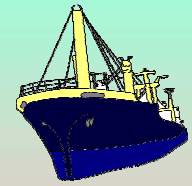


# JMATニュースレター



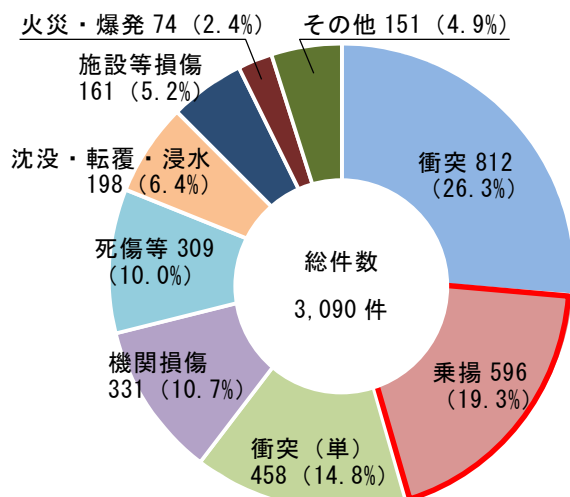
Japan Marine Accident Tribunal News Letter

第 8 号  
平成 27 年 12 月 発行

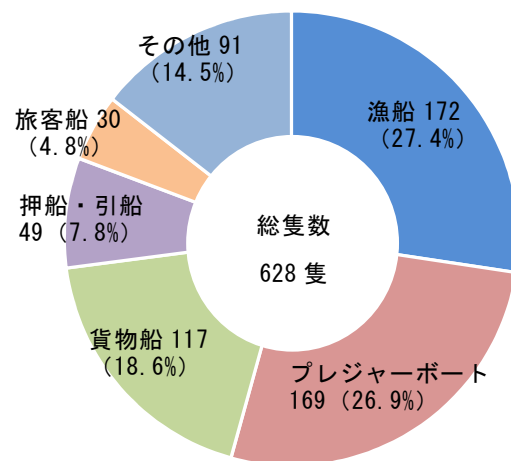
## 特集「乗揚海難」

平成 24～26 年の 3 年間に理事官が立件した海難 3,090 件のうち、乗揚海難は 596 件と約 2 割を占め、衝突に次ぐ多さとなっており、この傾向は近年変化がありません。そこで、今回は「乗揚海難」を特集します。

過去 3 年の乗揚海難 596 件に関係した船舶 628 隻を船種別に見ると、漁船が 172 隻 (27.4%) と最も多く、次いでプレジャーボートが 169 隻 (26.9%)、貨物船が 117 隻 (18.6%) となっており、トン数別では 20 トン未満の小型船舶が 358 隻と 6 割近くを占めています。



【平成 24～26 年 事件種類別立件数】



【平成 24～26 年 乗揚海難の船種別立件隻数】

平成 24～26 年に言い渡された乗揚海難の裁決 280 件を主な原因別に見ると、「船位不確認」が 93 件 (33.2%)、「居眠り」が 91 件 (32.5%) と際立って多く、次いで「水路調査不十分」が 33 件 (11.8%) となっています。

これを船種別に見ると、漁船及び貨物船では「居眠り」が最も多く、プレジャーボートでは「船位不確認」と「水路調査不十分」が多くなっています。

次ページからは、乗揚海難の防止に教訓となる裁決事例を紹介します。

原因	船種					合計
	漁船	貨物船	プレジャーボート	旅客船	その他	
船位不確認	38	17	22	2	14	93
居眠り	52	28	6		5	91
水路調査不十分	4	2	18	3	6	33
針路選定保持不良	7	3	5	3	4	22
操船不適切	4	6	2	2	1	15
錨泊係留の不適切	2		3	1	2	8
気象海象に対する配慮不十分	1	2	2	1	1	7
その他	2	2	2	2	3	11
<b>合計</b>	<b>110</b>	<b>60</b>	<b>60</b>	<b>14</b>	<b>36</b>	<b>280</b>

