

海上保安制度創設60周年記念

問い合わせ先
第八管区海上保安本部
(Tel 0773-76-4100)
警備救難部救難課長
坂本 (内線 3250)
海洋情報部監理課長
三原 (内線 2510)
交通部安全課長
小原 (内線 2620)



平成20年6月26日
第八管区海上保安本部

夏季における集中安全推進活動について

第八管区海上保安本部では、マリンレジャーが活発化する7月1日から8月31日までの2ヶ月間、プレジャーボート、漁船・遊漁船等の小型船舶及び遊泳者に重点をおいた夏季における集中安全推進活動を展開し、関係機関や団体と連携した現場指導、駅構内や高速道路サービスエリア等の交通拠点においてリーフレットを配布したり、安全講習会等を開催する等の啓発活動を実施します。

特にプレジャーボート等については、7月後半から8月前半の時期に事故が多発していることから、7月16日から8月15日までの1ヶ月間は全国及び地方海難防止強調運動の一環として、官民の関係者が一体となり、小型船舶を重点対象とした安全推進活動を実施します。

(注) 日本海西部地方海難防止強調運動

平成20年7月16日(水)から8月15日(金)までの間

※全国海難防止強調運動は平成20年7月16日から7月31日までの間

1 昨年の船舶海難及び人身事故発生状況

昨年の当管区におけるプレジャーボート及び遊漁船の海難は79隻で、そのうち28隻(35%)が夏季安全推進期間中に発生したものであり、主な原因は見張り不十分や整備不良といったものでありました。また、マリンレジャーに伴う人身事故者数は111人で、そのうち69人(62%)が夏季安全推進期間中に発生したものであり、主なものは遊泳中の事故でした。これらマリンレジャー事故に共通する特徴としては、京阪神及び中京、山陽等の地域からの来訪者によるものが半数以上を占めていたことがあげられます。

※ 前年(平成19年)の船舶海難及び人身事故の発生状況は別添1「平成19年船舶海難及び人身事故発生状況」のとおりです。なお、第八管区管内で発生した事件・事故の情報については、第八管区海上保安本部ホームページ『海の事件・事故について』をご覧ください。

<http://www.kaiho.mlit.go.jp/08kanku/jikenjiko/jikenjiko.htm>

当管区ではこれらを踏まえ、夏季安全推進活動期間中における各種マリンレジャーに伴うプレジャーボート等の小型船舶の海難や海浜事故を防止するとともに、万一事故に遭った場合における死亡・行方不明者を一人でも少なくしていくため、海難防止活動、海上安全情報の提供、自己救命策の確保に関する指導について、以下のとおり実施することとしております。

2 実施項目

(1) 常時適切な見張りの徹底

衝突海難原因の約6割が「見張り不十分」によるものであるため、常時適切な見張りの徹底を図ります。

※ 見張り不十分により発生した事故例については、別添2「小型船舶の海難事故の現状」をご覧ください。

(2) 適切な避航動作の徹底

避航船は早めに相手船にわかりやすい動作をとり、保持船も協力動作をとることの徹底を図っていきます。また、接近する可能性のある船舶間の意思疎通を図り、早期に衝突の危険を回避するため、無線通信(VHF)や汽笛信号等を活用した船舶間のコミュニケーションの促進を図ります。

(3) 自己救命策確保の推進

ライフジャケットの着用推進、緊急通報用電話番号「118番」の周知徹底を図り、海難等を迅速に通報する連絡手段の確保のため、防水措置を施した携帯電話等の利用促進を展開します。

また、ライフジャケット着用義務違反者に対して、関係省庁と連携した指導・取締りを重点的に実施します。

※ 自己救命策が有効に活用され救助された事例及びライフジャケット未着用により多数が死亡・行方不明となった事故例については、別添3をご覧ください。

(4) 発航前点検の徹底

プレジャーボートの機関故障等による事故の防止のため、発航前点検の徹底を図っていきます。

(5) 海上安全情報等の把握と適切な措置の徹底

沿岸域情報システム(MICS)等による気象・海象情報の早期把握、荒天時及び天候が悪化するときの出港中止又は早期帰港の徹底を図ります。また、ヒヤリハット情報図等の各種海上安全情報の積極的な活用等により、事前に活動海域の情報把握を促すとともに安全運航の向上を図っていきます。

※ 第八管区管内の海上安全情報については、第八管区海上保安本部ホームページに掲載していますのでご覧ください。

<http://www.kaiho.mlit.go.jp/08kanku/isozuri/isozuri-season-sao.htm>

(6) 人身事故防止対策

安全・安心なマリンレジャー活動を目指し、自治体や観光協会等の関係団体と連携して、特に海水浴場で発生する事故を未然に防止するため、海水浴場管理者等に対して、事故防止の徹底を図ることとします。

