

# Winter Report 2017

冬季期間における海難の傾向分析

平成29年12月  
交通部安全対策課

本レポートは、冬季期間（12月から2月）における海難防止に資することを目的に、平成19年から平成28年までの10年間に発生した事故状況から、冬季に発生する海難の傾向分析を行い、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ともに、安全意識の向上を目指すものです。

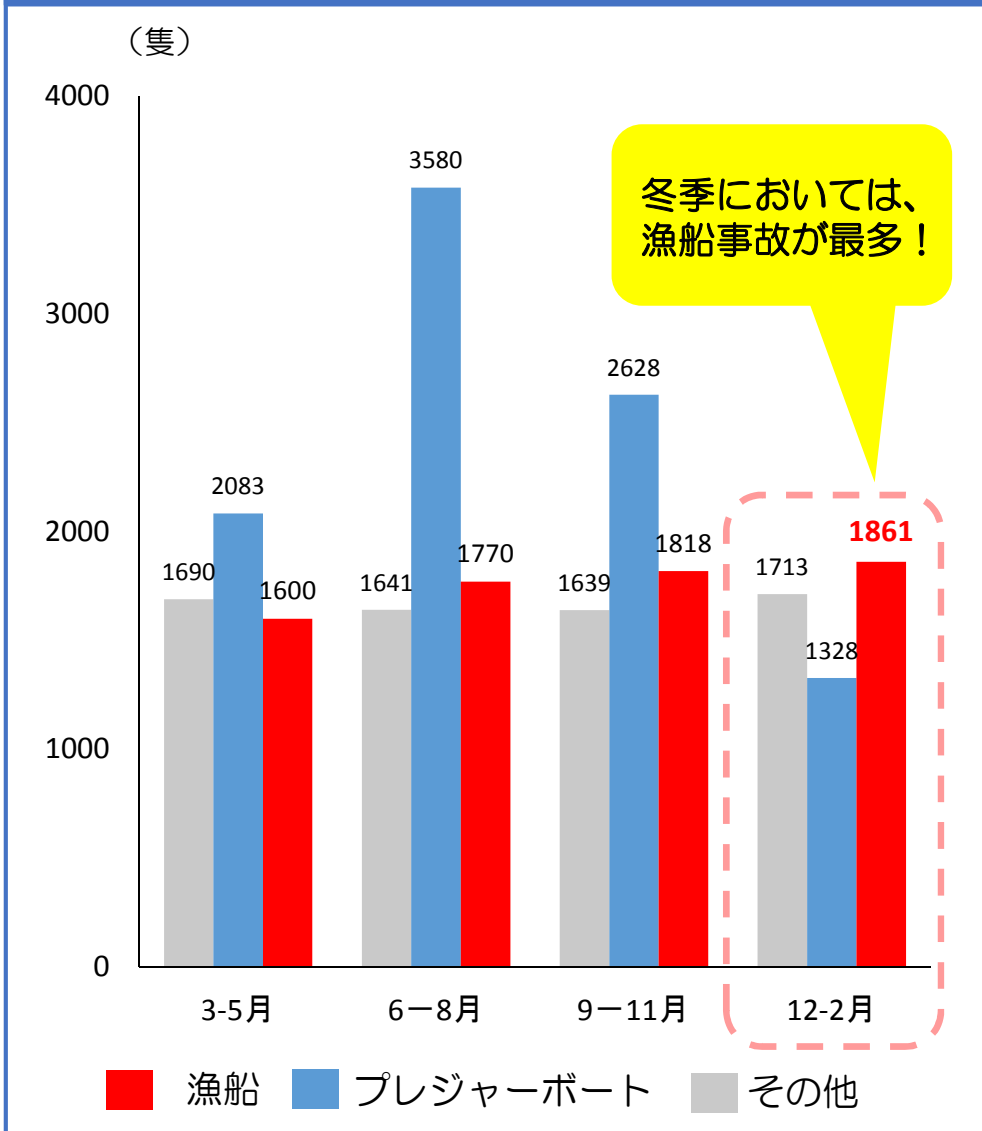
## レポートの目次

◆ レポートの概要	2
1 月別船舶事故発生状況	3
2 12-2月の漁船事故 海難種類別発生状況 ①	4
3 12-2月の漁船事故 海難種類別発生状況 ②	6
4 12-2月の漁船事故 トン数別発生状況	8
5 12-2月の漁船事故 乗船者数別発生状況	9
6 12-2月の漁船事故 救命胴衣着用状況	10
7 まとめ	11
☆ 参考 海水温度と生存予想時間	12
◇ 海の安全情報の紹介	13

