



平成 31 年 1 月 22 日
唐津海上保安部

「平成 30 年（2018 年）海難発生状況」（速報）について

～ プレジャーボート海難が減少～

平成 30 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海難発生状況（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

一昨年（H29）は、プレジャーボートによる海難が増加したことから、昨年（H30）は、「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」等について重点的に安全指導を実施しました。

2 昨年 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した。

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

24 隻（H29 年 36 隻から 12 隻減少）・・・【図 1-1】

（ 2 ）プレジャーボート海難隻数

15 隻（H29 年 27 隻から 12 隻減少）・・・【図 1-4】

（ 3 ）漁船海難発生隻数

6 隻（H29 年 5 隻から 1 隻増）・・・【図 1-4】

（ 4 ）船舶海難による死亡・行方不明者数

0 人（H29 年 1 名から 1 人減）・・・【図 1-1】

人身海難発生状況（詳細は別紙を参照願います）（ 3 ）

（ 1 ）人身海難者数

24 人（H29 年 19 人から 5 人増）・・・【図 2-1】

（ 2 ）人身海難に伴う死者・行方不明者数

10 人（H29 年 7 人から 3 人増）・・・【図 2-2】

（ 3 ）マリンレジャーに伴う事故者数

11 人（H29 年 9 人から 2 人増）・・・【図 2-5】

3 人身海難とは、船舶事故以外の乗船中の事故及び海浜事故をいいます。

目次

第 船舶海難発生状況（速報）

- 1 海難発生状況（過去 10 年（H21～H30））…………… P 1
- 2 海難種類別発生状況（昨年・過去 10 年（H21～H30））…………… P 1
- 3 船舶種類別発生の推移（過去 10 年（H21～H30））…………… P 2
- 4 船舶種類別発生状況（昨年・過去 10 年（H21～H30））…………… P 2
- 5 プレジャーボート海難種類別発生状況（昨年・過去 10 年（H21～H30））… P 3
- 6 プレジャーボート運航不能海難詳細別発生状況（H30）…………… P 3
- 7 プレジャーボート海難月別発生状況（過去 10 年（H21～H30））…………… P 4
- 8 漁船海難種類別発生状況（昨年・過去 10 年（H21～H30））…………… P 4

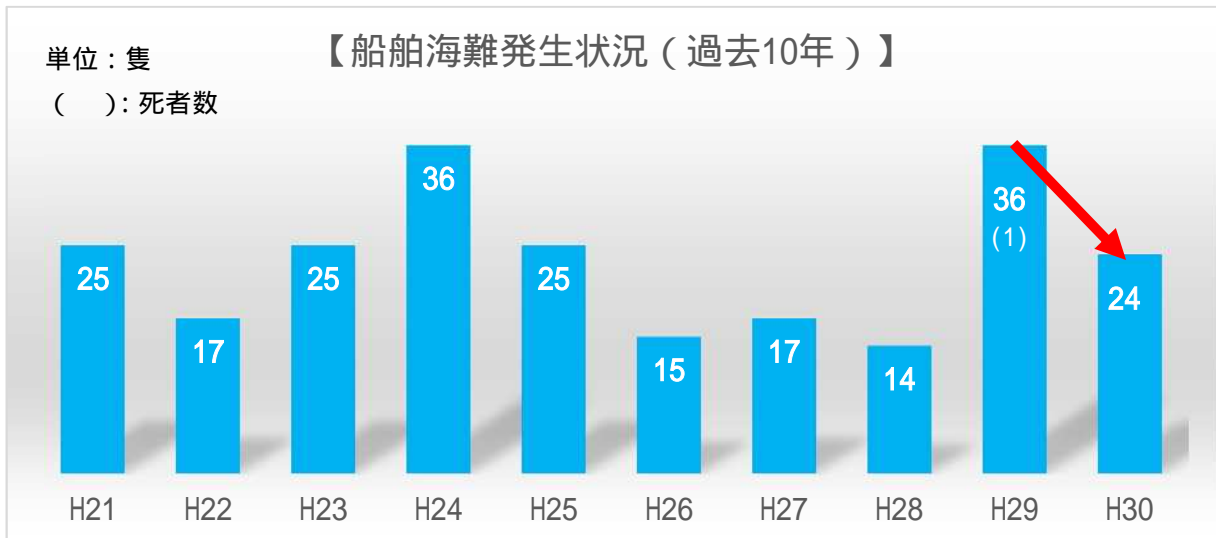
第 人身海難発生状況（速報）

- 1 人身海難発生状況（過去 10 年（H21～H30））…………… P 5
- 2 人身海難内容別死者・行方不明者の推移（過去 10 年（H21～H30））… P 5
- 3 人身海難区分別発生状況（昨年・過去 10 年（H21～H30））…………… P 6
- 4 マリンレジャーに伴う事故者数並びに死者・行方不明者の推移
（過去 10 年（H21～H30））…………… P 6
- 5 マリンレジャーに伴う海浜事故発生状況（活動別）
（昨年・過去 10 年（H21～H30））…………… P 7
- 6 釣り中の事故者数の推移（過去 10 年（H21～H30））…………… P 7
- 7 釣り中の事故発生場所詳細（昨年・過去 10 年（H21～H30））…………… P 8

昨年の主な事故事例（参考）

- 1 海難発生状況（過去 10 年（H21～H30））

図 1-1



➤ 海難発生隻数は、過去 10 年では、平成 24 年の 36 隻をピークにその後 4 年減少傾向にあったが、一昨年 36 隻と増加したものの、昨年は 24 隻に減少した。

