

Autumn Report 2017

秋季期間における海難の傾向分析

平成29年9月
交通部安全対策課

本レポートは、秋季期間（9月から11月）における海難防止に資することを目途に、平成24年から平成28年までの5年間に発生した事故状況から、秋季に発生する海難の傾向分析を行い、船舶事故や人身事故の両面から事故の特徴や注意点、事故事例を整理したもので、本結果を基に海難防止啓発活動を推進すると共に、船舶操船者やマリナー活動者の安全意識の向上を目指すものです。

レポートの目次

◆ レポートの概要	2	◆ 人身事故	16～27
◆ 船舶事故	3～15	1 釣り中事故発生状況	17
1 船舶事故発生状況	4	2 9-11月の釣り中事故年代別発生状況	18
2 漁船の事故発生状況	5	3 9-11月の釣り中事故行動人数別発生状況	19
3 9-11月漁船の衝突事故発生状況	6	4 9-11月の釣り中事故時間帯別発生状況	20
4 9-11月漁船の自動操舵船衝突事故発生状況	7	5 9-11月の釣り中事故場所別発生状況	21
5 漁船の事故例	8	6 9-11月の釣り中事故港内における発生状況	22
6 台風に伴う事故発生状況	9	7 9-11月の釣り中事故 磯場における発生状況	23
7 台風に伴う事故種類別事故発生状況	10	8 9-11月の釣り中事故時における救命胴衣着用状況	24
8 台風に伴う事故例	11	9 9-11月の飲酒を伴う釣り中事故発生状況	25
9 ミニボートの事故発生状況	12	参考 海水温度と生存予想時間	26
10 ミニボートの事故種類別事故発生状況	13	10 まとめ（人身事故）	27
11 ミニボートの事故例	14	参考 海の安全情報の紹介	28
12 まとめ（船舶事故）	15	ミニレポート利用者へのアンケートのお願い！	29

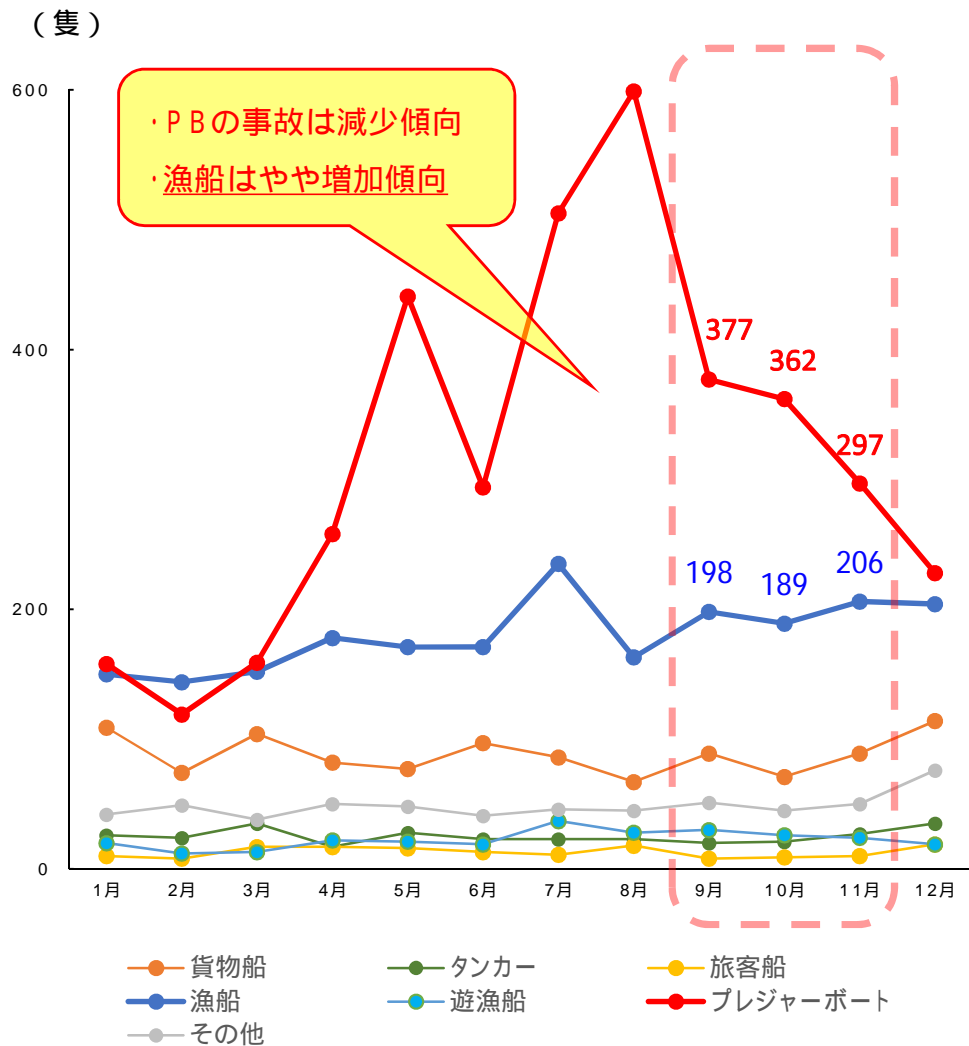
クリックすると、各ページが表示されます。

船舶事故

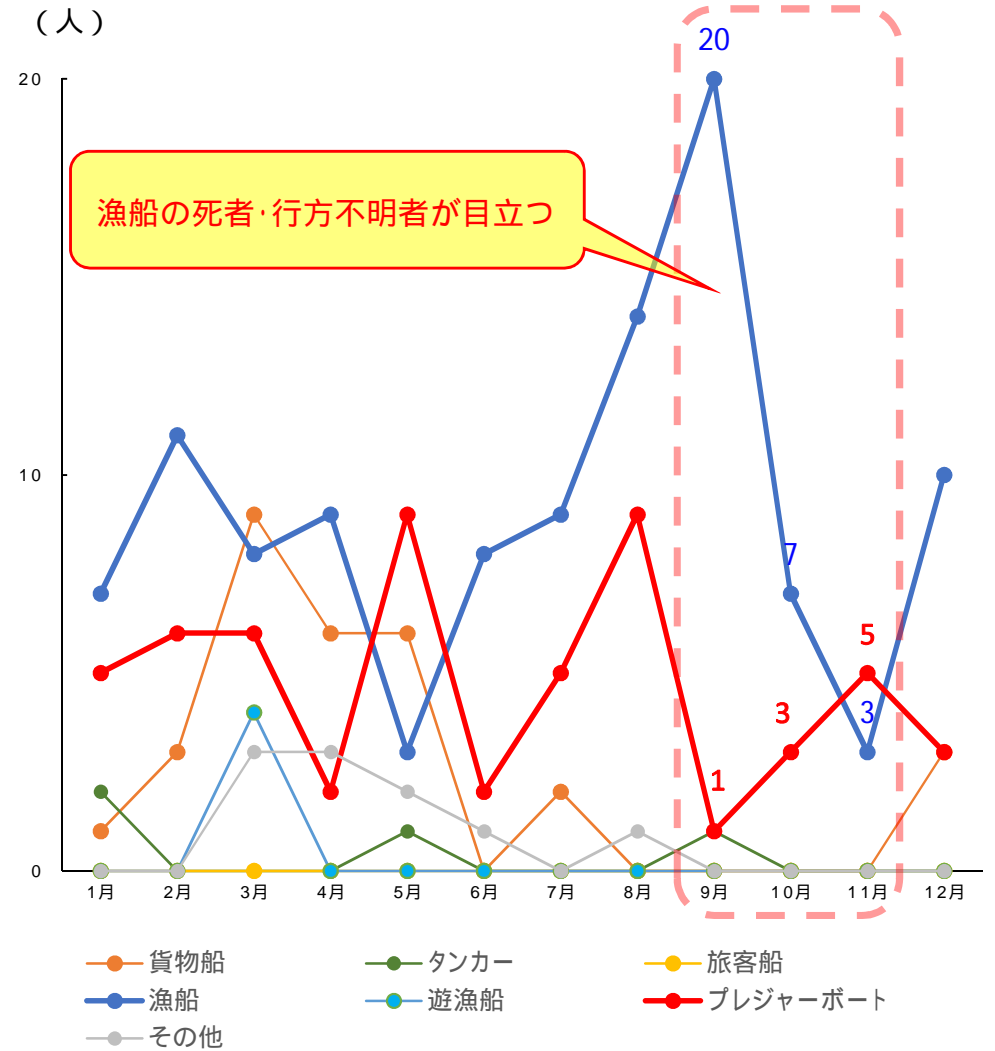
1. 船舶事故発生状況 (H24 - H28累計)

不可抗力による事故を除く、以降の事故隻数も同様

船舶種類事故隻数の月別推移



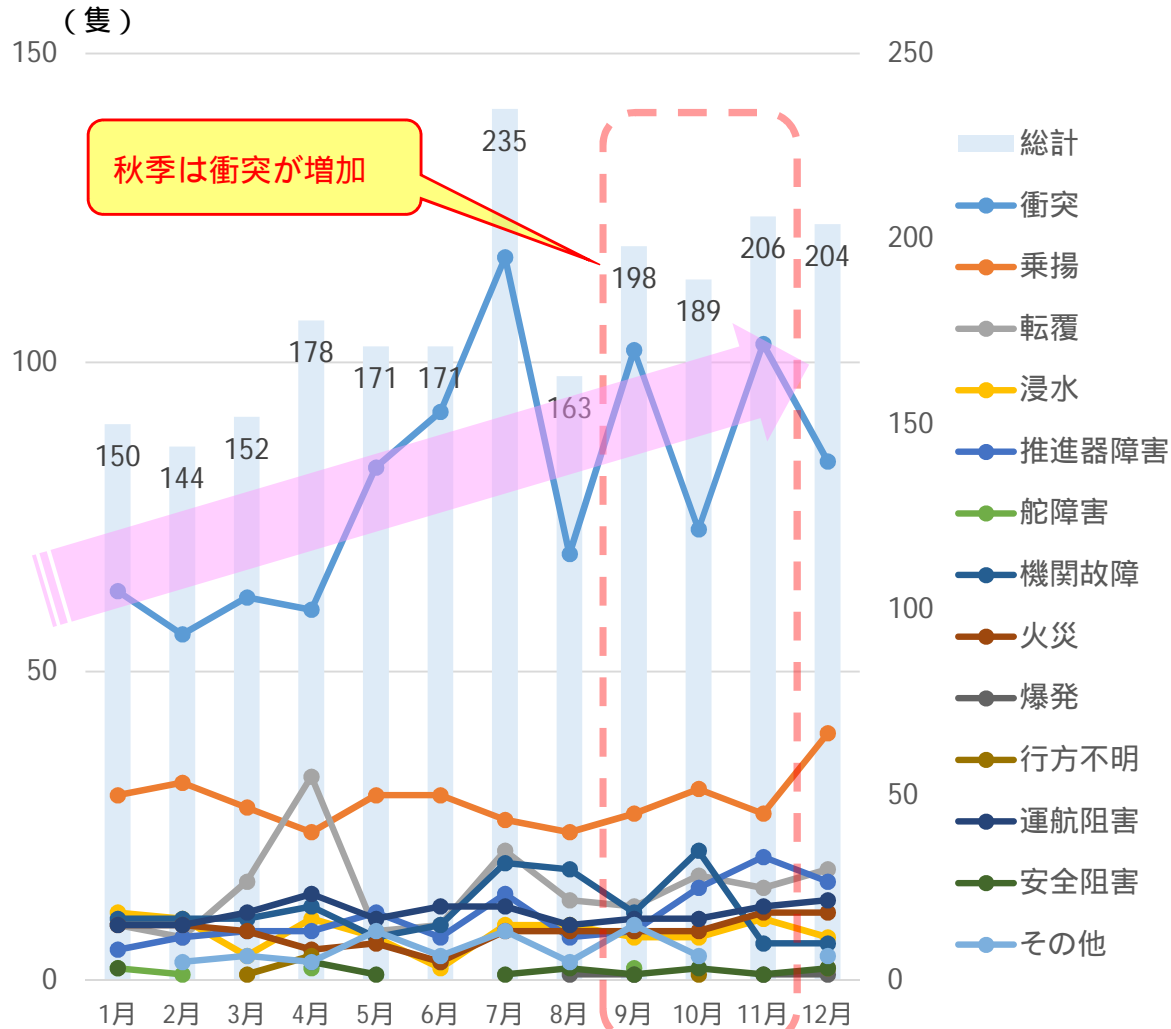
死者・行方不明者数の月別推移



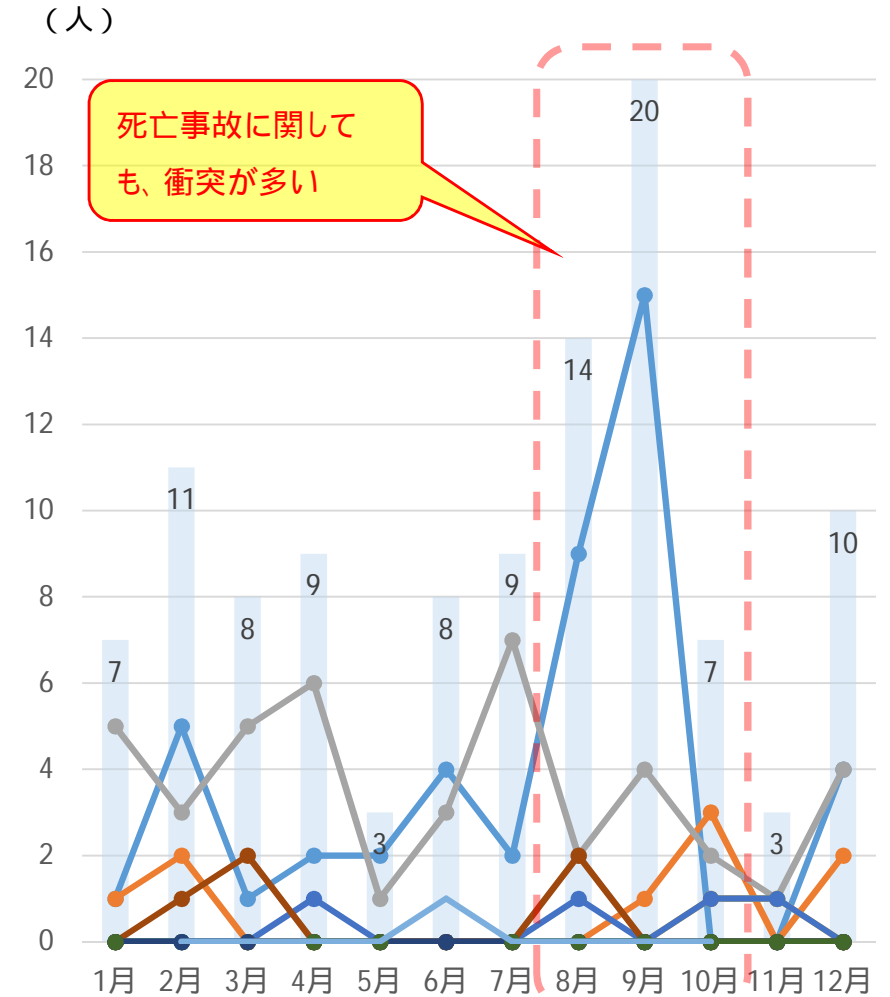
➤ 秋季は**漁船の事故**が**微増傾向**にあります。
出航から入航まで**安全な航行**を心掛けましょう！

