



令和2年5月19日
海上保安庁

ゴールデンウィーク期間中のマリンレジャー活動 に伴う海難発生状況（速報値）

～海難発生数が大幅に減少～

令和2年4月29日～5月6日の海難発生数及び死者行方不明者数は、昨年と比較して、以下のとおり減少しました。

これは、新型コロナウイルス感染症拡大防止のため、各地方公共団体が、海岸への立入自粛措置や同地方公共団体が運営する駐車場の使用禁止措置といった、いわゆる外出自粛要請に伴う措置により、マリンレジャー活動自体が減少したことも要因であると推定され、今後も発生状況を注視していくこととします。

○船舶事故（民間救助機関による海難隻数を含む）

◆ 事故隻数：52隻（昨年比27隻減少）

死者・行方不明者：0人（昨年比2人減少）

海難種類別：運航不能（機関故障）が18隻と最も多く、全体の約3割

◆ インシデント：10隻（係留中の浸水など）

○人身事故（民間救助機関による海難者数は計上していない）

◆ 事故者数：6人（昨年比20人減少）

死者・行方不明者数：3人（昨年比2人減少）

事故者数の内訳：釣り中2人、磯遊び中2人、その他2人

◆ その他の人身に係るトラブル：19人（防波堤からの帰還不能など）

★「マリンレジャー活動」とは、海水浴、釣り、潮干狩り、サーフィン、ボードセーリング、スキューバダイビング等の海浜における余暇活動及びプレジャーボート等による遊走等をいいます。

★「プレジャーボート等」とは、プレジャーボート（モーターボート、ヨット、水上オートバイ等）及び遊漁船をいいます。

★「船舶事故」とは、船舶の運航に関連した損害や具体的な危険が生じたものをいいます。

★「インシデント」とは、船舶の運航に関連した損害又は具体的な危険が生じなかった海難をいいます。

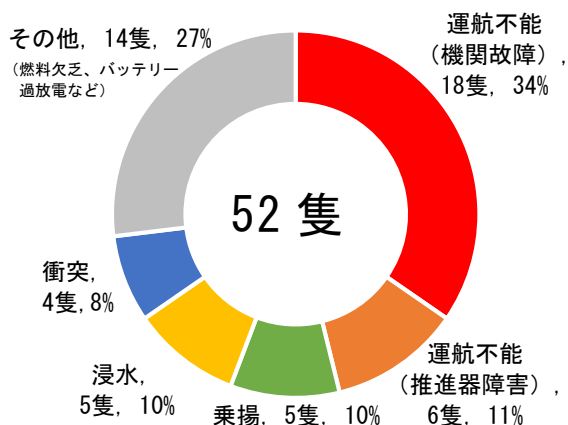
★「運航不能」とは、船舶の運航に必要な設備の故障等により、航行に支障が生じたことをいいます。

★「人身事故」とは、海上又は海中における活動中に死傷者（自殺、病気を除く）が発生したものをいいます。

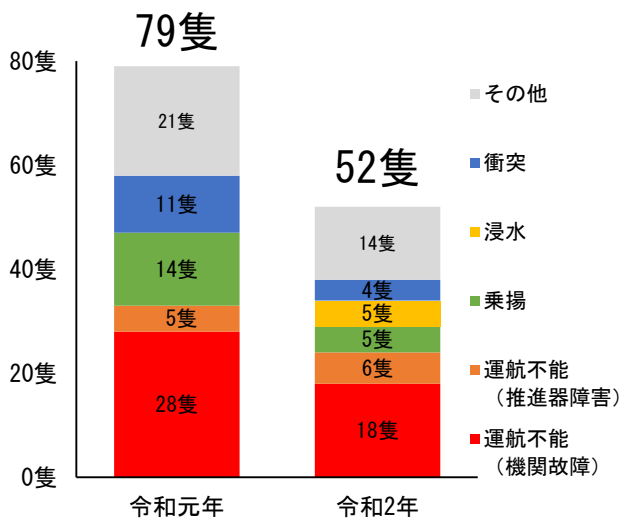
★「その他の人身に係るトラブル」とは、海上又は海中における活動中に死傷者が発生しなかったものをいいます。

