

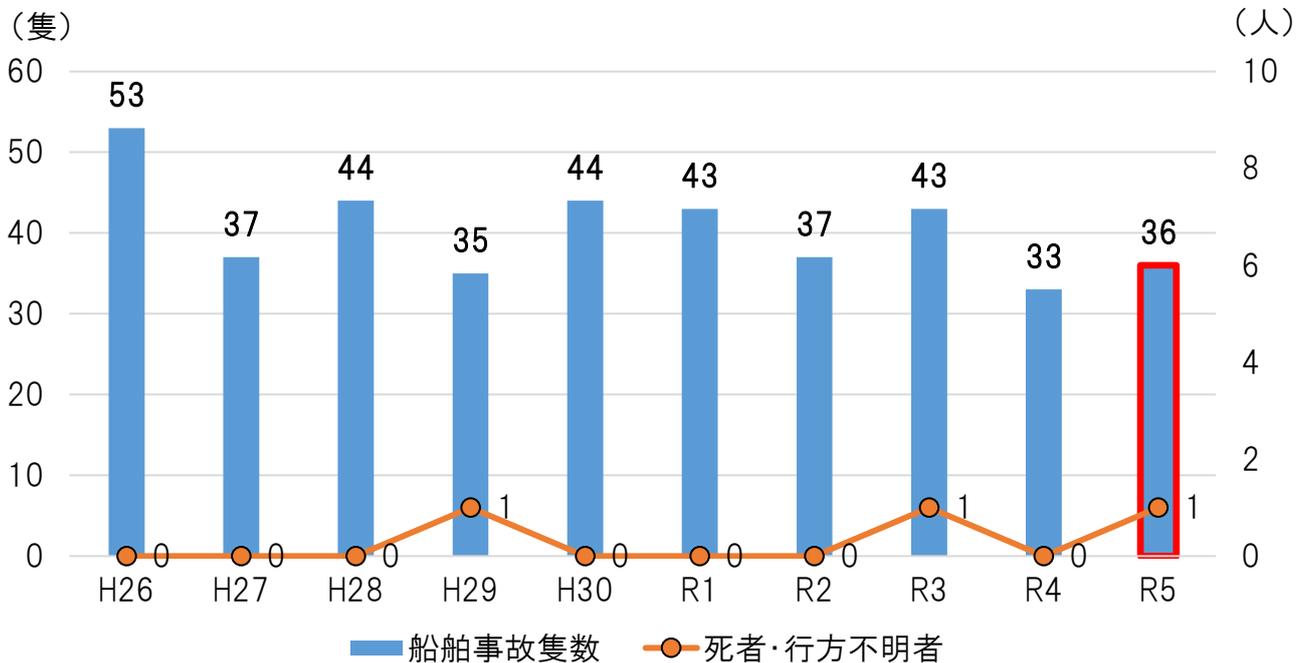
第1章 船舶事故の現況と防止対策

1 現況

(1) 概観

令和5年に福岡海上保安部が取り扱った船舶事故隻数は36隻で、昨年の船舶事故隻数と比べ3隻増加となりました。また、船舶事故に伴う死者・行方不明者は1人でした。
【グラフ1】

＜船舶事故隻数の推移＞【グラフ1】

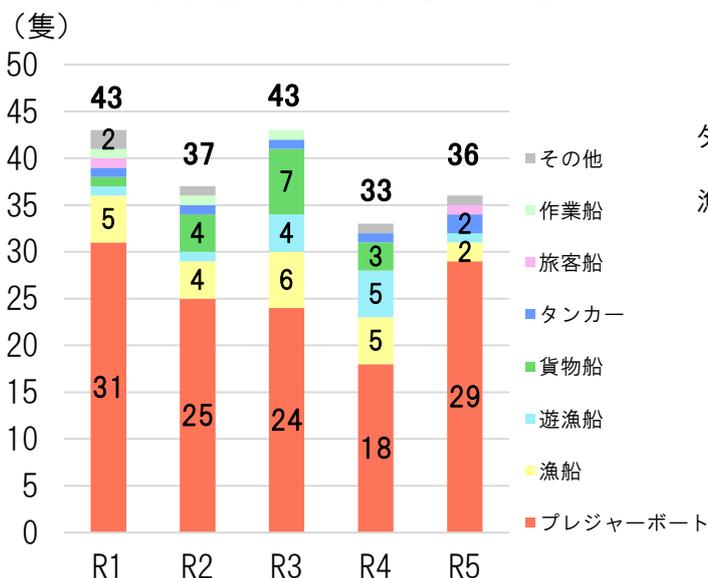


(2) 船舶種類別

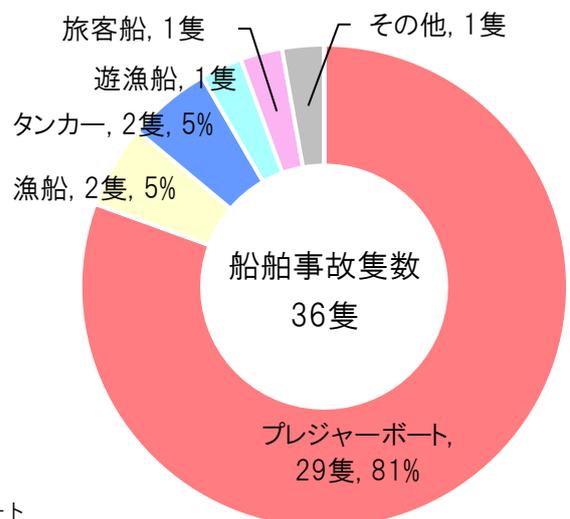
船舶種類別は、プレジャーボートの事故が全体の事故の大部分を占めており、過去5年間同じ傾向を示しています。【グラフ2】

令和5年の船舶種類別では、プレジャーボートが29隻(81%)と最も多く、次いで漁船及びタンカーが2隻(5%)となっています。【グラフ3】

＜船舶種類別の推移＞【グラフ2】



＜船舶種類別の割合(令和5年)＞【グラフ3】



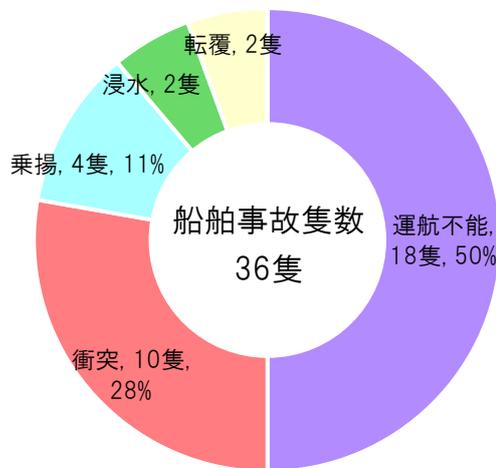
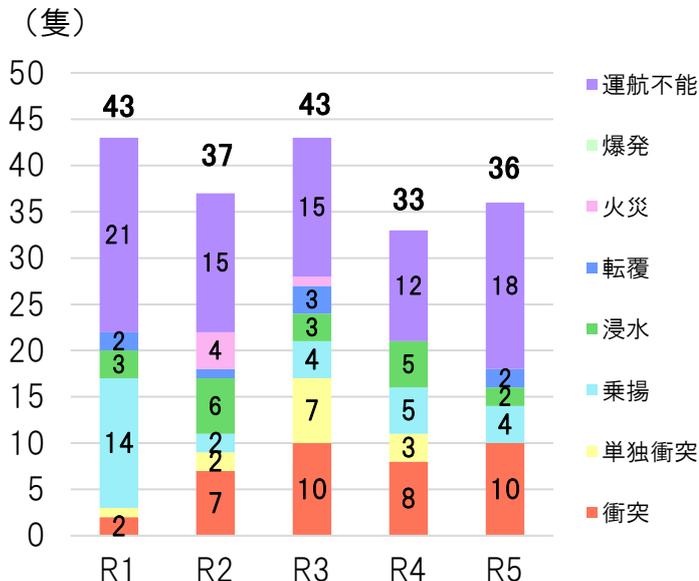
(3) 船舶事故種別

事故種別は、運航不能が最も多く、次いで衝突及び乗揚の順となっており、過去5年間ほぼ同じ傾向を示しています。【グラフ4】

令和5年の船舶事故種別では、運航不能が18隻(50%)と最も多く、次いで衝突が10隻(28%)となっています。【グラフ5】

〈海難種別の推移〉【グラフ4】

〈海難種別の割合(令和5年)〉【グラフ5】



※)運航不能…運航に必要な設備の故障、燃料の欠乏等により、船舶の航行に支障が生じた海難

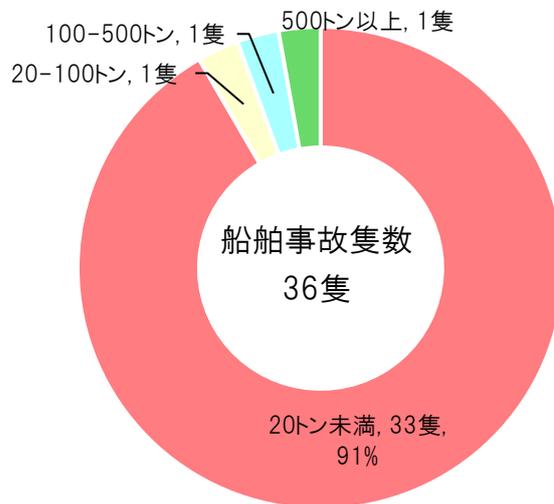
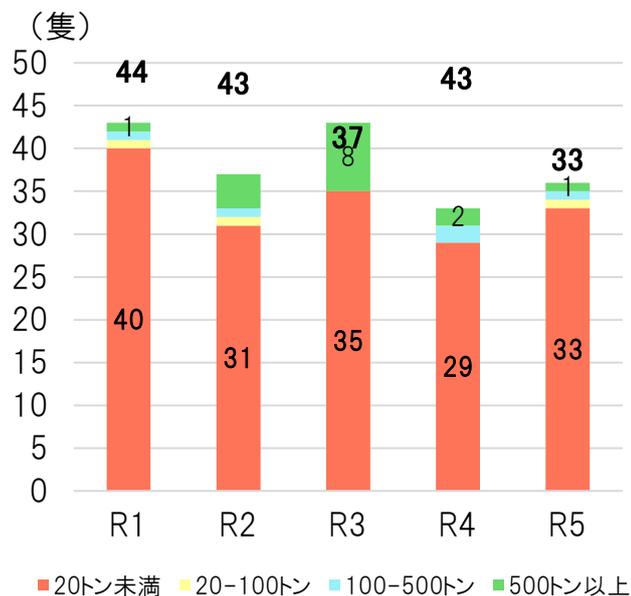
(4) トン数別

トン数別は、20トン未満の船舶が最も多く、過去5年間同じ傾向を示しています。【グラフ6】

令和5年のトン数別では、20トン未満が33隻(91%)と最も多くなっています。【グラフ7】

〈トン数別の船舶事故隻数推移〉【グラフ6】

〈トン数別の割合(令和5年)〉【グラフ7】



イ. 事事故事例

事例1: 運航不能(機関故障) ～冷却水管に破口～

事故概要: 船長を含む乗員2人のプレジャーボートAは、試運転のため志賀島北北西沖を航行中、突然、船尾側から黒煙が上がり、エンジンの回転数が落ち、航行不能となり、救助を求めました。
回転低下の原因は、エンジンの冷却水管に破口が生じ、エンジンがオーバーヒートしたことが原因でした。

事例2: 運航不能その他 ～バッテリーの経年劣化～

事故概要: 1人乗りのプレジャーボートBは、新宮町相島の沖合で漂泊した状態(エンジン起動)で魚釣りをし、別の釣り場に移動しようとクラッチを入れたところ、エンジンが突然停止して、再起動出来ず航行不能となり、救助を求めました。
プレジャーボートBは中古で購入したものの、搭載されていたバッテリーの点検は一度もしたことなく、使用年数が経っていた物であったことから、バッテリーの経年劣化が原因でした。

ウ. 対策

プレジャーボートの海難で特に多い要因として、出航前に船体・機器の点検を実施していないユーザーが多いことが挙げられます。

また、釣り中にエンジンを停止し、電源が供給されないままバッテリーを使用し続けたことにより、バッテリーが過放電しエンジンが起動できず救助を求めるユーザーも多く見受けられます。

これらは、小型船舶操縦者の遵守事項に定められている発航前検査を適切に実施するほか、漂泊時においてもエンジンを起動する等により、バッテリーの過放電を防ぐことが重要です。

福岡海上保安部では、小型船舶の操縦免許更新講習時や関係機関・民間団体との合同パトロール等を通じて発航前検査の徹底を指導するとともに整備事業者等による定期的な点検整備の有効性について周知しているほか、訪船指導時には、台風等接近時の係留強化及び浸水対策、並びに漂泊時のバッテリー過放電対策について指導を行い、ユーザーの安全意識向上を図っています。