2. 漁船の事故発生状況（H24 - H28累計）

【事故種別別事故隻数の月別推移】

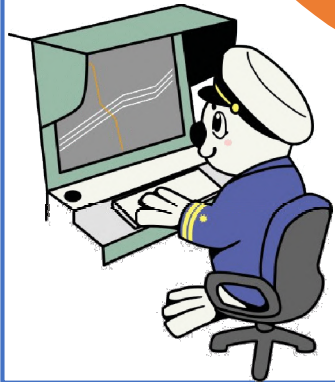
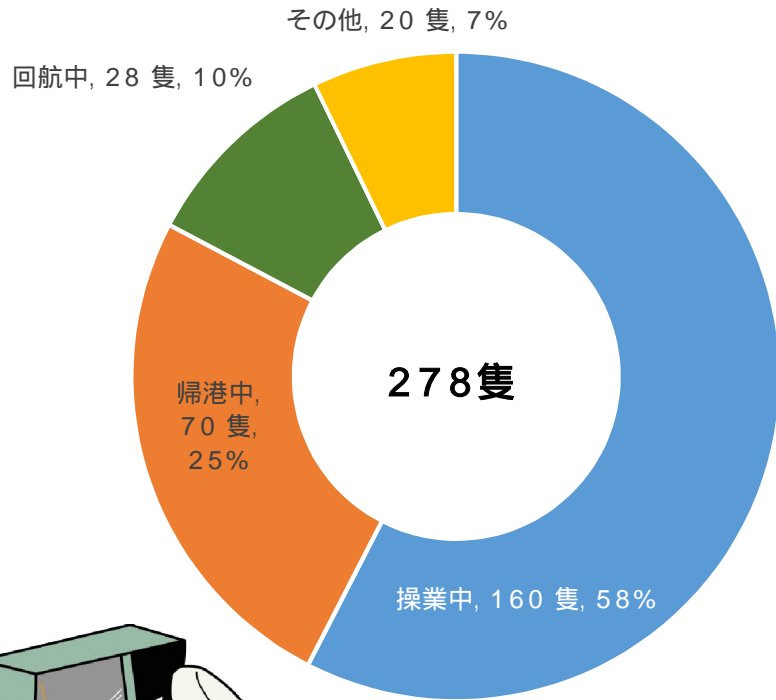


【事故種別別死者・行方不明者数の月別推移】



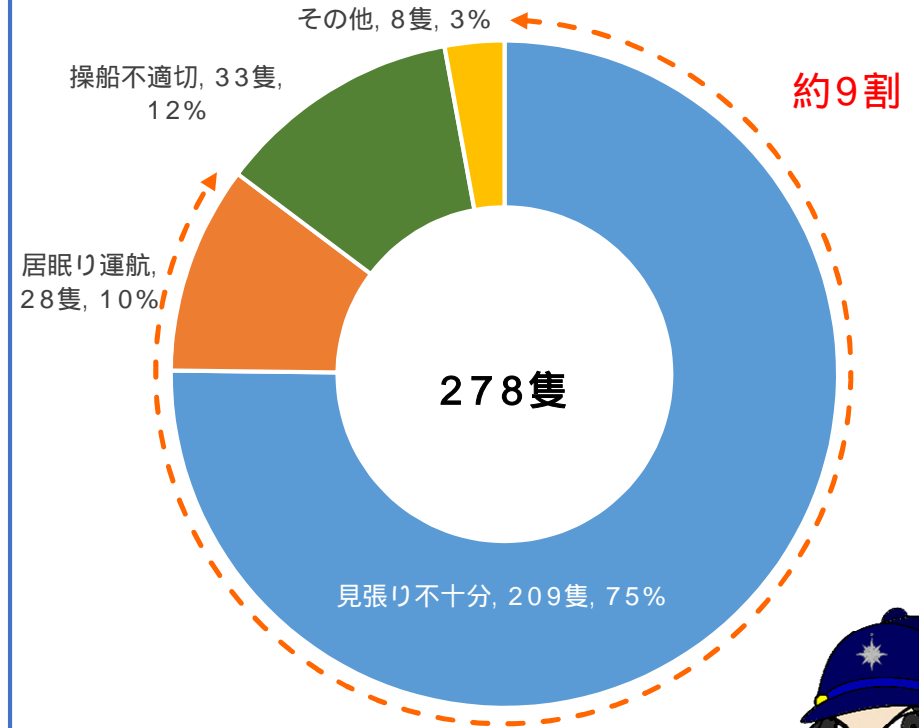
- 漁船の事故は「**衝突**」がもっとも多く、2番目に「**転覆**」です。
 どちらの事故も防止するためには、**常時適切な見張りの実施**が大切です！

動態別の割合



半分以上の事故が
操業中に発生

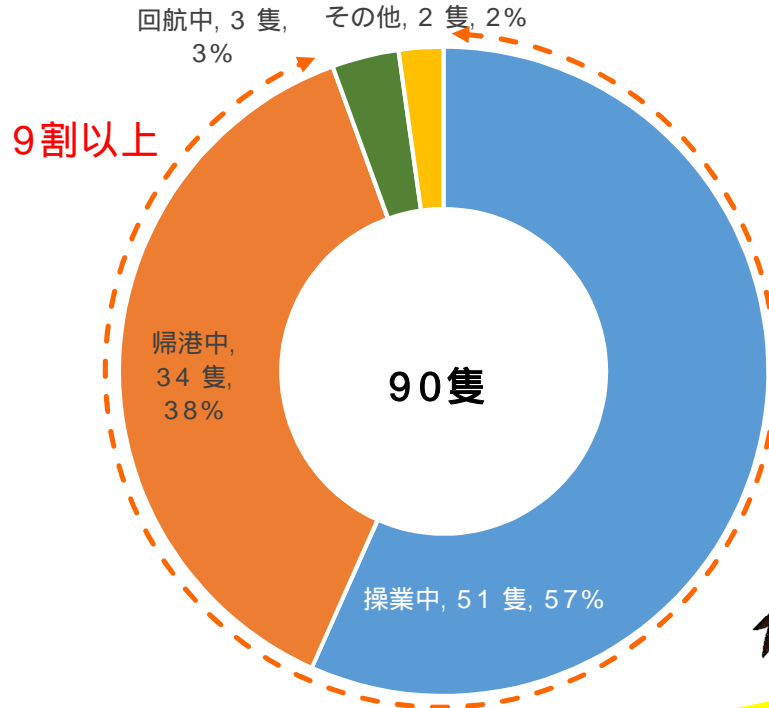
原因別の割合



見張り不足による事故が約9割

- 操業中でも見張りを忘れずに実施しましょう！
- 目視だけでなく、レーダやGPSも活用しましょう！

動態別の割合（自動操舵中）

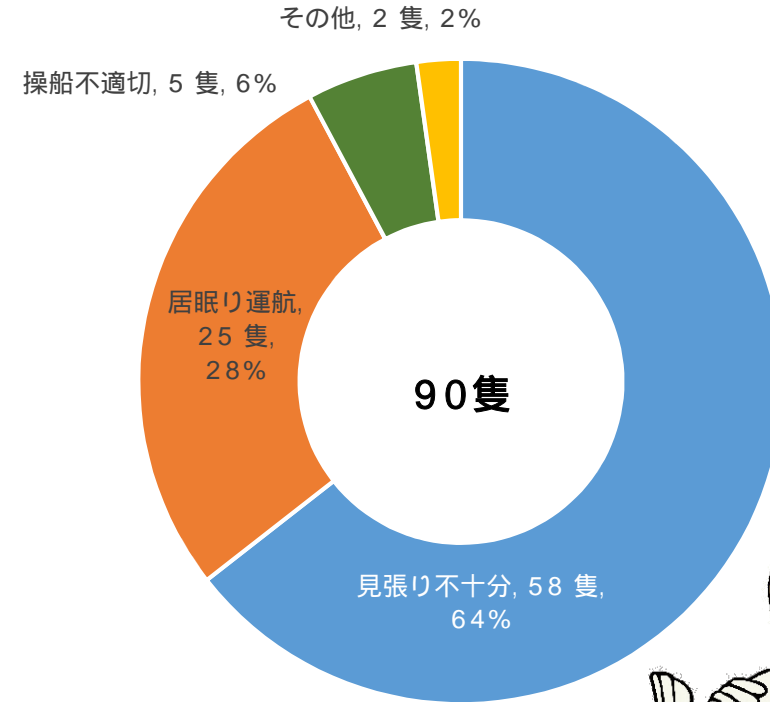


9割以上

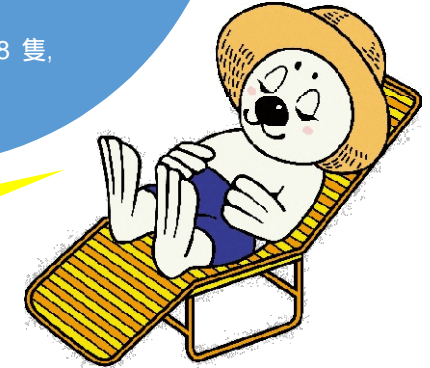
操業中と帰港中の事故が9割以上！



原因別の割合（自動操舵中）



帰港中は疲れが溜まって、ついうとうと・・・



- 帰港中、漁獲物の選別や漁具の片付けに集中し、見張りを怠る事故も多い。常に適切な見張りを行いましょう！自動操舵装置に付属するアラーム装置を活用するなどして、居眠り防止に努めましょう！

漁船同士の衝突

発生月 9月 午前9時ごろ

事故船舶 底引き網漁船A丸(操業中) 14トン 5名乗り
イカ釣り漁船B丸(帰港中) 19トン 1名乗り

概要 A丸は引き網を曳網中、自船後方を航行しているB丸を視認した。操船者は、自船が漁労中で海上衝突予防法上の形象物を掲げていたことから、B丸が避航してくれるものと思い込み、そのまま操業を続行。結果、左舷船尾部外板にB丸船首部が衝突したものの。

B丸は漁を終え、港向け自動操舵で航行を開始。船長は操業の疲労等が重なったことにより、衝突の30分前頃から眠気を生じて居眠り状態に陥り、A丸と衝突したものの。

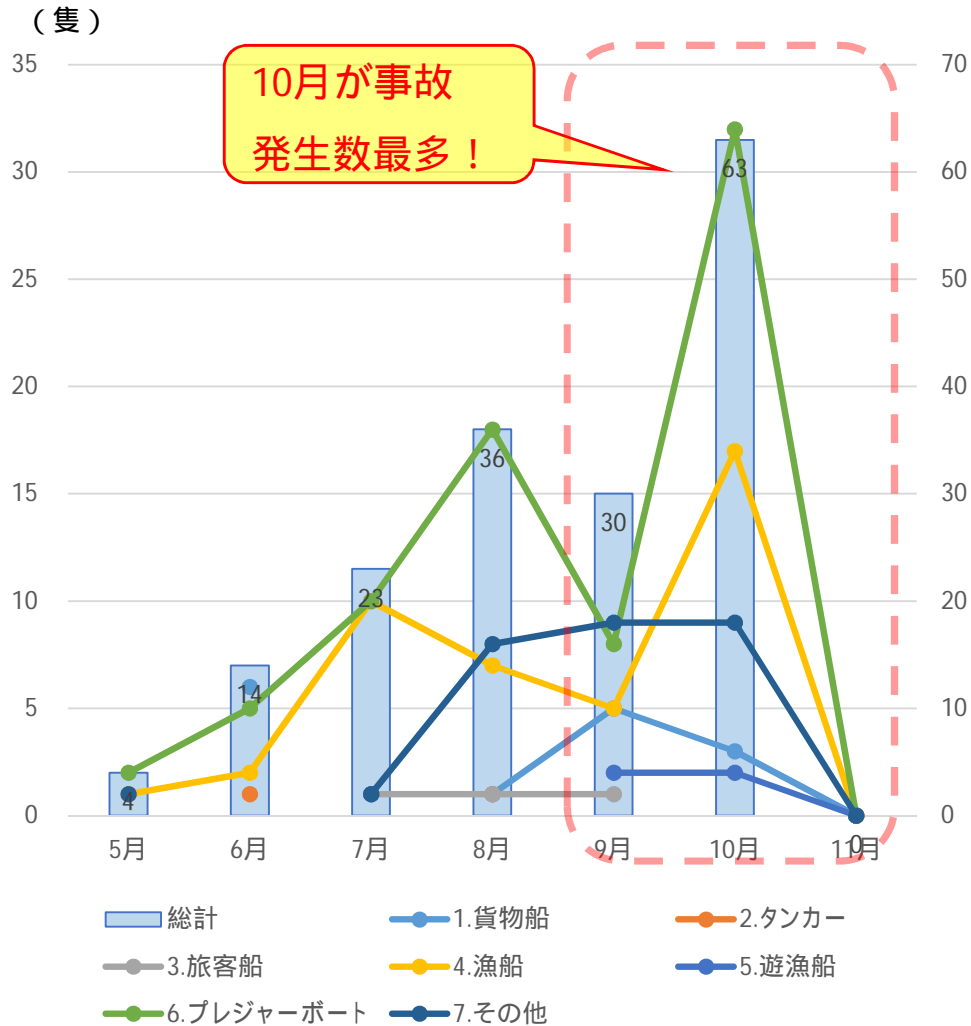
被害状況 A丸:左舷船尾部外板に半径約30cmの破孔、浸水
B丸:船首部に縦80cm横21cmの破孔

