

ミニボートに係る海難実態基礎調査

報告書

平成 27 年 3 月

日本小型船舶検査機構

<目次>

— 基礎調査編 —

調査の目的	1
アンケート調査の実施	2
1. 漁業協同組合に対するミニボートに関するアンケート調査	2
1-1 アンケートの送付先	2
1-2 アンケートの回収数	2
1-3 アンケート結果の分析	3
2. マリーナやフィッシャリーナに対するミニボートに関するアンケート調査	22
2-1 アンケートの送付先	22
2-2 アンケートの回収数	22
2-3 アンケート結果の分析	23
3. ミニボート愛好者団体の取組み	28
3-1 平塚フィッシャリーナミニボートクラブの概要	28
3-2 ミニボートの実態活動と海難事故の防止策	29
4. ミニボート海難実態調査のまとめ	34
5. 水上オートバイの利用を含む河川水上航行ルール（大阪市）	36
5-1 河川水上航行ルールの概要	36
5-2 ルール見直しの検討	37
6. PW 安全協会の取組み	42
6-1 PW 安全協会の概要	42
6-2 ルールとマナーの啓発活動に関する取組み	44
6-3 その他の安全対策の実施事例	45
6-4 事故を防ぐ対策	47
7. 水上オートバイの河川航行ルール調査のまとめ	49
参考資料	50
(1) 漁業協同組合向けのアンケート用紙	50
(2) 「漁港施設の利用を認めていない理由」（設問 2）	53
(3) 漁業協同組合の「その他の意見」	59
(4) 京都府伊根町でのミニボート事故の新聞記事	63
(5) マリーナやフィッシャリーナに対するアンケート用紙	64
(6) マリーナ及びフィッシャリーナの「その他の意見」	66
(7) 大阪市内の河川航行ルールの案内	67
(8) 水上オートバイのトラブルに関する新聞記事	69
(9) PW 安全協会のパンフレット	70
[動向調査編]	別巻
[巻末資料]	ミニボートの海難事故発生状況（海上保安庁、運輸安全委員会事務局提供）

調査の目的

ミニボートは、船舶安全法に基づく船舶検査、船舶職員及び小型船舶操縦者法に基づく小型船舶操縦士免許の適用除外になっている。このようなミニボートは、比較的沿岸域で航行していることから、救助が必要となった場合、その多くが近隣の漁業協同組合や救助団体等に救助されていると考えられるが、ミニボートの全国的な海難データは、海上保安庁が発表している要救助海難統計しか存在していないことから、ミニボートの海難実態の詳細は不明であり、また、ライフジャケットの着用状況などについて全く実態不明の状況である。また、水上オートバイに関しては、マナーの悪さやルールに従わない迷惑行為が問題になっている状況があり、このような状況の中で、一部の地域においては利用規制が強化されていく方向にあり、事故に繋がるケースも少なからず発生している。

本調査では、全国の漁業協同組合をはじめ、マリーナ及びフィッシャリーナに対するミニボートの海難事故や救助に関するアンケート調査を行い、海上保安庁の要救助までに至らなかった海難実態、ライフジャケットの着用状況等、また、水上オートバイの騒音等による苦情の実態やそれを受けた地方自治体の対策等について調査を行い、ミニボートの安全性向上や水上オートバイの健全な利用促進を図るものとする。

なお、本調査は、日本小型船舶検査機構が、（一社）日本マリン事業協会に調査委託して実施したものである。

アンケート調査の実施

ミニボートの海難事故の発生件数をまとめた資料は、海上保安庁による統計しか存在しない。このため、ミニボートの海難実態を把握するため、全国の漁業協同組合、マリーナ及びフィッシャリーナに対し、ミニボートにおける海難事故の発生件数、救助件数、利用状況などについて、関係者の協力を得て、アンケート調査を実施した。

1. 漁業協同組合に対するミニボートに関するアンケート調査

漁船は、ミニボート利用者を救助する機会が比較的多いと思われることから、全国の漁業協同組合を対象に、ミニボートの救助実績や、ミニボートに関する諸問題、救助したミニボート利用者のライフジャケットの着用状況などについてのアンケート調査を行い、その結果を集計・分析した。

1-1 アンケートの送付先

東日本大震災で被災した岩手県、宮城県、福島県を除く、全国 1,120 の漁業協同組合に、アンケート用紙を送付した。なお、送付したアンケート用紙は、末尾の「参考資料」に掲載した。

1-2 アンケートの回収数

アンケートを送付した 1,120 の漁業協同組合のうち、385 の漁業協同組合から回答が寄せられた。回収率は 34%である。

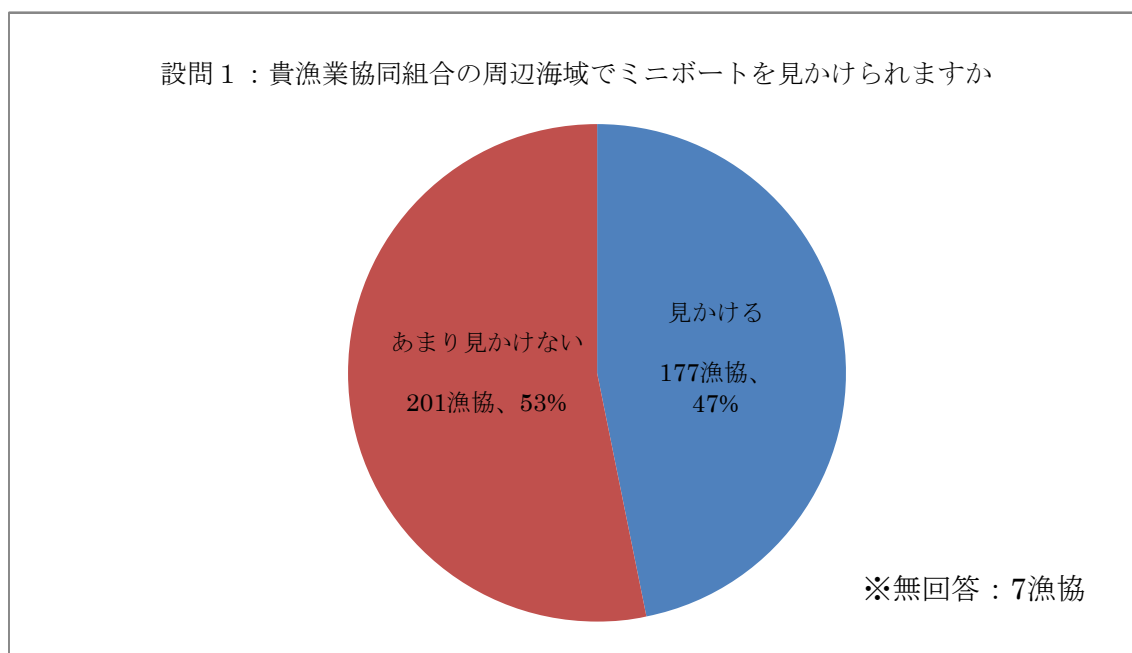
1-3 アンケート結果の分析

設問1：貴漁業協同組合の周辺海域でミニボートを見かけられますか。

「見かける」が 177 漁協（47%）、「あまり見かけない」が 201 漁協（53%）。ミニボートを見かける漁業協同組合は半数近くに上り、全国的に普及していることを裏付ける結果となった。（無回答 67 漁協を除く）

「見かける」と回答した漁協を県別でみると、兵庫県が 16 漁協、北海道が 11 漁協、青森県と神奈川県がそれぞれ 10 漁協、熊本県が 9 漁協、福井県、静岡県、滋賀県、和歌山県、広島県、長崎県がそれぞれ 8 漁協だった。

設問1	
見かける	あまり見かけない
177 漁協	201 漁協



都道府県別の回答の内訳

神奈川県や富山県など、ブルーの帯で示した 11 県は、「見かける」が「あまり見かけない」より多かった。これは、釣りのポイントに恵まれているとともに、ミニボートの発着場所が比較的多いためと推測される。なお、東京都の「見かける」が 0 となっているが、今回のアンケート送付先が伊豆諸島などの離島の漁協だったため、ミニボートを見かける機会が少なかったと思われる。

表 1-3-1 都道府県別の回答の内訳

県	見かける	見かけない
北海道	11	18
青森県	10	11
茨城県	2	4
千葉県	7	10
東京都	0	4
神奈川県	10	2
新潟県	0	4
富山県	7	4
石川県	0	0
福井県	8	3
静岡県	8	6
愛知県	5	13
三重県	7	4
滋賀県	8	1
京都府	0	0
大阪府	4	5
兵庫県	16	4
和歌山県	8	5
鳥取県	0	1
島根県	2	3
岡山県	1	3
広島県	8	10
山口県	4	1
徳島県	4	5
香川県	6	3
愛媛県	7	11
高知県	2	3
福岡県	5	6
佐賀県	2	1
長崎県	8	15
熊本県	9	10
大分県	0	0
宮崎県	1	6
鹿児島県	4	16
沖縄県	3	9
合計	177	201

設問2：貴漁業協同組合では、ミニボート利用者に対する施設の利用を認めていますか。

「認めている」が68漁協（19%）、「認めていない」が289漁協（81%）。回答した8割の漁協は、ミニボート利用者に対して施設の利用を認めていない結果となった。（無回答の28漁協を除く）

なお、「認めている」施設を複数回答で尋ねたところ、「船揚場」が43漁協、「駐車場」が21漁協、「水道」が9漁協、「その他」が15漁協だった。船揚場が最も多いことから、ミニボートの発着場所として利用されていると思われる。

「認めていない」理由の内訳は、「漁業者の操業に支障をきたす」、「漁業者のみに利用させているため」、「漁業者の荷揚げの邪魔になるため」、「緊急時以外は漁船の利用しか認めていないため」、「組合員ではないため」など、漁業活動の邪魔になるという回答が多かった。

また、「漁業者とのトラブル」、「漁船の出入港時、危険なため」、「管理できないから」、「マナーが悪いから」、「安全上の問題のため」、「安全面に難があるため」、「港が狭く、事故のもとのため」など、安全面を危惧する回答が目立った。

「その他」の中には、「係留施設」が5漁協あった。なお、「拒否できる法的根拠があれば教えて欲しい」という回答もあった。

設問2					
認めている	「認めている施設」の内訳(複数回答)				認めていない
	船揚場	駐車場	水道	その他	
68 漁協	43	21	9	15	289 漁協

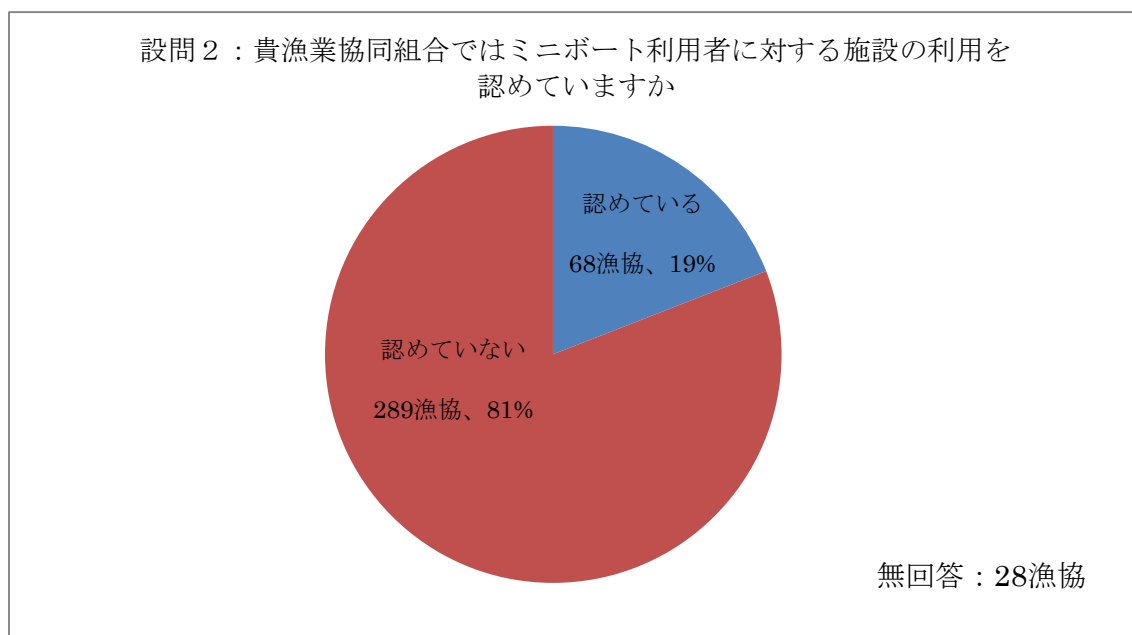


表 1-3-2 利用を認めている施設

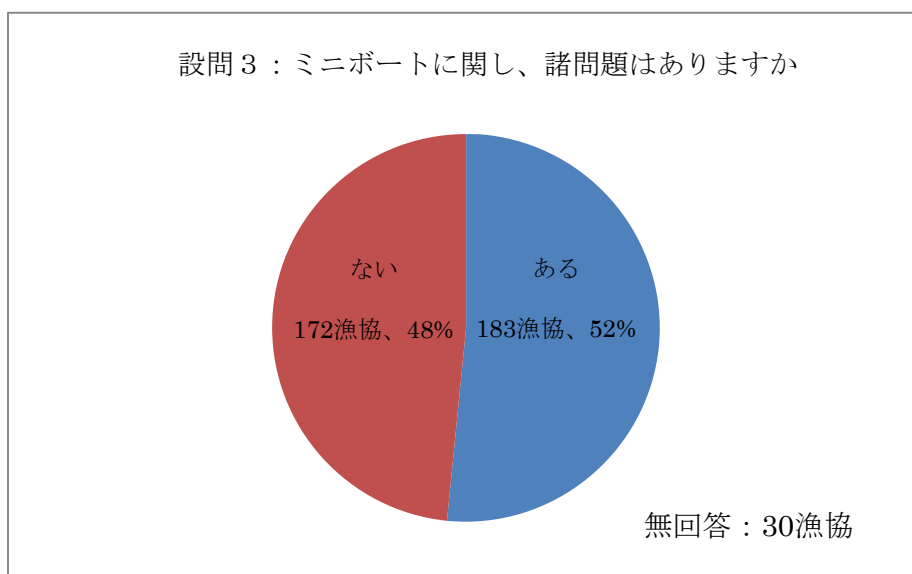
都道府県	組合名	場所
北海道	岩内郡漁業協同組合	港湾管理者による管理
北海道	ひやま漁業協同組合	指定された船揚場
北海道	日高中央漁業協同組合	係留施設(港湾管理者が管理)
東京都	小笠原島漁業協同組合	船揚場のスロープ
神奈川県	中津川漁業協同組合	河川環境による
新潟県	粟島浦漁業協同組合	-
富山県	小矢部川漁業協同組合	施設を所持していない、基本的に自由に河川近辺を利用
福井県	越前町漁業協同組合	拒否できる法的根拠があれば教えて欲しい
静岡県	静浦漁業協同組合	漁港内に保管許可を受けている船に限り全て認めている
広島県	美能漁業協同組合	漁船係留棧橋と護岸の間
広島県	東江漁業協同組合	当組合所有及び管理棧橋)
山口県	久賀漁業協同組合	港・海岸
香川県	東瀬戸漁業協同組合	係留
愛媛県	愛南漁業協同組合	行政の施設利用(町施設に限る)
福岡県	三里漁業協同組合	係船場

設問 3：ミニボートに関し、下記のような諸問題（航路の輻輳など）はありますか。

「ある」と回答したのは 183 漁協（52%）、「ない」と回答したのは 172 漁協（48%）。それぞれ半数ずつだった。（無回答の 30 漁協を除く）

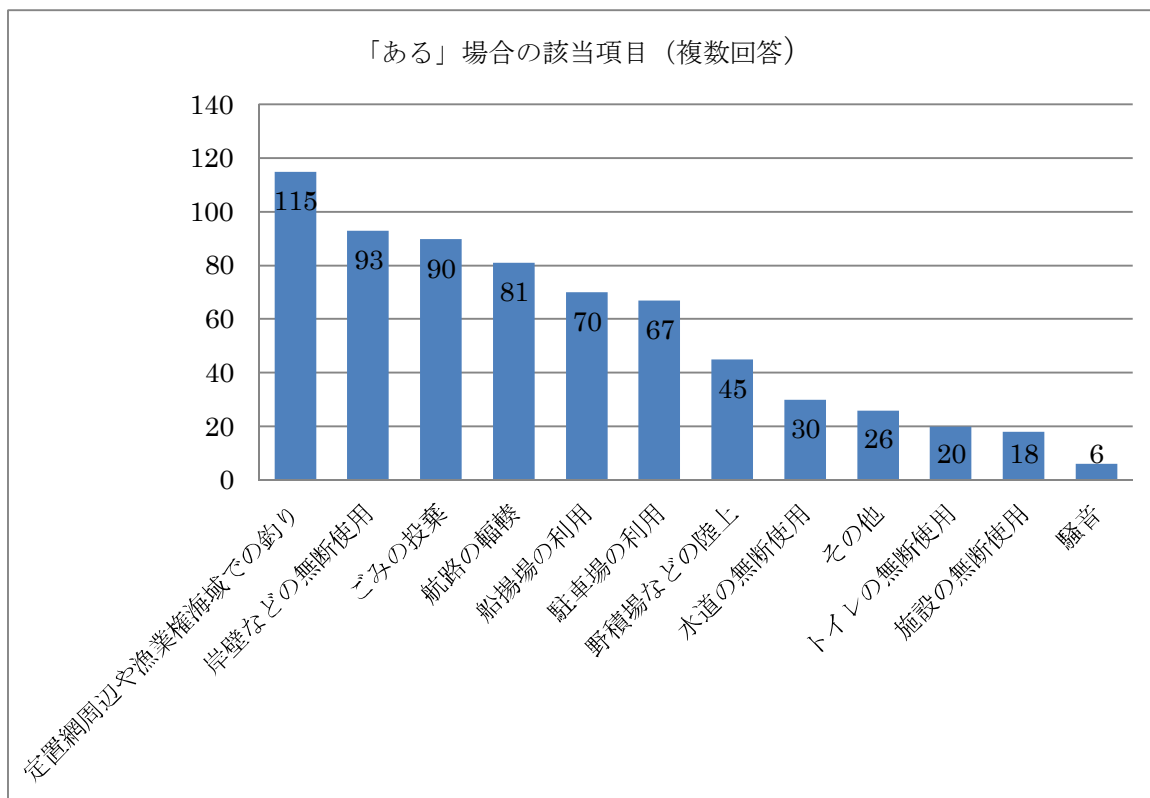
表 1-3-3 「ある」と回答した項目

「ある」場合の該当項目(複数回答)											
航路の輻輳	定置網周辺や漁業権海域での釣り	岸壁などの無断使用	野積場などの陸上	施設の無断使用	水道の無断使用	トイレの無断使用	船揚場の利用	駐車場の利用	ごみの投棄	騒音	その他
81	115	93	45	18	30	20	70	67	90	6	26



「ある」と回答した 183 漁協に対し、どのような問題かを複数回答で尋ねた結果、「定置網周辺や漁業権海域での釣り」が 115 件、「岸壁などの無断使用」が 93 件、「ごみの投棄」が 90 件、「航路の輻輳」が 81 件、「船揚場の利用」が 70 件などの順になった（下のグラフ）。釣りを優先するためか、漁港利用の際のルールについての知識不足（定置網周辺での釣りなど）やマナー（ごみの投棄など）が問題視される結果となった。

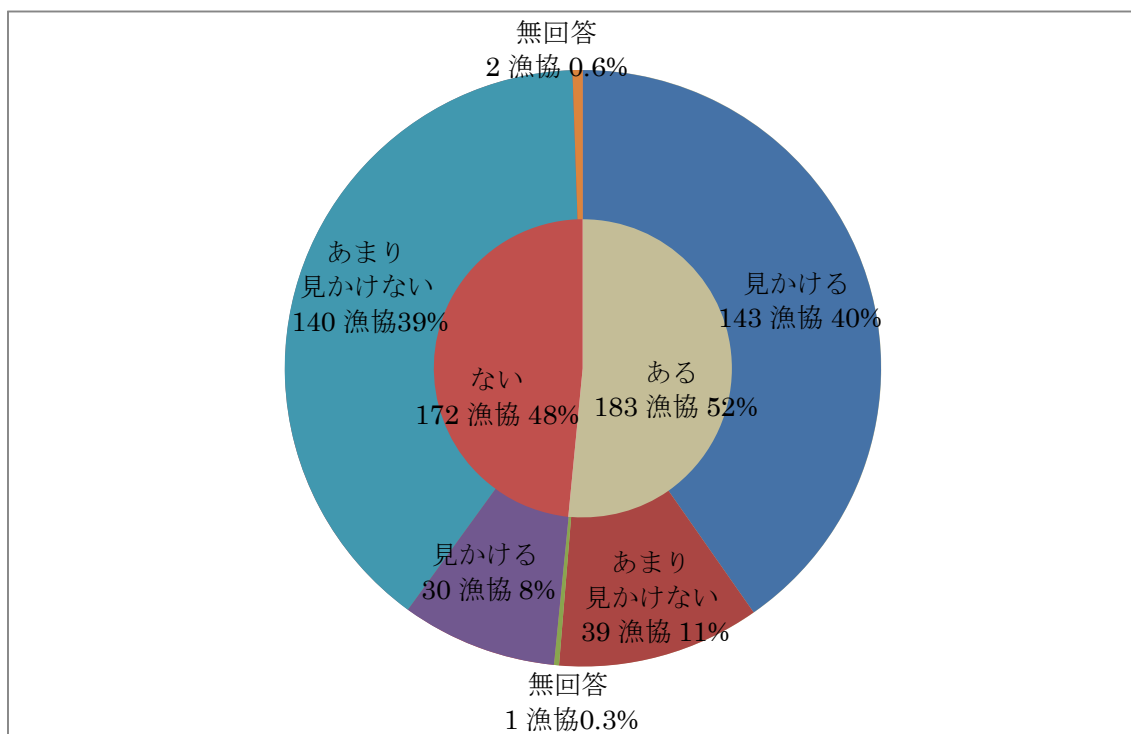
グラフ 1-3-1 「諸問題がある」と回答した項目



設問 3 における「諸問題がある」と回答した 183 漁協を、設問 1 の「ミニボートを見かけますか」の回答とクロス調査を行った結果、「見かける」と回答したのは 143 漁協であり、その多くは、「諸問題がある」と認識していると思われる。

一方、設問 3 において「諸問題はない」と回答した 172 漁協を、同じく設問 1 のミニボートを「あまり見かけない」と回答した 140 漁協とクロス調査を行った結果、「あまり見かけない」と回答した漁協の多くは、「諸問題はない」と認識していると思われる。当然ながら、ミニボートを「あまり見かけない」場合は、「諸問題は発生していない」と推測される。

グラフ 1-3-2 「諸問題がある」の回答（内円）と「ミニボートを見かける」の回答（外円）におけるクロス調査



なお、「その他」の諸問題については、「小型で判別困難なため、操業中の衝突防止に神経を使う」、「海の恐さを知らない人が簡単に利用できる」、「立入禁止区域の無断進入」、「小さいので航行時に発見しにくい」などの回答が寄せられた。ルールとマナーについての知識不足だけでなく、漁船から視認しにくいなどのミニボートの構造上の問題が指摘された。このような漁業者の危惧に対し、高い位置に旗を掲げるなど、波間に隠れやすい自分のボートの位置を、漁業者に知らせる工夫が必要である。

表 1-3-4 「その他」の諸問題

都道府県	具体的内容
北海道	駐車違反
北海道	航路上での停船等が非常に危険
青森県	養殖施設での停泊
青森県	時化や夜間に動かれると事故の危険性がある
青森県	釣り用器投棄(釣針等)
東京都	ミニボートに該当するか分かりませんが、港湾内でシーカヤックを行う人がいて困ります
神奈川県	小型で判別困難な為、操業中に衝突防止に神経を使う
神奈川県	漁船の釣り場に近づいて釣りをする
富山県	漁港出入口・防波堤付近だと見えないことがある、車をスロープに駐車したままにしてあるため利用する時に邪魔
福井県	ミニボートはその能力を超えるような行動範囲で運航されている現実は許し難く、漁船との衝突事故防止の観点や漁業資源の枯渇を招くことにつながる危機意識がある
福井県	ルールマナーの無視、無知
福井県	海の恐さをよく知らない人が簡単に利用できる
静岡県	保管許可を受けていない船の場合
静岡県	漁場付近での無灯火航行(夜間)
愛知県	港内にいるので漁船の航行に邪魔になる
三重県	禁漁区内での釣りをしているトラブルとなった
滋賀県	日の出～日没迄のルール等知らない
兵庫県	漁業者の注意を聞かない
広島県	航行中、認知しにくいので危険である
広島県	立入禁止区域の無断進入
山口県	漁業権水域でのアサリ掘り
香川県	釣りをしていると非常に危ない、船首から見えないので事故をおこす可能性が高い、禁止して欲しい
愛媛県	小さいので航行時に発見しにくい
福岡県	漁港内での航行
長崎県	漁業者の漁獲の減少
沖縄県	防波堤等に渡り釣りをする事

設問4：ミニボート利用者の施設の利用を認めている場合、出港届の提出を義務付けていますか。

「義務付けている」が7漁協（7%）、「義務付けていない」が97漁協（93%）。出港届を義務付けていない漁港が9割を占めた。設問2（貴漁業協同組合では、ミニボート利用者に対する施設の利用を認めていますか）において、「認めている」と回答したのが68漁協あることから、ミニボートの利用を認めている半面、出港届までは求めている漁港が多いことが分かった。設問3の諸問題を解決するためにも、出港届の提出とともに、利用上のルールとマナーをミニボート利用者に伝える仕組みが望ましい。（無回答の281漁協を除く）

設問4	
義務付けている	義務付けていない
7漁協	97漁協

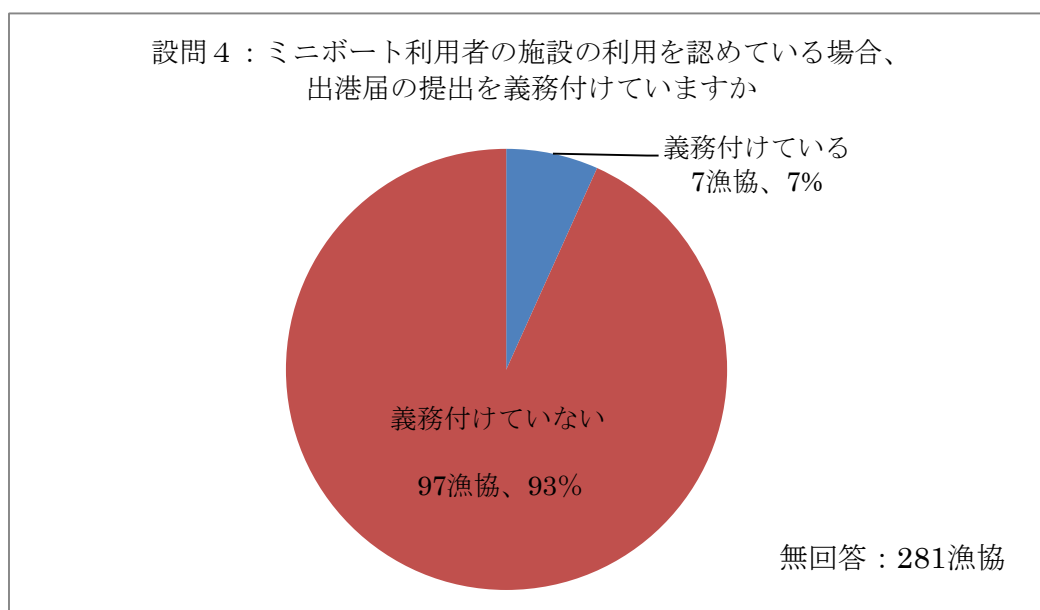


表1-3-5 出港届を義務付けている7漁協

都道府県	漁協名
北海道	長万部漁業協同組合
北海道	日高中央漁業協同組合
北海道	湧別漁業協同組合
神奈川県	平塚市漁業協同組合
静岡県	内浦漁業協同組合
三重県	三重外湾漁業協同組合
山口県	黒井漁業協同組合

設問5：今年の夏を含め、過去10年間に、海難事故を起こしたミニボートを救助したことはありますか。

「ある」が27漁協（7%）、「ない」が335漁協（93%）。1割弱の漁協が、海難事故を起こしたミニボートの救助に携わった経験があることが分かった。（無回答の23漁協を除く）

設問5	
ある	ない
27 漁協	335 漁協

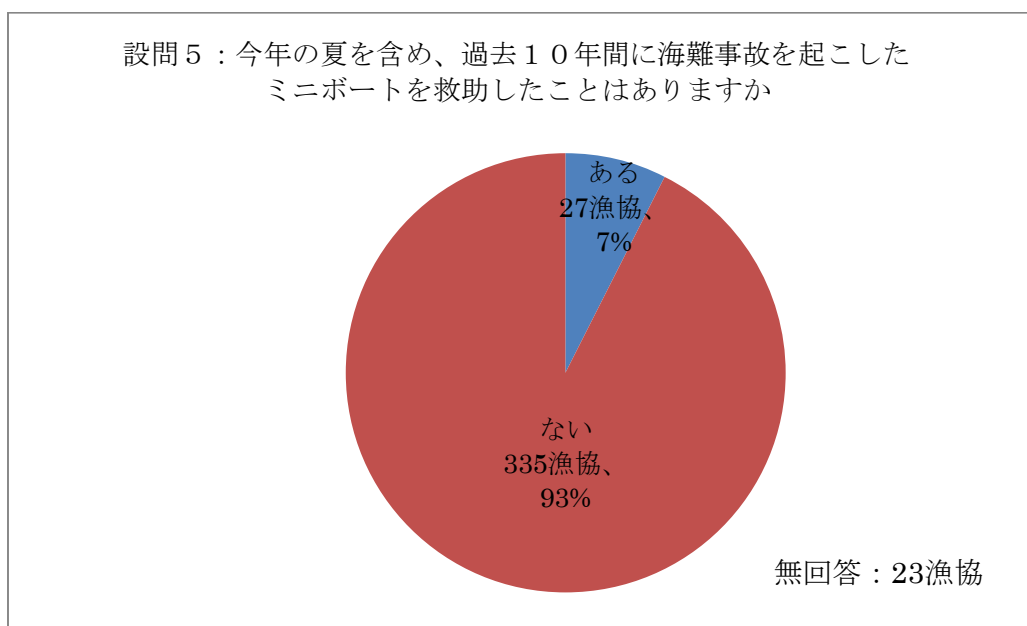


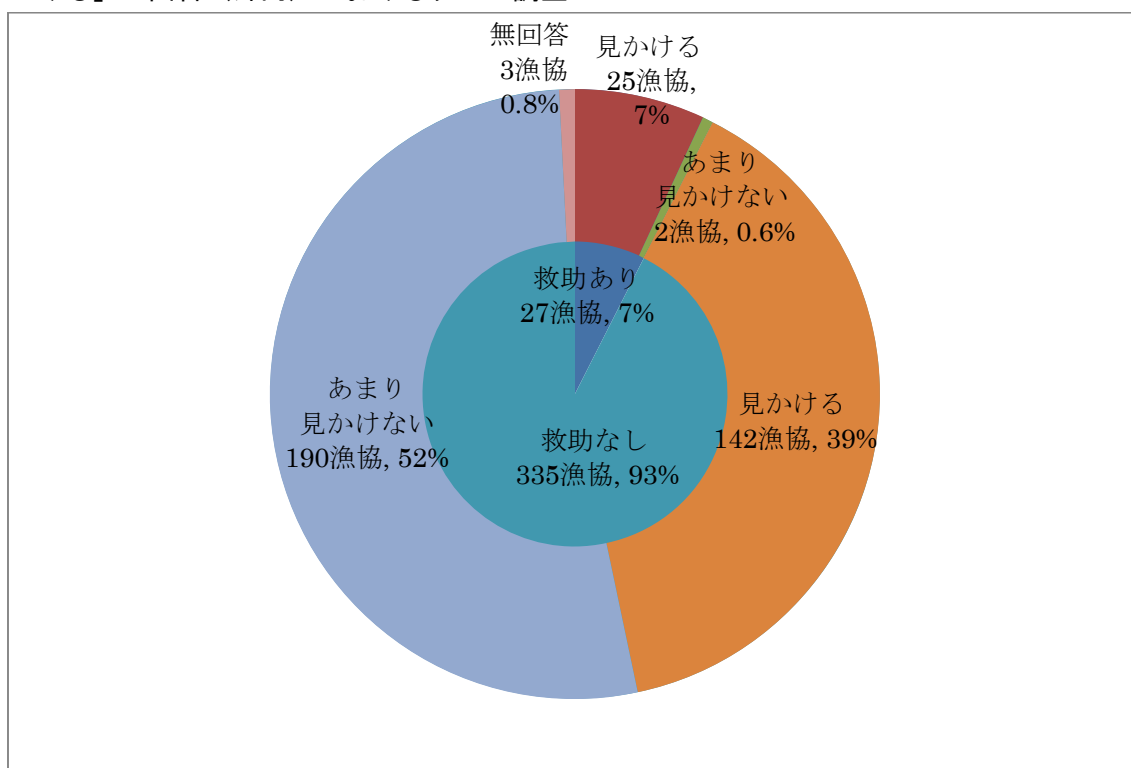
表1-3-6 ミニボートを救助したと回答した27漁協

都道府県	漁協名	都道府県	漁協名
北海道	余市郡漁業協同組合	兵庫県	兵庫漁業協同組合
青森県	外ヶ浜漁業協同組合	兵庫県	明石浦漁業協同組合
青森県	下前漁業協同組合	兵庫県	東二見漁業協同組合
青森県	新深浦町漁業協同組合	兵庫県	福良漁業協同組合
神奈川県	長井町漁業協同組合	広島県	安浦漁業協同組合
神奈川県	平塚市漁業協同組合	香川県	伊吹漁業協同組合
富山県	入善漁業協同組合	徳島県	福村漁業協同組合
福井県	福井市漁業協同組合	徳島県	北灘漁業協同組合
愛知県	大井漁業協同組合	佐賀県	外津漁業協同組合
三重県	三重外湾漁業協同組合	長崎県	島原半島南部漁業協同組合
三重県	海野漁業協同組合	熊本県	荒尾漁業協同組合
滋賀県	守山漁業協同組合	宮崎県	川南町漁業協同組合
大阪府	谷川漁業協同組合	鹿児島県	東町漁業協同組合
大阪府	小島漁業協同組合		

設問 5 において、「この 10 年間でミニボートを救助したことがある」27 漁協を、設問 1 における「ミニボートを見かける」と回答した 25 漁協とクロス調査を行った結果、ほぼ同数の漁協がミニボートの救助に携わった経験があることが分かった。

同じく、「救助したことはない」335 漁協を、設問 1 の回答とクロス調査を行った結果、ミニボートを「あまり見かけない」（190 漁協）が、「見かける」（142 漁協）を上回った。

グラフ 1-3-3 「ミニボートを救助したことがある」の回答（内円）と「ミニボートを見かける」の回答（外円）におけるクロス調査



設問 6：救助したミニボートについて、下記の項目についてうかがいます。

救助した日時	平成 年 月 日 時ころ
救助した場所 (○○湾など)	
陸岸からのおおよその 距離	km
当該ミニボートの出航 場所	
救助当時の状況	・天候 () ・風速 (m) ・波浪 () ・波高 (m) ・海況 ()
ミニボートの長さ	m
ミニボートの船質	・FRP製 ・アルミ製 ・ゴム製
ミニボートの乗組員	名
救助の状況 (負傷者な ど)	
海難事故の種別	①衝突 ②乗揚げ ③転覆 ④火災 ⑤浸水 ⑥機関故障 ⑦ 推進器障害 ⑧舵故障 ⑨沈没 ⑩漂流 ⑪行方不明 ⑫入港 遅延 ⑬その他()
どこからの救助要請で すか	

①都道府県別の分析(グラフ 1-3-4)

回答のあった 25 漁協のうち、兵庫県が 4 件、青森県が 3 件、神奈川県、三重県、大阪府がそれぞれ 2 件などの順になった。設問 1 の「貴漁業協同組合の周辺海域でミニボートを見かけられますか」の回答で、「見かける」と回答した都道府県の上位（兵庫県が 16 漁協、北海道が 11 漁協、青森県と神奈川県がそれぞれ 10 漁協）と重なる結果となった。

②日時(グラフ 1-3-5)

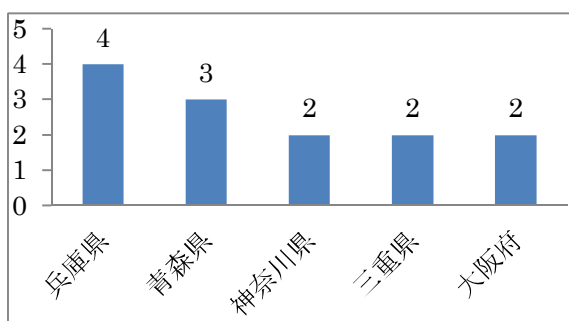
回答のあった 22 漁協のうち、月が判明している 17 件を見ると、5 月が 4 件、3 月、4 月、11 月がそれぞれ 2 件だった。全般的に、春から初夏にかけての時期が多い。

③距離(グラフ 1-3-6)

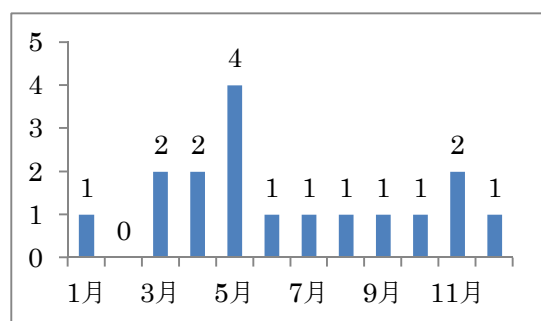
回答のあった 23 漁協のうち、海難事故を起こした陸岸からの距離を見ると、1 km 以内が 13 件、1 km 以上 3km 以内が 4 件、3km 以上 5km 以内が 3 件、5km 以上 10 km 以内が 2 件、10 km 以上 20 km 以内が 1 件。事故を起こした半数は、陸岸に近い 1 km 以内だった。その一方、3km を超えるケースが 6 件あり、利用者向けの告知が必要になると思われる。

④天候(グラフ 1-3-7)

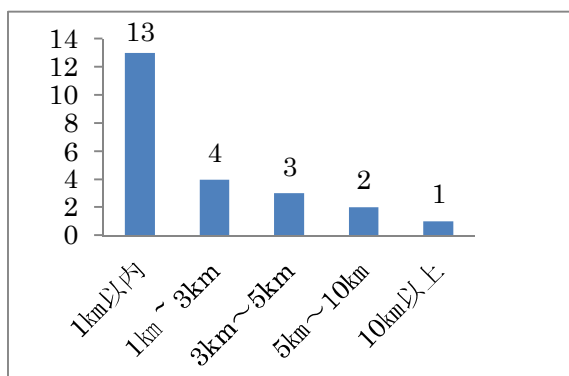
回答のあった 13 件のうち、「晴れ」が 7 件、「曇り」が 3 件、「雨」が 1 件、「強風」が 2 件。ミニボートの海難事故は、どのような天候でも発生していることが分かる。



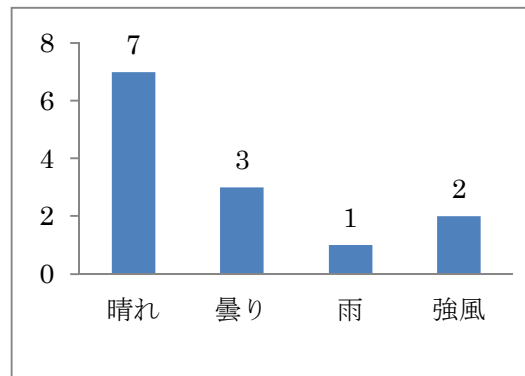
グラフ 1-3-4



グラフ 1-3-5



グラフ 1-3-6



グラフ 1-3-7

⑤風速(グラフ 1-3-8)

回答のあった 9 件のうち、「2m~3m」が 3 件、「3m~5m」が 1 件、「5m~7m」が 1 件、「7m~10m」が 3 件、「強」が 1 件。風速が 7m を超えれば、海面は荒れ始めるため、風に対する知識不足による無理な出航がその原因と思われる。

⑥波浪(グラフ 1-3-9)

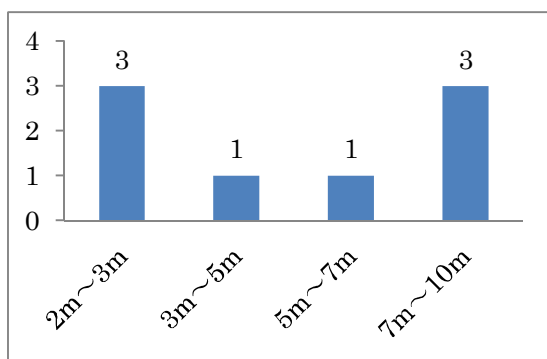
回答のあった 8 件のうち、「高い」、「高波」、「多少あり」がそれぞれ 1 件、「あり」が 2 件、「少々」が 1 件、「なし」が 2 件。波が低くても事故は起こることが分かる。

⑦波高(グラフ 1-3-10)

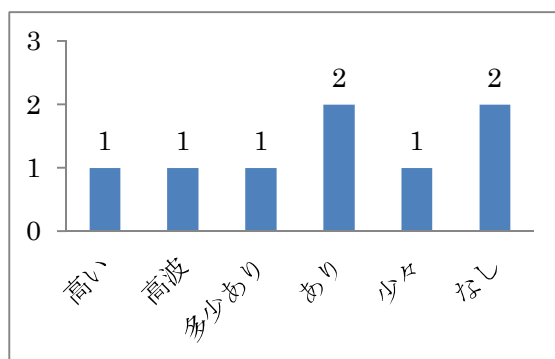
回答のあった 11 件のうち、「0m」が 2 件、「0m~2m」が 6 件、「2m~3m」が 2 件、「高」が 1 件。波高 0m で事故を起こした原因は、いずれも衝突だった。

⑧海況(グラフ 1-3-11)

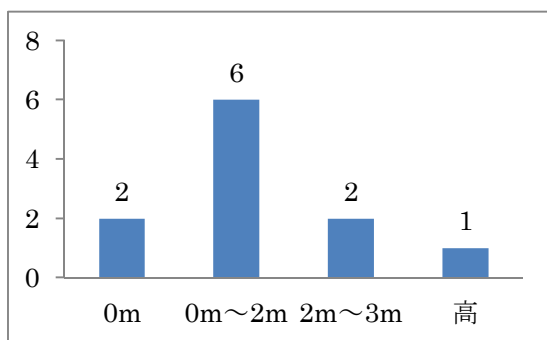
回答のあった 8 件のうち、「時化」、「大荒れ」が 3 件、「少し風波あり」、「波はあった」がそれぞれ 1 件、「良い」が 2 件、「不明」が 1 件。荒天時の事故が多い結果となった。



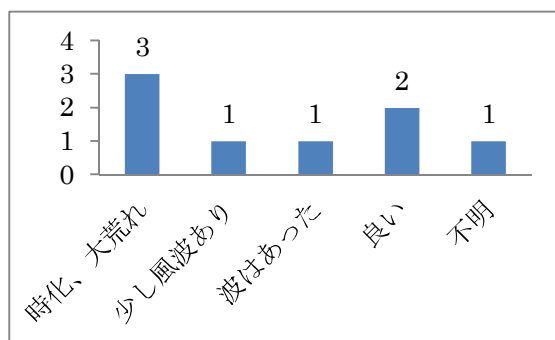
グラフ 1-3-8



グラフ 1-3-9



グラフ 1-3-10



グラフ 1-3-11

⑨救助したボートの長さ(グラフ 1-3-12)

回答のあった 15 件のうち、「1m」が 1 隻、「1m~3m」が 10 隻、「3m~6m」が 4 隻。ミニボート以外の長さ 3m 以上のボートも含まれていた。

⑩船質(グラフ 1-3-13)

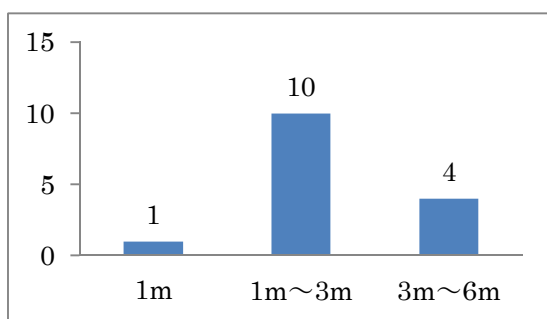
回答のあった 20 件のうち、「FRP」が 11 隻、「ゴム」が 8 隻、「アルミ」が 1 隻。

⑪乗組員(グラフ 1-3-14)

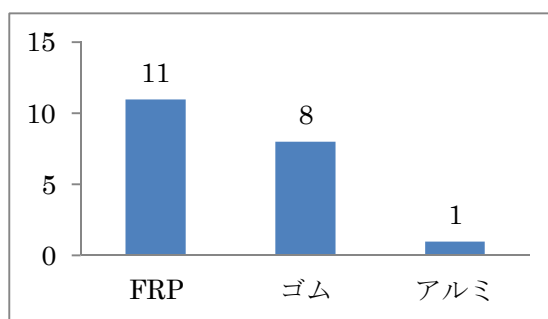
回答のあった 20 件のうち、「1名」が 9 隻、「2名」が 9 隻、「3名」が 1 隻、「4名」が 1 隻。1名及び2名での事故が多いが、3名、4名での乗船による事故報告もあった。

⑫救助の状況

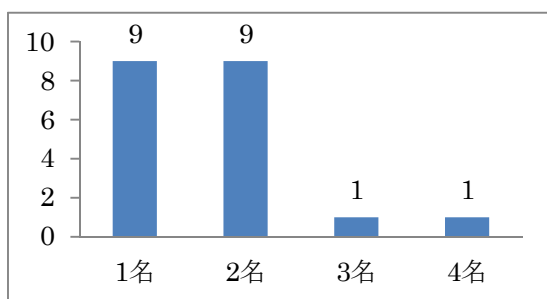
回答のあった 19 件のうち、負傷者なしと思われるのは 10 件。そのほか、「海水温が低いため衰弱していた」、「離岸堤で釣りをしていて、ボートが流され、取り残された」、「転覆しているところを通りかかった漁船に救助された」、「オールが折れて流された」、「機関故障により自力で帰港できなくなり、漁船が曳航した」、「のり網に入り、出られなくなった」、「潮が引いて浅瀬に座礁した」、「ミニボートを軽トラックから降ろそうとした時、軽トラックごと海に落ちてレスキュー隊に引き上げられた」などが確認された。



グラフ 1-3-12



グラフ 1-3-13



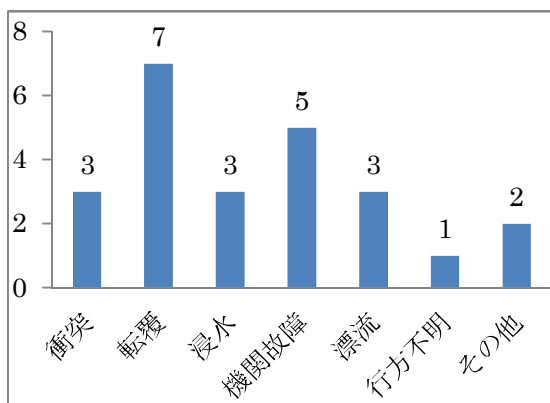
グラフ 1-3-14

⑬事故の種別(グラフ 1-3-15)

