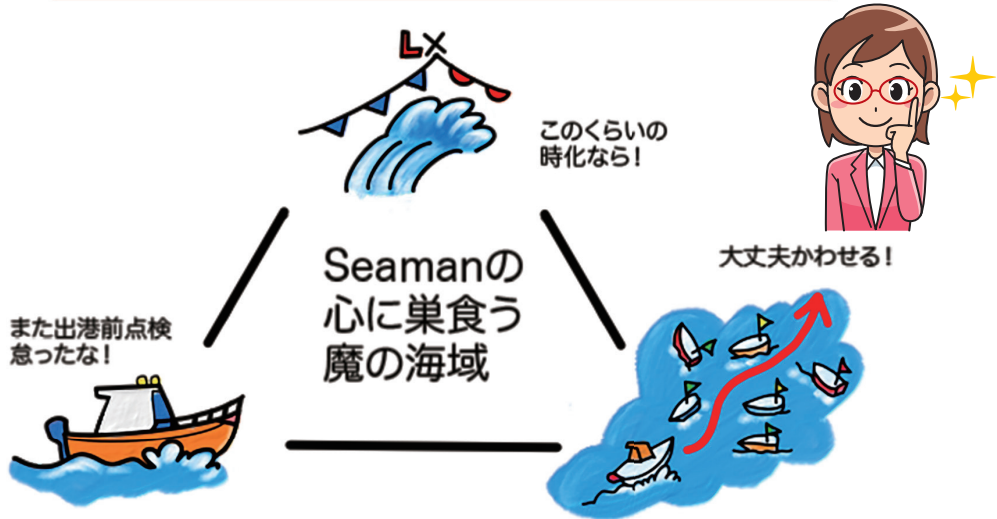


## ⑤ 魔の交差点（魔の踏切） 海にも有るのか？ 魔の海が

### 魔のトライアングルの実態は？



陸上には【見えない魔の交差点】があります。“信号機のない小さな交差点でも、その地方でトップクラスの事故多発地点となっている場所が各地にあります。

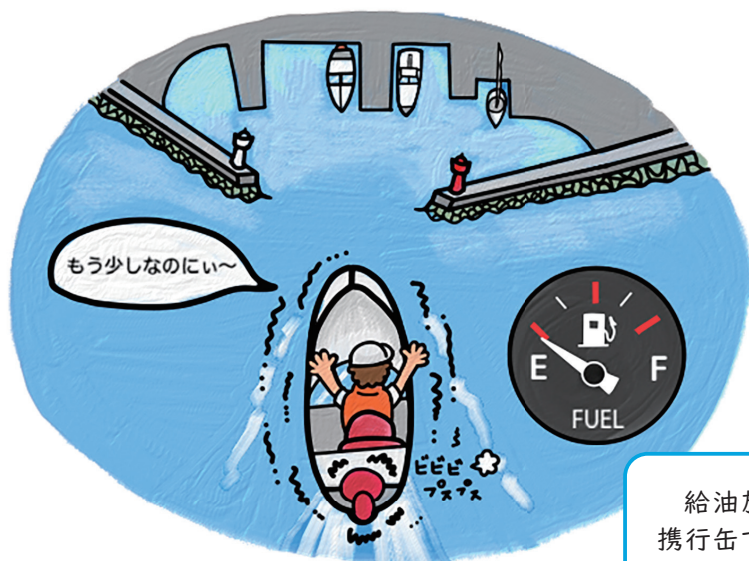
海は、陸上の様に事故多発地点ではなく、超常現象的領域と呼ばれる領域です。日本では“ドラゴントライアングル”が昔から知られています。千葉県野島崎の南沖を起点とし、小笠原諸島の新島の西南西、グアムを囲んだ三角形の領域です。このトライアングルで消息を絶った船や飛行機は多数ありますが、いずれも原因は全く分かっていません。

海で海難事故が起きやすいのは、船舶が混雑する領域であり、それは特定港と言われる各大規模港内、輻輳する湾内（東京湾、伊勢湾、大阪湾、瀬戸内海）であり、それぞれ法律に基づく海上交通管制で交通整理されています。プレジャーボート等は管制対象船舶ではありません。

海上での活動において、過去の海難事故の教訓から造船技術の改良がなされ、気象や波の実況や予報が提供され、その気象・波の予報も精度が向上し、利用技術も向上。波が高いといっても、それが予想出来れば多少時間と燃料がかかっても、それを迂回し、波が収まるまで待機すれば海難事故は防げます。プレジャーボート、更には、レンタルボート、ミニボート等、シーカヤック・SUP（サップ）などウォーターアクティビティが混在し、海事免許無し操船者も存在する中、海上に出かける者も増えています。

海上保安庁の“海難統計でも【見えてない】プレジャーボート等の魔の領域”があるかも知れませんね。

## ④ ケチった分 ガス欠注意 ボート立ち往生 満タンで安心確保



給油施設のない係留地では、携行缶での給油となり、足場の悪い所では大変な作業です。エンジン水洗用の水や釣り道具などの手荷物もあり、船と陸を何往復もしなければなりません。また、海への油の流出防止を考えると少なめの給油となってしまいがちです。