自船が保持船でも油断しないで、常に見張りをしましょう！

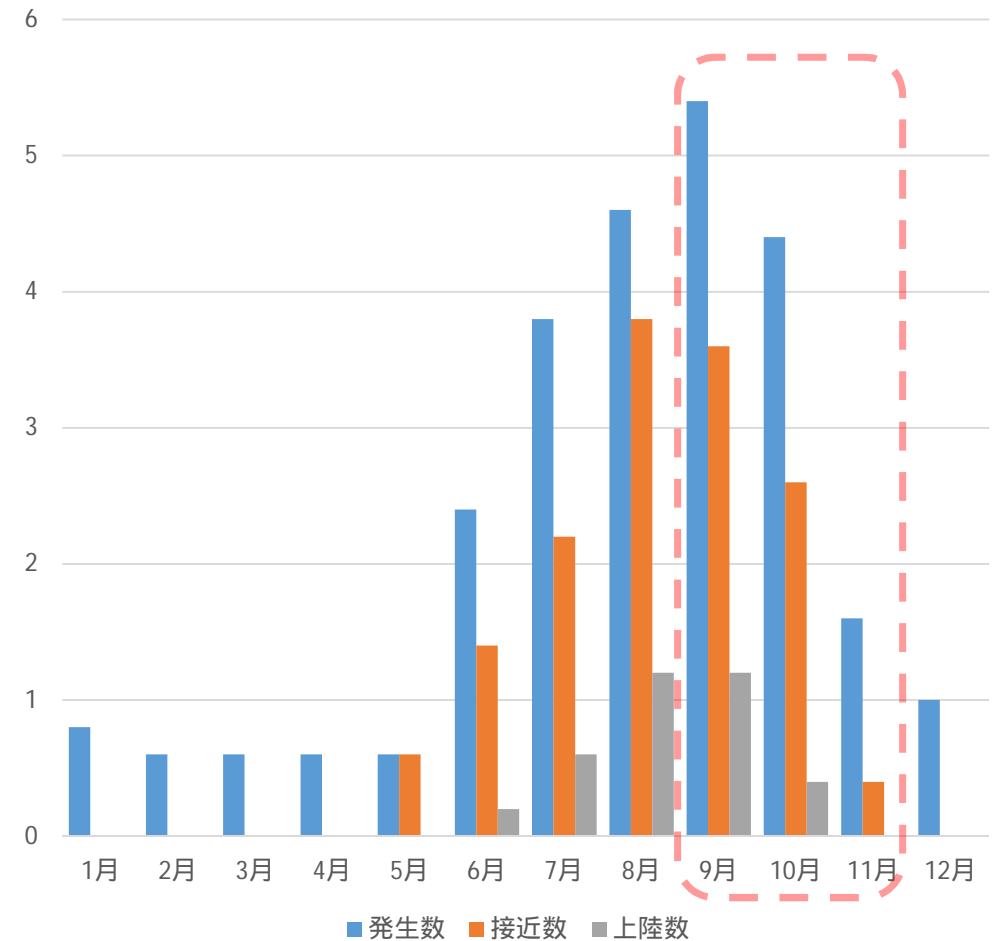


6. 台風に伴う事故発生状況（H24 - H28累計）

船舶種類別事故隻数の月別推移



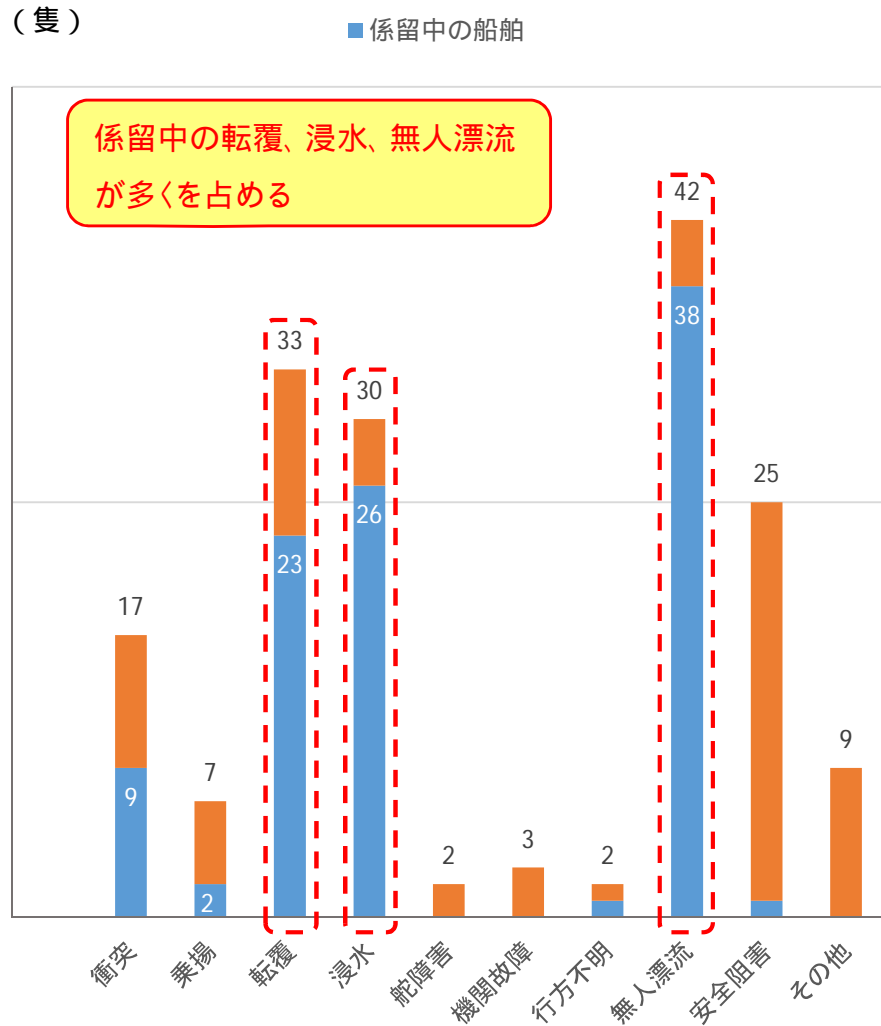
《参考》台風の発生数（H24-28平均）



気象庁HP(台風の統計資料)から抜粋

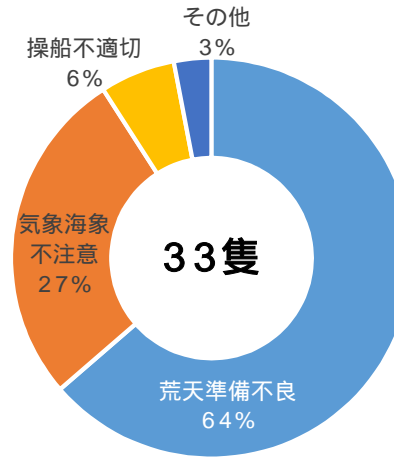
- 台風の日本への接近数は夏季から秋季にかけて最も多く、台風の動向を知るために、**気象情報をチェック**を心掛けましょう

事故種類別事故隻数の月別推移

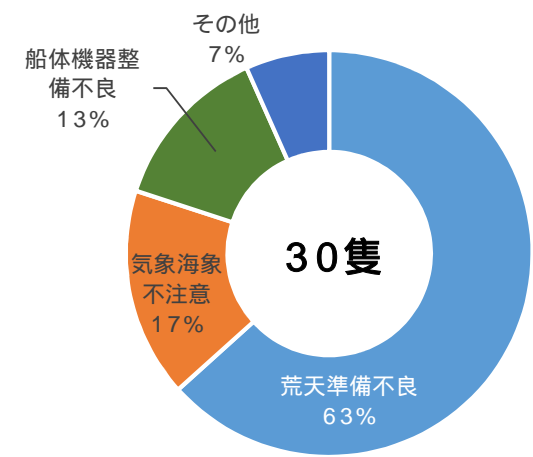


事故種類別原因別の事故発生状況

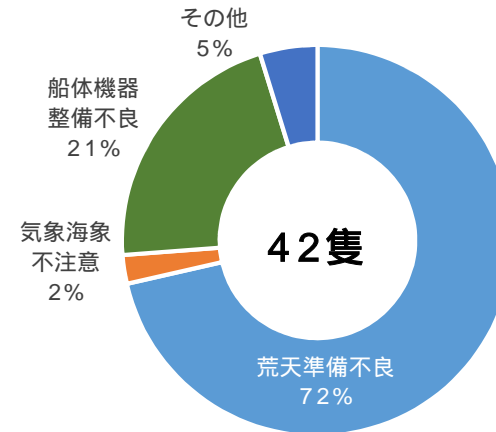
【転覆原因別の割合】



【浸水原因別の割合】



【無人漂流原因別の割合】



転覆、浸水、無人漂流事故の多くは係留の不備によるもの！



➤ 台風が接近しているときは、いつも通りの係留では不十分です！ 必要に応じて、「係留索の増強」「シートで覆う」「重量物の取り外し」「陸揚げ」などの対策も行いましょう！

台風の影響による浸水・転覆

発生月 10月 午後6時ごろ

事故船舶 漁船A丸(係留中) 1トン

概要 A丸は港内に係留中のところ、台風の影響による雨水及び波浪の流入により浸水し、転覆したものの。
A丸所有者は台風が接近することを把握していたが、同場所の係留が今まで問題なかったため、普段通りに係留を行っていた。
事故発生日、風雨が強くなったため、所有者はA丸の異状を確認しに岸壁に行ったが、すでに強風や風雨の強さにより、どうすることも出来なかった。

気象 風速22m/s 波高1.5m うねり2m

発生月 7月 午前6時ごろ

事故船舶 漁船B丸(係留中) 9トン

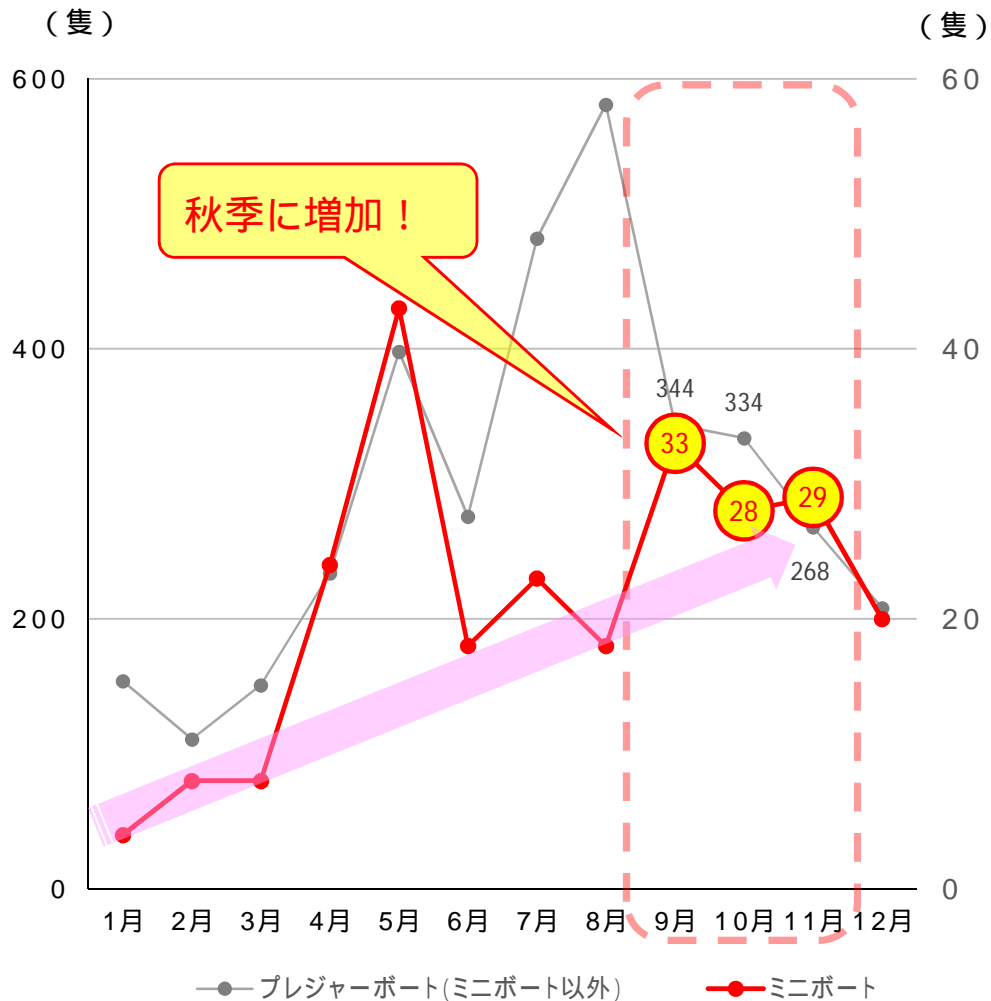
概要 港内に係留されていたB丸は、台風が接近していたことから、所有者により増しの係留索を確保する等の措置を講じられていたが、十分な対策ではなかったため、強風と波浪に耐え切れず転覆したものの。

