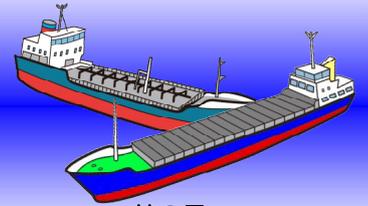




JMATニュースレター

Japan Marine Accident Tribunal News Letter



第9号

平成28年11月発行

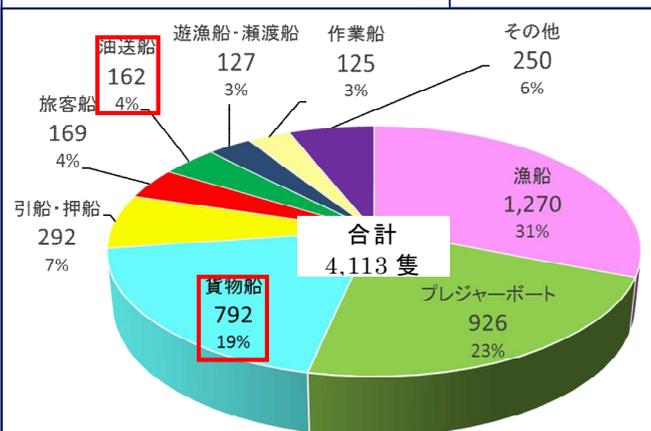
特集「内航船が関連する衝突海難」

平成25年ないし27年の3年間に理事官が立件(※)した海難は、合計3,074件4,113隻【図1】で、このうち「貨物船」及び「油送船」の船種の中から外航船及び外国籍船を除いた、いわゆる内航船が関連する海難は、744件788隻【図2】となっており、事件種類別では、衝突事件が201件244隻(31%)と最も多くなっています。

衝突事件のトン数別では、200トン以上500トン未満が半数を占め【図3】ており、同じく相手船別では、漁船に次いで貨物船又は油送船(内航船同士)の順【図4】となっています。

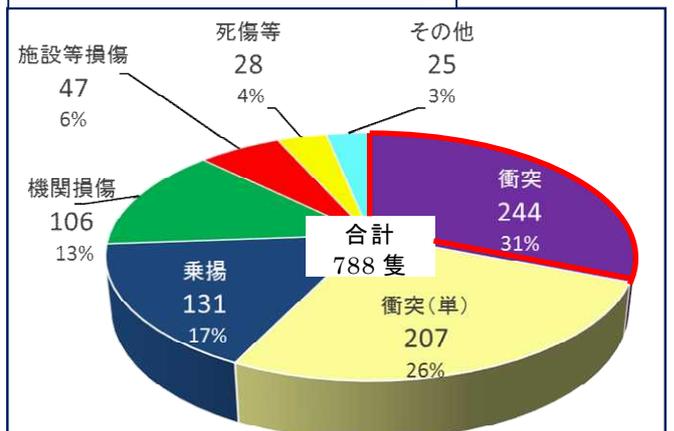
(※)海難審判法の対象となる海難として理事官が調査を開始すること。

全体の約2割が内航船



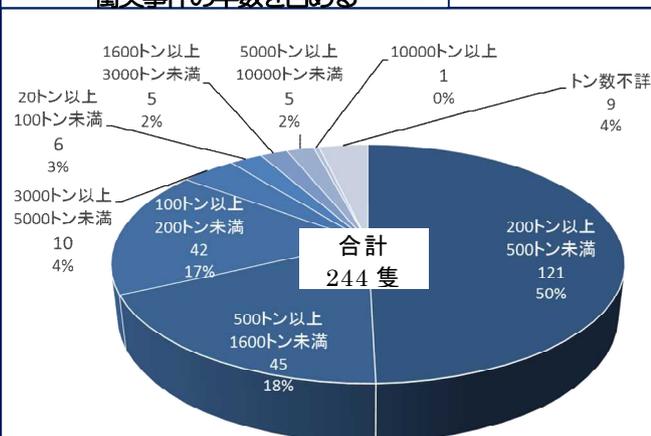
【図1】平成25～27年に理事官が立件した海難(隻数)

最も多いのは衝突事件



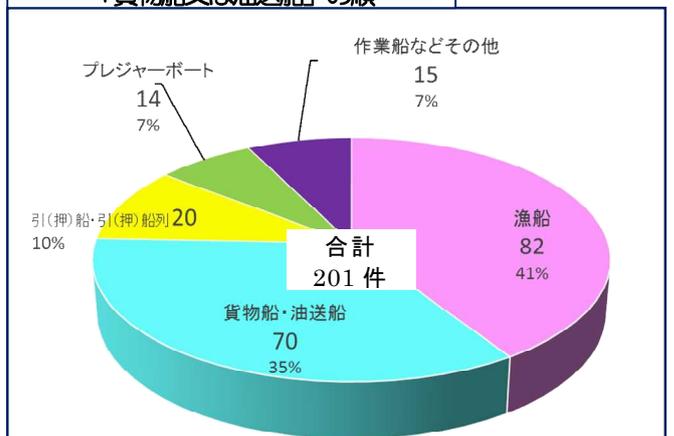
【図2】内航船が関連する海難の事件種類別(隻数)

