

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 プレジャーボートの海難が多発しています！

①【転覆】6月2日、宮城県石巻市北上町の漁港付近で釣りをしていたミニボート（長さ約3m、2名乗船）が、うねりによる揺れのため船内に海水が入り込み、転覆しました。乗船者は、自力で近くの防波堤に泳ぎ着き、梯子を伝って防波堤上に上がった後、近くで作業をしていた漁船に救助され、2名とも無事でした。（いずれもライフジャケットを着用）



陸上に引き上げられたミニボート①

②【転覆】6月30日、秋田県入道崎の沖合いで釣りをしながら移動していたプレジャーボート（長さ

3.4m、2名乗船）が、波が高くなったため、引き返そうと回頭したところ、横波を受けて船内に海水が入り込み、転覆しました。乗船者は、転覆した船の船底にはい上がり、携帯電話で118番通報し海上保安庁に救助を求め、秋田海上保安部の要請を受けて出動した秋田県水難救済会所属の漁船により無事救助されました。（いずれもライフジャケットを着用）

③【機関故障】6月30日、山形県酒田港付近において釣り中のミニボート（長さ約3m、1名乗船）が、場所を移動するためにエンジンを起動しようとしたところ、起動しませんでした。このため、予備のエンジンを使用して岸に向けて航走しましたが、向い風と波のためにほとんど前進できず、やがて予備のエンジンも停止して沖に流され始め、投入した錨も水深が深く効かないことから、携帯電話で118番通報し海上保安庁に救助を求めました。同船は、通報を受けて出動した酒田海上保安部の巡視艇により無事救助されました。（機関故障の原因については調査中）

ミニボートなどの小型の船は、安全に航行できる限界が低いこと（安定性に劣る、波・風の影響を受けやすいなど）を十分理解した上で運航しましょう。また、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！

※国土交通省海事局が作成したミニボート安全運航のための啓発用パンフレットとDVD「ミニボートに乗る前に知っておきたい安全知識と準備」が公開されていますので、是非一度ご覧になってください。



引き起こし作業中のプレジャーボート②

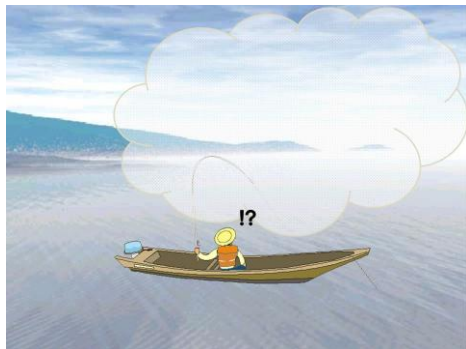
パンフレットはこちら↓↓

http://www.mlit.go.jp/maritime/senpaku/miniboat/miniboat_final_pdf_0127.pdf

動画はこちら（YouTube）↓↓

<http://www.youtube.com/watch?v=99D00aR8xOI>

- ④【船位喪失】6月16日、岩手県大船渡港沖で釣りをしていたプレジャーボート（長さ約4m、3名乗船）が、帰港しようとしたところ、霧のため自船の位置がわからなくなり118番通報で海上



保安庁に救助を求めました。3名は、釜石海上保安部から要請を受けて出動した大船渡救難所所属の漁船により無事救助され、船体も近くの漁港に曳航されました。

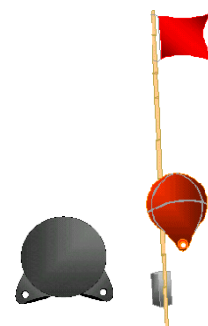
5月発行の第10号でも霧について特集しましたが、特にレーダーを持たない小型船では、霧に巻き込まれないことが肝心です。霧が発生している時や、沿岸部に濃霧注意報、海上濃霧警報が発表されている時は出港を避けましょう。

- ⑤【乗り揚げ】6月24日、山形県鶴岡市沖で、マリーナに入港途中のヨットが定置網に乗り揚げた動けなくなりました。乗船者は118番通報で海上保安庁に救助を求め、翌朝、念珠関救難所所属の漁船等により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。周囲の見張りを行い、海上に浮玉やボンデン（目印として使う浮き付の旗ざお）を見つけた場合は、漁具がある可能性が高いので、周囲の状況を確認して慎重に航行しましょう。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）」でご覧いただけます↓↓

