

海の常識マナー

直接、安全航行にはかわらなくとも、海の人々の間では常識となっているマナーがあります。ボートの持ち込み先の地元の人々に迷惑をかける行為は、ミニボート締め出しにもつながります。くれぐれも人に迷惑をかけないよう、ミニボートを楽しんでください。

● 駐車場、駐車スペース以外に駐車しない

迷惑駐車は最悪。これは常識。



● ゴミは必ず持ち帰る

地方では、ゴミの回収は、地元のボランティアがやっているか、有料で業者に頼むかしています。たとえゴミ箱があったとしても、ゴミは持ち帰るのがビジターのマナーです。



● 漁港に干してある漁具を踏まない

漁具は漁師さんたちの、大切な、かつ高価な、仕事の道具です。



● 定置網や養殖筏いかだ もやに妨わない!

定置網に妨うのは、マナーの上でももちろん厳禁ですが、風向きが変わり、ボートが網に寄ってしまうと、船外機のプロペラが網にからんでしまったり、ボートが網の中へ流されたりします。万が一、網を損傷すれば、大金で弁償しなければなりません。

● 深夜や早朝、駐車場で騒いだり、エンジンの空ぶかしをしない

知識 技術 マナー

あなたにボート免許があろうがなかろうが、海は平等に時化ますし、トラブルも発生させます。

また海や川、湖には、海上衝突予防法をはじめとするいくつかの海上交通ルールがあり、

船長がそれを知っているようがいまいが、これらのルールは平等に適用されます。

さらに、法律には定められていなくても、安全に航行するために、やってはいけないこともいくつかあります。

ここでは、そういったことを含めて、安全にミニボートで遊ぶための基本知識、常識、マナーを解説します。



❖ 船長としての心構え

たとえ、ミニボートであっても、操縦するあなたが船長です。法律でも船長には、ボートと乗員の命を預かる責任が定められています。



❖ 天気予報のチェック

船長は少なくとも前日と当日朝は、かならず天気予報をチェックしましょう。もし、天候や海況が悪そうだったら、出航は早めにあきらめましょう。前日までの予報では嵐が予想されていた海域が、急に荒天予報に変わることは珍しくありません。



❖ 遠くまで行かない

もともとミニボートは、はるか沖まで行くことは前提としていません。安全に楽しむには、岸から数百メートルの範囲で乗りましょう。目安としては、海上から陸上にいる人々の動きがわかる距離で使用しましょう。



❖ ボートを出さない勇気も必要!

実際に海まで来てみると、意外に風が強く、波も大きいということは珍しくありません。現場で、気象や海況に少しでも不安を感じた場合は、ちゅうちょせず、ボートを出すのはあきらめましょう。



❖ 整備こそ安全の第一歩

前回乗った時に、エンジンの排気がいつもと違っていたとか、エンジン音が変わったとか、気になった点があったときは、次にボートを出す時までには、その原因を解明し、修理しておきましょう。長期間エンジンを使っていない時は、必ず出航前に試運転をして、調子を見なければなりません。

ちなみにプレジャーボートの遭難の原因でいちばん多いのがエンジントラブルです。



❖ 早めに引き返す決断力も大切!

船長なら、自分のボートの性能、自分の腕のレベルを十分につかんでおく必要があります。海に出てから天候が急変することはよくあることですが、その時、あるいはそれ以後の海の状態がボートの能力を超えそうだと、あるいは自分の腕では危険かもしれないと判断したときは、無理をせず、早めに安全な場所に避難しましょう。



水の上では誰も
自分を守ってくれない。
だから
安全は
自分の手で!

