

海上衝突予防法は国際規則である「1972年国際海上衝突予防規則」に基づき国内法として定められた、海上交通の基本法である。従って、各国ともこの国際規則に基づいてその国の国内法を定めているので、日本船舶と外国船舶間でも同一の航法で衝突事故が防止されることとなる。

# 『海上衝突予防法』

## 目 次

### 第1章 総 則 (第1条～第3条)

(目的)(適用船舶)(定義)

### 第2章 航 法

#### 第1節 あらゆる視界の状態における船舶の航法(第4条～第10条)

(適用船舶)(見張り)(安全な速力)(衝突のおそれ)

(衝突を避けるための動作)(狭い水道等)(分離通航方式)

#### 第2節 互いに他の船舶の視野の内にある船舶の航法(第11条～第18条)

(適用船舶)(帆船)(追越し船)(行合い船)(横切り船)

(避航船)(保持船)(各種船舶間の航法)

#### 第3節 視界制限状態における船舶の航法(第19条)

### 第3章 灯火及び形象物(第20条～第31条)

(通 則)(定 義)(灯火の視認距離)(航行中の動力船)(航行中のえい航船等)

(航行中の帆船等)(漁ろうに従事している船舶)(運転不自由船及び操縦性能制限船)

(喫水制限船)(びよう泊中の船舶及び乗り揚げている船舶)(水先船)(水上航空機等)

### 第4章 音響信号及び発光信号(第32条～第37条)

(定 義)(音響信号設備)(操船信号及び警告信号)

(視界制限状態における音響信号)(注意喚起信号)(遭難信号)

### 第5章 補 則(第38条～第42条)

(切迫した危険のある特殊な状況)(注意等を怠ることについての責任)

### 付 則

## 第1章 総 則

### (目 的)

第1条 この法律は、1972年の海上における衝突の予防のための国際規則に関する条約に添付されている1972年の海上における衝突の予防のための国際規則の規定に準拠して、船舶の遵守すべき航法、表示すべき灯火及び形象物並びに行うべき信号に関し必要な事項を定めることにより、海上における船舶の衝突を予防し、もつて船舶交通の安全を図ることを目的とする。

### (適用船舶)

第2条 この法律は、海洋及びこれに接続する航洋船が航行することができる水域の水上にある次条第1項に規定する船舶について適用する。

- ◎ 航洋船：沿岸20海里沖合を航行できる構造の船と解釈されている。
- ◎ 海洋に接続する水域：航洋船が自力推進で出入りできる水域である。  
従って、海洋と接続しない水域は琵琶湖、相模湖、などの自然湖や人工湖などがある。
- ◎ 適用水域の水上にあるものは航洋船でない小型ろかい舟などであっても適用される。
- ◎ 水上にある潜水艦や航空機には適用されるが、水中に潜行している潜水艦や離着水作業中の航空機などには適用されない。従って、潜水艦や飛行艇は水面を航行する船でない状態のときは全ての船舶を避ける義務が発生する。

(定 義)

第3条 この法律において「船舶」とは、水上輸送の用に供する船舟類(水上航空機を含む)をいう。

2 この法律において「動力船」とは、機関を用いて推進する船舶(機関のほか帆を用いて推進する船舶であって帆のみを用いて推進しているものを除く。)をいう。

3 この法律において「帆船」とは、帆のみを用いて推進する船舶及び機関のほか帆を用いて推進する船舶であって帆のみを用いて推進しているものをいう。

4 この法律において「漁ろうに従事している船舶」とは、船舶の操縦性能を制限する網、なわその他の漁具を用いて漁ろうをしている船舶(操縦性能制限船に該当するものを除く。)をいう。

5 この法律において「水上航空機」とは、水上を移動することができる航空機をいい、「水上航空機等」とは、水上航空機及び特殊高速船(第23条第3項に規定する特殊高速船をいう。)をいう。

6 この法律において「運転不自由船」とは、船舶の操縦性能を制限する故障その他の異常な事態が生じているため他の船舶の進路を避けることができない船舶をいう。

7 この法律において「操縦性能制限船」とは、次に掲げる作業その他の船舶の操縦性能を制限する作業に従事しているため他の船舶の進路を避けることができない船舶をいう。

(1) 航路標識、海底電線又は海底パイプラインの敷設、保守又は引揚げ

(2) しゅんせつ、測量その他の水中作業

(3) 航行中における補給、人の移乗又は貨物の積替え

(4) 航空機の発着作業

(5) 掃海作業

(6) 船舶及びその船舶に引かれている船舶その他の物件がその進路から離れることを著しく制限するえい航作業

8 この法律において「吃水制限船」とは、船舶の吃水と水深との関係によりその進路から離れることが著しく制限されている動力船をいう。

9 この法律において「航行中」とは、船舶がびよう泊(係船浮標又はびよう泊をしている船舶にする係留を含む。以下同じ。)をし、陸岸に係留をし、又は乗り揚げていない状態をいう。

10 この法律において「長さ」とは、船舶の全長をいう。

11 この法律において「互いに他の船舶の視野の内にある」とは、船舶が互いに視覚によって他の船舶を見ることができている状態にあることをいう。

12 この法律において「視界制限状態」とは、霧、もや、降雪、暴風雨、砂あらしその他これらに類する事由により視界が制限されている状態をいう。

◎「漁ろうに従事している」とは、操縦性能を制限する網、なわ(引きなわを除く)又はトロール(けた網、その他の漁具を水中で引くこと。)により漁ろうに従事していることをいい、操縦性能を制限しない一本釣り、銚を使用する漁、引きなわなどは該当しない。尚、現在漁ろうに従事していないものは一般船舶である。

◎「運転不自由」とは、舵、機関、帆装その他船体主要部の損傷による運転不自由、荒天のため操縦能力がないための漂躊、無風中の帆船、走錨中、その他そのときの事情による運転不自由などをいう。

## 第2章 航 法

### 第1節 あらゆる視界の状態における船舶の航法

(適用船舶)

第4条 この節の規定は、あらゆる視界の状態における船舶について適用する。

(見張り)

第5条 船舶は、周囲の状況及び他の船舶との衝突のおそれについて十分に判断することができるように、**視覚、聴覚及びその時の状況に適した他のすべての手段**により、常時適切な見張りをしなければならない。

(安全な速力)

第6条 船舶は、他の船舶との衝突を避けるための適切かつ有効な動作をとること又はその時の状況に適した距離で停止することができるように、常時**安全な速力**で航行しなければならない。この場合において、その速力の決定に当たっては、特に次に掲げる事項(レーダーを使用していない船舶にあつては、第1号から第6号までに掲げる事項)を考慮しなければならない。

- 1 視界の状態
- 2 船舶交通のふくそうの状況
- 3 自船の停止距離、旋回性能その他の操縦性能
- 4 夜間における陸岸の灯火、自船の灯火の反射等による灯光の存在
- 5 風、海面及び海潮流の状態並びに航路障害物に接近した状態
- 6 自船の喫水と水深との関係
- 7 自船のレーダーの特性、性能及び探知能力の限界
- 8 使用しているレーダーレンジによる制約
- 9 海象、気象その他の干渉原因がレーダーによる探知に与える影響
- 10 適切なレーダーレンジでレーダーを使用する場合においても小型船舶及び氷塊その他の漂流物を探知することができないときがあること
- 11 レーダーにより探知した船舶の数、位置及び動向
- 12 自船と付近にある船舶その他の物件との距離をレーダーで測定することにより視界の状態を正確に把握することができる場合があること。

(衝突のおそれ)

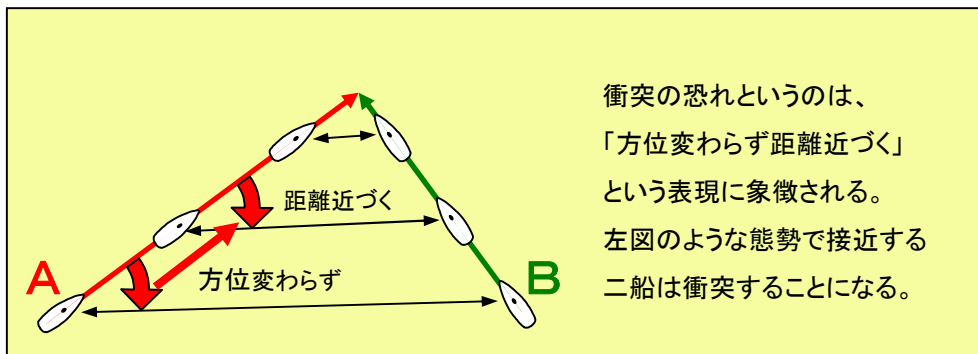
第7条 船舶は、他の船舶と衝突するおそれがあるかどうかを判断するため、その時の状況に適したすべての手段を用いなければならない。

2 レーダーを使用している船舶は、他の船舶と衝突するおそれがあることを早期に知るための長距離レーダーレンジによる走査、探知した物件のレーダープロットングその他の系統的な観察等を行うことにより、当該レーダーを適切に用いなければならない。

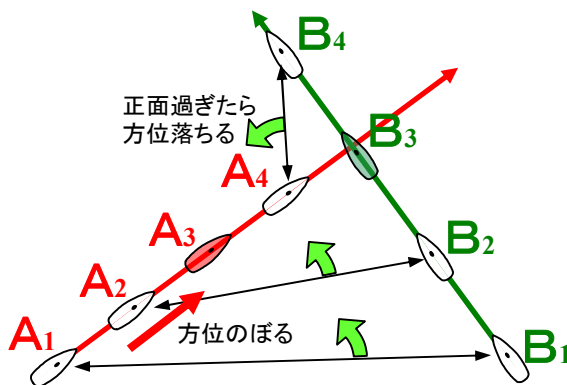
3 船舶は、不十分なレーダー情報その他の不十分な情報に基づいて他の船舶と衝突するおそれがあるかどうかを判断してはならない。

4 船舶は、接近してくる他の船舶のコンパス方位に明確な変化が認められない場合は、これと衝突するおそれがあると判断しなければならず、また、接近してくる他の船舶のコンパス方位に明確な変化が認められる場合においても、大型船舶若しくはえい航作業に従事している船舶に接近し、又は近距離で他の船舶に接近するときは、これと衝突するおそれがあり得ることを考慮しなければならない。

5 船舶は、他の船舶と衝突するおそれがあるかどうかを確かめることができない場合は、これと衝突するおそれがあると判断しなければならない。

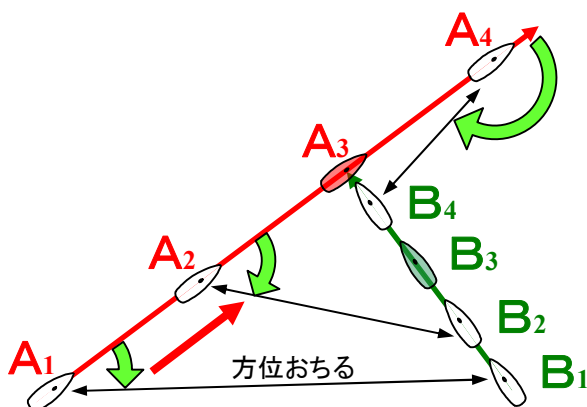


衝突の恐れというのは、「方位変わらず距離近づく」という表現に象徴される。左図のような態勢で接近する二船は衝突することになる。



AからBを見る場合、「目標Bは方位上(のぼる)」という表現になる。

海上衝突予防法では、Aが避航船、Bが保持船であるので、距離が近づく場合でも、BがAの前方を通過するような行き会い関係になるのが望ましい。



AからBを見る場合、「目標Bは方位落ちる(おちる)」という表現になる。

このような状況でAがBの前方を横切る場合は、十分に安全な水空き(みずあき)を確保して、双方不安のない関係を確立する必要がある。

(衝突を避けるための動作)

第8条 船舶は、他の船舶との衝突を避けるための動作をとる場合は、できる限り、十分に余裕のある時期に、船舶の運用上の適切な慣行に従ってためらわずにその動作をとらなければならない。

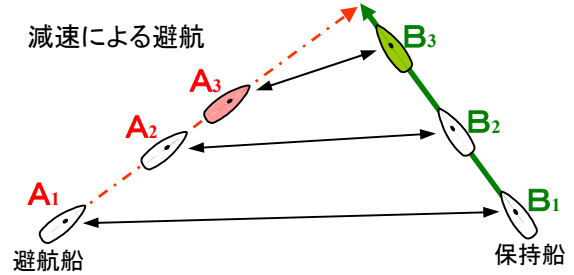
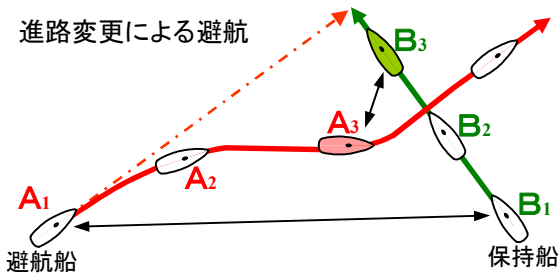
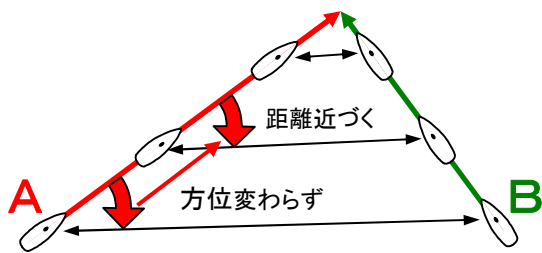
2 船舶は、他の船舶との衝突を避けるための針路又は速力の変更を行う場合は、できる限り、その変更を他の船舶が容易に認めることができるように大幅に行わなければならない。

3 船舶は、広い水域において針路の変更を行う場合においては、それにより新たに他の船舶に著しく接近することとならず、かつ、それが適切な時期に大幅に行われる限り、針路のみの変更が他の船舶に著しく接近することを避けるための最も有効な動作となる場合があることを考慮しなければならない。

4 船舶は、他の船舶との衝突を避けるための動作をとる場合は、他の船舶との間に安全な距離を保って通過することができるようにその動作をとらなければならない。この場合において、船舶は、その動作の効果を実際の船舶が通過して十分に遠ざかるまで慎重に確かめなければならない。

5 船舶は、周囲の状況を判断するため、又は他の船舶との衝突を避けるために必要な場合は、速力を減じ、又は機関の運転を止め、若しくは 機関を後進にかけることにより停止しなければならない。

◎「針路と進路」: 針路は、コンパス針路即ちキール・ラインの方向であり、進路は実際の進行方向であって多少の幅がある。航法上の避航は他船の進路を避けるのであって針路を避けるのではない。



◎保持船Bは針路・速力(進路ではない)を保持する義務がある。

避航船Aは、保持船Bを安全に回避し、かつその避航動作で第三船以降とケースに入らない限り、どのような動作をとっても容認される。すなわち、保持船には動作上の制約が義務付けられ、避航船には行動の自由度が付与されている。

「保持」とは権利ではなく避航船に対する厳密な「義務」であることを理解しなければならない。

保持船がこの「義務」から解放されるのは、切迫した状態に陥ると判断される時点である。

(狭い水道等)

第9条 狭い水道又は航路筋(以下「狭い水道等」という。)をこれに沿って航行する船舶は、安全であり、かつ、実行に適する限り、狭い水道等の右側端に寄って航行しなければならない。ただし、次条第2項の規定の適用がある場合は、この限りでない。

2 航行中の動力船(魚ろうに従事している船舶を除く。次条第6項及び第18条第1項において同じ。)は、狭い水道等において帆船の進路を避けなければならない。ただし、この規定は、帆船が狭い水道等の内側でなければ安全に航行することができない動力船の通行を妨げることができることとするものではない。

3 航行中の船舶(魚ろうに従事している船舶を除く。次条第7項において同じ。)は、狭い水道等において魚ろうに従事している船舶の進路を避けなければならない。ただし、この規定は、魚ろうに従事している船舶が狭い水道等の内側を航行している他の船舶の通行を妨げることができることとするものではない。

4 第13条第2項又は第3項の規定による追越し船は、狭い水道等において、追い越される船舶が自船を安全に通過させるための動作をとらなければこれを追い越すことができない場合は、汽笛信号を行うことにより追越しの意図を示さなければならない。この場合において、当該追い越される船舶は、その意図に同意したときは、汽笛信号を行うことによりそれを示し、かつ、当該追越し船を安全に通過させるための動作をとらなければならない。

5 船舶は、狭い水道等の内側でなければ安全に航行することができない他の船舶の通行を妨げることとなる場合は、当該狭い水道等を横切ってはならない。

6 長さ20メートル未満の動力船は、狭い水道等の内側でなければ安全に航行することができない他の動力船の通行を妨げてはならない。

7 第2項から前項までの規定は、第4条の規定にかかわらず、互いに他の船舶の視野の内にある船舶について適用する。

8 船舶は、障害物があるため他の船舶を見ることができない狭い水道等のわん曲部その他の水域に接近する場合は、十分に注意して航行しなければならない。

9 船舶は、狭い水道等においては、やむを得ない場合を除き、びよう泊をしてはならない。

(分離通航方式)

第10条 この条の規定は、1972年の海上における衝突の予防のための国際規則に関する条約(以下「条約」という。)に添付されている1972年の海上における衝突の予防のための国際規則(以下「国際規則」という。)第1条(d)の規定により国際海事機関が採択した分離通航方式について適用する。

2 船舶は、分離通航帯を航行する場合は、この法律の他の規定に定めるもののほか、次の各号に定めるところにより、航行しなければならない。

- (1) 通航路をこれについて定められた船舶の進行方向に航行すること。
- (2) 分離線又は分離帯からできる限り離れて航行すること。
- (3) できる限り通航路の出入口から出入すること。ただし、通航路の側方から出入する場合は、その通航路について定められた船舶の進行方向に対しできる限り小さい角度で出入しなければならない。

3 船舶は、通航路を横断してはならない。ただし、やむを得ない場合において、その通航路について定められた船舶の進行方向に対しできる限り直角に近い角度で横断するときは、この限りでない。

4 船舶(動力船であって長さ20メートル未満のもの及び帆船を除く。)は、沿岸通航帯に隣接した分離通航帯の通航路を安全に通過することができる場合は、やむを得ない場合を除き、沿岸通航帯を航行してはならない。

5 通航路を横断し、又は通航路に出入する船舶以外の船舶は、次に掲げる場合その他やむを得ない場合を除き、分離帯に入り、又は分離線を横切ってはならない。

- (1) 切迫した危険を避ける場合
- (2) 分離帯において魚ろうに従事する場合

6 航行中の動力船は、通航路において帆船の進路を避けなければならない。ただし、この規定は、帆船が通航路をこれに沿って航行している動力船の安全な通航を妨げることができることとするものではない。

7 航行中の船舶は、通航路において魚ろうに従事している船舶の進路を避けなければならない。ただし、この規定は、魚ろうに従事している船舶が通航路をこれに沿って航行している他の船舶の通航を妨げることができることとするものではない。

8 長さ20メートル未満の動力船は、通航路をこれに沿って航行している他の動力船の安全な通航を妨げてはならない。

9 前三項の規定は、第四条の規定にかかわらず、互いに他の船舶の視野の内にある船舶について適用する。

10 船舶は、分離通航帯の出入口付近においては、十分に注意して航行しなければならない。

11 船舶は、分離通航帯及びその出入口付近においては、やむを得ない場合を除き、びよう泊をしてはならない。

12 分離通航帯を航行しない船舶は、できる限り分離通航帯から離れて航行しなければならない。

13 第2項、第3項、第5項及び第11項の規定は、操縦性能制限船であって、分離通航帯において船舶の航行の安全を確保するための作業又は海底電線の敷設、保守若しくは引揚げのための作業に従事しているものについては、当該作業を行うために必要な限度において適用しない。

14 海上保安庁長官は、第1項に規定する分離通航方式の名称、その分離通航方式について定められた分離通航帯、通航路、分離線、分離帯及び沿岸通航帯の位置その他分離通航方式に関し必要な事項を告示しなければならない。



## 第2節 互いに他の船舶の視野の内にある船舶の航法

(適用船舶)

第11条 この節の規定は、互いに他の船舶の視野の内にある船舶について適用する。

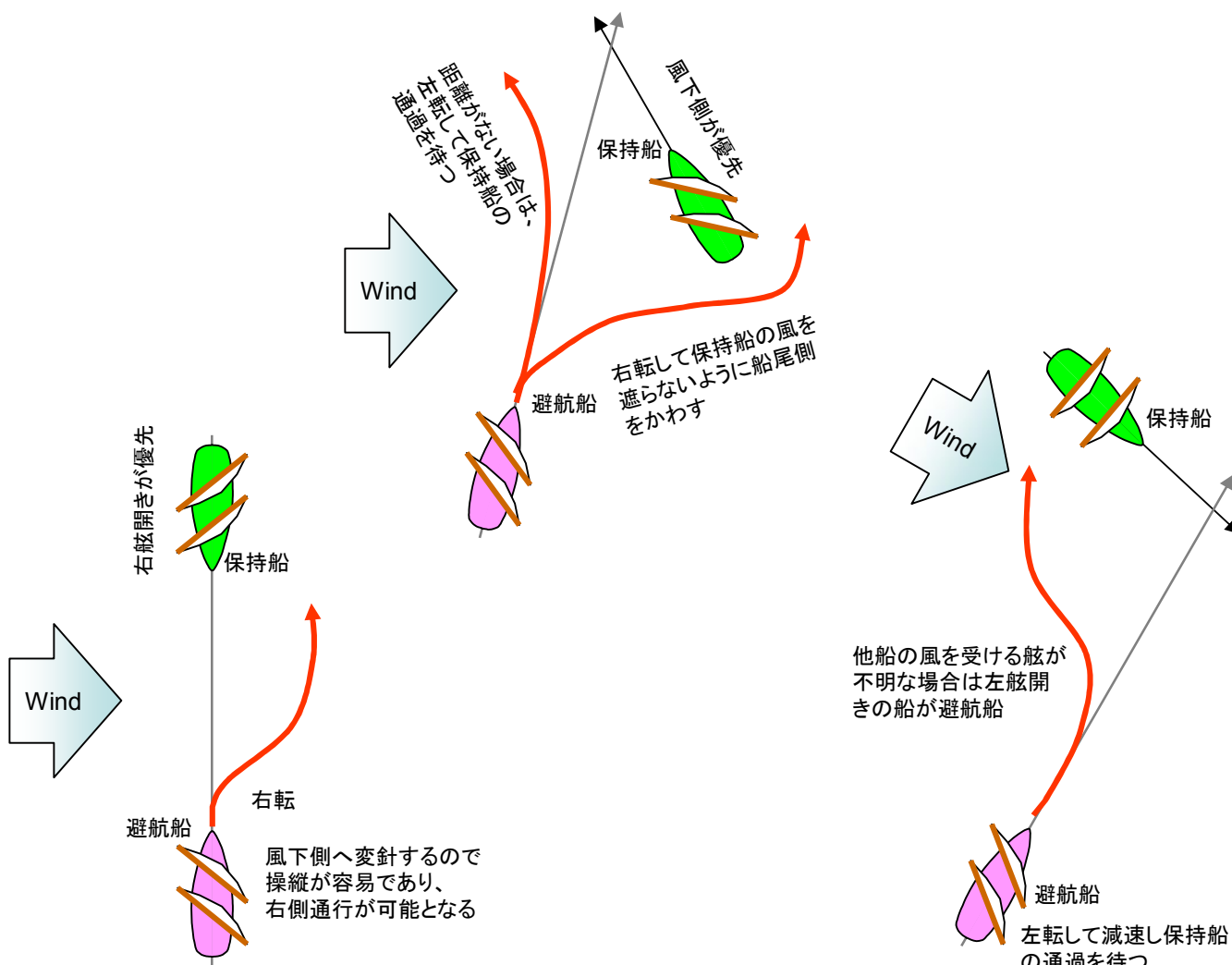
◎ 視野の内にあるとは、視覚によって他の船舶を見ることができる場合に限られる。従って、霧中信号を聞き、又はレーダーで他の船舶の存在を知っても見ることができない場合は「視野の内にある」場合とはならない。また、視覚で見ることができる場合にありながら不注意により他の船舶を見なかったとしても「視野の内にある」場合とされる。