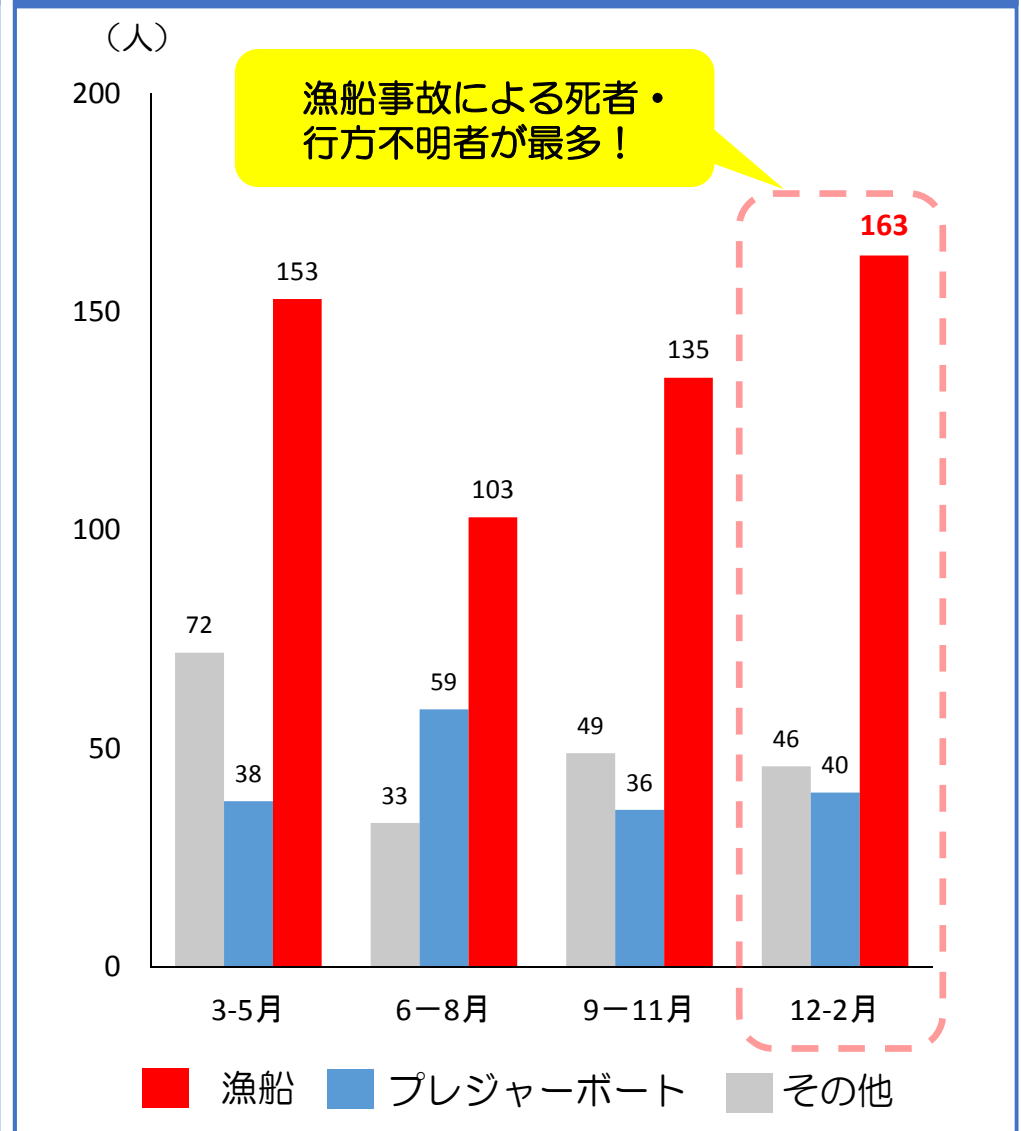
※クリックすると、各ページが表示されます。

# 1. 月別船舶事故発生状況 (H19-28累計)

## 月別船舶事故発生状況



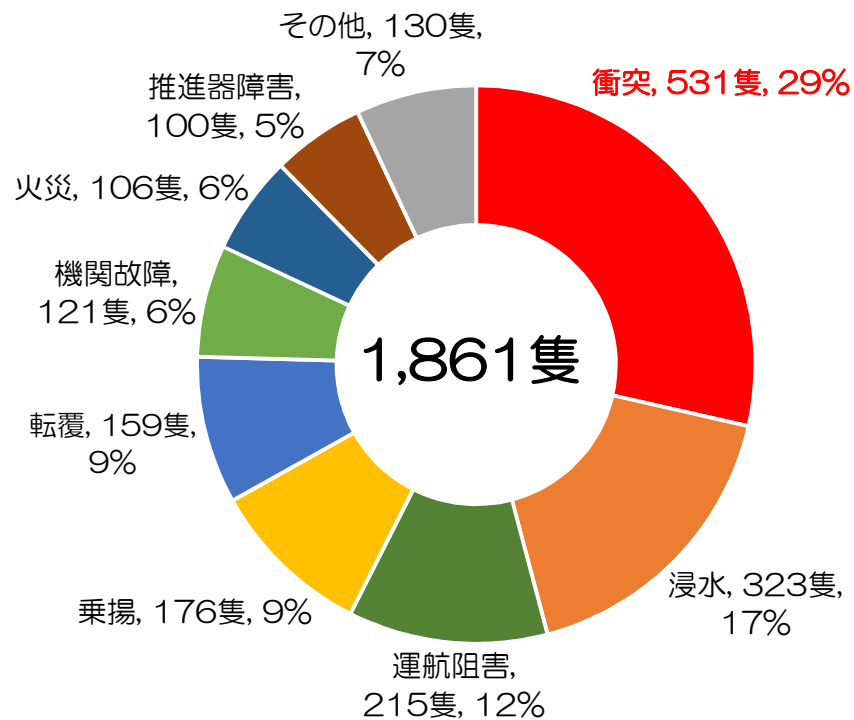
## 月別死者・行方不明者を伴う船舶事故発生状況



➤ 冬季は**漁船事故**及び**漁船事故による死者・行方不明者数**が増加傾向

## 2. 12-2月の漁船事故 海難種類別発生状況 ① (H19-H28累計)

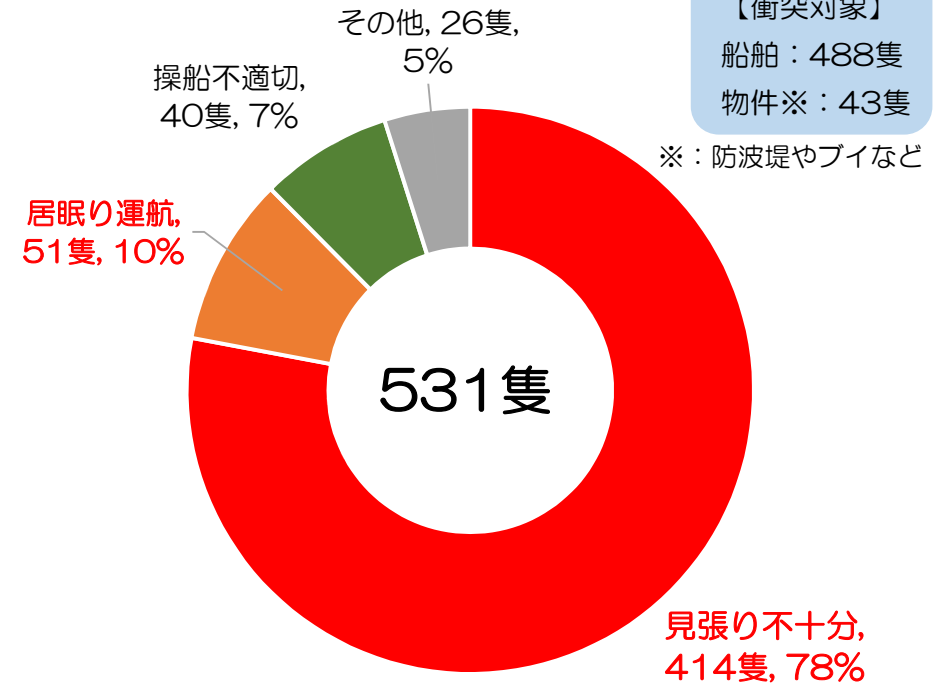
### 海難種類別割合



衝突事故が最多！



