる乗り物ですが、一方で、船舶や遊泳者との衝突のほか、同乗者が海中転落しジェット噴流により内臓を損傷する事故も発生しています。事故防止のため、安全に関する知識技能を身に付けるとともに、必要な装備を準備して楽しみましょう。

旋回の方法について

転覆時の復原方法について

【アクセス先】

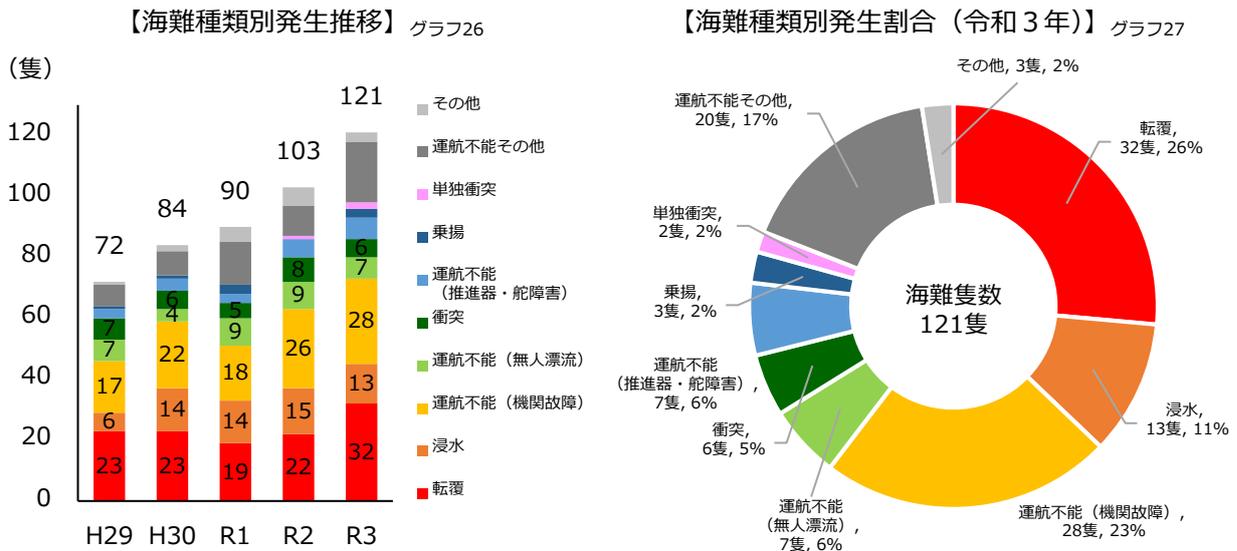
(URL) <https://www6.kaiho.mlit.go.jp/watersafety/pwc/>

③ ミニボートの海難防止対策

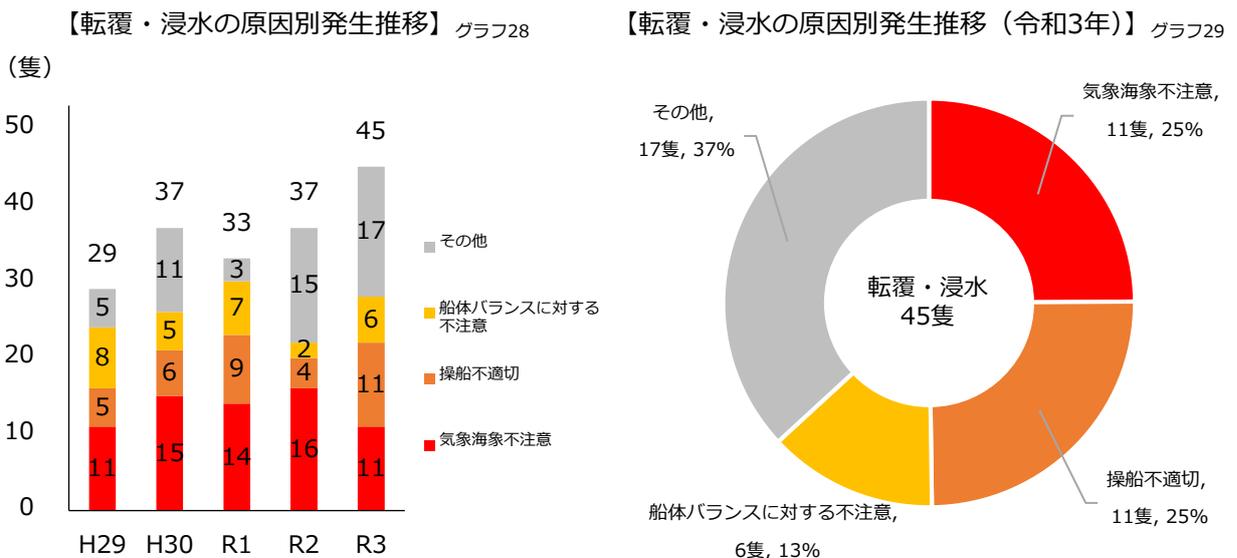
ア 傾向

(ア) ミニボートの海難は、過去5年間増加傾向を示しています。※グラフ26また、令和3年の海難種類別では、落水の危険性が高い転覆が32隻(26%)と最も多く、同じく落水の危険性が高い浸水も13隻(11%)と3番目に多くなっています。

※グラフ27



(イ) 令和3年に発生したミニボートの転覆・浸水に至った最も多い原因は、気象海象不注意及び操船不適切が共に11隻(25%)で、次いで船体バランスに対する不注意が6隻(14%)となっています。※グラフ28、29



イ 事事故事例

事例1：転覆 ～気象海象不注意～

事故概要：乗船者3人のミニボートAは、気象海象を十分に調査せず出港して沖合で釣り中に、風浪の影響で浸水し、排水作業が間に合わず波を受けて転覆しました。乗船者3人は海上に投げ出されましたが、転覆したミニボートにしがみついて救助を要請し、水難救済会所属船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～

事故概要：乗船者2人で釣りをしていたミニボートBにて、船体バランスに注意せずに1人が釣り竿を出そうと船内で移動したところ、船体が傾斜して転覆し、乗船者2人は海上に投げ出されました。2人のうち1人は陸上まで泳ぎ救助を求め、漂流していたもう1人は、巡視艇に発見され病院へ搬送されましたが、死亡が確認されました。

ウ 対策

ミニボートの海難の発生が増加傾向にある要因は、小型船舶操縦免許及び船舶検査が不要であり、海に関する基礎知識や船体特性を正しく理解しないまま出航しているユーザーが多いためと考えられます。

海上保安庁では、ミニボートの海難を未然に防止するため、発航前のユーザー等に対して安全啓発リーフレット等を使用した安全指導のほか、民間企業と連携して安全啓発資料を配布し、ユーザーの安全意識の向上を図っています。

【発航前ユーザーに対する安全指導】



【訪船指導】



第1章 船舶海難及び人身海難の現況と防止対策

【ウォーターセーフティガイド（ミニボート編）】



Water Safety Guide
海上保安庁

ミニボート
MINI BOAT

ホーム > ミニボートの安全情報

Activity Guide

ミニボートのアクティビティについて

ミニボートとは、船の長さが3m未満で、かつ、船外機のエンジンや電動機（モーター）の出力が1.5kW（2.039馬力）未満の船舶をいい、釣り等のレジャーで利用されている小型のボートです。

ミニボートは、免許・船舶検査が不要なことや、持ち運びが容易なことから、初めて購入するボートとして選ばれることがありますが、ミニボートの特性を理解し、海の基礎知識や必要な装備品を確認して楽しく安全に遊びましょう。

船のバランスに注意しましょう。

【リジットボートの船上で立ち上がっている状況】
※写真をクリックすると動画が流れます。

【アクセス先】

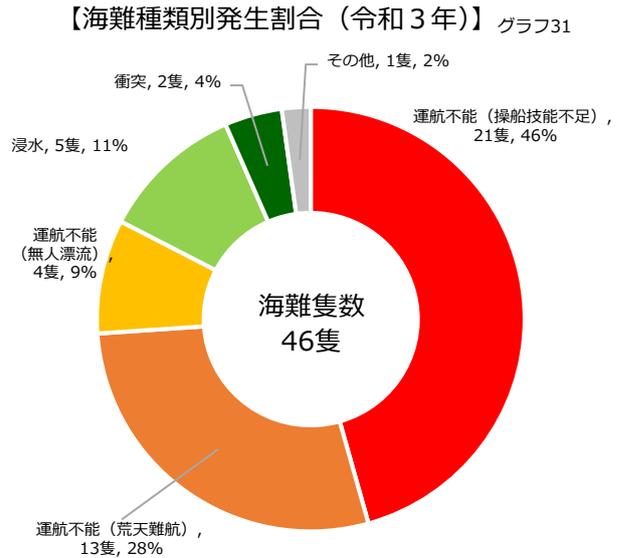
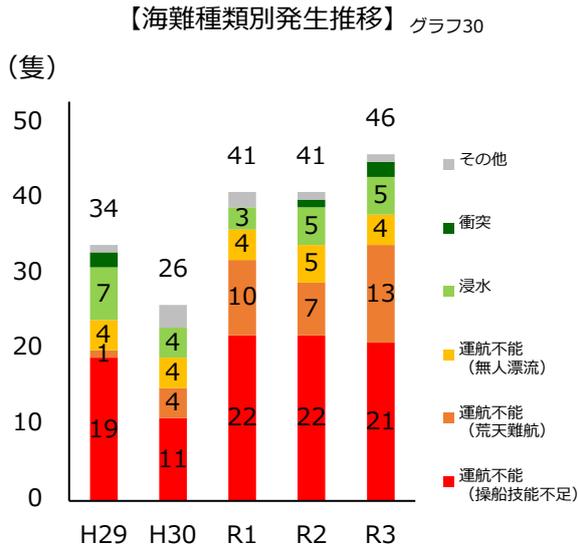


(URL) <https://www6.kaiho.mlit.go.jp/watersafety/miniboat/>

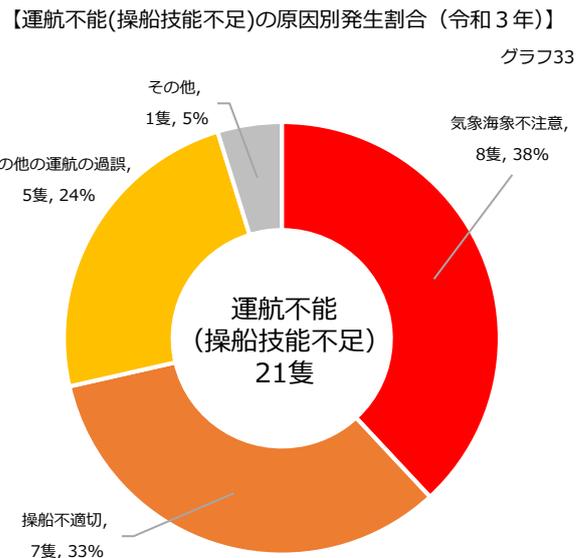
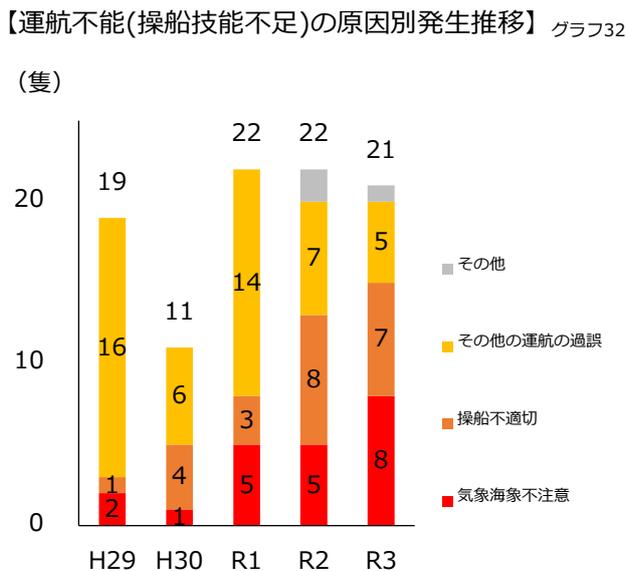
④ カヌーの海難防止対策

ア 傾向

(ア) 令和3年は、46隻と昨年よりも増加しており、平成30年から増加傾向を示しています。※グラフ30また、令和3年の海難種類別では、運航不能（操船技能不足）が21隻（46%）と最も多く、次いで運航不能（荒天難航）が13隻（28%）となっています。※グラフ31



(イ) 令和3年に発生したカヌーの運航不能（操船技能不足）について、最も多い原因は、気象海象不注意で8隻（38%）を占め、次いで操船不適切で7隻（33%）となっています。※グラフ32、33



イ 事事故事例

事例1：運航不能（操船技能不足）～復原不能による漂流～

事故概要：カヌー2隻が横抱きの状態で目撃された後、乗船者2人が遺体で発見されました。いずれかの艇に何らかのトラブルが発生し、横抱きの状態で帰還を試みていたところ、風浪に煽られ、転覆したことにより海上漂流した末、当時の海水温が約10度程度であったことから、徐々に体温が低下し、低体温症を発症する等身体の機能が低下する中、海水を吸引し窒息死（溺死）したものと推測されます。

事例2：運航不能（操船技能不足）～復原不能による漂流～

事故概要：カヌーの経験が1年未満の乗船者2人は、カヌーで釣りをするために出航しましたが、横波を受けて転覆し、複数回、復原を試みるも技能不足により失敗し、漂流しました。その後、水難救済会所属船により救助されました。

ウ 対策

カヌーの海難が増加傾向にある要因は、小型船舶操縦免許及び船舶検査が不要であり、インターネット等で手軽に購入して始められることから海に関する基礎知識や船体特性を正しく理解しないまま出航している経験年数が浅いユーザーが多いためと考えられます。

海上保安庁では、カヌーの海難を未然に防止するため、安全啓発リーフレット等を使用した安全指導やカヌー体験教室における海難防止講習を実施するなど、ユーザーの安全意識の向上を図っています。

【カヌー愛好者に対する安全指導】



【カヌー体験教室参加者への海難防止講習】



【ウォーターセーフティガイド（カヌー編）】

Water Safety Guide
海上保安庁

カヌー

ホーム > カヌーの安全情報

Activity Guide

カヌーのアクティビティについて

カヌーとは、パドルと呼ばれる楫で漕ぐ舟のことで、海・川・湖での旅（ツーリング）や競技を楽しむスポーツ、レクリエーションとして世界中で愛好されています。元々カヌーは、丸木舟（舟）を意味していました。

海でのレクリエーションで使用されるカヌーの代表的なものは、シーカヤックとシットオン（トップ）カヤックと呼ばれ、船体の特性によって耐航性がまったく異なる特徴があります。カヤックとはダブルブレードパドル（双方楫）を使って漕ぐ船身の舟の総称です。

また、悪天や技能不足により帰還不能となる事故も発生しています。事故防止のため、安全に関する知識・技能を身に付けるとともに、必要な装備を準備して楽しみましょう。

調査提供：海上保安庁海の安全推進アドバイザー 内田 正洋

転覆した艇から再乗艇する方法（セルフレスキュー）



気象・海象



【アクセス先】

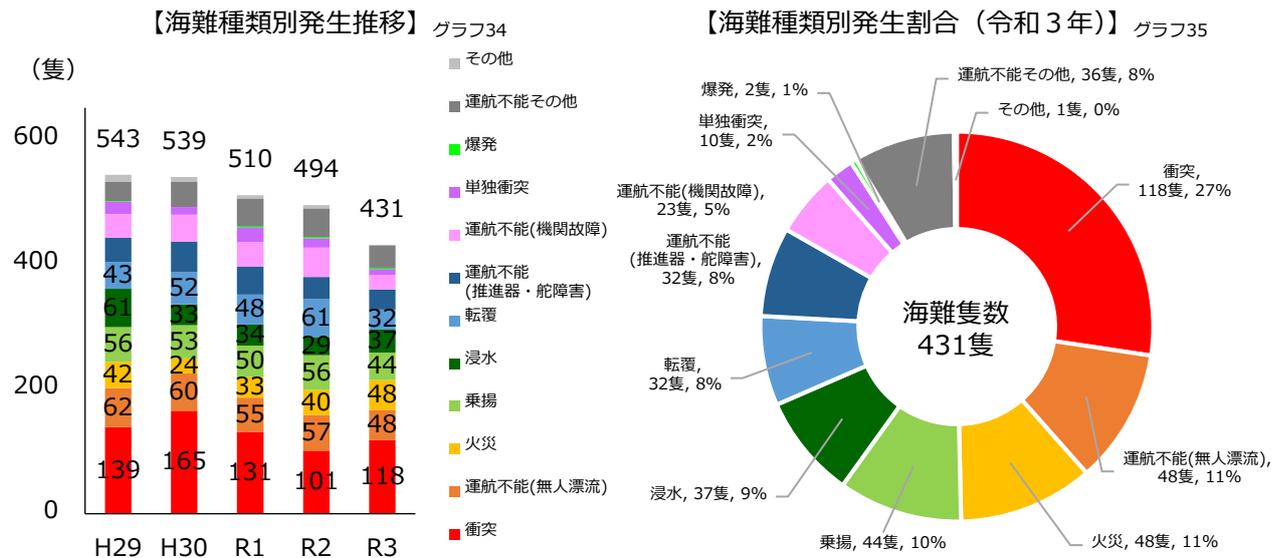


(URL) <https://www6.kaiho.mlit.go.jp/watersafety/canoe/>

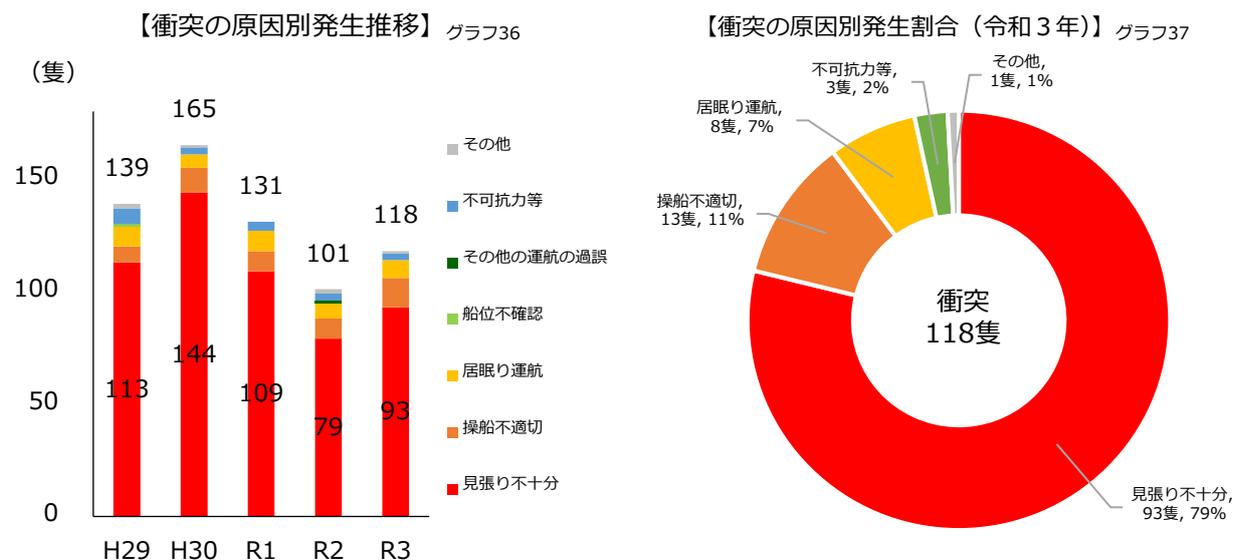
(2) 漁船の海難防止対策

ア 傾向

(ア) 令和3年は、431隻と過去5年間減少傾向を示しています。※グラフ34また、令和3年の海難種類別では、衝突が118隻（27%）と最も多く、次いで運航不能（無人漂流）及び火災が48隻（11%）となっています。※グラフ35

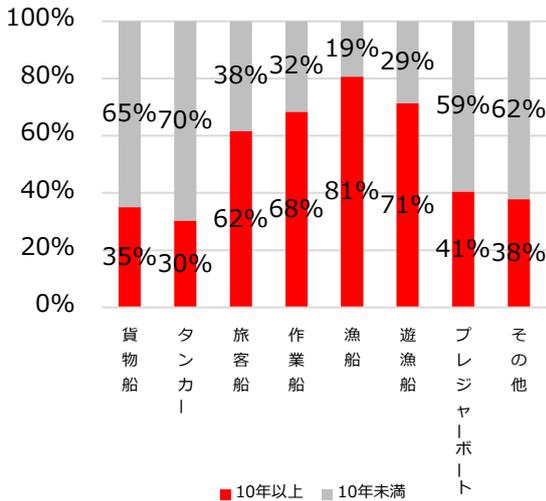


(イ) 令和3年に発生した漁船の衝突について、衝突に至った最も多い原因は、見張り不十分で93隻（79%）を占め、次いで操船不適切が13隻（11%）となっています。※グラフ36, 37

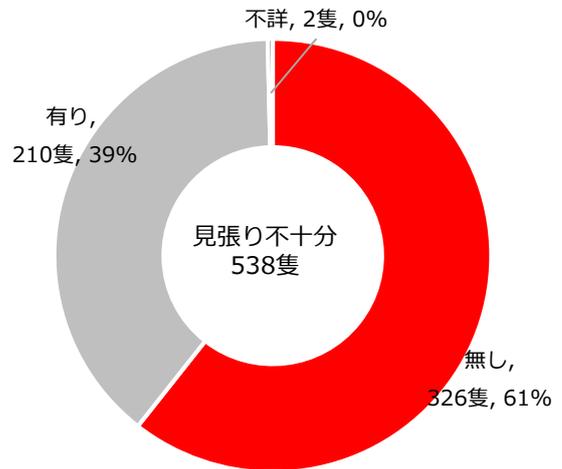


(ウ) 過去5年間に発生した漁船の衝突について、10年以上の経験を有する操船者による事故の割合が81%と高いことが特徴として挙げられます。また、見張り不十分が原因の船舶同士による衝突の際、相手船を認識することなく衝突に至っている場合が半数以上を占めています。 ※グラフ38, 39

【衝突における操船者の経験割合（過去5年間合計）】 グラフ38



【見張り不十分が原因の衝突のうち、衝突相手船の初認の有無別割合（過去5年間合計）】 グラフ39



イ 事故事例

事例：衝突 ～見張り不十分～

事故概要：漁船 A は漁を終えて帰港中に、自動操舵のまま携帯電話の操作に没頭して周囲の見張りを怠った状態で航行し、また、漁船 B は網の敷設などの漁業作業を周囲の見張りを怠った状態で実施していたところ、互いに認識することなく衝突しました。衝突の衝撃で、漁船 B の船長及び乗組員の 2 人は、頭蓋骨骨折等の怪我を負いました。

事例：火災 ～火気取扱不注意～

事故概要：漁船 C が航行中、機関室内に干していた洗濯物が発火し、火災警報器が作動したため船長及び乗組員は機関室内に向かったところ主機の排気管付近から 1メートルほどの炎が上がっていることを確認しました。直ちに消火作業を実施しようとするもポンプが起動しなかったため断念し、救命筏にて船長及び乗組員全員で避難したところ、付近航行船舶によって救助されました。その後、巡視船による消火活動が行われるも漁船 C は沈没しました。

ウ 対策

漁船の海難における見張り不十分の要因としては、一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。

海上保安庁では、漁船の衝突海難等を防止するため、漁業協同組合への訪問指導や漁船への訪船指導、各種海難防止講習会、水産庁が支援する安全推進員養成講習等の機会を活用し、操業中に疎かになりがちな見張りの徹底を呼びかけるとともに、関係機関と連携してA I S[※]の搭載推奨等について周知・啓発を行っています。

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

【漁業協同組合への訪問指導】



【漁船への訪船指導】

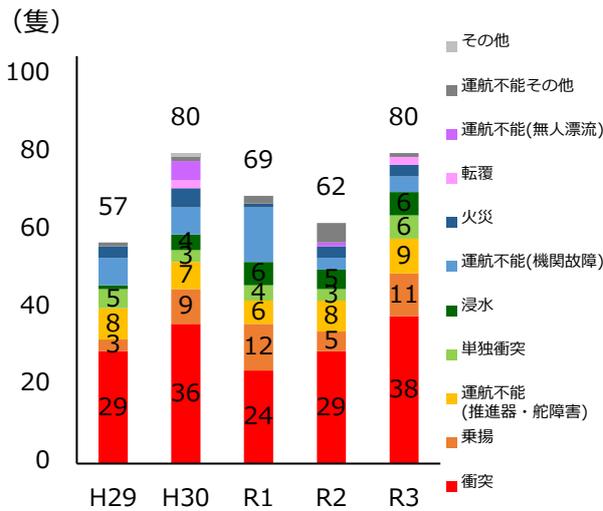


(3) 遊漁船の海難防止対策

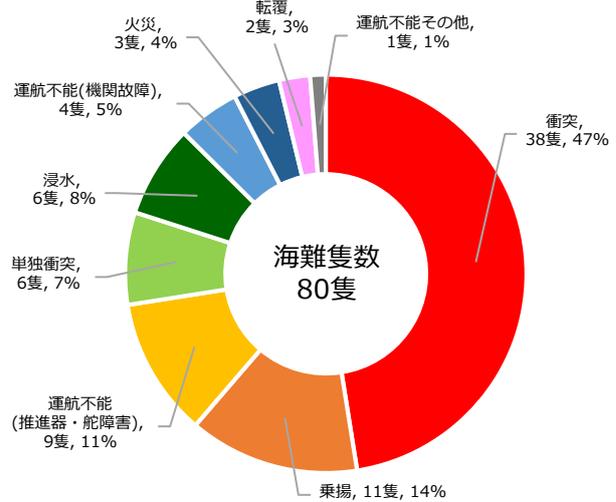
ア 傾向

(ア) 令和3年は、80隻と令和2年よりも大幅に増加しています。※グラフ40また、令和3年の海難種類別では、衝突が38隻(47%)と最も多く、次いで乗揚が11隻(14%)となっています。※グラフ41

【海難種類別発生推移】 グラフ40

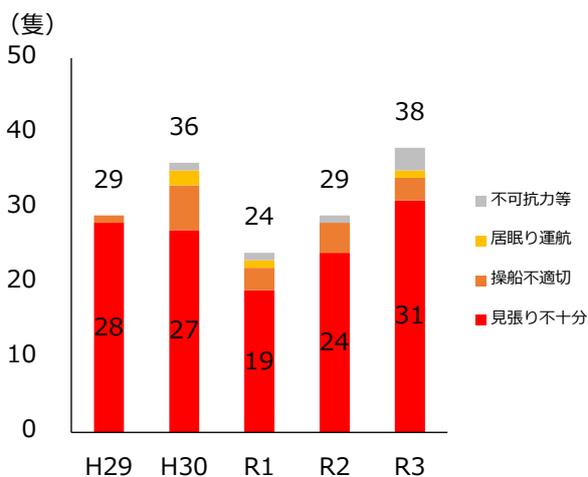


【海難種類別発生割合(令和3年)] グラフ41

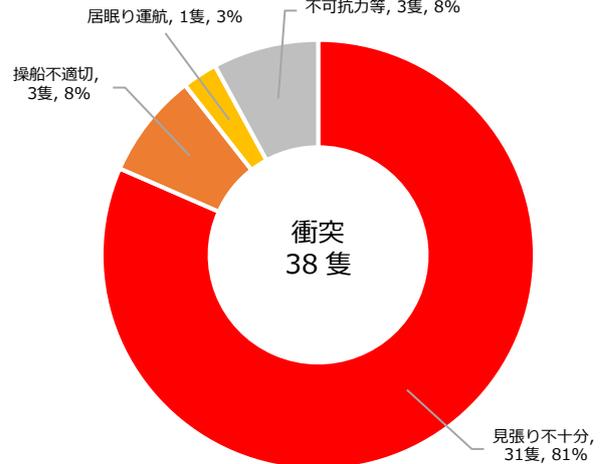


(イ) 令和3年に発生した遊漁船の衝突について、衝突に至った最も多い原因は、見張り不十分で31隻(81%)を占め、次いで操船不適切が3隻(8%)となっています。※グラフ42、43

【衝突の原因別発生推移】 グラフ42



【衝突の原因別発生割合(令和3年)] グラフ43

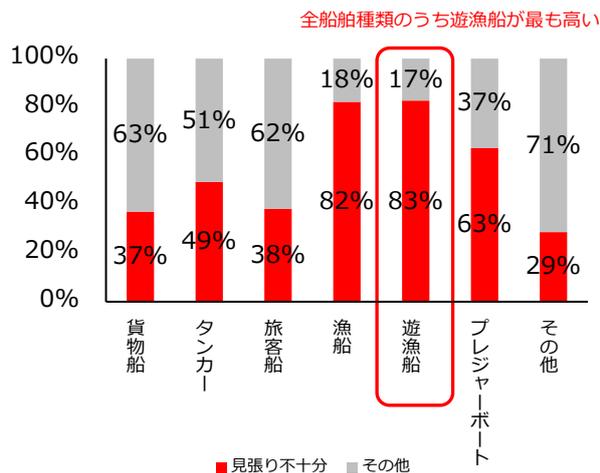


第1章 船舶海難及び人身海難の現況と防止対策

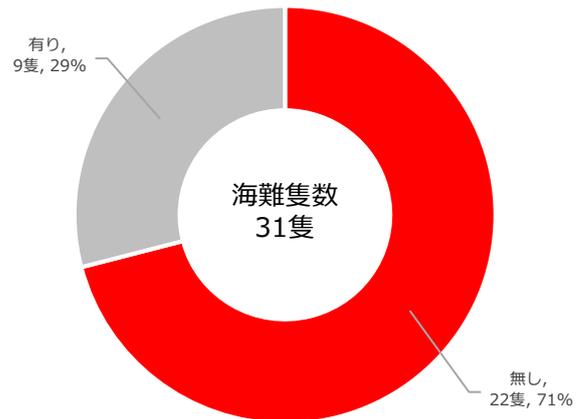
(ウ) 過去5年間に発生した遊漁船の衝突について、衝突の原因における見張り不十分が占める割合は83%と他の船種に比べて高くなっています。※グラフ44また、衝突するまで相手船を認識していない場合で22隻（71%）を占めています。

※グラフ45

【船舶種類別の衝突における見張り不十分の割合
(過去5年間合計)】 グラフ44



【見張り不十分が原因の衝突のうち、衝突相手船の初認の有無別割合（令和3年）】 グラフ45



イ 事事故事例

事例1：衝突 ～見張り不十分～

事故概要：目的地に向け航行していた遊漁船Aが、漂泊しながら釣りをしていた遊漁船Bと衝突し、遊漁船Bに乗船していた釣り客のうち1人が死亡しました。事故当時、遊漁船Aは自動操舵のまま操縦席を離れて作業に傾注し、見張りをしておらず、遊漁船Bは釣り客の世話を気を取られて見張りをしていませんでした。

事例2：衝突 ～見張り不十分～

事故概要：目的地に向け航行していた遊漁船Cと漁船Dが見張りを十分にしておらず衝突し、遊漁船Cに乗船していた船長を含む計6人全員が負傷しました。事故当時、遊漁船Cは漁船Dが避けてくれるだろうと臆断し、見張りをしておらず、漁船Dは遊漁船Cと衝突するおそれはないと臆断し漁具の整理に傾注し、見張りをしていませんでした。

ウ 対策

遊漁船の海難における見張り不十分の要因としては、釣り客を乗船させるため、釣りポイントの探索、乗客への対応等、船長の行う作業は多岐にわたることから見張り不十分に陥るためと考えられます。遊漁船は、ひとたび海難が起これば、多くの負傷者を伴う大事故に繋がりがねません。そのため、遊漁船事業者には高い安全意識を持ち、確実な見張りによって周囲の状況を把握し、常時適切な運航を行うことが求められます。

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

【遊漁船安全講習会】

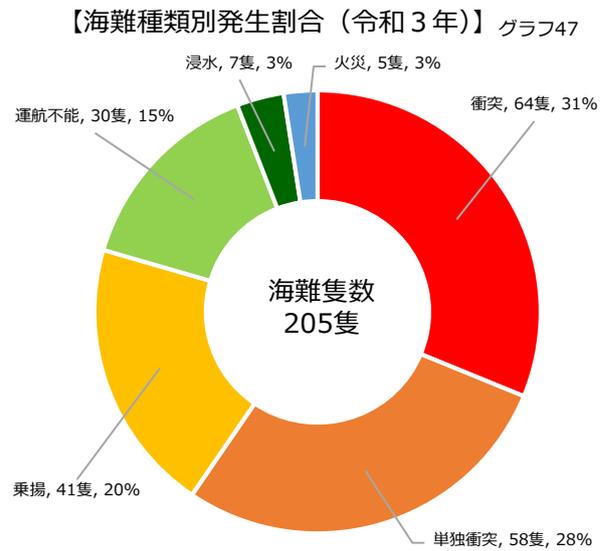
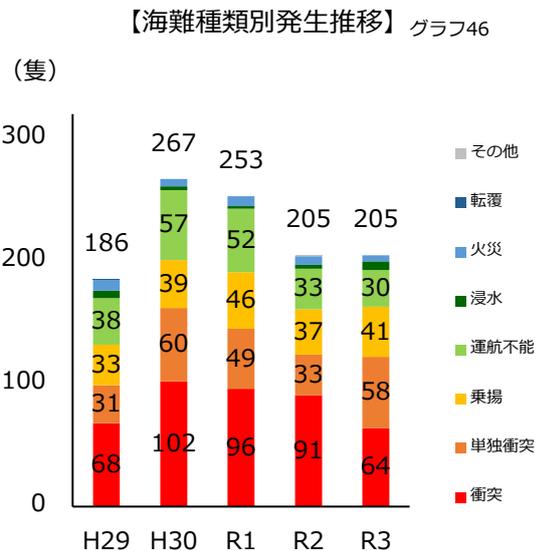


【遊漁船事業者に対する注意喚起リーフレット】

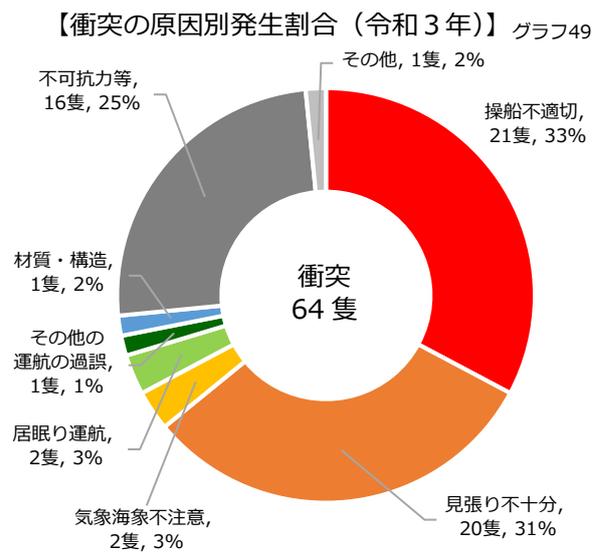
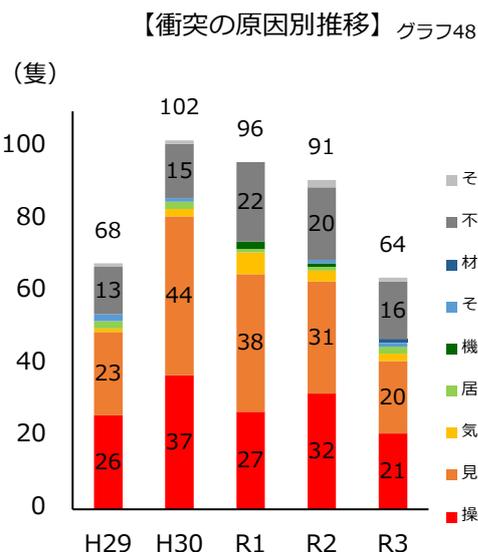
(4) 貨物船等の海難防止対策

ア 貨物船の傾向

(ア) 令和3年は、205隻で昨年と同数となっています。※グラフ46また、令和3年の海難種類別では衝突が64隻(31%)と最も多く、次いで単独衝突が58隻(28%)となっています。※グラフ47



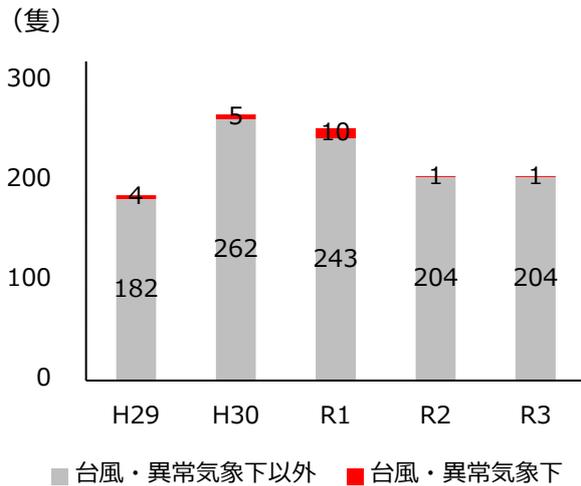
(イ) 令和3年に発生した貨物船の衝突について、衝突に至った最も多い原因は操船不適切で21隻(33%)を占め、次いで見張り不十分が20隻(31%)となっています。※グラフ48、49



(ウ) 令和3年における台風・異常気象下で発生した貨物船の海難についても、昨年と同数であり、過去5年間で最少となっています。※グラフ50 また、トン数別の衝突原因では1,000トン未満は見張り不十分による衝突が多いのに対し、1,000トン以上では操船不適切による衝突が多くなっています。※グラフ51

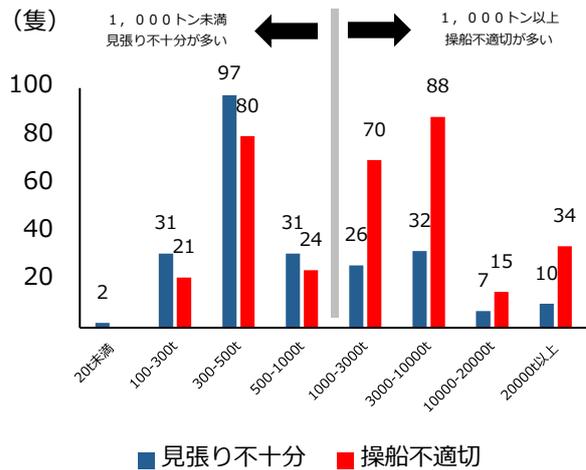
【台風・異常気象下における貨物船海難の推移】

グラフ50



【トン数別 衝突原因（見張り不十分、操船不適切）別発生状況（過去5年間合計）】

グラフ51

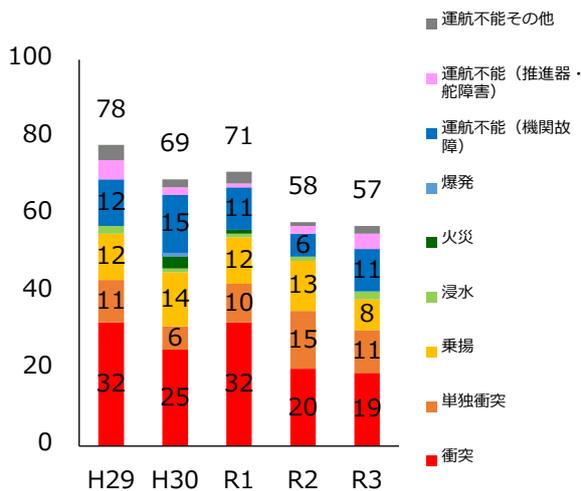


イ タンカーの傾向

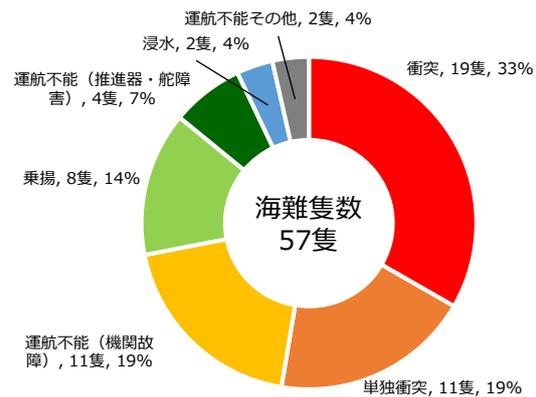
(ア) 令和3年は、57隻と昨年より減少しており、過去5年間で最少となっています。※グラフ52また、令和3年の海難種類別では衝突が19隻(33%)と最も多く、次いで単独衝突及び運航不能(機関故障)が11隻(19%)となっています。

※グラフ53

【海難種類別発生推移】 グラフ52

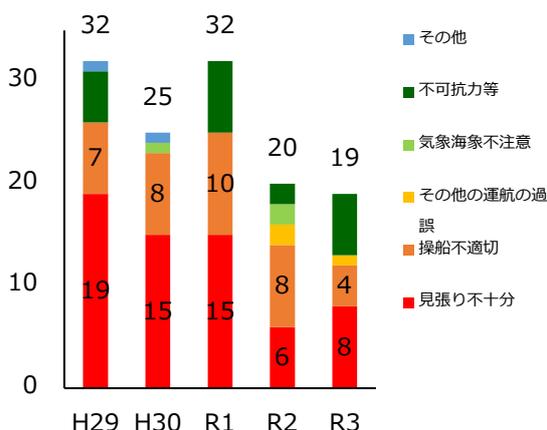


【海難種類別発生割合(令和3年)] グラフ53

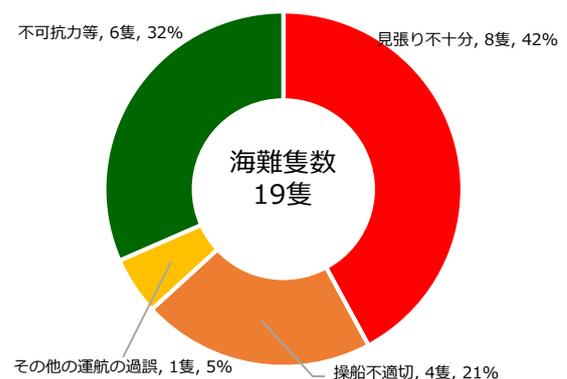


(イ) 令和3年に発生したタンカーの衝突について、衝突に至った最も多い原因は見張り不十分で8隻(42%)を占め、次いで操船不適切が4隻(21%)となっています。※グラフ54、55

【衝突の原因別発生推移】 グラフ54



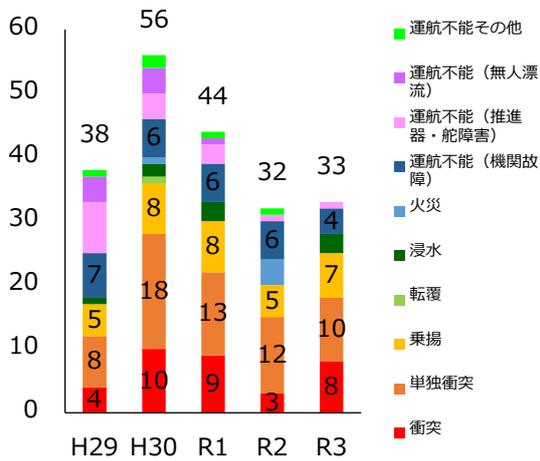
【衝突の原因別発生割合(令和3年)] グラフ55



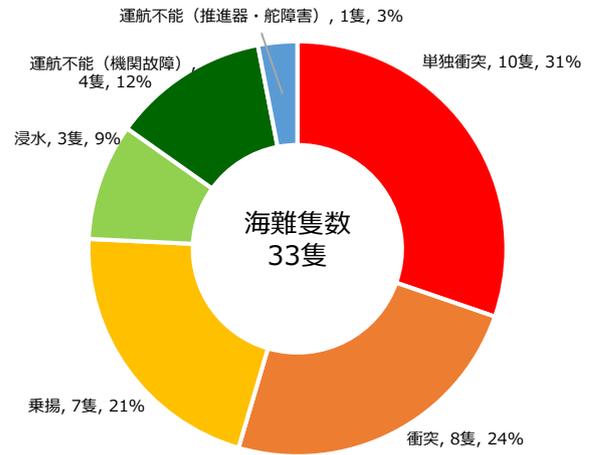
ウ 旅客船の傾向

(ア) 令和3年は、33隻で昨年とほぼ同様の海難隻数となっています。※グラフ56また、令和3年の海難種類別では単独衝突が10隻（31%）と最も多く、次いで衝突が8隻（24%）となっています。※グラフ57

【海難種類別発生推移】 グラフ56

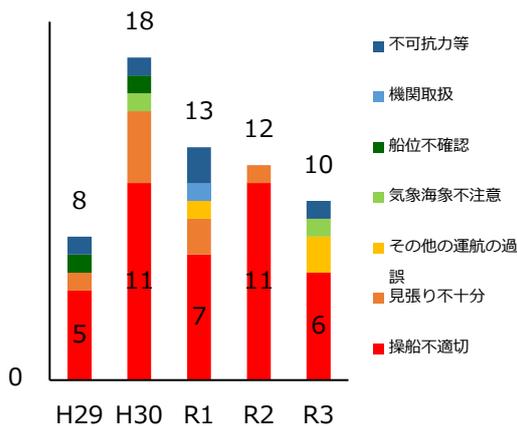


【海難種類別発生割合（令和3年）】 グラフ57

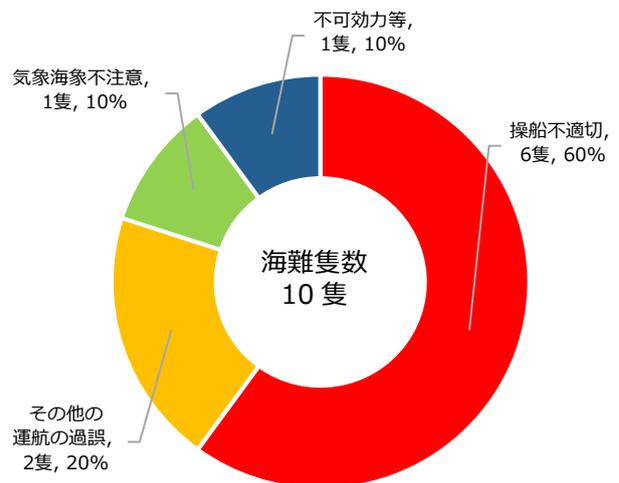


(イ) 令和3年に発生した旅客船の単独衝突について、単独衝突に至った最も多い原因は操船不適切で6隻（60%）であり、次いで気象海象不注意1隻（10%）となっています。※グラフ58、59

【単独衝突の原因別発生推移】 グラフ58



【単独衝突の原因別発生割合（令和3年）】 グラフ59



エ 事事故事例

事例1：貨物船衝突 ～操船不適切～

事故概要：貨物船Aは自動操舵で航行中、左舷側に漁船が接近しているのを確認したことから操舵を手動に切り替え、漁船の継続監視を行っていたが方位角に明確な変化がなくなるとも自船に接近し続けていたため、針路を変更するも、避航の時期を逸しており両船が衝突しました。
衝突により、貨物船は船首に擦過痕があるも航行に支障は生じなかったが、漁船は転覆し、乗組員2人のうち1人が船内に取り残されているのを救助するも搬送先の病院で死亡が確認されました。

事例2：タンカー衝突 ～見張り不十分～

事故概要：タンカーAは目的地向け自動操舵で航行、漁船Bは漁場向け船団で航行中、同タンカーは漁船をレーダーで確認するも相手が避航するものと臆断し見張りを怠り、漁船は位置関係から自船が保持船であるため相手が避けるだろうと臆断した結果、両船は衝突しました。
衝突の影響でタンカーAは船体外板に擦過痕、漁船は船首部が破損しました。