(帆船)

第12条 二隻の帆船が互いに接近し、衝突するおそれがある場合における帆船の航法は、次の各号に定めるところによる。ただし、第9条第3項、第10条第7項又は第18条第2項若しくは第3項の規定の適用がある場合は、この限りでない。

- (1) 二隻の帆船の風を受けるげんが異なる場合は、左げんに風を受ける帆船は、右げんに風を受ける帆船の進路を避けなければならない。
- (2) 二隻の帆船の風を受けるげんが同じである場合は、風上の帆船は、風下の帆船の進路を避けなければならない。
- (3) 左げんに風を受ける帆船は、風上に他の帆船を見る場合において、当該他の帆船の風を受けるげんが左げんであるか右げんであるかを確かめることができないときは、当該他の帆船の進路を避けなければならない。

2 前項第2号及び第3号の規定の適用については、風上は、メインスル(横帆船にあっては、最大の縦帆)の張っている側の反対側とする。



(追越し船)

第13条 追越し船は、この法律の他の規定にかかわらず、追い越される船舶を確実に追い越し、かつ、その船舶から十分に遠ざかるまでその船舶の進路を避けなければならない。

2 船舶の正横後22度30分を超える後方の位置(夜間にあつては、その船舶の第21条第2項に規定するげん灯のいずれをも見ることができない位置)からその船舶を追い越す船舶は、追越し船とする。

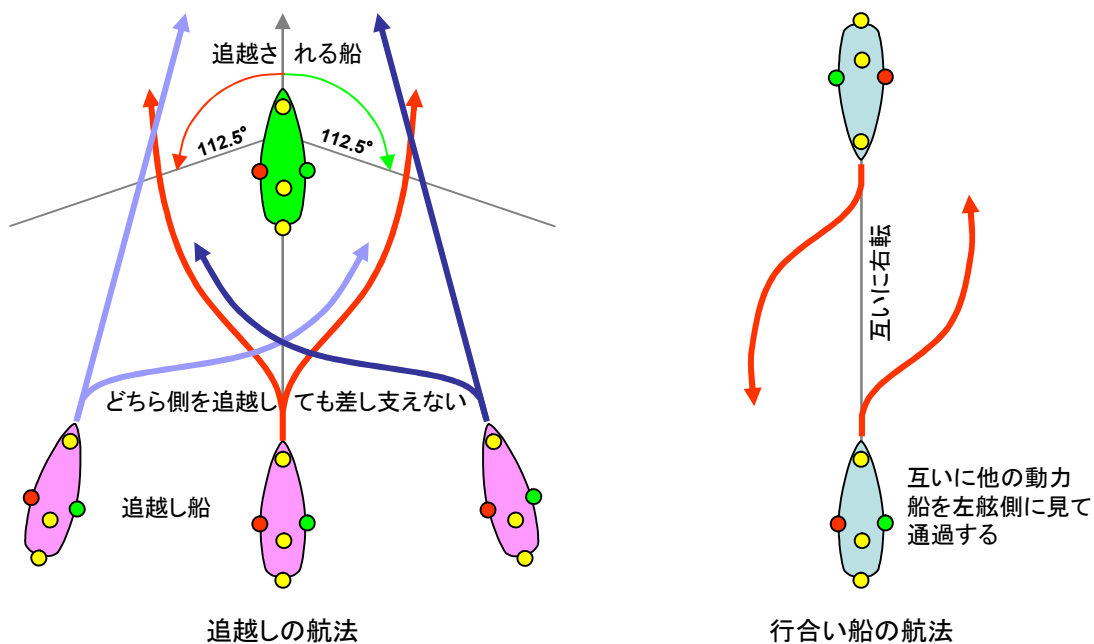
3 船舶は、自船が追越し船であるかどうかを確かめることができない場合は、追越し船であると判断しなければならない。

(行会い船)

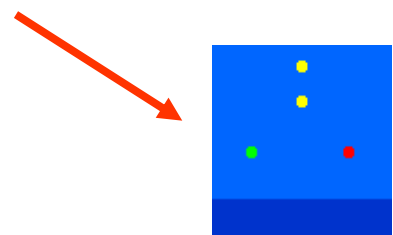
第14条 二隻の動力船が真向かい又はほとんど真向かいに行き会う場合において衝突するおそれがあるときは、各動力船は、互いに他の動力船の左舷側を通過することができるようにそれぞれ針路を右に転じなければならない。ただし、第9条第三項、第10条第7項又は第18条第1項若しくは第3項の規定の適用がある場合は、この限りでない。

2 動力船は、他の動力船を船首方向又はほとんど船首方向に見る場合において、夜間にあつては当該他の動力船の第23条第1項第1号の規定によるマスト灯二個を垂直線上若しくはほとんど垂直線上に見るとき、又は両側の同項第2号の規定によるげん灯を見るとき、昼間にあつては当該他の動力船をこれに相当する状態に見るときは、自船が前項に規定する状況にあると判断しなければならない。

3 動力船は、自船が第1項に規定する状況にあるかどうかを確かめることができない場合は、その状況にあると判断しなければならない。



◎ 画像は、夜間動力船が「真向かい又はほとんど真向かい」に接近してくる時のマスト灯と両げん灯の様子である。このような灯火が自船の船首方向又はほとんど船首方向から接近してくる場合は「行会い船の航法」が適用され、互いに右に変針して避航する。上の画像は長さが50メートル以上の動力船を示している。



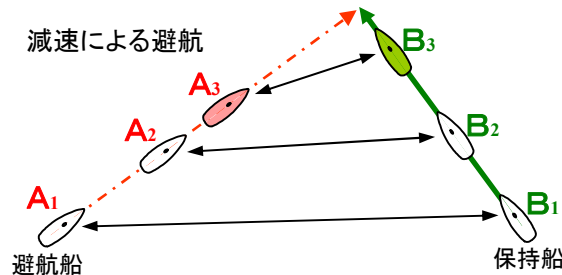
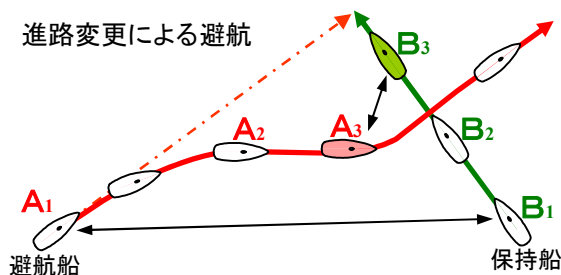
(横切り船)

第15条 二隻の動力船が互いに進路を横切る場合において衝突するおそれがあるときは、他の動力船を**右げん側に見る動力船は**、当該他の動力船の**進路を避け**なければならない。この場合において、他の動力船の進路を避けなければならない動力船は、やむを得ない場合を除き、当該他の動力船の**船首方向を横切ってはならない**。

2 前条第1項ただし書の規定は、前項に規定する二隻の動力船が互いに進路を横切る場合について準用する。

(避航船)

第16条 この法律の規定により他の船舶の進路を避けなければならない船舶(次条において「避航船」という。)は、当該他の船舶から十分に遠ざかるため、できる限り**早期に、かつ、大幅に**動作をとらなければならない。



保持船はその時の針路と速力を保持する

**横切り船の航法(避航船と保持船の動作)**

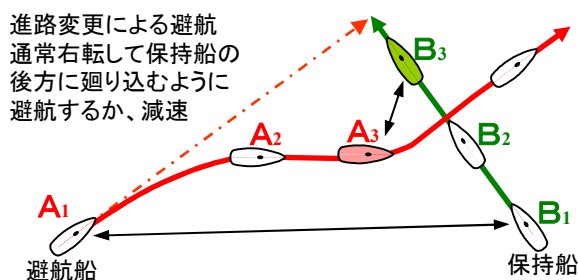
横切り船の航法は双方とも動力船である場合に適用される

(保持船)

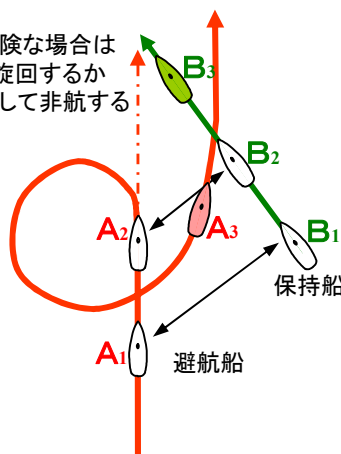
第17条 この法律の規定により二隻の船舶のうち一隻の船舶が他の船舶の進路を避けなければならない場合は、当該他の船舶は、その**針路及び速力を**保たなければならない。

2 前項の規定により針路及び速力を保たなければならない船舶(以下この条において「保持船」という。)は、避航船がこの法律の規定に基づく適切な動作をとっていないことが明らかになった場合は、同項の規定にかかわらず、直ちに**避航船との衝突を避けるための動作をとることができる**。この場合において、これらの船舶について第15条第1項の規定の適用があるときは、保持船は、やむを得ない場合を除き、**針路を左に転じてはならない**。

3 保持船は、避航船と間近に接近したため、当該避航船の動作のみでは避航船との衝突を避けることができないと認める場合は、第1項の規定にかかわらず、**衝突を避けるための最前の協力動作**をとらなければならない。



右転避航が危険な場合は左転して一周旋回するか減速又は停止して非航する



保持船が、この関係に入る以前に「追い越し船」であった場合、適用されない。BがAの112.5°より後方から近接してきた場合、追い越し船の航法の継続となり保持と避航が逆転する。

## 傘型危険界の意義

傘型危険界とは、回避行動の最大限の努力によっても、その船舶が変進しながら停止するまでには、その領域内のいずれかに存在することを意味する。

船の前方に展開される扇状の領域に何らかの障害物が入り込んだ場合、回避行動は物理的に困難あるいは不可能になることを意味する。

航行中は傘型危険界という架空の領域も船体の一部であると認識して航行することが重要である。

Aは避航船、Bは保持船となり、表現上は、AはBを避けなければならないため、BがAに対して航行上の優先権を持ち保護されているように解釈できるが、それは極めて危険であり、状況によっては間違いでもある。

Bは、Aが動作の解析・判定ができるように、ある時点まで自船の針路・速力を維持しなければならないという義務を負う。Aに対して自船の意図を明示し続けなければならないため、高度の拘束状態にあると解釈される。すなわち、法律上は自由度が制限された状態である。

反対に、AはBと衝突しない状況になるように運航することにおいては、どのような針路・速力をとることも制限されない。AはBに比べると極めて広範囲の自由度を有する状態である。

さて「ある時点」とは、これ以上この状態を維持する場合、衝突の危険性が高まる、あるいは衝突すると判断される場合に、保持船の義務から、衝突回避の最大限の協力動作に移行することを求められる。

それは、「今だ！」と決心したら、そのときである。何を根拠に「今！」を判断するかというと、知識・経験が先行するが数値的な厳密な方程式はない。

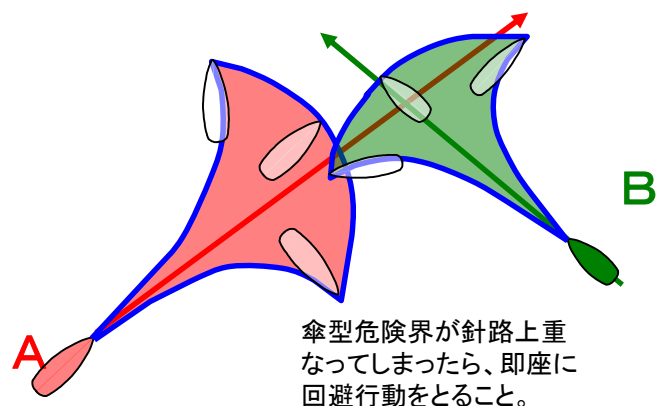
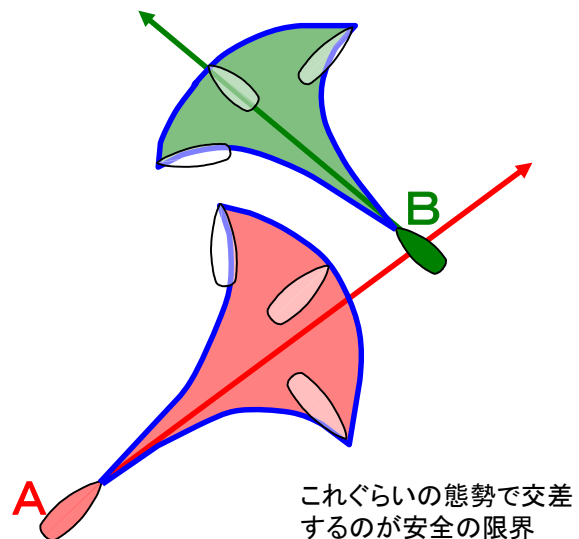
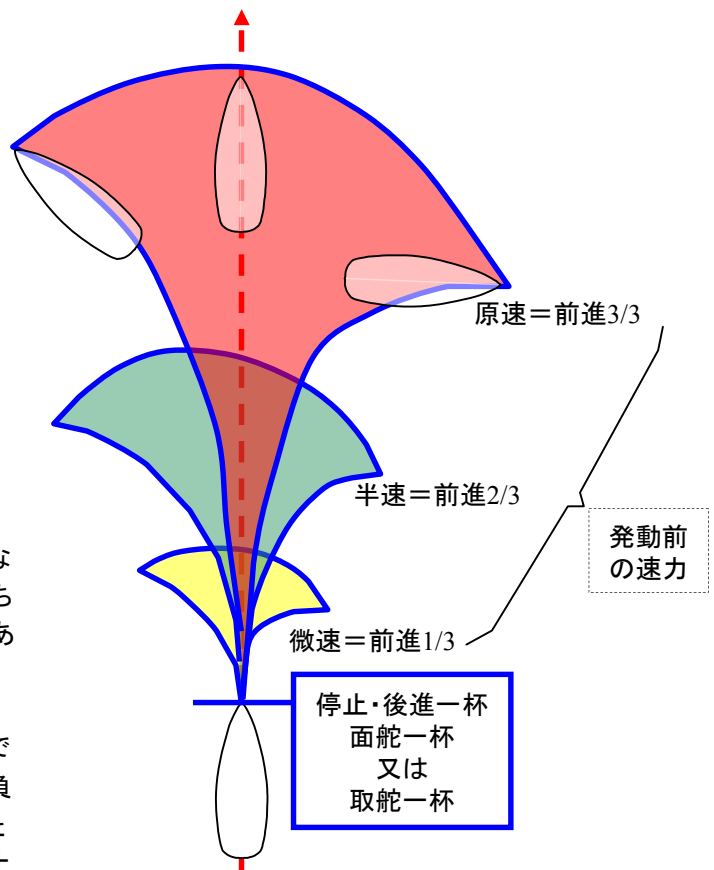
強いて言うならば、各船が持っている傘型危険界が顕著に重なってしまう状況になると判断される場合には、遅滞なく次の行動に移行するべきであると考えられる。

海上衝突予防法は、「信頼の原則の不成立」の法体系の範疇にあり、「相手は何をしでかすか分からない！」ということである。

この不確定要素を積極的に補完する手段には、

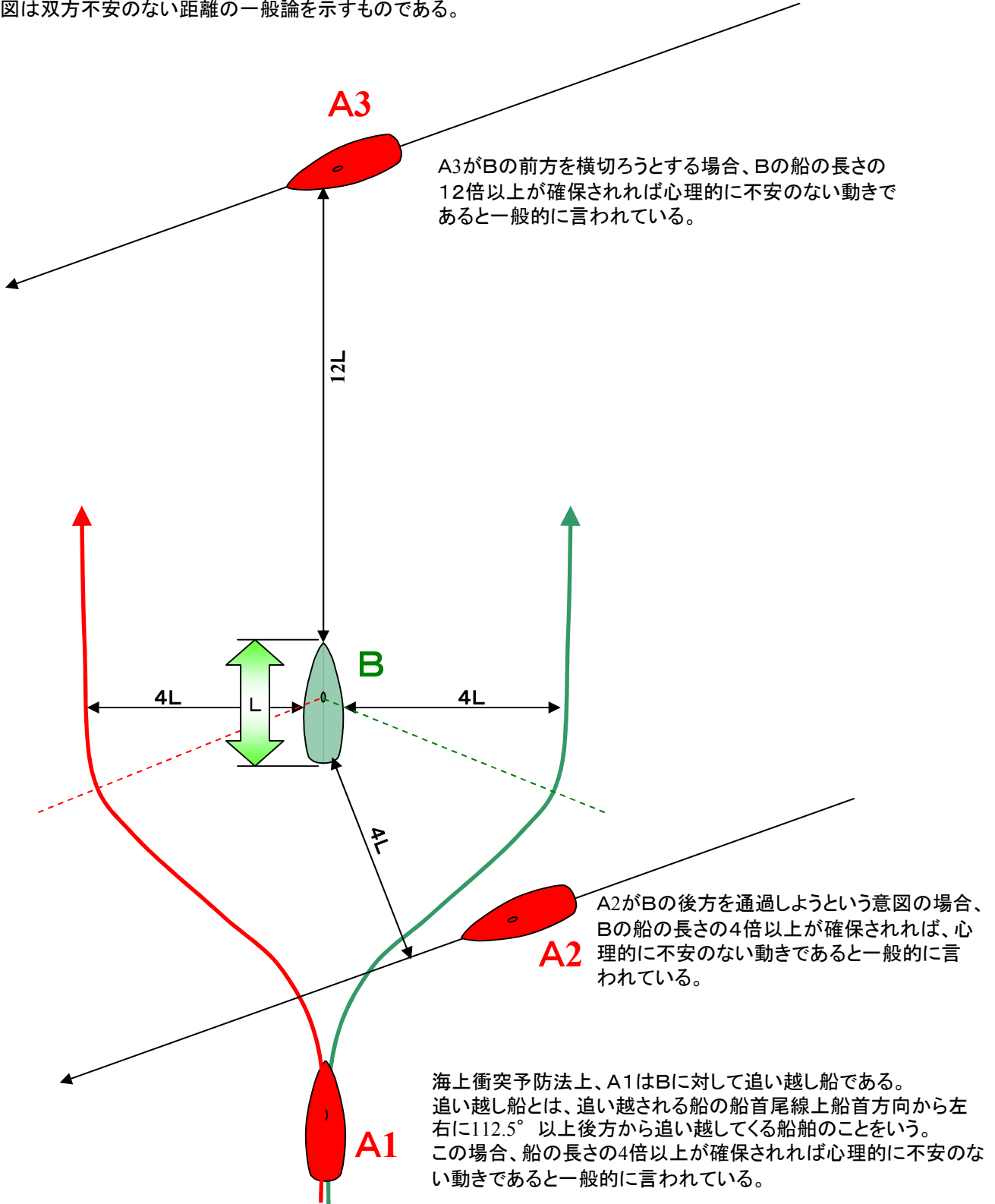
- 相手の操船者はこちらを見ているか双眼鏡による確認
- 有効な音響信号の実施
- VHF16chによる相手との直接交話

等があるが、まずは自らが自らを安全な域に進めていくというシーマンシップが優先するところである。



## 各種の位置関係にあるときの 不安のない距離

巨大船に対して高速のモーターボートが近距離を通過する  
ような極端な組み合わせまで適用されるものではないが、  
図は双方不安のない距離の一般論を示すものである。



(各種船舶間の航法)

第18条 第9条第2項及び第3項並びに第10条第6項及び第7項に定めるもののほか、航行中の動力船は、次に掲げる船舶の進路を避けなければならない。

- (1) 運転不自由船
- (2) 操縦性能制限船
- (3) 漁ろうに従事している船舶
- (4) 帆船

2 第9条第3項及び第10条第7項に定めるもののほか、航行中の帆船(漁ろうに従事している船舶を除く。)は、次に掲げる船舶の進路を避けなければならない。

- (1) 運転不自由船
- (2) 操縦性能制限船
- (3) 漁ろうに従事している船舶

3 航行中の漁ろうに従事している船舶は、できる限り、次に掲げる船舶の進路を避けなければならない。

- (1) 運転不自由船
- (2) 操縦性能制限船

4 船舶(運転不自由船及び操縦性能制限船を除く。)は、やむを得ない場合を除き、第28条の規定による灯火又は形象物を表示している喫水制限船の安全な通航を妨げてはならない。

