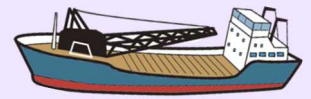


JMATニュースレター



Japan Marine Accident Tribunal News Letter

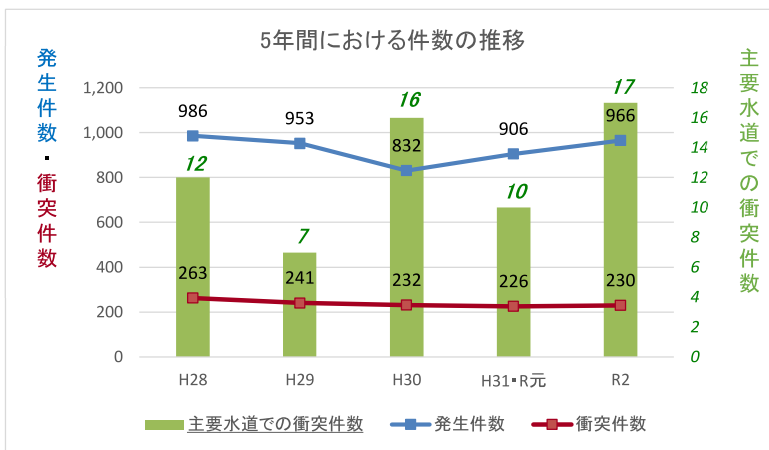
第 14 号
令和 4 年 3 月発行

特集「狭い水道等で発生した海難」

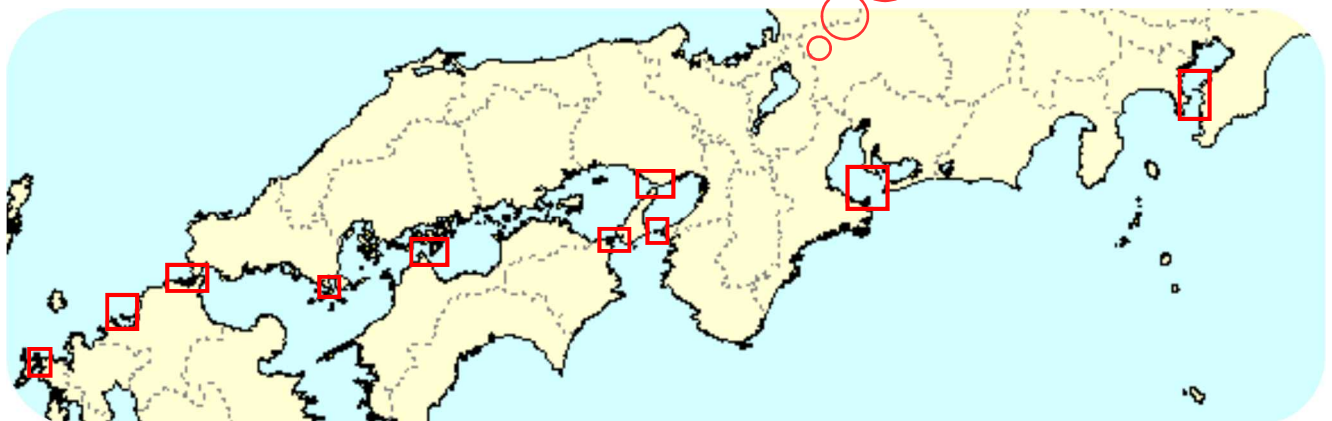
我が国の沿岸海域は、地形が複雑で、「海峡」、「瀬戸」、「水道」といった様々な狭い水道が存在しています。特に、瀬戸内海には大小約 700 もの島々（周囲 100 メートル以上）があり、名もない岩まで含めると 3,000 ほどにも達すると言われ、これらの間を縫うようにして走る狭い水道は、可航幅が狭い上に屈曲して見通しが悪く、更に潮流の影響を受けるなど、通航船舶にとって厳しい条件が重なっています。

来島海峡、鳴門海峡、関門海峡のように、昔から航海の難所として知られる海域はもとより、他の海域や水路等も私たちの生活を支える重要な海上輸送ルートとなっており、海難は後を絶ちません。

平成 28 年～令和 2 年の 5 年間で、理事官が認知した海難の発生件数は 4,643 件 で、このうち来島海峡、鳴門海峡、関門海峡等の主要な水道での発生件数は 151 件 でした。また、4,643 件のうち、他船との衝突件数は 1,192 件 で、前示の主要な水道での発生件数は 62 件 でした。