【機関故障のプレジャーボートを曳航救助】



【洋上でのプレジャーボートへの訪船指導】

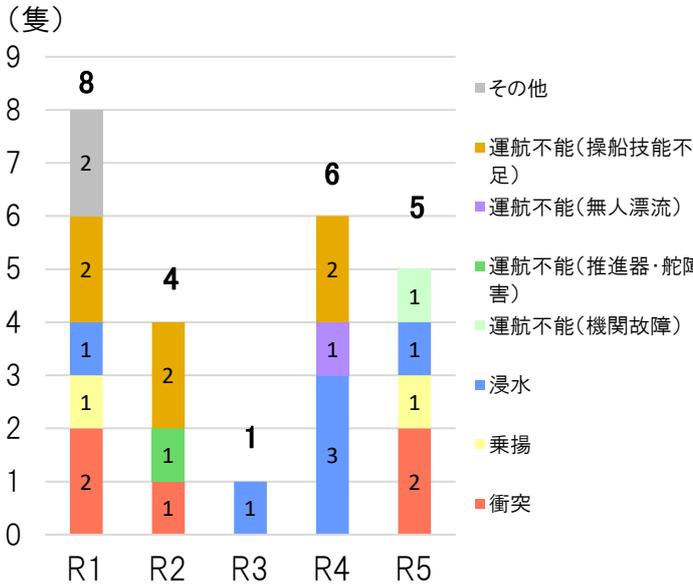


① 水上オートバイの事故防止対策

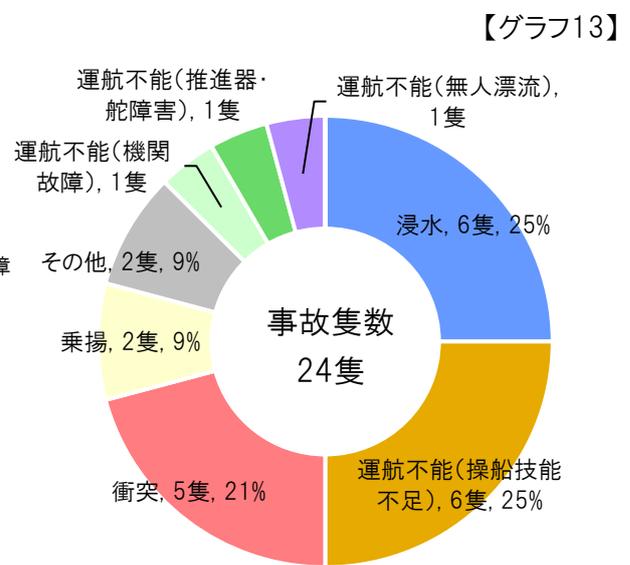
ア. 傾向

- (ア) 令和5年の船舶事故隻数は5隻で、令和4年よりも減少しました。【グラフ12】
過去5年間の船舶事故を事故種類別にみると、浸水及び運航不能(操船技能不足)が6隻(25%)と最も多く、次いで衝突が5隻(21%)となっています。【グラフ13】

＜船舶事故種類別の推移＞【グラフ12】

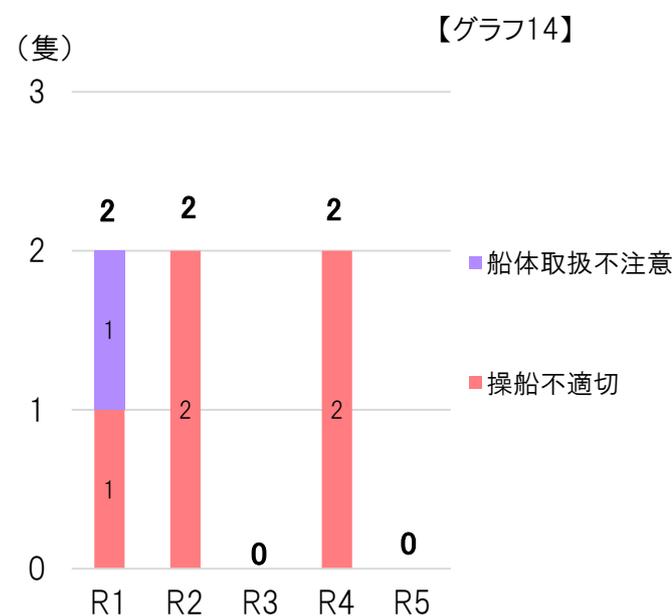


＜船舶事故種類別の割合(過去5年)＞

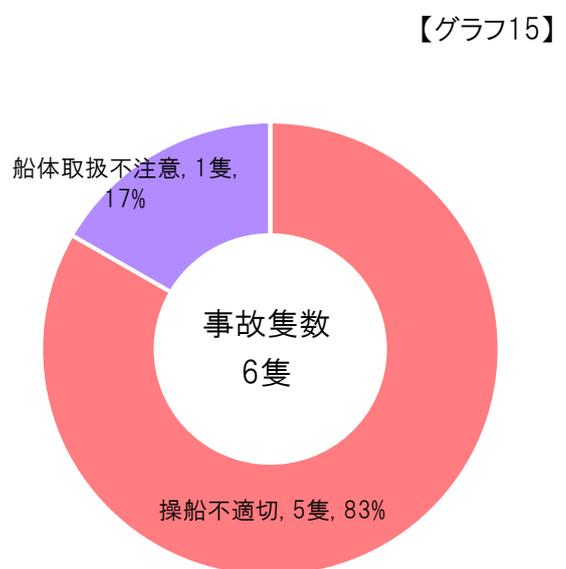


- (イ) 過去5年間で最も多く発生した運航不能(操船技能不足)の原因別では、操船不適切が5隻(83%)と最も多く、次いでその他の運航の過誤が1隻(17%)となっています。【グラフ14、15】

＜運航不能(操船技能不足)原因別の推移＞



＜運航不能(操船技能不足)原因別の発生割合＞



イ. 事事故事例

事例1: 浸水 ～機関室に海水が侵入～

事故概要: 船長及び同乗者2人が乗船した水上オートバイAは、志賀島北方海域で遊走していたところ、大波を受け転覆し、乗船していた3人全員が投げ出されました。船長及び同乗者1人で水上オートバイAを復元させましたが、水上オートバイAの機関室に海水が侵入していたことで、エンジンが起動できず、航行不能となり救助を求めました。
長時間、転覆した状態が続いてしまい、座席のシートの間隙から機関室内に海水が浸入したことが原因でした。

事例2: 衝突 ～アクセル操作の誤り～

事故概要: 水上オートバイBは、試運転中の水上オートバイCの様子を確認するため接近したところ、アクセル操作を誤って急加速し、水上オートバイCに衝突しました。
衝突後、水上オートバイCの船長は海中転落して意識を失っていたところ、衝突の状況を目撃したマリナー救助艇によって救助されました。
久しぶりの操船であり、水上オートバイBのアクセル操作のミスが衝突の原因でした。

ウ. 対策

水上オートバイは、機動性に優れ、スピード感などが楽しめる乗り物ですが、一方で、船舶や遊泳者との衝突のほか、同乗者が海中転落しジェット噴流により内臓等を損傷する事故も発生しています。

福岡海上保安部では、水上オートバイによる事故を未然に防止するため、ウォーターセーフティガイドを活用した周知啓発活動のほか、関係機関・民間団体と連携し、発航場所や沖合における安全指導のほか、小型船舶の操縦免許証更新講習等の機会を通じ、見張りの徹底やルール、マナーの遵守などを啓発し、ユーザーの安全意識の向上を図っています。

【浸水した水上オートバイを曳航救助】



【水上オートバイ利用者への合同安全指導】

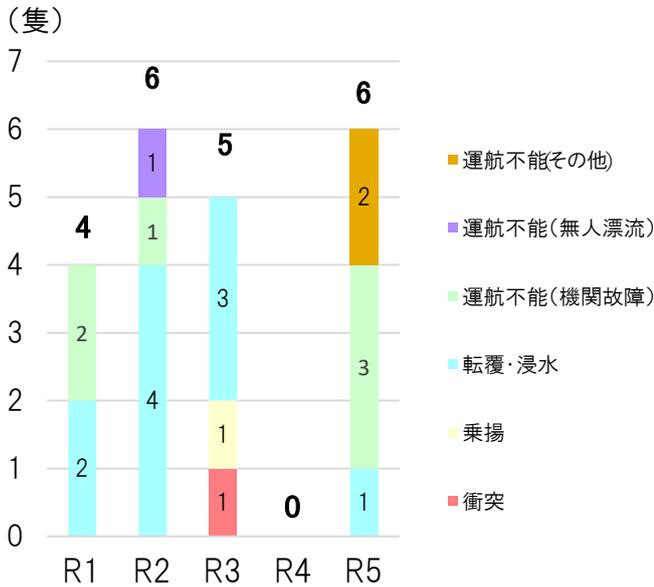


② ミニボートの事故防止対策

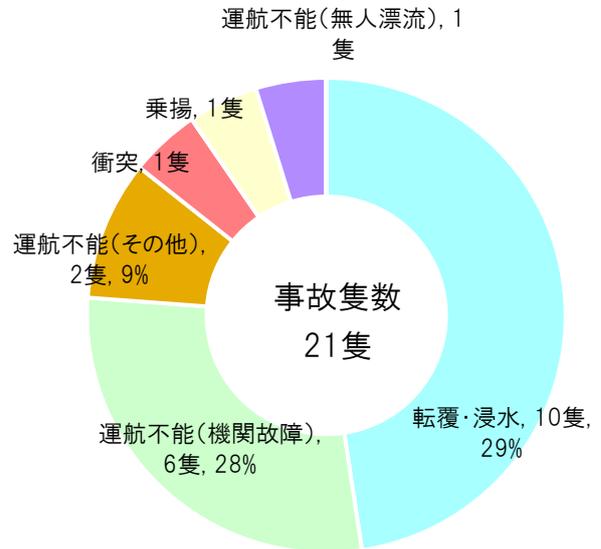
ア. 傾向

- (ア) 令和5年の船舶事故隻数は6隻で、過去5年間で最も多く発生しています。【グラフ16】
過去5年間の船舶事故種類別に見ると、転覆及び運航不能(機関故障)が6隻(29%)と最も多く、次いで浸水が4隻(19%)となっています。【グラフ17】

〈船舶事故種類別の推移〉【グラフ16】

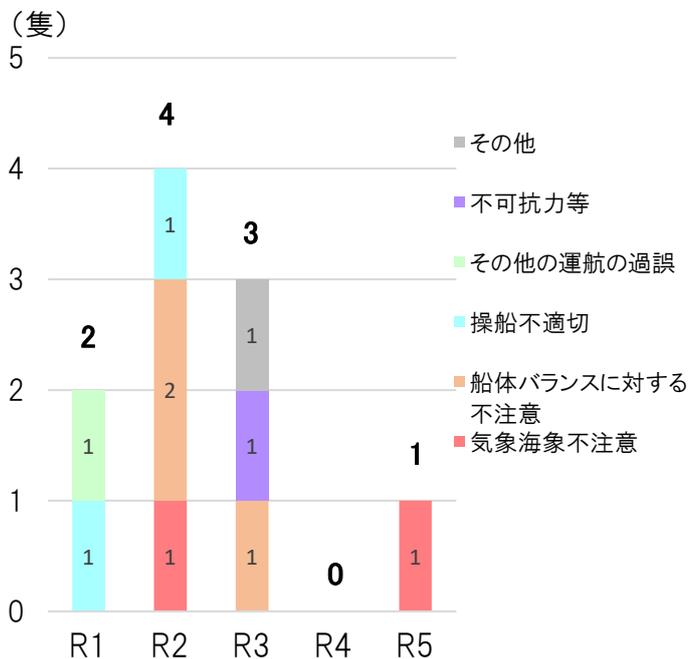


〈船舶事故種類別の割合〉【グラフ17】

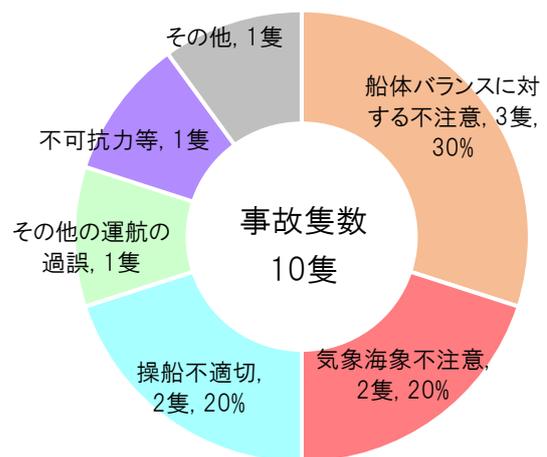


- (イ) 過去5年間に発生した転覆・浸水の原因別では、船体バランスに対する不注意が3隻(30%)と最も多く、次いで気象海象不注意及び操船不適切が2隻(20%)となっています。【グラフ18、19】

〈転覆・浸水の原因別の推移〉【グラフ18】



〈転覆・浸水原因別の発生割合〉【グラフ19】



イ. 事事故事例

事例1: 転覆 ～ミニボートの特性を理解せず出港～

事故概要: 船長及び同乗者1人が乗ったミニボートA(レンタルボート)は、福津市津屋崎鼻沖から帰港していたところ、天候が悪化してきたことにより、船内に海水が打ち付け、更に船体後方からの波を受けて転覆しました。

体格の大きな男性2人が乗船したことでバランスが不安定な状況のまま出港するなど、ミニボートの特性について理解が乏しく、また、風が強くなる中で帰港するタイミングを逸してしまっただことが原因でした。

ウ. 対策

ミニボートの船舶事故が発生する要因のほとんどが、小型船舶操縦免許及び船舶検査が不要で、海に関する基礎知識や船体特性を十分に理解しないまま出港しているユーザーが多いことが挙げられます。

福岡海上保安部では、ミニボートの船舶事故を未然に防ぐため、洋上のミニボートユーザーへの訪問指導のほか、大手釣具店に対し、ミニボートや釣具を購入するユーザーに対して、安全啓発リーフレットの配布等を依頼し、ユーザーの安全意識の向上を図っています。

