

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 1 2 月のマリレジャーに伴う海難発生状況

「船舶海難」はありませんでしたが、「海浜事故が 2 件」がありました。

### 【海浜事故 海中転落】

- ▶ 12 月 6 日（土）釣り人から「秋田の岩館海水プール付近で男性が海に落ちて上がれなくなっている。」と 118 番通報がありました。秋田海上保安部では海上保安官を急行させ、地元消防署にも速報しました。転落者（65 歳、男性）は、通報者と近くで釣りをしている方々 2 人の協力により岩場に引揚げられ、無事救助されました。転落者は通報者と一緒にハタハタ釣りをしていましたが、岩場を移動する際に足を滑らせて転倒し、海中に



岩館海水プール

転落したとのことで、クーラーボックスにしがみつき、漂流しているところを発見されたものです。残念ながら救命胴衣は着用しておりませんでした。発見と救助が早く、右ひじ等に打撲が認められたものの軽症であり、病院への搬送の必要もなく、帰宅しております。

- ▶ 12 月 11 日（木）消防署から「鱒ヶ沢漁港でハタハタを獲っていた男性が海中転落し、救助された。」と青森海上保安部に通報がありました。事故者（78 歳、男性）は、夜も明けていない早朝に、鱒ヶ沢港北防波堤先端部付近において、長さ約 8メートルのタモ網でハタハタをすくい獲っていたところ、バランスを崩して海中に転落したというもので、同行していた妻が近くに住む男性宅に



鱒ヶ沢漁港

駆け込み、同人を通じて消防に通報したとのことでした。転落者は臨場した消防隊員により救助されて病院に搬送され、低体温症で入院となりました。この事故者も残念ながら救命胴衣を着用しておりませんでした。

