

JMATニュースレター

Japan Marine Accident Tribunal News Letter

第5号

平成25年3月発行

主な内容

- ◆ 特集「霧中で発生した海難」・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 1
- ◆ 海難事例紹介（4事例）・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 2～5
- ◆ トピックス（過去の重大海難事件について）・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 6

特集「霧中で発生した海難」

毎年、春から夏にかけて、日本列島では、北海道東方から本州の太平洋沿岸、瀬戸内海、九州沿岸にかけて濃霧が発生しやすく、霧中における船舶同士の衝突等が後を絶ちません。

そこで今回は、間もなく迎える濃霧の時季に備え、海難審判所で裁決が言い渡された事件のうち、霧中で発生した海難を取り上げることにしました。

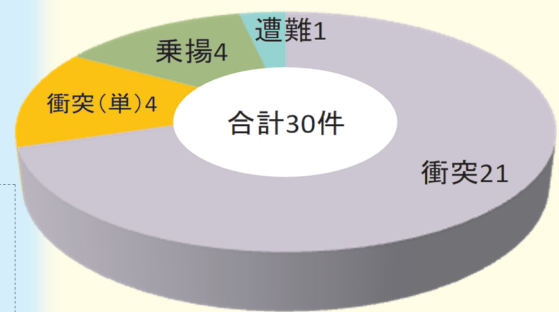
平成21年から23年に言い渡された裁決で、霧中で発生した海難は30件あり、そのうち船舶同士の衝突が21件(70%)と最も多く、次いで防波堤などへの単独衝突が4件、乗揚が4件となっています。

また、月別の発生状況を見ると、5月が12件(40%)、6月が7件(23%)、7月が6件(20%)となっています。

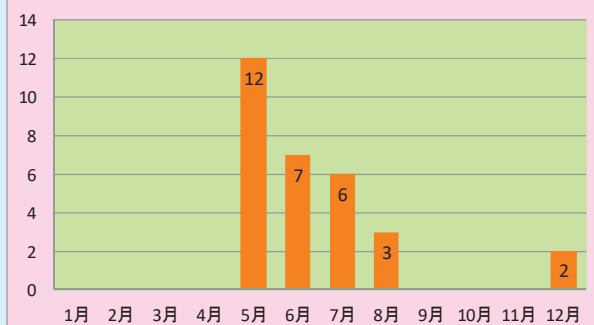
発生地点（平成21年～23年裁決）



海難種類別発生件数
(平成21年～23年裁決)



月別発生件数(平成21年～23年裁決)