<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。



浮玉、ボンデン

海の安全情報 海の緊急情報配信サービス開始、メール配信登録者募集中！

第二管区海上保安本部では、事前登録されたメールアドレスに気象情報や海上保安庁が発表する緊急情報をリアルタイムで配信する新たな情報提供サービスを平成25年7月1日から運用を開始しました。配信する主な情報は、「気象庁が発表する気象警報・注意報などの情報」と「港長等が発する港における避難勧告等の発令状況、航行船舶へ影響がある海難等の発生情報、航路標識の異常、航路障害物の状況などの緊急情報」です。

メール配信の設定は、こちらから↓↓

<http://www7.kaiho.mlit.go.jp/micsmail/reg/touroku.html>

海難防止活動

『海の事故ゼロキャンペーン』が行われます



7月16日から31日までの間、海難防止の重要性を広く皆様に理解していただくため、「海の事故ゼロキャンペーン（全国海難防止強調運動）」が行われます。第二管区海上保安本部では、キャンペーン期間中、東北地方各地で巡視船の体験航海などに合わせた啓発活動や、訪船指導などを行います。

ワンポイント講座

事故防止のためのワンポイント講座。『花火大会観覧に伴う事故防止』

夏は各地で花火大会が開催されますが、港や海上で行われるものも多く、岸壁や海上の観覧船など多くの観覧者でにぎわいます。岸壁からの転落や、観覧船同士の衝突事故などを防止するため、次の点に注意しましょう。

【岸壁での観覧】

- 岸壁には転落防止用の柵はありません。また、十分な照明がない場所が多いので、転落防止のため、岸壁際には近づかないようにしましょう。岸壁際への接近を防止する規制ロープが張られている場所では、ロープを超えて岸壁に近づくことはやめましょう。特に幼い子供を連れている場合は、目を離さないようにしましょう。

【海上での観覧】

○ プレジャーボートなどで観覧する場合

- ・ 夜間航行は、周囲の状況が把握し難いので、昼間よりもさらに注意が必要です。他の船や防波堤などとの衝突、浅瀬や漁具などへの乗り揚げを防止するため、目視による見張りのほか、レーダーやGPSなどを適切に使用して、常に周囲の見張りや自船の位置確認を行きましょう。



- ・ 飲酒などにより、正常な操縦ができないおそれがある状態で小型船舶を操縦することは禁止されています。飲酒しての操縦は、危険に対する判断ミスや判断の遅れにつながりますので、絶対に行ってはいけません。他の乗船者についても、海中転落につながるおそれがありますので、飲酒は慎みましょう。
- ・ 乗船者は、ライフジャケットを必ず着用しましょう。
- ・ 花火が終わると、洋上で観覧している船は、帰港するために一斉に航走し始めます。この時に衝突事故が発生しやすいので、他船の動きなどに十分注意しましょう。