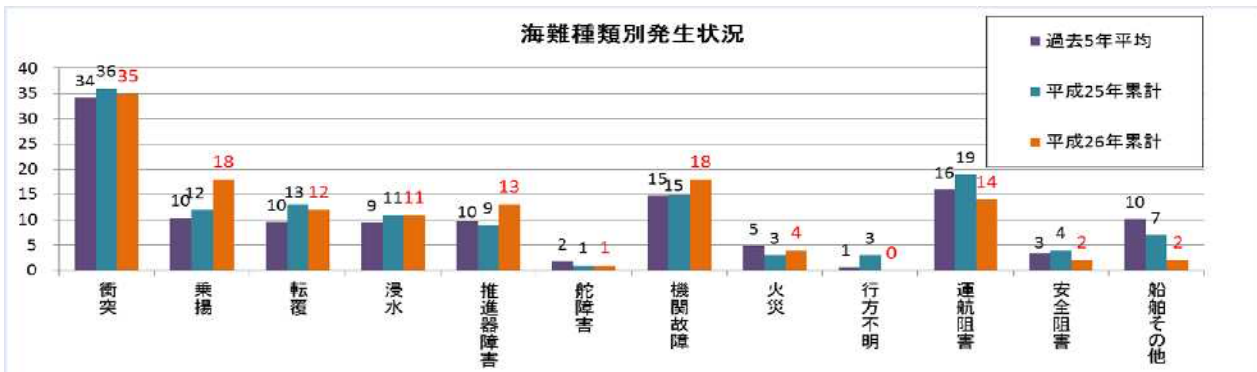
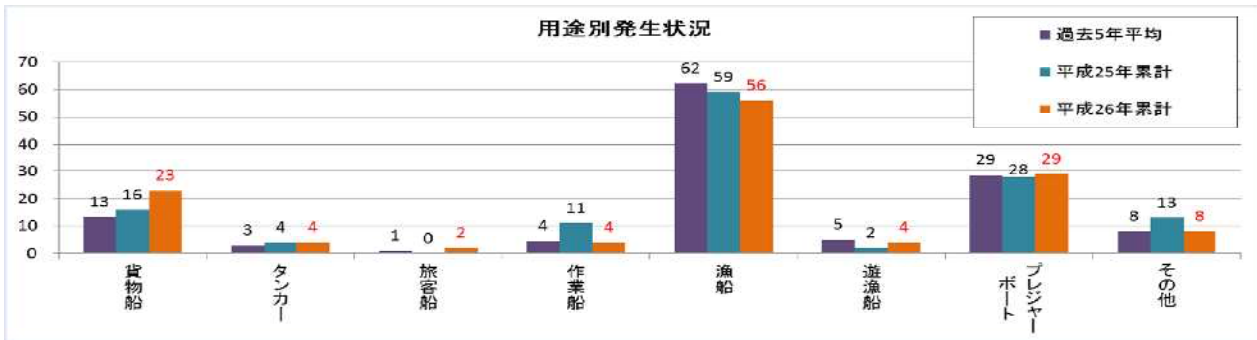
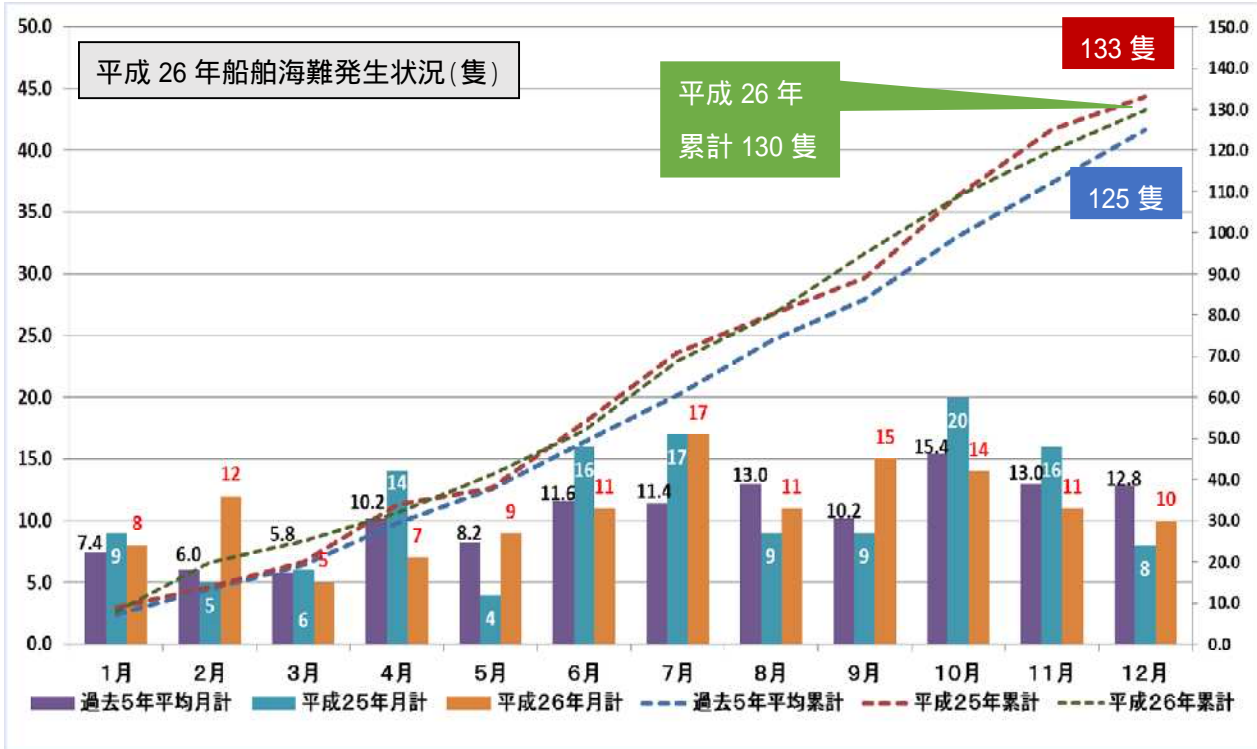
- ・救命胴衣を着用することは、釣り等レジャーを行うに際し、不都合なものではないと思います。
- ・救命胴衣は、必ず着用しましょう。
- ・貴方自身のために！ そして無事に帰宅を待っている人のためにも。

「平成26年の東北地方における船舶海難及び人身事故の発生状況等について（速報値）」が発表されました。

- 概況**
- ・船舶海難は130隻で、前年と比べて3隻減少しました。
  - ・死者・行方不明者を伴う海難は5隻（死者8名）前年と比べて4隻（死者7名）増加しました。
  - ・人身事故者数は195名で前年と比べて3名減少しました。
  - ・人身事故に伴う死者・行方不明者数は64名で、前年と比べて14名減少しました。

