



主 な 内 容

- ◆ 特集「単独で衝突した海難」・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 1
- ◆ 単独で衝突した海難の分析・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 2
- ◆ 海難事例（3事例）・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 3
- ◆ トピックス（過去の重大海難事件について）・・・・・・・・・・ 6

特集「単独で衝突した海難」

JMATニュースレター第3号では、船舶同士の衝突海難を取り上げましたが、今回は、同じ衝突海難でも、防波堤や岩場等へ船舶が単独で衝突した海難（以下「衝突（単）」という。）について取り上げることにしました。

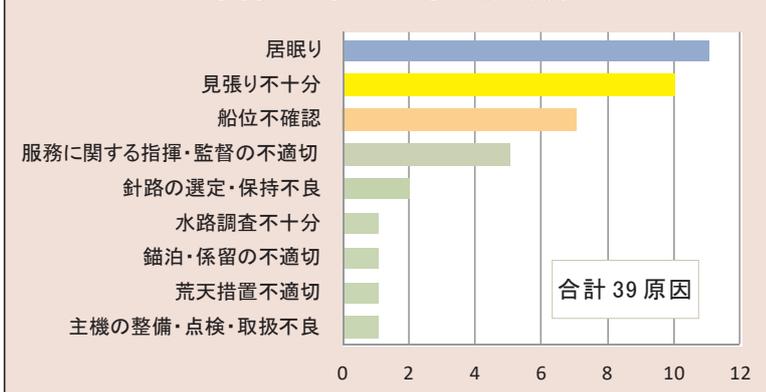
平成23年12月に発行した、「平成23年版レポート 海難審判」によると、平成22年に言い渡した判決330件のうち、衝突（単）は35件（35隻）で、その摘示された原因数は39原因となっています。原因の上位3つは、「居眠り」（11原因）、「見張り不十分」（10原因）、「船位不確認」（7原因）となっており、これら28原因で全体の約72%を占めています。

また、衝突場所について、最も多かったのが防波堤の18件で全体35件の半数以上を占めており、次いで灯浮標・灯標の4件となっています。

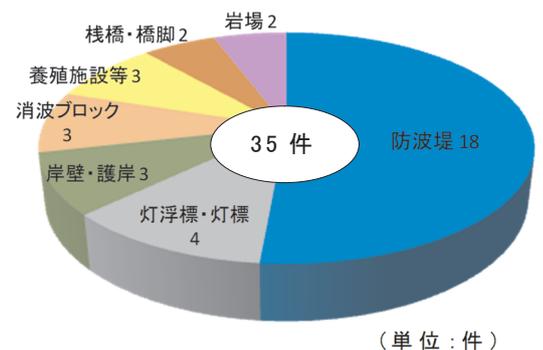
今回は、「単独で衝突した海難」をテーマとし、上位3つの原因に焦点を当て、それぞれの状況の分析と海難事例を紹介します。

（単位：原因数）

衝突（単）の原因分類



衝突場所



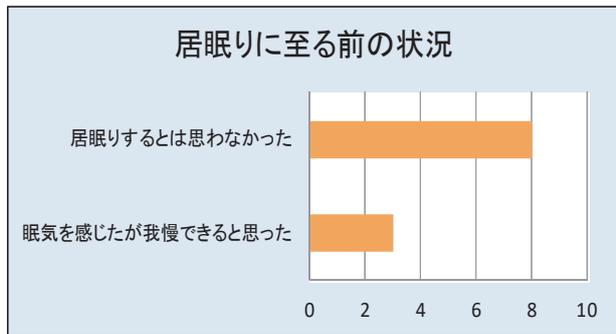
（単位：件）

単独で衝突した海難の分析

- 居眠りが原因となって衝突した船舶 11 隻 (11 原因) について、居眠りに至る前の状況をみると、「居眠りするとは思わなかった。」と、「眠気を感じたが我慢できると思った。」に分類されます。

「居眠りするとは思わなかった。」の具体的な理由は、「過去に当直中、居眠りをしたことがなかった。」「慣れた航路なのでまさか居眠りするとは思わなかった。」「立って操船しているので居眠りすることはないと思った。」などとなっています。