また、海水浴中に沖に向かう強い流れ(離岸流)による事故が発生していることから、離岸流情報の周知も実施します。

※ 離岸流については、別添4「離岸流や河口周辺の強流に注意！」又は第八管区海上保安本部海洋情報部ホームページ『海水の動き』をご覧ください。

http://www1.kaiho.mlit.go.jp/KAN8/sokuho/sokuho_index.html

3 具体的実施内容

これらのキャンペーンをより効果的に推進するため、以下の事項を実施します。

- ① 地域事情に精通していない中京、京阪神及び山陽地域からの来訪者を対象とした高速道路サービスエリア、道の駅等における安全啓発活動
- ② 地方自治体等の広報誌を通じた周知活動
- ③ 海の駅、マリーナ等における場内放送等による安全啓発活動
- ④ 第八管区海上保安本部等の沿岸域情報システム(MICS)及びヒヤリハット情報図等へのリンク設定による安全情報の提供
- ⑤ 関係機関・団体を通じた各種パンフレット・リーフレットの配布
- ⑥ 海事関係機関と連携した訪船・現場指導
- ⑦ 海上保安部署、地方運輸局、水産事務所及び関係団体の連携による自己救命策確保キャンペーンの実施及び着用義務違反者に対する指導・取締
- ⑧ 海上保安部署及び関係省庁、関係団体と連携した海難防止講習会、小型船の発航前点検実技講習等の開催
- ⑨ 海上安全指導員と海上保安官との合同パトロール等の実施

平成19年船舶海難及び人身事故発生状況

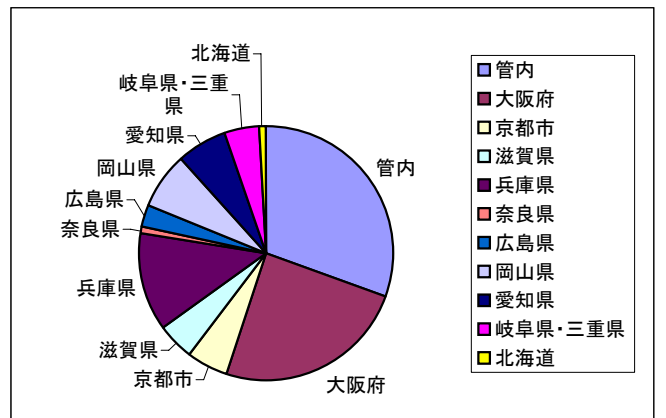
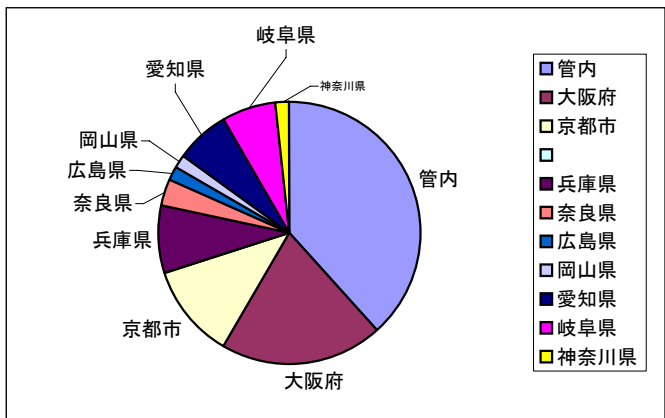
別添1

船舶海難総数 142 隻
 うちプレジャーボート うち京阪神、中京等の
 及び遊漁船79隻 他地域から38隻

人身事故総数 221人
 うちマリンレジャー うち京阪神、中京等の
 に伴う海浜事故111人 他地域から77人

他地域者の内訳	
大阪府	12
京都市	8
兵庫県	5
奈良県	2
広島県	1
岡山県	1
愛知県	4
岐阜県	4
神奈川県	1

他地域者の内訳	
大阪府	27
京都市	7
滋賀県	5
兵庫県	14
奈良県	1
広島県	3
岡山県	8
愛知県	12
岐阜・三重県	5
北海道	1

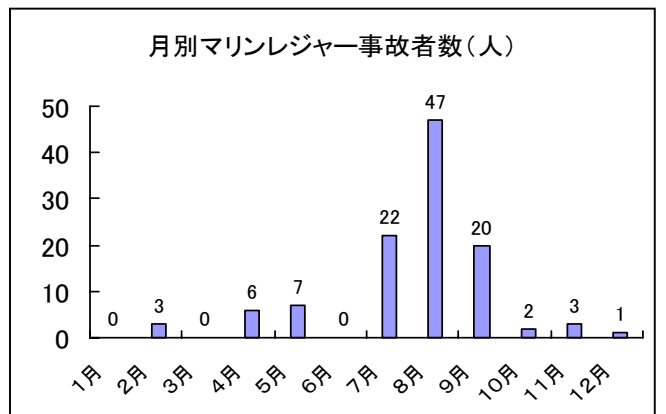
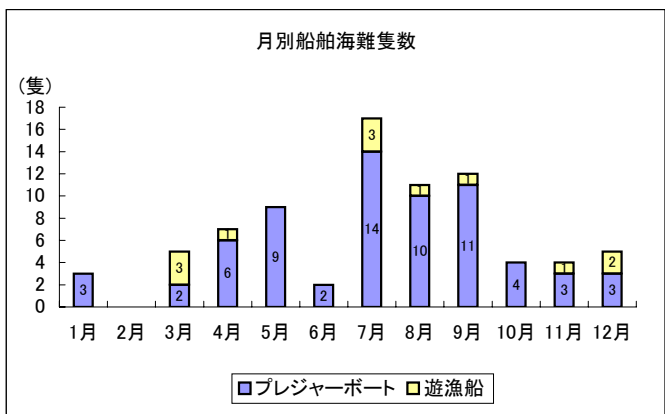