「200トン以上500トン未満」が衝突事件の半数を占める



【図3】内航船が関連する衝突事件のトン数別(隻数)

衝突相手は「漁船」に次いで「貨物船又は油送船」の順

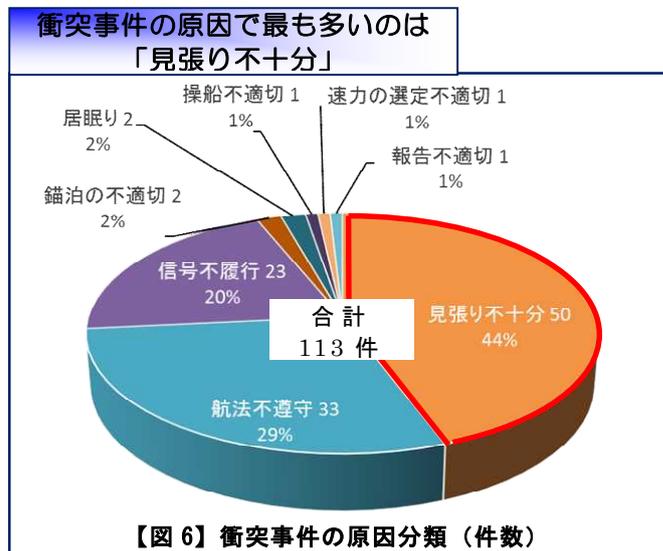
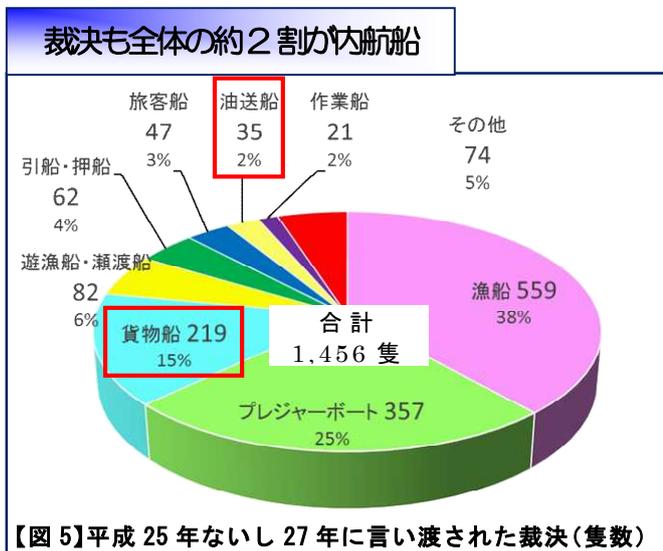


【図4】内航船が関連する衝突事件の相手船別(件数)

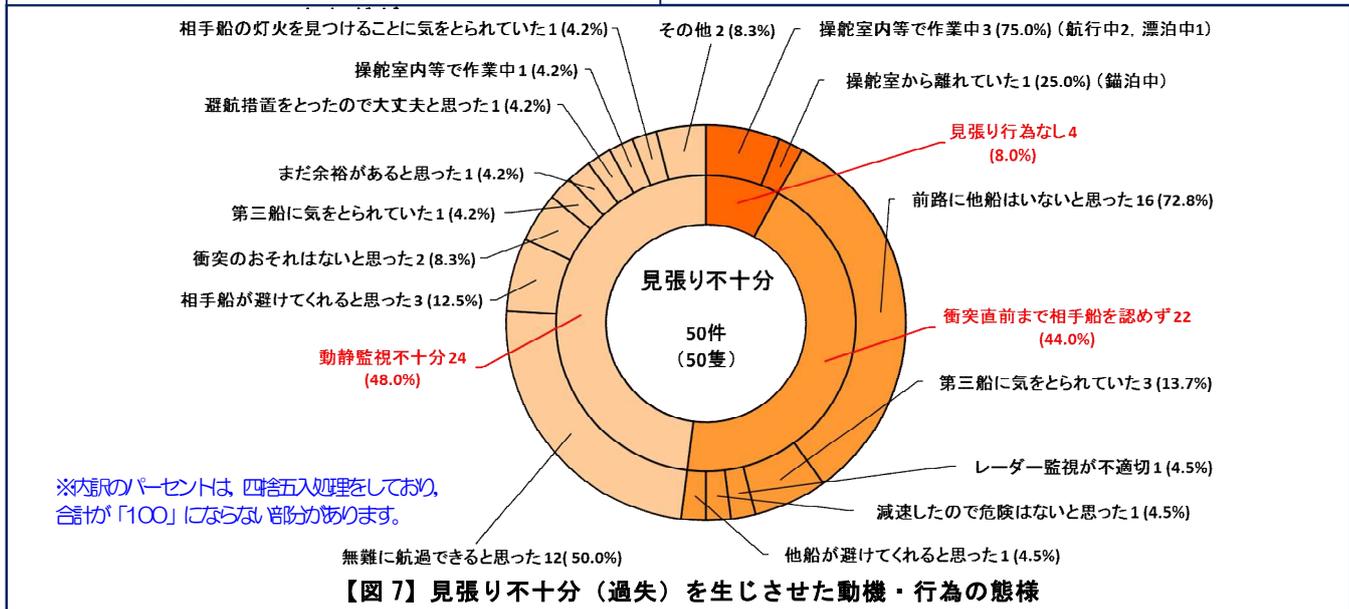
また、平成 25 年ないし 27 年の 3 年間に言い渡された裁決では、合計 995 件 1,456 隻【図 5】のうち内航船が関連する海難は、191 件 207 隻で、このうち衝突事件は 85 件 100 隻となっており、この 100 隻の原因分類別では、合計 113 件の原因【図 6】が挙げられ、見張り不十分が全体の 44%と最も多くなっています。

