

【目次】

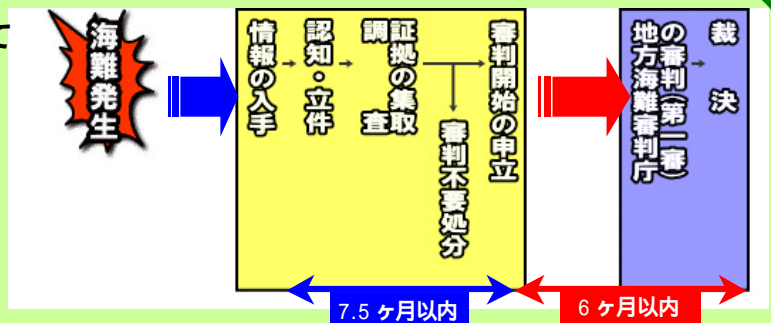
平成16年度 海難審判庁が達成すべき目標が決定しました！	1
ヒューマンファクター概念に基づく事故調査手法の活用を提言！	2
業務改革指針「ビジョンマイア21」の立ち上げ	3
裁決事例分析 ～霧中における海難～	4
トピックス	7
統計速報コーナー	8

平成16年度 海難審判庁が達成すべき目標が決定しました！

石原国土交通大臣は、平成16年3月30日、海難審判庁が実施庁として平成16年度に達成すべき目標を、以下のとおり決定しました。

1. 業務処理における一層の迅速化について

- (1) 「海難の認知」から「審判開始の申立」まで  
平均7.5ヶ月以内
- (2) 「審判開始の申立受理」から「裁決」まで  
平均6.0ヶ月以内



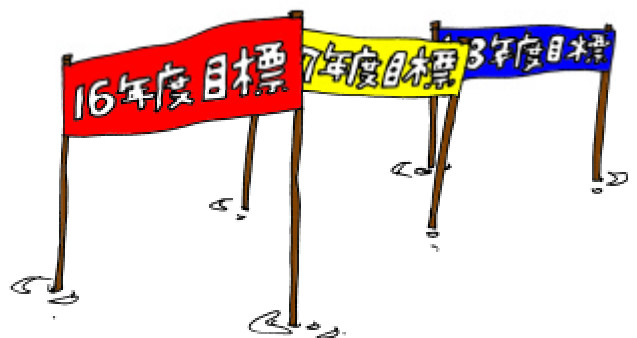
2. 海難情報の利用促進等について

- (1) 海難審判庁ホームページの容量  
320MB以上 各種データ提供の充実を図ります
- (2) 特定のテーマによる海難分析結果の公表（本庁及び地方）  
5回以上 多角的な海難分析を実施し海難防止策を提言します
- (3) 海難審判説明会の実施  
20回以上 海難防止にかかわる知識の普及を図ります



海難審判説明会の模様

調査・審判をより早く！  
より質の高い情報提供を！



## ヒューマンファクター概念に基づく事故調査手法の活用を提言！

平成 16 年 3 月, (財) 海難審判協会から, 『ヒューマンファクター概念に基づく海難・危険情報の調査活用等に関する調査研究』と題する最終報告書が出されました。

同報告書は, 「ヒューマンファクター概念に基づく海難調査手法の開発」及び「インシデント等の危険情報を共有化し, 活用するために必要な環境の整備・開発」について調査・研究することを目的に, 自動車の安全工学, 航空分野のヒューマンファクターの専門家及び海運・漁業界, 学界, 法曹界の各代表並びに当庁職員を委員として, 2 年間にわたり審議検討され, 今般の取りまとめとなったものです。

近年では, あらゆる産業分野において, 人的要因による事故を防止する手法の一つとしてヒューマンファクター概念に基づく事故調査が行われており, 船舶分野においても国内外を問わず, その必要性が認識されています。このため, 特に海難調査の中軸をはたす当庁に対して, 個々の裁決においては, 事故に至った背景の調査に加え, 潜在的な不安全な行動・意思決定を特定し, 再発防止につながる有効な安全勧告を行うこと, また, 過去の裁決からは, 同種海難について多角的, かつ深度化した分析・研究を行い, 現場の海技従事者等に具体的な対策の提供を行うことが, それぞれ重要であるとして, その取り組むべき課題が提言されています。

