

Spring Report 2017

春季期間（3～5月）における海難の傾向分析

平成29年3月9日
交通部安全対策課

本レポートは、春季期間（3月から5月）における海難防止に資することを目的として、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、春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。

春季は、冬から春へと季節が移り変わり、気温も徐々に上昇することから、マリナーの活動も活発となる時期にあり、特にGW期間においては、マリナーに係る海難が多発する傾向にあります。また、春一番をはじめ、気象・海象の急変などに起因する死者・行方不明者を伴う海難の割合が増加する傾向にあり、同期間の安全活動と一助となれば幸いです。

レポートの目次

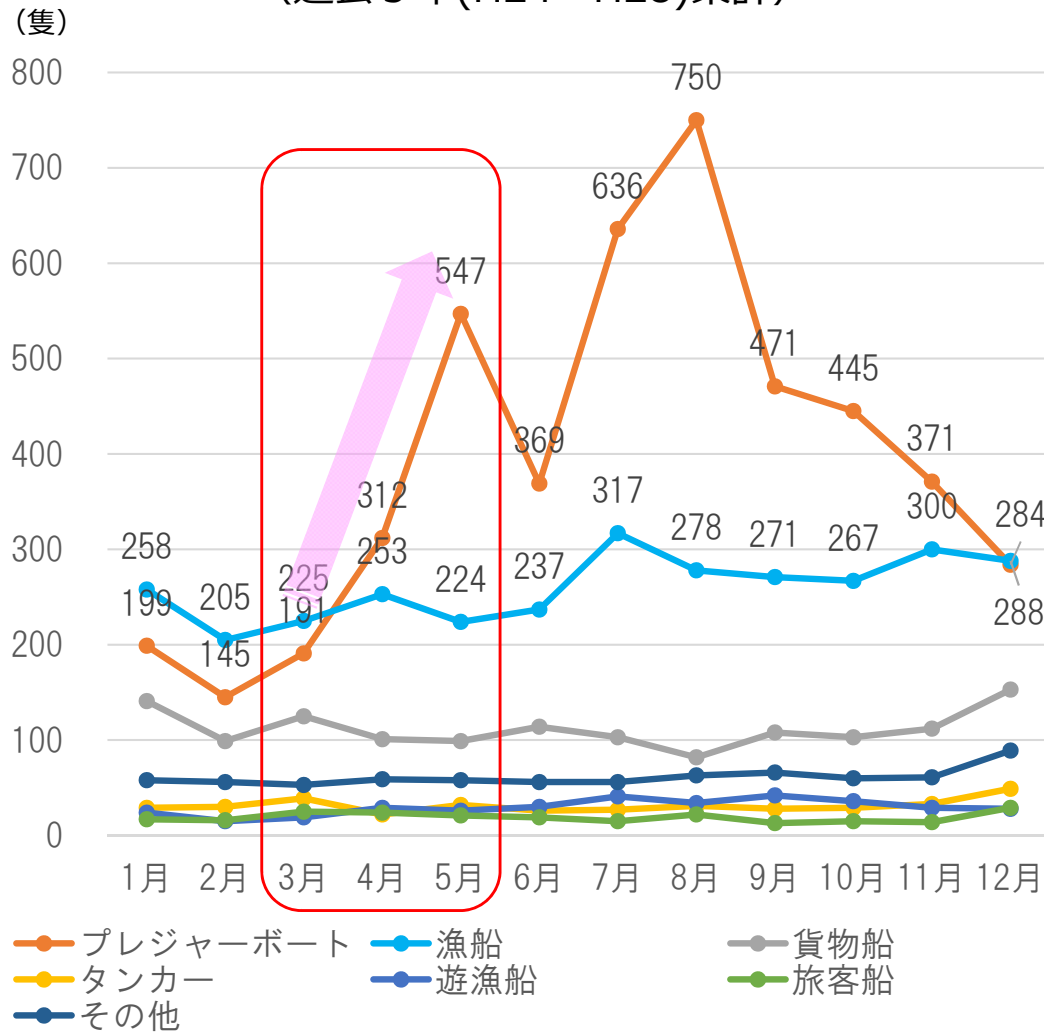
◆ レポートの概要	1
◆ 船舶事故	2～17
1 春季期間における船舶事故発生状況	3
2 プレジャーボート における事故発生状況	4
3 ミニボート における事故発生状況	11
4 まとめ	15
□ 参考資料	16
◆ 人身事故	18～31
1 春季期間における 釣り中 の事故発生状況	19
2 釣り中の海浜事故発生状況	20
3 磯場、防波堤における釣り中の事故発生状況	26
4 釣り中の事故時における飲酒、ライフジャケットの着用状況	29
5 まとめ	31
◇ 参考 海の安全情報の紹介	32
◇ ミニボート等に乗船する際の注意点について！ ～アンケートのお願い～	33

船舶事故

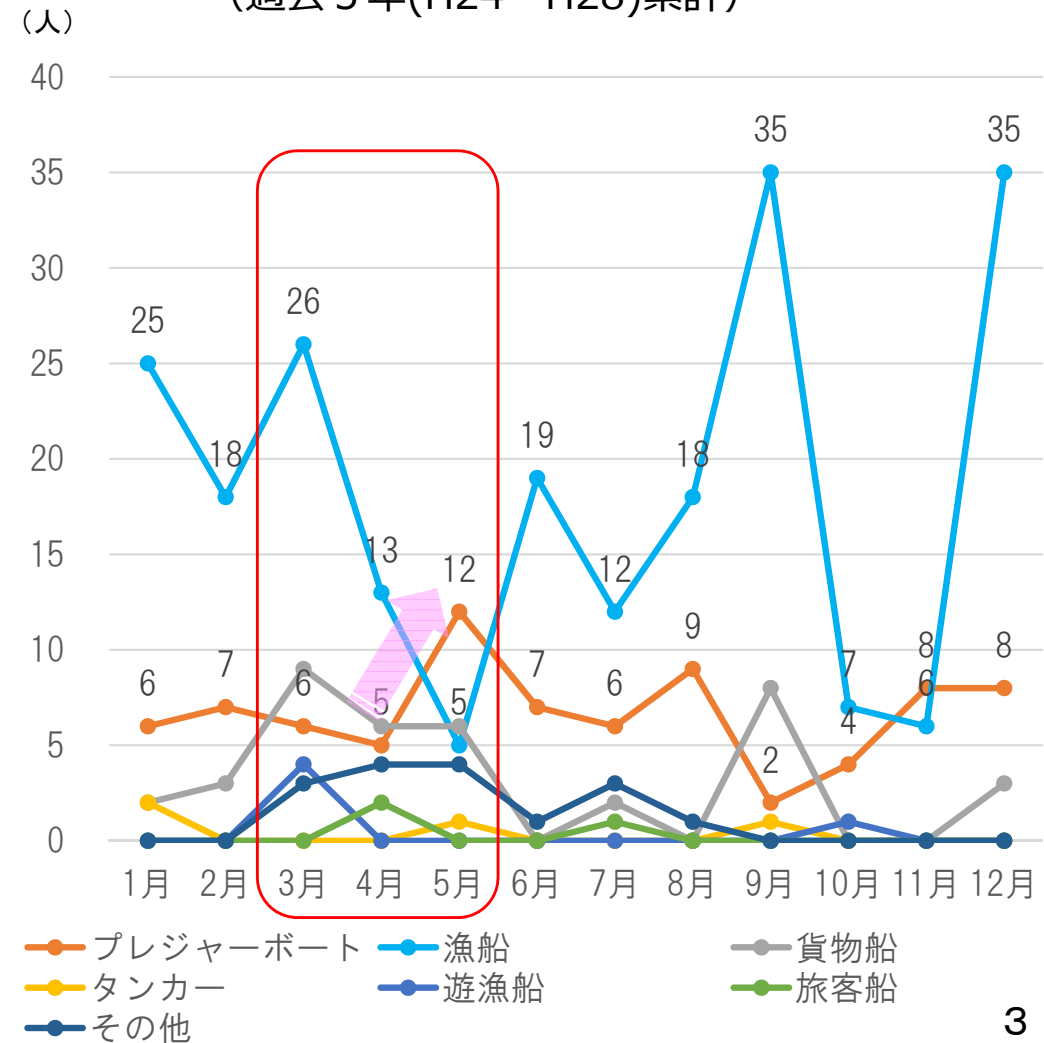
1 春季期間における船舶事故発生状況

- ▶ 春季はマリンレジャーへのシーズンインの時期となることから、プレジャーボートの事故が急増
- ▶ プレジャーボートの死者・行方不明者数は、ゴールデンウィークのある5月に増加

船舶種類別事故の月別推移
(過去5年(H24~H28)累計)

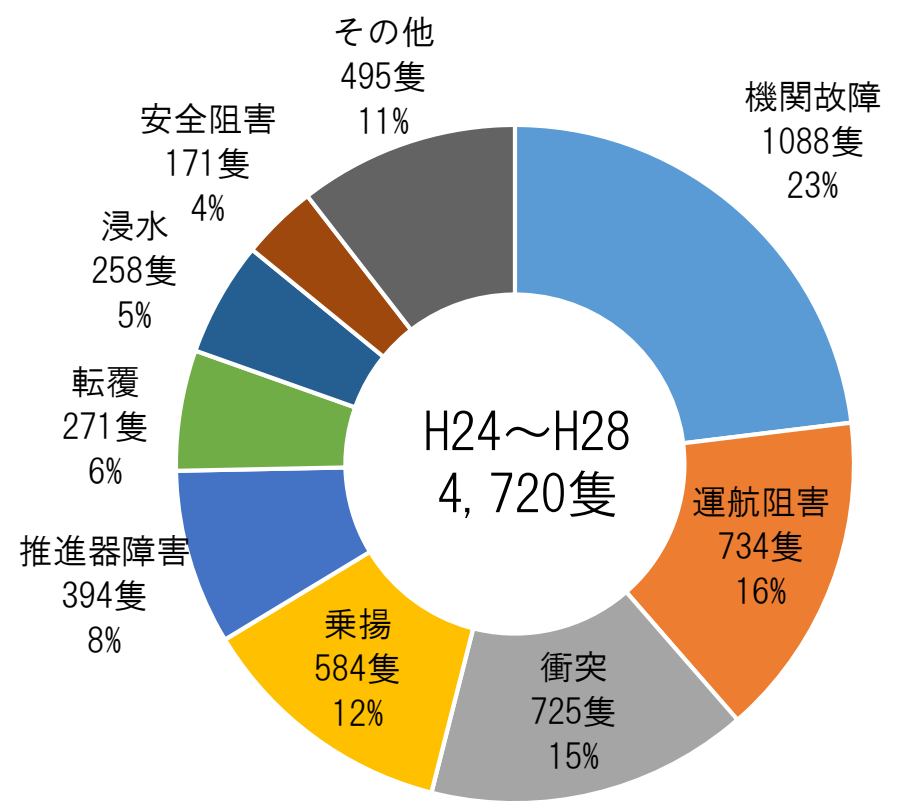


死者・行方不明者数の月別推移
(過去5年(H24~H28)累計)

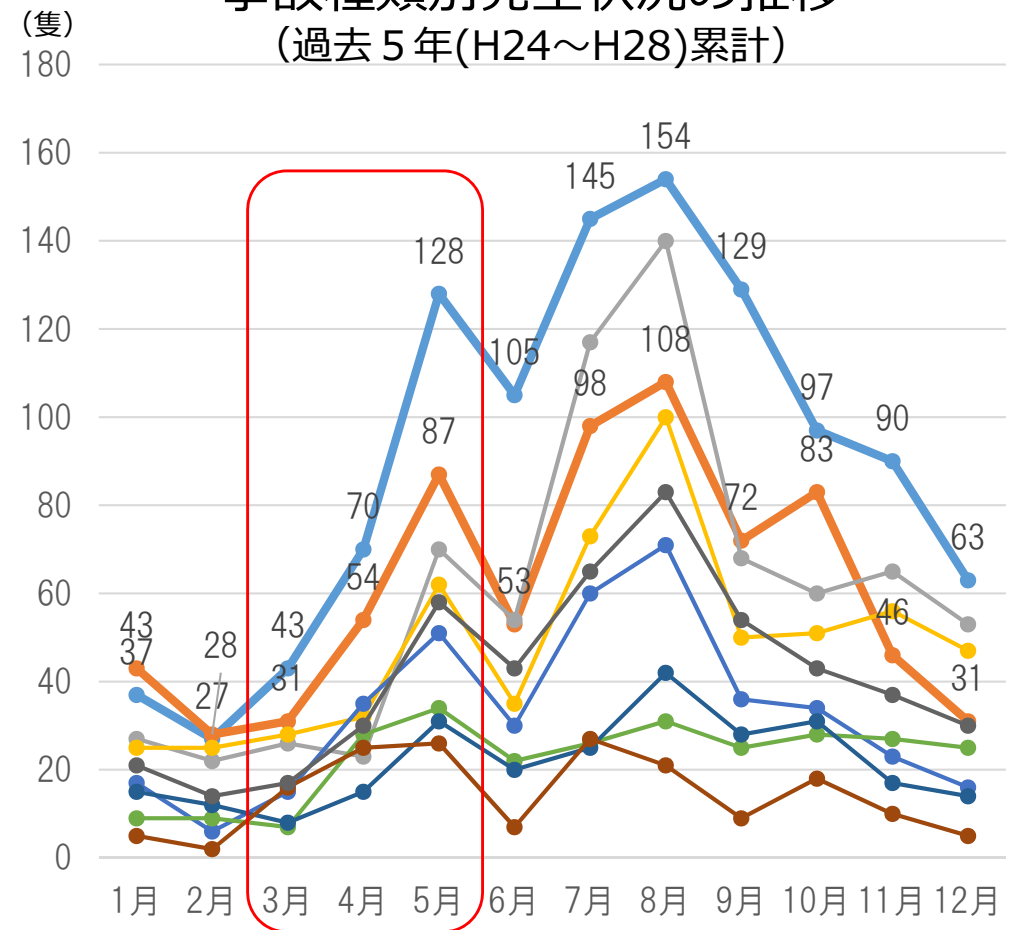


- 事故種類別では、**機関故障**(23%)が最も多く、次いで**運航阻害**(16%)、**衝突**(15%)の順
- 春季において機関故障や運航阻害が急激に増加

事故種類別発生状況の割合
(過去5年(H24~H28)累計)



事故種類別発生状況の推移
(過去5年(H24~H28)累計)