気象 風速23m/s 波高5m うねり3m

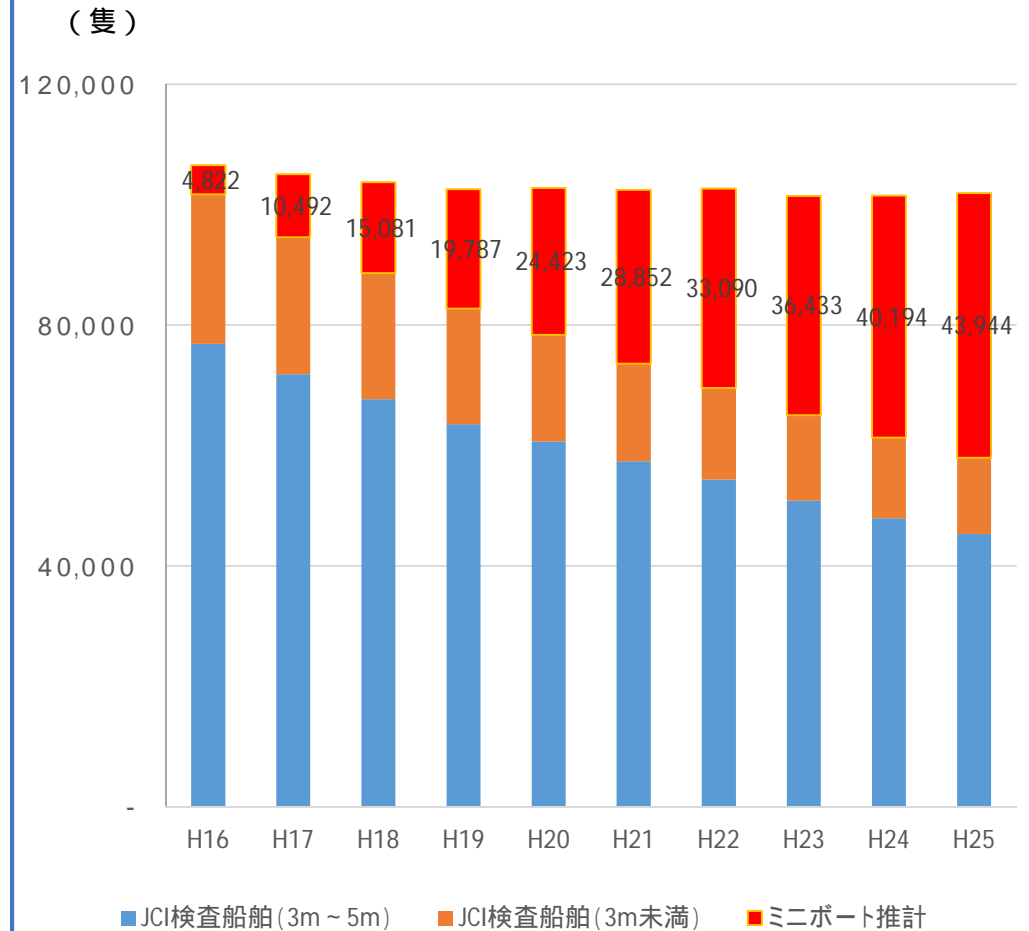
備えあれば憂い無し！
台風が近づいて、風が強くなってからの作業は危険です！



船舶種類別事故隻数の月別推移



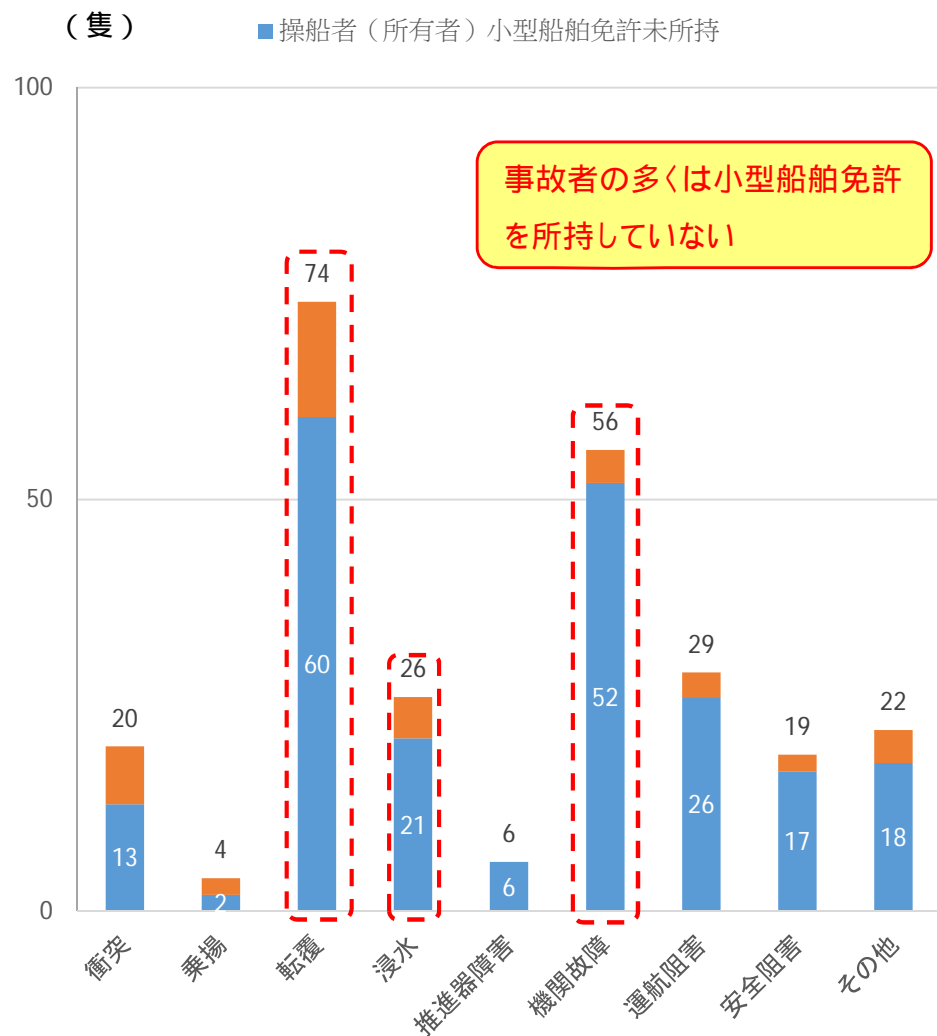
《参考》ミニボート保有隻数の推移



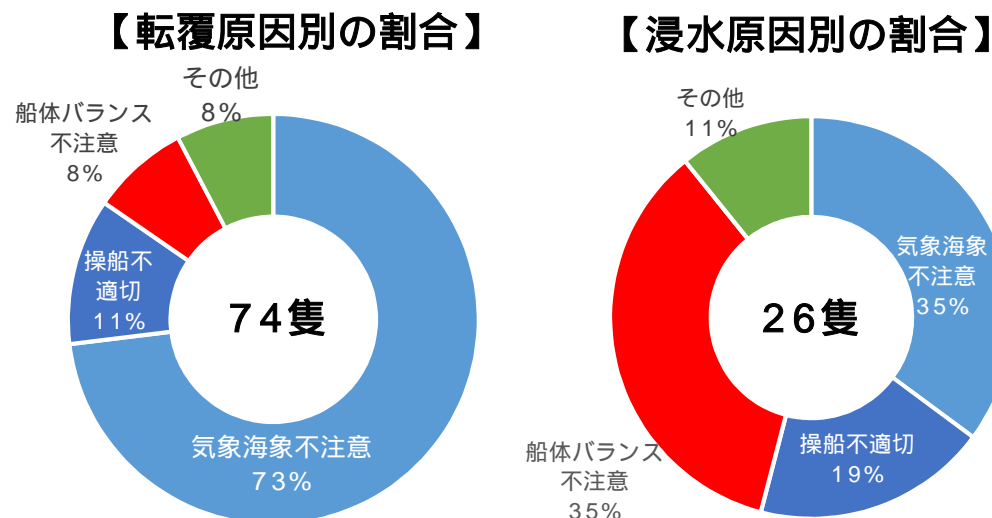
ミニボートに係る海難実態調査
(日本小型船舶検査機構 平成29年3月) から抜粋

➤ ミニボートの操船に免許は不要ですが、海上の交通ルールを守る必要があります。
ルールを守り、安全な航行に努めましょう！

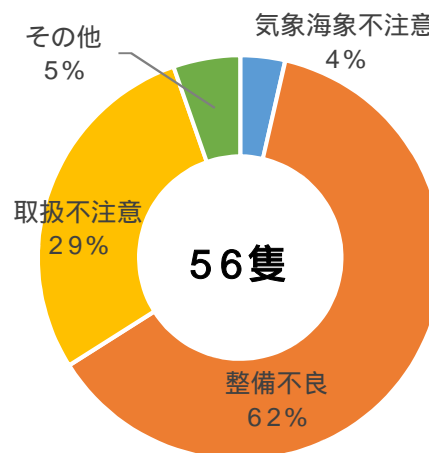
事故種類別事故隻数の月別推移



事故種類別原因別の事故発生状況



【機関故障原因別の割合】



免許は不要でも、船や海の知識は必要です！



- 最新の気象情報を入手するとともに、必要以上に沖合いに出ないように注意しましょう！
- 定期的な整備や発航前点検を行いましょう！

ミニボートの転覆

発生月 10月 午前11時ごろ

事故船舶 ミニボートA丸 1名乗り

概要 事故者は単独でA丸に乗船して出港し、事故発生海域でエンジンを停止させて釣りを開始した。釣りを終えた後、エンジンを起動させるために船内を移動中、ふいにバランスを崩して右舷側によりかかったところ、船が傾いて転覆した。その後、救命胴衣を着用していたことからすぐに浮き上がり、携帯電話で118番通報し、当庁の巡視艇に救助された。

気象 風速0m/s 海上平穏

ミニボートの機関故障

発生月 7月 午前8時ごろ

事故船舶 ミニボートB丸 2名乗り

概要 エンジンを起動しながら釣り中、急にエンジンが停止したことから、オールを漕いで岸に向かおうとしたが、風潮流の影響により流され、更に次第に霧が濃くなり自船位置が分からなくなったことから118番通報したものの、原因は燃料フィルターが目詰まりし、燃料が正常に送られていなかったことによるもの。

気象 風速3m/s 海上平穏

風が強くなってくると、船外機が動いていても流されて、帰れなくなる危険があります！



➤ ボート上で移動する際は、**慌てることなく十分に注意して動作をとりましょう！**

秋季期間における船舶事故の傾向と対策

➤ 漁船の衝突事故が増加傾向

原因：「見張り不十分」と「居眠り運航」が約9割

対策：操業中でも常に適切な見張りを実施しましょう！

自動操舵中の居眠り対策にはアラーム装置を導入しましょう！

「漁船の衝突・乗揚事故に注意」 http://www6.kaiho.mlit.go.jp/info/keihatsu/20170411_syototsu_noriage.pdf

➤ 台風に伴う係留中の浸水、転覆、無人漂流が多発

原因：「気象海象不注意」、「荒天準備不足」、「船体機器整備不良」が約9割

対策：荒天に備え、係留索をいつもより増強しましょう！

強い台風の際は、陸揚げして固縛するなど万全の備えをしましょう！

「係留船の浸水、転覆、流出事故に注意」 http://www6.kaiho.mlit.go.jp/info/keihatsu/20170706_keiryu_kainan.pdf

➤ ミニボートの事故が増加

原因：転覆・浸水では「気象海象不注意」や「操船不適切」、

機関故障では「整備不良」や「取扱不注意」が多い

対策：ボート上で急に立ち上がったたり、片側に寄らない！ 必要以上に沖合いに出ない！

船外機は「定期的に整備」と「発航前点検」を実施！最新の気象情報を常にチェックしましょう！

「ミニボートに乗る前に知っておきたい安全知識と準備(動画)」 <http://www.youtube.com/user/Syuteishitsu?feature=watch>
「海の事故防止対策」 <http://www6.kaiho.mlit.go.jp/info/marinesafety/jikotaisaku.html>

