

令和4年
海難の現況と対策
～大切な命を守るために～



船舶事故及び人身事故の現況と防止対策
救助状況及び救助・救急への取組



令和4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

令和4年のトピック

- 1 令和4年の主な海難・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 5
- 2 令和4年の主な天候の特徴・・・・・・・・・・・・・・・・ 5

第1章 船舶事故及び人身事故の現況と事故防止対策

- 第1節 船舶事故・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 8
 - 1 現況・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 8
 - (1) 概観・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 8
 - (2) 船舶種類別・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 8
 - (3) 船舶事故種類別・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 9
 - (4) トン数別・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 9
 - (5) 死者・行方不明者を伴う船舶事故・・・・・・・・ 10
 - 2 船舶種類毎の事故防止対策・・・・・・・・・・・・・・・・ 10
 - (1) プレジャーボートの事故防止対策・・・・・・・・ 10
 - 全体の傾向・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 10
 - ① モーターボート及びクルーザーボートの事故防止対策・・・・・・・・ 11
 - ア 傾向・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 11
 - イ 事故事例・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 15
 - ウ 対策・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 15
 - ② 水上オートバイの事故防止対策・・・・・・・・ 16
 - ア 傾向・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 16
 - イ 事故事例・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 17

目次

| | |
|----------------------------------|----|
| ウ 対策 | 17 |
| ③ ミニボートの事故防止対策 | 18 |
| ア 傾向 | 18 |
| イ 事故事例 | 19 |
| ウ 対策 | 19 |
| ④ カヌーの事故防止対策 | 20 |
| ア 傾向 | 20 |
| イ 事故事例 | 21 |
| ウ 対策 | 21 |
| (2) 漁船の事故防止対策 | 22 |
| ア 傾向 | 22 |
| イ 事故事例 | 23 |
| ウ 対策 | 24 |
| (3) 遊漁船の事故防止対策 | 25 |
| ア 傾向 | 25 |
| イ 事故事例 | 26 |
| ウ 対策 | 27 |
| (4) 貨物船等の事故防止対策 | 28 |
| ア 貨物船の傾向 | 28 |
| イ タンカーの傾向 | 29 |
| ウ 旅客船の傾向 | 30 |
| エ 事故事例 | 31 |
| オ 対策 | 32 |
| 3 海域毎の事故防止対策 | 33 |
| (1) ふくそう海域の事故防止対策 | 33 |
| ア 傾向 | 33 |
| イ 対策 | 34 |
| (2) 東京湾から四国沖に至る船舶交通量が多い海域の事故防止対策 | 36 |
| ア 傾向 | 36 |
| イ 対策 | 37 |
| 第2節 人身事故 | 38 |
| 1 現況 | 38 |
| (1) 概観 | 38 |

| | |
|-------------------------------------|----|
| (2) 事故区分別 | 38 |
| (3) 事故内容別 | 39 |
| (4) 年齢層別 | 39 |
| (5) 死者・行方不明者を伴う人身事故 | 40 |
| 2 事故区分別の事故防止対策 | 41 |
| (1) マリンレジャーに伴う海浜事故防止対策 | 41 |
| 全体の傾向 | 41 |
| ① 釣り中の事故防止対策 | 43 |
| ア 傾向 | 43 |
| イ 事故事例 | 46 |
| ウ 対策 | 47 |
| ② SUP（スタンドアップパドルボード）中の事故防止対策 | 48 |
| ア 傾向 | 48 |
| イ 事故事例 | 50 |
| ウ 対策 | 51 |
| ③ 遊泳中の事故防止対策 | 52 |
| ア 傾向 | 52 |
| イ 事故事例 | 54 |
| ウ 対策 | 55 |
| ④ スノーケリング中の事故防止対策 | 56 |
| ア 傾向 | 56 |
| イ 事故事例 | 57 |
| ウ 対策 | 58 |
| ⑤ スクーバダイビング中の事故防止対策 | 59 |
| ア 傾向 | 59 |
| イ 事故事例 | 61 |
| ウ 対策 | 61 |
| (2) 船舶事故以外の乗船中の事故（船舶からの海中転落）の事故防止対策 | 62 |
| ア 傾向 | 62 |
| イ 事故事例 | 64 |
| ウ 対策 | 65 |

目次

| | | |
|-----|-----------------------|----|
| 第3節 | その他の事故防止対策 | 66 |
| 1 | 海の安全情報（沿岸域情報提供システム） | 66 |
| 2 | SNS等を活用した情報発信 | 68 |
| （1） | Twitterを活用した情報発信 | 68 |
| （2） | YouTubeを活用した安全啓発動画の発信 | 68 |
| 3 | ウォーターセーフティガイドの充実強化 | 69 |
| （1） | モーターボート編の新設 | 69 |
| （2） | スノーケリング編の新設 | 69 |
| （3） | コラム編の新設 | 70 |
| 4 | 海上保安官の現場対応能力の向上 | 71 |
| （1） | マリンレジャー海難防止指導官養成研修 | 71 |
| （2） | 民間有識者による講演の実施 | 71 |
| 5 | 官民が連携した海難防止への取り組み | 72 |
| （1） | 民間団体との連携 | 72 |
| （2） | 大手デジタルプラットフォーム提供者との連携 | 72 |
| 6 | 海難防止に係る管区独自の取り組み | 73 |
| （1） | 地域と連携した海難防止啓発活動 | 73 |
| （2） | 地域特性に応じた海難防止活動 | 74 |
| 7 | AISを活用した航行支援システム | 75 |
| 8 | 台風、異常気象時における港内の海難防止対策 | 76 |

第2章 救助状況及び救助・救急への取組

| | | |
|-----|-------------|----|
| 第1節 | 救助状況 | 77 |
| 1 | 人の救助 | 77 |
| （1） | 海浜事故 | 77 |
| （2） | 船舶乗船中の事故 | 78 |
| 2 | 船体の救助 | 78 |
| 第2節 | 海難救助体制 | 79 |
| 1 | 海難救助の特殊性と取組 | 79 |
| （1） | 海難救助の特殊性 | 79 |
| （2） | 救助・救急体制 | 80 |
| （3） | 捜索能力の向上 | 80 |
| （4） | 救急能力の向上 | 81 |

| | | |
|-----|---------------------------------|-----|
| 2 | 関係機関との協力体制 | 83 |
| (1) | 他機関及び民間救助組織との連携 | 83 |
| (2) | 国際的な救助協力体制 | 86 |
| 第3節 | 自己救命策の確保の推進 | 86 |
| 1 | ライフジャケットの常時着用 | 87 |
| (1) | 令和4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 | 87 |
| (2) | ライフジャケットの適切な着用について | 90 |
| ア | 膨張式のライフジャケットの保守・点検 | 91 |
| イ | ライフジャケットの正しい装着等について | 91 |
| 2 | 防水パック入り携帯電話等連絡手段の確保 | 94 |
| 3 | 118番・NET118の活用 | 95 |
| (1) | 携帯電話のGPS機能「ON」 | 95 |
| (2) | NET118の利用促進 | 96 |
| 4 | その他の有効な自己救命策 | 97 |
| (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 | 97 |
| (2) | 縄梯子の設置について | 99 |
| (3) | 救助援助者の確保について | 100 |
| (4) | 捜索・救助におけるAISの有効活用 | 100 |
| 第4節 | 自己救助・救急処置の推進 | 102 |
| (1) | 適切な一次救命処置 | 102 |
| (2) | 体温の保持 | 103 |
| ア | 水温と生存率について | 103 |
| イ | イマーシヨンスーツの活用について | 104 |

資料編

海難の発生と救助の状況

令和4年度通航船舶実態調査結果

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

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

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

また、不幸にも海難が発生した場合に備え、救助体制の充実強化、民間救助組織等との連携・協力を努め、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

| | |
|------|--|
| 船舶事故 | 海上において船舶に次のいずれかに該当する事態が生じた場合をいう。 <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 |
| 人身事故 | 海上又は海中において次のいずれかに該当する事態が生じた場合をいう。 <ul style="list-style-type: none"> ● 船舶事故によらない乗船者の海中転落、負傷、病気、中毒等 ● 海浜等において発生した乗船者以外の者の負傷、溺水、帰還不能等 (マリ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) |

※今回から、次の区分に関する掲載を行っておりません。

- ・船舶事故：船舶事故（アクシデント）、インシデント
- ・人身事故：人身事故、その他トラブル

2 海難種類

(1) 船舶事故

ア 船舶事故種類

| 船舶事故種類 | 細分類 | 内 容 |
|--------|-----------------------------|--|
| 衝突 | － | 船舶が、他の船舶に接触し、いずれかの船舶に損傷が生じたことをいう。 |
| 単独衝突 | － | 船舶が、物件に接触し、船舶又は物件に損傷が生じたことをいう。 |
| 乗揚 | － | 船舶が、陸岸、岩礁、浅瀬、捨石、沈船等水面下にあ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事故によらない死亡又は傷病のため、漂流したことをいう。 |
| | 船体傾斜 | 船体が傾斜したため、船舶の航行に支障が生じたことをいう。 |
| 走錨 | 走錨により、船舶の航行に支障が生じたことをいう。 | |
| 荒天難航 | 荒天の影響のため、船舶の航行に支障が生じたことをいう。 | |
| その他 | 運航不能のいずれにも属さないものをいう。 | |
| その他 | 船体行方不明 | 船舶が行方不明となったことをいう。 |
| | 船位喪失 | 自船の船位が不明のため、救助を求めた場合をいう。 |
| | その他 | その他のいずれにも属さないものをいう。 |

イ 船舶の用途

| 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。 |

(2) 人身事故

ア 事故区分

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

イ 事故内容

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

令和4年のトピック

1 令和4年の主な海難

令和4年に海上保安庁が取り扱った船舶事故は、1,882隻でした。

人身事故は2,486人で、このうちマリンレジャーに伴う海浜事故は837人でした。

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

(1) 船舶事故（令和4年4月23日 北海道斜里町沖）

旅客船の浸水事故が発生し、死者・行方不明者
26名発生しました。

(P31 事例参照)



(事業者ウェブサイトより)

(2) 人身事故（令和4年7月29日 熊本県天草市沖）

13名が貝採り中、潮が満ち2名は無事に帰還したものの残る11名中、8名が中州に取り残され帰還不能となり、残り3名が帰還途中に波に攫われ2名が死亡しました。



2 令和4年の主な天候の特徴

(1) 令和4年の平均気温、降水量、日照時間は以下のとおりです。

①平均気温

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

②年間水量

沖縄・奄美でかなり多く、北日本日本海側と北日本太平洋側で多かった。一方、西日本日本海側でかなり少なく、西日本太平洋側で少なかった。東日本日本海側と東日本太平洋側では平年並みだった。(※表2)

③年間日照時間

北・西日本日本海側でかなり多く、北・東・西日本太平洋側と東日本日本海側で多かった。一方、沖縄・奄美でかなり少なかった。(※表3)

令和4年のトピック

(2) 台風

日本への接近数は11個で9月に6個の台風が接近した。なお、日本への上陸数は3個だった。(※表4)

月ごとの平均気温（平年比）表1

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

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

月ごとの降水量（平年比）表2

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

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

月ごとの日照時間（平年比）表3

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

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

台風 表4

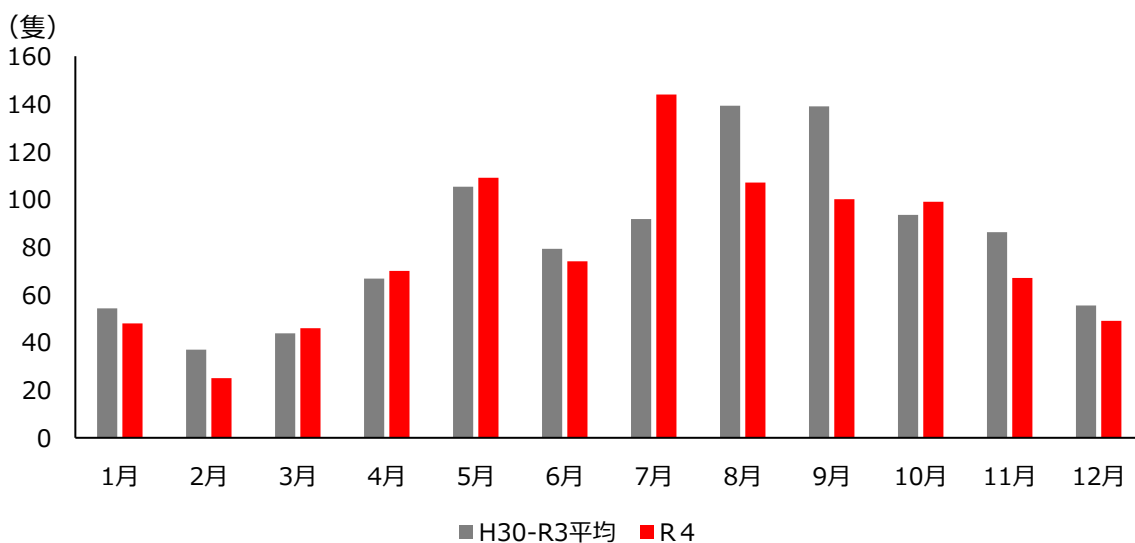
| 月 | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 年間 |
|-------------|---|---|---|---|---|---|---|---|---|----|----|----|----|
| 接近数 | | | | 1 | | | 3 | 3 | 6 | | | | 11 |
| 上陸数（接近数の内数） | | | | | | | 1 | 1 | 1 | | | | 3 |

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

出典：令和4年の主な天候の特徴は気象庁「各種データ・資料」をもとに海上保安庁で加工し作成

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

参考 プレジャーボート月別事故発生状況



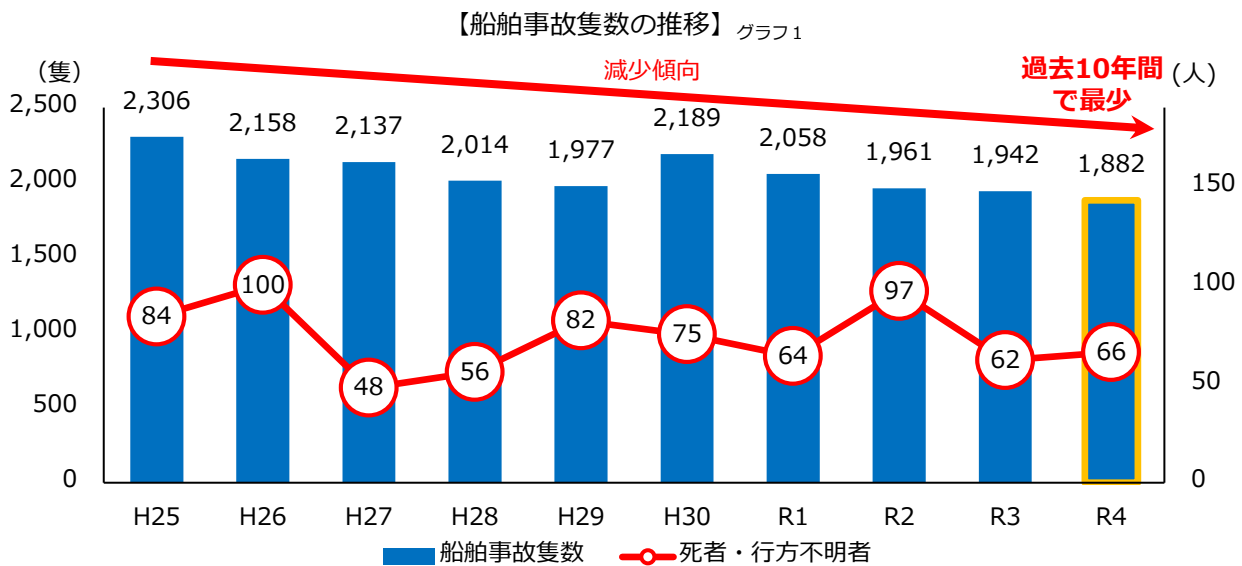
第1章 船舶事故及び人身事故の現況と防止対策

第1節 船舶事故

1 現況

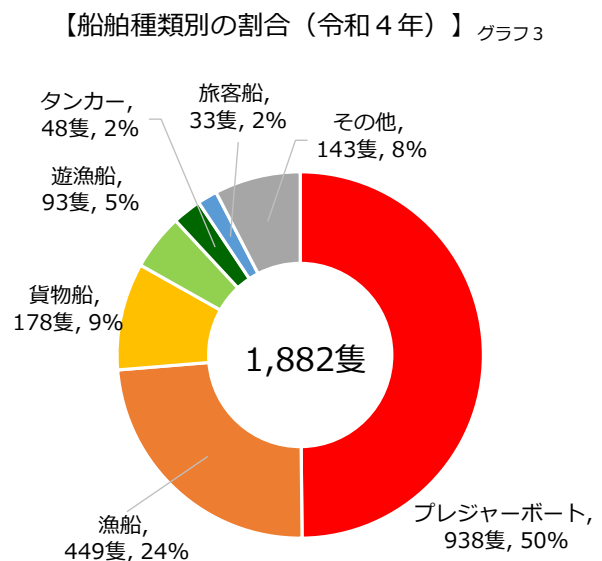
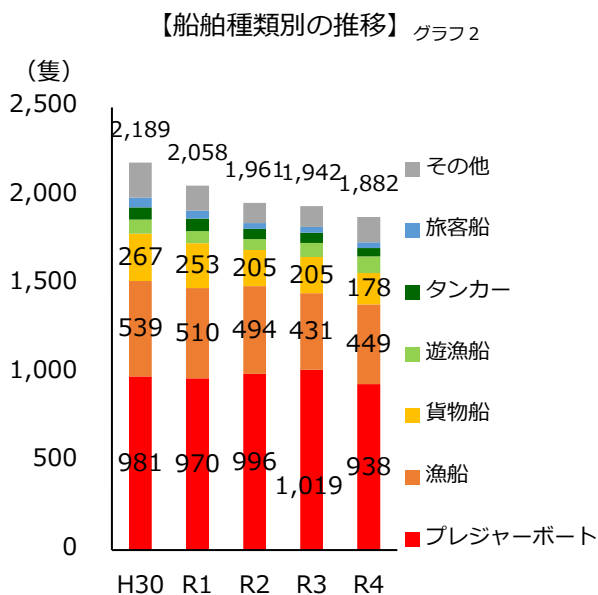
(1) 概観

令和4年に海上保安庁が取り扱った船舶事故隻数は1,882隻で、過去10年間において最も少ない隻数となりました。また、船舶事故に伴う死者・行方不明者数は66人でした。※グラフ1



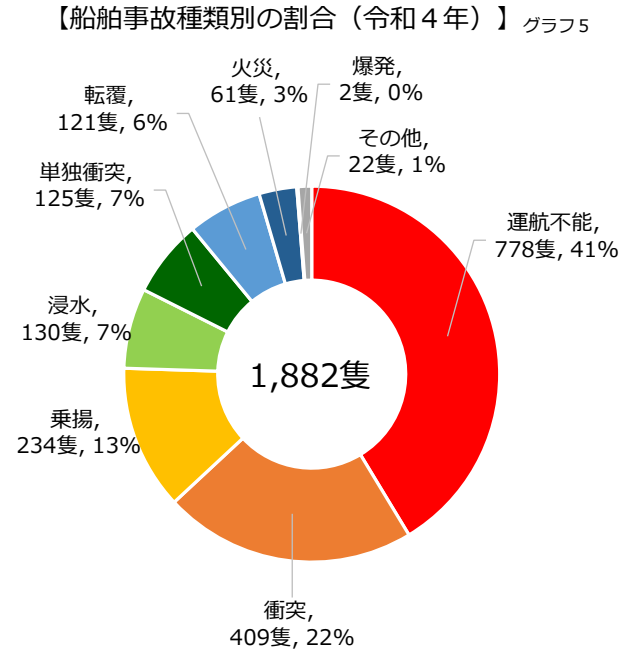
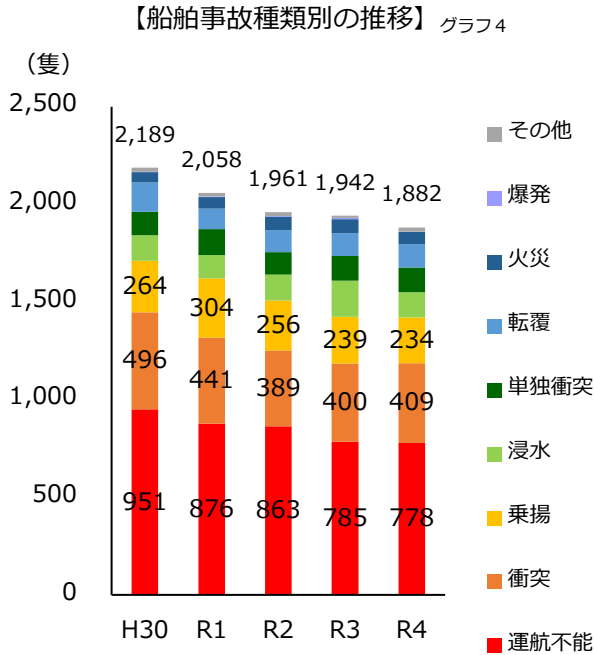
(2) 船舶種類別

船舶種類別は、プレジャーボートが過去5年間で最も少ない隻数となっており、漁船は令和3年まで減少傾向でありましたが令和4年は増加しています。※グラフ2
令和4年の船舶種類別では、プレジャーボートが938隻(50%)と最も多く、次いで漁船449隻(24%)となっています。※グラフ3



(3) 船舶事故種類別

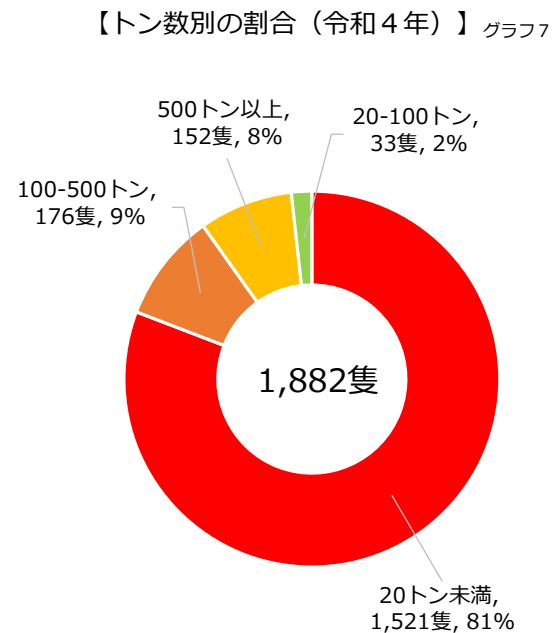
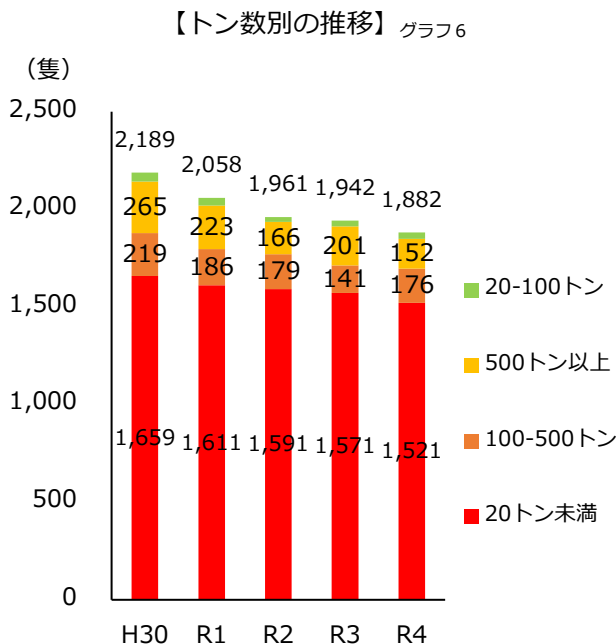
船舶事故種類別は、運航不能が最も多く、次いで衝突、乗揚の順となっており、過去5年間同じ傾向を示しています。※グラフ4 令和4年の船舶事故種類別では、運航不能が778隻(41%)と最も多く、次いで衝突409隻(22%)となっています。※グラフ5



(4) トン数別

トン数別は、20トン未満の船舶が最も多く、過去5年間同じ傾向を示しています。※グラフ6 令和4年のトン数別では、20トン未満が1,521隻(81%)と最も多く、次いで100トンから500トン未満が176隻(9%)となっています。

※グラフ7

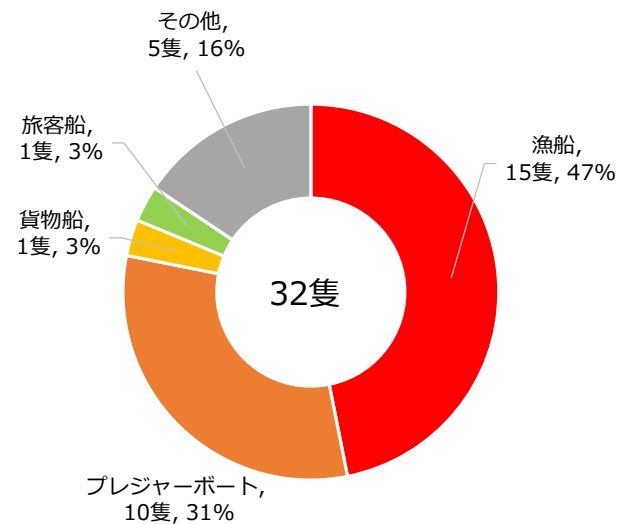
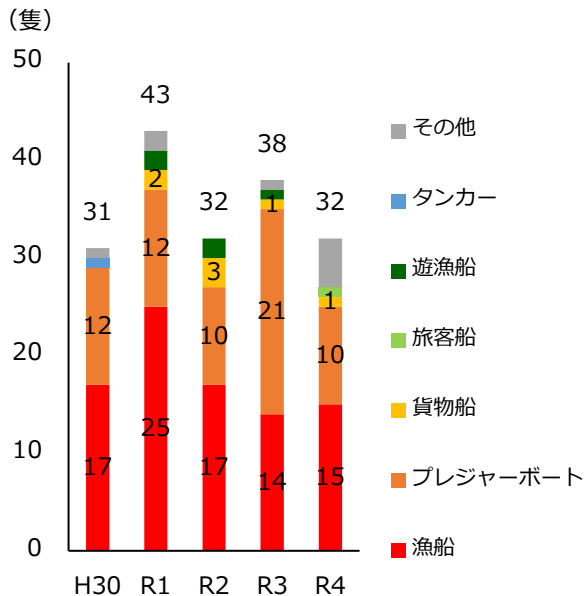


(5) 死者・行方不明者を伴う船舶事故

死者・行方不明者を伴う船舶事故隻数は、プレジャーボートが令和3年よりも大幅に減少しました。※グラフ8 令和4年の船舶種類別では、漁船が15隻(47%)と最も多く、次いでプレジャーボート10隻(31%)となっています。※グラフ9

【死者・行方不明者を伴う船舶事故隻数の推移】 グラフ8

【死者・行方不明者を伴う船舶事故隻数の割合(令和4年)】 グラフ9



2 船舶種類毎の事故防止対策

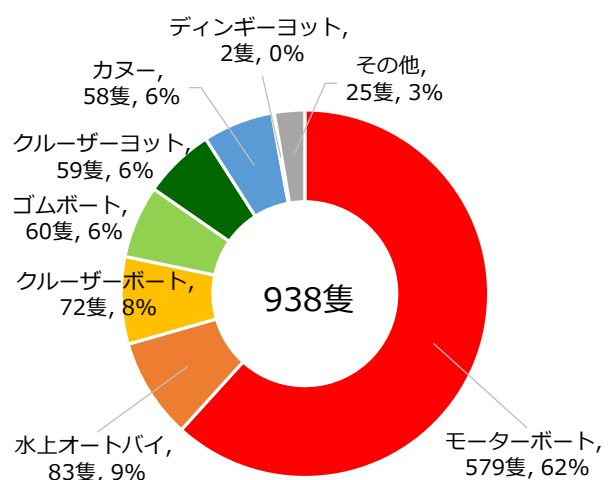
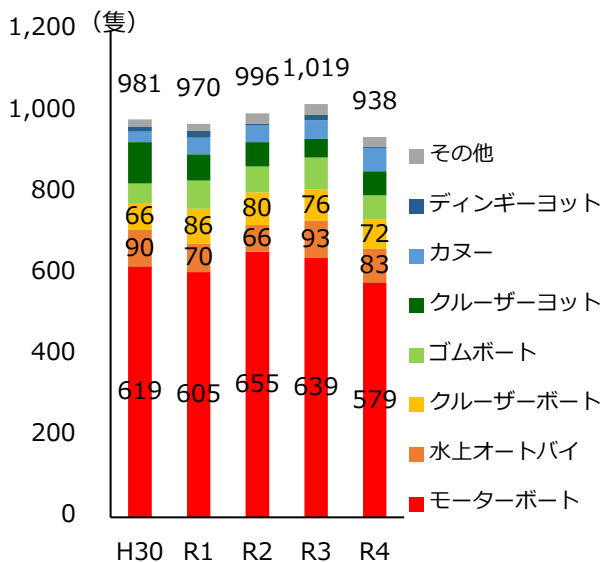
(1) プレジャーボートの事故防止対策

全体の傾向

(ア) プレジャーボートの船舶事故隻数は 938 隻で、令和3年よりも減少しており、過去5年間で最も少なくなっています。※グラフ10 令和4年のプレジャーボート種類別にみると、モーターボートが579隻(62%)と最も多く、次いで水上オートバイが83隻(9%)となっています。※グラフ11

【プレジャーボート種類別の推移】 グラフ10

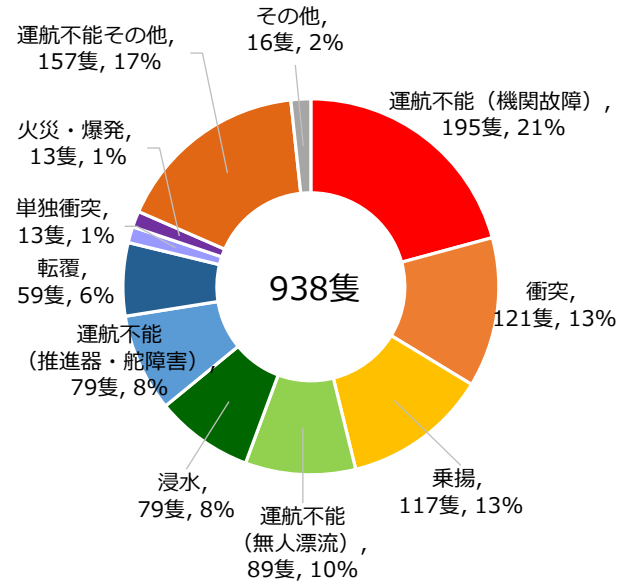
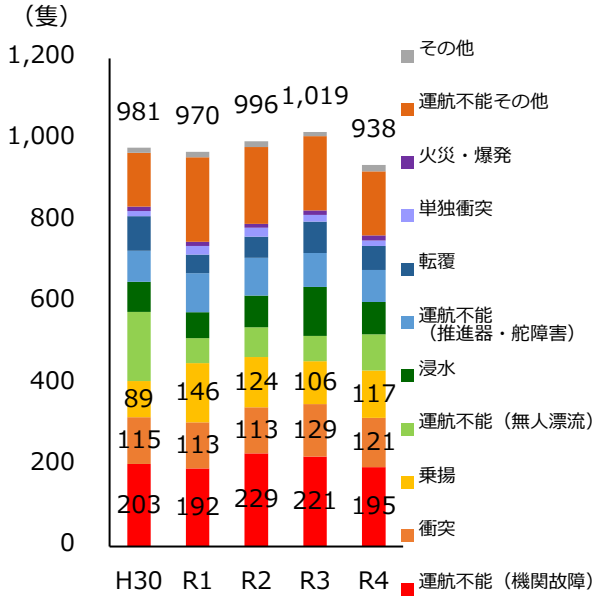
【プレジャーボート種類別の割合(令和4年)】 グラフ11



(イ) 船舶事故種類別では、運航不能（機関故障）が最も多く、過去5年間同じ傾向を示しています。※グラフ12 令和4年の船舶事故種類別にみると、運航不能（機関故障）が195隻（21%）と最も多く、次いで衝突が121隻（13%）となっています。※グラフ13

【船舶事故種類別の推移】 グラフ12

【船舶事故種類別の割合（令和4年）】 グラフ13



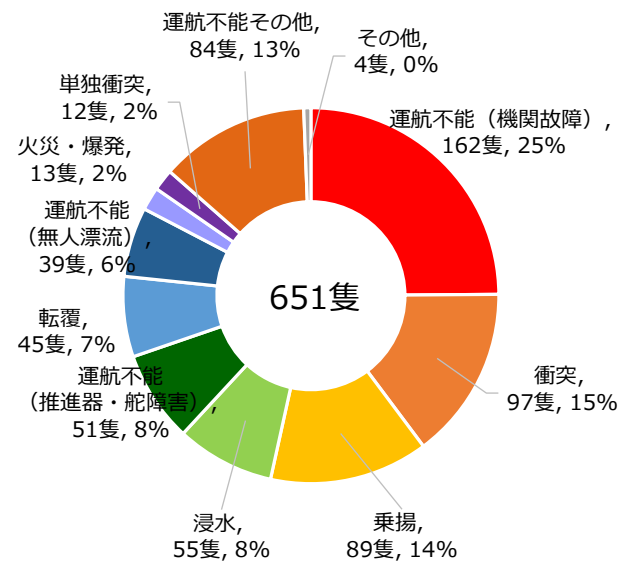
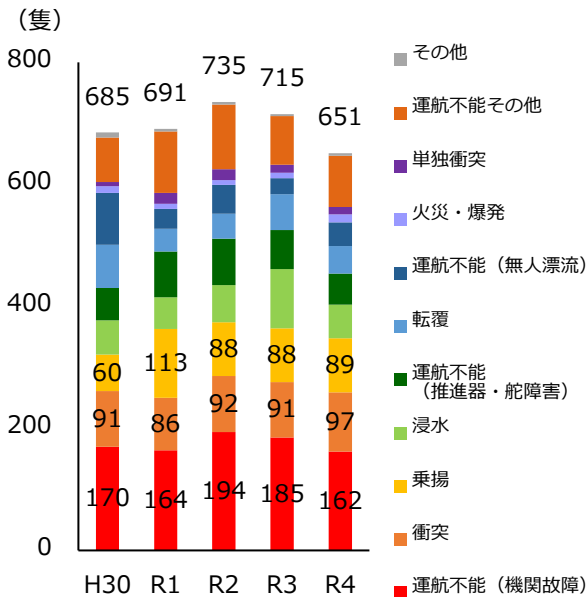
① モーターボート及びクルーザーボートの事故防止対策

ア 傾向

(ア) 令和4年の船舶事故隻数は651隻で、令和3年よりも減少しています。※グラフ14 船舶事故種類別にみると、運航不能（機関故障）が162隻（25%）と最も多く、次いで衝突が97隻（15%）となっています。※グラフ15

【船舶事故種類別の推移】 グラフ14

【船舶事故種類別の割合（令和4年）】 グラフ15

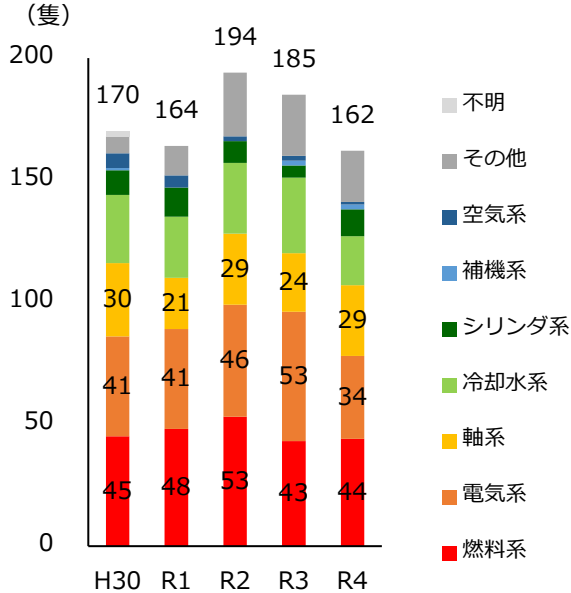


第1章 船舶事故及び人身事故の現況と防止対策

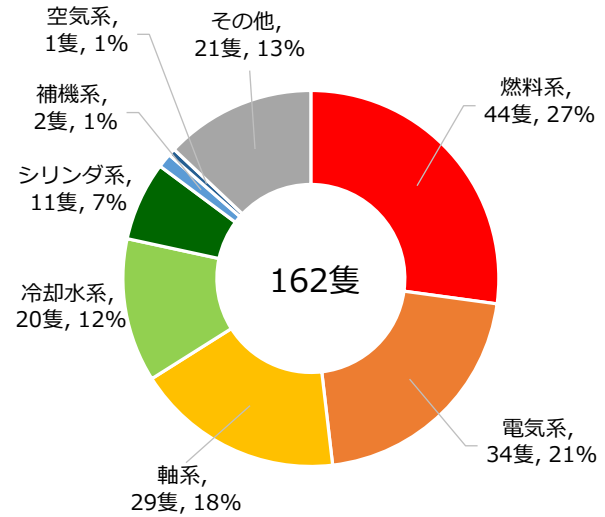
(イ) 令和4年に発生した運航不能（機関故障）の故障箇所別では、燃料系が44隻（27%）と最も多く、次いで電気系が34隻（21%）となっています。※

グラフ16、17

【故障箇所系統別の推移】 グラフ16

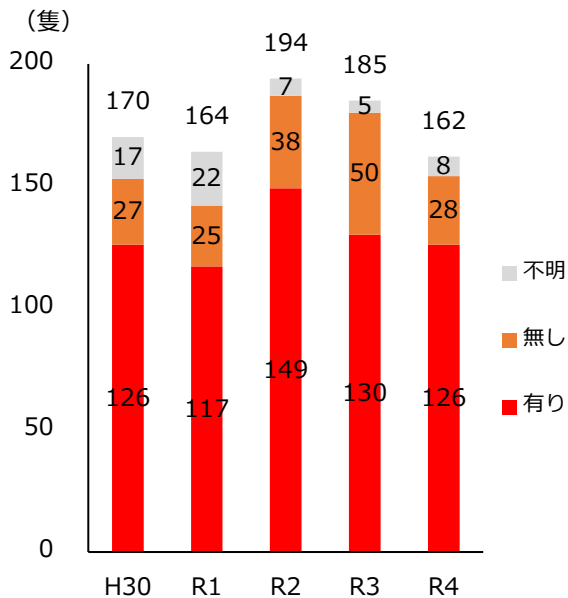


【故障箇所系統別の割合（令和4年）】 グラフ17

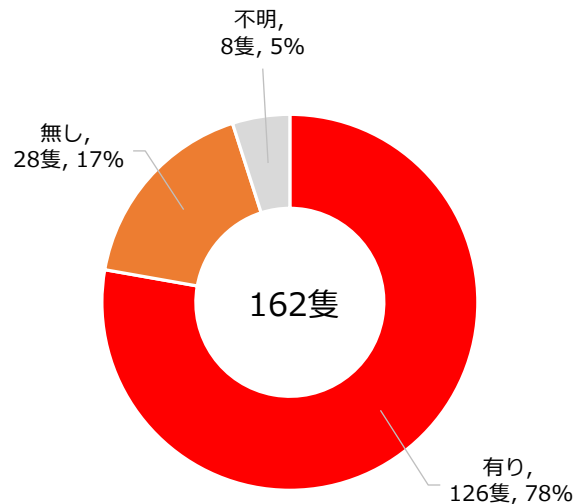


(ウ) 令和4年における発航前検査実施別では、実施有りが126隻（78%）と最も多く、次いで実施無しが28隻（17%）となっています。※グラフ18、19

【発航前検査実施の推移】 グラフ18

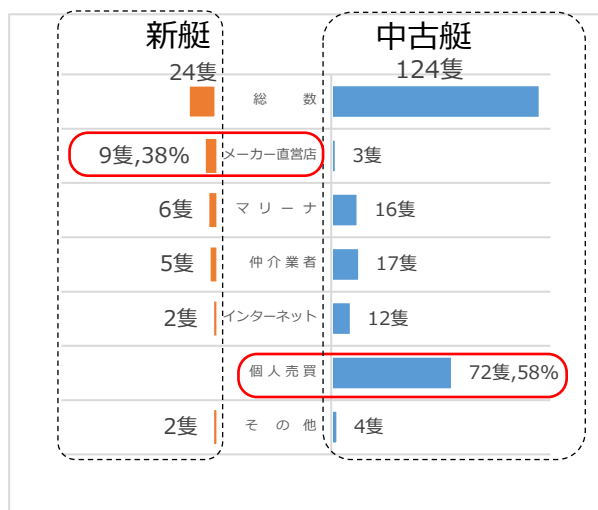


【発航前検査実施の割合（令和4年）】 グラフ19

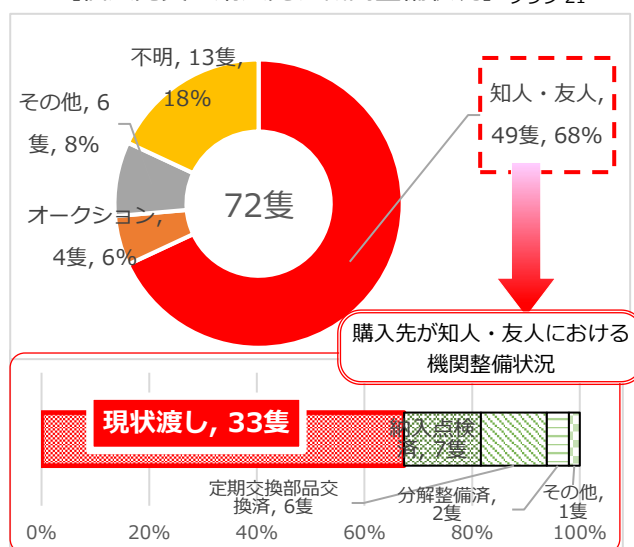


(工) 運航不能（機関故障）による事故者とその艇を修理した事業者に対しての特別調査の結果（期間：令和3年8月から令和4年12月末まで、対象数：148隻）（以下、「特別調査（148隻）」という。）、事故者における艇の購入状況は、中古艇が124隻（84%）、新艇が24隻（16%）となっています。また、艇の購入方法のうち中古艇は、個人売買が72隻（58%）と最も多く、新艇はメーカー直営店が9隻（38%）と最も多くなっています。※グラフ20 個人売買の購入先は、知人・友人が49隻（68%）と最も多く、そのうち機関部の点検整備状況は、現状渡しが33隻（67%）と最も多くなっています。※グラフ21

【プレジャーボートの購入状況】 グラフ20



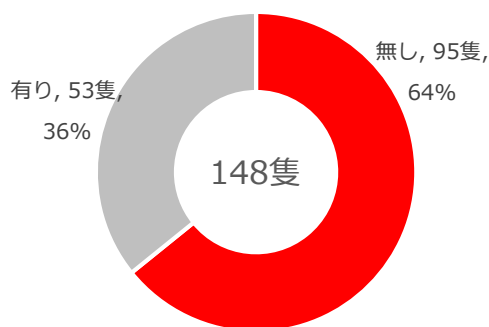
【個人売買の購入先、機関整備状況】 グラフ21



(オ) 特別調査（148隻）の結果、整備事業者による定期的な点検整備の実施状況については、無しが95隻（64%）となっています。※グラフ22 事故者が購入時において整備の来歴が確認できる書類の付属状況については、無しが112隻（76%）となっています。※グラフ23

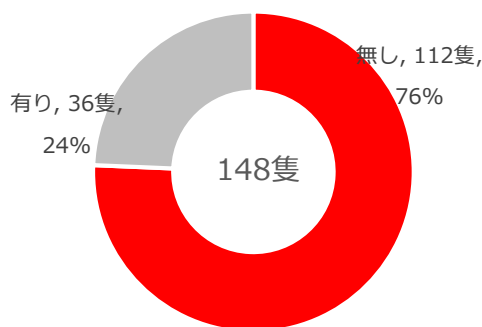
【整備事業者による定期的な点検整備状況】

グラフ22



【購入時における整備の来歴が確認できる書類の付属状況】

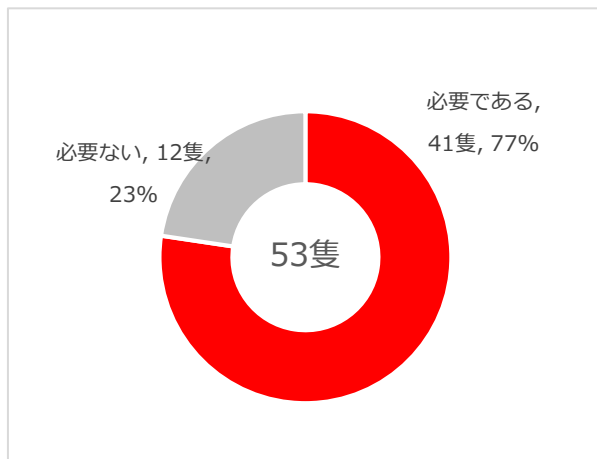
グラフ23



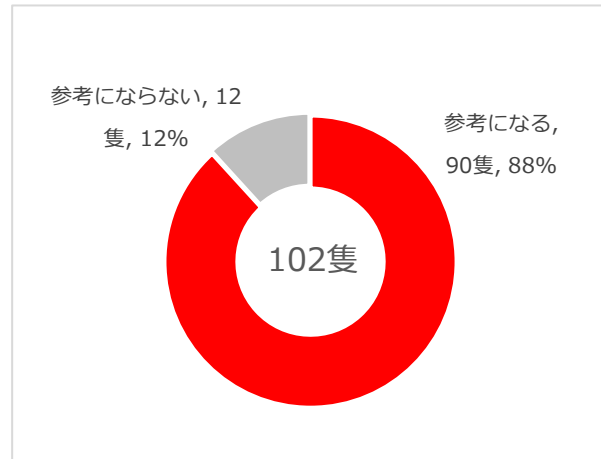
第1章 船舶事故及び人身事故の現況と防止対策

(力) 特別調査 (148 隻) の結果、事故者 (前号 (才) のうち定期的な点検整備を実施している 53 隻) における過去の整備来歴を示す書類の必要性については、必要であるが 41 隻 (77%) となっています。※グラフ 24 一方、事業者 (有効な回答のみ計上) からは、整備来歴は点検整備の参考となるが 90 隻 (88%) となっています。※グラフ 25

【過去の整備来歴を示す書類の必要状況】 グラフ 24

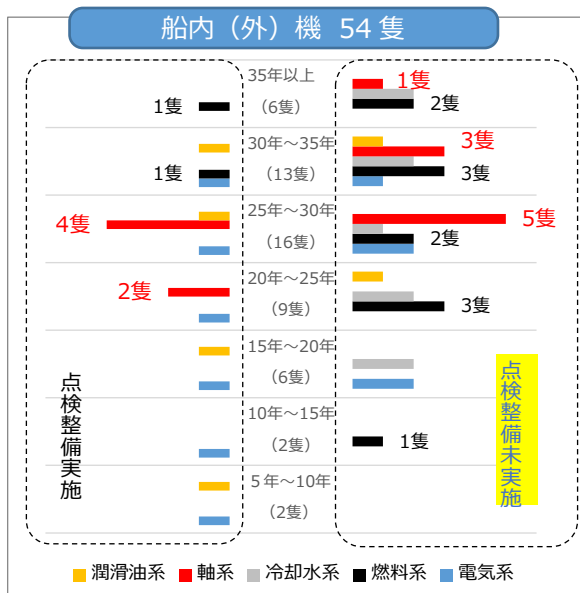


【整備来歴が点検整備の参考となる状況】 グラフ 25

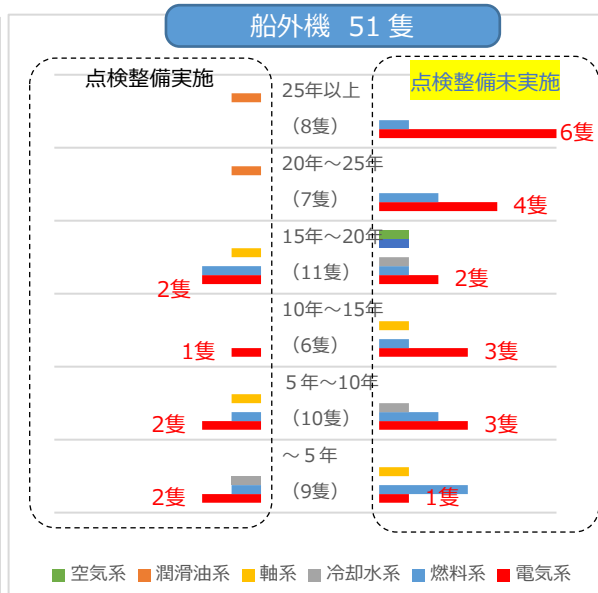


(キ) 特別調査 (148 隻) の結果、機関種類別にみると船内機及び船内外機 (船内 (外) 機) が 85 隻 (57%)、船外機が 63 隻 (43%) となっています。なお、船内 (外) 機及び船外機ともに製造年月等が不明なものは調査対象から除いています。船内 (外) 機の調査可能な隻数は 54 隻で、そのうち軸系が 15 隻 (28%) と最も多く、次いで燃料系が 13 隻 (24%) となっています。※グラフ 26 船外機の調査可能な隻数は 51 隻で、そのうち電気系が 26 隻 (51%) となっており、点検整備未実施の場合、年数が経過するとともに故障が多くなっています。※グラフ 27

【船外機の機関製造経過年数別故障部位】 グラフ 26



【船内 (外) 機の機関製造経過年数別故障部位】 グラフ 27



※機関製造年月調べ協力団体：(一社) 日本マリン事業協会

イ 事事故例

事例1：運航不能（機関故障）～電気系の故障～

事故概要：船長は、モーターボート（3年前に知人から購入）の試運転のために出港し、港外に向かうもうねりが強く、引き返すため機関を中立にしました。しかし、スパークプラグが劣化していたため着火がうまくいかず、機関の回転が徐々に弱くなり、しばらくして停止し、再起動を試みるも起動できず航行不能となりました。船長は、事前にスパークプラグの点検を実施したことなく、不具合が生じてから部品を交換すればいいと考えており、知人から購入後一度も整備事業者等による定期的な点検整備を実施していませんでした。

事例2：運航不能（機関故障）～燃料系の故障～

事故概要：船長は、釣りをするためにモーターボート（9年前に新艇で購入）で出港し、漁場で機関を停止しました。その後、漁場を移動するため、機関を起動しようとしたところ、燃料噴射装置の不具合により、起動直後に停止し航行不能となりました。船長は新艇で購入後9年間一度も整備事業者等による定期的な点検整備を実施していませんでした。

ウ 対策

プレジャーボートの事故のうち、最多である運航不能（機関故障）に陥ると故障内容によっては転覆や火災等の二次災害に繋がるおそれがあることから、小型船舶操縦者の遵守事項に定められている発航前検査を適切に実施するとともに、整備事業者等による定期的な点検整備を実施することが重要です。

海上保安庁では、特別調査（148隻）の結果を踏まえ、小型船舶の操縦免許証更新講習時や訪船時に運航不能（機関故障）の防止に特化したリーフレットを活用して指導しているほか、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。

【機関故障が原因で火災が発生したプレジャーボート】



【洋上でのプレジャーボートへの訪船指導】

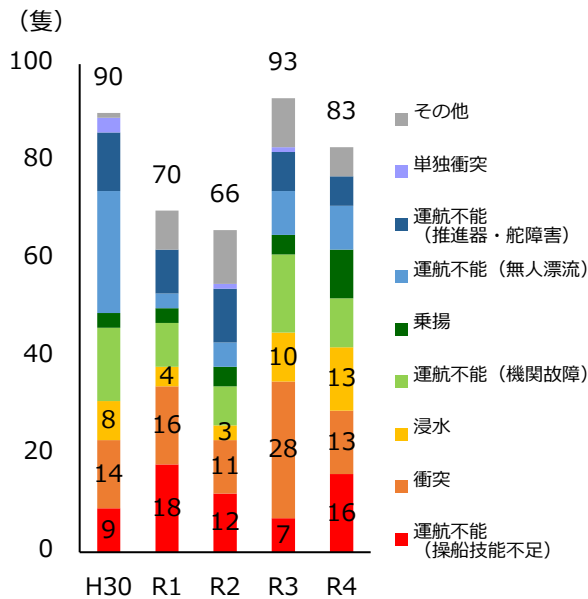


② 水上オートバイの事故防止対策

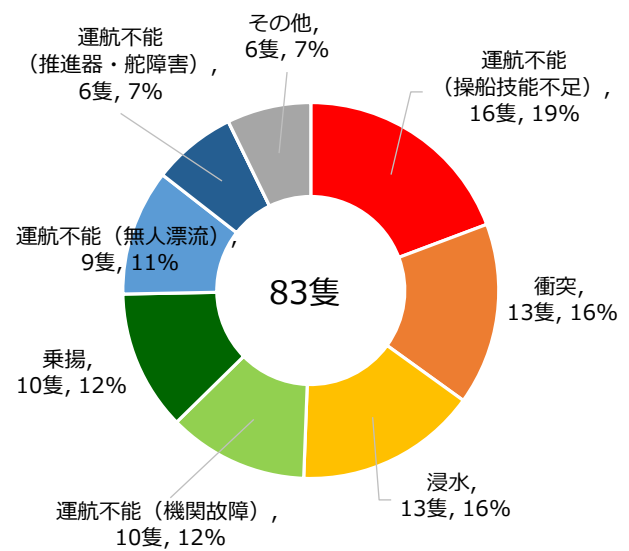
ア 傾向

(ア) 令和4年の船舶事故隻数は83隻で、令和3年よりも減少しています。※グラフ28 船舶事故種類別にみると、運航不能（操船技能不足）が16隻（19%）と最も多く、次いで衝突及び浸水が13隻（16%）となっています。※グラフ29

【船舶事故種類別の推移】 グラフ28

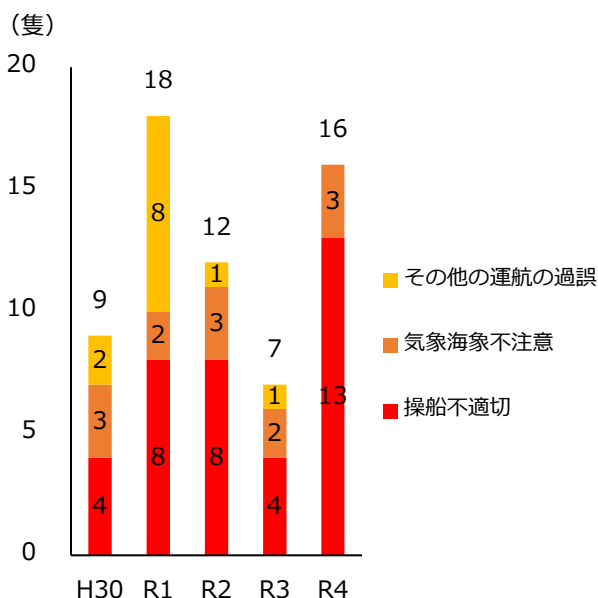


【船舶事故種類別の割合（令和4年）】 グラフ29

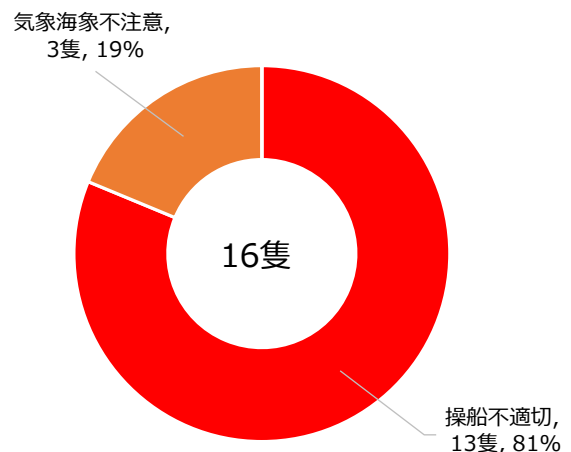


(イ) 令和4年に発生した運航不能（操船技能不足）の原因別では、操船不適切が13隻（81%）と最も多く、次いで気象海象不注意が3隻（19%）となっています。※グラフ30, 31

【運航不能（操船不適切）原因別の推移】 グラフ30



【運航不能（操船不適切）原因別の発生割合（令和4年）】 グラフ31



イ 事事故事例

事例1：運航不能（操船技能不足） ～気象海象不注意～

事故概要：船長は、水上オートバイで周辺海域を遊走していました。顔に掛かった水しぶきを拭うため左手をハンドルから離れたところ、波の衝撃を受けてバランスを崩し転落しました。その後、船長は搬送先の病院で、低体温症と診断されました。なお、当日は、周辺海域に強風注意報が発令されていました。

事例2：浸水～機関取扱不注意～

事故概要：船長は、水上オートバイで急旋回をして遊んでいました。何度か転覆しては決められた復原方向と逆方向に回転させ復原していたところ、エンジン内部に海水が侵入したことから、エンジンが起動しなくなり徐々に船体が沈み航行不能となりました。その後、友人に救助を依頼し、水上オートバイを曳航してもらいました。

ウ 対策

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

海上保安庁では、水上オートバイによる事故を未然に防止するため、ウォーターセーフティガイドへの地域ごとのローカルルールの掲載や関係機関・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、マナーの遵守などの啓発を行い、ユーザーの安全意識の向上を図っています。

【洋上での水上オートバイへの訪船指導】



【関係機関との合同パトロール】



③ ミニボートの事故防止対策

ア 傾向

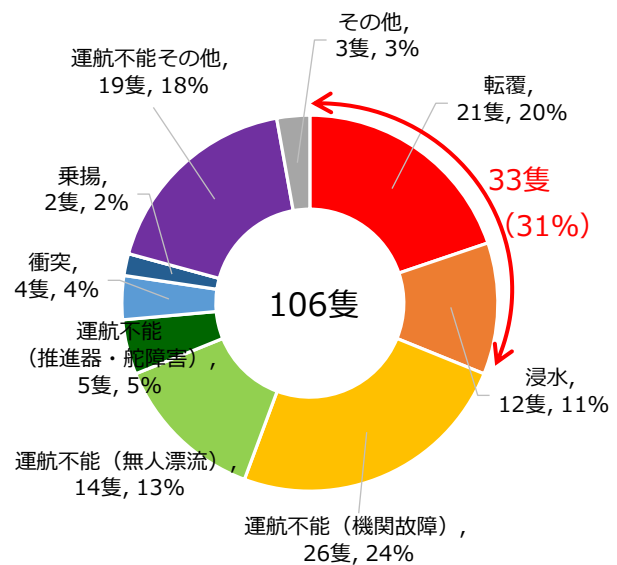
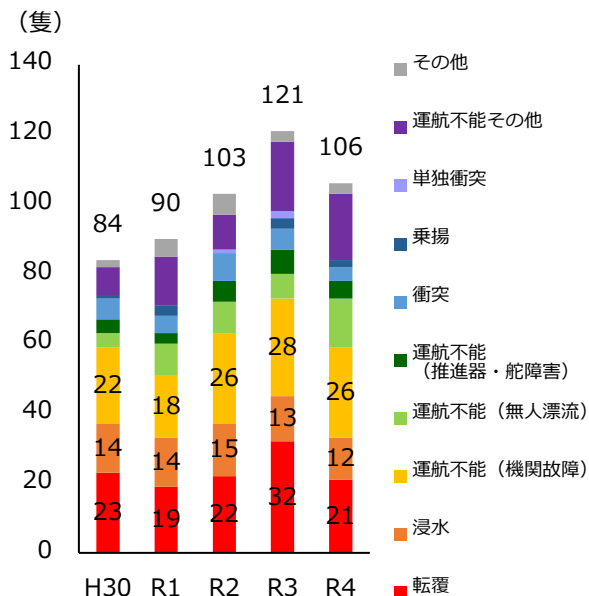
(ア) 令和4年の船舶事故隻数は106隻で、令和3年よりも減少しています。※

グラフ32 船舶事故種類別にみると、転覆、浸水が33隻(31%)と最も多く、

次いで運航不能(機関故障)が26隻(24%)となっています。※グラフ33

【船舶事故種類別の推移】 グラフ32

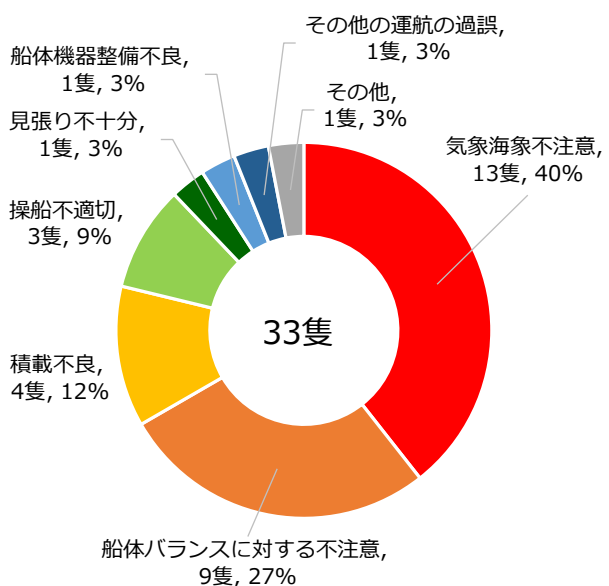
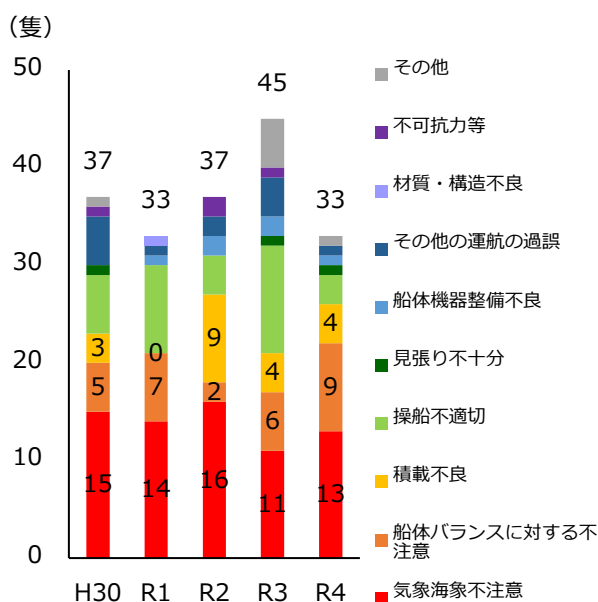
【船舶事故種類別の割合(令和4年)】 グラフ33



(イ) 令和4年に発生した転覆・浸水の原因別では、気象海象不注意が13隻(40%)と最も多く、次いで船体バランスに対する不注意が9隻(27%)となっています。※グラフ34、35

【転覆・浸水の原因別の推移】 グラフ34

【転覆・浸水原因別の割合(令和4年)】 グラフ35



イ 事事故事例

事例1：浸水 ～気象海象不注意～

事故概要：船長ほか2名は、ミニボートで釣りを行っていたところ、次第に風雨が強くなり、白波が立ってきたことから帰港することとしました。帰港中、風浪により船内に海水が打込み、復元力が低下しているところに横波を受け、転覆しました。その後、3名は転覆したミニボートにしがみついていたところを漁船に救助されました。

事例2：転覆 ～船体バランスに対する不注意～

事故概要：船長は、釣りをするためミニボートで出港し、漂泊していました。波を受け、船体が大きく動揺したことから、座る位置を変えようと立ち上がったところ、片足に体重を掛け過ぎたため船体のバランスが崩れミニボートが転覆し、船長も海中転落しました。その後、船長は自力で転覆船を裏返して再乗艇し、オールを漕いで帰港しました。

ウ 対策

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

海上保安庁では、ミニボートの船舶事故を未然に防止するため、大手デジタルプラットフォーム提供者である楽天グループ株式会社（楽天市場）やヤフー株式会社（Yahoo!ショッピング・ヤフオク!）と連携してミニボート購入者に対する注意喚起をサイト上に掲載し、出航前のユーザー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、民間関係団体と連携して安全啓発資料を作成・配布し、ユーザーの安全意識の向上を図っています。

【陸上でのミニボートへの安全啓発】



【海上安全指導員との合同パトロール】



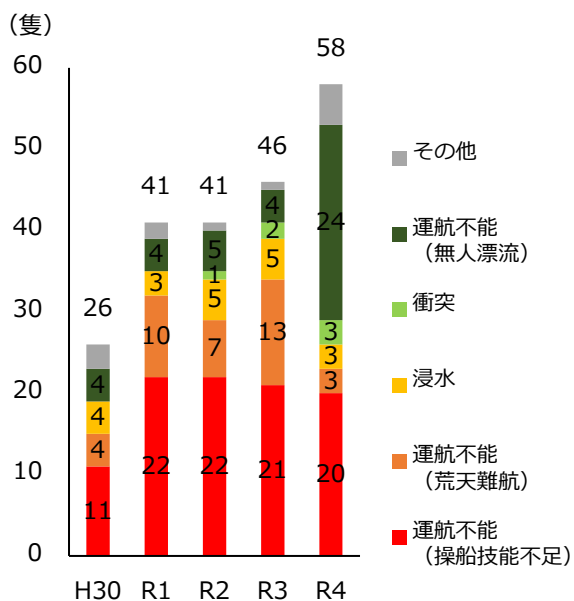
④ カヌーの事故防止対策

ア 傾向

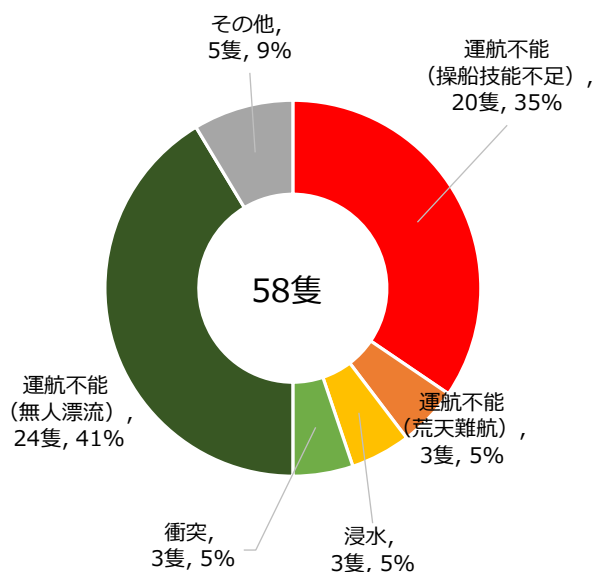
(ア) 令和4年の船舶事故隻数は58隻で、令和3年よりも増加しており、平成30年から増加傾向となっています。※グラフ36 船舶事故種類別にみると、運航不能(無人漂流)24隻※を除くと運航不能(操船技能不足)が20隻(35%)と最も多く、次いで運航不能(荒天難航)、浸水及び衝突が3隻(5%)となっています。※グラフ37