これだけは忘れずに

ライフジャケットは必ず着用

ミニボートでは、ライフジャケットを水上でも水際でも、常時着用することが基本中の基本です。ボートから落水した時も、ライフジャケットを着用していれば8割以上助かりますが、着用していない人が海に落ちた場合、助かる確率は約3割という統計があります。したがってボートに乗るときは必ずライフジャケットを着用しましょう。船長は、ゲストにもライフジャケットを着用させる義務があります。

携帯電話は忘れずに

携帯電話は、海上から陸上へ連絡する際のもっとも有効な手段です。これを持つことのもっとも重要な意味は、海上で遭難した場合に救助を求められることです。

緊急時は**118番**（海上保安庁）に連絡しましょう。海の上ではこれが**110番**にあたります。



エンジンがあっても、オールは必ず積む

沖でエンジンが止まってしまったときは、オールがあれば自分で漕いで帰航することができますが、オールがないと漂流、遭難ということになります。

また、波打ち際でオールがないと、浅瀬で船外機を使わざるを得なくなり、その結果、プロペラを海底にぶつけて傷めてしまいます。



自分のボートの限界を知ろう

片舷に人が寄ると、転覆する!

ミニボートは、インフレーターボートを除けば、幅が狭く、軽いために傾きやすく、意外に簡単に横倒し状態になります。



横波は鬼門!

ミニボートは大きな横波に弱く、転覆の危険すら生まれます。したがって、横波を受ける状態で長く走り続けることは、絶対に避けなければなりません。



暗い間は船を出さない

夜間、ただでさえ小さいミニボートは、例え法律で決められた灯火をつけていても、海上ではほかの船からはまったく見えません。したがって夜間や、まだ暗い未明に出航してはいけません。

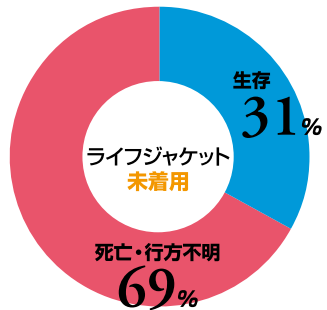
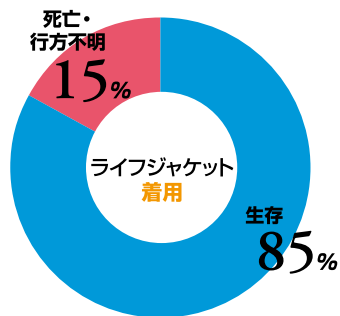


あなたのボートは見えない! 旗を立てよう

昼間でも、波の間に浮かぶミニボートは、ほかの船からは想像以上に見えにくいものです。相手に気づいてもらえるよう、ボートには派手な旗を高く掲げておくようにしましょう。



落水者のライフジャケット着用・未着用別の生存率



(海上保安庁の資料から作成)

ボートの上での安全常識

急発進、急停止、急な方向転換は同乗者を振り落とす

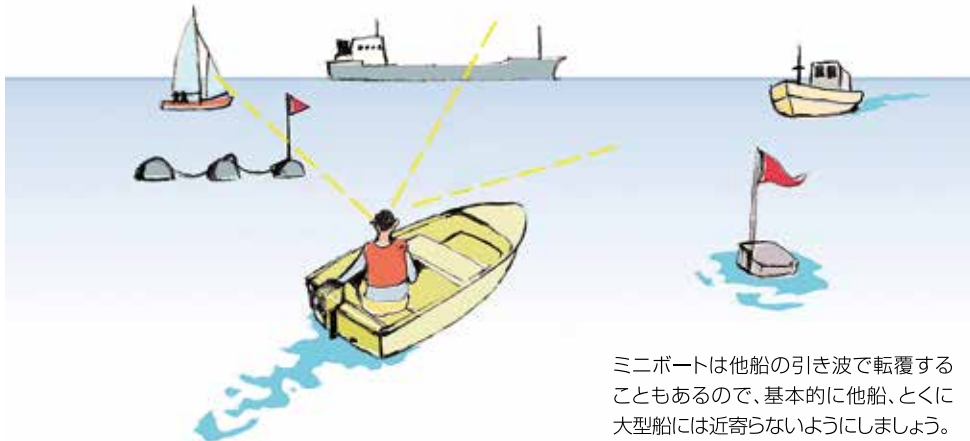
ボートを操縦している人は、同乗者がいる場合、予告することなく、急発進、急停止、急な方向転換をしてはいけません。それにより、無造作に置いてある荷物が転がったり、最悪の場合は同乗者が振り落とされることがあります。発進、停止をするときは、必ず同乗者に声をかけてください。



しっかりと周囲に注意を払うことも法律で定められている!