- 2 海難種類別発生状況（昨年・過去 10 年（H21～H30））

【海難種類別発生状況(H30)】

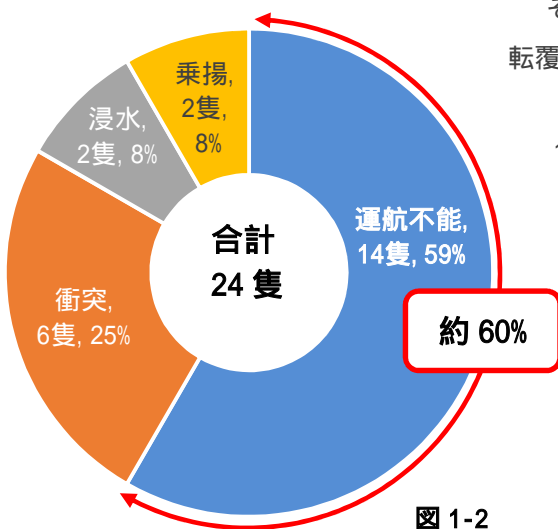


図 1-2

【海難種類別発生状況(過去10年)】

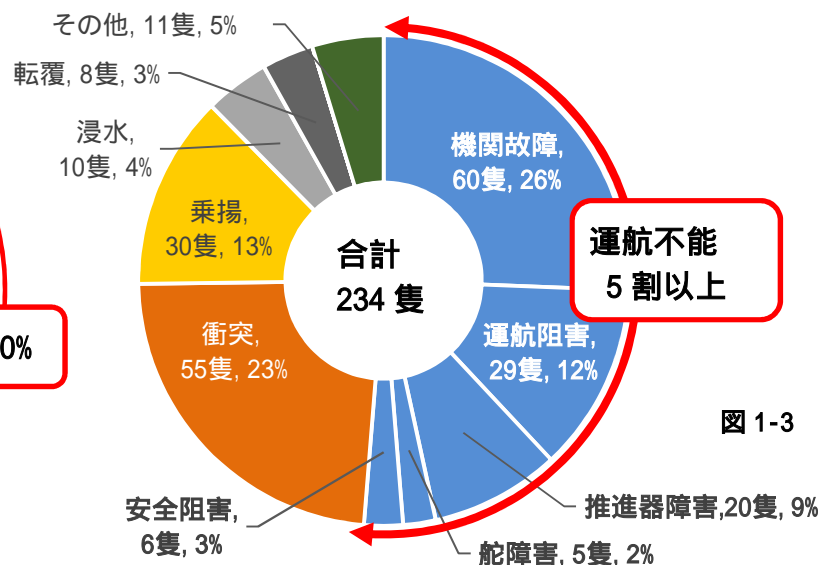


図 1-3

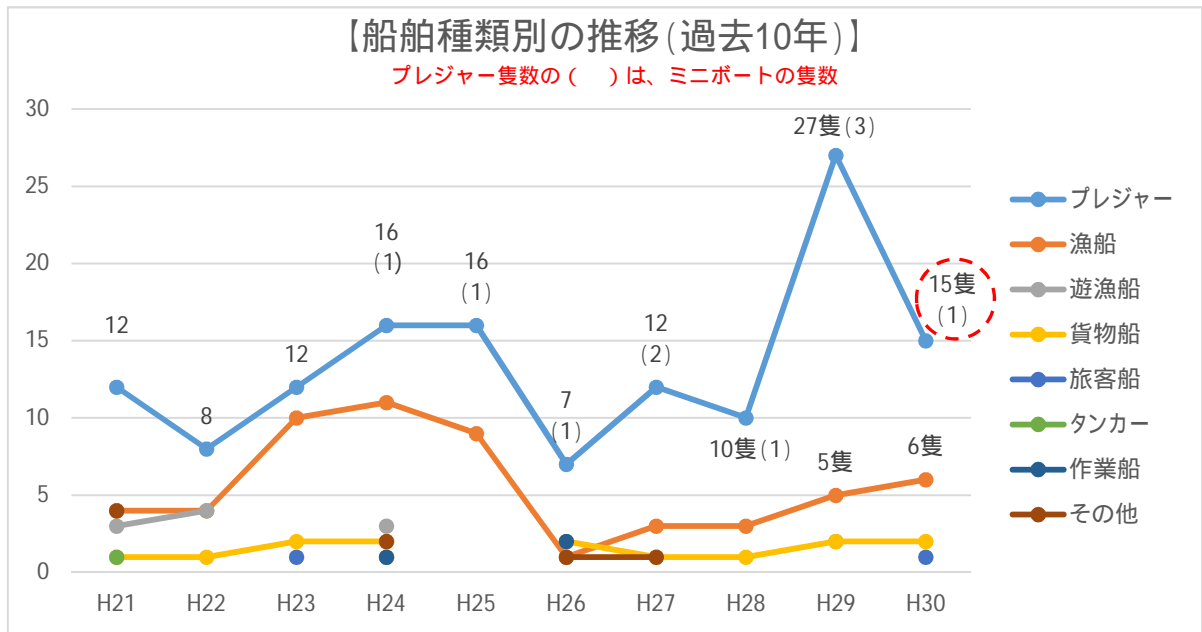
運航不能：機関故障、バッテリー過放電、燃料欠乏等運航に必要な設備の故障により航行に支障が生じたもの（「海難種類の見直し」H30.4.1～）

