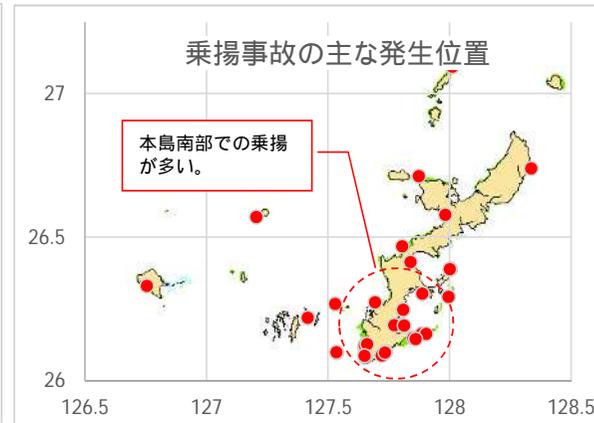
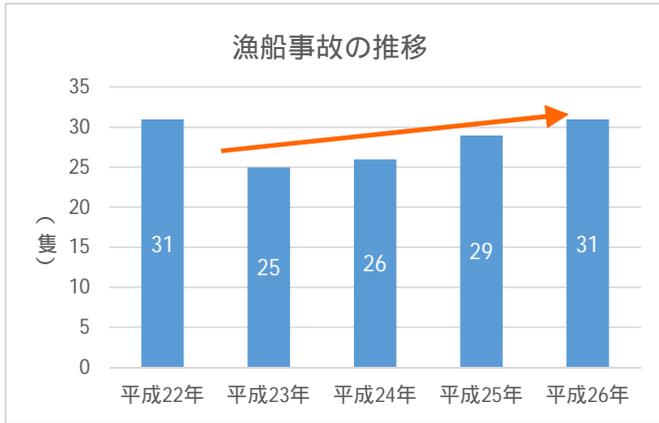


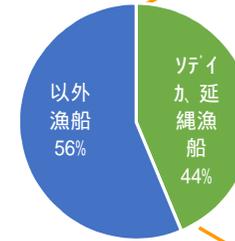
# 1. 漁船の事故現状

第十一管区海上保安本部交通企画課調べ / H27.7  
(集計、分析はH22～H26の船舶事故を対象)

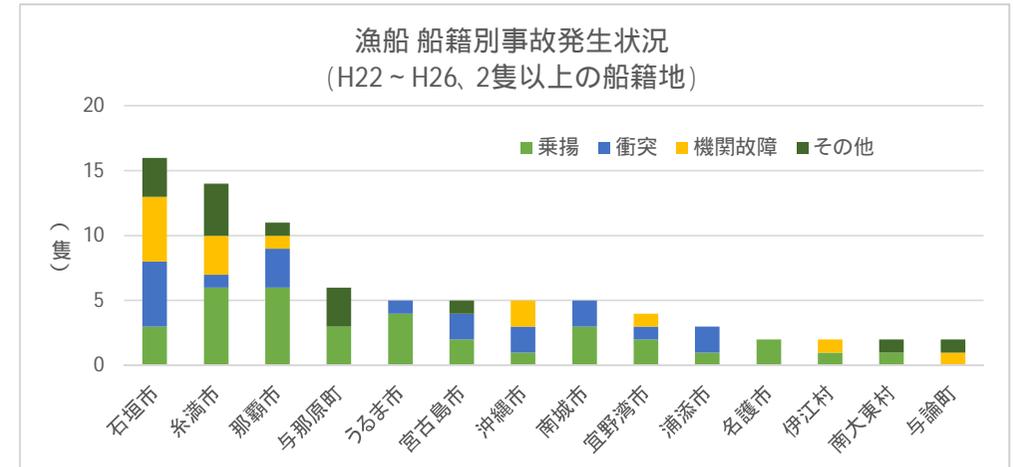
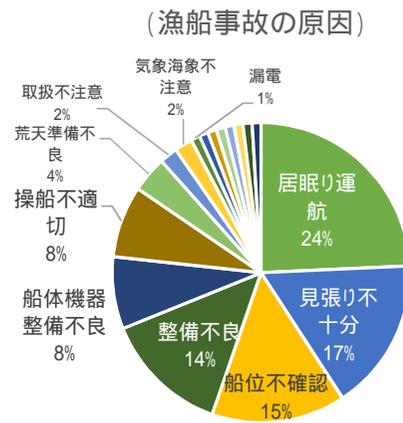
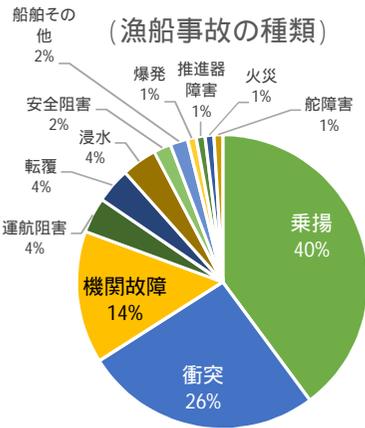
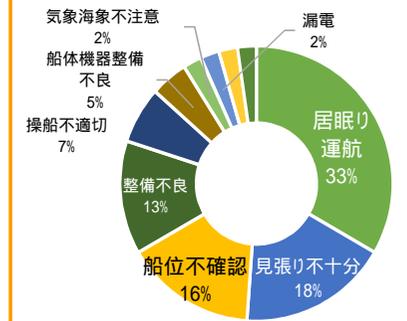
乗揚事故が最も多く4割を占め、全国の漁船による乗揚事故の割合(約1割)と比べても突出している。  
乗揚事故は本島南部の沿岸部で比較的多く発生している。  
漁船事故の原因は「居眠り運航」「見張り不十分」「船位不確認」の順で多く、これらが3大原因である。  
「ソデイカ漁業」「延縄漁業」を営む漁船の事故が4割以上を占める。これらの事故は「居眠り運航」による事故の発生割合が高い。  
船籍別では「石垣市」「糸満市」「那覇市」の順で多い。