事故原因内訳	他地域者によるもの	
機関故障	21	9
衝突	16	9
転覆・浸水	16	11
運航阻害	9	5
推進器・舵障害	10	2
乗揚	5	2
安全阻害	1	0
その他	1	0

事故原因内訳	他地域者によるもの	
遊泳中	55	42
釣り	25	12
磯遊び	7	5
サーフィン	7	6
ダイビング	2	1
その他	6	5

※運航阻害：燃料切れ、バッテリー容量低下、海中転落
 安全阻害：強風に圧流され帰還不能
 その他：機関取扱不注意

※遊泳中：溺水、負傷、病気
 磯遊び：溺水、負傷
 釣り：海中転落、孤立
 その他：バナナボート、水上バイク等

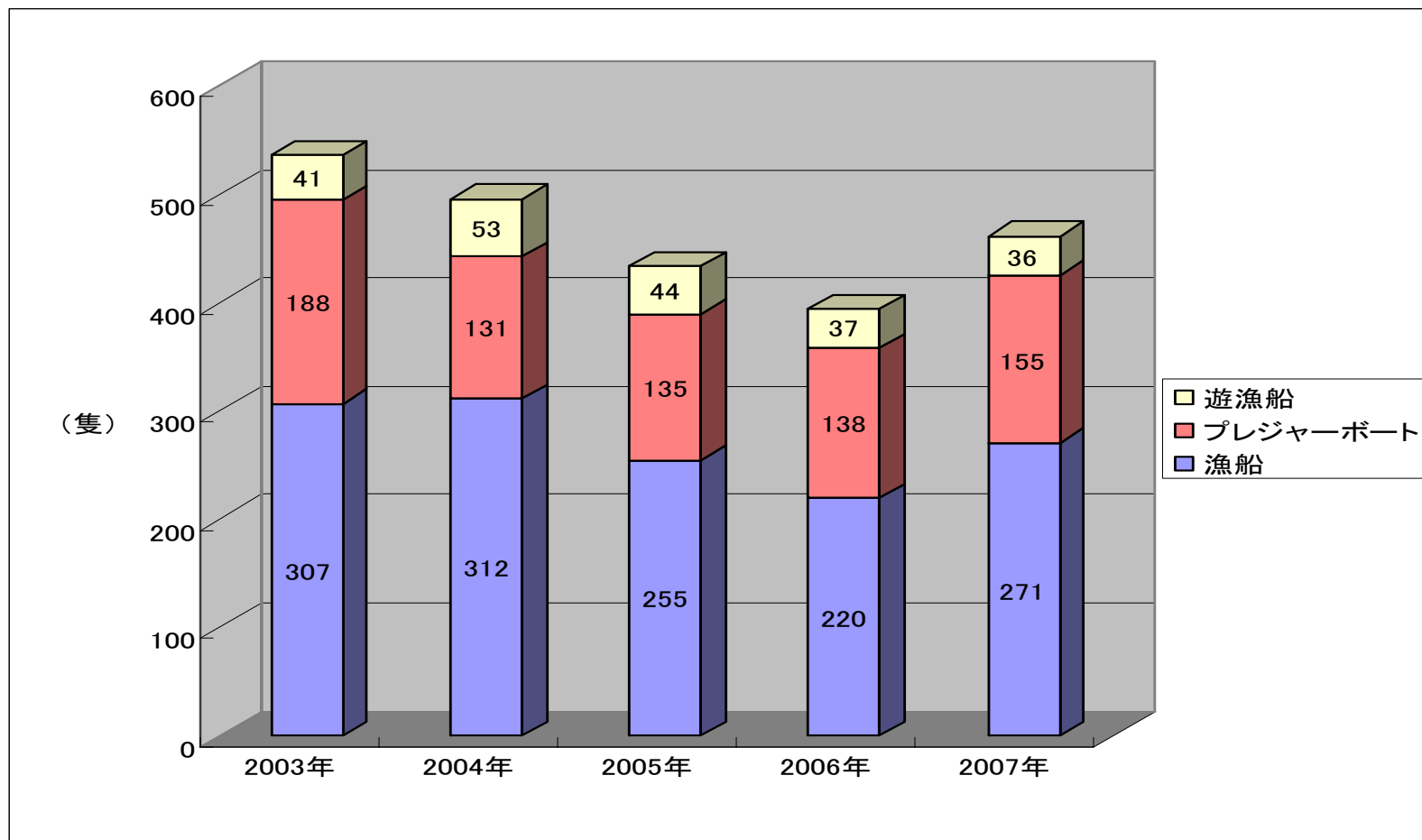


別添 2

小型船舶の海難事故について



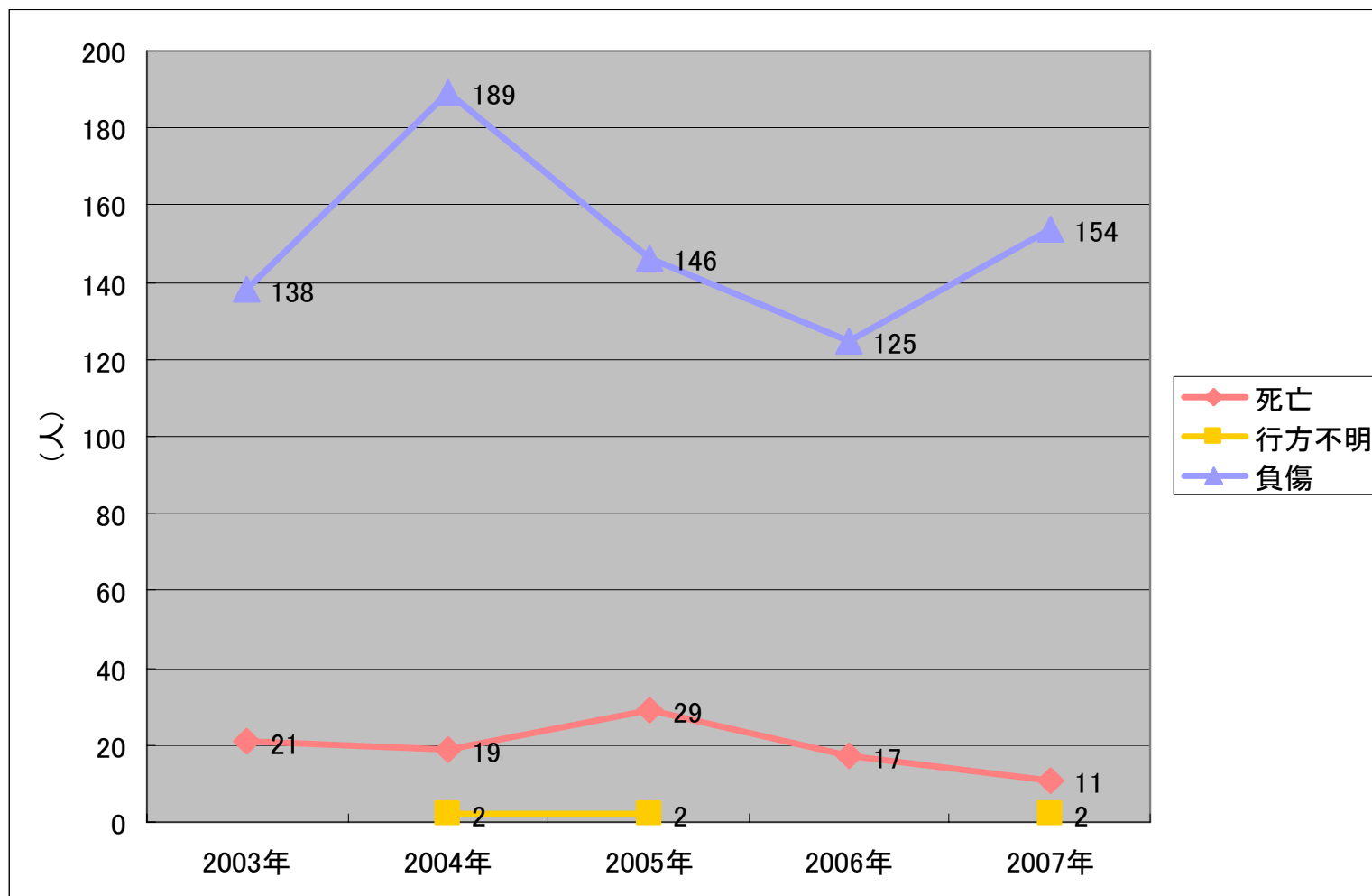
見張り不十分により発生した小型の船舶(総トン数20トン未満)の 衝突／乗上げ事故の推移



ポイント

- 1 平成18年までは減少傾向にあったが、平成19年は漁船、プレジャーボートの事故が増加した。
- 2 遊漁船の事故数は概ね一定であるが、プレジャーボートの事故は増加傾向にある。

