



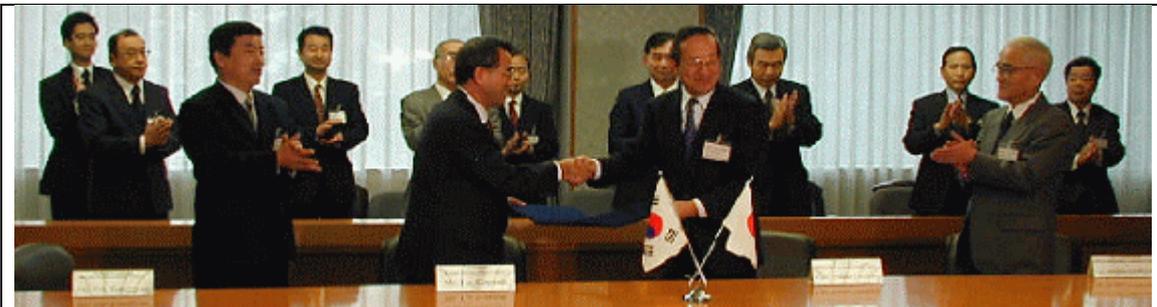
～ 海難の再発防止に向けて ～

## 主な内容

- 日韓海難調査協力関係の構築について
- 裁決事例「冬の終わり、春の訪れ」～発達中の低気圧に注意～  
同じ低気圧によって発生した事件
  - ・防波堤付近で高起した波浪には要注意
  - ・走錨が予想される時には、錨地の選定と守錨当直
- 統計速報コーナー
- トピックス

## 日韓海難調査協力関係の構築について

平成13年度、当海難審判庁は、隣国である韓国の海洋安全審判院との間で海難調査協力に係る二国間会議を行うなか、平成14年2月の長官級会議において海難調査情報の交換を中心に新たな協力関係を構築することで意見が一致、「討議記録（調査協力文書）」に署名しました。



[平成14年2月27日、調査協力文書に署名後、握手する、米田高等海難審判庁長官と李(リ)韓国中央海洋安全審判院長（於三田共用会議所）]

海難調査協力のための国際的な枠組みの構築に向けた検討が進められているなか、今回の調査協力文書への署名は、東アジア地区の海難調査機関としては初の二国間協力関係を明文化したものであり、4月以降、日韓の海難調査機関が相互に海難発生情報の早期通知、調査資料の交換等を行うことで、担当海域における、より迅速かつ的確な海難調査が行われることとなります。



高等海難審判庁審判廷を視察する韓国中央海洋安全審判院長一行

## 「経緯」

### 1. 「日韓海難調査協力(高官級)会議」(平成13年11月26-29日、東京/門司)

昨年8月、ソウルの中央海洋安全審判院で行われた準備会合以降協議を重ね、11月26日-27日、東京において「日韓海難調査協力(高官級)会議」を開催、伊藤實海難審判理事所首席理事官、朴玲先(パク・ヨンム)中央海洋安全審判院首席調査官らによる意見交換が行われました。



[平成13年11月27日、東京会議]

会議では、

互いの領海内で相手国が関係する海難を認知した際の、相手国に対する速やかな初期情報通報の必要性

双方の船舶が関係する海難の調査において、可能な範囲で双方が所持する調査資料交換の有効性

受け入れ側調査機関の基本的スタンスなどを確認し、長官級会議における意見の一致を得るため、引き続いて調整していくこと

について意見交換が行われました。

### 2. 「日韓海難調査機関長官級会議」(平成14年2月27-28日、東京)

[韓国側]出席者4名

李甲淑(リー・ギョプソク)中央海洋安全審判院長、呉恭均(ウ・キョングン)首席(統括)調査官、朴在平(パク・ジヤヒョソ)前任審判官、金景熙(キム・キョウジ)調査官補佐