マリンレジャー活動に伴う船舶事故の海難種類別発生状況

【海難種類別発生状況】

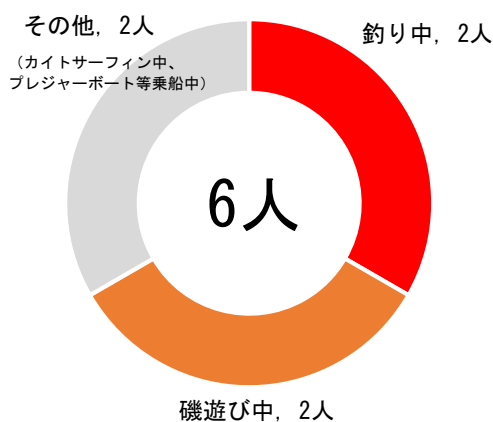


【昨年比】

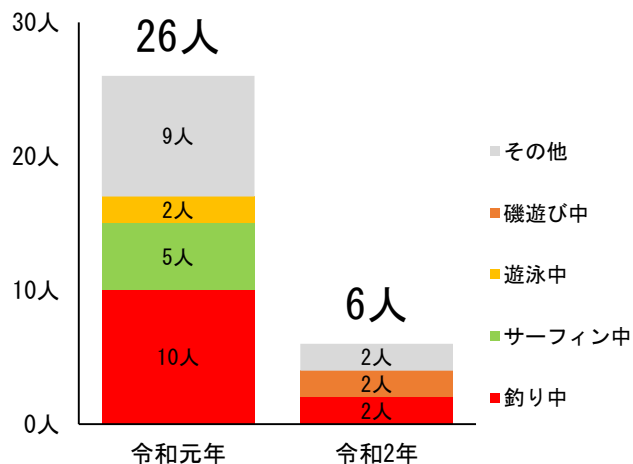


マリンレジャー活動に伴う人身事故の活動内容別発生状況

【活動内容別発生状況】



【昨年比】



【参考】平成29年までの計上方法での海難発生状況

過去5年間の推移

		平成28年	平成29年	平成30年	平成31年/ 令和元年	令和2年
安全推進活動期間		4/29~5/8 (10日間) (休日数:8日)	4/29~5/7 (9日間) (休日数:7日)	4/28~5/6 (9日間) (休日数:7日)	4/27~5/6 (10日間) (休日数:10日)	4/29~5/6 (8日間) (休日数:6日)
船	プレジャーボート等の海難隻数(隻)	54	72	51	70	46
	死者・行方不明者数(人)	1	0	2	2	0
人身	マリンレジャー活動に伴う海難者数(人)	41	43	28	40	25
	死者・行方不明者数(人)	7	8	5	5	4
船舶・人身 死者行方不明者数 計(人)		8	8	7	7	4

民間救助機関のみによる救助を除く

※海上保安庁では、平成30年から海難定義を見直しています。

夏季に向けた事故防止対策

【夏季に向けた注意点】

令和2年のゴールデンウィークの海難発生数は、新型コロナウイルス感染症の拡大防止措置に伴う外出自粛要請の影響が要因であると推定される減少が認められました。

5月14日に8都道府県を除く、39県を対象として緊急事態宣言が解除されたところではありますが、新型コロナウイルス感染症の情勢は依然として予断を許さない状況に変わりなく、同自粛が夏季期間も再度要請されるか不透明であるものの、外出自粛要請が解除された場合、例年であればマリナー活動が活発となり、海難が増加する傾向にあります。

例年、船舶海難は、「プレジャーボートの機関故障」、「ミニボートの転覆・浸水」、「水上オートバイの衝突・復原不能による漂流」が多く発生しており、人身海難は、「遊泳中の溺水」が多く発生していることから、以下の事項に注意してください。

・ プレジャーボートの機関故障

プレジャーボートは、ゴールデンウィーク中と同じく夏季においても「運航不能（機関故障）」の海難が多い傾向にあります。

機関故障を未然に防止するためには、発航前検査チェックリストを活用した適切な発航前検査や、整備事業者等による定期的な点検整備を実施する必要があることから、日頃から適切な点検整備を実施しましょう。

