

海難の現況と対策



2023年(令和5年)版

【本誌で使用する海難用語について】

<船舶事故>

○船舶事故種類

- ・衝突：船舶が他の船舶に接触し、いずれかの船舶に損傷を生じたことをいう
- ・単独衝突：船舶が物件（岸壁、防波堤等）に接触し、船舶又は物件に損傷を生じたことをいう
- ・乗揚：船舶が陸岸、浅瀬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ものに乗揚げ、乗切り又は底触、船舶又は物件に損傷を生じたことをいう
- ・転覆：船舶が外力、過載、荷崩れ等のためほぼ90度以上傾斜して復元しないことをいう
- ・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：船舶また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、その他爆発性を有するものが引火等によって爆発したことをいう
- ・運航不能：運航に必要な設備の故障、燃料等の欠乏等により、船舶の航行に支障が生じたことをいう
 - （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
 - （舵故障）：舵取機及びその付属装置の故障、舵の脱落又は破損したため、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たため、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、船舶の航行に支障が生じたことをいう
 - （バッテリー過放電）：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）：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））：係留策が解らん又は切断したため、無人の船体が漂流したことをいう
 - （無人漂流（海中転落））：操船者が海中転落したため、無人の船体が漂流したことをいう
 - （操船技能不足）：カヌー、ヨット等の操船者が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）：走錨したため、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：船舶行方不明（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。）

<人身事故>

○事故区分

- ・船舶事故によらない乗船者の人身事故（本誌では「船舶事故によらない事故」と記載）
⇒ 船舶事故以外の理由により発生した乗船者の事故をいう（船内での転倒負傷や病
気・死亡等）
※船舶事故による乗船者の負傷、死者・行方不明者は、船舶事故に計上しています。
- ・マリレジャーに伴う海浜事故（本誌では「マリレに伴う事故」と記載）
⇒ 海水浴、釣り、スキューバダイビング等、海洋における余暇活動に伴って発生した
事故をいう
- ・マリレジャー以外の海浜事故（本誌では「マリレ以外の事故」と記載）
⇒ 余暇活動に伴うもの以外の事故をいう（岸壁からの車両転落、作業中における転
落、自殺等）

○事故内容

- ・海中転落：船舶又は陸岸等からを問わず、海中へ転落した場合をいう
- ・負傷：医療機関において治療を要する程度のもをいう（傷害を含む）
- ・病気：医療機関において治療を要する程度ものをいう
- ・中毒：ガス、酸欠又は食品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
ものをいう
- ・自殺：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：上記以外の事故をいう

【本誌における数値について】

- 船舶事故に係る数値は、隻数（隻）で表記しています。
- 人身事故に係る数値は、人数（人）で表記しています。
- グラフ内の数値（%）は、四捨五入していることから、合計で100%とならない場合があります。

令和5年 海難の現況と対策

目次

船舶事故	ページ
船舶事故の概要	
◇第七管区船舶事故発生位置図（令和5年分）	1
◇船舶種類別の傾向	2
船舶種類別割合	
船舶事故及び船舶種類別推移	
◇船舶事故種類別の傾向	3
船舶事故種類別割合	
船舶事故種類別推移	
◇船舶事故原因別の傾向	4
船舶事故原因別割合	
船舶事故原因別推移	
◇船舶種類別の死者・行方不明者の傾向	5
死者・行方不明者を伴う船舶事故種類別割合	
船舶種類別死者・行方不明者数割合	
死者・行方不明者を伴う船舶事故の船舶種類別及び死者・行方不明者数推移	
プレジャーボートの船舶事故	
◇プレジャーボート船舶事故の船舶事故種類別の傾向	6-7
船舶事故種類別割合	
船舶事故種類別推移	
◇プレジャーボート船舶事故の船舶事故原因別の傾向	8
船舶事故原因別割合	
船舶事故原因別推移	
◇プレジャーボート船舶事故の運航不能（機関故障）の傾向	9
運航不能（機関故障）原因別割合	
運航不能（機関故障）原因別推移	
運航不能（機関故障）故障箇所別割合	
◇プレジャーボート船舶事故の月別及び曜日別の傾向	10
月別船舶事故隻数	
曜日別船舶事故隻数	
◇プレジャーボート船舶事故の船籍県別及び船長年代別の傾向	11
船籍県別割合	
船長年代別割合	

◇ミニボートの船舶事故の傾向	12
船舶事故種類別推移	
船舶事故種類別割合	
◇ミニボート船舶事故船長経験年数	13
◇水上オートバイの船舶事故の傾向	14
船舶事故隻数推移	
船舶事故種類別割合	
船舶事故原因別割合	
操船者の経験年数別割合	
漁船の船舶事故	
◇漁船の船舶事故種類別の傾向	15-16
船舶事故種類別割合	
船舶事故種類別推移	
◇漁船の衝突・単独衝突・乗揚原因別の傾向	17
衝突・単独衝突・乗揚原因別割合	
衝突・単独衝突・乗揚乗組員数別割合	
衝突・単独衝突・乗揚時における事故原因（1人乗り）別割合	
見張り不十分が原因の衝突・単独衝突・乗揚時における動態（1人乗り）別割合	
◇漁船船舶事故の船長年代別、登録県別及び月別の傾向	18
船長年代別割合	
登録県別割合	
月別船舶事故隻数	
◇遊漁船の船舶事故の傾向	19
船舶事故発生状況及び事故種類別推移	
船舶事故種類別割合	
船舶事故原因別割合	
見張り不十分による衝突時の動態別割合	

船舶事故種別割合

船舶種別割合

関門海峡における衝突・単独衝突・乗揚船舶事故種別推移

過去10年間の関門海峡船舶事故発生位置図

人身事故

人身事故の概要

◇人身事故の事故区分別の傾向 21

人身事故区分別割合

人身事故区分別推移

◇人身事故の事故内容別の傾向 22

人身事故内容別割合

人身事故内容別推移

◇人身事故の死者・行方不明者及び月別発生状況の傾向 23

死者・行方不明者数推移（自殺者を除く）

月別の人身事故数及び事故区分別の状況（自殺者を除く）

マリレに伴う海浜事故

◇マリレに伴う海浜事故の活動内容別の傾向 24-26

活動内容別の事故者数割合

活動内容別の死者・行方不明者数割合

活動内容別及び死者・行方不明者数推移

月別・活動内容別の人身事故者数推移（過去10年間）

月別・活動内容別の死者・行方不明者数推移（過去10年間）

◇釣り中の人身事故内容別死者・行方不明者の傾向 27

釣り中の人身事故内容別事故者数割合

釣り中の人身事故内容別事故者数及び死者・行方不明者数推移

◇釣り中の海中転落事故の時間帯別事故者数及び死者・行方不明者の傾向 28

釣り中の海中転落事故の時間帯別事故者数及び死者・行方不明者数推移

海中転落事故における救命胴衣着用・非着用別割合

◇釣り中の海中転落事故発生場所及び行動形態の傾向 29

海中転落事故発生場所別の事故者数及び死者・行方不明者数割合

磯場での救命胴衣着用・非着用別の死者・行方不明者数割合

海中転落事故における行動形態別の死者・行方不明者数割合

◇遊泳中の人身事故内容・年齢構成の傾向 30

人身事故内容別割合

事故者年代別割合

人身事故内容及び死者・行方不明者数推移

◇遊泳中の人身事故発生場所の傾向 31

遊泳中の人身事故発生場所別割合

遊泳可能な海水浴場以外における事故推移

船舶事故によらない人身事故

◇船舶事故によらない人身事故における負傷・海中転落の傾向	32
------------------------------	----

船舶事故によらない人身事故の船舶種類別割合

船舶事故によらない漁船の人身事故内容別割合

船舶事故によらない人身事故による死者・行方不明者の船種別割合

船舶事故によらない漁船の人身事故による死者・行方不明者の事故内容別割合

海難防止対策

令和5年の海難防止活動概要

◇各種運動	33
-------	----

◇遊泳事故防止対策	34
-----------	----

◇若年層への安全教室	34
------------	----

◇海難防止講習会	35
----------	----

◇周知・広報活動	35
----------	----

◇トピックス（マリンアクティビティ安全推進団体との連携）	36
------------------------------	----

◇その他の活動・取り組み	37
--------------	----

海で活動される方々へのお願い

◇船舶事故の防止対策	38
------------	----

◇人身事故の防止対策	38
------------	----

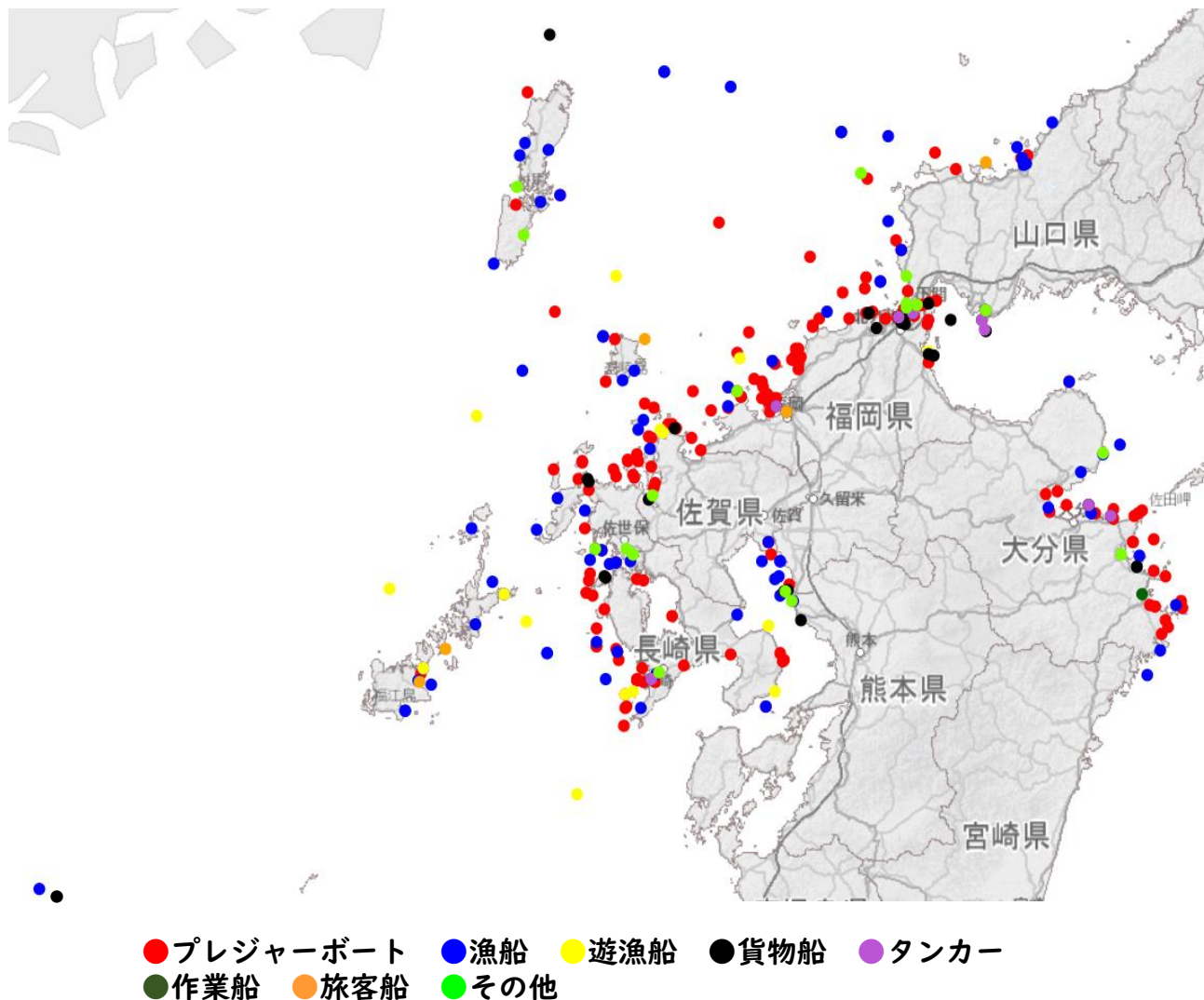
◇その他の防止対策	39
-----------	----

◇各種リンク先二次元コード	39
---------------	----

船舶事故

船舶事故の概要

◇第七管区船舶事故発生位置図（令和5年分）



第七管区海上保安本部は、本部を福岡県北九州市門司区に置き、福岡、佐賀、長崎、大分の各県と山口県西部の海域を担当しております。

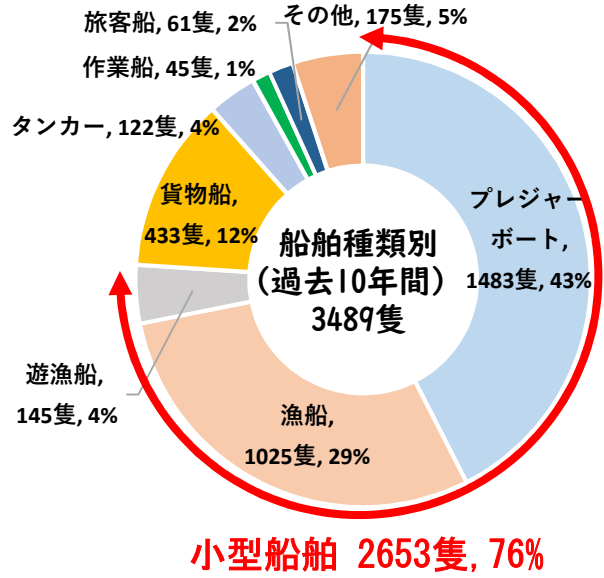
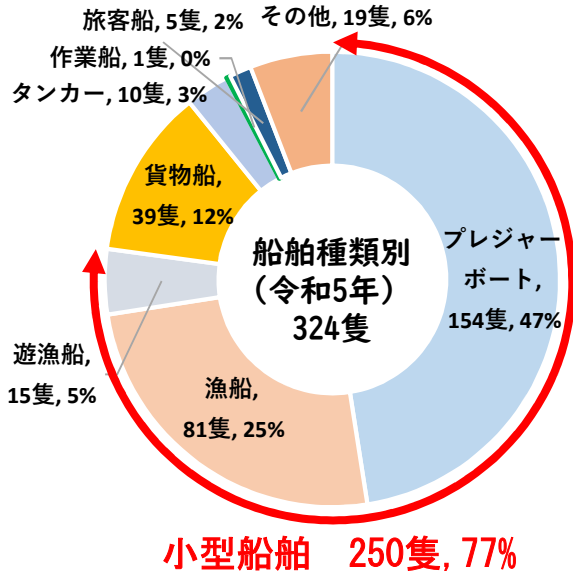
令和5年に発生した船舶事故は、上記位置図のとおり、管内の様々な海域、また様々な種類の船舶による事故が324隻発生しています。

船舶事故

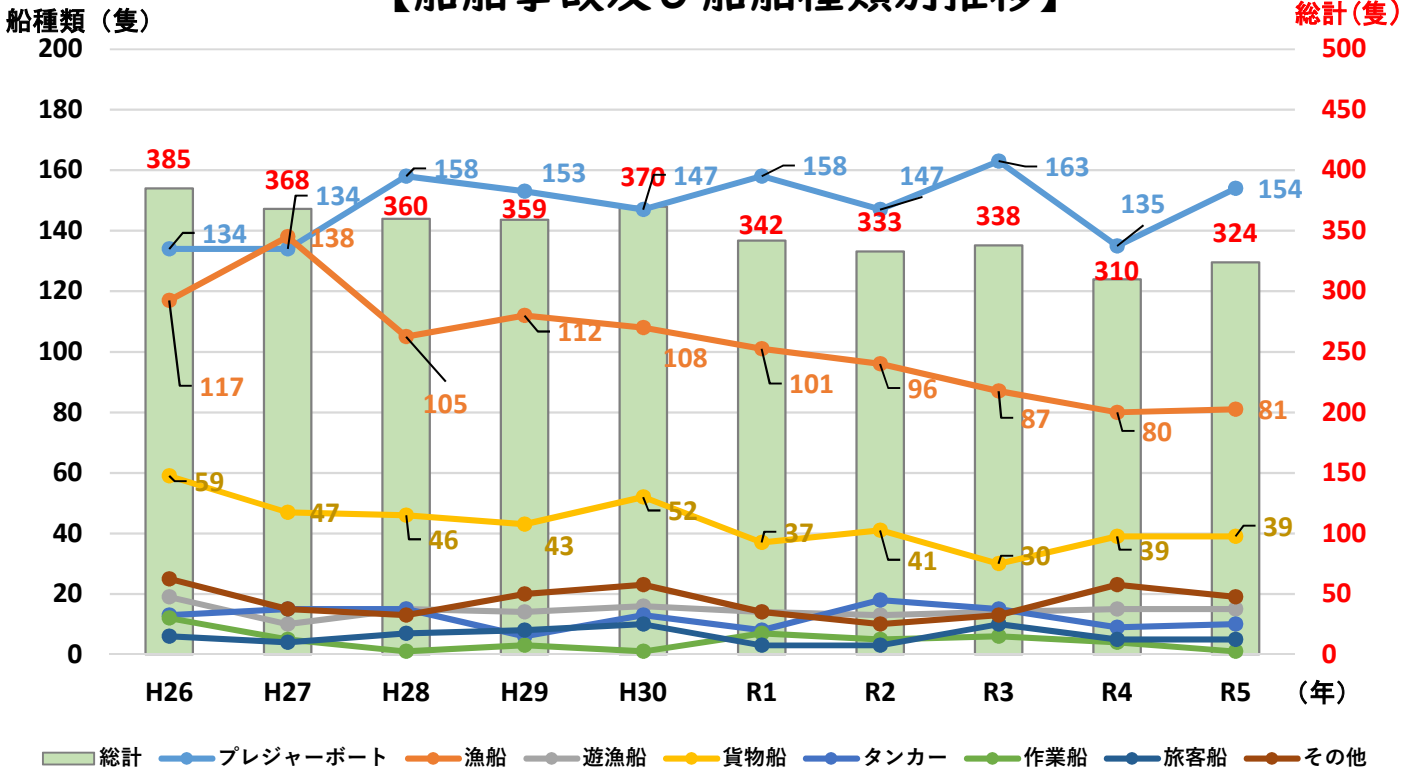
船舶事故の概要

◇船舶種類別の傾向

【船舶種類別割合】



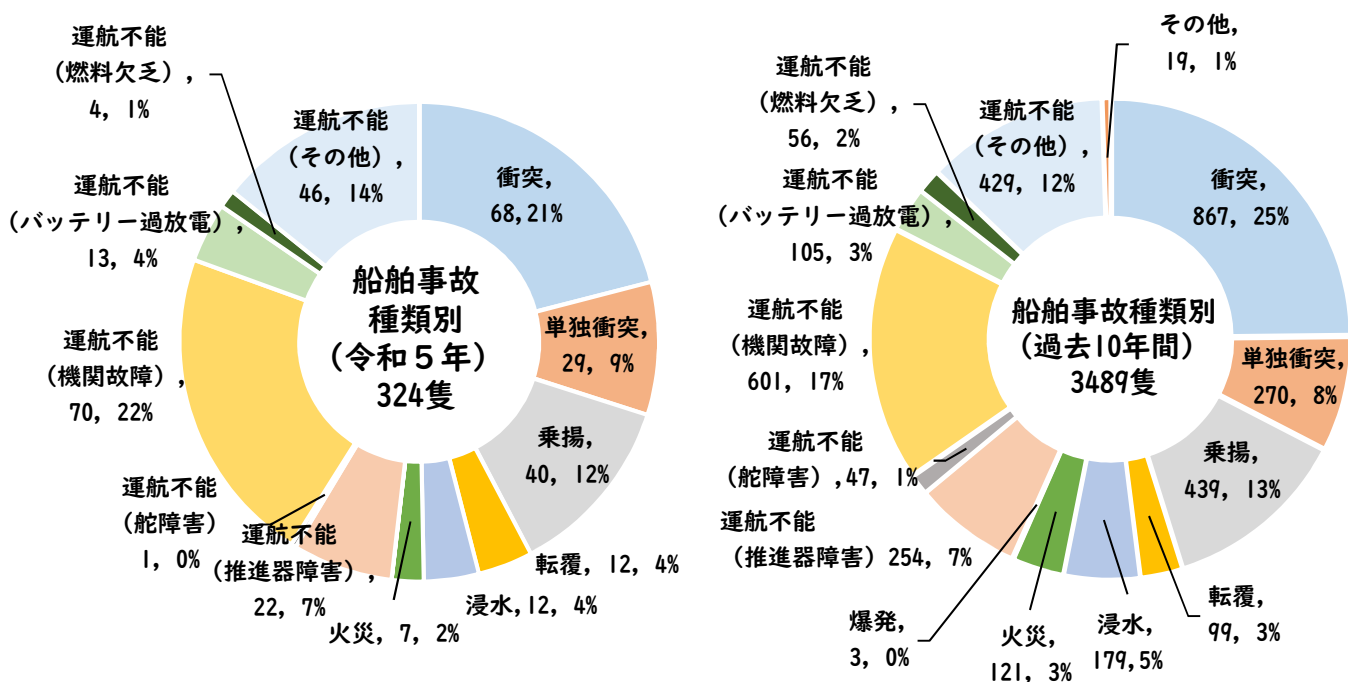
【船舶事故及び船舶種類別推移】



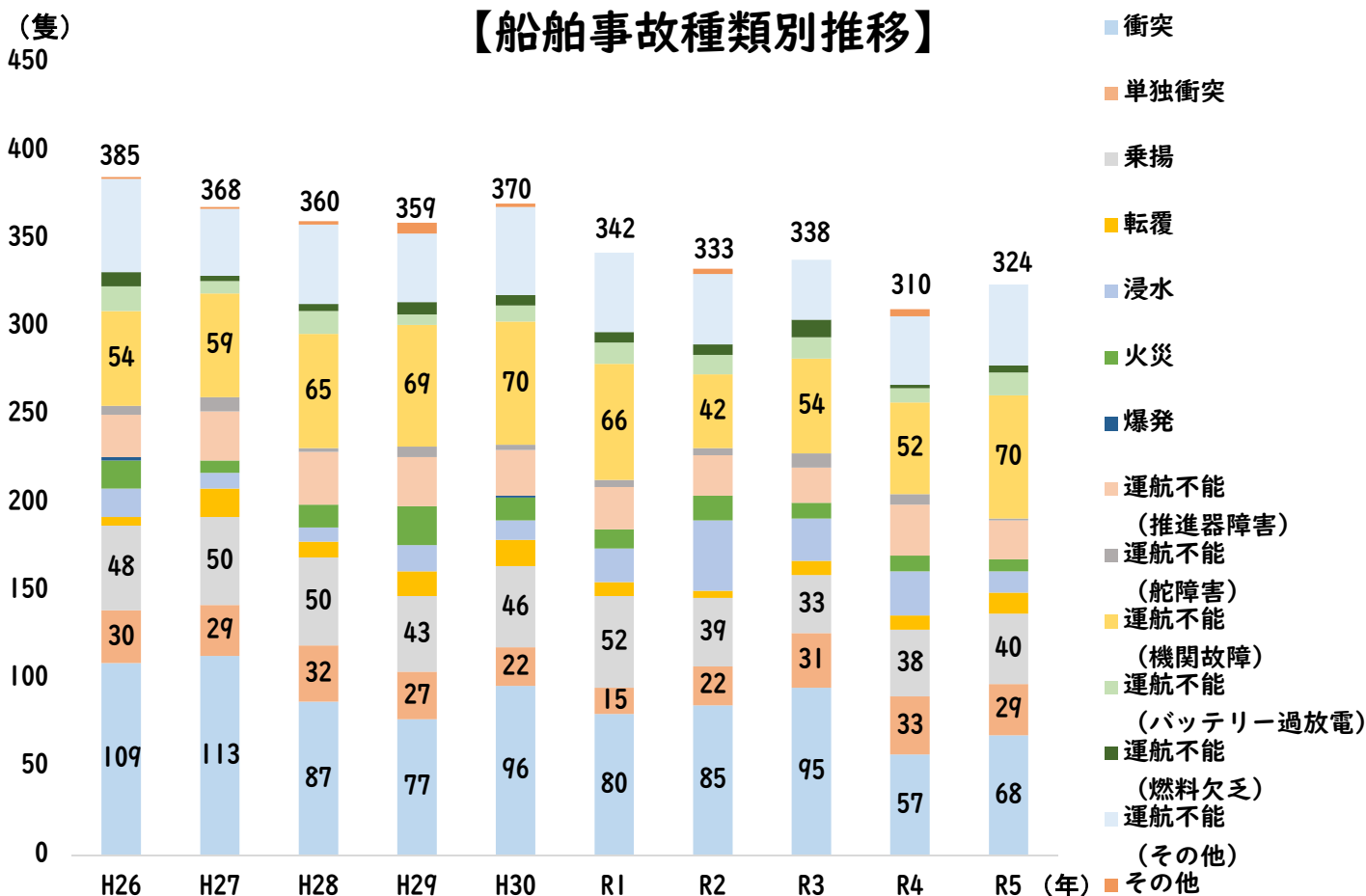
令和5年の船舶事故隻数は324隻であり、前年より14隻増加しました。船舶種類別の隻数は、プレジャーボート154隻（47%）、漁船81隻（25%）、貨物船39隻（12%）と多く発生しており、過去10年間においても同様の状況となっています。また小型船舶（プレジャーボート・漁船・遊漁船）による船舶事故が全体の7割を占めています。船舶事故発生隻数の推移をみると、多少の隻数の増減がみられるものの全体的に横ばい状態となっています。

