

JMATニュースレター

Japan Marine Accident Tribunal News Letter

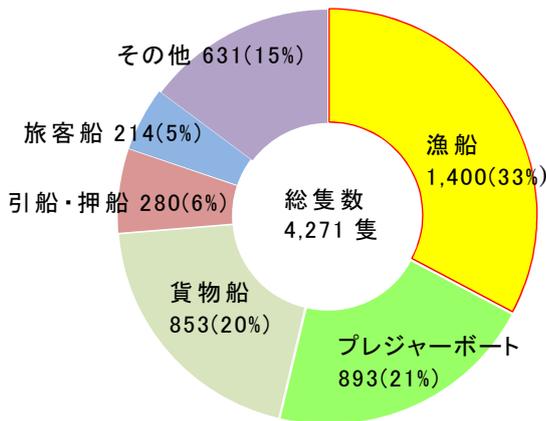


第7号

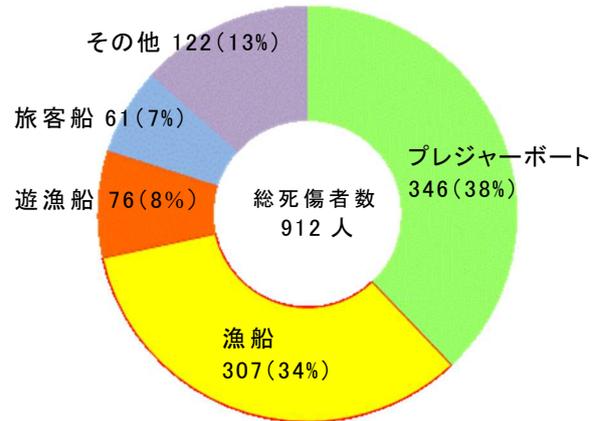
平成27年3月発行

特集「漁船の海難」

今号では、「漁船の海難」を取り上げます。平成23～25年の3年間に立件した海難隻数は4,271隻で、そのうちの約3割を漁船が占め、その数はほぼ横ばい状態です。また、漁船の海難に伴う死傷者数は307人で、平成23～25年の3年間に発生した総死傷者数の約3割を占めており、いったん海難が発生すると、平成26年12月に島根県浜田市沖合で発生し、死亡・行方不明者5人を伴った漁船沈没事件のように、多数の死傷者を伴います。



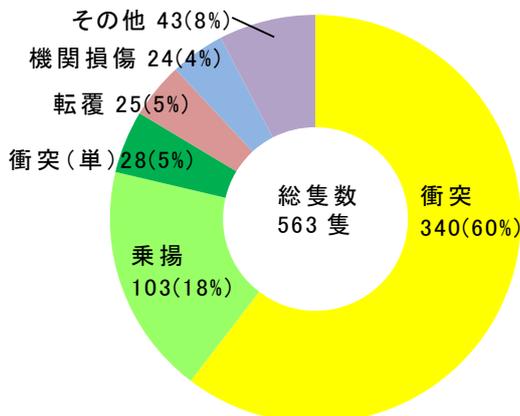
【船種別隻数】



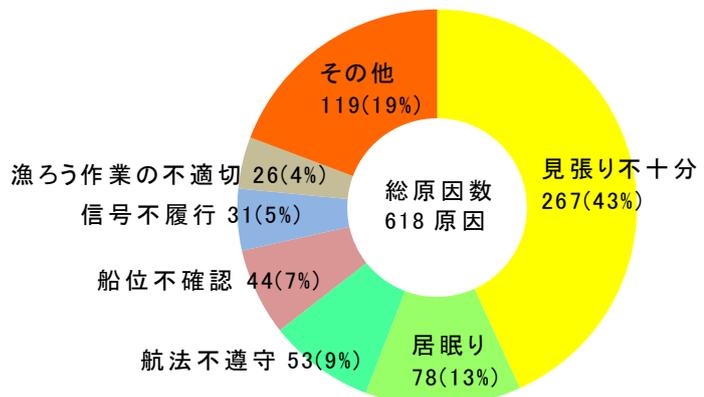
【船種別死傷者数】

平成23～25年の3年間に言い渡した裁決に関する船舶の総隻数1,414隻のうち、漁船は563隻(40%)で、漁船の海難の種類別では「衝突」が340隻(60%)と最も多く、次いで「乗揚」が103隻(18%)となっています。また、漁船の海難を原因別でみると、「見張り不十分」が267原因(43%)で最も多く、次いで「居眠り」が78原因(13%)となっています。