(単位：原因数)



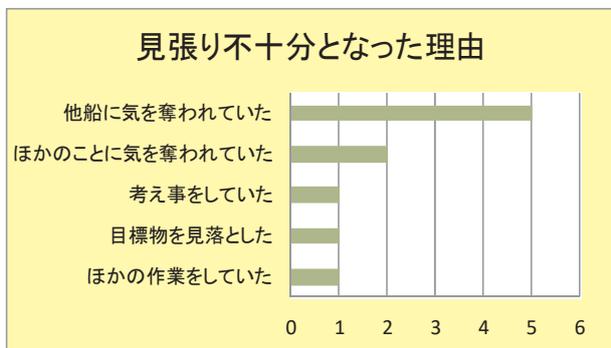
また、「眠気を感じたが我慢できると思った。」の具体的な理由は、「この程度の眠気であれば我慢できると思った。」「もう少しで入港するので我慢できると思った。」「などとなっています。

眠気を感じた場合には、ガムをかんだり、外気に当たるなどの居眠り運航の防止措置をとることが大切です。

- 見張り不十分が原因となって衝突した船舶 10 隻 (10 原因) について、その理由をみると、「他船に気を奪われていた。」が最も多く、次いで「ほかのことに気を奪われていた。」などとなっています。

「他船に気を奪われていた。」の具体的な状況は、「反航船の動静に気を奪われていた。」「入港する漁船の動静に気を奪われていた。」「第三船と VHF の応答に気を奪われていた。」などとなっています。

(単位：原因数)

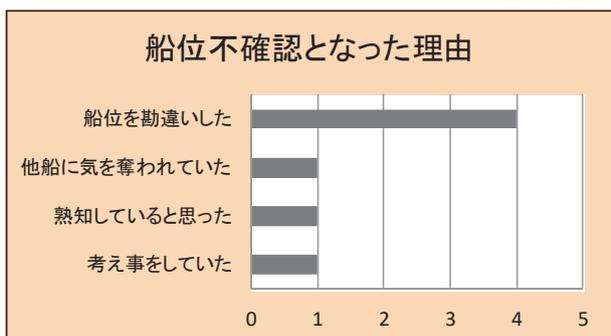


また、「ほかのことに気を奪われていた。」の具体的な状況は、「打ち上げ花火に気を奪われていた。」「船首方の漂流物を探すことに気を奪われていた。」などとなっています。

常に周囲の状況に目を配り、継続した見張りを行うことが大切です。

- 船位不確認が原因となって衝突した船舶 7 隻 (7 原因) について、その理由をみると、「船位を勘違いした。」が最も多く、次いで「他船に気を奪われていた。」「何度も港に入港していたので熟知していると思った。」「ぼんやりと考え事をしていた。」などとなっています。

(単位：原因数)



「船位を勘違いした。」の具体的な理由は、「安全な針路に定めたと思った。」「予定転針地点に達したものと思い転舵した。」「灯火を誤認し、防波堤を航過したものと思った。」などとなっています。

安易な判断によらず、常に自船の位置を把握しておくことが大切です。

事例

① 遊漁船が帰航中、居眠り運航の防止措置が不十分で岩礁に衝突した事例

K丸：遊漁船 11トン 乗組員1人 釣り客9人
 三重県国崎漁港南東方沖合約4.6海里→国崎漁港
 船長：小型船舶操縦士免許 懲戒：2箇月停止
 発生日時場所：平成22年11月24日18時00分 三重県国崎漁港南西方海岸
 気象海象：晴れ 風力3 北北西風 上げ潮の末期 視界良好