見張り不十分（過失）を生じさせた動機・行為の態様別では、特に、「衝突直前まで相手船を認めなかった」ことの動機として、「前路に他船はいないと思った」ことが 72.8%【図 7】となっており、「その後の動静監視が十分でなかった」ことの動機として、「無難に航過できると思った」ことが 50.0%と大半を占めています。

トン数別原因分類では、「200 トン以上 500 トン未満」で見張り不十分が多くなっています【表 1】。



過失（見張り不十分）の動機は「前路に他船はいない」、 「無難に航過する」と思ったことなど



200 トン以上 500 トン未満 見張り不十分が多い

【表 1】トン数別原因分類

トン数区分	隻数(隻)	見張り不十分	航法不遵守	信号不履行	操船不適切	速力の選定不適切	錨泊の不適切	報告不適切	居眠り	原因数合計(件)
200トン以上500トン未満	52	28	18	12	0	0	1	0	1	60
500トン以上1600トン未満	18	7	7	4	0	1	0	1	0	20
100トン以上200トン未満	16	9	3	4	0	0	1	0	1	18
3000トン以上5000トン未満	6	3	1	1	1	0	0	0	0	6
20以上100トン未満	3	2	1	0	0	0	0	0	0	3
5000トン以上10000トン未満	3	1	2	1	0	0	0	0	0	4
1600トン以上3000トン未満	2	0	1	1	0	0	0	0	0	2
合計	100	50	33	23	1	1	2	1	2	113

次ページからは、『内航船が関連する衝突海難』の防止に教訓となる裁決事例を紹介します。

事例① 夜間、香川県小豆島南岸沖において、貨物船が漁船を追い越し衝突のおそれがある態勢で接近する状況となったが、貨物船の当直者が見張り不十分で、漁船と衝突した事例

T丸 貨物船 481トン 乗組員5人
 山口県徳山下松港 → 阪神港大阪区
 積荷：液体苛性ソーダ 450立方メートル
 甲板長：六級海技士（航海）（履歴限定）
 業務停止1箇月
 損傷：船首部外板に擦過傷

I丸 漁船 4.9トン 乗組員1人
 香川県庵治漁港 → 小豆島南岸沖の漁場
 小型機船底びき網漁に従事
 船長：一級小型船舶操縦士 戒告
 損傷：左舷後部に亀裂及び漁具海没

23時40分半少し前

針路を096°に定めて自動操舵とし、1.5knの速力で、トロールにより漁ろうに従事していることを示す灯火を表示してえい網を開始した

23時49分頃

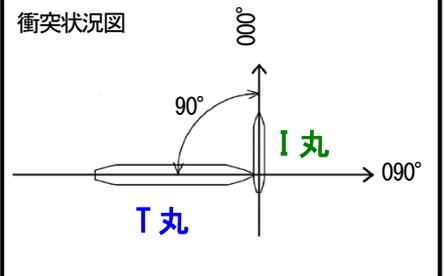
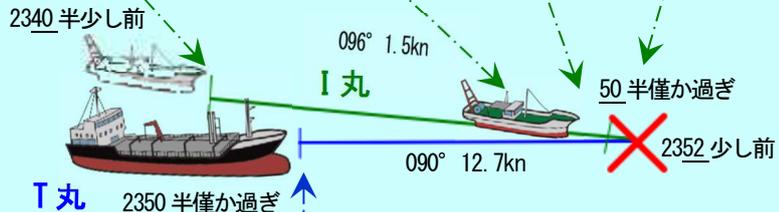
船長は、船尾方にT丸の白、白、紅及び緑の4灯を視認し、同船が自船に向かって接近してくるので注意を喚起するつもりで作業灯を点滅し、手動操舵に切り替えた

23時50分半僅か過ぎ

T丸が右舷船尾7° 390mとなったが、船長は、**作業灯を点滅させたので自船に気づき、えい網している自船の進路を避けるものと思い、警告信号を行わなかった**

船長は、衝突の少し前に漁具を切り離して左舵一杯とした

平成23年9月8日
 23時52分少し前
 香川県小豆島南岸沖
 において発生



23時50分半僅か過ぎ

針路を090°に定め、自動操舵として12.7knの速力で進行し、左舷船首1° 390mのところ、I丸が表示する緑、白、白3灯を視認でき、同船を追い越し衝突のおそれがある態勢で接近する状況となった