※管理者の管理不良により20隻が同時に流出したものを含む。

【船舶事故種類別の推移】 グラフ36

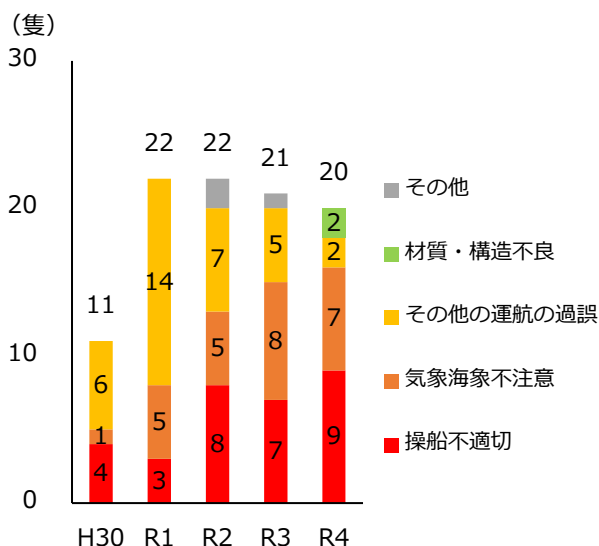


【船舶事故種類別の割合(令和4年)】 グラフ37

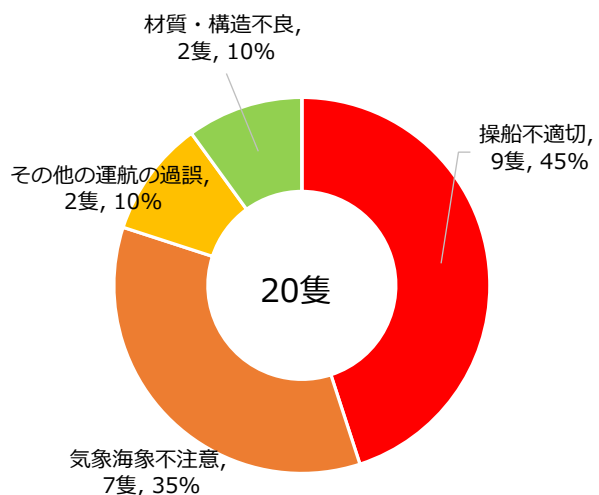


(イ) 令和4年に発生した運航不能(操船技能不足)の原因別では、操船不適切が9隻(45%)と最も多く、次いで気象海象不注意で7隻(35%)となっています。※グラフ38、39

【運航不能(操船技能不足)原因別の推移】 グラフ38



【運航不能(操船技能不足)原因別の割合(令和4年)】 グラフ39



イ 事事故例

事例1：運航不能（操船技能不足）～操船不適切～

事故概要：事故者はシットオンカヤックを用いて釣りをしていたところ、後方から波を受け転覆しました。落水後、再乗艇を試みるも復原できず運航不能となりました。その後、シットオンカヤックに掴まっていたところを付近の遊漁船により救助されました。

事例2：運航不能（操船技能不足）～操船不適切～

事故概要：事故者はシーカヤックを用いて釣りをしていたところ、風が強くなってきたことから帰港するため、使用していた魚群探知機を取り込もうとしてバランスを崩し、転覆しました。転覆後、再乗艇を試みるも復原できず運航不能となりました。その後、事故者は救助、搬送され、海水誤嚥および低体温症と診断されました。

ウ 対策

カヌーの船舶事故は、運航不能が最も多く、その原因としては、知識技能不足により転覆した際に自力復旧ができないことや、気象海象の不注意により自身の技量を越えた環境下で活動し、事故にあうケースが多くなっています。また、釣りをするためにカヌーを購入し、十分な知識技能を身に付けないまま海に出ていることが原因の一つとして考えられます。

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

【カヌー愛好者に対する安全指導】



【カヌー体験教室参加者への海難防止講習】



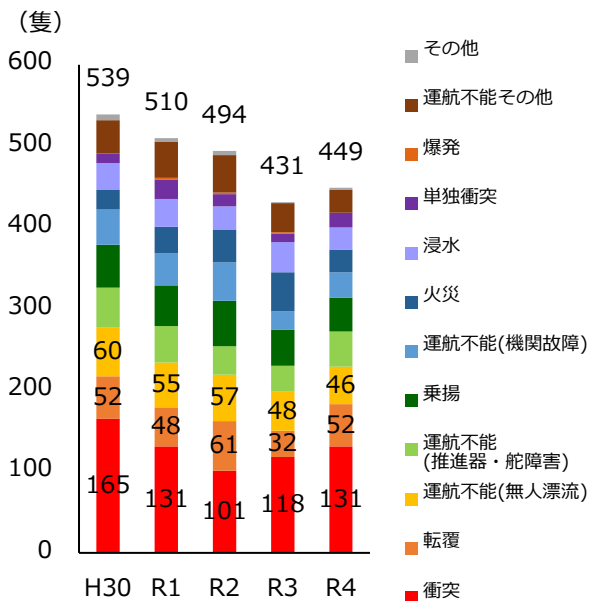
(2) 漁船の事故防止対策

ア 傾向

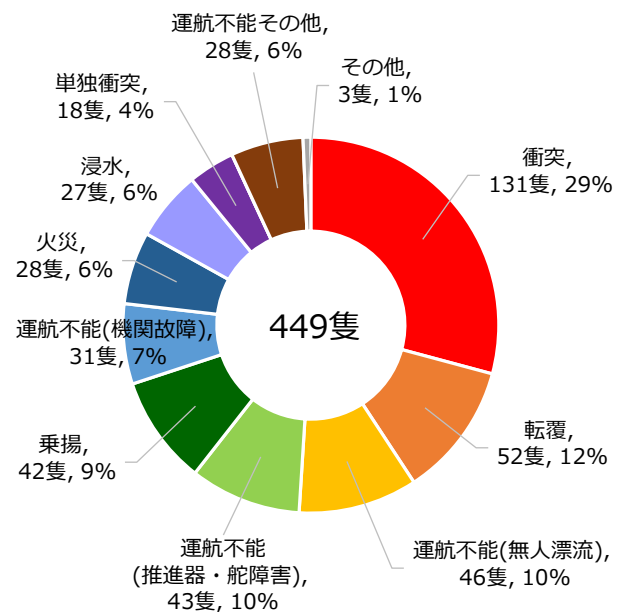
(ア) 令和4年の船舶事故隻数は449隻で、令和3年よりも増加しています。※

グラフ40 船舶事故種類別にみると、衝突が131隻(29%)と最も多く、次いで転覆が52隻(12%)となっています。※グラフ41

【船舶事故種類別の推移】 グラフ40

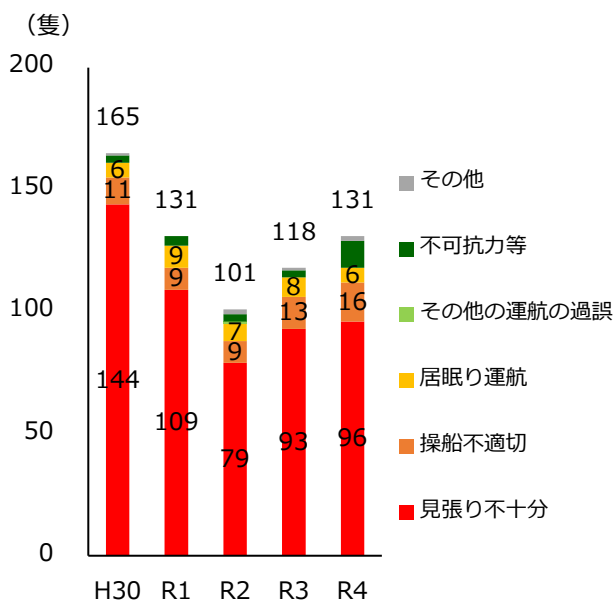


【船舶事故種類別の割合(令和4年)】 グラフ41

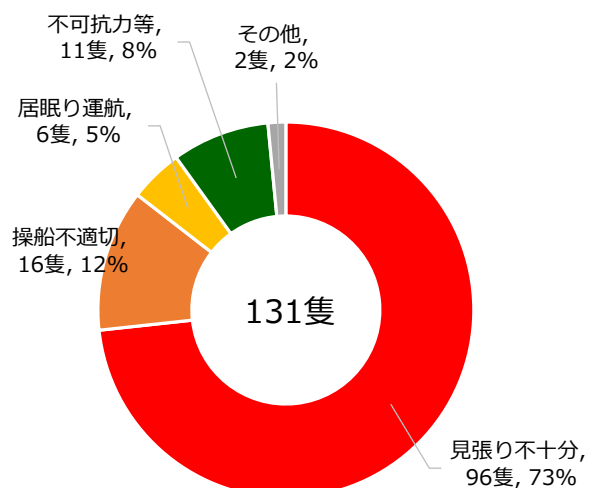


(イ) 令和4年に発生した衝突の原因別では、見張り不十分が96隻(73%)と最も多く、次いで操船不適切が16隻(12%)となっています。※グラフ42, 43

【衝突原因別の推移】 グラフ42

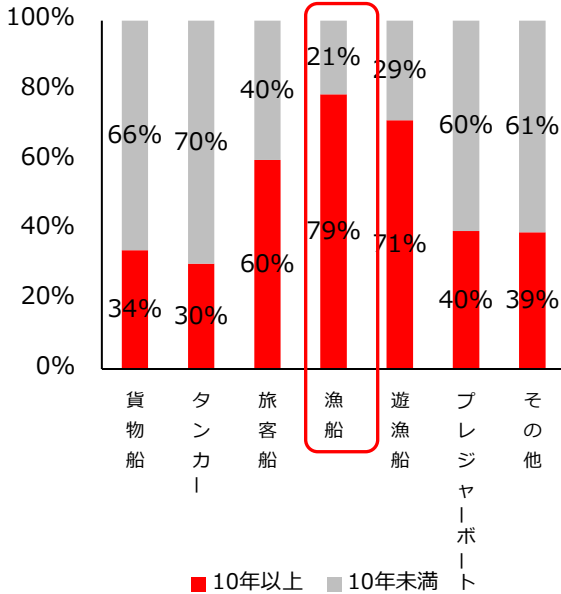


【衝突原因別の割合(令和4年)】 グラフ43

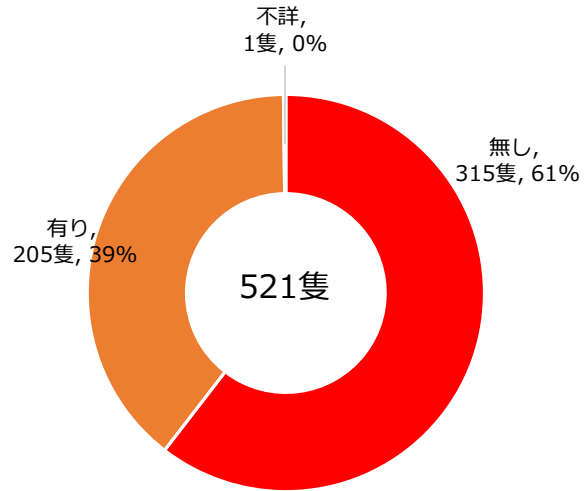


(ウ) 過去5年間に発生した漁船の衝突について、10年以上の経験を有する操船者による事故の割合が79%と高いことが特徴として挙げられます。※グラフ44 また、見張り不十分が原因の船舶同士による衝突の際、相手船を認識することなく衝突に至っている場合が315隻(61%)を占めています。※グラフ45

【衝突における操船者の経験割合 (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の割合 (過去5年間合計)】 グラフ45



イ 事故事例

事例：衝突 ～見張り不十分～

事故概要：漁船Aは左前方の船舶の動向を気にするあまり、進行方向の見張りを怠った状態で航行し、漁船Bは底引き網の投網に傾注し、周囲の見張りを怠った状態で微速航行していたところ衝突しました。衝突の衝撃で、漁船Bに乗船していた2名が、ろっ骨骨折等の怪我を負いました。

事例：転覆 ～操船不適切～

事故概要：漁船は魚を終え帰港中のところ、前方から約3メートルの波を受け転覆しました。漁船と乗船していた2名は、付近の岩場に漂着し、その後捜索していた僚船に救助され命に別状はありませんでした。事故当時、漁船は最短距離で帰港するために、磯場に接近し、磯場付近の複雑な波とうねりを考慮せずに航行したことから、予期せぬ大波を受け、転覆しました。

ウ 対策

漁船の船舶事故における見張り不十分の要因としては、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。

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

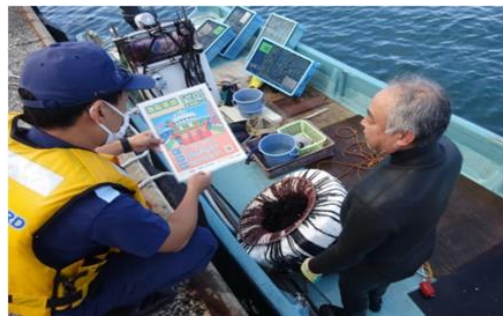
その他、気象海象の不注意や操船不適切による転覆事故も発生しており、転覆は死傷者を伴う船舶事故に発展する可能性が高く、大変危険です。

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

【漁業者に対する安全講習会】



【漁船への訪船指導】

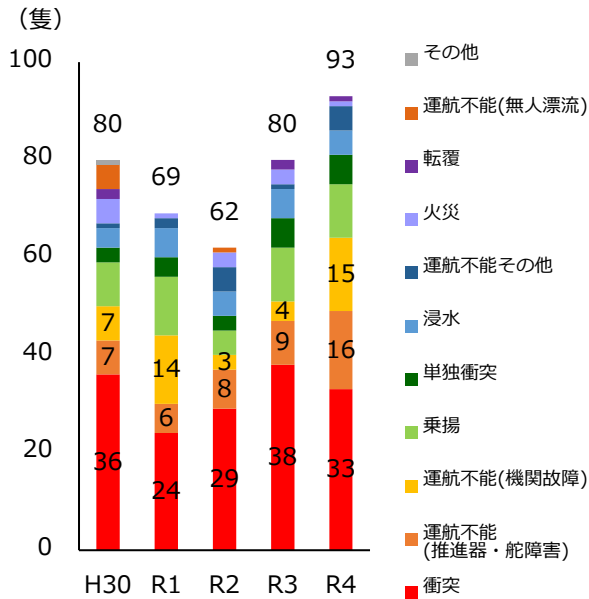


(3) 遊漁船の事故防止対策

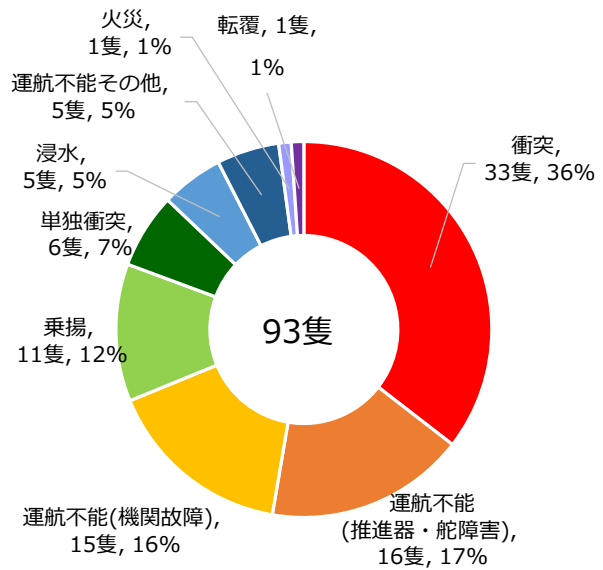
ア 傾向

(ア) 令和4年の船舶事故隻数は93隻で、令和3年よりも増加しています。※グラフ46 船舶事故種類別にみると、衝突が33隻(36%)と最も多く、次いで運航不能(推進器障害・舵障害)が16隻(17%)となっています。※グラフ47

【船舶事故種類別の推移】 グラフ46

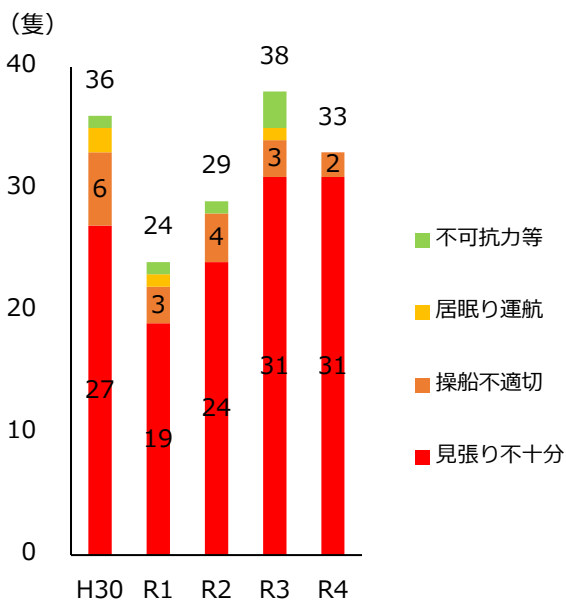


【船舶事故種類別の割合(令和4年)】 グラフ47

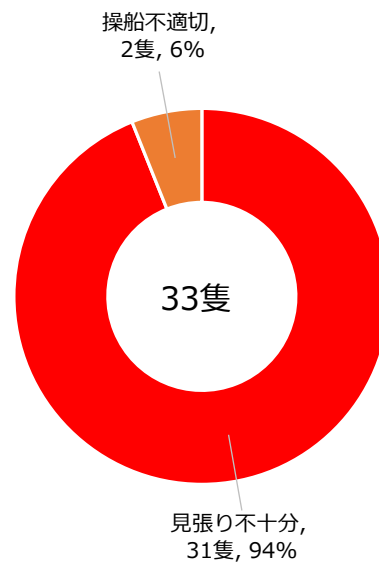


(イ) 令和4年に発生した衝突の原因別では、見張り不十分が31隻(94%)と最も多く、次いで操船不適切が2隻(6%)となっています。※グラフ48、49

【衝突原因別の推移】 グラフ48



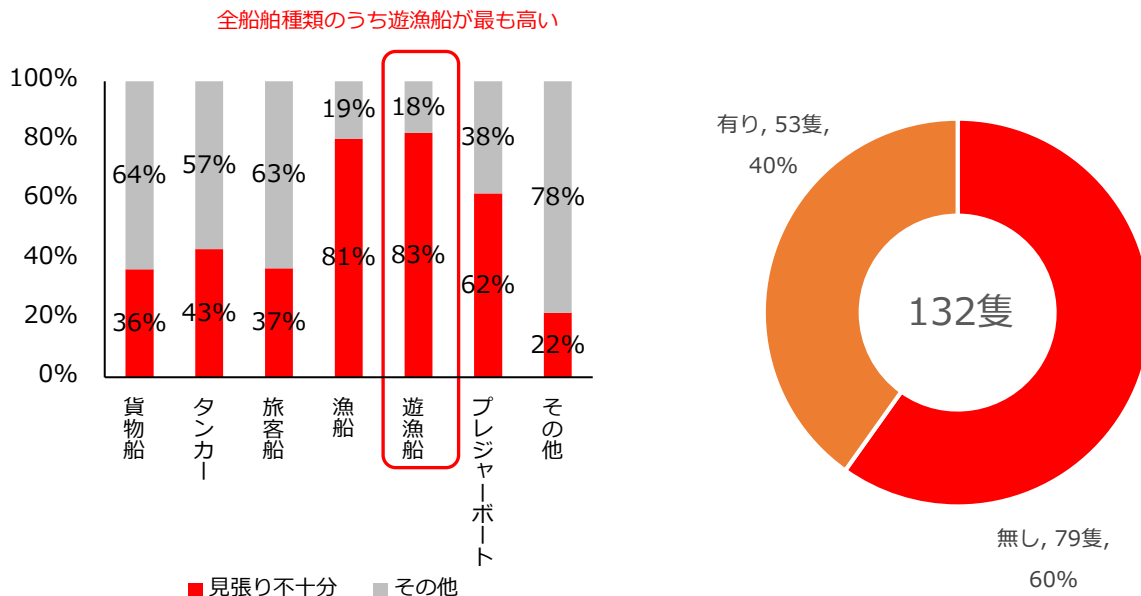
【衝突原因別の割合(令和4年)】 グラフ49



第1章 船舶事故及び人身事故の現況と防止対策

(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50
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79隻(60%)を占めています。※グラフ51

【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50 【見張り不十分が原因の衝突のうち、衝突相手船の初認の有無の割合(過去5年間合計)】グラフ51



イ 事事故例

事例1：衝突 ～居眠りの状態で運航～

事故概要：遊漁船が漁場向け航行中に砂浜に乗揚げ、乗客9名のうち7名が指の骨折、頸椎捻挫、後頭部打撲等負傷しました。事故当時、船長はGPSの画面を確認中に、急に眠気を催してしまい居眠りの状態で運航していました。

事例2：衝突 ～見張り不十分～

事故概要：遊漁船は遊漁を終え、帰港中に岸壁に単独衝突し、乗客5名のうち2名がろっ骨骨折、擦過傷等の負傷をしました。事故当時、船長は、係留場所の空き具合を僚船の船長に電話確認するために携帯電話を操作しながら操船しており、前方の見張りを疎かにし航行していました。

ウ 対策

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

遊漁船は、ひとたび事故が起これば、多くの負傷者を伴う大事故に繋がりがねません。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・啓発活動を行っています。

【遊漁船安全講習会】



【遊漁船への訪船指導】

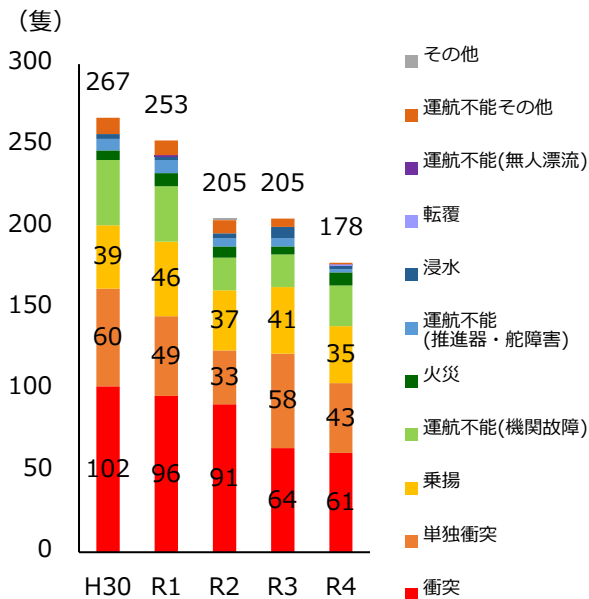


(4) 貨物船等の事故防止対策

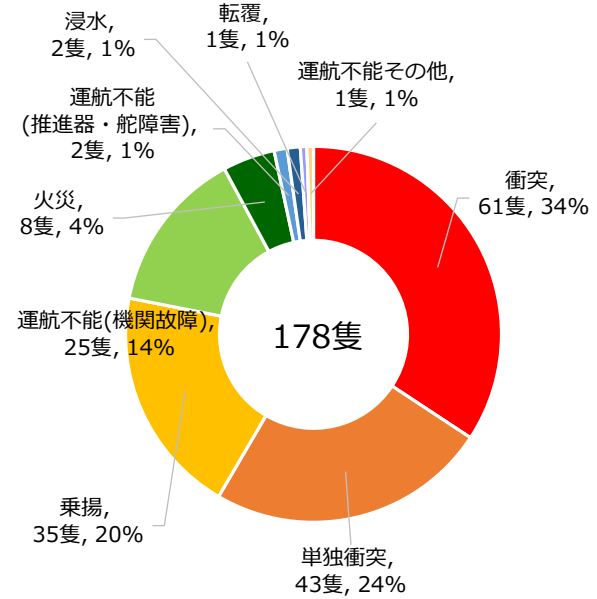
ア 貨物船の傾向

(ア) 令和4年の船舶事故隻数は178隻で、令和3年よりも減少しており、平成30年から減少傾向となっています。※グラフ52 船舶事故種類別にみると、衝突が61隻(34%)と最も多く、次いで単独衝突が43隻(24%)となっています。※グラフ53

【船舶事故種類別の推移】 グラフ52

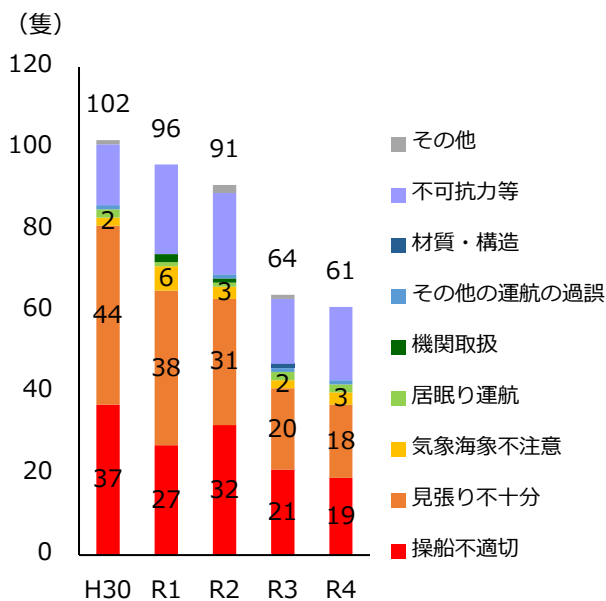


【船舶事故種類別の割合(令和4年)】 グラフ53

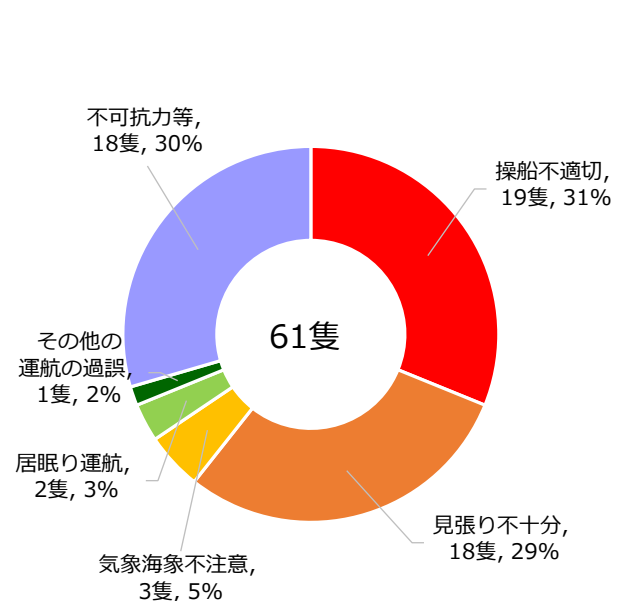


(イ) 令和4年に発生した衝突の原因別では、操船不適切が19隻(31%)と最も多く、次いで見張り不十分が18隻(29%)となっています。※グラフ54、55

【衝突原因別の推移】 グラフ54

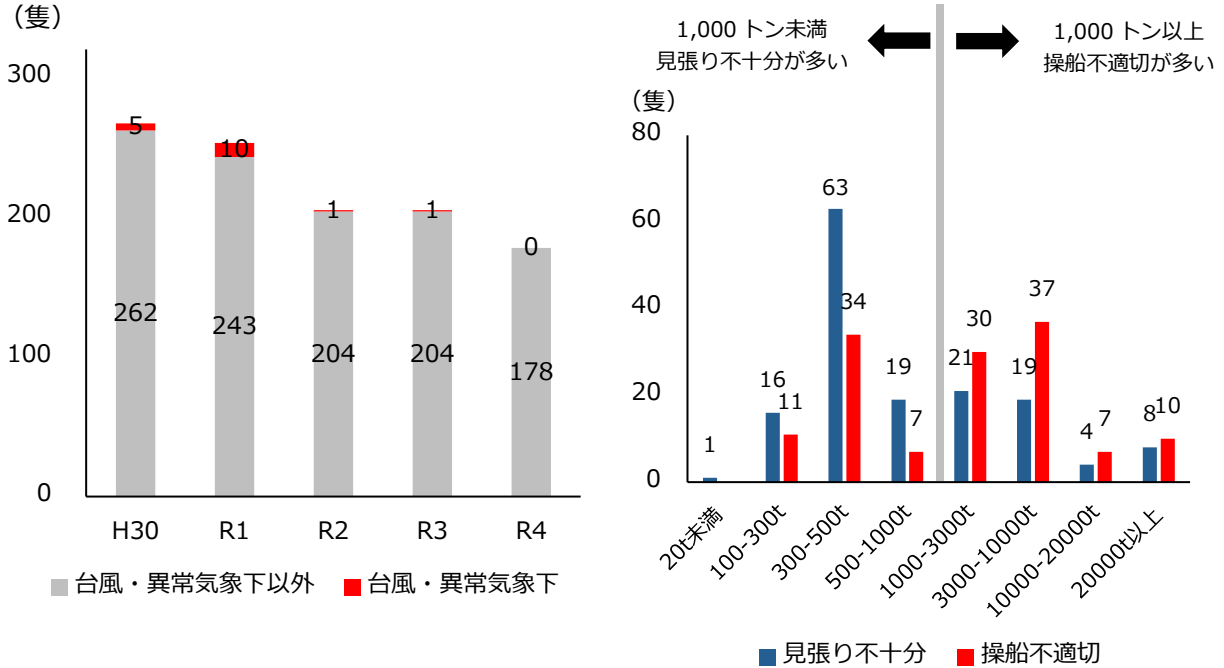


【衝突原因別の割合(令和4年)】 グラフ55



(ウ) 令和4年における台風・異常気象下で発生した貨物船の海難は、0隻となっています。※グラフ56 また、過去5年間に発生し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57

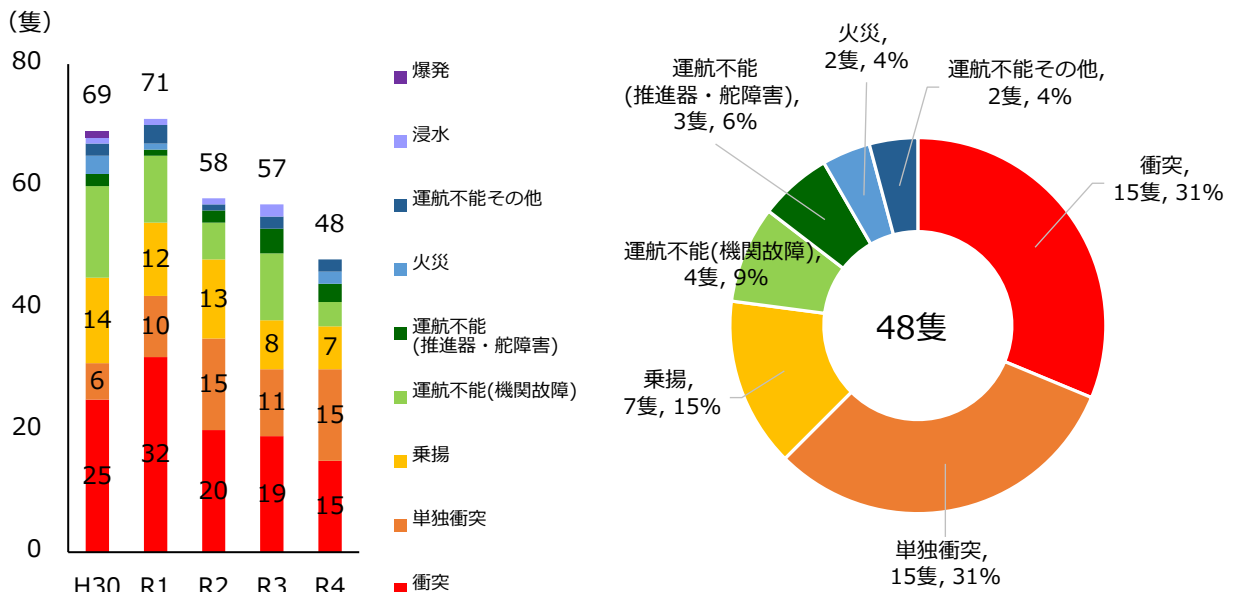
【台風・異常気象下における貨物船海難の推移】グラフ56 【トン数別 衝突原因（見張り不十分、操船不適切）別の状況（過去5年間合計）】グラフ57



イ タンカーの傾向

(ア) 令和4年の船舶事故は48隻で、令和3年よりも減少しています。※グラフ58 船舶事故種類別にみると、衝突及び単独衝突がともに15隻（31%）と最も多くなっています。 ※グラフ59

【船舶事故種類別の推移】グラフ58 【船舶事故種類別の割合（令和4年）】グラフ59

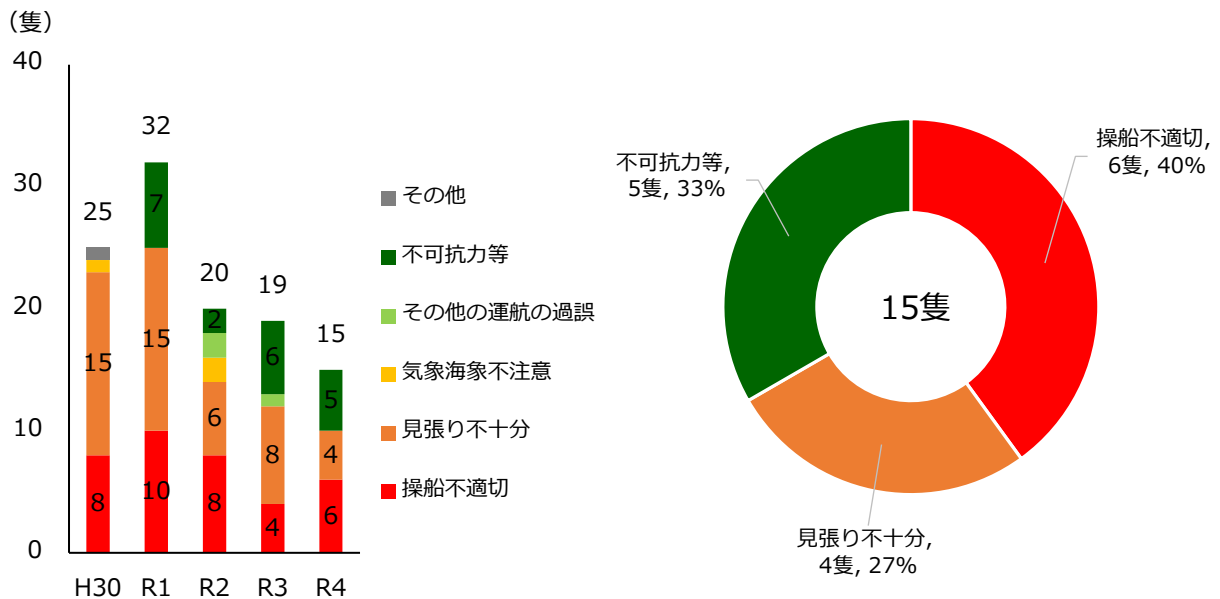


第1章 船舶事故及び人身事故の現況と防止対策

(イ) 令和4年に発生した衝突の原因別では、操船不適切が6隻(40%)と最も多く、次いで見張り不十分が4隻(27%)となっています。※グラフ60、61

【衝突原因別の推移】 グラフ60

【衝突原因別の割合(令和4年)】 グラフ61

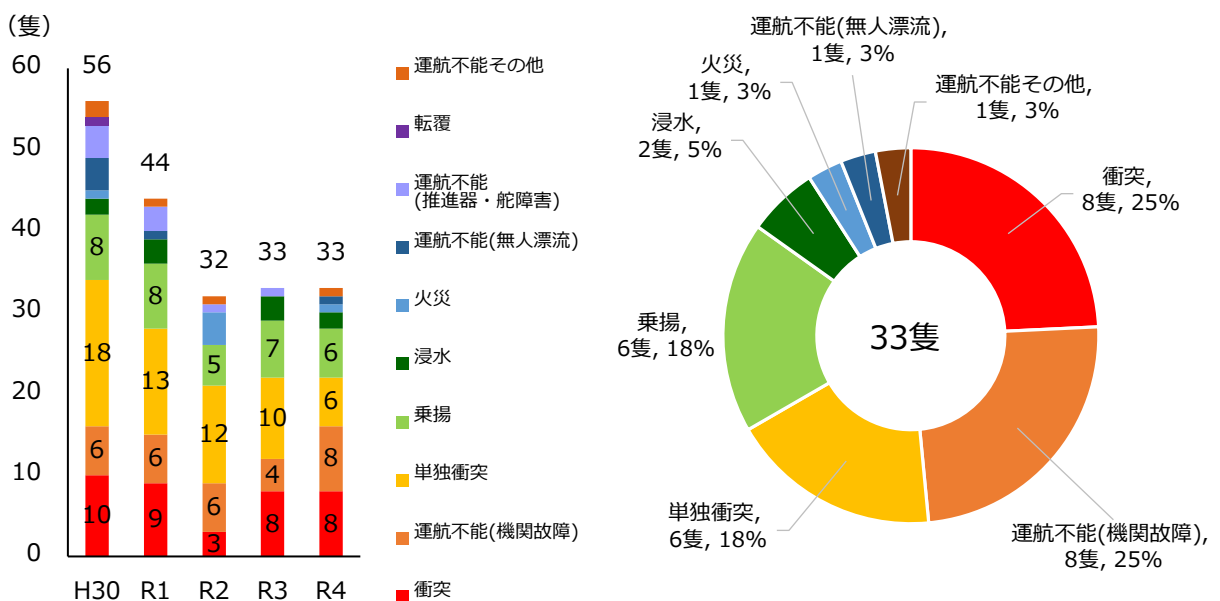


ウ 旅客船の傾向

(ア) 令和4年の船舶事故隻数は33隻で、令和3年と同様の隻数となっています。※グラフ62 船舶事故種類別にみると、衝突及び運航不能(機関故障)がともに8隻(25%)と最も多くなっています。※グラフ63

【船舶事故種類別の推移】 グラフ62

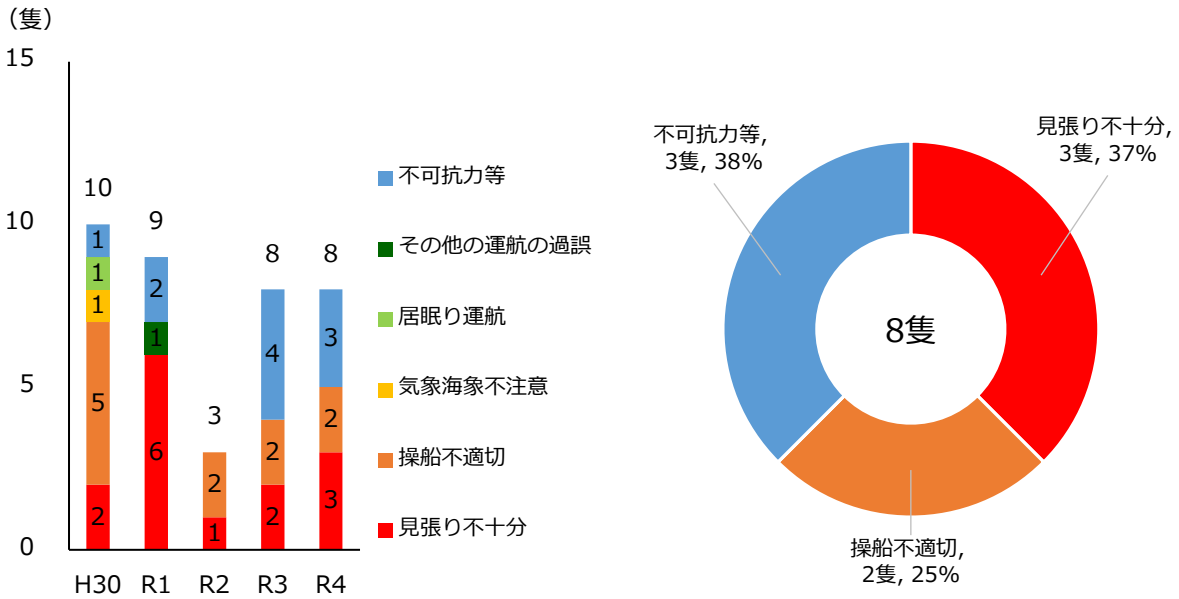
【船舶事故種類別の割合(令和4年)】 グラフ63



(イ) 令和4年に発生した衝突の原因別は、見張り不十分で3隻(37%)であり、次いで操船不適切が2隻(25%)となっています。 ※グラフ64、65

【衝突原因別の推移】 グラフ64

【衝突原因別の割合(令和4年)】 グラフ65



工 事故事例

事例：貨物船衝突 ～操船不適切～

事故概要：航行中、反航船が他の船舶を避航したのを確認したことから、針路を戻し、自船に接近することはないと判断したが、反航船は針路を戻さず、接近してきたため、避けることができず、衝突しました。

事例：タンカー衝突 ～操船不適切～

事故概要：航行中、横切り関係の船舶を初認し、レーダー及び目視による継続監視を行っていたが、見合い関係から衝突のおそれがあると判断し、何度か針路を転じるも依然として衝突のおそれがある状態であったため避けることができず、衝突しました。

事例：旅客船浸水沈没 ～船体機器整備不良～

事故概要：旅客船は、船長ほか1人が乗り組み、乗客24人を乗せ出港し、航行中に浸水し、その後、沈没しました。この事故により、旅客18名、船長、乗組員が死亡し、旅客6人が行方不明となっています。

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り組みを徹底しています。

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

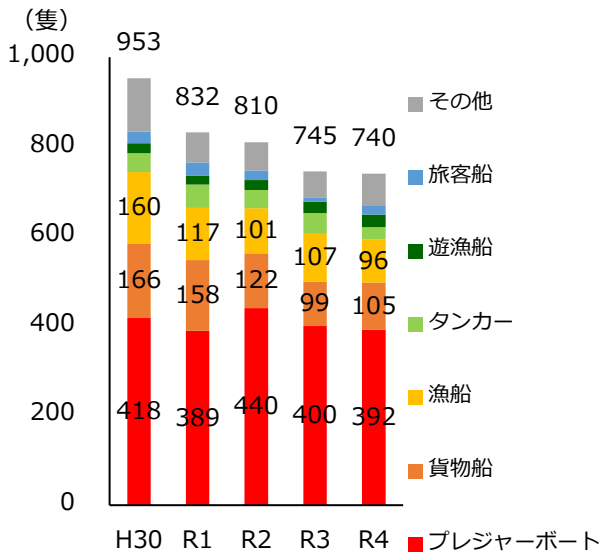
3 海域毎の事故防止対策

(1) ふくそう海域の事故防止対策

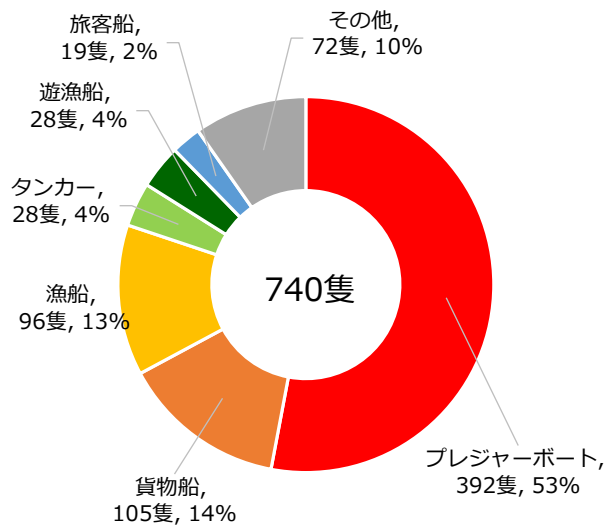
ア 傾向

(ア) ふくそう海域(東京湾・伊勢湾・瀬戸内海・関門港)では、1日平均約3,000隻の船舶通航量があります。令和4年の船舶事故隻数は、740隻で平成30年からは減少傾向を示しています。※グラフ66 船舶種類別では、プレジャーボートが392隻(53%)と最も多く、次いで貨物船が105隻(14%)となっています。※グラフ67

【船舶種類別の推移】 グラフ66

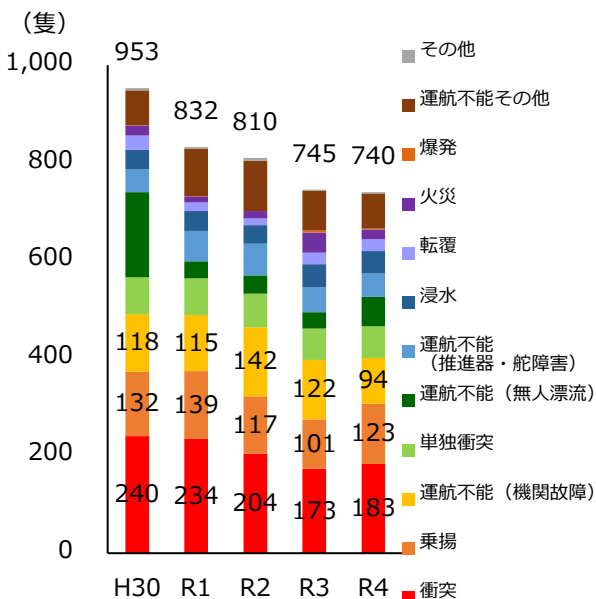


【船舶種類別の割合(令和4年)】 グラフ67

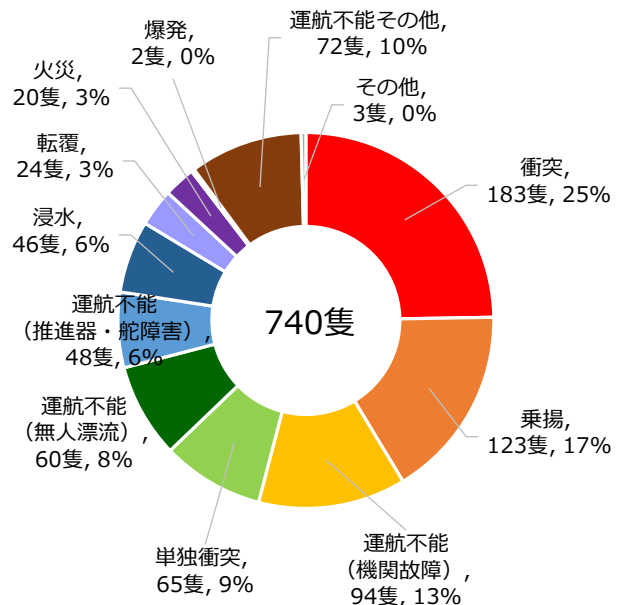


(イ) 令和4年の船舶事故種類別は、衝突が183隻(25%)と最も多く、次いで乗揚123隻(17%)、運航不能(機関故障)94隻(13%)となっています。※グラフ68、69

【船舶事故種類別の推移】 グラフ68



【船舶事故種類別の割合(令和4年)】 グラフ69



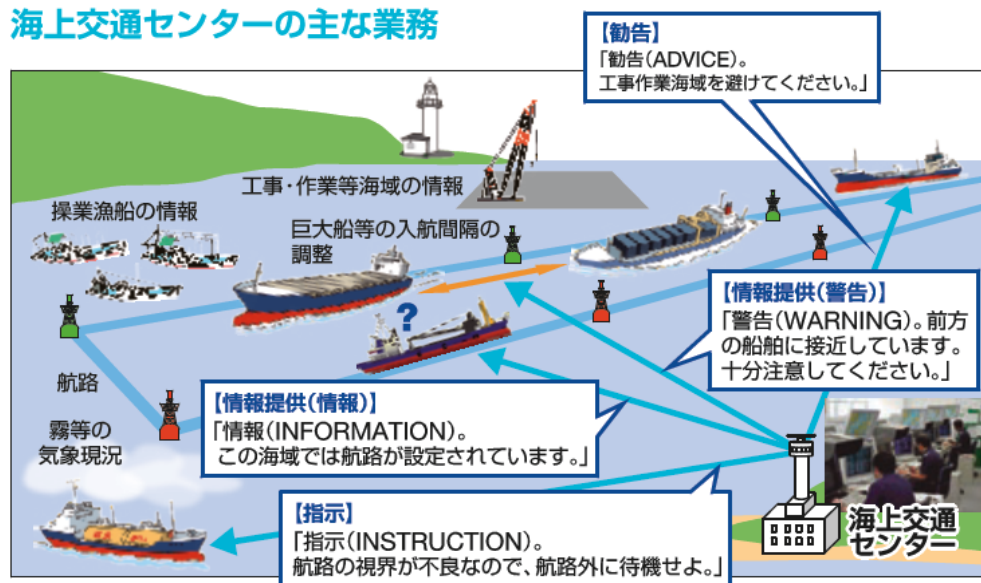
イ 対策

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

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

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

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）

【AIS 周知・啓発リーフレット】

漁業関係者の皆様へ

海難事故防止のためAISの導入を！

AISとは？
AIS (Automatic Identification System: 船舶自動識別装置) とは、船舶の位置、針路、速力等の安全に関する情報を、自動的に送受信するシステムです。

相互にAIS情報の確認が可能

AISのメリット

- ① 船舶間の衝突回避等のための通信が容易
- ② 他船の進路変更等をリアルタイムに把握可能
- ③ 悪天候でも周辺船舶の位置確認が可能

海難事故の事例
平成24年9月24日午前2時頃、金華山東方沖約930kmの太平洋上で貨物船(25.07トン)とかつお釣り漁船(119トン)が衝突。漁船の乗組員13人が亡くなりました。
運輸安全委員会の調査によれば、悪天候の中、貨物船のレーダーで漁船は確認できませんでした。

**漁船にもAISがあればお互いに相手船を容易に認識できます。
AISを導入してこのような悲惨な事故を未然に防ぎましょう！！**

総務省・国土交通省・水産庁・海上保安庁 裏面もご覧ください。➡

AISに関する支援制度について

AIS設置漁船には漁船保険料を最大20万円助成
日本漁船保険組合では、漁船の海難防止等を目的に、AIS設置漁船に対し漁船保険料の一部を最大20万円助成します。なお、リース漁船(浜の組)等漁船リース緊急事業、漁船漁業構造改善緊急事業、水産産業高度化等化財団地域漁業等)の助成額は最大10万円となります。

- ・保険料助成額： 国庫負担を勘じた納付額に対し10% (5%未満は20%)
- ・対象漁船： AIS又は緊急型AISを設置した漁船
ただし、①漁中等で設置義務のある漁船
②なるかたに漁業関係者等が及びがらざる漁業関係者等が対象漁船は助成対象外です。
なお、対象漁船ごとに漁船保険料の助成を申請できる取組は5月限りです。

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

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

漁業近代化資金の貸付条件(漁船漁業者の場合)
貸付限度額： 20トン未満漁船建造等資金借受者 0.9億円
20トン以上漁船建造等資金借受者 3.6億円
償却期間(償還期間)： 10年(8年)(漁船用機械等換装投資の場合)

※貸付利率は、金利変動により毎月変動しますので、ご利用には、お近くの漁協にお問い合わせください。
お問い合わせ先：水産庁 水産融資課 03-6744-2347

簡易型AISに係る無線局定期検査の不要化等が推進されています

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

| 定期検査の不要化 | 免許手続きの簡素化 |
|---|---|
| 簡易型AISのみを設置する船舶の定期検査は不要です。(緊急型AISと併せて次の無線設備を設置している場合も定期検査は不要です。) ・国際VHF(携帯型・5W以下) ・レーダー(適合表示無線設備：SKW未満) | 無線航行移動局(レーダー局)に簡易型AIS等の適合表示無線設備を追加して、船舶局を開設する場合の手続きはすべて簡易な免許手続(落成検査の省略)で可能です。 |

※ 簡易型AISは無線局定期検査の要がなくなっていますが、無線局の免許申請は必要です。
漁業関係者等が申請書に記入していただく必要があります。

お問い合わせ先：総務省 基幹・衛星移動通信課 03-5253-5901

スマートフォン向けAISアプリについて

AISと同様の機能を有するスマートフォン向けアプリケーションが、リリースされています。スマートフォンアプリは、AIS設置の専人が開いた漁船(船外機等)でも利用可能！
※国土交通省では、「船上におけるスマホの使いかた」を公表しております。
https://www.mlit.go.jp/maritime/qa/03_000039.html

お問い合わせ先：国土交通省 海軍局 安全対策課 03-5253-8631

【アクセス先】



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

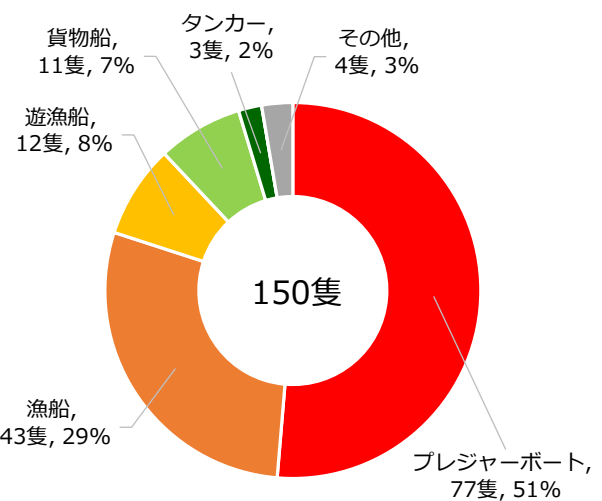
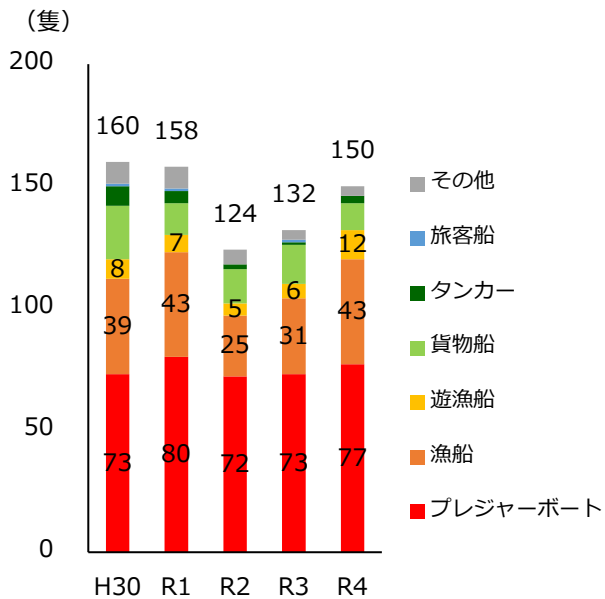
(2) 東京湾から四国沖に至る船舶交通量が多い海域の事故防止対策

ア 傾向

(ア) 東京湾から四国沖に至る船舶交通量が多い海域における令和4年の船舶事故隻数は150隻で、令和3年よりも増加しました。船舶種類別では、プレジャーボートが77隻(51%)と最も多く、次いで漁船が43隻(29%)となっています。※グラフ70、71

【船舶種類別推移】 グラフ70

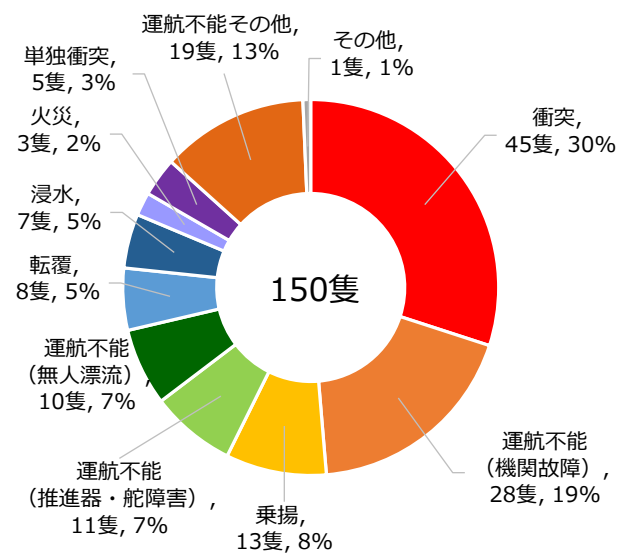
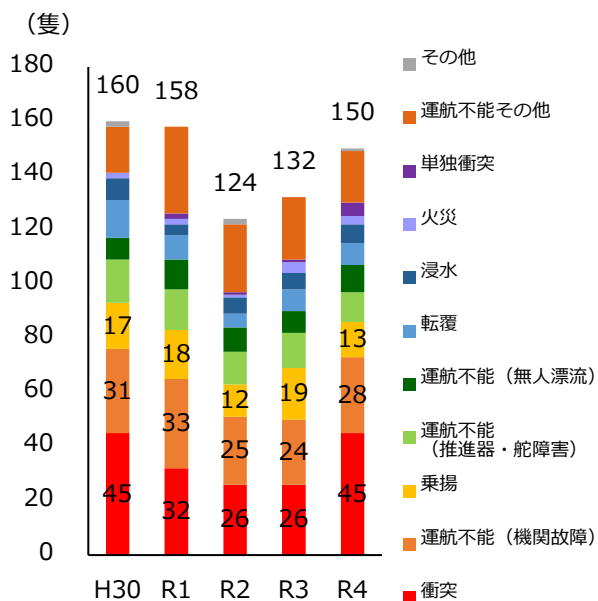
【船舶種類別の割合(令和4年)】 グラフ71



(イ) 令和4年の船舶事故種類別は、衝突が45隻(30%)と最も多く、次いで運航不能(機関故障)28隻(19%)となっています。※グラフ72、73

【船舶事故種類別推移】 グラフ72

【船舶事故種類別の割合(令和4年)】 グラフ73



イ 対策

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

東京湾から四国沖に至る船舶交通量が多い海域は、複雑な針路交差が生じる海域であることを踏まえ、安全対策の1つとして、これまで、和歌山県潮岬沖への推薦航路の設定について検討を進めてきたところです。

その結果、令和4年11月に国際海事機関（IMO）において、同航路の設定が採択されたことから、令和5年6月1日から同航路の運用を開始することとしています。

そのほか、AIS 搭載義務の無いプレジャーボートや漁船等の小型船舶についても、AIS を搭載することにより、大型船に対し自船の動静を容易に認識させることができる等、事故防止に有効なため、関係機関と連名で作成したリーフレットを活用して AIS 搭載の推進について周知・啓発を行っております。

JCG 海上保安庁

和歌山県 潮岬の沿岸域に
すい せん こう ろ
“推薦航路”を設定します

開始日
2023年 6月1日
(日本時間09:00)

潮岬灯台の南3.5海里以内の海域を航行する船舶は、安全のため右側航行にご協力をお願いします。

推薦航路東端 (V-AIS)
北緯 33-25.9
東経 135-52.5

推薦航路西端 (V-AIS)
北緯 33-24.3
東経 135-45.3

潮岬灯台南3.5海里 (V-AIS)
北緯 33-22.7
東経 135-45.3

この位置の南側（沖合）を航行する船舶は、推薦航路を適用しない

◆推薦航路とは、SOLAS 条約に基づき、国際海事機関が指定する航路のひとつです。
◆海図に、航路の中心線及び航行方向が表示されるほか、航路の西端位置、東端位置及び適用海域の範囲を示す位置に、**バーチャル AIS 航路標識 (V-AIS) のシンボルマーク**が表示されます。
◆水路通報により情報を入力して海図の更新をお願いします。

水路通報 HP <https://www1.kaiho.mlit.go.jp/TUHO/tuho/nm.html>

問い合わせ 第五管区海上保安本部 交通部 航行安全課 兵庫県神戸市中央区波止場町1番1号 **078-391-6551**

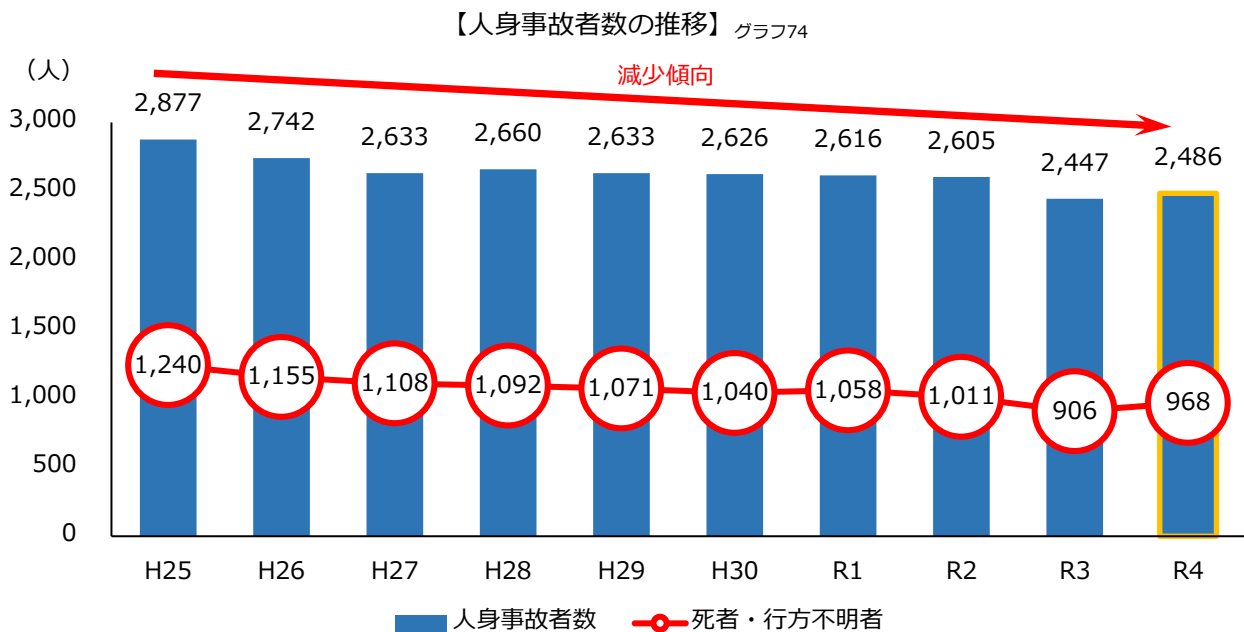
令和5年1月作成

第2節 人身事故

1 現況

(1) 概観

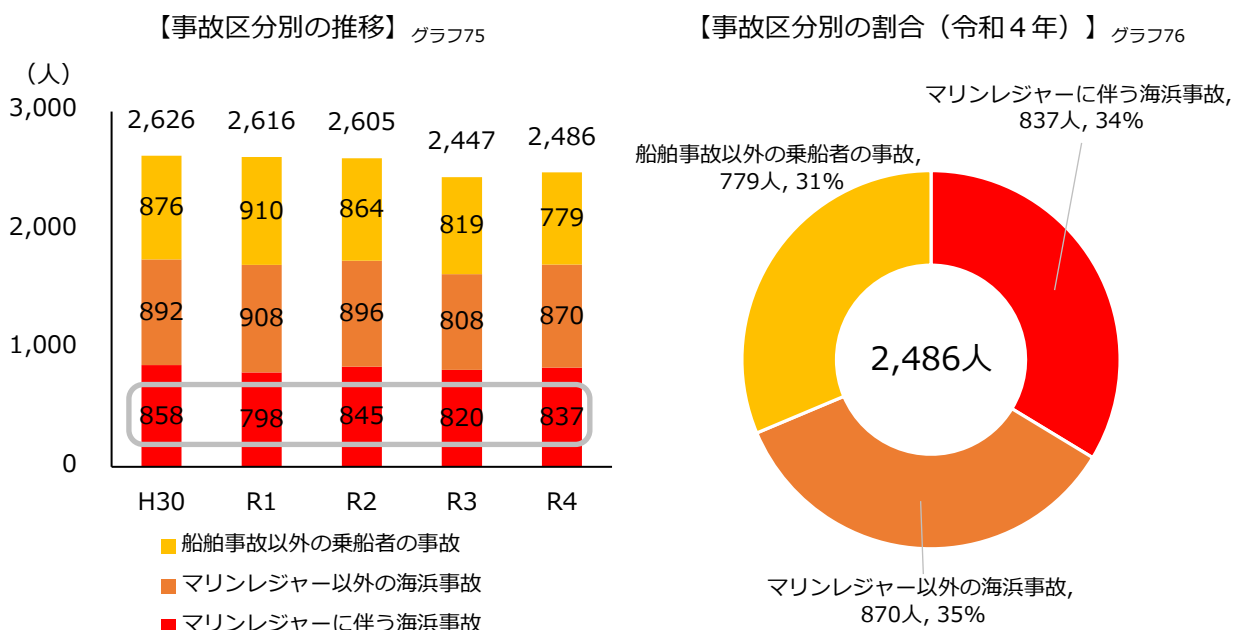
令和4年に海上保安庁が取り扱った人身事故者数は2,486人で、過去10年間に
 おいて令和3年に次いで2番に少なくなっています。また、うち死者・行方不明
 者数は968人でした。 ※グラフ74



(2) 事故区分別

事故区分別は、マリンレジャーに伴う海浜事故者が占める割合は過去5年間同
 じ傾向を示しています。 ※グラフ75 令和4年の事故区分別では、マリンレジャーに
 伴う海浜事故者数が837人（34%）、マリンレジャー以外の海浜事故者数が870
 人（35%）、船舶事故以外の乗船中の事故者数が779人（31%）となっています。

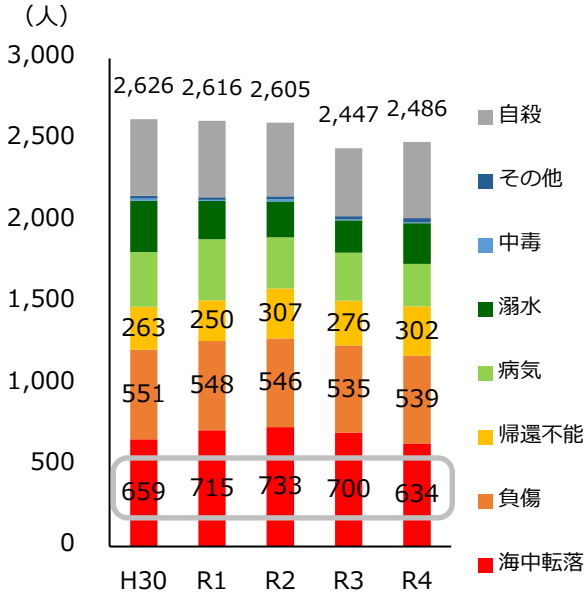
※グラフ76



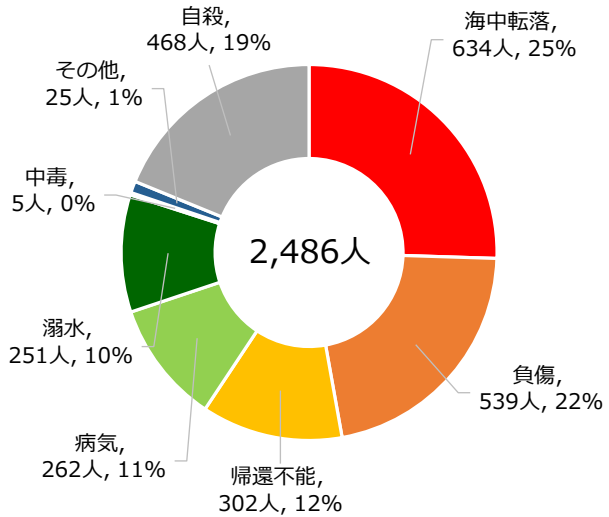
(3) 事故内容別

事故内容別は、海中転落が最も多く、過去5年間同じ傾向を示しています。※
 グラフ77 令和4年の事故内容別では、海中転落が634人(25%)と最も多く、次いで負傷が539人(22%)となっています。※グラフ78

