



Marine Accident Inquiry Agency

マイアニュースレター

海難審判庁

No. 33 (18-9)

見張り特集

～ 海難防止へのメッセージ ～



特集 漁船での見張り

- ◆ 「漁船海難防止強化旬間」でキャンペーンを展開！！ 1
- ◆ 漁船での見張り **3つのポイント** 2
- ◆ 漁船海難の事例 3
- ◆ トピックス 8

「漁船海難防止強化旬間」

9月21日(木)～30日(土)

4省庁が連携して全国一斉にキャンペーンを展開



重点事項 見張りの励行

海難審判庁、国土交通省海事局、海上保安庁及び水産庁の4省庁は、今年も9月下旬の10日間を「漁船海難防止強化旬間」に定め、漁船海難の防止と死亡・行方不明者の減少に向けたキャンペーンを全国一斉に展開します。

毎年、漁船の衝突原因の約8割を「見張り不十分」が占めており、また、平成17年には、漁船海難に伴って105人もの尊い命が失われています。そこで今年度は、見張りの励行を重点事項に取り上げました。

海難防止講習会に参加しよう！

海難審判庁では、漁業関係者を対象とした海難防止講習会や訪船指導などを通じて、重点事項である見張り励行の重要性を呼びかけていくことにしています。

皆さんの参加をお待ちしています。

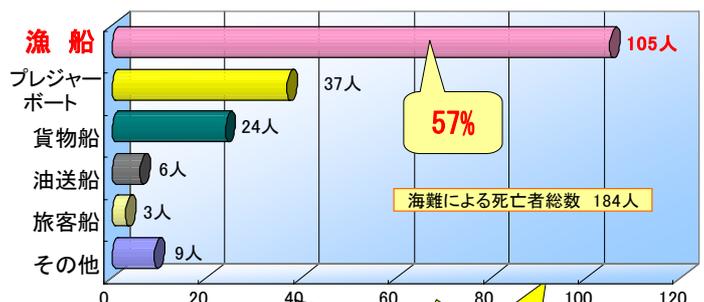


昨年の旬間での活動



上：漁協での海難防止講習会
右：訪船指導

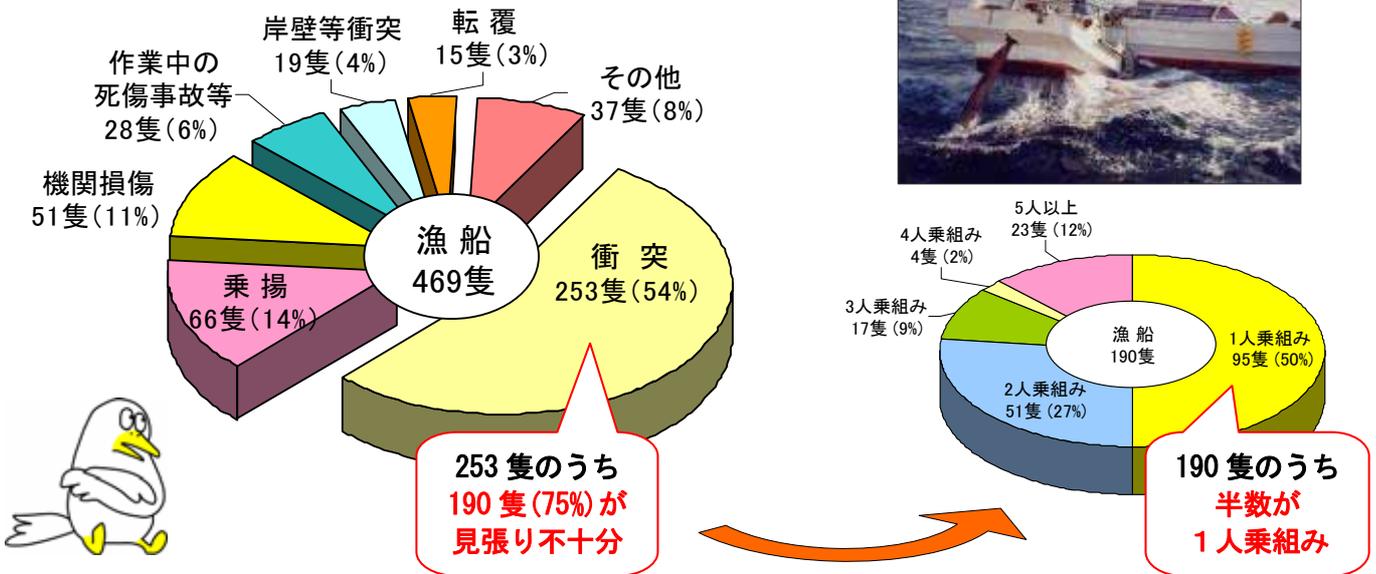
死亡者の発生状況 (平成17年)



死亡者184人中、漁船が105人！

漁船での見張り 3つのポイント

平成 17 年に海難審判で裁決が言い渡された 732 件 1,037 隻のうち、漁船が関係したものは、397 件 469 隻と全体の 45%を占めており、そのうち海難の種類別では、衝突が 253 隻 (54%) と最も多くなっています。また、衝突の原因では、253 隻中 190 隻 (75%) が「見張り不十分」となっており、4 隻のうち 3 隻が見張りを十分に行っていないことによって衝突しています。



「見張り不十分」で衝突した 190 隻の動態



漁場に向かうとき
船首の陰に他船あり!!