次頁以降では、海難発生防止の教訓となる漁船の海難の裁決事例を紹介します。



【漁船の海難の種類別隻数】



【漁船の海難の原因別内訳】

事例

①

左舷側の小型船舶群に気をとられ、右舷側の見張りを十分に行わず貨物船と衝突した事例

A丸：貨物船 499トン 乗組員4人 積荷なし 大阪府泉州港→兵庫県姫路港

次席一等航海士：五級海技士（航海）免許 懲戒：戒告

B丸：漁船 8.5トン 乗組員1人 のり養殖漁業 播磨灘鹿ノ瀬の養殖施設→兵庫県林崎漁港

船長：小型船舶操縦士免許 懲戒：業務停止1箇月

発生日時場所：平成24年1月9日 10時26分 播磨灘北東部

気象海象：晴れ 風力2の西風 視界良好 上げ潮末期

B丸 07時前に林崎漁港を発し、のり養殖施設でのりを摘採した後、帰途に就いた。

15分前

江井ヶ島港西防波堤灯台に向く針路とし、手動操舵により進行した。

3分前

右舷船首28度1.2海里にA丸を視認することができ、同船が自船の前路を左方に横切り衝突のおそれがある態勢で接近する状況であったが、**自船の航走波による左舷後方の小型船舶群への影響を確認することに気をとられ、見張りを十分に行わなかった**ので、このことに気付かず、右転するなどA丸の進路を避けることなく続航した。

8分前

左舷船首方に視認した釣りを行っている小型船舶群との距離を広げるため、072度に転針した。

衝突直前

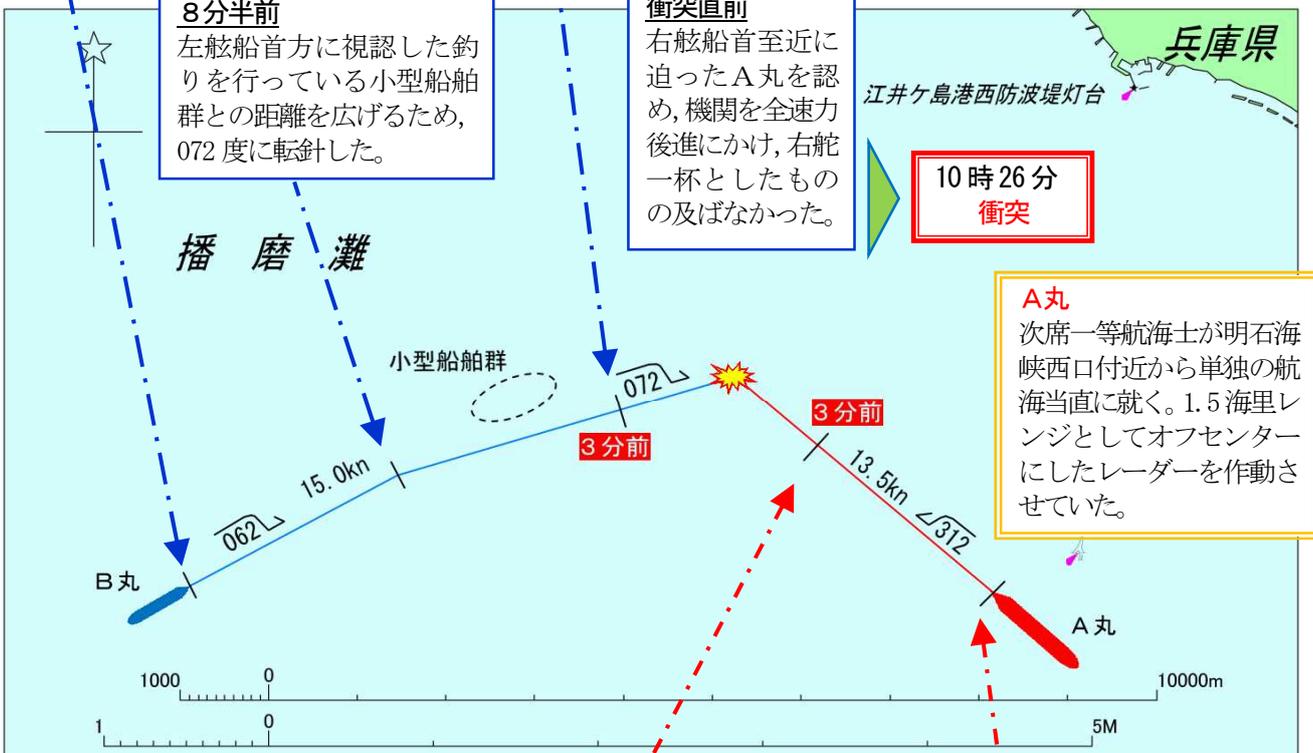
右舷船首至近に迫ったA丸を認め、機関を全速力後進にかけ、右舵一杯としたものの及ばなかった。