[日本側]出席者4名

米田裕高等海難審判庁長官、亀山海難審判理事所長、宮田高等海難審判庁首席審判官、伊藤海難審判理事所首席理事官

会議の内容

両国調査機関が調査協力を行う必要性、両国機関の国際協力の現状、国際海事社会への貢献等について首脳同士による意見交換を行い、李(リ-)院長から、「将来的には、海難調査に関係する分野の共同研究を行いたい。」旨、米田長官からは、「両国機関による調査協力の実績を踏まえ、今後、アジア地域、環太平洋地域における新たな国際協力体制の構築を目指したい。」旨の意見が述べられました。

「討議記録(調査協力文書)」として確認された主な内容

海難発生初期情報の速やかな通知

- ・ 互いの領海内で相手国船舶が関係する海難を認知した際、相手国に対する初期情報の通知

- ・ 海難審判の申立及び裁決情報の提供

調査資料の交換

- ・ 双方が関係する海難の調査において、可能な範囲で双方が所持する調査資料の交換

- ・ 関係者への質問・回答について、可能な範囲で相互に便宜を図る

海難調査官の相互派遣

日韓海難調査官会議の定例化

なお、上記、2回の国際会議は、いずれも、(財)シップ・アンド・オーシャン財団の海外交流基金事業により行われました。

## 裁判事例の紹介

- 特集「冬の終わり・春の訪れ」発達中の低気圧に注意 -

### 防波堤付近で高起した波浪には要注意 (瀬渡船T号転覆事件から)

発生日時、場所：11年3月7日07時15分 沖縄県那覇港  
気象、海象：曇、南南西風、風力6、波高約2.5メートル 強風波浪注意報

#### 海難の概要

T号(9.5メートル)は、専ら港内において釣り客を送迎する瀬渡船で、7日06時55分、船長ほか釣り客2人を乗せ、那覇港内の沖合防波堤に渡す目的で、那覇港内のマリーナ船溜まりを発した。

発航時、風は強く、急速に強まった南寄りの風波を受け、船体の動揺が激しくなったものの、このくらいなら大丈夫と思い目的の防波堤に向かったが、同防波堤に接近したとき波浪が打ち上がっているのを認め、07時04分防波堤渡しを断念して引き返すこととなった。

T号は、機関を3.5ノットの微速力前進とし、左回頭を始めたところ左舷船尾から高起した波浪が打ち込み甲板上に滞留するようになった。船長は、陸上与電話で連絡し救助を待ったが、07時15分ひときわ高起した波浪が打ち込み水船状態となり、危険を感じた船長と釣り客2人が海中に飛び込んだ直後、T号は復原力を喪失して転覆した。

海中に飛び込んだ3人は、僚船によって救助された。

なお、強風波浪注意報が発表されたのは発航5分後であった。

#### 海難原因

本件転覆は、釣り客の防波堤渡しの業務に従事中、強まった風波により船体動揺が激しくなった際、高起した波浪の危険性に対する認識不足で、直ちに発航地に引き返さず防波堤付近に接近したことによって発生したものである。

#### 本件から得た教訓

船長は、発航直後に強風波浪注意報が発表されたことを知らなかったものの、過去の長い経験から、当時、那覇の西方100kmのところを位置していた「東シナ海低気圧」は、沖縄県地方で「ニガチカジマーイ」(2月風廻り)として知られている強風を吹かせることを知っており、かつ発達しながら急接近する可能性が高いことも予想でき、また、目的の防波堤付近には高い波が出現することも知っていたのであるから、静穏な内防波堤内の水域を出たところで、沖側においては波浪が高いことを認めた際、沖合防波堤に釣り客を置き去りにすることを念頭に置き、既に危険な状況にあると判断し、速やかに引き返す決断をすることが必要であった。