### 漁船 衝突事故 原因別割合

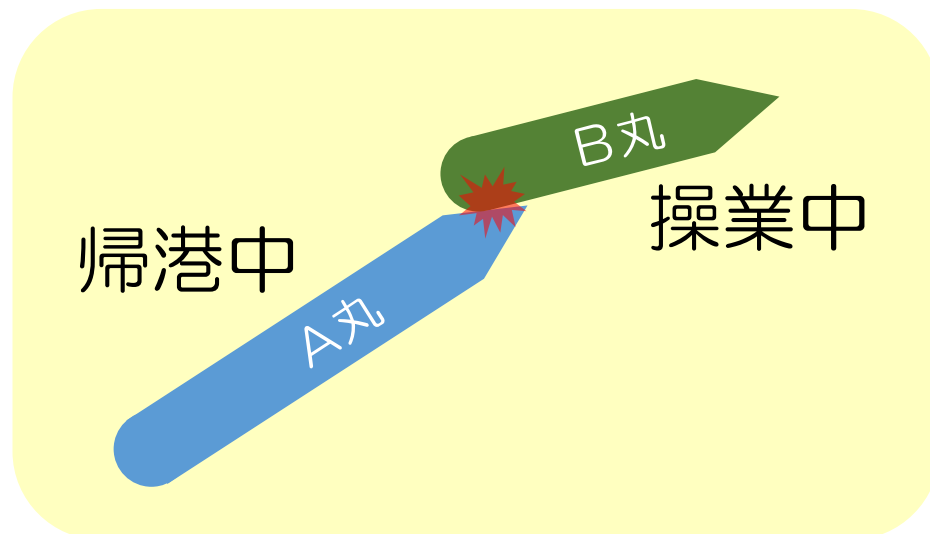


漁船の衝突事故のうち、「見張り不十分」と「居眠り運航」で、約9割！



➤ 常時、適切な見張りを行い、早めの避航動作をとりましょう！

漁船同士の衝突



漁船の衝突事故のうち、**約3割（177隻）が自動操舵中に起きた事故です。**  
自動操舵を使用中でも、**「常時、適切な見張り」**  
を行いましょう！



【事故船舶】 A丸：延縄漁船（帰航中）12t 2名乗り、B丸：一本釣り漁船（操業中）2t 1名乗り

【発生月】 12月 午前7時頃

【事故概要】 A丸は漁を終え、**自動操舵を使用**して帰航中、乗組員2名は前部甲板上で**漁具の後片付け**を行っていたことから**見張りを怠り**、B丸と**衝突**したものの。

