



平成 30 年 1 月 31 日
唐津海上保安部

「平成 29 年（2017 年）海難発生状況」（速報）について

～ プレジャーボート海難（衝突・転覆）が増加～

平成 29 年（1 月から 12 月）に、唐津海上保安部管内（ 1 ）で発生した船舶海難及び人身事故発生状況（速報）をとりまとめました。

なお、本値は速報値であることから、今後の詳細調査後、変更となる場合もあります。

1 伊万里海上保安署、壱岐海上保安署を除く

昨年は、プレジャーボートによる海難が増加したことから、今年も「出港前の点検の徹底」、万一の事故に備えた「救命胴衣の着用徹底（ 2 ）」「連絡手段の確保」等について啓発活動を継続していきます。

2 今年 2 月 1 日から、小型船舶（プレジャーボート、漁船、遊漁船）の船長は、原則すべての乗船者に救命胴衣を着用させることが義務となります。

船舶海難発生状況（詳細は別紙を参照願います）

- (1) 船舶海難発生隻数
36 隻（H28 年 14 隻から 22 隻増）
- (2) プレジャーボート海難隻数
27 隻（H28 年 10 隻から 17 隻増）
- (3) 漁船海難発生隻数
5 隻（H28 年 3 隻から 2 隻増）
- (4) 船舶海難による死亡・行方不明者数
1 人（H28 年 0 名から 1 人増）

人身事故発生状況（詳細は別紙を参照願います）(3)

- (1) 人身事故者数
19 人（H28 年 24 人から 5 人減）
- (2) マリンレジャーに伴う事故者数
9 人（H28 年 10 人から 1 人減）
- (3) 人身事故に伴う死者・行方不明者数
7 人（H28 年 5 人から 2 人増）