【洋上でのミニボートへの訪船指導】



【釣具店で購入するユーザーへ啓発協力依頼】

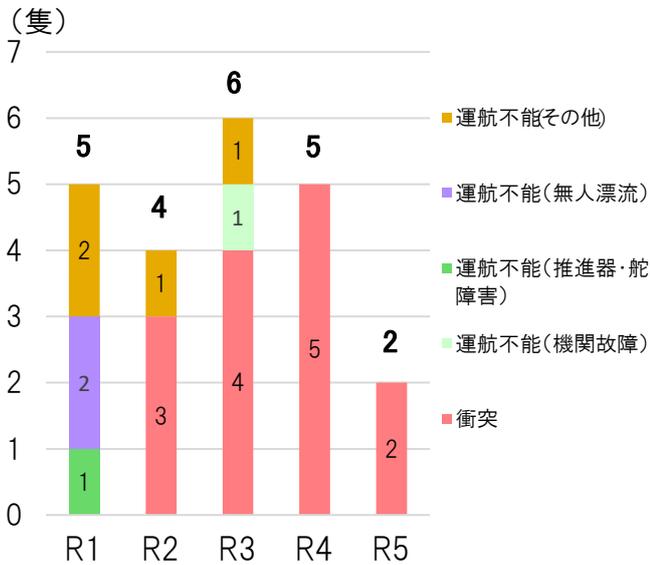


(2) 漁船の事故防止対策

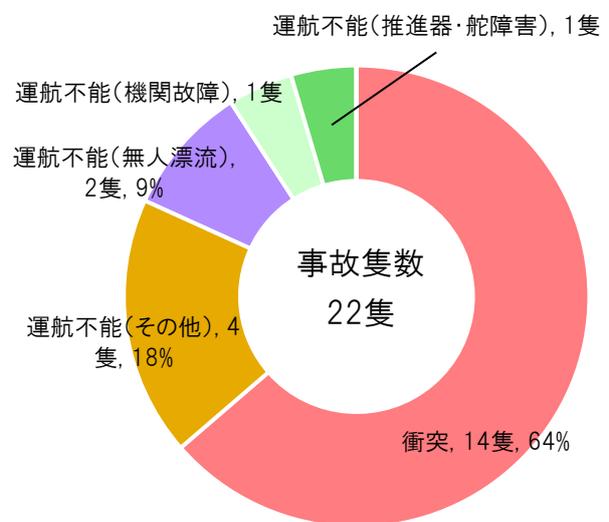
ア. 全体の傾向

- (ア) 令和5年の船舶事故隻数は2隻で、過去5年間で最も少ない。【グラフ20】
過去5年間の船舶事故種類別に見ると、衝突が14隻(64%)と最も多くなっています。【グラフ21】

＜船舶事故種類別の推移＞【グラフ20】

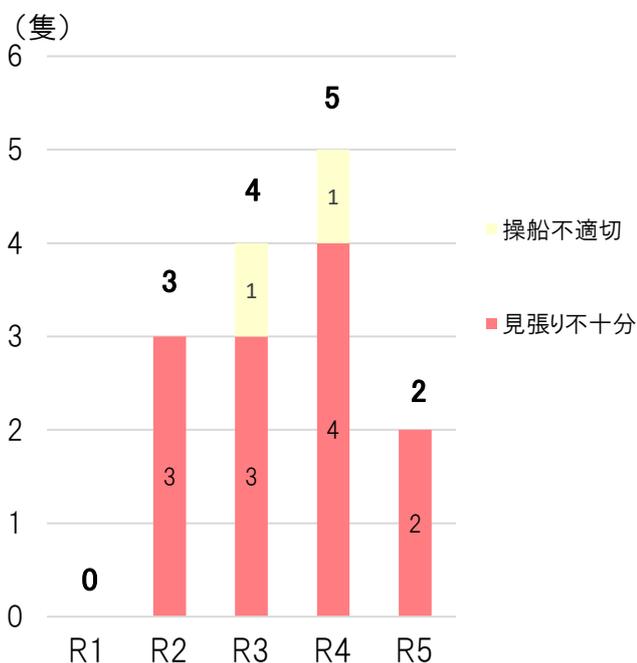


＜船舶事故種類別の割合＞【グラフ21】

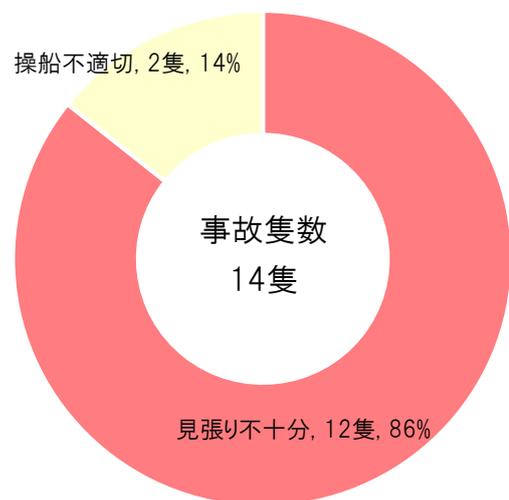


- (イ) 過去5年間に発生した衝突の原因別では、見張り不十分が12隻(86%)と最も多く、次いで操船不適切が2隻(14%)となっています。【グラフ22、23】

＜衝突の原因別の推移＞【グラフ22】



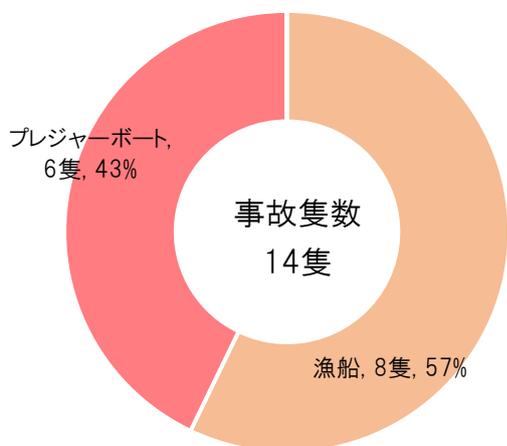
＜衝突原因別の発生割合＞【グラフ23】



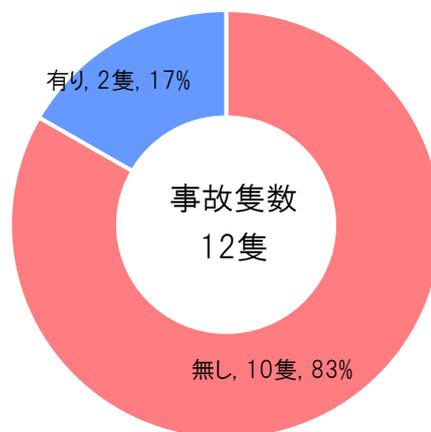
(ウ) 過去5年間に発生した漁船の衝突について、衝突した相手船の船舶種類別では漁船が最も多く、8隻(57%)となっています。【グラフ24】

見張り不十分が原因の船舶同士による衝突の際、相手船を認識することなく衝突に至っている場合が10隻(83%)を占めています。【グラフ25】

<衝突した相手船の割合>【グラフ24】



<見張り不十分が原因の衝突のうち、衝突相手船の視認の有無の割合>【グラフ25】



イ. 事事故事例

事例: 衝突 ～見張り不十分～

事故概要: 船長と同乗者1人が乗船した漁船Aは、漁場を変更するため速力14ノットで航行中、船首方向に死角が生じていましたが、レーダーで船首方向を一瞥するのみで漫然と航行を継続しており、また、1人乗りのプレジャーボートBは、漁場で漂流(機関断)状態で、魚群探知機の操作を行っていたところ、互いに接近する相手船を認識することなく衝突しました。

ウ. 対策

漁船の船舶事故における見張り不十分の要因としては、自動操舵中の漁労作業や魚群探知機等の計器を注視したままの操船など、漁労関連作業に傾注し、相手船を認識することなく衝突に至っている場合が非常に多くなっています。

福岡海上保安部では、漁船の衝突事故等を防止するため、漁業協同組合への訪問指導や漁船への訪船指導を行い、操業中に疎かになりがちな見張りの徹底や気象海象の把握等について周知・啓発を行っています。

【漁船と衝突し水没したプレジャーボート】



【漁協各支所への訪問指導】

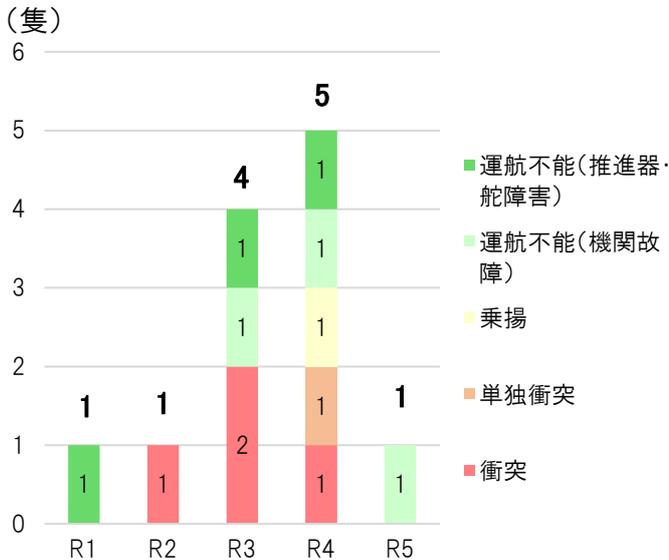


(3) 遊漁船の事故防止対策

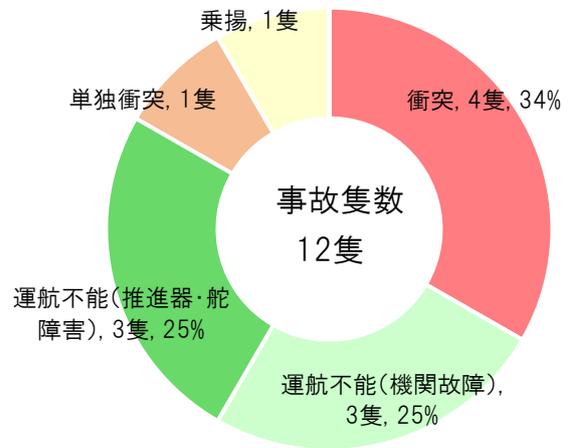
ア. 全体の傾向

- (ア) 令和5年の船舶事故隻数は1隻で、過去5年間で最も少ない。【グラフ26】
過去5年間の船舶事故種類別にみると、衝突が4隻(34%)と最も多く、次いで運航不能(機関故障)及び運航不能(推進器障害・舵障害)が3隻(25%)となっています。【グラフ27】

<船舶事故種類別の推移>【グラフ26】

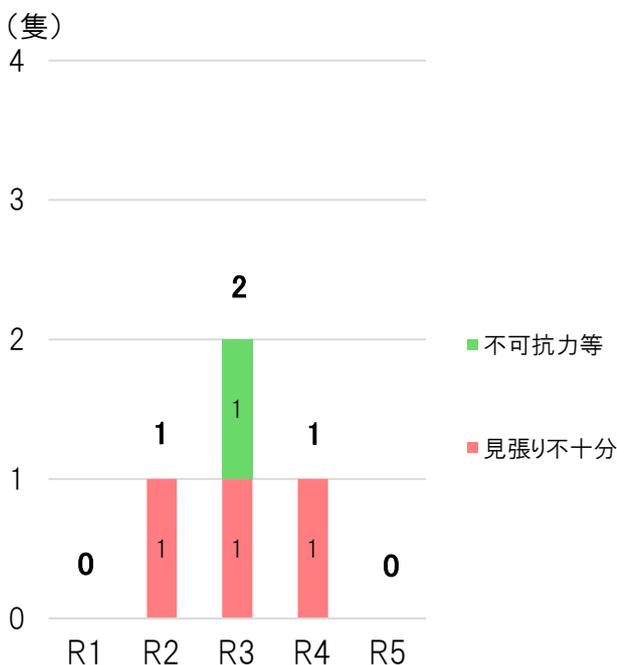


<船舶事故種類別の割合>【グラフ27】

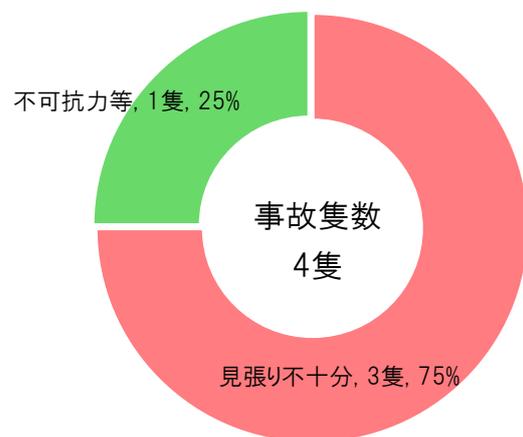


- (イ) 過去5年間に発生した衝突の原因別では、見張り不十分が3隻(75%)と最も多く、次いで不可抗力等が1隻(25%)となっています。【グラフ28、29】

<衝突の原因別の推移>【グラフ28】

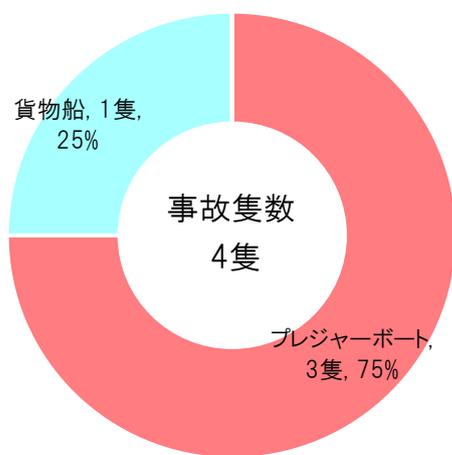


<衝突原因別の発生割合>【グラフ29】

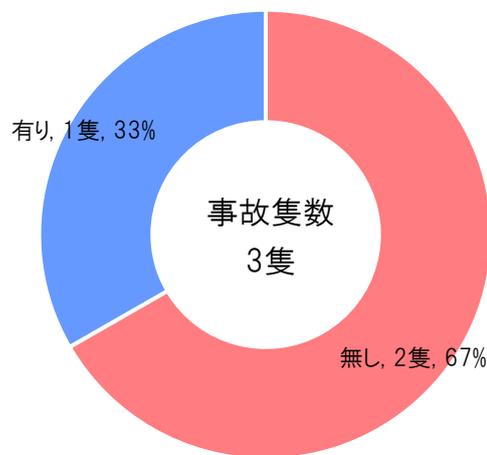


- (ウ) 過去5年間に発生した遊漁船の衝突について、衝突した相手船の船舶種別ではプレジャーボートが最も多く、3隻(75%)となっています。【グラフ30】
見張り不十分が原因の船舶同士による衝突の際、相手船を認識することなく衝突に至っている場合が2隻(67%)を占めています。【グラフ31】