主要な水道別での衝突件数は、
浦賀水道 13 件、伊良湖水道 3 件
明石海峡 13 件、友ヶ島水道 9 件
鳴門海峡 6 件、来島海峡 3 件、
関門海峡 8 件など
となっています



次ページ以降、狭い水道等で発生した衝突海難 4 件の事例をご紹介します。

**事例1 【AとBが、水道の右側端へ寄せることなく、霧中信号を行わず安全な速力としなかった】
加布良古水道で、南下中のAと北上中のB引船列との衝突**

8月4日 06時10分に発生

概要

Aは、船長ほか4人が乗り組み、石材約1,500トン積載して南下中、Bは、船長ほか2人が乗り組み、空倉で無人のCを引いて北上中、加布良古水道において、Aと、B引船列の曳航索が衝突し、同索を切断したのちCと衝突した。

A：貨物船（492トン）

三重県鳥羽港 → 茨城県鹿島港

船長：戒告

船首外板に亀裂を伴う凹損

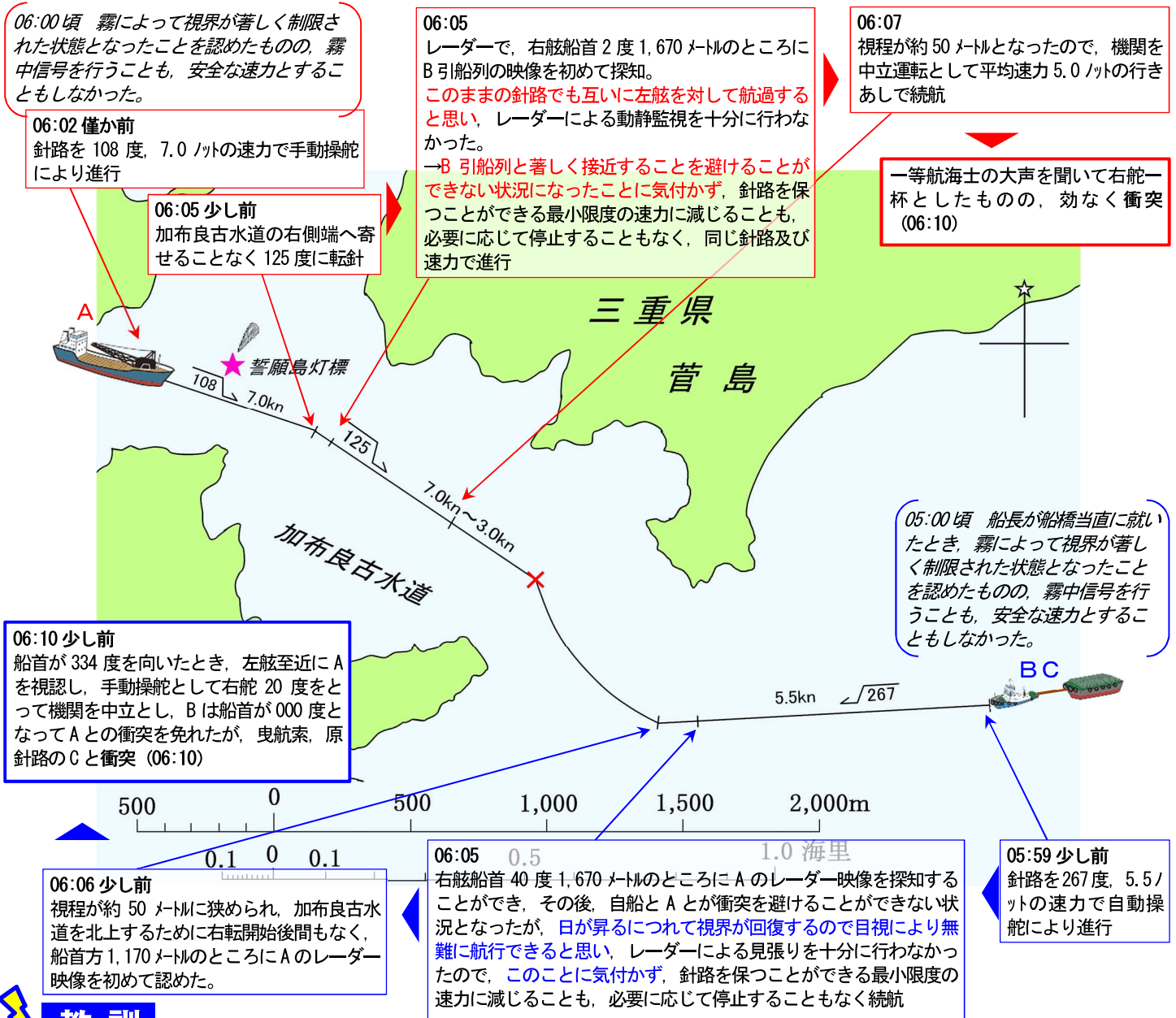
B：引船（98.95トン）、C：台船（60メートル）

広島県常石の私設棧橋 → 三重県津港

船長：戒告

Cの船首外板に破口を伴う凹損等

気象・海象：霧 風なし 視程 約50メートル



教訓

- ・狭い水道を航行する場合は、右側端に寄って航行しましょう。
- ・霧で視界制限状態下を航行する場合、霧中信号を行うとともに、レーダーによる見張りを行って他船の早期発見に努め、また、他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際は針路を保つことができる最小限度の速力に減じ、必要に応じて停止しましょう。

事例2 【Aが出航するBに気付かずに左転し、Bに対して新たな衝突の危険を生じさせた】

沖縄県金武中城港の新港地区に至る水路屈曲部付近で、入航するAと出航するBとの衝突

11月15日 19時19分僅か前に発生

概要

Aは、船長ほか4人が乗り組み、海砂約2,000トン采取了のち帰途に就いて北上中、Bは、船長ほか13人が乗り組み、木材チップ1,600トンを積載して南下中、沖縄県金武中城港新港地区において、AとBが衝突した。