プレジャーボートを運航する際ガス欠にならないための注意点は、次のようなことがあげられます。

- (1) 出港時は、できる限り満タンにすることです。海上では、ガス欠になった船は、放置して帰港できません。(出航し使用する燃料は、満タンでも半分でも同量)
- (2) 係留艇は、年二回の船底清掃と塗装を推奨します。  
(付着物の成長が早い水温上昇時期の4月と8月～9月がお薦めです。)
- (3) GPSで自船の速力(ノット)とエンジン回転数をチェック(例えば、何時も25ノットで航行している時、何回転まで上げていたか)いつもより回転数が多くなっている時は、船底やエンジンチェックが必要です。
- (4) 間接給油の場合は、携行缶と給油ジョイント管は倉庫やトランクに入れて保管している時に、ほこりやゴミや水分が付着し、ボートの燃料タンクに混入する場合があります。(携行缶やジョイント管は、燃料が付着した状態になっているので清掃・乾燥してホコリを避けると良いでしょう。)
- (5) 燃料タンクとエンジン間の燃料ホースのフィルターは、大きめを推奨します。

## ③ 風波・潮（ふうは・しお）の変化で 錨泊ボートは走錨し座礁する

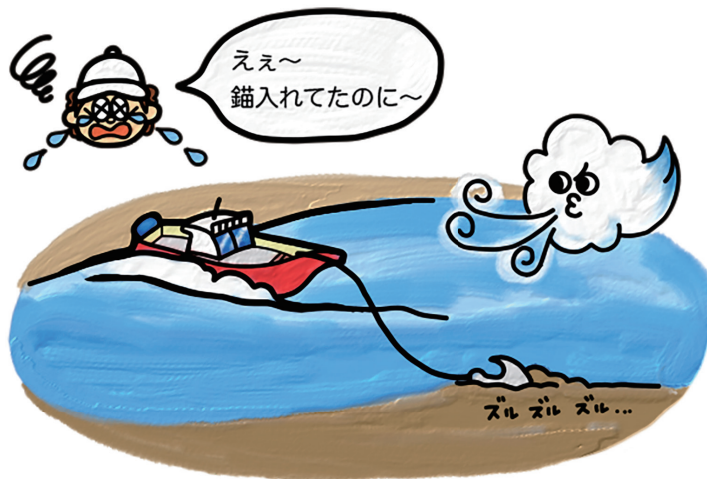
夏季のボート遊びは、海水浴やBBQが盛んですが、海水浴場は近くに錨泊出来ないで離れた沖で錨泊中は無人状態となります。風波の変化や潮流により走錨しても発見が遅れ漂流や岸边に打ち上げられるケースの事故が発生しています。

また、凧の時でも大型船等の引き波が発生する海域では、通過後に発生します。

岸边に打ち上げられ水船になると人の力だけでは沖に出すにも困難になり、排水作業が必要になります。波が次々と打ち込みほとんどのプレジャーボートは離岸困難になります。

安全安心なのは、錨泊船に操船のできる人を載せて置くと、緊急時には（遊泳中に人や遊具が流された時）すぐに対処ができます。

水上バイクの場合は、アンカーロープが短くなっているから要注意です。



- (1) アンカーチェーンを1～3m取付けることをお勧めします。
- (2) 特にダンホースアンカーは船の方向が変わるとアンカーが折りたたまれ海底を滑り走錨し易いので注意です。
- (3) 砂地にはホールディングアンカー（爪が4か所）、唐人アンカー（爪が上下に有り）錨泊中にボートの方向が変化しても反対の爪が海底に食い込みます。
- (4) 錨泊中は 走錨に注意して自船を常に確認してください。
- (5) 人道雲や雷が発生したら早めに引き上げると安全 安心です。
- (6) 雷雨に合い帰港が間に合わず航行中の場合は、島影や漁港に避難してください。夏の雷雨や突風は、短時間で過ぎ去ることが多ので、視界が悪い時に無理して帰港しても係留地周辺の混雑が'予想され危険です。



## ② コインの表裏？ 事故と救助は

いつ・どこで発生するか  
予想が出来ないのが、船舶事故です

船舶事故を防止することは操船者の責任ですが、事故船舶に遭遇したら率先して救助するのも操船者の責任かつ義務です。それがシーマンシップの良き慣習です。この慣習を法律に定めたのが次の条文です。

船員法第14条には、船長は他の船舶又は航空機の遭難を知ったときは、人命の救助に必要な手段を尽くさなければならない、と規定されています。



事故と救助は  
コイントス



海中転落した人の総重量は船上での重量の数倍にもなります。発見した場合一人の力では船上へ引き上げることは無理とされています。

常日頃から船上に縄梯子を配備しておけば、落水者を救助することが可能ではないでしょうか。(経験談より) 皆さんも、海上保安部署の協力を得て縄梯子を作製してみてもいかがですか。

## え 沿岸海域とは違う<sup>かいしょう</sup>海象の近海域

小型船舶は、概ね限定近海区域までが航行区域です。

沿岸海域でプレジャーボートでの釣りを楽しむ場合、日頃行く沿岸海域の流れも極端には速く流れることもあまり無いでしょう。

しかしながら、釣りに行ったことが無い近海域へ出かける場合、沿岸海域とは違う海象状況であることを認識してその場所の海流・潮流潮目の流れ等には十分気を付けて出航しなければいけません。



参考までですが、海象と言う漢字は、カイゾウとも読みます。これは海産動物のセイウチ（またはトド）のことです。

なお、海流と潮流については、よく勘違いされますが、広い海を常に一定の方向に流れる大きな流れを海流と言い、これに対して潮の満ち引き（潮汐）によって海水が周期的に変化する流れを潮流と言います。黒潮の流れは海流であり、関門海峡の流れは海流ではなく潮流です。

