

# ① 予断と油断！ これを克服 プレジャーボート 事故減少

予断禁物、油断大敵がプレジャーボートの安全運航、事故減少につながります。  
予断はその判断が正しければOKですが、油断は基本的にはNOです。

予断と油断は似たような言葉ですが、国語辞典には次のように使用例が記載されています。

予断：現在までの状況から、以後どのように推移するか判断すること

油断：<sup>たか</sup>高を括って<sup>くく</sup>気を許し、注意や警戒を怠ること

自分だけは事故にあわないと言う根拠のない予断や、前回エンジントラブル無かったから今回もOKと言うのは予断ではなく、油断です。

プレジャーボート愛好者で日常的に海に出かける人は多くありません。陸上交通環境での行動習慣に馴染んでおり、陸上行動思考回路から海上行動思考回路に切り替えず、海上交通環境に移動することは、油断であり、高を括って気を許し、注意や警戒を怠ることになります。

油断は大敵 予断は根拠

速度計



予断

オートパイロット



油断

燃料計



予断 or 油断

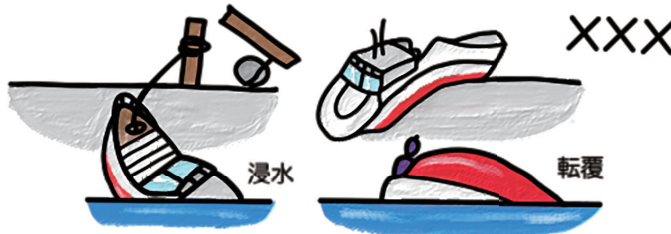
ここならこの速度でも 自動操舵でひと眠り 目的地までもつたろう

## ① 台風だ 係留艇は 避難港か陸へ

台風一過



自分の財産は自分で守れ



今まで経験したことがない被害や想定外の台風が発生の際は、

1. 陸揚げ、クレーン料金は半日か1日単位(九州クレーン協会会員の適正料金制度有り)(注)業者の選定は専用ベルトと吊キットを所有して経験があるなど確認しましょう。
2. 同じ繋留地で仲間を作ることがコストダウンにもなります。半日あれば数隻は可能ではないでしょうか。
3. 台座(組み立て式)に陸置すると船底清掃・塗装やオイル交換も可能です。
4. デッキ排水溝に飛来するゴミ対策も忘れずにしましょう。(ビニールや落葉等でキャビン内水)
5. 購入販売店のマリーナ等に依頼することも一つの方法です。
6. 河川保管している場合は流木・ゴミ等が船体に絡み流失する恐れがあるので気をつけましょう。(橋桁で止まり洪水を引き起こす可能性)

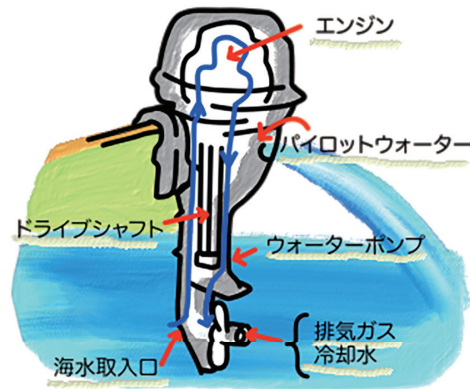
### 共同ヨット所有者から相談を受けた事例

愛好者の船溜まりで繋留中(船首はアンカーリング・船尾は栈橋取り 十数隻の置き場)台風で隣のポート(クルーザーヨットとフィッシングボート)と接触しました。ヨット所有者たちはいつもより多くのフェンダーを取付け、係船ロープも増やしていつもの台風対策と同等の準備をしていましたが、両船の舷が破損した。繋留地には保管管理者や規約も無く、自己負担で修理する方向でアドバイス。

台風前は挨拶もして大漁の時は魚介類を分けて貰って和気あいあいでしたが、話し合いがつかず後日談ではヨットは修理せずに中古販売店に買い取ってもらい、ヨット仲間とも疎遠になっています。避難港か陸揚げで避けられたのと保険に入っていたらと悔やんでいました。(共同購入で全員の賛同が得られなかった)