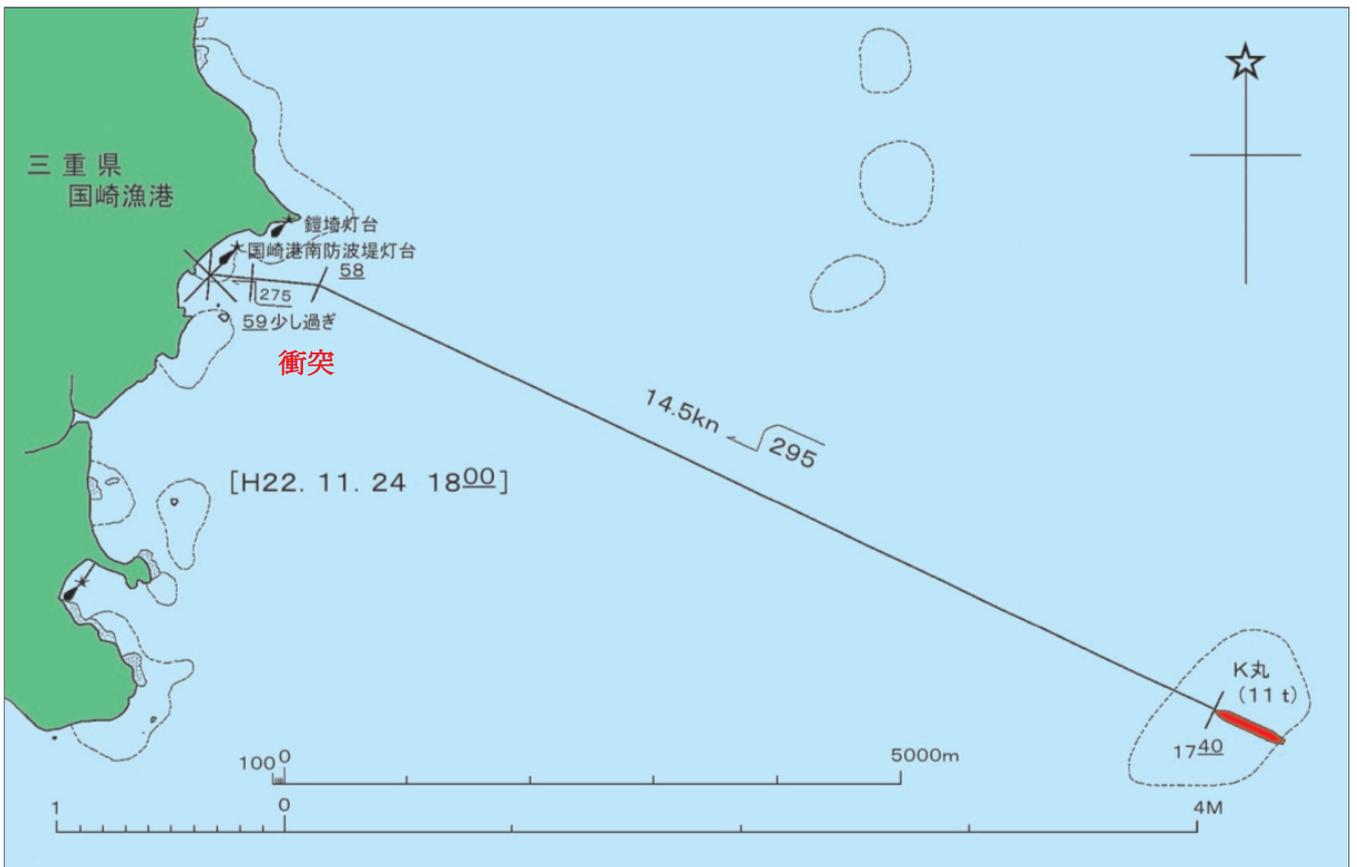


海難の概要

夜間、国崎漁港に向けて帰航中、海上が平穏で視界が良く陸岸の明かりがよく見えるうえ、同漁港に近づいて気が緩んで眠気を催したが、居眠り運航の防止措置を十分にとらないまま続航しているうちに居眠りに陥り、転針予定地点で同漁港に向かう転針が行われず、同漁港南西方に拡延している岩礁に衝突した。衝突の結果、船首部の圧壊及び機関室への浸水による主機の濡れ損等を生じ、船長及び釣り客4人が負傷した。

(裁決は、http://www.mlit.go.jp/jmat/saiketsu/saiketsu_kako/23nen/yokohama/yh2308/23yh020.html からご覧いただけます。)

