

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！

新年 明けましておめでとうございます。
本年もよろしくお願ひいたします。



海の事故情報

遊漁船の海難が連続して発生！

①【衝突】12月3日、山形県酒田港で、防波堤に瀬渡客を迎えに行く途中の遊漁船（総トン数7.9トン、1名乗船）と、港湾作業のため航行していた作業船（長さ9.93m、1名乗船）が衝突しました。幸い両船ともに浸水や負傷者はありませんでした。夜間航行中、両船の見張り不十分が原因と見られています。

②【衝突】12月12日、宮城県気仙沼市の沖合で、釣場を移動するためパラシュートアンカーを揚収中の遊漁船（4.1トン、船長ほか釣客2名乗船）が風に流されて、同船の風下で漂泊（パラシュートアンカー使用）して一本釣り漁業中の漁船（0.5トン、船長ほか1名乗船）と衝突し、釣客1名が両船の船縁に手を挟まれて負傷しました。

見張りは航海の基本だよ！



・航行中は、常に周囲の見張りを行い、海上衝突予防法などに定められた航法を守って、衝突を避けましょう。夜間は、船の灯火の状態やレーダーなどで相手船の動きを把握する必要があります。灯火の種類もしっかり覚えておきましょう。漂泊して釣りなどを行っている場合も、周囲の見張りを怠りなく。

③【機関故障】12月23日、宮城県金華山付近で、定置網に係留して釣りをした後、航行しようとした遊漁船（7.3トン、船長ほか8名乗船）が、クラッチの故障により前後進が不能となり、さらに定置網にプロペラを絡めて動けなくなりました。乗船者は他の漁船に移り乗るなどして無事救助され、船体は巡視艇により引き出され、曳航救助されました。

・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、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！

釣り中に転落、無事救助！

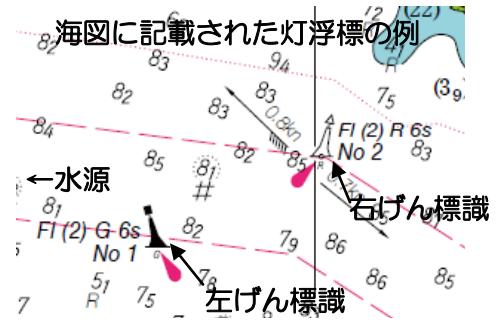
12月8日、福島県小名浜港内の岸壁で、釣人が誤って海に転落しました。転落者は、一緒に釣りをしていた友人の通報を受けて駆けつけた警察官により、転落から約20分後に無事救助されました。ライフジャケットは着用していませんでした。（海水温度約14度）

・ライフジャケットを着用せずに冬の冷たい海に転落するという危険な状況の中で、比較的短時間のうちに救助されたのは、「仲間と一緒にだったこと」が大きな要因といえます。低体温症になると、何かにつかまって体を支えることも困難になります。単独行動を控え、ライフジャケットは必ず着用しましょう。

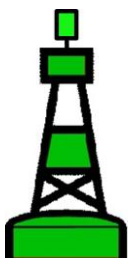
海の安全情報 海の道しるべ『航路標識』について

灯台などに代表される、「海の道しるべ」ともいえる航路標識は、航路標識法で、「灯光、形象、彩

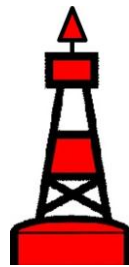
色、音響、電波等の手段により港、湾、海峡その他の日本国の沿岸水域を航行する船舶の指標とするための灯台、灯標、立標、浮標、霧信号所、無線方位信号所その他の施設をいう。」と定められています。航路標識の中で皆さんもよく目にする岬や防波堤の先端にある灯台、海に浮いている灯浮標は、光や形、色を利用して光波標識と呼ばれています。海図には、それぞれの光波標識の位置とともに、種類や性質（光る間隔や色など）が記載されていて、標識の色や形、光り方などを見て、海図に記載されたどの標識なのか確認できるようになっています。



【灯浮標の例（日本の場合※1）】



左げん標識
航路又は可航水域の左側（水源※2
に向かって左側）の端を示します。
塗色及び灯色は緑で、緑色円筒形の
トップマークが付く。



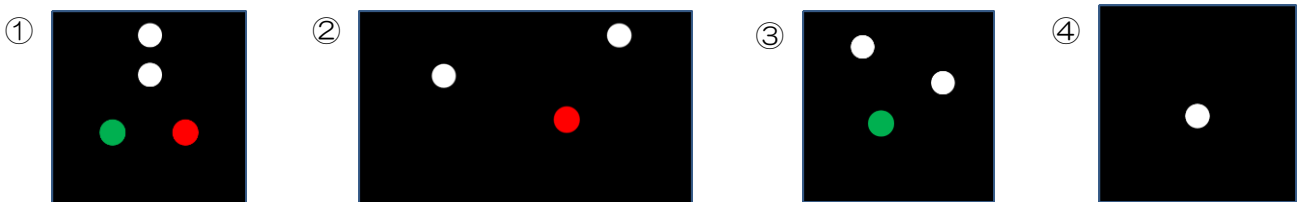
右げん標識
航路又は可航水域の右側（水源に向
かって右側）の端を示します。
塗色及び灯色は赤で、赤色円すい形
のトップマークが付く。