5 喫水制限船は、十分にその特殊な状態を考慮し、かつ、十分に注意して航行しなければならない。

6 水上航空機等は、できる限り、すべての船舶から十分に遠ざかり、かつ、これらの船舶の通航を妨げないようにしなければならない。

◎ 海上衝突予防法の原則は、操縦が容易な船舶が、操縦の困難な船舶の進路を避けることと、右側通行。

### 第3節 視界制限状態における船舶の航法

第19条 この条の規定は、視界制限状態にある水域又はその付近を航行している船舶（互いに他の船舶の視野の内にあるものを除く。）について適用する。

2 動力船は、視界制限状態においては、機関を直ちに操作することができるようにしておかなければならない。

3 船舶は、第1節の規定による措置を講ずる場合は、その時の状況及び視界制限状態を十分に考慮しなければならない。

4 他の船舶の存在をレーダーのみにより探知した船舶は、当該他の船舶に著しく接近することとなるかどうか又は当該他の船舶と衝突するおそれがあるかどうかを判断しなければならず、また、他の船舶に著しく接近することとなり、又は他の船舶と衝突するおそれがあると判断した場合は、十分に余裕のある時期にこれらの事態を避けるための動作をとらなければならない。

5 前項の規定による動作をとる船舶は、やむを得ない場合を除き、次に掲げる針路の変更を行ってはならない。

（1）他の船舶が自船の正横より前方にある場合（当該他の船舶が自船に追い越される船舶である場合を除く。）において、針路を左に転じること。

（2）自船の正横又は正横より後方にある他の船舶の方向に針路を転じること。

6 船舶は、他の船舶と衝突するおそれがないと判断した場合を除き、他の船舶が行う第35条の規定による音響による自船の正横より前方に聞いた場合又は自船の正横より前方にある他の船舶と著しく接近することを避けることができない場合は、その速力を針路を保つことができる最小限度の速力に減じなければならず、また、必要に応じて停止しなければならない。この場合において、船舶は、衝突の危険がなくなるまでは、十分に注意して航行しなければならない。

### 第3章 灯火及び形象物

#### (通 則)

第20条 船舶(船舶に引かれている船舶以外の物件を含む。以下この条において同じ。)は、この法律に定める灯火(以下この項及び次項において「法定灯火」という。)を**日没から日出までの間表示**しなければならない。また、この間は、次の各号のいずれにも該当する灯火を除き、法定灯火以外の灯火を表示してはならない。

- (1) 法定灯火と誤認されることのない灯火であること。
- (2) 法定灯火の視認又はその特性の識別を妨げることとならない灯火であること。
- (3) 見張りを妨げることとならない灯火であること。

2 法定灯火を備えている船舶は、**視界制限状態においては、日出から日没までの間**にあってもこれを**表示**しなければならない。また、その他必要と認められる場合は、これを表示することができる。

3 船舶は、昼間においてこの法律に定める形象物を表示しなければならない。

4 この法律に定めるもののほか、灯火及び形象物の技術上の基準並びにこれらを表示すべき位置については、国土交通省令で定める。

#### (定 義)

第21条 この法律において「マスト灯」とは、225度にわたる水平の弧を照らす白灯であって、その射光が正船首方向から各げん正横後22度30分までの間を照らすように船舶の中心線上に装置されるものをいう。

2 この法律において「げん灯」とは、それぞれ112度30分にわたる水平の弧を照らす紅灯及び緑灯の一对であって、紅灯にあつてはその射光が正船首方向から左げん正横後22度30分までの間を照らすように左げん側に装置される灯火をいい、緑灯にあつてはその射光が正船首方向から右げん正横後22度30分までの間を照らすように右げん側に装置される灯火をいう。

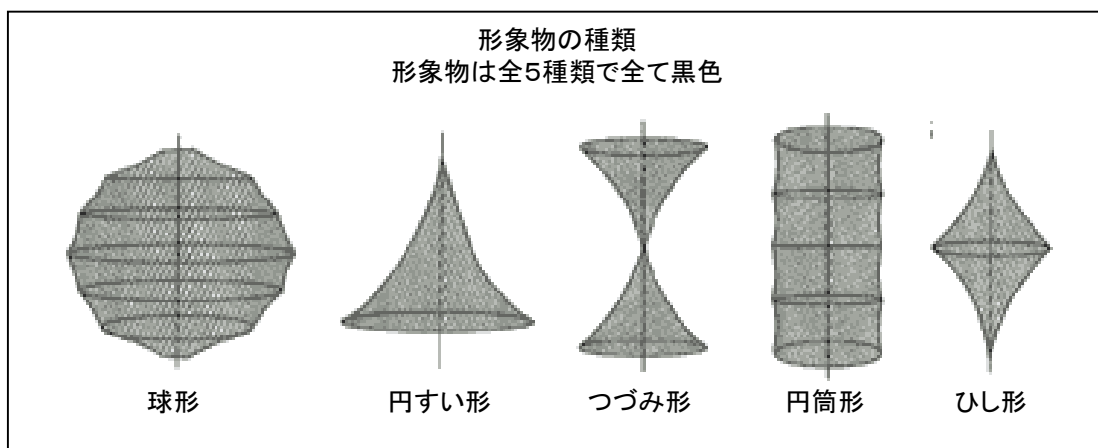
3 この法律において「両色灯」とは、紅色及び緑色の部分からなる灯火であつて、その紅色及び緑色の部分がそれぞれげん灯の紅色及び緑色と同一の特性を有することとなるように船舶の中心線上に装置されるものをいう。

4 この法律において「船尾灯」とは、135度にわたる水平の弧を照らす白灯であつて、その射光が正船尾方向から各げん67度30分までの間を照らすように装置されるものをいう。

5 この法律において「引き船灯」とは、船尾灯と同一の特性を有する黄灯をいう。

6 この法律において「全周灯」とは、360度にわたる水平の弧を照らす灯火をいう。

7 この法律において「せん光灯」とは、一定の間隔で毎分120回以上のせん光を発する全周灯をいう。





(灯火の視認距離)

第22条 次の表の上欄に掲げる船舶その他の物件が表示する灯火は、同表中欄に掲げる灯火の種類ごとに、同表下欄に掲げる距離以上の視認距離を得るのに必要な国土交通省で定める光度を有するものでなければならない。

長さ50メートル以上の船舶 (他の動力船に引かれている航行中の船舶であって、その相当部分が水没しているため視認が困難であるものを除く。)	マスト灯	6 海里
	げん灯	3 海里
	船尾灯	3 海里
	引き船灯	3 海里
	全周灯	3 海里
長さ12メートル以上50メートル未満の船舶(他の動力船に引かれている航行中の船舶であって、その相当部分が水没しているため視認が困難であるものを除く。)	マスト灯	5 海里 (長さ20メートル未満の船舶にあつては、3海里)
	げん灯	2 海里
	船尾灯	2 海里
	引き船灯	2 海里
	全周灯	2 海里
長さ12メートル未満の船舶 (他の動力船に引かれている航行中の船舶であって、その相当部分が水没しているため視認が困難であるものを除く。)	マスト灯	2 海里
	げん灯	1 海里
	船尾灯	2 海里
	引き船灯	2 海里
	全周灯	2 海里
他の動力船に引かれている航行中の船舶その他の物件であって、その相当部分が水没しているため視認が困難であるもの。	全周灯	3 海里

灯火の最小視認(光達)距離 単位: nm

船舶の長さ 灯火の種類	12m未満	12m以上 20m未満	20m以上 50m未満	50m以上
マスト灯	2	3	5	6
げん灯	1	2	2	3
船尾灯	2	2	2	3
引き船灯	2	2	2	3
白、緑、紅、黄色の全周灯	2	2	2	3

(航行中の動力船)

第23条 航行中の動力船(次条第1項、第2項、第4項若しくは第7項、第26条第1項若しくは第2項、第27条第1項から第4項まで若しくは第6項又は第29条規定の適用があるものを除く。以下この条において同じ。)は、次に定めるところにより、灯火を表示しなければならない。

(1) 前部にマスト灯一個を掲げ、かつ、そのマスト灯よりも後方の高い位置にマスト灯一個を掲げること。

ただし、長さ50メートル未満の動力船は、後方のマスト灯を掲げることがを要しない。

(2) げん灯一對(長さ20メートル未満の動力船にあっては、げん灯一對又は両色灯一個。第4項及び第5項並びに次条第1項第2号及び第2項第2号において同じ。)を掲げること。

(3) できる限り船尾近くに船尾灯一個を掲げること。

2 水面から浮揚した状態で航行中のエアクション船(船体の下方へ噴出する空気の圧力の反作用により水面から浮揚した状態で移動することができる動力船をいう。)は、前項の規定による灯火のほか、黄色のせん光灯1個を表示しなければならない。

3 特殊高速船(その有する速力が著しく高速であるものとして国土交通省で定める動力船をいう。)は、第1項の規定による灯火のほか、紅色のせん光灯1個を表示しなければならない。

4 航行中の長さ12メートル未満の動力船は、第1項の規定による灯火の表示に代えて、白色の全周灯一個及びげん灯一對を表示することができる。

5 航行中の長さ7メートル未満の動力船であって、その最大速力が七ノットを超えないものは、第1項又は前項の規定による灯火の表示に代えて、白色の全周灯一個を表示することができる。この場合において、その動力船は、できる限りげん灯一對を表示しなければならない。

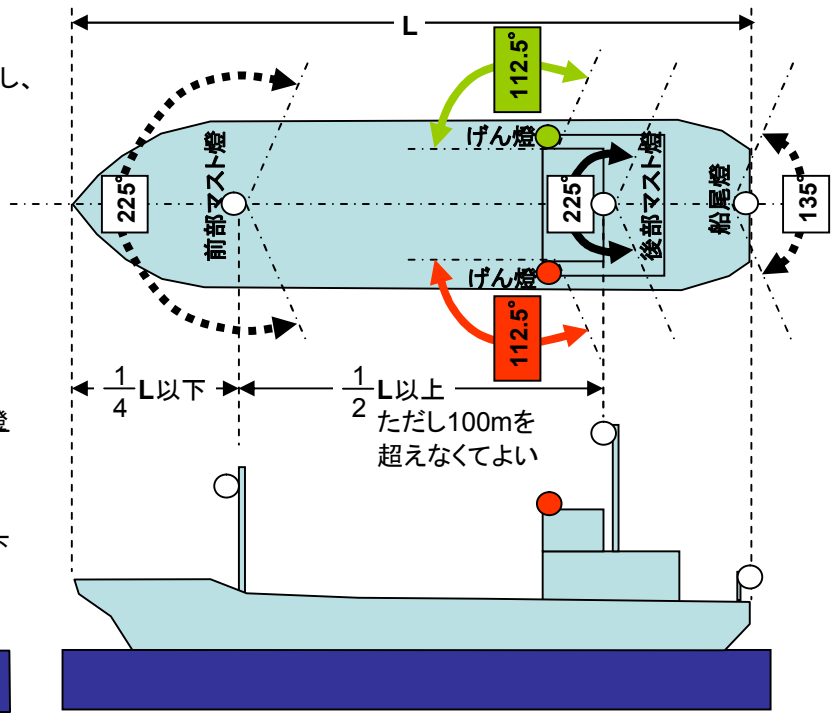
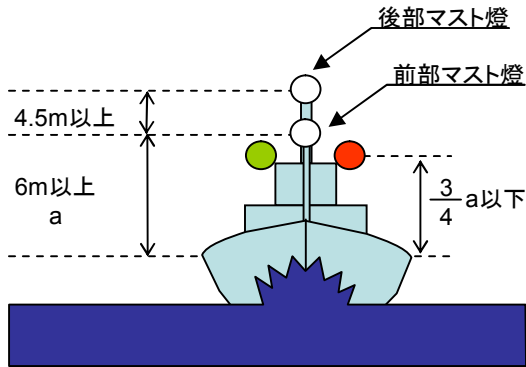
6 航行中の長さ12メートル未満の動力船は、マスト灯を表示しようとする場合において、そのマスト灯を船舶の中心線上に装置することができないときは、マスト灯と同一の特性を有する灯火一個を船舶の中心線上の位置以外の位置に表示することをもって足りる。

7 航行中の長さ12メートル未満の動力船は、両色灯を表示しようとする場合において、マスト灯又は第4項若しくは第5項の規定による白色の全周灯を船舶の中心線上に装置することができないときは、その両色灯の表示に代えて、これと同一の特性を有する灯火一個を船舶の中心線上の位置以外の位置に表示することができる。

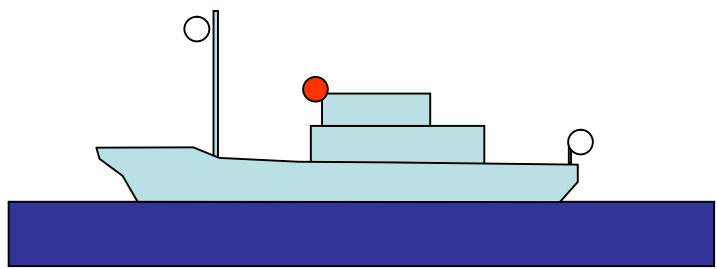
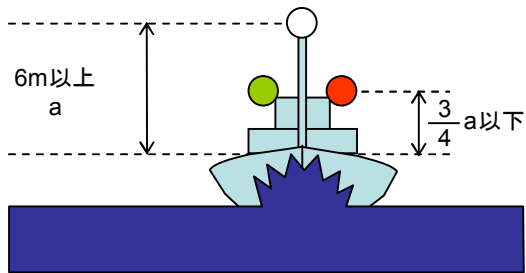
この場合において、その灯火は、前項の規定によるマスト灯と同一の特性を有する灯火又は第4項若しくは第5項の規定による白色の全周灯が装置されている位置から船舶の中心線に平行に引いた直線上又はできる限りその直線の近くに掲げるものとする。

### 動力船航行中(長さ50m以上の船舶)

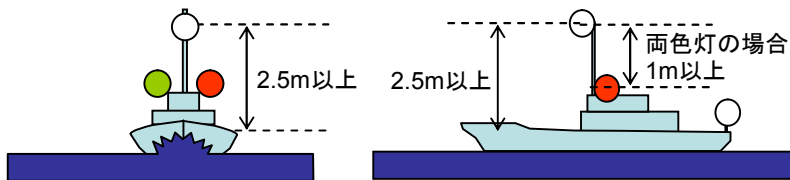
a: 船幅が6mを超えるときは、その長さ以上とし、12mを超えなくてもよい。



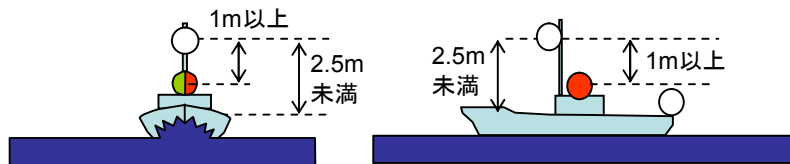
### 動力船航行中(長さ50m未満の船舶)



### 動力船航行中(長さ12m以上20m未満の船舶)

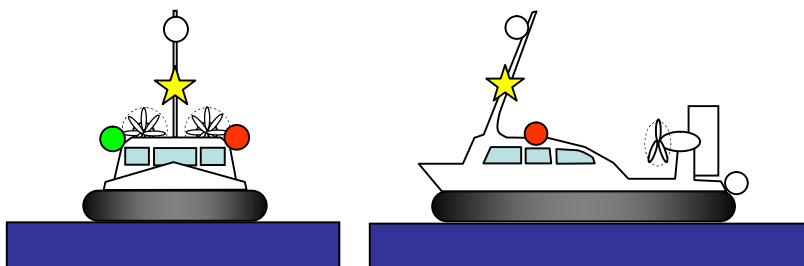


### 動力船航行中(長さ12m未満の船舶)



- マスト灯はげん縁上2.5m未満でもよい。
- マスト灯と船尾灯に代えて、白色全周灯1個を揚げる事ができる。
- 長さ7m未満で、最高速度が7ktを超えない動力船は、白色全周灯1個でもよいが、実行可能な限りげん灯を表示しなければならない。

### エアクション船



- 航行中の動力船と同じ灯火
- 浮揚航行中のみ黄色のせん光灯  
強風下で浮揚状態の航行をしている場合、リーウエィを抑えるために風上側に進行方向を大きく偏針させていることがあるので、他から見てわかりにくく、高速のため極めて危険である。このため、浮揚時のみ黄色のせん光灯を使用するが、浮揚した状態でない場合は黄色のせん光灯を使用してはならない。

(航行中のえい航船等)

第24条 船舶その他の物件を引いている航行中の動力船(次項、第26条第1項若しくは第2項又は第27条第1項から第4項まで若しくは第6項の規定の適用があるものを除く。以下この項において同じ。)は、次に定めるところにより、灯火又は形象物を表示しなければならない。

1 次のイ又はロに定めるマスト灯を掲げること。ただし、長さ50メートル未満の動力船は、イに定める後方のマスト灯を掲げることがを要しない。

イ 前部に垂直線上にマスト灯2個(引いている船舶の船尾から引かれている船舶その他の物件の後端までの距離(以下この条において「えい航物件の後端までの距離」という。))が200メートルを超える場合にあっては、マスト灯3個)及びこれらのマスト灯よりも後方の高い位置にマスト灯一個

ロ 前部にマスト灯1個及びこのマスト灯よりも後方の高い位置に垂直線上にマスト灯2個(えい航物件の後端までの距離が200メートルを超える場合にあっては、マスト灯3個)

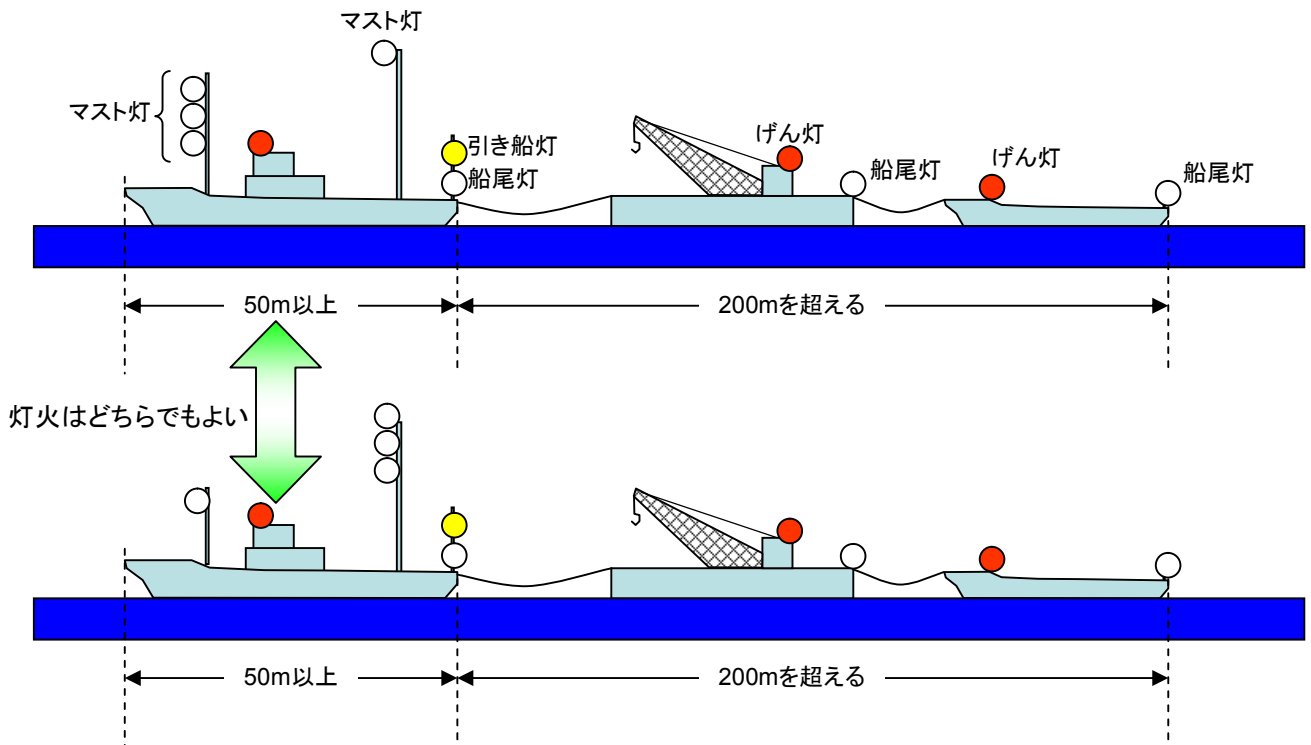
(2) げん灯一対を掲げること。

(3) できる限り船尾近くに船尾灯一個を掲げること。

(4) 前号の船尾灯の垂直線上の上方に引き船灯一個を掲げること。

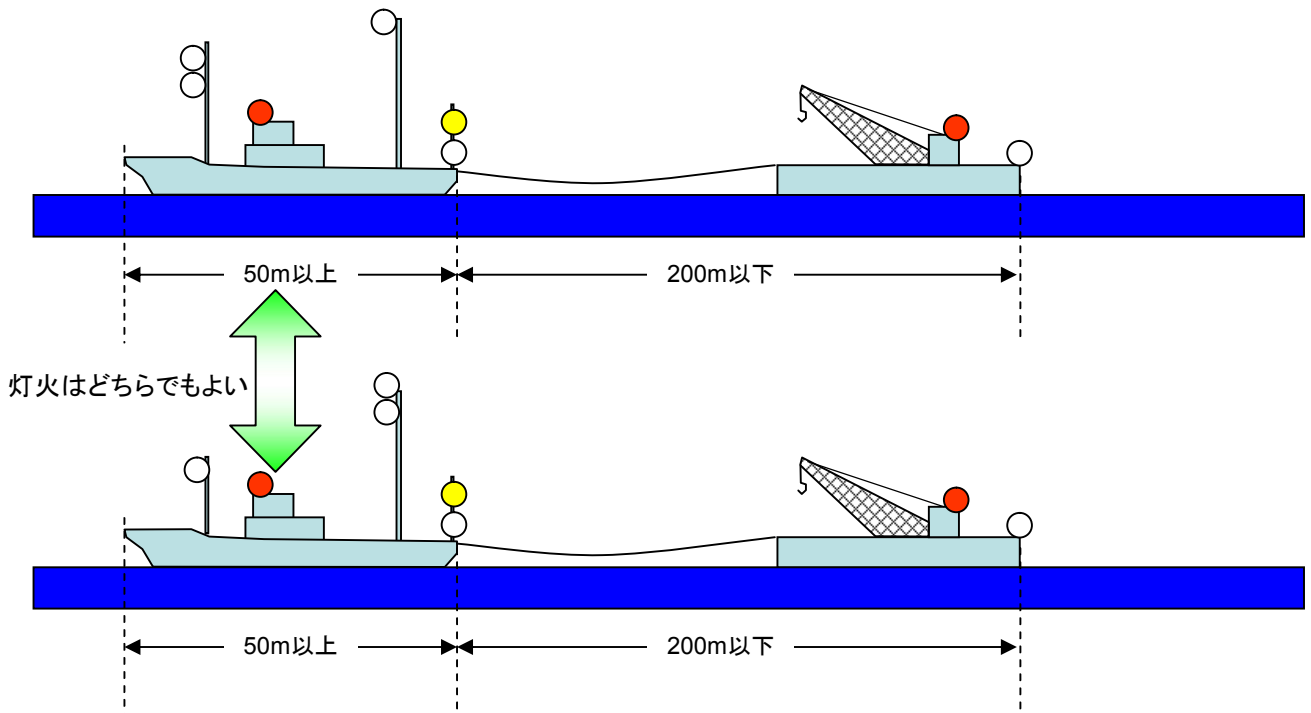
(5) えい航物件の後端までの距離が200メートルを超える場合は、最も見えやすい場所にひし形の形象物一個を掲げること。

