



～ 海難の再発防止に向けて ～

主な内容

- 第11回国際海難調査官会議(MAIF11)が開催
- 裁決事例 特集 台風の影響による海難 (一つの台風で22件の海難が発生)
海難発生場所
平成12年台風14号の影響による海難の分析
裁決事例
- ホームページに「プレジャーボートの海難」を新設
- 統計速報コーナー
- トピックス

第11回国際海難調査官会議(MAIF11)が開催

海難調査における国際協力の促進・向上を目指すための「国際海難調査官会議 (Marine Accident Investigators International Forum)」の第11回会議が、8月26～30日の5日間、34ヶ国2団体から合計62名が参加して、ドイツのボンで開催されました。

会議には、当庁から藤江国際業務室長が出席し、「海難及び海上インシデントの調査のためのコードの対応」、「各国海難調査機関の活動」、「ヒューマン・ファクターの調査」等、多くの議題について活発な意見交換が行われました。

また、会議のなかで「漁船海難の実態」のプレゼンテーションを行ったところ、特にそのデータ量の豊富さと統計分析の緻密さに対して、各国海難調査官から大きな評価を得ました。

なお、次回の第12回会議は、2003年11月に南米のチリで開催される予定です。



[会議場風景]



[日本のプレゼンテーション]

- 漁船海難の実態 -

裁決事例の紹介

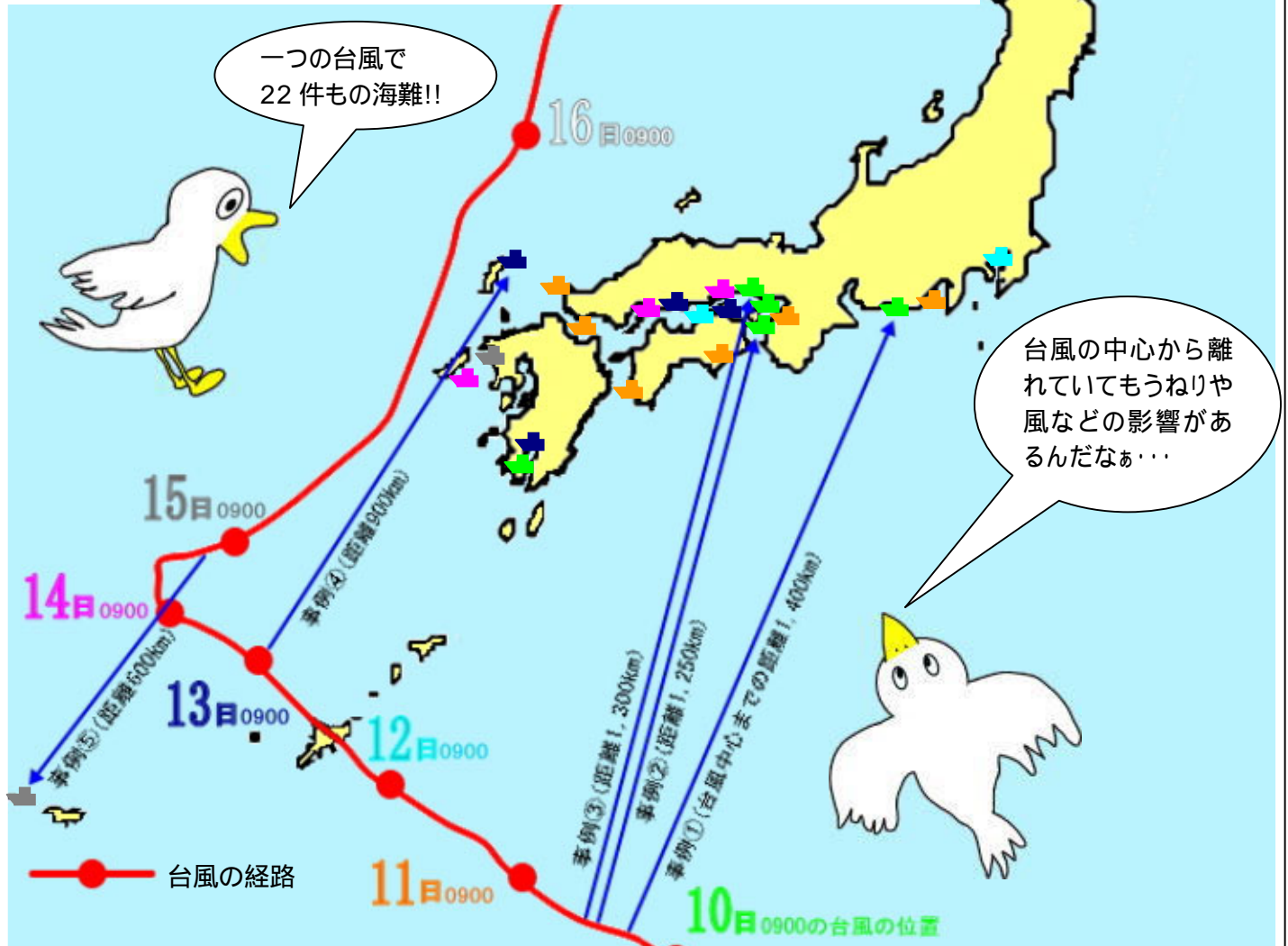
- 特集 台風の影響による海難 (平成 12 年台風 14 号) -

海難発生場所

平成 12 年 9 月 1 日太平洋上において台風 14 号(Typhoon SAOMAI)が発生し、その後発達しながら日本南方を西方向に移動して 10 日 03 時には南大東島の南東海上において大型で非常に強い勢力となりました。

12 日 19 時過ぎには沖縄本島を直撃(中心気圧 944hPa、最大瞬間風速 42m/s)し、さらに台風は東シナ海で次第に速度を上げながら進路を北東に変え、16 日には朝鮮半島南岸に上陸し、同日 15 時に温帯低気圧に変わりました。その後、低気圧は 17 日から 18 日にかけて沿海州を通過し、19 日にサハリン南部で消滅しました。