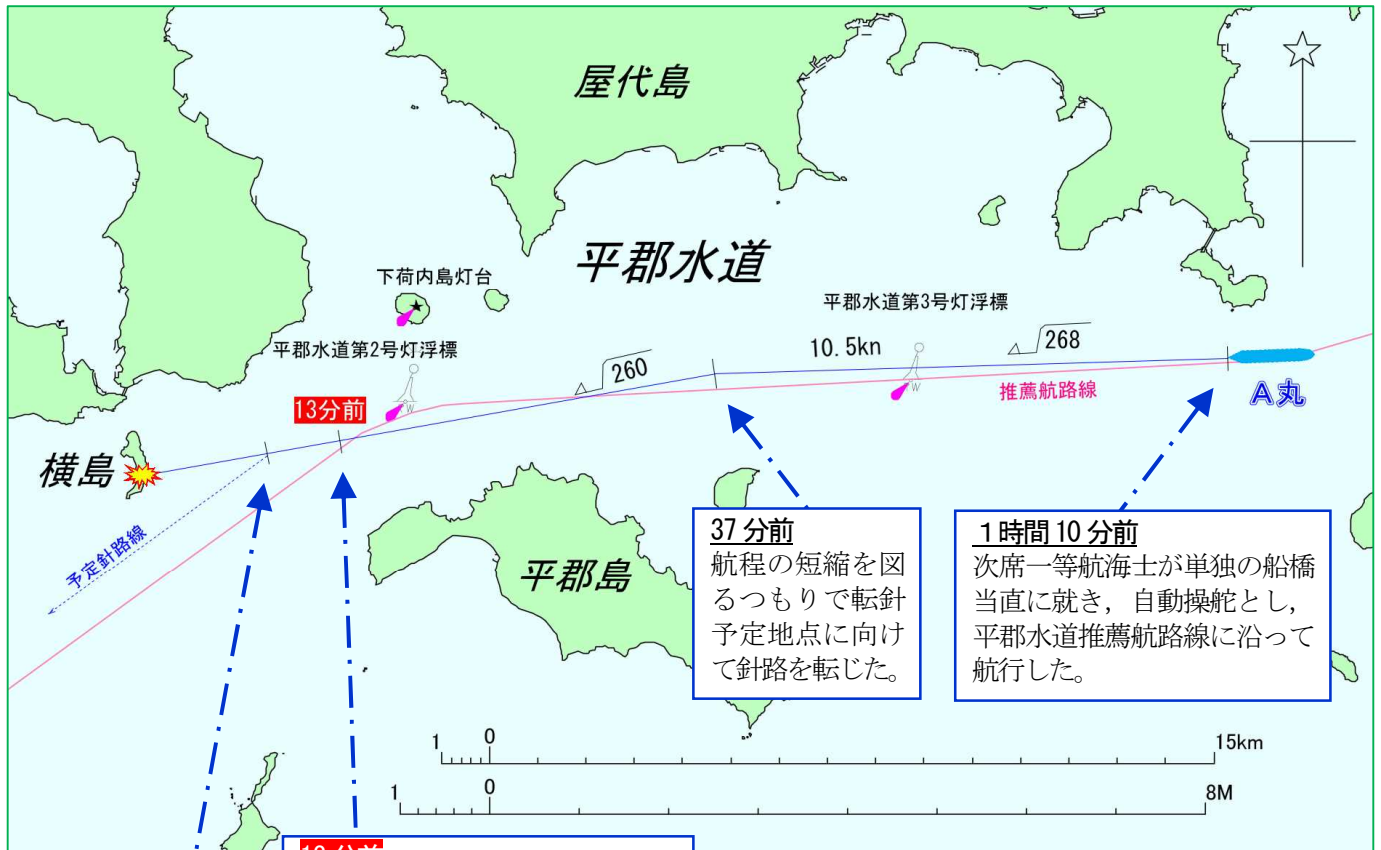
【平成 24～26 年 主な原因別・船種別裁決件数】

事例  
①

船橋航海当直警報装置の電源が投入されていない状態で航行中、椅子に腰を掛けて当直中の航海士が居眠りに陥り、予定の転針がされないまま乗り揚げた事例

A丸：貨物船 498トン 乗組員5人 兵庫県東播磨港→新潟県直江津港  
船長：三級海技士（航海）免許 懲戒：戒告  
次席一等航海士：五級海技士（航海）免許 懲戒：業務停止1箇月  
発生日時場所：平成24年8月12日 02時10分 山口県横島東岸  
気象海象：晴れ 風なし 上げ潮末期