<参考> 速報値に基づくお知らせですので、船舶海難の隻数、人身事故者数等が確定値と相違することがあります。

【船舶海難の発生状況】

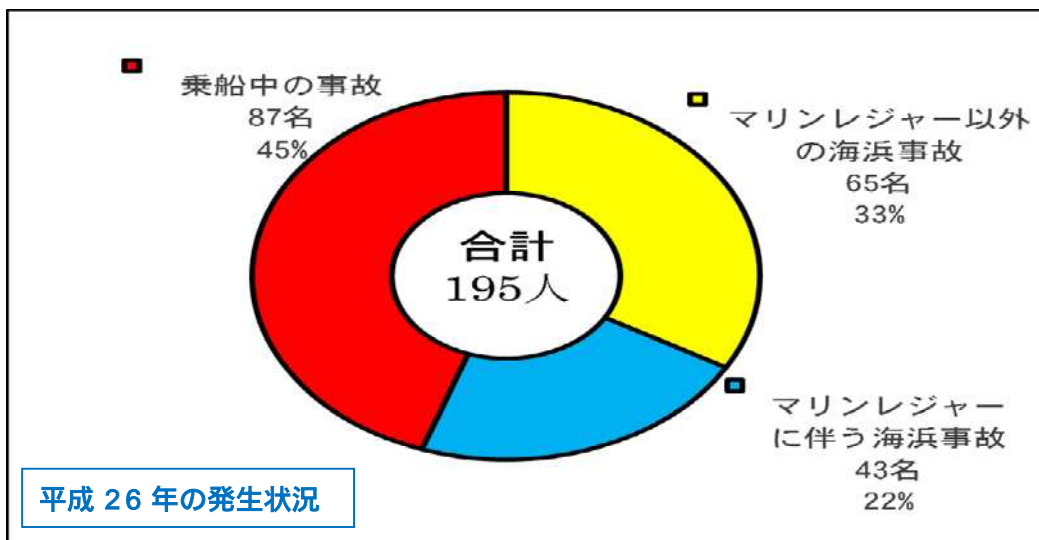
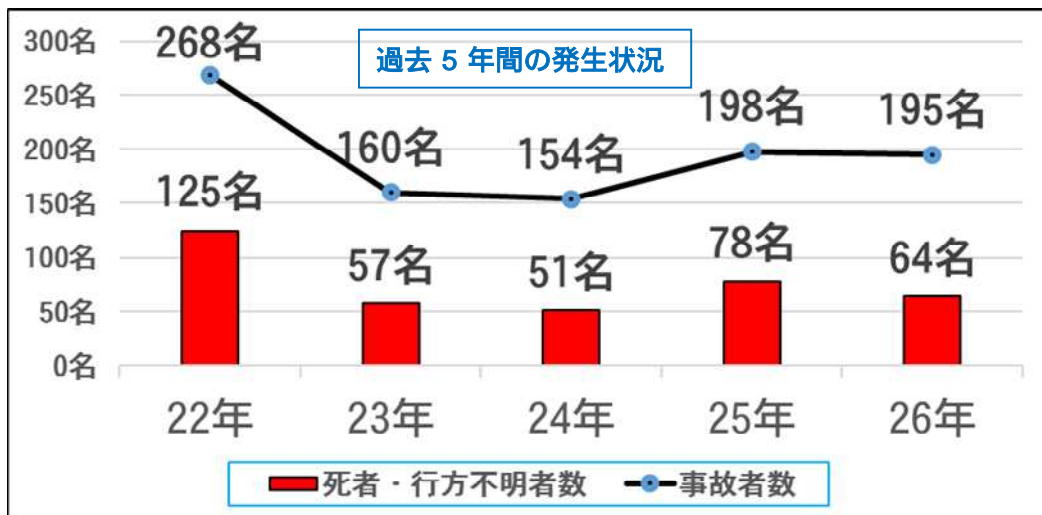


