



海難審判庁

Marine Accident Inquiry Agency

マイアニュースレター

No. 23

平成17年1月

～ 海難防止へのメッセージ ～

【目次】



新年のご挨拶 / 「まいあ君」に決定！！.....	1
春の漁業と安全航行	2
トピックス / 台風避難のアンケート調査の実施	7
「まいあ君」の生みの親 “清水史” さんに長官表彰 / 統計速報コーナー	8

新年のご挨拶

新年、明けましておめでとうございます。旧年中は、海難審判行政に対しまして暖かいご支援とご協力を賜り、厚く御礼申し上げます。

昨年は、過去最多となる 10 個の台風が上陸し、さらには地震が発生して各地に大きな被害をもたらすとともに、海難事故も多数発生し、貴重な生命・財産を失うこととなりました。

「海難の防止」という使命を担う海難審判庁におきましては、この種海難の原因究明と再発防止に全力を挙げて取り組んでいるところです。

新年を迎え、職員一同、今一度使命の重要性を確認し、国民から信頼され、愛される行政機関となるべく、使命の遂行に向けて、これまで以上にまい進していく所存でございますので、今後とも皆様方のご支援とご協力のほど、よろしくお願いたします。



高等海難審判庁長官 宮田義憲

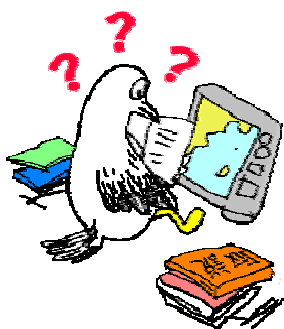
海難審判庁の使命

海難の原因究明と発生の防止に徹底を期し、これらに関する知識技能の向上と新たな取得及び国際協力に常に努め、かつ、これらの施策及び成果を常に国民に対してすみやかに提供することを通じ、海洋国家日本の船舶交通や海洋レジャーの安全性向上と海事思想の普及に寄与すること

「まいあ君」に決定！！

本誌等でお馴染みの海難審判庁のイメージキャラクター「かもめ」の愛称をホームページ等で募集していましたが、この度、多数の応募の中から「まいあ君」に決定しました。この場をお借りしてお礼申し上げます。

(8ページに関連記事)



デビュー当時のまいあ君



僕のこと
「まいあ君」
と呼んでね!



春の漁業と安全航行 ~ 操業漁船・漁具との衝突防止のために ~

今年も間もなく春を告げるいかなご漁が始まり、各地の漁場で漁船の操業が活発になってきます。

平成13~15年の3年間に、662件の漁船の衝突事件の裁決を行いました。そのうちのほぼ半数の312件378隻は、漁ろうに従事中的漁船が関連したもので、死傷者も多数発生しています。

一方、衝突の相手船側をみると、やはり「前路の見張りが不十分で操業漁船に気付かなかつたもの」が多いものの、「不規則な漁船の動きが予測できなかった」「漁具・漁法の形態がよく分からず、漁具の上部を通過して損傷させた」など、各海域ごとの操業形態を知っていれば防げたであろうと思われる事件も少なくありません。

そこで今回は、瀬戸内海、伊勢湾などで行われているいかなご漁などの代表的な漁具・漁法と航行時の注意点を取り上げました。

操業漁船と衝突した事件では・・・

- 3年間の裁決 378 隻(漁船)のうち、
- ・ 5 隻中 1 隻が全損
 - ・ 2 隻中 1 隻に死傷者発生
- (死亡 34 人, 行方不明 2 人, 負傷 199 人)

まずは
情報収集!

操業形態を知ること = 安全航海!

漁船も汽笛の備付けを!

各海域における漁具・漁法などの基本的な操業形態を知っておくことが大切です。その上で、対象魚種、潮流・潮汐、漁獲量などにより、操業海域、操業時間、漁具の全長などが異なりますので、予め海上交通センターなどから最新の操業情報を入手し、心に余裕をもって航海するようにしましょう。