単独で船橋当直中の甲板長は、**レーダー映像の中心付近となったI丸の映像を識別できず、周囲をいちべつして付近に他の船舶を認めなかったことから、前路に航行の支障となる他船はいないものと思い、海図台で航海日誌の記入を始め、周囲の見張りを十分に行わなかった**

甲板長は、I丸と衝突したことに気が付かないまま航行を続け、翌日01時頃海上保安部から衝突の疑いがある旨の連絡を受けた

教訓 船橋当直中は、接近する他船を見落とすことのないよう、周囲の見張りに専念すること。

事例② 京浜港横浜第3区港界付近において、貨物船が前路を左方に横切る引船列の進路を避けずに進行して衝突した事例

T丸 貨物船 8,566トン 乗組員10人

高知港 → 京浜港
積荷：石灰石 10,003トン
船長：三級海技士（航海） 業務停止1箇月
損傷：右舷後部外板に凹損

M丸引船列 引船 19トン はしけ 全長35m
引船：乗組員1人 はしけ：作業員1人
千葉県木更津港 → 京浜港横浜第2区新山下地区

船長：一級小型船舶操縦士 戒告
はしけの左舷船首部外板に凹損等

07時14分

T丸を左舷至近に視認し、衝突の危険を感じて右舵をとった

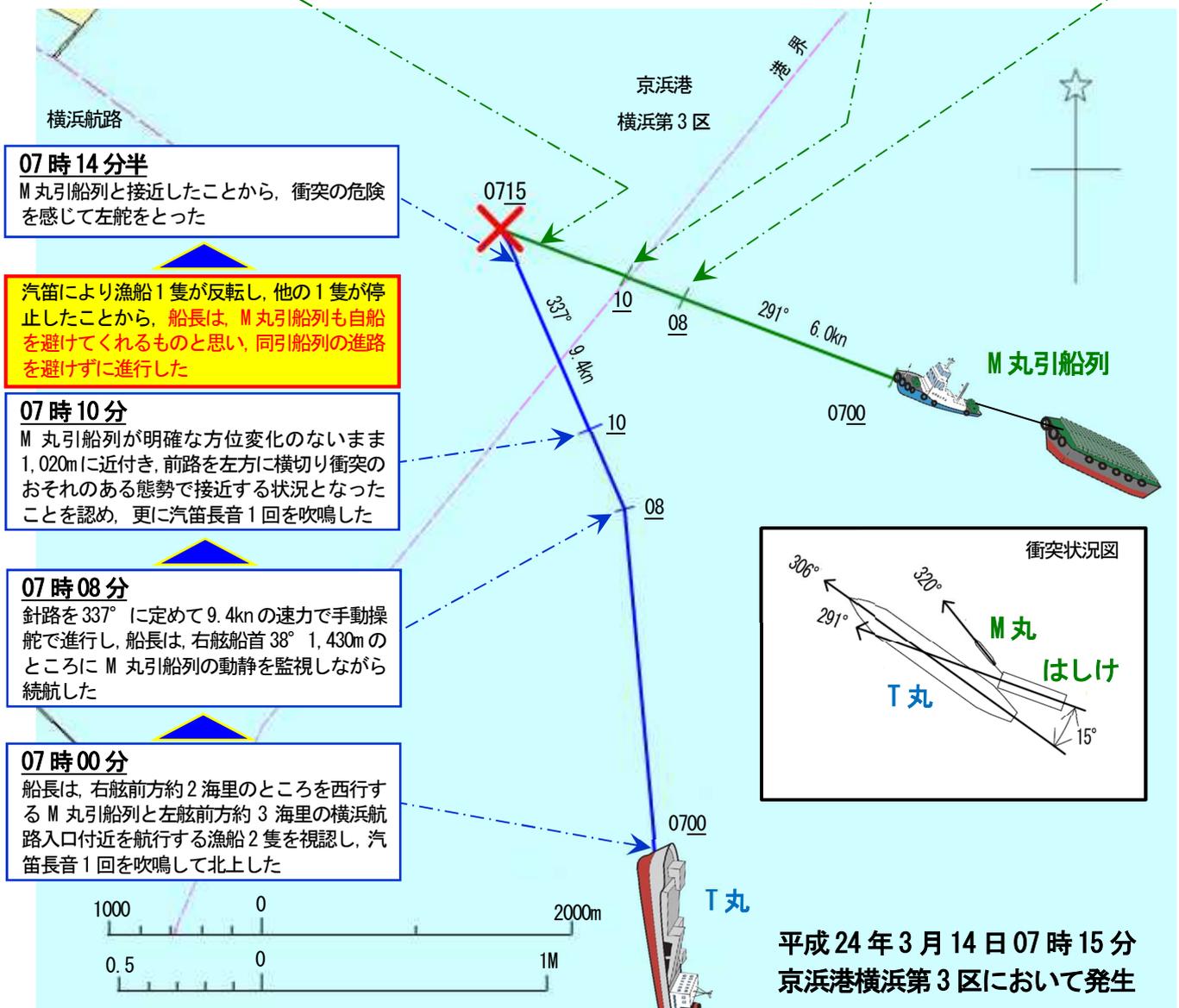
船長は、横浜航路入口付近を航行する漁船2隻に気を奪われ、周囲の見張りを十分に行わなかったため、T丸に気付かず、自船の進路を避けずに接近するT丸に対して警告信号を行わず、間近に接近しても衝突を避けるための協力動作をとらずに続航した

