

# JMATニュースレター

Japan Marine Accident Tribunal News Letter

海難審判所



創刊号  
平成22年3月発行



## 主 な 内 容

- ◆ 「JMATニュースレター」の発刊にあたって . . . . . 1
- ◆ 特集「霧中海難」 . . . . . 2
- ◆ 海難事例（3事例） . . . . . 3
- ◆ トピックス . . . . . 6

### ◆ JMATニュースレターの発刊にあたって ◆

皆様方には、平素から海難審判行政につきまして、深いご理解とご支援を賜り厚くお礼申し上げます。

さて、海難審判所は、海難を発生させた海技士等の職務上の故意又は過失を認定して懲戒処分を行う国土交通省の特別の機関として、平成20年10月1日に発足しました。

新組織になってから15ヶ月余りが経ちましたが、海難審判を通じて同種海難の再発防止に徹底を期し、海上交通の安全に寄与するという重大な使命は、以前の海難審判庁時代から引き続き変わりはありません。

このようなことから、このたび、海難事例などを分かりやすくまとめた「JMATニュースレター」を創刊することとしました。

本誌が、海上交通の安全確保に資する有効な情報として、海難の再発防止策に活用されることを願ってやまないとともに、今後更に本誌の充実を図るため、皆様方からのご意見、ご要望を頂けたら幸いに存じます。

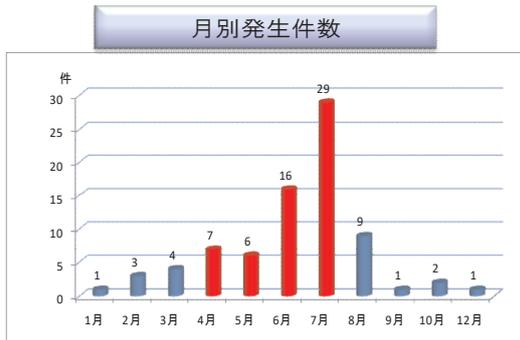
海難審判所長 山田豊三郎

## 特集 霧中海難

今年も間もなく濃霧シーズンがやってきます。  
毎年春先から梅雨時にかけて、霧中の海難が多数発生しています。

### 7割が4～7月に発生！

平成18年から同20年の3年間に裁判があった霧中での海難は、79件(衝突57件、単独衝突7件、乗揚12件、施設等損傷3件)136隻(貨物船66隻、漁船35隻、油送船14隻など)で、濃霧シーズンの4月から7月に58件(73.4%)が発生しています。



### 本州南岸での海難が多発！

発生海域では、本州南岸が24件(30.4%)で最も多く、次いで瀬戸内海が16件、九州北西岸14件などとなっています。また、船舶の種類別に発生海域を見てみると、貨物船の66隻中、本州南岸で32隻(48.5%)で最も多く、次いで瀬戸内海沿岸が17隻、北海道沿岸が7隻などで、漁船の35隻中、東北地方沿岸が11隻(31.4%)で最も多く、次いで北海道沿岸10隻、九州北西岸6隻などで、油送船の14隻中、本州南岸が7隻(50.0%)で最も多く、次いで九州北西岸が3隻、本州北西岸及び瀬戸内海沿岸がそれぞれ2隻となっています。

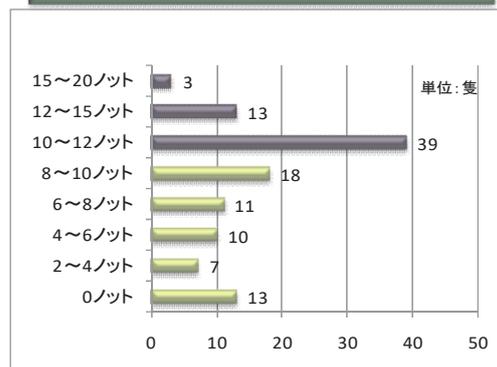


### 半数の船舶が減速しないまま衝突！

霧中での衝突57件114隻の船舶種類を見てみると、貨物船が60隻(52.6%)と最も多く、次いで漁船の25隻、油送船の14隻などで、霧中でも減速せずに10ノット以上の速力で航行していた船舶は、55隻(48.2%)で、安全な速力としていなかったことが衝突の大きな要因となっています。