事例3：旅客船単独衝突 ～操船不適切～

事故概要：旅客船Aは乗客を乗せ入港中、操船以外のことを考えながら操船したため、減速する時期を逸してしまい、栈橋と衝突の危険を感じたことから慌てて全速後進とするも間に合わず、栈橋と衝突しました。
栈橋と衝突した結果、船体に擦過痕が生じました。

オ 対策

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

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

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。

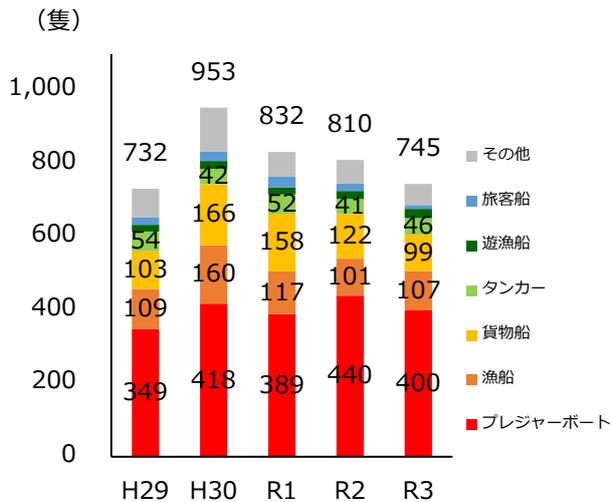
(5) ふくそう海域の海難防止対策

ア 傾向

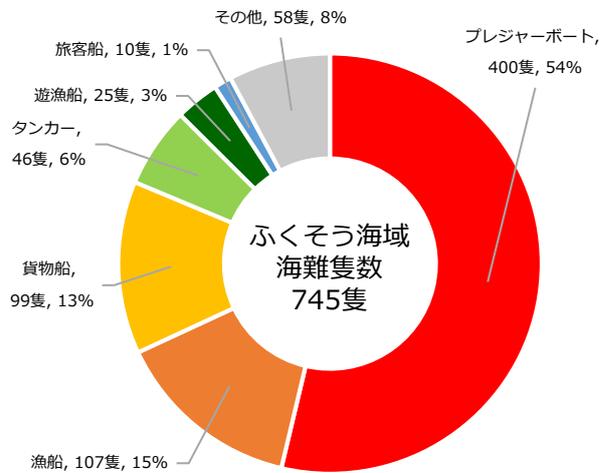
(ア) ふくそう海域（東京湾・伊勢湾・瀬戸内海・関門港）では、1日平均約3,000隻の船舶通航量があります。

ふくそう海域における船舶海難隻数は、平成30年からは減少傾向を示しています。※グラフ60 令和3年の船舶種類別の隻数は、プレジャーボートが400隻（54%）と最も多く、次いで漁船が107隻（15%）となっています。※グラフ61

【船舶種類別推移】 グラフ 60

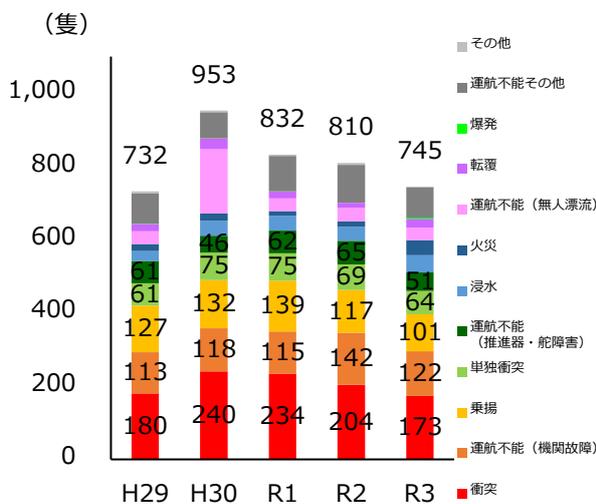


【船舶種類別の割合（令和3年）】 グラフ 61

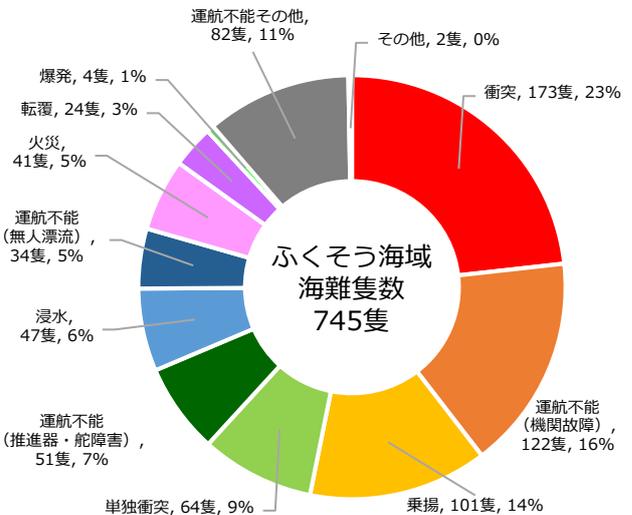


(イ) 令和3年の海難種類別の隻数は、衝突が173隻（23%）と最も多く、次いで運航不能（機関故障）122隻（16%）、乗揚101隻（14%）となっています。※グラフ62、63

【海難種類別推移】 グラフ 62



【海難種類別の割合（令和3年）】 グラフ 63

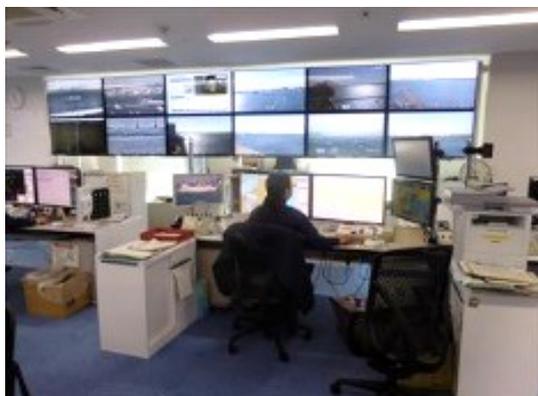
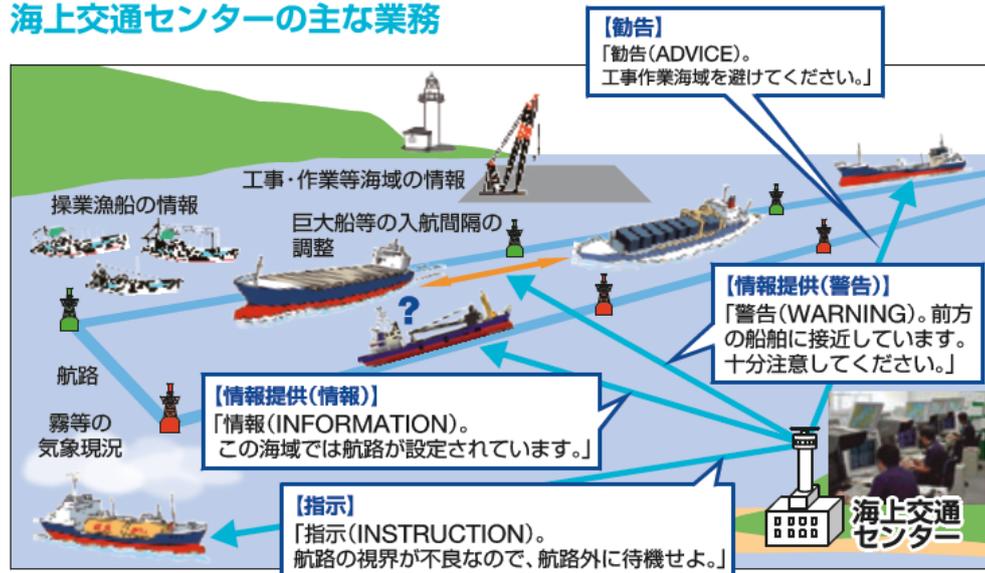


イ 対策

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、船舶航行の安全に必要な情報提供を行っています。

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

海上交通センターの主な業務



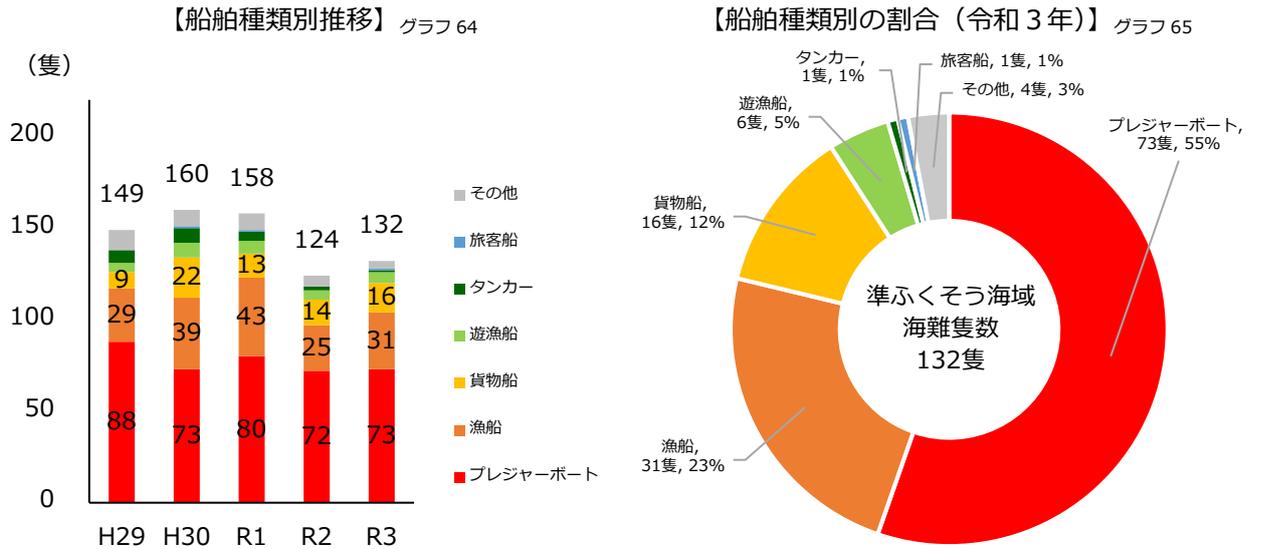
東京湾海上交通センター（神奈川県横浜市）

(6) 準ふくそう海域の海難の防止対策

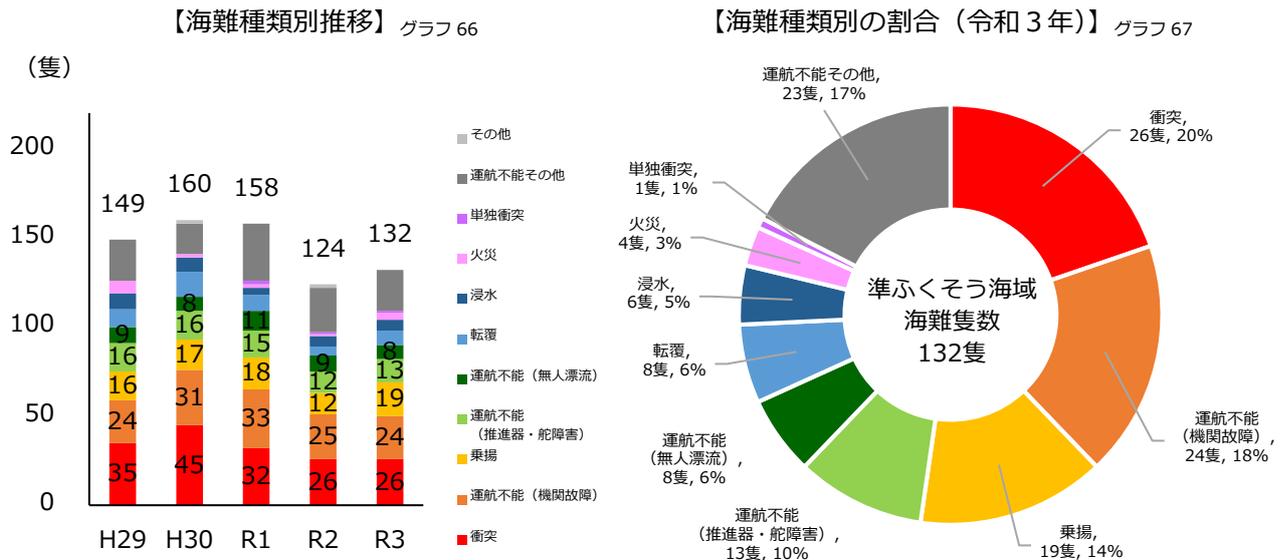
ア 傾向

(ア) 準ふくそう海域（ふくそう海域を結ぶ東京湾湾口～石廊埼沖～伊勢湾湾口～潮岬沖～室戸岬沖～足摺岬沖の各海域を経て瀬戸内海に至る海域）における令和3年の船舶海難隻数は132隻でした。船舶種類別の隻数は、プレジャーボートが73隻（55%）と最も多く、次いで漁船が31隻（23%）となっています。

※グラフ64、65



(イ) 令和3年の海難種類別の隻数は、衝突が26隻（20%）と最も多く、次いで運航不能（機関故障）24隻（18%）となっています。 ※グラフ66、67



イ 対策

準ふくそう海域は、船舶交通量が多く、複雑な進路交差部が生じるため、重大海難が発生する蓋然性が高くなっています。

このため、バーチャル航路標識を活用しつつ、海上人命安全条約（SOLAS条約）に基づき、国際海事機関（IMO）指定の推薦航路の導入による整流化が有効であることから、すでに導入済みの伊豆大島西岸沖に加え、和歌山県潮岬沖についても推薦航路の導入に向けた取組を進めています。

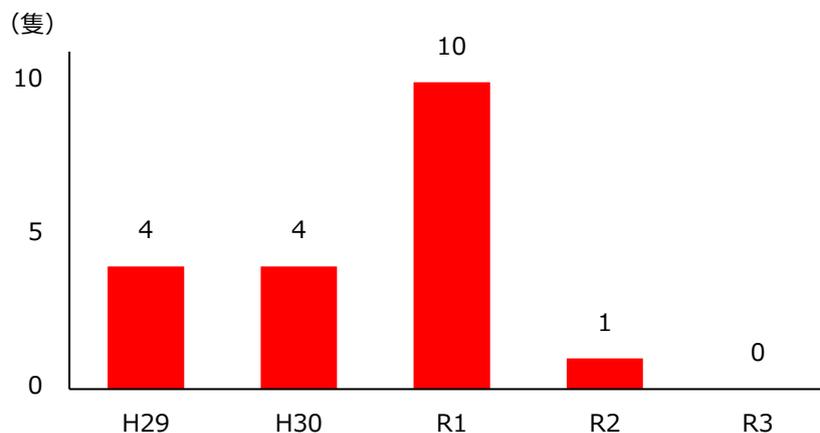
（7）台風、異常気象時における港内の海難防止対策

ア 傾向

令和3年の台風、異常気象時における港内の衝突、乗揚事故隻数は0隻でした。

※グラフ68

【台風、異常気象時における港内の衝突、乗揚事故隻数】 グラフ68



イ 対策

近年の台風等の異常気象が頻発化・激甚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1日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、

- 異常な気象・海象が予想される場合の勧告・命令制度
- 海上交通センターからの情報提供、危険回避措置の勧告制度

などが創設されました。

これにより、特に勢力の強い台風などが東京湾、伊勢湾、大阪湾を含む瀬戸内海を直撃すると予想される場合、一定の大型船に対し、湾外など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ました。

また、それぞれの海域に、海上保安庁、行政機関、海域利用者等からなる協議会が設置され、勧告の対象となる台風の規模など具体的な運用ルールをあらかじめ策定し、台風が実際に直撃した際に円滑かつ迅速に対応できる体制を整えました。

第2節 人身海難

1 現況

(1) 概観

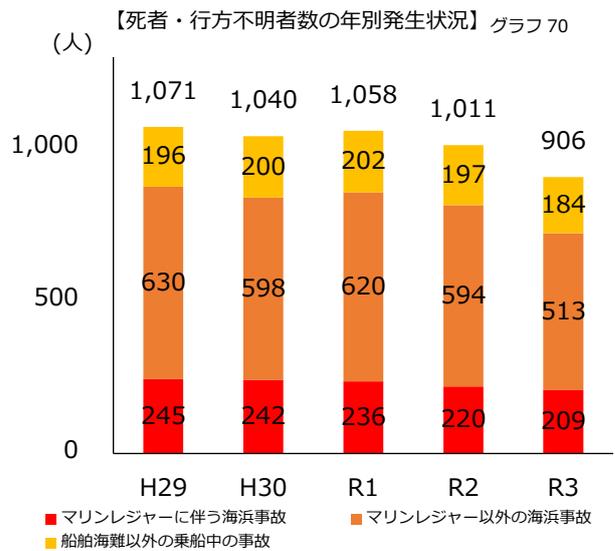
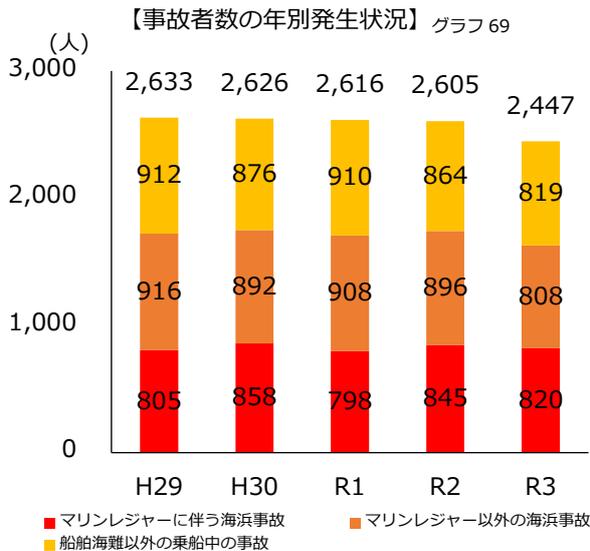
令和3年に海上保安庁が取り扱った人身海難者数は2,447人で、そのうち、マリ
ンレジャーに伴う海浜事故^{※1}者数が820人、マリ
ンレジャー以外の海浜事故^{※2}者数
が808人、船舶海難以外の乗船中の事故^{※3}者数が819人となっています。 ※グラフ69

また、死者・行方不明者数は906人で、そのうち、マリ
ンレジャーに伴う海浜事
故者数が209人、マリ
ンレジャー以外の海浜事故者数が513人、船舶海難以外の乗
船中の事故者数が184人となっています。 ※グラフ70

※1 マリンレジャーに伴う海浜事故とは、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います。なお、インストラクター等当該活動を職業として行っ
ている者の業務中の事故は、マリ
ンレジャー以外の海浜事故と区分しています。

※2 マリンレジャー以外の海浜事故とは、余暇活動に伴うもの以外の海浜において発生した事
故をいいます。

※3 船舶海難以外の乗船中の事故は、衝突、乗揚、転覆等の船舶海難以外の事由により発生し
た船舶の乗船者の海中転落、負傷、病気等をいいます。



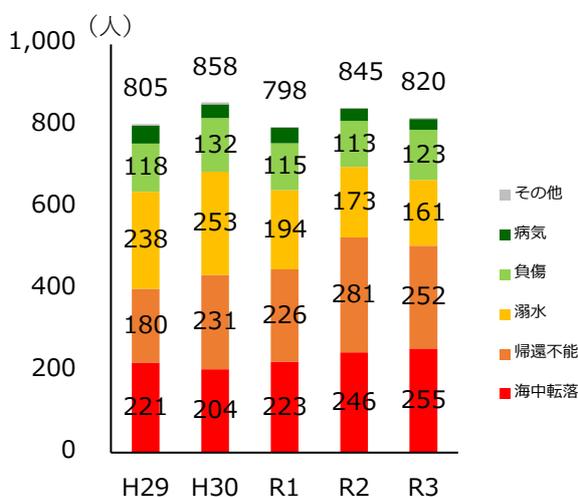
(2) マリンレジャーに伴う海浜事故

ア 事故内容別

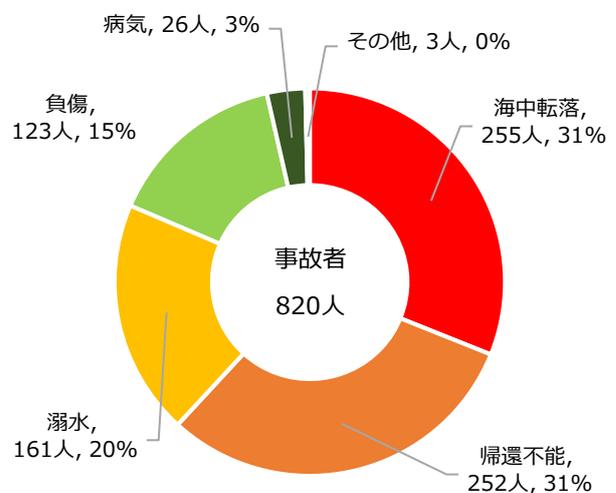
令和3年のマリンレジャーに伴う海浜事故者820人を事故内容別にみると、海中転落が255人(31%)と最も多く、次いで帰還不能が252人(31%)となっています。※グラフ71、グラフ72

マリンレジャーに伴う海浜事故者のうち死者・行方不明者209人を事故内容別にみると、海中転落が101人(48%)と最も多く、次いで溺水が93人(45%)となっています。※グラフ73、グラフ74

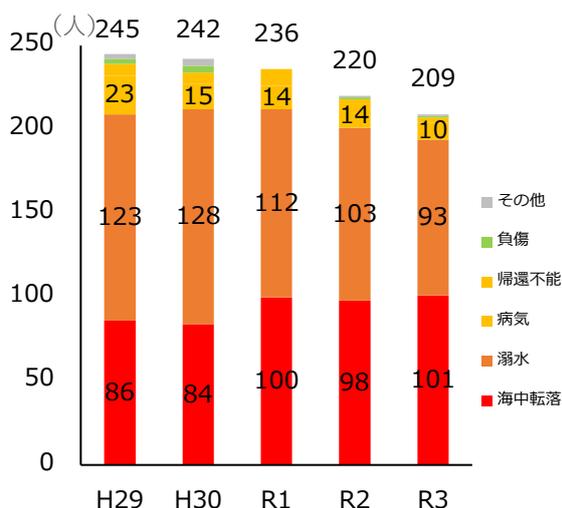
【事故内容別事故者数の推移】グラフ71



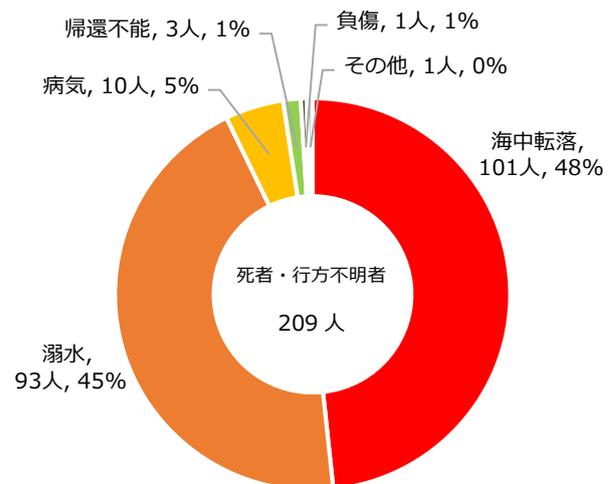
【事故内容別事故者数の割合(令和3年)】グラフ72



【事故内容別死者・行方不明者数の推移】グラフ73



【事故内容別死者・行方不明者数の割合(令和3年)】グラフ74



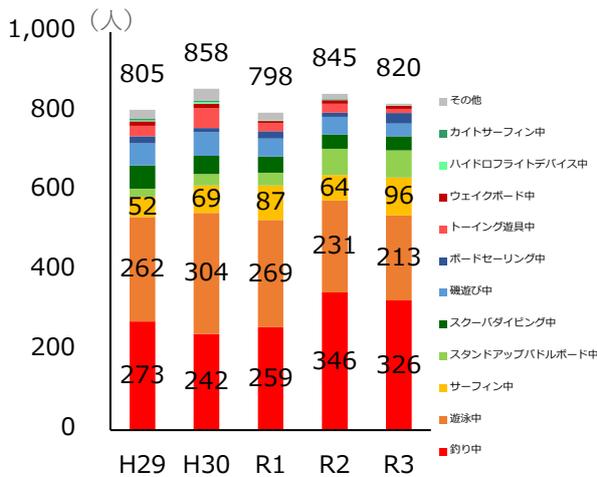
イ 活動内容別

マリンレジャーに伴う海浜事故者 820 人を活動内容別にみると、釣り中が 326 人（40%）と最も多く、次いで遊泳中が 213 人（26%）となっています。

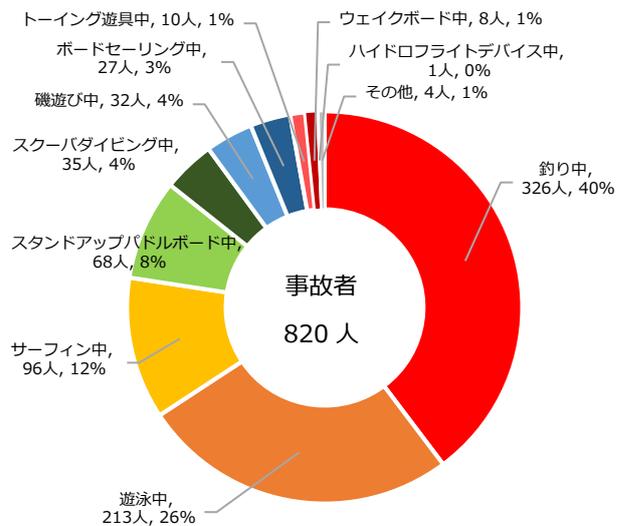
※グラフ 75、グラフ 76

マリンレジャーに伴う海浜事故者のうち死者・行方不明者 209 人を活動内容別にみると、釣り中が 107 人（51%）と最も多く、次いで遊泳中が 62 人（30%）となっています。 ※グラフ 77、グラフ 78

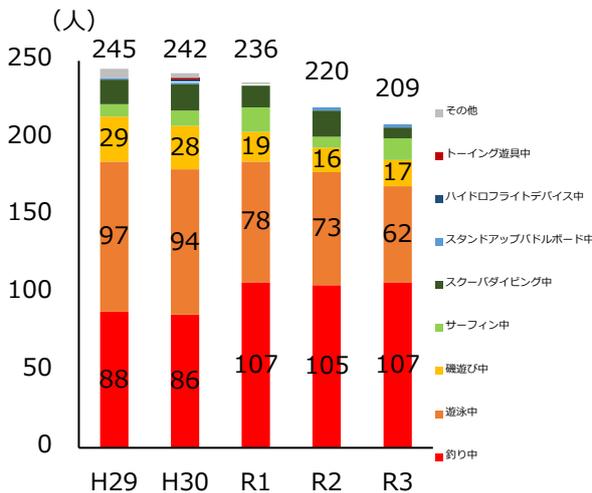
【活動内容別事故者数の推移】 グラフ75



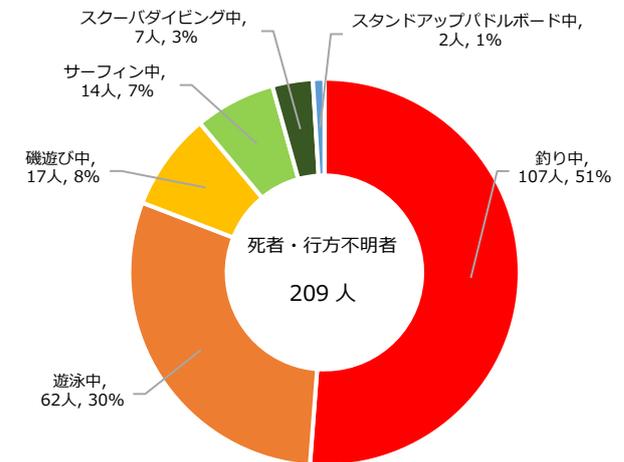
【活動内容別事故者数の割合（令和3年）】 グラフ76



【活動内容別死者・行方不明者数の推移】 グラフ77



【活動内容別死者・行方不明者数の割合（令和3年）】 グラフ78

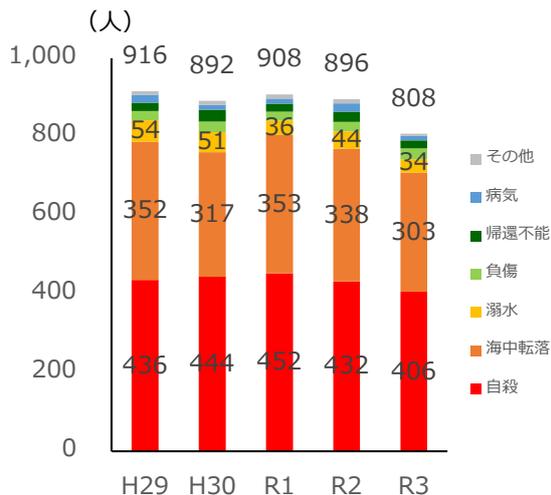


(3) マリンレジャー以外の海浜事故

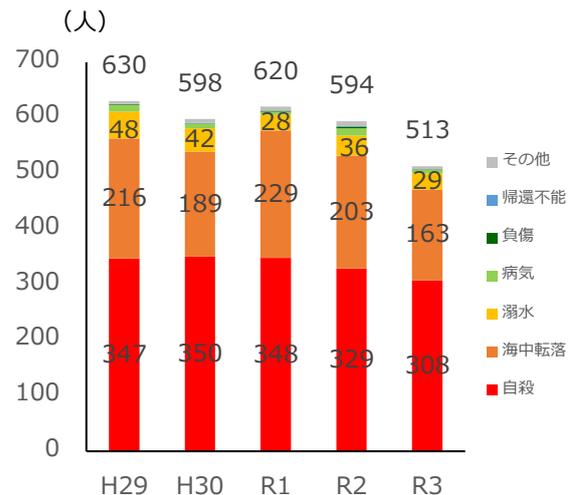
令和3年のマリンレジャー以外の海浜事故者808人を事故内容別にみると、自殺が406人(50%)と最も多く、次いで海中転落が303人(38%)となっています。※グラフ79

マリンレジャー以外の海浜事故者のうち死者・行方不明者513人を事故内容別にみると、自殺が308人(60%)と最も多く、次いで海中転落が163人(32%)となっています。※グラフ80

【事故内容別事故者数の推移】グラフ79



【事故内容別死者・行方不明者数の推移】グラフ80

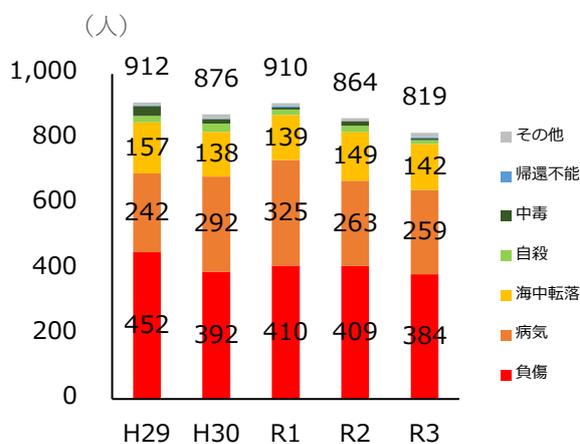


(4) 船舶海難以外の乗船中の事故

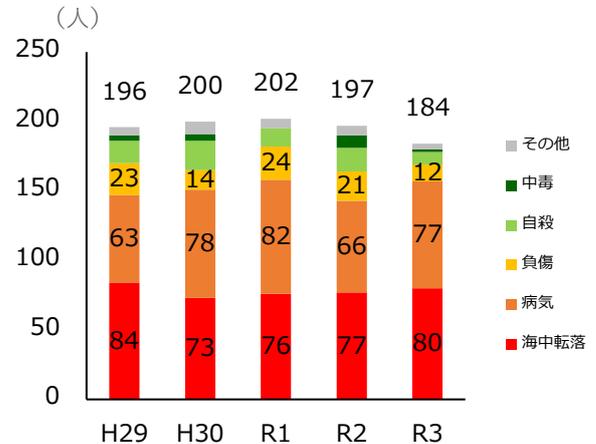
令和3年の船舶海難以外の乗船中の事故者819人を事故内容別にみると、負傷が384人(47%)と最も多く、次いで病気が259人(32%)となっています。

※グラフ81 船舶海難以外の乗船中の事故者のうち死者・行方不明者184人を事故内容別にみると、海中転落が80人(43%)と最も多く、次いで病気が77人(42%)となっています。※グラフ82

【事故内容別事故者数の推移】グラフ81



【事故内容別死者・行方不明者数の推移】グラフ82



2 マリンレジャーに伴う海浜事故防止対策

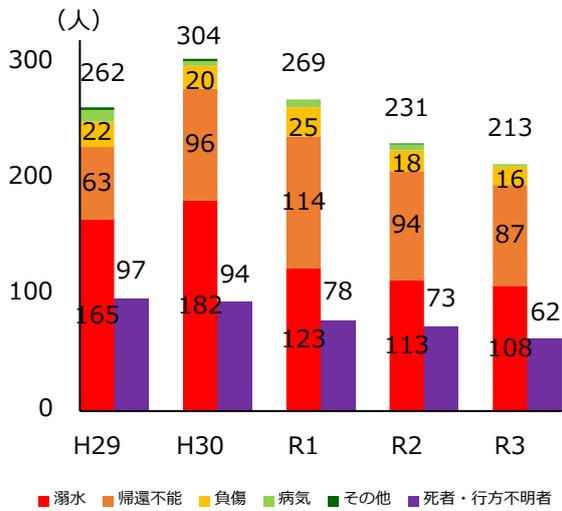
(1) 遊泳中の海難防止対策

ア 傾向

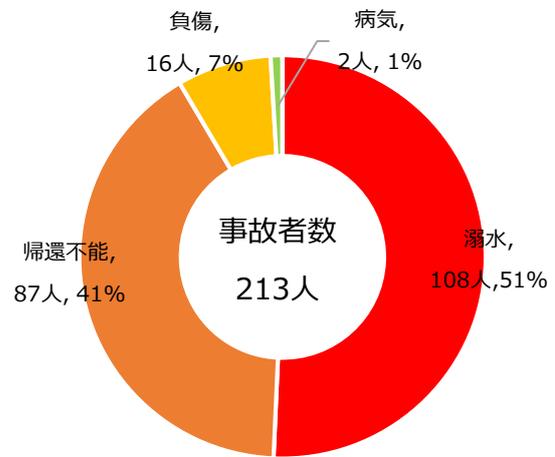
(ア) 令和3年の遊泳中の事故者数は213人で、このうち死者・行方不明者数は62人で、平成30年から減少傾向にあります。※グラフ83 事故内容別にみると、溺水が108人(51%)と最も多く、次いで帰還不能が87人(41%)となっています。

※グラフ84

【事故者数、死者・行方不明者数の推移】グラフ83

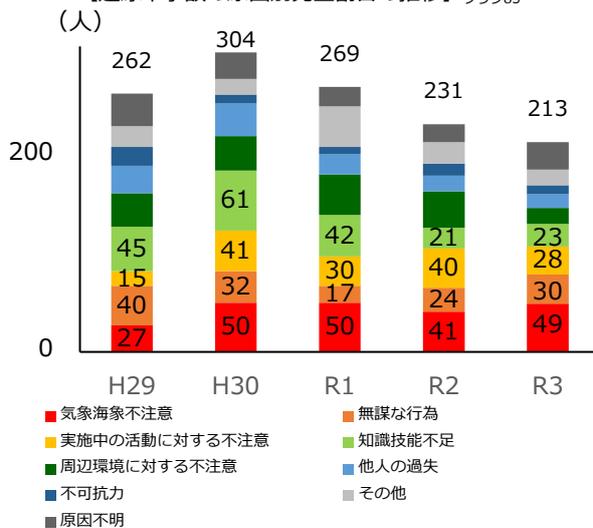


【事故内容別事故者数の割合(令和3年)】グラフ84

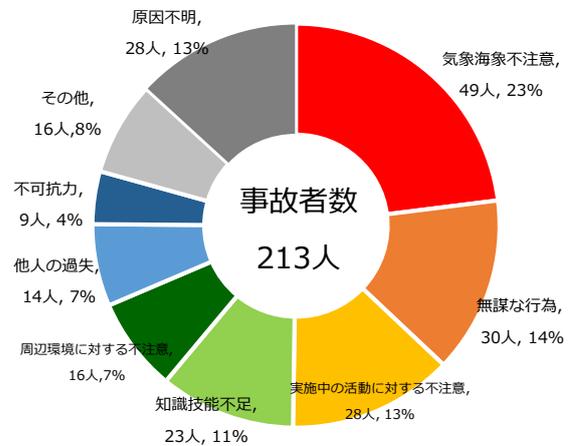


(イ) 令和3年の遊泳中の事故者数を事故原因別にみると、気象海象不注意によるものが49人(23%)と最も多くなっています。※グラフ85、86

【遊泳中事故の原因別発生割合の推移】グラフ85



【遊泳中事故の原因別発生割合(令和3年)】グラフ86

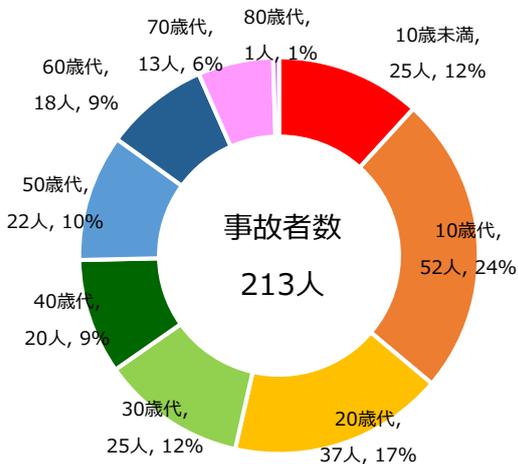


第1章 船舶海難及び人身海難の現況と防止対策

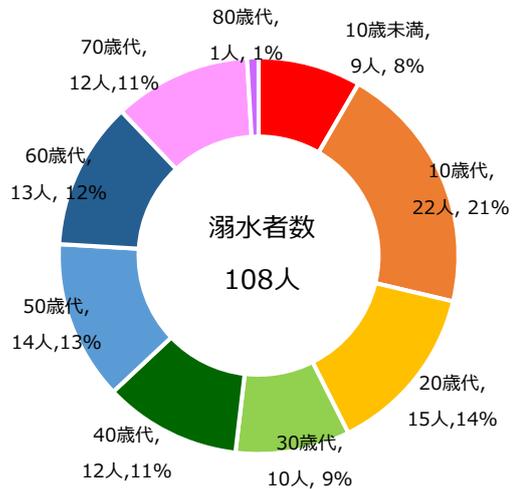
(ウ) 遊泳中の事故者数を年齢層別にみると、10歳代が52人(24%)と最も多く、次いで20歳代が37人(17%)となっています。※グラフ87

事故が最も多い溺水の年齢層別では、10歳代が22人(21%)と最も多く、次いで20歳代が15人(14%)となっています。※グラフ88

【遊泳中事故の年齢層別発生割合（令和3年）】 グラフ87



【溺水事故の年齢層別発生割合（令和3年）】 グラフ88

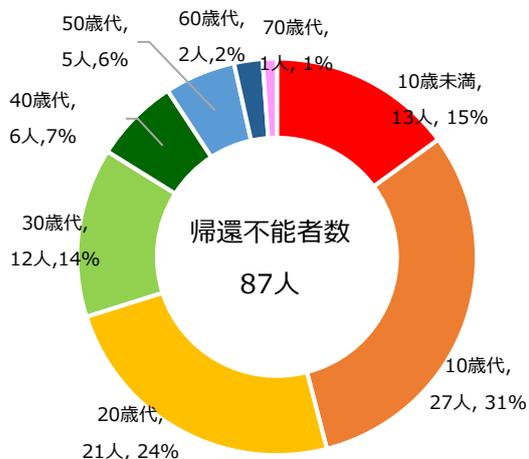


(エ) 2番目に多い帰還不能の年齢層別では、10歳代が27人(31%)と最も多く、次いで20歳代が21人(24%)となっています。※グラフ89

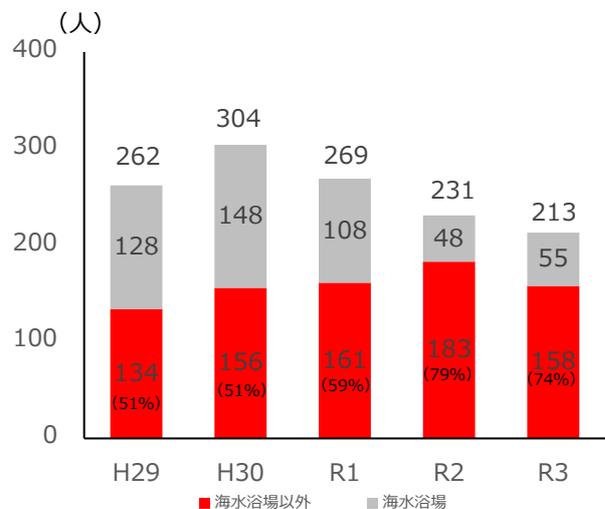
(オ) 令和3年は、令和2年に引き続き、新型コロナウイルス感染防止対策の一環として開設されなかった海水浴場もあり、海水浴場以外（不開設海水浴場を含む。以下同じ。）で発生した遊泳中の事故の割合が74%を占めています。

※グラフ90

【帰還不能事故の年齢層別発生割合（令和3年）】 グラフ89



【遊泳中事故の発生場所別の割合】 グラフ90



イ 事故事例

事例1：溺水（海水浴場で保護者が目を離した際に発生した10歳以下の者の事故）

事故概要：事故者（10歳以下）は、シュノーケルを使用して遊泳していたところ、保護者が1分程度目を離している間に保護者から約5メートル離れた波打ち際で意識のないうつ伏せの状態で見つかりました。事故者はライフセーバーによる胸骨圧迫により意識が戻った後、病院へ搬送されました。

事例2：溺水（海水浴場ではない海岸を10歳代の者のみで訪れた際の事故）

事故概要：事故者（10歳代）は、友人と2人のみで海水浴場ではない海岸を訪れ、消波ブロックの先端付近で泳いでいたところ、沖へ流され行方不明になりました。捜索の結果、遊泳場所から3.5キロメートル離れた場所で漂流しているところを見つかりましたが、その後死亡が確認されました。

ウ 対策

令和2年から新型コロナウイルス感染症対策の一環として、開設されない海水浴場が増えており、海水浴場以外での遊泳は、監視員やライフセーバーがいないことによる救助の遅れや、遊泳区域の明示がされていないことにより、水上オートバイ等の他のアクティビティと混在する可能性があり、極めて危険です。

海上保安庁では、地方自治体や警察等と連携し、監視員やライフセーバーが配置されている等の安全管理がなされている海水浴場で遊泳を行うよう、注意喚起を行っています。さらに、児童の溺水や帰還不能も発生しているため、教育委員会等と連携し、児童に対する安全教室を実施しました。また、遊泳を安全に楽しむための基本的事項を掲載したウォーターセーフティーガイド（遊泳編）を公表しました。

【児童に対する安全教室】



【関係機関との合同パトロール】



【ウォーターセーフティガイド（遊泳編）】




ホーム > 遊泳の安全情報

Activity Guide

遊泳のアクティビティについて

海での遊泳は特別な用具もいらない、身近なウォーターアクティビティのひとつとして、多くの方が楽しんでいます。

このウォーターセーフティガイド（遊泳編）では、皆様が無事に遊泳を楽しむように、遊泳中の注意事項や心がけ、万が一溺れてしまったときなどの対処方法を分かりやすくまとめています。

海での遊泳は楽しいものですが、少なからずリスク（危険）は存在します。リスクに対する身の守り方を知り、安全に遊泳を楽しみましょう。

海上保安庁
Japan Coast Guard

管理された海水浴場

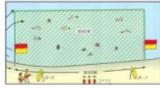
- 海で泳ぐ場合は、ライフセーバーや監視員等が常にいる海水浴場などの管理された場所で泳ぐようにしましょう。
- 海では、すぐに救助が来てくれるとは限りません。自ら自分の命を守ること（セルフレスキュー）ができる場所や時間帯を選んで泳ぎましょう。管理された海水浴場では、赤と黄色の旗を2本1組で打ち打ちに設置し、旗と旗の間が1つの遊泳区域であることが示されていたり、遊泳区域がネット等で囲われています。

管理された海水浴場の特徴

- ① 遊泳区域を示す旗（エアフラッグ）が立てられている
- ② 遊泳区域を示すブイロープが張ってある
- ③ ライフセーバーや監視員等が常駐している（例：監視塔）




① 遊泳区域を示す旗（エアフラッグ）




② 遊泳区域を示すブイロープ ③ 監視塔

【アクセス先】

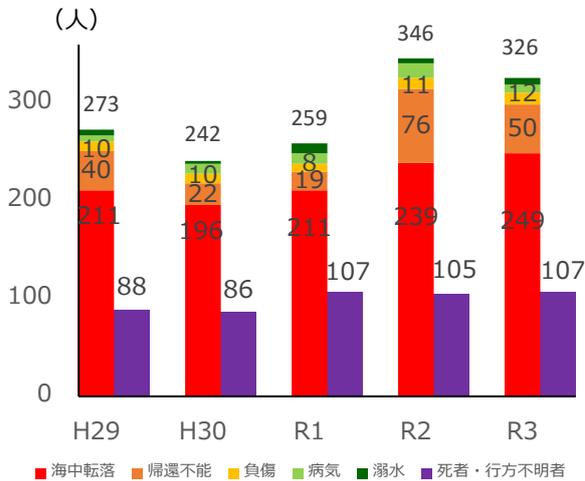
(URL) <https://www6.kaiho.mlit.go.jp/watersafety/swimming/>

(2) 釣り中の海難防止対策

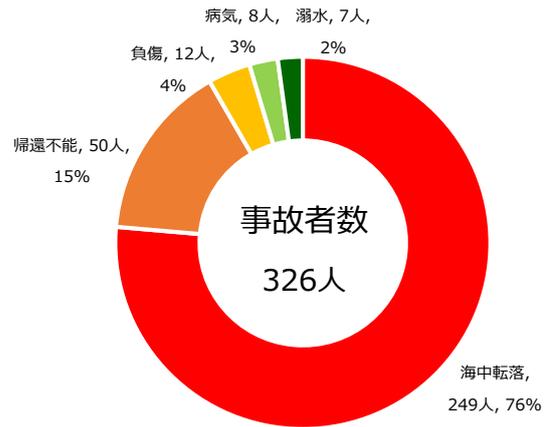
ア 傾向

(ア) 令和3年の釣り中の事故者数は326人で、このうち死者・行方不明者数は107人でした。※グラフ91 事故内容別にみると、海中転落が249人(76%)と最も多くなっています。※グラフ92