明石海峡周辺のいかなご船びき網漁業 2隻で1つの網を引き、上層のいかなごを採捕する漁法

主な操業海域：明石海峡周辺の大阪湾及び播磨灘

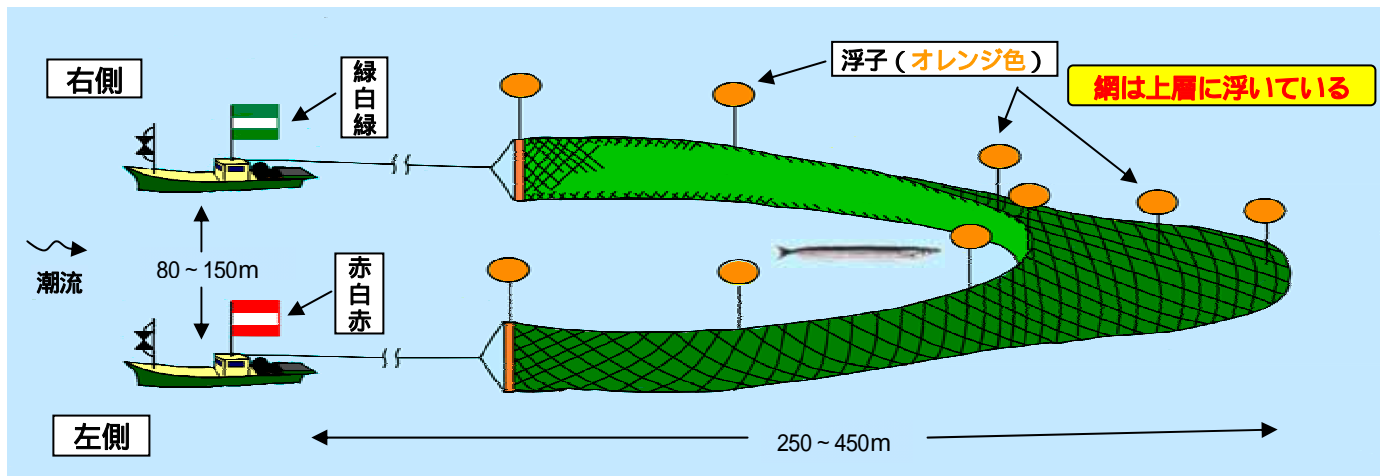
操業サイクル：投網～揚網まで1～1.5時間

盛漁期：2月下旬～3月下旬

漁具全長：250～450m

操業時間：日出～昼すぎ(13時までには終了)

動向：1～2ノットの対水速力で曳網



識別方法

- ・ 2隻の網船により曳網し、運搬船が魚探及び警戒を行っている
- ・ 網船は、右側が緑・白・緑の旗を、左側が赤・白・赤の旗をそれぞれ掲揚
- ・ オレンジ色の浮子は網の海中位置を示している

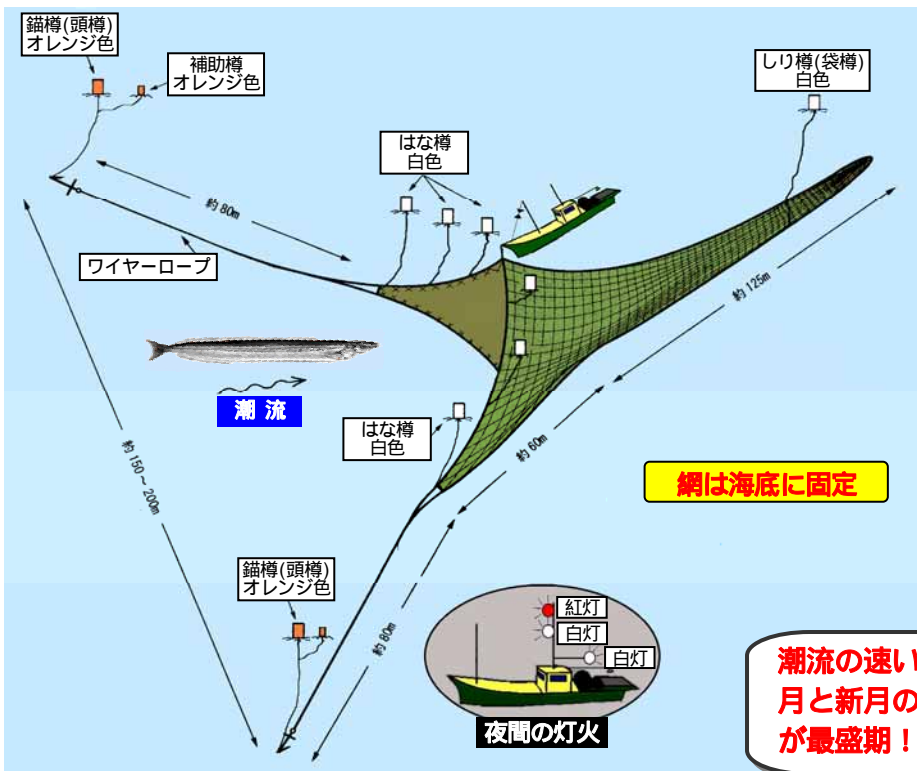


航行上の注意点

- ・ 集団で操業することが多いので、漁船群を大きく迂回する
- ・ 双眼鏡を活用し、漁船の船尾から曳網が出ているか、船尾方向に浮子がないかなど、早期に操業形態を把握する
- ・ 旗の色からどの網船がペアかを確認し、2隻の網船間に進入しないことはもちろん、漁具は最大で450mに達するものもあるので、網の位置を示す浮子を確認し、十分に距離を隔てて航行する

