

問い合わせ先  
第八管区海上保安本部  
( 0773-76-4100)  
警備救難部救難課長(海浜・人身事故担当)  
坂本(さかもと・内線 3250)  
交通部安全課長(船舶海難担当)  
小原(こはら・内線 2620)  
海洋情報部監理課長(海洋情報担当)  
三原(みはら・内線 2510)



平成21年6月25日  
第八管区海上保安本部

## 夏季におけるマリレジャー安全推進活動のための 第八管区海上保安本部の活動について

第八管区海上保安本部では、夏のマリ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、遊泳者やプレジャーボート等小型船舶の事故防止及び死者・行方不明者の減少に重点を置き、関係機関や団体と連携した「夏季におけるマリレジャー安全推進活動」を実施することとしております。

また、プレジャーボート等の事故が多発する7月16日(木)から8月15日(土)までの1ヶ月間については、官民の関係者が一体となって「海難ゼロへの願い」をスローガンにして「日本海西部地方海難防止強調運動」を推進することとしており、この期間中には管内各地において、海難防止キャンペーン、各種啓発活動を展開することとしています。

さらに、これから夏季期間に向け、今年は特に高速道路料金の割引制度を利用して遠方から来訪するマリレジャー愛好者の増加も例年以上に見込まれることから、これらの対応も含めた安全推進活動を展開します。

夏季におけるマリレジャー安全推進活動	7月1日～8月31日
(日本海西部地方海難防止強調運動)	7月16日～8月15日)

[主な活動テーマ]

1. 遊泳者の事故防止
2. プレジャーボートの事故防止

## 夏だ・海だ・離岸流に気をつけろ！

昨年の当管区におけるマリネジャーに伴う人身事故者数は138人で、そのうち98人(71%)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。また、プレジャーボート及び遊漁船の海難は72隻で、そのうち32隻(44%)が夏季安全推進期間中に発生したものであり、主な原因は整備不良や見張り不十分といったものでありました。

これらマリネジャー事故に共通する特徴としては、京阪神及び中京、山陽等遠方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20年)の船舶海難及び人身事故の発生状況は別添「平成20年マリネジャーに伴う船舶海難及び海浜事故発生状況」のとおりです。

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ネジャーに伴う海浜事故やプレジャーボート等の小型船舶の海難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、自己救命策の確保に関する指導、海上安全情報の提供について、以下のとおり実施することとしております。

### 1 重点実施項目

#### (1) 海浜事故防止対策

【昨年は21人もの方が離岸流の事故に遭い、3人もの尊い命が奪われました】

安全・安心なマリネ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、海水浴場や海水浴場以外の場所での遊泳中に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。

特に海水浴中の離岸流(沖に向かう強い流れ)や河口流(河川が影響する河口域の複雑な流れ)による事故が発生していることから、小中高校での安全講習会で直接注意喚起を行う等、離岸流、河口流情報の提供を実施します。

(財)日本水路協会作成の「離岸流DVD」が、同協会から全国の都道府県市町村教育委員会に各小中学校分が配布されています。

離岸流、河口流については、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](http://www1.kaiho.mlit.go.jp/KAN8/sokuho/sokuho_index.html)

#### (2) プレジャーボート等の発航前点検、常時適切な見張りの徹底

【発航前点検・見張りの励行で多くの事故が減らせます】

バッテリーの過放電や燃料欠乏等による運航障害、見張り不十分による衝突や乗揚海難を防止するために、当管区では引き続き関係機関等と連携し、これらの撲滅に向けた海難防止講習会の開催などの事故防止啓発活動や訪船・現場指導に取り組んでまいります。

またミニボートについて、普及とともに事故も増加しているおり、ミニボートについて海難防止指導等の方法の検討に資するため活動実態の把握に努めるとともに、現

場において適切な指導を実施します。

(3) 自己救命策確保の推進

【ライフジャケット非着用の死亡率は着用の1.6倍です】

万が一、事故に遭遇した時に無事に生還するため、自己救命策確保のためのライフジャケットの着用推進、緊急通報用電話番号「118番」の周知及び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。

(4) 海上安全情報等の把握と適切な措置の徹底

【気象、海象等の情報把握は事故防止のための第一歩です】

事故に遭わないためには事前の情報収集も必要であり、このため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や、荒天時及び天候が悪化する時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その利用促進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、別添「管内マリンレジャー安全情報」をご覧ください。

## 2 具体的実施内容

これらの活動をより効果的に推進するため、以下の事項を実施します。

地域事情になじみの少ない中京、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等における周知・啓発活動

地方自治体等の広報誌を通じた周知・啓発活動

マリーナ、釣具店等訪問による周知・啓発活動(各種リーフレット等の配布)

関係機関と連携した訪船・現場指導

電光掲示板およびインフォメーションボードを活用した周知・啓発活動

関係機関、団体と連携した小型船の発航前点検、ライフジャケット着用の指導

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

幼稚園、小・中・高校生を対象とした安全講習会の実施

テレビ、ラジオ、防災無線を活用した周知・啓発活動

自治体・海水浴場管理者を通じた遊泳者等海浜利用者への事故防止活動

なお、各海上保安部署における各種活動の具体的な予定については、後日、お知らせいたします。

## 1. 離岸流、河口流とは

「離岸流」とは、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。

「河口流」とは、河口付近で発生するもので、河川流と上述した海岸と並行する流れなどが入り混じった複雑な流れで、河川の増水時には離岸流以上に沖合いまで達する強い流れが生じることがあります。

遊泳中事故に遭う原因としては、離岸流などの複雑な流れによって沖に流され、岸に戻ることが出来なくなるものが最も多く、児童・生徒を含む若年層の割合が高いのが特徴です。

瀬戸内海や伊勢湾、大阪湾等の内海ではあまり馴染みのない現象ですが、外海に面した日本海側の海岸では、至るところで離岸流と呼ばれる岸から沖に向かう強い流れが発生しており、その勢いは、水泳の五輪メダリストでも苦戦するほどに発達することがあります。

離岸流のメカニズムは完全には解明されていません。陸から離岸流の発生場所を見極めることは、日頃から海に慣れ親しんでいる人が海面や周囲の状況を注意深く観察すると可能ですが、一般の人にはかなり難しく、波が小さい海水浴日和の時でも発生することがあります。また、離岸流が発生している海底は、周囲より深くなっていることがあり、この深みに足をとられてパニックを起こしてしまうことがあります。

事故に遭わないためには、遊泳禁止区域や海水浴場として開設されていない場所では泳がないことが肝要ですが、海水浴場においても離岸流による事故がしばしば発生していますので、小さなお子様からは目を離さず、場内放送や看板等に注意するとともに、万一、巻き込まれた際、流れに逆らわず岸と平行に泳いで脱出する方法など、離岸流についての正しい知識を持ってお出かけください。

【離岸流の解説、脱出方法、発生場所の特徴など】

<http://www1.kaiho.mlit.go.jp/KAN8/ripcurrent/ripcurrent.html>

『最近発生した主な遊泳者の事故は以下のとおりです』

発生日	事故者	概要
平成 20 年 7 月 6 日	男性 (16 歳) 男性 (14 歳) 男性 (13 歳)	3 人でテトラポット付近で遊泳中、離岸流 (河口流) により流され 2 名が溺れ、内 1 名が行方不明となった。4 日後沖合い 1 キロメートルで遺体で発見された。
平成 20 年 7 月 26 日	男性 (37 歳)	家族 6 人で海水浴に来て、1 人で沖の岩場に泳いでいったまま戻らず、1 時間半後溺れているのを発見、病院に搬送されたが死亡が確認された。救助者の言によれば当時沖合いに向かう流れがあったことから、事故者は 1 時間半もの長時間泳ぎ、家族のいる浜に戻ろうとしたが離岸流により浜に戻れず溺れたものと推測。

## 2. ミニボートについて

平成 15 年より「長さ 3 メートル未満、推進機関の出力 1.5kW 未満、プロペラ回転緊急停止機構付き」の条件を備えた船舶(ミニボート)は、免許を持たなくても、また、船舶検査を受けなくても操船することができるようになったため、舟釣り等のマリレジャーの愛好者の間で急速に普及しています。しかし、これに伴う事故も増加しており、当管内でも平成 16 年以降、現在まで 14 件の事故が発生しています。

ミニボートは、船体、エンジン出力ともに小さく、海上では平静と思われるような風浪や、周囲の通航船舶による航走波程度でも簡単にバランスを崩して転覆したり、思わぬ方向に流され引き返せなくなったりしています。

乗船者にとっては、転覆が直ちに生命に危険を及ぼすことは言うまでもなく、風浪に圧流されて乗揚げるケースでも、当管内には、断崖や暗礁からなる磯場が多く、船が近づけない、或いは近くに道路がないといった状況から、迅速な救助が困難になり、危険の度合いも高まります。また、そうした場所での船体撤去や損壊した漁具の補償等には、多額の負担を強いられることも予想されます。

