

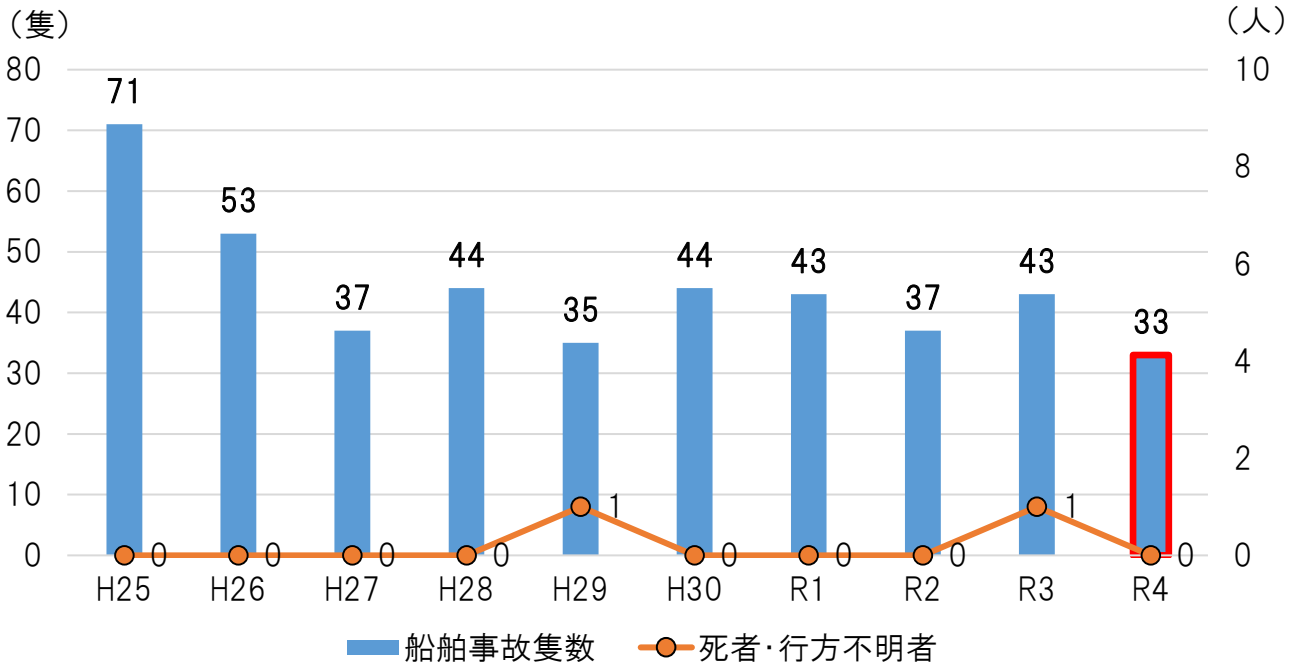
# 第1章 船舶事故の現況と防止対策

## 1 現況

### (1) 概観

令和4年に福岡海上保安部が取り扱った船舶事故隻数は33隻で、過去10年間に於いて最も少ない海難隻数となりました。また、船舶事故に伴う死者・行方不明者は0人でした。【グラフ1】

＜船舶事故隻数の推移＞【グラフ1】

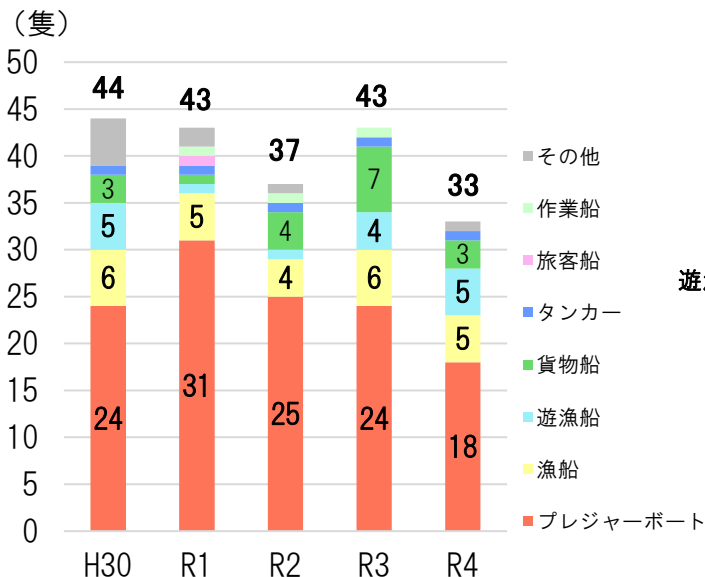


### (2) 船舶種類別

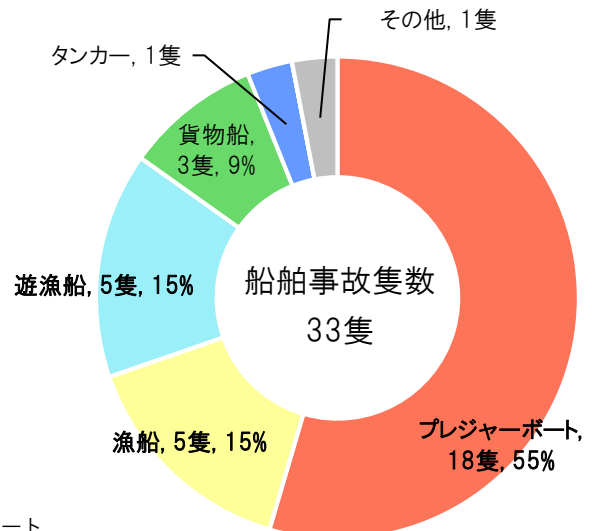
船舶種類別は、プレジャーボートが過去5年間で最も少ない隻数となっています。【グラフ2】

令和4年の船舶種類別では、プレジャーボートが18隻(55%)と最も多く、次いで漁船及び遊漁船5隻(15%)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4年)＞【グラフ3】



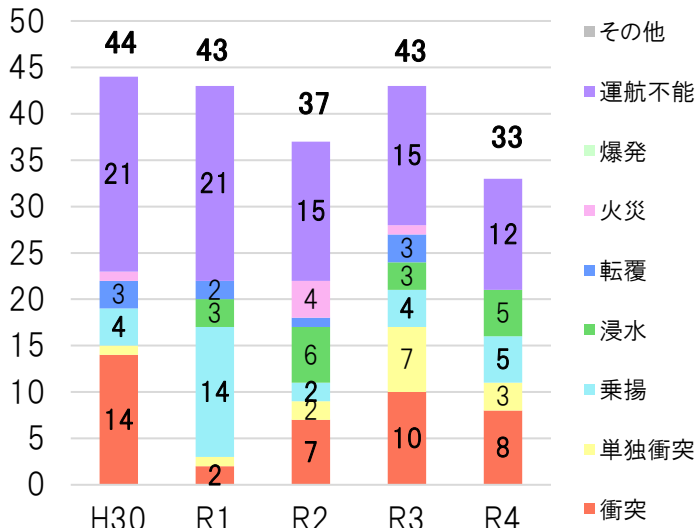
### (3) 船舶事故種別

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

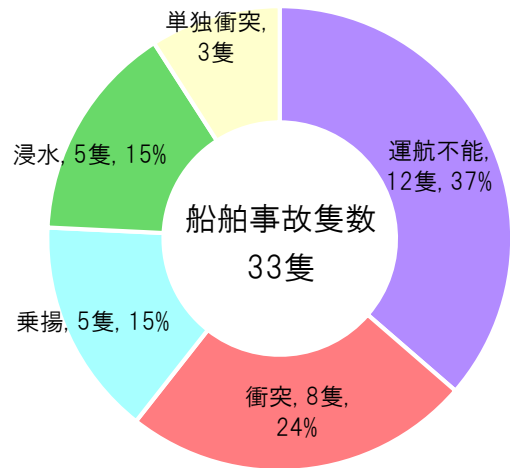
令和4年の船舶事故種別では、運航不能が12隻(37%)と最も多く、次いで衝突が8隻(24%)となっています。【グラフ5】

〈海難種別の推移〉【グラフ4】

(隻)



〈海難種別の割合(令和4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

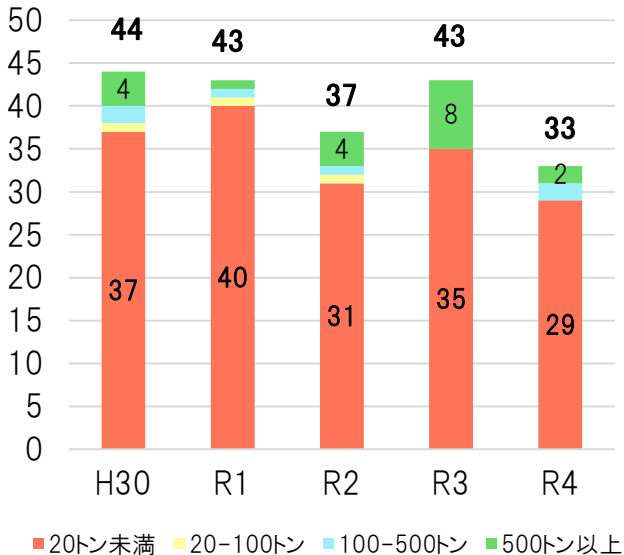
### (4) トン数別

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】

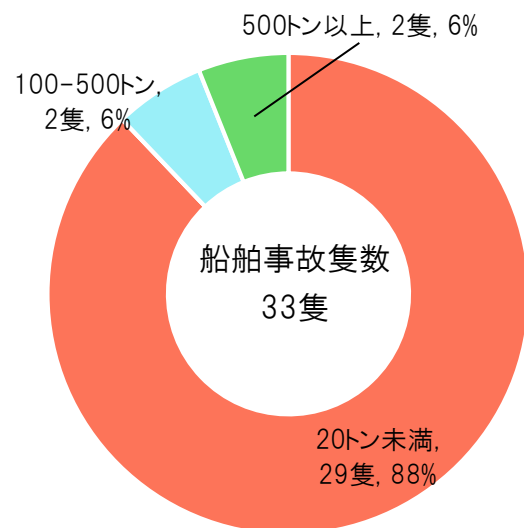
令和4年のトン数別では、20トン未満が29隻(88%)と最も多くなっています。【グラフ7】

〈トン数別の船舶事故隻数推移〉【グラフ6】

(隻)



〈トン数別の割合(令和4年)〉【グラフ7】



## 2 防止対策

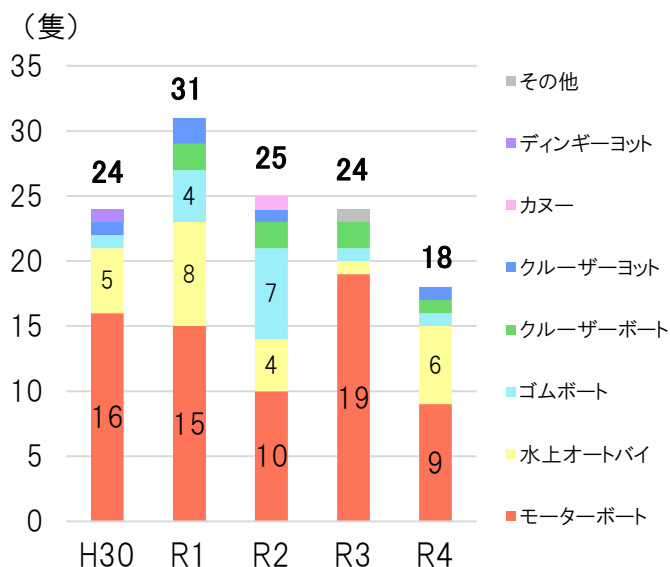
### (1) プレジャーボートの事故防止対策

#### ア. 全体の傾向

プレジャーボートの船舶事故隻数は18隻で、令和3年よりも減少しており、過去5年間で最も少なくなっています。【グラフ8】

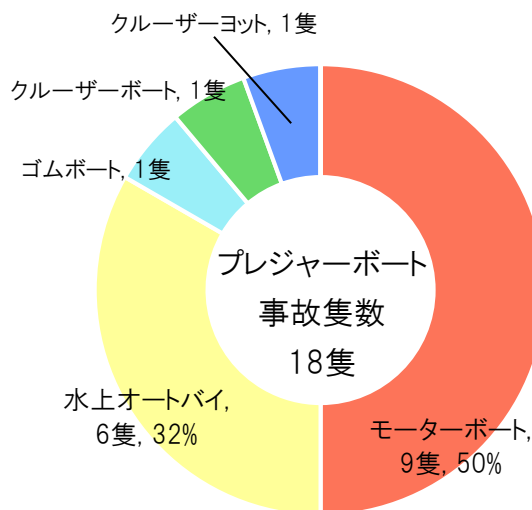
令和4年のプレジャーボート種類別にみると、モーターボートが9隻(50%)と最も多く、次いで水上オートバイが6隻(32%)となっています。【グラフ9】

