

# 特集 外国船の海難

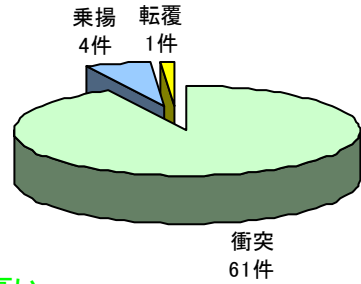
裁決が行われた事件の状況

平成 14 年

外国船海難の裁決が行われた事件の状況 裁決の 1 割弱を占め、そのほとんどが衝突

平成 14 年に地方海難審判庁で裁決が行われた海難 834 件中、外国船が関連した海難は 66 件 (71 隻) で、1 割弱に達していません。その事件種類は、衝突が 61 件と 9 割強を占め、他に乗揚 4 件、転覆 (出航支援の引船が転覆) 1 件となっています。

事件種類別の状況



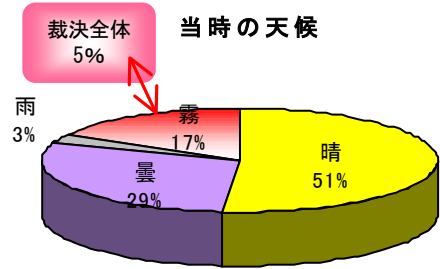
## 発生当時の気象状況

霧中での事故の割合が高い

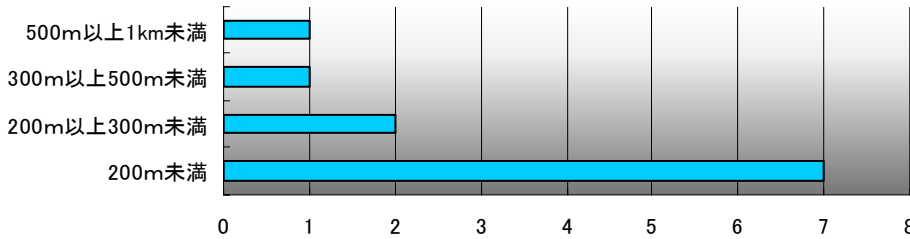
66 件の天候状況は、半数が晴で占めるものの、霧が 11 件と 17% を占めています。裁決全体での霧の割合は 5% ですので、霧中での割合が高くなっています。