さらに、操船者が海事法令や船体・機関等の整備の知識に乏しいことや、海でのマナー慣習に精通していないことが、他の船舶の安全航行の妨げにもなっていることがあります。

ミニボートの乗られるときは、事故を防止するため、基本的な海のルールを守り、風が強い時、波が高い時、視界の良くない早朝、夜間、濃霧の時は出航を見合わせるるとともに、港の出入口など船舶の通行の多い場所を避け、海岸から遠く離れるような場所へ行かないようご注意ください。



『最近発生したミニボートによる事故事例は以下のとおりです』

発生日	概要
平成 20 年 7 月 27 日	ミニボートで漁港を出港したが、風と波が強くなり、保針が困難となった。さらに船外機が波をかぶり起動できなくなった。巡視艇により曳航救助された。
平成 21 年 6 月 2 日	1 名乗船のミニボートで錨泊して魚釣り中、次第に風が強くなり白波が立ちはじめたことから引き上げようとしたが、エンジンの出力が小さいため沖に流され救助を求めた。

## 3. 自己救命策の有効性

マリレジャー愛好者が海で安全安心に楽しむためには、自らが安全・安心を確保することが大切です。

平成 20 年の釣り中や海中転落時のライフジャケット着用率は 16.4% で過去 5 年ほぼ横ばいの傾向です。着用者の死亡率は 34%、非着用の死亡率は 5

6%で非着用の場合の死亡率は着用の約1.6倍です。

また、昨年の夏季における携帯電話の所持率は約94%、118番の認知度は約53%でした。

『最近の自己救命策確保が功を奏した事例は以下のとおりです』

発生日	概要
平成20年 7月27日	プレジャーボート(9名乗船)が遊走中、天候が急変し、後部に座っていた乗船者1名(ライフジャケット着用)が突風を受け海上に投げ出された。同船は、直ちに機関を止めて転落者の救助を試みたが、突風に煽られて推進器が定置網のロープに引っかかり航行不能となったことから、携帯電話により118番通報した。同船は救難所救助船により引き出され、海中転落者は、他の船により救助された。事故当時は波3m、視程10mの悪天候であったが、ライフジャケットを着用していたこともあり、行方不明にならず無事救助された。
平成20年 7月27日	プレジャーボート(3名乗船)が遊漁のため移動中、推進器にロープが絡み航行不能となった。自力航行可能なところまでロープの除去を行ったが、天候悪化に伴う大雨と強風により、帰港への不安を感じたことから118番通報を行い巡視艇の先導により入港した。

### 【事故から学ぼう】

『新潟県阿賀野川沖、荒川沖プレジャーボート転覆海難』

平成21年6月13日朝、新潟県阿賀野川沖、荒川沖において、プレジャーボート2隻が相次いで転覆し、6名もの人命が奪われる海難が発生しました。

2隻の海難発生位置はいずれも河口付近で発生しています。河口付近は河口流と呼ばれる複雑な流れが発生しやすく、この河口流と波がぶつくと波の高さが異常に高くなることが知られています。また、今回の海難では、6名中1名しか救命胴衣の着用が確認されていません。

阿賀野川沖転覆海難



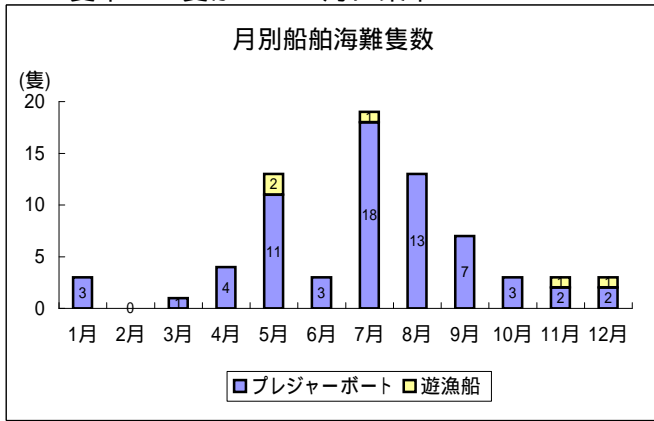
荒川沖転覆海難



# 平成20年マリナーに伴う船舶海難及び海浜事故発生状況 (別添)

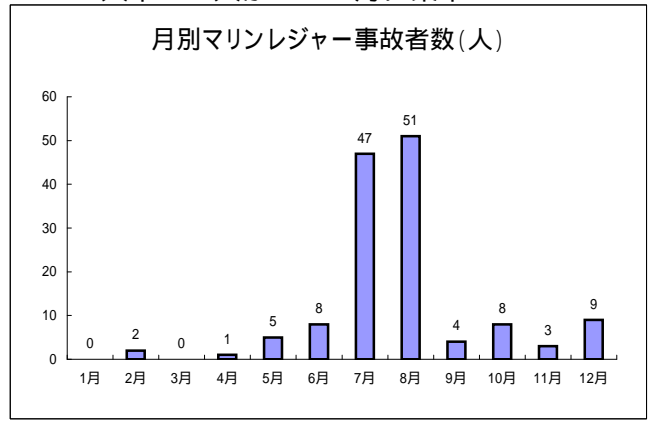
## プレジャーボート等船舶海難

72隻中32隻が7・8月に集中



## マリナーに伴う海浜事故

138人中98人が7・8月に集中



海難内訳		他地域者によるもの
運航阻害	11	7
機関故障	6	3
衝突	3	3
乗揚	5	2
推進器・舵障害	3	3
安全阻害	2	2
その他	2	1

主な原因は整備不良や見張り不十分

運航阻害：燃料切れ、バッテリー容量低下、無人漂流  
安全阻害：強風に圧流され帰還不能  
その他：船位喪失など

事故原因内訳		他地域者によるもの
遊泳中	76	57
釣り	2	1
磯遊び	5	4
ダイビング	5	3
サーフィン	2	2
その他	8	6

主な原因は海域等の認識不足による遊泳中の溺れ

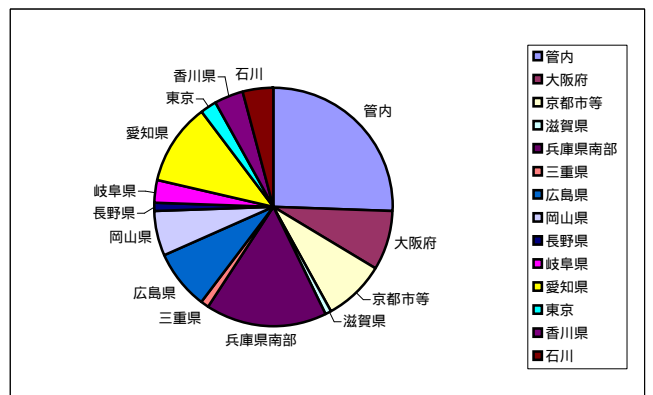
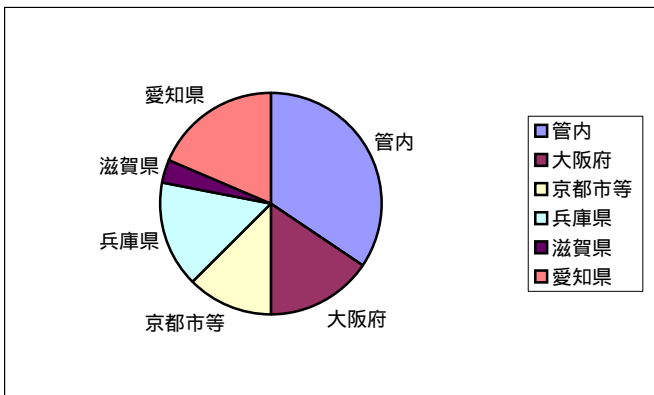
遊泳中：溺水、負傷、病気  
磯遊び：溺水、負傷  
釣り：海中転落、孤立  
その他：バナナボート、水上バイク等