〈プレジャーボート種類別の推移〉【グラフ8】



〈プレジャーボート種類別の割合(令和4年)〉

【グラフ9】

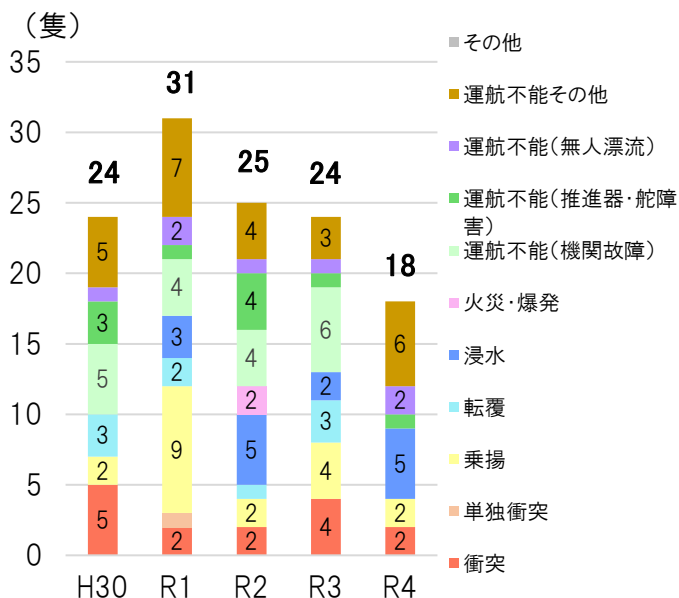


#### イ. 事故種類別

船舶事故種類別では、運航不能(その他)が最も多く、過去5年間ほぼ同じ傾向を示しています。【グラフ10】

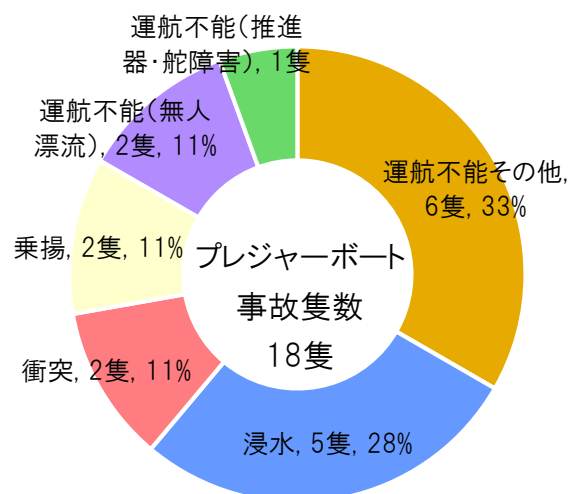
令和4年の船舶事故種類別にみると、運航不能(その他)が6隻(33%)、浸水が5隻(28%)の順で発生しています。【グラフ11】

〈船舶事故種類別の推移〉【グラフ10】



〈船舶事故種類別の割合(令和4年)〉

【グラフ11】



※運航不能(その他)・・・バッテリー過放電や燃料欠乏等、船舶の航行に支障が生じた海難

※運航不能(無人漂流)・・・操船者の海中転落や係留索の解らん又は切断による船体の漂流等

## イ. 事件事例

### 事例1: 運航不能(その他) ～バッテリーの過放電～

事故概要: 船長を含む計5人が乗船したプレジャーボートAは、漂泊状態で魚釣り中、潮昇りのためエンジンの起動を試みましたがエンジンが起動できず航行不能となりました。  
プレジャーボートAは、エンジンを切った状態でGPSプロッターの電源を起動させたままだったことから、バッテリーが消耗し、エンジン起動が出来なくなりました。

### 事例2: 浸水 ～ケッチアンカー取り方不良～

事故概要: 漁港の船溜まりに係留していたプレジャーボートBは、台風が接近してくる中、ケッチアンカーの滑車が破損し、風浪によって船体が係留岸壁付近にあった突起物に接触したことから、船体に亀裂及び破口が生じ、船首側から徐々に傾斜して浸水しました。

## 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かったこと、また、航行予定の海域の浅瀬等の水路情報を海図等で確認しないまま出航しているユーザーが多いことが挙げられます。

また、エンジンを切って漂泊する際、バッテリーに直結された航海計器等の電源を入れたままにしていたことで、バッテリーが放電しエンジンが起動できず救助を求めるユーザーもありました。

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しておく等、常時電源の確保をしておくことが重要です。

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。

【バッテリー過放電を起こしたプレジャーボート】



【洋上でのプレジャーボートへの訪船指導】

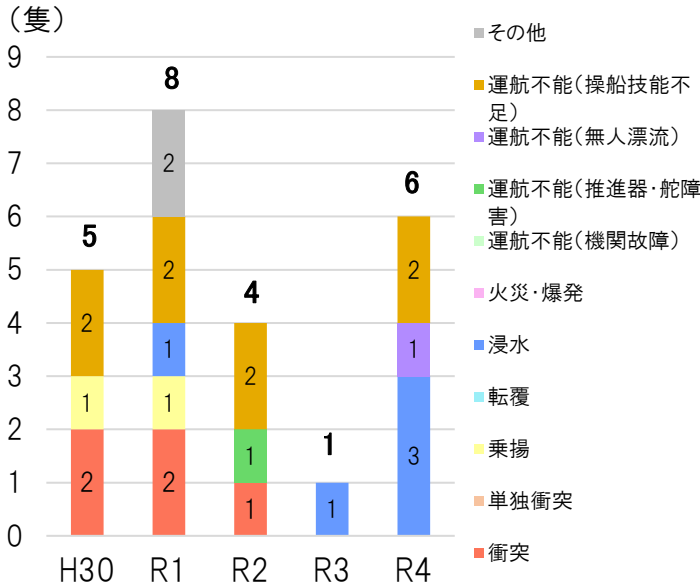


# ① 水上オートバイの事故防止対策

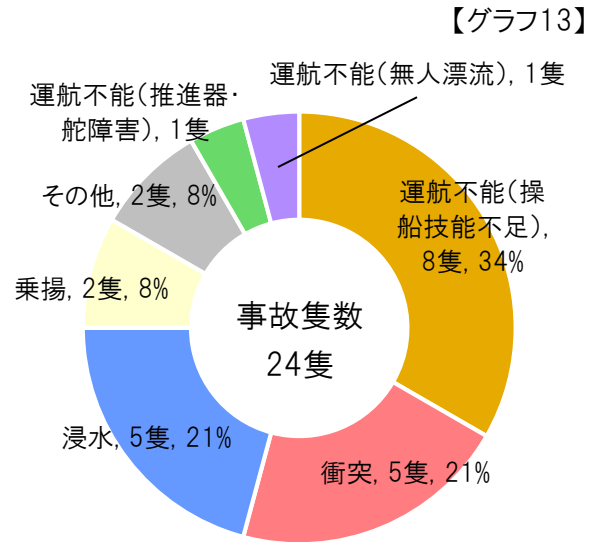
## ア. 傾向

(ア) 令和4年の船舶事故隻数は6隻で、令和3年よりも増加しています。【グラフ12】  
過去5年間の船舶事故を事故種類別にみると、運航不能(操船技能不足)が8隻(34%)と最も多く、次いで衝突及び浸水が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】

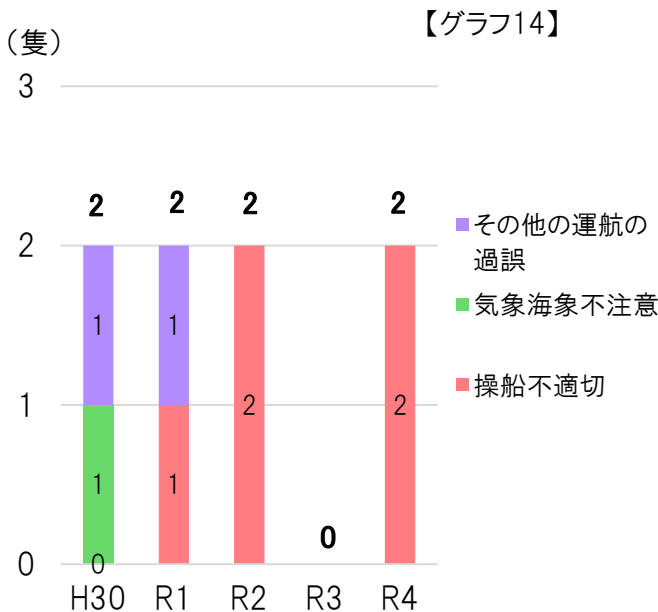


<船舶事故種類別の割合(過去5年)>

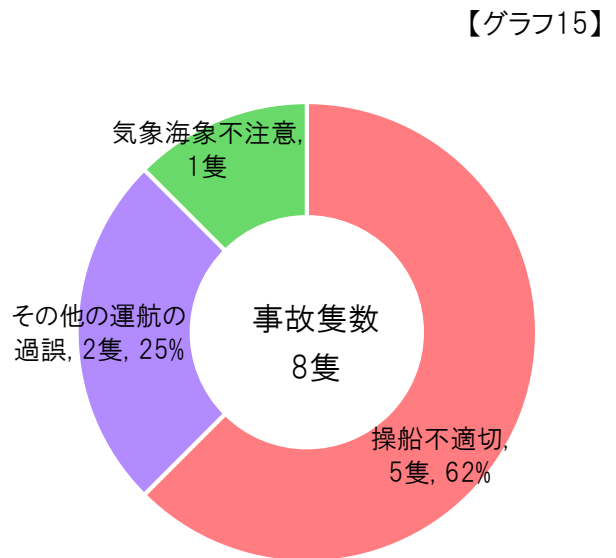


(イ) 過去5年間で最も多く発生した運航不能(操船技能不足)の原因別では、操船不適切が5隻(62%)と最も多く、次いでその他の運航の過誤が2隻(25%)となっています。【グラフ14、15】

<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. 事件事例

### 事例1: 運航不能(操船技能不足) ～操船不適切～

事故概要: 水上オートバイに乗船していた船長は、船体船首部のハッチ内にある飲料を取り出そうと不安定な状態で前傾姿勢をとったところ、バランスを崩し落水しました。

船長は水上オートバイに戻ろうとしましたが、風潮流の影響で戻ることができず、漂流することとなり、約6時間後に、直線距離でおよそ5km離れた海岸にたどり着きました。

### 事例2: 浸水 ～機関室内に海水が浸入～

事故概要: 水上オートバイに乗船して飲食店前の海岸に到着した船長は、別の水上オートバイに乗船してきた友人とともに遊泳後、出航したマリーナへ帰ろうと水上オートバイを確認したところ、船体とシートの間から機関室内に侵水を認めました。

船長は、機関室内の海水を排水後、マリーナに向けて出航しましたが、帰港途中、再び浸水が悪化したため、友人の水上オートバイに救助を求め、船体を放棄しました。

シートが船体と確実に閉鎖されておらず、出航する前に確認を怠ってしまったことが浸水の原因でした。

## 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。

【漂着した水上オートバイ】



【水上オートバイ利用者への合同安全指導】

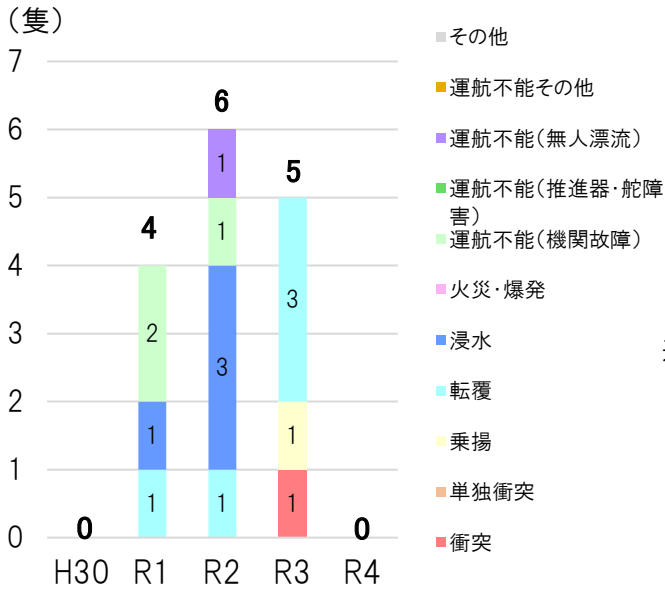


## ② ミニボートの事故防止対策

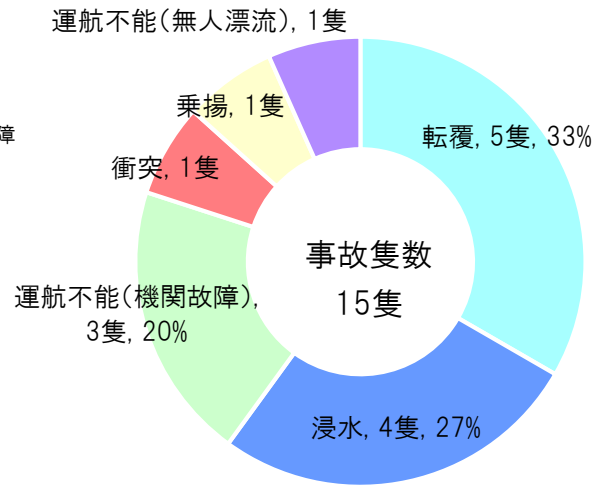
### ア. 傾向

- (ア) 令和4年の船舶事故隻数は0隻で、令和3年よりも減少しています。【グラフ16】  
過去5年間の船舶事故種類別にみると、転覆が5隻(33%)と最も多く、次いで浸水が4隻(26%)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】