【事件事例】プレジャーボートの運航不能（機関故障）

【事例1】

事故船舶は、釣りを終え定係地へ航行中、エンジンが急停止し、運航不能に陥りました。海上保安庁の巡視艇に曳航救助され、その後の調査の結果、燃料タンクからエンジンに繋がる燃料フィルターの詰まりが原因であり、適切な発航前検査を実施していないことが判明しました。

【事例2】

事故船舶は、航行中に機関の出力が上昇しなかったことから、再起動を試みたところ起動せず運航不能に陥りました。整備事業者による点検整備の結果、シリンダーヘッド部に穴が空き圧縮空気が漏れたことが原因であり、長期間、整備事業者による点検整備を受けていませんでした。



発航前検査チェックリスト



海難防止啓発アニメ（機関故障編）

※同アニメは、プレジャーボートの機関故障海難を防止するために第七管区海上保安本部の職員が作成したものであり、現在、海上保安庁 YouTube に掲載されています。

発航前検査チェックリスト https://www6.kaiho.mlit.go.jp/info/marinesafety/01_safetyguide/uminiderumaeni.pdf

海難防止啓発アニメ（機関故障編） https://www.youtube.com/watch?v=o8-gD2F_0CQ

・ミニボートの転覆・浸水海難

ミニボートは小型船舶操縦免許及び船舶検査が不要であり、小型軽量で持ち運びも容易であることから、近年その保有隻数は増加傾向にあります。

一方、保有隻数の増加に比例して海難発生隻数も右肩上がり増加しており、令和元年の発生隻数は過去最大（90隻）となっています。

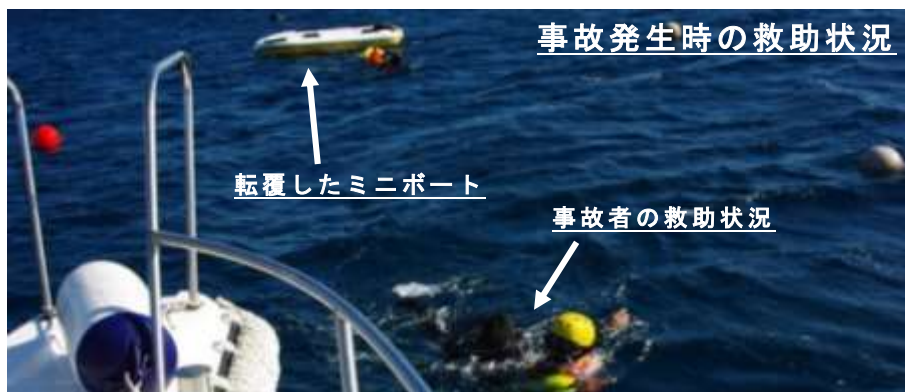
特に、海に関する基礎知識やミニボートの特性を正しく理解しないまま海に出て転覆・浸水に至る事故が多く発生しています。

【事件事例】ミニボートの転覆

【事例】

事故者 2 人は、それぞれミニボートの船尾方向に乗船して帰港中、船首方向から強風（風速 13m/s）及び高波（1.5m）を受け、転覆しました。

事故者 2 人は、事故の通報を受けた巡視艇及び航空機により救助され、怪我等はありませんでした。



・ 水上オートバイの衝突・復原不能による漂流

水上オートバイの事故の約6割は夏季期間に発生しており、特に衝突や転覆した水上オートバイを復原出来ずに漂流する事故が最も多く発生しています。

事故の多くは経験年数の少ない初心者による事故であり、これらの事故を未然に防止するためには、安全運航に係る知識や技能の向上を図る必要があります。

【事件事例】水上オートバイの衝突

【事例】

事故者は友人と海岸を訪れ、飲酒後に酩酊状態で遊走し、波打ち際で友人らに航走波を浴びせていたところ、操船を誤り、錨泊していたプレジャーボートに衝突しました。事故者は無事でしたが、プレジャーボートの乗船者が怪我を負いました。