また、霧中での視程の状況を見ると、200m 未満が 7 件と濃霧の状況下で多く発生しています。

当時の天候



霧中での視程の状況



## トン数・船種別の状況

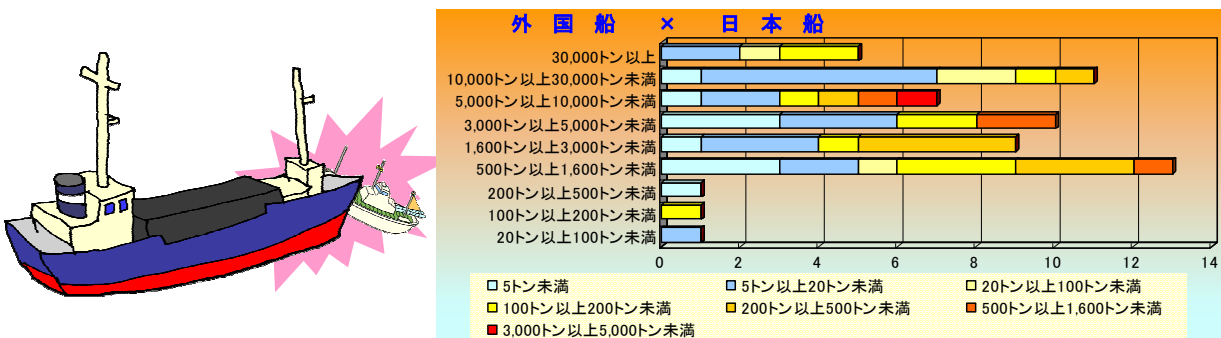
大型外国船が日本の小型漁船と衝突

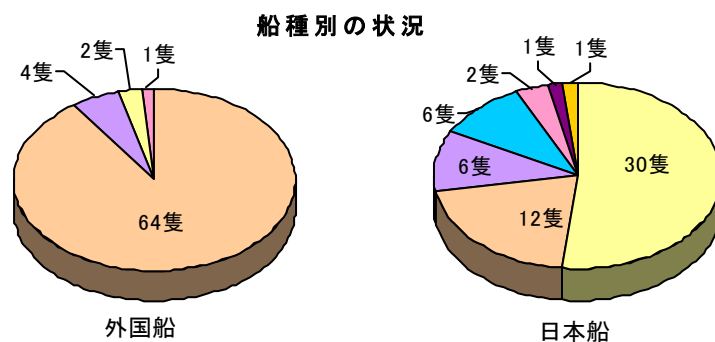
衝突事件 61 件中、3 件が外国船同士の衝突で、58 件が日本船との衝突となっています。

日本船と衝突した 58 件について、トン数の内訳をみると、下図のとおり、大型の外国船が日本の小型船と衝突する割合が圧倒的で、10,000 トン以上の外国船が 20 トン未満の日本船と衝突したものが 9 件と 16% を占めています。