**A丸** 船橋航海当直警報装置を設置していたが、船長は、荷役直後の出港作業に気を取られ、荷役中に警報が発しないよう同装置の電源を切っていたことを失念し、装置を作動させないまま出港した。



**8分前**  
転針予定地点となったが、居眠りに陥っていて気付かずに進行した。

02時10分  
乗揚

**13分前**  
椅子に腰を掛けて見張りに当たっていたところ、航行の支障となる他船もなく、気が緩んで眠気を催したものの、間もなく転針予定地点となるので、まさか居眠りすることは無いと思い、立ち上がって外気に当たるなど、居眠り運航の防止措置を十分に取らないで船橋当直を続けているうちに、いつか居眠りに陥った。

**船長**  
船橋当直者に対し、眠気を催したら船長に報告したり外気に当たるなど、居眠り運航の防止措置について、具体的に指示していなかった。

**次席一等航海士**  
前港では荷役作業から外れ、睡眠不足でもなく、疲労もなかった。  
平素、航海当直中に眠気を催したら、操舵室内を歩いたりコーヒーを飲んで眠気を解消していた。

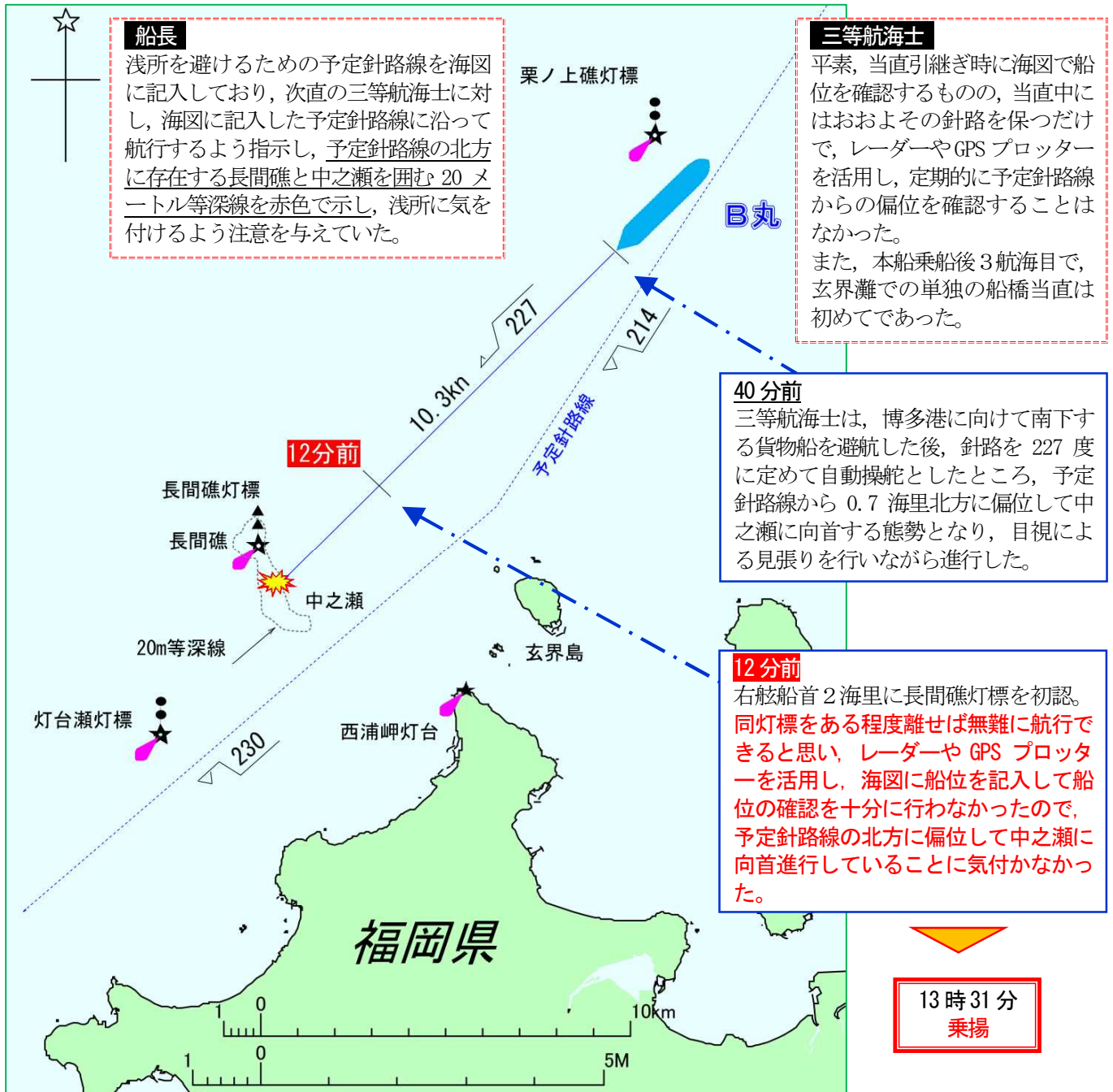
船橋航海当直警報装置を装備している船は、航行中、常に装置の電源を入れなければなりません。荷役作業で電源を切ることもありますが、電源投入の確認は、発航前点検のルーティン作業としましょう。