この台風 14 号の影響により日本沿岸海域において 22 件の海難が発生しました。



9.10 11:10 静岡県浜名港沖	モーターボート転覆	事例	9.12 09:25 神奈川県三崎港	油送船・貨物船衝突	
9.10 12:30 徳島県撫養港	モーターボート転覆	事例	9.12 19:00 岡山県水島港	油送船船底接触	
9.10 13:00 鹿児島県山川港	フェリー捨錨		9.13 09:08 長崎県対馬竹敷錨地	漁業取締船船底接触	事例
9.10 15:30 兵庫県家島港	砂利運搬船岸壁衝突		9.13 16:00 鹿児島港	セメント運搬船船底接触	
9.10 22:50 兵庫県姫路港	遊漁船防波堤衝突	事例	9.13 16:20 香川県小豆島内海港	石材運搬船船底接触	
9.11 06:20 静岡県御前埼沖	漁船・漁船衝突		9.13 16:45 岡山県岡山港	貨物船・貨物船衝突	
9.11 08:07 神戸港	フェリー岸壁衝突		9.14 11:45 岡山県玉島港	押船・貨物船衝突	
9.11 08:40 福岡県苅田港	貨物船岸壁衝突		9.14 16:26 広島県大長港	旅客船棧橋衝突	
9.11 09:30 高知県宿毛港	貨物船・モーターボート衝突		9.14 18:15 長崎県小城鼻沖	砂利運搬船船底接触	
9.11 16:30 徳島県今切港	貨物船捨錨		9.15 07:00 沖縄県久部良漁港沖	引船列遭難	事例
9.11 19:25 山口県豊北町沖	漁船乗組員行方不明		9.15 16:20 長崎県オランダ村港	旅客船棧橋衝突	

平成 12 年台風 14 号の影響による海難の分析

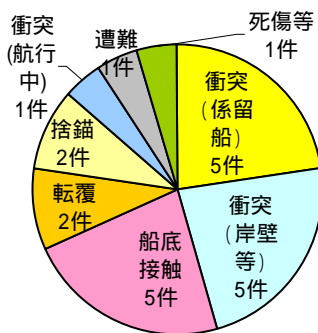
台風 14 号の影響で発生した 22 件を事件種類別にみると、係岸・係留中の船舶や岸壁・棧橋・防波堤に衝突したものが 10 件と最も多く、次いで港内での船底接触が 5 件となっており、港内で発生した事件は全体の 8 割近くとなっています。

また、船種別にみると 22 隻中(衝突事件において、係岸・係留中等で台風の影響を受けていない船舶を除く。)、貨物船が 8 隻で全体の 3 割強を占めており、その他では旅客船が 4 隻、漁船が 3 隻となっています。