## ① 冷却水 検水口の吐出量と勢い 正常ですか？

### パイロットウォーターの勢いは？



帰港したら  
海水取入口から  
真水を給水  
船外機も車のE/G  
と同じ真水冷却が  
妥当なんです。

1. 水道設備のない場合は真水を持参しメーカーなどの水洗キットセットを使用しましょう。
2. 海水域での使用後は近くに河川があれば、寄り道してから帰港しましょう。
3. 出港時は暖機運転、帰港時は冷却運転で温度を下げましょう。
4. 冷却水吐出口が詰まり吐出量が悪い時はエンジンカバーを取り外し、吐出口はゴムホースでジョイントされています。  
ホースを抜いて確認（カバーを外さず吐出口より針金等を入れても正常に作動することがあります。）
5. 航行中突然警報ブザー（オーバーヒート）が鳴った場合はスロットルレバーを中立（ニュートラル）、後進を繰り返し、冷却水を確認します。吐出が無い場合は、エンジンを停止し救助要請します。冷却水吸水口取入れ口にビニール等の付着した場合は中立、後進で外れることがあります。  
冷却水取入れ口の確認を忘れずに、警報ブザー始動時は即エンジン停止すると高温になります。

## 冷却水路!?



2ストローク船外機から4ストローク船外機になり、エンジンの性能が格段に良くなり、数か月以上使用しない期間後でもエンジン始動やインペラ等の問題が発生しませんが、海水域で使用後、真水による装置内の通し洗いを怠ると、冷却水路内に塩が付着し、冷却水不足で故障が発生しているケースがあります。

冷却水路は人間の動脈硬化と同じで血管内にコレステロールが沈着し、広いところと狭いところが生じ、最悪の場合は、破裂・閉塞します。

エンジンも同じで海水をインペラで吸い上げ冷却水路内のサーモスタットで水量を調整して最適なエンジン温度を保ち、温水冷却水の検水口箇所と排気口通路に温水の排出を確認します。

海でエンジンを始動すると温度が上がった状態で航行すると、エンジンが停止したり、冷却水路は高温状態で塩の結晶が付着したり、使用回数の少ないエンジンは水分が蒸発して付着した塩が排出できなく蓄積されやすくなります。

点火プラグ周辺の冷却水路やサーモスタットが塩害で狭くなり、冷却水量不足になると高速航行で警報ブザー（オーバーヒート）が鳴ることがあります。

ブザー音が鳴った場合は、中低速回転にしてブザーが停止するか確認しましょう。

ブザーが停止しない場合は、救助要請します。ブザーが停止した場合は、低速回転域内で帰港、修理業者へ連絡します。

また、長年水洗しないで使用するとプロペラシャフトにも塩が付着し、バッテリー上りと同じ症状が発生します。





そとうみ

外海（遠洋・近海）よりは

うちうみ

内海（沿海・沿岸域）で混雑する船舶

外海は広いけど内海は狭くて混雑危険がいっぱい



誰もが安全・  
安心にマリ  
ンレジャー  
を楽しむた  
めには、こ  
のような重  
大な責任が  
背景にある  
ことを心し  
てプレジャー  
ボート活動  
を楽しみたい  
ものです。

プレジャーボートの活動海域は、主に沿海・沿岸域であり、この海域では漁船・遊漁船の漁業活動、内航の中・小貨物船・小型タンカーの沿岸物流活動、加えて外海から内海を経て港湾に出入する大型客船・大型タンカー・大型貨物船などが交差する海域でもあります。

さらには、最近では船舶免許・船舶検査も必要のない手軽さからミニボート、シーカヤック、カヌー等マリレジャーを楽しむボートまでもこの海域で活動を始めしており、徐々に混雑してきています。混雑すれば、事故を誘発する確率が高くなります。

漁船・貨物船・タンカー・旅客船は職業的責任がありますが、プレジャーボートの運航は自己責任であり、そのために安全意識に差異があるようです。海難事故が発生すれば、プレジャーボートなどの船長（操縦者）は被害者、あるいは加害者にもなります。

加害者になったら、大型船・小型船に関係なく、その責任は全く同様であることは認識しておかなくてはなりません。自分の責任を怠ったり、海難を起こした場合、その責任は重大です。

## ㊦ つい油断、海も山も天気急変 まだOKではもう遅い！

Red sky in the morning, sailors take warning.  
Red sky at night, sailors delight.