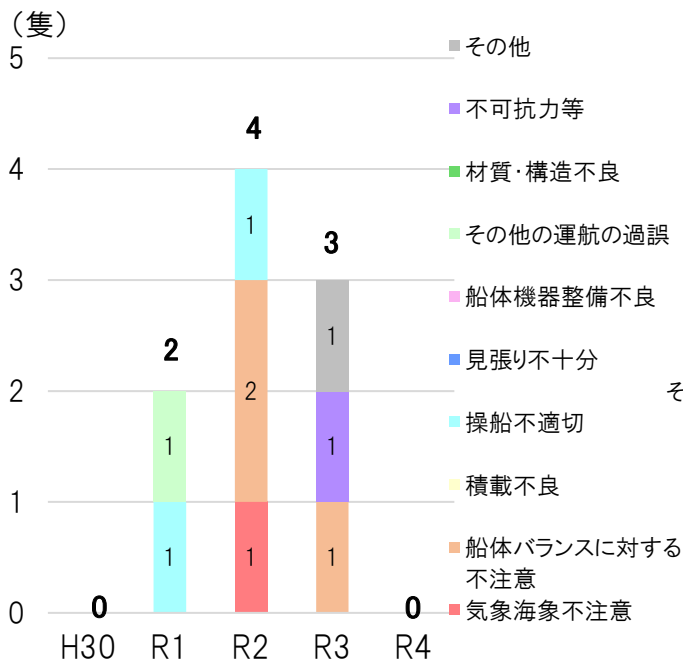


〈船舶事故種類別の割合〉【グラフ17】

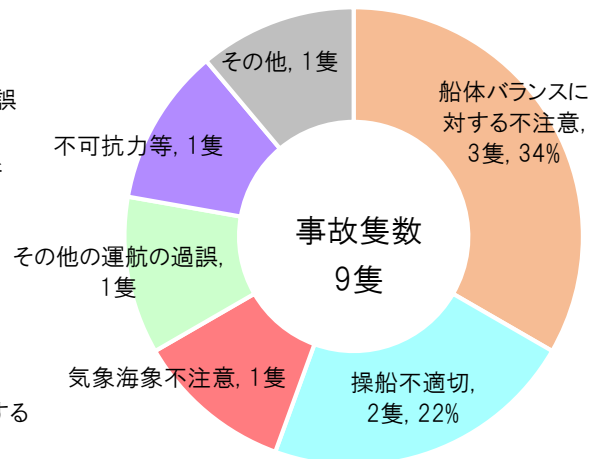


- (イ) 過去5年間に発生した転覆・浸水の原因別では、船体バランスに対する不注意が3隻(34%)と最も多く、次いで操船不適切が2隻(22%)となっています。【グラフ18、19】

〈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. 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】



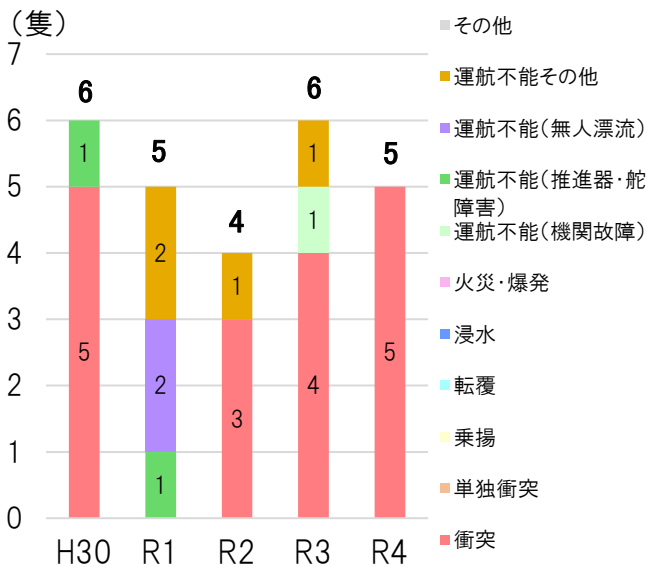


## (2) 漁船の事故防止対策

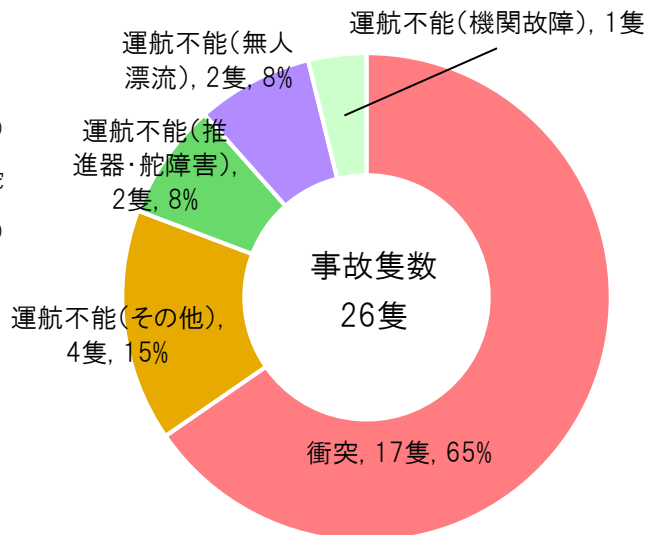
### ア. 全体の傾向

- (ア) 令和4年の船舶事故隻数は5隻で、令和3年よりも減少しています。【グラフ20】  
過去5年間の船舶事故種類別にみると、衝突が17隻(65%)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】

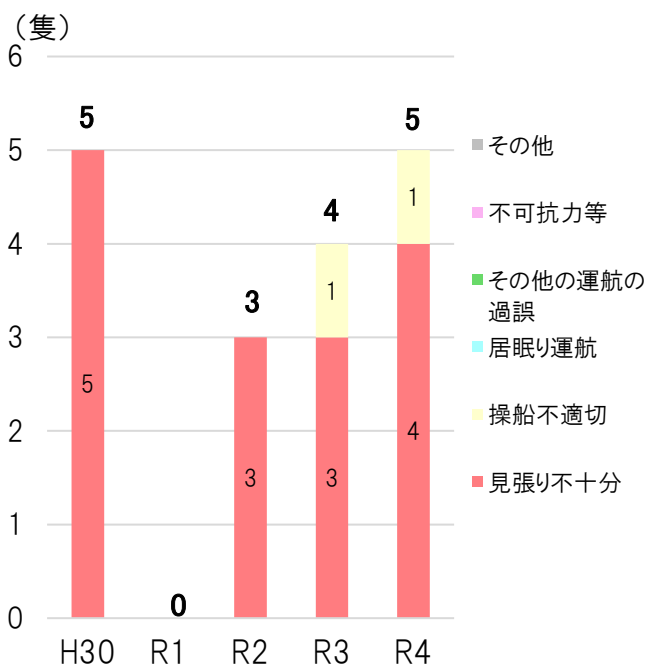


＜船舶事故種類別の割合＞【グラフ21】

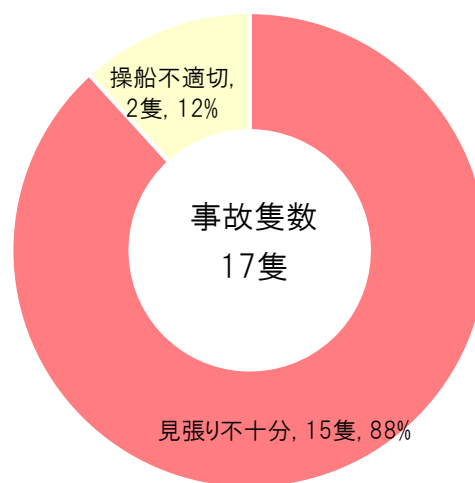


- (イ) 過去5年間に発生した衝突の原因別では、見張り不十分が15隻(88%)と最も多く、次いで操船不適切が2隻(12%)となっています。【グラフ22、23】

＜衝突の原因別の推移＞【グラフ22】



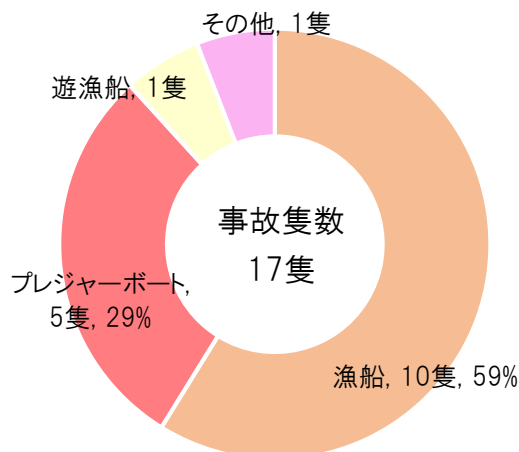
＜衝突原因別の発生割合＞【グラフ23】



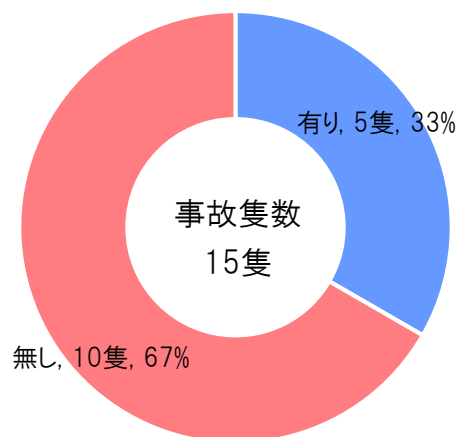
(ウ) 過去5年間に発生した漁船の衝突について、衝突した相手船の船舶種類別では漁船が最も多く、10隻(59%)となっています。【グラフ24】

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(67%)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. 事故事例

### 事例：衝突 ～見張り不十分～

事故概要： 漁を終えた漁船Aは、船長を含む乗員3人全員が漁獲物の選別に没頭して、周囲の見張りを怠った状態で漂泊しており、また、漁船Bは漁を終えて帰港中に、自動操舵のまま後部甲板上で片付け作業に没頭して周囲の見張りを怠った状態で航行していたところ、互いに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。

【衝突した漁船の損傷状況】



【漁協各支所への訪問指導】

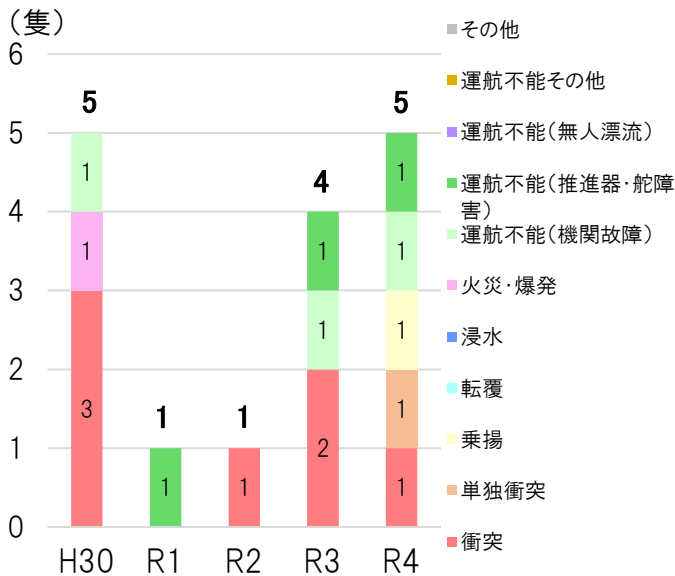


### (3) 遊漁船の事故防止対策

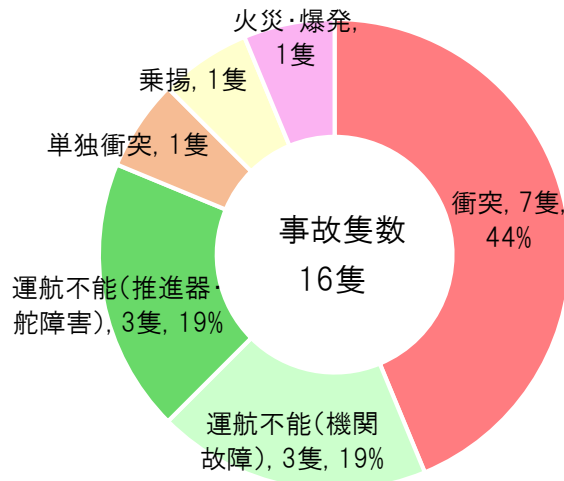
#### ア. 全体の傾向

- (ア) 令和4年の船舶事故隻数は5隻で、令和3年よりも増加しています。【グラフ26】  
過去5年間の船舶事故種類別にみると、衝突が7隻(44%)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(19%)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】