当直中に眠気を催した場合は、まずは椅子から立ち上がり、室内を歩く、顔を洗う、外気に当たる、コーヒーを飲む、ガムをかむなどして眠気を払い、それでも眠気が解消できないときには、他の乗組員を呼ぶなどして、居眠り運航を防止しましょう。

事例  
②

予定針路線から偏位して浅所に向首進行していたが、レーダーやGPSプロッターを活用した船位の確認を行わず、乗り揚げた事例

**B丸**：貨物船 699トン 乗組員6人 山口県宇部港→佐賀県唐津港  
三等航海士：五級海技士（航海）免許 懲戒：業務停止1箇月  
発生日時場所：平成24年1月22日 13時31分 福岡県玄界島西方沖合  
気象海象：雨 風向 北西 風力3 下げ潮末期



浅所を避けるための予定針路線が設定されているということは、その針路を外れてしまうと浅所へ乗り揚げの危険が生じてしまいます。

他船を避けるために転舵したり、風や潮流の影響により予定針路線から外れてしまっても、速やかに予定針路線に戻せるよう、船橋航海当直者は、適切な間隔で船位の確認を行うことが必須です。

また、自身が当直する海域について、船長から浅瀬の存在など気を付ける場所の指示があれば、その指示内容を確実に理解し、自らも海図をよく確認して、海域の情報を的確に把握しておく必要があります。

事例

③

暗岩の存在と安全な航行方法を知っていたが、定めた針路が暗岩に向首しており、自船と暗岩の位置関係を確認するなど、船位の確認を行わず、乗り揚げた事例

C丸：貨物船 199トン 乗組員3人 岡山県水島港→熊本県長洲港  
船長：五級海技士（航海）免許 懲戒：業務停止1箇月  
発生日時場所：平成24年6月10日 17時03分 長崎県小曇島東方沖  
気象海象：晴れ 風向 北北西 風力2 下げ潮末期