(夕焼けは船乗りの喜びで、朝焼けは船乗りへの警告)



観天望気、意外と使えるよ！

最近の二酸化炭素などによる地球温暖化に伴う地球の気象・海象の状況は変化を続けており、古来より観天望気も変化していると考えられます。海岸又はプレジャーボートに乗船して、毎日海を眺めて雲の動き、風向の変化、太陽の動きを併せて観測していれば、現代の観天望気に気づき海難事故防止の情報にもなります。

観天望気とは、自然現象や生物の行動の様子などで天気の変化を予測する事です。また、広義には経験則を基に一定の気象条件と結論（天気の変化の予測）の関係を述べたことわざのような伝承のことをいいます。古来より漁師・農民・船員などが経験的に体得して使ってきたものです。科学的な観測に基づく天気予報に代替できるものではありませんが、限られた地域における天気の変化の参考になるものもあります。

かんてんぼうき  
観天望気

" 朝焼けは今日の雨、夕焼けは明日の晴 "

" 朝の雷 船乗り警戒、カモメが高く飛ぶと明日は時化る "

" ツバメが低く飛ぶと雨が近い "

## ⑨ 念のため 出港前に 家族に連絡!! 今日の釣り場と帰宅時間

### いざ出港!!



メール発信:  
妻よ友よこれが本日の  
釣り行計画だ!  
いってきまーす!  
(釣り行計画書を添付)

エンジントラブルから漂流し、天候も荒れてきて途方に暮れていた時に海上保安庁に救助された事故事例もあります。帰宅時間が大幅に過ぎ、家族にも連絡できず、家族が118番に通報、習慣的に家族に帰宅时间及び活動場所等を告げていたことから助かったものです。

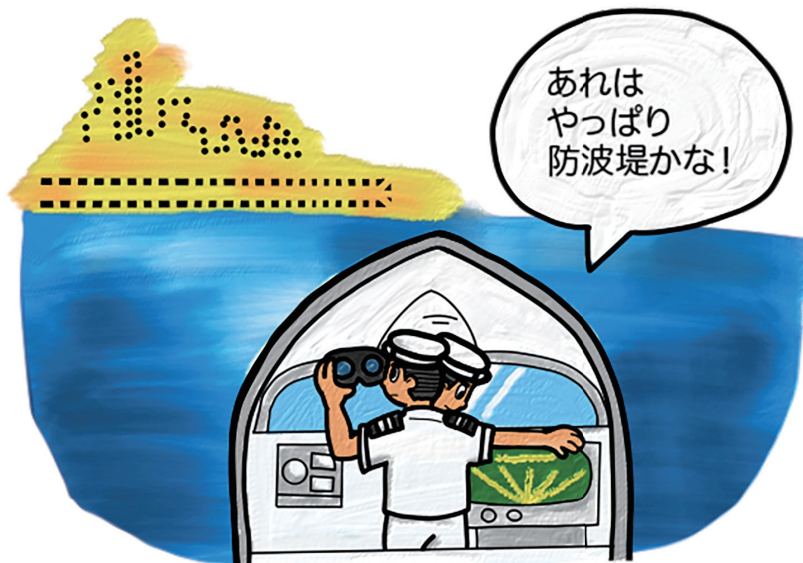
家族や所属グループのメンバー、知り合いに知らせておくことが運命の分かれ道になることがあり、洋上では何が起こるか分からないので、あらゆる準備しておくことが大切です。

海難事故を起こさないためにも日ごろのエンジン整備  
と専門業者による定期的な点検整備を行いましょ!!