また, 当庁は, 海難審判法第 2 条第 3 項の規定に基づき, 重大な海上インシデント(安全・運航阻害事件)の原因究明に当たっていますが, いわゆるヒヤリハットのようなインシデント情報の収集には解決すべき多くの条件があることから, これらの報告制度を確立し, 第三者機関に委託して積極的な予防安全に貢献することが望ましいと提言され, 具体的な検討事項が掲げられています。

### ヒューマンファクター概念に基づく事故調査手法の活用に関する課題

1. 裁決書改善の早急な実施運用
2. 勧告制度の有効な活用
3. ヒューマンファクターに関する専門家の参加
4. ヒューマンファクター概念を導入した海難調査マニュアルの作成
5. 海難調査・裁決の早期処理
6. 関係行政機関との定期的な連絡協議
7. 海難分析集の継続的刊行
8. 審判開始申立以外の事件の海難データの蓄積・分析
9. 海難調査の国際協力の貢献
10. 海難調査のあり方の研究

再発防止

海難の減少

### 第三者機関による, 海上インシデントの報告・共有化・活用に関する検討課題

#### < 報告 >

- ・安心感を持たせて確立した第三者機関での運用
- ・当分の間は, 各船社, 団体を経由した報告  
(理想は, 第三者機関への直接報告)
- ・選択式項目を中心とした簡便な報告
- ・5W1Hの必須項目及び協力可能な任意項目

#### < 共有化 >

- ・専門家等の自由かつ公平な立場からの協力
- ・特定の一事業体の不利益につながらないこと
- ・第三者機関の信頼性の確保

#### < 活用 >

- ・各運航グループ全体の安全レベルの底上げ
- ・各運航グループの個別な安全対策
- ・教育機関の安全文化の醸成, 研究機関の総合的な安全対策
- ・関係行政機関に対する提言