過去 10 年（図 1-3）の「運航不能」区分は、新定義に基づき各区分を集計した。

- 昨年は、海難種類別では、運航不能に区分される、機関故障、バッテリー過放電で全体の約 6 割を占め、以下、衝突と続き、その二種類で全海難の約 8 割を越えている。
- 過去 10 年をみても、運航不能（新定義）、衝突の順で発生している。

- 3 船舶種類別発生推移（過去10年（H21～H30））

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。
- プレジャーボート海難は、H29年は大幅に増加したが、昨年は15隻に減少した。
- ミニボートは、過去10年で10隻発生している。
 ミニボート：船体の長さ3m未満であり、かつ推進器の出力が1.5KW（約2馬力）未満の船舶

- 4 船舶種類別発生状況（昨年・過去10年（H21～H30））

【船舶種類別発生状況（H30）】

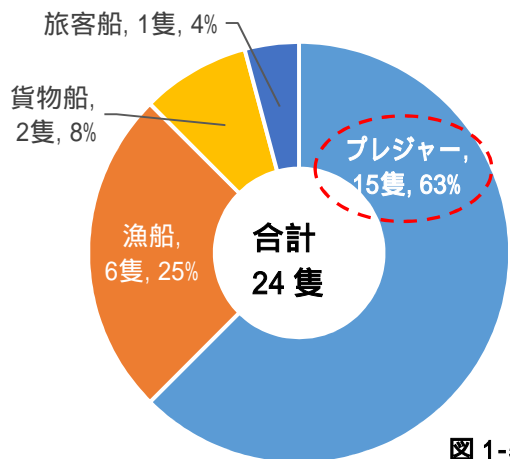


図 1-5

【船舶種類別発生状況（過去10年）】

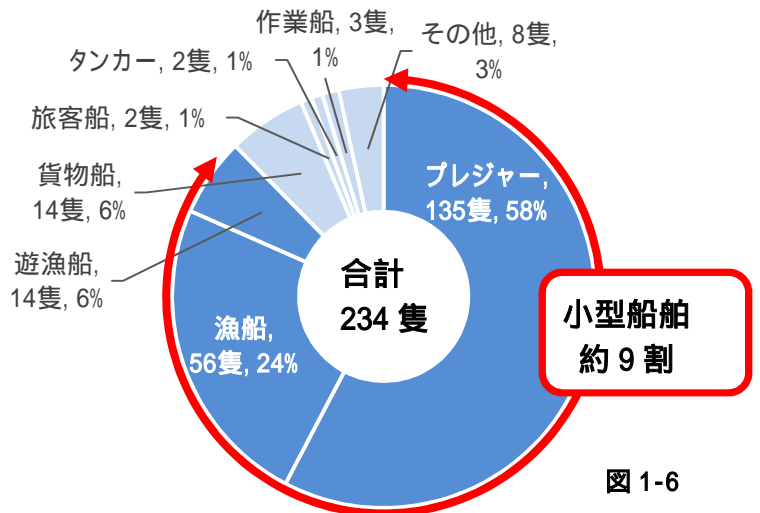


図 1-6

- プレジャーボートの海難が一番多く、全船舶中6割を越え、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年では、小型船舶の海難は、全海難の約9割を占めている。
 小型船舶：プレジャーボート（20トン未満）、漁船、遊漁船

- 5 プレジャーボート海難種類別発生状況 (昨年・過去 10 年 (H21~H30))

【PB海難種類別発生状況(H30)】

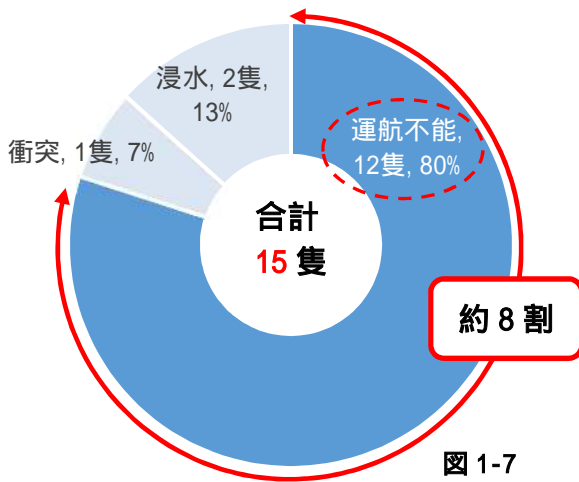


図 1-7

【PB海難種類別発生状況(過去10年)】

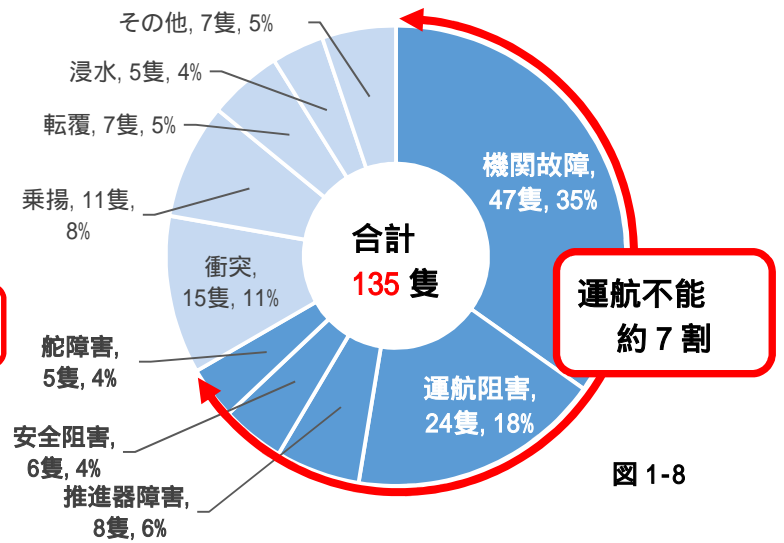


図 1-8

運航不能：機関故障、バッテリー過放電、燃料欠乏等

- プレジャーボート海難の種類別発生割合を見ると、運航不能海難が約 8 割であった。
- 過去 10 年においても、運航不能(新定義)海難が、約 7 割を占めている。
- 過去 10 年では、運航不能に続き、衝突、乗揚の順で発生している。

