

【目次】

「漁船海難防止強化旬間」キャンペーン実施結果	1
裁決事例分析 ～油送船の海難～	2
トピックス	7
統計速報コーナー	8

「漁船海難防止強化旬間」キャンペーン実施結果

去る9月21日～30日の「漁船海難防止強化旬間」において、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が連携し、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キャンペーンを全国一斉に展開しました。

この中で当庁は、全国20箇所の海難防止講習会において、安全操業を強く訴えました。このほか、合同パトロール、漁協への訪問指導や漁船への訪船指導、審判廷を開放して海難審判の説明などを行いました。



宮城県石巻港での訪船指導  
停泊中の漁船を訪問し、乗組員に対して冬場の安全操業や救命胴衣の着用を指導しました。



千葉県船橋市漁協での海難防止講習会  
海難事例を詳しく紹介し、漁船海難や海中転落の防止策などについて分かりやすく説明しました。



救命胴衣を  
着けよう！



関門港での漁船の現場指導  
パトロール船により、操業中や航行中の漁船乗組員に対し、安全操業と救命胴衣の着用を呼びかけました。

各講習会の会場には、一人で出漁する高齢の漁業関係者が多く見受けられ、海中転落が身近な問題となっていることから、熱心に聞き入る姿が見られ、救命胴衣の取扱い方法の実演には強い関心を寄せるなど、漁業関係者の海難防止に対する意識の高まりが感じられました。

千葉県船橋市漁業協同組合では、すでに組合員全員が救命胴衣を着用するようにしており、漁協全体として積極的に海難防止に取り組んでいました。同組合では、ここ10年間海難が発生していないということで、これからも無事故記録を更新し続けてほしいものです。

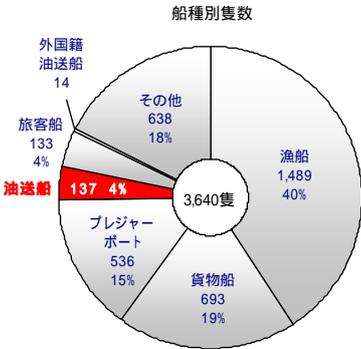
これから漁船海難が多発する冬場を迎えるにあたり、より一層の安全操業と救命胴衣の着用を心がけていただき、漁船海難防止の輪が全国に大きく広がっていくことを願っています。



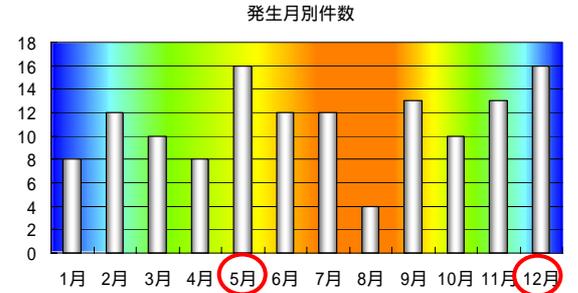
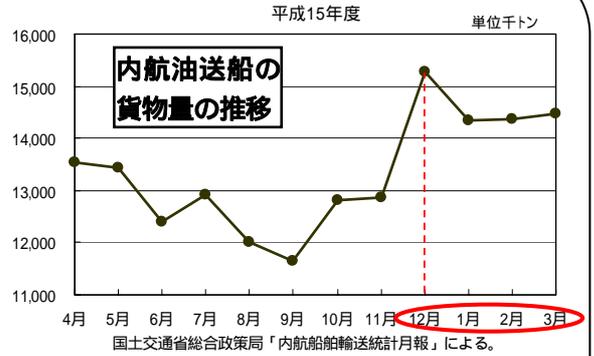
# 油送船の海難 (平成13年~15年の判決)

冬場の油の本格的な需要期を迎え、今回は原油、ナフサ、LPG等の運搬に従事する油送船の海難を取り上げます。

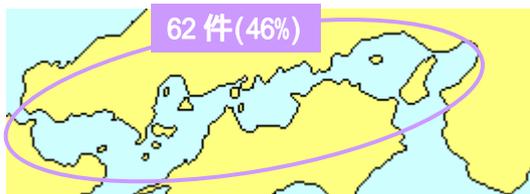
平成13年~15年の過去3年間に裁判した海難2,398件、3,640隻のうち、日本船籍の油送船が関連した海難は134件、137隻で全体の約4%です。