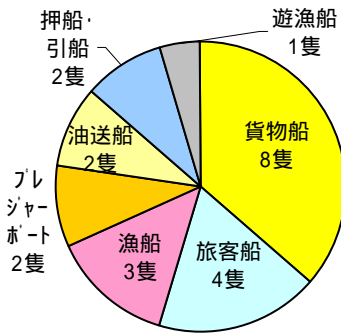
気象・海象状況の影響による海難発生の原因をみると「強風」の影響が 14 件と全体の 6 割強を占めており、次いで「うねり等(うねりによる“いそ波”を含む。)」、「雨」となっています。

これら運航内容別にみると、荒天避難目的でない離・着岸作業、遊走、航行中等の「実質的な業務」中に発生したものが 15 隻で全体の 7 割を占めており、台風の影響を考慮しつつも業務等を行っている状況が伺われます。他方、荒天のため避難場所に向かう途中で港内で船底接触するなど「荒天避難のための行動」中に不幸にして発生した海難も 7 隻あります。

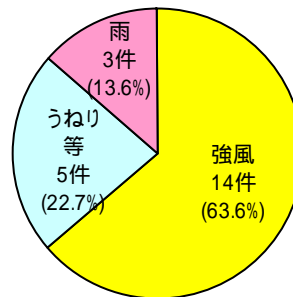
事件種類発生件数



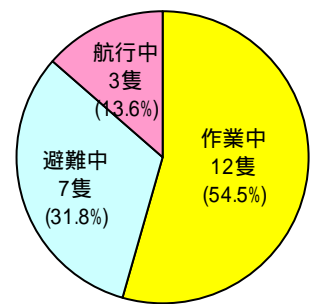
船種別発生隻数



原因別発生件数



運航形態別発生隻数



裁決事例

各地方海難審判理事所ではすべての事件の海難調査を行い、そのうち 5 件については、地方海難審判庁において裁決されていますので、その事例を紹介します。

小型船舶

台風中心まで 1,000 km 以上離れていても、うねりや集中的な雨に注意風が弱いときでも、うねりや“いそ波”を見くびることのないように

事例 モーターボート転覆 9月10日11時10分 静岡県浜名港沖、晴、南風、風力2、波高約3mのいそ波、上げ潮の初期モーターボート(6.39m)は、船長が1人で乗り組み、友人1人を同乗させ、両人ともライフジャケットを着用しないまま、釣りの目的で、09時浜名湖西岸を発し、浜名港経由で南方沖合の釣り場に向かった。ところで、浜名港口西側では、うねりがあるといそ波が高起し、外海へ出航する船舶は、周辺に避難港がないことから、帰航時の安全についても十分に検討する必要があった。また、強い台風が北上して太平洋沿岸に南寄りの大きなうねりを発生させていたが、船長は、発航前に気象・海象情報を入手していなかった。こうして船長は、発航後、港口中央部に達したとき、外海には南寄りの大きなうねりを認めたが、そのまま釣り場に向かい、その後、釣りを終え浜名港口に向け帰航中、左舷船首方の浅所付近に発生したいそ波により、ブローチング現象(斜めの追い波を受けると波の力により操縦不能となり流される現象)が生じて右舷側に瞬時に転覆した。その結果、沈没し、同乗者が溺水により死亡した。

海難原因

そもそも、気象・海象情報を入手せず、航行中うねりを認めたとき、無理をせずに引き返す判断が必要であったが、まさか転覆することはないと航行を続けたことによって発生した。

事例 モーターボート転覆 9月10日12時30分 徳島県撫養港、晴、東南東風、風力3、波浪注意報、上げ潮の初期
モーターボート（全長7.8m）は、船長のほか同乗者2人を乗せ、周遊の目的で、12時旧吉野川上流の定係地を発し、9.6ノットの速力で手動操舵により撫養ノ瀬戸経由で徳島県内海へ向かった。船長は、発航前に台風が接近している旨の情報を得ており、同時24分大磯崎付近に差しかかったとき、波高2メートル前後のいそ波が高起しているのを認めたが、この程度のうねりは大丈夫と思い7.2ノットの速力に減じて徐々に回頭中、12時30分わずか前波高4メートルの高起したいそ波を右舷後方から受けて大傾斜し、そのまま復原力を喪失して転覆した。その結果、大破して全損となり、同乗者1人が溺死、1人が負傷した。