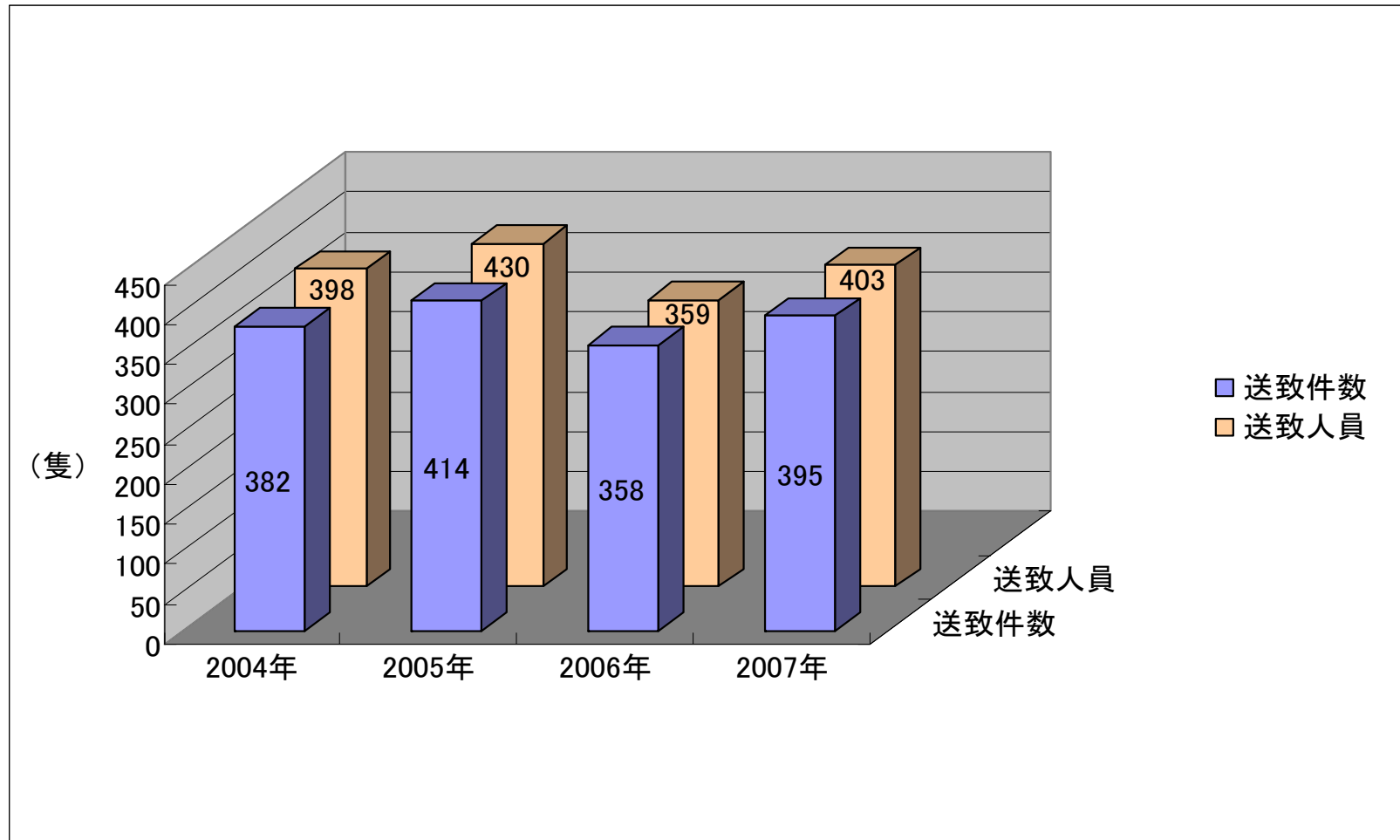
見張り不十分により発生した衝突／乗上げ事故による人身事故の推移



注意

対象船舶は小型船舶(総トン数20トン未満)

小型船舶のうち業務上過失往来妨害にて検察庁に送致された 件数と人員の推移



注意

対象船舶は、小型船舶（プレジャーボート、遊漁船、水上オートバイ、沿岸漁船等）

見張り不十分による重大な事案例

航行中の遊漁船同士の衝突

遊漁船クロマル遊漁船グリーンケロケロ衝突事件

1 概要

京浜港横浜区鶴見川河口において、釣り場に向かって北上中のクロマル(全長6.99メートル)と、係留地に向かって西行中のグリーンケロケロ(全長6.57メートル)が、平成18年11月19日18時00分鶴見信号所から268度1,340メートルの地点で、クロマルの船首がグリーンケロケロの左舷船首部に前方から70度の角度で衝突した

2 原因

クロマルが、見張り不十分で、衝突を避けるための措置をとらなかった。(海上衝突予防法5, 38, 39条)

グリーンケロケロが、見張り不十分で、衝突を避けるための措置をとらなかった。(海上衝突予防法5, 38, 39条)

3 損傷等

クロマル……………船首部に擦過傷

グリーンケロケロ…左舷外板亀裂, 左舷船首部ハンドル曲損, 操縦台風防割損, 同風防パイプ枠曲損, 船外機擦過傷等

船長及び釣り客1人が死亡, 釣り客1人が重傷



判決

クロマル船長、禁固3年(執行猶予5年)

※ 概要、原因、損傷等及び略図は海難審判庁採決集からの抜粋判決は刑事裁判による判決

航行中の遊漁船が漁労中の漁船に衝突

遊漁船第一ヨネモト丸漁船第七藤之丸衝突事件)

1 概要

神奈川県横須賀港において、釣り場に向けて出航中の第一ヨネモト丸(総トン数13.0トン)の船首と、漁ろうに従事している第七藤之丸(総トン数0.6トン)の左舷船首部とが、平成17年12月23日07時35分横須賀港東防波堤北灯台から289度1,330メートルの地点で、前方から50度の角度で衝突した。

2 原因

第一ヨネモト丸が、見張り不十分で、漁ろうに従事している第七藤之丸の進路を避けなかった。
(海上衝突予防法5, 18条)

第七藤之丸が、衝突を避けるための協力動作をとらなかった。(海上衝突予防法17条)