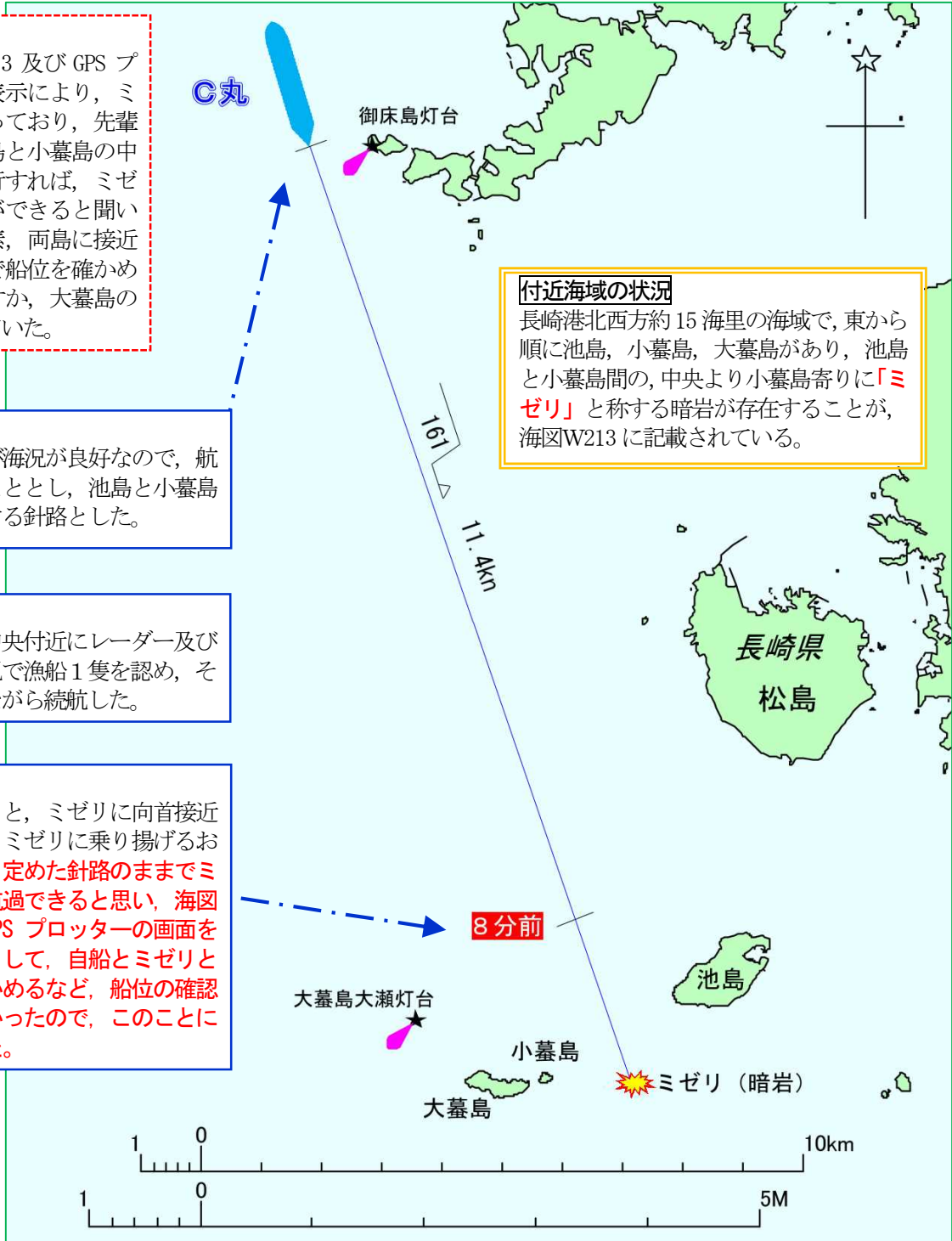
**船長**  
備付けの海図W213 及び GPS プロッターの拡大表示により、ミゼリの存在を知っており、先輩の船長から、池島と小曇島の中央より東側を航行すれば、ミゼリをかわすことができると聞いていたので、平素、両島に接近し、レーダー等で船位を確認してミゼリをかわすか、大曇島の西方沖を航行していた。

**45分前**  
船長は、視界及び海況が良好なので、航程の短縮を図ることとし、池島と小曇島の中央辺りに向ける針路とした。

**30分前**  
池島と小曇島の中央付近にレーダー及び双眼鏡による目視で漁船1隻を認め、その動静を監視しながら続航した。

**8分前**  
そのまま進行すると、ミゼリに向首接近する状況となり、ミゼリに乗り揚げのおそれがあったが、**定めた針路のままでミゼリを右舷側に航過できると思い、海図に当たったり、GPSプロッターの画面を拡大表示にしたりして、自船とミゼリとの位置関係を確認するなど、船位の確認を十分に行わなかったため、このことに気付かず進行した。**

