

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 108 号 平成 26 年 9 月

盛夏が過ぎました

今年の夏は、週末ごとに到来する台風、雨ばかりで気温の上がらない日々が続き、夏らしい夏のないまま、秋に入りました。

秋になり、過ごしやすい日が続いているように感じます。今年の夏は、これらのマリンレジャーの事故が、雨天のせいで例年よりも少なかったものの多数発生しました。

マリンレジャー愛好者の中には、9月以降も釣り（陸釣り、船釣り）、サーフィンや水上オートバイ等で楽しむ方が多くいらっしゃるかと思います。

下記の事故事例を参照に、事故を起こすことなく、マリンレジャーを楽しんでいただきたいと思います。

マリンレジャーの事故事例

遊泳を目的とした海水浴のシーズンは終わりましたが、これからは、上記のとおり釣り等のマリンレジャーが中心となります。

同種事故の再発防止の観点から、今夏に発生した事故事例と、過去に本紙で紹介した事故事例を併せて紹介いたします。

(1) 釣りの事故

陸釣り

陸釣りでの海中転落による死亡事故が今夏も発生しております。

防波堤突端付近にて一人で釣りをしていたところ、何らかの原因により海中転落して、死亡する事故が発生しました。死亡した海中転落者は手動式救命胴衣を着用しておりましたが、手動で膨張させた形跡はありませんでした。

単独行動で海中転落してしまうと、救助を求めることさえできず、救助されないまま時間が経過してしまいます。

2名以上で行動することで、海中転落時に速やかに通報、救助に移行されます。

また、海中転落時に意識喪失や焦燥感から適切に手動式救命胴衣を膨張させることができないこともありますので、手動式救命胴衣ではなく、自動で膨張するタイプの救命胴衣の着用をお勧めします。



船釣り

ミニボート（2名乗組み）で遊漁を目的に出港し、当初、海上は風で楽しく釣りを行っていました。その後、天候が急変したため、急いで港帰することとしましたが、風潮流に圧流され、思いどおりに進まず、孤立した岩場に漂着したものです。

出航前・航行中も最新の気象・海象を入手し、天候悪化が予想される場合は、出航を中止する必要があります。また、出航してもラジオなどで天気予報を聞き、風、雲、波など気象の変化に注意しましょう。

ミニボートは小型船舶操縦免許や船舶検査が不要で、小型軽量で持ち運びも便利である一方、復原性や耐航性が劣るため、特に注意が必要です。

(2) サーフィンの事故

サーファー同士の衝突事故が発生しました。

沖から波に乗りながら岸に向かうサーファーのサーフボードが、岸から沖に向かってパドリング（サーフボードの上に腹ばい状態）していたサーファーの額に当たったものです。

波の発生する海域が狭いために、複数のサーファーが集まっていたようです。

パドリングやサーフィンをする際には、周囲に目を配ることも必要ですが、周囲のサーファーと事前に距離をとり、事故防止に努めてください。



(3) 水上オートバイの事故

燃料欠乏

グループでクルージングを行うために五隻（各1名乗組）で海水浴場を出航し、沖合いで航走した後、帰港途中、五隻のうち三隻が相次いで燃料欠乏になり、航行不能となったものです。航行不能後、事故船舶三隻は、風潮流に圧流され、内一隻は、岩場に漂着し、船体の一部が損傷しました。出航前・航行中も残燃料を確認すれば十分に防ぐことができます。

機関取扱不注意

海水浴場の沖合いを遊走目的で出航して間もなく、冷却水吸入口にごみが詰まり、海水を吸入出来なくなり、航行不能となったものです。通常、機関始動時に冷却水点検孔から冷却水が流れ出ていることを確認した後に航行を開始するものですが、出航前に同確認・点検を怠ったため発生したものです、出港前点検を行えば十分に防ぐことができます。

海中転落による事故

水上オートバイの旋回や急停止により、同乗者が海中転落すると様々な事故に繋がります。噴射流による体内損傷、他船衝突による打撲・内臓損傷というものは、一生その怪我と付き合い続けなければならない重大事故です。

