

「北太平洋航路」

大型外航船との衝突海難注意!!

～船舶が往来する海域である限り衝突のリスクは存在します。～

東北地方東方の北太平洋上は、かつお・まぐろの好漁場であるとともに、日本を含む東アジアと北米を結ぶ船舶の主要な航路帯になっています。
次の事項を守り、衝突海難を防止しましょう。

☆ 見張りは常時、適切に!!



- 他の船舶との衝突のおそれについて判断することができるように、航行中、操業中を問わず常時適切な見張りを行うこと。
- 見張りを行うに当たっては、視覚、聴覚のほかレーダー、AISなどを適切に使用すること。
- 視界不良時は見張りを増員するなど、周囲の状況に応じた適切な見張りを行うこと。

☆ 航法を守り、早目の避航



- 衝突のおそれがあると判断した場合は、海上衝突予防法に定められた航法を守り、早めに衝突を避けるための措置を取ること。
避航船は、早期かつ大幅な動作
保持船は、① 針路・速力を保持、② 避航船の動作が理解できないときなどは直ちに汽笛信号（急速な短音5回以上）実施するとともに、衝突を避けるための変針・減速等を考慮する等
- 針路、速力を変更する場合は、相手船にわかるように大幅に変更すること。

☆ もしもの備えを万全に



- 万が一海難に遭遇した場合に備え、膨張式救命いかだなどの救命設備を確実に操作できるように、普段から研修や訓練を行うこと。
- 退船時に備え、ライフジャケットは各乗組員がすぐに持ち出せる場所に保管すること。

海難事例

- ① 平成24年9月、金華山の東500海里付近において、漁場を航行中のかつお一本釣り漁船（119トン）と鹿児島からカナダ向け航行中の貨物船（約2万5千トン）が衝突、漁船が転覆し乗組員13名が行方不明となった。
- ② 平成25年6月、金華山の南東160海里付近において、漁場向け航行中のまぐろはえ縄漁船（19トン）と東京湾からパナマ運河向け航行中の貨物船（約5万8千トン）が衝突、漁船が分断されて乗組員1名が行方不明となった。
- ③ 平成25年11月、金華山の東南東590海里付近において、漂泊中のまぐろはえ縄漁船（19トン）とメキシコから東京湾に向け航行中の貨物船（約6万6千トン）が衝突。乗組員は全員救助されたものの、漁船は曳航途中でロープが切れて所在不明となり沈没したものと推定された。