プレジャーボート うち京阪神、中京等の  
及び遊漁船 32隻 他地域から 21隻

他地域者の内訳	
大阪府	5
京都市等	4
愛知県	6
兵庫県	5
滋賀県	1

マリナー うち京都市内、中京等の  
に伴う海浜事故98人 地域から73人

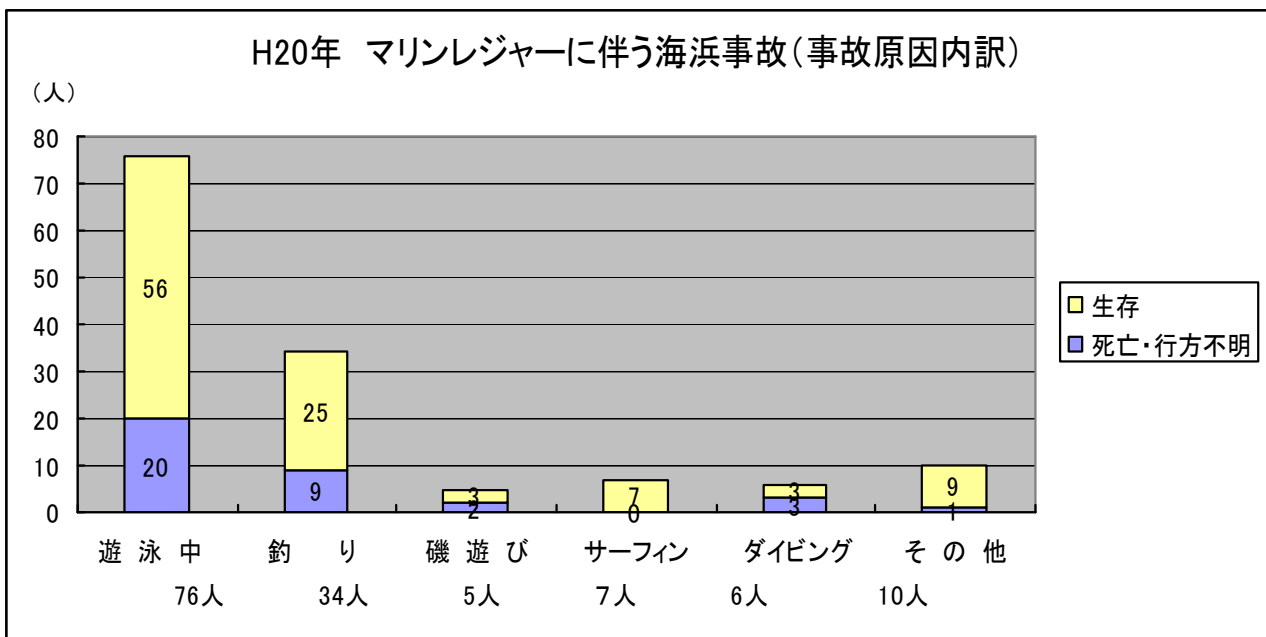
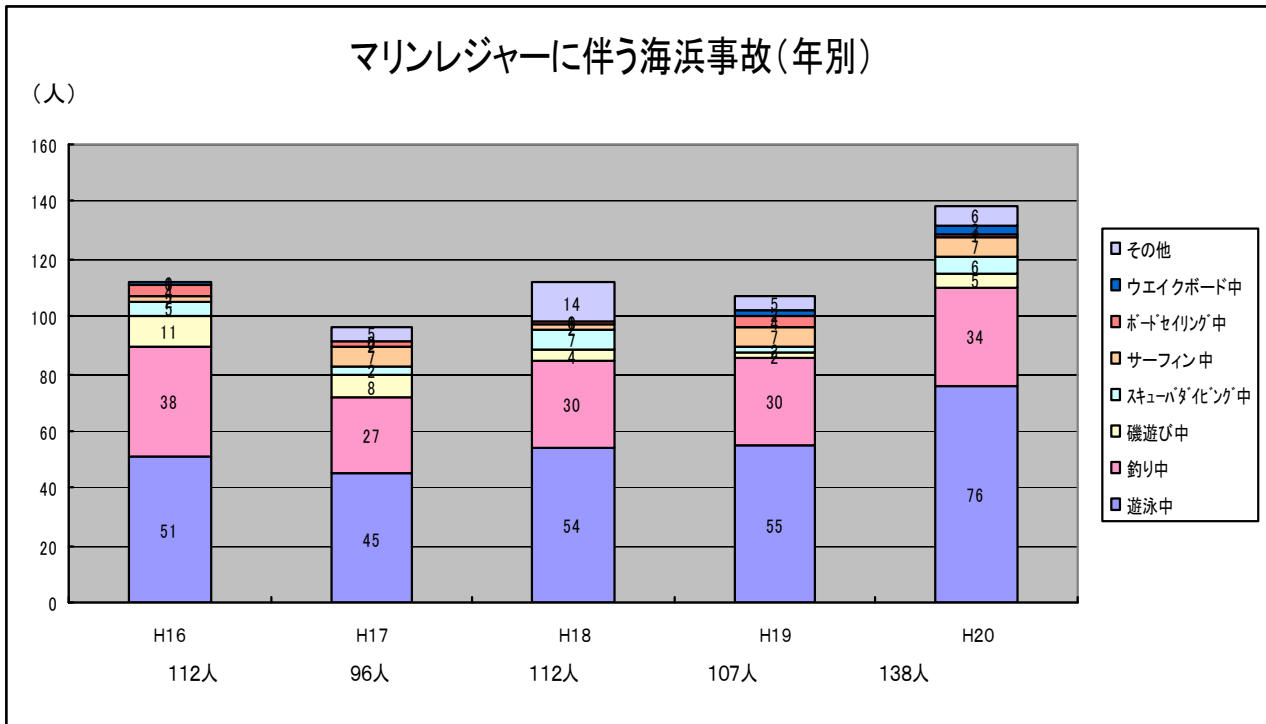
他地域者の内訳	
大阪府	8
京都市	8
兵庫県	16
広島県	8
岡山県	6
長野・三重・滋賀県	3
岐阜県	3
愛知県	11
香川県	4
東京	2
石川	4





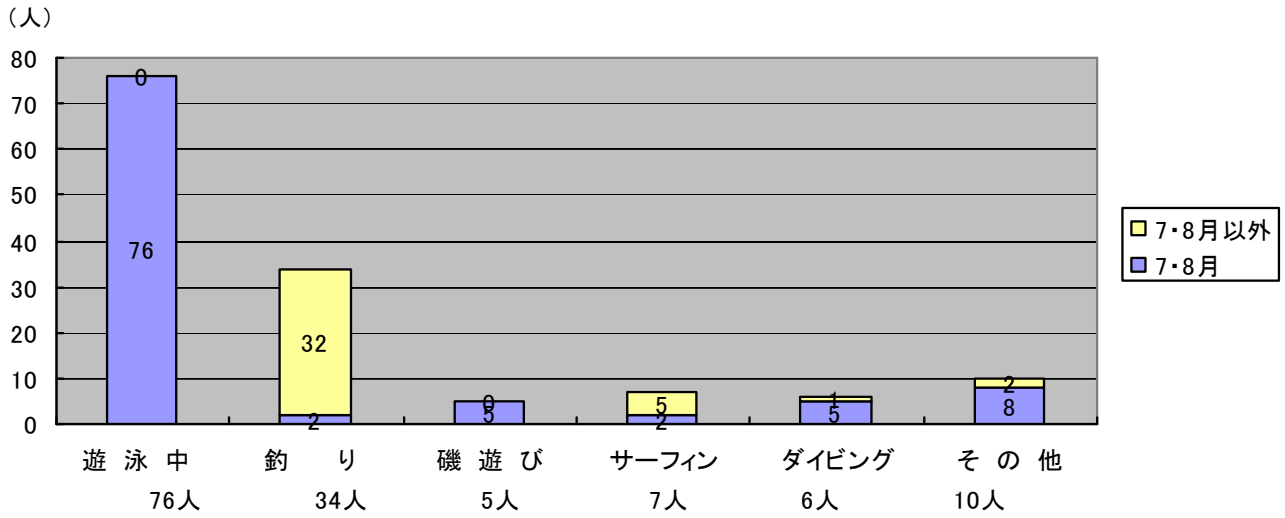
## マリレジャーに伴う海浜事故

(第八管区管内におけるマリレジャーに伴う海浜事故を計上)