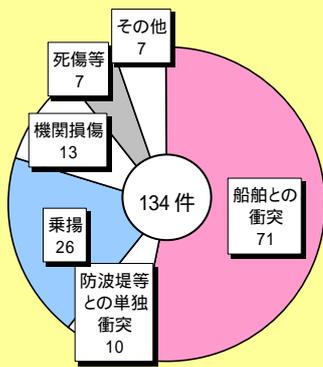
油送船の海難では、荷役中の火災・爆発はなく(航行中の火災が1隻のみ)、危険物荷役に対する乗組員の安全意識の高さや安全対策の徹底がうかがえます。一方で、衝突・乗揚は依然として後を絶たず、火災や爆発など二次災害につながる危険性があることから、より一層の安全運航が求められています。



瀬戸内海が62件(46%)で全体の半分を占め、次いで関東・東海沿岸が15件(11%)となっています。



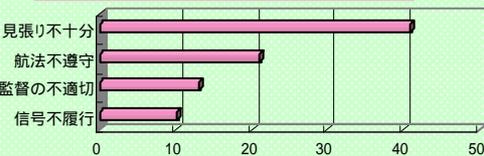
事件種類別では、船舶との衝突(71件, 52%)と乗揚(26件, 19%)で7割を占めています。



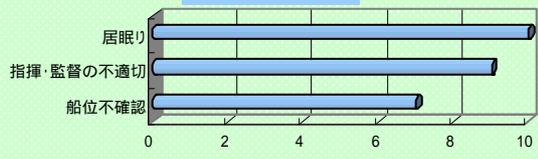
海難原因は・・・

船舶との衝突では「見張り不十分」が、乗揚では「居眠り」が原因のトップとなっています。

船舶との衝突事件の原因(油送船側)