また、レーダー見張りの状況は下表のとおりとなっています。

### 衝突した114隻の視界制限時の速力



### 衝突した114隻のレーダー見張りの状況

①探知した相手船のレーダー監視を行い、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ことを認めたものの、大幅な減速又は停止しなかった	40隻(35%)
②余裕のある時期に一度は相手船の映像を認めたものの、連続した映像監視を行わなかった	30隻(26%)
③衝突するまで相手船の映像に気付かなかった	18隻(16%)
④近距離に接近するまで相手船の映像に気付かなかった	10隻(9%)
⑤適切な避航措置をとったものの、相手船の措置が不適切であった	1隻(1%)
⑥その他(レーダーで見張りをしていなかった、装備なし、居眠り)	15隻(13%)

## 視界制限状態となった明石海峡西部において旅客船とレーダーを装備しない漁船が衝突

**A船**：旅客兼カーフェリー 9,711トン 乗組員32人 旅客153人 車両115台 今治港→阪神港神戸区  
 船長：49歳 三級海技士(航海) 海上経験21年 船長経験5年  
 三等航海士 26歳 三級海技士(航海) 海上経験3年 三等航海士経験1年

**B船**：漁船 4.9トン 3人乗組み 漁場→林崎漁港  
 船長：50歳 小型船舶操縦士 海上経験32年 船長経験30年

発生日時場所：平成20年6月20日04時26分少し過ぎ 明石海峡西部  
 気象海象：霧 無風 視程約100m 下げ潮の初期 約0.7ノットの北東流



### 海難の概要

霧のため視界制限状態となった明石海峡西部において、阪神港神戸区に向かうA船が、安全な速力に減速することも霧中信号を行うことも、また、レーダーによる見張りが不十分で東行中、林崎漁港に向かうB船が、霧中信号を行わず北上中、両船が衝突した。

(裁決は、[http://www.mlit.go.jp/jmat/saiketsu/saiketsu\\_kako/21nen/koube/kb2103/20kb074.html](http://www.mlit.go.jp/jmat/saiketsu/saiketsu_kako/21nen/koube/kb2103/20kb074.html) からご覧いただけます。)

### A船

運航管理者  
 視界制限状態における措置について、各船の運航実態を十分に検証していなかった。

船長  
 02時25分 船橋当直者に対し、視程2海里以下となったら報告するよう指示して降橋した。

三等航海士  
 04時15分半 自船より遅い同航船の船尾灯を視認することができなくなったため手動操舵に切り換え続航した。

船長  
 04時21分 船長は、甲板手から視界が悪い旨の報告を受けて昇橋したが、操船指揮を交替せず、レーダーによる見張りを行った。

04時17分 視程1,000m未満となったが減速することも霧中信号を開始することもしなかった。

三等航海士  
 04時26分 同航船が後方にかわったことを確かめ、針路を明石海峡航路西口に向かう060度に転じた後、船長と操船指揮を交替した。  
 同航船が後方にかわったことに安堵しレーダー画面から目を離し見張りを十分に行わずB船に気付かなかった。