07時10分

T丸が、明確な方位変化のないまま1,020mに近付き、前路を右方に横切り衝突のおそれのある態勢で接近する状況となった

07時08分

左舷正横後6°、1,430mのところにT丸を視認できる状況となった



教訓 前路を左方に横切り衝突のおそれのある態勢で接近する他の動力船を認めた場合は、法令を遵守して、十分な余裕のある時期に減速して大きく右転するなど、相手船の進路を避けること。

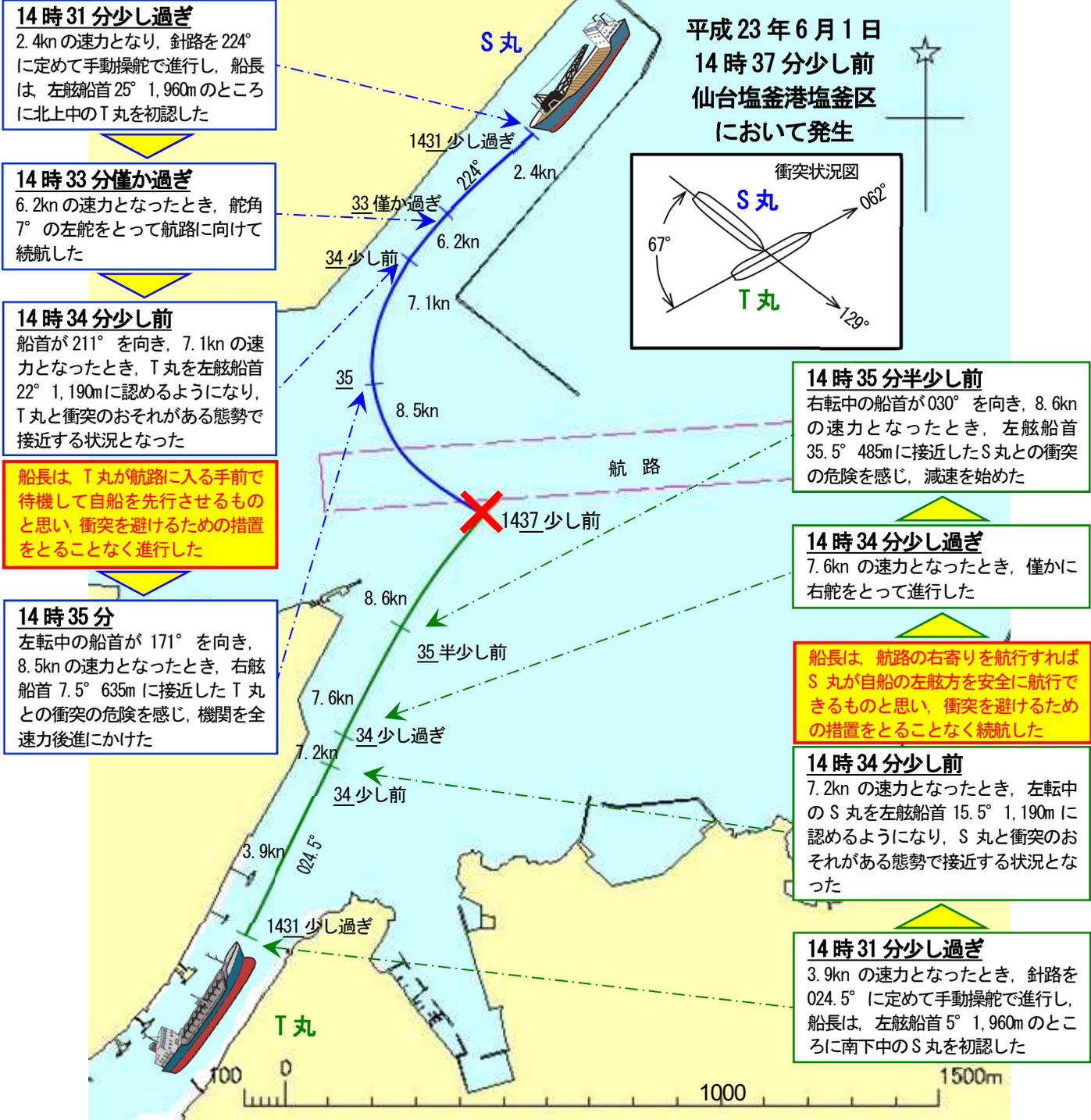
本件の裁決 http://www.mlit.go.jp/jmat/saiketsu/saiketsu_kako/25nen/yokohama/yh2511/24yh053.html

