

# 海と安全 / 6

VOL.1, NO.1: JUNE '67

- 特集 / トリーキャニオン号事件 ●第10回定例総会開かる
- 小型漁船とシーアンカー ●連載 / 訪船相談員コーナー



日本海難防止協会

# スライド紹介 レーダと衝突防止

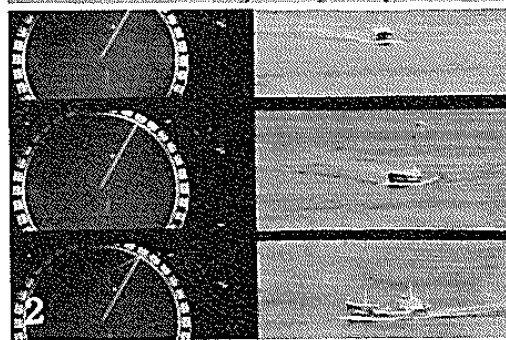
■レーダを持っていて、なぜ衝突事故を起こすのだろうか？ このスライドでは、海上衝突予防法のレーダなどに関する規定と運輸大臣の告示（レーダ情報の使用について）をわかりやすく解説している。

洋子「最近、レーダを備えた船の衝突事故が多いうちに聞いていますが、レーダを備えていながらなぜ……」



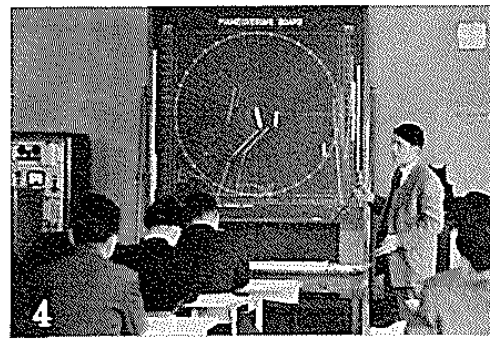
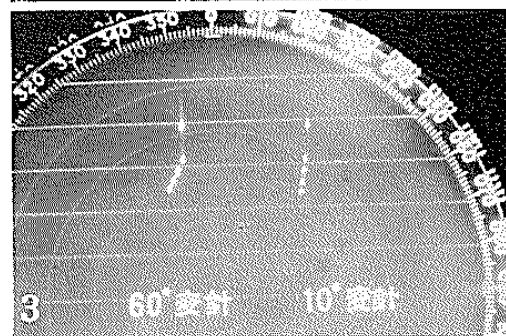
洋子「でも、相手の船は、レーダに見えているのでしょうか。それなのに、どうして“視認”したことにならないのですか？」

太郎「…目でみると、刻々の船の動きがわかるのに、レーダでは点にしか 見えない。」



太郎「…これは、自分の船も、相手の船も15ノットで走っていて、相手の船が変針したときの映像の動きを示したのですが…」

洋子「なるほどね、10度ぐらいの小さな変針では、どう動いているか、相手の船ではつかめないわけですね。」



洋子「遠洋航海を何度も経験されたベテランの船長さんや航海士さんですと、もうレーダについては……」

太郎「…ベテランの船長さんまでがこうして講習を受けられるということは、レーダを使って衝突を防ぐことが、どんなに……」

運輸省 鈴木 審 大臣官房 審議官

トリーキャニオン号事件とIMCO

英国沖で起こったタンカー合、相互に複雑な関連が生じる。の座礁事件をきっかけとし、その点、わが国は、国土の四、大型タンカーの安全性と周を海洋に囲まれ、一方は広大海水油濁の問題が、IMCO 太平洋に、他方は海峽を挟んだが、日本代表としてこの会議にご出席されての印象や各国の反響といったものを……

しかし、わが国も石油資源を海外に依存し、大量の原油輸入は避けられないので、避け得られないで、航路が長く、たくさんわが国の予想とはかなり違ったことに航路に面するアジア諸国には、タンカーを保有する国が少なく、沿岸国の権限を主張されると、同情も得難いというより、先させようとする意義は、時代場にもなる。目すべきものがある。



今回の事件

が提起した問題に取り組みようとした。

ヨーロッパや他の諸国では、前向きな熱意に満ちていた。問題の重要性と緊急性を認識され

たり、接近し合っば当然のことで、わが国として

ているため事故の発生を予想した場のパイオニアとして、また世界

の造船国として特殊な地位にあるので、国際的な視野での検討の必要性を認めている。

したがって、会議には積極的に参加し、IMCO の場において、専門家グループによって慎重に検討されるよう望んだ。

船の大型化については、科学技術や機械の発達、経済原則に

は逆らえないので、避け得られないであろうという印象を受けた。

いずれにしても、国際間の問題であるだけに、平等の立場で解決しなければならぬことが

多く、前途に難題も予想されるが、長い間守られてきた「公海自由」の国際慣行に何らかの修正を加えてまでも、安全を優

先させようとする意義は、時代場にもなる。目すべきものがある。

先させようとする意義は、時代場にもなる。目すべきものがある。

先させようとする意義は、時代場にもなる。目すべきものがある。

先させようとする意義は、時代場にもなる。目すべきものがある。

先させようとする意義は、時代場にもなる。目すべきものがある。

もくじ

昭和四十二年定例総会を開催

- あいさつ 日本海難防止協会会長 佐々木周一
- 祝辞 運輸大臣 大橋 武夫
- 祝辞 日本船舶振興会会長 笹川 良一

特集・今日の問題

トリーキャニオン号座礁事件

衝突・その防止

- 大型タンカー根岸丸とセメントタンカー北扇丸が衝突…… 16
- 当て逃げか? 瑞洋丸ナゾの遭難…… 16
- 浦賀水道で外国船の相次ぐ衝突事故…… 16
- 衝突事故の防止と緊急措置を各方面に要望…… 17
- 海の気象 急速に発達した台風の記録…… 11

小型漁船とシーアンカー

昭和四十一年度事業報告と

昭和四十二年度事業計画

- ▽ずいひつ ▲海と私…… 12
- ニュース □「航海安全の道標」川崎港に設置…… 17
- ▽沖からの声 ▲…… 19
- 解説のページ □ IMCO …… 22
- 訪船相談コーナー…… 20 講習会だより
- お知らせ…… 21 うごき
- ☆あちらからこちらから…… 12
- ★新刊紹介…… 21

# 四十二年定例総会を開催

## 事業計画など承認さる

日本海難防止協会の第十回定例総会は、さる五月二十九日、午後二時三〇分から、日本工業倶楽部（東京都千代田区丸の内）で開催され、昭和四十二年定例の事業計画などが承認された。

海防協会は、昭和三十三年八月に創立されて以来、ことしで九周年を迎えることになったが、総会は、官民多数の来賓および会員の参会を得て、盛大にとり行なわれた。

昨年、運輸当局から、タンカーの災害防止対策の大綱が示され、具体化の方向へ向っているとき、さる三月イギリスでの、トリーキャニオン号事件なども起こり、海の安全対策が、国民的な注視をあびているときだけに、参会者も、事故防止に対する決意を新たにし、総会をいっそう意義あるものにした。

総会は、まず佐々木海防協会長のあいさつにはじまり、大橋運輸大臣の祝辞、笹川日本船舶振興会会長の祝辞に続いて、各議案の審議にはいり、討議事項のいっさいがそれぞれ原案どおり議決、承認された。

午後三時三〇分、盛会裡に総会の幕を閉じ、引き続き創立九周年の祝賀会を兼ねたパーティに移り、各会員および来賓の親交をあたため、午後五時、めでたく終了した。

## 会長挨拶（要旨）

本日ここに、日本海難防止協会の第十回定例総会を開催するに当り、ご来賓並びに会員の皆様には、ご多忙のところを、万障お繰り合わせの上、ご来会賜わり、まことに有難う存じます。さて、わが国は、原油のほとんどを海外に依存し、他面、造船世界一といわれておりますだけに、タンカーのメンテナンスが逸早く進み、従って、それに伴う災害対策も、かねてから、広く



関係官民により、真剣に検討されてまいり、特に、運輸省におかれ

ましては、昨年十一月、「タンカーの大型化に伴う災害対策要綱」を策定され、じ来、事故の未然防止と災害が発生した場合の救難および補償措置などに関し、総合的な緊急施策を積極的に推進してまいられておりますが、はからずも、去る三月十八日、原油十一万八千トン積んだタンカー、トリーキャニオン号が、英国南西岸の沖合で坐礁し、その原油の大半が流出して海岸一帯に打ち寄せたため、英仏政府並び

に関係者に甚大な恐怖と損害を与え、この種の海難としては空前といわれる大災害をもたらしました。

そして、今やタンカーのマンモス化が、世界的に急速に進みつつある折柄、かかる大災害の起る可能性が、もはや、現実のものとなっていることを、このトリーキャニオン号事件は、雄弁に物語っているといえましよう。

また、この事件をきっかけとして、タンカーの大型化に伴う安全および災害対策が、技術的に、法的に、いろいろな角度から、国際的な規模の下に、緊急に討議されることになりましたが、まことに当然のことと申すべきであり、わが国におきましては、近年海難は、発生件数の上では、横ばいの傾向にあるとは申しながら、海難防止の緊要性を、あらためて痛感せざるを得ません。

本会の使命もいよいよ重大でありますが、幸にして本会は、去る三十九年度以来、日本海事財団より、基金をご寄付いただいたり参っており、それが、本年度は、三億円に達する見込みでありますばかりでなく、更に本年度、日本船舶振興会より、事業費五千二百万円、運営助成金一千四百万円のほかに、新たに、基金二億円をご交付いただくことになり、お陰をもって、本会の財政基盤が着々強化されるに至りましたので、この際、本会といたしましては、事務局の相応な拡充を図ると

もに、事業の一層時宜に適した重点的な運営に努め、もって、その責務の遂行に最善を尽してまいる決意でございます。

ここに、運輸省はじめ関係官庁、日本船舶振興会、日本海事財団、その他関係の皆様から賜りました絶大なるご援助、ご指導に対し、衷心より感謝の意を表しますとともに、今後とも倍旧のご支援、ごべんたつを賜りますよう、切にお願い申し上げます。私のご挨拶といたします。

祝

辞

運輸大臣

大橋 武夫

本日、日本海難防止協会の第十回定例総会に当りまして、一言ご挨拶申し上げます。

日本海難防止協会は、昭和三十三年創立以来九年の歳月を経ようとしているのでありますが、その間海難防止事業の各部門にわたり、幅広く、強力に事故防止のため活躍され、多大の成果をあげておられますことは、まことにご同慶にたえない次第であり、関係各位のご努力に対し衷心より敬意を表するものであります。

さりながら、わが国経済の高度発展によりまして、海上交通は著しくふく

そう化、多様化する傾向にあり、また水産活動もますます広域化していることに伴い、近海あるいは遠洋における海難事故は、跡を絶たない現状であります。

さらに石油関連産業のめざましい発展に伴い、タンカーの大型化が世界的に急速に進み、現に、去る三月英國南西岸沖合において、大型タンカーが坐礁大破し、油の流出によって沿岸各国に重大な損害を与えましたが、かかる重大な海難の発生する危険が著しく増大して参っております。



運輸省とい  
たしまして  
この種災害の  
防止のため、  
総合的な対策

を強力に推進する所存であります。このような事故防止につきましては、関係者の自覚と国民各位の理解と協力がなければ、その目的を達成することは困難であります。

貴協会におかれましては、海難防止事業にたずさわる全国唯一の中核体として、より総合的な視野に立ちその使命を十分認識され、所期の目的を達成されますようお願いし、併せて、運輸省としても貴協会の事業に全幅の支援を惜しまない所存であります。

なおこの機会に、今回財団法人日本船舶振興会から絶大なご支援をいただいたことについて、深く感謝の意を表

し、ごあいさつとする次第であります。

### 祝 辞

#### 日本船舶振興会会長

笹川 良一

本日、皆様方の第十回の総会が開催され、私がここでご祝辞を申し上げます。というよりも、皆様に対しまして、お礼を申し上げる考えであります。と申しますのは、私どもでは、モーターボート競走の益金を運用しておりますが、その資金を、日本船舶振興会自らがこれを使いますと大変な費用と労力を必要とするのであります。そこで、専門家であられる皆様方にこれをご活用願っているのですから、私どもが皆様に對しまして、ご活用ありがとうございます、と言いにまいったのであります。

ただいま、お礼を申し上げましたが、今度はお願いを申し上げますと思っております。と申しますのは、先般沖繩を訪問してまいりましたが、その際、沖繩の海難防止に関係する人達がこられて、日本の漁船がたびたび沖繩の周辺で海難を起こし、それをわれわれが救助しておりますが、資金が不足しているの何と申しては、いい、ということでした。現在沖繩と日本との関

係が昔とは違い援助しにくい状態にあるので、援助し得るような方法をお考え願えますならば、喜んで援助いたしまし、と申し上げて参ったのであります。

何をすることも、金がなければできないことは当然であります。私が皆様にお願いをするというのは、現在わが国の造船は、世界第一を誇っております。一方、海難もまた世界の第一位にあるのですが、この一位の汚名だけは、ぜひ皆様のご努力により返上していただきたい。船は金によって造ることができ、一つしかない人間の命は……これは、いくら金をかけようとも、買うことが出来ず、人命は買えませんから、どうしても海難を未然に防いでいただくほかありません。

本年は、この点をとくに考慮いたしまして、運輸省とも相談をいたしました結果、協会の基金として、二億円をお手伝いいたしました。皆様方からいたしますならば、まことに軽少で、二



階から目薬程度のものと思  
います。こ  
れは、私ども  
の事業関係者  
のアセトアブラの結晶でございます  
で、ぜひこれを活かしてご利用をお願  
いたします。