また、船種別にみると、外国船の 9 割が貨物船で、日本船の半数以上が漁船となっています。

外国船のトン数と衝突した日本船のトン数



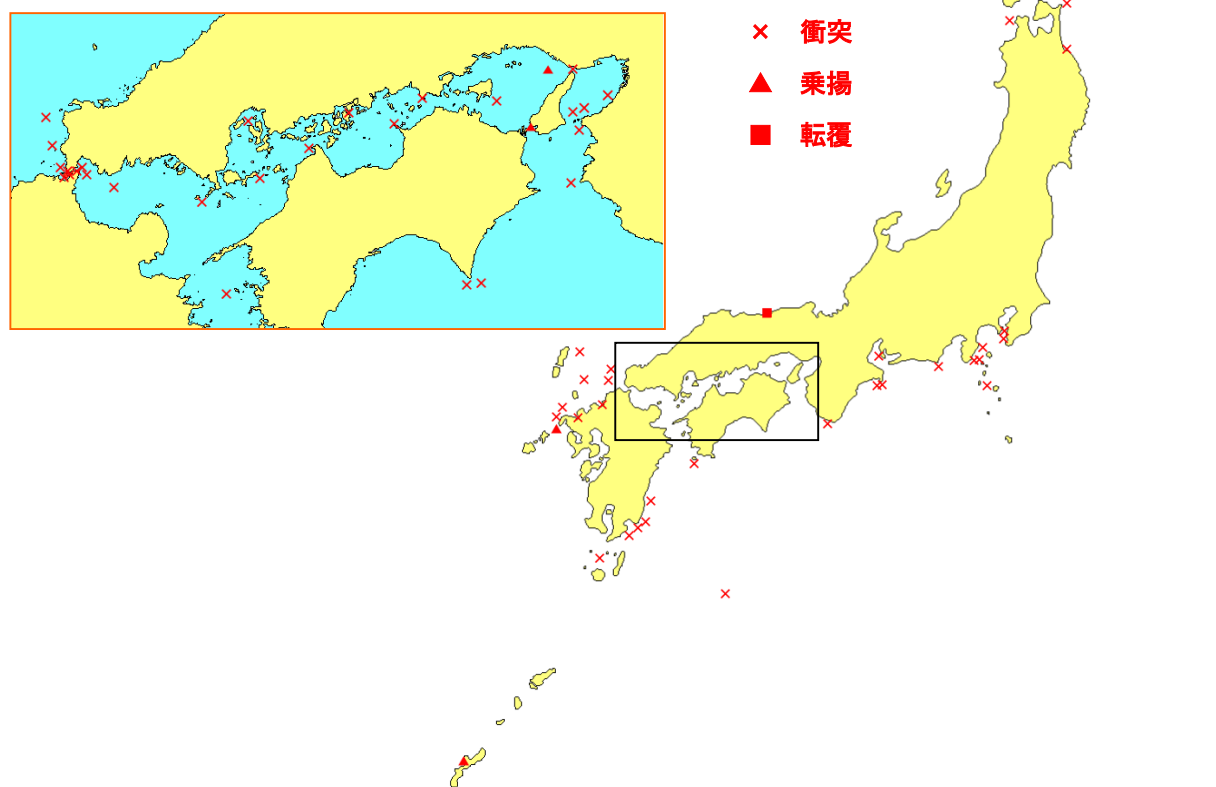


■ 漁船 ■ 貨物船 ■ 油送船 ■ 押船・押船列 ■ 引船・引船列 ■ 公用船 ■ 瀬渡船

### 発生地点の分布 九州北西岸～瀬戸内海～本州中部南岸～東京湾 各地に広く分布

66 件のうち日本近海における 63 件の発生地点分布は、図のようになっています。

特に、関門海峡周辺での発生が多く、瀬戸内海、大阪湾等にも広く分布しています。沿岸海域では、航海の目標として船舶の集中する主要な岬周辺での衝突が多くみられます。



### 衝突の相手船となった日本船側の損害

全損を除く 31 隻で 2.8 億円の修繕費

58 件の日本船との衝突事件について、日本船側の損傷状況を見ると、7 隻が全損（漁船 4 隻、貨物船 3 隻。）となっていますが、その損害額は判明していません。

また、全損となった 7 隻を除く損害額が判明した 31 隻についての修繕費用のみをみると、最高額は約 3,700 万円（1,591 トンの貨物船）を要しており、31 隻の総額は 2.8 億円で、1 隻平均修繕費は 900 万円に達しています。

### 出航地・目的地の状況

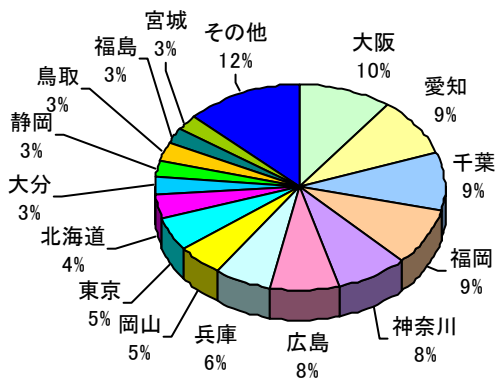
我が国の主要貿易港と韓国、中国との航行が多い

外国船の出航地及び目的地をみると、日本の港に向けて航行中であったものが29隻、日本の港を発し、国外へ向けて航行中であったものが32隻、日本国内港間の航行であったものが8隻となっています。

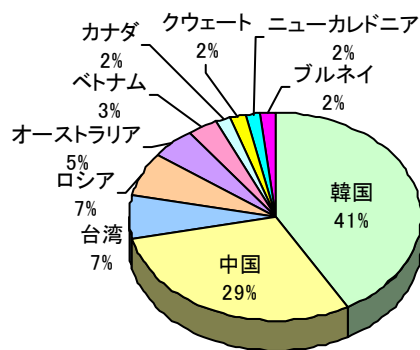
出航地・目的地であった国内の港を都道府県別にみると、大阪が8隻、愛知、千葉、福岡が7隻、神奈川、広島が6隻などとなっています。

また、出航地・目的地であった国外の港を国及び地域別にみると、韓国が25隻、中国が18隻、ロシア、台湾が各4隻などとなっています。

日本国内都道府県別の出航地・目的地



国及び地域別の出航地・目的地



### 乗組員の船橋当直状況

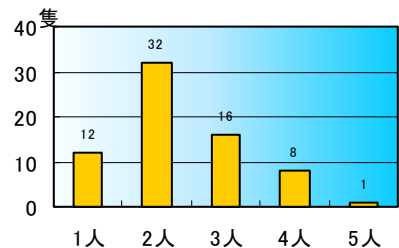
8割強が複数船橋当直中に発生

外国船の海難発生時の船橋当直人員は、71隻のうち原因とならないとされた2隻を除く69隻についてみると、2人で当直していたものが32隻と最も多く、2人以上の複数当直中に8割強の海難が発生しています。

発生当時の操船指揮をとっていた当直者の職名は、船長が29隻、一等航海士が17隻、二等航海士が12隻、三等航海士が5隻となっています。

また、水先人が乗船して、きょう導中であつたものが6隻となっています。

在橋人員の状況



### 衝突事件の原因の度合い

主因・等因とされた外国船が7割

衝突事件において摘示された海難原因について、外国船にかかわる原因の度合いを「主因」、「等因」、「一因」の別でみると、主因が32隻、等因が13隻、一因が19隻、原因とならないとされたものが2隻となっており、主因とされたものが約半数を占めています。更に、「主因」と「等因」を合わせると7割を占めています。