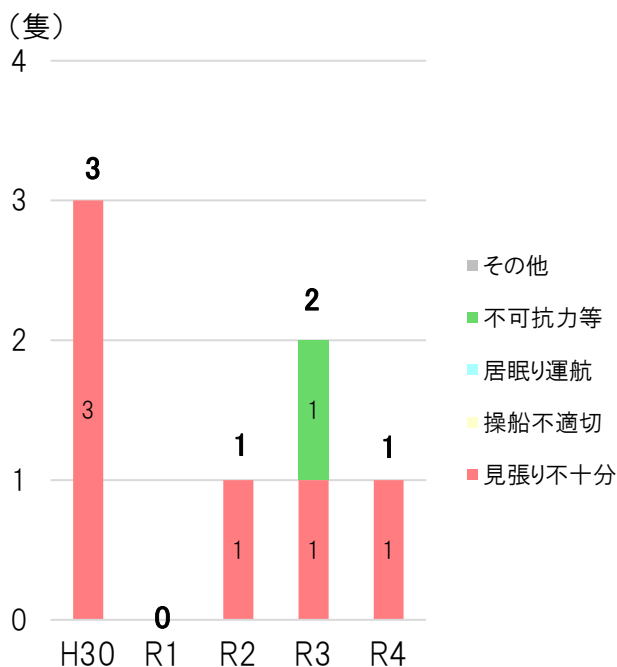


〈船舶事故種類別の割合〉【グラフ27】

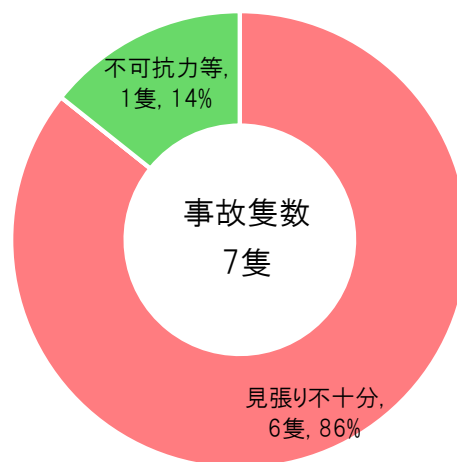


- (イ) 過去5年間に発生した衝突の原因別では、見張り不十分が6隻(86%)と最も多く、次いで不可抗力等が1隻(14%)となっています。【グラフ28、29】

〈衝突の原因別の推移〉【グラフ28】

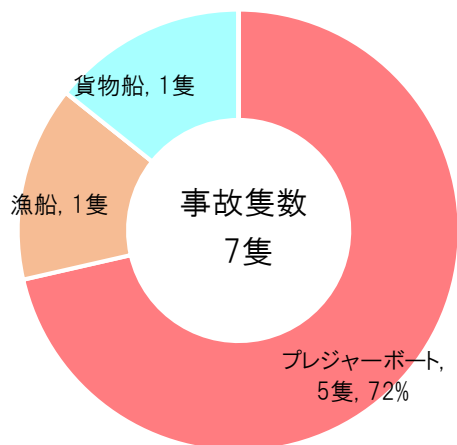


〈衝突原因別の発生割合〉【グラフ29】

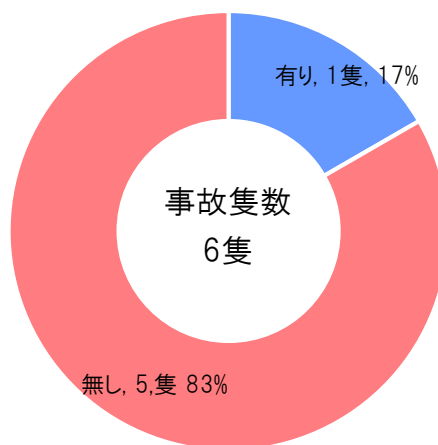


- (ウ) 過去5年間に発生した遊漁船の衝突について、衝突した相手船の船舶種類別ではプレジャーボートが最も多く、5隻(72%)となっています。【グラフ30】  
見張り不十分が原因の船舶同士による衝突の際、相手船を認識することなく衝突に至っている場合が5隻(83%)を占めています。【グラフ31】

<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、避け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は手摺り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】

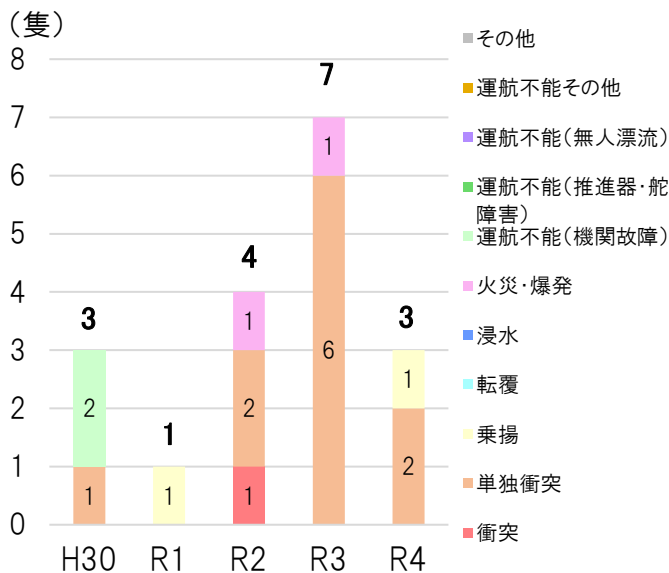


#### (4) 貨物船等の事故防止対策

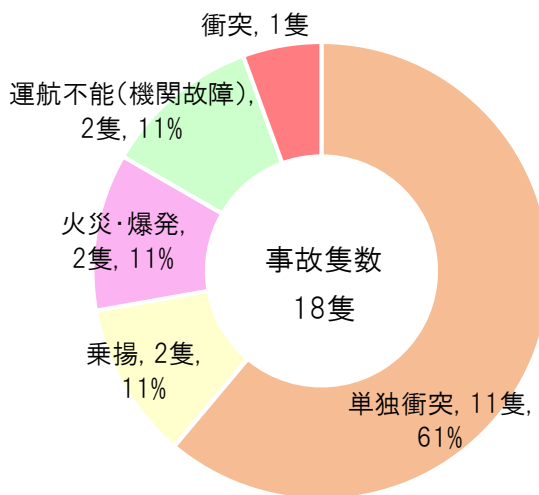
##### ア. 貨物船の傾向

- (ア) 令和4年の船舶事故隻数は3隻で、令和3年よりも減少しています。【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11隻(61%)と最も多く、次いで乗揚、火災・爆発及び運航不能(機関故障)が2隻(11%)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】

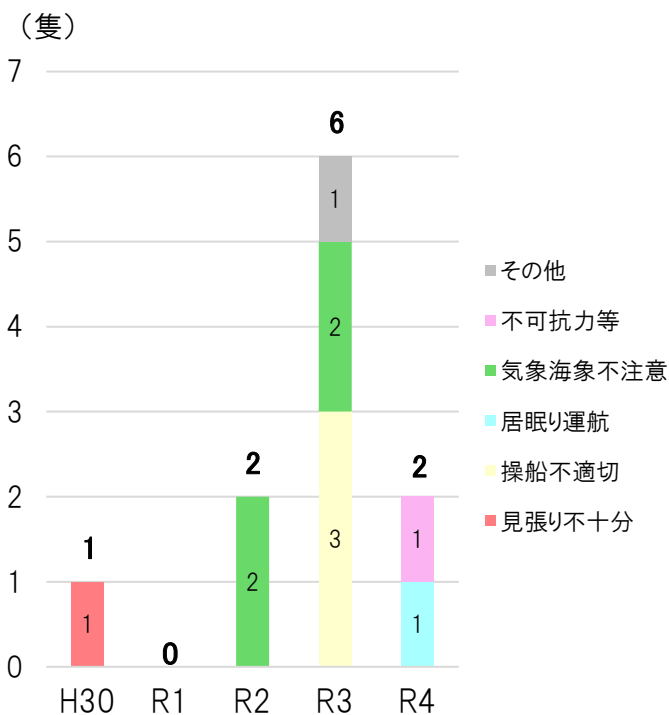


〈船舶事故種類別の割合〉【グラフ33】

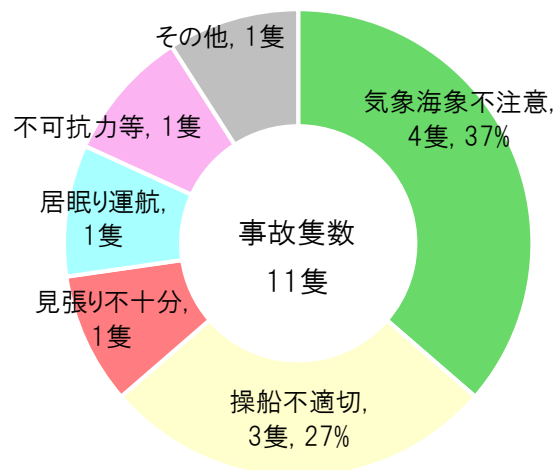


- (イ) 過去5年間に発生した単独衝突の原因別では、気象海象不注意が4隻(37%)と最も多く、次いで操船不適切が3隻(27%)となっています。【グラフ34、35】

〈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】

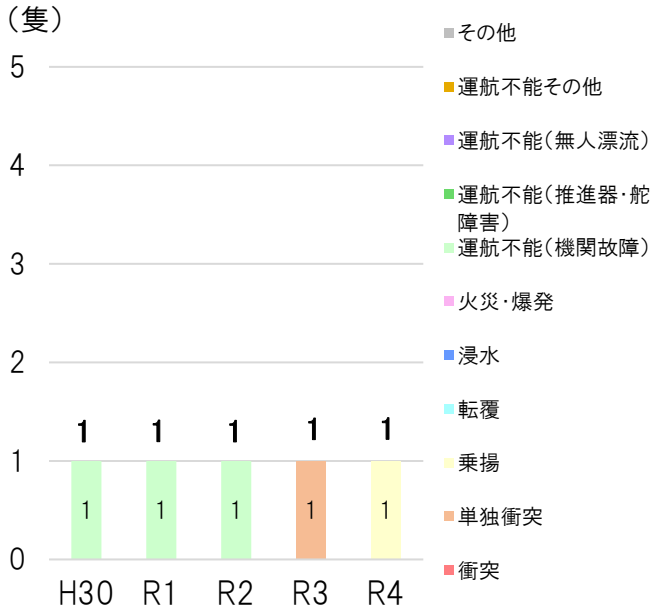




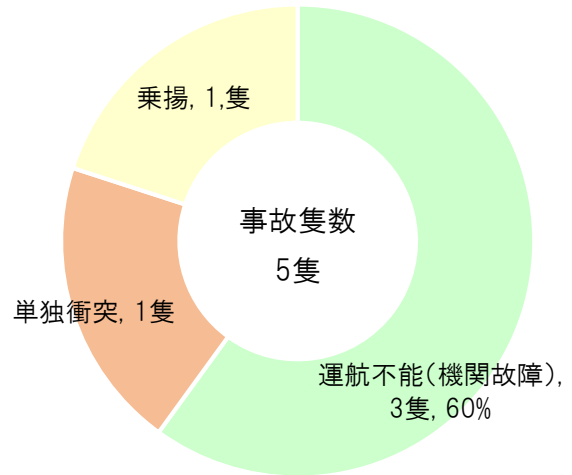
## イ. タンカーの傾向

- (ア) 令和4年の船舶事故隻数は1隻で、過去5年間に増減はありません。【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3隻(60%)と最も多く、次いで単独衝突及び乗揚が1隻(20%)となっています。【グラフ37】

〈船舶事故種類別の推移〉【グラフ36】

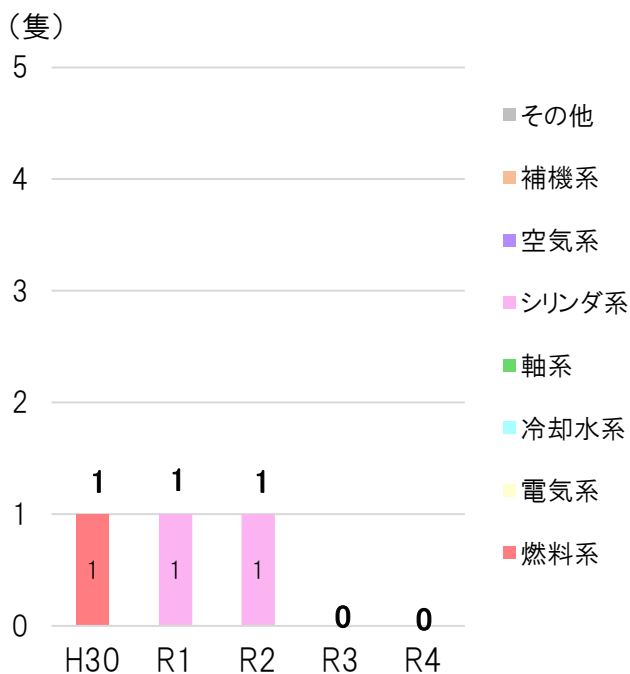


〈船舶事故種類別の割合〉【グラフ37】

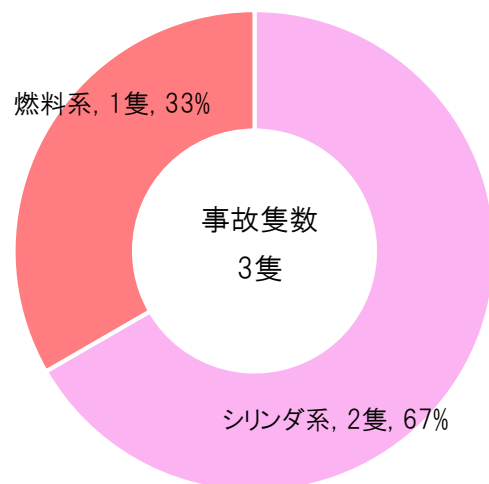


- (イ) 過去5年間に発生したタンカーの運航不能(機関故障)について、最も多い故障箇所を占めたのはシリンダ系統で2隻(67%)、次いで燃料系が1隻(33%)となっています。【グラフ38、39】