乗揚事件の原因

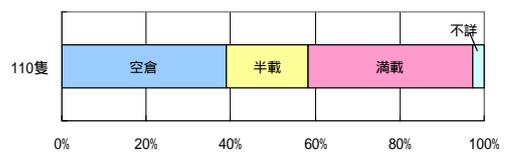


航行中の海難(船舶との衝突, 防波堤等との単独衝突, 乗揚)107件, 110隻のうち、船長が当直していたケースが6割を占めています。

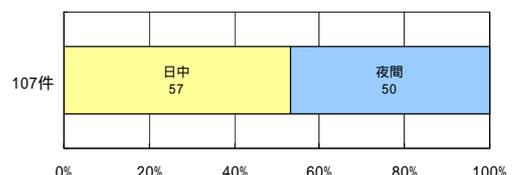
航行中の海難110隻の船橋当直者



航行中の海難発生時の積載状況



航行中の海難の昼夜別

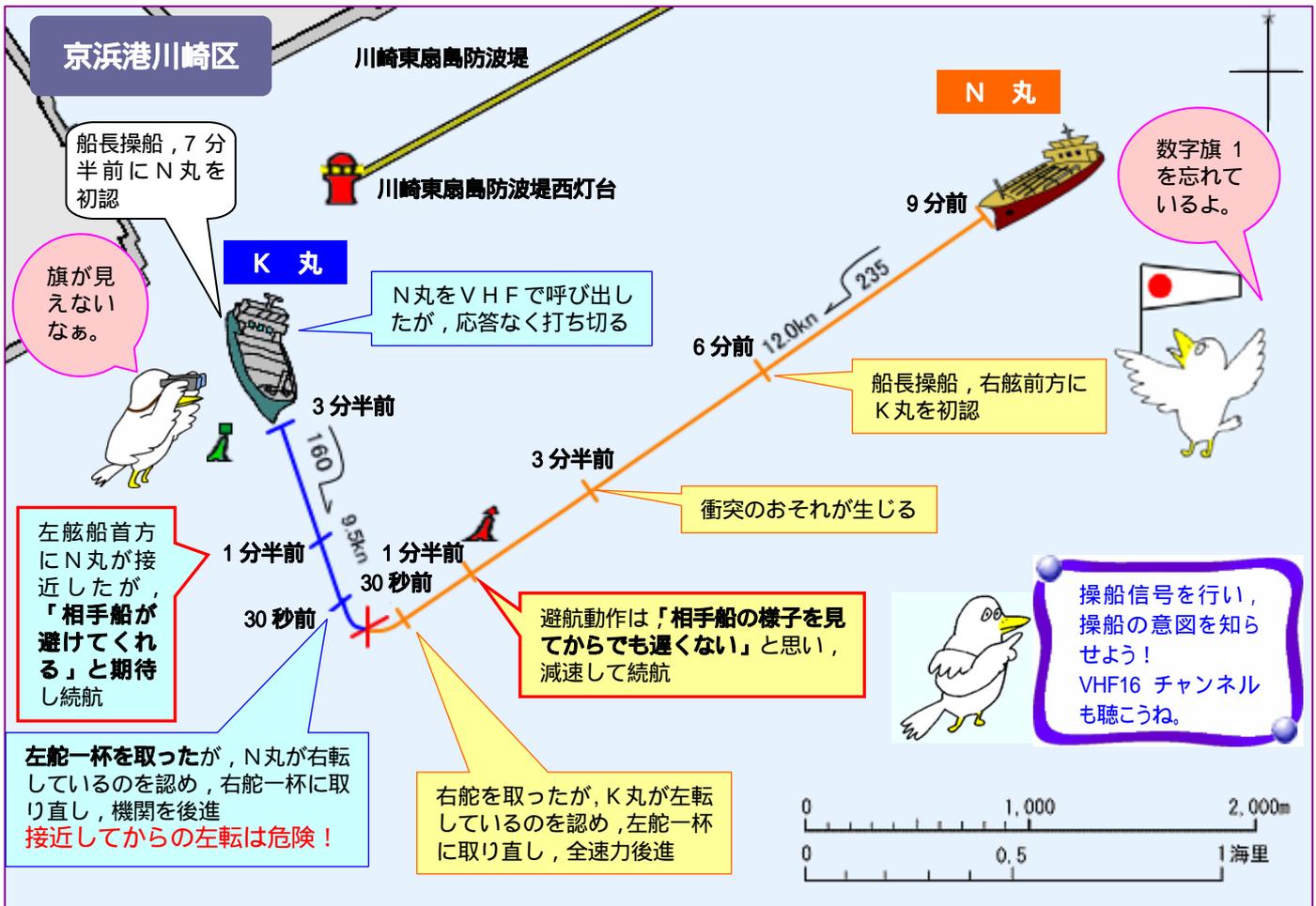


## 京浜港において“数字旗1”を不掲揚の油送船が横切りの態勢で衝突

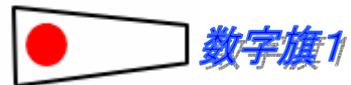
**N丸**：油送船 749トン 5人乗組み 全長76.34m ケロシン約2,000キロリットル積  
**K丸**：砂利運搬船 499トン 5人乗組み 全長69.23m 建設発生土1,462トン積  
 発生日時・場所：平成14年11月13日12時59分 京浜港川崎区  
 気象等：晴 南西風 風力3 視界良好 上げ潮末期

### 海難の概要

京浜港川崎区において、**N丸**は、数字旗1を掲げずに西行中、自船の前路を左方に横切る態勢の**K丸**を認めたが、少し減速して様子を見てから避けようと思い続航し、**K丸**は、自船の前路を右方に横切る態勢の**N丸**を認めたが、そのうち**N丸**が避けてくれると思い、協力動作をとらずに南下中、衝突した。



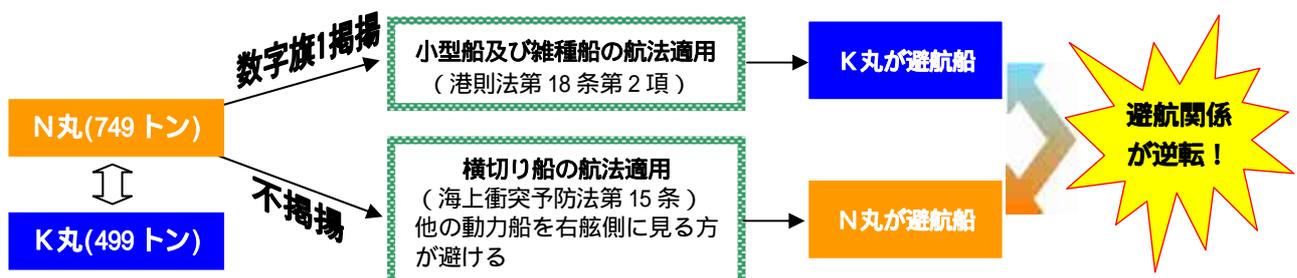
### 小型船及び雑種船の航法 (港則法第18条要約)



数字旗1

京浜港においては、  
500トン以下の船舶及び雑種船は500トンを超える船舶の進路を避けなければならない。  
500トンを超える船舶は、数字旗1を掲げなければならない。