## 衝突事件の海難原因

「見張り不十分」のほか「航法不遵守」の割合が高い

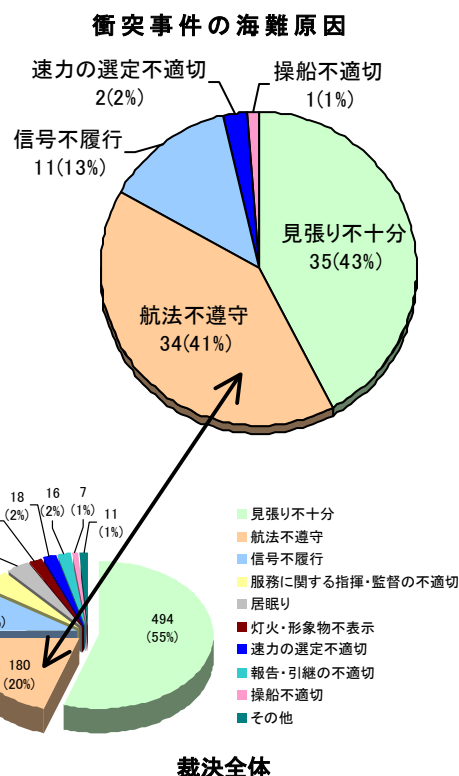
衝突事件の海難原因をみると、計 83 原因摘示されたうち、見張り不十分が 35 原因、航法不遵守が 34 原因とほぼ同数となっています。裁決全体では「見張り不十分」が 56%、「航法不遵守」が 20%となっており、外国船関連では「航法不遵守」の割合が非常に高くなっています。

「航法不遵守」についてみると、「横切り船の航法」が適用されたものが 10 件と最も多くなっていますが、裁決全体 (P40 参照) と比較すると「港則法の航法」、「視界制限状態における航法」の割合が高く、日本の港における航法や、霧の発生など、我が国特有の条件の下で海難が発生しやすくなっています。

### 航法不遵守の内訳

(単位:原因数)

横切り船の航法	10
港則法の航法	7
視界制限時における船舶の航法	6
船員の常務	5
海上交通安全法の航法	3
狭い水道の航法	2
追越し船の航法	1
合計	34



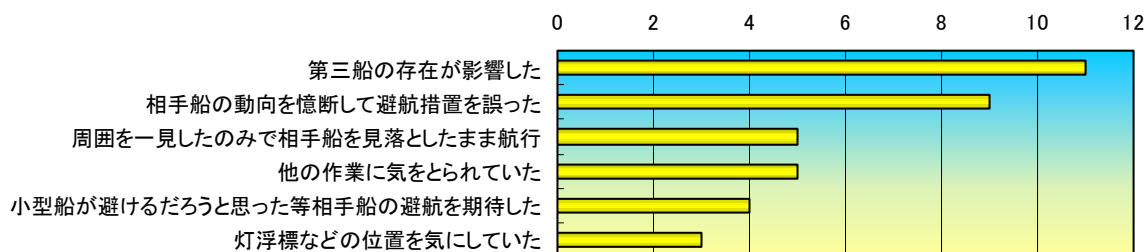
## 衝突の原因に至った動機

輻輳海域で「第三船の影響」が背景となったものが多い

「見張り不十分」や「航法不遵守」に至った動機を、主因又は等因とされた 45 隻について抽出すると、「第三船の存在に気をとられた」、「第三船を避航したために衝突のおそれを生じることになった」、「第三船が避航の妨げになった」など、相手船以外の船舶の存在が誘因となったものが 11 隻みられました。

また、相手船の動向を一見したのみで憶断し、「誤った避航措置をとった」、「避航しなかった」ものが 9 隻、「周囲を一見したのみで他船はいないと思った」ものが 5 隻など、不十分な見張りにより周囲の状況認識を誤ったものが目立っています。

### 衝突の原因に至った動機



なお、裁決において、協力動作をとらなかった等、一因とされた 19 隻についてみると、うち、9 隻は「相手船が避けるものと思った」となっており、他にも、「僚船や水先船が接近しているものと思っていた」など接近するまで危険を感じていなかったものが大半を占めています。