備讃瀬戸のいかなごこませ網漁業

潮流に向かって網を広げ、潮に乗って回遊するいかなごを待ち受けて採捕する漁法



いかなご(玉筋魚)
スズキ目イカナゴ科



いかなごの名前は、「糸のように細長い魚」という古語に由来する。海水温が高くなる夏には、砂に潜り夏眠する。

漁期：2～9月

昼間 4月中旬～5月連休が盛漁期

いかなご、ふぐ

(男木島以東の航路内)

夜間 5～8月が盛漁期

いか、まながつお

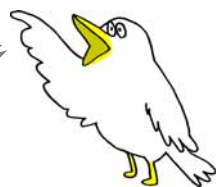
(男木島以西の航路内)

操業サイクル

：投網～揚網まで約5時間

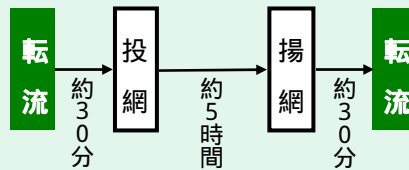
動向：待機時は移動不可能

潮流の速い大潮時期(満月と新月の前後7日間)が最盛期!



操業方法

- 【投網】 転流(潮止まり)後約30分経過し、潮が流れ始めたところから投網を開始する。漁網の両先端に大型の錨を使用して網を固定する。
- 【待機】 網口を大きく開けるため、網口中央部のロープを漁船の船首部に引き揚げて係止し、そのまま待機する。その間、漁船は移動できない。
- 【揚網】 次の転流の約30分前から揚網を開始する。



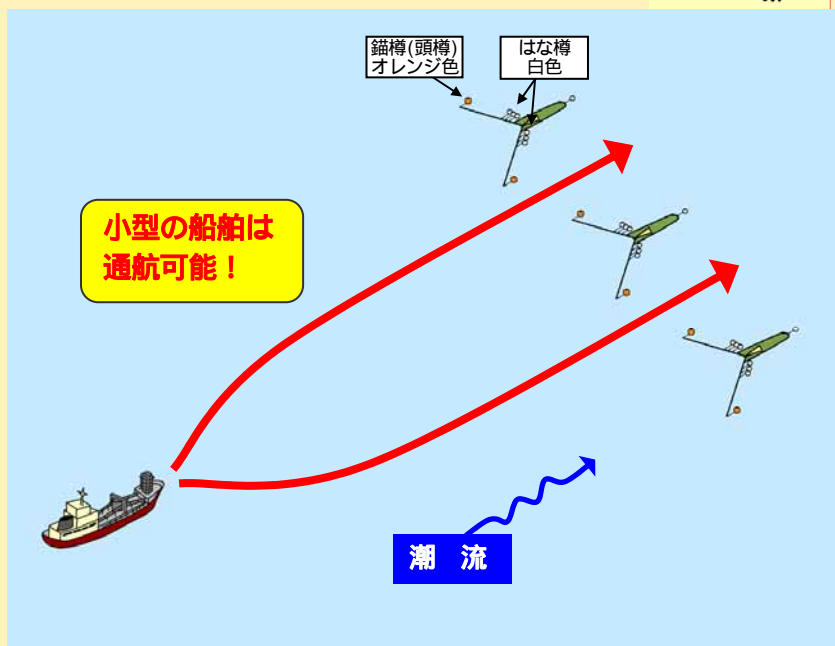
識別方法

- 各漁船は、航路内でほぼ直線状に並んでいる。隣り合う2船間の中央付近に漁具先端の錨の位置を示すオレンジ色の錨樽がある
- 夜間は、紅色全周灯と白色全周灯を連携して表示するとともに、網を出している船尾側に白色全周灯を表示

航行上の注意点

- 転流のたびに網を打ち変えるので、東流又は西流時における投網地点が異なっているが、潮流ごとの投網地点はほぼ一定しているので、過去の操業データから操業場所が予想できる
備讃マーチスからこませ網漁船操業情報の入手!
- 転流前後の約30分間は投・揚網や漁場の移動を行うため、漁船が不規則な動きをする(投網後の漁船は移動できない)
- オレンジ色の錨樽と白色のはな樽との間のワイヤーロープは海底に沈んでいる

こませ網漁船と出合ったときは...