**付近海域の状況**  
長崎港北西方約15海里の海域で、東から順に池島、小曇島、大曇島があり、池島と小曇島間の、中央より小曇島寄りに「**ミゼリ**」と称する暗岩が存在することが、海図W213に記載されている。



**17時03分 乗揚**

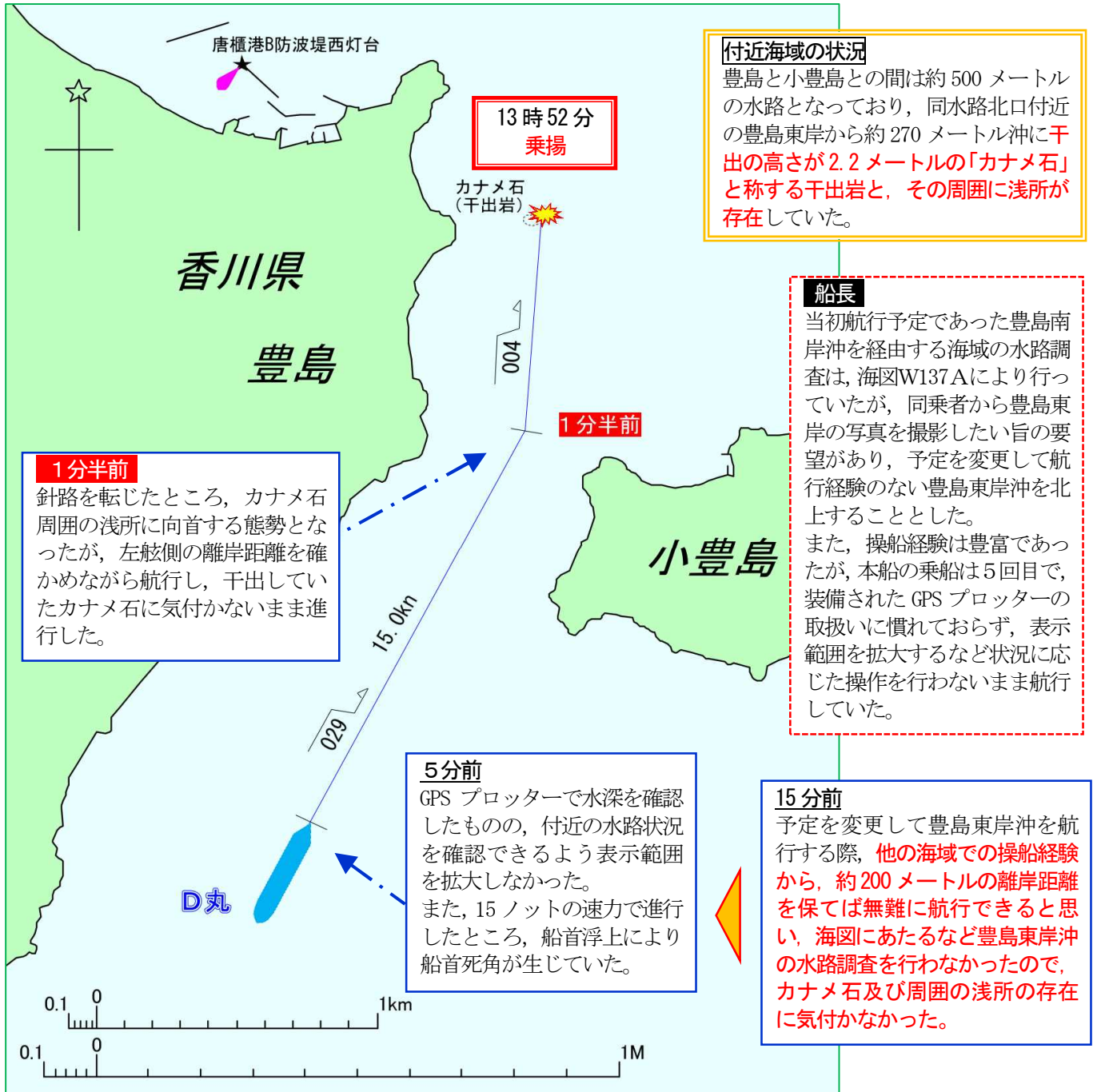
航行の支障となる暗岩等の存在や、付近海域の安全な航行方法を知っているのであれば、その海域を過ぎるまで、レーダーやGPSプロッターを活用して、十分に自船の位置を確認しなければなりません。  
海図の情報や装備された機器を有効に活用して、乗揚事故を防止しましょう。



事例  
④

予定を変更して航行経験のない海域を航行することとなったが、備付けの海図で水路調査を行わず、干出岩付近の浅所に乗り揚げた事例

D丸：モーターボート 12トン 乗組員1人 同乗者3人 香川県牟礼港→同県直島の宮浦港  
船長：小型船舶操縦士免許 懲戒：業務停止1箇月  
発生日時場所：平成25年3月24日 13時52分 香川県豊島東岸沖  
気象海象：晴れ 風向南 風力1 下げ潮末期



