

マリレジャー安全レポート

第40号(平成20年11月)

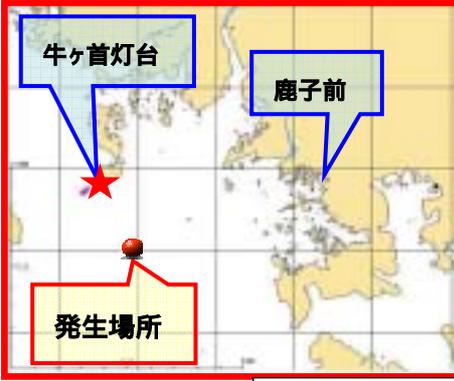
第七管区海上保安本部
マリレジャー安全推進室
TEL 093-321-2931
E-mail:kyuunan7-m8ev@kaiho.mlit.go.jp



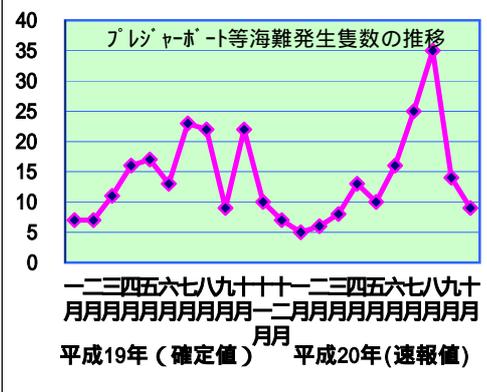
航行中の見張りは厳守です！

A船長(事故者、75歳)はプレジャーボートに1人で乗船して10月15日午前8時00分頃、佐世保牛ヶ首沖で錨泊して釣りの準備をしていました。B船長(65歳)は、遊漁船に釣客3名を乗せ、漁場から魚釣りを終え、鹿子前港向け帰港中に自動操舵にして釣客との会話に夢中になっていました。そのため、前方の見張りを怠り、錨泊中のプレジャーボートに気づかず衝突してしまいました。A船長は遊漁船が約100m接近したところで気づき、手を振って避航を促しましたが遊漁船は気づかずにいたことから衝突の危険を感じ、海中に飛び込みました。幸いにもA船長はすぐにB船長の遊漁船に救助され怪我もなく無事でした。A船長は救命胴衣を着けていました。

平成20年10月 プレジャーボート等 海難発生隻数	
合計	9隻
衝突	3
乗揚	0
転覆	0
浸水	0
推進器障害	1
舵障害	0
機関故障	2
火災	0
爆発	0
行方不明	0
運航障害	3
安全障害	0
その他	0



～事故からの教訓～
自動操舵による衝突事故の原因として、見張り不十分と居眠りが大半です。釣り客を乗せた船長は、常に釣り客の安全を考えて回りの航行船舶の動静に注意して安全運航に努めましょう。また、錨泊して魚釣りを行っている人も他船の接近に注意して常に回りの船の動静に注意して釣りをしてください。危険を感じたら、マイクや音による注意喚起をして、可能ならば早期に抜錨する等、衝突回避に努めてください。



荒天時の操船について(ブローチングの回避)

晩秋から冬を経て春先にかけては、時化の日が多くなります。出港前から時化していると出港は控えると思いますが、出港後急に時化することがあるかも。そういった場合は速やかに帰港する判断が事故防止に必要です。

万一、時化に遭遇した場合、操船で難しいのは、斜め追い波の中を航行することだと思います。「ブローチング」とは、船が斜め追い波を受けて航行中、波の下り斜面で回頭しかけたとき、舵を一杯に切っても波の力のために操縦不能となり、回頭を続けながら傾斜し、滑るように流される現象で、時には転覆に至ることもあります。これを防ぐには...

