



海難審判庁
Marine Accident Inquiry Agency

Marine Accident Inquiry Agency

マイアニュースレター

No. 21

平成16年9月

～ 海難の再発防止に向けて ～

【目次】

- ◆ 全国一斉展開！「漁船海難防止強化旬間」キャンペーン 1
- ◆ 裁決事例分析 ～漁船の海難～ 3
- ◆ トピックス 7
- ◆ 統計速報コーナー 8

全国一斉展開！「漁船海難防止強化旬間」キャンペーン

9月21日(火)～30日(木)、海難審判庁、海上保安庁、国土交通省海事局及び水産庁の四省庁は、「漁船海難防止強化旬間」キャンペーンを全国一斉に展開します。

近年、総じて海難が減少する傾向にあるなか、漁船海難は横ばいの状況で推移しており、また、昨年までの5年間に漁船海難に伴って614人が死亡・行方不明となっていることから、漁船に対する海難防止対策の一層の推進が必要となっています。

このため、漁船海難及び漁船海難に伴う死亡・行方不明者の減少へ向けた、漁業者及び漁業従事者の安全意識の高揚を目的としたキャンペーンを実施することにしたもので、当庁も、関係機関と連携し、安全啓発・安全指導活動として、海難防止講習会や漁協・関係団体等への訪問などを予定しています。



地方審判庁・理事所、連絡先	実施内容	実施場所(9月15日現在の予定)
函館 0138-43-4352	海難防止講習会	札幌自治労会館、八雲町漁協
	訪問指導	漁協、水産業者及び水産高校等27箇所
仙台 022-295-7311	海難防止講習会	岩手県大槌町、唐丹町、久慈市各漁協、種市勤労青少年センター
	訪問指導	宮城県石巻市、福島県いわき市
	合同パトロール	宮城県松島湾等
横浜 045-201-7501	海難防止講習会	愛知県豊浜、三重県鳥羽磯部、茨城県鹿島灘各漁協
	合同パトロール	横浜市金沢沖合
東京 03-5253-8821	海難防止講習会	千葉県船橋市、富津、静岡県由比町各漁協
	訪問指導	兵庫県神戸市、東明石浦、明石浦、林崎及び兵庫各漁協
神戸 078-331-6371	合同パトロール	大阪湾及び播磨灘等
	海難防止講習会	愛媛県高浜、香川県下笠居、鴨庄各漁協、香川県漁連研修センター
広島 082-251-4604	海難防止講習会	大分県長洲、鹿児島県錦江及び山口県山口ながと各漁協等5箇所
	合同パトロール	関門港
長崎 093-331-3721	海難防止講習会	長崎県島原市(2回)
	訪問指導	沖縄県水産会館、那覇港湾合同庁舎、名護漁協
那覇 098-868-9334	海難防止講習会	那覇地区漁協
	訪問指導	

海難防止講習会：漁船員及び漁協職員等を対象に、海難事例に基づく防止策などについてわかりやすく説明します。
 訪問指導：漁協及び関係団体等を訪問し、リーフレット等により旬間の趣旨を説明のうえ、現場指導を行います。
 合同パトロール：パトロール船により、操業中又は航行中の漁船乗組員に対し、安全航行を呼びかけます。

各審判庁では、審判廷を開放し、海難審判について説明を行いますので、是非お越しく下さい。

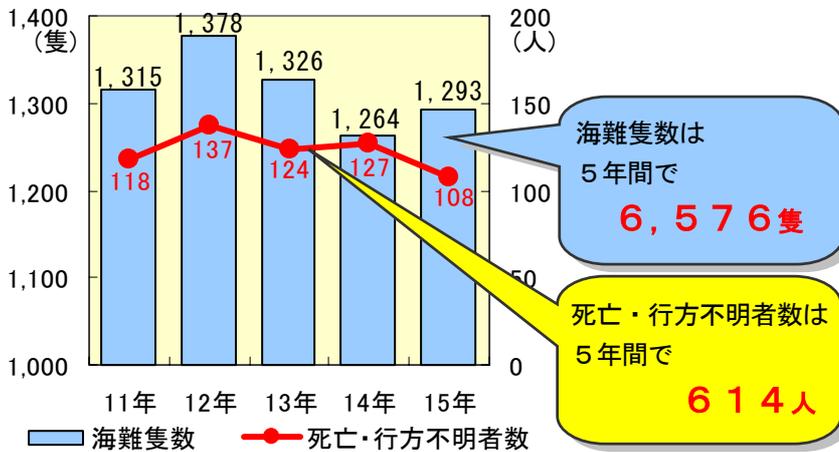
また、当庁では、旬間後も海難防止策や海難審判制度についての理解を深めていただくための「海難防止講習会」を各地で開催しています。ご希望の方は高等海難審判庁総務課又は各地方海難審判庁にご連絡ください。