丸亀・多度津及び坂出沖のさわら流し網漁業

網を潮流に対して直角（南北方向）に張り、網目に刺さったさわらを採捕する漁法

漁期：4～7月（5月連休明け～6月末が盛漁期） 秋漁はさわら資源保護のため休漁している

操業時間：夜間のみ

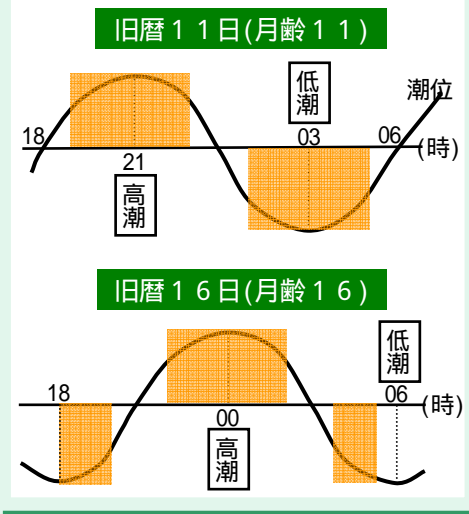
操業サイクル：投網～揚網まで約4時間（高潮時及び低潮時の前後4時間）

漁具全長：約620m

動向：網のどちらか一端（主として北端）にもやいを取って係留

【操業例】

操業時間



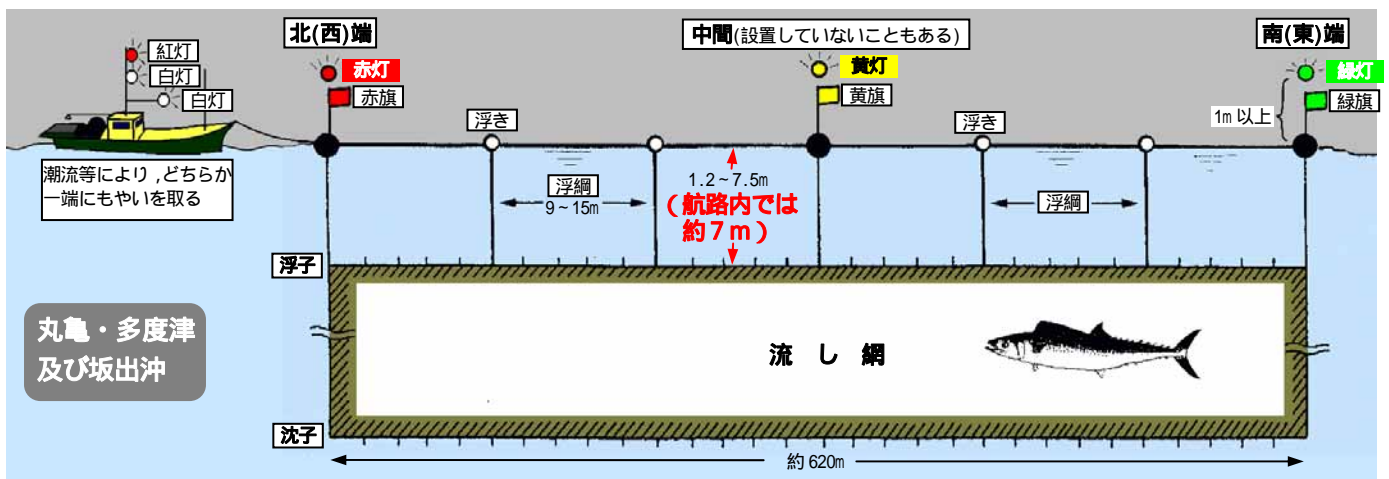
操業方法

【投網】 18時ごろから一斉に投網を始め、隣接する漁船との間隔を東西200～250mとって、通常は北から南に向け低速力で投網し、約20分かけて投網を終えるが、投網終了後約20分は網が十分に沈んでいない。

【待機】 網のどちらか一端にもやいを取って機関を停止し、潮流にまかせて約3時間流す。丸亀・多度津沖では北端に係留しているが、坂出沖では決まりはない。また、風が強いときには風下側に係留している。

浮網の長さ（海面と網の上端との間隔）は、坂出沖及び備讃瀬戸南航路内では7.5mであるが、備讃瀬戸南航路外の丸亀・多度津沖では、水深が浅いことから、約1.2mとなっている。

【揚網】 揚網は通常、風下側から開始し、船尾（船首）にネットローラーがある場合には船尾（船首）から揚げ、30～40分を要している。



丸亀・多度津
及び坂出沖



さわら流し網漁船と 出合ったときは・・・

識別方法

- ・投・揚網時は、黄色の回転灯を点灯
- ・係留時は、紅色全周灯と白色全周灯を連携して表示するとともに、網を出している船首側に白色全周灯を表示（実態は白色全周灯1個だけを表示）
- ・漁網北端に赤灯、南端に緑灯をそれぞれ表示

航行上の注意点

- ・投網後約20分間は網が十分に沈んでないので、漁船から200～300m離れて通航すること
- ・潮流により網が回されて東西方向を向いたり、反転して標識が逆になっていることがある
- ・フェリーや自動車専用船などの大型船が通過した後は、推進器流で網が巻き上げられていることがある
- ・揚網している方向には網が浮き上がっている