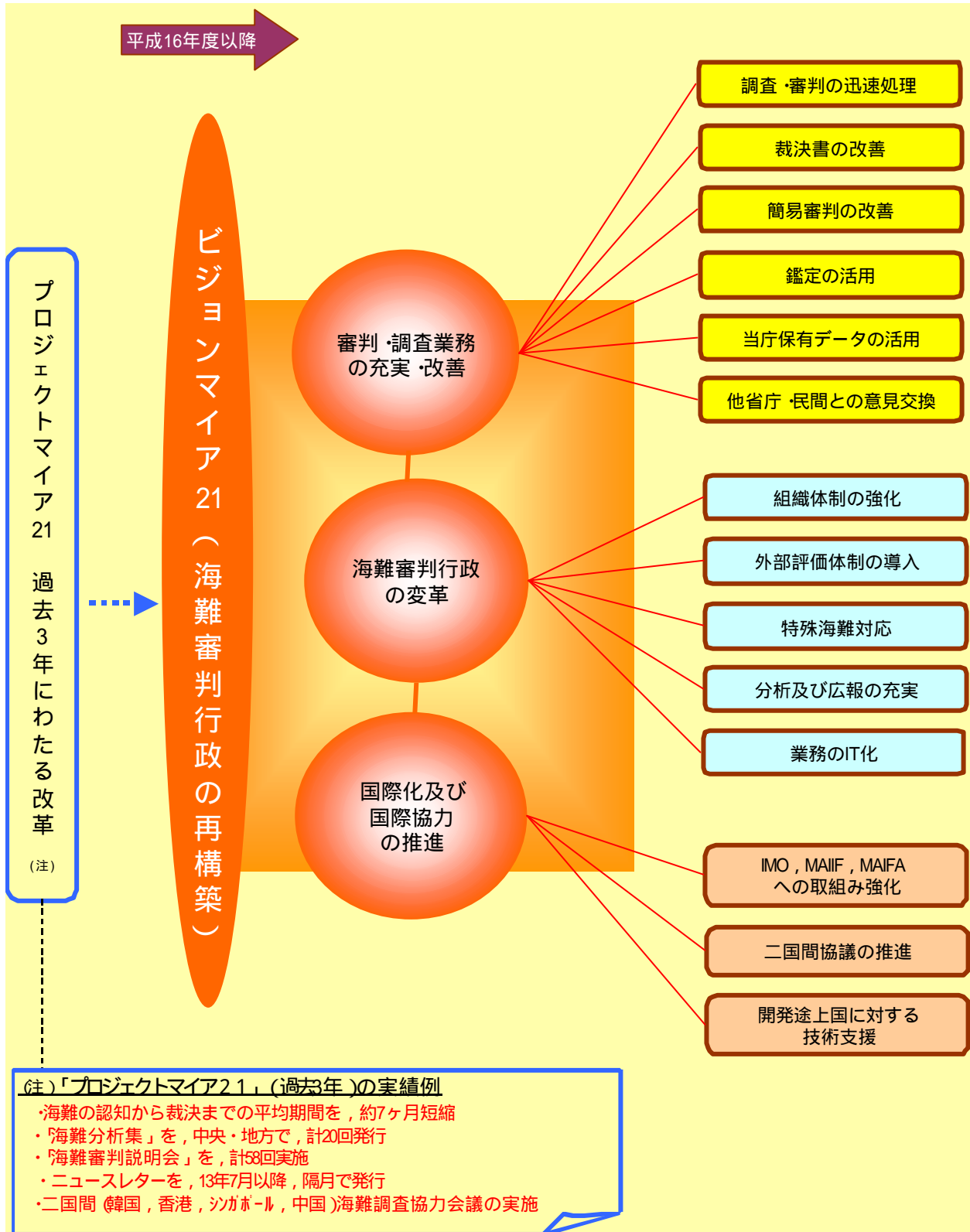
予防安全

以上の提言について, 「海上の安全確保」のため, 引き続き平成 16 年度以降における行政施策にも反映させたいと考えます。

## 業務改革指針『ビジョン マイア 21』の立ち上げ

当庁は、21世紀を迎えた平成13年度から、「調査・審判の迅速処理」、「IT活用による業務の効率化」、「海難調査の分析・広報の充実」を柱とする改革、「プロジェクトマイア21」をすすめてきましたが、3年が経過した今、時代環境の変化に応じた新たな海難審判行政の再構築を図ることとし、「ビジョン マイア 21」（1. 審判・調査業務の充実・改善、2. 海難審判行政の変革、3. 国際化及び国際協力の推進）を立ち上げ、海難の再発防止に向けた業務体制を更に強化することとしました。

「ビジョン マイア 21」の改革重点項目は、以下のとおりです。



# 裁決事例分析

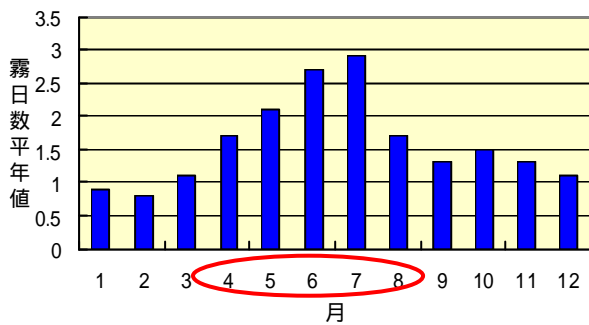
## ～霧中における海難～

無数のごく細かい水滴が空中に浮かんで、視程(水平)が1,000m未満となった状態を「霧」といいます。霧の発生には様々な条件が絡みあっていますが、湿った空気が冷やされることにより発生するため、春から夏にかけて、特に梅雨の時期は、日本沿岸で霧が発生しやすい季節と言えます。

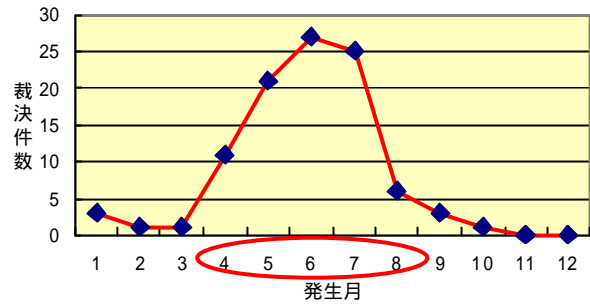
全国の気象台が観測した1ヶ月あたりの霧日数の平年値(気象庁発行「日本気候図(2000年版)」)を全国平均でみると、左下図のとおり4月から8月にかけて、霧の日が多くなっていることがわかります。