◇船舶事故種類別の傾向

【船舶事故種類別割合】



【船舶事故種類別推移】



令和5年の事故種類別では、衝突・単独衝突97隻（29%）、運航不能（機関故障）70隻（21%）、乗揚40隻（12%）と全体の多くを占めています。

また、船舶事故種類の推移を見ると、運航不能（機関故障）の発生隻数が過去5年間（平成26年～令和5年）で令和5年は70隻と多く発生しました。

※このページのグラフにおいて、「運航不能（その他）」は、運航不能のうち、機関取扱不注意、ろ・かい、喪失、無人漂流、船体傾斜、走錨、荒天難航等によるものをいう。

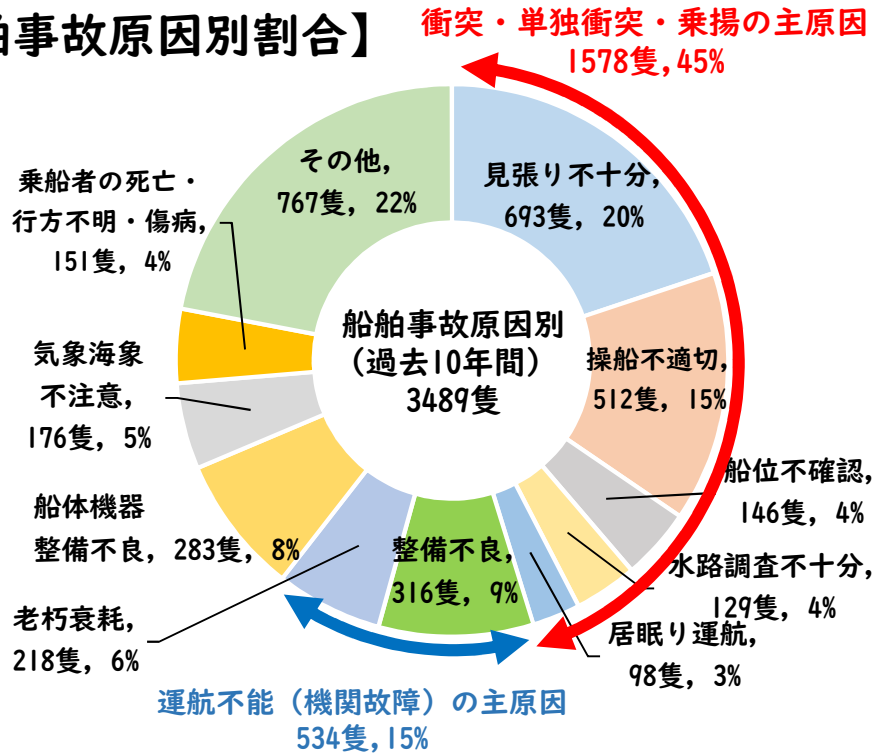
◇船舶事故原因別の傾向

【船舶事故原因別割合】

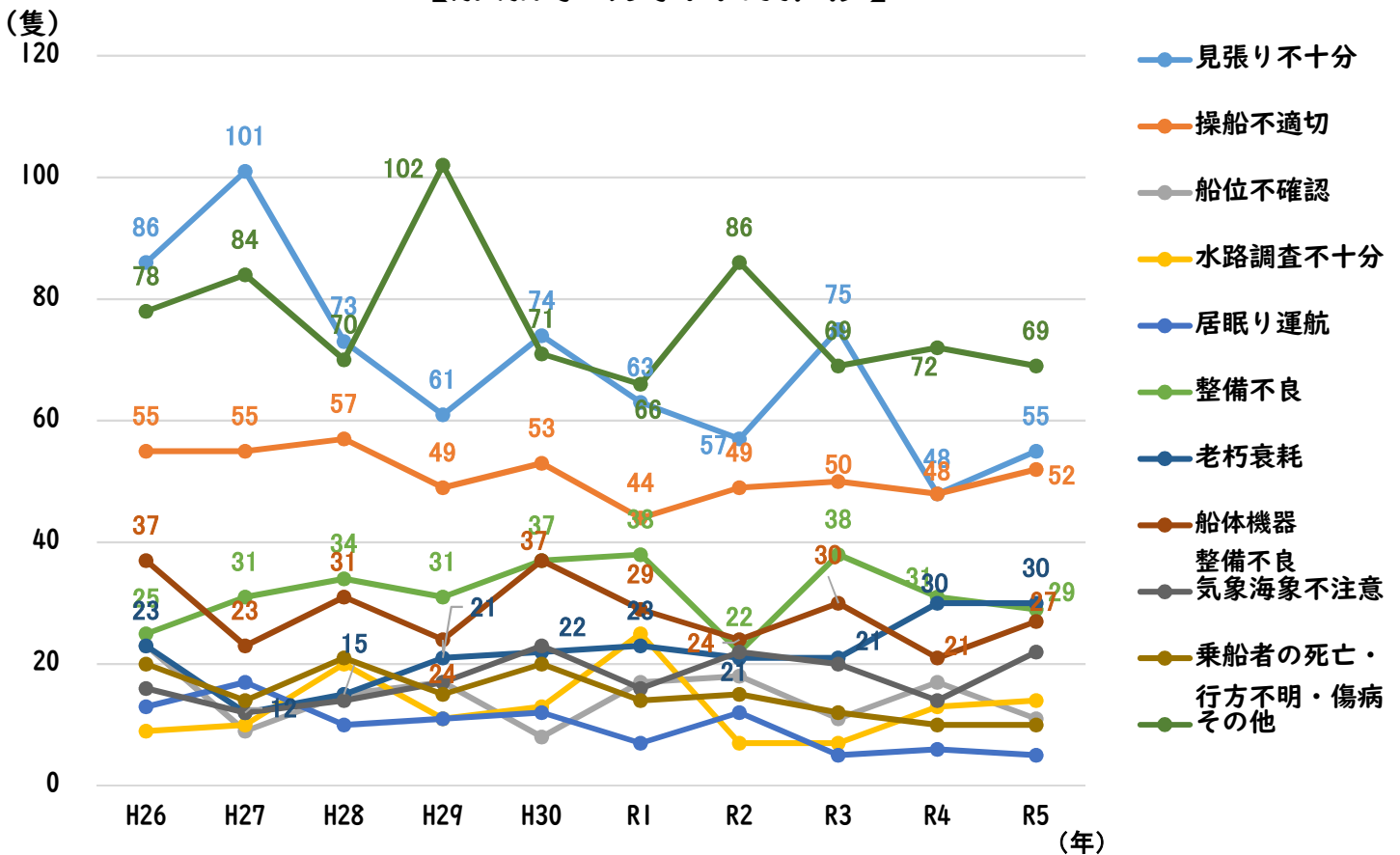
過去10年間の船舶事故原因別は、
見張り不十分693隻（20%）
操船不適切512隻（15%）
整備不良316隻（9%）
が、多く発生しています。

衝突、単独衝突、乗揚の主原因となる見張り不十分、操船不適切、船位不確認、水路調査不十分、居眠り運航で46%を占めています。

また、運航不能（機関故障）の主原因となる整備不良、老朽衰耗は15%を占めています。



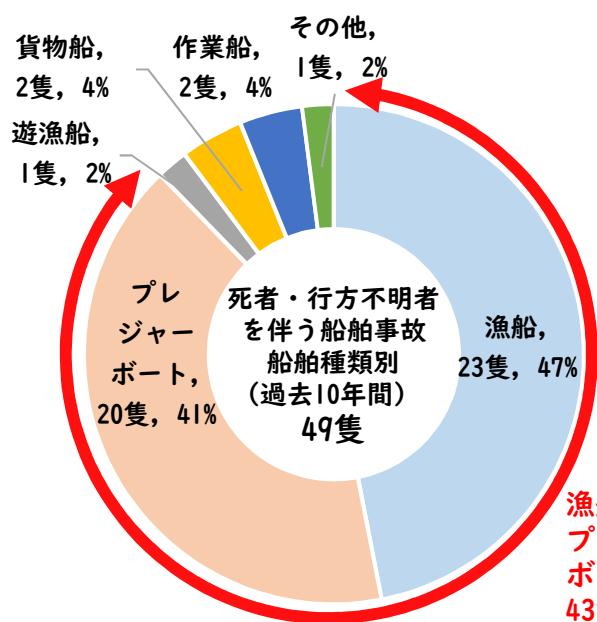
【船舶事故原因別推移】



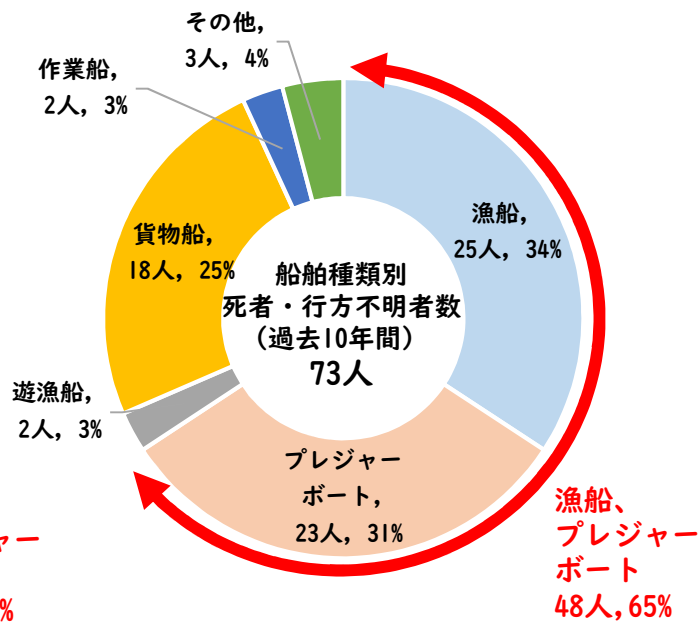
令和4年と令和5年の船舶事故原因別の推移をみると、大きな変化が見られずほぼ横ばい状態でした。

◇船舶種類別の死者・行方不明者の傾向

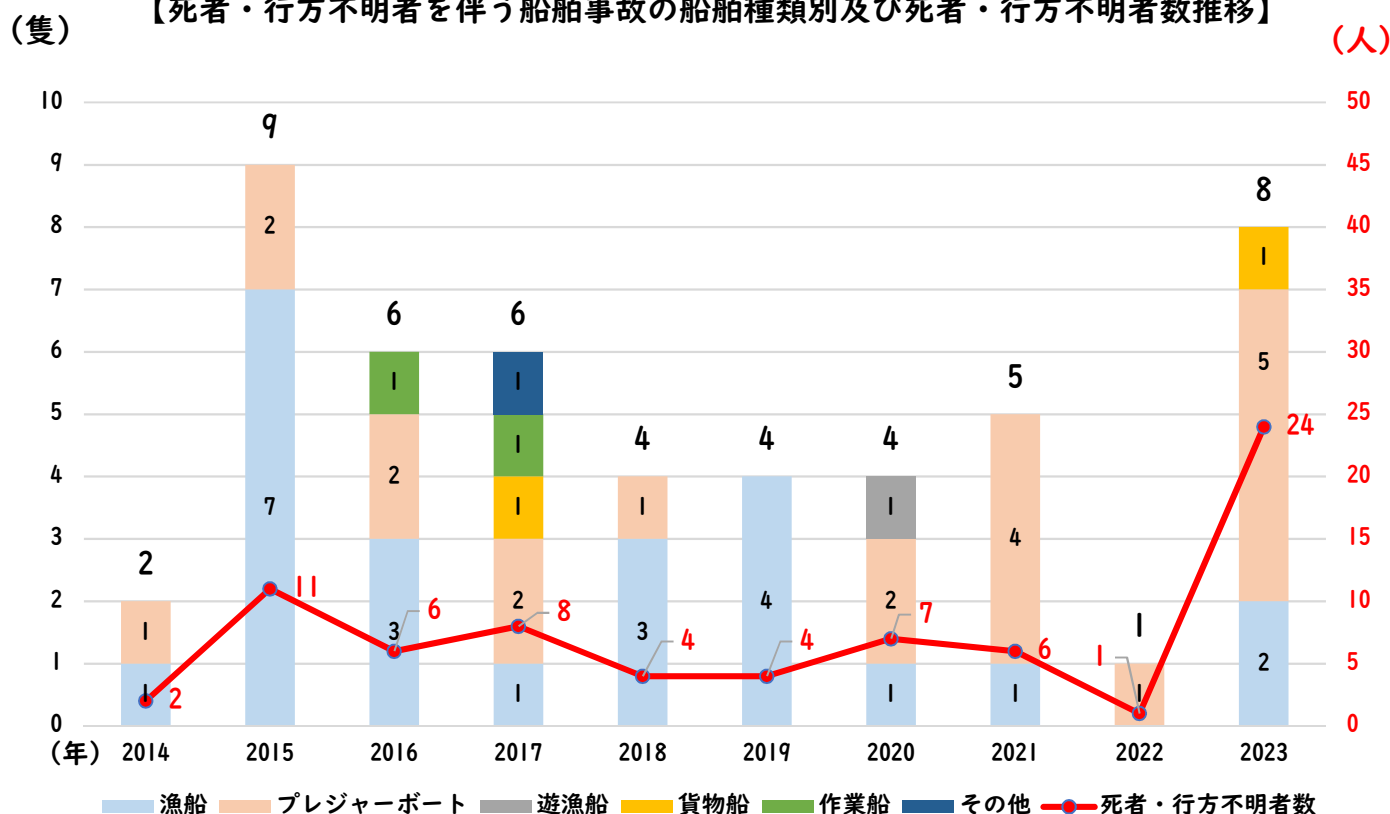
【死者・行方不明者を伴う船舶事故種類別割合】



【船舶種類別死者・行方不明者数割合】



【死者・行方不明者を伴う船舶事故の船舶種類別及び死者・行方不明者数推移】



過去10年間の死者・行方不明者を伴う船舶事故隻数は49隻、死者・行方不明者は73人であり、令和5年は船舶事故隻数8隻、死者・行方不明者は24人と前年と比べると7隻、23人増加しました。

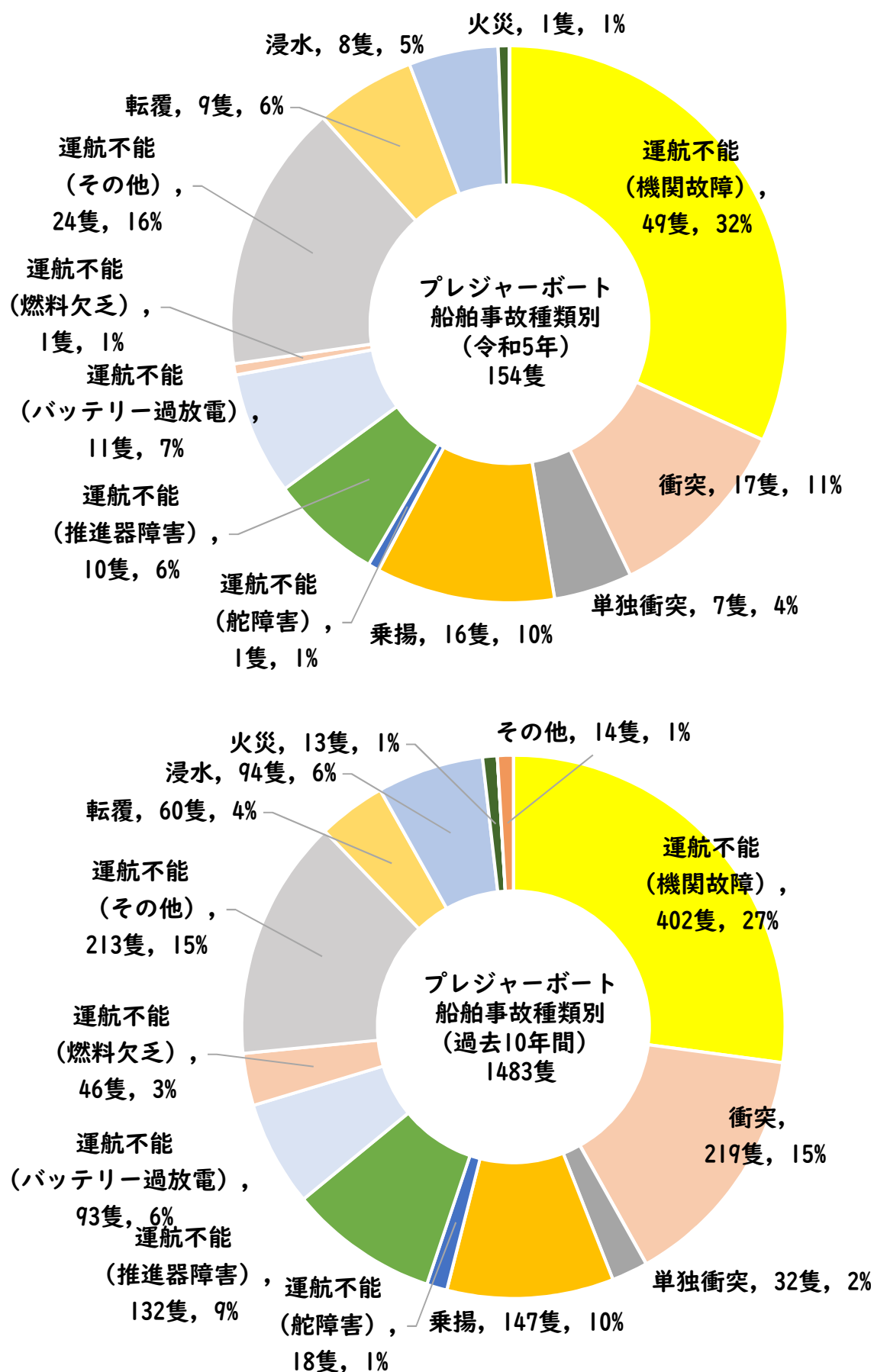
過去10年間の船舶種類別の隻数をみると、漁船23隻（47%）、プレジャーボート20隻（41%）が多く発生し、漁船とプレジャーボートで約9割を占めています。

また、船舶種類別の死者・行方不明者数をみると、漁船25人（34%）、プレジャーボート23人（31%）と多く発生し、漁船とプレジャーボートで約7割を占めています。

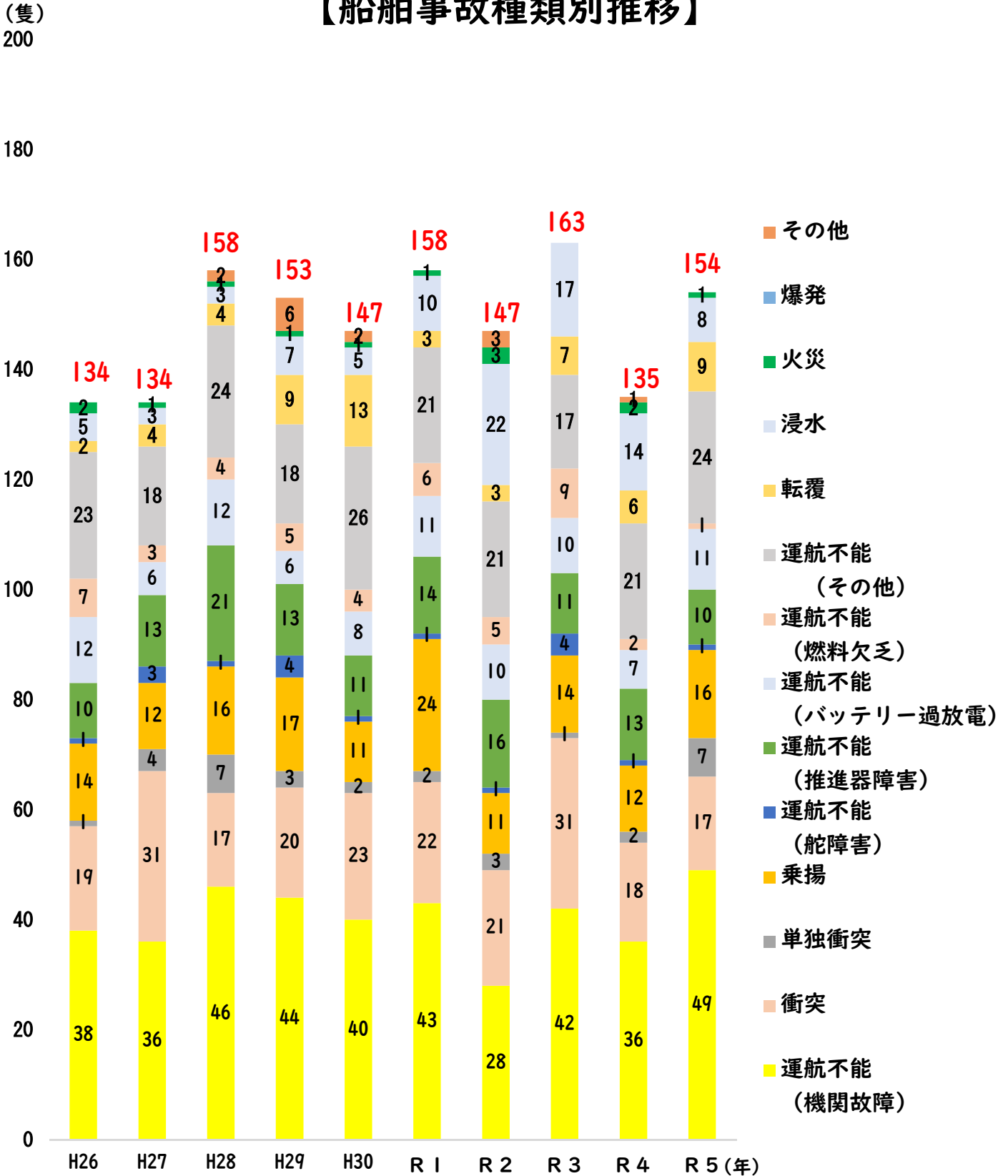
プレジャーボートの船舶事故

◇プレジャーボート船舶事故の種類別の傾向

【船舶事故種類別割合】



【船舶事故種類別推移】



過去10年間のプレジャーボートの船舶事故隻数は、1,483隻であり、船舶事故種類別では、運航不能（機関故障）402隻（27%）、衝突・単独衝突251隻（17%）、乗揚147隻（10%）が多く発生しています。

船舶事故種類別の推移をみると、運航不能（機関故障）は例年最多となっており、令和5年も49隻で最多となっています。

◇プレジャーボート船舶事故の船舶事故原因別の傾向

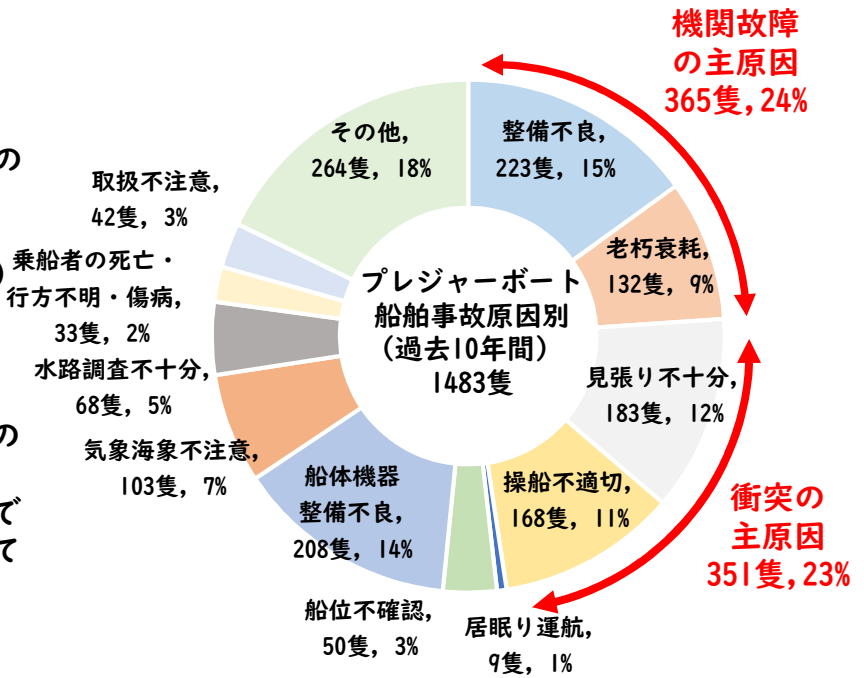
【船舶事故原因別割合】

過去10年間のプレジャーボートの船舶事故原因別では

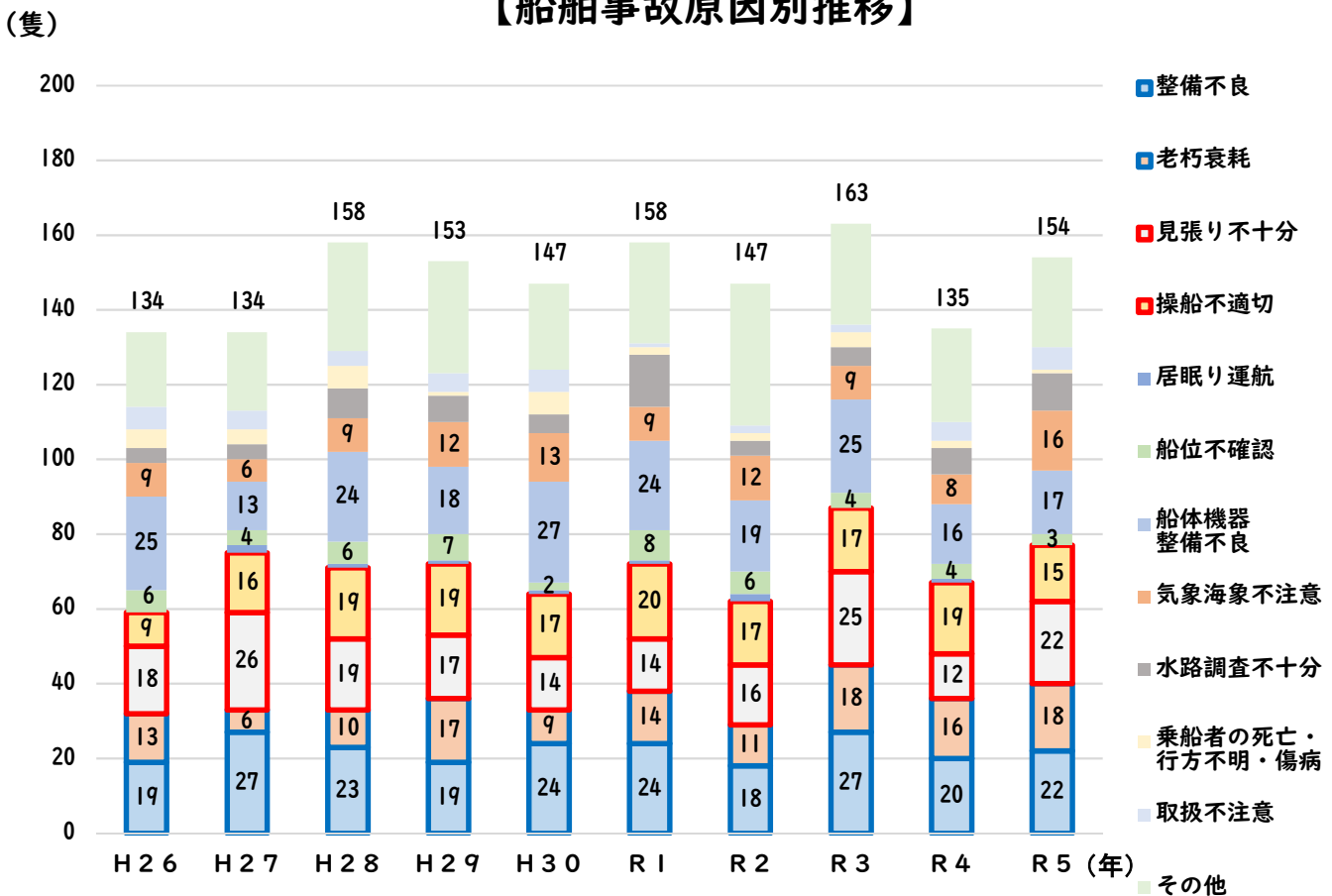
- ・整備不良223隻 (15%)
- ・船体機器整備不良208隻 (14%)
- ・見張り不十分183隻 (12%)