夜間

投網直後や大型船
通過後は要注意！

水深の浅い航路外では漁
網の上は通過できない

漁船からの合図に注意！



三河湾で自動車運搬船がいかなご船びき網漁船の漁具に衝突

T丸：自動車運搬船 4,010トン 11人乗組み 全長124.64m 車両383台積

操業船団：主網船 **H丸** 13トン 従網船 **M丸** 9.7トン 運搬船 **K丸** 8.5トン 1人乗組み

発生日時・場所：平成14年4月25日06時30分 三河湾立馬崎沖合

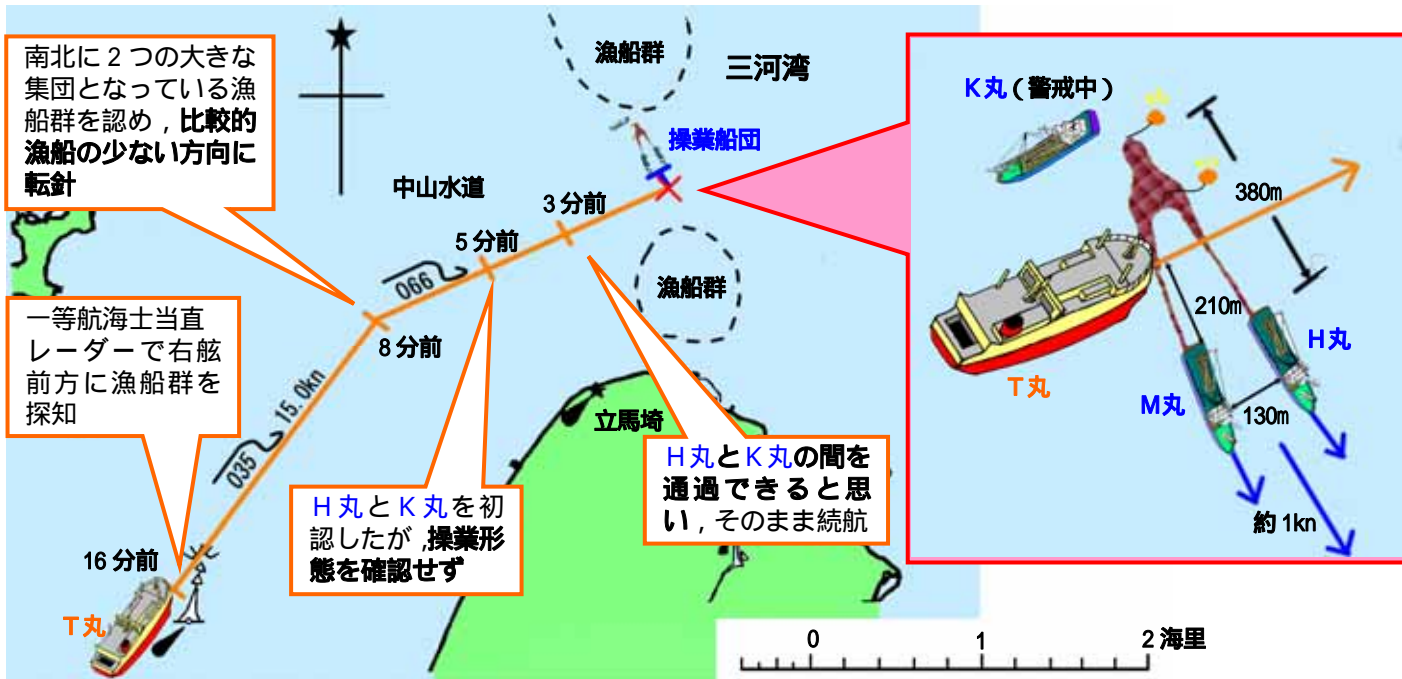
気象等：曇 北西風 風力4 視界良好 上げ潮初期

損傷等：**M丸**が漁具とともに引っ張られて転覆

**漁船側も汽笛を備え
警告信号で自己防衛を！**

海難の概要

三河湾において、**T丸**は、三河港向け東行中、前路に**操業船団**を認めたが、操業形態を確認せずに漁船の間を航過することとして続航し、**操業船団**は、漁具に向かって進行する**T丸**を認めたが、汽笛不装備で警告信号が行えず、注意喚起のための運搬船**K丸**の活用をしないまま、2そうびき網漁に従事中、**T丸**が漁具に衝突した。