ソデイカ・延縄漁船事故の割合



ソデイカ・延縄漁船事故原因

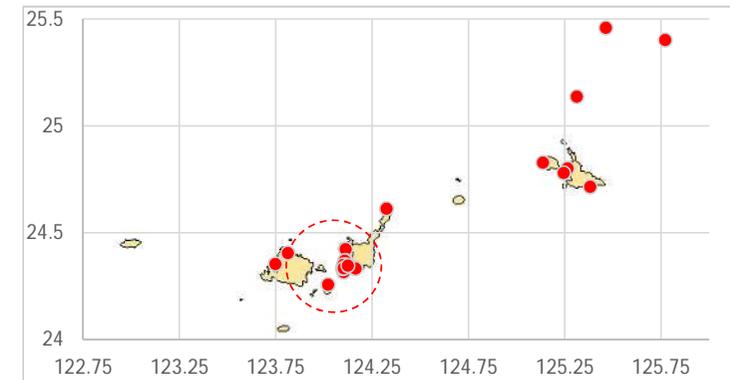
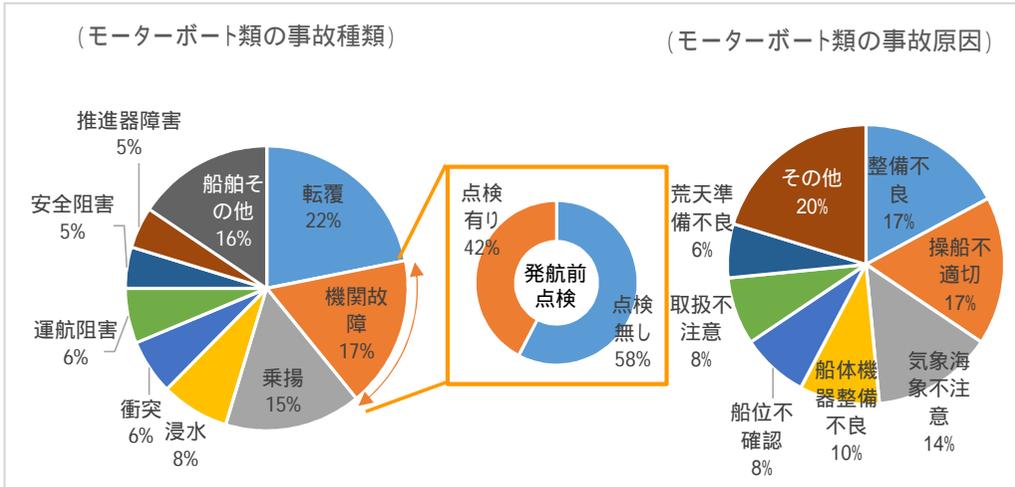
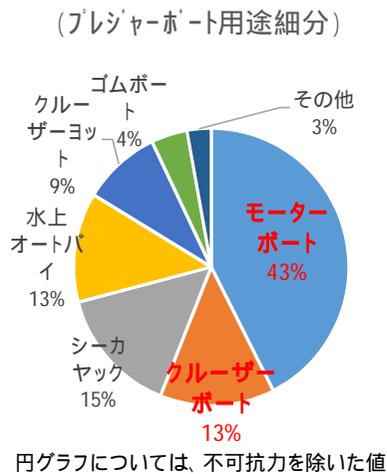
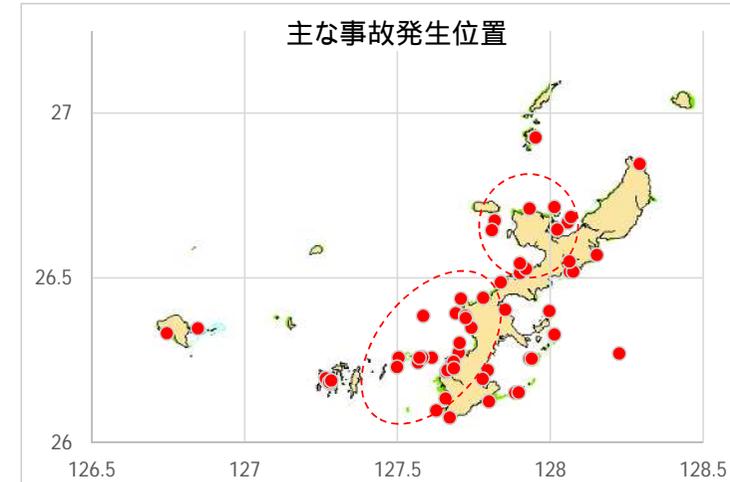
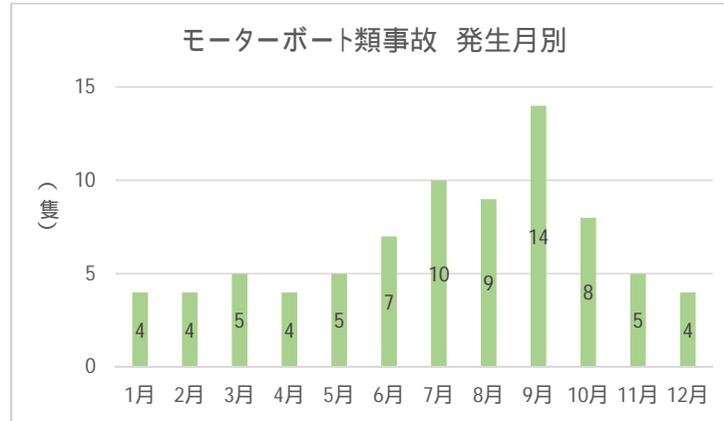
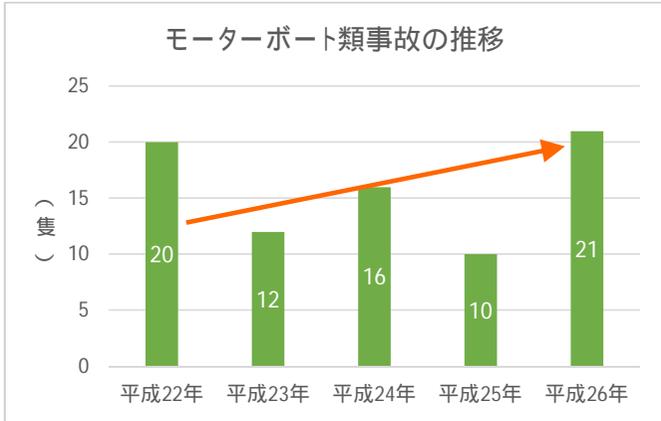