早く漁場に着きたい気持ちは分かりますが、スピードを出すと船首が浮上して前方が見えにくくなります。窓から顔を出すなどして、船首の陰に入っている他船を見落とさないようにしましょう。

操業中でも
周囲に十分注意して!!

小型漁船がとまっていたり、ゆっくりと網を引いているときは、真っ白い航跡が見えないので、昼間でも他船から見えにくいものです。他船があなたに気付いていないかもしれません。操業中でも、周囲の見張りを忘れないように・・・

漁港に帰るとき
魚の選別も大切だけど!!

魚の選別・箱詰め作業や漁具・漁網の片づけが忙しく、周囲をよく見ていなかったことがありますか？ あれもこれも大変でしょうが、定係地に着くまでは安心できません。あなたの見張りで、あなたの家族に安心の笑顔を届けましょう。



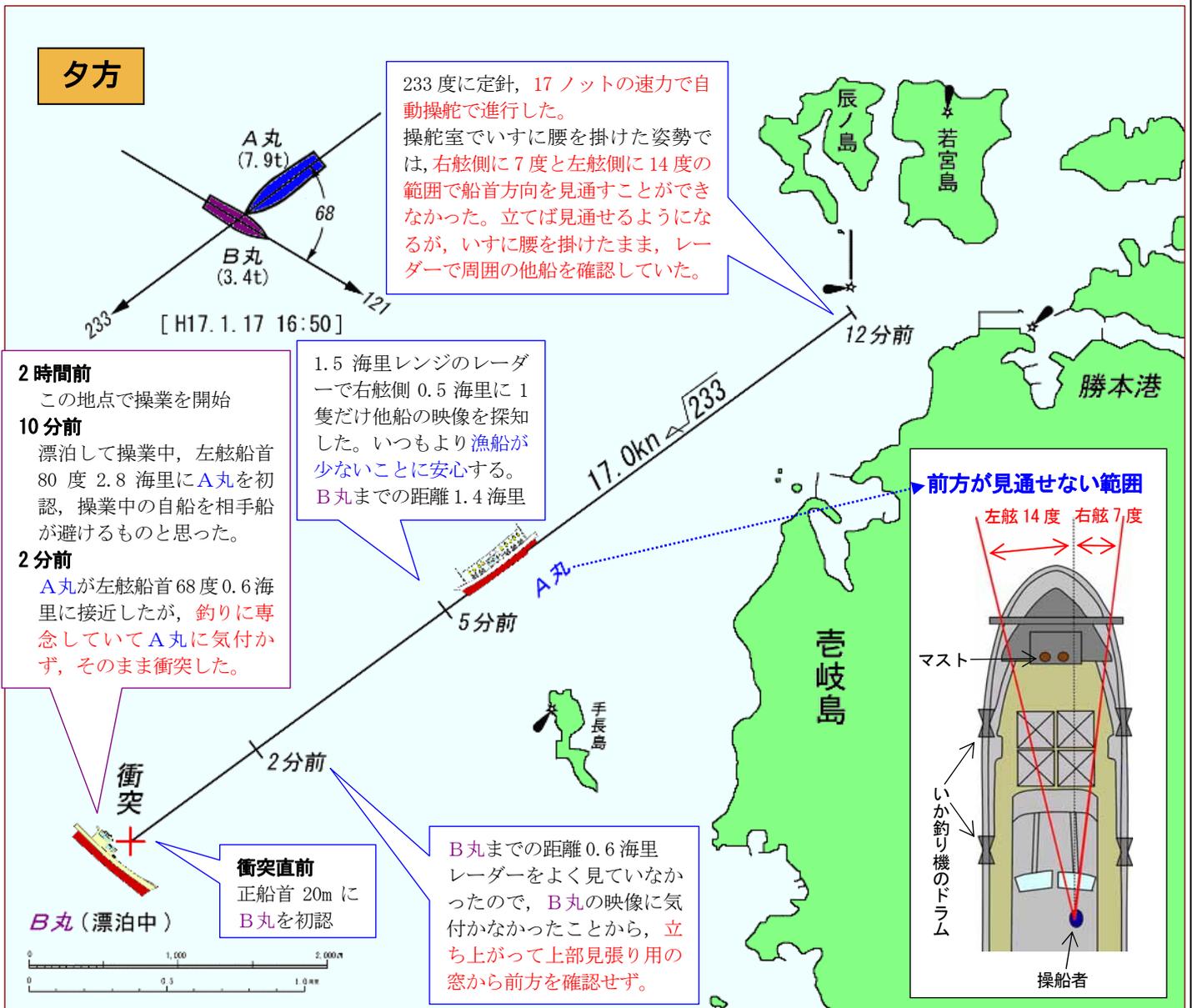
あなたの「見張り」が、あなたと家族を守ります。

船首方向が見通せない状態で航行中のいか釣り漁船が、漂泊中の漁船に衝突

A丸：いか一本釣り漁船 7.9トン 登録長 13.16m 1人乗組み 長崎県壱岐島勝本港→同島西方の漁場
船長：47歳 小型船舶操縦士免許 海上経験 32年
B丸：一本釣り漁船 3.4トン 登録長 9.98m 1人乗組み 壱岐島半城浦→同島西方の漁場(漂泊して操業中)