<衝突した相手船の割合>【グラフ30】



<見張り不十分が原因の衝突のうち、衝突相手船の視認の有無の割合>【グラフ31】



イ. 事事故事例

事例：衝突 ～見張り不十分～

事故概要： 遊漁を終えて帰港中の遊漁船Aが、漂泊しながら釣りをしていたプレジャーボートBと衝突し、プレジャーボートBの乗員3人が負傷しました。

事故当時、遊漁船Aは見張りを十分にしておらず、プレジャーボートBは向かってくる遊漁船Aが避けてくれるだろうと臆断し、避航するタイミングを逃してしまいました。

衝突により、遊漁船Aはスタンスの曲損及び船体外板に擦過傷、プレジャーボートBは船体外板に亀裂及び擦過傷等が生じました。

ウ. 対策

遊漁船の海難における見張り不十分の要因としては、釣り客を乗船させるため、釣りポイントの探索、乗客への対応等、船長の行う作業は多岐にわたることから見張り不十分に陥るためと考えられます。遊漁船は、ひとたび海難が起これば、多くの負傷者を伴う大事故に繋がりがかねません。そのため、遊漁船事業者には高い安全意識を持ち、確実な見張りによって周囲の状況を把握し、常時適切な運航を行うことが求められます。

福岡海上保安部では、福岡県や小型船舶の操縦免許証更新機関と連携し、「遊漁船業務主任者講習」等の機会を活用して、遊漁船事業者の安全意識を高揚させるための啓発を重点的に取り組んでいます。

【衝突した遊漁船】



【遊漁船主任者講習に併せた講習会】

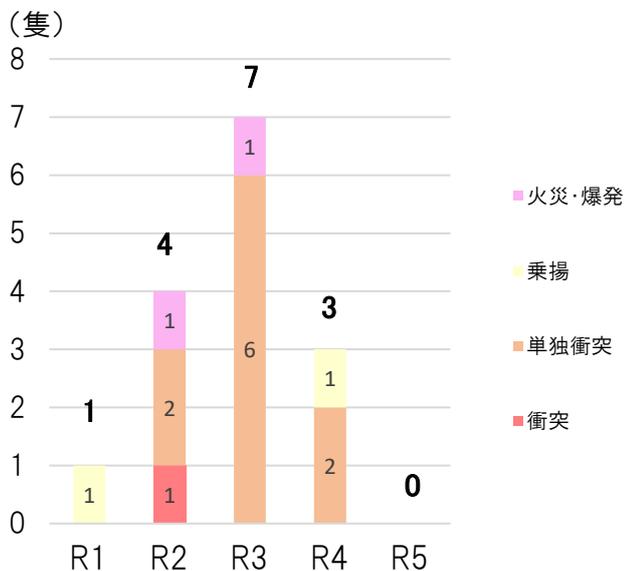


(4) 貨物船等の事故防止対策

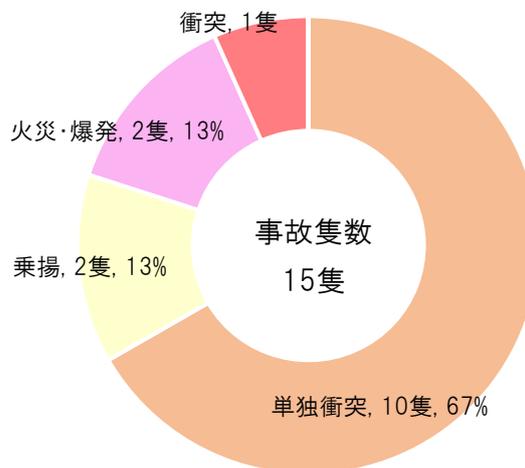
ア. 貨物船の傾向

- (ア) 令和5年の船舶事故隻数は0隻で、過去5年間で最も少ない。【グラフ32】
過去5年間の船舶事故種類別にみると、単独衝突が10隻(67%)と最も多く、次いで乗揚及び火災・爆発が2隻(13%)となっています。【グラフ33】

<船舶事故種類別の推移>【グラフ32】

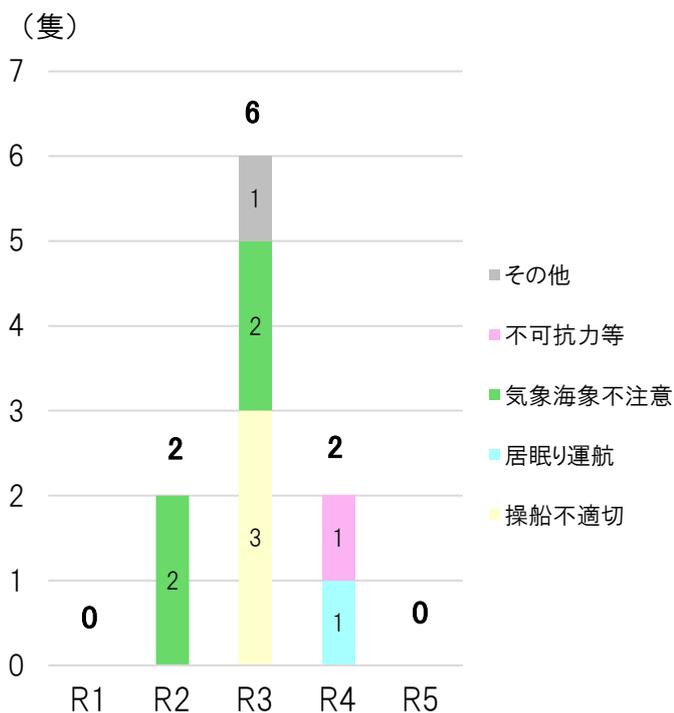


<船舶事故種類別の割合>【グラフ33】

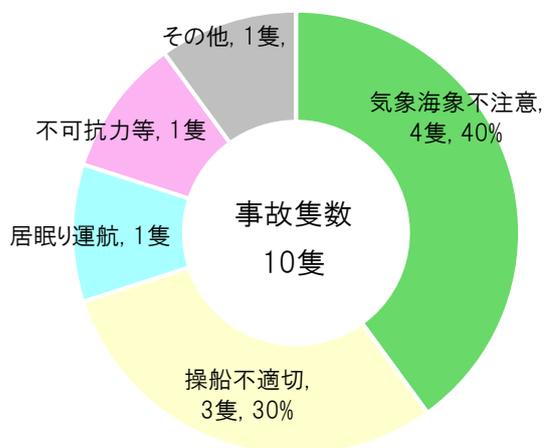


- (イ) 過去5年間に発生した単独衝突の原因別では、気象海象不注意が4隻(40%)と最も多く、次いで操船不適切が3隻(30%)となっています。【グラフ34、35】

<単独衝突の原因別の推移>【グラフ34】



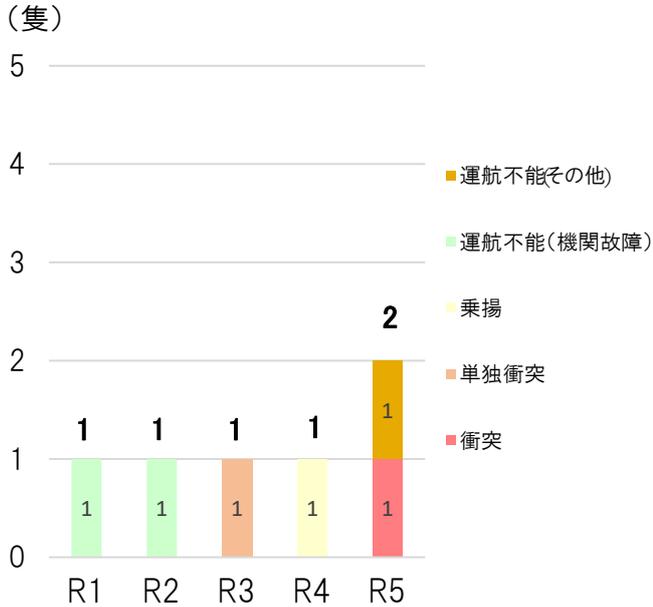
<単独衝突原因別の発生割合>【グラフ35】



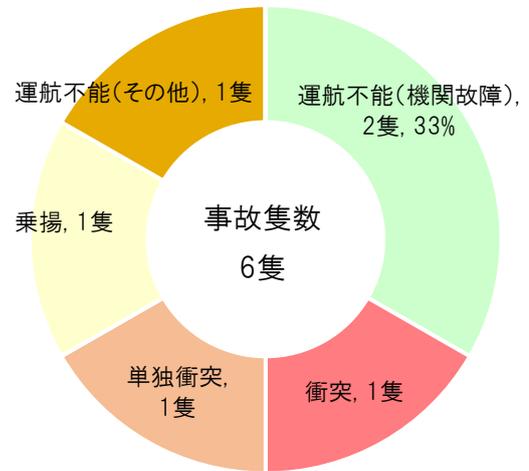
イ. タンカーの傾向

- (ア) 令和5年の船舶事故隻数は2隻で、過去5年間で最も多くなりました。【グラフ36】
過去5年間の船舶事故種類別にみると、運航不能(機関故障)が2隻(33%)と最も多くなっています。【グラフ37】

〈船舶事故種類別の推移〉【グラフ36】

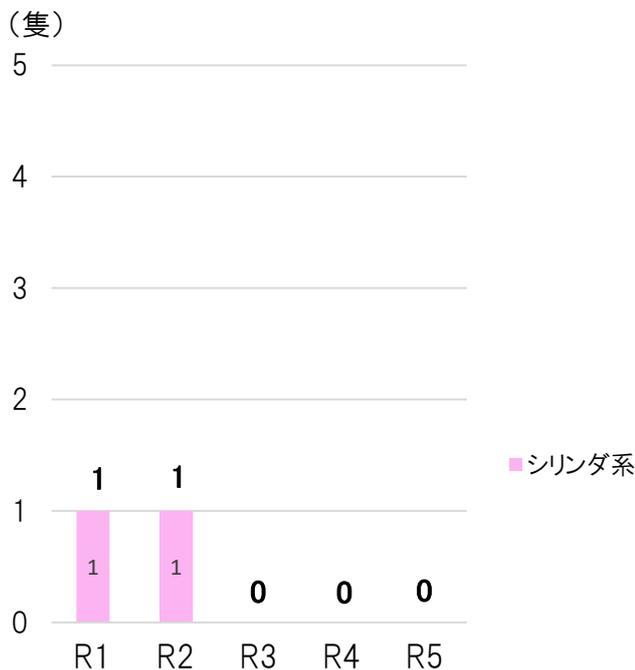


〈船舶事故種類別の割合〉【グラフ37】

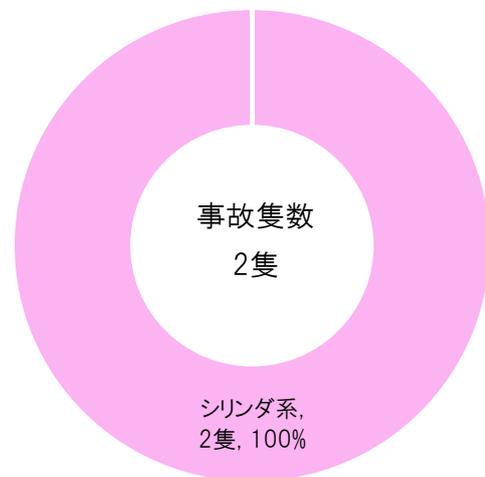


- (イ) 過去5年間に発生したタンカーの運航不能(機関故障)について、2隻ともシリンダ系統となっています。【グラフ38、39】

〈故障箇所系統別の発生推移〉【グラフ38】



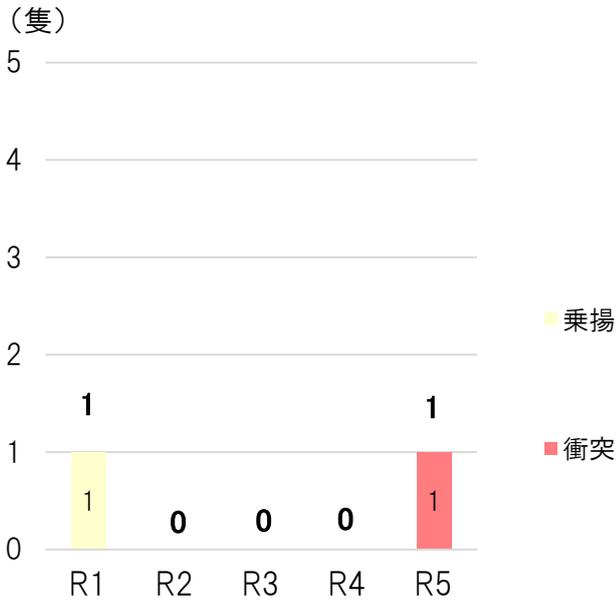
〈故障箇所系統別の発生割合〉【グラフ39】



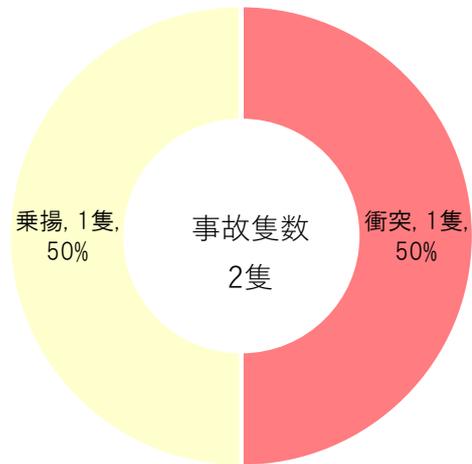
ウ. 旅客船の傾向

- (ア) 令和5年の船舶事故隻数は1隻で、令和4年から1隻増加しました。【グラフ40】
過去5年間の船舶事故種類別にみると、衝突(他船の過失)及び乗揚が1隻ずつ発生しています。
【グラフ41】