〈故障箇所系統別の発生推移〉【グラフ38】



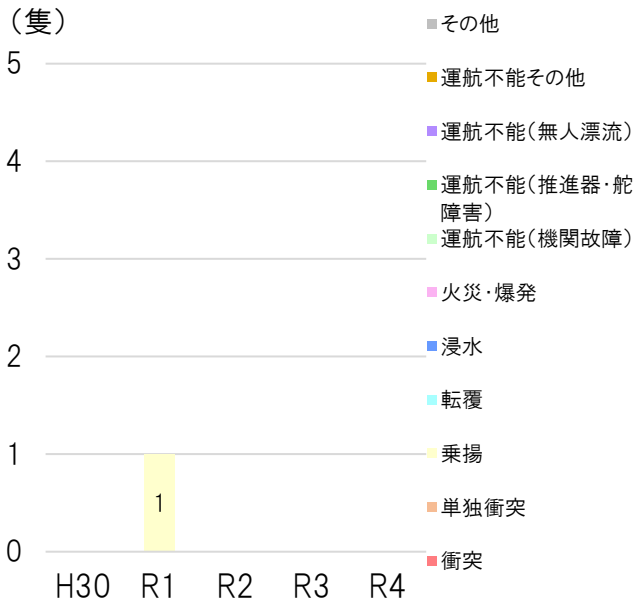
〈故障箇所系統別の発生割合〉【グラフ39】



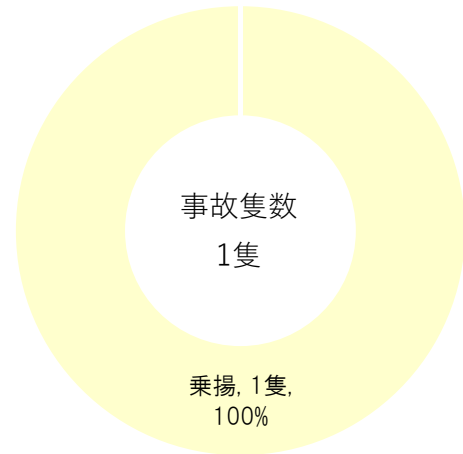
## ウ. 旅客船の傾向

- (ア) 令和4年の船舶事故隻数は0隻で、過去3年間の発生はありません。【グラフ40】  
過去5年間の船舶事故種類別にみると、令和元年に乗揚が発生しています。【グラフ41】

〈船舶事故種類別の推移〉【グラフ40】

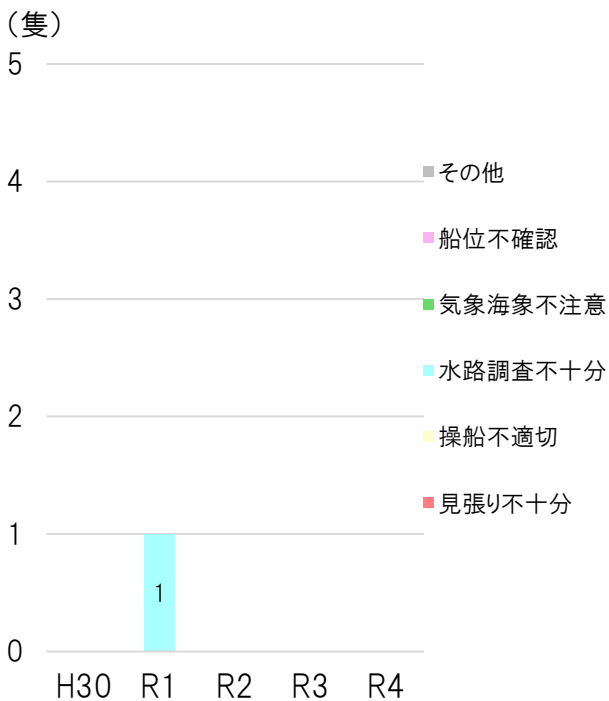


〈船舶事故種類別の割合〉【グラフ41】

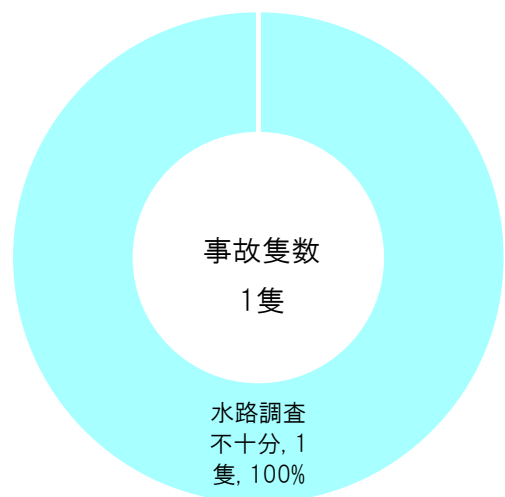


- (イ) 過去5年間に1隻発生した乗揚事故の原因は、水路調査不十分となっています。【グラフ42、43】

〈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1:貨物船単独衝突 ～居眠り運航～

事故概要: 貨物船Aは目的地向け自動操舵で航行中、当直者が居眠りをしてしまい、瀬にある船着き場に衝突しました。  
衝突により、貨物船Aは、バルバスバウに圧損及び同損傷に伴う亀裂が生じ、船着き場も一部が崩落しました。

### 事例2:タンカー乗揚 ～操船不適切～

事故概要: タンカーBは、着岸予定の岸壁までの航行ルート上に最大喫水が海図水深を超える浅瀬があることを知っていましたが、満潮時間帯に重っていたことから自船の喫水が水深に対し十分な余裕水深があることを確認せず、漫然と航行を続けた結果、浅瀬に乗揚げました。  
乗揚げたことにより、船底部に塗膜剥離及び擦過傷が確認されましたが浸水等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。

【単独衝突した貨物船】



【旅客船への訪船指導】



## 第2章 人身事故の現況と防止対策

### 1 現況

#### (1) 概観

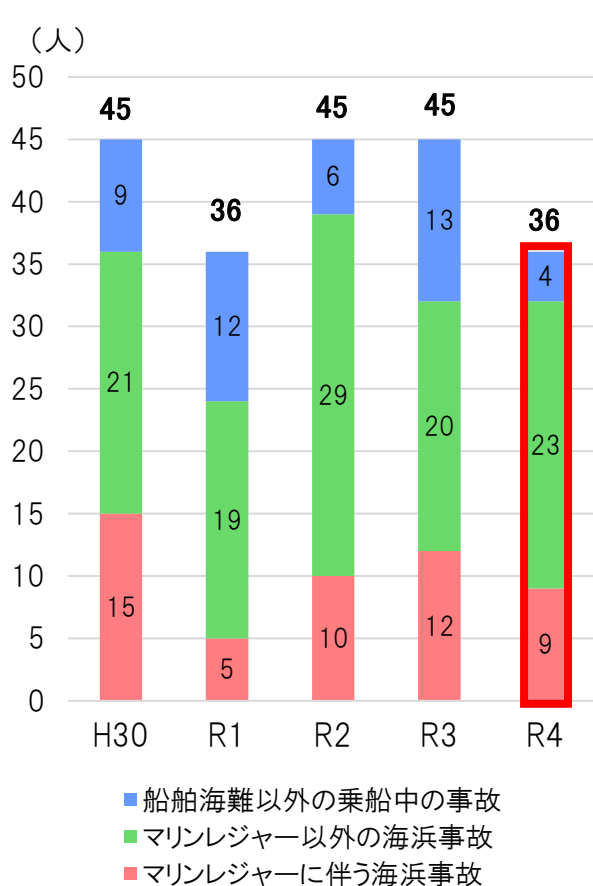
令和4年に福岡海上保安部が取り扱った人身事故者数は36人で、そのうち、マリレジャーに伴う海浜事故(※1)者数が9人、マリレジャー以外の海浜事故(※2)者数が23人、船舶海難以外の乗船中の事故(※3)者数が4人となっています。

【グラフ44】

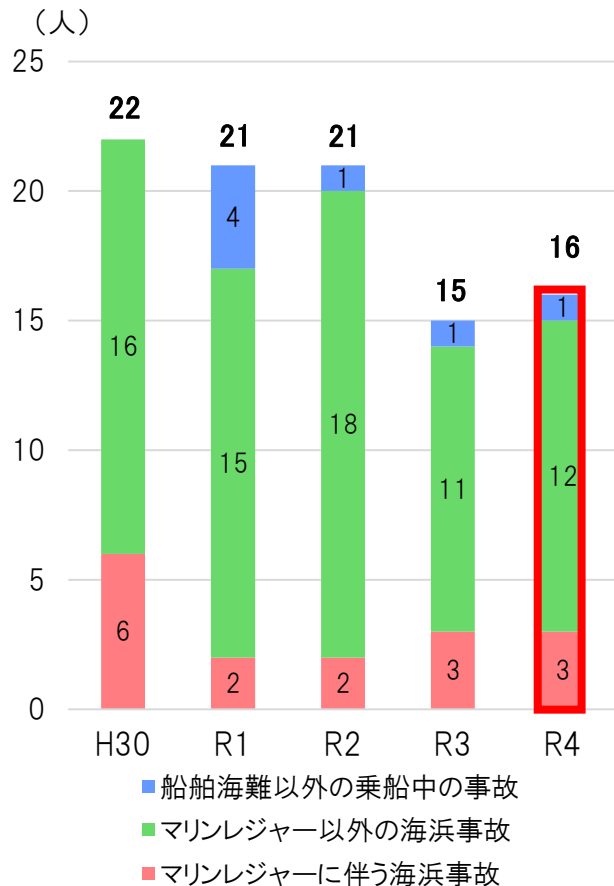
また、死者・行方不明者数は16人で、そのうち、マリレジャーに伴う海浜事故者数が3人、マリレジャー以外の海浜事故者数が12人、船舶海難以外の乗船中の事故者数が1人となっています。【グラフ45】

- ※1 マリ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、マリレジャー以外の海浜事故と区分しています。
- ※2 マリ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

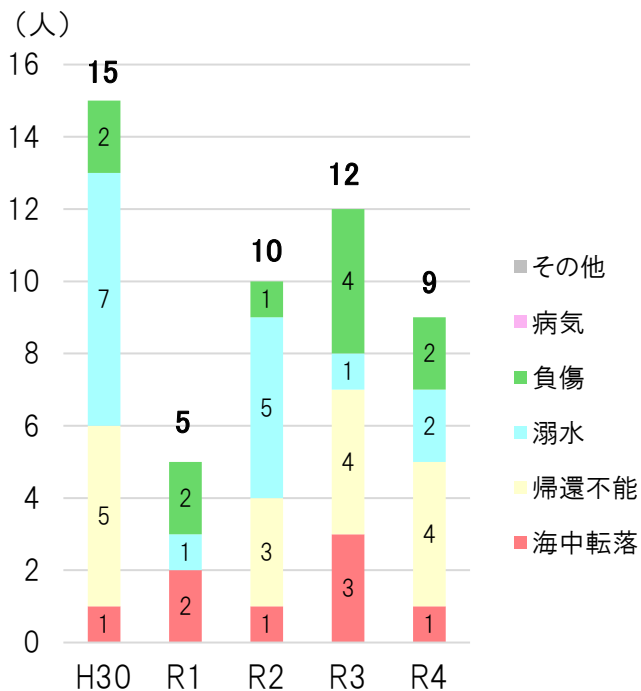
### ア. 事故内容別

令和4年のマリンレジャーに伴う海浜事故者9人を事故内容別にみると、帰還不能が4人(45%)と最も多く、次いで溺水及び負傷が2人(22%)となっています。

【グラフ46、47】

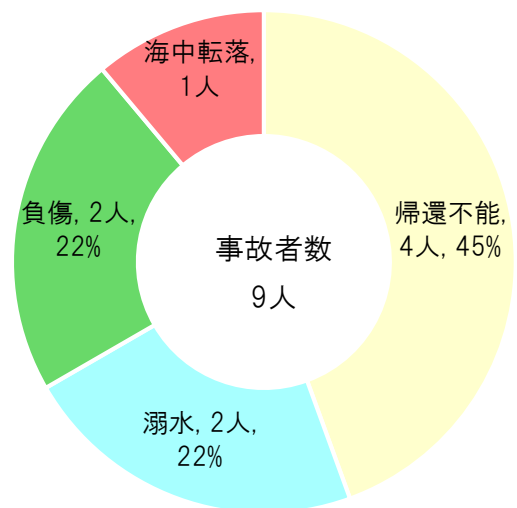
過去5年間のマリンレジャーに伴う海浜事故者のうち死者・行方不明者16人を事故内容別にみると、溺水が11人(69%)と最も多く、次いで海中転落が5人(31%)となっています。【グラフ48、49】