船長：62歳 小型船舶操縦士免許 海上経験 41年
 発生日時場所：平成17年1月17日16時50分 長崎県壱岐島西方沖合
 気象海象：晴 北西風 風力3 視界良好 波高2.5mの北西からのうねり

海難の概要 <http://www.mlit.go.jp/maia/04saiketsu/18nen/moji/mj1804/17mj095yaku.htm> (本海難の裁決書)

壱岐島西方の漁場に向かう**A丸**は、高速で航行したため船首部が浮上し、船首方向が約20度の範囲で見通せない状態となった。**A丸**は、いすに腰をかけたままレーダーで周囲の他船を確認しながら自動操舵で進行中、前路で漂泊して操業していた**B丸**に気付かずに衝突した。また、**B丸**は、漂泊して一本釣り漁業に従事中、釣りに専念していて左舷正横付近から接近する**A丸**に気付かずに衝突した。



思い込みは禁物！ まず目で見張ろう！

小型漁船では、スピードを出すと船首が浮上して前方が見えにくくなります。**A丸**も、17ノットの速力を出していたため、いすに腰をかけた姿勢では、前方が約20度の範囲で見通せなくなっていました。立ち上がって上部見張り用窓から見張りをして、船首の陰に入った小型船を見落とさないようにすることが大切です。