<p>K丸</p> <p>12時00分 国崎漁港を発生し、同港南東方沖合の釣り場に到着して釣りを開始</p>	<p>船長は、国崎漁港港口周辺に存在する岩礁域を避けるため、予定針路をGPSプロッターに記憶させていた</p>	<p>17時40分 船長は、釣りを切り上げ、釣り場を発進し、針路を295度に定めて自動操舵とし、14.5ノットの速力で、帰途についた</p>	<p>17時58分 船長は、針路を275度に転じたあと、出入港に慣れている国崎漁港に近づいたことから気が緩み、いつしか居眠りに陥る</p>	<p>船長は、椅子に腰掛けて居眠りしていたので、国崎漁港に向かうための転針が行われず、岩礁域に向けて進行</p>	<p>18時00分 原針路、原速力のまま、鐘崎灯台から235度790メートル付近の岩礁に衝突</p>
---	---	--	---	--	--



慣れている海域を航行するときは気の緩みから眠気を生じ易いので注意しよう！

- 目的地が近づいたと安心せずに、接岸するまで気を緩めないで航行しよう。
- 眠気を感じた場合は体を動かしたり、ガムをかむなどの居眠り運航防止に努めよう。
- 普段から十分休息して疲れを溜めないように心がけよう。

事例

②

旅客船が航行中、継続的な見張りが不十分で灯浮標に衝突した事例

A丸：旅客船 11,114ト 乗組員 20人 旅客 37人 車両 107台
関門港新門司区→徳島小松島港
一等航海士：一級海技士（航海）免許 懲戒：戒告
発生日時場所：平成22年10月2日06時48分 高知県室戸岬北東方沖合
気象海象：曇り 風力5 北東風 ほぼ低潮時 海面付近に朝もやが発生



海難の概要

高知県室戸岬北東方沖合において、徳島小松島港に向け北上中、正船首方僅か左に阿波竹ヶ島沖GPS波浪観測灯浮標（以下「阿波沖灯浮標」という。）を認めた際、継続的な見張りを十分に行わないで航行し、同灯浮標に衝突した。衝突の結果、A丸は左舷船尾部に擦過傷を生じ、阿波沖灯浮標のハンドレール及びソーラーパネル等に損傷を生じた。

（裁決は、http://www.mlit.go.jp/imat/saiketsu/saiketsu_kako/23nen/koube/kb2308/23kb013.html からご覧いただけます。）