伊勢湾・三河湾のいかなご船びき網漁業 2隻で1つの網を引き、上～中間層にいるいかなごを採捕する漁法

主な操業海域：伊勢湾・三河湾

盛漁期：伊勢湾口1～2月 両湾内3～5月

操業時間：日出から12時頃までの5～6時間

操業サイクル：投網～揚網まで約1.5時間

漁具全長：約450m

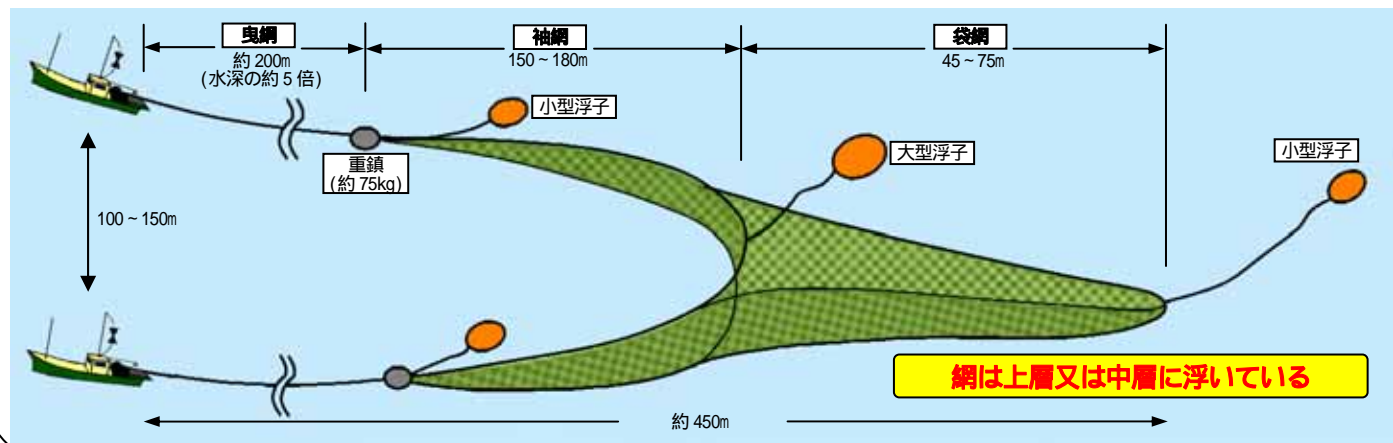
動向：1～2ノットの低速力で曳網

識別方法

- ・2隻の網船と1隻の運搬船で船団を構成し、運搬船は網付近で警戒している
- ・大型浮子は袋網先端部、前部小型浮子は袖網先端部、後部小型浮子は袋網の末端部をそれぞれ示している

航行上の注意点

- ・集団で操業しているので、漁船群を大きく迂回する
- ・双眼鏡を活用し、漁船船尾から曳網が出ているか、船尾方向に浮子がないかなど、早期に操業形態を確認する
- ・2船の間に入らないことはもちろん、漁具は最大で500mに達するものもあり、各浮子を確認して航行する