運航阻害・・・バッテリー過放電、燃料欠乏、ろ・かいの喪失及び無人漂流をいう。  
安全阻害・・・転覆に至らない船体傾斜、走錨及び荒天難航をいう。

円グラフについては、不可抗力を除いた値

# 2. モーターボート類の事故現状

モーターボート類の事故は「転覆」、「機関故障」、「乗揚」、「浸水」の順で多く、これらの事故で約6割を占める。  
 事故原因では、「整備不良」「操船不適切」「気象海象不注意」の順で多い。  
 発生位置では、県内全域で発生しているが、特に本島南部西岸、本部半島周辺、石垣島南西部が比較的多く発生している。  
 発生時期は9月をピークに、6月から10月にかけて多く発生している。  
 機関故障を起こした船舶の約6割は発航前点検を実施しておらず、実施しているものも約4割はあるが点検が不十分であることが窺える。



モーターボート類・・・モーターボート及びクルーザーボート

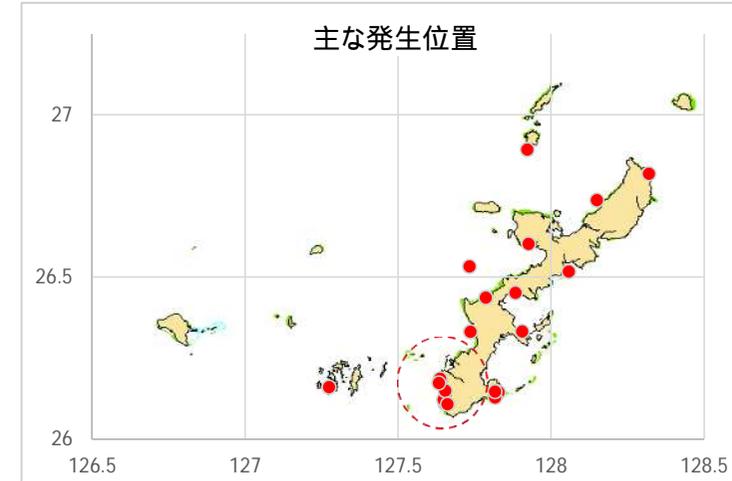
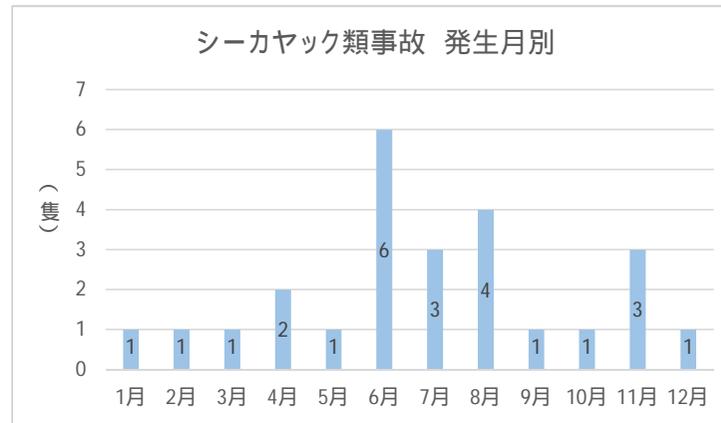
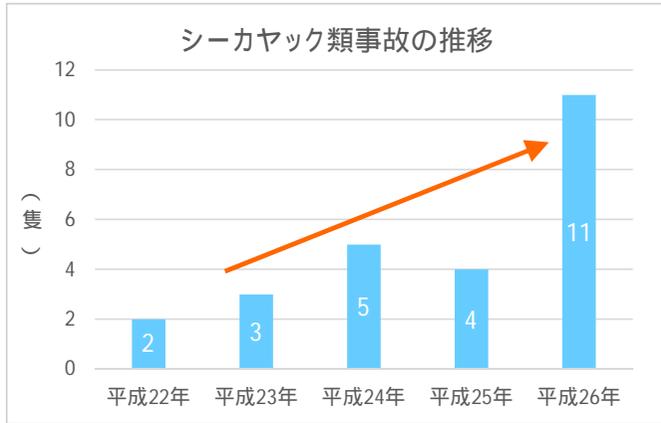
# 3. シーカヤック類の事故現状