船長及び三等航海士  
 04時22分半 追い越し中の同航船に気を奪われB船の映像に気付かなかった。

直前 右舷船首至近に、B船の灯火を視認し、左舷一杯としたが衝突。

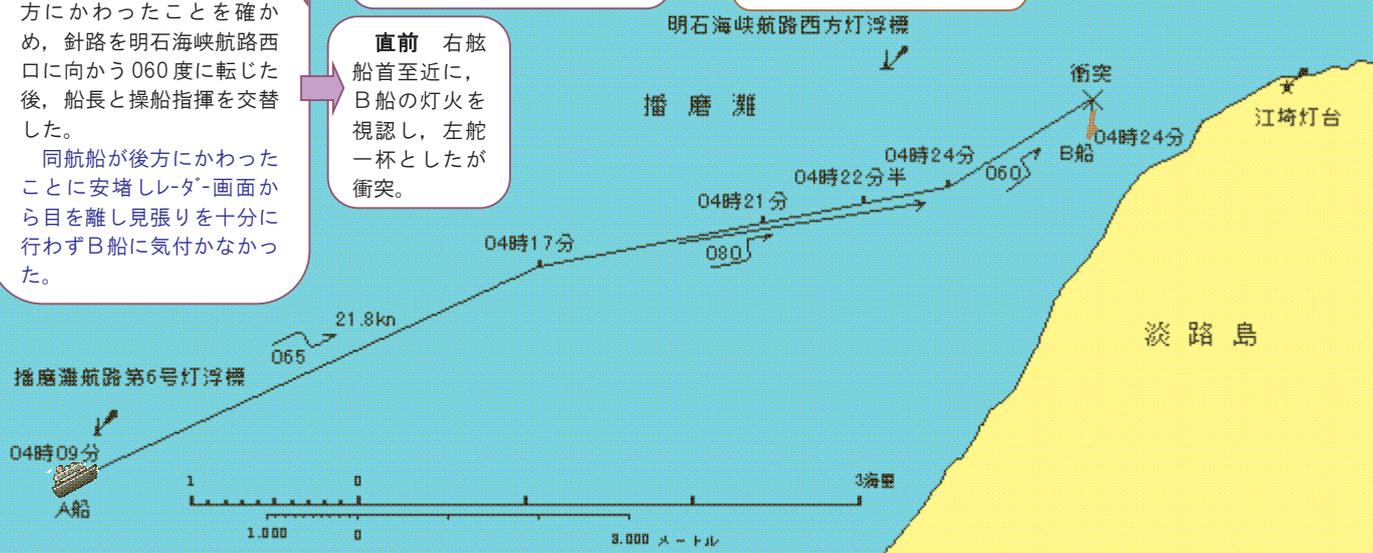
### B船

03時00分ごろ 2回目のえい網を始めたところ視界が悪化。  
 56分前 視程約100mとなり、近くで操業していた僚船の灯火を視認できなくなった。

04時00分ごろ 揚網を開始。  
 04時15分ごろ 揚網を終えたところ依然視界が悪く、通航船舶が多い明石海峡付近で操業することに不安を感じ、しばらくその場に留まった後、近くで操業していた僚船に声をかけ、一緒に帰港することにした。

04時24分 接近する他船を認めたらすぐに停止できる低速力で漁場を発進し、目視による見張りを行っていたがA船に気付かなかった。

直前 左舷側至近に迫ったA船の船首部を視認し、後進としたが衝突。



### 視界制限状態における適切な措置の徹底を！

運航管理者は、各船の運航実態を十分に把握し視界制限状態における措置を徹底しましょう。レーダー映像の監視を十分に行い、相手船を早期に探知しその動静を十分に確認しましょう。霧のため視界制限状態になったら、安全な速力に減速するとともに霧中信号を行いましょう。

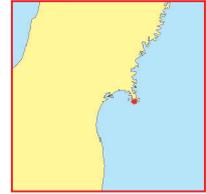
## 両船ともレーダーの見張りが不十分だったために、多数の旅客が負傷した事例

**D丸**：旅客船 19ト 乗組員2人 旅客18人 宮城県石巻市鮎川港 → 金華山港  
船長：62歳 小型船舶操縦士免許 海上経験20年

**S丸**：交通船 6.6ト 乗組員1人 旅客11人 金華山港 → 鮎川港  
船長：78歳 小型船舶操縦士免許 海上経験31年 船長経験8年

発生日時場所：平成20年5月3日14時58分 鮎川港南方沖合

気象海象：霧 南南東風 風力1 視程約50m 高潮時 濃霧注意報



### 海難の概要

霧のため視界制限状態となった鮎川港沖合において、両船とも、航行中の動力船の灯火を表示しないまま、霧中信号も減速もせず、レーダーによる見張りが十分に行われず航行中、衝突した。衝突の結果、両船に損傷を生じさせるとともに、**D丸**の機関員並びに**D丸**及び**S丸**の旅客12人が両膝挫傷等を負った。

