

マリレジャー安全レポート

第31号(平成20年2月)

第七管区海上保安本部
マリレジャー安全推進室
TEL 093-321-2931
E-mail:kyuunan-7@kaiho.mlit.go.jp



救命胴衣を必ず着けましょう!

平成20年1月 プレジャーボート等 海難発生隻数	
合計 4隻	
衝突	4
乗揚	0
転覆	0
浸水	0
推進器障害	0
舵障害	0
機関故障	0
火災	0
爆発	0
行方不明	0
運航阻害	0
安全阻害	0
その他	0

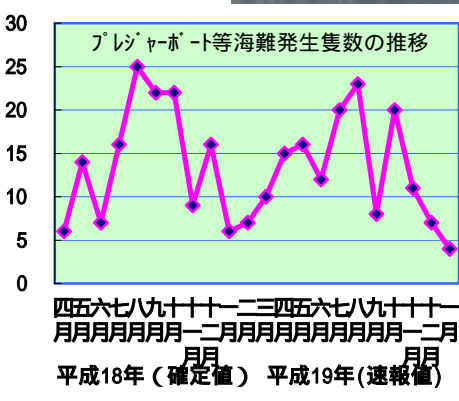
福岡県から長崎県宇久島に来島した事故者Aさん(67歳、救命胴衣未着用)と事故者Bさん(57歳、救命胴衣着用)は、1月26日、瀬渡船で古志岐島東側の磯場に渡って磯釣りをしていました。磯場は広くて比較的足場の良い場所ですが、先端付近の岩場は海面から1疋ほどの高さであり、海側に傾斜していました。当事の気象・海象は、北東寄りの風約5疋、波の高さ約2疋、満潮に近づいている頃でした。突然、打ち寄せた大波により、2人とも一瞬にして海に投げだされてしまいました。付近にいた別の釣り人が海面にBさんと釣り道具が浮いているのを発見、瀬渡船への通報ですぐに救助されました。しかしAさんは、行方不明となり、捜索していたヘリコプターが発見、巡視艇に揚収されましたが、残念ながら死亡していました。



古志岐島東岸

～事故からの教訓～

事故者Aさんは救命胴衣を着用せずに磯釣りをしていました。一方事故者Bさんは救命胴衣を着用していました。2人同時に波にさらわれ、海中に転落したのですが、救命胴衣を着用していたBさんのみ浮いているところを救助され、救命胴衣未着用のAさんは行方不明となり、その後発見されましたが、既に死亡していました。海中に転落してしまったら、まず海に浮いていることが重要です。磯釣りする時は、必ず救命胴衣を着用しましょう。



バッテリーの保守点検について

昨年1年間の七管内のプレジャーボート海難隻数は150隻(速報値)でした。海難種類別では相変わらず「機関故障」が一番多く、バッテリー上がりや燃料欠乏など、機関に関連する海難である「運航阻害」も横這いの状態です。

今回はバッテリーについて少し勉強しましょう。

バッテリーは内部に電気エネルギーを蓄えています。使っていないときでも少しずつ放電しています。次の点に注意し保守点検に努めましょう。

1 電解液の点検

液量は規定値を維持することが必要です。蒸留水を使用し、液面が規定の線の間にあるように補給してください。時々比重も計り、1.24以下になっていたら補充電を実施しましょう。電解液は希硫酸なので、取り扱いには注意してください。

2 補充電の実施

エンジンの使用頻度が少ないと、充電不足となりがちです。2～3ヶ月に一度は充電器による補充電を行い、100%の充電状態にして使用するよう心がけてください。なお、充電の際は水素が発生しますので、換気に注意してください。