シーカヤック類の事故はここ数年5隻以下で推移していたが、平成26年は11隻と大幅に増加した。増加の要因は「気象海象不注意」による荒天難航、管理不十分による艇の流出が増加したことによるものである。

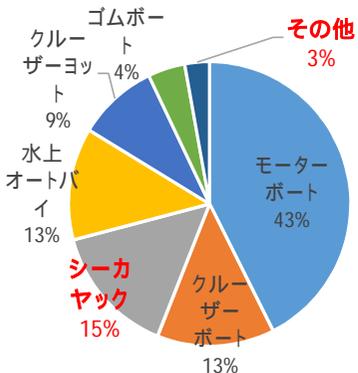
発生位置は、本島南部西岸において多く発生している。

事故種類は、「運航阻害(無人漂流及びオールの流出)」「安全阻害(荒天難航)」で約6割を占め、約4割は操船技能不足による転覆後の復原(乗艇)ができない状態に陥ったものである。

事故原因は、「船体機器整備不良(管理不十分)」「気象・海象不注意」「操船技能不足」によるものが約8割を占める。

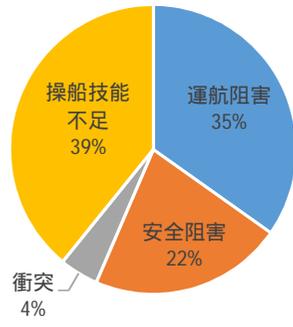


(プレジャーボート用途細分)

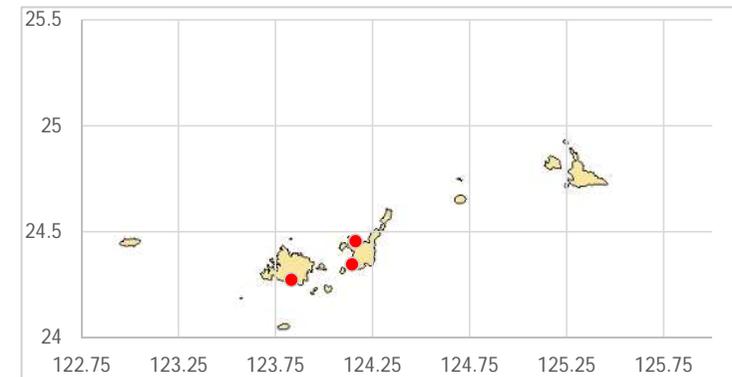
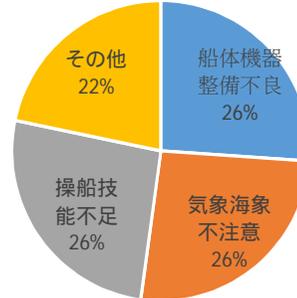


円グラフについては、不可抗力を除いた値

(シーカヤック類の事故種類)