\*参考  
名古屋港/大阪港 } 500トン  
四日市港/神戸港 }  
関門港 300トン

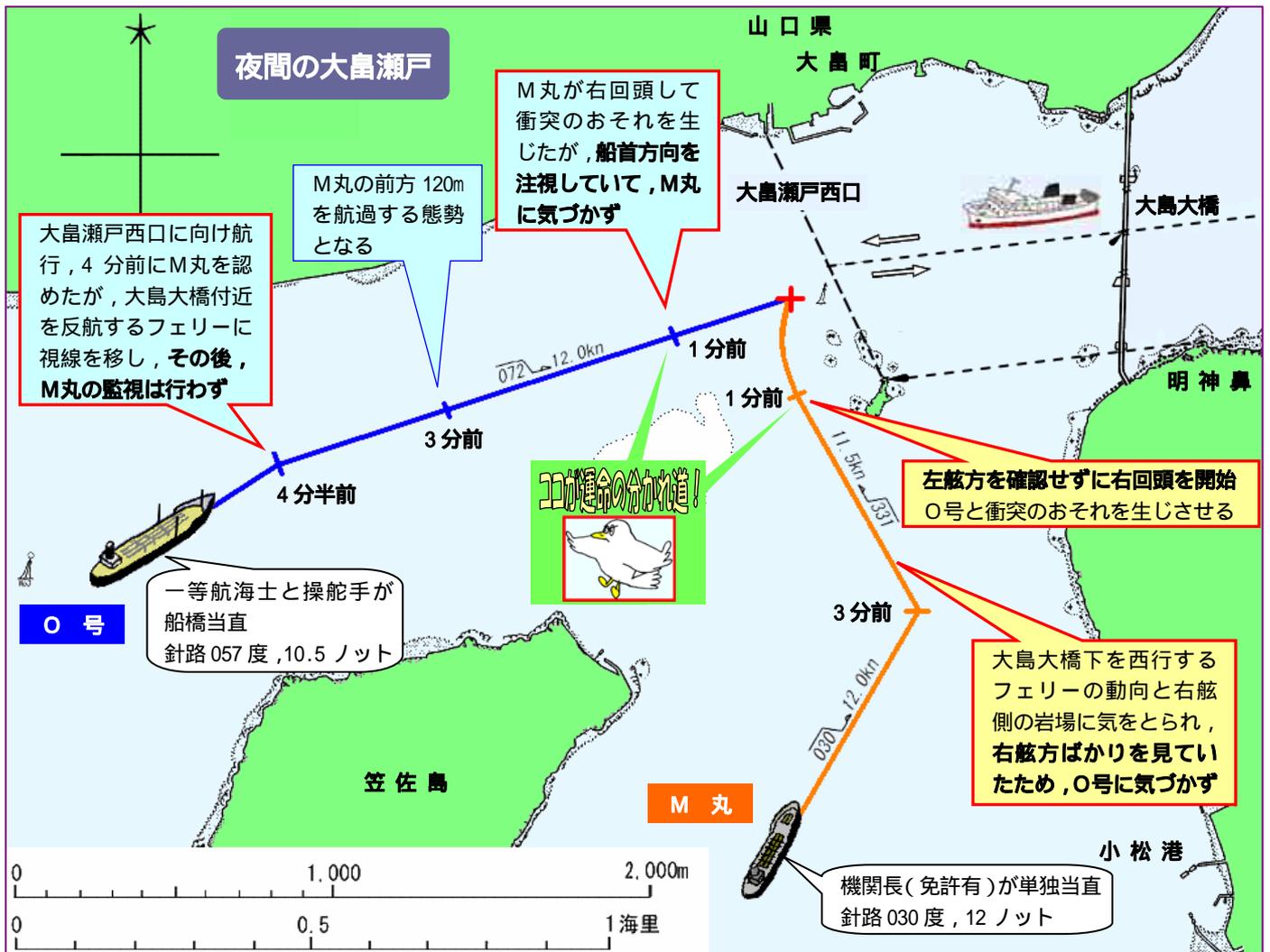


## 山口県大島瀬戸西口に向かう油送船同士が衝突

**M丸**：油送船 199トン 3人乗組み 全長47.78m 空倉  
**O号**：油送船 1,006トン ベリーズ船籍 10人乗組み 全長75.30m 空倉  
 発生日時・場所：平成15年11月7日04時45分 大島瀬戸  
 気象等：晴 北東風 風力3 視界良好 東流1.5ノット

### 海難の概要

夜間、両船が大島瀬戸西口に向けて航行中、**M丸**は、右舷方に気をとられたまま少しずつ右回頭して**O号**と衝突のおそれを生じさせ、**O号**は、一度は**M丸**を視認したが、船首方向に気をとられたまま東行し、衝突した。



**正しい選択はコレだ!**

船舶の動向は刻一刻と変化するもの!  
 接近中の船舶からは目を離さない!