事例

霧により視界制限状態となった明石海峡において貨物船と漁船が衝突した事例

T丸：貨物船 749トン 乗組員5人 コンテナ42個積載

山口県岩国港→阪神港神戸区

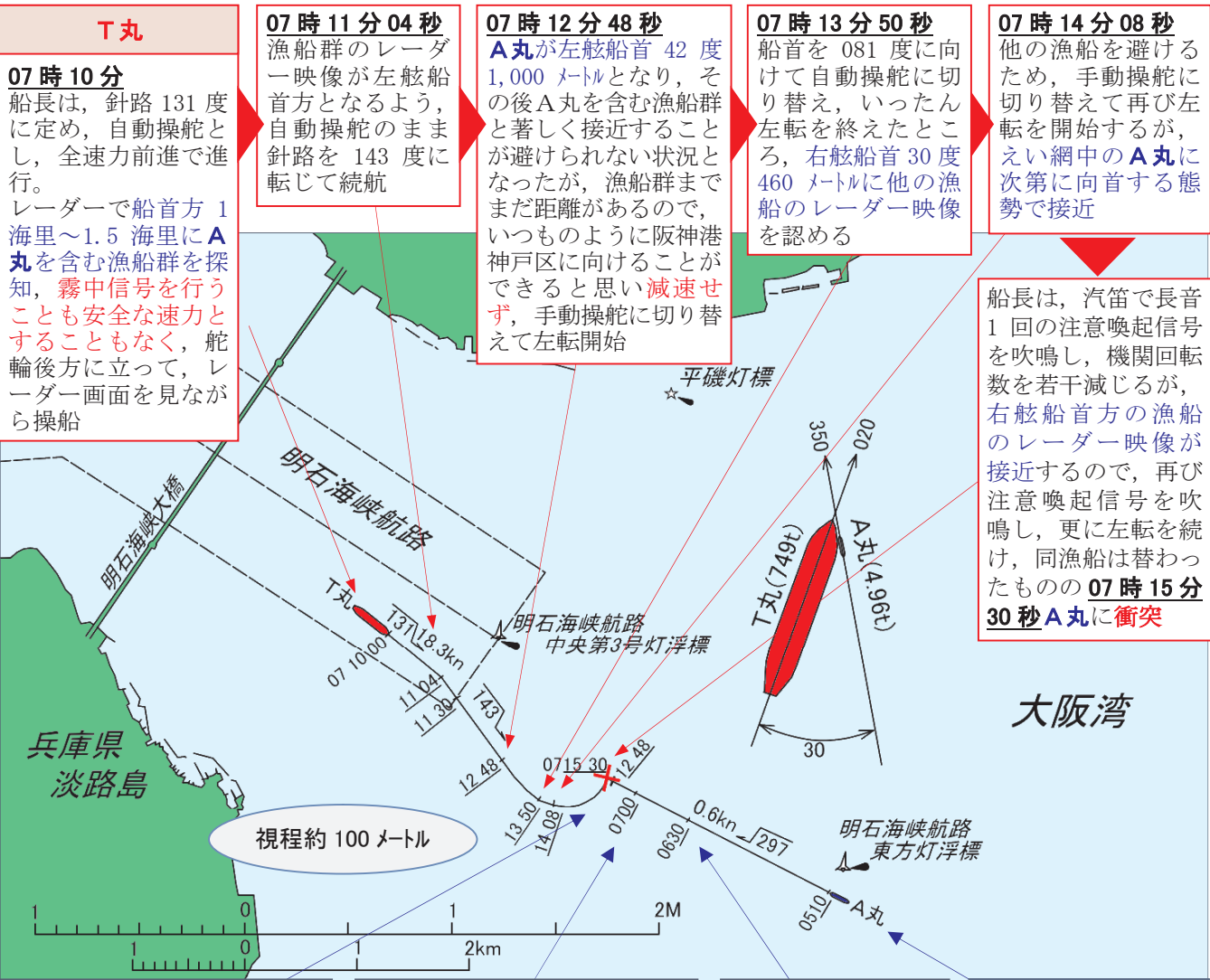
船長：四級海技士（航海）免許 懲戒：戒告

A丸：漁船 4.96トン 乗組員1人 小型機船底びき網漁業 兵庫県明石港→漁場

船長：小型船舶操縦士免許 懲戒：戒告

発生日時場所：平成22年5月21日07時15分30秒 明石海峡航路東口付近

気象海象：霧 風力1 南風 下げ潮中央期 視程約100メートル



T丸

07時10分

船長は、針路131度に定め、自動操舵とし、全速力前進で進行。レーダーで船首方1海里～1.5海里に**A丸**を含む漁船群を探知、霧中信号を行うことも安全な速力とすることもなく、舵輪後方に立って、レーダー画面を見ながら操船

07時11分04秒

漁船群のレーダー映像が左舷船首方となるよう、自動操舵のまま針路を143度に転じて続航

07時12分48秒

A丸が左舷船首42度1,000メートルとなり、その後**A丸**を含む漁船群と著しく接近することが避けられない状況となったが、漁船群までまだ距離があるので、いつものように阪神港神戸区に向けてことができると思い**減速せず**、自動操舵に切り替えて左転開始

07時13分50秒

船首を081度に向けて自動操舵に切り替え、いったん左転を終えたところ、右舷船首30度460メートルに他の漁船のレーダー映像を認める

07時14分08秒

他の漁船を避けるため、自動操舵に切り替えて再び左転を開始するが、えい網中の**A丸**に次第に向首する態勢で接近

船長は、汽笛で長音1回の注意喚起信号を吹鳴し、機関回転数を若干減じるが、右舷船首方の漁船のレーダー映像が接近するので、再び注意喚起信号を吹鳴し、更に左転を続け、同漁船は替わったものの**07時15分30秒A丸**に衝突