このことはとりもなおさず、皆さんが、モーターボートというものにご理

解と、特別のご厚情をもってご支援下さる結果、売上げは年々三〇パーセント余りずつ伸びております。この伸びとは逆に、人身事故の件数は漸次減少しておりますので喜んでおります。

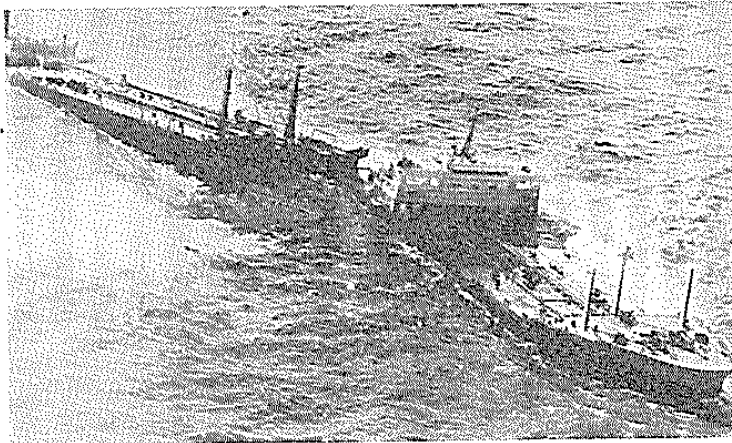
私どものモーターボート競走は、非常に危険な競走であります。幸にして過去一七七年間に、千三百名の選手のうちで、わずかに九名の殉職者を出したにすぎません。

このことは、本人はもちろんのこと、われわれもまた、事故を起こしてはならない、ということから日夜努力をいたしておりますが、もっと大事なことは、これをご支援下さる皆様方と監督の任にある運輸省の監督、指導よろしきを得ている、ということを見のがすことはできないのであります。

私どもでは、そういう意味におきまして、このモーターボート競走は、われわれのものではなく、国民全体のクリエーションの場であり、国民のためのモーターボート競走である、という謙虚な気持を持っておりますので、今後とも、皆様におかれましては、私どもの意のあるところを了とせられまして、よろしくご指導、ごべんたつ、またご支援を賜りますようお願い申し上げます。そして、皆様がこの協会が、総会の回を重ねることに発展をいたしますと同時に、海難が漸次減少いたしますことを、お祈りいたします。私のごあいさつといたします。

トリー キヤニオン号座礁事件

乗り揚げは運航上のミス



三月二十七日、船体が二つに折れる。船首部はガッチリ岩にくいこんでいる。

(UPI-SUN提供)

わが国で、大型タンカーの防災対策が大きくとりあげられはじめた矢先、油対策への警鐘を乱打するかのようになり、去る3月中旬、英国南西岸で、タンカー・トリーキヤニオン号の座礁事件が起こって、全世界の注目を集めた。

海防協では、すでに、去る4月12日の合同専門委員会で、この事件を討議したが、本号では、**「乗り揚げの経緯」**を中心に、入手した資料から事件の全容を追い、その後の国際会議の動きなどをとりあげてみた……。

事故のあらまし

TORREY CANYON 号は、クエート原油一七千トン積み、メナフルアマイよりミルフォード、ハーフェンへ向け航海の途中、一九六七年三月十八日、午前九時一分、英国南西端ランズエンドとシリ諸島の間にあるセブンストンス礁に座礁した。同船の要求で、オランダのサルベージ業者ワイズミユラーが、救助作業に着手したが、船底が深く礁上にすわつて利用しての必死の引き下し作業も成功しなかつた。二十六日になって、船体は二つに折れ、さらにその後、四つに分断し、ワイズミユラーは救助作業の放棄を船主に通告した。

一方、座礁と同時に破れたタンクから、積荷の原油が海上に流出。二十八日までは約八万トンが流出して、英国南西岸の全域とフランス北西岸を汚染し、歴史上かつてないほど著しい損害を与えた。

英国政府は、油漏防止のため、五億円特別支出を認め、洗剤、オイルブームなどの使用による油漏防止対策を講じたが、次々と押し寄せる大量の油漏、荒天のため、その効果が上らず、英国国民は、被害の大きさに憤りとおせりの色を濃くしていった。

二十八日になって、サルベージ業者が船体の救助を断念、英国政府は、油の流出による被害の拡大を防ぐため、船体に残存する約四万トンの油に対して、空爆を加えることを決意、二十八日から三十日までの三日間、爆弾、ケロシン、ナバーム弾を投下して燃焼させる処置をとつた。

なぜ乗り揚げたか

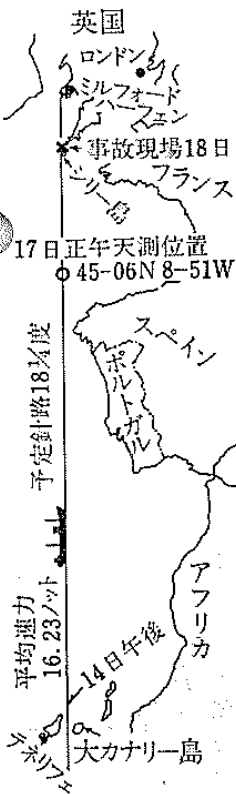
リベリヤ政府の調査報告から

乗り揚げへの経緯

事故調査のため、リベリヤ政府は、専門家三人によるトリーキヤニオン号事故調査委員会を構成、四月三日から五日まで、船主側および英国政府側からオブザーバーを入れて、尋問を行ない、事故が乗組員の非行によるものか、職務の怠慢か？ 過失か？ 故意によるものか？ について調査した。調査結果は五月二日リベリヤ政府から次のように発表された。

(裁決)

- 1 当初船長は、シリ諸島西側約五海里を通過する予定で十七日の正午位置ではまだコースから外れていなかった。
- 2 シリ諸島の初認については、レーダーで確認したら、知らせるように当直士官に命じた。



**3** 十八日午前四時から、一等航海士が当直に付いた。天候はもや気味であったが、視界は悪くなかった。彼は五時になつて、レーダにスイッチを入れ、レンジを四〇海里にしたところ、六時三〇分頃、船首のやや左舷側二四海里の距離に、シリー諸島の映像を認めた。優勢な潮流によって東に流されたので、そのまま針路では、シリー諸島の東側を航行することになると判断し、コースレコーダーによると、六時五五分頃、ピシヨックプロック灯台を、船首に見るようになり、針路を六度に変針した。それ以上の変針については船長の命令を待つことにした。

**4** 報告を受けた船長は、独自の考案で一八度の原針路のままシリー諸島の東側を通航することを決断して、一等航海士にそのように実行させた。

**5** 東側を通航しようとした理由は、イ、シリー諸島の東側に十分な水域があつて、なにも針路上に障害物がないと考えた。ロ、揚地ミルフォードハーフェンに、一刻も早く到着する必要があつた。西側を通航すれば、八海里、時間で二九分の遅れをだすと推定した。

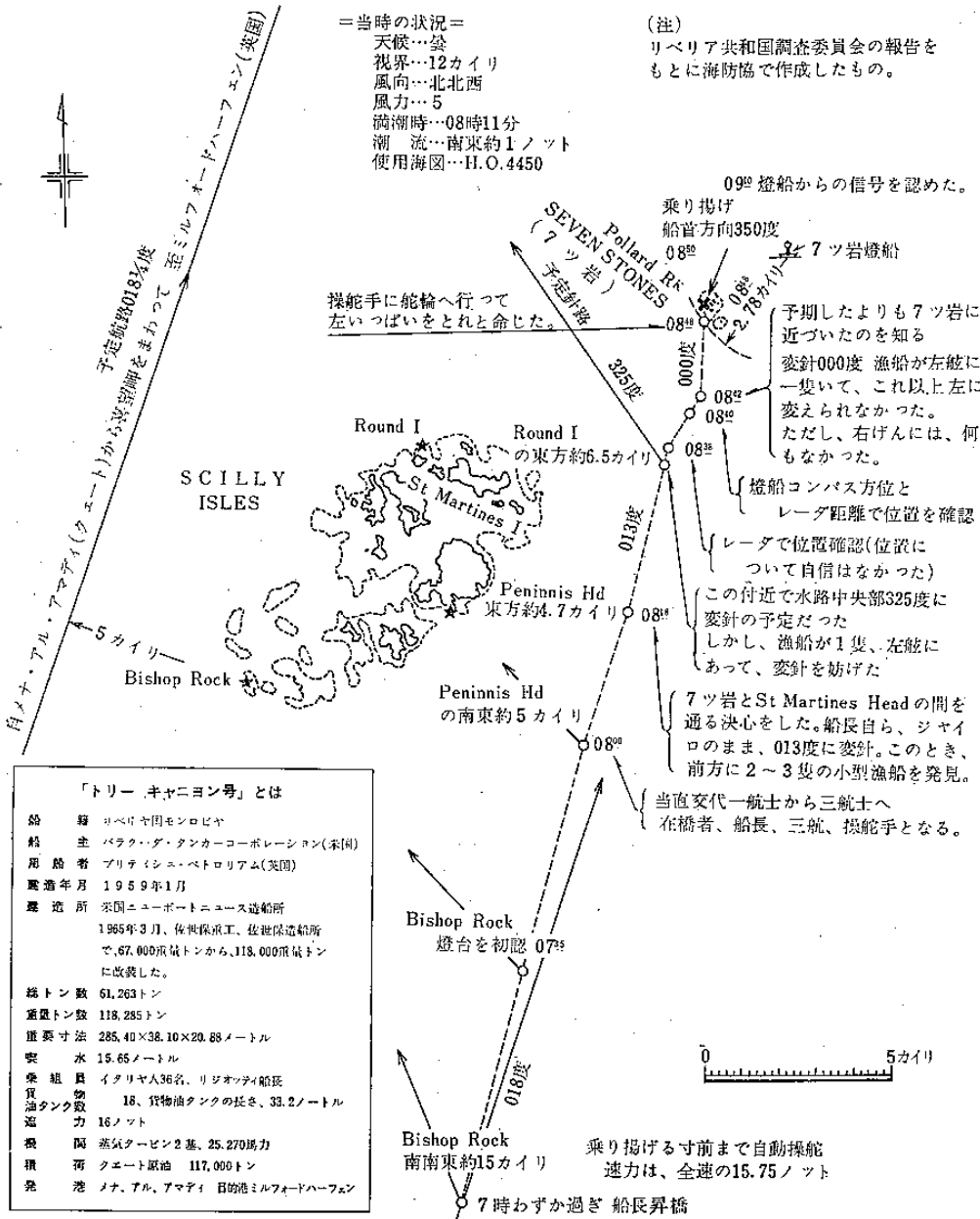
**6** 船長の証言によれば、入港時の喫水を調整するため、貨物油を船

**7** 一方、一等航海士の証言によれば、貨物油のシフトは、シリー諸島

島の付近で簡単にできるし、事実彼は一八日の朝八時、当直が終つてからシフトする予定であつた。また、たとえミルフォードハーフェン港外に着いてから四、五時間を要してシフトしても、高潮時の入港には十分間にあつた、と二

**8** 調査委員は、食ひ違っている。人の証言は食ひ違っている。調査委員は、十八日朝の状態では、貨物油のシフトは、実行が可能であつた。船長が島の東側を通航しようとしたのは、近道をしてはいけない理由がほかに何もなかったからだ、と断定した。船長は

昭和42年3月18日のトリー キャニオン号の航跡略図



「トリー・キャニオン号」とは	
船名	リベリア共和国モロピア
船主	バラク・グ・タンカー・コーポレーション(米国)
船種	ブリタニッシュ・ペトロリアム(英国)
建造年月	1959年1月
建造所	英国ニューポートニュース造船所 1955年3月、佐世保重工、佐世保造船所で、67,000重量トンから、118,000重量トンに改良した。
総トン数	61,263トン
重量トン数	118,255トン
重要寸法	285.40×38.10×20.88メートル
喫水	15.65メートル
乗組員数	イギリス人36名、リソッチイ船長
貨物数	18、貨物油タンクの長さ、33.2メートル
機関	蒸気タービン2基、25,270馬力
積荷	クエート原油 117,000トン
寄港	メナ、アル、アマダイ 目的地ミルフォードハーフェン

- シリー諸島とランスエンドの間を船長として航海したことはなく、一等航海士としては、数年前にセブンストンズ灯船とランスエンド間を航海したことがあったにすぎないし、それもセブンストンズとシリー諸島の間ではなかった。
- 9 十八日朝七時少し過ぎた頃、船長がブリッジに上ったとき、船はビショップロック南南東一五海里にいて、舵は自動操舵のまま、針路は一八度であった。もう日は上っていたが、七時三五分頃によろやく、ビショップロック灯台を視認した。
- 10 八時、三等航海士の当直となったが、船長はそのままブリッジに居残った。その時の針路は、自動操舵のまま一八度、天候は曇で、視程は約一二海里であった。風は北北西の五、潮はほぼ高潮時、潮流は南東約一ノットであった。
- 11 ブリッジでは、三等航海士が最初レーダを二〇海里レンジに、続いて八海里レンジを使用して、目視と合せて船位プロットし、船長自身もレーダと海図を参照しながら、船位を確かめた。
- 12 八時一八分、ペニニス岬灯台東四、七海里に達したとき、船長はセブンストンズとサンマルチン岬の間を通るように変針することを決定した。
- 舵はまだ自動操舵のまま、スイッチを手動に切り換えないうき
- は、三度までしか変針できないにもかかわらず、船長自らこの方法でコースを変え、初めは一六度、しばらくたって一三度に変針した。
- 13 針路を一六度に変針したとき、本船左舷前方に二〜三隻の漁船がいたが、これらの船が、横切り関係か、追越関係にあったかについては、目撃者は証言を異にしている。加えて本船の両側の水域には、漁網用の赤浮標が浮いていた。
- 14 セブンストンズとサンマルチン岬の間の水道は、約六海里半で平均水深約二〇フィート以上であった。船長はこの水道の中頃に来たときに、約三二五度に変針する予定であったが、一隻の漁船がまだ左舷側にいたので、左舷が妨げられた。〇八時三三分、三等航海士の求めた船位によると、ほぼ水道の中央に示したことを示したが、求めた陸上物標の方位と距離に自信がなかったし、船長もこの船位の精度に疑をもった。
- 八時四〇分、さらにセブンストンズ灯船の方位とレーダによる距離を測定したところ、三三四度・八海里であった（礁からはわずかに二海里半）。
- 15 同四〇分、当直操舵手は、右舷ウイングで見張に従事していた。船長は予想以上にセブンストンズ礁に接近していることを知って、針路を〇度に変える決心をした。彼は一度の漁船がいたため、それ