JMAT ニュースレター

事例③ 仙台塩釜港塩釜区において、離岸後、増速しながら左転して航路に向けて南下中の貨物船と、離岸後、増速しながら航路に向けて北上中の油送船が、航路外で衝突した事例

S丸 貨物船 1,598トン 乗組員 10人
 仙台塩釜港塩釜区 → 宮城県石巻港
 積荷 : 空倉
 船長 : 三級海技士(航海) 業務停止1箇月
 損傷 : 球状船首部及び船首ブルワークに凹損

T丸 油送船 1,527トン 乗組員 11人
 仙台塩釜港塩釜区 → 北海道苫小牧港
 積荷 : 空倉
 船長 : 四級海技士(航海) 業務停止1箇月
 損傷 : 左舷中央部外板に凹損及び左舷船室の外壁に破口



教訓 港内で他船と衝突のおそれがある態勢で接近する状況となった場合は、速やかに機関を後進にかけて行きあしを止めるなど、衝突を避けるための措置をとること。

事例④ 霧で視界制限状態となった和歌山県市江崎沖合において、船長が操船指揮を執り、三等航海士が操船補佐に当たって航行中、レーダーによる動静監視を十分に行わずに進行して衝突した事例

F号 貨物船(大韓民国籍) 492トン 乗組員 10人
 大韓民国蔚山港 → 三重県四日市港
 積荷 : 空倉
 船長 : 大韓民国国籍
 損傷 : 右舷船尾部上甲板及び同部ブルワークに曲損等

S丸 貨物船 9,813トン 乗組員 12人
 京浜港東京区 → 阪神港大阪区
 積荷 : コンテナ 28個, 乗用車 27台
 トレーラー等 39台
 船長 : 三級海技士(航海) 業務停止 1箇月
 三等航海士 : 五級海技士(航海) 戒告
 損傷 : 右舷船首部外板に凹損を伴う擦過傷

10時09分

船長が、左舷船首13° 3.9Mのところ
 S丸のレーダー映像を初認した

10時10分

S丸が左舷船首14° 3.4Mとなり、同船と著しく接近する状況となったが、レーダーによる動静監視を十分に行わず、このことに気付かないまま同じ針路、速力で進出した

10時12分

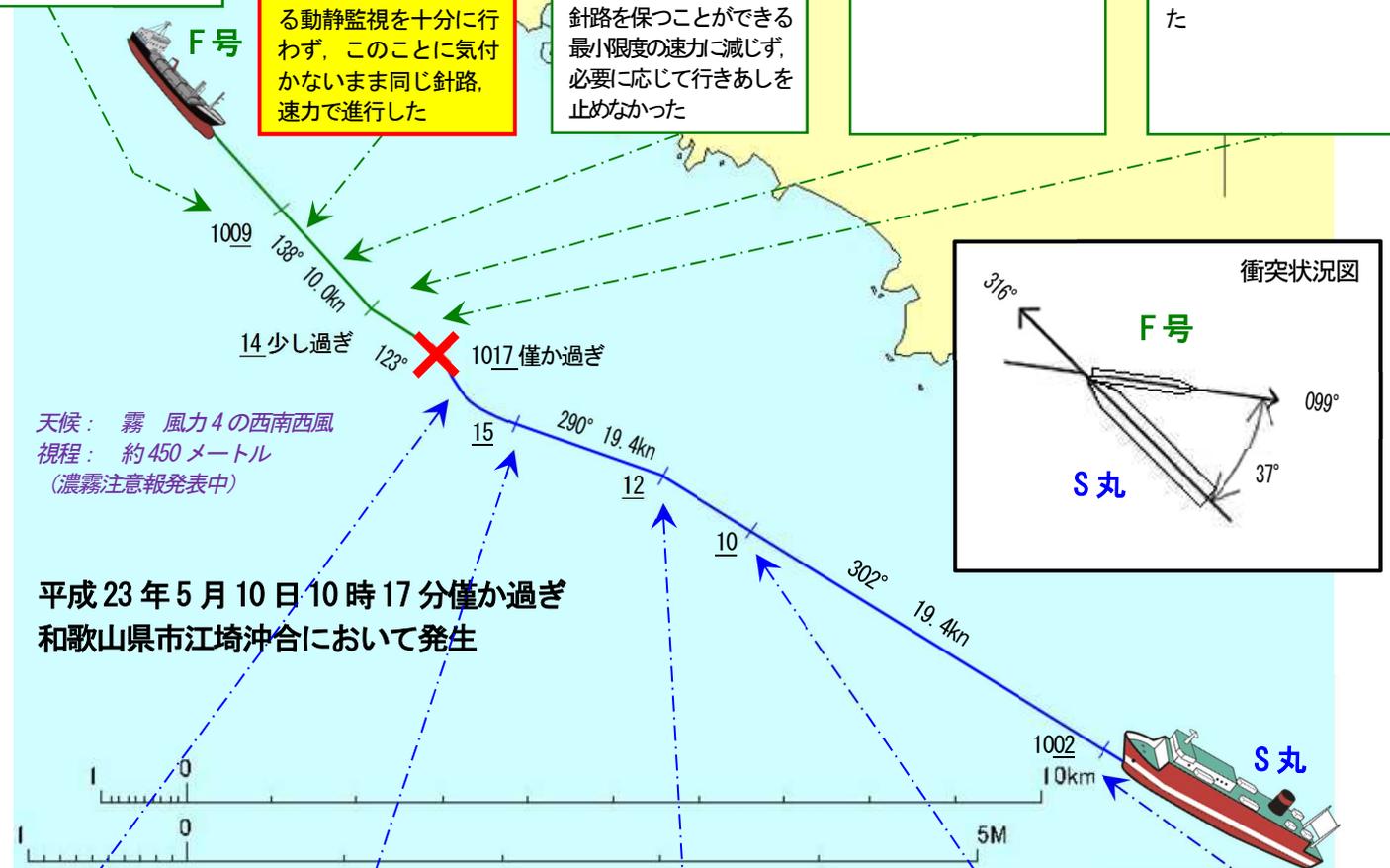
S丸が左舷船首15° 2.5Mとなり、同船と著しく接近することを避けることができない状況となったが、針路を保つことができる最小限度の速力に減じず、必要に応じて行きあしを止めなかった