3 人身事故とは、船舶事故以外の乗船中の事故及び海浜事故をいいます。

- 1 海難発生状況（速報）（過去10年（H20～H29））

図 1-1



- 海難発生隻数は、過去10年では、平成24年の36隻をピークに過去4年減少傾向にあったが、昨年は36隻と増加した。

- 2 海難種類別発生状況（速報）

【海難種類別発生状況（H29）】

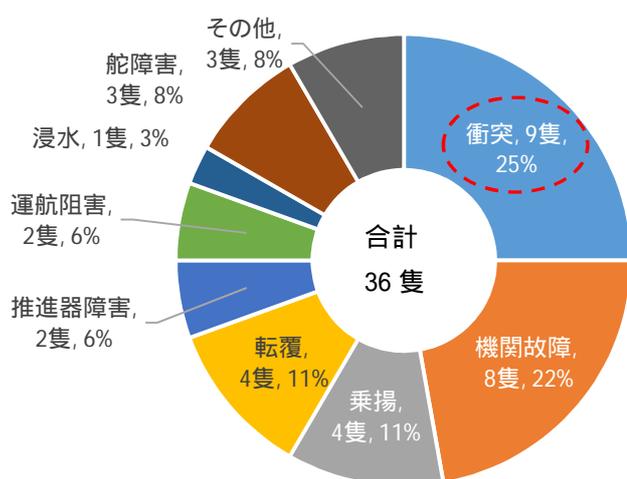


図 1-2

【海難種類別発生状況（過去10年）】

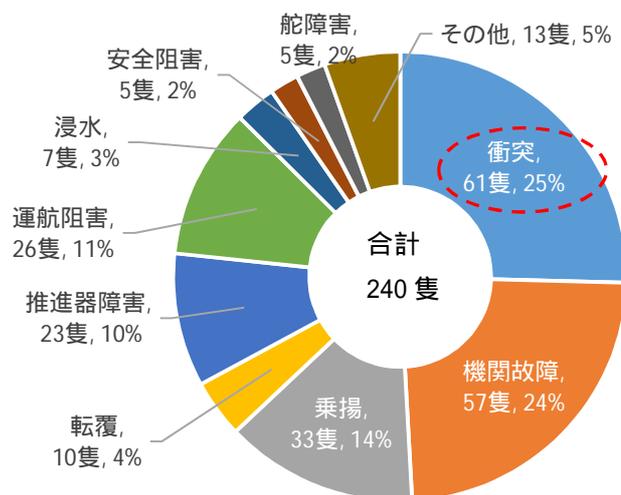
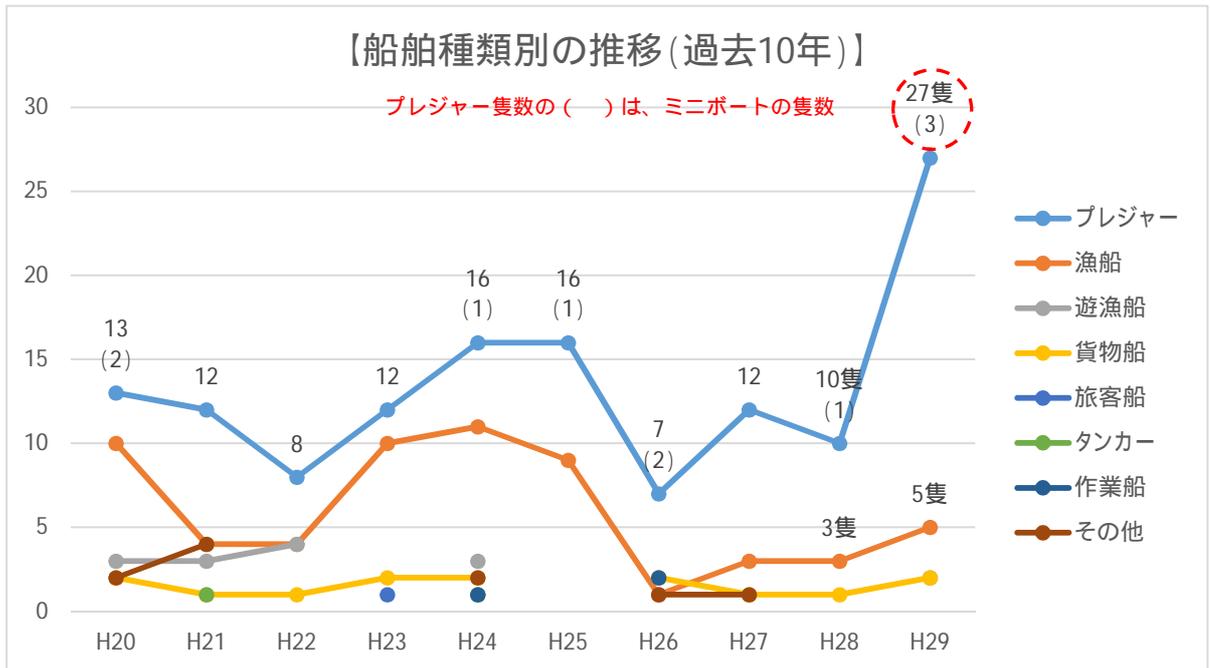


図 1-3

- 海難種類別では、衝突が全体の1/4を占め、機関故障、乗揚げの順番で発生している。
- その傾向は、過去10年と比べても同様である。

- 3 船舶種類別発生推移（過去10年（H20～H29））

図 1-4



- 船舶種類別では、プレジャーボート、漁船の順で発生している。
- その傾向は、過去10年と比べても同様である。
- 過去10年プレジャーボート海難は、概ね10隻台で推移していたが、昨年は大幅に増加した。
- ミニボートは、過去10年で10隻発生している。