・ 遊泳中の溺水

遊泳中の事故は、海水誤飲などによる溺水が最も多く発生しており、年齢層別では20歳未満の事故が多くを占めています。

事故原因の約7割は、知識・技能不足、周辺環境の不注意、飲酒後の遊泳等の無謀な行為といった自己の過失によるものであり、これらの事故を未然に防止するためには、子供から目を離さない、お酒を飲んだら泳がない、監視員やライフセーバーが常にいる管理された海水浴場で泳ぐことを徹底する必要があります。

【事件事例】遊泳中の事故

【子供の事故】

事故者兄弟(兄9歳、弟6歳)は、両親とともに海水浴場を訪れ、両親が砂浜でテント等の準備をしている間に子供のみで泳いでいたところ、足のつかない海域まで行ってしまい溺れました。事故者兄弟は、事故に気付いた付近遊泳者等により救助され、病院に緊急搬送されたものの、兄は死亡が確認されました。

(弟は入院措置)

【飲酒に関連した事故】

事故者は友人と海岸を訪れ、飲酒を伴う食事の後、1人で遊泳を開始しました。

その後行方不明となり、付近の砂浜で、心肺停止状態で発見され、病院へ緊急搬送されたものの死亡が確認されました。

【事件事例】遊泳中の事故

【遊泳禁止区域での事故】

事故者 2 人は友人と海岸を訪れ、遊泳が禁止されているヘッドランド※付近で泳いでいたところ、離岸流に流されて行方不明になりました。その後ヘッドランドに打ちあがっているところを発見されましたが 2 名とも死亡が確認されました。

※ヘッドランドとは、海岸の砂の流出を防ぐために建設される人工岬のこと。ヘッドランド周辺では離岸流が発生しやすく、多くの場所では立入禁止となっている。

海上保安庁が推奨する安全対策ツール

海の事故に遭わないために、以下事項を参考に安全対策に努めましょう。

・ ウォーターセーフティガイド

海上保安庁では、水上オートバイやミニボート、遊泳や釣り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と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」を開設しています。

同サイトに掲載されている安全情報を参考にして、安全のための必要な知識や技能の向上を図りましょう。



ウォーターセーフティガイド https://www6.kaiho.mlit.go.jp/info/marinesafety/00_totalsafety.html

・ 自船の安全確保 3 か条

小型船舶の船長は、以下の 3 つの事項を実践して、自船の安全を確保しましょう。


自船の安全確保 3 か条

小型船舶の船長は、以下の3つの事項を実践して、自船の安全を確保しましょう！

その1. 発航前、機関や燃料等の点検の実施

その2. 航行時、常時見張りの徹底

その3. 故障時に備え、救助支援者の確保



自船の安全確保 3 か条 https://www6.kaiho.mlit.go.jp/info/keihatsu/20180327_anzenkakuho.pdf

・ 海の安全情報

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遊漁船の操縦者、海水浴や釣り等のマリンレジャー愛好者の方々に対して、全国各地の灯台等で観測した風向、風速、波高等の局地的な気象・海象の現況、気象庁が発表する気象警報・注意報、ミサイル発射や避難勧告等に関する緊急情報、海上工事や海上行事等の状況に関する海上安全情報、海上模様が把握できるライブカメラ映像等を「海の安全情報」として提供していますので、有効にご活用ください。

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

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/micmail/reg/touroku.html>

海の安全情報 (PC 用) <https://www6.kaiho.mlit.go.jp/>

海の安全情報 (スマホ用) <https://www6.kaiho.mlit.go.jp/sp/index.html>

・ 海の事件・事故『118 番』

海上保安庁は、海上における事件・事故の緊急通報用電話番号として、警察の 110 番や消防の 119 番のように覚えやすい局番なし 3 桁電話番号「118 番」を設定しています。また、聴覚や発話に障がいを持つ方を対象に、スマートフォンなどを使用した入力操作により、海上保安庁への緊急時の通報が可能となる「NET118」というサービスも令和元年 11 月 1 日から運用していますので、有効にご活用ください。