- 6 プレジャーボート運航不能海難詳細別発生状況 (H30)

【PB運航不能詳細割合(H30)】

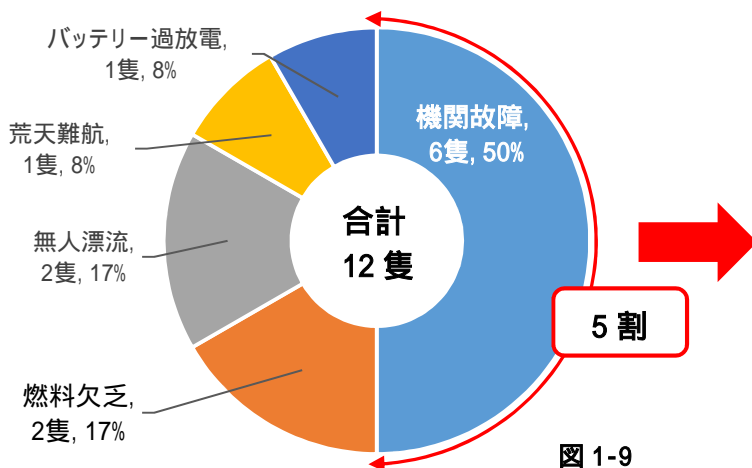


図 1-9

【PB機関故障詳細割合(H30)】

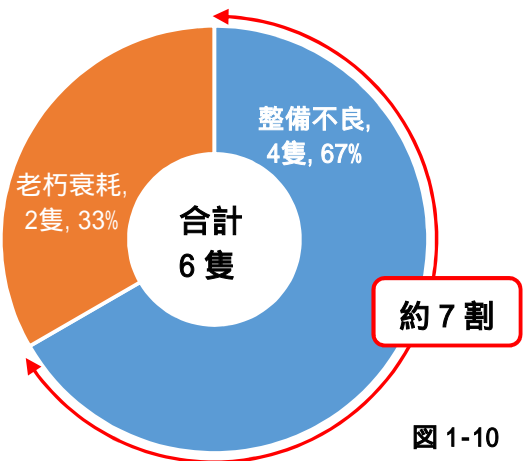
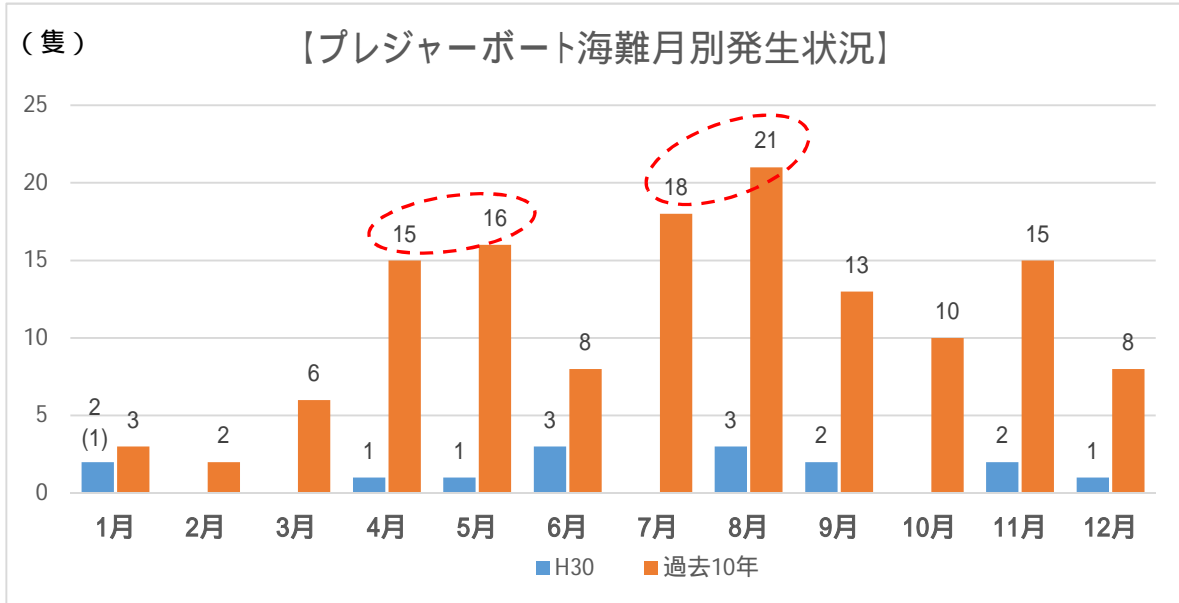