A丸

04時00分

一等航海士は、室戸岬南西方25海里付近で甲板員1人と船橋当直に就き、基準経路に沿って北上

06時36分

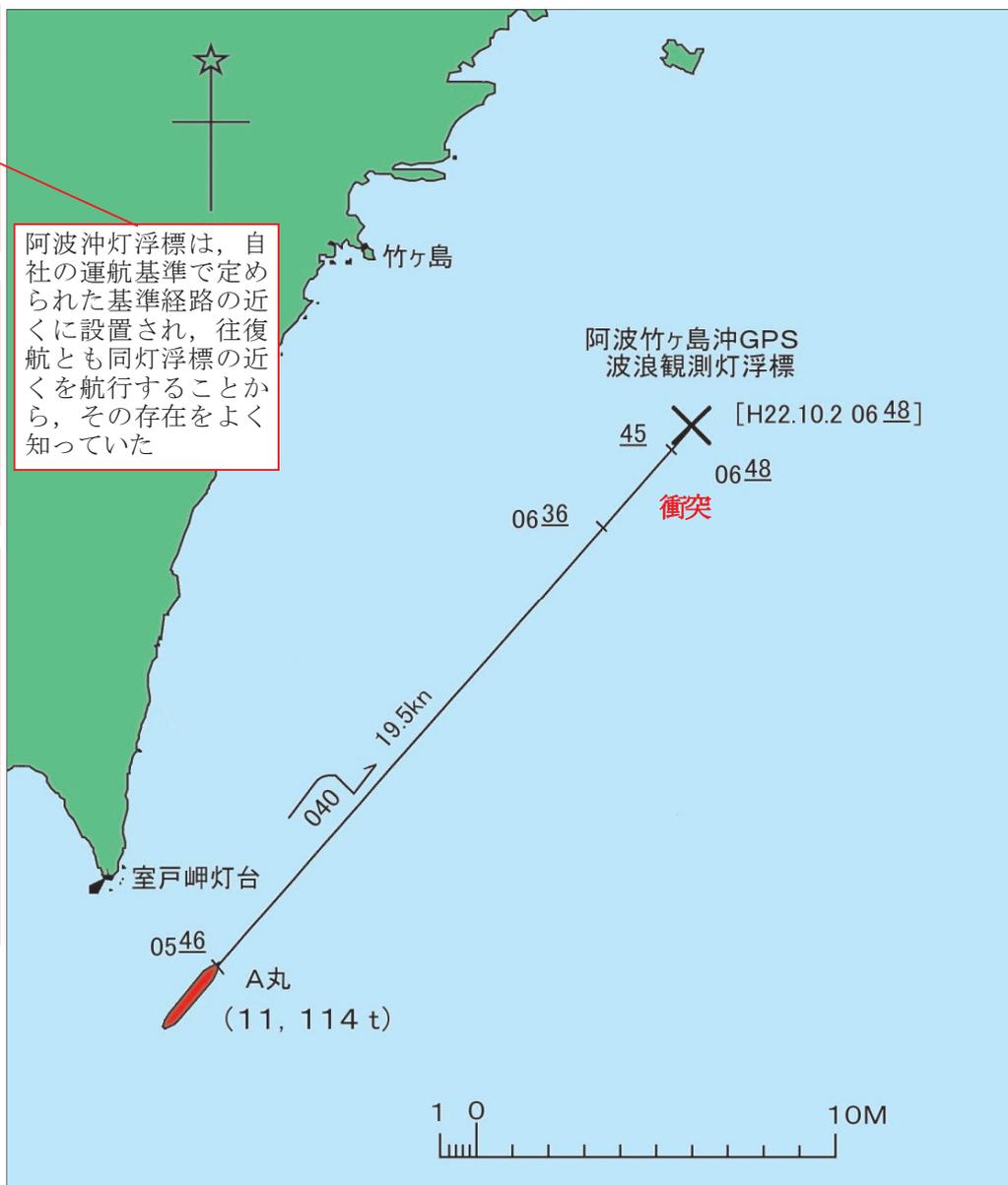
一等航海士は、室戸岬灯台から054度16.8海里付近を航行中、レーダーで阿波沖灯浮標と漁船1隻を認め、同漁船は停留中であり、無難に航過できると判断して続航

06時45分

一等航海士は、室戸岬灯台から052度19.6海里の地点で、正船首方僅か左約1海里に阿波沖灯浮標を視認したが、以前に他の灯浮標を至近距離で航過したことがあったことから、正船首方僅かでも左方に見えれば無難に航過できるものと思い、継続的な見張りを行わず、甲板員と雑談しながら進行

06時48分

A丸は、原針路、原速力で左舷船尾部が阿波沖灯浮標に衝突



周囲の見張りは継続して行おう！

- 航行中は、常に周囲の状況に目を配り、継続して見張りを行おう。
- 航過できると判断する場合は、思い込みによらず、レーダーや双眼鏡などで確認しよう。
- 当直中は、雑談などして見張りがおろそかにならないように気を付けよう。

事例

③

遊漁船が帰航中、船位の確認が不十分で養殖いかだに衝突した事例

K丸：遊漁船 5.8ト 乗組員1人 釣り客2人
 長崎県壱岐島東方沖合→福岡県岐志漁港
 船長：小型船舶操縦士免許 懲戒：1箇月停止
 発生日時場所：平成22年7月18日02時20分 福岡県引津ノ浦
 気象海象：晴れ 風はほとんどなし 下げ潮初期 視界良好