10時26分

衝突

A丸

次席一等航海士が明石海峡西口付近から単独の航海当直に就く。1.5海里レンジとしてオフセンターにしたレーダーを作動させていた。



1分前

B丸が0.5海里まで接近し、注意を喚起するつもりで汽笛を短音2回吹鳴したが、接近状況に変化はなかった。

3分前

自船の前路を右方に横切り衝突のおそれがある態勢で接近するB丸を認めたが、**B丸が避航船なので、いずれ自船を避航するものと思い、警告信号を行うことも、更に間近に接近しても行きあしを止めるなど、衝突を避けるための協働動作をとらずに進行した。**

9分前

姫路港に向く針路に定めて自動操舵として進行した。

3分前

左舷船首32度1.5海里にレーダーでB丸を初認。エコトレイル機能と双眼鏡で東行中の漁船と確認し、動静監視を行いながら続航した。

10時26分

衝突

衝突直前

機関を全速力後進にかけ、汽笛で短音を連続して吹鳴しながら右舵一杯とした。

左舷側の確認に気をとられてしまうと、右舷側から接近する他船に気付くのが遅れ、衝突を避けられない状況となります。

バランスよく見張りを行うことが、他船の早期発見と衝突事故の防止につながります。

事例
②

双方ともに見張り不十分で、互いに接近していることに気付かないまま衝突した事例

C丸：漁船 4.54トン 乗組員1人 まぐろはえ縄漁 北海道白神岬東方沖合漁場で操業中
船長：小型船舶操縦士免許 懲戒：戒告
D丸：漁船 4.29トン 乗組員1人 まぐろ一本釣り漁 北海道白神岬東方沖合漁場で操業中
船長：小型船舶操縦士免許 懲戒：業務停止1箇月
発生日時場所：平成24年12月29日 07時00分 北海道白神岬東方沖合（津軽海峡）
気象海象：晴れ 風力2の北北東風 視界良好 下げ潮中央期 日出時刻07時04分