【事故内容別の事故者数の推移】 グラフ77



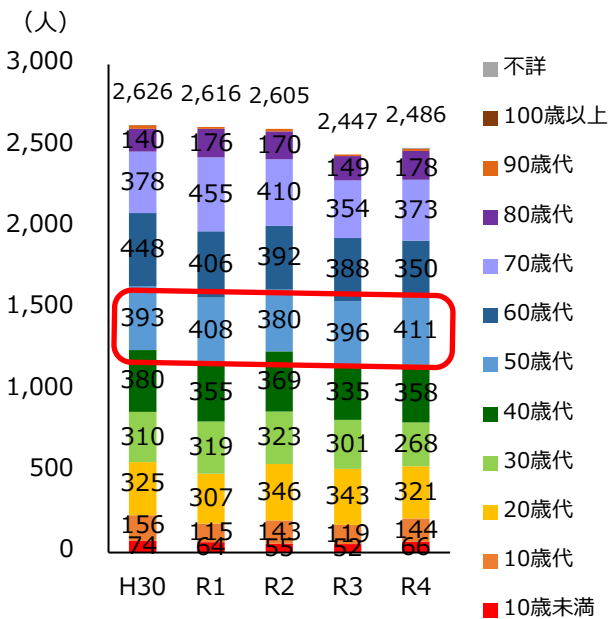
【事故内容別の割合(令和4年)】 グラフ78



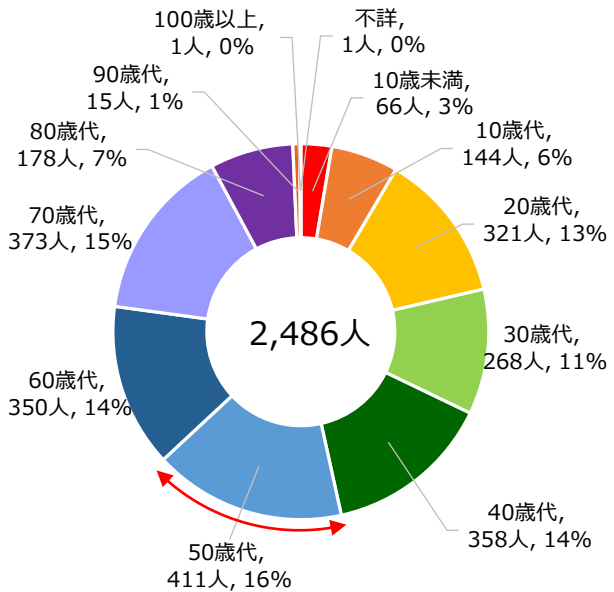
(4) 年齢層別

年齢層別は、過去5年間の合計で50歳代が最も多く、令和3年から増加傾向を示しています。※グラフ79 令和4年の年齢層別では、50歳代が411人(16%)と最も多く、次いで70歳代が373人(15%)となっています。※グラフ80

【年齢層別の事故者数の推移】 グラフ79



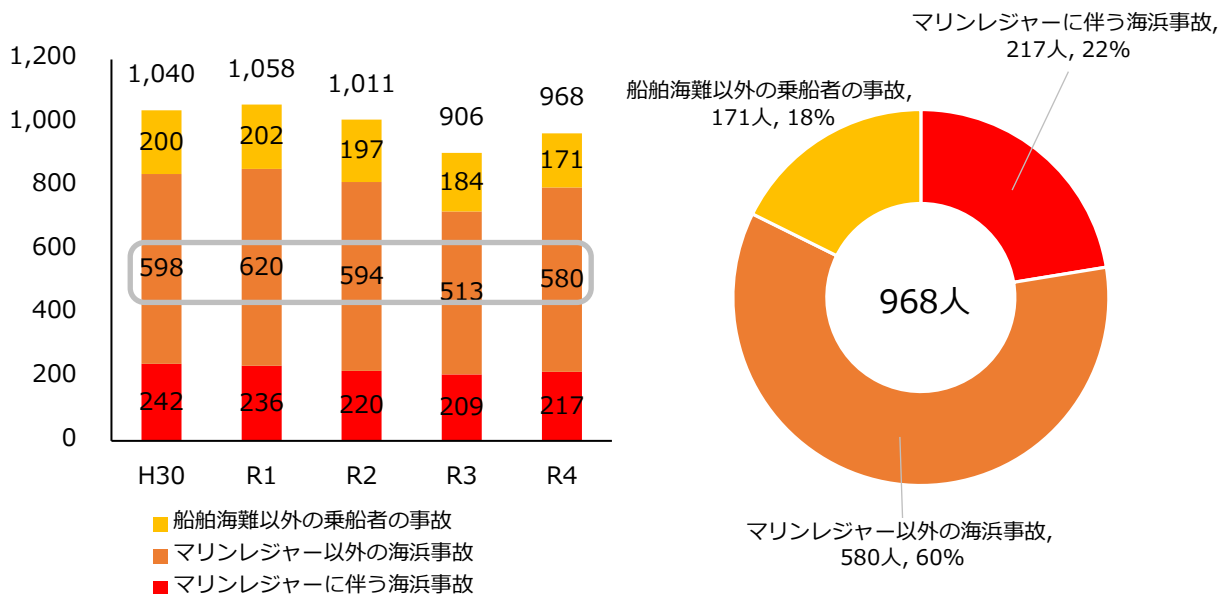
【年齢層別の割合(令和4年)】 グラフ80



(5) 死者・行方不明者を伴う人身事故

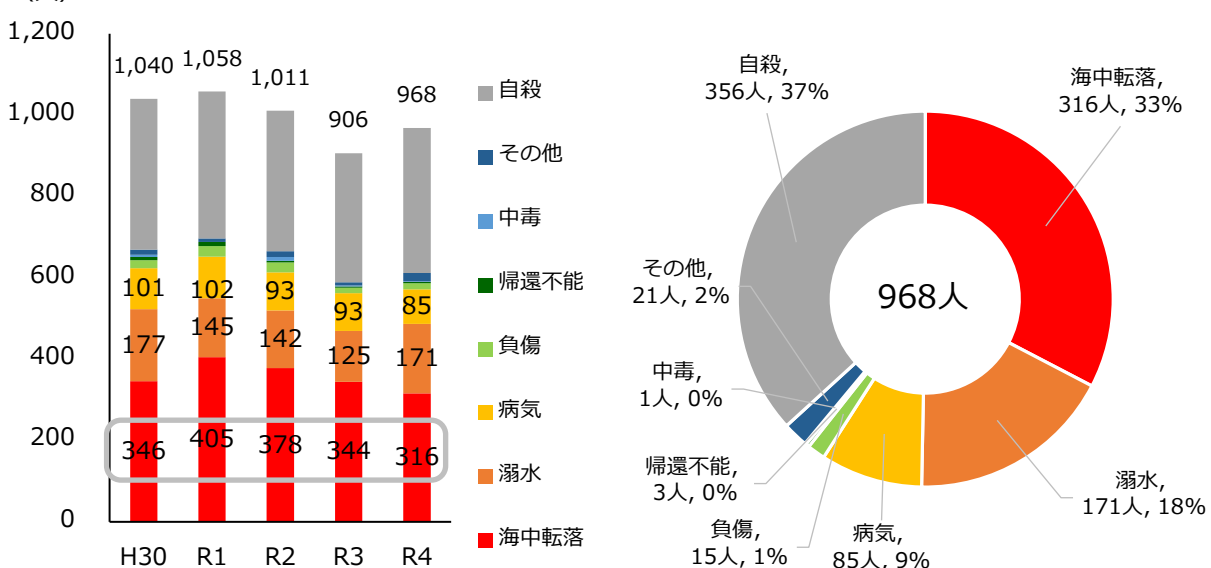
ア 事故区分別は、マリンレジャー以外の海浜事故者数が最も多く、過去5年間同じ傾向を示しています。※グラフ81 令和4年の事故区分別では、マリンレジャーに伴う海浜事故者数が217人（22%）、マリンレジャー以外の海浜事故者数が580人（60%）、マリンレジャーに伴う船舶事故以外の乗船中の事故者数が171人（18%）となっています。※グラフ82

【事故区分別の死者・行方不明者数の推移】 グラフ81 【事故区分別の死者・行方不明者の割合（令和4年）】 グラフ82 (人)



イ 事故内容別は、海中転落が最も多く、過去5年間同じ傾向を示しています。※グラフ83 令和4年の事故内容別では、海中転落が316人（33%）と最も多く、次いで溺水が171人（18%）となっています。（自殺を除く）※グラフ84

【事故内容別の死者・行方不明者数の推移】 グラフ83 【事故内容別の死者・行方不明者の割合（令和4年）】 グラフ84 (人)



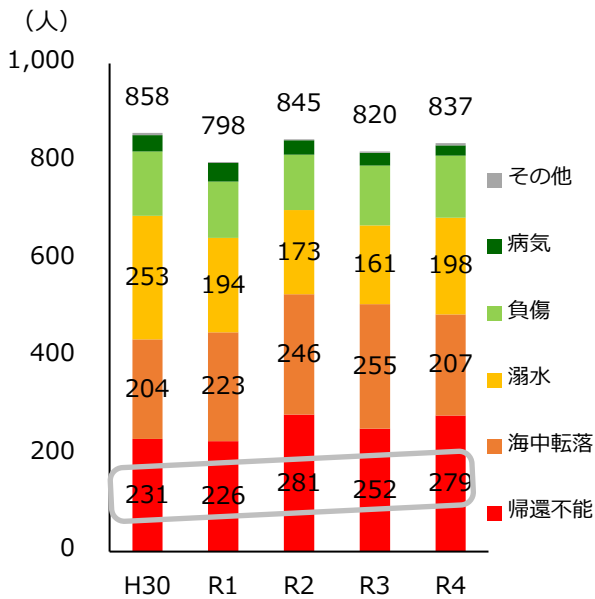
2 事故区分別の事故防止対策

(1) マリンレジャーに伴う海浜事故の事故防止対策

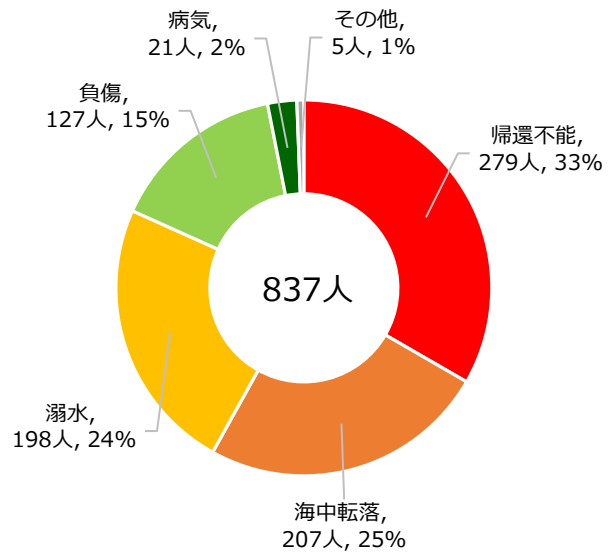
全体の傾向

(ア) 事故内容別は、過去5年間の合計で帰還不能が最も多く、令和3年から増加傾向を示しています。※グラフ85 令和4年の事故内容別では、帰還不能が279人(33%)と最も多く、次いで海中転落が207人(25%)となっています。※グラフ86

【事故内容別の事故者数の推移】 グラフ85

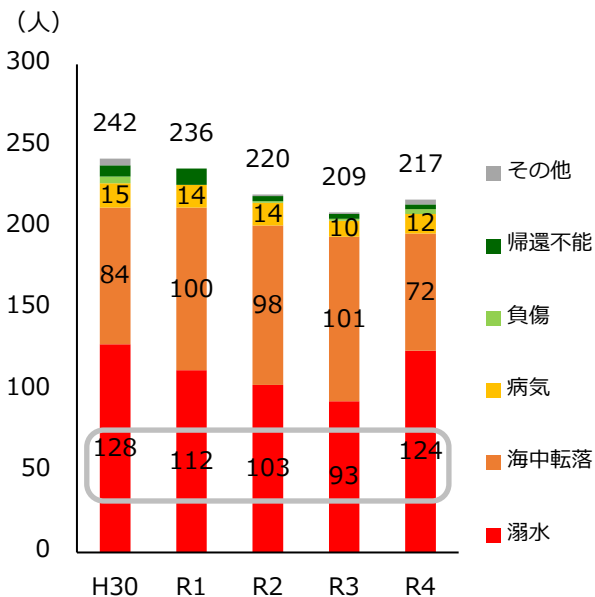


【事故内容別の割合(令和4年)】 グラフ86

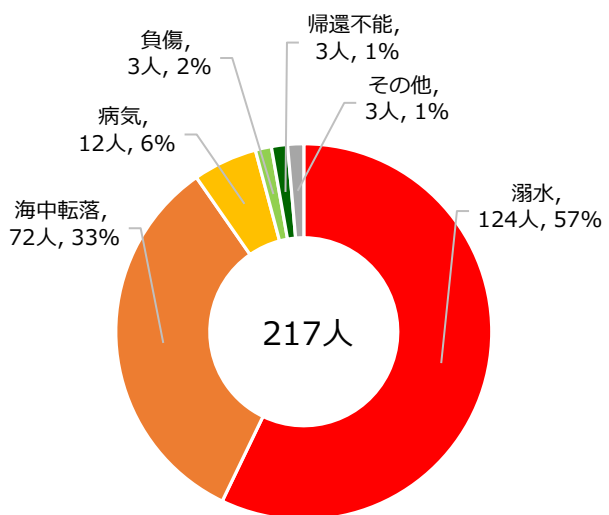


(イ) 事故内容別は、過去5年間の合計で溺水が最も多く、令和3年から増加傾向を示しています。※グラフ87 令和4年の事故内容別の死者・行方不明者は、溺水が124人(57%)と最も多く、次いで海中転落が72人(33%)となっています。※グラフ88

【事故内容別の死者・行方不明者数の推移】 グラフ87

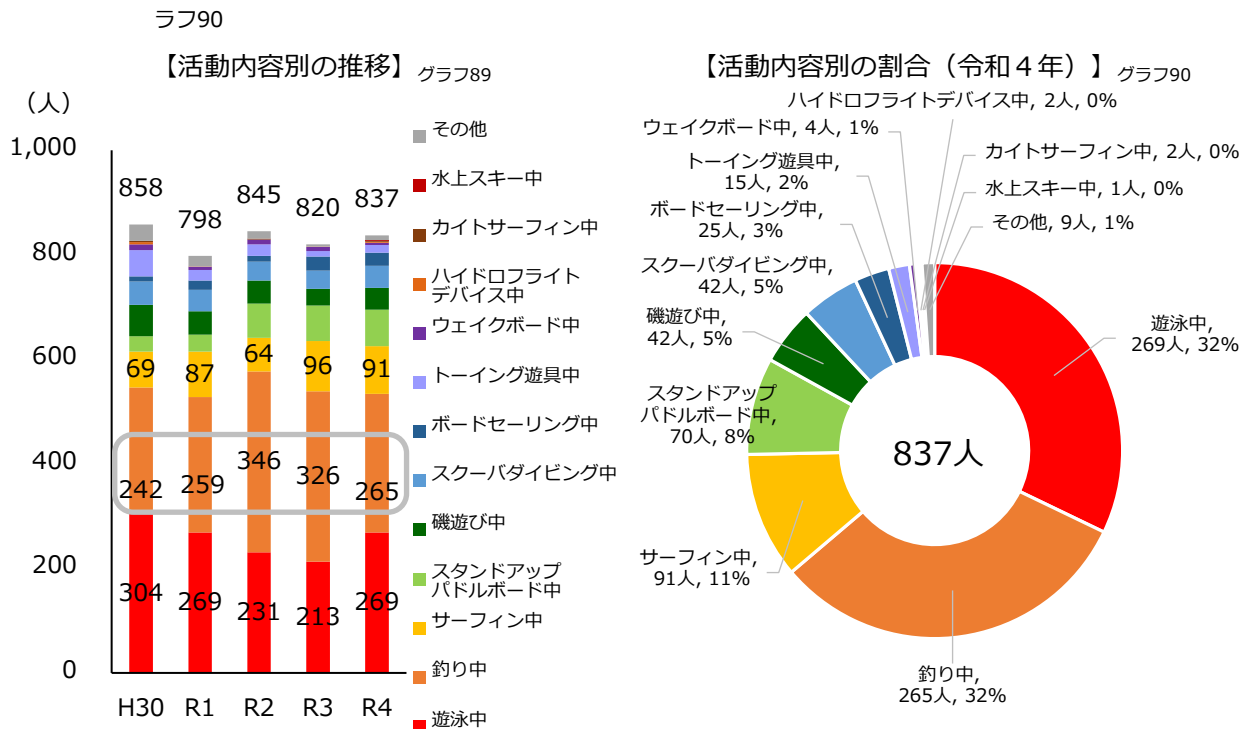


【事故内容別の死者・行方不明者数の割合(令和4年)】 グラフ88

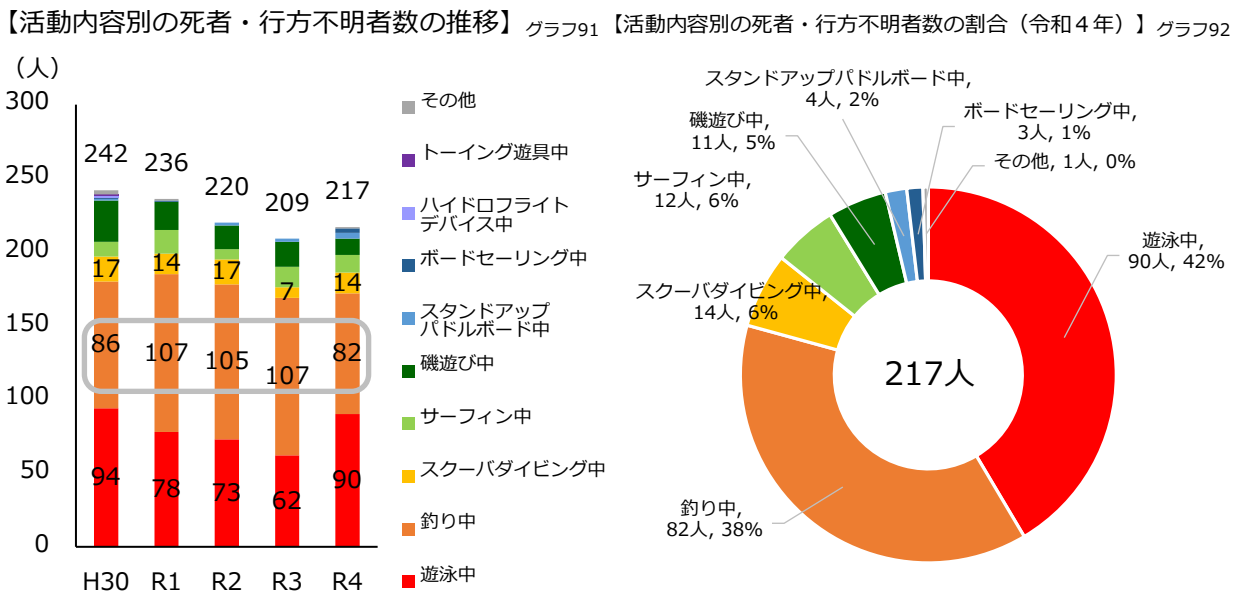


第1章 船舶事故及び人身事故の現況と防止対策

(ウ) 活動内容別は、過去5年間の合計で釣り中が最も多く、令和4年は減少傾向を示しています。※グラフ89 令和4年の活動内容別では、遊泳中が269人(32%)と最も多く、次いで釣り中が265人(32%)となっています。※グラフ90



(エ) 活動内容別の死者・行方不明者数は、過去5年間の合計で釣り中が最も多く、令和4年は減少傾向を示しています。※グラフ91 令和4年の活動内容別の死者・行方不明者数は、遊泳中が90人(42%)と最も多く、次いで釣り中が82人(38%)となっています。※グラフ92

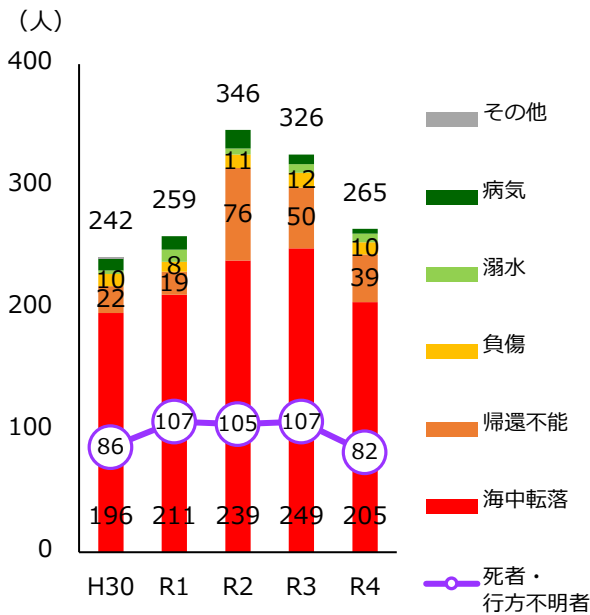


① 釣り中の事故防止対策

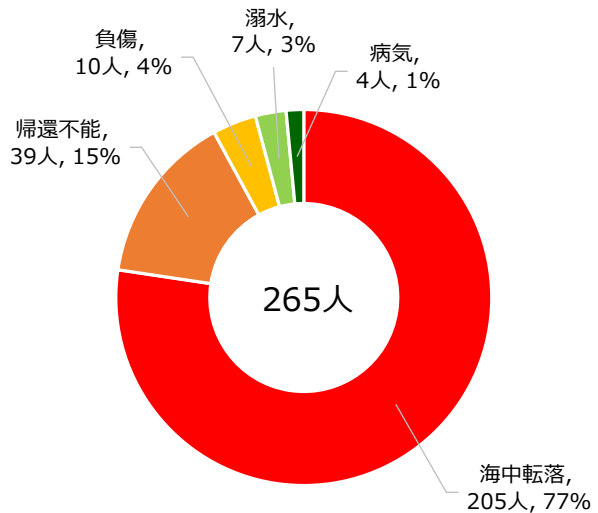
ア 傾向

(ア) 令和4年の事故者数は、265人でした。このうち死者・行方不明者数は82人で、事故者数及び死者・行方不明者数は、令和3年よりも減少しました。※グラフ93 事故内容別にみると、海中転落が205人(77%)と最も多く、次いで帰還不能が39人(15%)となっています。※グラフ94

【事故内容別の事故者、死者・行方不明者数の推移】 グラフ93

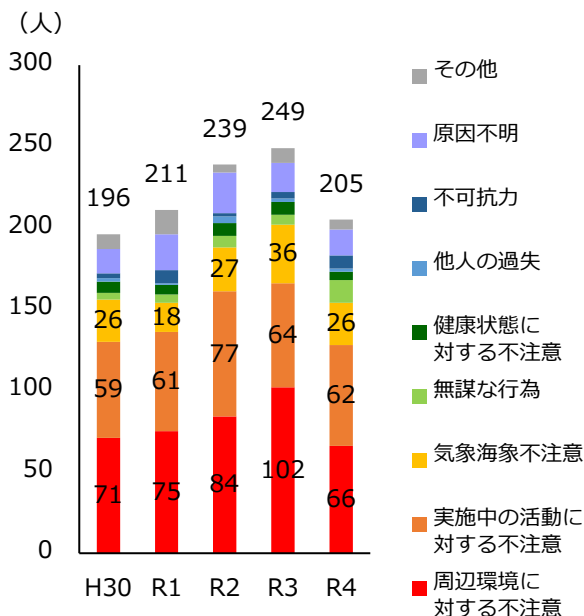


【事故内容別の割合（令和4年）】 グラフ94

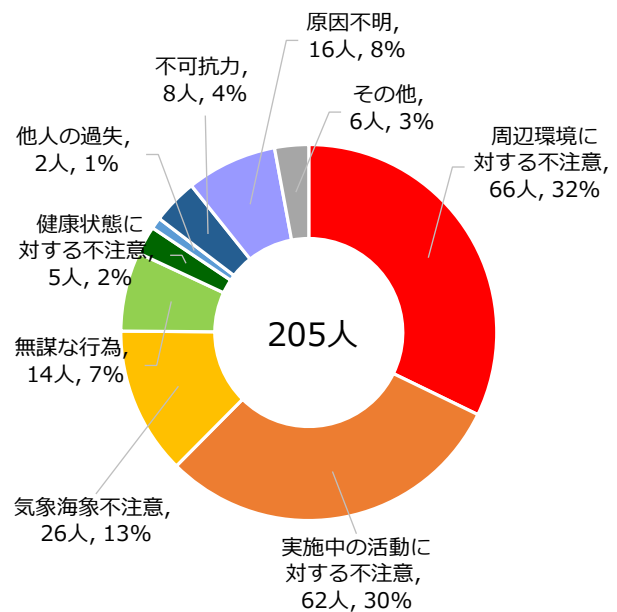


(イ) 令和4年に発生した釣り中の海中転落を事故原因別にみると、周辺環境に対する不注意が66人(32%)と最も多く、次いで実施中の活動に対する不注意が62人(30%)となっています。※グラフ95、96

【事故原因別（海中転落）の推移】 グラフ95



【事故原因別（海中転落）の割合（令和4年）】 グラフ96

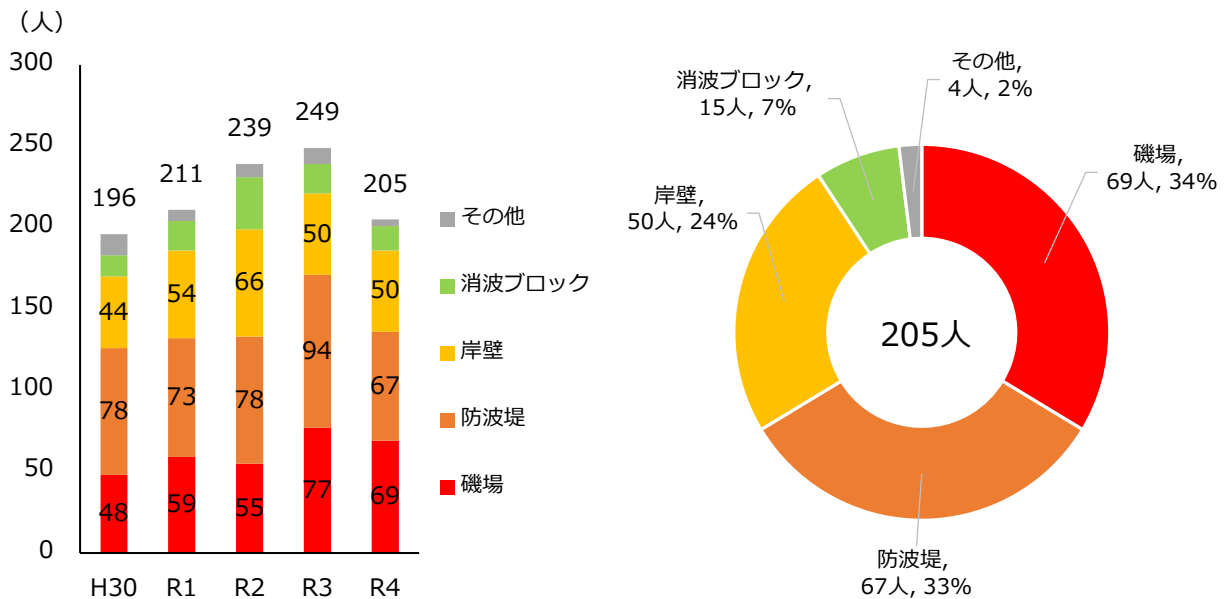


第1章 船舶事故及び人身事故の現況と防止対策

(ウ) 令和4年の海中転落者を発生場所別にみると、磯場が69人(34%)と最も多く、次いで防波堤が67人(33%)となっています。 ※グラフ97、98

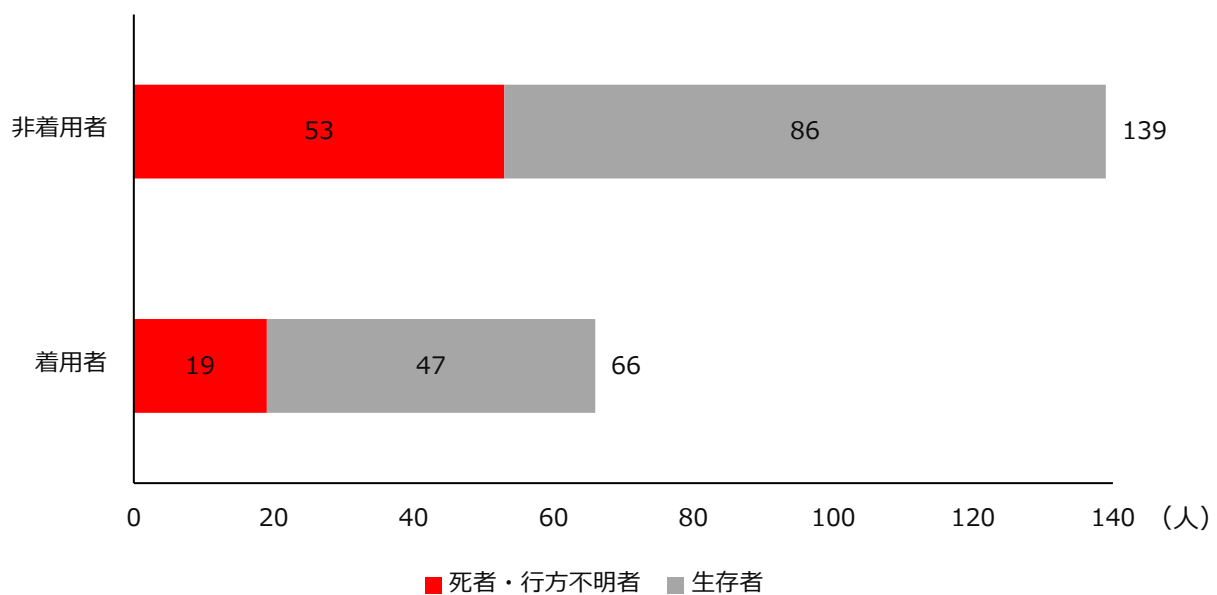
【発生場所別(海中転落)の推移】グラフ97

【発生場所別(海中転落)の割合(令和4年)】グラフ98



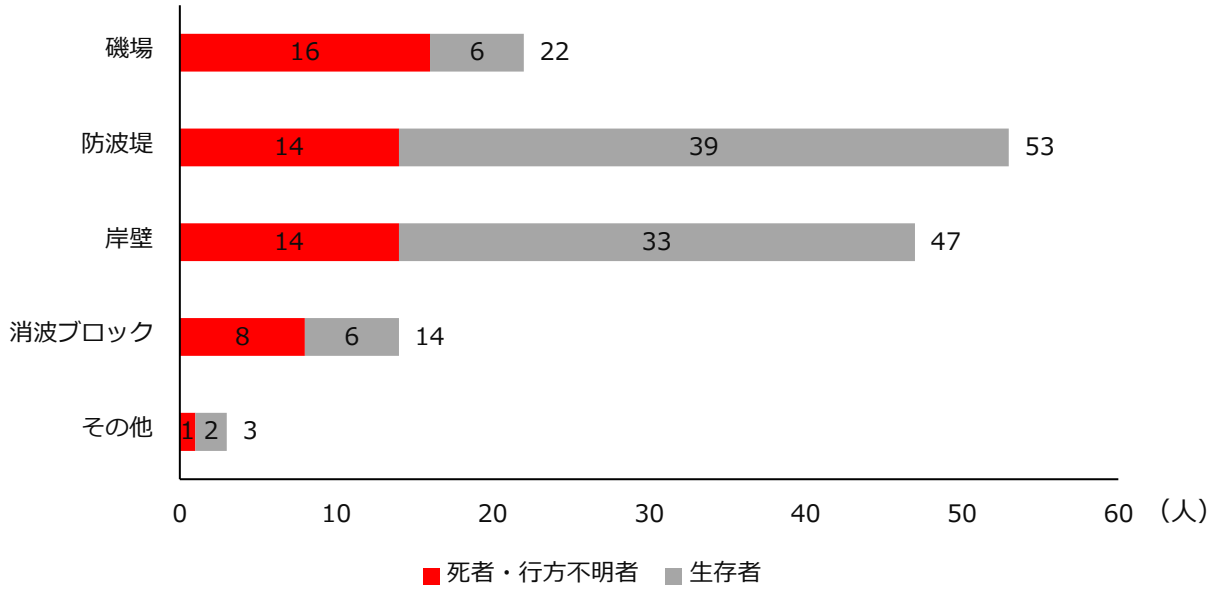
(エ) 令和4年の海中転落者(205人)のうち、ライフジャケットの非着用者は、139人でそのうちの53人が死亡・行方不明となっています。一方のライフジャケットの着用者は、66人でそのうち19人が死亡・行方不明となっています。 ※グラフ99

【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4年)】グラフ99



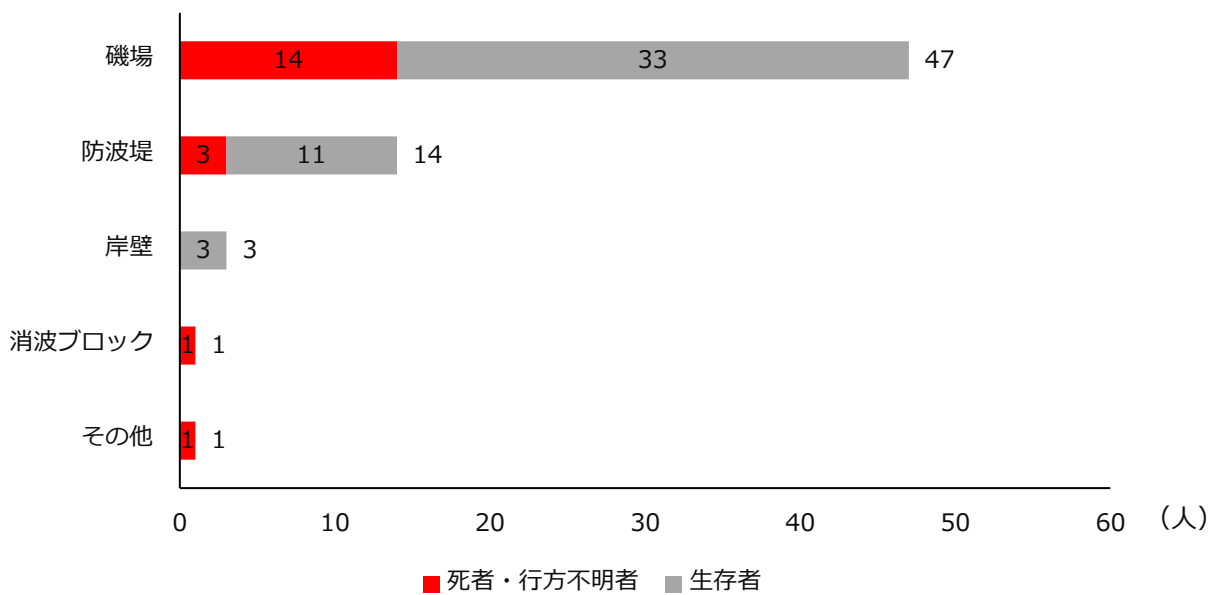
(オ) 令和4年の海中転落者(205人)のうち、ライフジャケット非着用者(139人)を発生場所別にみると、防波堤が53人と最も多く、次いで岸壁が47人となっています。死者・行方不明者は、磯場が16人と最も多く、次いで防波堤及び岸壁が14人となっています。 ※グラフ100

【ライフジャケット非着用者の海中転落発生場所(令和4年)】 グラフ100



(カ) 令和4年の海中転落者(205人)のうち、ライフジャケット着用者(66人)を発生場所別にみると、磯場が47人と最も多く、次いで防波堤が14人となっています。死者・行方不明者は、磯場が14人と最も多く、次いで防波堤が3人となっています。 ※グラフ101

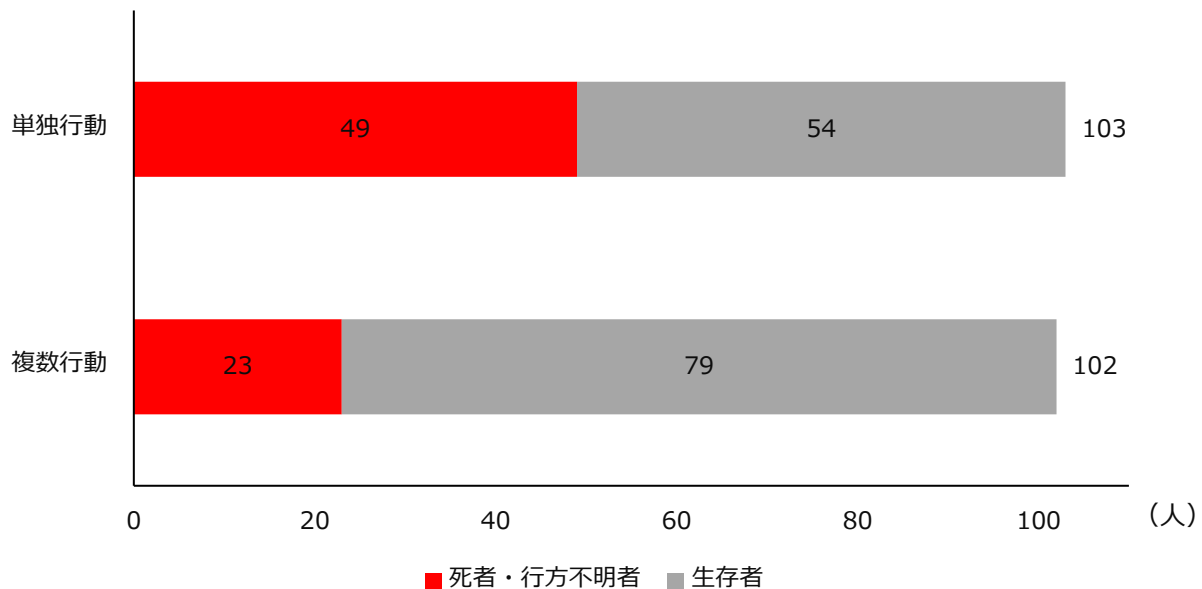
【ライフジャケット着用者の海中転落発生場所(令和4年)】 グラフ101



第1章 船舶事故及び人身事故の現況と防止対策

(キ) 令和4年の海中転落者（205人）を行動形態（単独行動、複数行動）別にみると、単独行動は、103人でそのうちの49人が死者・行方不明となっています。一方の複数行動は、102人でそのうち23人が死者・行方不明となっています。 ※グラフ102

【行動形態と死者・行方不明者数（令和4年）】 グラフ102



イ 事事故事例

事例1：海中転落～ライフジャケット着用の有無で生死の別～

事故概要：事故者2名は、夜明け前に磯場を訪れ、釣りを開始しました。釣りをしていたところ、突然の一発大波※を受け、2人とも海中転落しました。事故者Aはライフジャケットを着用し、携帯電話を所持していたことから迅速な通報により無事に救助されました。一方、ライフジャケットを着用しておらず、携帯電話も未所持であった事故者Bは、沖合で漂流していたところを救助されましたが、その後、死亡が確認されました。

※一発大波とは、多くの波が重なることで突発的に発生する大波をいい、天気予報等で示される波高の数倍の高さに及ぶこともある。

事例2：帰還不能～漂流～

事故概要：事故者は、友人と2人で防波堤を訪れ、釣りを行っていたところ、釣り竿を流出させてしまったことから回収を試み海に飛び込みましたが、潮流の影響で沖に流され始めました。その様子を見ていた事故者の友人は、係留中のタグボートに救助を依頼し、その後、事故者はタグボートにより救助されました。

ウ 対策

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

海上保安庁では、大手釣具店等の協力のもと、釣り中の人身事故の発生状況にあわせ、全国・地域毎に啓発資料を送付できるシステムの構築や、釣りのインフルエンサーに対する安全講習会を、釣り雑誌出版社と共同で企画し、その模様を SNS で発信するなど効率的かつ効果的な啓発活動を実施しています。また、過去21年間の釣り中の人身事故を海洋状況表示システム（海しる）で可視化した「釣りの事故マップ」を公開することで、愛好者各々が安全について考える機会を設け、安全意識の向上を図っています。加えて、現場指導や安全啓発及び関係団体等との合同パトロールを実施し官民が連携して釣り中の事故防止を図っています。

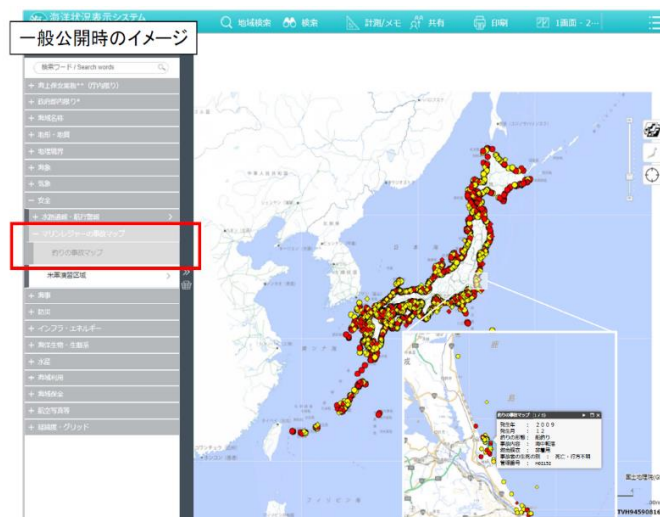
【釣り雑誌出版社と連携した安全講習会】



【磯場で活動する釣り人への安全啓発】



【釣りの事故マップの掲載】



【アクセス先】



② SUP（スタンドアップパドルボード）中の事故防止対策

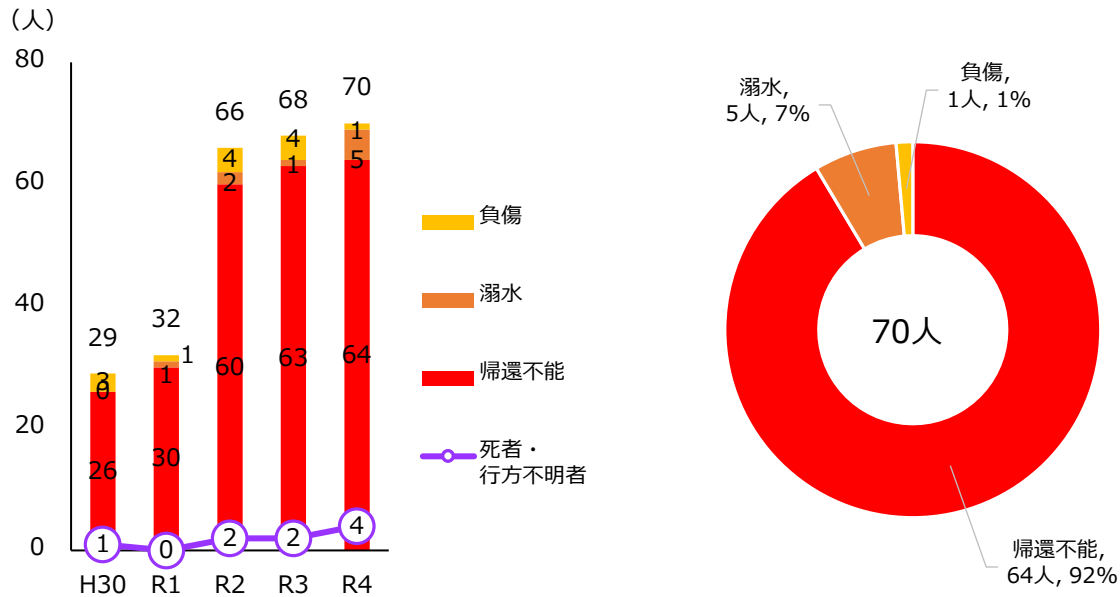
ア 傾向

(ア) 令和4年の事故者数は、70人でした。このうち死者・行方不明者数は4人で、事故者数及び死者・行方不明者数は、令和3年よりも増加しました。

※グラフ103 事故内容別にみると、帰還不能が64人（92%）と最も多く、次いで溺水が5人（7%）となっています。 ※グラフ104

【事故内容別の事故者、死者・行方不明者数の推移】 グラフ103

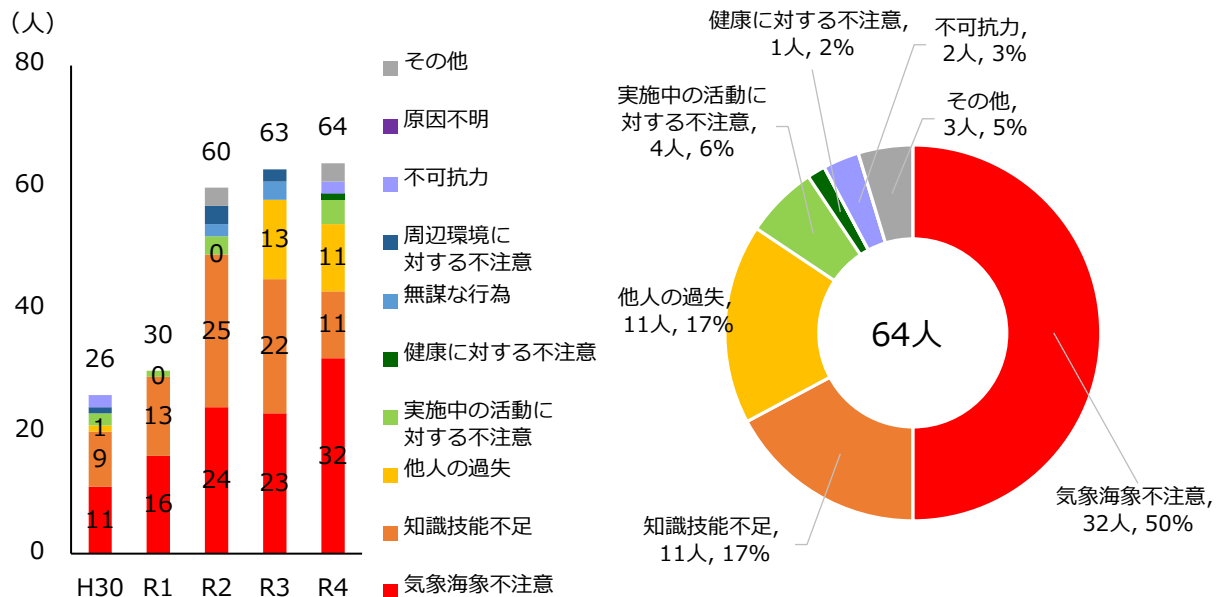
【事故内容別の割合（令和4年）】 グラフ104



(イ) 令和4年に発生した SUP 中の帰還不能を事故原因別にみると、気象海象不注意が32人（50%）と最も多く、次いで知識技能不足及び他人の過失が11人（17%）となっています。 ※グラフ105,106

【事故原因別（帰還不能）の事故者数の推移】 グラフ105

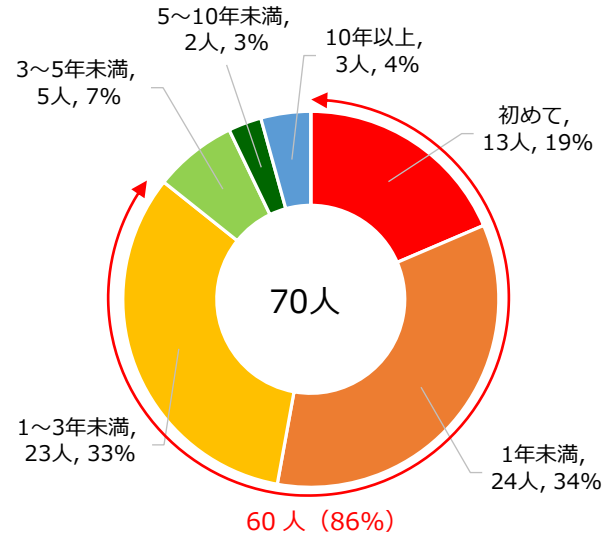
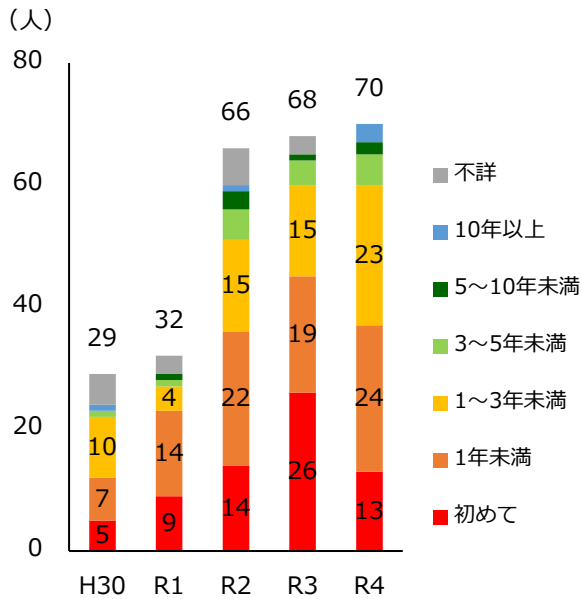
【事故原因別（帰還不能）の割合（令和4年）】 グラフ106



(ウ) 令和4年の事故者を経験年数別にみると、3年未満（「初めて」から「1～3年未満」までの合計）が60人（86%）となっています。 ※グラフ107,108

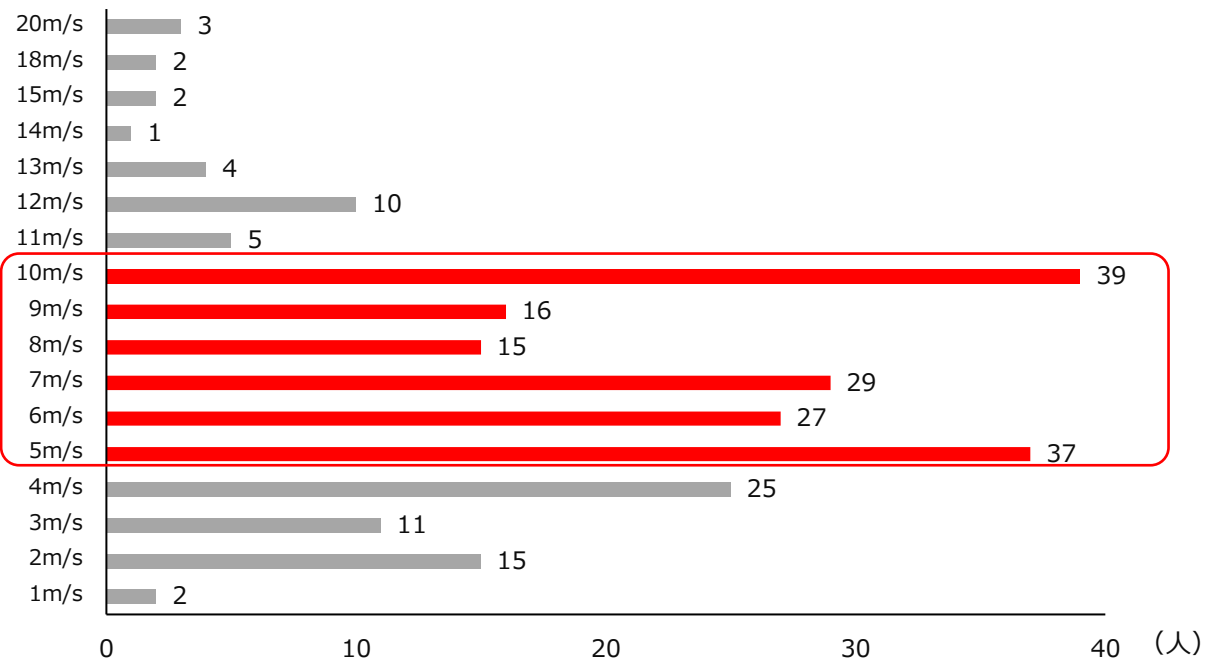
【経験年数別の事故者数の推移】 グラフ107

【経験年数別の割合（令和4年）】 グラフ108



(エ) 過去5年間の帰還不能者(243人)を風速別にみると、「5m/s～10m/s」において多くなっています。 ※グラフ109

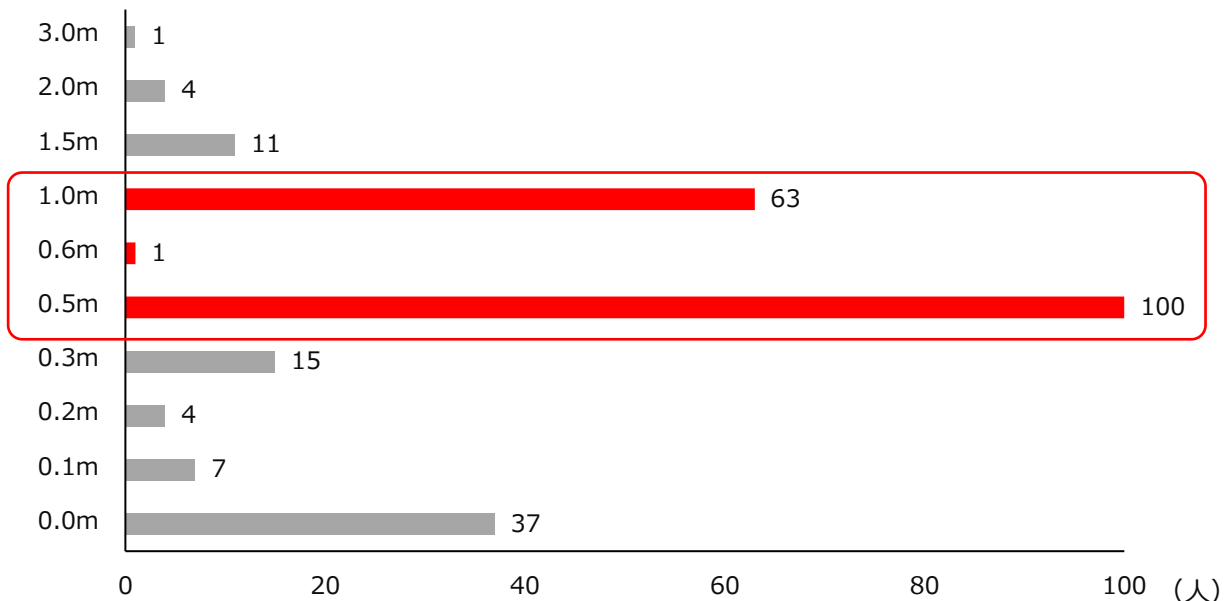
【帰還不能発生時の風速（過去5年間）】 グラフ109



第1章 船舶事故及び人身事故の現況と防止対策

(オ) 過去5年間の帰還不能者(243人)を波高別にみると、「0.5m～1m」において多くなっています。 ※グラフ110

【帰還不能発生時の波高(過去5年間)】 グラフ110



イ 事事故例

事例1：帰還不能～気象海象不注意～ ※表紙に掲載の写真は本事案の救助状況

事故概要：事故者は、夫と共に初めて SUP を行うため、SUP ツアーに参加しました。ガイドを含めた3人は、ライフジャケットとリーシュコードを着用してツアーを開始しましたが、強風で沖へ流され始め、夫とガイドは SUP ボードから落水するも付近の岩場に辿り着き、ガイドの携帯電話から救助を求めました。一方、事故者はそのまま沖に約40km 流されましたが、約14時間後、無事に発見され救助されました。

事例2：帰還不能～知識技能不足～

事故概要：事故者2名は、ライフジャケットを着用しないまま、ネットで購入した1枚の SUP ボードに2人で乗り、釣りをを行うために出発しました。釣果が得られなかったことから帰港しようとしたところ、風潮流に流され帰港できず、漂着した砂浜から118番通報をしました。その後、事故者2名は無事に救助されました。

ウ 対策

SUP中の事故者は、経験年数3年未満（経験の浅い者）が全体の約8割を占めており、事故内容は帰還不能が最も多く、その原因の多くは気象海象不注意、知識・技能不足です。気象・海象をみると、風速5m/s以上、波高0.5m以上で人身事故が発生する割合が高くなっています。これは海に関する基本的な知識の欠如やSUPに関する知識・技能不足が原因となっています。このため、令和4年3月からSUP関係団体が運営し、海上保安庁や関係官庁が参画しているSUP安全推進プロジェクトにおいて、統一的な安全装備としてライフジャケット及びリーシュコードの着用、連絡手段の確保の他、初心者はスクール等でレッスンを受けた後に活動することを啓発しています。

また、経験の浅い者の事故に加え、インストラクターやガイドがいる中でも人身事故が発生していることから、愛好者に対してSUP安全推進プロジェクトにおいて推奨団体に認定されているショップ等でレッスンを受けることの推奨、インストラクター養成課程における共通の安全対策項目を定めること等を通じて業界全体の安全意識の向上を図りつつ官民が連携してSUPの事故防止を図っています。加えて、海上保安官による現場指導や安全啓発を実施しています。

【SUP安全啓発用リーフレット】



【アクセス先】



(URL) <https://www6.kaiho.mlit.go.jp/info/marinesafety/pdf/sup.pdf>

【ショップへの安全啓発】



【SUP愛好者に対する安全啓発】

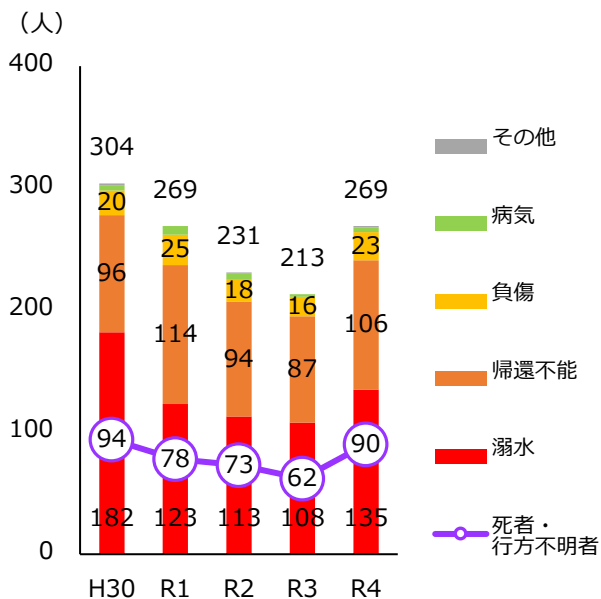


③ 遊泳中の事故防止対策

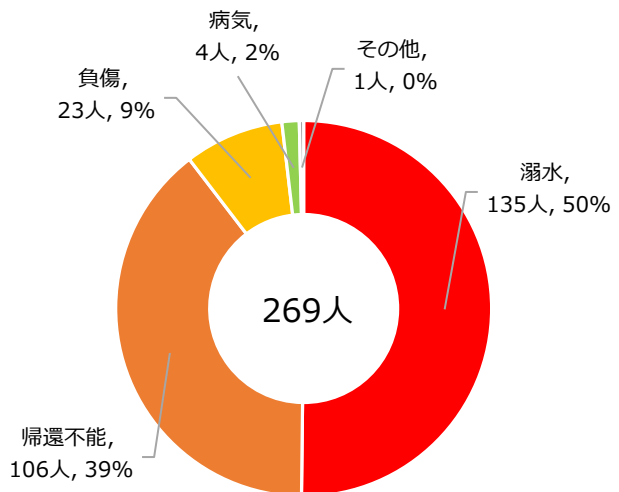
ア 傾向

(ア) 令和4年の事故者数は、269人でした。このうち死者・行方不明者数は90人で、事故者数及び死者・行方不明者数は、令和3年よりも増加しました。※グラフ111 事故内容別にみると、溺水が135人（50%）と最も多く、次いで帰還不能が106人（39%）となっています。※グラフ112

【事故内容別の事故者、死者・行方不明者数の推移】 グラフ111

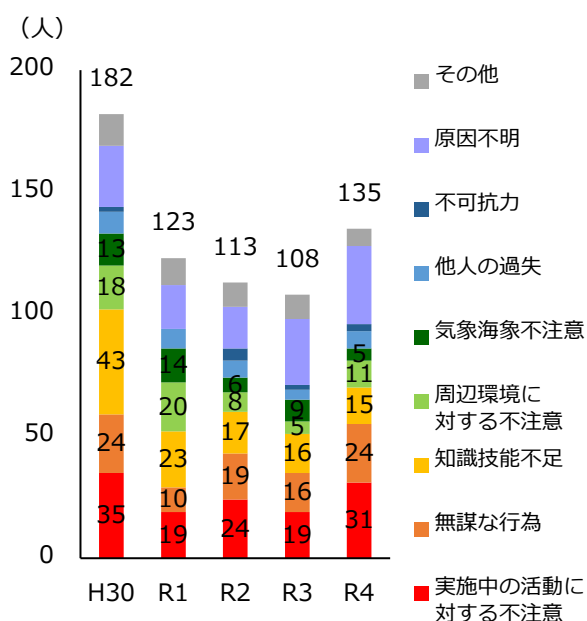


【事故内容別の割合（令和4年）】 グラフ112

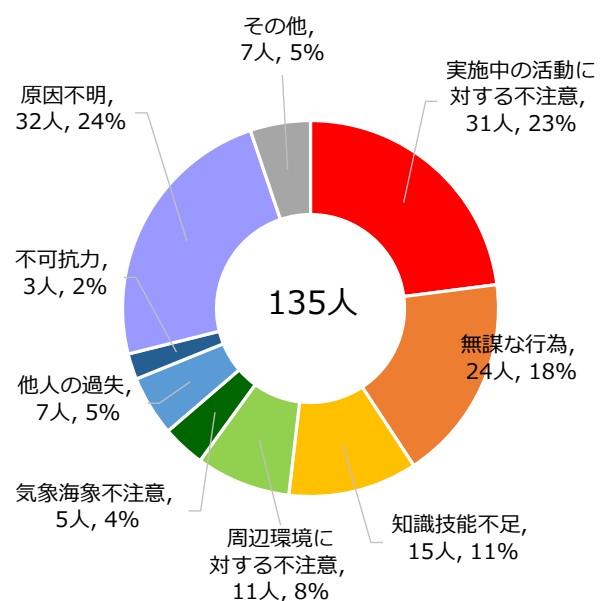


(イ) 令和4年に発生した遊泳中の溺水を事故原因別にみると、実施中の活動に対する不注意が31人（23%）と最も多く、次いで無謀な行為が24人（18%）となっています。（原因不明を除く）※グラフ113、114

【事故原因別（溺水）の事故者数の推移】 グラフ113

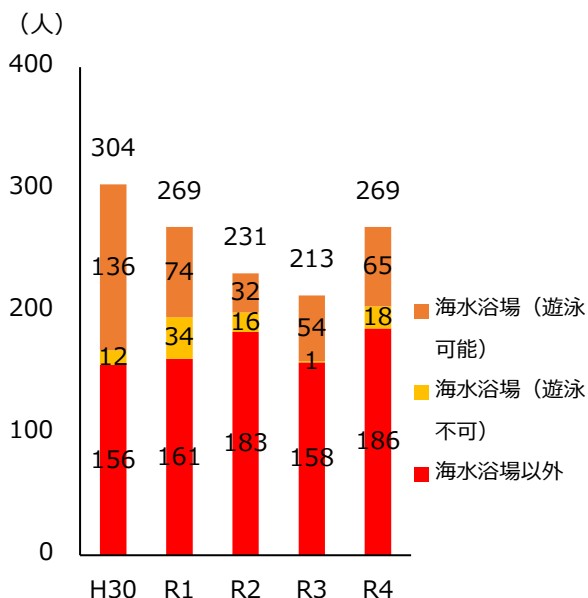


【事故原因別（溺水）の割合（令和4年）】 グラフ114

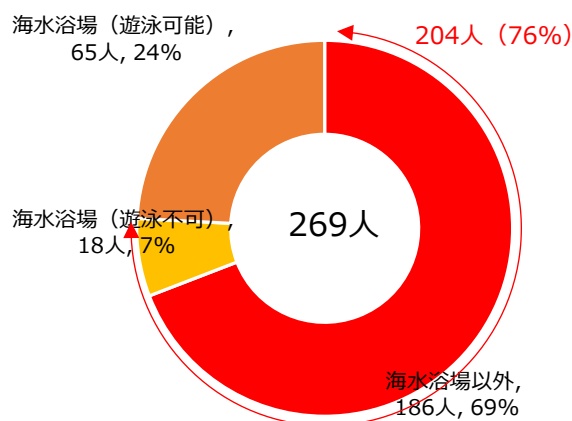


(ウ) 令和4年の事故者を発生場所別にみると、海水浴場以外及び海水浴場（遊泳不可）での発生が204人（76%）、海水浴場（遊泳可能）での発生が65人（24%）となっています。※グラフ115,116

【発生場所別の事故者数の推移】 グラフ115

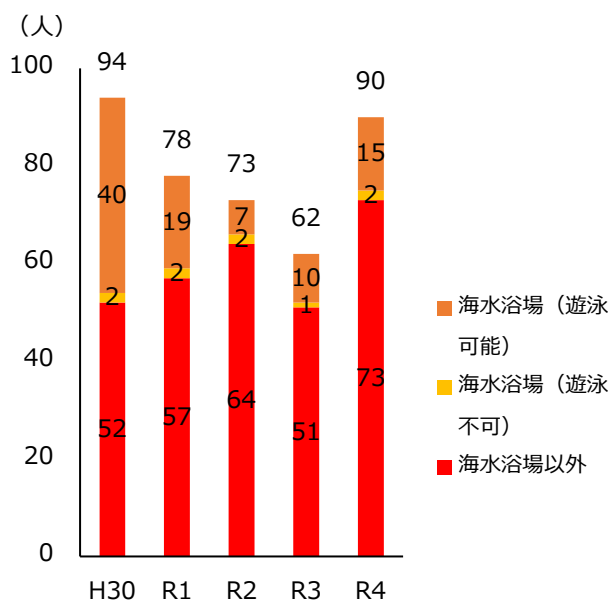


【発生場所別の割合（令和4年）】 グラフ116

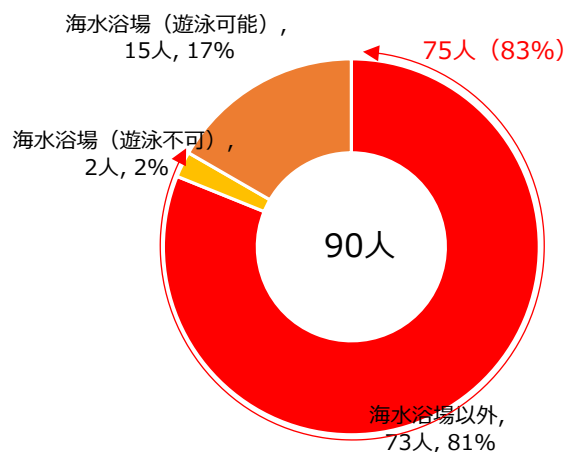


(エ) 令和4年の死者・行方不明者を発生場所別にみると、海水浴場以外及び海水浴場（遊泳不可）での発生が75人（83%）、海水浴場（遊泳可能）での発生が15人（17%）となっています。※グラフ117,118