もしもに備え、
乗船中はいつも
救命胴衣を着用
しましょう！

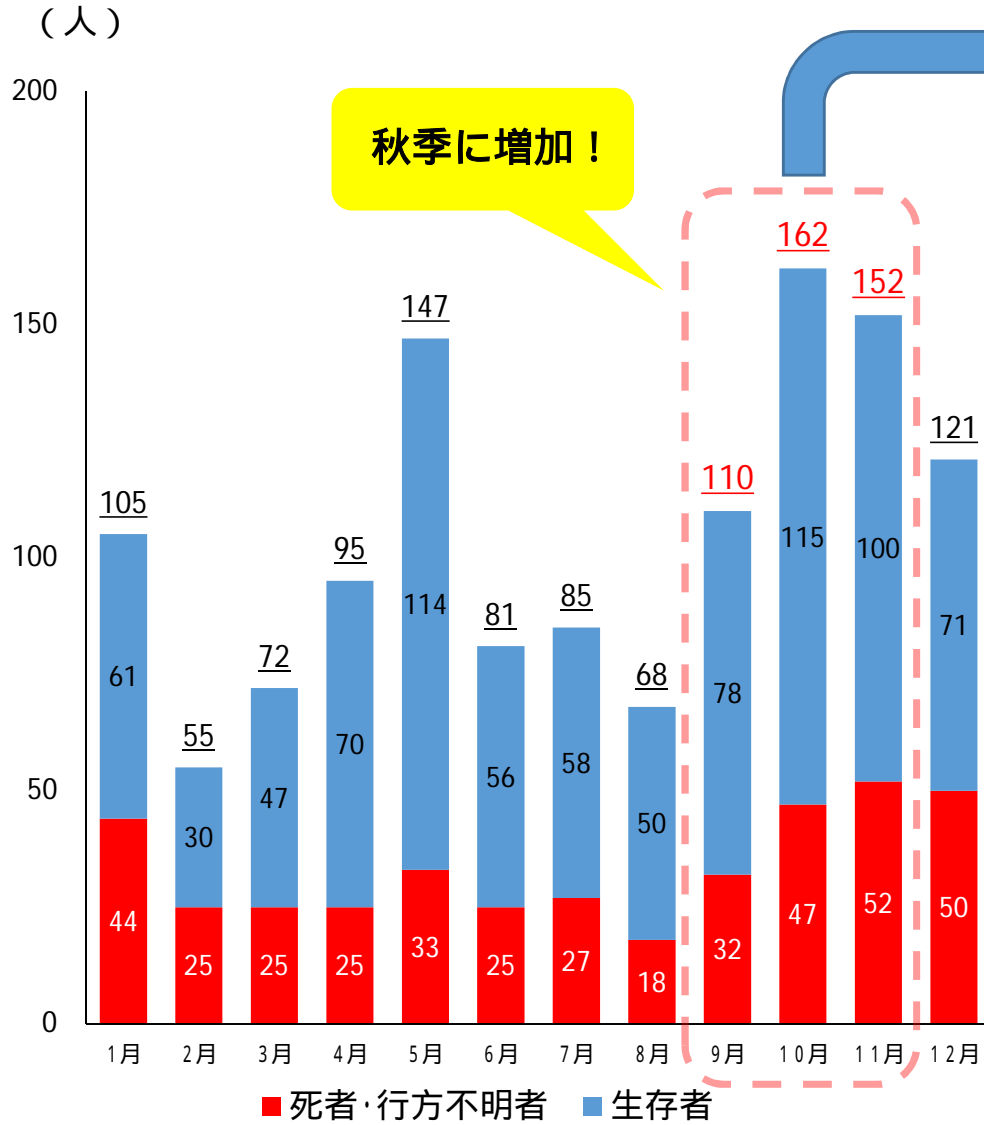


人身事故

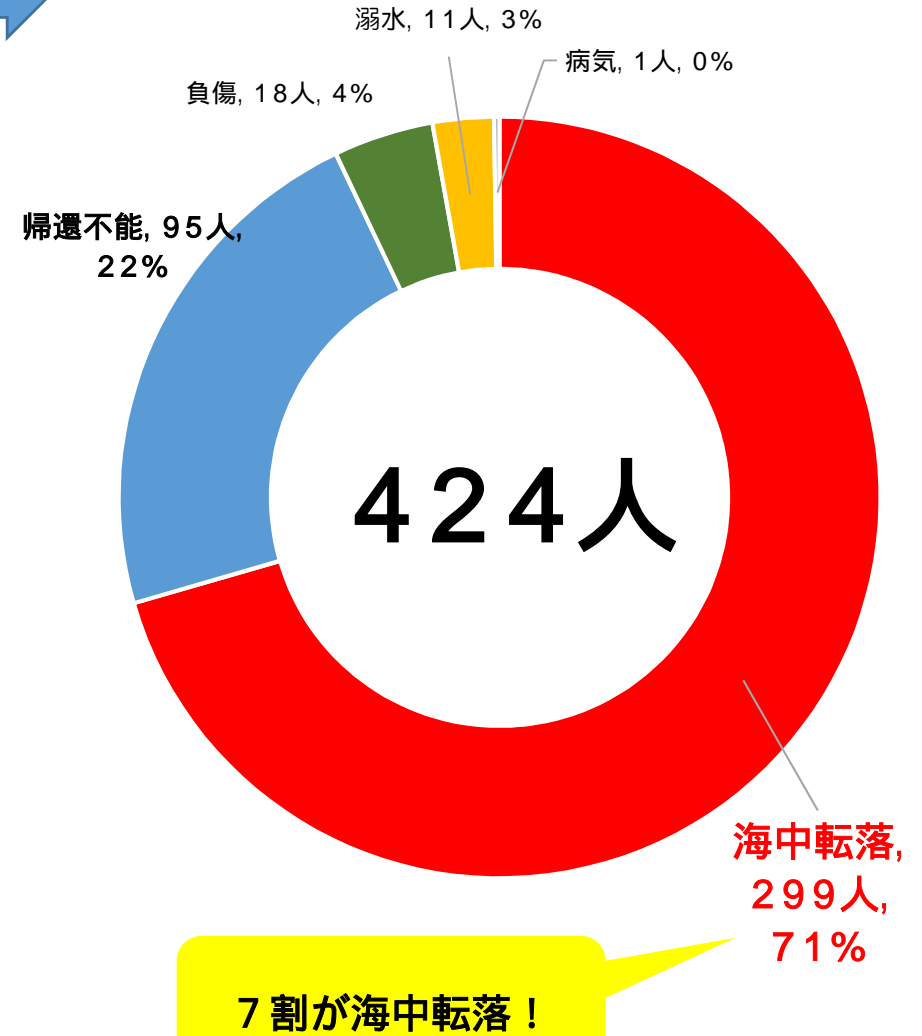
1. 釣り中事故発生状況 (H24-28 累計)

原因が不可抗力である事故除く

月別発生状況

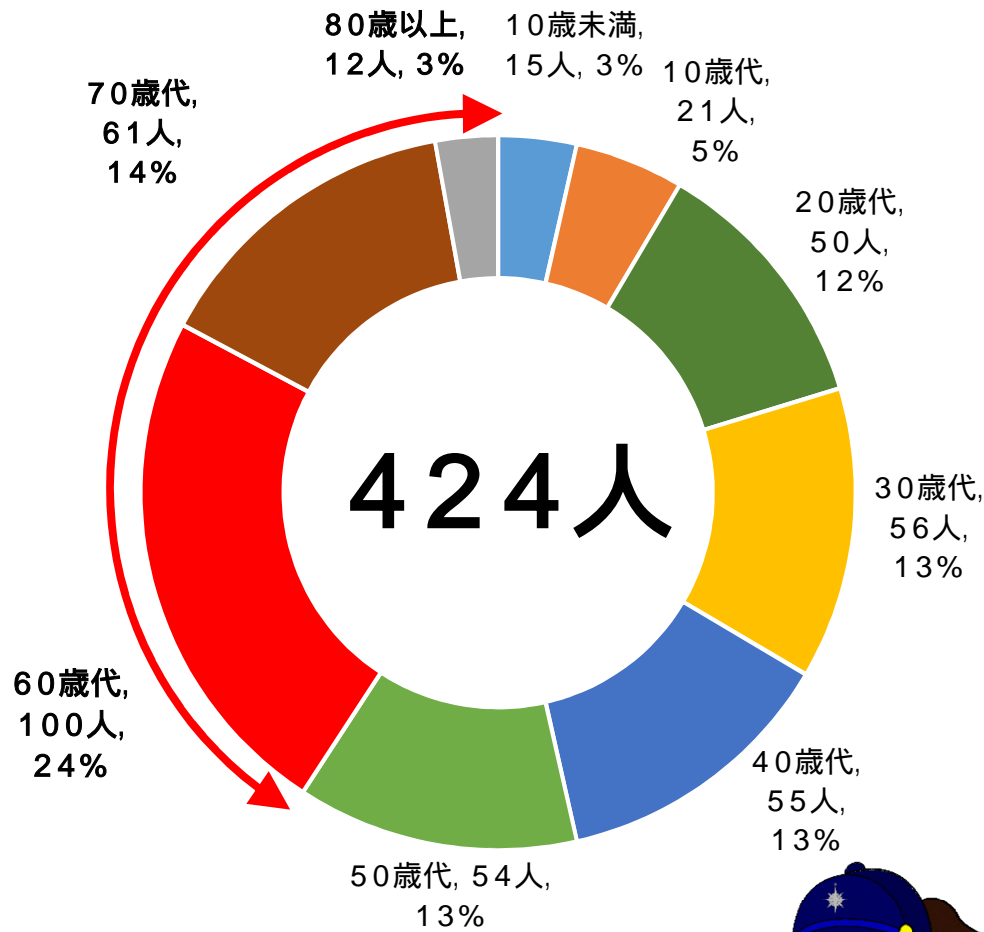


事故内容別の割合 (9-11月)



➤ 秋季は釣り中の海中転落事故に注意しましょう!