【事故者数及び死者・行方不明者数の推移】 グラフ91



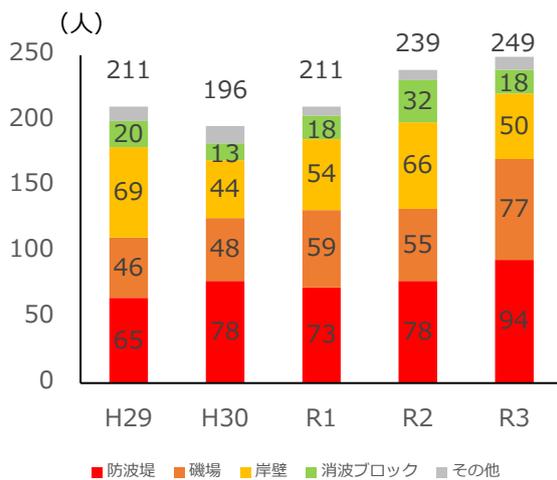
【事故内容別事故者数の割合(令和3年)】 グラフ92



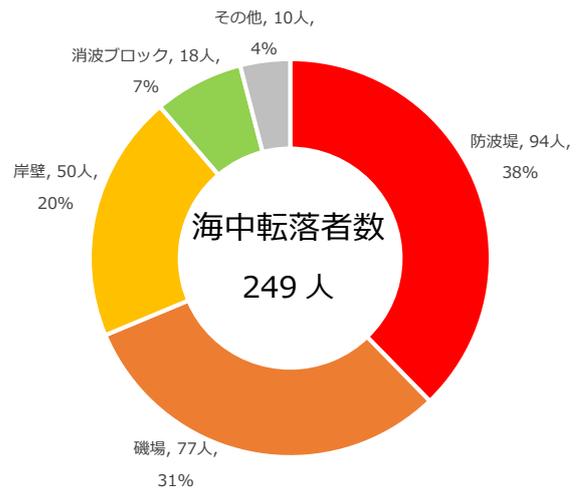
(イ) 令和3年の海中転落者249人を発生場所別にみると、防波堤が94人(38%)と最も多く、次いで磯場が77人(31%)、岸壁が50人(20%)となっています。

※グラフ93、94

【海中転落者の発生場所別割合の推移】 グラフ93



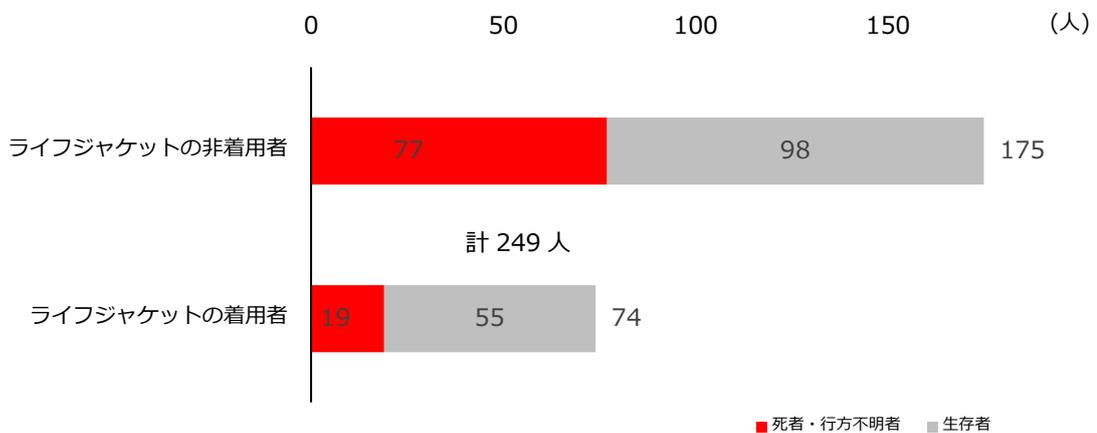
【海中転落者の発生場所別割合(令和3年)】 グラフ94



第1章 船舶海難及び人身海難の現況と防止対策

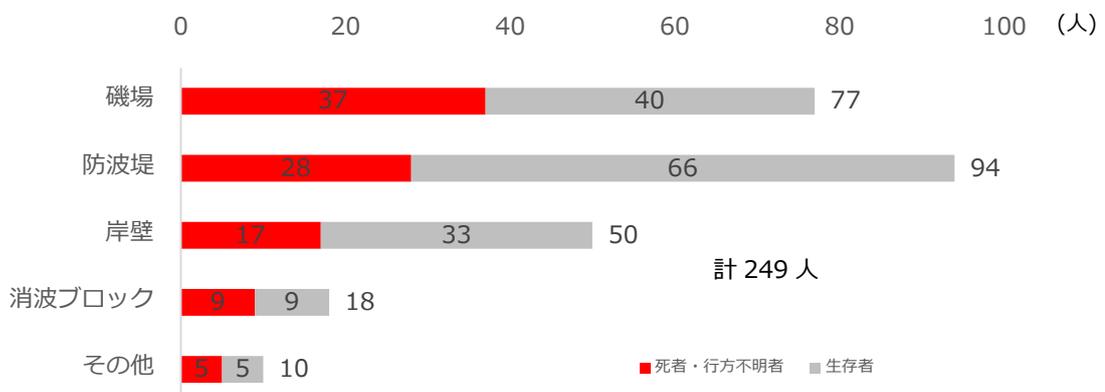
(ウ) 海中転落者のうち、ライフジャケットの非着用者の77人(44%)が死亡・行方不明になった一方、ライフジャケットの着用者は19人(26%)となっています。 ※グラフ95

【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3年)】 グラフ95



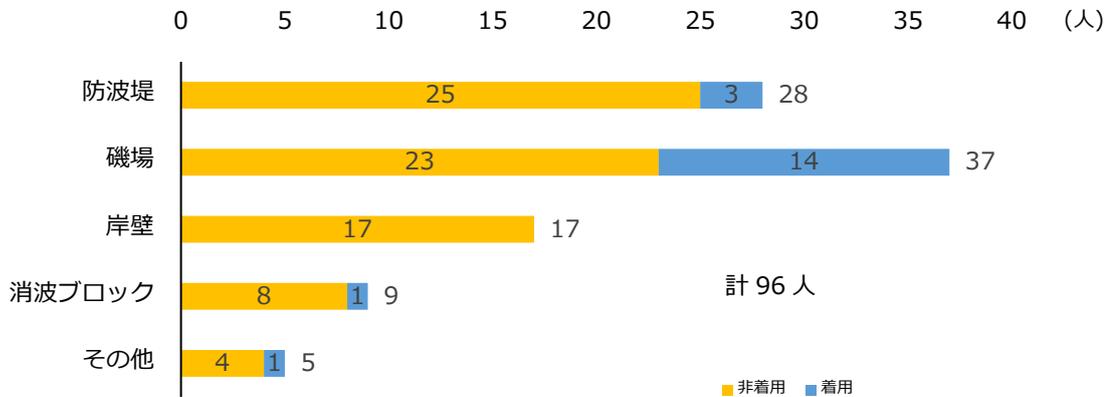
(エ) 令和3年の海中転落者249人のうち、死者・行方不明者96人を発生場所別に見ると、磯場が37人(48%)と最も多く、次いで防波堤が28人(30%)となっています。 ※グラフ96

【海中転落発生場所別の生存者数及び死者・行方不明者数(令和3年)】 グラフ96



(オ) 海中転落に伴う死者・行方不明者96人のライフジャケット着用状況を発生場所別にみると、いずれも非着用が半数以上となっています。 ※グラフ97

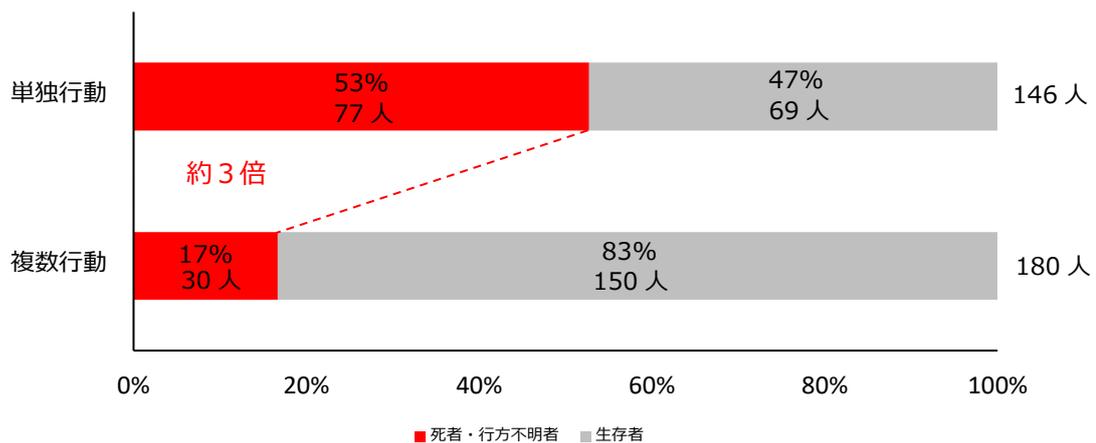
【海中転落発生場所別の死者・行方不明者数のライフジャケット着用状況（令和3年）】 グラフ97



(カ) 令和3年の事故者(326人)を行動形態(単独行動、複数行動)別にみると、単独行動が146人、複数行動が180人となっており、単独行動における死者・行方不明者は77人(53%)となっています。また、単独行動の死者・行方不明者の割合は、複数行動の死者・行方不明者の割合の約3倍となっています。

※グラフ98

【行動形態と死亡・行方不明率（令和3年）】 グラフ98



イ 事事故事例

事例1：海中転落（立入禁止の防波堤からの転落）

事故概要：事故者は、友人と立入禁止の防波堤において釣りをしていたところ、背後から来た波にさらわれて海中転落しました。その状況を目撃した友人が周囲に救助を求め、付近の釣り人がロープを海中に投げ入れ、事故者はロープに掴まっていたところ、付近航行中の遊漁船に救助されました。当時、波浪注意報が発表されていました。

事例2：海中転落（周辺環境に対する不注意による転落）

事故概要：事故者は、夜間に友人と磯場で釣りをしている際に、バケツで海水を汲もうとしたところ、バランスを崩して海中転落しました。その状況を目撃した友人が救助しようとしたのですが、陸上に引き揚げることができず、事故者は死亡しました。

ウ 対策

釣り中の海難における海中転落の要因については、釣り場の状況、気象海象や釣り中の不注意等の自己の過失によるものが多く、また、ライフジャケットの着用率も低いことから、海に関する基本的な知識の習得に加え、釣り場の選定や適切な装備の着用をはじめとした安全意識の向上が必要です。

海上保安庁では、同種海難を未然に防止するため、過去に海難が発生している場所や人気のある釣り場において、自治体や警察等と合同パトロールを行い、釣り人に対する安全指導を実施しています。また、釣具店等と協力し、ライフジャケット着用推進などの安全啓発リーフレットを活用した周知啓発を行うとともに、知名度のあるアングラーを通じ、SNS等で広く安全に関する情報を発信し、釣り人の安全意識の向上を図っています。

【関係機関との合同パトロール】

【大手釣具店へのリーフレット配布協力依頼】



【ウォーターセーフティガイド（釣り編）】

釣り
FISHING

ホーム > 釣りの安全情報

Activity Guide

釣りのアクティビティについて

日本全国の釣り人口は780万人(※)以上といわれており、日本で最も人気があり、昔から楽しまれてきたマリタイムレジャーのひとつです。

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

1. ライフジャケット

高水時に浮力を付与し、浮力を確保するために使用するものです。舟艇に乗った船を逃げましょう。また、ヘルメットやファスナーは締め、適切に着用しましょう。釣り場所ごとに推奨されるライフジャケットについては、【ライフジャケットと乗具表(※)】(リンクPDF)をご覧ください。

最低限必要な装備について

必要最低限な装備について

釣りを安全に楽しむために、必要な装備を準備しましょう。

③通信機器(防水ケース入り携帯電話)

①ライフジャケット

②釣り場に応じた荷物

【アクセス先】

詳細はこちら

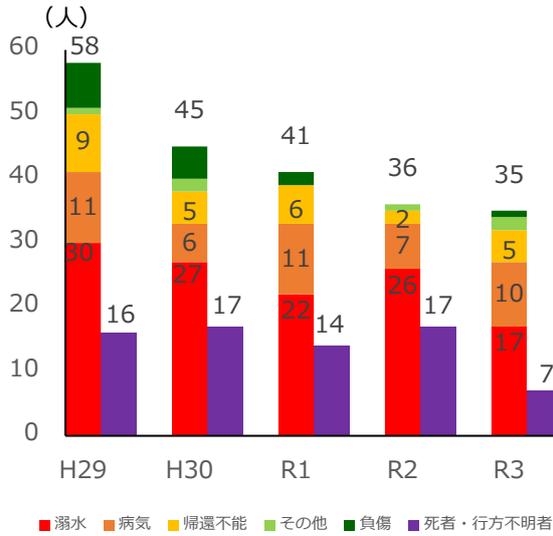
(URL) <https://www6.kaiho.mlit.go.jp/watersafety/fishing/>

(3) スクーバダイビング中の海難防止対策

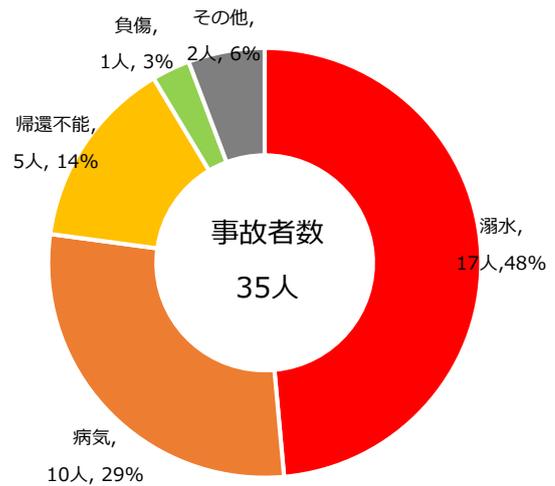
ア 傾向

(ア) 令和3年のスクューバダイビング中の事故者数は35人で、このうち死者・行方不明者数は7人となっています。※グラフ99また、事故内容別にみると、溺水が17人(48%)と最も多く、次いで減圧症の発症等の病気が10人(29%)となっています。※グラフ100

【事故者、死者行方不明者数の推移】 グラフ99

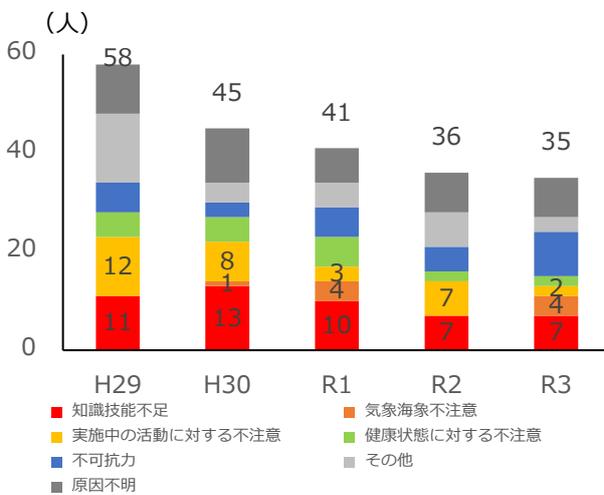


【事故内容別事故者数の割合(令和3年)】 グラフ100

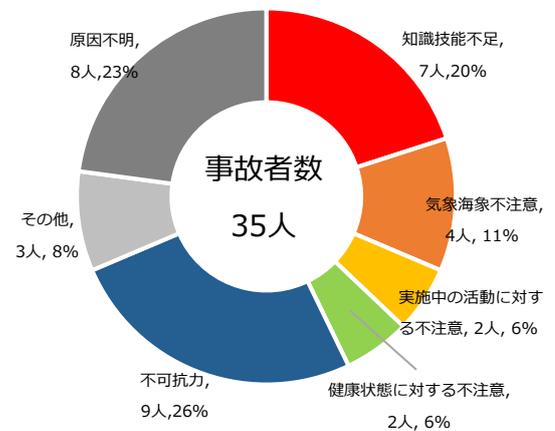


(イ) 令和3年のスクューバダイビング中の事故者数を事故原因別にみると、知識技能不足が7人(20%)となっています。※グラフ101、102 知識技能不足とは、具体的には、マスクに入った海水をうまく排水できないことや、レギュレーターが口から外れてしまう等が挙げられます。

【事故原因の内訳の推移】 グラフ101

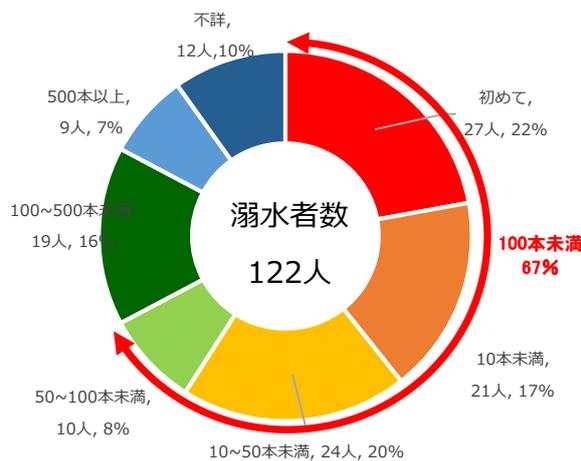


【事故原因の内訳(令和3年)】 グラフ102

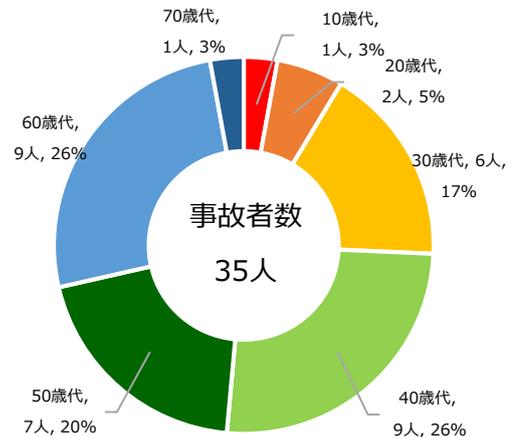


(ウ) 過去5年間の溺水した事故者を潜水経験(本数)別にみると82人(67%)が100本未満(「初めて」から「50~100本未満」までの合計)です。※グラフ103
年齢層別にみると、40歳代と60歳代がそれぞれ9人(26%)と最も多くなっています。※グラフ104

【潜水経験別溺水者数の割合(過去5年間)】 グラフ103



【年齢層別の発生割合(令和3年)】 グラフ104



イ 事事故例

事例1：溺水(知識技能不足が原因の事故)

事故概要：事故者(潜水経験:初めて)は、インストラクターを伴って体験ダイビング中にマスクに海水が入ったため、海水をマスクの外に出そうと試みましたが、マスクが外れそうになった際にレギュレーターが外れたことでパニックに陥り、溺水しました。

事例2：病気(健康状態に対する不注意が原因の事故)

事故概要：事故者(40歳代、持病:高血圧症)は、ダイビングを終え、海面に浮上する際、ダイバーズウォッチの心拍数警報が表示されたものの、数値を気にすることなく浮上していたところ、急に息苦しさを感、海面に浮上後、意識を失いました。

ウ 対策

スクーバダイビングの海難における溺水の要因としては、海に関する基本的な知識の不足に加え、マスククリアやレギュレータを正しく啜えられていない等からパニックに陥り、事故に至る割合が高いことから、潜水経験が少なく不安を抱くダイバーや、前回のダイビングから期間が空いているダイバーは、リフレッシュダイビング等の積極的な受講が重要だと考えています。

海上保安庁では、同種海難を未然に防止するため、ダイビングショップ等事業者への安全啓発を行うとともに、関係団体主催の安全講習会において講演等を実施しています。

【ダイビングショップへの訪問指導】



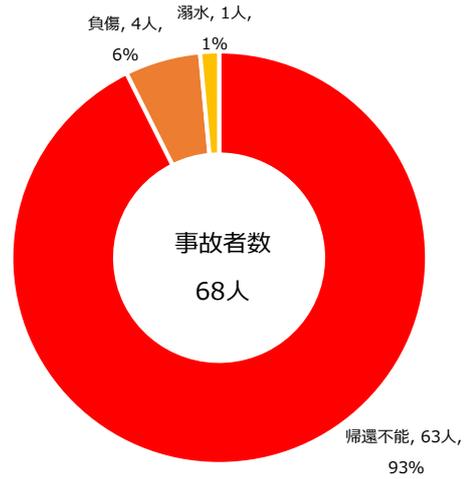
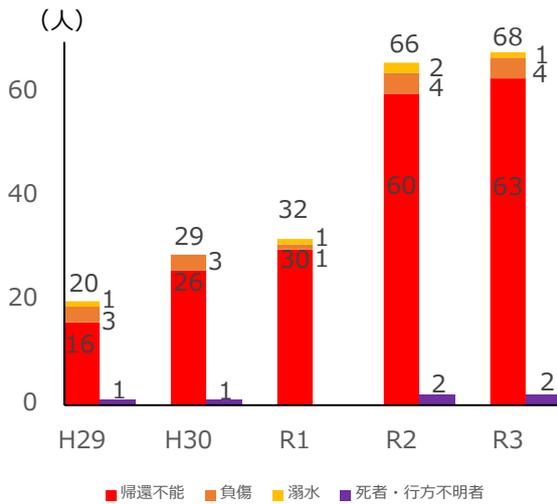
(4) SUP (スタンドアップパドルボード) 中の海難防止対策

ア 傾向

(ア) 令和3年の SUP 中の事故者数は68人で、このうち死者・行方不明者数は2人となっており、過去5年で増加傾向にあります。※グラフ105また、事故内容別にみると、帰還不能が63人(93%)と最も多くなっています。※グラフ106

【事故者数及び死者・行方不明者数の推移】 グラフ105

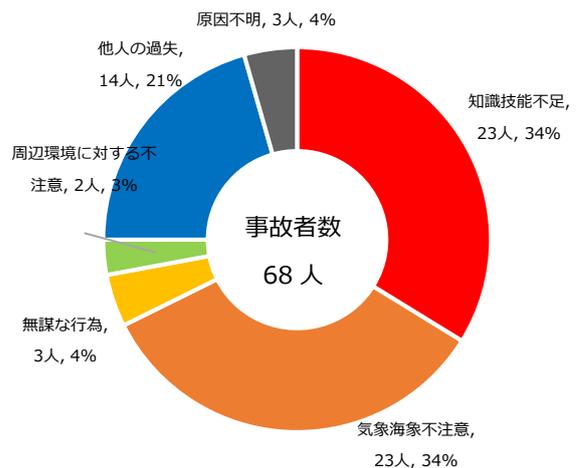
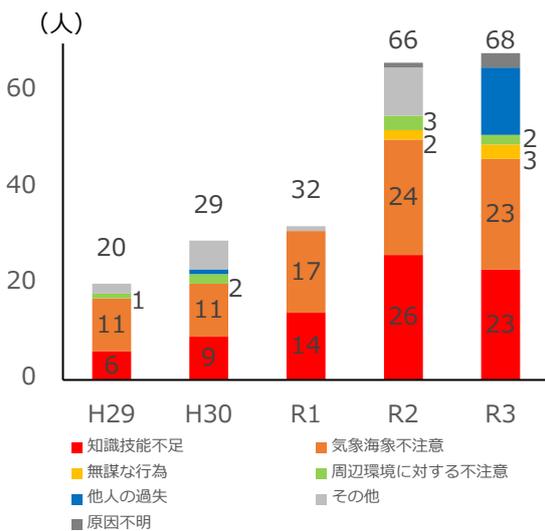
【事故内容別の事故者数(令和3年)】 グラフ106



(イ) 令和3年の SUP 中の事故者数を事故原因別にみると、知識技能不足と気象海象不注意が23人(34%)と最も多くなっています。※グラフ107、108

【事故原因別】 グラフ107

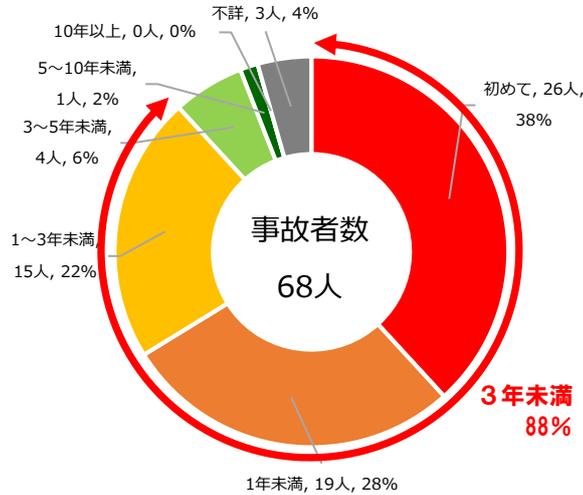
【事故原因別(令和3年)】 グラフ108



第1章 船舶海難及び人身海難の現況と防止対策

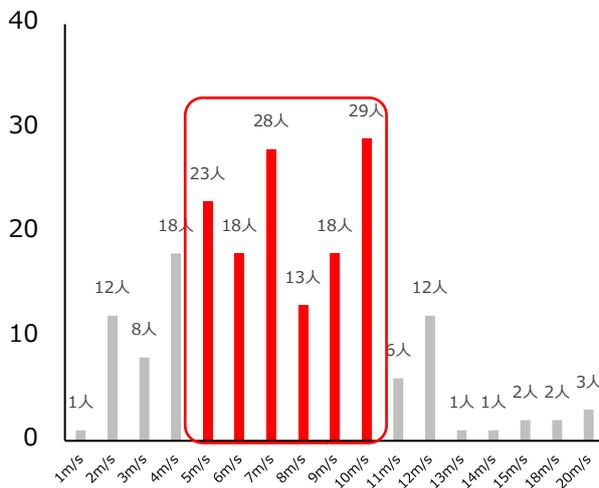
(ウ) 令和3年のSUP中の事故者数を経験年数別にみると、60人(88%)が3年未満(「初めて」から「1~3年未満」までの合計)です。 ※グラフ109

【経験年数別(令和3年)】 グラフ109

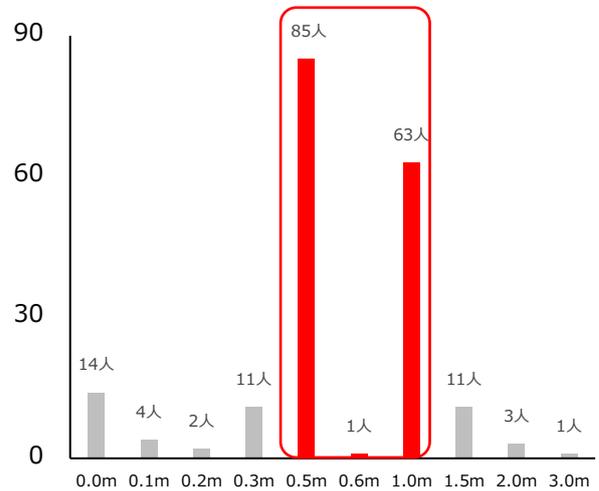


(エ) 過去5年間の帰還不能は、風速 5m/s~10m/s、 ※グラフ 110 波高 0.5m~1m ※グラフ 111 の気象海象状況において事故が多くなっています。

【SUP中の帰還不能発生時の風速】
(風速が不明の20人を除く過去5年間の合計) グラフ110
(人)



【SUP中の帰還不能発生時の波高】
(波高が不明の20人を除く過去5年間の合計) グラフ111
(人)



イ 事事故事例

事例1：帰還不能（気象海象不注意）

事故概要：事故者は、SUPの扱い方のレッスン等を受けることのないまま、単独で出発した後、風潮流により帰還不能になりました。その後、捜索していた水上オートバイに救助されました。当時、海上風警報と波浪警報が発表されていました。

事例2：負傷（他人の過失）

事故概要：事故者は、知人とともにインストラクターを伴ってSUPの体験ツアーに参加しました。出発した浜の付近でSUPの練習をした後、沖合へ移動して写真撮影をしていたところ、航行中の漁船と衝突し、死亡しました。

ウ 対策

SUPの海難は、近年増加傾向にあり、SUP中の帰還不能の要因については、インターネットなどで手軽に購入して始めることができることから、知識技能不足や気象海象不注意によるものが多く発生しています。

海上保安庁では、同種海難を未然に防止するため、現場での指導や安全講習会において愛好者に対し啓発活動を行っています。

令和3年には、初心者の事故に加え、インストラクター引率中での死亡事故等が発生していることから、「初心者に対する安全啓発事項」「インストラクター養成課程における各団体が共通で取り組むべき安全対策項目」を策定するために、全国を統括するSUP関係団体及び関係省庁で構成するSUP安全対策会議を開催し、「SUP安全推進プロジェクト」として、上記関係団体が主体となり安全啓発活動を推進しています。

【SUP安全対策会議】



【安全啓発リーフレット】



【ウォーターセーフティガイド（SUP編）】



ホーム > SUP (スタンドアップパドルボート)の安全情報

Activity Guide
SUP(スタンドアップパドルボート)について



湖・川・海などでリーフボードの上に立ち、パドルを用い水面を滑り移動を楽しむ新しいマリンスポーツの一つです。波や風の無い穏やかな水面で楽しむという特徴があり、近年、SUPサーフィン、SUPフィッシング、SUPツーリングなど様々なジャンルで楽しまれています。

一方で、荒天や技術不足により墜落不能となる事故も発生しています。事故防止のため、安全に関する知識・技術を身に付けるとともに、必要な装備を準備して楽しみましょう

資料提供：(一社)日本SUP協会の協賛

注意が必要な波の種類

- ① 潮流
SUPで特に注意が必要なのが潮流です。潮流は砂け渚の一種で砂け渚には波の種が異なる流れと波が巻いてくる巻き波があります。潮流の波高は沖合の波高の2倍以上になることもあり、十分な注意が必要です。
- ② 三角波
三角波は成因によって種類があり、潮流が逆潮や不規則な潮流を流れる時や、二つの流れが干渉する時にも発生します。巨大な三角波は、SUPを飛ばすほどの勢いがあることから、十分な注意が必要です。

崩れ波の状況



巻き波の状況



【アクセス先】



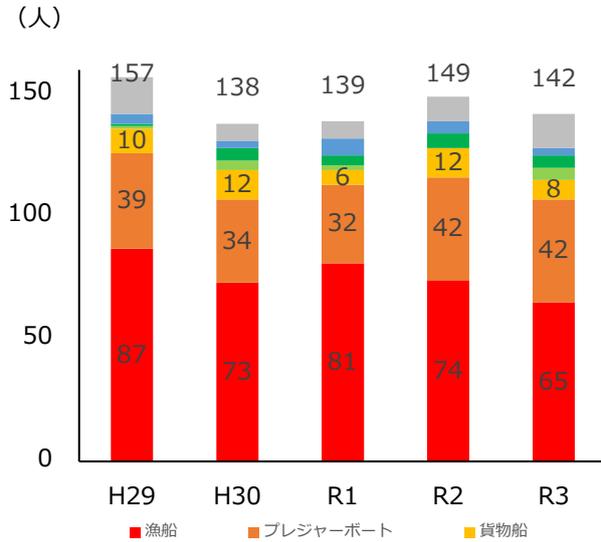
(URL) <https://www6.kaiho.mlit.go.jp/watersafety/sup/>

3 船舶海難以外の乗船中の事故（船舶からの海中転落）の防止対策

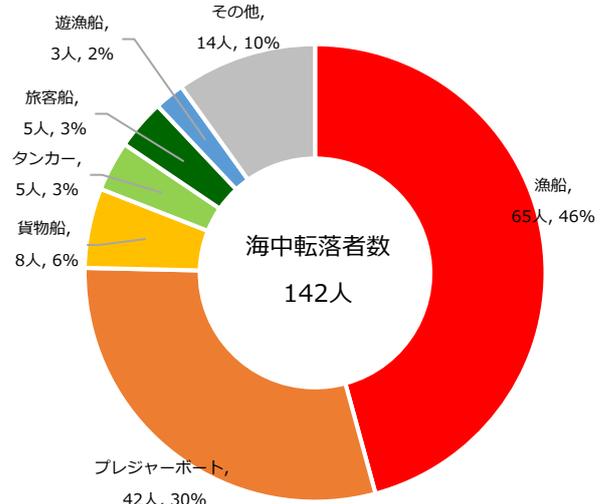
(1) 傾向

ア 令和3年の船舶からの海中転落事故の発生状況は142人で、船舶種類別にみると漁船が65人（46%）と最も多くなっています。 ※グラフ112、113

【船舶からの海中転落船舶種類別の推移】 グラフ112

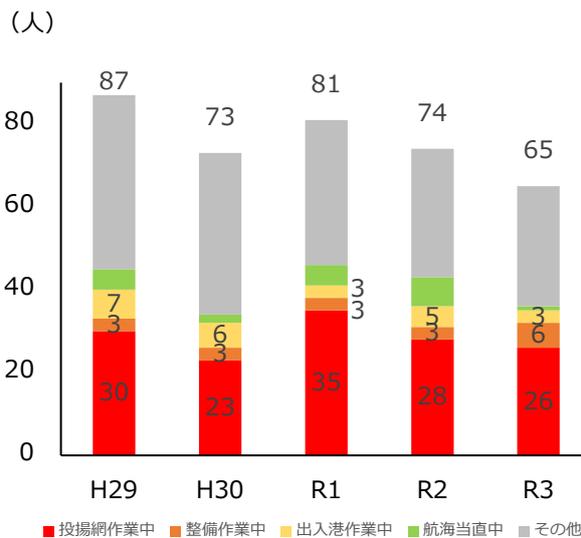


【船舶からの海中転落船舶種類別（令和3年）】 グラフ113

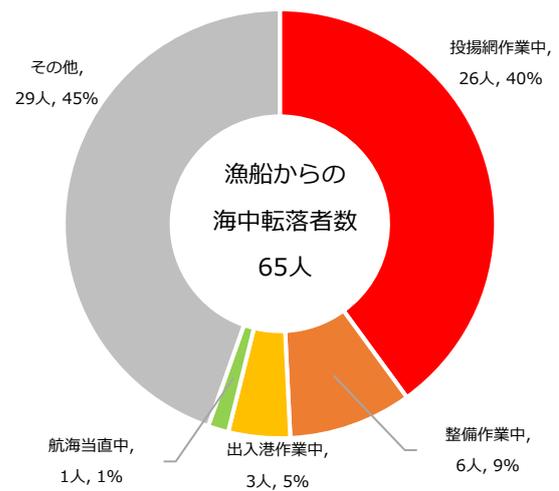


イ 令和3年の漁船からの海中転落時の状況をみると、投揚網作業中が26人（40%）と最も多くなっています。 ※グラフ114、115

【漁船からの海中転落時の状況の推移】 グラフ114



【漁船からの海中転落時の状況（令和3年）】 グラフ115

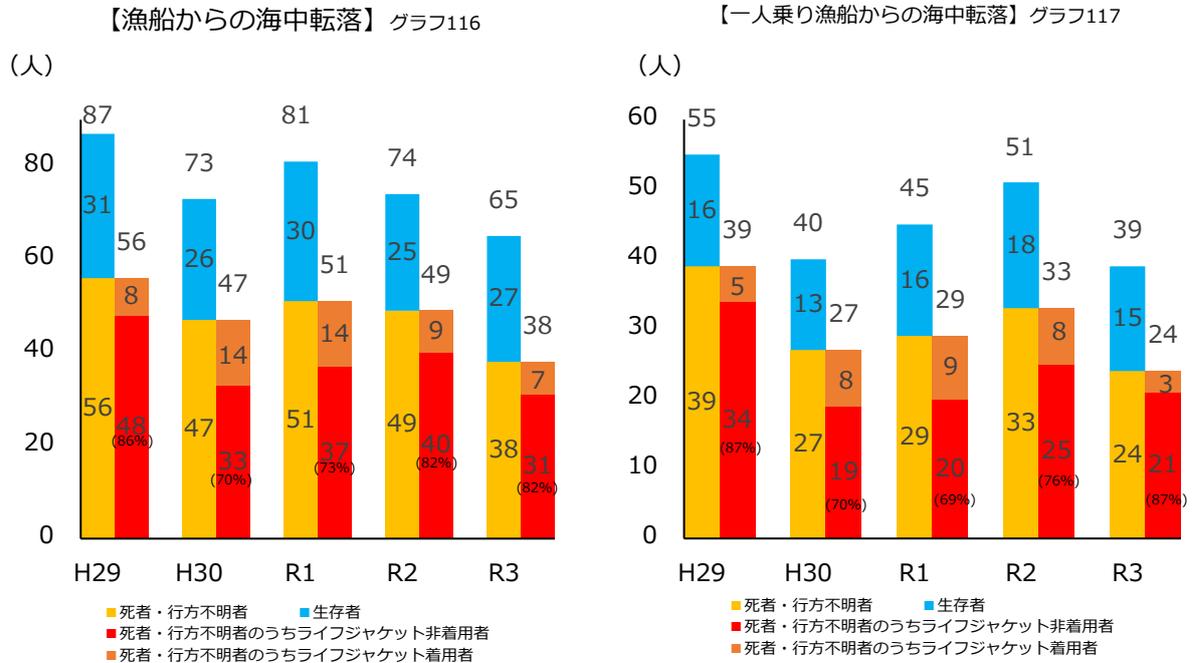


第1章 船舶海難及び人身海難の現況と防止対策

ウ 令和3年の漁船からの海中転落による死者・行方不明者38人のうち、ライフジャケットの非着用者は31人（82%）でした。※グラフ116

また、一人乗り漁船からの海中転落による死者・行方不明者は24人であり、漁船からの海中転落による死者・行方不明者38人のうち6割を占めています。

※グラフ117



(2) 事件事例

事例1：海中転落（複数人乗船漁船）

事故概要：事故者は、漁船に複数人で乗船し、操業後に実施していた漁獲物（超過分）の放流作業中、海に繰り出されるロープが足に絡まり海中転落し、行方不明となりました。

事例2：海中転落（1人乗り漁船）

事故概要：事故者は、漁船に1人で乗船し、出港しましたが、同漁船は海上において無人の状態で見えなくなりました。発見者が事故者の漁船に接近したところ、漁具のロープが足に絡まり船体の下に沈んだ状態の事故者が発見され、死亡が確認されました。

(3) 対策

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

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

海上保安庁では、安全啓発リーフレットを作成し、ホームページ上への掲載、SNS への投稿、漁業者への配布により事故の防止等について周知啓発を行うとともに、水産庁と連携し安全推進員養成のため全国各地で開催している「漁業カイゼン講習会」や各種講習会へ職員を講師として派遣し、海難防止に係る講習を実施するほか、漁船への訪船指導を行うことで船上作業における安全意識の高揚・啓発に努めています。

また、万が一海中転落した場合の生存率を向上させるためには、ライフジャケットの着用が肝要ですが、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が安全につながります。

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

【LGL（ライフガードレディース）の活動状況】



第3節 海難の区分による発生状況の調査分析

海上保安庁では、より効果的な海難防止対策を講じるため、平成30年に海難を下表のとおり見直し、区分しました。

【表：区分した海難（平成30年～）】

海 難	船舶海難及び人身海難をいう。
船 舶 海 難	船舶事故（アクシデント）及びインシデントをいう。
船 舶 事 故 （アクシデント）	船舶事故のうち船舶の運航に関連した損害又は具体的な危険が生じた事故をいう。
イ ン シ デ ン ト	船舶事故（アクシデント）以外の船舶海難をいう。
人 身 海 難	人身事故及びその他の人身に係るトラブルをいう。
人 身 事 故	船舶事故によらない海上又は海中における活動中に死傷者が発生した事故をいう。（自殺、病気等を除く）
その他の人身に係る ト ラ ブ ル	人身事故以外の人身海難をいう。

「船舶海難」については、海難の全体像を把握するため、海上保安庁が対応した海難のみならず、民間の救助機関のみが対応した海難についても事故隻数に取り入れられました。加えて、減らすべき対象を明確にした上で具体的な対策を講じ、より効果的に海難を減少させることを目的として、船舶の運航に関連した損害や具体的な危険が生じたものを「船舶事故（アクシデント）」、これらが生じていないものを「インシデント」に分類しています。

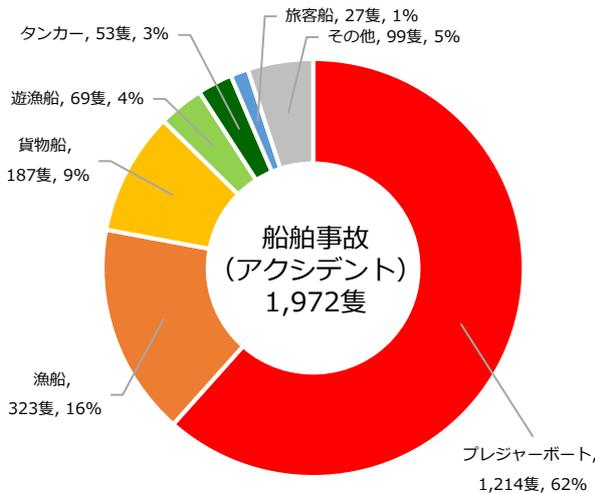
また、「人身海難」についても、船舶海難と同様の理由から、海上又は海中における活動中に死傷者が発生した事故を「人身事故」、これらが生じていないものを「その他の人身に係るトラブル」と分類しています。

1 船舶事故（アクシデント）

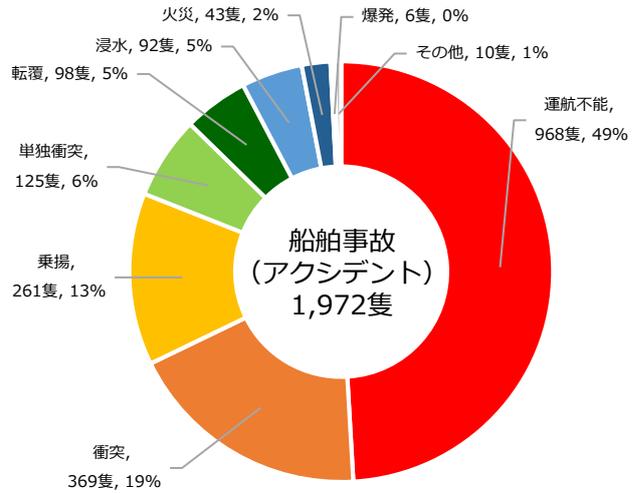
令和3年の船舶事故（アクシデント）は1,972隻でした。船舶種類別の船舶事故（アクシデント）は、プレジャーボートが1,214隻（62%）で最も多く、次いで漁船323隻（16%）、貨物船187隻（9%）の順となっています。※グラフ118

令和3年の海難種類別の隻数は、機関故障や推進器障害などの運航不能が968隻（49%）で最も多く、次いで衝突369隻（19%）、乗揚261隻（13%）の順となっています。※グラフ119

【船舶種類別の割合（令和3年）】 グラフ 118

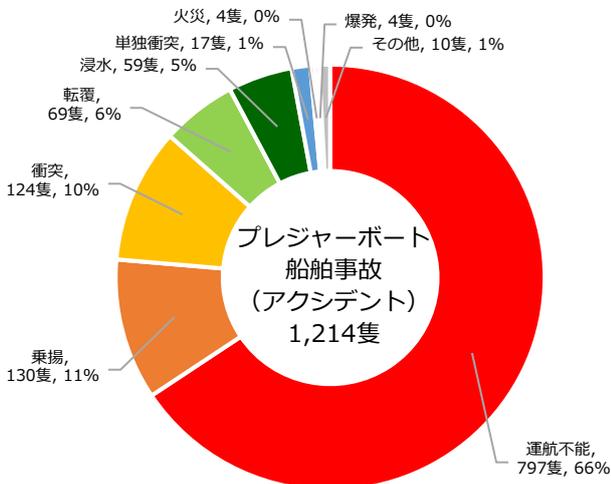


【海難種類別の割合（令和3年）】 グラフ 119

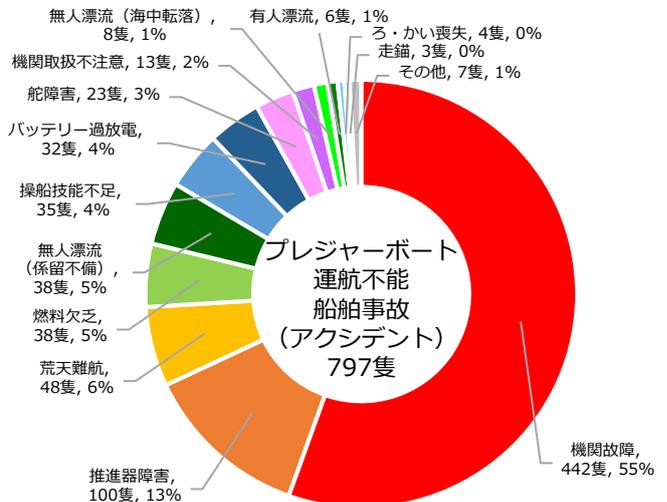


船舶事故（アクシデント）の特徴として、比較的小型の船舶であるプレジャーボート、漁船・遊漁船で全体の約8割を占めています。※グラフ118近年の事故発生状況及び地域特性等を踏まえ、令和4年度からは、従前の「プレジャーボートの運航不能（機関故障）※グラフ120,121」、「ミニボートの転覆・浸水※グラフ122」、「漁船・遊漁船の衝突※グラフ123,124」に「水上オートバイの衝突※グラフ125」を加えた4つを安全対策の重点ターゲットとして、効果的かつ効率的な安全対策の推進を実施していきます。

【プレジャーボートの海難種類別の割合（令和3年）】 グラフ120

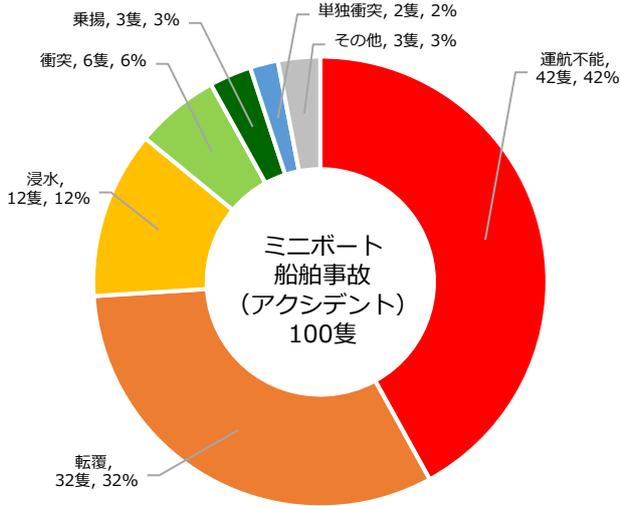


【プレジャーボートの運航不能の詳細別の割合（令和3年）】 グラフ121

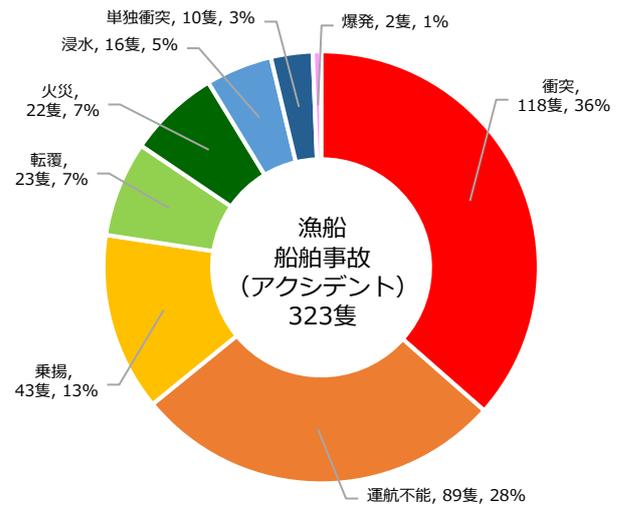


第1章 船舶海難及び人身海難の現況と防止対策

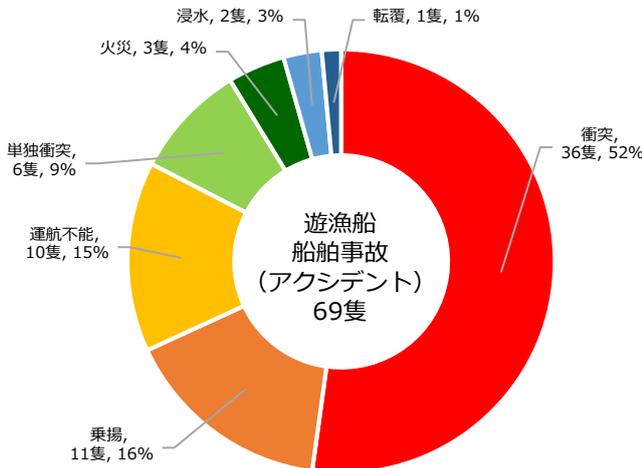
【ミニボートの海難種類別の割合（令和3年）】 グラフ122
 ※プレジャーボートの船舶事故（アクシデント）の内数