また、当庁が平成13年から15年に裁決した霧中における海難(99件)を発生月別にみると、右下図のとおり、霧日数の傾向と同様、4月から8月にかけて発生が集中していることがみてとれます。

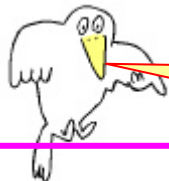
月別霧日数平年値(全国平均)



霧中における海難(発生月別)

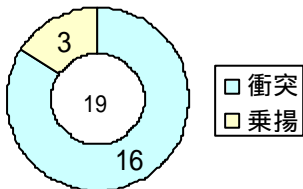


さらに、発生海域別に霧中における99件の海難をみると、北海道東岸～三陸海岸沖と瀬戸内海の2海域で全体の6割を占めています。

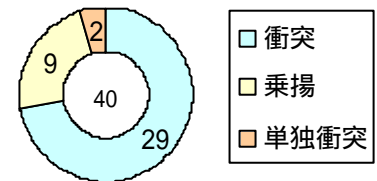


瀬戸内海だけで全体の4割を占めているよ

北海道東岸～三陸海岸沖  
事件種類別裁決件数



瀬戸内海事件種類別  
裁決件数

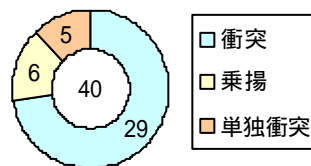


海上の霧で一般的なものは「移流霧」と呼ばれ、下図のように暖かく湿った空気が暖かい海面上から冷たい海面上に流れて、下から冷やされることによって発生します。我が国では北海道東岸～三陸海岸沖で大規模な移流霧が発生します。これは黒潮によって運ばれた暖かく湿った空気が、親潮に冷やされることによって発生するためです。

瀬戸内海も霧が有名ですが、3月～4月は「移流霧」が多く、5月～7月は雨が落下し、湿度が上がると同時に雨滴の蒸発によって大気が冷やされることで発生する「前線霧」(下図)が多くなります。いずれも風が弱い日に発生します。

<霧に関する参考文献> 『海洋気象講座』 福地章著、成山堂書店

その他の海域事件種類別  
裁決件数



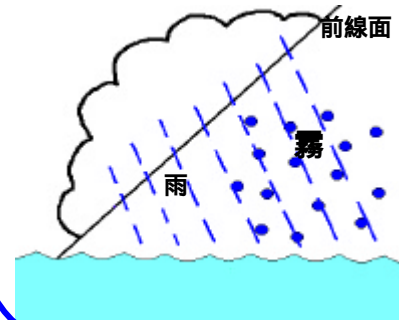
暖かく湿った空気



霧

暖かい海面

冷たい海面



両船ともに運航が適切に行われず衝突

(ケミカルタンカー S丸油送船 H丸衝突事件から)