「気象」は高気圧、低気圧、その結果の天候（晴れ・曇り・雨）、気温、湿度、風向、風速、台風等のことです。

「海象」とは海流、潮流、波高、波浪、潮汐（満潮・干潮などの潮位）、海のうねり、高潮、海水温度、津波等のことです。

## ⑦ 適切な時期に 点検整備 取説(取扱説明書)良く読み 時期把握

7、8年前に中古船として購入して以来、インペラの交換、フラッシングされていなかったことが原因で、高温警報が発生しエンジン停止した事例があります。

たまにはやってよね 点検整備



冷却海水ポンプの  
ゴム製インペラ損耗状況



### 【定期的にインペラを交換しなかった場合】

塩詰まりや破損が挙げられます。塩詰まりは、船を使った後にフラッシング（エンジンの水通し）をして吸い上げた冷却水（海水）の塩を洗い流してあげると防ぎやすくなります。破損に関しては船を使用しているうちに磨耗や劣化します。船が高速航行している時、インペラは1分間に5000回近く回転しており、ゴム製のものがこれだけ使用すると、磨耗するのも当然です。

### 【対策】

主機冷却水系統は定期的に点検し、劣化しているものを交換するのはもちろん、インペラやVベルトなどの消耗品は運転時間又は経過期間に応じて交換する予防整備が安心です。

舶所有者は、取扱説明書に基づき、定期的にインペラ等の整備を行いましょう。

## ② 明らかに迫ってくる船 早めの信号と移動準備

プレジャーボートの衝突事故では、統計上、相手船が漁船と遊漁船の場合7割強占めており、ほとんどプレジャーボートが、漂泊・錨泊しているときの衝突が多く、相手船である遊漁船や漁船が帰港中や魚探等で探索中または漁場へ移動中に前方をよく見ておらず、一方でプレジャーボートも釣りに夢中になり、周辺をよく見ておらず、気づくのが遅れ、避けきれなかった事故が多いと言われています。



プレジャーボートは、漂泊・錨泊中でも油断禁物です。リラックスしながらでも周辺の船舶の動静にも留意し、周囲の状況を定期的に確認する必要があります。

接近する船を見たら、音響による信号を使用し、汽笛のない小型船では、携帯型エアホーンを装備するのも有効です。気付いてもらえるよう工夫することが大事です。さらに接近してくることを考え、早期に移動できる準備もしておけば、いざというときに避航することができます。

漁船や遊漁船は、ある程度速力を出すと船首が上がり、前方に死角が生じていることがあり、前方以外に船がいなければ、前方を確認する工夫をすることなく、船は周辺にいないものと思い込み、魚探を見ながら漁場を探索したり、移動しながら捕った魚を整理したり、周辺の見張りをしていないことが多いので、相手船が「避けてくれる」という思い込みは止め、相手に期待をせず、余裕のある時機に、自身が避けることを意識することが大事です。

## ⑥ 最悪にしても 海難事故は避けられず 最終ツールは118番！



海難事故に遭遇して自助・共助による救済不可能な場合には、躊躇することなく118番（海上保安庁緊急通報用電話番号）に通報しましょう。

*the last resort*



海上保安庁

自船の現在地、船名、船長名、事故発生日時、事故内容を簡潔に通報するようにしましょう。GPS対応携帯電話を利用すると自動的に位置通報が海上保安庁に通知されます。海上では携帯電話の不感地帯もありますので、事前にその地域の状況を確認しておくことも必要です。

更には、同乗者の有無、人命・障害の有無、船体損傷の有無、通信連絡の確保状況等追加連絡内容が有れば、随時連絡すべきです。

この海上保安庁への通報により、通報位置に向けて巡視船艇、航空機、救助チームは救助活動を発動しますが、プレジャーボートや漂流者などは大・中型船舶と違い、小物体であるので海上での搜索・発見することは、特に夜間及び荒天時は困難な状況も想定され、到着するのに時間を要する場合もあるので、118番通報後、救助勢力が到着するまで、少しでも危険を回避できる場所に退避して、移動したならばその位置を通報するとともに、自分の存在を現場に到着した救助勢力に知らせ、アピールする方法を工夫して待機する様にして下さい。

