

新年明けましておめでとうございます。

昨年中は、海上保安業務にご理解とご協力をいただき、誠にありがとうございました。

今年もどうぞよろしくお願いいいたします。海難ゼロへの願いを込めて・・・！

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 11月のマリレジャーに伴う海難発生状況

「船舶海難が5件、海浜事故が2件」がありました。

### 【船舶海難 プレジャーボート 乗揚げ】

▶ 11月7日(金) 事故者本人が酒田海上保安部を訪れ、「酒田港内のケーソン置場の岩場に船を乗揚げた。」との申告がありました。海上保安官が現場に赴いて確認したところ、プレジャーボート(長さ9.98メートル、乗船者1名)は酒田港南防波堤付近の浅瀬に乗揚げていましたが、船体は安定し、油の流出もなく、ケガ等もありませんでした。船体は関係者によって離礁することができました。



事故者によれば、酒田港沖合いで夜釣りをし、朝方風が強くなってきたので帰港したが、港内に入って航行しながら釣り道具を片付けていたところ、スクリュープロペラに衝撃を感じた。衝撃によりすぐに針路を変えようとしたが変針できずにそのまま浅瀬に乗揚げたというものでした。

**見張り不十分が原因**のようです。やはり航行中は、**見張り・操船に集中**しなければなりません。

### 【船舶海難 プレジャーボート 衝突】

▶ 11月11日(火) 釣り場移動中のプレジャーボート(3.4ト、乗船者2名)から「酒田の沖合いで漂流木造船に接触した。」と酒田海上保安部に通報がありました。同船は自力航行が可能とのことで、ケガ人もなく、スクリュープロペラの一部に損傷があるものの無事、酒田港に入港できました。漂流木造船は半水没状態であり、発動した巡視艇により曳航されて陸上に引揚げられました。漂流木造船は水没状態であったことから視認し難いものではありますが、**見張りが重要である**ことに変わりはありません。

### 【船舶海難 プレジャーボート 乗揚げ】

▶ 11月20日(木) 消防本部から「能代港の河口で小型船が乗揚げ、救助要請があった。」と秋田海上保安部に通報がありました。巡視艇を急行させたところ、プレジャーボート(長さ5.93メートル、乗船者1名)が河口の浅瀬に乗揚げており、地元漁船等4隻により曳き出され、自力航行により

能代港に入港することができました。乗船者にケガ等なく、船体損傷もなく、事故原因は**見張り不十分**であることが判りました。

### 衝突海難、乗揚げ海難

～「見張り不十分」・「操船不適切」など人為的要因が多い！！～

**見張りは重要です。海難を避けるために。無事、帰港するために。**

- ・船舶の航行中、進路である貴方の前方に、「安全」は存在しません。あるのは「危険」と「危険因子」だけです。危険 = 障害物等、危険因子 = 貴方の不適切な行為等
- ・「安全」とは、事故もなく航過した貴方の後方に、結果として「何事も起きなかった」ことが安全というものです。

#### 【船舶海難 プレジャーボート 乗揚げ】

- ▶ 11月22日(土)、消防本部から「松川浦漁港にボートが乗揚げ、中に人がいるようだ。」と福島海上保安部に通報がありました。乗船者については臨場した消防隊員が、漁船を使って救助したものの意識がなく、病院に搬送され、脳内出血と診断されました。関係者から聴取したところ、プレジャーボート(長さ6.27メートル、乗船者1名)は、遊漁のために出港した後、乗揚げたというもので、操船者は高血圧の持病があるとのことから、操船中に脳内出血を発症して意識障害に陥り、操船不能となって乗揚げたものと推定されました。船体はマリーナ所属船によって離礁され、船体損傷及び油等の流出はありませんでした。



#### 【船舶海難 プレジャーボート 機関故障】

- ▶ 11月23日(日)「友人のプレジャーボートがむつ小川原港沖で機関故障し、救助を求めている。」と118番通報があり、八戸海上保安部では巡視艇と海上保安官を急行させ、パトロール中の航空機も発動させました。機関故障を起こしたプレジャーボート(長さ4.5メートル、乗船者4名)は、地元の漁船に曳航されて最寄の漁港に入港し、乗船者にケガ等ありませんでした。同船は釣り場移動中に波をかぶって、船外機用のバッテリーが海水に浸かったため船外機が停止して航行不能となったものと判明しました。



#### 【海浜事故 岸壁からの海中転落 2件】

- ▶ 11月2日(日)、消防本部から「平内町で釣り人が防波堤から落ちた。」と青森海上保安部に通報がありました。転落者は、臨場した消防ダイバーにより救助され、病院に搬送されましたが、医師により死亡が確認されました。事故者(72歳、男性)は、単独で防波堤からヤリイカ釣りをし