## ④ 何にもないと 目で見て安心するな 海の上 レーダー確認 忘れるな

どの地区でもハザードマップがあり、注意しなければならない海域があるものですが、地域で活動している人しか知らず、公にはあまり知られていないところもあるようです。

昼間でも光の反射で見にくくなる場合もあり、特に薄暮から夜間にかけては周辺の構造物が見えにくくなるので、見た目で大丈夫だと思っても見えにくい防波堤があるかもしれません。航行中は常に見張りとしてレーダーで周辺の状況を把握して、自分の進行方向に障害物等がないか常に確認する必要があります。



せっかく立派な航海計器が設備されているのに使い慣れてないと何の意味もなく、たまにしか乗らないような人は、特に日ごろからのレーダー等の航海計器の取り扱いや使用方法を練習しておく必要があります。事故を起こした小型船の中には航海計器の使い方が不慣れで、当日、使用しないまま航行して、防波堤に気づかずに、ある程度の速力が出たまま防波堤に衝突して大怪我をした事故事例もあります。

レーダー以外にもいろいろな航海用具が装備されていますが、装備されている航海用具の性能や取扱方法、使用にあたっての注意などをよく理解し、正しく有効に活用できるようにしておきましょう。



## ④ 落水者 引き上げて 初めて知るその重み



プレジャーボートは一般的に、ボートの船縁と海面との高さは1メートル前後で、船上から手を伸ばせば落水者に手は届きますが、その姿勢で落水者を船上に引き上げようとすれば不安定な姿勢になるため、十分に力をだすことができません。

さらに、ライフジャケットを着用していない落水者では力を入れる手がかりがなく、抱えるほかに引き上げることもできません。実際に引き上げ訓練などを経験してその困難の程度を知っておくと、現場で慌てることもないと思います。そこで、次の対応を準備しておくことで引き揚げ作業がスムーズに実施できます。

狭い船内で船縁から落水者を船内に引き上げるのは思いのほか大変です。レスキューチューブなどの専用機材があれば便利ですが、次に紹介する「救命補助具」は、安価かつ簡単に作成できる優れたものです。作り方、使用例は次のとおりです。材料は、100均ショップ、DIYショップで揃います。(敦賀海上保安部ホームページ)

### 注) レスキューチューブ

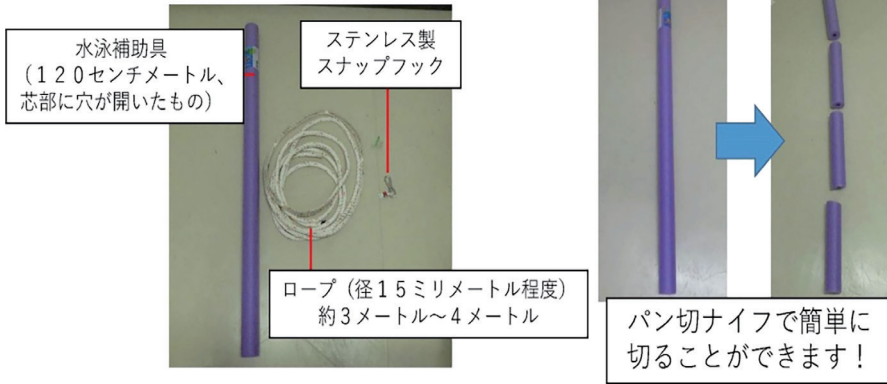
2～3万円で市販されています。ライフセーバーの必需品となっている棒状の浮体で、十分な浮力があります。

レスキューチューブを携行して溺れている人に向かって泳ぐ際には、抵抗が少なく、水中でも折り曲げることができるので、簡単に浮き輪状にして装着することができます。

## 救命補助具「あんしんや」作成手順書

①水泳補助具を3または4分割する。

### 材料



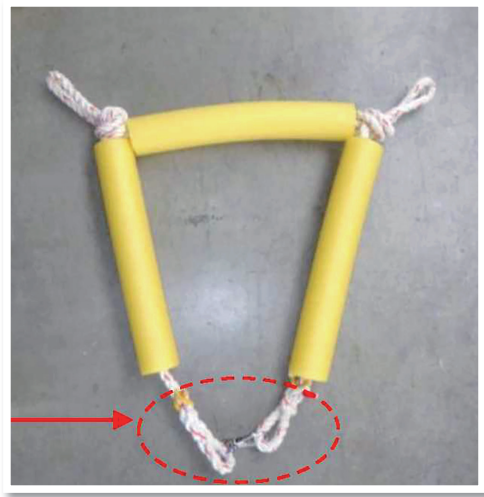
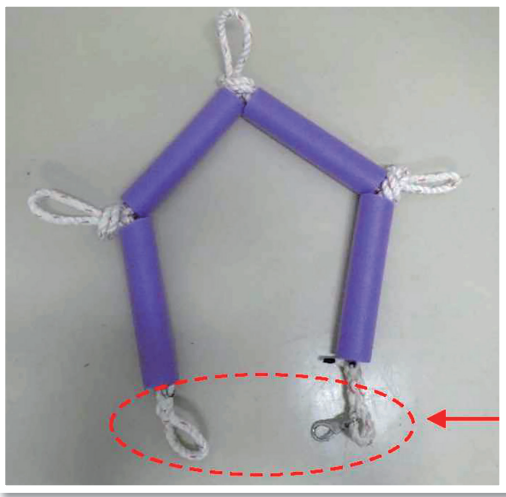
②ロープの先端にスナップフックを通し、ほどけないように輪を作って結ぶ。