以上左舷はできなかったこと、および右舷側には何もいなかったことを証言した。

- 16 八時四二分頃、針路を一三度から〇度に変えたとき、船長が自ら操作して、切換えスイッチを「自動」から「手動」になおし、〇度に変針してから、再びスイッチを「自動」にもどして、操舵スタンドを離れた、と証言している。
- 17 八時四八分頃、三航士は再びレーダでの距離と目視方位で船位を求めた。このとき灯船は、約二・七八海里しかなかった。船長は危険を感じ、操舵手に急いで舵輪にもどり、大左転を命じた。しかし、船は何の反応も示さず、針路は依然として〇度のままであった。操舵手がすぐに船長へ報告したところ、船長は舵輪にとびつき、切換えスイッチが「コントロール」の位置にあつて、「手動」ではなかったのを見



て、すぐに「手動」の位置に送ったので、本船の船首は左転を開始した。コースレコーダーによると、八時五〇分、船首方位が三五〇度に達したとき、ポラードロックに乗り揚げた。そこで、機関を停止

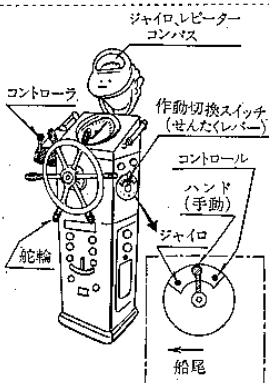
■自動操舵機について

トリーキャニオン号が装備していたのと同じ自動操舵機は、すでに広く装備されている。スタンドの右端にあるレバーを「ジャイロ」におくと、与えられた針路を守って自動的に操舵を行なう。

「ハンド」に置くとふつうの操舵機とまったく同じで、人を配置し舵輪を回すと、舵を自由にすることができ

もう一つのゴントローラというのは、非常操舵用のもので、万一、操舵スタンド内部にある機構に故障が発生した場合、この機構を使わないで、直接油圧ポンプをスタンドの左端に設けてあるレバーで、電氣的に作動させて舵をとることのできる装置である。したがって、三つの異なる形の操舵方式が行なわれなければならない、レバーの位置いかんによっては、舵輪を回しても舵はとれない。

略図は、同号とほとんど同じ型のものおもわれる自動操舵スタンドで参考までに掲載したが、同一のものではない。(編集部)





して、タンクを測深したところ、右舷側全部の六つのタンクが破れ、その他のタンクも同様であるかと推定された。

18 船体救助への必死の努力も効果がなく、船体積荷とも全損という結果に終わった。三月十九日から二十一日に、船長が最後に退船するまでの間に、全員無事に退船した。

19 操舵スタンドの構造と操作  
本船に装備されていたスベリー式オートパイロットは、切換スイッチがスタンドの右側で、「自動」「手動」および「コントロール」に分れていて、コントロールの位置にあるときは、スタンドの左側にある「コントロール・ハンドル」だけで操舵できる。

操舵手は、切換スイッチに全然手を触れていないと証言し、船長は針路を〇度に変えてから、スイッチを「自動」にもどしたと証言し、三等航海士もそのスイッチに手を触れていないし、操舵手に対しては、命令があるまでそのスイッチを動かすな、と指示していたことを証言した。

調査委員会は、この食い違った証言のいかんにかかわらず、この事件の解決をはかることが必要であると考え、船長が操舵手に、大左転を命じたときに、「手動」に切換えるよう指示を与えなかった事実、また本船には、操舵装置の

取扱い方について「基準」を設けていないで、あるときは操舵手が切換スイッチの操作を任せられ、あるときは当直士官が自ら操作するというように、当直士官の裁量に任されていたのに、船長は、操舵手が自分で、切換スイッチを手動にしてくれるだろう、と予期した事実を指摘している。

本船はこの航海中、シリ諸島までは、ほとんど「自動」のままに航海し、舵輪には人がついておらず、操舵手は見張りも含めて、船橋内の雑用に従事していた。

20 本船の乗組員は、乗り揚げる瞬間まで、セブンストンズ灯船から何の信号も見えなかったと述べているが、委員会は燈船から〇九時一〇分、または乗り揚げ後二〇分ぐらいあとに、信号が送られていることをつけくわえている。

(結論)

以上の証拠から、本件は船長一人に責任があるものと断定する。

シリ諸島とセブンストンズの間を通過することは、すべて船長一人の決断でなされたもので、部下の士官には、なにひとつ協議していない。委員会は船長が正常な判断を下さず、またグッド・シーマンシップを実行しなかったこと、事故の際、適切な処置をとらなかったと断定を下している。

21 また多くの証拠や証言から、船自体には何ら機械的なおちどや欠

陥は見あたらないし、装備はすべて完全に作動していた。事故の原因は、まったく運航上の誤りそのものである。

22 船長がシリ諸島の東がわを通航しようとしたことは、進んで本船を危険にさらしたもので、軽卒であったと思われる。

その上、七時少し前に、本船が予定の針路より東に寄っていたことがわかったとき、船長はすぐに船橋に上り、一等航海士と協議を行ない、どのようにシリ諸島をかかわすかについて、慎重に状況を判断すべきであった。

23 調査委員会は、船長が次の点で職務怠慢であったと考える。

- (1) セブンストンズ灯船とランズエンドの間でなく、セブンストンズ礁とサンマルチン岬の間を通過した。だが、英国水路誌および米国水路誌に推奨されているのは、「南方から近接するときは、同燈船を三四三度以内に見て進航しなければならぬ」としている。
- (2) 八時四〇分に、セブンストンズ燈船を左に見るように右転しないで、セブンストンズ礁とサンマルチン岬の間を通航することを続けた。
- (3) シリ諸島付近を自動操舵のまま通航させた。ほかの船がいた水域では、漁網が設置されているような水域では、操舵手が舵輪について「手動」で操舵すべきである。

(4) 乗り揚げにいたる前、セブンストンズ礁に近いことを知り、また、ほかの船がいるため左転することをさまたげられたときに、速力を落さなかった。

(5) スベリー式自動操舵装置の操作基準、特に切換スイッチの操作方法について定めていなかった。

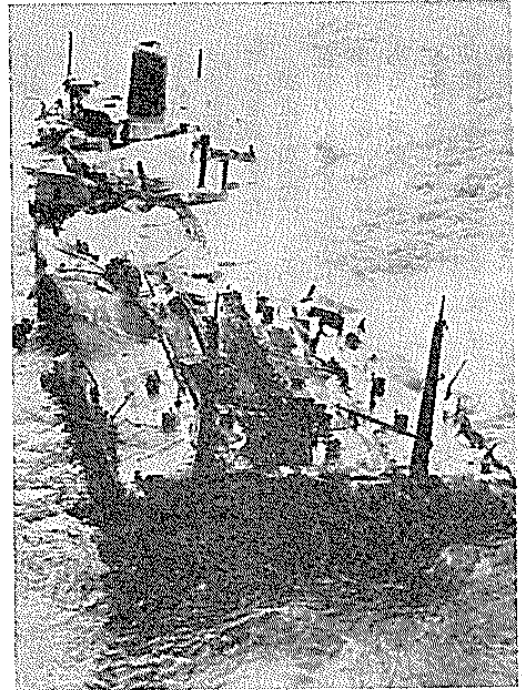
24 三等航海士については、特に責任を問わない。

(勸告)

本事故は、優秀な船体と貨物の損失に加えて、結果として生じた油による汚濁被害は、海運史上かつてみない大海難事故である。委員会は、本事故が船長の過失のみによって起されたものと認め、処罰は、事故の重大性だけでなく、過失の程度の大さきに応じて決定されるべきものである。世界でも最も大きい船の一つである本船の責任者である船長は、当然十分な注意と慎重さをもって運航すべきであったのに、これらの義務を果たさなかった。

以上のことから、本委員会は、ペストレンゴ・リジオッティ船長に、リベリヤ政府発行の船長免状の取り消しを勧告する。

最後に本委員会は、船がふくそうしている海域で、現在すでに指定されている航路に加えて、沿岸の水域や、船の航海に障害があるような水域に接近して走り、または通過するような船に対して、国際的な協定のもとに、新たに航路を設定すること



三月三十日、三日間の空爆にさらされても、まだ沈まないトリッキーキャニオン号 (UPI-SUN提供)

が望ましいことを、この事故が示唆しているものと考える。

### むなしかった救助の努力

英国政府は、事故発生以来、海岸の汚染を恐れて、最も有効な手段をとる方法を検討した。同船に積まれている油を処分するには、三つの方法が考えられた。

#### (1) ポンプで他船にくみとる

この作業は、必要な発電機などを船上に備えつけるため、原油ガスが爆発する危険があつて、実行されなかつた。二十一日は機関室で爆発が起こり、作業員のうち一名死亡、数名が負傷するという事故があつた。また、荒天のため、同船の舷側でポ

ンプ船を使用すること  
も不可能であつた。

#### (2) 船を浮揚させ、積荷をもつたまま安全に引き出す。

船体に大破口を生じたがデッキが密閉され、また水

よりも軽い積荷のため、浮力も

あるので、救助業者はタンク内に圧縮空気を入れて、浮力を増そうとしたが、成功しなかつた。

浮揚すれば、英国沿岸のどこかへえい航させようと考えたが、英国政府は、いっさい領海内への入域を拒否した。

船体を分断させて、油をもつたまま引きおろす方法も考えられたが、爆発の危険などから実行されなかつた。浮揚が成功したとしても、油による汚染を防止するための最良の方法は、同船を大西洋の真中にえい航して、漁場やガルフ海流の影響のない場所で沈めることが計画された。

#### (3) 油に火を放つ

この方法は最初から考慮されたが、えい航やポンプによるくみとりが最

善の方法であると考えられたことと、かつてペルシャ湾でのタンカー火災で、二カ月も燃え続けたが、半分位しか燃えなかつたことから、油による汚染の増大が心配されたこと、まったく初めての経験であることから、実行が延期されていた。

でも、この方法は至急に検討されて、実験も行ない、塩素酸ナトリウム爆弾が二十七日に準備された。二十六日には、船体浮揚の見込はなくなり、天候の悪化で船体が折れ始めた。また引き出して沈める方法も不可能になつた。

二十七日の午後になつて、政府は、空爆で油を燃すことを決意。二十八日から三十日の三日間、爆弾、焼夷弾などを投下して、デッキに大穴をあけ、燃焼のために空気を供給させ、さらに空中からケロシンを投下して、船体に残っている油と、船体至近に浮遊している油を燃やしくすことができた。しかし、四月二十六日には、再びト号からタンク内に残っていた油が海上に流れ出る始末であつた。

### 流出した油に対する処置

流出した油による汚染が最も心配されたので、座礁四時間後には、英国の海軍艦艇が洗剤を積んで現場に急行、油を乳化させる方法がとられ、以後、民間の船艇も含め、五三隻が

この作業に従事した。その他の油を処理する方法については、薬で吸い取る、油を凝固させる、沈める、オイルブームで囲んで外への流出をとめるなど、いろいろ調査、研究されたが、結局、ブームで囲んで、油と海水をいっしょに吸い上げる方法がとられた。

#### 海浜を襲った油の脅威

三月二十五日には、英国きつての風光明媚な観光地であるコーンウォール海岸を、真黒な油が襲い始めた。

英国政府はすぐに海・空軍、警察、地元当局、義勇軍などが、総力をあげてたちあがり、出動した官民の艦船は三〇隻以上、一、七〇〇名を動員して、洗剤を散布した。使つた洗剤は、約四〇万ガロン、約四億円で上におよぶものと推定され、油に汚染された海岸は、約百海里にもおよび、湾内にたまった油の厚さが三〇センチに達したところもあつた。

油と洗剤が魚介類におよぼす影響が種々論議され、とくに浅海や、湾内では、養殖かきやえびなどが大被害を受けるものと推定されている。

海浜付近では、何千羽もの海鳥が油のため瀕死の状態になり、動物愛護協会を始め、多くの志願者が救出に奉仕した。イースターの休日の観光客を見込んでいた海浜のホテル業者も、打寄せる油のために、客足が遠のくなどで、間接的な損害は莫大な金額になり、どこに補償を求め



ポースレブン港におしよせた油。兵士と消防士が小型ボートで調査している。

(UPI-SUN提供)

油の被害フランスにも及ぶ

油の流出が始まり、英国沿岸が汚染されてから、フランスでは、当然自国の海岸にも、その被害がおよぶものと考え、三月三〇日、政府は、四百トンの洗剤と二〇隻の艦船を準備することを命じた。はたして四月九日には、かきや貝類の養殖場のあるブリタニー沿岸を襲い始めた。政府は洗剤の使用が、魚貝類に与える悪い影響から、おが屑で油を吸収させたり、ポンプで油を吸い上げる方法をとり、沿岸約六〇海里を汚染し