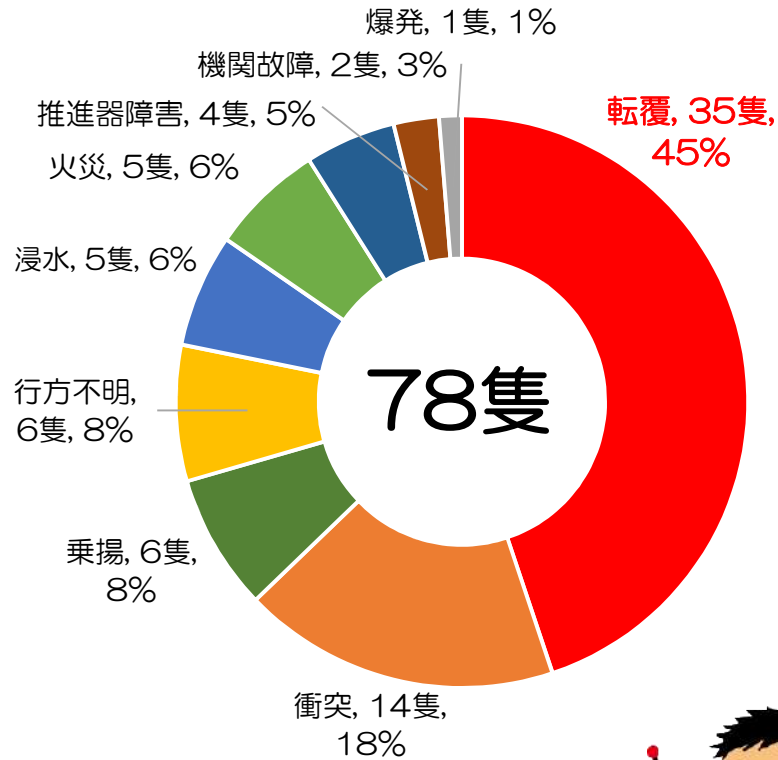
B丸は周囲の**見張りを行わないまま操業中**、右舷後方からA丸が衝突したものの。