D丸

約13ノットの速力で航行すると、船首部の浮上により両舷各10度の範囲に船首死角を生じるため、いつもは船首を左右に振って死角を補う見張りを行っていた。

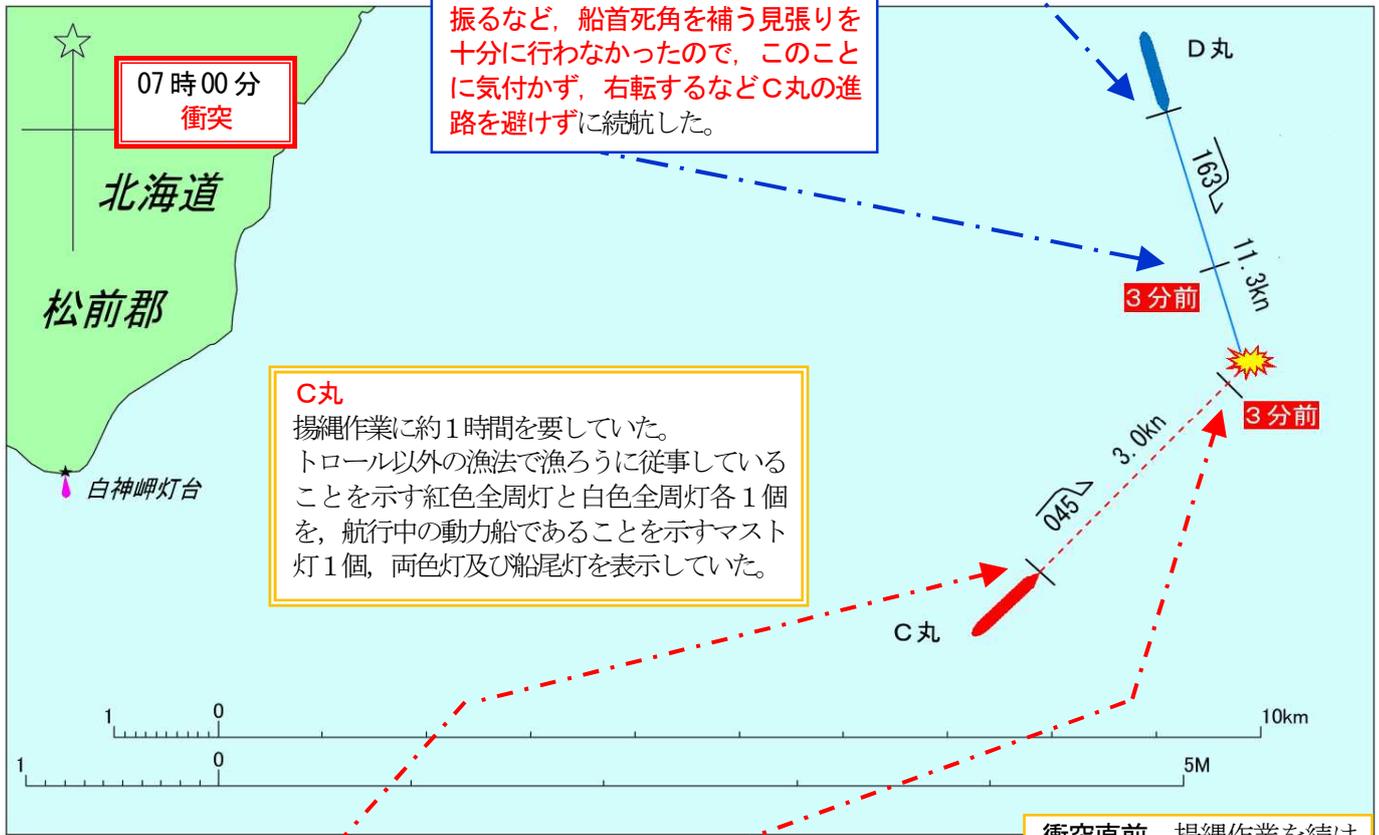
衝突直前

至近にC丸を認め、機関を中立、右舵一杯とした。

3分前 C丸と衝突のおそれがある態勢で接近したが、**発進するとき前方を一瞥しただけで他船が見当たらなかったことから、前路に他船はいないものと思い、船首を左右に振るなど、船首死角を補う見張りを十分に行わなかった**ので、このことに気付かず、右転するなどC丸の進路を避けずに続航した。

7分半前

漁場移動のため発進し、龍飛埼に向く針路に定め、船首死角を生じる状態で進行した。



C丸
揚縄作業に約1時間を要していた。トロール以外の漁法で漁ろうに従事していることを示す紅色全周灯と白色全周灯各1個を、航行中の動力船であることを示すマスト灯1個、両色灯及び船尾灯を表示していた。

30分前 周囲が明るくなったので揚縄作業に取り掛かることにして機関を停止し、その後、時折機関を用いて船首を北東方に保ち、折からの海潮流により圧流されながら作業に当たった。

3分前 D丸の船体を視認できる状況で、同船と衝突のおそれがある態勢で接近したが、**他船が揚縄中の自船を避けるものと思**い、見張りを十分に行わなかった**ので、このことに気付かず、警告信号を行うことも、移動するなど衝突を避けるための協力動作もとらず揚縄を続けた。**

