

マリレ情報よろず屋

第 4 号
平成 24 年 11 月発行
第二管区海上保安本部
マリンレジャー安全推進室

マリン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 プレジャーボート等の海難発生状況

①【転覆】10月17日、岩手県釜石市の両石湾で、セーリングで移動しながら釣りをしていたカヌー（1名乗船、救命胴衣着用）が風に煽られて転覆し、乗船者は、自力でカヌーを復元させたものの、浸水して航行できなくなったため、携帯電話で118番通報し救助を求めました。乗船者は、カヌーとともに風で流され、岩場に漂着しているところを巡視艇が発見し、無事救助されました。

出港前に最新の気象情報をチェックし、カヌーの性能や操船する方の技能に応じて、安全な水域と気象条件の下で遊みましょう。

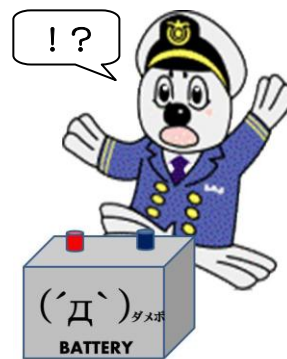


陸揚げされたカヌー

②【運航阻害*】10月26日、青森県陸奥湾で釣り中のプレジャーボート（4名乗船）が、エンジンを起動しようとしたところ、セルモーターが回らず、航行できなくなったため、携帯電話で118番通報し救助を求めました。同船は、漂流しないように付近のボンデンに係留していたところを巡視艇が発見し、無事救助されました。原因は、エンジンを停止したまま魚群探知機を使っていたことと、バッテリーが劣化していたために過放電したものと判明しました。

プレジャーボートでは、いわゆる「バッテリー上がり」によりエンジンが起動できなくなる海難が多く見られます。バッテリーの充電が十分でないまま電装品を使うとバッテリーが上がってしまう場合があります。バッテリー作動の計器類は、バッテリーの容量を考慮して設置、使用しましょう。また、バッテリーには寿命がありますので、使用時間や年数に応じて、早めに交換しましょう。特に、時々しか船を使わない、という場合は、バッテリーが上がり気味になっていたり、バッテリー上がりを繰り返して劣化が早まる場合がありますので要注意です。出港前には、必ずバッテリーの点検（液量、電圧、端子のゆるみ等）を行いましょう。

※運航阻害…バッテリーの過放電、燃料欠乏、無人漂流などをいう。



海の安全情報 冬期の海難防止について



冬期の典型的な気圧配置といえば、「西高東低」。大陸からの優勢な高気圧が張り出し、日本海付近で発生した低気圧が発達しながら太平洋側に抜ける際、高気圧から吹き出す西寄りの強風が続きます。

このため、日本海側では大時化となり、大型船でも難航する日が多くなります。太平洋側では、晴天が続きますが、西寄りの強風には注意が必要です。小型船の転覆海難は、気象の悪化によるものが多くを占めています。海上が穏やかでも、天候が急変する場合がありますので、出港前には必ず最新の気象情報をチェックし、無理のない航海、早めの帰港を心掛けましょう。

海難防止活動 「釣り中の事故防止推進活動」実施中！

釣り中の海中転落事故を防止するために、自己救命策の確保（ライフジャケットの着用、携帯電話等連絡手段の確保、海のもしもは118番）、気象・海象の把握、複数での行動の励行などを重点に、磯場や防波堤の巡回指導、釣具店などを通じた安全指導等、集中的に周知啓発活動を実施しています。（11月未まで）



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。今回は、視界不良時の事故防止に関するお話です。

プレジャーボートは、レーダーを備えていない船が多く、霧や雪などにより視界が悪い場合は、自船の位置確認や周囲の船の見張りが困難になります。GPS 受信機を搭載していれば位置の確認はできますが、周囲の船までは確認できません。視界が悪いことに起因する海難は、衝突と乗揚げ、船位喪失などがありますが、これらの海難を防止するために、特にレーダーを備えていない船の場合は、次の事項を守りましょう。