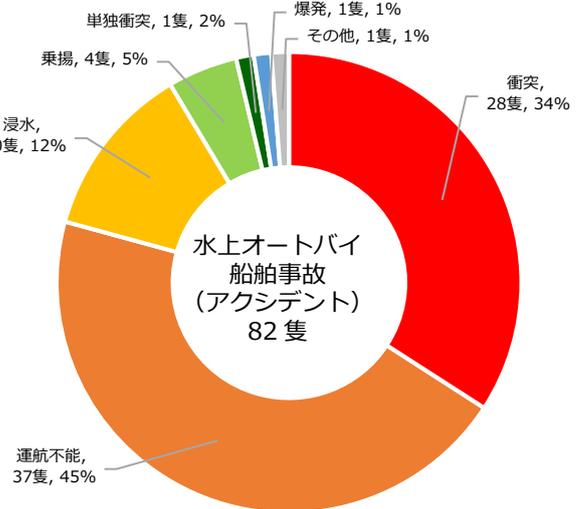
【漁船の海難種類別の割合（令和3年）】 グラフ123



【遊漁船の海難種類別の割合（令和3年）】 グラフ124



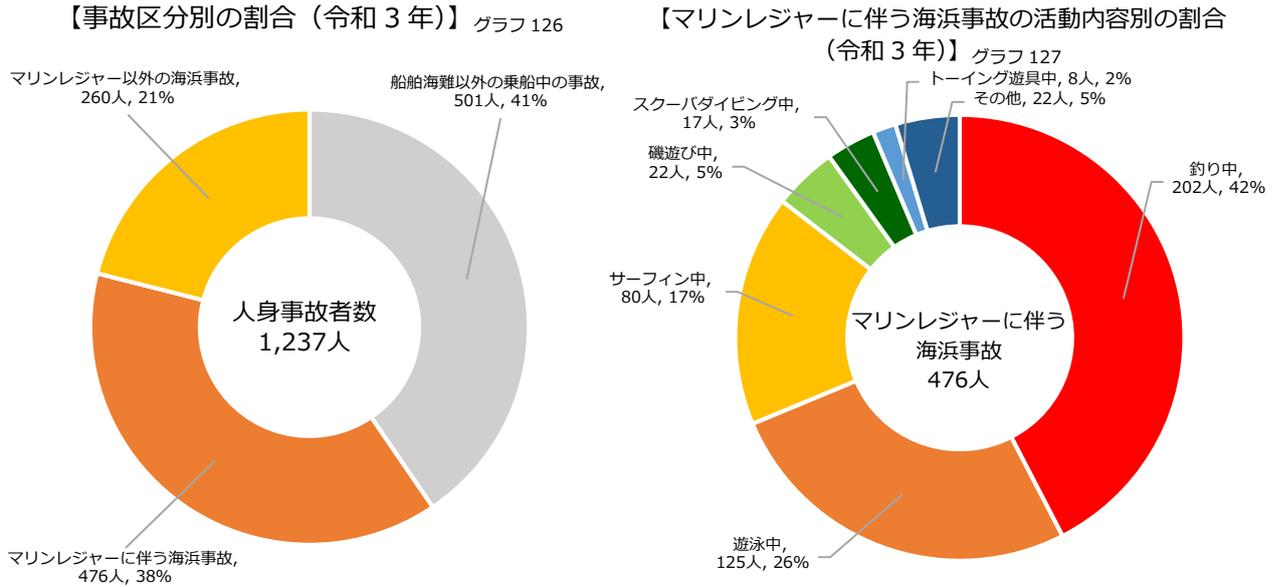
【水上オートバイの海難種類別の割合（令和3年）】 グラフ125
 ※プレジャーボートの船舶事故（アクシデント）の内数



2 人身事故

令和3年の事故区分別の人身事故者数は、船舶海難以外の乗船中の事故が501人（41%）で最も多く、次いでマリレジャーに伴う海浜事故476人（38%）、マリレジャー以外の海浜事故260人（21%）の順となっています。※グラフ126

令和3年のマリレジャーに伴う海浜事故の活動内容別の人身事故者数は、釣りが202人（42%）で最も多く、次いで遊泳中125人（26%）、サーフィン中80人（17%）の順となっています。※グラフ127



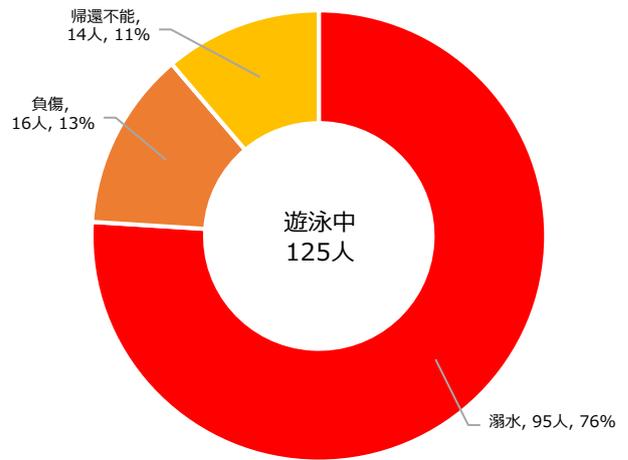
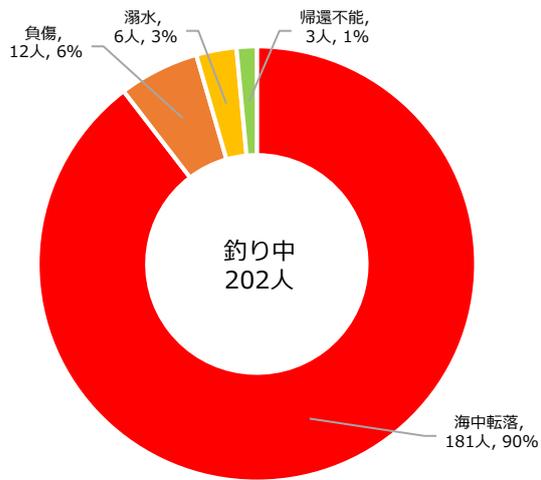
人身事故の特徴として、釣りに及び遊泳中でマリレジャーに伴う海浜事故の約7割を占めており※グラフ127、また、人身事故には至らないSUP中のその他のトラブルが急増していることを踏まえ、令和4年度から「釣り中の岸壁及び防波堤からの海中転落」と「遊泳中の溺水」に「SUP中の帰還不能」を加えた3つを安全対策の重点ターゲットとして、効果的かつ効率的な安全対策の推進を実施していきます。

令和3年の釣り中の事故者数は202人で、事故内容別にみると海中転落が最も多く181人（90%）でした。釣り中における死者・行方不明者は102人でした。※グラフ128

令和3年の遊泳中の事故者数は125人で、事故内容別にみると溺水が最も多く95人（76%）でした。遊泳中における死者・行方不明者は62人でした。※グラフ129

第1章 船舶海難及び人身海難の現況と防止対策

【釣り中の事故内容別の割合（令和3年）】 グラフ128 【遊泳中の事故内容別の割合（令和3年）】 グラフ129



第4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、情報不足に起因する海難防止対策の一環として、プレジャーボートや漁船等の操縦者、海水浴や釣り等のマリンレジャー愛好者の方々に対して、全国各地の灯台等132箇所で観測した局地的な気象・海象の現況、気象庁が発表する気象警報・注意報、ミサイル発射や避難勧告等に関する緊急情報、海上工事や海上行事等の状況に関する海上安全情報、海上模様が把握できるライブカメラ映像等を「海の安全情報」として提供しています。

「海の安全情報」は、パソコンやスマートフォン等で手軽に入手することができ、特に「スマートフォン用サイト」では、現在地周辺の気象・海象の現況、緊急情報等の情報を画面上で把握することができます。

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



「海の安全情報」で提供している情報

緊急情報	避難勧告、海難の発生等の緊急に周知する必要がある情報 (広域緊急情報、避難勧告、海難・事故等、航行の制限、航路障害物の状況、航路標識の事故等)
気象・海象現況	灯台等で観測した気象・海象(風向、風速、気圧、波高)の現況(30分毎に更新)
気象警報・注意報等	気象庁が発表する気象警報・注意報等 (特別警報、津波警報・注意報、気象警報・注意報、地方海上警報、竜巻注意情報)
海上安全情報	海上工事情報、海上行事予定等の情報 (船舶交通の制限等に関する情報、航路障害物の情報、海上での工事・作業等の情報、漁礁の設置等の情報)
ライブカメラ	灯台等に設置したライブカメラの動画・画像

第1章 船舶海難及び人身海難の現況と防止対策

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

海の安全情報（沿岸域情報提供システム）

パソコンやスマートフォン、携帯電話から、簡単にアクセスできます。

海の安全情報 で 検索



パソコン用サイト

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





スマートフォン用サイト

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





携帯電話用サイト

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



■件名
台風○号の接近に伴う勧告

■本文
0000/00/00 00:00
第○管区海上保安の保安部発表

台風○号の接近に伴い、○○港における船舶に対し、次のとおり勧告します。

○日 00:00 第二警戒態勢

第二警戒態勢においてとるべき措置は、詳細情報をご覧ください。

○○港長

●詳細情報
http://www7.kaiho.mlit.go.jp/micsmail/dt/emr/*****.html

●登録内容の変更・解除
<http://www7.kaiho.mlit.go.jp/micsmail/reg/touroku.html>

緊急情報配信サービス

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



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

※ 災害等公共情報を有する者と当該情報を広く地域住民に伝達する手段を有する者とがひとつの情報システムを共有することによって、両者の間での効率的な情報共有と流通を実現するために、一般財団法人マルチメディア振興センターが運営する情報共有システム

2 SNS等を活用した周知啓発活動

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

(1) Twitterを活用した情報発信

日々の海難発生状況から得られた事故防止に有用な情報をTwitterで、タイムリーに発信しています。

【プレジャーボートの事故防止に関する周知】



【ウォーターセーフティガイドの周知】



(2) YouTubeを活用した安全啓発動画の発信

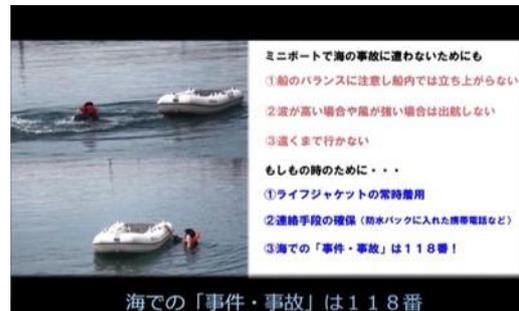
地域特性に応じた事故防止に有用な情報をわかりやすく発信するため、YouTubeを活用しています。

安全啓発動画の例として、乗揚海難が多発している海域において、安全なルートを航行している際に見える周囲の構造物等の状況を操縦者目線で撮影し、注意点を盛り込んだ動画を発信しているほか、転覆による海難が多発しているミニボートについては、転覆を防止するためのポイントをまとめた動画を発信しています。

【三枚洲の歩き方!!】



【ミニボート操船時の注意事項】



3 官民が連携した海難防止への取組み

(1) シーバードジャパンとの連携

海上保安庁では、シーバードジャパンと連携して合同パトロール等の海難防止活動を実施しているほか、シーバードジャパン主催の会議に参加し、海難防止活動に関する討議及び講演等により情報共有を図り、近年のウォーターアクティビティの多様化に伴う海難の防止に向けて連携した取組みを行っています。

※シーバードジャパン

水上オートバイによる「水辺の安全安心の確保」を柱とし水上オートバイを用いた社会貢献を目指す諸団体に水上オートバイの提供及び配備並びにそれらの広報活動を行うことを目的として、特定非営利活動法人パーソナルウォータークラフト安全協会ほか3団体にて2013年に設立。

【合同パトロールの様子】



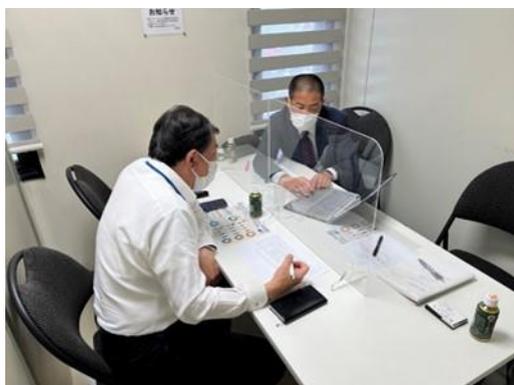
【会議での講演の様子】



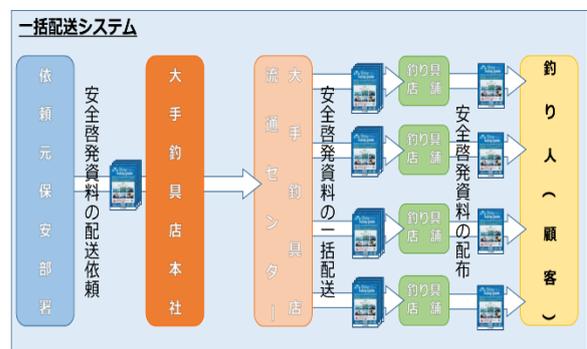
(2) 大手釣具店との一括配送システムの構築

釣り人の事故を防止するため、全国に店舗を持つ大手釣具店の配送システムを活用し、安全啓発リーフレットなどを全国の店舗に一括配送できる一括配送システムを構築し、釣り人に対する効果的かつ効率的な安全啓発を実施しています。

【釣具店との打合せの様子】



【一括配送システムの構築】



4 海難防止に係る管区独自の取り組み

(1) 地域と連携した海難防止啓発活動

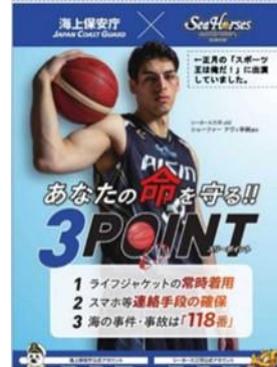
各管区海上保安本部及び海上保安部署では、地域の各企業・プロスポーツチーム等と連携し、様々な媒体を通じて海難防止啓発活動に取り組んでいます。

【「北海道コンサドーレ札幌」とのコラボ】



第一管区海上保安本部では、札幌市内を運行するバス2台の車体に、北海道コンサドーレ札幌とコラボした広告を掲出しました。

【「シーホース三河」とのコラボ】



衣浦海上保安署では、愛知県刈谷市を拠点とするシーホース三河とコラボした海難防止にかかるポスター及びライフジャケット着用推進の動画を作成しました。

【「せんとかん」とのコラボ】



第五管区海上保安本部では、奈良県公式キャラクター「せんとかん」とコラボしたクリアファイル等の各種グッズを作成し、内陸県の方に対しても安全啓発を行いました。

【「備中松山城猫城主」とのコラボ】



水島海上保安部では、岡山県高梁市の備中松山城猫城主「さんじゅーろー」とコラボしたポスター及び缶バッチ等作成し「海にゃんゼロ」を呼びかけました。

(2) 地域特性に応じた海難防止活動

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

【水上オートバイへの安全啓発】



(神戸海上保安部)

【ハタハタ釣り安全指導】



(秋田海上保安部)

【台風接近に伴う巡回】



(小笠原海上保安署)

【流氷接岸の注意喚起】



(紋別海上保安部)

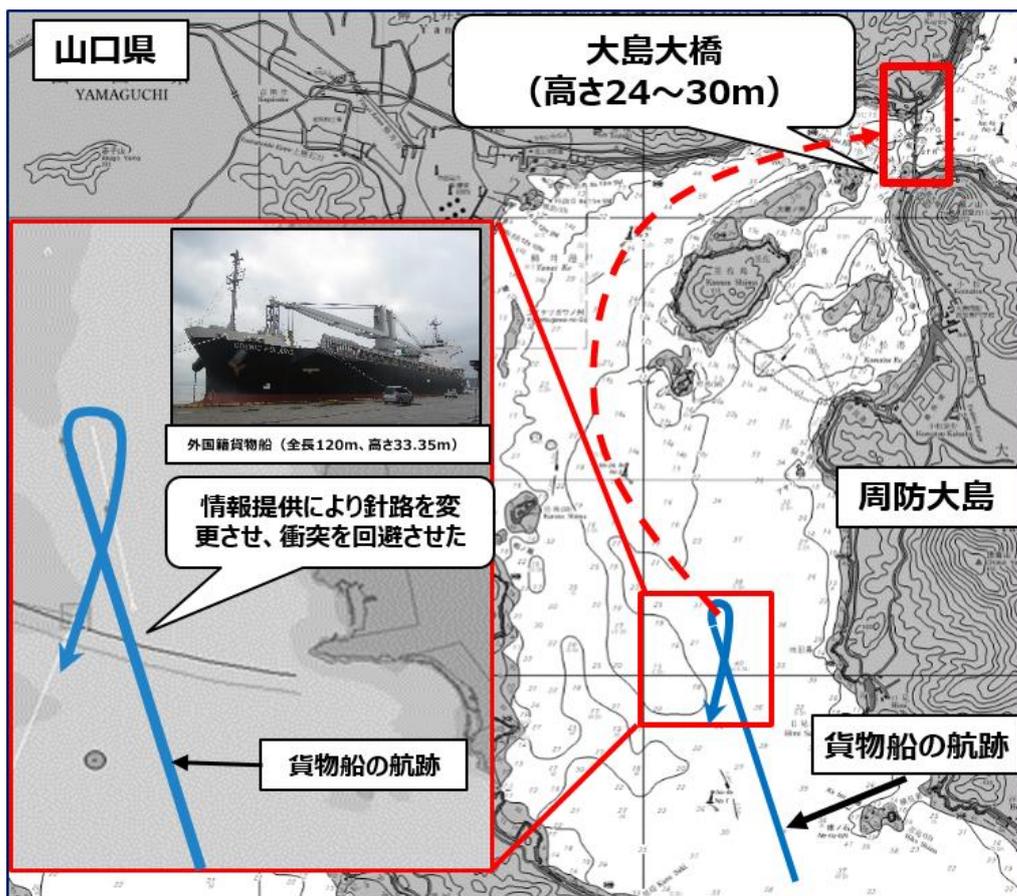
5 AISを活用した航行支援システム

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

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

注意喚起により船舶の橋梁への衝突を回避!!

令和2年9月、来島海峡海上交通センターの運用管制官が、AISにより船舶の動静を監視中、山口県の大島大橋に向け外国船舶が通航しようとしているのを認め、VHF無線電話によりマストの高さを確認したところ、同橋と衝突する危険性が高かったことから、直ちに注意喚起を実施しました。その結果、同船は針路を変更し、同橋との衝突を未然に防止しました。



第2章 救助状況及び救助・救急への取組

第1節 救助状況

1 人の救助

(1) 海浜事故

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

海浜事故のうち、令和3年の遊泳中の溺水、釣り中の海中転落などマリネジャーに伴う事故者は820人で、海上保安庁ではこのうち390人に対し巡視船艇等延べ438隻、航空機延べ190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、469人が海上保安庁を含む救助機関等により救助され、142人が自力による救助でした。

一方、工事作業中の負傷、散歩中の海中転落などマリネジャー以外の事故者は808人で、海上保安庁ではこのうち330人に対し巡視船艇等延べ307隻、航空機延べ65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、事故者の中で自殺406人を除いた402人のうち、140人が当庁を含む救助機関等により救助され、57人が自力による救助でした。

(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、転覆等の船舶海難に伴う乗船者の負傷、海中転落などの事故と、漁船や作業台船等における乗船者の負傷、病気、海中転落などの船舶海難以外の事由により発生した事故のことをいいます。

令和3年の船舶乗船中の事故者は、1,392人でした。このうち、船舶海難に伴う乗船中の事故者は573人で、海上保安庁では巡視船艇等延べ297隻、航空機延べ88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、511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ました。

一方、船舶海難以外の事由により発生した乗船中の事故者は819人で、海上保安庁ではこのうち310人に対し巡視船艇等延べ507隻、航空機延べ277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、事故者の中で自殺11人を除いた808人のうち、264人が海上保安庁を含む救助機関等により救助され、369人が自力による救助でした。

2 船体の救助

令和3年の船舶海難隻数は1,942隻で、海上保安庁ではこのうち1,158隻に対し、巡視船艇等延べ1,664隻、航空機延べ275機を救助のため出動させ、また、他機関への救助手配等を行いました。

全船舶海難のうち救助を必要としなかった不要救助船舶が383隻、救助を必要とし

た要救助船舶は1,559隻であり、要救助船舶の中で自力入港した219隻を除いた1,340隻のうち1,107隻が海上保安庁を含む救助機関等により救助されました。

第2節 救助・救急体制の充実・強化

1 救助・救急能力の充実・強化

海上保安庁では、一人でも多くの命を救うため、巡視船艇・航空機を全国に配備するとともに、特殊救難隊※1、機動救難士※2、潜水土※3といった高度で専門的な知識・技能を有するエキスパートを配置しています。

特に、海難救助は、海難発生情報の認知後、いかに早く救助勢力を現場に到着させるかことが非常に重要であることから、海上保安庁ではヘリコプターの機動性、高速性等を活用して迅速に救助活動を行うため、拠点となる航空基地等に特殊救難隊や機動救難士を配置して、レスポンスタイムの短縮を図っています。

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

さらに、救急救命士及び救急員が実施する救急救命処置等の質を医学的観点から保障するメディカルコントロール体制を構築することで、さらなる対応能力の向上を図っています。

- ※1 特殊救難隊…火災を起こした危険物積載船や、荒天下で座礁した船に取り残された方の救助等、全国で発生した高度な知識・技術を必要とする特殊海難に対応する海難救助のスペシャリスト。
- ※2 機動救難士…洋上の船舶で発生した傷病者や、海上で漂流する遭難者等をヘリコプターとの連携により迅速に救助することを主な任務としている。
- ※3 潜 水 士…転覆した船舶や沈没した船舶などから取り残された方の救出や、海上で行方不明となった方を潜水捜索することなどを任務としている。
- ※4 救急救命士…救急救命士法に基づき、医師の指示のもと救急救命処置を行うことができる者で、特殊救難隊の一部の隊員と、機動救難士の約半数が資格を有している。
- ※5 救 急 員…消防法施行規則に定める所定の教育を修了して、傷病者に対して応急処置ができる者で、主に特殊救難隊及び機動救難士等から指名している。

【航行不能となったヨットから乗組員を救助した事例】

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

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



ヘリコプターからの降下



密閉式担架への収容



密閉式担架の海面搬送

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



【座礁中の外国籍貨物船から乗組員を救助した事例】

港内を航行中の外国籍貨物船（総トン数36,910トン、乗組員21名）が座礁したとの通報が海上保安庁にありました。

外国貨物船は、船体に亀裂が生じ、亀裂が進行する状況の中、海上保安庁では、直ちに特殊救難隊及び機動救難士が同乗するヘリコプターを出動させ、乗組員全員を延べ6回に亘り吊上げ救助し、近隣の飛行場まで搬送しました。

救助された乗組員は、全員に怪我等はなく、その後、貨物船は船体亀裂部から切断しました。



貨物船の船体亀裂部



吊上げ準備



吊上げ状況

2 関係機関との連携・協力体制の強化

我が国周辺の広大な海で、多くの命を守るためには、日頃から警察・消防等の救助機関、民間ボランティア救助組織、漁業協同組合等との密接な連携・協力体制を確立しておくことが重要です。

特に沿岸域では、一般市民の方々も海難に遭遇する可能性が高いため、可能な限り空白のない救助体制の確保や迅速で円滑な救助活動が実施できるよう、日頃からの合同救助訓練、海浜パトロール等を通じて、自治体、(公社)日本水難救済会、(公財)日本ライフセービング協会などの民間ボランティア救助組織及び漁業協同組合との連携・協力体制の強化に努めています。

【航行不能となったミニボートを民間ボランティア救助組織が救助した事例】

海上保安庁に1人乗りのミニボートのエンジンが起動できなくなり、航行不能となったとの通報がありました。

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

現場に到着した水難救済会所属船が、漂流中のミニボートを発見し、最寄港まで曳航救助しました。



ミニボートの発見状況



曳航状況

【簡易救助器具により海中転落者を救助した事例】

海上保安庁では、漁業協同組合等と協力して、簡易救助器具(浮きとロープを結び付けたもの)の活用や岸壁上への設置を推進しているところ、港内で釣り人が、足がもつれ海中転落する事故が発生しました。

事故者の海中転落に気が付いた他の釣り人が、岸壁上に設置してあった簡易救助器具を投げ入れ、救助しました。

事故者は、経過観察のため入院しましたが、命に別状はありませんでした。



簡易救助器具の設置

【民間ボランティア救助組織との救助訓練】

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

また、海上保安庁では、日々の海難救助の経験から、誰でも手軽に作成できる応急的な救命補助具「あんしんや」と「えい航可能君」を考案し、合同救助訓練等を通じて普及に努めています。

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

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



「あんしんや」を使用した溺者救助訓練



「えい航可能君」を使用したえい航救助訓練

【救命補助具「あんしんや」・曳航補助具「えい航可能君」の作成手順】

救命補助具「あんしんや」作成手順書

材料

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

①水泳補助具を3又は4分割する。②ロープの先端にスナップフックを通し、ほどけないように輪っかを作って結ぶ。

パンチナイフで簡単に切ることができます!

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

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

4分割の場合

3分割の場合

隙間がないように!

輪っか

曳航補助具「えい航可能君」作成手順書

材料

- 水泳補助具 (三角の二辺をほぼ覆う程の長さ)
- ロープ (必要な長さ)
- カラビナ3個
- 浮球2個 (※本手順の組立画像には省略)

①ロープを2つ折りにし、結び玉を2箇所つくる。

②水泳補助具にロープを通す。(2本)

③2本のロープ末端に「もやい結び」で輪を作る。
※この時2本のロープ長さが均一になるように注意!!

※細いロープ等で、浮き球を取り付ける

3個の輪にカラビナを取り付ける。
※□の2箇所については、曳航する船のクリート等に直接取り付ける場合は、カラビナ不要!!

〔完成品〕

曳航される船側

曳航する船側

※曳航ロープを結着する。(曳航される船とを結ぶロープを取り付ける)

※曳航船に取り付ける。(曳航する船の船体に取り付ける)

3 捜索・救助における AIS の有効活用

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

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

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

【簡易型AISの位置情報が功を奏した事例（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名）と前日の定時連絡を最後に連絡が取れないとの通報が海上保安庁にありました。

海上保安庁では、直ちに航空機と巡視船を出動させるとともに、漁船が簡易型AISを搭載していたため、AISの位置情報が途絶えた位置を早期に割出し、航空機が、重点的に捜索した結果、前日の定時連絡の位置から約140km離れた岩場に乗揚げた漁船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名に、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（乗揚げ外国籍ヨット）】

深夜、港外に設定してある定置網付近でAISの位置情報に変化がなくなり、動かなくなった船舶を海上保安庁が認知し、無線で呼び掛けましたが、応答はありませんでした。

海上保安庁では、直ちに航空機と巡視船を出動させ、航空機が定置網に乗揚げられている外国籍ヨットを発見し、その後、現場に到着した巡視船が乗組員2名を救助しました。救助された2名に、怪我等はありませんでした。



乗揚げヨット



救助状況



救助状況

第3節 自己救命策の確保

海では海難により毎年多くの命が失われています。

海での痛ましい事故を起こさないためには、「自己救命策確保3つの基本」

- ① ライフジャケットの常時着用
- ② 防水パック入り携帯電話等による連絡手段の確保
- ③ 118番・NET118の活用

が特に重要です。

そのほか、①海上保安庁への早期通報、速やかな搜索救助活動のため「複数人行動と定時連絡や行き先・帰宅時間の連絡の励行」、②船舶からの海中転落時に自力で乗船ができるよう「縄梯子の設定」、③もしもの場合に仲間の船やマリーナの救助艇等の救助体制を事前に確保しておく「救助援助者の確保」も自己救命策として重要です。

海上保安庁では、地元自治体、水産関係団体、釣り関係団体等と連携・協力した講習会の開催や釣り場の巡回に加えて、メディア等を通じて自己救命策の確保や事故者に対していかに早く心肺蘇生法や AED などの一次救命措置を行うことのほか、体温の保持に関して重点をおいた周知・啓発活動を行っています。

1 ライフジャケットの常時着用

(1) 令和3年の船舶からの海中転落者※及びライフジャケット着用の現況等

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

令和3年の船舶からの海中転落者579人のうち、死者・行方不明者は128人で、その内訳は、漁船が66人で最も多く、次いでプレジャーボート及び遊漁船（以下「プレジャーボート等」という。）が38人でした。過去5年間（平成29年から令和3年）の死者・行方不明者の推移でも、漁船が最も多くなっています。 ※グラフ130、131

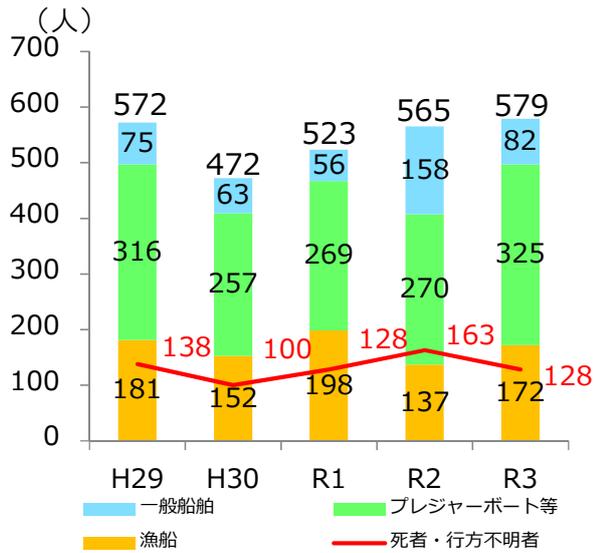
また、令和3年の20トン未満の船舶からの海中転落による死者・行方不明者は94人であり、船舶からの海中転落者による死者・行方不明者全体の73%を占め、中でも、漁船が53人で最も多くなっています。 ※グラフ132、133

なお、漁船からの海中転落による死者・行方不明者のうち1人乗り漁船によるものは30人で、漁船からの海中転落による死者・行方不明者の45%を占めています。

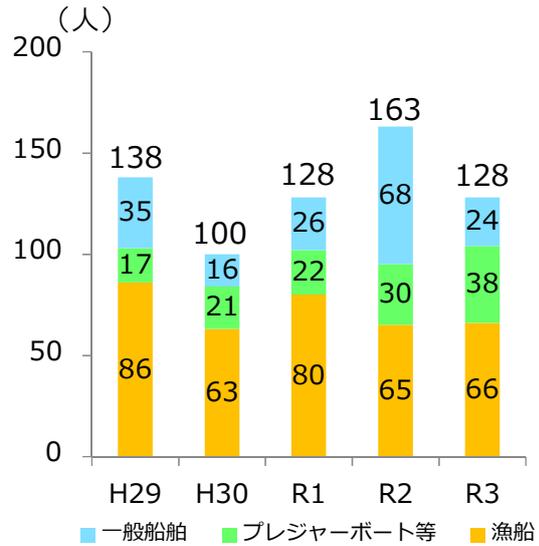
※グラフ134

第2章 救助状況及び救助・救急への取組

【海中転落者の推移（5年間）】 グラフ130

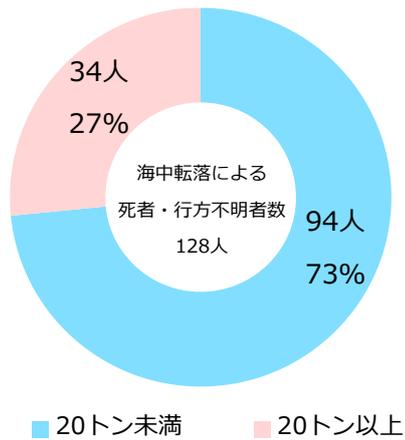


【海中転落による死者・行方不明者の推移（5年間）】 グラフ131



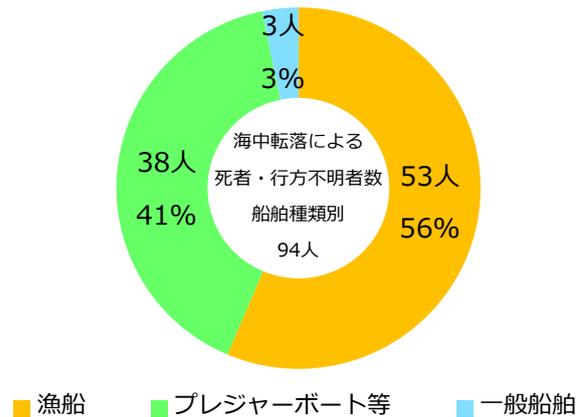
【海中転落による死者・行方不明者割合

（トン階別 令和3年）】 グラフ132

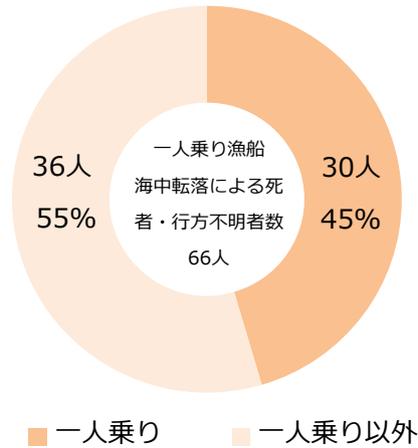


【海中転落による死者・行方不明者割合

（20トン未満 船舶種類別 令和3年）】 グラフ133



【漁船からの海中転落による死者・行方不明者のうち一人乗りが占める割合（令和3年）】 グラフ134

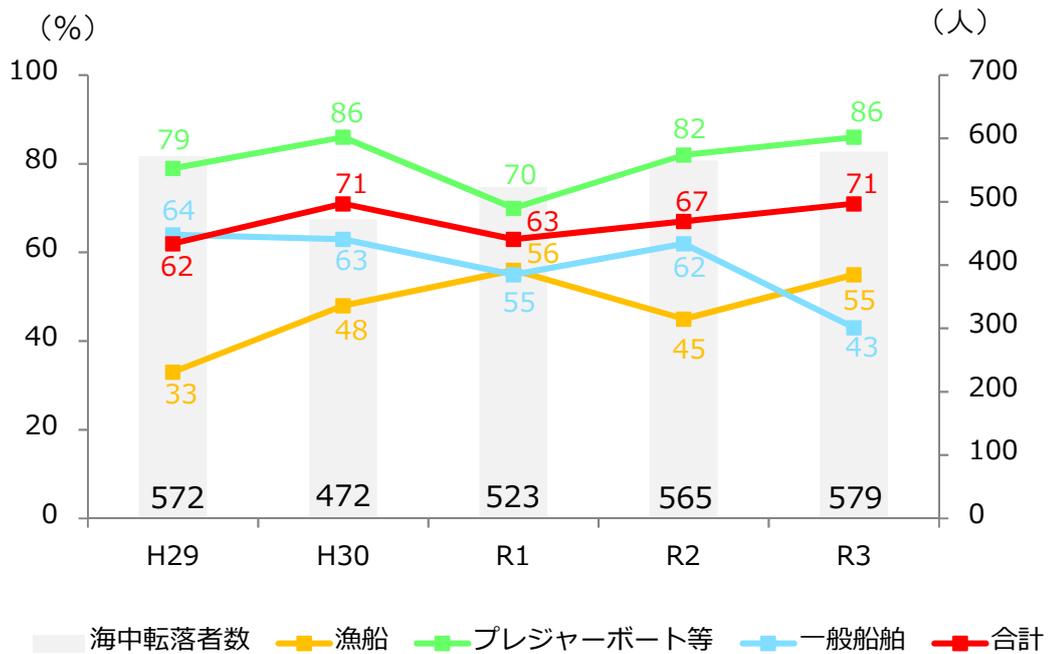


令和3年の船舶からの海中転落者のライフジャケット着用率は71%で、過去5年間（平成29年から令和3年）の平均では67%となっています。

このうち、令和3年は、一般船舶の着用率が最も低く43%となっている一方、過去5年間（平成29年から令和3年）の平均は、漁船の着用率が最も低く48%となっています。 ※グラフ135

ライフジャケット着用率は平成30年2月1日以降の着用義務拡大を契機に、上昇傾向となっています。

【海中転落者 ライフジャケット着用率（過去5年間）】 グラフ135

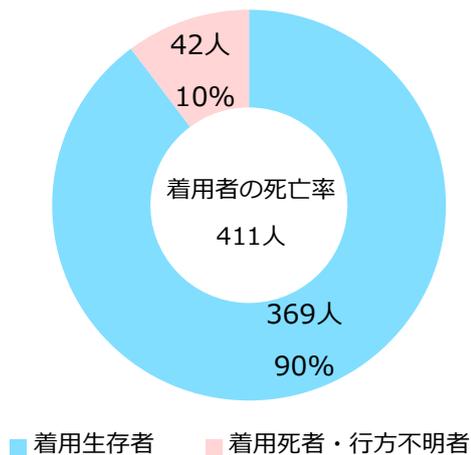


※プレジャーボート等とはプレジャーボートと遊漁船をいう。

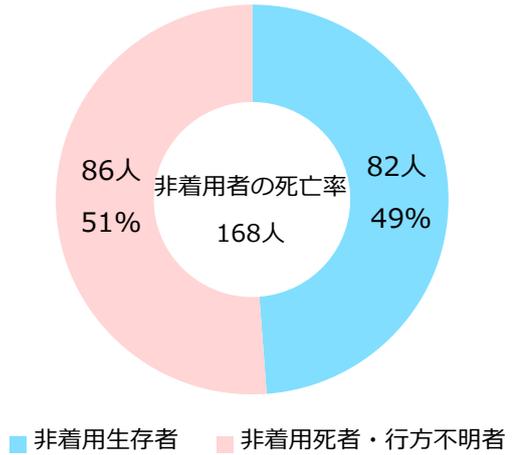
第2章 救助状況及び救助・救急への取組

令和3年の船舶からの海中転落者のライフジャケット着用・非着用別による死亡率は、着用者で10%、非着用者で51%となっています。※グラフ136、137
過去5年間（平成29年から令和3年）の船舶からの海中転落者のライフジャケット着用・非着用別による死亡率は、着用者で11%、非着用者で51%となっており、非着用者の死亡率は着用者に比べ高くなっていることから、ライフジャケット着用の有無が、海中転落した場合の生死を分ける大きな要因となっています。※グラフ138、139

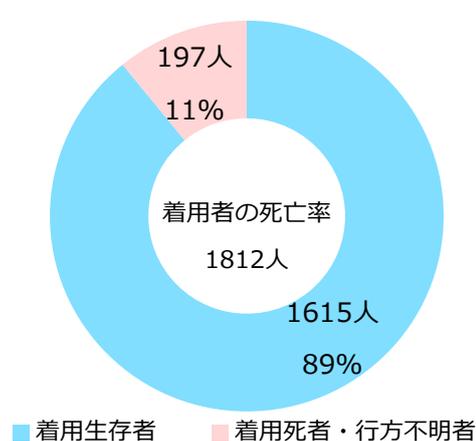
【着用者の死亡率（令和3年）】 グラフ136



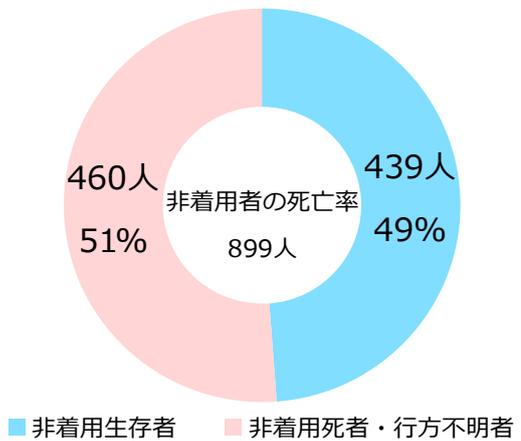
【非着用者の死亡率（令和3年）】 グラフ137



【着用者の死亡率（過去5年間）】 グラフ138



【非着用者の死亡率（過去5年間）】 グラフ139



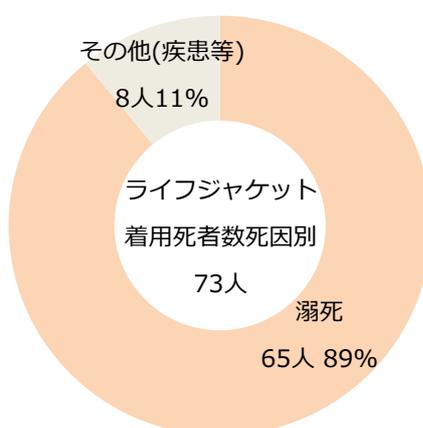
(2) ライフジャケットの適切な着用について

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

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

過去5年間のライフジャケット着用死者・行方不明者197人のうち、死因が判明している死者は73人で、そのうち65人の死因は溺死となっています。 ※グラフ140

【ライフジャケット着用死者死因（過去5年間）】 グラフ140



ア 膨張式のライフジャケットの保守・点検

【膨張式のライフジャケットが膨張しなかった事例】

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

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

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

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



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伴っ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、同種事案発生未然防止に向けた取り組みを推進しています。



イ ライフジャケットの正しい装着等について

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

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

「十分な浮力を確保」するためには、通常のライフジャケットの保守・点検に加え装着前に、破損がないか、膨張式のライフジャケットであれば、膨張用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・膨張装置を膨張させる手動レバーなどに異常がないかを確認したうえで装着する必要があります。

ライフジャケット着用例

【ベルトをしっかり締めた状態】



固型式

入水



ずれなし、上体が安定



ベルト部

膨張式

入水



ずれなし

漂流



上体が安定

【ベルトが緩い状態】



固型式

ベルト部

入水



ライフジャケットが顔の高さまで上がる又は脱げる

漂流



肩が上がり、顔が沈み込む



膨張式

入水



ライフジャケットが顔の高さまで上がる

【ライフジャケットの適切な着用が功を奏した事例】

釣り場へ向かうため岩場を1人で移動中に波にさらわれ海中転落する事故が発生しました。

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

事故者は、股下に固型式ライフジャケットのベルトを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ずに、漂流しながら救助を待っていました。

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

事故者は、低体温症等により入院しましたが、命に別状はありませんでした。



救助を待つ事故者



救助状況



吊上げ状況

2 防水パック入り携帯電話等連絡手段の確保

海難に遭遇した際は、早期に救助機関等に通報し救助を求めることが重要です。

連絡手段として携帯電話を持っていたとしても、海水に浸かって使用不能となる場合や、防水機能付きであっても海中に落としてしまうという事例が多く発生しています。

このような状況にならないように、水辺や海上で活動するときは、携帯電話は防水パックに入れて携行し、もしもの時の連絡手段をしっかり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が航行中に、波による船体動揺で乗船者が海中転落する事故が発生しました。

事故者はライフジャケットを着用しており、漂流しながら、防水パック入り携帯電話で118番通報しました。

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

事故者は、水難救済会所属船により救助され、怪我等はありませんでした。



救助後のミニボート

3 118番・NET118の活用

(1) 携帯電話のGPS機能「ON」

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

海上保安庁が118番にて海難の通報を受けた際、通報に使用される携帯電話のGPS機能が「ON」であれば、緊急通報位置情報システムにより、おおよその発信位置が特定できるため、速やかに巡視船艇・航空機を救助に向かわせ、生存状態での救助の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、自力で転覆したプレジャーボートの船底に這い上がることができ、1人が携帯電話のGPS機能を「ON」にした状態で118番通報しました。

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

救助された5人には、怪我等はありませんでした。



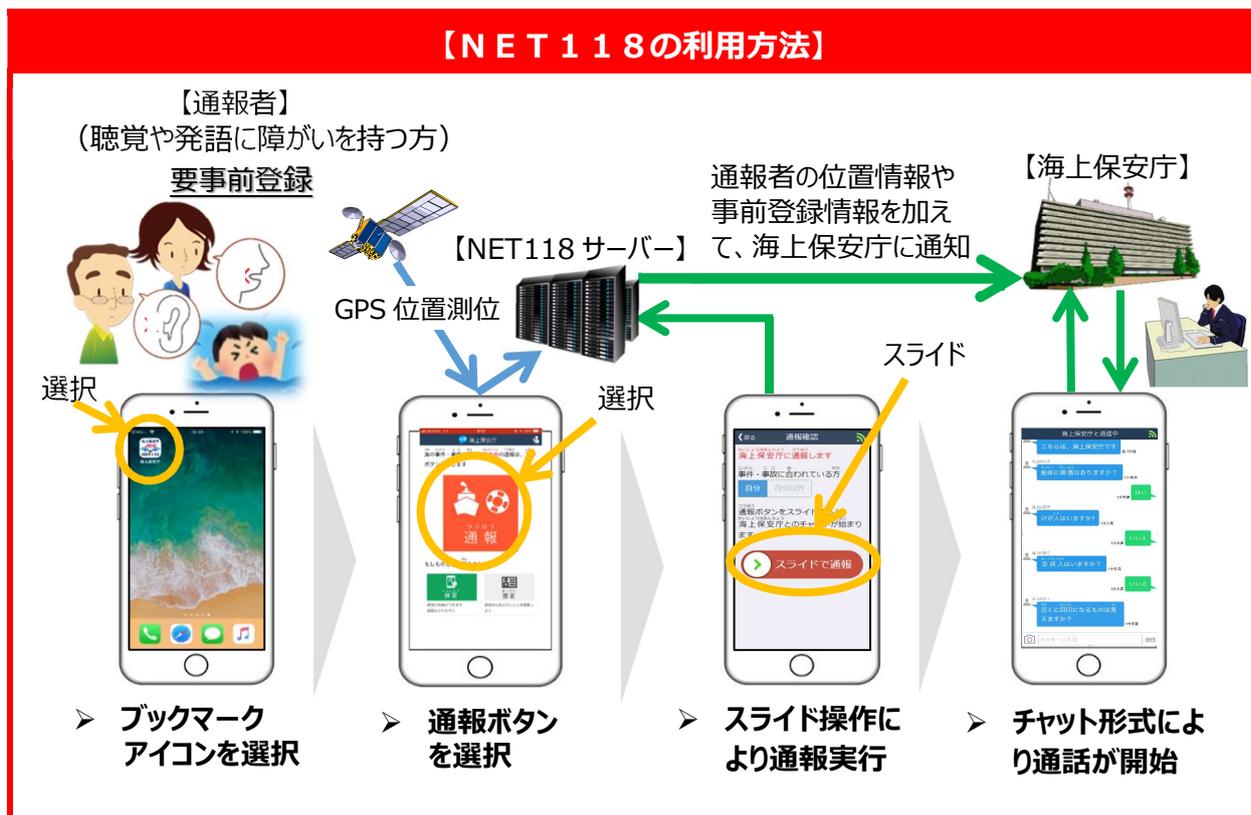
転覆船上の要救助者



陸揚げ後の転覆船

(2) NET118の利用促進

海上保安庁では、令和元年11月1日から、聴覚や発話に障がいをもつ方を対象に、スマートフォンなどを使用した入力操作により海上保安庁への緊急通報が可能となる「NET118」の運用を開始し、利用登録説明会の開催や広報動画の作成を通じて、「NET118」の周知・啓発等を行っています。



4 その他の有効な自己救命策

(1) 複数人行動と定時連絡や行き先・帰宅時間の連絡の励行

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

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

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

昼過ぎに出港した1人乗りの漁船が、通常の帰港時間を過ぎた夜になっても帰港しないため、仲間の漁業者から海上保安庁に通報がありました。

海上保安庁では、直ちに巡視艇を出動させ地元漁船とともに搜索を開始、地元漁船が養殖筏に係留した状態の漁船と船内にいた乗船者を発見し、救助しました。

漁船は、夕刻帰港しようとしたところ、エンジンが起動せず、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つたため、付近の養殖筏に漁船に係留させ救助を待っていました。