漁船海難の現状

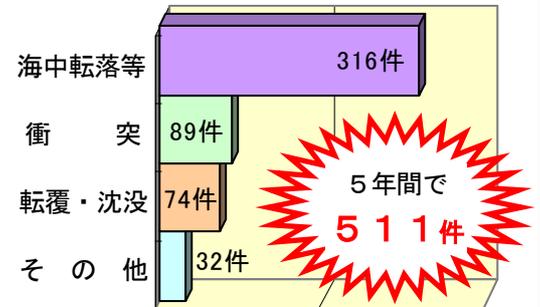
平成11年～15年の5年間に発生した漁船海難隻数は6,576隻で、死亡・行方不明者数は614人に上り、その推移をみると、ほぼ横ばいの状況であることがわかります。

また、死亡・行方不明者を伴った海難件数は511件で、その事件種類は海中転落等（316件）、衝突（89件）、転覆・沈没（74件）、その他（32件）などとなっています。

海難隻数、死亡・行方不明者数の推移



死亡・行方不明者を伴う海難の種類

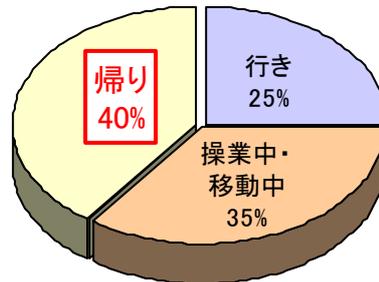


漁船海難の特徴

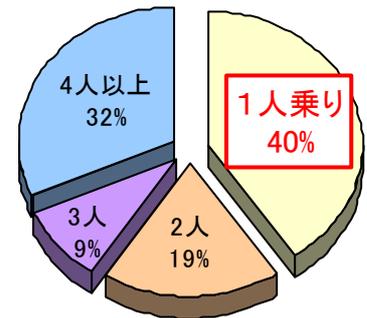
疲れが出やすい“帰り”に注意！
ライフジャケットの着用！
連絡手段（携帯電話など）の確保！



海難発生時の状況



乗組員数



漁船海難の再発防止に向けて

〈海難原因〉

海中転落等

操業時の安全確保不十分

衝突

見張り不十分

転覆・沈没

気象・海象への注意不足

〈海難防止のために〉

船体の動揺・傾斜に注意
漁具への巻き込まれに注意

ライフジャケットの着用

操業中も見張りの励行

気象・海象情報の入手
時化てきたら早めの帰港

裁決事例分析 ～漁船の海難～

浮子寄せ網を解らん中、網に足を絡まれた乗組員が海中に転落

発生日時：平成14年3月12日09時10分
発生場所：千葉県犬吠埼東方沖合
気象等：晴 南風 風力1 海上は穏やか
Y丸：266トン 全長53.3m まき網漁業付属の運搬船
死傷等：乗組員1人死亡