- 4 船舶種類別発生状況

【船舶種類別発生状況（H29）】

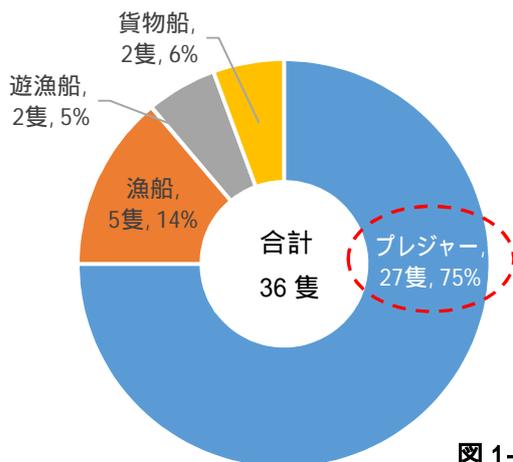


図 1-5

【船舶種類別発生状況（過去10年）】

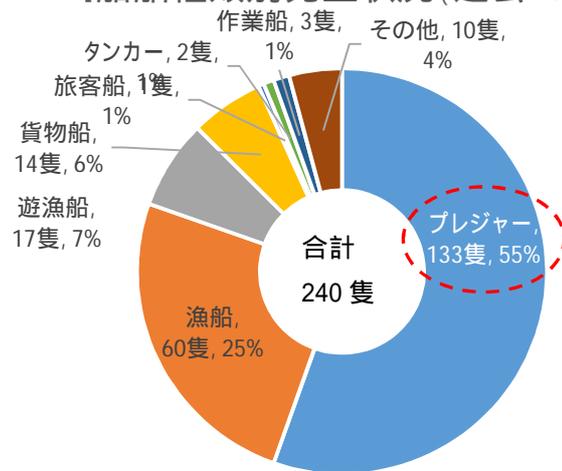


図 1-6

- 昨年、プレジャーボートの海難が一番多く、全船舶中72%を占め、続いて漁船の順番である。
- その順番は、過去10年と比べても同様である。
- 過去10年でみると、プレジャーボート海難は、55%であるが、昨年は75%に増加した。

- 5 プレジャーボート海難種類別発生状況

【PB海難種類別発生状況】H29)

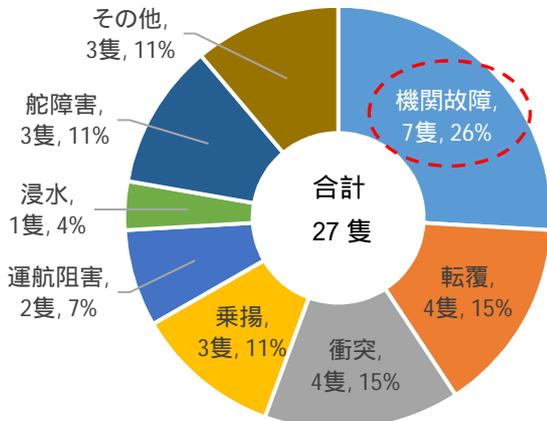


図 1-7

【PB海難種類別発生状況】(過去10年)

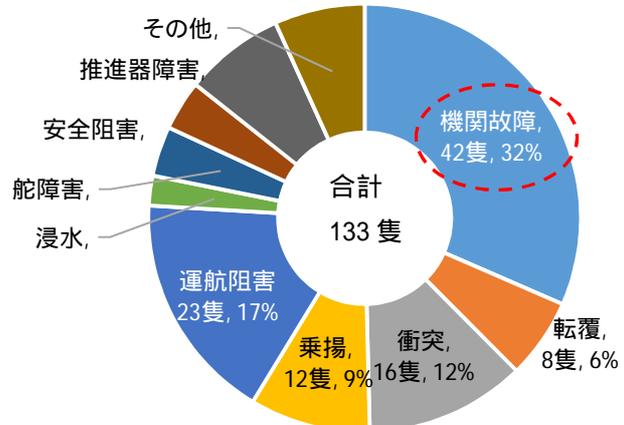


図 1-8

- プレジャーボート海難の種類別発生割合を見ると、昨年、過去10年ともに機関故障が一番多い。
- 過去10年では、機関故障に続いて運航阻害の順となっている。
- 昨年は、転覆が2番目に多くなっている。
運航阻害とは、燃料欠乏やバッテリー過放電が原因の海難です。

- 6 プレジャーボート機関故障海難原因別発生状況

【PB機関故障原因別】(H29)