③切った水泳補助具をロープに通し、補助具と補助具の間を隙間なく輪ができるよう結ぶ。



④各ロープの補助具のつなぎ目に輪ができるよう結び、後端をほどけないように輪を作って結べば完成。



完成品

使用例



# ⑥ 難しく厳しい救助（荒天、夜間など）は 公助（救助機関） 自助・共助の実践は 自分を守る有効な手段だ

プレジャーボートの安全運航・事故防止に関して、この「自助」・  
「共助」・「公助」の役割はどのようになるか考えてみましょう。

公助が控える  
安心感 でも  
自助が第一手段



航海計画は？  
携帯は？水は？  
ロープは？他には？

## 1 「自助」

トラブルに直面した時、自力で助かる行動をとることはもちろんです。  
発航前点検、携帯電話の充電チェック、航海中の見張り励行、家族やマリナー等  
への航海計画の事前連絡などトラブルに遭遇した場合を想定した事前の準備も当  
然に「自助」の範疇に入ると考えられます。

## 2 「共助」

仲間・グループその他との助け合いであり、小型船による海難救助訓練参加、愛好者・  
同好者との仲間作り、その仲間等との航海計画及び連絡手段の共有、さらにはヨット・  
モーターボート総合保険への加入等もその範疇に入ると考えられます。

## 3 「公助」

海上保安庁の救助体制は、24時間・365日、「118番」等での救助要請の受報をもっ  
て発動します。この要請を受けた場合、いかなる気象・海象でも海難救助を完遂  
するため巡視船艇・航空機・特殊救難隊、機動救難士・潜水士などによる厳しい  
救助訓練及びプレジャーボート、漂流者など小物体を対象とした搜索訓練なども  
実施しています。

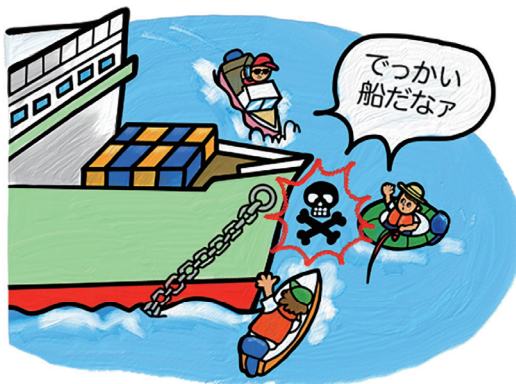
## ② ウツカリは誰にも起こる でもそれが事故のもと

小型船舶の海難では  
「機関故障」や「衝突」が1、2位を占めています。

船舶種類別では、プレジャーボートが約半分の割合を占めており一度海難が起これば、乗船者の死傷事故や油の流出汚染など甚大な被害を及ぼしています。

特に港の出入口付近においては、操船に慣れるにつれて帰港する安心感から緊張がゆるみ油断しているときこそ、常に周囲の船舶の動向に注意を払い見張りを厳重にして安全運航に努めましょう。

身勝手な行動は事故を呼ぶ!