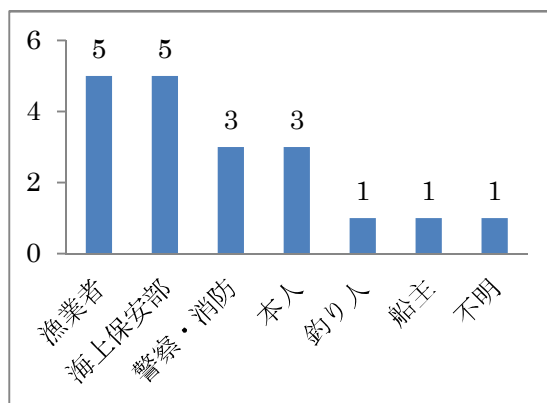
回答のあった 24 件のうち、「転覆」が 7 件、「機関故障」が 5 件、「衝突」、「浸水」、「漂流」がそれぞれ 3 件、「その他」が 2 件、「行方不明」が 1 件。転覆と機関故障が半数に上った。乾舷の低い構造上、波が船内に打ち込み、バランスを崩し、転覆するケースが多いと思われる。

⑭救助の要請(グラフ 1-3-16)

回答のあった 19 件のうち、「漁業者」(操業中の発見などを含む)が 5 件、「海上保安部を含む海上保安庁」が 5 件、「警察・消防」が 3 件、「本人」が 3 件、「釣り人」が 1 件、「船主」が 1 件、「不明」が 1 件。事故を起こしたボートの近くにいた漁船に救助されたケースは 26% だった。このような案件は、死亡事故や重傷を除き、海上保安部署に通報されないと思われる。



グラフ 1-3-15

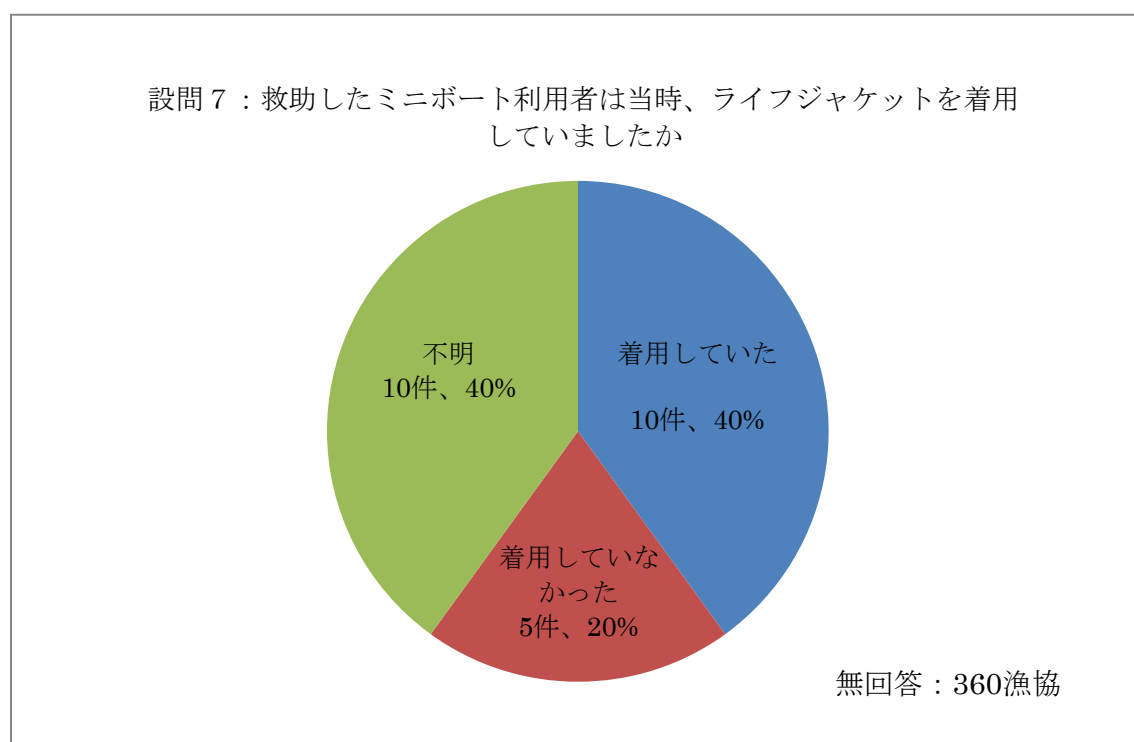


グラフ 1-3-16

設問7：救助したミニボート利用者は当時、ライフジャケットを着用していましたか。

「着用していた」が10件（40%）、「着用していなかった」が5件（20%）、「不明」が10件（40%）。回答率が低いのは、救助の際に、ライフジャケットの着用の有無まで確認していないためと思われる。（無回答の360件を除く）

設問7		
着用していた	着用していなかった	不明
10件	5件	10件



設問 8：設問 6 のミニボートの関連項目（下表）について、可能な範囲でご記入をお願いします。

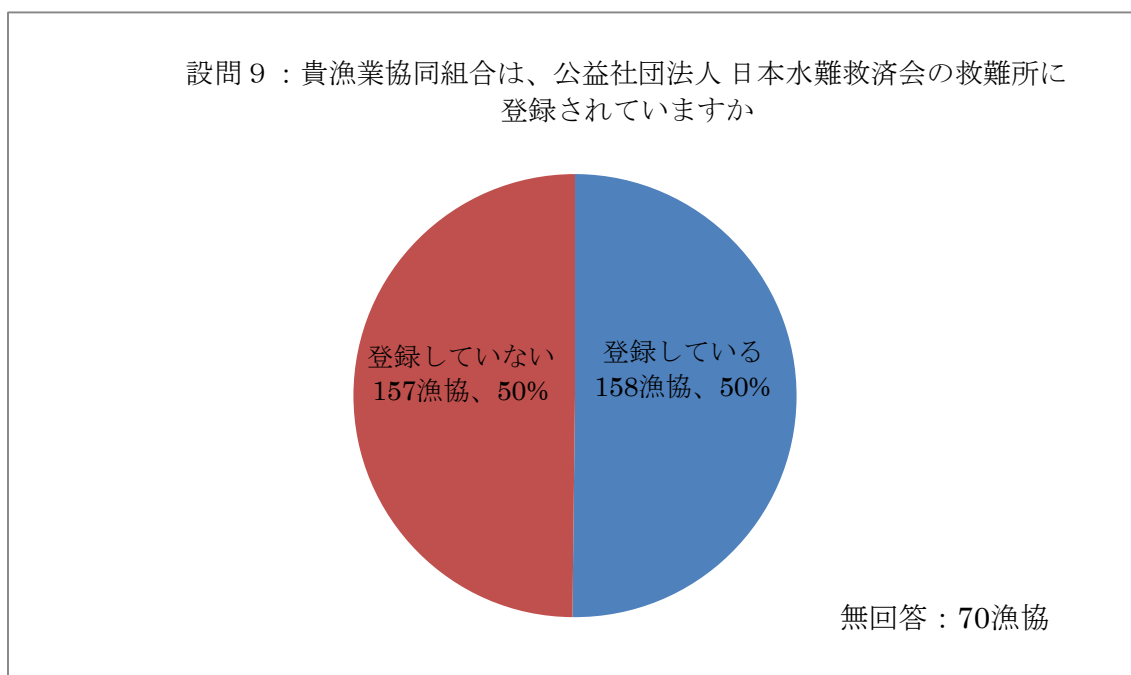
8 漁協から回答が寄せられた。すべての項目を書き込んだものではなかったが、事故の要因として、「天候の読み間違い」、「機関故障」、「荒天」、「前方不注意」などが挙げられ、天気に関する知識不足や操船中の不注意による事故が多いことが分かった。また、事故を起こしたボートは、ゴムボートが多かった。

表 1-3-8 救助したミニボートに関する漁協の回答

	北海道	青森県	三重県	滋賀県	大阪府	兵庫県	香川県	佐賀県
定員		2名			2名	2名		2名
事故の要因・背景	天候の読み間違い、判断の遅れ	機関故障	波が高いのに出かけた	強風の中、無謀であった		前方不注意	島の角で釣りをしていたので気づいたときは手遅れ	ゴムボートは旗を上げていたが見づらい
船舶の特徴		ゴムボート				ゴムボート		ゴムボート
運航状況							停泊し、釣りをしていた	風が船の後方から吹いていた
復原性								ゴムボート
機関出力		2馬力				2馬力		あり
搭載設備				小型のウエイトを持っていたが、強風のため、流された				
通信設備		携帯電話				携帯電話		なし
機関のメンテナンス状況								

設問9：貴漁業協同組合は、公益社団法人 日本水難救済会の救難所に登録されていますか。
「登録している」が 158 漁協（50%）、「登録していない」が 157 漁協（50%）。それぞれ
半数だった。（無回答の 70 漁協を除く）

設問9	
登録している	登録していない
158 漁協	157 漁協



2. マリーナやフィッシャリーナに対するミニポートに関するアンケート調査

漁業協同組合へのアンケートと同様の目的で、プレジャーボートを保管するマリーナやフィッシャリーナ向けのミニポートに関するアンケートを実施し、集計・分析した。

2-1 アンケートの送付先

全国のマリーナ（公共）とフィッシャリーナ（公共）合わせて 107 カ所に、アンケート用紙を送付した。なお、送付したアンケート用紙は、末尾の「参考資料」に掲載した。

2-2 アンケートの回収数

アンケート用紙を送付したマリーナやフィッシャリーナ 107 カ所のうち、50 カ所から回答が寄せられた。回収率は 47%である。

2-3 アンケート結果の分析

設問1：貴マリーナまたは貴フィッシャリーナにおいて、ミニボートのビジターを受け入れていますか。

50カ所すべてから回答があり、「受け入れている」が18件(36%)、「受け入っていない」が32件(64%)。ミニボートを受けて入れているマリーナやフィッシャリーナは、4割に満たないことが分かった。ミニボートを受け入れているのは、マリーナが14カ所、フィッシャリーナが4カ所(下表)。北海道、神奈川県、大阪府、広島県などが比較的多かった。

設問1	
受け入れている	受け入っていない
18件	32件

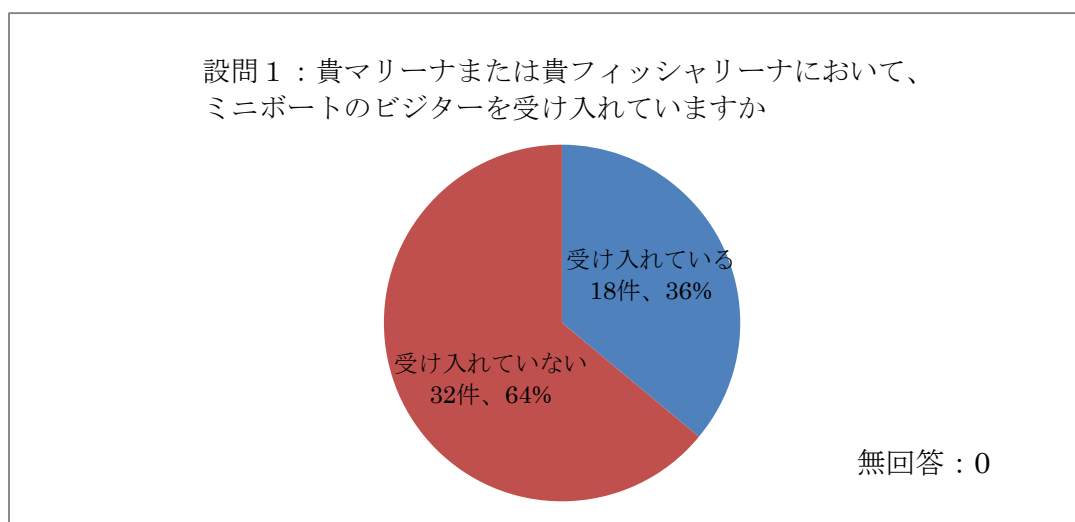


表2-3-1 ミニボートを受け入れているマリーナ及びフィッシャリーナ

都道府県	マリーナ及びフィッシャリーナ名	受け入れを始めた年
北海道	勇払マリーナ	平成23年から
北海道	江差港マリーナ	平成元年から
北海道	余市フィッシャリーナ	平成13年から
青森県	大平マリーナ	平成12年から
秋田県	秋田マリーナ	平成8年から
千葉県	銚子マリーナ	-
神奈川県	葉山港マリーナ	平成21年から
神奈川県	平塚市漁業協同組合	-
三重県	一般財団法人 伊勢湾海洋スポーツセンター	-
大阪府	大阪北港マリーナ	平成26年から
大阪府	淡輪ヨットハーバー	平成13年から
兵庫県	新西宮ヨットハーバー	平成7年から
広島県	広島観音マリーナ	平成9年から
広島県	沖浦漁港フィッシャリーナ	平成14年から
福岡県	福岡市ヨットハーバー	昭和50年から
長崎県	長崎サンセットマリーナ	平成7年から
鹿児島県	いちき串木野市水産港湾課	-
沖縄県	宜野湾港マリーナ	平成20年から

表中の10カ所(平成16年度以前)は、トレーラブルボートと同様に、ミニボートの受け入れを行っている

ミニボートを受け入れていないマリーナとフィッシャリーナ

受け入れていない32の施設に、その理由を尋ねたところ、「安全面」が8カ所、「申し込みがない」が5カ所、「スロープなどの設備がない」が5カ所、「契約者しか利用できない」が2カ所など。全般的に、安全面に考慮するマリーナやフィッシャリーナが多かった。

表 2-3-2 ミニボートを受け入れていない理由

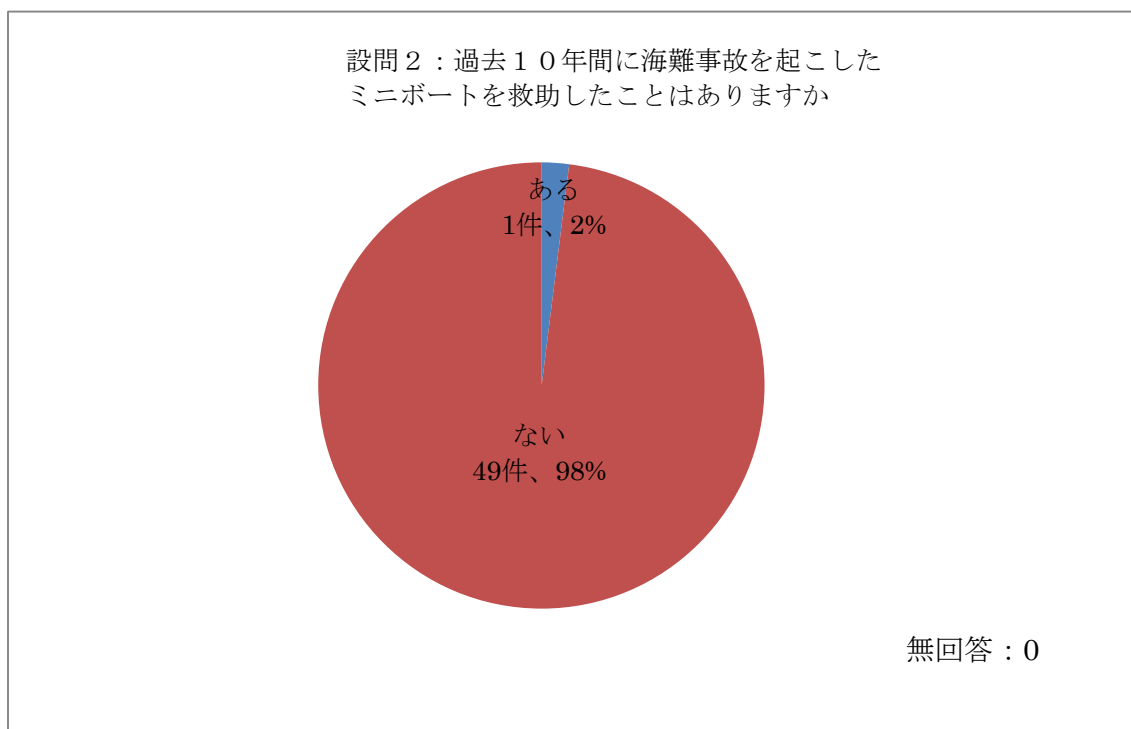
都道府県	マリーナ及びフィッシャリーナ名	受け入れていない理由
北海道	小樽港マリーナ	安全管理及び施設等の面から
北海道	ノールマリーナましけ	過去より申し込みが無い為
北海道	豊浦漁港フィッシャリーナ	道漁港管理条例に準じミニボート等は防波堤により他の船舶から見え難く、衝突の危険が伴う等の理由のため
埼玉県	大場川マリーナ	安全確保ができない為
埼玉県	芝川マリーナ	設備上の問題
千葉県	稲毛ヨットハーバー	ディンギーヨット専用マリーナの為
千葉県	フィッシャリーナ保田	-
千葉県	鴨川フィッシャリーナ	外洋のため危険である。今後も受入れはしない。
東京都	東京夢の島マリーナ	スロープが無い為
神奈川県	横浜ベイサイドマリーナ	安全面、上下架施設(スロープが無い)、車、マリーナオーナーとのトラブル等
富山県	富山県新湊マリーナ	船検証が無い為
富山県	石田フィッシャリーナ	艇長4.5m未満の船の上下架が出来ない為
福井県	(株)九頭竜川マリーナ	-
静岡県	伊東サンライズマリーナ	マリーナ利用契約者上、受入れをしていない。
静岡県	用宗フィッシャリーナ	許可艇のみの陸置き保管
愛知県	ラグナマリーナ	開業時からビジターの受入れは実施していない
愛知県	鬼崎フィッシャリーナ	ボートのサイズが小さい為、見えにくく危険を伴うため
滋賀県	大津港マリーナ	依頼が一度も無かった
滋賀県	長浜ヨットハーバー	当ハーバーの契約者しか利用を認めていないため
大阪府	泉大津マリーナ	近くで大型本船が頻繁に通り危険な為
大阪府	いずみさの閑空マリーナ	-
鳥取県	マリーナ大栄	今までにミニボートの入会申し出を受けた事もない為
岡山県	岡山県牛窓ヨットハーバー	セーリングボートのみの為
広島県	五日市漁港フィッシャリーナ	-
高知県	香南市ポートマリーナ	受入れ可能であるが現在まで利用者無し
長崎県	パールシーマリーナ	大型船の出入りが激しい為
長崎県	フィッシャリーナ宇久	ミニボートでの来島が本土から最短でも20km以上あり、来ることが難しいと考えられる為
熊本県	宇土マリーナ	-
熊本県	三角港波多マリーナ	-
熊本県	フィッシャリーナ天草	スロープの設備が無い、駐車場のスペースも限られている為
大分県	県営北浜ヨットハーバー	-
沖縄県	久米島町フィッシャリーナ	利用者がいないため

設問 2：今年の夏を含め、過去 10 年間に、海難事故を起こしたミニボートを救助したことはありますか。

50 カ所すべてから回答があり、「ある」が 1 件（2%）、「ない」が 49 件（98%）。なお、「ある」と回答した平塚漁港フィッシャリーナは、日本水難救済会の救難所に登録している。

漁協に尋ねた同じ設問では、27 漁協が「ある」と回答していたことから、マリーナやフィッシャリーナにおけるミニボートの救助事例は比較的少ないことが分かった。

設問2	
ある	ない
1 件	49 件



設問3：救助したミニボートについて、下記の項目についてうかがいます。ご記入をお願いします。

救助した日時	平成 年 月 日 時ころ
救助した場所（〇〇湾など）	
陸岸からのおおよその距離	km
当該ミニボートの出航場所	
救助当時の状況	・天候（ ） ・風速（ m） ・波浪（ ） ・波高（ m） ・海況（ ）
ミニボートの長さ	m
ミニボートの船質	・FRP製 ・アルミ製 ・ゴム製
ミニボートの乗組員	名
救助の状況（負傷者など）	
海難事故の種別	①衝突 ②乗揚げ ③転覆 ④火災 ⑤浸水 ⑥機関故障 ⑦推進器障害 ⑧舵故障 ⑨沈没 ⑩漂流 ⑪行方不明 ⑫ 入港遅延 ⑬その他（
どこからの救助要請ですか	

マリーナとフィッシャリーナからの回答は、なかった。救助事例が少ないためと思われる。

設問4：救助したミニボート利用者は当時、ライフジャケットを着用していましたか。

設問3と同様、回答はゼロだった。

設問5：設問3でお尋ねした救助したミニボートの関連項目（下表）について、可能な範囲でご記入をお願いします。なお、関係資料がございましたら、アンケート用紙とご一緒にFAXにてお送りいただけますと幸いです。

船名	
事故の要因・背景	
船舶の特徴	
運航状況	
復原性の特徴	
機関出力（船外機の型式）	

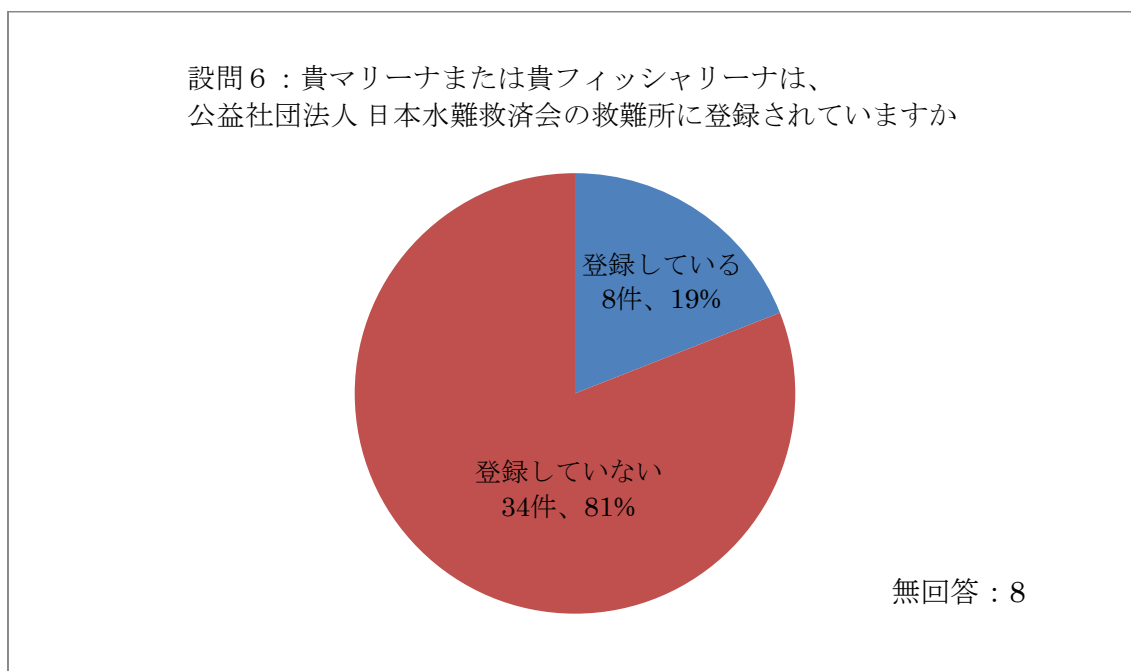
最大搭載人員	
搭載設備	
通信設備	
機関のメンテナンス状況	

マリーナとフィッシャリーナのいずれからも回答はなかった。

設問6：貴マリーナまたは貴フィッシャリーナは、公益社団法人 日本水難救済会の救難所に登録されていますか。

「登録している」が8件（19%）、「登録していない」が34件（81%）。マリーナやフィッシャリーナにおいて、日本水難救済会の救難所に登録しているのは一部だった。（無回答の8カ所を除く）

設問6	
登録している	登録していない
8件	34件



3. ミニボート愛好者団体の取組み

平成 12 年に暫定オープンした平塚漁港フィッシャリーナ（神奈川県平塚市）を活動拠点としている「平塚フィッシャリーナミニボートクラブ」（以下、クラブ）の小野信昭会長に、ミニボートの海難の実態について話を伺った。

同クラブは、ミニボートクラブと名乗っているが、ボート免許が必要な 3 馬力以上の船外機を搭載する会員艇が多い。活動としては、釣り大会や年 4 回の海上清掃のほか、会員以外のビジターに施設の利用ルールの遵守を呼び掛けるなど、幅広い安全啓発活動に取り組んでいる。

3-1 平塚フィッシャリーナミニボートクラブの概要

- (1) クラブの設立年：平成 13 年 7 月
- (2) 会員数：約 70 名
- (3) 会員の年齢層：40 代から 70 代まで幅広い。活動の中心は、40 代から 50 代が多い。
- (4) 会員の居住地：神奈川県内 6 割、東京都内 2 割、他埼玉県など。
- (5) 会員のボート免許保有者の割合：約 70 名の会員のうち、9 割がボート免許を所有。
- (6) クラブを設立した背景

フィッシャリーナ完成（平成 12 年暫定オープン）前に、漁船用のスロープをゲリラ的に使うカートップのボート利用者が散見されたが、平塚市は、レジャー用のフィッシャリーナ施設を近々に造成する予定であったため、当該施設を利用するよう指導した。その後、地元の新聞も、フィッシャリーナの有効利用を促す記事を掲載した。平塚市がビジター向けの利用を促進するなかで、ミニボート利用者側も組織化したほうが良いと判断し、平塚フィッシャリーナミニボートクラブを設立。平塚漁港は遊漁船（釣り船）の利用が多く、漁協や平塚市との友好的な関係を築くためにも組織化（クラブの設立）は急務だった。



図 3-1-1 平塚漁港フィッシャリーナの位置（赤い円内）

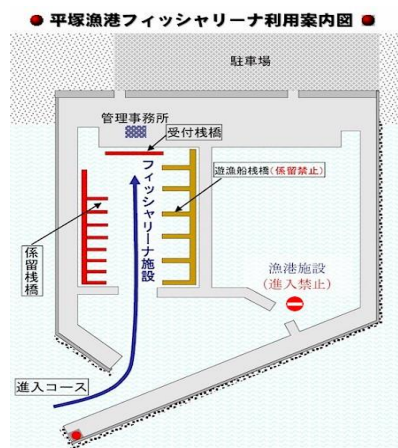


図 3-1-2 フィッシャリーナの案内図



写真 3-1-1 平塚漁港フィッシャリーナのビジター棧橋 写真 3-1-2 受け付けを行う管理事務所

3-2 ミニボートの実態活動と海難事故の防止策

(1) 会員における免許不要のミニボートと、免許が必要なボートの所有の割合

クラブ会員は、ボート免許のいらぬ 2 馬力エンジンから、免許が必要な 8 馬力程度のエンジンを載せ替える会員が半数いる。当初は、釣具店で購入した 2 馬力を搭載したインフレーター（ゴム）ボートでスタートするが、釣りが本格化すると、イケス付きの FRP ボートに乗り換えるケースが多い。

(2) カートップとボートトレーラーの割合

会員のカートップ利用者は 7 割、トレーラーは 3 割である。最近、トレーラー利用者が増えている。トレーラーが増えている理由は、ボートの積み下ろしなどの準備や後片付けが便利であることが考えられる。

(3) 会員における海難事故の発生件数

年間で 1 件ほどである。海上保安部に連絡するケースは少なく、近くの遊漁船に救助されることが多い。浜に乗り上げたボートを翌日、取りに行くこともある。

(4) 海難事故の種類

機関故障により、出航先に戻れないなどの海難事故も後を絶たない。オールを積んでいても、インフレーターボートの場合、喫水が浅く、波切りが悪いので、前進しにくい。また、転覆するケースも多い。追い波を受けて走行中に、船尾から海水が打ち込み、水船になり、バランスを崩して転覆することもある。



写真 3-2-1 棧橋を結ぶローラーで上げ下げする



写真 3-2-2 ビジター棧橋で出航準備を行う

(5) 救助要請の方法

平塚沖で緊急通報（118 番）した場合、江の島の湘南海上保安署が救助に向かうが、距離が離れているため、近くの遊漁船に依頼するケースが多いとのこと。両手を振ったり、叫んだりするなど、緊急時の救助依頼の方法はケースバイケースとのこと。

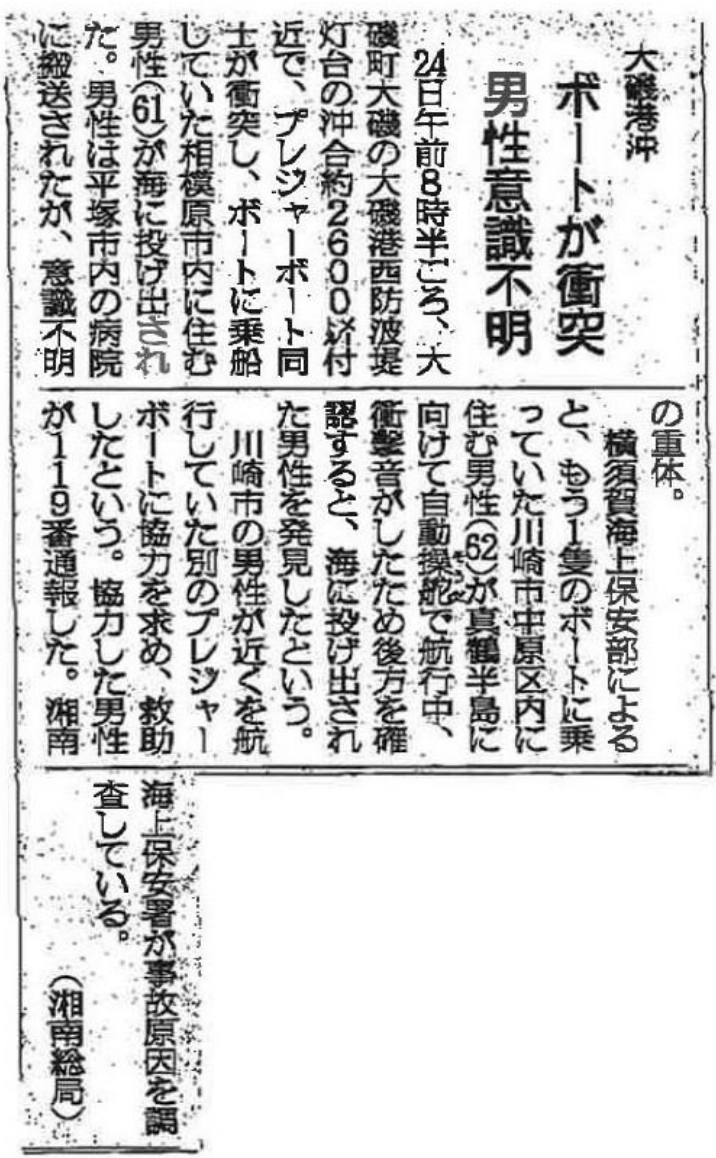
(6) 救助の依頼先

近くの遊漁船や海上保安部に救助されるケースが多い。

(7) 重大な事故の事例（表 3-2-1）

事故を起こした日時	平成 22 年 10 月 24 日 08 時 30 分
事故を起こした場所	神奈川県大磯港南南東沖合
当該ボートの出航地	平塚漁港フィッシャリーナ
事故当日の状況	・天候（くもり） ・風速（風力 3m） ・波高（0.5m） ・海況（視界は良好）
ボートの長さ	3.08m。4 キロワット（3 馬力）の船外機を搭載
ボートの船質	和船型の FRP 製
ボートの乗組員	1 名
事故の状況	釣りをしているボート A（長さ 3.08m）に、釣りの仕掛けをしながら自動操舵で航行中のモーターボート B（長さ 9.05m）が衝突し、ボート A の操船者は心肺停止の状態ですぐに病院に運び込まれた。一命を取り留めたものの、低酸素脳症により脳全体に障害を受けるとともに、両上下肢機能全廃及び意識障害を負った。その後、入院加療中の平成 23 年 10 月 23 日に死亡した。横浜海難審判庁は、衝突したモーターボート B の見張り不十分と判断し、海難審判法第 4 条第 1 項第 2 号を適用し、小型船舶操縦士の業務を 3 箇月停止した。

海難事故の種別	衝突事故
第三者への救助要請	衝突事故を起こしたモーターボート B の操船者は、付近を航行中の別のモーターボートに手合図で救助を要請。同船の乗船者とともに救助する一方、同船の船長により、携帯電話で救急車を手配した。



大磯港沖のミニボートの衝突事故を報じた神奈川新聞（平成22年10月25日）。
提供：平塚市漁業協同組合

(8) クラブでの安全講習会の実施

以前は、消防署の救命講習を行っていたが、会員歴 10 年の会員が多く、新しい会員の加入も少ないなどの理由から、現在、クラブで安全講習会は、実施していない。

(9) ミニボートに関する事故の把握

クラブとして、ミニボートの事故については、把握していない。

(10) ライフジャケット着用の告知方法

ライフジャケットの着用については、クラブのホームページで告知している。さらに、会員以外のビジターに対し、防波堤の壁面に、「漁港内は駐車禁止」、「港内は最徐行航行」、「救命胴衣は必ず着用しましょう」と書いた看板（下の写真）を設置し、ライフジャケットの着用の普及啓発活動を行っている（現在、当該看板は、台風で喪失した）。ビジターの 8 割はライフジャケットを着用しているが、2 割は着用していない。



写真 3-2-3 「救命胴衣の着用」などを示した看板

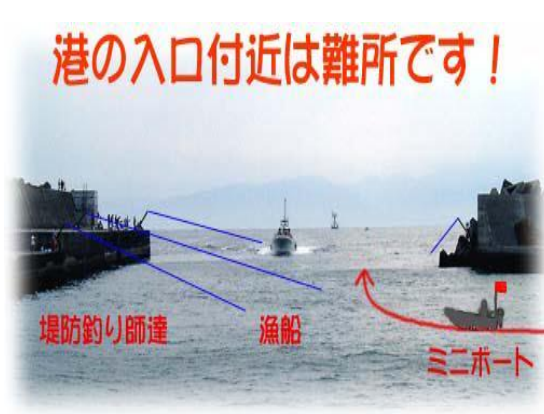


写真 3-2-4 安全啓発（同クラブの HP より）



写真 3-2-5 カートップ（左）とボートトレーラー



写真 3-2-6 高く掲げられたクラブ旗

(11) 事故を減らす取組みについて

クラブの旗をボートに高く掲げ、漁船から見えるような工夫をはじめ、ライフジャケットの着用の義務化や港内の最徐行など、漁船や遊漁船の邪魔にならないような取組みを行っている

一方、釣果に固執し、沖へ出る船も多く、注意喚起が必要である。また、平日が休日の会員の場合、同行する仲間が少ないため、単独で出航することも多く、何らかの取組みが求められる。天気が良ければ、3海里沖合まで足を伸ばすボートも見受けられる。

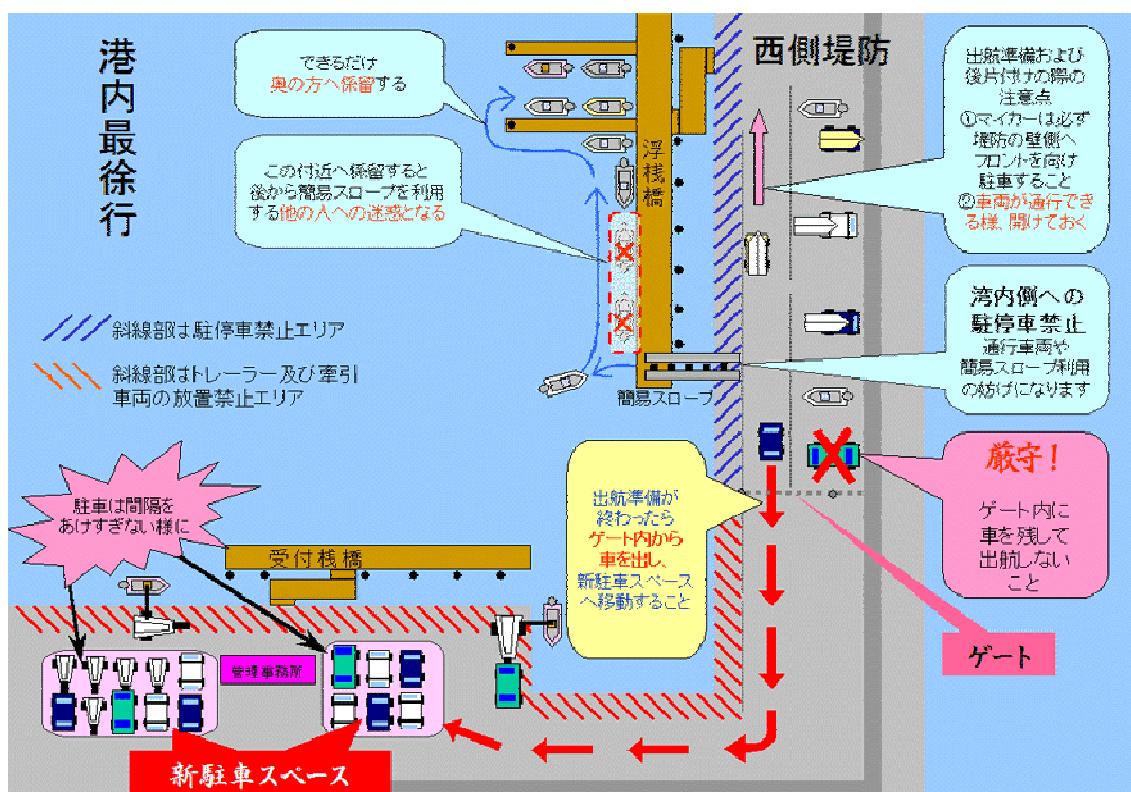


図 3-2-1 フィッシャリーナ施設内の使用ルールを、同クラブのホームページで紹介している

4. ミニボート海難実態調査のまとめ

今回のアンケートやヒアリングの結果を踏まえ、ミニボートの海難実態調査の結果を総括した。

(1) 漁業協同組合等におけるミニボートの救助実績

全国 1120 の漁協を対象としてアンケート調査を行った結果、27 の漁協がミニボートを救助したことがあるとの回答を得た。アンケートの全体数に対する回答率は7%である。全国（岩手県、宮城県、福島県の3県を除く）を調査対象として数値であること、また、過去10年間を対象とした調査であることに鑑みると、漁協等が救助に関与したミニボートの海難事故は、海上保安庁の要救助件数と比較しても、かなり少ない件数となった。漁協等における記録の保存状況や担当者の異動など、漁協等が関与した海難件数を全て把握しているものではないことは容易に想像できる。海難事故を起こしたミニボート件数が実際に少ないのか、実際の海難件数のどの程度を把握できたのか不明のままである。ミニボートの海難の実態を精度よく把握するためには、更なる調査が必要であると考えられる。なお、救助したミニボート利用者のライフジャケット着用率は、4割程度であった。

(2) マリーナやフィッシャリーナでのミニボートでの救助実績

全国の107のマリーナやフィッシャリーナを対象としてアンケート調査を行った結果、50箇所から回答が得られた。そのうち、ミニボートを救助したことがあるマリーナやフィッシャリーナは僅かに1件であった。救助件数が1件のみであり、アンケート母数に対する割合に意味を持たないが、アンケート対象の1%程度であった。別の設問に対する回答では、ミニボートの利用を受け入れるマリーナやフィッシャリーナの割合は、おおよそ4割弱であることがわかった。一方で、漁協等がミニボートの施設利用を認めている割合は、2割程度であり、マリーナやフィッシャリーナが受け入れる割合が2倍程度高い。なお、漁協やマリーナ、フィッシャリーナの全体数を考慮すると、ミニボートユーザーは、マリーナフィッシャリーナのおおよそ5倍程度、漁協等を利用していることとなる。なお、漁協及びマリーナやフィッシャリーナ以外の砂浜等の利用が多いと想像できるが、その実態は不明である。

(3) ミニボートの海難事故の要因等

ミニボートの海難事故における救助主体は、海域での海難事故と異なり海上保安部だけでなく、警察や消防によって救助されるケースがアンケート調査により確認できた。また、事故時の状況としては、春先の事故が多く、距岸1km以内、波高2mまでの事故件数が多い調査結果となった。

今回のアンケート調査結果から、ミニボートの事故は、天候などの自然条件に起因するもののほか、ボート操船の基礎知識の不足、天候を判断する知識の不足が目立った。これ

は、ミニボートユーザーが、個人でレジャーを楽しむことも一因であると考えられる。ミニボートクラブでの講習会等における安全に関する知識を普及させるための取組みなどが重要である。また、ミニボートの施設利用を認めている漁協は 2 割程度であったが、ミニボートユーザーが漁協を利用する場合、出港届の提出を義務付けているのは、僅か 7 漁協に過ぎなかった。ミニボートの安全航行のため、出港届の提出を促す対応が望まれる。

(4) ミニボート愛好者団体の取組み

ミニボートの愛好者団体は全国的に少ないが、今回ヒアリングした平塚フィッシャリーナミニボートクラブでは、会員のみならず、ビジターに対しても、漁業者に迷惑をかけないように独自にルールを策定するなど、ミニボートユーザーと漁業者との共存を図る取組みを行っていた。今回のアンケートでは、ミニボートの諸問題に関する調査も行ったが、約半数の漁協が、ミニボートについて諸問題があると回答した。定置網周辺や漁業権海域での釣り、航路の輻輳、岸壁の無断使用などの回答が多かった。他方で、漁協施設の利用を認めている漁協や出港届を義務付けている漁協も少なからず存在しており、前述のミニボートクラブが実施するミニボートユーザーと漁業者の共存を図るような取組みが、全国的に広がることを期待したい。

5. 水上オートバイの利用を含む河川水上航行ルール（大阪市）

前述のミニボートの海難事故に関するアンケート調査に加え、水上オートバイに関するルール策定の取り組みを併せて調査した。中でも積極的な活動を続けている大阪府河川環境課の担当主査及び大阪市河川課の担当係長に、大阪市内の河川水上航行ルール（以下、単にルール）における取り組みと当該ルールの見直しにかかる検討状況について、ご意見を伺った。

5-1 河川水上航行ルールの概要

(1) 河川水上航行ルールを策定した背景

国の都市再生プロジェクトの指定（平成 13 年）を受けた「水都大阪」は、水辺の環境整備、都市デザイン、地域資源の活用などをコンセプトに、市民、地域、大学、企業、経済界、行政などが一緒に、「水と光のまちづくり」を進めるプロジェクトである。水上交通の更なる増加が見込まれるため、大阪府及び大阪市は平成 19 年 8 月 14 日、河川における水上交通の適正で安全な利用の増進を図るため、水上オートバイを含む幅広い船舶の航行ルールを策定した。動力船や非動力船の通航方法をはじめ、追越禁止区域、行会い注意区域などを指定するとともに、通航標識を設置し、安全な河川利用を呼び掛けている。

(2) ルールが適用される河川

- ①大阪府管理河川：大川（旧淀川）、堂島川、寝屋川、第二寝屋川、土佐堀川、木津川。
- ②大阪市管理河川：東横堀川、道頓堀川。

(3) ルールの内容

基本ルールを定めるとともに、河川ごとの状況に応じたルールを盛り込んでいる。

- ①基本ルール：右側通航、動力船の通航方法（追い越し、横切り、行会い）、非動力船の航行ルールの設定。
- ②堂島川、土佐堀川、寝屋川、第二寝屋川、木津川、大川でのルール：追越禁止区域、通航制限区域、行会い注意区域、教習艇の通航の区間設定。
- ③東横堀川、道頓堀川でのルール：回転禁止、行会い・追越禁止、船幅制限（5m）の区間設定。

(4) 協議会のメンバー

大阪府土木部長、近畿地方整備局河川部長、近畿運輸局海事振興部長、大阪府警察本部地域部長、大阪市建設局長、NPO 法人大阪水上安全協会（観光船などの業務船の団体）で構成される「河川水上交通の安全と振興に関する協議会」（平成 12 年 3 月設置）で検討（以下、協議会）。事務局は、大阪府土木部河川室。オブザーバーとして、一般社団法人大阪ボート協会（競技ボート代表）と PW 安全協会（水上オートバイ代表）が参加。

5-2 ルール見直しの検討

(1) ルール見直しの背景

河川水上航行ルールは元来、観光船などの業務船やレガッタ（手漕ぎボート）などの非動力船を対象としていたが、近年、水上オートバイの引き波で、学生の手漕ぎボートが浸水したり、転覆したりするトラブルをはじめ、観光船への航路妨害、高速走行による引き波が乗船客にかかるなどのトラブルが発生している。水上オートバイ利用者による自主規制の結果、トラブルは減る傾向にあるものの、抜本的な対策が必要と判断され、平成 25 年 3 月にルールの見直しの検討が始められた。

(2) トラブルの内容

大川（旧淀川）における水上オートバイによるトラブルは、高速走行、衝突危険、出港妨害、航路妨害などが多い。下表に、一般社団法人大阪ボート協会がまとめたトラブルの状況を示す。

平成 23 年度の件数について、PW 安全協会は、その当時、水上オートバイによる河川クルーズを専門誌が取り上げたことにより、利用者の増加とともにトラブルも増えたと推測している。そのような状況下、河川航行ルールを見直す行政の動きが顕著になり、PW 安全協会大阪支部は、地元の販売店を通じ、利用者自主規制を促した結果、平成 24 年度以降は、トラブルは減る傾向にあると見られている。

表 5-2-1 被害別のトラブル件数

被害を受けた船舶	トラブル	件数	備考
レガッタなどの 手漕ぎボート	転覆・亀裂	1 件	H23 年：1 件
	浸水	2 件	H24 年：1 件、H25 年：1 件
観光船	衝突危険	4 件	H23 年：3 件、H25 年：1 件
	造波による乗下船障害	3 件	H23 年：3 件
	出港妨害	4 件	H23 年：3 件、H25 年：1 件
	航路妨害	4 件	H23 年：3 件、H25 年：1 件
	高速航行	5 件	H24 年：5 件
	不法係留	1 件	H24 年：1 件

表 5-2-2 年度別のトラブル件数

平成 23 年度	平成 24 年度	平成 25 年度
13 件	7 件	4 件

(3) 新聞やテレビでの水上オートバイに関する報道

協議会がまとめた報道件数は下表のとおり（平成 25 年 5 月時点）。なお、読売新聞（4 月 6 日）の記事は、末尾の「参考資料」に掲載した。

表 5-2-3 水上オートバイに関する報道

4 月 6 日（土）	①	関西ローカル	読売新聞 4 月 6 日 水都「ニアミス」続発 観光クルーズ船とバイク急増
4 月 22 日（月）	②	関西ローカル	読売テレビ ten.ゲキ追！「水都大阪に迫る危険 水上バイクが河川暴走 観光船とあわや衝突！」
	③	関西ローカル	毎日放送 VOICE 憤懣本舗「水都ブームに荒波が…人気の観光クルーズ船を悩ます危険な集団！」
4 月 24 日（水）	④	全国ネット	日本テレビ news every. ②の再放送
5 月 9 日（木）	⑤	全国ネット	TBS N スタ ③の再放送

(4) トラブルの事例

トラブルの事例としては、前ページ「被害別のトラブル件数」の中で示した平成 25 年度に起きた水上オートバイの引き波を受けたレガッタ（手漕ぎボート）の浸水・転覆事故について、関連団体である一般社団法人大阪ボート協会がまとめた資料を以下に引用する。

平成 25 年 4 月 14 日、大川を遡上する複数の水上オートバイの引き波により、清風中学のフォア（舵手 1 名、漕ぎ手 4 名乗船）1 隻が浸水し、沈没した。他のボートにも大量に浸水したことから、清風中学の指導者が岸から水上オートバイに対し、「波を立てないでください」と呼びかけたが、ほとんどの水上オートバイは速度を落とさず、通過していった。幸い、負傷者は出なかったが、ボートが大破すれば、人命にかかわる事故につながる可能性があったとのことである。

(5) ルールの見直し案について

協議会では、以下のルールの見直しを検討している。

表 5-2-4 ルールの見直しの検討

特定船舶優先区域の設定	堂島川や土佐堀川など、水域が狭い区間を特定船舶優先区域に設定し、下表の順位の低い船種が回避に努める。				
	第 1 位	第 2 位	第 3 位	第 4 位	第 5 位
	作業船	動力船 （土砂運搬船）	動力船 （旅客船など）	手漕ぎ、 足漕ぎ ボート	モーターボート、水上オートバイ

迷惑運転、危険運転の禁止	橋梁や水面に設置された標識の遵守。
汽笛など義務付け	非動力船においても汽笛類（ホイッスルなど）や灯火の携帯を義務付け。
ルール適用区間の見直し	検討中。
速度制限	検討中。
動力船と非動力船とが行会う際のルール	検討中。

(6) 新ルールの適用、周知

新ルールは現在、検討中であり、適用時期は未定であるが、新ルールについては、その適用時期を待たず、ルールの見直し案への意見を求めるとともに、併せて周知活動を行っている。水上パトロールなどでのパンフレット（下の写真）の配布、大阪府及び大阪市のホームページ、PW 安全協会の協力などで、利用者に告知している。

－ 基本的な注意事項 －

河川内では 右側通航	航走波の抑制を!
「特定船舶優先区域」では 大型動力船が優先 互いに徐行を!	迷惑運転 禁止 危険運転
汽笛類（ホイッスル等）や 灯火の携帯	係留場所なし 大阪湾の潮位に注意

これらの注意事項のほかに、水域ごとに規制がかけられています。詳しくは裏面の地図を確認してください。

ルール見直し案に関するご意見をお寄せください!