<事故内容別事故者数の推移>【グラフ46】



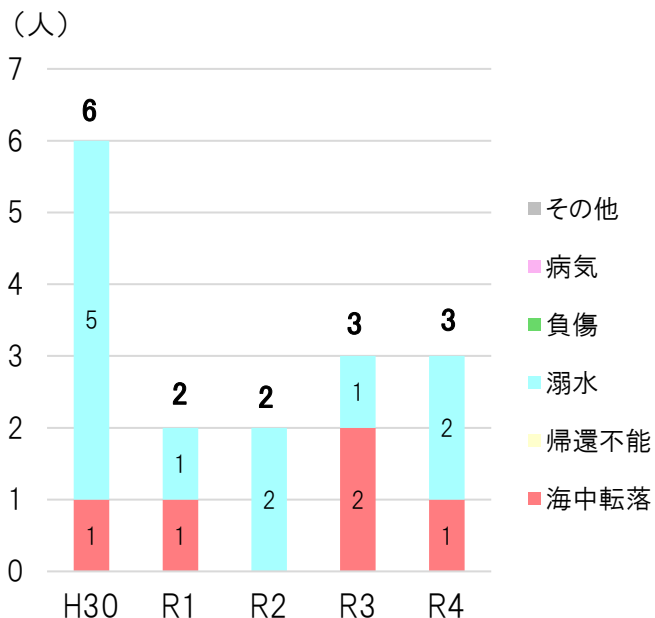
<事故内容別事故者数の割合(令和4年)>

【グラフ47】



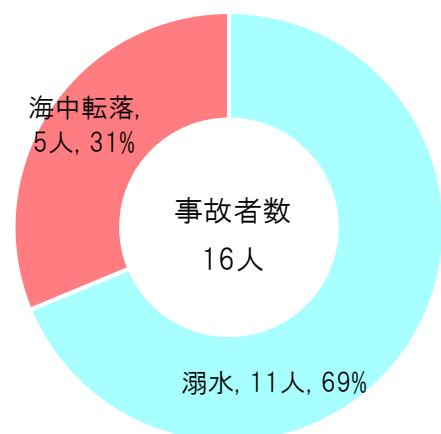
<事故内容別死者・行方不明者数の推移>

【グラフ48】



<事故内容別死者・行方不明者の割合>

【グラフ49】



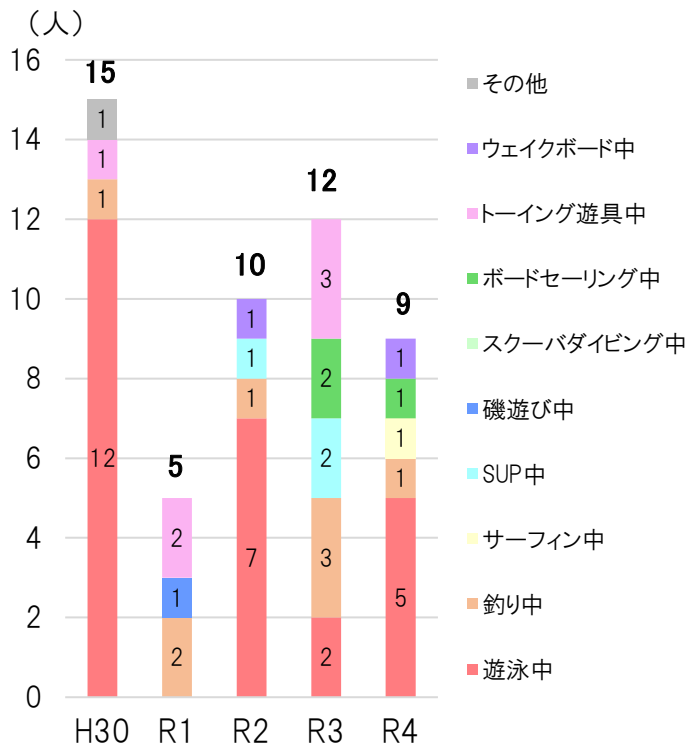


## イ. 活動内容別

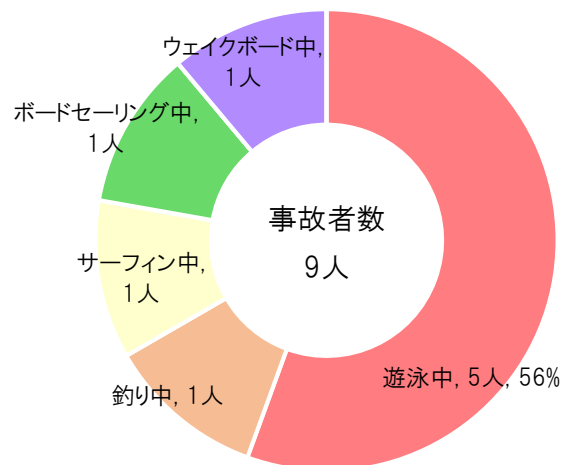
マリレジャーに伴う海浜事故者9人を活動内容別にみると、遊泳中が5人(56%)と最も多くなっています。【グラフ50、51】

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16人を活動内容別にみると、遊泳中が10人(63%)と最も多く、次いで釣り中が5人(31%)となっています。【グラフ52、53】

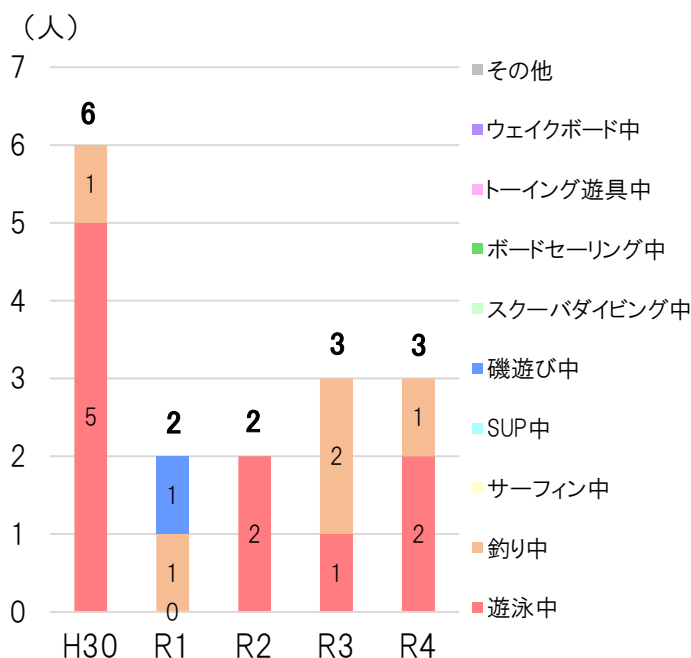
〈活動内容別事故者数の推移〉【グラフ50】



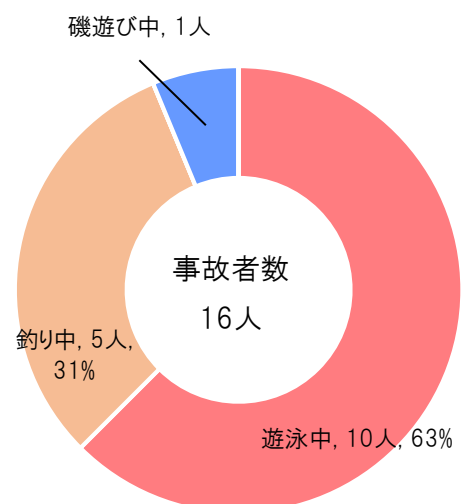
〈活動内容別事故者数の割合(令和4年)〉  
【グラフ51】



〈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】

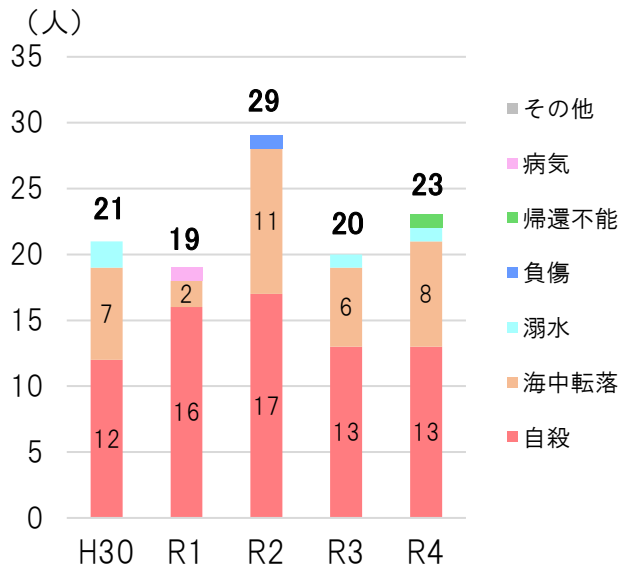


### (3) マリンレジャー以外の海浜事故

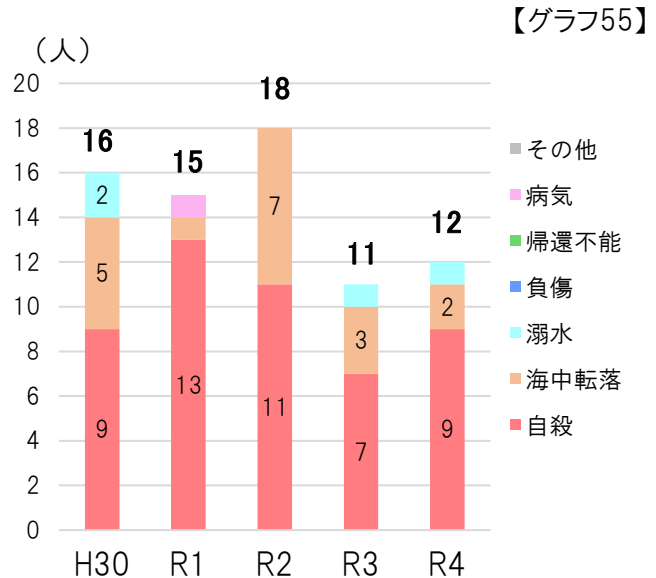
令和4年のマリンレジャー以外の海浜事故者23人を事故内容別にみると、自殺が13人と最も多く、次いで海中転落が8人となっています。【グラフ54】

令和4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12人を事故内容別にみると、自殺が9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>

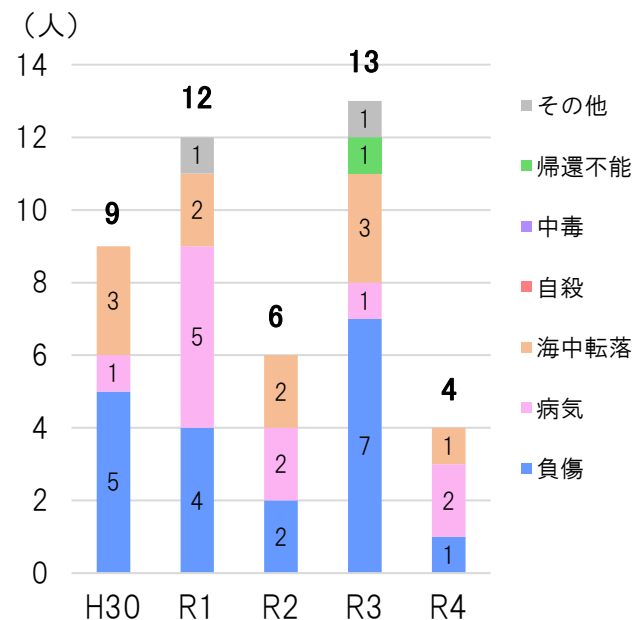


### (4) 船舶海難以外の乗船中の事故

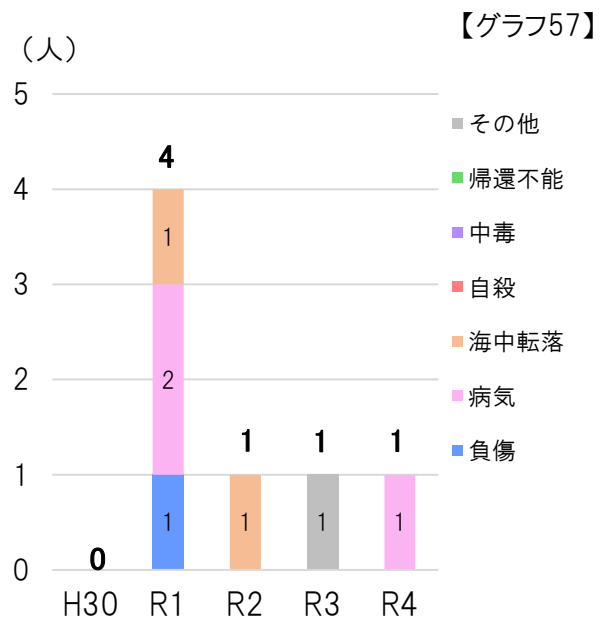
令和4年の船舶海難以外の乗船中の事故者4人を事故内容別にみると、病気が2人と最も多く、次いで負傷及び海中転落が2人となっています。【グラフ56】