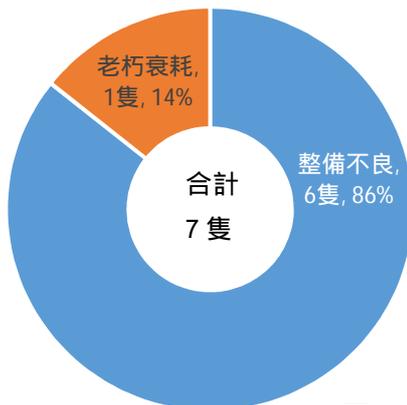


図 1-9

【PB機関故障原因別】(過去10年)

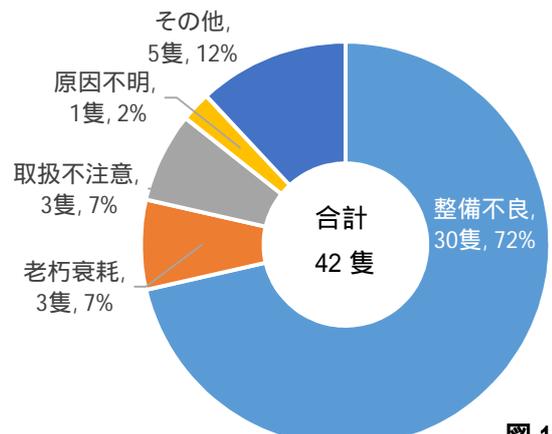


図 1-10

- 昨年のプレジャーボート機関故障海難の原因は、整備不良と老朽衰耗であり、9割が整備不良であった。
- 過去10年でも、整備不良は全体の7割を越えている。

- 7 プレジャーボート海難原因別発生状況

【プレジャーボート海難原因別】(H29年)

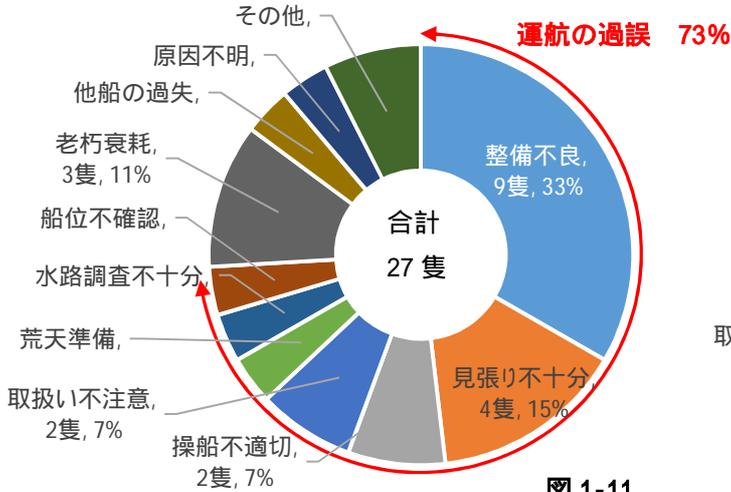


図 1-11

【プレジャーボート海難原因別】(過去10年)