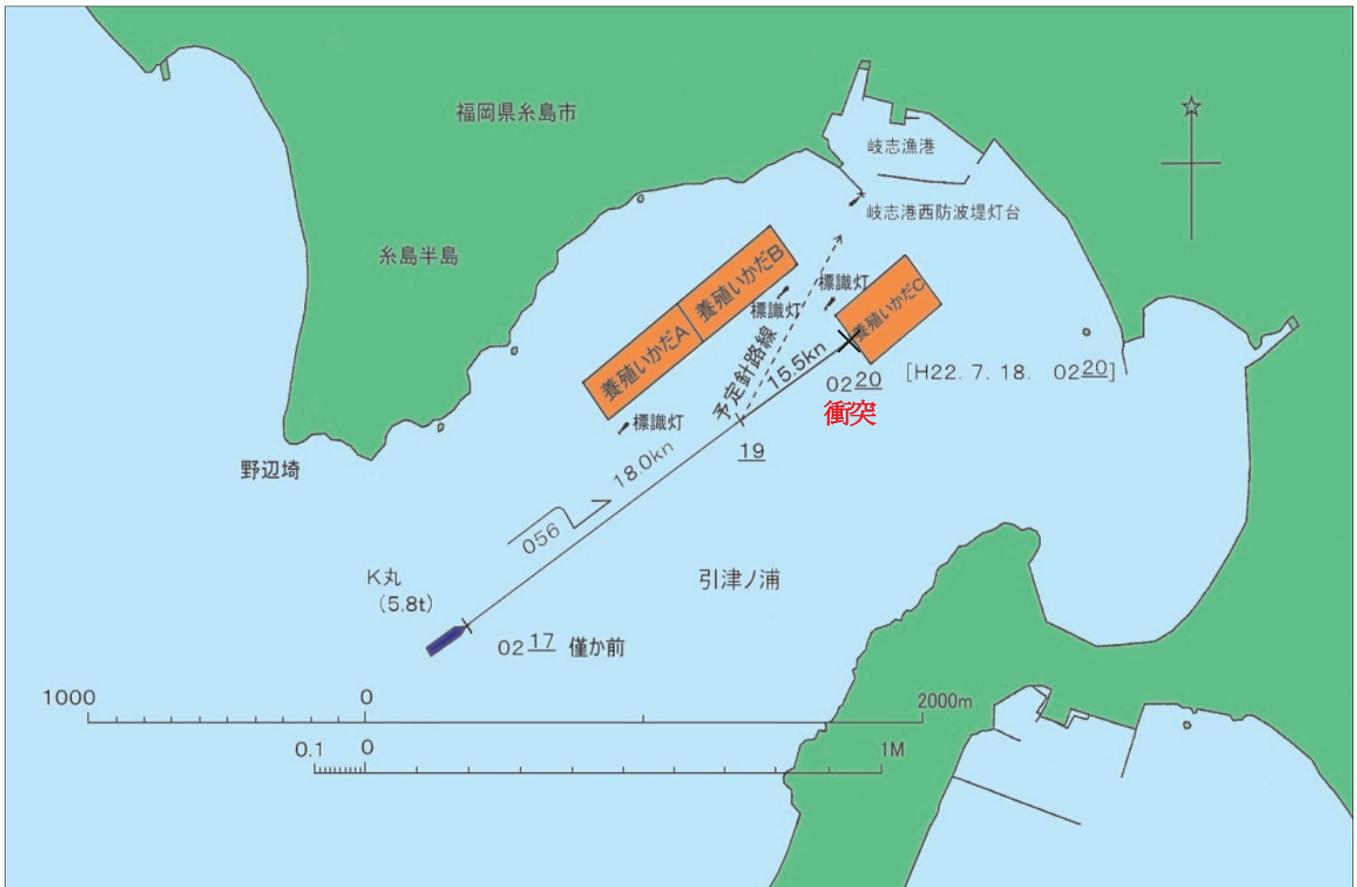


海難の概要

夜間、福岡県引津ノ浦において、岐志漁港に向け帰航中、船位の確認が不十分で、同漁港の南方沖合に設置されていた養殖いかだに向けて進行し、同いかだに衝突した。衝突の結果、プロペラ翼及び同軸に曲損を、船底外板に擦過傷などを生じ、同いかだを損傷した。

(裁決は、http://www.mlit.go.jp/jmat/saiketsu/saiketsu_kako/23nen/moji/mj2303/22mj046.htmlからご覧いただけます。)