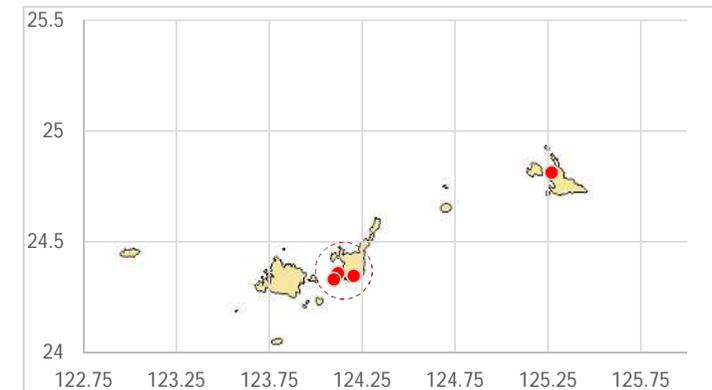
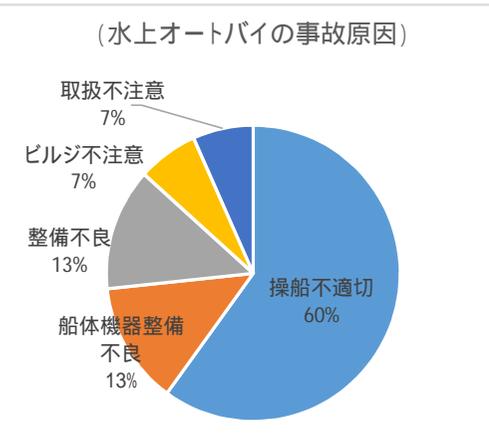
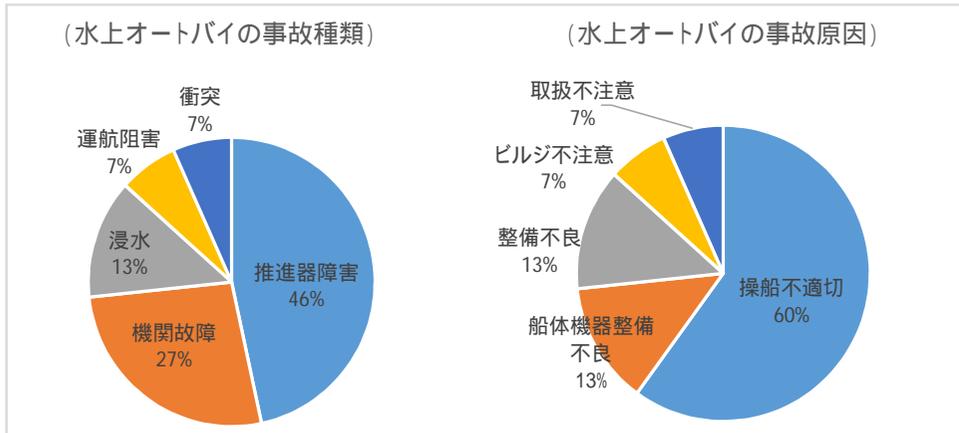
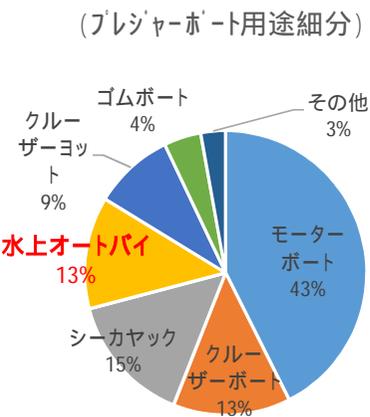