平成 26 年における船舶種類別の海難では、漁船が 56 隻と最も多く、全体の約 4 割を占め、次いでプレジャーボートが 29 隻と約 2 割を占めています。

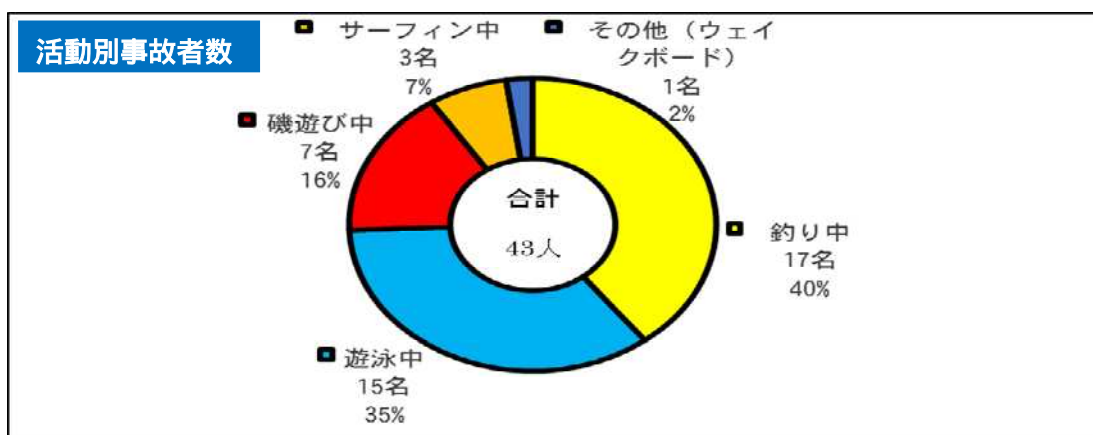
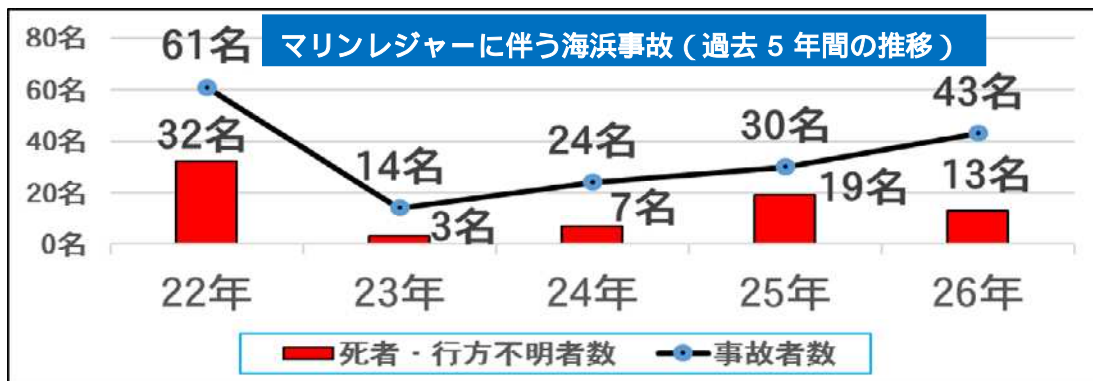
マリンレジャー関係で見ますと、前述のとおりプレジャーボートが 29 隻、遊漁船が 4 隻の海難が発生しています。その海難の内訳などは、次表のとおりです。

プレジャーボート		遊漁船		主原因等	
・機関故障	7 隻	・衝突	4 隻	・船体機器整備不良、取扱不注意	
・運航阻害	6 隻			・見張り不十分、操船不適切	
・衝突	5 隻			・船位不確認、水路調査不十分	
・推進器障害	4 隻			等々	
・乗揚げ	3 隻			<b>人為的要因</b>	<b>31 隻</b>
・転覆	1 隻			<b>その他不可抗力等</b>	<b>2 隻</b>
・浸水	1 隻				
・その他	2 隻				

【人身事故の発生状況】



マリネジャーに伴う海浜事故の過去 5 年間における事故者数の推移は、次グラフのとおり東日本大震災後は右肩上がりに徐々に増えており、活動別事故者数については、釣り中が最も多く、全体の約 4 割を占め、次いで遊泳中が約 3 割、磯遊び中が約 2 割を占めています。



平成 25 年及び同 26 年におけるマリネジャーに伴う海浜事故発生状況の比較

活動内容等	平成 25 年	平成 26 年
・釣り中	15 名（10 名）	17 名（7 名）
・遊泳中	8 名（4 名）	15 名（5 名）
・磯遊び中	6 名（5 名）	7 名（1 名）
・サーフィン中	なし（なし）	3 名（なし）
・その他	1 名（なし）	1 名（なし）
合計	30 名（19 名）	43 名（13 名）