壱岐島周辺では、赤い旗を付けた竿を立てている漁船を見かけるよ。他船から良く見えるようにしているんだね。

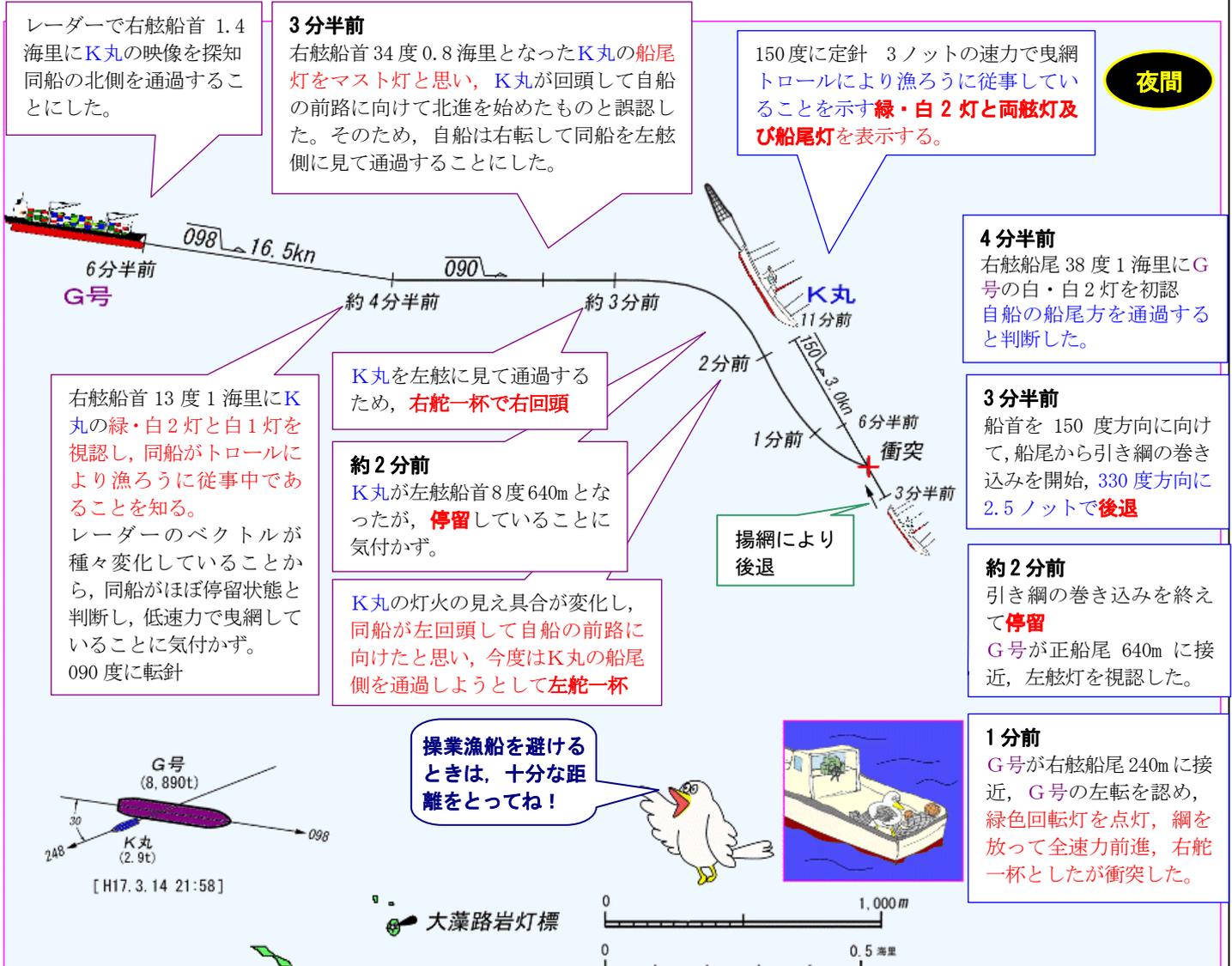


動静を誤認した外国船が漁ろう灯を表示して揚網中の漁船に衝突

K丸：小型機船底びき網漁船 2.9トン 全長 13.95m 1人乗組み 操業中(福岡県藍島北東方の漁場)
船長：47歳 小型船舶操縦士免許 海上経験 32年
G号：貨物船(シンガポール籍) 8,890トン 全長 135.8m 19人乗組み コンテナ 7,747トン
 中国青島港→(関門海峡経由)→京浜港 水先人なし
船長(国籍 パキスタン 44歳 操船指揮) 三等航海士が見張り 甲板手が手動操舵
 発生日時場所：平成17年3月14日 21時58分 関門海峡西口(山口県六連島北方海域)
 気象海象：曇 南西風 風力2 視界良好 上げ潮の中央期

海難の概要 <http://www.mlit.go.jp/maia/04saiketsu/18nen/moji/mj1802/17mj085yaku.htm> (本海難の裁決書)

G号は、夜間、関門海峡西口を関門航路に向かって東行中、法定灯火を表示して底びき網漁に従事中的の**K丸**の進路を避けようとしたが、**K丸**の動静を誤認し、同船の至近で左転して衝突した。



相手船が正しく判断しているとは限らない!

たとえ形象物や灯火を掲げて操業していても、小型漁船の形象物や灯火は遠方からは見えづらいものですし、投網→曳網→揚網と複雑な動きを繰り返すので、その動静を正しく判断するのは意外と難しいものです。

特に、我が国の漁法に詳しくない外国船では、漁船とは分かっている、その動きなどを正しく判断できていないことが多々あります。

形象物や灯火を掲げているからといって、それだけで安心することなく、操業中も周囲の見張りをおろそかにしないようにしましょう。!