## 走錨が予想される状況の時には、錨地の選定と守錨当直 (貨物船 M 丸乗揚事件から)

発生日時、場所：11年3月8日03時55分 茨城県鹿島港  
気象、海象：曇、北東風、風力7、最大瞬間風速秒速18メートル 強風波浪注意報

### 海難の概要

M丸(498総トン)は、船尾船橋型の貨物船で、船長ほか4人が乗り組み、空倉のまま6日18時45分福島県相馬港を発し、翌7日早朝鹿島港検疫錨地の南側付近に錨泊し、その後、08時10分水深約10メートルのところ、1節25メートルの左舷錨を3節半延出して錨泊したが、陸岸から0.3海里で十分に錨鎖を延出できない状況であった。

船長は、同日昼のテレビの気象情報で、発達中の低気圧が接近することを知って、夕刻から守錨当直を行うこととし、船長自らは、18時から20時に入直し、以降一等航海士及び甲板長に4時間の当直を指示したが、その際、具体的な風速値を示して風勢が強まるようであれば報告するなどの指示をしなかった。

翌8日00時当直に立った甲板長は、時々レーダーで錨位を確認し、03時35分にも変化のないことを確認した。03時45分風勢が増してきたことに気付いたが、後10分もしたら船長が次直で昇橋することからその時に報告すればよいと思い、風勢が増してきたことを報告せず、また、自船が突風に伴う強風の影響で走錨し始めたことに気付かなかった。

03時50分船長が昇橋し、レーダーで船位を確認をしたところ走錨していることに付き、直ちに機関用意を令し抜錨準備に取りかかったが、間に合わず護岸外周に設置された消波ブロックに乗り揚げた。

### 海難原因

本件乗揚は、夜間、守錨当直を設けて錨泊中、走錨防止措置が不十分で、突風に伴う強風によって走錨し、陸岸に向けて圧流されたことによって発生したものである。

### 本件から得た教訓

本件において、船長が知り得ている情報又は経験は、「この付近は過去において、荒天時に風向によっては走錨する事故が多発していたこと」、「海底の底質は貝殻混じりの砂であったこと」、「錨鎖が十分に延出していなかったこと」、「強風波浪注意報が発表されており、今後、さらに低気圧の影響で北東風が増すことが予想されたこと」、「守錨当直を行えば風速の変化が把握でき、これ以上風勢が増せば冲出しするなどの対応をするつもりでいたこと」、「過去において、急に着岸指示があったとき短時間で機関用意が可能であったこと」、「当直者から、気象・海象の変化、異常等があれば報告してくれるものと思っていたこと」などがあり、この季節の発達中の低気圧(「東シナ海低気圧」)に対する判断の甘さ、最悪の事態を想定しての守錨当直が行われていなかった状況が推察される。

これらの要因から、再発防止のために船長は、守錨当直者へ、例えば「船長に報告すべき風の強さ」については、「『平均風速毎秒何メートル』『瞬間最大風速毎秒何メートル』を越えた場合には報告」と数値を示すなど、守錨の方法を具体的に指示すべきであった。