た油に対して、約六百隻の艦船と約三千人の軍隊と民間人が戦った。

### はてしない油との戦い

ト号の空爆で、いったん事件は終わったように思われたが、四月二六日には、ト号から燃料油らしいものがにじみ出て、長期にわたって洗浄作業を続け、ほぼ清掃が終わったものと思われた英国のコーンウォール一帯を再び汚染した。まだ海上には数海里におよぶ油の集団が、風に漂

### 保険・賠償責任など

トリーキャニオン号にかけられた船体保険価格は、約五九億円、積荷の価格は約六億円で、損失額の合計は、約六五億円に達している。

これまでの海の事故で、最高の損失額である、一九五六年のアンドレドリア号衝突沈没事件の五七億六千万円を上回るものになって、海運史上の最高額となった。船体保険の付保は、米国系六〇%、ロイド四〇%となっていて、四月中に両者から船主側に支払われたが、業界では、今後の同じような事故の対策について、慎重に検討されることであろう。乗揚げに伴って流出した油による間接的に発生した油濁処理の費用については、また確立した判例はなく、第三者に与えた損害に対してはPII保険で全て賠償できるものではない。

わが国の海運局が五千重量トン以上の外航タンカー百六隻についてPII保険付保状況を調べたところ、一隻が無保険であり、無制限保険をかけているのが三八隻あった。同局では、一〇万重量トン以上のタンカーについては新造船、在来船とも、三千万ドル以上のPII保険を付保するように指導する方針をきめている。

英国政府は、ト号の船主に対し、総額約二九億三千万円の損害賠償請求の訴訟を起すことを決定し、船主代表に通知することになった。その法律的な根拠は、船長および乗組員の過失としているが、船主側は、油の流出という二次的な現象による被害については、その防止ならびに軽減に努めたのに、風や潮によって流されたもので、不可抗力である、と弁護できる可能性も伝えられている。

さらに雇用者(船長など)の責任が究明できても、損害賠償額は法律により最高額が制限されているのでトン当り約二万四千円で、本船の場合は一五億円程度である。しかし被害に対して英国がとった処置は、すでに初期洗海作戦に一〇億円を超える出費があり、爆撃費用は約三億円で、さらに続く被害の大きさは、測り知れないものと推定される。

### IMCO (政府海事協議)

#### 機関)の動き

五月四日および五日の両日、ロン

ドンIMCO本部で、臨時理事会が開かれて、大型タンカー等に関する今後の安全および事故対策について、緊急に討議が行なわれ、理事国一六カ国のほか八カ国の政府代表等が出席した。会議は、今後IMCOにおいて検討を行なうべき事項の担当委員を決め、とくに緊急に検討し、結論を出すべき事項については、早急に検討を開始することになった。その主な事項は次の通りである。ただし、対象の船舶は、大型タンカーおよびその他の有害または危険な物質を積載する船を含むことが決定されている。

#### A 事故防止について

- (1) 国際的な航路の指定
  - (2) 特定水域における大型船の通行禁止
  - (3) 陸上基地からの情報提供措置の有効性
  - (4) 国際海上衝突予防法の改正
  - (5) 新たな航行援助設備の使用の義務づけ
  - (6) 海岸無線局による船舶の誘導および水域通過時間ならびに目的港到着予定時刻の通報
  - (7) 陸岸から一定の距離を航行する大型船の速度制限
  - (8) 航海計器の定期的点検
  - (9) 大型船乗組員の訓練と、資格の国際的標準の設定
  - (10) 自動操舵装置使用の規制
- (11) 油などの流出防止のため、船舶の設計、構造および設備の規制

(2)船舶の速度減少を効果的ならしめる対策

(3)大型船の航路における海図上の危険箇所表示

(4)海図、水路誌、水路通報などの備え付けの徹底

(5)当直制度の国際的な基準および見張制度の強化

B 被害の拡大防止について

(1)事故に際して、国内および国際的な相互協力体制

(2)事故発生船の緊急な警報の発信方法の確立

(3)油濁防止および動植物に被害を与えない油濁物質の破壊方法

(4)他国の船舶により被害をうけた国の事故調査の可能性

(5)油による海水汚濁防止条約改正の必要性

(6)事故発生の際、沿岸国が自国の沿岸、港湾などを防ぎよするため

その船舶所有者、サルベージ業者もしくは保険業者に対してとりうる措置の限度

(7)第三者に与えた損害に対する船舶所有者の責任の限界

(8)IMCOで採択した措置の実行についての沿岸国の権限

なお、これらの小委員会は、六月から九月にかけてそれぞれ開催される予定である。

参考資料

ロイドリスト・IMCO臨時理事会報告・リベリヤ政府調査報告・英国トリーキャニオン号事件白書・海運貿易新聞・日本海事新聞・朝日新聞



三月二十七日、船体の折損で、白波がデッキを洗う(すでに、三万トンの油が流れ出した)。(UPI-SUN提供)

急がれる巨大タンカーの災害防止

今回のトリーキャニオン号事件がもたらした災害の重大性から、世界各国でも真剣にその対策を検討中であるが、世界第二の原油消費国である日本の沿岸において、もし同じような事故が起こった場合、その及ぼす被害は莫大なものになるものと推定される。

海上保安庁では、油に対する応急の救難体制を確立するため、東京湾内で、大型タンカーが事故を起こし、

大量の油が流出した場合を想定して、関係の各機関の総力を結集、実際に即した総合訓練の実施を、七月上旬に予定しているが、その成果が、各方面から期待されている。

これら災害を防止するために、緊急に次のような基本的問題が検討されなければならないであろう。

- (1)海難事故の発生する確率の研究
- (2)原油の爆発とガスの着火および燃焼の機構の解明
- (3)原油船の荷役時の滞留ガスの調査
- (4)油火災の際の消火剤、浮遊原油の処理剤の開発
- (5)効果的なオイルフェンスの開発
- (6)流出油・火災予防対策

(1)船体強度を増加させる問題

最近の船舶の大型化にかかわらず、構造そのものの強度については、若干の問題があるのではないだろうか。例えば、離着岸の際に強力な引き船で押すと、凹みを生ずる外板、全速で航行すると、波打ちの震動を生ずるデッキなどがある。

(2)船の運動性能と航海設備の改善策

船の停止距離の短縮、旋回圏の縮小、危険な障害物の自動表示信号、着岸時、船の微速の運動の測定または標示、水深の浅い場所においても測深の可能な計器の開発等を含む。

(3)初期消火を目標とした消化および防火設備

(1)船内の消火設備を改善し、構造の強化を図る。(2)化学消火艇など外部

からの消火援助制度の強化を図る。(3)付近の水域を航行する小型船の火気管理を厳重にする。(4)係留場所付近の施設に、海面火災に対する消防体制の強化を図る。

(4)原油タンカーの入港する港湾のあり方

(1)CTS(原油集積基地)をどう規制するか、(2)水路および港湾諸施設を改善し、海難を未然に防止する、(3)環境を原油やLPGを取り扱う危険区域と、その他の安全区域を分離して整理する。

(5)原油タンカーの運航の規制

(1)狭水道内の水路を船の大小、出入港別などに区分する(2)沿岸を航行するとき特定のコースを設定する。(3)パトロールにより、運航の指導、取締りを行なう。(4)湾内、狭水道内における速度を制限する。(5)狭水道、湾内の通航時刻を制限し、また夜間は船首に見張員を立てる。(6)特定な水域は、水先及び引き船を強制する。

(6)乗組員および陸上における作業従事者の再教育

(1)油火災などの危険に対する処理方法について、全員に再教育し、防ぎよ体制を整える。(2)大型船乗組員のうち、操船関係者に操縦性能などについて再教育を行なう。

とくに運航の規制と、船員と陸上作業従事者の再教育は、早急に実施する必要があるので、他の項目は順を追って、検討されるべきである。

# 急速に発達した台風の記録

## 大自然のきびしさ

野や山は、草木の若葉がのびて緑一色となり、そよ吹く風もさわやかな五月も終ろうとしている二十七日と二十九日に、海に関する明るいニュースがきかれた。

一つは、氷詰めの漁船団が七十一時間ぶりに救出されたこと。

すなわち、二十四日朝からオホーツク海ギジギンスカヤ湾ヌイゴノス岬沖で大流氷群に閉ざされていた北海道のニシン刺し網漁船「第二十一光洋丸」など「利礼船団」一三隻（乗組員二百八人）は、ソ連の大型砕氷貨物船アンゴラ号の誘導で、二十七日早朝、七十一時間ぶりに脱出したことである。

もう一つは、六五歳の英人サー・フランシス・チチェスターは世界を一周して、二十八日元気で英国に帰ったこと。すなわ

ち、チチェスターさんは、昨年八月二十七日、全長一六メートル、二本マストのジブシー、モス四号で、たった一人プリマス港を出港、大西洋を南下して、喜望峰から印度洋を渡り百七日間かかって、十二月十二日オーストラリアのシドニー港に着いた。

ここでしばらく滞在して翌年一月二十九日シドニー港から東に向かつて出発、南米ケーブホンの南をかすめて大西洋に入り、百十九日間の海上生活のうち、再び故国の土を踏んだものである。航行キロ数は約四万五千六百キロに及んだ。

この二つのニュースをきいて、五月晴れにもいたホノボノさを感じるとともに、海の広さと、大自然のきびしさを痛感させられた。

## 発生数の五倍が大型に

さて、船が海上を航行する以

上、そこには、台風、低気圧、前線、濃霧、着氷、流氷など異常気象が待っている。なかでも、台風は最も大きな海難の原因となるものである。幸い、最近では、広い洋上で台風のために遭難する船が少なくなっている。これは船の性能がよくなったことと、台風の情報が的確迅速につかめることになったためとされている。

さて、四十年十月六日から七日にかけて、台風第二九号がマリアナ北部を北上中に急速に発達し、そのころ、アブリガン島沖に避難していた静岡県所属かつを一本釣の漁船七隻が、台風のため遭難し、死亡者一名、行方不明二百八人の尊い犠牲者を出した。

昭和二十九年五月十一日南支那海で、台風第三号に遭遇し、消息を断つにいたった辰和丸の遭難も、ちょうどこのような状態のときであった。

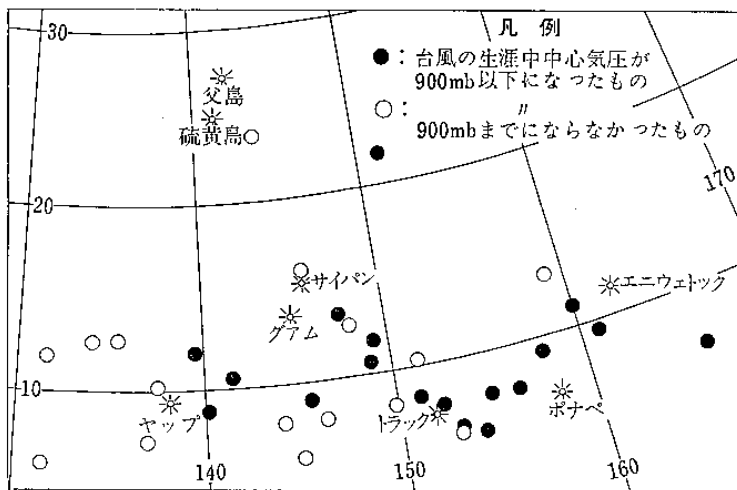
この台風は、五日二時に中心気圧九八六ミリバールであったが、翌六日二時にバガン島の南に達し、中心気圧九二四ミリバールとなった。すなわち、二四時間に、六二ミリバールも気圧がさがっている。

いま、急速に発達した三五個の台風の発生位置を示す図に示す通り、北緯十度を中心に割合とまわっている。

これら台風は発生してからおおむね西北西に進み、五日以内に急速に発達している例が多い。水温も

昭和二九年五月十一日南支那海で、台風第三号に遭遇し、消息を断つにいたった辰和丸の遭難も、ちょうどこのような状態のときであった。

これら台風は発生してからおおむね西北西に進み、五日以内に急速に発達している例が多い。水温も



(気象庁総務課・館 知之)



やまがそだち

関谷 健 哉

「博多小女郎波枕」といえば、一七二八年（享保三年）十月に大がかりな密貿易の一味が逮捕、処刑された事件を、近松門左衛門が浄瑠璃に作ったものを脚色した世話物です。劇中の中心人物が毛刺九右衛門という海賊なので通称「毛刺」ともいいます。おもうに徳川吉宗の時代に、密貿易は最も悪質な犯罪であること、その禁を破った関係者は嚴重処罰されることを、一般大衆に周知宣伝するための劇であったようにも受取ることができます。

山家育（やまがそだち）の私ですが、妙に芝居が好きで幼少のころも、ときたま村のほつ建て小屋にかかるとき回りの芝居見物にいきました。いま東京あたりの劇場で「毛刺」の舞台いっぱい飾った豪華な「元船」の場を見るたびに、あまりにも貧弱かつ薄ぎたないものであった昔のそれが、頭に浮かんできます。

その当時、小さな村中には海へ出ている人など皆無、学校で先生から船のことを聞くこともてんでなかったの、海や船については老幼が無知の状態ですから、観劇者のすべてが海に出るのは悪いこと、船乗りは毛刺九右衛門の一味のような悪漢ばかりなのだ、といった感じを抱きます。宣伝効果満点です。

村のガキ大将でありながら体が弱く、病氣ばかりして学校は休み勝ち、運動会のかげっこではいつもびりをとっていた私が、海へ出る気になったのはおもに家庭の事情からではありませんが、一面「毛刺」劇の影響があったようにも思います。もつとも私のばあいはまともな影響とは逆で、非力な者が村人たちを驚かせてやりたいといった野望に燃えたのです。