ていましたが、落水音を聞いた他の釣り人が溺れている同人を発見し、自身のクーラーボックスを投げ入れたものの掴まることなく海中に没したというものです。暗がりの防波堤を移動中、誤って落ちたものと推定されました。事故者は、**救命胴衣を着用していません**でした。

- ▶ 11月28日（金）消防本部から「三沢港内で男性1名が海上に浮いていると119番通報があった。」と八戸海上保安部に通報があり、巡視艇を発動させるとともに陸上班を急行させました。通報者（男性）は漁港内を散歩中、岸壁に釣竿だけが残っていたので不審に思い、付近を見渡したところ、岸壁直下の海上に浮いている男性を発見して119番通報したもので、臨場した消防士によって救助され、病院に搬送されましたが、医師により死亡が確認されました。事故者（70歳、男性）は、釣り中に誤って転落したものと推定されました。この事故者も、**救命胴衣を着用していません**でした。

岸壁・防波堤・磯場など陸上においては、救命胴衣の着用の義務はありませんが、**着用せずに死亡に至るとい事故が後を絶ちません。**

～お願いです。～

救命胴衣を着用してください。

我々だけでなく、かけがえのない貴方の家族も望んでいるはずです。

#### ワンポイント講座 『航法』について

航法・・・船舶航行の安全を達成するための手法

・・・海上衝突予防法による航海術

・・・船舶間に衝突の恐れなどが存在する場合に、衝突予防のために適用される操縦、操舵に関する規則

船舶は、その大小・形状・状態に関わらず、衝突・乗揚げ等海難を起こさないように注意して航行すべき義務があります。この義務化したのが海上交通のルールであり、航法であると思います。

航法について規定している法規は、

海上衝突予防法、海上交通安全法、港則法・・・所謂「交通三法」であります。

法に規定するルールについては、以下のとおりです。 ～～その1「海上衝突予防法」～～

#### 海上衝突予防法（昭和52年法律第62号） 「第2章 航法」から抜粋

##### 第1節 あらゆる視界の状態における船舶の航法

第4条（適用船舶） この節の規定は、あらゆる視界の状態における船舶について適用する。

第5条（見張り） 船舶は、周囲の状況及び他の船舶との衝突のおそれについて十分に判断することができるように、視覚、聴覚及びその時の状況に適した他のすべての手段により、常時適切な見張りをしなければならない。

第6条（安全な速力） 船舶は、他の船舶との衝突を避けるための適切かつ有効な動作をとること又はその時の状況に適した距離で停止することができるように、常時安全な速力で航行しなければならない。～以下省略。

第7条（衝突のおそれ） 船舶は、他の船舶と衝突するおそれかどうかを判断するため、その時の状況に適したすべての手段を用いなければならない。～以下省略。

第8条（衝突を避けるための動作） 船舶は、他の船舶との衝突を避けるための動作をとる場合は、できる限り、十分に余裕のある時期に、船舶の運用上の適切な慣行に従ってためらわずにその動作をとらなければならない。

2 船舶は、他の船舶との衝突を避けるための針路又は速力の変更を行う場合は、できる限り、その変更を他の船舶が容易に認めることができるように大幅に行わなければならない。

3 省略。

4 船舶は、他の船舶との衝突を避けるための動作をとる場合は、他の船舶との間に安全な距離を保って通過することができるようにその動作をとらなければならない。

5 船舶は、周囲の状況を判断するため、又は他の船舶との衝突を避けるために必要な場合は、速力を減じ、又は機関の運転を止め、若しくは機関を後進にかけることにより停止しなければならない。

第9条（狭い水道等） 狭い水道又は航路筋（以下「狭い水道等」という。）をこれに沿って航行する船舶は、安全であり、かつ、実行に適する限り、狭い水道等の右側端に寄って航行しなければならない。～以下省略。

2 航行中の動力船は、狭い水道等において帆船の進路を避けなければならない。～以下省略。

3 航行中の船舶は、狭い水道等において漁ろうに従事している船舶の進路を避けなければならない。～以下省略。

4～5 省略。

6 長さ20メートル未満の動力船は、狭い水道等の内側でなければ安全に航行することができない他の動力船の通航を妨げてはならない。

7～8 省略。

9 船舶は、狭い水道等においては、やむを得ない場合を除き、びょう泊をしてはならない。

第10条（分離通航方式） 省略。

## **第2節 互いに他の船舶の視界の内にある船舶の航法**

第11条（適用船舶） この節の規定は、互いに他の船舶の視界の内にある船舶について適用する。

第12条（帆船） 二隻の帆船が互いに接近し、衝突するおそれがある場合における帆船の航法は、次の各号に定めるところによる。～以下省略。

一 二隻の帆船の風を受けるげんが異なる場合は、左げんに風を受ける帆船は、右げんに風を受ける帆船の進路を避けなければならない。

二 二隻の帆船の風を受けるげんが同じである場合は、風上の帆船は、風下の帆船の進路を避けなければならない。～以下省略。

2 省略。

第13条（追越し船） 追越し船は、この法律の他の規定にかかわらず、追い越される船舶を確実に追い越し、かつ、その船舶から十分に遠ざかるまでその船舶の進路を避けなければならない。