3 損傷等

第一ヨネモト丸・・・船首部及び船底外板に擦過傷

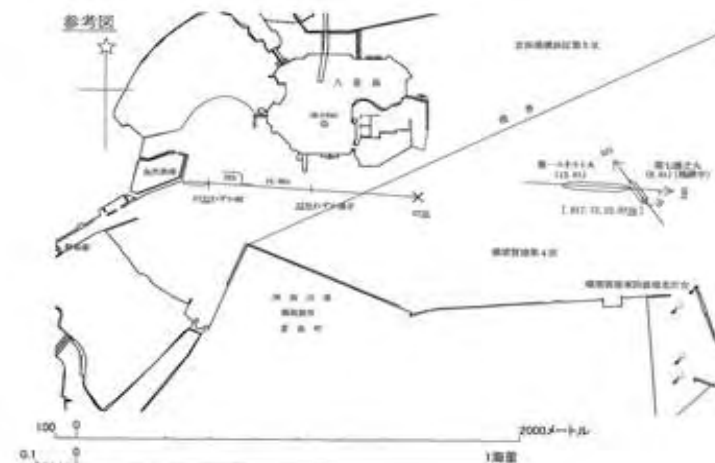
第七藤之丸・・・左舷船首部及び右舷中央部舷側外板を圧壊して転覆

船長が溺死

判決

第一ヨネモト丸船長、
禁固1年(執行猶予3年)

※ 概要、原因、損傷等及び略図は海難審判庁採決集からの抜粋
判決は刑事裁判による判決



航行中の漁船が錨泊中のプレジャーボートに衝突

漁船八幡丸モーターボート三喜号衝突事件

1 概要

平成17年9月26日09時00分、香川県喜兵衛島沖合において、西行中の八幡丸(総トン数1.7トン)の船首部が、錨泊中の三喜号(全長6.00メートル)の右舷船首部に、前方から67度の角度で衝突した。

2 原因

八幡丸が、見張り不十分で、錨泊中の三喜号を避けなかった。

(海上衝突予防法5, 38, 39条)

三喜号が、見張り不十分で、避航を促す音響信号を行わなかった。

(海上衝突予防法5, 34, 38, 39条)

3 損傷等

八幡丸……船首部外板に擦過傷, プロペラの曲損

三喜号……船首部大破, **同乗者2名死亡**

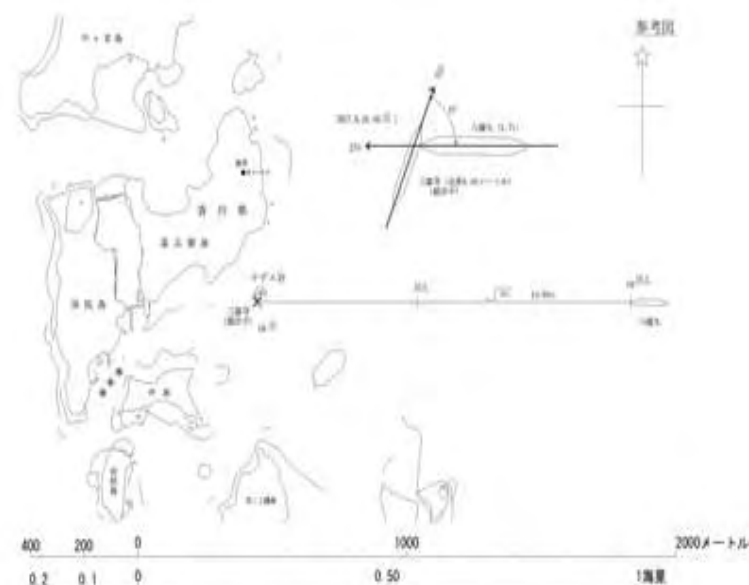
海難審判庁採決集からの抜粋

判決

八幡丸船長……**禁固1年6月(執行猶予5年)**

三喜号船長……**起訴猶予**

※ 概要、原因、損傷等及び略図は海難審判庁採決集からの抜粋
判決は刑事裁判による判決



救命胴衣未着用による事故

水上オートバイドキンちゃん I 世同乗者死亡事件

1 概要

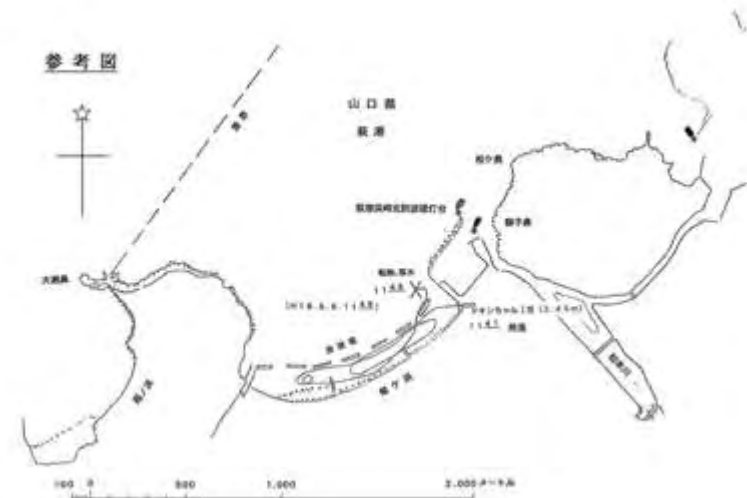
山口県萩港内の菊ヶ浜において、船長と同乗者が乗ったドキンちゃん I 世(登録長2.45メートル)が同浜を発進し、消波堤の外に出て船首を西方に向けていったん停止したとき、平成18年5月6日11時46分萩港浜崎北防波堤灯台から208度460メートルの地点で、バランスを崩して転倒して落水し、同乗者が溺れた。