〈船舶事故種類別の推移〉【グラフ40】

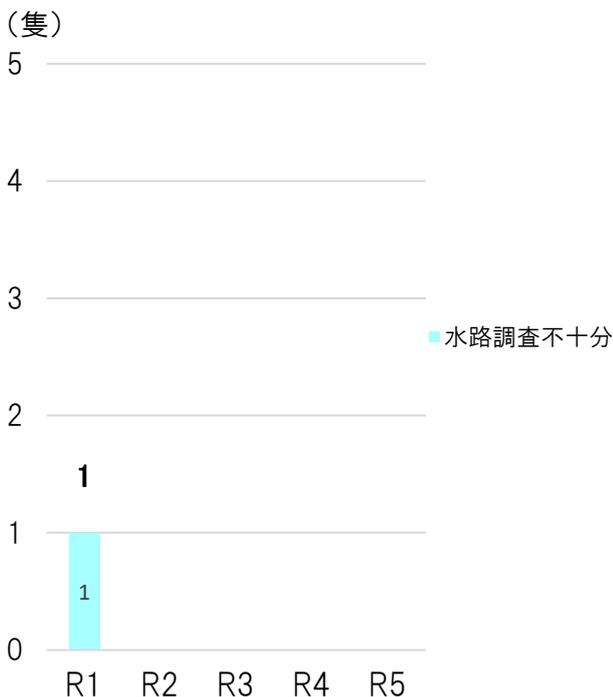


〈船舶事故種類別の割合〉【グラフ41】

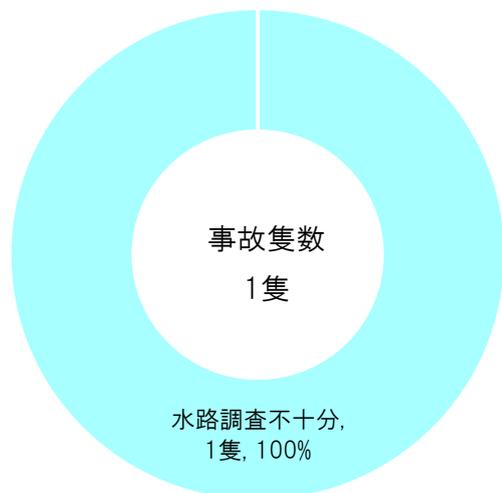


- (イ) 過去5年間に1隻発生した乗揚事故の原因は、水路調査不十分となっています。
【グラフ42、43】

〈乗揚の原因別の推別〉【グラフ42】



〈乗揚の原因別の発生割合〉【グラフ43】



エ. 事事故事例

事例：旅客船衝突 ～不可抗力～

事故概要： 棧橋に着船している旅客船Aと、旅客船Aへの燃料搭載のため接舷中のタンカーBが操船を誤り、衝突しました。

旅客船Aでは、乗客が下船中でしたが、乗組員及び乗客ともに怪我はなく、両船ともに浸水及び油の流出はありませんでした。

オ. 対策

毎年7月に官民が一体となって展開している「海の事故ゼロキャンペーン」等を通じて、常時適切な見張りの徹底や船舶間コミュニケーションの促進など適切な操船に必要な事項について指導しています。

また、昨今の頻発・激甚化する台風等の異常気象の状況を踏まえ、令和2年度から同キャンペーンに「荒天時における走錨等に起因する事故の防止」を加え、走錨事故防止ガイドライン等を活用し、官民一体となった事故防止の取組みを徹底しています。

さらに、霧が多発する時期においては、視界が制限され、衝突海難の蓋然性が高まるため、適切な見張りの徹底や安全な速力での航行の指導など、地域の特性を考慮した海難防止活動を実施しています。

【衝突した旅客船の損傷状況】



【旅客船関係者への講習】



第2章 人身事故の現況と防止対策

1 現況

(1) 概観

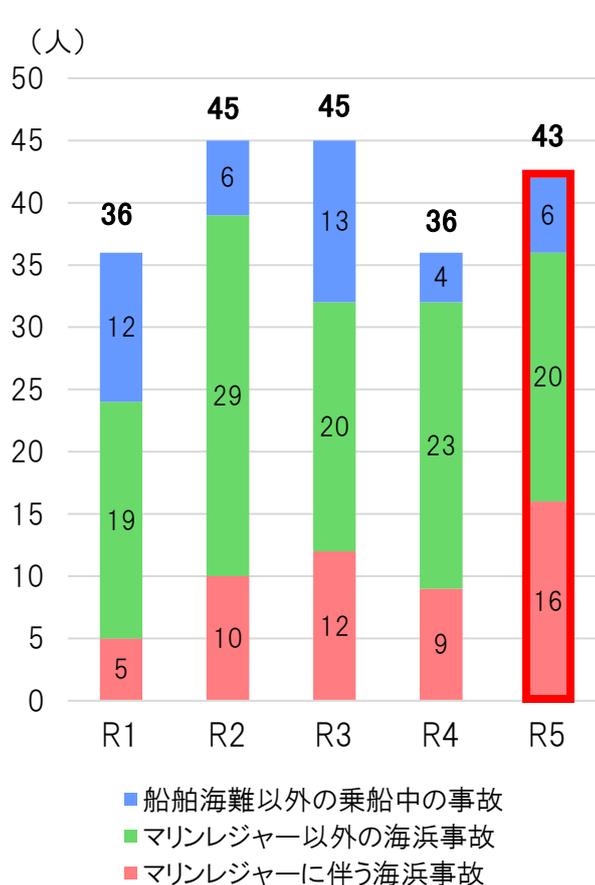
令和5年に福岡海上保安部が取り扱った人身事故者数は43人で、そのうち、マリンレジャーに伴う海浜事故(※1)者数が16人、マリンレジャー以外の海浜事故(※2)者数が20人、船舶海難以外の乗船中の事故(※3)者数が6人となっています。

【グラフ44】

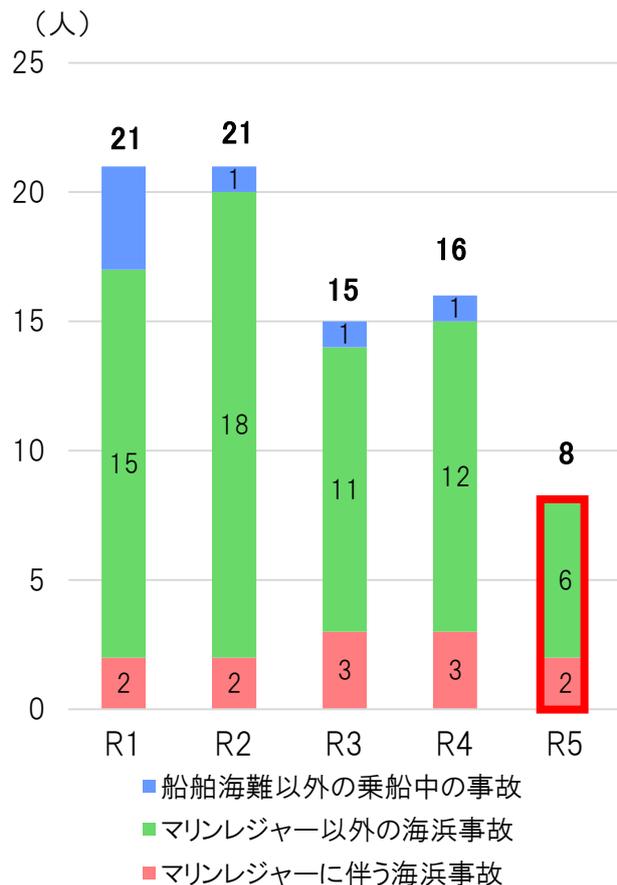
また、死者・行方不明者数は8人で、そのうち、マリンレジャーに伴う海浜事故者数が2人、マリンレジャー以外の海浜事故者数が6人となっています。【グラフ45】

- ※1 マリンレジャーに伴う海浜事故とは、海水浴、釣り、潮干狩り等の海洋における余暇活動に伴って発生した事故をいいます。なお、インストラクター等当該活動を職業として行っている者の業務中の事故は、マリンレジャー以外の海浜事故と区分しています。
- ※2 マリンレジャー以外の海浜事故とは、余暇活動に伴うもの以外の海浜において発生した事故をいいます。
- ※3 船舶海難以外の乗船中の事故は、衝突、乗揚、転覆等の船舶海難以外の事由により発生した船舶の乗船者の海中転落、負傷、病気等をいいます。

〈事故者数の年別発生状況〉【グラフ44】



〈死者・行方不明者数の年別発生状況〉【グラフ45】



(2) マリンレジャーに伴う海浜事故

ア. 事故内容別

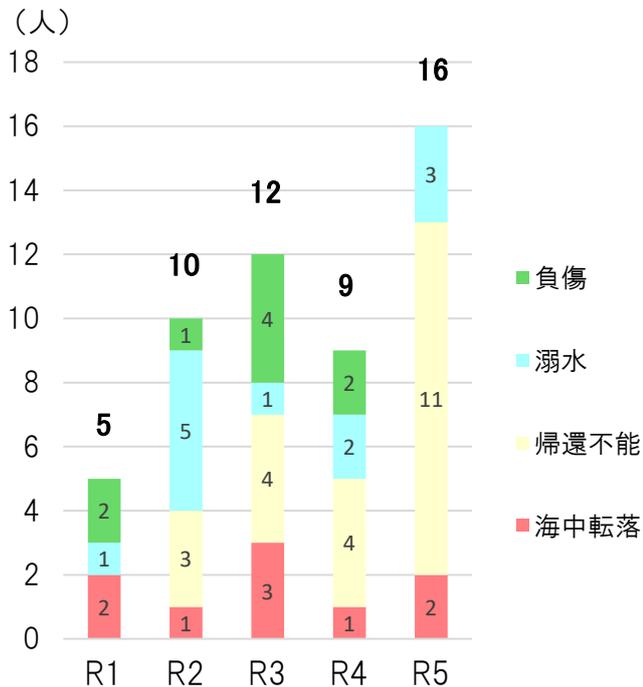
令和5年のマリンレジャーに伴う海浜事故者16人を事故内容別にみると、帰還不能が11人(69%)と最も多く、次いで溺水が3人(19%)となっています。

【グラフ46、47】

過去5年間のマリンレジャーに伴う海浜事故者のうち死者・行方不明者12人を事故内容別にみると、溺水が8人(67%)と最も多く、次いで海中転落が4人(33%)となっています。

