

ミニボートの海難

～ 海で楽しく、安全に ～



平成19年10月

第三管区海上保安本部
マリンレジャー安全推進室

ミニボートって？

平成15年11月に免許や船舶検査が不要な船舶（以下、ミニボート）の範囲が拡大されました。

ミニボートの範囲は次の要件を全て満たす船舶です。

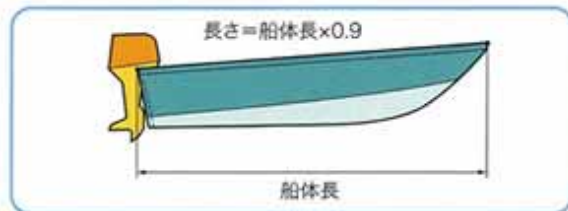
船の長さ3m未満

推進機関の出力が1.5kW未満（約2馬力）

直ちにプロペラの回転を停止することができる機構を有する船舶

その他のプロペラによる人の身体の障害を防止する構造を有する船舶

長さ3メートル未満



長さとは、船体長の90%のことを言います。

推進機関の出力が1.5kW未満



0.7355kW=1馬力なので、2馬力の機関は1.5kW未満に該当します。

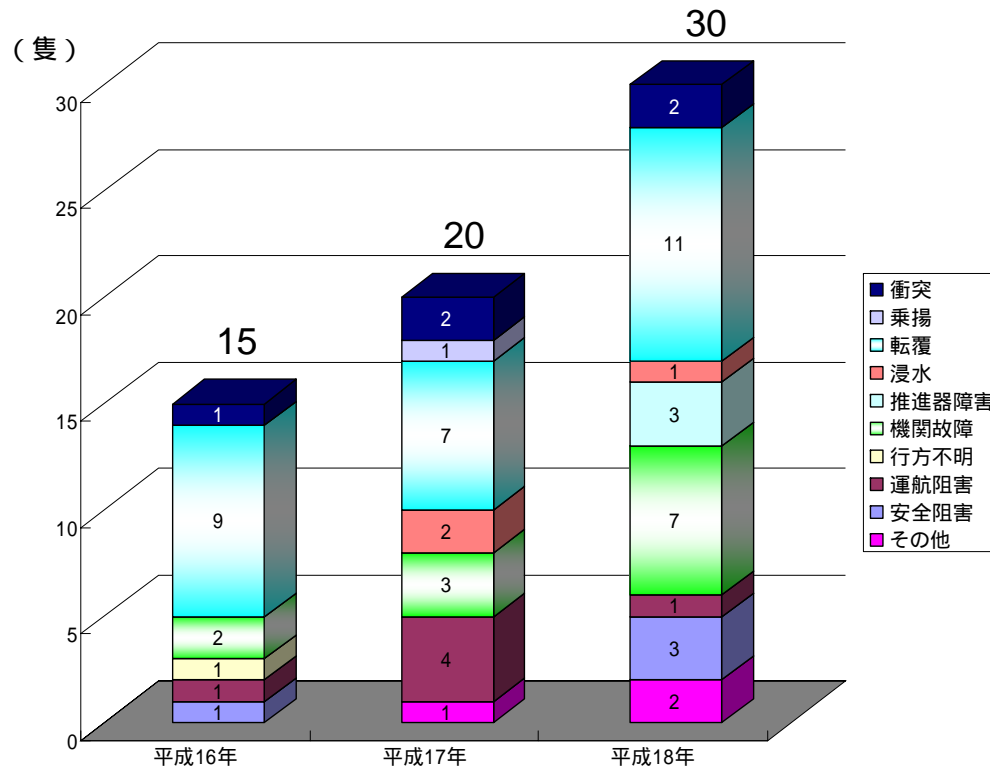
プロペラ回転緊急停止機構



搭載する機関には、非常用停止スイッチ、遠心クラッチ、中立ギア又はプロペラガード等が必要です。(絵はプロペラガード)