07時12分48秒

T丸が左転開始するも知り得ず、そのうちに、T丸が発した汽笛を聞いたことから、遠隔操縦装置のコントローラーを持って操舵室後方に出て、周囲を見回したところ、衝突直前に左舷方の霧の中から距離に迫った**T丸**を初めて視認し、右舵一杯をとるも及ばず**07時15分30秒衝突**

07時00分

視程が100メートルと視界が更に悪化したことを認め、自船はレーダーを装備していなかったが、接近する他船がレーダーで探知して自船を含む漁船群を避けてくれると思い、直ちに揚網して停留するなど、他船の接近に備える措置をとることなく、えい網を続けて続航

06時30分

霧により視程1,000メートル以下となるが、霧中信号を行うことなく、視界が回復することを期待し、同じ方向にえい網する付近の漁船を見ながら続航

A丸

05時10分

船長は、針路297度に定め、自動操舵とし、0.6ノットの速力でえい網し、操業を行いながら進行

視界制限になったら、まずは霧中信号で自船の存在を知らせましょう！

相手船が、レーダーを搭載していなかったり、レーダーによる見張り不十分であったりした場合、霧中信号は、互いに相手船が視認できるときに行う警告信号や注意喚起信号と同じように、衝突防止に大きな役割を果たします。

② 夜間、視界制限状態となった安芸灘において貨物船と油送船が衝突した事例

M丸：貨物船 748トン 乗組員6人 コンテナ72個積載 山口県宇部港 → 阪神港神戸区

船長：二級海技士（航海）免許 懲戒：戒告

二等航海士：五級海技士（航海）免許 懲戒：1箇月停止

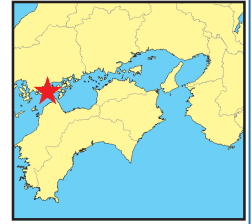
S丸：油送船 198トン 乗組員4人 大豆原油約400トン積載 阪神港神戸区 → 関門港若松区

船長：三級海技士（航海）免許 懲戒：戒告

一等航海士：五級海技士（航海）免許 懲戒：1箇月停止

発生日時場所：平成22年6月16日00時10分半僅か過ぎ 安芸灘

気象海象：霧 風力1 南西風 上げ潮末期 視程約125メートル 約1.2ノットの北東流



衝突直前

視程約125メートル

右舷船首方至近に**S丸**の白2灯を初めて視認し、慌てて機関中立とするも**衝突**

衝突直前

左舷船首至近に**M丸**の白2灯を初めて視認して衝突の危険を感じ、全速力後進とするも及ばず**衝突**

S丸

23時40分

船長は、一等航海士の当直中に、霧で視界が制限されるおそれがあったが、船橋に当直体制表を掲示しているため、視界制限状態となったとき直ちに報告するよう指示せず降橋

00時00分半僅か前

レーダーで右舷前方約0.3海里に同航船1隻（B船）、左舷船首4度3.52海里に**M丸**と同船の東方ほぼ同距離にもう1隻（A船）の映像を探知し、間もなく両船が反航船であることを知る

00時01分

霧で視程が約450メートルと視界制限状態になったが、霧は一時的なものですぐに晴れると思われ、船長に報告することも、霧中信号を行うことも、安全な速力とすることもなく進行

00時06分半少し過ぎ

A船の映像が左舷船首方約1.5海里に接近し、同船と互いに左舷を対して航過できるよう273度に転針

M丸の映像が左舷船首22度1.40海里となり、著しく接近することを避けることができない状況となったが、自船が右転したので、いずれ**M丸**も右転して互いに左舷を対して航過できると思い、最小限度の速力に減速せず継続航

00時06分半少し過ぎ

S丸の映像が右舷船首20度1.40海里となったとき、**S丸**がA船と左舷を対して航過するため右転したので、**S丸**と著しく接近することを避けることができない状況となったが、レーダーによる動静監視を十分に行っていなかったため、このことに気付かず進行

00時10分僅か過ぎ

視程約125メートル

M丸の映像がレーダー画面中心部の海面反射に隠れて探知できなくなる。

00時09分半僅か前

M丸の映像が左舷船首10度820メートルとなり、更に右転するが、同船の方位に大きな変化がないことに疑問を感じる

00時00分半僅か前

レーダーで右舷正横1海里に同航船1隻（A船）、右舷船首17度3.52海里に**S丸**と同船の西方ほぼ同距離にもう1隻（B船）の映像を探知し、間もなく両船が反航船であることを知る。エコートレイルにより**S丸**は釣島水道に向けて南下中で、自船と互いに右舷を対して無難に航過する態勢であると判断