大阪府・大阪市では、河川水上交通の安全と振興のために、よりよいルール作りを検討しています。ぜひご意見をお寄せください。
いただいたご意見は、今後のルールの検討において参考にさせていただきます。

ご意見はこちらまで

大阪府都市整備部河川室
（「河川水上交通の安全と振興に関する協議会」事務局）
E-Mail : kasen-g23@sbox.pref.osaka.lg.jp / FAX : 06-6949-3129

ルールに関するお問い合わせは

大阪府(大阪市管理以外の河川)
建設局下水道河川部 TEL:06(6615)6833 都市整備部河川室 TEL:06(6941)0351

このリーフレットは20,000部作成し、一部あたりの単価は3.2円です。

大阪市内河川をみんなで安全に使うために
<河川水上航行ルールを見直しています>

○ 河川水上航行ルールについて ○

- ✓ 大阪市内河川には、河川内の通航方法や制限事項などを定めた「河川水上航行ルール」があります。
- ✓ 近年、水上の利用が活発になったことに伴い、ルールを現状にあわせて見直しています。
- ✓ ルールの見直し案のポイントについて解説しますので、ぜひ皆様のご意見をお寄せください。

写真 5-2-1 河川水上航行ルールの見直し案をまとめたパンフレット（表面、裏面）

河川水上航行ルール見直し案

… 航行ルール適用区域

✓「特定船舶優先区域」では、船舶の優先順位を設定します。
 地図上の で囲まれた区域は「特定船舶優先区域」です。
 下表の順位の低い船種が回避に努めるものとします。

順位	第1位	第2位	第3位	第4位	第5位
船種	作業船 (土砂運搬船)	動力船 (旅客船等)	動力船 (旅客船等)	手漕ぎ・ 足漕ぎボート	モーターボート、 水上オートバイ

特に狭い水域に限り、回避能力の低い船種を優先するものです。
 それ以外の水域では、原則として非動力船が優先します。

✓現場の標識に従いましょう！

標識は橋梁や水面に設置されています

名称	標識	意味
追越し禁止		他の船舶を追い越してはいけません
行き会い注意		他の船舶と行き会う時には、特に注意しましょう
通航制限区域		護岸から5メートル以内は通航してはいけません
船幅制限(5m)		船幅が5メートルを超える船舶は通航してはいけません
回転禁止		船舶を回転させてはいけません
行き会い・追越し禁止		河道の切欠部以外ですれ違ってはいけません

✓事前に航行計画を立てましょう！

大阪市内河川には係留場所がありません。
 橋梁が低いため、大阪湾の潮位によっては出入りができません。
 潮位が高いときに橋梁の下を通過するのは大変危険です。

事前に大阪湾の潮位と橋梁の桁下高を確認し、安全に通過できるよう、航行計画を立てておきましょう。

— 代表的な桁下高の低い橋梁 —

河川名	橋梁名	桁下高
木津川	昭和橋	T.P.+2.269m
土佐堀川	淀屋橋	T.P.+2.374m
堂島川	堂島大橋	T.P.+2.439m
堂島川	大江橋	T.P.+2.494m

インターネットで大阪湾の潮位をチェック！
 T.P.=東京湾平均海面
 気象庁 大阪 潮位 検索

(必ず「橋高表示」の潮位表で確認してください)

※「道頓堀川水門」「東横堀川水門」を通航するためには、事前に申込が必要です。
 連絡先:大阪府建設局東横堀川水門 TEL:06-6203-9268/FAX:06-6203-9027



写真 5-2-2 同パンフレットの中間

(7) 水上パトロールの実施

平成 26 年度の大阪府と大阪市合同の水上パトロールは、3月 22 日から 5月 6 日までの土・日曜日と祝日に 17 回実施した。参加団体は、大阪府と大阪市のほか、大阪府水上警察署、PW 安全協会、大阪ボート協会（競技ボート団体）、大阪水上安全協会（観光船などの団体）、大阪水上バス（事業者）である。

水上パトロールの際に、ルール見直し案のパンフレットを水上オートバイ利用者やボート利用者へ手渡し、安全な航行を呼び掛けている。



写真 5-2-3 大阪府のパトロール艇



写真 5-2-4 利用者へのパンフレットの手渡し



写真 5-2-5 パンフレットを受け取る利用者
す



写真 5-2-6 ボート利用者にもパンフレットを手渡す

(8) ルール策定後の水上オートバイのトラブル減少

周知活動の結果、速度を下げる利用者が増えつつあり、水上オートバイの引き波によるトラブルは減る傾向にある。マナーが利用者に少しずつ浸透している。

(9) 水上オートバイに対する大阪府と大阪市の基本的な姿勢

行政としては、安全講習会などの安全対策は行っていないが、いままで死亡事故は発生していない。また、水上オートバイ利用者に対し、他利用者等がお互い協力し、水上交通の活性化に繋がりたいとしている。

6. PW 安全協会の取組み

水上オートバイにおけるルールとマナーの向上を目的として、啓発パンフレットの配布など、各種の活動を行っている PW 安全協会本部の事務局長に、ご意見を伺った。

6-1 PW 安全協会の概要

(1) 設立の目的

PWSA（パーソナルウォータークラフト安全協会）は、1990年にPWC（水上オートバイ）メーカーおよび取扱い販売者が主体となり、任意団体を設立して安全啓発活動を実施してきた。2007年7月にNPO法人（特定非営利活動法人）パーソナルウォータークラフト安全協会（略称：PW安全協会）を設立し、広くPWC愛好者の参加に加え、国土交通省、海上保安庁や警察庁等の指導の下に、PWCの安全操縦に関する啓発活動を推進するとともに、マナー・モラル向上を図り、自然及び社会環境の保全に努め、健全なるパーソナルウォータースポーツの普及・発展を目指している。（以上、同協会ホームページより）

(2) 会員の種類（平成25年12月現在）

- ①一般会員：パーソナルウォータークラフト関連製品を取扱う個人及び法人販売者（336社）
- ②特別賛助会員：この法人の目的に賛同して入会する個人（2,191名）
- ③賛助会員：この法人の目的に賛同して入会し、事業を賛助する個人及び団体（一般社団法人 日本マリン事業協会）
- ④特別会員：パーソナルウォータークラフトの製造者および元売販売者（株式会社カワサキモーターズジャパン、BRP ジャパン株式会社、ヤマハ発動機株式会社の3社）

(3) 組織の構成

本部（静岡県湖西市）と本部事務局（兵庫県明石市）のもと、北海道から九州まで8地域に地方本部を置き、その傘下に支部（販売店）を配置している。

(4) 活動の内容

①安全とマナー、モラルの向上

安全啓発パンフレットを全国各地の利用水域において配布及びPWC賠償保険への加入促進の一環としてPWSA対人賠償責任団体保険を斡旋するなど、安全啓発活動を行っている。

②パトロール活動

各地の利用水域において、安全操船に向けたパトロールを実施し、安全マナーの指導

を行うほか、関係諸官庁や他の安全推進団体等の行事に積極的に参加し、安全啓発活動に努めている。

③レスキューサポート支援活動

他のマリンスポーツ団体が行う、レガッタ大会等での PWC の機動力を生かした水面監視及びレスキュー支援に積極的に協力している。

④安全／マナー講習会の開催

メーカーや販売店単位で行われるさまざまなイベント時に安全／マナー講習会を開催し、PWC 愛好者によるマナー・モラルの啓発に努めている。

⑤環境保全活動

全国各地の主要な利用水域において、地元関係団体及び PWC 愛好者とともに、クリーンキャンペーン活動を実施している。

6-2 ルールとマナーの啓発活動に関する取組み

(1) 河川水上航行ルールの見直しに対する PW 安全協会の活動

河川水上航行ルールは元来、観光船などの業務船やレガッタなどの非動力船を対象としていたが、河川舟運の一環として、水面の適正利用を目指すため、水上オートバイもその対象に加えられた。ルールの見直し案は、前述のとおり、「河川水上交通の安全と振興に関する協議会」により、平成 25 年度から行われ、26 年度も引き続き見直し作業が進められている。春先には、水上オートバイ利用者が増えるため、この時期に、大川、堂島川、土佐堀川、木津川の大阪市内の河川を航行する際は、「引き波を立てない」、「手漕ぎボート注意」、「水門から走行禁止」など、イラストを交えた協会の「推奨ルール」を示すパンフレット（下記）を作成し、利用者に配布している。



写真 6-2-1 PW 安全協会が作成したパンフレット

(2) 利用改善の方策

PW 安全協会は、平成 26 年度、水上オートバイ 2 台により、3 月～10 月まで間にのべ 30 回のパトロールを行った。観光船の船長やスタッフによると、目に余る迷惑行為は少なくなったと評価されている。一昨年の協議会には多くの苦情が寄せられたが、他の船舶に迷惑をかけるような行為は少しずつ改善されている。

しかしながら、狭い水路では、観光船の乗客に高速走行によって引き波の飛沫がかかったなどの苦情が多い。一部の新聞などのメディアで取り上げられたため、イメージダウンの影響は避けられない状況であり、今後もルール の 定着を 図って いく 予定 である。

また、大阪市内の河川には、観光船やプレジャーボートなどが一時係留できる棧橋 8 カ所のうち、1 カ所（安治川沿いの中之島ゲート）を除き、水上オートバイは使用できないが、その棧橋に勝手に係留するトラブルも見受けられる。



写真 6-2-2 引き波によるトラブルを防ぐ横断幕

写真 6-2-3 中之島ゲートの一時係留棧橋（予約制）

6-3 その他の安全対策の実施事例

(1) 販売店が取組む「淀川ルール」

前述の河川通航ルールが策定される以前から、地元販売店（PW 安全協会大阪支部）を中心に、摂津市と守口市に面する淀川を対象に、独自の水面利用ルールを作り、利用者に遵守を呼び掛けている。走行する際は、入場ゲートを利用し、登録ステッカーを持つ者だけが利用できる仕組みである。走行エリアと走行禁止エリアを定め、手漕ぎボートと離れて走行するなどのルールを定め、他の船舶との共存を図っている。

表 6-3-1 淀川ルールの概要

入場ゲートの利用期間	6 月 21 日～10 月 13 日の間の土・日曜日、祝日のみ
走行時間	10：00～15：00（7 月と 8 月は 16：00 まで）
利用登録	利用する際は、販売店での登録が必要

（PW 安全協会資料より）

(2) 淀川の水面利用ルールの内容

先に述べた摂津市と守口市に面した淀川では、地元販売店を中心に独自のルールを作り、利用者に周知を図り、節度ある利用を促している。以下に、ルールの内容をまとめた。

- ・船舶免許と検査証書の携行
- ・登録ステッカーの添付（右の写真）
- ・水面利用エリアの厳守
- ・不要なアイドリングの禁止
- ・スポーツ走行用のレーシングガソリンの使用禁止
- ・給油の際のオイル吸着マットの使用
- ・飲酒運転の禁止
- ・排気音の大きい改造艇の使用禁止
- ・ゴミの持ち帰り
- ・車両の徐行
- ・公衆トイレの使用
- ・バーベキューなどの直火の禁止
- ・他の利用者に対する迷惑行為の禁止
- ・野鳥や葦原などの自然保護



写真 6-3-1 登録ステッカー



図 6-3-1 水面利用ルールを導入している淀川（摂津市と守口市に面した流域）

6-4 事故を防ぐ対策

(1) 事故を減らす協会活動

PW 安全協会では、シーバード活動の一環として、安全啓発パトロールを全国で実施している。(平成 25 年度は 288 回)。パトロールとともに、パンフレットを配布し、安全確保とマナー向上を啓発している。

注：シーバード活動とは、PW 安全協会を事務局に置き、公益財団法人日本財団、NPO 法人日本青バイ隊、一般社団法人ウォーターリスクマネジメントの 4 団体の共同プロジェクトとして、水上オートバイを用いた地域貢献、教育との連携を目指す活動。



写真 6-4-1 会員による安全啓発パトロール

(2) 水上オートバイの事故の把握

PW 安全協会では、地方本部などのネットワークを生かし、水上オートバイの事故の把握に努めるとともに、事故の分析を行っている。

表 6-4-1 事故の把握など

把握方法	全国 8 カ所の地方本部で、メディアでの報道、販売店からの情報、海上保安部からの情報などを収集している。
把握件数	本部での把握数は年間 20 件から 30 件。(海上保安白書によると、年間 100 件前後)
把握件数のうち、死亡事故の数	年間 10 件前後。バナナボートやフライボート(水上オートバイの噴射力を利用し、空中に飛び出す新しいマリンスポーツ)での事故は含まれていない。
事故の多い水域	千葉県館山、栃木県河川など、関東での事故が多い。琵琶湖や大阪湾も多い。
事故の原因	衝突、落水が多い。
事故者の年齢	近年は、40 代などの年配の死亡事故が目立つ。利用者の年齢が上がる傾向にある。



写真 6-4-2 噴射力を利用したフライボード



写真 6-4-3 フライボード用のシューズ

(3) 安全講習会の実施

PW 安全協会は、安全講習会の実施を推奨しており、メーカーが水上オートバイの顧客に対し、試乗会などのイベントと合わせて行うことが多い。琵琶湖では、水上安全協会が滋賀県の委託を受けて実施している。東京では平成 27 年から、都内の河川や港内でのルールや走り方など、利用者向けの安全講習会を行う予定である。受講者には、修了書を手交し、ルールとマナー向上の自覚を促している。この他、環境保全活動として、利用者とともにビーチクリーンキャンペーンを各地で行っている。



写真 6-4-4 安全講習会の講習風景



写真 6-4-5 ゴミを回収するビーチクリーン

(4) 水上オートバイの対人賠償責任保険の加入案内

平成 19 年 4 月から水上オートバイの保険制度が導入されたが、新艇における保険加入者は 8 割前後である (2,400 名前後)。購入から 1 年間の保険期間のため、更新時期を知らせる案内を出している。なお、保険料は、1 人モデルが 21,000 円、2 人モデル以上が 24,000 円である。また、PW 安全協会の会員を対象にしたメーカー 3 社による団体保険も用意されている。この加入者は 600 人程度である。

7. 水上オートバイの河川航行ルール調査のまとめ

大阪市内の河川を対象にした水上オートバイの河川航行ルールについて、大阪府、大阪市及びPW安全協会から、聞き取り調査を行った。

(1) 大阪府、大阪市の取組み

大阪府と大阪市の水上オートバイの河川航行ルールは、「水都大阪」のプロジェクトの一環として、水上オートバイを含む船舶の航行時の基本ルールとして策定され、現在、見直しを行っている。今回のルール見直しは、単なる水上オートバイの利用規制に留まらず、河川の利用者全体が、河川を安全に利用するという総合的な水域利用の観点を取り入れるとともに、舟運の復活も視野に入れた検討を行っていることが大きな特徴である。大阪府や大阪市によるルール見直し案のパンフレットの配布などの普及活動の結果、水上オートバイによる観光船や手漕ぎボートなどに対する迷惑行為が少なくなっているとのことである。水上オートバイの航行ルール策定にあたっては、河川を利用する多くの船舶との調整が必要であると思慮されるが、大阪府や大阪市の取組みが、他県でのモデルケースになることを期待したい。

(2) PW 安全協会の取組み

水上オートバイのルールやマナー向上を目的とするPW安全協会は、上記の大阪府、大阪市の河川航行ルール策定のための協議会に参加し、河川航行ルールをイラストで図解した独自のパンフレットを作成し配布するなど、水上オートバイ利用者のマナー向上に積極的に取り組んでいる。また、シーバード活動の一環として安全啓発パトロールを全国で実施しており、利用者の安全確保とマナー向上に取り組んでおり、更なる同協会の役割を期待したい。

設問 5：今年の夏を含め、過去 10 年間に、海難事故を起こしたミニボートを救助したことはありますか。

①ある

※「ある」と回答された場合は、設問 6 にお進みください。

②ない

設問 6：救助したミニボートについて、下記の項目についてうかがいます。ご記入をお願いします。

救助した日時	平成 年 月 日 時ころ
救助した場所 (○○湾など)	
陸岸からのおおよその距離	km
当該ミニボートの出航場所	
救助当時の状況	・天候 () ・風速 (m) ・波浪 () ・波高 (m) ・海況 ()
ミニボートの長さ	m
ミニボートの船質	・FRP 製 ・アルミ製 ・ゴム製
ミニボートの乗組員	名
救助の状況 (負傷者など)	
海難事故の種別	①衝突 ②乗揚げ ③転覆 ④火災 ⑤浸水 ⑥機関故障 ⑦推進器障害 ⑧舵故障 ⑨沈没 ⑩漂流 ⑪行方不明 ⑫入港遅延 ⑬その他()
どこからの救助要請ですか	

設問 7：救助したミニボート利用者は当時、ライフジャケットを着用していましたか。

①着用していた ②着用していなかった ③不明

設問 8：設問 6 のミニボートの関連項目 (下表) について、可能な範囲でご記入をお願いします。なお、関係資料がございましたら、アンケート用紙とご一緒に FAX にてお送りいただけますと幸いです。

船名		最大搭載人員	名
事故の要因・背景			
船舶の特徴			
運航状況			
復原性の特徴			
機関出力（船外機の型式）			
搭載設備			
通信設備			
機関のメンテナンス状況			

設問 9: 貴漁業協同組合は、公益社団法人 日本水難救済会の救難所に登録されていますか。

- ①登録している ②登録していない

なお、ミニボートに関して何でも結構ですのでご意見があればお寄せください。（様式自由です）

(2)「漁港施設の利用を認めていない理由」(設問2)

都道府県	認めていない理由
北海道	密漁防止や漁業者の操業に支障をきたさない為。ただし、一部漁港内にプレジャーボート専用上下架施設あり。
北海道	該当ボート無し
北海道	利用者の希望自体が無い
北海道	漁業者の作業に支障があるため
北海道	安全面に難がある為
北海道	漁業者に対してのみ利用させている為
北海道	特に規定なし
北海道	港が狭く事故のものと為
北海道	当組合の所有物ではないため
北海道	安全上の問題のため
北海道	漁業者の荷揚げ等の邪魔になるため
北海道	ミニボートが存在していない為、決まりが無いので良いも悪いもない
北海道	緊急以外は漁船の停泊しか漁港利用を認めていないので
北海道	増毛町管理のマリーナがあるため
青森県	施設を利用したいと申し出る方がいない
青森県	漁港が狭いため
青森県	組合員でないから
青森県	組合員以外は認めていない
青森県	ドクターヘリの発着場所になっているため
青森県	ごみの投棄、斜路の利用
青森県	ミニボート・プレジャーボートが増える事が操業への危険へ繋がっている為。組合員以外へのサービスは行っていない。
青森県	漁業者とのトラブル
青森県	操業に支障を与えているから
青森県	漁業の邪魔になるから
青森県	該当する施設が無い
茨城県	漁船の入出港時危険な為
茨城県	特になし
茨城県	漁船の出入港の際、危険な為
茨城県	内水面のため、川から離れた所に事務所がある
千葉県	漁港施設及び海上設置施設に被害を及ぼす危険があるため
千葉県	員外は利用できない

都道府県	認めていない理由
千葉県	漁港なので漁船（組合員）のみ使用
千葉県	操業の妨げになる又は事故の危険性高の為
千葉県	船揚場の空きスペースがないことと、漁業者とのトラブル防止のため
千葉県	設問3の問題と重複します
千葉県	漁業活動や漁船の運航に支障が出る為
千葉県	漁船以外の係留等は認めていない（緊急時の場合は例外）
東京都	ミニボート利用者はいない
東京都	ミニボートが現状確認されていない。プレジャーボート等については、夏の一定期間、八丈支庁港湾課に許可をいただき、漁港の一部を利用させている
神奈川県	漁船との衝突や人身事故等を防ぐため（トラブル防止）
神奈川県	漁業者とのトラブル、事故防止
神奈川県	漁港のため
神奈川県	漁船以外使用が禁止されている
神奈川県	漁港・漁業専用施設であるので
神奈川県	施設・設備がない為
神奈川県	第一種漁港（漁業者専用港）
神奈川県	漁業者のための施設である為、有料にしても管理費も捻出できないし漁業の妨げになるため
新潟県	ほとんど見かけないので
新潟県	漁業者に優先的に利用してもらう為
富山県	免許や船舶検査が不要なため
富山県	漁港及びマリーナは指定管理者として受託
富山県	認めてはいないが勝手に船揚場を利用している
富山県	危険である
富山県	組合員・漁業者でない為
富山県	漁船とのトラブルが多い為
福井県	特に利用等に関する要望等がない
福井県	航行制限区域も無いミニボート普及増加も排除することが急務であるという立場。漁船との事故発生も多発している。自由漁業とは言え、漁業の枯渇を招き沿岸漁業の秩序にも多大な影響が及ぶため
福井県	県の条例で認めていない
福井県	ミニボート利用者のマナーが悪く迷惑している為
福井県	海のルールが守られていない、航路の真中でも停泊し釣りをする。養殖イケス・定置網付近にて釣りをする

都道府県	認めていない理由
福井県	利用できる施設は無い
福井県	事故防止の為
静岡県	プレジャーボート類はフィッシャリーナへ行ってもら
静岡県	小さくて目視しづらく危険な為
静岡県	漁業者とのトラブル回避
静岡県	漁業者の利用の妨げになるため
静岡県	漁港につき、漁船及び県漁港管理事務所が許可した船舶以外認めていない
静岡県	港湾の性格上、大変危険でありボートを降ろす施設も場所も無い
静岡県	漁港規則により
静岡県	特に決まりを設けていない、利用者はほとんどいない為
愛知県	漁船以外は認めていません
愛知県	マナーが悪い
愛知県	組合施設は組合員に限定している
愛知県	漁港なので一般船の利用禁止
愛知県	港内が狭い、申込みがない為
愛知県	漁船から発見しにくく非常に危険
愛知県	勝手にやっている
愛知県	管理できないから
愛知県	釣り人（遊漁者）ボートの使用禁止
愛知県	巴川は河川が小さいため船釣りを禁止している
愛知県	ミニボートによる釣りは認めていない
三重県	余裕がない
三重県	特に無いが、船舶の横転、漁港に油等の流出等が危惧される
三重県	地区外の者に対しては漁業権を理由に認めていない（組合員漁業者はOK）
三重県	管理しきれない、正式な申込みがあれば対応
三重県	見かけないし申請も無い
滋賀県	一度受け入れを認めると収拾がつかなくなる恐れがあるので一切施設利用は認めていない
滋賀県	小型の為、海難の危険がある
滋賀県	バス釣り等は認めていない
滋賀県	緊急以外は認めない
滋賀県	特に申入れも無い、漁港施設以外の浜・湖岸への乗り入れをされている
滋賀県	マナーが悪いから
大阪府	あまり見かけない

都道府県	認めていない理由
大阪府	事故防止
大阪府	係留場所がない
大阪府	港内及び港入口付近の事故、トラブル等回避のため
大阪府	事故が多発したため
大阪府	漁港内出入に大変危険であるため、防波堤の陰になり危険である
兵庫県	明石市管轄の「漁港」のため
兵庫県	特に要望がない為、あれば利用可
兵庫県	漁業者とのトラブル
兵庫県	港内は事故が起きやすい
兵庫県	漁船との事故防止
兵庫県	漁船との事故防止の為
兵庫県	申し出がない為
兵庫県	無断で使用するため
兵庫県	ボートの係留場所がないため
兵庫県	ミニボート利用者の人が使用しない為
兵庫県	利用なし
兵庫県	組合員以外使用禁止
兵庫県	員外のため、漁船登録外のため
兵庫県	員外だから
和歌山県	施設無し
和歌山県	認めていないが自由にやっている、管理できない
和歌山県	特に決めてはいないが、設問3で揚げた諸問題が考えられるので基本は認めていない
島根県	特に施設を持っていない
島根県	消防道
広島県	組合員に迷惑がかからないようにするため
広島県	トラブルの原因になりそう
広島県	指導ができない
広島県	いないから
広島県	漁港内が狭くなり組合員とのトラブル防止の為
広島県	利用しようとしてこないから
広島県	漁港であるので係船場、船揚場がない
山口県	ミニボート利用者の有無の把握をしていない
山口県	勝手に運んでくるため把握が難しい

都道府県	認めていない理由
山口県	漁船と比較して海難に遭いやすい
香川県	部外者であるため
香川県	施設がない
香川県	問題になった事が無い、利用（使用）している人を漁港内で見ない為
香川県	漁船の航行に非常に危ないから
香川県	島内、港に来ることが無い
徳島県	離島なので放置される恐れがある
徳島県	ミニボート利用者がいない為
徳島県	組合員の利用に支障をきたす
徳島県	利用者がいない、申し出もない為
徳島県	前例が無いため
愛媛県	係船場所が無い
愛媛県	ミニボートをほとんど見かけない
愛媛県	ほとんどの方が漁船なので
愛媛県	要請・要望がない
愛媛県	全体の把握が困難な為
愛媛県	組合員のみ利用
愛媛県	施設がない為
愛媛県	特に取り決めしていない
愛媛県	放置している
愛媛県	事例がない
高知県	ボートを所有する人がいない
福岡県	漁港内を航行
福岡県	漁船の隻数が多く危険な為
福岡県	借用港で指定漁船（組合員）のみの停泊港である
福岡県	漁港入出港口で釣りをされるので漁船等との衝突等を防ぐため
福岡県	利用の問合せもなく、検討した事が無い為
佐賀県	マナーが悪い、定置網に繋いで釣りをしている
佐賀県	マナーが悪い
長崎県	利用者がいないから
長崎県	漁港が狭い為、漁船・遊漁船登録船以外は認めていない
長崎県	漁協にほとんど来ない
長崎県	前例がない、未検討
長崎県	係船場が少ない

都道府県	認めていない理由
長崎県	施設の利用を行っていない
長崎県	ミニボート利用者がほぼいない為
長崎県	組合員に使用させる施設の為
長崎県	プレジャーボートが寄ることはあるが、離島のため、ミニボートでは不可能
長崎県	遊漁船登録してないので管理出来ない
長崎県	漁船の航行時に危険な為
長崎県	ミニボート利用者がいない為
長崎県	ミニボートがない
熊本県	港内の漁船の出港、入港が多く衝突の危険がある為
熊本県	漁港スロープの使用で組合員とのトラブルが生じた為
熊本県	利用する施設が無い
熊本県	船揚所がない
熊本県	利用者がいない
熊本県	漁船の近くから無灯火で出港したりして危険だから
熊本県	無断駐車の為
熊本県	漁船と衝突事故などの危険が多い
熊本県	トラブル防止の為
熊本県	施設を利用しない
宮崎県	利用がない
宮崎県	施設の利用申し込みが無い
宮崎県	密漁や漁業権侵害になるような行為が多い
鹿児島県	マナーが悪すぎる為
鹿児島県	利用者がいない為
鹿児島県	全くいない
鹿児島県	当管内には該当船がない
鹿児島県	危険
鹿児島県	特に認める、認めないは無いようです
鹿児島県	組合員以外の利用は禁止している為
鹿児島県	ほとんどミニボート利用者を見かけない
沖縄県	基本的に組合員以外の施設利用は認めていない
沖縄県	基本的に漁船以外は認めない
沖縄県	利用者なし
沖縄県	漁船登録船のみ
沖縄県	漁業活動に支障をきたす為

(3) 漁業協同組合の「その他の意見」

アンケート末尾に「その他の意見」を求めた結果、四つの漁協から意見が寄せられた。

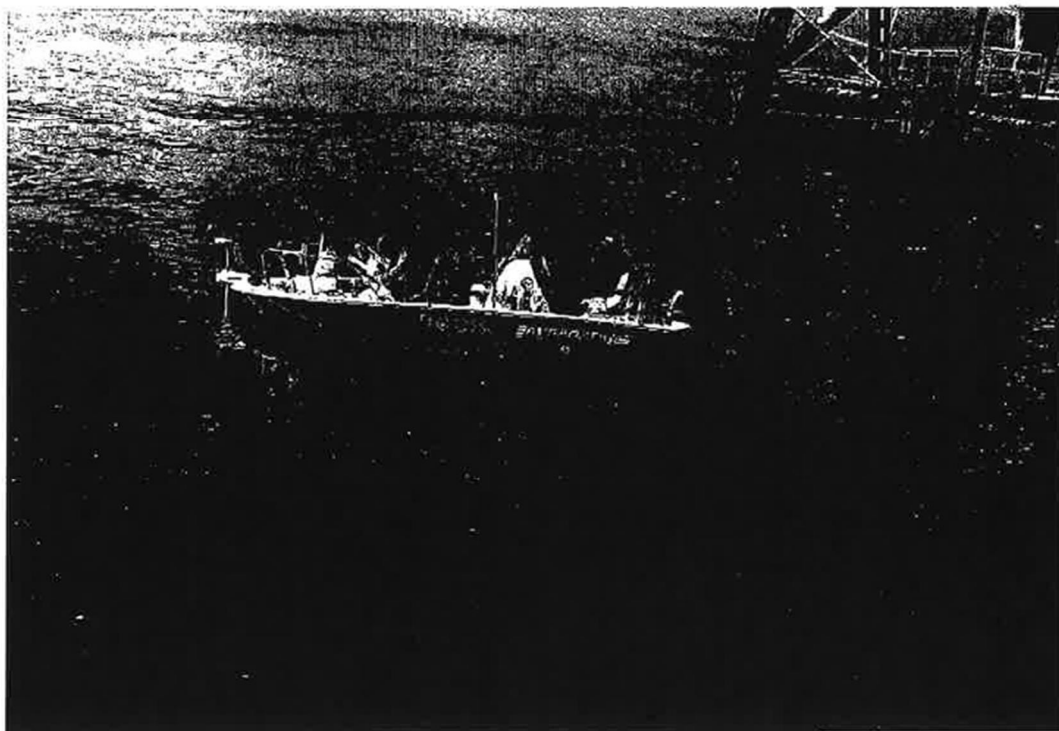
【神奈川県：A 漁業協同組合】

- 1、エンジンを装着して走行する船を操船する場合、船舶免許所持者に限定する。
- 2、船舶免許が法的にできないならば、船（ミニボート、カヌー、カヤック、水上バイク等）を購入する際、海や川のルール講習を行い、講習終了証明書等公的な機関で発行しそれを携行するなどの対策。
- 3、専門誌などの紹介記事などは、地元漁業者や関係先と連絡を取り、地元了解の上で記事として紹介するなどの対応策の検討。

【神奈川県：B 漁業協同組合】

ミニボート及び小型ボートに関してよくある話

- 遊漁船から見て、視界から消えることがある。
遊漁船の近くに寄ってくる船もあり、死角に入ってしまうと気づきそうになった事例もあるとこと。旗を付けてもらうよう協力要請。
- 海の知識や船の能力を把握しないで出港するケースもあるようです。
かなり沖合で釣りをしている姿を確認すると、漁船から見ると心配になるようです。
天候の変化を察知して行動をすることができればよいのですが、漁船でも不安になる天候で沖合にいる姿をみかけることもあるとのこと。
- ミニボートに限りませんが、構造物や定置網につかまる船がいます。
先日も定置網につかまっている船がいたので漁業者が声をかけましたが、無視。
困ったことがありました。その時の写真です。



- 手軽、気軽は良いですが、海の怖さを勉強しないといけない気がします。

【千葉県：C 漁業協同組合】

平成 26 年 11 月 29 日

日本小型船舶検査機構
一般社団法人 日本マリン事業協会
ミニボートに係るアンケート調査 ご担当者様

ミニボートに関する私見

アンケート調査に付随し、ミニボート（小型船外機付きプレジャーボート）に関し、当漁協の私見ではありますが、以下の課題・問題点をアンケートと共にご報告いたします。

当漁協は、千葉県館山湾の内湾の最西側に位置しており、古くから定置網による良漁場でもあり、また外海との境に位置する事から豊富な漁業資源に恵まれ、魚釣りをはじめ数多くのマリンレジャーが盛んに行われています。

そのような中、プレジャーボートを利用する人達のマナーとモラルを疑うような事象が、海難事故以上に問題視されている事を意見させていただきます。

また、それは小型船舶の普及と維持管理のバランスが不均衡であることが元凶である事を御理解頂ければ幸いです。

- 1、北風が入ると湾外では相当荒れるため、無理な出船はしないこと。
レジャーで県内外よりこの地を訪れる観光客は、限られた自己のレジャー日程を優先したいが為、我々漁業者が出漁を見合わせるような時でも、無理な出船をしがちになる。
- 2、風が吹くと 2 馬力程度の出力では、この地域で航行するのは非常に危険である。
- 3、日本は四方を海に囲われている割にマリンレジャーが普及しないのは、高額な維持費用、取分け係留費用のせいであり、此のまま何の手だても講じなければ、何れゴルフ同様廃れて行くレジャーだと思ふ。
- 4、上記事由が小型車載ボートと免許不要小型エンジンの組合せを後押しする形となって、海難事故や漁港を持つ組合、組合員との軋轢を呼ぶ悪循環になっていると思われる。
- 5、水上バイクなどを含めて、釣りを主とする小型船舶等は、漁具、漁網が仕掛けてあっても、平気でその周囲、周辺を航行し網を切ったり、禁漁区での釣りを行ったりし、漁民との争いが絶えないのは、海洋国家として海と真剣に向き合っていない国政、県政、市政と当該団体によるものだと感じている。
- 6、また、係留費用が高すぎることから、違法係留や不法投棄など余計な海事副産物を生みだす元凶かもしれない。

今回のアンケートの趣旨とは若干違ふと思いますが、ざっと考えただけでも以上のような事象が起きているのも事実です。小型船舶免許自体も随分と規制が緩和されたと思いますが、規制を緩和するだけでなく、実質的な小型船舶（プレジャーボート）の普及推進と、マナーとモラルの向上に努めなければ意味が無いと思います。一見、今更ながらと思われるかもしれませんが、バブル経済は二度とやってきませんし、我々の生活は益々二極化が顕著になるでしょうし、少子高齢化社会の中で生き残れる事業構造を考えれば、“急がば回れ”を実践が急務だと思います。その場凌ぎの対策や施策では良果を得る事はできません。

何処かの時点で、考え方の舵を修正頂けることを願っています。

以上、雑多な私見で恐縮ですが、本件アンケートに申し添えます。

【静岡県：D 漁業協同組合】

ミニボートに係る海難実態や施設利用に関するアンケート調査について

その他について

清水港内は釣を楽しむ場所がありミニボートも楽しんでおります。
そのような中で漁協組合員よりミニボートに対する苦情が多く上がっております。

漁協の組合員の船（3 t～8 t）から確認することが困難です。

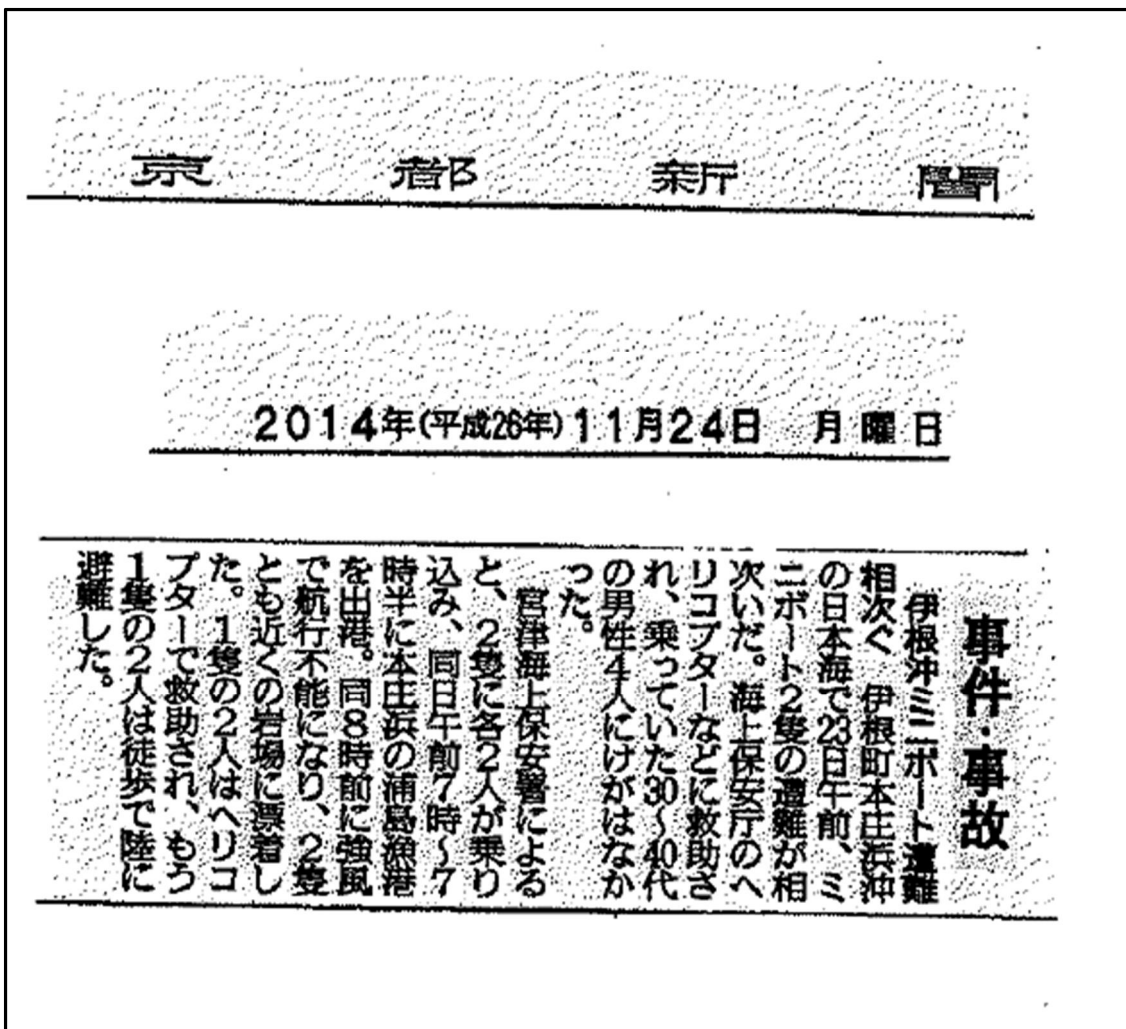
小型ボートを操縦するのに免許が不要ということで航行マナーが
なっていない。当然夜間航行中の灯火が不十分。

自動車等での運搬が可能のため、グループ化が無い。漁業者との取り決め
等の話し合いが出来ない。

販売店の指導が足りない。

(4) 京都府伊根町でのミニボート事故の新聞記事

【提供：日本小型船舶検査機構舞鶴支部】



(5) マリーナやフィッシャリーナに対するアンケート用紙

マリーナ及びフィッシャリーナ向けアンケート用紙				
貴マリーナまたは貴フィッシャリーナの名称				
ご住所	都道府県		市町村	
ご記入者の氏名			ご記入年月日	平成 年 月 日
ご連絡先	電話		Eメール	
<p>設問 1: 貴マリーナまたは貴フィッシャリーナにおいて、ミニボートのビジターを受け入れて いますか。</p> <p>①受け入れている (受け入れを始めた年: 平成 年 から)</p> <p>②受け入れていない (受け入れていない理由:)</p> <p>設問 2: 今年の夏を含め、過去 10 年間に、海難事故を起こしたミニボートを救助したことは ありますか。</p> <p>①ある ※「ある」と回答された場合は、設問 3 にお進みください。</p> <p>②ない</p> <p>設問 3: 救助したミニボートについて、下記の項目についてうかがいます。ご記入をお願い します。</p>				
救助した日時	平成	年	月	日 時 ころ
救助した場所 (〇〇湾など)				
陸岸からのおおよその距離	km			
当該ミニボートの出航場所				
救助当時の状況	・天候 () ・風速 (m) ・波浪 () ・波高 (m) ・海況 ()			
ミニボートの長さ	m			
ミニボートの船質	・FRP 製 ・アルミ製 ・ゴム製			
ミニボートの乗組員	名			

救助の状況（負傷者等）	
海難事故の種別	①衝突 ②乗揚げ ③転覆 ④火災 ⑤浸水 ⑥機関故障 ⑦推進器障害 ⑧舵故障 ⑨沈没 ⑩漂流 ⑪行方不明 ⑫ 入港遅延 ⑬その他（
どこからの救助要請で すか	

設問 4：救助したミニボート利用者は当時、ライフジャケットを着用していましたか。

- ①着用していた
- ②着用していなかった
- ③不明

設問 5：設問 3 でお尋ねした救助したミニボートの関連項目（下表）について、可能な範囲
でご記入をお願いします。なお、関係資料がございましたら、アンケート用紙と一緒に
FAX にてお送りいただけますと幸いです。

船名	
事故の要因・背景	
船舶の特徴	
運航状況	
復原性の特徴	
機関出力（船外機の型式）	
最大搭載人員	
搭載設備	
通信設備	
機関のメンテナンス状況	

設問 6：貴マリーナまたは貴フィッシャリーナは、公益社団法人 日本水難救済会の救難所
に登録されていますか。

- ①登録している
- ②登録していない

(6) マリーナ及びフィッシャリーナの「その他の意見」

アンケート末尾に「その他の意見」を求めた結果、6つの施設から意見が寄せられた。自由様式で書き込んでもらった意見を下表にまとめた。漁協のアンケート結果と同様、全般的に、安全性を危惧する意見が多かった。

県	宛先	ご意見
千葉県	銚子マリーナ	銚子の海ではミニボートが出港できる海象の日は年に数回かと思われます。
東京都	東京夢の島マリーナ	水上バイク同様、水際での安全教育が重要ですね。
滋賀県	大津港マリーナ	安全上より厳密な指導が必要な艇と知識の無い操船者が野放し状態になっているのは健全なマリンレジャーの発展の阻害要因と思います。
大阪府	大阪北港マリーナ	ミニボート利用者に対して何らかの安全教育が必要かと思います。
福岡県	福岡市ヨットハーバー	ミニボートを受け入れているが、ヨットハーバーのレスキュー艇のみとしている。
静岡県	用宗フィッシャリーナ	免許もなく海の基本ルールもわからず海上をエンジン付きで航行出来るのは少し違和感を覚えます。

(7) 大阪市内の河川航行ルールのご案内

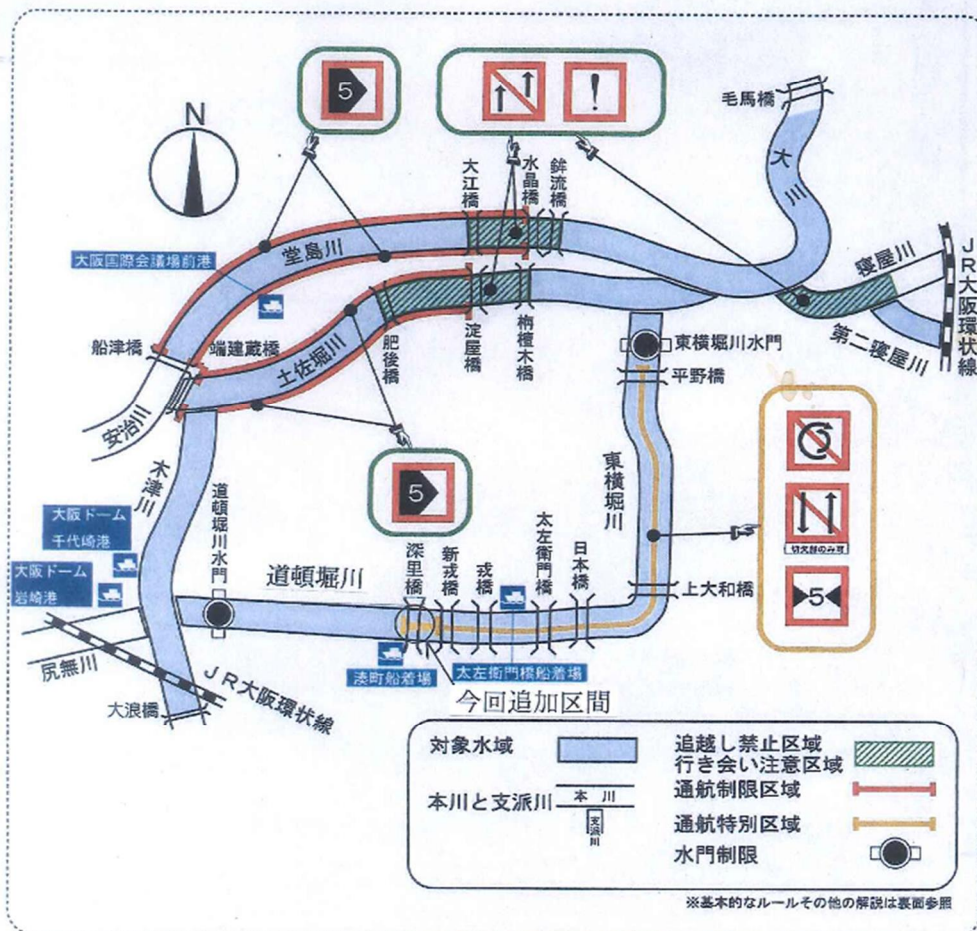
大阪府 大阪市

～河川航行ルールのご案内～

大阪府・大阪市では、河川における水上交通の適正で安全な利用の増進を図るため、航行ルールを定めました。

航行ルールが適用される河川は、大川、堂島川、寝屋川、第二寝屋川、土佐堀川、木津川、東横堀川、道頓堀川です。

安全で快適な河川環境を維持するため、航行ルールの遵守をお願いします。



● 基本的なルール

● 右側通航

適正な通航に支障がなく、かつ、実行に逾する限り、できる限り右側に寄って通航するものとします。

● 動力船の通航方法

● 追越し

追越しを行う場合は、危険がないと判断される場所において、追いつかれる船舶等の通航に支障を与えないよう十分な距離をもって追いつくものとします。

● 横切り

河道を横切る場合は、河運に沿って通航している動力船の進路を避けるものとします。

互いに進路を横切る場合に衝突するおそれがあるときは、他の動力船を右舷側に見る動力船が、進路を避けるものとし、かつ、やむを得ない場合を除き、船首方向を横切らないものとします。