第 14 条(行会い船) 二隻の動力船が真向かい又はほとんど真向かいに行き会う場合において衝突するおそれがあるときは、各動力船は、互いに他の動力船の左げん側を通過することができるようにそれぞれ針路を右に転じなければならない。～以下省略。

2～3 省略。

第 15 条(横切り船) 二隻の動力船が互いに進路を横切る場合において衝突するおそれがあるときは、他の動力船を右げん側に見る動力船は、当該他の動力船の進路を避けなければならない。この場合において、他の動力船の進路を避けなければならない動力船は、やむを得ない場合を除き、当該他の動力船の船首方向を横切ってはならない。

2 省略。

第 16 条(避航船) この法律の規定により他の船舶の進路を避けなければならない船舶(次条において「避航船」という。)は、当該他の船舶から十分に遠ざかるため、できる限り早期に、かつ、大幅に動作をとらなければならない。

第 17 条(保持船) この法律の規定により二隻の船舶のうち一隻の船舶が他の船舶の進路を避けなければならない場合は、当該他の船舶は、その針路及び速力を保たなければならない。

2 前項の規定により針路及び速力を保たなければならない船舶(以下この条において「保持船」という。)は、避航船がこの法律の規定に基づく適切な動作をとっていないことが明らかになった場合は、同項の規定にかかわらず、直ちに避航船との衝突を避けるための動作をとることができる。この場合において、これらの船舶について第 15 条第 1 項の規定の適用があるときは、保持船は、やむを得ない場合を除き、針路を左に転じてはならない。

3 保持船は、避航船と間近に接近したため、当該避航船の動作のみでは避航船との衝突を避けることができないと認める場合は、第 1 項の規定にかかわらず、衝突を避けるための最善の協力動作をとらなければならない。

第 18 条(各種船舶間の航法) 省略。

### **第 3 節 視界制限状態における船舶の航法**

第 19 条 この条の規定は、視界制限状態にある水域又はその付近を航行している船舶について適用する。

2 動力船は、視界制限状態においては、機関を直ちに操作することができるようにしておかなければならない。

3～6 省略。

航法を「文字」にしますと上記のとおりとなり、理解しがたいような感じですが、イメージしながらよく読んでみますと、難しいものではありません。文字を意識してはつきりと読んで、イメージしてください。海難防止となりますように。

航法については、「海上衝突予防法」のほかに「海上交通安全法」、「港則法」があることは、前述のとおりです。

～その 2「海上交通安全法」、その 3「港則法」については、次号に掲載します。～

## 簡易安全ツール紹介 『非常投浮』(ひじょう とうふ)について

発案者は、さんま棒受網漁船「第十一光洋丸」の“千葉茂喜”漁労長です。宮城県気仙沼市出身だそうです。(職・氏名の公表につきましては、ご本人様の了承を得ております。)

海難を避けよう、人身事故をなくそうという強い気持ちの表れとも思います。事故は、予期しないときに予期しない場合にも発生します。そんな時、冷静に、すばやく、おおごとにならないように対処するのが事故を軽減する最たる手段だと思います。そのような気持ちの表れが、このような器材の発明など、行動に繋がるのでしょうか。すばらしいです。

千葉漁労長は、「乗組員に対して、操業の際は常に救命胴衣着用を徹底させて作業に当たらせているのですが、万が一転落した場合、救命浮環を投げ入れても飛距離が足りず、引き寄せることができない。モタモタしていると命が失われることとなるので、試行錯誤した結果「非常投浮」が誕生したと出来上がるまでのエピソードも教えてくださいました。

平成 26 年 8 月 19 日(火)北海道釧路港において、釧路海上保安部の海上保安官が「サンマ漁出漁前の海難防止指導」を行うために訪船したのがきっかけでした。千葉漁労長は、「待ってたよ。見せたいものがあるんだ。」と言って、海上保安官に「非常投浮」という実物を出して見せてくれたようです。実物は、漁網や防舷材用として使用している長さ約 21 センチメートル、直径約 18 センチメートルのアバ(浮体)に長さ約 25 メートルのロープを付け、アバ(浮体)の先端に長さ約 21 センチメートル程度の輪状にしたロープをつけたものでした。