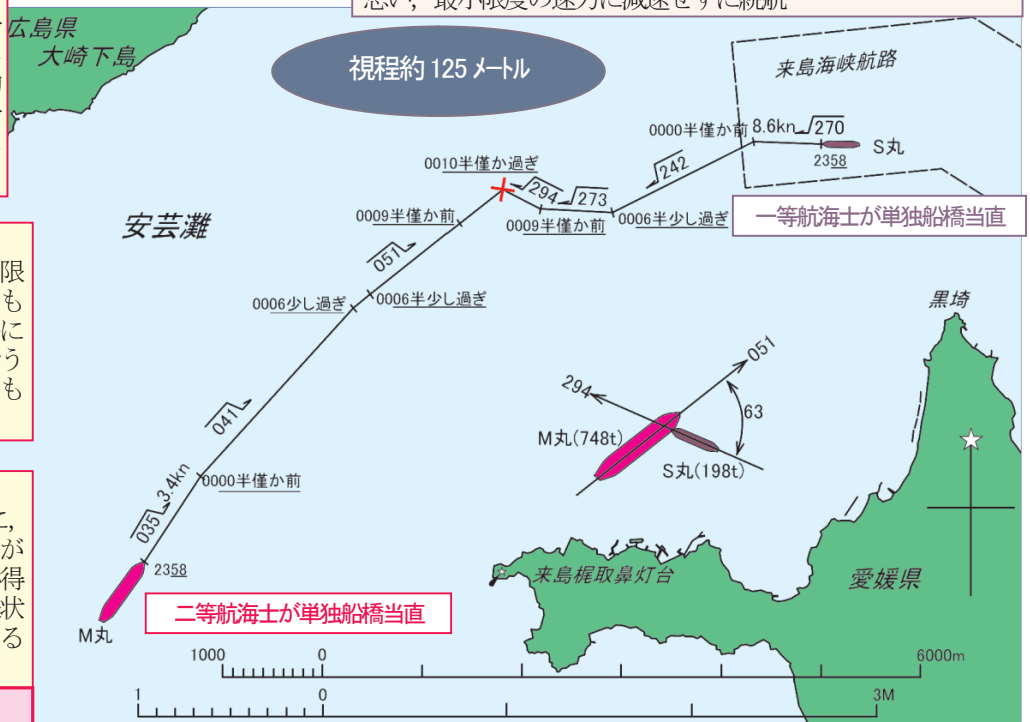
00時00分

霧で視程が約450メートルと視界制限状態になったが、霧は一時的なものですぐに晴れると思われ、船長に報告することも、霧中信号を行うことも、安全な速力とすることもなくレーダーを見ながら続航

23時40分

船長は、二等航海士の当直中に、霧で視界が制限されるおそれがあったが、船橋に船橋当直者心得を掲示しているため、視界制限状態となったとき直ちに報告するよう指示せず降橋