● 行き会い

行き会う場合において、衝突するおそれがあるときは、互いに進路を右に転じるものとします。

● 支派川を通航している動力船は、本川を河道に沿って通航している他の動力船の進路を避けるものとします。

● 河川を上流に向けて通航するものが航路を譲るものとします。

● 通航又は船着場の接岸に当たっては、接触又は航走波により、他の船舶等の通航へ著しい支障などを与えないようにするものとします。

● 非動力船の通航方法

非動力船（手こぎボートなど）は動力船と行き会う場合は、徐行又は減速し、動力船に航路を譲るものとします。

● 存在認識の方法

夜間に通航する場合は、動力船はその存在が認識できる灯火を、非動力船は他の船舶等との衝突を防ぐため携帯灯を十分な時間表示することとします。

● 堂島川・土佐堀川・寝屋川・第二寝屋川・木津川・大川でのルール

● 追越し禁止区域



● 対象区域

- 堂島川（錦流橋上流端～大江橋下流端）
- 土佐堀川（梅樺木橋上流端～肥後橋下流端）
- 寝屋川（第二寝屋川の合流点～大川の合流点）

● 通航方法

追越し禁止区域では、他の船舶等の追いつきを禁止します。

● 行き会い注意区域



● 対象区域

- 堂島川（錦流橋上流端～大江橋下流端）
- 土佐堀川（梅樺木橋上流端～肥後橋下流端）
- 寝屋川（第二寝屋川の合流点～大川の合流点）

● 通航方法

行き会い注意区域では、他の船舶との行き会いについて、特に注意するものとします。

● 通航制限区域（堂島川・土佐堀川）



● 対象区域

- 堂島川（水島橋下流端～船津橋上流端）
- 土佐堀川（淀屋橋下流端～増建橋上流端）

● 通航方法

通航制限区域では、護岸から5メートルの水域における船舶等の通航を禁止します。

※このルールは以前から制定されているものです。

● 教習艇の通航

教習艇は、旗の掲揚その他の方法によって自船が教習艇であることを明示するとともに、他の船舶等の通航に支障を及ぼさないようにするものとします。

お問い合わせ先：大阪府

● 東横堀川・道頓堀川でのルール

● 通航特別区域（東横堀川・道頓堀川）

● 対象区域

- 東横堀川（平野橋上流端～）
- 道頓堀川（～深里橋下流端）

● 通航方法



● 回転禁止

船舶等の回転を禁止します。



● 行き会い・追越し禁止

船舶等の行き会い（すれ違い）、追越しを禁止します。



● 船幅制限（5m）

船幅が5.0mを超える船舶の通航を制限します。

※上大和橋下流端から日本橋下流端までの区間においては、「回転禁止」および「行き会い・追越し禁止」は適用されません。

お問い合わせ先：大阪府

大阪府

● 都市整備部河川室

〒540-8570
大阪市中央区大手前2丁目
TEL：06(6941)0351

● 西大阪治水事務所

〒550-0006
大阪市西区江之子島2丁目1-64
TEL：06(6541)7771

● 寝屋川水系改修工営所

〒536-0023
大阪市城東区東中浜4丁目6-35
TEL：06(6962)7661

大阪市

● 建設局下水道河川部

〒559-0034
大阪市住之江区南港北1丁目14-16
TEL：06(6615)6833

詳細情報はホームページをご覧ください。

<http://www.pref.osaka.jp/kasen/>
<http://www.city.osaka.jp/kensetsu/>

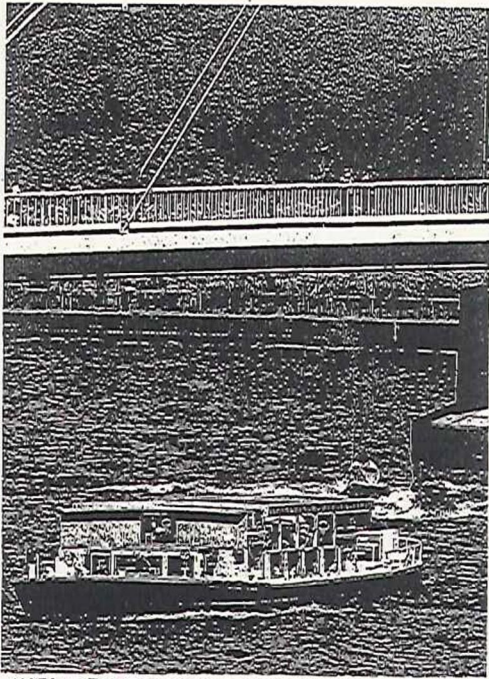
河川航行ルールに関するお問い合わせ先

(8) 水上オートバイのトラブルに関する新聞記事

【読売新聞 平成 25 年 4 月 6 日 夕刊】

H25.4.6(土) 読売新聞夕刊
 朝夕刊月定価3925円(本体価格3738円+消費税187円)11部売切初刊130円・夕刊50円 (第3版印刷物220円)

水都「ニアミス」続発



接近して通航する観光クルーズ船と水上バイク。事故になりかねない「ニアミス」も増えている(5日、大阪市の大川で) (一部画像を修整しています) 写真:杉和希撮影

観光クルーズ船とバイク急増

大阪市内の中心部を流れる大川や道頓堀川で、観光クルーズ船の通航が増える一方、水上バイクとの「ニアミス」が相次いでいる。「水都・大阪」の観光PRが奏功したに違いないが、運航会社側は「水」に水を差す重大事故を警戒。本格的な水辺の観光シーズンを前に、要所に監視員を配置して自衛策を講じているほか、行政やNPO法人などへの協議を、も通航ルールの見直しも乗り出した。

大川や道頓堀川

行政・NPO 通航ルール浸透図る

から12社に増え、年間約1万本だった通航本数が昨年度は約1万5000本に増加した。年間の乗船客も約30万人から約46万人に伸びた。

ところが、これに伴って水上バイクの乗り入れも増え、乗客や水辺の観光客にアピールしようとするなど、悪質な運転も目立ち始めた。「八百八橋」とも呼ばれる大阪の河川は、橋の多さが魅力の一つ。

協力を約束。乗り場で運転者にルールの見直し案を配布したり、実際に河川に出てマナー指導をしたりする活動を始めた。

河川の上で水上バイク乗り入れを巡っては、東京・荒川で、国土交通省が01年に通航ルールを作成。カヌーなどとの共存を図るため、水上バイクの不規則通航を禁止する区域を設けるなどしている。

クルーズ船運航会社「大阪水上バス」の清水将之助(48)は「重大な事故が起これば、せっかく盛り上がる水辺のイメージが台無しになる。みんな協力して安全で魅力的な水辺を作り上げたい」と話している。

観光クルーズ船は以前からベリニテラスやカフェなどから通航していたが、2008年に京阪天満橋駅近くの大川・八軒家浜(中央区)に船着き場が整備され、川航事業者数は同年の7社や市などで作る「河川水上

危険を感じたクルーズ船運航会社は、水上バイクの様子を動画撮影して、府や市などで作る「河川水上

交通の安全と振興に関する協議会「アピール」も協議会は先月、07年制定の自らの通航ルールに急発進や蛇行、急回転などを禁じた規定を加えるなどの見直し案を作った。

クルーズ船運航会社も独自に、大川と寝屋川の合流地点など船船が混み合うポイント3か所に監視員を配置。水上バイクの通航状況などをクルーズ船に知らせる安全確保を図っている。

当初、運航会社には「条例を作って取り締まるべきだ」との声もあったが、水上バイクのマナー向上に取り組みNPO法人PW(パシフィックウォータークラブ)安全協会大阪支部が



(9) PW 安全協会のパンフレット



PWSA

パーソナルウォータークラフトの
健全な発展を目指して

SEA BIRD
JAPAN

宮城県シーバード青島スタッフと
シーバードパトロール役

やさしく乗ろうよ、人も自然も大切に



特定非営利活動法人
パーソナルウォータークラフト安全協会

パーソナルウォータークラフトの健全な発展を目指して



常に周囲に気を配る思いやりの心、自然をいたわるやさしい気持ちを持ち続けて欲しい。
PWC スポーツをいつまでも楽しむことのできる水辺を守るために、
特定非営利活動法人パーソナルウォータークラフト安全協会からのお願いです。

設立趣旨

近年の海洋レジャー人口の普及に伴って、海難事故も多発してまいりましたが、その中でも若い人たちに人気のあるアクティブな渚のスポーツである「パーソナルウォータークラフト(水上オートバイの別称、以下 PWC とする)」に関連した事故は増加傾向にありました。又それらの事故に加えて、ゴミ・騒音、無断駐車等の地域社会や漁業従事者とのトラブルも多発していました。一方、PWC は、その高品質特性から愛好家は増えており、これらの具体的な安全活動の展開が必要とされ、PWC の販売業者が中心となって 1990 年に任意団体として「パーソナルウォータークラフト安全協会(以下 PW 安全協会)」を立ち上げました。

以来、17年間に渡って各地域で監督官庁のご指導をいただきながら安全啓発活動を展開してきました。しかし、販売業者中心の啓発活動だけでは安全対策としては限界があること、また自然保護意識がより高まっていく社会気運の中で、より地域と密着し、PWC 利用者及び市民も参加した形での活動が必要とされています。こうした状況を受けて、2007 年に、幅広く市民の参加を働きかけながら、更なる利用者への安全普及啓発、事故防止とマナー向上及び自然環境保全活動を展開するため法人に移行しました。

しかし営利を目的とする団体ではありませんので、会社法人ではなくボランティアを中心とした特定非営利活動法人と致しました。警察庁及び海上保安庁のご指導の下に、安全操縦に関する啓発活動を推進すると共に、マナー・モラル向上を図り、自然及び社会環境の保全に努め、健全なるパーソナルウォータークラフトスポーツの普及・発展を促進していきます。

特定非営利活動法人
パーソナルウォータークラフト安全協会 会長 竹長 潤

活動紹介 安全啓発パトロール

平成25年：全国にて288回実施

全国各地の主要な利用水域において、安全操縦に向けた啓発パンフレットなどを配布し、関係諸官庁および関係団体と合同パトロールを実施し、安全 / マナーの啓発活動を行なっています。



活動基本方針

- 安全確保とマナー向上の啓発
- ゲレンデの永続的確保(利用環境整備の推進)
- 社会的認知向上に向けた活動推進

山口・角島パトロール



大阪・大川パトロール



水都・大阪パトロール



岡山・吉井川パトロール



活動紹介 環境保全活動

全国の主要な利用水域において、地元関係団体および PWC 愛好家と共に、ビーチクリーンキャンペーンを行なっています。



活動紹介 対人賠償責任保険 加入促進



パーソナルウォータークラフト安全協会(以下PWSA)は、民間損害保険会社と連携を図り、パーソナルウォータークラフト(水上オートバイ、以下PWC)専用の「PWSA 会員向け保険制度」を導入し、2007年4月1日より施行。近年PWCによる事故が増加傾向にある一方、保険制度の普及・浸透は不十分で、全国のPWC保有台数の85,000艇に対し、普及率は極めて低い状況であり、重大事故発生時の事故被害者の損害賠償問題でトラブルも発生しています。このような状況の中、事故発生被害者の救済を図り、損害賠償保険を普及させるため、PWSA 特別会員である国内販売メーカー(株)カワサキモータースジャパン、BRPジャパン(株)、ヤマハ発動機(株)と民間損害保険会社との連携を図り、PWSAの会員(特別賛助会員)を対象とした新たな保険制度「PWSA 対人賠償責任保険制度」を導入しました。

PWSA対人賠償責任保険加入状況

2013年12月末現在の加入総数(有効数)は1,960艇、加入率は約80%となった。

PWSA団体保険加入状況

団体保険は前年に高品付帯保険加入者への継続更新および既存艇(中古艇)所有者を対象にした団体保険。2013年12月現在の加入数:231艇

PWSA対人賠償責任団体保険の概要

- 補償内容/対人賠償
- 保険料/1人乗りモデル: 21,000円
2人乗りモデル以上: 24,000円

2007年度モデル以降のPWCには被害者救済の観点から、購入時から1年間のPWC対人賠償保険が付帯されております。ただし、購入者が所定の手続きを行わないと保険の対象になりませんので、ご注意ください。

- ※対物賠償、船体の補償および搭乗者等の補償はありません。
- ※PW安全協会会員登録手続きは保険申込と同時にできます。

活動紹介 社会貢献活動

PW安全協会では、全国で活動されている海難救助団体や消防署、マリンスポーツ開催時の救助支援活動・協力を行なっています。また、救助活動の技術指導講習を開催しています。

水面監視・レスキュー支援



安全講習会



体験試乗会の運営



水域の適正利用推進+マナー向上活動

大阪・中ノ島定行注意



音響看板設置



ホームページ グレンドテ情報発信



活動紹介 社会貢献活動

シーバードプロジェクト事業への参画



シーバードプロジェクトとは・・・

水上オートバイ業界だけでなく、サーフィンやウィンドサーフィン、各レスキュー活動団体など、海辺(水辺)を愛する人たちが共に協力し合い、水辺のパトロールやレスキュー、環境美化など、海・川・湖を守る活動を行っています。

水上オートバイ業界が取り組むシーバードプロジェクトの概要

水上オートバイ業界が取り組むシーバードプロジェクト事業は、公益財団法人日本財団、特定非営利活動法人日本育パイ隊、一般社団法人ウォーターリスキーマネジメント協会、特定非営利活動法人パーソナルウォータークラフト安全協会(PWSA)の4者が幹事団体として推進する共同プロジェクトで、各地域ごとに、安全啓発(グレンデパトロール)・環境美化(ビーチクリーン)活動など行っています。

発祥は佐賀県伊万里市のPWC愛好者が立ち上げた育パイ隊というボランティア活動です。2013年4月より、PWSAが新たに「シーバードジャパン」の全国事務局となり活動を推進中です。



PWSA組織 全国8地域に地方本部を設置、地方本部の傘下に支部を設け活動を実施しています。

■一般会員	336社
パーソナルウォータークラフト関連製品を取扱う個人及び法人販売者	
■特別賛助会員	2,191名
この法人の目的に賛同して入会する個人	
■賛助会員	1社
この法人の目的に賛同して入会し、事業を賛助する個人及び団体	
社団法人 日本舟艇工業会	
■特別会員	3社
パーソナルウォータークラフトの製造者および元売販売者	
株式会社カワサキモーターズジャパン BRPジャパン株式会社 ヤマハ発動機株式会社	

※平成25年12月現在

やさしく乗ろうよ、人も自然も大切に

NPO法人 **PWSA PW安全協会**
パーソナルウォータークラフト

特定非営利活動法人
パーソナルウォータークラフト安全協会 本部事務局
〒578-8366 兵庫県伊丹市 11-11 (株)カワサキモーターズジャパン内
TEL.078-920-1091 FAX.078-628-4418
<http://www.pwsa-jp.com>

平成29年3月作成

ミニボートに係る海難実態基礎調査
(動向調査編)
報告書

平成 27 年 3 月

日本小型船舶検査機構

<目次>

— 動向調査編 —

1. 調査の目的	1
2. ミニボートユーザーへの安全に対する意識調査等	2
2-1 アンケートの送付先	2
2-2 アンケートの回収数	2
2-3 アンケート結果の分析	3
3. ミニボートの市場動向について	7
3-1 総隻数の推計	7
3-2 ミニボート利用者のイベント参加者状況からの利用者動向について	10
3-3 ミニボートを含む小型船舶の隻数等の動向	13
4. ミニボートの地域分布の推計	17
4-1 都道府県別受検隻数推移	17
4-2 市町村別在籍船隻数	18
5. ミニボートの活動地域の推計	19
5-1 全国のアンケート結果の状況	19
5-2 地域別状況	20
6. まとめ	27
《参考資料》	29
(1) ミニボート利用者アンケート用紙	31
(2) 『ミニボートフェスティバル苦小牧』告知チラシ	33
(3) 『ミニボートフェスティバル苦小牧』実施要綱	34
(4) 海難事故紹介記事	35
《巻末資料》	39
ミニボートの海難事故発生状況について [海上保安庁提供]	41
気象海象の等高線図及びミニボートの海難事故発生場所	47
ミニボートによる海難事故発生状況について [運輸安全委員会事務局提供]	70

1. 調査の目的

ミニボートは、船舶安全法に基づく船舶検査、船舶職員及び小型船舶操縦者法に基づく小型船舶操縦士免許の適用除外となっている。このようなミニボートは、比較的沿岸域で航行していることから、救助が必要となった場合、その多くが近隣の漁業協同組合や救助団体等に救助されていると考えられるが、ミニボートの全国的な海難データは、海上保安庁が発表している要救助海難統計しか存在していないことから、ミニボートの海難実態の詳細は不明である。

本調査（動向調査編）では、ミニボートの海難実態調査を行うにあたって、ミニボートユーザーの安全に対する意識調査やミニボートの市場動向等の調査を行い、ミニボートの安全に資することを目的とする。

なお、本調査は、日本小型船舶検査機構が、（一社）日本マリン事業協会に調査委託して実施したものである。

2. ミニボートユーザーへの安全に対する意識調査等

ミニボートユーザーは、小型船舶登録法に基づく登録制度や小型船舶検査制度、また、小型船舶免許制度の適用も受けないことから、不特定多数のユーザーの意識調査を行うことが困難である。そうした中で本調査は、(一社)日本マリン事業協会が4年間にわたって主催してきた苫小牧ミニボートフェスティバル(以下、苫小牧MBF)の参加者に対しアンケート調査を実施した。

2-1 アンケートの送付先

北海道苫小牧勇払マリーナにおいて、平成23年から平成26年までに4回開催された苫小牧MBFの参加者80名に対しアンケート調査を行った。なお、アンケート用紙及び苫小牧MBFの実施要項を、末尾の「参考資料」に掲載した。

2-2 アンケートの回収数

アンケート用紙を送付した80名のうち、25名回答から寄せられた。回収率は31%だった。

2-3 アンケート結果の分析

設問1：現在、所有或いはよく同乗されているミニ（或いはスモール）ボート等についてお聞かせ下さい。

(1) 船舶の全長及び船外機について

回答者25名のうち、3m未満は22名(88%)、そのうち所謂ミニボート(3.3m未満かつ2ps未満)は13名(52%)と約半数である。船外機の馬力は2ps以下に次いで5-10ps(40%)が多い。

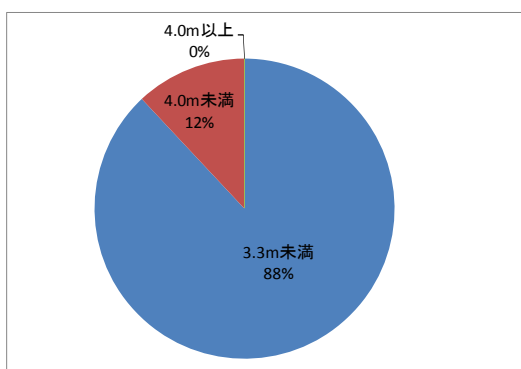


図 2-3-1 船舶の全長

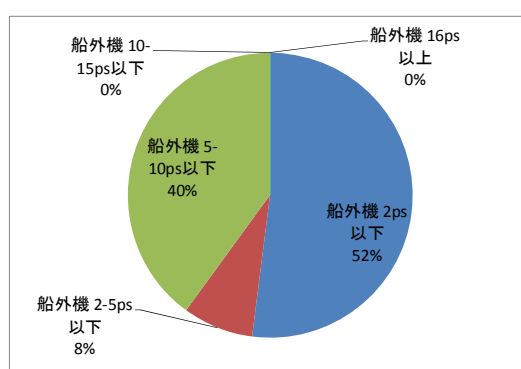


図 2-3-2 船外機

(2) 小型船舶免許の有無について

小型船舶検査免許の有無については回答者24名のうち14名が所有(58%)しており、ミニボート所有者の半数以上が免許取得者であった。免許を所有されていない方10名のうち今後の取得予定を確認したところ取得予定者は1名、取得予定のない者は5名、無回答が4名であった。

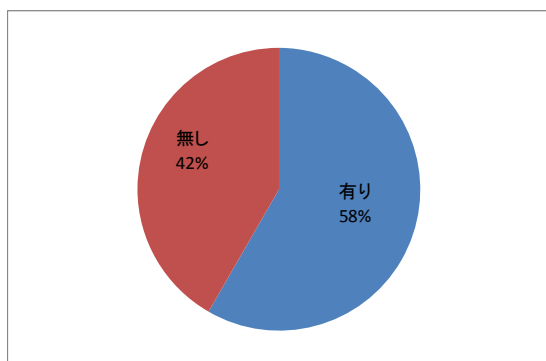


図 2-3-3 免許の有無

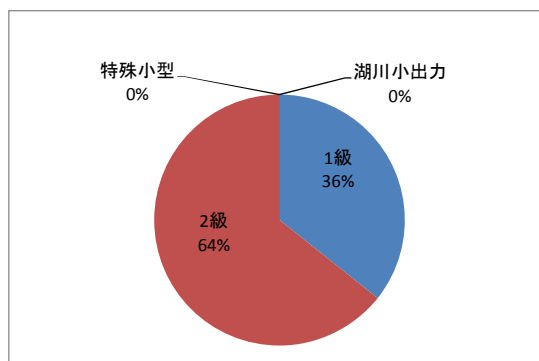


図 2-3-4 免許の種類

(3) ボートの材質について

ボートの材質はゴムボートが 22 件 (92%)、FRP ボートが 2 件 (8%) であった。本アンケートでは、ゴムボート、FRP ボート以外の材質のものはなかった。

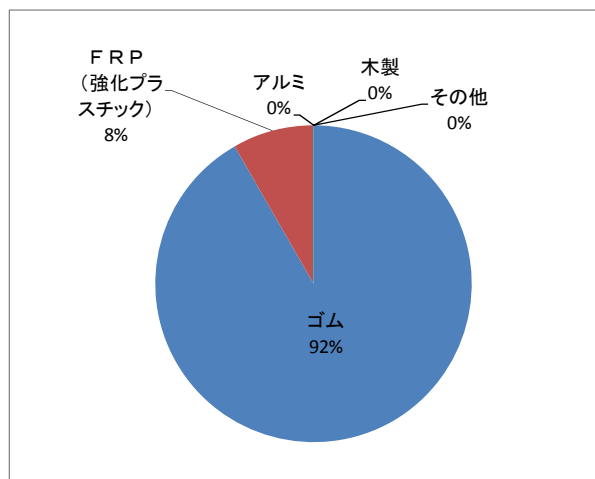


図 2-3-5 ボートの材質

設問 2 : 安全にミニボートで楽しむために普段から心がけていることについて

(※複数回答可)

苫小牧 MBF は、毎回安全講習会が開催されていることもあり、安全に関する意識が高いことがわかる。特にライフジャケットの着用については、回答者全員が必ず着用しているとの回答であった。

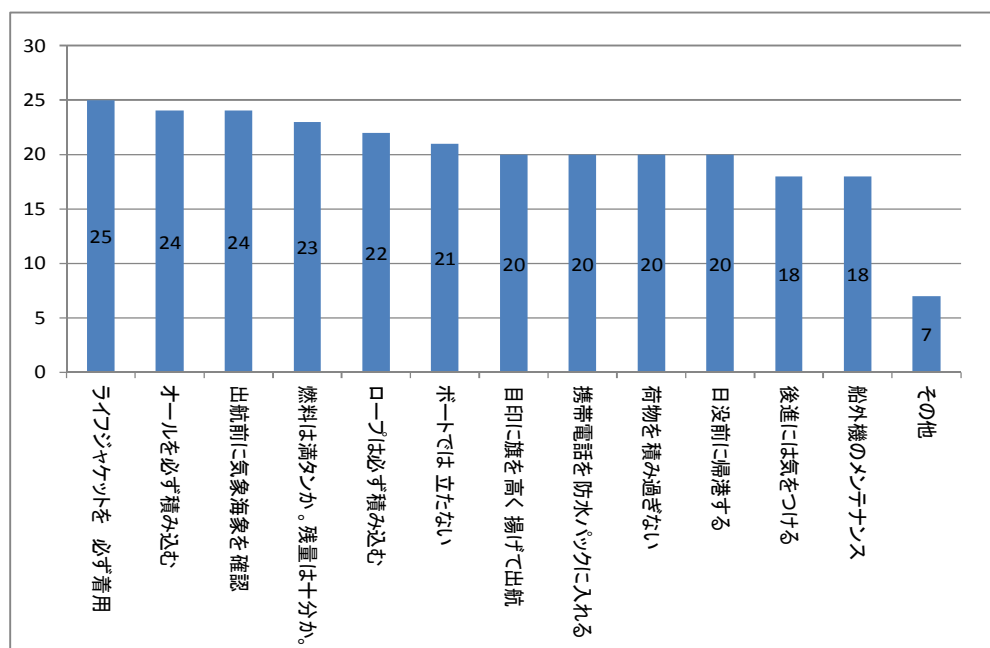


図 2-3-6 安全に関する意識

設問6：今後ミニボート釣り大会や安全講習会等開催されましたら参加のご希望はありますか。

アンケートを行った苫小牧MBFが釣り大会ということから、釣り大会については、是非（79%）又は機会があれば（21%）参加を希望する結果となった。

安全講習会への参加については、25名中16名（64%）が是非参加したいとの回答があり、「参加したくない」との回答はゼロであった。河川クルーズへの参加希望は、6名と少なく「参加したくない」も2名となった。一方、体験乗船会には40%の方が参加を希望しており、所有船以外への小型船等への興味も高いことがわかった。

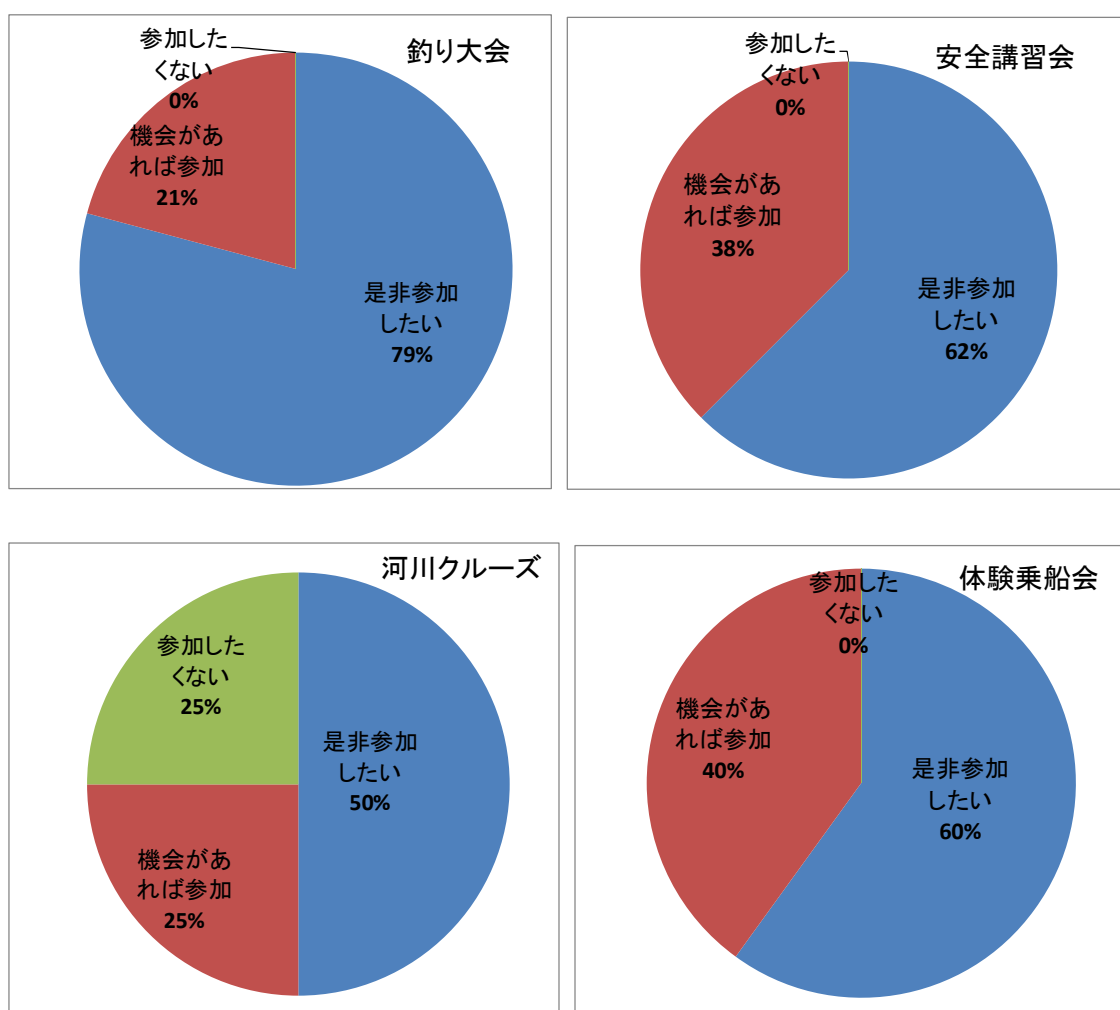


図 2-3-8 ミニボート大会等への参加の意向

3. ミニボートの市場動向について

ミニボートは、小型船舶登録制度の適用を受けないことから、保有総数・需要動向・地域分布等を把握することが困難であることから、本章では、舟艇のメーカー等の協力で集計された既存資料等から市場動向を考察した。

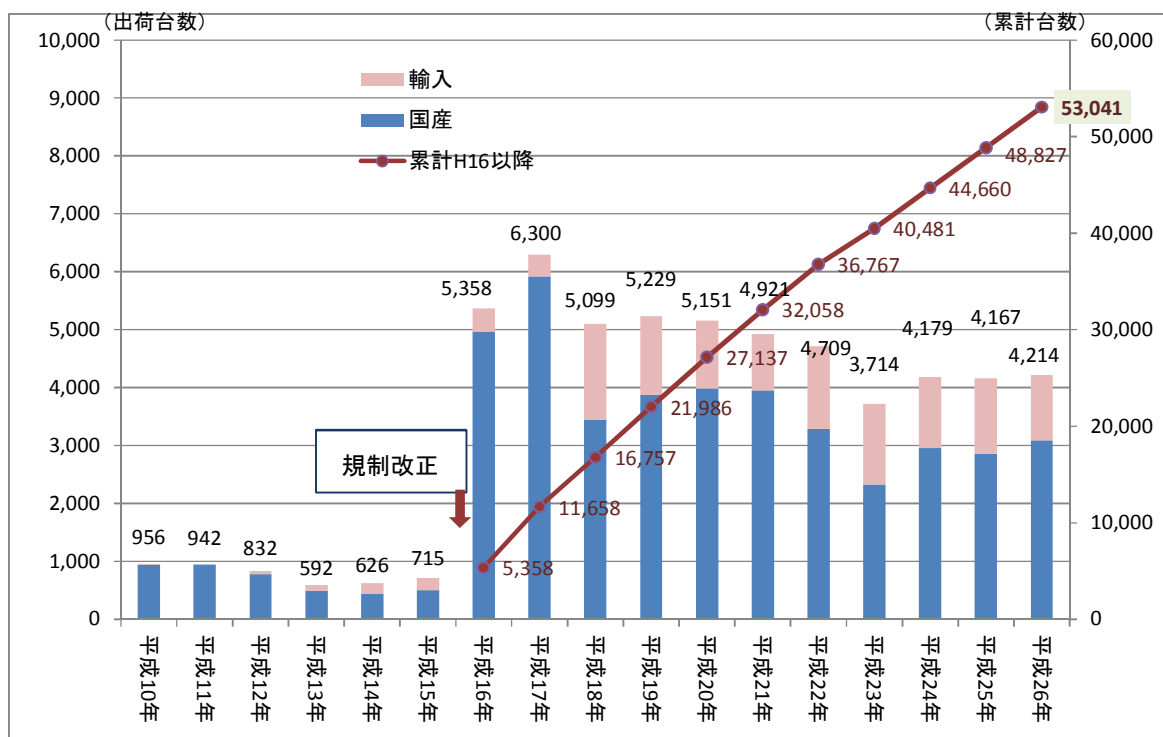
3-1 総隻数の推計

(1) 2ps 船外機の出荷台数より推計

ミニボートは、長さ 3m 未満、2ps 未満の小型船舶であることから、2ps 船外機の国内出荷台数により推定した。

なお、平成 15 年以前は、統計上 3ps 未満の集計であるが、概ね年間 700 台程度の需要があった。平成 16 年以降、2ps 船外機の出荷台数は、制度改正に伴い、大幅に増加し、平成 26 年迄の累計国内出荷台数は、53,000 台に達している。

2ps 船外機の用途としては、新艇主機搭載、補機搭載、中古艇換装需要等が考えられるが、メーカー・販売業者等のヒアリングなどから、このクラスの船外機の寿命を 10 年程度と想定し、約 10% を新艇主機以外の換装需要等と仮定すると、平成 26 年末のミニボートの総数は、約 48,000 隻程度と推計される。



※日本マリン事業協会『舟艇工業の現状』を基に作成

図 3-1-1 2ps 船外機の年別出荷台数及び累計台数

(2) 可搬型小型船舶の出荷隻数より推計

可搬型小型船舶の出荷隻数については、日本マリン事業協会の『舟艇工業の現状』に報告されている。ただし、個別の船舶に搭載される船外機については不明である。平成10年以降の全長3.3m（登録長さ3m）未満のモーターボート、業務艇、遊漁船の出荷隻数は下記のとおりである。平成17年以降の遊漁船は小型遊漁兼業船に限定されており、モーターボートに含まれている。平成22年及び平成26年の遊漁船の隻数は、湖などで使用される2ps船外機搭載の公園で使用されるボートである。

また、一般にミニボートはFRP製、ゴム製、アルミ製が主であるが、この表にはその他の素材の小型船舶が多数含まれている。この小型船舶は、製造元から推察して競艇用ボートと考えられることから、これらの要素を考慮し、推計の基礎数字となる隻数として平成16年以降の累計隻数22,455隻を算出した。

さらに、ミニボートの製造及び販売業者は、小規模な業者が多数存在し、数年間通販を行った後、廃業する業者や、1,500-2,000隻の出荷実績を持つ販売業者等からマリン事業協会への報告が未報告となることなどを考慮し、本報告データの捕捉率を50%と仮定すると平成16年以降の全出荷隻数は、約45,000隻程度と推計される。

表 3-1-1 可搬型小型船舶の出荷隻数の推移(全長 3.3m 未満)

年	モーターボート	業務艇	遊漁船	計	△その他素材を排除	推計基礎隻数
平成10年	1,058	0	117	1,175		
平成11年	1,117	0	121	1,238		
平成12年	1,859	0	146	2,005		
平成13年	714	0	87	801		
平成14年	707	0	102	809		
平成15年	1,787	0	78	1,865		
平成16年	2,087	0	146	2,233	-30	2,203
平成17年	1,660	0	0	1,660	-560	1,100
平成18年	2,568	0	0	2,568	-610	1,958
平成19年	3,076	162	0	3,238	-100	3,138
平成20年	1,658	0	0	1,658	-81	1,577
平成21年	3,003	45	0	3,048	-77	2,971
平成22年	4,858	0	29	4,887	-1,644	3,243
平成23年	3,024	0	0	3,024	-1,500	1,524
平成24年	3,288	2	5	3,295	-1,721	1,574
平成25年	3,473	11	0	3,484	-1,601	1,883
平成26年	3,224	0	62	3,286	-2,002	1,284
						22,455
捕捉率 50%と仮定 × 2						44,910

※日本マリン事業協会『舟艇工業の現状』を基に作成

(3) 総隻数の推計結果

可搬型小型船舶の出荷隻数及び2ps 船外機の出荷実績から推定したミニボートの総隻数の推移を以下に示す。

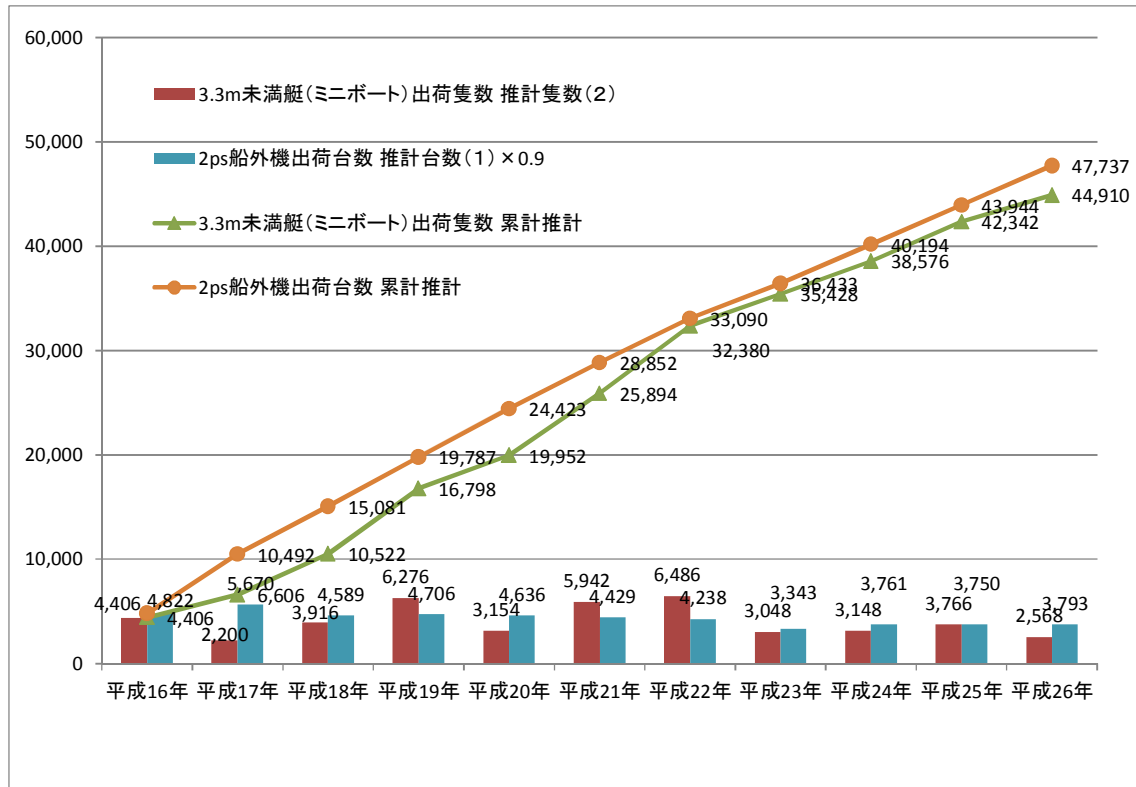


図 3-1-2 ミニボート及び 2ps 船外機の出荷推移の推計

ミニボートの出荷隻数は、その捕捉の困難さから、年次毎にばらつきが生じているが、2ps の船外機の出荷隻数と概ねのトレンドは一致しており、平成 26 年末現在の総出荷累計隻数は 45,000 隻から 48,000 隻程度と推計される。

今後の課題としては、ミニボートの耐用年数、船外機の耐用年数、近年増加しつつある中国製の輸入船外機（2ps 以下）の捕捉方法等についての検討が必要である。

3-2 ミニボート利用者のイベント参加者状況からの利用者動向について

ミニボート利用者の安全意識については、苫小牧 MBF のイベント参加者は、非常に高いことが確認できた。本項では、平成 23 年から始まった MBF イベント参加者の動向について整理した。



写真 3-2-1 苫小牧 MBF イベントの様子

(1) 船外機及び参加艇の推移

苫小牧 MBF は、平成 23 年に第 1 回開催以来、年々参加艇の申込み数が増えつつある。(平成 25 年は濃霧の為、釣大会は中止)

(※『ミニボート』の安全啓発が目的の大会であるが、参加規定では 3m 未満、15ps 以下の船外機まで認めている。)

搭載船外機と参加艇数の推移を下記に示す。初年度は、参加者の 70% が 2ps 未満のミニボートであるが、近年は高馬力の船外機を搭載した参加艇が多くみられるようになり、第 4 回大会では約半数が 2ps 以上の船外機を搭載した小型船舶による参加である。

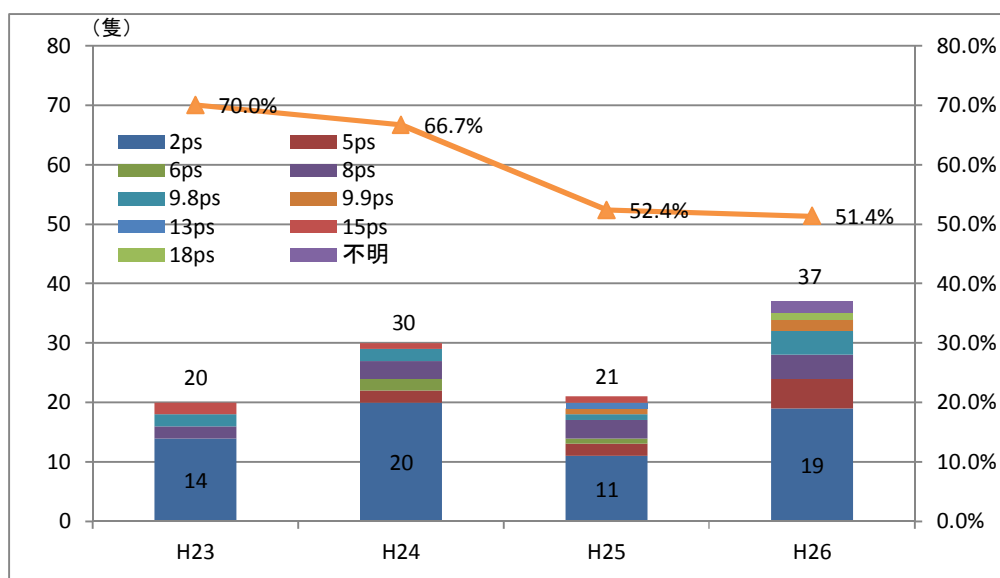


図 3-2-1 苫小牧 MBF 参加者の馬力別参加者数及び 2ps 未満の割合

(2) 免許保有状況及び参加人数推移

大会参加者の免許保有率は、第2回の33%から、第3・4回の42%と増加し、逆に免許非保有率は、第2回40%、第3回35%、第4回28%と低下している。(第1回は不明)なお、大会参加者は、1艇のボートに2名まで複数乗船することもあり、操船者以外の同乗者も参加者に含まれる。

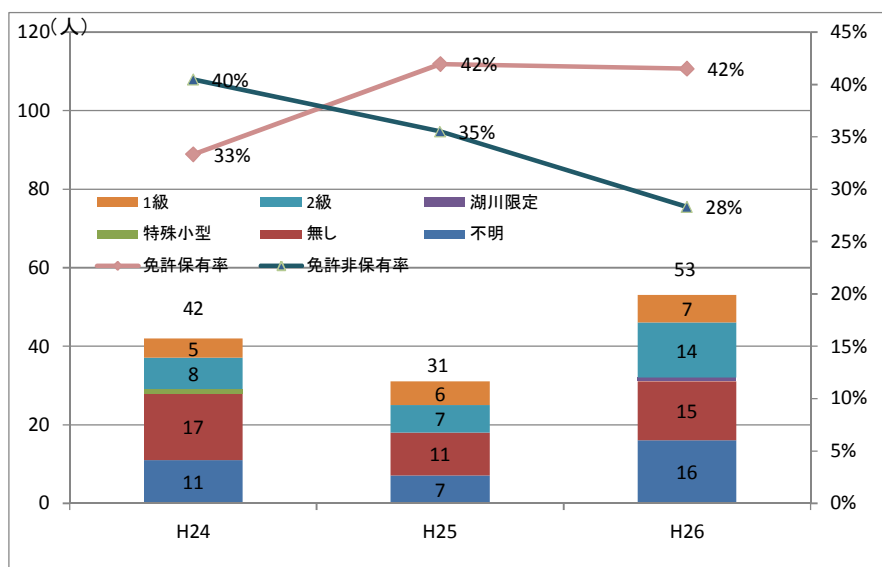


図 3-2-2 免許保有状況及び参加人数推移

(3) 参加者のMBF参加回数

平成26年の大会参加者は、第1回から4回まですべての大会に参加されている4名を含め、リピーターが41.5%であった。大会参加者数は、釣大会が中止になった25年を除き、リピーター・新規参加者ともに増加傾向にある。

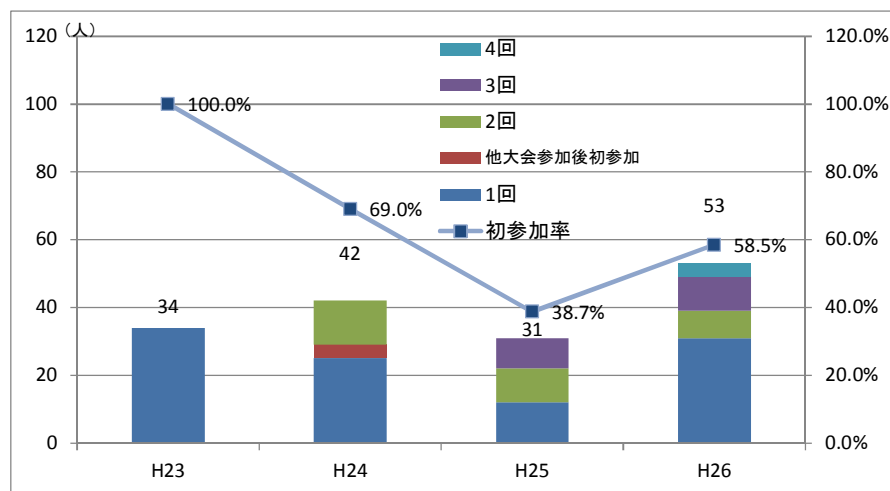


図 3-2-3 参加者の推移

(4) 大会参加者について（平成 26 年大会）

①参加者の居住地

居住地別の参加者の割合は、下図のとおりである。開催場所の苫小牧市は、6%と少なく、人口の多い札幌市が 43%を占める。道外からも大阪 2 名、東京 1 名の参加があり、改めてミニボートの可搬性を示す結果となった。

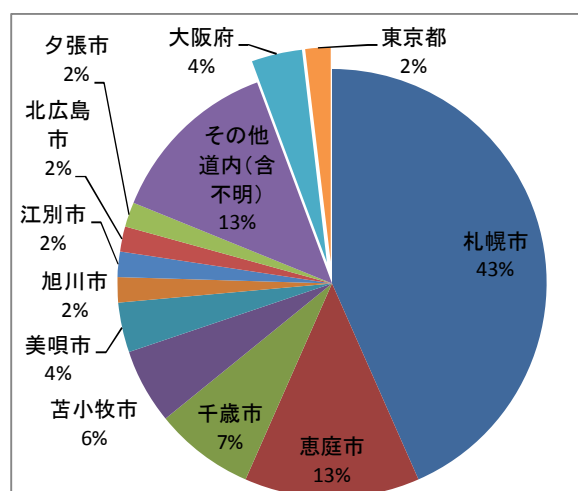


図 3-2-4 参加者の居住地

②参加者の年齢構成等

参加者の年齢構成は 30 代～60 代にかけて広く分布しているが、50 代がやや多かった。20 代参加者は 1 名だけで 50 代の親と子の参加であった。尚、女性参加者は、5 名と少ないが、いずれもご夫婦による参加であった。