1. ミニボートの海難種類別発生状況

ミニボートの海難を種類別にみると、転覆が多数を占めています。



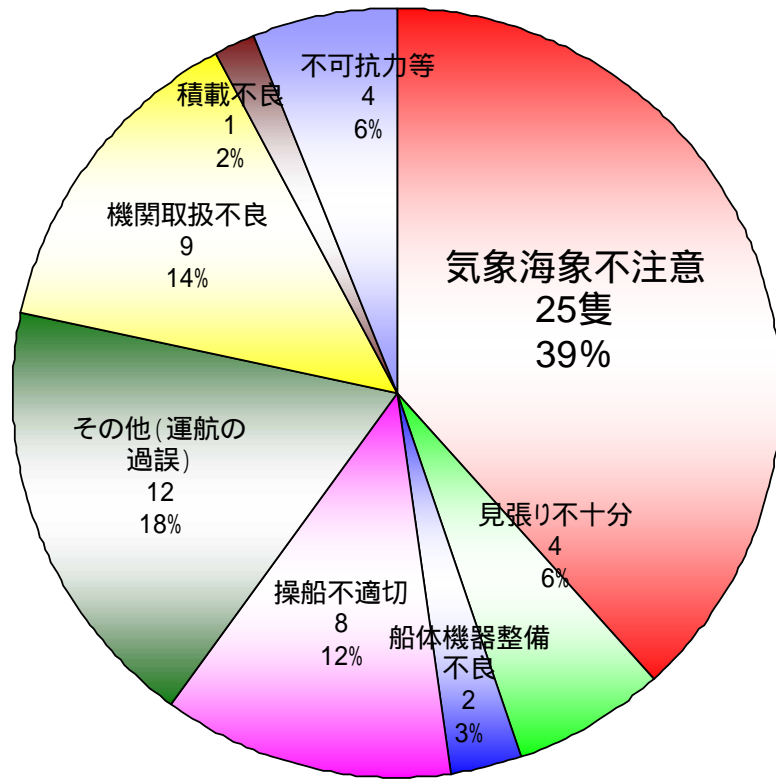
(単位: 隻)

	平成16年	平成17年	平成18年	合計
衝突	1	2	2	5
乗揚		1		1
転覆	9	7	11	27
浸水		2	1	3
推進器障害			3	3
機関故障	2	3	7	12
行方不明	1			1
運航障害	1	4	1	6
安全障害	1		3	4
その他		1	2	3
合計	15	20	30	65