M丸



船長への報告と船長の操船指揮を徹底しましょう！

船舶を運航する上で霧中は最も危険な状態の一つです。船長が自ら操船を指揮して安全運航に努めてください。

事例

③

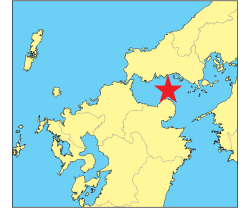
霧により視界制限状態となった周防灘において貨物船同士が衝突した事例

S丸：貨物船 499トン 乗組員4人 空倉 福岡県苅田港 → 広島県福山港
一等航海士：四級海技士（航海）免許 懲戒：1箇月停止

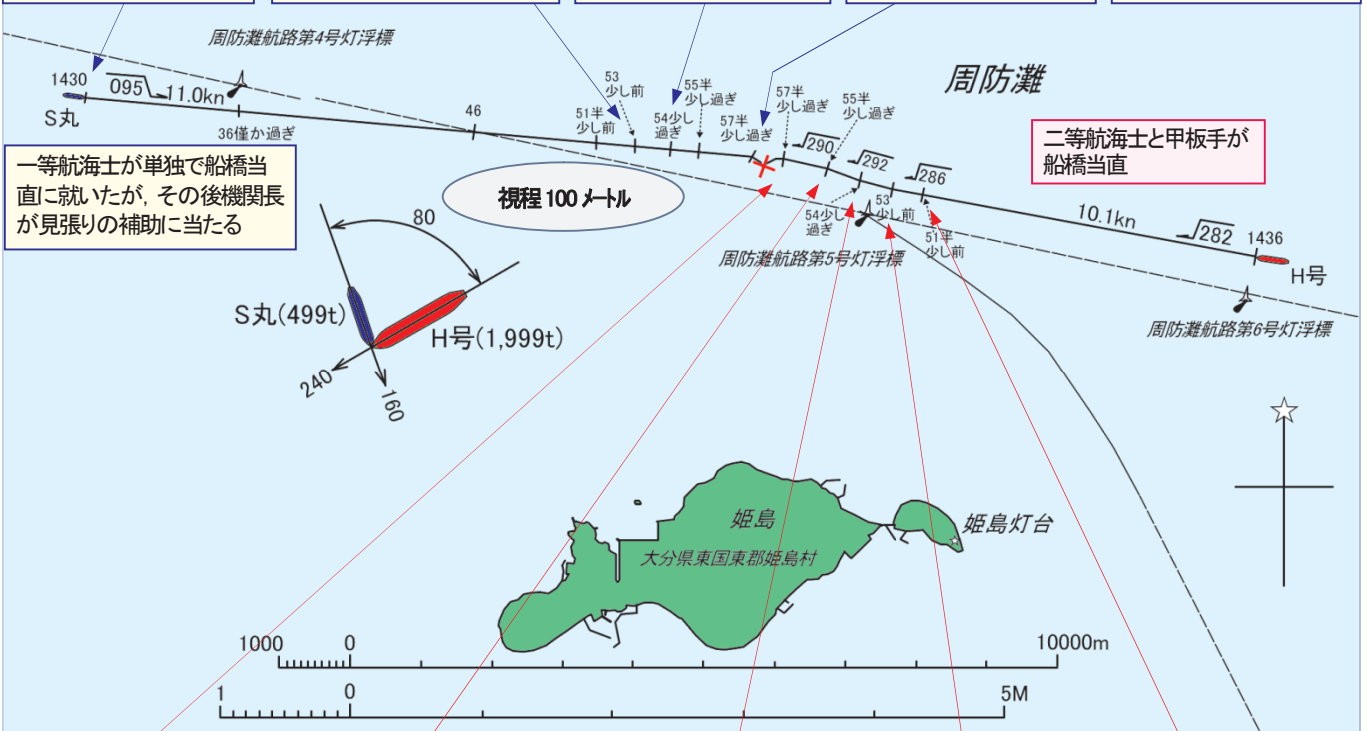
H号：貨物船（カンボジア籍） 1,999トン 乗組員12人 スクラップ1,323トン積載
阪神港堺泉北区 → 中華人民共和国寧波港

発生日時場所：平成22年5月21日14時58分半僅か前 周防灘

気象海象：霧 風ほとんどなし 下げ潮初期 視程100メートル



S丸	<p>14時53分少し前 レーダーで右舷船首6度2.0海里にH号の映像を初めて探知 このころ霧で視程が1海里に狭められ視界制限状態となったが、レーダー映像を見ることに気をとられ、船長に報告することも、霧中信号を行うことも、安全な速力とすることもなく続航</p>	<p>14時54分少し過ぎ H号の映像が右舷船首5度1.5海里となり、H号と著しく接近することを避けられない状況となったが、左舷を対して航過できると思い、最小限度の速力に減速せず、依然として全速力で進行</p>	<p>14時57分半少し過ぎ H号の映像が右舷船首方500メートルとなり、方位変化が少なく、手動操舵に切り替えて右舵15度をとって右転</p>	<p>H号のレーダー映像の変化から同船が左転したことを知って衝突の危険を感じ、汽笛で長音1回を吹鳴、右舵一杯、機関長が機関停止するも間に合わず14時58分半僅か前衝突</p>
----	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------