事故者は、低体温症の疑いで病院に搬送されましたが、その日に退院しました。

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



救助後の漁船



救助後の漁船

(2) 縄梯子の設置について

船舶からの海中転落者が、ライフジャケットを正しく着用して浮力を確保できたとしても、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ができず、漂流する危険性が高くなります。

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

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



縄梯子の設置例



縄梯子の設置例



縄梯子設置に関する講習会

(3) 救助援助者の確保について

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

これを避けるため、仲間の船やマリーナの救助艇など、救助援助者による救助体制をあらかじめ確保しておくことも、重要な自己救命策の一つです。

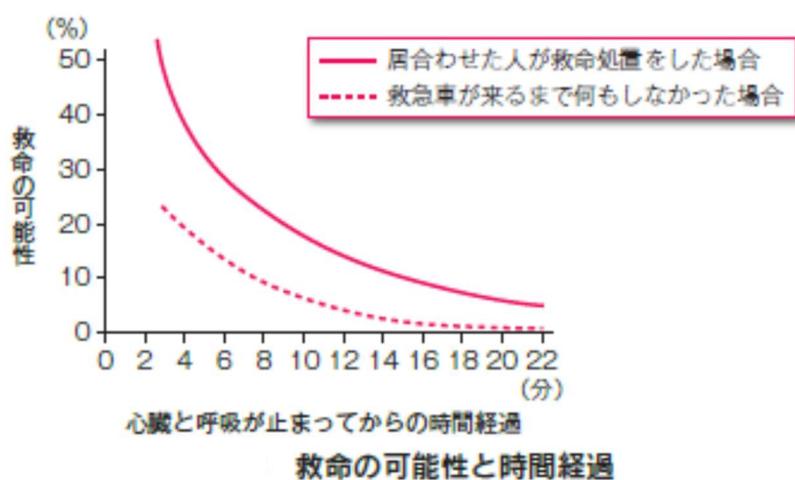
故障時に備え、救助支援者の確保を！

<p>1 発航前の仲間や家族への連絡</p> <p>これから出発します。行き先は〇〇、〇時頃には戻る予定です！もし、トラブルが発生したら連絡します！</p>	<p>2 定時連絡の実施</p> <p>予定通り〇〇で釣りをしています！〇時頃帰る予定です！</p>
<p>3 救助要請</p> <p>そろそろ帰るか！あれ？エンジンがかからない！</p> <p>仲間の助けを呼ぼう！</p>	<p>4 救助完了</p> <p>よかったー！</p>

5 適切な一次救命処置

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

海浜事故等に伴う溺水により心肺停止又はこれに近い状態に陥っている事故者が発生した場合、その事故者に対していかに早く一次救命処置（心肺蘇生法、AEDなど）を行うかが、その事故者の今後に大きく影響することとなるため、バイスタンダーが、医師や救急救命士等の到着をただ待つのではなく、到着するまでの間、事故者に対して適切な一次救命処置を行うことで、大切な仲間やご家族などの命を守ることにもつな갑니다。



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

(出典:改訂6版 救急蘇生法の指針 2020(市民用))

【適切な一次救命処置が有効であった事例】

事故者は、友人とともにシュノーケリングを開始し、その後、友人が海岸に上がろうとした際、事故者が居ないことに気が付き、周囲を探したところ、海中に沈んでいる事故者を発見したため、付近の遊泳者に助けを求めました。

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

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



心肺蘇生法等の処置



心肺蘇生法等の処置

6 体温の保持

(1) 水温と生存率について

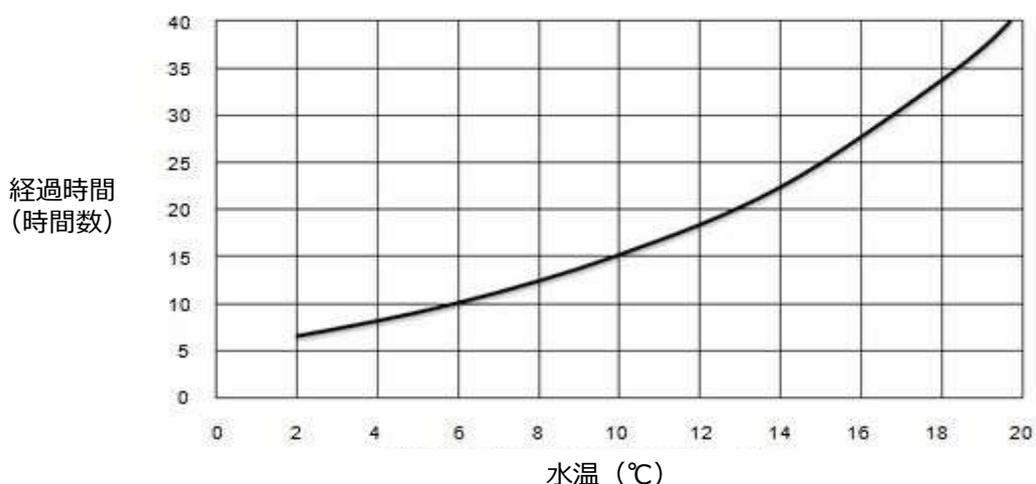
水の熱伝導率は空気に比べて約25倍にもなるため、水温が体温へ及ぼす影響は非常に大きいものです。

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

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

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

【衣服を着ている者の時間経過に伴う生存時間と水温との関係を示す図】



(出典：国際航空海上捜索救助マニュアル)

【低体温症の海中転落者を救助した事例】

初冬に1人乗りの漁船が転覆し、乗船者が海中転落する事故が発生しました。

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

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

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

事故者は、搬送先にて入院しましたが、数日後に退院しました。



転覆漁船上の事故者



保温中の事故者



ヘリコプターへの搭乗

(2) イマーシブスーツの活用について

イマーシブスーツは、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。

イマーシブスーツの主な特徴は、スーツ自体、又は必要な場合はライフジャケットと共に着用することで浮力が確保でき、顔を除く体の全体をスーツで覆うことで、保温性を有していることであり、正しく着用することで冬季の寒冷海域におい

第2章 救助状況及び救助・救急への取組

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

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

【イマーシヨンスーツの活用により生存救助された事例】

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

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

海上保安庁では、直ちに巡視船艇、ヘリコプターを出動させ、捜索・救助活動を実施し、乗組員10人のうち、イマーシ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

令和3年における海難の発生と救助の状況 目次

<船舶海難発生状況>

第I-1図	海難及び死者・行方不明者発生数	1
第I-2図	船舶種類別海難発生隻数	1
	詳細図 プレジャーボートの船型別の海難発生隻数	2
第I-3図	海難種類別海難発生隻数	2
	詳細図 運航不能の詳細別海難発生隻数	3
第I-4図	距岸別海難発生隻数	3
第I-5図	原因別海難発生隻数	4
第I-6図	船舶種類別の死傷者を伴う海難発生隻数	4
第I-7図	船舶種類別の死傷者発生数	5
第I-8図	海難種類別の死傷者を伴う海難発生隻数	5
第I-9図	海難種類別の死傷者発生数	6
第I-10図	原因別の死傷者を伴う海難発生隻数	6
第I-11図	原因別の死傷者発生数	7
第I-12図	船舶種類別の死者・行方不明者を伴う海難発生隻数	7
第I-13図	船舶種類別の死者・行方不明者発生数	8
第I-14図	海難種類別の死者・行方不明者を伴う海難発生隻数	8
第I-15図	海難種類別の死者・行方不明者発生数	9
第I-16図	原因別の死者・行方不明者を伴う海難発生隻数	9
第I-17図	原因別の死者・行方不明者発生数	10
第I-18図	貨物船の海難種類別海難発生隻数	10
	詳細図 貨物船の運航不能の詳細別海難発生隻数	11
第I-19図	貨物船の原因別海難発生隻数	11
第I-20図	タンカーの海難種類別海難発生隻数	12
	詳細図 タンカーの運航不能の詳細別海難発生隻数	12
第I-21図	タンカーの原因別海難発生隻数	13
第I-22図	旅客船の海難種類別海難発生隻数	13
	詳細図 旅客船の運航不能の詳細別海難発生隻数	14
第I-23図	旅客船の原因別海難発生隻数	14
第I-24図	漁船の海難種類別海難発生隻数	15
	詳細図 漁船の運航不能の詳細別海難発生隻数	15
第I-25図	漁船の原因別海難発生隻数	16
第I-26図	遊漁船の海難種類別海難発生隻数	16
	詳細図 遊漁船の運航不能の詳細別海難発生隻数	17
第I-27図	遊漁船の原因別海難発生隻数	17
第I-28図	プレジャーボートの海難種類別海難発生隻数	18
	詳細図 プレジャーボートの運航不能の詳細別海難発生隻数	18
①	水上オートバイの海難種類別海難発生隻数	19
	詳細図 水上オートバイの運航不能の詳細別海難発生隻数	19
②	ミニボートの海難種類別海難発生隻数	20
	詳細図 ミニボートの運航不能の詳細別海難発生隻数	20
③	カヌーの海難種類別海難発生隻数	21
	詳細図 カヌーの運航不能の詳細別海難発生隻数	21

第Ⅰ-29図	プレジャーボートの原因別海難発生隻数	22
①	水上オートバイの原因別海難発生隻数	22
②	ミニボートの原因別海難発生隻数	23
③	カヌーの原因別海難発生隻数	23
第Ⅰ-30図	外国船舶の海難発生隻数及び死者・行方不明者数の推移	24
第Ⅰ-31図	外国船舶の海難種類別海難発生隻数	24
第Ⅰ-32図	外国船舶の原因別海難発生隻数	25
第Ⅰ-33図	総トン数1,000トン以上の日本船舶と外国船舶の割合	25
第Ⅰ-34図	ふくそう海域(東京湾、伊勢湾、瀬戸内海及び関門海峡)における 事故発生状況(令和3年)	26

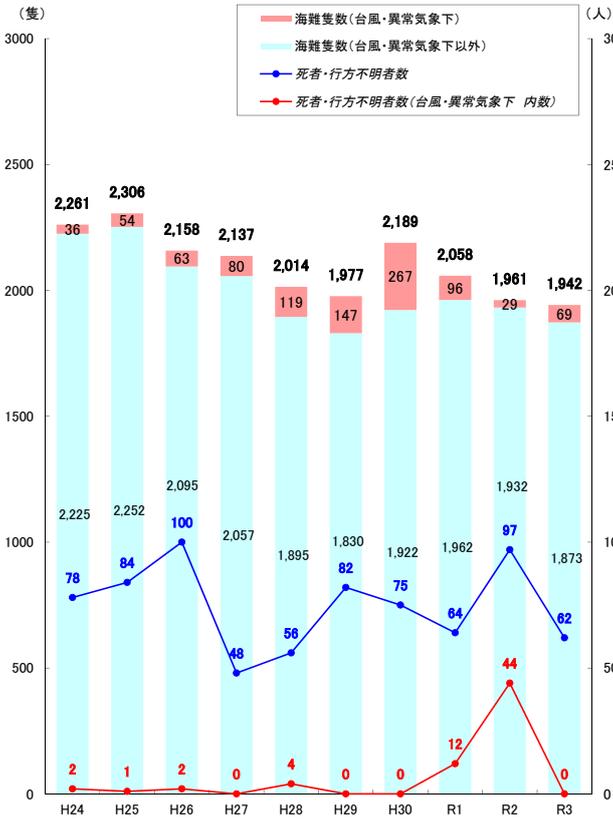
<船舶事故以外の乗船中の事故及び海浜事故発生状況>

第Ⅱ-1図	船舶海難以外の乗船中の事故者及び死者・行方不明者発生数	27
第Ⅱ-1表	船舶種類別・事故内容別乗船中の事故発生状況(令和3年)	27
第Ⅱ-2図	船舶海難以外の乗船中の事故内容別発生数	28
第Ⅱ-3図	マリレジャーに伴う海浜事故の事故者及び死者・行方不明者発生数	28
第Ⅱ-4図	マリレジャーに伴う海浜事故の活動別発生数	29
①	遊泳中の事故内容別発生数	29
②	磯遊び中の事故内容別発生数	30
③-1	釣り中の事故内容別発生数(乗船中の釣りを除く)	30
③-2	釣り中の海中転落者のライフジャケット着用率及び死亡率(乗船中の釣りを除く)	31
④	サーフィン中の事故内容別発生数	31
⑤	ボードセーリング中の事故内容別発生数	32
⑥	スクーバダイビング中の事故内容別発生数	32
第Ⅱ-5図	マリレジャーに伴う海浜事故の年齢層別構成	33
第Ⅱ-6図	マリレジャー以外の海浜事故の事故者及び死者・行方不明者発生数	33
第Ⅱ-7図	マリレジャー以外の海浜事故の事故内容別発生数	34

<救助状況>

第Ⅲ-1表	船舶海難救助状況の前年との比較	35
第Ⅲ-2表	船舶海難以外の乗船中の事故及び海浜事故救助状況の前年との比較	35

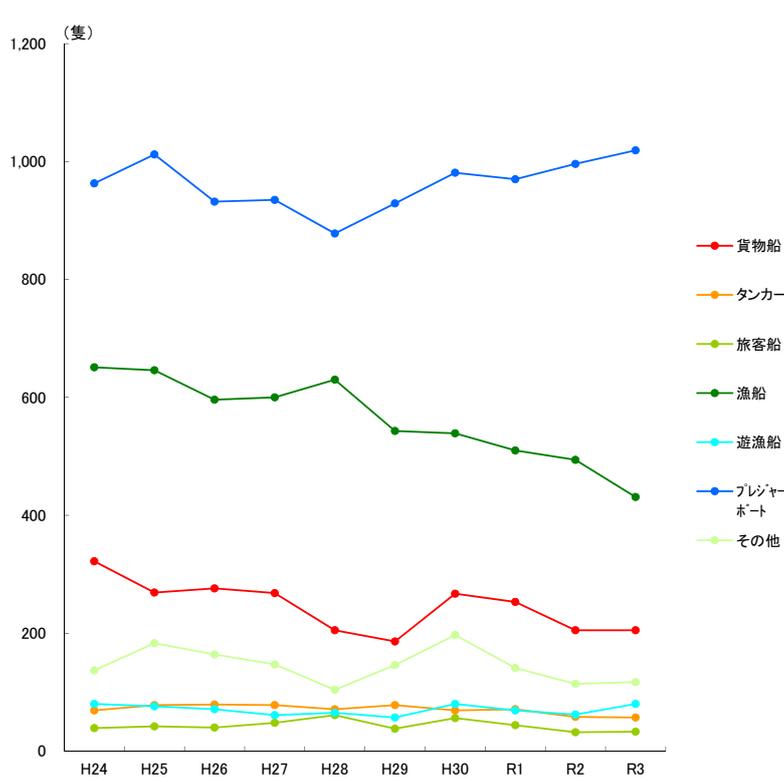
第 I - 1 図 海難及び死者・行方不明者発生数



単位: 隻・人

	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3
海難隻数(台風・異常気象下)	36	54	63	80	119	147	267	96	29	69
海難隻数(台風・異常気象下以外)	2,225	2,252	2,095	2,057	1,895	1,830	1,922	1,962	1,932	1,873
死者・行方不明者数	78	84	100	48	56	82	75	64	97	62
死者・行方不明者数(台風・異常気象下 内数)	2	1	2	0	4	0	0	12	44	0

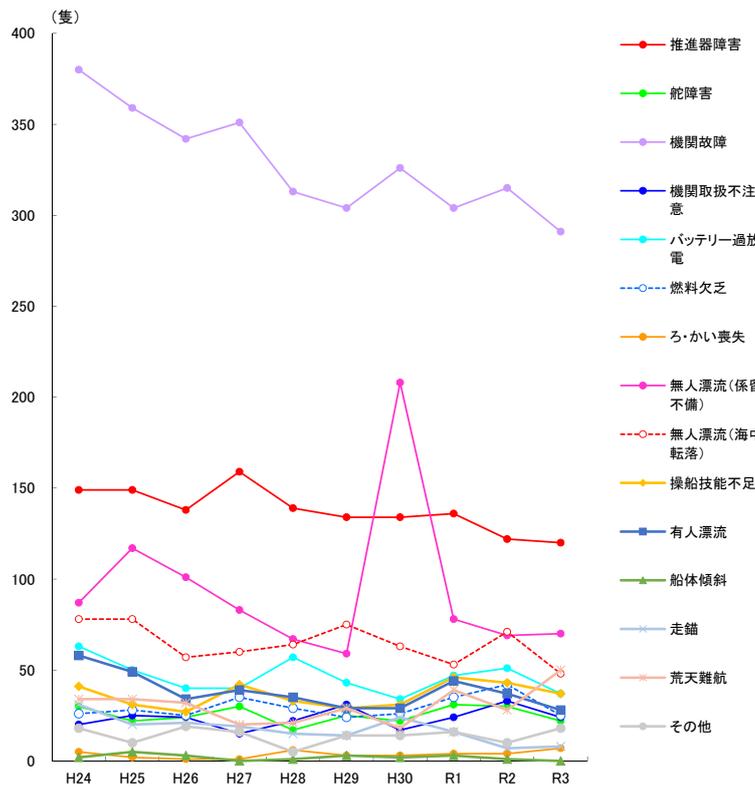
第 I - 2 図 船舶種類別海難発生隻数



単位: 隻

	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3
貨物船	322	269	276	268	205	186	267	253	205	205
タンカー	69	78	79	78	71	78	69	71	58	57
旅客船	39	42	40	48	61	38	56	44	32	33
漁船	651	646	596	600	630	543	539	510	494	431
遊漁船	80	76	71	61	65	57	80	69	62	80
プレジャーボート	963	1,012	932	935	878	929	981	970	996	1,019
その他	137	183	164	147	104	146	197	141	114	117
計	2,261	2,306	2,158	2,137	2,014	1,977	2,189	2,058	1,961	1,942

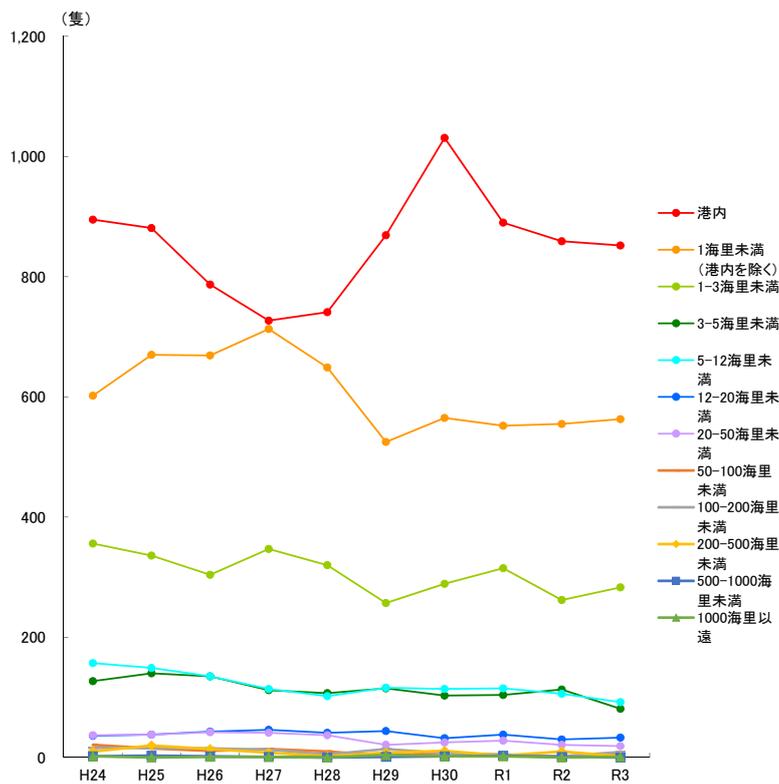
第 I - 3 図 詳細図 運航不能の詳細別海難発生隻数



単位:隻

	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3
推進器障害	149	149	138	159	139	134	134	136	122	120
舵障害	30	22	24	30	17	25	22	31	30	22
機関故障	380	359	342	351	313	304	326	304	315	291
機関取扱不注意	20	25	24	15	22	31	17	24	33	24
バッテリー過放電	63	50	40	40	57	43	34	47	51	37
燃料欠乏	26	28	25	35	29	24	26	35	42	25
ろ・かい喪失	5	2	1	1	6	3	3	4	4	7
無人漂流(係留不備)	87	117	101	83	67	59	208	78	69	70
無人漂流(海中転落)	78	78	57	60	64	75	63	53	71	48
操船技能不足	41	31	27	42	33	29	31	46	43	37
有人漂流	58	49	34	39	35	29	29	44	37	28
船体傾斜	2	5	3	0	1	3	2	3	1	0
走錨	31	20	21	19	15	14	24	16	7	8
荒天難航	34	34	32	20	21	29	18	39	28	50
その他	18	10	19	16	5	14	14	16	10	18
計	1,022	979	888	910	824	816	951	876	863	785

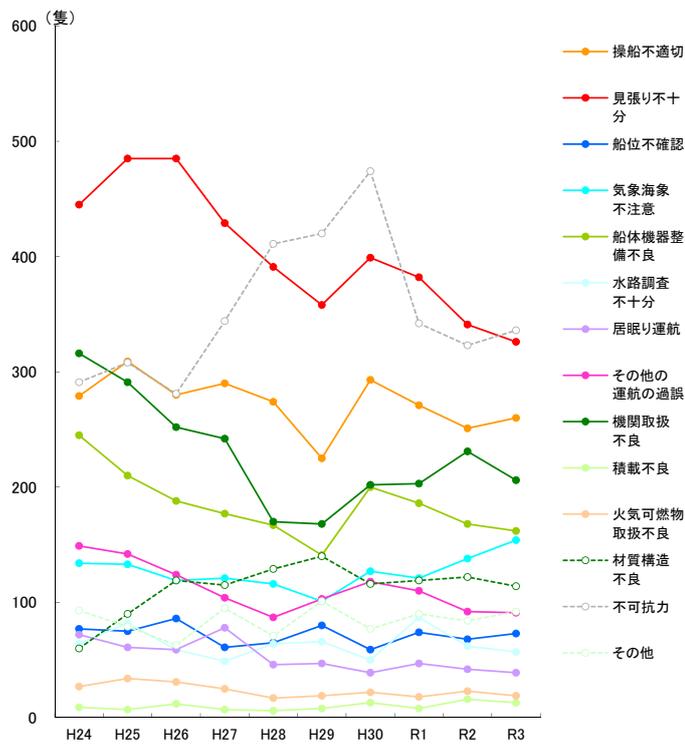
第 I - 4 図 距岸別海難発生隻数



単位:隻

	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3
港内	895	881	787	727	741	869	1,031	890	859	852
1海里未満(港内を除く)	602	670	669	713	649	525	565	552	555	563
1-3海里未満	356	336	304	347	320	257	289	315	262	283
3-5海里未満	127	140	135	112	107	115	103	104	113	81
5-12海里未満	157	149	135	114	102	116	114	115	106	92
12-20海里未満	36	38	43	46	41	44	32	38	30	33
20-50海里未満	37	38	42	41	37	21	25	28	21	19
50-100海里未満	21	15	11	14	10	3	8	3	2	7
100-200海里未満	16	16	15	13	5	14	7	5	2	9
200-500海里未満	10	20	14	8	2	8	11	3	10	2
500-1000海里未満	2	3	2	1	0	1	2	3	1	0
1000海里以遠	2	0	1	1	0	4	2	2	0	1
計	2,261	2,306	2,158	2,137	2,014	1,977	2,189	2,058	1,961	1,942

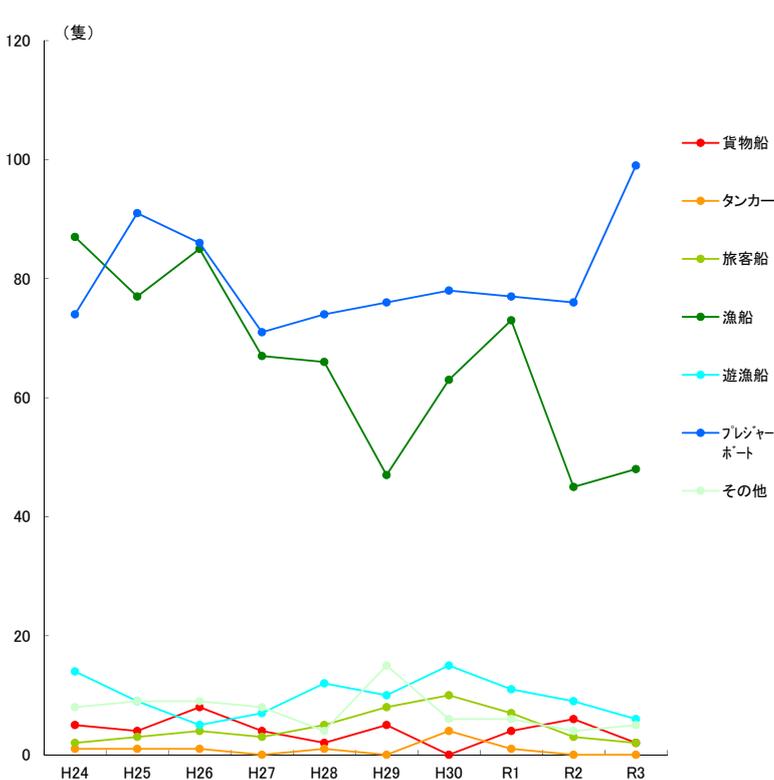
第 I - 5 図 原因別海難発生隻数



単位: 隻

		H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	
人為的要因	運航の過誤	操船不適切	279	309	280	290	274	225	293	271	251	260
		見張り不十分	445	485	485	429	391	358	399	382	341	326
		船位不確認	77	75	86	61	65	80	59	74	68	73
		気象海象不注意	134	133	119	121	116	101	127	121	138	154
		船体機器整備不良	245	210	188	177	167	141	200	186	168	162
		水路調査不十分	64	82	59	49	64	66	50	87	62	57
		居眠り運航	72	61	59	78	46	47	39	47	42	39
		その他の運航の過誤	149	142	124	104	87	103	118	110	92	91
		機関取扱不良	316	291	252	242	170	168	202	203	231	206
		積載不良	9	7	12	7	6	8	13	8	16	13
材質構造不良	火気可燃物取扱不良	27	34	31	25	17	19	22	18	23	19	
	材質構造不良	60	90	119	115	129	140	116	119	122	114	
	不可抗力	291	308	281	344	411	420	474	342	323	336	
その他	93	79	63	95	71	101	77	90	84	92		
計		2,261	2,306	2,158	2,137	2,014	1,977	2,189	2,058	1,961	1,942	

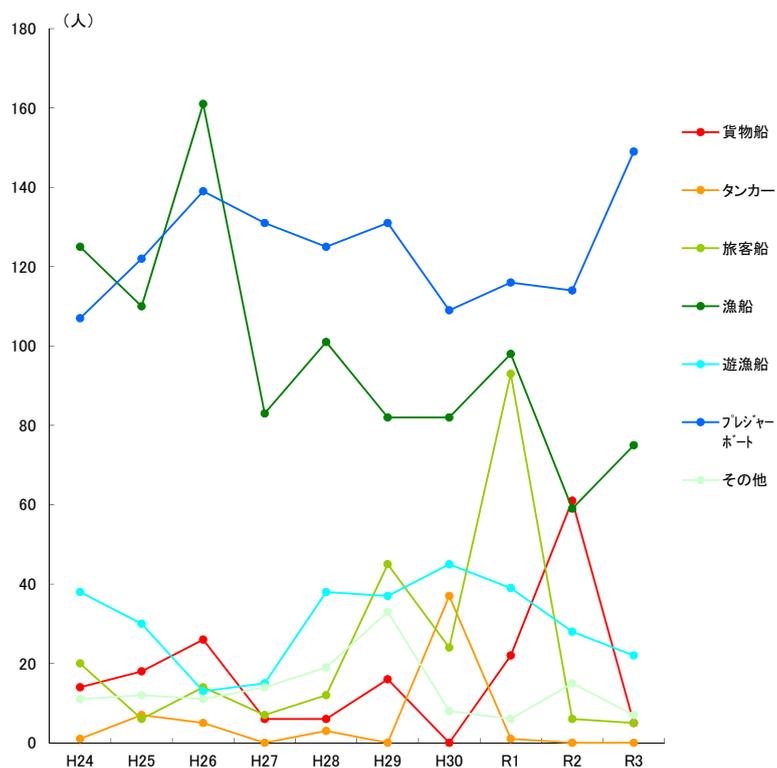
第 I - 6 図 船舶種類別の死傷者を伴う海難発生隻数



単位: 隻

	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3
貨物船	5	4	8	4	2	5	0	4	6	2
タンカー	1	1	1	0	1	0	4	1	0	0
旅客船	2	3	4	3	5	8	10	7	3	2
漁船	87	77	85	67	66	47	63	73	45	48
遊漁船	14	9	5	7	12	10	15	11	9	6
プレジャーボート	74	91	86	71	74	76	78	77	76	99
その他	8	9	9	8	4	15	6	6	4	5
計	191	194	198	160	164	161	176	179	143	162

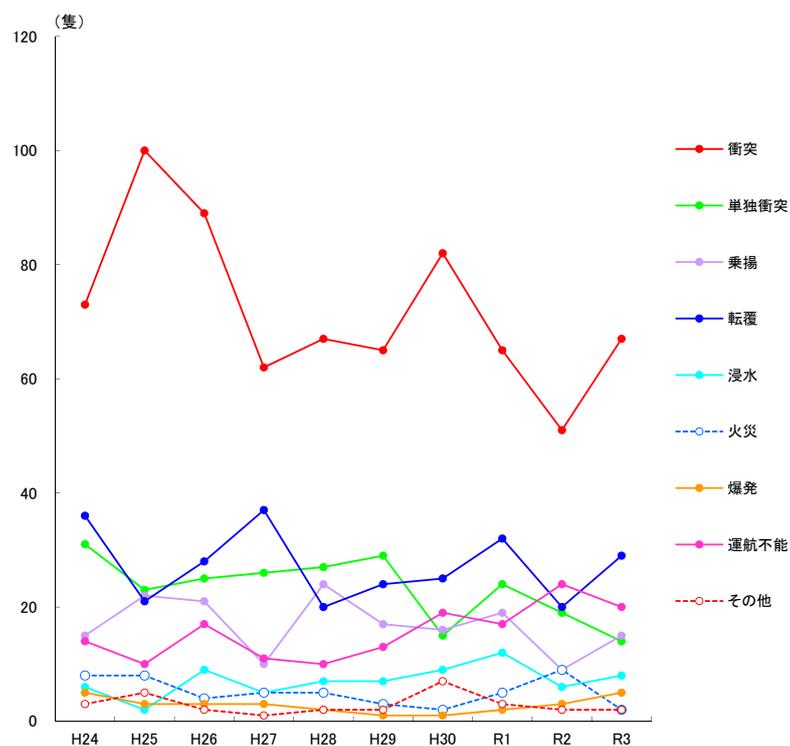
第 I - 7 図 船舶種類別の死傷者発生数



単位:人

	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3
貨物船	14	18	26	6	6	16	0	22	61	5
タンカー	1	7	5	0	3	0	37	1	0	0
旅客船	20	6	14	7	12	45	24	93	6	5
漁船	125	110	161	83	101	82	82	98	59	75
遊漁船	38	30	13	15	38	37	45	39	28	22
プレジャーボート	107	122	139	131	125	131	109	116	114	149
その他	11	12	11	14	19	33	8	6	15	7
計	316	305	369	256	304	344	305	375	283	263

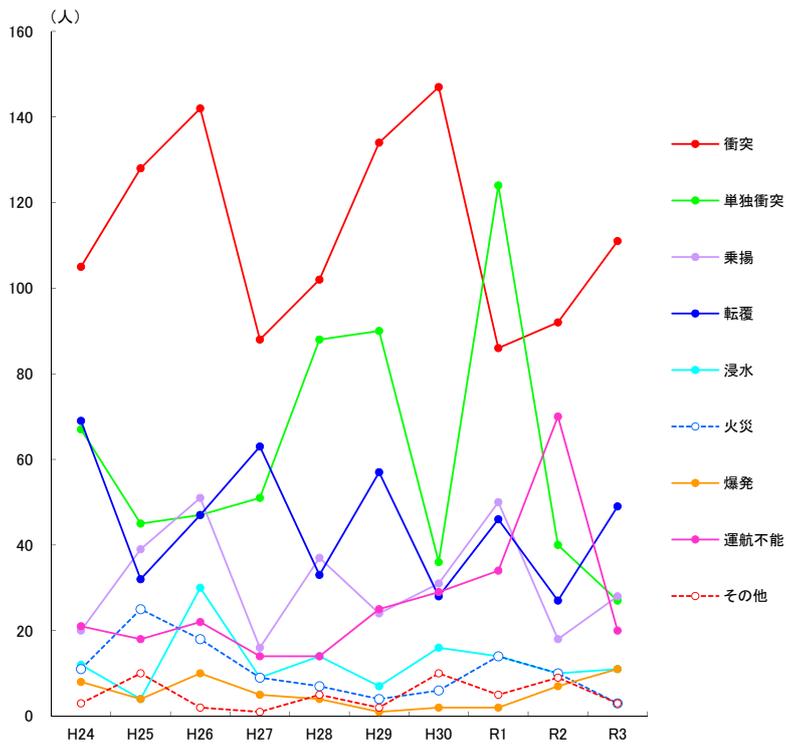
第 I - 8 図 海難種類別の死傷者を伴う海難発生隻数



単位:隻

	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3
衝突	73	100	89	62	67	65	82	65	51	67
単独衝突	31	23	25	26	27	29	15	24	19	14
乗揚	15	22	21	10	24	17	16	19	9	15
転覆	36	21	28	37	20	24	25	32	20	29
浸水	6	2	9	5	7	7	9	12	6	8
火災	8	8	4	5	5	3	2	5	9	2
爆発	5	3	3	3	2	1	1	2	3	5
運航不能	14	10	17	11	10	13	19	17	24	20
その他	3	5	2	1	2	2	7	3	2	2
計	191	194	198	160	164	161	176	179	143	162

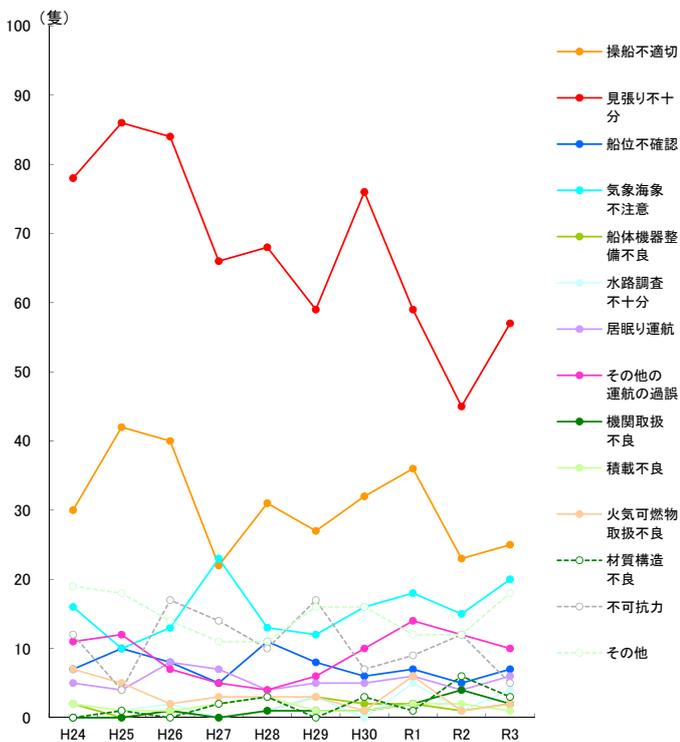
第 I - 9 図 海難種類別の死傷者発生数



単位:人

	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3
衝突	105	128	142	88	102	134	147	86	92	111
単独衝突	67	45	47	51	88	90	36	124	40	27
乗揚	20	39	51	16	37	24	31	50	18	28
転覆	69	32	47	63	33	57	28	46	27	49
浸水	12	4	30	9	14	7	16	14	10	11
火災	11	25	18	9	7	4	6	14	10	3
爆発	8	4	10	5	4	1	2	2	7	11
運航不能	21	18	22	14	14	25	29	34	70	20
その他	3	10	2	1	5	2	10	5	9	3
計	316	305	369	256	304	344	305	375	283	263

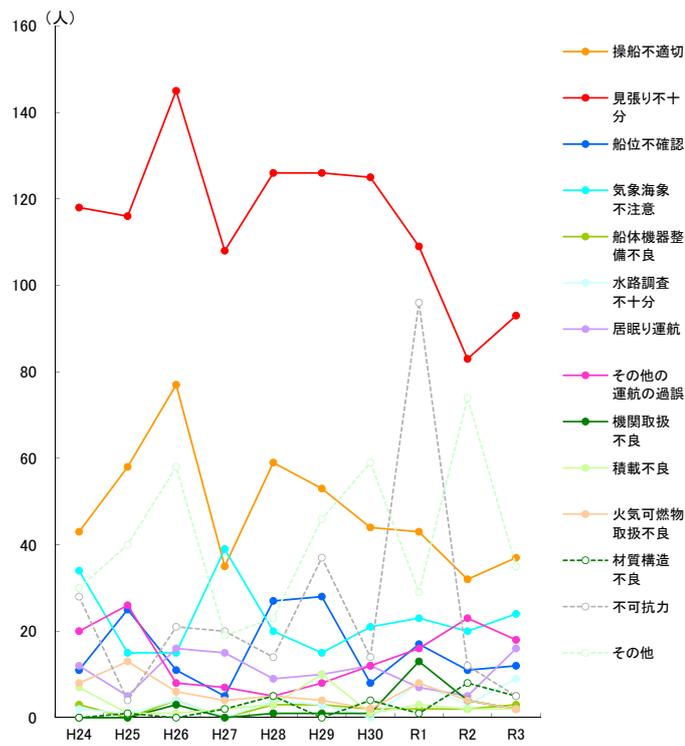
第 I - 10 図 原因別の死傷者を伴う海難発生隻数



単位:隻

		H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	
人為的要因	運航の過誤	操船不適切	30	42	40	22	31	27	32	36	23	25
		見張り不十分	78	86	84	66	68	59	76	59	45	57
		船位不確認	7	10	8	5	11	8	6	7	5	7
		気象海象不注意	16	10	13	23	13	12	16	18	15	20
		船体機器整備不良	2	0	1	0	1	3	2	2	1	2
		水路調査不十分	2	1	2	0	1	3	0	5	1	4
		居眠り運航	5	4	8	7	4	5	5	6	4	6
		その他の運航の過誤	11	12	7	5	4	6	10	14	12	10
		機関取扱不良	0	0	1	0	1	1	1	2	4	2
	積載不良	2	1	1	2	3	1	1	2	2	1	
火気可燃物取扱不良	7	5	2	3	3	3	1	6	1	2		
材質構造不良	0	1	0	2	3	0	3	1	6	3		
不可抗力	12	4	17	14	10	17	7	9	12	5		
その他	19	18	14	11	11	16	16	12	12	18		
計	191	194	198	160	164	161	176	179	143	162		

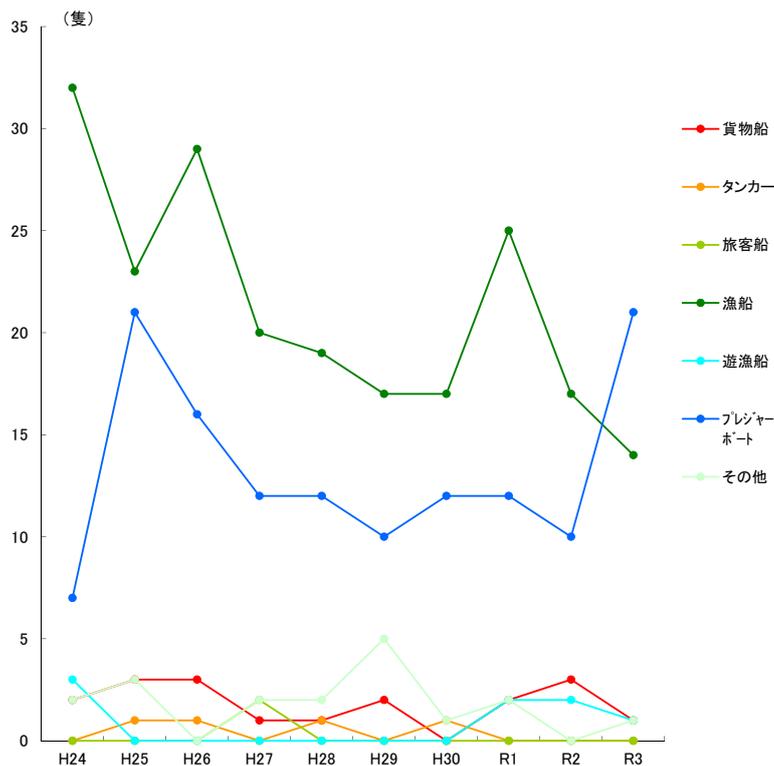
第 I - 11 図 原因別の死傷者発生数



単位:人

		H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3
人為的要因	運航の過誤										
	操船不適切	43	58	77	35	59	53	44	43	32	37
	見張り不十分	118	116	145	108	126	126	125	109	83	93
	船位不確認	11	25	11	5	27	28	8	17	11	12
	気象海象不注意	34	15	15	39	20	15	21	23	20	24
	船体機器整備不良	3	0	4	0	3	3	2	2	2	3
	水路調査不十分	2	1	4	0	4	3	0	8	3	9
	居眠り運航	12	5	16	15	9	10	12	7	5	16
	その他の運航の過誤	20	26	8	7	5	8	12	16	23	18
	機関取扱不良	0	0	3	0	1	1	1	13	4	2
積載不良	7	1	1	2	3	10	1	3	2	2	
火気可燃物取扱不良	8	13	6	4	5	4	2	8	4	2	
材質構造不良	0	1	0	2	5	0	4	1	8	5	
不可抗力	28	4	21	20	14	37	14	96	12	5	
その他	30	40	58	19	23	46	59	29	74	35	
計	316	305	369	256	304	344	305	375	283	263	

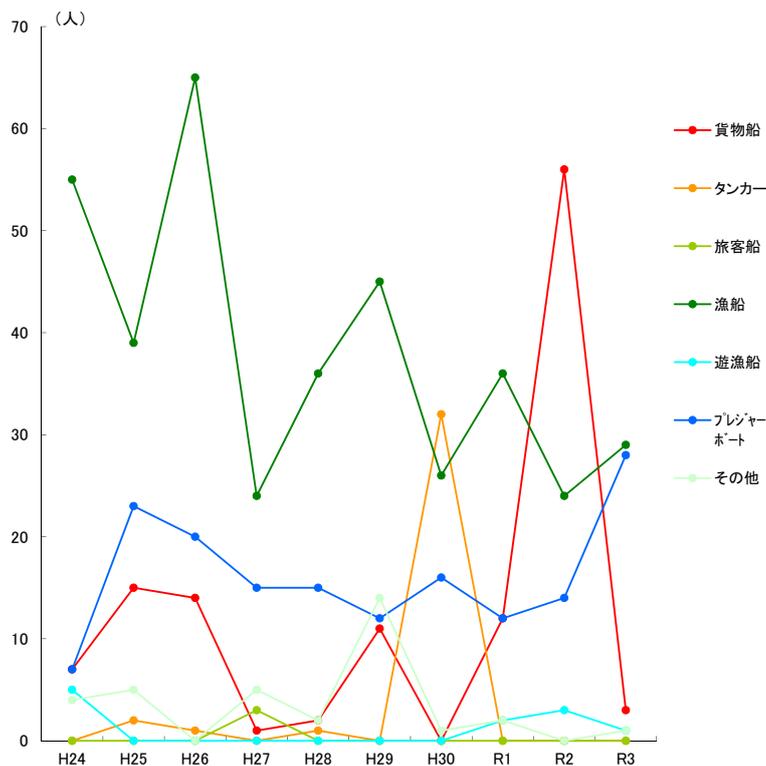
第 I - 12 図 船舶種類別の死者・行方不明者を伴う海難発生隻数



単位:隻

	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3
貨物船	2	3	3	1	1	2	0	2	3	1
タンカー	0	1	1	0	1	0	1	0	0	0
旅客船	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0
漁船	32	23	29	20	19	17	17	25	17	14
遊漁船	3	0	0	0	0	0	0	2	2	1
プレジャーボート	7	21	16	12	12	10	12	12	10	21
その他	2	3	0	2	2	5	1	2	0	1
計	46	51	49	37	35	34	31	43	32	38

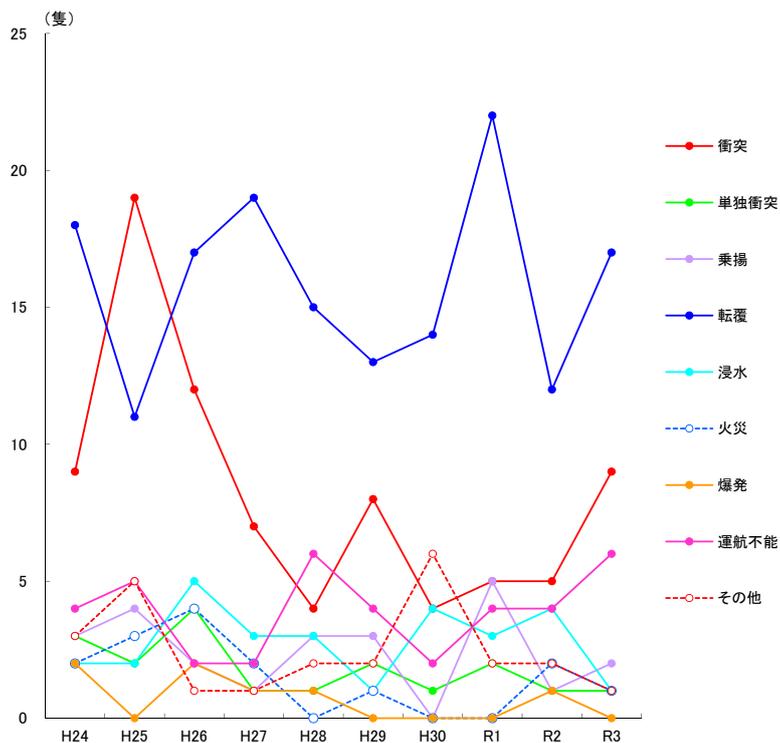
第 I - 13 図 船舶種類別の死者・行方不明者発生数



単位:人

	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3
貨物船	7	15	14	1	2	11	0	12	56	3
タンカー	0	2	1	0	1	0	32	0	0	0
旅客船	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0
漁船	55	39	65	24	36	45	26	36	24	29
遊漁船	5	0	0	0	0	0	0	2	3	1
プレジャーボート	7	23	20	15	15	12	16	12	14	28
その他	4	5	0	5	2	14	1	2	0	1
計	78	84	100	48	56	82	75	64	97	62