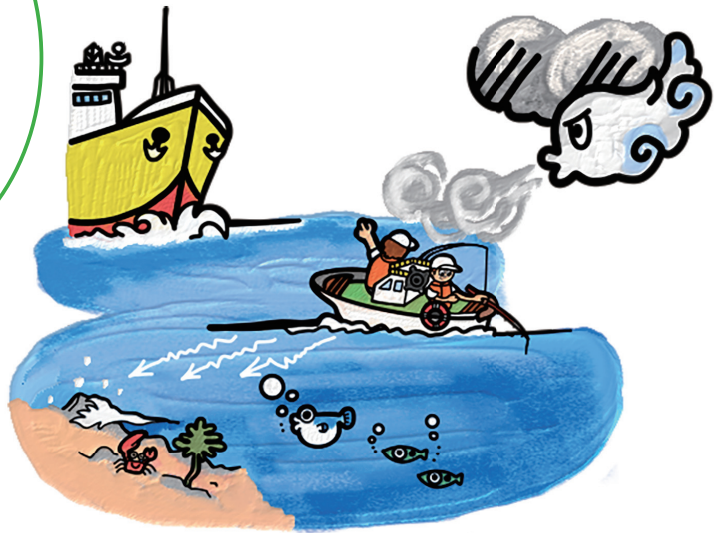


## ④ 危険は何処だ！ 避ける！その危険

小型船舶、特にプレジャーボート・ミニボートは海上交通社会の中では交通弱者であり、反面、海上交通環境の不安定要因にもなっているのではないのでしょうか。

海上保安庁の船舶種類別海難統計では全船舶海難事故の約50%を占めており、過去5年間の統計においても常に海難事故隻数は最多の状況が続いています。

小型船舶も海上交通弱者ですから、自分の小型船舶及び自分の身は、自分で守りましょう。

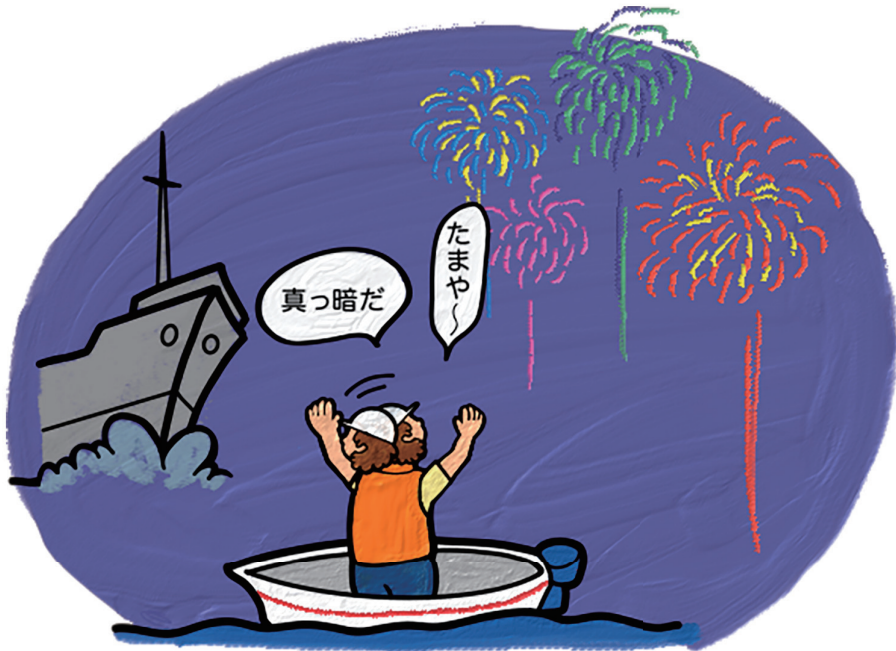


海難事故は危険に気付かず、危険に近づき、事故に遭遇することになりますが、事故に遭遇しないための方法があります。これは私が20数年前、鹿児島県奄美群島内の奄美大島に住んでいた時の話ですが、群島内には毒蛇ハブが20数万匹生息していると言われています。地元の住民は日々の生活の中でハブ対策を強いられていますが、地元の人々（特に、おじい・おばあ達）は言います。「ハブに咬まれない対策は簡単なことだよ！ハブの居るところには行くな。ハブより先にハブを見つけろ。」これを実践することが唯一の対策だよと地元の老人達は言います。この言葉ではハブは危険なものであり、「危険には近づくな。危険に素早く気づけ。」という事です。専門的な知識としては、危険予知能力を身に着けるといいます。地元の人々はこの事を子供の頃から親に教わり、習慣として身に着けて、奄美群島での日常生活を送っていた訳ですね。この奄美群島のハブ対策の言葉には、生活を守り、事故を避ける為の昔からの知恵が詰まっており、肝に銘じるべき言葉ではないのでしょうか。

## ④ 夕闇は夜の入り口 夜の海 今俺は何処にいる？

夜間は自己の位置を認識することが難しくなります。

人間が行動する上で自分が今何処にいるのか認識することは、とても重要なことです。



人間の視覚で風景を見ていることは、自分の立ち位置とその風景（自然物・人工物等）との位置関係を認識して活動しているのであり、この事の裏返しであるが、闇夜でその視覚を奪われると自分の位置を認識できず、どの方向にどれだけ動けばよいのか判断が難しくなることは当然です。

このような感覚は誰でも知っていることであり、プレジャーボートの操船者でも夜間航海の経験が乏しい方が結構いるのではないのでしょうか。自分のプレジャーボートの位置を正確に確認しなければ、これからどの方向に舵を操作すれば良いのか判断が難しくなります。自分の位置に少しでも不安・疑問があれば、躊躇せず速度を減速、または停止して、レーダー等で現在位置を確認する事が必要です。特に夜間は昼間とは全く違う世界である事を認識し、適切な行動すれば事故は防止出来ます。

このようなことを実体験するのは、夏に開催される花火大会です。夕闇から出航して日没後の花火を見物、終了後帰港する時に事故が発生確率高いのはこのパターンです。

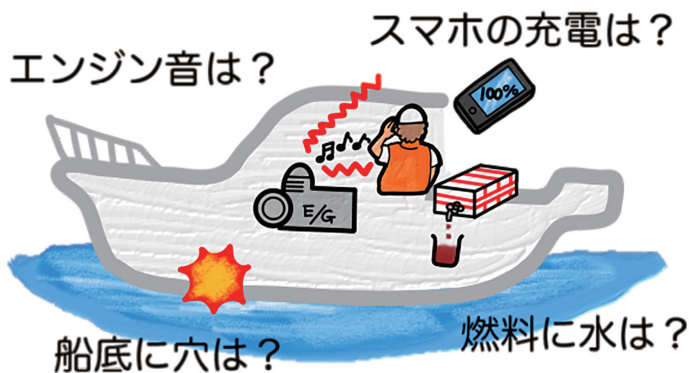
## ④ 目に触れない箇所に潜む故障の徴候

近年、プレジャーボートの愛好者は、コロナ禍で密を避けて趣味を満喫するため海にでかけています。海上保安庁海難統計（第七管区海上保安本部管内）での船舶種類別統計では、令和3年は全体で338隻、その内小型船舶（プレジャーボート・漁船・遊漁船など）が264隻で約78%、その中でプレジャーボートが事故の約48%を占め、その内訳は、機関故障（運航不能）が最多であり、衝突・乗揚げ順になっています。

