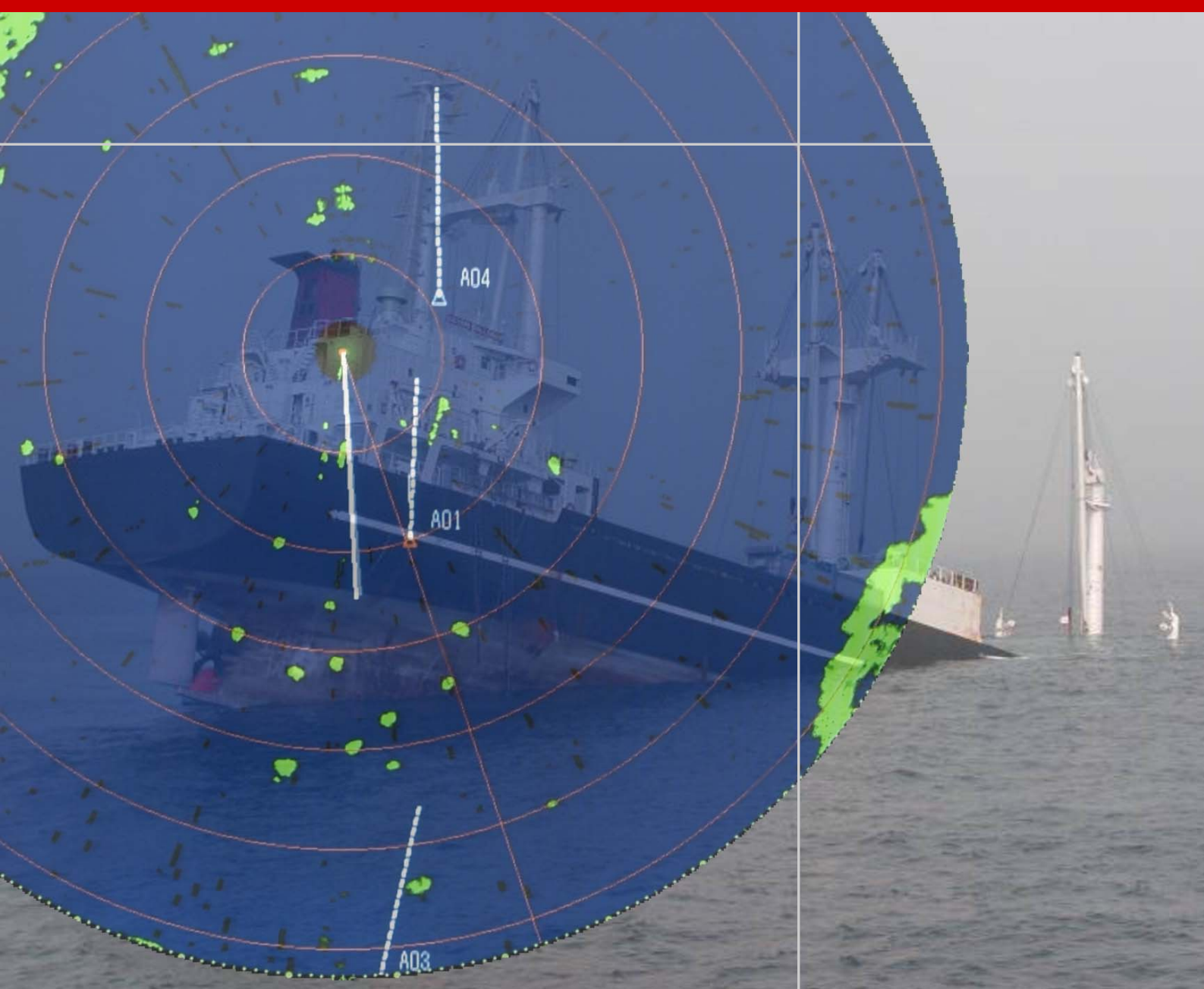


霧中海難

紫雲丸“謎の左転”から半世紀
繰り返される霧中での左転



霧中海難防止へのメッセージ



海難審判庁
Marine Accident Inquiry Agency

日本列島では、毎年、春から夏にかけて、北海道東方から本州の太平洋沿岸海域、それに瀬戸内海の広範な海域で濃霧が発生し、衝突や浅瀬への乗揚などの海難が繰り返し発生しています。今を遡ること半世紀前の昭和30（1955）年5月11日には、濃霧の香川県高松港沖合において、日本国有鉄道が運航する宇高連絡船の紫雲丸と第三宇高丸とが衝突し、紫雲丸が沈没して乗客乗員168人が死亡・行方不明になるという大変痛ましい海難が発生しました。

近年、航路環境が整備され、船舶及び航海計器の性能が向上するなど、船舶の運航面での安全性が大きく改善されてきました。しかし、平成17年4月に発生したJR福知山線の脱線事故などを契機として、各交通モードに対する安全性の向上が強く求められていた中、同年7月、紀伊半島東方の熊野灘から房総半島犬吠埼沖合にかけて霧中における衝突が続発し、そのうち2件の衝突で15人もの尊い命が失われました。

このような状況から、平成18年10月の関係法令の改正により、海事関係については、安全統括管理者のもと全社一丸となった安全管理体制が構築され、船舶の乗組員に対する安全教育・研修の一層の推進と充実が求められるようになりました。

そこで、海難審判庁では、今般の海難分析集のテーマとして、「霧中における海難防止」を取り上げました。本分析集では、海難審判の裁決から「紫雲丸の衝突」をひもとき、最近における霧中海難の発生状況とその原因を分析するとともに、「絵で見る裁決70選」では実際の海難事例をイラストを交えて分かりやすく解説し、これから得られる数々の教訓をとりまとめ、訪船指導や乗組員の安全教育・研修の場などで活用していただけるよう編集しています。