10時14分少し過ぎ

S丸が左舷船首13° 1.5Mとなったとき、自動操舵のまま針路を123°に転じた

10時16分少し過ぎ

右舷船首至近にS丸の船体を視認して衝突の危険を感じ、左舵一杯をとって機関を停止した



10時16分少し過ぎ

左舷船首方至近にF号の右舷船首部を視認して衝突の危険を感じ、左舵一杯、機関停止を令した

10時15分

F号が右舷船首20° 1.830mとなったとき、同船と左舷を対して航過するつもりで右舵7.5°を令したものの、同船が方位変化なく接近することに不安を感じ、更に右舵15°に続き右舵20°を令した

10時12分

F号が右舷船首1° 2.5Mとなり、同船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、針路を保つことができる最小限度の速力に減じず、必要に応じて行きあしを止めずに針路を290°に転じた

10時10分

F号が右舷船首2° 3.4Mとなり、同船と著しく接近する状況となったが、レーダーによる動静監視を十分に行わず、このことに気付かないまま、同じ針路、速力で進出した

10時02分

船長は、三等航海士から報告を受け、右舷船首4° 7.3Mのところ
 F号のレーダー映像を初認した

教訓

霧で視界制限状態となり、他の船舶のレーダー映像を認めた場合は、当該他の船舶と著しく接近することとなるかどうかを判断できるよう、レーダーによる動静監視を十分に行うこと。

本件の裁決 http://www.mlit.go.jp/jmat/saiketsu/saiketsu_kako/25nen/koube/kb2502/23kb052.html

S丸船橋内における当直者の状況

09時25分（視程約0.5M）

船長
視界が悪くなった旨報告を受けて昇橋し、操船指揮をとった



三等航海士
レーダー監視をしながら操船補佐を行った



S丸
法定灯火を表示したものの霧中信号を行うことも、安全な速力とすることもなく航行



針路を302°に定めて自動操舵とし、機関を全速力前進にかけて速力19.4knで進行

10時02分

三等航海士から報告を受け、F号のレーダー映像を初認し、F号が反航船であることを知った



6MレンジとしたレーダーによりF号の映像を探知し、船長に報告を行った

F号が右舷船首4° 7.3Mとなる

レーダーにより探知したF号の接近状況を逐次報告させるなど、適切な操船補佐に当たるよう指示しなかった



レーダーにより探知したF号の存在を報告したので、船長が同船の接近状況を把握しているものと思い、同船の接近状況を逐次報告するなど、船長を適切に補佐しなかった

10時10分

F号の方位に明確な変化がなければ三等航海士から報告があるものと思い、レーダーによる動静監視を十分に行わなかった

F号が右舷船首2° 3.4Mとなり、同船と著しく接近する状況となったが、同じ針路及び速力で続航

10時12分

F号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、この状況に気付かないまま、左舷船首方0.5Mのところ、数隻の漁船らしきレーダー映像を認めたので、次席三等航海士に指示して手動操舵に切り替え、針路を290°に転じた

F号が右舷船首1° 2.5Mとなり、同船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、針路を保つことができる最小限度の速力に減じず、必要に応じて行きあしを止めることもなく進行

10時15分

F号と左舷を対して航過するつもりで右舵7.5°を令した

F号が右舷船首20° 1,830mとなる

右転を始めたものの、F号のレーダー映像が方位変化のないまま接近していることに気付いて不安を感じ、更に右舵15°、続いて右舵20°を令した

右転を始める

10時16分少し過ぎ

左舷船首方至近にF号の右舷船首部を視認して衝突の危険を感じ、左舵一杯及び機関停止を令した

左舵一杯及び機関停止としたが及ばず、左回頭を始めた船首が316°を向いたとき、18.3knの速力となり衝突

衝突（10時17分僅か過ぎ）

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ており、本号では、昭和49年に発生した「機船第拾雄洋丸機船パシフィック・アレス衝突事件」を紹介いたします。