（ ）内は、死者・行方不明者数

～マリネジャーに関する『平成 27 年 みんなの努力目標』～

これらの行動を日頃から心がけることにより海難・人身事故を減らすことができます。

- ・原因の殆どは人為的要因です。事故防止に注意を払いましょう。
- ・救命胴衣を着用し、無理はしないことにしましょう。
- ・事故は起きる。そのための予防を心がけましょう。
- ・出港する前に、必ず船体・機関等を点検しましょう。

## ワンポイント講座 『航法』について ～その2～

前号 28 号（平成 27 年 1 月）「海上衝突予防法」に引続き、その 2 として“交通三法”である「海上交通安全法」について説明します。

海上交通安全法（抜粋）は以下のとおりですが、その適用海域については「東京湾」、「伊勢湾」、「瀬戸内海」と規定しており、東北地方の海域は、その対象となっておりません。

しかし、貴方がその適用海域においてプレジャーボートなど船舶を操船するかもしれないので、敢えて掲載することとしました。あしからず。

### 海上交通安全法（昭和 47 年 7 月 3 日法律第 115 号）

「第 1 章 総則」及び「第 2 章 交通方法」から抜粋

#### 第 1 章 総則

第 1 条（目的及び適用海域） この法律は、船舶交通がふくそうする海域における船舶交通について、特別の交通方法を定めるとともに、その危険を防止するための規制を行うことにより、船舶交通の安全を図ることを目的とする。

2 この法律は、東京湾、伊勢湾（伊勢湾の湾口に接する海域及び三河湾のうち伊勢湾に接する海域を含む。）及び瀬戸内海のうち次の各号に掲げる海域以外の海域に適用するものとし、これらの海域と他の海域（次の各号に掲げる海域を除く。）との境界は、政令で定める。

一～四 省略。

第 2 条（定義） この法律において、「航路」とは、別表に掲げる海域における船舶の通路として政令で定める海域をいい、その名称は同表に掲げるとおりとする。

2 この法律において、次の各号に掲げる用語の意義は、それぞれ当該各号に定めるところによる。

- 一 船舶 水上輸送の用に供する船舟類をいう。
- 二 巨大船 長さ 200 メートル以上の船舶をいう。
- 三 漁ろう船等 次に掲げる船舶をいう。

イ 漁ろうに従事している船舶

ロ 省略。

3 省略。

別表

航路の名称	所在海域
浦賀水道航路	東京湾中ノ瀬の南方から久里浜湾沖に至る海域
中ノ瀬航路	東京湾中ノ瀬の東側海域
伊良湖水道航路	伊良湖水道
明石海峡航路	明石海峡
備讃瀬戸東航路	瀬戸内海のうち小豆島地蔵崎沖から豊島と男木島との間を経て小与島と小瀬居島との間に至る海域

宇高東航路	瀬戸内海のうち荒神島の南方から中瀬の西方に至る海域
宇高西航路	瀬戸内海のうち大槌島の東方から神在鼻沖に至る海域
備讃瀬戸北航路	瀬戸内海のうち小与島と小瀬居島との間から佐柳島と二面島との間に至る海域で牛島及び高見島の北側の海域
備讃瀬戸南航路	瀬戸内海のうち小与島と小瀬居島との間から二面島と粟島との間に至る海域で牛島及び高見島の南側の海域
水島航路	瀬戸内海のうち水島港から葛島の西方、濃地諸島の東方及び与島と本島との間を経て沙弥島の北方に至る海域
来島海峡航路	瀬戸内海のうち大島と今治港との間から来島海峡を経て大下島の南方に至る海域

## 第 2 章 交通方法 第 1 節 航路における一般的航法

第 3 条（避航等） 航路外から航路に入り、航路から航路外に出、若しくは航路を横断しようとし、又は航路をこれに沿わないで航行している船舶（漁ろう船等を除く。）は、航路をこれに沿って航行している他の船舶と衝突するおそれがあるときは、当該他の船舶の進路を避けなければならない。この場合において、海上衝突予防法第 9 条第 2 項、第 12 条第 1 項、第 13 条第 1 項、第 14 条第 1 項、第 15 条第 1 項前段及び第 18 条第 1 項（第 4 号に係る部分に限る。）の規定は、当該他の船舶について適用しない。