2 原因

船長が同乗者を乗せて遊走する際、同人に救命胴衣やウエットスーツを着用させるなど、同人に対する落水時の安全措置が十分でなかった。

3 結果

同乗者が溺死



※ 概要、原因、損傷等及び略図は海難審判庁採決集からの抜粋

【ライフジャケット未着用のため多数が死亡・行方不明となった事例】

平成18年10月7日午前4時頃、静岡県伊豆半島南東海域において、釣り客等15人乗組みの遊漁船が転覆、衝撃で釣り客等が海に投げ出され、15人のうち2人が死亡、5人が行方不明となりました。

このとき、釣り客等はライフジャケットを着用していませんでした。



引き起こされる遊漁船

【自己救命策が有効に活用され救助された事例①】

平成20年5月4日午後2時頃、青森県西海岸沖において釣り客2人が手漕ぎボートにて遊漁をしていたところ、強風の影響でさらに沖に流され帰港できなくなりましたが、ビニール袋に入れていた携帯電話で118番通報し、約1時間後巡視船により無事救助されました。

【自己救命策が有効に活用され救助された事例②】

平成19年12月2日午後3時30分頃、静岡県下田沖において女性が他のカヌーを曳航して自身のカヌーを漕いでいたところ、うねりを受けて何度も転覆を繰り返したため、体力を消耗、ついにカヌーを放棄し陸岸に向け泳ぎ出しました。

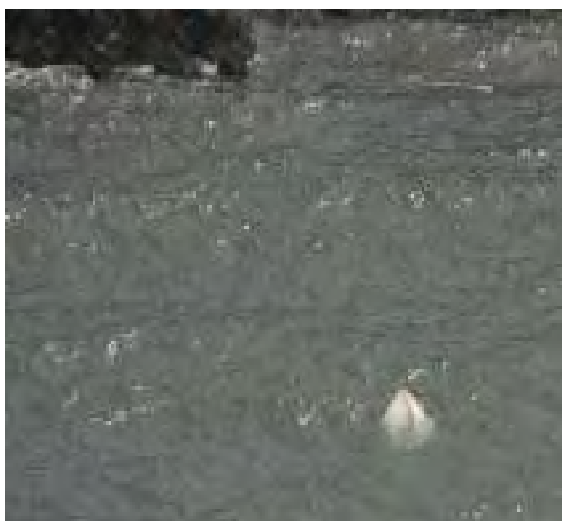
夫からの通報を受けた警察及び当庁により捜索していたところ、女性は携行していた携帯電話で当庁と連絡を取り合ったことにより、漂流位置を特定をすることができたため、当庁ヘリコプターにより無事救助されました。

女性は約4時間以上漂流していましたが、浮力や保温効果のあるウエットスーツを着用していたことも、無事救助の一因と思料されます。

【自己救命策が有効に活用され救助された事例③】

平成20年5月26日午前9時30分頃、鳥取県平田漁港沖において帰港中のプレジャーボートが、船尾から追い波を受けて浸水したためバランスを崩して転覆しました。

その勢いで乗船中の3人は海中に投げ出さるも、全員がライフジャケットを着用していたため全員が無事救助されました。



転覆したプレジャーボート



ライフジャケットを着用してため無事救助された人達

離岸流や河口周辺の強流に注意！

1 離岸流について

遊泳者、サーファーが離岸流と思われる沖に向かう強い流れに流される事故が発生しています。海水浴や海辺でのレジャーにあたっては、砂浜海岸などで発生しやすい離岸流に十分注意してください。

2 河口周辺の強流について

河口周辺においても、沖に向かう強い流れがあります。特に、降雨による河川増水時には、更に強い流れが発生する恐れがありますので注意が必要です。

【参考】

1 離岸流について

(1) 「離岸流（リップカレント）」とは？

「離岸流」は、海岸から沖に向かって流れる局地的な強い流れのことで、その発生は、沖からの強い風によって海岸に吹き寄せられた海水が海岸と並行に流れたあと、ある場所で強い流れとなって沖方向に流れ出すためと云われています。水泳のオリンピック選手でも逆らって泳ぐことが困難なほどの強い流れになることがあります。

(2) もし「離岸流」によって沖に流されたら？（図1）

「離岸流」で沖に流されたら、あわてて海岸に向かって泳ごうとせず、海岸と並行に泳ぐと「離岸流」から抜け出すことができます。決して流れに逆らって泳いではいけません。

「離岸流」の幅は10m～30m位ですので、「離岸流」から抜け出たら、海岸に向かって泳ぎましょう。でも泳ぎが得意でない人は、あわてず落ち着いて、救助を求め、助けを待ちましょう。