こっちからも来てるよ!

○月○日 晴れ

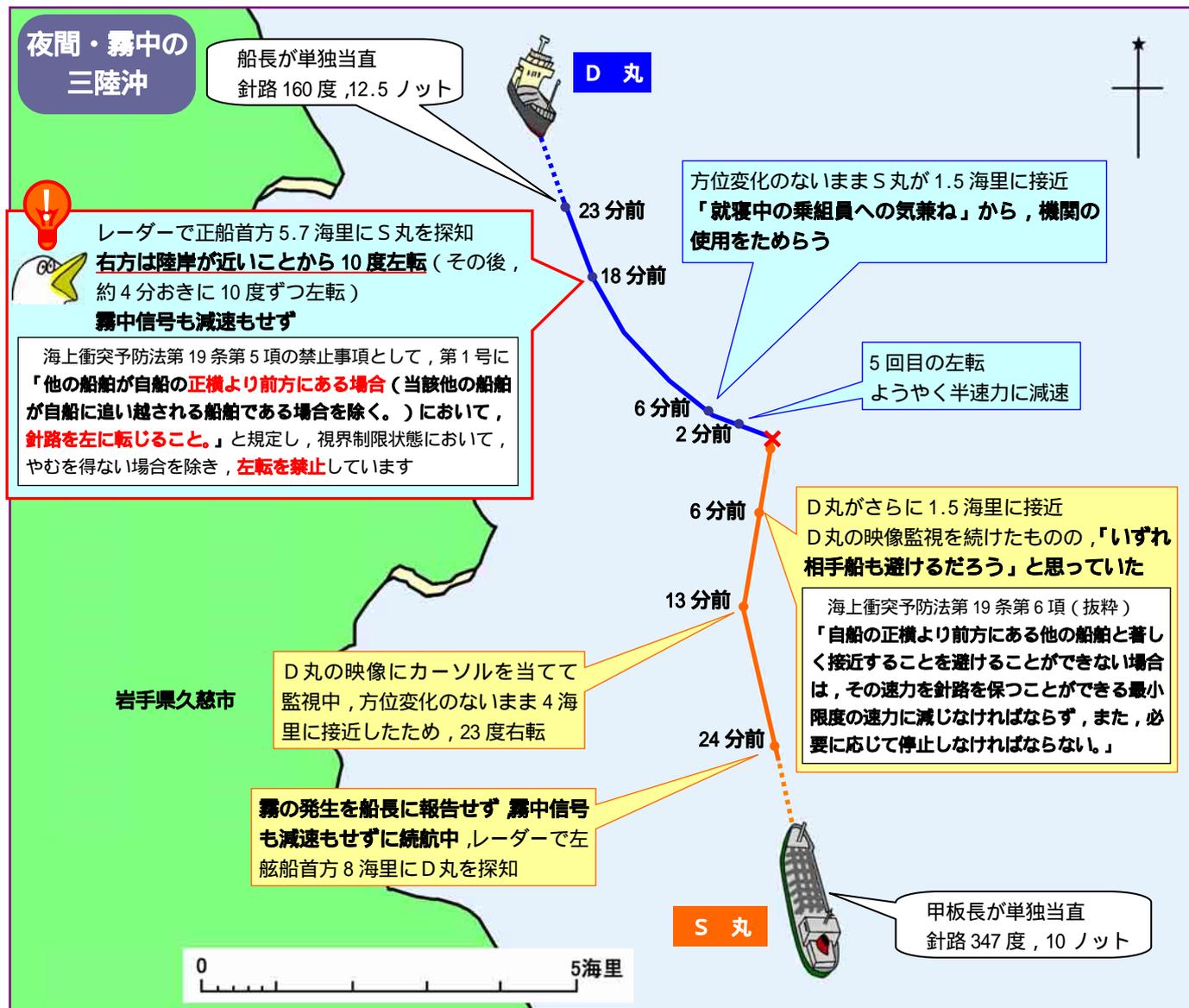
転針方向や一船だけに気をとられると危険!  
 転針中も全方向への徹底した見張りを!