2 航路外から航路に入り、航路から航路外に出、若しくは航路を横断しようとし、若しくは航路をこれに沿わないで航行している漁ろう船等又は航路で停留している船舶は、航路をこれに沿って航行している巨大船と衝突するおそれがあるときは、当該巨大船の進路を避けなければならない。この場合において、海上衝突予防法第 9 条第 2 項及び第 3 項、第 13 条第 1 項、第 14 条第 1 項、第 15 条第 1 項前段並びに第 18 条第 1 項（第 3 号及び第 4 号に係る部分に限る。）の規定は、当該巨大船について適用しない。

3 省略。

第 4 条（航路航行義務） 長さが国土交通省令で定める長さ以上である船舶は、航路の附近にある国土交通省令で定める二の地点の間を航行しようとするときは、国土交通省令で定めるところにより、当該航路又はその区間をこれに沿って航行しなければならない。ただし、海難を避けるため又は人命若しくは他の船舶を救助するためやむを得ない事由があるときは、この限りではない。

国土交通省令で定める長さ

海上交通安全法施行規則（昭和 48 年 3 月 27 日 運輸省令第 9 号）

第 3 条（航路航行義務） 長さが 50 メートル以上の船舶～以下省略。

第 5 条（速力の制限） 国土交通省令で定める航路の区間においては、船舶は、当該航路を横断する場合を除き、当該区間ごとに国土交通省令で定める速力（対水速力をいう。以下同じ。）を超える速力で航行してはならない。ただし、海難を避けるため又は人命若しくは他の船舶を

救助するためやむを得ない事由があるときは、この限りではない。

国土交通省令で定める航路及び速力

海上交通安全法施行規則（昭和 48 年 3 月 27 日 運輸省令第 9 号）

第 4 条（速力の制限）

航路の名称	航路の区間	速力
浦賀水道航路	航路の全区間	12 ノット
中ノ瀬航路	航路の全区間	12 ノット
伊良湖水道航路	航路の全区間	12 ノット
備讃瀬戸東航路	男木島灯台(北緯 34 度 26 分 1 秒 東経 134 度 3 分 39 秒) から 353 度に引いた線と航路の西側の出入口の境界線との間の航路の区間	12 ノット
備讃瀬戸北航路	航路の東側の出入口の境界線と本島ジョウケンボ鼻から牛島北東端まで引いた線との間の航路の区間	12 ノット
備讃瀬戸南航路	牛島ザトーム鼻から 160 度に引いた線と航路の東側の出入口の境界線との間の航路の区間	12 ノット
水島航路	航路の全区間	12 ノット

第 6 条（追越しの場合の信号） 追越し船（海上衝突予防法第 13 条第 2 項又は第 3 項の規定による追越し船をいう。）で汽笛を備えているものは、航路において他の船舶を追い越そうとするときは、国土交通省令で定めるところにより信号を行わなければならない。ただし、同法第 9 条第 4 項前段の規定による汽笛信号を行うときは、この限りではない。

国土交通省令で定める信号

海上交通安全法施行規則（昭和 48 年 3 月 27 日 運輸省令第 9 号）

第 5 条（追い越しの場合の信号） 法第 6 条の規定により行わなければならない信号は、船舶が他の船舶の右げん側を航行しようとするときは汽笛を用いた長音 1 回に引き続く短音 1 回とし、船舶が他の船舶の左げん側を航行しようとするときは汽笛を用いた長音 1 回に引き続く短音 2 回とする。

第 6 条の 2（追越しの禁止） 省略。

第 7 条（進路を知らせるための措置） 省略。

第 8 条（航路の横断の方法） 航路を横断する船舶は、当該航路に対しできる限り直角に近い角度で、速やかに横断しなければならない。

2 前項の規定は、航路をこれに沿って航行している船舶が当該航路と交差する航路を横断することとなる場合については、適用しない。

第 9 条（航路への出入又は航路の横断の制限） 国土交通省令で定める航路の区間においては、船舶は、航路外から航路に入り、航路から航路外に出、又は航路を横断する航行のうち当該区間ごとに国土交通省令で定めるものをしてはならない。ただし、海難を避けるため又は人命若しくは他の船舶を救助するためやむを得ない事由があるときは、この限りでない。

国土交通省令で定める航路の区間及び制限

海上交通安全法施行規則（昭和48年3月27日運輸省令第9号）

第7条（航路への出入又は航路の横断の制限）

航路の名称	航路の区間	してはならない航行
備讃瀬戸東航路	省略	航路を横断する航行
来島海峡航路	省略	航路外から航路に入り、航路から航路外に出、又は航路を横断する航行（省略）