発生日時：平成 13 年 5 月 23 日 12 時 43 分

発生場所：宮城県金華山南方沖合

気象等：霧，視程約 100m

S丸：495 トン 6 人乗組み 全長 67m トルエン等 620 トン積

H丸：411 トン 5 人乗組み 全長 58m 魚油 656 トン積

損傷：S丸 船首部に小破口及び亀裂を伴う凹損

H丸 右舷中央部に大破口を生じ浸水して自力航行不能



海難の概要

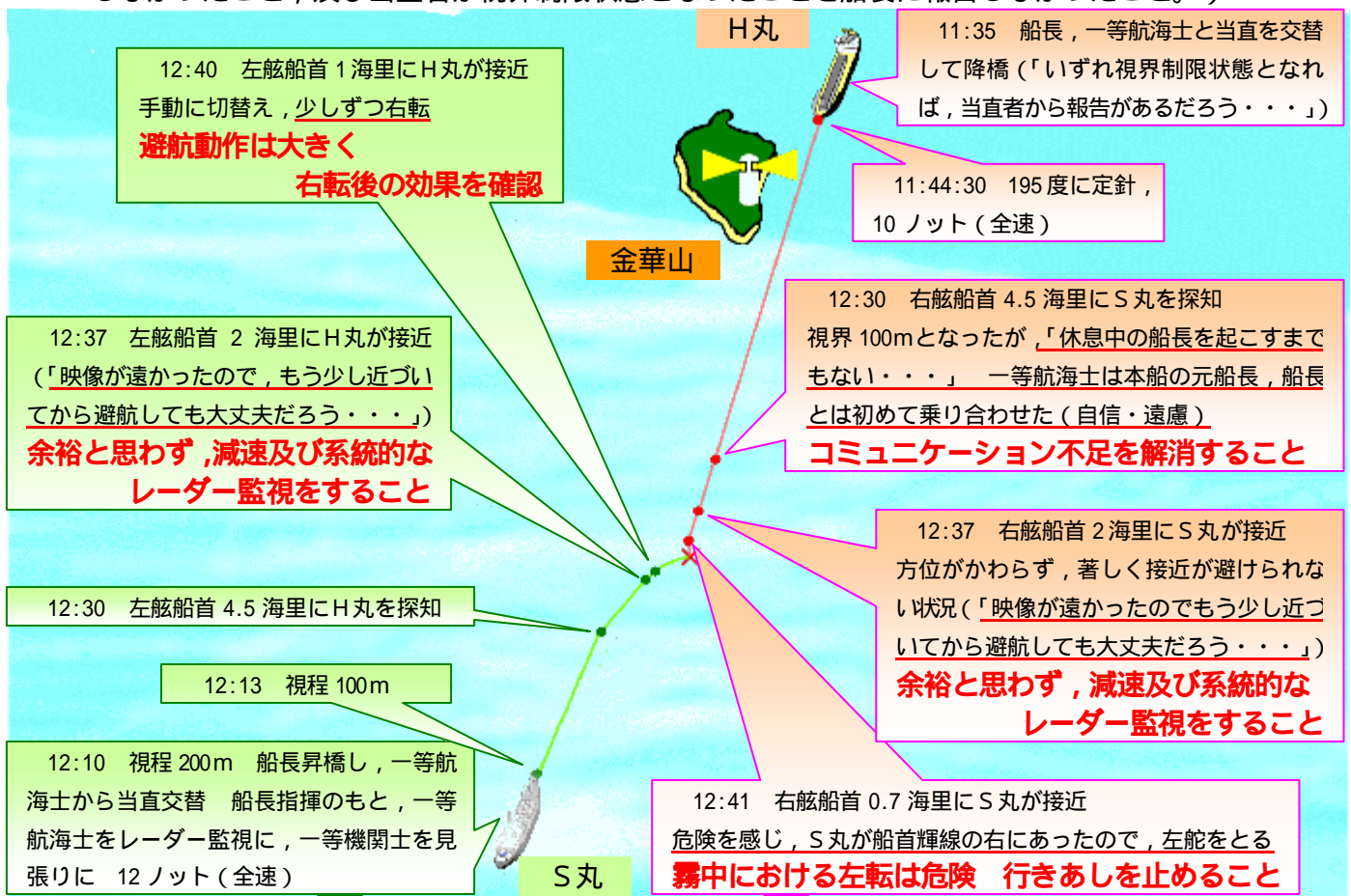
視程 100m以下の視界制限状態において、宮城県金華山南方沖を北上中のS丸，同海域を南下中のH丸ともに霧中信号を行わず，かつ，安全な速力とせず全速力で進行中，S丸の船首とH丸の右舷中央部とが衝突した。なお，H丸は船長が在橋していなかった。

海難原因

S丸：航法不遵守（視界制限状態における運航が適切でなかった。） <海上衝突予防法第 19 条>

H丸：航法不遵守（視界制限状態における運航が適切でなかった。） <海上衝突予防法第 19 条>

服務に関する指揮・監督の不適切（船長が視界制限状態となったときの報告について当直者に指示をしなかったこと，及び当直者が視界制限状態となったことを船長に報告しなかったこと。）



霧中航行の基本を遵守

- 霧中信号，安全な速力
- 大きな避航動作
- 大幅な減速または停止
- 視界制限時の引継・報告
- 霧中信号，安全な速力
- 大きな避航動作（左転禁止）
- 大幅な減速または停止



入港中止基準以下の視程で入港を中止せず、着桟前にも船位を確認しなかったため、浅礁に乗り揚げ

(旅客船H号乗揚事件から)

発生日時：平成13年7月21日08時15分

発生場所：愛媛県M港

気象等：霧(視程70m)、ほとんど無風

H号：699トン 全長71m 旅客船兼自動車渡船(大分県S港・愛媛県M港間)

