

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 2月中のマリンレジャーに伴う人身事故・海難の発生状況



発見されたミニボートと搭載品

【海中転落/運航阻害※1】2月12日、宮城県女川湾の海上で漂流している男性の遺体（救命胴衣着用）を通りがかった漁船が発見しました。近くには釣竿やクーラーボックスなどが積まれたミニボート※2が漂流していて、男性はミニボートから海に転落して亡くなった可能性が高いものと見られます。

ミニボートの海難を防止するための一般的な注意事項として、ミニボートは安全に航行できる限界が低いこと（安定性に劣ることや

波・風の影響を受けやすいことなど）を十分理解して運航する必要があります。荷物の積み過ぎに注意し、船の中ではむやみに立ち上がったりせず重心を低くするようにしましょう。また、出港前に最新の気象・海象情報を確認して、安全に航海できない天候が予想される場合は、出港を控えましょう。

※1 運航阻害…バッテリー過放電、燃料欠乏、ろ・かい喪失及び無人漂流をいう。

※2 ミニボート…船の長さが3m未満かつ機関出力1.5kw(約2馬力)未満のボートであり、船舶検査及び小型船舶操縦免許が不要なボート。

海の安全情報 『CeisNet (シーズネット)』について

第3号で、海洋に関する様々な情報を地図上に重ね合わせ、ビジュアルに表示する海上保安庁のインターネットサービス「海洋政策支援情報ツール」をご紹介しましたが、今回は、ほぼ同様の情報をスマートフォン専用サイトでもご覧いただくことができる「CeisNet (シーズネット)」をご紹介します。

「CeisNet」とは、「沿岸海域環境保全情報 (Coastal Environmental Information Service)」の頭文字をとったもので、当該情報をインターネットで提供する際の愛称です。WebGISを利用して、「沿岸海域環境保全情報」に収録された各種情報を、パソコンに表示された地図上で自由に重ね合わせながら御覧いただくことができます。



CeisNet の画面

掲載情報から、目的に応じたマップがご覧いただけます。(定置網や養殖施設のおおよその位置などの情報は、「漁業情報マップ」から。)

パソコンの場合は、次の URL から。検索サイトから「シーズネット 漁業マップ」でも検索できます。

<http://www2.kaiho.mlit.go.jp/>

スマートフォン専用サイトは、右の QR コードから。



海の言葉 海や船に関する用語について解説します。『船員の職名』～船のナンバーワンは誰?～

船員の職名は、船の種類などによっても異なりますが、一般に、指揮監督者である船長のほか、航海のための操船などを担当する甲板部では、一等航海士、二等航海士、甲板長、甲板手、甲板員など、機関の運転などを担当する機関部では、機関長、一等機関士、二等機関士、操機長、操機手、操機員などの職名があります。

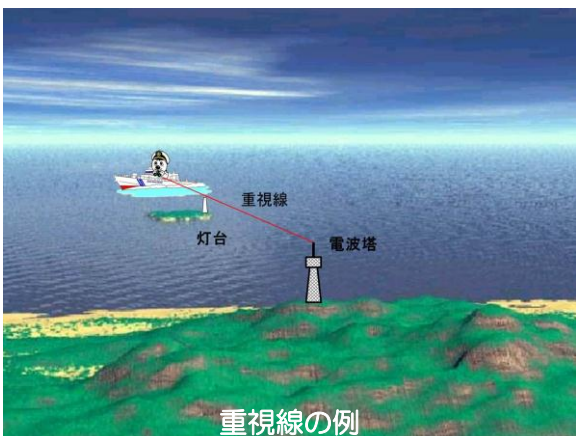
この中で「ナンバーワン」と呼ばれる職名があります。船長がナンバーワンだろう?いいえ、違います。操機長の英語の職名は「No.1 Oiler」と言いますが、日本船では、「No.1」の部分だけを当てはめて、操機長を「ナンバーワン」(実際の呼称は「ナンバン」と呼んでいるのです。



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。『船位の確認』

船を安全に航海させるために、位置の確認はとても大切です。海図があっても、自分の船の位置がわからなければ意味がありません。航海機器が発達した現代では、GPS などでも正確な船位を簡単に確認できますが、機器が故障した場合に備えて、基本的な位置の確認方法を覚えておきましょう。

① 位置の線



船が、ある線上のどこかに位置している場合、その線のことを「位置の線」といいます。位置の線は目印となる物標の方位を測ることなどで求めることができます。

目印になる2点の物標が一直線上に重なって見える線を「重視線」といいます。この場合、船は重視線上にあるので、これも「位置の線」になります。複数の位置の線を交差させることで船の位置を求めることができます。

参考：狭い港口などの航路を示す「導灯」や「導標」は重視線を利用した航路標識です。

② 交差方位法 (Cross bearing)

コンパスを使用して目印になる 2～3点の物標の方位を測定し、その方位線(位置の線)を海図に記入して交点から船位を求める方法です。比較的簡単に船位を測定でき、最も基本的な船位測定

方法といえます。

いずれの方法も、物標の位置が海図に記載されていて、肉眼で見て明らかな目標を選びます。また、磁気コンパスで正確な位置を求める場合は、コンパスの自差※にも留意する必要があります。

※自差…船舶の鋼鉄や船内にある鉄が磁気を帯びて、コンパスの磁針の向きを変えてしまうことをいいます。



交差方位法（2点の物標を使用）

羅針盤 編集担当者の四方山話的コラムです。 『春の嵐』



荒天の海を進む巡視船

1月中旬に関東地方などの太平洋岸に予想外の大雪をもたらした「南岸低気圧」。その後も何度か日本付近を通過しましたが、低気圧の発達程度や通過コースなどによって雪の降り具合も変わるとのことで、天気予報も難しいようです。気象庁の予報用語を見ると、「南岸低気圧」は、日本の南海上を主として東～北東方向へ進む低気圧であり、この中でも発達しながら進み太平洋岸に大雪をもたらすことがある低気圧は、「東シナ海低気圧」のようです。

一般に1月下旬から3月ころにかけて多く発生すると言われています。

春の嵐と言えば「春一番」が良く知られていますが、北東北で遅い桜が咲く頃にも嵐はやってきます。「メイストーム（5月の嵐）」という言葉について調べてみたところ、気象庁の予報用語には見当たりませんでした。辞書などでは、「5月に著しく発達する低気圧を警戒するという語。1954年5月に北海道近海で大海難事故を発生させた低気圧から生まれた呼び方。和製英語。」などと説明されていて、一般に4月から5月にかけて日本付近に現れて急速に発達し、強風や高波、大雨などをもたらす低気圧を指して言う語のようです。

この大海難事故については、日本海難防止協会発行「海と安全」2008年秋号（No.538）※に詳しく記載されていますが、1954年（昭和29年）5月9日夜半から翌10日早朝にかけて、当時北海道東方で操業していた多くの「さけます流網漁船」が、急速に発達しながら日本海側から北海道を東に抜けた温帯低気圧による暴風や高波に遭遇して、実に409隻の漁船が遭難し、死者・行方不明者は399人に達したというもので、気象予報や伝達のシステム、船の大きさや装備も貧弱であった時代の悲劇とも言えるかもしれません。

厳しい冬を過ぎて迎える春にも嵐があり、やがて梅雨を経て台風の季節を迎え、四季がはっきりしている日本では、それぞれの季節に応じた嵐もまた付き物のようです。嵐に対する備えも、常に怠りなく。

※ 日本海難防止協会発行「海と安全」2008年秋号（No.538）はこちらからご覧いただけます↓↓

http://www.nikkaibo.or.jp/material_magazine.html

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

海のもしものは!

118