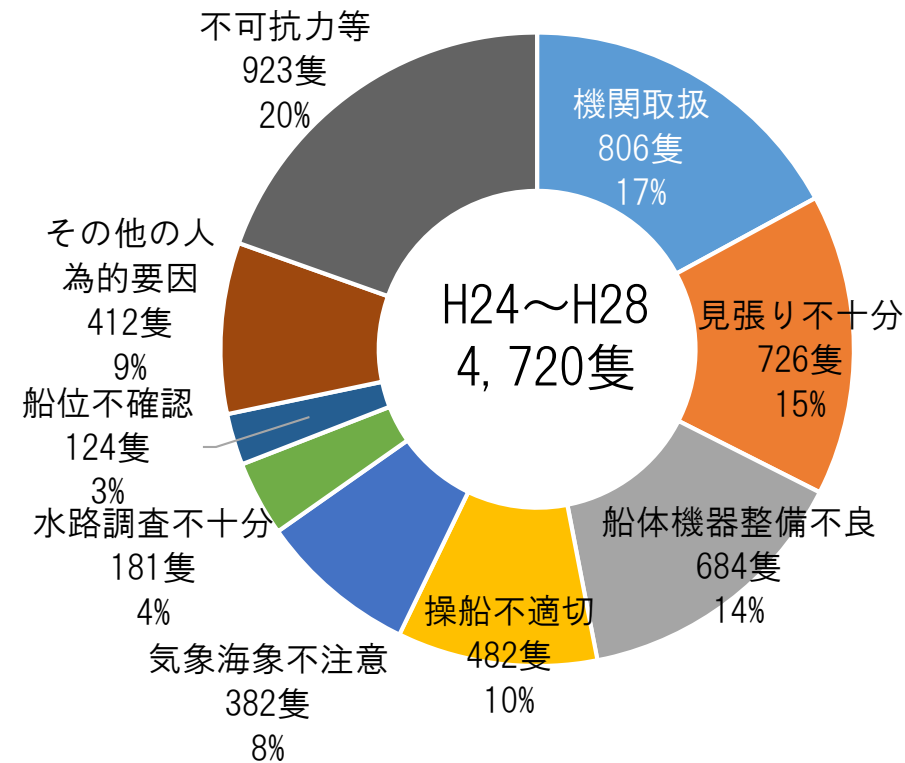


※運航阻害：バッテリー過放電、燃料欠乏、ろ・かい喪失及び無人漂流をいう。
安全阻害：転覆に至らない船体傾斜、走錨及び荒天難航をいう。



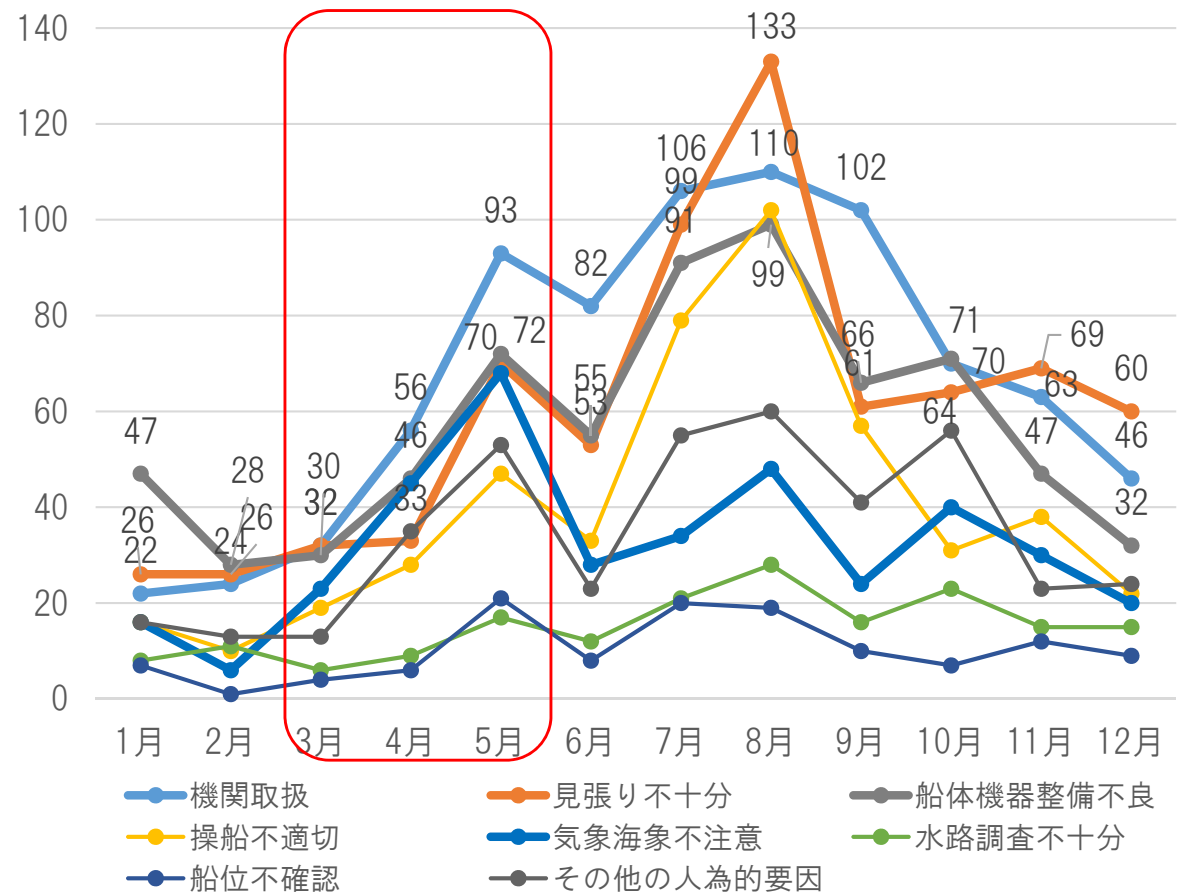
- 事故原因別では、機関故障の要因となる**機関取扱不良**(17%)が最も多く、次いで衝突や乗揚の要因となる**見張り不十分**(15%)、バッテリー過放電や燃料欠乏などの要因となる**船体機器整備不良**(14%)の順
- 春季は機関取扱不良、船体機器整備不良のほか、転覆の原因となる**気象海象不注意**も増加

事故原因別発生状況の割合
(過去5年(H24~H28)累計)



(隻)

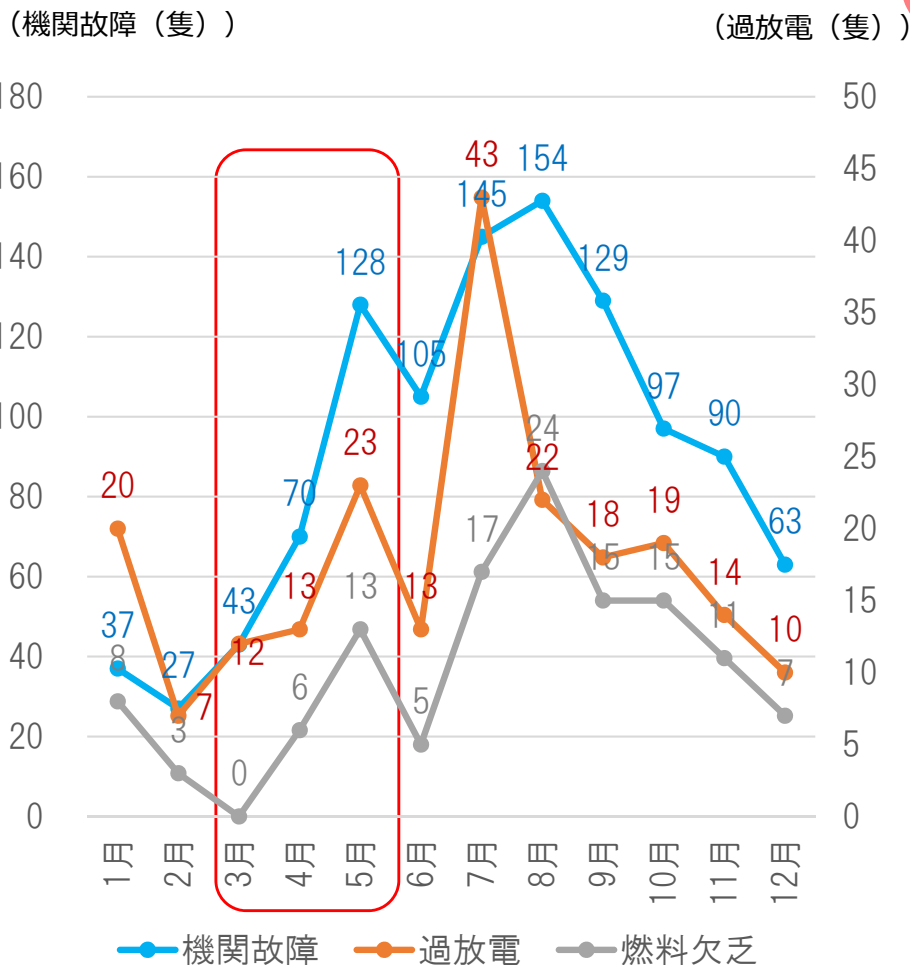
事故原因別発生状況の推移
(過去5年(H24~H28)累計)



※不可抗力等を除いている

- 春季を迎えプレジャーボートの**機関故障**、**バッテリー過放電**、**燃料欠乏**が増加傾向 ※これらは発航前の点検で防止できた可能性
- 冬場使用（点検）していない船舶が、シーズンイン時の初出港で機関故障等の事故を起こす状況は、桜前線の北上を追いかける様に発生

事故原因別発生状況の推移 (過去5年(H24~H28)累計)



過去の船舶事故

春先は冬場使用（点検）していない船の多くが出港し、桜前線の北上を追いかける様に機関故障する事例が増えています。

日付：4月11日
場所：広島沖
目的：釣り
故障内容：エンジンが突然停止
原因：Vベルト切断

日付：6月7日
場所：常呂漁港沖
目的：釣り
故障内容：機関再起動しない
原因：バッテリー充電不足の為、バッテリー過放電

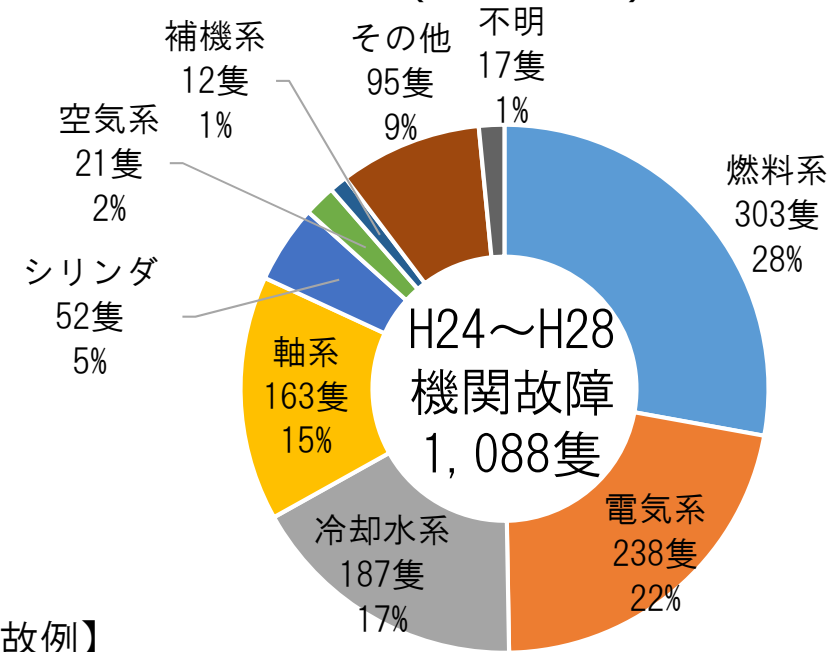
日付：5月15日
場所：宮津沖
目的：遊走
故障内容：エンジンが起動しない
原因：バッテリー端子の緩み

日付：3月8日
場所：浦之前港
目的：釣り
故障内容：エンジンが起動しない
原因：長期間保管されていた燃料に水分が混入

日付：3月29日
場所：佐世保沖
目的：釣り
故障内容：エンジンが突然停止
原因：潤滑油欠乏

- 機関故障の故障箇所別では、燃料系(28%)が最も多く、次いで電気系(22%)、冷却水系(17%)の順
- 運航阻害の事象別では、バッテリー過放電(29%)や燃料欠乏(17%)のほか、係留中の船舶の流出（無人漂流）も多発(52%)しており定期的な点検整備が求められる

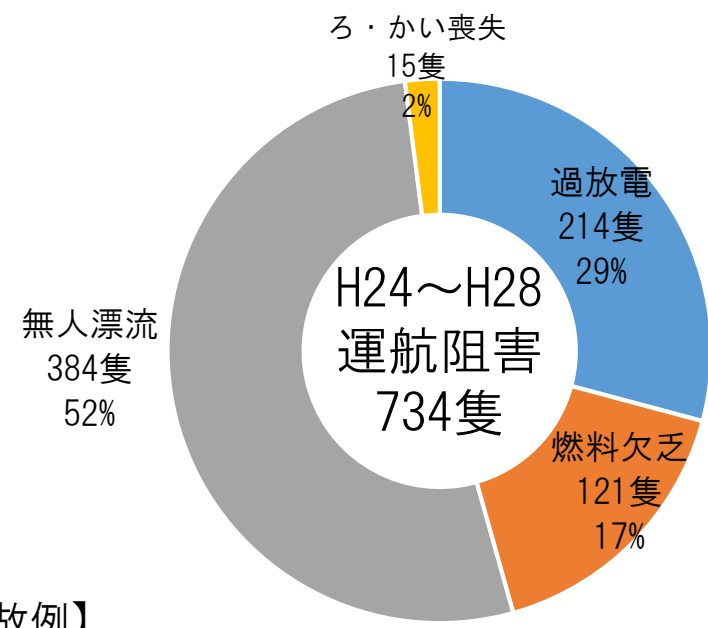
機関故障における箇所別発生状況の割合
(過去5年(H24~H28)累計)



【事故例】

	故障箇所	故障の原因
機関故障	燃料系	燃料フィルタの汚れを確認せず出港し、フィルタが詰まったもの
	電気系	点火プラグやセルモータの不具合を放置し、沖合で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時間交換せず使用し、インペラが破損、機関停止したもの

運航阻害の事象別発生状況の割合
(過去5年(H24~H28)累計)