これにより、船舶の乗組員をはじめとして広く海事関係者の霧中海難への理解が深められ、再発防止へのメッセージとなれば幸いです。



「まいあ君」

海難審判庁イメージキャラクター

目 次

第1 “謎の左転”から半世紀 1

- 宇高連絡船「紫雲丸」と「第三宇高丸」の衝突 -
海難の概要 / 「紫雲丸」衝突までの6分間
/ 海難の教訓から安全の創出へ



第2 裁判からみた霧中海難（H13～17年裁判） 10

- 1 発生状況 10
発生地点図 / 多発海域図 / 損傷状況 etc.
- 2 霧中における衝突（貨物船、油送船及び旅客船の運航と衝突原因） 14
トン数別発生状況 14
当直体制 / 船長への報告と操船指揮 15
視界制限時の速力 18
衝突の原因 20
レーダー見張りと映像の監視 21
避航動作とその理由 24
アルパ・VHFなどの使用状況 26

第3 レーダー映像と避航動作 29

- 1 霧中での貨物船・油送船・旅客船の動き（H15～17年裁判） 29
相手船の位置と避航動作の関係 30
転針による避航動作とその傾向 36
- 2 映像を読む 38
実際の針路とレーダー映像の動き 38
転針角度・減速と最接近距離の関係 42

コラム 操艦教範に学ぶ ～狭視界航行～ 44

第4 教訓を活かして霧中海難の防止を 45

コラム 霧中航行ワンポイント講座 52

絵で見る裁判70選 53

事例目次 54

- | | |
|---------------------|--------------------|
| 北海道東方沖～三陸沖・・・ 58～66 | 来島海峡～安芸灘・・・101～110 |
| 福島県沖～房総半島沖・・・ 67～79 | 伊予灘～周防灘・・・111～120 |
| 東京湾～伊豆半島沖・・・ 80～87 | 豊後水道周辺・・・121～124 |
| 伊勢湾～熊野灘・・・ 88～96 | 関門海峡周辺・・・125～128 |
| 瀬戸内海東部・・・ 97～100 | その他の海域・・・129～131 |