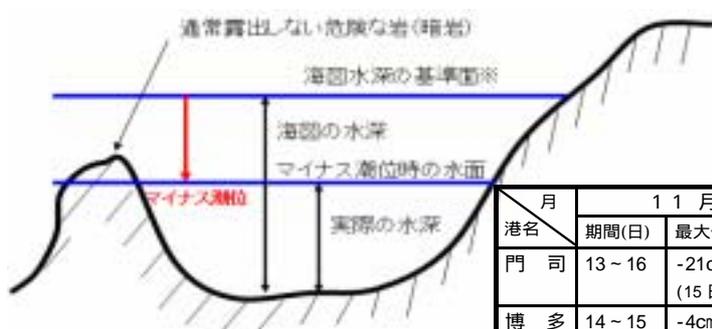
- 舵を早め早めにとる。**
波の下り斜面では、針路が不安定となる前に早め早めに針路を修正する。
- 波に合わせてスロットル操作をする。**
船速が波速より十分に早く、波を追い越して進む場合
危険な海面は全速で突っ切りたくなりますが、船首が前の波の谷に突っ込むと危険なので、速力の増加は波の上り斜面で行い、波の頂点を越える少し手前から減速し、船首が前の波の谷に突っ込むのを防ぐ。
船速が波速より少し早く、ゆっくりと波を追い越して進む場合
ブローチングは下り斜面で発生するので、上り斜面に張り付くようにして進む。
船速が波速より遅く、波に追い越されて進む場合
追いつかれた波の下り斜面では、船速をデッドスローとして、危険なサーフィン状態になるのを避け、なるべく早く波を通過させ、次の波の上り斜面ではできるだけ長い時間波の斜面につかまるよう増速し、波の下り斜面と上り斜面で交互にスロットル操作をする。



潮の高さに注意！ 潮高がマイナスになる時

海図の高さの基準は、その場所の最大干潮時の水面(最低水面)を採用しています。海図の水深もこの面が基準となり、潮が引いてもその水深より浅くなることは「ほとんどありません」と説明されていますが、日本海沿岸などでは、冬季から春季にかけて低潮時に最低水面よりも下がる場合があります。

年間を通じて、冬から春の大潮(満月もしくは新月の前後)に潮位が最も下がります。特に1月、2月は、実際の水面が海図の水深の基準面よりも管内では40cm以上下がる港があります。(「管内主要港マイナス潮位」参照)



「管内主要港マイナス潮位」

月	1 1 月		1 2 月		1 月		2 月	
	期間(日)	最大値	期間(日)	最大値	期間(日)	最大値	期間(日)	最大値
門 司	13～16	-21cm (15日)	11～16	-32cm (14日)	10～15	-39cm (12日)	8～13	-35cm (10日)
博 多	14～15	-4cm (15日)	12～16	-16cm (14日)	10～14	-22cm (12日)	8～12	-18cm (10日)
厳 原	13～15	-7cm (14日)	12～16	-13cm (14日)	10～15	-22cm (12, 13日)	8～13	-24cm (10, 11日)
佐世保	13～16	-23cm (15日)	12～16	-38cm (14日)	10～14	-44cm (12日)	8～12	-36cm (10日)
大 分	14～16	-11cm (15日)	12～16	-26cm (14日)	10～14	-28cm (12日)	8～11	-18cm (10日)

このような場合、実際の水深は海図に記載されている水深よりも浅くなります。普段は航行可能な浅瀬が航行出来なくなります。海岸(浅所)付近を航行する船舶は、十分な注意を払い、潮位を確かめて海図を使用してください。また、水面が普段より下がることから、港内で係留中の船舶は係船索の長さに余裕を持たせるなど、適切な係留状態となるよう注意が必要です。

また、潮汐表は、過去に観測された潮位データの解析をもとにして計算した潮位の予測値(天文潮位)をまとめた資料です。この予測値(天文潮位)は、気象などの様々な要因を受けることで実際に観測される値(実測潮位)とは異なりますので注意して下さい。

海図の基準面: おおよそ大潮の低潮面の平均値

詳しくは、潮汐を起こす月や太陽などの複雑な動きをそれぞれの規則正しい潮汐に分け(これを調和分解といいます)、その中から潮汐を引き起こす4つの大きな要素(これを主要4分潮と呼んでいます)を求めます。その上で、平均水面からこの主要4分潮の半分だけ下がった面を最低水面としております。

