

マリンレジャー安全レポート

第七管区海上保安本部
マリンレジャー安全推進室
093-321-2931(担当;上野)

第 104 号 平成 26 年 5 月

ゴールデンウィークを終えて

今年度のゴールデンウィーク期間（4/26～5/6）当管区内で例年の倍近い件数の事故が発生しました（速報値）

（プレジャーボート等の船舶事故 23隻（前年 13隻）

プレジャーボート等乗船者の人身事故及びマリンレジャー活動中の事故

7人（前年 2人）

この期間、海上保安官による巡回指導など各種安全推進活動を行いました。残念ながら昨年の結果と比べると大幅な増加となってしまいました。

「プレジャーボート等の船舶事故」の内訳は、衝突（7隻） 機関故障（7隻） 運航阻害（4隻）となっています。主な原因は、航行中に見張りを怠ったために事故にあったもの、出港前に機関や機器の手入れ・整備を怠ったもの、出港後に燃料が欠乏したもの、バッテリーが過放電になり航行不能となったものです。

また、「プレジャーボート等乗船者の人身事故及びマリンレジャー活動中の事故」の原因は、岸壁・防波堤釣りを楽しんでいる方（**ライフジャケット未着用**）が海中へ転落してしまったもの、気象情報を予め確認せずに出た結果として帰還不能となってしまい救助を要請したものが大部分でした。

これらの事故は、当管区がゴールデンウィーク期間中の重点指導事項とした

- ・ 自己救命策3つの基本（ライフジャケットの着用、携帯電話等の緊急時の連絡手段の確保、海上保安庁への「118番」通報）
- ・ 出港前の事前点検及び気象情報の確認（燃料及び燃料系統閉塞の有無、バッテリー状況、気象情報（波浪、濃霧等）を出港前に確認）
- ・ 見張りの徹底（航行中のみならず漂流中も見張りの徹底）

の各事項を遵守していただければ、未然に防ぐことが出来たものばかりです。

マリンレジャーで楽しい思い出だけを作ることができるよう、引き続き、皆様に事故防止に必要な情報をお伝えしていこうと思います。



事例紹介（パラシュートアンカー絡索）

事故防止を目的として、今号から、皆様に事例をご紹介することとします。

最初となる本事例は、5月10日パラシュートアンカーが推進器に絡み、航行できなくなったこ

文中“大部分”の例外は、岸壁から海中への車両転落です。

とから、海上保安庁へ救助要請がなされたものです。乗組員3名総員（ライフジャケット未着用）は岸壁に上陸し、命に別状はありませんでしたが、大切な船は右写真のとおり、海底に沈没した事例です。

海底に沈没するまでの経緯は次のとおりです。

消波ブロックまで離れた海域で釣りを楽しんでいたところ、消波ブロックの接近に気づき、慌ててパラシュートアンカーを回収しながら推進器を起動したところ、推進器に絡んでしまい、船は波により消波ブロックに押し寄せられたために、船体には消波ブロックとの接触により穴が開き、船首の一部分を水面上に出した状態で沈没してしまったものです。



本事例は、“海で命を守る3つの基本”の一つである「見張りの徹底（航行中のみならず漂流中も見張りの徹底）」を励行し、消波ブロックから離れた海域にてパラシュートアンカーを完全に回収し、その後に推進器を起動することが出来ていれば、発生していなかったものと思われる。

（ご参考）

パラシュートアンカー（別名：シーアンカー）とは、海上に展開して使用するもので、船が風により流される力を小さくし、船を潮と一緒に流すようにするものです。このため、潮流が無ければ、パラシュートアンカーで自船をほぼその位置に留めることができるものです。

事例紹介（実例！！救命胴衣の有効性）

4月24日、宮崎県内において、横波を受けた小型船が転覆し、乗船者（71歳）は海中へ転落してしまいましたが、約2時間かけて岸まで泳ぎ着き、一命を取り留めることができました。