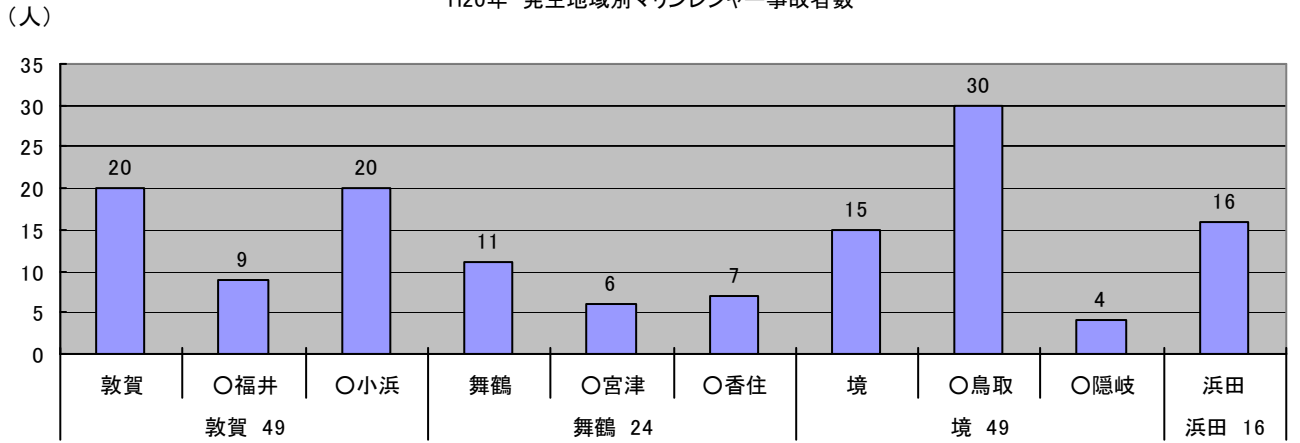




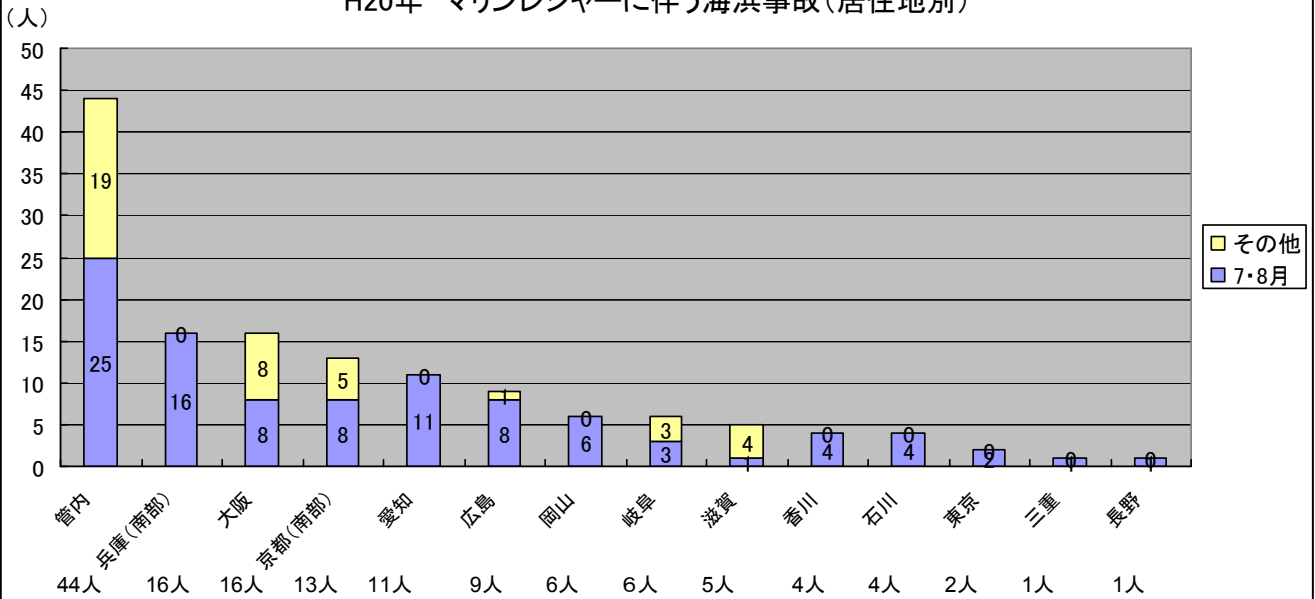
H20年 マリンレジャーに伴う海浜事故(7・8月)



H20年 発生地域別マリンレジャー事故者数

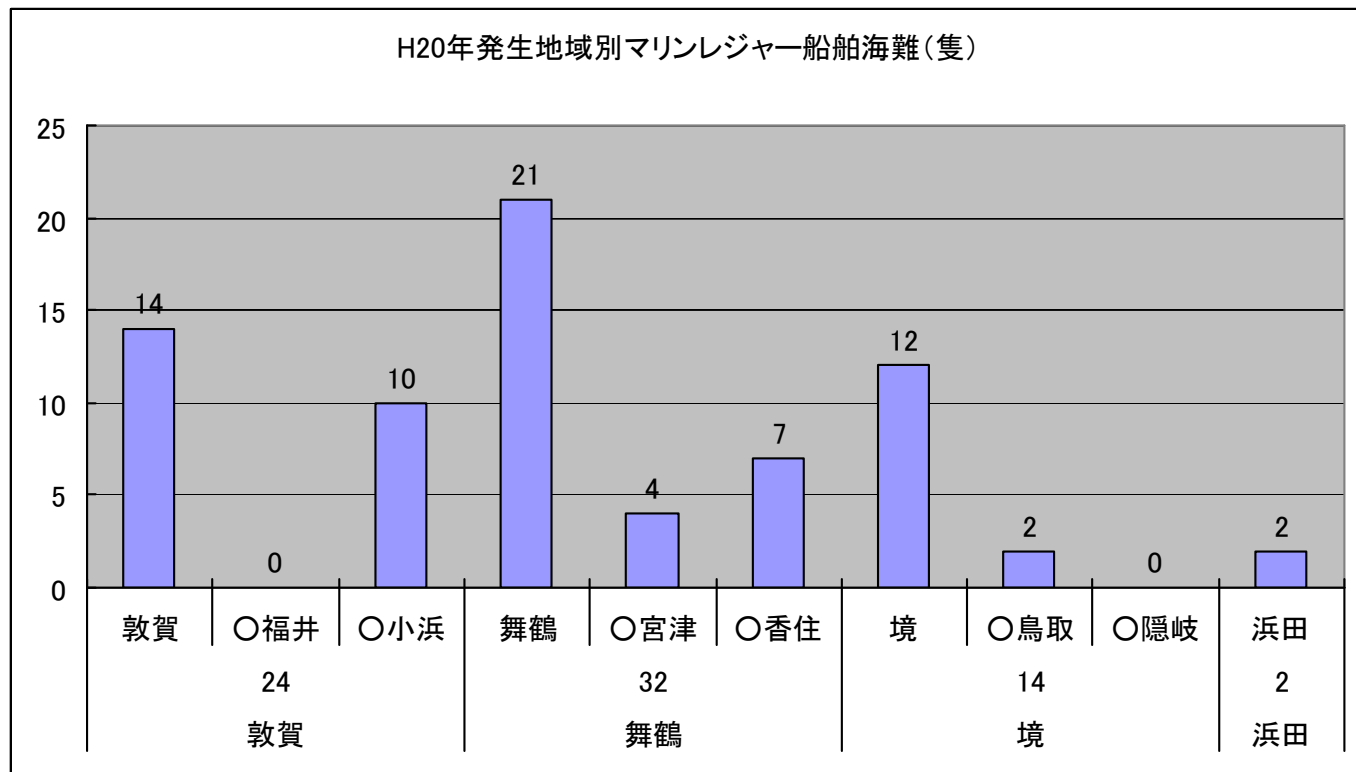
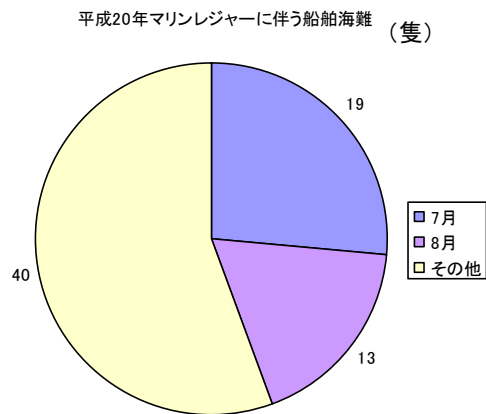
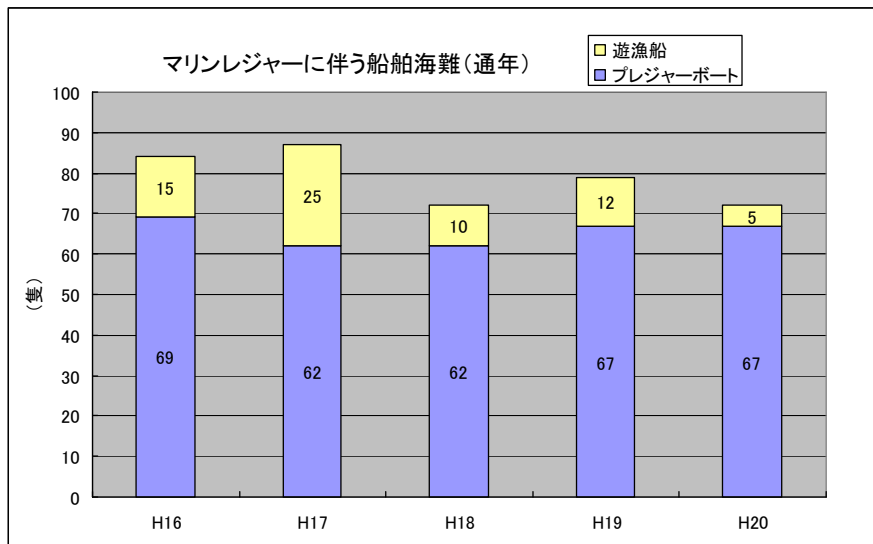