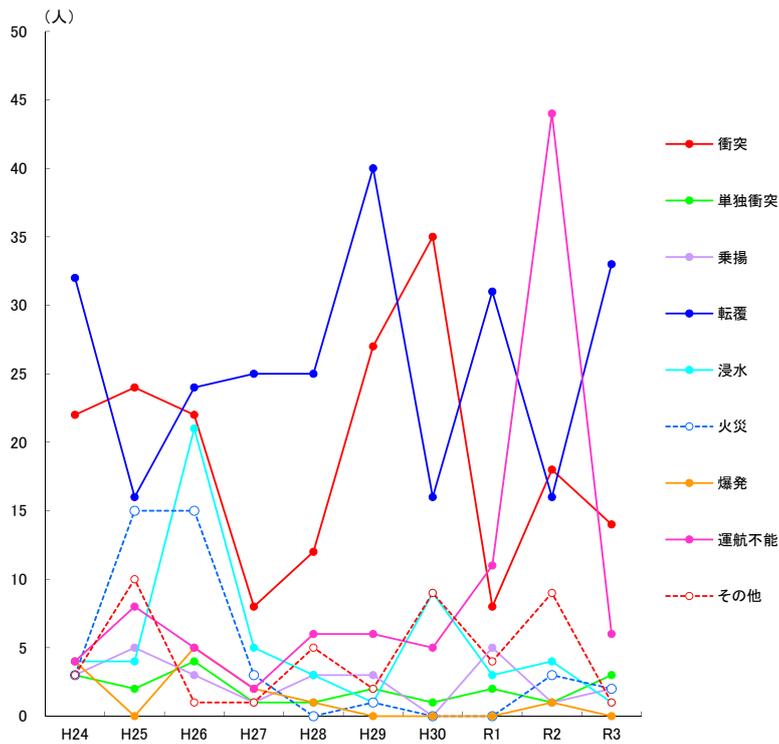
第 I - 14 図 海難種類別の死者・行方不明者を伴う海難発生隻数



単位:隻

	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3
衝突	9	19	12	7	4	8	4	5	5	9
単独衝突	3	2	4	1	1	2	1	2	1	1
乗揚	3	4	2	1	3	3	0	5	1	2
転覆	18	11	17	19	15	13	14	22	12	17
浸水	2	2	5	3	3	1	4	3	4	1
火災	2	3	4	2	0	1	0	0	2	1
爆発	2	0	2	1	1	0	0	0	1	0
運航不能	4	5	2	2	6	4	2	4	4	6
その他	3	5	1	1	2	2	6	2	2	1
計	46	51	49	37	35	34	31	43	32	38

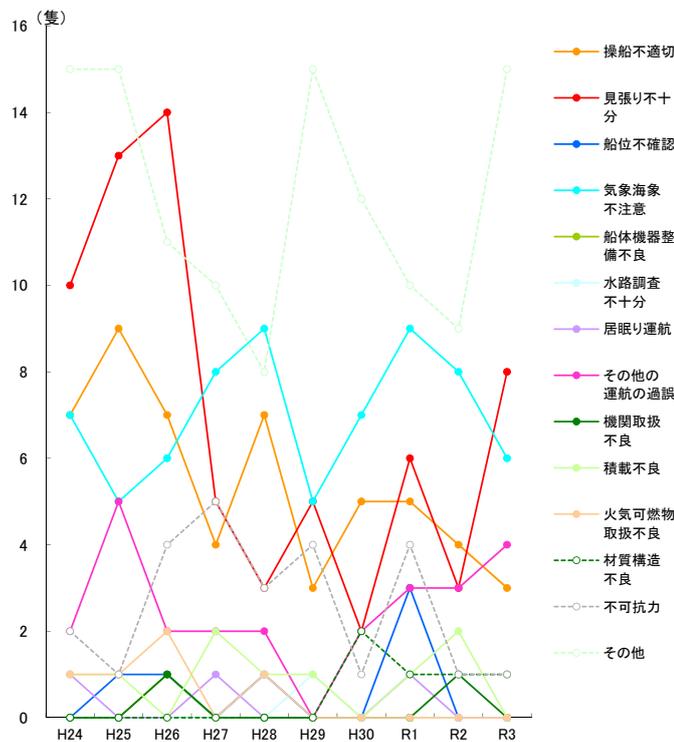
第 I - 15 図 海難種類別の死者・行方不明者発生数



単位:人

	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3
衝突	22	24	22	8	12	27	35	8	18	14
単独衝突	3	2	4	1	1	2	1	2	1	3
乗揚	3	5	3	1	3	3	0	5	1	2
転覆	32	16	24	25	25	40	16	31	16	33
浸水	4	4	21	5	3	1	9	3	4	1
火災	3	15	15	3	0	1	0	0	3	2
爆発	4	0	5	2	1	0	0	0	1	0
運航不能	4	8	5	2	6	6	5	11	44	6
その他	3	10	1	1	5	2	9	4	9	1
計	78	84	100	48	56	82	75	64	97	62

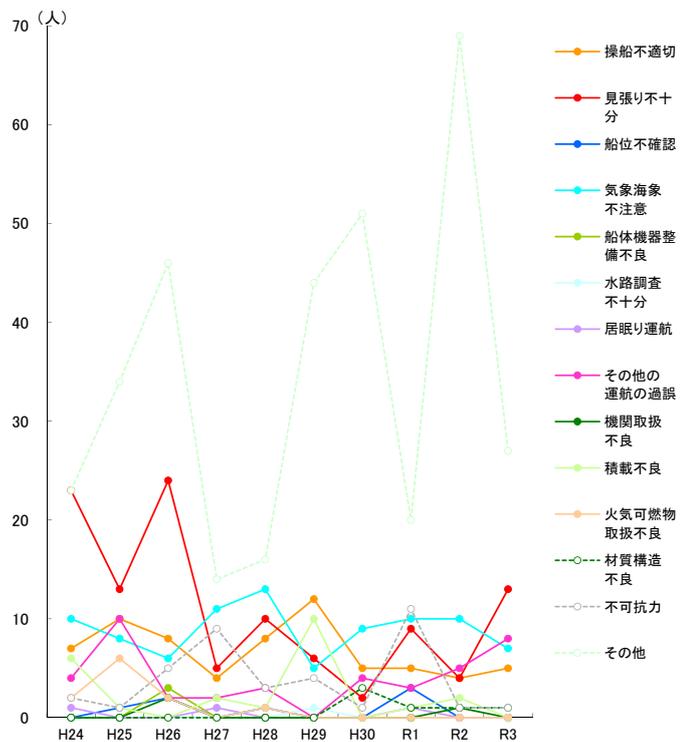
第 I - 16 図 原因別の死者・行方不明者を伴う海難発生隻数



単位:隻

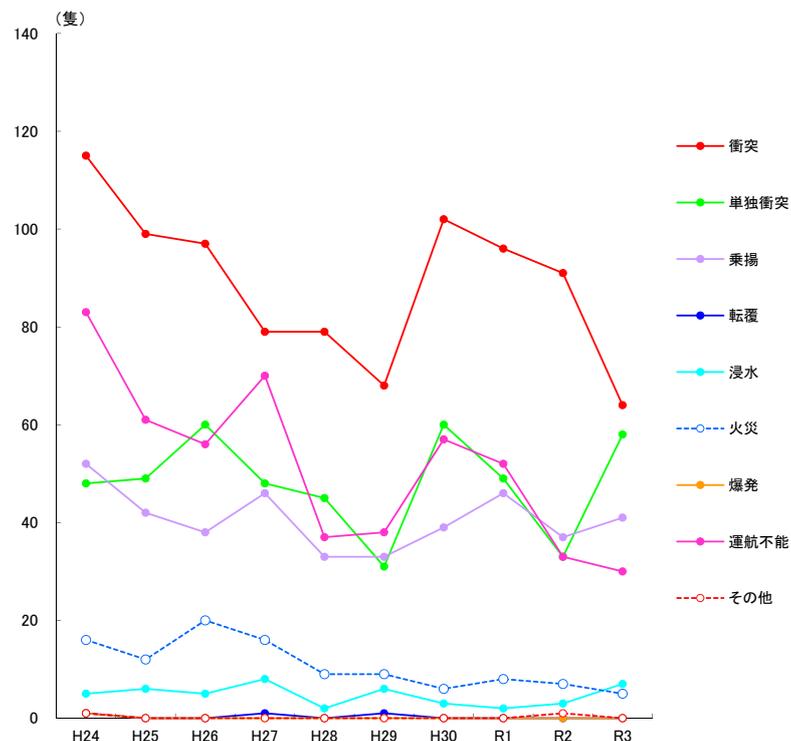
		H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3
人為的要因	運航の過誤										
	操船不適切	7	9	7	4	7	3	5	5	4	3
	見張り不十分	10	13	14	5	3	5	2	6	3	8
	船位不確認	0	1	1	0	1	0	0	3	0	0
	気象海象不注意	7	5	6	8	9	5	7	9	8	6
	船体機器整備不良	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0
	水路調査不十分	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0
	居眠り運航	1	0	0	1	0	0	0	1	0	0
	その他の運航の過誤	2	5	2	2	2	0	2	3	3	4
	機関取扱不良	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0
積載不良	1	1	0	2	1	1	0	1	2	0	
火気可燃物取扱不良	1	1	2	0	1	0	0	0	0	0	
材質構造不良	0	0	0	0	0	0	2	1	1	1	
不可抗力	2	1	4	5	3	4	1	4	1	1	
その他	15	15	11	10	8	15	12	10	9	15	
計	46	51	49	37	35	34	31	43	32	38	

第 I - 17 図 原因別の死者・行方不明者発生数



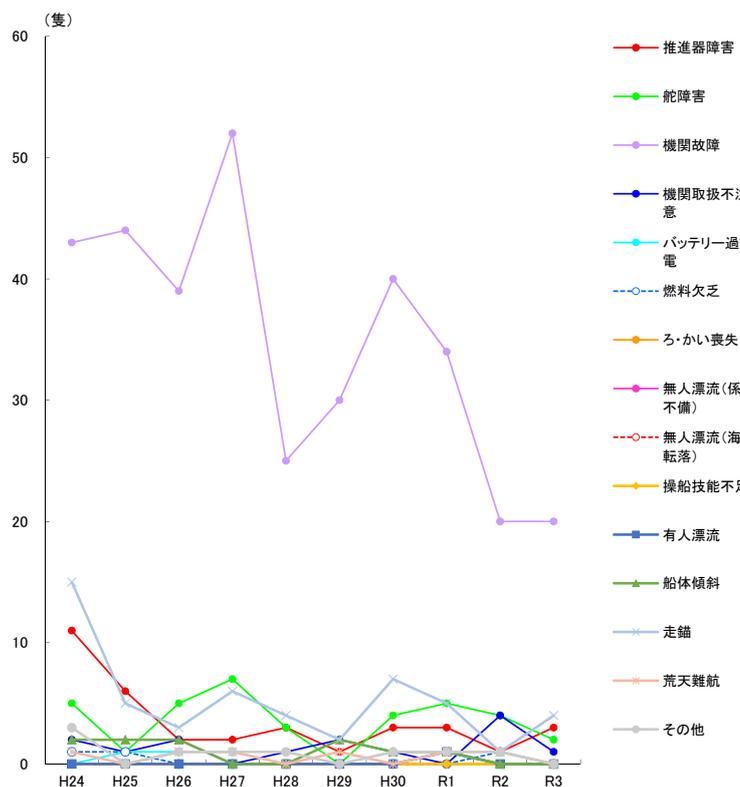
		H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3
人為的要因	運航の過誤										
	操船不適切	7	10	8	4	8	12	5	5	4	5
	見張り不十分	23	13	24	5	10	6	2	9	4	13
	船位不確認	0	1	2	0	1	0	0	3	0	0
	気象海象不注意	10	8	6	11	13	5	9	10	10	7
	船体機器整備不良	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0
	水路調査不十分	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0
	居眠り運航	1	0	0	1	0	0	0	1	0	0
	その他の運航の過誤	4	10	2	2	3	0	4	3	5	8
	機関取扱不良	0	0	2	0	0	0	0	0	1	0
積載不良	6	1	0	2	1	10	0	1	2	0	
火気可燃物取扱不良	2	6	2	0	1	0	0	0	0	0	
材質構造不良	0	0	0	0	0	0	3	1	1	1	
不可抗力	2	1	5	9	3	4	1	11	1	1	
その他	23	34	46	14	16	44	51	20	69	27	
計	78	84	100	48	56	82	75	64	97	62	

第 I - 18 図 貨物船の海難種類別海難発生隻数



	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3
衝突	115	99	97	79	79	68	102	96	91	64
単独衝突	48	49	60	48	45	31	60	49	33	58
乗揚	52	42	38	46	33	33	39	46	37	41
転覆	1	0	0	1	0	1	0	0	0	0
浸水	5	6	5	8	2	6	3	2	3	7
火災	16	12	20	16	9	9	6	8	7	5
爆発	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
運航不能	83	61	56	70	37	38	57	52	33	30
その他	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0
計	322	269	276	268	205	186	267	253	205	205

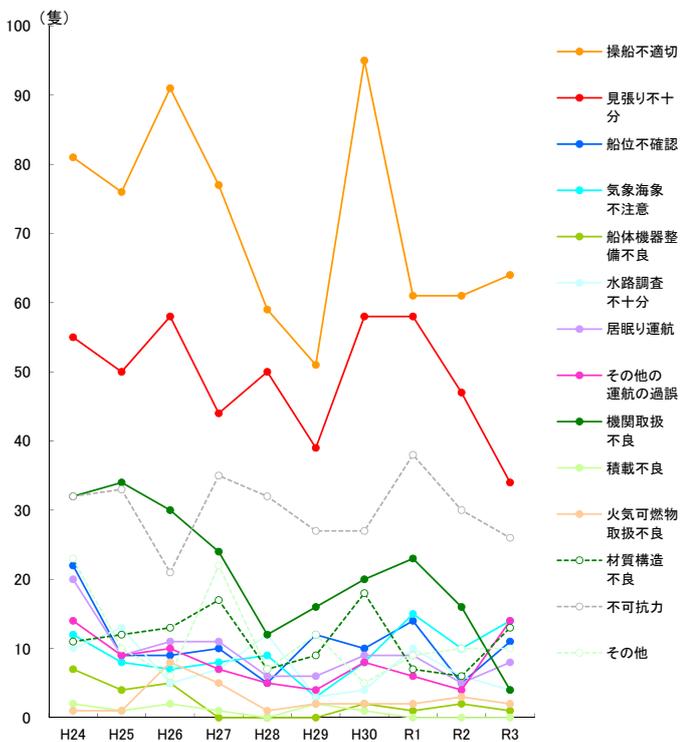
第 I - 18 図 詳細図 貨物船の運航不能の詳細別海難発生隻数



単位:隻

	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3
推進器障害	11	6	2	2	3	1	3	3	1	3
舵障害	5	1	5	7	3	0	4	5	4	2
機関故障	43	44	39	52	25	30	40	34	20	20
機関取扱不注意	2	1	2	0	1	2	1	0	4	1
バッテリー過放電	0	1	1	1	0	0	0	0	0	0
燃料欠乏	1	1	0	0	0	0	0	0	1	0
ろ・かい喪失	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
無人漂流(係留不備)	0	0	0	0	0	0	0	1	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	1	0	0
船体傾斜	2	2	2	0	0	2	1	1	0	0
走錨	15	5	3	6	4	2	7	5	1	4
荒天難航	1	0	1	1	0	1	0	1	1	0
その他	3	0	1	1	1	0	1	1	1	0
計	83	61	56	70	37	38	57	52	33	30

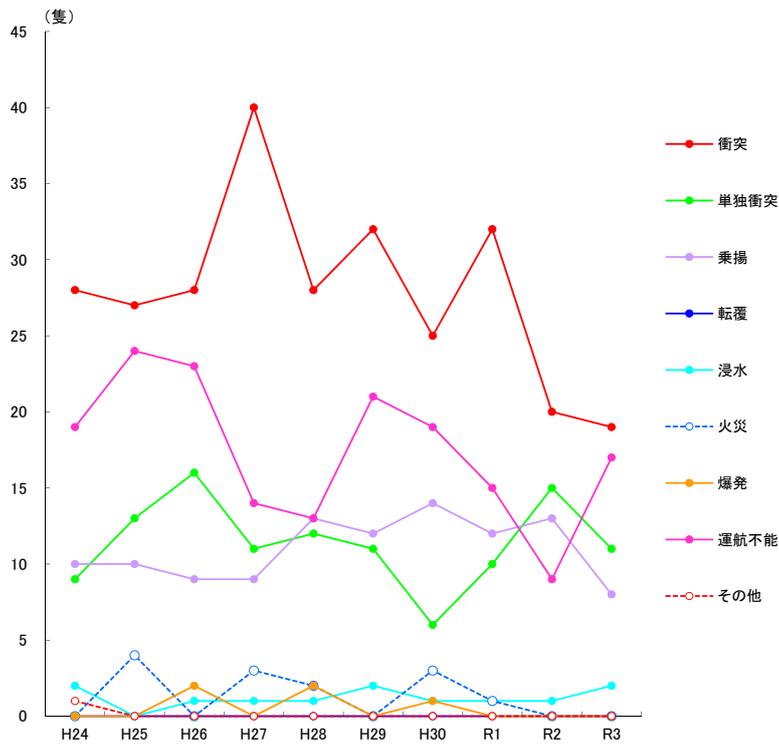
第 I - 19 図 貨物船の原因別海難発生隻数



単位:隻

		H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3
人為的要因	運航の過誤										
	操船不適切	81	76	91	77	59	51	95	61	61	64
	見張り不十分	55	50	58	44	50	39	58	58	47	34
	船位不確認	22	9	9	10	5	12	10	14	5	11
	気象海象不注意	12	8	7	8	9	3	8	15	10	14
	船体機器整備不良	7	4	5	0	0	0	2	1	2	1
	水路調査不十分	10	13	5	7	12	3	4	10	6	4
	居眠り運航	20	9	11	11	6	6	9	9	5	8
	その他の運航の過誤	14	9	10	7	5	4	8	6	4	14
	機関取扱不良	32	34	30	24	12	16	20	23	16	4
積載不良	2	1	2	1	0	2	1	0	0	0	
火気可燃物取扱不良	1	1	8	5	1	2	2	2	3	2	
材質構造不良	11	12	13	17	7	9	18	7	6	13	
不可抗力	32	33	21	35	32	27	27	38	30	26	
その他	23	10	6	22	7	12	5	9	10	10	
計	322	269	276	268	205	186	267	253	205	205	

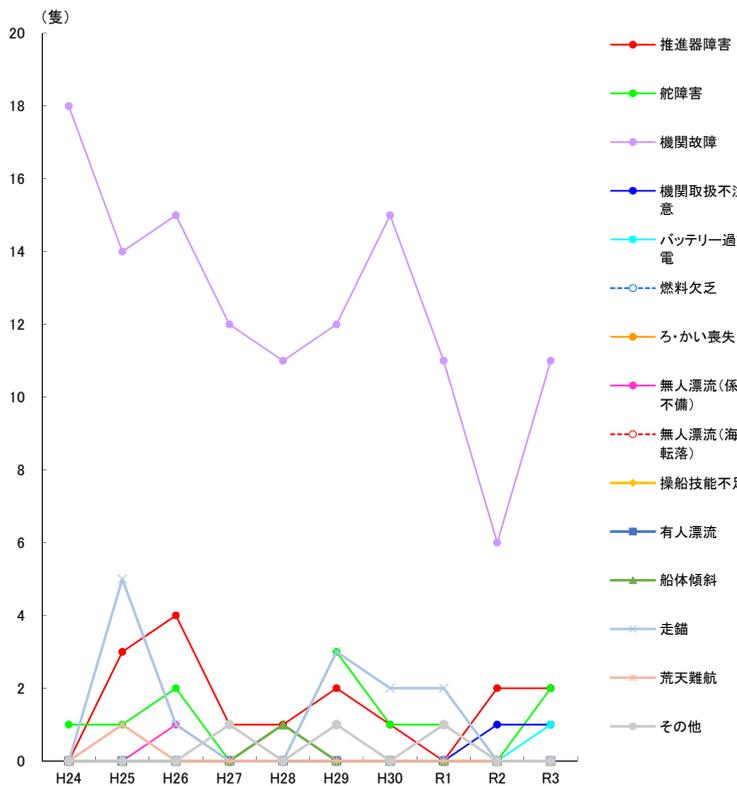
第 I - 20 図 タンカーの海難種類別海難発生隻数



単位: 隻

	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3
衝突	28	27	28	40	28	32	25	32	20	19
単独衝突	9	13	16	11	12	11	6	10	15	11
乗揚	10	10	9	9	13	12	14	12	13	8
転覆	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
浸水	2	0	1	1	1	2	1	1	1	2
火災	0	4	0	3	2	0	3	1	0	0
爆発	0	0	2	0	2	0	1	0	0	0
運航不能	19	24	23	14	13	21	19	15	9	17
その他	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
計	69	78	79	78	71	78	69	71	58	57

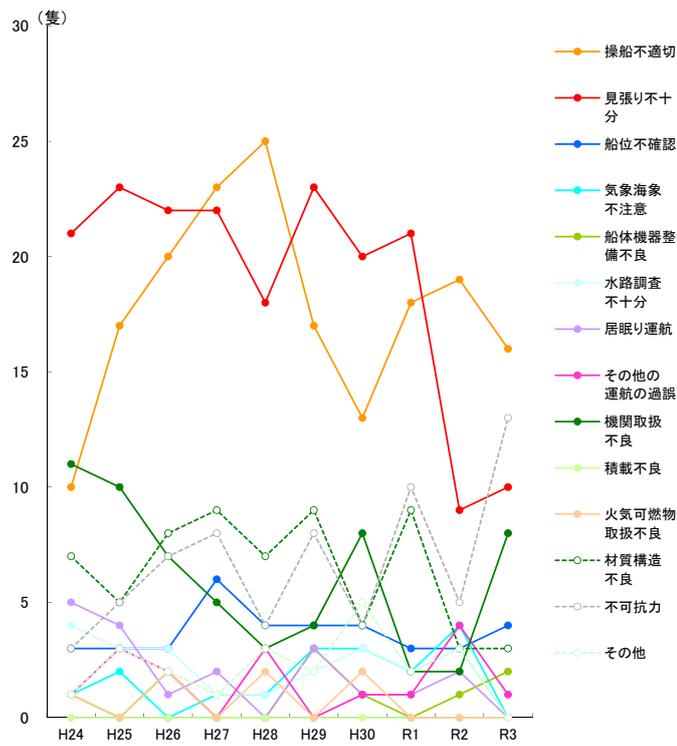
第 I - 20 図 詳細図 タンカーの運航不能の詳細別海難発生隻数



単位: 隻

	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3
推進器障害	0	3	4	1	1	2	1	0	2	2
舵障害	1	1	2	0	0	3	1	1	0	2
機関故障	18	14	15	12	11	12	15	11	6	11
機関取扱不注意	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1
バッテリー過放電	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
燃料欠乏	0	0	0	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	1	0	0	0	0	0	0	0
無人漂流(海中転落)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
操船技能不足	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
有人漂流	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
船体傾斜	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0
走錨	0	5	1	0	0	3	2	2	0	0
荒天難航	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
その他	0	0	0	1	0	1	0	1	0	0
計	19	24	23	14	13	21	19	15	9	17

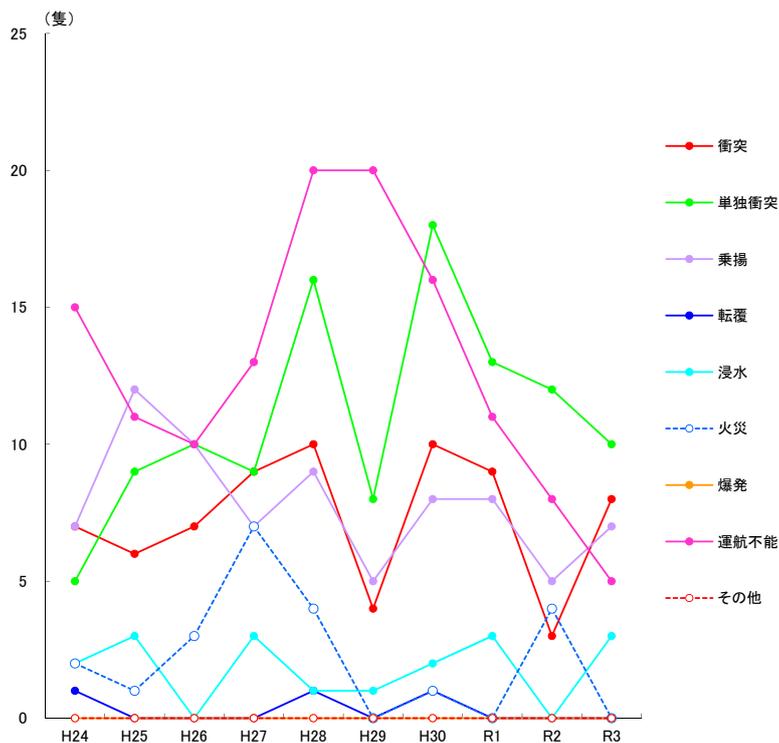
第 I - 21 図 タンカーの原因別海難発生隻数



単位: 隻

		H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	
人為的要因	運航の過誤	操船不適切	10	17	20	23	25	17	13	18	19	16
		見張り不十分	21	23	22	22	18	23	20	21	9	10
		船位不確認	3	3	3	6	4	4	4	3	3	4
		気象海象不注意	1	2	0	1	1	3	3	2	4	0
		船体機器整備不良	1	0	2	0	0	3	1	0	1	2
		水路調査不十分	4	3	3	1	1	2	3	2	3	0
		居眠り運航	5	4	1	2	0	3	1	1	2	0
		その他の運航の過誤	1	3	2	0	3	0	1	1	4	1
		機関取扱不良	11	10	7	5	3	4	8	2	2	8
		積載不良	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
火気可燃物取扱不良	1	0	2	0	2	0	2	0	0	0		
材質構造不良	7	5	8	9	7	9	4	9	3	3		
不可抗力	3	5	7	8	4	8	4	10	5	13		
その他	1	3	2	1	3	2	5	2	3	0		
計		69	78	79	78	71	78	69	71	58	57	

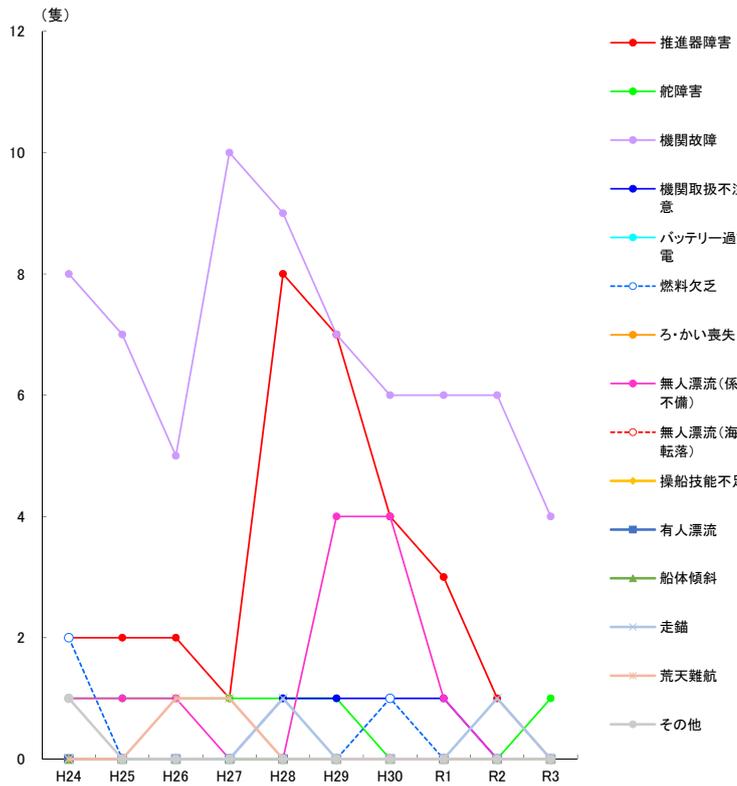
第 I - 22 図 旅客船の海難種類別海難発生隻数



単位: 隻

	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3
衝突	7	6	7	9	10	4	10	9	3	8
単独衝突	5	9	10	9	16	8	18	13	12	10
乗揚	7	12	10	7	9	5	8	8	5	7
転覆	1	0	0	0	1	0	1	0	0	0
浸水	2	3	0	3	1	1	2	3	0	3
火災	2	1	3	7	4	0	1	0	4	0
爆発	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
運航不能	15	11	10	13	20	20	16	11	8	5
その他	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
計	39	42	40	48	61	38	56	44	32	33

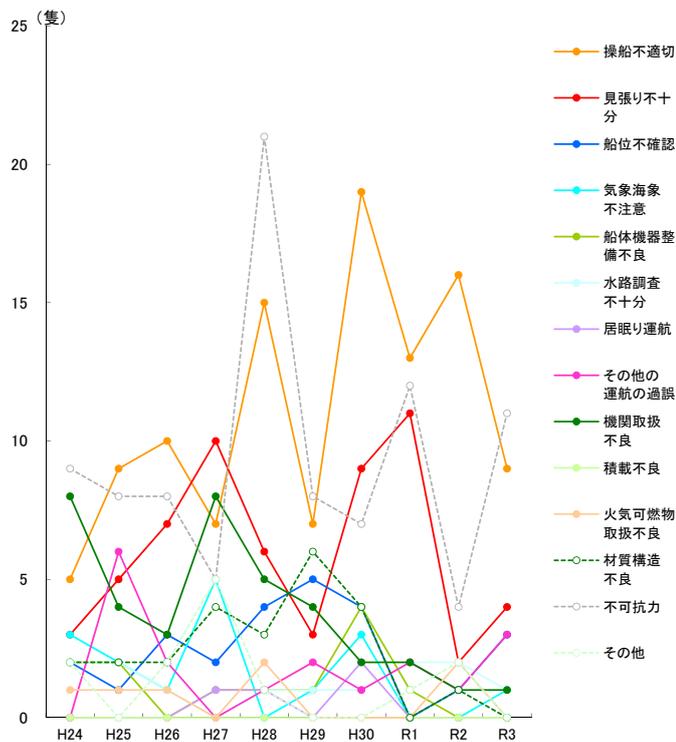
第 I - 22 図 詳細図 旅客船の運航不能の詳細別海難発生隻数



単位:隻

	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3
推進器障害	2	2	2	1	8	7	4	3	1	0
舵障害	1	1	1	1	1	1	0	0	0	1
機関故障	8	7	5	10	9	7	6	6	6	4
機関取扱不注意	0	0	0	0	1	1	1	1	0	0
バッテリー過放電	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
燃料欠乏	2	0	0	0	0	0	1	0	0	0
ろ・かい喪失	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
無人漂流(係留不備)	1	1	1	0	0	4	4	1	0	0
無人漂流(海中転落)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
操船技能不足	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
有人漂流	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
船体傾斜	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
走錨	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0
荒天難航	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0
その他	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
計	15	11	10	13	20	20	16	11	8	5

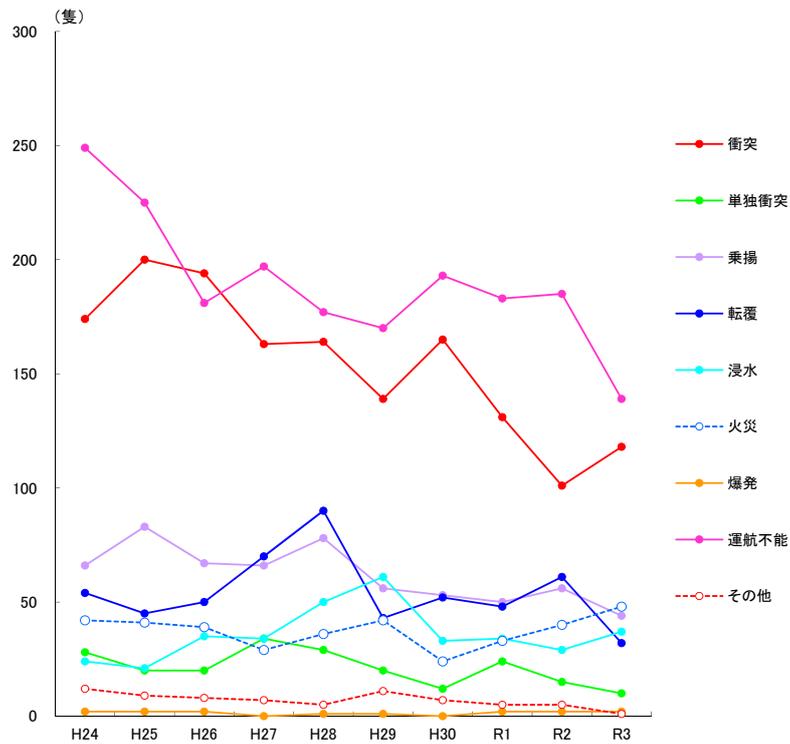
第 I - 23 図 旅客船の原因別海難発生隻数



単位:隻

		H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3
人為的要因	運航の過誤										
	操船不適切	5	9	10	7	15	7	19	13	16	9
	見張り不十分	3	5	7	10	6	3	9	11	2	4
	船位不確認	2	1	3	2	4	5	4	0	1	3
	気象海象不注意	3	2	1	5	0	1	3	0	0	1
	船体機器整備不良	2	2	0	1	1	1	4	1	0	0
	水路調査不十分	2	2	1	0	1	1	1	2	2	1
	居眠り運航	0	0	0	1	1	0	2	0	0	0
	その他の運航の過誤	0	6	2	0	1	2	1	2	1	3
機関取扱不良	8	4	3	8	5	4	2	2	1	1	
積載不良	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
火気可燃物取扱不良	1	1	1	0	2	0	0	0	2	0	
材質構造不良	2	2	2	4	3	6	4	0	1	0	
不可抗力	9	8	8	5	21	8	7	12	4	11	
その他	2	0	2	5	1	0	0	1	2	0	
計	39	42	40	48	61	38	56	44	32	33	

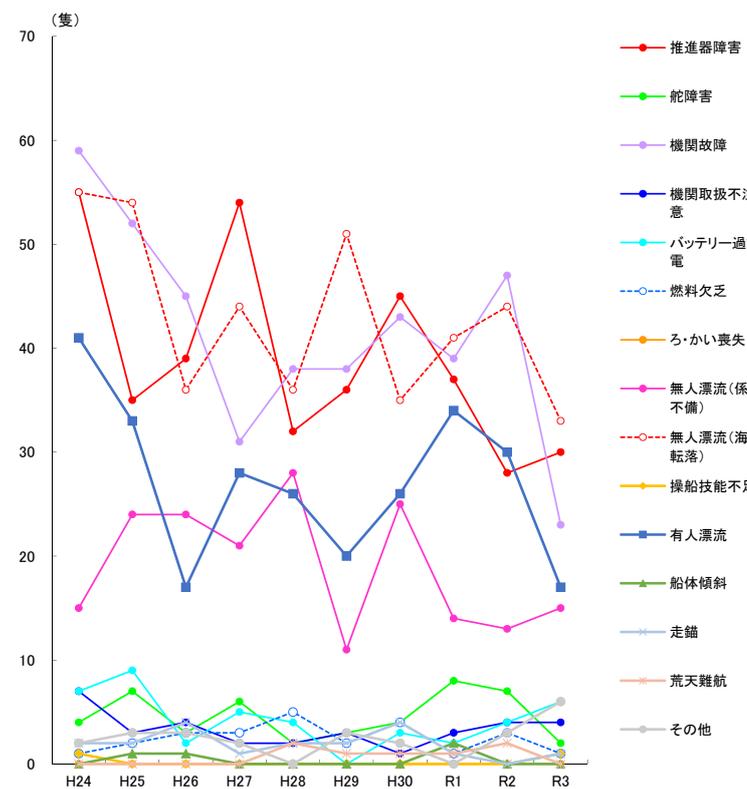
第 I - 24 図 漁船の海難種類別海難発生隻数



単位: 隻

	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3
衝突	174	200	194	163	164	139	165	131	101	118
単独衝突	28	20	20	34	29	20	12	24	15	10
乗揚	66	83	67	66	78	56	53	50	56	44
転覆	54	45	50	70	90	43	52	48	61	32
浸水	24	21	35	34	50	61	33	34	29	37
火災	42	41	39	29	36	42	24	33	40	48
爆発	2	2	2	0	1	1	0	2	2	2
運航不能	249	225	181	197	177	170	193	183	185	139
その他	12	9	8	7	5	11	7	5	5	1
計	651	646	596	600	630	543	539	510	494	431

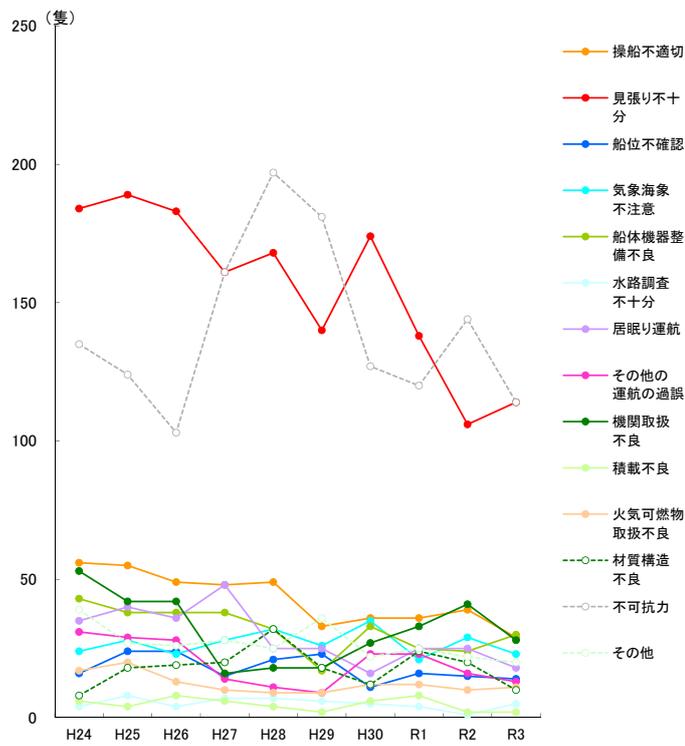
第 I - 24 図 詳細図 漁船の運航不能の詳細別海難発生隻数



単位: 隻

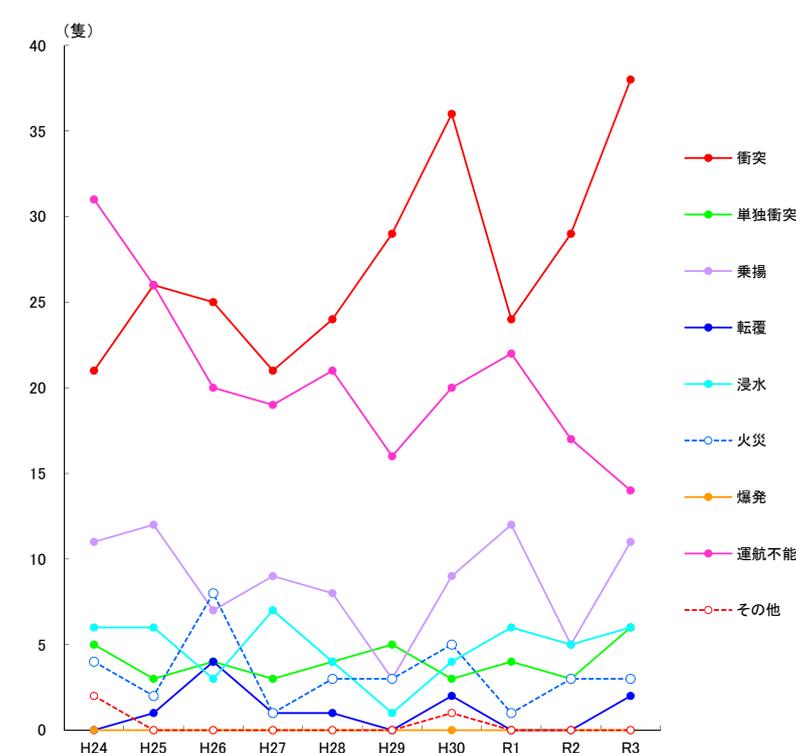
	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3
推進器障害	55	35	39	54	32	36	45	37	28	30
舵障害	4	7	3	6	2	3	4	8	7	2
機関故障	59	52	45	31	38	38	43	39	47	23
機関取扱不注意	7	3	4	2	2	3	1	3	4	4
バッテリー過放電	7	9	2	5	4	0	3	2	4	6
燃料欠乏	1	2	3	3	5	2	4	1	3	1
ろ・かい喪失	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
無人漂流(係留不備)	15	24	24	21	28	11	25	14	13	15
無人漂流(海中転落)	55	54	36	44	36	51	35	41	44	33
操船技能不足	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1
有人漂流	41	33	17	28	26	20	26	34	30	17
船体傾斜	0	1	1	0	0	0	0	2	0	0
走錨	2	2	4	1	2	2	4	1	0	1
荒天難航	0	0	0	0	2	1	1	1	2	0
その他	2	3	3	2	0	3	2	0	3	6
計	249	225	181	197	177	170	193	183	185	139

第 I - 25 図 漁船の原因別海難発生隻数



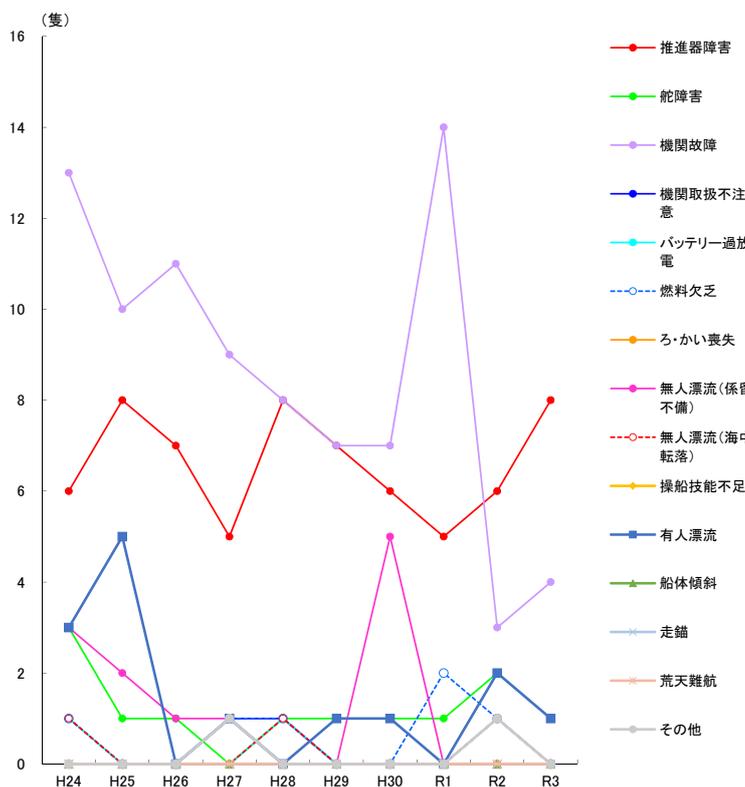
		H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	
人為的要因	運航の過誤	操船不適切	56	55	49	48	49	33	36	36	39	29
		見張り不十分	184	189	183	161	168	140	174	138	106	114
		船位不確認	16	24	24	15	21	23	11	16	15	14
		気象海象不注意	24	28	23	28	32	26	35	21	29	23
		船体機器整備不良	43	38	38	38	32	17	33	25	24	30
		水路調査不十分	4	8	4	7	7	6	5	4	1	5
		居眠り運航	35	40	36	48	25	25	16	25	25	18
		その他の運航の過誤	31	29	28	14	11	9	23	23	16	13
		機関取扱不良	53	42	42	16	18	18	27	33	41	28
	積載不良	6	4	8	6	4	2	6	8	2	2	
	火気可燃物取扱不良	17	20	13	10	9	9	12	12	10	11	
	材質構造不良	8	18	19	20	32	18	12	24	20	10	
	不可抗力	135	124	103	161	197	181	127	120	144	114	
その他	39	27	26	28	25	36	22	25	22	20		
計	651	646	596	600	630	543	539	510	494	431		

第 I - 26 図 遊漁船の海難種類別海難発生隻数



	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3
衝突	21	26	25	21	24	29	36	24	29	38
単独衝突	5	3	4	3	4	5	3	4	3	6
乗揚	11	12	7	9	8	3	9	12	5	11
転覆	0	1	4	1	1	0	2	0	0	2
浸水	6	6	3	7	4	1	4	6	5	6
火災	4	2	8	1	3	3	5	1	3	3
爆発	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
運航不能	31	26	20	19	21	16	20	22	17	14
その他	2	0	0	0	0	0	1	0	0	0
計	80	76	71	61	65	57	80	69	62	80

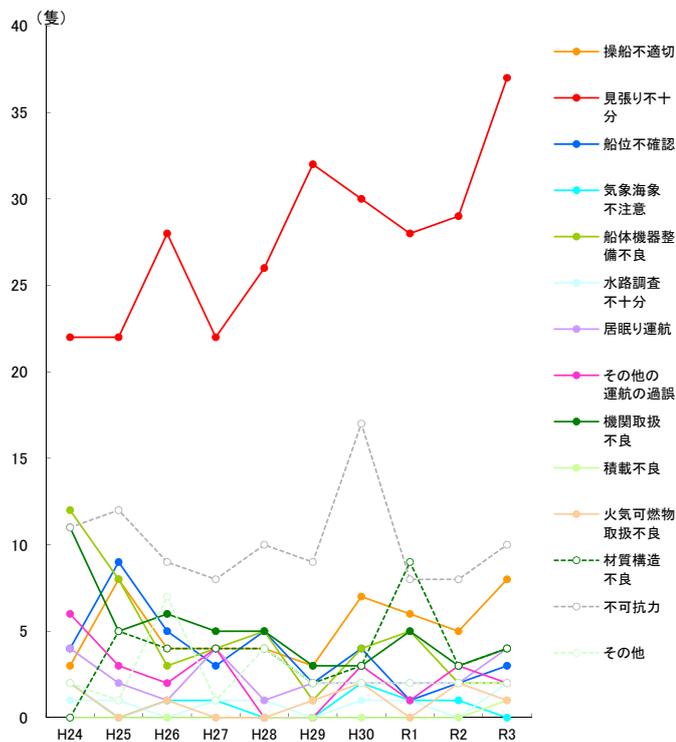
第 I - 26 図 詳細図 遊漁船の運航不能の詳細別海難発生隻数



単位:隻

	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3
推進器障害	6	8	7	5	8	7	6	5	6	8
舵障害	3	1	1	0	1	1	1	1	2	1
機関故障	13	10	11	9	8	7	7	14	3	4
機関取扱不注意	0	0	0	1	1	0	0	0	1	0
バッテリー過放電	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0
燃料欠乏	1	0	0	1	1	0	0	2	1	0
ろ・かい喪失	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
無人漂流(係留不備)	3	2	1	1	0	0	5	0	0	0
無人漂流(海中転落)	1	0	0	0	1	0	0	0	1	0
操船技能不足	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
有人漂流	3	5	0	1	0	1	1	0	2	1
船体傾斜	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
走錨	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
荒天難航	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
その他	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0
計	31	26	20	19	21	16	20	22	17	14

