

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 5 月中のマリレジャーに伴う海難発生状況

ゴールデンウィーク期間中、4 件の海難がありました。

### 【機関故障 3 隻】

- ・ 4 月 27 日、宮城県閉上港沖合いで航行中のプレジャーボート（11 トン、2 名乗船）が、機関室に浸水し、その後、機関停止となって航行不能となったと 118 番通報がありました。乗船者は、遊漁船により救助されて怪我などなく、船体も曳航され、無事入港しました。
- ・ 5 月 6 日、青森県蟹田沖で遊漁中のゴムボート（3 メートル、2 名乗船）が、船外機が故障して航行不能となりオールで漕いで漁港に戻ろうとしたが、風が強くなって戻れなくなったと 118 番通報がありました。地元の水難救済会に出動を要請して同救難所所属の漁船に救助され、乗船者に怪我などありませんでした。
- ・ 5 月 6 日、宮城県石巻漁港沖合いで遊漁中のミニボート（2.4 メートル、1 名乗船）が、推進用の電動モーター（バッテリー船外機）が故障して航行不能となったと 118 番通報がありました。ミニボートは、付近を遊走中のシーカヤックにより救助され、乗船者に怪我などありませんでした。

### 【転覆 1 隻】

- ・ 5 月 2 日、青森県小泊岬沖でプレジャーボート（3.2 メートル、2 名乗船）が転覆し、乗船者 2 名が船底につかまっていると青森県警から通報があり、直ちに巡視艇と航空機を発動させるとともに、水難救済会にも救助要請を行いました。乗船者は、地元救難所所属の漁船により救助されてドクターヘリで病院に搬送されましたが命に別状なく、船体は別の漁船により曳航されました。当時、波の高さは 1.7 メートル、風は、西の風 9 メートルくらいでした。



転覆したプレジャーボート



機関故障したゴムボート

### 【原因】

- 機関故障・・・船体機器整備不良（船外機等機関の整備点検不良）
- 転覆・・・・・・操船不適切（追い波を受けてバランスを崩して転覆）

## 発航前の点検

残念なことに・・・ゴールデンウィーク期間中に、前述のとおり 4 件の海難が発生しました。幸いにも人命に関わる事態にはなりませんでしたが、機関故障のために航行不能となったとのことで、漂流・所在不明・行方不明等に至れば重大な海難になるところでした。・・・というわけで、創刊号（平成 24 年 8 月）にも掲載しておりますが、「出港前の点検について」が大事ですので再び載せることとします。出港前の点検と発航前の点検は、同じ意味です。お堅く言いますと・・・

船員法（昭和二二・九・一 法律一〇〇）

### 第二章 「船長の職務及び権限」

#### 第八条 （発航前の検査）

船長は、国土交通省令の定めるところにより、発航前に船舶が航海に支障ないかどうかその他航海に必要な準備が整っているかいないかを検査しなければならない。

（国土交通省令：船員法施行規則（昭和二二・九・一 運輸省令二三）第二条の二）と規定しております。が、総トン数 5 トン未満の船舶や湖・川・港のみを航行する船舶、スポーツ又はレクリエーションの用に供するヨット又はモーターボートなどは法の適用を受けません。しかし、法律の適用がなくても、釣りをしたり、マリンレジャーを楽しむなど船舶を運航する場合には、これらの海難を未然に防止するため、出港前の点検がとっても重要なんです。これらが守られれば、かなりの数の海難が防げるんです。

**ワンポイント講座** 『出港前の点検』...重要なので、再掲します...

海上で機関故障などトラブルが発生した場合、そのまま漂流して行方がわからなくなったり、天候が悪化して転覆したり、岩場に漂着して乗揚げたり、大きな事故につながる可能性が高くなります。陸上の車のように路肩に停めたりしてレッカー車を待つというわけにはいきません。日ごろから出港前に点検を行う習慣を身につけ、船外機などの構造や使用方法もしっかり理解しておきましょう。

- ・ 船体の点検...船体の亀裂等の異常、ビルジ（船底に溜まる汚水等）の有無、船体傾斜の有無など
- ・ 機関の点検...船外機の取付け状態、エンジンオイル量・汚れ、燃料、燃料パイプの取付け状態、燃料漏れの有無、バッテリー液量、ターミナル取付け状態、電圧など