乗員8人 乗客37人 乗用車17台 二輪車3台

損傷等：両舷推進器翼に曲損、船尾船底に擦過傷

### 海難の概要

07時00分S港を出港後間もなく視程2,000m以下となったため、船長は見張りを強化したが、その後急速に視界が悪化し、M港港内に入ったときには視程100m以下となっていたにもかかわらず、港外で視界の回復を待たずにM港桟橋までの運航を続行した。

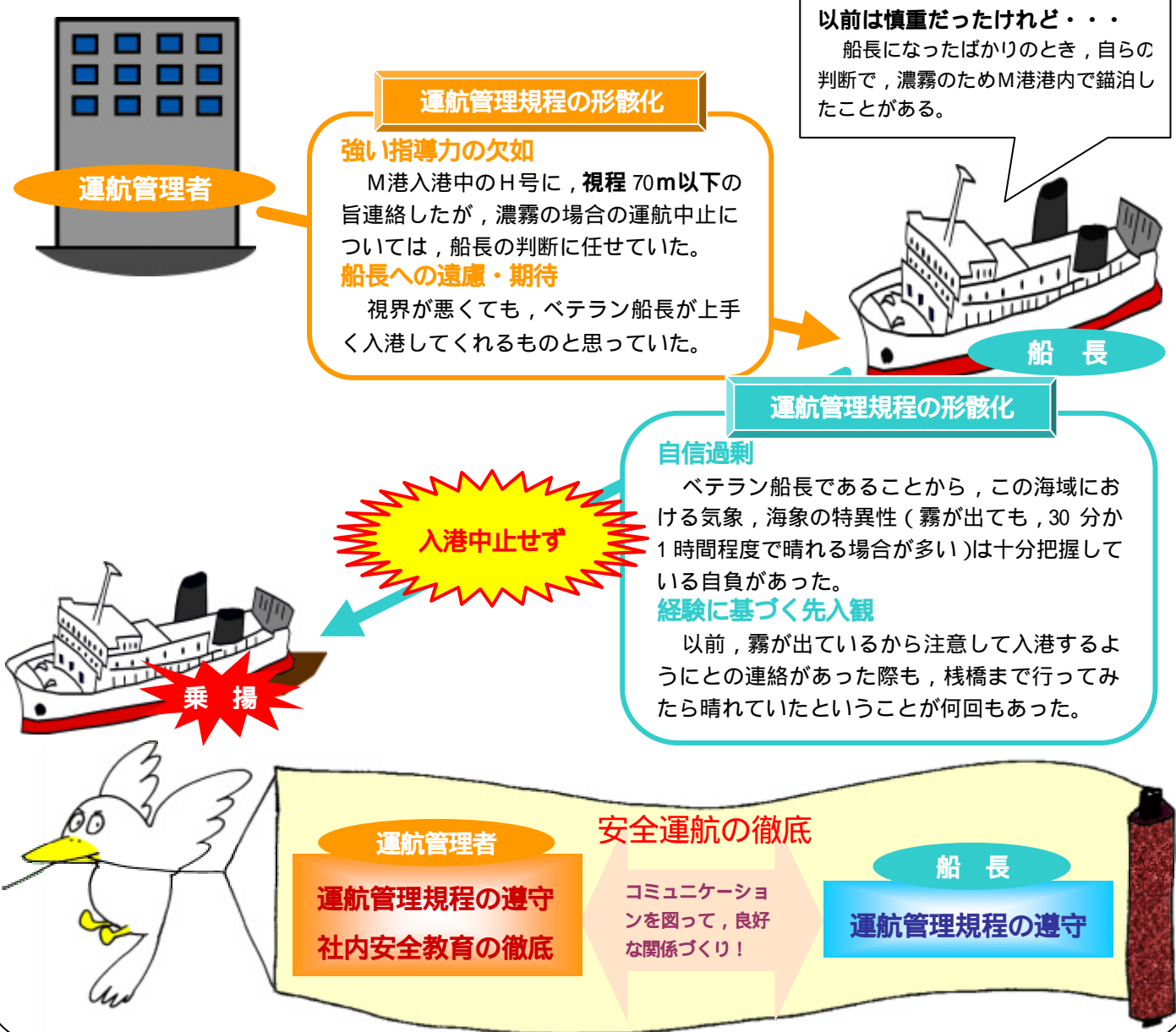
さらに、同桟橋に近づいて機関を後進とした際、レーダーによる船位確認を十分に行わなかったため、M港防波堤南方の陸岸に接近していることに気付かないで情力で後進中、船尾を浅礁に乗り揚げた。