#### 船位の確認



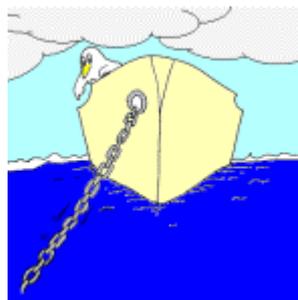
船位がずれる  
と走錨の赤信号

#### 船首方向の確認



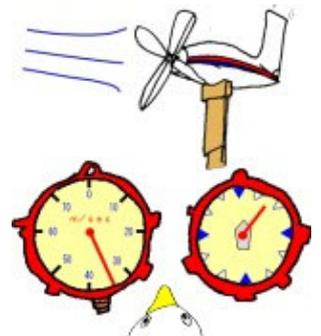
船首方向が一定になると走錨の赤信号

#### 錨鎖状態の確認



常に張ったままになると走錨の赤信号

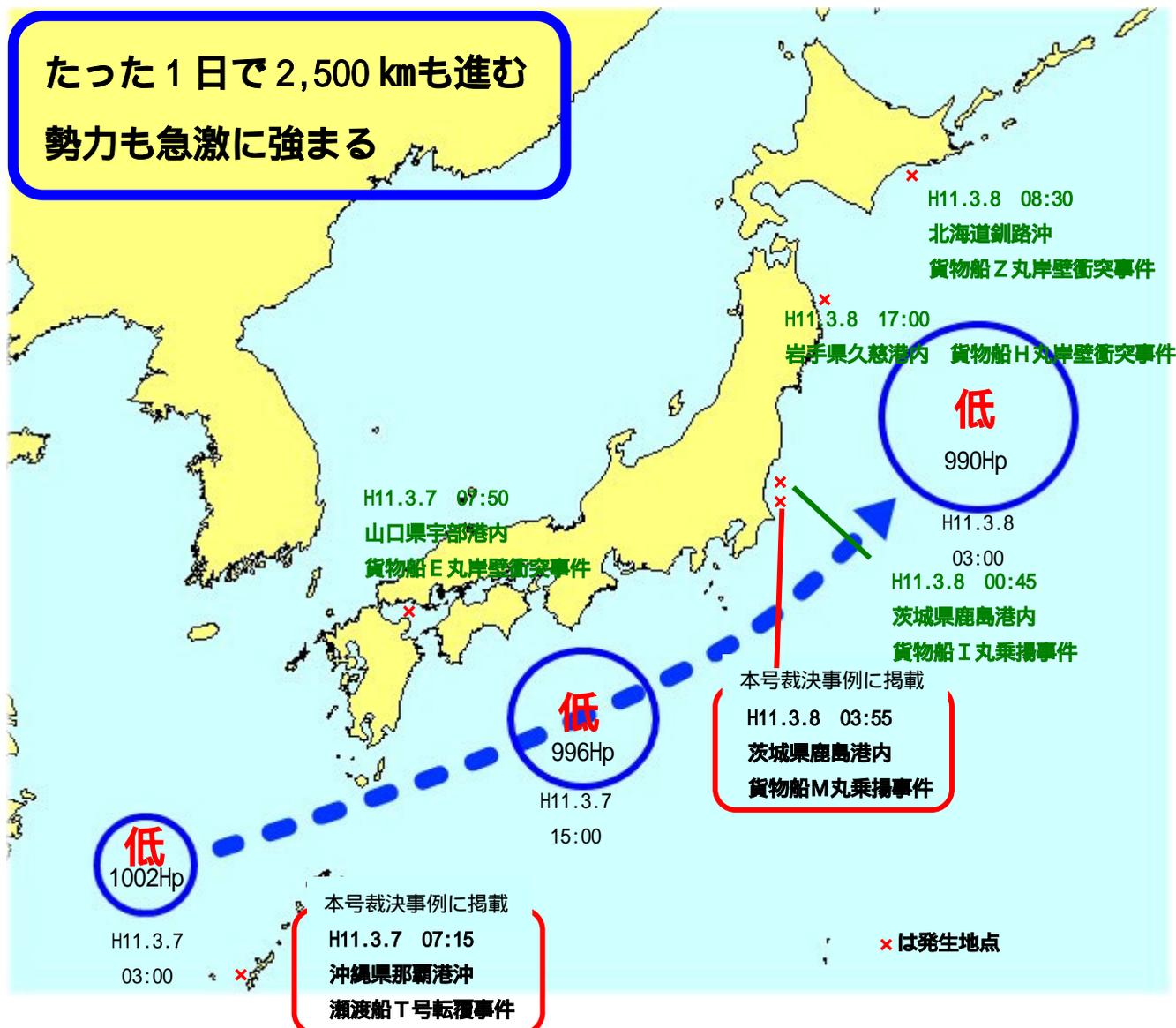
#### 気象変化の確認



風速が強まる  
風向の急変 > 走錨の赤信号

## 発達中の低気圧（東シナ海低気圧）に注意しましょう

平成 11 年 3 月 7 日から 8 日にかけて、日本の南から北へ低気圧が発達しながら通過しました。この影響で本号掲載の裁判事例 2 件のほか 4 件の海難が発生しています。