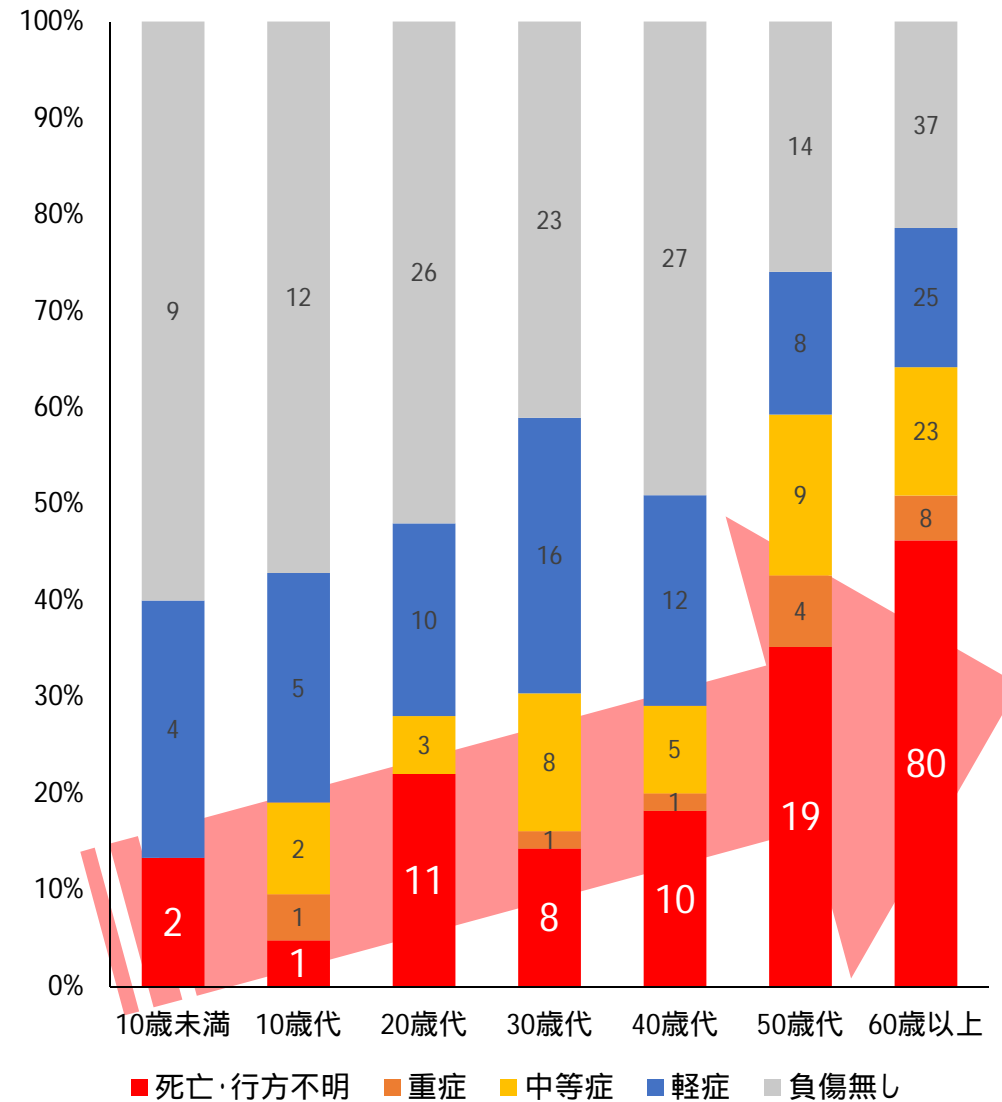
年代別発生状況



約4割が60歳以上です！



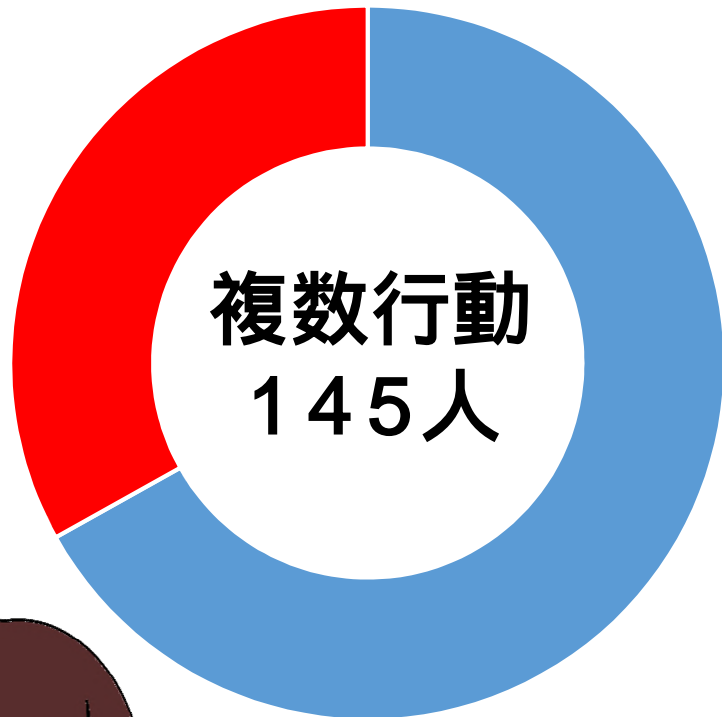
年代・負傷程度別の割合



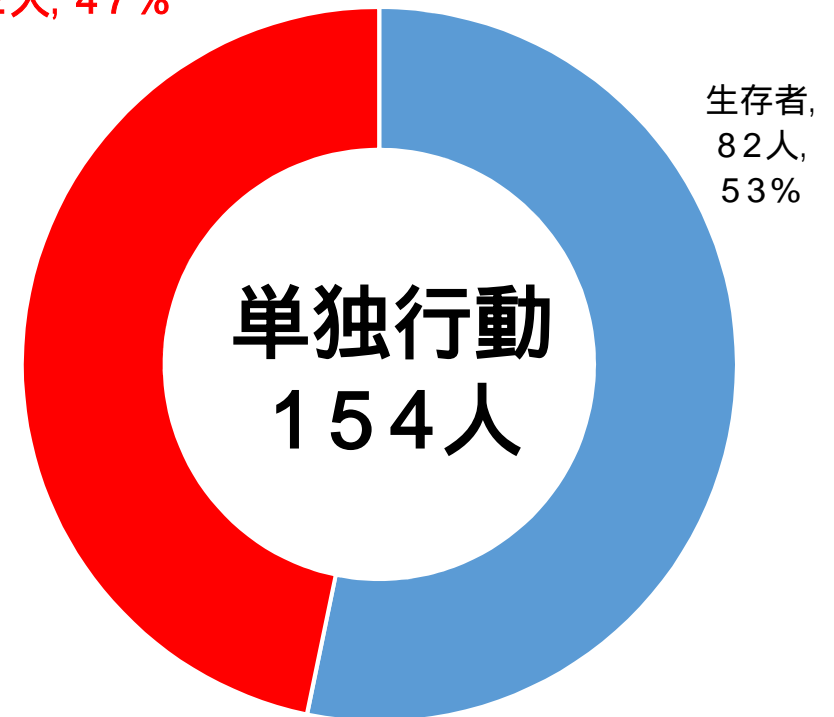
➤ 高齢者の方は特に注意しましょう！

海中転落事故者の単独・複数行動別の死亡率

死者・行方不明者,
48人, 33%



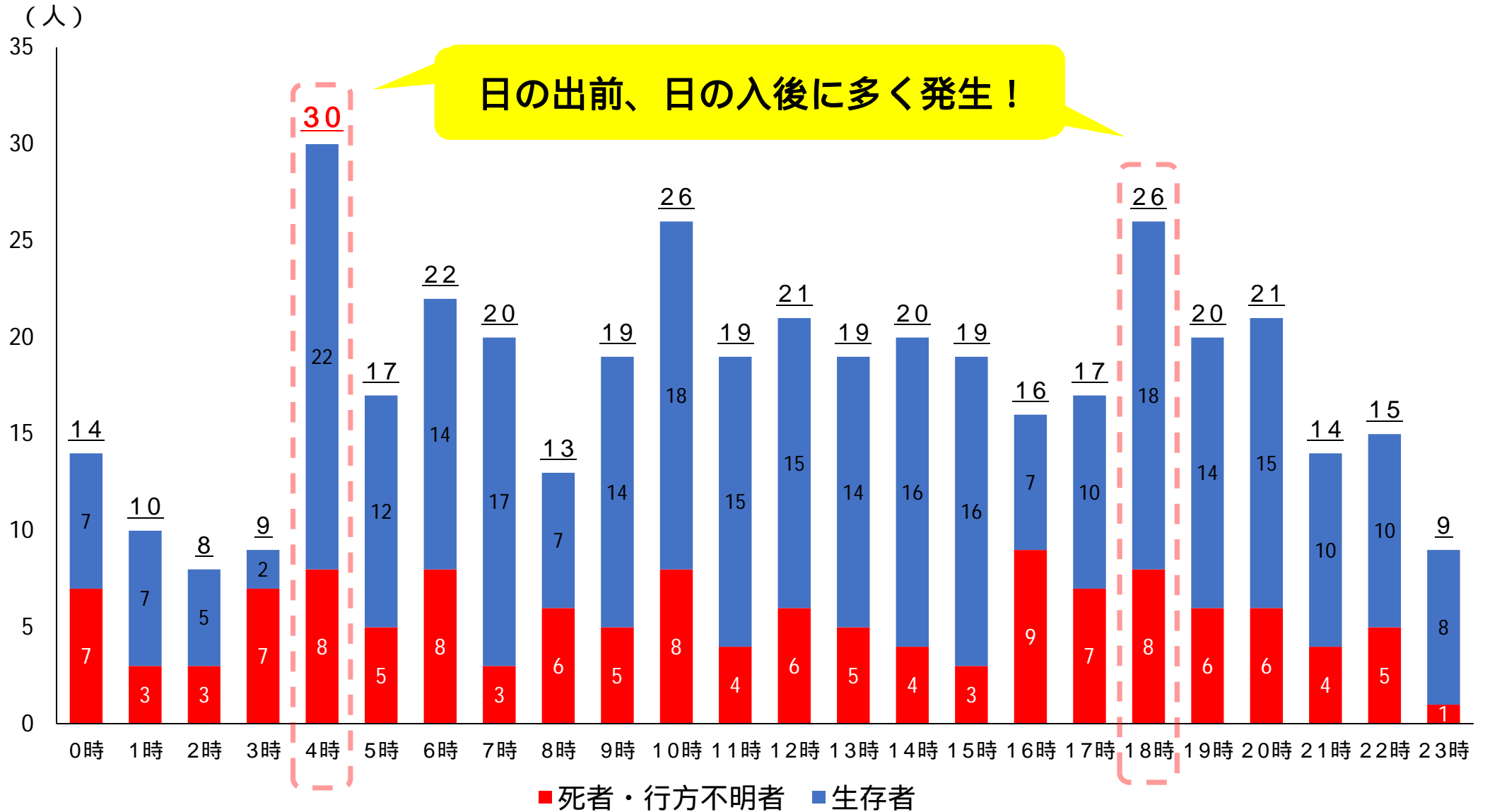
死者・行方不明者,
72人, 47%



単独行動は死亡率が高いことが分かっています！

➤ 単独行動はやめましょう！

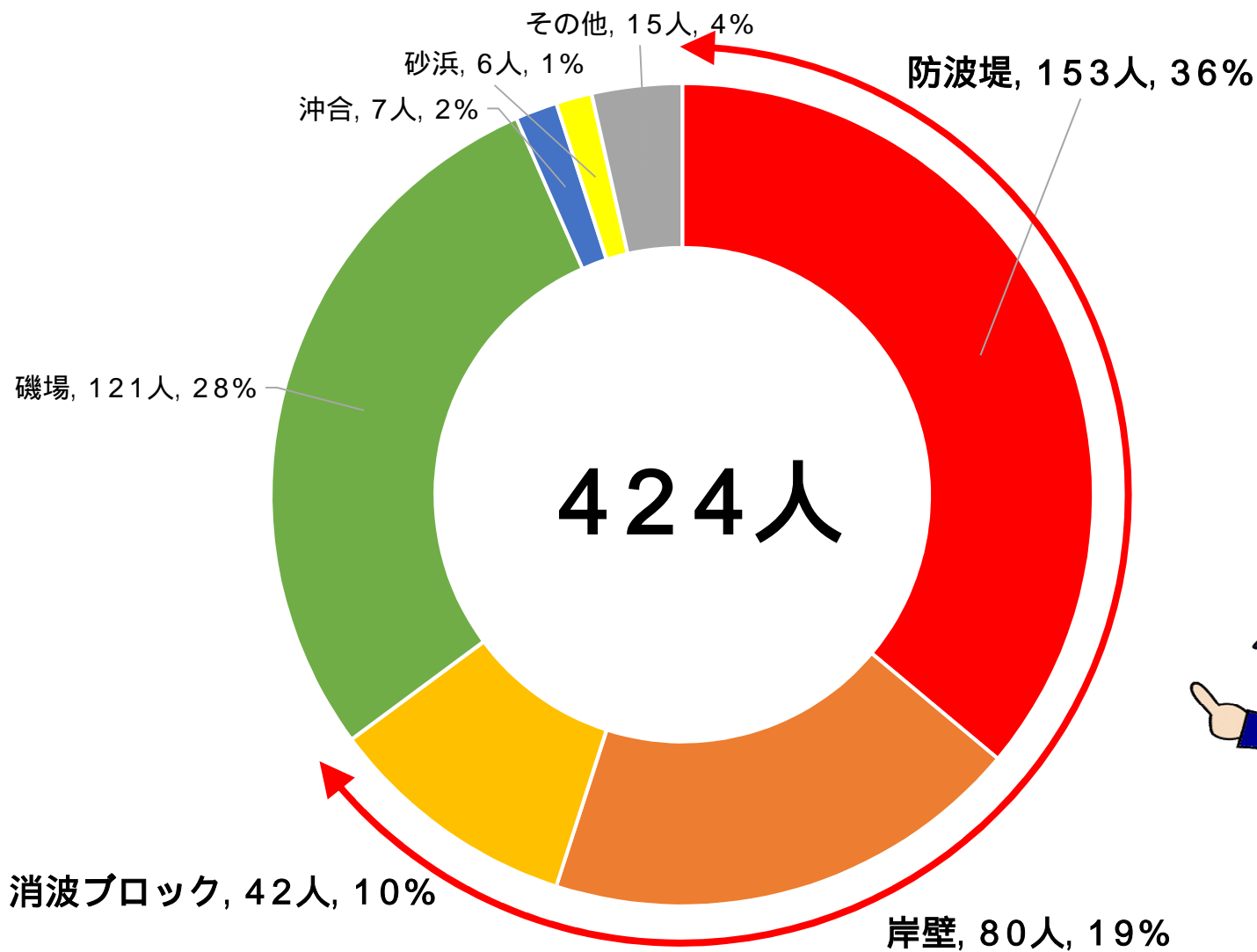
時間帯別発生状況



日の出前、日の入後に多く発生!

➤ 夜間の釣りは、ライトを適切に使用し、周辺環境に注意しましょう!