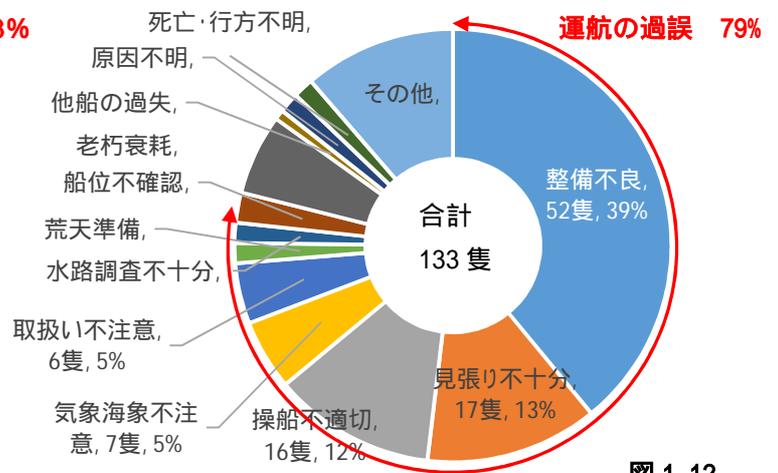
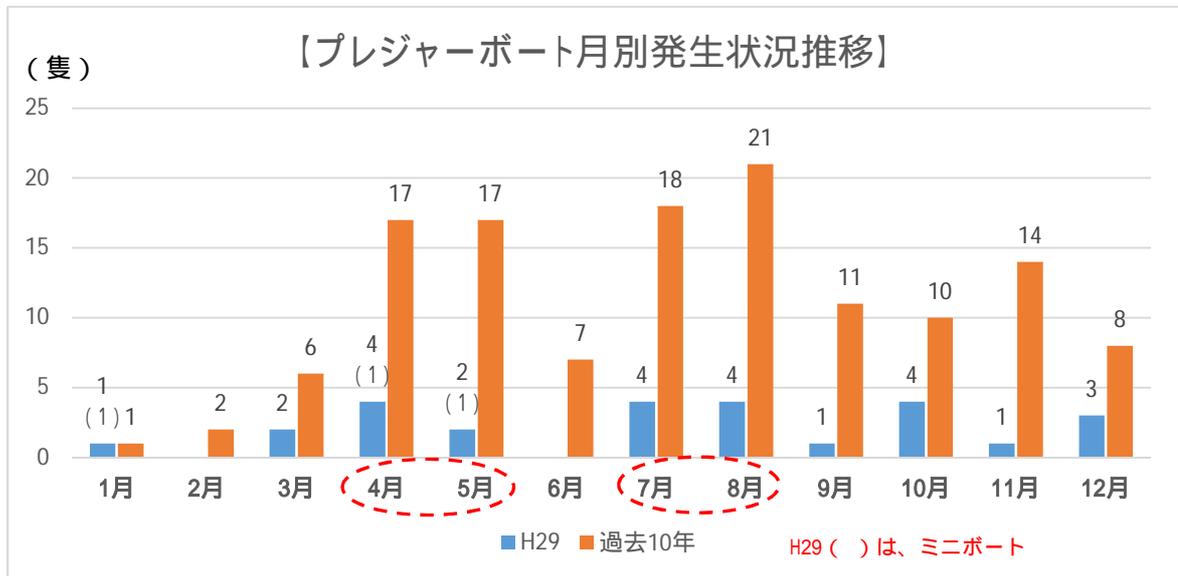


図 1-12

- プレジャーボート海難の原因は、整備不良、見張り不十分、見張り不十分等が原因の航行の過誤によるものが、全体の7割を超えている。
- その傾向は、過去10年と比べても同様である。