【発生場所別の死者・行方不明者数の推移】 グラフ117

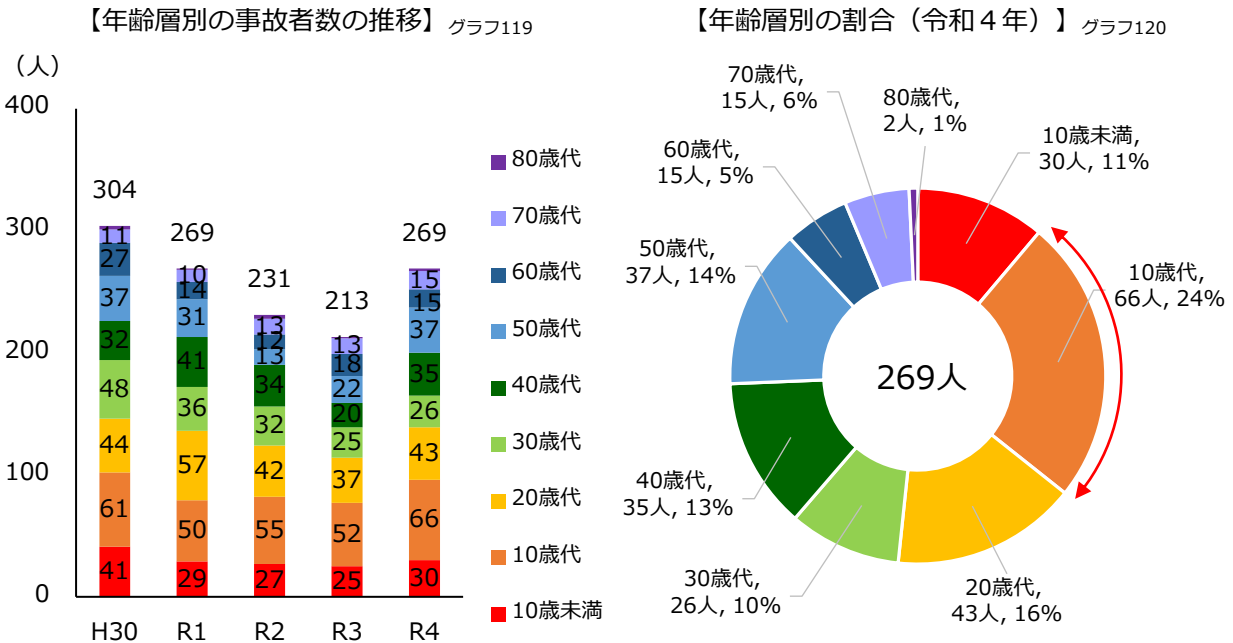


【発生場所別の割合（令和4年）】 グラフ118



第1章 船舶事故及び人身事故の現況と防止対策

(オ) 令和4年の事故者を年齢層別にみると、10歳代が66人（24%）と最も多く、次いで20歳代が43人（16%）となっています。※グラフ119,120



イ 事事故事例

事例1：溺水～保護者が目を離した隙に～

事故概要：事故者（男児）は、母親と兄弟と共にライフセーバーが配置された海水浴場へ遊びに来ていました。事故者が浮き輪を使って遊泳している間、母親は近くで見守っていましたが、事故者からふと目を離し、再び事故者の方へ目を向けた時には、浮き輪だけが浮いており、周囲を見渡すも事故者が見当たらなかったことから、監視所へ救助を要請しました。その後、事故者はライフセーバーにより仰向けで浮いているところを発見され救助されました。

事例2：溺水～海水浴場外での死亡事故～

事故概要：事故者と友人2人は、監視員等の居ない自然海岸を訪れ、遊泳を開始しました。しばらく遊泳していると、離岸流により全員が沖へ流され始め、その様子を見ていた付近の釣り人が迅速に通報しました。その後、友人2人は自力で岸にたどり着きましたが、事故者はそのまま行方不明となり、翌日、付近の波打ち際で発見され、死亡が確認されました。

ウ 対策

令和4年における海水浴場の開設状況は、新型コロナウイルス感染拡大防止に関する制限が令和3年に比べて緩和されたこともあり、約8割の海水浴場が開設されました（海上保安庁調べ）。海水浴場での事故は令和3年に比べて約1.2倍（65人）に増加しました。この要因としては、海水浴場への来場者が増えた可能性が考えられます。

他方で、海水浴場以外における遊泳中の事故は依然として多く、遊泳中の事故全体の約8割を占めており、また、死者・行方不明も海水浴場と比較して多く発生しています。その要因の一つとして監視員やライフセーバー不在による救助の遅れが挙げられます。

海上保安庁では、教育委員会等と連携して全国各地で児童に対する安全教室を開催し、また、自然の中で活動するマリレジャーはセルフレスキューが基本であることから、有識者と検討のうえ、ウォーターセーフティガイド遊泳編において、セルフレスキューに関する動画等を掲載することで、遊泳者や保護者の安全意識の向上を図っています。

加えて、現場指導や安全啓発を実施するとともに、地方自治体や警察等と連携し、監視員やライフセーバーが配置された安全管理がなされている海水浴場で遊泳を行うよう推奨することで、官民が連携して遊泳中の事故防止を図っています。

【海水浴場での安全啓発】



【海上安全教室】



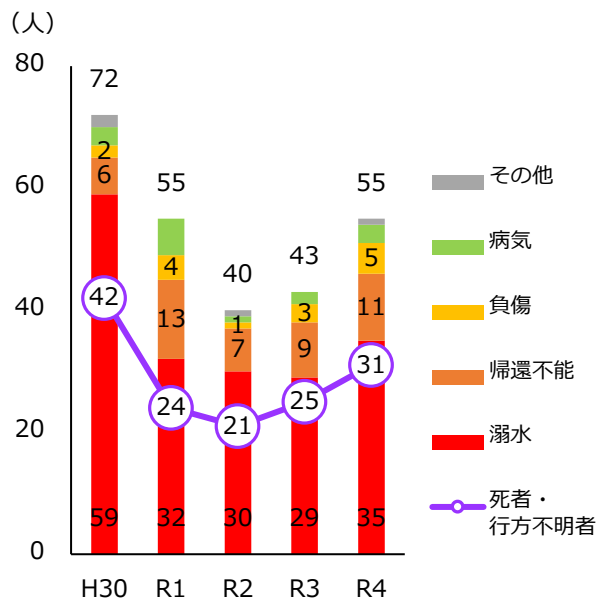
④ スノーケリング中の事故防止対策※「スノーケリング中」は「遊泳中」の内数として取り扱っています。

ア 傾向

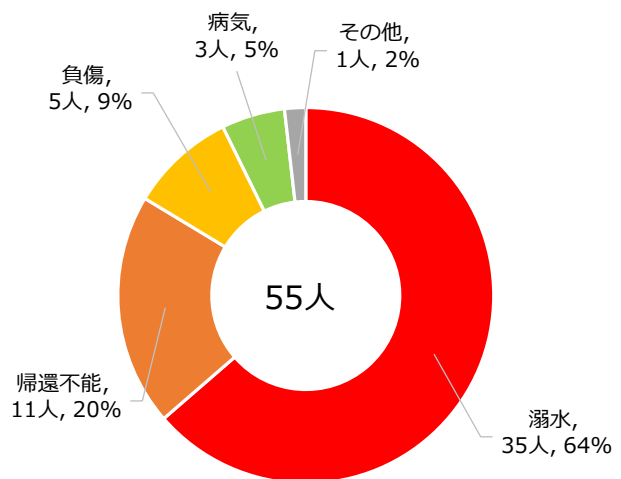
(ア) 令和4年の事故者数は、55人でした。このうち死者・行方不明者数は31人で、事故者数及び死者・行方不明者数は、令和3年よりも増加しました。

※グラフ121 事故内容別にみると、溺水が35人（64%）と最も多く、次いで帰還不能が11人（20%）となっています。※グラフ122

【事故内容別の事故者、死者・行方不明者数の推移】 グラフ121

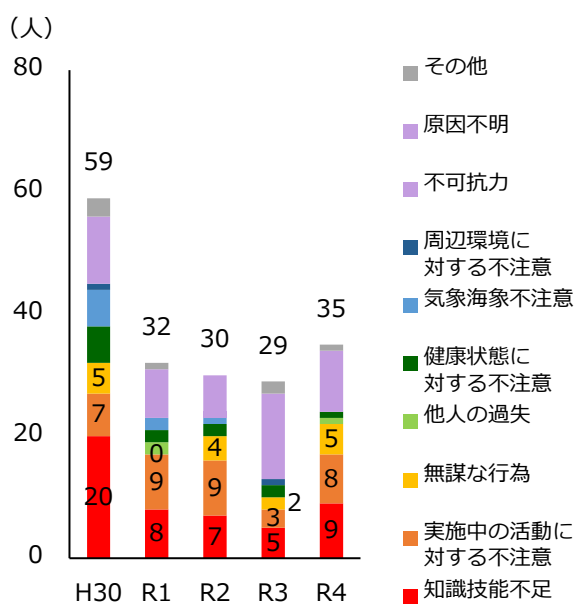


【事故内容別の割合（令和4年）】 グラフ122

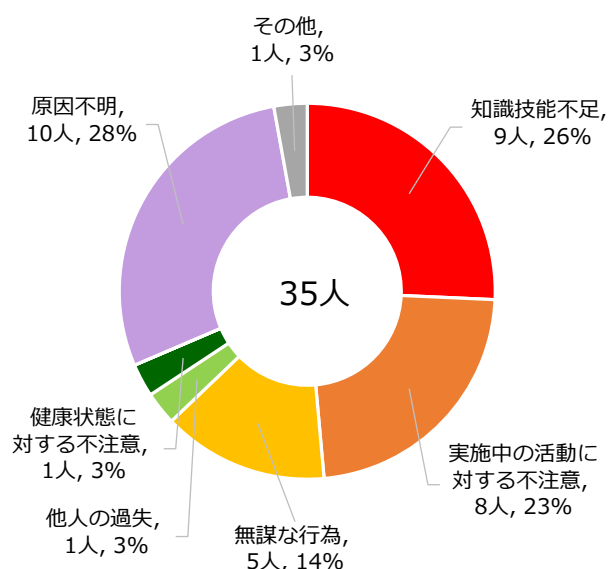


(イ) 令和4年に発生したスノーケリング中の溺水を事故原因別にみると、知識技能不足が9人（26%）と最も多く、次いで実施中の活動に対する不注意が8人（23%）となっています。（原因不明を除く） ※グラフ123,124

【事故原因別（溺水）の事故者数の推移】 グラフ123



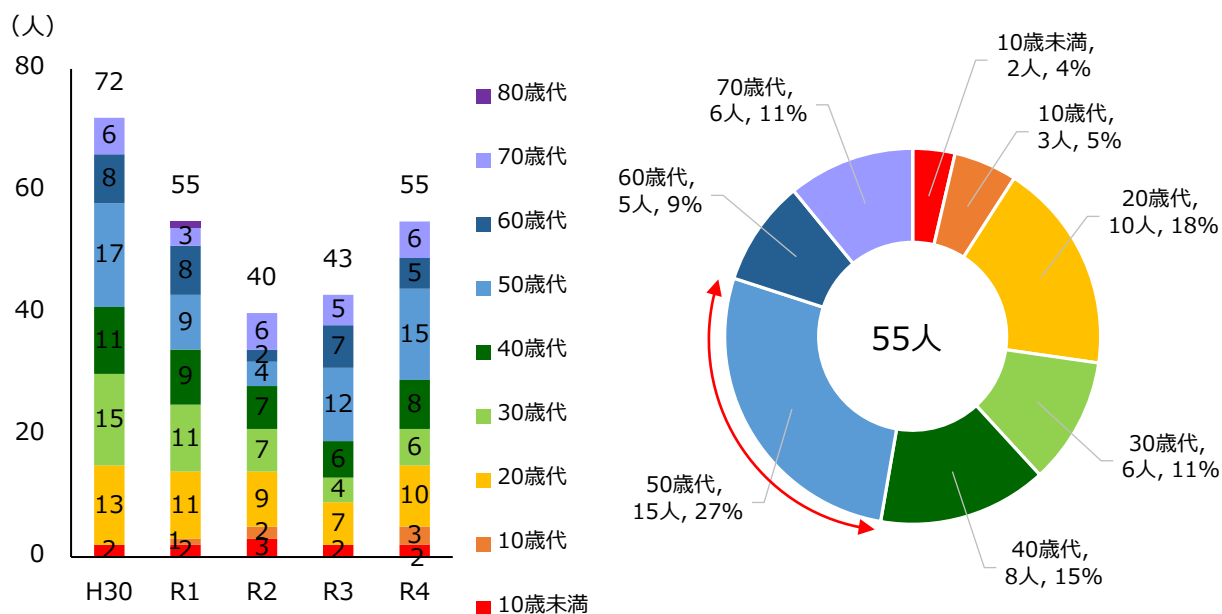
【事故原因別（溺水）の割合（令和4年）】 グラフ124



(ウ) 令和4年の事故者を年齢層別にみると、50歳代が15人（27%）と最も多く、次いで20歳代が10人（18%）となっています。※グラフ125,126

【年齢層別の事故者数の推移】 グラフ125

【年齢層別の割合（令和4年）】 グラフ126



イ 事事故事例

事例1：溺水～スノーケルクリアができずに誤嚥～

事故概要：事故者は、飲酒後にスノーケル、マスク、フィンを着用し、ライフジャケットを着用せず、スノーケリングをしていました。事故者は海水を誤嚥し、溺水しているところを監視員に救助されましたが、搬送先の病院で死亡が確認されました。

事例2：溺水～二重事故～

事故概要：事故者2名は、ビーチを訪れ、スノーケル、マスクを着用し、ライフジャケットは着用せずにスノーケリングをしていたところ、事故者Bが沖に流され始めたことから事故者Aが救助に向かいました。事故者Bは付近を航行していたダイビング船に救助されましたが、救助に向かった事故者Aは行方不明となりました。その後、事故者Aは救助されましたが、搬送先の病院で死亡が確認されました。

ウ 対策

スノーケリング中の事故は、事故者の5割以上が死者・行方不明となっており、他のマリトレジャーよりもその割合が高くなっています。主な事故としては、溺水が最も多く、次いで帰還不能となっており、その原因の多くは安全のために必要な装備及びマスククリア（水中マスクに入った水を排出する基本的スキル）やスノーケルクリアなど基本的技能に関する知識技能不足、実施中の活動に対する不注意です。

海上保安庁では、安全のために必要な装備としてライフジャケット、マスク、スノーケル、フィンの4点セットを推奨するため、ウォーターセーフティガイドにスノーケリング編を新設しました。また、スノーケリング事業者に対する安全講習会をはじめ、現場指導や安全指導を実施するとともに、スノーケリング関係団体とも連携して事故防止を図っています。

【ウォーターセーフティガイド（スノーケリング編）】



ホーム > スノーケリング > スノーケリングを楽しむ方へ



【アクセス先】



スノーケリングを楽しむ方へ

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

【スノーケリング安全手帳】

【レンタルショップへの指導】



【アクセス先】



(URL) <https://chiashi.jp/>



⑤ スクーバダイビング中の事故防止対策

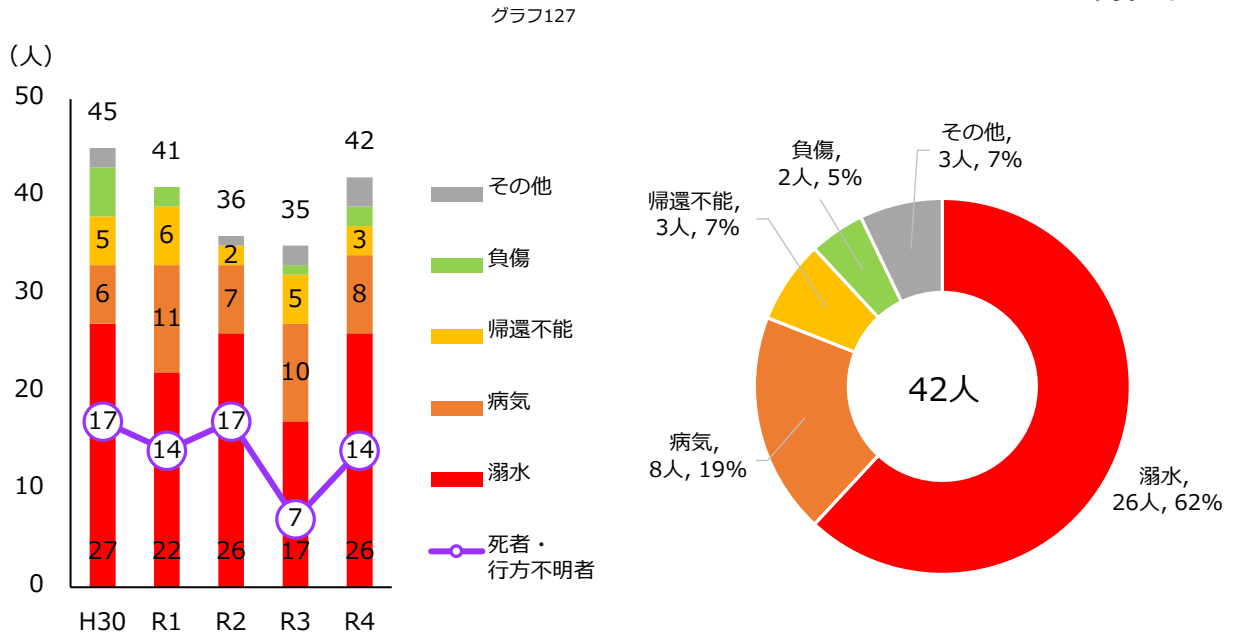
ア 傾向

(ア) 令和4年の事故者数は、42人でした。このうち死者・行方不明者数は14人で、事故者数及び死者・行方不明者数は、令和3年よりも増加しました。

※グラフ127 事故内容別にみると、溺水が26人（62%）と最も多く、次いで病気が8人（19%）となっています。 ※グラフ128

【事故内容別の事故者、死者・行方不明者数の推移】

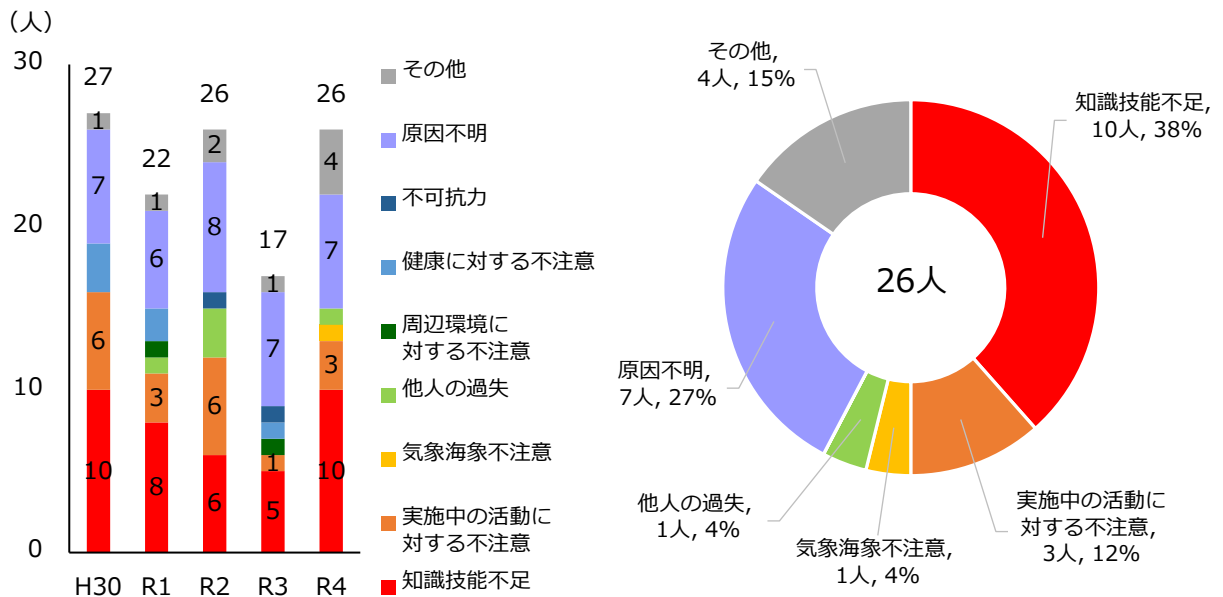
【事故内容別の割合（令和4年）】



(イ) 令和4年に発生したスクューバダイビング中の溺水を事故原因別にみると、知識技能不足が10人（38%）と最も多く、次いで実施中の活動に対する不注意が3人（12%）となっています。（原因不明を除く） ※グラフ129、130

【事故原因別（溺水）の事故者数の推移】

【事故原因別（溺水）の割合（令和4年）】

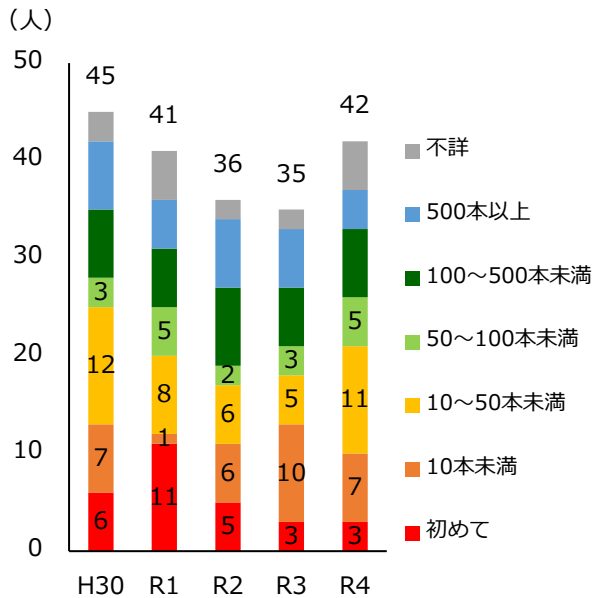


第1章 船舶事故及び人身事故の現況と防止対策

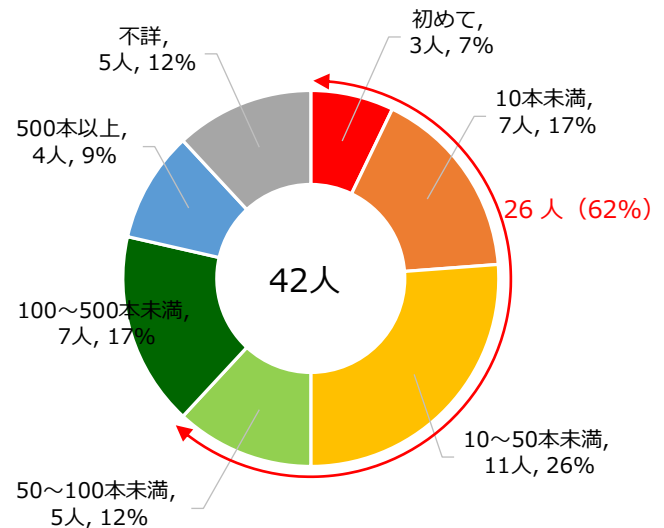
(ウ) 令和4年の事故者を潜水経験（本数）別にみると26人（62%）が100本未満（「初めて」から「50～100本未満」までの合計）となっています。※

グラフ131,132

【潜水経験別の事故者数の推移】 グラフ131



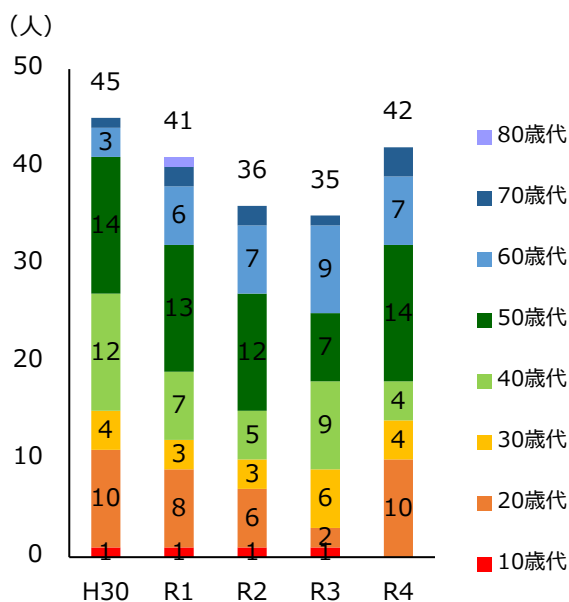
【潜水経験別の割合（令和4年）】 グラフ132



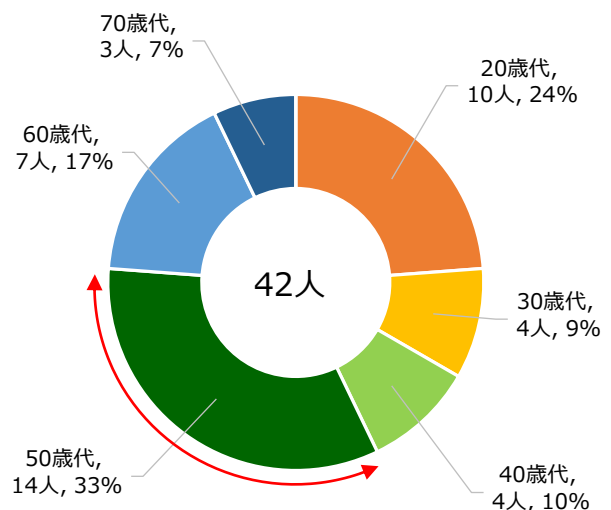
(エ) 令和4年の事故者を年齢層別にみると、50歳代が14人（33%）と最も多くなっており、次いで20歳代が10人（24%）となっています。※グラフ

133,134

【年齢層別の事故者数の推移】 グラフ133



【年齢層別の割合（令和4年）】 グラフ134



イ 事故事例

事例1：溺水～知識技能不足～

事故概要：事故者は、ボートダイビングツアーに参加していたところ、マスク内に海水が入ったことからマスククリアを行いました。その際、マスクが外れたことでパニックに陥り、海水を誤飲しました。その後、搬送先の病院で溺水と診断され、一週間入院することとなりました。

事例2：病気～実施中の活動に対する不注意～

事故概要：事故者は、妻と友人の3人でボートダイビングツアーに参加していました。事故者の妻は、空気ボンベの残圧が少なくなったことからインストラクターと安全停止位置へ移動し、その間、事故者と友人は水深15メートル付近で待機するよう指示を受けていました。しかし、事故者はインストラクターの制止を振り切って急浮上を始め、海面浮上しました。事故者は、海面浮上後に意識を消失し、搬送先の病院で死亡が確認されました。

ウ 対策

スクーバダイビング中の事故は、溺水が最も多く、その原因としてマスククリアができないなどの知識・技能不足による割合が高くなっています。また、急浮上や安全停止を怠ったことなどが原因で、減圧症に至るケースが多く見受けられます。

海上保安庁では、そのような事故を未然に防止するため、ダイビングショップ等の事業者に対する安全指導をはじめ、現場指導や安全啓発を実施することで、事故防止を図っています。（インストラクターやガイドがいるツアーにおいても帰還不能が発生しています。）

【ダイビング事業者への安全啓発】



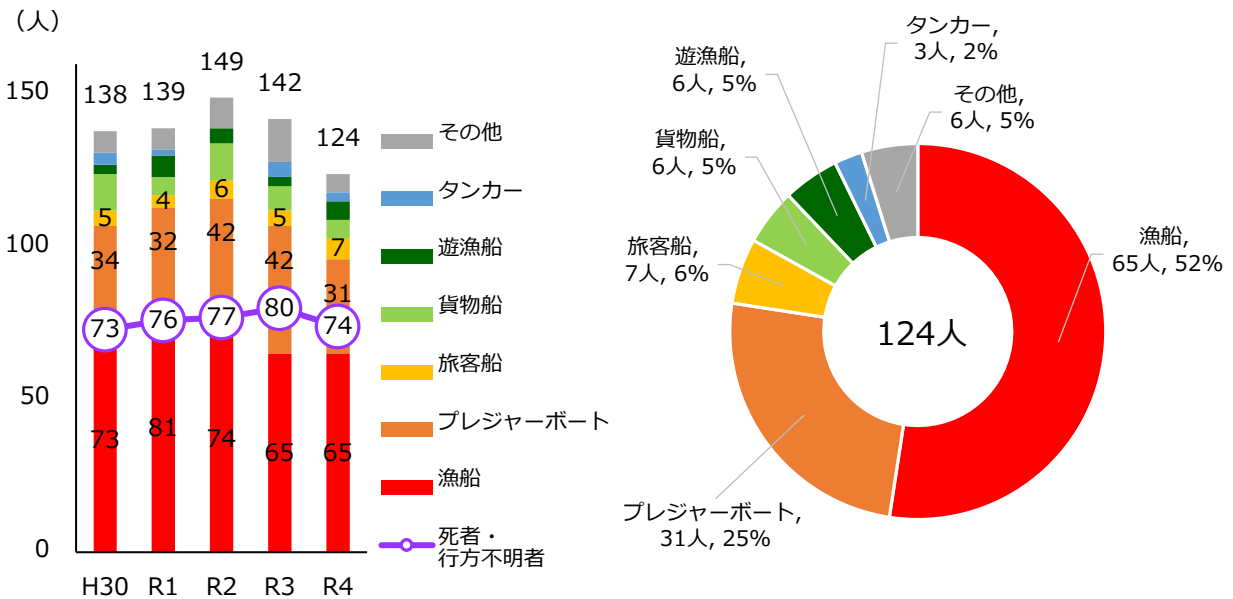
(2) 船舶事故以外の乗船中の事故（船舶からの海中転落）の事故防止対策

ア 傾向

(ア) 令和4年の事故者数は、124人でした。このうち死者・行方不明者数は74人で、事故者数及び死者・行方不明者数は、令和3年よりも減少しました。

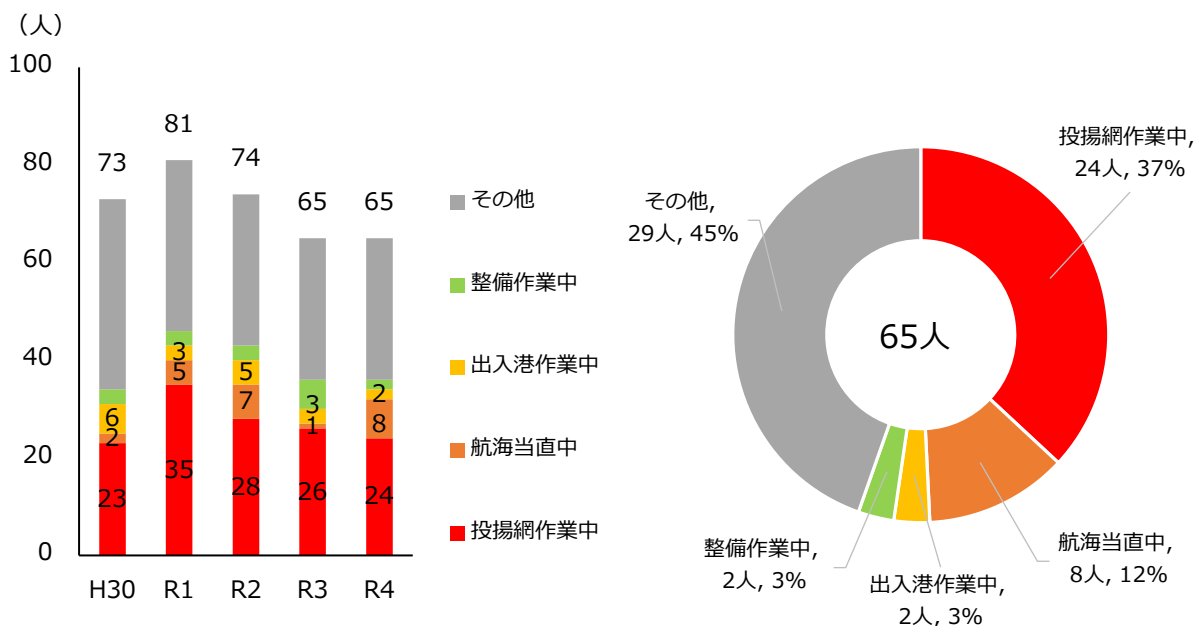
※グラフ135 用途別にみると、漁船が65人（52%）と最も多く、次いでプレジャーボートが31人（25%）となっています。※グラフ136

【船舶種類別の事故者数（海中転落）の推移】グラフ135 【船舶種類別（海中転落）の割合（令和4年）】グラフ136



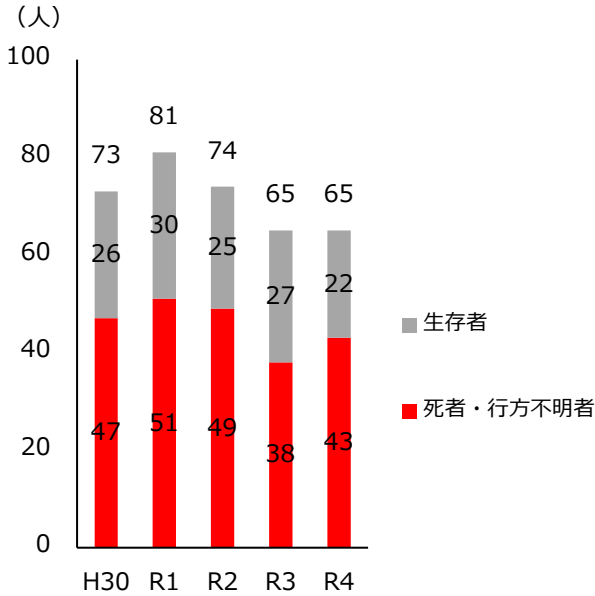
(イ) 令和4年の漁船からの海中転落者の海中転落時の状況を見ると、投揚網作業中が24人（37%）と最も多く、次いで航海当直中が8人（12%）となっています。※グラフ137,138

【漁船からの海中転落時の状況の推移】グラフ137 【漁船からの海中転落時の状況（令和4年）】グラフ138

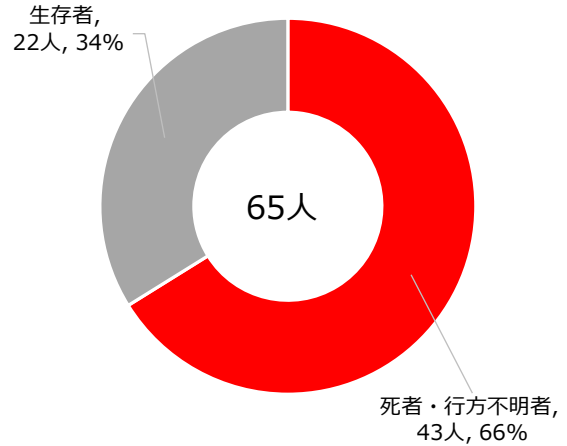


(ウ) 令和4年の漁船からの海中転落者のうち死者・行方不明者は43人(66%)、生存者は22人(34%)となっています。 ※グラフ139,140

【漁船からの海中転落者の生存者、死者・行方不明者別の推移】 グラフ139

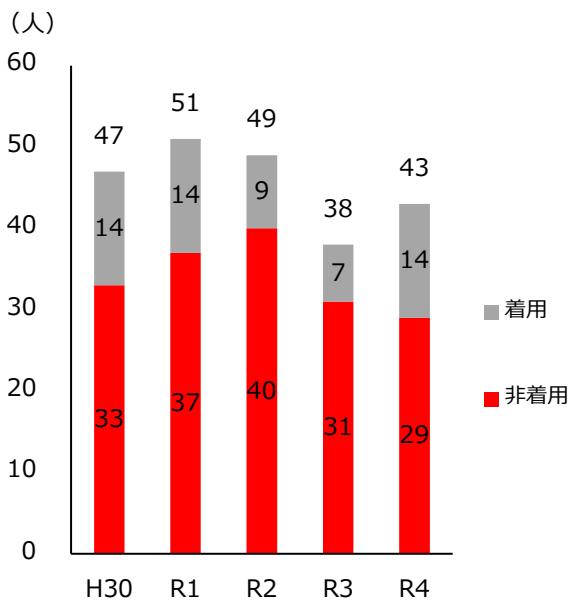


【漁船からの海中転落者の生存者、死者・行方不明者別の割合】 グラフ140

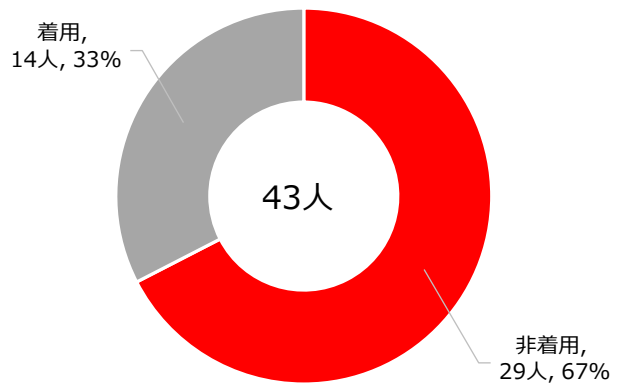


(エ) 令和4年の漁船からの海中転落者による死者・行方不明者のうち、ライフジャケットの非着用者は29人(67%)、ライフジャケット着用者は14人(33%)となっています。 ※グラフ141,142

【漁船からの海中転落による死者・行方不明者のライフジャケット着用別の推移】 グラフ141



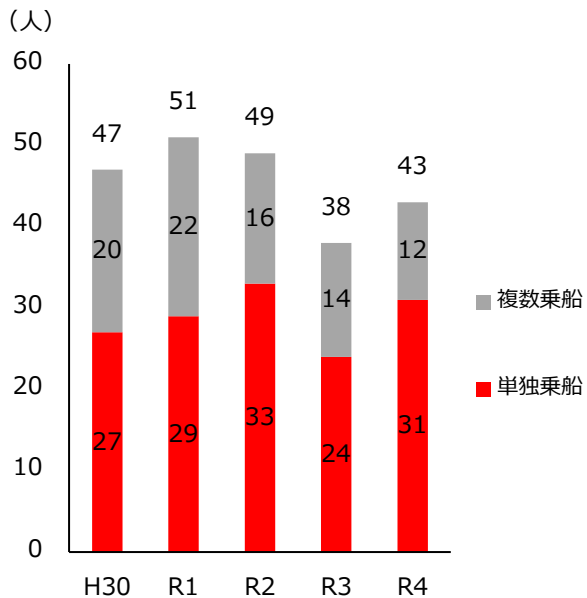
【漁船からの海中転落による死者・行方不明者のライフジャケット着用別の推移】 グラフ142



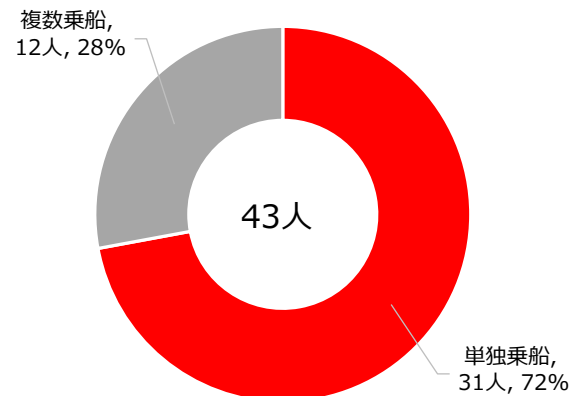
第1章 船舶事故及び人身事故の現況と防止対策

(オ) 令和4年の漁船からの海中転落者による死者・行方不明者のうち、単独乗船（一人乗り）は31人（72%）で、複数乗船の場合は12人（28%）となっています。 ※グラフ143,144

【漁船からの海中転落による死者・行方不明者の単独乗船、複数乗船別の推移】 グラフ143



【漁船からの海中転落による死者・行方不明者の単独乗船、複数乗船別の割合（令和4年）】 グラフ144



イ 事故事例

事例1：海中転落～1人乗り漁船～

事故概要：事故者は、漁船に単身で乗船し、作業を終え帰港中、前方を航行する船舶を追い越そうと増速後、周囲の波の影響でバランスを崩し海中転落しました。その後、無人で旋回している船舶を不審に思い、駆けつけた救助者によって発見・救助され、命に別状はなかったものの、前額部に5針を縫う怪我をしました。

事例2：海中転落～複数人乗船漁船～

事故概要：事故者は、漁船船上でカゴ漁の漁具を投入する作業中、漁具のロープが絡んだまま船外へ流出したことから、ロープをほどくために舷側においてロープを手で保持していたところ、ロープの張力に耐え切れず、海中に引き込まれ、海中転落しました。その後、同船乗組員によって救助されましたが、搬送先の病院で死亡が確認されました。

ウ 対策

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

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

海上保安庁では、各地において、漁業協同組合等と連携した各種講習会や漁船への訪船指導により、事故防止等の周知啓発活動を実施しているほか、水産庁と連携し、ウェブセミナー等を通じて漁業者の船上作業の安全意識の高揚・啓発に努めています。

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

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

【漁業者に対する海難防止講習会】



【LGL とのライフジャケット着用推進活動】



第3節 その他の事故防止対策

1 海の安全情報（沿岸域情報提供システム）

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

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

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

海の安全情報で提供している様々な情報

1 緊急情報

海上保安庁が発表する緊急情報をリアルタイムに提供しています。

【提供情報】

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

2 海上安全情報

海上工事・海上行事等による交通規制情報等を提供しています

3 気象警報・注意報等

気象庁が発表する気象警報・注意報等をリアルタイムに提供しています。

【提供情報】

- 特別警報、気象警報・注意報、津波警報・注意報、地方海上警報、竜巻注意情報

4 気象現況

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

5 ライブカメラ

航路標識等に設置したライブカメラの動画・画像を提供しています。



広域緊急情報



海難の発生



海上工事



気象警報・注意報



気象現況



ライブカメラ

ホームページ
電子メール



テレホンサービス
(気象現況のみ)



海の安全情報（沿岸域情報提供システム）

パソコンやスマートフォン、携帯電話から、簡単にアクセスできます。 **海の安全情報** で **検索**



The screenshot shows a search result for emergency information. The main heading is "緊急情報" (Emergency Information). Below it, there is a list of emergency information items, including "第二警戒艦隊" (Second警戒艦隊) and "第二警戒艦隊においてとるべき措置は、詳細情報をご覧ください。" (Measures to be taken in the Second警戒艦隊, please see the detailed information). There are also links for "詳細情報" (Detailed Information) and "登録情報の変更・解除" (Change/Deletion of Registered Information).

| デバイス | URL | QRコード |
|-------------|---|---|
| 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 |  |
| 緊急情報配信サービス | https://www7.kaiho.mlit.go.jp/micsmail/reg/touroku.html |  |

さらに、より多くの利用者に情報を知らせるため、英語ページの開設、Lアラート※へ配信するなどのサービスも提供しています。

※ 災害時における迅速かつ効率的な情報伝達を目的として、国や地方公共団体等が発する災害情報等を多様なメディアに一斉配信するための、一般財団法人マルチメディア振興センターが運営する共通基盤システム

2 SNS等を活用した情報発信

海上保安庁では、より多くの国民の皆様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 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。

【Twitterでの情報発信】



(2) YouTube を活用した安全啓発動画の発信

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

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

【YouTubeへの安全啓発動画の公開】



【アクセス先】



海上保安庁チャンネル「海難防止・安全啓発」再生リスト

3 ウォーターセーフティガイドの充実強化

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

平成31年4月から運用を開始し、現在では8つのマリレジャーについて掲載しています。(モーターボート、ミニボート、水上オートバイ、カヌー、遊泳、釣り、スノーケリング、SUP)

(1) モーターボート編の新設

船舶事故のうち、プレジャーボートによる事故は、半数以上を占めており、プレジャーボートの事故種類別では、運航不能（機関故障）が最も多いことに加え、近年、小型船舶操縦免許の試験合格者数が増加し、経験の浅い者による事故が増加することが懸念されるため、ビギナー船長向けに「分かりやすく即活用できる」をコンセプトとして、モーターボート編を新設し、令和5年4月から運用を開始しました。

【関係事業者等との意見交換会】



【モーターボート編】



【アクセス先】



ウォーターセーフティガイド
「モーターボート編」

(2) スノーケリング編の新設

スノーケリングの事故者の死亡率は、他のマリレジャー活動に伴う事故者の死亡率の倍以上となっており、また適切な装備や基本的な技能を身に付けていないことによる事故が多い状況にあることから、民間関係団体と連携して正しい知識や技能について周知を行うため、スノーケリング編を新設し、令和4年9月から運用を開始しました。

【スノーケリング編】



【アクセス先】



ウォーターセーフティガイド
「スノーケリング編」

(3) コラム編の新設

国民の皆様にご安全にマリレジャーを楽しんでいただけるよう、「海の安全推進アドバイザー（※）」にご協力いただき、それぞれの専門とするレジャーに関する情報と安全に関する情報を組み合わせ、読めばより楽しめる様々なコラムを定期的に掲載しています。

【海の安全推進アドバイザーの投稿したコラム】



【アクセス先】



ウォーターセーフティガイド
「コラム編」

(URL) https://www6.kaiho.mlit.go.jp/watersafety/learn_the_ocean_from_the_sea/

※ 【アクセス先】



海の安全情報

「海の安全推進アドバイザー」

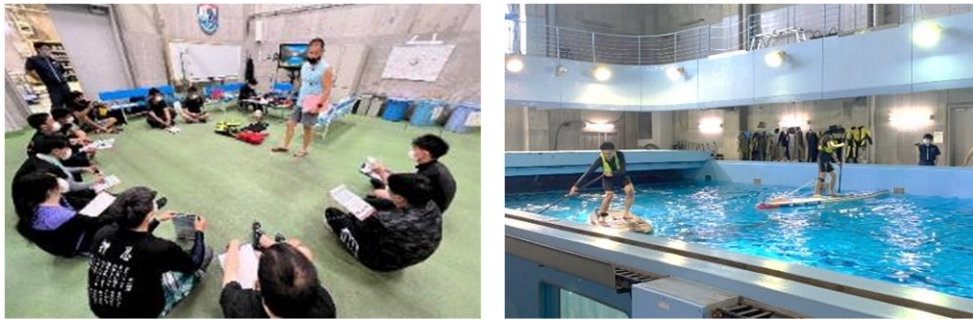
4 海上保安官の現場対応力の向上

近年、マリネジャーは活発化、多様化しており、これらのマリネジャーを行っている愛好者への安全啓発や安全指導を行う海上保安官は、マリネジャーに精通している必要があります。そのため、マリネジャーに関する知識を習得し的確な対応を行うため、研修や講習会を実施しています。

(1) マリネジャー海難防止指導官養成研修

SUP、カヌーなど各種マリネジャーの海難が増加傾向にある中、海難防止指導にあたる海上保安官に対し研修を行い、各種マリネジャーにおける特性や潜在するリスクを理解したマリネジャー海難防止指導官を養成することで、各管区の花難防止指導の能力向上を図るとともに、海難の減少に資することを目的としています。

【マリネジャー海難防止指導官養成研修】



(2) 民間有識者による講演の実施

プレジャーボート海難で最も多い運航不能（機関故障）の知識、水上オートバイでの救助方法などの実践的な技能、SUPの技能を習得するため、民間の有識者を外部講師として招き、現場海上保安官のマリネジャーに対する知識や技能の向上を図りました。

【外部講師による実技研修】



【海の花安全推進アドバイザーによる講演会】

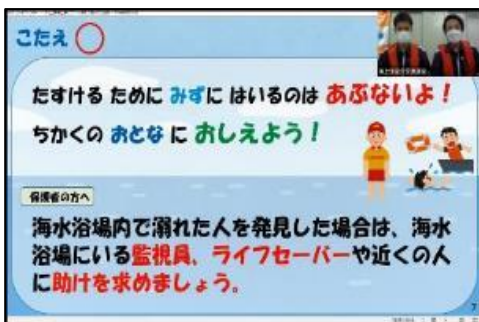


5 官民が連携した海難防止への取り組み

(1) 民間団体との連携

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

【JBWSS オンラインイベントでの講演】 【シーバードジャパンカレッジでの講演】



(2) 大手デジタルプラットフォーム提供者との連携

近年では、海で遊ぶ道具もインターネット等で手軽に入手できるようになり、販売店で愛好者に直接接する機会が少なくなりました。そのため、大手デジタルプラットフォーム提供者である楽天グループ株式会社（楽天市場）、ヤフー株式会社（Yahoo!ショッピング・ヤフオク!）と連携して、「ウォーターセーフティガイド」のリンク先を大手デジタルプラットフォーム提供者の Web サイトに掲載することで安全情報の周知・啓発を図りました。

【楽天市場との連携】



【Yahoo!ショッピングとの連携】



6 海難防止に係る管区独自の取り組み

(1) 地域と連携した海難防止活動

各管区海上保安本部及び海上保安部署では、地域の企業・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活動に取り組んでいます。

【ファイターズガールとの連携】



【アクセス先】



YouTube

「ファイターズガールズとコラボで海の事故防止！ライフジャケットきたきつね？～釣りの注意点～」

(一管区)

【マクドナルドとの連携】



(八管区)

【水族館との連携】



(八管区)

【シーホース三河との連携】



(四管区)

(2) 地域特性に応じた海難防止活動

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

【台風接近に伴う巡回】



(小笠原海上保安署)

【氷海での SUP 愛好者への安全啓発】



(紋別海上保安部)

【ショップへのスノーケリング時の注意事項の掲載依頼】



(中城海上保安部)

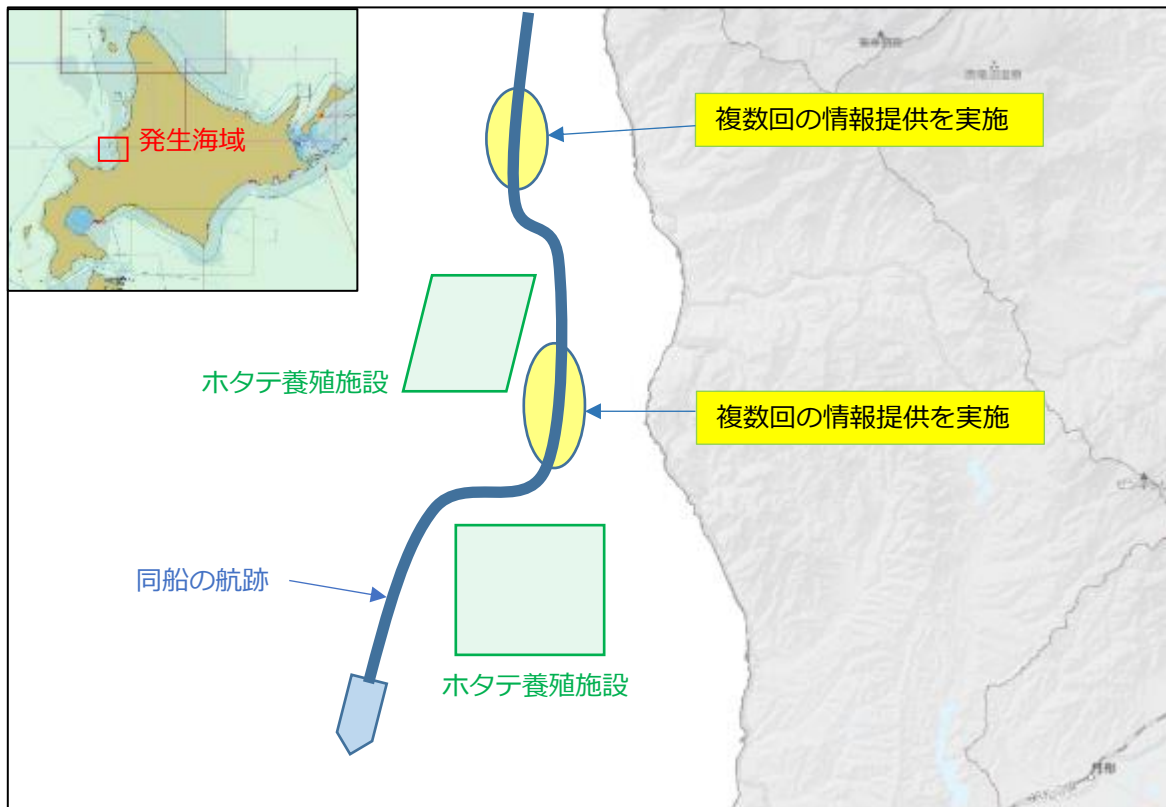
7 AIS を活用した航行支援システム

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

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

AIS 運用官の情報提供によりホタテ養殖施設への乗揚げ回避！

令和4年6月、第一管区海上保安本部の AIS 運用官が、陸岸付近に敷設されているホタテ養殖施設に接近する外国籍船舶を認知したため、国際 VHF や AIS メッセージを用いて、情報提供を実施しました。AIS 運用官の情報提供により、同船は安全な海域向け針路を転じ、ホタテ養殖施設への乗揚げを回避することができました。



8 台風、異常気象時における港内の海難防止対策

近年の台風等の異常気象が激甚化・頻発化する状況を踏まえ、さらなる事故防止対策の強化のため、令和3年7月に施行された海上交通安全法等の一部を改正する法律により、東京湾、伊勢湾、大阪湾を含む瀬戸内海に、特に勢力の強い台風の接近が予想される場合などは、一定の大型船に対し、湾外等の安全な海域への避難を勧告することなどができるようになりました。

令和4年9月には、勢力の強い台風が立て続けに発生し、日本各地で猛威を振るいましたが、九州・中国地方に接近した台風11号の対応において、「瀬戸内海西部海域」を対象として、「湾外避難等勧告」を全国で初めて発出し、また、九州から近畿地方に接近した台風14号の対応においても、「瀬戸内海西部海域」、「瀬戸内海中部海域」、「大阪湾」を対象として同勧告を発出しました。

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

引き続き制度を適切に運用するなどして、海難防止対策に努めてまいります。

第2章 救助状況及び救助・救急への取組

第1節 救助状況

1 人の救助

(1) 海浜事故

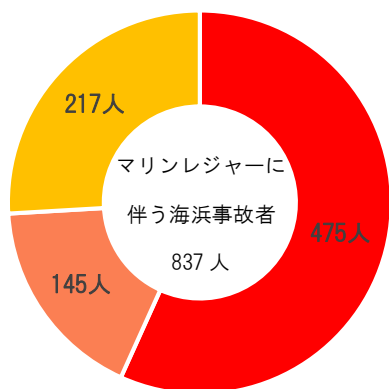
海浜事故とは、海浜等において発生した船舶乗船者を除いた者の負傷、溺水、海中転落などの事故のことをいいます。

海浜事故のうち、令和4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837人で、海上保安庁ではこのうち418人に対し巡視船艇等延べ423隻、航空機延べ181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、475人が海上保安庁を含む救助機関等により救助され、145人が自力救助、死者・行方不明者は217人でした。

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870人で、海上保安庁ではこのうち397人に対し巡視船艇等延べ344隻、航空機延べ63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。

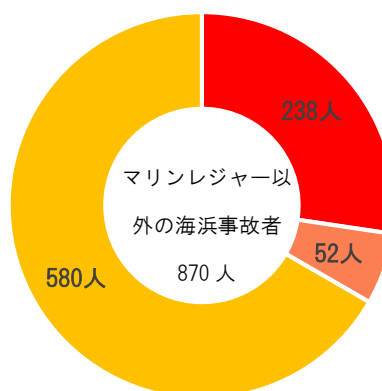
この結果、事故者のうち、238人が海上保安庁を含む救助機関等により救助され、52人が自力救助、死者・行方不明者は580人でした。

【令和4年マリネジャーに伴う海浜事故者】 グラフ145



- 当庁を含む救助機関に救助された人数
- 自力救助
- 行方不明・死亡

【マリネジャー以外の海浜事故者】 グラフ146



- 当庁を含む救助機関に救助された人数
- 自力救助
- 行方不明・死亡

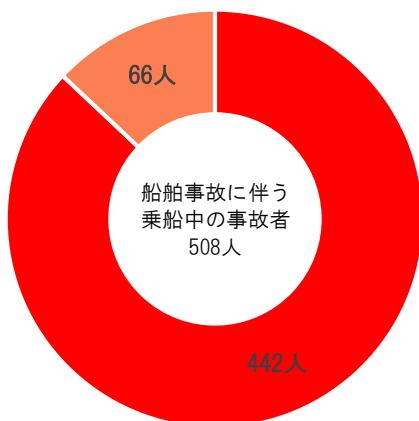
(2) 船舶乗船中の事故

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

令和4年の船舶乗船中の事故者は、1287人でした。このうち、船舶事故に伴う乗船中の事故者は508人で、海上保安庁では巡視船艇等延べ1269隻、航空機延べ351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、442人が自力による救助や海上保安庁を含む救助機関等に救助され、死者・行方不明者は66人でした。

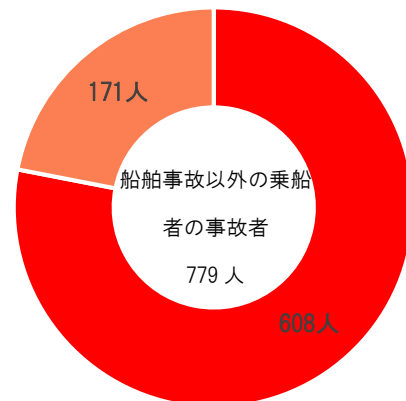
一方、船舶事故以外の事由により発生した乗船中の事故者は779人で、海上保安庁ではこのうち328人に対し巡視船艇等延べ494隻、航空機延べ243機を救助のため出動させ、また、他機関への救助手配等を行いました。この結果、608人が海上保安庁を含む救助機関等により救助され、死者・行方不明者は171人でした。

【令和4年 船舶乗船中の事故者】 グラフ147



- 当庁を含む救助機関に救助された人数（自力救助含む）
- 行方不明・死亡

【令和4年 船舶事故以外の乗船者の事故者】 グラフ148



- 当庁を含む救助機関に救助された人数（自力救助含む）
- 行方不明・死亡

2 船体の救助

令和4年の船舶事故隻数は1882隻で、海上保安庁ではこのうち1174隻に対し、巡視船艇等延べ2631隻、航空機延べ491機を救助のため出動させ、また、他機関への救助手配等を行いました。

全船舶事故のうち救助を必要としなかった不要救助船舶が341隻、救助を必要とした要救助船舶は1541隻であり、要救助船舶の中で自力入港した275隻を除いた1226隻のうち1074隻が海上保安庁を含む救助機関等により救助されました。

第2節 海難救助体制

1 海難救助の特殊性と取組

(1) 海難救助の特殊性

海上で発生する海難への対応は、陸上の事故と比べ様々な違いがあります。

①海上における搜索の困難性

海で事故が発生した場合、海中転落者や漂流船舶を広大な海から見つけ出すのは容易ではありません。海に住所はないため、事故にあった要救助者本人ですらも、今自分がどこにいるのかを把握することが難しく、さらに、風や海潮流等の影響により常に位置が移動し続けることのほか、搜索の対象が波間で隠れてしまうこと、服装や船体の色によっては視認しにくいことなども相まって、陸上における搜索と比較すると、海上における搜索の難易度は言うまでもありません。

②救助勢力の現場到着までの時間

陸上における消防署の数と比較すると、海上保安庁の救助勢力の拠点は圧倒的に少なく、ひとつひとつの拠点が管轄する海域は自ずと広大になることから、海難発生現場に救助勢力が到着するまでにはどうしても時間がかかってしまいます。

③搬送形態の差異

海難に対応する巡視船艇や航空機は、その都度、対応する事案に応じて救助・救急資器材を積み込みます。巡視船艇による搬送は、波やうねりの影響により、常に動揺がある中での搬送になります。また、航空機は乗り込むことのできる人員及び搭載できる装備に厳密な重量制限があり、かつ、機内は狭く、騒音や気圧の変化があります。

④傷病者の重症化

海上では、傷病者はすぐに病院へ行くことができず、我慢ができなくなっから救助要請を行うことが多いため、陸上と比較すると重症者の割合が多くなります。

⑤活動時間の長期化

搜索・救助・救急活動を通して、長距離・長時間の対応となることが多く、発生した場所や海上模様によっては、数日間に及ぶ対応になることもあります。陸上での救急活動は「分単位」の活動となることが多いですが、海上では「時間単位」となることがほとんどで、場合によっては、数日間に及ぶ対応になることもあります。

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

(2) 救助・救急体制

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といった専門的な知識・技能を有するプロフェッショナルを配置しています。

海難救助においては、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が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。

- ※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、機動救難士及び巡視艇の潜水土に配置している。

(3) 捜索能力の向上

我が国の広大な海で多くの命を守るためには、海面を漂う海難船舶等がどの方向に流れていくかを算出する漂流予測が重要となります。

一人でも多くの命を救えるよう、海上保安庁では、測量船等による海潮流の観測データを駆使し、気象庁の協力も得て、漂流予測の精度向上に努めています。

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

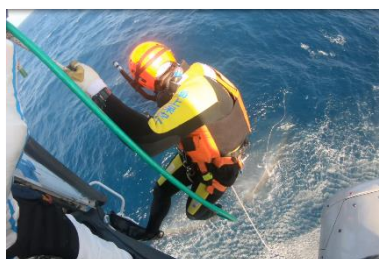
(4) 救急能力の向上

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

【航行不能となったヨットから乗組員を救助した事例】

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

遭難警報を受信した海上保安庁では、直ちに巡視船、航空機を出動させ捜索を開始したところ、航空機が遭難ヨットを発見し、その後、特殊救難隊同乗のヘリコプターが、頭部を負傷し自力歩行できない乗組員を密閉式担架に収容する等して、2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



【座礁中の起重機船から乗組員を救助した事例】

航行中の起重機船（総トン数19トン、乗組員8名）が座礁したとの通報が海上保安庁にありました。

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

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



貨物船の船体亀裂



吊上げ準備



吊上げ状況

【転覆中の漁船から乗組員を救助した事例】

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

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



救助状況



吊上げ



フェリーによる救助協力

2 関係機関との協力体制

(1) 他機関及び民間救助組織との連携

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

【民間救助組織との連携】

令和4年4月に発生した北海道知床半島沖の遊覧船海難事案において、水難救済会に所属するボランティア救助員の方々には、海上保安庁をはじめとした公的救助機関と連携し、長期間に亘り行方不明者の搜索活動へ従事していただきました。



出港時の状況



搜索の状況

【転覆し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】

1人乗りのミニボートが転覆し海中転落したとの通報が海上保安庁にありました。

海上保安庁では、直ちに巡視艇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に乗組員の救助とともに、転覆したミニボートを最寄港まで曳航救助していただきました。



曳航救助状況

【民間ボランティア救助組織との救助訓練】

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

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」で曳航索との決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に結ぶ。

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

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)

【救命補助具「あんしんや」を使用して救助した事例】

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、直ちに巡視艇を出動させ、漂流中のミニボートを発見し、救命補助具「あんしんや」を使用して救助しました。



救助状況

【簡易救助器具を使用して海中転落者を救助した事例】

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

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

事故者は、経過観察のため入院しましたが、命に別状はありませんでした。



簡易救助器具の設置

（2）国際的な救助協力体制

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

第3節 自己救命策の確保の推進

海では海難により毎年多くの命が失われています。

海での痛ましい事故を起こさないためには、「自己救命策確保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ナー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4年の船舶からの海中転落者※及びライフジャケット着用の現況等

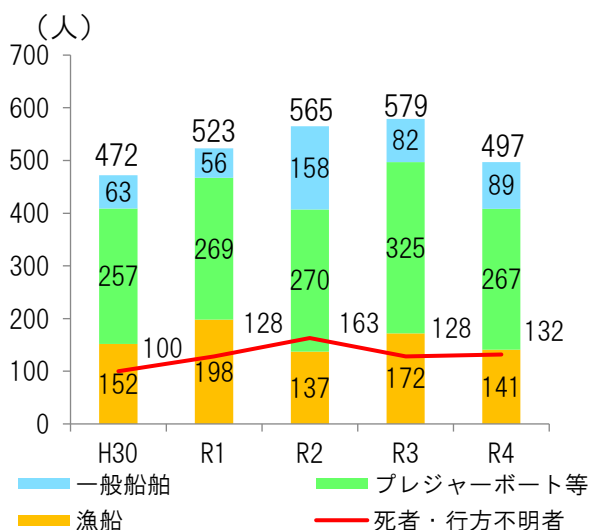
※船舶事故による海中転落及び船舶事故以外の乗船中の事故による海中転落者の合計

令和4年の船舶からの海中転落者497人のうち、死者・行方不明者は132人で、その内訳は、漁船が62人で最も多く、次いで一般船舶（漁船、遊漁船及びプレジャーボート以外の船舶）が47人でした。過去5年間（平成30年から令和4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149、150

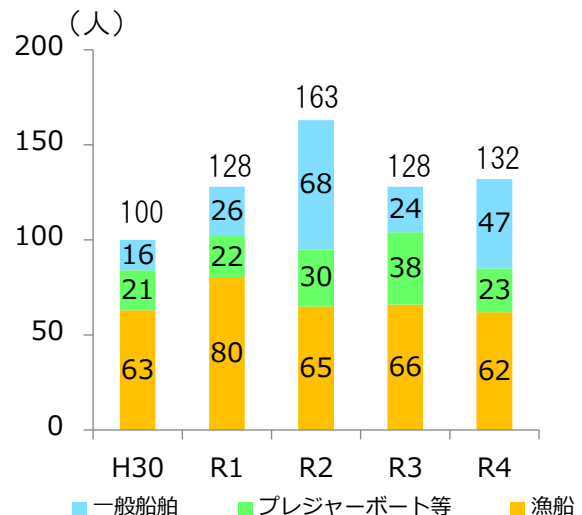
なお、令和4年の20トン未満の船舶からの海中転落による死者・行方不明者は115人であり、船舶からの海中転落者による死者・行方不明者全体の87%を占め、中でも、漁船が59人で最も多くなっています。 ※グラフ151、152

また、漁船（62人）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38人で、漁船からの海中転落による死者・行方不明者の61%を占めています。 ※グラフ153