船舶は、周囲の状況を判断し、ほかの船舶と衝突しないよう、目や耳や、そのときの状況に適したあらゆる手段を駆使して、常に「見張り」をしなくてはならないことも、海上衝突予防法で定められています。

ミニボートの場合、初心者は船外機のハンドルを持って走っていると、自分の背中方向を見ないことが多いので注意しましょう。知らないうちに背後から大型船が接近していて、警笛を鳴らされてびっくりすることがないように、ときどき体をひねって自分の背後のようすを確認すべきです。



ミニボートは他船の引き波で転覆することもあるので、基本的に他船、とくに大型船には近寄らないようにしましょう。

⑤

バランスに注意

ミニボートは軽いので、乗員の体重や積み込む荷物の重量がバランスに大きく影響します。前後左右のバランスをよく考えて座り、荷物もうまく配置しましょう。とくに1人で乗るときは、重量が後部に片寄りやすいので注意しましょう。

例えば2馬力船外機を付けたチューブトランサム型のインフレーターボートに1人で乗った場合、船尾が沈んで、船首が極端に上がってしまうことがあります。また、発進時や旋回時はとくに船尾が沈む傾向があります。そのままの状態だと向かい風にあおられて転覆する可能性もあるのでスピードを落として、バランス良く走りましょう、また、2人乗りにするとか、重量物を前部に置くとか、1馬力以下のエンジンを使用するとかの対策が必要です。



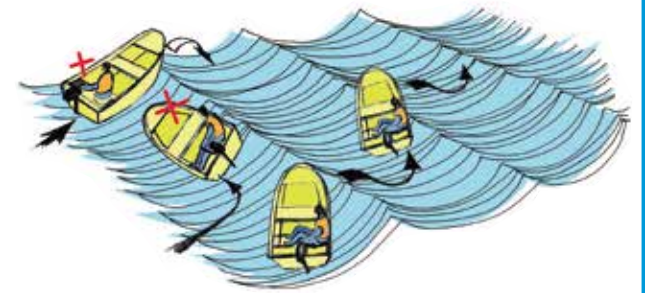
ワンポイント・テクニク

波のさばき方

ボートのサイズや形状により異なりますが、3メートル前後のミニボートでは、風速(毎秒)5メートル、波高30センチまでが不安なく走れる目安といえます。

この波ですが、高くて波長の短い波がより危険です。そういった波でも、針路を少し変えて、やや斜め前方から波を受けるように走ると、比較的安全に乗り切ることができます。

追い波の場合、基本的には前の波の背に船首を突っ込まないよう、波の進むスピードよりボートスピードを遅くして、波がボートの下を通過していくようにしましょう。



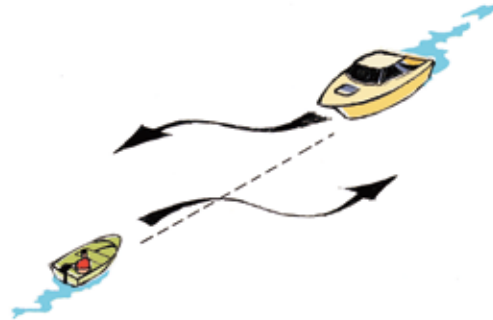
⑥

水上の交通ルール

右側通行、右方優先

船の基本は右側通航

ほかのボートがこちらに向かって真っすぐに進んできて、そのままどぶつかってしまう場合、互いに舵を右に切ってすれ違わなければなりません。このときは、相手の船と安全な距離を保ってすれ違います。