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

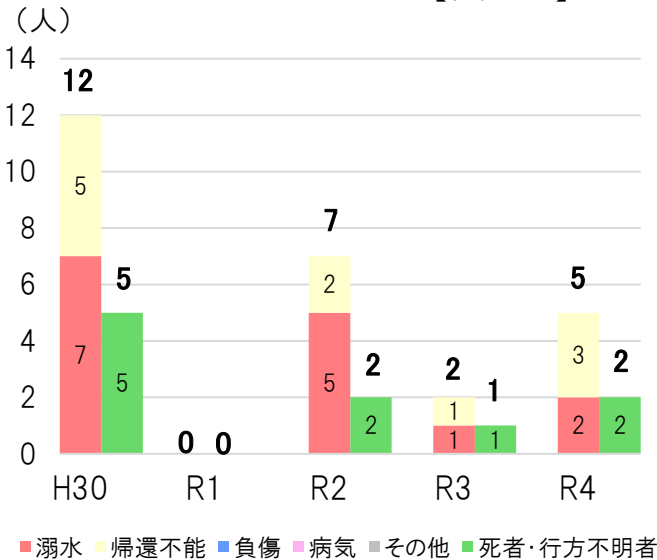
#### ア. 傾向

(ア) 令和4年の遊泳中の事故者数は5人で、このうち死者・行方不明者数は2人で令和3年より増加しました。【グラフ58】

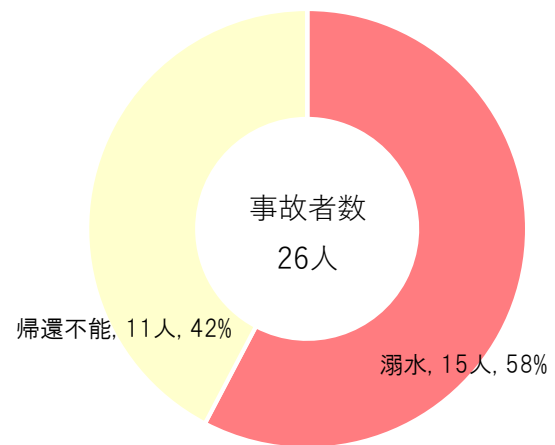
過去5年間の遊泳中の事故を事故内容別にみると、溺水が15人(58%)と最も多く、次いで帰還不能が11人(42%)となっています。【グラフ59】

＜事故者数、死者・行方不明者数の推移＞

【グラフ58】



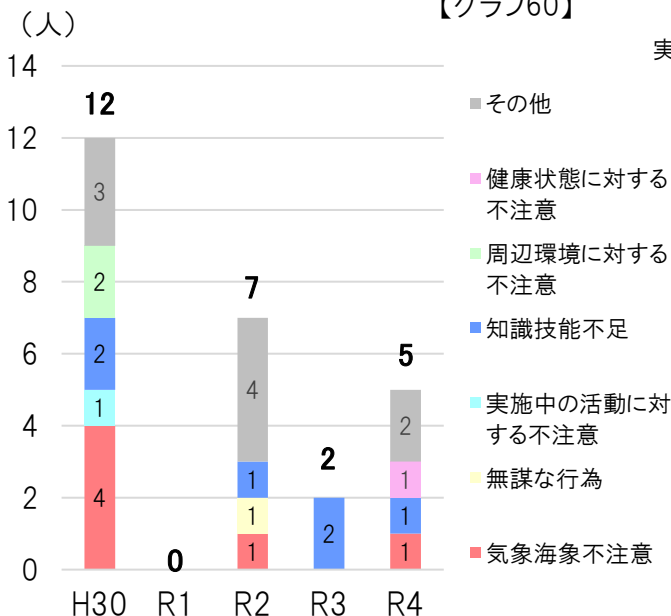
＜事故内容別事故者数の割合＞【グラフ59】



(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、気象海象不注意及び知識技能不足によるものが6人(23%)となっています。【グラフ60、61】

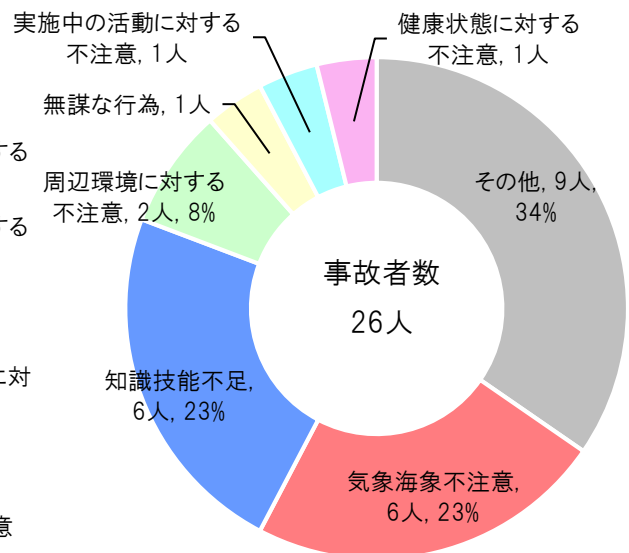
＜遊泳中事故の原因別発生推移＞

【グラフ60】



＜事遊泳中事故の原因別発生割合＞

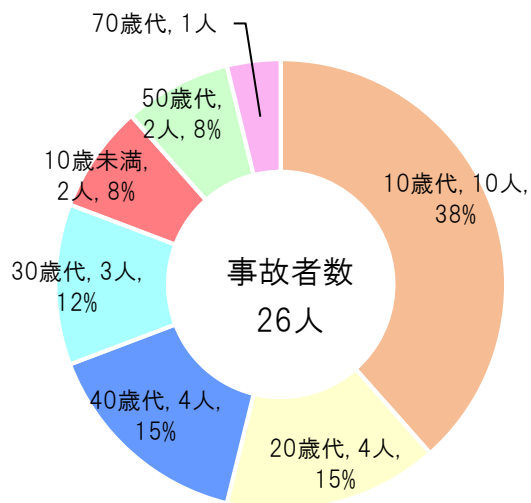
【グラフ61】



- (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10人(38%)と最も多く、次いで20歳代及び40歳代が4人(15%)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(33%)と最も多く、次いで20歳代が3人(20%)となっています。【グラフ63】

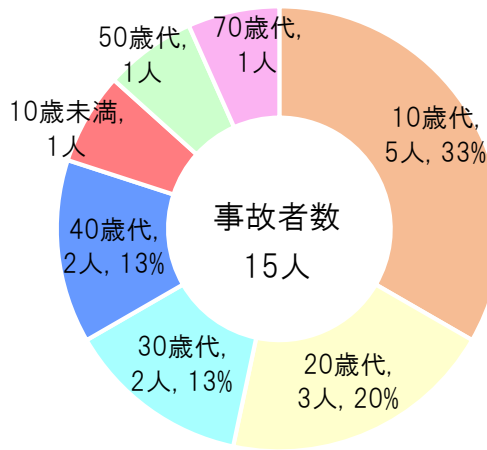
<遊泳中事故の年齢層別発生割合>

【グラフ62】



<溺水事故の年齢層別発生割合>

【グラフ63】

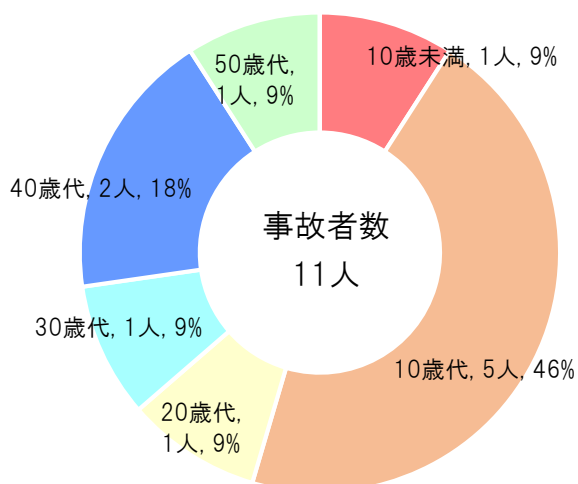


- (エ) 過去5年間に於いて、2番目に多い帰還不能の年齢層別では、10歳代が5人(46%)と最も多く、次いで40歳代が2人(18%)となっています。【グラフ64】

- (オ) 過去5年間の遊泳中の事故者数26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17人発生しており、そのうち、死亡・行方不明者数は7人となっています。【グラフ65】

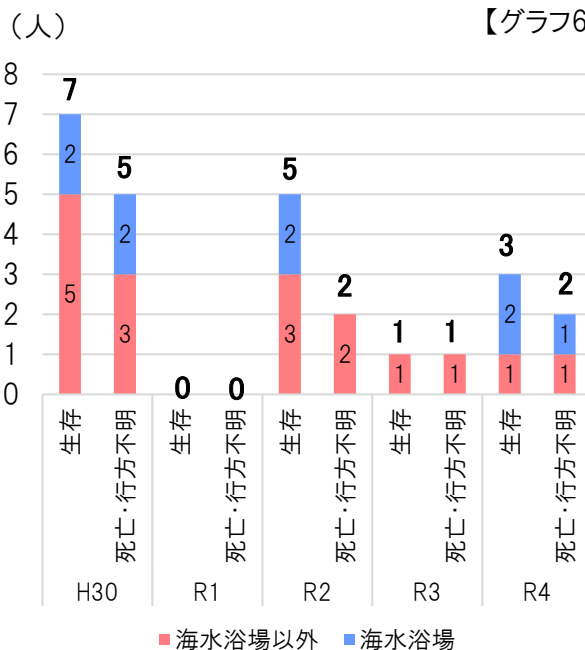
<帰還不能事故の年齢層別発生割合>

【グラフ64】



<遊泳中事故の発生場所別の推移>

【グラフ65】



## イ. 事件事例

### 事例1: 溺水 ～原因不明～

事故概要: 事故者(70歳代)は、妻と孫で海水浴場を訪れ、腰が浸かるほどの水深で遊泳していたところ、海水を飲んでしまったことから、這うように砂浜へ戻ってきた直後、意識を失って、その場に倒れてしまいました。

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 ～保護責任者の監視不十分～

事故概要: 事故者(10歳代)は、家族4人及び父親の友人1人で海水浴場を訪れ、アヒル型の遊具に乗って遊泳していたところ、保護者が目を離した間に沖に流され、自力で帰ってくる事が出来なくなりました。

父親の友人が浮き輪を付けて事故者の救助に向かい、事故者に追いつくことが出来ましたが砂浜に戻れず浮いていたところを、遊走中の水上オートバイが事故者及び父親の友人を救助しました。

## ウ. 対策

海水浴場以外における遊泳中の事故が依然として多く、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。

【イベントに併せた事故防止の呼び掛け】



【関係機関との合同パトロール】





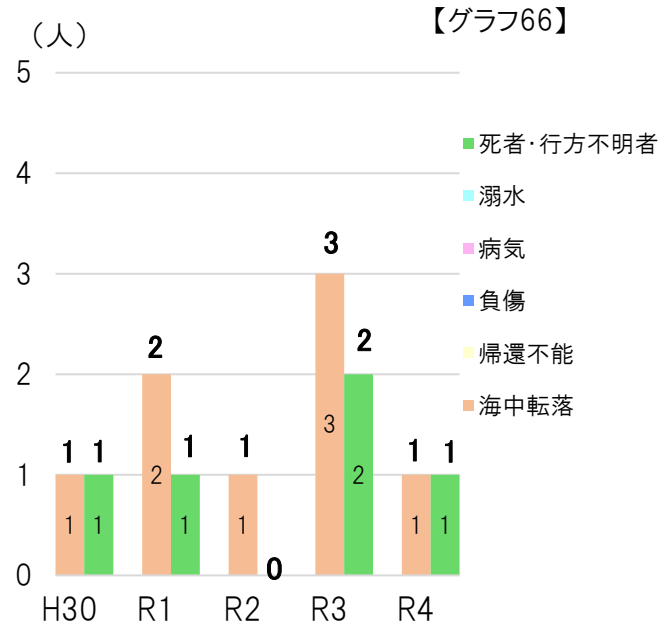
## (2) 釣り中の事故防止対策

### ア. 傾向

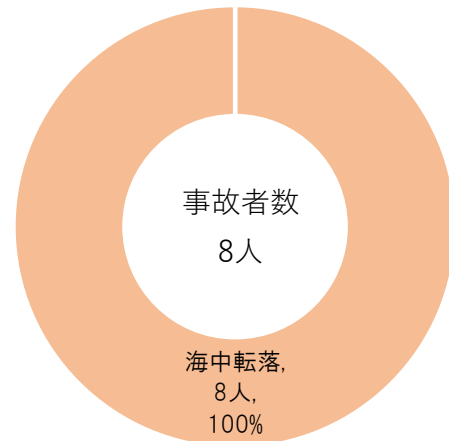
(ア) 過去5年間の釣り中の事故者数は8人で、このうち死者・行方不明者数は5人でした。  
【グラフ66】