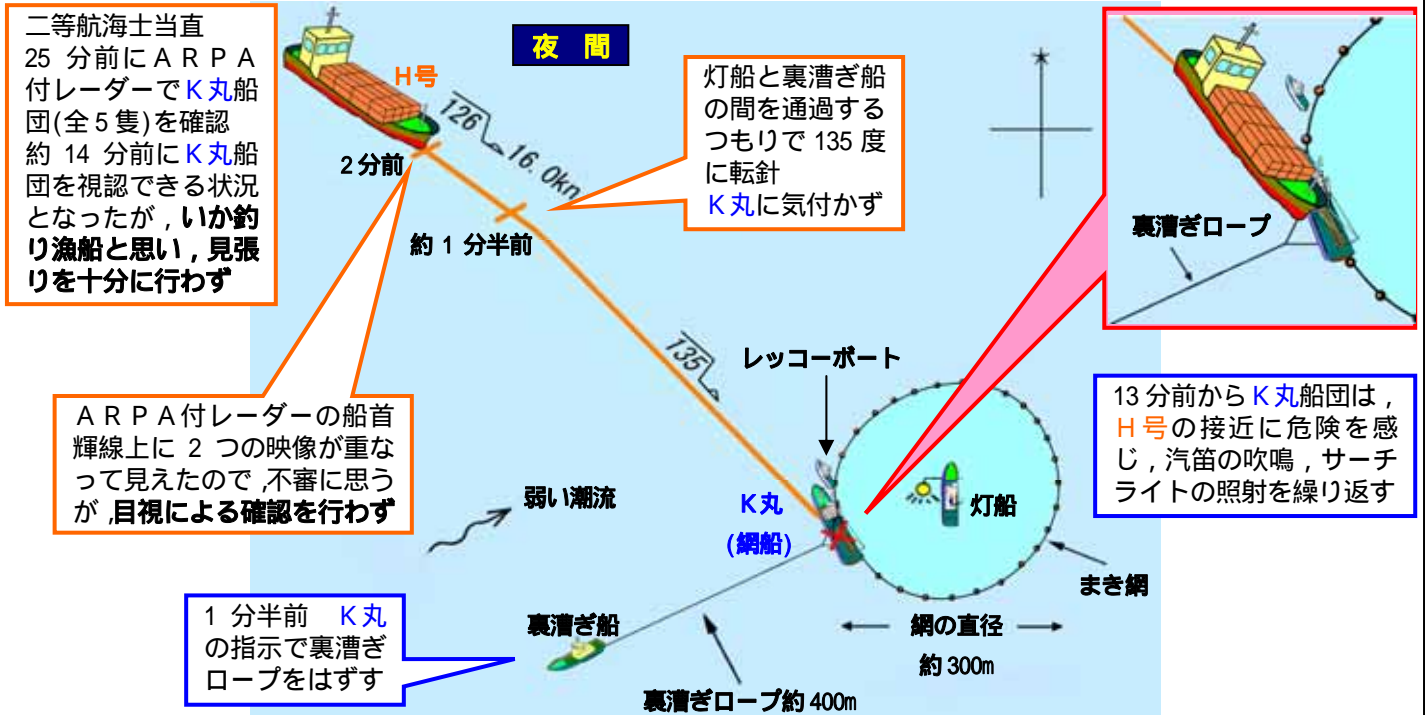


福岡県沖ノ島沖合でコンテナ専用船がまき網漁船に衝突

H号：コンテナ専用船 3,372 トン パナマ船籍 16 人乗組み 全長 106.65m コンテナ 465.5 トン積
K丸：まき網船団の網船 135 トン 21 人乗組み 全長 45.42m
 発生日時・場所：平成 15 年 7 月 2 日 02 時 25 分 福岡県沖ノ島沖合
 気象等：晴 北東風 風力 3 視界良好 北東流 0.6 ノット
 損傷等：**K丸**沈没，**K丸**乗組員のうち行方不明 6 名，死亡 1 名，重軽傷 8 名

海難の概要

夜間、福岡県沖ノ島北東方沖合において、関門海峡に向け東行中の**H号**は、前路で操業中の漁船群をARPA付レーダーで確認したもの、単独で操業中のいか釣り漁船と見て続航し、揚網中のまき網漁船**K丸**に衝突した。

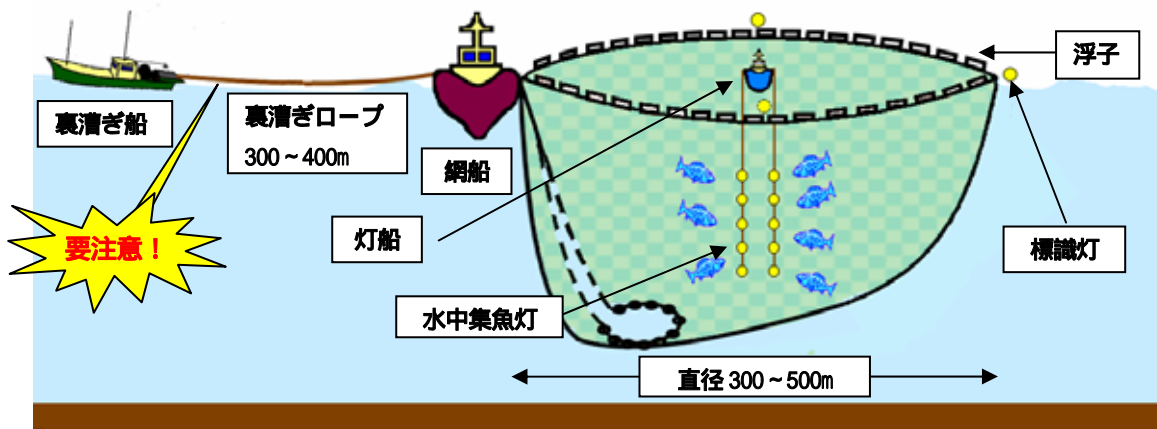


大中型まき網漁業

集魚灯で集めた魚群を囲うように円形に網を入れ、網の下端を絞り込んで閉じ、網を巻き縮めて漁獲する漁法
 漁期：操業海域で異なるが、通年で行われる
 操業時間：主として夜間操業（魚種で異なる）
 操業サイクル：揚網に 1~3 時間
 網の直径：300~500m
 裏漕ぎロープ：300~400m
 動向：揚網中の網船は移動不可能

識別方法と航行上の注意点

- ・4~6 隻の船団（網船（1~2 隻）、運搬船、灯船、魚探船等）で構成され、**灯船の周りを囲むようにして網を入れ、灯船は投網後も、網の中央部で魚が逃げないように集魚灯を点灯している**
- ・双眼鏡を活用して、標識灯や集魚灯などを確認し、**船団による操業か、いか釣り漁船のような単独での操業かを見極める**
- ・網の直径は 300~500m あり、また、揚網時は、裏漕ぎ船が網船から裏漕ぎロープを取り、漁網の反対側に曳いているので、**網船と裏漕ぎ船の間に入らない**



トピックス

■ 外部有識者懇談会の開催について

本年1月6日、海難審判庁外部有識者懇談会（第1回）を開催しました。

懇談会は、主に行政評価制度の導入を踏まえた海難審判庁の未来のあり方について、多様な分野にまたがる外部有識者の知見などを参考にして検討を進めることを目的として、高等海難審判庁長官の私的懇談会として設置されたものであり、外部の有識者6名により構成されております。