### 他の船舶(物件)をえい航している動力船の灯火

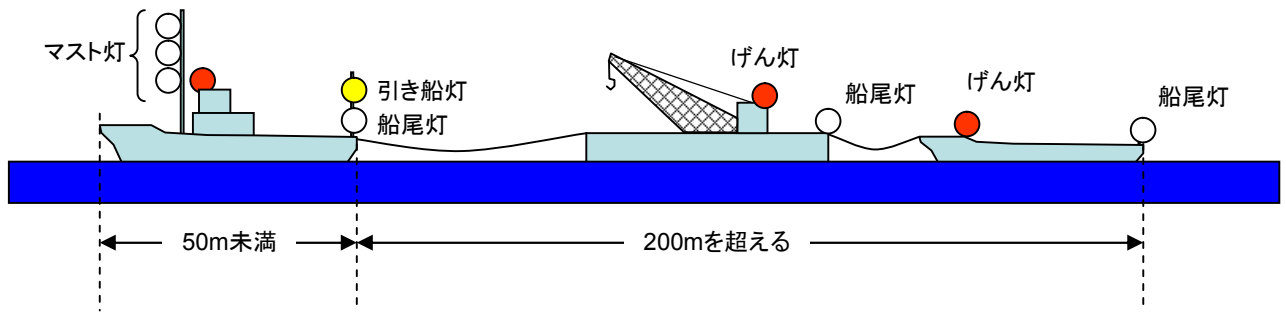


### 他の船舶(物件)をえい航している動力船の灯火

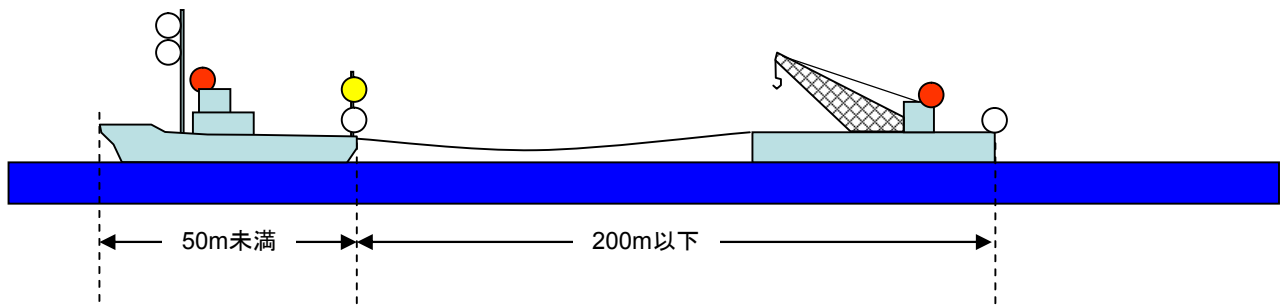
長さ50m以上の動力船がえい航作業に従事する場合で、えい航物件の後端までの距離が200m以下の場合



## 他の船舶(物件)をえい航している動力船の灯火

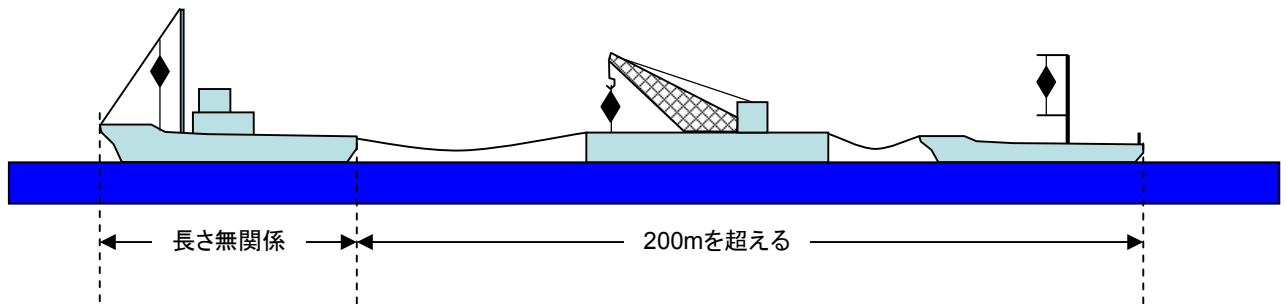


長さ50m未満の動力船がえい航作業に従事する場合で、えい航物件の後端までの距離が200mを超える場合

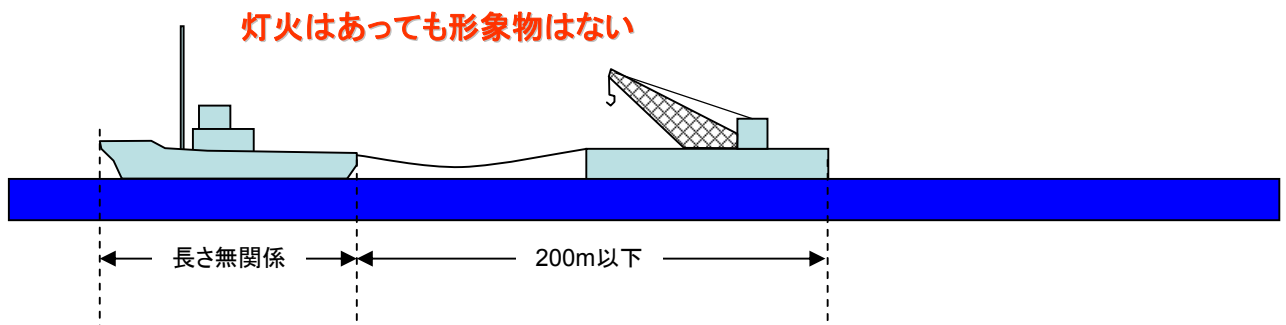


長さ50m未満の動力船がえい航作業に従事する場合で、えい航物件の後端までの距離が200m以下の場合

## 他の船舶(物件)をえい航している動力船の形象物(昼間)



黒色のひし形形象物1個を最も見えやすい場所に、えい航物件の後端までの距離が200mを超える場合のみ掲げる。



えい航物件の後端までの距離が200m以下の場合、形象物は掲げない。

2 船舶その他の物件を押し、又は接げんして引いている航行中の動力船(第26条第1項若しくは第2項又は第27条第1項、第2項若しくは第4項の規定の適用があるものを除く。以下この項において同じ。)は、次に定めるところにより、灯火を表示しなければならない。

(1) 次のイ又はロに定めるマスト灯を掲げること。ただし、長さ50メートル未満の動力船は、イに定める後方のマスト灯を掲げることがを要しない。

イ 前部に垂直線上にマスト灯二個及びこれらのマスト灯よりも後方の高い位置にマスト灯1個

ロ 前部にマスト灯1個及びこのマスト灯よりも後方の高い位置に垂直線上にマスト灯2個

(2) げん灯一対を掲げること。

(3) できる限り船尾近くに船尾灯1個を掲げること。

3 遭難その他の事由により救助を必要としている船舶を引いている航行中の動力船であって、通常はえい航作業に従事していないものは、やむを得ない事由により前2項の規定による灯火を表示することができない場合は、これらの灯火の表示に代えて、前条の規定による灯火を表示し、かつ、当該動力船が船舶を引いていることを示すため、えい航索の照明その他の第36条第1項の規定による他の船舶の注意を喚起するための信号を行うことをもって足りる。

4 他の動力船に引かれている航行中の船舶その他の物件(第1項、第7項(第2号に係る部分に限る。)、第26条第1項若しくは第2項又は第27条第2項から第4項までの規定の適用がある船舶及び次項の規定の適用がある船舶その他の物件を除く。以下この項において同じ。)は、次に定めるところより、灯火又は形象物を表示しなければならない。

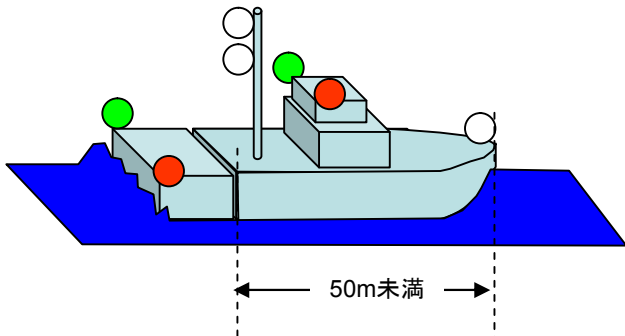
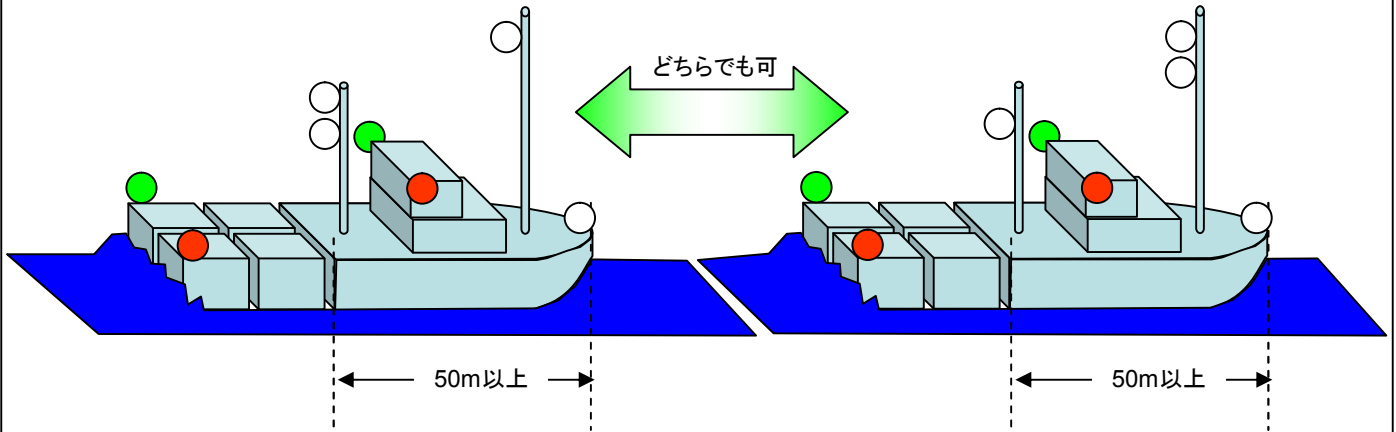
(1) げん灯一対(長さ20メートル未満の船舶その他の物件にあつては、げん灯一対又は両色灯1個)を掲げること。

(2) できる限り船尾近くに船尾灯1個を掲げること。

(3) えい航物件の後端までの距離が200メートルを超える場合は、最も見えやすい場所にひし形の形象物1個を掲げること。

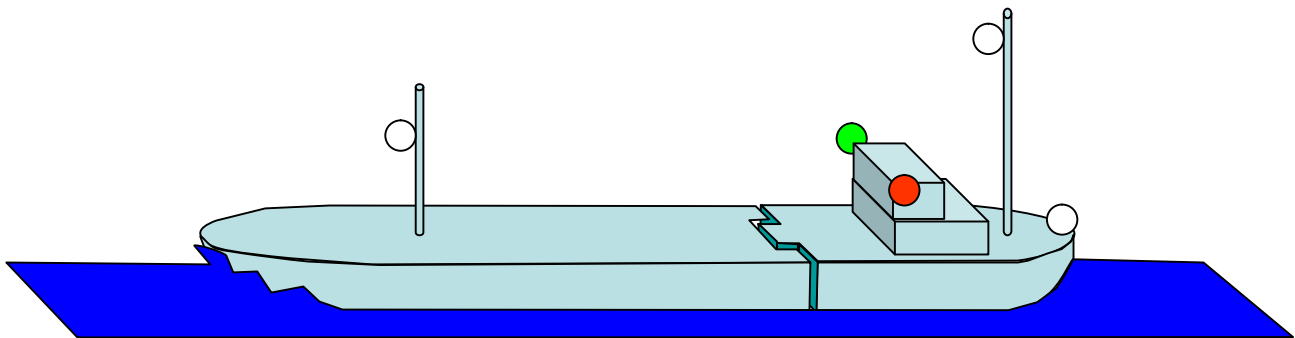
# 他の船舶(物件)を押している動力船の灯火

結合して一体となっていない場合

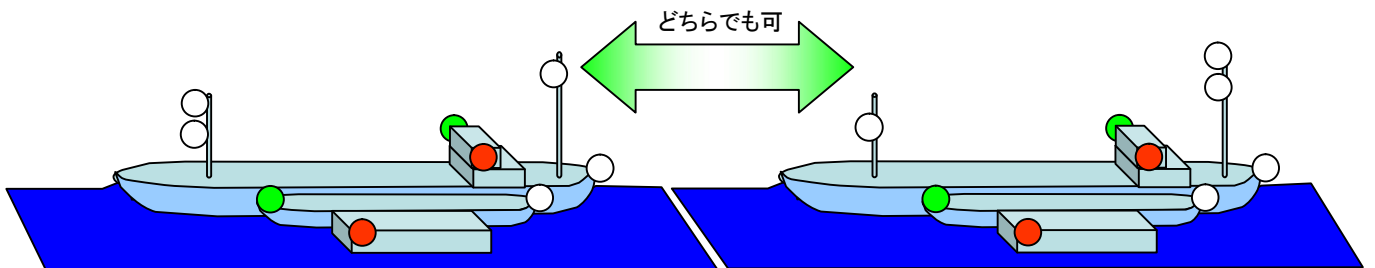


剛体として一体化していない状況では、前部の押され船と後部の押し船の方位角が異なる場合が発生するので、げん灯を2対にしてある。

長さ50m未満の動力船は後部のマスト灯は揚げなくてよい。



長さ50m未満の動力船は後部のマスト灯は揚げなくてよい。  
この場合は1隻の動力船とみなされる。



長さ50m未満の動力船は後部のマスト灯は揚げなくてよい。  
横抱きした船舶等は一式で一隻とみなしてげん灯と船尾灯を揚げる。



5 他の動力船に引かれている航行中の船舶その他の物件であつて、その相当部分が水没しているため視認が困難であるものは、次に定めるところにより、灯火又は形象物を表示しなければならない。この場合において、二以上の船舶その他の物件が連結して引かれているときは、これらの物件は、一個の物件とみなす。

(1) 前端又はその付近及び後端又はその付近に、それぞれ白色の全周灯一個を掲げること。ただし、石油その他の貨物を充てんして水上輸送の用に供するゴム製の容器は、前端又はその付近に白色の全周灯を掲げることがを要しない。

(2) 引かれている船舶その他の物件の最大の幅が25メートル以上である場合は、両側端又はその付近にそれぞれ白色の全周灯1個を掲げること。

(3) 引かれている船舶その他の物件の長さが100メートルを超える場合は、前2号の規定による白色の全周灯の間に、100メートルを超えない間隔で白色の全周灯を掲げること。

(4) 後端又はその付近にひし形の形象物1個を掲げること。

(5) えい航物件の後端までの距離が200メートルを超える場合は、できる限り前方の最も見えやすい場所にひし形の形象物1個を掲げること。

6 前2項に規定する他の動力船に引かれている航行中の船舶その他の物件は、やむを得ない事由により前2項の規定による灯火又は形象物を表示することができない場合は、照明その他その存在を示すために必要な措置を講ずることをもって足りる。

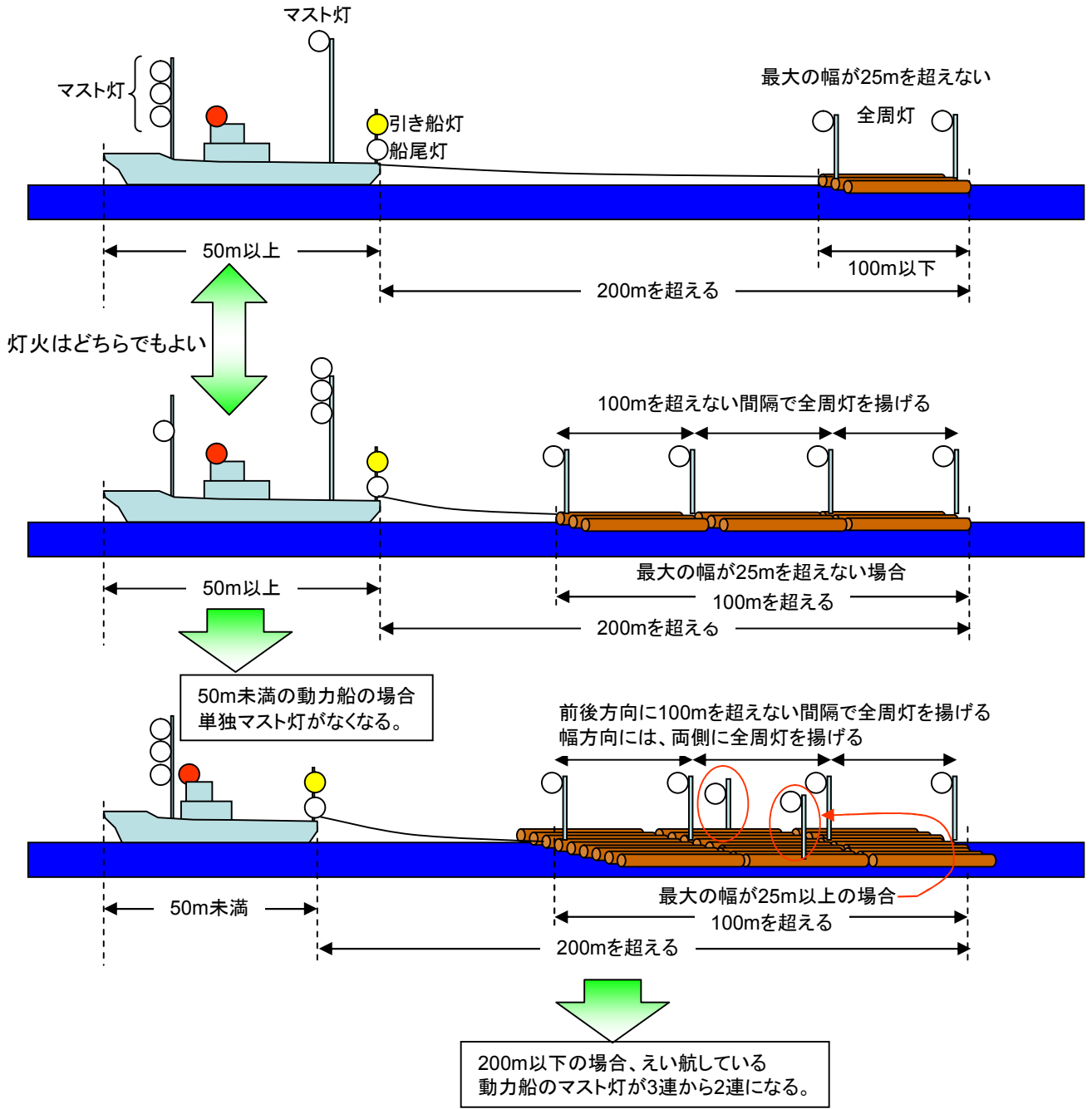
7 次の各号に掲げる船舶(第26条第1項若しくは第2項又は第27条第2項から第4項までの規定の適用があるものを除く。)は、それぞれ当該各号に定めるところにより、灯火を表示しなければならない。この場合において、2隻以上の船舶が一团となつて、押され、又は接げんして引かれているときは、これらの船舶は、一隻の船舶とみなす。

(1) 他の動力船に押されている航行中の船舶 前端げん灯一対(長さ20メートル未満の船舶にあつては、げん灯一対又は両色灯1個。次号において同じ。)を掲げること。

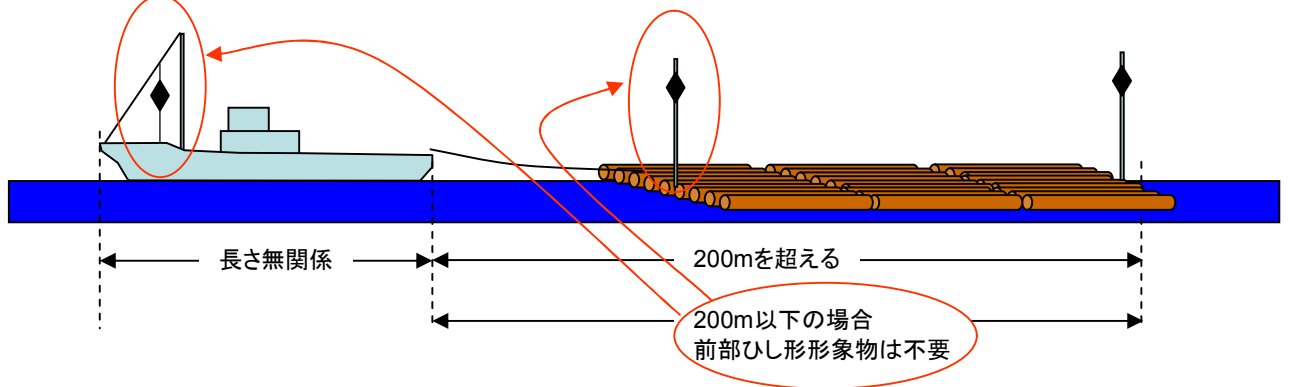
(2) 他の動力船に接げんして引かれている航行中の船舶 前端にげん灯一対を掲げ、かつ、できる限り船尾近くに船尾灯1個を掲げること。