漁労長曰く「これはいいぞー。転落者を助けるために救命浮環を投げてもせいぜい 5 メートルくらいしか届かないが、これをグルグル回して投げると 20~30 メートルは投げられる。転落者がアバ(浮体)を掴んだらアバに付いている輪状のロープに手首を入れるのさ。そうすれば引っ張ってこれる。制作費は安いし、簡単に作ることができる。俺の考案だ。名前も『非常投浮』(ひじょう とうふ)と付けたんだ。」とのことでした。

実物と漁労長の説明と実演に感激・感銘した海上保安官は、作り方・使い方まで教わり、さらに、漁労長は、「僚船や地元の漁協にも宣伝した。保安部さんならもっと普及させてもらえるとあってさ。特許は取らねえ。普及してもらえばいい。人命が助かればいい。」とのことでした。

そして釧路海上保安部では、発案者である千葉漁労長のご了承をいただきまして、別添のリーフレット「非常投浮の作り方」を作成し、海難防止講習会で配布して役立てているとのことでした。

そこで、私編集担当は、これはいい！皆に紹介しよう！と思って、ここに記事にした次第です。

## 海難防止活動

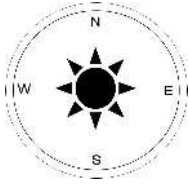
第二管区海上保安本部では、海での事故が増加する冬季であることから、冬期における事故防止の指導、周知啓発活動を強化しています。【活動実施中！！です。】

**(1) 11月1日~2月28日・・・冬期海難防止対策**

**(2) 11月1日~3月31日・・・走錨海難防止対策(秋田船川港、酒田港)**

**(3) 12月10日~1月10日・・・年末年始特別警戒及び安全指導**

**羅針盤** 編集担当者の四方山話的コラムです。



「マリレよろず屋」 編集担当者からの一言。

**非常投浮・・・すばらしいです。**

防波堤・岸壁などからの海中転落も後を絶ちません。

そもそも海中転落しないように、注意していなければなりません、

万が一にでも転落した場合は、このような救命用具があったらと。

事故に「たら・れば」はありません。

ただいま、小生、本原稿作成中ですが、平成 26 年 12 月 17 日～同 18 日、日本列島を南から北へと低気圧が駆け上り、東北・北海道に達して、北海道の北側海域に達したときには 948 ヶトパスルでした。こんな「低気圧」は初めてです。風・雪・波・うねり・高潮等被害の数々は相当です。船舶はもちろんですが、港湾設備、航路設備、漁業設備などたくさんの被害が発生しました。船舶が座礁して尊い生命までも奪っております。ケガ人も多く発生しました。

これから春先にかけて、発達する低気圧や南岸低気圧によって、多数の海難・人身事故が発生するかもしれません。船を陸上に揚げることができるのであれば、是非、早めに陸上に揚げてください。

そして、海上が大時化になりますから、海に近づかないでください。船は作り直せますが、貴方の命は作り直せません。

## 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



# ひ じょう とう ぶ 非常投浮の作り方

～身近な物で作れる救命具～



考案者による非常投浮投てきの様子  
(飛距離は約20～30メートル(投てき場所及び投てき者により変動あり))



釧路海上保安部  
平成26年11月

【非常投浮考案者】  
さんま棒受け網漁船第十一光洋丸(気仙沼市)  
漁労長 千葉茂喜 氏

## ひ じょう とう ぶ 【非常投浮の作り方】

使用方法: 海中転落者に対し投げ入れ、転落者が先端の輪に手を入れた後、ロープを手繰り寄せ、転落者を引き寄せる。  
(非常投浮のみでは、海中転落者の浮力は得られません。)

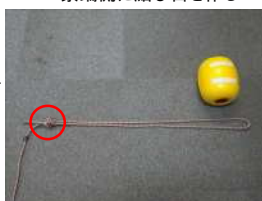
使用器材: 浮体(長さ約19cm、直径約15cm) × 1個、ロープ(直径約7mm) × 1本(約25m)

### 【非常投浮の作り方】

ロープ(索端から約260cm(一ひろ半)の長さ)を二つ折りにする



索端側に結び目を作る



浮体にロープを通す



浮体の右端に結び目を作って完成



### 【結び目(上記及び)の作り方】

ロープを矢印の方向に回す



もう一度ロープを矢印の方向に回す



ロープを輪に通す



ロープを締付けて完成



甲板作業の際は、必ずライフジャケットを着用しましょう！！