が多く発生しています。

整備不良・老朽衰耗は機関故障の主原因であり、見張り不十分、操船不適切は衝突・乗揚の主原因で船舶事故原因全体の約半数を占めています。



【船舶事故原因別推移】



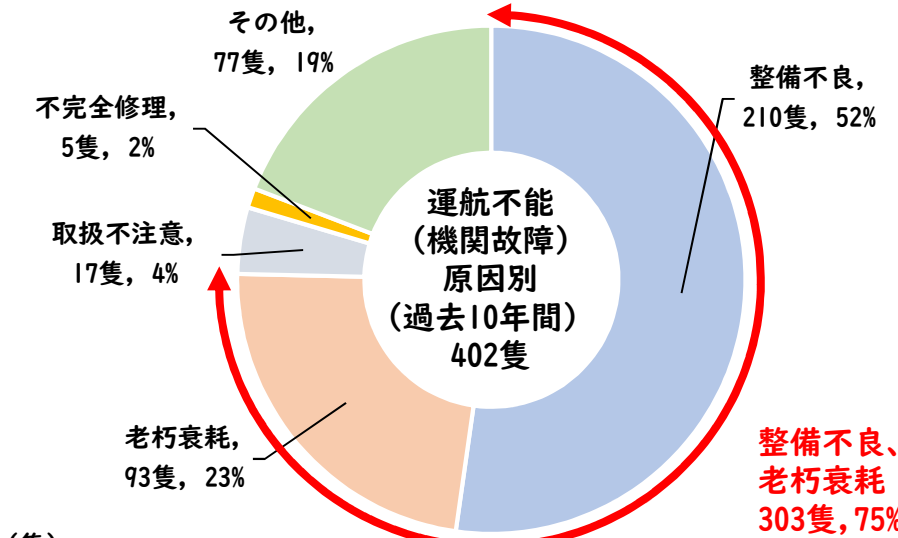
船舶事故原因別の推移を過去10年間でみると、

- ・機関故障の原因である**整備不良**と**老朽衰耗**
- ・衝突等の原因である**見張り不十分**と**操船不適切**

が毎年約半数を占め、横ばい状態で推移している。

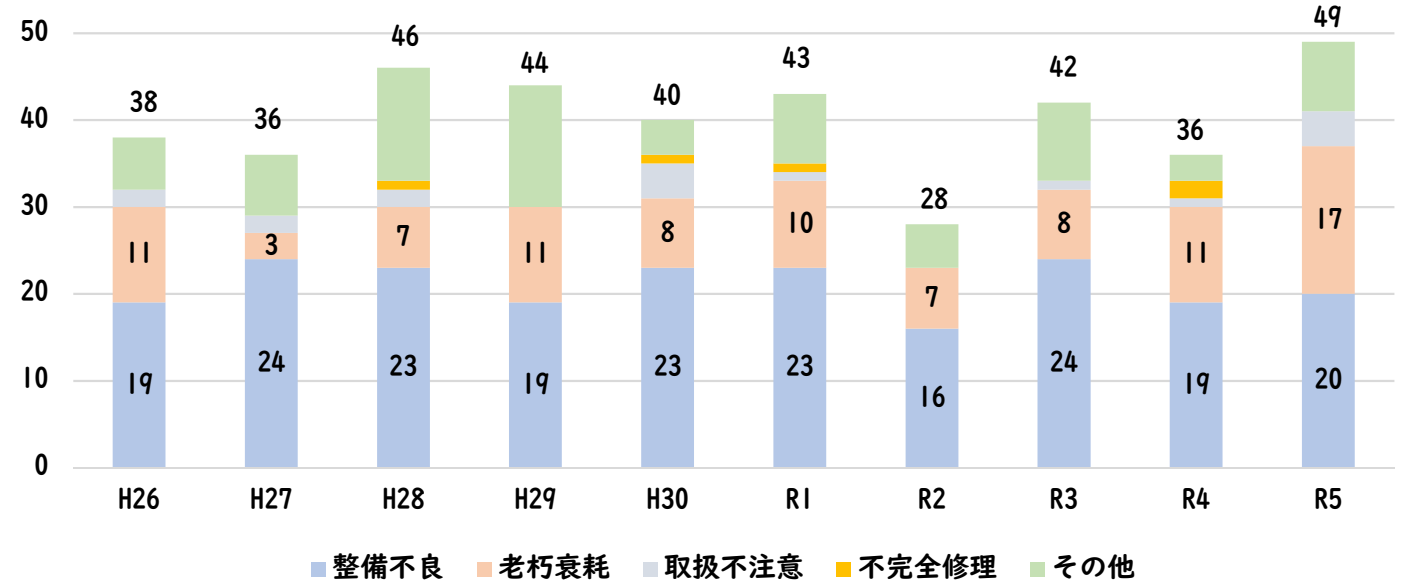
◇プレジャーボート船舶事故の運航不能（機関故障）の傾向

【運航不能（機関故障）原因別割合】

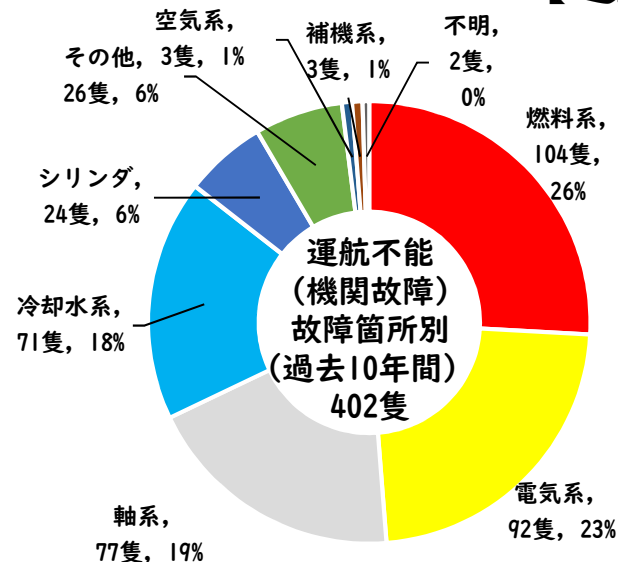


過去10年間のプレジャーボートの船舶事故のうち最も多かった運航不能（機関故障）の原因別では、
 整備不良210隻（52%）
 老朽衰耗93隻（23%）
 で全体の75%を占めています。

【運航不能（機関故障）原因別推移】



【運航不能（機関故障）故障箇所別割合】



過去10年間の運航不能（機関故障）を故障箇所別にみると、燃料系104隻（26%）、電気系92隻（23%）、軸系77隻（19%）冷却水系71隻（18%）が多く発生しています。

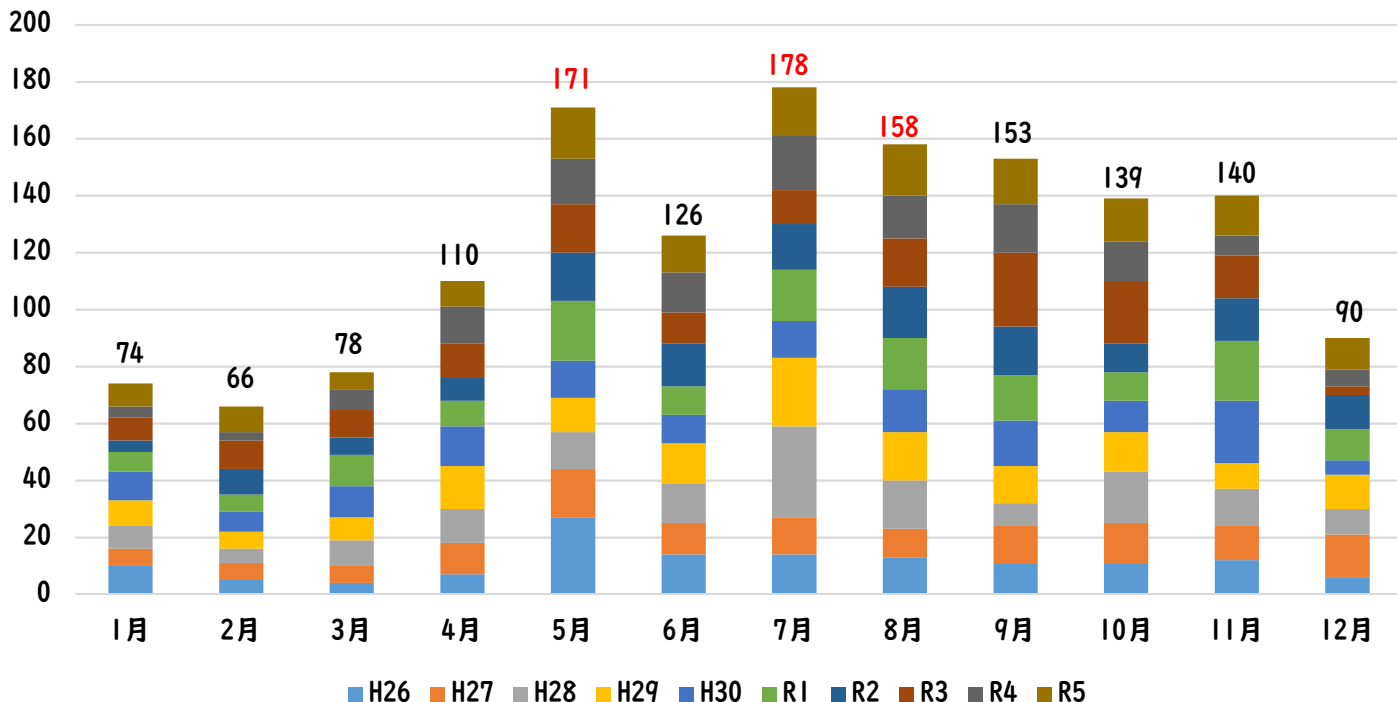
【機関故障の例】

燃料系	燃料フィルターの汚れを確認せず出港し、フィルターが詰まったもの
電気系	点火プラグやセルモーターの不具合を放置し、機関が始動できなくなったもの
軸系	クラッチオイルの量を確認せず機関を始動し焼きついたもの
冷却水系	海水ポンプインペラを長期間交換せず使用し、インペラが破損、機関停止したもの

◇プレジャーボート船舶事故の月別及び曜日別の傾向

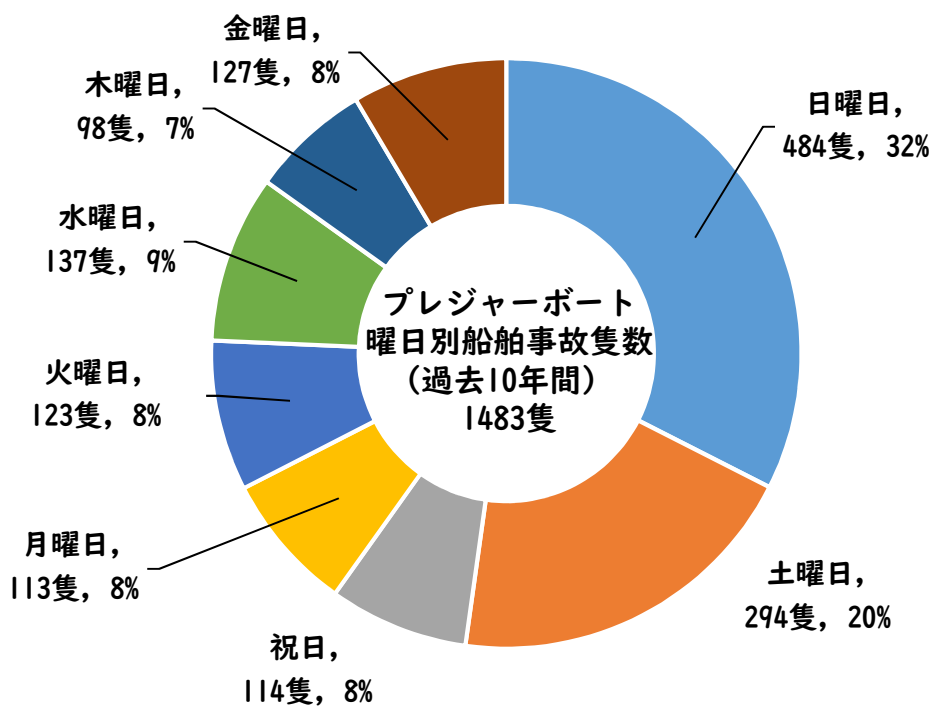
(隻)

【月別船舶事故隻数】



過去10年間のプレジャーボートの船舶事故発生は、例年マリンレジャーが活発となるゴールデンウィーク（5月）と夏季（7月、8月）に多くなる傾向にあり、この3ヶ月で全体の約4割を占めています。一方、冬季（12月～3月）の船舶事故発生隻数は少なくなっています。

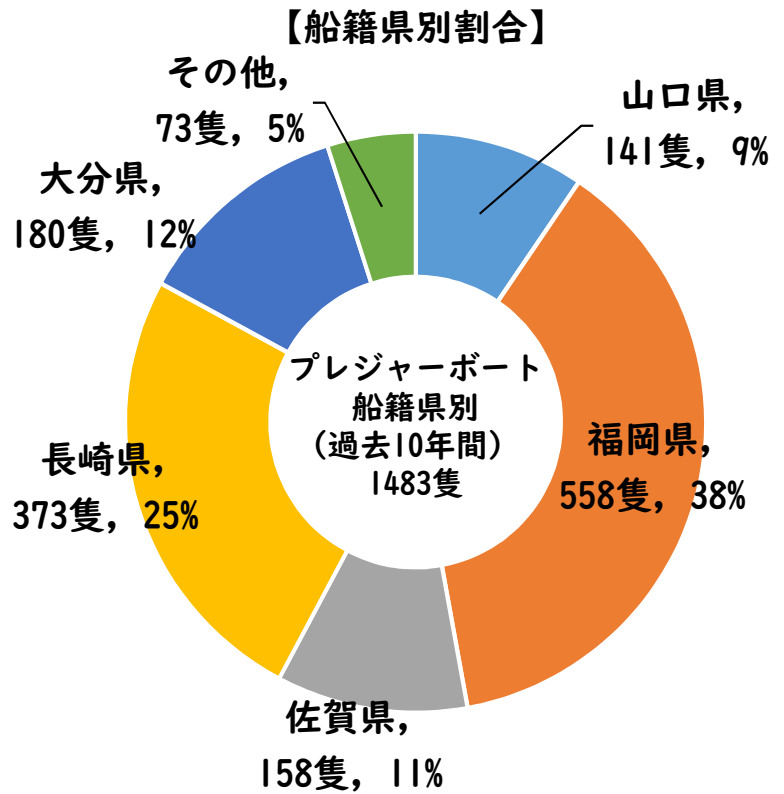
【曜日別船舶事故隻数】



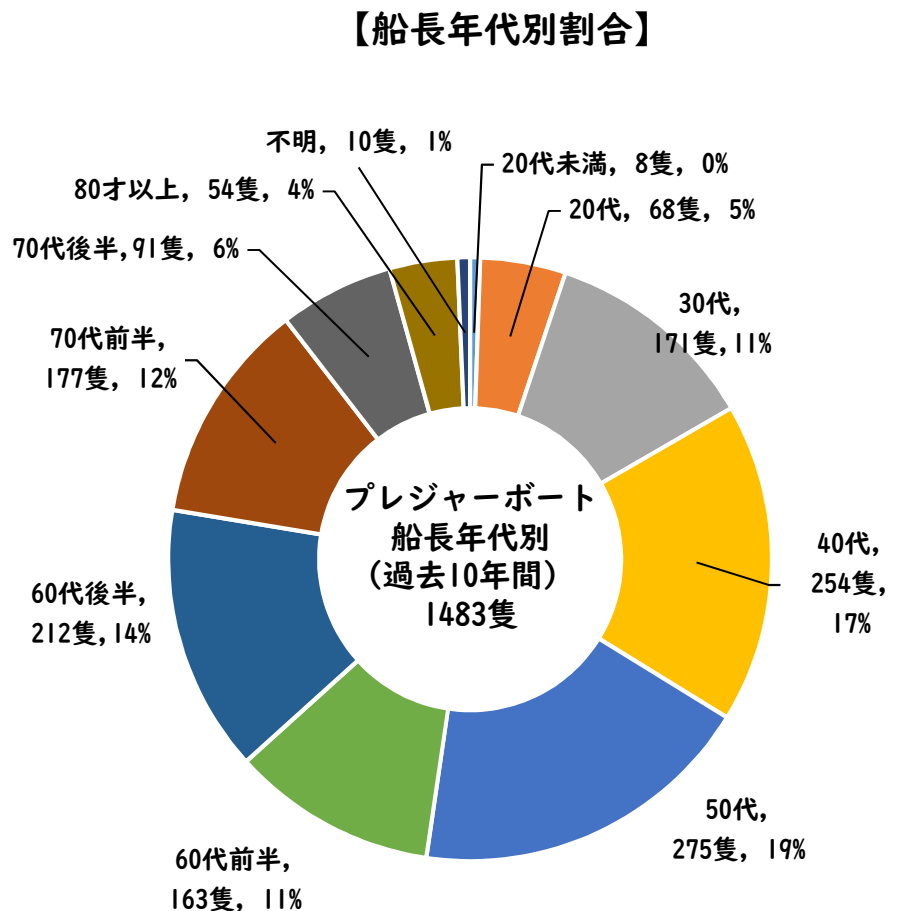
曜日別の船舶事故隻数は、日曜日484隻（32%）、土曜日294隻（20%）に多く発生しており、これに祝日113隻（8%）を合わせると全体の6割を占める状況となっており、プレジャーボートの活動が土日祝日に集中していることが窺えます。

◇プレジャーボート船舶事故の船籍県別及び船長年代別の傾向

過去10年間のプレジャーボートの船舶事故船舶の船籍を県別にみると、
 福岡県558隻（38%）
 長崎県373隻（25%）
 の2県で全体の6割以上を占めています。



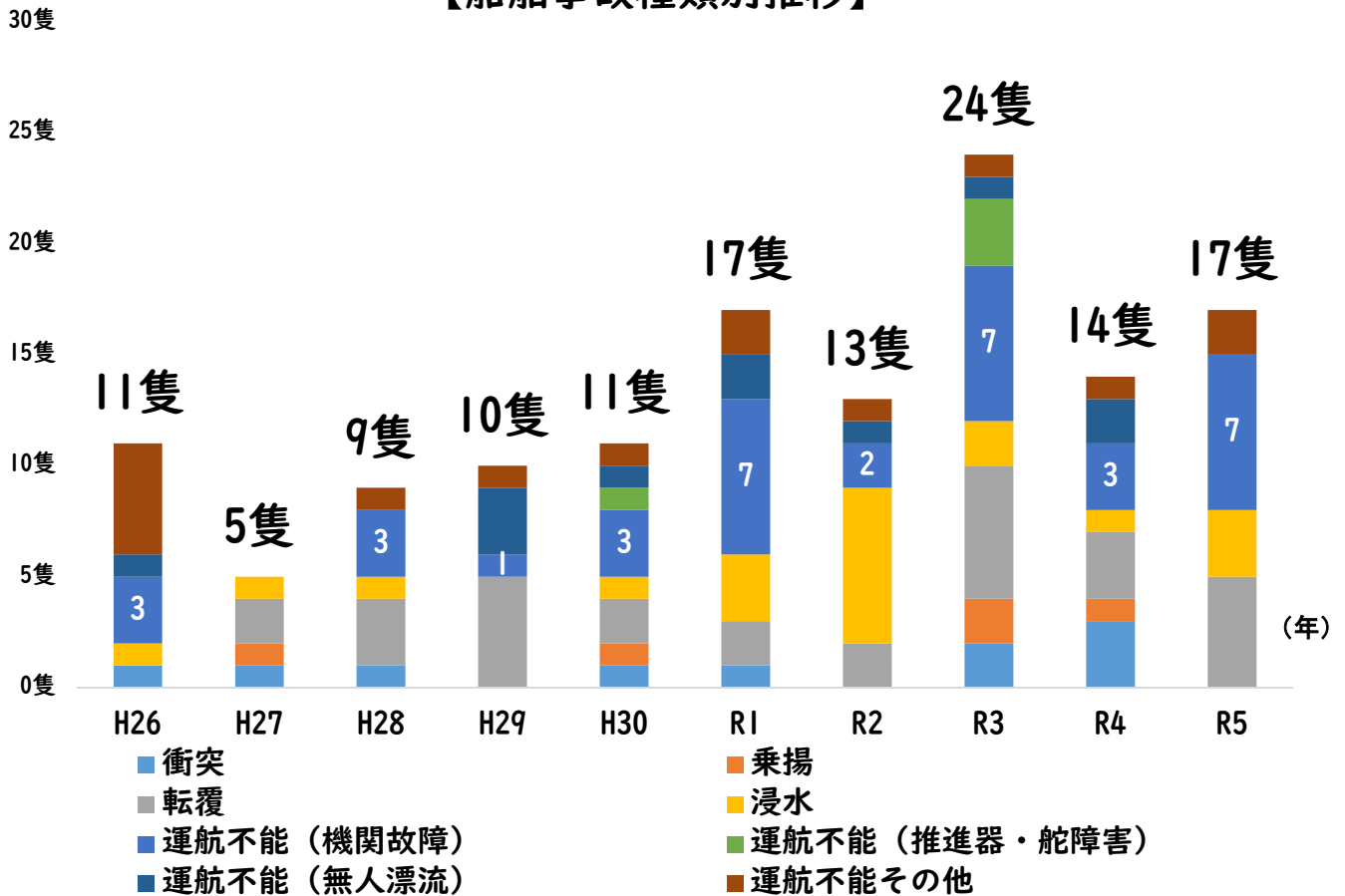
過去10年間のプレジャーボートの船舶事故船舶の船長を年代別にみると、
 60代 375隻（25%）
 50代 275隻（19%）
 70代 268隻（18%）
 40代 254隻（17%）
 の順となっています。