「運航障害」とは、バッテリー過放電、燃料欠乏、ろ・かい喪失及び無人漂流をいい、「安全障害」とは、転覆に至らない船体傾斜、走錨及び荒天難航をいいます。

2 . ミニボートの海難原因別発生状況

ミニボートの海難を原因別にみると、気象海象不注意が多数を占めています。



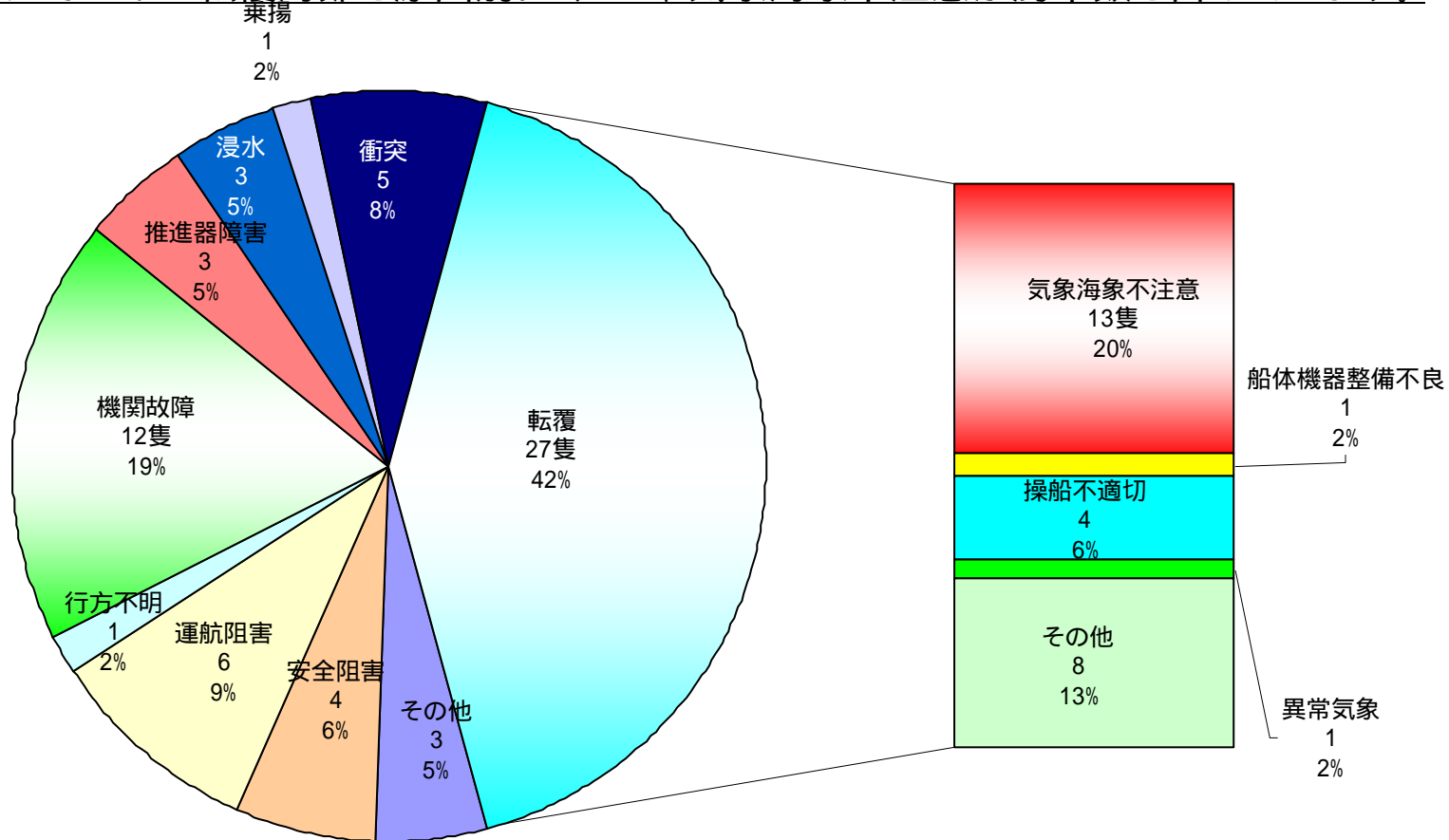
(単位: 隻)

		平成16年	平成17年	平成18年	合計
運航の過誤	気象海象不注意	4	7	14	25
	見張り不十分	1	1	2	4
	船体機器整備不良	1	1		2
	操船不適切	3	2	3	8
	その他	4	6	2	12
合計		13	17	21	51
機関取扱不良	取扱不注意		1	3	4
	整備不良	1	1	3	5
	合計	1	2	6	9
積載不良	積付不良		1		1
	合計	0	1	0	1
不可抗力等	異常気象			1	1
	乗船者の死亡・行方不明・傷病	1		1	2
	その他			1	1
	合計	1	0	3	4
合計		15	20	30	65