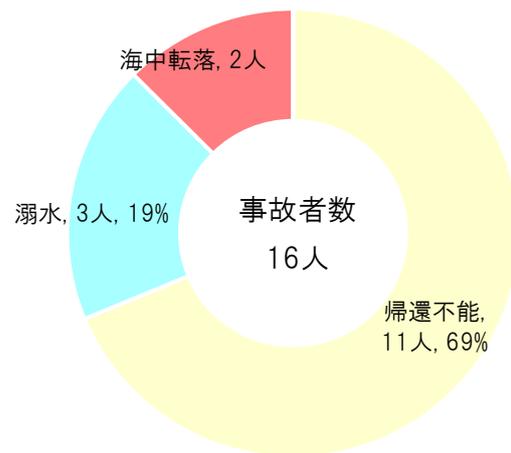
【グラフ48、49】

＜事故内容別事故者数の推移＞【グラフ46】



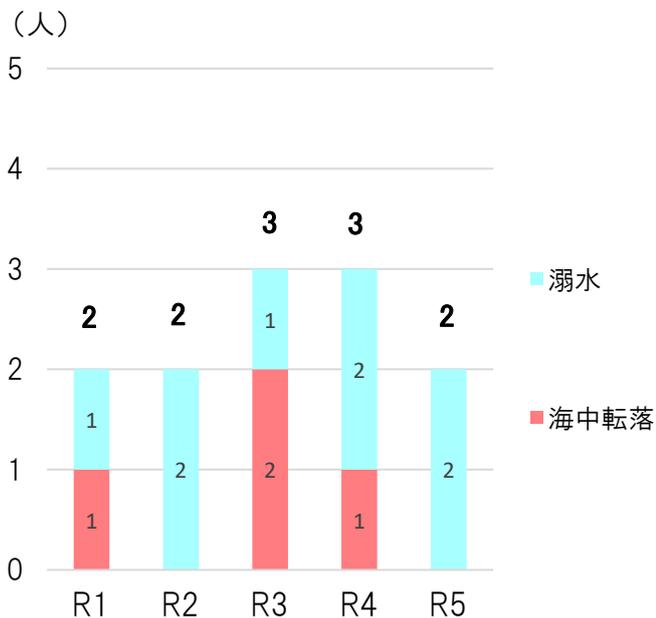
＜事故内容別事故者数の割合(令和5年)＞

【グラフ47】



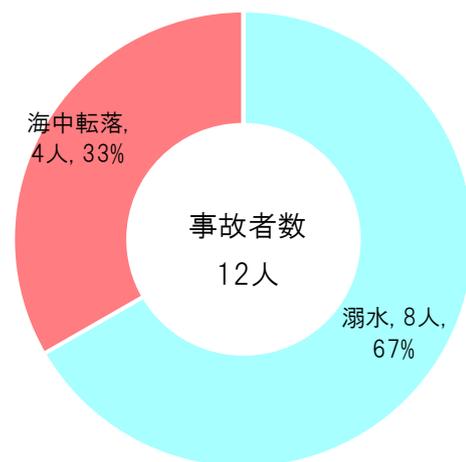
＜事故内容別死者・行方不明者数の推移＞

【グラフ48】



＜事故内容別死者・行方不明者の割合＞

【グラフ49】

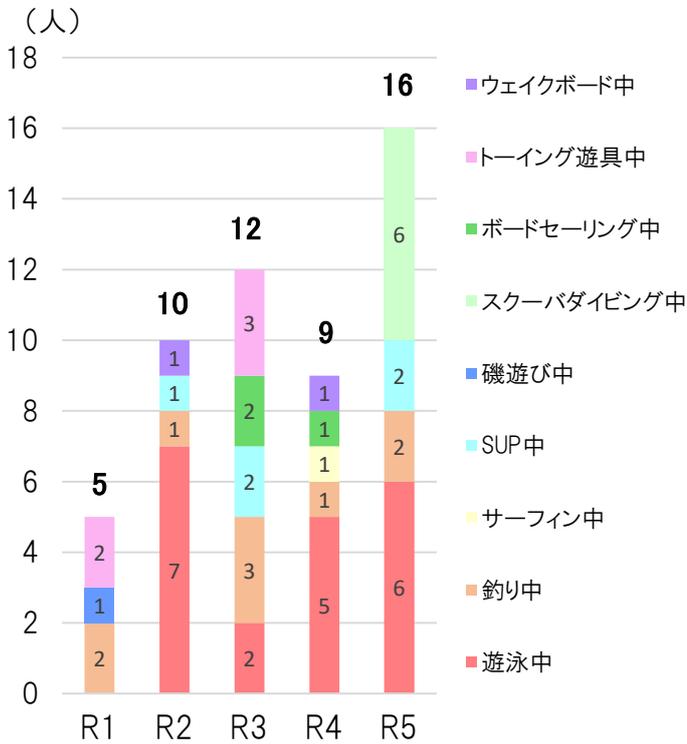


イ. 活動内容別

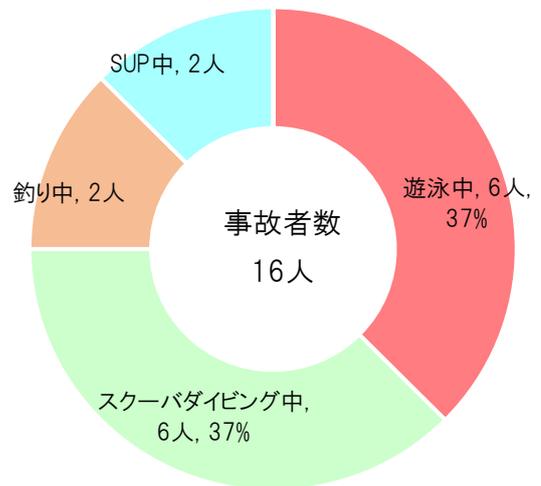
令和5年のマリレジャーに伴う海浜事故者16人を活動内容別にみると、遊泳中及びスクーバダイビング中が6人(37%)と最も多くなっています。【グラフ50、51】

過去5年間のマリレジャーに伴う海浜事故者のうち死者・行方不明者12人を活動内容別にみると、遊泳中が7人(59%)と最も多く、次いで釣り中が4人(33%)となっています。【グラフ52、53】

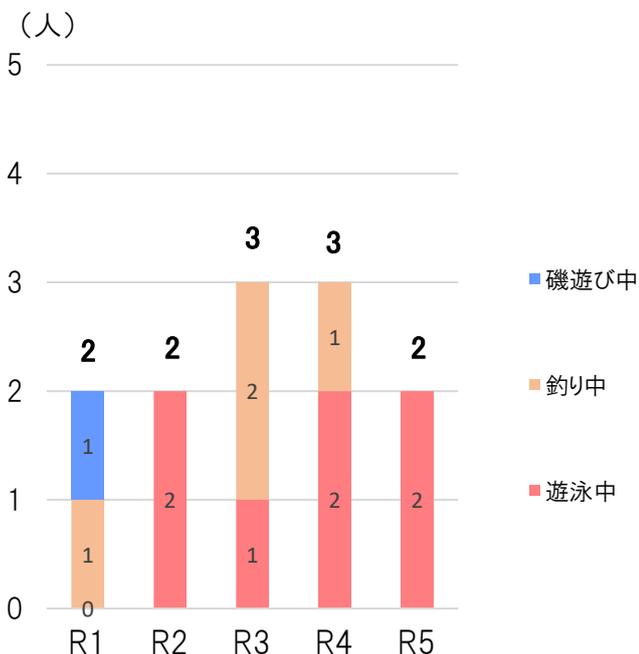
<活動内容別事故者数の推移>【グラフ50】



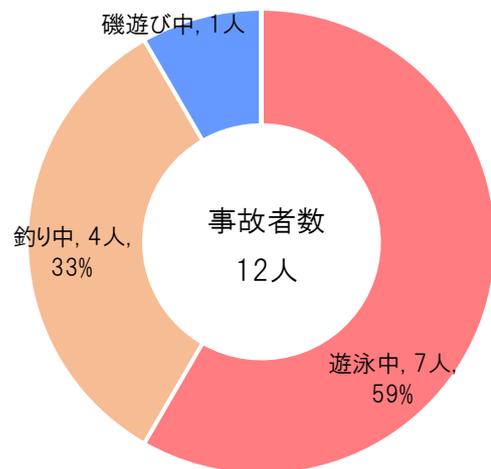
<活動内容別事故者数の割合(令和5年)>【グラフ51】



<活動内容別死者・行方不明者数の推移>【グラフ52】



<活動内容別死者・行方不明者の割合>【グラフ53】



(3) マリンレジャー以外の海浜事故

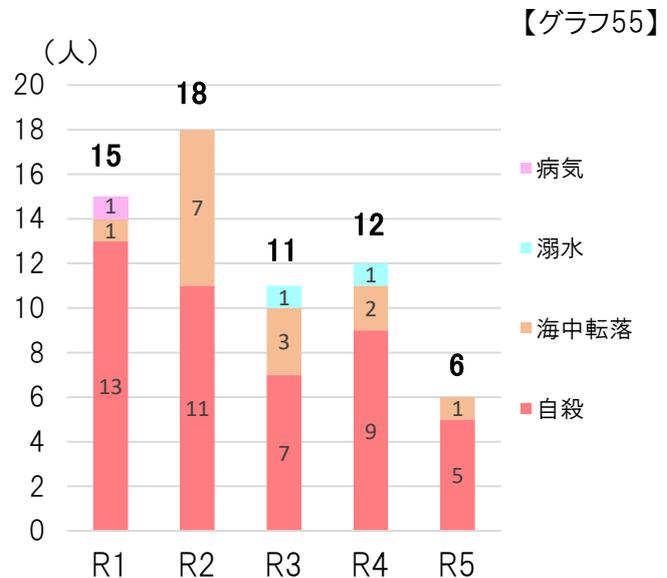
令和5年のマリンレジャー以外の海浜事故者20人を事故内容別にみると、自殺が11人と最も多く、次いで海中転落が6人となっています。【グラフ54】

令和5年のマリンレジャー以外の海浜事故者のうち死者・行方不明者6人を事故内容別にみると、自殺が5人と最も多く、次いで海中転落が1人となっています。【グラフ55】

＜事故内容別事故者数の推移＞【グラフ54】



＜事故内容別死者・行方不明者数の推移＞

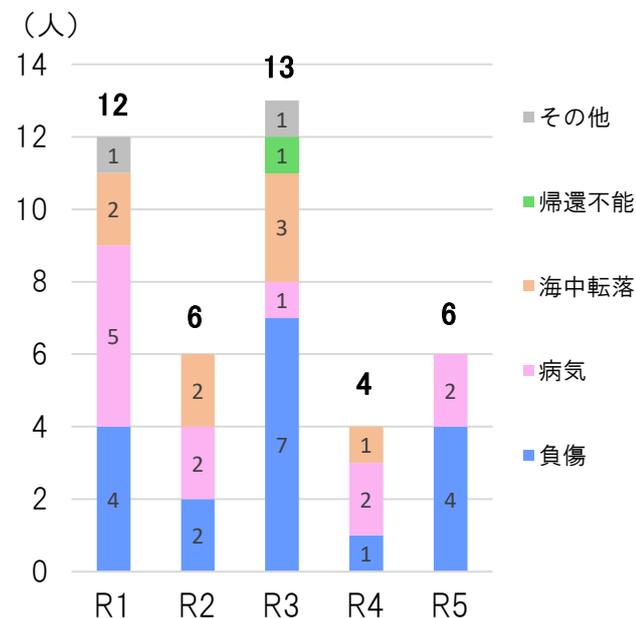


(4) 船舶海難以外の乗船中の事故

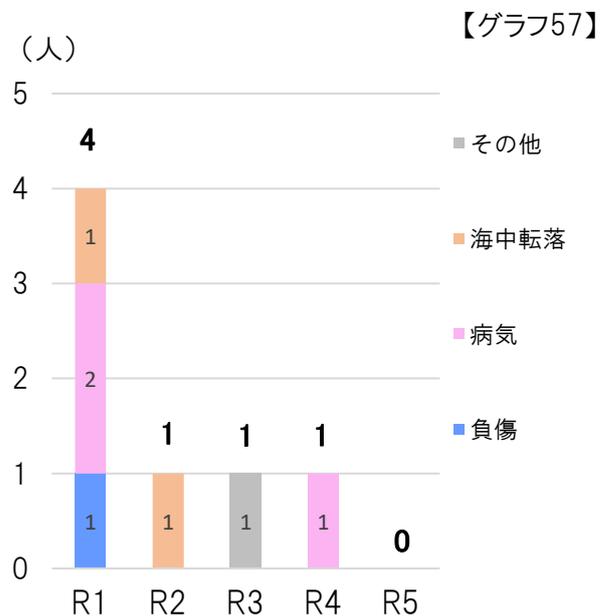
令和5年の船舶海難以外の乗船中の事故者6人を事故内容別にみると、負傷が4人と最も多く、次いで病気が2人となっています。【グラフ56】

過去5年間の船舶海難以外の乗船中の事故者のうち死者・行方不明者7人を事故内容別にみると、病気が3人と最も多く、次いで海中転落が2人となっています。【グラフ57】

＜事故内容別事故者数の推移＞【グラフ56】



＜事故内容別死者・行方不明者数の推移＞



2 マリンレジャーに伴う海浜事故防止対策

(1) 遊泳中の事故防止対策

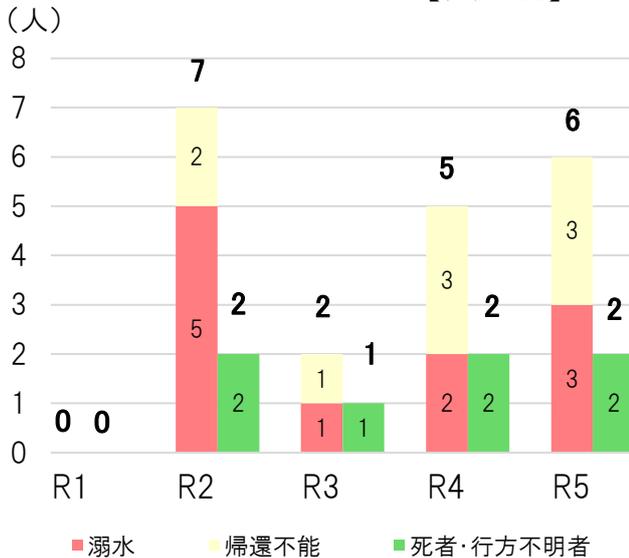
ア. 傾向

(ア) 令和5年の遊泳中の事故者数は6人で、このうち死者・行方不明者数は2人で令和4年と変化はありません。【グラフ58】

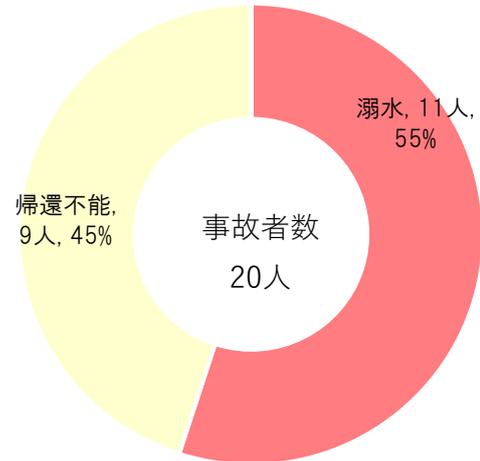
過去5年間の遊泳中の事故を事故内容別にみると、溺水が11人(55%)と最も多く、次いで帰還不能が9人(45%)となっています。【グラフ59】