8 押している動力船と押されている船舶とが結合して一体となっている場合は、これらの船舶を一隻の動力船とみなしてこの章の規定を適用する。

曳航されている船舶(物件)のほとんどが水没しているため視認困難なものの灯火及び形象物



屋間、えい航物件の後端までが200mを超える場合のみ、ひし形形象物をえい航している物件の前後に揚げる。  
200m以下の場合、前方のひし形形象物は揚げなくてよい。  
えい航物件が見えにくい場合は、全体の長さに関係なくひし形形象物が揚がっている。



(航行中の帆船等)

第25条 航行中の帆船(前条第4項若しくは第7項、次条第1項若しくは第2項又は第27条第1項、第2項若しくは第4項の規定の適用があるものを除く。以下この条において同じ。)であって、長さ7メートル以上のものは、げん灯一对(長さ20メートル未満の帆船にあっては、げん灯一对又は両色灯1個。以下この条において同じ。)を表示し、かつ、できる限り船尾近くに船尾灯1個を表示しなければならない。

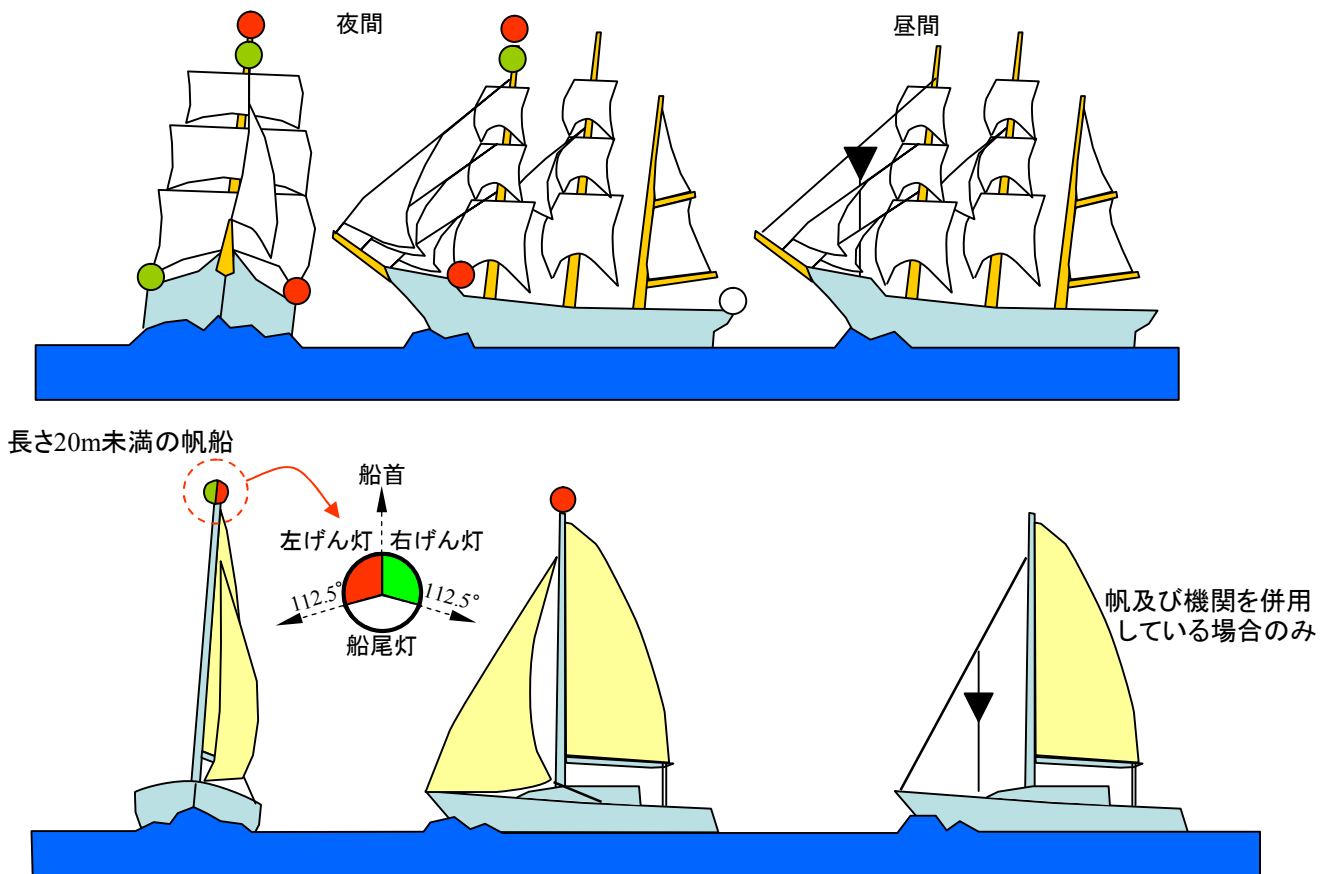
2 航行中の長さ7メートル未満の帆船は、できる限り、げん灯一对を表示し、かつ、できる限り船尾近くに船尾灯1個を表示しなければならない。ただし、これらの灯火又は次項に規定する三色灯を表示しない場合は、白色の携帯電灯又は点火した白灯を直ちに使用することができるように備えておき、他の船舶との衝突を妨ぐために十分な時間これを表示しなければならない。

3 航行中の長さ20メートル未満の帆船は、げん灯一对及び船尾灯1個の表示に代えて、三色灯(紅色、綠色及び白色の部分からなる灯火であって、紅色及び綠色の部分にあってはそれぞれげん灯の紅灯及び緑灯と、白色の部分にあっては船尾灯と同一の特性を有することとなるように船舶の中心線上に装置されるものをいう。)1個をマストの最上部又はその付近の最も見えやすい場所に表示することができる。

4 航行中の帆船は、げん灯一对及び船尾灯1個のほか、マストの最上部又はその付近の最も見えやすい場所に、紅色の全周灯1個を表示し、かつ、その垂直線上の下方に綠色の全周灯1個を表示することができる。ただし、これらの灯火を前項の規定による三色灯と同時に表示してはならない。

5 ろかいを用いている航行中の船舶は、前各項の規定による帆船の灯火を表示することができる。ただし、これらの灯火を表示しない場合は、白色の携帯電灯又は点火した白灯を直ちに使用することができるように備えておき、他の船舶との衝突を防ぐために十分な時間これを表示しなければならない。

6 機関及び帆を同時に用いて推進している動力船(次条第1項若しくは第2項又は第27条第1項から第4項までの規定の適用があるものを除く。)は、前部の最も見えやすい場所に円すい形の形象物一個を頂点を下にして表示しなければならない。



(漁ろうに従事している船舶)

第26条 航行中又はびよう泊中の漁ろうに従事している船舶(次条第1項の規定の適用があるものを除く。以下この条において同じ。)であつて、トロール(けた網その他の漁具を水中で引くことにより行う漁法をいう。第4項において同じ。)により漁ろうをしているもの(以下この条において「トロール従事船」という。)は、次に定めるところにより、燈火又は形象物を表示しなければならない。

- (1) 緑色の全周灯一個を掲げ、かつ、その垂直線上の下方に白色の全周灯一個を掲げること。
- (2) 前号の緑色の全周灯よりも後方の高い位置にマスト灯一個を掲げること。ただし、長さ五十メートル未満の漁ろうに従事している船舶は、これを掲げることがを要しない。
- (3) 対水速力を有する場合は、げん灯一對(長さ二十メートル未満の漁ろうに従事している船舶にあつては、げん灯一對又は両色灯一個。第四項第二号において同じ。)を掲げ、かつ、できる限り船尾近くに船尾灯一個を掲げること。
- (4) 二個の同形の円すいをこれらの頂点で垂直線上の上下に結合した形の形象物一個を掲げること。

2 トロール従事船以外の航行中又はびよう泊中の漁ろうに従事している船舶は、次に定めるところにより、燈火又は形象物を表示しなければならない。

- (1) 紅色の全周燈一個を掲げ、かつ、その垂直線上の下方に白色の全周燈一個を掲げること。
- (2) 対水速力を有する場合は、げん燈一對を掲げ、かつ、できる限り船尾近くに船尾灯一個を掲げること。
- (3) 漁具を水平距離百五十メートルを超えて船外に出している場合は、その漁具を出している方向に白色の全周燈一個又は頂点を上にした円すい形の形象物一個を掲げること。
- (4) 二個の同形の円すいをこれらの頂点で垂直線上の上下に結合した形の形象物一個を掲げること。

3 長さ二十メートル以上のトロール従事船は、他の漁ろうに従事している船舶と著しく接近している場合は、第一項の規定による灯火のほか、次に定めるところにより、同項第一号の白色の全周灯よりも低い位置の最も見えやすい場所に灯火を表示しなければならない。

この場合において、その灯火は、第二十二条の規定にかかわらず、一海里以上三海里未満(長さ五十メートル未満のトロール従事船にあつては、一海里以上二海里未満)の視認距離を得るのに必要な国土交通省令で定める光度を有するものでなければならない。

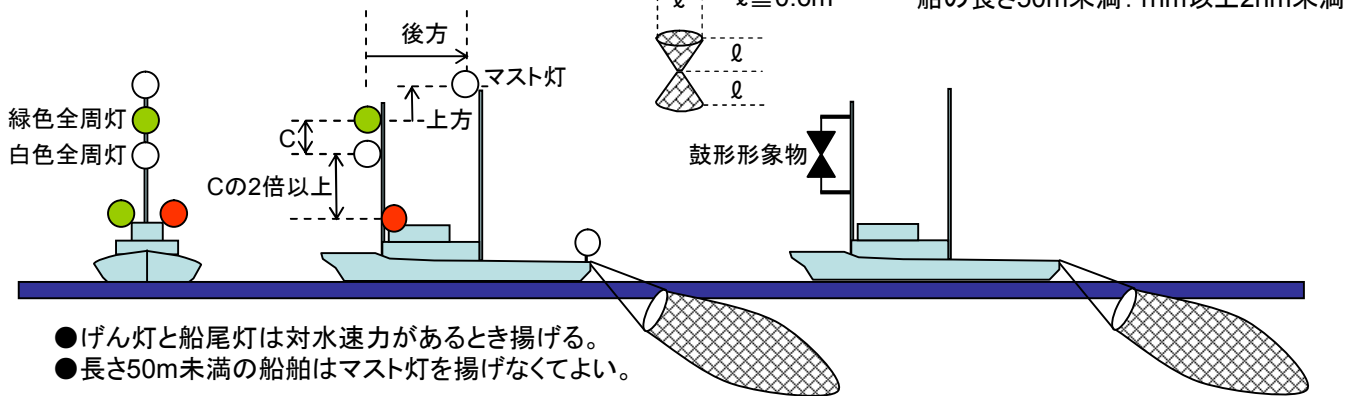
- (1) 投網を行っている場合は、白色の全周灯二個を垂直線上に掲げること。
- (2) 揚網を行っている場合は、白色の全周灯一個を掲げ、かつ、その垂直線上の下方に紅色の全周灯一個を掲げること。
- (3) 網が障害物に絡み付いている場合は、紅色の全周灯二個を垂直線上を掲げること。

4 長さ20m以上のトロール従事船であつて、二そうびきのトロールにより漁ろうをしているものは、他の漁ろうに従事している船舶と著しく接近している場合は、それぞれ、第1項及び前項の規定による灯火のほか、第20条第1項及び第2項の規定にかかわらず、夜間において対をなしている他方の船舶の進行方向を示すように探照灯を照射しなければならない。

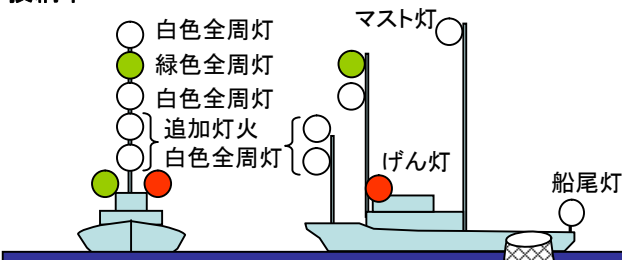
5 長さ20m以上のトロール従事船以外の国土交通省令で定める漁ろうに従事している船舶は、他の漁ろうに従事している船舶と著しく接近している場合は、第1項又は第2項の規定による燈火のほか、国土交通省令で定める燈火を国土交通省令で定めるところにより表示することができる。

# 漁ろうに従事している船舶

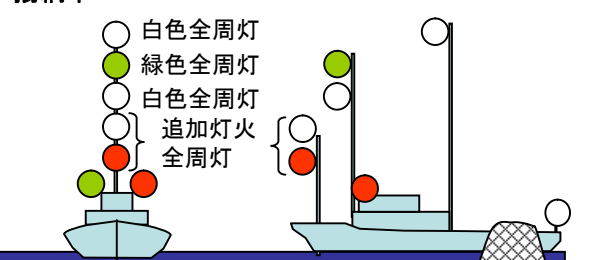
## トロールにより漁ろうに従事している船舶



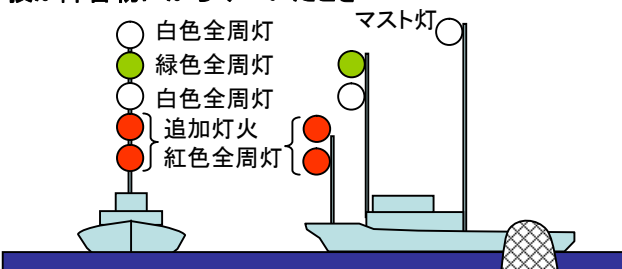
## 投網中



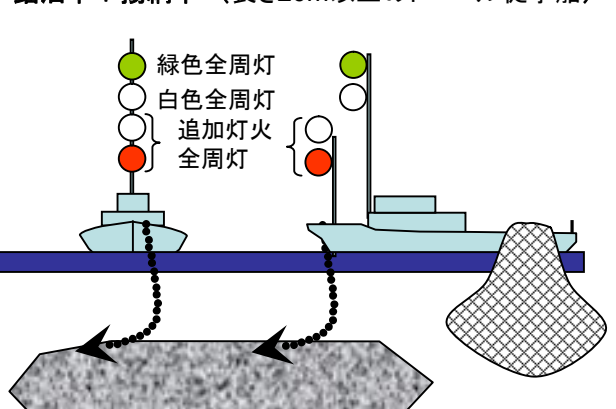
## 揚網中



## 投が障害物にからみついたとき



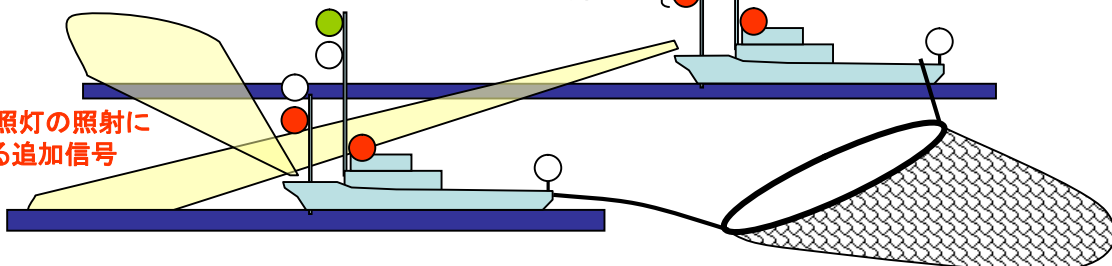
## 錨泊中+揚網中 (長さ20m以上のトロール従事船)



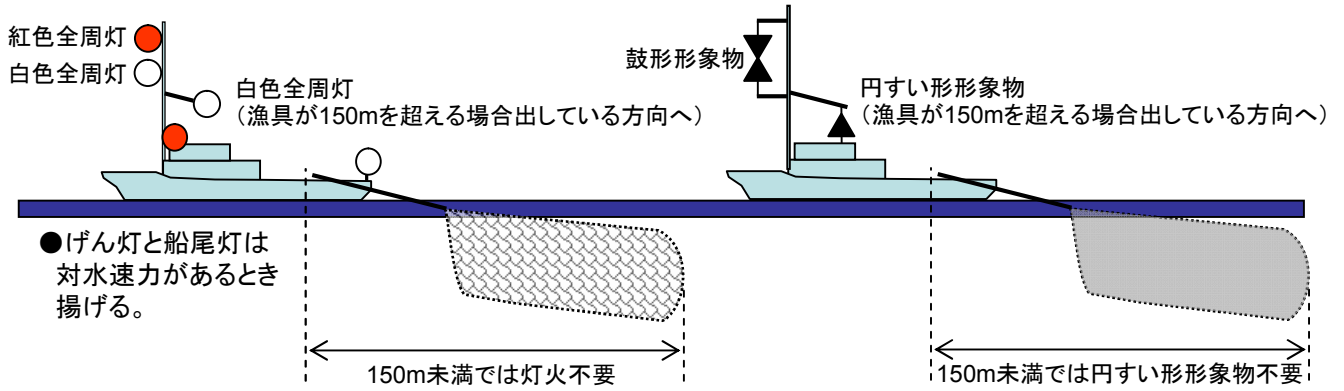
## 2そう引きのトロールに従事している船舶 (揚網中)

それぞれの操業状態の灯火に探照灯を追加する。

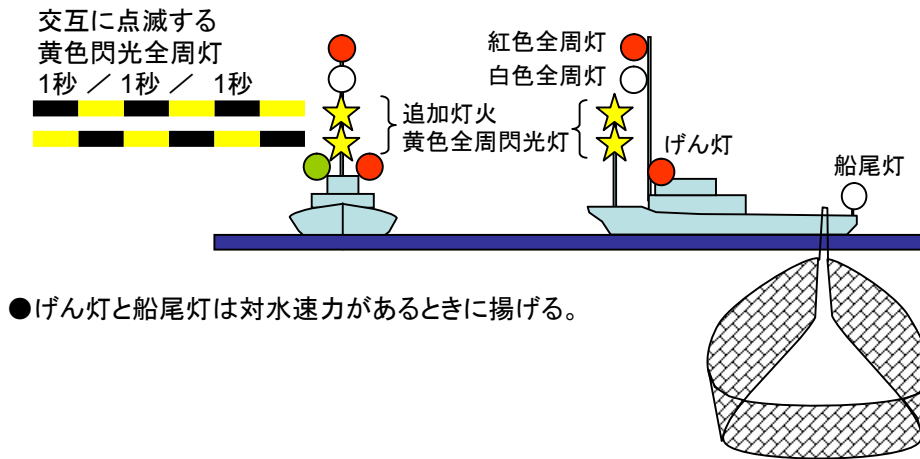
緑色全周灯  
 白色全周灯  
 追加灯火  
 全周灯



## トロール以外の漁法により漁ろうに從事している船舶



## きんちゃく網により漁ろうに從事している船舶



(運転不自由船及び操縦性能制限船)

第27条 航行中の運転不自由船(第24条第4項又は第7項の規定の適用があるものを除く。以下この項において同じ。)は、次に定めるところにより、灯火又は形象物を表示しなければならない。ただし、航行中の長さ12メートル未満の運転不自由船は、その灯火又は形象物を表示することを要しない。

- (1) 最も見えやすい場所に紅色の全周灯二個を垂直線上に掲げること。
- (2) 対水速力を有する場合は、げん灯一对(長さ20メートル未満の運転不自由船にあつては、げん灯一对又は両色灯一個)を掲げ、かつ、できる限り船尾近くに船尾灯一個を掲げること。
- (3) 最も見えやすい場所に球形の形象物二個又はこれに類似した形象物二個を垂直線上に掲げること。

2 航行中又はびよう泊中の操縦性能制限船(前項、次項、第4項又は第6項の規定の適用があるものを除く。以下この項において同じ。)は、次に定めるところにより、灯火又は形象物を表示しなければならない。

- (1) 最も見えやすい場所に白色の全周灯一個を掲げ、かつ、その垂直線上の上方及び下方にそれぞれ紅色の全周灯一個を掲げること。
- (2) 対水速力を有する場合は、マスト灯二個(長さ50メートル未満の操縦性能制限船にあつては、マスト灯一個。第4項第2号において同じ。)及びげん灯一对(長さ20メートル未満の操縦性能制限船にあつては、げん灯一对又は両色灯一個。同号において同じ。)を掲げ、かつ、できる限り船尾近くに船尾灯一個を掲げること。
- (3) 最も見えやすい場所にひし形の形象物一個を掲げ、かつ、その垂直線上の上方及び下方にそれぞれ球形の形象物一個を掲げること。
- (4) びよう泊中においては、最も見えやすい場所に第30条第1項各号の規定による灯火又は形象物掲げること。

3 航行中の操縦性能制限船であつて、第3条第7項第6号に規定するえい航作業に従事しているもの(第1項の規定の適用があるものを除く。)は、第24条第1項各号並びに前項第1号及び第3号の規定による灯火又は形象物を表示しなければならない。

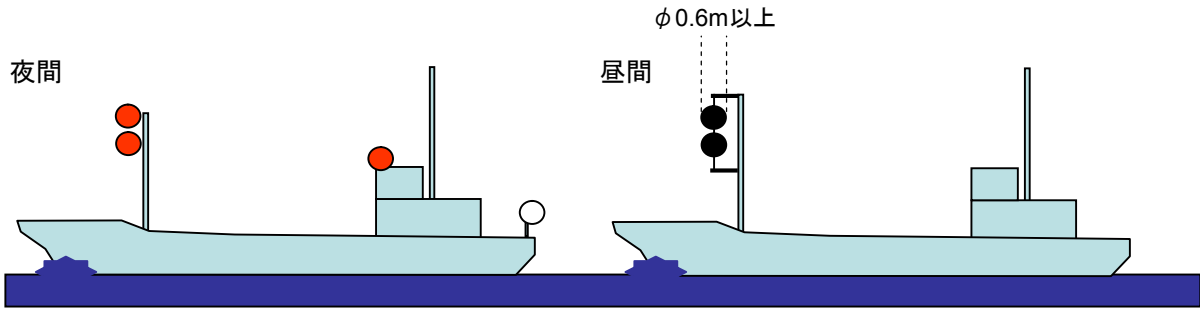
4 航行中又はびよう泊中の操縦性能制限船であつて、しゅんせつその他の水中作業(掃海作業を除く。)に従事しているもの(第1項の規定の適用があるものを除く。)は、その作業が他の船舶の通行の妨害となるおそれがある場合は、次の各号に定めるところにより、灯火又は形象物を表示しなければならない。