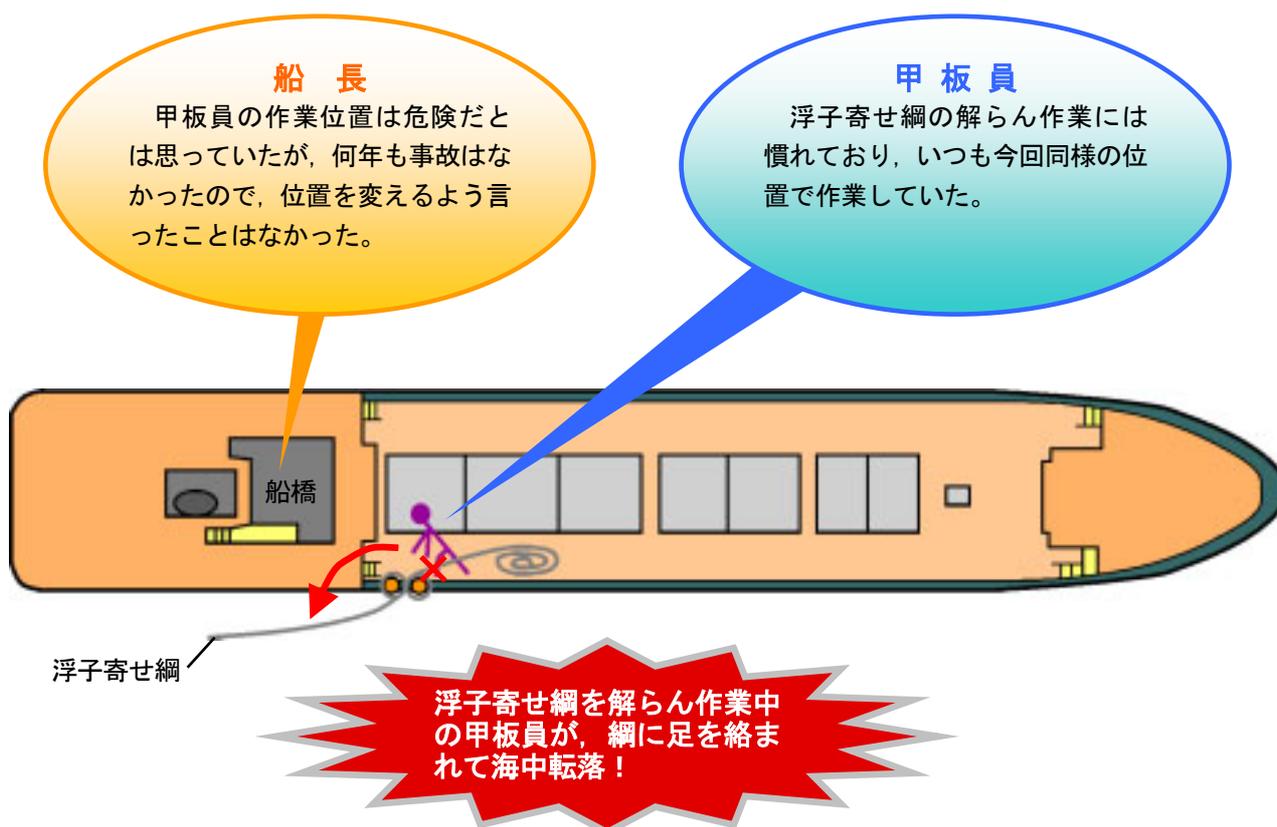
海難の概要

Y丸は、船長ほか10人が乗り組み、網船及び探索船と船団を構成し、犬吠埼東方沖合の漁場で操業を行い、漁獲物の積取り終了後、右舷ボラードに係止された浮子寄せ網と称する補助網の解らん作業を行っていた甲板員が、網に足を絡まれて海中に転落した。

海難原因

船長が、浮子寄せ網の解らん作業を行う甲板員に対し、安全指導を十分に行っていなかったこと。

甲板員が、Y丸に係止していた浮子寄せ網を解らんする際、安全な位置で行わなかったこと。



ロープワークの三つの基本

- ・ 網とブルワークの内側に入らない
- ・ 網を踏まない、^{また}跨がない
- ・ コイルに足を入れない

**乗組員
に徹底！**

万々に備え、**ライフジャケット**
の着用を！！

突然発生した高い磯波による船体傾斜で、ブルワークに腰掛けていた乗組員が海中に転落

発生日時：平成14年8月27日04時45分

発生場所：相模湾

気象等：晴 北風 風力2 上げ潮中央期 波高が1mを超える南寄りのうねり

H丸：7.83トン 全長13.9m 定置網漁

死傷等：乗組員1人死亡

海難の概要

H丸は、船長ほか11人が乗り組み、相模川河口南西方沖の定置網での網おこしを終えて平塚漁港に向けて帰港中、台風の影響によるうねりで突然発生した高い磯波が右舷後方から押し寄せ、左舷側に大きく傾斜して海水が打ち込み、左舷側ブルワークに腰掛けていた甲板員が海中に転落した。