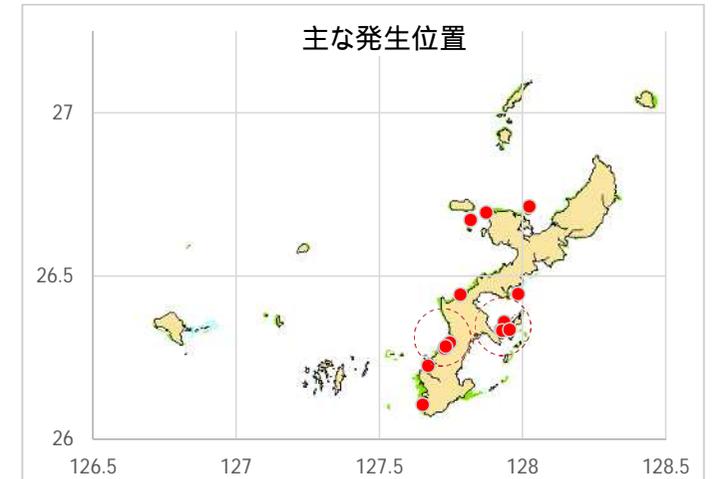
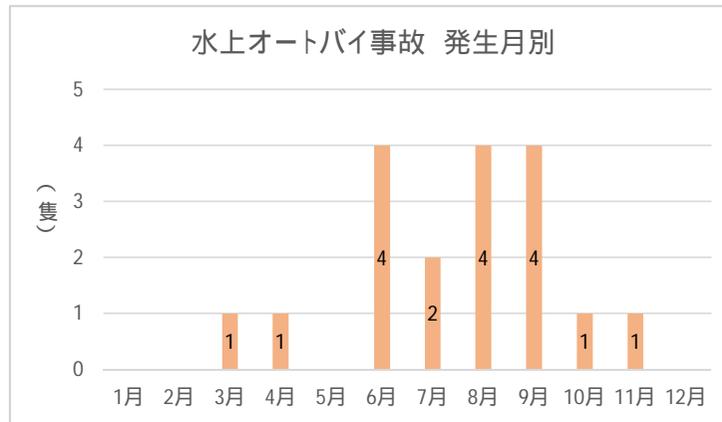
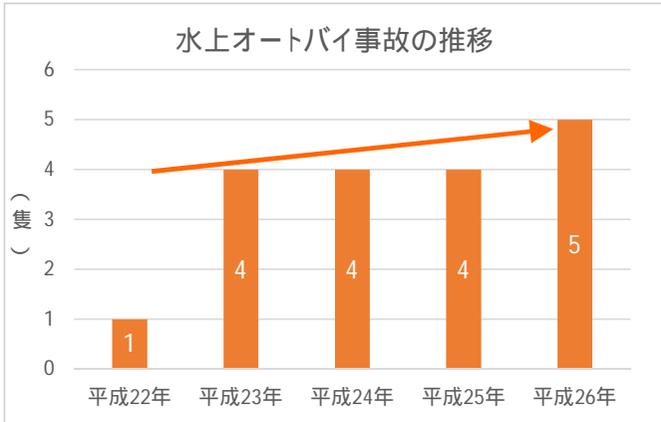
(シーカヤック類の事故原因)