図 1-10

- プレジャーボート運航不能海難の内訳では、機関故障が 5 割となっている。
- 機関故障の原因の内訳は、整備不良で、約 7 割となっている。

- 7 プレジャーボート海難月別発生状況（過去 10 年（H21～H30））

図 1-11



- 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。
- 昨年は、平均して発生しており、例年の傾向は読み取れない。

- 8 漁船海難種類別発生状況（昨年・過去 10 年（H21～H30））

【漁船海難種類別発生状況(H30)】

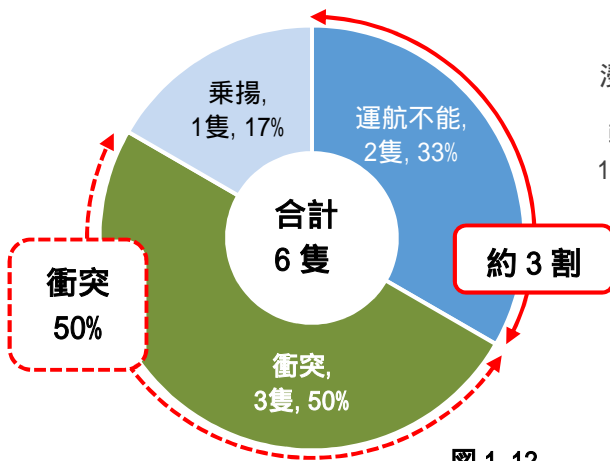


図 1-12

【漁船海難種類別発生状況(過去10年)】

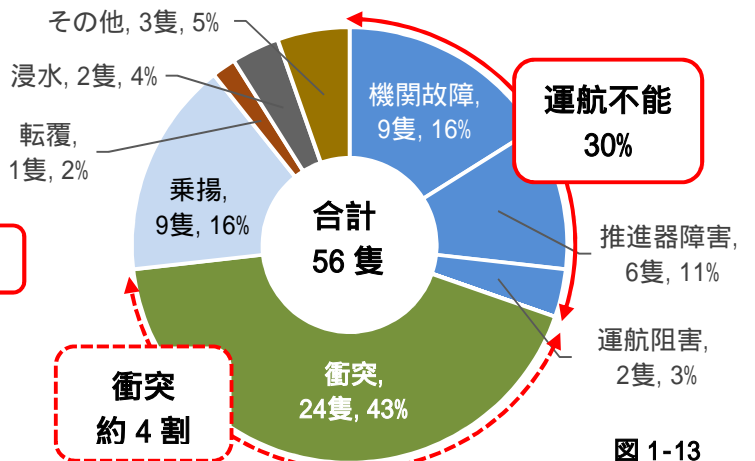


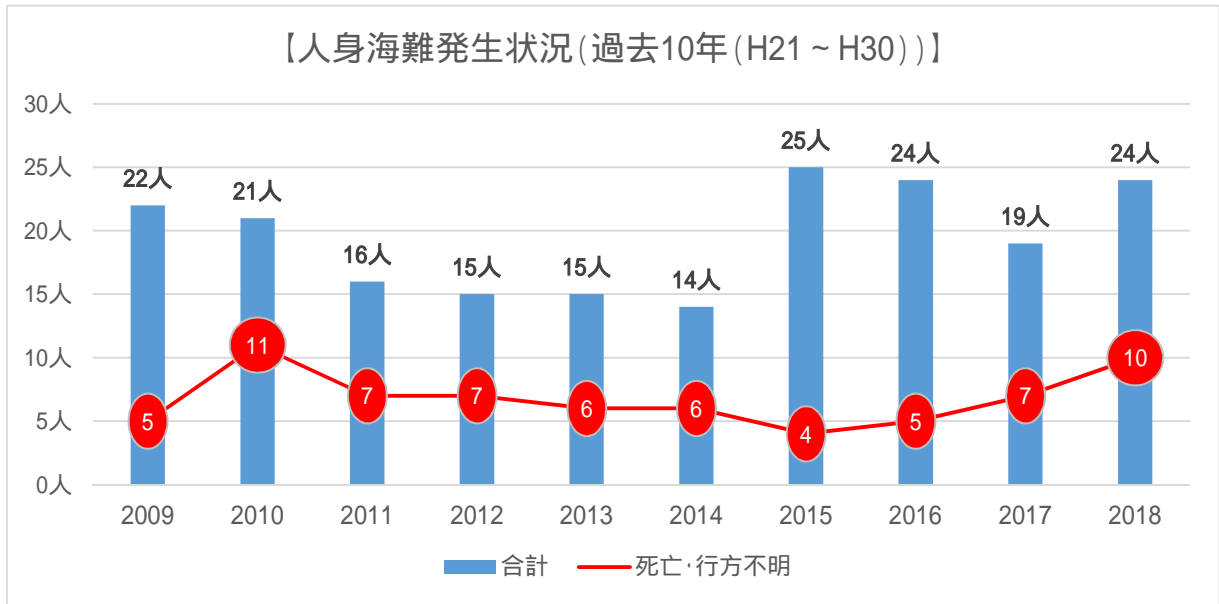
図 1-13

- 漁船海難の種類別発生割合を見ると、昨年、衝突が全体の 5 割であった。
- 過去 10 年においても、衝突が約 4 割で、次いで機関故障、推進器障害（運航不能）である。
- 漁船においては、運航不能の割合は約 3 割で、昨年・過去 10 年では顕著な増減はない。

