

MSI Marine News

トピックス

●海上保険の総合情報サイト **MARINEN@vi** もぜひ、ご覧ください。(http://www.ms-ins.com/marine_navi/)

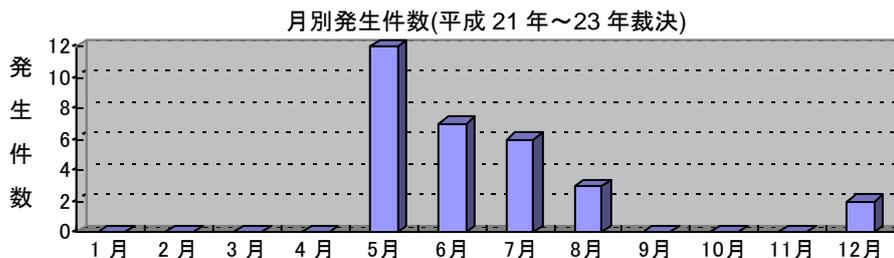


霧中での衝突事故防止について

徐々に気温も上がり暖かくなっていく春から夏にかけて、海上では濃霧が発生しやすくなります。それに伴い霧中での船舶同士の衝突事故などが多く発生しており、海難審判所も定期的に霧中での海難事故を取り上げて注意喚起を行っています。今回は霧中海難の傾向と防止策についてご紹介いたします。

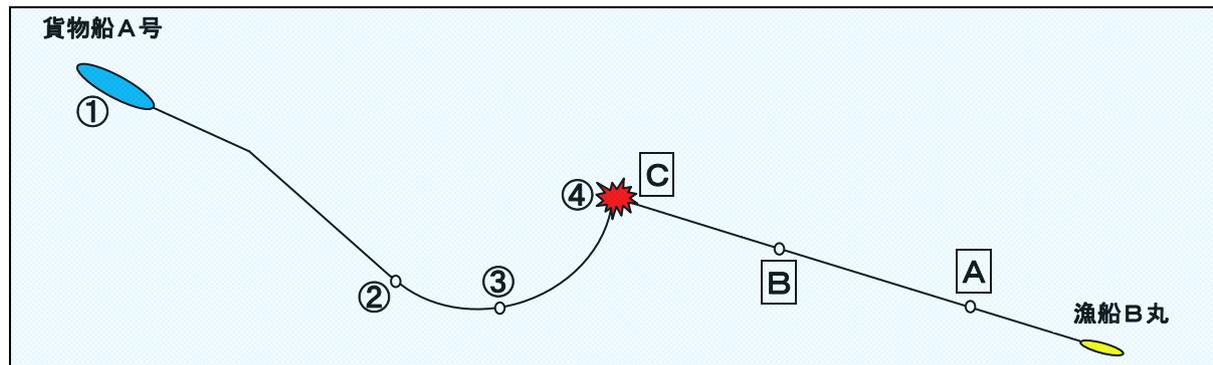
1. 霧中海難の発生傾向

平成21年から23年(2009年~2011年)にかけて海難審判にて判決のあった海難のうち、霧中で発生した海難は30件あり、そのうち船舶同士の衝突が21件と最も多く発生しています。北海道東方から本州太平洋沿岸・瀬戸内海・九州沿岸は濃霧が発生しやすく、月別の発生件数をみると、5月~8月に集中して発生しています。



2. 具体的な事例

具体的な事例をもとに霧中での衝突事故の発生までの両船の動静を一例としてご紹介いたします。(両船のとった行動のうち、問題があったと思われる点について下線にて示してあります。)



A号

- ①: レーダーにて前方にB丸を含む漁船群を探知するも、霧中信号を行うことも、安全な速力とすることもなく全速力前進。
- ②: B丸含む漁船群を左舷に見ながら、減速せずに北上するため左転開始。
- ③: B丸以外の漁船を避けるため、更に左転を開始。
- ④: 長音一回の汽笛にて注意喚起を行い、若干減速するもそのまま左転を続けてB丸に衝突。

B丸

- A: 霧中信号を行うことなく付近の他の漁船を見ながら操業。
- B: 更に視界が悪化したが、自船はレーダーを搭載していないため、レーダーを搭載している

他の船舶が自船を避けてくれると思いきのまま続航した。

①：A号が左転していることを知り得ず、汽笛を聞いた時に初めて操舵室を出て周囲を見回したところ、至近距離に迫ったA号を視認。右舵一杯をとるもA号に衝突。

3. 霧中での衝突事故防止のために

前述2. のような衝突事故を避けるためには、以下のような点に注意することが大切です。

・レーダーの使用

レーダーによる見張りが不十分だったことが事故の原因であることが多いため、こまめに監視するだけでなく2台のレーダーを異なるレンジに設定することで、遠くと近くを同時に監視することができ、余裕をもって衝突回避措置をとることができます。

・霧中信号など

海上衝突予防法では、視界制限状態において霧中信号を行うこと（第35条）や航海灯を点灯すること（第20条2項）を規定しており、周囲に船舶がいてもいなくても行わなければなりません。不幸にして衝突事故が発生した場合、霧中信号や航海灯を点灯していないことで自船が不利になることは避けられません。また、霧中信号はレーダーを搭載していない船舶や、レーダーによる見張りを十分に行っていない他船に対して自船の存在を知らせる上でも重要となります。

・適切な速力

適切な避航動作をとるためには十分な時間的余裕を持つ必要があります。スケジュールの都合で速力を維持したいという気持ちが働くのは当然のことと思いますが、視界制限状態は1日中続くことはなく2～3時間経てば嘘のように視界が回復します。衝突事故が発生して大幅な遅延となることを考えれば、思い切って速力を落とすことも大切です。

・避航動作

第一に、早期にかつ大幅な避航動作をとることが大切です。船舶間の距離がかなり接近してしまうと、どのような避航動作をとっても危険な状況に陥ります。万一大幅な避航動作をとらないうちに他船と接近してしまった場合、まずは停止のための動作をとり、舵の操作のみに頼ることは避けるべきです。自動車でも危険を避ける際にハンドルのみならずブレーキも併用することと同様です。機関を停止もしくは中立にするだけでも速力を十分に落とすことはできます。

また、視界制限状態において左転したことが原因で船舶同士が衝突した事例は多くあります。海上交通の大原則として危険に対して右転して回避することがありますが、それを知りながら左転してしまう理由として、「レーダーで相手船を船首右側に見る際に、航過距離を広げようとして左転する」ことが挙げられます。これを避けるためにはレーダー画面上で相手船の動きをプロットし、相手船の船首方向・進路を正確に把握することで対処することができます。

・経験豊富な船長を呼ぶ

船長が当直でない時に事故が発生した場合、「なぜ船長を呼ばなかったのか」と嘆く船長さんがいらっしゃいます。船長を呼ぶことを躊躇する航海士の方もおられますが、例えば「視界が〇〇マイル以下になったら船長を呼ぶ」といった明確な基準を予め定めて掲示しておくことなども1つの方法です。

最後になりますが、皆さまの安全な航行を心よりお祈り申し上げます。

<参考文献>

海難審判所 HP <http://www.mlit.go.jp/jmat/>

以上