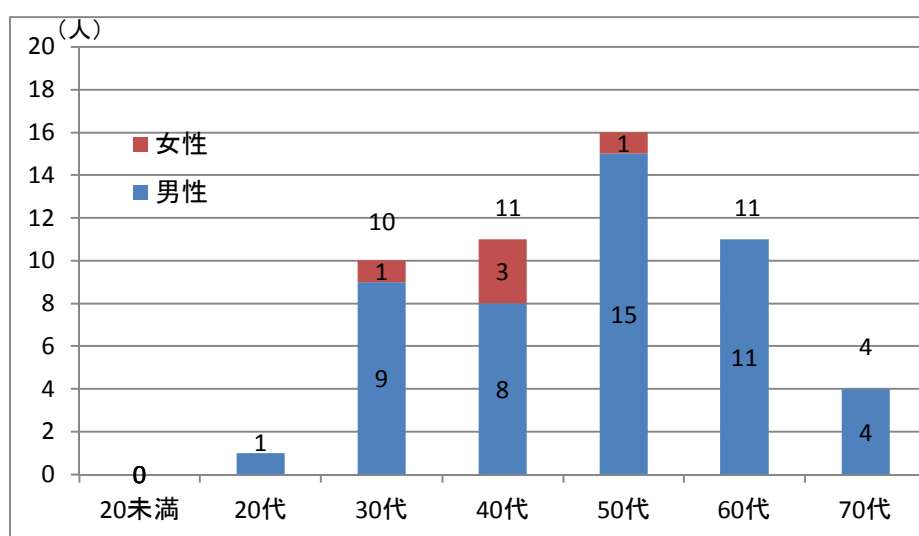


図 3-2-5 参加者の年齢構成

3-3 ミニボートを含む小型船舶の隻数等の動向

(1) 小型船舶在籍船隻数移とミニボートの保有隻数の推移について

小型船舶検査機構の統計集による 3m 未満及び 3m～5m 未満の小型船舶の在籍船隻数及び 3-1 で推計したミニボートの出荷隻数の推移を下図に示す。検査対象の 3m 未満及び 3m～5m の小型船舶の隻数とも、毎年、減少を続ける中で、ミニボート（3m 未満 2ps 未満）の隻数は、年々増加している。双方の隻数を加えた 5m 未満の総隻数は、多少の増減はあるものの、近年は約 10 万隻程度の保有隻数で推移していることがわかる。小型船舶全体の隻数が減少する中で、検査や免許が不要なミニボートの隻数増加によって、5m 未満の小型船舶隻数が全体として維持されていることがわかった。なお、ミニボートユーザーの内訳としては、検査や免許が不要であることから、新たにミニボートユーザーとなった者や、また、検査不要であることから、検査対象船からミニボートユーザーとなった者、さらに、上述の MBF イベントにおけるミニボートから検査対象船に移行するユーザーなどが想定されるが、その詳細については、更なる調査が必要である。

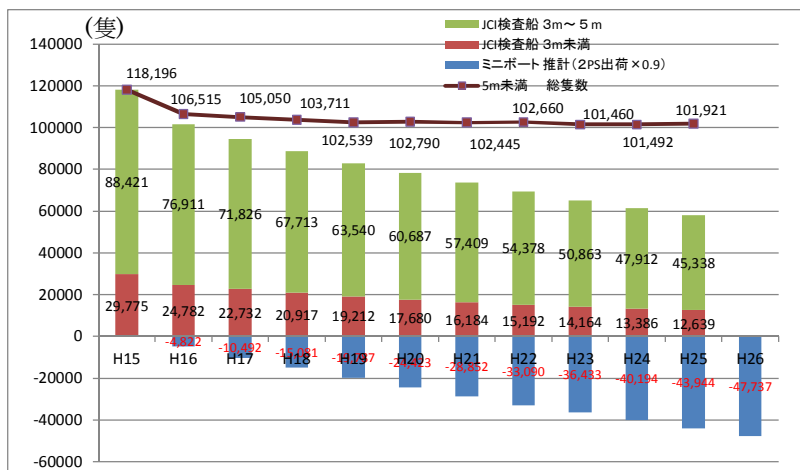


図 3-3-1 5m 未満艇総隻数推移

また、検査対象の小型船舶の前年度に対する減少割合を右表に示す。3m 未満及び 3m～5m の小型船舶とも、制度改正初年度の平成 16 年度に大きく減少し、以降、毎年 4-8% 内で減少している。平成 25 年度に対する平成 16 年度の隻数は、3m 未満の小型船舶で 51%、3-5m 未満の小型船舶で 59% であり 3m 未満の小型船舶の減少率が高いが、22 年度以降の減少率は、ほとんど変わらない。

※日本小型船舶機構検査統計集及び日本マリン事業協会『舟艇工業の現状』を基に作成
 ※『小型船舶検査統計』は年度。『舟艇工業の現状』は暦年。

表 3-3-2 5m 未満検査艇減少率推移

	JCI検査船			
	3m未満	前年比	3m～5m	前年比
H15年度	29,775		88,421	
H16年度	24,782	83%	76,911	87%
H17年度	22,732	92%	71,826	93%
H18年度	20,917	92%	67,713	94%
H19年度	19,212	92%	63,540	94%
H20年度	17,680	92%	60,687	96%
H21年度	16,184	92%	57,409	95%
H22年度	15,192	94%	54,378	95%
H23年度	14,164	93%	50,863	94%
H24年度	13,386	95%	47,912	94%
H25年度	12,639	94%	45,338	95%

※日本小型船舶機構検査統計表を基に作成

(2) 小型船舶の新規建造隻数の推移について

本項では5m未満の在籍船の新規建造隻数の推移について推考した。

3-5m未満及び3m未満の小型船舶の新規建造の推移を下表に示す。双方とも在籍船の減少と同様に制度改正直後の15年度から16年度にかけて大きく減少し、その後、減少を続けていたが、3-5m未満の建造隻数は前年度より増加した。

平成15年度から平成25年度までに3m未満の小型船舶で32.0%、3-5m未満の小型船舶で17.2%減少しており、3-5m未満の方で大きく減少していることがわかる。この傾向は、5m以上の小型船舶と同様である。上述のMBFイベントでは、ミニボートから検査対象船に移行する動きも見られたが、小型船舶全体として減少傾向に歯止めがかからない中で、平成25年度の3-5m未満の増加の動きを注視したい。

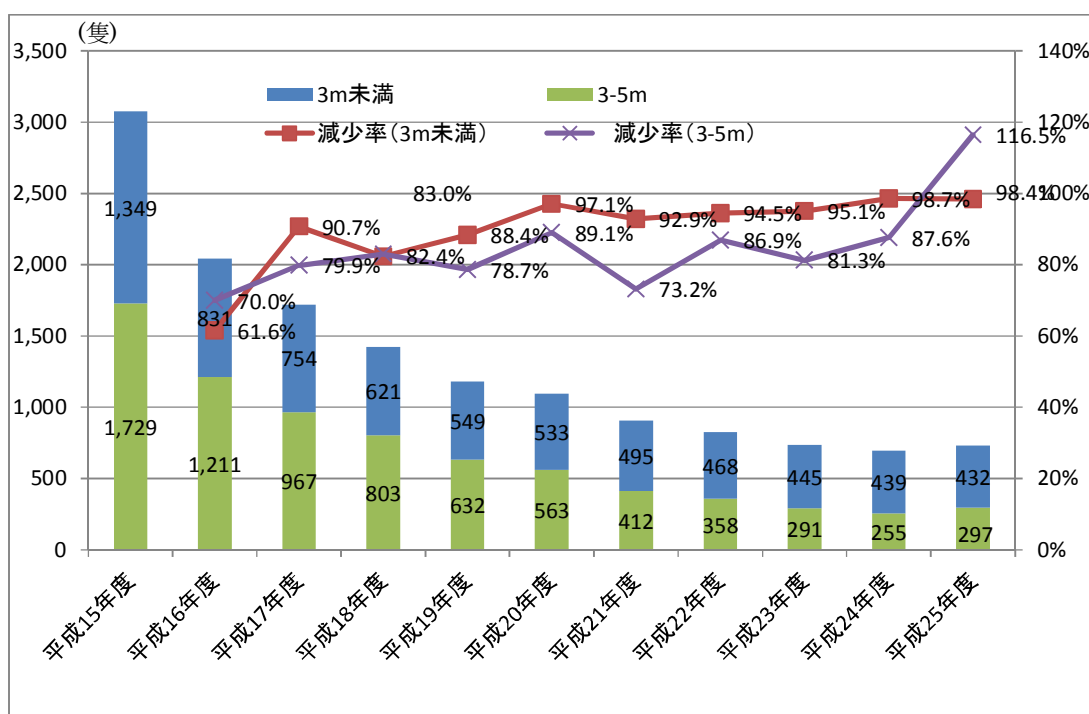


図 3-3-2 5m 未満の新規建造隻数及び減少率の推移

※日本小型船舶機構検査統計表を基に作成

(3) 小型船舶に搭載された船外機馬力の推移について

3m 未満艇に搭載されている船外機の馬力別第1回定期検査受検件数の推移を下記に示した。定期検査を受検した多くの小型船舶が、5～10ps の船外機を搭載していることがわかる。

表 3-3-4 船外機の馬力別第1回定期検査受検件数推移

馬力別 第1回定期検査受検件数 (合計)

馬力	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26
0馬力	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2馬力未満	0	1	0	0	1	0	1	1	0	0
2～5馬力	96	106	72	94	76	63	41	50	39	9
5～10馬力	651	656	606	605	562	541	515	572	531	93
10～25馬力	21	22	20	18	26	21	20	21	29	2
25～50馬力	2	0	2	2	0	2	2	2	0	0
50～100馬力	1	1	3	3	3	0	0	0	2	0
100～150馬力	1	0	0	0	1	2	1	0	0	0
150～250馬力	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0
250～500馬力	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
500～1000馬力	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1000馬力以上	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
合計	774	786	703	722	669	629	580	646	601	104

馬力別 第1回定期検査受検件数 (新造船)

馬力	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26
0馬力										
2馬力未満		1					1	1		
2～5馬力	60	53	41	49	37	35	14	9	14	5
5～10馬力	564	568	487	466	432	420	403	436	372	70
10～25馬力	16	21	18	15	24	19	14	17	22	2
25～50馬力							1	2		
50～100馬力	1	1	2	1	2				2	
100～150馬力	1				1	1	1			
150～250馬力	2									
250～500馬力										
500～1000馬力										
1000馬力以上										
合計	644	644	548	531	496	475	434	465	410	77

馬力別 第1回定期検査受検件数 (新造船以外)

馬力	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26
0馬力										
2馬力未満					1					
2～5馬力	36	53	31	45	39	28	27	41	25	4
5～10馬力	87	88	119	139	130	121	112	136	159	23
10～25馬力	5	1	2	3	2	2	6	4	7	0
25～50馬力	2		2	2		2	1			
50～100馬力			1	2	1					
100～150馬力						1				
150～250馬力										
250～500馬力										
500～1000馬力										
1000馬力以上										
合計	130	142	155	191	173	154	146	181	191	27

※水上オートバイを除く。

※日本小型船舶検査機構作成 (H26 は、27.1.27 現在)

第1回定期検査の受検件数には、新造船の受検件数他、検査対象でない2ps未満のミニボートの利用者が、2ps以上の船外機に換装して受験する場合などがある。このような新造船及び新造船以外別の第1回定期検査の受検件数の推移を下記に示した。

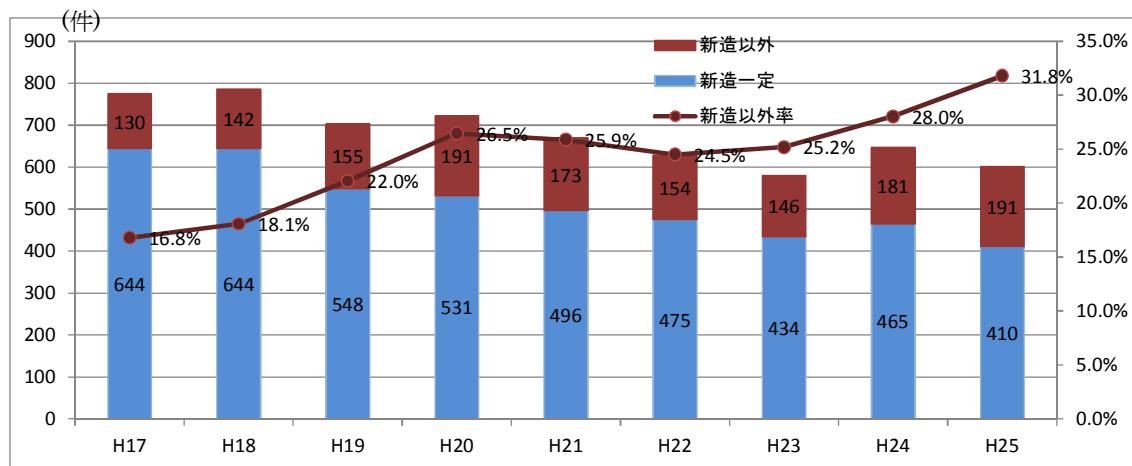


図 3-3-3 新造船・新造船以外別第1回定期検査受験件数の推移

※日本小型船舶検査機構検査データ

3m未満の船舶の受検件数は、近年、暫減傾向にある中で、新造船以外の船舶の受検割合が増加しつつある。この理由の一つとして、前述のミニボートの2ps以上の船外機への換装やミニボートの普及に伴う中古船の取得等によるものと考えられる。

4. ミニボートの地域分布の推計

ミニボートは、検査制度や登録制度の対象でないことから、その隻数等の把握が困難である。本節では、3m未満の検査対象船（2ps以上の船外機を搭載）の動向によって、ミニボートの地域分布を推測した。

4-1 都道府県別受検隻数推移

3m未満のプレジャーモーターボート（水上オートバイを除く）の都道府県別第1回定期検査の受験件数の推移を下表に示す。全体隻数としては、平成17年に904隻であったが、平成25年には、612隻まで少なくなっており、8年間で約3分の2までに減少している。減少率は、都道府県毎に大きく異なっている。

H17年の上位5県は、

- ①大阪府 84隻
 - ②北海道 73隻
 - ③神奈川県 65隻
 - ④愛知県 51隻
 - ⑤東京都 49隻
- 福岡県 49隻

H25年の上位5県は、

- ①北海道 67隻
- ②神奈川県 53隻
- ③大阪府 41隻
- ④熊本県 40隻
- ⑤愛知県 34隻

東京都及び福岡県の大都市が5位未満となり、地方都市の熊本県が第4位となっている。他4県は、隻数は減少しているものの上位となっている。都道府県別の減少率としては、上位5県で見ると東京都・大阪府で半減していることがわかる。

表 4-1-1 都道府県別 3m未満プレジャーボート
第1回定期検査受検隻数の推移（PWC除く）

	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H25/H17
	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	減少率
北海道	73	58	56	65	48	40	52	66	67	91.8%
青森県	42	33	26	32	35	34	23	13	26	61.9%
岩手県	6	4	2	6	1	6	3	5	8	133.3%
宮城県	7	11	9	7	9	11	5	8	11	157.1%
秋田県	3	3	3	5	4	3	4	6	5	166.7%
山形県	3	3	3	4	3	2	2	1	4	133.3%
福島県	4	3	1	2	3	2	2	3	3	75.0%
茨城県	5	5	6	4	10	2	2	3	3	60.0%
栃木県	1	4	4			1	1	2	4	400.0%
群馬県	2	11	3	5		1	3	4	3	150.0%
埼玉県	21	16	16	14	10	11	14	9	9	42.9%
千葉県	43	23	25	21	27	24	23	16	20	46.5%
東京都	49	40	23	27	28	22	20	13	20	40.8%
神奈川県	65	53	57	64	62	65	34	50	53	81.5%
新潟県	8	8	10	9	8	9	5	7	6	75.0%
富山県	5	5	1	4	8	1	6	9	7	140.0%
石川県	6	7	12	4	3	6	16	13	13	216.7%
福井県	6	4	11	4	2	6	5	18	11	183.3%
山梨県	1			1	1	2	1		1	100.0%
長野県	3	5	4	5	2	6	6	8	5	166.7%
岐阜県	19	20	15	11	17	9	16	9	9	47.4%
静岡県	31	21	20	17	8	16	12	16	13	41.9%
愛知県	51	48	32	46	48	38	42	48	34	66.7%
三重県	15	10	13	13	10	13	7	14	8	53.3%
滋賀県	13	10	10	9	9	7	12	27	10	76.9%
京都府	23	25	12	23	23	18	20	20	19	82.6%
大阪府	84	64	66	48	53	50	43	42	41	48.8%
兵庫県	44	41	37	48	24	20	20	20	20	45.5%
奈良県	11	10	11	10	9	9	5	9	4	36.4%
和歌山県	5	7	9	7	8	5	8	3	5	100.0%
鳥取県	3	3	2	3		2	1		1	33.3%
島根県	1	2	5	4	1	2	4	4	2	200.0%
岡山県	17	14	6	9	14	8	7	11	9	52.9%
広島県	22	18	22	23	16	17	23	13	21	95.5%
山口県	18	14	13	15	9	7	13	6	15	83.3%
徳島県	3	3	2	3	3		4	3	2	66.7%
香川県	6	9	7	10	7	6	8	4	5	83.3%
愛媛県	15	6	10	8	11	9	3	8	4	26.7%
高知県	3	2	1	5	1	2	3	2	2	66.7%
福岡県	49	46	39	32	36	36	39	23	28	57.1%
佐賀県	11	9	9	6	10	8	11	2	3	27.3%
長崎県	13	11	8	11	5	11	4	7	5	38.5%
熊本県	42	39	48	36	40	33	33	52	40	95.2%
大分県	10	5	8	16	13	6	4	8	8	80.0%
宮崎県	9	9	4	3	4	5	4	4	3	33.3%
鹿児島県	12	10	9	15	10	4	5	9	6	50.0%
沖縄県	21	13	18	13	14	16	15	14	16	76.2%
合計	904	765	708	727	667	611	593	632	612	67.7%

※日本小型船舶検査機構検査データ

4-2 市町村別在籍船隻数

本項では3m未満のプレジャーモーターボート（水上オートバイを除く）の市町村別在籍船隻数について示す。市町村別に平成24年度及び平成25年度について、上位50市町村を抽出した。ミニボートのおおよその集積地の概要を確認することができる。

在籍船第1位は熊本市である。熊本県内では、宇城市、八代市、宇土市、氷川町等が50位以内となった。

第2位には札幌市である。道内では、他に函館市も50位以内となった。

第3位は、大阪市である。この周辺水域である大阪湾～琵琶湖周辺にかけて多くの市が50位以内となっている。

(神戸市・京都市・堺市・明石市・尼崎市・大津市・東大阪市・高槻市・枚方市・豊中市・西宮市・大津市等々)

第4位は、名古屋市であり、周辺都市として一宮市がある。第5位は、横浜市。周辺都市から三浦半島にかけて多くの市が50位以内に入っている。(横須賀市・逗子市・三浦市・葉山町・川崎市等々)

第6位は、福岡市であり、福岡県内では北九州市・福津市が多い。

上記以外では、青森市・広島市周辺が多い。

表 4-2-1 3m 未満プレジャーボート市町村別在籍船

	H24		H25	
	市町村	隻数	市町村	隻数
1	熊本県熊本市	468	熊本県熊本市	447
2	北海道札幌市	385	北海道札幌市	382
3	大阪府大阪市	294	大阪府大阪市	258
4	愛知県名古屋市	278	愛知県名古屋市	253
5	神奈川県横浜市	238	神奈川県横浜市	225
6	福岡県福岡市	211	青森県青森市	221
7	青森県青森市	209	福岡県福岡市	194
8	兵庫県神戸市	204	兵庫県神戸市	189
9	広島県広島市	181	北海道函館市	167
10	北海道函館市	165	広島県広島市	161
11	熊本県宇城市	151	京都府京都市	146
12	京都府京都市	144	熊本県宇城市	141
13	神奈川県横須賀市	120	神奈川県横須賀市	116
14	大阪府堺市	118	大阪府堺市	107
15	熊本県八代市	118	熊本県八代市	103
16	福岡県北九州市	100	福岡県北九州市	99
17	熊本県宇土市	91	熊本県宇土市	84
18	愛媛県松山市	88	愛媛県松山市	73
19	山口県岩国市	77	山口県岩国市	72
20	静岡県静岡市	75	静岡県静岡市	71
21	三重県津市	75	石川県金沢市	68
22	兵庫県明石市	73	兵庫県明石市	68
23	兵庫県尼崎市	72	神奈川県逗子市	67
24	香川県高松市	71	兵庫県尼崎市	67
25	滋賀県大津市	70	香川県高松市	67
26	千葉県千葉市	68	三重県津市	66
27	石川県金沢市	61	滋賀県大津市	66
28	広島県福山市	60	千葉県千葉市	63
29	大阪府高槻市	59	広島県福山市	60
30	大阪府東大阪市	59	岡山県岡山市	58
31	和歌山県和歌山市	59	宮城県仙台市	57
32	岡山県岡山市	59	大阪府東大阪市	54
33	宮城県仙台市	58	和歌山県和歌山市	54
34	神奈川県逗子市	58	大分県大分市	52
35	長崎県長崎市	58	神奈川県三浦市	51
36	兵庫県姫路市	54	大阪府高槻市	51
37	大分県大分市	52	愛知県一宮市	49
38	神奈川県三浦市	51	兵庫県姫路市	49
39	愛知県一宮市	51	長崎県長崎市	49
40	鹿児島県鹿児島市	51	山口県下関市	48
41	新潟県新潟市	50	鹿児島県霧島市	48
42	兵庫県西宮市	50	大阪府枚方市	46
43	山口県下関市	50	青森県弘前市	45
44	三重県鈴鹿市	48	三重県鈴鹿市	45
45	大阪府枚方市	48	広島県呉市	45
46	鹿児島県霧島市	48	静岡県沼津市	44
47	青森県弘前市	47	福岡県福津市	44
48	大阪府豊中市	46	神奈川県三浦郡葉山町	43
49	神奈川県三浦郡葉山町	45	鹿児島県鹿児島市	43
50	京都府舞鶴市	45	神奈川県川崎市	42
51	福岡県福津市	45	大阪府豊中市	42
52	熊本県八代郡氷川町	45		
合計		5,501		5,160

	熊本市周辺都市		北海道内都市		大阪市周辺都市
	名古屋市周辺都市		横浜市周辺都市		福岡市周辺都市

※日本小型船舶検査機構統計集

5. ミニボートの活動地域の推計

本報告書の基礎調査編において、全国の漁業協同組合 1,120 カ所（岩手県・宮城県・福島県を除く）にアンケート調査を実施し、そのうち 385 漁協から回答を頂いた。その中で、ミニボートを「見かける」と回答があった漁協は 177 漁協、「あまり見かけない」と回答があった漁協が 201 漁協、無回答が 7 漁協であった。これらの回答先と 4-2 で推計されるミニボートの在籍する市町村との関係を地図にプロットし、ミニボートの活動水域を推計する。

5-1 全国のアンケート結果の状況



「見かける」と回答頂いた 177 漁協を下記に示す。全国にそのミニボートの活動地域が北海道オホーツク沿岸から沖縄県宮古島までミニボートを「見かける」と回答があったが、若狭湾、富山湾を除いて日本海側は少ない結果となった。北海道中南部、青森県、関東から東海にかけての太平洋側、大阪湾及び瀬戸内・九州北西部で活動が見られる。なお、秋田県、山形県、石川県、大分県付近のプロットがないのは、漁協からの回答がなかったものである。



図 5-1-1 ミニボート活動図 全国

5-2 地域別状況

漁協からのアンケート調査の回答及び4-2で示した3m未満のプレジャーモーターボート（水上オートバイを除く）の市町村別在籍船隻数を重ねて地図に表示し、地域別の状況を推察した。

- ・ 回答のあった漁業協同組合の所在地 : 
- ・ 3m未満の検査艇上位50位の市町村地域 : 

(1) 北海道

在籍船の多い札幌市を中心に積丹半島周辺・苫小牧から登別・虻田郡にかけての太平洋岸で活動が見られる。アンケートでは石狩湾、積丹半島全域での活動が盛んなようである。

函館周辺の漁協からの回答は少なかったが松前やひやま漁協など近隣での活動もあるようである。

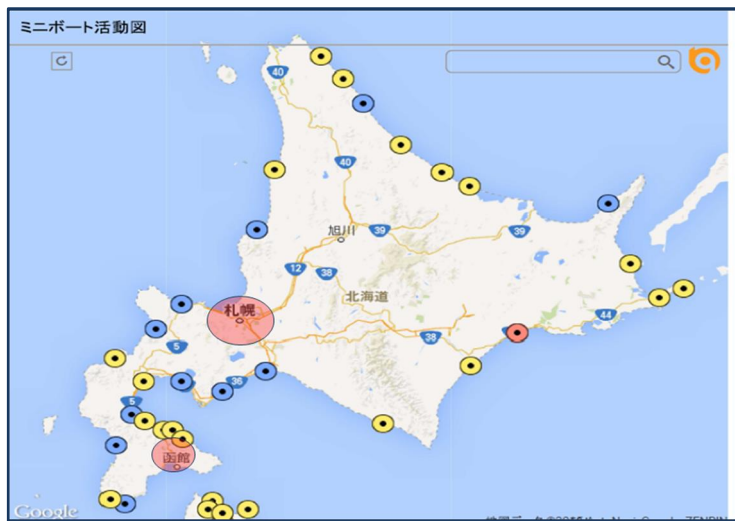


図 5-2-1 ミニボート活動図 北海道

(2) 東北北部

青森市を中心に陸奥湾内、津軽半島で見かけられるとの回答が多かった。弘前市にも在籍船は多く、日本海側の西津軽郡周辺でも見かけるとの回答であった。下北半島北部は、ほとんど活動がないようである。

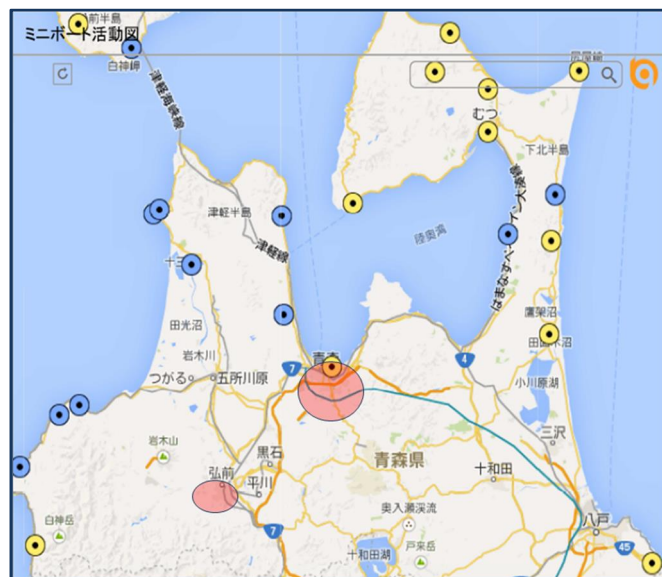


図 5-2-2 ミニボート活動図 東北北部

(3) 関東

関東地方では、相模湾周辺・内房地区・利根川流域でよく見かけられるとのことである。一般的に、外房から太平洋沿岸ではあまり見かけられていない。内陸の利根川流域の香取市周辺でも活動があるようである。

東京湾内では、一部で湾奥の船橋市周辺で見かけられるようであるが、富津以南の内房でよく見かけられている。

東京湾西部の横浜市、横須賀市周辺の漁協からの回答はなかったが、観音崎海岸や野比海岸でのミニボートの利用は良く知られており、活動も盛んと思われる。相模湾では、三浦市から伊東市にかけて全域でよく見かけられており、ミニボートの盛んな活動エリアであることが推測される。

この地域では、横浜市を筆頭に横須賀市・川崎市・千葉市・三浦市・逗子市・葉山町等々3m未満のプレジャーモーターボートが多く在籍する。



図 5-2-3 ミニボート活動図 関東



図 5-2-4 ミニボート活動図 東京湾・相模湾

(4) 東海

駿河湾では、沼津市周辺の静浦地域、静岡市を中心に清水港周辺や大井川～御前崎にかけて良く見かけられている。静岡県でプレジャーボートの集積地である浜名湖周辺でのミニボートの活動は見られないとの結果になった。三河湾内では西尾市周辺と知多半島の南知多町の三河湾側で良く見られている。伊勢湾は湾奥の桑名市周辺・津市・鳥羽市周辺での活動があるようである。在籍船の多い全国 50 位以内の市町村として、愛知県では、名古屋市・一宮市、三重県では、鈴鹿市・津市となっている。

また、紀伊半島にかかる太平洋に面する三重県度会郡南伊勢町から紀伊長島町にかけても見かけられるようであるが、この周辺はリアス式海岸の静穏な入り江が多数あり良いグレンドになっているものと推測される。

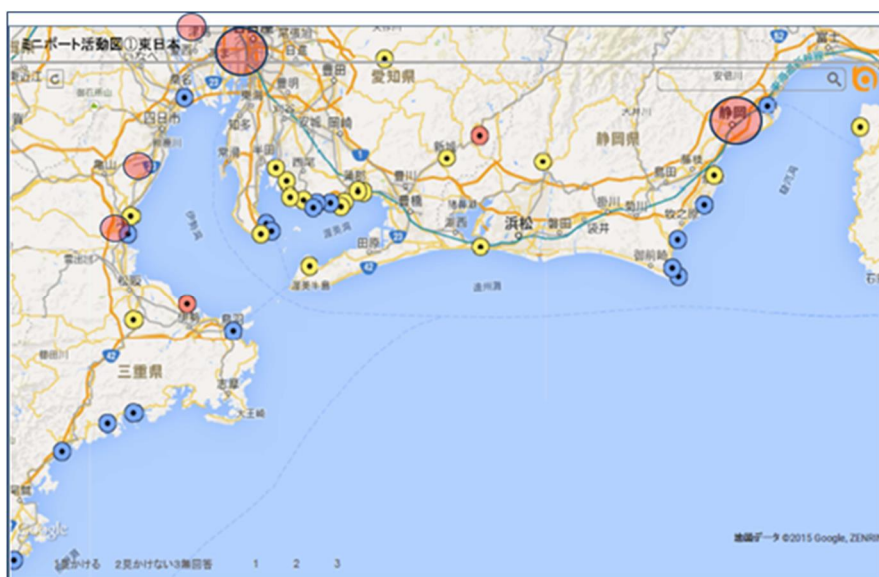


図 5-2-5 ミニポート活動図 駿河湾～伊勢湾

(5) 北陸

新潟市は、在籍船順位で 50 位以内に入っているが周辺漁協からの回答はなかった。佐渡島・粟島の離島では見かけられていない。富山湾では黒部市から氷見市にかけて魚津市周辺を除き活動が見られる。また、福井県の三国町から越前町の沿岸部も活動が見られる。金沢市は、在籍船で 50 位以内に入っているが周辺漁協からの回答がなく活動状況は、不明である。

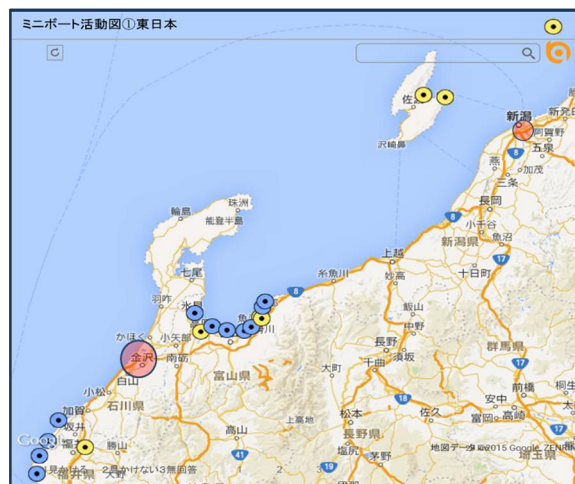


図 5-2-6 ミニポート活動図 北陸

(6) 近畿北部

近畿北部では、若狭湾周辺、琵琶湖各地で活動が見られる。大阪湾は湾奥での活動は見られないと回答があった。南は泉佐野市以南、西は神戸市以西と淡路島で見かけられるとの回答であった。

一方、3m 未満プレジャーボートの在籍船の状況は、人口の多い大阪市、京都市、神戸市を中心に堺市、高槻市、枚方市、豊中市等々の北摂地域の内陸部にも集中していることがわかる。



図 5-2-7 ミニボート活動図 近畿北部

(7) 近畿南部

近畿南部では、泉佐野以南の泉南地区、大阪府南端の谷川港周辺で見られるとの回答であった。紀伊半島は、和歌山市が在籍船の上位 50 位に入っている。紀伊水道に面する湯浅町から有田市、御坊市にかけての中紀地区でのミニボートの活動が盛んなようである。御坊以南から田辺市、串本町にかけては、田辺漁協以外の回答は得られていない。太平洋に面している集積地から遠方である等により活動は少ないものと思われる。紀伊半島東部の熊野灘側の新宮市・那智勝浦町周辺では見られないが郡部の串本町西向・浦神港・宇久井港や三重県の熊野市周辺では散見されるようである。



図 5-2-8 ミニボート活動図 近畿南部

(8) 山陰

山陰地方は、全般にあまり活動は見られないとの回答であったが、兵庫県北部の豊岡市及び竹野町から香住町にかけて活動が見られる。宍道湖に面した松江市周辺にも活動があるようである。また、内陸部の江の川中流でも見かけられるとの回答を得られた。



図 5-2-9 ミニポート活動図 山陰

(9) 瀬戸内海

徳島県沿岸の東部では、徳島市周辺を除き美波町周辺まで活動が見られるが、それ以南の太平洋に面するエリアの活動は見かけられないとの回答であった。播磨灘は島嶼部を除き兵庫県西部・香川県高松市以東の東部・淡路島での活動が随所にみられる。岡山市東南部～小豆島にかけてはあまり見られない。備後灘に面する倉敷市から、福山市、尾道因島市、三原市、竹原市にかけては島嶼部含め随所で見かけられる。一方、在籍船の多い広島及び呉市周辺は見かけられないとの回答が多く、広島市内と呉市内の2箇所だけが見かけるとの回答であった。また、岩国市周辺は見かけられず、周防大島周辺で見かけられるとの回答があった。愛媛県は、松山市周辺から伊予市にかけて、県東部の離島（新居浜沖大島、伊吹島）周辺で見かけるとの回答があり、来島海峡に近い今治市周辺には見かけられないとの回答であった。山口県では、岩国市以西の回答は得られなかった。

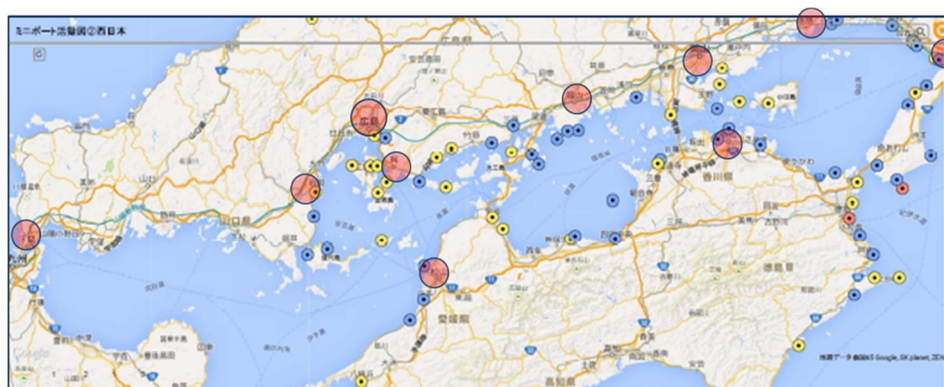


図 5-2-10 ミニポート活動図 瀬戸内海

(10) 四国南部

四国南部では、一般的に活動は少ないようである。室戸市の周辺、宇和島市の一部で見かけられるとの回答があった。



図 5-2-11 ミニボート活動図 四国南部

(11) 九州北部

九州北部では、福岡県内に福岡市、北九州市、福岡市が在籍船で50位以内であり、玄界灘に沿って北九州市～佐賀県玄海町まで活動が盛んなようである。長崎県は長崎市が在籍船で50位以内であるが、周辺ではあまり見かけられず、佐世保市周辺や大村湾、島原南部、五島列島や対馬の離島南部で見かけられるとの結果であった。大分市は、在籍船で50位以内であるが周辺地域での回答はなかった。熊本県では、熊本市が3m未満艇の在籍船隻数が全国1位であり、周辺地域は50位以内の宇城市、八代市、宇土市が存在している。一方で、県北部の荒尾市、玉名市で一部見かけるとの回答があったが、他の地域では、ほとんど見かけないとの回答であった。天草諸島南岸で多数見かけるとの回答があったことから、この周辺地域での活動が多いと思われる。

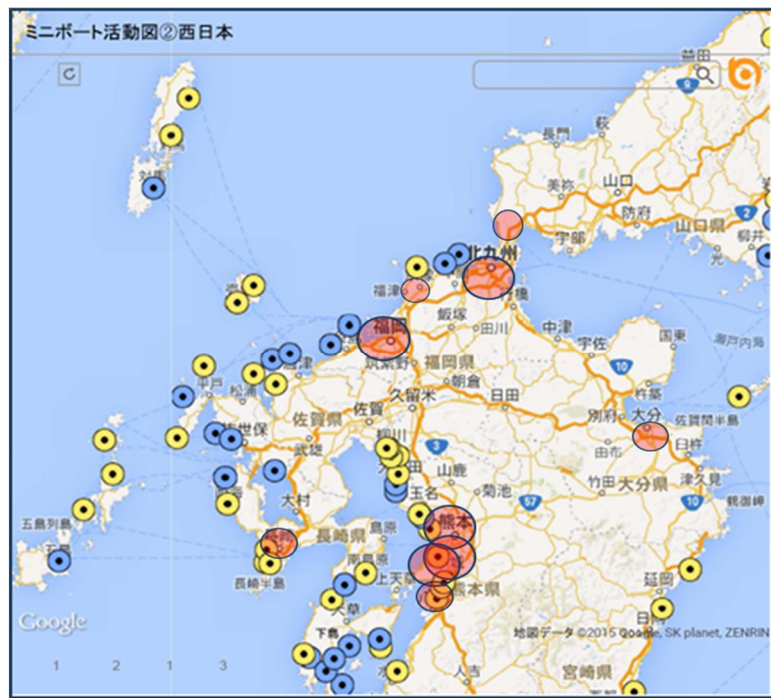


図 5-2-12 ミニボート活動図 九州北部

(12) 九州南部

九州南部では、鹿児島市及び霧島市が在籍船の50位以内となっているが、漁協からのアンケートでは、活動地域はなく、県西北端の長島・薩摩半島西南端の南さつま市、串間市、桜島と集積地から離れた地域で見かけると回答があった程度である。それ以外の地域では、見られないとの回答であった。宮崎県は全域にわたって見かけないとの回答であった。また、宮崎県は全域にわたって見かけないとの回答であった。



図 5-2-13 ミニボート活動図 九州南部

(13) 南西諸島及び沖縄

南西諸島及び沖縄の離島ではほとんど見かけられないが、奄美大島の名瀬市、沖縄本島の糸満市周辺、宮古島市周辺で一部見かけられるとの回答であった。



図 5-2-14 ミニボート活動図 南西諸島及び沖縄

6. まとめ

動向調査編では、苫小牧ミニボートフェスティバル参加者を対象にしたアンケート調査や日本小型船舶検査機構の統計集、検査資料、舟艇工業の現状等の資料分析等によりミニボートの調査を行った。

(1) ミニボート利用者の安全意識について

今回アンケート調査を行った苫小牧 MBF の参加者の安全に対する意識が非常に高いことがわかった。『安全講習会』等に参加することによって安全意識向上の効果が期待されることから、各地域でこのような安全講習会等を開催し、ミニボートユーザーの積極的な安全意識の向上を図ることが重要である。

(2) ミニボート利用者の変遷について

平成 26 年の苫小牧 MBF の参加者の約半数は、2ps 以上の船外機を搭載した小型船舶での参加であり、その割合は徐々に増える傾向にある。当初 2ps 未満の船外機を搭載していたが、2ps 以上の船外機に換装し、苫小牧 MBF に参加するようになったものが少なからず存在すると考えられる。元来、ミニボートは検査及び免許が不要であるが、このような参加者は、小型船舶操縦士免許を取得し、小型船舶の検査を受検して参加したものであろう。なお、小型船舶検査機構の検査データによると、5m 未満の小型船舶の検査対象船に搭載される船外機は、5 - 10ps の船外機が多い。

(3) ミニボートの活動範囲

苫小牧 MBF の参加者へのアンケート結果によると、参加者の居住地は、札幌市在住者の割合が最も多く、その他、恵庭市、千歳市、苫小牧市、美唄市など多岐にわたる。また、東京都、大阪府からの参加者があるなど、改めてミニボートの可搬性の範囲が広いことが分かった。また、乗降場所については、マリーナ、港湾・漁港施設、海岸などを利用している。しかしながら、施設管理者が常駐するなどの施設は十分とは言えず、このようなマリーナ等の係留施設の普及や利用促進への取組みが早急に望まれる。

(4) ミニボート利用者の海難事故について

苫小牧 MBF 参加者へのアンケート回答者 25 名のうち、直近 10 年間で海難事故事例を 2 件確認できた。この 2 件の事故原因は、機関故障及び座礁であり、いずれも海上保安部の救助を要請せず、搭載しているオールを漕ぐなどにより自力帰港している。なお、2 件ともライフジャケットは着用していた。

(5) ミニボートの市場動向について

2ps 船外機の出荷台数や 3m 未満の出荷隻数等から推定したミニボートの総隻数は、45 千隻～48 千隻程度と推測される。小型船舶の総隻数が減少するなかで、ミニボートの隻数は、年々増加を続けており、結果として、5m 未満の小型船舶隻数は、全体として 10 万隻程度の隻数を維持している。

(6) ミニボートの地域分布について

ミニボートの地域分布については、日本小型船舶検査機構の 3m 未満の小型船舶検査データと、基礎調査編の全国の漁業協同組合へのアンケート調査から、ミニボート保有者は、札幌市・大阪市・名古屋市・横浜市等の大都市およびその周辺の人口集積都市に多く分布することや、熊本市、青森市、函館市等の地方都市での利用も多い。利用環境が恵まれていることなどがその理由であると考えられる。

(7) ミニボートの海難事故について

今般のミニボートに係る調査(基礎調査編を含む)に伴い、ミニボートの海難事故に関し、運輸安全委員会事務局から詳細な事故原因の分析資料、海上保安庁から平成 16 年から平成 25 年までの全ての海難事故の資料についてご提供頂いた。ミニボートの海難事故は、その隻数の増加に伴い、年々増加している。発生原因としては、転覆、機関故障、衝突等が多い。また、年間 1～2 名で推移していた死亡・行方不明者数は、平成 26 年は 5 名となっており、更なる安全運航に対する啓蒙普及が必要である。

なお、これらの資料は、ミニボートの海難事故の撲滅に向けて貴重な資料であり、この場でお礼を述べたい。また、本調査報告書の巻末資料として添付させて頂いた。

《参考資料》

(1) ミニボート利用者アンケート用紙

ミニボートご利用者向けアンケート

ご住所	都道府県	市町村郡	ご氏名	
年齢	船名		記入日	月 日

設問1：現在、所有或いはよく同乗されているミニ（或いはスモール）ボート等についてお聞かせください。それぞれ該当する番号に○印をご記入ください。

1 艇の全長	2 船外機	3 免許の有無と種類	4 ボートの材質
1 3.3m未満	1 2ps以下	1 有り	1 ゴム
2 4.0m未満	2 2-5ps以下	1.1級	2 FRP(強化プラスチック)
3 4.0m以上	3 5-10ps以下	2.2級	3 アルミ
	4 10-15ps以下	3.湖川小出力	4 木製
	5 16ps以上	4.特殊小型	5 その他
		2 無し	
		1.取得予定	
		2.取得予定なし	

設問2：安全にミニボートで楽しむために普段から心がけていることについて該当する番号に○印をご記入ください。(いくつでも)

- | | |
|-----------------|------------------|
| ①ライフジャケットを必ず着用 | ②燃料は満タンか。残量は十分か。 |
| ③目印に旗を高く掲げて出航 | ④オールを必ず積み込む |
| ⑤携帯電話を防水パックに入れる | ⑥出航前に気象海象を確認 |
| ⑦荷物を積み過ぎない | ⑧ボートでは立たない |
| ⑨日没前に帰港する | ⑩ロープは必ず積み込む |
| ⑪後進には気をつける | ⑫船外機のメンテナンス |
| ⑬その他 () | |

設問3：今までミニボートで海難事故を起こしたり、事故になりそうなトラブルのご経験はありますか。

- ①ある
 ※「ある」と回答された場合は、設問4にお進みください。
 ②ない

設問 4：海難事故/トラブル等の状況について、下記の項目についてうかがいます。ご記入をお願いします。

発生した日時	平成 年 月 日 時 ころ
発生した場所（〇〇湾など）	
陸岸からのおおよその距離	km
当該ミニボートの出航場所	
発生当時の状況	・天候（ ） ・風速（ m/s ） ・波浪（ ） ・波高（ m ） ・海況（ ）
ミニボートの乗組員	名
事故・トラブルの状況（負傷者など）	
海難事故等の原因	・機関故障 ・衝突 ・座礁 ・燃料切れ ・転覆 ・浸水 ・その他（ ）
救助要請はどこに？	・118（海上保安部） ・水難救済会 ・警察 ・家族/友人等 ・マリーナ/漁協等 ・自力帰港・その他（ ）
ライフジャケットは着用していましたか。	①着用していた ②着用していなかった ③不明

設問 5：ミニボートの乗降によくご利用される場所はどこですか。該当する場所に○印をつけ具体的な場所をご記入ください。

- ①マリーナ等（・苫小牧勇払マリーナ・エンルムマリーナ室蘭・小樽港マリーナ）
その他（ ）
- ②漁港名（ ）
- ③港湾名（ ）
- ④海岸名（ ）

設問 6：今後ミニボート釣り大会や安全講習会等開催されましたら参加のご希望はありますか。該当する箇所○印を付けてください。

	釣り大会	安全講習会	河川クルーズ	体験乗船会
是非参加したい				
機会があれば参加				
参加したくない				

(2) 『ミニボートフェスティバル 苫小牧』 告知チラシ

ルール、マナーを守って、楽しく、安全に！ MINI BOAT FESTIVAL 2014 とまこまい海の駅釣り大会

クルマに積んで津々浦々。各地の水辺をマイフィールドにできるミニボートは楽しい乗り物です。マイカーでのランドクルージングとボートフィッシング、そして地域の食を堪能したり仲間たちとの交流で、とことん楽しみましょう。「とまこまい海の駅釣り大会」では、『釣り大会+安全講習会』のプログラムをご用意しました。

ミニボートオーナーのベテランもビギナーも、お問い合わせの上、ふるってご参加ください。

集まれ。ミニボート！

釣り大会 + 安全講習会

- ◆実施日: 6月15日(日)
- ◆会場: とまこまい海の駅 (北海道苫小牧 勇払マリーナ)

アクセスはホームページから

<http://yufutsu-marina.jp/access/index.html>



- 北海道縦貫自動車道札幌南I.Cから苫小牧東I.Cまで39.3km。国道36号、国道234号を経て沼ノ端へ。道道苫小牧環状線(勇払沼ノ端通)で勇払へ、約45分。
- 苫小牧市街から国道36号、道道上厚真苫小牧線(臨海北通)を経て沼ノ端へ。市道沼ノ端勇払線で勇払へ、約25分。



スケジュール

- 6:00 受付開始(釣り大会)
- 6:30 開会式
- 7:00 スタートフィッシング
- 12:00 ストップフィッシング 検量バ切り(検量後昼食)
- 13:00 安全セミナー(屋内又は屋外にて)
- 13:30 表彰式・解散



- 主催: とまこまい海の駅釣り大会実行委員会
- 協力: (株)フィッシュランド
- 後援(予定): 国土交通省北海道運輸局、(公財)日本釣振興会、(一財)日本海洋レジャー安全・振興協会、海の駅ネットワーク

お問い合わせ: ミニボートフェスティバル2014事務局 ((一社)日本マリン事業協会内)
TEL: 03-5542-1201 (東京都中央区八重洲2-10-12 国際興業第二ビル)



ミニボートに限り
この受講証で
勇払マリーナで搭乗可能

参加証
募集!