### (事故要因)

操船中にスマホで知人との会話に夢中になったこと

操船への慣れによる見張り不十分

入港中にもかかわらず漫然と操船したこと

### (事故防止措置)

出入港時は、最後まで気を緩めず見張りをしましょう。

早めの避航措置をとりましょう。

慣れた海域等であっても「大丈夫だろう!」と過信はやめましょう。

## ⑥ 命を救う ライフジャケット

ライフジャケットを常時着用することで、非着用時に比べて海中転落時の生存率が2倍以上（国土交通省ホームページ）となっています。特にプレジャーボート乗船中は常に着用しておくことが重要です。

なお、同乗者等は、国が安全性を確認したライフジャケットの着用義務があります。

プレジャーボート・遊漁船、漁船等小型船舶に適用します。

国土交通省型式承認試験とは、万一の時に身を預けるライフジャケットには高い安全性が要求されます。例えば、浮力試験は水中でライフジャケットに規定重量のおもりを吊り下げ、24時間以上浮く事を確認します。

※大人用 7.5kg、小児用 5kg、幼児用 4kg の浮力があることと顔を水面上に維持できる姿勢になれることが必要です。

（参考）承認試験は、正しく着用すれば、海面で長時間浮力を維持し、意識を無くしても呼吸が可能なように顔が海面上に露出するサバイバル仕様になっています。

令和4年2月1日から小型船舶の船室外に乗船するすべての者に国の安全基準に適合した桜マーク（型式承認試験及び検定への合格の印）のライフジャケットを着用。

なお、小型船舶免許を必要としないミニボートやカヌー等の手漕ぎ舟に乗船している場合は、着用義務が課されませんが、安全のため桜マークがあるライフジャケットの着用を推奨します。

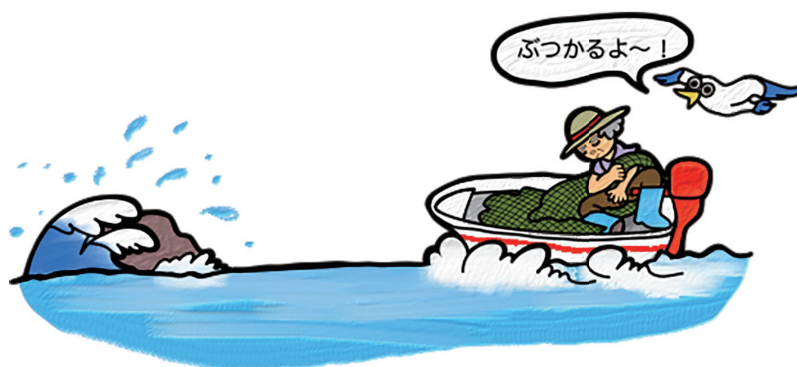


国が安全性を確認した製品には『桜マーク』が刻印されています。



## ① 乗り込んだ船内 ながら操船 危険の影

ほとんど地元の船しか利用しない出入りの少ない港でも、2隻いれば事故は起こります。また、自損事故（防波堤・固定物や標識等との衝突）も起こります。慣れた海でも見張りは大事、油断は禁物です。



### ながら操船、事故のもと！

互いの船が操船見張りに専従することなく、作業しながら運航したため、あわや衝突というヒヤリハットの事例です。

A丸は島の湾奥にある漁港を定係地とする5トン未満のイカ釣り船の所有者で船長のAさんが一人乗り込み夕暮れ時に出港しました。Aさんは係留索を離し、沖合の左右防波堤灯台の中央に船首を向けると、機関を中間速（約6ノット）に上げ、船橋の前で作業を始めました。時折前方を確認し防波堤との彼我距離や他船の有無を確かめて作業に戻りました。操舵は船尾の舵索に連結したロープを船橋の前に延ばし左右のロープを引くことによって舵取をします。機関は船橋に戻りレバーを操作します。作業は甲板サイドに発砲スチロールの箱を並べ前部甲板のハッチを開け中に積んだ氷を箱に敷き、釣れたイカの箱詰め準備を始めました。中間速にするのは、船首が上がるのを押さえ前方の見通しを良くするためです。一方のB丸は長さ約4mの和船で所有者のBさんは、沿岸部を航走して船尾から釣り糸を流すミズイカ漁をしており、ときおり前方を確認しますが、主に船尾後方に流した糸を注視していました。この両船、同じ防波堤の内外でB丸は防波堤外側をほぼ平行に港口に向け、A丸は港内から港口に向けて進行、港口両防波堤灯台の中間手前で左へ変針、沖合漁場に向首したところでB丸を左舷側に視認したので見合いを脱すべく、全速前進してB丸をA丸の船尾至近にかわすことができました。