（船外機の具体的な手入れは、平成 26 年 4 月発行の第 20 号に掲載しています。）

- ・ 法定備品の点検...救命胴衣等救命設備、消火器等消火設備、あかくみ等排水設備、係留ロープ・アンカー等係船設備など

これらのほかに、気象・海象情報の事前確認も必要です。第 2 号（平成 24 年 9 月）にも掲載しました。海に出かけるときには、天気予報や警報・注意報、気象情報、海上警報、潮汐などの確認も必要です。MICS（沿岸域情報提供システム）では、主な灯台で観測した気象情報も提供しています。

<http://www6.kaiho.mlit.go.jp/02kanku/kisyuu.html>

僕は、船釣りが好きなので、弁当とお茶も出港前の点検に入れてます。もちろん釣り道具と餌も。・・・（編集担当者の独り言）・・・また携帯電話など連絡手段も必要ですよ。

そして救命胴衣は、乗船する前から着ることを勧めます。乗船するとき海に落ちた人もいます。

**海難防止活動** 『霧海難防止対策』実施中 5月1日(木)～8月31日(日)

前回到引続き、掲載してお知らせします。これから多発時期なので。《霧は、時化なり。》

第二管区海上保安本部では、東北太平洋沿岸海域の霧多発時期を捉え、5月1日～8月31日までの間、霧海難防止対策として、船舶及び海事関係者等に対し、次のとおり霧の情報提供を行い、注意喚起するとともに、訪船指導等を通じて『適切な見張りの徹底』など、視界不良時における基本的な事項の遵守について呼びかけています。

(1) 霧の観測

東北太平洋側の八戸・釜石・宮城・福島各海上保安部や航行中の巡視船など

(2) 霧の情報提供

<http://www6.kaiho.mlit.go.jp/02kanku/anzen.html>

無線（国際 VHF）、MICS（沿岸域情報提供システム）のほか、ラジオ放送では、青森・盛岡・仙台・福島各 NHK ラジオ放送局や各 FM ラジオ放送局の協力をいただき、ニュースや天気予報の中で霧情報を放送しています。

**海の言葉** 海や船に関する用語について解説します。『霧中信号』

霧中信号...霧などで視界不良のとき、衝突防止のために船舶で発する音響信号であり、汽笛・号鐘などによって行う。

海上衝突予防法（昭和 52・6・1 法律 62）では、視界制限状態における音響信号として、次のとおり規定しています。（規定上の漢数字をアラビア数字に変えております。）

第 35 条 視界制限状態にある水域又はその付近における船舶の信号については、次項から第 13 項までに定めるところによる。

- 2 航行中の**動力船**（第 4 項又は第 5 項の規定の適用のあるものを除く。次項において同じ。）は、**対水速力を有する場合は、2 分を超えない間隔で長音を 1 回鳴らすことにより汽笛信号を行わなければならない。**
- 3 航行中の**動力船は、対水速力を有しない場合は、約 2 秒の間隔の 2 回の長音を 2 分を超えない間隔で鳴らすことにより汽笛信号を行わなければならない。**
- 4 航行中の船舶（帆船、漁ろうに従事している船舶、運転不自由船、操縦性能制限船及び喫水制限船（他の動力船に引かれているものを除く。）並びに**他の船舶を引き、及び押している動力船に限る。**）は、**2 分を超えない間隔で、長音 1 回に引き続く短音 2 回を鳴らすことにより汽笛信号を行わなければならない。**
- 5 **他の動力船に引かれている航行中の船舶**（2 隻以上ある場合は、最後部のもの）は、**乗組員がいる場合は、2 分を超えない間隔で、長音 1 回に引き続く短音 3 回を鳴らすことにより汽笛信号を行わなければならない。**この場合において、その汽笛信号は、できる限り、引いている動力船が行う前項の規定による汽笛信号の直後に行わなければならない。
- 6 **びょう泊中の長さ 100 メートル以上の船舶**（第 8 項の規定の適用があるものを除く。）は、その前部において、**1 分を超えない間隔で急速に号鐘を約 5 秒間鳴らし、かつ、その後部において、その直後に急速にどらを約 5 秒間鳴らさなければならない。**この場合において、