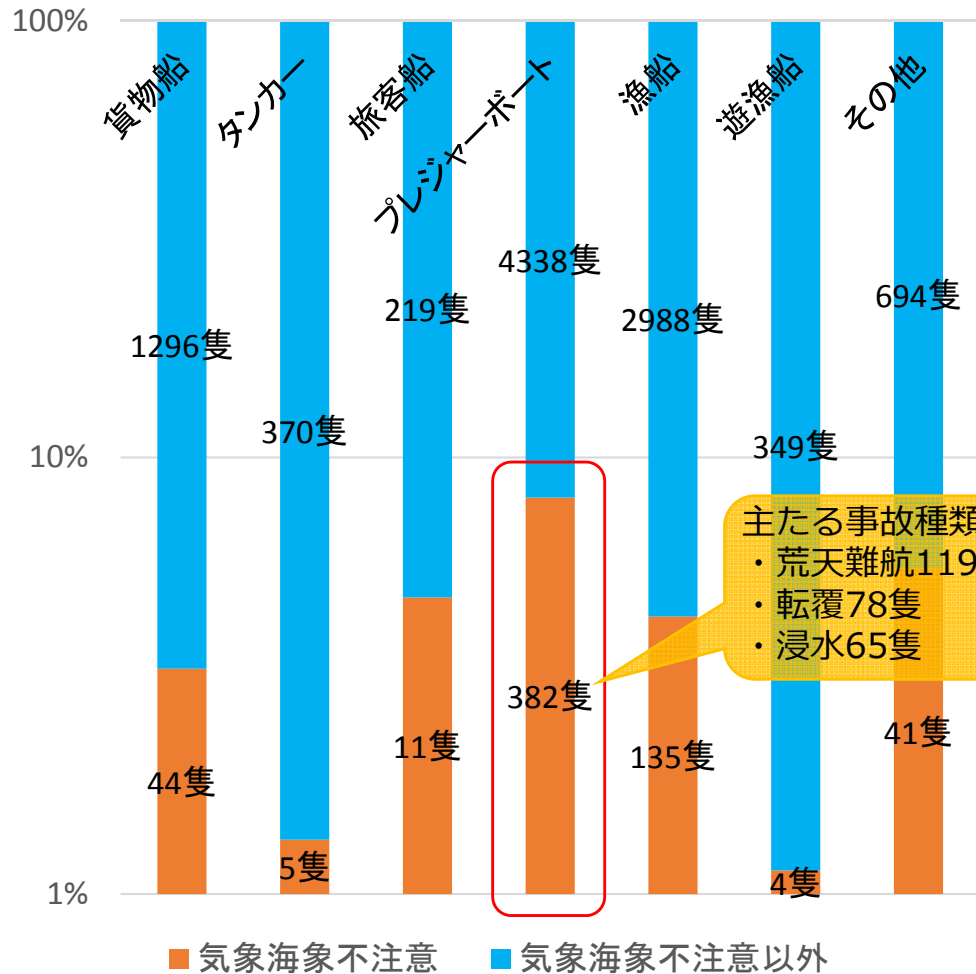


【事故例】

	事象	故障の原因
運航阻害	過放電	長期間のメンテナンスせずに発航したり、エンジンを止めたまま沖合で魚群探知機やレーダー使用し続けたもの
	燃料欠乏	燃料残量を確認せずに出港し、燃料切れとなり漂流したもの
	無人漂流	係留不備や係留用のロープの劣化による切断により漂流したもの

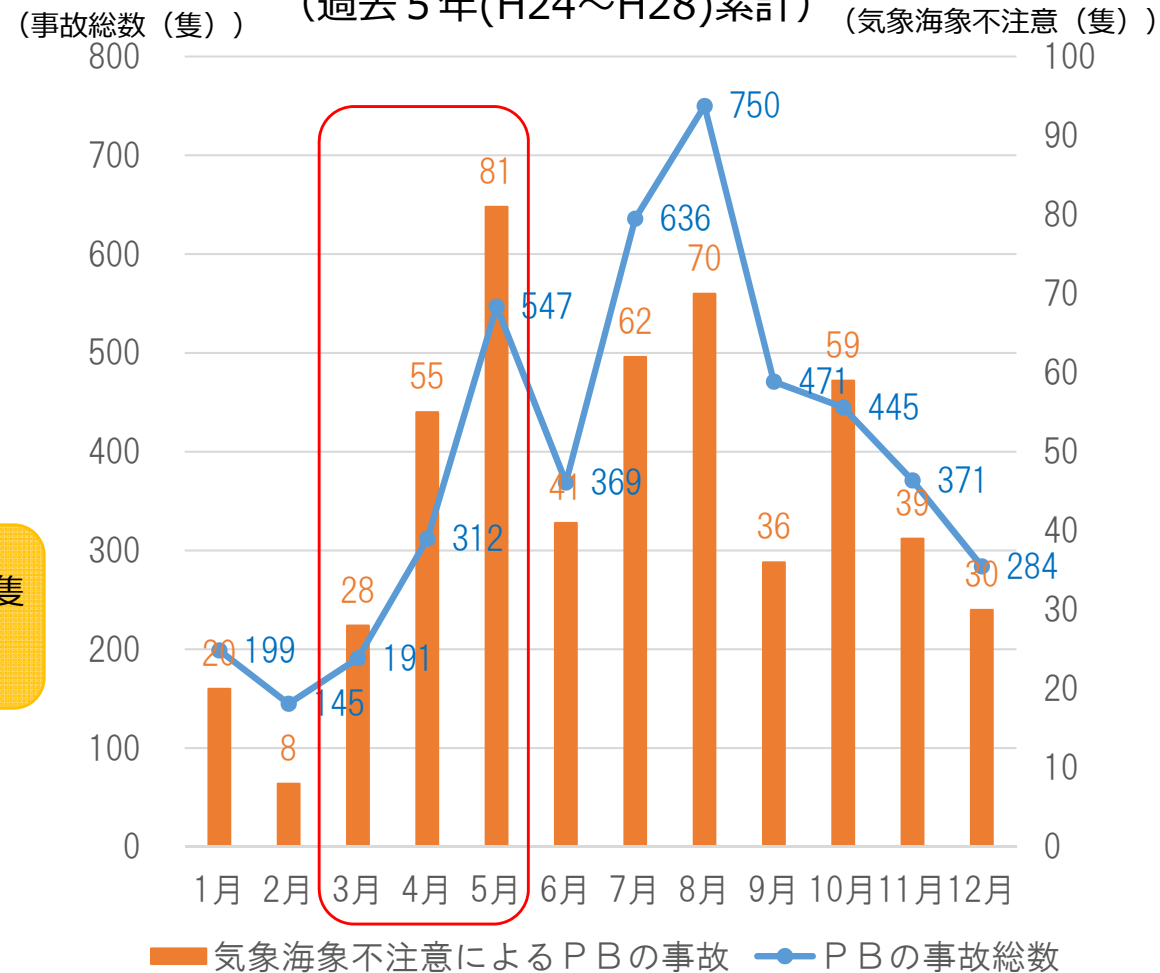
- プレジャーボートは**気象海象不注意**が原因で事故に至った割合が最も高い
- 春季は気象海象不注意が原因のプレジャーボートの事故が増加傾向（5月が年間通じ最多）

船舶種類別気象海象不注意による発生状況の割合
(過去5年(H24~H28)累計)



主たる事故種類
 ・ 荒天難航119隻
 ・ 転覆78隻
 ・ 浸水65隻

P Bの気象海象不注意による発生状況の推移
(過去5年(H24~H28)累計)



発生海域 伊勢湾内

発生時期 平成28年 7月

事故船舶 モーターボート（2名乗組）

概 要 漂泊状態にて、機関の起動及び停止を繰り返しながら釣りをしていたところ、冷却水温度が異常値を示し、冷却海水の吐出も確認できないことから調査するも復旧せず、当庁に救助要請した。後の調査の結果、インペラの破損が判明した。また、本船にあつては個人売買による中古船であつた。

防止対策 事故を未然に防止するため、発航前点検だけではなく、整備士による燃料フィルタ、エンジンオイル、海水ポンプインペラ等の消耗品の定期的な交換を適切に行うことが必要と考えられる。



被曳航中の事故船舶



発生海域 新潟県直江津港沖

発生時期 平成28年5月

事故船舶 モーターボート（1名乗組）

概要 マリーナを出港し、魚群探知機のみ始動させた状態で機関を停止し、釣りを開始した。天候が崩れることを把握していたことから、帰港しようとして機関始動を試みたもののバッテリーの電圧が不足していたため起動せず航行不能となった。
救助要請を受けたマリーナは荒天のため救助できず、当庁が発動し救助した。

防止対策 発航前検査におけるバッテリー電圧チェック、バッテリー液量のチェックのほか、アクセサリー（GPSや魚群探知機など）専用のバッテリーの積載や予備のバッテリーを搭載するなどが重要。また、バッテリーをこまめに充電するなど日々の管理を行うことが事故防止につながるものと考えられる。



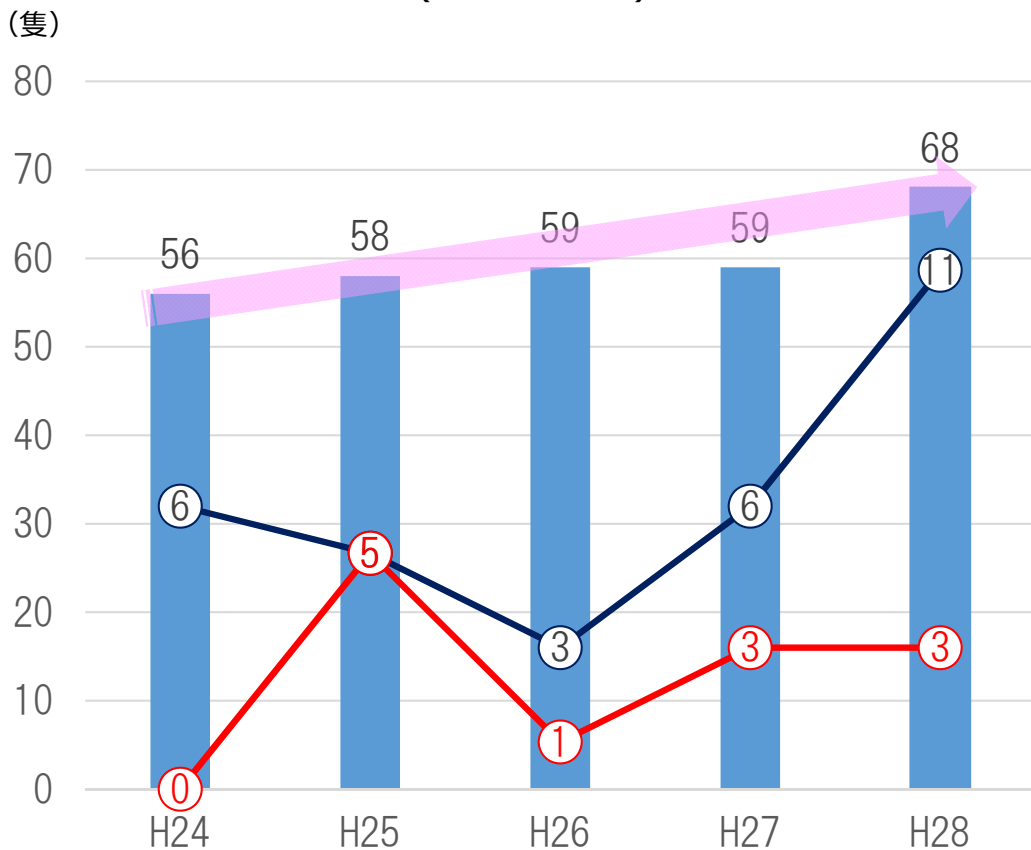
救助された乗船者と事故船舶



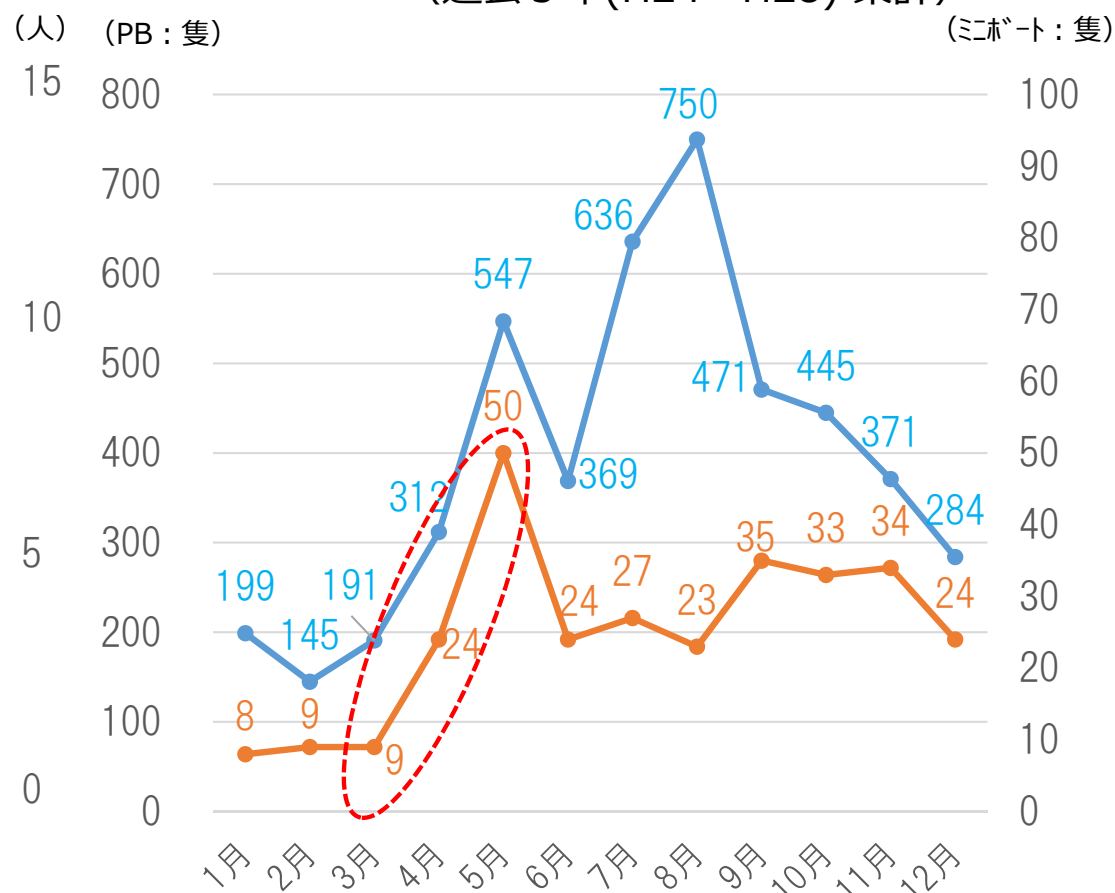
- ミニボートの保有隻数は年々増加傾向※にあるところ、これに係る事故も増加傾向
- ミニボートの事故は春季の発生が顕著

※ミニボートに係る海難実態基礎調査報告書（日本小型船舶検査機構 平成27年3月）による

事故発生状況の推移 (過去5年(H24~H28))



事故発生状況の推移 (過去5年(H24~H28) 累計)

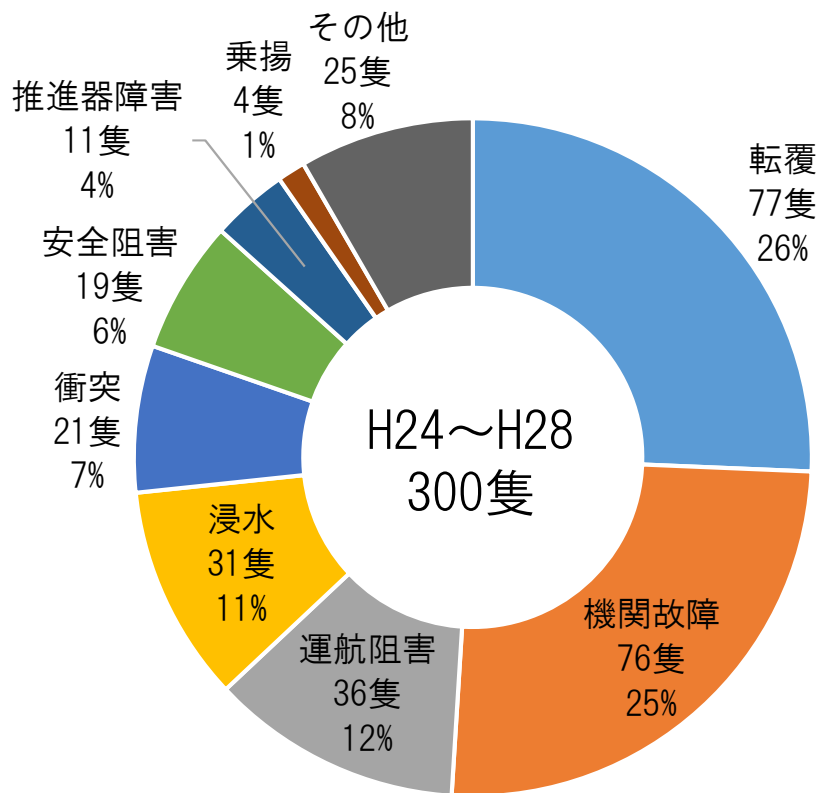


■ 事故隻数 ● 死傷者数 ● 死者数 (死傷者の内数)