<p>14時57分半少し過ぎ 機関回転数毎分220に減じたが、衝突の危険を感じ左舵一杯とするが間に合わず14時58分半僅か前衝突</p>	<p>14時55分半少し過ぎ 船首が290度を向いていたとき、S丸の映像が左舷船首1.0海里となり、方位変化が少なく感じ、左舵5度と舵中央を繰り返して左転開始</p>	<p>14時54分少し過ぎ 右舵5度をとって右転し、船首が292度を向いたとき、S丸の映像が左舷船首12度1.5海里となり、S丸と著しく接近することを避けられない状況となったが、最小限度の速力に減速せず続航</p>	<p>14時53分少し前 霧が濃くなり、視程が1海里に狭められ、視界制限状態となったことを知ったが、霧中信号を行わず、安全な速力としないで進行</p>	<p style="text-align: center; font-weight: bold;">H号</p> <p>14時51分半少し前 二等航海士は、レーダーで左舷船首7度2.5海里にS丸の映像を初めて探知</p>
----------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

霧中では、減速して安全な速力で航行を！

レーダーによる動静監視と適切な避航措置をとるための十分な時間的余裕を持つことができるよう、周囲の状況に応じた安全な速力に減じて航行してください。

事例

④

霧により視界制限状態となった鹿島港において貨物船が棧橋に衝突した事例

S丸：貨物船 496トン 乗組員5人 鉄鋼製品1,542トン積載
 茨城県鹿島港 → 和歌山下津港
 船長：五級海技士（航海）免許 懲戒：1箇月停止
 発生日時場所：平成22年5月5日10時25分 茨城県鹿島港
 気象海象：霧 風ほとんどなし 下げ潮中央期 視程約50メートル



10時00分

船長は、離岸時に視程が約1,000メートル以上であることを確認し、出航には支障がないと判断して離岸

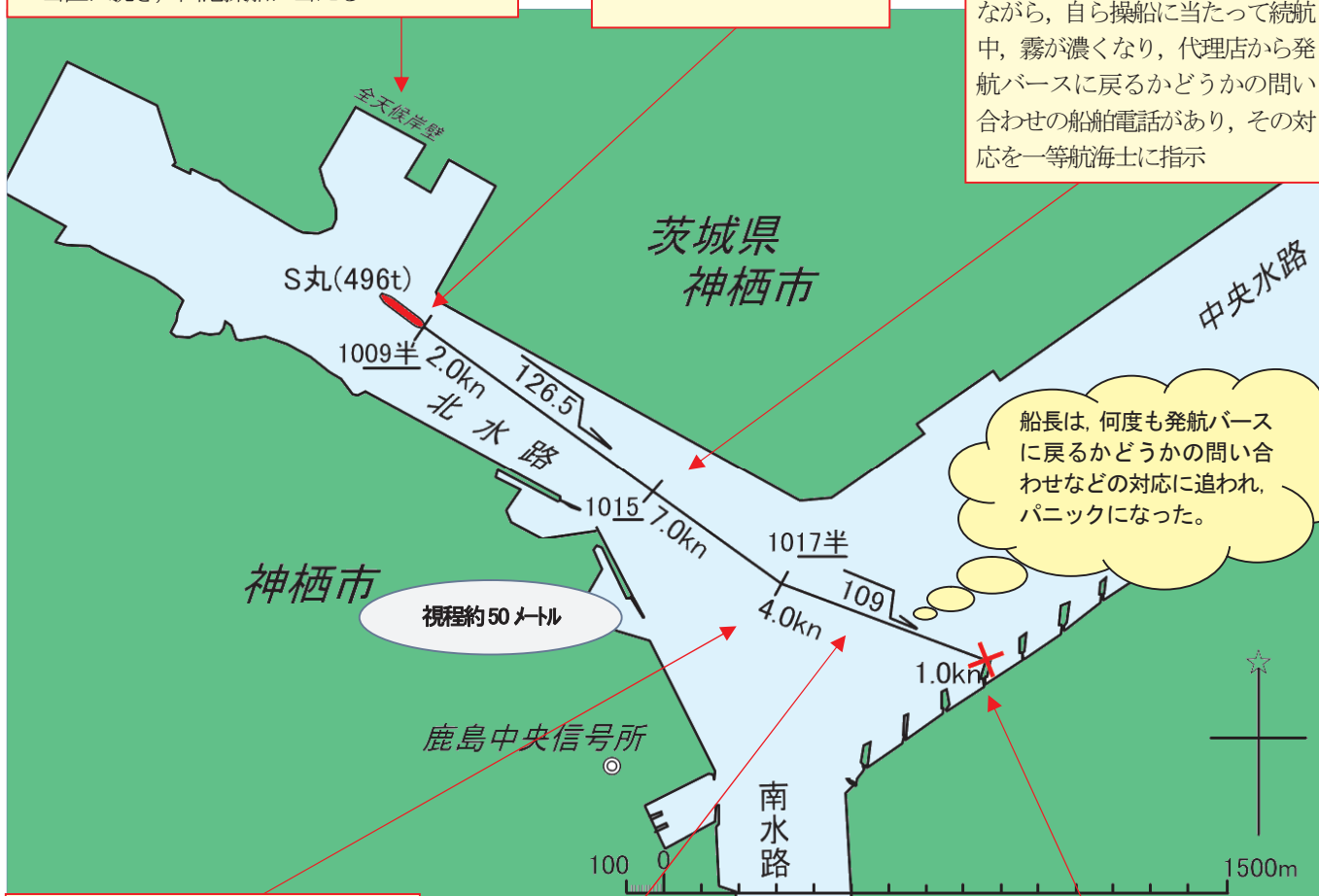
離岸後、周囲の視界が徐々に制限される傾向にあることを感じながら、出航配置を解いて単独の当直に就き、出港操船に当たる