このようなプレジャーボート事故の背景には、操船者の出港前・帰港後の点検・整備が不十分なこと及び操船技術や経験年数が浅いのも要因と思われます。

初心者の方は、一旦港から出港すると、海上での表面的な異常はある程度対応できますが、複雑な機関故障や燃料切れの対応は困難であり、海難事故の原因になりますので、発航前、機関や燃料の点検（確認）及び早々の救助要請などが大切です。

小型船舶の船長は、貴重な人命と財産を一手に預かる重大な責任も負っているため、海難事故防止には安全運航が極めて大切です。



携帯電話で連絡手段の確保（防水携帯電話の励行）や仲間船との連絡、気象情報交換することが、海難防止に役立つと思います。

ミニボート等に関しては、小型船舶操縦士の免許がなくとも乗ることができ、小型船舶の検査や登録も必要ありません。マスコミなどでミニボート等の海難（転覆等）で死亡事故まで起こした報道に接するたびに考えていますが、ミニボート施策は、国土交通省（海事局）の制度であり、さらには現場海域でミニボート操船者などに直接接触するのは海上保安庁の海上保安官であり、今後は両機関が連携して事故防止、安全指導することは課題の1つだと思います。

## ④ 見つめ直そう!! プレジャーの意味するところ

海は貴重な自然体験ができる場であり、感動する心・自然を大切にする心・豊かな人間性などを育むことができる場でもあります。しかし、海は時として危険な海域（区域）になります。

小型船は、強風や波浪の変化に強く影響を受けるため耐えるだけの余力（復原力）がないと、瞬時に転覆事故につながります。更には、北海道知床遊覧船の事故と類似しますが船長は、出港の際天候は良くても航海途上で風が強吹き、白波・高波やうねりに遭遇した時は十分注意しながらも早めの帰港を決断する勇気も必要です。

海難件数最多のプレジャーボート  
pleasure は danger に置き換えて！



海難事故を起こしたら  
プレジャーも台無しです

プレジャーボートの英語表記は、pleasure boatです。Pleasureの意味は辞書によると”楽しみ、満足、愉快、娯楽、喜びなど“の意味です。その中でpleasure boatは、遊覧船・観光船とも表記されています。一般的な英会話の中では”My pleasure “という言葉がありますが、直訳で《私の喜びとするところです。お役に立てて嬉しい（光栄）です。》というニュアンスで使われています。

## ㊦ 自然の変化 気象予報で 早めの決断

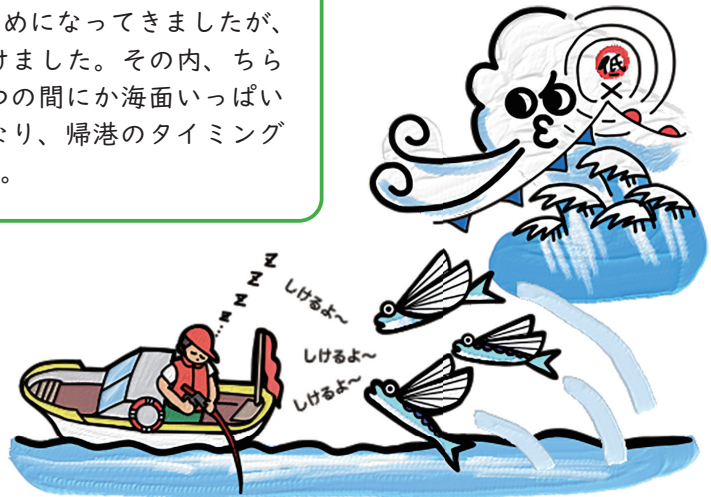
最近の気象予報の確率は格段に高く、警報の出ているときの気象海象の変化は特にはやいものです。

出港するかしないかの決断、出港した洋上では、雲の変化や波の状態など留意するとともに気象情報にも注意して、風が吹き始め、付近海上に白波が立ち、目立ちはじめ出した時、自船の状態や航程を加味して安全優先で帰港判断しましょう。

船長は、釣果の具合等で判断やタイミングを誤らない様、自己の安全を最優先する自覚が必要です。

### 事故事例です。

天候の急変、それも自然の成り行きです。朝から海上風警報の予報が出ているも関わらず、当時は天候もよく海上も穏やかなため船を出し、釣りポイントを巡りやっと釣果の出始めた昼過ぎから少し風が吹き始め、雲も多めになってきましたが、気にせず釣りに熱中し続けました。その内、ちらほら見えていた白波がいつの間にか海面いっぱい白波が立つほど風も強くなり、帰港のタイミングが遅れ、発生した事故です。