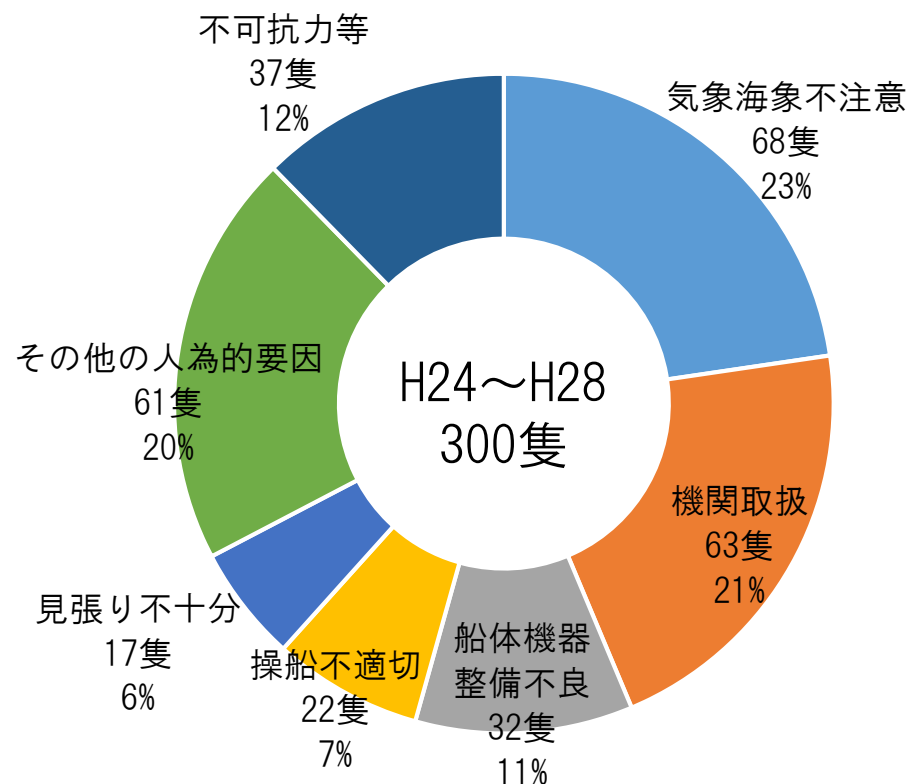
● PB ● ミニボート (PBの内数)

- 事故種類別では、**転覆(26%)**が最も多く、**機関故障(25%)**、**運航阻害(12%)**の順
- 事故原因別では、**気象海象不注意(23%)**が最も多く、次いで**機関取扱不良(21%)**、**船体機器整備不良(11%)**の順

事故種類別発生状況の割合
(過去5年(H24~H28)累計)



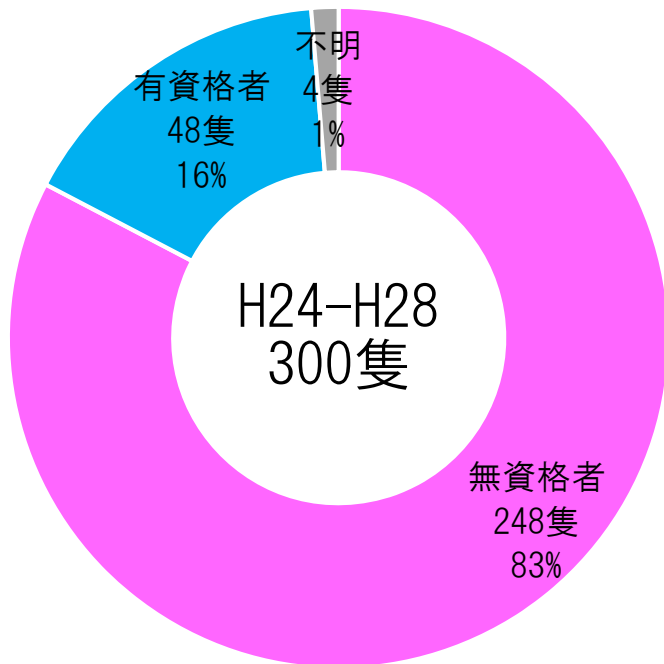
事故原因別発生状況の割合
(過去5年(H24~H28)累計)



- ミニボートは小型船舶操縦免許が不要なことから、**事故者の8割が海技免状の非保有者**
- プレジャーボートのうち、ミニボート乗船中の事故者は、ミニボート以外の乗船者と比べ**船舶の通算経験年数が浅い**

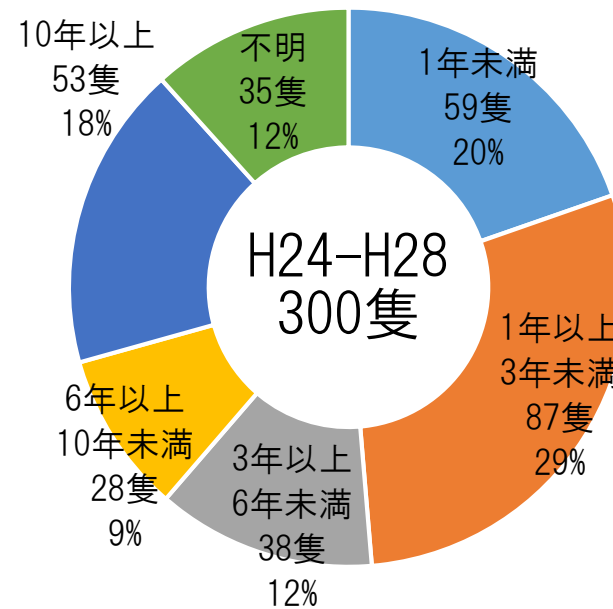
有資格・無資格者別
事故発生状況の割合
(過去5年(H24~H28)累計)

〔ミニボート〕

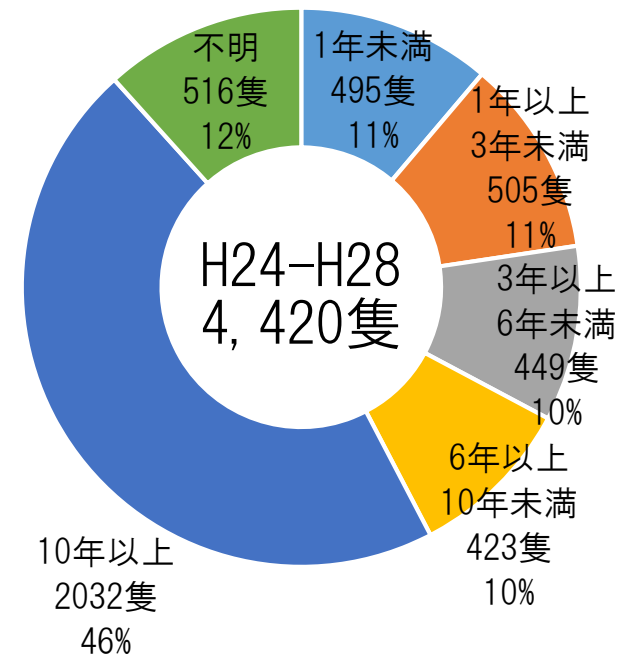


プレジャーボートの通算経験年数別
事故発生状況の割合
(過去5年(H24~H28)累計)

〔ミニボート〕



〔ミニボート以外〕



発生海域 山口県萩市沖合

発生時期 平成28年 3月

事故船舶 ミニボート（2名乗組）
無資格（海技免状なし）

概 要 事故船舶は、風が強くなったため遊漁を止め帰港中のところ、海水が船内に入りこんできたため排水作業を実施中に、船体右舷側から大波を受け転覆したものの、乗船者2名は海中転落し漂流中のところ、航行中の漁船に救助されるも、1名は搬送先の病院にて死亡が確認された。

防止対策 船体が転覆しやすい構造であることへの認識、必要以上に沖に出ないこと、こまめに天気情報をチェックすることが事故防止に繋がるものと考えられる。



事故船舶



春季期間における船舶事故の傾向分析

事故の特徴・ポイント

〔春季における船舶事故の傾向〕

- ✓ 春季はマリンレジャーのシーズンインとなることから、プレジャーボートの事故が急増

〔プレジャーボートの事故の傾向〕

- ✓ 春季におけるプレジャーボートの事故のうち、特に機関故障やバッテリー過放電の事故が顕著
- ✓ 冬場使用（点検）していない船舶が、シーズンイン時の初出港で機関故障等の事故を起こす状況は、桜前線の北上を追いかける様に発生
 - ☞ シーズンインの初出港に備え、整備士による燃料フィルタ、エンジンオイル、海水ポンプインペラ等の消耗品の定期的な交換を適切に行うほか、発航前の点検時においては、燃料の搭載状況や燃料タンクの結露、バッテリー（予備やアクセサリ用も含む）電圧のチェックなど、入念に点検を
- ✓ 春季は気象海象不注意によるプレジャーボートの事故が多い
 - ☞ 最新の気象海象の入手、気象現況を考慮した適切な操船、早期の避難措置・適切な避難場所の確保を

〔ミニボートの事故の傾向〕

- ✓ 春季はミニボートの事故が顕著
- ✓ ミニボートの事故は、気象海象不注意による転覆や、整備不良による機関故障やバッテリー過放電の事故が多い
 - ☞ プレジャーボートの事故防止同様、最新の気象海象の随時チェックや発航前に入念な点検を
 - ☞ 船体がコンパクトゆえ波の影響を受けやすく転覆しやすい構造であること、必要以上に沖に出ないことに留意
- ✓ ミニボートの事故者は8割が海技免状の非保有者であり、船舶の通算経験年数も浅い
 - ☞ 海に潜む危険性を十分理解し、知識・技能向上に向け鍛錬を

整備士による点検

- ボートを買った販売店や整備士がいるマリーナで、出港前に点検をしてもらいましょう。

点検できない場合でも・・・

燃料タンクのチェック

- 燃料タンクが満タンまたは、空で長期間使用していない場合は、結露により水分が含まれる場合があります。
 - ▶ 水分が含まれている可能性がある場合はドレイン抜きから水分を抜きましょう！
- 燃料フィルタの目詰まりはないですか。
 - ▶ ゴミが溜っている場合は、フィルタの清掃または交換をしましょう！
- 燃料は十分ありますか。▶ 燃料欠乏で動けなくなることを防止します。

バッテリーの電圧チェック

- バッテリーチェッカーなどを使って、バッテリーの状態を確認しましょう。
 - ▶ 電圧の低下を感じた場合は、補充電やバッテリーの交換をしましょう。
- エンジンを停止したときは、アクセサリバッテリーに切り替えてGPS等の機器を使用しましょう。
 - ▶ アイドリング状態では、バッテリーにはほとんど充電されないので注意しましょう。



プレジャーボートのバッテリーに注意!

⚡ バッテリーのチェック方法について

● 出港前には必ずバッテリーのチェックをしましょう!

- ① ケーブル端子接続部の緩みや腐食の点検
- ② 電圧の確認 (バッテリーチェッカーで確認! : 12.6V以上で良好)
- ③ 機関始動時の音、始動具合の確認
- ④ 液量の確認 (液量をUpper LevelとLower Levelの間に保ちましょう)

⑤ 電解液の比重確認 (1.25以上で良好)

※ ④、⑤については、メンテナンスフリーのバッテリーでは点検できません



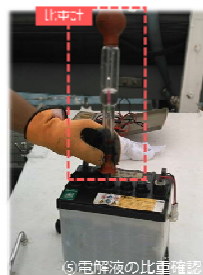
①端子接続部の確認



②電圧の確認



④液量の確認



⑤電解液の比重確認

● おかしいと思ったら・・・

- ▶ 充電や蒸留水の補充、バッテリーの交換を行いましょ!
 - ⇒ 作業を行う際は、バッテリーの取扱説明書に従って作業しましょう。
 - ※ メンテナンスフリーのバッテリーには、蒸留水の補充はできません。

⚡ バッテリーの交換時期等について

● バッテリーの寿命について

- ▶ 概ね2~5年ほどが寿命といわれていますので定期的に交換しましょう!
 - ⇒ 使用頻度が少ない船舶のバッテリーは、2年以内で劣化するケースもあります

● アクセサリー専用のバッテリーを搭載することを推奨します。

- ▶ 「ジャンプスターター」 (バッテリーが上がった際機関を始動できる機器) を船内に備え置くことも有効です。

発航前検査チェックリスト

発航前検査は、船長の義務です。

平成28年7月1日より、発航前の検査義務違反は行政処分の対象となります。



エンジン始動前の検査

船体の検査

- ① 船体に亀裂や破口はないですか。
- ② エンジンルームや船底のビルジ (汚水) の量は普段より多くないですか。



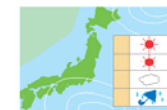
エンジンの検査

- ③ 航海計画に見合った燃料は十分にありますか。
- ④ 燃料コック (バルブ) は開いていますか。
燃料フィルターやセジメンター (油水分離器) にゴミや水分の混入はないですか。
- ⑤ エンジンオイル (潤滑油) の量は十分ですか。
- ⑥ 冷却清水の量は十分ですか。
- ⑦ バッテリーの液量は十分ですか。また、ターミナルは十分締め付けられていますか。



救命設備等その他の検査

- ⑧ ライフジャケットを着用しましたか。
- ⑨ 通信手段の充電量、予備バッテリーを確認しましたか。
- ⑩ 気象・海象情報、水路情報は確認しましたか。



エンジン始動後の検査

エンジンの状態確認

- ⑪ 回転計、冷却水温度計、油圧計、電流計または電圧計は正常値を指していますか。
- ⑫ 冷却用の海水は通常どおりの量及び勢いで排出されていますか。
- ⑬ エンジンから異常な音や臭いは出ていませんか。