A：貨物船（960トン）

沖縄県慶良間列島 → 沖縄県金武中城港
の前島周辺 新港地区

船長：業務停止1箇月

右舷中央部外板に破口（浸水して沈没）

〔懲戒〕

〔損傷〕

B：貨物船（2,982トン）【外国籍船】

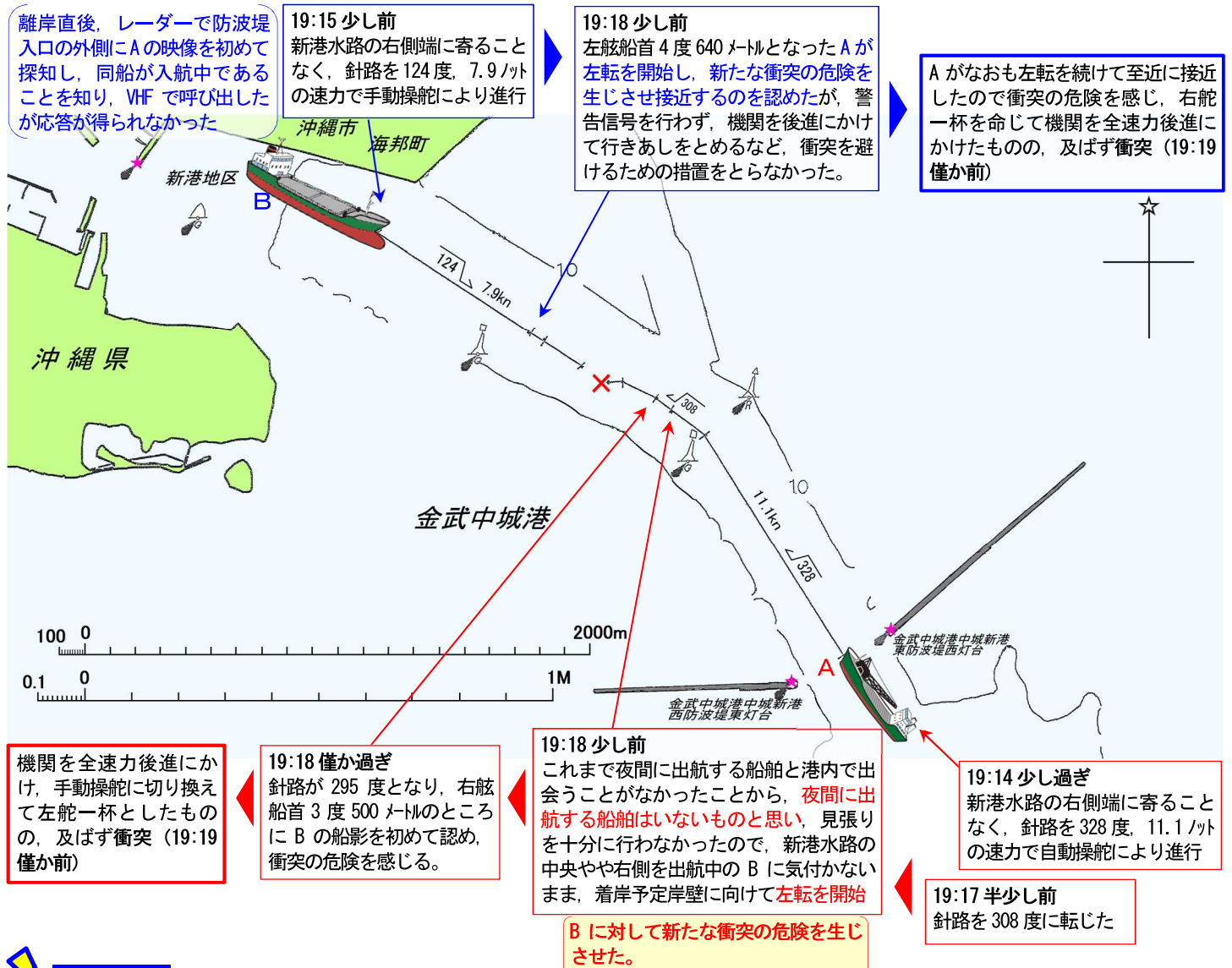
金武中城港 → 大韓民国インチョン港
新港地区

【懲戒対象者なし】

船首部に破口を伴う凹損等

気象・海象：曇り 風力4の東風 視界良好 下げ潮の末期

※ 金武中城港中城新港東防波堤西灯台と金武中城港中城新港西防波堤東灯台の間から同港新港地区に至る水路を「新港水路」と呼称します。



教訓

- ・ 港内の水路を航行する際は、同水路の右側端に寄って航行しましょう。
- ・ 出航する他船を見落とさないよう、見張りを十分に行いましょう。

事例3 【狭い水道等に該当するものの、海上衝突予防法第9条の適用がないとした】

鳴門海峡で、強潮流時に最狭部で行き会うおそれがある船舶同士の衝突

7月28日 13時00分に発生

概要

Aは、船長及び二等航海士ほか3人が乗り組み、製鉄用コークス1,144トンを積載して東行中、Bは、船長ほか3人が乗り組み、空船で西行中、鳴門海峡において、AとBが衝突した。