※1…日本では、左げん標識に緑、右げん標識に赤を使いますが、逆に左げん標識に赤を、右げん標識に緑を使う国もあります。

※2…港・湾・河川及びこれに接続する水域の水源は、港もしくは湾の奥部又は河川の上流です。

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『衝突海難の防止（その2）』について

第3号で海上衝突予防法に基づく灯火についてお話しましたが、覚えていますか？今回は、夜間の灯火の見え方をクイズ形式でご紹介します。あなたから次の灯火が見えたとき、相手船の向きはどうなっているでしょう？（全て、航行中の同一船舶と仮定します。答えは本紙の最後）



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、『錨（いかり、アンカー）』について

港や湾内で、海に錨を入れて船を停泊させることを錨泊（びょうはく）といいます。

錨は、アンカー（Anchor）とも呼ばれ、貨物船などの大型の船では、一般に船首部に錨を2丁備えて、錨には、錨鎖（びょうさ）と呼ばれるチェーンが接続されています。錨を海底に投入する場合は、通常後進しながら投錨し、錨鎖を徐々に繰り出していきます。錨の爪の部分海底の泥や砂に食い込ませて、この抵抗力と繰り出した錨鎖と海底の間に生じる抵抗力で船を移動しないようにします。風が強くなることが予想される場合は、錨鎖をより長く繰り出し



たり、錨を2丁とも使用することもあります。

錨の種類も様々ありますが、貨物船ではストックレスアンカーと呼ばれるタイプのものが多く使用されています。プレジャーボートなどの小型船では、軽量のダンフォースアンカーなどが多く使用されています。

ダンフォースアンカー



小型船で錨を使用する場合は、錨にロープをつないで海に投入するのが一般的ですが、投入するロープの長さは、水深の3倍から5倍程度を目安にし、錨とロープの間に1mから2mくらいのチェーンをつないで使用すると効果的です。

風が強くなると、錨が効かなくなり、錨を引きずりながら船体が風に流されてしまうことがあります。この状態を走錨（そうびょう）と言います。この場合は、直ちに錨を入れ直すか、錨を揚げて安全な海域に移動する必要があります。錨泊中も、こまめに位置を測定して走錨していないことを確認しましょう。また、走錨が始まると、錨を引き上げることが困難になる場合がありますので、風が強くなる前に、早めの帰港を心がけましょう。

話題の広場 「復光!!」大槌港灯台 復興のシンボル、灯る！

岩手県大槌町にある蓬莱島（ほうらいじま、NHK人形劇「ひょっこりひょうたん島」のモデルと言われている）に設置されていた大槌港灯台（釜石海上保安部所管）は、東日本大震災により倒壊したため、新たな灯台の建設が行われていましたが、この度完成し、去る12月13日点灯式が行われました。

灯台の建設にあたり、大槌町にお住まいの方々を対象にデザインを募集し、選考により採用された「岩間みな子」さんのデザインを基に設計が行われました。新灯台は、全体がろうそくをイメージしたデザインになっていて、そのうち塔体は砂時計のイメージで「時

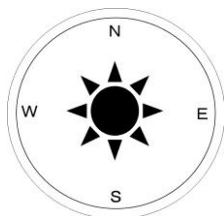


がたてば必ず復興できる」という思い、球体は太陽のイメージで「町の未来を明るくしたい」という願いが込められています。

点灯式は、岩間さんと、灯台の記念額を揮毫した大槌町立赤浜小学校6年生「黒澤宏太」さんのほか関係者が出席して行われ、灯台の「復光」に、震災による犠牲者への鎮魂を祈るとともに、地域の復興と明るい未来を願いました。



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。今回は『シーマンシップ（その3）』について



「シーマンシップ」について、マリンレジャーで海に出る方にも知って欲しいと思い、よろず屋第4号及び第5号と2回にわたって連載してきたところですが、今回が最終回です。「シーマンシップ」にまつわる船乗りの古き良き慣習を紹介しながら、まとめていこうと思います。