# 4. 水上オートバイの事故現状

第十一管区海上保安本部交通企画課調べ / H27.7  
(集計、分析はH22～H26の船舶事故を対象)

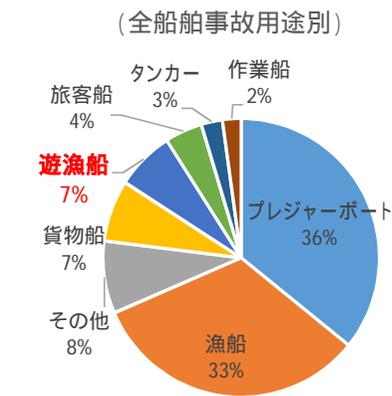
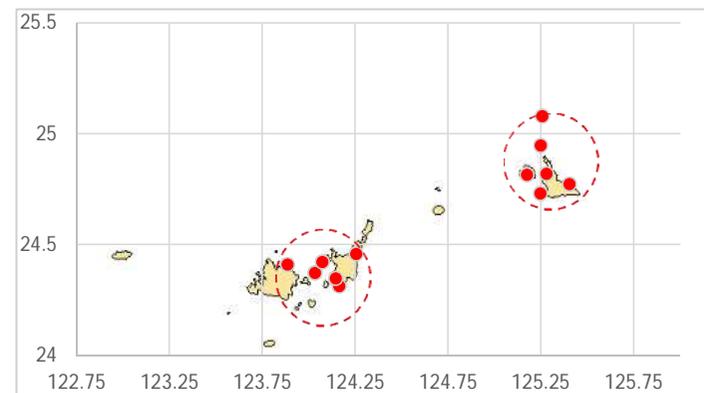
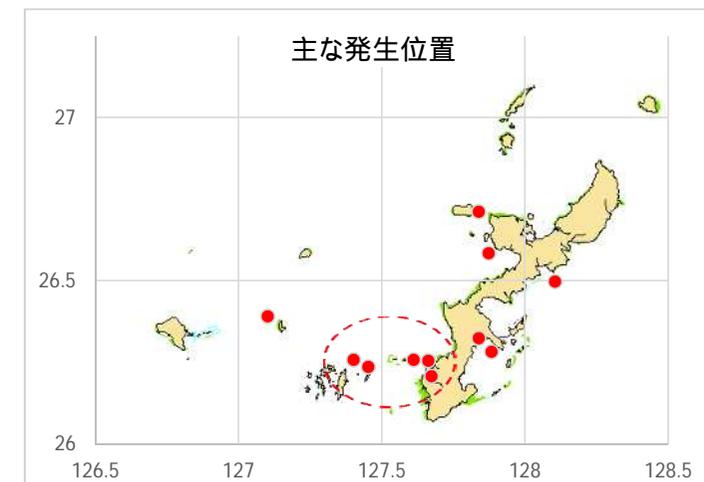
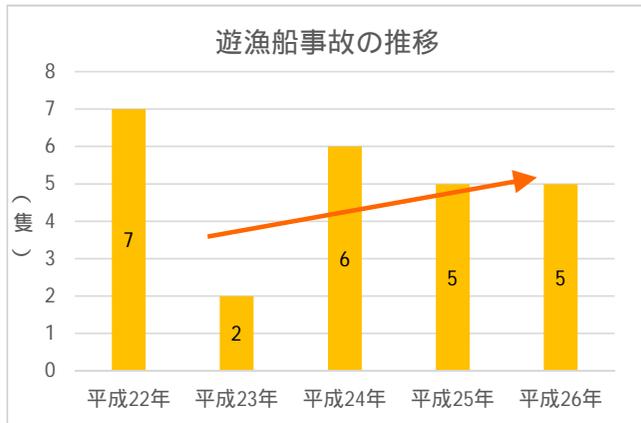
毎年、5隻前後の事故が発生しており、「推進器障害」及び「機関故障」が多く発生している。  
 事故原因は、「操船不適切」6割、「船体機器整備不良」約1割、「整備不良」約1割で、これらの原因が大半を占める。  
 事故原因のなかで最も多い「操船不適切」は、ほとんどがバナナボート、チューブなどの浮体遊具を曳航するロープを吸水口から吸い込みインペラに絡ませるなど、操縦者の注意不足からくる「推進器障害」である。  
 発生位置では沖縄南部西岸、勝連半島付近、発生時期では6月から9月までの夏季が多く発生している。