## ① Over board into the sea (船から海へ落ちた) 戻る船上 濡れねずみ(落ちて分かる綱のありがたさ)

小型船においては、落ちない心構えも重要ですが  
落ちた時の備えがもっと重要ですね

落ちた人に掴ませ船に引き寄せる救命浮環、法定で1個の備えはあるが、簡易なペットボトルを利用した使用しやすい愛称「浮くっちゃボトル」を作製し船内に置いておくと咄嗟の時など利用でき便利です。(舷の高い船だと船上に戻ることに事態大変なことです。)

1人小舟で船内移動が極限されている場合は、身体と船体とをロープで結んでおくと万一落ちて船から離れず安心です。船上に這い上がるには、濡れた服は重く船上に戻るの容易ではなく船の舷が高いとなおさらです。策としては、防舷物を船外に下げていると良いでしょう。

### 海中転落の事例です。

釣りを終え帰港中の出来事。Aさんは、月に2、3回の割合で釣りに出ることを15年来続けています。ウオーク仲間のBさんとの釣果話からBさんと2人で交互に操船しての釣り行きを始めました。

A丸の係留地から釣りポイントまでの間に漁港閘門(長さ約20m幅約5m)がありBさんの家はその近くです。Bさんが操船し帰港中、いつもは閘門の手前でAさんに交代するのですがその日はBさんが操船したまま閘門に入りました。

Bさんは閘門で下船するため閘門中ほどに設置された昇降用縄梯子に船を接近させ、Aさんが縄梯子を掴んだところで行足を止めようと機関を後進にしたが強すぎ、船が急速に離れAさんが海中転落をしてしまいました。BさんにAさんは、海中から船を止め(クラッチ中立)させ、船内備えの救命浮環を投げるよう指示、舷の低い船(約50cm)のため浮環のロープと船外機プロペラに足をかけ船上に戻り着きました。船外機付きの小型船や船内にトイレの無い小型船に多い転落事故、他船の航走波や乗員の船内移動による動揺でおきた事故です。



若松海上保安部職員が考案し海難防止講習会や九州北部小型船安全協会等の安全講習会で紹介されています。

### ～浮くっちゃボトルの作り方～



①硬めのペットボトル（2ℓ容器）を4本用意。3本が浮き、1本が引き寄せロープ入れになります。



②3本をロープなどで固定し、引き寄せ用ロープをつなぐ金具などを取り付けます。



③投入時の安定のため、中に錘となる少量の砂や水などを入れます。



④1本に引き寄せ用ロープを収納し、底、キャップの内側に結び目を作ります。

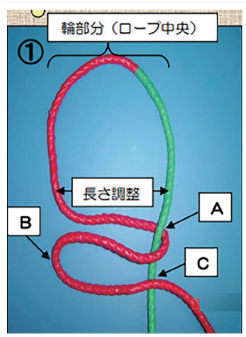


⑤浮きとロープ入れをつないで、できあがりです。内部に入り塗って目立たせると良いと思います。



某海上保安部で推奨され安全講習会等で紹介されているロープで作製（はしご結び）した縄梯子（末尾写真参照）を海面高さの2倍程度の長さで舷側に垂らすと船上に戻る大きな助けになります。この縄梯子は舷が高めの小型船では是非作製し船内に備えておきたい装備です。1人乗りの場合舷側水面近くまで出して海中から手の届くようにしておくといよいでしょう。

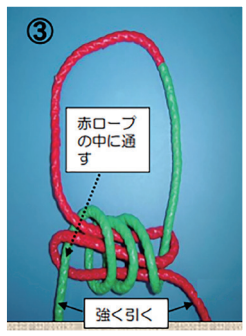
～はしご結び～



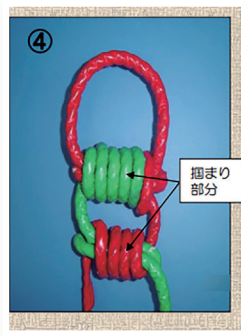
①水面上に垂らす輪部分から作っていく。A：赤ロープを緑ロープの下から通す。B：左で折り返す。C：緑ロープの上に置く。その際、輪の大きさ及びはしごの掴まり部分の長さを調整する。