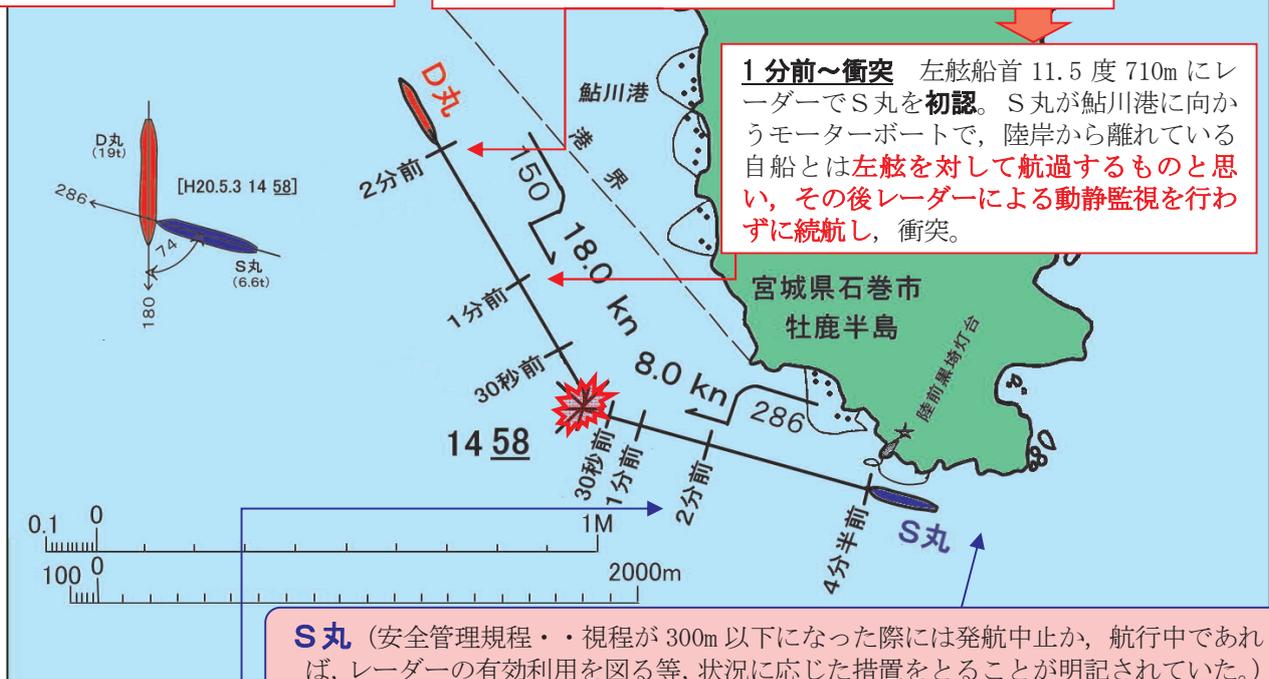
(裁決は、[http://www.mlit.go.jp/jmat/saiketsu/saiketsu\\_kako/21nen/sendai/sd2105/20sd202.html](http://www.mlit.go.jp/jmat/saiketsu/saiketsu_kako/21nen/sendai/sd2105/20sd202.html) からご覧いただけます。)

**D丸** (安全管理規程・・・視程500m以下になった際には発航中止か、航行中であれば、レーダーの有効利用を図る等、状況に応じた措置をとることが明記されていた。)

**発航前** テレビの天気予報で濃霧注意報が発表されていることを知っていたが、発航時には、視程が500mを超えていたことから、発航。

**2分前** 左舷船首12.5度1,470mにS丸を視認できる状況であったが、レーダーを0.5海里レンジとしていたため、S丸に気付かず。その後、視程が約30mの視界制限状態となったが、航行中の動力船の灯火の表示、霧中信号をせず、安全な速力としないまま続航。

**1分前～衝突** 左舷船首11.5度710mにレーダーでS丸を初認。S丸が鮎川港に向かうモーターボートで、陸岸から離れている自船とは左舷を対して航過するものと思い、その後レーダーによる動静監視を行わずに続航し、衝突。



**S丸** (安全管理規程・・・視程が300m以下になった際には発航中止か、航行中であれば、レーダーの有効利用を図る等、状況に応じた措置をとることが明記されていた。)

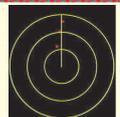
**2分前～衝突** 右舷船首31.5度1,470mにD丸を視認できる状況であったが、依然、他船はいないものと思い、レーダーによる見張りを行うことなく、D丸に気付かないまま衝突。