衝突によりA丸は転覆し、船長は海に投げ出されが、船長は**救命胴衣を着用**しており、B丸に**救助**された。

➤ **自動操舵中**や**操業中**でも**常に見張り**を行い、万が一に備え**救命胴衣**を着用しましょう！

### 3. 12-2月の漁船事故 海難種類別発生状況 ② (H19-H28累計)

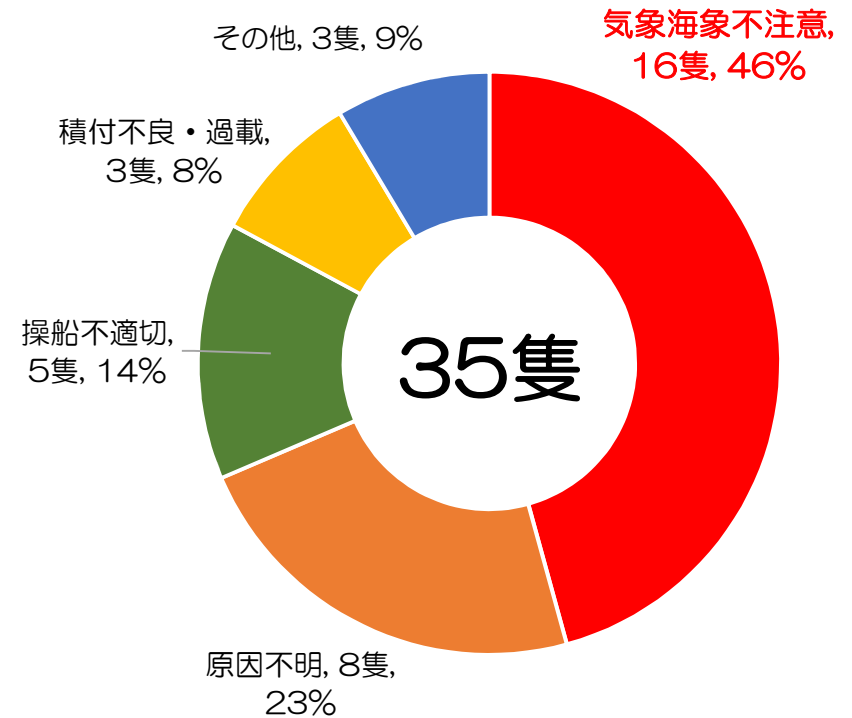
死者・行方不明者を伴う事故 海難種類別割合



転覆事故が最多！



死者・行方不明者を伴う転覆事故 原因別割合

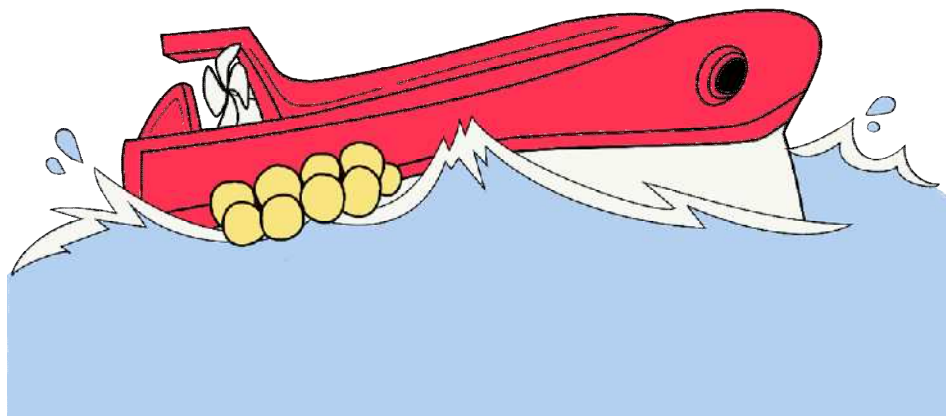


常に、最新の気象情報入手しましょう！