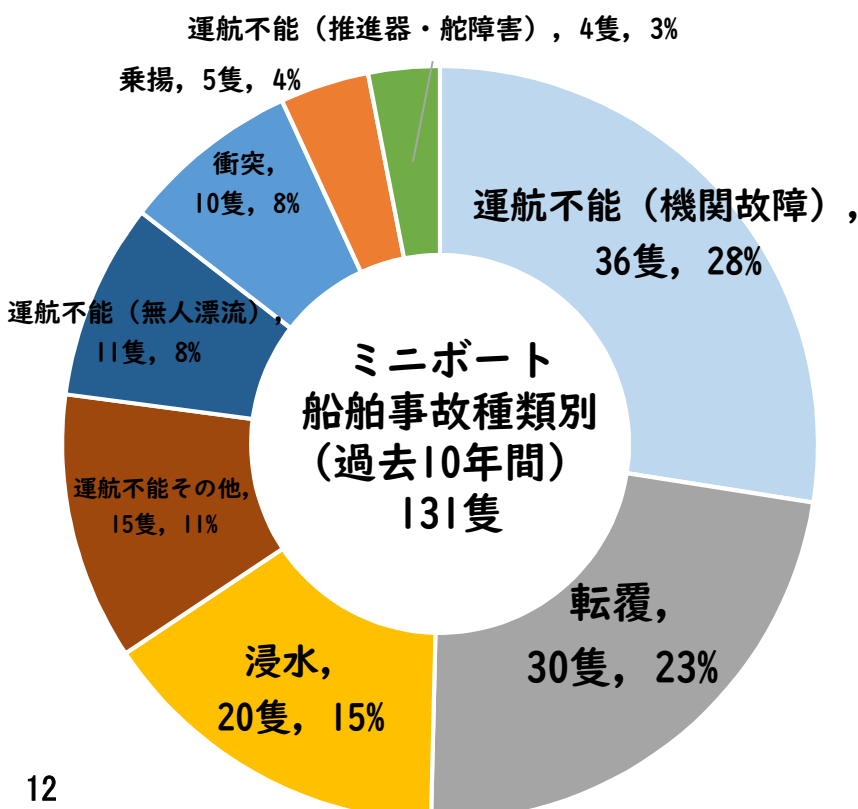
◇ミニボートの船舶事故の傾向

ミニボートとは、船体の長さが3m未満であり、かつ、推進器の出力が1.5kW（2.039馬力）未満の船舶で小型船舶操縦士の免許や小型船舶検査・登録が不要な船舶です。

【船舶事故種類別推移】



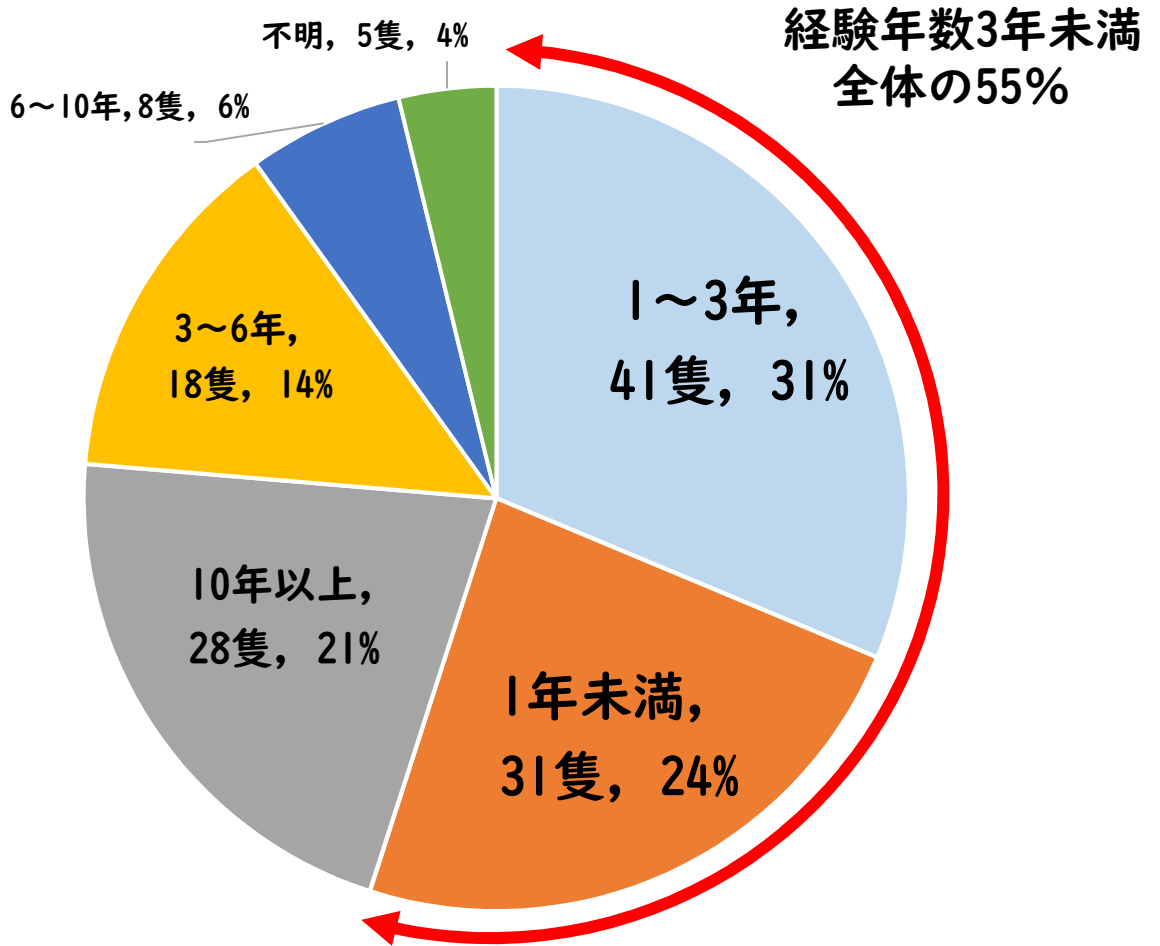
【船舶事故種類別割合】



過去10年間のミニボートの船舶事故隻数は131隻であり、令和5年は17隻と昨年と比べ増加しています。

船舶事故種類別では、運航不能（機関故障）36隻（28%）、転覆30隻（23%）、浸水20隻（15%）が多く発生しています。

◇ミニボート船舶事故船長経験年数



過去10年間のミニボートの船舶事故船長の経験年数を見ると
経験年数が3年未満の方々が全体の55%を占めています。

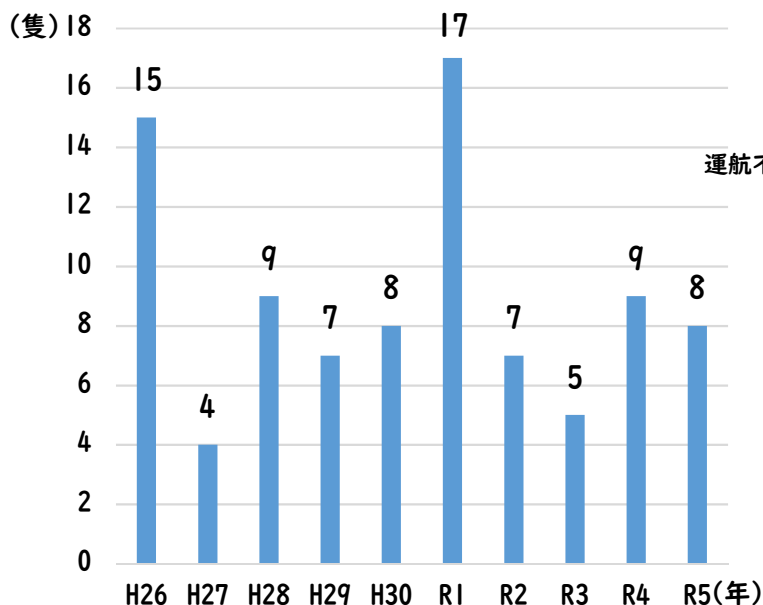


出港する前に
・天気
・海のルール
・船体・エンジン
を確認して出港しよう

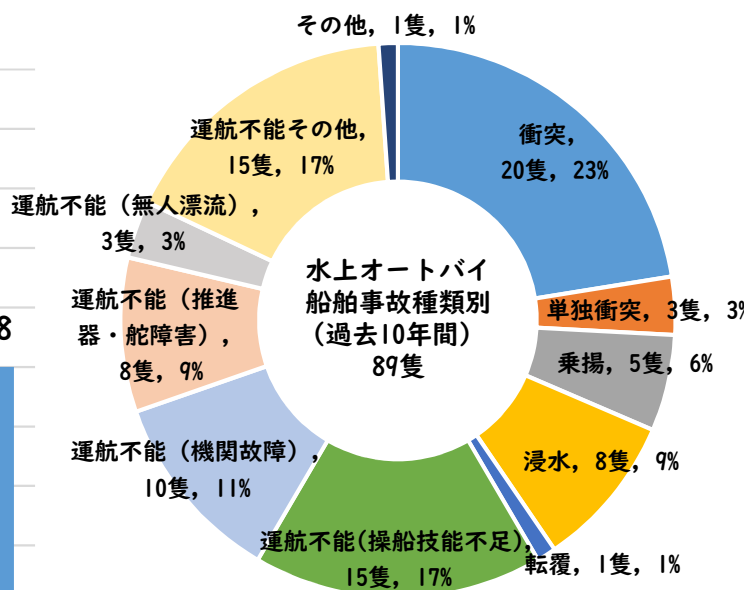


◇水上オートバイの船舶事故の傾向

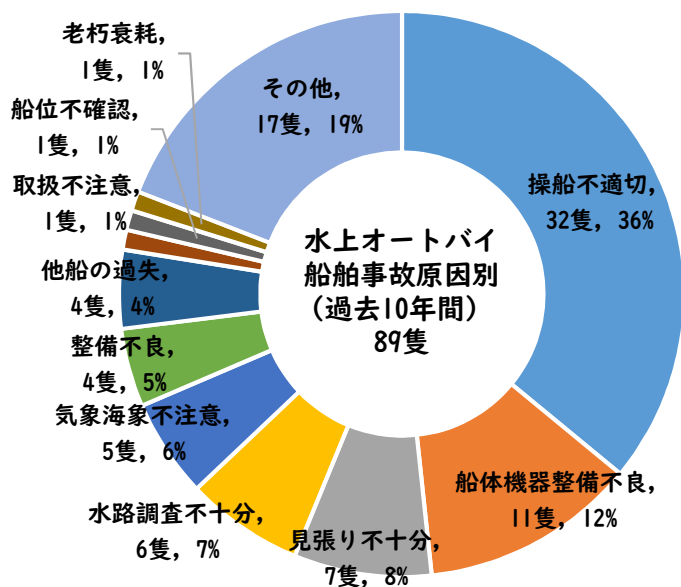
【船舶事故隻数推移】



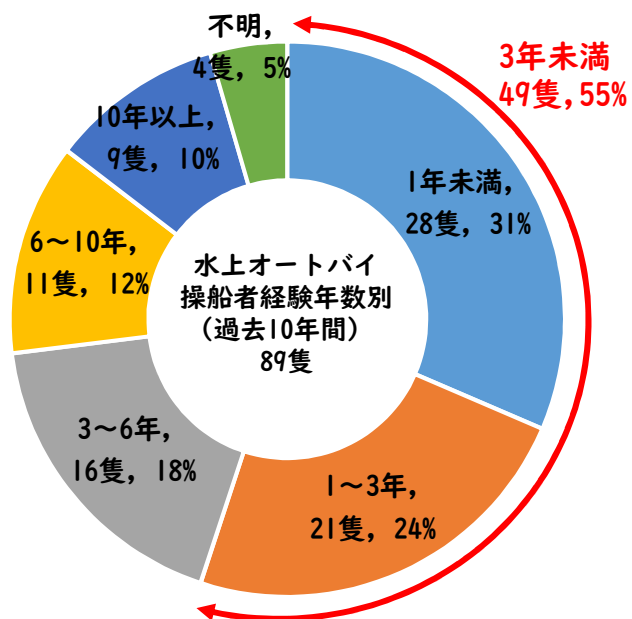
【船舶事故種類別割合】



【船舶事故原因別割合】



【操船者の経験年数別割合】



過去10年間の水上オートバイの船舶事故隻数は89隻であり、H26年15隻、R1年17隻と突出している年があるものの毎年10隻以下で推移しています。

過去10年間の船舶事故種類を見ると衝突が23隻（23%）と最も多くなっています。

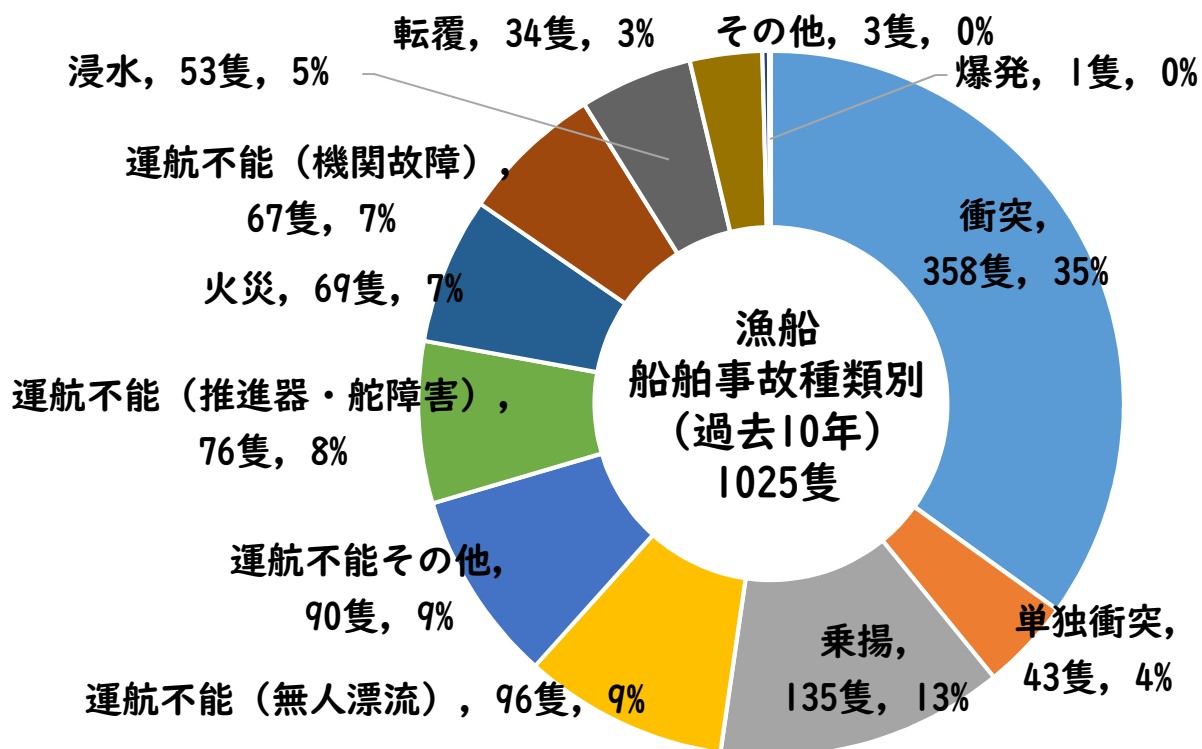
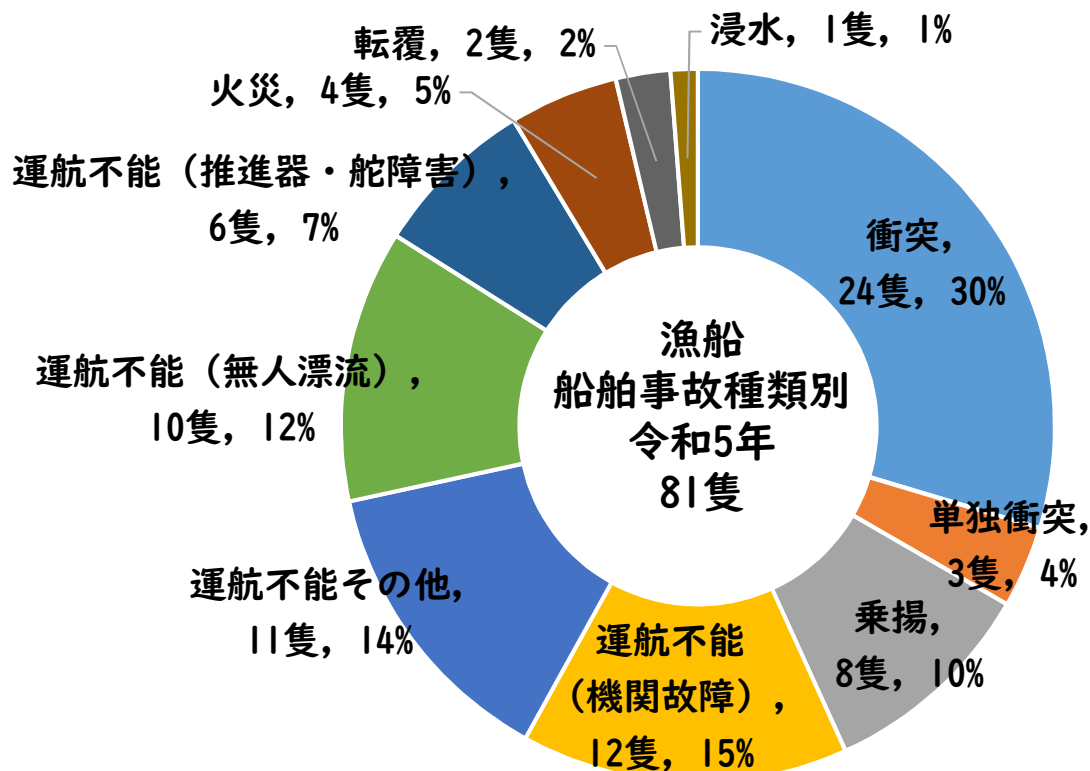
船舶事故原因では、操船不適切32隻（36%）が多くなっています。

操船者の経験年数をみると約半数が3年未満となっており、経験年数が少ない者の事故が多い状況が窺えます。

漁船の船舶事故

◇漁船の船舶事故種類別の傾向

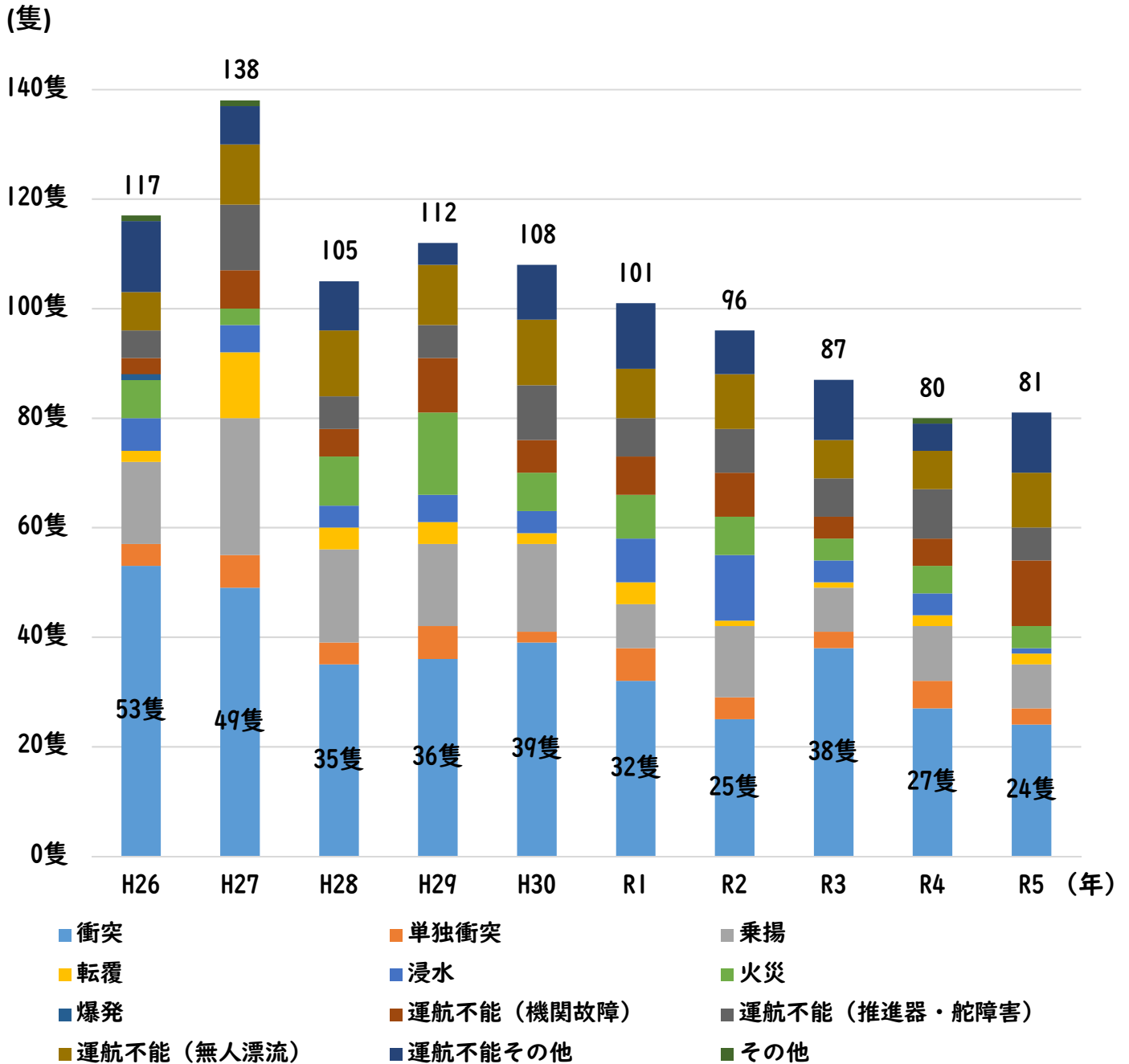
【船舶事故種類別割合】



令和5年における漁船の船舶事故隻数81隻のうち、衝突30%、機関故障15%と多く発生しています。

過去10年間は、衝突35%、乗揚13%が多くなっています。

【船舶事故種類別推移】



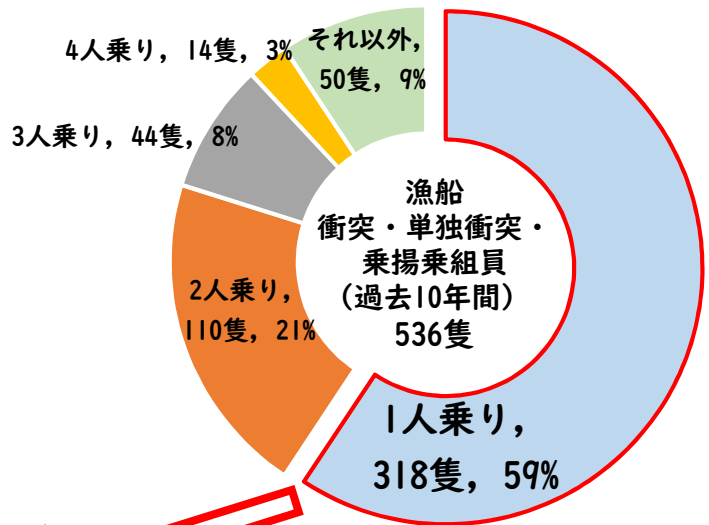
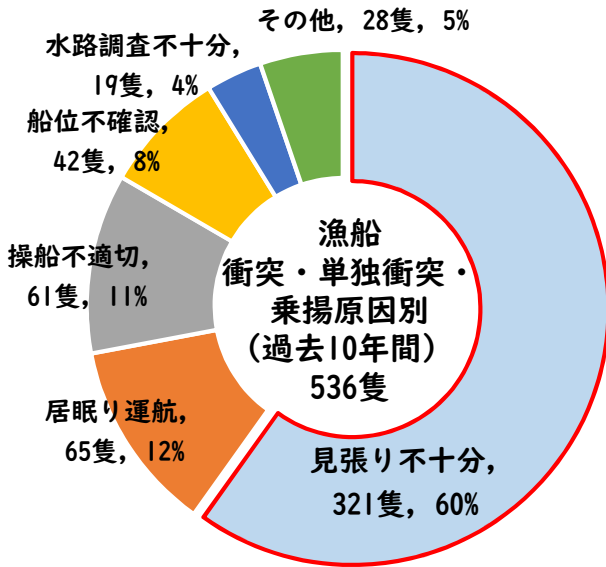
過去10年間の漁船の船舶事故隻数の推移をみると平成27年（138隻）以降から令和5年（81隻）にかけて、船舶事故隻数は減少傾向にあります。

衝突事故については、平成26年に53隻発生していたものが、令和5年においては24隻と大きく減少しています。

◇漁船の衝突・単独衝突・乗揚原因別の傾向

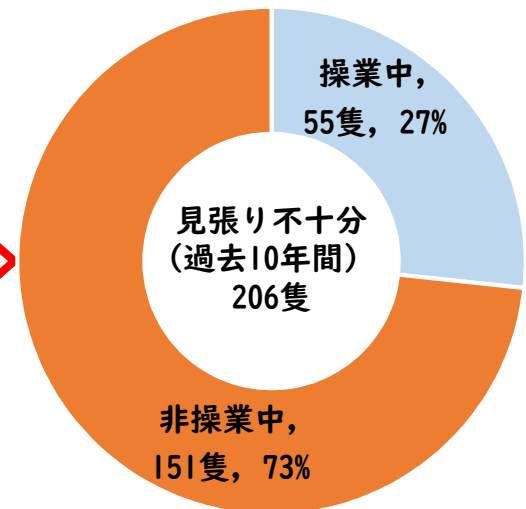
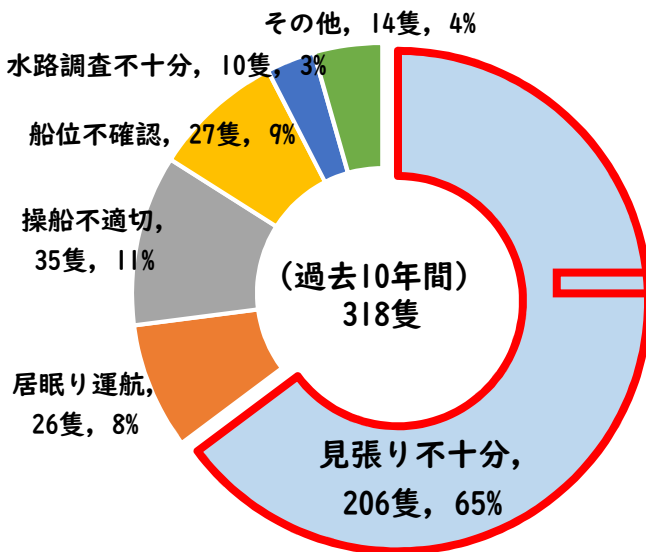
【衝突・単独衝突・乗揚原因別割合】