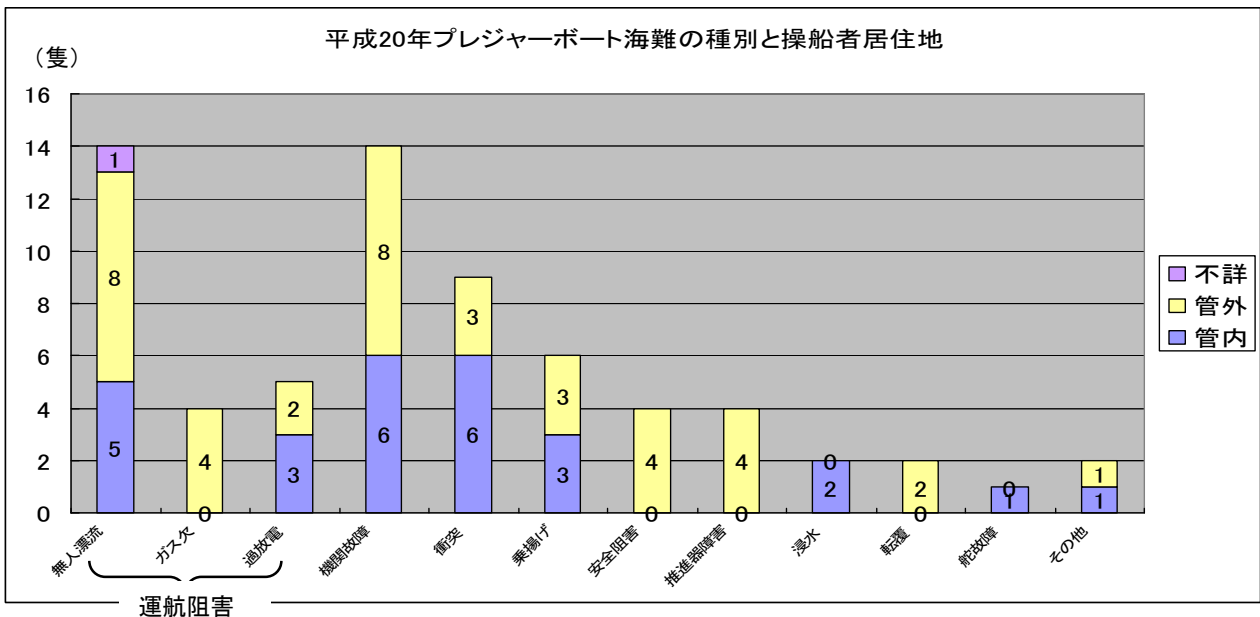
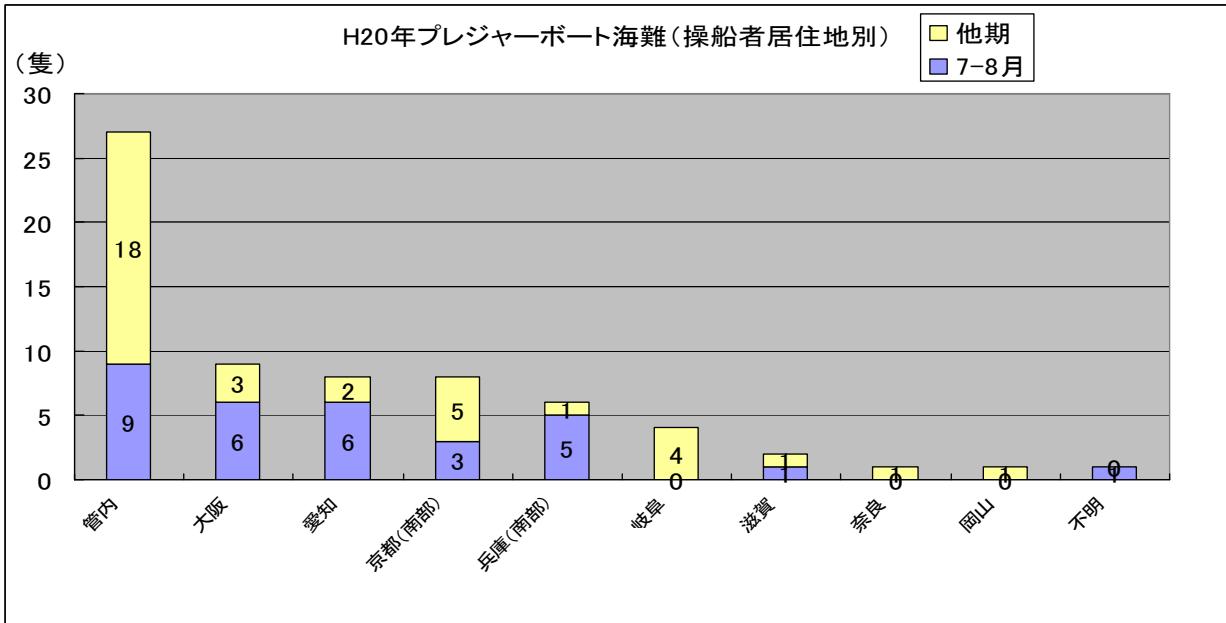
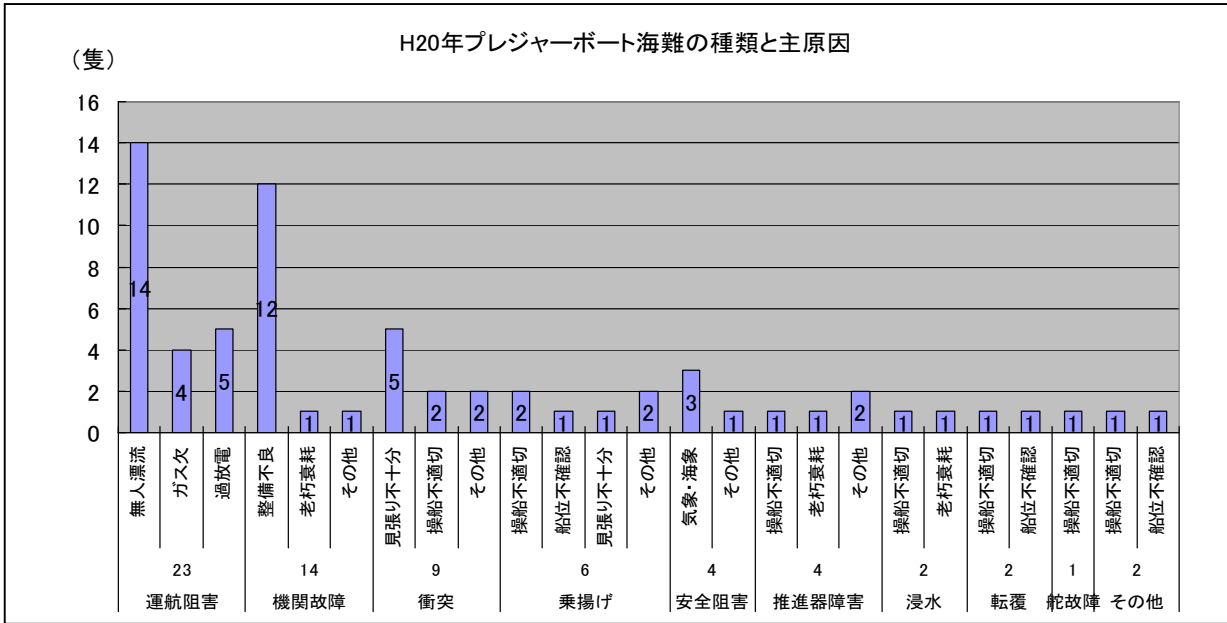
H20年 マリンレジャーに伴う海浜事故(居住地別)



# マリンレジャーに伴う船舶海難

(第八管区管内におけるプレジャーボートと遊漁船の海難を計上)





## 【資料】

### 若狭湾・山陰の海にお出かけの前に

若狭湾から山陰地方にかけては、白砂青松の美しい砂浜とダイナミックな岩礁が織り成す変化に富んだ自然海岸が続き、遠浅で透明度の高い海水浴場や、相応の釣果が期待できる釣り場など、絶好のマリンレジャースポットが各所に点在しています。

この地域は、春から秋にかけて比較的静穏な天候に恵まれ、中京・京阪神・山陽等の都市部から比較的近いこともあって、夏期を中心に大勢の行楽客が訪れて活気づきますが、その一方でレジャー中の海浜事故や船舶海難も多発しており、毎年多くの方が亡くなったり、怪我をされるなど、楽しいはずの休日が一転して悲惨な結果を招くケースも後を絶ちません。

今年もハイシーズンの到来を控えたこの時期に、当地域でのマリンレジャーを計画されている方に楽しく安全に過ごしていただくために、過去の事例を振り返りながら、特に注意していただきたい点をご紹介します。

なお、各々についての詳細は、第八管区海上保安本部のホームページからご覧になることができます。

[http://www.kaiho.mlit.go.jp/08kanku/marineleisure/marineleisure\\_top.htm](http://www.kaiho.mlit.go.jp/08kanku/marineleisure/marineleisure_top.htm)