- (1) 最も見えやすい場所に白色の全周灯一個を掲げ、かつ、その垂直線上の上方及び下方にそれぞれ紅色の全周灯一個を掲げること。
- (2) 対水速力を有する場合は、マスト灯二個及びげん灯一对を掲げ、かつ、できる限り船尾近くに船尾灯一個を掲げること。
- (3) その作業が他の船舶の通航の妨害となるおそれがある側のげんを示す紅色の全周灯二個又は球形の形象物二個をそのげんの側に垂直線上に掲げること。
- (4) 他の船舶が通航することができる側のげんを示す綠色の全周灯二個又はひし形の形象物二個をそのげんの側に垂直線上に掲げること。
- (5) 最も見えやすい場所にひし形の形象物一個を掲げ、かつ、その垂直線上の上方及び下方にそれぞれ球形の形象物一個を掲げること。

5 前項に規定する操縦性能制限船であつて、潜水夫による作業に従事しているものは、その船体の大きさのために同項第2号から第5号までの規定による灯火又は形象物を表示することができない場合は、次に定めるところにより、灯火又は信号板を表示することをもって足りる。

- (1) 最も見えやすい場所に白色の全周灯一個を掲げ、かつ、その垂直線上の上方及び下方にそれぞれ紅色の全周灯一個を掲げること。
- (2) 国際海事機関が採択した国際信号書に定めるA旗を表す信号板を、げん縁上1メートル以上の高さの位置に周囲から見えるように掲げること。

## 運転不自由船



- げん灯、船尾灯は対水速力を有するときに揚げる。
- 長さ12m未満の船舶はその灯火を表示しなくてよい。

- 球形形象物の代わりに、これに類似した形象物2個を表示してもよい。

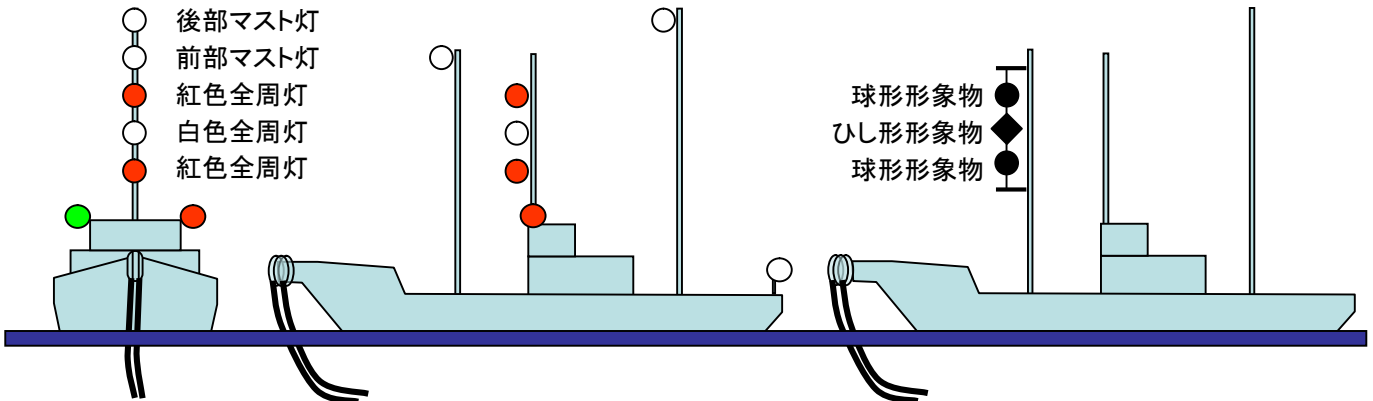
## 操縦性能制限船

夜間

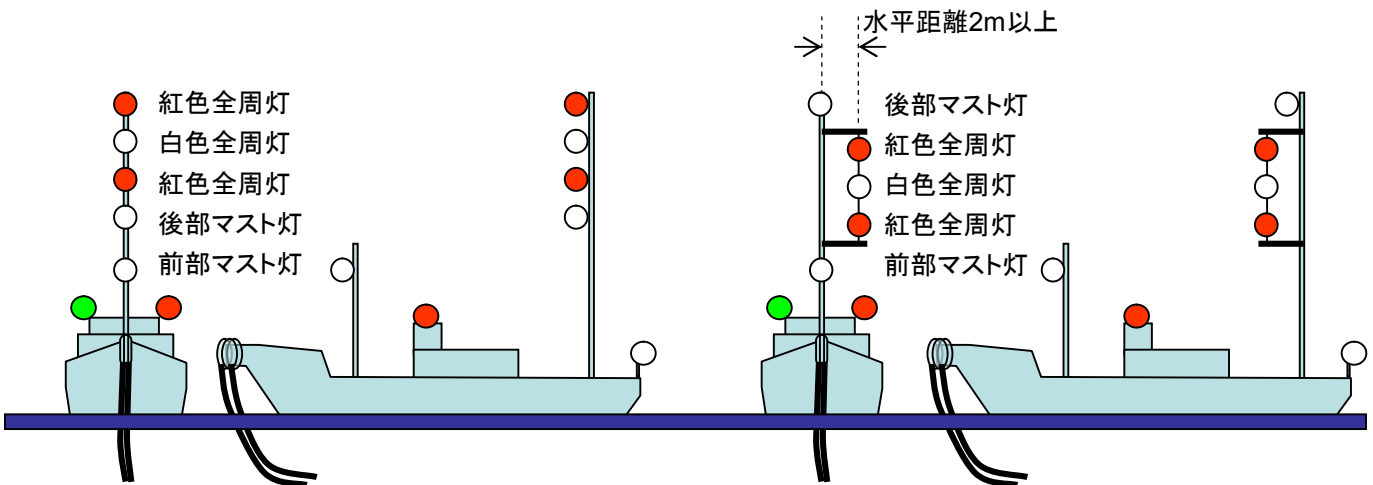
- 後部マスト灯
- 前部マスト灯
- 紅色全周灯
- 白色全周灯
- 紅色全周灯

昼間

- 球形形象物
- ◆ ひし形形象物
- 球形形象物



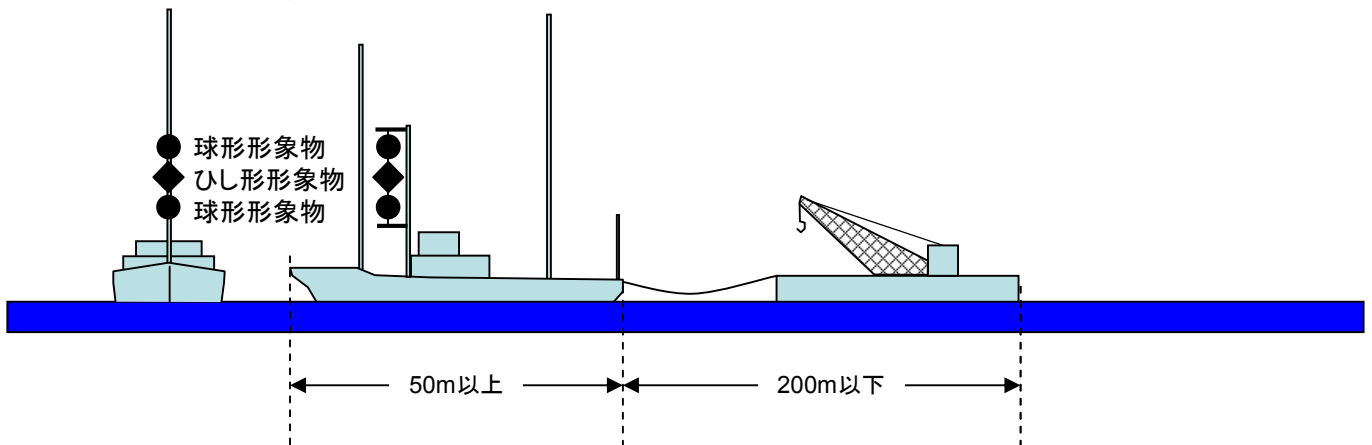
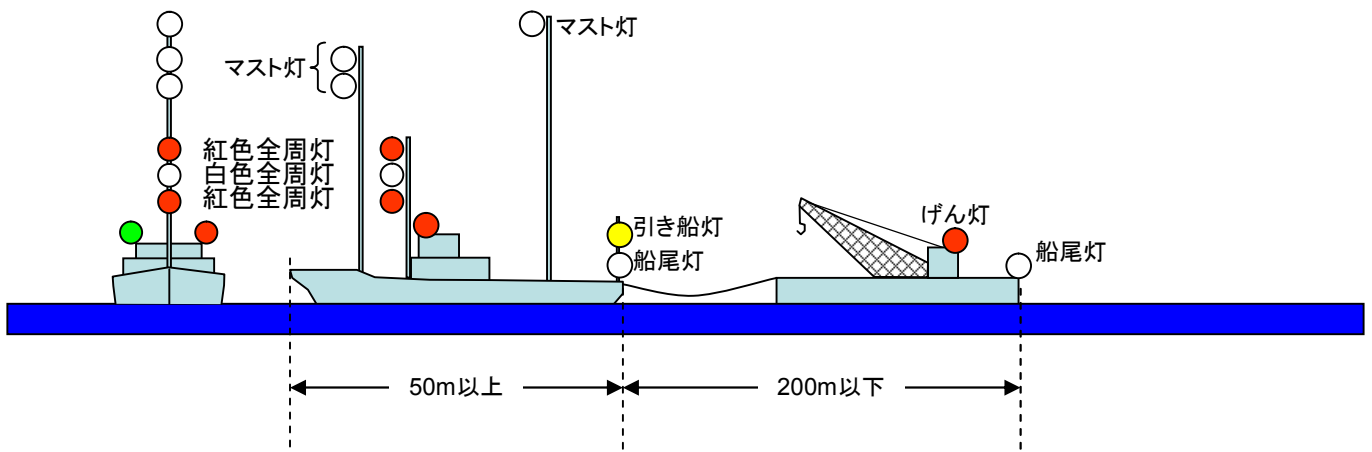
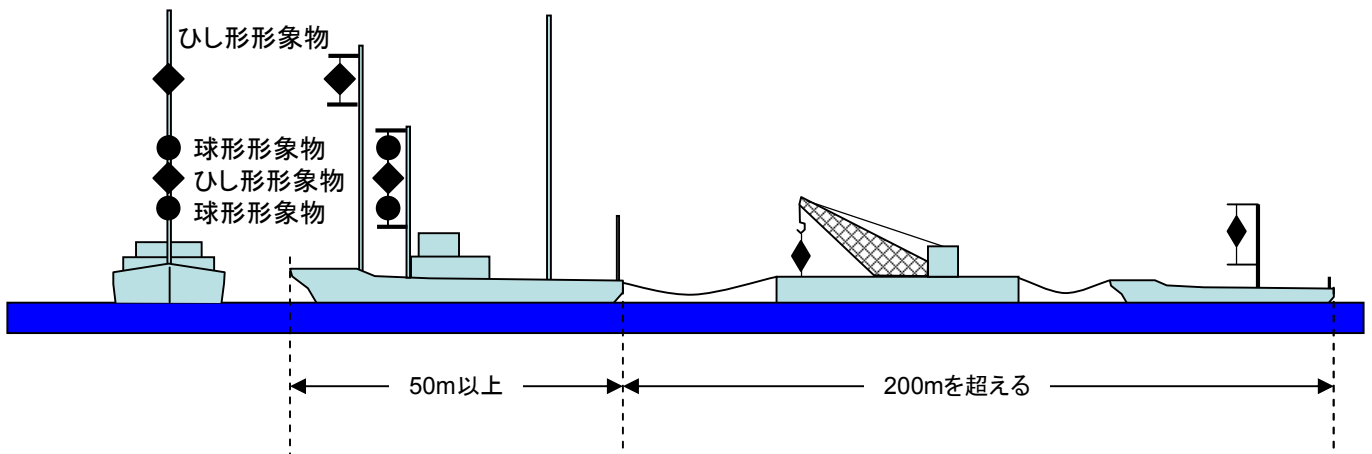
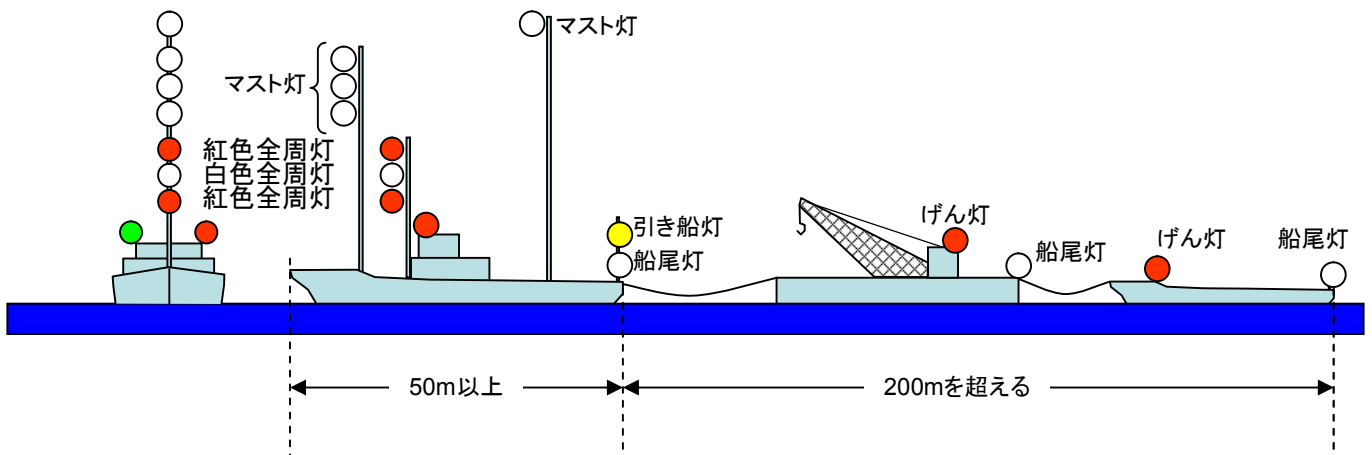
- マスト灯、げん灯、船尾灯は対水速力を有するときに表示
- 長さ50m未満の船舶は、後部マスト灯は表示しなくてもよい。
- 長さ12m未満の船舶は、紅-白-紅の灯火を表示しなくてもよい。



- 紅-白-紅の全周灯を前部マスト灯の下方に設置することができない場合は上図のような方法で揚げるができる。



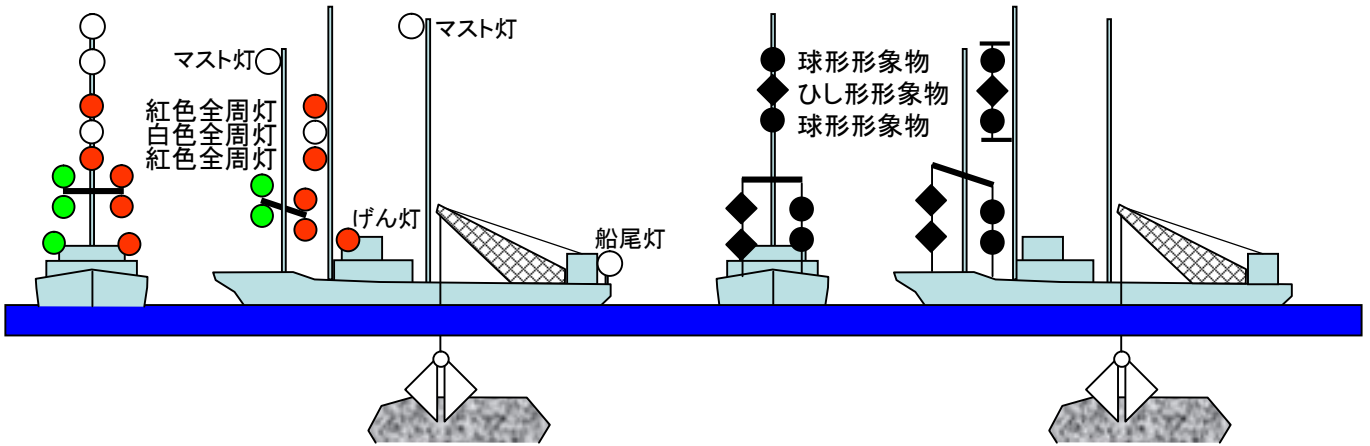
航行中進路から離れることを著しく制限するえい航作業に従事している動力船の灯火



船舶の通航の妨害となるおそれのあるしゅんせつその他の水中作業(掃海作業を除く)  
に從事する航行中、びよう泊中の船舶

夜間 / 昼間  
 緑色全周灯 ● / ひし形形象物  
 緑色全周灯 ● / 連掲  
 通航可能な側のげん

夜間 / 昼間  
 紅色全周灯 ● / 黒球形象物  
 紅色全周灯 ● / 連掲  
 通航妨害のおそれのある側のげん



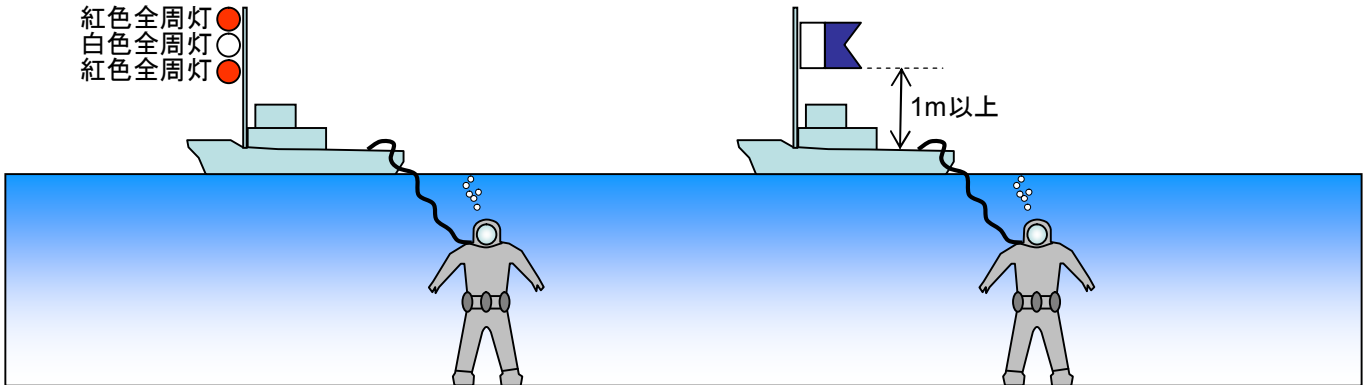
- マスト灯、げん灯、船尾灯は対水速力を有するとき表示
- 長さ50m未満の船舶は、後部マスト灯は表示しなくてもよい。

潜水夫による作業に從事している操縦性能制限船で、  
その船体の大きさのため形象物を表示することができない航行中、停泊中の船舶

夜間

昼間 国際信号機「A」

紅色全周灯 ●  
 白色全周灯 ○  
 紅色全周灯 ●



6 航行中又はびよう泊中の操縦性能制限船であって、掃海作業に従事しているものは、次に定めるところにより、灯火又は形象物を表示しなければならない。

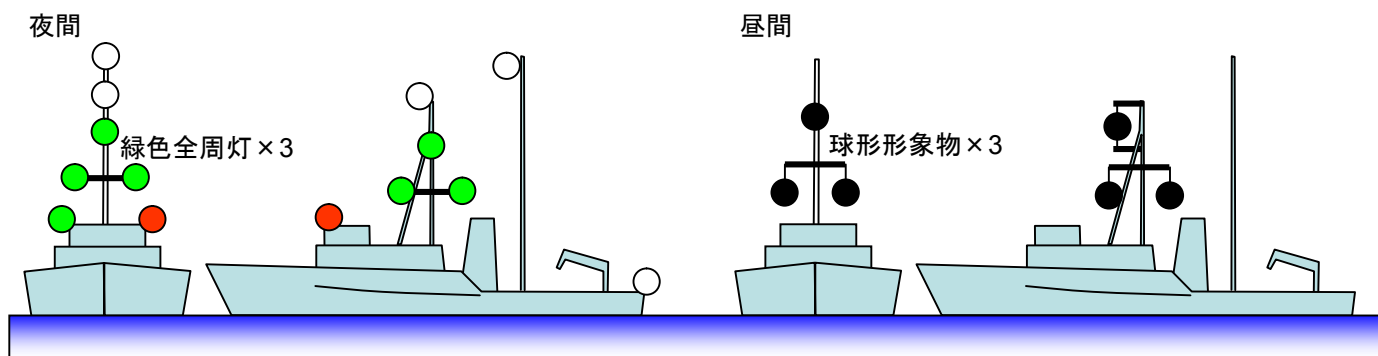
(1) 当該船舶から千メートル以内の水域が危険であることを示す緑色の全周灯三個又は球形の形象物三個を掲げること。この場合において、これらの全周灯三個又は球形の形象物三個のうち、一個は前部マストの最上部付近に掲げ、かつ、他の二個はその前部マストのヤードの両端に掲げること。

(2) 航行中においては、第23条第1項各号の規定による灯火を掲げること。

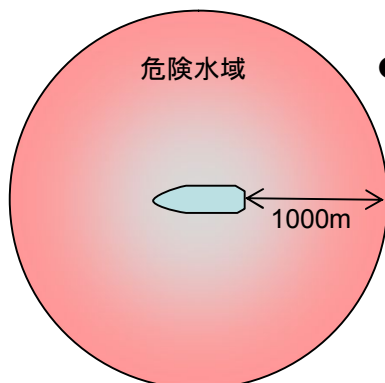
(3) びよう泊中においては、最も見えやすい場所に第30条第一項各号の規定による灯火又は形象物を掲げること。