体内損傷の防止にはウェットスーツボトムを着用が有効ですが、他船衝突の予防には水上オートバイ等の操船者の適切な操船や周囲への注意により防ぐことができます。



海で命を守る

3つのポイント

○ライフジャケットの常時着用

○連絡手段の確保

・ 防水携帯電話の携行！

新規
・ 通報位置特定のため、
通報時にGPS(位置情報)をON！

○海のもしものは「118番」

JCG 未来に残そう 青い海
海上保安庁第七管区海上保安本部

バックナンバー

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

小型船舶海難防止強化運動について

第七管区海上保安本部では、平成26年10月1日(水)～10月14日(火)の間、「小型船舶海難防止強化運動」を展開することとしています。

これは、プレジャーボートや漁船等の小型船舶関係者に対する安全意識の高揚を図るため、啓発活動を集中的に行い、小型船舶の海難防止とそれに伴う死者・行方不明者を減少させることを目的に、関係機関と連携し展開するものです。

今回実施する「小型船舶海難防止強化運動」では、次の4つの項目を重点事項に掲げ、取り組むこととしております。

重点事項

常時適切な「見張りの徹底・
発航(出港)前点検の徹底
気象・海象情報の入手活用
自己救命策確保の推進



自己救命策確保とは、「ライフジャケットの常時着用」、「携帯電話などの連絡手段の確保」、「海のもしもは118番」といった海で命を守る3つのポイントのことです。

プレジャーボート及び漁船の海難について

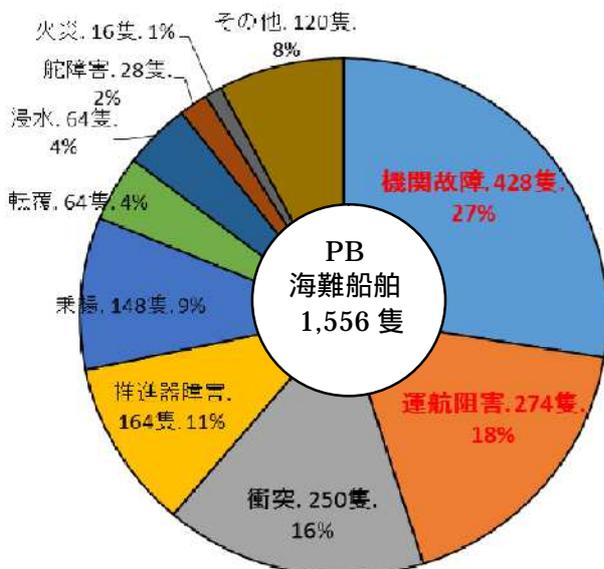
第七管区海上保安本部管内における過去10年間の海難総隻数は4,538隻で、その内プレジャーボート及び漁船の海難総隻数が3,132隻で全体の約7割を占めております。そこで今回は、プレジャーボート及び漁船の海難発生状況について記載してみます。

(プレジャーボート)

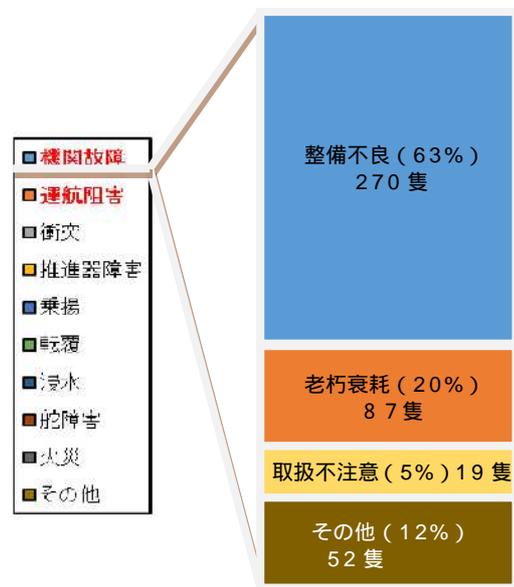
プレジャーボートの海難は、過去10年間で1,556隻の発生があり、その内機関故障が428隻(27%)、運航障害(バッテリーの過放電・燃料欠乏等)が274隻(18%)、次に衝突が250隻(16%)の順で発生しております。