とまこまい海の駅 釣り大会

- 参加募集対象: 全長4メートル以内で、搭載外機15馬力以下の動力付可搬型ボート
- 募集隻数: 100隻(1艇につき乗船は2名まで)
- 釣り大会対象魚: カレイの部、根魚の部、特別賞
- 参加費: 3,000円(1名、お弁当付)

ミニボートフェスティバル 検索

AT FESTIVAL OFFICIAL SPONSORS



(3) 『ミニボートフェスティバル苦小牧』実施要綱

大会本部 とまこまい海の駅釣り大会特設本部 連絡先:070-6519-0399 050-6829-4013
主催 ミニボートフェスティバル2014とまこまい海の駅釣り大会実行委員会 【(一社)日本マリン事業協会、(株)マリナジャパン、(株)フィッシュランド】
後援 国土交通省北海道運輸局、(公財)日本釣振興会 (一財)日本海洋レジャー安全・振興協会、海の駅ネットワークほか
協賛 Achilles SUZUKI TOHATSU HONDA MARINE YAMAHA YS GEAR
大会本部組織 実行委員長 鈴木 正広 [(一社)日本マリン事業協会ミニボート安全委員会委員長] 副実行委員長 鈴木 雅貴 [マリナジャパン、(株)フィッシュランド] 副実行委員長 西田 洋 [(一社)日本マリン事業協会北海道支部長]



スケジュール	
6月15日(日)	
06:00	出艇申告受付(競技ペナント受取り)
06:30	開会式(実施判断)
07:00	スタートフィッシング
12:00	ストップフィッシング
	帰着申告(競技ペナント返却)
13:00	安全講習(受講証後日発行予定)
13:30	表彰式
14:00	解散

* 悪天候の理由で釣り大会が実施できない場合は、別プログラムにて賞品をかけたゲーム等を行います。

フィッシングの制限

- 1) 1隻のボートに乗る人数は2人までとする。
- 2) サオは1人に2本までとする。(トローリング禁止)
- 3) エリアは指定した水域内とする。

【参考図】

航行の際には漁船、他船に十分注意し、引き波等で迷惑をかけないようにしてください。



出艇前に、もう一度チェック

- 体調管理
 - 飲み物等の携行(熱中症、日射病対策)
 - 燃料、艇体、エンジン等の確認
 - 安全備品等の確認
 - 出艇申告
 - ライフジャケット着用
 - (防水)携帯電話の携行
 - 参加フラッグ、競技ペナント掲揚(3m程度のポール)
 - 帰着申告(競技ペナント返却)
-

中日新聞平成 27年2月14日 (朝刊)

船長!大丈夫!?

手軽ミニボート 事故多発 愛知、三重

免許や資格なしで操縦できる小型のモーターボート「ミニボート」の海難事故が相次いでいる。第四管区海上保安本部(四管、名古屋市)が管轄する愛知、三重県沿岸では二〇一四年、前年の四倍となる過去最多の八件が発生。全国でも最多タイの五十八件を記録した。海や船に関する知識と自覚が足りない例も目立つ。

(社会部・中野祐紀)

ミニボート 大半はプラスチックやゴム製のボートに船外機を取り付けただけの簡単な構造で、10万円台から購入できる。軽量で、車などに積んで持ち運べる。ほとんどは釣り目的。2011年4月には岡山県瀬戸内市の海水浴場の沖で救命胴衣を着けていなかった男性が海に落ちて死亡した例もある。

14年発生のミニボートの事故例

細に絡む 愛知県南知多町沖で釣りをしていた50代男性が風と潮に流されてノリ網に乗り上げた。スクリューに絡まった網を外そうと立ち上がり、バランスを崩して海に転落。

漂流 エンジンの出力を上回る大人4人を乗せた20代男性のボートが、出港10分後に愛知県知多市沖で不調に。原因を調べようとして部品を海に落とし、航行不能に。

転覆 愛知県常滑市の中部国際空港付近で釣りをしていた40代男性のボートが船首から波をかかって転覆。解体したクローボックスをオール代わりにして空港島へ。

※第4管区海上保安本部調べ



小型の船体にエンジンを取り付けた構造のミニボート=日本マリン事業協会提供

昨年十月十六日朝、三重県北町沖でミニボートで釣りをしていた三十代の男性が、鳥羽海上保安部に救助を求めた。「エンジンが動かなくて漂流している」巡視艇が駆けつけて救出したが、十日後にも同じ男性がほぼ同じ場所から再びSOSを訴えた。またエンジンが動かないんです...」四管交通部によると、二度の事故の原因は全く同じで、初歩的なエンジンの操作ミスだった。自動車のア

な普及と船の特性がある。船の性能向上を理由にした船舶職員法などの改正で〇三年からミニボートは操縦免許と検査がいらなくなつた。船舶登録も不要のため正確な統計はないが、ボートメーカーなどでつくる日本マリン事業協会(東京都中央区)の推計では、この約十年で国内のミニボートは数千隻程度から四万五千〜四万八千隻まで増えた。制度上は子どもでも操縦でき、航行できる海域に何の制限もない。四管によると安定が悪く、風と波に弱い。極端に言えば、船の上で人が立っただけでも転覆するといった、扱いが難しい。国土交通省は海難事故の頻発に危機感を持ち、一一年度に啓発冊子とDVDを作成し、同じ内容をインターネットでも公開した。「ミニボート、安全」と検索すれば閲覧できるが、事故を減らせていない。同省海事局は「安全性は確保できる」と判断して法令改正した。楽しくマリンレジャーを満喫してもらうため、海のルールと知識を広める努力を重ねたい」としている。

京都新聞 平成 26年 11月 24日

事件・事故

伊根沖ミニボート遭難
相次ぐ、伊根町本庄浜沖の日本海で23日午前、ミニボート2隻の遭難が相次いだ。海上保安庁のヘリコプターなどに救助され、乗っていた30〜40代の男性4人にけがはなかった。

宮津海上保安署によると、2隻に各2人が乗り込み、同日午前7時〜7時半に本庄浜の浦島漁港を出港。同8時前に強風で航行不能になり、2隻とも近くの岩場に漂着した。1隻の2人はヘリコプターで救助され、もう1隻の2人は徒歩で陸に避難した。

**ボートと接触の船
そのまま現場去る**
上越沖

21日午前5時半ごろ、上越市の直江津港から約1キロの沖合で、十日町市寿町、自営業増田忠男さん(75)の小型ボートと船が接触、増田さんが海に転落した。増田さんは同乗していた男性(67)が救出した。増田さんと男性にけがはなかった。船はそのまま現場を去ったことから、上越海上保安署が接触した船を捜している。

同署によると、増田さんらは釣りの最中だった。船の色は白で、小型ボートの側面などには赤い塗料が付着していた。

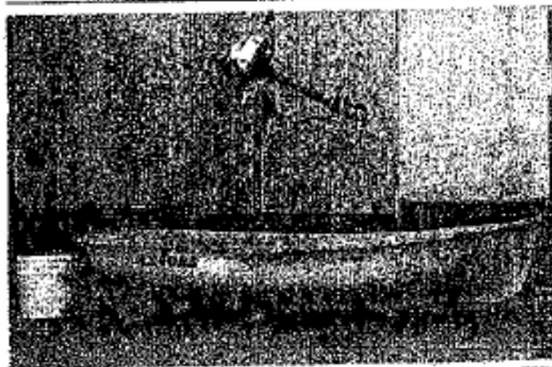
笠戸島で釣りの2人不明
下松 座礁のボート発見

11日午後5時半ごろ、「釣りに出掛けた男性2人が帰ってこない」と光善に家族から通報があった。下松署や徳山海上保安部などが、2人がボートで向かった下松市笠戸島の周辺海域などを捜索。12日午前7時ごろ、山口県警のヘリコプター「あきよし」が、乗っていたボート(長さ約2・3メートル)を見つけた。引き続き、捜索している。

下松署によると、周南市新清光台、会社員大島一浩さん(45)と光市光井、会社員、海田智彰さん(33)の行方が分からなくなっている。2人は友人で、10日午後11時半ごろそれぞれの自宅を出て、一緒に釣りに出かけたという。笠戸島から船外機付きのボートを出したらしい。ボートは笠戸島最西端の岩場で座礁した状態で見つかった。同保安部によると、船外機は近くの海底にあったという。

下関地方気象台によると、周辺海域には10日午後3時55分から11日午前8時45分にかけて強風注意報が出ていた。

大島一浩さんと海田智彰さんが乗っていたとみられるミニボート。側面などに損傷が見られる



事件 事故

■釣り舟転覆、83歳男性が不明 12日午前9時半ごろ、玉名市滑石の玉名漁港の南西約500メートル沖合で、熊本市北区の男性(83)の釣り舟(長さ約3メートル)が転覆しているのを知人が発見。男性の姿がなく、熊本海上保安部は転覆したとみてヘリや巡視艇で一帯を捜している。同保安部によると、男性と知人は魚釣りのため午前7時ごろ、それぞれの釣り舟で同漁港から出たという。当時、海上の風波は穏やかだった。

事件・事故

ボート転覆、男性救助 26日午前9時ごろ、熱海市上多賀の長浜海岸沖合約300メートルの海上で小型のゴムボートが転覆し、乗っていた男性が漁船に救助された。熱海署によると、救助されたのは神奈川県小田原市の60代男性とみられ、命に別条はないもよう。同署が転覆の原因を調べている。

ミニボートの男性救助 1日午後1時半ごろ、静岡市清水区の清水港新興津ふ頭沖でミニボートに乗っていた同区の無職男性(69)から、「エンジンが故障した」と118番通報があった。約50分後に清水海上保安部が巡視艇で男性を救助した。男性にけがはなかった。同保安部によると、ミニボートは全長約2・6メートル。エンジンは波をかぶって動かなくなったとみられる。

《 卷末資料 》

本巻末資料は、海上保安庁及び運輸安全委員会事務局から、ミニボートの海難事故状況について、資料提供を受けたものです。

ミニボートの海難事故発生状況について [海上保安庁提供]

(1) 海難事故の推移

平成16年～平成25年の過去10年間でミニボートの海難が401隻発生し、15人が死亡・行方不明となっている。ミニボートの普及に伴い、年々、海難事故件数が増加している。死亡者数は、平成24年まで0～2名で推移していたが、平成25年は5名の死亡者となっている。

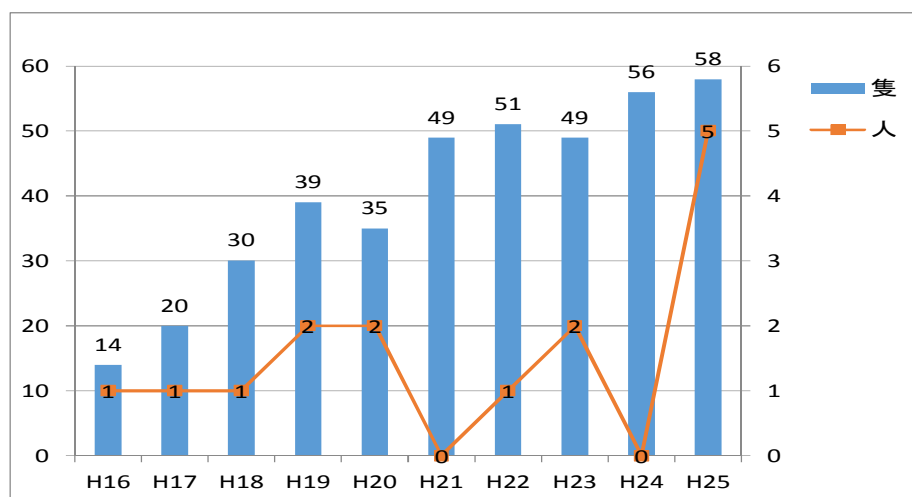


図 1-1 ミニボート海難事故の推移

(2) 海難種類別及び原因別

海難種類別にみると、ミニボートの構造上、海水が船内に流入しやすいため転覆が最も多く、次に機関故障となっている。

また、原因別では、気象海象不注意、機関取扱不良、その他運航の過誤、船体機器整備不良の順となっている。

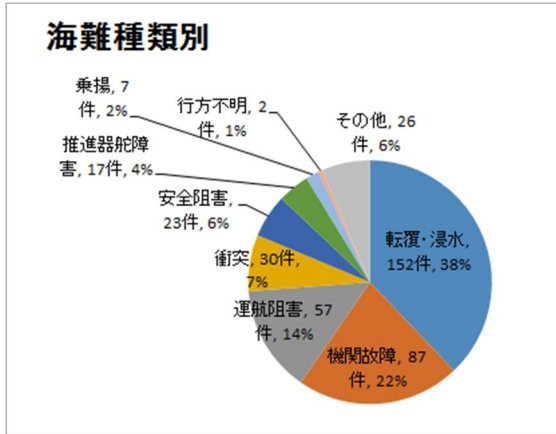


図 2-1 ミニボート海難種類別

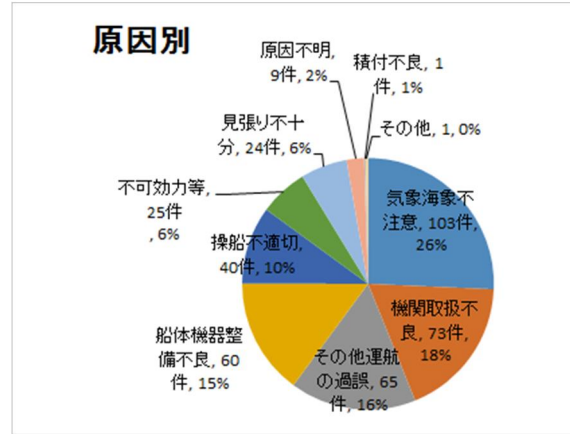


図 2-2 ミニボート海難原因別

出典：海上保安庁

(3) 距岸別及び乗船者別

距岸別の海難隻数を下記に示す。港内及び1海里未満で全体の96%を占める。

また、乗船者数別海難隻数では、全体の93%が1人もしくは2人乗船時の事故となっている。なお、残りの7%は3名以上の乗船時の海難事故である。

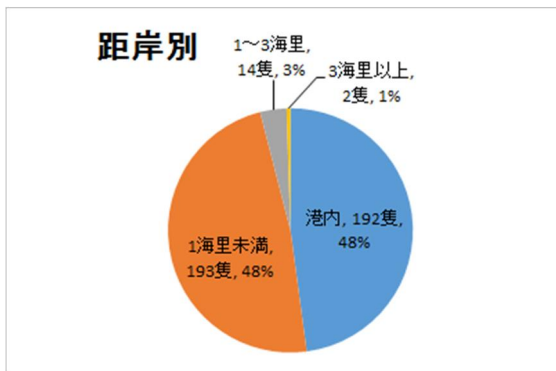


図 3-1 距岸別海難隻数

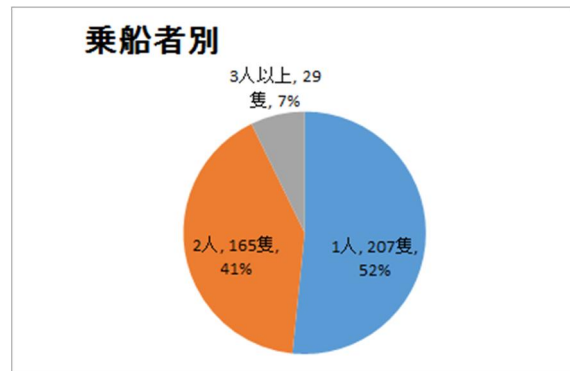


図 3-2 乗船者数別海難隻数

(4) 海難事故データ

次頁に、ミニボートに関する海難事故の一覧表（H16～H25）を示す。

※上記（1）～（3）は、海上保安庁から提供を受けた同データを事務局で集計分析したものです。

海難発生年	海難種別	緯度	経度	距岸	港名	乗船者	船員	旅客	その他の乗船者	負傷者	死亡・行方不明者	原因
H16	転覆・浸水	35.34861	139.66389	港内	京浜港横浜区	2	2	0	0	0	0	その他の運航の過誤
H16	転覆・浸水	36.19333	136.12167	港内	福井港	1	1	0	0	0	0	気象海象不注意
H16	衝突	35.05167	139.095	港内	網代港	1	1	0	0	0	0	見張り不十分
H16	転覆・浸水	35.04667	139.08333	港内	網代港	1	1	0	0	0	0	気象海象不注意
H16	安全阻害	43.17	141.18472	1海里未満		2	1	1	0	0	0	気象海象不注意
H16	運航阻害	26.67972	128.02222	1海里未満		0	0	0	0	0	0	その他の運航の過誤
H16	機関故障	35.31833	139.78	1海里未満		1	1	0	0	0	0	気象海象不注意
H16	機関故障	35.69667	135.97	1海里未満		2	1	1	0	0	0	整備不良
H16	行方不明	34.65167	134.95	1海里未満		0	0	0	0	0	0	乗船者の死亡・行方不明・傷病
H16	転覆・浸水	34.08333	132.545	1海里未満		1	1	0	0	0	1	その他の運航の過誤
H16	転覆・浸水	32.52	130.06944	1海里未満		2	2	0	0	0	0	その他の運航の過誤
H16	転覆・浸水	33.56694	130.08417	1海里未満		2	2	0	0	0	0	操船不適切
H16	転覆・浸水	35.66944	134.775	1海里未満		1	1	0	0	0	0	船体機器整備不良
H16	転覆・浸水	35.54167	135.515	1海里未満		1	1	0	0	0	0	操船不適切
H17	転覆・浸水	35.275	139.69167	港内	横須賀港	1	1	0	0	0	0	気象海象不注意
H17	乗揚	35.51917	139.8	港内	京浜港東京区	1	1	0	0	0	0	気象海象不注意
H17	転覆・浸水	33.475	135.79833	港内	串本港	1	1	0	0	0	0	その他の運航の過誤
H17	運航阻害	33.275	131.64667	港内	大分港	1	1	0	0	0	0	船体機器整備不良
H17	転覆・浸水	33.48056	129.94194	港内	唐津港	1	1	0	0	1	0	操船不適切
H17	機関故障	33.3575	131.50167	港内	別府港	3	1	2	0	0	0	気象海象不注意
H17	衝突	34.14833	135.1725	港内	和歌山下津港	2	2	0	0	2	0	見張り不十分
H17	その他	33.875	135.08333	1海里未満		2	1	1	0	0	0	気象海象不注意
H17	運航阻害	32.62833	129.74	1海里未満		0	0	0	0	0	0	その他の運航の過誤
H17	運航阻害	34.17333	132.67167	1海里未満		0	0	0	0	0	0	その他の運航の過誤
H17	運航阻害	34.17333	132.67167	1海里未満		0	0	0	0	0	0	その他の運航の過誤
H17	機関故障	33.45	132.38333	1海里未満		2	2	0	0	0	0	取扱不注意
H17	機関故障	35.54167	135.25833	1海里未満		1	1	0	0	0	0	整備不良
H17	衝突	43.46333	141.39333	1海里未満		2	1	1	0	2	0	操船不適切
H17	転覆・浸水	34.11944	132.91722	1海里未満		1	1	0	0	0	0	その他の運航の過誤
H17	転覆・浸水	32.40333	130.27667	1海里未満		1	1	0	0	1	0	気象海象不注意
H17	転覆・浸水	35.14444	139.14667	1海里未満		2	1	1	0	0	0	積付不良
H17	転覆・浸水	34.26667	136.55667	1海里未満		0	0	0	0	0	0	気象海象不注意
H17	転覆・浸水	34.65	134.955	1海里未満		1	1	0	0	0	0	その他の運航の過誤
H17	転覆・浸水	35.13889	139.15694	1海里未満		1	1	0	0	0	1	気象海象不注意
H18	転覆・浸水	43.32	145.33167	1海里未満		0	0	0	0	0	0	異常気象
H18	機関故障	35.2625	139.73806	港内	横須賀港	1	1	0	0	0	0	整備不良
H18	推進器・舵障害	35.265	139.74833	港内	横須賀港	3	1	0	2	0	0	操船不適切
H18	転覆・浸水	35.26167	139.74556	港内	横須賀港	2	1	1	0	0	0	その他の運航の過誤
H18	機関故障	35.92667	140.69667	港内	鹿島港	1	1	0	0	0	0	取扱不注意
H18	転覆・浸水	35.14333	140.3	港内	勝浦港	2	1	1	0	0	0	気象海象不注意
H18	衝突	35.025	138.53	港内	清水港	2	1	0	1	1	0	見張り不十分
H18	衝突	34.39972	131.21444	港内	仙崎港	1	1	0	0	0	0	操船不適切
H18	機関故障	33.26917	131.62167	港内	大分港	2	1	0	1	1	0	見張り不十分
H18	機関故障	35.66667	136.04667	港内	敦賀港	2	1	0	1	0	0	整備不良
H18	転覆・浸水	40.21	139.98222	港内	能代港	2	1	1	0	0	0	気象海象不注意
H18	その他	34.28083	136.90833	港内	波切港	1	0	0	1	0	0	気象海象不注意
H18	その他	36.85056	137.00167	港内	水見港	1	1	0	0	0	0	気象海象不注意
H18	安全阻害	36.76722	137.21194	港内	伏木富山港	1	1	0	0	0	0	気象海象不注意
H18	機関故障	35.01944	138.85222	港内		2	1	0	1	0	0	取扱不注意
H18	推進器・舵障害	34.33	135.15167	港内		1	1	0	0	0	0	不可抗力等
H18	転覆・浸水	31.625	130.69	港内		2	2	0	0	2	0	気象海象不注意
H18	安全阻害	27.10722	142.19222	1海里未満		4	1	0	3	0	0	気象海象不注意
H18	安全阻害	32.565	129.79	1海里未満		1	1	0	0	0	0	気象海象不注意
H18	運航阻害	34.47111	134.35306	1海里未満		0	0	0	0	0	0	乗船者の死亡・行方不明・傷病
H18	機関故障	40.59167	139.86	1海里未満		2	2	0	0	0	0	操船不適切
H18	推進器・舵障害	33.99333	132.76333	1海里未満		2	1	0	1	0	0	整備不良
H18	転覆・浸水	32.38833	130.325	1海里未満		1	1	0	0	0	0	その他の運航の過誤
H18	転覆・浸水	33.05	129.89667	1海里未満		3	1	0	2	0	0	気象海象不注意
H18	転覆・浸水	33.86333	132.325	1海里未満		3	3	0	0	0	0	気象海象不注意
H18	転覆・浸水	37.42028	136.91667	1海里未満		1	1	0	0	0	1	気象海象不注意
H18	転覆・浸水	26.35889	127.7375	1海里未満		1	1	0	0	0	0	気象海象不注意
H18	転覆・浸水	33.5575	129.8525	1海里未満		3	1	0	2	0	0	気象海象不注意
H18	転覆・浸水	33.89333	130.51667	1海里未満		1	1	0	0	0	0	気象海象不注意
H18	機関故障	35.01639	139.72528	1~3海里		1	1	0	0	0	0	取扱不注意
H19	衝突	39.26556	141.91361	港内	釜石港	1	1	0	0	0	0	操船不適切
H19	転覆・浸水	26.32778	127.86833	港内	釜武中城港	2	1	1	0	0	0	その他の運航の過誤
H19	衝突	34.62722	138.21889	港内	御前崎港	2	1	1	0	0	0	見張り不十分
H19	転覆・浸水	34.61722	138.22444	港内	御前崎港	2	1	1	0	1	0	気象海象不注意
H19	運航阻害	34.3325	132.485	港内	広島港	1	1	0	0	0	0	船体機器整備不良
H19	転覆・浸水	34.63972	135.11306	港内	神戸港	1	1	0	0	0	0	操船不適切
H19	安全阻害	35.02972	138.51694	港内	清水港	1	1	0	0	0	0	気象海象不注意
H19	転覆・浸水	35.01861	138.51611	港内	清水港	2	1	0	1	0	0	操船不適切
H19	転覆・浸水	35.02333	138.50444	港内	清水港	0	0	0	0	0	0	他船の過失
H19	機関故障	24.33167	124.16	港内	石垣港	1	1	0	0	0	0	整備不良
H19	運航阻害	43.18583	141.26694	港内	石狩湾港	0	0	0	0	0	0	船体機器整備不良
H19	転覆・浸水	43.22972	141.28917	港内	石狩湾港	1	1	0	0	0	0	気象海象不注意
H19	転覆・浸水	35.585	135.45667	港内	田井港	2	1	1	0	0	0	その他の運航の過誤
H19	運航阻害	34.7375	136.85778	港内	内海港	0	0	0	0	0	0	船体機器整備不良
H19	転覆・浸水	35.05333	139.07167	港内	熱海港	2	1	1	0	0	0	気象海象不注意
H19	機関故障	35.36833	139.86333	港内	木更津港	2	2	0	0	0	0	取扱不注意
H19	その他	37.045	137.84333	港内		2	2	0	0	0	0	取扱不注意
H19	機関故障	34.87	136.83	港内		2	1	0	1	0	0	整備不良
H19	機関故障	38.39917	141.35667	港内		2	1	1	0	0	0	構造上の欠陥
H19	乗揚	34.85333	136.85167	港内		1	1	0	0	0	0	水路調査不十分
H19	転覆・浸水	34.53833	134.99667	港内		2	1	0	1	0	0	その他の運航の過誤
H19	転覆・浸水	33.36889	129.52417	港内		1	1	0	0	0	0	その他の運航の過誤
H19	転覆・浸水	34.77	136.84167	港内		3	1	0	2	0	0	その他の運航の過誤
H19	転覆・浸水	32.52556	130.37083	港内		2	1	1	0	1	1	気象海象不注意
H19	転覆・浸水	32.34	131.61	港内		1	1	0	0	0	0	その他の運航の過誤
H19	運航阻害	37.16667	138.2	1海里未満		0	0	0	0	0	0	船体機器整備不良
H19	運航阻害	33.82306	132.10694	1海里未満		2	2	0	0	0	0	船体機器整備不良
H19	機関故障	36.25333	136.12	1海里未満		1	1	0	0	0	0	整備不良
H19	機関故障	33.765	135.28	1海里未満		2	1	1	0	0	0	取扱不注意
H19	機関故障	35.69167	135.96833	1海里未満		1	1	0	0	0	0	気象海象不注意
H19	機関故障	31.68333	131.46667	1海里未満		1	1	0	0	0	0	老朽衰耗
H19	衝突	34.65833	134.91833	1海里未満		1	1	0	0	0	0	見張り不十分
H19	衝突	34.33611	133.28722	1海里未満		2	1	0	1	0	0	操船不適切
H19	衝突	35.72333	135.30611	1海里未満		3	1	2	0	3	0	見張り不十分
H19	転覆・浸水	32.64333	129.79833	1海里未満		1	1	0	0	0	1	その他の運航の過誤
H19	転覆・浸水	35.56833	135.26667	1海里未満		2	2	0	0	0	0	気象海象不注意

海難発生年	海難種別	緯度	経度	距岸	港名	乗船者	船員	旅客	その他の乗船者	負傷者	死亡・行方不明者	原因
H22	機関故障	35.37833	139.9	港内	木更津港	1	1	0	0	0	0	整備不良
H22	転覆・浸水	35.38333	139.91667	港内	木更津港	1	1	0	0	0	0	気象海象不注意
H22	転覆・浸水	34.25361	135.09389	港内	和歌山下津港	2	1	0	1	0	0	その他の運航の過誤
H22	その他	33.10444	131.87861	港内		0	0	0	0	0	0	乗船者の死亡・行方不明・傷病
H22	運航阻害	36.12583	136.05139	港内		0	0	0	0	0	0	船体機器整備不良
H22	機関故障	34.80667	138.75583	港内		1	1	0	0	0	0	構造上の欠陥
H22	推進器・舵障害	35.19194	139.67417	港内		2	1	0	1	0	0	水路調査不十分
H22	転覆・浸水	34.38222	134.12278	港内		2	1	0	1	2	0	気象海象不注意
H22	転覆・浸水	33.06028	129.87028	港内		3	1	2	0	0	1	気象海象不注意
H22	転覆・浸水	32.82833	129.71	港内		1	1	0	0	0	0	気象海象不注意
H22	その他	34.84167	136.85	1海里未満		3	3	0	0	0	0	取扱不注意
H22	その他	37.17611	138.18778	1海里未満		3	1	0	2	0	0	操船不適切
H22	運航阻害	26.515	127.9	1海里未満		3	1	0	2	0	0	船体機器整備不良
H22	運航阻害	43.55833	141.375	1海里未満		0	0	0	0	0	0	船体機器整備不良
H22	運航阻害	43.93583	144.45222	1海里未満		0	0	0	0	0	0	船体機器整備不良
H22	運航阻害	33.87139	135.09361	1海里未満		2	1	0	1	0	0	船体機器整備不良
H22	運航阻害	34.35861	133.18556	1海里未満		2	1	1	0	0	0	船体機器整備不良
H22	機関故障	34.01917	135.14528	1海里未満		3	1	0	2	0	0	不可抗力等
H22	機関故障	36.16611	133.36139	1海里未満		2	1	1	0	0	0	整備不良
H22	機関故障	34.20667	134.44833	1海里未満		2	1	0	1	0	0	整備不良
H22	機関故障	34.31861	135.095	1海里未満		1	1	0	0	0	0	整備不良
H22	機関故障	35.77667	136.09833	1海里未満		1	1	0	0	0	0	取扱不注意
H22	機関故障	35.59444	135.46667	1海里未満		3	1	2	0	0	0	取扱不注意
H22	衝突	34.20083	136.38333	1海里未満		2	2	0	0	2	0	見張り不十分
H22	衝突	34.29472	135.02667	1海里未満		2	1	0	1	1	0	見張り不十分
H22	推進器・舵障害	33.22778	129.37722	1海里未満		2	1	0	1	0	0	船体機器整備不良
H22	推進器・舵障害	32.65972	130.48083	1海里未満		1	1	0	0	0	0	老朽衰耗
H22	推進器・舵障害	33.85833	130.46	1海里未満		1	1	0	0	0	0	操船不適切
H22	転覆・浸水	39.30444	141.98028	1海里未満		3	3	0	0	0	0	気象海象不注意
H22	転覆・浸水	34.12139	132.91167	1海里未満		2	1	0	1	0	0	操船不適切
H22	転覆・浸水	31.57667	130.76	1海里未満		2	2	0	0	0	0	その他の運航の過誤
H22	転覆・浸水	34.66333	137.08	1海里未満		2	2	0	0	0	0	気象海象不注意
H22	転覆・浸水	40.90333	140.69167	1海里未満		2	2	0	0	0	0	操船不適切
H22	転覆・浸水	34.23556	134.64528	1海里未満		2	1	0	1	0	0	気象海象不注意
H22	転覆・浸水	35.51667	135.29111	1海里未満		1	1	0	0	1	0	気象海象不注意
H22	転覆・浸水	34.23556	134.64528	1海里未満		1	1	0	0	0	0	気象海象不注意
H22	転覆・浸水	35.03722	136.73889	1海里未満		2	2	0	0	0	0	その他の運航の過誤
H22	乗揚	34.74306	134.495	1～3海里		2	1	0	1	0	0	水路調査不十分
H23	機関故障	34.99833	139.82833	港内	館山港	1	1	0	0	0	0	原因不明
H23	推進器・舵障害	34.99778	139.85333	港内	館山港	1	1	0	0	0	0	船体機器整備不良
H23	転覆・浸水	34.17722	132.24917	港内	岩国港	2	1	0	1	0	0	その他の運航の過誤
H23	転覆・浸水	34.64111	135.12361	港内	阪神港神戸区	0	0	0	0	0	0	その他の運航の過誤
H23	機関故障	34.71944	136.97167	港内	師崎港	1	1	0	0	0	0	取扱不注意
H23	転覆・浸水	37.645	138.75833	港内	寺泊港	3	3	0	0	0	0	気象海象不注意
H23	転覆・浸水	36.445	140.63417	港内	常陸那珂港	1	1	0	0	0	0	船体機器整備不良
H23	運航阻害	34.99111	138.50583	港内	清水港	0	0	0	0	0	0	原因不明
H23	推進器・舵障害	33.39	129.44667	港内	生月港	2	1	1	0	0	0	船体機器整備不良
H23	安全阻害	33.25389	131.73583	港内	大分港	2	1	0	1	0	0	気象海象不注意
H23	機関故障	37.21083	138.275	港内	直江津港	1	1	0	0	0	0	整備不良
H23	安全阻害	35.52528	135.32417	港内	舞鶴港	1	1	0	0	0	0	気象海象不注意
H23	機関故障	35.52556	135.32417	港内	舞鶴港	2	1	0	1	0	0	整備不良
H23	転覆・浸水	41.15667	140.645	港内	平箱港	1	1	0	0	0	0	気象海象不注意
H23	運航阻害	33.87667	132.25917	港内		0	0	0	0	0	0	船体機器整備不良
H23	運航阻害	33.02	129.61667	港内		0	0	0	0	0	0	船体機器整備不良
H23	運航阻害	36.13333	136.05833	港内		0	0	0	0	0	0	船体機器整備不良
H23	機関故障	34.4	134.12444	港内		1	1	0	0	0	0	材質不良
H23	推進器・舵障害	33.42028	129.42917	港内		1	1	0	0	0	0	操船不適切
H23	転覆・浸水	35.03556	132.23222	港内		2	1	1	0	1	0	気象海象不注意
H23	転覆・浸水	34.77	136.84	港内		0	0	0	0	0	0	その他
H23	その他	34.72583	136.98278	1海里未満		1	1	0	0	0	0	船体機器整備不良
H23	その他	24.37167	124.11167	1海里未満		2	2	0	0	0	0	取扱不注意
H23	その他	35.26639	139.55306	1海里未満		2	1	0	1	0	0	取扱不注意
H23	運航阻害	40.73194	139.99	1海里未満		0	0	0	0	0	0	船体機器整備不良
H23	運航阻害	42.21639	139.86806	1海里未満		0	0	0	0	0	0	船体機器整備不良
H23	機関故障	37.04889	137.86	1海里未満		1	1	0	0	0	0	整備不良
H23	機関故障	35.62333	135.94333	1海里未満		3	3	0	0	0	0	整備不良
H23	機関故障	35.30611	139.35889	1海里未満		1	1	0	0	0	0	整備不良
H23	機関故障	32.56667	130.39167	1海里未満		1	1	0	0	0	0	原因不明
H23	行方不明	34.52833	134.01	1海里未満		0	0	0	0	0	0	原因不明
H23	衝突	34.31694	135.08667	1海里未満		2	1	0	1	0	0	操船不適切
H23	衝突	33.69056	134.48917	1海里未満		0	0	0	0	0	0	その他の運航の過誤
H23	衝突	35.53833	135.79333	1海里未満		1	1	0	0	1	0	見張り不十分
H23	乗揚	35.62722	139.91528	1海里未満		2	1	0	1	0	0	見張り不十分
H23	推進器・舵障害	34.59556	134.13417	1海里未満		1	1	0	0	0	1	その他の運航の過誤
H23	転覆・浸水	34.34306	133.07472	1海里未満		1	1	0	0	0	0	操船不適切
H23	転覆・浸水	35.31333	139.35611	1海里未満		1	1	0	0	1	0	操船不適切
H23	転覆・浸水	35.29389	139.49639	1海里未満		2	1	0	1	2	0	その他の運航の過誤
H23	転覆・浸水	34.17972	136.335	1海里未満		2	2	0	0	0	0	気象海象不注意
H23	転覆・浸水	35.48833	135.67833	1海里未満		2	2	0	0	0	0	気象海象不注意
H23	転覆・浸水	31.055	130.66333	1海里未満		2	2	0	0	0	0	気象海象不注意
H23	転覆・浸水	28.51167	129.655	1海里未満		2	1	0	1	0	0	気象海象不注意
H23	転覆・浸水	34.795	136.85	1海里未満		2	2	0	0	0	0	操船不適切
H23	転覆・浸水	35.54333	135.81333	1海里未満		1	1	0	0	0	0	操船不適切
H23	転覆・浸水	36.87833	137.01	1海里未満		2	1	1	0	0	0	操船不適切
H23	転覆・浸水	37.66	138.77167	1海里未満		1	1	0	0	0	0	気象海象不注意
H23	安全阻害	34.29528	135.03583	1～3海里		2	1	1	0	0	0	気象海象不注意
H23	転覆・浸水	31.43833	130.55417	1～3海里		2	1	1	0	1	0	不可抗力等
H24	機関故障	35.32	139.65611	港内	横須賀港	3	1	0	2	0	0	整備不良
H24	衝突	33.53667	130.14	港内	加布里港	1	1	0	0	0	0	操船不適切
H24	機関故障	33.9525	130.76389	港内	関門港	4	1	0	3	0	0	気象海象不注意
H24	運航阻害	32.19	130.03667	港内	牛深港	0	0	0	0	0	0	乗船者の死亡・行方不明・傷病
H24	機関故障	38.94556	139.80389	港内	酒田港	2	1	0	1	0	0	不可抗力等
H24	機関故障	35.04083	138.52306	港内	清水港	1	1	0	0	0	0	気象海象不注意
H24	衝突	35.02806	138.52028	港内	清水港	1	1	0	0	0	0	見張り不十分
H24	転覆・浸水	35.02667	138.51833	港内	清水港	2	1	0	1	0	0	その他の運航の過誤
H24	転覆・浸水	35.03944	138.50917	港内	清水港	2	1	1	0	0	0	気象海象不注意
H24	転覆・浸水	39.02222	141.7325	港内	大船渡港	1	1	0	0	0	0	その他の運航の過誤
H24	転覆・浸水	34.32444	132.93611	港内	竹原港	1	1	0	0	0	0	その他の運航の過誤
H24	転覆・浸水	35.66056	136.04639	港内	敦賀港	3	3	0	0	0	0	その他の運航の過誤
H24	転覆・浸水	35.69639	136.04639	港内	敦賀港	3	3	0	0	0	0	気象海象不注意

気象海象の等高線図及びミニボートの海難事故発生場所

以下は、日本小型船舶検査機構から独立行政法人海上技術安全研究所に「距岸気象海象データ解析調査」※を委託し、全国 37 の海域に分けて有義波高・波岨度・平均風速等の等高線図を作成したものの一部である。この解析調査に併せて前述の海上保安庁の海難データの海難事故位置（緯度、経度）をプロットしたものである。図中の赤，桃，黄，緑，水，青色で示す点は，それぞれ距岸 2, 4, 6, 8, 10, 20mile 地点を示し、橙色の菱形◇はミニボートの海難事故位置を示している。有義波高は太平洋側と南西諸島周辺が大きく，中でも房総沖が大きいことが分かる。ミニボートの海難事故発生場所は多くが距岸 2 海里内で発生しており，ミニボートの利用が多いと思われる東京湾，相模灘，伊勢湾などの海域での海難事故が多い。