## 霧中の三陸海岸沖を航行中の油送船と貨物船とが衝突

**S丸**：油送船 749 トン 6 人乗組み 全長 74.8m A 重油 2,000 キロリットル積  
**D丸**：一般貨物船 497 トン 5 人乗組み 全長 74.0m 空倉  
 発生日時・場所：平成 14 年 5 月 24 日 03 時 43 分 岩手県久慈港東方沖合  
 気象等：霧 視程約 300m

### 海難の概要

霧による視界制限状態において、**S丸**は、無資格の甲板長が単独で当直にあたり、船長に報告しないまま霧中信号も減速もせず、レーダーで反航する**D丸**を認め、右転して進行中、**D丸**は、船長が単独で当直にあたり、レーダーで反航する**S丸**を認めたものの、霧中信号も減速もせずに小角度の左転を繰り返しながら進行中、衝突した。



### Key Point

**霧中での左転は危険！  
 一方が右転する可能性大！！**

左転しなければ、この事故は起きませんでした・・・

**D丸** は、レーダーで船首方に探知した相手船を避けるため、「右方は陸岸が近いので」左転してしまいました。**右転ができないときは、減速又は停止し、左転はやめましょう。**

**S丸** は、相手船を避けようと一度右転したものの、「いずれ相手船も避けるだろう」と思っていました。**相手船の接近を認めたら、ためらわずに減速又は停止し、衝突を回避しましょう。**

## 霧中の来島海峡で船長が降橋し、迷走して乗揚

T丸：ケミカル・油兼用船 499トン 6人乗組み 全長65m 空倉  
 発生日時・場所：平成14年4月8日06時18分 来島海峡西口付近  
 気象等：霧 視程約60m 東流1ノット