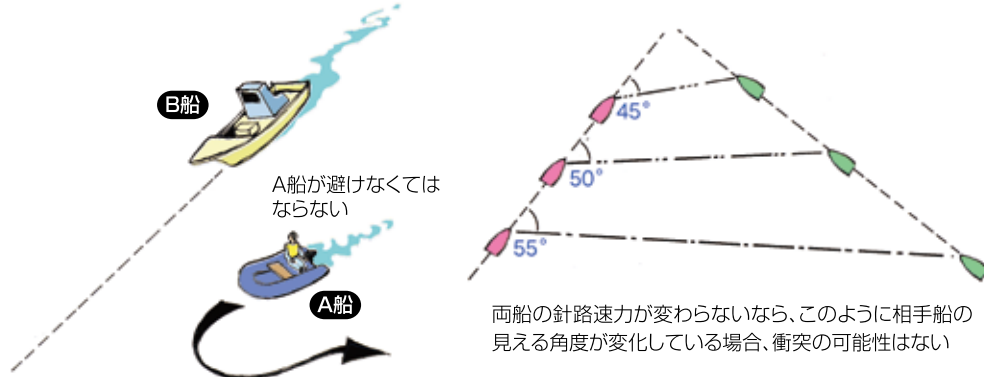
斜め前方の船との衝突を避ける方法

2隻の船が、互いの進路を横切る形で走るケースも、海上でしばしば起こります。そのままでは衝突するかもしれない場合は、まず、図のように相手を右に見る船(A船)がスピードを落としたり、針路を変更したりして、相手船(B船)を避けなければなりません。なおA船の動作はできるだけ早く、また、大幅に行わなければなりません。

このとき、B船はA船の行動に注意を払いながら、スピードと針路を保って進まなければなりません。このように、海上では「右方優先」が原則です。

ただ、相手船がルールに反した操船をすることはよくあります。したがってミニボートでは、十分手前でスピードを落としたり、安全な方向に舵を切るなどして、危険な位置関係をつくらないように心掛けましょう。

衝突の可能性の見極め方ですが、相手船の見える角度が時間とともに変化しない場合は、衝突の危険があると判断すべきです。

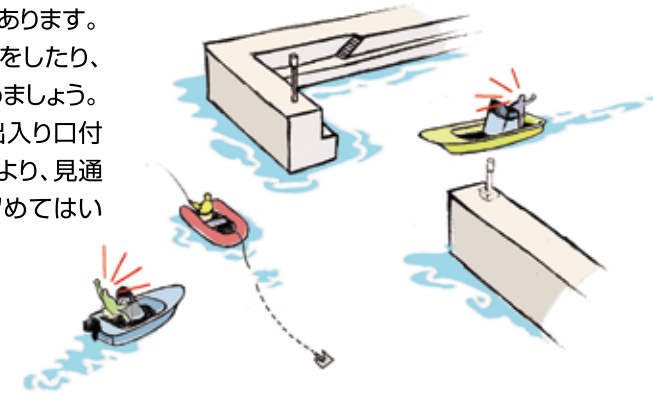


⑦

航路は避けよう

港の入り口や航路内での釣りは、厳禁

海には、船が通るための航路があります。その航路で、ボートを止めて釣りをしたり、泳いだりするのは危険なのでやめましょう。とくに、船の出入りの多い港の入り口付近は、海面が狭く、防波堤などにより、見通しも悪いので、絶対にボートを留めてはいけません。



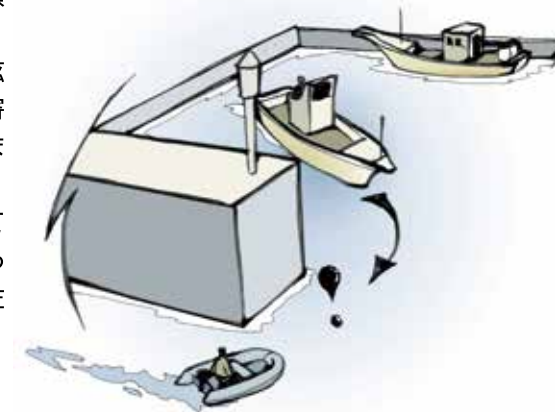
視界をさえぎる物のそばを走る時は、右小回り、左大回り

港の入り口などは、防波堤などがあって、その向こうに船がいてもわかりにくいものです。これは相手の船にとっても同様で、ルールを知らずに走っていくと、出会い頭に衝突する危険もあります。