衝突直前 揚縄作業を続けていたところ、至近に迫ったD丸を認めたが、何もすることができなかった。

07時00分
衝突

一度周囲を見ただけで、他船はいないだろうという「思い込み」が思わぬ危険を招きます。
また、船首死角を生じる船は、これを補う見張りが必要です。

事例
③

椅子に腰を掛けて当直中、睡眠不足と疲労のため居眠りに陥り、浅礁に乗り揚げた事例

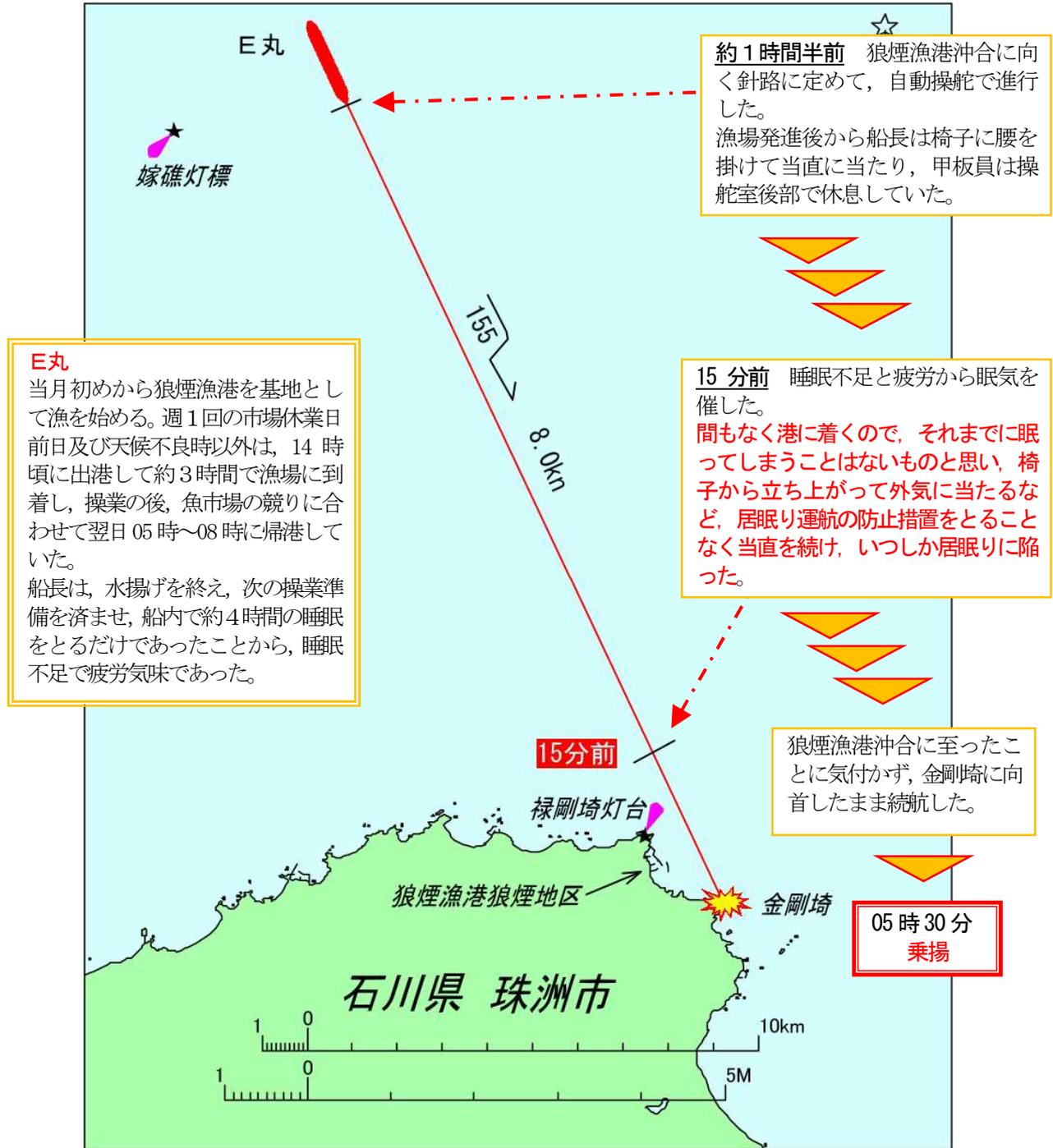
E丸：漁船 9.15 トン 乗組員 2人 いか一本釣り漁業

石川県禄剛埼北西方 25 海里の漁場→同県狼煙漁港

船長：小型船舶操縦士免許 懲戒：業務停止 1 箇月

発生日時場所：平成 24 年 5 月 30 日 05 時 30 分 石川県金剛埼

気象海象：晴れ 風ほとんどなし 視界良好 上げ潮中央期



漁船においては、睡眠不足と疲労が蓄積した状態で当直に当たり、居眠り運航となって乗揚に至るケースが跡を絶ちません。特に操業を終えて帰航中、港が近くなってくると、「あと少しだから・・・」という安心感から気が緩んで、より睡魔に襲われがちです。

眠気を感じたら、まず「椅子から立ち上がる」、そして「外気に当たる」、「コーヒーを飲む」、「ガムを噛む」などが、有効な居眠り運航の防止措置となります。また、他の乗組員がいる場合は、2人で当直する、あるいは当直を交替してもらうことも、事故防止につながります。