【海中転落者の推移（5年間）】 グラフ149

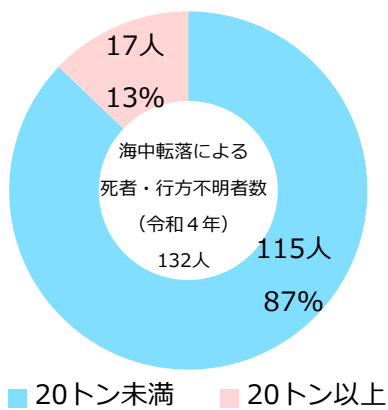


【海中転落による死者・行方不明者の推移（5年間）】 グラフ150

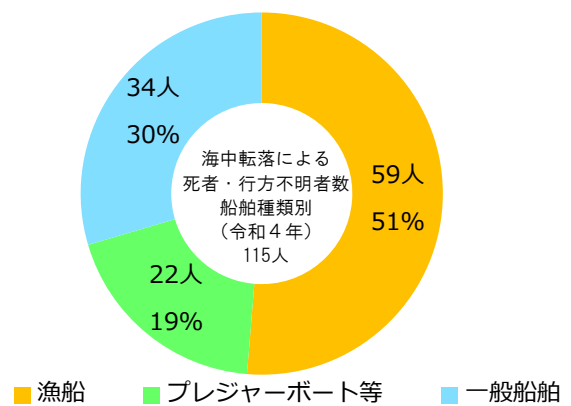


第2章 救助状況及び救助・救急への取組

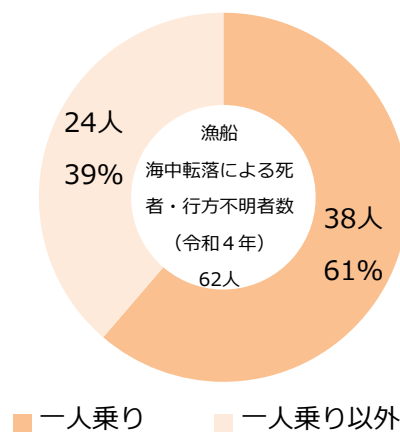
【海中転落による死者・行方不明者割合
(トン階別 令和4年)】 グラフ151



【海中転落による死者・行方不明者割合 (20トン未満 船舶種別 令和4年)】 グラフ152



【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4年)】 グラフ153

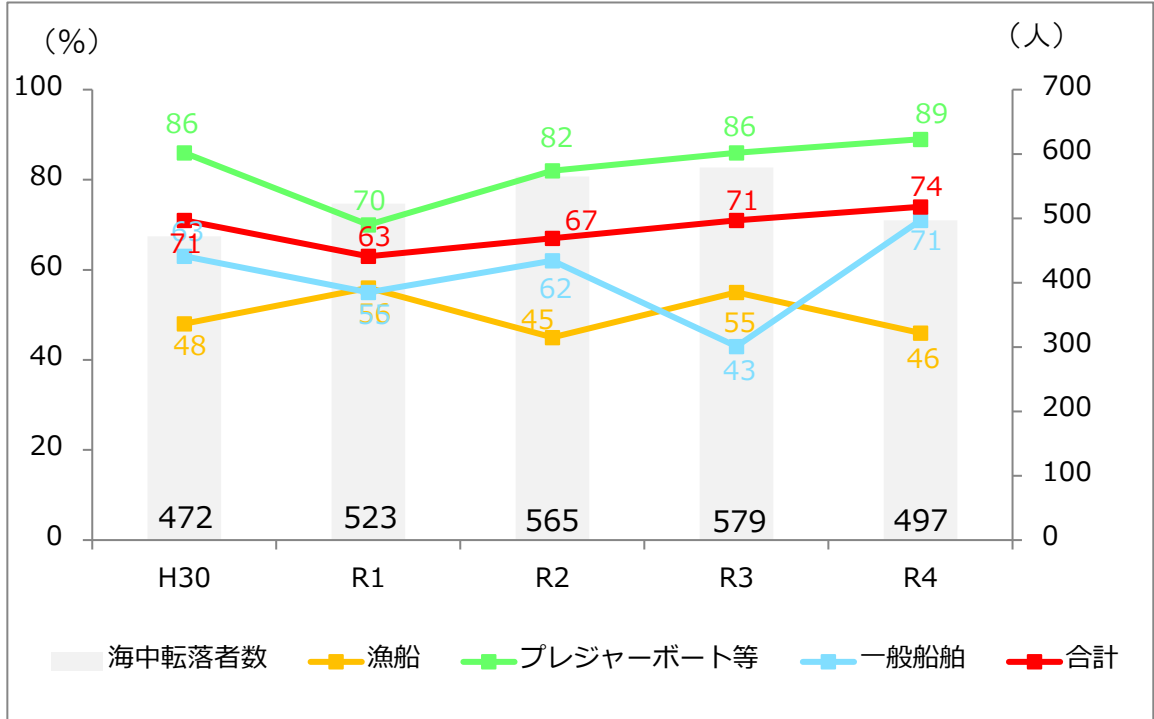


令和4年の船舶からの海中転落者のライフジャケット着用率は74%で、過去5年間（平成30年から令和4年）の平均では69%となっています。

このうち、令和4年は、漁船の着用率が最も低く46%となっており、過去5年間（平成30年から令和4年）の平均は、漁船の着用率が最も低く50%となっています。

※グラフ154

【海中転落者 ライフジャケット着用率（過去5年間）】 グラフ154



※プレジャーボート等とはプレジャーボートと遊漁船をいう。

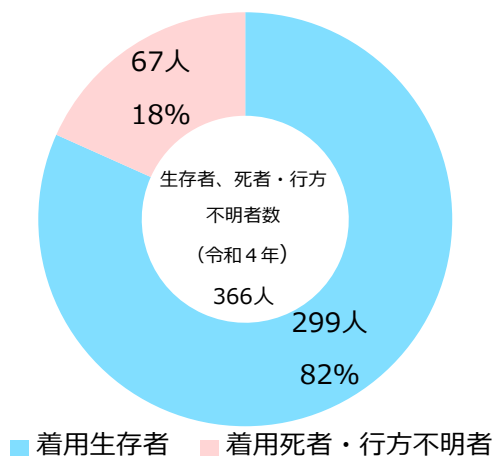
令和4年の船舶からの海中転落者のライフジャケット着用・非着用別による生存者、死者・行方不明者の割合は、着用者で18%、非着用者で50%となっています。

※グラフ155、156 過去5年間（平成30年から令和4年）の船舶からの海中転落者のライフジャケット着用・非着用別による死亡率は、着用者で13%、非着用者で51%となっており、非着用者の死亡率は着用者に比べ高くなっていることから、ライフジャケット着用の有無が、海中転落した場合の生死を分ける大きな要因となっています。

※グラフ157、158

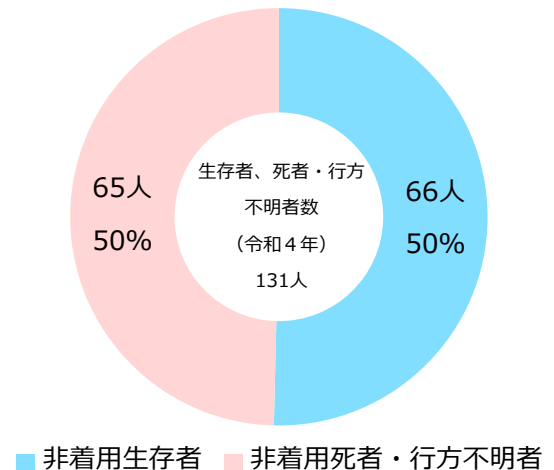
【生存者、死者・行方不明者の割合（令和4年）】

グラフ155



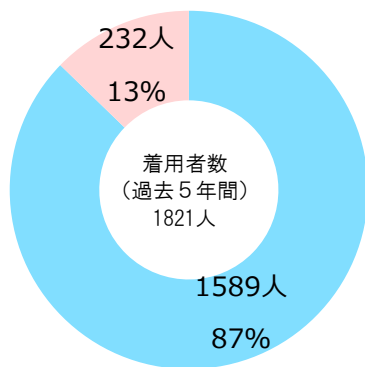
【生存者、死者・行方不明者の割合（令和4年）】

グラフ156

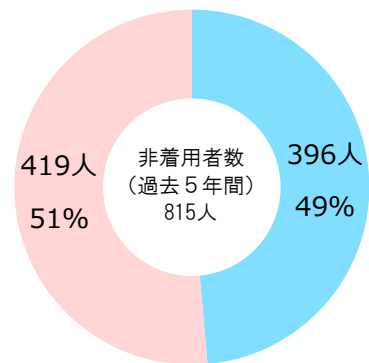


第2章 救助状況及び救助・救急への取組

【着用者数（過去5年間）】 グラフ157



【非着用者数（過去5年間）】 グラフ158



■ 着用生存者 ■ 着用死者・行方不明者

■ 非着用生存者 ■ 非着用死者・行方不明者

なお、第1章2節2（2）ア（P.43）に記載されている、釣り中の事故傾向からも、海中転落時のライフジャケット着用の有効性がわかります。

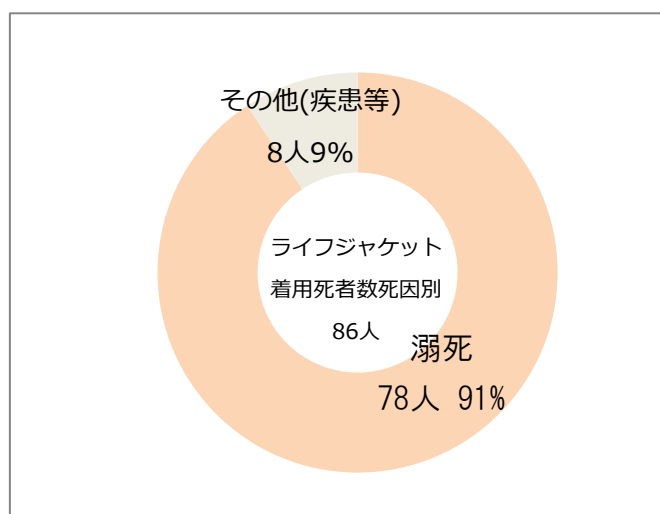
（2）ライフジャケットの適切な着用について

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

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

過去5年間のライフジャケット着用死者・行方不明者232人のうち、死因が判明している死者は86人で、そのうち78人の死因は溺死となっています。 ※グラフ159

【ライフジャケット着用死者死因（過去5年間）】 グラフ159



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、同種事案発生の未然防止に向けた取り組みを推進しています。



イ ライフジャケットの正しい装着等について

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

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

「十分な浮力を確保」するためには、通常のライフジャケットの保守・点検に

第2章 救助状況及び救助・救急への取組

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

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

事故者は、低体温症等により入院しましたが、命に別状はありませんでした。



救助を待つ事故者



救助状況



吊上げ状況

2 防水パック入り携帯電話等連絡手段の確保

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

【携帯電話のGPS機能「ON」が功を奏した事例】

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

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

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

救助された5人には、怪我等はありませんでした。



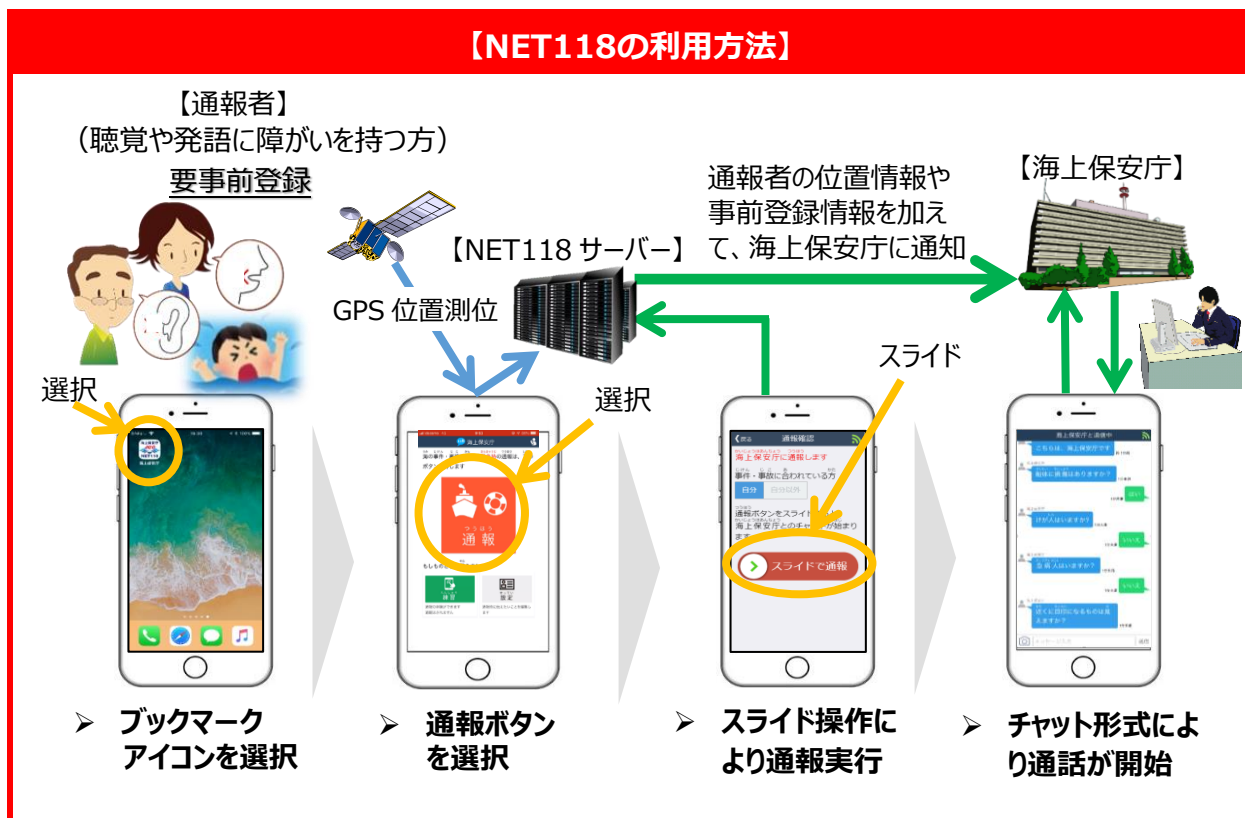
転覆船上の要救助者



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。



【NET118・電話リレーサービス※を活用した事例】

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

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

※電話リレーサービスとは

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



救助状況



エンジントラブルの水上バイク

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】

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

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

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

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



事故者発見時の状況



曳航救助状況

(2) 縄梯子の設置について

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

【縄梯子の設置が必要であったと考えられる事例】

船から海中転落した人が船に掴まりながら漂流しているとの通報が海上保安庁にありました。

海上保安庁では、直ちに監視取締艇を出動させ捜索を行い、乗組員を無事救助しました。

事故者は、遊漁を終え定型地にて自船を係留しようとしたところ、係留索に躓き海中転落しました。

事故者は、海中転落後に船上に戻ることができず、同船船尾の防舷物につかまり、自船と一緒に漂流していたものの、海水温が高く、事故発生から救助までが非常に短時間であったため、大事に至りませんでした。



救助を待つ事故者



救助状況

(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。



(4) 捜索・救助における AIS の有効活用

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

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

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

【簡易型 AIS の位置情報が功を奏した事例〔乗揚げ漁船〕】

毎朝、無線にて定時連絡をしている漁船（総トン数14トン、乗組員5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、直ちに飛行機と巡視船を出動させるとともに、漁船が簡易型 AIS を搭載していたため、AIS の位置情報が途絶えた位置を早期に割出し、航空機が、重点的に搜索した結果、前日の定時連絡の位置から約140km離れた岩場に乗揚げた漁船と乗組員を発見しました。

その後、巡視船の搭載艇により乗組員全員を救助し、救助された5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】

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

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



乗揚げ漁船



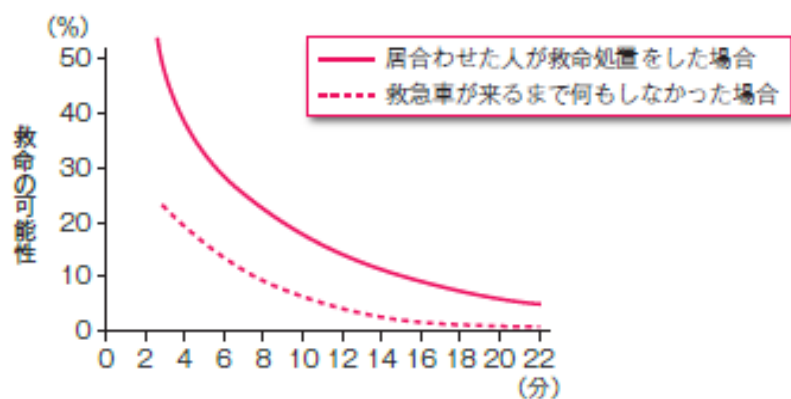
乗揚げ後に大破した状況

第4節 自力救助・救急処置の推進

(1) 適切な一次救命処置

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

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



心臓と呼吸が止まってからの時間経過

救命の可能性と時間経過

救命の可能性は時間とともに低下しますが、救急隊の到着までの短時間であっても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官とライフセーバーが、事故者に対して AED と心肺蘇生法による一次救命処置を行いました。

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



心肺蘇生法等の処置



心肺蘇生法等の処置

(2) 体温の保持

ア 水温と生存率について

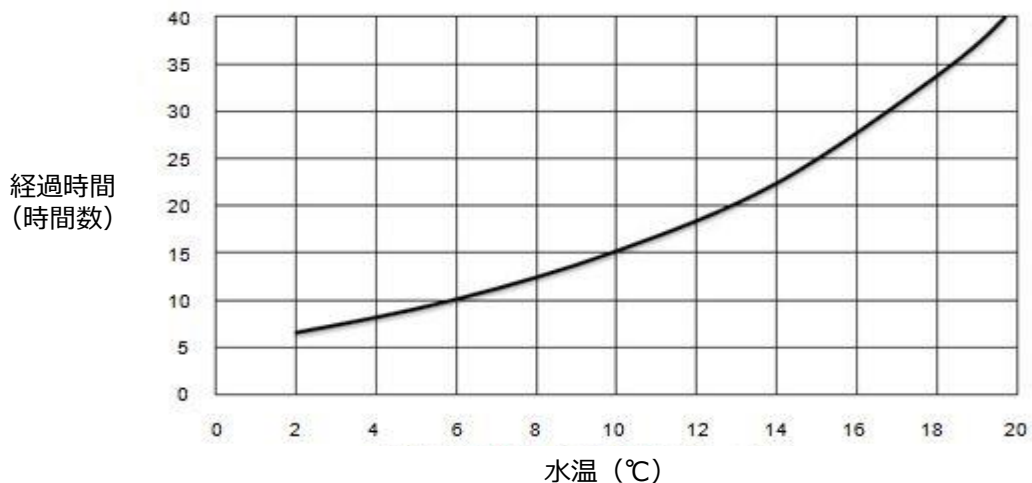
水の熱伝導率は空気に比べて約25倍にもなるため、水温が体温へ及ぼす影響は非常に大きいものです。

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

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

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

【衣服を着ている者の時間経過に伴う生存時間と水温との関係を示す図】



(出典：国際航空海上捜索救助マニュアル)

【低体温症の海中転落者を救助した事例】

初冬に1人乗りの漁船が転覆し、乗船者が海中転落する事故が発生しました。事故者は、海中転落の直後に知人へ救助要請の連絡をした後、知人から海上保安庁に通報がありました。(後に事故者への連絡は不通)

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

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

事故者は、搬送先にて入院しましたが、数日後に退院しました。



転覆漁船上の事故者



保温中の事故者



ヘリコプターへの搭乗

イ イマーシヨンスーツの活用について

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

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

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

また、イマーシ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

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

令和4年における海難の発生と救助の状況 目次

＜船舶事故発生状況＞

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

| | | |
|-------------|--------------------------------|------|
| 第 I - 26 図 | 旅客船の原因別発生隻数 | (22) |
| 第 I - 27 図① | 漁船の船舶事故種類別発生隻数 | (22) |
| | ② 漁船の運航不能の詳細別発生隻数 | (23) |
| 第 I - 28 図 | 漁船の原因別発生隻数 | (23) |
| 第 I - 29 図① | 遊漁船の船舶事故種類別発生隻数 | (24) |
| | ② 遊漁船の運航不能の詳細別発生隻数 | (24) |
| 第 I - 30 図 | 遊漁船の原因別発生隻数 | (25) |
| 第 I - 31 図 | 外国船舶の船舶事故発生隻数及び死者・行方不明者数の推移 | (25) |
| 第 I - 32 図① | 外国船舶の船舶事故種類別発生隻数 | (26) |
| | ② 外国船舶の運航不能の詳細別発生隻数 | (26) |
| 第 I - 33 図 | 外国船舶の原因別発生隻数 | (27) |
| 第 I - 34 図 | 総トン数1,000トン以上の日本船舶と外国船舶の割合 | (27) |
| 第 I - 35 図 | ふくそう海域(東京湾、伊勢湾、瀬戸内海及び関門海峡)における | (28) |

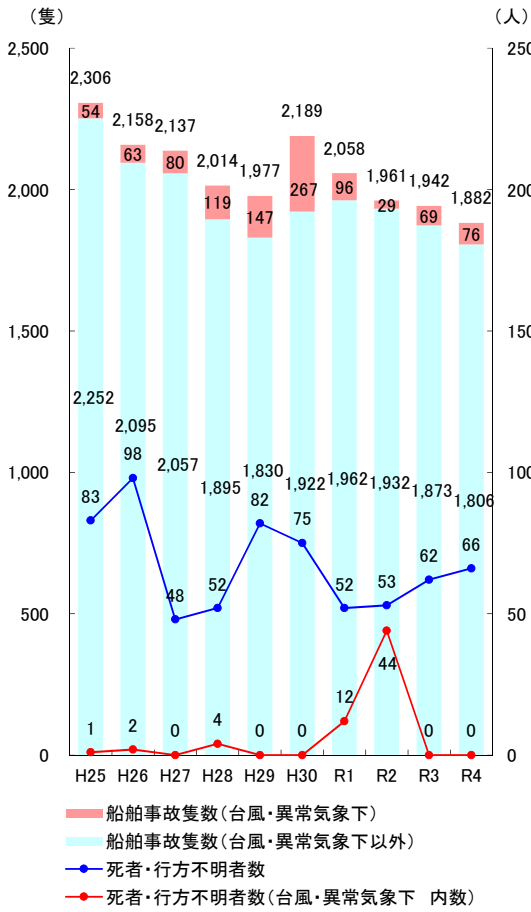
<人身事故発生状況>

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

<救助状況>

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

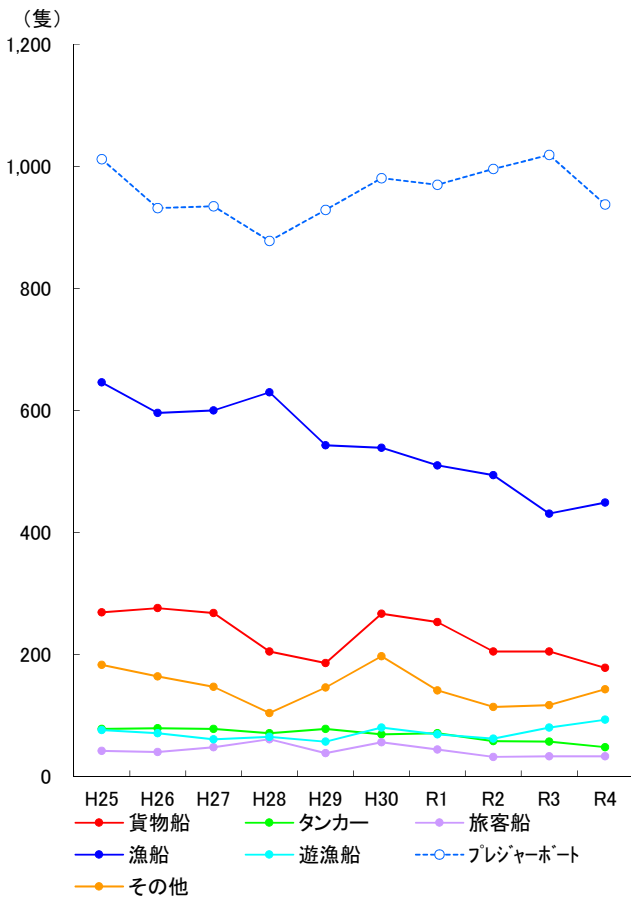
第 I - 1 図 船舶事故及び死者・行方不明者発生数



単位: 隻・人

| | H25 | H26 | H27 | H28 | H29 | H30 | R1 | R2 | R3 | R4 |
|------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| 船舶事故隻数(台風・異常気象下) | 54 | 63 | 80 | 119 | 147 | 267 | 96 | 29 | 69 | 76 |
| 船舶事故隻数(台風・異常気象下以外) | 2,252 | 2,095 | 2,057 | 1,895 | 1,830 | 1,922 | 1,962 | 1,932 | 1,873 | 1,806 |
| 死者・行方不明者数 | 83 | 98 | 48 | 52 | 82 | 75 | 52 | 53 | 62 | 66 |
| 死者・行方不明者数(台風・異常気象下 内数) | 1 | 2 | 0 | 4 | 0 | 0 | 12 | 44 | 0 | 0 |

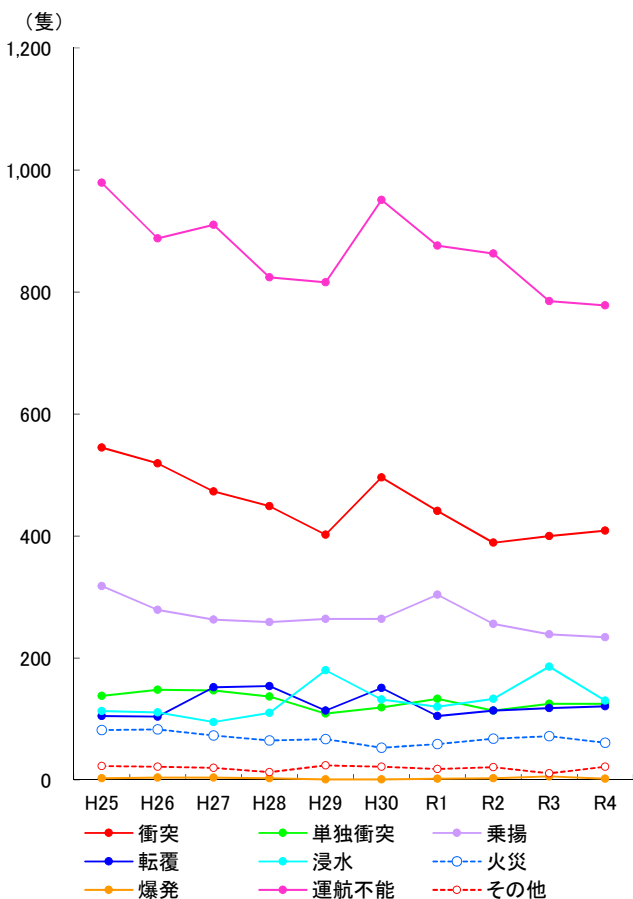
第 I - 2 図 船舶種類別発生隻数



単位: 隻

| | H25 | H26 | H27 | H28 | H29 | H30 | R1 | R2 | R3 | R4 |
|----------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| 貨物船 | 269 | 276 | 268 | 205 | 186 | 267 | 253 | 205 | 205 | 178 |
| タンカー | 76 | 71 | 61 | 65 | 57 | 80 | 69 | 62 | 80 | 93 |
| 旅客船 | 42 | 40 | 48 | 38 | 38 | 56 | 44 | 32 | 33 | 33 |
| 漁船 | 646 | 596 | 600 | 630 | 543 | 539 | 510 | 494 | 431 | 449 |
| 遊漁船 | 76 | 71 | 61 | 65 | 57 | 80 | 69 | 62 | 80 | 93 |
| プレジャーボート | 1,012 | 932 | 935 | 878 | 929 | 981 | 970 | 996 | 1,019 | 938 |
| その他 | 183 | 164 | 147 | 104 | 146 | 197 | 141 | 114 | 117 | 143 |
| 計 | 2,306 | 2,158 | 2,137 | 2,014 | 1,977 | 2,189 | 2,058 | 1,961 | 1,942 | 1,882 |

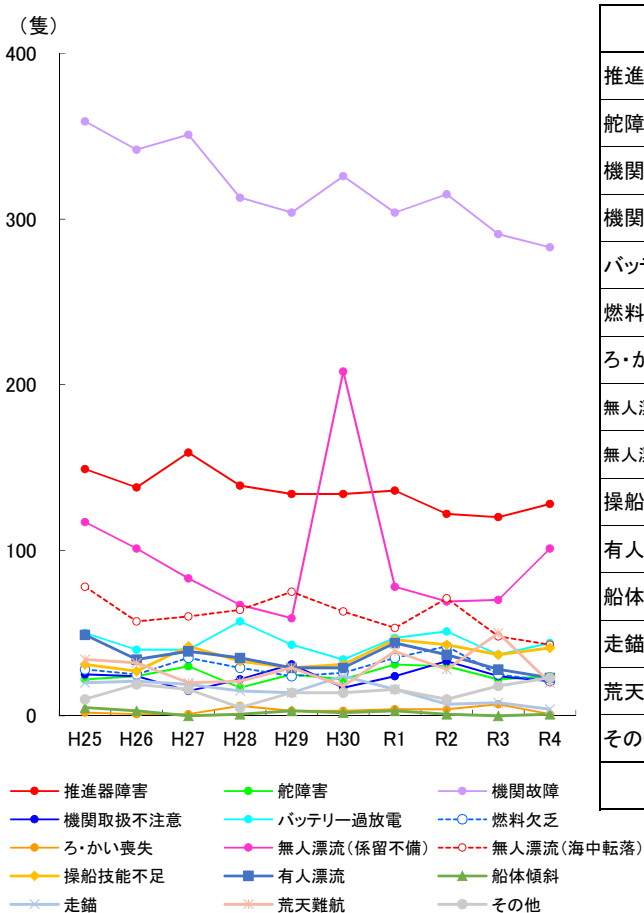
第 I - 3 図 ① 船舶事故種類別発生隻数



単位: 隻

| | H25 | H26 | H27 | H28 | H29 | H30 | R1 | R2 | R3 | R4 |
|------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| 衝突 | 545 | 519 | 473 | 449 | 402 | 496 | 441 | 389 | 400 | 409 |
| 単独衝突 | 138 | 148 | 147 | 137 | 109 | 119 | 133 | 114 | 125 | 125 |
| 乗揚 | 318 | 279 | 263 | 259 | 264 | 264 | 304 | 256 | 239 | 234 |
| 転覆 | 105 | 104 | 152 | 154 | 114 | 151 | 105 | 114 | 118 | 121 |
| 浸水 | 113 | 111 | 95 | 110 | 180 | 132 | 120 | 133 | 186 | 130 |
| 火災 | 82 | 83 | 73 | 65 | 67 | 53 | 59 | 68 | 72 | 61 |
| 爆発 | 3 | 4 | 4 | 3 | 1 | 1 | 2 | 3 | 6 | 2 |
| 運航不能 | 979 | 888 | 910 | 824 | 816 | 951 | 876 | 863 | 785 | 778 |
| その他 | 23 | 22 | 20 | 13 | 24 | 22 | 18 | 21 | 11 | 22 |
| 計 | 2,306 | 2,158 | 2,137 | 2,014 | 1,977 | 2,189 | 2,058 | 1,961 | 1,942 | 1,882 |

第 I - 3 図 ② 運航不能の詳細別発生隻数

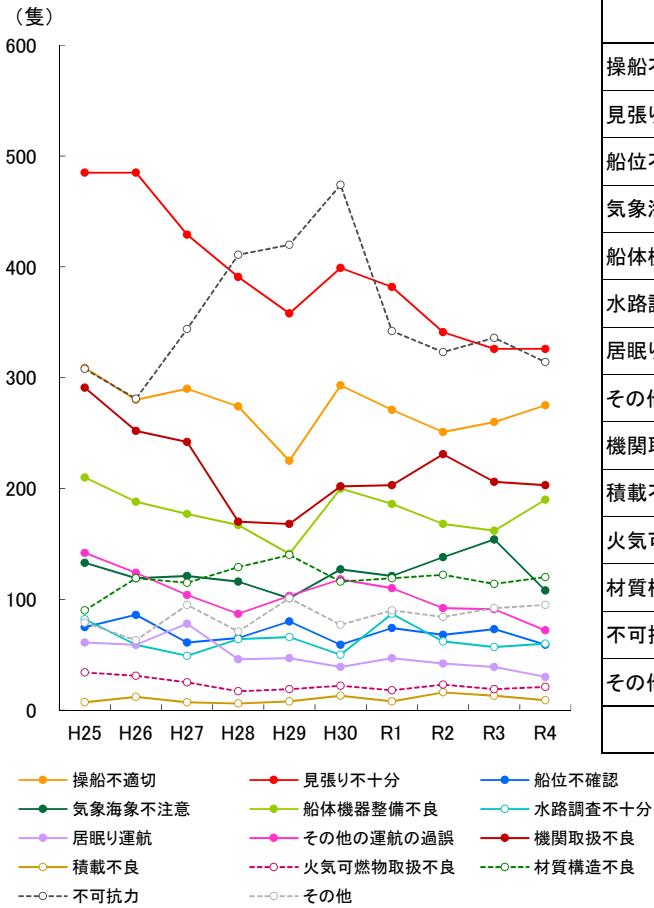


単位: 隻

| | H25 | H26 | H27 | H28 | H29 | H30 | R1 | R2 | R3 | R4 |
|------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| 推進器障害 | 149 | 138 | 159 | 139 | 134 | 134 | 136 | 122 | 120 | 128 |
| 舵障害 | 22 | 24 | 30 | 17 | 25 | 22 | 31 | 30 | 22 | 24 |
| 機関故障 | 359 | 342 | 351 | 313 | 304 | 326 | 304 | 315 | 291 | 283 |
| 機関取扱不注意 | 25 | 24 | 15 | 22 | 31 | 17 | 24 | 33 | 24 | 21 |
| バッテリー過放電 | 50 | 40 | 40 | 57 | 43 | 34 | 47 | 51 | 37 | 44 |
| 燃料欠乏 | 28 | 25 | 35 | 29 | 24 | 26 | 35 | 42 | 25 | 21 |
| ろ・かい喪失 | 2 | 1 | 1 | 6 | 3 | 3 | 4 | 4 | 7 | 1 |
| 無人漂流(係留不備) | 117 | 101 | 83 | 67 | 59 | 208 | 78 | 69 | 70 | 101 |
| 無人漂流(海中転落) | 78 | 57 | 60 | 64 | 75 | 63 | 53 | 71 | 48 | 43 |
| 操船技能不足 | 31 | 27 | 42 | 33 | 29 | 31 | 46 | 43 | 37 | 41 |
| 有人漂流 | 49 | 34 | 39 | 35 | 29 | 29 | 44 | 37 | 28 | 23 |
| 船体傾斜 | 5 | 3 | 0 | 1 | 3 | 2 | 3 | 1 | 0 | 1 |
| 走錨 | 20 | 21 | 19 | 15 | 14 | 24 | 16 | 7 | 8 | 4 |
| 荒天難航 | 34 | 32 | 20 | 21 | 29 | 18 | 39 | 28 | 50 | 20 |
| その他 | 10 | 19 | 16 | 5 | 14 | 14 | 16 | 10 | 18 | 23 |
| 計 | 979 | 888 | 910 | 824 | 816 | 951 | 876 | 863 | 785 | 778 |

第 I - 4 図 船舶事故原因別発生隻数

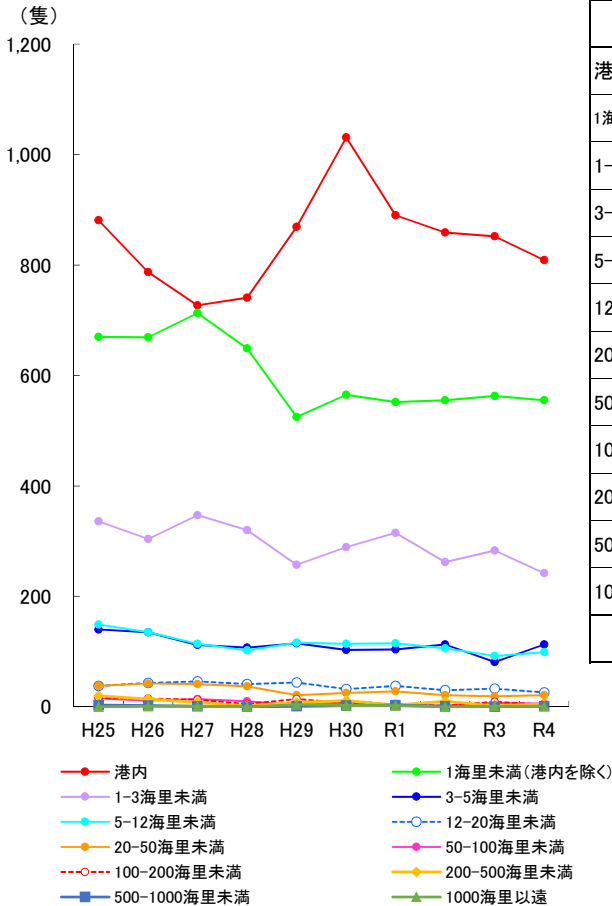
単位:隻



| | H25 | H26 | H27 | H28 | H29 | H30 | R1 | R2 | R3 | R4 |
|-----------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| 操船不適切 | 309 | 280 | 290 | 274 | 225 | 293 | 271 | 251 | 260 | 275 |
| 見張り不十分 | 485 | 485 | 429 | 391 | 358 | 399 | 382 | 341 | 326 | 326 |
| 船位不確認 | 75 | 86 | 61 | 65 | 80 | 59 | 74 | 68 | 73 | 59 |
| 気象海象不注意 | 133 | 119 | 121 | 116 | 101 | 127 | 121 | 138 | 154 | 108 |
| 船体機器整備不良 | 210 | 188 | 177 | 167 | 141 | 200 | 186 | 168 | 162 | 190 |
| 水路調査不十分 | 82 | 59 | 49 | 64 | 66 | 50 | 87 | 62 | 57 | 60 |
| 居眠り運航 | 61 | 59 | 78 | 46 | 47 | 39 | 47 | 42 | 39 | 30 |
| その他の運航の過誤 | 142 | 124 | 104 | 87 | 103 | 118 | 110 | 92 | 91 | 72 |
| 機関取扱不良 | 291 | 252 | 242 | 170 | 168 | 202 | 203 | 231 | 206 | 203 |
| 積載不良 | 7 | 12 | 7 | 6 | 8 | 13 | 8 | 16 | 13 | 9 |
| 火気可燃物取扱不良 | 34 | 31 | 25 | 17 | 19 | 22 | 18 | 23 | 19 | 21 |
| 材質構造不良 | 90 | 119 | 115 | 129 | 140 | 116 | 119 | 122 | 114 | 120 |
| 不可抗力 | 308 | 281 | 344 | 411 | 420 | 474 | 342 | 323 | 336 | 314 |
| その他 | 79 | 63 | 95 | 71 | 101 | 77 | 90 | 84 | 92 | 95 |
| 計 | 2,306 | 2,158 | 2,137 | 2,014 | 1,977 | 2,189 | 2,058 | 1,961 | 1,942 | 1,882 |

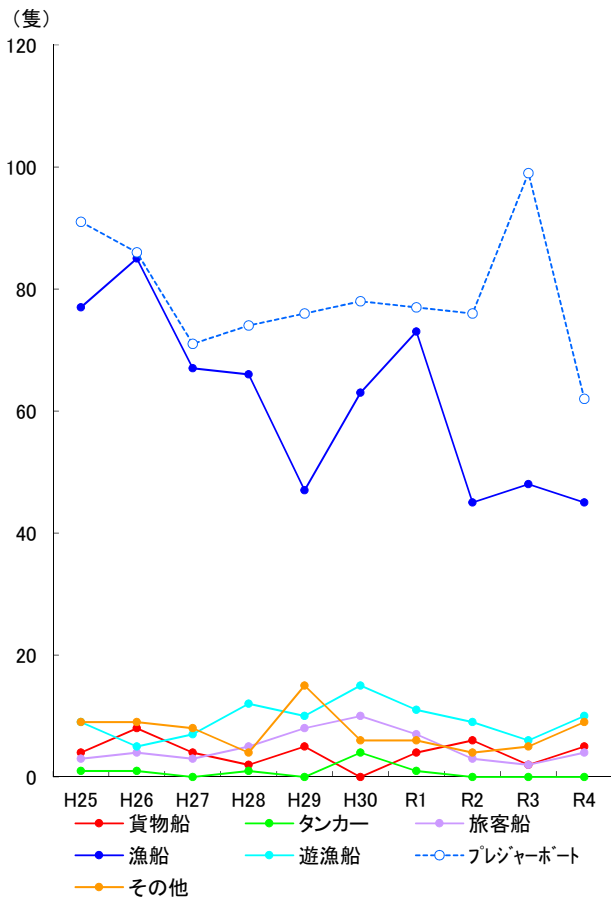
第 I - 5 図 船舶事故距岸別発生隻数

単位:隻



| | H25 | H26 | H27 | H28 | H29 | H30 | R1 | R2 | R3 | R4 |
|--------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| 港内 | 881 | 787 | 727 | 741 | 869 | 1,031 | 890 | 859 | 852 | 809 |
| 1海里未満(港内を除く) | 670 | 669 | 713 | 649 | 525 | 565 | 552 | 555 | 563 | 555 |
| 1-3海里未満 | 336 | 304 | 347 | 320 | 257 | 289 | 315 | 262 | 283 | 242 |
| 3-5海里未満 | 140 | 135 | 112 | 107 | 115 | 103 | 104 | 113 | 81 | 113 |
| 5-12海里未満 | 149 | 135 | 114 | 102 | 116 | 114 | 115 | 106 | 92 | 99 |
| 12-20海里未満 | 38 | 43 | 46 | 41 | 44 | 32 | 38 | 30 | 33 | 26 |
| 20-50海里未満 | 38 | 42 | 41 | 37 | 21 | 25 | 28 | 21 | 19 | 21 |
| 50-100海里未満 | 15 | 11 | 14 | 10 | 3 | 8 | 3 | 2 | 7 | 6 |
| 100-200海里未満 | 16 | 15 | 13 | 5 | 14 | 7 | 5 | 2 | 9 | 4 |
| 200-500海里未満 | 20 | 14 | 8 | 2 | 8 | 11 | 3 | 10 | 2 | 5 |
| 500-1000海里未満 | 3 | 2 | 1 | 0 | 1 | 2 | 3 | 1 | 0 | 1 |
| 1000海里以遠 | 0 | 1 | 1 | 0 | 4 | 2 | 2 | 0 | 1 | 1 |
| 計 | 2,306 | 2,158 | 2,137 | 2,014 | 1,977 | 2,189 | 2,058 | 1,961 | 1,942 | 1,882 |

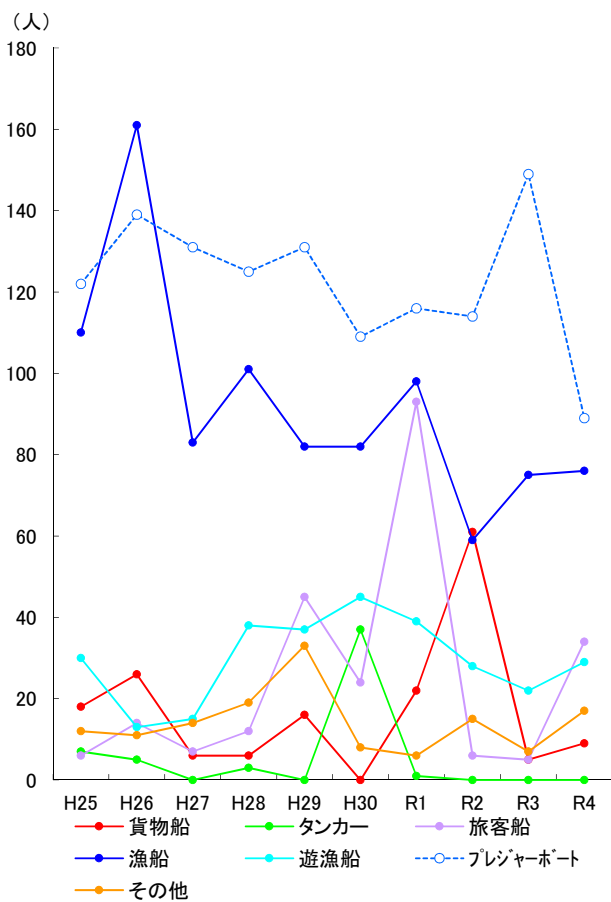
第 I - 6 図 船舶種類別の死傷者を伴う発生隻数



単位: 隻

| | H25 | H26 | H27 | H28 | H29 | H30 | R1 | R2 | R3 | R4 |
|----------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| 貨物船 | 4 | 8 | 4 | 2 | 5 | 0 | 4 | 6 | 2 | 5 |
| タンカー | 1 | 1 | 0 | 1 | 0 | 4 | 1 | 0 | 0 | 0 |
| 旅客船 | 3 | 4 | 3 | 5 | 8 | 10 | 7 | 3 | 2 | 4 |
| 漁船 | 77 | 85 | 67 | 66 | 47 | 63 | 73 | 45 | 48 | 45 |
| 遊漁船 | 9 | 5 | 7 | 12 | 10 | 15 | 11 | 9 | 6 | 10 |
| プレジャーボート | 91 | 86 | 71 | 74 | 76 | 78 | 77 | 76 | 99 | 62 |
| その他 | 9 | 9 | 8 | 4 | 15 | 6 | 6 | 4 | 5 | 9 |
| 計 | 194 | 198 | 160 | 164 | 161 | 176 | 179 | 143 | 162 | 135 |

第 I - 7 図 船舶種類別の死傷者発生数

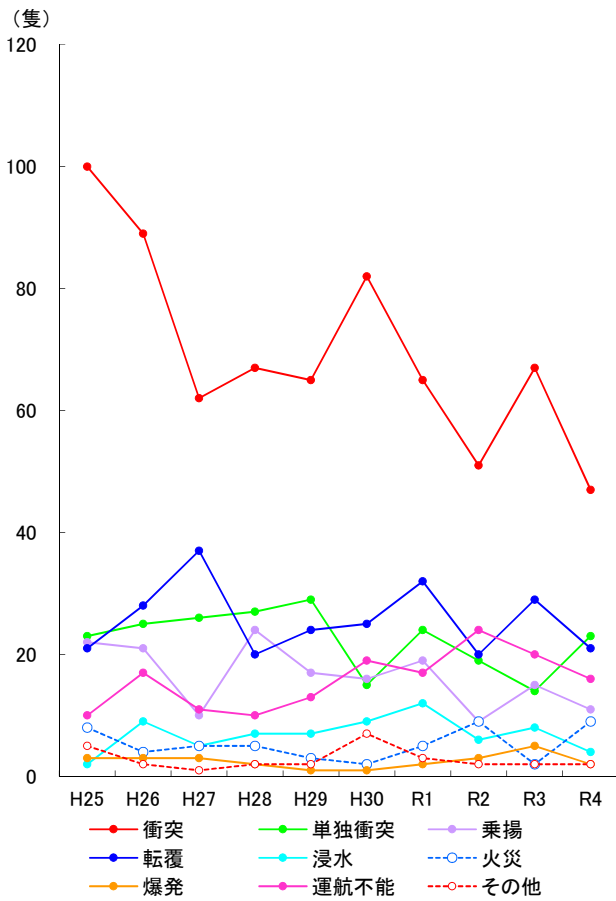


単位: 人

| | H25 | H26 | H27 | H28 | H29 | H30 | R1 | R2 | R3 | R4 |
|----------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| 貨物船 | 18 | 26 | 6 | 6 | 16 | 0 | 22 | 61 | 5 | 9 |
| タンカー | 7 | 5 | 0 | 3 | 0 | 37 | 1 | 0 | 0 | 0 |
| 旅客船 | 6 | 14 | 7 | 12 | 45 | 24 | 93 | 6 | 5 | 34 |
| 漁船 | 110 | 161 | 83 | 101 | 82 | 82 | 98 | 59 | 75 | 76 |
| 遊漁船 | 30 | 13 | 15 | 38 | 37 | 45 | 39 | 28 | 22 | 29 |
| プレジャーボート | 122 | 139 | 131 | 125 | 131 | 109 | 116 | 114 | 149 | 89 |
| その他 | 12 | 11 | 14 | 19 | 33 | 8 | 6 | 15 | 7 | 17 |
| 計 | 305 | 369 | 256 | 304 | 344 | 305 | 375 | 283 | 263 | 254 |

※死傷者とは、死者・行方不明者及び負傷者をいいます。

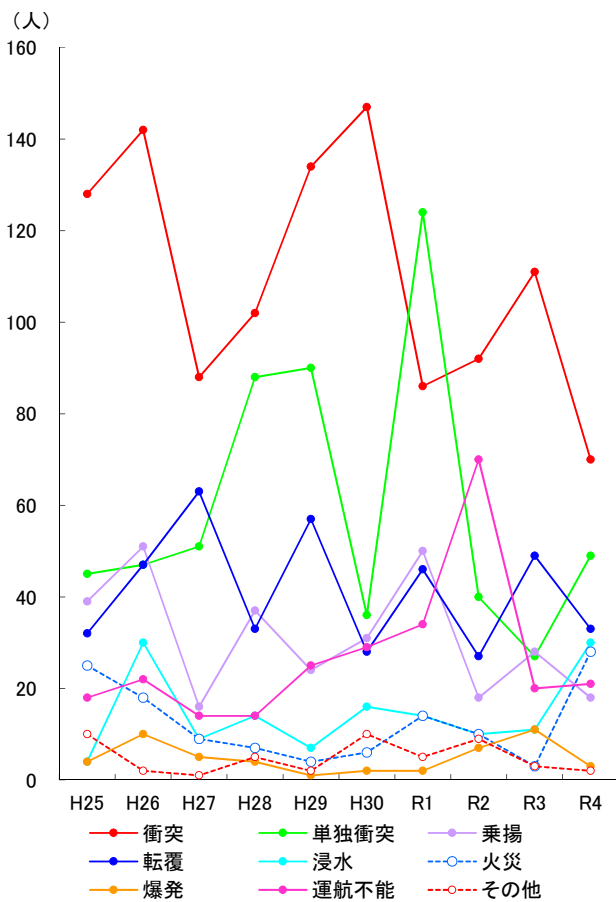
第 I - 8 図 船舶事故種類別の死傷者を伴う発生隻数



単位: 隻

| | H25 | H26 | H27 | H28 | H29 | H30 | R1 | R2 | R3 | R4 |
|------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| 衝突 | 100 | 89 | 62 | 67 | 65 | 82 | 65 | 51 | 67 | 47 |
| 単独衝突 | 23 | 25 | 26 | 27 | 29 | 15 | 24 | 19 | 14 | 23 |
| 乗揚 | 22 | 21 | 10 | 24 | 17 | 16 | 19 | 9 | 15 | 11 |
| 転覆 | 21 | 28 | 37 | 20 | 24 | 25 | 32 | 20 | 29 | 21 |
| 浸水 | 2 | 9 | 5 | 7 | 7 | 9 | 12 | 6 | 8 | 4 |
| 火災 | 8 | 4 | 5 | 5 | 3 | 2 | 5 | 9 | 2 | 9 |
| 爆発 | 3 | 3 | 3 | 2 | 1 | 1 | 2 | 3 | 5 | 2 |
| 運航不能 | 10 | 17 | 11 | 10 | 13 | 19 | 17 | 24 | 20 | 16 |
| その他 | 5 | 2 | 1 | 2 | 2 | 7 | 3 | 2 | 2 | 2 |
| 計 | 194 | 198 | 160 | 164 | 161 | 176 | 179 | 143 | 162 | 135 |

第 I - 9 図 船舶事故種類別の死傷者発生数

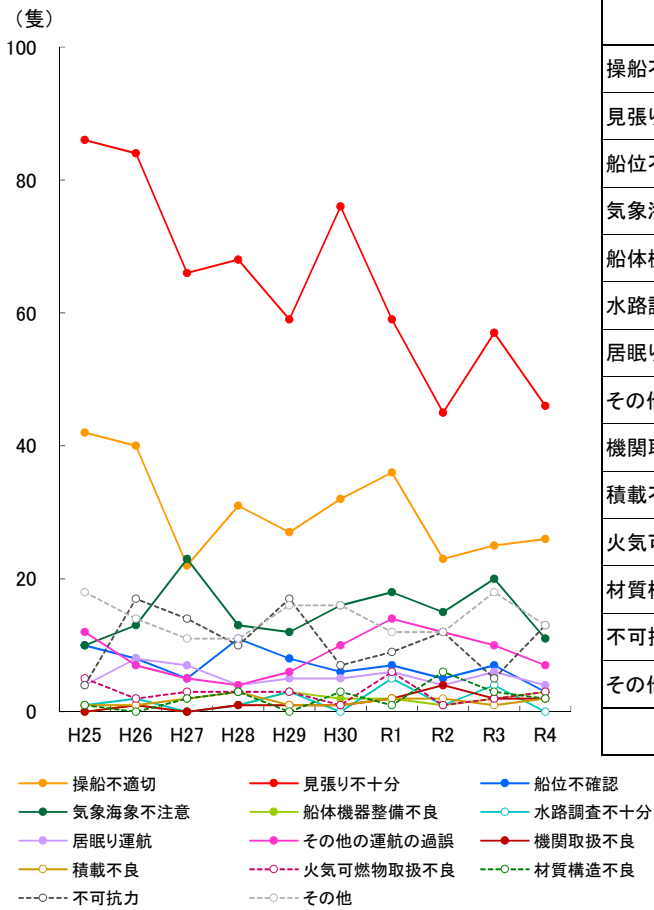


単位: 人

| | H25 | H26 | H27 | H28 | H29 | H30 | R1 | R2 | R3 | R4 |
|------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| 衝突 | 128 | 142 | 88 | 102 | 134 | 147 | 86 | 92 | 111 | 70 |
| 単独衝突 | 45 | 47 | 51 | 88 | 90 | 36 | 124 | 40 | 27 | 49 |
| 乗揚 | 39 | 51 | 16 | 37 | 24 | 31 | 50 | 18 | 28 | 18 |
| 転覆 | 32 | 47 | 63 | 33 | 57 | 28 | 46 | 27 | 49 | 33 |
| 浸水 | 4 | 30 | 9 | 14 | 7 | 16 | 14 | 10 | 11 | 30 |
| 火災 | 25 | 18 | 9 | 7 | 4 | 6 | 14 | 10 | 3 | 28 |
| 爆発 | 4 | 10 | 5 | 4 | 1 | 2 | 2 | 7 | 11 | 3 |
| 運航不能 | 18 | 22 | 14 | 14 | 25 | 29 | 34 | 70 | 20 | 21 |
| その他 | 10 | 2 | 1 | 5 | 2 | 10 | 5 | 9 | 3 | 2 |
| 計 | 305 | 369 | 256 | 304 | 344 | 305 | 375 | 283 | 263 | 254 |

第 I - 10 図 船舶事故原因別の死傷者を伴う発生隻数

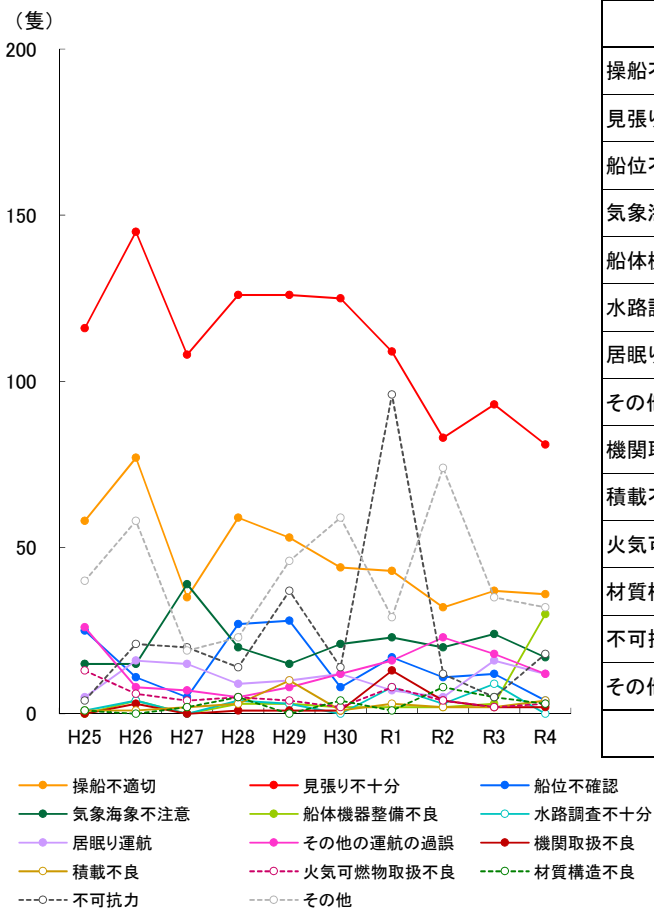
単位:隻



| | H25 | H26 | H27 | H28 | H29 | H30 | R1 | R2 | R3 | R4 |
|-----------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| 操船不適切 | 42 | 40 | 22 | 31 | 27 | 32 | 36 | 23 | 25 | 26 |
| 見張り不十分 | 86 | 84 | 66 | 68 | 59 | 76 | 59 | 45 | 57 | 46 |
| 船位不確認 | 10 | 8 | 5 | 11 | 8 | 6 | 7 | 5 | 7 | 3 |
| 気象海象不注意 | 10 | 13 | 23 | 13 | 12 | 16 | 18 | 15 | 20 | 11 |
| 船体機器整備不良 | 0 | 1 | 0 | 1 | 3 | 2 | 2 | 1 | 2 | 3 |
| 水路調査不十分 | 1 | 2 | 0 | 1 | 3 | 0 | 5 | 1 | 4 | 0 |
| 居眠り運航 | 4 | 8 | 7 | 4 | 5 | 5 | 6 | 4 | 6 | 4 |
| その他の運航の過誤 | 12 | 7 | 5 | 4 | 6 | 10 | 14 | 12 | 10 | 7 |
| 機関取扱不良 | 0 | 1 | 0 | 1 | 1 | 1 | 2 | 4 | 2 | 2 |
| 積載不良 | 1 | 1 | 2 | 3 | 1 | 1 | 2 | 2 | 1 | 2 |
| 火気可燃物取扱不良 | 5 | 2 | 3 | 3 | 3 | 1 | 6 | 1 | 2 | 3 |
| 材質構造不良 | 1 | 0 | 2 | 3 | 0 | 3 | 1 | 6 | 3 | 2 |
| 不可抗力 | 4 | 17 | 14 | 10 | 17 | 7 | 9 | 12 | 5 | 13 |
| その他 | 18 | 14 | 11 | 11 | 16 | 16 | 12 | 12 | 18 | 13 |
| 計 | 194 | 198 | 160 | 164 | 161 | 176 | 179 | 143 | 162 | 135 |

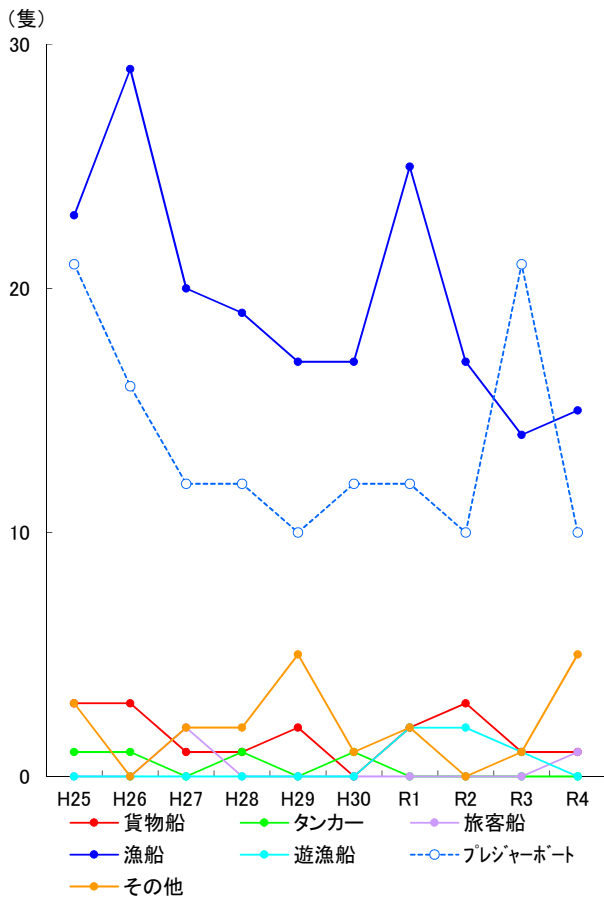
第 I - 11 図 船舶事故原因別の死傷者発生数

単位:人



| | H25 | H26 | H27 | H28 | H29 | H30 | R1 | R2 | R3 | R4 |
|-----------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| 操船不適切 | 58 | 77 | 35 | 59 | 53 | 44 | 43 | 32 | 37 | 36 |
| 見張り不十分 | 116 | 145 | 108 | 126 | 126 | 125 | 109 | 83 | 93 | 81 |
| 船位不確認 | 25 | 11 | 5 | 27 | 28 | 8 | 17 | 11 | 12 | 4 |
| 気象海象不注意 | 15 | 15 | 39 | 20 | 15 | 21 | 23 | 20 | 24 | 17 |
| 船体機器整備不良 | 0 | 4 | 0 | 3 | 3 | 2 | 2 | 2 | 3 | 30 |
| 水路調査不十分 | 1 | 4 | 0 | 4 | 3 | 0 | 8 | 3 | 9 | 0 |
| 居眠り運航 | 5 | 16 | 15 | 9 | 10 | 12 | 7 | 5 | 16 | 12 |
| その他の運航の過誤 | 26 | 8 | 7 | 5 | 8 | 12 | 16 | 23 | 18 | 12 |
| 機関取扱不良 | 0 | 3 | 0 | 1 | 1 | 1 | 13 | 4 | 2 | 2 |
| 積載不良 | 1 | 1 | 2 | 3 | 10 | 1 | 3 | 2 | 2 | 4 |
| 火気可燃物取扱不良 | 13 | 6 | 4 | 5 | 4 | 2 | 8 | 4 | 2 | 3 |
| 材質構造不良 | 1 | 0 | 2 | 5 | 0 | 4 | 1 | 8 | 5 | 3 |
| 不可抗力 | 4 | 21 | 20 | 14 | 37 | 14 | 96 | 12 | 5 | 18 |
| その他 | 40 | 58 | 19 | 23 | 46 | 59 | 29 | 74 | 35 | 32 |
| 計 | 305 | 369 | 256 | 304 | 344 | 305 | 375 | 283 | 263 | 254 |

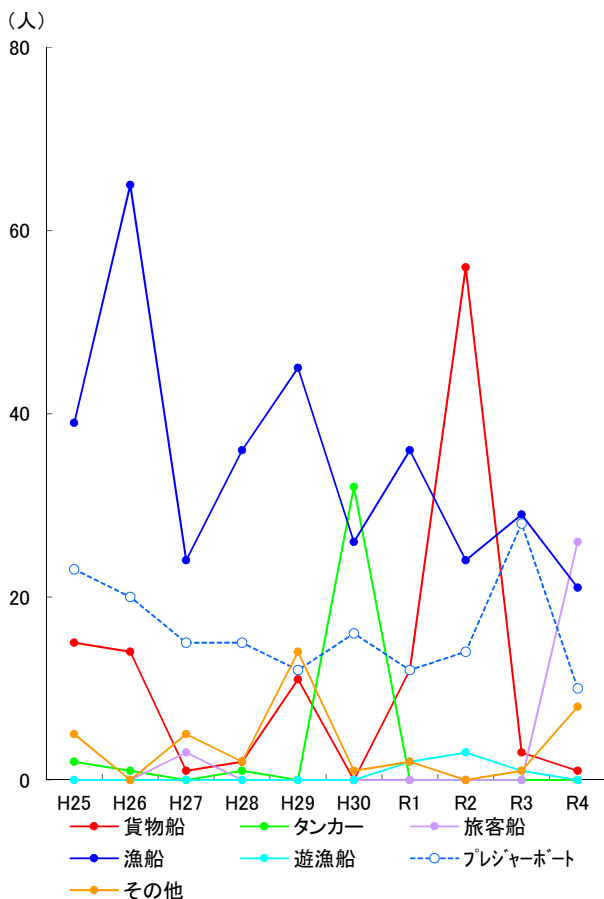
第 I - 12 図 船舶種類別の死者・行方不明者を伴う発生隻数



単位: 隻

| | H25 | H26 | H27 | H28 | H29 | H30 | R1 | R2 | R3 | R4 |
|----------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|----|----|----|----|
| 貨物船 | 3 | 3 | 1 | 1 | 2 | 0 | 2 | 3 | 1 | 1 |
| タンカー | 1 | 1 | 0 | 1 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 旅客船 | 0 | 0 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| 漁船 | 23 | 29 | 20 | 19 | 17 | 17 | 25 | 17 | 14 | 15 |
| 遊漁船 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 2 | 1 | 0 |
| プレジャーボート | 21 | 16 | 12 | 12 | 10 | 12 | 12 | 10 | 21 | 10 |
| その他 | 3 | 0 | 2 | 2 | 5 | 1 | 2 | 0 | 1 | 5 |
| 計 | 51 | 49 | 37 | 35 | 34 | 31 | 43 | 32 | 38 | 32 |

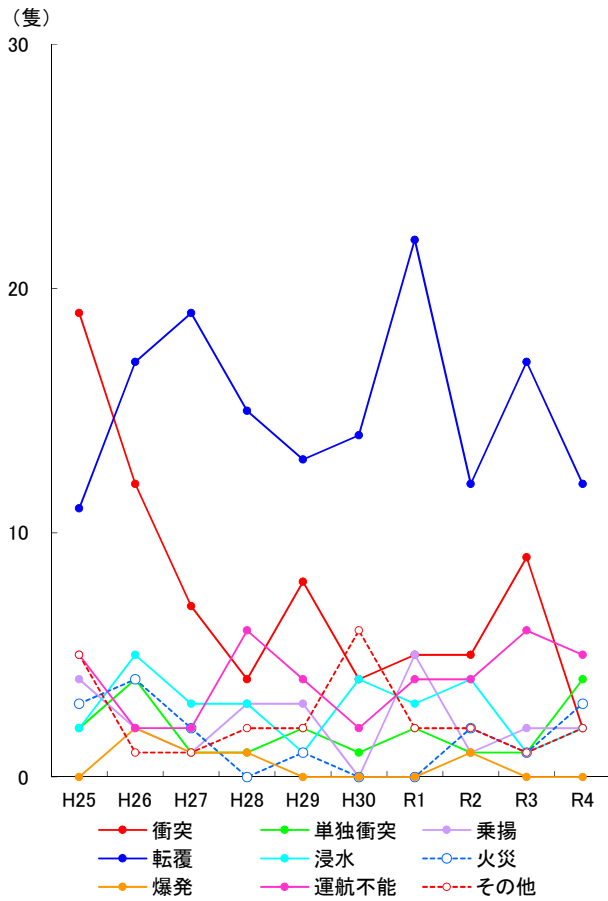
第 I - 13 図 船舶種類別の死者・行方不明者発生数



単位: 人

| | H25 | H26 | H27 | H28 | H29 | H30 | R1 | R2 | R3 | R4 |
|----------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|----|----|----|----|
| 貨物船 | 15 | 14 | 1 | 2 | 11 | 0 | 12 | 56 | 3 | 1 |
| タンカー | 2 | 1 | 0 | 1 | 0 | 32 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 旅客船 | 0 | 0 | 3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 26 |
| 漁船 | 39 | 65 | 24 | 36 | 45 | 26 | 36 | 24 | 29 | 21 |
| 遊漁船 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 3 | 1 | 0 |
| プレジャーボート | 23 | 20 | 15 | 15 | 12 | 16 | 12 | 14 | 28 | 10 |
| その他 | 5 | 0 | 5 | 2 | 14 | 1 | 2 | 0 | 1 | 8 |
| 計 | 84 | 100 | 48 | 56 | 82 | 75 | 64 | 97 | 62 | 66 |

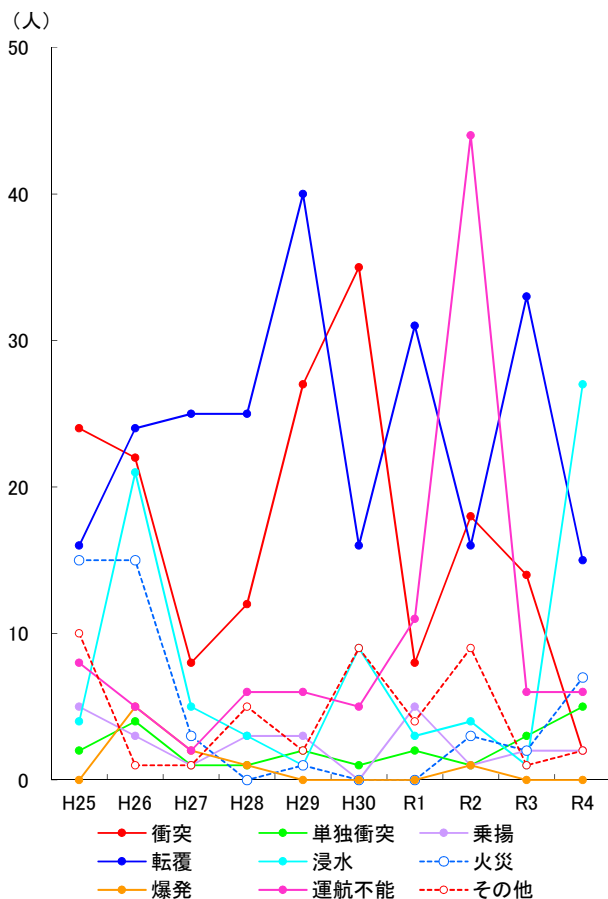
第 I - 14 図 船舶事故種類別の死者・行方不明者を伴う発生隻数



単位:隻

| | H25 | H26 | H27 | H28 | H29 | H30 | R1 | R2 | R3 | R4 |
|------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|----|----|----|----|
| 衝突 | 19 | 12 | 7 | 4 | 8 | 4 | 5 | 5 | 9 | 2 |
| 単独衝突 | 2 | 4 | 1 | 1 | 2 | 1 | 2 | 1 | 1 | 4 |
| 乗揚 | 4 | 2 | 1 | 3 | 3 | 0 | 5 | 1 | 2 | 2 |
| 転覆 | 11 | 17 | 19 | 15 | 13 | 14 | 22 | 12 | 17 | 12 |
| 浸水 | 2 | 5 | 3 | 3 | 1 | 4 | 3 | 4 | 1 | 2 |
| 火災 | 3 | 4 | 2 | 0 | 1 | 0 | 0 | 2 | 1 | 3 |
| 爆発 | 0 | 2 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 |
| 運航不能 | 5 | 2 | 2 | 6 | 4 | 2 | 4 | 4 | 6 | 5 |
| その他 | 5 | 1 | 1 | 2 | 2 | 6 | 2 | 2 | 1 | 2 |
| 計 | 51 | 49 | 37 | 35 | 34 | 31 | 43 | 32 | 38 | 32 |