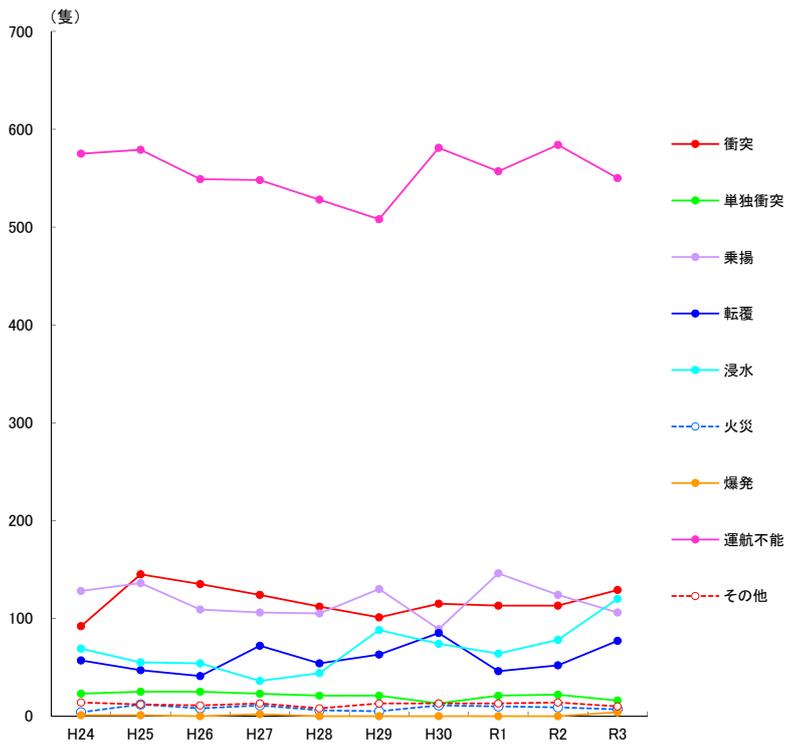
第 I - 27 図 遊漁船の原因別海難発生隻数



単位:隻

		H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3
運航の過誤 人為的要因	操船不適切	3	8	4	4	4	3	7	6	5	8
	見張り不十分	22	22	28	22	26	32	30	28	29	37
	船位不確認	4	9	5	3	5	2	4	1	2	3
	気象海象不注意	2	0	1	1	0	0	2	1	1	0
	船体機器整備不良	12	8	3	4	5	1	4	5	2	2
	水路調査不十分	1	1	0	1	1	0	1	1	0	2
	居眠り運航	4	2	1	4	1	2	2	2	2	4
	その他の運航の過誤	6	3	2	4	0	0	3	1	3	2
	機関取扱不良	11	5	6	5	5	3	3	5	3	4
積載不良	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	
火気可燃物取扱不良	2	0	1	0	0	1	2	0	2	1	
材質構造不良	0	5	4	4	4	2	3	9	3	4	
不可抗力	11	12	9	8	10	9	17	8	8	10	
その他	2	1	7	1	4	2	2	2	2	2	
計	80	76	71	61	65	57	80	69	62	80	

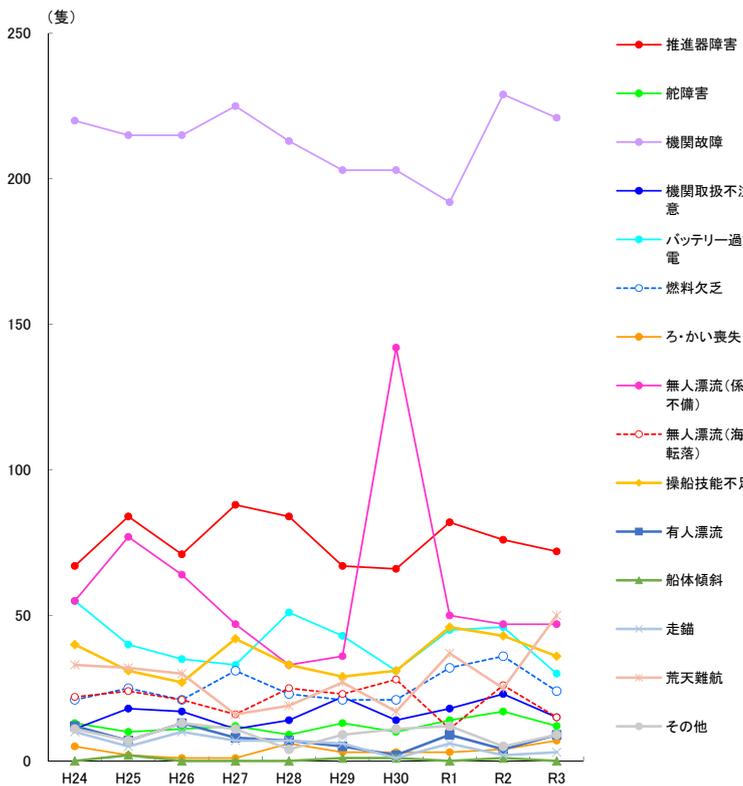
第 I - 28 図 プレジャーボートの海難種類別海難発生隻数



単位: 隻

	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3
衝突	92	145	135	124	112	101	115	113	113	129
単独衝突	23	25	25	23	21	21	13	21	22	16
乗揚	128	136	109	106	105	130	89	146	124	106
転覆	57	47	41	72	54	63	85	46	52	77
浸水	69	55	54	36	44	88	74	64	78	120
火災	4	12	8	11	6	5	11	10	9	7
爆発	1	1	0	2	0	0	0	0	0	4
運航不能	575	579	549	548	528	508	581	557	584	550
その他	14	12	11	13	8	13	13	13	14	10
計	963	1,012	932	935	878	929	981	970	996	1,019

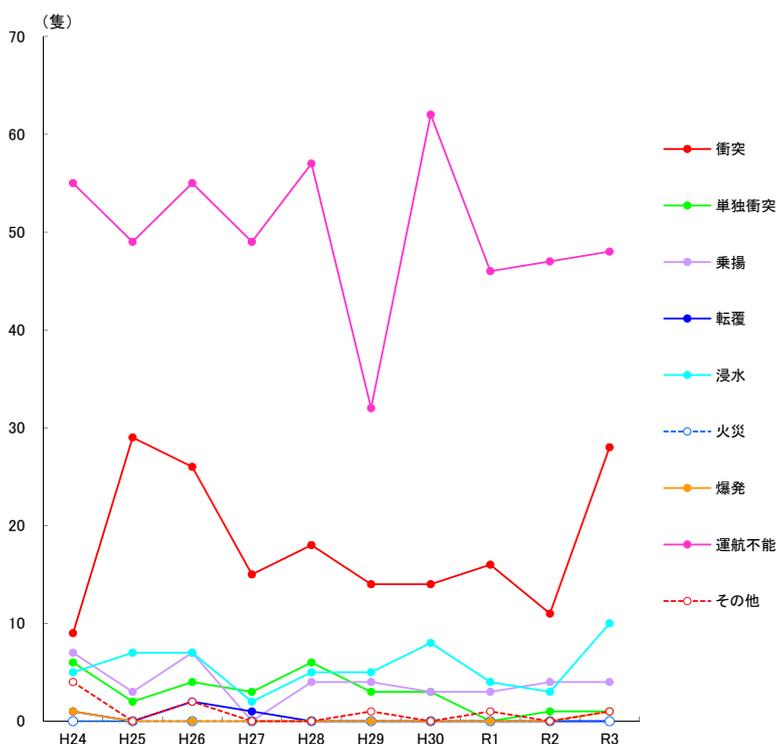
第 I - 28 図 詳細図 プレジャーボートの運航不能の詳細別海難発生隻数



単位: 隻

	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3
推進器障害	67	84	71	88	84	67	66	82	76	72
舵障害	13	10	11	12	9	13	10	14	17	12
機関故障	220	215	215	225	213	203	203	192	229	221
機関取扱不注意	11	18	17	11	14	22	14	18	23	15
バッテリー過放電	55	40	35	33	51	43	31	45	46	30
燃料欠乏	21	25	21	31	23	21	21	32	36	24
ろ・かい喪失	5	2	1	1	6	3	3	3	4	7
無人漂流(係留不備)	55	77	64	47	33	36	142	50	47	47
無人漂流(海中転落)	22	24	21	16	25	23	28	11	26	15
操船技能不足	40	31	27	42	33	29	31	46	43	36
有人漂流	12	7	13	8	7	5	2	9	4	9
船体傾斜	0	2	0	0	0	1	1	0	1	0
走錨	10	5	10	7	7	6	1	6	2	3
荒天難航	33	32	30	16	19	27	17	37	25	50
その他	11	7	13	11	4	9	11	12	5	9
計	575	579	549	548	528	508	581	557	584	550

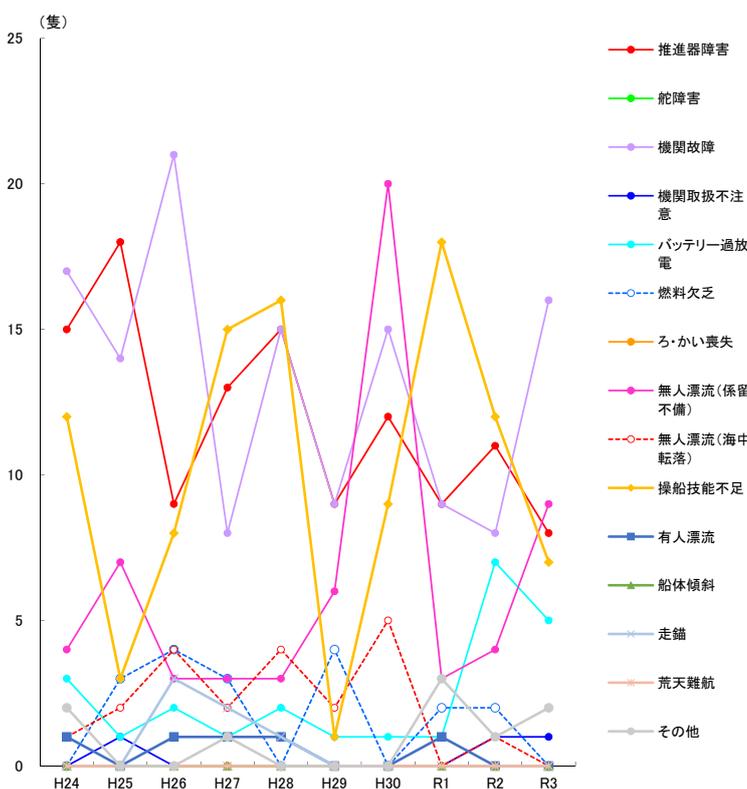
第 I - 28 図 ① 水上オートバイの海難種類別海難発生隻数



単位: 隻

	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3
衝突	9	29	26	15	18	14	14	16	11	28
単独衝突	6	2	4	3	6	3	3	0	1	1
乗揚	7	3	7	0	4	4	3	3	4	4
転覆	1	0	2	1	0	0	0	0	0	0
浸水	5	7	7	2	5	5	8	4	3	10
火災	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
爆発	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1
運航不能	55	49	55	49	57	32	62	46	47	48
その他	4	0	2	0	0	1	0	1	0	1
計	88	90	103	70	90	59	90	70	66	93

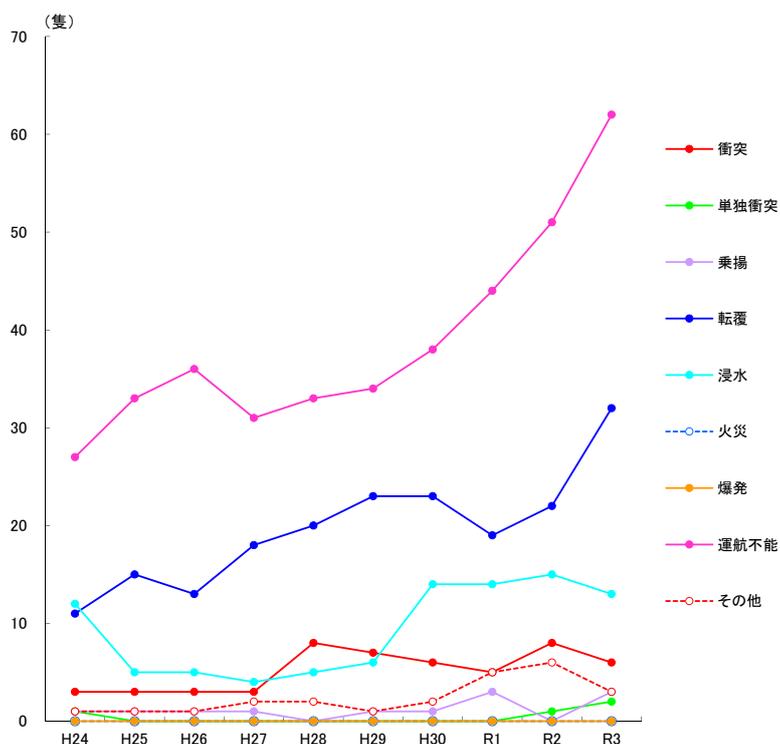
第 I - 28 図 ① 詳細図 水上オートバイの運航不能の詳細別海難発生隻数



単位: 隻

	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3
推進器障害	15	18	9	13	15	9	12	9	11	8
舵障害	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
機関故障	17	14	21	8	15	9	15	9	8	16
機関取扱不注意	0	1	0	0	0	0	0	0	1	1
バッテリー過放電	3	1	2	1	2	1	1	1	7	5
燃料欠乏	0	3	4	3	0	4	0	2	2	0
ろ・かい喪失	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
無人漂流(係留不備)	4	7	3	3	3	6	20	3	4	9
無人漂流(海中転落)	1	2	4	2	4	2	5	0	1	0
操船技能不足	12	3	8	15	16	1	9	18	12	7
有人漂流	1	0	1	1	1	0	0	1	0	0
船体傾斜	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
走錨	0	0	3	2	1	0	0	0	0	0
荒天難航	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
その他	2	0	0	1	0	0	0	3	1	2
計	55	49	55	49	57	32	62	46	47	48

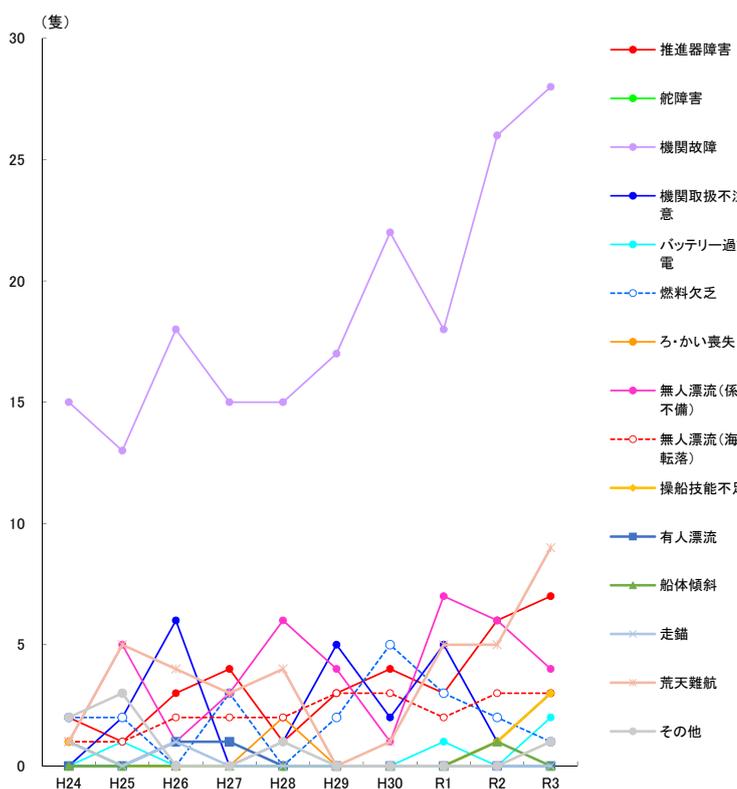
第 I - 28 図 ② ミニボートの海難種類別海難発生隻数



単位:隻

	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3
衝突	3	3	3	3	8	7	6	5	8	6
単独衝突	1	0	0	0	0	0	0	0	1	2
乗揚	1	1	1	1	0	1	1	3	0	3
転覆	11	15	13	18	20	23	23	19	22	32
浸水	12	5	5	4	5	6	14	14	15	13
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	27	33	36	31	33	34	38	44	51	62
その他	1	1	1	2	2	1	2	5	6	3
計	56	58	59	59	68	72	84	90	103	121

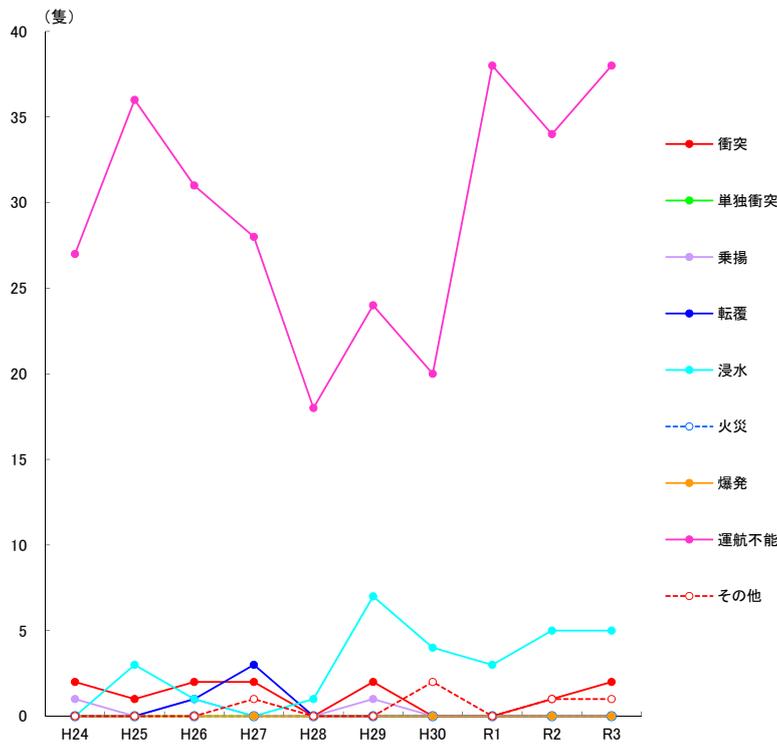
第 I - 28 図 ② 詳細図 ミニボートの運航不能の詳細別海難発生隻数



単位:隻

	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3
推進器障害	2	1	3	4	1	3	4	3	6	7
舵障害	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
機関故障	15	13	18	15	15	17	22	18	26	28
機関取扱不注意	0	2	6	0	1	5	2	5	1	3
バッテリー過放電	0	1	0	0	1	0	0	1	0	2
燃料欠乏	2	2	0	3	0	2	5	3	2	1
ろ・かい喪失	1	0	0	0	2	0	0	0	0	1
無人漂流(係留不備)	1	5	1	3	6	4	1	7	6	4
無人漂流(海中転落)	1	1	2	2	2	3	3	2	3	3
操船技能不足	1	0	0	0	0	0	0	0	1	3
有人漂流	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0
船体傾斜	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0
走錨	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0
荒天難航	1	5	4	3	4	0	1	5	5	9
その他	2	3	0	0	1	0	0	0	0	1
計	27	33	36	31	33	34	38	44	51	62

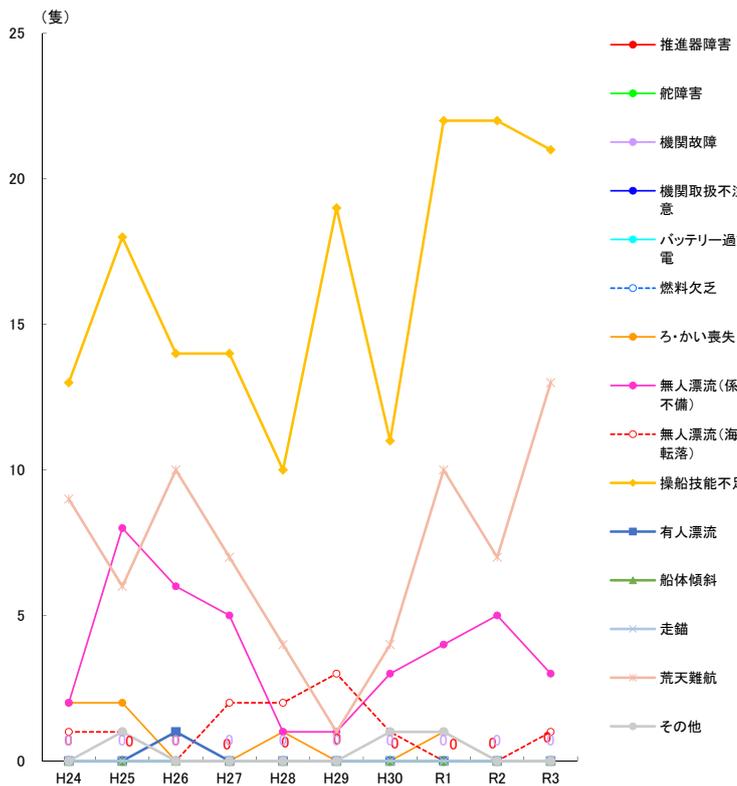
第 I - 28 図 ③ カヌーの海難種類別海難発生隻数



単位:隻

	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3
衝突	2	1	2	2	0	2	0	0	1	2
単独衝突	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
乗揚	1	0	1	0	0	1	0	0	0	0
転覆	0	0	1	3	0	0	0	0	0	0
浸水	0	3	1	0	1	7	4	3	5	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	27	36	31	28	18	24	20	38	34	38
その他	0	0	0	1	0	0	2	0	1	1
計	30	40	36	34	19	34	26	41	41	46

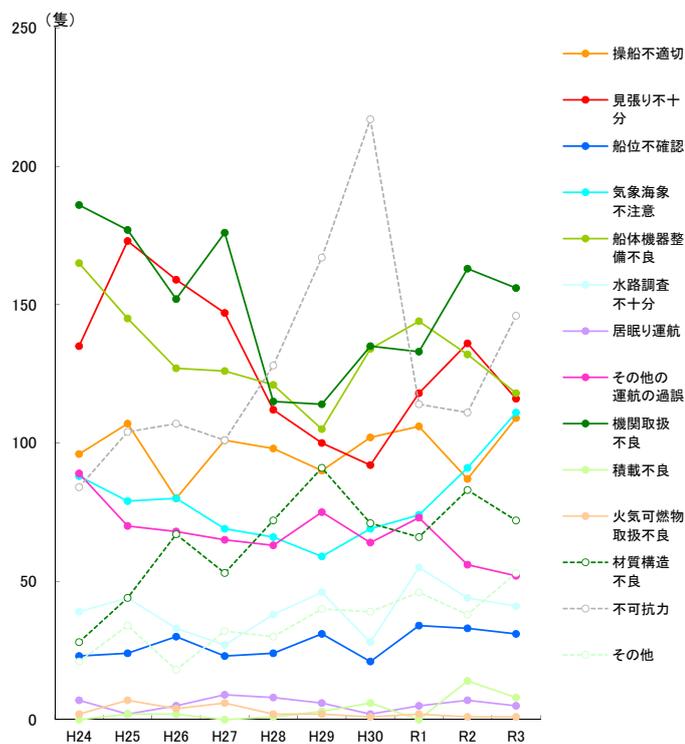
第 I - 28 図 ③ 詳細図 カヌーの運航不能の詳細別海難発生隻数



単位:隻

	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3
推進器障害	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
舵障害	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
機関故障	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
機関取扱不注意	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
バッテリー過放電	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
燃料欠乏	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
ろ・かい喪失	2	2	0	0	1	0	0	1	0	0
無人漂流(係留不備)	2	8	6	5	1	1	3	4	5	3
無人漂流(海中転落)	1	1	0	2	2	3	1	0	0	1
操船技能不足	13	18	14	14	10	19	11	22	22	21
有人漂流	0	0	1	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	9	6	10	7	4	1	4	10	7	13
その他	0	1	0	0	0	0	1	1	0	0
計	27	36	31	28	18	24	20	38	34	38

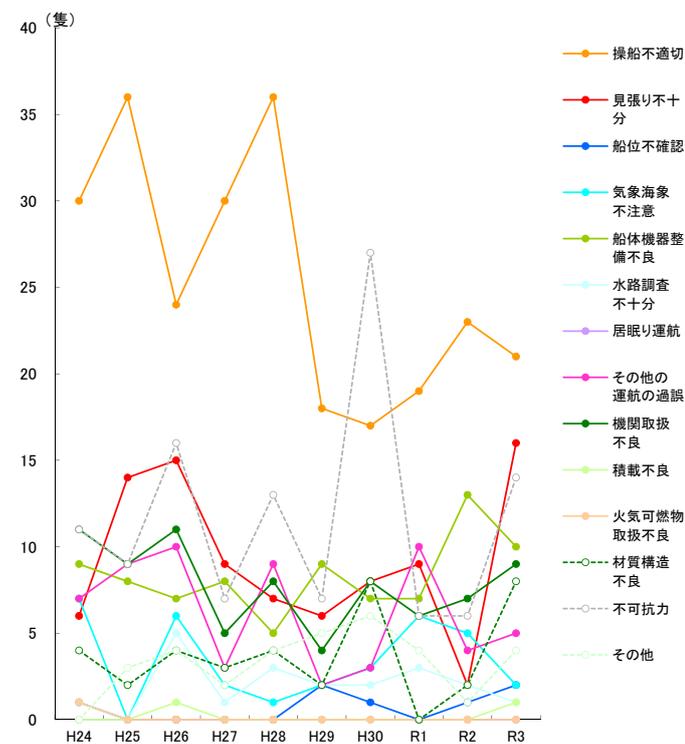
第 I - 29 図 プレジャーボートの原因別海難発生隻数



単位: 隻

		H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	
人為的要因	運航の過誤	操船不適切	96	107	80	101	98	90	102	106	87	109
		見張り不十分	135	173	159	147	112	100	92	118	136	116
		船位不確認	23	24	30	23	24	31	21	34	33	31
		気象海象不注意	88	79	80	69	66	59	69	74	91	111
		船体機器整備不良	165	145	127	126	121	105	134	144	132	118
		水路調査不十分	39	44	33	27	38	46	28	55	44	41
		居眠り運航	7	2	5	9	8	6	2	5	7	5
		その他の運航の過誤	89	70	68	65	63	75	64	73	56	52
		機関取扱不良	186	177	152	176	115	114	135	133	163	156
		積載不良	0	2	2	0	1	3	6	0	14	8
火気可燃物取扱不良	2	7	4	6	2	2	1	2	1	1		
材質構造不良	28	44	67	53	72	91	71	66	83	72		
不可抗力	84	104	107	101	128	167	217	114	111	146		
その他	21	34	18	32	30	40	39	46	38	53		
計		963	1,012	932	935	878	929	981	970	996	1,019	

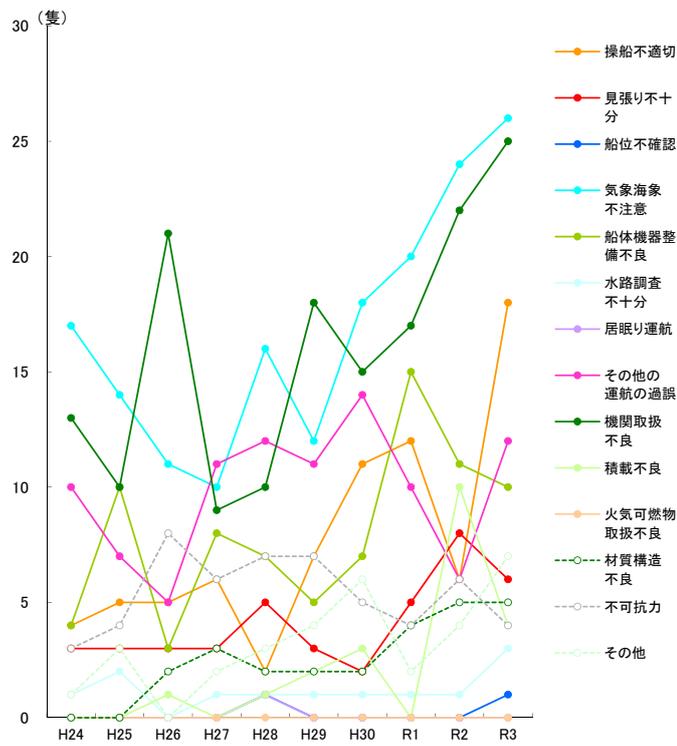
第 I - 29 図 ① 水上オートバイの原因別海難発生隻数



単位: 隻

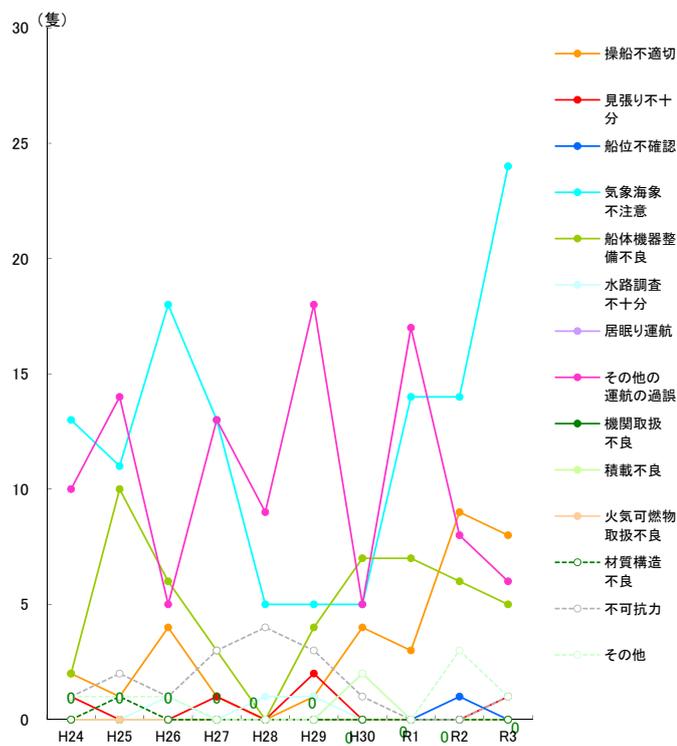
		H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	
人為的要因	運航の過誤	操船不適切	30	36	24	30	36	18	17	19	23	21
		見張り不十分	6	14	15	9	7	6	8	9	2	16
		船位不確認	1	0	0	0	0	2	1	0	1	2
		気象海象不注意	7	0	6	2	1	2	3	6	5	2
		船体機器整備不良	9	8	7	8	5	9	7	7	13	10
		水路調査不十分	1	0	5	1	3	2	2	3	2	1
		居眠り運航	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		その他の運航の過誤	7	9	10	3	9	2	3	10	4	5
		機関取扱不良	11	9	11	5	8	4	8	6	7	9
		積載不良	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1
火気可燃物取扱不良	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
材質構造不良	4	2	4	3	4	2	8	0	2	8		
不可抗力	11	9	16	7	13	7	27	6	6	14		
その他	0	3	4	2	4	5	6	4	1	4		
計		88	90	103	70	90	59	90	70	66	93	

第 I - 29 図 ② ミニボートの原因別海難発生隻数



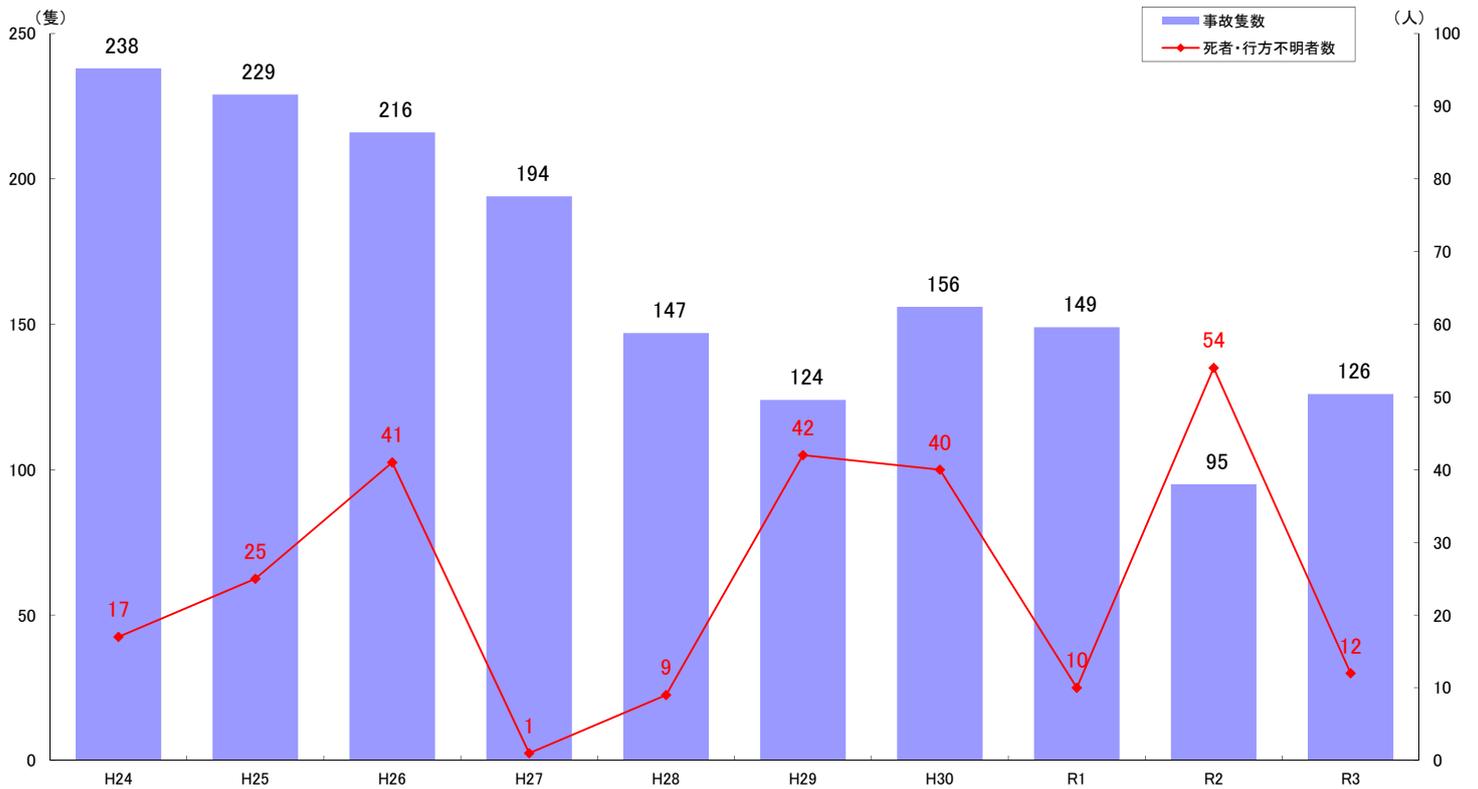
		H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	
人為的要因	運航の過誤	操船不適切	4	5	5	6	2	7	11	12	6	18
		見張り不十分	3	3	3	3	5	3	2	5	8	6
		船位不確認	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1
		気象海象不注意	17	14	11	10	16	12	18	20	24	26
		船体機器整備不良	4	10	3	8	7	5	7	15	11	10
		水路調査不十分	1	2	0	1	1	1	1	1	1	3
		居眠り運航	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0
		その他の運航の過誤	10	7	5	11	12	11	14	10	6	12
		機関取扱不良	13	10	21	9	10	18	15	17	22	25
	積載不良	0	0	1	0	1	2	3	0	10	4	
	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	2	3	2	2	2	4	5	5	
不可抗力	3	4	8	6	7	7	5	4	6	4		
その他	1	3	0	2	3	4	6	2	4	7		
計		56	58	59	59	68	72	84	90	103	121	

第 I - 29 図 ③ カヌーの原因別海難発生隻数

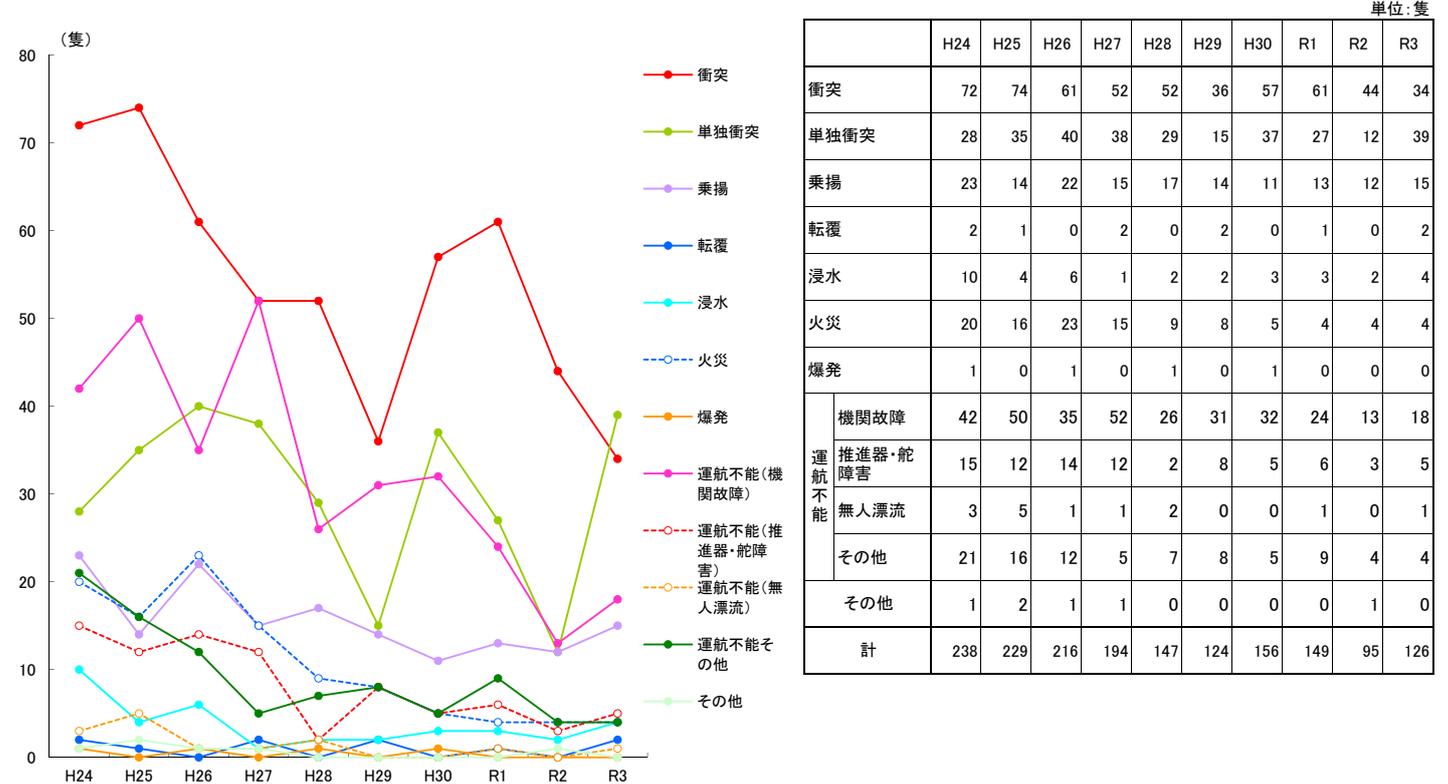


		H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	
人為的要因	運航の過誤	操船不適切	2	1	4	1	0	1	4	3	9	8
		見張り不十分	1	0	0	1	0	2	0	0	0	1
		船位不確認	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0
		気象海象不注意	13	11	18	13	5	5	5	14	14	24
		船体機器整備不良	2	10	6	3	0	4	7	7	6	5
		水路調査不十分	0	0	1	0	1	1	0	0	0	0
		居眠り運航	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		その他の運航の過誤	10	14	5	13	9	18	5	17	8	6
		機関取扱不良	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	積載不良	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	
	火気可燃物取扱不良	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	材質構造不良	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	
不可抗力	1	2	1	3	4	3	1	0	0	1		
その他	1	1	1	0	0	0	2	0	3	1		
計		30	40	36	34	19	34	26	41	41	46	

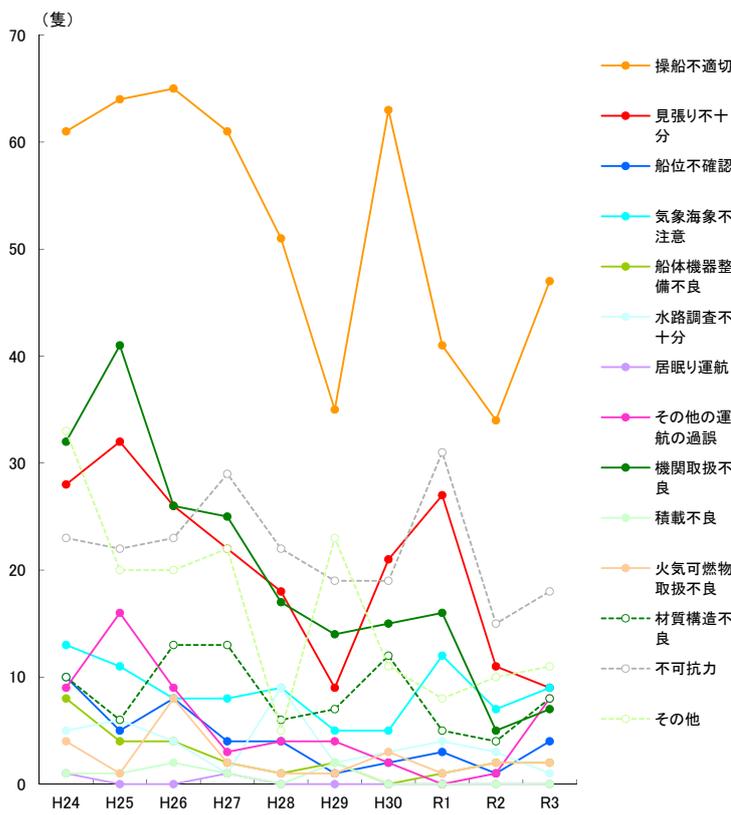
第 I - 30 図 外国船舶の海難発生隻数及び死者・行方不明者数の推移



第 I - 31 図 外国船舶の海難種類別海難発生隻数



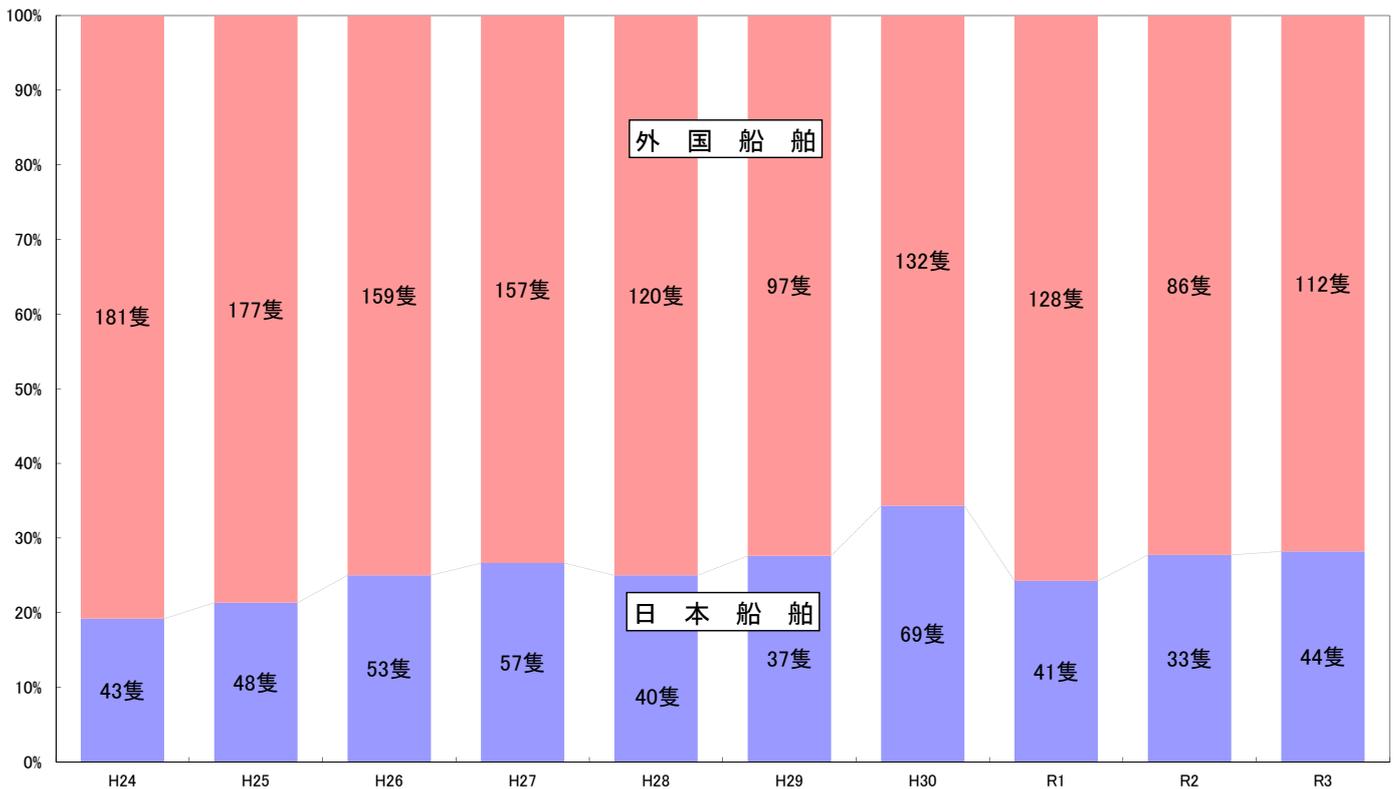
第 I - 32 図 外国船舶の原因別海難発生隻数



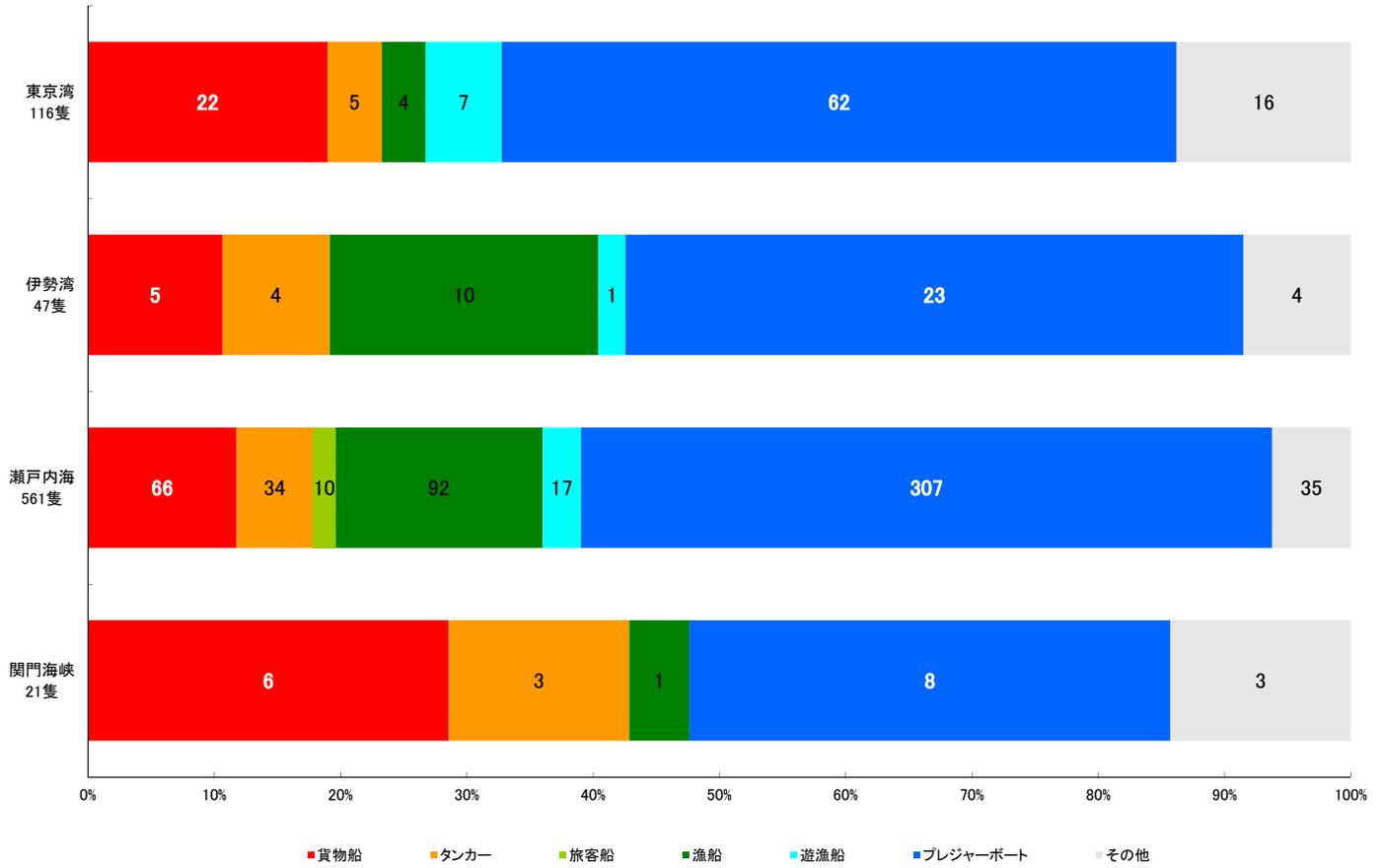
単位: 隻

		H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3
人為的要因 運航の過誤	操船不適切	61	64	65	61	51	35	63	41	34	47
	見張り不十分	28	32	26	22	18	9	21	27	11	9
	船位不確認	10	5	8	4	4	1	2	3	1	4
	気象海象不注意	13	11	8	8	9	5	5	12	7	9
	船体機器整備不良	8	4	4	2	1	2	0	1	2	2
	水路調査不十分	5	6	4	1	9	2	3	4	3	1
	居眠り運航	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0
	その他の運航の過誤	9	16	9	3	4	4	2	0	1	8
	機関取扱不良	32	41	26	25	17	14	15	16	5	7
	積載不良	1	1	2	1	0	2	0	0	0	0
火気可燃物取扱不良	4	1	8	2	1	1	3	1	2	2	
材質構造不良	10	6	13	13	6	7	12	5	4	8	
不可抗力	23	22	23	29	22	19	19	31	15	18	
その他	33	20	20	22	5	23	11	8	10	11	
計		238	229	216	194	147	124	156	149	95	126