第10条（びょう泊の禁止） 船舶は、航路においては、びょう泊（びょう泊をしている船舶にする係留を含む。以下同じ。）をしてはならない。ただし、海難を避けるため又は人命若しくは他の船舶を救助するためやむを得ない事由があるときは、この限りでない。

第11条（航路外での待機の指示） 省略。

## 第2節 航路ごとの航法

第11条（浦賀水道航路及び中ノ瀬航路） 船舶は、浦賀水道航路をこれに沿って航行するときは、同航路の中央から右の部分を航行しなければならない。

2 船舶は、中ノ瀬航路をこれに沿って航行するときは、北の方向に航行しなければならない。

第12条 省略。

第13条（伊良湖水道航路） 船舶は、伊良湖水道航路をこれに沿って航行するときは、できる限り、同航路の中央から右の部分を航行しなければならない。

第14条 省略。

第15条（明石海峡航路） 船舶は、明石海峡航路をこれに沿って航行するときは、同航路の中央から右の部分を航行しなければならない。

第16条（備讃瀬戸東航路、宇高東航路及び宇高西航路） 船舶は、備讃瀬戸東航路をこれに沿って航行するときは、同航路の中央から右の部分を航行しなければならない。

2 船舶は、宇高東航路をこれに沿って航行するときは、北の方向に航行しなければならない。

3 船舶は、宇高西航路をこれに沿って航行するときは、南の方向に航行しなければならない。

第17条 省略。

第18条（備讃瀬戸北航路、備讃瀬戸南航路及び水島航路） 船舶は、備讃瀬戸北航路をこれに沿って航行するときは、西の方向に航行しなければならない。

2 船舶は、備讃瀬戸南航路をこれに沿って航行するときは、東の方向に航行しなければならない。

3 船舶は、水島航路をこれに沿って航行するときは、できる限り、同航路の中央から右の部分を航行しなければならない。

4 省略。

第19条 省略。

第20条（来島海峡航路） 船舶は、来島海峡航路をこれに沿って航行するときは、次に掲げる航

法によらなければならない。これらの航法によって航行している船舶については、海上衝突予防法第 9 条第 1 項の規定は、適用しない。

一 順潮の場合は来島海峡中水道（以下「中水道」という。）を、逆潮の場合は来島海峡西水道（以下「西水道」という。）を航行すること。ただし、これらの水道を航行している間に転流があった場合は、引き続き当該水道を航行することができることとし、また、西水道を航行して小島と羽と波止浜との間の水道へ出ようとする船舶又は同水道から来島海峡航路に入って西水道を航行しようとする船舶は、順潮の場合であっても、西水道を航行することができることとする。

二 順潮の場合は、できる限り大島及び大下島側に近寄って航行すること。

三 逆潮の場合は、できる限り四国側に近寄って航行すること。

四 前二号の規定にかかわらず、西水道を航行して小島と波止浜との間の水道へ出ようとする場合又は同水道から来島海峡航路に入って西水道を航行しようとする場合は、その他の船舶の四国側を航行すること。

五 逆潮の場合は、国土交通省令で定める速力以上の速力で航行すること。

国土交通省令で定める速力

海上交通安全法施行規則（昭和 48 年 3 月 27 日 運輸省令第 9 号）

第 9 条（来島海峡航路） 潮流の速度に 4 ノットを加えた速力とする。

2～4 省略。

第 21 条 省略。

“交通三法”その 3 である「港則法」については、次号に掲載します。

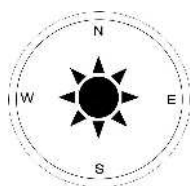
### 海難防止活動

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）**

羅針盤 編集担当者の四方山話的コラムです。



「マリレよるず屋」 編集担当者からの一言。

- ・東北地方における「平成 26 年における船舶海難及び人身事故の発生状況等」（速報値）が発表されました。
- ・船舶海難に伴う死者・行方不明者の数が増えました。
- ・人身事故における死亡・行方不明は、減少しましたが、それでも 64 名と決して少ない数ではありません。

▶とっても残念なこと、悲しいことです。何とか無くしたいものです。

☞海での行動では、助かるべき思想と活動をもって楽しみましょう。

# 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