### 1. 海水浴や釣りでの事故

第八管区管内（福井県・京都府・兵庫県の日本海側・鳥取県・島根県）においては、平成20年中、マリンレジャーに伴う海浜事故者数は138人（前年比31人増）、うち死亡・行方不明者は35人（前年比5人減）でした。

海浜事故の71%（138人中98人）が、7月～8月の2ヶ月間に集中しており、その78%（98人中76人）が遊泳中の事故でした。さらに、7月～8月の海浜事故の74%（98人中73人）が中京・京阪神・山陽等、管外からの来訪者によるものでした。

これらの事故を防止するため、以下の点にご注意ください。

#### (1) 離岸流に気をつけて

遊泳中事故に遭う原因としては、離岸流などの複雑な流れによって沖に流され、岸に戻ることが出来なくなるものが最も多く、児童・生徒を含む若年層の割合が高いのが特徴です。

瀬戸内海や伊勢湾、大阪湾等の内海ではあまり馴染みのない現象ですが、外海に面した日本海側の海岸では、至るところで離岸流と呼ばれる岸から沖に向かう強い流れが発生しています。

離岸流のメカニズムは完全には解明されていません。陸から離岸流の発生場所を見極めることは、日頃から海に慣れ親しんでいる人が海面や周囲の状況を注意深く観察すると可能ですが、一般の人にはかなり難しく、波が小さい海水浴日和の時でも発生することがあります。また、離岸流が発生している海底は、周囲より深くなっていることがあり、この深みに足をとられてパニックを起こしてしまうことがあります。

事故に遭わないためには、遊泳禁止区域や海水浴場として開設されていない場所では

泳がないことが肝要ですが、海水浴場においても離岸流による事故がしばしば発生していますので、小さなお子様からは目を離さず、場内放送や看板等に注意するとともに、万一、巻き込まれた際、流れに逆らわず岸と平行に泳いで脱出する方法など、離岸流についての正しい知識を持ってお出かけください。

【事例 = 平成 20 年 7 月 鳥取】

鳥取市の海水浴場でおぼれた男性を助けようとした他の男性がともに沖合いに流され、さらにこれを救助しようとした別の男性も沖合いに流されました。3 名とも救助され、けが等はありませんでした。

【離岸流の解説、脱出方法、発生場所の特徴など】

<http://www1.kaiho.mlit.go.jp/KAN8/ripcurrent/ripcurrent.html>

(2) 河口流 ~ 河口付近は特に危険です

河口流とは、河口付近で発生する河川流と海浜流、潮汐流が入り混じった複雑な流れのことを言います。河口流に波がぶつかると周辺より波の高さが大きくなりますし、川幅が狭まったところは特に流れが強く、底には漣筋（みおすじ）と呼ばれる深みがあるなど、極めて危険な場所です。絶対に泳がないでください。

また、河口付近は、小型船舶の転覆事故が起こり易い場所でもあるため、操船には十分注意してください。

【河口付近での事故事例】

京都府由良川の河口域で平成 14 年から 16 年にかけて事故が続発し、6 名が遊泳中に死亡しています。また、昨年 7 月 6 日には鳥根県益田市の益田川河口付近で 16 歳の少年が行方不明に、7 月 28 日には同じ益田市の高津川河口付近で中学 3 年の男子生徒が死亡するなど、河口付近は事故が起こり易い特に危険な海域です。

また、平成 21 年 6 月には、新潟県の二つの河川の河口付近でプレジャーボート 2 隻が転覆し、計 6 名死亡する事故が発生しています。

[http://www.kaiho.mlit.go.jp/08kanku/kouhou/kouhou21/21.04.27\(3\).pdf](http://www.kaiho.mlit.go.jp/08kanku/kouhou/kouhou21/21.04.27(3).pdf)

(3) 海水浴場以外の場所で遊泳することの危険性

海水浴場以外の場所は、離岸流が発生していたり、いつも波が高いなどの危険があり、遊泳には適していません。また、水上オートバイや漁船、プレジャーボート等の小型船舶も走ってくる可能性もあり、海水浴場のように安全管理体制もとられていないことから、遊泳することは大変危険です。

【事例 = 平成 20 年 7 月 鳥取】

事故者は岡山から家族 6 名で鳥取市所在の岩戸海岸に到着し、家族と共に遊泳を開始、事故者は家族に「沖の岩場の方に行ってくる」と言い、泳いで岩場へ向かいましたが、沖合い 100 メートル付近で事故者の息子が溺れている事故者を発見し、付近遊泳客等 6 名と協力して事故者を浜に引き上げ、警察が手配した救急車によって病院に搬送されましたが、死亡が確認されました。

#### (4) 飲酒や持病の発症による事故も多発

昨年は、ご年配の方の事故が多かったことも特徴で、遊泳中の死亡・行方不明者 20 人中、60 歳以上が 6 人を占めました。これらの多くは飲酒や持病の発症等によるものでした。

事故の一因として、行楽客が居住地を夜間・早朝に出発し、寝不足や長距離移動の疲れがとれないまま海に入ることが多く、こうした状況下での飲酒が事故のリスクを更に高めていると考えられます。

道中の交通事故、目的地での水難事故の双方に遭わないよう、余裕のある計画と十分な休息が必要です。また、飲酒後の遊泳は極めて危険ですのでお止めください。

【事例 = 平成 20 年 7 月 鳥取】

事故者(76歳)は、友人と3名で海水浴場に到着した後、昼食にあわせ缶ビール6本を飲んで海に入りました。その後、同人が深みにはまり沖に流されていることに気付いた同行者や付近の海水浴客が救助しましたが、病院で死亡が確認されました。

#### (5) 釣りの事故

釣り中の事故は、夏期のみ集中しているわけではありません。しかしながら平成 20 年通年では、34 名が事故に遭い、うち 9 人が死亡・行方不明となっており、例年、事故原因では遊泳中の事故に次いで多くなっています。

船舶の乗船者に比べると、釣人の間では依然として救命胴衣の着用が進んでいませんが、救命胴衣を着用していれば海中転落しても浮いていられるため、生存率には顕著な差が表れています。岸壁や防波堤等、比較的足場がよく誰でも立ち入ることができる場所であっても、海中転落すると自力で這い上がるのは困難で、救助される前に溺れてしまうケースが後を絶たず、これらの中には救命胴衣を着用していれば助かったと思われる例も多く見られます。

釣り中の事故を防ぐには、高波をかぶることのない安全な場所で、救命胴衣を着用し、人気のない場所で単独行動をしないこと、防水パックに入れた携帯電話を携行し、連絡手段を確保することが肝要です。

また、海に落ちた場合に備え、釣り場の近くにタラップやロープ、係留船等がある場所を事前に確認しておくとともに、周辺にいて海中転落に気付いた人は、浮体となるクーラーボックスなどを直ぐに投げ入れて、転落者が溺れないよう措置してください。

こうした場面で有効な、ペットボトルを利用した、救命代用具の作り方を紹介していますので、併せてご利用ください。

【事例 = 平成 20 年 10 月 敦賀】

事故者は、防波堤上で釣りをしていましたが、大きなうねりによって防波堤の内側に転落しました。幸いにも同人は自力で上陸し、目撃者の通報で現場に駆けつけた警察官によって無事が確認されました。

【事例 = 平成 20 年 10 月 浜田】

事故者は、友人と共に広島から島根県浜田港に来て釣りをしていた際、足を踏み外し 5 メートル下の海中に転落しました。叫び声を聞いた友人らが海面を探したところ、うつ伏せ状態で浮かんでいる同人を発見、救命ロープを投げても反応はなく、海水の吸

引を防ぐためタモ網等で顎を持ち上げて、揚収を画策している途中に意識を取り戻し、無事救助されました。本件では事故者が、救命胴衣を着用していたことが幸いしたものと考えられます。

#### 【魚釣中の事故マップ】

<http://www.kaiho.mlit.go.jp/08kanku/marineleisure/map.html>

#### 【七管区の海上保安官が考案～救命代用具＝浮くっちゃボトルの作り方】

[http://www6.kaiho.mlit.go.jp/wakamatsu/service/oshirase/050804ukucchya/ukucchya\\_bottle1.htm](http://www6.kaiho.mlit.go.jp/wakamatsu/service/oshirase/050804ukucchya/ukucchya_bottle1.htm)（若松海上保安部へリンク）

#### (6) もしや行方不明？～ボートや釣り場を離れるときの注意点

キャンプや釣りなどのため、一時的に船を係留又は陸揚げして離れている間に、潮汐や強風等によって無人で流出したり、釣りの途中、食事や休憩等のため、釣竿やクーラーボックス等を置いたままその場を離れると、その状況は、持ち主が海中転落して行方不明になっているかに見えます。

通報を受けた当庁や消防、警察などが捜索のため出動することがしばしばありますが、いずれの機関も、限られた人員・資器材で有事に備えており、こうした対応に勢力を費やすと、より重要な事案への対応に支障を来す恐れがありますので、誤解を招くような行為とならないよう、ご配慮願います。