●事件の概要（合計33人の乗組員が死亡）

第拾雄洋丸（総トン数43,723トン、38人乗り組み）は、サウジアラビア王国ラスタヌラを發して京浜港川崎区に向け航行中、パシフィック・アレス（台湾籍、総トン数10,874トン、29人乗組み）は、木更津港を發してアメリカ合衆国ロサンゼルスに向け航行中、昭和49年11月9日東京湾中ノ瀬航路北境界線付近で衝突しました。

	第拾雄洋丸	パシフィック・アレス
積荷の状況	ナフサ 20,831キロトン プロパン 20,202キロトン ブタン 6,443キロトン	鋼材 14,835キロトン
衝突の結果		
船体	衝突箇所到大破口 積荷のナフサに引火して炎上 東京湾外に引き出されたのち沈没	船首部を圧壊 甲板構造物を焼失
死傷等	5人が死亡 救助された33人のうち7人が負傷	28人が死亡 救助された1人が負傷



●海難審判庁の審理経過（第拾雄洋丸船長等が第二審の請求）

昭和50年5月23日横浜地方海難審判庁で裁決が言い渡されましたが、これを不服として理事官、第拾雄洋丸船長及び補佐人（雄洋丸側）から第二審の請求がなされ、翌51年5月20日高等海難審判庁で第二審裁決が言い渡されました。

●第二審裁決（原因判断）

第二審裁決では、原因判断で『本件衝突は、パシフィック・アレスにおいて、木更津航路を出て東京湾外に向かうため、木更津港口第2号灯浮標付近を西行中、左舷船首2海里ばかりの、中ノ瀬航路内を他船が北上していた場合、針路を右転して同航路北口を十分隔てた迂回する針路とするなり、機関を停止して他船の航過し終わるのを待つなどの措置を講ずべきところ、その措置をとることなく、同航路北口に著しく接近する針路のまま、他船の前路に進出した不当運航によって発生したが、第拾雄洋丸船長が、巨大船で、しかも、危険物積載船である第拾雄洋丸を運航して、中ノ瀬航路を北上する場合、木更津航路から出航する他船があれば、中ノ瀬航路北口付近で出会うことがありうるし、もやのため視界がやや狭められていたから、他船の有無を確かめるため、レーダー看守を励行するとともに、適宜減速し、進路警戒船を前方に配置して十分活用すべきところ、これらを怠り、他船の来航に気づくのが遅れたばかりでなく、臨機避讓の処置緩慢であった同人の運航に関する職務上の過失も本件発生の一因をなすものである。』と結論付けました。

●東京高等裁判所判決（第拾雄洋丸船長が裁決の取消しの訴えを提起）

第拾雄洋丸船長（原告）は、第二審裁決を不服として裁決の取消しを求めて東京高等裁判所に提訴し、判決では、「本件裁決について」の部分で『本件事故は、パ号を操船していた船長の不当運航にも原因があるが、原告にも運航に関する職務上の過失があり、その結果が右事故の一因をなしたというほかはない。本件裁決が前示3とほぼ同一の事実を認定した上、原告に対し、レーダー看守、進路警戒船の活用及び臨機避讓措置の点において職務上の過失があったと判断したのは失当であるが、中ノ瀬航路航行中の雄洋丸の速力の点について職務上の過失ありと判断したのは正当である。そして、原告の過失の態様と本件事故のために雄洋丸の乗組員38名中死亡者5名、負傷者6名、パ号の乗組員29名中死亡者28名、負傷者1名という多数の犠牲者を出したほか、雄洋丸は衝突の際積荷のナフサに引火して炎上し、その後も爆発を繰り返していたため、結局海上自衛隊による砲撃等によって撃沈され、パ号も衝突直後雄洋丸から噴き出した火炎を浴びて炎上し、上部構造の可燃物のすべてを焼き尽くすという海難史上稀にみる悲惨事を惹起するに至った結果の重大性等諸般の情状にかんがみると、原告に対し、甲種船長の業務を1箇月停止する旨の懲戒処分を付した本件裁決は、相当として是認することができる。』と示され、また、「結論」部分で『以上の次第であるから、原告の本訴請求中、本件裁決主文第1項の取消しを求める訴を不適法として却下し、同主文第2項の取消しを求める部分は理由がないからこれを棄却することとし、訴訟費用の負担につき行政事件訴訟法第7条、民事訴訟法第89条を適用し、主文のとおり判決する。』と示されました。

※ 詳細は、『海難審判所ホームページ』中「海難ものしり帖」の「日本の重大海難」でご覧いただけます。
http://www.mlit.go.jp/jmat/monoshiri/judai/40s/40s_10yuuyo_pacificalesu.htm

《編集後記》

「（一見して）前路に他船はいないと思った」、「他船が避けてくれると思った」、「第三船に気をとられていた」などの動機や行為の態様によって、見張り不十分（過失）となり、衝突事件に至っています。

海上衝突予防法では、『視覚、聴覚及びその時の状況に適した他のすべての手段により、常時適切な見張りをしなければならない』（第5条）ことが定められています。

運航中は、常時適切な見張りの励行に努めましょう。

《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