上図のとおり、低気圧の移動に伴って、南から北へ海難が発生している様子がわかります。

春先のこの時期、東シナ海に発達した低気圧が急速に発達しながら日本の上空を通過することがあり、「東シナ海低気圧」と呼ばれています。太平洋岸に沿って北上する場合には、太平洋側に「思わぬ春の『大雪』」をもたらすこともあります。

この低気圧は移動の速度が極めて速いのが特徴です。「台風の 2 倍の速度で進行する。」ともいわれており、しかも、急激に発達する（気圧が急激に下がる）ことも大きな特徴です。

上図でみるように、沖縄で強風を吹かせた 1 日後には北海道でより強い風を吹かせています。わずか 1 日で 2,500 km、時速 100 km 以上のスピードで進行したことになります。

紹介した 2 件の裁判事例はいずれも「こんなに早く風が吹くとは思わなかった。」「こんなに強い風が吹くとは思わなかった。」というもので、「東シナ海低気圧」に対する認識不足が海難を招く判断ミスにつながった状況がうかがえます。

2 月中旬以降「冬の終わりから春先」にかけて、テレビ、ラジオなどの気象情報で「発達中の低気圧」があることを知ったときは、「急激に発達し、進行速度が速い」ことを念頭に、早めに、十分な荒天準備をする必要があります。

## 統計速報コーナー

### ▶ 船種別の海難の認知状況（平成14年1月～2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	遊漁船	瀬渡船	ボート	プレジャー	その他	不詳	合計
隻数	113	365	87	243	102	63	27	42	20	9	4	9	2	33	12	4	1,135	

### ▶ 事件種類別の裁決状況（平成14年1月～2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	安全障害	運航障害	属具損傷	浸水	合計
裁決件数	63	13	34	1	5	2	2	0	18	2	5	1	2	0	1	149

## トピックス

### ■ 更なる業務の改革・充実をすすめる（庁長・所長等会議の開催）

去る、1月29、30日の両日に当庁における平成13年度の「庁長・所長等会議」が東京で開催され、昨年から進めてきました海難審判庁の改革（プロジェクトマイア21）の取り組み状況について一定の成果があったことを確認し、改革2年度（ステージ）として、「裁決書記載内容の改善、業務見直しによる合理化など」を目標とし、海難の再発防止に向けて更なる業務の改革・充実を進める決議をしました。

### ■ 汽船第一わかと丸転覆事件関連資料のパネル展示について（門司地方海難審判庁・門司地方海難審判事務所）

3月4日から同月13日まで北九州市若松区役所において、若戸渡船転覆事件関連資料のパネル展示をおこない、それにあわせて、9日には若松市民会館において、「洞海湾の落日」朗読会が開催され、予想以上の来場者数で、皆様の関心の高さがうかがわれ好評のうちに終了いたしました。

終了後は、「わかちく史料館」（住所：若松区浜町1-4-7、電話：093-752-1707）で引き続き展示を行っておりますので、興味のある方は足を運んでみていただければ幸いです。また、当庁のホームページでも公開しておりますので是非ご覧下さい。

### 事件の要旨

昭和5年4月に渡船第一わかと丸は、若松市（当時）のえびす祭に訪れた参拝客などで旅客が定員超過で左舷に傾斜した状態のまま若松港を発航し、戸畑港へ向け航行中、波浪の影響で動揺して洞海湾内で転覆した。転覆の結果、72名が死亡するという惨事となった。

この事故を機に若戸海底トンネル建設案が浮上、戦後になって若戸大橋建設となりました。

今月号は、韓国との海難調査協力において、初めて文書を取り交わしたことを載せました。今後モアジア地域、環太平洋地域を中心に活発な国際協調が行われることと思います。

今回の裁決事例では、「東シナ海低気圧」をテーマにしました。季節を問わず気象・海象の情報収集そして船長の的確な判断は、難しいものです。



ご意見をお待ちしております。

〒100-8918

東京都千代田区電ヶ関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

ホームページ

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