懇談会では、海難審判庁の業務・組織及び「海難審判庁の未来のあり方」の検討に当たっての方針・手法などについて説明を行った後、各委員と意見交換を行いました。各委員からは、「海上交通の施策立案に積極的に関与すべきである」「海難審判庁の広報活動は不十分であることを認識すべきである」など、新たな海難審判行政を展開するうえで、貴重なご意見をいただきました。



■ 特殊海難模擬訓練の実施について

昨年12月1日、外国船による海難の発生を想定した特殊海難対応想定模擬訓練を実施しました。

訓練の目的は、近年、我が国周辺海域における外国船海難の多発傾向及び外航船舶の所有・管理形態の多国籍化に鑑み、我が国に重大な被害をもたらす外国船による海難の発生を想定した訓練を行うことにより、同種海難の発生時の初動調査体制を強化・確立することにあります。

訓練は、06:05 緊急連絡網による海難発生などの伝達訓練から始まり、中央に特殊海難対策本部、事件を管轄する神戸理事所に地方調査本部の設置、連絡体制の確保、情報の収集、調査方針の決定、理事官の現地派遣など一連の訓練を行いました。

本訓練を通じ、海難発生時に迅速・適切に対応できることが確認でき、危機管理体制の有効性を検証することができました。



“台風接近、そのときあなたは！！” 台風避難アンケート調査実施中

昨年は、観測史上最多となる10個の台風が日本に上陸し、海上においても台風に伴う海難（特に外国船）が多数発生したことは記憶に新しいところです。

海難審判庁では、個々の台風海難の原因究明を行っているところですが、一方で台風を凌ぎきった船舶の避難方法などのノウハウを各船で交換することも、今後の避難対策をとるうえで大切なことです。

そこで今回、**貨物船、油送船、旅客船を対象に、事故にあわなかった船舶から、台風避難アンケート調査を行うことにしました。**

各船から様々な台風避難の方法を集め、その結果を皆様にお知らせしますので、ご協力よろしくお願いします。



【送付方法】

影響が大きかった台風（1～3個）を選んで、添付のアンケート用紙にご記入の上、郵送又はFAXで送付してください。（アンケート用紙は当庁HPからもダウンロードできます。）

また、当庁HPの「台風避難アンケート調査フォーム」にご入力・送信いただいても結構です。（送付期限：3月末日）

本アンケート実施にあたっては、日本内航海運組合総連合会及び（社）日本旅客船協会のご協力をいただいております。

内航船については、別途内航総連から各社に対し調査依頼が行われますので、アンケートは内航総連あてに送付願います。

高等海難審判庁総務課 海難分析情報室

〒100-8918 東京都千代田区霞が関2-1-2

FAX 03-5253-1680

HPアドレス <http://www.mlit.go.jp/maia/index.htm>

「まいあ君」の生みの親“清水 史”さんに長官表彰

「まいあ君」の生みの親“清水史”さんに対し、平成 17 年 1 月 6 日の国土交通省設置記念日に高等海難審判庁長官表彰を授与しました。清水さんは、現在、東京芸術大学大学院に通う学生さんで、これまで 3 年間にわたり 100 点を超える作品を提供していただき、当庁の広報の充実・強化及びイメージアップに大きく貢献したことから、この度の表彰となりました。

表彰に当たって一言



気がついたら 3 年が経っていたという感じで、あっという間でした。ニュースレターの読者のみなさんに育てていただいたキャラクターなので、私一人だけで表彰状をいただくのはもったいないような気持ちです。また、自分で描いたキャラクターに名前がつくというのはとても嬉しいものです。応募もたくさんいただきました。みなさん、いろいろな名前を考えて下さり、ありがとうございました。マイアニュースレターをお届けする「まいあ君」、これからも親しくお付き合い下さい！



清水史さん作「LIFE」

テーマは「生活は移動する」です。自分の身の周りにあるものをそのまま積んで、開拓しながら自由に旅ができる、自分サイズの乗り物を造りました。

おめでとう！



統計速報コーナー

▶ 船種別の海難の認知状況（平成 16 年分）（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	582	2,193	607	1,284	578	377	215	195	72	42	16	18	73	9	368	81	29	6,739

▶ 事件種類別の裁決状況（平成 16 年分）（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	合計
裁決件数	303	57	137	7	28	16	14	2	91	20	48	1	17	1	18	760

昨年の台風海難では、外国船の全損海難が目立った反面、内航船などには大きな海難が少なく、外国船と日本船が明暗を分けた形となりました。近年、内航船乗組員の高齢化が懸念されていますが、それだけに、今はまだ経験豊富な方が多いと言えます。それこそが、内航船の台風海難が少なかったことの大きな理由だと思われま。そのような台風避泊のノウハウを共有し、伝承することが台風海難の防止に役立つと考え、今回アンケート調査を行うことにしました。是非とも皆様の貴重な体験談をお寄せください。お待ちしております。



ご意見をお待ちしております。

〒100 - 8918

東京都千代田区霞が関 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>