やせがまんから、私は実習に出

るとき、あえてトランパー（不定期航路）を選びました。消息不明などの噂をよそに、地球の海をかけ回りましたが、その間幸運にも意外に楽しい中に、人並以上の体を作ることができたのです。したがって私は海に恩を感じ感謝のまことを捧げているものです。

（横浜海洋科学博物館館長）

## 海と私

岩崎 繁 野

元来、私は海はあまり好きでなかった。海辺に行つて磯の香りをかぐと、もう吐気をもよおしてすぐに逃げ出したものである。

しかし、労働科学研究所の故陣峻博士の助手をしていた関係から、先生が工場に行けば工場に、農村に行けば田や畑の畔を自転車でかけ回り、漁村に行くといわれればいや応なくお供をしなくてはならなかった。

はじめて漁船というものに乗ったのはもう十数年も前、静岡県網代湾の定置網の調査の折である。湾内といっても、かこい網の外側



## 米ソ駆逐艦の

### “接触”異聞

さる五月、日本海で演習中のアメリカ駆逐艦とソビエットの駆逐艦が、二回にわたつて接触事故を起こした、という情報は、ときがとぎだけに、大きな関心を呼んだが、朝日新聞の「海外トピックス」欄では、次のようにとりあげている。

### 腕が未熟と応酬

#### 接触の米ソ駆逐艦

日本海上での米ソ駆逐艦接触事件は幸い大事に至らずしたが「ソ連艦長は米國で操船技術の補習教育を受けたら」という声が米國で出ている。

共和党のホズマー下院議員によれば、米艦の横腹にソ連艦がぶつかった状況から推して「ソ連艦長の未熟さは弁解の余地がない。」「ゴルシヨフ海軍総司令官はよろしく艦長級を米軍に派遣して米軍『青年』将校の特訓を受けさせよ、でなければゴム製のパンパーを艦にとりつけよ、と提案している。

ソ連側は、ウォーカーが二度も別なソ連艦と接触しているところから「へ

にまわれれば波も高く、エンジンを止めて波にゆられるとすぐ気持が悪くなる。その上エネルギー測定機の目もりを見るために下を向くと、たちまちむかむかとして全然仕事にならない。船べりに顔を出したままであった。

その時の網には「ぶり」がほとんど入らず漁夫からは「女が乗ったから魚が入らない」と聞こえよがしに嫌味をいわれ、何のためにこんな辛い思いをしななければならぬのか、と全く情なかつた。

三十二年に、焼津漁業協同組合で医療電報の資料を見せてもらったのがきっかけで、漁業労働という特殊な労働にひかれ、それ以来、海にばかり出かけるようになってしまったのだから自分でも不思議だと思ふ。

頑丈な体をして、色のまっくらな漁船船員は、はじめは話をするのも恐ろしいような気がしたが、付合ってみると他のどの業種の人達よりも純心で、人が良い。はじめはなかなか口を開かないが、本当ははにかみ屋なのであろう。

近頃は、少し研究室にとじこもっている、広い海が恋しくなり、海女の小船に乗って調査をしても船酔いのコツも覚えた。ただ

残念なのは、私は泳げないので海の底の美しさがみられないことである。

(海上労働科学研究所・漁業労働研究室)

## 南国の海

渡辺修三

私は時々朝五時まえに眼を覚まして、そのまま寝静った街中を車を飛ばして海を見にゆくことがある。トビラの木の白い花が咲きにおい、黒い岩礁の沖には漁船がエンジンの音も勢いよく港に帰ってくる。太陽は見えないが、もう水平線は紅い光りが雲をそめている。朝の海には何か人間に原始の喜びを感じさせるものがある。

日向の国都井の岬の青潮に

入りゆく端に独り海見る

これは日向、今の宮崎県の南端、都井の岬を歌った若山牧水の歌であるが、現在は碑にぎざまれて、ほんとに独り海を見ている。

今この附近は、観光地として開発され、有名な野生馬も段々人間と親しくなつて、昔日の野生の逞しさを失いつつあるように思われ

る。

日南海岸には「いるか岬」というところがある。かつて北原白秋はここでほんとに海豚(イルカ)の海洋を飛ぶ姿を見て大に悦んだ。と言うのは、それ以前に書いた「海道東征」という長詩にこの日向灘の海豚のことを書いたので、それが虚構でなかつたことが目のあたり証明されたからである。「海道東征」は、美々津から神武天皇のお船出を歌つたものである。

都井の岬を南端とし、美々津を中央とすれば、海の国日向の北端は浦尻湾ということになる。ここはかつて四国の越智水軍の根拠地であり、今も常緑樹に覆われた山山には、海賊どもの巢窟だった跡が残っている。

いつだったか、私がそこに「トログダンノ十六ダン」と刻り込んだ石があると新聞に書いたところ、山口県の人から、トトロトとはゆるやかという意だから、ゆるやかな石段の十六段目ということ、そこに財宝が隠してあるのではないかといってきた。

併し今は石段の跡形もなく、岩石の間にはハマボツスの花が咲き乱れているばかりである。

(福岡市在住 詩人)

タクソなのは米国の艦長だ」と主張しているが、米ソ軍事交流のアイデアである「東西に橋をかけた」ジョンソン政権にはかつこうの提案かもしれない。(UPI共同)

## 大阪港のレーダ局

### 中短波による業務を開始

海上保安庁の大阪港レーダ局は、さる五月一日から、新たに次のような中短波(2MC帯)による業務の取扱いを開始した。

○呼出名称

おおさかハーバーレーダ

○周波数の区分

1、A3J、A3H、二一八三、五kc

2、A3J ..... 呼出し応答用 二一三一、五kc

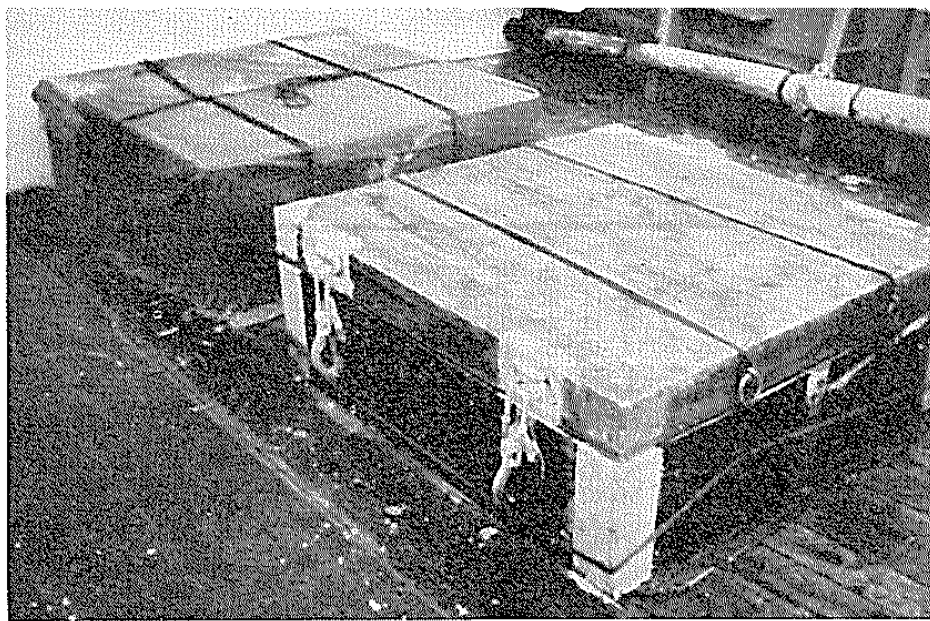
3、A3J、A3H 二一五一、五kc ..... 海上保安庁用

4、A3J ..... 内航船用 二二九六、〇kc

5、A3J ..... 漁船用

○その他

運用時間や通信事項は、従来の超短波(国際V・H・F.....〇四〇〇から二〇〇〇まで、ただし、この時間以外でも必要に応じて運用する)と同様で、通信用語に英語を加える。



## 小型漁船とシーアンカー

— 自分の船に合ったものが大事 —

■ 四号台風と、さけ、まず漁船の遭難は教える ■

遭難が間に合わないで、海上で台風に遭遇、うち四隻が遭難し、一〇隻がかりうじて難をまぬがれた。

ところが、この一四隻のうち、早くから走るのを断念して、荒天準備を行ない、シーアンカーを入れて支えた船は、どの船も無事で、花咲(根室)を目の前にして、入港を急いでいた船だけが、遭難している。

このことは、小型の船の荒天対策で、シーアンカーが大きな力を持つことを、はっきりと知らせている。

### 第六千枝丸(六トン)の場合

正午ごろ、北東の風二八メートルぐらになり、波浪五、うねり四、海面の白いひまつが、波の高低にもかかわらず、平らになった感じで、ゴーゴーと鳴る海鳴りで、お互いの言葉も通じ合わないほどであった。

一三三〇ごろ、最低気圧九八〇ミリバールで、一六〇〇ごろ、いっとき風が治まったが、うねりが大きいため、まだこれ以上シケら

れると判断して、漁倉から、魚を約二トンばかり海に捨てて、船あしを軽くした。

一七〇〇と二〇〇〇の間は、東北東の風三五メートル、波浪は六と七、うねり五で、一番シケた。

ところが、シーアンカーが非常によく作用し、張力も順調で、ローリングは片げん一五度ぐらい、ピッチング二〇度ぐらいで、無事にのりきれた。

二三〇〇ごろから風が次第に南に回って弱まり始めた。

シーアンカーの中間に、さんぶタルをつけたが、ひまつになつて、全然効果がなかった。

### 第五竜神丸(六トン)の場合

〇七〇〇から航走を断念して、シーアンカーを入れ、機関をいつも微速にして、ときどき全速で支えた。

1 最初に、漁網一反(約五〇〇メートル)を入れたが、ききすぎて船首が波頭にささって危険になったので、切り放した。

シーアンカーは効きすぎでは、船首を波につつまみ、効かなくては、船体が風や波に横になって危険になるので、自分の船に合ったものを研究し、作っておく心がけが必要である、といわれている。

\*

最近、既製品のパラシュート型のシーアンカーが、広く普及しているが、昨年六月二十九日、台風四号に巻き込まれた、小型さけ、

### シーアンカーの # 大きな力 #

このときの海難では、一四隻の漁船(いずれも七トン未満)が、



2 次に、漁網三反(約一三〇メートル)とタイヤ五本、石三〇キロに約一五〇メートルのロープをつけて流したが、重すぎて沈み、船首が風下に(右げん側)に落され、動揺がげしく危険になったが、甲板の上を、いつも浪が洗い、入れ替え作業もできなかつたため、そのままがらばった。

3 正午ごろ、波と風の合間をみて、漁網六反(約二七〇メートル)と、いかり二六キロを約一五〇メートルのロープにつけて流したが、これは漁網が沈まずバランスがとれて、船首が風に立ち、振れ回りが少なくなつた。

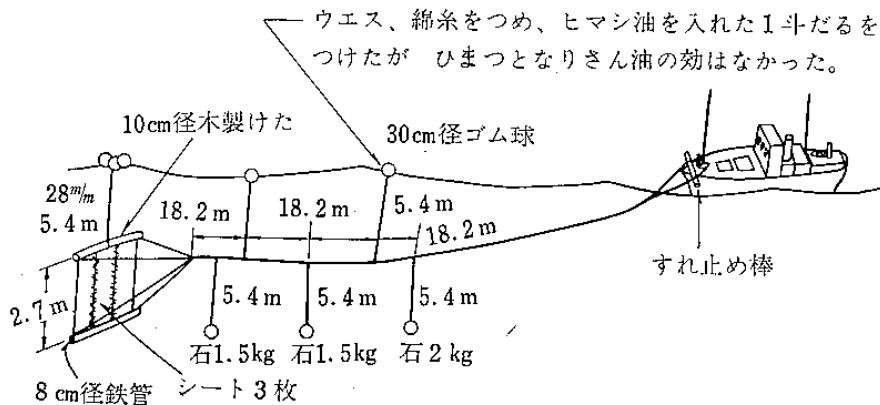
この状態で翌三十日、一〇三〇まで漂泊した。

### 第五たてやま丸(六トン)の場合

〇二〇〇ごろ、花咲の東方約八海里で、走るのを止め、シーアシカーを入れて漂泊した。

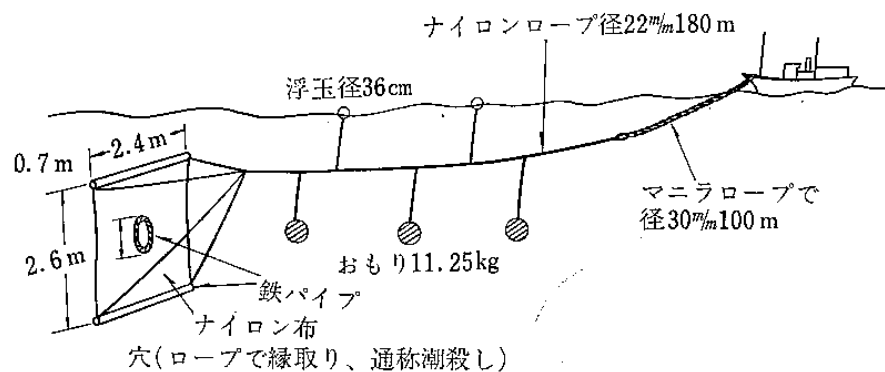
三〇から一三〇〇の間が最もシケた。東北東の風が三〇メートルぐらゐ、瞬間の最大は三五メートル以上あったと思われ、海面はひまつのため海の青さはなく、白一色でゴーゴーと鳴り、船内でも大声を出さないと話がでなかつた。

### 第六千枝丸



動揺は、ピッチングが〇度ぐらゐ、ローリングが片げん一五度ぐらゐ、波頭は六回に一度ぐらゐ甲板が満水するほどあがつたが、船体が浮きあがると、排水口(両げんを二箇所やぶって、排水口を増設しておいた)からどんどん排水された。

