

マリレジャーに関する安全情報など様々な情報をお届けします！

海の事故情報 4月中のマリレジャーに伴う人身事故・海難の発生状況

- ①【機関故障】4月6日、青森港内において、航行中のプレジャーボート（長さ約7m、1名乗船）の主機関のクラッチが故障し、故障の状況を調査していたところ、風に流されて防波堤の消波ブロックに衝突、浸水しました。乗船者は防波堤に上がって、無事でした。

エンジントラブルを防止するための一般的な事項として、出港前の点検や定期点検を励行し、エンジンオイルや定期交換部品は、メーカーが推奨する期間や運転時間に応じて交換しましょう。冬が終わり、マリレジャーシーズンを迎え、特にしばらくエンジンを使用していなかった場合は、十分な点検と試運転が大切です。また、機関故障などにより航行できなくなった場合は、アンカーを適切に使用して漂流を防止しましょう。



- ②【乗揚げ】4月24日、青森県東通村沿岸において、航行中のプレジャーボート（19トン、2名乗船）が定置網に絡網して航行できなくなりました。乗船者2名は、携帯電話で海上保安庁に救助を求めるとともに、定置網の所有者へも連絡を取り、連絡を受けて現場に到着した定置網所有者の漁船に無事救助されました。



東北地方の沿岸には、養殖施設や定置網などの漁業施設が多数設置されています。特に普段航行していない海域を航行する場合は、事前に漁業施設

の設置状況などを確認しましょう。漁業施設やそのほかの沿岸部の情報は、「CeisNet（沿岸海域環境保全情報）」で御覧いただけます↓↓

<http://www2.kaiho.mlit.go.jp/>

検索サイトから「シーズネット 漁業マップ」でも検索できます。

海の安全情報 ご存知ですか？『津波警報』が変わりました！

気象庁では、津波警報・注意報の発表方法や表現を変更し、平成25年3月7日から新しい津波警報の運用を開始しています。

新しい津波警報では、マグニチュード8を超えるような巨大地震による津波に対しても適切な警報を発表するとともに、簡潔な表現で避難を促すものとなっています。

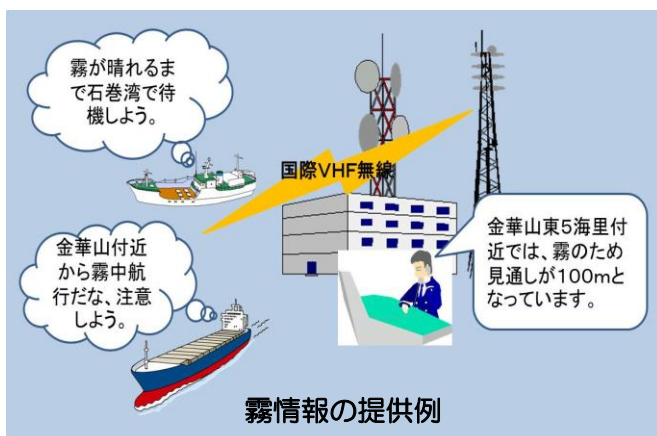
詳しくは、気象庁のホームページをご覧ください。↓↓

http://www.seisvol.kishou.go.jp/eq/tsunami_keihou_kaizen

	予想される津波の高さ		とるべき行動	想定される被害
	数値での発表 (発表基準)	巨大地震の 場合の表現		
大津波警報	10m超 (10m<高さ)	巨大	<p>沿岸部や川沿いにいる人は、ただちに高台や避難ビルなど安全な場所へ避難してください。津波は繰り返し襲ってくるので、津波警報が解除されるまで安全な場所から離れないでください。</p> <p style="background-color: #ffe6e6; padding: 5px; text-align: center;">ここなら安心と思わず、より高い場所を目指して避難しましょう！</p>  <p>津波防災啓発ビデオ「津波からにげる」(気象庁)の1シーン</p>	<p>木造家屋が全壊・流失し、人は津波による流れに巻き込まれる。</p>  <p>(10mを超える津波により木造家屋が流失)</p>
	10m (5m<高さ≤10m)			
	5m (3m<高さ≤5m)			
津波警報	3m (1m<高さ≤3m)	高い	<p>海の中にいる人は、ただちに海から上がって、海岸から離れてください。津波注意報が解除されるまで海に入ったり海岸に近付いたりしないでください。</p> 	<p>標高の低いところでは津波が襲い、浸水被害が発生する。人は津波による流れに巻き込まれる。</p>  <p>豊崎町提供 (2003年)</p>
津波注意報	1m (20cm≤高さ≤1m)	(表記しない)	<p>海の中にいる人は、ただちに海から上がって、海岸から離れてください。津波注意報が解除されるまで海に入ったり海岸に近付いたりしないでください。</p> 	<p>海の中では人は速い流れに巻き込まれる。養殖いかだが流失し小型船舶が転覆する。</p> 

<参考>津波警報・注意報の分類と、とるべき行動(気象庁HPから抜粋)