霧中、狭水道では  
船長が操船指揮！

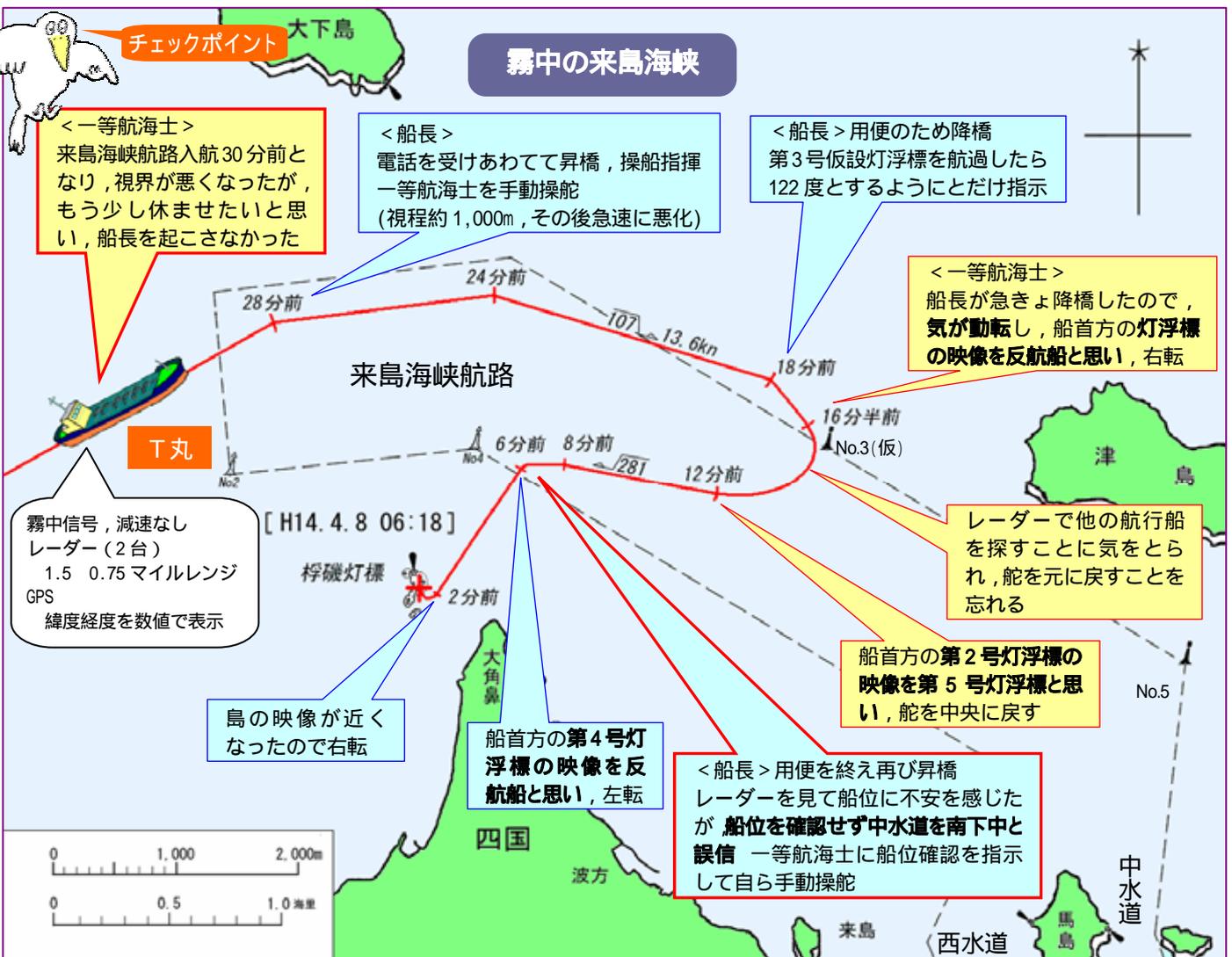
### 海難の概要

霧により視界が制限された来島海峡航路を中水道に向け航行中、船長が昇橋して10分後に便意を催して降橋したため、操船を任された一等航海士が、気が動転して船位が分からなくなって迷走した。用便を終えて再び昇橋した船長も、中水道を南下していると誤信したまま転舵を繰り返して乗り揚げた。

**船長**：通常は狭視界時や来島海峡では自らが操船していた。関門海峡通航や霧のため前日19:30から引き続き02:00まで当直に立っていた。

**一等航海士**：船長から、視程2海里以下又は来島海峡航路入航30分前に報告するよう指示されていた。単独で操船して、来島海峡を通航した経験がなかった。

### 霧中の来島海峡



航路入航30分前に船長に報告すれば、余裕を持って昇橋できるよ。体調管理は万全に。

船位が分からなくなったら、まずは大幅な減速、レーダーレンジを切り替えて船位を確認  
万一の際にはVHFで来島マーチスから位置情報の入手

## トピックス

### ■ 岩崎国土交通大臣政務官が訓示、北側国土交通大臣から激励のお言葉

去る 11 月 18 日高等海難審判庁で開催された「平成 16 年度 庁長・所長等会議」の冒頭で、岩崎忠夫国土交通大臣政務官から当庁職員に対して訓示が行われました。



岩崎政務官

政務官は、今年の相次ぐ台風や新潟県中越地震により、甚大な被害が発生していることに触れ、このような時期に「海上交通の安全確保」という重要な使命を今一度確認し、真に国民のニーズに応えていくために、全力をあげて日々の業務に取り組むよう述べられました。

また、会議終了後には、北側一雄国土交通大臣が臨時国会会期中にもかかわらず、当庁職員に激励の言葉をかけるため、駆けつけてくださいました。



北側国土交通大臣

### ■ 「第 13 回国際海難調査官会議 (MAIF13)」の開催！

2004 年 10 月 4 日から 8 日までの 5 日間、南アフリカ共和国のケープタウンで、33 の国と地域から 54 名が参加して、第 13 回国際海難調査官会議 (Marine Accident Investigators International Forum) が開催されました。この会議は、海難調査における国際協力の促進と向上を目的として毎年開催され、日本からは当庁の職員 2 名が出席しました。

この会議で日本は、昨年 12 月に日本が実施した海難調査国際協力模擬訓練と今年 9 月に横浜で開催した第 7 回アジア海難調査官会議 (Marine Accident Investigators Forum in Asia = MAIFA) の概要及び成果についてプレゼンテーションを行い、各国の調査協力を容易にするための具体的な協力方法などが議論されていることについて、高い評価が得られました。また、最後に任期満了に伴う議長・副議長の改選が行われ、議長には米国の代表が、副議長には、MAIFA メンバーの推薦を受けた当庁の国際業務室長のほか、フィンランド及びパナマの代表がそれぞれ選出されました。