その船舶は、接近してくる他の船舶に対し自船の位置及び自船との衝突の可能性を警告する必要があるときは、順次に短音 1 回、長音 1 回及び短音 1 回を鳴らすことにより汽笛信号を行うことができる。

- 7 びょう泊中の長さ 100 メートル未満の船舶(次項の規定の適用があるものを除く。)は、1 分を超えない間隔で急速に号鐘を約 5 秒間鳴らさなければならない。この場合において、前項後段の規定を準用する。
- 8 びょう泊中の漁ろうに従事している船舶及び操縦性能制限船は、2 分を超えない間隔で、長音 1 回に引き続く短音 2 回を鳴らすことにより汽笛信号を行わなければならない。
- 9 乗揚げている長さ 100 メートル以上の船舶は、その前部において、1 分を超えない間隔で急速に号鐘を約 5 秒間鳴らすとともにその直前及び直後に号鐘をそれぞれ 3 回明確に点打し、かつ、その後部において、その号鐘の最後の点打の直後に急速にどらを約 5 秒間鳴らさなければならない。この場合において、その船舶は、適切な汽笛信号を行うことができる。
- 10 乗揚げている長さ 100 メートル未満の船舶は、1 分を超えない間隔で急速に号鐘を約 5 秒間鳴らすとともにその直前及び直後に号鐘をそれぞれ 3 回明確に点打しなければならない。この場合において、前項後段の規定を準用する。
- 11 長さ 12 メートル以上 20 メートル未満の船舶は、第 7 項及び前項の規定による信号を行うことを要しない。ただし、その信号を行わない場合は、2 分を超えない間隔で他の手段を講じて有効な音響による信号を行わなければならない。
- 12 長さ 12 メートル未満の船舶は、第 2 項から第 10 項まで(第 6 項及び第 9 項を除く。)の規定による信号を行うことを要しない。ただし、その信号を行わない場合は、2 分を超えない間隔で他の手段を講じて有効な音響による信号を行わなければならない。
- 13 第 29 条に規定する水先船は、第 2 項、第 3 項又は第 7 項の規定による信号を行う場合は、これらの信号のほか短音 4 回の汽笛信号を行うことができる。
- 14 押している動力船と押されている船舶とが結合して一体となっている場合は、これらの船舶を 1 隻の動力船とみなしてこの章の規定を適用する。

となっています。

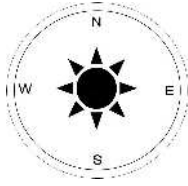
もし、貴方が海の上で、霧がかかっているとき、汽笛・号鐘・どらが鳴ったら、霧中信号です。音と間隔を見極めて船舶の種類や状態を確認してください。そして自身も霧中信号を発してください。有効な音響による信号として、例をあげるならば、船体外板を叩いたり、あかくみを叩いたり、音の出るものを鳴らすのもよいと思います。

でも、霧がかかって自分の位置や方向がわからなくなることの無いよう、周りが見えているうちに行動を起こし、帰ることが海難防止の最短の方法です。帰港に戸惑い・迷いは不要です。

霧が見えていたら・出ていたら出港しないほうがいいと思います。

海は、穏やかな面もありますが、危険も多いところです。

**羅針盤** 編集担当者の四方山話的コラムです。『どうでしょう?』



・・・担当が代わったばかりなのに・・・

読みづらい内容にしてしまいました。でもこの『霧』の時期、必要と思いました。  
知識・センス不足をどうやって? 何を? どうでしょう?・・・と思って過去資料を読んでたら、再掲することに気づきました。大事なことから。

ということで能力のなさや怠慢をズルさでカバー? いえいえ、そんなことはありません。

必要なこと・大事なこと・重要なことは何度でも書きます。

事故を防げるものであれば。 『海難ゼロ』を願ってやみません。

## 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/02kanku/yorozuya/index.htm>

マリレよろず屋

で

検索