➤ 気象情報の収集に努め、出航取り止めの勇気・早期帰航の決断！

## 漁船 転覆



荒天が予想されるときは、  
出航を取り止める勇気！  
早期帰航の決断！



【事故船舶】 A丸：一本釣り漁船（帰港中）4t 1名乗り

【発生日】 2月 午後3時頃

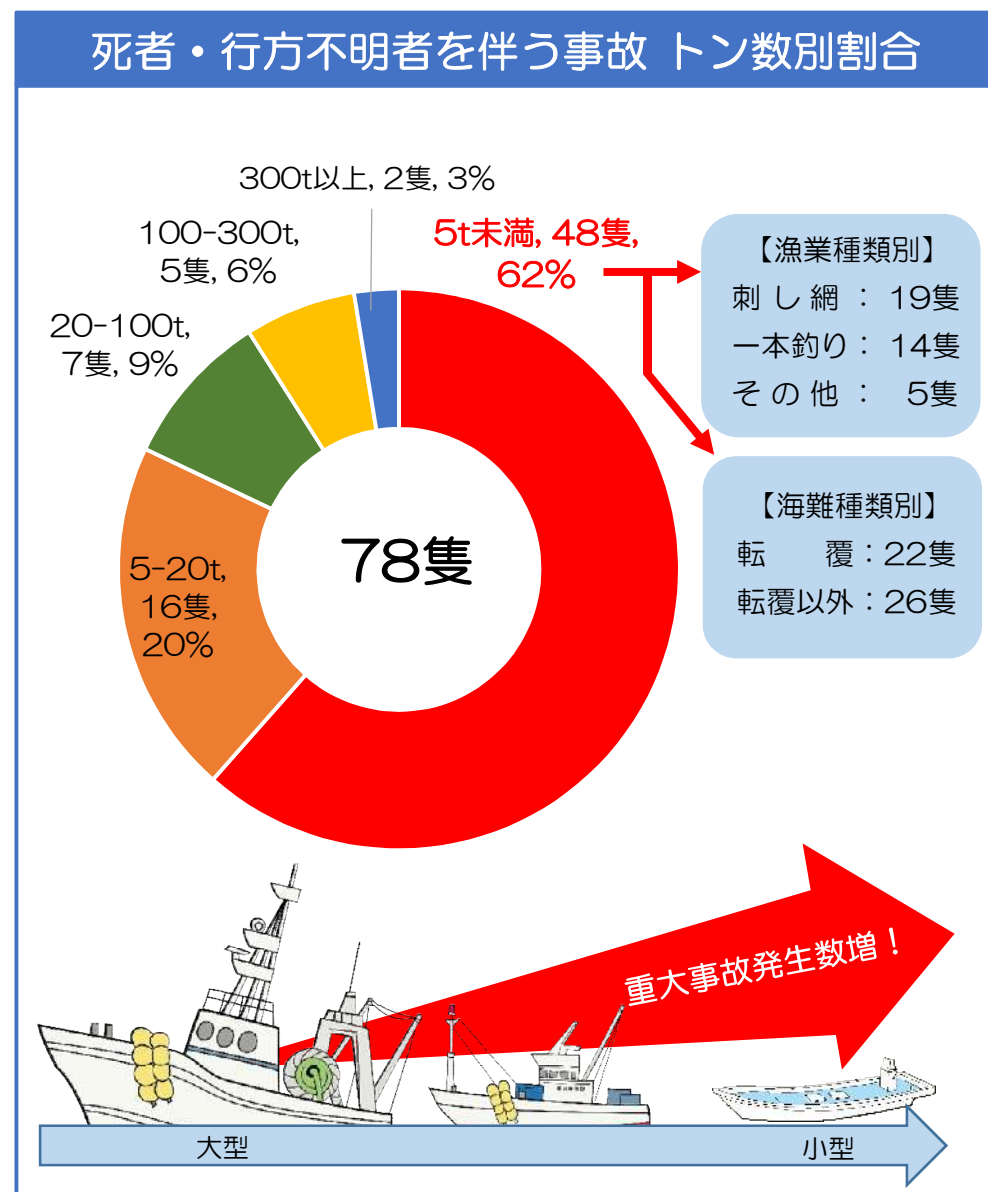
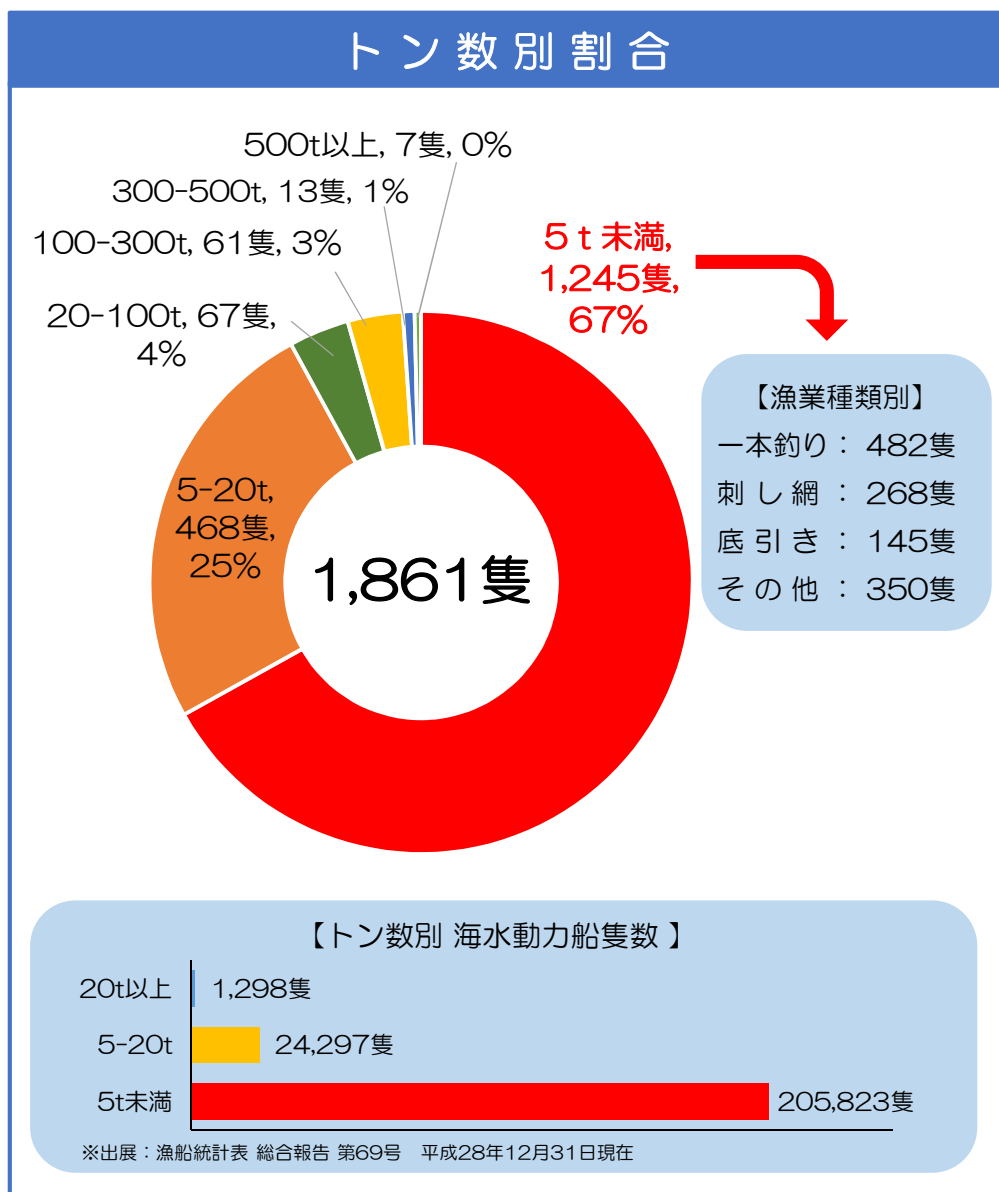
【事故概要】 A丸は操業中に天候が悪化してきたことから帰航中、家族からA丸船長に連絡した際「ハンドルを持つのが精一杯。」との応答があったのを最後に連絡が取れなくなった。その後、捜索中のところ、転覆状態で乗揚がっているA丸と、沖で漂流しているA丸船長の遺体が発見された。