### 第五たてやま丸



防水トビラは、最後まで、船長の指示どおり開けなかつたため、船内への浸水はなかつた。

効果がなかつた

船尾のロープ流し

### 1 光徳丸(六トン)遭難

一〇〇〇ごろまで、船尾からロープ約一〇〇メートルを引いて、微速で走っていたが、これ以上走り続けることが困難になったので、甲板員四人で、船尾のロープの取り込みを終わり、シーアンカーとして漁網を流す作業をはじめたとき、大きく船が傾き、ゴムボートに脱出した。

### 2 第五竜神丸

船尾からロープ二〇〇メートルを引いたが、抵抗が大きすぎ船体が傾斜して、船尾から大波をかぶるので、長さ一〇〇メートルにして、末端にロープをコイルしたものをつけたが、抵抗が少なく針路を保てなかつた。

◎資料は、北海道漁船海難防止連絡協議会、第一管区海上保安本部の「四一・六道東冲海難」による。

# 衝突・その防止

大型タンカー根岸丸が衝突  
セメントタンカー北扇丸

## 北扇丸は沈没

全員（一〇名）行方不明

さる三月十二日、午前四時二十五分ごろ、瀬戸内海の伊予灘（別図参照）で、大型タンカー根岸丸（五四、〇八三総トン、三五人乗り組み、積荷、原油九二、三五五キロリットル）とセメ

ントタンカー北扇丸（四七三総トン、二〇人乗り組み、積荷、セメント四七三トン）が衝突、北扇丸は沈没して、乗組員全員が行方不明になるといふ、悲惨な事故がおこった。

衝突の原因などについては、現在調査が進められており、くわしいことはわからないが、北扇丸の船尾燈を認め、追い越しの形になっていた根岸丸が、その後、北扇丸の船影を見失っている、といわれている。

北扇丸は、佐伯港から糸


崎港へ、根岸丸は、ラスタヌラから、岩国へ向かう途中に起こった事故で、根岸丸は、船首部に擦過の跡を生じただけで、ほかに被害はなかった。

## 当て逃げか

瑞洋丸ナゾの遭難

さる三月九日午前九時すぎ、東海汽船の客船、菊丸が、伊東の川奈崎の南東、約七海里のところ、救命浮環が浮いているのを発見し、続いて捜索していた巡視船が、救命胴衣をつけた二つの遺体（その後二遺体を収容）を発見したことから、瑞洋丸の遭難がはっきりした。

瑞洋丸（二九九総トン、六人、積荷、鉄屑四五〇トン）は、東京から豊橋に向っていたもので、当時の天候は、にわか雨、北北東の風、五メートル前後、視界は約七キロと、気象の条件も、そう悪くなかった、といわれている。

遭難の原因は、 員の全員

が、死亡または行く先不明になったため、はっきりしないが、衝突による当て逃げも、一応考えられるという。

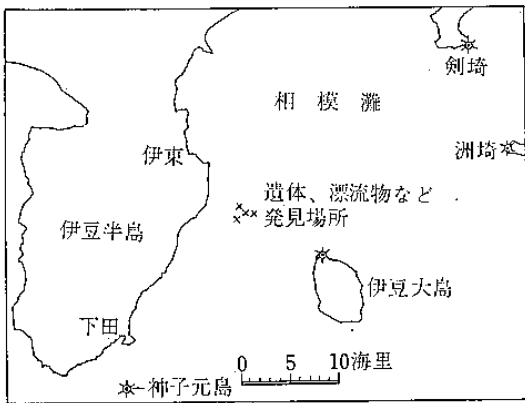
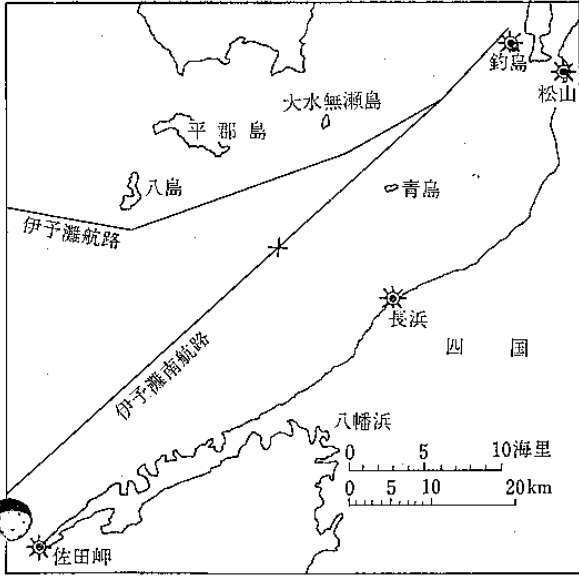
## 浦賀水道で外国船の相次ぐ衝突事故

理想案も必要だが

現状の打開を急げ

浦賀水道の安全対策は、架橋問題などもからめて、すでに日本海難防止協会、日本船長協会、日本航海士会などから、それぞれ試案が発表され、甲論乙辨が繰り返されていたが、架橋を前提とした複雑な問題もあって、なかなか統一的な安全対策を打ち出しにくかった。

ところが、さる四月、これらの諸団体の意見をとりとまとめる組織的な活動が必要ではないかとの気運が盛りあがり、日本海難防止協会内に、浦賀水道の安全対策小委員を設けて、前向きな審議を行なうことになった。



こうしたなかにも、浦賀水道では、外国船の衝突が相次ぎ、長期見通しによる理想案も必要だが、さしあたり、現状を打開するための応急対策を、早急に打ち出すべきではないかとの声が高まっている。

## 衝突事故の防止と

### 緊急措置

#### 海運関係団体に要望

—海上保安庁—

タンカー根岸丸と北扇丸の衝突事件をはじめ、さる昨年十二月三十日夜、浜名湖沖合で沈没した漁船、柴漁丸（三五総トン、八人）や、さる三月九日、伊豆半島の伊東沖で沈没した汽船、瑞洋丸（二九九総トン、六人）の沈没事件など、衝突事故によって、痛ましい海難が引き起こされたと考えられるものがふえ、事故の防止にあわせて、海の道義も高めよう、との声が強く叫ばれている。

こうした情勢から、さる三月十七日、海上保安庁では、長官名をもつて、次のような注意喚起の文書を、日本船主協会、日本タンカー協会、全国

内航タンカー協会、日本旅客船協会、全国海運組合連合会など、各海運関係団体の長に送り、海の安全確保にいつそう努めるよう要望した。

#### 本文

最近、船舶が衝突後において、相手事故船に対し、救助等の緊急措置をとらなかつたり、あるいはその措置が適切を欠くことのために、貴重な人命を失う事例が発生している現状に鑑み、この際特に次の事項に留意し、事故の防止並びに海難発生時は、適切な救助措置をとるよう傘下各会員に一層の注意を喚起されたい。

- 1、航行に関する法令を厳守すること。
- 2、瀬戸内海等の船舶のふくそうする海域においては、特に見張りを厳重にすること。
- 3、衝突事故等が発生した疑のあるときは、機を失せず、自ら必要な措置をとること。
- 4、海難の発生が判明したときは、直ちに海上保安庁及び付近航行船舶に搜索救助に関する援助を求めると。
- 5、常に、救命設備の整備点検を行ない、その使用法に慣熟しておくこと。

## 航海安全の道標

みちしるべ

川崎市港湾管理者が積極的に整備

## 事故防止に偉力



陸上では、こうした交通安全の環境整備が、広く充実され、注意表示の標識を設置するなどして、事故の防止に力を注いでいる。

海防協でも、海上交通の安全をはかるために、こうした注意表示の看板の必要性を認め、昭和三十三年から全国の港湾、狭い水道などを含めて、三百九十個所に関係官庁の協力を得て、設置してきた。

ところが、設置個所の増大とともに補修や維持に多額の経費を要することから、海防協では、これらの看板を、港湾管理者など地元に移して、管理を統括するように要望していた。

この時機に、川崎市（川崎港湾管理者）では、本年一月、七個所の主要な場所を選んで全国の港湾に先がけ看板の塗り替え、新設を行なった。

規則を正しく守って、事故を起こさないように、操船者の気のゆるみがないところで、注意を引くため、大きな効果がある。

また、運航者からも判り易くて親切だと喜ばれており、事故防止の面で川崎市の処置は高く評価されている。

油類や危険物を積んだ船の往来が日増しに激しくなるだけに、ひとたび事故の起こった災害を予想すると、全国の港湾でも、充実した注意表示が、運航者のために整備されることを望みたいものである。

# 定例総会開催さる

さる五月二十九日、日本工業倶楽部で開催された、海防協第九回定例総会で、昭和四十一年度の事業報告が行なわれ、また、昭和四十二年度の事業計画が承認されたので、そのあらましを記して、関係各位のご参考に供したい。

## 昭和四十一年度事業報告

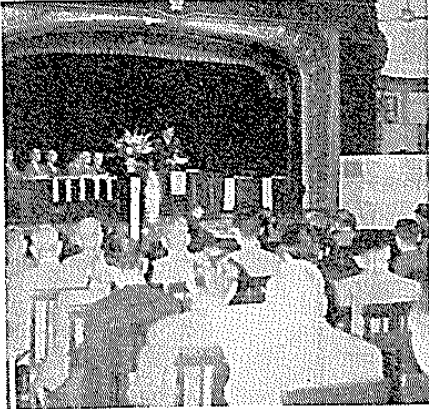
### 周知宣伝事業

▽海難防止講習会  
前年度までは、中央指導、地方指導に分けて行なったが、本年度は、この区分をやめ、海難防止講習会に一本化して、全国主要地の三十個所（参加人員、二、五六四人）実施。

本年度までの累計、（四一〇個所、約五二、二四八名）

### ▽巡回講習会

この講習会は、海難防止講習会に参加できない、交通不便な沿岸の辺地で働く人々、およびその家族などの関係



者を対象に行なうもので、巡回車（乗車用）や巡視船艇を利用し、映画やスライドを主体にして、全国の沿岸四〇地区、一六二個所（参加人員九、一二二名）で実施。

本年度までの累計、八三地区（参加人員二二、一九六名）

### ▽スライド映画の製作

海難防止の技術を視聴覚面から教育する目的をもって、解説的なスライド四本を製作。

本年度までに製作した累計、映画（十六ミリ）二本、スライド映画（三一本）の合計三三本

ただし、海上衝突予防法の一部改正により、昭和三十五年製作のものを一本廃棄したので、現在数は三二本。

### ▽幻燈機などの配置

各種講習会の内容の充実と、各地各所で、海難防止思想の普及宣伝が行なえるように、スライド用幻燈機および同フィルムを全国主要地（十個所）に配備。

本年度までの累計、

映写機（一六ミリ用）二〇台、スライド幻燈機 六二台、合計八二台。ただし、スライド幻燈機は、本年度の代替七台を含むので、整備個所は、五五個所。

### ▽スライドフィルムの配備

スライド用プリントおよびテープの

みを、合計四四二本購入。

本年度までの累計、

映画用プリント 一一二本、スライド用プリント 一、八五四本、合計一、九六六本。ただし、昭和三十五年製作の「海の交通規則」（海上衝突予防法）は、法律の改正のため改訂版を作り、五〇本を回収処分したので、配備本数は、一、九一六本。

### ▽各種資料の刊行配付

各種講習会および一般参考資料として、海難防止思想の啓発を目的とする内容の解説書、海難の図解、ポスター、海難審判裁決録を、十三種類、約二六、〇〇〇部を作成配付。

本年度までの累計、（一五二種、二〇五、〇五〇部。）

### 施設整備事業

#### ▽気象標識

ミニカム式気象標識を三個所に整備。本年度までの累計（二大個所）

#### ▽拡声機の整備

気象警報および事故防止の注意事項を伝達する大型拡声機を、三個所に整備。

本年度までの累計（一一一台）大型一二台、携帯用一〇二台。

#### ▽風向風速計の整備

港内の気象現況をはあくし、在泊船の安全をはかるため、五個所に整備。

本年度までの累計（八個所）

狭水道等の注意表示看板の補修整備

三個所を補修。本年度までの累計新設または補修（三八五個所）

### 訪船事業

運航、機関の相談員、十六名を、京浜、阪神、四国、尾道、防府、関門の各地区に配置し、停泊中の船を直接訪船して、相談、指導にあずかっている。

本年度の訪船隻数は、小型鋼船、木船では、運航関係一、九六二隻、機関関係一、九六七隻を、漁船では、運航関係六九二隻、機関関係六九五隻である。

### 調査研究事業

▽航海設備等の基準および改善に関する研究

▽船舶施設の損傷海難の統計的調査

▽タンカーの静電気放電による爆発事故防止に関する研究

▽超大型船の港内操船に関する研究

▽操船技術構造に関する研究

▽まぐろ漁船船員の就労体制および労務管理と海難との関係に関する研究

▽海上気象の統計的調査研究

▽海難審判の研究

▽国内型テック力受信機の試作研究事業

昨年度の成果にもとづき、一部回路の設計変更を行ない、国内用として好適な受信機の実用化試作を実施し、量産に必要な各種技術資料を収集した。

その他の事業

各種の専門委員会において慎重に討議の結果、港湾整備計画等に関して、六件の要望書を運輸省その他に提出した。

本年度までの要望または陳情件数の累計は、六四件である。

# 昭和四十二年度事業計画

備  
▽狭水道等の注意表示  
二箇所を補修

## 周知宣伝事業

▽海難防止講習会

全国の主要地三〇個所で実施

▽巡回講習会

重点的に、全国四〇地区（一六〇箇所）で実施

▽スライド映画の製作および映写機の購入

・スライド映画の製作 四本  
・幻灯機およびフィルムの購入配付  
・幻灯機二〇台、同フィルム四三二本

と、映画用既製フィルム十本を購入

▽解説書、海難防止報の作成配付

解説書三種、海難防止報（毎月一回、計十二回）を作成配付

▽小型船用航路案内図の発行

使用が簡単な航路案内図三種（瀬戸内海Ⅱ上の関海峡から小豆島間）を作成配付

## 施設整備事業

▽気象標識の整備

ミニカム式気象標識を主要地六個所に整備

▽拡声機の整備

五〇ワット大型拡声機を三個所に整

## 訪船事業

運航、機関の相談員一六名を京浜、阪神、中国、四国、関門の六地区に配置し、小型鋼船、機帆船、漁船を直接訪船させ、海難防止の問題点等につき、適切な指導と相談を行なう。