そこで海の上では、防波堤の突端を右舷に見て走るときは、できるだけこれに近寄って走らなくてはならないと、法律で決まっています。

反対に防波堤などの突端を左舷に見て走るときは、できるだけこれから遠ざかって走らなければなりません(右小回り、左大回り)。

停泊中の船のそばを走るときも同様で、その船舶の船首または船尾を回り込む時は、右小回り、左大回りのルールを守らなくてはなりません。

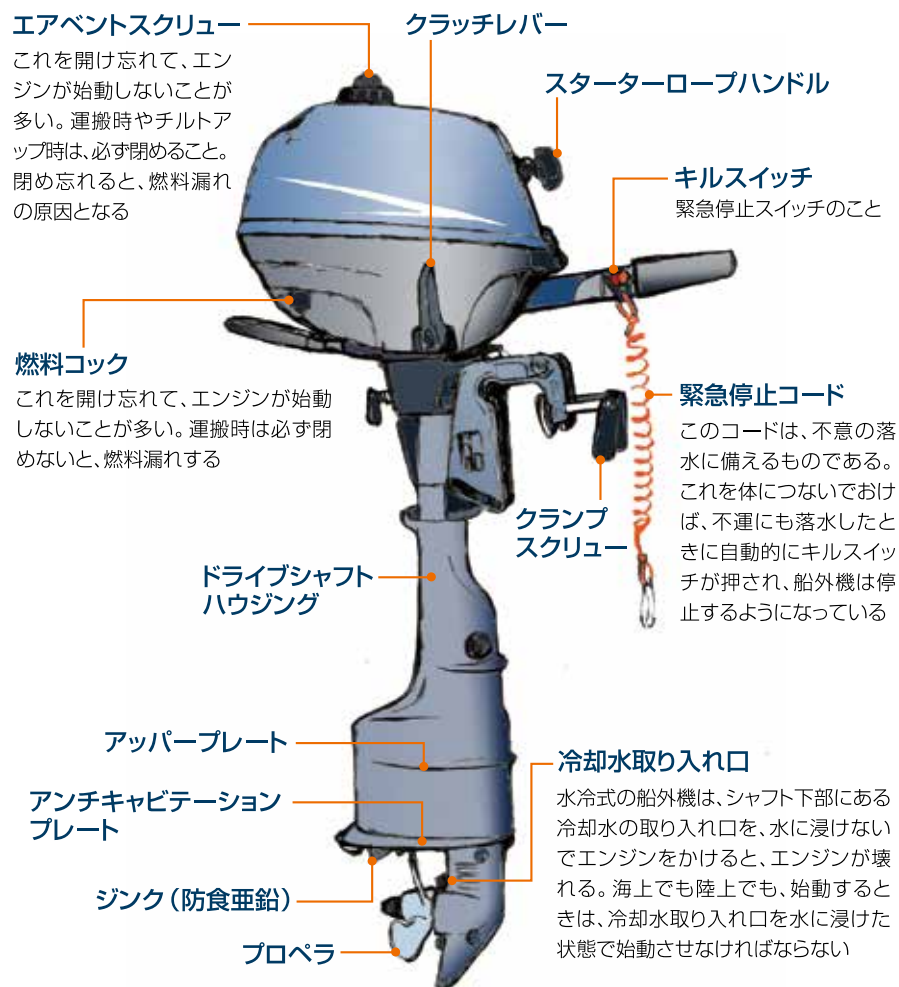


⑧

船外機 に関する注意

ここからは、とくに船外機についての安全知識を解説します。小型船外機は難しい機械ではありませんが、誤った操作や使い方は、故障の原因となり、海上での遭難につながることもあるので、しっかり頭に入れておいてください。

2馬力船外機の構造



泳いでいる人にとってはプロペラは凶器!