海難原因

乗組員に対する転落防止措置が不十分であったこと。

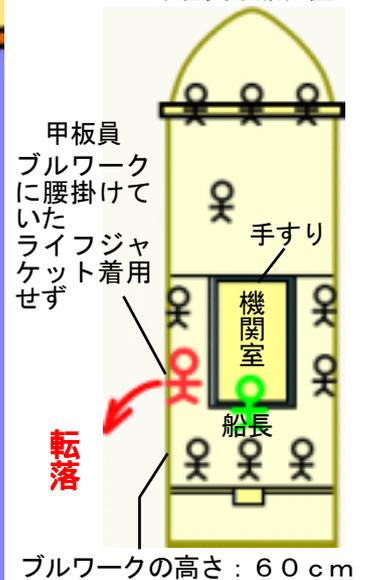
乗組員にライフジャケットを着用させなかったこと。

河口付近の磯波に注意！

台風が日本の南方海上に接近して、南寄りのうねりが相模川河口の浅所に打ち寄せると、高い磯波が発生することがあった。



H丸(暴露甲板上)の乗組員乗船位置



船長

- ・長年の経験で、高い磯波が発生することがある、ということは知っていた。
- ・うねりの高さも1メートルを超える程度であったので、大きな磯波が発生することはないと思っていた。

徹底！

航行中に突然船体が動揺・傾斜して海中に転落することのないよう、姿勢を低くして、手すりなどをしっかりと握らせる

ブルワークに腰掛けてはダメ！

万一来るに備え、ライフジャケットの着用を！！

全速力で航行中の漁船が、見張り不十分により、漂泊中の漁船に衝突

発生日時：平成 14 年 5 月 20 日 07 時 00 分
 発生場所：五島列島中通島奈摩湾
 S 丸：3.2 トン 登録長 9.05 メートル 一本釣り漁船
 N 丸：0.3 トン 登録長 3.87 メートル 一本釣り漁船
 気象等：晴 風なし 潮流なし
 死傷等：N 丸船長死亡
 損傷等：S 丸船首部に擦過傷，N 丸船体切断（全損）

海難の概要

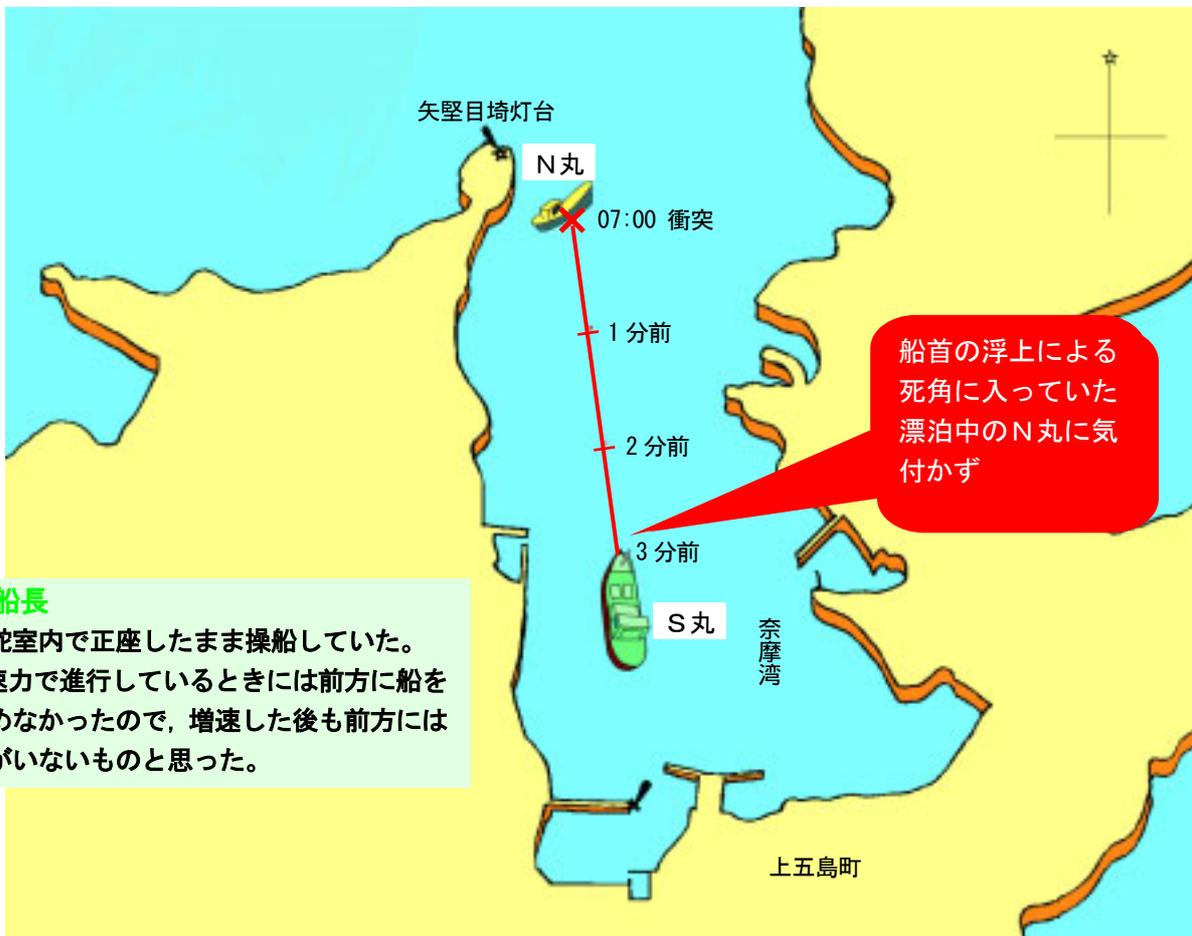
S 丸は、船長が 1 人で乗り組み、奈摩湾沖合の漁場に向けて 15.0 ノットの全速力で航行中、船首が浮上して前方の見通しが悪くなり、前方で漂泊中の N 丸に気付かず衝突した。