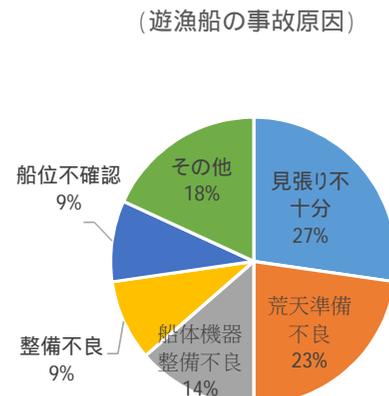
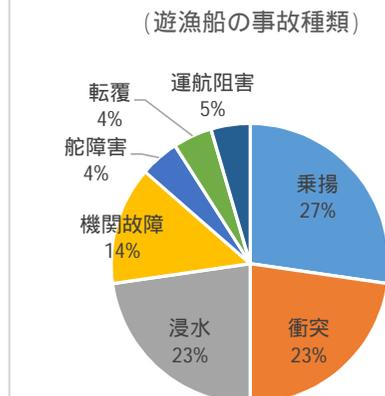
円グラフについては、不可抗力を除いた値

# 5. 遊漁船の事故現状

「浸水」は全てが係留中によるもので、うち6割は台風時の事故である。  
発生時期は9月が多く、台風時の「浸水」事故が目立って多く発生している。  
事故種類では、「乗揚」、「衝突」、「浸水」が多く、これらの事故で約7割を占める。  
事故原因では「見張り不十分」「荒天準備不良」の順で多く、これらの事故で5割を占める。



円グラフについては、不可抗力を除いた値



# 6. 小型船舶の安全対策

安全で安定した漁業のため！安全なマリレジャー活動のため！次の用途に応じた安全対策の励行、推進をお願いします。

## 漁船

帰港時の居眠り予防のために帰るコール  
組織的安全管理体制の構築  
簡易型AISの普及促進



船長



漁協、家族、  
無線協会

## シーカヤック類

海に出る前に、操船技能の習得  
気象・海象情報入手の励行  
船体管理の徹底

## 水上オートバイ

遊具の曳航(トイング)時は、プレーヤー、曳航  
ロープ、遊具等の監視

## モーターボート類

発航前点検(気象・海象情報の入手を含む。)

< チェック表による実施 >

組織的安全管理体制の構築  
関係機関との連携・協力

船長



発航前点検状況  
を確認できる体制  
を構築

マリナー

## 遊漁船

見張りの徹底  
係留ロープの点検及び台風時の係留等安全対策の徹底