© 2014 JMRA/KAZI

小型船舶の安全運航のために

- 海の安全情報
- 発航前検査の詳細情報
- 緊急時のトラブルシューティング

● もしもに備えて保険加入

○ 事故 (遊泳者との接触、衝突など) を起こした場合、多額の補償責任が生じます。

人身事故

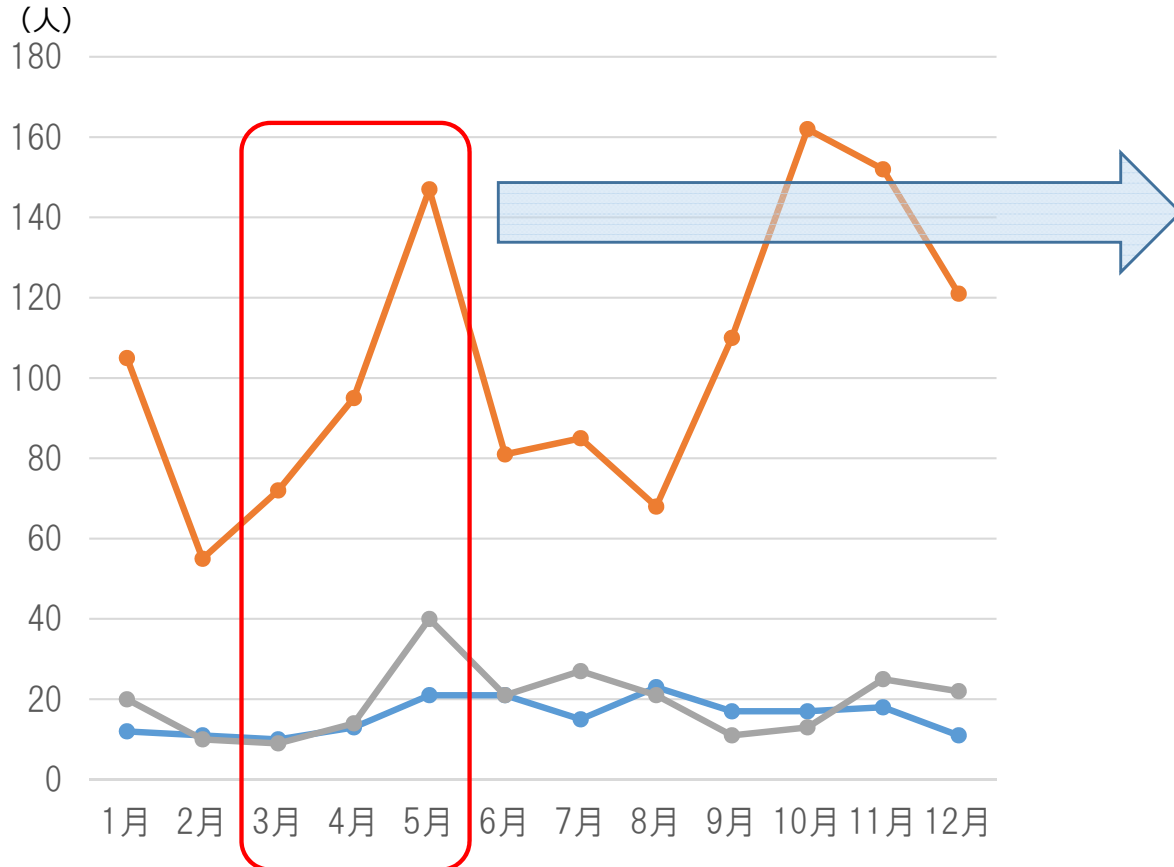
1 春季期間における釣り中の事故発生状況

- 春季（3月～5月）は釣り中の海浜事故が増加する傾向
- 5月が事故発生のピーク
- 春季における釣り中の海浜事故は**海中転落、帰還不能で約9割**

釣り中の事故の月別推移

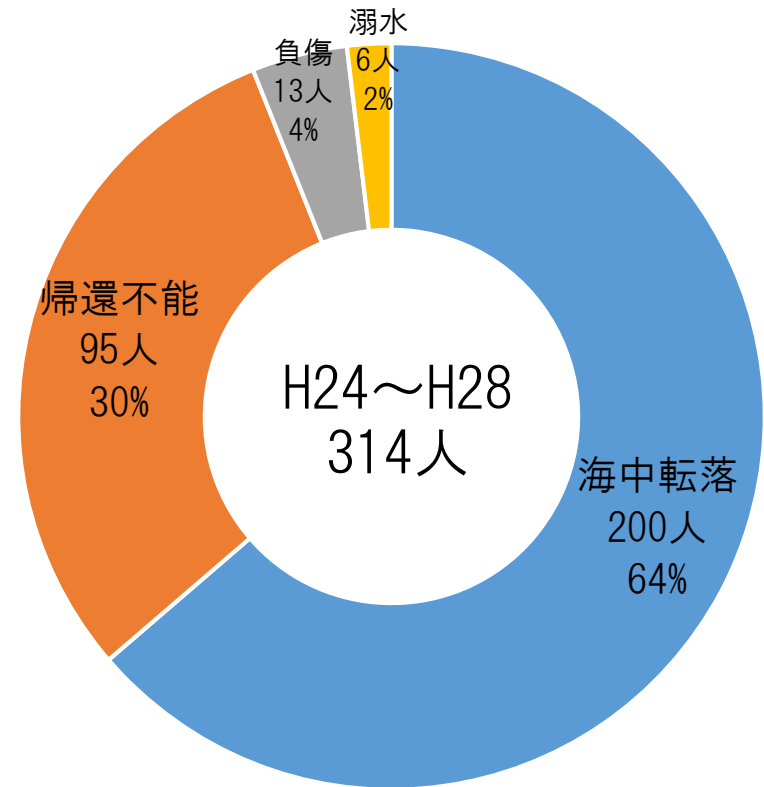
(過去5年(H24～H28)不可抗力除く。)

※不可抗力とは、故意（自殺等）、病気、不可抗力、原因不明



釣り中の海浜事故種類の割合

(過去5年(H24～H28、3～5月)累計、不可抗力除く。)

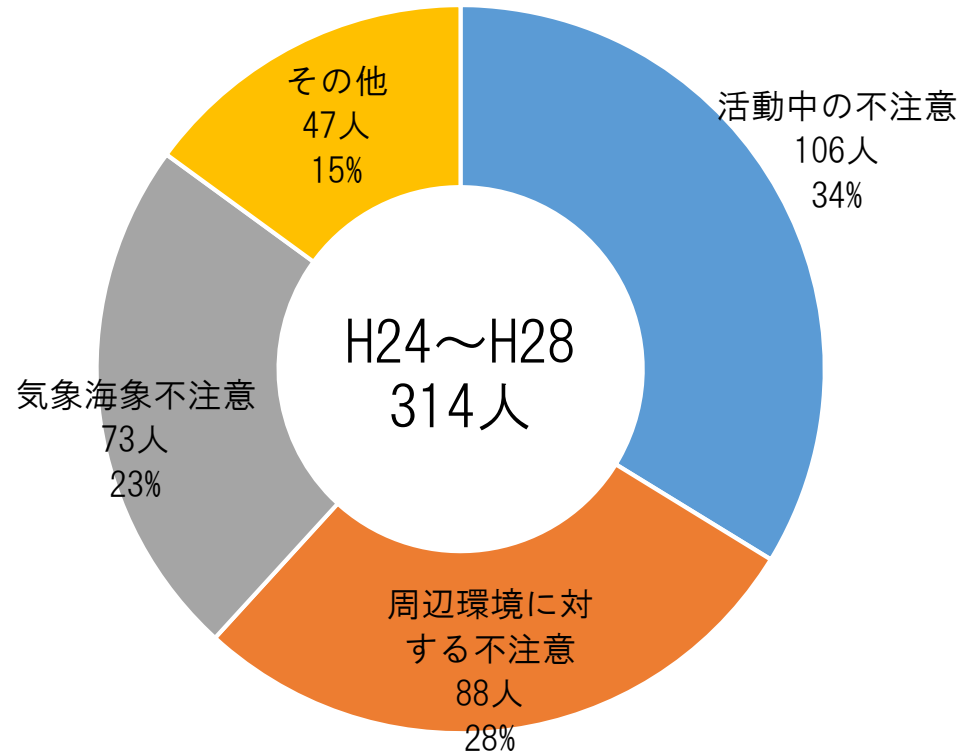
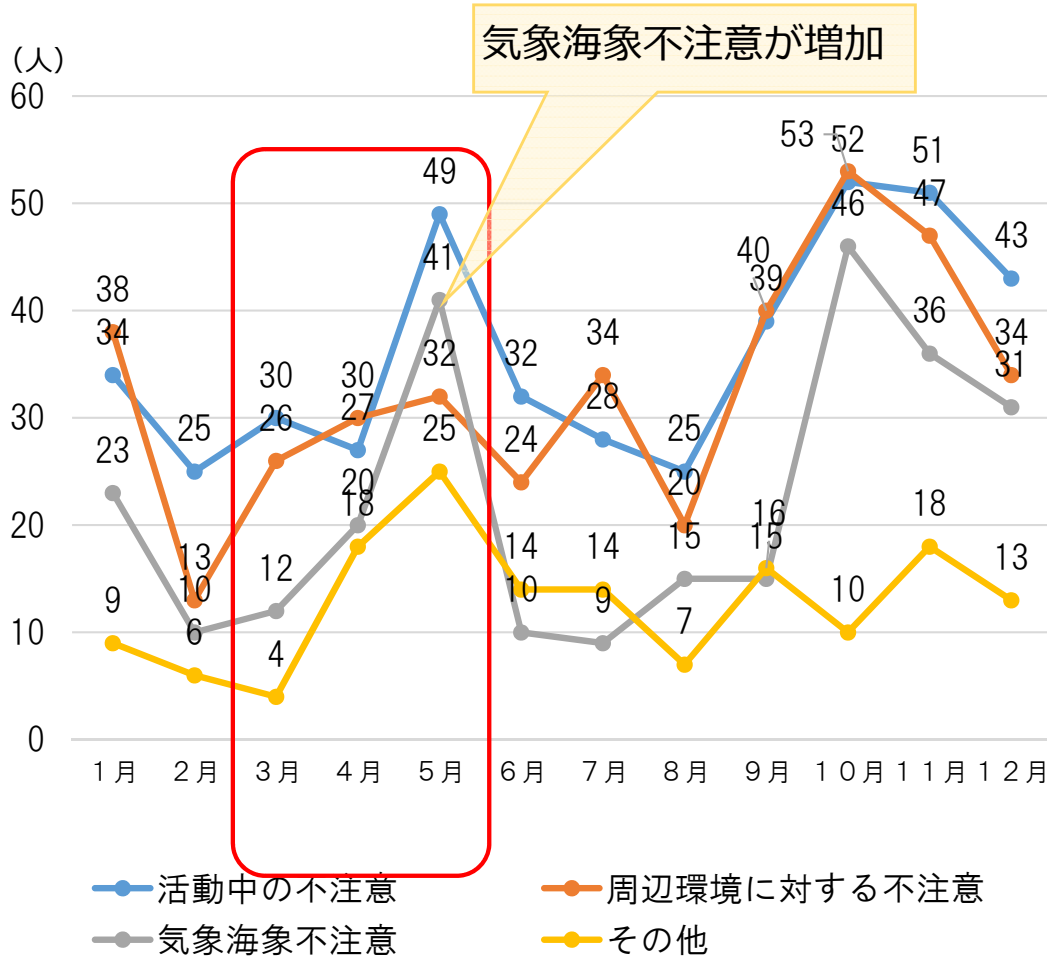


● 船船海難によらない乗船者の人身事故
 ● マリナーに伴う海浜事故

- ▶ 春季（3月～5月）の釣り中の海浜事故の原因では**気象海象不注意**が増加傾向
- ▶ 気象海象不注意による事故は5月がピーク
- ▶ 釣り中の海浜事故では**不注意にかか**る原因が約9割

釣り中の海浜事故（原因別）の月別推移
（過去5年(H24～H28)不可抗力除く。）

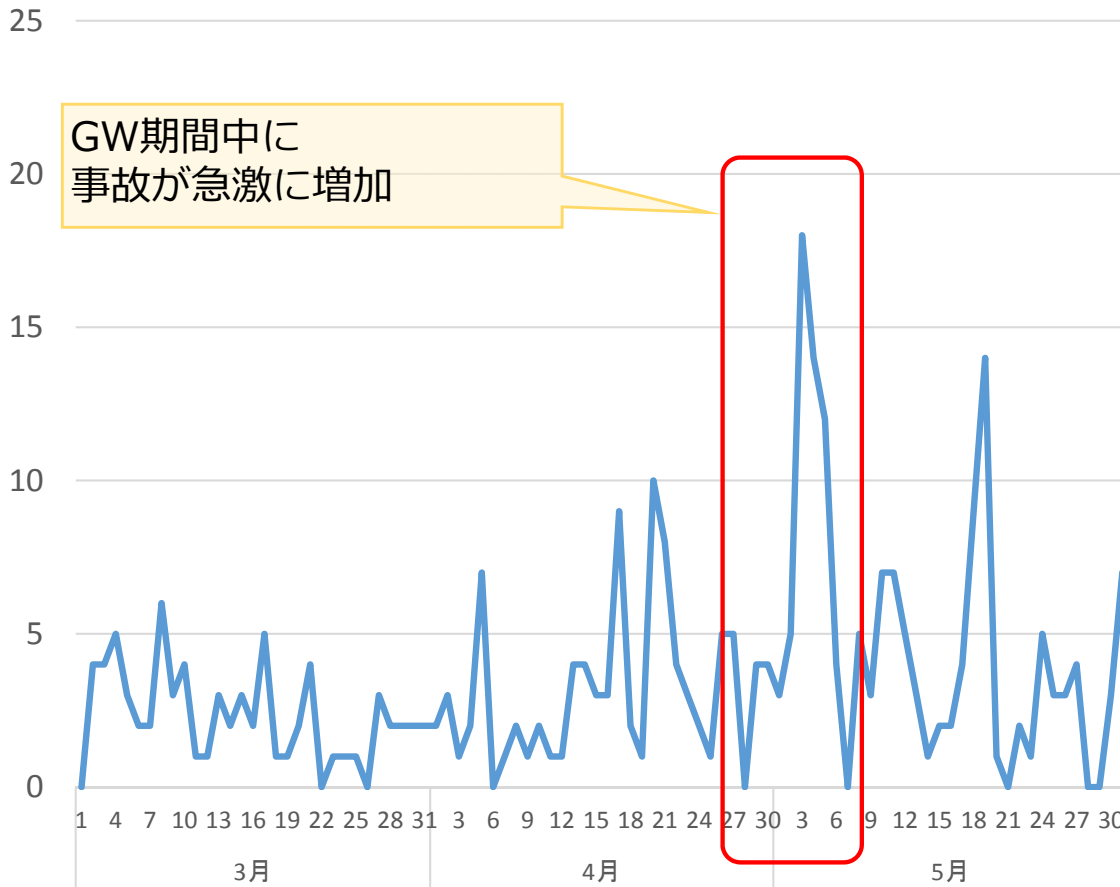
釣り中の海浜事故（原因別）の割合
（過去5年(H24～H28)不可抗力除く。）



- GWから釣り中の海浜事故が急増
- **土、日曜日、休日**における事故の発生が**約6割**

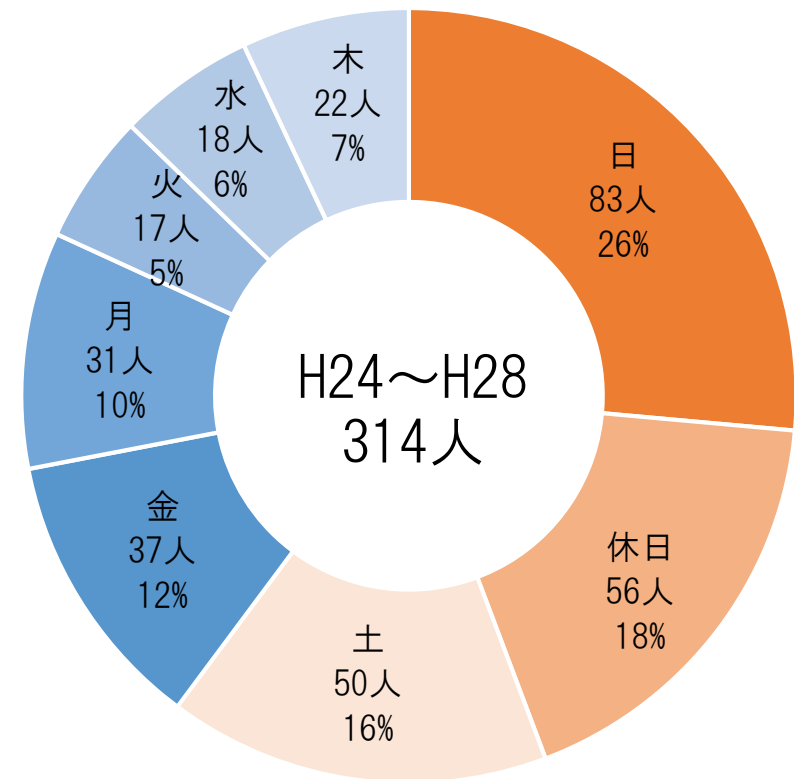
釣り中の海浜事故
月日毎の発生状況

(過去5年(H24~H28)不可抗力除く。)