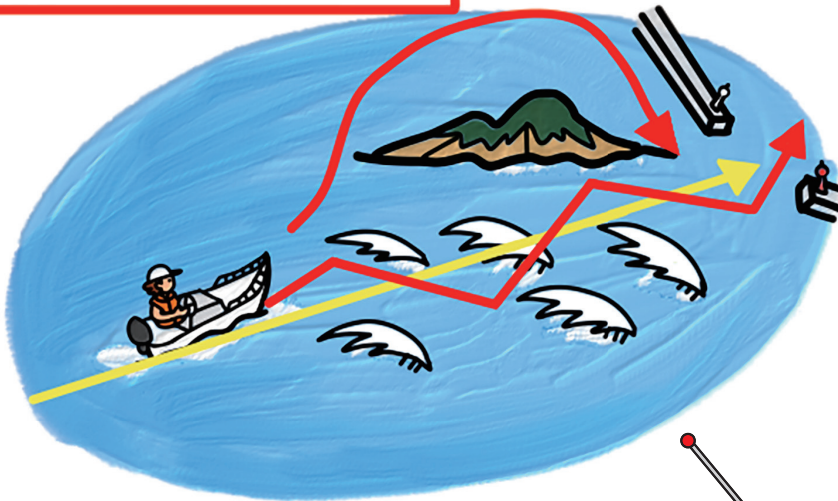


プレジャーボートA丸は、北東の風3 (3.4 ~ 5.5m/s 少し白波がみえる)、波高約0.6mの波をほぼ右横に受けて東南東方へ航走中、船首部に座っていた同乗者が動揺で態勢を崩して左舷側に重心が偏ったため、右舷船首部が上がりそこに波を受けて転覆しました。同じくB丸は、白波が多く発生した波高約1mに加え、少しうねりが発生している海域を船首に風を受けながら航走中、船首部舷縁を超えて海水が流入、海水が船尾部にたまり滞留して船尾部が大きく沈んだ後すぐに船首部が浮上したため船尾側に転覆しました。いずれもその状況を視認した船からの118番通報で巡視艇に救助され船体は曳航され港に無事に帰港しました。

## ② 沿岸の白波 急がば回れの安全帰航

波は円運動です。沿岸近くは水深が浅く、波が高くなります。時化た海では沿岸より水深の深い沖合を航行の方が無難です。岬や突き出た地形の沿岸部では地形や海底の状況で波高が高くなり、波の方向や形が変わるなど定常ではありません。強風下では船首左右20～30度の方向に風を受けて航走することが基本です。さらには、岬や突き出た沿岸部は、平時より離して航過するコースを設定します。目的地への航程は延び、時間も要しますがそれが安全な選択です。

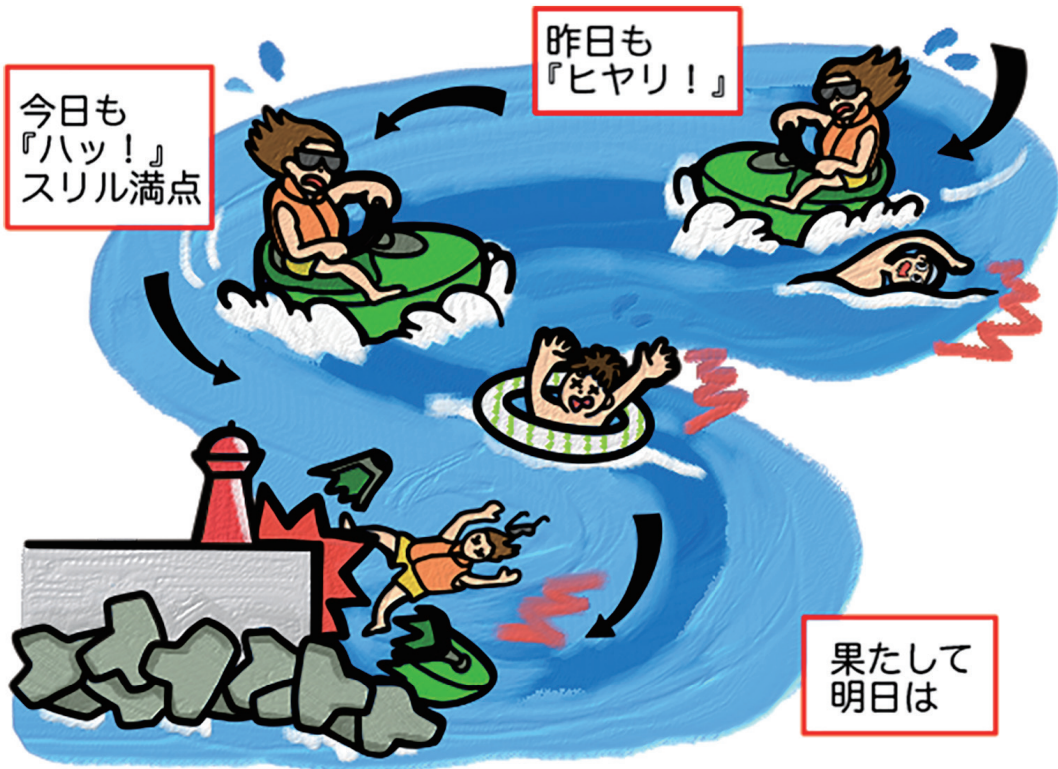
直航がだめなら大きく迂回か？  
ジグザグか？



事故事例です。

漁船C丸（1.5トン、長さ7m、幅2.2m）は、海上風警報発令中で南東の風7（13.9～17.1m/s 波頭が砕けて白い泡が風に吹き流される）の中を、船長が最短の経路で帰航しようと思いき南南西に向け船首左舷約70度に風を受け航行、前部甲板に約300kgの漁獲物を積載し乾舷が下がっているところに経路上沿岸近くの波高が高い海域を航行したため、固縛していた漁獲物を入れた保冷箱が動揺で右舷側に移動して右舷側に傾斜し、そこに左舷船首から流入した海水が右舷側に滞留して水船状態となり転覆しました。