N 丸は、船長が 1 人で乗り組み、漂泊しながら釣りをしているときに衝突した。

海難原因

S 丸：見張り不十分で、漂泊中の N 丸を避けなかったこと。

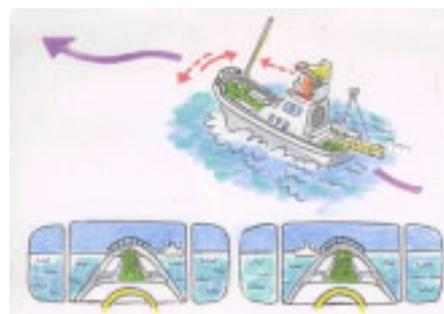
N 丸：衝突を避けるための措置をとらなかったこと。



S 丸船長

- ・操舵室内で正座したまま操船していた。
- ・低速力で進行しているときには前方に船を認めなかったため、増速した後も前方には船がないものと思った。

船首死角で船首方向が見えない！



- ・立ち上がって天窓から体を出す
- ・船首を左右に振る

**十分な
見張りを！**

帰港の際、白波が発生していた浅水域を航行中、波浪の打ち込みにより大傾斜して転覆

発生日時：平成15年10月13日09時40分
発生場所：青森県尻屋埼北東方沖合
気象等：曇、北北西風 風力5 波高2.5メートル
S丸：4.1トン 登録長10.85メートル いか一本釣り漁船
損傷等：転覆後に沈没全損、乗組員（船長、甲板員）は救助