※平成 26 年度小型船舶の復原性に関する検討委員会

有義波高

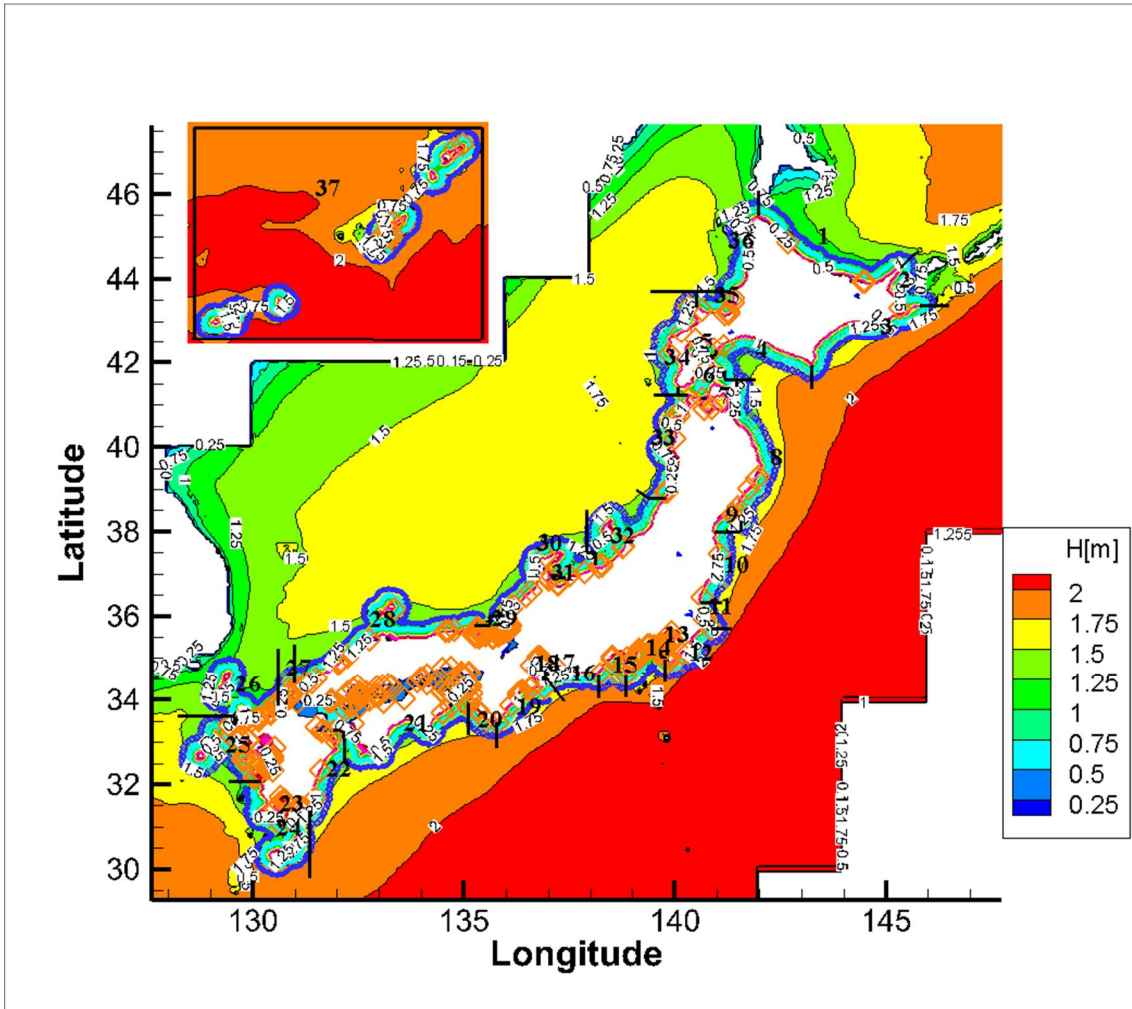


Fig.3-1 日本沿岸の有義波高

A : 北海道エリア

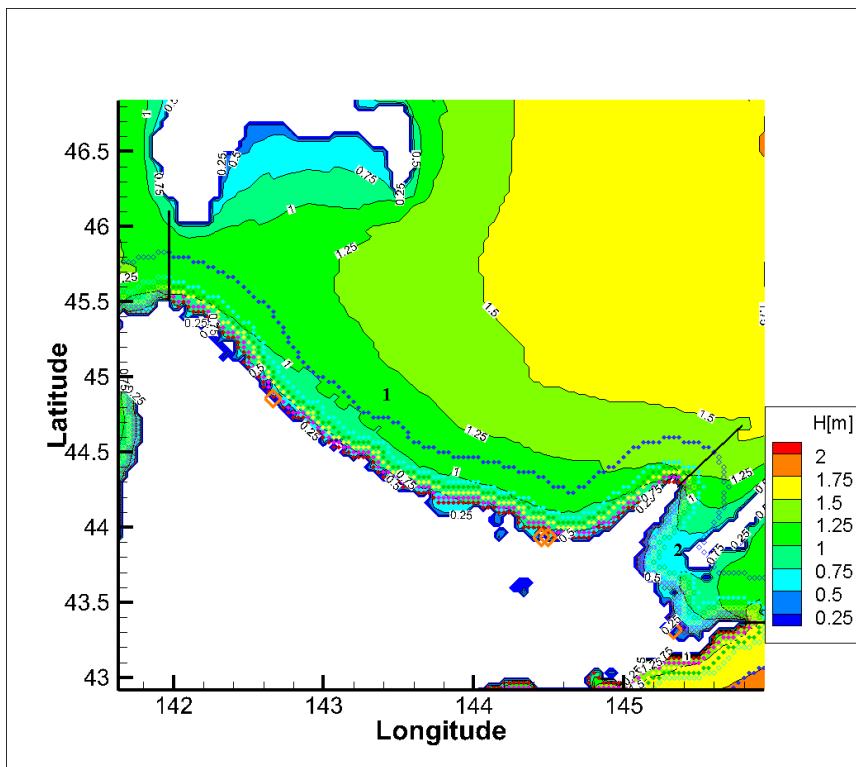


Fig.3-2 [A 北海道東-1 網走沖]の有義波高

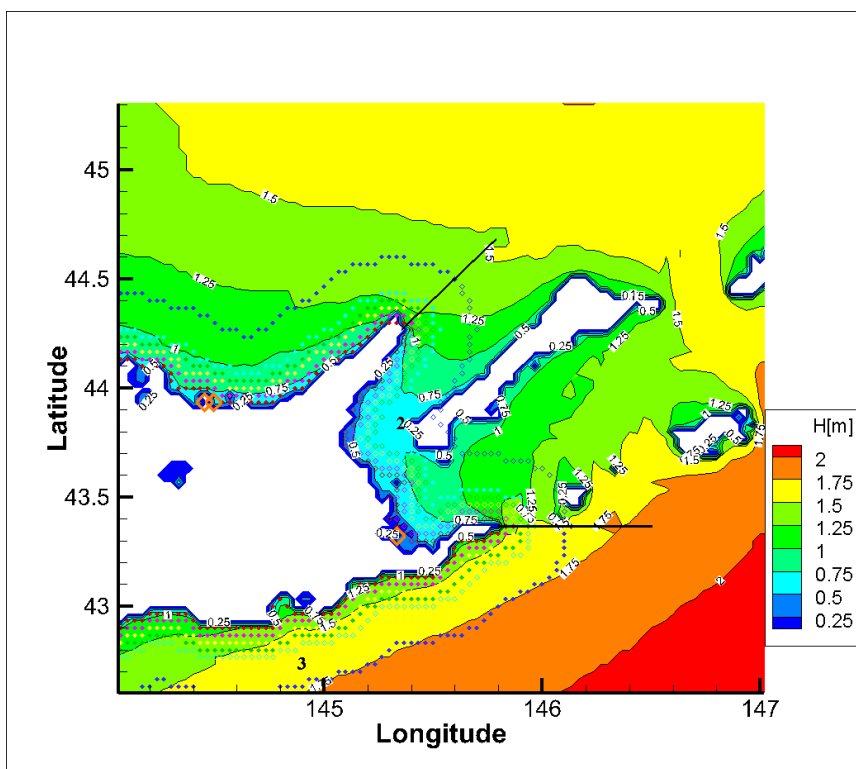


Fig.3-3 [A 北海道東-2 根室海峡]の有義波高

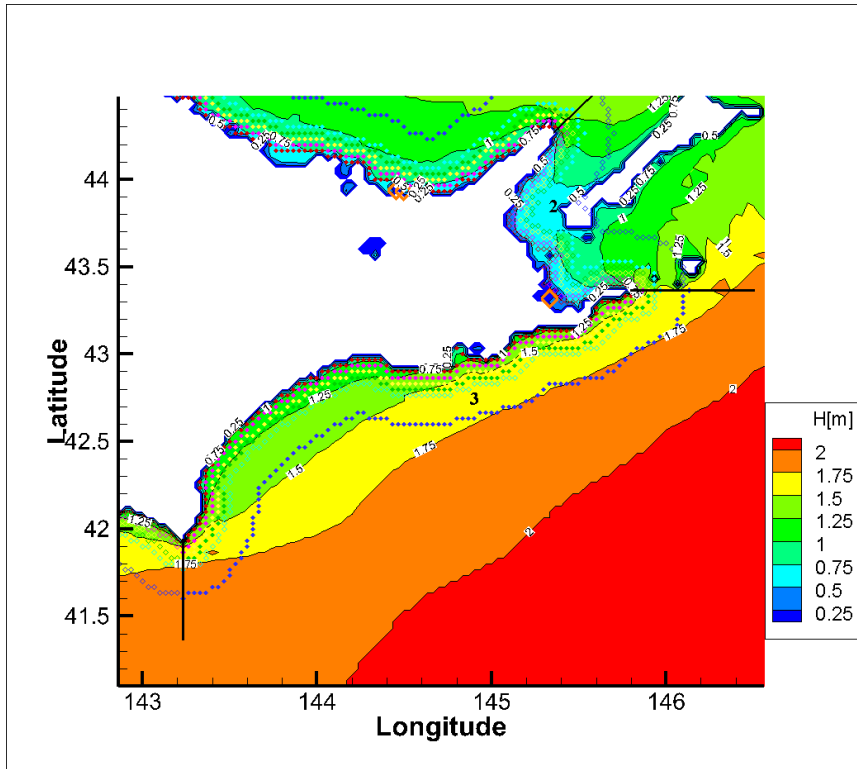


Fig.3-4 [A 北海道東-3 釧路沖]の有義波高

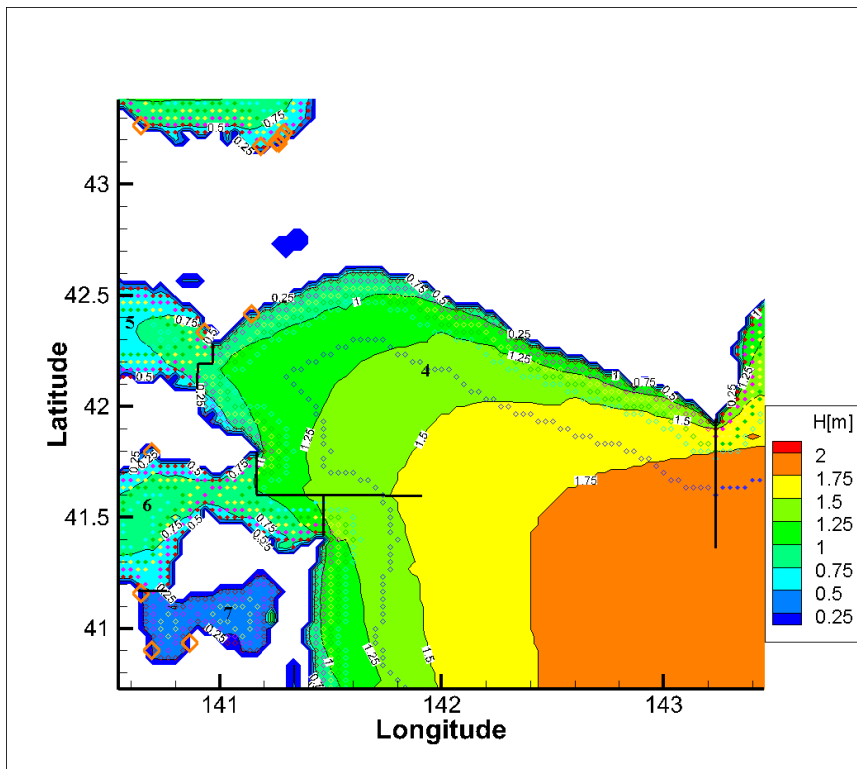


Fig.3-5 [A 北海道東-4 日高沖]の有義波高

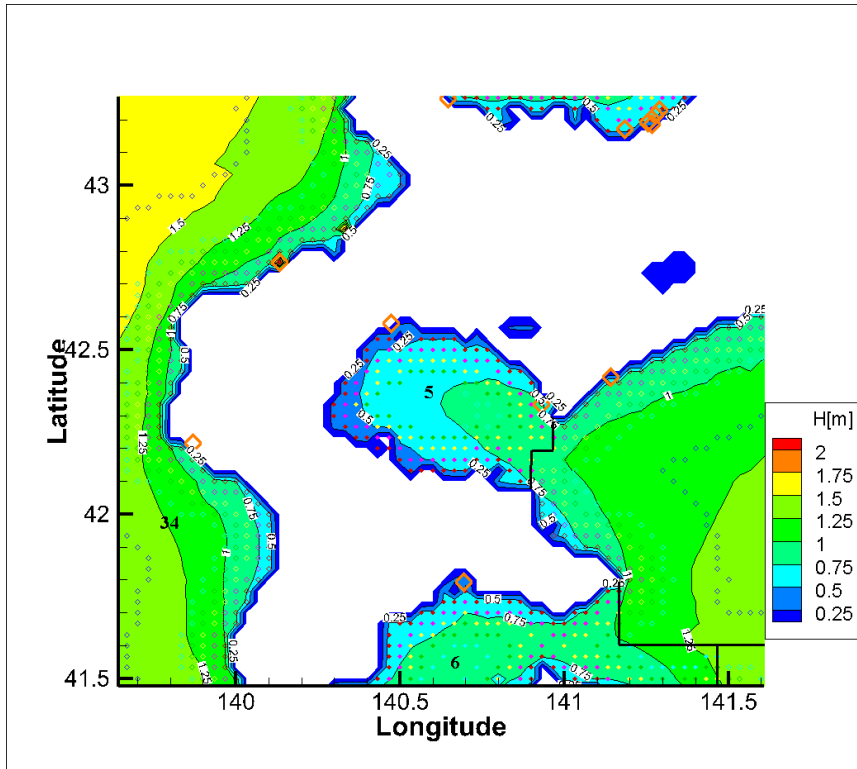


Fig.3-6 [A 北海道東-5 津軽海峡]の有義波高

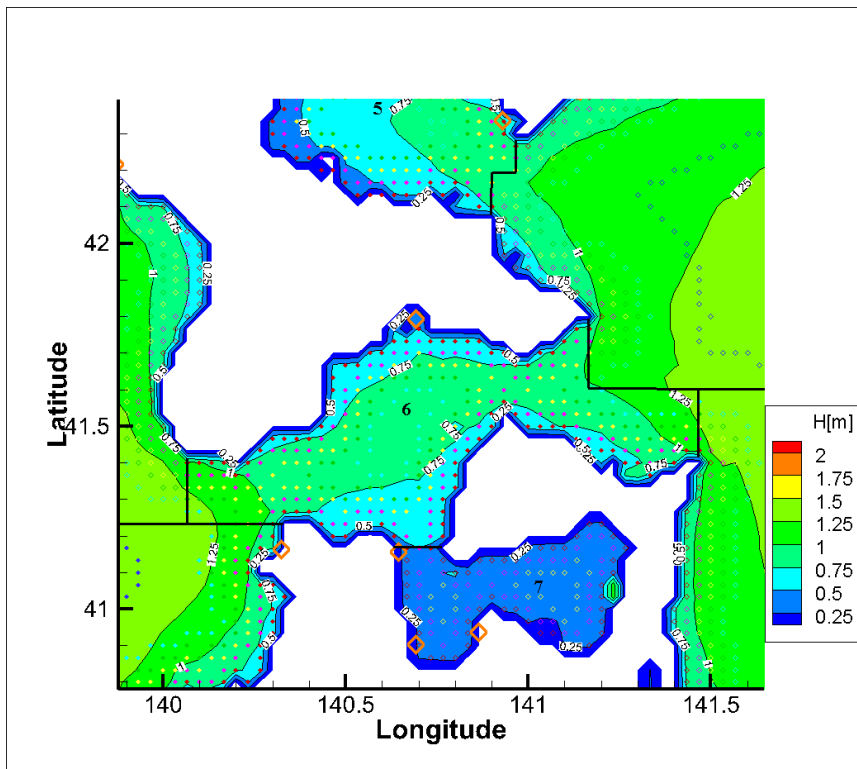


Fig.3-7 [A 北海道東-6 津軽海峡]の有義波高

B: 東北東エリア

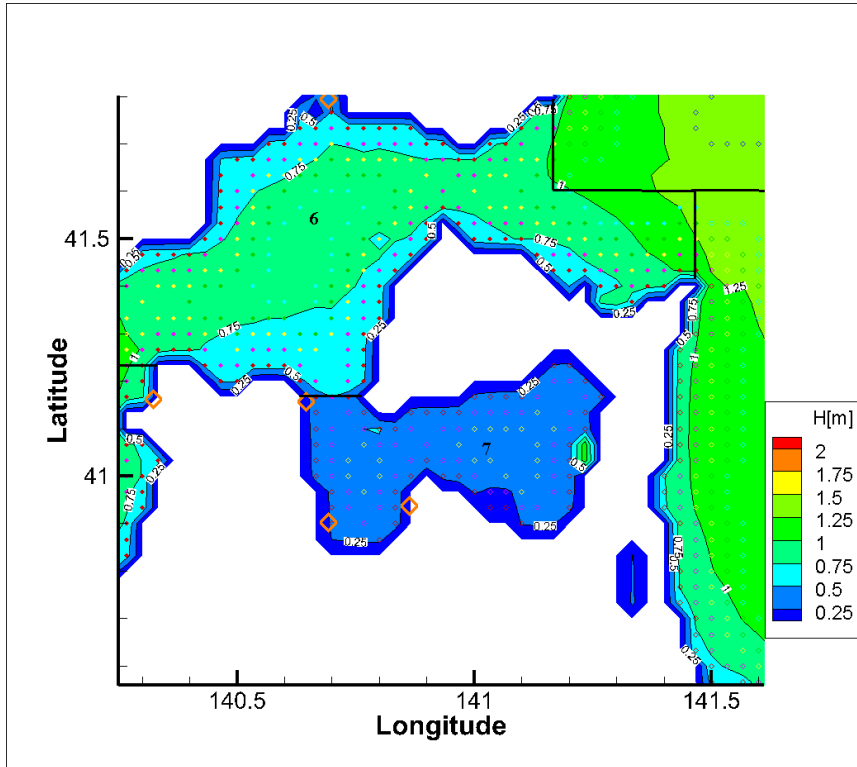


Fig.3-8 [B 東北東-7 陸奥湾]の有義波高

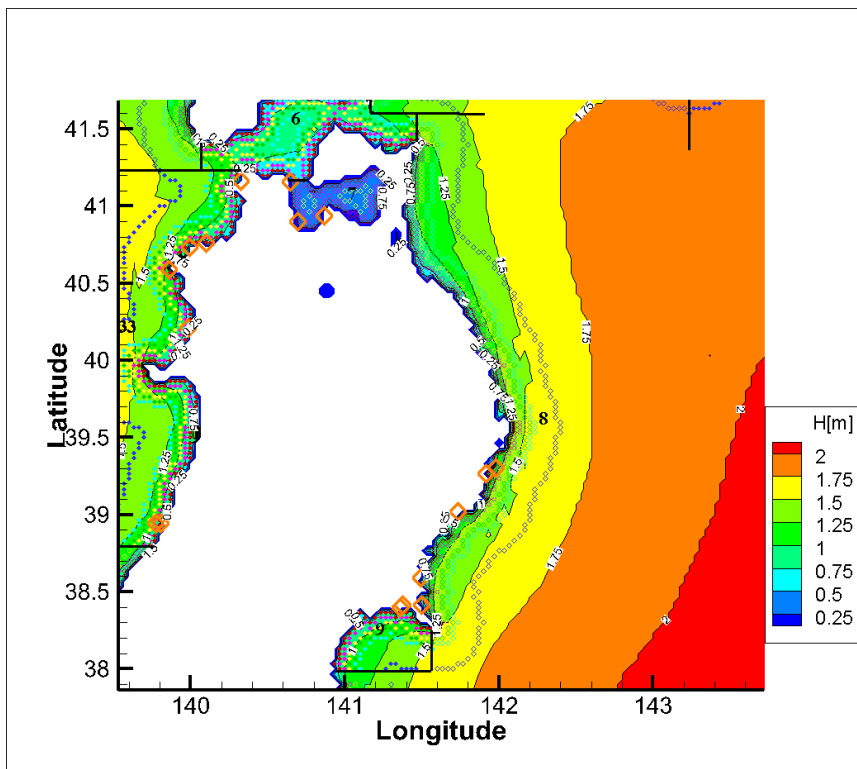


Fig.3-9 [B 東北東-8 三陸沖]の有義波高

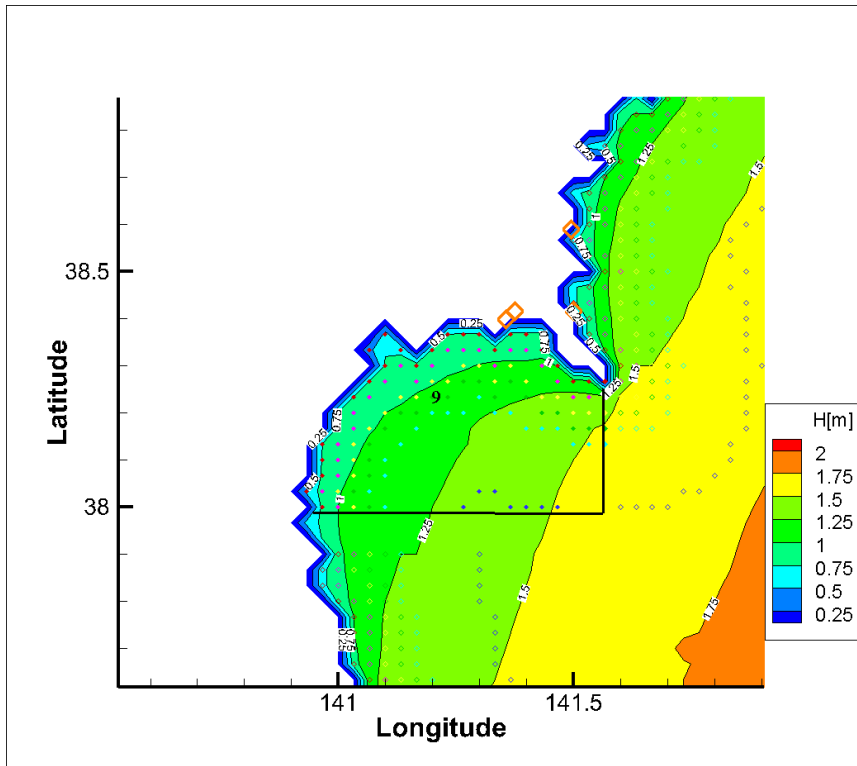


Fig.3-10 [B 東北東-9 仙台湾]の有義波高

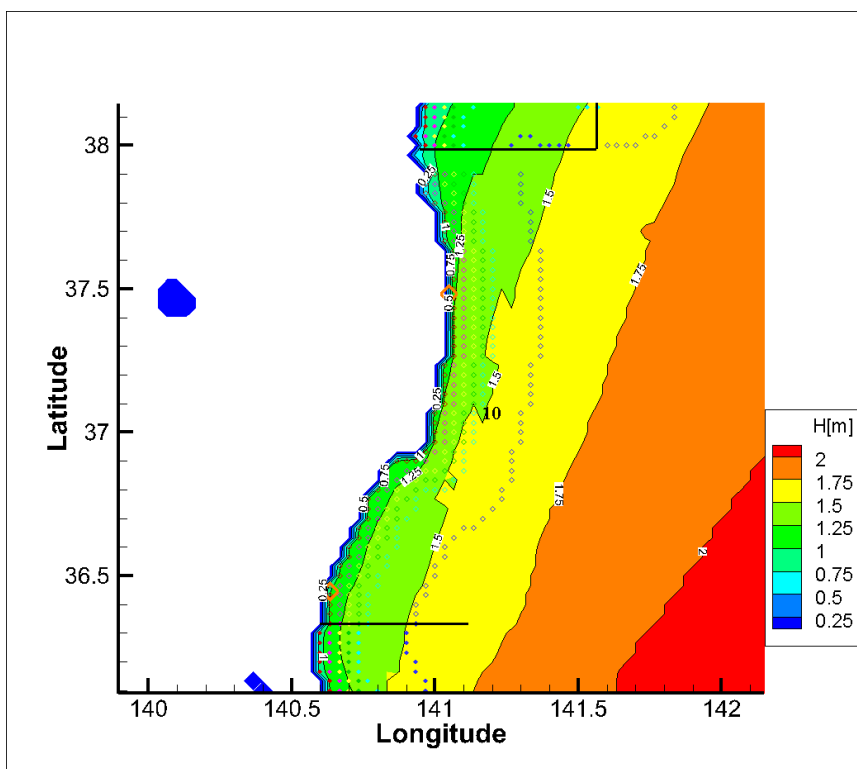


Fig.3-11 [B 東北東-10 常磐沖]の有義波高

C : 関東エリア

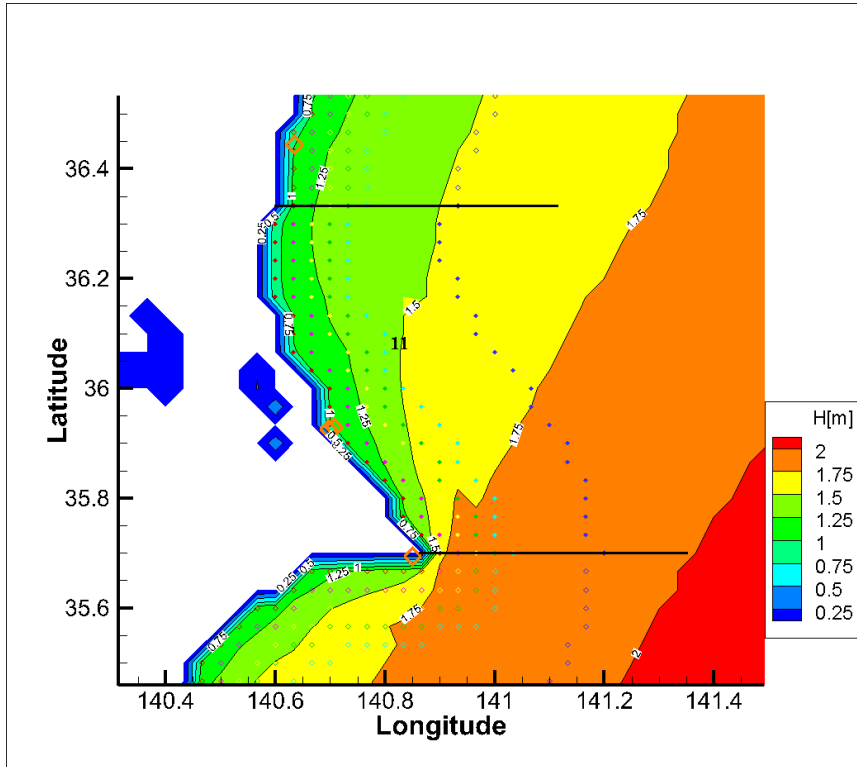


Fig.3-12 [C 関東-11 鹿島灘]の有義波高

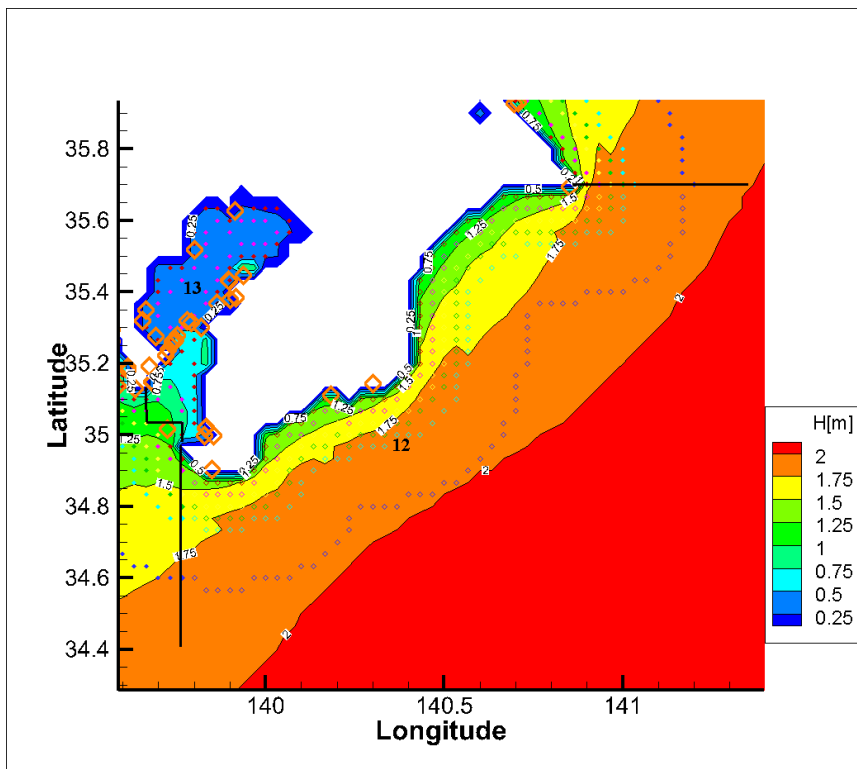


Fig.3-13 [C 関東-12 房総沖]の有義波高

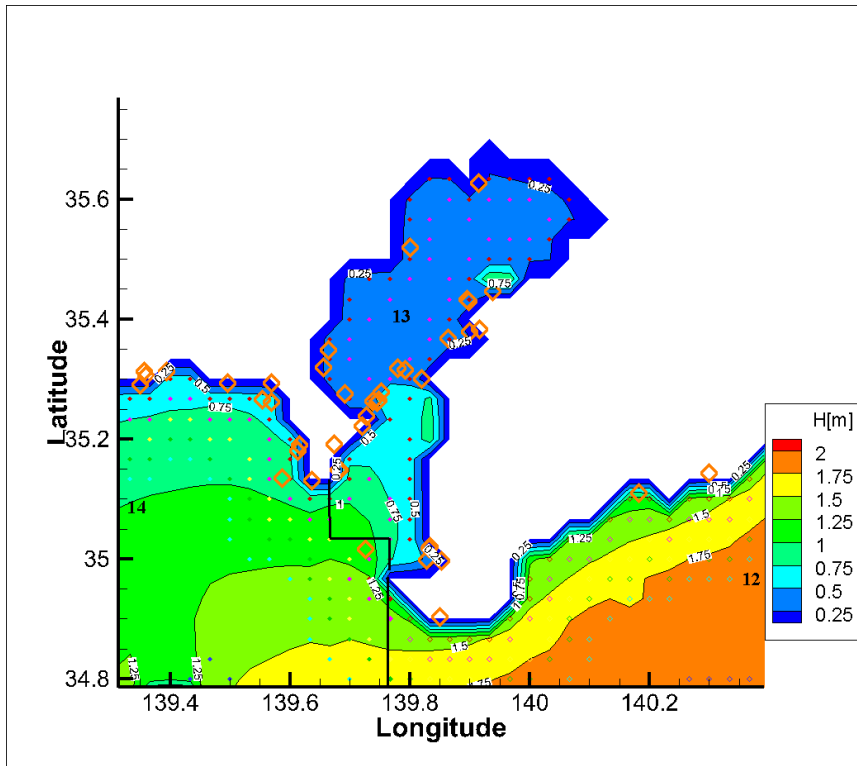


Fig.3-14 [C 関東-13 東京湾]の有義波高

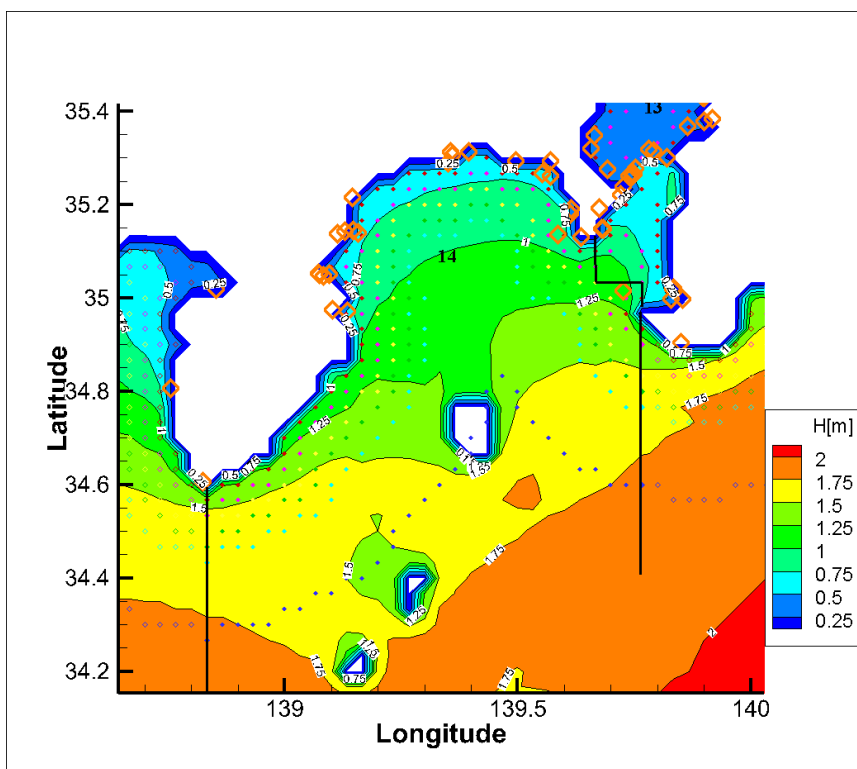


Fig.3-15 [C 関東-14 相模灘]の有義波高

D : 東海エリア

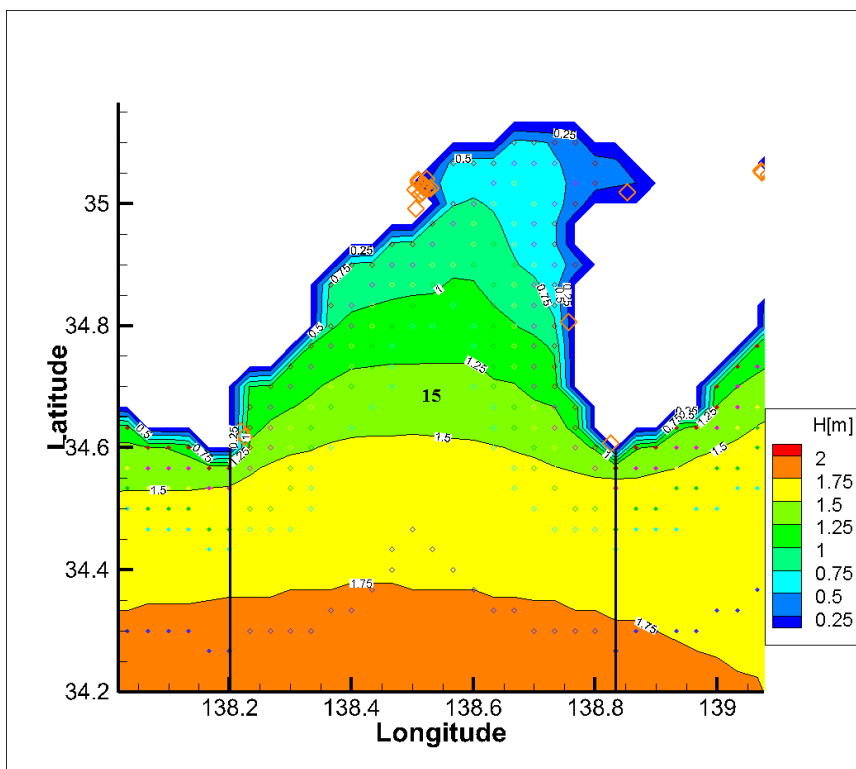


Fig.3-16 [D 東海-15 駿河湾]の有義波高

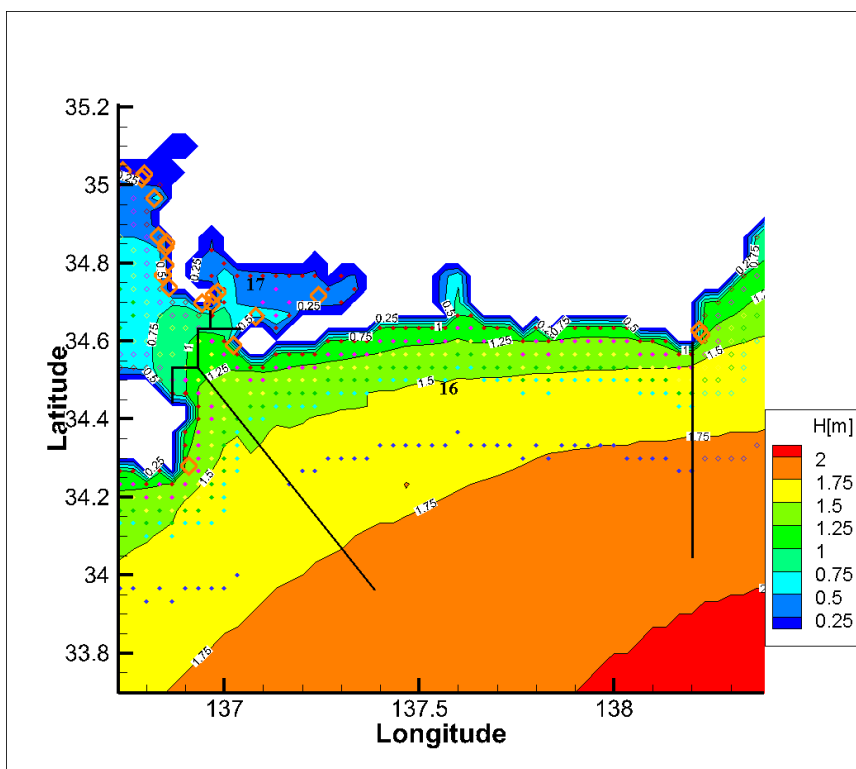


Fig.3-17 [D 東海-16 遠州灘]の有義波高

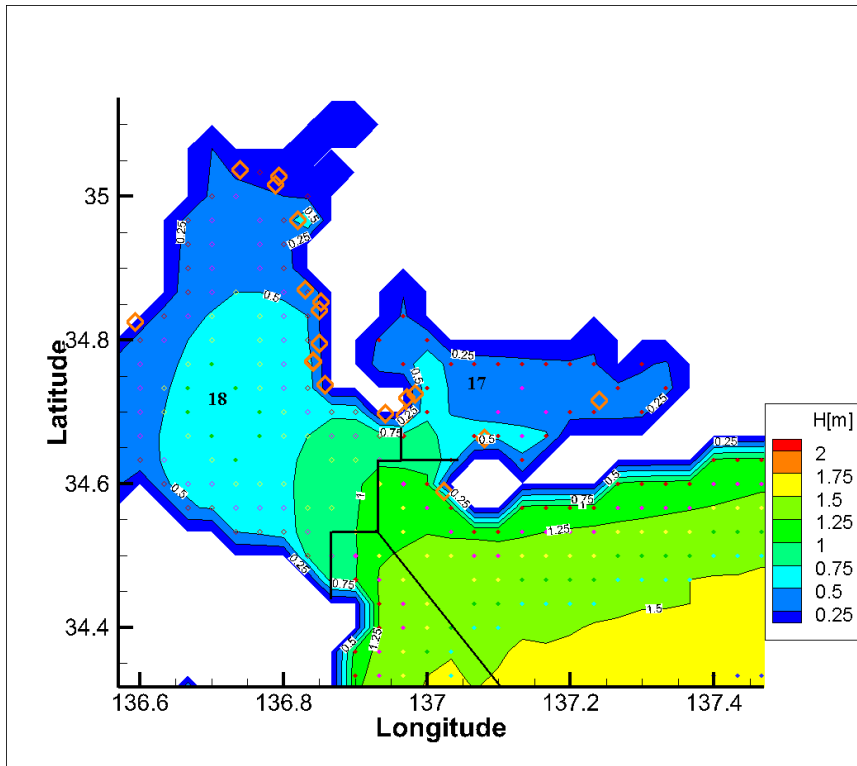


Fig.3-18 [D 東海-17 三河湾]の有義波高

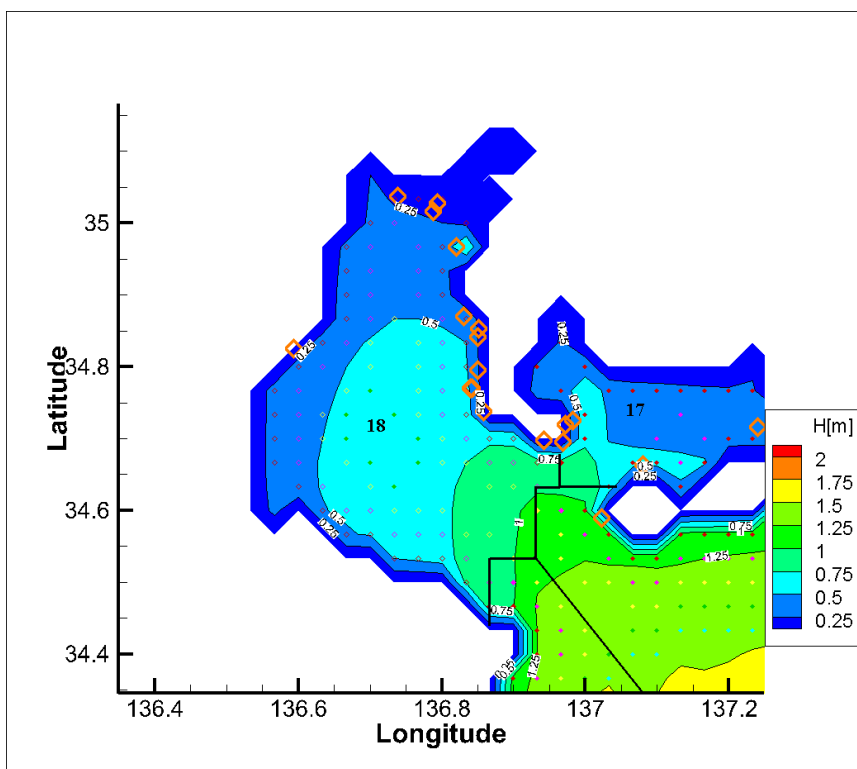


Fig.3-19 [D 東海-18 伊勢湾]の有義波高

E : 近畿エリア

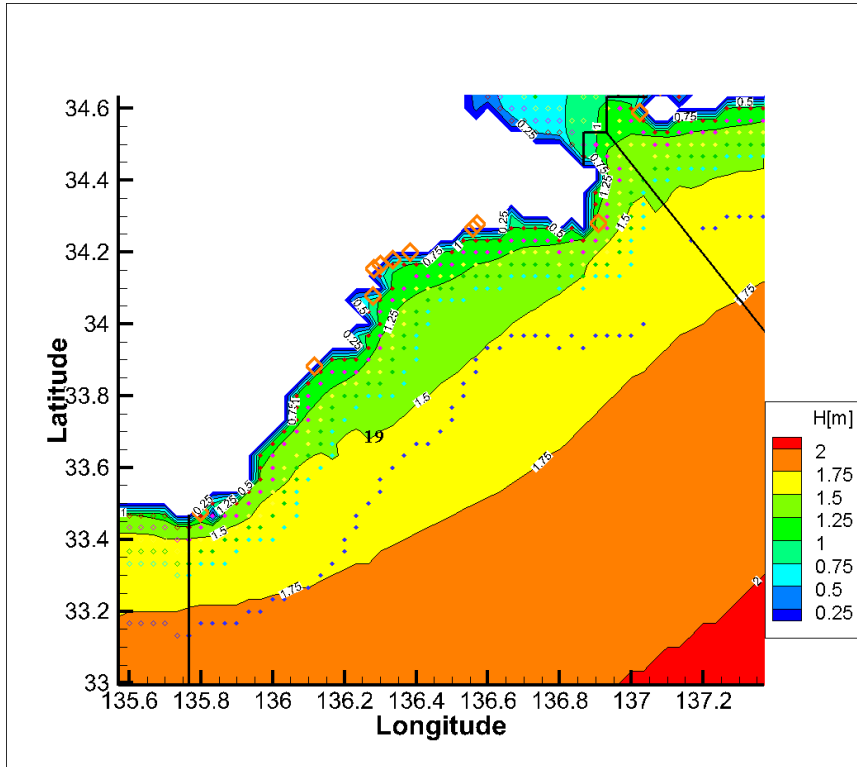


Fig.3-20 [E 近畿-19 熊野灘]の有義波高

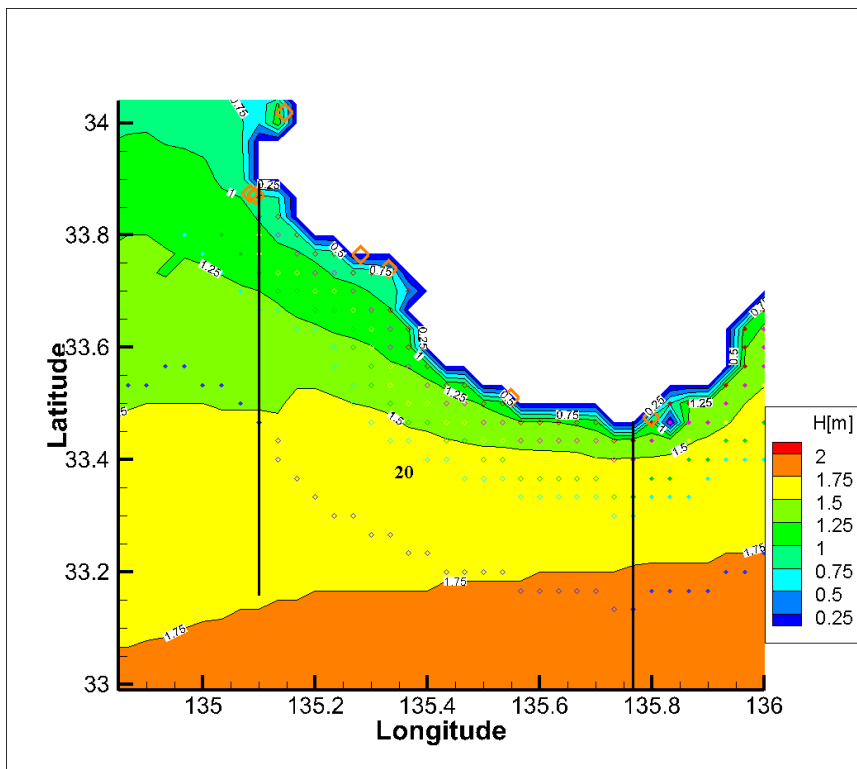


Fig.3-21 [E 近畿-20 紀伊半島西岸]の有義波高

F : 四国エリア

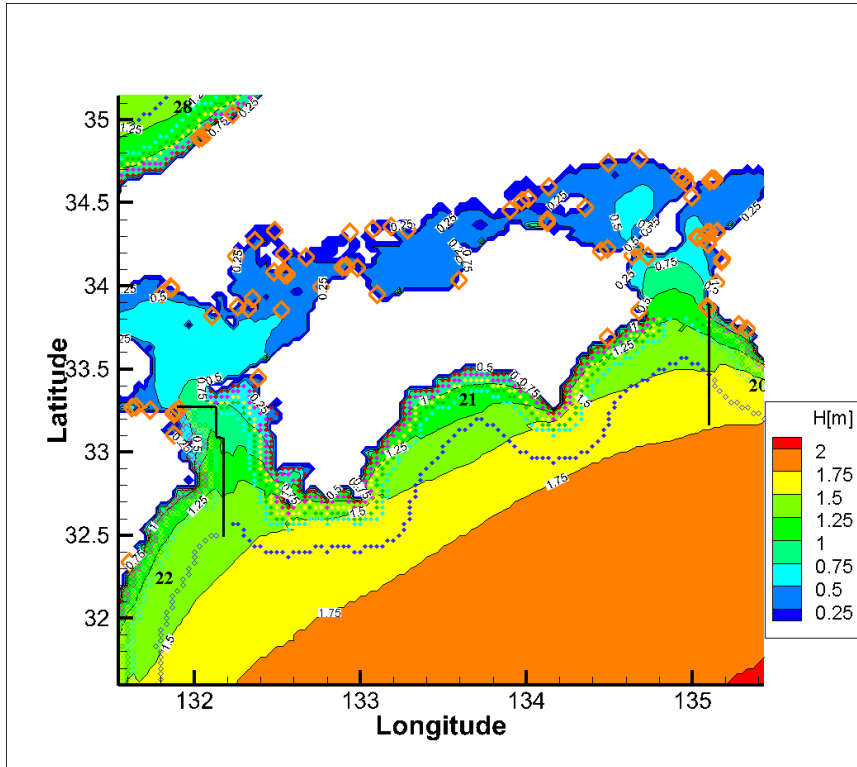


Fig.3-22 [F 四国-21 四国沖]の有義波高

G : 南九州エリア

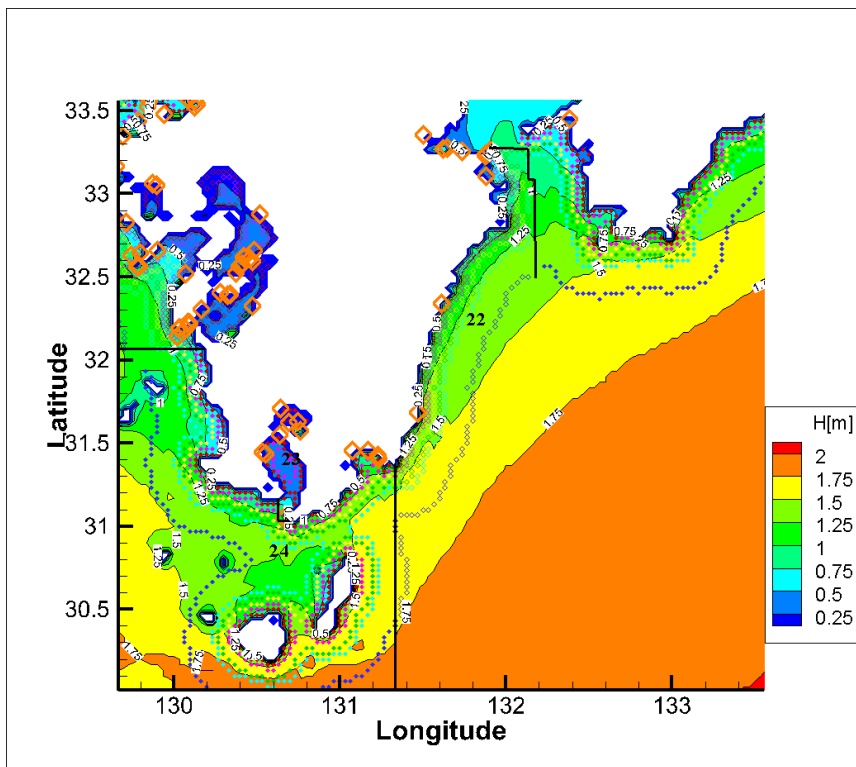


Fig.3-23 [G 南九州-22 日向灘]の有義波高

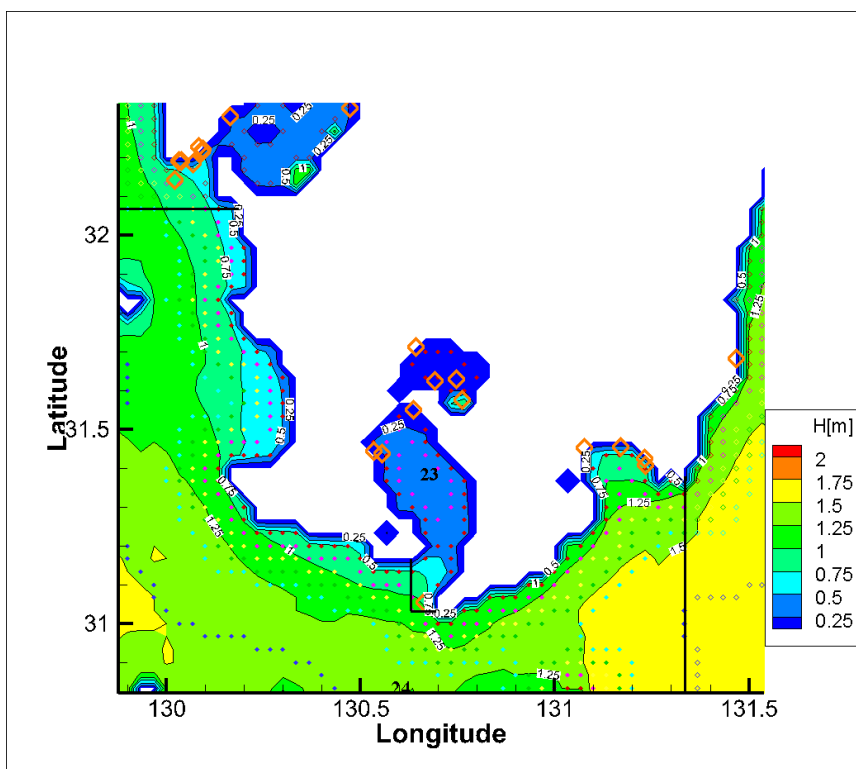


Fig.3-24 [G 南九州-23 鹿児島湾]の有義波高

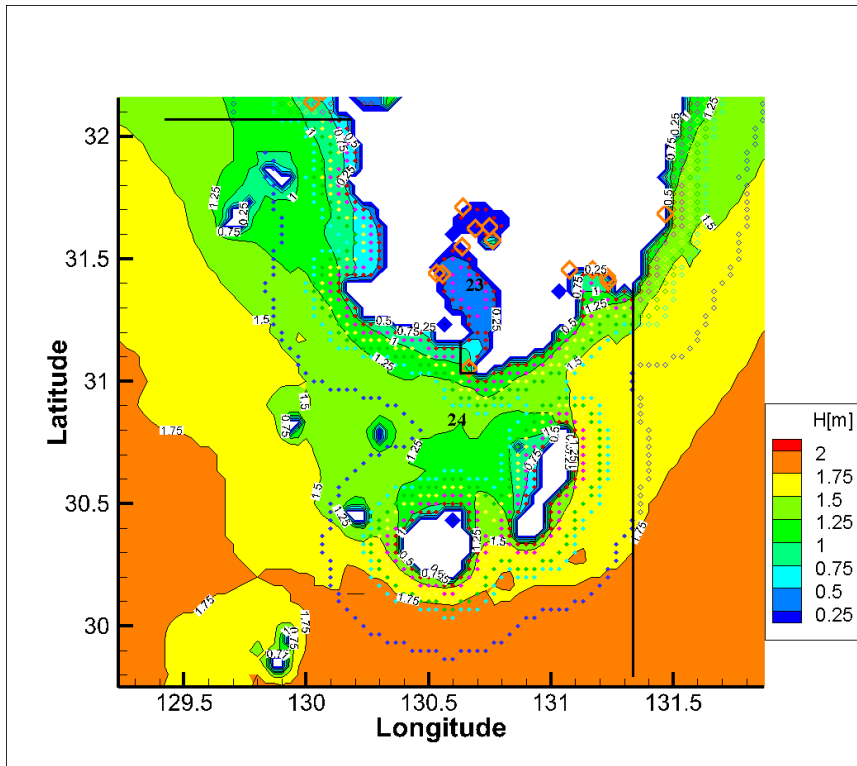


Fig.3-25 [G南九州-24 鹿児島沖]の有義波高

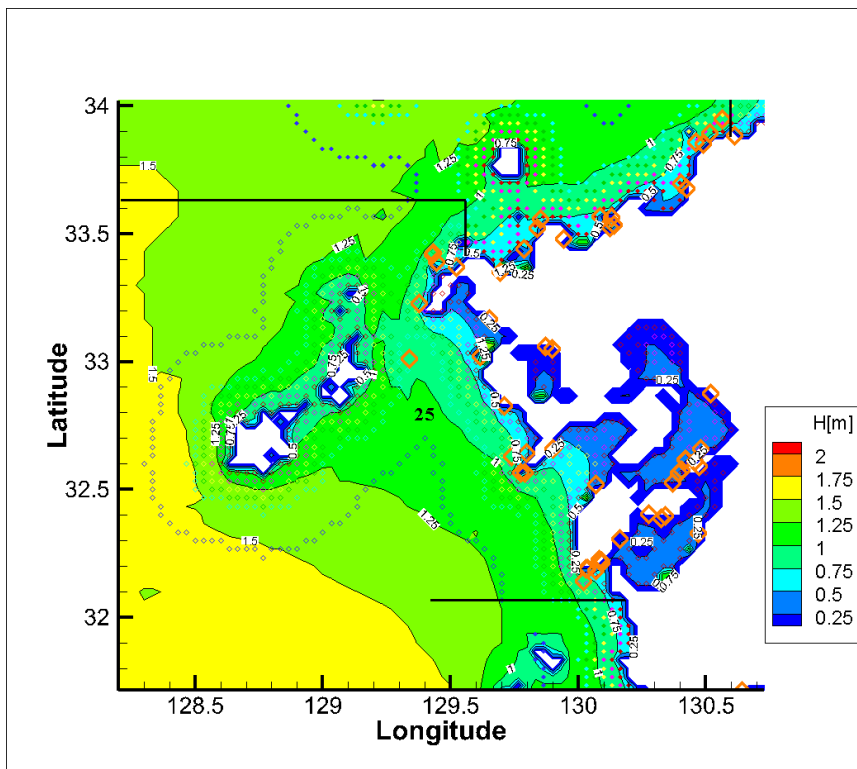


Fig.3-26 [G南九州-25 長崎沖]の有義波高

H : 北九州エリア

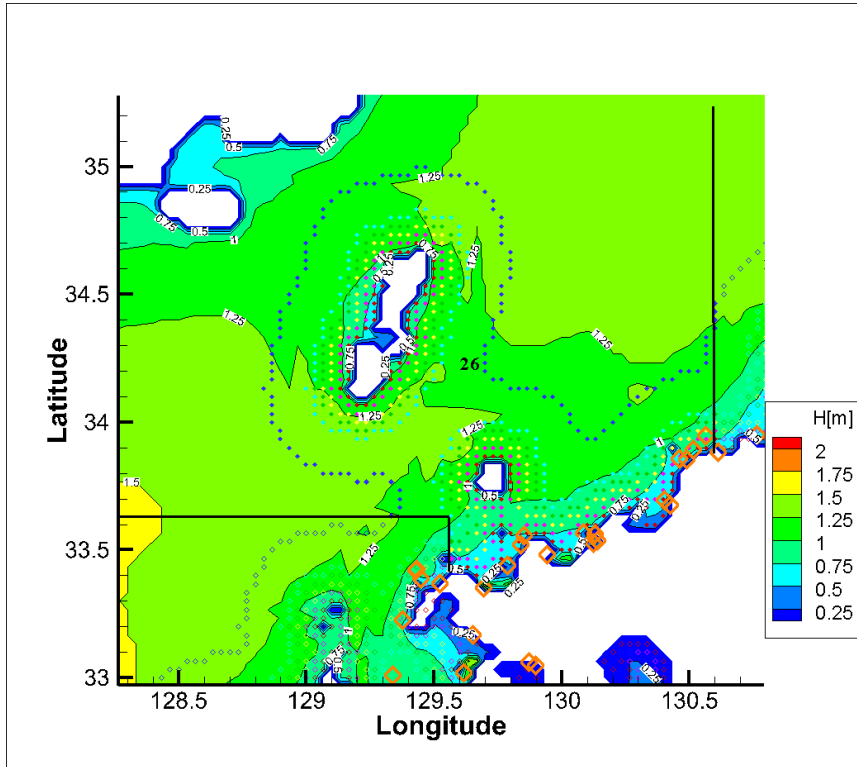


Fig.3-27 [H 北九州-26 玄界灘]の有義波高

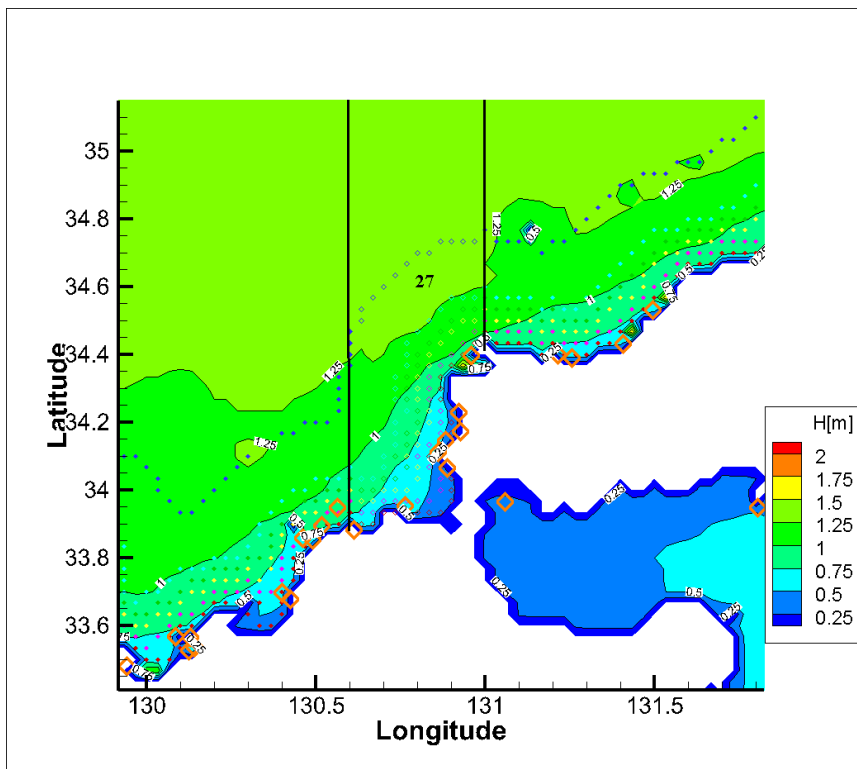


Fig.3-28 [H 北九州-27 響灘]の有義波高

I: 山陰エリア

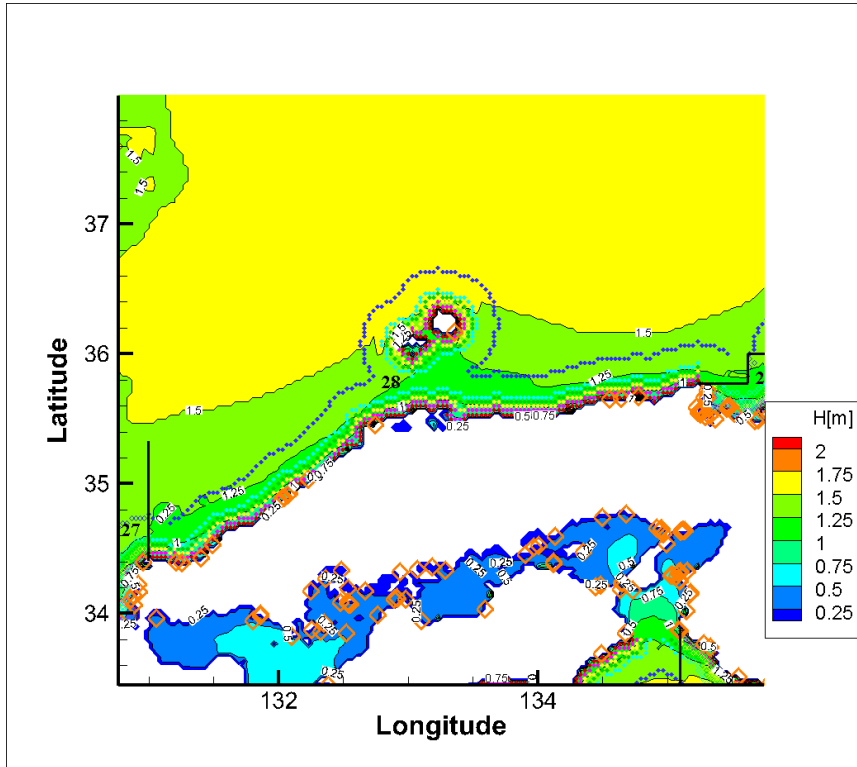


Fig.3-29 [I 山陰-28 山陰沖]の有義波高

J : 北陸エリア

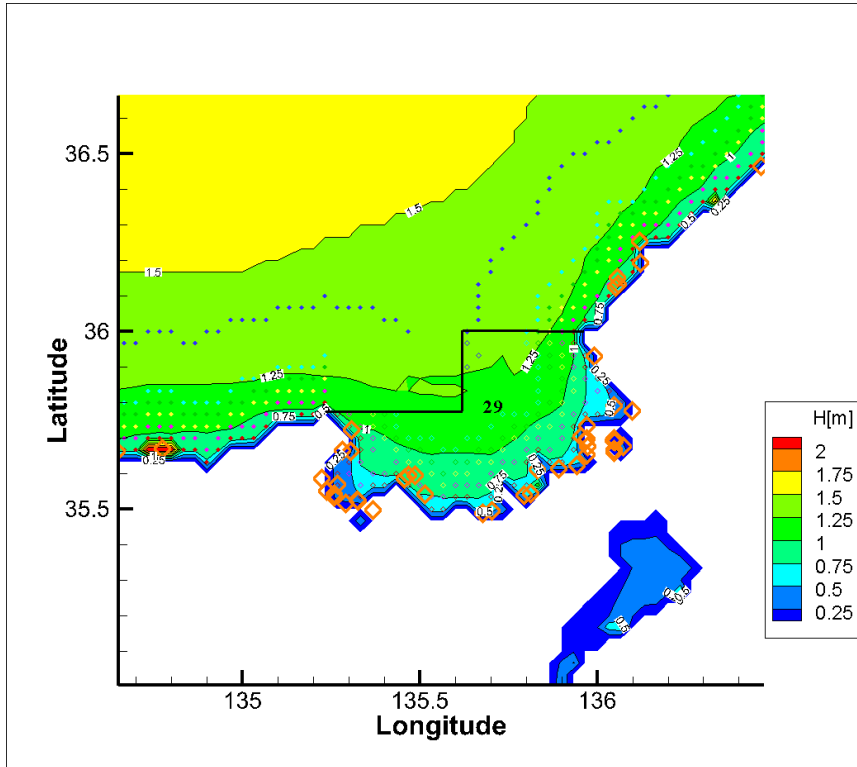


Fig.3-30 [J 北陸-29 若狭湾]の有義波高

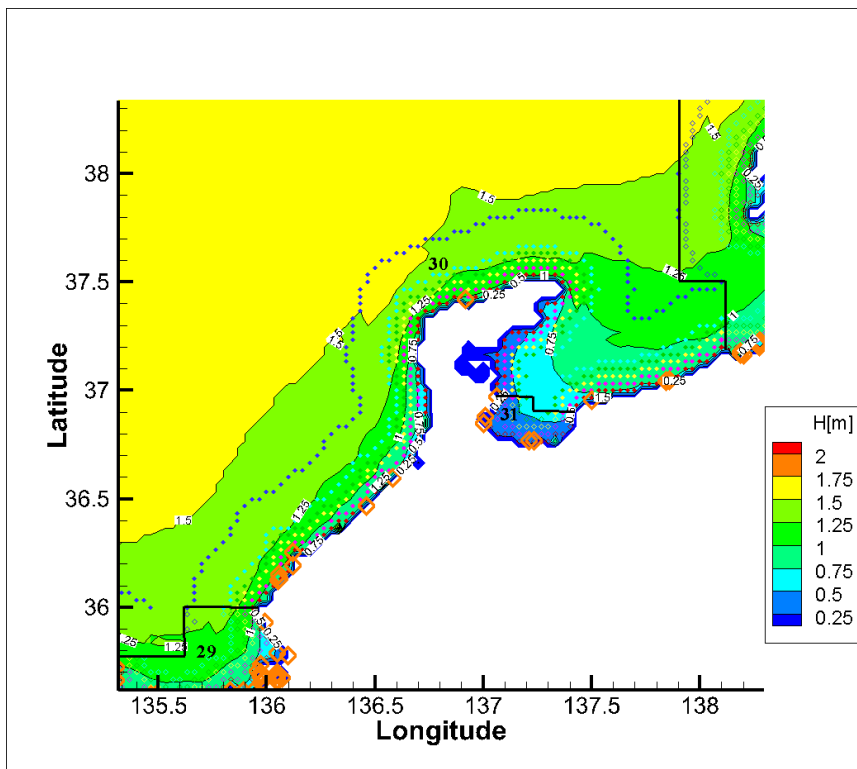


Fig.3-31 [J 北陸-30 能登沖]の有義波高

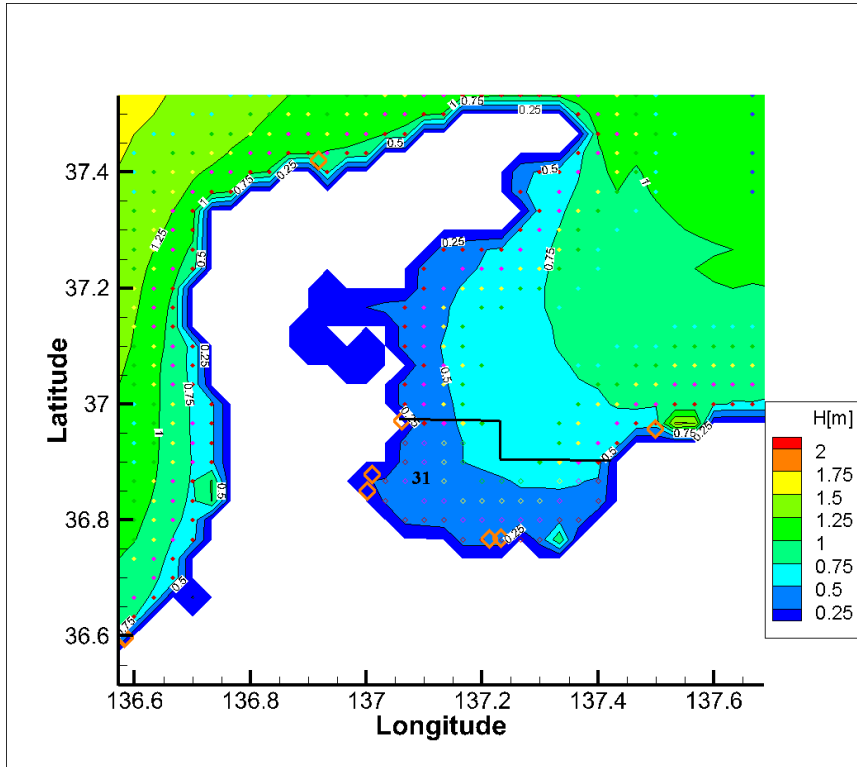


Fig.3-32 [J 北陸-31 富山湾]の有義波高

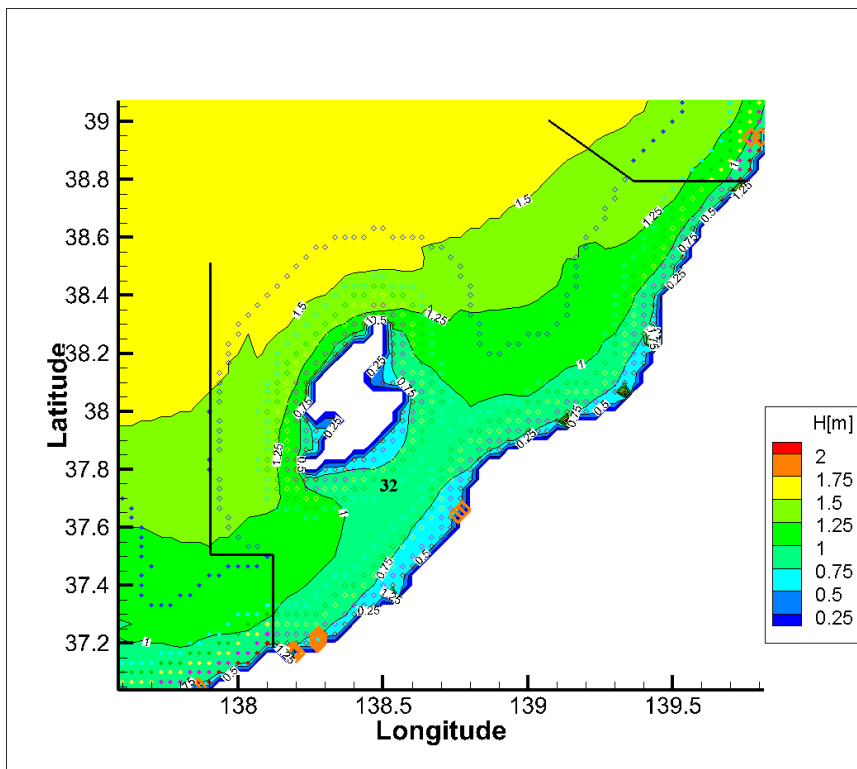


Fig.3-33 [J 北陸-32 佐渡沖]の有義波高

K: 東北西エリア

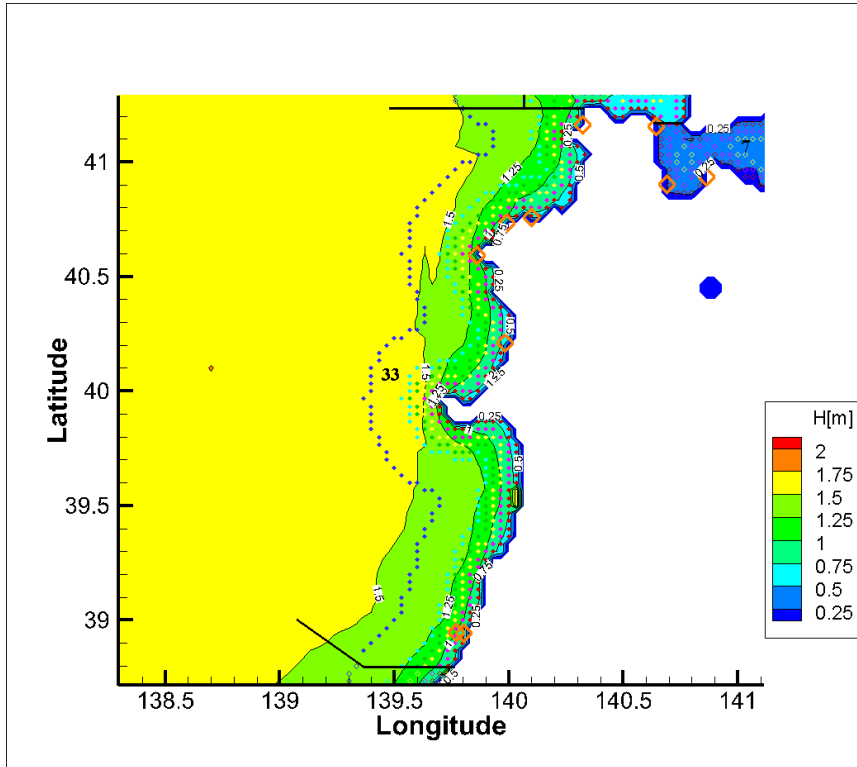


Fig.3-34 [K 東北西-33 秋田沖]の有義波高

L : 北海道西エリア

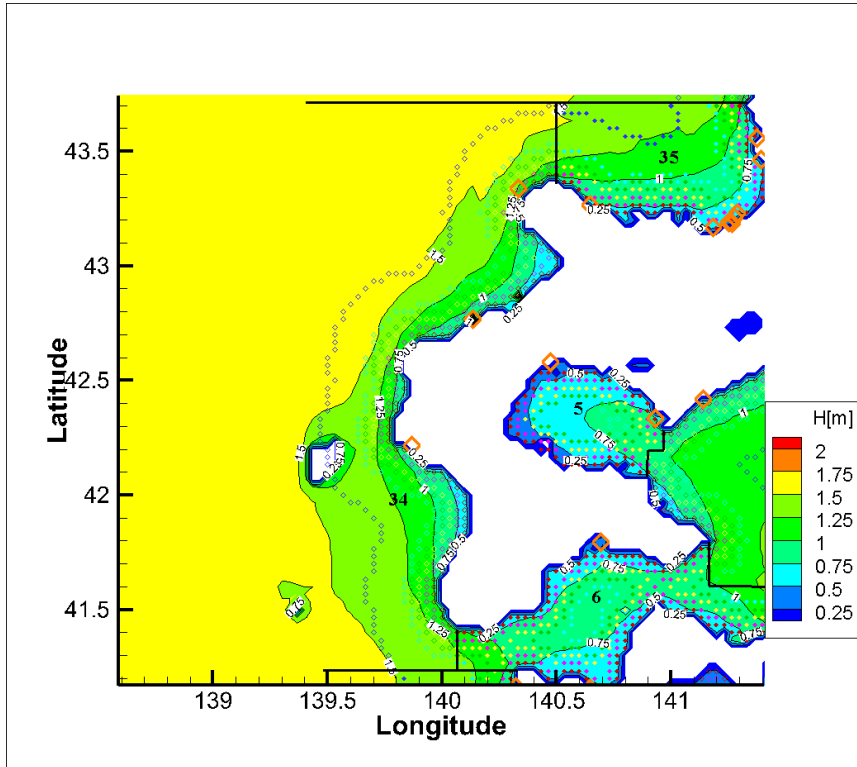


Fig.3-35 [L 北海道西-34 檜山沖]の有義波高

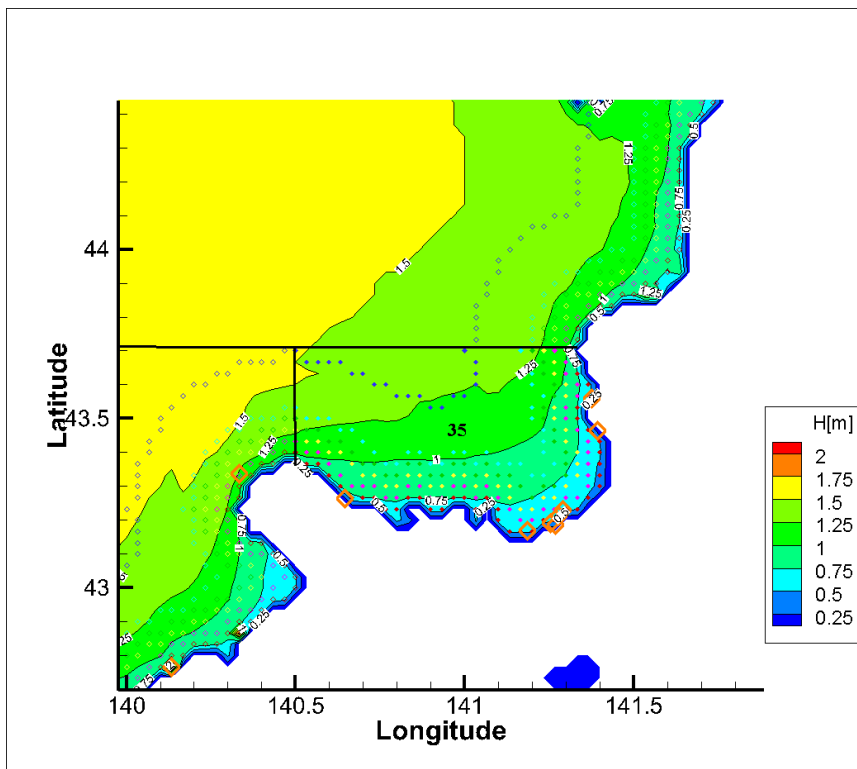


Fig.3-36 [L 北海道西-35 石狩湾]の有義波高

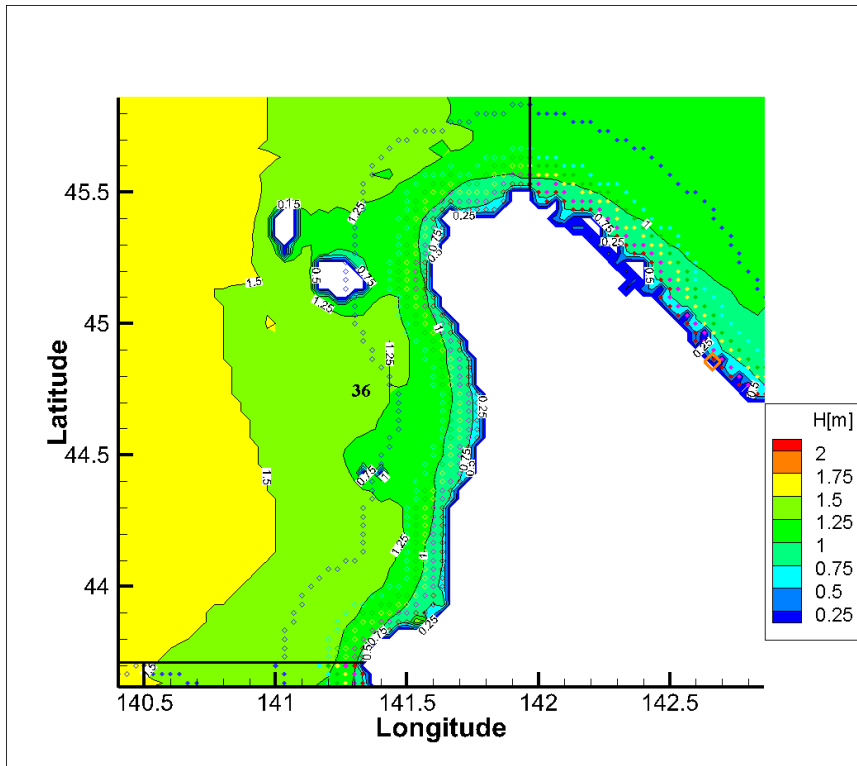


Fig.3-37 [L北海道西-36 留萌沖]の有義波高

M : 南西諸島エリア

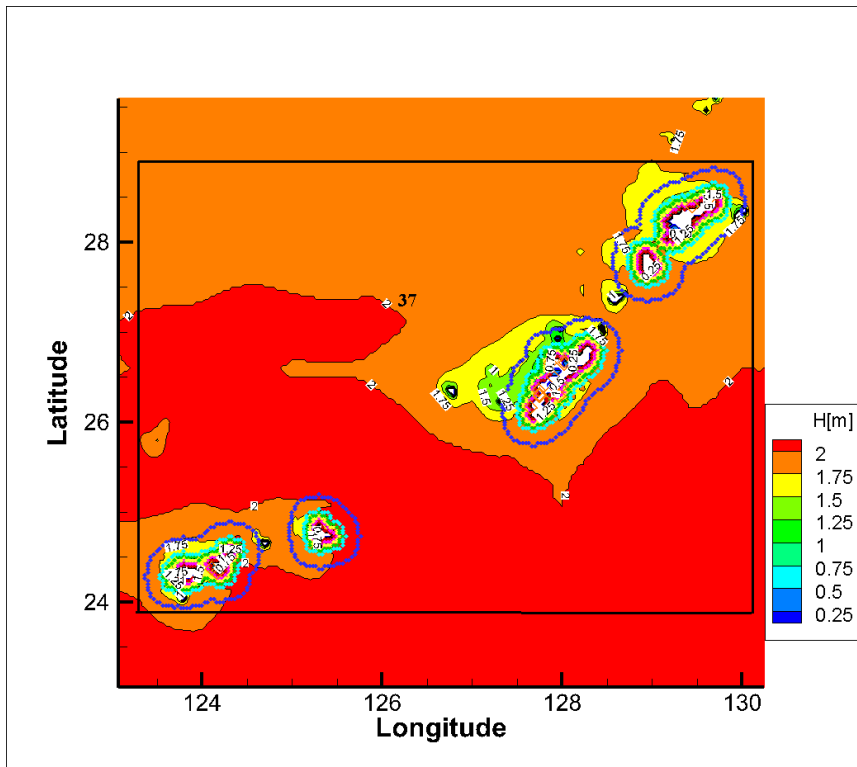


Fig.3-38 [M 南西諸島-37 南西諸島]の有義波高

ミニボートによる海難事故発生状況について [運輸安全委員会事務局提供]

平成27年3月
運輸安全委員会事務局

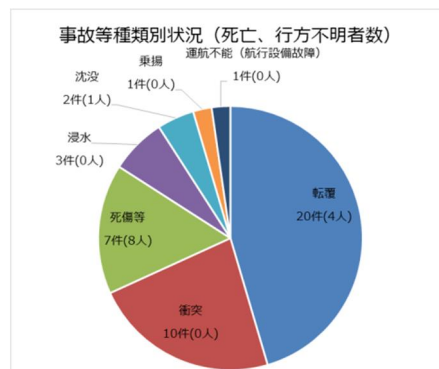
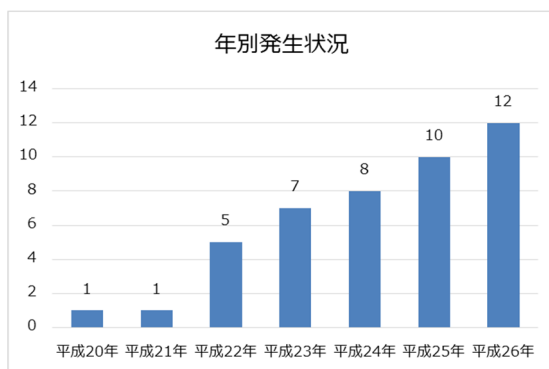
ミニボートによる船舶事故等の発生状況について

運輸安全委員会が、平成20年10月から平成26年12月までに調査対象としたミニボート（長さ3メートル未満であって、エンジンの出力が1.5キロワット未満の小型船舶）による船舶事故等の発生状況は、下記のとおりであった。

記

1 発生状況

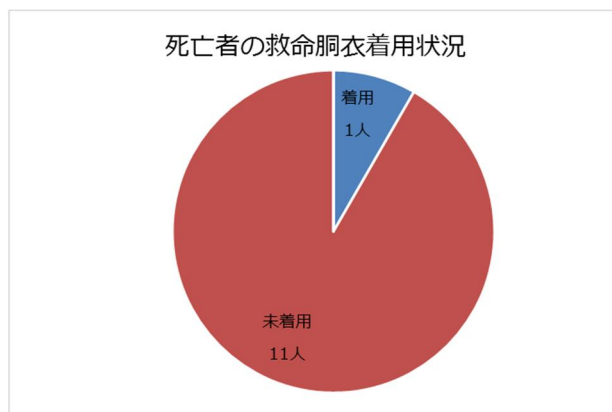
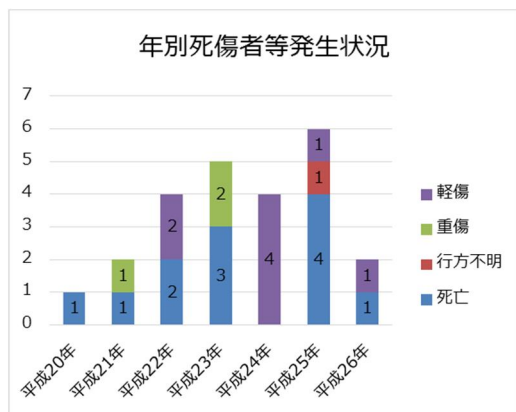
ミニボートによる事故等44件について、平成20年(10月以降)から26年までの年別の発生状況は、下図のとおりとなっており増加傾向にある。また、事故等種類別の発生状況を見ると、転覆が20件と最も多く、次いで他船との衝突10件、死傷等（転覆や衝突等他の事故によらないもの）7件などとなっている。



2 死亡、行方不明、負傷者の発生状況

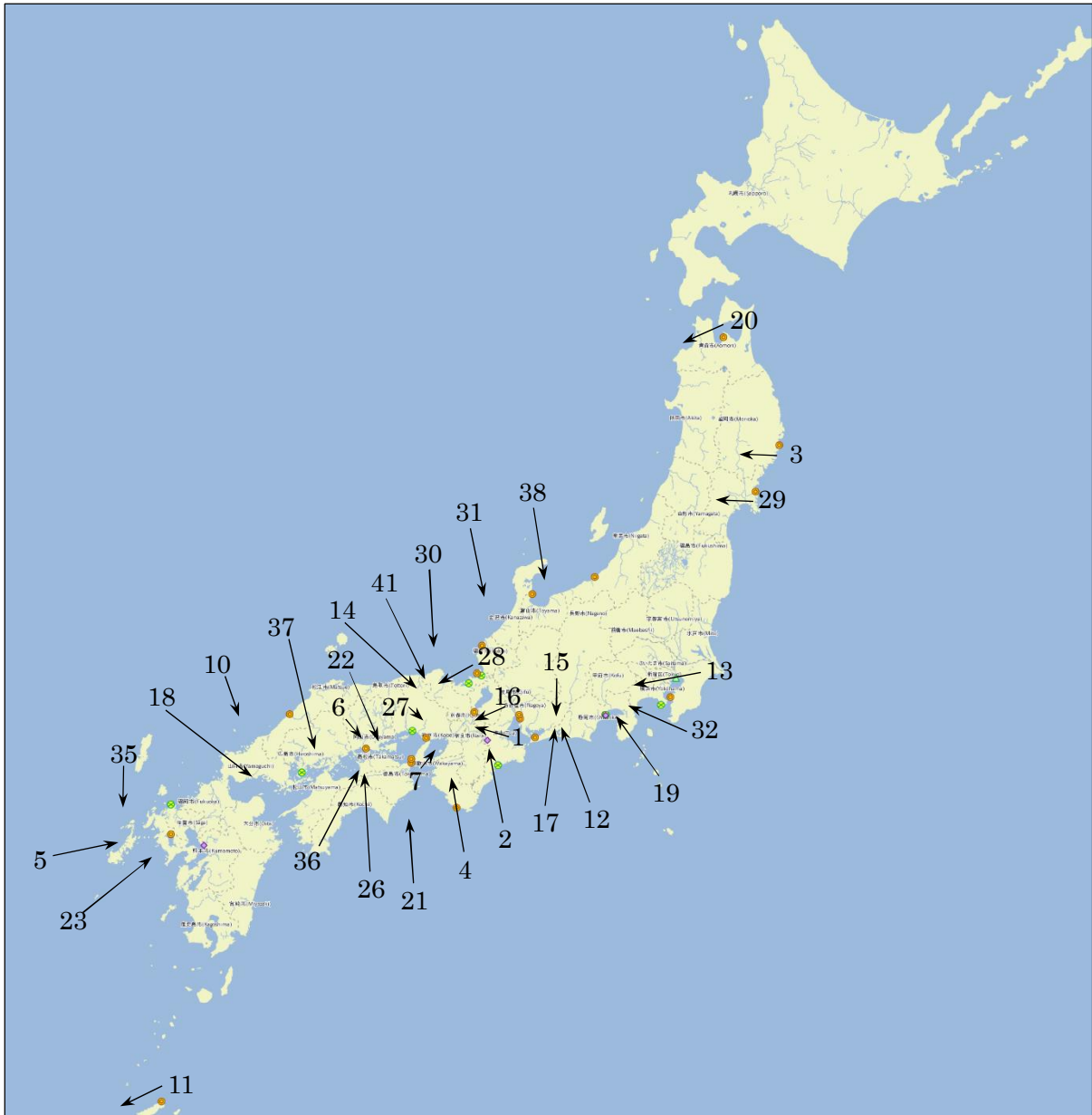
これらの事故により、12人が死亡し、1人が行方不明となっており、11人が負傷している。

死亡した12人について、当時の救命胴衣着用状況を見ると、約9割に当たる11人が着用していなかった。



3 ミニポートによる船舶事故等の発生場所

(図中の番号は、次ページの「ミニポートによる船舶事故等一覧」のNo.を示す。)



「船舶事故ハザードマップ」による

※ 発生場所不明のもの及び調査中のものを除く

4 ミニボートによる船舶事故等一覧