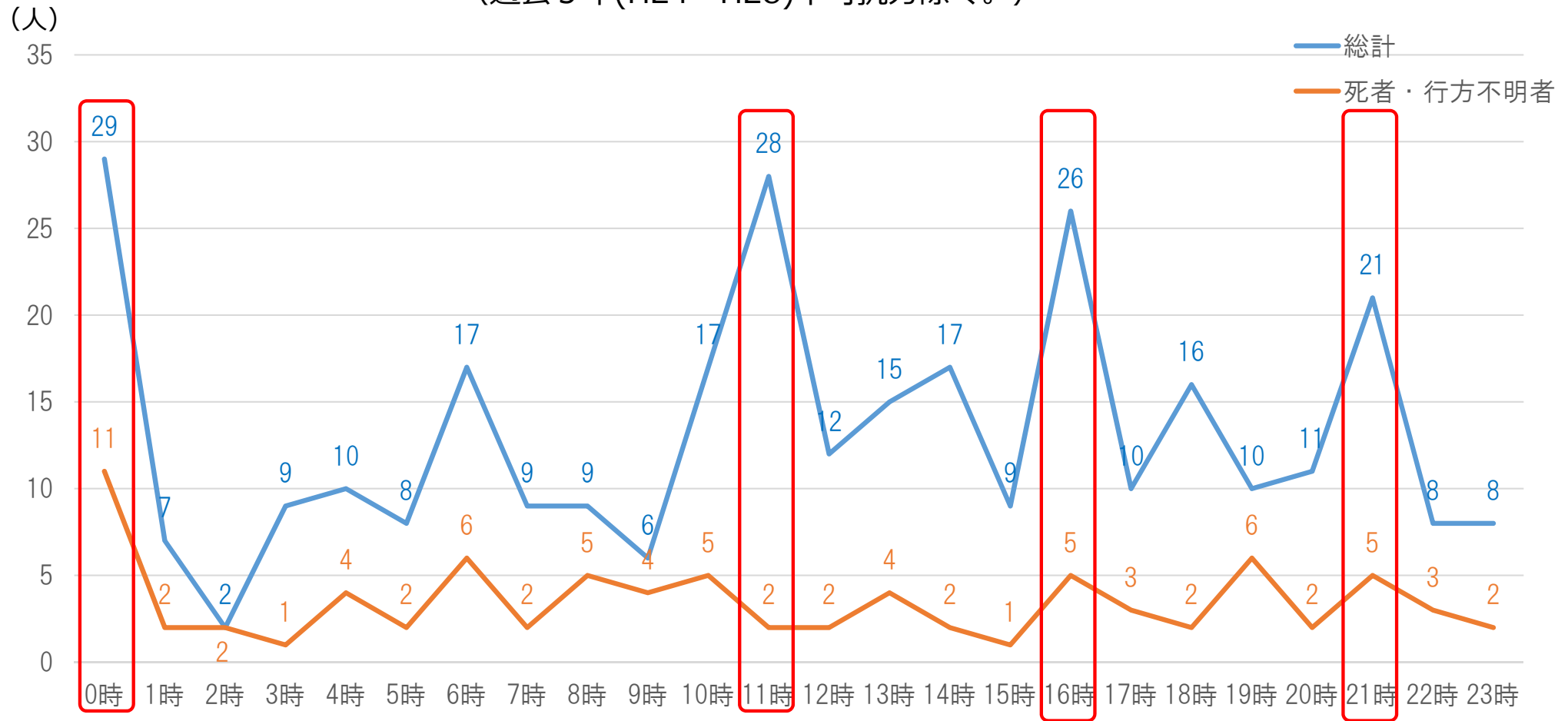
釣り中の海浜事故
曜日毎の発生状況

(過去5年(H24~H28)不可抗力除く。)



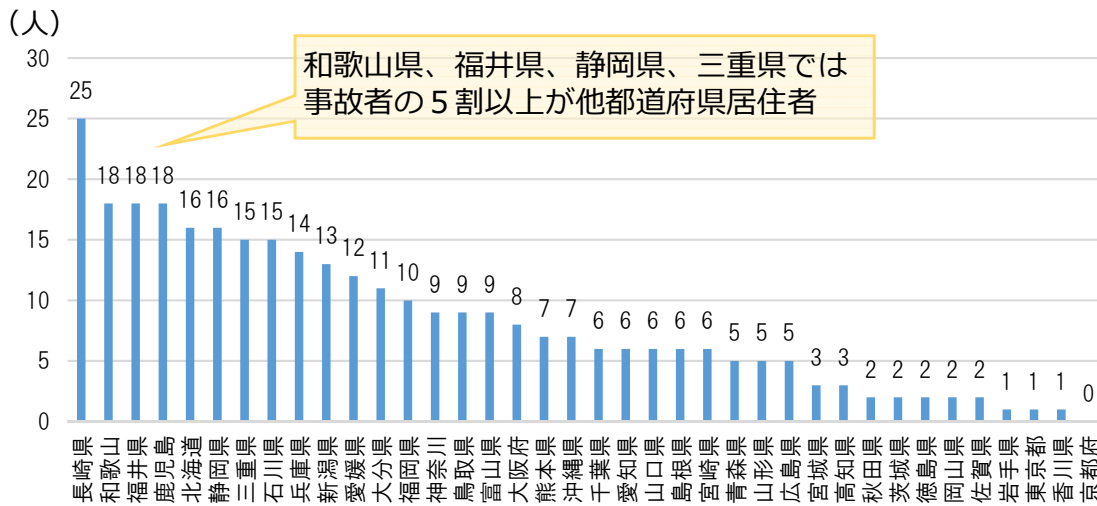
- 釣り中の事故における発生時間帯別は0時が最も多く発生
- 11時、16時、21時にも多発

釣り中の海浜事故発生時間帯別の推移
(過去5年(H24~H28)不可抗力除く。)



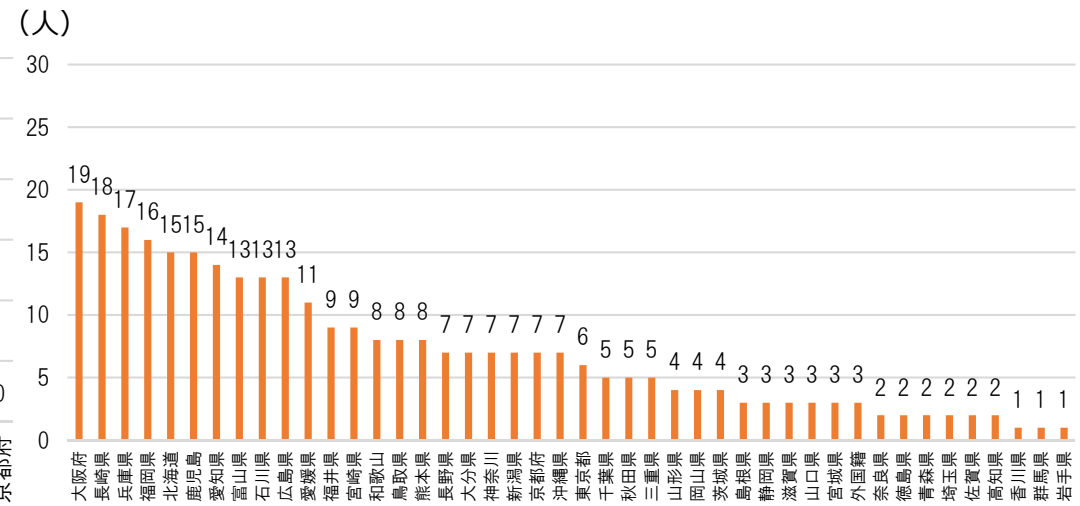
- 事故発生県別では、長崎県が最も多く、次いで和歌山県、福井県の順
- 事故者の居住地では、大阪府が最も多く、次いで長崎県、兵庫県の順
- 事故発生数の多い和歌山県などは事故者の5割以上が他都道府県居住者

釣り中の海浜事故の事故発生場所別
(過去5年(H24~H28、3~5月)累計、不可抗力除く。)

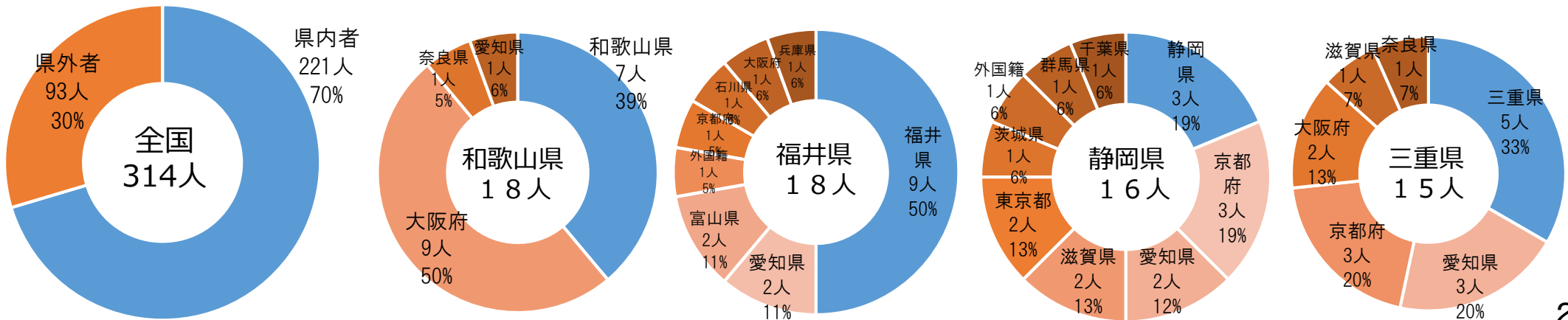


和歌山県、福井県、静岡県、三重県では事故者の5割以上が他都道府県居住者

釣り中の海浜事故の事故者居住地別
(過去5年(H24~H28、3~5月)累計、不可抗力除く。)



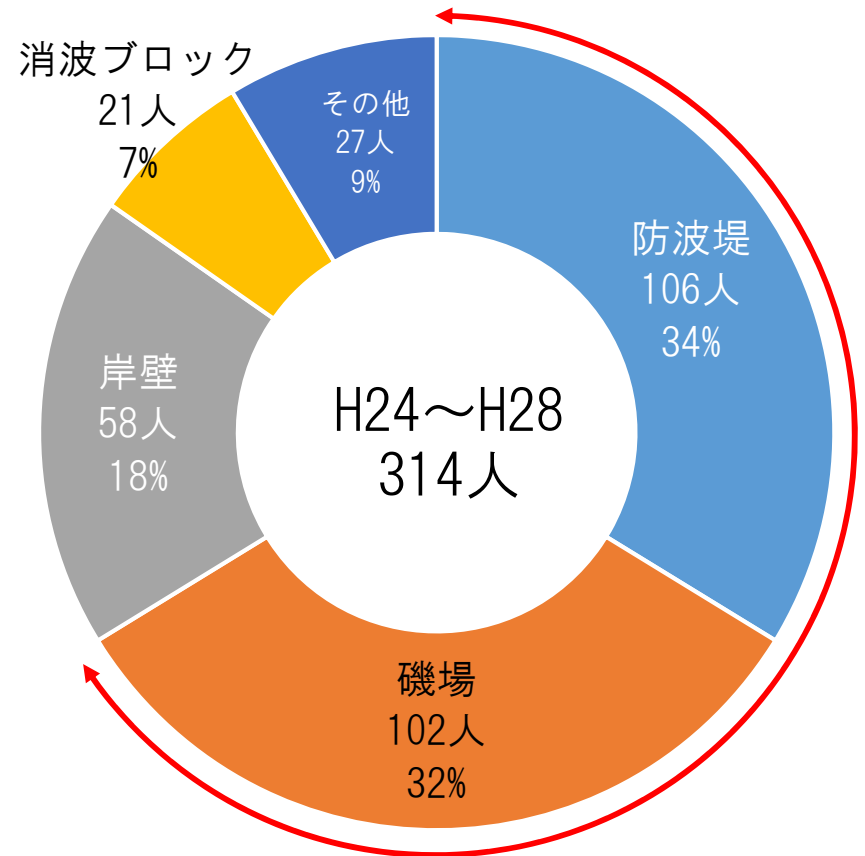
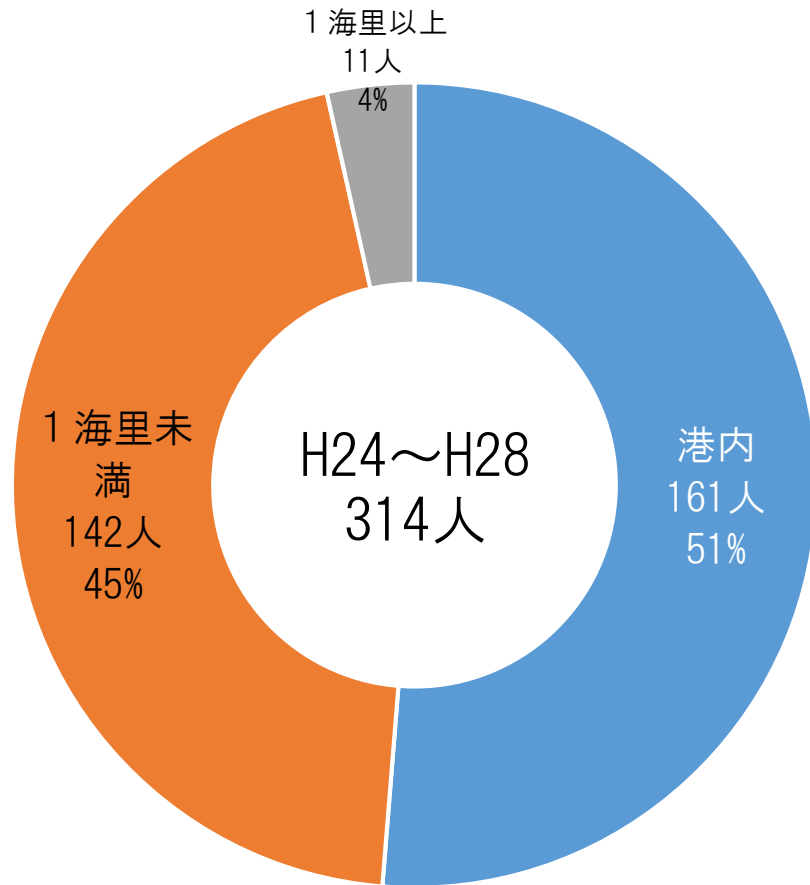
釣り中の海浜事故者の居住地別割合