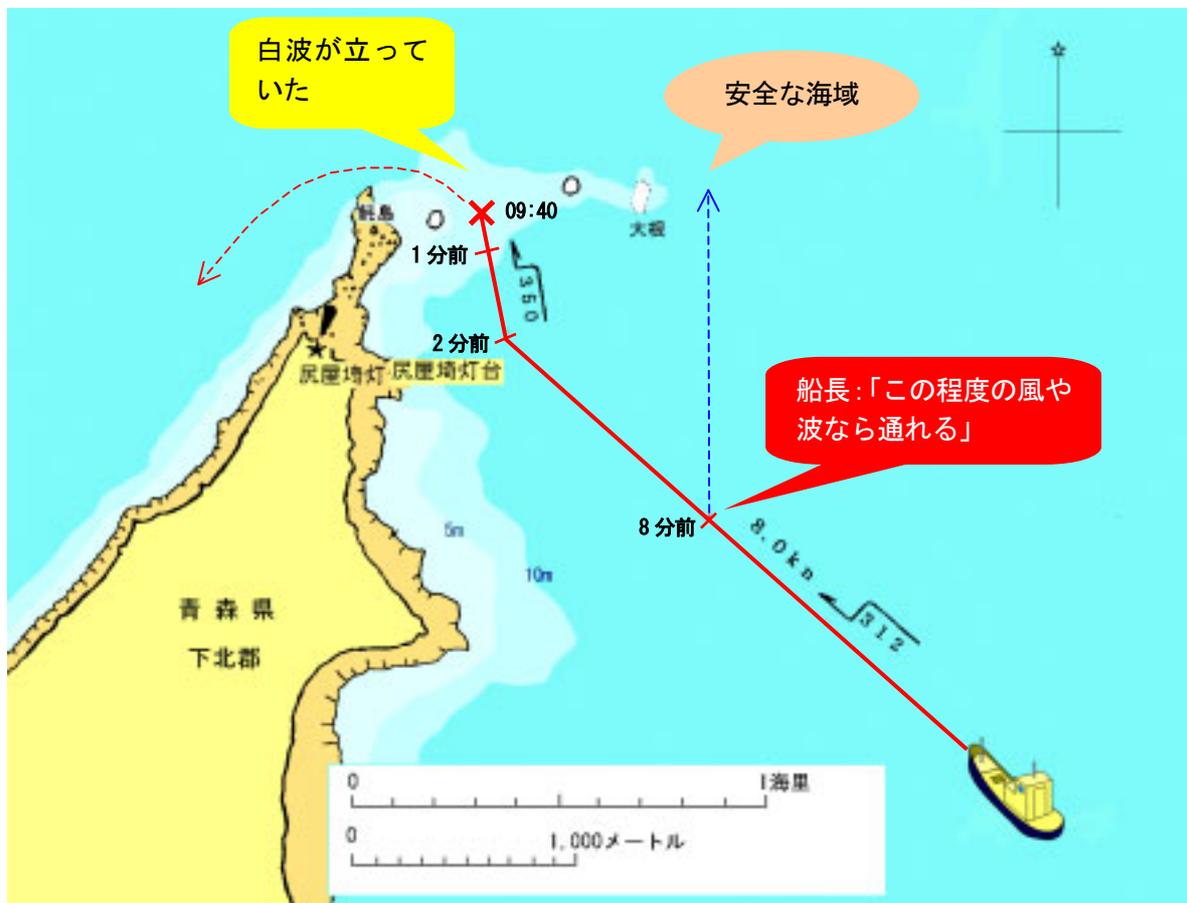
海難の概要

S丸は、尻屋埼南東方の漁場において操業していたところ、空が暗くなり風が強くなったので、操業を打ち切り、帰途に就くことにした。

途中の尻屋埼北東方沖には、浅水域が広がっており、当時、同浅水域では白波が立っていたが、この程度なら通航できると考え、水深約6メートルの浅水域を航行中、波浪の打ち込みを受け、大量の海水が船内に滞留し、大傾斜して転覆した。

海難原因

浅水域を避けて、安全な海域を通航しなかったこと。



船長

- ・長年の経験で、北寄りまたは東寄りの風が強くと、浅水域では波浪が急に高まることを知っていた。
- ・夏のいか漁では、浅水域を通るが、冬場は通らない、この時期にこの程度の風で危険と思ったことはなかった。

操業を中止して帰途に就いた判断は良かったのに、
高い波が発生しやすい浅水域を通航してしまった

急がば回れ！

トピックス

■「第7回アジア海難調査官会議 (MAIFA7)」の開催！

9月6～8日の3日間、横浜市において、第7回アジア海難調査官会議を開催しました。

アジア海難調査官会議は、6年前、当庁の提唱によって発足した会議で、アジア地域における海上安全の向上及び海洋汚染の防止を図るため、海難調査を実施する各国海難調査機関の協力と連携を促進することを目的としており、1992年に発足した「国際海難調査官会議」のアジア版会議といえます。

今回は、カンボジア、タイ、ベトナムの初参加により、12カ国と1地域から、23名が参加した過去最大の会議となりました。

開催年月、 開催国	第1回 '98.10	第2回 '99.10	第3回 '00.10	第4回 '01.9	第5回 '02.10	第6回 '03.9	第7回 '04.9
参加国	日本	韓国	日本	中国	韓国	香港	日本
日本	○	○	○	○	○	○	○
韓国	○	○	○	○	○	○	○
中国	○	○	○	○	○	○	○
香港		○	○	○	○	○	○
フィリピン	○				○		○
インドネシア			○		○		○
マレーシア			○		○	○	○
シンガポール			○	○	○	○	○
ロシア					○	○	○
カンボジア							○
タイ							○
ベトナム							○
<オブザーバー> 米国コスタガード	○		○		○	○	○

会議は、議長（亀井横浜地方海難審判理事所長）の開会挨拶後、以下のとおり進行しました。

1. 活動状況の報告（各国）
2. 海難調査事例の紹介（韓国、中国、香港、シンガポール、日本）
3. 提案（日本：各国調査官が在国のままで調査に協力する具体的手続き、韓国：MAIFA ホームページのコンテンツ）
4. セミナー（①Formal Safety Assessment ②Human Factor in Ship-handling and Bridge Team Management）