【衝突・単独衝突・乗揚乗組員数別割合】



【衝突・単独衝突・乗揚時における事故原因 (1人乗り) 別割合】

【見張り不十分が原因の衝突・単独衝突・乗揚時における動態 (1人乗り) 別割合】



過去10年間の漁船船舶事故の中で割合の高い衝突・単独衝突・乗揚船舶事故を原因別にみると、見張り不十分321隻 (60%)、居眠り運航65隻 (12%)、操船不適切61隻 (11%) の順となっています。

また、衝突・単独衝突・乗揚船舶事故を乗組員別にみると1人乗り漁船が318隻 (59%) となっており、約6割を占めています。

1人乗り漁船の衝突・単独衝突・乗揚船舶事故を原因別にみると、見張り不十分206隻 (65%)、居眠り運航26隻 (8%) となっています。

見張り不十分が原因で発生した衝突・単独衝突・乗揚時の作業内容をみると非操業中によるものが全体の7割を占めており、内容としては航行中の操船時におけるものや、航行中に他の作業に集中したことにより見張り不十分となり事故が発生したものです。

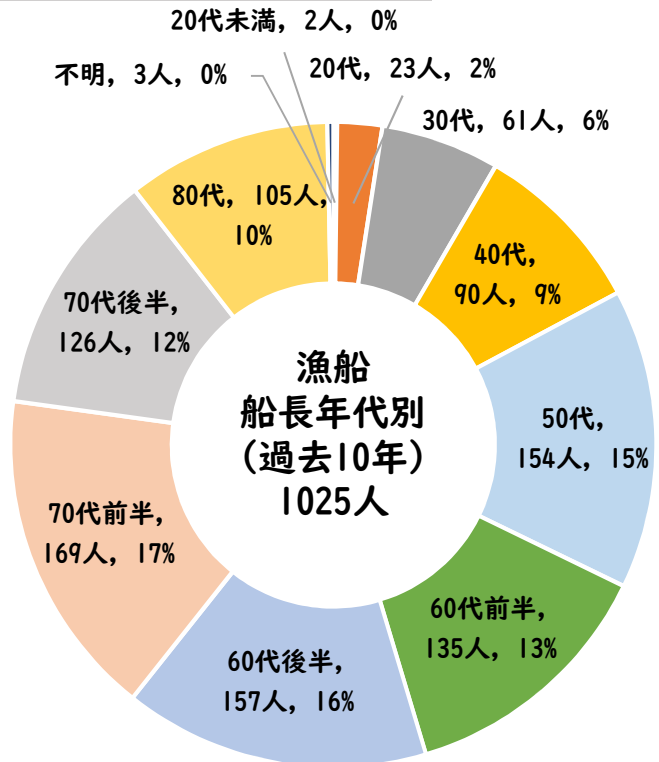
◇漁船船舶事故の船長年代別、登録県別及び月別の傾向

【船長年代別割合】

過去10年間の漁船の船舶事故船舶の船長を年代別でみたところ

- 70代 295人 (29%)
- 60代 292人 (29%)
- 50代 154人 (15%)

の順となっています。

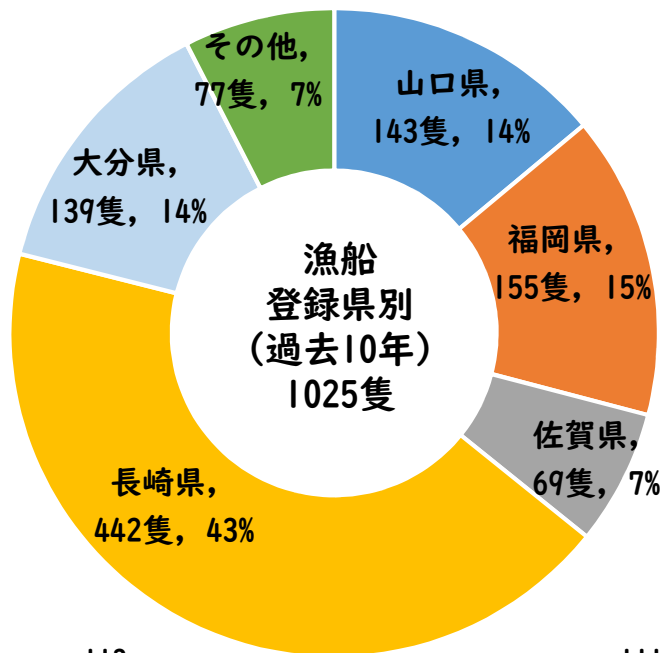


【登録県別割合】

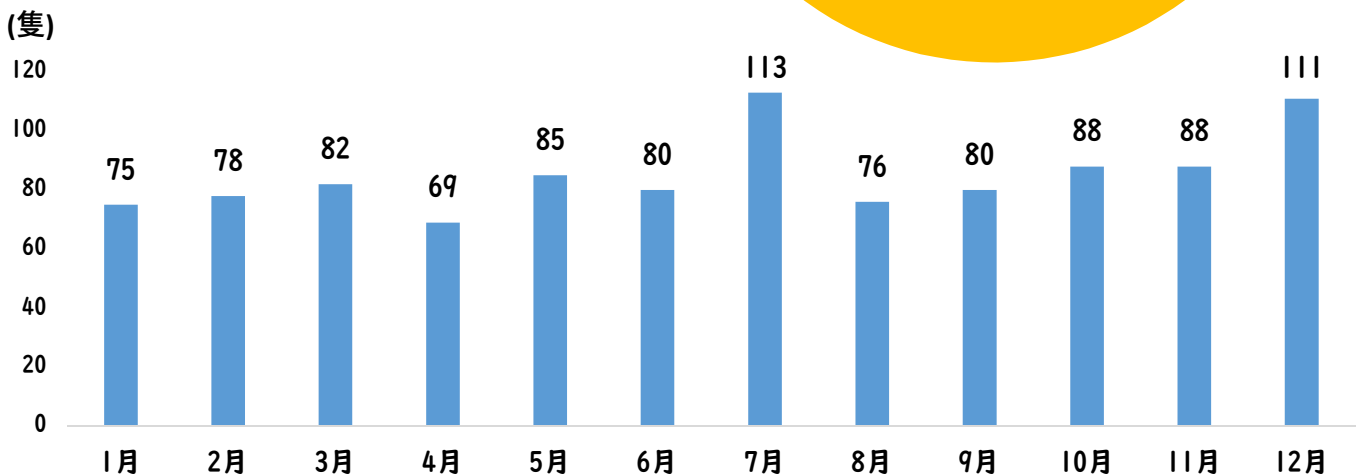
過去10年間の船舶事故漁船の登録県別は、

- 長崎県 442隻 (43%)
- 福岡県 155隻 (15%)
- 山口県 143隻 (14%)
- 大分県 139隻 (14%)
- 佐賀県 69隻 (7%)

の順となっています。



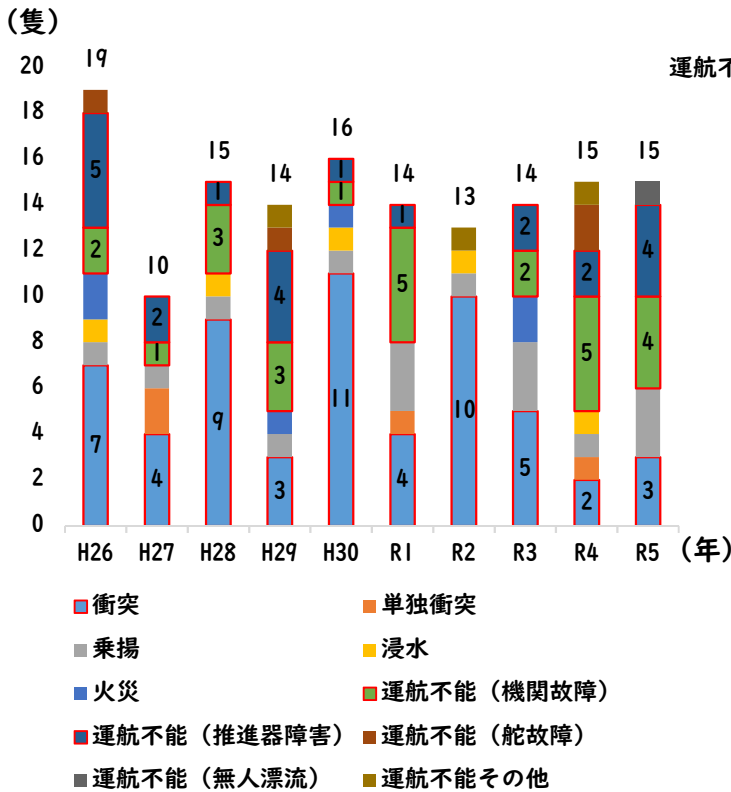
【月別船舶事故隻数】



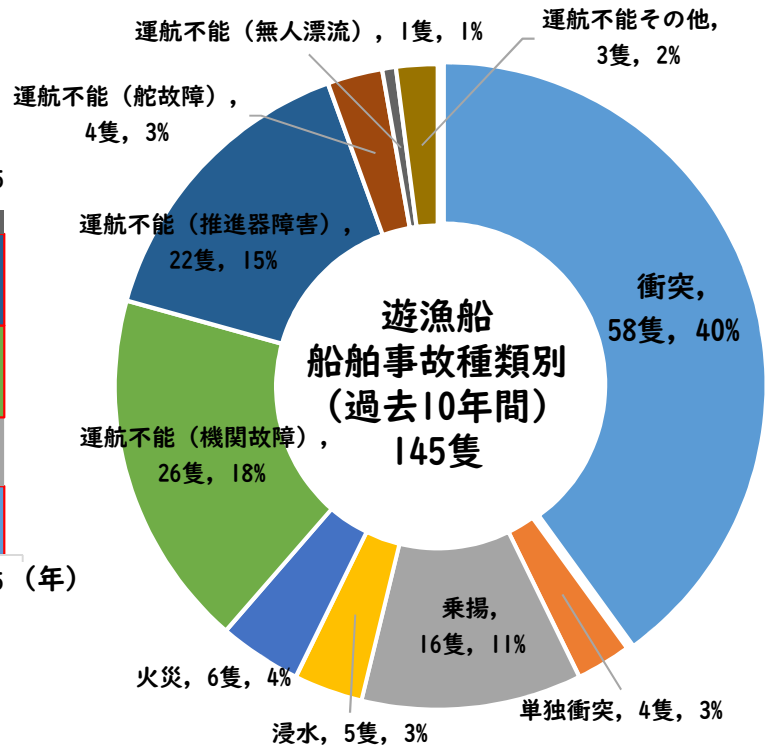
過去10年間の漁船の船舶事故隻数を月別にしたところ、7月が最多の113隻、次いで12月の111隻であり、4月は若干少なくなっています。

◇遊漁船の船舶事故の傾向

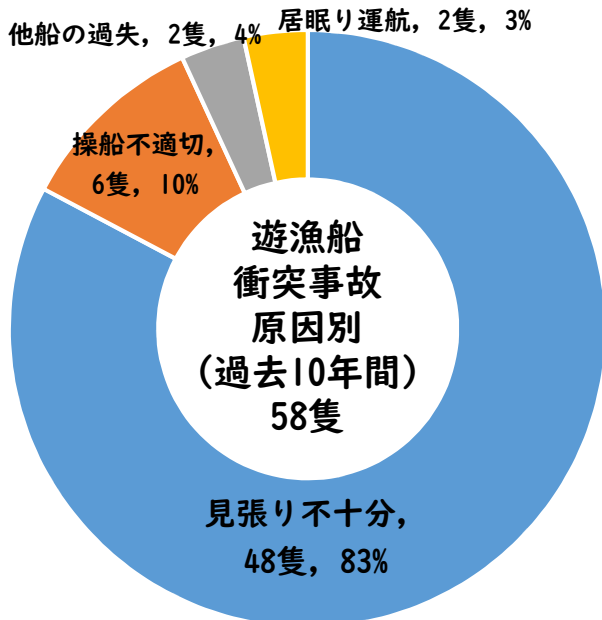
【事故発生状況及び事故種類別推移】



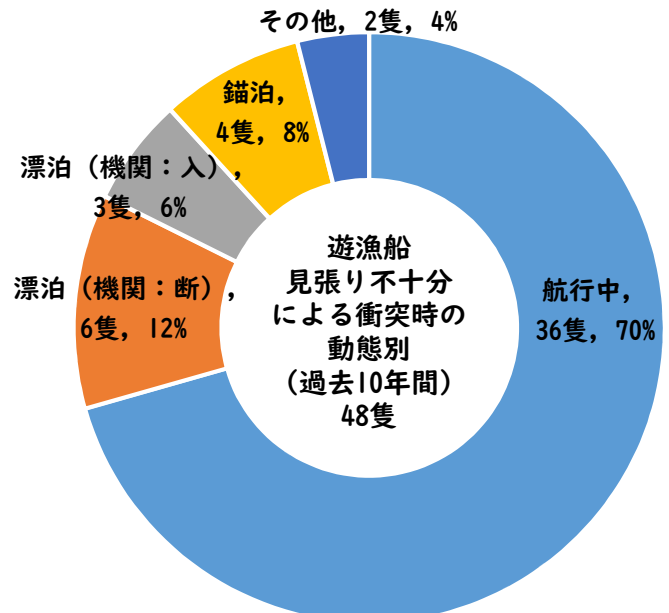
【船舶事故種類別割合】



【衝突事故原因別割合】



【見張り不十分による衝突時の動態別割合】



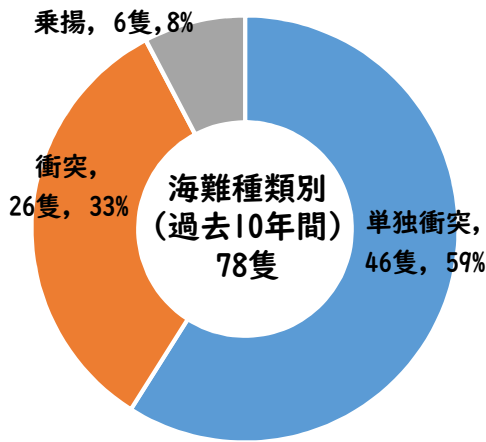
遊漁船の船舶事故は過去10年間で145隻発生しており、事故種類では衝突58隻（40%）、運航不能（機関故障）26隻（18%）、運航不能（推進器障害）22隻（15%）と発生しています。衝突事故を原因をみると見張り不十分が全体の83%と多くを占めています。

なお、見張り不十分による衝突時の動態別割合をみると航行中が70%と多くを占めていますが、漂泊、錨泊中においても衝突事故が発生しています。

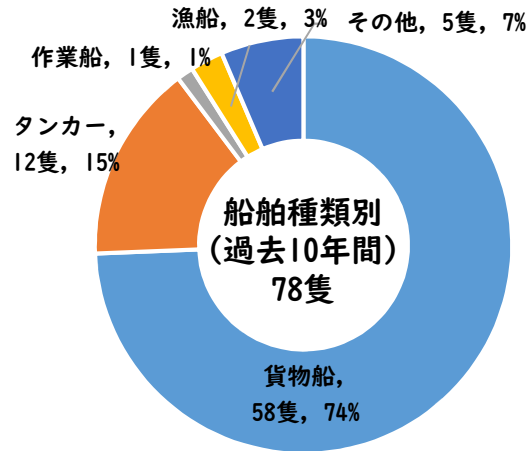
関門海峡（情報の聴取義務海域）における衝突・単独衝突・乗揚の傾向

※ 情報の聴取義務海域とは、港則法第41条に定める港長が提供する情報の聴取義務海域
 (対象船舶：総トン数300トンを超える船舶)

【船舶事故種類別割合】



【船舶種類別割合】

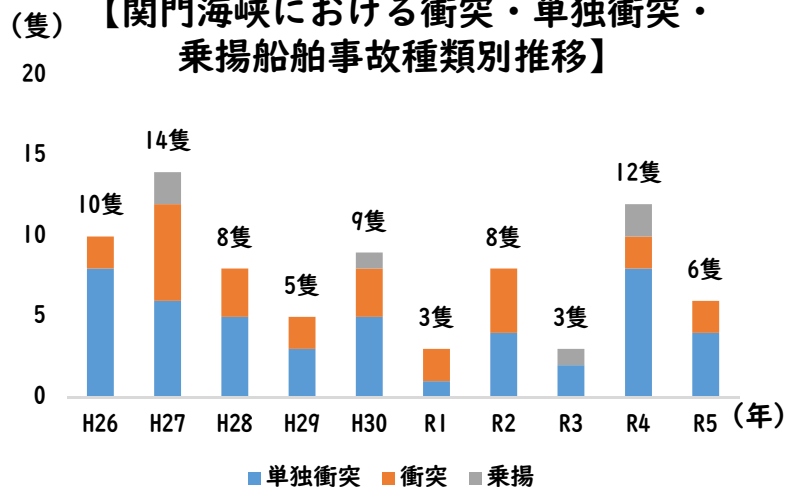


過去10年間の関門海峡における船舶事故（衝突、単独衝突、乗揚に限る）は78隻で単独衝突46隻（59%）、衝突26隻（33%）、乗揚6隻（8%）となっています。

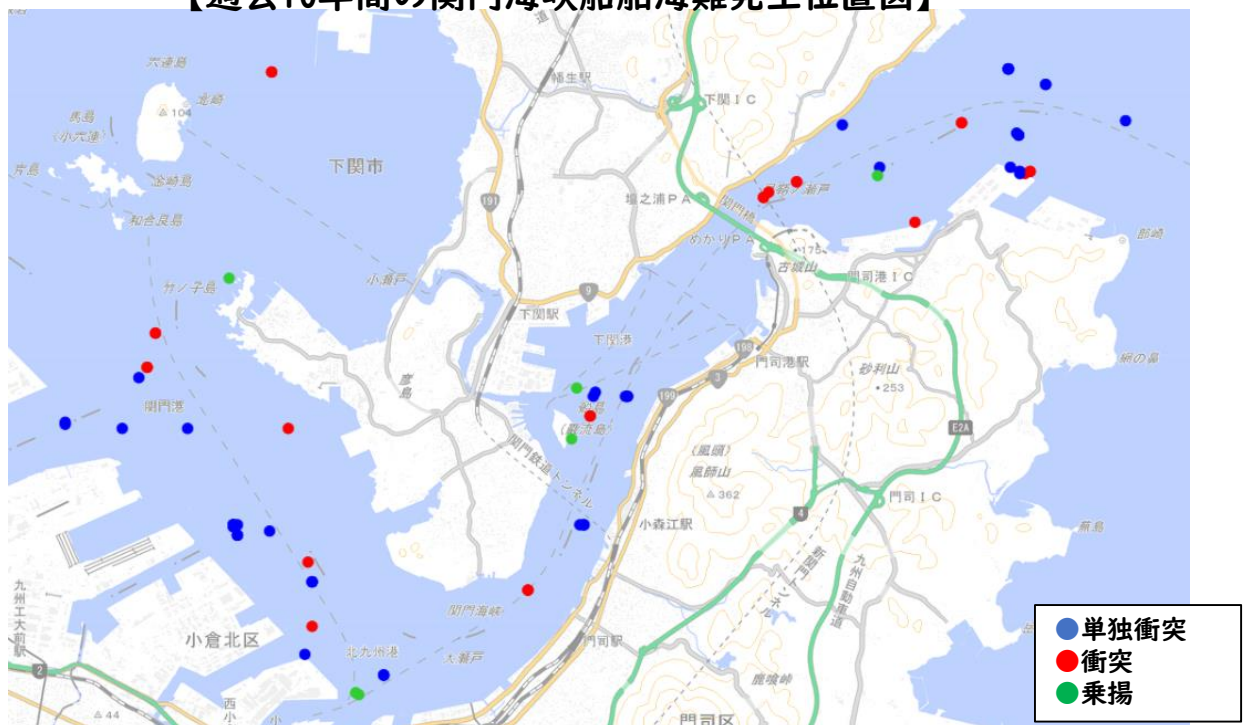
また、船舶種類別の隻数では、貨物船58隻（74%）、タンカー12隻（15%）が多く発生しています。

なお、2009年に発生した護衛艦くらまと貨物船カリナスターとの衝突事故以来、航路を閉塞する船舶海難の発生はありません。

【関門海峡における衝突・単独衝突・乗揚船舶事故種類別推移】



【過去10年間の関門海峡船舶海難発生位置図】

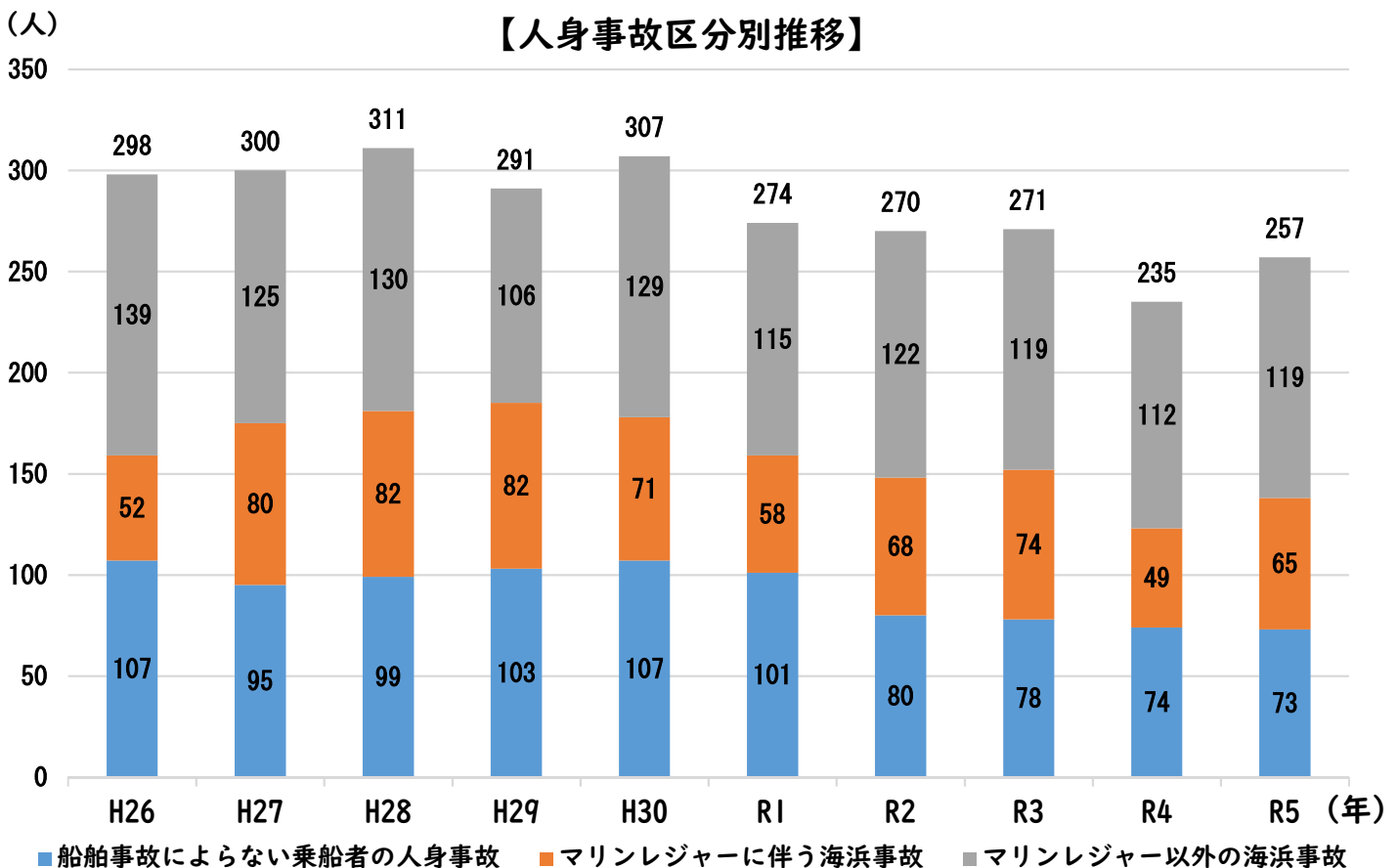
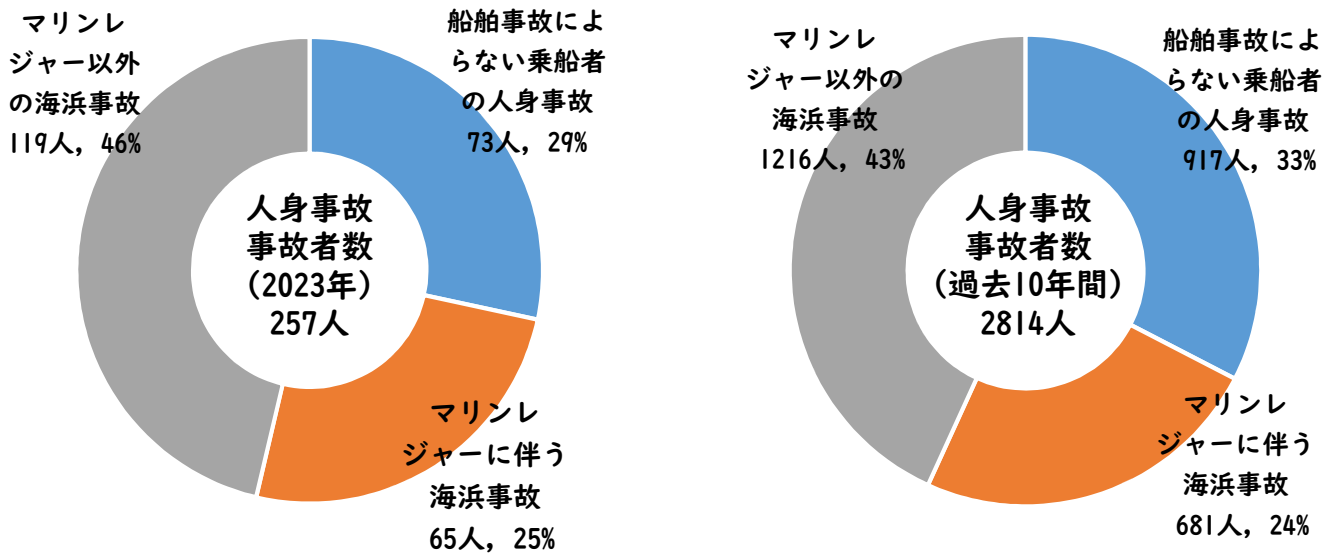