海難防止活動 『霧海難防止活動』の実施について



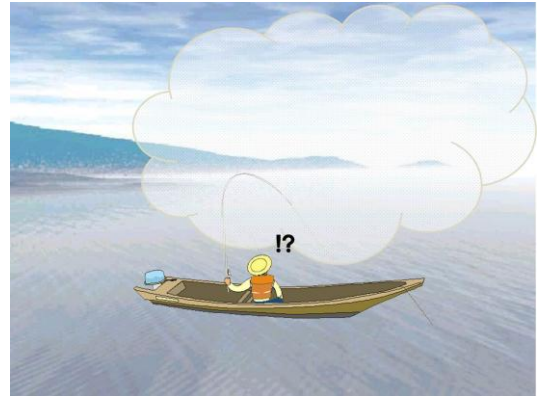
第二管区海上保安本部では、太平洋沿岸に霧が多発する時期(5月から8月)に合わせ、沿岸を航行する船へ、国際VHF無線やNHKのラジオ放送、MICS(沿岸域情報提供システム)などを通じて霧の情報を提供するとともに、訪船指導により視界制限時の見張りの強化、安全な速力及び早めの避航の励行等による衝突、乗揚海難の防止など、霧海難の防止活動を実施します。

東北の各海上保安部のMICSは次のURLから↓↓

<http://www.kaiho.mlit.go.jp/O2kanku/mics/index.htm>

ワンポイント講座 海難事故防止のためのワンポイント講座です。『霧海難の防止』

霧海難とは、霧発生時（視程 1,000m未満）に発生した衝突、乗揚げ及び船位喪失海難を言います。霧が濃くなると、周囲の船舶や障害物などの状況確認が十分でないこと等による衝突や乗揚げ、自船の位置が分からないことによる帰還不能などの海難リスクが高くなります。このため、特にレーダー設備を持たない小型船では、次の点に注意しましょう。



① 霧が発生している時や発生しそうな時は、出港しない。

最新の気象・海象情報や第二管区海上保安本部が発表する霧情報を確認し、霧が発生している時や沿岸部に濃霧注意報、海上濃霧警報が発表されている時は、出港を避けましょう。

② 霧が見えたら、速やかに帰港する。

霧堤（霧の端）が見えてきたら、周囲が霧に覆われる可能性がありますので、できるだけ速やかに帰港しましょう。

③ 周囲の見張りの徹底

もし霧に覆われた場合は、灯火を備えている船では点灯するとともに、GPS 受信機による自船の位置確認をこまめに行い、目視のほか聴覚により周囲の見張りを徹底して視界が良くなるのを待つか、他の船や障害物を発見した場合に衝突を避けられるように安全な速力で航行し、最寄りの港に入港しましょう。

！レーダーも GPS もない小型船で不幸にも霧に巻き込まれてしまった場合には…

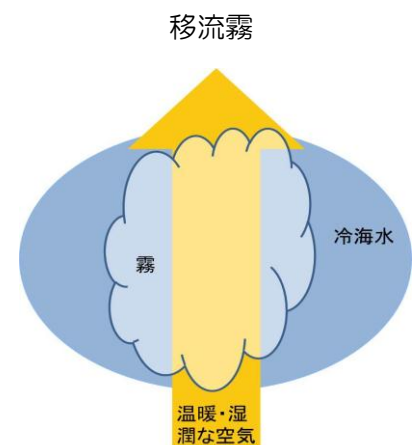
- ・見張りを厳重にし、船の位置がわからない場合は、霧が晴れるまで動かず、（船の往来が多い航路筋からは離れる）不安を感じた場合は、118番通報で救助を要請すること。

また、他船との衝突防止には、レーダーリフレクターが有効です。簡易レーダーリフレクターの作成については、前号（第9号）をご覧ください。

海の言葉 海や船に関する用語について解説します。『移流霧』

暖かくて湿った空気が、水温が冷たい海上や冷えた地表に流れ込むと、空気中の水蒸気が冷えて霧が発生します。この霧を「移流霧」といいます。春から夏にかけて、三陸から北海道の東方の海上に発生する海霧の多くが「移流霧」で、船の航行の大きな支障となります。

気象庁が発表する海上警報のうち、海上濃霧警報は、海上の視程がおおむね 500m（瀬戸内海では 1km）以下の状態に既になっているか、または 24 時間以内にその状態になると予想される場合に発表されます。



羅針盤 編集担当者の四方山話的コラムです。『霧の季節』

東北地方の特徴的な海上気象の一つとも言えるのが「春から夏にかけての太平洋岸の海霧」。今回のよろず屋では、この霧にスポットをあてて取り上げてみました。

操船者にとって、霧は厄介者。自船の船首さえ見えないような濃霧の中の航海は、窓に目隠しをして航行しているようなもので、減速し、航海灯を点け、汽笛を鳴らし、レーダーに付きっきりで周囲の船舶等の動静を確認するなど、気が休まる暇がありません。



金華山付近を覆う霧

港内などで出入港船が近距離で行き会う時は、航海士がレーダーで相手船の動静を逐一船長に報告し、「どこだ、まだ見えないか。」「汽笛が近くなりました」「あっ、見えた、左10度、そこです！」「OK、このままですれ違う」などと、すこぶる緊張する時を過し、手に汗を握ることとなります。

霧が厄介であることには違いありませんが、自然現象ですから無くすこともできません。結局のところ、海難を引き起こすのは人間のミス。慎重の上にも慎重を重ね、安全な航海を！

本紙を印刷物でご覧の方へ

マリレ情報よろず屋をホームページからご覧になる場合は、次のURLから！「マリレよろず屋」で検索してもヒットします！

<http://www.kaiho.mlit.go.jp/O2kanku/yorozuya/index.htm>