なお、当庁が提案した具体的な調査協力は、本年10月に南アフリカで行われる国際海難調査官会議（MAIIF）で紹介して各国の理解を得たうえで、来年春のIMO 旗国小委員会（FSI）で審議される予定の「海難統計及び調査」での議論に反映させてゆく考えです。

MAIFA（アジア海難調査官会議）
第7回会議（'04.9, 日本）

MAIIF（国際海難調査官会議）
第13回会議（'04.10, 南アフリカ）

IMO（国際海事機関）
|
FSI（旗国小委員会）
第13回会議（'05春, 英国）

「海難統計及び調査」
海難及び海上インシデントの調査のためのコード
（「A849(20)」'97.11採択）
・海難調査における国際協力の共通手法に関する議論



会議模様

タイ海事局・海難調査官の
プレゼンテーション



韓国海洋安全審判院リム所長（左）と歓談する
宮田高等海難審判庁長官（レセプションにて）

■ 主要海難事件の審判開始の申立

旅客船さんふらわあ きりしま運航障害事件 <平成15年10月9日発生>

神戸地方海難審判理事所は、平成16年7月26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、船長及び前船長を受審人に、運航管理会社船舶部を指定海難関係人に、それぞれ指定しました。

『事件の概要』さんふらわあ きりしま(12,418t)は大阪港と鹿児島県志布志港との間の定期航路に就航しているフェリーで、乗客134人及び車両139台を載せ大阪港に向け航行中、荒天模様となった高知県南方沖合で、右舷側錨鎖が全節走出したため通常の運航ができなくなり、土佐湾の水深の浅い海域に移動し、鎖を着底させて巻き上げたのち、運航を再開し、予定時刻より10時間遅れて大阪港に入港した。

昨年、神戸の管轄内において発生した海難船舶数は、軽微な事故を含めて1,100隻弱ですが、このうち旅客船は約6%を占めています。最も多いのは約30%を占める貨物船です。



漁船第8福恵丸転覆事件 <平成16年1月24日発生>

仙台地方海難審判理事所は、平成16年8月30日、仙台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、船舶所有者を指定海難関係人に指定しました。

『事件の概要』第8福恵丸(15t)は、無資格の漁ろう長が船長職をとって7人が乗組み、むつ小川原港東方沖合で、かけ廻し式底びき網漁での揚網中、右舷側に若干傾斜していたところに左舷後方から大波を受け傾斜が増大して右舷側に転覆、その後沈没した。乗組員3人が救助されたが、漁ろう長以下4人が死亡、行方不明となった。

昨年、仙台の管轄内において発生した海難船舶数は、軽微な事故を含めて500隻強ですが、このうち漁船が最も多く約30%を占めています。



■ 8月25日 海の事故のシンパンに参加しよう！『子ども霞ヶ関見学デー』

子どもたちは、初めて見る海の地図「海図」を興味深げに見入っていました。ゆっくりと走っているように見えた大型タンカーが、女子マラソン金メダリストの野口みずきさんのスピードより速いこと、船も歩行者と同じように右側通航をしなければならないことは、覚えてもらったかもしれません。



来年も来てネ！



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～8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	フレジャーボート	その他	不詳	合計
隻数	343	1,417	367	847	374	274	142	135	55	27	7	13	43	3	250	51	24	4,372

▶ 事件種類別の裁決状況（平成16年1月～8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	施設等損傷	死傷等	安全阻害	運航阻害	属具損傷	浸水	その他	合計
裁決件数	216	33	100	4	21	15	11	2	65	11	31	0	12	1	9	2	533

今号の裁決事例分析は、9月21日から実施する「漁船海難防止強化旬間」（四省庁共催）にあわせて、「漁船海難」を取り上げました。平成14年における漁業就業者数（沿岸・沖合・遠洋）は、男性約20万人、女性約4万人、男性の半数近くが60歳以上の高齢者です。漁業者及び漁業従事者の安全意識の高揚・啓発を図るため、旬間中は、四省庁が連携して各種キャンペーンを実施しますが、家族に笑顔を見せるため、ライフジャケットと防水の携帯電話は必ず身に付けましょう。「安全こそ第一」！



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

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>