人身事故

人身事故の概要

◇人身事故の事故区分別の傾向

【人身事故区分別割合】



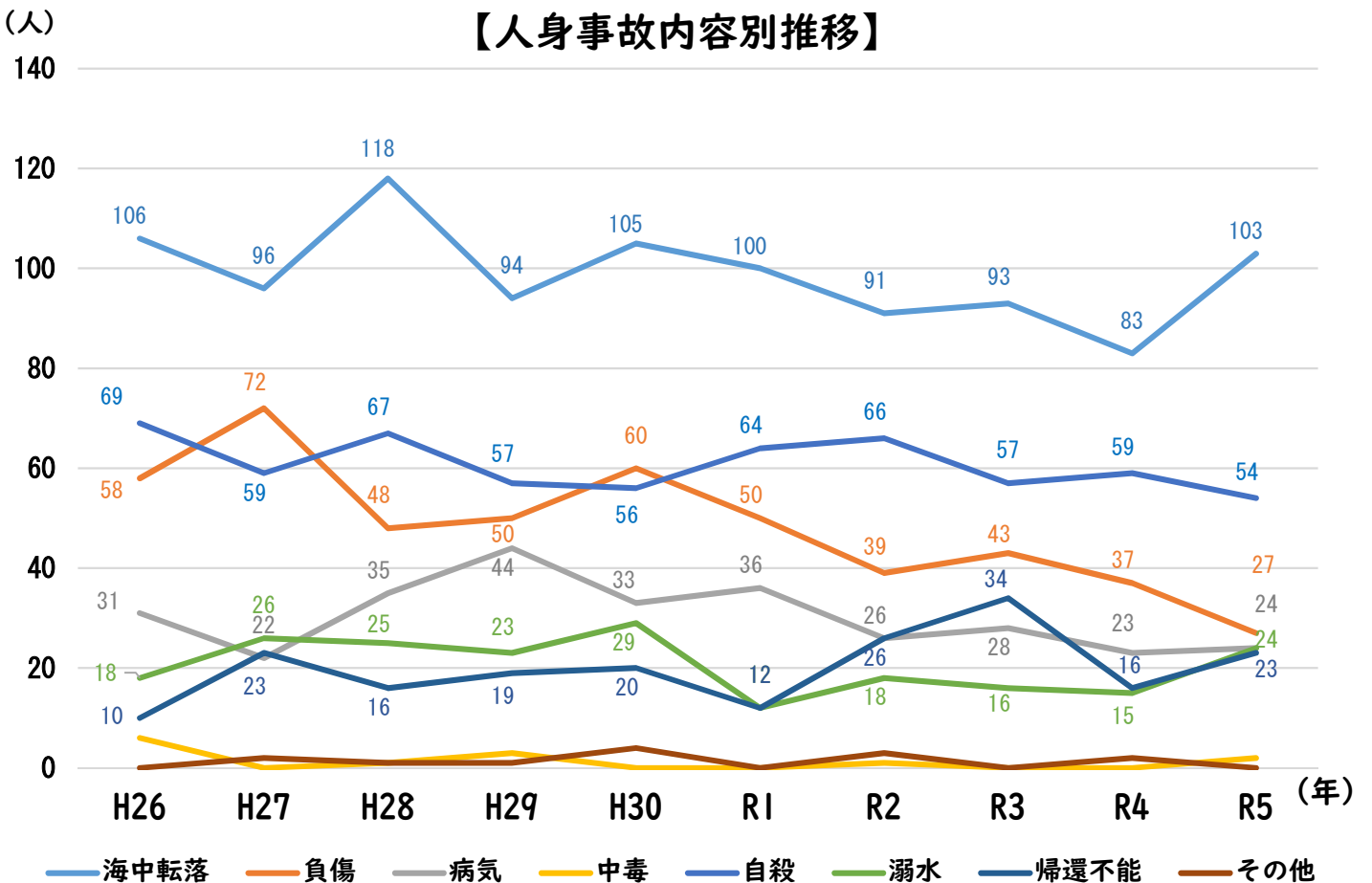
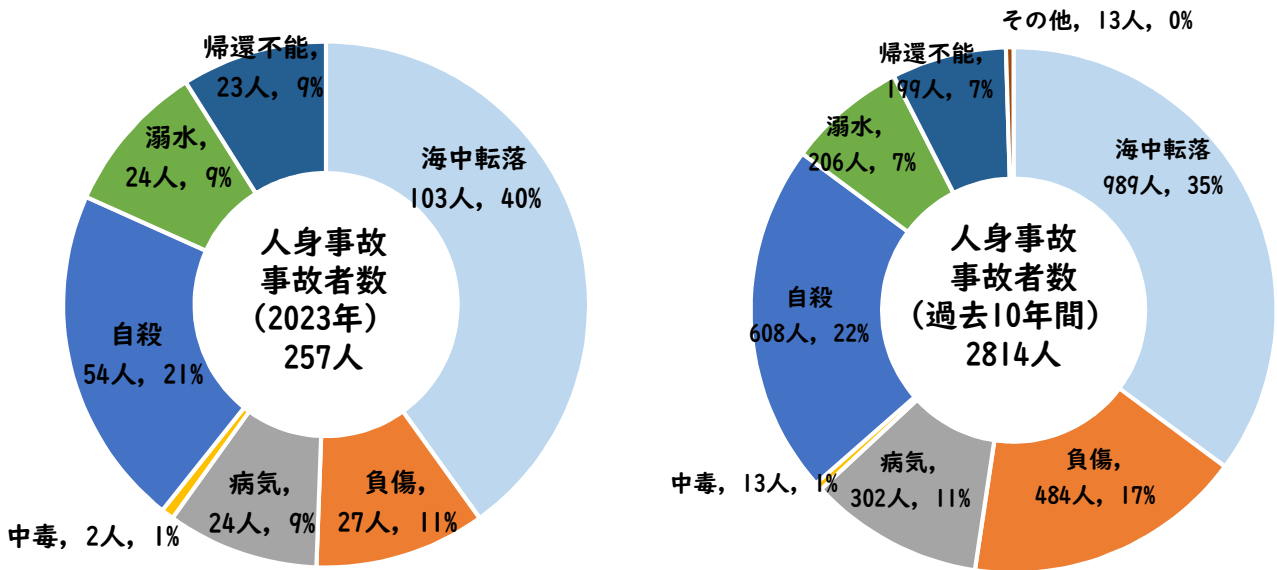
令和5年の人身事故者数は257人で前年より22名増加しています。

事故区分の内訳は、マリレ以外の事故が119人（46%）、マリレに伴う事故65人（25%）船舶事故によらない乗船者の事故73人（29%）、となっており、これは過去10年間と概ね同じ割合となっています。

過去10年間の推移をみると人身事故者数は、増減を繰り返しながらも減少傾向にあることが分かります。

◇人身事故の事故内容別の傾向

【事故内容別割合】

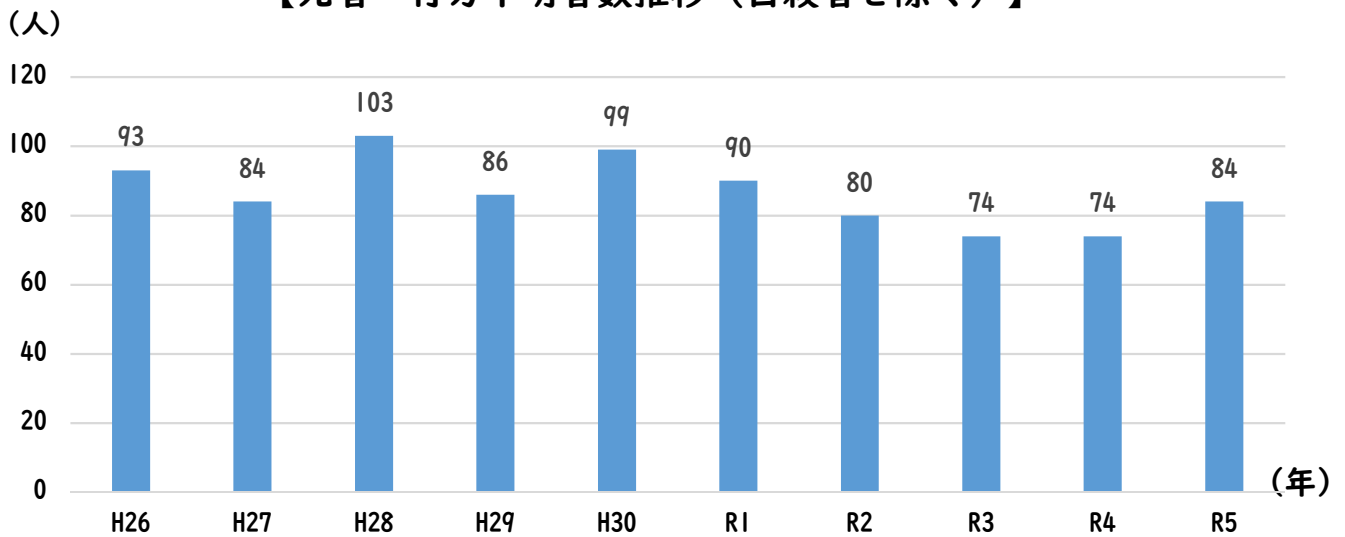


令和5年の人身事故の事故内容別は、海中転落103人（40%）、自殺54人（21%）、負傷27人（11%）が多く発生しています。

過去10年間の事故内容別推移をみると、負傷は平成27年から減少傾向にあるものの、負傷以外については大きな変動はありません。

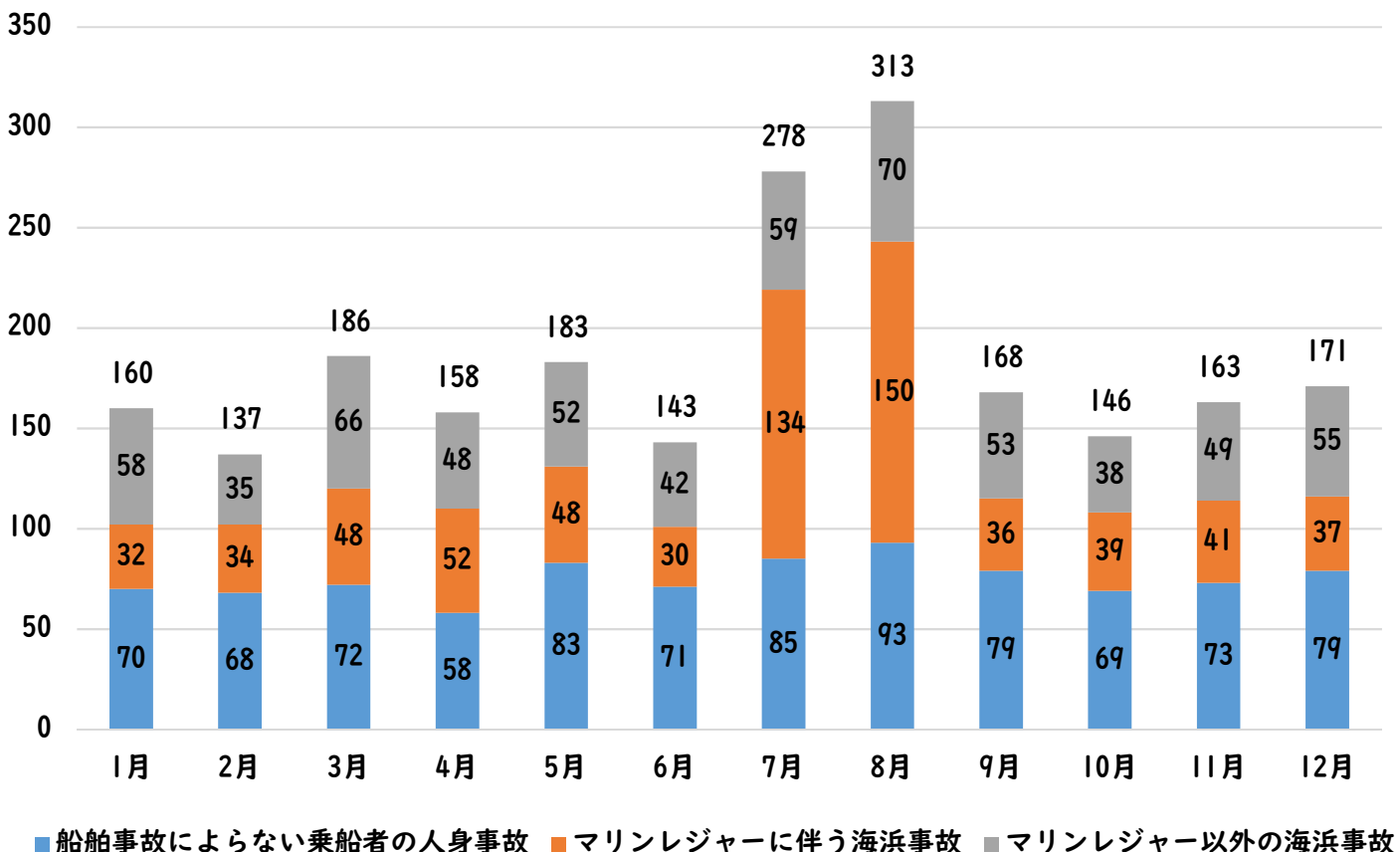
◇人身事故の死者・行方不明者及び月別発生状況の傾向

【死者・行方不明者数推移（自殺者を除く）】



令和5年の人身事故における自殺者を除く死者・行方不明者数は84人で、前年より10人増加しています。

【月別の人身事故数及び事故区分別の状況（自殺者を除く）】

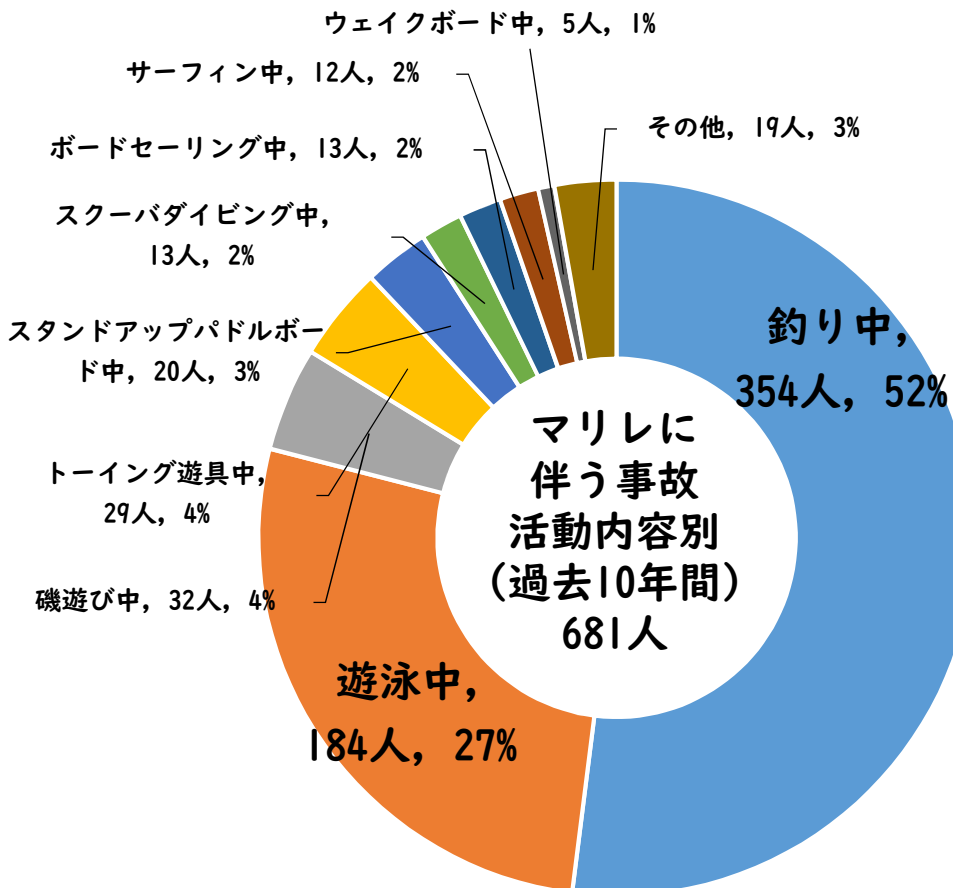
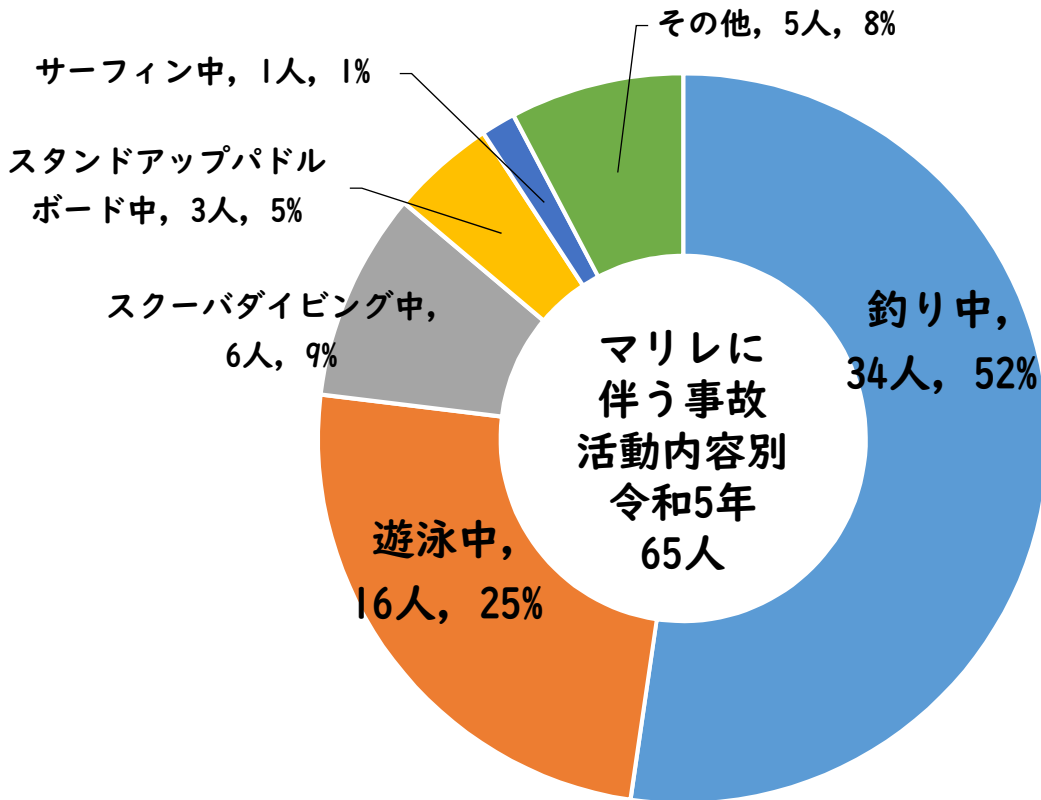


過去10年間の人身事故の発生状況を月別で見ると7月及び8月が他の月の約2倍と突出して多く発生しており、特にマリンレジャーに伴う海浜事故者数が他の月の4倍近く増加しています。