### 海難原因

船長が、M港内の桟橋に向けて航行中、霧により同港内の視程が運航管理規程に定める入港中止基準(500m)以下となった際、**同規程に従って入港を中止しなかったこと**、及び船位の確認を十分に行わなかったこと。

M港営業所の運航管理補助者が、入港中のH号に**入港中止の指導を行わなかったこと**。

### 入港を中止しなかったことに影響した要因



## トピックス

### ■ 主要海難事件の審判開始の申立

油送船大進丸プレジャーボートティアー アンド ケー衝突事件 <平成 15 年 7 月 27 日発生>

神戸地方海難審判事務所は、平成 16 年 4 月 27 日、神戸地方海難審判庁に対し、上記事件の審判開始の申立を行い、油送船船長を受審人に指定しました。

(事件の概要)

大進丸(578 トン)は鋼製油送船で、和歌山県和歌山下津港を出航中、ティアー アンド ケー(19 トン、以下「ティアー号」)はFRP製双胴型プレジャーボートで、和歌山下津港内の海南南防波堤灯台付近で錨泊中、大進丸がティアー号に衝突した。大破口を生じたティアー号は横倒しとなり、18 人中 1 人が死亡、7 人が重軽傷を負った。

神戸審判庁の管轄は、国内では播磨灘、大阪・神戸港などの海難多発海域、国外では遠くインド洋、大西洋に及んでいます。平成 15 年に神戸事務所が「立件」した海難事件は 960 件で、117 件(うち 4 割が衝突事件)の「審判開始の申立」を行い、神戸審判庁は、112 件の「判決」を言い渡しました。本年 1 月には、小型船舶免許教習関連団体のインストラクターを対象に、大阪市で「海難審判説明会」を開催し、3 月には、「鳴門海峡の海難の分析」を公表しました。



### ■ 主要海難事件の判決言渡

旅客船あさかぜ浸水事件 <平成 15 年 9 月 29 日発生>

神戸地方海難審判庁は、平成 16 年 3 月 25 日、上記事件の判決を行い、「機関の運転管理にあたる際、海水管系統の点検が不十分で、船尾管シール装置下方に配管された船尾管潤滑海水管の腐食衰耗が進行して破口を生じ、海水が軸室に浸入したことが原因である」と言い渡しました。

(事件の概要)

あさかぜ丸(1,296 トン)は、兵庫県の明石港と岩屋港間の定期航路に就航する旅客船兼自動車航送船で、乗客 33 人・車両 2 台を乗せ、岩屋港から明石港に向け航行中、左舷主機の送水管に破口を生じて軸室内に多量の海水が浸入し、航行不能となった。その結果、乗客は巡視艇に移乗して救助され、あさかぜ丸は引船により岩屋港に曳航された。

貨物船アールエス 19 - 78 乗揚事件 <平成 15 年 4 月 18 日発生>

函館地方海難審判庁は、平成 16 年 5 月 17 日、上記事件の判決を行い、「機関を停止して漂泊した際、船体の確認が不十分で、圧流防止措置がとられないまま浅礁域に圧流されたこと」が原因であるとし、乗揚後、海洋汚染防止措置を講じないまま本船を放置して帰島したロシア人船長に勧告する旨言い渡しました。

(事件の概要)

アールエス 19 - 78 (89 トン)は、ロシア連邦船籍の貨物船で、生うに 4.4 トンを載せ、国後島ユジノクリリスク港から北海道花咲港に向け航行中、推進器にロープが絡み航行不能となって漂泊した際、圧流されて納沙布岬付近の浅礁に乗り揚げ、うねりによりいったん離礁したものの、再度圧流され付近岩礁に再び乗り揚げた。同船は現在も同地点に放置されたままである。