事故発生場所別の割合

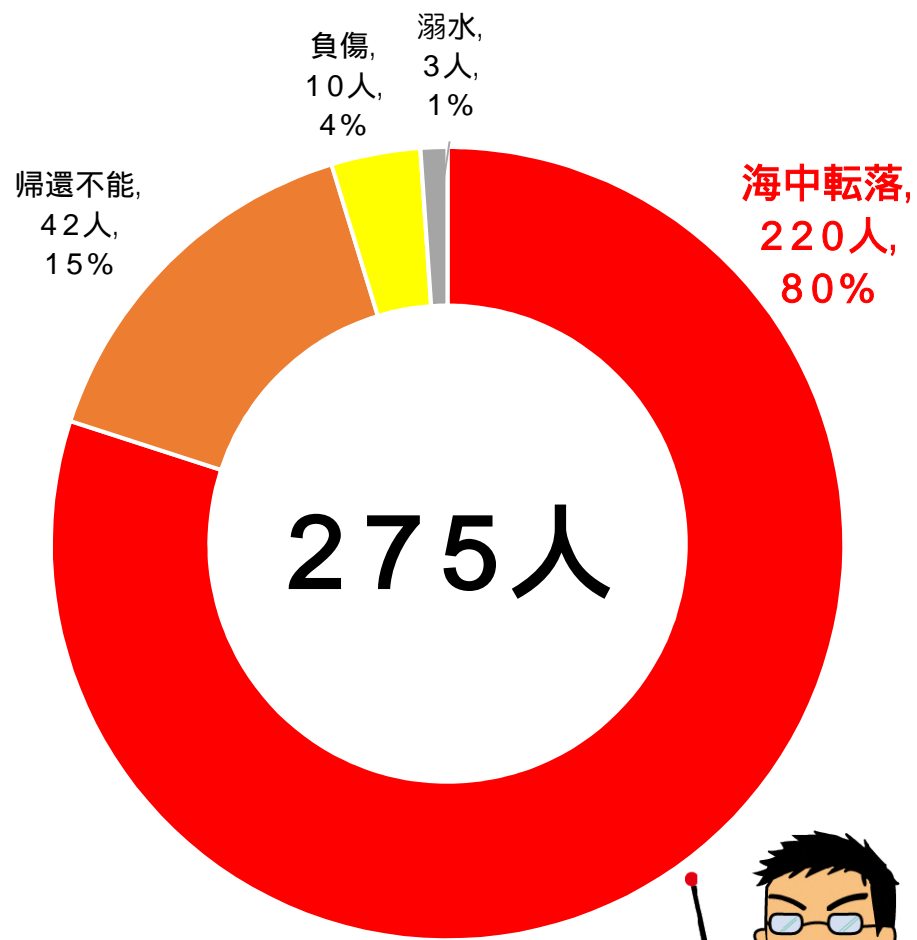


約7割は港内で発生しています！



➤ **立入が禁止されている防波堤等**に入って、釣りをするのはやめましょう！

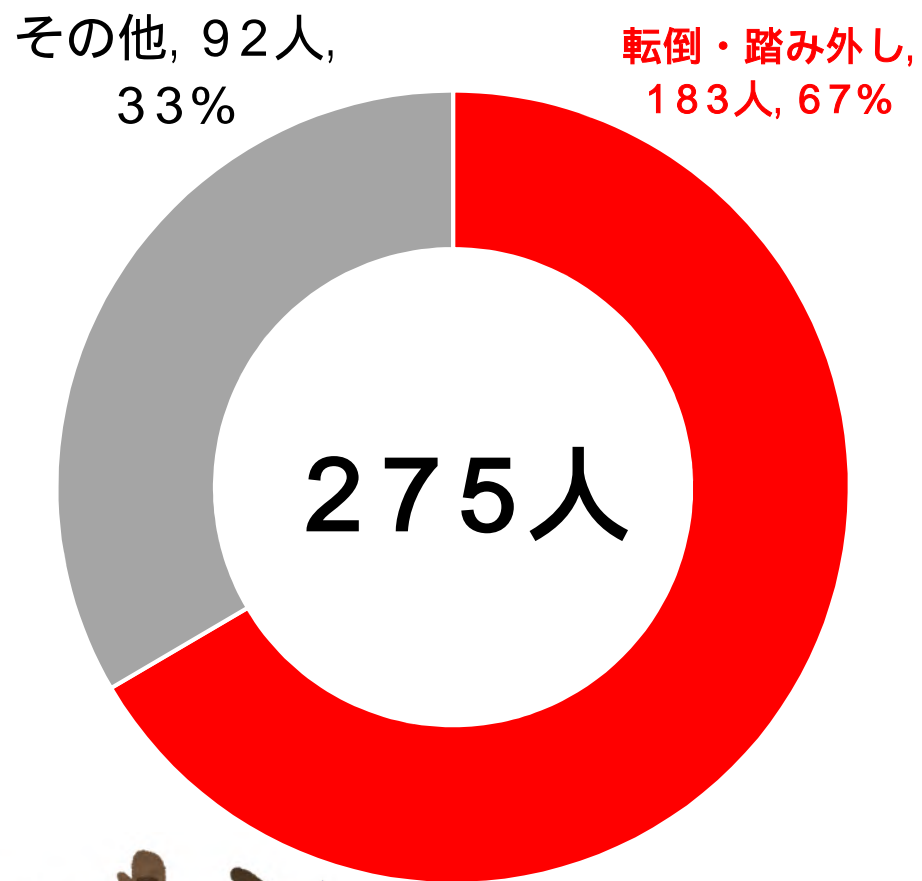
事故内容別発生状況



8割が海中転落です！



事故形態別の割合

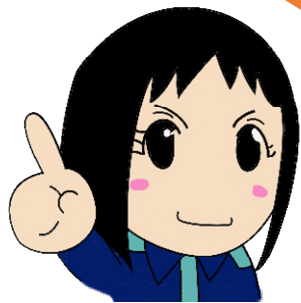
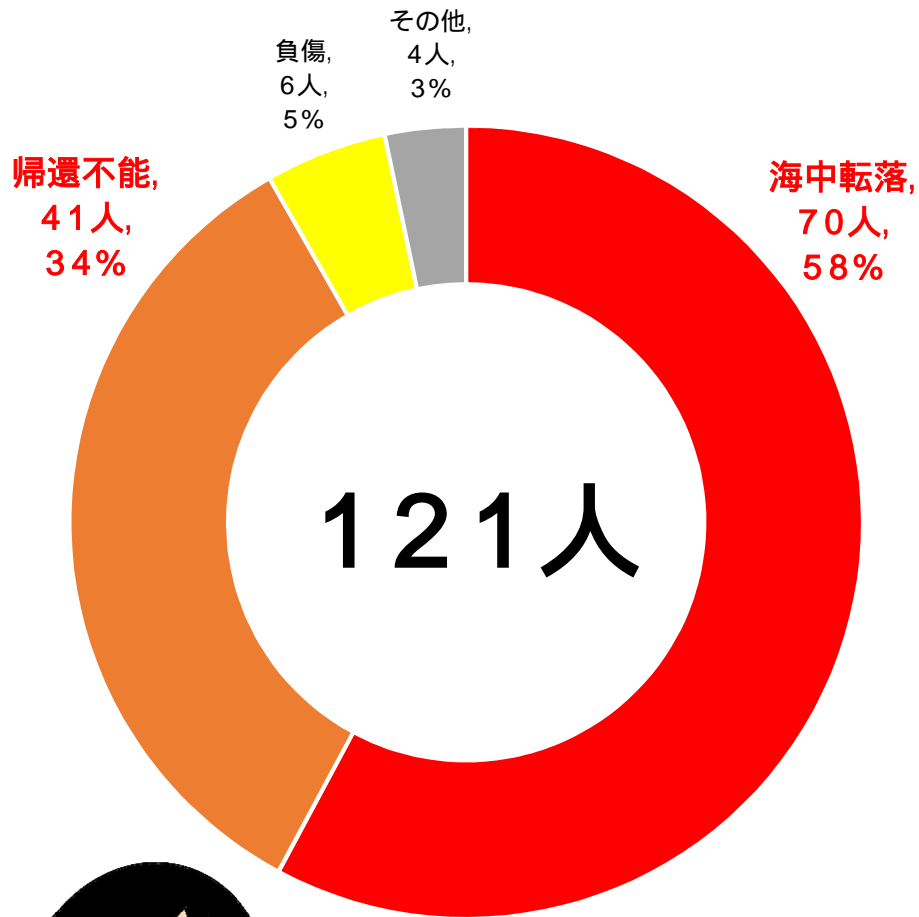