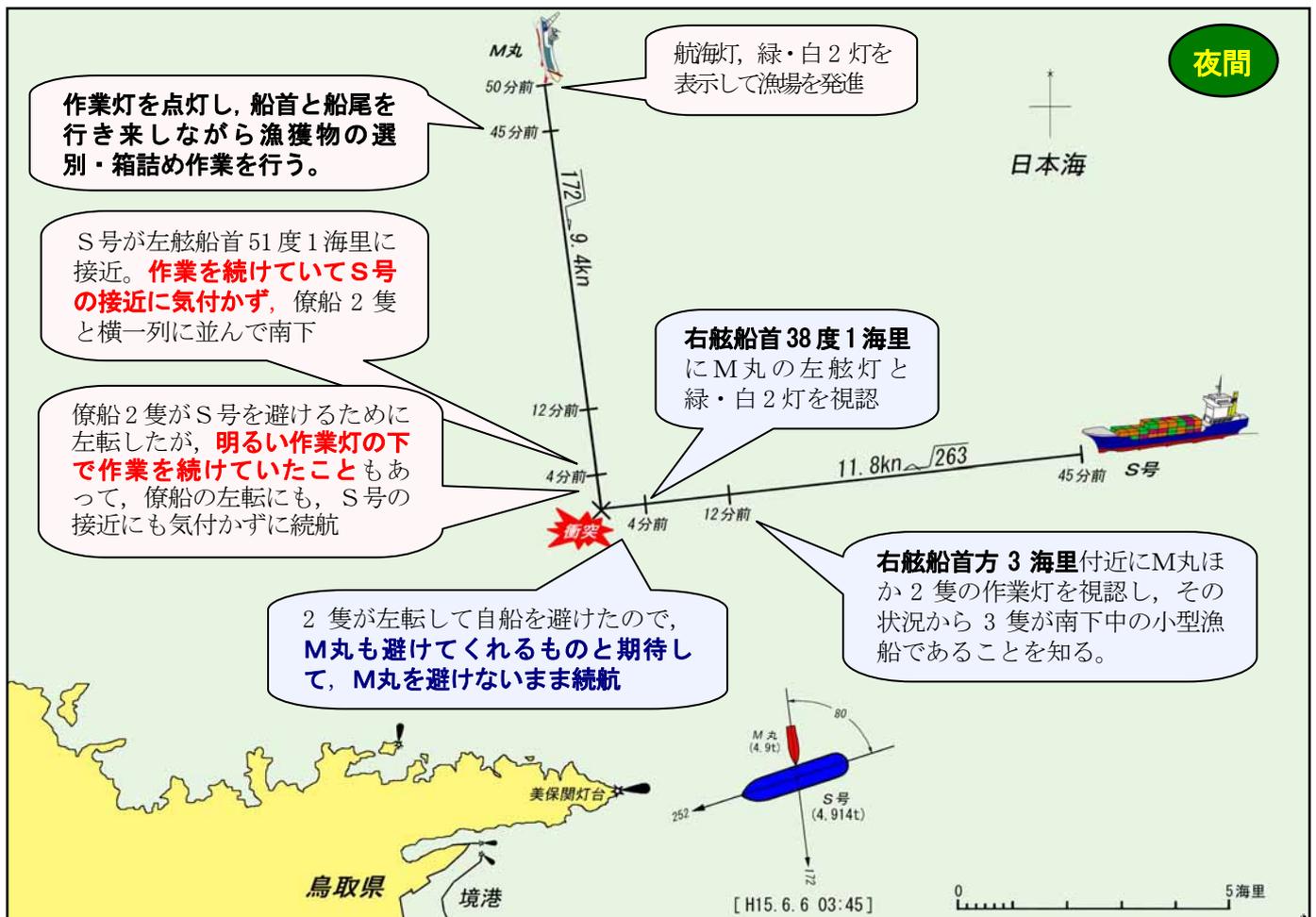


漁獲物の選別・箱詰めをしながら帰港中の漁船と外国船とが衝突

M丸：漁船 4.9トン 全長 12.6m 1人乗組み 隠岐海峡中央部の漁場→鳥取県境港
船長：37歳 小型船舶操縦士免許 海上経験 19年
S号：貨物船（セントビンセントおよびグレナディーン諸島籍）4,914トン 全長 122.5m 24人乗組み（国籍 中国）
 コンテナ貨物 678トン 京都府舞鶴港→中国丹東港
船長：34歳 海上経験 13年
二等航海士：28歳 海上経験 7年（船橋当直中）
 発生日時場所：平成 15年 6月 6日 03時 45分 島根県美保関灯台から 357度 5.1海里的の隠岐海峡
 気象海象：晴 南風 風力 3

海難の概要 <http://www.mlit.go.jp/maia/04saiketsu/16nen/hiroshima/hs1609/16hs048yaku.htm>（本海難の裁決書）

M丸は、日本海での小型機船底びき網漁を終え、航海灯及び緑・白2灯の漁ろう灯を表示したまま、水揚げのため僚船とともに境港に向かった。**M丸**は、作業灯を点灯して漁獲物の選別・箱詰め作業を行いながら自動操舵で南下中、一方、**S号**は、右舷船首3海里付近に**M丸**の左舷灯と緑・白2灯を視認し、甲板手を手動操舵に就けて西行中、衝突した。



帰港時のポイント！

魚の選別も大切だけど、見張りもしっかりと！

沖合の漁場から漁港に向かうときは、陸岸に沿って航行する一般船舶と横切り関係になることが多くなります。帰港時には、作業ばかりに没頭せず、前方はもちろんですが、**側方の見張り**も忘れずに！