**9分前** 視程約50mの視界制限状態となったが、この時刻に航行する船舶は自船以外にいないと思い航行中の動力船の灯火の表示、霧中信号をせず、安全な速力としないまま、続航。

**発航前** テレビの天気予報を見たが濃霧注意報が発表されていることは見ておらず、発航時には、視程が300mを超えていたことから、発航。

### 視界が制限された水域では必ずレーダーの活用を！

レーダー映像による動静把握は早めに相手船の動向を知る上で、非常に有効です。レーダーを遠距離レンジに切り替えるなど、広く周囲の状況を把握し、他船を認知したら動静監視を続け、危険を感じたら対処できるようにしておくことが大切です。また、安全管理規程を遵守し、安全な速力とするなど適切な措置を行い、安全第一を心掛けましょう。



## 視界制限下、御前埼沖で貨物船同士が衝突した事例

**T丸**：コンテナ専用船 749ト 乗組員6人 コンテナ貨物915ト積載 京浜港横浜区 → 阪神港神戸区  
二等航海士：43歳 六級海技士(航海)免許 海上経験22年 二等航海士経験1年

**M丸**：貨物船 246ト 乗組員4人 珪砂750ト積載 名古屋港 → 京浜港横浜区  
甲板長：55歳 六級海技士(航海)免状 海上経験40年

発生日時場所：平成20年7月19日00時49分少し前 御前埼南東方沖合

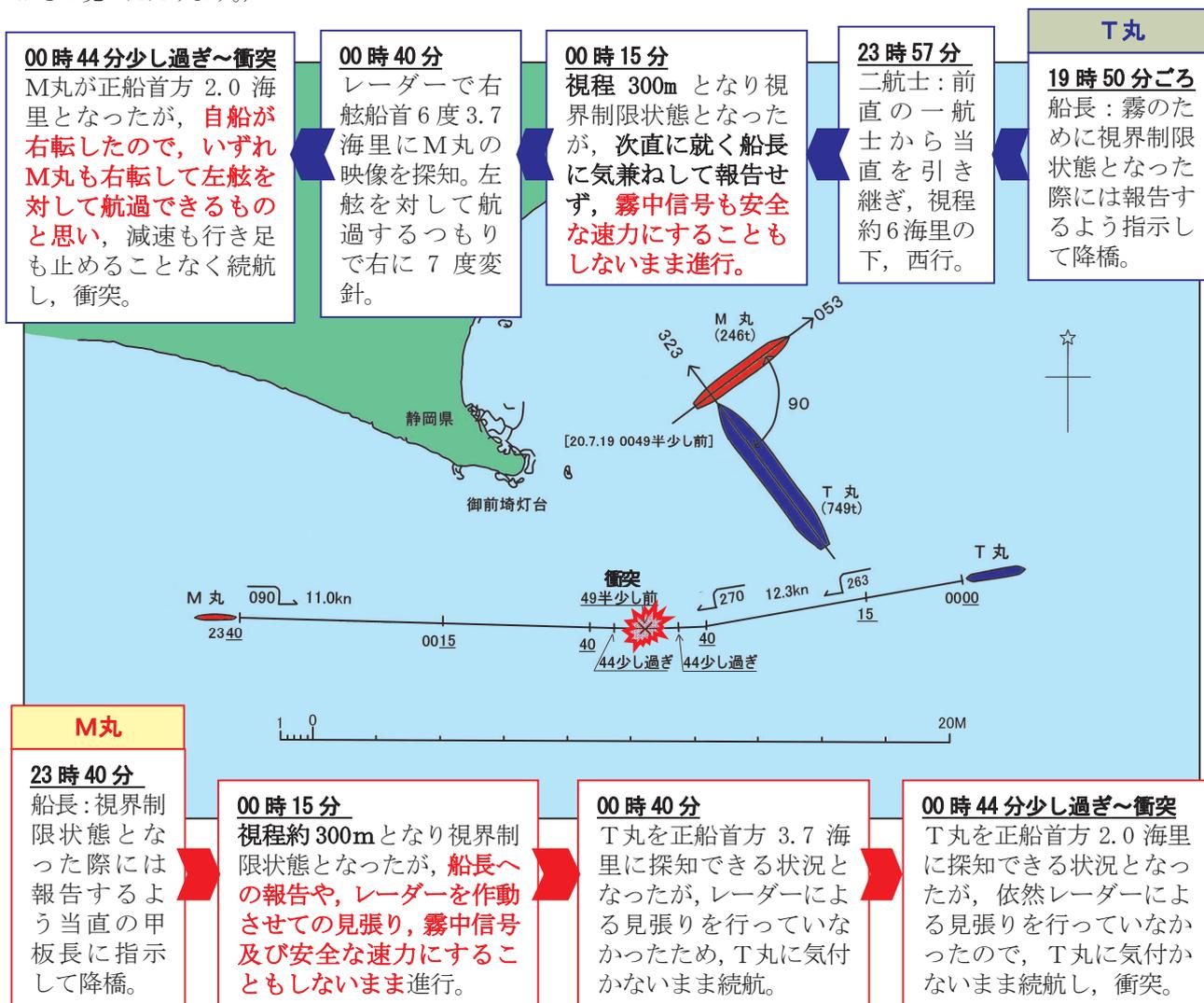
気象海象：霧 無風 視程約300m 南方に向かう微弱な潮流



### 海難の概要

霧のため視界制限状態となった御前埼沖で、T丸は、レーダーで前路に探知したM丸を認めた際、左舷対左舷で航過できると思い、針路を保つことができる最小限度の速力に減じず、また必要に応じて行きあしを止めることなく西行中、M丸は、視界制限状態となったことに気付かないままレーダーを休止して東行中、両船が衝突した。衝突の結果、T丸は船首部外板に擦過傷等を生じ、M丸は右舷後部外板に破口を生じて浸水し、間もなく沈没した。

(裁決は、[http://www.mlit.go.jp/jmat/saiketsu/saiketsu\\_kako/21nen/yokohama/yh2107/20yh203.html](http://www.mlit.go.jp/jmat/saiketsu/saiketsu_kako/21nen/yokohama/yh2107/20yh203.html) からご覧いただけます。)



### 視界が良いからといって安心は禁物です！

過去に出された裁決(旧海難審判庁のものを含む)を見ても、本州南岸沖は霧中海難が多く発生しており、月別に見ても、4月から8月は同海難が多発しています。視界が良いからといっていつ霧が発生して視界制限状態になるか分かりません。すぐに対処できるようレーダーによる見張りを行って、常に万全の準備をしておきましょう！