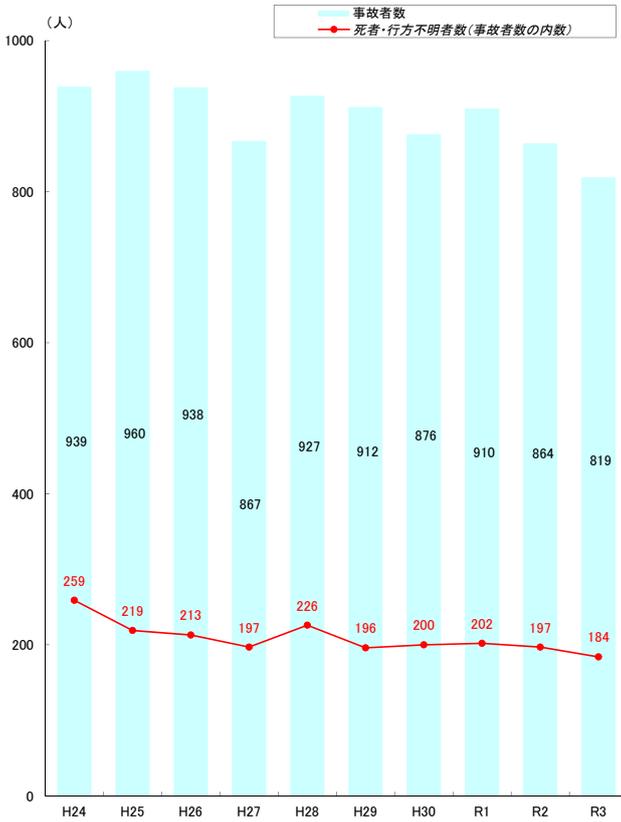
第 I - 33 図 総トン数1,000トン以上の日本船舶と外国船舶の割合



第 I - 34 図 ふくそう海域(東京湾、伊勢湾、瀬戸内海及び関門海峡)における事故発生状況(令和3年)



第Ⅱ-1図 船舶海難以外の乗船中の事故者及び死者・行方不明者発生数



単位:人

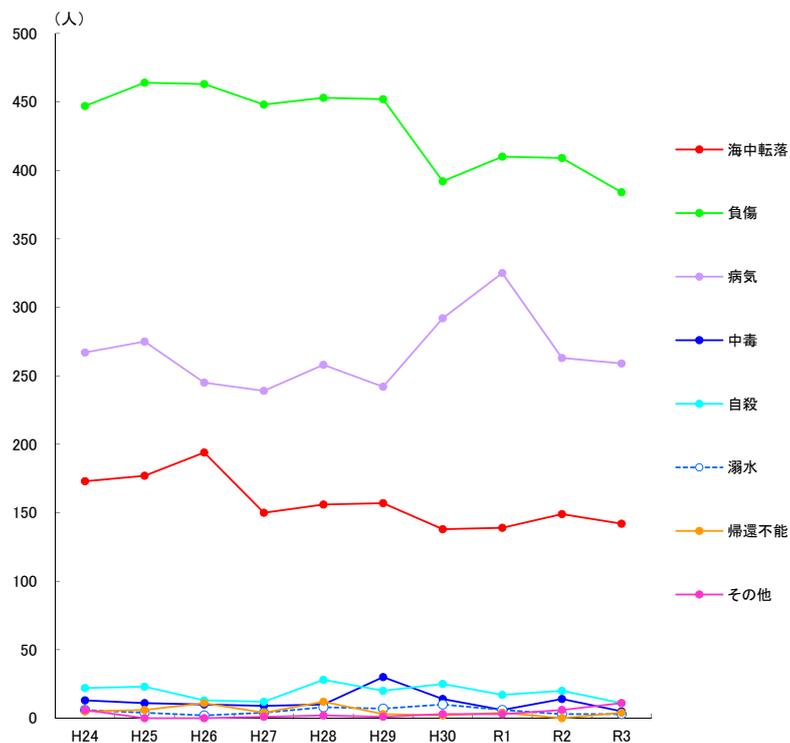
	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3
事故者数	939	960	938	867	927	912	876	910	864	819
死者・行方不明者数(事故者数の内数)	259	219	213	197	226	196	200	202	197	184

第Ⅱ-1表 船舶種類別・事故内容別乗船中の事故発生状況(令和3年)

(単位:人)

	海中転落		負傷		病気		中毒		自殺		その他		計	
	事故者	死者・行方不明者	事故者	死者・行方不明者	事故者	死者・行方不明者	事故者	死者・行方不明者	事故者	死者・行方不明者	事故者	死者・行方不明者	事故者	死者・行方不明者
貨物船	8	4	69	2	83	12	1	0	2	2	0	0	163	20
タンカー	5	4	29	2	38	11	0	0	0	0	0	0	72	17
旅客船	5	4	24	0	14	6	0	0	7	5	0	0	50	15
作業船	3	2	22	1	1	0	0	0	0	0	1	1	27	4
漁船	65	38	128	4	67	31	0	0	0	0	1	1	261	74
遊漁船	3	3	21	0	26	10	0	0	0	0	0	0	50	13
プレジャーボート	42	18	59	2	17	7	3	2	0	0	6	2	127	31
うち水上オートバイ	(0)	(0)	(18)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(5)	(1)	(23)	(1)
その他	11	7	32	1	13	0	1	0	2	2	10	0	69	10
計	142	80	384	12	259	77	5	2	11	9	18	4	819	184

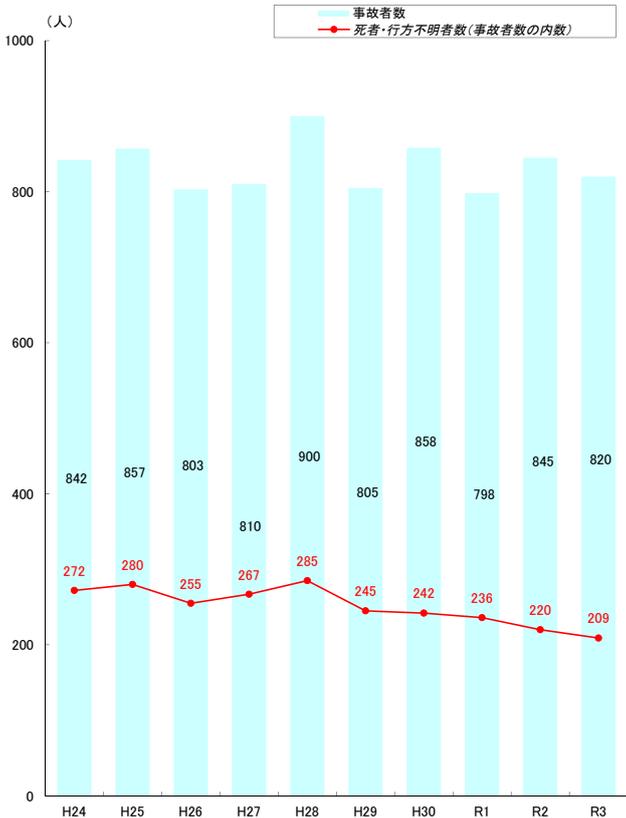
第Ⅱ-2図 船舶海難以外の乗船中の事故内容別発生数



単位:人

	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3
海中転落	173	177	194	150	156	157	138	139	149	142
負傷	447	464	463	448	453	452	392	410	409	384
病気	267	275	245	239	258	242	292	325	263	259
中毒	13	11	10	9	10	30	14	6	14	5
自殺	22	23	13	12	28	20	25	17	20	11
溺水	6	4	2	4	8	7	10	6	3	3
帰還不能	5	6	11	4	12	3	2	4	0	4
その他	6	0	0	1	2	1	3	3	6	11
計	939	960	938	867	927	912	876	910	864	819

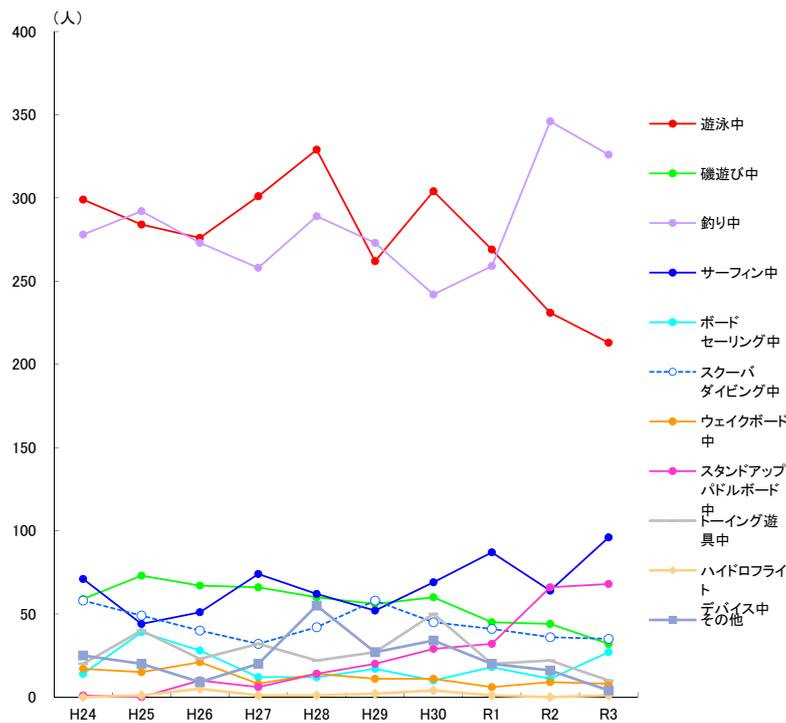
第Ⅱ-3図 マリンレジャーに伴う海浜事故の事故者及び死者・行方不明者発生数



単位:人

	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3
事故者数	842	857	803	810	900	805	858	798	845	820
死者・行方不明者数(事故者数の内数)	272	280	255	267	285	245	242	236	220	209

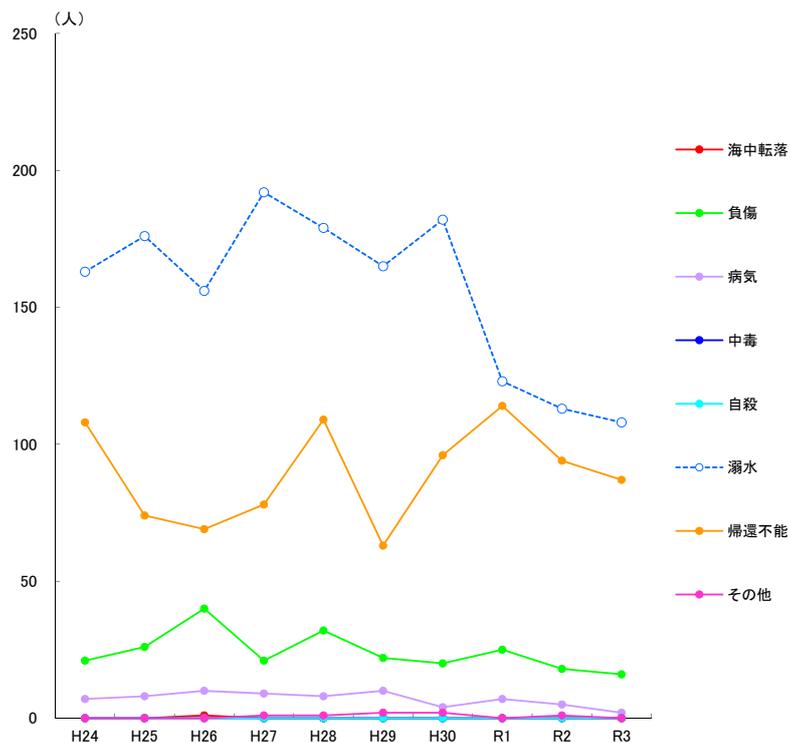
第Ⅱ-4図 マリンレジャーに伴う海浜事故の活動別発生数



単位:人

	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3
遊泳中	299	284	276	301	329	262	304	269	231	213
磯遊び中	59	73	67	66	60	56	60	45	44	32
釣り中	278	292	273	258	289	273	242	259	346	326
サーフィン中	71	44	51	74	62	52	69	87	64	96
ボードセーリング中	14	39	28	12	12	17	10	18	11	27
スクーバダイビング中	58	49	40	32	42	58	45	41	36	35
ウェイクボード中	17	15	21	8	14	11	11	6	9	8
スタンドアップパドルボード中	1	0	10	6	14	20	29	32	66	68
トーイング遊具中	20	40	23	32	22	27	50	20	22	10
ハイドロフライト	0	1	5	1	1	2	4	1	0	1
デバイス中	25	20	9	20	55	27	34	20	16	4
その他	25	20	9	20	55	27	34	20	16	4
計	842	857	803	810	900	805	858	798	845	820

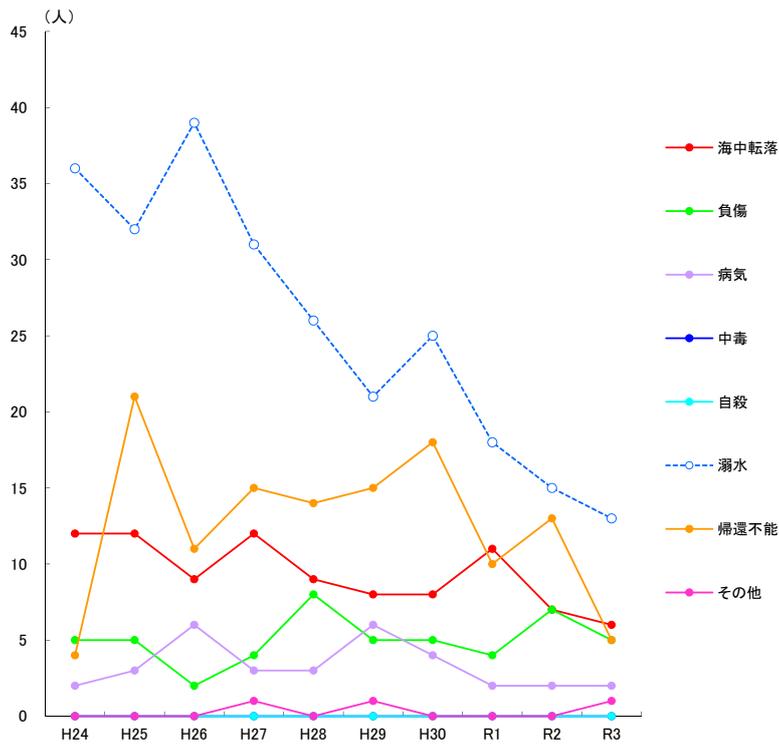
第Ⅱ-4図 ① 遊泳中の事故内容別発生数



単位:人

	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3
海中転落	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0
負傷	21	26	40	21	32	22	20	25	18	16
病気	7	8	10	9	8	10	4	7	5	2
中毒	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
自殺	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
溺水	163	176	156	192	179	165	182	123	113	108
帰還不能	108	74	69	78	109	63	96	114	94	87
その他	0	0	0	1	1	2	2	0	1	0
計	299	284	276	301	329	262	304	269	231	213

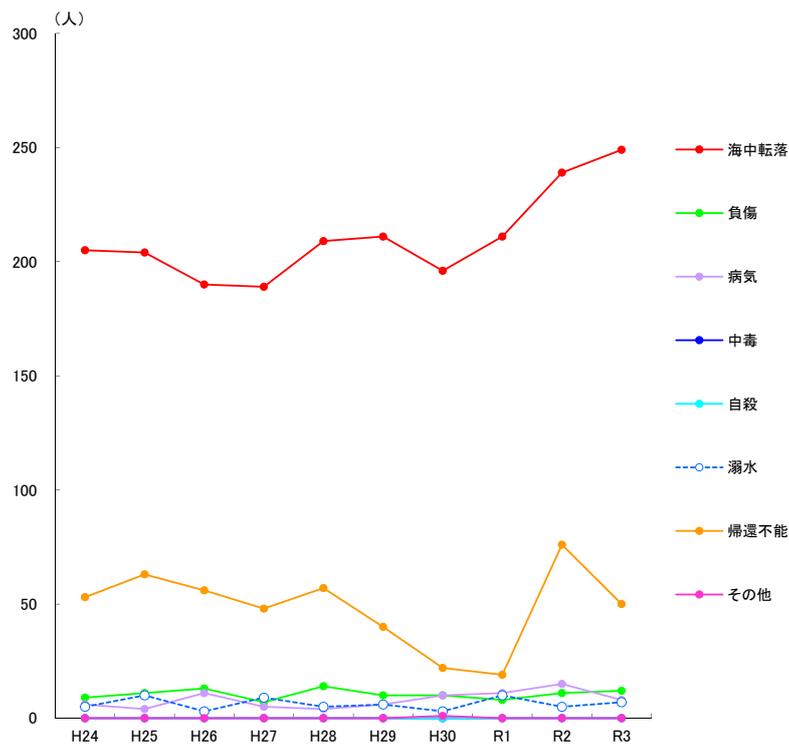
第Ⅱ-4図 ② 磯遊び中の事故内容別発生数



単位:人

	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3
海中転落	12	12	9	12	9	8	8	11	7	6
負傷	5	5	2	4	8	5	5	4	7	5
病気	2	3	6	3	3	6	4	2	2	2
中毒	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
自殺	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
溺水	36	32	39	31	26	21	25	18	15	13
帰還不能	4	21	11	15	14	15	18	10	13	5
その他	0	0	0	1	0	1	0	0	0	1
計	59	73	67	66	60	56	60	45	44	32

第Ⅱ-4図 ③-1 釣り中の事故内容別発生数(乗船中の釣りを除く)

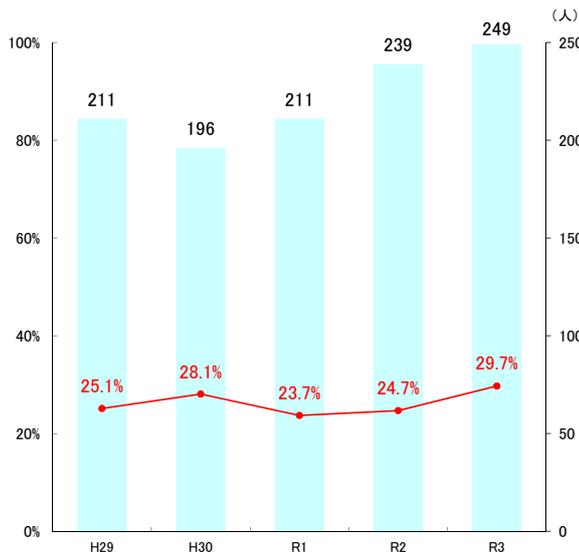


単位:人

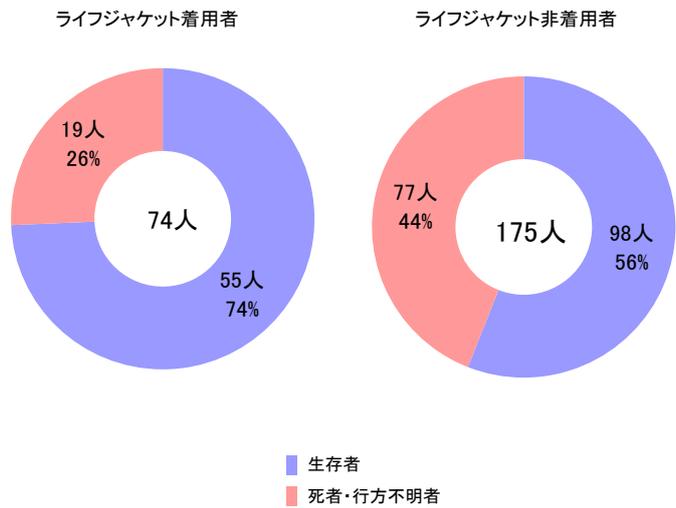
	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3
海中転落	205	204	190	189	209	211	196	211	239	249
負傷	9	11	13	7	14	10	10	8	11	12
病気	6	4	11	5	4	6	10	11	15	8
中毒	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
自殺	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
溺水	5	10	3	9	5	6	3	10	5	7
帰還不能	53	63	56	48	57	40	22	19	76	50
その他	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0
計	278	292	273	258	289	273	242	259	346	326

第Ⅱ-4図 ③-2 釣り中の海中転落者のライフジャケット着用率及び死亡率(乗船中の釣りを除く)

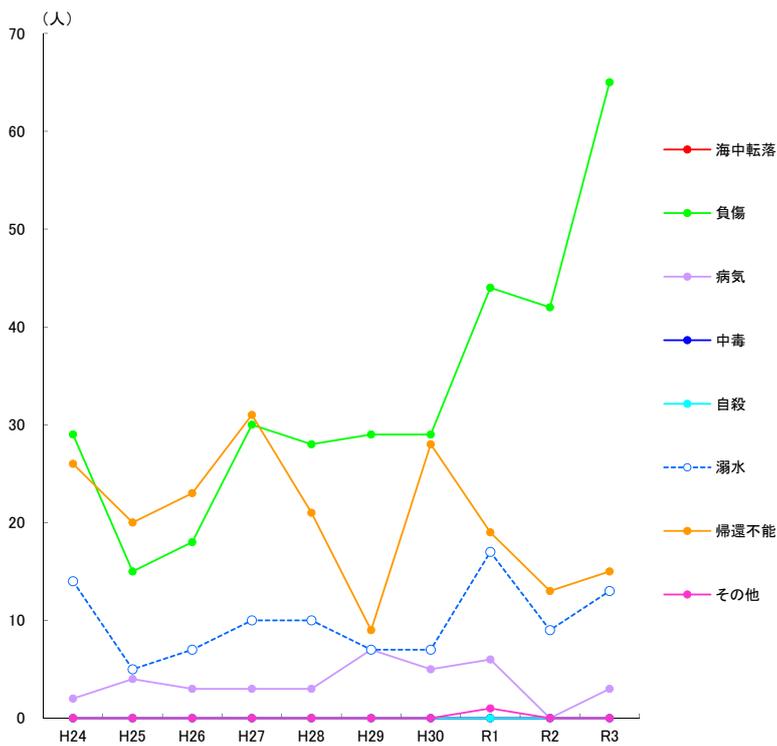
海中転落者数とライフジャケット着用率



死亡率(令和3年)



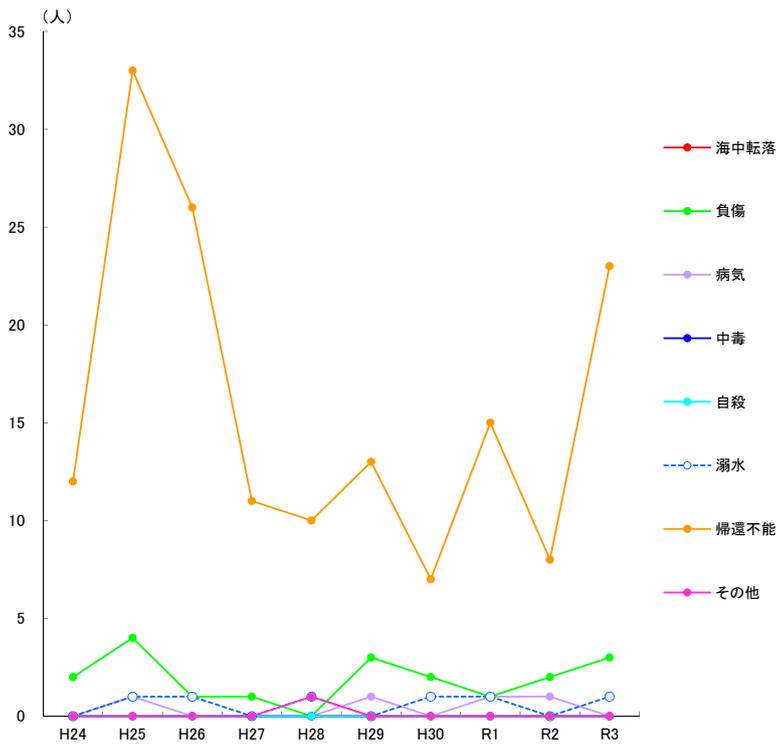
第Ⅱ-4図 ④ サーフィン中の事故内容別発生数



単位:人

	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3
海中転落	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
負傷	29	15	18	30	28	29	29	44	42	65
病気	2	4	3	3	3	7	5	6	0	3
中毒	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
自殺	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
溺水	14	5	7	10	10	7	7	17	9	13
帰還不能	26	20	23	31	21	9	28	19	13	15
その他	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0
計	71	44	51	74	62	52	69	87	64	96

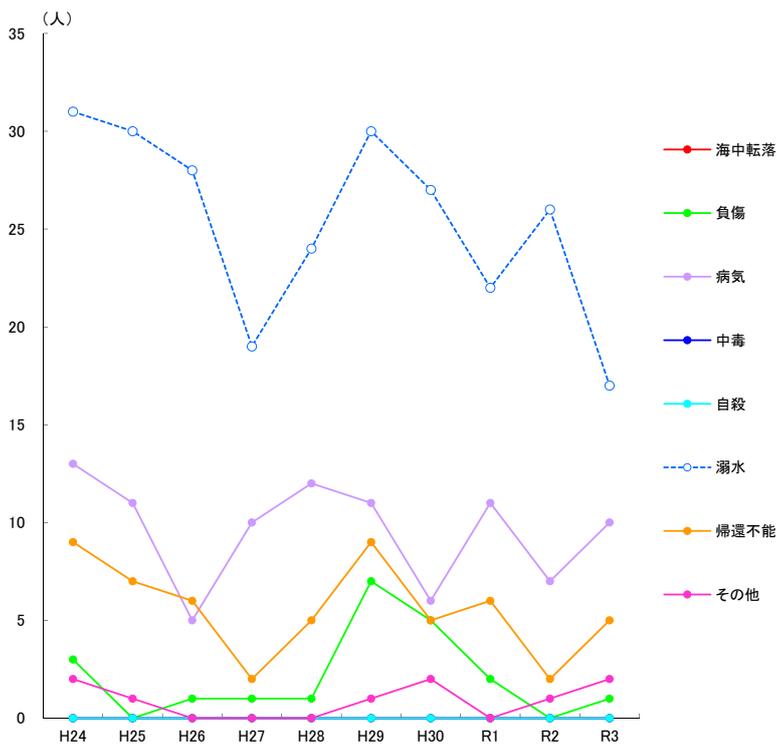
第Ⅱ-4図 ⑤ ボードセーリング中の事故内容別発生数



単位:人

	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3
海中転落	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
負傷	2	4	1	1	0	3	2	1	2	3
病気	0	1	0	0	0	1	0	1	1	0
中毒	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
自殺	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
溺水	0	1	1	0	1	0	1	1	0	1
帰還不能	12	33	26	11	10	13	7	15	8	23
その他	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0
計	14	39	28	12	12	17	10	18	11	27

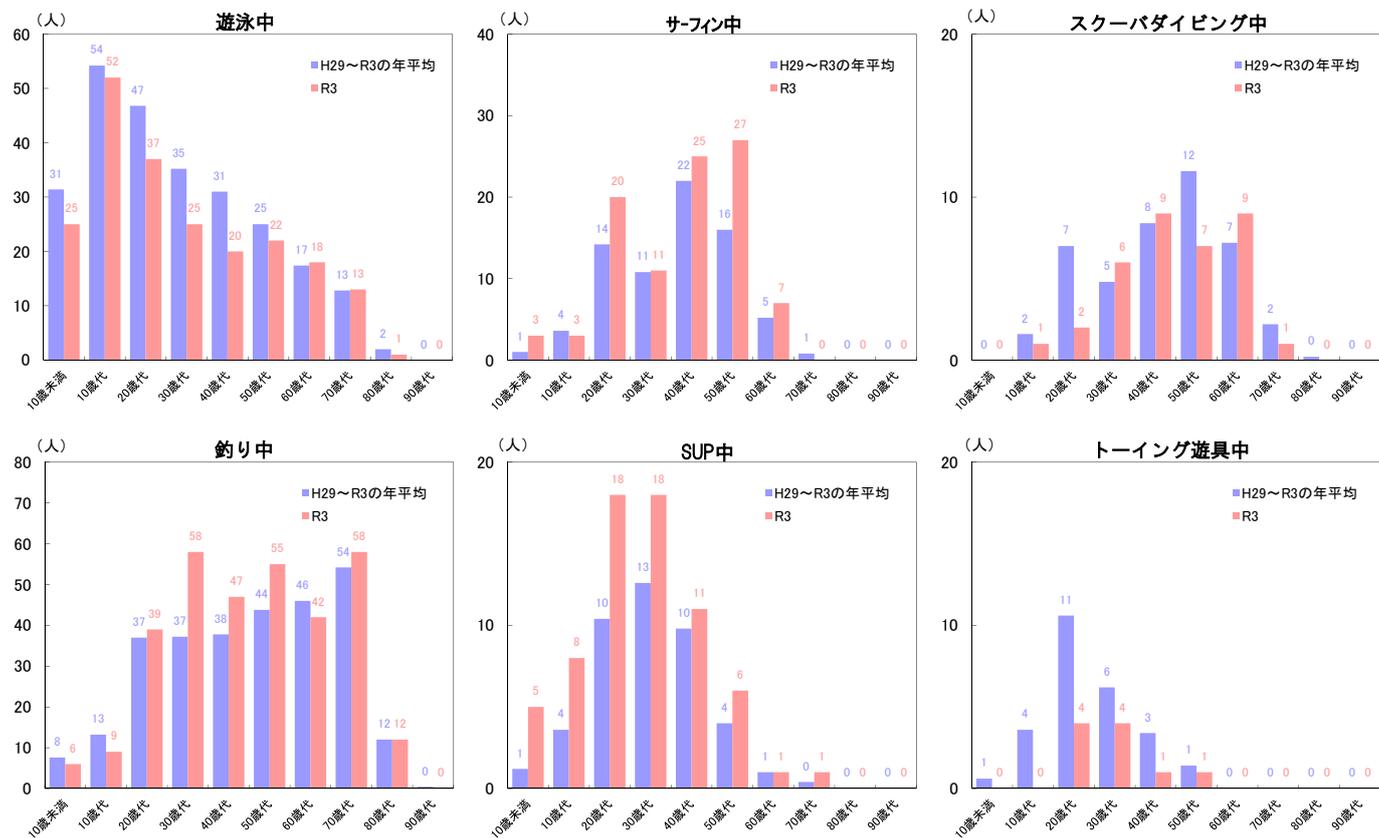
第Ⅱ-4図 ⑥ スノーバダイビング中の事故内容別発生数



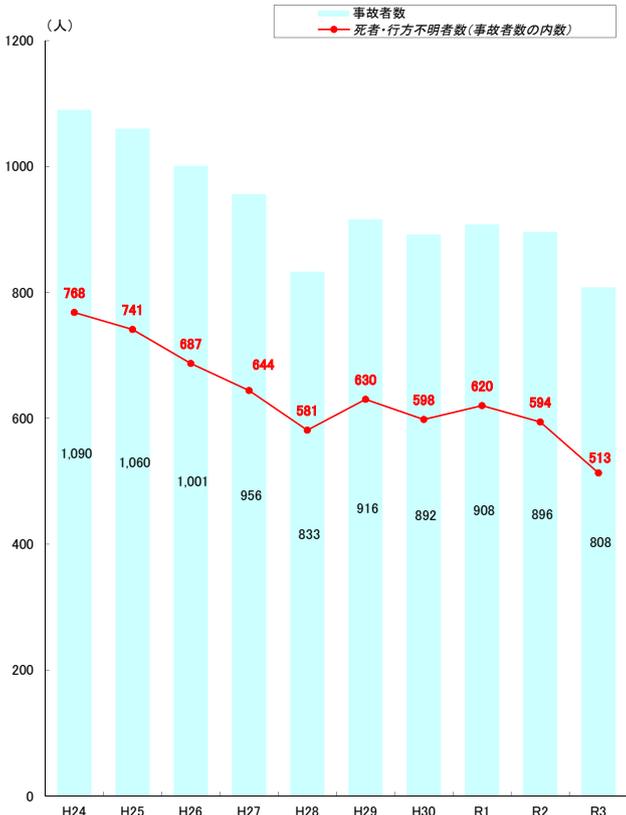
単位:人

	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3
海中転落	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
負傷	3	0	1	1	1	7	5	2	0	1
病気	13	11	5	10	12	11	6	11	7	10
中毒	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
自殺	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
溺水	31	30	28	19	24	30	27	22	26	17
帰還不能	9	7	6	2	5	9	5	6	2	5
その他	2	1	0	0	0	1	2	0	1	2
計	58	49	40	32	42	58	45	41	36	35

第Ⅱ-5図 マリンレジャーに伴う海浜事故の年齢層別構成



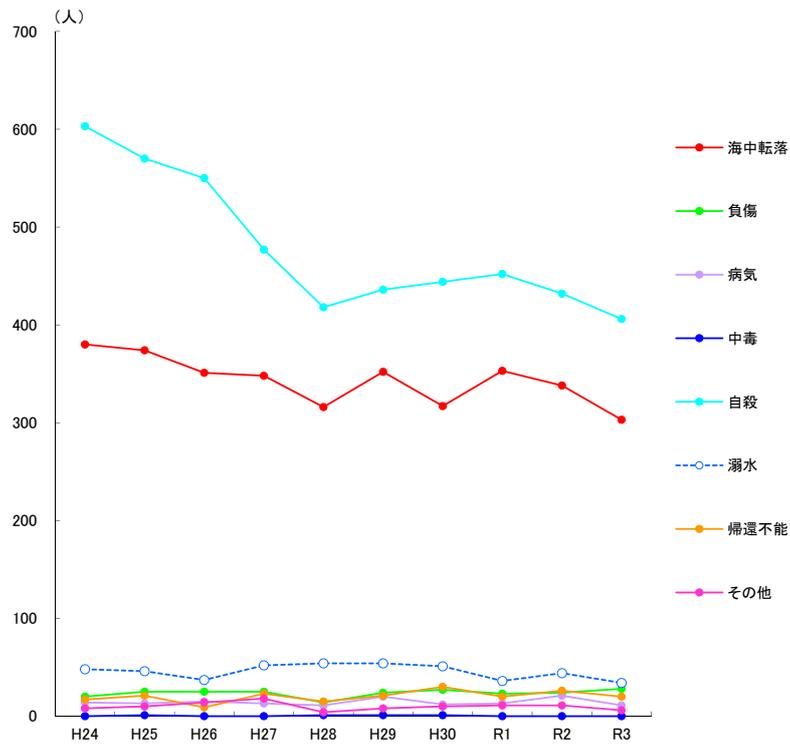
第Ⅱ-6図 マリンレジャー以外の海浜事故の事故者及び死者・行方不明者発生数



	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3
事故者数	1,090	1,060	1,001	956	833	916	892	908	896	808
死者・行方不明者数(事故者数の内数)	768	741	687	644	581	630	598	620	594	513

単位:人

第Ⅱ-7図 マリンレジャー以外の海浜事故の事故内容別発生数



単位:人

	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3
海中転落	380	374	351	348	316	352	317	353	338	303
負傷	20	25	25	25	14	24	27	23	24	28
病気	14	13	15	13	11	20	12	13	21	11
中毒	0	1	0	0	1	1	1	0	0	0
自殺	603	570	550	477	418	436	444	452	432	406
溺水	48	46	37	52	54	54	51	36	44	34
帰還不能	17	21	9	23	15	21	30	20	26	20
その他	8	10	14	18	4	8	10	11	11	6
計	1,090	1,060	1,001	956	833	916	892	908	896	808

第三-1表 船舶海難救助状況の前年との比較

1. 船舶 単位:隻

		令和2年	令和3年	増減
事故隻数		1,961	1,942	△ 19
救助	当庁救助	505	485	△ 20
	当庁以外救助	685	622	△ 63
	計	1,190	1,107	△ 83
自力入港		595	602	7
全損		176	233	57
当庁関与		1,209	1,158	△ 51

2. 乗船者 単位:人

		令和2年	令和3年	増減
乗船者数		7,367	7,834	467
救助	当庁救助	1,240	1,173	△ 67
	当庁以外救助	1,761	1,758	△ 3
	計	3,001	2,931	△ 70
自力救助		4,269	4,841	572
死亡・行方不明		97	97	0
当庁関与		4,088	3,746	△ 342

第三-2表 船舶海難以外の乗船中の事故及び海浜事故救助状況の前年との比較

1. 船舶海難以外の乗船中の事故 (単位:人)

		令和2年	令和3年	増減
事故者計		864	819	△ 45
救助	当庁救助	137	142	5
	当庁以外救助	141	123	△ 18
	計	278	265	△ 13
自力救助		389	370	△ 19
死者・行方不明者		197	184	△ 13
当庁関与		328	310	△ 18

3. マリンレジャー以外の海浜事故 (単位:人)

		令和2年	令和3年	増減
事故者計		896	808	△ 88
救助	当庁救助	10	14	4
	当庁以外救助	240	213	△ 27
	計	250	227	△ 23
自力救助		52	68	16
死者・行方不明者		594	513	△ 81
当庁関与		328	330	2

2. マリンレジャーに伴う海浜事故 (単位:人)

		令和2年	令和3年	増減
事故者計		845	820	△ 25
救助	当庁救助	122	85	△ 37
	当庁以外救助	396	384	△ 12
	計	518	469	△ 49
自力救助		107	142	35
死者・行方不明者		220	209	△ 11
当庁関与		426	390	△ 36

4. 洋上救急実績

	令和元年	令和2年	令和3年
出動件数(件)	21	7	10
傷病者(人)	21	7	10
医師・看護師等(人)	41	14	16

※(公社)日本水難救済会調べ

令和3年度
通航船舶実態調査結果

通航船舶実態調査について

1 目的

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

2 調査海域

下記の主要水道については、毎年度調査を実施しています。

※主要水道：浦賀水道、伊良湖水道、明石海峡、

備讃瀬戸東部（備讃瀬戸東航路、宇高東航路及び宇高西航路の交差点付近）、

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点付近）、

関門海峡（早瀬瀬戸）

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3年度は博多港荒津沖で調査を実施

3 調査方法

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

4 調査日時

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

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

5 その他

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

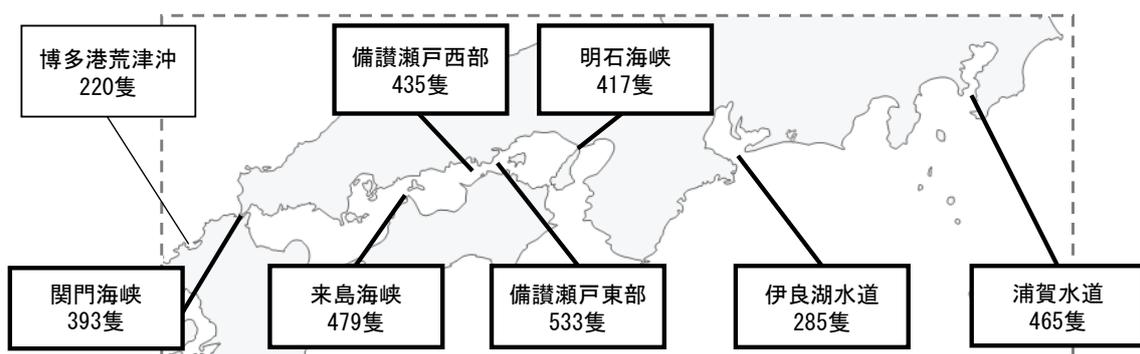
1 令和3年度観測地別の通航船舶隻数

調査日程・気象条件

調査海域	調査日程	1日目		2日目午前		2日目午後		3日目		
		※博多港荒津沖は前半12時間		※博多港荒津沖は後半12時間						
浦賀水道	令和3年10月6日12:00 ～10月8日12:00	時刻	12:00～17:00	18:00～23:00	00:00～05:00	06:00～11:00	12:00～17:00	18:00～23:00	00:00～05:00	06:00～11:00
		風速	10	9	7	6	5	4	3	5
伊良湖水道	令和3年12月7日12:00 ～12月9日12:00	時刻	12:00～17:00	18:00～23:00	00:00～05:00	06:00～11:00	12:00～17:00	18:00～23:00	00:00～05:00	06:00～11:00
		風速	6	7	7	6	8	11	10	11
明石海峡	令和3年11月10日12:00 ～11月12日12:00	時刻	12:00～17:00	18:00～23:00	00:00～05:00	06:00～11:00	12:00～17:00	18:00～23:00	00:00～05:00	06:00～11:00
		風速	13	12	11	7	12	5	10	10
備讃瀬戸東部	令和3年10月26日12:00 ～10月28日12:00	時刻	12:00～17:00	18:00～23:00	00:00～05:00	06:00～11:00	12:00～17:00	18:00～23:00	00:00～05:00	06:00～11:00
		風速	4	2	2	2	3	2	3	3
備讃瀬戸西部	令和3年10月6日12:00 ～10月8日12:00	時刻	12:00～17:00	18:00～23:00	00:00～05:00	06:00～11:00	12:00～17:00	18:00～23:00	00:00～05:00	06:00～11:00
		風速	3	4	4	3	3	2	2	3
来島海峡	令和3年11月16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	12:00～17:00	18:00～23:00	00:00～05:00	06:00～11:00
		風速	5	1	2	1	2	1	1	1
関門海峡	令和3年11月15日12:00 ～11月17日12:00	時刻	12:00～17:00	18:00～23:00	00:00～05:00	06:00～11:00	12:00～17:00	18:00～23:00	00:00～05:00	06:00～11:00
		風速	5	2	2	2	3	2	2	3
博多港荒津沖 (1回目)	令和3年10月18日10:00 ～11月19日10:00	時刻	10:00～15:00	16:00～21:00	22:00～03:00	04:00～09:00				
		風速	4	5	2	3				
博多港荒津沖 (2回目)	令和4年1月18日18:00 ～1月19日18:00	時刻	18:00～23:00	00:00～05:00	06:00～11:00	12:00～17:00				
		風速	4	2	2	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。

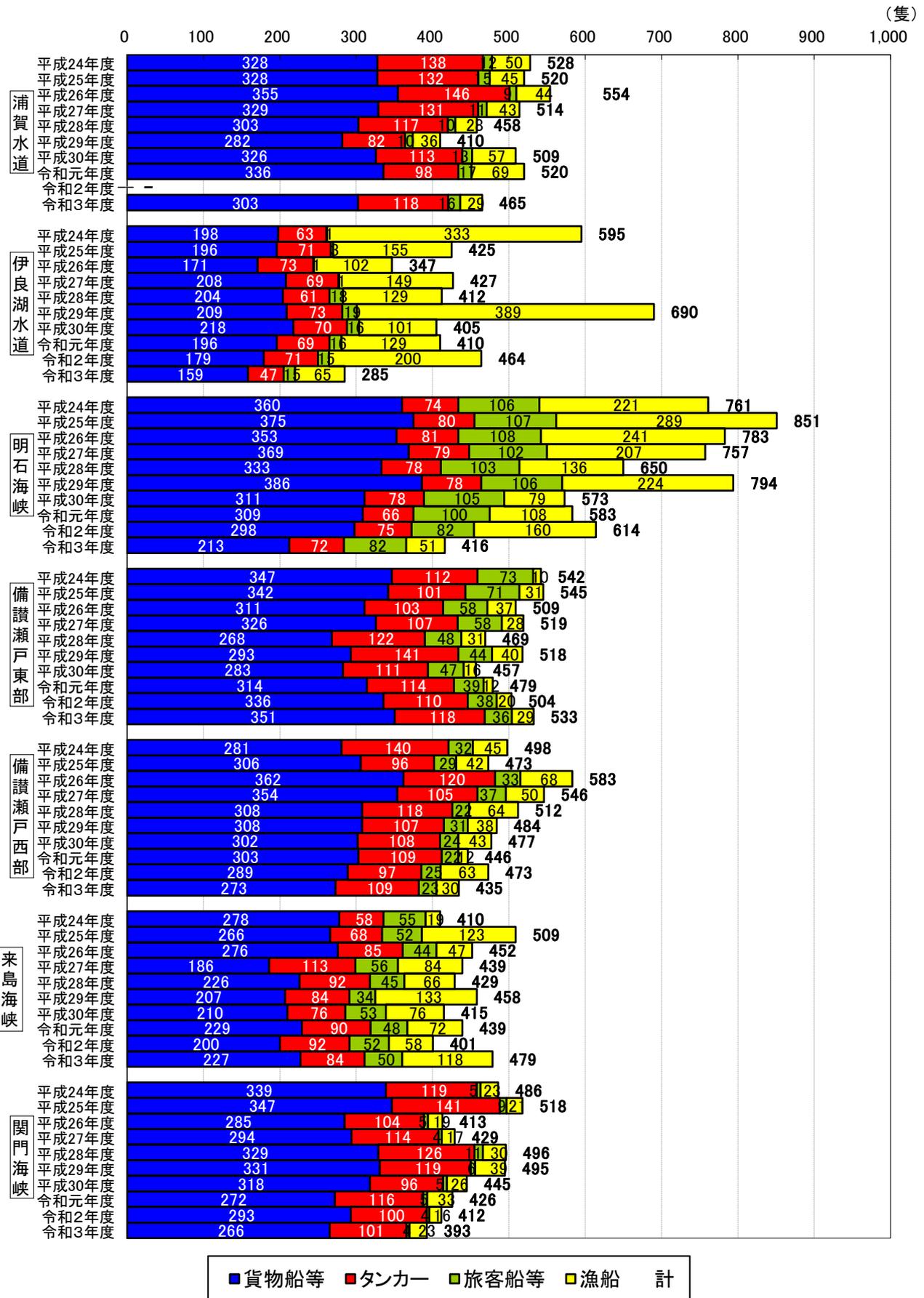
調査結果 (1日平均)



※1、太枠実線は主要水道です。

※2、博多港荒津沖は24時間の調査を2回実施しています。

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）



※令和2年度「浦賀水道」未実施

【お問い合わせ】

(代表) 海上保安庁交通部安全対策課

電話 03-3591-6361

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

 **JAPAN COAST GUARD**