海難原因

航行中大きなうねりを認めたとき、危険ないそ波に十分注意する必要があったが、この程度のうねりは大丈夫と航行を続けたことによって発生した。

事例 遊漁船防波堤衝突 9月10日22時50分 兵庫県姫路港、豪雨、北風、風力2、視程100m、雷注意報、下げ潮の初期
遊漁船（4.9総トン）は、船長のほか知人9人を乗せ、22時40分姫路港を発し、家島漁港に向かった。出港時から台風の影響で雨が強まり、視程が200メートルの中、飾磨岸壁を右舷側に約100メートル離して進行し、同時47分豪雨のため視界が100メートルとなったが、船長は、まもなく西防波堤灯台が見えてくるものと思い、7.0ノットの速力で進行中、同時48分飾磨岸壁の灯火が見えなくなったが、レーダーによる船位の確認を十分に行わず、肉眼による同灯台の視認を期待して12.9ノットに増速して間もなく西防波堤に衝突した。その結果、船首部が圧壊して船長及び同乗者7人が重軽傷を負った。

海難原因

夜間、豪雨により船首目標とした防波堤灯台を認めなかった際、装備していたレーダーで船位を確認して、防波堤出入口に向首する必要があったが、肉眼でも見えてくると安易な判断をしたことによって発生した。

大型船舶

早期の荒天避難を怠り、強風に遭遇すると思わぬ判断ミスを誘発する
絶えず最新の台風情報を入手して早期の荒天避難を

事例 漁業取締船乗揚 9月13日09時08分 長崎県対馬竹敷錨地、雨、北東風、風力7、波浪警報・強風注意報、下げ潮の初期
漁業取締船（499総トン）は、船長のほか13人が乗り組み、外国漁船の取締りに従事する目的で、8日15時45分下関漁港を発し、対馬西方海域に向かい、その後、台風の接近に伴って北東からの風勢が強まることが予想されたため、荒天避泊することとし、竹敷錨地に向かった。船長は、13日朝同錨地に至り、鹿ヶ島西岸をはじめ周囲には暗礁が拡張していることを知っていたが、強風を避けようとしてできるだけ沿岸に接近することに気をとられ、投錨地点の海底等を確認せず、09時05分底質が岩であることに気付かないまま投錨し、錨鎖5節を伸出した錨が把駐せず、強風によって後退を続け、暗礁に乗り揚げた。その結果、船尾船底部が損傷した。

海難原因

荒天避泊で投錨するとき、事前に投錨地点の海底状況を確認する必要があったが、離岸距離ばかりに気をとられて、確認を怠ったことによって発生した。

事例 引船列遭難 9月15日07時00分 沖縄県久部良漁港沖合、曇、北北西風、風力6、波浪注意報、上げ潮の末期
引船（115総トン）は、船長ほか4人が乗り組み、川砂2,400トンを積載した全長60メートルの台船を引き、14日13時台湾花蓮港を発し、沖縄県祖納港に向かう途中、台風の接近を知り、目的地を久部良港に変更した。船長は、15日05時ころ入港のため曳航索を短縮、同時37分乗組員2人を台船に移乗させて2.0ノットの速力で手動操舵により進行した。07時00分少し前一段と風波が強まり、引船と台船の縦揺れの位相差によって短縮していた曳航索に強い張力がかかり、同索が切断した。台船は漂流状態となり、その後さんご礁に乗り揚げ、乗組員2人は海上保安庁のヘリコプターによって救助されたが、うち1人は10日間の打撲傷を負った。

海難原因

台風の接近を知っていながら、過去において冬季の季節風が強吹するとき同海域を航行した経験を有していたため、支障はないと判断して、無理に航行したことによって発生した。

防止策

最新の台風情報を入手して早期の荒天避難をしましょう
港内に押し寄せる“うねり”に注意
特に南～東に開口した港は十分に注意しましょう

ホームページに「プレジャーボートの海難」を新設

近年、プレジャーボートを利用した水上レジャーが活発化しており、これに伴ってプレジャーボートに関連する海難も増加傾向にあります。

このような状況のなかで、同種海難の再発防止に向けて、海難審判庁のホームページに「プレジャーボートの海難」を新設しました。

モーターボートや水上オートバイ等の利用者向けに、「発生地点から見る海難事例」、「海難の現状」、「海難を防ぐには」の3つの項目に分けて掲載しています。

発生地点から見る海難事例

「あなたの身近でこんな海難が起きています！」と題して、平成13年に地方海難審判庁が裁決した事件の中から、158件のプレジャーボートの海難を発生場所別に示し、主要な事件については、裁決を解説しています。



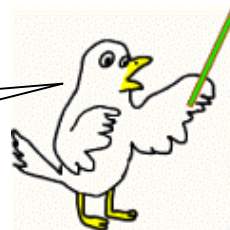
すべて裁決書に
リンクしてます。



海難の現状

理事官が認知した平成13年におけるプレジャーボート海難の発生状況（事件種類、海域、死傷者の状況）と平成8年から平成12年の5年間にプレジャーボートに関連した海難（526件）の裁決から見た海難原因、損傷状況、連絡・通信手段の確保状況などのさまざまな資料を掲載しています。

各種資料です。
参考にしてください!!