## ☆トピックス☆

### ◎ 主要海難の裁決

#### 「貨物船第二たかさご貨物船シーフェン衝突事件」

(平成 21 年 11 月 17 日言渡)

##### 【概要】

夜間、霧による視界制限状態の伊豆半島東岸沖合において、北上する第二たかさご（総トン数 298 トン）と南下するシーフェン（総トン数 5,601 トン）とが、霧中信号を行うことも、安全な速力とすることもせず、衝突したものの。

※本裁決の詳細内容は、下記ホームページをご覧ください。

[http://www.mlit.go.jp/jmat/saiketsu/saiketsu\\_kako/tokyou/tk21/20201.htm](http://www.mlit.go.jp/jmat/saiketsu/saiketsu_kako/tokyou/tk21/20201.htm)

### ◎ 平成 21 年版レポート海難審判を発刊！

海難審判所では、昨年 12 月に「平成 21 年版レポート海難審判」を発刊しました。本レポートでは、海難審判所の業務、平成 20 年における海難の状況、調査及び審判の状況などを紹介しています。海難審判所のホームページにも掲載しておりますので、ぜひご覧ください。

<http://www.mlit.go.jp/jmat/kankoubutsu/report2009/report2009.pdf>



### ◎ F A X 番号変更のお知らせ（横浜）

横浜地方海難審判所の F A X 番号が、本年 2 月 24 日より **045-270-0518** に変わりました。

なお、旧 F A X 番号（045-212-2304）は、運輸安全委員会横浜事務所の F A X 番号となりますので、ご注意ください。

#### <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  
海難審判所 書記課

E-mail: [jmat@mlit.go.jp](mailto:jmat@mlit.go.jp)

TEL: 03-5253-8826

FAX: 03-5253-8947

(平成 22 年 3 月発行)

#### JMATとは？

海難審判所の英語表記である

**J**apan **M**arine

**A**ccident **T**ribunal

の頭文字をとって名付けました。

今後とも JMAT ニュースレターを  
よろしくお願ひします！