機関故障の海難船舶428隻を海難原因別で見ると、整備不良が270隻(63%)、老朽衰耗が87隻(20%)、取扱不注意が19隻(5%)、その他が52隻(12%)となっております。

【PBの海難発生状況】



【機関故障の海難原因別】

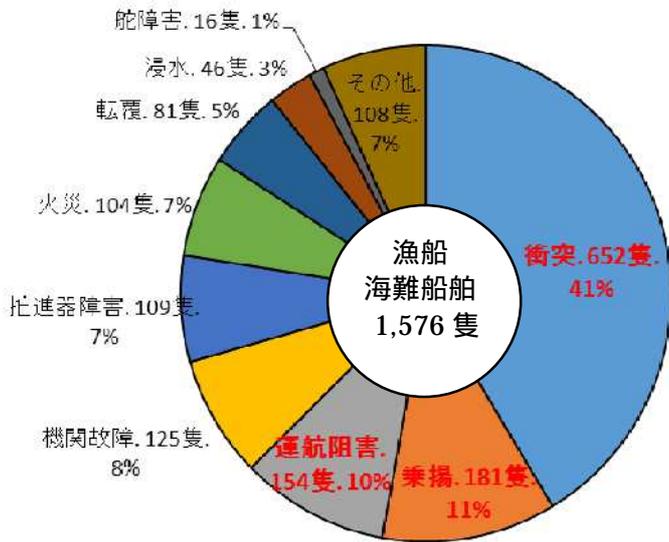


(漁船)

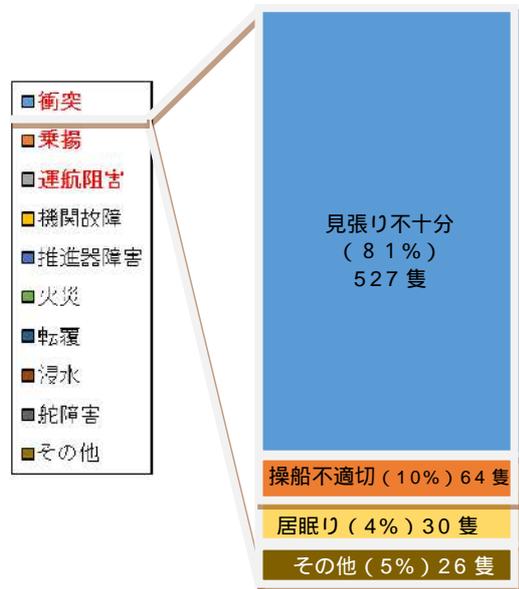
漁船の海難は、過去10年間で1,576隻の発生があり、その内衝突が652隻(41%)、乗揚が181隻(11%)、運航阻害(バッテリーの過放電・燃料欠乏等等)が154隻(10%)の順で発生しております。

漁船衝突海難652隻を海難原因別でみると、見張り不十分が527隻(81%)を占めており、次いで操船不適切64隻(10%)となっております。

【漁船の海難発生状況】



【衝突の海難原因別】



海難を未然に防止する発航前点検のポイント

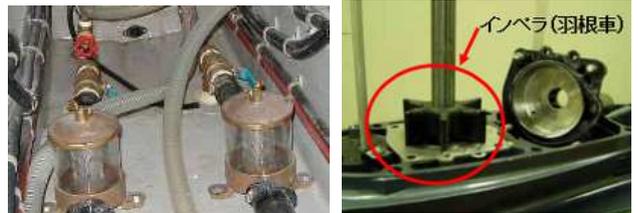
(燃料系統)

燃料は十分にありますか
燃料こし器の目詰まりはないですか
燃料コックは開けましたか



(冷却水系統)

冷却水は規定量ありますか
海水用こし器の目詰まりはないですか
海水取入弁は開けましたか



(バッテリー)

十分な電圧はありますか
端子に緩みはないですか



(エンジンオイル)

オイルは十分にありますか
エンジンからの漏れはない
ですか



(漂泊中)

電装品を使い過ぎていません
か
再始動時、クラッチ・キル
スイッチ確認



「発航前点検」の詳細な情報は・・・

<http://www.jci.go.jp/tech/03.html>

(日本小型船舶検査機構)