第 I - 15 図 船舶事故種類別の死者・行方不明者発生数

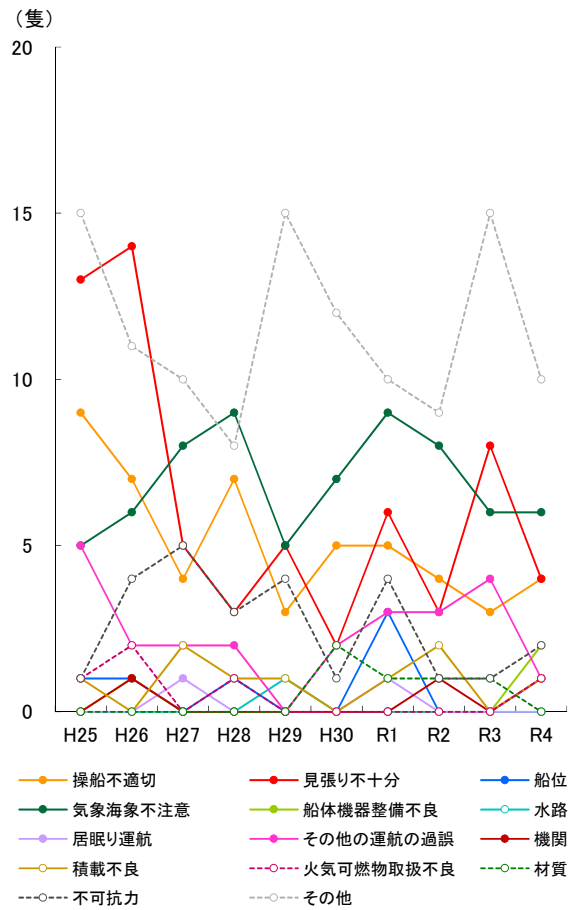


単位:人

| | H25 | H26 | H27 | H28 | H29 | H30 | R1 | R2 | R3 | R4 |
|------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|----|----|----|----|
| 衝突 | 24 | 22 | 8 | 12 | 27 | 35 | 8 | 18 | 14 | 2 |
| 単独衝突 | 2 | 4 | 1 | 1 | 2 | 1 | 2 | 1 | 3 | 5 |
| 乗揚 | 5 | 3 | 1 | 3 | 3 | 0 | 5 | 1 | 2 | 2 |
| 転覆 | 16 | 24 | 25 | 25 | 40 | 16 | 31 | 16 | 33 | 15 |
| 浸水 | 4 | 21 | 5 | 3 | 1 | 9 | 3 | 4 | 1 | 27 |
| 火災 | 15 | 15 | 3 | 0 | 1 | 0 | 0 | 3 | 2 | 7 |
| 爆発 | 0 | 5 | 2 | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 |
| 運航不能 | 8 | 5 | 2 | 6 | 6 | 5 | 11 | 44 | 6 | 6 |
| その他 | 10 | 1 | 1 | 5 | 2 | 9 | 4 | 9 | 1 | 2 |
| 計 | 84 | 100 | 48 | 56 | 82 | 75 | 64 | 97 | 62 | 66 |

第 I - 16 図 船舶事故原因別の死者・行方不明者を伴う発生隻数

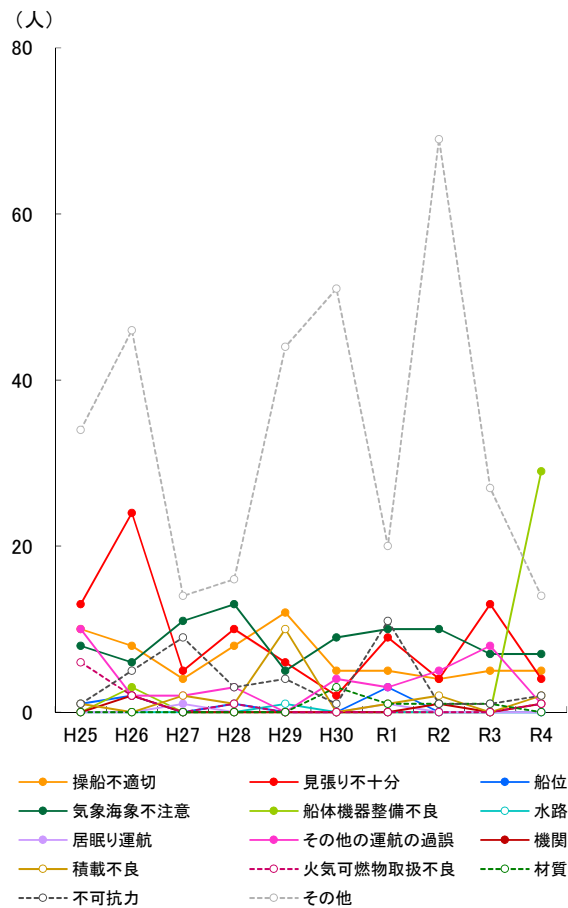
単位:隻



| | H25 | H26 | H27 | H28 | H29 | H30 | R1 | R2 | R3 | R4 |
|-----------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|----|----|----|----|
| 操船不適切 | 9 | 7 | 4 | 7 | 3 | 5 | 5 | 4 | 3 | 4 |
| 見張り不十分 | 13 | 14 | 5 | 3 | 5 | 2 | 6 | 3 | 8 | 4 |
| 船位不確認 | 1 | 1 | 0 | 1 | 0 | 0 | 3 | 0 | 0 | 0 |
| 気象海象不注意 | 5 | 6 | 8 | 9 | 5 | 7 | 9 | 8 | 6 | 6 |
| 船体機器整備不良 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 |
| 水路調査不十分 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 居眠り運航 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 |
| その他の運航の過誤 | 5 | 2 | 2 | 2 | 0 | 2 | 3 | 3 | 4 | 1 |
| 機関取扱不良 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 1 |
| 積載不良 | 1 | 0 | 2 | 1 | 1 | 0 | 1 | 2 | 0 | 1 |
| 火気可燃物取扱不良 | 1 | 2 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| 材質構造不良 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 1 | 1 | 1 | 0 |
| 不可抗力 | 1 | 4 | 5 | 3 | 4 | 1 | 4 | 1 | 1 | 2 |
| その他 | 15 | 11 | 10 | 8 | 15 | 12 | 10 | 9 | 15 | 10 |
| 計 | 51 | 49 | 37 | 35 | 34 | 31 | 43 | 32 | 38 | 32 |

第 I - 17 図 船舶事故原因別の死者・行方不明者発生数

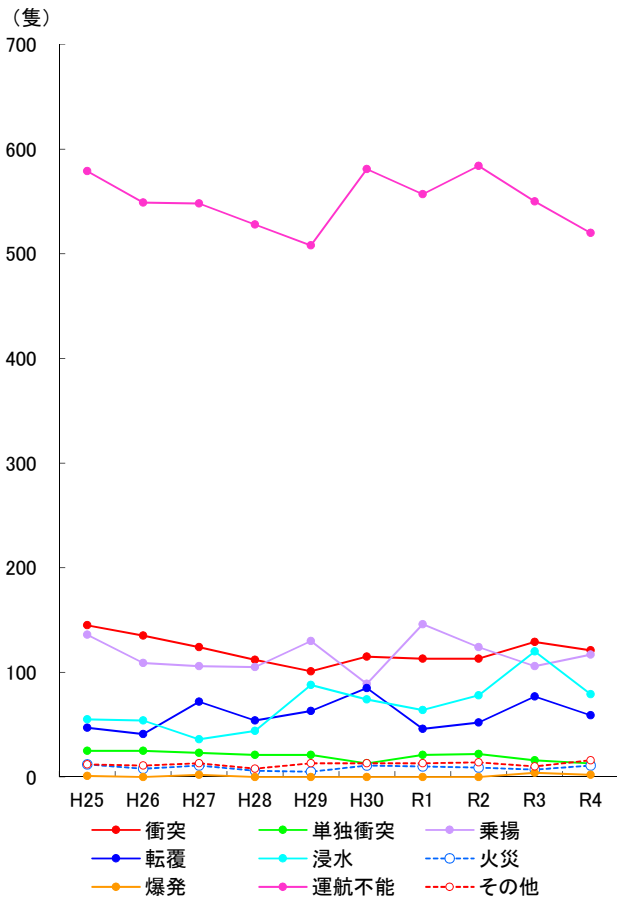
単位:人



| | H25 | H26 | H27 | H28 | H29 | H30 | R1 | R2 | R3 | R4 |
|-----------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|----|----|----|----|
| 操船不適切 | 10 | 8 | 4 | 8 | 12 | 5 | 5 | 4 | 5 | 5 |
| 見張り不十分 | 13 | 24 | 5 | 10 | 6 | 2 | 9 | 4 | 13 | 4 |
| 船位不確認 | 1 | 2 | 0 | 1 | 0 | 0 | 3 | 0 | 0 | 0 |
| 気象海象不注意 | 8 | 6 | 11 | 13 | 5 | 9 | 10 | 10 | 7 | 7 |
| 船体機器整備不良 | 0 | 3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 29 |
| 水路調査不十分 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 居眠り運航 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 |
| その他の運航の過誤 | 10 | 2 | 2 | 3 | 0 | 4 | 3 | 5 | 8 | 1 |
| 機関取扱不良 | 0 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 1 |
| 積載不良 | 1 | 0 | 2 | 1 | 10 | 0 | 1 | 2 | 0 | 2 |
| 火気可燃物取扱不良 | 6 | 2 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| 材質構造不良 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 | 1 | 1 | 1 | 0 |
| 不可抗力 | 1 | 5 | 9 | 3 | 4 | 1 | 11 | 1 | 1 | 2 |
| その他 | 34 | 46 | 14 | 16 | 44 | 51 | 20 | 69 | 27 | 14 |
| 計 | 84 | 100 | 48 | 56 | 82 | 75 | 64 | 97 | 62 | 66 |

第 I - 18 図 ① プレジャーボートの船舶事故種類別発生隻数

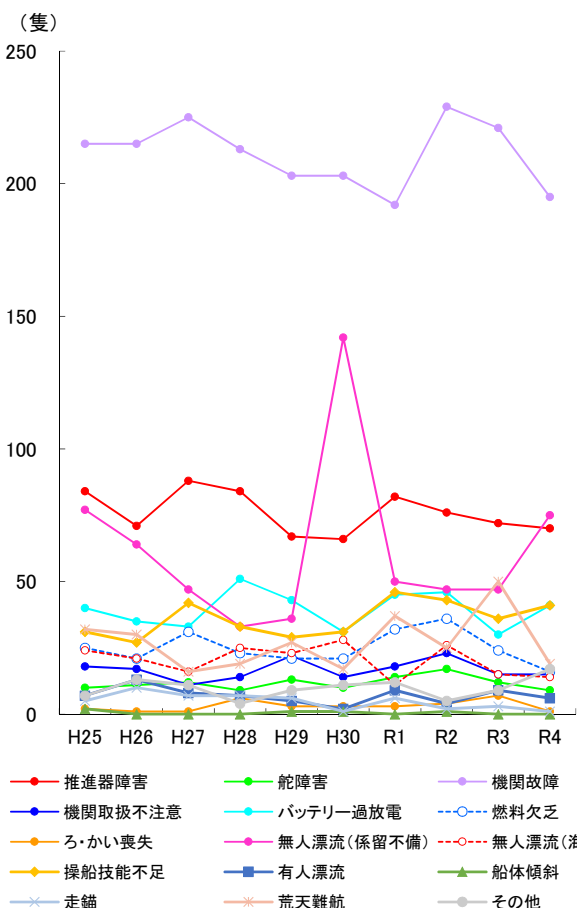
単位:隻



| | H25 | H26 | H27 | H28 | H29 | H30 | R1 | R2 | R3 | R4 |
|------|-------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-------|-----|
| 衝突 | 145 | 135 | 124 | 112 | 101 | 115 | 113 | 113 | 129 | 121 |
| 単独衝突 | 25 | 25 | 23 | 21 | 21 | 13 | 21 | 22 | 16 | 13 |
| 乗揚 | 136 | 109 | 106 | 105 | 130 | 89 | 146 | 124 | 106 | 117 |
| 転覆 | 47 | 41 | 72 | 54 | 63 | 85 | 46 | 52 | 77 | 59 |
| 浸水 | 55 | 54 | 36 | 44 | 88 | 74 | 64 | 78 | 120 | 79 |
| 火災 | 12 | 8 | 11 | 6 | 5 | 11 | 10 | 9 | 7 | 11 |
| 爆発 | 1 | 0 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 4 | 2 |
| 運航不能 | 579 | 549 | 548 | 528 | 508 | 581 | 557 | 584 | 550 | 520 |
| その他 | 12 | 11 | 13 | 8 | 13 | 13 | 13 | 14 | 10 | 16 |
| 計 | 1,012 | 932 | 935 | 878 | 929 | 981 | 970 | 996 | 1,019 | 938 |

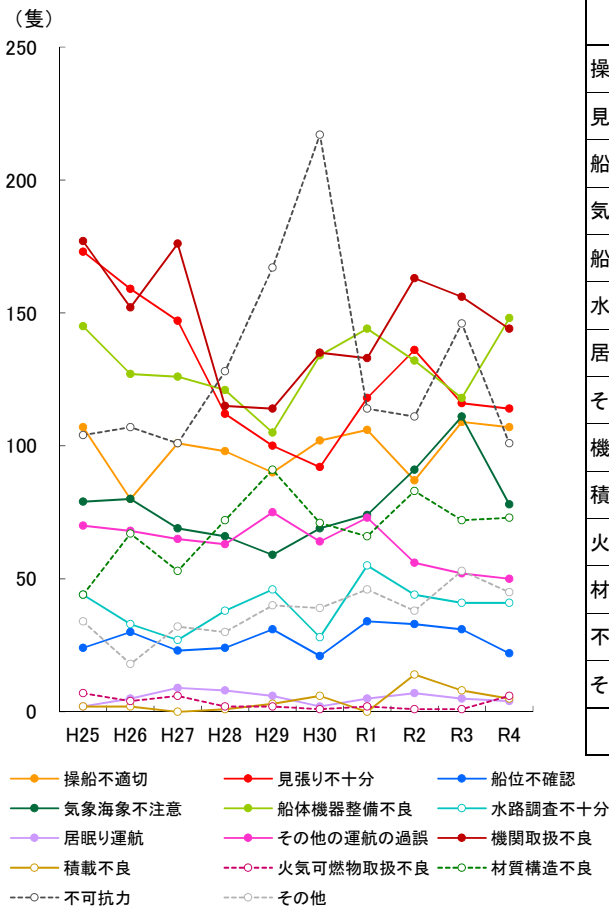
第 I - 18 図 ② プレジャーボートの運航不能の詳細別発生隻数

単位:隻



| | H25 | H26 | H27 | H28 | H29 | H30 | R1 | R2 | R3 | R4 |
|------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| 推進器障害 | 84 | 71 | 88 | 84 | 67 | 66 | 82 | 76 | 72 | 70 |
| 舵障害 | 10 | 11 | 12 | 9 | 13 | 10 | 14 | 17 | 12 | 9 |
| 機関故障 | 215 | 215 | 225 | 213 | 203 | 203 | 192 | 229 | 221 | 195 |
| 機関取扱不注意 | 18 | 17 | 11 | 14 | 22 | 14 | 18 | 23 | 15 | 15 |
| バッテリー過放電 | 40 | 35 | 33 | 51 | 43 | 31 | 45 | 46 | 30 | 41 |
| 燃料欠乏 | 25 | 21 | 31 | 23 | 21 | 21 | 32 | 36 | 24 | 16 |
| ろ・かい喪失 | 2 | 1 | 1 | 6 | 3 | 3 | 3 | 4 | 7 | 1 |
| 無人漂流(係留不備) | 77 | 64 | 47 | 33 | 36 | 142 | 50 | 47 | 47 | 75 |
| 無人漂流(海中転落) | 24 | 21 | 16 | 25 | 23 | 28 | 11 | 26 | 15 | 14 |
| 操船技能不足 | 31 | 27 | 42 | 33 | 29 | 31 | 46 | 43 | 36 | 41 |
| 有人漂流 | 7 | 13 | 8 | 7 | 5 | 2 | 9 | 4 | 9 | 6 |
| 船体傾斜 | 2 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 | 0 | 1 | 0 | 0 |
| 走錨 | 5 | 10 | 7 | 7 | 6 | 1 | 6 | 2 | 3 | 1 |
| 荒天難航 | 32 | 30 | 16 | 19 | 27 | 17 | 37 | 25 | 50 | 19 |
| その他 | 7 | 13 | 11 | 4 | 9 | 11 | 12 | 5 | 9 | 17 |
| 計 | 579 | 549 | 548 | 528 | 508 | 581 | 557 | 584 | 550 | 520 |

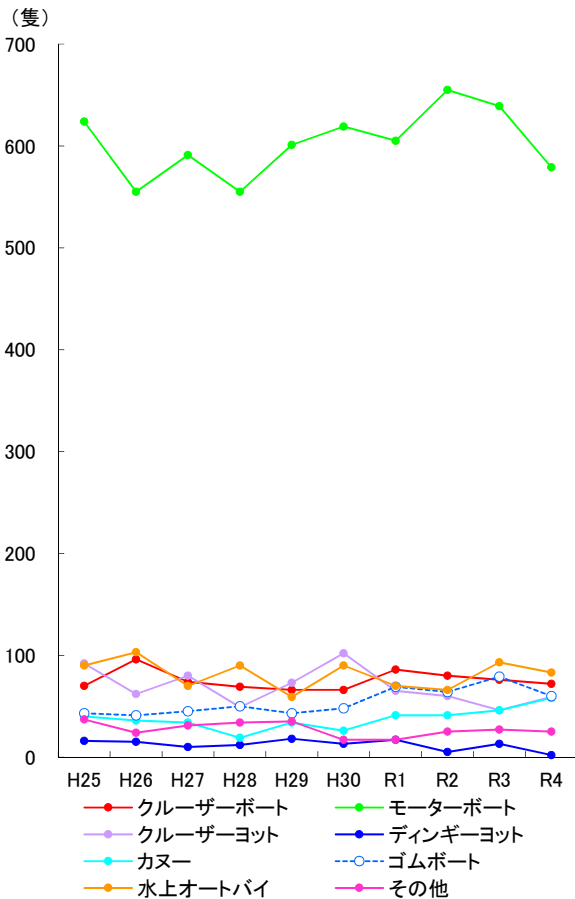
第 I - 19 図 プレジャーボートの原因別発生隻数



単位: 隻

| | H25 | H26 | H27 | H28 | H29 | H30 | R1 | R2 | R3 | R4 |
|-----------|-------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-------|-----|
| 操船不適切 | 107 | 80 | 101 | 98 | 90 | 102 | 106 | 87 | 109 | 107 |
| 見張り不十分 | 173 | 159 | 147 | 112 | 100 | 92 | 118 | 136 | 116 | 114 |
| 船位不確認 | 24 | 30 | 23 | 24 | 31 | 21 | 34 | 33 | 31 | 22 |
| 気象海象不注意 | 79 | 80 | 69 | 66 | 59 | 69 | 74 | 91 | 111 | 78 |
| 船体機器整備不良 | 145 | 127 | 126 | 121 | 105 | 134 | 144 | 132 | 118 | 148 |
| 水路調査不十分 | 44 | 33 | 27 | 38 | 46 | 28 | 55 | 44 | 41 | 41 |
| 居眠り運航 | 2 | 5 | 9 | 8 | 6 | 2 | 5 | 7 | 5 | 4 |
| その他の運航の過誤 | 70 | 68 | 65 | 63 | 75 | 64 | 73 | 56 | 52 | 50 |
| 機関取扱不良 | 177 | 152 | 176 | 115 | 114 | 135 | 133 | 163 | 156 | 144 |
| 積載不良 | 2 | 2 | 0 | 1 | 3 | 6 | 0 | 14 | 8 | 5 |
| 火気可燃物取扱不良 | 7 | 4 | 6 | 2 | 2 | 1 | 2 | 1 | 1 | 6 |
| 材質構造不良 | 44 | 67 | 53 | 72 | 91 | 71 | 66 | 83 | 72 | 73 |
| 不可抗力 | 104 | 107 | 101 | 128 | 167 | 217 | 114 | 111 | 146 | 101 |
| その他 | 34 | 18 | 32 | 30 | 40 | 39 | 46 | 38 | 53 | 45 |
| 計 | 1,012 | 932 | 935 | 878 | 929 | 981 | 970 | 996 | 1,019 | 938 |

第 I - 20 図 プレジャーボートの船型別発生隻数

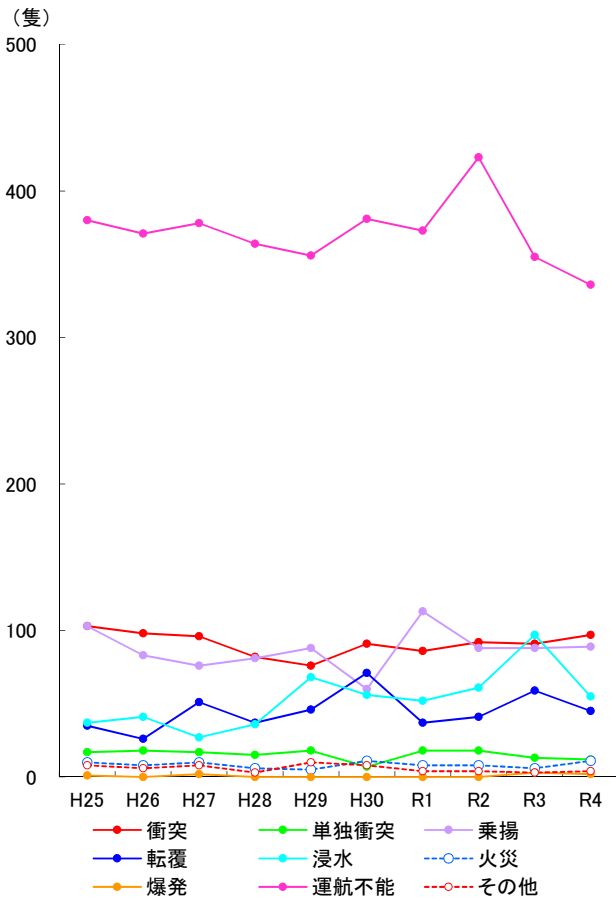


単位: 隻

| | H25 | H26 | H27 | H28 | H29 | H30 | R1 | R2 | R3 | R4 |
|----------|-------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-------|-----|
| クルーザーボート | 70 | 96 | 74 | 69 | 66 | 66 | 86 | 80 | 76 | 72 |
| モーターボート | 624 | 555 | 591 | 555 | 601 | 619 | 605 | 655 | 639 | 579 |
| クルーザーヨット | 92 | 62 | 80 | 49 | 73 | 102 | 65 | 60 | 46 | 59 |
| ディンギーヨット | 16 | 15 | 10 | 12 | 18 | 13 | 17 | 5 | 13 | 2 |
| カヌー | 40 | 36 | 34 | 19 | 34 | 26 | 41 | 41 | 46 | 58 |
| ゴムボート | 43 | 41 | 45 | 50 | 43 | 48 | 69 | 64 | 79 | 60 |
| 水上オートバイ | 90 | 103 | 70 | 90 | 59 | 90 | 70 | 66 | 93 | 83 |
| その他 | 37 | 24 | 31 | 34 | 35 | 17 | 17 | 25 | 27 | 25 |
| 計 | 1,012 | 932 | 935 | 878 | 929 | 981 | 970 | 996 | 1,019 | 938 |

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

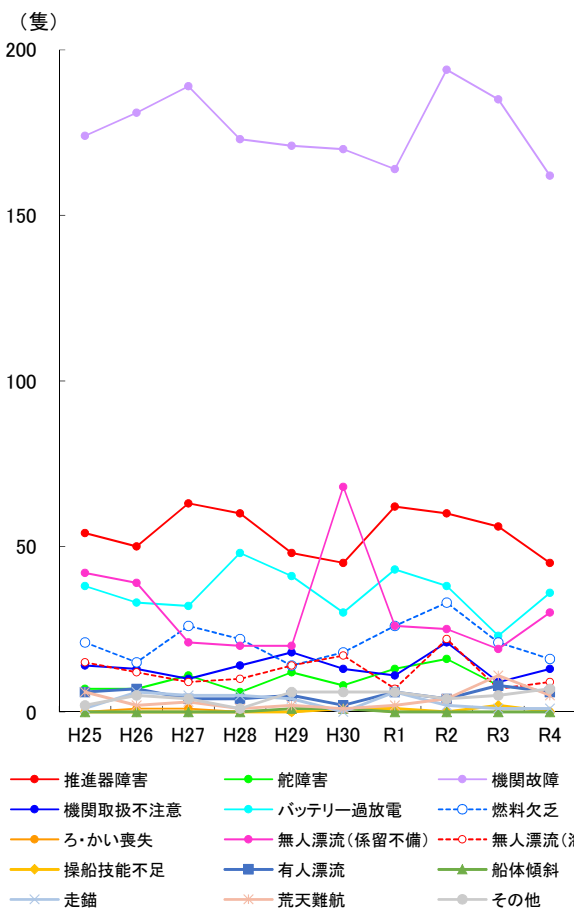
単位:隻



| | H25 | H26 | H27 | H28 | H29 | H30 | R1 | R2 | R3 | R4 |
|------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| 衝突 | 103 | 98 | 96 | 82 | 76 | 91 | 86 | 92 | 91 | 97 |
| 単独衝突 | 17 | 18 | 17 | 15 | 18 | 7 | 18 | 18 | 13 | 12 |
| 乗揚 | 103 | 83 | 76 | 81 | 88 | 60 | 113 | 88 | 88 | 89 |
| 転覆 | 35 | 26 | 51 | 37 | 46 | 71 | 37 | 41 | 59 | 45 |
| 浸水 | 37 | 41 | 27 | 36 | 68 | 56 | 52 | 61 | 97 | 55 |
| 火災 | 10 | 8 | 10 | 6 | 5 | 11 | 8 | 8 | 6 | 11 |
| 爆発 | 1 | 0 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 | 2 |
| 運航不能 | 380 | 371 | 378 | 364 | 356 | 381 | 373 | 423 | 355 | 336 |
| その他 | 8 | 6 | 8 | 3 | 10 | 8 | 4 | 4 | 3 | 4 |
| 計 | 694 | 651 | 665 | 624 | 667 | 685 | 691 | 735 | 715 | 651 |

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

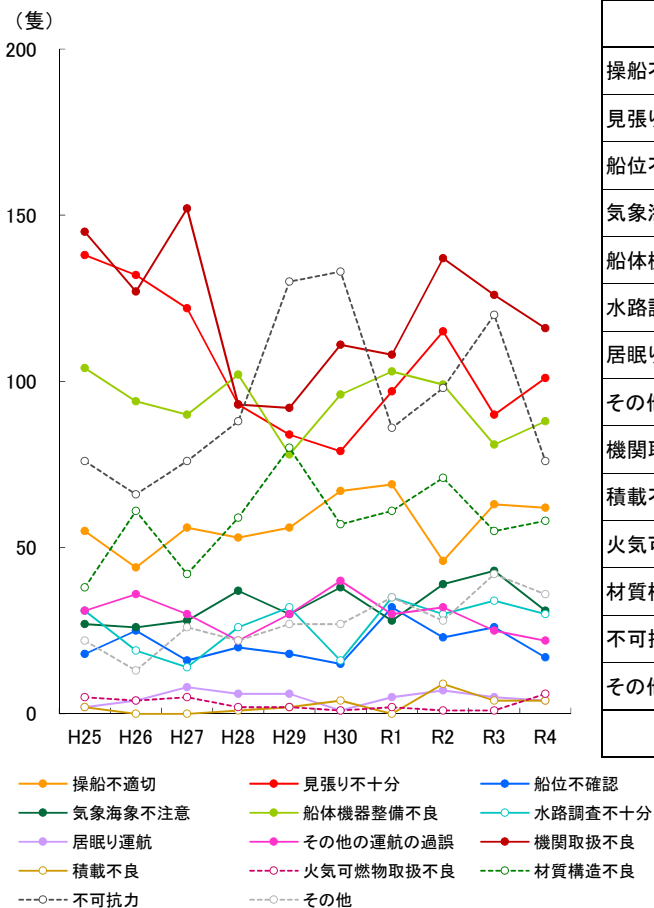
単位:隻



| | H25 | H26 | H27 | H28 | H29 | H30 | R1 | R2 | R3 | R4 |
|------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| 推進器障害 | 54 | 50 | 63 | 60 | 48 | 45 | 62 | 60 | 56 | 45 |
| 舵障害 | 7 | 7 | 11 | 6 | 12 | 8 | 13 | 16 | 8 | 6 |
| 機関故障 | 174 | 181 | 189 | 173 | 171 | 170 | 164 | 194 | 185 | 162 |
| 機関取扱不注意 | 14 | 13 | 10 | 14 | 18 | 13 | 11 | 21 | 9 | 13 |
| バッテリー過放電 | 38 | 33 | 32 | 48 | 41 | 30 | 43 | 38 | 23 | 36 |
| 燃料欠乏 | 21 | 15 | 26 | 22 | 14 | 18 | 26 | 33 | 21 | 16 |
| ろ・かい喪失 | 0 | 1 | 1 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 無人漂流(係留不備) | 42 | 39 | 21 | 20 | 20 | 68 | 26 | 25 | 19 | 30 |
| 無人漂流(海中転落) | 15 | 12 | 9 | 10 | 14 | 17 | 7 | 22 | 7 | 9 |
| 操船技能不足 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 | 0 | 2 | 0 |
| 有人漂流 | 6 | 7 | 4 | 4 | 5 | 2 | 6 | 4 | 8 | 6 |
| 船体傾斜 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 走錨 | 1 | 6 | 5 | 5 | 4 | 0 | 6 | 2 | 1 | 1 |
| 荒天難航 | 6 | 2 | 3 | 1 | 2 | 1 | 2 | 4 | 11 | 5 |
| その他 | 2 | 5 | 4 | 1 | 6 | 6 | 6 | 4 | 5 | 7 |
| 計 | 380 | 371 | 378 | 364 | 356 | 381 | 373 | 423 | 355 | 336 |

第 I - 20 図 ①-3 モーターボート及びクルーザーボートの原因別発生隻数

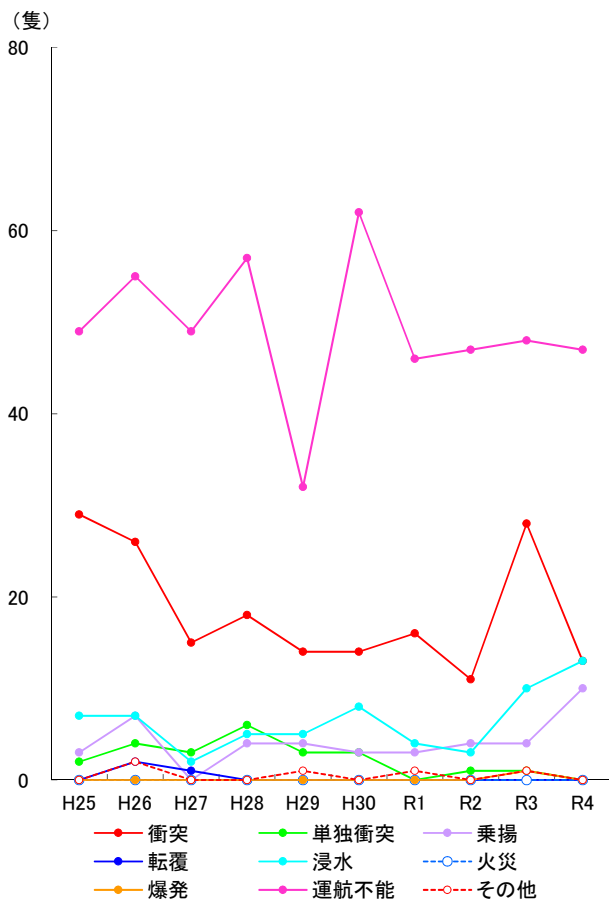
単位:隻



| | H25 | H26 | H27 | H28 | H29 | H30 | R1 | R2 | R3 | R4 |
|-----------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| 操船不適切 | 55 | 44 | 56 | 53 | 56 | 67 | 69 | 46 | 63 | 62 |
| 見張り不十分 | 138 | 132 | 122 | 93 | 84 | 79 | 97 | 115 | 90 | 101 |
| 船位不確認 | 18 | 25 | 16 | 20 | 18 | 15 | 32 | 23 | 26 | 17 |
| 気象海象不注意 | 27 | 26 | 28 | 37 | 30 | 38 | 28 | 39 | 43 | 31 |
| 船体機器整備不良 | 104 | 94 | 90 | 102 | 78 | 96 | 103 | 99 | 81 | 88 |
| 水路調査不十分 | 31 | 19 | 14 | 26 | 32 | 16 | 35 | 30 | 34 | 30 |
| 居眠り運航 | 2 | 4 | 8 | 6 | 6 | 1 | 5 | 7 | 5 | 4 |
| その他の運航の過誤 | 31 | 36 | 30 | 22 | 30 | 40 | 30 | 32 | 25 | 22 |
| 機関取扱不良 | 145 | 127 | 152 | 93 | 92 | 111 | 108 | 137 | 126 | 116 |
| 積載不良 | 2 | 0 | 0 | 1 | 2 | 4 | 0 | 9 | 4 | 4 |
| 火気可燃物取扱不良 | 5 | 4 | 5 | 2 | 2 | 1 | 2 | 1 | 1 | 6 |
| 材質構造不良 | 38 | 61 | 42 | 59 | 80 | 57 | 61 | 71 | 55 | 58 |
| 不可抗力 | 76 | 66 | 76 | 88 | 130 | 133 | 86 | 98 | 120 | 76 |
| その他 | 22 | 13 | 26 | 22 | 27 | 27 | 35 | 28 | 42 | 36 |
| 計 | 694 | 651 | 665 | 624 | 667 | 685 | 691 | 735 | 715 | 651 |

第 I - 20 図 ②-1 水上オートバイの船舶事故種類別発生隻数

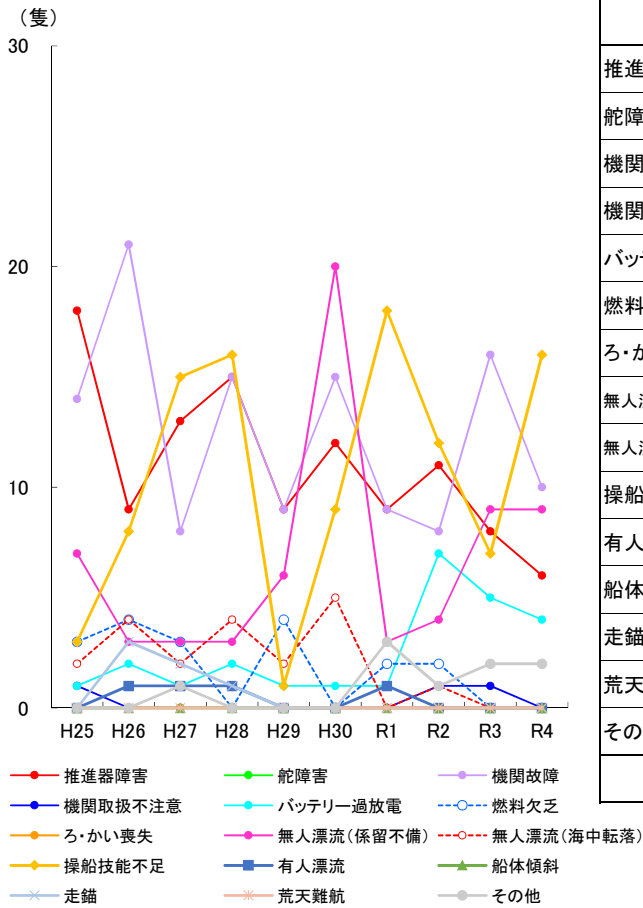
単位:隻



| | H25 | H26 | H27 | H28 | H29 | H30 | R1 | R2 | R3 | R4 |
|------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|----|----|----|----|
| 衝突 | 29 | 26 | 15 | 18 | 14 | 14 | 16 | 11 | 28 | 13 |
| 単独衝突 | 2 | 4 | 3 | 6 | 3 | 3 | 0 | 1 | 1 | 0 |
| 乗揚 | 3 | 7 | 0 | 4 | 4 | 3 | 3 | 4 | 4 | 10 |
| 転覆 | 0 | 2 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 浸水 | 7 | 7 | 2 | 5 | 5 | 8 | 4 | 3 | 10 | 13 |
| 火災 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 爆発 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 |
| 運航不能 | 49 | 55 | 49 | 57 | 32 | 62 | 46 | 47 | 48 | 47 |
| その他 | 0 | 2 | 0 | 0 | 1 | 0 | 1 | 0 | 1 | 0 |
| 計 | 90 | 103 | 70 | 90 | 59 | 90 | 70 | 66 | 93 | 83 |

第 I - 20 図 ②-2 水上オートバイの運航不能の詳細別発生隻数

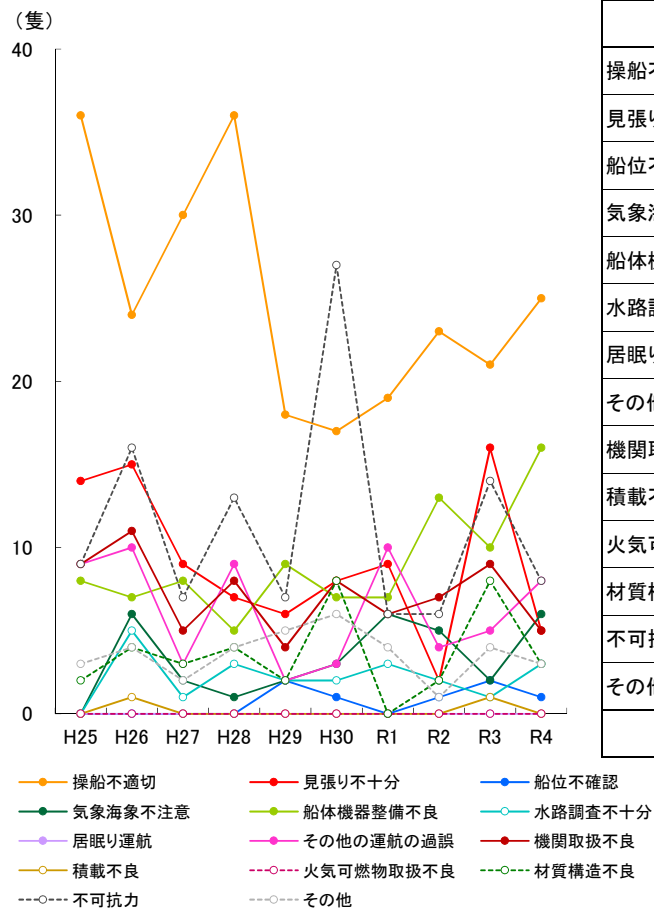
単位:隻



| | H25 | H26 | H27 | H28 | H29 | H30 | R1 | R2 | R3 | R4 |
|------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|----|----|----|----|
| 推進器障害 | 18 | 9 | 13 | 15 | 9 | 12 | 9 | 11 | 8 | 6 |
| 舵障害 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 機関故障 | 14 | 21 | 8 | 15 | 9 | 15 | 9 | 8 | 16 | 10 |
| 機関取扱不注意 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 | 0 |
| バッテリー過放電 | 1 | 2 | 1 | 2 | 1 | 1 | 1 | 7 | 5 | 4 |
| 燃料欠乏 | 3 | 4 | 3 | 0 | 4 | 0 | 2 | 2 | 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) | 7 | 3 | 3 | 3 | 6 | 20 | 3 | 4 | 9 | 9 |
| 無人漂流(海中転落) | 2 | 4 | 2 | 4 | 2 | 5 | 0 | 1 | 0 | 0 |
| 操船技能不足 | 3 | 8 | 15 | 16 | 1 | 9 | 18 | 12 | 7 | 16 |
| 有人漂流 | 0 | 1 | 1 | 1 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 |
| 船体傾斜 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 走錨 | 0 | 3 | 2 | 1 | 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 | 1 | 0 | 0 | 0 | 3 | 1 | 2 | 2 |
| 計 | 49 | 55 | 49 | 57 | 32 | 62 | 46 | 47 | 48 | 47 |

第 I - 20 図 ②-3 水上オートバイの原因別発生隻数

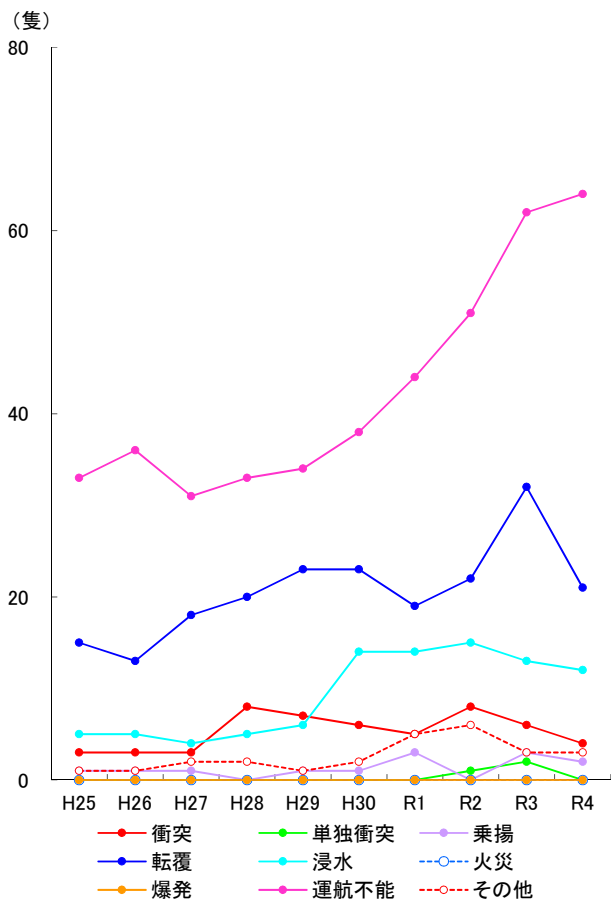
単位:隻



| | H25 | H26 | H27 | H28 | H29 | H30 | R1 | R2 | R3 | R4 |
|-----------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|----|----|----|----|
| 操船不適切 | 36 | 24 | 30 | 36 | 18 | 17 | 19 | 23 | 21 | 25 |
| 見張り不十分 | 14 | 15 | 9 | 7 | 6 | 8 | 9 | 2 | 16 | 5 |
| 船位不確認 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 1 | 0 | 1 | 2 | 1 |
| 気象海象不注意 | 0 | 6 | 2 | 1 | 2 | 3 | 6 | 5 | 2 | 6 |
| 船体機器整備不良 | 8 | 7 | 8 | 5 | 9 | 7 | 7 | 13 | 10 | 16 |
| 水路調査不十分 | 0 | 5 | 1 | 3 | 2 | 2 | 3 | 2 | 1 | 3 |
| 居眠り運航 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| その他の運航の過誤 | 9 | 10 | 3 | 9 | 2 | 3 | 10 | 4 | 5 | 8 |
| 機関取扱不良 | 9 | 11 | 5 | 8 | 4 | 8 | 6 | 7 | 9 | 5 |
| 積載不良 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 |
| 火気可燃物取扱不良 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 材質構造不良 | 2 | 4 | 3 | 4 | 2 | 8 | 0 | 2 | 8 | 3 |
| 不可抗力 | 9 | 16 | 7 | 13 | 7 | 27 | 6 | 6 | 14 | 8 |
| その他 | 3 | 4 | 2 | 4 | 5 | 6 | 4 | 1 | 4 | 3 |
| 計 | 90 | 103 | 70 | 90 | 59 | 90 | 70 | 66 | 93 | 83 |

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

単位:隻

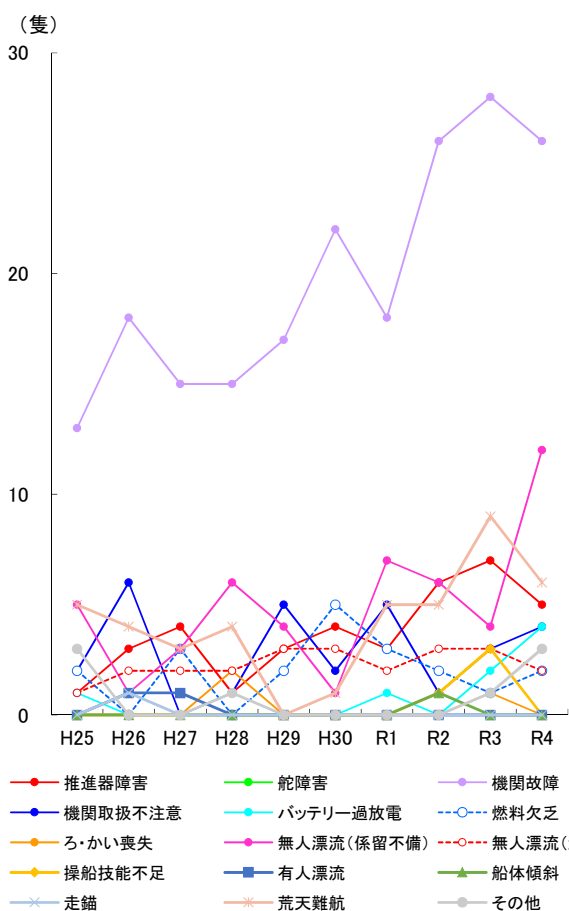


| | H25 | H26 | H27 | H28 | H29 | H30 | R1 | R2 | R3 | R4 |
|------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|----|-----|-----|-----|
| 衝突 | 3 | 3 | 3 | 8 | 7 | 6 | 5 | 8 | 6 | 4 |
| 単独衝突 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 2 | 0 |
| 乗揚 | 1 | 1 | 1 | 0 | 1 | 1 | 3 | 0 | 3 | 2 |
| 転覆 | 15 | 13 | 18 | 20 | 23 | 23 | 19 | 22 | 32 | 21 |
| 浸水 | 5 | 5 | 4 | 5 | 6 | 14 | 14 | 15 | 13 | 12 |
| 火災 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 爆発 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 運航不能 | 33 | 36 | 31 | 33 | 34 | 38 | 44 | 51 | 62 | 64 |
| その他 | 1 | 1 | 2 | 2 | 1 | 2 | 5 | 6 | 3 | 3 |
| 計 | 58 | 59 | 59 | 68 | 72 | 84 | 90 | 103 | 121 | 106 |

※ミニボートはモーターボート、ゴムボートのうち長さ3m未満であり、推進機関の出力が1.5kw未満の船舶について計上したものをいいます。

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

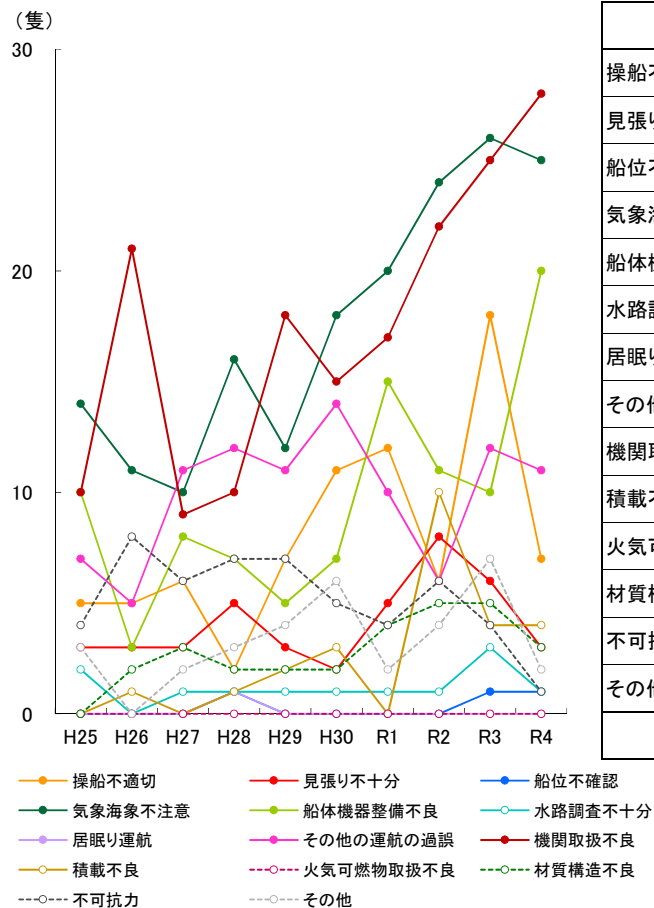
単位:隻



| | H25 | H26 | H27 | H28 | H29 | H30 | R1 | R2 | R3 | R4 |
|------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|----|----|----|----|
| 推進器障害 | 1 | 3 | 4 | 1 | 3 | 4 | 3 | 6 | 7 | 5 |
| 舵障害 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 機関故障 | 13 | 18 | 15 | 15 | 17 | 22 | 18 | 26 | 28 | 26 |
| 機関取扱不注意 | 2 | 6 | 0 | 1 | 5 | 2 | 5 | 1 | 3 | 4 |
| バッテリー過放電 | 1 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 1 | 0 | 2 | 4 |
| 燃料欠乏 | 2 | 0 | 3 | 0 | 2 | 5 | 3 | 2 | 1 | 2 |
| ろ・かい喪失 | 0 | 0 | 0 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 |
| 無人漂流(係留不備) | 5 | 1 | 3 | 6 | 4 | 1 | 7 | 6 | 4 | 12 |
| 無人漂流(海中転落) | 1 | 2 | 2 | 2 | 3 | 3 | 2 | 3 | 3 | 2 |
| 操船技能不足 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 3 | 0 |
| 有人漂流 | 0 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 船体傾斜 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 |
| 走錨 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 荒天難航 | 5 | 4 | 3 | 4 | 0 | 1 | 5 | 5 | 9 | 6 |
| その他 | 3 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 3 |
| 計 | 33 | 36 | 31 | 33 | 34 | 38 | 44 | 51 | 62 | 64 |

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

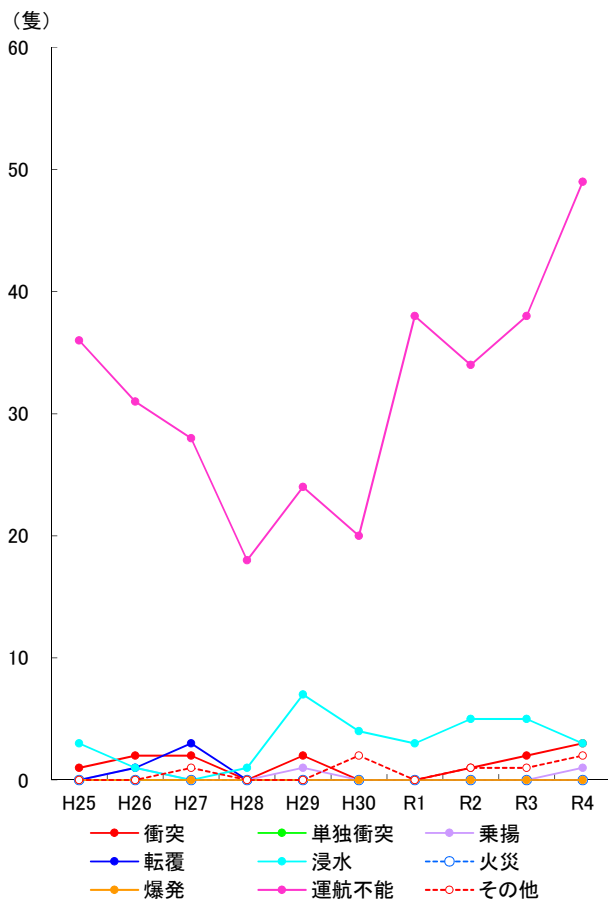
単位:隻



| | H25 | H26 | H27 | H28 | H29 | H30 | R1 | R2 | R3 | R4 |
|-----------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|----|-----|-----|-----|
| 操船不適切 | 5 | 5 | 6 | 2 | 7 | 11 | 12 | 6 | 18 | 7 |
| 見張り不十分 | 3 | 3 | 3 | 5 | 3 | 2 | 5 | 8 | 6 | 3 |
| 船位不確認 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 |
| 気象海象不注意 | 14 | 11 | 10 | 16 | 12 | 18 | 20 | 24 | 26 | 25 |
| 船体機器整備不良 | 10 | 3 | 8 | 7 | 5 | 7 | 15 | 11 | 10 | 20 |
| 水路調査不十分 | 2 | 0 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 3 | 1 |
| 居眠り運航 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| その他の運航の過誤 | 7 | 5 | 11 | 12 | 11 | 14 | 10 | 6 | 12 | 11 |
| 機関取扱不良 | 10 | 21 | 9 | 10 | 18 | 15 | 17 | 22 | 25 | 28 |
| 積載不良 | 0 | 1 | 0 | 1 | 2 | 3 | 0 | 10 | 4 | 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 | 2 | 3 | 2 | 2 | 2 | 4 | 5 | 5 | 3 |
| 不可抗力 | 4 | 8 | 6 | 7 | 7 | 5 | 4 | 6 | 4 | 1 |
| その他 | 3 | 0 | 2 | 3 | 4 | 6 | 2 | 4 | 7 | 2 |
| 計 | 58 | 59 | 59 | 68 | 72 | 84 | 90 | 103 | 121 | 106 |

第 I - 20 図 ④-1 カヌーの船舶事故種類別発生隻数

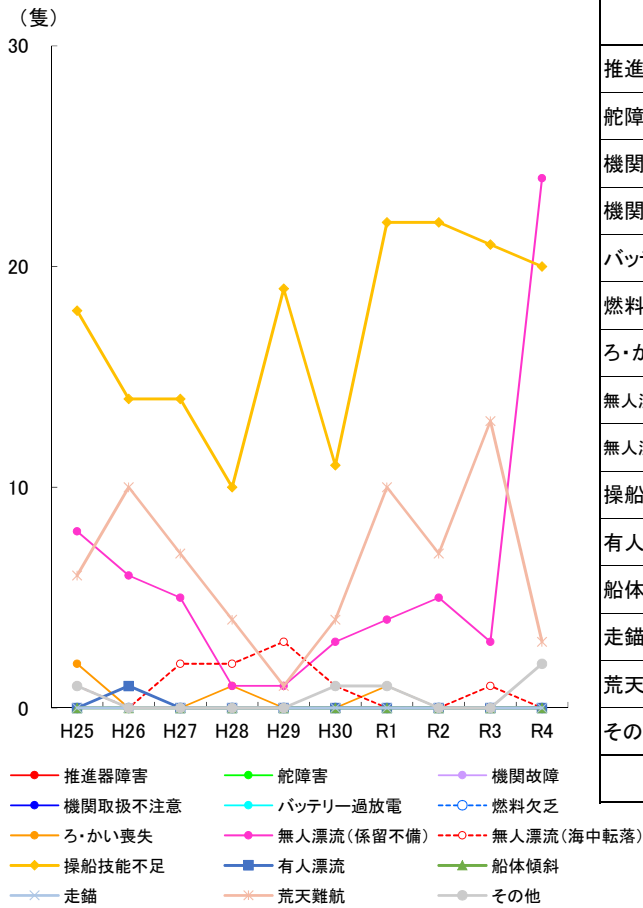
単位:隻



| | H25 | H26 | H27 | H28 | H29 | H30 | R1 | R2 | R3 | R4 |
|------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|----|----|----|----|
| 衝突 | 1 | 2 | 2 | 0 | 2 | 0 | 0 | 1 | 2 | 3 |
| 単独衝突 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 乗揚 | 0 | 1 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| 転覆 | 0 | 1 | 3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 浸水 | 3 | 1 | 0 | 1 | 7 | 4 | 3 | 5 | 5 | 3 |
| 火災 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 爆発 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 運航不能 | 36 | 31 | 28 | 18 | 24 | 20 | 38 | 34 | 38 | 49 |
| その他 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 2 | 0 | 1 | 1 | 2 |
| 計 | 40 | 36 | 34 | 19 | 34 | 26 | 41 | 41 | 46 | 58 |

第 I - 20 図 ④-2 カヌーの運航不能の詳細別発生隻数

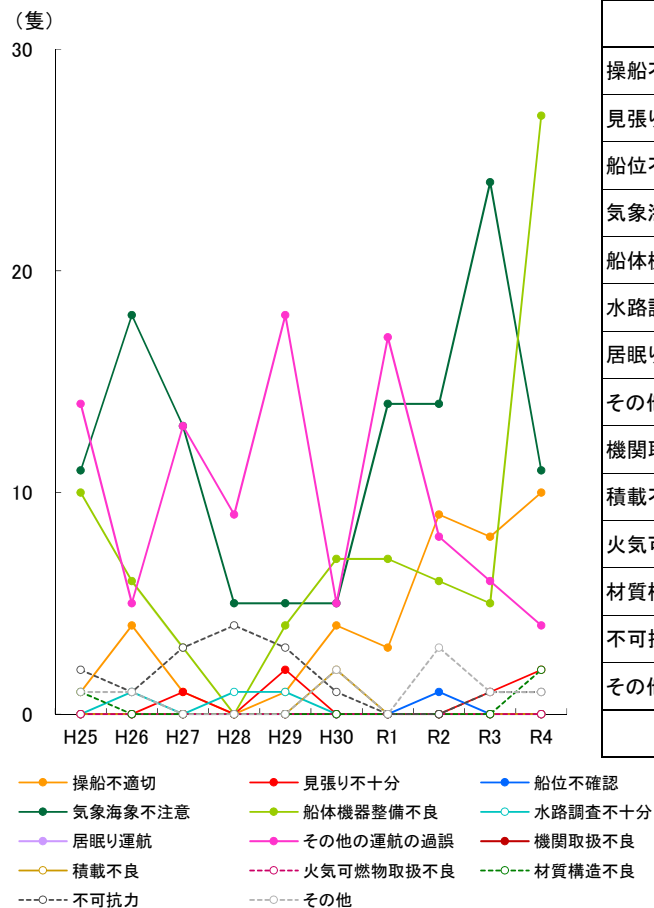
単位:隻



| | H25 | H26 | H27 | H28 | H29 | H30 | R1 | R2 | R3 | R4 |
|------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|----|----|----|----|
| 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 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 |
| 無人漂流(係留不備) | 8 | 6 | 5 | 1 | 1 | 3 | 4 | 5 | 3 | 24 |
| 無人漂流(海中転落) | 1 | 0 | 2 | 2 | 3 | 1 | 0 | 0 | 1 | 0 |
| 操船技能不足 | 18 | 14 | 14 | 10 | 19 | 11 | 22 | 22 | 21 | 20 |
| 有人漂流 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 船体傾斜 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 走錨 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 荒天難航 | 6 | 10 | 7 | 4 | 1 | 4 | 10 | 7 | 13 | 3 |
| その他 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 | 0 | 0 | 2 |
| 計 | 36 | 31 | 28 | 18 | 24 | 20 | 38 | 34 | 38 | 49 |

第 I - 20 図 ④-3 カヌーの原因別発生隻数

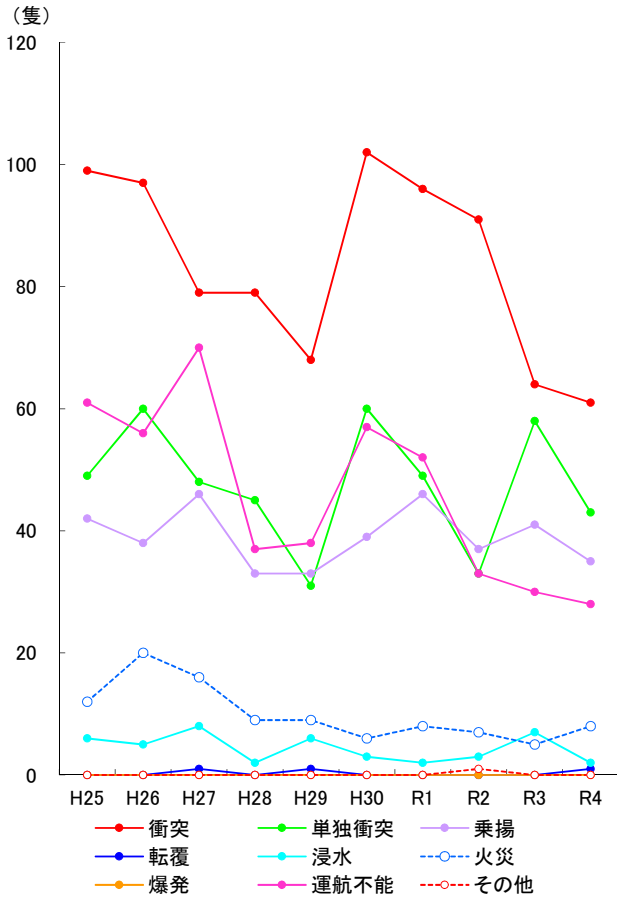
単位:隻



| | H25 | H26 | H27 | H28 | H29 | H30 | R1 | R2 | R3 | R4 |
|-----------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|----|----|----|----|
| 操船不適切 | 1 | 4 | 1 | 0 | 1 | 4 | 3 | 9 | 8 | 10 |
| 見張り不十分 | 0 | 0 | 1 | 0 | 2 | 0 | 0 | 0 | 1 | 2 |
| 船位不確認 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 |
| 気象海象不注意 | 11 | 18 | 13 | 5 | 5 | 5 | 14 | 14 | 24 | 11 |
| 船体機器整備不良 | 10 | 6 | 3 | 0 | 4 | 7 | 7 | 6 | 5 | 27 |
| 水路調査不十分 | 0 | 1 | 0 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 居眠り運航 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| その他の運航の過誤 | 14 | 5 | 13 | 9 | 18 | 5 | 17 | 8 | 6 | 4 |
| 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 | 2 | 0 | 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 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 |
| 不可抗力 | 2 | 1 | 3 | 4 | 3 | 1 | 0 | 0 | 1 | 1 |
| その他 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 2 | 0 | 3 | 1 | 1 |
| 計 | 40 | 36 | 34 | 19 | 34 | 26 | 41 | 41 | 46 | 58 |

第 I - 21 図 ① 貨物船の船舶事故種類別発生隻数

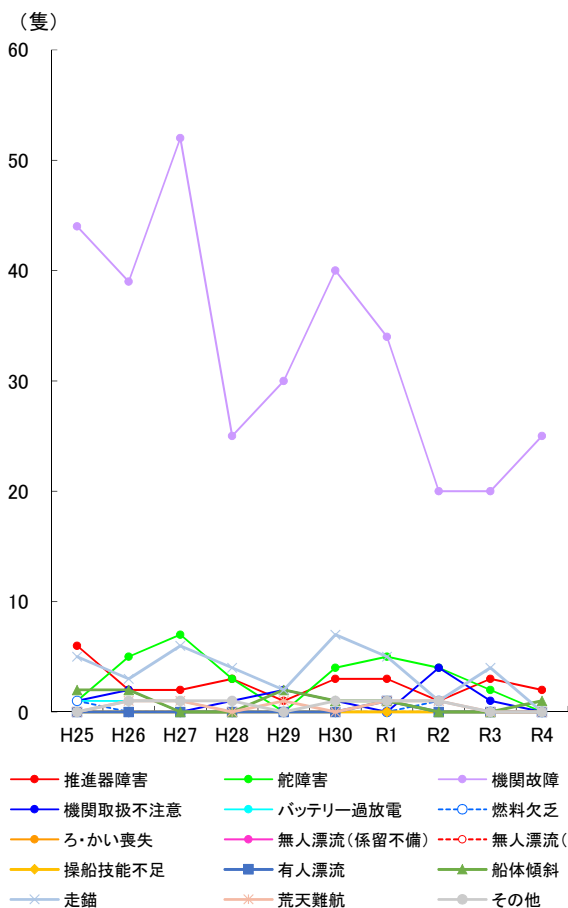
単位:隻



| | H25 | H26 | H27 | H28 | H29 | H30 | R1 | R2 | R3 | R4 |
|------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| 衝突 | 99 | 97 | 79 | 79 | 68 | 102 | 96 | 91 | 64 | 61 |
| 単独衝突 | 49 | 60 | 48 | 45 | 31 | 60 | 49 | 33 | 58 | 43 |
| 乗揚 | 42 | 38 | 46 | 33 | 33 | 39 | 46 | 37 | 41 | 35 |
| 転覆 | 0 | 0 | 1 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| 浸水 | 6 | 5 | 8 | 2 | 6 | 3 | 2 | 3 | 7 | 2 |
| 火災 | 12 | 20 | 16 | 9 | 9 | 6 | 8 | 7 | 5 | 8 |
| 爆発 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 運航不能 | 61 | 56 | 70 | 37 | 38 | 57 | 52 | 33 | 30 | 28 |
| その他 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 |
| 計 | 269 | 276 | 268 | 205 | 186 | 267 | 253 | 205 | 205 | 178 |