M丸



前部作業灯 40W×2
後部作業灯 100W×3

相手船に気付かなかった原因の一つは…

作業灯を点灯していたため、目が明るさに慣れて相手船の灯火がよく見えなかった。



漁船とフェリーが、いずれも相手船の前方を通過できると判断して衝突

F丸：旅客船 15,188トン 全長189.00m 25人乗組み 旅客152人・車両206台
 関門港新門司区→神戸港

二等航海士：31歳 三級海技士(航海)免許 海上経験11年

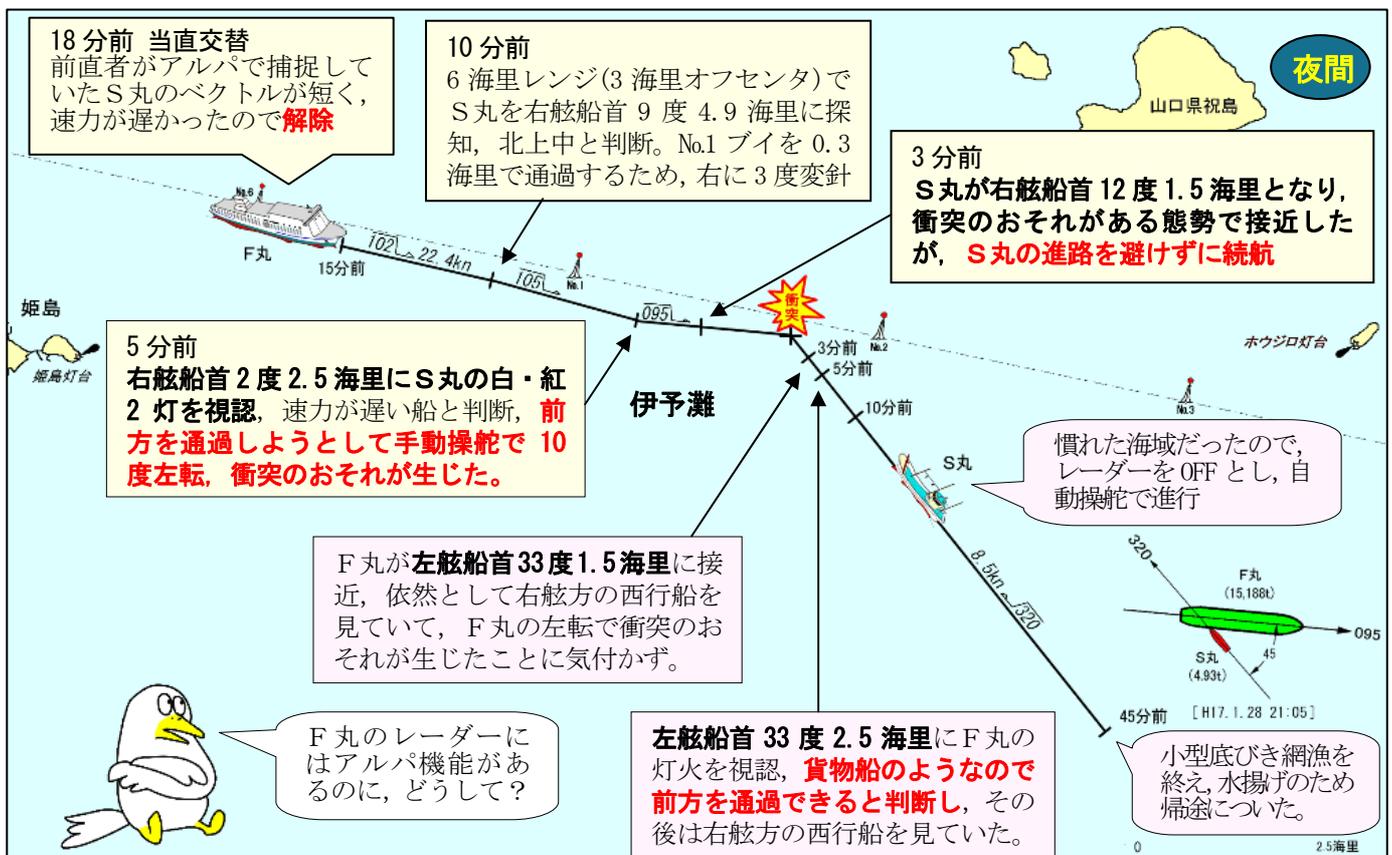
S丸：漁船 4.93トン 登録長11.94m 1人乗組み 漁場(伊予灘)→山口県向島(郷ヶ崎)漁港
船長：54歳 小型船舶操縦士免許 海上経験39年

発生日時場所：平成17年1月28日21時05分 姫島灯台から088度8.8海里の伊予灘

気象海象：晴 無風 上げ潮の末期

海難の概要 <http://www.mlit.go.jp/maia/04saiketsu/18nen/hiroshima/hs1803/17hs086yaku.htm> (本海難の裁決書)

F丸は、ほぼ正船首2.5海里に**S丸**の白・紅2灯を視認し、**S丸**の速力が遅いので左転すれば同船の前方を通過できると判断、針路を10度左に転じ、甲板手を手動操舵に就けて22.4ノットで東行中、一方、**S丸**は、左舷船首33度2.5海里に**F丸**の白・白・緑3灯を視認し、貨物船のようなのでこのままでも**F丸**の前方を通過できると判断、操舵室後方右舷側に立って自動操舵で北西進中、衝突した。