次回第 14 回会議は、2005 年 8 月大洋州のパヌアツ共和国のポートビラで開催される予定です。



会議場風景



MAIF13 出席者



#### 海難審判庁のパンフレットをリニューアル！

このたび、当庁のパンフレットをリニューアルしました。かもめのイラストを用い、海難審判庁について分かりやすく説明しています。

ホームページでもご覧になれますので、是非アクセスしてみてください。

<http://www.mlit.go.jp/maia/index.htm>

かもめのイラストもニュースターにデビューして満 3 年を迎え、そろそろ名前がほしいところです。

#### 「内航貨物船の海難防止ガイドブック」(衝突編) 発行

6 月に当庁が発刊した海難分析集 No.5 「内航貨物船海難の分析」が、「内航貨物船の海難防止ガイドブック」として、書店で販売されています。

海難防止の手引書としてご利用ください。

(発行(株)ぎょうせい A4 版 1,995 円税込み)



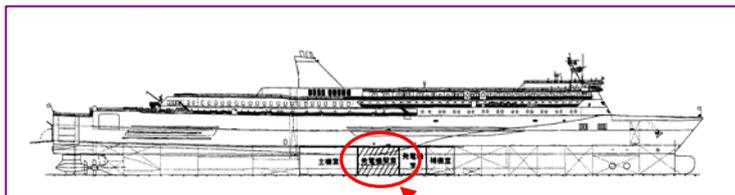
## ■ 主要海難事件の審判開始の申立

旅客船はまなす火災事件 <平成 16 年 5 月 9 日，造船所のドック入渠中に発生>

長崎地方海難審判理事所は，平成 16 年 10 月 27 日，長崎地方海難審判庁に対し，造船所などを指定海難関係人に指定して，上記事件の審判開始の申立を行いました。

### 『事件の概要』

はまなす(17,000t)は，平成 16 年 1 月に進水した旅客船兼自動車渡船で，5 月 9 日第 2 回の予行運転終了後，ドックに入渠し，発電機関室において主発電機燃料油系統の圧力の不具合調整作業中，2 号主発電機燃料油こし器の出口管取付け部から噴出した燃料油が，運転中の補助発電機排気管の過給機入口部にかかって火災となり，発電機関室が焼損した。



火災発生場所



長崎市松が枝町港湾合同庁舎

長崎地方海難審判理事所は，昨年の「旅客船ダイヤモンド プリンセス火災事件」に次いで，造船所での船舶火災事件の申立を行いました。

## ■ 主要海難事件の裁決言渡

プレジャーボート(カヌー，船名なし)転覆事件 <平成 15 年 6 月 4 日，北海道屈斜路湖において発生>

函館地方海難審判庁は，平成 16 年 10 月 22 日，上記事件の裁決言渡を行い，「カヌーツアー業者兼カヌーガイドが引率してカヌーツアー中，天候悪化が予想された際，速やかに湖岸に戻らなかったこと」と「乗組員が死傷したのは，低水温に耐えられるドライスーツを着用していなかったこと」が原因であると言い渡しました。

なお，海難審判庁理事官から裁決を不服として第二審の請求がありました。

### 『事件の概要』

カナディアンカヌー(全長 4.86m) 2 隻に，それぞれ 2 人が乗り組み，カヌーツアーに出かけた。2 隻のカヌーは，北海道屈斜路湖岸付近で昼食のため錨泊中，強風により走錨して沖合へ流され，乗組員が湖岸に戻るためパドルで懸命に漕いだが，強風と波浪で前進できず，高波を受け 2 隻とも転覆した。乗組員 4 人が湖に投げ出され，2 人が溺死し，2 人が低体温症により重軽傷を負った。



## 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～10 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	478	1,775	488	1,069	471	315	177	152	63	35	8	17	58	5	299	65	29	5,504

### ▶ 事件種類別の裁決状況(平成 16 年 1 月～10 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	安全障害	運航障害	属具損傷	浸水	その他	合計
裁決件数	255	44	117	4	25	16	13	2	75	18	38	1	13	1	12	1	635

今年，平成に入って最多となる 10 個の台風が上陸し，また，先月は新潟県中越地震が発生して，各地に大きな被害をもたらしました。海上でも台風に伴う走錨事故が相次ぎ，良きパートナーであるはずの海との付き合い方の難しさを再認識させられるところとなりました。これから年末に向けて荷動きや漁業活動が活発となり，また，北西風が強吹する季節ともなります。一つ一つの事故から得られた教訓を活かし，今一度気を引き締めて，年末年始における海難の防止に万全を期しましょう。



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>