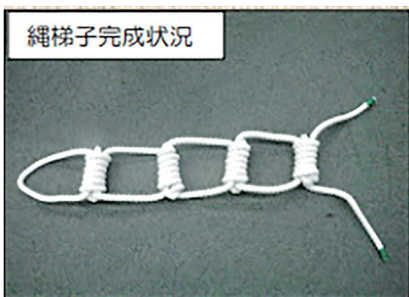
②緑ロープを赤ロープで折り返した部分に、手前から奥へ巻き付けていく。



③掴まり部分のエンドを赤ロープの折り返し部分の中に通し、緑ロープと赤ロープを強く引き、輪部分の完成。



④順次、はしごの掴まり部分を繰り返して作っていく。



(第四管区海上保安本部ホームページ)

## ④ 「苦しい!!」と手入れ不足のエンジン叫ぶ

愛船のE/G泣いていませんか？



プレジャーボートの主機関はディーゼルまたはガソリンエンジンが大半で、これら内燃機関は基本的に水（冷却水）、油（潤滑油と燃料）を切れ目なく与えておれば運転できるようになっています。

一番恐ろしいのは始動時や運転中潤滑油が不足するとエンジン内部の摺動部が金属接触となり瞬時にピストンやクランク軸などが焼き付きエンジンが止まり船は操船不能になります。

また、潤滑油は運転時間が進むにつれ劣化します。このまま使い続けると潤滑性能が低下し同様に焼き付きの原因となりますので新油と交換することを忘れないでください。（交換基準はメーカーの取扱説明書参照）

一方、運転中の冷却水不足は潤滑油不足のように即エンジン停止になることはありませんがオーバーヒートを招きます。この場合は慌てず機関回転数を徐々に下げながら停止させます。停止後冷却水不足となった原因を調査し手当てすることで復旧することもあります。運転中の冷却水圧力の監視も大切なことです。これらは次の発航前点検で予防できますので必ず実施してください。

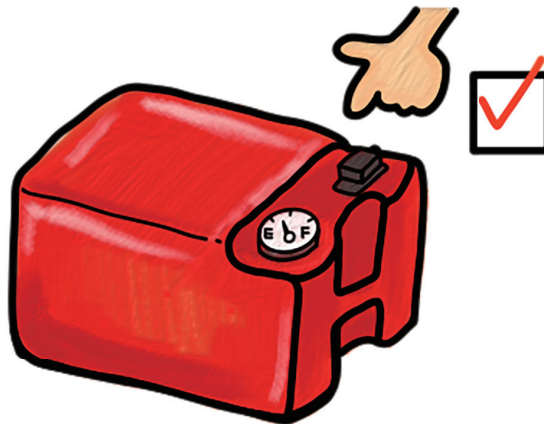
- 1 潤滑油の量：機関付きレベルゲージ等で確認
- 2 冷却水の量：（1）ラジエーターキャップを開けて確認（清水）  
（2）機関始動後船外へ出ているのを確認（海水）
- 3 燃料の量：各船の燃料タンクで油面

## ④ やって当たり前、出航前の残燃料チェック

プレジャーボートの海難種類別で機関故障による運航不能が最も多いのですが、燃料の欠乏（通称、ガス欠）が原因で運航不能になることも多々あります。

発航前点検で必ず残燃料を確認してガス欠を未然に防止してください。運航者が少しの注意で簡単にできることです。

### まずは燃料量のCHECK



事例として、沖合で遊漁中のところウインドサーフィンボード客の救助協力要請を受け残燃料を確認することなく救助に向かい捜索中燃料切れで漂流したことがあります。

燃料切れで運航不能になることは一般的には恥ずかしいと思われがちですが、事例のように急遽予定外の運航が必要となった場合は、残燃料を確認し捜索時間や帰港に要する燃料等を勘案して自船の以後の予定を決定すればよいと思います。

出航前の残燃料確認はその日の予定運航時間、運航距離等を考慮して必要量を確認すればよいのですが、沖に出て向かい風が強かったり、潮の影響で速力が上がらなったりして無理に増速レバーを操作すると燃料消費量が通常より多くなり燃料不足になる可能性も有りますのでそのような場合は、途中で何回も残燃料を確認し運航を続けてください。