A：貨物船（499トン）

香川県坂出港 → 千葉県木更津港

船長：業務停止1箇月

二等航海士：不懲戒

左舷中央部外板に破口（浸水して沈没）

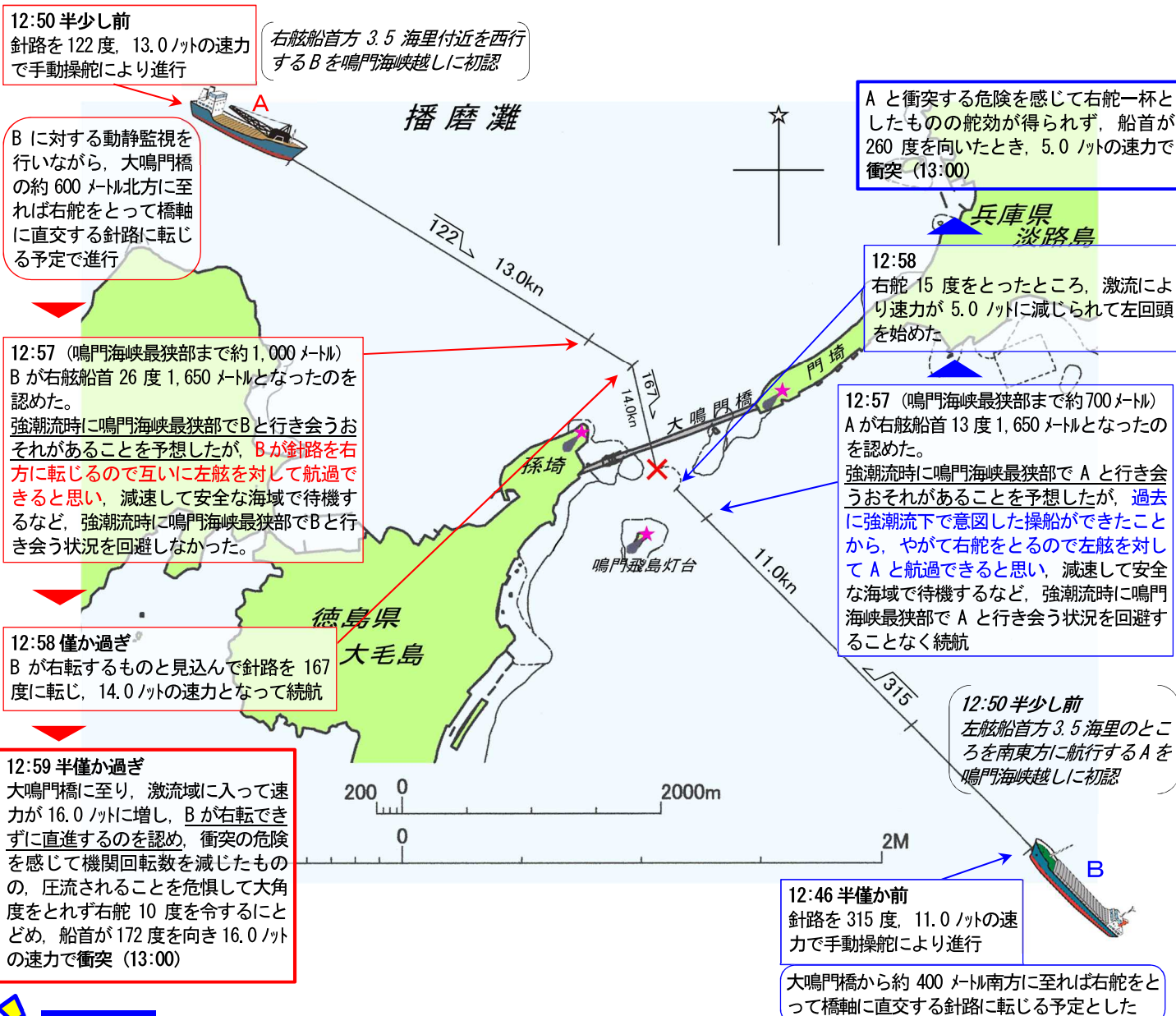
気象・海象：晴れ 風力1の北西風 下げ潮の初期 8.5ノットの南流（衝突地点付近）

B：貨物船（487トン）

徳島県粟津港 → 福岡県苅田港

船長：1箇月停止

船首部に破口を伴う凹損等



教訓

強潮流時に通峡すれば、潮流の影響が顕著となって反航船と著しく接近したり、操船が困難な状況に陥ったりするおそれがあるので、強潮流時には、最狭部で他船と行き会う状況を回避しましょう。

事例4

海底送水管敷設工事により水路の幅が狭められた布刈瀬戸で、東行中のAと西行中のB引船列との衝突

1月18日 19時16分少し過ぎに発生

概要

Aは、船長及び甲板長ほか1人が乗り組み、鋼材約697トンを積載して東行中、Bは、船長ほか4人が乗り組み、1人が同乗し、空倉のCをえい航して西行中、布刈瀬戸において、AとBが衝突した。