エンジンを掛けたままで、人が泳いでいる所に近づいてはいけません。回転中のプロペラは、容易に人を殺傷するからです。シーズン中の海水浴場へ乗り入れるとか、そこからポートを出すとかは、言語道断です。

どうしても人が泳いでいる海域を通らなくてはならないときは、エンジンを止め、チルトアップした状態で、オールを使って航行しましょう。

泳いでいた人をポートに引き揚げるときも同じで、エンジンを必ずストップしなければなりません。



ガス欠に注意

燃料タンクにどのくらい燃料が入っているかは、海に出かける前に必ずチェックする習慣を身に付けておきましょう。海上にはガソリンスタンドはありません。ガス欠は、即、漂流につながってしまいます。

軽いケアレスミスのように思われがちなガス欠ですが、じつは悲劇を招きかねない深刻な事態であると認識すべきです。



4ストローク船外機では、必ず始動前にオイルの確認を

4ストローク船外機の場合、エンジンオイルが入っていない状態でエンジンを回すと、始動後約数分で故障します。船外機は使いものにならなくなります。始動前のエンジンオイルの点検は大切です。

また、新品の4ストローク船外機がユーザーに納入された段階では、エンジンオイルは入っていません。エンジンの始動は、必ずエンジンオイルを規定値まで入れたあとで行いましょう。

なお、2ストローク船外機では、ガソリンとオイル(2ストロークエンジンオイル)を混合させた燃料を使いますが、その混合比、どんなオイルを使うかなどは、取り扱い説明書に必ず従いましょう。



船外機は無造作に横にしない

船外機を運搬する際には、各メーカーで決められた置き方や、保管方法があります。基本的には、横にするのは避けるべきですが、どうしても横にしなければならない場合は、説明書に従いましょう。

これを無視すると、船外機が破損したり、オイルがこぼれたりします。



ロープを垂らしたまま走らない

ロープを垂らしたまま走行していると、何かの拍子にプロペラにそれが巻き付いてしまうことがあります。そうするとエンジンストップ。プロペラやシャフトに巻き付いたロープはなかなか外れません。

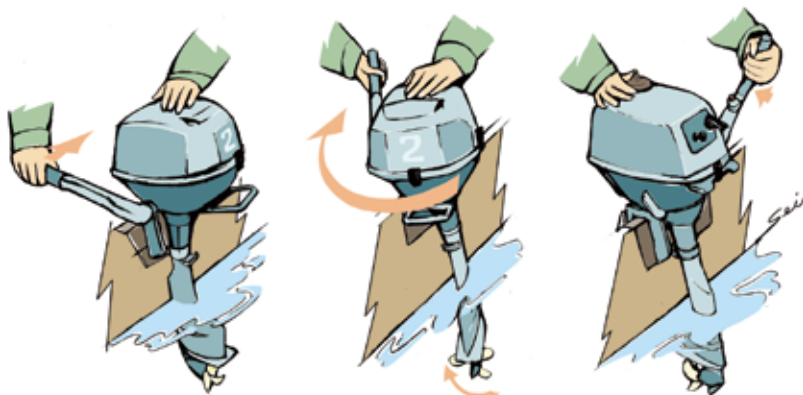


2馬力船外機の後進

2馬力船外機は、ドライブシャフトを中心に360度ぐりと回るようになっています。

後進にするときは、まずスロットルを下げ、アイドリングにし、クラッチが付いている場合は中立にして、船外機のヘッドとドライブごと180度向きを変えて行きます。ティラーハンドルは船外機後面までスイングするので、船外機本体を回転させながらティラーハンドルが手前に来るようにスイングさせます。