<事故者数、死者・行方不明者数の推移>

【グラフ58】



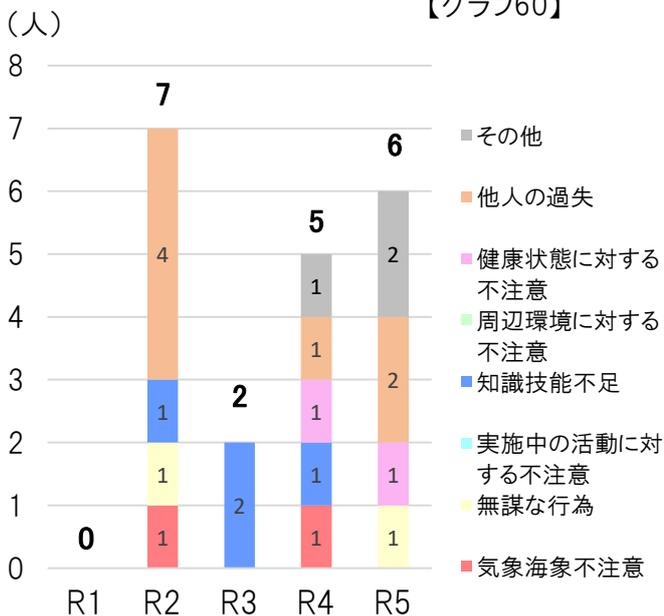
<事故内容別事故者数の割合>【グラフ59】



(イ) 過去5年間の遊泳中の事故者数を事故原因別にみると、他人の過失が7人(35%)と最も多く、次いで識技能不足が4人(20%)となっています。【グラフ60、61】

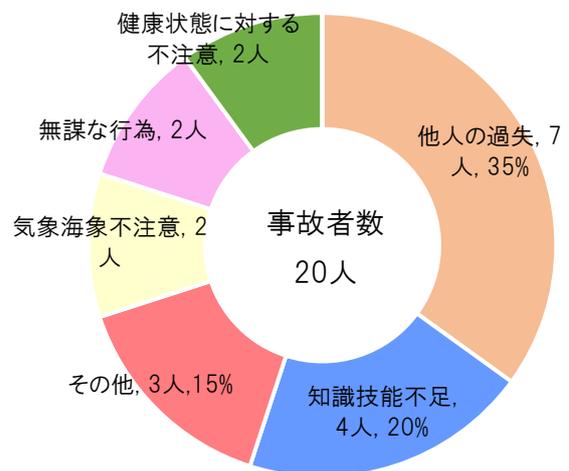
<遊泳中事故の原因別発生推移>

【グラフ60】



<事遊泳中事故の原因別発生割合>

【グラフ61】

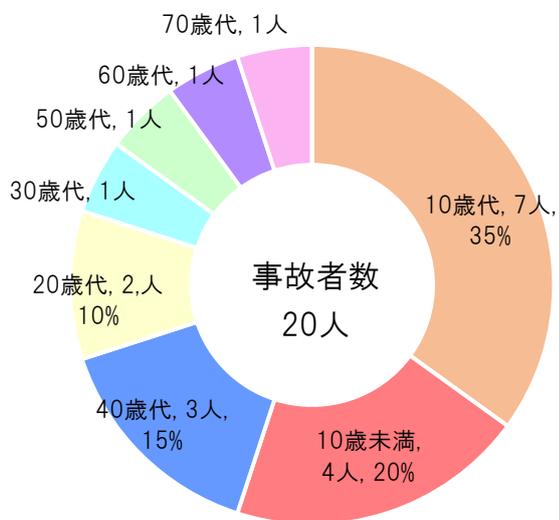


(ウ) 過去5年間の遊泳中の事故者数を年齢層別にみると、10歳代が7人(35%)と最も多く、次いで10歳未満が4人(20%)となっています。【グラフ62】

過去5年間の事故が最も多い溺水の年齢層別では、10歳代が5人(46%)と最も多く発生しています。【グラフ63】

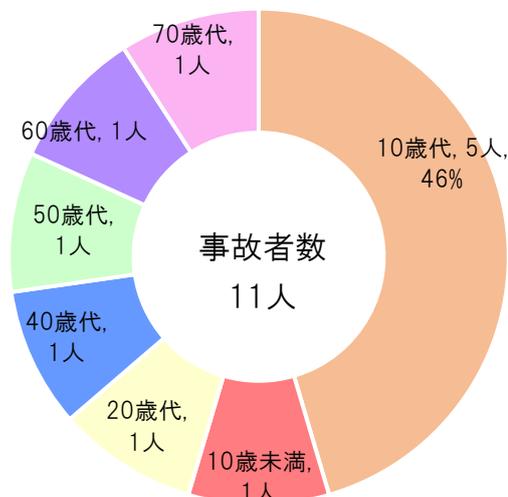
〈遊泳中事故の年齢層別発生割合〉

【グラフ62】



〈溺水事故の年齢層別発生割合〉

【グラフ63】

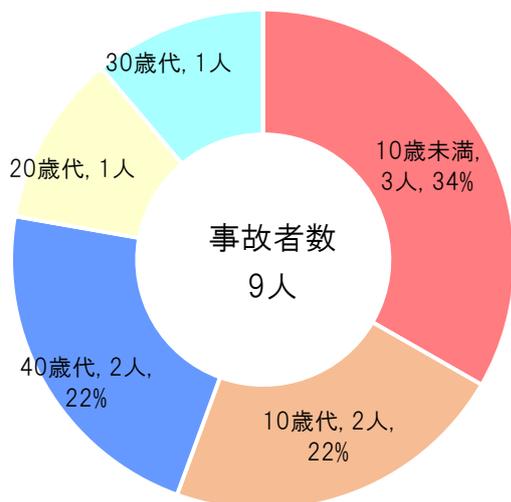


(エ) 過去5年間に於いて、2番目に多い帰還不能の年齢層別では、10歳未満が3人(34%)と最も多く、次いで10歳代及び40歳代が2人(22%)となっています。【グラフ64】

(オ) 過去5年間の遊泳中の事故者数20人を発生場所別にみると、海水浴場以外(新型コロナウイルス感染防止対策の一環で開設されなかった海水浴場を含む。以下同じ。)で15人発生しており、そのうち、死亡・行方不明者数は6人となっています。【グラフ65】

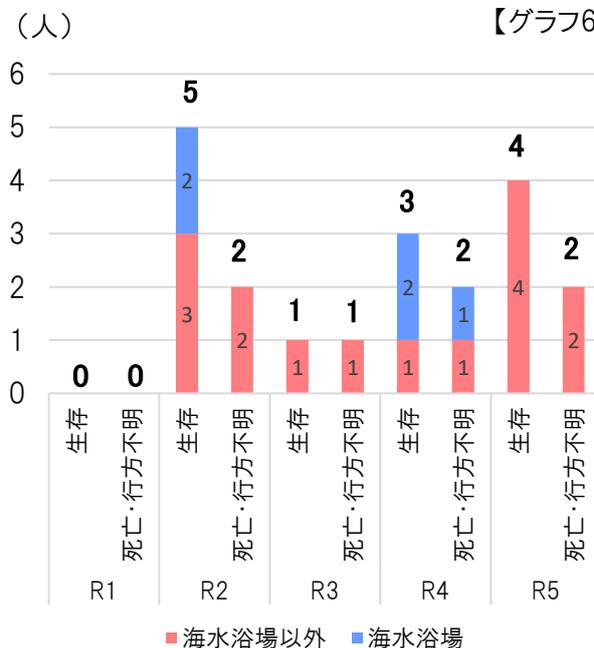
〈帰還不能事故の年齢層別発生割合〉

【グラフ64】



〈遊泳中事故の発生場所別の推移〉

【グラフ65】



イ. 事事故事例

事例1: 溺水 ～泳力不足～

事故概要: 事故者(10歳代)は、海水浴をするため、友人とともに遊泳区域の外である防波堤から一斉に海に飛び込んだところ、溺れてしまいました。
事故者は病院へ搬送されるも、その後死亡が確認されました。

事例2: 帰還不能 ～気象海象不注意～

事故概要: 事故者(40歳代)は、娘2人と事故者の弟の4人で海水浴をしていたところ、離岸流の影響により沖に流され、自力で帰ってくる事が出来なくなりましたが幸いにも異変に気付いた付近のサーファーによって、全員が救助されました。
海水浴をしていた当時、波が高く、また、遊泳が禁止されている場所でした。

ウ. 対策

海水浴場以外における遊泳中の事故は依然として多く、特に死者・行方不明は海水浴場と比較して多く発生しています。その要因として、監視員やライフセーバー不在による救助の遅れが挙げられます。

福岡海上保安部では、地方自治体や警察等と連携し、監視員やライフセーバーが配置された安全管理がなされている海水浴場で遊泳を行うよう推奨することで、官民が連携して遊泳中の事故防止を図っています。