A：貨物船（199トン）

広島県呉港 → 阪神港

船長：戒告、甲板長：戒告

左舷後部外板に凹損

気象・海象：晴れ 風なし 低潮時 0.7ノットの北西流（布刈瀬戸）

B：引船（134トン）

阪神港大阪区 → 広島港

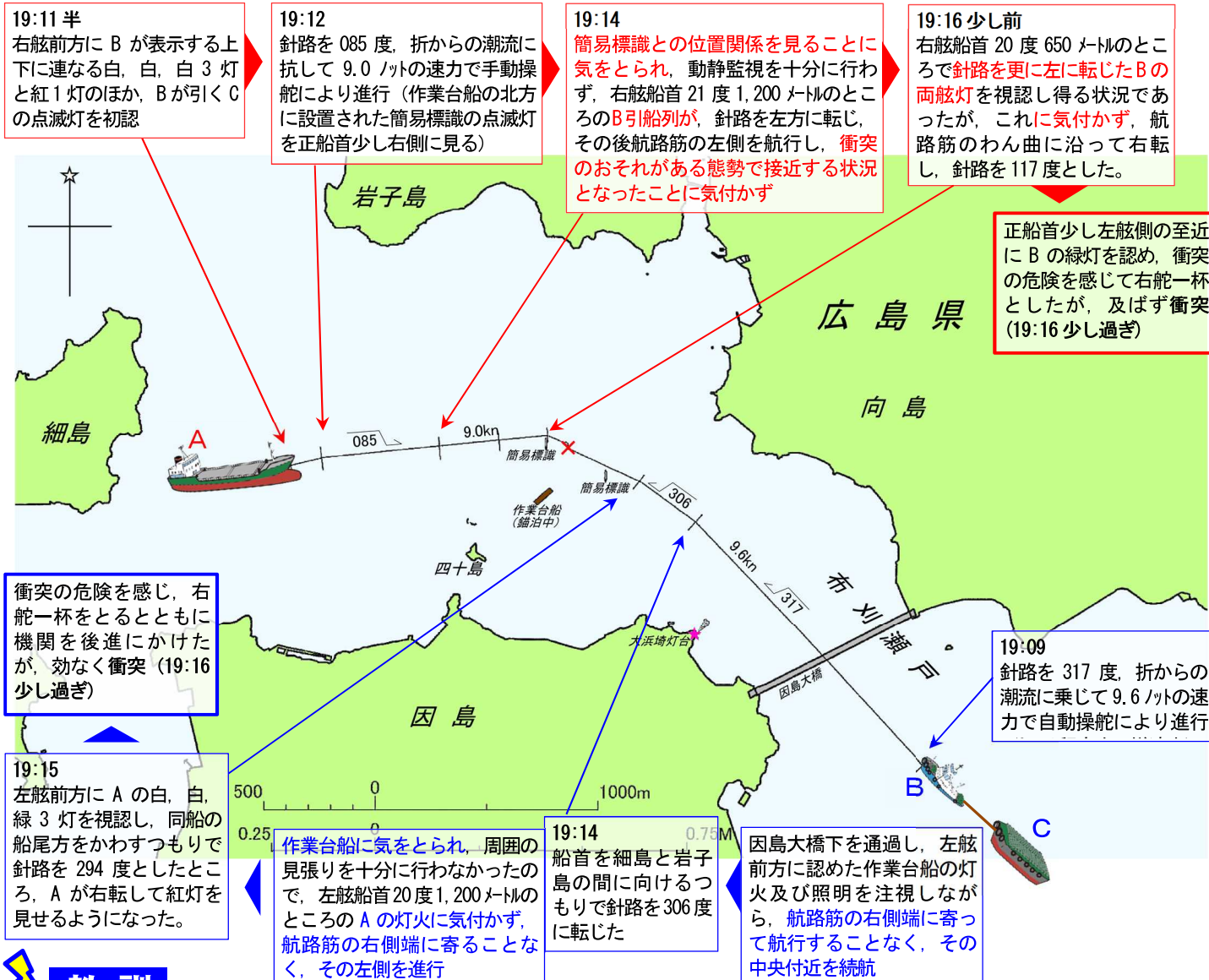
船長：戒告

Bの船首部に凹損

C：台船（65メートル）

船長は、布刈瀬戸の通航に際し、昇橋して自ら操船の指揮を執る必要があったが、今まで甲板長の操船に不安を感じたことがなかったので、同人に操船を任せたまでも無難に航行すると思い、自ら操船の指揮をとらなかった。

布刈瀬戸では、当時、日出から日没の間、向島と因島との間の海底送水管敷設工事が行われ、夜間は同工事に従事する作業台船が四十島北東方沖合で錨泊し、その北方及び北東方の2か所に自動点滅式の簡易標識が設置されていて付近水路の幅が狭められ（航路筋）、東行する船舶は、簡易標識を迂回したのち、航路筋のわん曲に沿って航行する必要があった。



19:11半
右舷前方にBが表示する上下に連なる白、白、白3灯と紅1灯のほか、Bが引くCの点滅灯を初認

19:12
針路を085度、折からの潮流に抗して9.0ノットの速力で手動操舵により進行（作業台船の北方に設置された簡易標識の点滅灯を正船首少し右側に見る）

19:14
簡易標識との位置関係を見ることに気をとられ、動静監視を十分に行わず、右舷船首21度1,200メートルのこのB引船列が、針路を左方に転じ、その後航路筋の左側を航行し、衝突のおそれがある態勢で接近する状況となったことに気付かず