後進は、シフトレバーなどの場所もいつもとは反対側になるので、スムーズに扱えるよう、よく練習しましょう。



プロペラのゴミ取りは慎重に

船外機のプロペラに藻やゴミが引っかかることはよくありますが、これを取ろうとする時、人間の重量がボート後部に加わり、船尾が沈みます。浸水、沈没しないように作業してください。

またこの作業をするときは、必ずエンジンを停止して行ってください。



エレクトリックモーター

に関する注意

ここまでは、ガソリン船外機について述べてきましたが、2馬力以下のエンジンとしては、電動船外機、通称エレクトリックモーターもあります。専用のバッテリーが必要になりますが、ハンドリングが簡単なのと、非常に静かなのが魅力で、とくに湖で遊ぶ人の間で好まれています。

水気は厳禁

エレクトリックモーターは、そもそも電気で動く製品のため、水気を嫌います。当然、家電などとは違い防水性には優れていますが、雨天時の使用後には水気をふき取り乾燥させて下さい。濡れたままですと可動部のサビや、端子、接続部の酸化が進みやすくなります。



エレクトリックの上げ下げは慎重に

エレクトリックのシャフトを上げたり下ろしたりするとき、なにかの拍子にスイッチに触ってしまうとプロペラが急に回りだし、危険です。エレクトリックのシャフトの上げ下ろしは、必ずバッテリーからマイナス端子を外して、通電しない状態で行いましょう。



からんだ釣り糸に注意

プロペラ及びプロペラシャフト部に釣り糸やゴミなどが絡んでいたら、必ず取り外して下さい。そのまま放置するとモーター回転時に熱で溶け、モーター軸の防水シール類が破損し、モーター内部に水が入る原因になります。

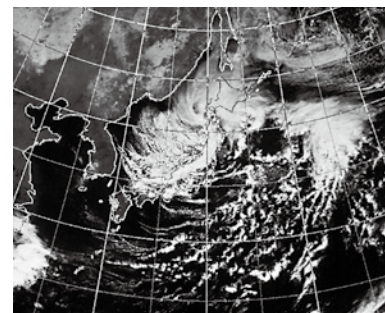


危険をもたらす天気

昔から、春一番、濃霧、台風、冬の強い季節風などは多くの痛ましい悲劇を生んできました。ここでは、こういった海上で危険をもたらす気象条件について、簡単に解説しておきます。

●春の嵐にご用心

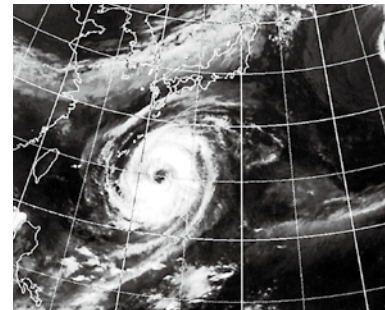
春になると、日本海に入ってから急激に発達した低気圧めがけて強い南寄りの風(風速10メートル以上)が吹くことがよくあります。春の嵐の背後に見え隠れしているのは、この時期に日本付近(とくに日本海)で急激に発達しながら通過していく温帯低気圧です。この時期の天気図の変化には普段以上に注意を払ってください。



●台風の時は海に出ない

夏から秋にかけてもっとも警戒しなければならない気象現象は、なんといっても台風でしょう。

台風が接近してきたら、海に出るのは控えましょう。また台風が通り過ぎたからといって、すぐに海に出るようなことはやめましょう。海上には余波が残っています。



●冬の季節風

西高東低の冬型の気圧配置となると、凍てついたシベリア大陸から吹いてくる季節風が、日本海をわたるときに海面から温められて雲を作ります。冬の気象衛星の雲画像を特徴づけるあの「すじ雲」がそうです。

冬の海況の豹変は、まさにあっという間であることが多く、船を出す人は、雲の動きや、いつも風の吹き出す方向の陸地・山の見え方等から強い季節風の予兆を感じとってください。そして早めの帰港決断を下す心構えが大切になります。波静かな穏やかな冬の日の後には、必ず強い季節風が吹くものと思ってください。