- 事故の発生海域は、港内及び1海里未満での事故が大半
- 春季における釣り中の事故の発生場所は**防波堤、磯場で約7割**

釣り中の海浜事故の発生海域別の割合
(過去5年(H24~H28、3~5月)累計、不可抗力除く。)

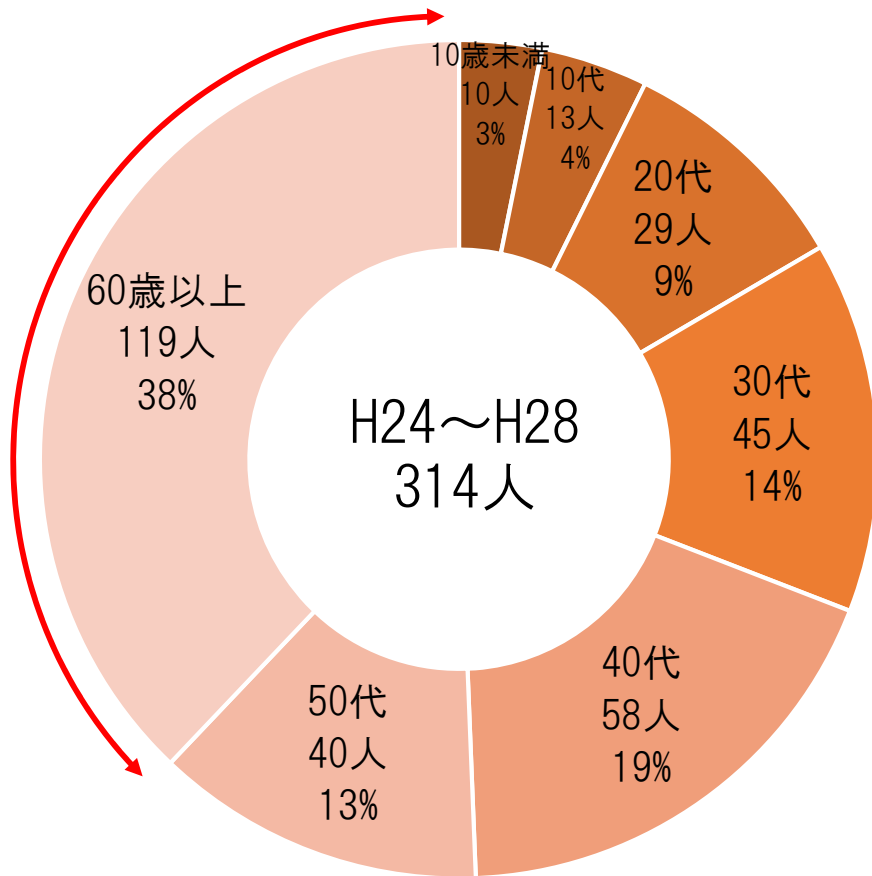
釣り中の海浜事故の発生場所別の割合
(過去5年(H24~H28、3~5月)累計、不可抗力除く。)



防波堤、磯場で約7割

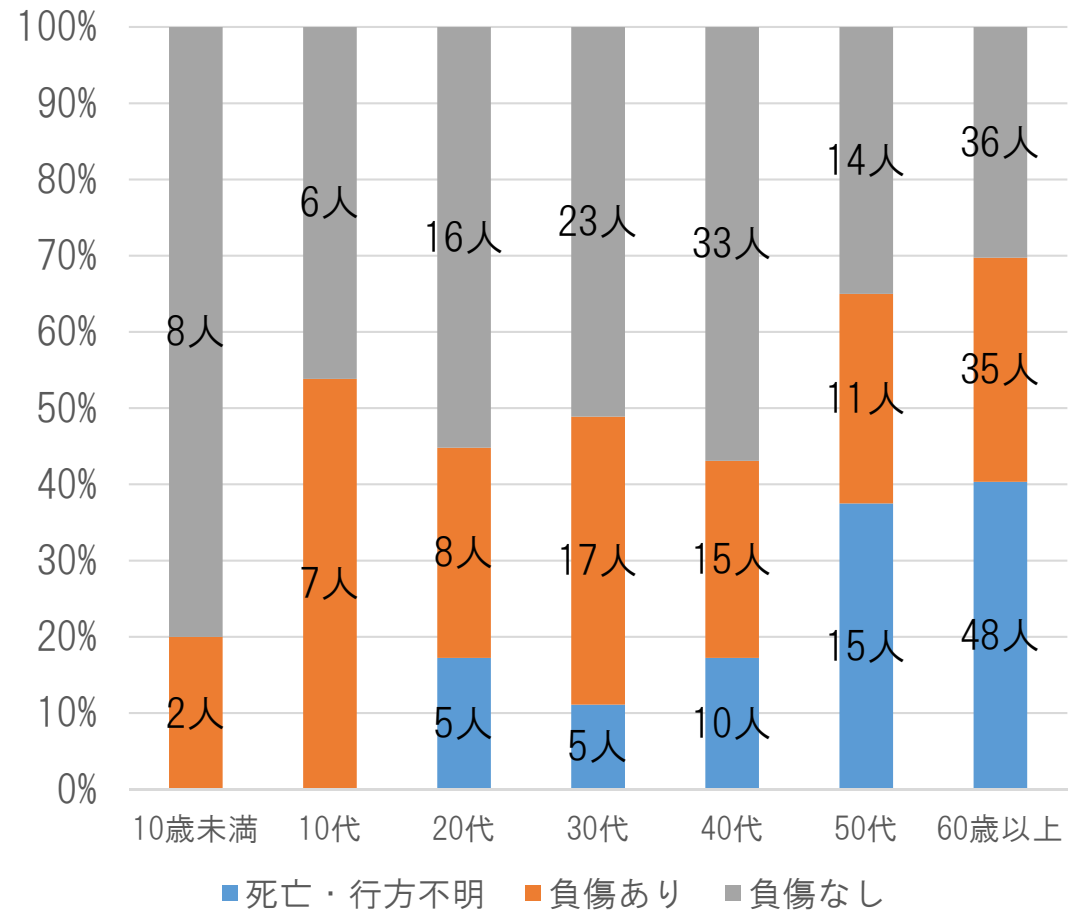
- 釣り中の事故者の年代別は**60歳代以上が約4割以上**
- 年齢が高くなるにしたがって重症化する傾向

釣り中の海浜事故の年齢別の割合
(過去5年(H24~H28)不可抗力除く。)



60歳以上が約4割

釣り中の海浜事故の年齢・負傷等程度別の割合
(過去5年(H24~H28)不可抗力除く。)



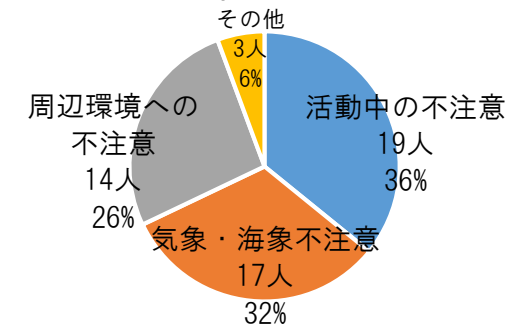
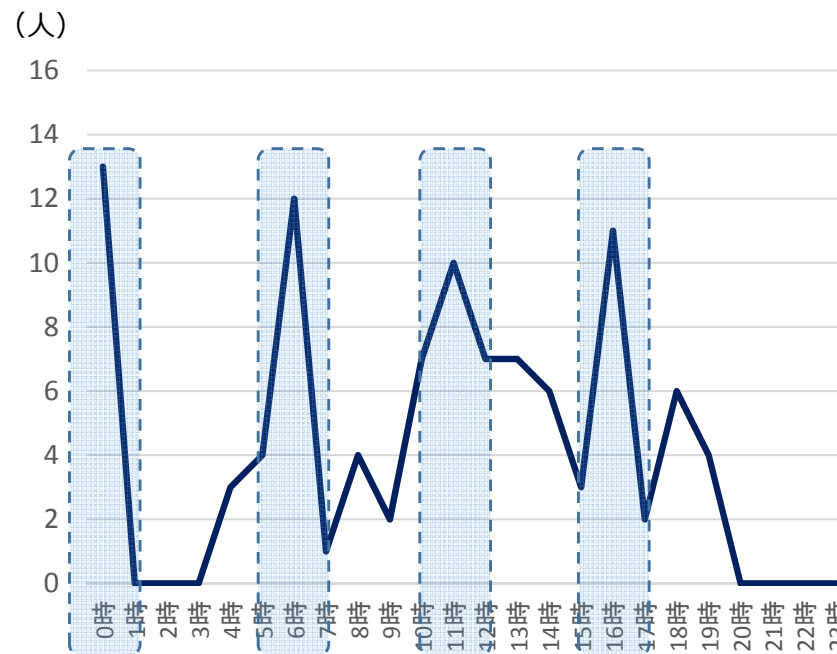
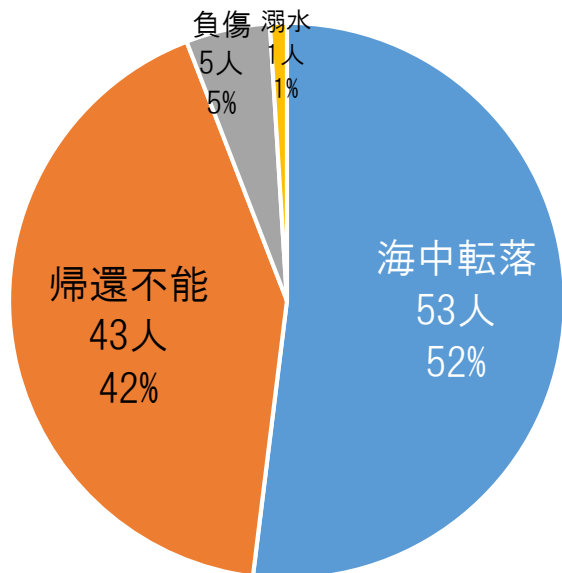
- 磯場での事故は、海中転落が約5割で最も多く、次いで帰還不能約4割の順
- 海中転落の事故形態のほとんどが、波に引き込まれたり転倒による
⇒原因：活動中の不注意や気象・海象への判断の誤りなど
(慣れによる油断、滑りやすい斜面、気象の未入手)
- 帰還不能の事故形態は、すべてが孤立
⇒原因：気象・海象への判断の誤り、知識技能不足など
(慣れによる油断、気象の未入手、潮位上昇、高波)

磯場における釣り中の事故種類の割合

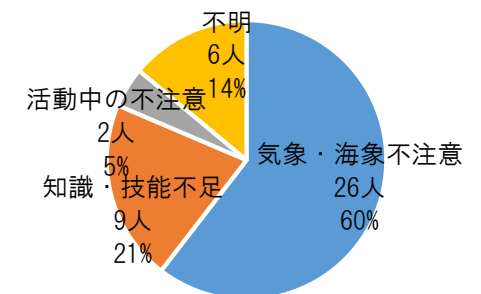
磯場における釣り中の事故発生時刻

磯場における海中転落事故の原因の割合
(過去5年(H24~H28、3~5月)累計、不可抗力除く。)

(過去5年(H24~H28、3~5月)累計、不可抗力除く。)

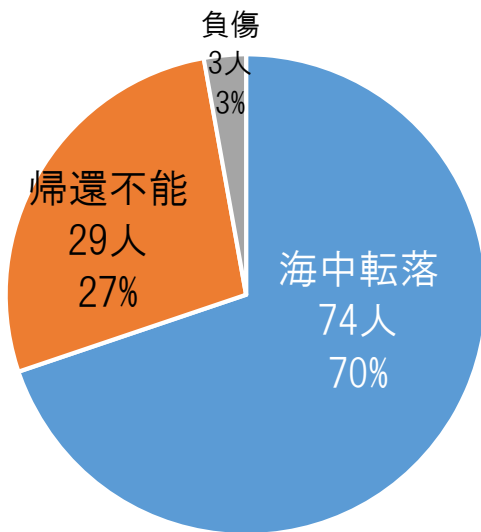


磯場における帰還不能事故の原因の割合
(過去5年(H24~H28、3~5月)累計、不可抗力除く。)

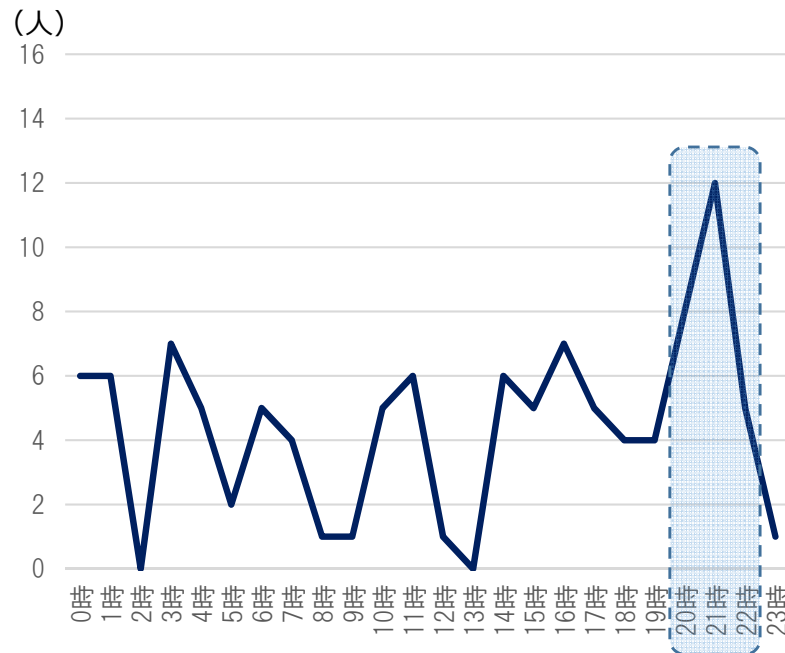


- 防波堤での事故は、**海中転落が約7割**と最も多く、次いで帰還不能約3割の順
- 海中転落の事故形態は、**夜間**における**転倒**が大半
⇒原因：**周辺環境に対する不注意**
(慣れによる油断、照明不足、スペースが狭い、滑りやすい)
- 帰還不能の事故形態は、**孤立**が大半
⇒原因：**気象海象不注意**
(慣れによる油断、気象の未入手、潮位上昇、高波)

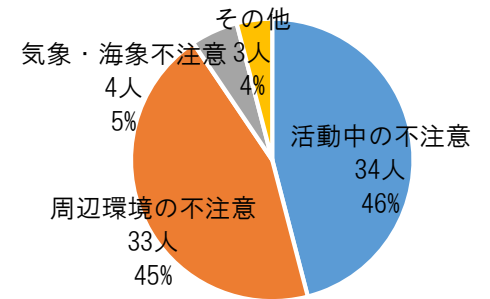
防波堤における釣り中の事故種類の割合
(過去5年(H24~H28、3~5月)累計、不可抗力除く。)