7 航行中又はびよう泊中の長さ十二メートル未満の操縦性能制限船(潜水夫による作業に従事しているものを除く。)は、第2項から第4項まで及び前項の規定による灯火又は形象物を表示することを要しない。

### 掃海作業に従事している船舶



- 長さ50m未満の船舶は、後部のマスト灯は表示しなくてもよい。
- 航行中は、対水速力の有無に関係なく、動力船の灯火は掲げる。
- びよう泊中は、びよう泊中の灯火又は形象物を掲げる。



- 掃海艇が掲げる緑色の全周灯 × 3個、又は球形形象物 × 3個は船舶から1000mの範囲内が危険であることを示す。

(喫水制限船)

第28条 航行中の喫水制限船(第23条第1項の規定の適用があるものに限る。)は、同項各号の規定による灯火のほか、最も見えやすい場所に紅色の全周灯三個又は円筒形の形象物一個を垂直線上に表示することができる。

(水先船)

第29条 航行中又はびよう泊中の水先船であって、水先業務に従事しているものは、次に定めるところにより、灯火又は形象物を表示しなければならない。

- (1) マストの最上部又はその付近に白色の全周灯一個を掲げ、かつ、その垂直線上の下方に紅色の全周灯一個を掲げること。
- (2) 航行中においては、げん灯一對(長さ二十メートル未満の水先船にあつては、げん灯一對又は両色灯一個)を掲げ、かつ、できる限り船尾近くに船尾灯一個を掲げること。
- (3) びよう泊中においては、最も見えやすい場所に次条第1項各号の規定による灯火又は形象物を掲げること。

(びよう泊中の船舶及び乗り揚げている船舶)

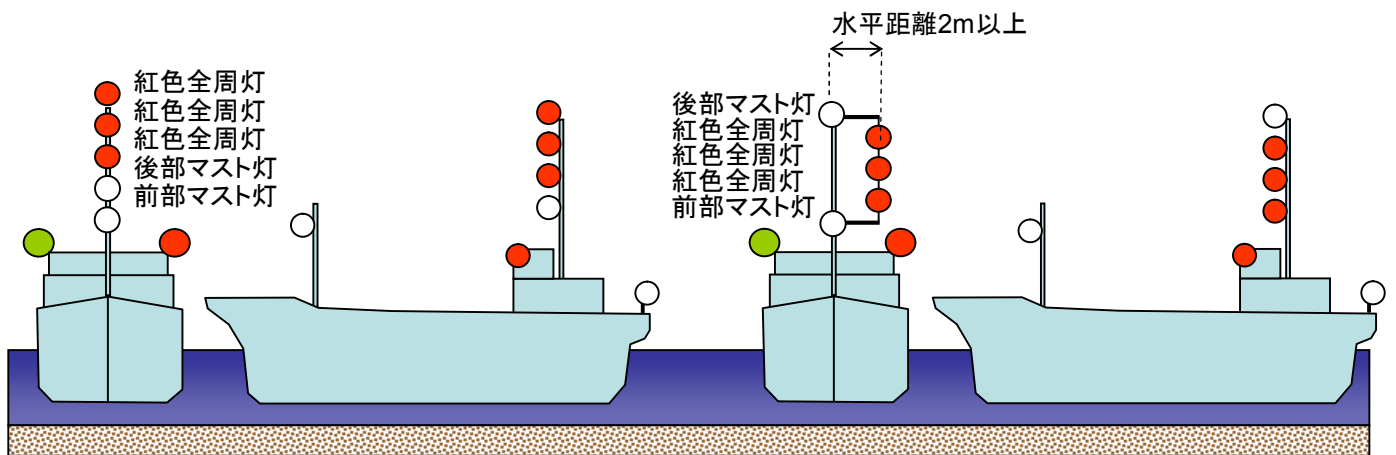
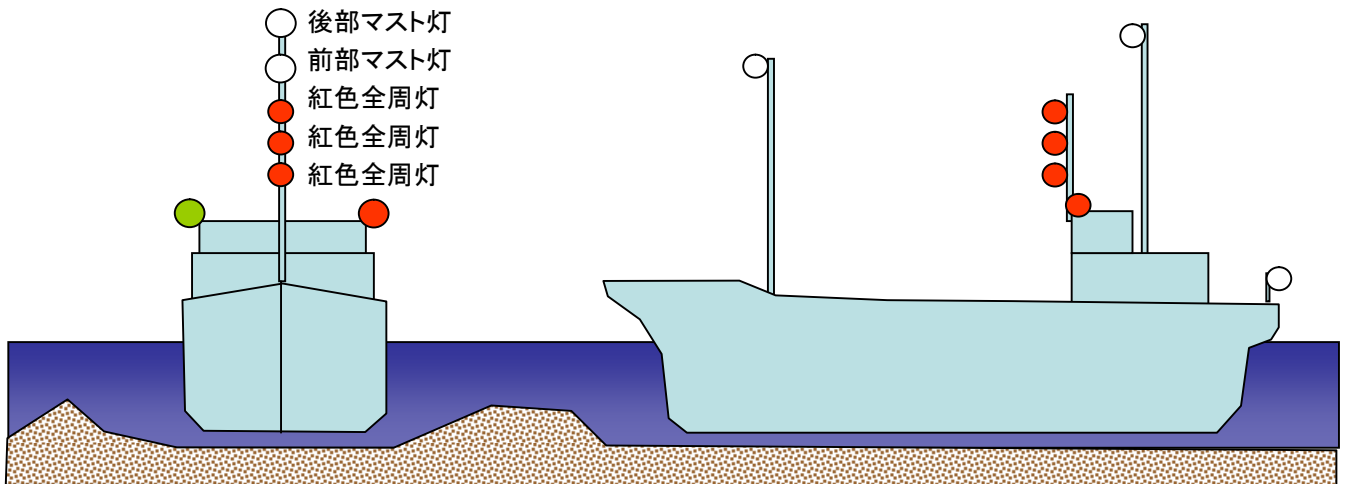
第30条 びよう泊中の船舶(第26条第1項若しくは第2項、第27条第2項、第4項若しくは第6項又は前条の規定の適用があるものを除く。次項及び第4項において同じ。)は、次に定めるところにより、最も見えやすい場所に灯火又は形象物を表示しなければならない。

- (1) 前部に白色の全周灯一個を掲げ、かつ、できる限り船尾近くにその全周灯よりも低い位置に白色の全周灯一個を掲げること。ただし、長さ50m未満の船舶は、これらの灯火に代えて、白色の全周灯一個を掲げることができる。
  - (2) 前部に球形の形象物一個を掲げること。
- 2 びよう泊中の船舶は、作業灯又はこれに類似した灯火を使用してその甲板を照明しなければならない。ただし、長さ100m未満の船舶は、その甲板を照明することを要しない。
- 3 乗り揚げている船舶は、次に定めるところにより、最も見えやすい場所に灯火又は形象物を表示しなければならない。
- (1) 前部に白色の全周灯一個を掲げ、かつ、できる限り船尾近くにその全周灯よりも低い位置に白色の全周灯一個を掲げること。ただし、長さ五十メートル未満の船舶は、これらの灯火に代えて、白色の全周灯一個を掲げることができる。
  - (2) 紅色の全周灯二個を垂直線上に掲げること。
  - (3) 球形の形象物三個を垂直線上に掲げること。
- 4 長さ7m未満のびよう泊中の船舶は、そのびよう泊をしている水域が、狭い水道等、びよう地若しくはこれらの付近又は他の船舶が通常航行する水域である場合を除き、第1項の規定による灯火又は形象物を表示することを要しない。
- 5 長さ20m未満の乗り揚げている船舶は、第3項第2号又は第3号の規定による灯火又は形象物を表示することを要しない。

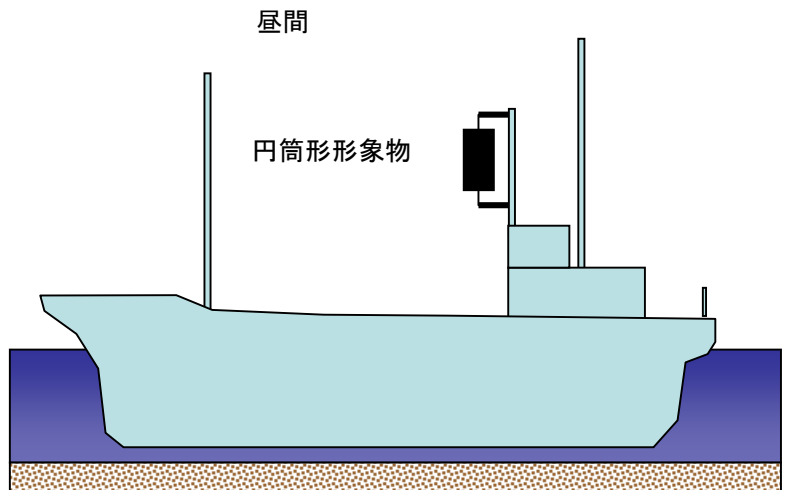
(水上航空機等)

第31条 水上航空機等は、この法律の規定による灯火又は形象物を表示することができない場合は、その特性又は位置についてできる限りこの法律の規定に準じてこれを表示しなければならない。

# 喫水制限船の灯火及び形象物



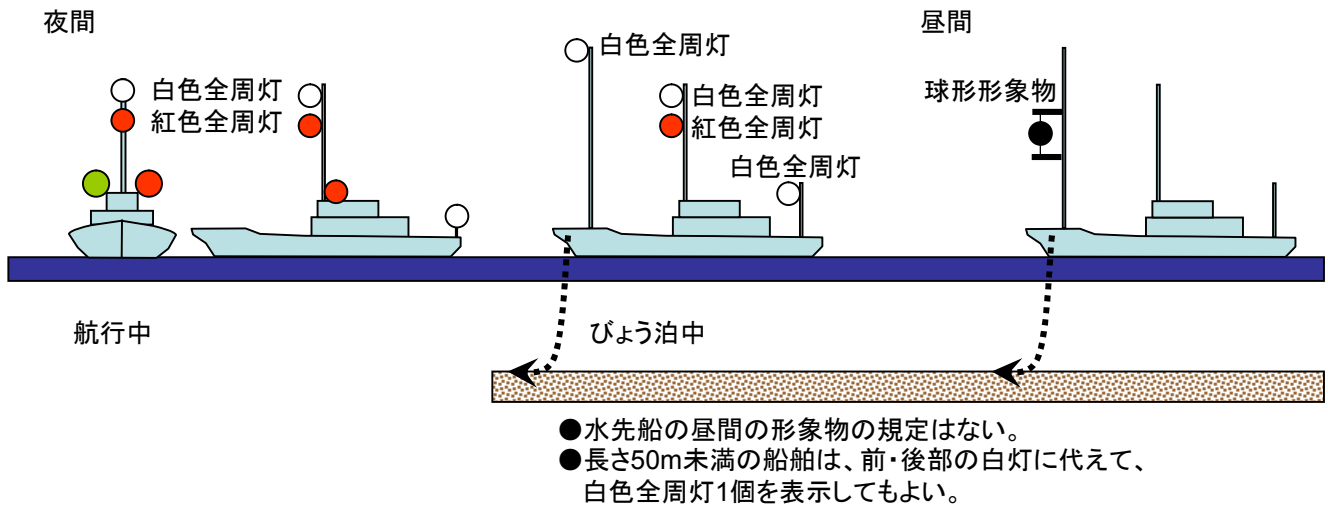
●喫水制限船が揚げる紅色全周灯×3個をマストの下方に設置できない場合、上記のような形状で揚げるができる。



## 水先業務に従事中の船舶の灯火及び形象物

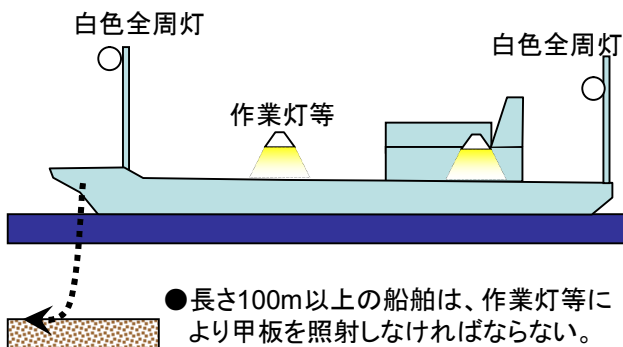
「水先業務に従事している」状態とは、

- ①水先人を乗せて目的の船舶へ向っているとき。航行もしくは停留し、びよう泊している場合も含む。
  - ②水先人を乗船下船させている間
  - ③水先人を収容するために、対象船舶と同道しているとき。
- ただし、水先人を収容し終わった段階以降は、従事中には認められない。

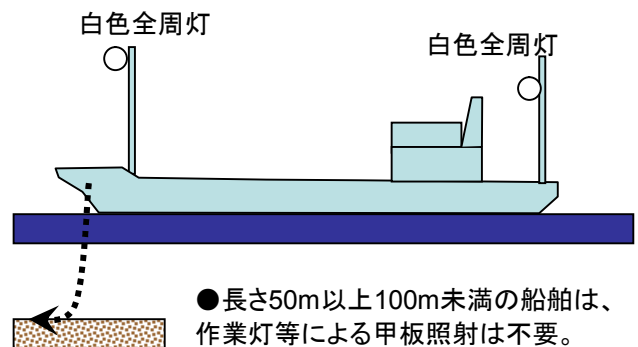


## びよう泊船の灯火、形象物

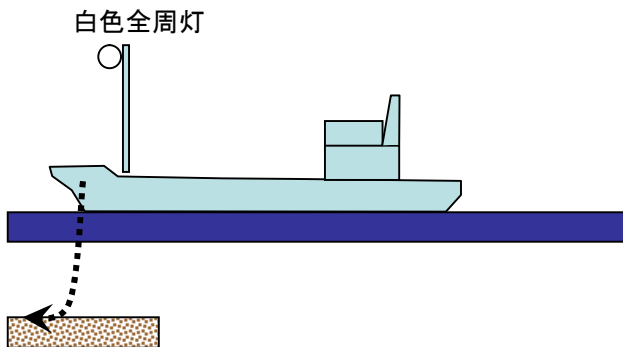
長さ100m以上の船舶



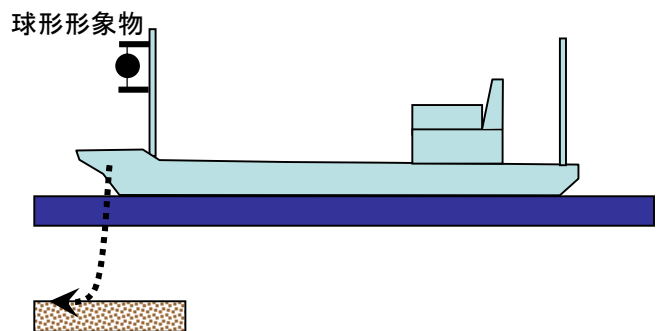
長さ50m以上の船舶



長さ50m未満の船舶

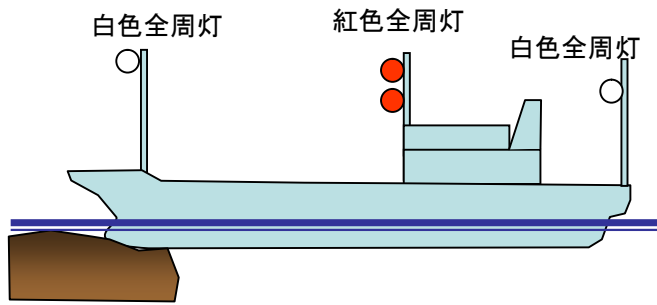


昼間

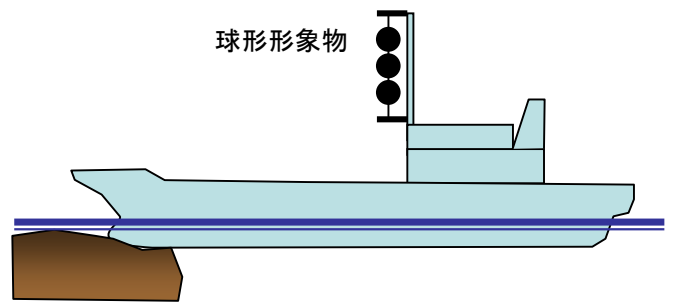


# 乗上げ船の灯火、形象物

夜間

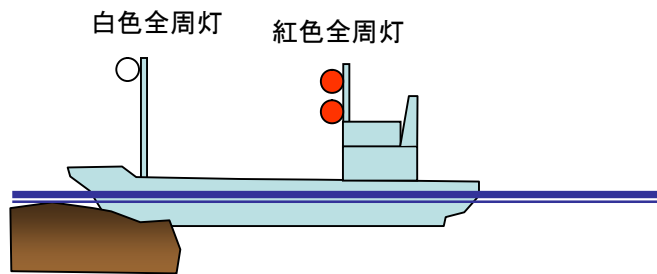


昼間

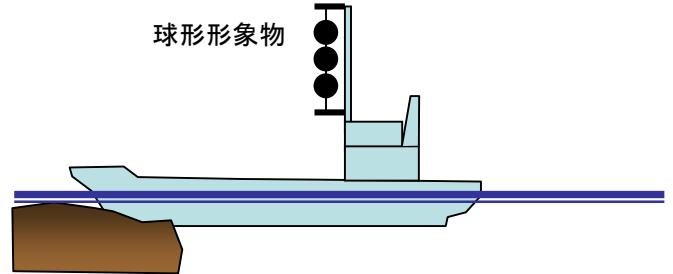


●長さ50m以上の船舶

夜間



昼間



●長さ50m未満の船舶



●長さ12m未満の船舶は、紅色全周灯及び形象物を表示しなくてもよい。

## 第四章 音響信号及び発光信号

### (定義)

第32条 この法律において「汽笛」とは、この法律に規定する短音及び長音を発することができる装置をいう。

- この法律において「短音」とは、約一秒钟継続する吹鳴をいう。
- この法律において「長音」とは、四秒以上六秒以下の時間継続する吹鳴をいう。

 単音: 約1秒間継続する吹鳴  
 長音: 4秒～6秒間継続する吹鳴

### (音響信号設備)

第33条 船舶は、汽笛及び号鐘(長さ100m以上の船舶にあつては、汽笛並びに号鐘及びこれと混同しない音調を有するどら)を備えなければならない。ただし、号鐘又はどらは、それぞれこれと同一の音響特性を有し、かつ、この法律の規定による信号を手動により行うことができる他の設備をもって代えることができる。

- 長さ12m未満の船舶は、前項の汽笛及び号鐘を備えることを要しない。ただし、これらを備えない場合は、有効な音響による信号を行うことができる他の手段を講じておかななければならない。
- この法律に定めるもののほか、汽笛、号鐘及びどらの技術上の基準並びに汽笛の位置については、国土交通省令で定める。

### (操船信号及び警告信号)

第34条 航行中の動力船は、互いに他の船舶の視野の内にある場合において、この法律の規定によりその針路を転じ、又はその機関を後進にかけているときは、次の各号に定めるところにより、汽笛信号を行わなければならない。

- 針路を右に転じている場合は、短音を一回鳴らすこと。
- 針路を左に転じている場合は、短音を二回鳴らすこと。
- 機関を後進にかけている場合は、短音を三回鳴らすこと。

2 航行中の動力船は、前項の規定による汽笛信号を行わなければならない場合は、次の各号に定めるところにより、発光信号を行うことができる。この場合において、その動力船は、その発光信号を十秒以上の間隔で反復して行うことができる。




- 針路を右に転じている場合は、せん光を一回発すること。
- 針路を左に転じている場合は、せん光を二回発すること。
- 機関を後進にかけている場合は、せん光を三回発すること。

3 前項のせん光の継続時間及びせん光とせん光との間隔は、約1秒とする。

4 船舶は、互いに他の船舶の視野の内にある場合において、第9条第4項の規定による汽笛信号を行うときは、次の各号に定めるところにより、これを行わなければならない。

- 他の船舶の右げん側を追い越そうとする場合は、長音2回に引き続く短音1回を鳴らすこと。
- 他の船舶の左げん側を追い越そうとする場合は、長音2回に引き続く短音2回を鳴らすこと。
- 他の船舶に追い越されることに同意した場合は、順次に長音1回、短音1回、長音1回及び短音1回を鳴らすこと。

### 追い越し信号及び同意信号

 他船の右げんを追い越そうとする場合  
 他船の左げんを追い越そうとする場合  
 他船に追い越されることに同意した場合



5 互いに他の船舶の視野の内にある船舶が互いに接近する場合において、船舶は、他の船舶の意図若しくは動作を理解することができないとき、又は他の船舶が衝突を避けるために十分な動作をとっていることについて疑いがあるときは、直ちに**急速に短音を5回以上**鳴らすことにより汽笛信号を行わなければならない。この場合において、その汽笛信号を行う船舶は、急速にせん光を5回以上発することにより発光信号を行うことができる。

6 船舶は、障害物があるため他の船舶を見ることができない狭い水道等の**わん曲部**その他の水域に接近する場合は、**長音1回**の汽笛信号を行わなければならない。この場合において、その船舶に接近する他の船舶は、そのわん曲部の付近又は障害物の背後においてその汽笛信号を聞いたときは、**長音1回**の汽笛信号を行うことによりこれに**応答**しなければならない。

7 船舶は、二以上の汽笛をそれぞれ百メートルを超える間隔を置いて設置している場合において、第1項又は前3項の規定による汽笛信号を行うときは、これらの汽笛を同時に鳴らしてはならない。

8 第2項及び第5項後段の規定による発光信号に使用する灯火は、5海里以上の視認距離を有する白色の全周灯とし、その技術上の基準及び位置については、国土交通省令で定める。