第 I - 21 図 ② 貨物船の運航不能の詳細別発生隻数

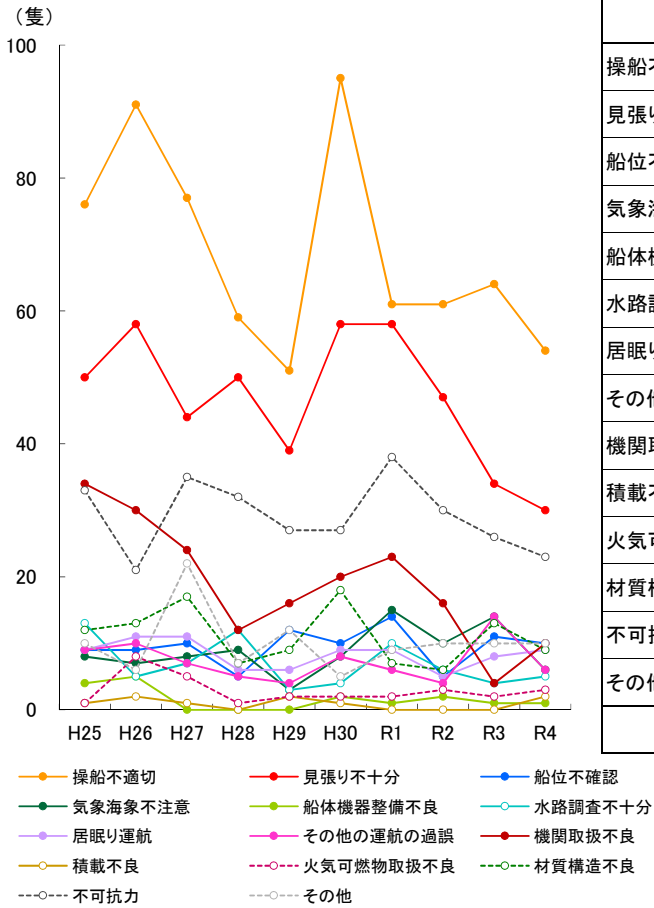
単位:隻



| | H25 | H26 | H27 | H28 | H29 | H30 | R1 | R2 | R3 | R4 |
|------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|----|----|----|----|
| 推進器障害 | 6 | 2 | 2 | 3 | 1 | 3 | 3 | 1 | 3 | 2 |
| 舵障害 | 1 | 5 | 7 | 3 | 0 | 4 | 5 | 4 | 2 | 0 |
| 機関故障 | 44 | 39 | 52 | 25 | 30 | 40 | 34 | 20 | 20 | 25 |
| 機関取扱不注意 | 1 | 2 | 0 | 1 | 2 | 1 | 0 | 4 | 1 | 0 |
| バッテリー過放電 | 1 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 燃料欠乏 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 |
| ろ・かい喪失 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 無人漂流(係留不備) | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 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 | 1 | 0 | 0 | 0 |
| 船体傾斜 | 2 | 2 | 0 | 0 | 2 | 1 | 1 | 0 | 0 | 1 |
| 走錨 | 5 | 3 | 6 | 4 | 2 | 7 | 5 | 1 | 4 | 0 |
| 荒天難航 | 0 | 1 | 1 | 0 | 1 | 0 | 1 | 1 | 0 | 0 |
| その他 | 0 | 1 | 1 | 1 | 0 | 1 | 1 | 1 | 0 | 0 |
| 計 | 61 | 56 | 70 | 37 | 38 | 57 | 52 | 33 | 30 | 28 |

第 I - 22 図 貨物船の原因別発生隻数

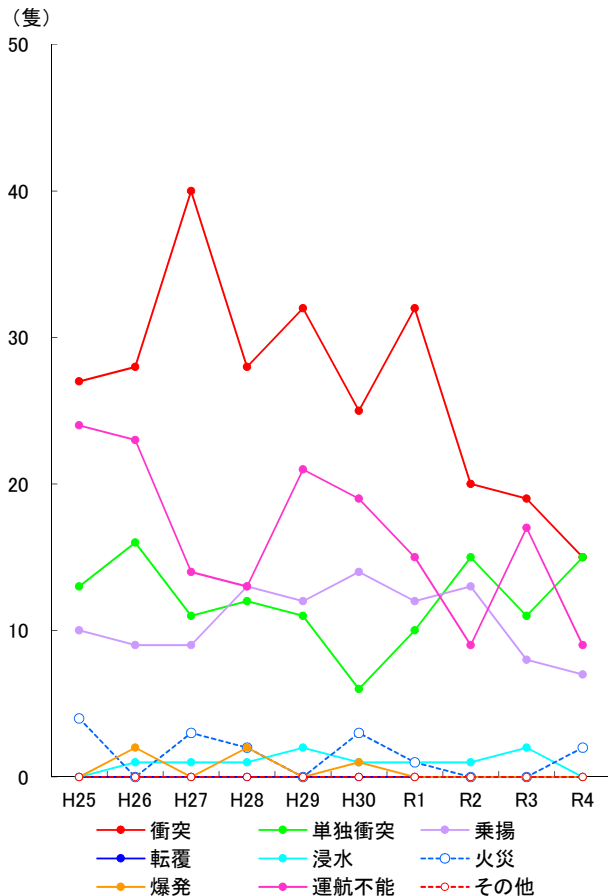
単位:隻



| | H25 | H26 | H27 | H28 | H29 | H30 | R1 | R2 | R3 | R4 |
|-----------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| 操船不適切 | 76 | 91 | 77 | 59 | 51 | 95 | 61 | 61 | 64 | 54 |
| 見張り不十分 | 50 | 58 | 44 | 50 | 39 | 58 | 58 | 47 | 34 | 30 |
| 船位不確認 | 9 | 9 | 10 | 5 | 12 | 10 | 14 | 5 | 11 | 10 |
| 気象海象不注意 | 8 | 7 | 8 | 9 | 3 | 8 | 15 | 10 | 14 | 6 |
| 船体機器整備不良 | 4 | 5 | 0 | 0 | 0 | 2 | 1 | 2 | 1 | 1 |
| 水路調査不十分 | 13 | 5 | 7 | 12 | 3 | 4 | 10 | 6 | 4 | 5 |
| 居眠り運航 | 9 | 11 | 11 | 6 | 6 | 9 | 9 | 5 | 8 | 9 |
| その他の運航の過誤 | 9 | 10 | 7 | 5 | 4 | 8 | 6 | 4 | 14 | 6 |
| 機関取扱不良 | 34 | 30 | 24 | 12 | 16 | 20 | 23 | 16 | 4 | 10 |
| 積載不良 | 1 | 2 | 1 | 0 | 2 | 1 | 0 | 0 | 0 | 2 |
| 火気可燃物取扱不良 | 1 | 8 | 5 | 1 | 2 | 2 | 2 | 3 | 2 | 3 |
| 材質構造不良 | 12 | 13 | 17 | 7 | 9 | 18 | 7 | 6 | 13 | 9 |
| 不可抗力 | 33 | 21 | 35 | 32 | 27 | 27 | 38 | 30 | 26 | 23 |
| その他 | 10 | 6 | 22 | 7 | 12 | 5 | 9 | 10 | 10 | 10 |
| 計 | 269 | 276 | 268 | 205 | 186 | 267 | 253 | 205 | 205 | 178 |

第 I - 23 図 ① タンカーの船舶事故種類別発生隻数

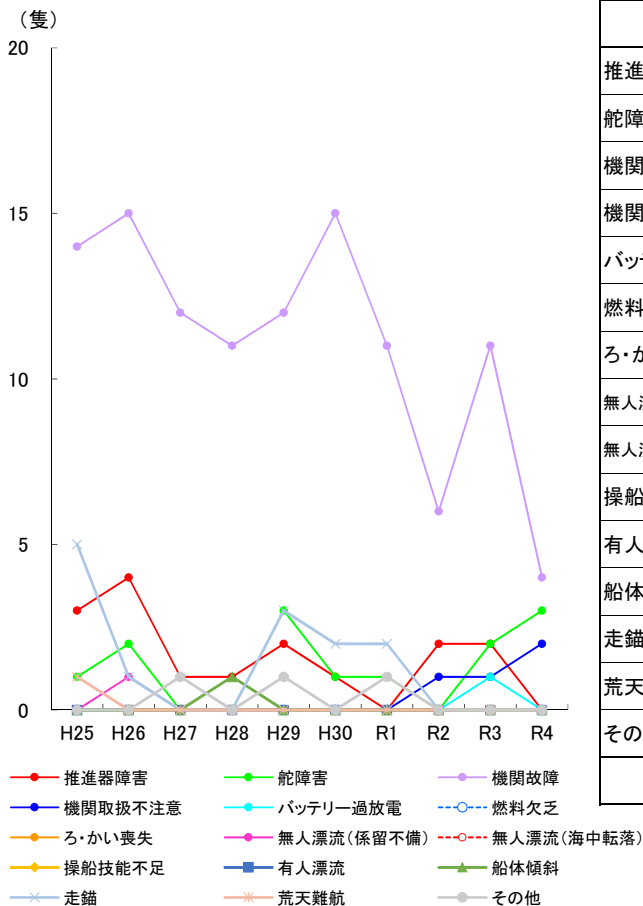
単位:隻



| | H25 | H26 | H27 | H28 | H29 | H30 | R1 | R2 | R3 | R4 |
|------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|----|----|----|----|
| 衝突 | 27 | 28 | 40 | 28 | 32 | 25 | 32 | 20 | 19 | 15 |
| 単独衝突 | 13 | 16 | 11 | 12 | 11 | 6 | 10 | 15 | 11 | 15 |
| 乗揚 | 10 | 9 | 9 | 13 | 12 | 14 | 12 | 13 | 8 | 7 |
| 転覆 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 浸水 | 0 | 1 | 1 | 1 | 2 | 1 | 1 | 1 | 2 | 0 |
| 火災 | 4 | 0 | 3 | 2 | 0 | 3 | 1 | 0 | 0 | 2 |
| 爆発 | 0 | 2 | 0 | 2 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 運航不能 | 24 | 23 | 14 | 13 | 21 | 19 | 15 | 9 | 17 | 9 |
| その他 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 計 | 78 | 79 | 78 | 71 | 78 | 69 | 71 | 58 | 57 | 48 |

第 I - 23 図 ② タンカーの運航不能の詳細別発生隻数

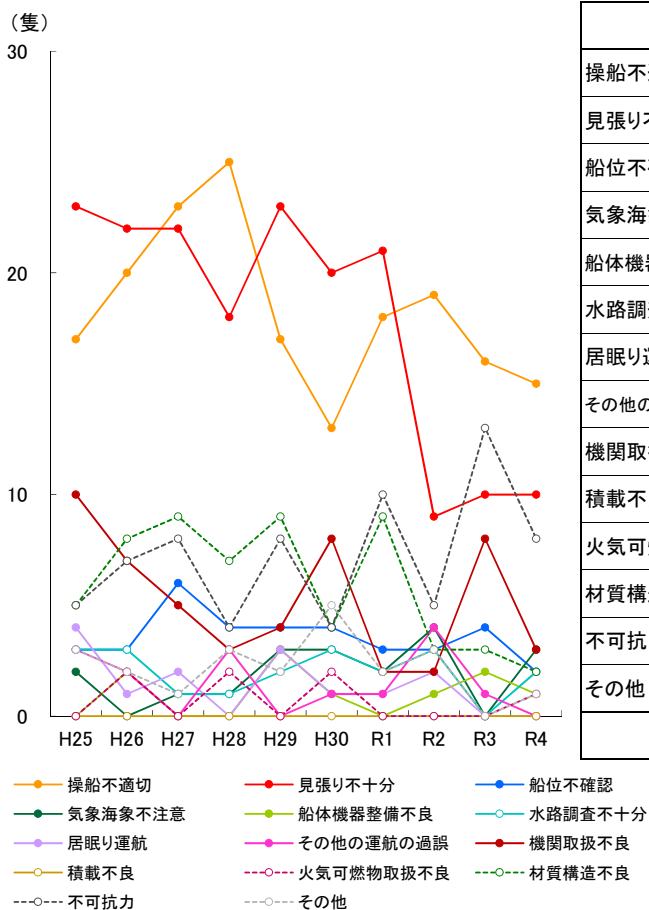
単位:隻



| | H25 | H26 | H27 | H28 | H29 | H30 | R1 | R2 | R3 | R4 |
|------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|----|----|----|----|
| 推進器障害 | 3 | 4 | 1 | 1 | 2 | 1 | 0 | 2 | 2 | 0 |
| 舵障害 | 1 | 2 | 0 | 0 | 3 | 1 | 1 | 0 | 2 | 3 |
| 機関故障 | 14 | 15 | 12 | 11 | 12 | 15 | 11 | 6 | 11 | 4 |
| 機関取扱不注意 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 | 2 |
| バッテリー過放電 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 |
| 燃料欠乏 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| ろ・かい喪失 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 無人漂流(係留不備) | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 無人漂流(海中転落) | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 操船技能不足 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 有人漂流 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 船体傾斜 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 走錨 | 5 | 1 | 0 | 0 | 3 | 2 | 2 | 0 | 0 | 0 |
| 荒天難航 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| その他 | 0 | 0 | 1 | 0 | 1 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 |
| 計 | 24 | 23 | 14 | 13 | 21 | 19 | 15 | 9 | 17 | 9 |

第 I - 24 図 タンカーの原因別発生隻数

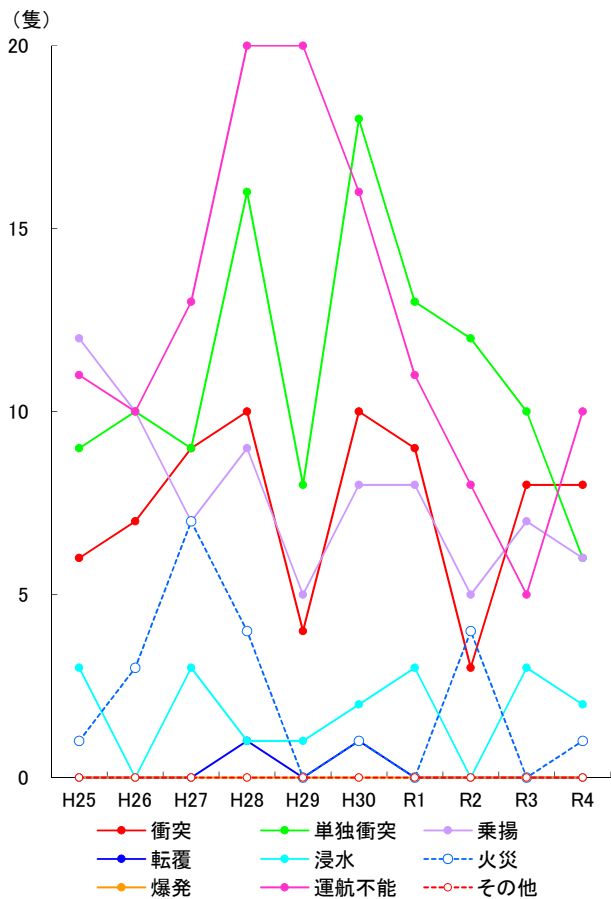
単位:隻



| | H25 | H26 | H27 | H28 | H29 | H30 | R1 | R2 | R3 | R4 |
|-----------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|----|----|----|----|
| 操船不適切 | 17 | 20 | 23 | 25 | 17 | 13 | 18 | 19 | 16 | 15 |
| 見張り不十分 | 23 | 22 | 22 | 18 | 23 | 20 | 21 | 9 | 10 | 10 |
| 船位不確認 | 3 | 3 | 6 | 4 | 4 | 4 | 3 | 3 | 4 | 2 |
| 気象海象不注意 | 2 | 0 | 1 | 1 | 3 | 3 | 2 | 4 | 0 | 3 |
| 船体機器整備不良 | 0 | 2 | 0 | 0 | 3 | 1 | 0 | 1 | 2 | 1 |
| 水路調査不十分 | 3 | 3 | 1 | 1 | 2 | 3 | 2 | 3 | 0 | 2 |
| 居眠り運航 | 4 | 1 | 2 | 0 | 3 | 1 | 1 | 2 | 0 | 0 |
| その他の運航の過誤 | 3 | 2 | 0 | 3 | 0 | 1 | 1 | 4 | 1 | 0 |
| 機関取扱不良 | 10 | 7 | 5 | 3 | 4 | 8 | 2 | 2 | 8 | 3 |
| 積載不良 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 火気可燃物取扱不良 | 0 | 2 | 0 | 2 | 0 | 2 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| 材質構造不良 | 5 | 8 | 9 | 7 | 9 | 4 | 9 | 3 | 3 | 2 |
| 不可抗力 | 5 | 7 | 8 | 4 | 8 | 4 | 10 | 5 | 13 | 8 |
| その他 | 3 | 2 | 1 | 3 | 2 | 5 | 2 | 3 | 0 | 1 |
| 計 | 78 | 79 | 78 | 71 | 78 | 69 | 71 | 58 | 57 | 48 |

第 I - 25 図 ① 旅客船の船舶事故種類別発生隻数

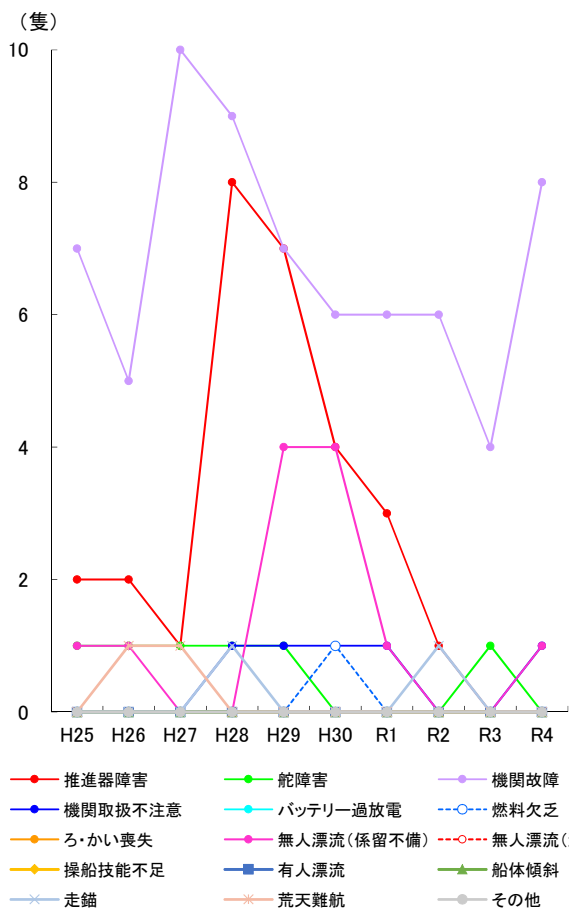
単位:隻



| | H25 | H26 | H27 | H28 | H29 | H30 | R1 | R2 | R3 | R4 |
|------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|----|----|----|----|
| 衝突 | 6 | 7 | 9 | 10 | 4 | 10 | 9 | 3 | 8 | 8 |
| 単独衝突 | 9 | 10 | 9 | 16 | 8 | 18 | 13 | 12 | 10 | 6 |
| 乗揚 | 12 | 10 | 7 | 9 | 5 | 8 | 8 | 5 | 7 | 6 |
| 転覆 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 浸水 | 3 | 0 | 3 | 1 | 1 | 2 | 3 | 0 | 3 | 2 |
| 火災 | 1 | 3 | 7 | 4 | 0 | 1 | 0 | 4 | 0 | 1 |
| 爆発 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 運航不能 | 11 | 10 | 13 | 20 | 20 | 16 | 11 | 8 | 5 | 10 |
| その他 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 計 | 42 | 40 | 48 | 61 | 38 | 56 | 44 | 32 | 33 | 33 |

第 I - 25 図 ② 旅客船の運航不能の詳細別発生隻数

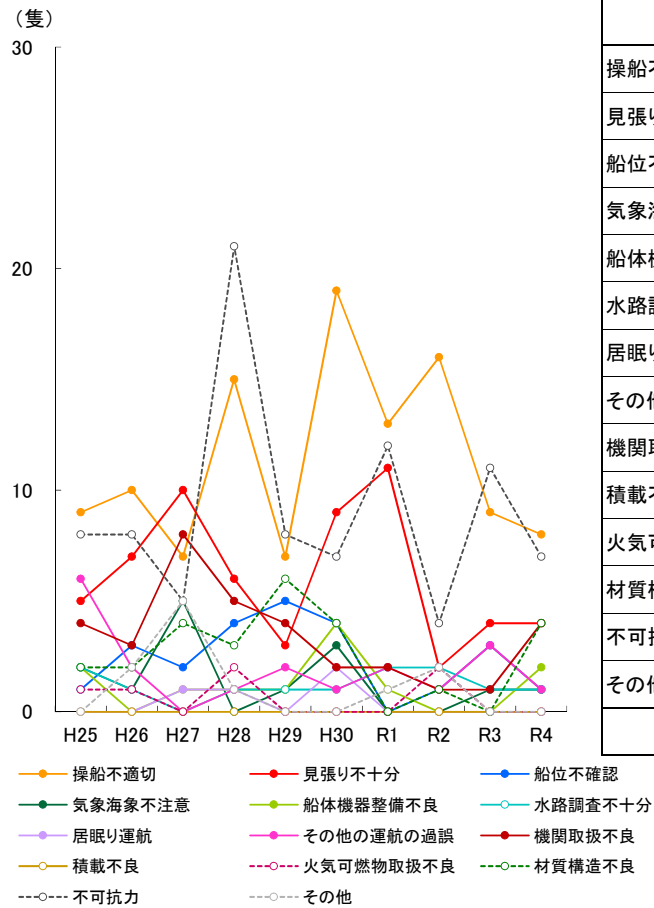
単位:隻



| | H25 | H26 | H27 | H28 | H29 | H30 | R1 | R2 | R3 | R4 |
|------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|----|----|----|----|
| 推進器障害 | 2 | 2 | 1 | 8 | 7 | 4 | 3 | 1 | 0 | 0 |
| 舵障害 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 |
| 機関故障 | 7 | 5 | 10 | 9 | 7 | 6 | 6 | 6 | 4 | 8 |
| 機関取扱不注意 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 | 1 | 1 | 0 | 0 | 1 |
| バッテリー過放電 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 燃料欠乏 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| ろ・かい喪失 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 無人漂流(係留不備) | 1 | 1 | 0 | 0 | 4 | 4 | 1 | 0 | 0 | 1 |
| 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 | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 |
| 荒天難航 | 0 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| その他 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 計 | 11 | 10 | 13 | 20 | 20 | 16 | 11 | 8 | 5 | 10 |

第 I - 26 図 旅客船の原因別発生隻数

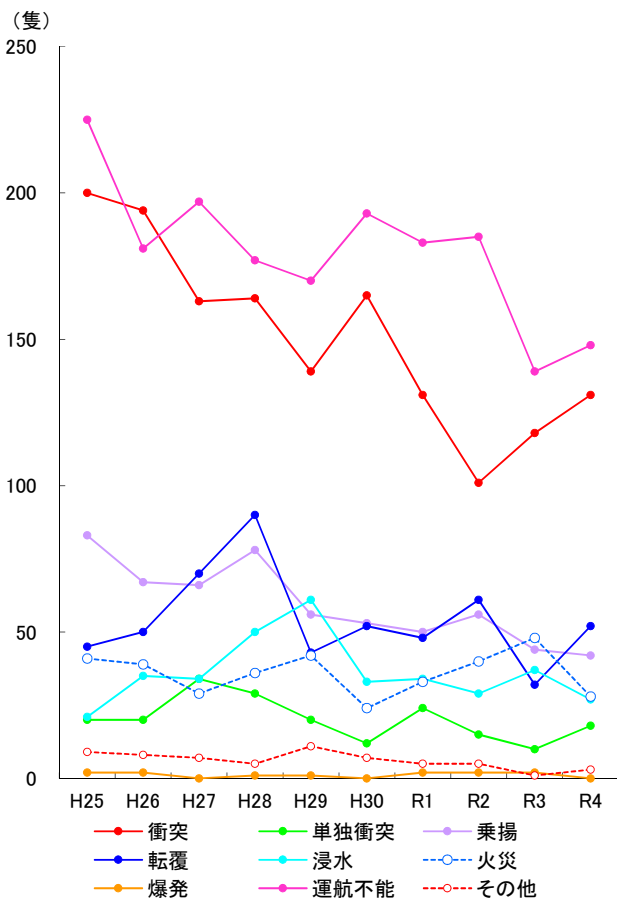
単位:隻



| | H25 | H26 | H27 | H28 | H29 | H30 | R1 | R2 | R3 | R4 |
|-----------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|----|----|----|----|
| 操船不適切 | 9 | 10 | 7 | 15 | 7 | 19 | 13 | 16 | 9 | 8 |
| 見張り不十分 | 5 | 7 | 10 | 6 | 3 | 9 | 11 | 2 | 4 | 4 |
| 船位不確認 | 1 | 3 | 2 | 4 | 5 | 4 | 0 | 1 | 3 | 1 |
| 気象海象不注意 | 2 | 1 | 5 | 0 | 1 | 3 | 0 | 0 | 1 | 1 |
| 船体機器整備不良 | 2 | 0 | 1 | 1 | 1 | 4 | 1 | 0 | 0 | 2 |
| 水路調査不十分 | 2 | 1 | 0 | 1 | 1 | 1 | 2 | 2 | 1 | 1 |
| 居眠り運航 | 0 | 0 | 1 | 1 | 0 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| その他の運航の過誤 | 6 | 2 | 0 | 1 | 2 | 1 | 2 | 1 | 3 | 1 |
| 機関取扱不良 | 4 | 3 | 8 | 5 | 4 | 2 | 2 | 1 | 1 | 4 |
| 積載不良 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 火気可燃物取扱不良 | 1 | 1 | 0 | 2 | 0 | 0 | 0 | 2 | 0 | 0 |
| 材質構造不良 | 2 | 2 | 4 | 3 | 6 | 4 | 0 | 1 | 0 | 4 |
| 不可抗力 | 8 | 8 | 5 | 21 | 8 | 7 | 12 | 4 | 11 | 7 |
| その他 | 0 | 2 | 5 | 1 | 0 | 0 | 1 | 2 | 0 | 0 |
| 計 | 42 | 40 | 48 | 61 | 38 | 56 | 44 | 32 | 33 | 33 |

第 I - 27 図 ① 漁船の船舶事故種類別発生隻数

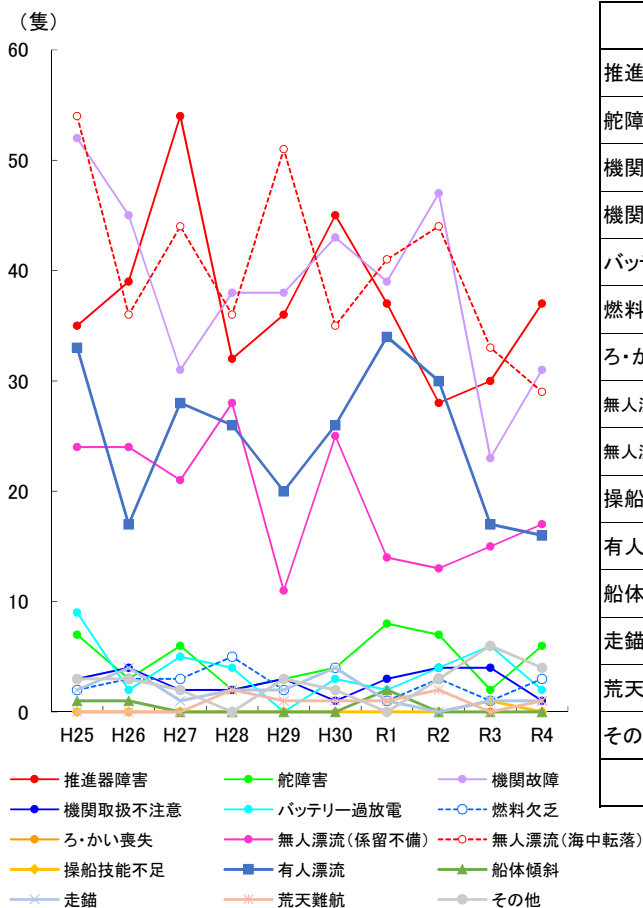
単位:隻



| | H25 | H26 | H27 | H28 | H29 | H30 | R1 | R2 | R3 | R4 |
|------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| 衝突 | 200 | 194 | 163 | 164 | 139 | 165 | 131 | 101 | 118 | 131 |
| 単独衝突 | 20 | 20 | 34 | 29 | 20 | 12 | 24 | 15 | 10 | 18 |
| 乗揚 | 83 | 67 | 66 | 78 | 56 | 53 | 50 | 56 | 44 | 42 |
| 転覆 | 45 | 50 | 70 | 90 | 43 | 52 | 48 | 61 | 32 | 52 |
| 浸水 | 21 | 35 | 34 | 50 | 61 | 33 | 34 | 29 | 37 | 27 |
| 火災 | 41 | 39 | 29 | 36 | 42 | 24 | 33 | 40 | 48 | 28 |
| 爆発 | 2 | 2 | 0 | 1 | 1 | 0 | 2 | 2 | 2 | 0 |
| 運航不能 | 225 | 181 | 197 | 177 | 170 | 193 | 183 | 185 | 139 | 148 |
| その他 | 9 | 8 | 7 | 5 | 11 | 7 | 5 | 5 | 1 | 3 |
| 計 | 646 | 596 | 600 | 630 | 543 | 539 | 510 | 494 | 431 | 449 |

第 I - 27 図 ② 漁船の運航不能の詳細別発生隻数

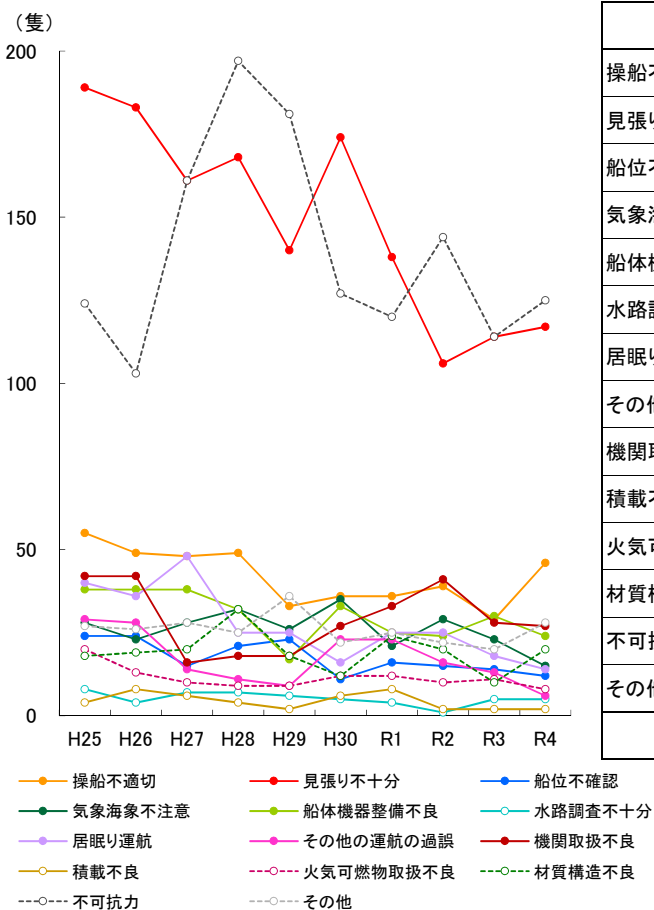
単位:隻



| | H25 | H26 | H27 | H28 | H29 | H30 | R1 | R2 | R3 | R4 |
|------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| 推進器障害 | 35 | 39 | 54 | 32 | 36 | 45 | 37 | 28 | 30 | 37 |
| 舵障害 | 7 | 3 | 6 | 2 | 3 | 4 | 8 | 7 | 2 | 6 |
| 機関故障 | 52 | 45 | 31 | 38 | 38 | 43 | 39 | 47 | 23 | 31 |
| 機関取扱不注意 | 3 | 4 | 2 | 2 | 3 | 1 | 3 | 4 | 4 | 1 |
| バッテリー過放電 | 9 | 2 | 5 | 4 | 0 | 3 | 2 | 4 | 6 | 2 |
| 燃料欠乏 | 2 | 3 | 3 | 5 | 2 | 4 | 1 | 3 | 1 | 3 |
| ろ・かい喪失 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 無人漂流(係留不備) | 24 | 24 | 21 | 28 | 11 | 25 | 14 | 13 | 15 | 17 |
| 無人漂流(海中転落) | 54 | 36 | 44 | 36 | 51 | 35 | 41 | 44 | 33 | 29 |
| 操船技能不足 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 |
| 有人漂流 | 33 | 17 | 28 | 26 | 20 | 26 | 34 | 30 | 17 | 16 |
| 船体傾斜 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 0 | 0 | 0 |
| 走錨 | 2 | 4 | 1 | 2 | 2 | 4 | 1 | 0 | 1 | 1 |
| 荒天難航 | 0 | 0 | 0 | 2 | 1 | 1 | 1 | 2 | 0 | 1 |
| その他 | 3 | 3 | 2 | 0 | 3 | 2 | 0 | 3 | 6 | 4 |
| 計 | 225 | 181 | 197 | 177 | 170 | 193 | 183 | 185 | 139 | 148 |

第 I - 28 図 漁船の原因別発生隻数

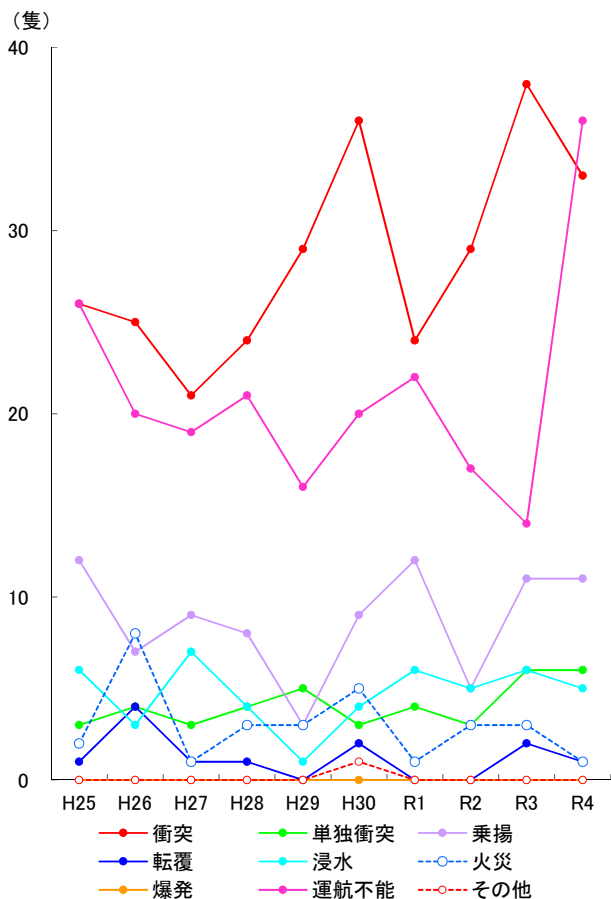
単位:隻



| | H25 | H26 | H27 | H28 | H29 | H30 | R1 | R2 | R3 | R4 |
|-----------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| 操船不適切 | 55 | 49 | 48 | 49 | 33 | 36 | 36 | 39 | 29 | 46 |
| 見張り不十分 | 189 | 183 | 161 | 168 | 140 | 174 | 138 | 106 | 114 | 117 |
| 船位不確認 | 24 | 24 | 15 | 21 | 23 | 11 | 16 | 15 | 14 | 12 |
| 気象海象不注意 | 28 | 23 | 28 | 32 | 26 | 35 | 21 | 29 | 23 | 15 |
| 船体機器整備不良 | 38 | 38 | 38 | 32 | 17 | 33 | 25 | 24 | 30 | 24 |
| 水路調査不十分 | 8 | 4 | 7 | 7 | 6 | 5 | 4 | 1 | 5 | 5 |
| 居眠り運航 | 40 | 36 | 48 | 25 | 25 | 16 | 25 | 25 | 18 | 14 |
| その他の運航の過誤 | 29 | 28 | 14 | 11 | 9 | 23 | 23 | 16 | 13 | 6 |
| 機関取扱不良 | 42 | 42 | 16 | 18 | 18 | 27 | 33 | 41 | 28 | 27 |
| 積載不良 | 4 | 8 | 6 | 4 | 2 | 6 | 8 | 2 | 2 | 2 |
| 火気可燃物取扱不良 | 20 | 13 | 10 | 9 | 9 | 12 | 12 | 10 | 11 | 8 |
| 材質構造不良 | 18 | 19 | 20 | 32 | 18 | 12 | 24 | 20 | 10 | 20 |
| 不可抗力 | 124 | 103 | 161 | 197 | 181 | 127 | 120 | 144 | 114 | 125 |
| その他 | 27 | 26 | 28 | 25 | 36 | 22 | 25 | 22 | 20 | 28 |
| 計 | 646 | 596 | 600 | 630 | 543 | 539 | 510 | 494 | 431 | 449 |

第 I - 29 図 ① 遊漁船の船舶事故種類別発生隻数

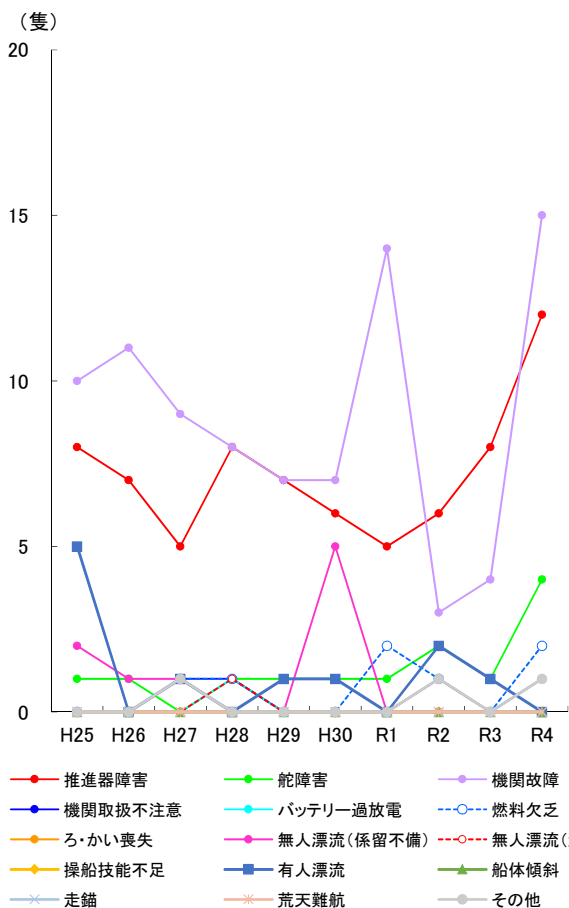
単位:隻



| | H25 | H26 | H27 | H28 | H29 | H30 | R1 | R2 | R3 | R4 |
|------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|----|----|----|----|
| 衝突 | 26 | 25 | 21 | 24 | 29 | 36 | 24 | 29 | 38 | 33 |
| 単独衝突 | 3 | 4 | 3 | 4 | 5 | 3 | 4 | 3 | 6 | 6 |
| 乗揚 | 12 | 7 | 9 | 8 | 3 | 9 | 12 | 5 | 11 | 11 |
| 転覆 | 1 | 4 | 1 | 1 | 0 | 2 | 0 | 0 | 2 | 1 |
| 浸水 | 6 | 3 | 7 | 4 | 1 | 4 | 6 | 5 | 6 | 5 |
| 火災 | 2 | 8 | 1 | 3 | 3 | 5 | 1 | 3 | 3 | 1 |
| 爆発 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 運航不能 | 26 | 20 | 19 | 21 | 16 | 20 | 22 | 17 | 14 | 36 |
| その他 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 計 | 76 | 71 | 61 | 65 | 57 | 80 | 69 | 62 | 80 | 93 |

第 I - 29 図 ② 遊漁船の運航不能の詳細別発生隻数

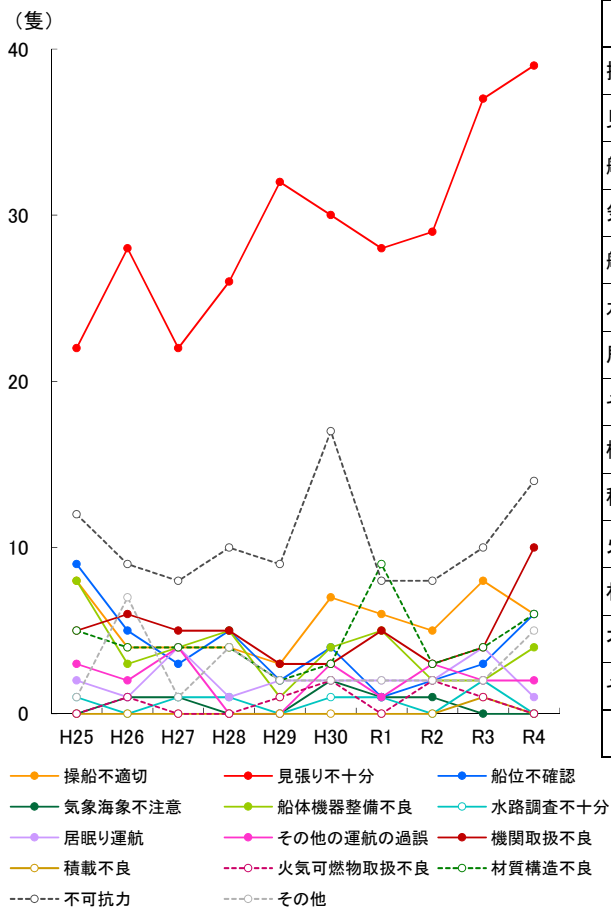
単位:隻



| | H25 | H26 | H27 | H28 | H29 | H30 | R1 | R2 | R3 | R4 |
|------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|----|----|----|----|
| 推進器障害 | 8 | 7 | 5 | 8 | 7 | 6 | 5 | 6 | 8 | 12 |
| 舵障害 | 1 | 1 | 0 | 1 | 1 | 1 | 1 | 2 | 1 | 4 |
| 機関故障 | 10 | 11 | 9 | 8 | 7 | 7 | 14 | 3 | 4 | 15 |
| 機関取扱不注意 | 0 | 0 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 1 |
| バッテリー過放電 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| 燃料欠乏 | 0 | 0 | 1 | 1 | 0 | 0 | 2 | 1 | 0 | 2 |
| ろ・かい喪失 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 無人漂流(係留不備) | 2 | 1 | 1 | 0 | 0 | 5 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 無人漂流(海中転落) | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 |
| 操船技能不足 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 有人漂流 | 5 | 0 | 1 | 0 | 1 | 1 | 0 | 2 | 1 | 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 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| その他 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 1 |
| 計 | 26 | 20 | 19 | 21 | 16 | 20 | 22 | 17 | 14 | 36 |

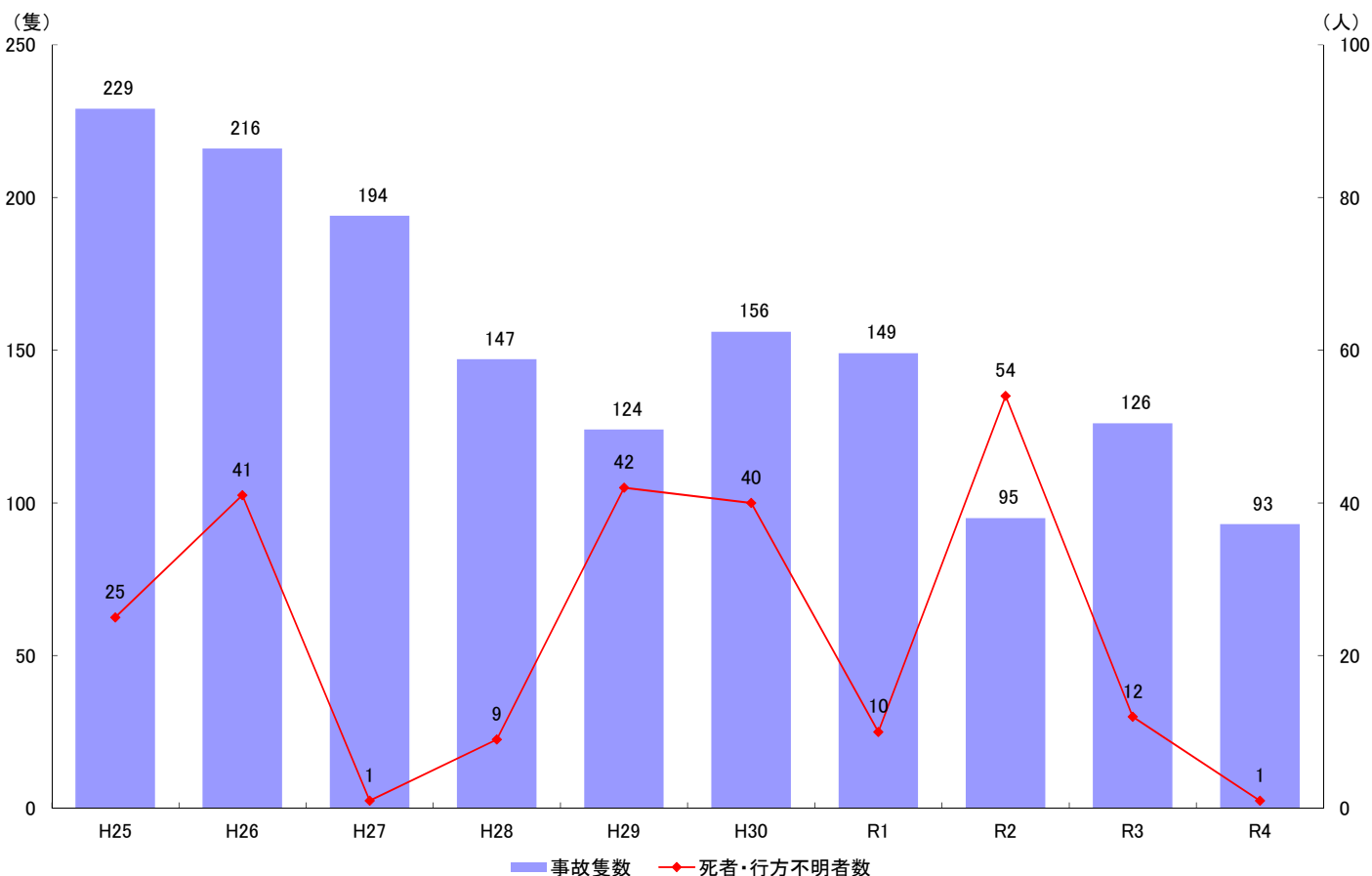
第 I - 30 図 遊漁船の原因別発生隻数

単位:隻



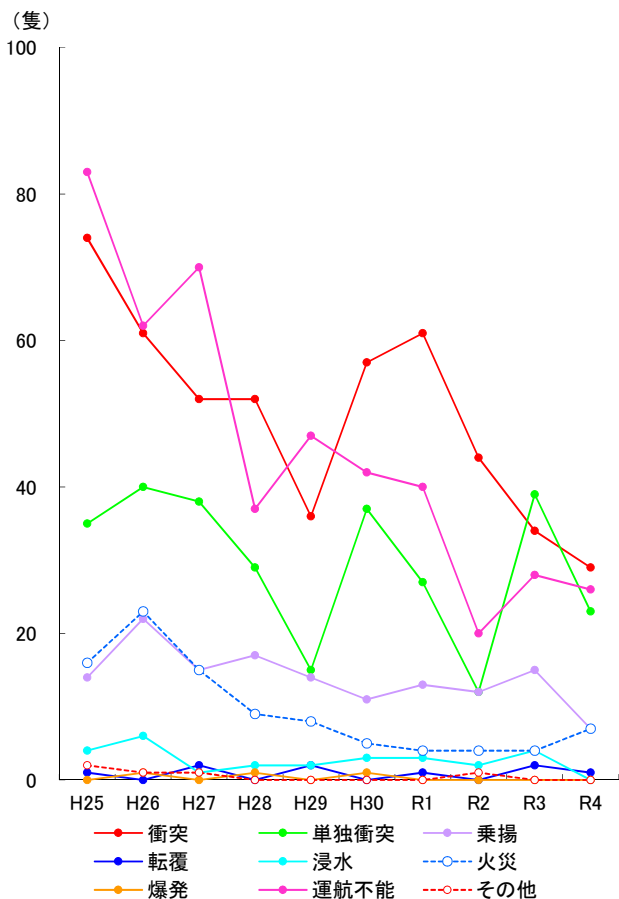
| | H25 | H26 | H27 | H28 | H29 | H30 | R1 | R2 | R3 | R4 |
|-----------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|----|----|----|----|
| 操船不適切 | 8 | 4 | 4 | 4 | 3 | 7 | 6 | 5 | 8 | 6 |
| 見張り不十分 | 22 | 28 | 22 | 26 | 32 | 30 | 28 | 29 | 37 | 39 |
| 船位不確認 | 9 | 5 | 3 | 5 | 2 | 4 | 1 | 2 | 3 | 6 |
| 気象海象不注意 | 0 | 1 | 1 | 0 | 0 | 2 | 1 | 1 | 0 | 0 |
| 船体機器整備不良 | 8 | 3 | 4 | 5 | 1 | 4 | 5 | 2 | 2 | 4 |
| 水路調査不十分 | 1 | 0 | 1 | 1 | 0 | 1 | 1 | 0 | 2 | 0 |
| 居眠り運航 | 2 | 1 | 4 | 1 | 2 | 2 | 2 | 2 | 4 | 1 |
| その他の運航の過誤 | 3 | 2 | 4 | 0 | 0 | 3 | 1 | 3 | 2 | 2 |
| 機関取扱不良 | 5 | 6 | 5 | 5 | 3 | 3 | 5 | 3 | 4 | 10 |
| 積載不良 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 |
| 火気可燃物取扱不良 | 0 | 1 | 0 | 0 | 1 | 2 | 0 | 2 | 1 | 0 |
| 材質構造不良 | 5 | 4 | 4 | 4 | 2 | 3 | 9 | 3 | 4 | 6 |
| 不可抗力 | 12 | 9 | 8 | 10 | 9 | 17 | 8 | 8 | 10 | 14 |
| その他 | 1 | 7 | 1 | 4 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 5 |
| 計 | 76 | 71 | 61 | 65 | 57 | 80 | 69 | 62 | 80 | 93 |

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



第 I - 32 図 ① 外国船舶の船舶事故種類別発生隻数

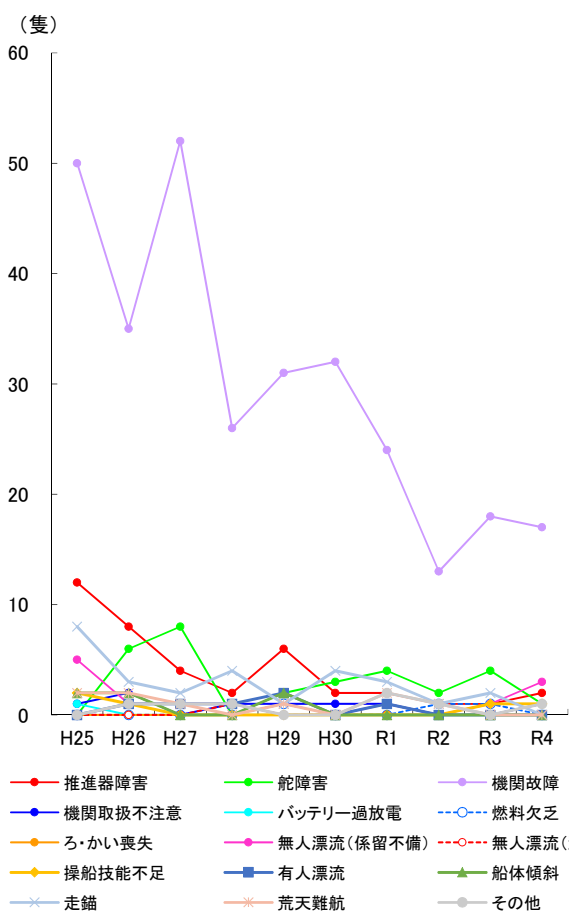
単位:隻



| | H25 | H26 | H27 | H28 | H29 | H30 | R1 | R2 | R3 | R4 |
|------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|----|-----|----|
| 衝突 | 74 | 61 | 52 | 52 | 36 | 57 | 61 | 44 | 34 | 29 |
| 単独衝突 | 35 | 40 | 38 | 29 | 15 | 37 | 27 | 12 | 39 | 23 |
| 乗揚 | 14 | 22 | 15 | 17 | 14 | 11 | 13 | 12 | 15 | 7 |
| 転覆 | 1 | 0 | 2 | 0 | 2 | 0 | 1 | 0 | 2 | 1 |
| 浸水 | 4 | 6 | 1 | 2 | 2 | 3 | 3 | 2 | 4 | 0 |
| 火災 | 16 | 23 | 15 | 9 | 8 | 5 | 4 | 4 | 4 | 7 |
| 爆発 | 0 | 1 | 0 | 1 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 運航不能 | 83 | 62 | 70 | 37 | 47 | 42 | 40 | 20 | 28 | 26 |
| その他 | 2 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 |
| 計 | 229 | 216 | 194 | 147 | 124 | 156 | 149 | 95 | 126 | 93 |

第 I - 32 図 ② 外国船舶の運航不能の詳細別発生隻数

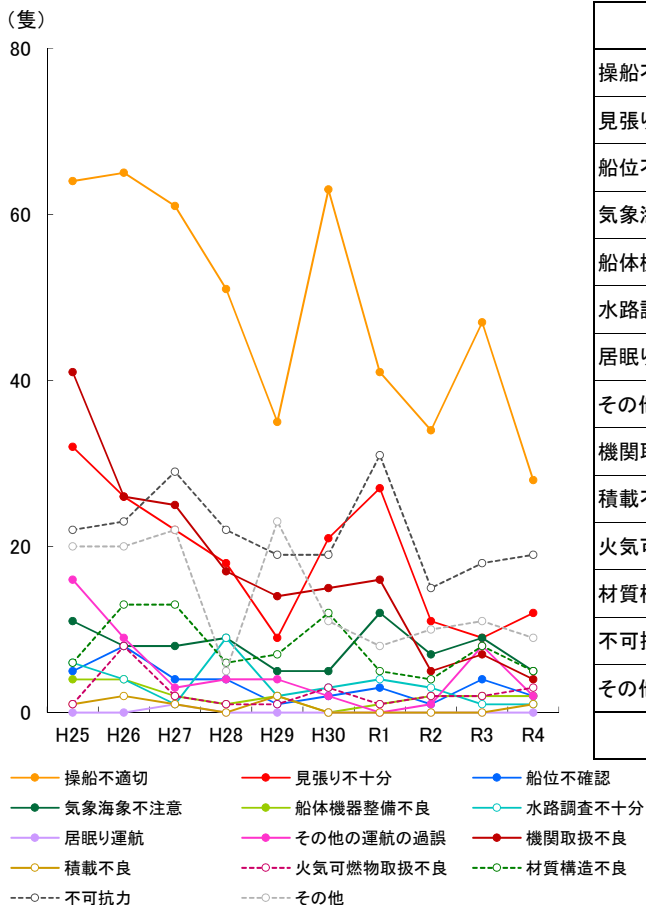
単位:隻



| | H25 | H26 | H27 | H28 | H29 | H30 | R1 | R2 | R3 | R4 |
|------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|----|----|----|----|
| 推進器障害 | 12 | 8 | 4 | 2 | 6 | 2 | 2 | 1 | 1 | 2 |
| 舵障害 | 0 | 6 | 8 | 0 | 2 | 3 | 4 | 2 | 4 | 1 |
| 機関故障 | 50 | 35 | 52 | 26 | 31 | 32 | 24 | 13 | 18 | 17 |
| 機関取扱不注意 | 1 | 2 | 0 | 1 | 1 | 1 | 1 | 0 | 0 | 1 |
| バッテリー過放電 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 燃料欠乏 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 1 | 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) | 5 | 1 | 1 | 1 | 0 | 0 | 1 | 0 | 1 | 3 |
| 無人漂流(海中転落) | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 操船技能不足 | 2 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 |
| 有人漂流 | 0 | 1 | 1 | 1 | 2 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 |
| 船体傾斜 | 2 | 2 | 0 | 0 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 走錨 | 8 | 3 | 2 | 4 | 1 | 4 | 3 | 1 | 2 | 0 |
| 荒天難航 | 2 | 2 | 1 | 0 | 1 | 0 | 2 | 1 | 0 | 0 |
| その他 | 0 | 1 | 1 | 1 | 0 | 0 | 2 | 1 | 0 | 1 |
| 計 | 83 | 62 | 70 | 37 | 47 | 42 | 40 | 20 | 28 | 26 |

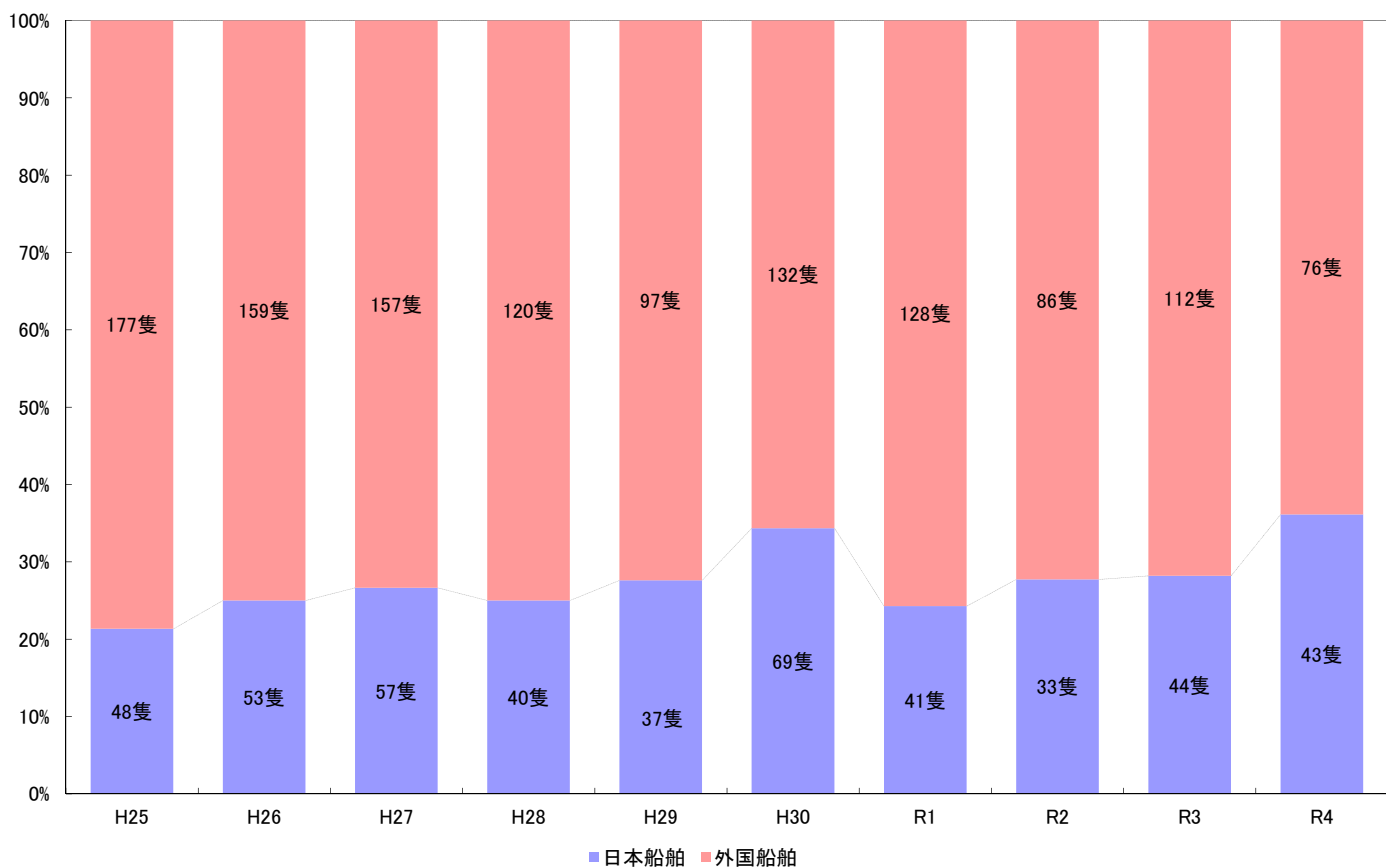
第 I - 33 図 外国船舶の原因別発生隻数

単位:隻

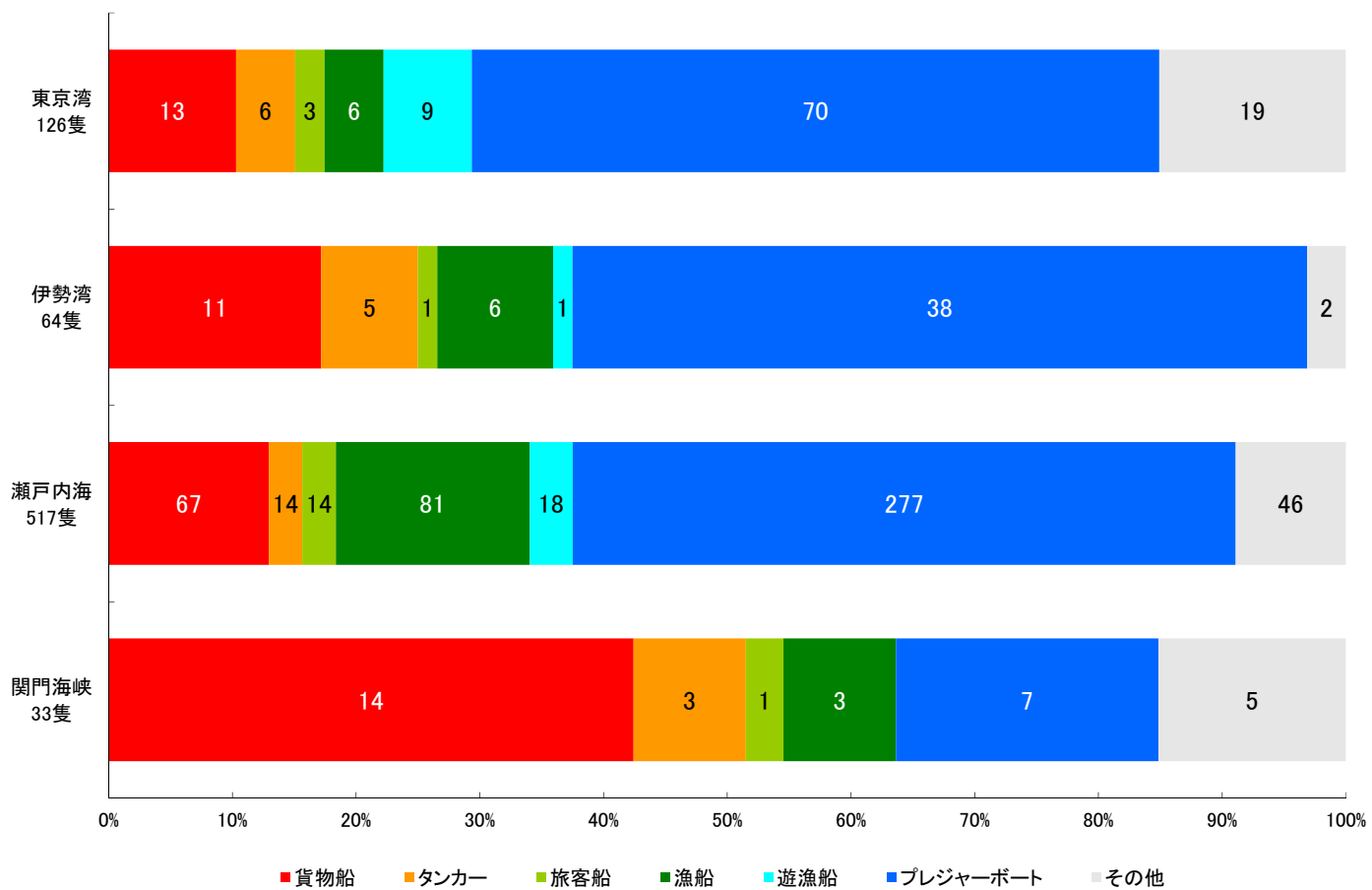


| | H25 | H26 | H27 | H28 | H29 | H30 | R1 | R2 | R3 | R4 |
|-----------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|----|-----|----|
| 操船不適切 | 64 | 65 | 61 | 51 | 35 | 63 | 41 | 34 | 47 | 28 |
| 見張り不十分 | 32 | 26 | 22 | 18 | 9 | 21 | 27 | 11 | 9 | 12 |
| 船位不確認 | 5 | 8 | 4 | 4 | 1 | 2 | 3 | 1 | 4 | 2 |
| 気象海象不注意 | 11 | 8 | 8 | 9 | 5 | 5 | 12 | 7 | 9 | 5 |
| 船体機器整備不良 | 4 | 4 | 2 | 1 | 2 | 0 | 1 | 2 | 2 | 2 |
| 水路調査不十分 | 6 | 4 | 1 | 9 | 2 | 3 | 4 | 3 | 1 | 1 |
| 居眠り運航 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| その他の運航の過誤 | 16 | 9 | 3 | 4 | 4 | 2 | 0 | 1 | 8 | 2 |
| 機関取扱不良 | 41 | 26 | 25 | 17 | 14 | 15 | 16 | 5 | 7 | 4 |
| 積載不良 | 1 | 2 | 1 | 0 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| 火気可燃物取扱不良 | 1 | 8 | 2 | 1 | 1 | 3 | 1 | 2 | 2 | 3 |
| 材質構造不良 | 6 | 13 | 13 | 6 | 7 | 12 | 5 | 4 | 8 | 5 |
| 不可抗力 | 22 | 23 | 29 | 22 | 19 | 19 | 31 | 15 | 18 | 19 |
| その他 | 20 | 20 | 22 | 5 | 23 | 11 | 8 | 10 | 11 | 9 |
| 計 | 229 | 216 | 194 | 147 | 124 | 156 | 149 | 95 | 126 | 93 |