事故当日、他の漁船は海上が荒天となる予報により出航しておらず、事故当時は複数の気象警報・注意報が発令されていた。（気象 風速15m/s 波高3m うねり3m）

➤ 海上保安庁では、「海の安全情報」として、岬の気象情報を提供しています！

「<http://www.kaiho.mlit.go.jp/info/mics/>」

# 4. 12-2月の漁船事故 トン数別発生状況 (H19-H28累計)

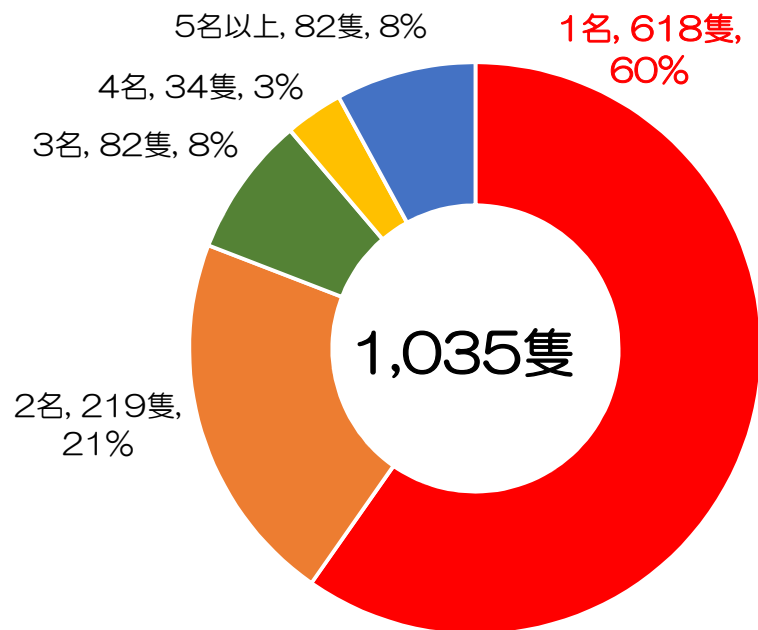


➤ 死者を伴う事故は、**小型の刺し網・一本釣り**漁船が多く、特に、**転覆海難**に要注意！



20t未満漁船事故の乗船者数別割合

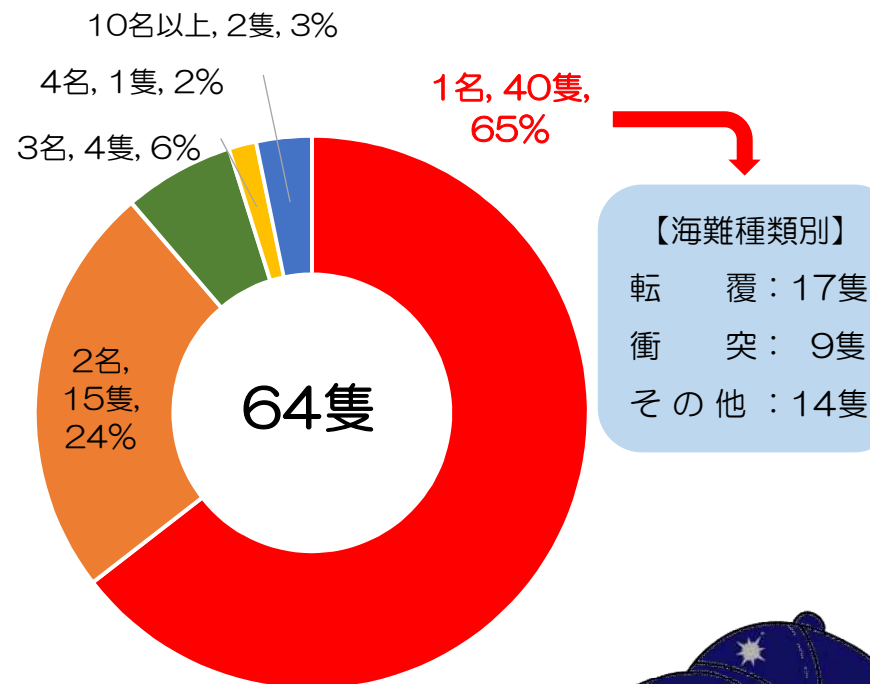
※ 係留中の事故等の乗船者がいない事故は除く



6割が1名乗りの  
漁船事故が！

死者・行方不明者を伴う20t未満漁船事故  
乗船者数別割合

※ 係留中の事故等の乗船者がいない事故は除く



【海難種類別】  
 転覆：17隻  
 衝突：9隻  
 その他：14隻

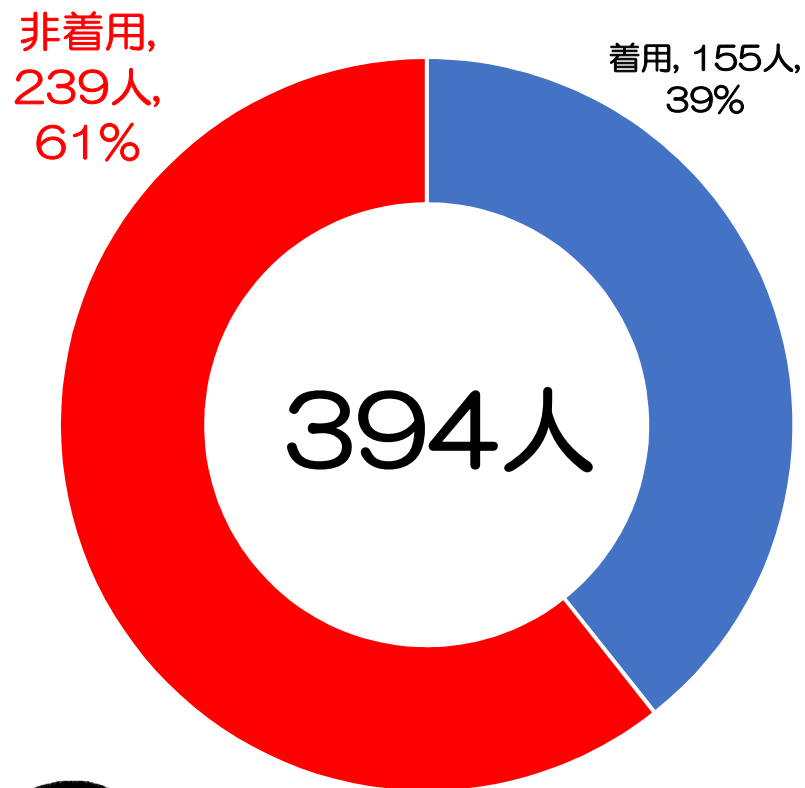
乗船者数が少ないと  
事故発生時の対応が遅れ  
たり困難に！



➤ 1名乗り漁船の転覆事故が多く、定期的な気象情報の確認が必要！

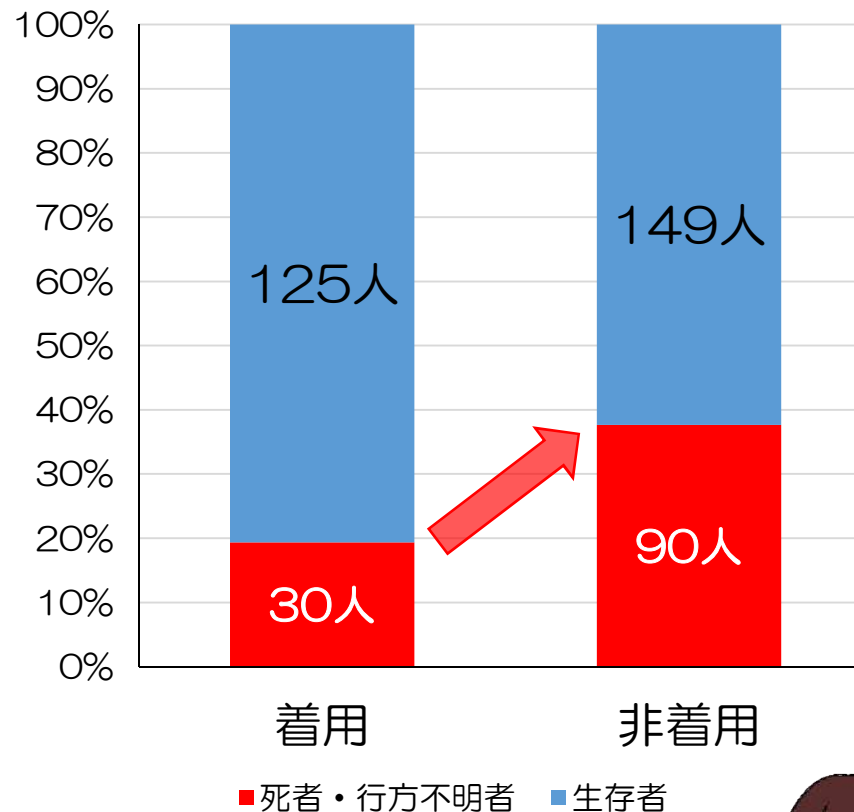
## 6. 12-2月の漁船事故 救命胴衣着用状況 (H19-H28累計)