## 調査研究事業

▽内海の波の特性が小型船の安全性におよぼす影響の研究

▽船舶施設の損傷海難の統計的調査

▽タンカーの静電気放電による爆発事故防止に関する研究

▽超大型船の港内操船に関する研究

▽操船技術構造に関する研究

▽まぐろ漁船船員の就労体制および労務管理と海難との関係に関する研究

▽海上気象の統計的調査研究

▽海難審判の研究

▽航海設備等の基準および改善に関する研究

▽狭水道における船舶交通の実態調査

▽大型タンカーによる災害防止に関する調査研究

▽タンカー荷役中の石油ガス滞留に関する調査研究

# 大型船にも反省を

— 3月号（海難防止報）の 記事を読んで —

私は、伊良湖水道の近くで、小さな漁船に乗り組み、漁業を営んでいる一漁民です。

一〇一号の本紙をみると、漁船や小型船が、大型船の航行をさまたげないようにして欲しい、といった記事が多く目につく。

狭い水道や、その出入口の付近は、漁場として適する場合が多いだけに、この種の問題も起こるのである。

一步間違えば、人命の事故にもつながる、とよくいわれるが、むしろ被害者は、漁船や小型船の方である。

生活の糧（かて）としての漁場と、大型船の航路が、どのような社会理念と秩序のもとで調整されるかは別としても、共存した形で現存している実状では、われわれ小船の声も聞いてほしいものだ。

大型船に乗り組んでいる方々は、立派な教育を受け、高い教養を備えていると聞いている。

そして、小型船に対して、法を守れとか、法の精神をくみとれとか、遵法を口にされるようだ。

しかし、反面、沿岸の海上でしか働かないのがはずれているかも知れないけれど、霧中に正しい信号を鳴らして走る大型船は、ほとんど見当らないし、そのうえ、速力を落しているとも思えないような高速で、通り過ぎて行く船が多い。

私どもの小型船では、レーダも備えていないから、霧の中で、突然、大型船が真近かに現われると、どうしていいのか、とまどってしまふ。

また、視界に関係なく、高速力の船が増え、あたりに漁労中の船がいることもおかまいなしに、全速力で航行する。

狭い水道では、船が通るたびに、その波で船が揺れ、仕事が中断される。

知ってか、知らずか、これは航路筋外で操業していても、いつも受ける被害だ。こうした場所では、速力を落として、お互に他人に迷惑にならないようにしてもらいたいものである。

海上交通の正常化は、いろいろな問題が多いだけに、片手落ちにならないよう、広く声を集めてもらいたい。

（知多半島の一漁民）



折も折、海の当て逃げ事件など、大型船と小型船の問題が、マスコミを沸かせている。だが、ややもすれば、大型船がわの声だけが聞かれるので、この際小さい船からも大型船に苦言を提したい。

▽▽▽  
「ここに盲点が！」

急がれる「シリンダ」の磨耗対策

安田 勇吉

「磨耗」より「腐食」が問題  
小型鋼船の訪船相談の仕事を手がけて、こととして三年目になる。

この間何百隻かのエンジンを見せてもらい、直接、機関長といろいろ話し合ってみると、機関関係一つをとってみても、なかなか問題が多い。そこできょうは、訪船した船の共通の悩みともいえる、シリンダの磨耗対策について考えてみたい。

ひとことでは、小型船の場合、シリンダが「磨耗」して不具合になるというよりか、シリンダそのものの「腐食」が問題になるようである。つまり、小型船では、磨耗対策よりもまず「腐食」対策を急げ、といいたい。

腐食対策は「酸化対策」  
シリンダの磨耗を防ぐ手だ

として、クロームメッキが施行されているが、小型船の場合、このクロームメッキも目だつた効果をあげていないものが多い。

ふつうなら、七、八年はもつシリンダが、二、三年半でだめになって、取り替えてい

るものもある。「クロームメッキしてあるのに……？」

ある機関長は、げげんそうに、首をかしげ、こんなはずではないのだがと、問いかけ

る。「クロームメッキ、かならずしも万全ではないんですよ。

クロームメッキのシリンダでも、潤滑油の十分な酸対策が行なわれて、はじめて、クロームメッキの効果が発揮されるんですよ……この点が大事

なんですすねえ」

「クローム」が敗ける

簡単にいえば、クローム十鉄十硫酸、これらが一体になって作用し合って局部電池を形成しクロームが、陽極的に腐食される。

酸対策が十分でない、ま

ず、クロームが敗けて食われてしまうことになりま

す。クロームだから大丈夫だろう、というので酸対策をおこ

たる。腐食は急速に進む。「まだ使えるはずなのに？」

ということに——」

「クロームメッキのシリンダでも、酸化防止剤の活用が必

要なわけですね、一つこれを機会に取り組んでみましょう」

機関長が言葉を次ぐ。小型鋼船のエンジン関係の課題は、ここにとりあげたシ



リンダをはじめ、すべてが、燃焼の問題に関係をもっているように見受けられる。

つまり、一つだけ手を打っても、片手落ちになっ

てしまうので、エンジンそのものの施設、設備をふくめて、改良

の必要があるのではなからうか。(京浜地区 機関相談員)

訪船相談員の

陣容きまる

海防協の訪船相談事業は、

昭和四十二年度の訪船相談員(十六名)の陣容もきまり、さる五月はじめから、全国の各地で、活発な訪船活動が開始された。

この訪船相談の仕事は、小型の船や漁船を対象に行なっていて、安全な航海をするために、活用していただくためのもの。

船で日ごろ困っていることと、改善してもらいたいことなど、なんでもお気軽に、相談員へ相談をもちかけていただきたい。

相談員の配置地区

相談員は、次の各地区に、運航、機関の別にそれぞれ配置されている。

地区 相談員  
北海道地区 古川 清定

運航 田添 久  
機関

京浜地区 白石辰次郎  
運航 岡田 照一

運航 荻野亀代志  
機関 西田 寛

機関 安田 勇吉  
機関 三木 栄

阪神地区

運航 杉浦 公  
機関 宮田 源次

尾道地区 大森 為次  
機関 大賀 寛

四国地区 前川 清一  
機関

関門地区 小泉 国祐  
運航 末永 豊雄

運航 松尾 英男  
機関

「訪船相談の記録」の配付についてのお願

訪船相談員は、ことしから、「運航・機関 訪船相談の記録」という冊子を持って、訪船しております。

この冊子は、訪船のとき、訪船年月日、訪船場所、指導研究項目など、必要な事項を、相談員が記入し、捺印したうえ、訪船を受けた、船長、機関長さん方に、直接お渡しすることになっております。

この訪船相談の記録は、大切にご保管いただき、次に、また訪船を受けられましたときには、相談員にご提示下さいますよう、お願いいたします。



船舶向け 気象通報・四力所が電話化

—海上保安庁—

海上保安庁の航路標識（無線方位信号所）から放送されている気象通報のうち、松前、尻屋崎、金山、八丈島が、無線電話化され

航路標識名	呼出符号(呼出名称)	電波の式	空中線電力	周波数	通 報 時 刻
襟裳岬無線方位信号所	J L M	A 2	400W	444 KC	毎時の32分~34分
恵山岬	J L F	A 2	400W	444 KC	毎時の28分~30分
○(松前)	まつまえ	A 3 H	20W	1670.5KC	毎時の22分~23分30秒
○鏡丹岬	しやこたん	A 3 H	20W	1670.5KC	毎時の12分~13分30秒
○竜飛崎	た つ び	A 3 H	20W	1670.5KC	毎時の30分30秒~32分
大間崎	J L G	A 2	250W	444 KC	毎時の20分~22分
○(尻屋崎)	し り や	A 3 H	50W	1670.5 KC	毎時の26分~27分30秒
○鯉ヶ崎	とどがさき	A 3 H	50W	1670.5 KC	毎時の43分30秒~45分
○(金山)	き ん か	A 3 H	50W	1670.5 KC	毎時の41分~42分30秒
犬吠崎	J L H	A 2	400W	444 KC	毎時の39分~41分
○野島崎	の じ ま	A 3 H	50W	1670.5 KC	毎時の37分~38分30秒
○(八丈島)	はちじょうま	A 3 H	50W	1670.5 KC	毎時の31分~32分30秒
石廊崎	J L J	A 2	400W	464 KC	毎時の33分~35分
○大王崎	だいおう	A 3 H	50W	2019 KC	毎時の27分30秒~29分
○潮 岬	しおのみさき	A 3 H	50W	2019 KC	毎時の26分~27分30秒
○室戸崎	む ろ と	A 3 H	50W	2019 KC	毎時の24分30秒~26分
○足摺崎	あしずり	A 3 H	50W	2019 KC	毎時の23分~24分30秒
○都井岬	と い	A 3 H	50W	2019 KC	毎時の21分30秒~23分
○女 島	め し ま	A 3 H	50W	2019 KC	毎時の20分~21分30秒
○袖倉島	へくらじま	A 3 H	20W	2019 KC	毎時の10分~11分30秒
○(大阪港レーダ局)	おおさかハーバーレーダー	A 3 H F 3	10W 50W	2019 KC 155.7 Mc	4時00分から20時00分までの毎時の29分から30分30秒まで(両電波は同時発射)

(注) ○印は無線電話 ( ) は新たに電話化されたところ。

さる四月二十日から放送が開始された。また、さる五月一日からは、大阪港レーダ局でも、船舶向けの気象通報が、新たに開始されたので、広く利用したい。



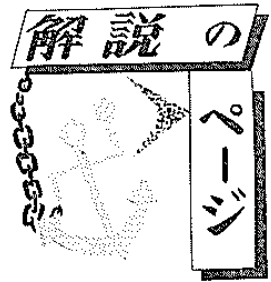
新刊書紹介

「小型船医療便覧」

運輸省監修 「小型船医療便覧」の改訂版が、日本海員救済会から発行された。本書は、海上労働と船員の保健衛生に、深い専門知識を持たれる先生が、最近における医学、薬学の進歩と医療の発展にあわせて、内容を改め、また利用者が、一読して理解しやすいように、図版をたくさん加えて編集されている。船員法施行規則の一部改正で、従来の小型船医療便覧よりも、備え付けの対象となる船の範囲が広がった

こともあって、これにあらうように、改訂版では、無線電信による医療相談の項が加えられ、また付録に、必要な関係法令も収録している。この書は、法定の備付け図書で、船員法施行規則第五十三条に規定する第五号表および、第五表の二の医薬・衛生用品を積み込んでいる船や漁船には必ず備えることになっている。万一、船内に傷病者が発生したとき、適切な応急処置が手早くとれるように、この際、各船とも、改訂の新版を、ぜひ備付けられるようおすすめする。

(A5版二六六ページ) 定価一、一〇〇円



# IMCO

運輸省船舶検査官

国 部 淳

## 一 国際連合とIMCO

IMCOは Inter-Governmental Maritime Consultative Organization (政府間海事協議機関) の略で国際連合の専門機関の一つである。国連は第二次世界大戦中に生まれ一九四六年一月(昭和二十一年) ロンドンで第一回総会を開催した。その任務は、国際平和と安全の維持を目的とし、また、平和の基礎条件を作るものとしての諸国家間の経済的、社会的、文化的諸問題に関する国際協

力の促進を企む任務をもっている。また国連はILO (国際労働機関) IMF (国際通貨基金) などいくつかの専門機関をもっているがIMCOもその一つで海運部門の機関として活動をつづけている。

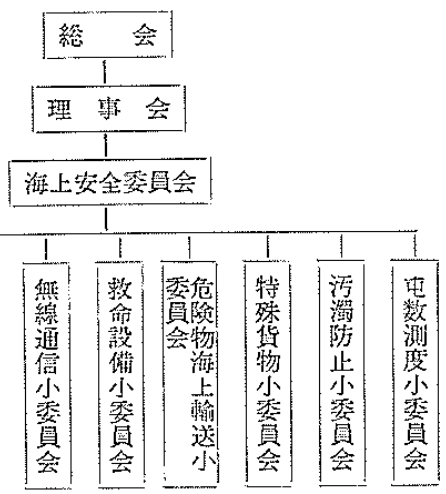
## 二 IMCOの任務

IMCOは一九四八年の国連総会で設置が決まり一九五九年一月(昭和三十四年)正式に発足したがその任務は、国際貿易に従事する船舶の技術的事項に関する政府の規則に関して諸国政府間の協力機関となること、海上の安全航行に関する勧告を行なうことなどである。