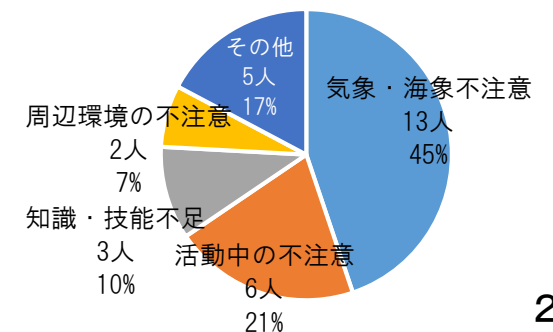
防波堤における釣り中の事故発生時刻
(過去5年(H24~H28、3~5月)累計、不可抗力除く。)



防波堤における海中転落事故の原因の割合
(過去5年(H24~H28、3~5月)累計、不可抗力除く。)



防波堤における帰還不能事故の原因の割合
(過去5年(H24~H28、3~5月)累計、不可抗力除く。)



【磯場での事故事例】

- 平成28年3月、事故者2名は瀬渡し船にて磯場に渡り釣りをしていたところ、突然の高波にさらわれ海に転落した。事故者のうち1名は溺死、1名は腰を負傷した。（共にライフジャケット着用）
- 平成28年3月、事故者は磯場に渡り釣りに没頭していたところ、潮高の変化を意識しておらず、潮が満ちて帰れなくなり、磯場に孤立した。（ライフジャケット着用なし）



事故発生場所の写真ではなく、イメージです

【防波堤での事故事例】

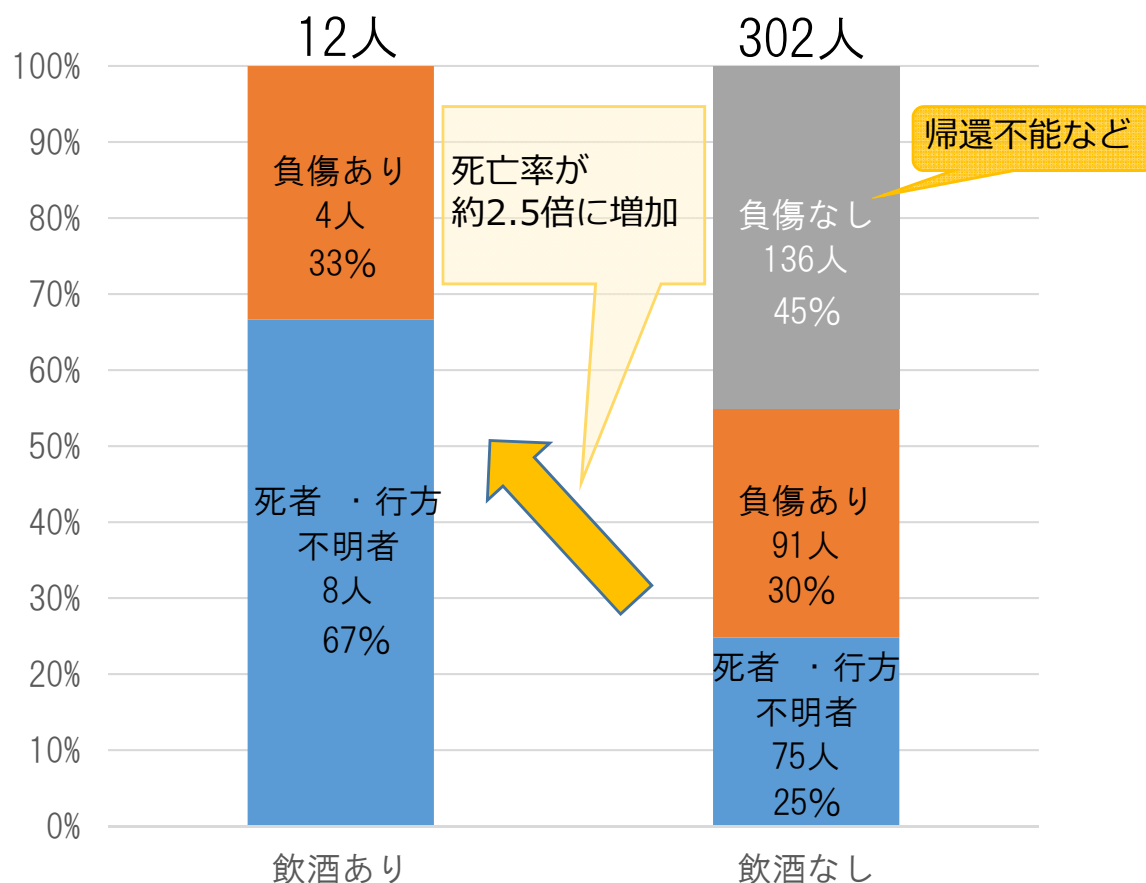
- 平成28年4月、事故者は導流堤（立入禁止措置なし）で釣りをしていたところ、突然の高波にさらわれ、海に転落した。事故者は海水を誤飲し肺水腫の症状を認め入院加療となった。（ライフジャケット着用なし）
- 平成28年4月、事故者は防波堤で夜釣りを行っていたが、防波堤でスマートフォンを操作しながら（所謂歩きスマホ）移動中に、誤って足を踏み外し海に転落した。事故者は海水を誤飲し肺水腫の症状を認め入院加療となった。（ライフジャケット着用なし）
- 平成28年12月、事故者は友人と立入禁止柵を越えて防波堤で釣りを行っていたが、誤って足を踏み外し海に転落し溺死した。（ライフジャケット着用なし）



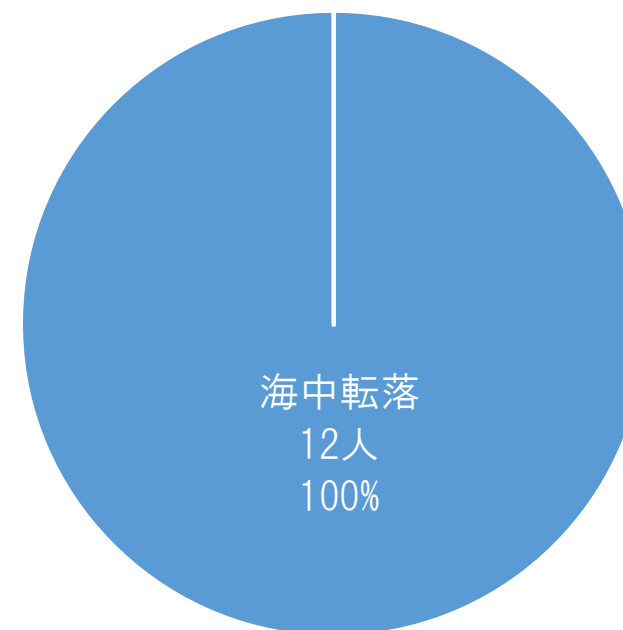
事故発生場所の写真ではなく、イメージです

- 飲酒を伴う事故の**死傷率は100%**
- 飲酒を伴う事故のうち死者・行方不明者は**67%**で飲酒なしの**2.5倍**
- 飲酒を伴う事故は**海中転落が100%**

飲酒を伴う釣り中の事故の死傷割合
(過去5年(H24~H28)不可抗力除く。)

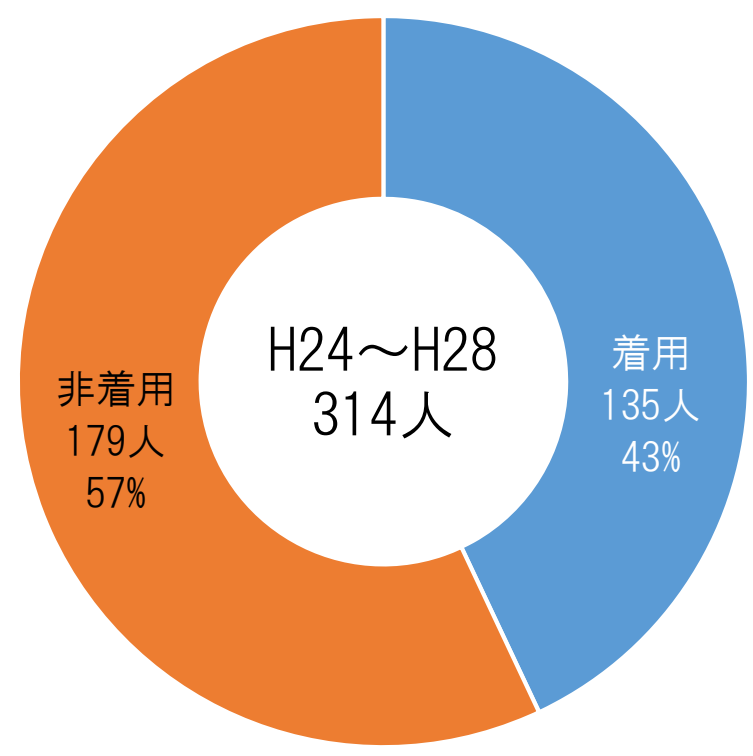


飲酒を伴う釣り中の事故種類の割合
(過去5年(H24~H28)不可抗力除く。)

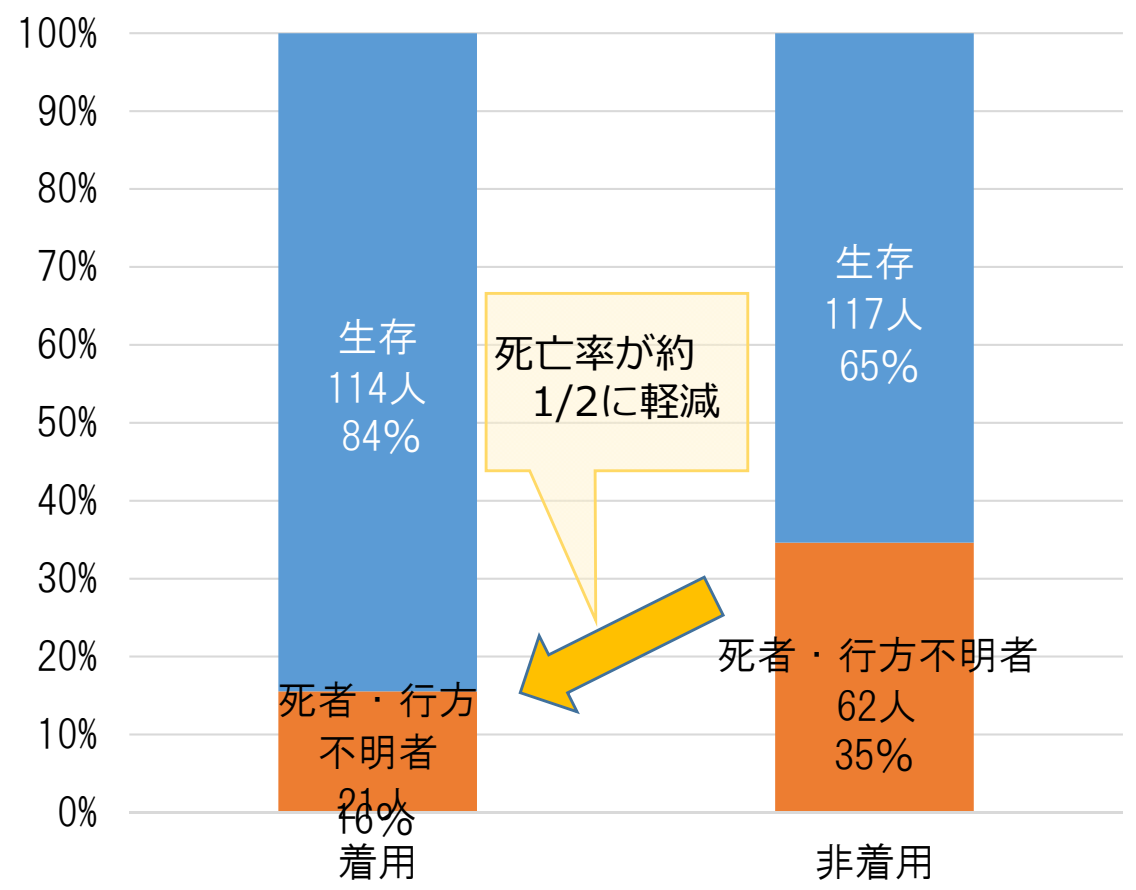


- 事故にあった際の**ライフジャケット非着用者が約6割**
- ライフジャケット着用者の事故では、**死亡率が約1/2に軽減**

釣り中の海浜事故における
ライフジャケット着用有無の割合
(過去5年(H24~H28)不可抗力除く。)



釣り中の海浜事故における
ライフジャケット着用有無の生存割合
(過去5年(H24~H28)不可抗力除く。)



春季期間の釣り中の海浜事故の傾向分析

ポイント

- ✓ GWにかけて、釣り中の事故が急激に増加する傾向
☞ 釣りの準備を万全に、ライフジャケットの着用は必須
- ✓ 釣り中の気象・海象の変化による事故が多い
☞ 気象・海象情報を把握することが重要

事故の特徴

- ✓ 釣り中の事故は、5月に急激に増加、防波堤や磯場からの海中転落の割合が高い
- ✓ 釣り中の事故の原因は、気象海象不注意が増加する
- ✓ 発生する曜日は日曜、土曜、休日の割合が高い
- ✓ 発生時間帯は夜間だけでなく11時、16時などの日中にも発生する割合が高い
- ✓ 一部の都道府県では、県外者が5割以上事故を起こしている
- ✓ 釣り中の事故の年代は、60歳代以上が高く、重症化する傾向
- ✓ 磯場における事故は、海中転落、帰還不能が多くを占め、気象・海象への判断の誤り
- ✓ 防波堤における事故は、海中転落が多くを占め、夜間での不注意による転倒
- ✓ 飲酒を伴う事故の場合は、死傷率100%、死亡率は67%で飲酒がない場合の約2.5倍
- ✓ ライフジャケット非着用の事故者が約6割で、死亡率は着用者の約2倍

- ▶ 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、様々な事故防止に関する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。

<p>海の安全情報</p> <p>第一管区海上保安本部</p> <p>一管区</p>	<p>海難防止リーフレット集</p> <p>冬期の海難防止のために</p> <p>第二管区海上保安本部</p> <p>二管区</p>	<p>海の安全運動</p> <p>第三管区海上保安本部 交通部 安全対策課</p> <p>三管区</p>	<p>海の安全情報</p> <p>四管区</p>	<p>海の情報</p> <p>五管区</p>	<p>海の安全情報</p> <p>第六管区海上保安本部</p> <p>六管区</p>
<p>漁船海難月報</p> <p>漁船海難ゼロへ！</p> <p>七管区</p>	<p>海の安全情報</p> <p>八管区</p>	<p>海の安全情報</p> <p>第九管区海上保安本部</p> <p>九管区</p>	<p>海の安全</p> <p>十管区</p>	<p>沖縄の海洋情報</p> <p>十一管区</p>	



(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。



見張りを確実に行き、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行うとともに、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