【PayPayドームセンタービジョンでの呼び掛け】



【関係機関との合同パトロール】



(2) 釣り中の事故防止対策

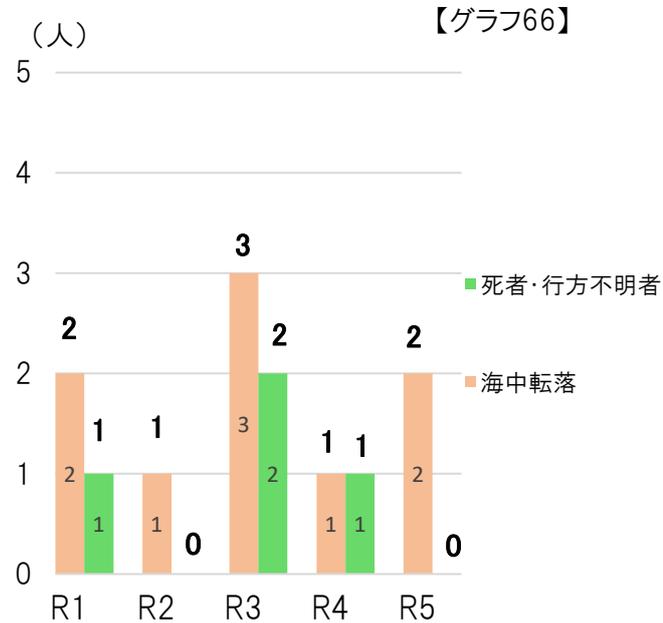
ア. 傾向

(ア) 過去5年間の釣り中の事故者数は9人で、このうち死者・行方不明者数は4人でした。

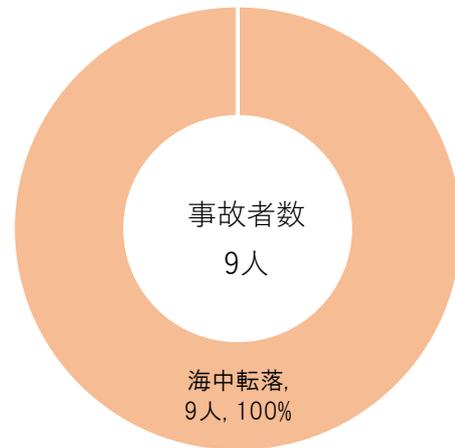
【グラフ66】

過去5年間の事故内容別にみると、9人全てが海中転落となっています。【グラフ67】

〈事故者数、死者・行方不明者数の推移〉

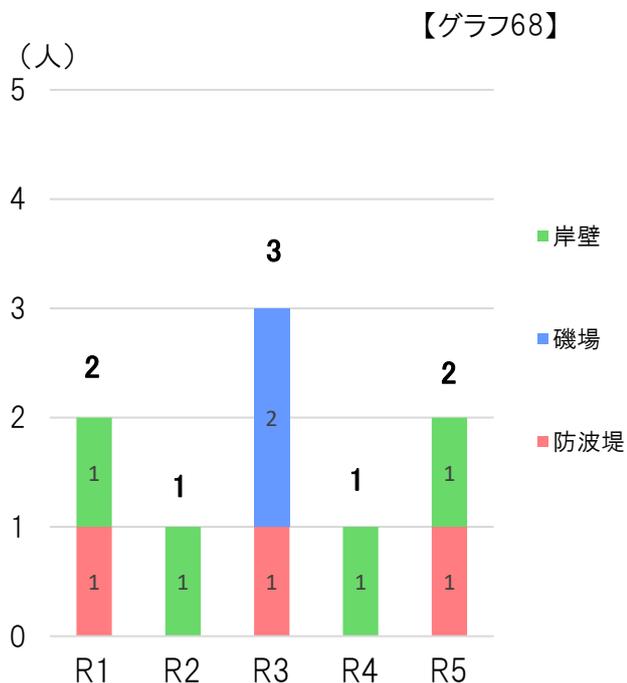


〈事故内容別事故者数の割合〉【グラフ67】

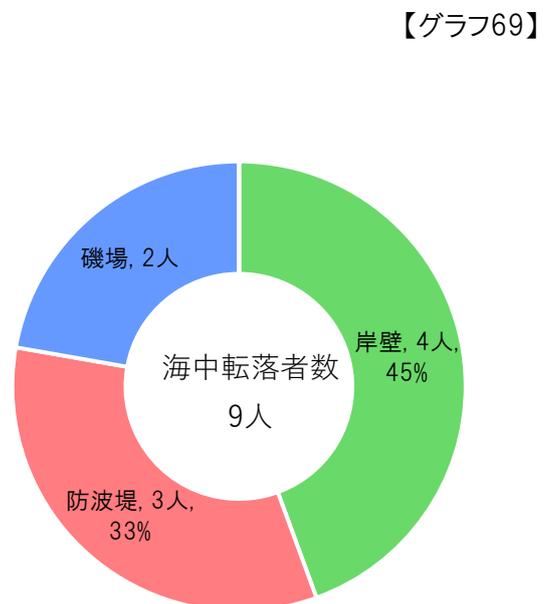


(イ) 過去5年間の海中転落者9人を発生場所別にみると、岸壁が4人(45%)と最も多く、次いで防波堤が3人(33%)となっています。【グラフ68、69】

〈海中転落者の発生場所別推移〉



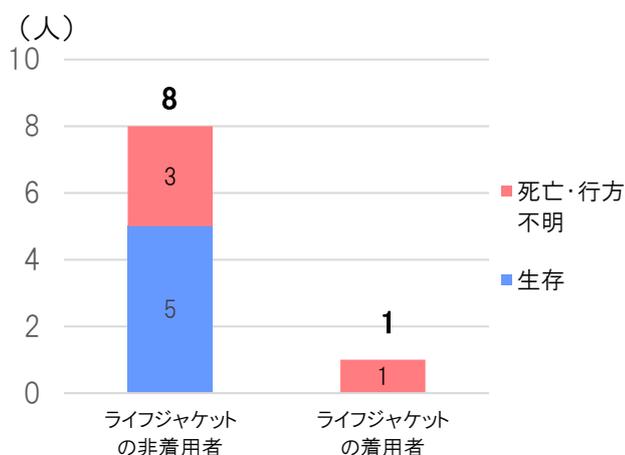
〈海中転落者の発生場所別割合〉



(ウ) 過去5年間の釣り中の海中転落者のうち、ライフジャケットの非着用者の3人が死亡・行方不明になった一方、ライフジャケットの着用者においても1人が死亡・行方不明となっています。
【グラフ70】

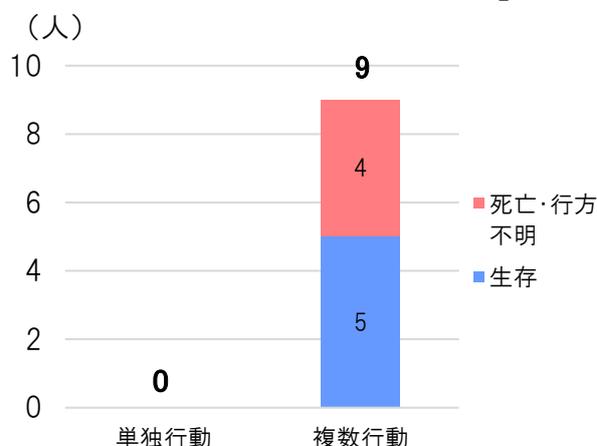
(エ) 過去5年間の事故者9人を行動形態(単独行動、複数行動)別に見ると、事故者全員が複数行動をとっていますが、複数行動であっても死亡・行方不明者が4人となっています。
【グラフ71】

〈ライフジャケット着用・非着用別の死者・行方不明者数〉【グラフ70】



〈行動形態と死亡・行方不明率〉

【グラフ71】



イ. 事故事例

事例: 海中転落 ～防波堤のくぼみに躓き転倒～

事故概要: 漁港の防波堤で釣りを終えた、事故者(10歳未満)は、帰宅準備中に防波堤のくぼみに躓いてしまい、海中転落しました。

事故者はライフジャケットを着用しておらず、海中転落した事故者に気付いた母親が飛び込んで事故者を確保し、付近の釣り人によって救助されました。

ウ. 対策

釣り中の人身事故は海中転落が最も多い状況であり、その要因は釣り場の周辺環境に対する不注意や気象海象不注意といった自己の過失によるものが殆どであり、また、事故者のライフジャケットの着用率も低い状況です。これらのことから、海や釣行に関する基本的な知識の習得やルール・マナーの遵守、適切な装備の着用といったセルフレスキューなどの安全意識の向上が必要です。

福岡海上保安部では、釣具店と協力し、ライフジャケット着用推進などの安全啓発リーフレットを活用した周知啓発や人気の釣り場において釣り人に対する安全指導を実施しています。

【釣具店へのリーフレット等配布協力依頼】



【釣り人への安全指導】

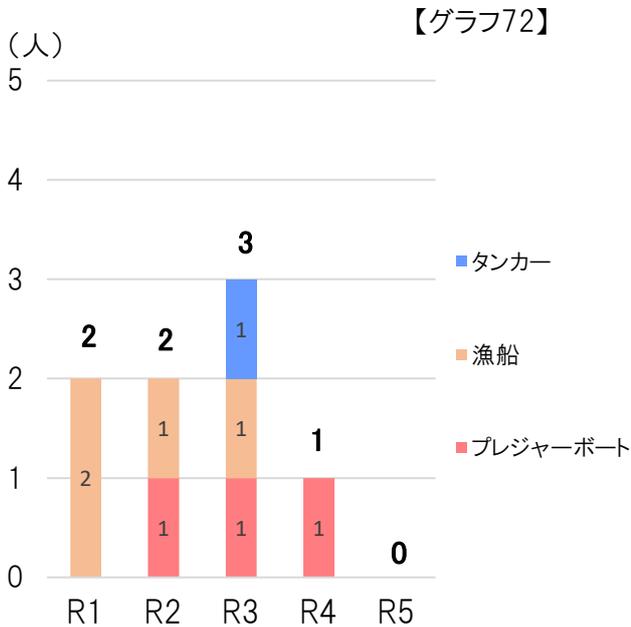


3 船舶海難以外の乗船中の事故防止対策

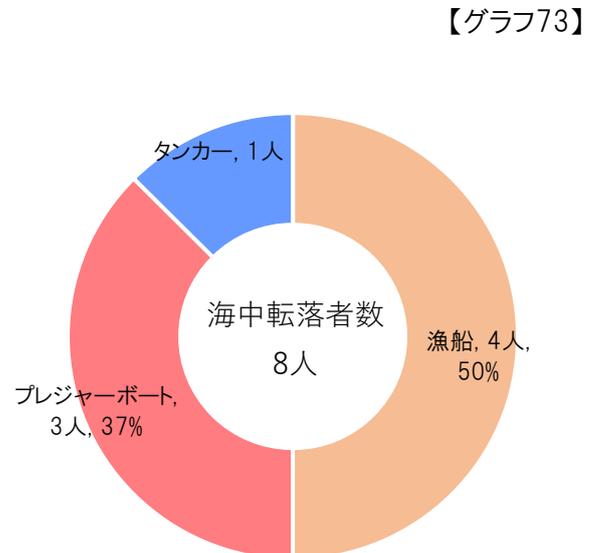
ア. 海中転落の傾向

(ア) 過去5年間の船舶からの海中転落事故の発生状況は8人で、船舶種類別にみると漁船が4人(50%)で、次いでプレジャーボートが3人(37%)の順で多く発生しています。
【グラフ72、73】

<船舶種類別の事故者数(海中転落)の推移>



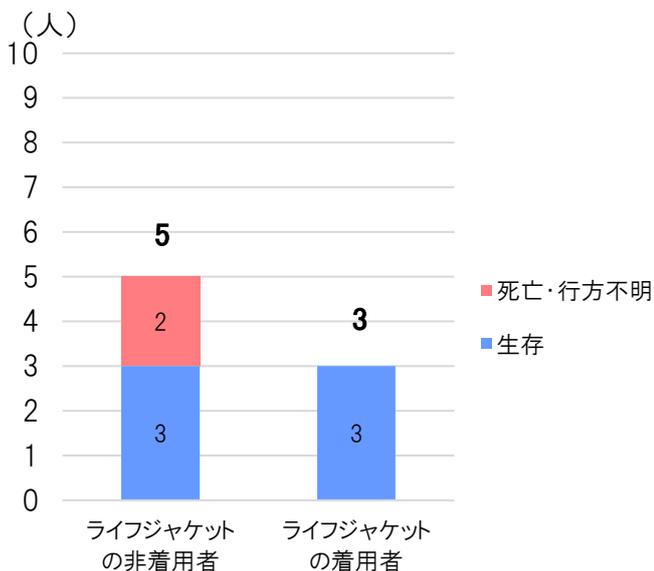
<船舶種類別の事故者数(海中転落)の割合>



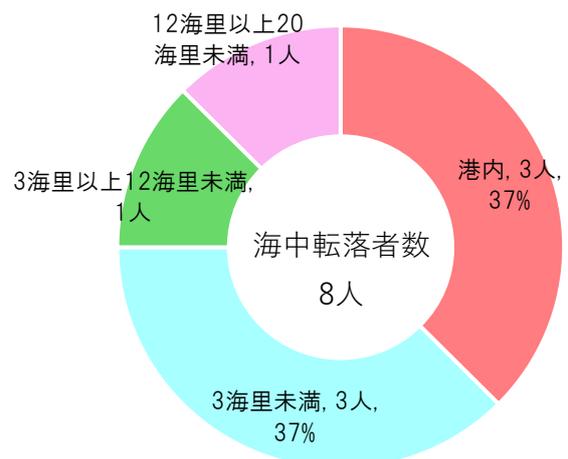
(イ) 過去5年間の船舶からの海中転落者のうち、ライフジャケットの非着用者の2人が死亡・行方不明になった一方、ライフジャケットの着用者の死亡・行方不明は0人となっています。【グラフ74】

(ウ) 過去5年間の船舶からの海中転落者のうち、海中転落場所から沿岸までの距離は、港内及び3海里未満が3人(37%)となっています。【グラフ75】

<ライフジャケット着用・非着用別の死者・行方不明者数> 【グラフ74】



<海中転落場所から沿岸までの距離別の割合> 【グラフ75】

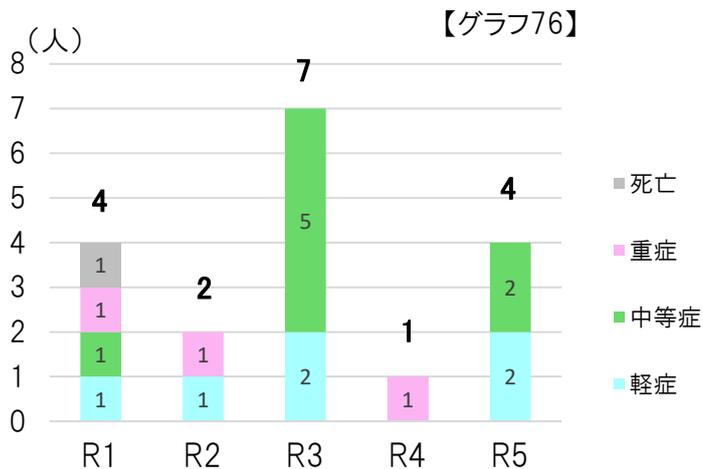


イ. 負傷

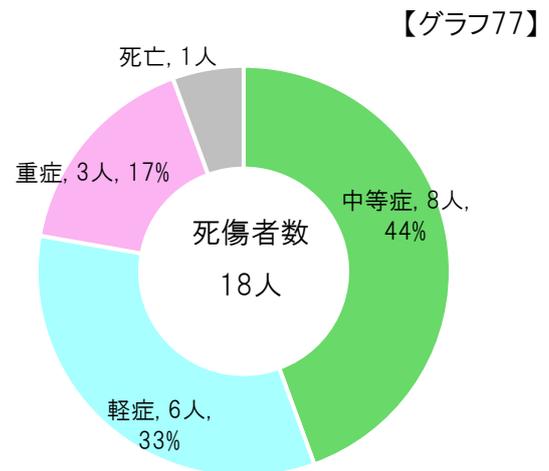
過去5年間の船舶海難によらない乗船者の事故(負傷)を傷病程度別に見ると、中等症が8人(44%)と最も多く、次いで軽症が6人(33%)となっています。

【グラフ76、77】

〈事故者数(負傷)の傷病程度別の推移〉



〈事故者数(負傷)の傷病程度別の割合〉



ウ. 事事故例

事例1:海中転落 ～バランスを崩し転落～

事故概要: 事故者(30歳代)は、プレジャーボートAに1人で乗船し、目的の釣りポイントに向けて航行中、横波を受けた際に手が滑ってしまい、ハンドルを大きく切ってしまったことから、バランスを崩し海中転落しました。

事故者は、救命胴衣を着用しており、海中転落後、付近航行中のプレジャーボートBに救助されました。

事例2:負傷 ～水上オートバイから落水～

事故概要: 事故者(30歳代)は、友人が操船する水上オートバイに同乗し、水上オートバイ6台のグループで博多湾内を遊走中、先行する水上オートバイの航走波に乗った影響により、事故者は態勢を崩してしまい、水上オートバイから落水したことで負傷しました。

事故者が落水する様子を見ていた、福岡海上保安部所属の巡視艇が事故者を救助しましたが、右足腓骨を骨折する全治3ヶ月の怪我を負いました。

エ. 対策

プレジャーボート及び漁船からの海中転落が特に多く、いずれも作業に傾注するあまり海中転落してしまう要因が殆どです。

乗員が作業の危険性とその安全対策を把握した上で作業を行うことが重要です。

福岡海上保安部では、ライフジャケットの定期的な保守・点検の実施や、転落の際にライフジャケットが脱げないよう適切に着用するなど、安全指導を実施しています。

【洋上からの安全指導】



【海上安全指導員との合同パトロール】