10時09分半

針路を126.5度に定め、機関微速力前進、2.0ノットから増速しながら、手動操舵で進行

10時15分

視界が著しく制限されて左右200メートル付近の岸壁が見えなくなる。船長は、船橋に一等航海士及び一等機関士を、船首に二等航海士を配置し、機関を停止したのち、極微速力後進にかけ速度を落としながら、自ら操船に当たって続航中、霧が濃くなり、代理店から発航バースに戻るかどうかの問い合わせの船舶電話があり、その対応を一等航海士に指示



10時17分半

中央水路の右側に寄って055度の針路で北上するつもりで左舵一杯をとったが、極微速力後進にかけていたので、十分な舵効が得られず、いったん舵中央としたところ、船首109度に向けて減速しながら惰力で進むことになる

船長は、レーダーやGPSプロッターで船位の確認を十分に行うことなく、発航バースに戻るかどうか思案して、出荷棧橋に向首接近していることに気付かず進行

10時25分僅か前

船首配置の二等航海士から岸壁に接近しているとの報告を受け、急いで機関全速力後進とするが、1.0ノットの速力となったとき、右舷船首部が出荷棧橋先端に**衝突**

霧中では、まず停止して冷静に判断を！

霧中においては、状況判断に必要な時間的余裕を確保するため減速し、港内などでは、船位を確認することができないときには、いったん停止しましょう。

○過去の重大海難事件について

このコーナーでは、過去に国内で発生した重大な海難を振り返ることによって、海難の及ぼす影響の重大性を再認識し、今後の海難の再発防止に役立てていただけるよう、旧海難審判庁時代に裁決が言い渡された海難事件について紹介します。

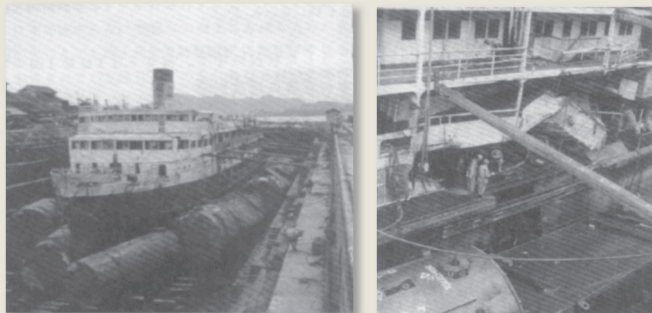
本号では昭和30年に霧中で発生した海難で、多数の死傷者を生じさせる重大な結果となった「汽船紫雲丸機船第三宇高丸衝突事件」を取り上げます。