函館審判庁の管轄は、北海道周辺、オホーツク海などに及んでいます。平成 15 年に、函館事務所が「立件」した海難事件は 350 件で、65 件(衝突・機関損傷事件が 5 割)の「審判開始の申立」を行い、函館審判庁は、65 件の「判決」を言い渡しました。また、旅客船等の乗組員や漁船保険担当者などを対象に、函館、網走、室蘭で「海難審判説明会」を開催し、昨年 12 月には、「小型漁船転覆海難の分析」を公表しました。



### ■ 第 2 回日韓実務者会議の開催

韓国海洋安全審判院との調査協力を進めるため、海難審判事務所は、東首席理事官及び伊東国際業務室長を韓国へ派遣しました。会議は、5 月 11 日からの 2 日間、ソウル市の海洋水産部庁舎にて行われ、韓国側からは、張泳俊首席調査官ら 3 名が出席し、これまでの相互協力の実績評価を踏まえた今後の調査協力の強化及び調査官の相互交流等について、活発な意見交換を行いました。



## ■ IMO第12回旗国小委員会(F S I12)が開催

IMO(国際海事機関)の第12回旗国小委員会が、平成16年3月15日から19日までの5日間、ロンドンのIMO本部で、162加盟国のうち72ヶ国及び17の非政府組織の代表が集まって開催されました。

主要議題の一つである「海難統計と調査」を担当する当庁からは、伊東調査官及び松浦理事官が、日本代表団の一員として出席しました。「海難統計と調査」については、ワーキンググループが設置され、海難分析コレスポンスグループの海難調査報告書に記載されたりコメントの検討、事故から学ぶ教訓をIMOウェブサイトの情報として掲載するための要約案の確認などを行い、本会議(プレナリー)に報告のうえ、合意されました。



本会議(プレナリー)

(本会議の冒頭、前週に起きたスペインの列車爆破テロに対し、議長及び各国代表からスペイン代表にお悔やみの言葉があり、全員で黙祷を捧げました。)

## ■ ホームページをリニューアル

本年4月、ホームページをリニューアルしました。

その主な内容は、約3年ぶりとなるトップページの変更、さらに2つの新コーナーを設け、「日本の重大海難」では、明治時代からの重大事件43件の海難調査、審判及び判決の概要を、「海事社会の沿革」では、世の中の動きのほか重大海難の発生時期、当庁の動き等をそれぞれ掲載しています。

今後、皆様のご意見を参考に海難審判庁の「現在の活動内容」や「これからの目標」等を十分に表現したものとなるよう努めてまいります。

新しくなったホームページを是非ご覧ください。

ホームページアドレス：<http://www.mlit.go.jp/maia/index.htm>



## 統計速報コーナー

### ▶ 船種別の海難の認知状況(平成16年1月~4月分までの累計)(単位:隻)


船種	旅客船	貨物船	油送船	漁船	引船	押船	作業船	はしけ	台船	交通船	水先船	公用船	遊漁船	瀬渡船	プレジャーボート	その他	不詳	合計
隻数	183	595	113	398	176	113	68	69	22	13	3	3	20	3	74	22	13	1,888

### ▶ 事件種類別の判決状況(平成16年1月~4月分までの累計)(単位:件)

事件種類	衝突	衝突(単)	乗揚	沈没	転覆	遭難	火災	爆発	機関損傷	施設損傷	死傷等	安全阻害	運航阻害	属具損傷	浸水	合計
判決件数	102	16	53	4	11	5	4	1	31	2	13	0	7	0	5	254

今号の判決事例分析は、「霧中における海難」を取り上げました。4月から夏にかけては霧が発生しやすく、49年前の5月には、瀬戸内海において、濃霧のなか、修学旅行生ら168人が死亡した海難がありました。

あれから半世紀、船舶や設備の機能は大幅に改善されてきましたが、依然として霧による視界制限状態での海難は起きています。最新気象情報の入手、安全な速力・霧中信号の励行、レーダー及び乗員による見張り強化など、基本を守っての安全運航を願うものです。



**ご意見をお待ちしております。**  
 〒100-8918  
 東京都千代田区霞ヶ関2-1-2  
 高等海難審判庁 総務課 海難分析情報室

e-mail [maia@mlit.go.jp](mailto:maia@mlit.go.jp)  
 TEL 03-5253-8821  
 FAX 03-5253-1680  
 URL (ホームページアドレス)  
<http://www.mlit.go.jp/maia/index.htm>