第 人身海難発生状況（速報）

- 1 人身海難発生状況（過去10年（H21～H30）

図 2-1

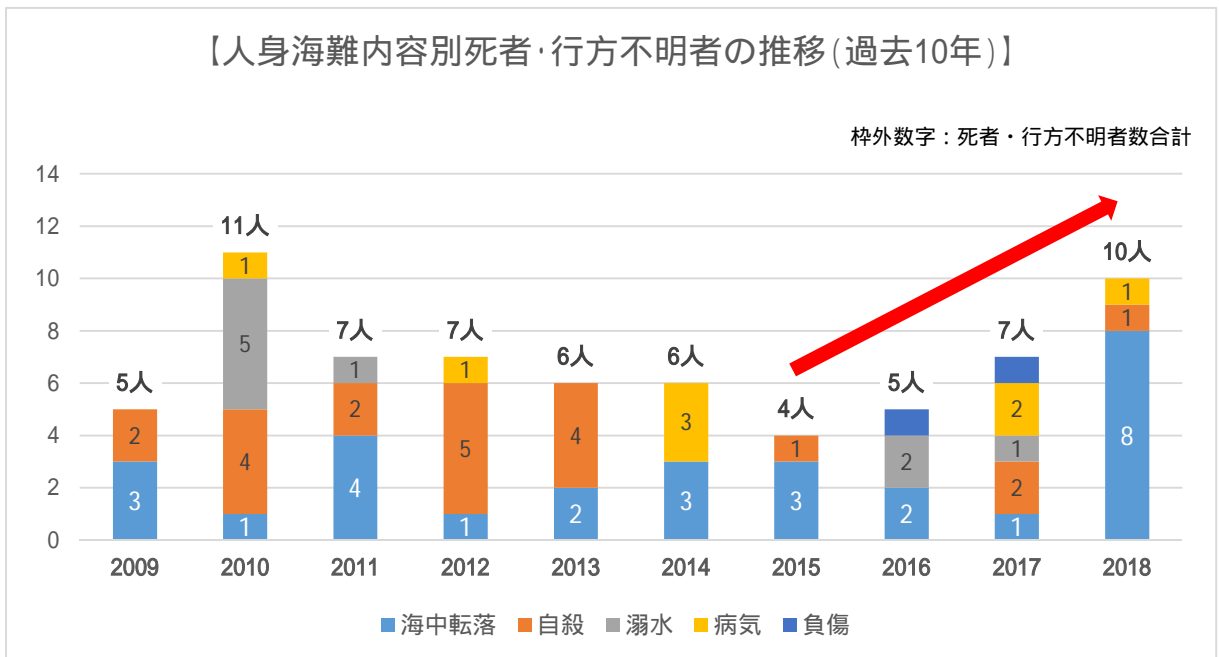


- 2016年（H28）、2017年（H29）は減少傾向にあったが、昨年は24人に増加した。
- 死者・行方不明者は、2011年（H23）以降減少傾向にあったが、2016年（H28）から増加傾向にある。

昨年の死者の内訳は、磯・岸壁からの転落（8）、病気・自殺（各1）

- 2 人身海難内容別死者・行方不明者の推移（過去10年（H21～H30）

図 2-2



- 2014年（H26年）までは、概ね横ばいであったが、2015年（H27年）から増加している。
- 海中転落者は、過去平均数名であったが、昨年は8人と急増した。
- 過去10年の死者数を見ると、昨年は、2011年（H23）以来2桁（10人）となった。

- 3 人身海難区分別発生状況（昨年・過去10年（H21～H30））

【人身海難区分別発生状況（H30年）】

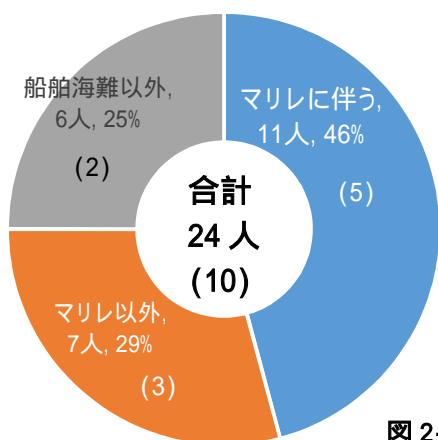


図 2-3

【人身海難区分別発生状況（過去10年）】

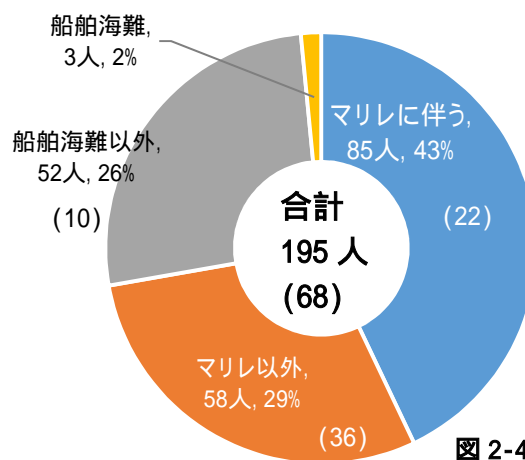


図 2-4

グラフ中“マリレ”とは、マリンレジャーの意味（以下同じ。）

- 昨年は、マリンレジャーに伴う人身事故が多く発生した。
- 過去10年においては、マリンレジャーに伴う人身事故、マリンレジャー以外、船舶海難以外の順で発生している。