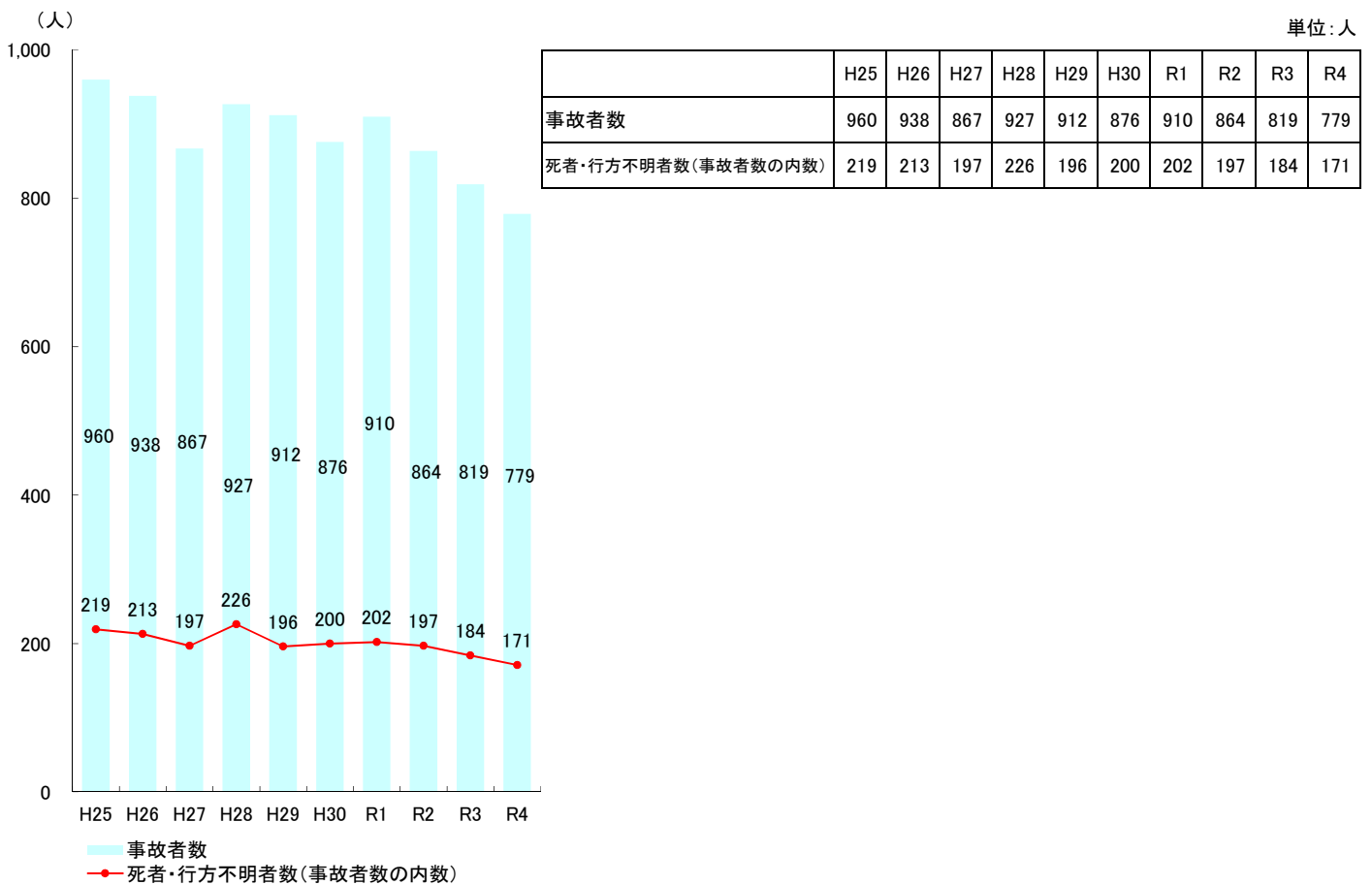
第 I - 34 図 総トン数1,000トン以上の日本船舶と外国船舶の割合



第 I - 35 図 ふくそう海域（東京湾、伊勢湾、瀬戸内海及び関門海峡）における事故発生状況（令和4年）



第Ⅱ-1図 船舶事故以外の乗船中の事故者及び死者・行方不明者発生数

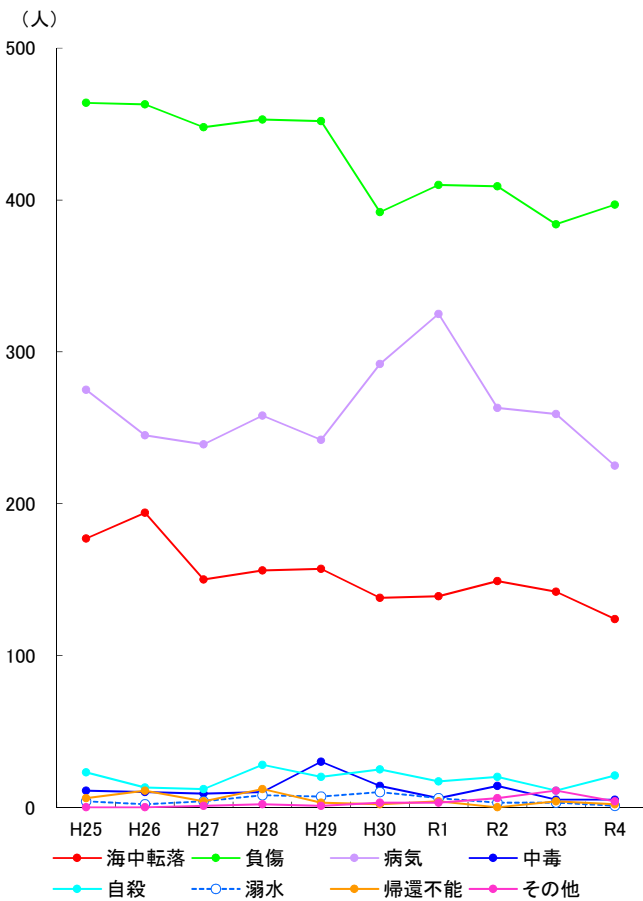


第Ⅱ-1表 船舶種類別・事故内容別乗船中の事故発生状況(令和4年)

(単位:人)

| | 海中転落 | | 負傷 | | 病気 | | 中毒 | | 自殺 | | その他 | | 計 | |
|-----------|------|----------|------|----------|-----|----------|-----|----------|-----|----------|-----|----------|------|----------|
| | 事故者 | 死者・行方不明者 | 事故者 | 死者・行方不明者 | 事故者 | 死者・行方不明者 | 事故者 | 死者・行方不明者 | 事故者 | 死者・行方不明者 | 事故者 | 死者・行方不明者 | 事故者 | 死者・行方不明者 |
| 貨物船 | 6 | 4 | 77 | 2 | 67 | 12 | 3 | 0 | 1 | 1 | 1 | 1 | 155 | 20 |
| タンカー | 3 | 2 | 17 | 0 | 33 | 4 | 1 | 1 | 2 | 1 | 0 | 0 | 56 | 8 |
| 旅客船 | 7 | 5 | 18 | 0 | 19 | 6 | 0 | 0 | 17 | 15 | 1 | 1 | 62 | 27 |
| 作業船 | 3 | 3 | 26 | 0 | 11 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 | 0 | 0 | 41 | 4 |
| 漁船 | 65 | 43 | 156 | 7 | 59 | 28 | 1 | 0 | 0 | 0 | 2 | 1 | 283 | 79 |
| 遊漁船 | 6 | 4 | 21 | 0 | 14 | 5 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 0 | 43 | 9 |
| プレジャーボート | 31 | 12 | 55 | 1 | 11 | 7 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 98 | 20 |
| うち水上オートバイ | (0) | (0) | (27) | (0) | (1) | (0) | (0) | (0) | (0) | (0) | (1) | (0) | (29) | (0) |
| その他 | 3 | 1 | 27 | 1 | 11 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 41 | 4 |
| 計 | 124 | 74 | 397 | 11 | 225 | 64 | 5 | 1 | 21 | 18 | 7 | 3 | 779 | 171 |

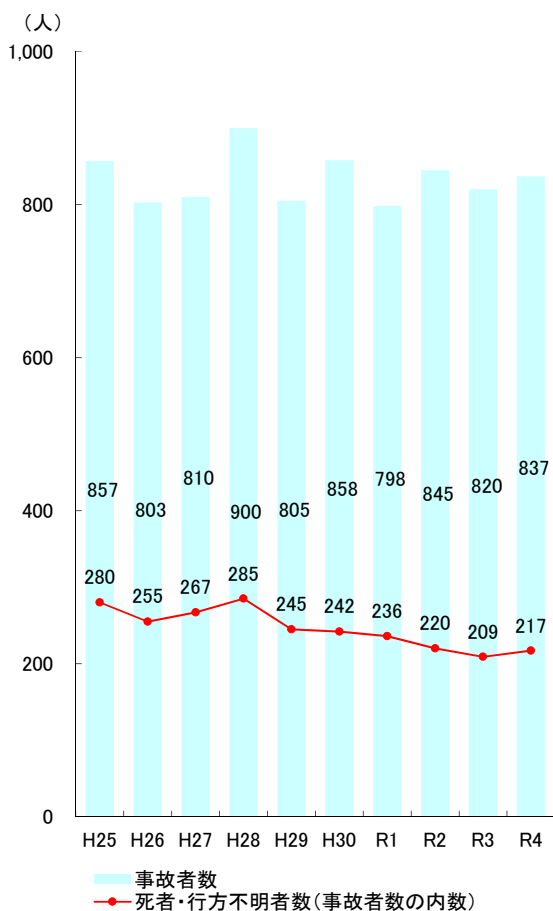
第Ⅱ-2図 船舶事故以外の乗船中の事故内容別発生数



単位:人

| | H25 | H26 | H27 | H28 | H29 | H30 | R1 | R2 | R3 | R4 |
|------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| 海中転落 | 177 | 194 | 150 | 156 | 157 | 138 | 139 | 149 | 142 | 124 |
| 負傷 | 464 | 463 | 448 | 453 | 452 | 392 | 410 | 409 | 384 | 397 |
| 病気 | 275 | 245 | 239 | 258 | 242 | 292 | 325 | 263 | 259 | 225 |
| 中毒 | 11 | 10 | 9 | 10 | 30 | 14 | 6 | 14 | 5 | 5 |
| 自殺 | 23 | 13 | 12 | 28 | 20 | 25 | 17 | 20 | 11 | 21 |
| 溺水 | 4 | 2 | 4 | 8 | 7 | 10 | 6 | 3 | 3 | 1 |
| 帰還不能 | 6 | 11 | 4 | 12 | 3 | 2 | 4 | 0 | 4 | 2 |
| その他 | 0 | 0 | 1 | 2 | 1 | 3 | 3 | 6 | 11 | 4 |
| 計 | 960 | 938 | 867 | 927 | 912 | 876 | 910 | 864 | 819 | 779 |

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

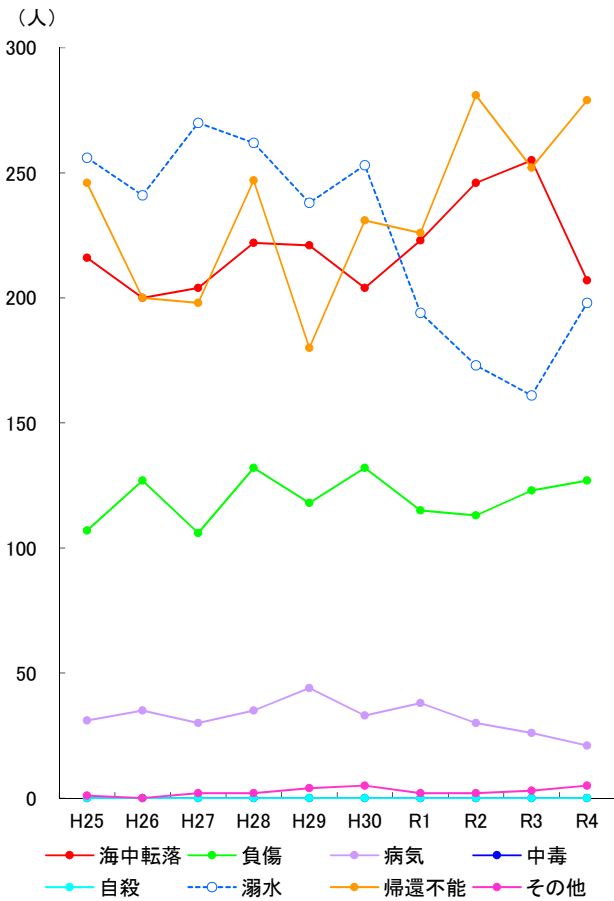


単位:人

| | H25 | H26 | H27 | H28 | H29 | H30 | R1 | R2 | R3 | R4 |
|--------------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| 事故者数 | 857 | 803 | 810 | 900 | 805 | 858 | 798 | 845 | 820 | 837 |
| 死者・行方不明者数(事故者数の内数) | 280 | 255 | 267 | 285 | 245 | 242 | 236 | 220 | 209 | 217 |

第Ⅱ-4図 マリンレジャーに伴う海浜事故の事故内容別発生数

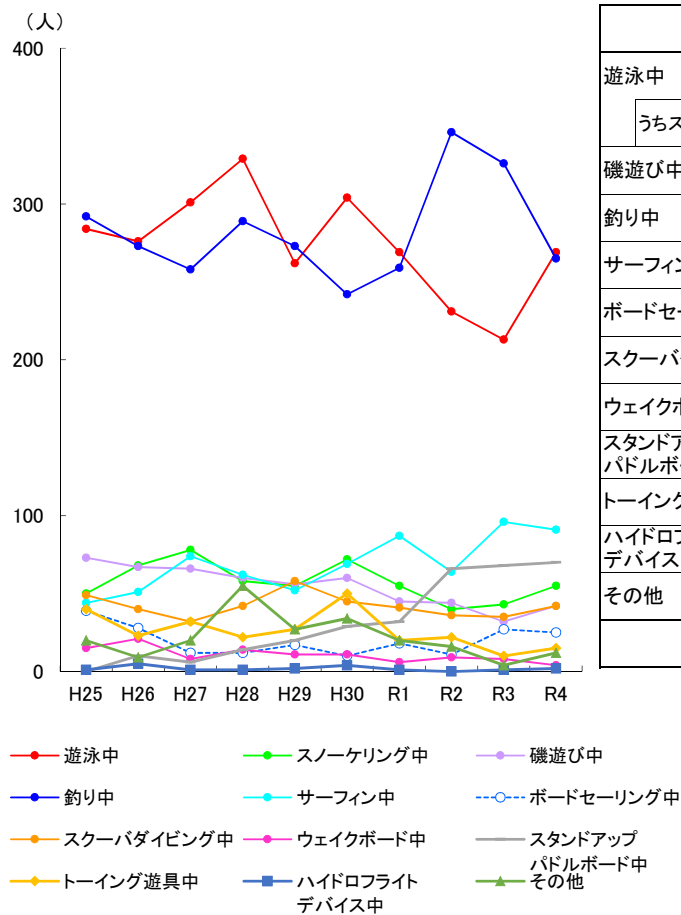
単位:人



| | H25 | H26 | H27 | H28 | H29 | H30 | R1 | R2 | R3 | R4 |
|------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| 海中転落 | 216 | 200 | 204 | 222 | 221 | 204 | 223 | 246 | 255 | 207 |
| 負傷 | 107 | 127 | 106 | 132 | 118 | 132 | 115 | 113 | 123 | 127 |
| 病気 | 31 | 35 | 30 | 35 | 44 | 33 | 38 | 30 | 26 | 21 |
| 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 | 256 | 241 | 270 | 262 | 238 | 253 | 194 | 173 | 161 | 198 |
| 帰還不能 | 246 | 200 | 198 | 247 | 180 | 231 | 226 | 281 | 252 | 279 |
| その他 | 1 | 0 | 2 | 2 | 4 | 5 | 2 | 2 | 3 | 5 |
| 計 | 857 | 803 | 810 | 900 | 805 | 858 | 798 | 845 | 820 | 837 |

第Ⅱ-5図 マリンレジャーに伴う海浜事故の活動別発生数

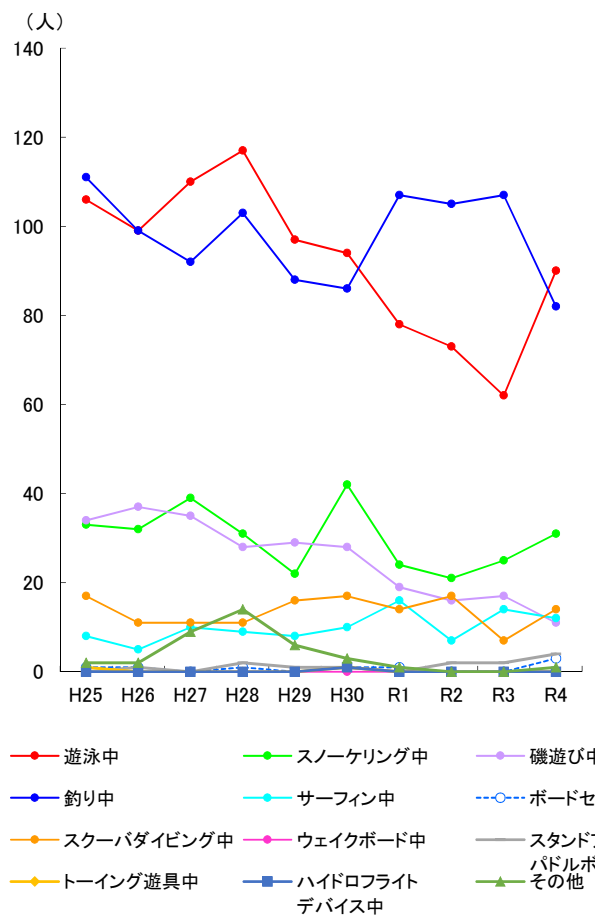
単位:人



| | H25 | H26 | H27 | H28 | H29 | H30 | R1 | R2 | R3 | R4 |
|----------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| 遊泳中 | 284 | 276 | 301 | 329 | 262 | 304 | 269 | 231 | 213 | 269 |
| うちスノーケリング中 | 50 | 68 | 78 | 58 | 55 | 72 | 55 | 40 | 43 | 55 |
| 磯遊び中 | 73 | 67 | 66 | 60 | 56 | 60 | 45 | 44 | 32 | 42 |
| 釣り中 | 292 | 273 | 258 | 289 | 273 | 242 | 259 | 346 | 326 | 265 |
| サーフィン中 | 44 | 51 | 74 | 62 | 52 | 69 | 87 | 64 | 96 | 91 |
| ボードセーリング中 | 39 | 28 | 12 | 12 | 17 | 10 | 18 | 11 | 27 | 25 |
| スクーバダイビング中 | 49 | 40 | 32 | 42 | 58 | 45 | 41 | 36 | 35 | 42 |
| ウェイクボード中 | 15 | 21 | 8 | 14 | 11 | 11 | 6 | 9 | 8 | 4 |
| スタンドアップパドルボード中 | 0 | 10 | 6 | 14 | 20 | 29 | 32 | 66 | 68 | 70 |
| トーイング遊具中 | 40 | 23 | 32 | 22 | 27 | 50 | 20 | 22 | 10 | 15 |
| ハイドロフライトデバイス中 | 1 | 5 | 1 | 1 | 2 | 4 | 1 | 0 | 1 | 2 |
| その他 | 20 | 9 | 20 | 55 | 27 | 34 | 20 | 16 | 4 | 12 |
| 計 | 857 | 803 | 810 | 900 | 805 | 858 | 798 | 845 | 820 | 837 |

第Ⅱ-6図 マリンレジャーに伴う海浜事故の活動別の死者・行方不明者発生数

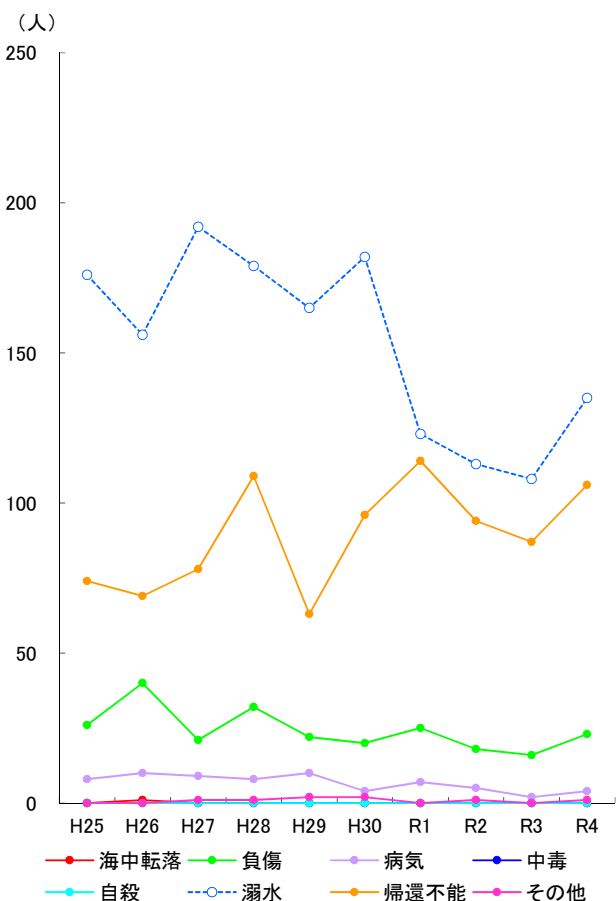
単位:人



| | H25 | H26 | H27 | H28 | H29 | H30 | R1 | R2 | R3 | R4 |
|----------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| 遊泳中 | 106 | 99 | 110 | 117 | 97 | 94 | 78 | 73 | 62 | 90 |
| うちスノーケリング中 | 33 | 32 | 39 | 31 | 22 | 42 | 24 | 21 | 25 | 31 |
| 磯遊び中 | 34 | 37 | 35 | 28 | 29 | 28 | 19 | 16 | 17 | 11 |
| 釣り中 | 111 | 99 | 92 | 103 | 88 | 86 | 107 | 105 | 107 | 82 |
| サーフィン中 | 8 | 5 | 10 | 9 | 8 | 10 | 16 | 7 | 14 | 12 |
| ボードセーリング中 | 1 | 1 | 0 | 1 | 0 | 1 | 1 | 0 | 0 | 3 |
| スクーバダイビング中 | 17 | 11 | 11 | 11 | 16 | 17 | 14 | 17 | 7 | 14 |
| ウェイクボード中 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| スタンドアップパドルボード中 | 0 | 1 | 0 | 2 | 1 | 1 | 0 | 2 | 2 | 4 |
| トイイング遊具中 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| ハイドロフライトデバイス中 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| その他 | 2 | 2 | 9 | 14 | 6 | 3 | 1 | 0 | 0 | 1 |
| 計 | 280 | 255 | 267 | 285 | 245 | 242 | 236 | 220 | 209 | 217 |

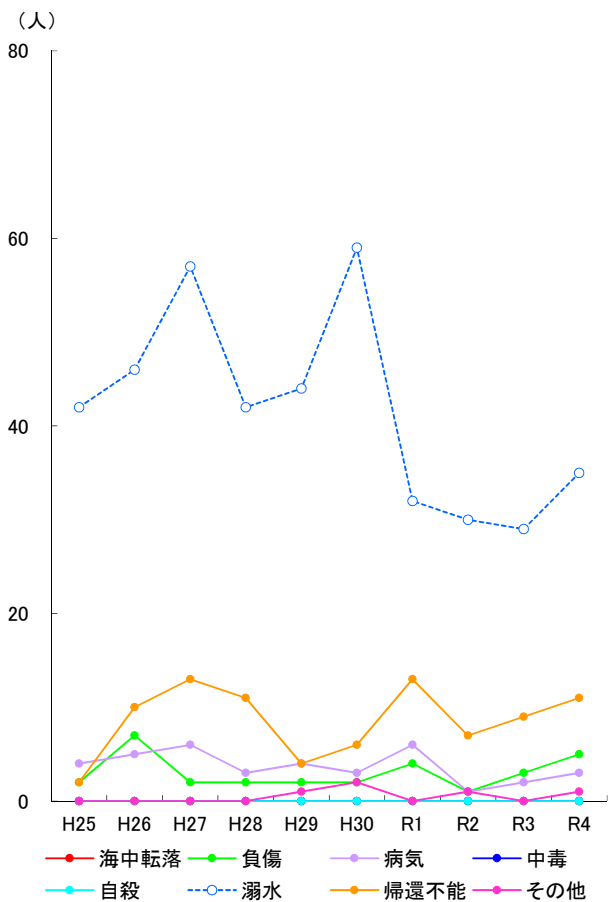
第Ⅱ-6図 ①-1 遊泳中の事故内容別発生数

単位:人



| | H25 | H26 | H27 | H28 | H29 | H30 | R1 | R2 | R3 | R4 |
|------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| 海中転落 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 負傷 | 26 | 40 | 21 | 32 | 22 | 20 | 25 | 18 | 16 | 23 |
| 病気 | 8 | 10 | 9 | 8 | 10 | 4 | 7 | 5 | 2 | 4 |
| 中毒 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 自殺 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 溺死 | 176 | 156 | 192 | 179 | 165 | 182 | 123 | 113 | 108 | 135 |
| 帰還不能 | 74 | 69 | 78 | 109 | 63 | 96 | 114 | 94 | 87 | 106 |
| その他 | 0 | 0 | 1 | 1 | 2 | 2 | 0 | 1 | 0 | 1 |
| 計 | 284 | 276 | 301 | 329 | 262 | 304 | 269 | 231 | 213 | 269 |

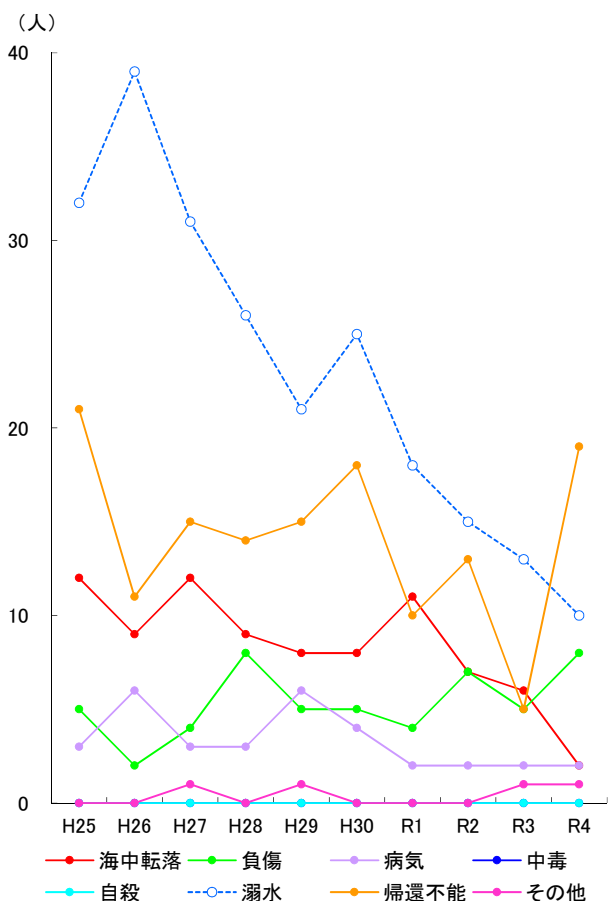
第Ⅱ-6図 ①-2 スノーケリング中の事故内容別発生数



単位:人

| | H25 | H26 | H27 | H28 | H29 | H30 | R1 | R2 | R3 | R4 |
|------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|----|----|----|----|
| 海中転落 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 負傷 | 2 | 7 | 2 | 2 | 2 | 2 | 4 | 1 | 3 | 5 |
| 病気 | 4 | 5 | 6 | 3 | 4 | 3 | 6 | 1 | 2 | 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 | 42 | 46 | 57 | 42 | 44 | 59 | 32 | 30 | 29 | 35 |
| 帰還不能 | 2 | 10 | 13 | 11 | 4 | 6 | 13 | 7 | 9 | 11 |
| その他 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 2 | 0 | 1 | 0 | 1 |
| 計 | 50 | 68 | 78 | 58 | 55 | 72 | 55 | 40 | 43 | 55 |

第Ⅱ-6図 ② 磯遊び中の事故内容別発生数

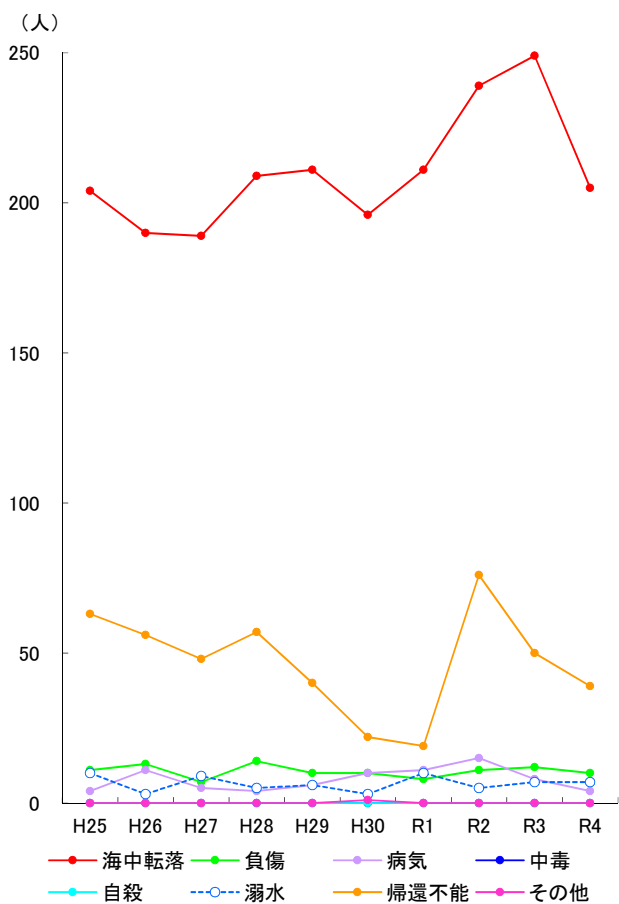


単位:人

| | H25 | H26 | H27 | H28 | H29 | H30 | R1 | R2 | R3 | R4 |
|------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|----|----|----|----|
| 海中転落 | 12 | 9 | 12 | 9 | 8 | 8 | 11 | 7 | 6 | 2 |
| 負傷 | 5 | 2 | 4 | 8 | 5 | 5 | 4 | 7 | 5 | 8 |
| 病気 | 3 | 6 | 3 | 3 | 6 | 4 | 2 | 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 | 32 | 39 | 31 | 26 | 21 | 25 | 18 | 15 | 13 | 10 |
| 帰還不能 | 21 | 11 | 15 | 14 | 15 | 18 | 10 | 13 | 5 | 19 |
| その他 | 0 | 0 | 1 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 |
| 計 | 73 | 67 | 66 | 60 | 56 | 60 | 45 | 44 | 32 | 42 |

第Ⅱ-6図 ③-1 釣り中の事故内容別発生数(乗船中の釣りを除く)

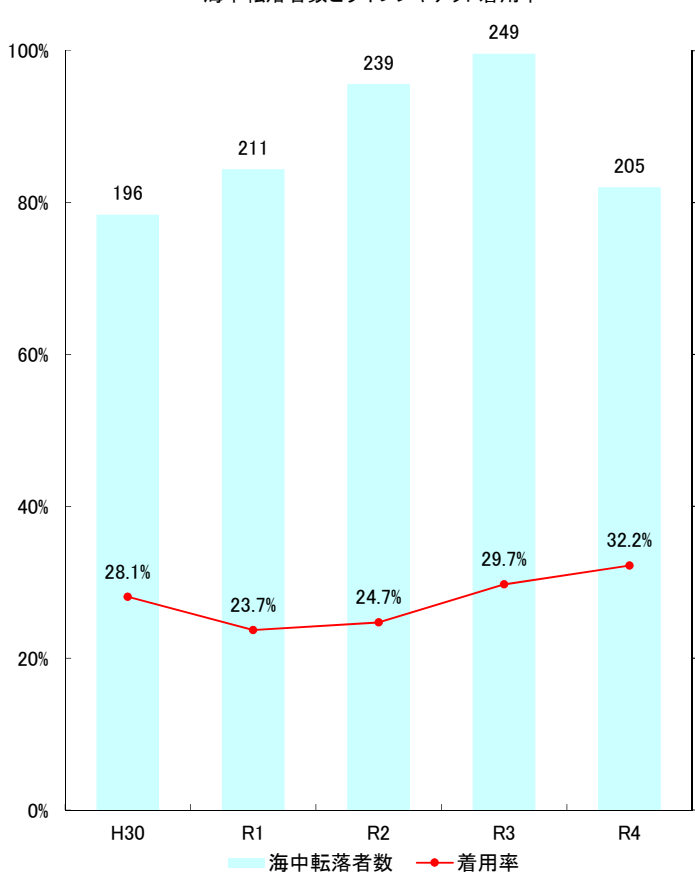
単位:人



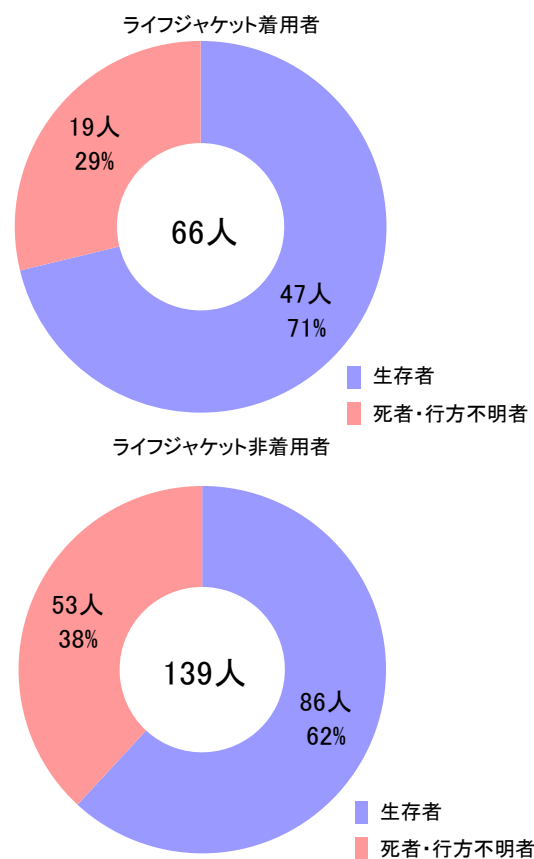
| | H25 | H26 | H27 | H28 | H29 | H30 | R1 | R2 | R3 | R4 |
|------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| 海中転落 | 204 | 190 | 189 | 209 | 211 | 196 | 211 | 239 | 249 | 205 |
| 負傷 | 11 | 13 | 7 | 14 | 10 | 10 | 8 | 11 | 12 | 10 |
| 病気 | 4 | 11 | 5 | 4 | 6 | 10 | 11 | 15 | 8 | 4 |
| 中毒 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 自殺 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 溺水 | 10 | 3 | 9 | 5 | 6 | 3 | 10 | 5 | 7 | 7 |
| 帰還不能 | 63 | 56 | 48 | 57 | 40 | 22 | 19 | 76 | 50 | 39 |
| その他 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 計 | 292 | 273 | 258 | 289 | 273 | 242 | 259 | 346 | 326 | 265 |

第Ⅱ-6図 ③-2 釣り中の海中転落者のライフジャケット着用率及び死亡率(乗船中の釣りを除く)

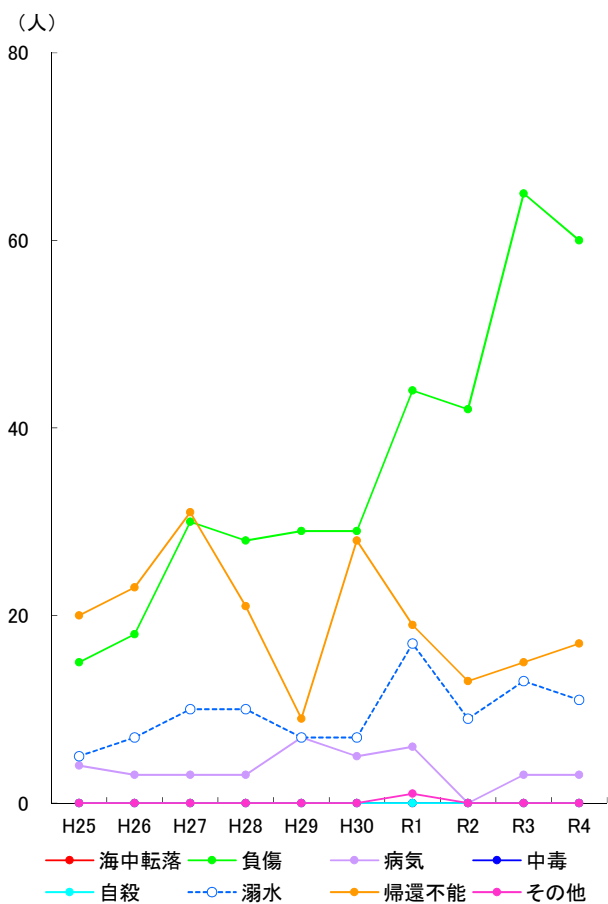
海中転落者数とライフジャケット着用率



死亡率(令和4年)



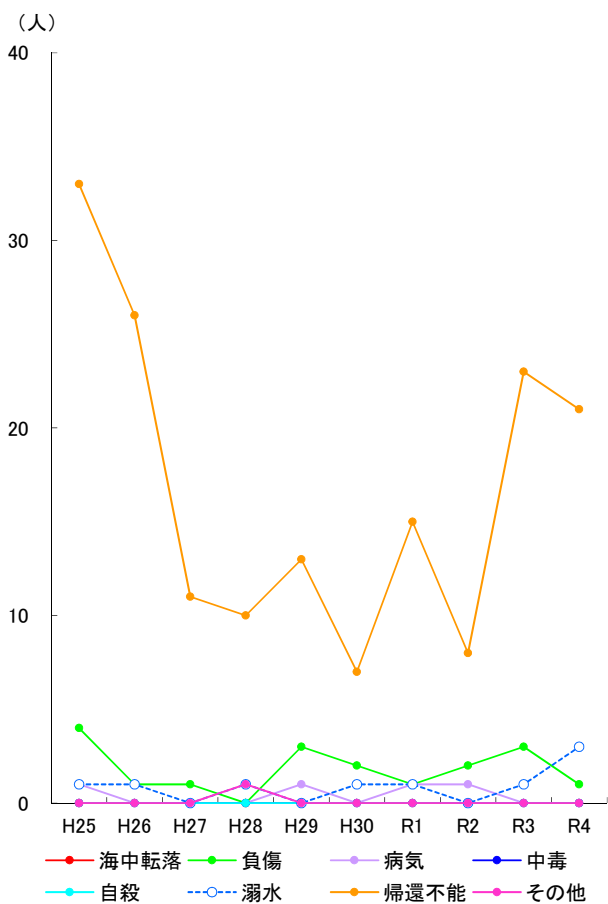
第Ⅱ-6図 ④ サーフィン中の事故内容別発生数



単位:人

| | H25 | H26 | H27 | H28 | H29 | H30 | R1 | R2 | R3 | R4 |
|------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|----|----|----|----|
| 海中転落 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 負傷 | 15 | 18 | 30 | 28 | 29 | 29 | 44 | 42 | 65 | 60 |
| 病気 | 4 | 3 | 3 | 3 | 7 | 5 | 6 | 0 | 3 | 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 | 5 | 7 | 10 | 10 | 7 | 7 | 17 | 9 | 13 | 11 |
| 帰還不能 | 20 | 23 | 31 | 21 | 9 | 28 | 19 | 13 | 15 | 17 |
| その他 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 |
| 計 | 44 | 51 | 74 | 62 | 52 | 69 | 87 | 64 | 96 | 91 |

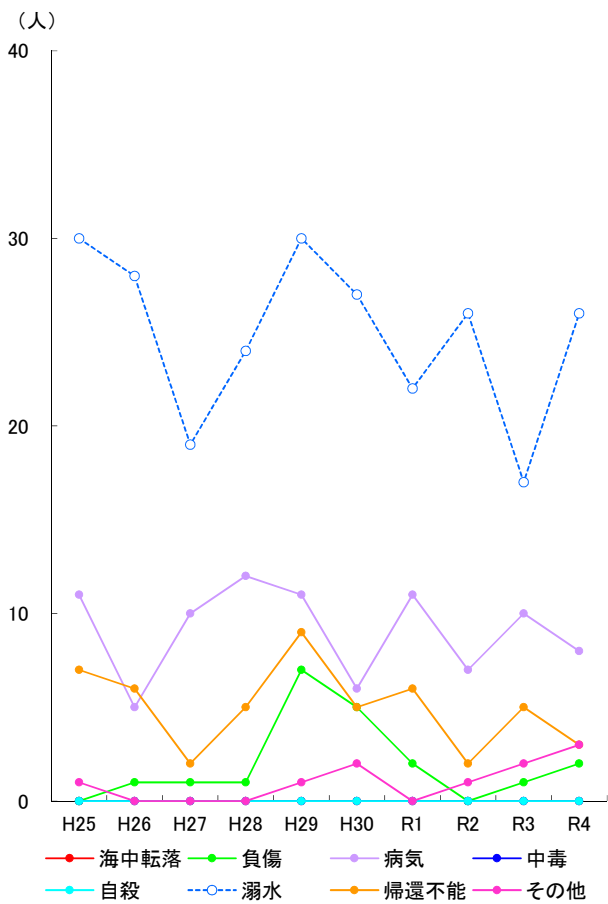
第Ⅱ-6図 ⑤ ボードセーリング中の事故内容別発生数



単位:人

| | H25 | H26 | H27 | H28 | H29 | H30 | R1 | R2 | R3 | R4 |
|------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|----|----|----|----|
| 海中転落 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 負傷 | 4 | 1 | 1 | 0 | 3 | 2 | 1 | 2 | 3 | 1 |
| 病気 | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 1 | 1 | 0 | 0 |
| 中毒 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 自殺 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 溺水 | 1 | 1 | 0 | 1 | 0 | 1 | 1 | 0 | 1 | 3 |
| 帰還不能 | 33 | 26 | 11 | 10 | 13 | 7 | 15 | 8 | 23 | 21 |
| その他 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 計 | 39 | 28 | 12 | 12 | 17 | 10 | 18 | 11 | 27 | 25 |

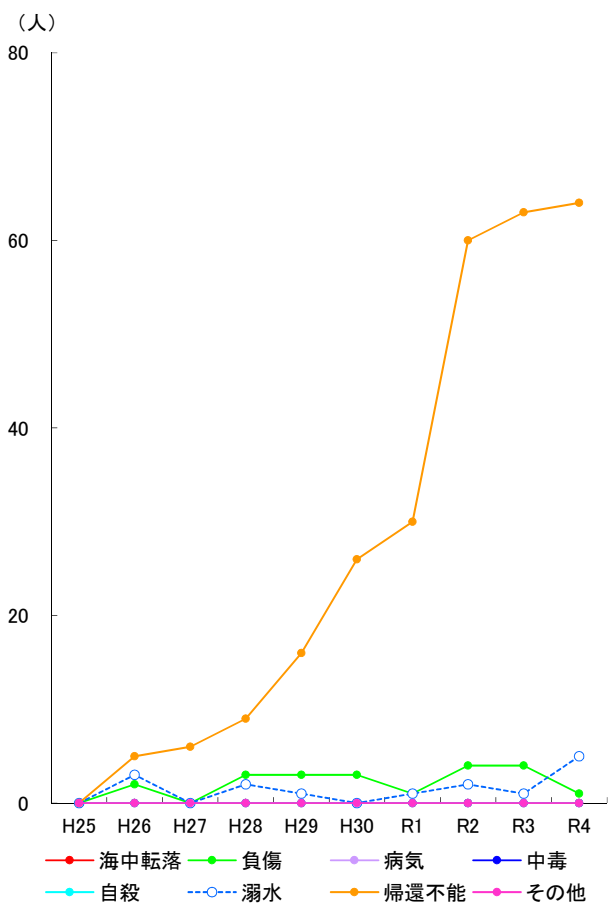
第Ⅱ-6図 ⑥ スクーバダイビング中の事故内容別発生数



単位:人

| | H25 | H26 | H27 | H28 | H29 | H30 | R1 | R2 | R3 | R4 |
|------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|----|----|----|----|
| 海中転落 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 負傷 | 0 | 1 | 1 | 1 | 7 | 5 | 2 | 0 | 1 | 2 |
| 病気 | 11 | 5 | 10 | 12 | 11 | 6 | 11 | 7 | 10 | 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 | 30 | 28 | 19 | 24 | 30 | 27 | 22 | 26 | 17 | 26 |
| 帰還不能 | 7 | 6 | 2 | 5 | 9 | 5 | 6 | 2 | 5 | 3 |
| その他 | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 | 2 | 0 | 1 | 2 | 3 |
| 計 | 49 | 40 | 32 | 42 | 58 | 45 | 41 | 36 | 35 | 42 |

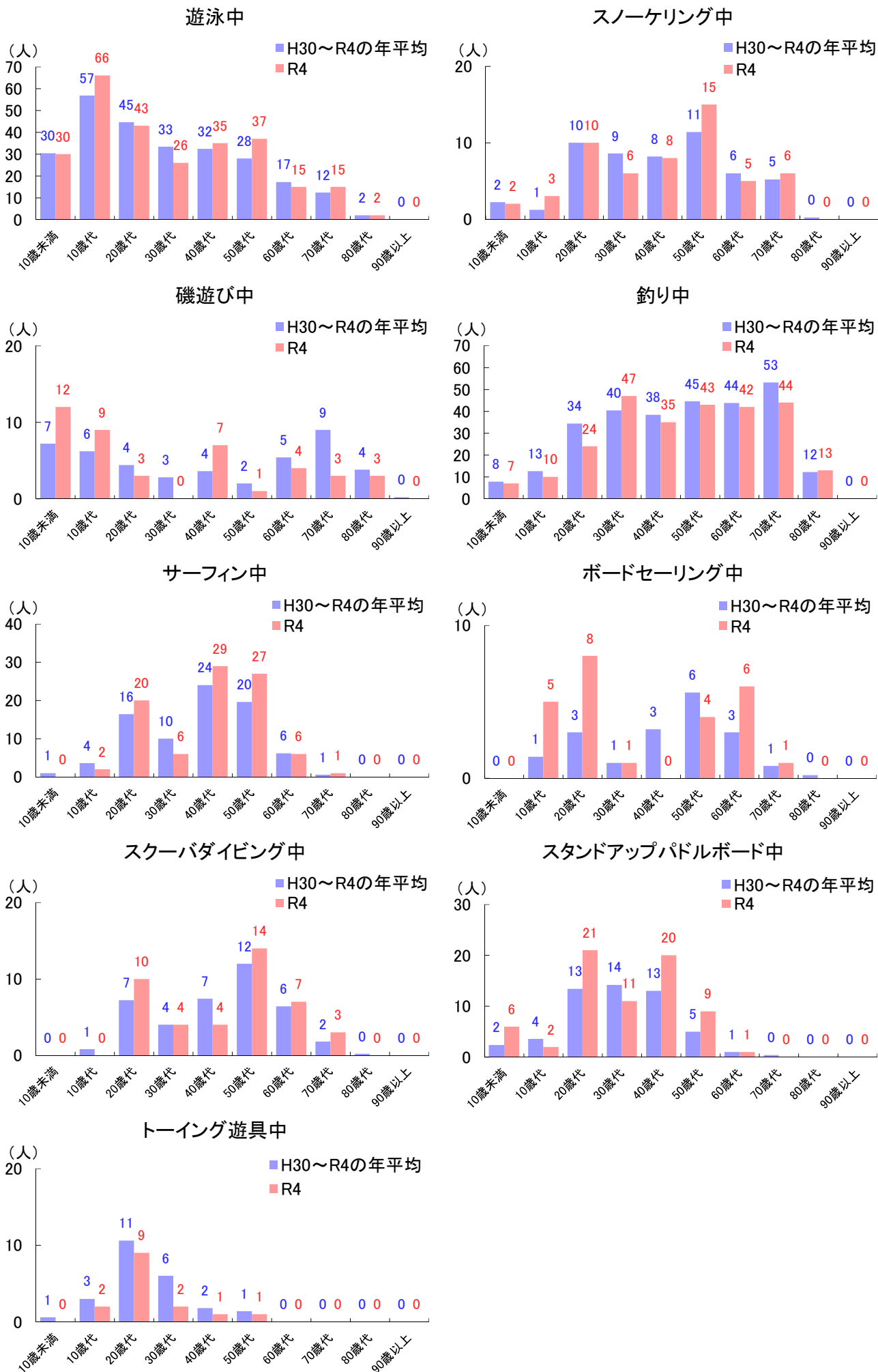
第Ⅱ-6図 ⑦ スタンドアップパドルボード中の事故内容別発生数



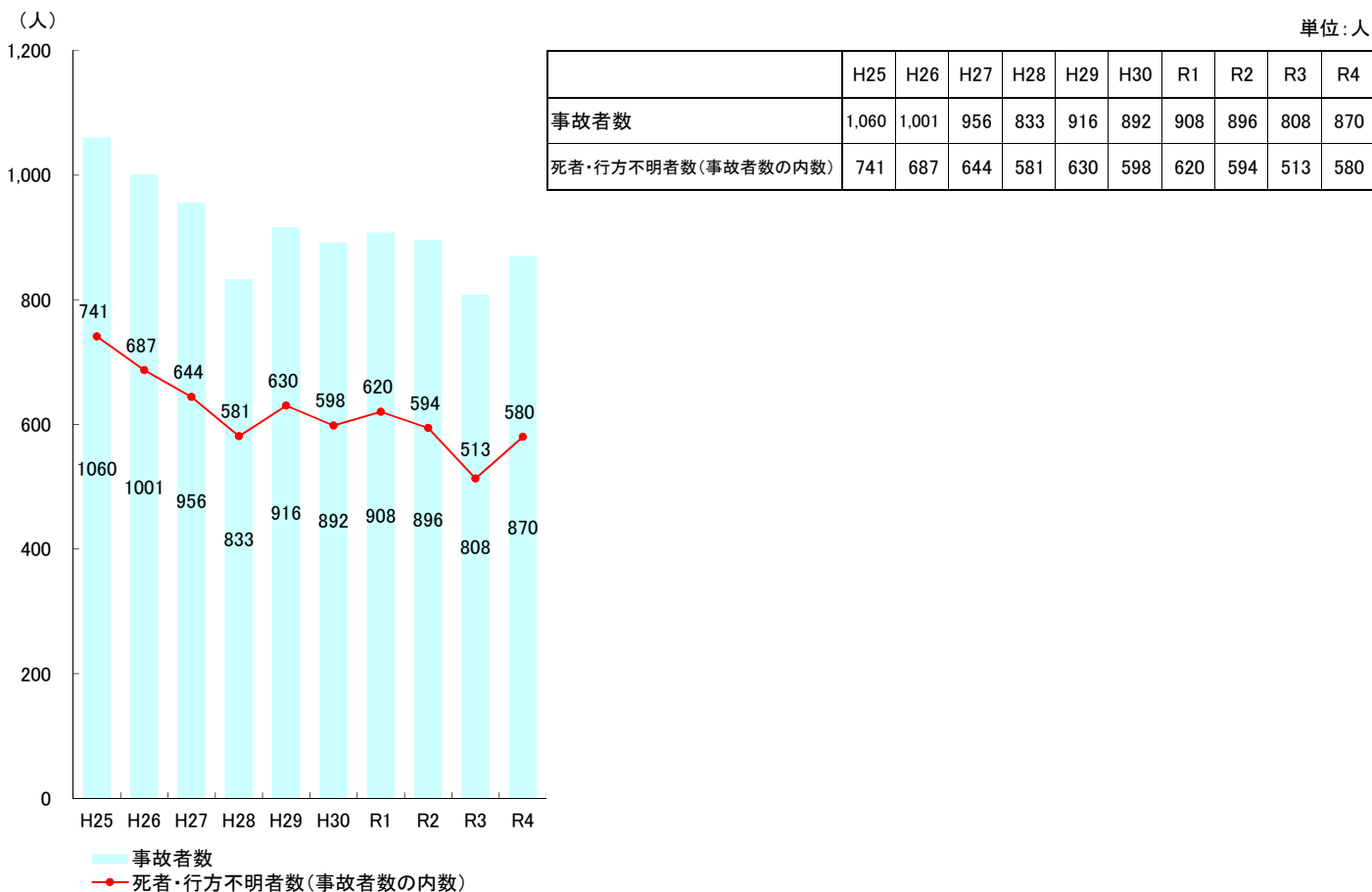
単位:人

| | H25 | H26 | H27 | H28 | H29 | H30 | R1 | R2 | R3 | R4 |
|------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|----|----|----|----|
| 海中転落 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 負傷 | 0 | 2 | 0 | 3 | 3 | 3 | 1 | 4 | 4 | 1 |
| 病気 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 中毒 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 自殺 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 溺水 | 0 | 3 | 0 | 2 | 1 | 0 | 1 | 2 | 1 | 5 |
| 帰還不能 | 0 | 5 | 6 | 9 | 16 | 26 | 30 | 60 | 63 | 64 |
| その他 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 計 | 0 | 10 | 6 | 14 | 20 | 29 | 32 | 66 | 68 | 70 |

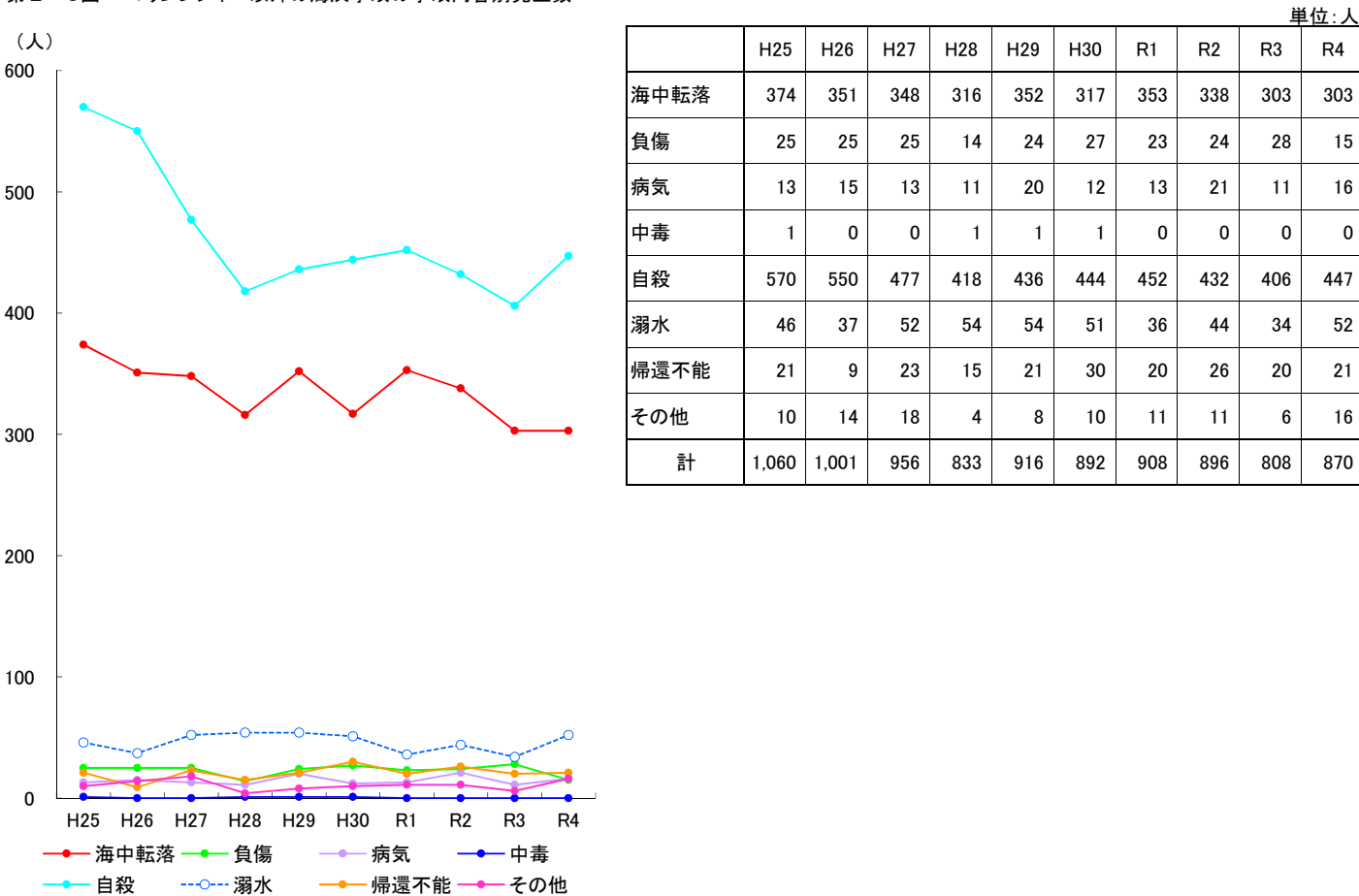
第Ⅱ-7図 マリンレジャーに伴う海浜事故の年齢層別構成



第Ⅱ-8図 マリンレジャー以外の海浜事故の事故者及び死者・行方不明者発生数



第Ⅱ-9図 マリンレジャー以外の海浜事故の事故内容別発生数



第三-1表 船舶事故救助状況の前年との比較

1. 船舶 単位:隻

| | | 令和3年 | 令和4年 | 増減 |
|------|--------|-------|-------|------|
| 事故隻数 | | 1,942 | 1,882 | △ 60 |
| 救助 | 当庁救助 | 485 | 470 | △ 15 |
| | 当庁以外救助 | 622 | 604 | △ 18 |
| | 計 | 1,107 | 1,074 | △ 33 |
| 自力入港 | | 602 | 616 | 14 |
| 全損 | | 233 | 192 | △ 41 |
| 当庁関与 | | 1,158 | 1,174 | 16 |

2. 乗船者 単位:人

| | | 令和3年 | 令和4年 | 増減 |
|---------|--------|-------|-------|------|
| 乗船者数 | | 7,834 | 8,281 | 447 |
| 救助 | 当庁救助 | 1,173 | 1,283 | 110 |
| | 当庁以外救助 | 1,758 | 1,817 | 59 |
| | 計 | 2,931 | 3,100 | 169 |
| 自力救助 | | 4,841 | 5,115 | 274 |
| 死亡・行方不明 | | 97 | 66 | △ 31 |
| 当庁関与 | | 3,746 | 3,858 | 112 |

第三-2表 船舶事故以外の乗船中の事故及び海浜事故救助状況の前年との比較

1. 船舶海難以外の乗船中の事故 (単位:人)

| | | 令和3年 | 令和4年 | 増減 |
|----------|--------|------|------|------|
| 事故者計 | | 819 | 779 | △ 40 |
| 救助 | 当庁救助 | 142 | 134 | △ 8 |
| | 当庁以外救助 | 123 | 128 | 5 |
| | 計 | 265 | 262 | △ 3 |
| 自力救助 | | 370 | 346 | △ 24 |
| 死者・行方不明者 | | 184 | 171 | △ 13 |
| 当庁関与 | | 310 | 328 | 18 |

3. マリンレジャー以外の海浜事故 (単位:人)

| | | 令和3年 | 令和4年 | 増減 |
|----------|--------|------|------|------|
| 事故者計 | | 808 | 870 | 62 |
| 救助 | 当庁救助 | 14 | 17 | 3 |
| | 当庁以外救助 | 213 | 221 | 8 |
| | 計 | 227 | 238 | 11 |
| 自力救助 | | 68 | 52 | △ 16 |
| 死者・行方不明者 | | 513 | 580 | 67 |
| 当庁関与 | | 330 | 397 | 67 |

2. マリンレジャーに伴う海浜事故 (単位:人)

| | | 令和3年 | 令和4年 | 増減 |
|----------|--------|------|------|----|
| 事故者計 | | 820 | 837 | 17 |
| 救助 | 当庁救助 | 85 | 86 | 1 |
| | 当庁以外救助 | 384 | 389 | 5 |
| | 計 | 469 | 475 | 6 |
| 自力救助 | | 142 | 145 | 3 |
| 死者・行方不明者 | | 209 | 217 | 8 |
| 当庁関与 | | 390 | 418 | 28 |

4. 洋上救急実績

| | 令和2年 | 令和3年 | 令和4年 |
|------------|------|------|------|
| 出動件数(件) | 7 | 10 | 9 |
| 傷病者(人) | 7 | 10 | 9 |
| 医師・看護師等(人) | 14 | 16 | 15 |

※(公社)日本水難救済会調べ

令和4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）、

来島海峡、関門海峡（早鞆瀬戸）

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

※令和4年度は友ヶ島水道、鳴門海峡、速吸瀬戸西部で調査を実施

3 調査方法

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

4 調査日時

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

調査期間は、調査開始時刻及び終了時刻は正午を原則とし、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。

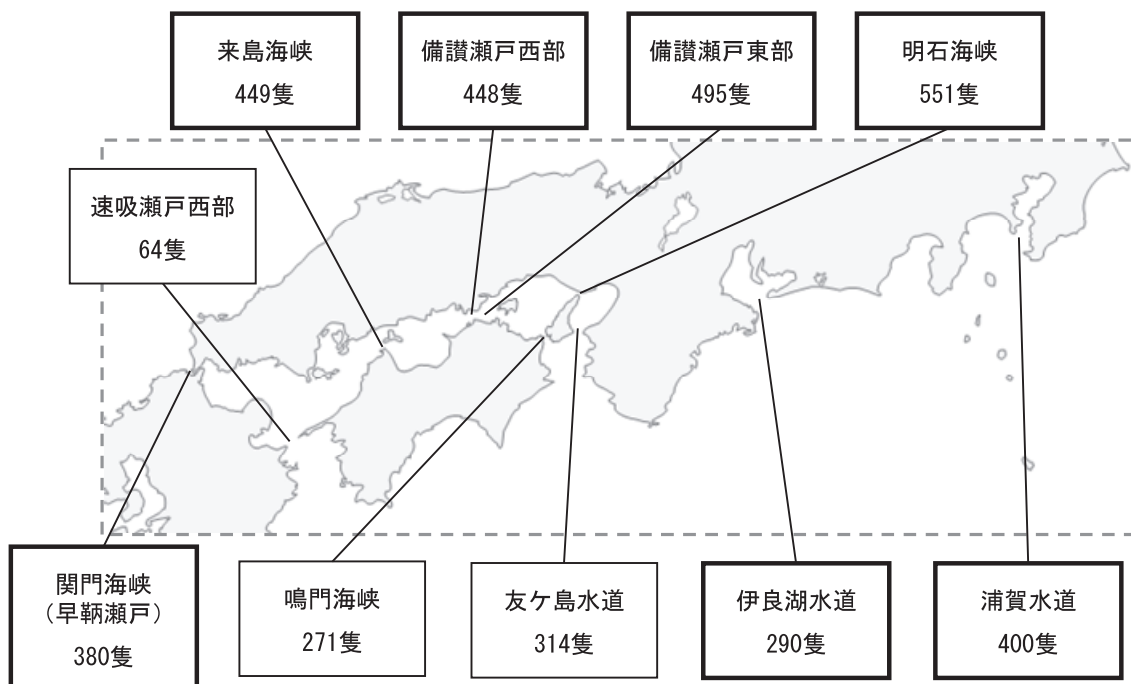
1 令和4年度観測地別の通航船舶隻数

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 | |
|----------------|---------------------------------|----|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| | | | 時刻 | 風速 | 時刻 | 風速 | 時刻 | 風速 | 時刻 | 風速 |
| 浦賀水道 | 令和4年9月7日12:00 ～9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 | 4 | 4 | 8 | 9 | 11 | 11 | 7 | 7 |
| 伊良湖水道 | 令和4年12月6日12:00 ～12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 | 12 | 17 | 12 | 13 | 13 | 13 | 16 | 14 |
| 明石海峡 | 令和4年11月9日12:00 ～11月11日12:00 | 時刻 | 12:00～17:00 | 18:00～23:00 | 00:00～05:00 | 06:00～11:00 | 12:00～17:00 | 18:00～23:00 | 00:00～05:00 | 06:00～11:00 |
| | | 風速 | 2 | 2 | 3 | 3 | 3 | 2 | 2 | 2 |
| 備讃瀬戸東部 | 令和4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 | 7 | 1 | 3 | 3 | 1 | 3 | 3 | 3 |
| 備讃瀬戸西部 | 令和4年10月4日12:00 ～10月6日12:00 | 時刻 | 12:00～17:00 | 18:00～23:00 | 00:00～05:00 | 06:00～11:00 | 12:00～17:00 | 18:00～23:00 | 00:00～05:00 | 06:00～11:00 |
| | | 風速 | 6 | 5 | 4 | 5 | 7 | 7 | 6 | 6 |
| 来島海峡 | 令和4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 | 4 | 2 | 0 | 2 | 3 | 4 | 4 |
| 関門海峡 (早鞆瀬戸) | 令和4年11月14日12:00 ～11月16日12:00 | 時刻 | 12:00～17:00 | 18:00～23:00 | 00:00～05:00 | 06:00～11:00 | 12:00～17:00 | 18:00～23:00 | 00:00～05:00 | 06:00～11:00 |
| | | 風速 | 4 | 2 | 2 | 5 | 6 | 4 | 3 | 5 |
| 友ヶ島水道 | 令和4年11月16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 | | | | |
| | | 風速 | 7 | 3 | 3 | 2 | | | | |
| 鳴門海峡 | 令和4年12月7日12:00 ～12月8日12:00 | 時刻 | 12:00～17:00 | 18:00～23:00 | 00:00～05:00 | 06:00～11:00 | | | | |
| | | 風速 | 7 | 16 | 16 | 14 | | | | |
| 速吸瀬戸西部 | 令和4年10月17日12:00 ～10月18日12:00 | 時刻 | 12:00～17:00 | 18:00～23:00 | 00:00～05:00 | 06:00～11:00 | | | | |
| | | 風速 | 10 | 13 | 16 | 15 | | | | |

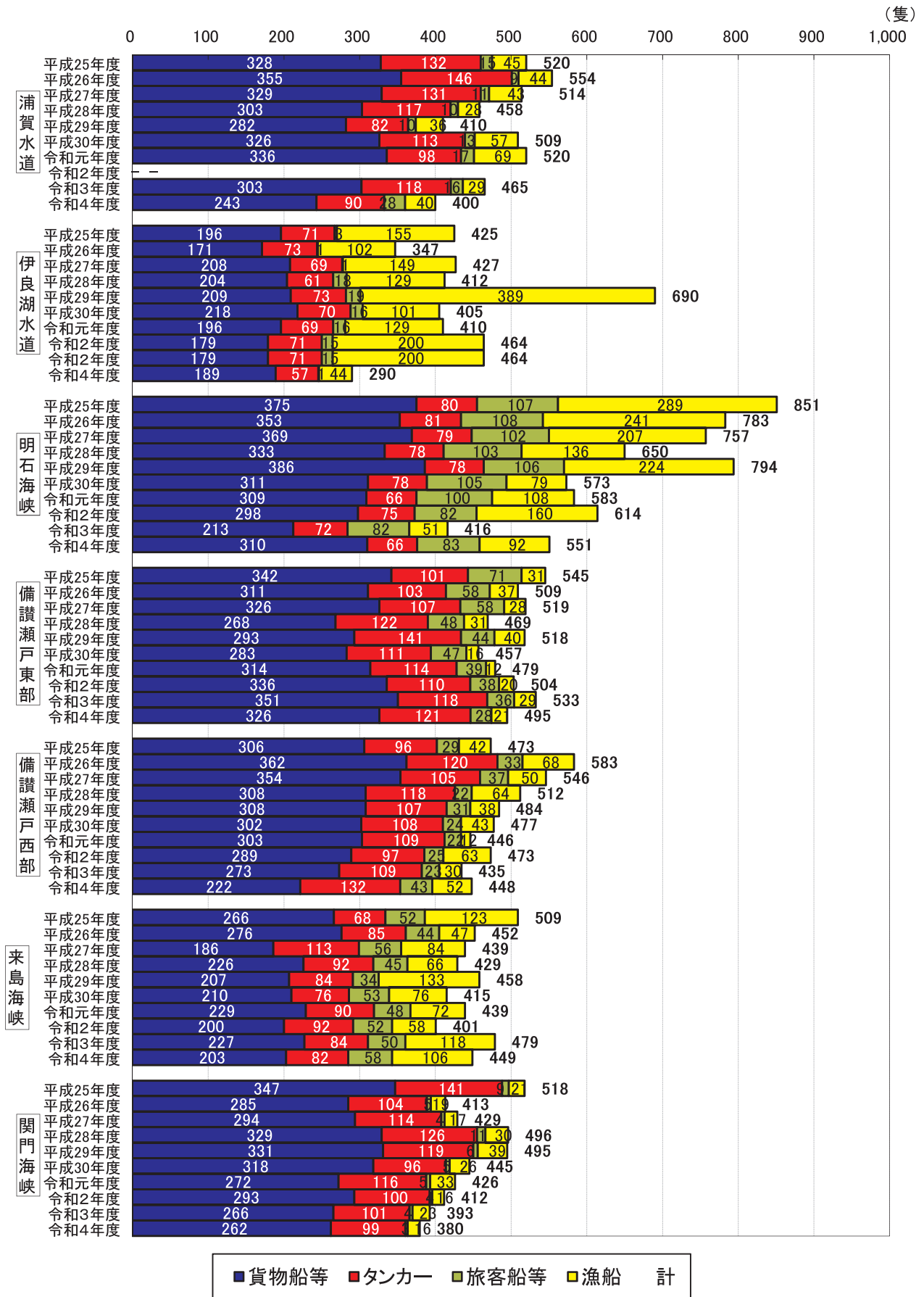
※風速の単位はメートル毎秒 (m/s) であり、6時間ごとの最大値を記載しています。

調査結果 (1日平均)



※1、太枠実線は主要水道です。

2 過去10年間ににおける主要水道別通航船舶隻数の推移（1日平均）



※令和2年度「浦賀水道」未実施

【お問い合わせ】

(代表) 海上保安庁交通部安全対策課

電話 03-3591-6361

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

 **JAPAN COAST GUARD**