海難の現状

「プレジャーボートの海難のトップページ

プレジャーボート海難発生状況の推移(平成13年度) (理事官が認知したもの)
平成13年度に発生したプレジャーボート海難の事件種別別発生
状況(発生場所別) (プレジャーボート海難発生状況)
プレジャーボート海難による被害者の状況
海難の発生月、曜日、時刻等の状況
事件種別別発生状況
発生場所別発生状況
被害者別の発生状況
被害者別の発生状況
被害者別の発生状況
被害者別の発生状況

海難を防ぐには

本年6月に刊行した「プレジャーボート海難の分析」をもとに、モーターボートや水上オートバイ等が海難に至るメカニズムを分析しています。

項目を「発航前の準備の重要性」、「見張りの重要性」、「飲酒運航の危険性」、「無資格者操縦の危険性」、「遊泳者等がいる海域での航行の危険性」、「救命胴衣着用の必要性」に分類して、海難の事例を盛り込みながら、海難を防ぐための方策を解説しています。



海難審判庁のホームページ(月2回更新)アドレスは
「<http://www.mlit.go.jp/maia/index.htm>」です

海難を防ぐには

「プレジャーボートの海難のトップページ

発航前の準備でこんな海難を防げます

航行予定水路の調査
気象・海象の情報収集
船体・機関の点検

衝突事件の最多原因は見張り不十分

「これぐらいは大丈夫!」が重大な海難を

飲酒運航の危険
無資格者の操縦
遊泳者の死傷

救命胴衣着用の必要性

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～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	ボート	プレジャー	その他	不詳	合計
隻数	444	1,674	458	940	401	284	161	180	83	36	9	13	56	8	278	42	21	5,088	

▶ 事件種類別の裁決状況（平成14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	235	38	128	1	19	5	10	0	66	5	28	1	14	0	5	555

トピックス

■ 子ども霞が関見学デーで“夜のブリッジ”を体験

文部科学省主催の「子ども霞が関見学デー」で、8月22日高等海難審判庁に30名の親子が訪れました。今年の企画は「夜の海で船がどのように見えるのか」というもので、夜間のブリッジに似せた暗室を用意して「暗順応」を実験したのち、実際に船舶の灯火がどのように見えるのか体験してもらいました。

■ 主要海難事件の審判開始の申立

横浜地方海難審判理事所は、9月13日横浜地方海難審判庁に対し「貨物船第二広洋丸貨物船サントラスト衝突事件」の審判開始の申立を行いました。

なお、第二広洋丸船長が受審人に指定されました。

（事件の概要）

第二広洋丸(462総トン)は、石こうを積載し、8月8日14時30分愛知県衣浦港を発し、千葉県木更津港に向け航行中、また、サントラスト(2,747総トン大韓民国船籍)は鉄屑を積載し、同日17時35分静岡県田子の浦港を発し、釜山に向け航行中、21時54分御前崎沖合で衝突した。衝突の結果、第二広洋丸は船首部に破口を伴う圧壊を生じ、サントラストは浸水して間もなく沈没し、乗組員13人のうち船長ほか5人が死亡し、2人が行方不明となった。

■ 主要海難事件の裁決言渡

横浜地方海難審判庁は、9月13日「遊漁船第五庄治郎丸遊漁船第七恒丸衝突事件」の裁決を行い、「両船とも見張り不十分で、衝突を避けるための措置をとらなかった」ことを原因とし、両船長に対して業務停止1箇月をそれぞれ言い渡しました。

（事件の概要）

第五庄治郎丸(18総トン)は、4月19日07時00分船長のほか遊漁客7人を乗せて平塚港を発し、大磯港沖合で漂泊して釣りの準備作業中、また、第七恒丸(16総トン)は、同07時30分船長ほか友人1人と遊漁客16人を乗せて大磯港を発し、同港沖合を魚群探索しながら進行中に08時10分大磯港沖合で衝突した。両船とも損傷し、両船長のほか遊漁客合わせて13人が重軽傷を負った。

今月号は、台風シーズンを迎え、一つの台風によって発生した海難を取り上げてみました。台風が日本のはるか南方洋上にあっても“うねり”が押し寄せます。特に小型の船舶は“うねり”によって沿岸の浅所に発生する“いそ波”に注意してください。



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

ホームページ

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