## ① 「ヒヤリ！ハット！」した 記憶の中に 大事故潜む



「ヒヤリ！ハット！の法則」は、アメリカ損害保険会社の技術調査官H.Wハインリッヒ氏が労働災害事故の統計学的調査結果を発表したものであり、「ハインリッヒの法則」と言われていますが、日本では通称「ヒヤリ！ハット！の法則」と言われています。

簡単に言えば「1つの重大事故の背景には、29件の軽微な事故があり、そのまた背景にはヒヤリとした、ハットした事案が300件ある。」という法則です。

この法則がプレジャーボート海難事故にも適用するとすれば、その事故を減少させるためには、このヒヤリ！ハット！した出来事を記憶して、常に意識し、その事を二度と繰り返さないようにすれば、理論的には重大事故、軽微な事故を減らし、最終的には事故を撲滅出来ることとなります。

## ④ もうイヤダ！ 当たる(衝突)のは！

プレジャーボートの海難の種類別で、多い順に運航不能、衝突、乗揚げ等となっています。衝突事故は人命を危険にさらし、船体、機関を損傷させるなど甚大な被害をもたらすことになりかねないので絶対に防がなければなりません。

日本の沿岸海域には大変多くのいろんな船種の船舶が行き来しています。どの船も衝突をしないよう注意を払い緊張感をもって運航していると思いますが、相手船の見張りが不十分だったりすることもあり得ますので、常に最悪の場合を想定し「ぶつからないだろう」「避けてくれるだろう」ではなく「ぶつかるかもしれない」との意識で航行中はもちろん遊漁中でも、船上作業中でも周囲の見張りを怠ることなく他船の動きをチェックしておくことが重要です。



衝突事故を起こした理由として、当事者が前方や周囲をよく見ておらず接近する相手船に気づくのが遅くなった、または、気づかなかったということがあります。このことは、自船の周囲を十分に見張りしないまま運航し衝突したことになります。

やはり、衝突事故を防ぐ一番の基本は、直接人間の目で見張りを行うことです。

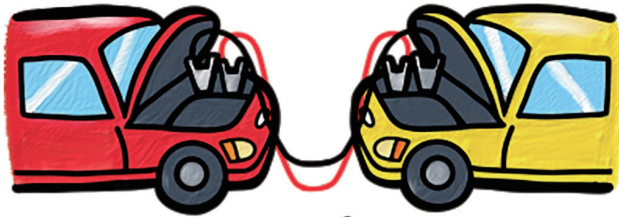
これは昔も今も変わりません。見張りは船に乗り組む人の常識になっているので、今さら言っても耳を傾けてくれる人は少ないと思います。

それでは、なぜ衝突事故が減らないのかといえれば見張りの意識がまだまだ低いことも一因として考えられます。



## ㊟ セルモーター始動！ 忘れちゃダメだ！！過放電

### バッテリー上がり



陸では OK



海では OUT

プレジャーボートの電気設備で時々起きるのは蓄電池（バッテリー）過放電です。バッテリー上がりと呼ばれることもあります。車のエンジン始動はスターターキーを操作し蓄電池からの電気でセルモーターを回して行います。

小型船や船外機のエンジン始動も全く同様の仕組みとなっていますので、蓄電池が過放電になるとセルモーターが回らずエンジン始動が出来なくなります。

セルモーターは回り始めに多量の電気を必要としますので、小容量の船内照明が点いているとか、航海機器類の電源ランプが点いているから蓄電池は大丈夫だと思っても充電を中断していれば蓄電池の電圧は下がり続け大容量のセルモーターが回らないこともありますので安心できません。

エンジンを停止するとエンジン付きの発電機の回転も止まり発電しなくなりますので、過放電を防ぐにはクラッチ中立でエンジンを運転することをお勧めします。

また、エンジンを運転しても最低回転数のアイドル状態では発電量が少なく過放電の危険性がありますので回転数はある程度高めが良いでしょう。

また蓄電池のメンテナンスとしては、液面や電圧の確認、端子緩みの有無などがあります。

空いた時間を利用して電気関係だけでなく船体、機関等の日常点検を行い早目に不具合の兆候を見つけることも事故を予防する手助けになります。



### 洋上で起きた事例です。

遊漁目的で出港、釣り場にてエンジンを停止し魚群探知機等の電源を入れた状態で釣りを始めました。その後釣り場変更のためエンジンを始動しようとしたところバッテリーが過放電し、電圧不足でセルモーターが回らずエンジンが始動出来ず救助要請を余儀なくされました。

これは、エンジンを停止させ充電ができない状態で長時間魚群探知機等を作動させ電気を使い続けたため、蓄電池の電圧が下がり過放電状態となりセルモーターを回す力がなくなったものです。