救命胴衣を着用していたことが功を奏したようです。

このように、救命胴衣の着用は生存率アップに繋がります。

昨年一年間の当管内における集計結果によると、船舶や岸壁・磯場等から海中転落した方は150人で、そのうちライフジャケット着用者は55人の生存率は着用者が89%となっています。一方で、非着用者95人の生存率は45%で、ライフジャケットの有効性は明らかです。



これから少しずつ暑くなり、救命胴衣を脱ぎたくなることが多くなると思いますが、そこはぐっと気持ちを抑え、家族や友人、自らもつらい思いをしなくて済むように、救命胴衣は適切に着用しましょう。

一部追加「自己救命策 3つの基本！」（追加：通報時にGPSをON）

本レポートの第103号において、3つの基本について記しましたが、今回からは「通報時にGPSをON！」を追記した形でお伝えします。

陸上で警察や消防へ通報する際には、住所や目印というものがありますので、現在地を容易かつ適切に伝えることができます。

一方、海上や海岸ではそういった住所や目印はほとんどありません。

現在地に関して通報された過去の実例をご紹介します。

例1)「志賀島の砂浜で、後ろには松の木が見える」

志賀島は陸繋島のため砂浜は約1km以上長く続いており、ハイシーズンではサーフィンや海水浴客で“芋洗い状態”になります。ましてや、海水浴客の方々は海上保安庁の航空機・

船艇を見つけると、好意的に手を振ってくださる方がいらっしゃいます。(決して、この行為が悪いわけではありません。我々は皆様からの応援を非常に嬉しく思っております!!) その中に、要救助者も手を振っています。この状態では、正確な位置が分からなければ、要救助者を発見することは非常に困難です。

例2)「 ×島(漁師・地元民にしか通じない、地図等掲載地名とは異なる“通称”)の西側」。「 海岸の焼きそば露店の前」という例も同じですが、こういった通報内容では、本人や周囲の人には分かりませんが、通報を受けた海上保安庁職員は海図(いわゆる、海の地図)を見ながら場所の特定を行いますので、海図に載っていない“通称”や“露店”ではその場所を適切に把握することができません。(海上保安庁118番の担当者は、地元民ではないことの方が多いです。)ましてや、冷静さを失った方の話す早口と方言が相俟ってしまうと、現在地の把握にはさらに時間が掛かってしまいます。

以上のとおり、海上や海岸で自分の現在地を容易かつ適切に伝えることは非常に難しいのです。そこでタイトルにも付した「通報時にGPSをON!」の出番です!!(右下参照)

海上保安庁は海難の通報を受けた際、GPSがOFFであれば通報者の通報内容と、その通報時に使用された携帯基地局により判明した発信地(通報者が実際に発信した位置と異なる位置が誤って表示されることもあります)を元に通報者の現在地を判断し、そこへ船艇・航空機を派遣します。現場に到着した船艇・航空機は海上・空から通報者を捜し始めますが、通報者の現在地はピンポイントでないため、通報者を見つけるまでに現場でかなりの時間を要します。

GPSがONの状態では通報を受けると誤差範囲が非常に小さくなり、通報を受けた海上保安庁職員は通報者の位置を迅速に把握でき、船艇・航空機の到着時間をかなり短縮することができます。到着時間の短縮は、生存率の向上にも大きく寄与します。

スマートフォンのGPSをONにしておく、と、電池消費量が増えてしまうために、通常はOFFにされている方が多いと思いますが、海上保安庁へ通報する際には「通報時にGPSをON!」を忘れないようにお願いします。

(旧)



(新)



改正

バックナンバー

http://www.kaiho.mlit.go.jp/07kanku/gyoumu/kyunan/marine_anzen_report/

“GPS”という名称は携帯会社の違いにより、“位置情報サービス”や“位置情報アクセス”等と名称が異なる場合があります。マリンレジャーへ出発する前に、是非、ご自分のスマートフォンの設定方法をご確認ください。