## 三 IMCOの機構

次に述べるような各委員会、理事会、総会からなっており、定例会議は海上安全委員会が年二回、理事会が年一回、総会が二年に一回開催されることになっている。

理事会の構成国はアルゼンチン、オーストラリア、ベルギー、カナダ、フランス、西独、ギリシャ、インド、イタリア、日本、オランダ、ノール



ウェー、スウェーデン、英、米、ソ連の十六カ国である。

わが国はIMCOの加盟国であると共に、海上安全委員会、理事会のメンバーとして、高度の造船技術を背景に日本の立場を反映し、大いに国際協力の実をあげている。

## 四 四十二年度における委員会の概略

(1) 海上安全委員会

本年二月定例委員会をロンドンで開き各小委員会の作業報告をすると共に

防火などに対する二、三の提案を採択した。

なお六月末臨時委員会を開くことになっているが

これは後に述べる大型タンカーの規制の問題を討議するためである。

### (2) 理事会

四月定例理事会を開催したが、この席上緊急議題として、先にヨーロッパ沿岸でおこった大型タンカー(トリー・キャニオン号)の座礁、重油流失による被害に関して大型タンカーの規制の問題を討議するため臨時海上安全委員会を六月末開くことを決定した。

### (3) 総会

十月定例総会を開催予定

### (4) 各小委員会

五月から十二月にかけて、前記の小委員会を、それぞれ一回ないし二回開く予定になっている。



# 講習会だより

さけ・ます漁船を  
かわきりに活発な  
活動始まる

海防協と海上保安協会共催の海難防  
止講習会・巡回講習会は、さる四月、  
様似・八戸で、さけ・ます漁船の一斉  
出漁を前に行なわれたのをかわきり  
に、全国各地で、事故防止の活発な運  
動がはじめられた。

## ▽様似（北海道）

四月十二日▲

さけ・ます漁業は、北海道でもつ  
とも規模の大きい漁業。その反面痛ま  
しい海難も、まい年跡をたない。

とくに、昨年は、様似基地の小型さ  
け・ます漁船二隻が、終漁を間近にし  
た六月末、台風四号に巻き込まれ、二  
隻が遭難し十名の犠牲者をだしている  
だけに、地元の高難防止に対する熱意  
は相当なもの。

ことしこそは、「無事故」でと、受  
講者は日高管内の庶野、三石などか  
ら、二時間以上もかかるところを、バ  
スを運んで参加するなど、日高グラン  
ドホテルの会議場は、漁船船主、乗組  
員約百十名でうまった。  
各講師も、持時間を大幅にこえて具  
体的に、また、わかりやすく講演され  
たので、受講者の熱意とあいまって大  
きな成果をあげた。

## ▽八戸

四月二十五日▲

北洋さけ・ます漁船を対象にした講  
習会は、第二魚市場会議室で受講者百  
名（船長、漁労長、通信士で船の責任者  
クラス）の参加をみて盛大に開かれた。  
○乾けんを十分持つこと  
○船内での人の和をはかること  
○機関の異状変動を感じたらすぐ点検  
すること

○ゴムボートの保管と取扱い上の注  
意

○防火、防水の応急処置、シーアンカ  
ー、応急舵の作り方

○北洋の気象  
などについて、各講師から懇切な説  
明があり、とくに、北洋の漁場は大型  
外航船の航路にあたるので、見張りを  
厳重にして、衝突の防止を心掛けるよ

う強調された。

## 富士五湖では

### 「水難防止講習会」

行楽シーズンを前に湖での水難事故  
をなくしようと、さる四月二十六日、全  
国モーターボート競走会連合会の絶大  
な協力を得て、海防協・富士五湖観  
光船協会共催の「水難防止講習会」  
が、本栖湖畔の本栖厚生施設水上スポ  
ーツセンターの講堂で開かれた。

受講者（約百五十人）には、船の関  
係者のほか、本栖中学の校長先生以下



生徒も加わり各講師の説明に熱心に耳  
を傾け続けた。

とくに、地元の船津測候所長の「湖  
と気象」、富士吉田警察署外勤交通課  
長の「湖上における水難防止の心得」  
は、ひごろ身近な問題が多かっただけ  
に、聴衆をすっかり引きこんだ。

### 今年も無事故で操業を

北洋でさけ・ます漁に活躍のみな  
さん、今年も元気に大漁して帰港さ  
れることをお祈りしています。

### トップヘビーに気をつけよう

甲板上に、燃料、漁網、魚などた  
くさんの物を積むと、復原性を悪く  
して、てんぶくを招ねくことになり  
ます。

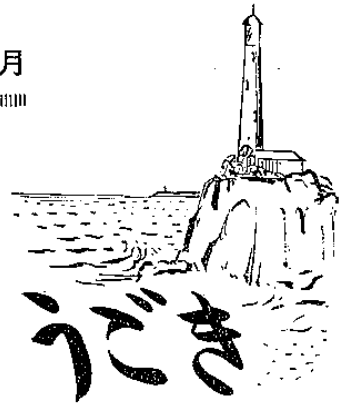
また、積み過ぎも復原性を悪くす  
るものになるので、いくら魚がとれ  
るからといって無理は禁物です。

横揺れ周期を確かめて、五〇トン  
未満の船では、船幅（メートル）の  
一、二倍よりゆるやかに揺れるよう  
だと、転ぶの危険があるので、重  
いものは、下の方へ移しましょう。

### 見張りは操業中でも十分に

操業海域は、商船の航路にもあた  
っていて、船の往来もはげしいので  
す。

霧中や夜間の見張りを十分に行な  
って、危険が迫ったら、汽笛をなら  
して注意を与えましょう。



4月  
■■■■■■

日本海難防止協会

12日 第一(運航)、第二(小型船舶機帆船)、第三(機関)、第五(港湾)合同専門委員会を開催して、タンカー「トリキヤニオン号」座礁事件について討議した。

14日 編集、スライド委員会を開催して「小型タンカーの事故防止」(スライド)の基本構想について検討した。

20日 日本船舶振興会から、昭和42年度中期事業費として、補助金一〇、八〇九、四〇〇円、助成金三、五〇〇、〇〇〇円が交付された。

齊藤律子嬢が総務部へ、石倉弘氏が囑託として調査部へ採用され、仲間入りした。

21日 第五(港湾)専門委員会を開

催して、(1)東京湾諸港、大阪湾諸港の総合的な港湾計画、(2)鹿島港の計画変更について検討を行ない、鹿島港小委員会の設置を決めた。

24日 第一回評議員会を開催して、定例総会の提出議案について審議した。

25日 第一回理事会を開催して、評議員会と同議題を審議した。

横浜川崎事故防止会

25日 四月定例理事会を開催して、

- (1)トリキヤニオン号の座礁 (2)海水汚濁防止法案の閣議提出 (3)アジア石油および昭和石油シーバースの工事施行(4)本牧一突堤工事開始と航行禁止区域の拡張 (5)ヨットハーバーとヨット練習海面 (6)恵比須町地先燈浮標の移設 (7)巨大船の灯火制定促進の陳情書提出 (8)日本鋁業(株)油棧橋の整備について要望書に対する回答 (9)法人化に関する経過等について検討した。

海難防止研究会

4日 神戸港東部第二工区へのL・Pタンカーの係留について、神戸

市当局に対し、関係業者を集めて総合的計画を作成し、一括諮問されたい旨申し入れた。

第二十一回瀬戸内海幹線航路研究特別委員会を開催した。

5日 明石海峡の架橋計画に関し、土木学会に要望書を提出した。

7日 評議員会を開催して、(1)法人化申請のその後の経過 (2)大型船の安全運航について審議した。

13日 ポートアイランド計画の最初の新港第四突堤二〇〇メートル延長工事に着手することになり、三港建事務所から説明があった。

14日 神崎川河口のタンカー用さん橋の築造について、研究依頼があった。

15日 練習船進徳丸で、錨の投下実験を実施した検討会を開いた。

21日 ポートアイランド計画の一部変更と、六甲埠頭計画の説明会があった。

第百九十一回月例会議を開催して、(1)備讃瀬戸、水島航路の浚渫に伴う燈浮標の移設、新設 (2)神戸市の新化学消防艇(くすのき)の性能 (3)本年一月以降神戸港外で発生した大型貨物船と小型船の衝突事故の概要 (4)台風災害防止実施要領、について検討した。

編集レーダ

☆海難防止報が未着だが「このご連絡をいただくたびにただ身の細る思いの連続。休刊のごあいさつをしないまま、四、五月の二カ月にわたり読者のみなさまにごめいわくをおかけしましたことを深くおわび申し上げます

☆海難防止報は、第百一号(三月号)をもって、月刊誌「海と安全」に生まれかわるために発展的な解消の運びになりましたので、ご報告いたします。

☆「海と安全」も名産婆役のお力添えを得て、一応このような形で、うぶ声を上げさせていただきます。「生まれは小粒でも、大きく育てて行こう」を合言葉に編集に努めますので、今後ともみなさまのご支援とご鞭撻をお願い申し上げます。

海と安全

六月号

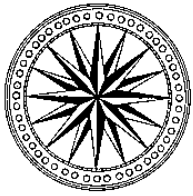
昭和四十二年六月二十日印刷  
昭和四十二年六月二十五日発行

発行者 社団法人 日本海難防止協会

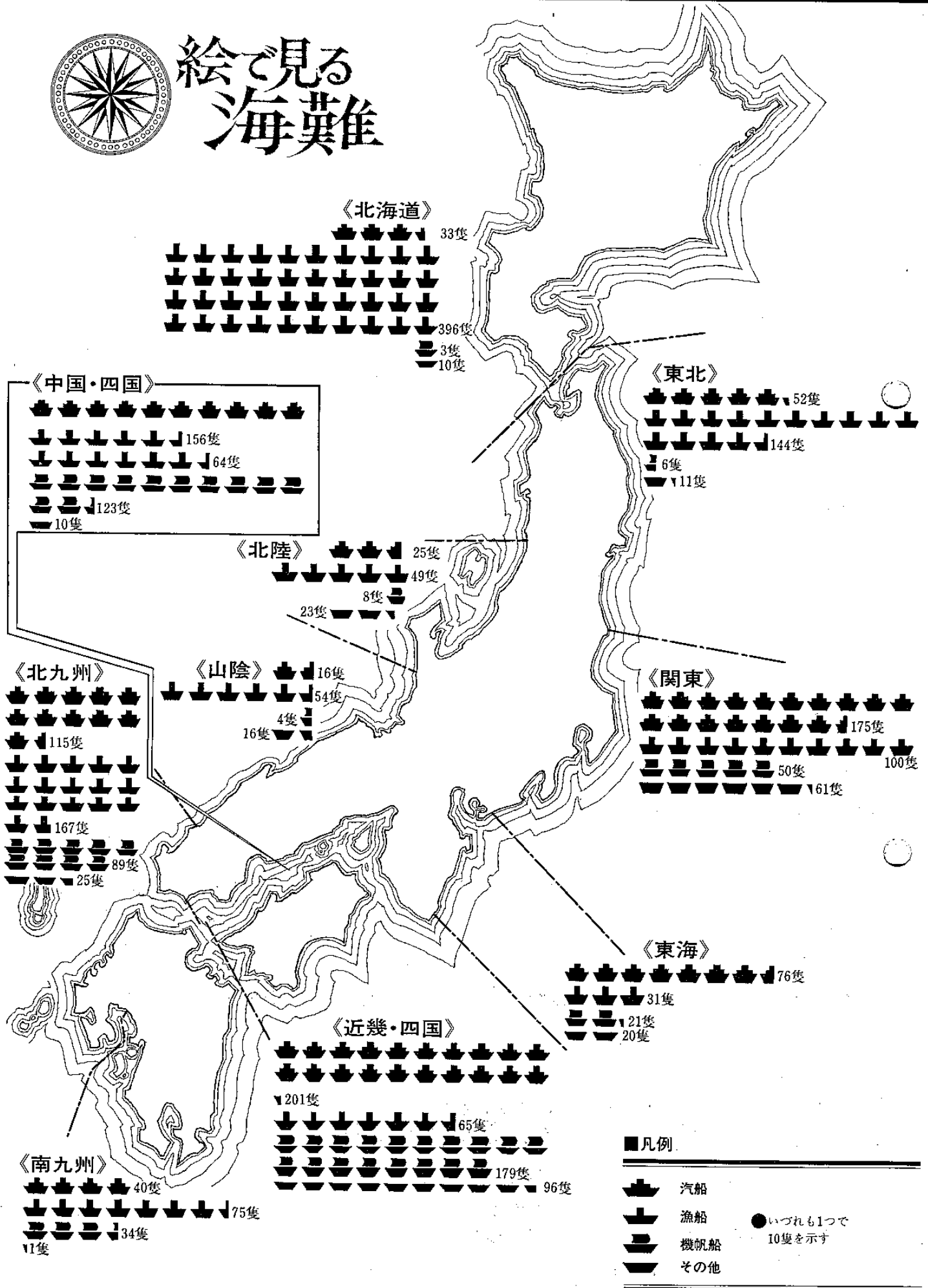
東京都港区芝罘平町三五番地

(船舶振興ビル)






電話(五〇二)二〇六八・二〇六九



# 絵で見る 海難



■凡例

-  汽船
-  漁船
-  機帆船
-  その他
-  いづれも1つで10隻を示す



---

日本海難防止協会は、海難を防止するために、運輸省をはじめ関係の各官庁、ならびに海事・造船・水産・気象・保険に関係のある団体と船会社・保険会社・水産会社などのご協力によつて、昭和33年8月1日に設立された社団法人であります。

協会の運営は、会員の負担する会費や賛助会費・日本船舶振興会および日本海事財団から寄付された管理運用資金・モーターボート競走法にもとづいて、同振興会からいただく事業補助金とでまかなわれ、海難防止の周知宣伝・調査研究・施設の整備・訪船相談など、さまざまな部門にわたって全国的に活動を続けております。

本誌は、周知宣伝の仕事の一部として配付するものです。ご愛読の上、海難防止のために、十分役立てていただきますようお願い申し上げます。

---



## 社団法人 日本海難防止協会

東京都港区芝琴平町35(船舶振興ビル)

TEL. 東京(502)2068~9  
(502)2371~80(内線437~8)