#### (視界制限状態における音響信号)

第35条 視界制限状態にある水域又はその付近における船舶の信号については、次項から第13項までに定めるところによる。

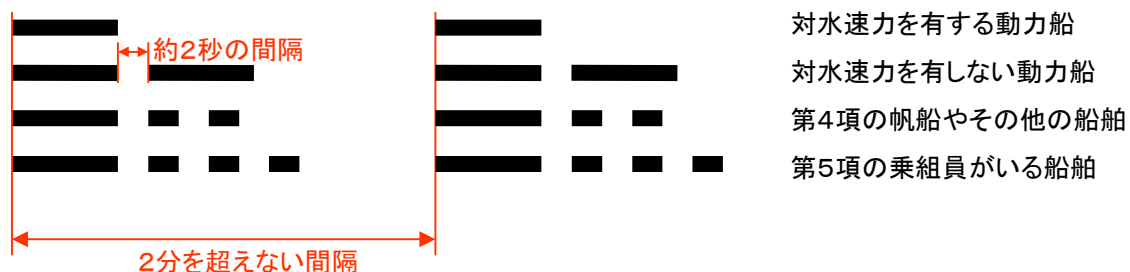
2 航行中の**動力船**(第四項又は第五項の規定の適用があるものを除く。次項において同じ。)は、**対水速力を有する**場合は、**2分を超えない間隔で長音を1回**鳴らすことにより汽笛信号を行わなければならない。

3 航行中の**動力船**は、**対水速力を有しない**場合は、約2秒の間隔の**2回の長音を2分を超えない間隔**で鳴らすことにより汽笛信号を行わなければならない。

4 航行中の船舶(帆船、漁ろうに従事している船舶、運転不自由船、操縦性能制限船及び喫水制限船(他の動力船に引かれているものを除く。))並びに**他の船舶を引き、及び押している動力船**に限る。)は、**2分を超えない間隔で、長音1回に引き続く短音2回**を鳴らすことにより汽笛信号を行わなければならない。

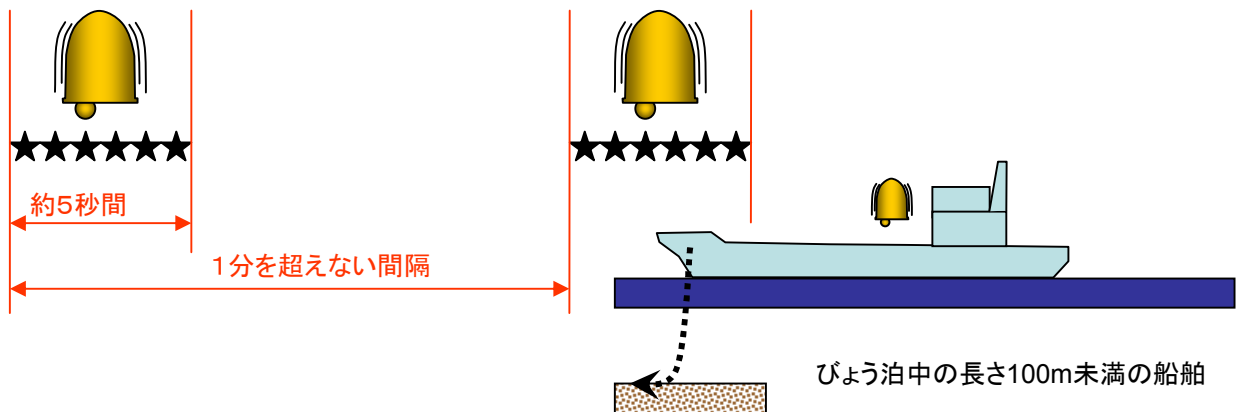
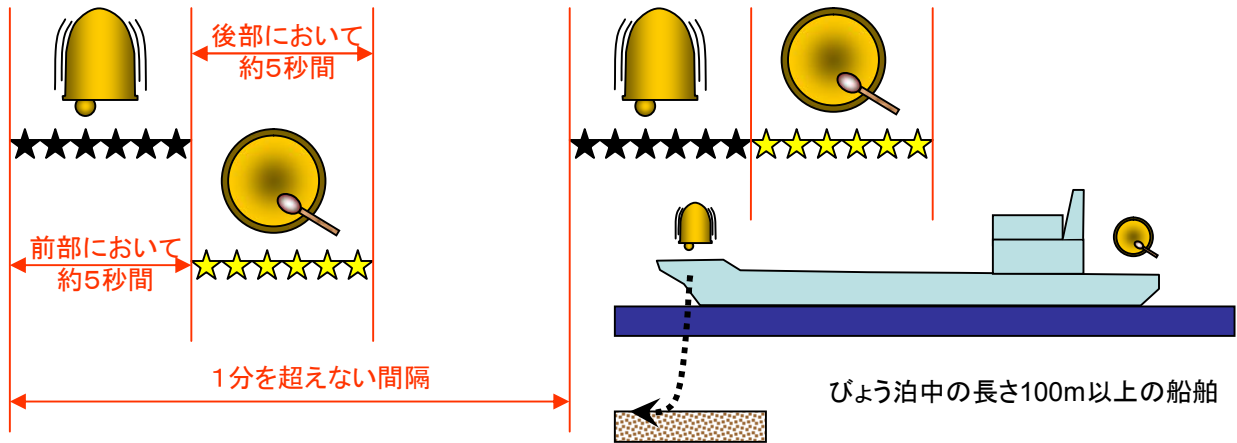
5 **他の動力船に引かれている航行中の船舶**(2隻以上ある場合は、最後部のもの)は、**乗組員がいる場合は、2分を超えない間隔で、長音1回に引き続く短音3回**を鳴らすことにより汽笛信号を行わなければならない。この場合において、その汽笛信号は、できる限り、引いている動力船が行う前項の規定による汽笛信号の直後に行わなければならない。

#### 航行中の船舶の霧中信号



6 びよう泊中の長さ100m以上の船舶(第8項の規定の適用があるものを除く。)は、その前部において、1分を超えない間隔で急速に号鐘を約5秒間鳴らし、かつ、その後部において、その直後に急速にどらを約5秒間鳴らさなければならない。この場合において、その船舶は、接近してくる他の船舶に対し自船の位置及び自船との衝突の可能性を警告する必要があるときは、順次に短音1回、長音1回及び短音1回を鳴らすことにより汽笛信号を行うことができる。

7 びよう泊中の長さ100m未満の船舶(次項の規定の適用があるものを除く。)は、1分を超えない間隔で急速に号鐘を約5秒間鳴らさなければならない。この場合において、前項後段の規定を準用する。

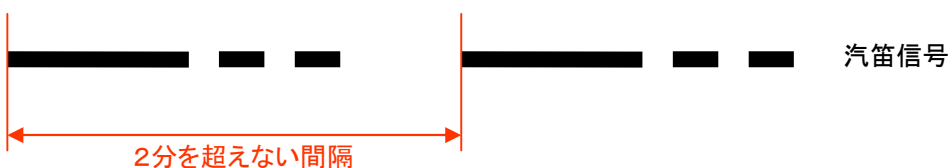


接近する他船に対し、自船の位置及び衝突の可能性を警告する場合



8 びよう泊中の漁ろうに従事している船舶及び操縦性能制限船は、二分を超えない間隔で、長音1回に引き続く短音2回を鳴らすことにより汽笛信号を行わなければならない。

びよう泊中の漁ろうに従事している船舶及び操縦性能制限船



9 乗り揚げている長さ100m以上の船舶は、その前部において、1分を超えない間隔で急速に号鐘を約5秒間鳴らすとともにその直前及び直後に号鐘をそれぞれ3回明確に点打し、かつ、その後部において、その号鐘の最後の点打の直後に急速にどらぶを約5秒間鳴らさなければならない。この場合において、その船舶は、適切な汽笛信号を行うことができる。

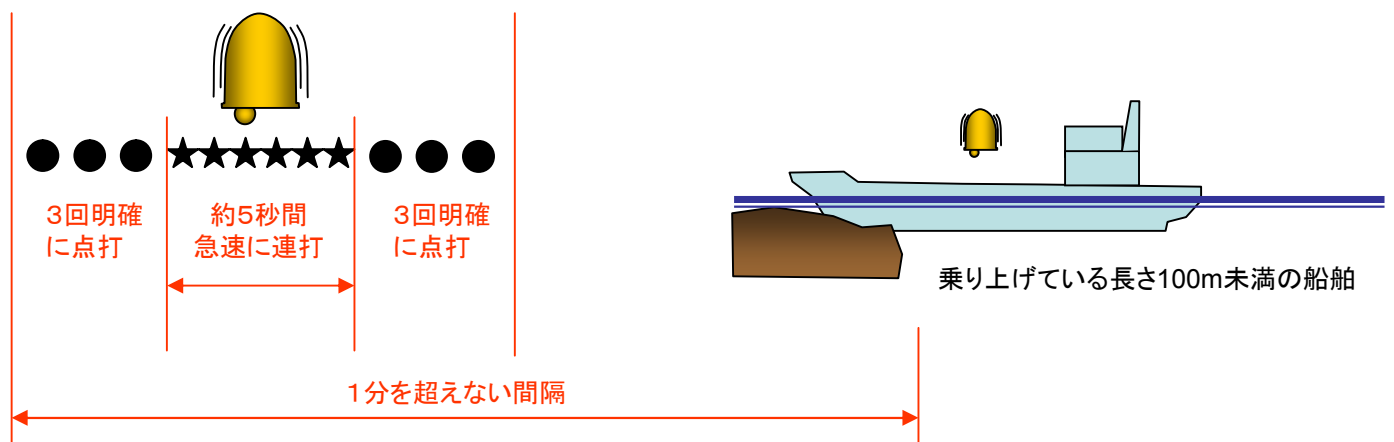
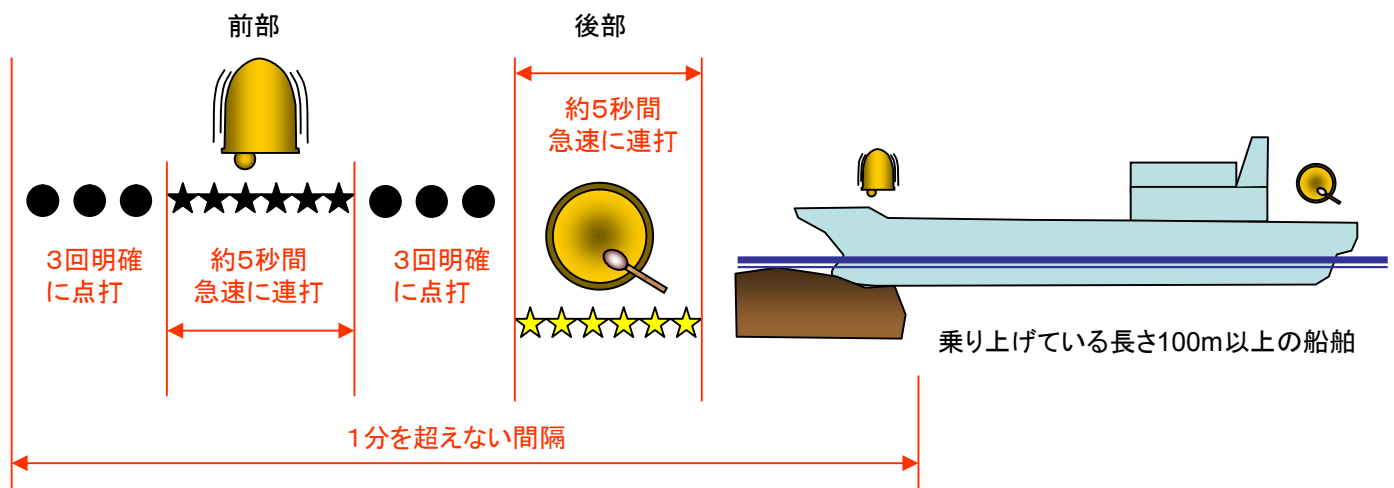
10 乗り揚げている長さ100m未満の船舶は、1分を超えない間隔で急速に号鐘を約5秒間鳴らすとともにその直前及び直後に号鐘をそれぞれ3回明確に点打しなければならない。この場合において、前項後段の規定を準用する。

11 長さ12m以上20m未満の船舶は、第7項及び前項の規定による信号を行うことを要しない。ただし、その信号を行わない場合は、2分を超えない間隔で他の手段を講じて有効な音響による信号を行わなければならない。

12 長さ12m未満の船舶は、第2項から第10項まで(第6項及び第9項を除く。)の規定による信号を行うことを要しない。ただし、その信号を行わない場合は、2分を超えない間隔で他の手段を講じて有効な音響による信号を行わなければならない。

13 第29条に規定する水先船は、第2項、第3項又は第7項の規定による信号を行う場合は、これらの信号のほか短音4回の汽笛信号を行うことができる。

14 押ししている動力船と押されている船舶とが結合して一体となっている場合は、これらの船舶を一隻の動力船とみなしてこの章の規定を適用する。



(注意喚起信号)

第36条 船舶は、他の船舶の注意を喚起するために必要があると認める場合は、この法律に規定する信号と誤認されることのない発光信号又は音響による信号を行い、又は他の船舶を眩惑させない方法により危険が存在する方向に探照灯を照射することができる。

2 前項の規定による発光信号又は探照灯による照射は、船舶の航行を援助するための施設の灯火と誤認されるものであってはならず、また、ストロボ等による点滅し、又は回転する強力な灯火を使用して行ってはならない。

(遭難信号)

第37条 船舶は、遭難して救助を求める場合は、国土交通省令で定める信号を行わなければならない。

2 船舶は、遭難して救助を求めていることを示す目的以外の目的で前項の規定による信号を行ってはならず、また、これと誤認されるおそれのある信号を行ってはならない。

## 第五章 補 則

### (切迫した危険のある特殊な状況)

第38条 船舶は、この法律の規定を履行するに当たっては、運航上の危険及び他の船舶との衝突の危険に十分に注意し、かつ、切迫した危険のある特殊な状況(船舶の性能に基づくものを含む。)に十分に注意しなければならない。

2 船舶は、前項の切迫した危険のある特殊な状況にある場合においては、切迫した危険を避けるためにこの法律の規定によらないことができる。

### (注意等を怠ることについての責任)

第39条 この法律の規定は、適切な航法で運航し、灯火若しくは形象物を表示し、若しくは信号を行うこと又は船員の常務として若しくはその時の特殊な状況により必要とされる注意をすることを怠ることによって生じた結果について、船舶、船舶所有者、船長又は海員の責任を免除するものではない。

### (他の法令による航法等についてのこの法律の規定の適用等)

第40条 第16条、第17条、第20条(第4項を除く。)、第34条(第4項から第6項までを除く。)、第36条、第38条及び前条の規定は、他の法令において定められた航法、灯火又は形象物の表示、信号その他運航に関する事項についても適用があるものとし、第11条の規定は、他の法令において定められた避航に関する事項について準用するものとする。

### (この法律の規定の特例)

第41条 船舶の衝突予防に関し遵守すべき航法、灯火又は形象物の表示、信号その他運航に関する事項であって、港則法(昭和23年法律第174号)又は海上交通安全法(昭和47年法律第115号)の定めるものについては、これらの法律の定めるところによる。

2 政令で定める水域における水上航空機等の衝突予防に関し遵守すべき航法、灯火又は形象物の表示、信号その他運航に関する事項については、政令で特例を定めることができる。

3 国際規則第1条(c)に規定する位置灯、信号灯、形象物若しくは汽笛信号又は同条(e)に規定する灯火若しくは形象物の数、位置、視認距離若しくは視認圏若しくは音響信号装置の配置若しくは特性(次項において「特別事項」という。)については、国土交通省令で特例を定めることができる。

4 条約の締約国である外国が特別事項について特別の規則を定めた場合において、国際規則第1条(c)又は(e)に規定する船舶であって当該外国の国籍を有するものが当該特別の規則に従うときは、当該特別の規則に相当するこの法律又はこの法律に基づく命令の規定は、当該船舶について適用しない。

### (経過措置)

第42条 この法律の規定に基づき命令を制定し、又は改廃する場合においては、その命令で、その制定又は改廃に伴い合理的に必要と判断される範囲内において、所要の経過措置を定めることができる。

## 附 則

### (施行期日)

第1条 この法律は、条約が日本国について効力を生ずる日から施行する。ただし、次条第2項の規定は、公布の日から施行する。

### (分離通航方式に関する経過措置)

第2条 この法律の施行前に政府間海事協議機関が採択した分離通航方式(以下「既設分離通航方式」という。)は、改正後の海上衝突予防法(以下「新法」という。)第10条第1項に規定する分離通航方式とみなす。

2 海上保安庁長官は、この法律の施行前においても、既設分離通航方式について新法第10条第13項の規定の例により告示することができる。

### (燈火の視認距離に関する経過措置)

第3条 この法律の施行前に建造され、又は建造に着手された船舶が表示すべき燈火の視認距離については、新法第22二条の規定にかかわらず、条約第4条1(a)の規定により条約が効力を生ずる日から起算して4年を経過する日までは、なお従前の例による。

## 海上衝突予防法施行規則 第四章 補則

### (遭難信号)

第22条 法第37条第1項の運輸省令で定める信号は、次の各号に定める信号とする。

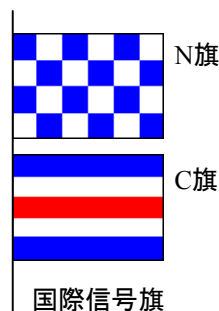
- (1) 霧中信号器による連続音響による信号
- (2) 無線電話による「メーデー」という語の信号
- (3) 縦に上から国際海事機関が採択した国際信号書に定めるN旗及びC旗を掲げることによって示される遭難信号
- (4) 短時間の間隔で発射され、赤色の星火を発するロケット又はりゅう弾による信号
- (5) オレンジ色の煙を発することによる信号
- (6) 左右に伸ばした腕を繰り返しゆっくり上下させることによる信号
- (7) 落下さんの付いた赤色の炎火ロケット又は赤色の手持ち炎火による信号
- (8) 非常用の位置指示無線標識による信号
- (9) 前各号に掲げるもののほか、海上保安庁長官が告示で定める信号

2 船舶は、前項各号の信号を行うに当たっては、次の各号に定める事項を考慮するものとする。

- (1) 国際信号書に定める遭難に関連する事項
- (2) 国際海事機関が採択した船舶搜索救助便覧に定める事項
- (3) 黒色の方形及び円又は他の適当な図若しくは文字を施したオレンジ色の帆布を空からの識別のために使用すること。
- (4) 染料による標識を使用すること。



国際VHF  
無線電話



国際信号旗



遭難信号キット



イパーブ

## Distress flares

参考出展: トランスポート・カナダ

[http://www.tc.gc.ca/marinesafety/TP/TP511/boat.htm#Distress\\_flares](http://www.tc.gc.ca/marinesafety/TP/TP511/boat.htm#Distress_flares)



### Distress flares

Use flares only in times of real distress. Before purchasing, make sure they are approved by Transport Canada. There are four types of approved pyrotechnics: A, B, C and D.

Aerial flares should be fired at an angle into the wind. With a high wind velocity, lower the angle to a maximum of 45 degrees. Pyrotechnics are valid only for four years from the date of manufacture, stamped on each flare. To dispose of your outdated flares, seek advice from your local fire department, law enforcement agency or Transport Canada Centre.

Store flares vertically in a cool, dry location (such as a watertight container) to help them retain their efficiency, but keep them accessible in case of an emergency.

Pleasure craft greater than 6 m (19'8") in length and pleasure craft up to 12 m (39'4") in length are exempt from carrying pyrotechnic distress signals if:

Operating in a river, canal or lake in which it can at no time be more than one nautical mile (1.852 km) from shore  
Engaged in an official competition or in final preparation for an official competition and have no sleeping arrangements

### Type A: Parachute

Single red star

When launched, reaches height of 300 m (984') and with the aid of parachute, comes down slowly

Easily observed from the surface or air

Burns for at least 40 seconds



### Type B: Multi-star

Two or more red stars

When launched, reach a height of 100 m (328') and burn for four or five seconds each

Easily observed from the surface or air

Some Type B flares project only one star at a time. When using this single star type, two flares must be fired within 15 seconds of each other. You will need double the number of cartridges to meet the requirements of the regulations.



### Type C: Hand-held

Red flame torch held in your hand

Limited surface visibility

Best for pinpointing location during an air search

Burns for at least one minute

Avoid looking directly at the flare while it is burning. Ignite the flare while holding it clear of the boat and down wind.



### Type D: Smoke (buoyant or hand-held)

Produces a dense orange smoke for three minutes

Used only as a day signal

Some types are made especially for pleasure craft use that last one minute and come in a package of three

Position your smoke flare down wind and follow the directions carefully.



## 救難信号

参考出展：トランスポート・カナダ

[http://www.tc.gc.ca/marinesafety/TP/TP511/boat.htm#Distress\\_flares](http://www.tc.gc.ca/marinesafety/TP/TP511/boat.htm#Distress_flares)



### 救難信号

実際の救難要請のみに限り使用可能である。

購入前に認可品であることを確認のこと。

タイプにはA、B、C、Dの4通りがある。照明弾は空中に斜めに発射する。強風下では45°以下の角度で風上に向けて発射する。

使用有効期間は製造日から4年で、フレアのボディにスタンプされている。期限切れのフレアを処分する場合、消防署や役所に問い合わせること。

### タイプA: パラシュート

単発紅炎、300m以上の高度まで上昇しパラシュートでゆっくり降下する構造。

水面もしくは空中からも発射可能で、40秒以上空中に留まること。

昼間でも視認することができる。

救助を要請する事態が発生した場合、まず周辺の目標の有無に関わらず発射する。

視認半径は概ね35nm程度あるので、他の船舶等が確認してくれる可能性がある。

事後は、有効と思われる間隔で発射する。



### タイプB: マルチ・スター

2個以上の紅色スター

100m以上の高度に達し、4～5秒間隔で発射される。

水面若しくは空中からも発射可能であること。

このタイプのもは、1回の操作に単発発射の構造があるので、次発装填・発射されるまでに前回の発射から15秒未満で操作すること。

法令に遵守するためには、発射装置を2台所持するか、2連の構造のものを準備する必要がある。



### タイプC: ハンドヘルド

手持ちで操作する紅色炎

水面で視認される目的に使用が限定される。

航空搜索時に搜索機に対して正確に位置を示す手段として最も有効である。

また、航空機に対して風向きを示す副次効果がある。

燃焼時間は1分以上。

風下側にかざすように手で持ち、直接炎を見てはいけない。



### タイプD: スモーク (ブイ形式又はハンドヘルド)

3分以上継続するオレンジ色のスモーク

昼間だけの使用に限定

風下側で使用する。