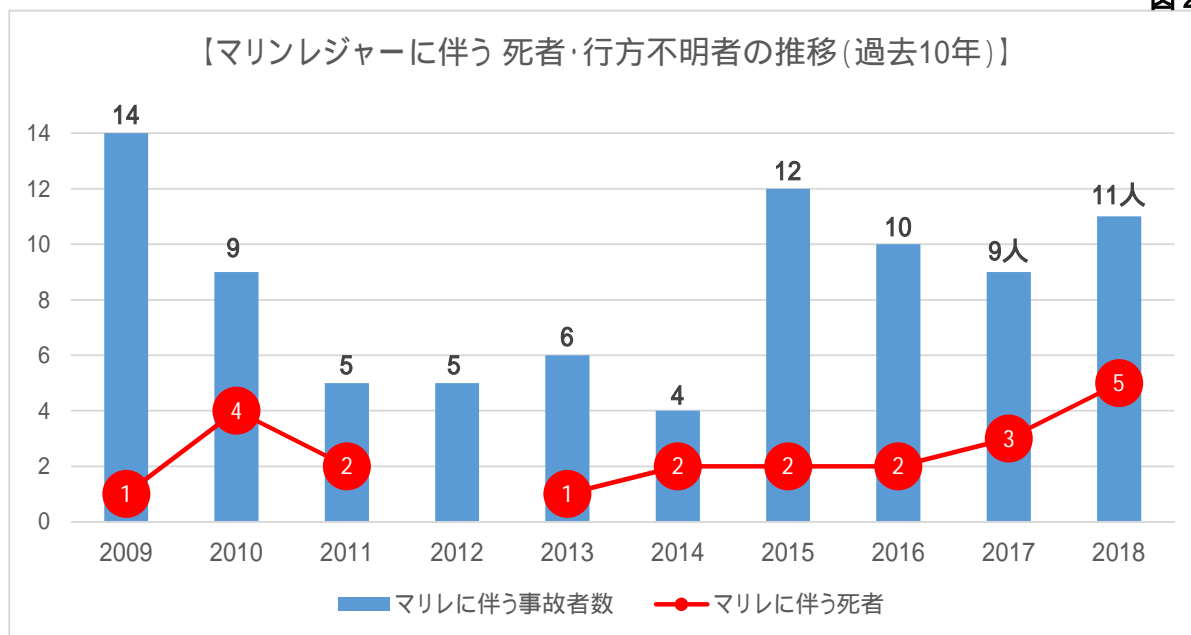
船舶海難以外の人身海難とは、船舶からの転落、船内における病気、自殺等

マリンレジャー以外の人身海難とは、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事故者数並びに死者・行方不明者の推移（過去10年）

図 2-5



- 減少傾向にあった事故者数が、昨年は増加し、死者数も増加した。
- 死者数は、過去10年で最大となった。

- 5 マリンレジャーに伴う海浜事故状況（活動別）（昨年・過去10年（H21～H30））

【マリレに伴う海浜事故内訳（平成30年）】

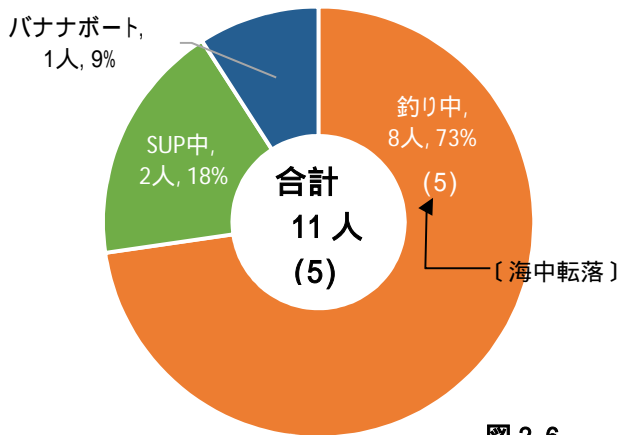


図 2-6

【マリレに伴う海浜事故内訳（過去10年）】

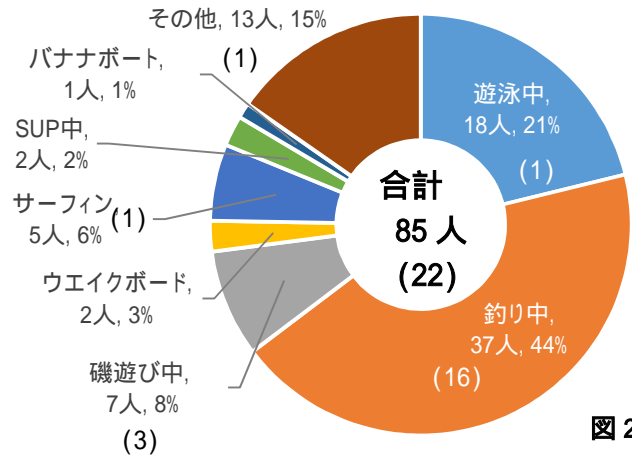


図 2-7

- 昨年は、釣り中の事故が最も多く発生し、死者は全て釣り中の海中転落によるものであった。
 - 過去発生がなかった、SUP（スタンドアップパドル）、バナナボート（＝マリアクティビティ）による事故が発生した。（イメージイラスト参照）
- その他は、帰還不能、負傷等がある。
- グラフ内（ ）は、死者数