また、事故を目撃された方は、海上保安庁緊急通報用電話番号「118番」または、消防・警察など救助機関に通報して下さい。

2 由良川河口付近の流況事例（平成20年5月14日調査結果）

(1) 河口付近の漂流ブイの軌跡（図2）

由良川河口付近から漂流ブイを付けたダミー人形を投入した結果、河口最狭部付近では、投入後10分間で約500メートル沖合に流され、1時間で約1,500メートル流されることがわかりました。

(2) シーマーカーによる流況調査

河口にシーマーカーを投入した結果、図3のような沖合への流れが観測されました。また、海水浴場でも離岸流の発生している場合がありますので十分に注意してください。（図4）

気が付いたら、どんどん海岸から遠ざかっていた。。。 こんな時どうする？

山陰～丹後・若狭湾に至る海岸での注意だよ！



沖にながされたときの脱出方法



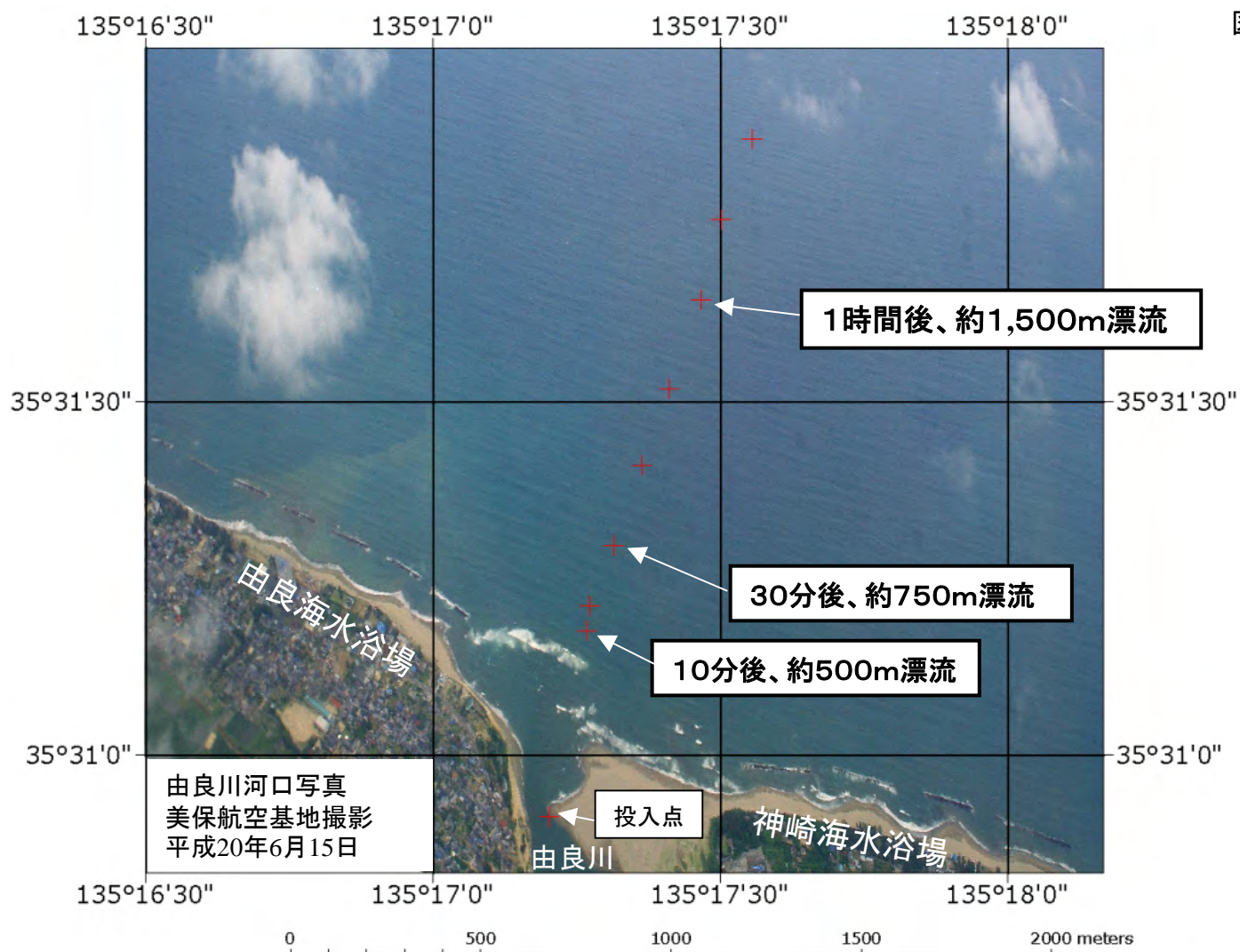
～疲れている時は無理して泳がないでね。ちょっとした流れでも事故のもと！～

海の事件・事故は
118番



第八管区海上保安本部

インターネット以： <http://www.kaiho.mlit.go.jp/08kanku>



ライフジャケット着用のダミー人形の軌跡

(ブイ投入点からの距離及び経過時間)



ライフジャケット着用のダミー人形



投入から1時間後のダミー人形と漂流ブイ
(写真奥は、神崎海岸)

図3



河口から沖合に向かって流れ出るシーマーカー(緑色)

図4



海水浴場から離岸堤の間を沖に向かって流れ出るシーマーカー(緑色)



遊泳禁止の看板