事例
④

海潮流により陸岸側に圧流されていたが、
レーダーなどにより船位の確認を行わず乗り揚げた事例

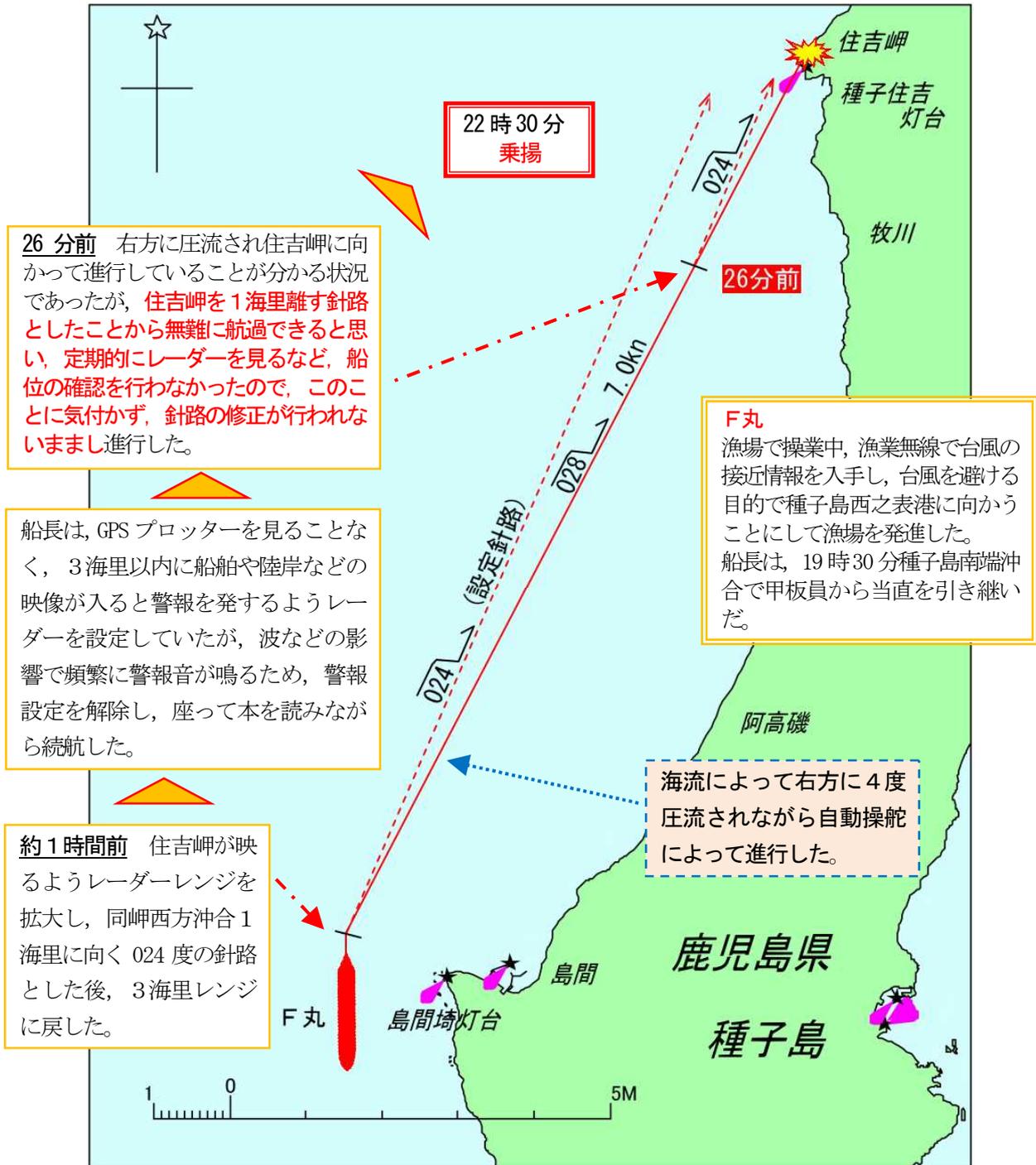
F丸：漁船 13トン 乗組員2人 まぐろ延縄漁

鹿児島県奄美大島東方70海里沖合の漁場→同県種子島西之表港

船長：小型船舶操縦士免許 懲戒：業務停止1箇月

発生日時場所：平成24年6月2日 22時30分 鹿児島県種子島西岸

気象海象：小雨 風力2の東風 視界良好 下げ潮末期



陸岸から十分に離れた針路に設定しても、風や海潮流の影響により、陸岸側に圧流されることがあります。
沿岸域を航行する場合には、圧流を考慮して、陸岸から離れた安全な針路とするとともに、特に、夜間は、肉眼で陸岸との距離を確認することは難しいので、レーダーやGPSプロッターを見て、自船の船位を確認しながら航行しましょう。