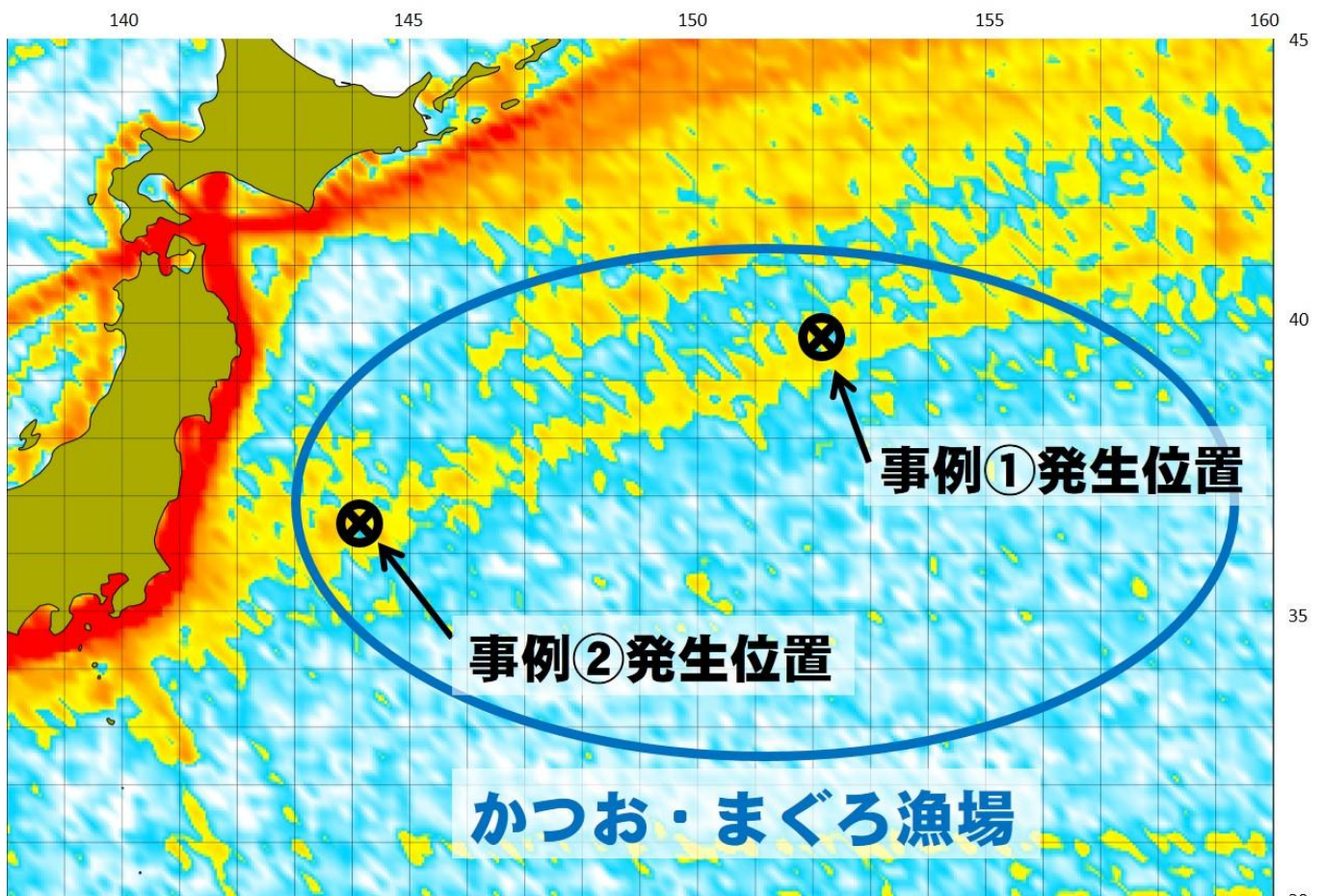
第二管区海上保安本部

海の事件・事故は118番

三陸沖かつお・まぐろ漁場と AIS データ分析による北太平洋航路帯

次の図は、2012年11月から約1年間に北太平洋を航行した商船等の AIS 位置データを衛星により取得・分析して、航行した船の数を密度で表したもの*に、東北の東方沖のかつお・まぐろのおおよその漁場を重ね合わせたものです。

前記の海難事例のうち2件は航行船舶が多い海域で発生していることがわかります。



船舶密度



低

高

資料提供：宇宙航空研究開発機構(JAXA)



漁船の衝突事故の約9割は「見張り不十分」や「操船不適切」などの人為的要因により発生しています。(平成24年)

大型外航船の次のような特徴にも注意が必要です。

- ・一般に大型で速力が速い。舵効きが悪く、停止距離も長くなる。
- ・後部船橋型では前方の死角が大きい。

もしも衝突事故が起こると…こんなことに！

- ・漁船側は、大破したり、一気に転覆するなど乗組員の人命にかかわる事態に直結！
- ・発生場所が日本の沿岸から遠い場合は、救助作業開始まで時間を要し救助率が低下する可能性がある。



*衛星による船舶数の密度推定図

宇宙航空研究開発機構が、衛星搭載 AIS 受信システムで取得した情報をもとに、緯度・経度を0.2度毎に区切った海域の船舶数を積算して、5段階に色分けした図(補間データ含む)。ただし、得られたデータは、船舶分布による電波の混信状況や衛星特有のデータ取得の非一様性等の要因により、船舶数を正確に示したものではない。