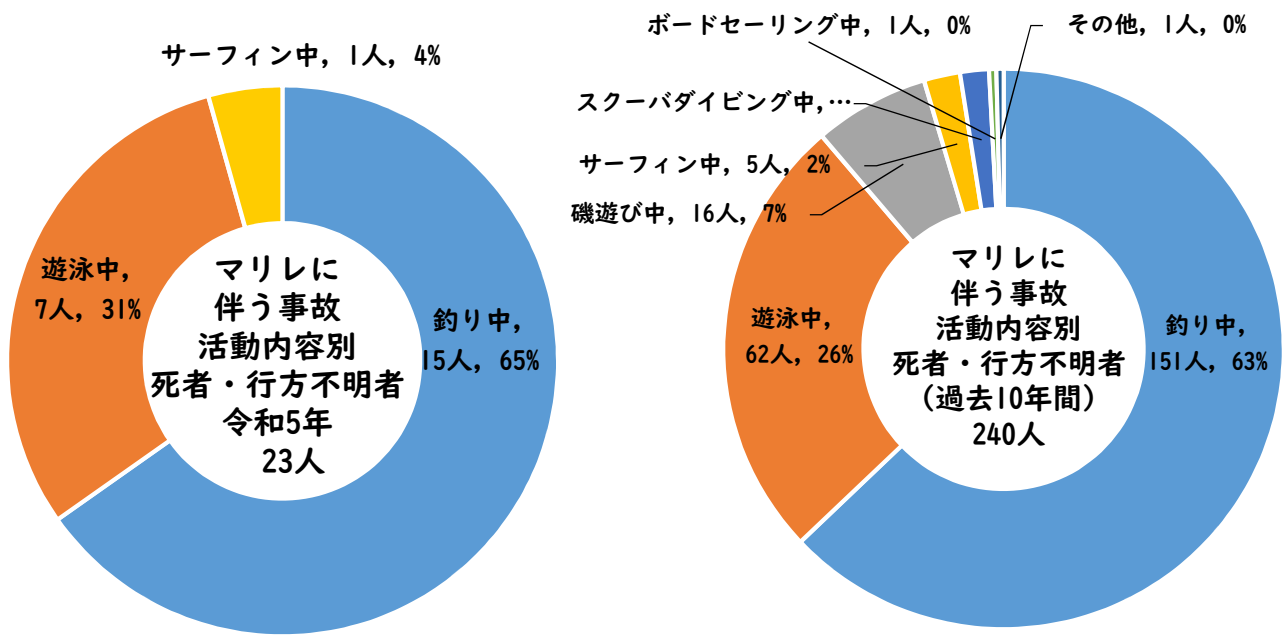
マリレに伴う事故

◇マリレに伴う事故の活動内容別の傾向

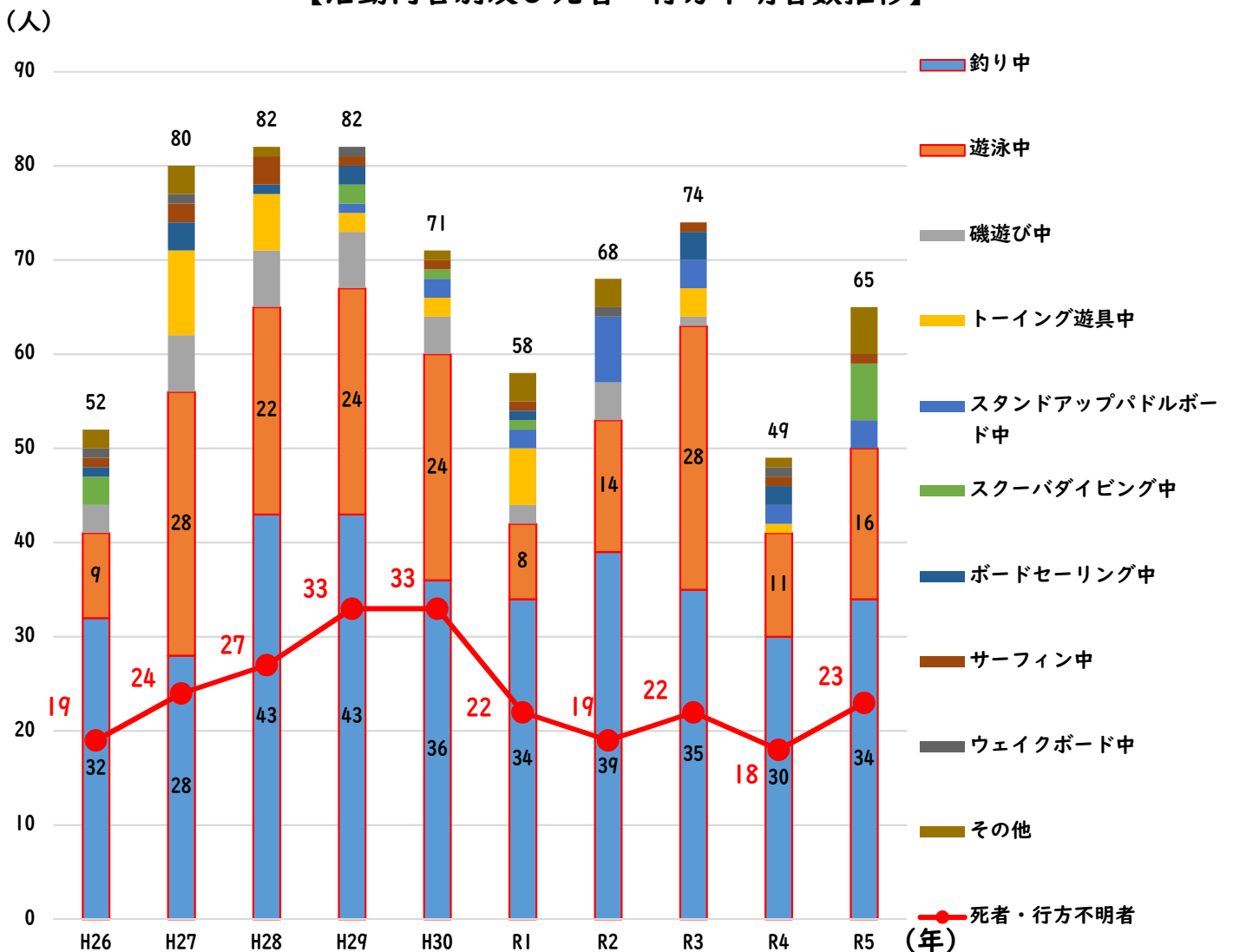
【活動内容別の事故者数割合】



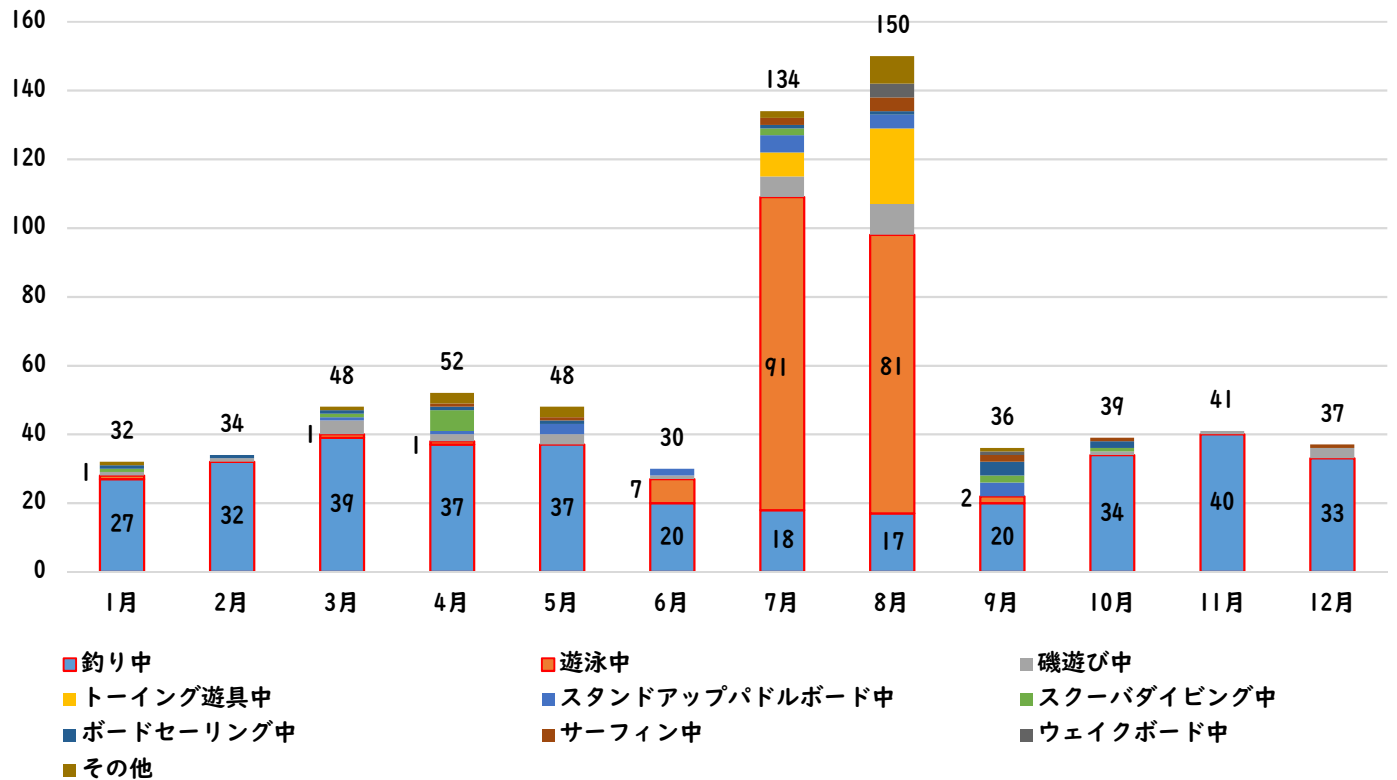
【活動内容別の死者・行方不明者数割合】



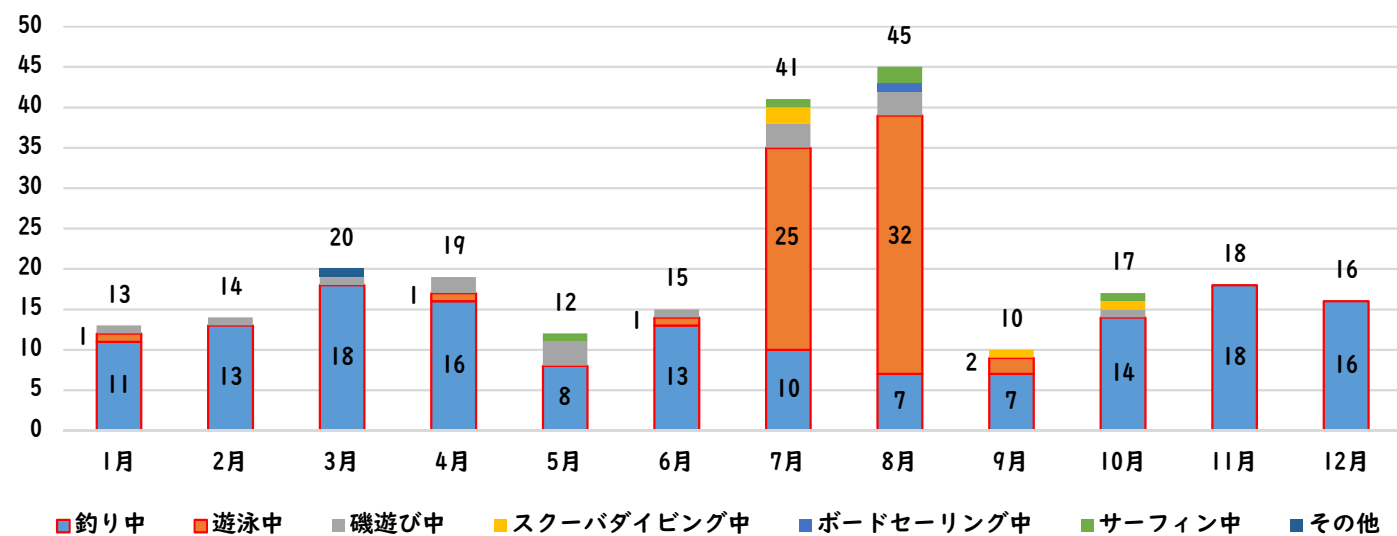
【活動内容別及び死者・行方不明者数推移】



(人) 【月別・活動内容別の人身事故者数推移（過去10年間）】



(人) 【月別・活動内容別の死者・行方不明者数推移（過去10年間）】



過去10年間のマリレに伴う事故発生時の活動内容をみると、釣り中354人（52%）、遊泳中184人（27%）が多く発生しており、釣り中と遊泳中で約8割を占めています。

また、死者・行方不明者を伴う事故も釣り中151人（63%）、遊泳中62人（26%）が多く発生しており、釣り中と遊泳中で約9割を占めています。

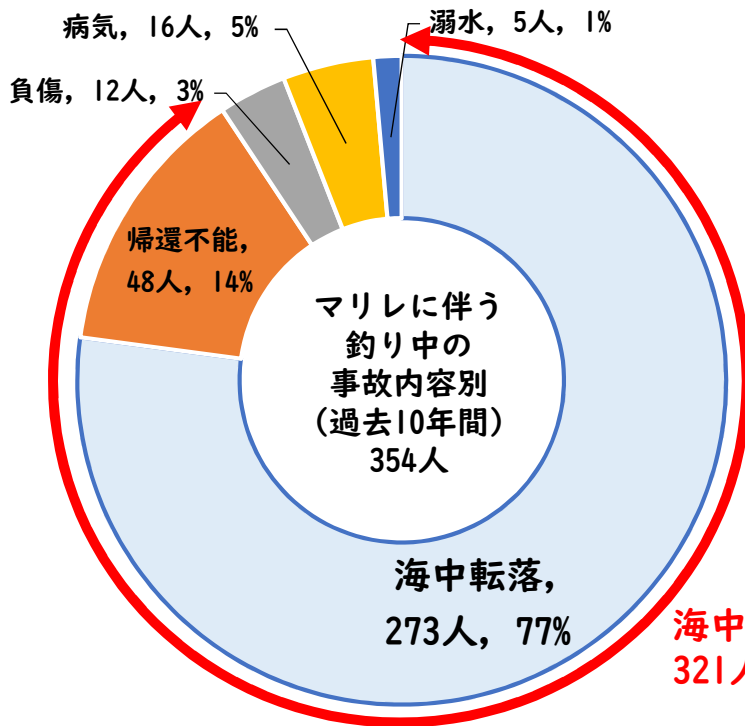
死者・行方不明者数は、平成26年から33人を下回っています。

過去10年間における事故について、活動別・月別で見ると、釣り中の事故は、年間を通じて発生していますが、特に春秋に多く発生しています。

また、遊泳中及び磯遊び中については、7月、8月に突出して多く発生しており、また、ウェイクボード中及びトーイング遊具中の事故についても、7月～8月に事故が集中しています。

◇釣り中の人身事故内容別死者・行方不明者の傾向

【釣り中の人身事故内容別事故者数割合】



過去10年間の釣り中の人身事故内容をみると

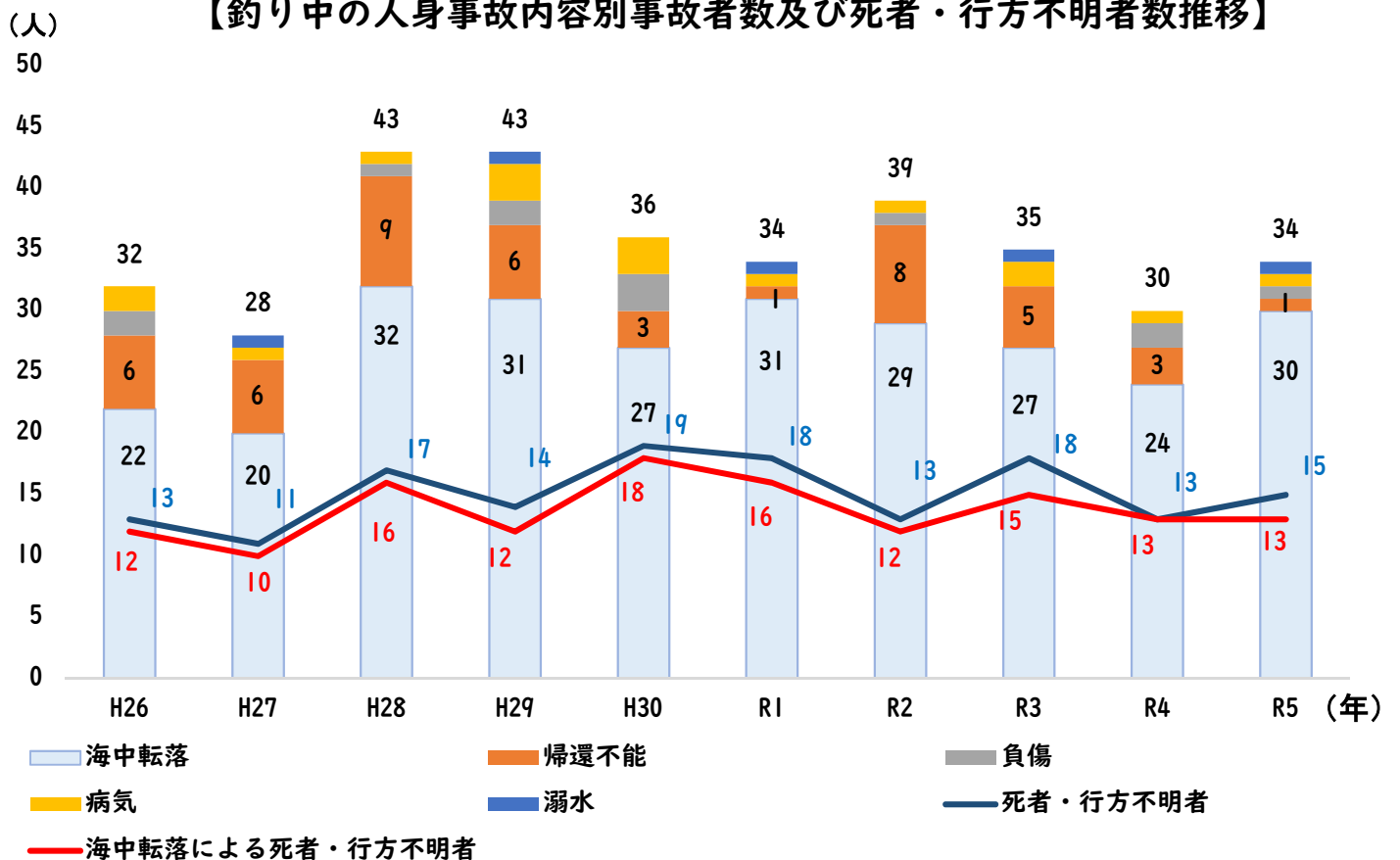
海中転落273人 (77%)

帰還不能48人 (14%)

が多く発生しており、約9割を占めています。

海中転落・帰還不能
321人, 91%

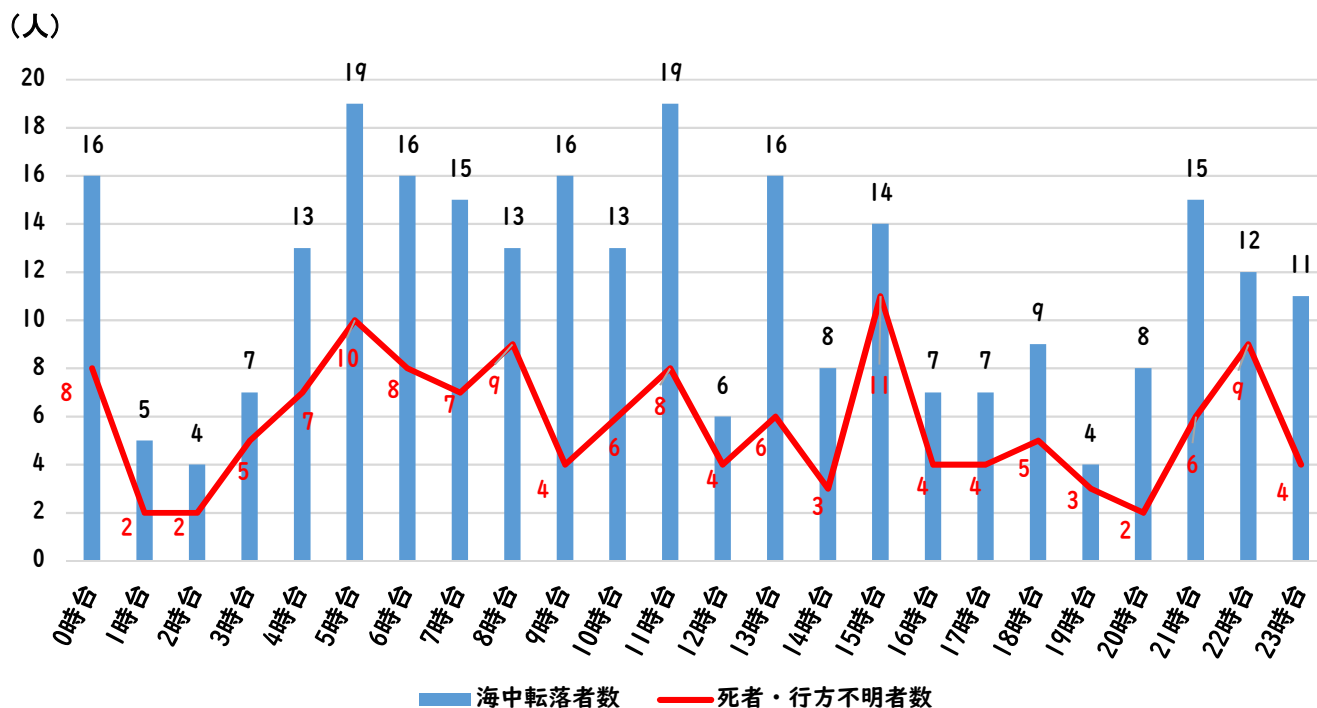
【釣り中の人身事故内容別事故者数及び死者・行方不明者数推移】



過去10年間における釣り中の人身事故内容別では平成26年以降、海中転落による事故者が30人前後で推移しています。また、死者・行方不明者数は増減を繰り返しており、顕著な傾向は見られません。なお、死者・行方不明者の約9割が海中転落によるものとなっています。

◇釣り中の海中転落事故の時間帯別事故者数及び死者・行方不明者の傾向

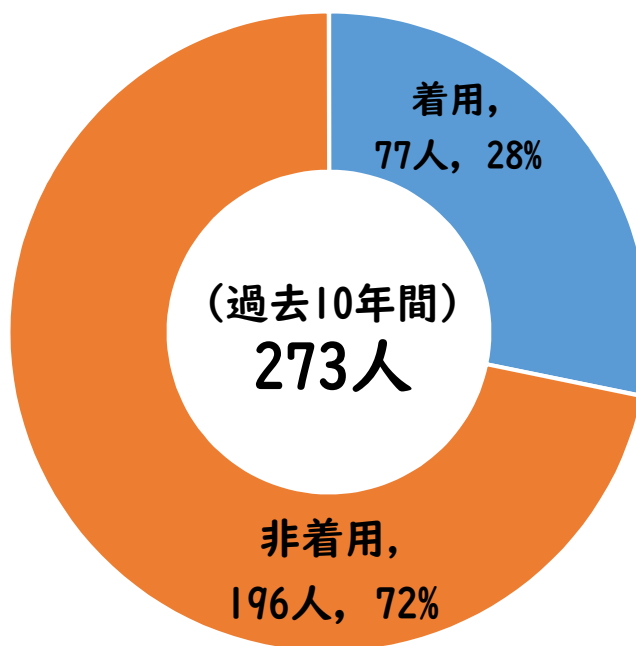
【釣り中の海中転落事故の時間帯別事故者数及び死者・行方不明者数推移】



過去10年間の釣り中の時間帯別発生数をみると、日中は11時台、足場や周囲の状況が見えにくい夜間においては、5時台が多く発生しています。

死者・行方不明者の発生状況をみると、15時台が14人と最も多い時間帯となっています。

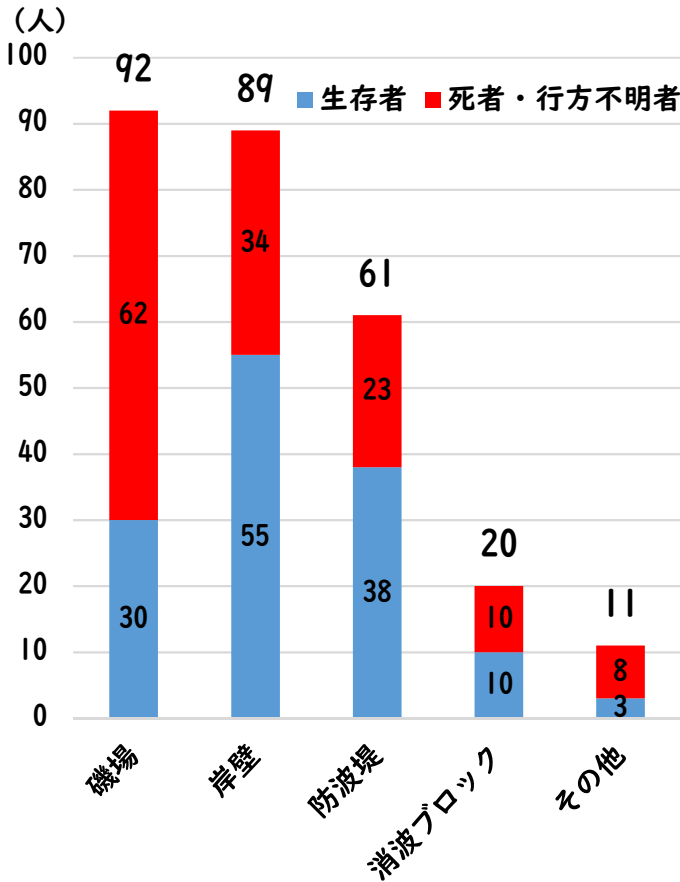
【釣り中の海中転落事故における救命胴衣着用・非着用別割合】



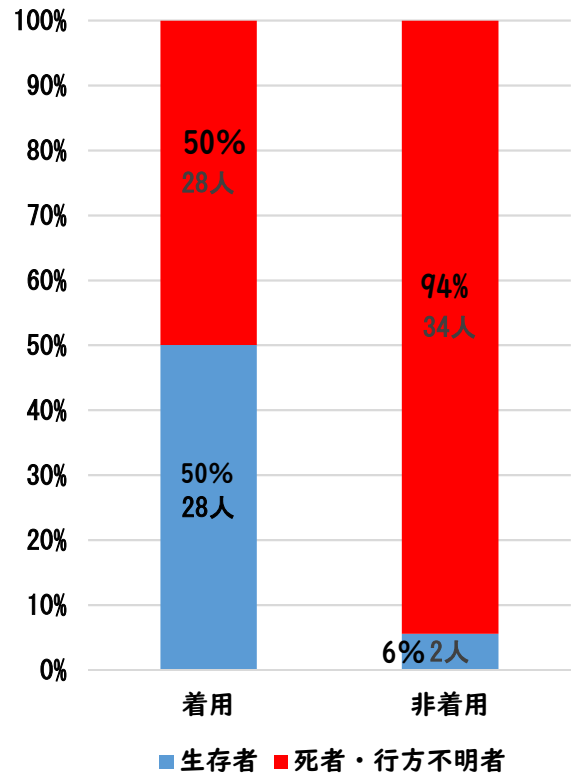
過去10年間の釣り中の海中転落事故について救命胴衣着用率をみると、着用者は77人で事故者全体の約3割、非着用者は196人で事故者全体の約7割であり、依然として救命胴衣の着用率が低い状況が窺えます。

◇釣り中の海中転落事故発生場所及び行動形態の傾向

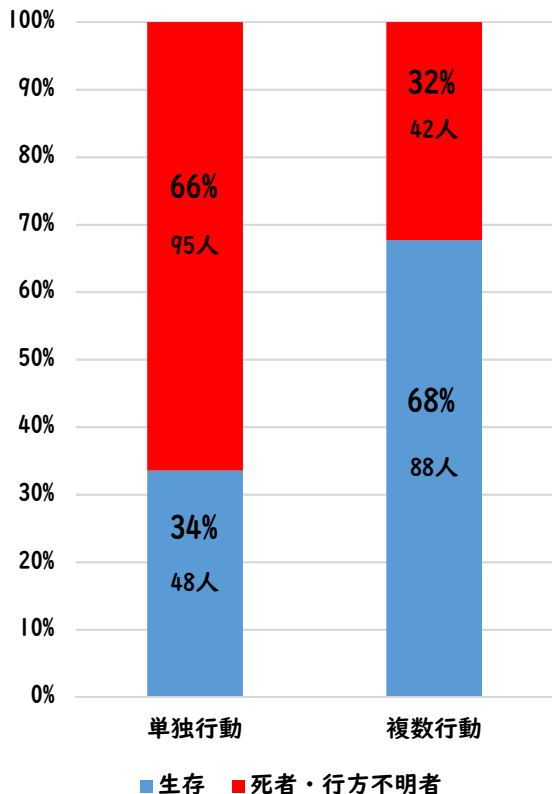
【海中転落事故発生場所別の事故者数及び死者・行方不明者数割合】



【磯場での救命胴衣着用・非着用別の死者・行方不明者数割合】



【海中転落事故における行動形態別の死者・行方不明者数割合】



過去10年間の釣り中の海中転落事故は、発生場所別では磯場が92人と最も多く発生しており、死者・行方不明者も62人と釣り中の死者・行方不明者の約半数(45%)を占めています。