足もと注意！



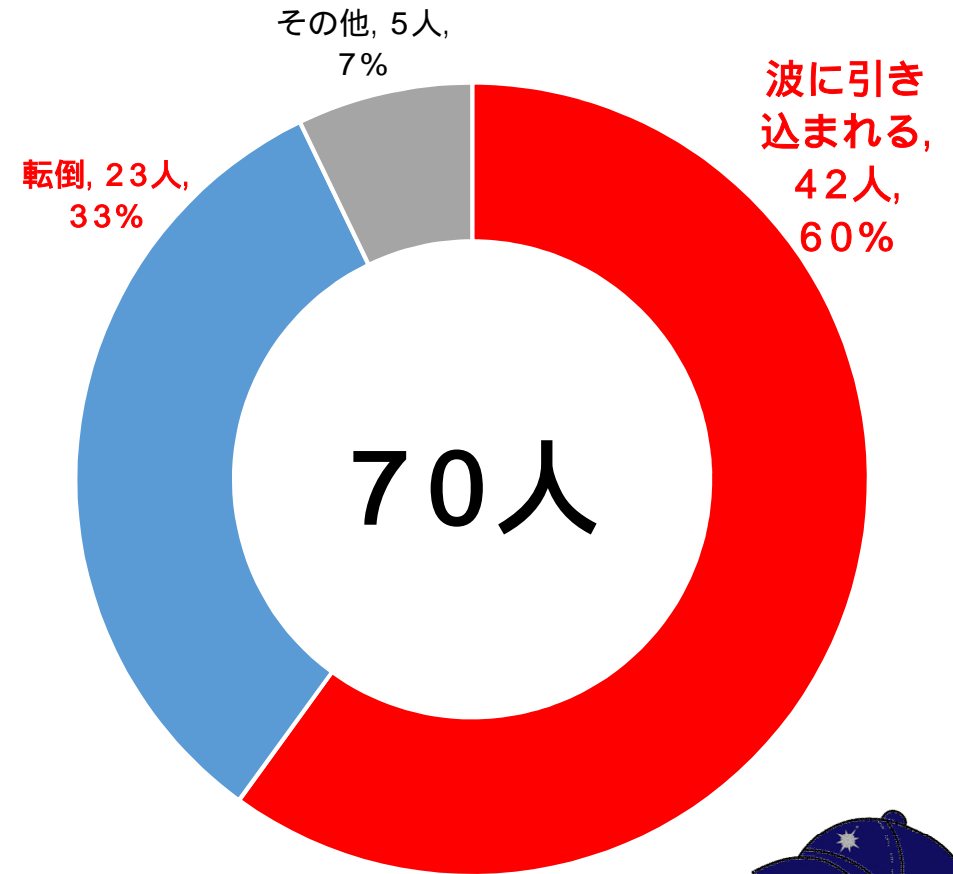
➤ 転倒・足の踏み外しによる海中転落に注意しましょう！

事故内容別発生状況



戻ってこれなくなる事故も多く発生しています！

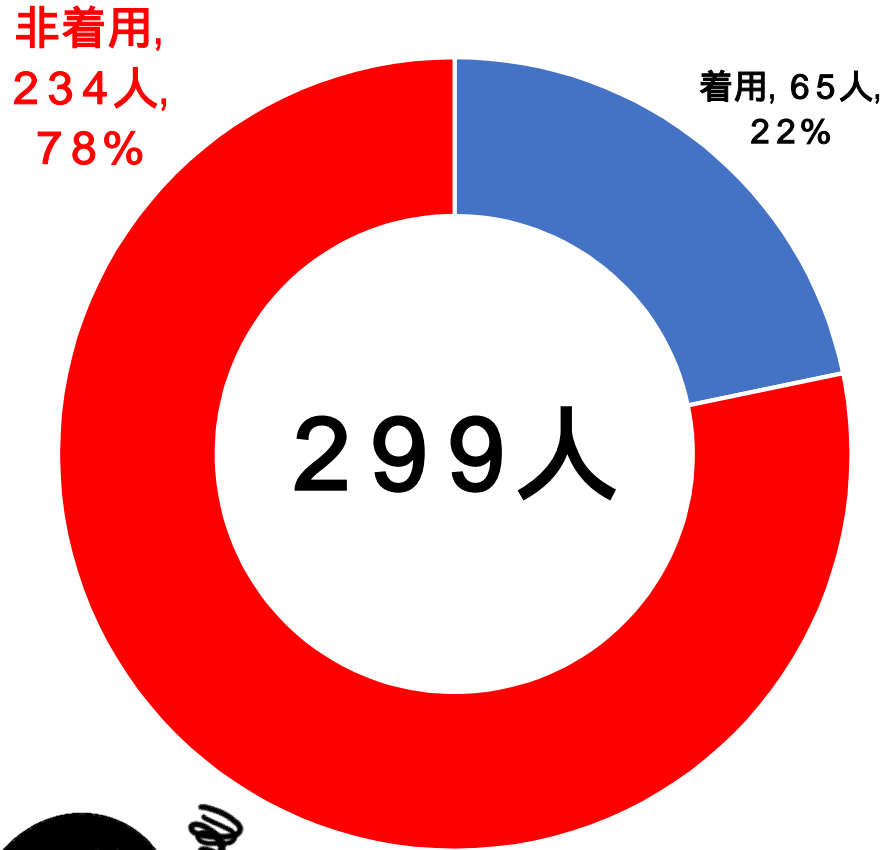
海中転落事故形態別の割合



釣りをを行う際は、周辺環境に十分注意しましょう！

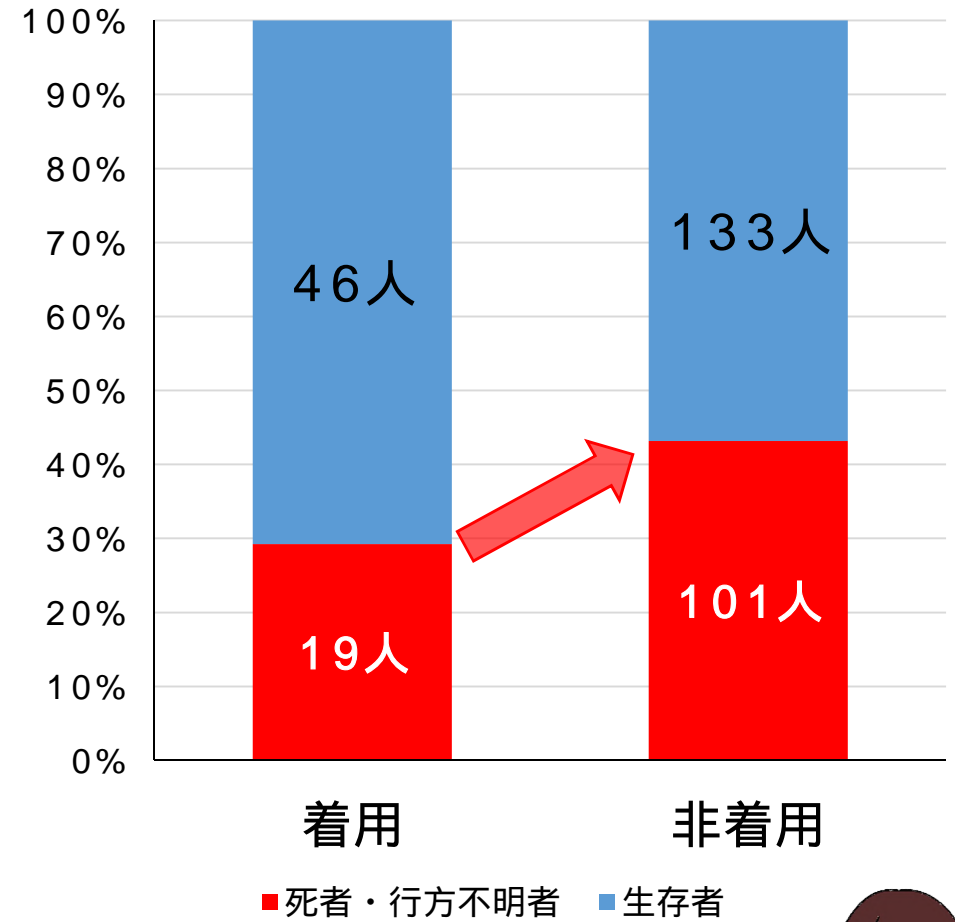
➤ 適切な時間に終了し、また、釣り中は**周辺環境に注意**しましょう！

海中転落事故時における救命胴衣着用の有無の割合



まだまだ、着用率が低い！

救命胴衣着用有無の死者・行方不明者の割合

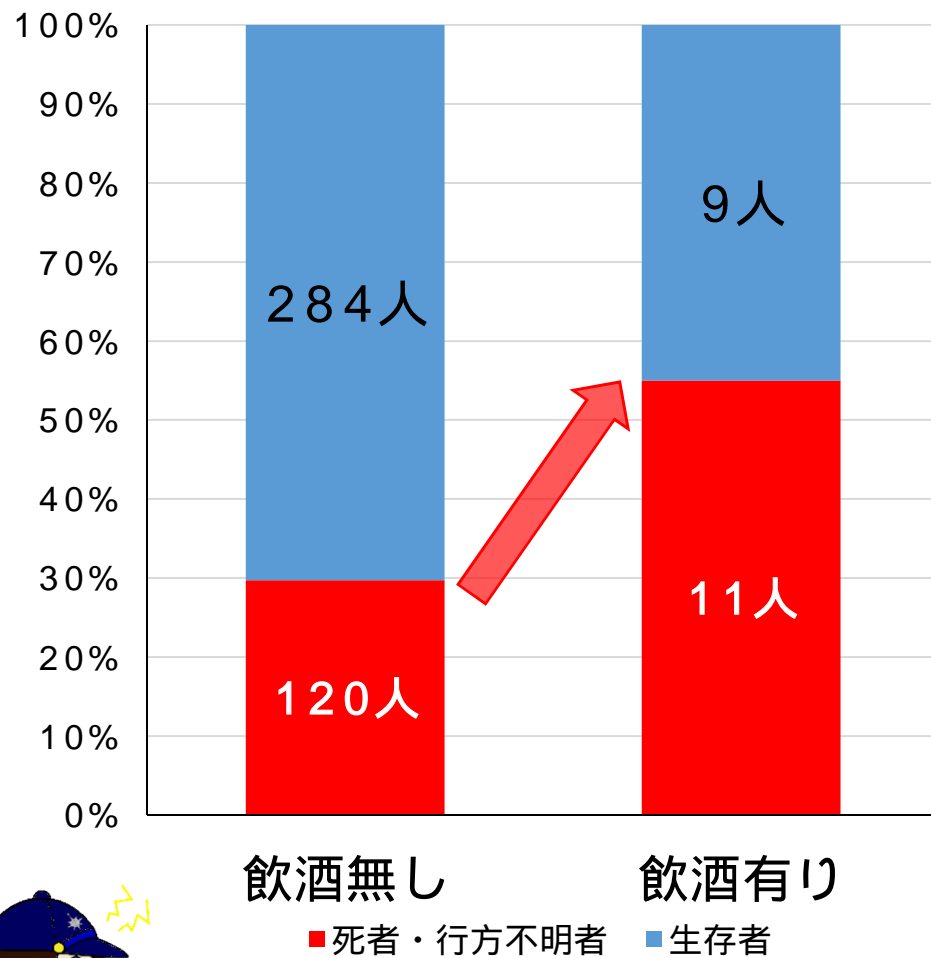


死亡率に違いがあります！



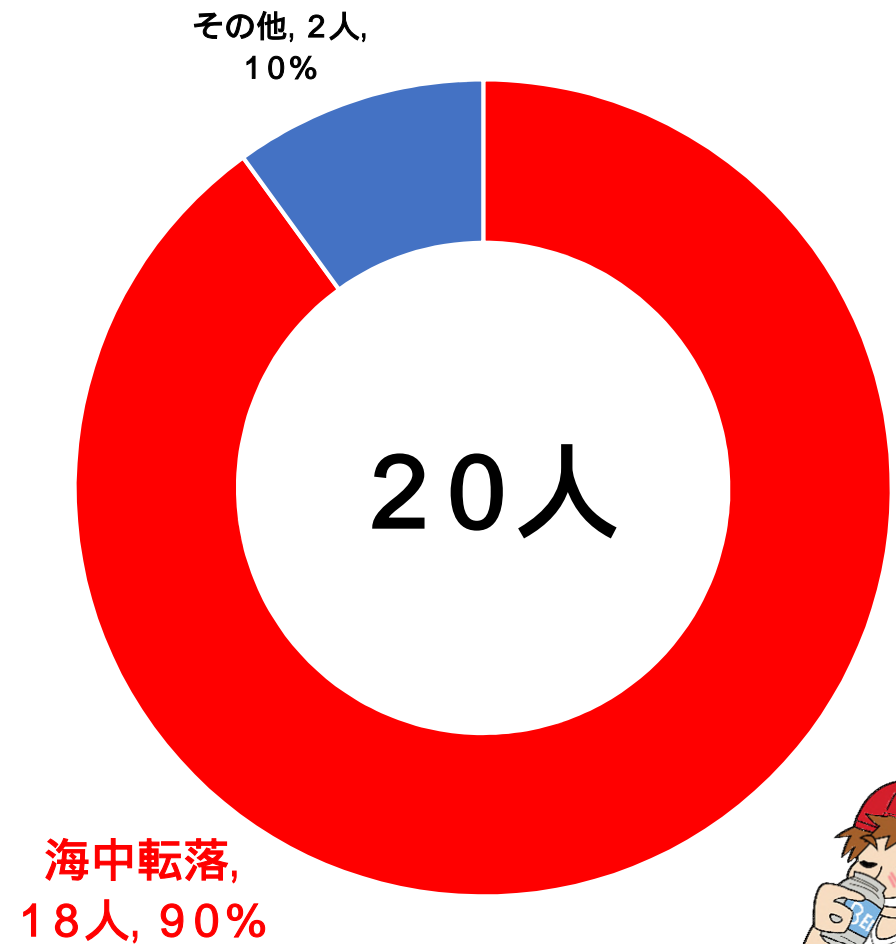
➤ 必ず救命胴衣を着用しましょう！

飲酒の有無別 死者・行方不明者の割合



酔って海に落ちたら危ない!

飲酒を伴う釣り中事故の事故種類別の割合

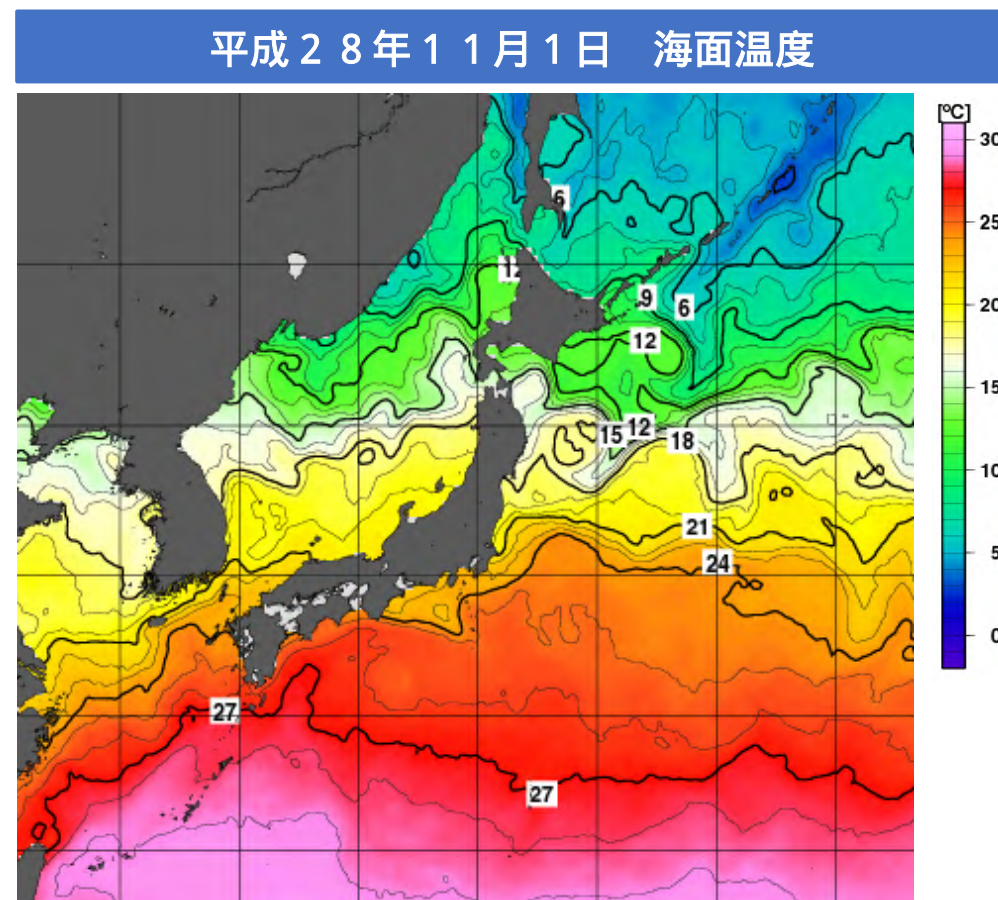


酔うと海に落ちやすい!

➤ **飲酒**しての釣りは危険です!

水温	生存予想時間
2 未満	4 5 分以下
2 ~ 4	1 時間 3 0 分以下
4 ~ 1 0	3 時間以下
1 0 ~ 1 5	6 時間以下
1 5 ~ 2 0	1 2 時間以下
2 0 以上	不定 (疲労度による)

IMO船舶搜索救助便覧より



気象庁ホームページより

上の表は、海水に浸かっている場合の**海水温度と生存可能時間**を表したものです。

温度の低い海水に長く浸かっていると、まず「**低体温症**」になります。低体温症は、体温が35度以下になる状態で、**次第に動作が鈍く緩慢**になり、中度では**意識が混濁**して、正しい応答が得られなくなります。その後は、**意識が無くなり**、重度の非常に危険な状態になります。

秋季期間における釣り中事故の傾向分析

- 9～11月に事故が急増
- 約8割が海中転落
- 約7割が港内等で発生
- 最も多く発生する時間帯は午前4時台
- 単独行動は死亡率が高い
- 防波堤等では約8割、磯場では約6割が海中転落
- 磯場における事故のうち、約3割が帰還不能
- 約8割が救命胴衣非着用
- 飲酒を伴う事故のうち、約9割が海中転落

海中転落した場合の対処法（水難学会提唱）

合言葉は...

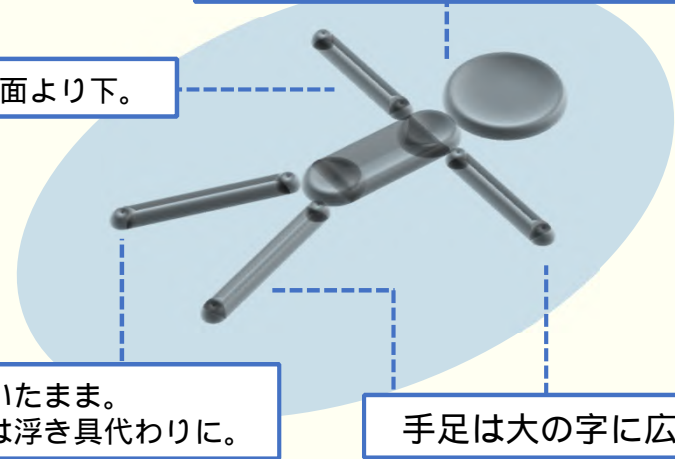
「浮いて待て！」

大きく息を吸い、空気を肺にためる。
あごを上げて上を見ると呼吸しやすい。

手は水面より下。

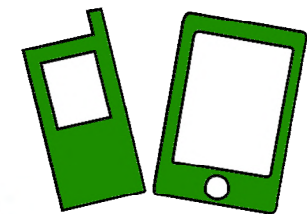
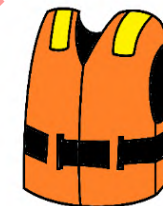
靴ははいたまま。
軽い靴は浮き具代わりに。

手足は大の字に広げる。



事故防止のポイント

- 単独行動をしない
- 飲酒はしない
- 気象・海象情報の入手
- 救命胴衣の常時着用
- 連絡手段（携帯電話等）の確保
- 海の緊急通報118番



118番

- ▶ プレジャーボートや漁船などの船舶運航者、マリンレジャー愛好者の方々に対して、事故防止に関する様々な情報を提供しています。
- ▶ 北海道から沖縄まで地域にあわせた海の安全情報を提供しています。

海の安全情報

第一管区

マリレ情報
よろず屋

第二管区

海の安全運動

第三管区

海の安全情報

第四管区

海の情報

第五管区

海の安全情報

第六管区

漁船海難月報

第七管区

海の安全情報

第八管区

海の安全情報

第九管区

海の安全

第十管区

沖縄の海洋情報

第十一管区

海の安全情報はこちらから <http://www.kaiho.mlit.go.jp/info/mics/>



(スマートフォンサイト)



(公社)日本海難防止協会においてミニボートの利用者に対するアンケートを実施しております。協会ホームページからアクセスいただきご回答をお願いいたします(<http://www.nikkaibo.or.jp>)
スマートフォン以外の携帯電話からは表示出来ない場合があります。



ボート上で急に立ち上がらない！片側に寄らない！

ボート上で急に立ち上がると、ボートが転覆したり、バランスを崩して海中転落することがあります。ボート上で移動する際は、慌てることなく十分に注意して動作をとって下さい。



必要以上に沖合いに出ない！

ボートは、気象海象に左右されやすく、荒天で風が強くなったり、波が高くなると、自力で帰港できなくなることがあります。必要以上に沖合いに出ないようにしましょう。



波の方向に十分注意する！

ボートが横波を受けると船体は左右に揺れ、転覆の危険性が生まれます。横波を受ける状態で長く走ることは絶対に避けましょう。



見張りを確実にし、ボートに旗を立てる！

昼間でも、波の間に浮かぶボートは、他の船から想像以上に見えにくいものです。他の船がこちらを見ていると思うことなく、乗船中は見張りを確実にし、旗やレーダーリフレクターの装着を励行し、事故を防ぎましょう。



救命胴衣を確実に着用し、連絡手段を確保する！

ボートに乗船する際に救命胴衣を常時着用するのは基本中の基本です。ボートから落水した場合も、救命胴衣を着用していれば助かる確率が高くなります。また、携帯電話は防水パックに入れ、万が一落水した際の海上保安庁(118番)等への連絡手段の確保に努めましょう。



夜間は船を出さない！

夜間航行する場合は、全周灯等の法定設備を点灯しなければなりません。たとえ点灯していてもミニボートは他船から見えにくいので、夜間は航行しないようにしましょう。



こまめに天気情報をチェックする！

海の安全情報(沿岸域情報提供システム)等で気象・海象情報を確認しましょう。



スマホ用



携帯用