平成16年～平成18年のミニボートの海難隻数の合計

3 . ミニボートの海難種類・原因別発生状況

ミニボートの転覆海難を原因別にみると、気象海象不注意が約半数を占めています。



平成16年～平成18年のミニボートの海難隻数の合計

転覆海難の原因「その他（運航の過誤）」は、船体バランスの不注意にかかるものが大半を占めています。

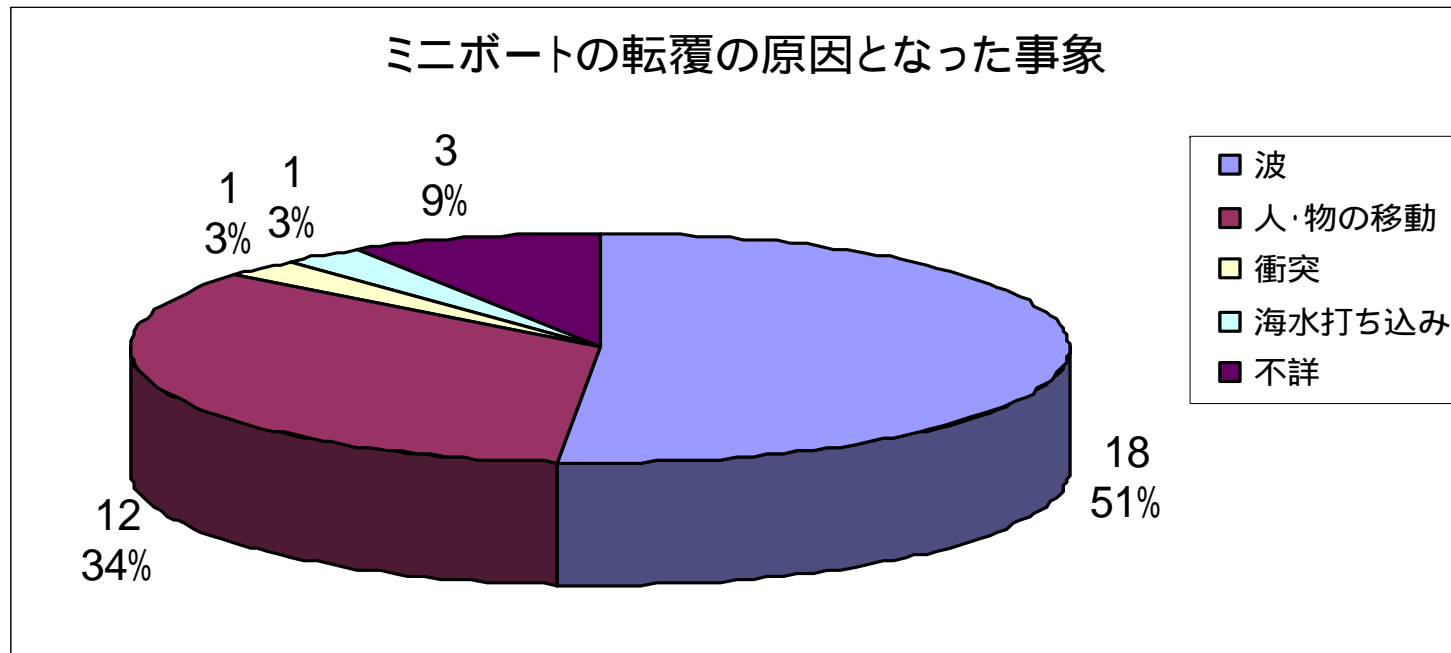
ミニボートの転覆海難

第三管区海上保安本部
マリンレジャー安全推進室

1. ミニボートの転覆原因

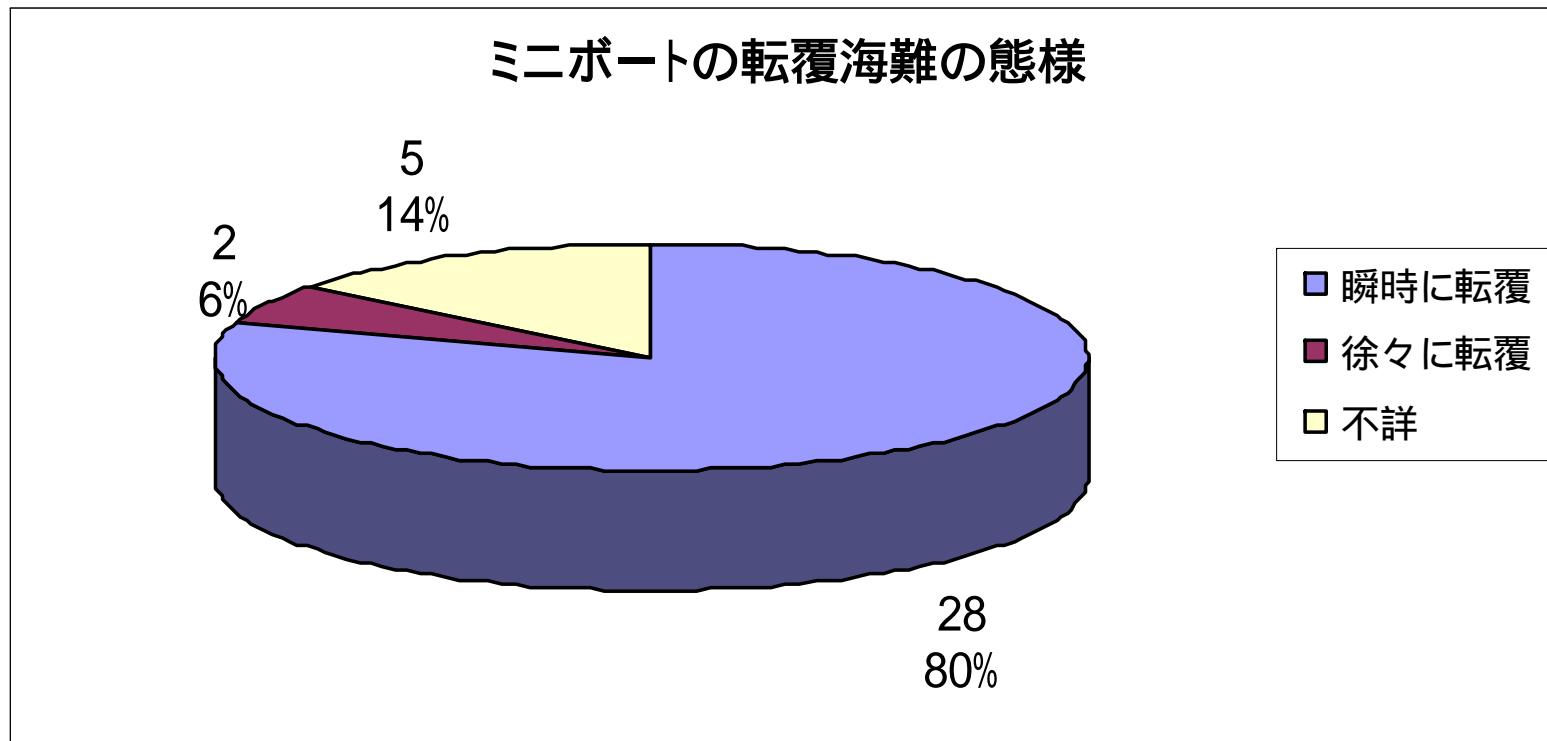
ミニボートの転覆海難の原因は、波によるものが5割、人・物の移動によるものが3割を占めています。

手漕ぎボートでは、人・物の移動によるものが5割、波によるものが2割。



2. ミニボートの転覆態様

ミニボートは約8割が瞬時に転覆しています。
手漕ぎボートも同様の傾向(約8割)。



ミニボートの海難(転覆を除く)

第三管区海上保安本部
マリンレジャー安全推進室

1. 機関故障(ミニボート10隻)

ミニボートの機関故障海難10隻のうち、7隻が機関取扱不良、2隻が気象・海象不注意、1隻が見張り不十分となっています。