過去5年間の事故内容別にみると、8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>

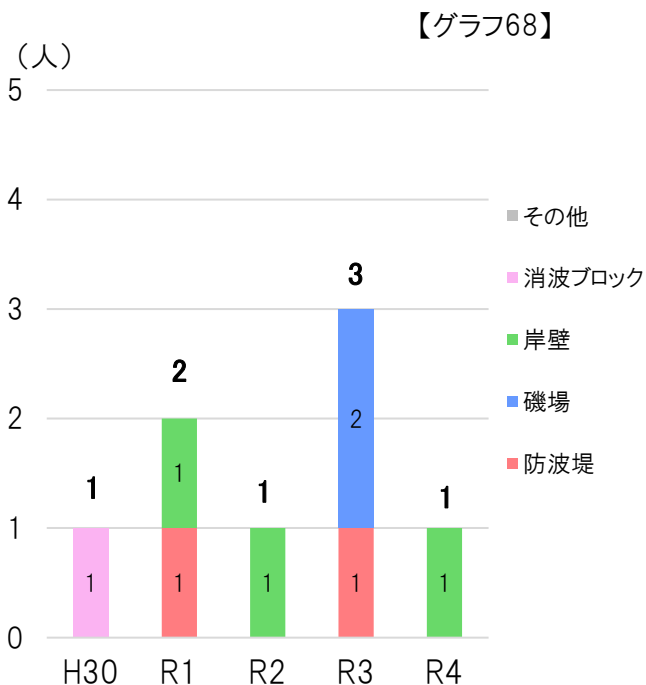


<事故内容別事故者数の割合>【グラフ67】

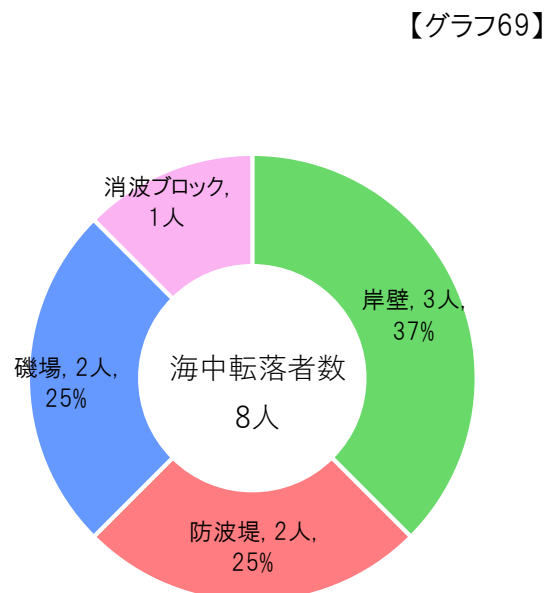


(イ) 過去5年間の海中転落者8人を発生場所別にみると、岸壁が3人(37%)と最も多く、次いで防波堤及び磯場が2人(25%)となっています。【グラフ68、69】

<海中転落者の発生場所別推移>

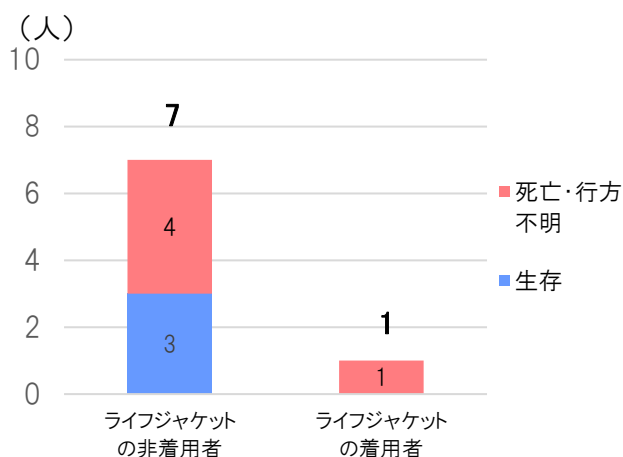


<海中転落者の発生場所別割合>

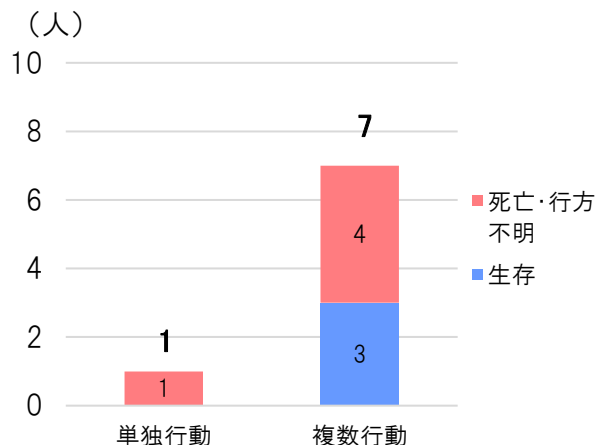


- (ウ) 過去5年間の釣り中の海中転落者のうち、ライフジャケットの非着用者の4人が死亡・行方不明になった一方、ライフジャケットの着用者においても1人が死亡・行方不明となっています。  
【グラフ70】
- (エ) 過去5年間の事故者8人を行動形態(単独行動、複数行動)別にみると、単独行動が1人、複数行動が7人となっており、複数行動であっても死亡・行方不明者が4人となっています。  
【グラフ71】

＜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 ～飲酒後に岸壁から転落～

事故概要: 事故者(60歳代)は、友人とともに漁港の岸壁を訪れ、飲酒しながら夜釣りをしていたところバランスを崩して海中転落しました。事故者はライフジャケットを着用しておらず、付近で仮眠を終えた友人によって同岸壁前の海上に浮いているところを発見され、友人及び付近の釣り人によって救助されましたが、その後、死亡が確認されました。

## 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、海や釣り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】

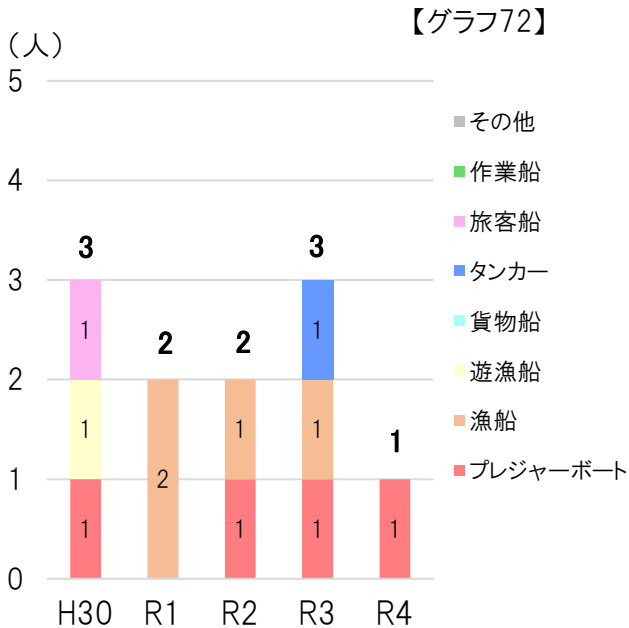


### 3 船舶海難以外の乗船中の事故防止対策

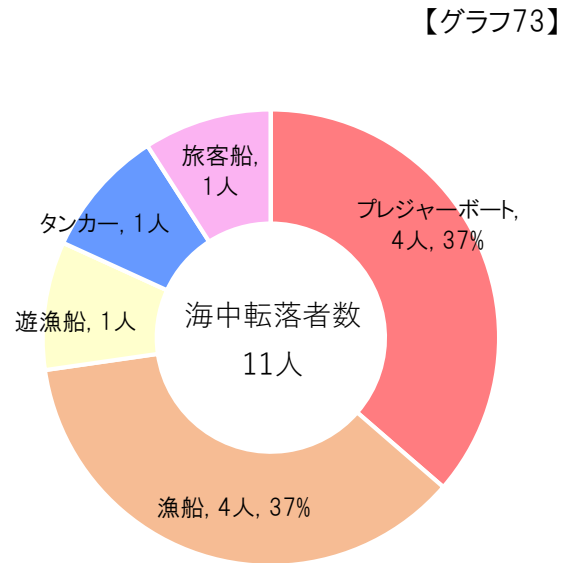
#### ア. 海中転落の傾向

(ア) 過去5年間の船舶からの海中転落事故の発生状況は11人で、船舶種類別にみるとプレジャーボート及び漁船が4人(37%)と最も多くなっています。【グラフ72、73】

〈船舶種類別の事故者数(海中転落)の推移〉



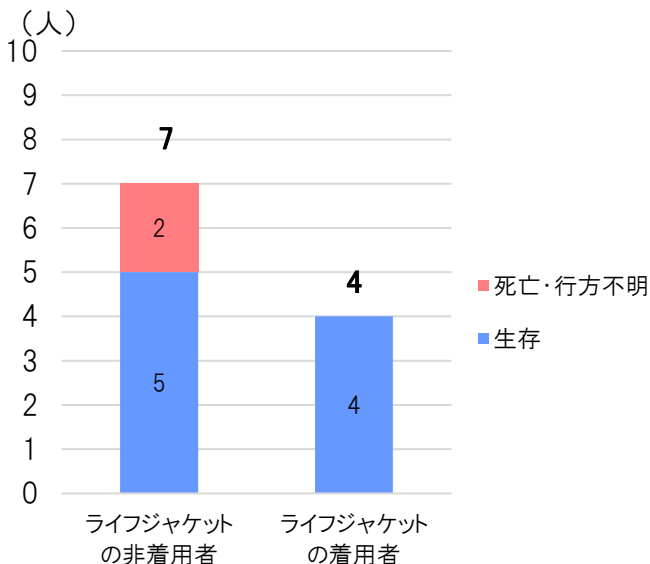
〈船舶種類別の事故者数(海中転落)の割合〉



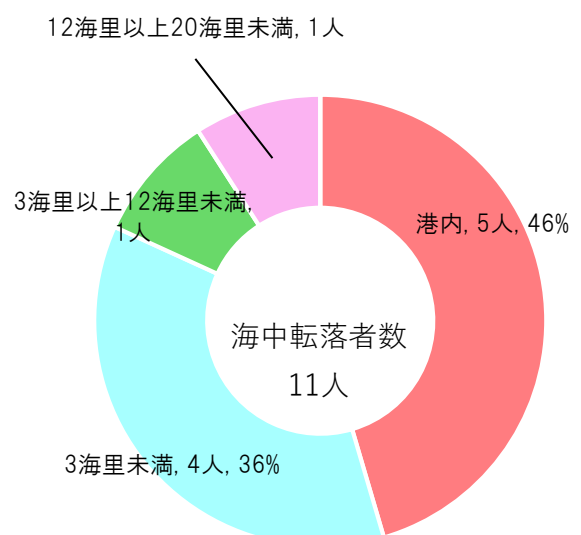
(イ) 過去5年間の船舶からの海中転落者のうち、ライフジャケットの非着用者の2人が死亡・行方不明になった一方、ライフジャケットの着用者の死亡・行方不明は0人となっています。【グラフ74】

(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、港内が5人(46%)と最も多く、次いで3海里未満が4人(36%)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】



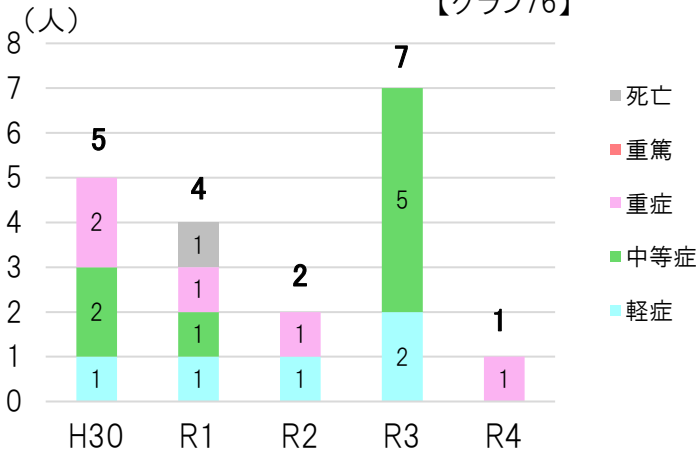
## イ. 負傷

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(42%)と最も多く、次いで軽症及び重症が5人(27%)となっています。

【グラフ76、77】

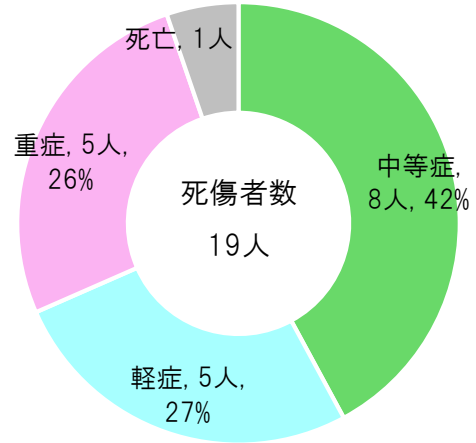
＜事故者数(負傷)の傷病程度別の推移＞

【グラフ76】



＜事故者数(負傷)の傷病程度別の割合＞

【グラフ77】



## ウ. 事故事例

### 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、船体が大きく傾斜し、自らも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いたため、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 ～入港作業中～

事故概要: 事故者(70歳代)は、作業船に複数人で乗船し、入港する際の着岸作業中、何らかの原因で頭部を負傷しました。

事故者に状況確認をするも記憶に無い状況であり、命に別状はなかったものの、脳内出血及び頭蓋骨を骨折する怪我を負いました。

## 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】