- 8 プレジャーボート海難月別発生状況

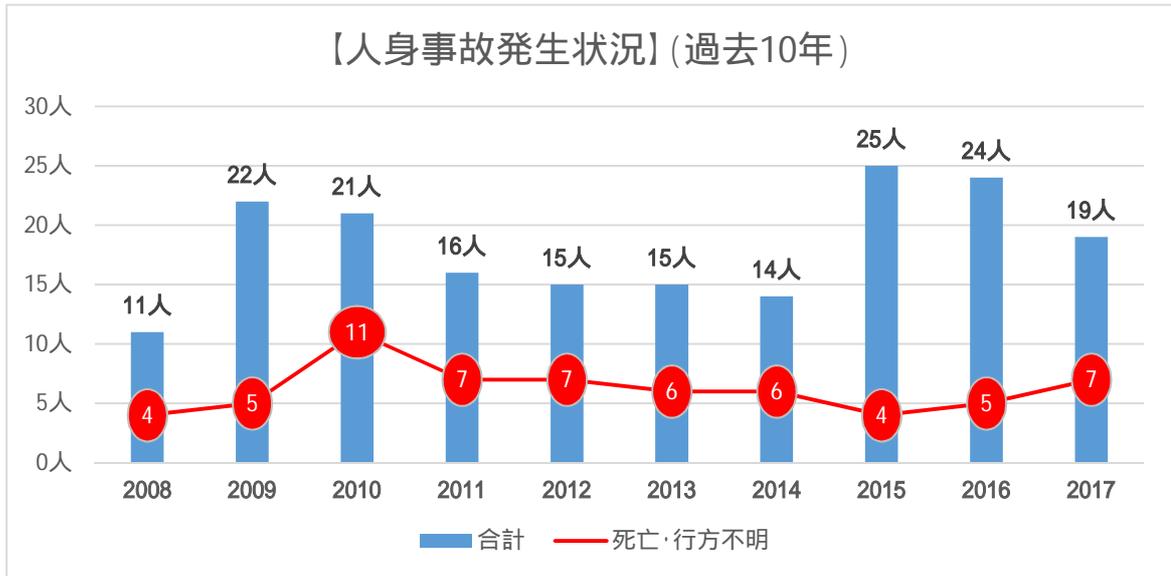
図 1-13



- 過去10年、プレジャーボート月別発生状況は、4月、5月、7月、8月が多く発生している。
- その傾向は、昨年も類似している。

- 1 人身事故発生状況（過去10年（H20～H29））

図 2-1

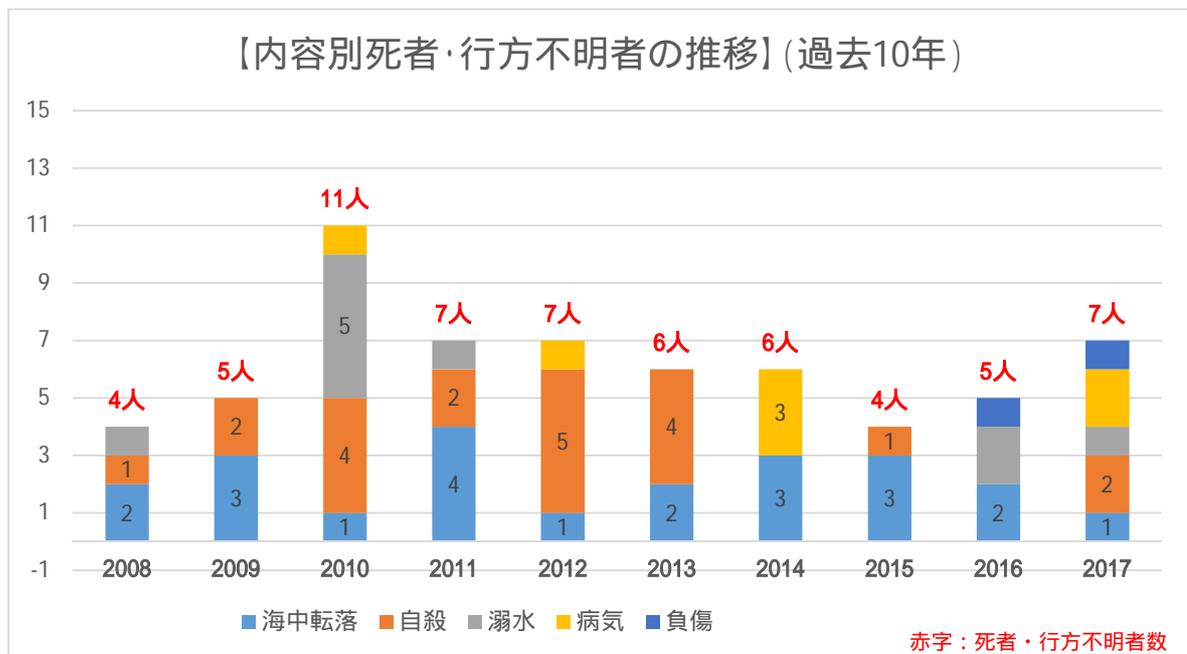


- 過去10年で見ると、2015年（H27）の25人と前年より増加したが、昨年、一昨年は減少した。
- 死者・行方不明者は、2011年（H23）11人で、以降減少傾向にあったが、昨年は7人と増加した。