### 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！

### 救命胴衣着用有無別の死者・行方不明者の割合



死亡率に違いがあります！

➤ **非着用での死者は、着用での死者の3倍！** 必ず**救命胴衣**を着用しましょう！

## 冬季期間における事故の傾向分析

- 冬季においては、事故隻数、死者・行方不明者数共に、**漁船事故**が最多
- 漁船事故では、**衝突事故**が最多で、原因の**約8割**が**見張り不十分**
- 死者・行方不明者を伴う漁船事故では、**転覆**が最多で、原因の**約5割**が**気象海象不注意**
- 死者・行方不明者を伴う漁船事故では、**刺し網**が最多
- 死者・行方不明者を伴う漁船事故のトン数別では、**約6割**が**5t未満**
- 20t未満の死者・行方不明者を伴う漁船事故の乗船者数別では、**約7割**が**1名乗り**
- 漁船事故による海中転落者のうち、**約6割**が**救命胴衣非着用**
- **救命胴衣非着用者の死亡率**は、**約4割**



## 事故防止のポイント

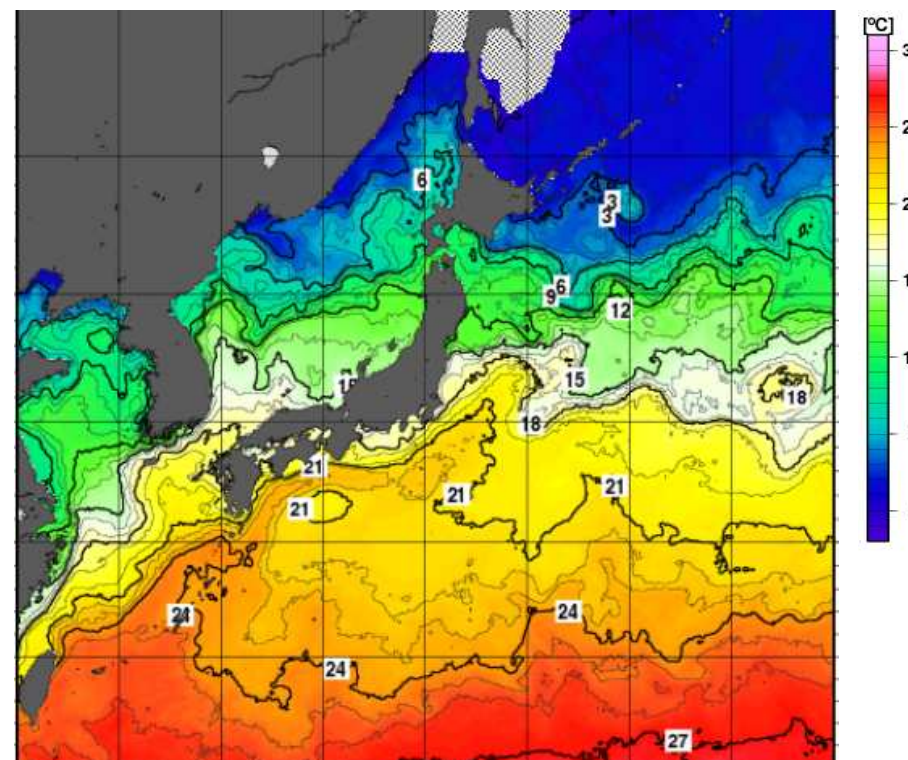
- **常時、適切な見張り**と、**早めの避航動作**をとりましょう！
- **最新の気象情報**を入手し、**早めの帰航判断**を心がけましょう！
- 事故の発生に備え、仲間の船などによる**救助体制を確保**しておきましょう！
- **救命胴衣**は**常時着用**しましょう！



水温	生存予想時間
2℃未満	45分以下
2～4℃	1時間30分以下
4～10℃	3時間以下
10～15℃	6時間以下
15～20℃	12時間以下
20℃以上	不定（疲労度による）

※IMO船舶捜索救助便覧より

平成29年1月1日 海面温度



※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「**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。



- ▶ プレジャーボートや漁船などの船舶運航者、マリニ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

一管区

マリレ情報  
よろず屋

二管区

海の安全運動

三管区

海の安全情報

四管区

海の情報

五管区

海の安全情報

六管区

漁船海難月報

七管区

海の安全情報

八管区

海の安全情報

九管区

海の安全

十管区

沖縄の海洋情報

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)