#### 【事例＝平成21年4月 敦賀】

敦賀湾内で釣竿などを積んだゴムボートが無人で漂流しているのが発見されたことから、海難事故として当庁の巡視船艇・航空機や消防・警察も加わった大捜索が行われましたが、事の顛末は、所有者がゴムボートを陸にあげて休憩している間に、潮が満ち、無人で流出したものでした。

## 2. プレジャーボート等の事故

第八管区管内における平成20年中のマリンレジャーに伴う船舶海難（プレジャーボートと遊漁船）は72隻（死亡1名）、うち7月～8月の2ヶ月間では半数近い32隻（同1名）が集中しました。

プレジャーボート海難の操船者のうち、中京・京阪神・山陽等管区外からの来訪者によるものは、通年では60%でしたが、7月～8月に限るとその割合は68%を占めました。

当管内におけるプレジャーボート海難は、バッテリーの過放電や燃料欠乏等の運航障害、整備不良等による機関故障、荒天等で自力航行不能となる安全障害など、日頃の適切な管理や整備、出港前のエンジンや船体の点検、現地の気象・海象の把握など、ちょっとした心がけで容易に回避できるものが過半数を占めていますが、その一方で、安全運航のために最も大切な見張りを適切に行わず、衝突や乗揚げに至る事故も毎年多く発生しています。

#### (1) 日頃の整備、発航前点検をお忘れなく

平成20年中、中京・京阪神・山陽等管外からの来訪者が関わるプレジャーボート海難40件の内訳を見ると、整備不良等による機関故障8隻（機関故障全体の57%）、バツ

テリーの過放電や燃料欠乏によるもの6隻(同67%)と高い割合を占めていますが、これらは日頃の管理や整備、発航前点検等が十分に行き届かないことが潜在的要因となっているものと考えられます。

出港する前には発航前点検を励行し、事故防止に努めて下さい。

#### 【発航前点検時のチェックポイント】

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

#### 【事例 = 平成20年7月 舞鶴】

1年前に燃料を搭載した後3~4回舞鶴湾周辺で航海しましたが、多くは消費して  
いないと思い込み、残燃料を確認しないまま6名が乗船して出港したところ、途中で  
燃料がなくなり救助を求めました。

#### バッテリー過放電とは？

バッテリー過放電事案については、全件が沖合でエンジンを停止して釣りをする際にもGPSや魚群探知機を作動させたままにしたことによってバッテリーが消耗し、エンジンの再起動が不可能となって救助を求めたものでした。海上でエンジンがかからなくなると最悪の場合、転覆や座礁に至り生命の危険を招くことにつながります。

#### (2) 適切な係留管理も所有者の責任です

平成20年中、不適切な係留や突然の強風・豪雨等で船舶が流出し、無人で漂流した事案が14隻発生しましたが、このうち所有者が判明している13隻中8隻(62%)が地元以外の方が所有する船舶でした。

こうした場合にも、海上保安庁は行方不明者がいないことが明らかになるまでは、巡視船艇や航空機を出動させて捜索にあたります。また、座礁した際の撤去費用や漁業被害が生じた際の補償等は、原因者(所有者)が負担することになります。

船を離れる際には、現地の潮汐や天候等も勘案して今一度係留状態を確かめるとともに、日頃の管理が手薄になりがちな方は、保管設備や管理体制が整ったマリナーに預けるなど、特に厳重な管理をお願いします。

#### (3) 見張り不十分による海難の撲滅を目指します！

居眠りをしたり、同乗者との会話や釣りなどに夢中になるあまり、周りをよく見ていないというのは海の上でもありがちなことですが、見張り不十分による衝突や乗揚げは、操船者のみならず同乗者や他船の乗船者をも死傷に至らしめる点において、他の海難原因にも増した危険かつ無責任な不作為と言えます。

当管区では、引き続き関係機関等と連携し、これが撲滅に向けた事故防止啓発活動や現場指導に取り組んでまいります。

#### 【事例 = 平成20年10月 境港】

水産高校の実習船(実習生等25名乗組)と漁船(まき網運搬船、5名乗組)が衝突し実習船が沈没した事案も双方の見張り不十分が主な原因で、幸い全員が救助されましたが、未曾有大惨事に至る一歩手前でした。



#### (4) ミニボートの危険性

平成 15 年から「長さ 3 メートル未満、推進機関の出力 1.5kW 未満、プロペラ回転緊急停止機構付き」の条件を備えた船舶（ミニボート）は、免許を持たなくても、また、船舶検査を受けなくても操船することができるようになりました。

手軽に舟釣り等のマリナーレジャーが楽しめるようになったことから、愛好者の間で急速に普及しましたが、これに伴う事故も頻繁に発生しており、当管内でも平成 15 年以降、現在まで 16 隻を数えています。

ミニボートは、船体、エンジン出力ともに小さく、波の打ち込みや通航船舶が発する航走波程度でも瞬時に転覆したり、海上では平穏なほうと見られるような風浪でさえも推進力を失い予期せぬ方に流され座礁に至ったりします。

ミニボートの使用にあたっては、沖合への進出や、港内等交通量の多い海域での使用にはともに適さず安全に使用できる海域やコンディション（気象・海象）はごく限られていることをご認識のうえ、交通ルールや船体・機関の取扱い等に関する最低限の知識はお持ちになって慎重に行動してください。

【事例 = 平成 21 年 6 月 小浜沖】

1 名乗船のミニボートで錨泊して魚釣り中、次第に風が強くなり白波が立ちはじめたことから引き上げようとしたが、沖に流されたため救助を求めました。

【ミニボートを安全に楽しむ】

<http://www.kaiho.mlit.go.jp/03kanku/04sankanakukatudou/miniboat/index.htm>

（第三管区海上保安本部へリンク）

#### (5) 出港届の提出にご協力ください

平成 21 年 4 月に舞鶴沖で発生した遊漁船とプレジャーボートの衝突海難では、転覆したプレジャーボートの乗船者が行方不明（後日遺体で発見）になりましたが、乗船者の連絡先や同乗者の有無が数時間にわたり判明せず、搜索救助活動が難航しました。乗船者の人数や航海予定等の情報があれば搜索海域の設定、搜索勢力の投入がより的確に実施でき、早期救助につながります。

万一事故に遭った際、迅速的確な救助活動を行うためにも、お出かけの前に、ご家族や知人に行先や同行者、帰着日時等の予定を知らせておくとともに、現地からも電話やメールで時々連絡を入れてください。

また、マリナーに船を保管している方は、所属マリナーにも出港届の提出を是非お願いします。

#### (6) ヒヤリハット情報図のご案内

遠方からの来訪者による事故の一因として、地域の水路事情等に不案内なことも挙げられます。第八管区海上保安本部では、プレジャーボート等の事故防止を図るため、衝突や乗揚事故が多い海域について、海図に表現されていない注意すべきポイント（定置網、浅瀬等）や、近年発生した海難事故事例の情報などを掲載した「ヒヤリハット情報図」を作成し、インターネットで提供しています。

新たな図の刊行や既刊の図の改訂など、整備・充実を図っておりますので、是非ご利用

用ください。

<http://www1.kaiho.mlit.go.jp/KAN8/jouhou/jouhouzu.html>

#### (7) M I C S (沿岸域情報提供システム)のご案内

気象・海象の把握は事故防止のための基本的遵守事項ですが、遠方から来られた方のなかには、荒天下無理して出港したり、避難のタイミングを逸して事故に遭うケースも散見されます。

海上保安庁では、沿岸域情報提供システム (MICS=Maritime Information and Communication System)により、主な岬の風向、風速、気圧、波高やライブカメラ映像をインターネットや携帯サイトで提供していますので、天気予報と併せてご利用ください。

特に、無線設備のない小型のプレジャーボートにあっては、携帯電話が洋上で航海安全情報を得る唯一の手段ですので、定期的にアクセスして気象・海象等の入手に努めていただくようお願いします。

<http://www.kaiho.mlit.go.jp/08kanku/marineleisure/mics.html>

#### (8) 事故への備えは万全に！(民間救助組織 BANのご案内)

若狭湾では、プレジャーボートの自主救助組織 BAN (Boat Assistance Network) サービスが実施され、会員に対し 365 日 24 時間体制で、機関故障等の軽易なトラブルの際の曳航救助サービス等を提供しています。

当庁では、夏期等の行楽期に事故が重なることもあり、プレジャーボートの操船者等に対しては、自覚をもった責任ある行動を促すための事故防止啓発活動に取り組むとともに、その一環として BAN をご紹介しています。

<http://www.kairekyo.gr.jp/ban/> (日本海洋レジャー安全・振興協会へリンク)

### 3 . 海のルール

#### (1) 水産動植物の採捕について

許可のない者が藻類、貝類 (サザエ、アワビ、ウニ、ワカメ等) など定着性の水産動植物を採捕したり、定められた漁法以外の方法でこれらを採捕すると、法律によって処罰されることがあります。