F丸

速力の遅い船なので大丈夫だろう？

S丸の速力が遅いので、アルパのターゲットから外す

レーダーを時々見てはいたけど、アルパで捕捉せず、**相手船は速力が遅い船なので、左転すれば前方を通過できると判断し、その後は動静監視を十分に行わなかった。**

アルパ付きレーダー

両船の見張り判断は？

貨物船のようだし、この距離なら、あの船の前方を通過できるだろう？

実は、速力の速いフェリー！

相手船は東行する貨物船でそれほど速くないので前方を通過できると判断し、その後は右舷方の西行船に気をとられ、**動静監視を十分に行わなかった。**

S丸

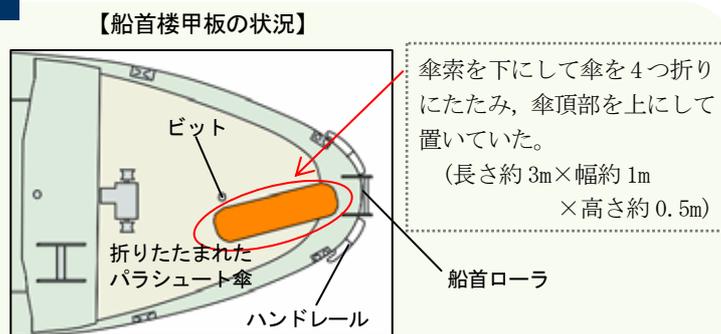
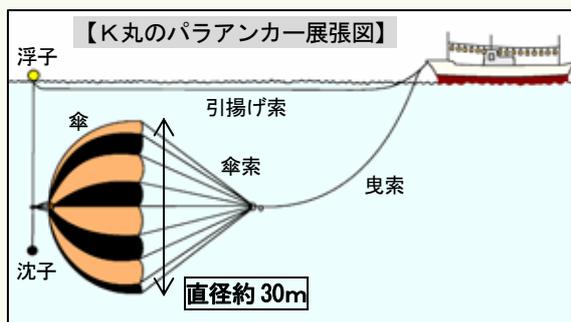
シーアンカー投入作業中、強風に煽られて広がった傘に跳ね飛ばされて海中転落

K丸：漁船 136トン 全長29.41m 7人乗組み 福岡県博多港→北海道積丹半島北西方沖合（操業中）
船長：59歳 五級海技士（航海）免許 海上経験33年
 発生日時場所：平成16年10月15日13時45分 北海道積丹半島北西方沖合
 気象海象：晴 西北西風 風力7 波高約4m 海上強風警報発表中

海難の概要 <http://www.mlit.go.jp/maia/04saiketsu/17nen/hakodate/hd1711/17hd034yaku.htm>（本海難の裁決書）

いか一本釣り操業に従事していたK丸は、夜間、荒天下において、パラシュート型シーアンカー（以下「パラアンカー」という）の投入作業を始めた。船長は、船首作業にあたる甲板員にライフジャケットの着用を指示せず、未着用で作業に従事していた4人の甲板員のうち船首端にいた1人が、強風に煽られて広がったパラアンカーの傘に跳ね飛ばされて海中に転落し、行方不明となった。

★ K丸のパラシュート型シーアンカーについて



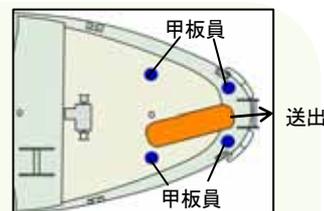
パラアンカーの投入方法・・・

浮子を船首ブルワークから舷外に吊り下げ、船首を風に立てた後、機関を微速力後進にかけ、浮子・沈子を順次投入して、傘を船首ローラから徐々に送出させ、引揚げ索とともに曳索を延出する。

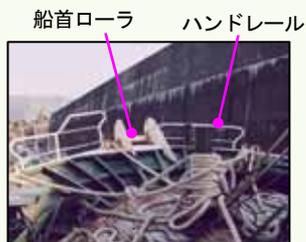
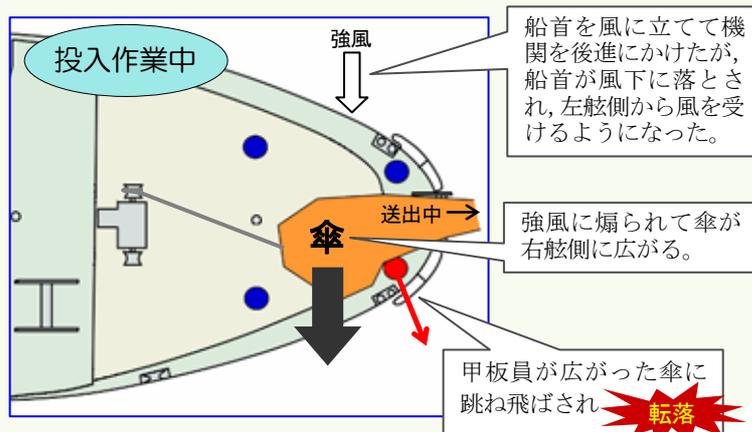
★ 事故発生に至る経緯

- ① 10分前 船長が操舵室で操船・作業指揮
 魚影を探知し、甲板員にパラアンカーの投入作業開始を指示
 荒天時の船首作業が危険であることは知りつつも、慣れていたことから
 ★作業の邪魔になるということで、**ライフジャケットの着用を指示せず**
 ★浮子・沈子を投入後、**送出する傘から離れた安全な位置に移動するよう指示せず**

