

TOSHIN STUDY New 2 3

平成21年6月25日 B.Y安全管理室

〒103-0023

東京都中央区日本橋本町 4-5-14 入江ビル7階

東神油槽船株式会社

TEL03-3270-3033 ・ FAX03-3241-2812

【霧中での左転禁止】

私が初任のボトム航海士の頃つまり昭和47年のことです。仕事を終えて、境港の係留地に帰投するため夜明け前の薄霧の中を隠岐の島前から島根半島地蔵崎向け航行中、島根半島沿いに航行する船の(多分)左舷灯を本船針路の右側に見つけました。

若くて美しい航海士は、当然、その左舷灯の方位付近をレーダーで確認しました。すると、数マイルの距離に映像があった。薄霧だと思ったけど視程は悪くないのかな、増掲マスト灯が見えないが小型船かなと考えた。

1～2分後、左舷灯が幾分よく見えるようになった頃、相手船との位置関係の変化を確認したところ、先ほどレーダー画面に書いておいた赤鉛筆の印より近づいたが、本船の後方をかなり離れて航過すると分かった。

それから2～3分間、その後も左舷灯を見せながら近づくのが変だと思っている間に、本船の右舷斜め前を左に横切る相手船船首を認めたのでありました。勿論、同時に、右舵一杯を切りました。機関を減速する余裕などありませんでした。

相手船は左に舵を切ったのか？ 数十秒後には、舷側を擦り合すほど接近して仲良く北に向けて航行していました。暫くの間、変針や変速による状況悪化を恐れるくらい気持ちが動転しましたが、速度を落とし相手船と離れた後、係留地に向け南下しました。

さて、衝突しそうになった理由が分かりますか？ 「実は、夜が白むと分かったのですが、かなり視程が悪かったのです。次に、

左舷灯が見えた船との距離は1マイル程度の近距離であり、その方向と同じ方向の数マイル先に別の船舶が東航中でした。」この真相に加え、新米航海士の誤認、経験不足、判断ミス(思い込み)と、相手船の左転により事故寸前までになったのです。

衝突や乗揚げの海難を防ぐ鉄則は「減速」です。しかし、この事例の場合は、若い航海士の思い込みにより事故の可能性に気付いておりません。当然、減速しておりません。

その後、若い航海士も経験を積み、霧中航行中は相手船を目視して初めて進路、速力が分かるということ(いくらレーダー映像を睨んでもだめで、プロットしない限り分りはしない。今は自動でプロットするARPAが有る楽な時代になりました。)。相手船を目視してからでは遅いこと(レーダーでは進路、速力が分からないというと同じ理由から早めの減速、変針が必要です。)。耳を澄ませば霧中汽笛が来る舷が分かる気になるが、正答率は半分程度であること(つまり五分五分の賭けと同じです。誰か音の聞こえる方向を口に出すと全員そのように聞こえる。)が分かるようになりました。

これらの問題の全体をカバーするのが「減速」です。霧中航行における「減速」とは、衝突からの避航の意味と、避航行動の時間的余裕を得る意味があると思います。

霧の中など視界制限状態における衝突の予防を図るため、海上衝突予防法には永年の経験・研究に裏打ちされた次の様な規則が定められています。

船舶は、有効適切に衝突を避ける動作が取れるよう及び視界の状態・船舶の輻輳状況等の状況に適した距離で停止できるよう、安全な速力で航行しなければならない。(第6条)

動力船は、視界制限状態下には機関スタンバイにしておかなければならない。(第19条第2項)

他船の存在をレーダーのみで探知した船舶は、その他船と接近するおそれ又は衝突す

るおそれがあるか判断し、これらのおそれがある場合は、十分に余裕のある時期にこれらの事態を避けるための動作をとらなければならない。(第 19 条第 4 項)

(他船を追い越す場合を除き、)他船が自船の正横より前方にある場合には、やむを得ない場合を除き、針路を左に転じてはならない。(第 19 条第 5 項第 1 号)

やむを得ない場合を除き、自船の正横又は正横より後方にある他船の方向に針路を転じてはならない。(第 19 条第 5 項第 2 号)

船舶は、他船と衝突するおそれがないと判断した場合を除き、他船の霧中信号を自船正横より前方に聞いた場合又は自船正横より前方の他船との接近を避け得ない場合は、針路を保てる最小速力に減じ、又は必要に応じて停止しなければならない。(第 19 条第 6 項)

霧中航行中の動力船は、対水速力を有する場合は、二分を超えない間隔で長音を一回鳴らす汽笛信号を行わなければならない。(第 35 条第 2 項)

霧中航行中の動力船は、対水速力を有しない場合は、約二秒の間隔の二回の長音を二分を超えない間隔で鳴らす汽笛信号を行わなければならない。(第 35 条第 3 項)

以上、法律は 霧中においては安全な速力から針路保持の最小速力まで減速し、必要なら停止することと、やむを得ない場合を除き、正横より前方の他船に対する針路の左転(及び正横より後方の他船方向への変針)を禁じると云っていると思います。

やむを得ない場合とは、前方の他船との衝突を避けるために減速・停止することも右転することもできない場合を云います。

さて、衝突を避ける一番の措置である減速を一先ず置いておき、霧中での左転禁止について考えてみようと思います。

海難審判庁の刊行物を見ると、減速・停止しないで転舵して避航し衝突した 74 隻の船舶の右転/左転の割合は、相手船のレーダー映像が船首輝線の左右どちら側にあるかにより大きく異なっています。

相手船が船首輝線の左側に居た場合には、右転 58%、左転 6%、直進 36%でしたが、相手船が船首輝線の右側に居た場合には、右転 17%、左転 40%、直進 43%であったと報告されています。相手船が左側に居たのに左転した理由は右側に同航船・反航船が居たためです。相手船が右側に居たときに左転した理由は 通過距離を広げるつもり 右側に同航船・反航船が居たから 相手船が右側に居たから 相手船も左転すると思ったからの順でした。左転船 17 隻に対し相手船 16 隻は右転して衝突に至っております。何故、法律が自船前方に居る(針路・速力が不明の)相手船に対する左転を禁じたのか分る気がします。

終わりに、今も語り継がれる霧中海難について紹介いたします。瀬戸内海を航海する船舶の大半は木帆船、木造動力漁船と無動力漁船の時代で、その頃には国鉄が函館 - 青森や宇野 - 高松の連絡船を運航していました。

昭和 30 年 5 月 11 日、最新式のレーダーを備えた宇高連絡船紫雲丸と第 3 宇高丸が高松港沖の女木島南方で衝突して、紫雲丸が沈没し、旅客 166 人 + 船長外 1 人の死亡・行方不明、負傷者 122 人を生じた海難が起きました。

第 3 宇高丸は衝突 4 分前に紫雲丸と左舷を対して通過するために 10 度右転して 140 度に変針しました。紫雲丸は、衝突 16 分前に高松港出港、11 分前に霧中信号開始、第 3 宇高丸と右舷を対して通過するため 5 分前に 3 度左転して 307 度に変針、霧が濃くなったので 3 分前に機関スタンバイ、2 分前に機関停止、1 分前に左舵 15 度で左回頭。その後、紫雲丸船長はレーダーを見ながら「あれ、おかしい」とつぶやき、その直後、第 3 宇高丸を右船首 50 度 100m に見て右舵一杯を令したが、そのまま第 3 宇高丸と衝突しました。

紫雲丸は、高松港出港後、宇高連絡船の基準進路の左寄りを進航していたそうです。それでもなぜ、船長が左転を続けた理由は謎なのであります。

皆様は、どのように考えられますか？

安全管理室