19:16少し前
右舷船首20度650メートルのところで針路を更に左に転じたBの両舷灯を視認し得る状況であったが、これに気付かず、航路筋のわん曲に沿って右転し、針路を117度とした。

正船首少し左舷側の至近にBの緑灯を認め、衝突の危険を感じて右舵一杯としたが、及ばず衝突（19:16少し過ぎ）

衝突の危険を感じ、右舵一杯をとるとともに機関を後進にかけたが、効なく衝突（19:16少し過ぎ）

19:09
針路を317度、折からの潮流に乗じて9.6ノットの速力で自動操舵により進行

19:15
左舷前方にAの白、白、緑3灯を視認し、同船の船尾方をかわすつもりで針路を294度としたところ、Aが右転して紅灯を見せるようになった。

作業台船に気をとられ、周囲の見張りを十分に行わなかったため、左舷船首20度1,200メートルのこのAの灯火に気付かず、航路筋の右側端に寄ることなく、その左側を進行

19:14
船首を細島と岩子島の間に向けてつもりで針路を306度に転じた

因島大橋下を通過し、左舷前方に認めた作業台船の灯火及び照明を注視しながら、航路筋の右側端に寄って航行することなく、その中央付近を続航

教訓

- ・ 狭水道を通航する際は、船長が操船指揮をとりましょう。
- ・ 工事等により水路の幅が狭められた所では、その右側端に寄って航行しましょう。
- ・ 接近する他船を見落とさないよう、周囲の見張りを十分に行いましょう。

まとめ

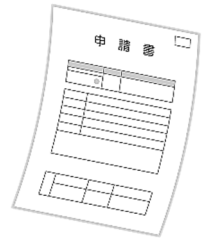
狭い水道等を航行する際は、

- 安全であり、かつ、実行に適する限り、右側端に寄りましょう。
- 狭い水道内で行き会う状況とならないよう、反航船の早期発見に努めましょう。
- 船長は、昇橋して操船指揮をとりましょう。
- 潮流が強い最狭部付近において、反航船と行き会うことを予想した場合、操船が困難な状況に陥るおそれがあるので、その手前の広い海域で待機するなど、最狭部付近で行き会うことを回避しましょう。
- 視界制限状態下では、霧中信号を行い、レーダーによる見張りを十分に行って、他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場合は針路を保つことができる最小限度の速力に減じ、必要に応じて停止しましょう。

お知らせ

海事補佐人登録を行っている方に対して、5年に一度の所在調査を行います。登録後、住所や事務所等に変更があったものの、変更申請をされていない場合などに変更をお願いするものです。

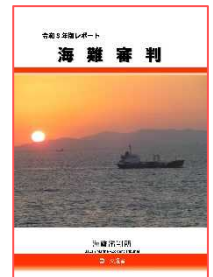
令和4年中に当所から案内文書をお送りしますので、変更手続きにご協力をお願いします。



トピックス

「令和3年版レポート 海難審判」を発刊しました

「令和3年版レポート 海難審判」では、令和2年中に海難審判所が取り扱った海難に関して、統計やその傾向のほか、航法別や船種別の裁決事例を挙げ、それらから得られた教訓を掲載しています。当所ホームページに全文を掲載しているので、社内、船内教育等にご活用いただけましたら幸いです。



**海難審判所は、審判官、理事官を募集しています。
詳細は当所ホームページをご覧ください。**

《編集後記》

今号は、「狭い水道等で発生した海難」に着目しました。

狭い水道等では、右側端に寄って航行し、見張りを十分に行う、という基本的なことを行っていれば、防げた海難が多いように感じました。

また、船長は、船橋当直者が、経験があるから任せていても大丈夫とか 当直者が知らせに来るからそれまで待機しておこう などとは考えず、自ら昇橋して操船の指揮をとるようにしてください。

《内容に関するご意見はこちらまで》

〒102-0083

東京都千代田区麹町 2-1 PMO 半蔵門 4 階
海難審判所 書記課

電話 03-6893-2405

FAX 03-6893-2406

URL <https://www.mlit.go.jp/jmat/>

E-mail hqt-jmat@gxb.mlit.go.jp