機関取扱不良以外の3隻は、いずれも海水が船外機に打ち込んだことにより起動不能となったものです。機関取扱不良については、整備不良、取扱不知が原因となっています。

2. 運航障害(ミニボート6隻、手漕ぎボート26隻)

ミニボートの運航障害は、係留中(海岸での錨泊を含む)の流出が4隻、燃料切れが1隻、詳細不明が1隻でした。

運航障害とは、バッテリー過放電、燃料欠乏、ろ・かい喪失及び無人漂流をいいます。

3. 安全阻害(ミニボート4隻、手漕ぎボート30隻)

ミニボートは、いずれも荒天難航(風速10m/s以上が3隻、波0.8m~2m)。
注意報等が出ていたものが3隻。有資格者の海難が1隻(4級小型)。

手漕ぎボートは、1隻を除き全てが難航(荒天難航27隻、潮流による難航2隻、その他1隻。風速10m/s以上が13隻、波0m~2m)。

注意報等が出ていたもの12隻。有資格者の海難なし。30隻中19隻がゴムボート。

ミニボート・手漕ぎボートともに原因は難航(推進能力不足等)です。

風速については10m/s以上で、また波については1m弱程度から発生する傾向にあります。

手漕ぎボートでは、半数以上がゴムボートタイプでした。(ミニボートについてはデータ無し)