- ① 最新の気象情報の入手による出港可否の判断…出港前に最新の気象情報を確認し、沿岸部に濃霧注意報や海上濃霧警報が出されていたり、降雪になる予報が出されている場合は、出港を取りやめることが大切です。海上で霧や降雪域の接近を確認した場合は、できるだけ速やかに帰港しましょう。
- ② 周囲の見張りの徹底…視界が悪くなった場合は、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、ゆっくりとした速力で航行して最寄りの港に入港しましょう。

レーダーがない船は、霧や降雪中の航海を避けようね！



万が一、自船の位置がわからなくなった場合には、むやみに移動せず、海上保安庁に118番通報するとともに、付近にブイや養殖施設などが設置されている場合は、係留ロープを取って救助を待ちましょう。

海の言葉 海や船に関する用語について解説します。今回は、『海里とノット』について。

海では、一般に距離の単位として「海里 (nautical mile)」、速度の単位として「ノット (knot)」を使います。海里の定義には、様々な種類がありましたが、現在は国際的に「1海里は1,852m」として使用されています。1ノットは、1時間に1海里進む速さです。

日本では、計量法に基づく政令で「海面又は空中における長さの計量」として、

1海里=1,852m

また、「航海又は航空に係る速さの計量」として、

1ノット=1,852m/時(1海里/時)

と定められています。

「あの船のスピードは20ノットくらいだ」と言っても、海に馴染みのない方はどれくらいの速さなのかイメージし難いと思いますが、km/時に換算すると、約37km/時になります。陸上と違って

水の抵抗が大きい海上では、船の速力としてはこれでも速い方なのです。（一般の内航貨物船の最高速力は、12から15ノットくらいですが、大型のコンテナ船やフェリーでは、25ノットを越える船もあります。）

【おまけ】

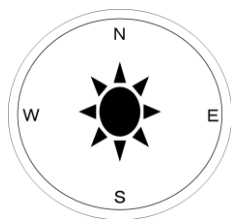
ノットの数値を倍にするとおおよそのkm/時換算の速さ、半分にするとおおよそのm/秒換算の速さがわかりますよ！

20ノット×2=40km/時（正確には20ノット×1.852km≒37km/時）

20ノット÷2=10m/秒（正確には20ノット×1.852m÷3.600秒≒10.3m/秒）



羅針盤 海に関するあれこれ、最近感じていることなど、編集担当者の四方山話的コラムです。初回は『シーマンシップ』について。



マリンレジャーを楽しむ皆さんは、「シーマンシップ」という言葉を聞いたことがありますか？船乗りや漁師さんなど、海で働いている人には馴染みのある言葉ではありますが、一般の方には馴染みがないかもしれません。

「・・・シップ」という言葉で、すぐに思い当たるのは、「スポーツマンシップ」という言葉があります。これについては皆さんも、よくご存じのことでしょう。この説明は省略しますが、それでは「シーマンシップ」とは何でしょうか？「シーマン」つまり「船員」、「海で働く人」など、その筋の人達に共通した認識や精神、気質といったところでしょうか。

でもその意味については諸説あり、また色々な捉え方がされておりますが、（あくまで編集部としての見解として）ここでは簡単に説明しながら、マリンレジャーを楽しむ方にも「シーマンシップ」の精神を理解して頂きたいと思っています。

海というフィールドは、もともとプロフェッショナルな世界でした。何故かと言いますと、昔から船乗りは「板子一枚、下は地獄」と言って、「板子」（いたこ）つまり「船底」（ふなぞこ）の下にある海は、簡単に命を奪ってしまう存在でした。海は凧の日もあれば時化（嵐）の日もあります。大時化の海は、大型の船であっても簡単に沈没させてしまうことがあります。ですから海に出る人は、当然勇敢であるとともにプロフェッショナルでなければならなかったのです。そのためプロフェッショナルである「シーマン」＝「船乗り」は、昔からこの「シーマンシップ」を培ってきたのです。

さて、船乗りの間で有名な「シーマンシップ」を表現した言葉がありますので、紹介したいと思います。

「スマートで目先が利いて几帳面、負けじ魂、これぞ船乗り」

この言葉は、「シーマンシップ」を大変うまく表現していると思います。マリンレジャーを楽しむ皆さんは、船乗りという職業ではないと言われるかもしれませんが、海に出るといことは共通したことなので、この言葉が持つ意味について、もう少し詳しく説明したいと思います。（次号に続く）



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>