皆さん、タイタニック号の遭難事故はよくご存じと思いますが、タイタニック号が沈没する際に発した遭難信号は、大西洋上を航行していた別の船が受信して救助に向かいました。結局救助に向かった船は、タイタニック号の沈没には間に合わなかったのですが、脱出できた多くの人々を救助したのです。このように救助に向かった船は、タイタニック号から遠く離れていたにもかかわらず、自分の航海よりも救助を優先したのです。人命優先は当然と言えば当然のことなので

すが、この例のように遭難を知った船が救助に向かうのは、船乗りの世界では、昔から当たり前のことなのです。これは、海というフィールドが厳しい世界であり、いざという時には、お互いに助け合わなければならないという気持ちから、自然と生まれた慣習なのだと思います。これも「シーマンシップ」のひとつではないでしょうか。

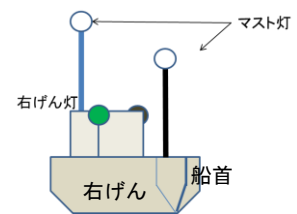
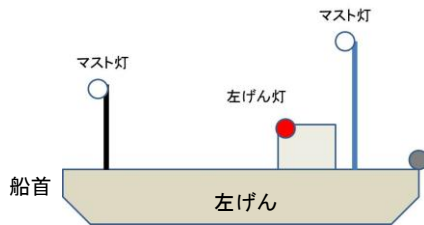
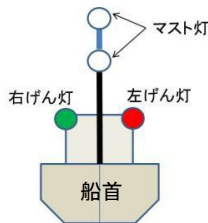
この古き良き慣習は、船員法という法律にも規定されているくらいの、言わば掟のようなものかもしれません。紹介しますと、船員法第14条には、「船長は、他の船舶又は航空機の遭難を知ったときは、人命の救助に必要な手段を尽くさなければならない。但し、自己の指揮する船舶に急迫した危険がある場合…この限りではない。」となっています。法律に規定されるくらい、海ではお互いに、思いやりと助け合いの精神が必要だということなのだと思います。

さて、そろそろまとめたいと思いますが、近年、海というフィールドは、一般の人々にも、レジャーとして楽しめる場所となり、多くの人々が海に出るようになりました。そのような中で、残念ながらマリンレジャー関係の事故やルール違反、モラルの低下が起きているのも事実です。マリンレジャーであっても、ひとたび海に出れば、そこにルールやモラルがあり、そして危険が潜んでいるということを忘れないで欲しいのです。プロの船乗りや漁師も、そしてマリンレジャーを楽しむ人も、海に出れば同じフィールドを共有する「シーマン」なのですから。

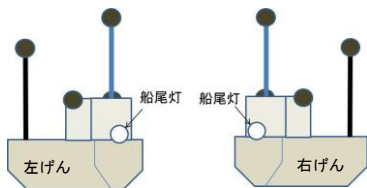
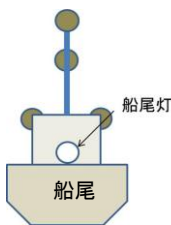
最後にこのコラムの結びとして、よろず屋編集部では、マリンレジャーを楽しむ皆さんにも、かつて海のプロたちが培ってきた「シーマンシップ」を知って頂き、そして心掛け実践して欲しいと願っております。(おわり)

【クイズの答え】

- ① あなたから見て、ほぼ真正面を向いています。
- ② あなたから見て、左を向いています。
- ③ あなたから見て、右を向いています。



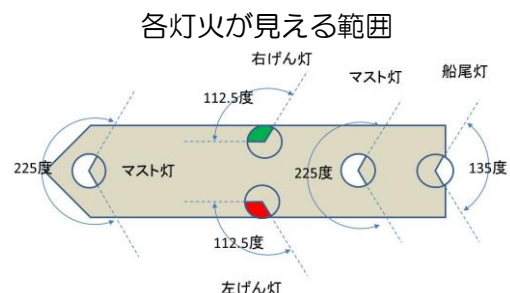
- ④ 船尾が見えています。



例：船尾灯が見える範囲（正船尾から左右に各 67.5 度の間）で、相手船の向きに幅があります。

※ 注意

- i 図の灯火は、船の長さ50m以上の航行中の動力船について例示したものです。灯火は船の長さなどによって、異なりますので、詳細は海上衝突予防法を確認してください。
- ii それぞれの灯火の見える水平方向の範囲は、下の図のようになっています。ほぼ正面を向いて両方のげん灯が見えている場合を除いて、同じ灯火が見えていても、船尾灯の例のように相手船の向きに幅がありますので注意が必要です。



本紙を印刷物でご覧の方へ

マリシ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！「マリシよろず屋」で検索してもヒットします！ <http://www.kaiho.mlit.go.jp/O2kanku/yorozuya/index.htm>

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