安全阻害とは、転覆に至らない船体傾斜、走錨及び荒天難航をいいます。

4. 衝突(ミニボート4隻、手漕ぎボート14隻)

ミニボートの衝突海難の原因は、見張り不十分2隻、操船不適切2隻。有資格者1名(2級小型)。

手漕ぎボートの衝突海難の原因は、見張り不十分6隻、操船不適切3隻、他船の過失4隻、その他運航の過誤1隻。

有資格者の海難2隻(1級小型1名、4級小型1名)。

錨泊して作業中(操業等)が11隻、2隻が航行中。

5. 推進器・舵故障(ミニボート2隻)

機関取扱不良1隻、不可抗力等1隻。

有資格者の海難1隻(4級小型:機関取扱不良)

6. 乗揚げ、行方不明、浸水
(ミニボート:乗揚げ・行方不明各1隻、手漕ぎボート:乗揚げ1・浸水2隻)

ミニボートの乗揚げ原因は気象・海象不注意、行方不明については原因不明。
全て無資格者運航でした。

手漕ぎボートの、乗揚げ原因は水路調査不十分。全て無資格者運航。
浸水の原因は気象海象不注意、船体機器整備不良。全て無資格者運航。

7. その他(ミニボート2隻、手漕ぎボート10隻)

原因についてはいずれも気象・海象不注意であり、いずれも無資格者運航。
手漕ぎボートのその他については有人漂流等でした。

ミニボートの安全の基本！

危険 その 1 シロウト

ミニボートは免許のいらない船舶なので、海や船、海上交通ルールなどまったく知らなくても船長になれますが、知らないまま、ルール・マナーを守らずに運航することは、自船及び他船に危険をもたらします。

基本 その 1 海のルールを守る！



危険 その 2 転覆

ミニボートは車にも積みことができる、コンパクトに構成されている反面、洋上で、手漕ぎボートと同様に気象（波・風）、他船の航走波の影響を受けやすく、転覆して海上に投げ出される危険性が高いです。

基本 その 2 風が強い時、波が高い時、不安な時は、はっきりと出航中止！



ミニボートの安全の基本！

危険 その 3 衝突

ミニボートはそのコンパクト性から、他の船舶からミニボートの存在を把握しにくく、夜間等の視界が制限されているときには、衝突される危険性がより高くなります。

基本 その 3

視界のすぐれない早朝、夜、霧のときはボートに乗らない！

危険 その 4 漂流

ミニボートは推進機関が小さいことから、潮流に流され海岸へ戻れなくなる危険性があります。

基本 その 4

大勢で乗船したり、海岸から遠く離れるような航行はしない！



ミニボートの安全確保



ミニボートの危険性を把握して

常時 適切な見張り

気象の変化に注意！

腰を落として重心(姿勢)を低くキープ！

連絡手段の確保 (防水パック入り携帯電話)

全員 ライフジャケットの常時着用

沿岸域情報提供システム

沿岸域情報提供
システム
「MICS」

携帯、PC等で沿岸のリアル
タイムな情報が得られます

<http://www.kaiho.mlit.go.jp/info/mics/m/>

を心がけましょう。



自己救命策の確保

海上保安庁では、大切な命を自分で守るため、そして、一人でも多くの人を救助できるよう、「自己救命策確保」を推進しています。

大切な命を自分で守る3つの基本

ライフジャケットの常時着用

もし、海中転落した場合、まず海に浮いていることが大切です。浮力を確保するには、**ライフジャケットの着用が有効**です。

携帯電話等の適切な**連絡手段の確保**

次に、**速やかに救助要請**することが必要です。**防水パック入り携帯電話**だと海中転落した場合でも通話が可能です。

118番の有効活用

そして、事故に遭ったとき、事故の発生を知ったときは、直ちに**118番に通報**してください。

関係救助機関と連携し、**直ちに救助に向かいます**。

<http://www.kaiho.mlit.go.jp/joho/tel118/index.htm>