3 その他

バッテリー付近で作業する際は、工具類が端子に接触することによるスパークに注意しましょう。

バッテリーは重たいので、持ち運ぶ際は船外転落などに注意してください。

私はどこに？

良くないことは重なるもの。

バッテリートラブルでGPSプロッターは何も表示しない。エンジンもトラブルだ！

ど、ど、どうしよう、救助要請？

「現在位置は？」と聞かれるのは、当然のこと、「もしもの時に」と積み込んである海図とコンパスを取り出して、はたと困ってしまう。

もともと苦手なチャートワーク、私はどこに？

こんなことがあったかどうかは分かりませんが、海の相談室に「船位の求め方」について教えてほしいという方が、相談に来られたことがありました。



チャートワークとは、海図(chart)を使って位置を求めたり、航海計画を作ったりする作業(work)のことをいいます。海図を使えば、いろいろな方法から自分の船の位置を求めることができます。必要なものは、海図、濃い鉛筆、三角定規、デバイダとコンパスです。

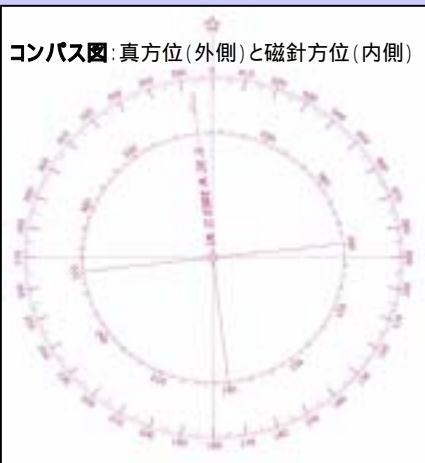
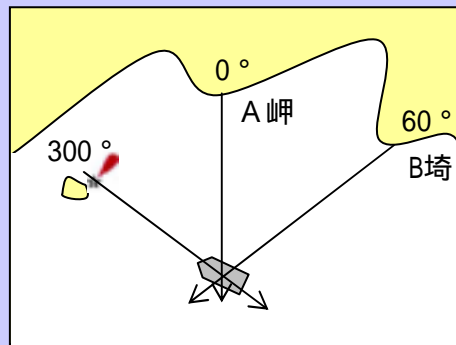
さてその方法は、

- ・クロスベアリング(交差方位)法
- ・両測方位法
- ・船首倍角法
- ・三点両角法 などいろいろあります

(代表的なのはこれ) **クロスベアリング法**：
 2つ以上の目標物の方位をコンパスで測定し、
 海図上にそれぞれの物標からの位置の線を記入し、
 これらの交点をもって船位とする方法です。

ちょっと一言

3物標による位置の線は、理論的には一点で交わるはずですが、通常は小さな三角形を生じます。この原因はコンパスの誤差が、正確に改正されていない物標の方位観測に時間がかかった位置の線を海図に記入する際に誤差がある方位の読み違いなどです。



コンパス図：真方位(外側)と磁針方位(内側)

小型船でよく使われるのが磁針方位

偏差と自差

船に搭載しているコンパスで読み取った方位を「コンパス方位」といいますが、その方位をそのまま海図に転記すると思わぬミスを犯します。

偏差は地図上の真北と地磁気の北との偏りです。磁気コンパスを使用することの多い小型船では、左図内側の磁針方位を使います。間違えると大きな三角ができてしまいます。

また、船は鉄などの磁性体で作られていたり、近くに、電気配線など磁気に影響するものが数多くあるため、磁気コンパス付近の磁力線の方向は歪められ、コンパスの「北」は正しく磁北を指しません。自差は船の向きで変わるので、あらかじめ各方位に対する自差を記録しておくこと便利です。

線を引くには、自差を修正した上でコンパス方位を磁針方位または真方位に改め、目標物からこの反方位に引きます。

GPSプロッター等の電子機器は、現在大変便利な航海計器として普及しています。一方、チャートワークは、ややもすると軽視される傾向があると思われます。しかし、電子航海計器が壊れたとき、不測の事態に備え、海図によるアナログの航海術は必要不可欠な知識となります。海図とコンパスで自艇の位置を出し、針路を決定するのもプレジャーボートやヨットなどの楽しみのひとつになるのではないのでしょうか。