海の言葉

海や船に関する用語について解説します。『台風と低気圧』

そろそろ台風のシーズンを迎えますが、「台風」と「低気圧」は、どこが違うのでしょうか。気象庁の予報用語では、次のように説明されています。

台風 北西太平洋に存在する熱帯低気圧のうち、低気圧域内の最大風速がおよそ 17m/s (34 ノット、風力 8) 以上のもの。

熱帯低気圧

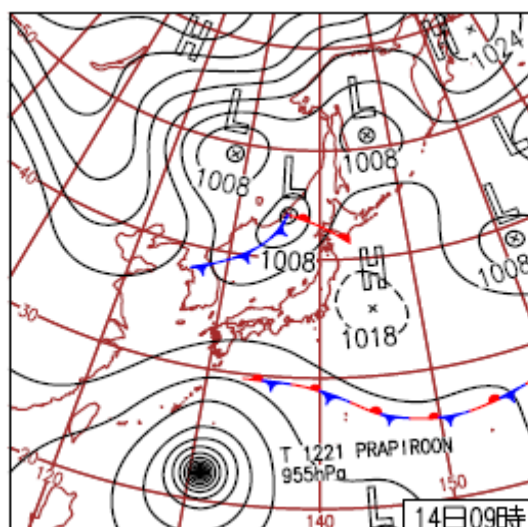
- 1) 熱帯または亜熱帯地方に発生する低気圧の総称で、風の弱いものから台風やハリケーンのように強いものまである。
- 2) 気象情報等で「熱帯低気圧」を用いる場合は、台風を満たない、低気圧域内の最大風速がおよそ 17m/s (34 ノット、風力 8) 未満のものを指す。

低気圧 高さ(気圧)の同じ面で、周囲よりも気圧(高度)が低く、閉じた等圧線(等高度線)で囲まれたところ。(低気圧は、その発生域や立体構造から温帯

低気圧と熱帯低気圧に分けられるが、単に「低気圧」と言った場合は温帯低気圧のことをいう。)

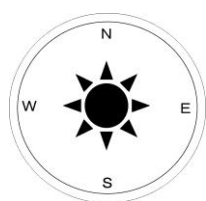
温帯低気圧 中緯度や高緯度に発生する水平スケール数 1000km 程度の低気圧で、前線を伴うことが多い。(通常は単に「低気圧」とするが、台風が温帯低気圧に変わったときなど、その変化を強調する場合に用いる。)

つまり、「低気圧」は、発生場所等により「温帯低気圧」と「熱帯低気圧」に分けられ、北西太平洋にある「熱帯低気圧」のうち、低気圧域内の最大風速がおよそ 17m/s (34 ノット、風力 8) 以上のものが「台風」ということになります。台風には、前線を伴わない、台風の眼(台風の中心付近で風が弱く雲が少ない部分)を持つ、などの特徴があります。



平成 24 年 10 月 14 日の天気図(気象庁 HP から抜粋) 南の海上には台風 21 号が停滞している。日本海には前線を伴う低気圧があり東進している。

羅針盤 編集担当者の四方山話的コラムです。『震災復興とマリンレジャー』



東日本大震災から 2 年以上が過ぎましたが、被害を受けた沿岸部から内陸側に離れた地域で生活していると、甚大な被害を与えた津波が現実のものと思えなくなることがあります。先日、仙台港から仙台空港に続く海沿いの道路を車で走る機会があり、あらためて津波被害の深刻さを実感しました。道路からは、基礎だけを残した住宅や商店などの街並みの跡越しに疎らになった松林が見え、荒涼とした風景がどこまでも続いていました。津波に流されず、取り壊されることもなく残った建物の中には、修繕したと思われる家もありましたが、窓や壁が破れた状態のまま放置されている家もあり、この場所は以前の賑わいを取り戻す日が来るのだろうか、それとも、ほとんどの住人は別の場所に移り住み、このままの状態が続くのだろうか、などと考えさせられました。

東北の太平洋岸では、一部の地域を除いては未だプレジャーボートの活動は少ないようです。津波で家や船を流された方にとっては、生活の基盤を取り戻すことが第一で、漁業者が漁船を求めるのは異なり、一般の方がプレジャーボートを購入してマリンレジャーを楽しむという余裕はないのだろうと思います。

港湾の施設は復旧工事が急ピッチで進み、主要な港湾の入港隻数もほぼ震災前の水準まで戻っていますし、沿岸の養殖施設などの設置も進み、漁船の数も増えていますが、この先、本当に復興したと言えるようになるのは、プレジャーボートや海水浴など、海での余暇を楽しむ人たちが戻ってきたときなのかもしれません。



大切な命! 自分で守る

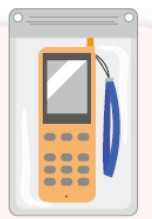
海上保安庁では、大切な命を自分で守るため、そして、一人でも多くの人を救助できるよう、次の3つを基本とする「自己救命策確保」を推進しています。



ライフジャケット
の常時着用



携帯電話などの
連絡手段の
確保



救助要請
は118番

海のもしものは!
118

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>