<p>K丸</p> <p>17日18時過ぎ岐志漁港を発し、壱岐島東方沖合の釣り場に向かい、19時過ぎに釣り場に至って遊漁を開始</p>	<p>船長は、何度も岐志漁港に入航経験があり、夜間、同漁港に入航するときは、岐志港西防波堤灯台及び標識灯の灯火を見て位置を確認し、港口から900メートルほどの地点で、同灯台の灯火を船首目標として入航していた</p>	<p>翌18日01時過ぎ遊漁を終えて帰途に就き、02時17分僅か前、養殖いかだCに向く056度に定め、18ノットの速力で、手動操舵により進行</p>	<p>船長は、速力を15.5ノットに減じたとき、転針予定地点であったが、釣り客との会話に気を奪われ、船位の確認を十分に行わないで航行</p>	<p>02時20分僅か前釣り客に、左舷船首方至近に標識灯の存在を指摘され、船長は転針予定地点を通過していたことに気付いて左舵を取る</p>	<p>02時20分 養殖いかだCの南西側に衝突</p>
--	---	--	--	---	---------------------------------



操船中は、他のことに気を奪われないで操船することに集中しよう！

- 操船中、他の人との会話に気を奪われないで操船に集中しよう。
- 夜間は、周囲の灯台や標識灯の明かりを見て船位を確認しよう。
- 操船中、転針予定地点までの所要時間をあらかじめ把握しておこう。

○ 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頂けるよう、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。

第1回は、戦後、日本で起きた海難事件の中でも数多くの犠牲者を出した汽船洞爺丸遭難事件について掲載します。

本件は、昭和29年9月26日夜半、台風15号が北海道南端付近に達し、これに遭遇した青函連絡船洞爺丸（総トン数4,337トン）が函館港において転覆し、159人は救助されましたが、乗客1,041人、乗組員73人、その他の者41人の計1,155人が犠牲となりました。

本件は、発生後直ちに当時の函館地方海難審判理事所で調査が開始され、その後、二等航海士、二等機関士を受審人とし、日本国有鉄道総裁、青函管理局長、中央気象台長及び函館海洋気象台長をそれぞれ指定海難関係人として審判開始の申立てを行いました。

申立てを受けた当時の函館地方海難審判庁では、洞爺丸及び当日遭難した他の船舶4隻の各遭難事件を併合して審理することにし、第1回海難審判を昭和30年2月15日に開廷しました。

その後、審判は集中して行われ、7箇月後の9月22日、「両受審人は、本件発生の原因をなすものとは認められないことから懲戒しない。」「青函管理局長、中央気象台長、函館海洋気象台長に対しては勧告しない。」「日本国有鉄道総裁に対しては、本船の船体構造や運航管理が適当でなかったという理由から勧告する。」と裁決がそれぞれ言い渡されました。

この裁決に対して、理事官からこれを不服として第二審の請求がなされ、高等海難審判庁では第一審と同様に4隻の各遭難事件を併合して審理を行い、昭和34年2月9日に第二審の裁決言い渡しが行われましたが、裁決書は300頁にも及びました。



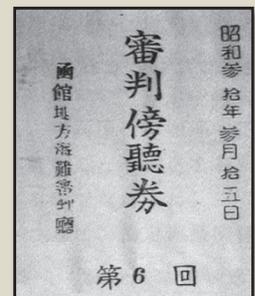
第1回審判の開廷状況を伝える新聞

【第二審の裁決主文】

「本件遭難は、洞爺丸船長の運航に関する職務上の過失に基因して発生したものであるが、本船の船体構造、青函連絡船の運航管理が適当でなかったこともその一因である。」

日本国有鉄道総裁に対しては、その後の対策を研究し、船体構造及び運航管理の改善を図っていることから、不勧告となりました。

本件後、運航管理の改善、新造連絡船の船体構造について、車両積載口への水密扉の採用、復原性向上のための設計変更などが行われました。



当時の審判傍聴券

(詳細については http://www.mlit.go.jp/jmat/monoshiri/judai/20s/20s_toya.htm からご覧いただけます。)

《編集後記》

今年の1月にイタリア中部ジリオ島沖で豪華客船が座礁し、死亡・行方不明者が発生して社会を驚かせました。

本海難の報道によれば、原因に関して様々な要因が挙げられています。

これらの要因について、今後の教訓として海難を未然に防ぐための方策に繋げたいものです。

《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