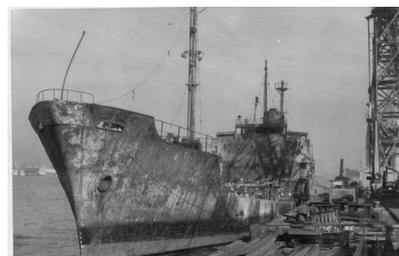
トピックス

○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海難を振り返ることによって、海難が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 37 年発生の「機船第一宗像丸機船タラド・プロビーグ衝突事件」を取り上げます。

昭和 37 年 11 月 18 日午前 8 時 14 分頃、京浜港横浜第 4 区京浜運河において、ガソリン 3,642 キロリットルを載せて東行中の第一宗像丸（総トン数 1,972 トン）と、水先人が乗船して西行中の油送船タラド・プロビーグ（総トン数 21,634 トン、以下「タ号」）が衝突し、第一宗像丸から流出したガソリンが拡散して、付近を航行中の太平丸（総トン数 89 トン）とその後を航行していた宝栄丸（総トン数 62 トン）に燃え移りました。その結果、第一宗像丸の全乗組員 36 人、タ号の 1 人、太平丸の 2 人及び宝栄丸の 2 人の乗組員が死亡、太平丸の乗組員 1 人が火傷を負いました。



焼損した第一宗像丸

横浜地方海難審判理事所は、第一宗像丸及びタ号の関係者等から事情聴取を行ったほか、11 回にわたる実地検査を行い、同年 12 月 14 日、横浜地方海難審判庁に審判開始の申立てを行いました。

横浜地方海難審判庁では、参審員の参加を決定して同年 12 月 22 日に第 1 回審判を開廷、その後 20 回の審判をもって結審し、その間、証人尋問 15 人、実地検査 2 回が行われました。

昭和 39 年 6 月 10 日、横浜地方海難審判庁で裁決の言渡しが行われましたが、裁決に対し不服があるとして、第二審の請求が行われました。

高等海難審判庁では、原審と同じく参審員の参加を決定して、第 1 回審判を昭和 40 年 8 月 12 日に開廷し、第 7 回の審判をもって結審となり、昭和 41 年 5 月 31 日に裁決の言渡しが行われました。

【高等海難審判庁の裁決主文】

本件衝突は、第一宗像丸船長及びタ号水先人の運航に関する各職務上の過失に因って発生したものである。

【裁決の要旨】

本件衝突は、第一宗像丸船長が狭い水道である京浜運河を東行する際、海上衝突予防法第 25 条第 1 項（注：昭和 52 年改正前の旧法。以下同じ。）の規定に違反して航路筋のほぼ中央を進行し、かつ、他船に近づいてから右転し、その前路に進出した同人の運航に関する職務上の過失、及び水先人がタ号を水先して京浜運河を西行する際、海上衝突予防法第 25 条第 1 項の規定に違反して川崎第 4 号灯浮標付近においては航路筋の左側を進行し、同灯浮標のところから、しだいに幅の広まる航路筋のほぼ中央に向く針路のまま続航した同人の運航に関する職務上の過失に因って発生したものである。

※詳細はこちらからご覧いただけます。

http://www.mlit.go.jp/jmat/monoshiri/judai/30s/30s_munakata_tararudoburobig.htm

（海難審判所ホームページ「海難ものしり帖」内「日本の重大海難」より）

《編集後記》

今年の冬は冬型の気圧配置となる日が多く、局地的に大雪をもたらしています。冬季の厳しい操業も終わりに近づきつつあり、これから春に向け、少しずつ暖かくなってきます。ぽかぽか陽気に誘われて、襲ってくる睡魔に負けないよう、安全運航に努めていただきたいと思います。



《内容に関するご意見はこちらまで》

〒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 hqt-jmat@ml.mlit.go.jp