#### (2) プレジャーボート等小型船舶に対する安全指導・取締り

プレジャーボート等の活動が活発な 8 月 31 日までの間、第八管区海上保安本部では、管内の各地方運輸局等と連携した、事故防止啓発活動及び安全指導を集中的に実施することとしており、法令違反に対しては厳正に対処いたします。

##### 1. 船舶検査

自動車の車検制度と同様、船舶にも法律 (船舶安全法) に基づく検査制度があります。国土交通省及び日本小型船舶検査機構の調べによると、近年、船舶検査を適切に受検しない小型船舶 (未受検船舶) が全国で毎年 3 ~ 4 万件発生していることが明らかになっています。このような小型船舶を放置すると、船体・機関の整備不良も高まり、これらによる違法航行は、海上における人命の安全に重大な支障を及ぼすことが

懸念されます。

船舶を使用する前に検査の有効期限をお確かめのうえ、出港する際には船舶検査手帳の船内備え置き、船舶検査済票の両舷への貼付けについても併せてご確認ください。

<http://www.jci.go.jp/index.html>（日本小型船舶検査機構へリンク）

#### ロ. 小型船舶操縦者の遵守事項

法律（船舶職員及び小型船舶操縦者法）により、小型船舶操縦者には、酒酔い操縦等の禁止、免許者の自己操縦、危険操縦の禁止、救命胴衣の着用義務等の遵守事項が定められています。これらに反することは、自身のみならず、他者をも危険にさらす極めて危険な行為です。

遵守事項については、国土交通省海事局から次のとおり周知されています。

[http://www.mlit.go.jp/maritime/kogata/s\\_jyunshu.html#junnsyujikou](http://www.mlit.go.jp/maritime/kogata/s_jyunshu.html#junnsyujikou)

（遵守事項 / 国土交通省海事局へリンク）

<http://www.mlit.go.jp/maritime/lifejacket/index.html>

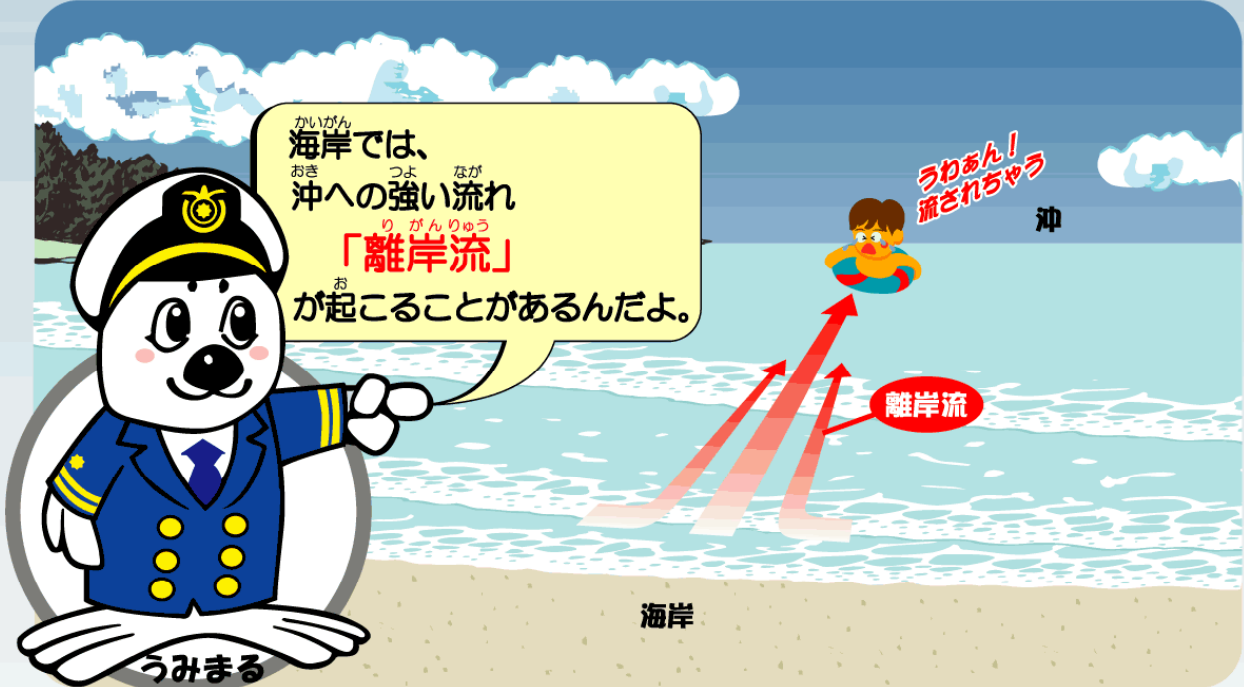
（ライフジャケットの着用推進 / 国土交通省海事局へリンク）

#### 小型船舶操縦者の遵守事項

- 1 酒酔い操縦等の禁止
- 2 免許者の自己操縦（免許受有者が直接操縦しなければならない場合）
  - ・水上オートバイを操縦するとき（全ての水域）、ボート等で港則法の港内や海上交通安全法の航路内を航行（横断を含む）するときは、免許受有者が直接操縦しなければなりません。ただし、組織運航が前提の漁船等の事業者用小型船舶や帆走中のヨット等は除外となります。
- 3 危険操縦の禁止
  - ・遊泳区域への不用意な進入や遊泳者等への付近で航行するなど、危険のおそれのある操縦は禁止されています。
- 4 救命胴衣の着用義務
  - ・次の場合には、救命胴衣（ライフジャケット）等の着用が義務づけられています。
    - 水上オートバイに乗船するもの
    - 12歳未満の子供
    - 単独乗船の漁船で、漁ろう作業をする者
  - ただし、命綱等を着用している場合や旅客船の乗客、船室内にいる場合は除外されます。
  - また、これら以外の者についても、救命胴衣（ライフジャケット）等の着用に努めるよう法令で定められています。
- 5 発航前の検査の実施
- 6 見張りの実施

# 気が付いたら、<sup>き</sup> <sup>つ</sup> <sup>かいがん</sup> <sup>とお</sup> どんどん海岸から遠ざかっていた。。。 こんな時<sup>とき</sup>どうする？

さんいん たんご わかさ わん いた かいがん ちゅうい  
山陰～丹後・若狭湾に至る海岸での注意だよ！



## おき <sup>だっしゅつほうほう</sup> 沖にながされたときの脱出方法





～<sup>つか</sup> <sup>とき</sup> <sup>むり</sup> <sup>およ</sup> 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

JCG 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>

# 管内マリンレジャー安全情報

-  保安部
-  気象観測を行う灯台

## 境海上保安部

	風向	風速	気圧	波高
出雲日御碕	○	○	○	○
三度埼	○	○	○	○
美保関	○	○	○	○
西郷岬	○	○	○	○
長尾鼻	○	○	○	○

パソコン <http://www6.kaiho.mlit.go.jp/sakai/>  
 携帯電話 <http://www6.kaiho.mlit.go.jp/sakai/m/>  
 テレホンサービス 0859-47-4177



## 敦賀海上保安部

	風向	風速	気圧	波高
経ヶ岬	○	○	○	○
立石岬	○	○	○	○
越前岬	○	○	○	○

パソコン <http://www6.kaiho.mlit.go.jp/tsuruga/>  
 携帯電話 <http://www6.kaiho.mlit.go.jp/tsuruga/m/>  
 テレホンサービス 0770-22-0177



## 浜田海上保安部

	風向	風速	気圧	波高
見島北	○	○	○	○
魚待鼻	○	○	○	○
石見大崎鼻	○	○	○	○
出雲日御碕	○	○	○	○
美保関	○	○	○	○
三度埼	○	○	○	○

パソコン <http://www6.kaiho.mlit.go.jp/hamada/>  
 携帯電話 <http://www6.kaiho.mlit.go.jp/hamada/m/>  
 テレホンサービス 0855-27-4877



## 舞鶴海上保安部

	風向	風速	気圧	波高
長尾鼻	○	○	○	○
経ヶ岬	○	○	○	○
立石岬	○	○	○	○
越前岬	○	○	○	○

パソコン <http://www6.kaiho.mlit.go.jp/maizuru/>  
 携帯電話 <http://www6.kaiho.mlit.go.jp/maizuru/m/>  
 テレホンサービス 0773-78-3177



西郷岬灯台  
 三度埼灯台

越前岬灯台  
 福井県

出雲日御碕灯台  
 石見大崎鼻灯台  
 魚待鼻灯台  
 美保関灯台  
 鳥取県

長尾鼻灯台  
 経ヶ岬灯台  
 立石岬灯台  
 舞鶴海上保安部  
 敦賀海上保安部  
 兵庫 京都府

## 第八管区海上保安本部

### 海の相談室

パソコン <http://www.kaiho.mlit.go.jp/08kanku/>  
 メール [sodan8@jodc.go.jp](mailto:sodan8@jodc.go.jp)  
 電話 0773-75-7373

## 浜田海上保安部