磯場では、救命胴衣非着用の事故者の約9割が死者・行方不明に至っています。

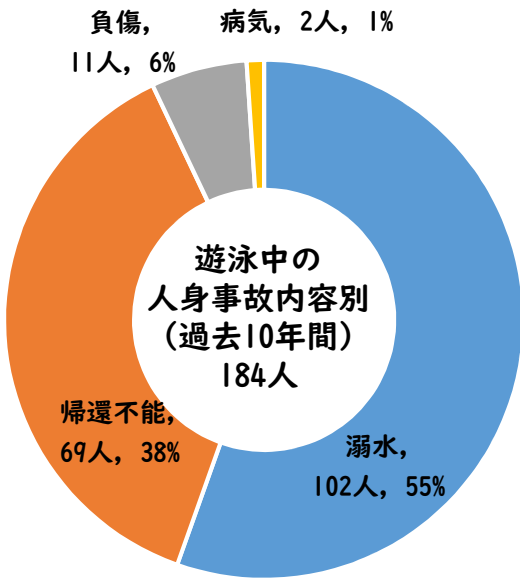
一方で救命胴衣着用者は半数(50%)が生存しています。

救命胴衣着用の有無が生死を左右する状態となっています。

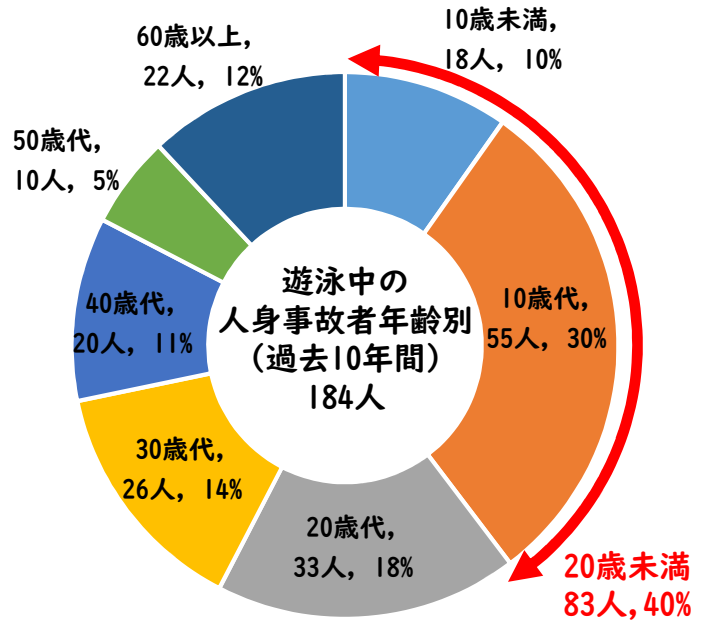
海中転落時の単独行動、複数行動による行動形態別の生存率をみると、複数行動の生存率は単独行動の生存率の2倍となっており、複数行動を行うことが早期通報・早期救助に繋がり、結果として事故発生時の生存率の向上につながっていると推測されます。

◇遊泳中の人身事故内容・年齢構成の傾向

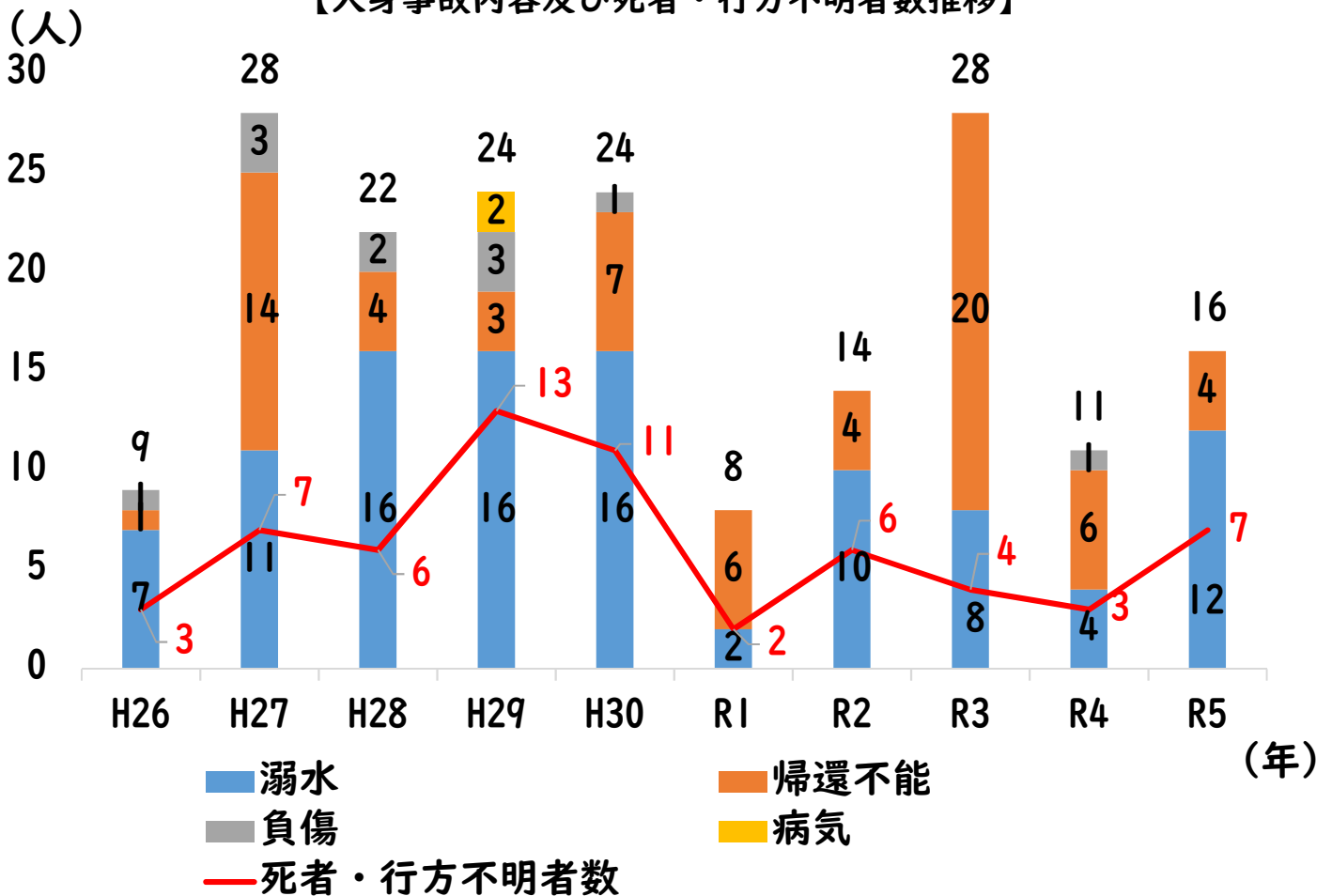
【人身事故内容別割合】



【人身事故者年代別割合】



【人身事故内容及び死者・行方不明者数推移】



過去10年間の遊泳中の事故内容を見ると、溺水102人（55%）、帰還不能69人（38%）が多く発生しています。

事故者の年代別では、20歳未満が全体の4割を占めています。

◇ 遊泳中の人身事故発生場所の傾向

【遊泳中の人身事故発生場所別割合】

過去10年間の遊泳中の人身事故発生場所をみると

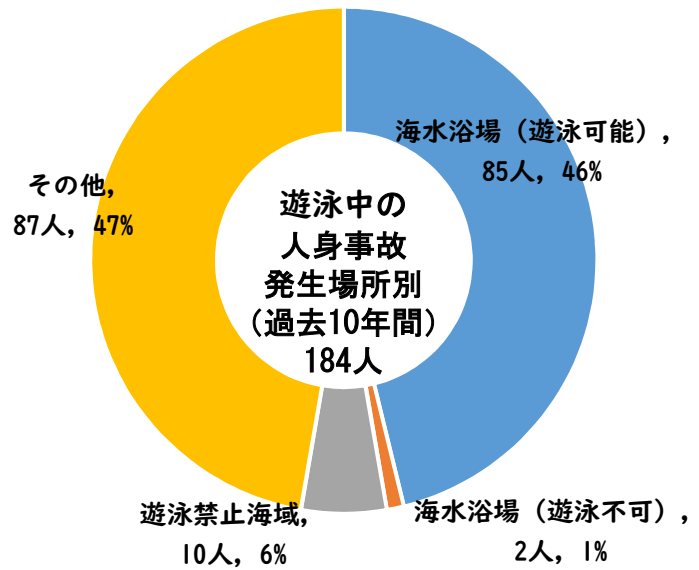
海水浴場（遊泳可）85人（46%）

海水浴場（遊泳不可）2人（1%）

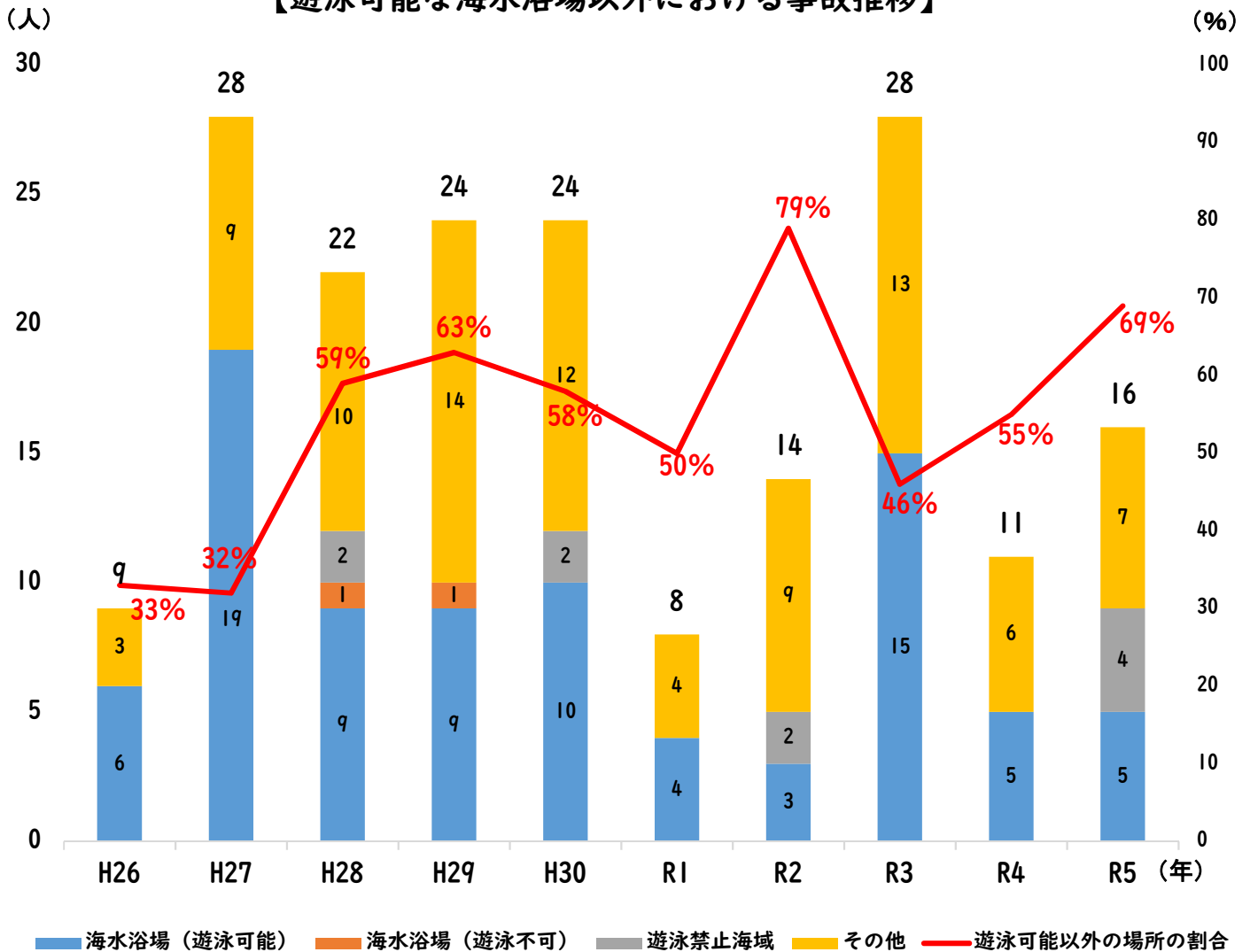
遊泳禁止海域10人（6%）

その他87人（47%）

となっています。



【遊泳可能な海水浴場以外における事故推移】

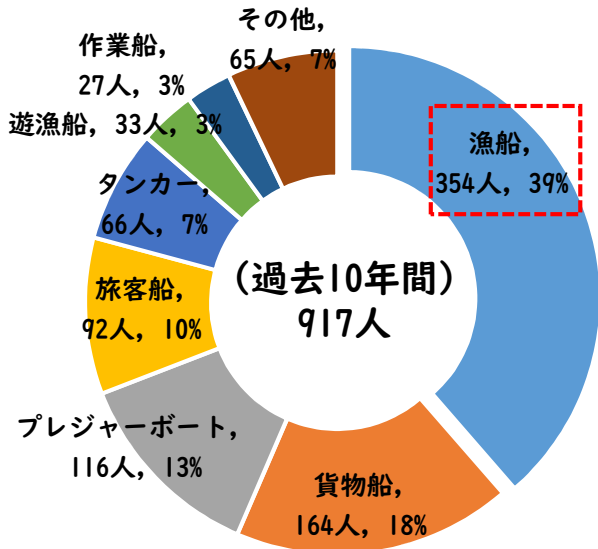


平成26年以降、遊泳可能な海水浴場以外での事故が遊泳可能な海水浴場での事故者数を超えており、令和3年は46%と減少したものの令和4年から増加し、令和5年は69%と依然として遊泳可能な海水浴場以外の場所で事故が多く発生しています。

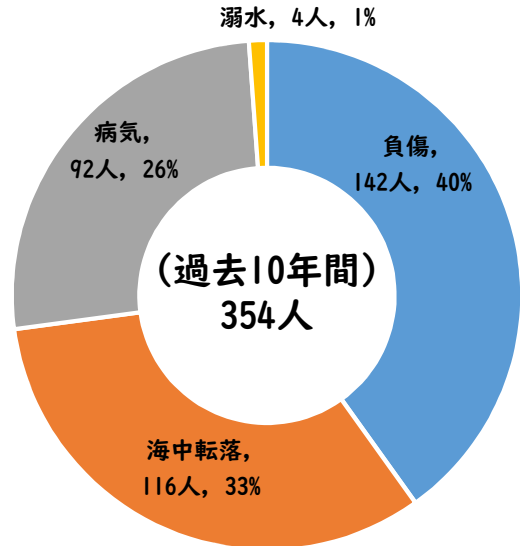
船舶事故によらない人身事故

◇船舶事故によらない人身事故における負傷・海中転落の傾向

【船舶事故によらない人身事故の船舶種類別割合】

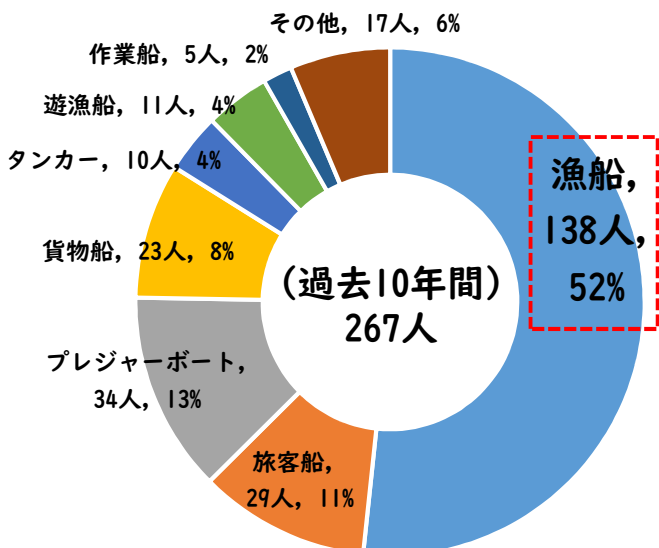


【船舶事故によらない漁船の人身事故内容別割合】

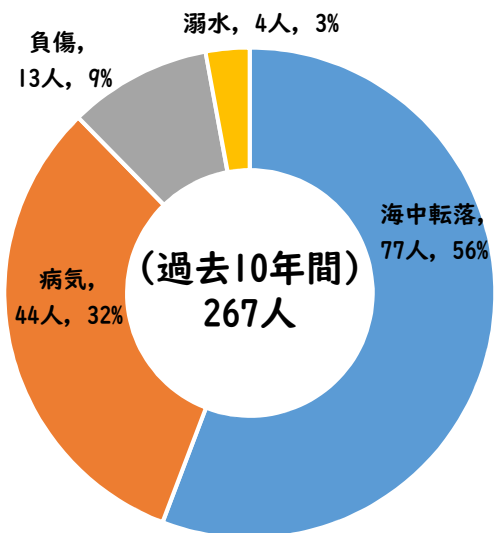


船舶事故によらない人身事故では、漁船乗船中の事故が最も多く全体の約4割を占めており、漁船の事故内容別をみると、負傷が142人（40%）、海中転落が116人（33%）、病気92人（26%）と発生しています。

【船舶事故によらない人身事故による死者・行方不明者の船種別割合】



【船舶事故によらない漁船の人身事故による死者・行方不明者の事故内容別割合】



過去10年間の船舶事故によらない人身事故の死者・行方不明者のうち、漁船乗船中が138人（52%）と全体の半数以上を占めており、その事故内容は、海中転落者が77人（56%）と半数以上を占めています。

海難防止対策

令和5年の海難防止活動概要

◇各種運動

・春季大型連休安全推進運動

4月29日から5月7日までの間、気候が温暖になり余暇活動に適した時期となることから、プレジャーボート運航者や釣り人への安全指導を集中的に実施し、海難防止思想の普及・高揚を図りました。

・海の事故ゼロキャンペーン

7月16日から7月31日までの間、官民の関係者が一体となり、『海難ゼロへの願い』をテーマに全国統一運動として、「海の事故ゼロキャンペーン」を展開しました。

・夏季安全推進運動

7月16日から8月31日までの間、プレジャーボート運航者、ウォーターアクティビティ活動者や遊泳者等への安全指導を集中的に実施し、海難防止思想の普及・高揚を図りました。

・秋季安全推進運動

10月1日から10月31日の間、『漁船海難防止対策』を重点とした活動を実施しました。



◇遊泳事故防止対策

各県警察本部や各海水浴場管理者、ライフセービング協会などの関係機関と連携し、各地域の海水浴場で合同パトロールを実施したほか、海水浴場管理者等と事故情報を共有し、再発防止対策にかかる協議、検討会を行いました。



◇若年層への安全教室

若年層を対象として、夏休み前などに小学校や親子教室等を訪問して、水辺で遊泳する際の注意事項や救命胴衣着用体験を通じた安全指導を行いました。



◇海難防止講習会

小型船安全協会、漁業組合支所・支店及び九州運輸局等関係機関の協力を得て、海難防止講習会を積極的に展開し、令和5年は、240回の講習会を実施し、7689名の方が受講しました。



◇周知・広報活動

テレビやラジオ等の各種メディアを活用し、海事関係者のみならず、一般市民に対しても広く海難防止思想の啓発活動を行いました。



◇トピックス（マリンアクティビティ安全推進団体との連携）

七管本部では、SUPやシーカヤック等のパドルアクティビティ及び磯釣り・防波堤釣り等ウォーターアクティビティに関係する団体、協会、スクール又は関係者により構成する連絡会等のうち、ウォーターアクティビティの安全確保のため当庁と連携協力して安全推進活動を行う団体等を第七管区海上保安本部長がマリンアクティビティ安全推進団体に認定・支援することで、同関係者の安全意識の高揚を図り、海難の抑止・減少に資する取組みを互いに様々な形で協力し実施しています。



◇その他の活動・取り組み

各種運動期間以外であっても、事案の周知、同種海難の防止のため、時期を失することなく活動を展開しました。

「海の安全レポート」発行200号到達！」

平成17年7月、様々な方々に対して旬な海難情報及び海難防止対策を広める目的で産声を上げた「マリンレジャー安全レポート」が平成28年に「海の安全レポート」と名称変更を経て、令和5年11月に発行200号を達成しました。

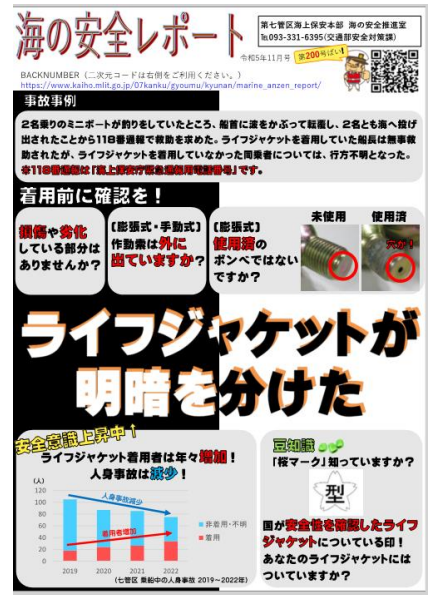
今後も、皆様のお役に立てる情報を発信してまいります。



第1号



第100号



第200号

「釣り愛好者用安全啓発カード（安全釣るCa）」

当管区では、冬季から春季にかけて釣り人による事故が増加傾向にあることから釣り人に向けた安全啓発カード「安全釣るCa」を作成しました。

釣りに行かれる際は、安全確認をお願いいたします。



【表】



【裏】

ウォーターセーフティガイド
《釣り編》
WEBサイトへ



海で活動される方々へのお願い

◇船舶事故の防止対策

小型船舶による船舶事故は全体の約8割を占め、中でもプレジャーボートと漁船による船舶事故はプレジャーボートが約4割、漁船が約3割を占めていることから、次の海難防止対策を講じましょう。

～小型船舶全般に係る共通の安全推進事項～

- 機関整備事業者による定期的な点検整備の推奨
- 「自船の安全確保3か条」の推進
 - ①機関や燃料等の点検の実施
 - ②常時見張りの徹底
 - ③故障時に備え、救助支援者の確保
- 「自己救命策確保3つの基本」の推進
 - ①救命胴衣の常時着用
 - ②連絡手段の確保
 - ③海の事件事故は118番
- 錨泊中、停止中であっても見張りの励行

◆プレジャーボートの重点事項

- 機関故障対策 《定期的な点検整備、発航前検査等の実施》
- 停止中の衝突対策 《常時適切な見張りの実施、早期避航の実施》
- 水上オートバイの事故対策 《危険操縦の禁止、知識・技能の向上》
- ミニボートの事故対策 《知識・特性の習得》

◆漁船の重点事項

- 衝突、乗揚対策 《航行中及び操業中の見張り徹底》

◆遊漁船の重点事項

- 衝突対策
《遊漁船利用者の安全を第一に、遊漁船業に関する業務規程を遵守》

◇人身事故の防止対策

事故者数の減少を図ることのできる「マリレに伴う事故」のうち、釣りと遊泳で約8割を占めていることから、次の海難防止対策を講じましょう。

◆遊泳者の事故防止対策

- ・安全管理体制の整った海水浴場での遊泳
- ・風潮流の影響を大きく受ける大型浮体遊具の危険性を知り安全に心掛ける
- ・離岸流の危険性を知り、遭遇した際の回避方法を身につける
- ・飲酒を伴った遊泳の自粛
- ・児童だけで遊泳させることなく、保護者は目を離さない

◆釣り中の事故防止対策《海中転落にかかる啓発活動》

- ・自己救命策確保3つの基本の徹底
 - ①救命胴衣の常時着用
 - ②連絡手段の確保
 - ③海の事件事故は118番
- ・気象海象情報を入手し、荒天前の早期帰宅
- ・複数行動の励行
- ・滑り止め効果の高い靴、懐中電灯など適切な装備品の活用

◆SUPなど多様化するウォーターアクティビティ中の事故防止対策

- ・海に関する基礎知識やSUPの特性を理解する
- ・風の影響を受けやすいことを考慮し、気象・海象の変化に注意する

◇その他の防止対策

海上保安庁では、カヌーや水上バイク、ミニボート、SUP（スタンドアップパドルボード）などのウォーターアクティビティごとに事故防止のための情報を取りまとめた総合安全情報サイト「ウォーターセーフティガイド」を開設しており、各種機会を捉え本サイトの周知を図っています。（詳しくは下のサイト参照）

また、救助率向上のためには、遭難者自身がGPS機能をONにして118番通報することのほか、出発前に家族及び知人等に対して行き先や帰宅予定時刻を事前に伝えておくとともに定時連絡の励行を行うことが非常に大切となります。このため、海難防止講習会や安全指導等の機会を捉え、「自助」・「共助」意識の醸成を積極的に図っていくこととします。

このほか、多くの方に海難の現状を知ってもらうことにより、海難防止に対する意識啓発を図る観点から、海難に係る広報をこれからも実施することとしています。

◇各種リンク先二次元コード

Water Safety Guide

ウォーターアクティビティ（海辺でのレジャー活動）を安全に無事故で楽しむための総合情報サイト

ウォーターセーフティガイド
【トップページ】



ウォーターセーフティガイド
【ミニボート編】



ウォーターセーフティガイド
【遊泳編】



ウォーターセーフティガイド
【水上オートバイ編】



ウォーターセーフティガイド
【釣り編】

ウォーターセーフティガイド
【カヌー編】



ウォーターセーフティガイド
【SUP編】



海の安全情報（スマートフォンサイト）

海の安全情報では、灯台等の航路標識等で観測した気象状況、気象庁が発表する気象警報・注意報、海上保安庁が発表する緊急情報、海上工事・海上行事等による交通規制情報等、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。



プレジャーボートの安全運航のために



プレジャーボートの海難において、最も多くを占めている機関故障に焦点を当てたリーフレットです。点検時の注意事項、各消耗品等の交換時期の目安等が記載してあります。