【当時の甲板員の位置】



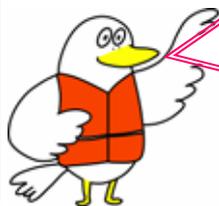
- ② 約30秒前 船首を風に立てた後、機関を微速力後進にかけ、浮子・沈子を投入（※）
 続いて傘が3分の2ばかり送出したとき、左舷側からの強風に煽られて傘が右舷側に広がり、傘の右舷側にいた甲板員が海中に転落



※ 浮子を投入した後、片手でハンドレールをつかんだ船首端の甲板員2人がもう片方の手で沈子を持ち上げて投入

甲板作業中はライフジャケットの着用を徹底しよう！

シーアンカーの投入作業や投網作業など、舷外にシーアンカーや漁具・漁網を送出する作業時に、これに巻き込まれたり、跳ね飛ばされたり、船体の動揺などによって海中に転落するケースが後を絶ちません。甲板作業では、**ライフジャケットと保護具の着用があなたの命綱になります**。また、「浮子・沈子の投入後は安全な位置に移動する」といった安全のための基本動作を徹底することが必要です。「**慣れている作業だから**」が危険への第一歩

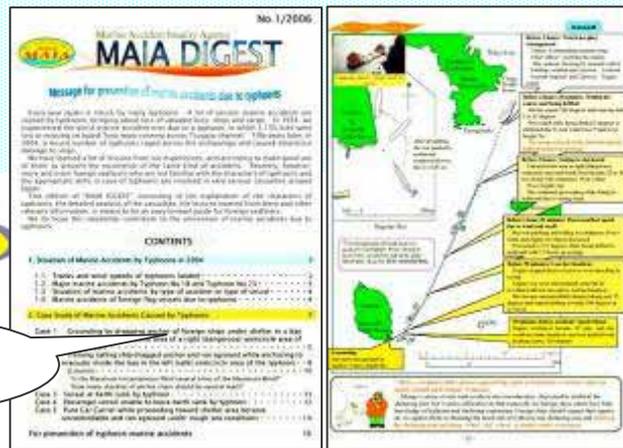


トピックス

■ 英語で紹介！「MAIA DIGEST」がスタート LOOK!!

最近、外国人船員を配乗している内外の船社などから、“英語でも海難事例を紹介して欲しい”という声が寄せられるようになりました。そこで今般、その声にお応えして「MAIA DIGEST」(Eメールで随時配信)をスタートさせることにしました。

「MAIA DIGEST」では、マイアニュースレター、海難分析集、海難レポートなどで紹介した海難事例の中から、台風・霧・狭水道・強潮流など、我が国特有の自然的・地理的条件が関係した外国船の海難事例や、航法不遵守による外国船の衝突が目立っていることから、特に、海上交通安全法や港則法の特定航法といった我が国独自の細かな交通ルールが関係した外国船の海難事例などを取り上げることにしています。また、同時に英語版と同じ内容の日本語版も配信することにしています。



MAIA DIGEST は
ホームページからご覧いただけます

「台風と海難」について特集！
第1号は全16ページ！

■ 海難防止に関する提言

当庁では、海難審判法の一部改正(平成18年4月1日施行)により、関係行政機関に対して海難防止のために講ずべき施策について意見を述べるできるようになりました。これを受け、去る8月10日、国土交通大臣及び海上保安庁長官に対し、被引浮体に係る海難の防止についての提言を行いました。これは、最近、モーターボートや水上オートバイで浮体を曳航する形のマリンレジャーが盛んになり、浮体に搭乗していた者が死傷する海難が頻発していることから、同種海難の再発防止を目的として提言されたものです。

■ 今年も「子ども霞が関見学デー」を開催しました！

8月23・24日、今年も「子ども霞が関見学デー」が開催されました。これは、夏休み中の子どもたちに広く社会を知る機会となるよう、毎年各府省等が連携して実施しているものです。

当庁では、24日に高等海難審判庁(東京)の審判廷を開放して『子ども海難審判』を実施。海の交通ルールなどについて説明をしたあと、小中学生に模擬海難審判を実演してもらいました。

霞が関の仕事について楽しく学んでいただけたでしょうか？



創刊5周年と英語版の創刊

読者の皆様に育てていただいたマイアニュースレターも創刊5周年を迎えました。これを記念して、というわけではありませんが、このたび英語で事例を紹介する“MAIA DIGEST”を創刊しました。創刊号では、本年5月に刊行した海難分析集「台風と海難」の中から、外国船に関係する台風海難の事例を取り上げています。

9月に入り本格的な台風シーズンとなりました。台風には慣れない外国船にこそ、実際の海難事例などから台風のこわさを理解してもらうことが必要です。

台風海難の防止のため、是非ご活用ください。



ご意見をお待ちしております。

T100-8918

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
(首席海難防止調査官)

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

(平成18年9月発行) 「まいあ君」作成: 清水 史