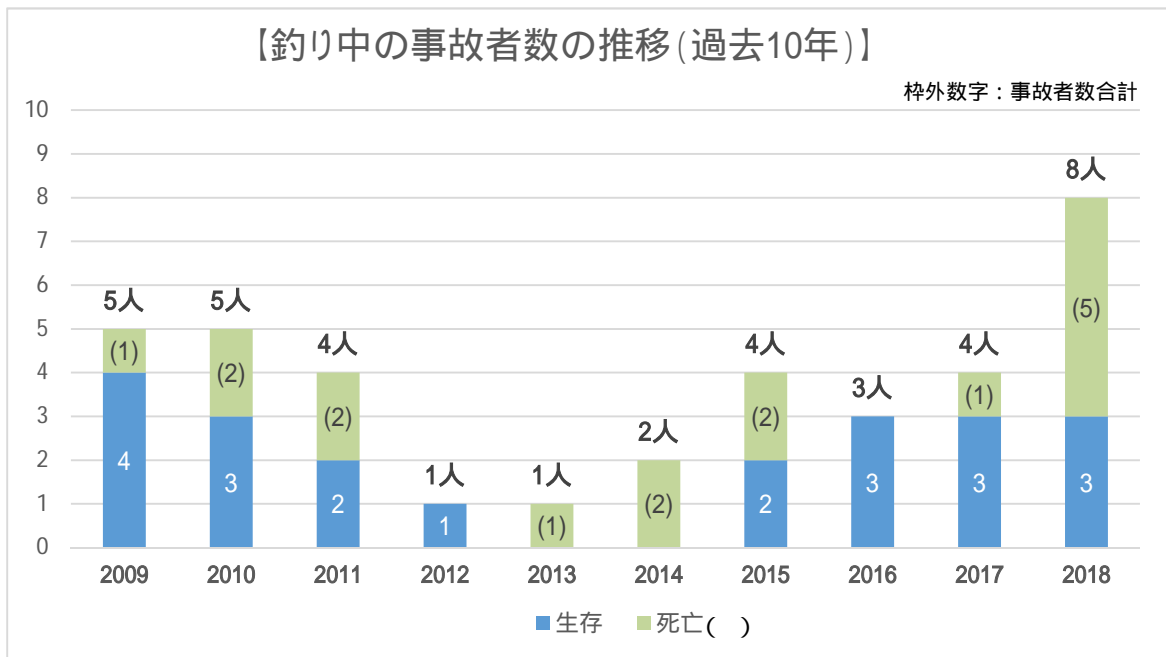
〔バナナボート〕



〔SUP〕

- 6 釣り中の事故者数の推移（過去10年（H21～H30））

図 2-8



- 一昨年までは、4～5名で推移していた釣り中の事故が昨年は8人と増加した。
- 増加に伴い、死者数も5名と過去10年で最大となった。

- 7 釣り中の事故発生場所詳細（昨年・過去10年（H21～H30））

【釣り中の事故発生場所詳細（平成30年）】 【釣り中の事故発生場所詳細（過去10年）】

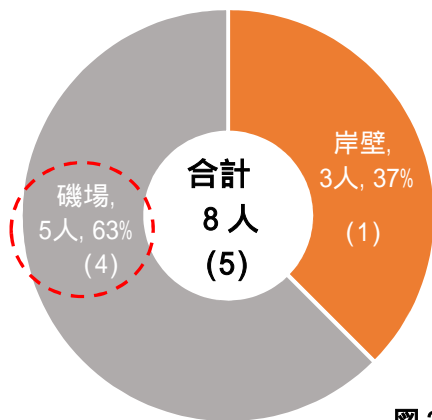


図 2-9

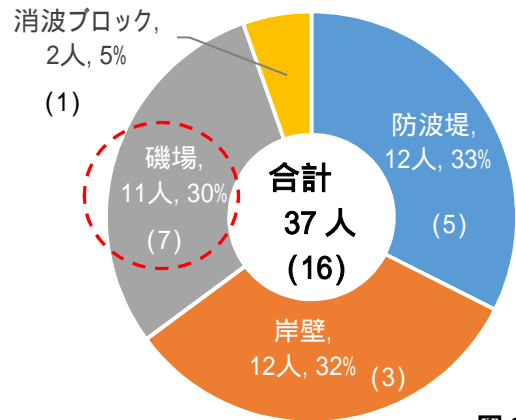


図 2-10

- 昨年は、防波堤における事故の発生はなかった。
- 過去10年における釣り中の事故発生場所をみると、防波堤・岸壁・磯場の順で発生しており、合計で、37人となっている。
- 昨年、過去10年いずれも、磯場における死者数の割合が、他場所に比べ高くなっている。
グラフ内()は死者数

【昨年の主な事故事例】（参考）

1 船舶事故

- 発生月 平成30年8月
- 事故船舶 フェリー「太古」、漁船「瀨丸」
- 事故概要 長崎県五島を出港し、博多港向け航行中の、フェリー「太古」と、漁船「瀨丸」が福岡県糸島市沖所在の姫島北北東約6kmの海域で衝突した。双方ともに自力で入港し、人命に異常はなかった。

2 人身事故

- 発生月 平成30年9月
- 事故者 釣り人（男性1名 42歳）
- 事故概要 瀬渡船により、唐津市加唐島小崎瀬に上陸し、釣り中、高波にさらわれ海中転落した。捜索中の海上保安庁ヘリコプターに発見揚収され病院に搬送されるも、死亡が確認された。

- 発生月 平成30年11月
- 事故者 シーカヤック愛好者（男性1名 54歳）
- 事故概要 糸島市二丈付近海岸からシーカヤックに乗船し出発したまま帰宅しない旨、家族から通報を受け、捜索中の巡視艇により付近海域で事故者を発見救助したが、死亡が確認された。（船舶海難によらない人身事故）