### 電気関係不具合の事例です。

機関区画後部に設置の電気制御盤からバッテリー間の電線被覆が経年劣化で破れ、剥き出しの電線が接触短絡して発火、周壁を焼いたことがあります。

これは長期間配線、スイッチ、電灯類等の電気機器の状態を点検することなく漫然と使用し続けた結果招いたものです。



## ④ すべてこの世に

### 『絶対安全、絶対安心』はあり得ない

安全・安心など誰にも  
保証できない



海に『絶対安心』はなく  
船に『絶対安全』はない

(タイタニック号沈没事件)  
1912年4月2,224人を乗せ、  
英サウサンプトンから米ニューヨーク  
向け北大西洋を航行中、氷山に衝突、  
1,514人が亡くなった。

八百万の神々のご加護を…!! 神頼みでは安全には関しては無意味かも知れませんが、心理的に安心には寄与し、結果的に安全につながれば良いのかもしれない。

**安全**は科学的には数値化（金属材料強度、耐久・耐震強度、精密度など）はある程度出来ませんが、安全度を高めても想定を超える状態になれば、その安全度は無力になります。また、その安全度は必ず経年劣化します。

**安心**は各個人の経験知、学習知、人生観等によって様々であり、数値化は困難なことです。事故発生確率等で数字化できるかも知れませんが、人間心理として自分だけは事故にあわないと思いたい心理が働き、自分はこの確率に外側であり、確率がそんなに高く無ければ、なおさらその様な心理状態になり、自分は例外だと考えて、安心したいのが通常の間人心理であり、必ず個人差があります。

**絶対安全**とは100%安全であり、**絶対安心**とは100%安心であり、それがあり得ないとなれば、0%では意味がありません。この安全・安心を少しでも高めるしか方法はありません。しかし、人間の生活習慣としては、しばらくトラブルもなく安全に過ごしていると根拠のない安心感が支配し始め、高を括る気になるのは人間の悲しい習性であり、この楽観的な安心感を心の中で抑制するには究極的には「**すべてこの世に絶対安全、絶対安心はあり得ない。**」ことを覚悟して事に臨むことに尽きます。

## あ と が き

九州北部小型船安全協会に關与してから、私は海上安全運航及び海難防止に関する諸々の會議等に出席する機会が多くありました。その際、兼ねてより感じておりましたが、その會議の冒頭に決まって、まず最新の船種別海難統計の傾向が提示され、プレジャーボート海難が最も多いこと（ワースト1）が話題になります。その度に、忸怩たる思いをしておりました。この様な中でこの傾向を少しでも改善出来ないものか、協会として従前の事業のほかに何か出来ることは無いものかと考えておりました。

そもそも論として、一般商業船（旅客船・貨物船などの商船）とプレジャーボートの海難事故の根本的背景には何か違いはあるのかと考え続けていました。商船船長には旅客及び貨物運送と言う大きな社会的な運送責任が第一にあります。プレジャーボート船長等には自己責任と言う自船だけの運航責任があります。しかし、自己責任とは言いながら、その背後には家族を守る責任、海上社会に対する秩序を守る責任もあることを意識すべきだと思います。また、商船及びプレジャーボートとも同じ動力船であるが、その操船性能（速力、旋回性能、緊急停止性能など）に大きな違いがある事もその背景にあるかもしれません。例えば、両船が海上で遭遇した際、商船の船長は危険だと感じてても、プレジャーボートの船長は自船の操縦性能ではまだ大丈夫と感じていると言うその操縦性能上の違いがあることも、その背景にあるのかもしれません。この様な背景などを含めて事故防止等を検討することは、九州北部小型船安全協会の事業の能力を超えているかもしれません。

この様な試行錯誤の中で思い立ったのが、今回の【プレジャーボート等のためのいろは歌—安全運航・事故防止に関する安全・安心読本—】の作成事業です。

関係者の方々に広く読んで頂き、更には諸々の機会にプレジャーボート等の安全運航、事故防止活動に活用して頂ければと考えております。プレジャーボート等の海難事故が少なくとも減少傾向になることを切に願っております。

最後になりましたが、共同執筆者である廣瀬英樹氏、萬矢勝保氏、中嶋哲雄氏、石塚照美氏、半澤宣雄氏、大園伸男氏、大場博之氏、絵コンテ作成者 野網仁さん、イラストレーター遠藤亜祐美さん並びに九州北部小型船安全協会事務局の皆様には諸々の無理な注文にもかかわらず、多大なるご協力を頂き、深く感謝の意を表したいと思っております。

公益社団法人九州北部小型船安全協会  
会長 富賀見 栄一

## 巻末編集メモ

巻頭の“まえがき”でいろは歌の概略を紹介していませんので、改めて巻末にて一口知識として簡単に「いろは歌」47文字を紹介します。

いろはにほへど ちりぬるを わがよたれぞ つねならむ うみのおくやま  
色は匂へど 散りぬるを 我が世誰ぞ 常ならむ 有為の奥山

けふこえて あさきゆめみし ゑひもせず  
今日越えて 浅き夢見し 酔いもせず

(注) ゐ (ういと発音)、ゑ (うえと発音)

(美しい花も散ってしまう この世の中は無常だ だから現世を越えて <sup>はかない</sup> 儚い  
夢も見まい 酔いもしまい) という人生の仏教的無常観を歌ったものと解釈されています。



メモ

A series of horizontal dotted lines for writing notes.

発 行 令和6年3月  
発行者 公益社団法人 九州北部小型船安全協会  
801 - 0852 北九州市門司区港町7 - 8 J P 門司港ビル  
電 話 093 - 332 - 3578  
F A X 093 - 332 - 3579  
メールアドレス 9hoku@kyu-shoankyo.or.jp  
編集者 富賀見 栄一  
印刷・製本 株式会社タニシ企画印刷