No.	事故等名	発生年月日	発生時刻	天候	死亡	行方不明	重傷	軽傷	救命胴衣の着用状況	進捗状況
1	ミニボート（船名なし）転覆	H20. 11. 3	8:21	曇り	1	0	0	0	着用	公表
2	ミニボート（船名なし） ミニボート（船名なし）転覆	H21. 4. 13	16:50	晴れ	1	0	1	0	未着用	公表
3	ミニボート（船名なし）転覆	H22. 2. 20	10:00	曇り	0	0	0	0	着用	公表
4	瀬渡船A丸 ミニボートB丸衝突	H22. 4. 25	7:59	晴れ	0	0	0	2	着用	公表
5	ミニボート（船名なし）転覆	H22. 5. 29	19:25	曇り	1	0	0	0	未着用	公表
6	漁船A丸 ミニボート（船名なし）衝突	H22. 9. 10	1:02	晴れ	0	0	0	0	着用	公表
7	ミニボート（船名なし）操縦者死亡	H22. 10. 24	13:35	曇り	1	0	0	0	未着用	公表
8	ミニボート（船名なし）操縦者死亡	H23. 2. 2	15:00	晴れ	1	0	0	0	未着用	公表
9	ミニボート（船名なし）操縦者死亡	H23. 4. 13	不明	晴れ	1	0	0	0	未着用	公表
10	ミニボート（船名なし）沈没	H23. 5. 2	15:10	晴れ	1	0	0	0	未着用	公表
11	ミニボート（船名なし）転覆	H23. 6. 4	9:00	曇り	0	0	0	0	着用	公表
12	ミニボート（船名なし）乗船者負傷	H23. 7. 16	13:30	晴れ	0	0	1	0	未着用	公表
13	ミニボート（船名なし）乗揚	H23. 8. 4	18:30	晴れ	0	0	0	0	着用	公表
14	遊漁船A丸 ミニボート（船名なし）衝突	H23. 9. 14	9:57	晴れ	0	0	1	0	未着用	公表
15	遊漁船A丸 ミニボート（船名なし）衝突	H24. 2. 5	13:17	晴れ	0	0	0	0	着用	公表
16	ミニボート（船名なし）転覆	H24. 4. 4	13:40	晴れ	0	0	0	2	着用	公表
17	ミニボート（船名なし）沈没	H24. 4. 28	8:52	晴れ	0	0	0	0	着用	公表
18	漁船A丸 ミニボート（船名なし）衝突	H24. 6. 11	4:42	晴れ	0	0	0	0	着用	公表
19	ヨット（船名なし） ミニボートB丸衝突	H24. 6. 23	11:15	晴れ	0	0	0	1	着用	公表
20	ミニボート（船名なし）転覆	H24. 7. 1	12:10	曇り	0	0	0	1	着用	公表
21	ミニボート（船名なし）転覆	H24. 7. 22	7:50	曇り	0	0	0	0	着用	公表
22	ミニボート（船名なし）転覆	H24. 9. 19	13:30	晴れ	0	0	0	0	着用	公表
23	ミニボート（船名なし）操縦者死亡	H25. 1. 12	不明	晴れ	1	0	0	0	未着用	公表
24	ミニボート（船名なし） 乗船者死亡及び乗船者行方不明	H25. 2. 10	23:30	晴れ	1	1	0	0	未着用 ¹ 不明 ¹	公表
25	ミニボート（船名なし）乗船者死亡	H25. 3. 31	8:13	雨	2	0	0	0	未着用	公表
26	ミニボート（船名なし）転覆	H25. 4. 14	13:30	曇り	0	0	0	0	着用	公表
27	ミニボート（船名なし）転覆	H25. 5. 3	14:00	晴れ	0	0	0	0	着用	公表
28	プレジャーボートA丸 ミニボート（船名なし）衝突	H25. 5. 6	10:40	晴れ	0	0	0	1	着用	公表
29	ミニボート（船名なし）浸水	H25. 6. 2	8:20	曇り	0	0	0	0	着用	公表
30	ミニボート（船名なし）浸水	H25. 9. 21	11:45	晴れ	0	0	0	0	着用	公表
31	ミニボート（船名なし）浸水	H25. 11. 24	11:35	晴れ	0	0	0	0	着用	公表
32	ミニボート（船名なし）転覆	H25. 12. 1	2:10	晴れ	0	0	0	0	着用	公表
33	ミニボート（船名なし）転覆	H26. 5. 3	8:50		0	0	0	1	未着用	調査中
34	ミニボートA丸転覆	H26. 5. 3	15:57		1	0	0	0	未着用	調査中
35	遊漁船A丸 ミニボート（船名なし）衝突	H26. 5. 4	6:15	晴れ	0	0	0	0	不明	公表
36	ミニボート（船名なし）転覆	H26. 5. 4	9:30	晴れ	0	0	0	0	着用	公表
37	ミニボート（船名なし）転覆	H26. 5. 4	13:40	晴れ	0	0	0	0	着用	公表
38	ミニボート（船名なし）転覆	H26. 6. 5	8:17	曇り	0	0	0	0	着用	公表
39	ミニボート（船名なし）転覆	H26. 8. 13	9:14		0	0	0	0	調査中	調査中
40	漁船A丸 ミニボート（船名なし）衝突	H26. 8. 28	16:00		0	0	0	0	調査中	調査中
41	ミニボート（船名なし）転覆	H26. 9. 14	8:00	晴れ	0	0	0	0	着用	公表
42	遊漁船A丸 ミニボート（船名なし）衝突	H26. 9. 21	5:30		0	0	0	0	調査中	調査中
43	ミニボート（船名なし） 運航不能（電源喪失）	H26. 9. 27	8:25	晴れ	0	0	0	0	調査中	調査中
44	ミニボート（船名なし）転覆	H26. 11. 17	18:30		0	0	0	0	調査中	調査中

5 事事故例

波高約20～30cmの横波を受けて浸水し、転覆した事例 ミニボート(船名なし)転覆

事故の経過

ミニボートは、操縦者、同乗者 A 及び同乗者 B の 3 人が乗船して大村湾北部の長崎県川棚港内の船だまりを発航し、平成 22 年 5 月 29 日 (土) 18 時 05 分ごろ、約 600m離れた川棚港東防波堤 (以下「東防波堤」という。) に着き、ミニボートを係留して 3 人は東防波堤で釣りを行った。

3 人は夜釣りをする予定であったが、風が強くなったことから釣りをやめて暗くなる前に帰航することにした。

19 時 23 分ごろ、東防波堤の東端付近から発進して帰途につき、波高が約 20～30 cm となったので時速約 1～2 km の速力で港内の発航場所に向けて北進中、19 時 25 分ごろ、発進場所から約 5 0 m 離れたところで左舷側から波を受けて海水が打ち込み、左舷側に転覆した。

3 人は海中に投げ出され、転覆したミニボートにつかまって陸岸に向けて泳ぎ出したが、風波を受けて前に進むことができず、風と波にまかせて東防波堤に戻ることにした。

ミニボートは、東防波堤まで約 5～10m になったとき、養殖施設のロープが船外機に絡まって動かなくなった。

操縦者が潜ってロープを外そうとしていたとき、同乗者 B が東防波堤に向かって泳ぎ出し、同乗者 A が大声で止めようとしたが、間もなく同乗者 B が見えなくなった。

ミニボートは、絡んでいたロープを外したことで東防波堤沿いに流された後、操縦者及び同乗者 A は防波堤に上がり、付近で操業中の漁船により救助された。

同乗者 B は、翌朝、長崎県警アクアラング隊の捜索により発見されたが、溺死と検案された。

原因

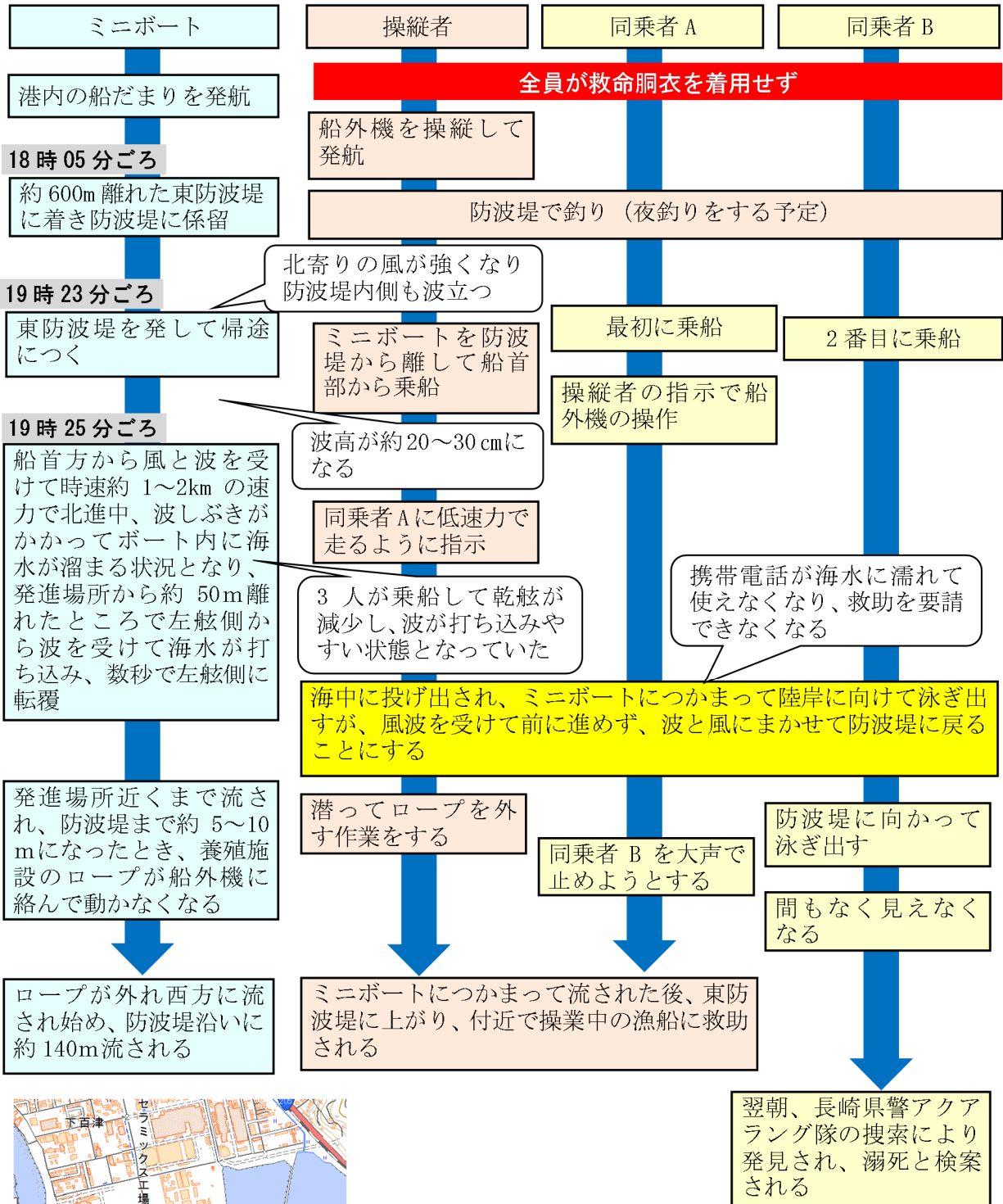
本事故は、日没直後、風力 4 の北北西風が吹き、波高が約 20～30 cm となった状況下、ミニボートが、東防波堤から川棚港内の発航場所に向けて北進中、左舷側から横波を受けて波が打ち込んだため、浸水して転覆したことにより発生したものと考えられる。

再発防止策

- ・ミニボートは、風や波の影響を受けやすいので、最新の気象情報を入手し、無理のない運航をすること。
- ・波が打ち込みやすい状態とならないよう、乾舷を十分に確保するために、積み過ぎに注意すること。
- ・ミニボートの運航に関する基礎知識の修得に努めること。
- ・風が強くなり、波が高くなったときは、防波堤などで天気の回復又は救助を待つことも考慮すること。
- ・救命胴衣は必ず着用すること。

詳細な調査結果は事故調査報告書をご覧ください。(2011 (平成 23) 年 10 月 28 日公表)
http://www.mlit.go.jp/jtsb/ship/rep-acci/2011/MA2011-10-49_2010ns0050.pdf

事故発生に至る経過



長崎県川棚港（国土地理院ホームページより）

事故当時の気象・海象

気象：天気 曇り、風向 北北西、風力 4
 海象：波高 約20~30cm
 日没時刻：19時22分