死者の内訳は、自殺、病気、岸壁からの転落等

- 2 人身事故内容別死者・行方不明者の推移（過去10年（H20～H29））

図 2-2



- 2011年（H22年）は、溺水によるものが、5名、2012年（H24）の自殺が5名であった。
- 過去10年、2011年（H22）の11名以外は、一桁で推移している。

- 3 人身事故区分別発生状況

【区分別発生状況】(H29年)

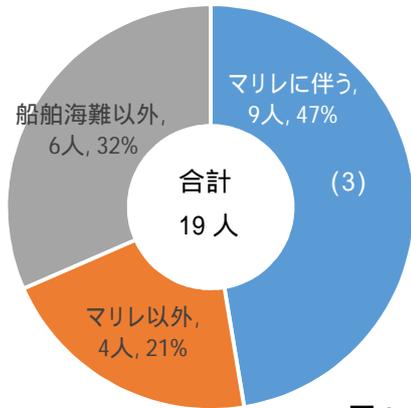


図 2-3

【区分別発生状況】(過去10年)

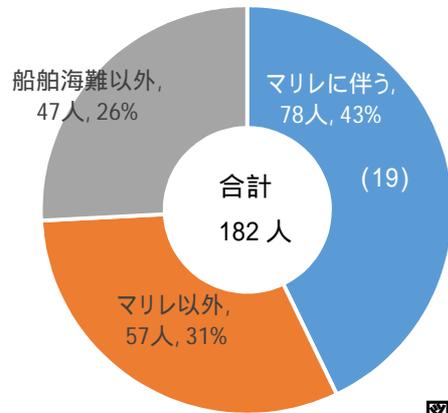


図 2-4

グラフ中“マリレ”とは、マリンレジャーの意味

- 昨年は、マリンレジャーに伴う人身事故に続き、船舶海難以外の人身事故の順で発生した。
- 過去 10 年では、マリンレジャーに伴うもの、マリンレジャー以外によるものに続き、船舶海難以外の事故の順となっている。

船舶海難以外の人身事故とは、船舶からの転落、船内における病気、自殺等

マリンレジャー以外の人身事故とは、岸壁からの転落、負傷、自殺等

グラフ内 () は、死者数

- 4 マリンレジャーに伴う海浜事故状況(活動別)

【海浜事故活動別内訳】(平成29年)

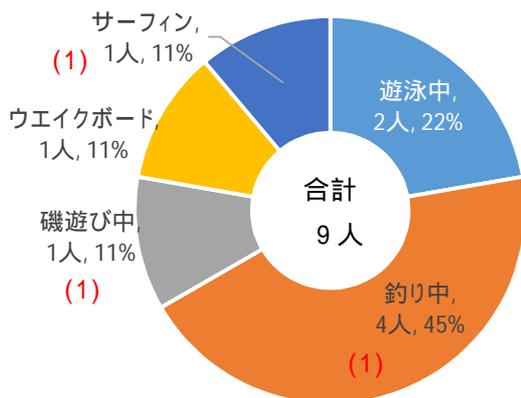


図 2-5

【海浜事故活動別内訳】(過去10年)

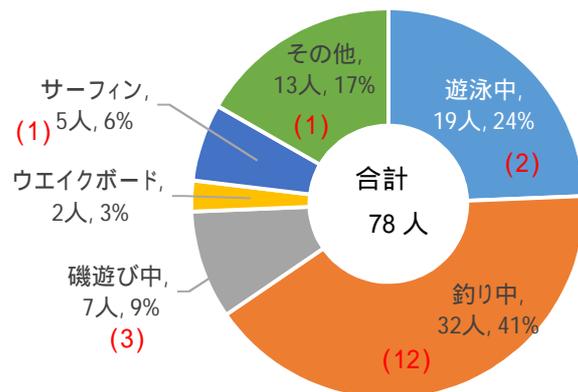


図 2-6

- 昨年は、釣り中、遊泳中、磯遊び中の順で発生しており、この傾向は、過去 10 年も同様である。

その他は、帰還不能、海中転落、負傷等がある。

グラフ内 () は、死者数