昭和30年5月11日午前6時56分、香川県高松沖合において、宇高連絡客船の紫雲丸（総トン数1,480トン）と宇高連絡貨物船の第三宇高丸（総トン数1,282トン）とが、濃霧の中で衝突し、その結果、紫雲丸は沈没し、船客166人及び船長ほか乗組員1人が溺死又は行方不明となり、船客107人及び乗組員15人が負傷しました。

神戸地方海難審判理事所は、直ちに第三宇高丸の船体検査などを行うとともに、同船の船長ほか乗組員に面接調査、紫雲丸の沈没地点、その状況などの実地検査を行い、その後、紫雲丸の乗組員など関係者の面接調査を進めるとともに、紫雲丸と同型船を使用して旋回圏の測定、引き揚げられた紫雲丸の船体検査などを行い、これらの証拠を基に、紫雲丸次席二等運転士、第三宇高丸一等運転士兼船長、同首席二等運転士の3名を受審人に指定して、事件発生からちょうど1か月後の6月11日審判開始の申立てを行いました。

審判開始の申立てを受けた神戸地方海難審判庁では、第1回審判を8月1日に開廷し、28人の証人調べ、また、3回の実地検査を実施し、10回の実事審理を行って結審となり、翌31年1月17日裁決の言い渡しが行われましたが、裁決に対し不服があるとして、理事官から第二審の請求が行われました。

高等海難審判庁においては、当時、洞爺丸他青函連絡船遭難事件が係属中で、その審理に全力を挙げていたため、本件の審理に直ちにとりかかれず、ようやく昭和35年6月6日に第二審の第1回審判が開廷され、翌7月6日第3回審判が開かれて結審し、昭和35年8月29日に裁決の言い渡しが行われました。



引き揚げられた紫雲丸

【高等海難審判庁の裁決正文】

「本件衝突は、紫雲丸船長及び第三宇高丸船長の運航に関する各職務上の過失によって発生したものである。」

【裁決の要旨】

本件衝突は、紫雲丸船長が、宇高連絡船の上り便として、高松から宇野に向かうにあたり、宇高連絡船運航規程により、基準航路によらなければならなかったのに、これによらず、同航路の左側に著しく偏した針路で航行し、かつ、濃霧となった場合、海上衝突予防法第16条第1項（注：昭和52年改正前の旧海上衝突予防法）の規定に違反して過大な速力で進行し、また、自船の前路に第三宇高丸の霧中信号を聞いた場合、レーダーで同船の映像をとらえていたとはいえ、そのみでは、同船の動静について同条第2項の規定にいうところの、その位置を確かめ得たとはいえなかったのに、同規定に違反して、機関の運転を止めず、依然過大な速力で進行し、また、無線電話により相手船と連絡をとることなく、第三宇高丸に接近して船首を左転した同人の運航に関する職務上の過失と、第三宇高丸船長が、濃霧となった場合、同条第1項の規定に違反して過大な速力で進行し、また、自船の前路に紫雲丸の霧中信号を聞いた場合、レーダーで同船の映像をとらえていたとはいえ、そのみでは、同船の動静について、同条第2項の規定にいうところのその位置を確かめ得たとはいえなかったのに、同規定に違反して機関の運転を止めず、全速力のまま進行し、また、無線電話により相手船と連絡をとるなど注意して運航しなかった同人の運航に関する職務上の過失とによって発生したものである。

（詳細についてはhttp://www.mlit.go.jp/jmat/monoshiri/judai/30s/30s_siun_3ukoui.htmからご覧いただけます。）

《編集後記》

本号では「霧中海難」を取り上げました。

霧中における海難は、毎年、春から夏にかけて多く発生しています。

霧中航行する際は、霧中信号を励行するほか、レーダーやAISの有効活用、VHFやナビテックスによる情報収集により、海難防止効果が期待できます。

皆様のご安航を祈念いたします。

《連絡先》

ご意見ご要望はこちらまで。

〒100-8918

東京都千代田区霞が関2-1-2

国土交通省

海難審判所 書記課

TEL : 03-5253-8826

FAX : 03-5253-8947

URL <http://www.mlit.go.jp/jmat/>

e-mail : jmat@mlit.go.jp