操船経験が豊富であっても、初めての海域を航行する場合は、事前の水路調査は絶対に必要です。

やむを得ず予定外の海域を航行しなければならないときには、最新の情報となっている海図やGPSプロッターを活用し、自船の喫水も考慮しながら水路調査を行った上で通航しなければなりません。水路調査を行う手段がなければ、無理をしないで予定外の海域の航行を取りやめるべきです。

## トピックス

### ○過去の重大海難事件について

このコーナーでは、過去に国内で発生した重大海難を振り返ることによって、海難が及ぼす影響の重大性を再認識し、今後の海難の再発防止に役立てていただけるよう、旧海難審判庁時代に裁決が言い渡された海難事件について紹介しています。

今回は、昭和32年に発生した「機船第五北川丸沈没事件」を紹介します。

第五北川丸（総トン数39トン）は、西日光と通称される広島県瀬戸田町の耕三寺観光等の旅客約230人を乗せ、尾道に向けて航行中、昭和32年4月12日午後00時40分、三原瀬戸の寅丸礁付近で船底部を乗り上げて擦過し、その後付近海域で沈没して旅客112人及び乗組員1人が死亡し、旅客49人が負傷しました。



引き揚げられた第五北川丸

神戸地方海難審判理事所広島支所は、乗組員、旅客等からの事情聴取、船体等の実地検査、復原力試験、傾斜角度等に関する鑑定を実施し、同年5月11日に審判開始の申立てを行い、神戸地方海難審判庁広島支部では、同月17日から6回にわたる審理を経て、昭和32年9月19日、裁決の言渡しが行われましたが、裁決に不服があるとして、第二審の請求が行われました。

高等海難審判庁では、2回にわたる審理を経て、昭和34年3月26日に裁決の言渡しが行われました。

#### 【高等海難審判庁の裁決主文】

本件沈没は、船長の運航に関する職務上の過失に因って発生したものであるが、本船の運航管理が適当でなかったこともその一因である。

#### 【裁決の要旨】

本件沈没は、第五北川丸は船体構造上乾舷及び初期復原力が比較的少ない船であったが、法定の最大搭載人員の範囲内であれば、通常の航海に安全を保ち得るものであったところ、最大搭載人員の約3倍もの多数の人員を載せ、極めて危険な状態となり、このような状態で急転舵したため、旋回に伴う船体傾斜により、ようやく復原力が失われようとするとき、底触による反動や潮流の影響も加わり、急激に傾斜の度を増して浸水沈没したものであって、船長が、旅客定員厳守の重要性を認識せず、最大搭載人員を著しく超えた旅客を載せて発航し、且つ、暗岩の存在する水域を通航するにあたり、乗船切符を数えなおすことに専念し、前路の看視をなおざりにしたため、暗岩に著しく接近するまでこれに気づかず、急転舵も及ばず、底触擦過するにいたった同人の運航に関する職務上の過失に因って発生したものである。

船舶所有者代表者は、旅客定員が船舶運航の安全に重要な関係をもつことについて認識を欠き、所属船舶が法定の旅客定員を厳守していない実情にあるのを知りながら、これを容認し、且つ、乗船券の発売や改札などで乗船客の員数を制限する方法がとられず、改札を経た旅客が無制限に船に赴くという、船長1人では定員厳守の維持が困難な情勢のままで、乗船客の処理を船長に一任していたものであって、このような運航管理が適当でなかったことは、定員の約3倍もの旅客を乗船させる結果となり、遂に本件沈没を発生せしめるにいたった一因をなすものである。

※詳細はこちらからご覧いただけます。

[http://www.mlit.go.jp/jmat/monoshiri/judai/30s/30s\\_5kitagawa.htm](http://www.mlit.go.jp/jmat/monoshiri/judai/30s/30s_5kitagawa.htm)

(海難審判所ホームページ「海難ものしり帖」内「日本の重大海難」より)

#### 《編集後記》

自動車業界では、自動運転の実現に向けた技術開発が盛んに行われています。船舶でも、航海機器の発達は目覚ましいものがありますが、海難の原因は依然として見張りや船位の確認といった人の行為がほとんどです。どんなに機器が発達しても、それに頼りきらない意識を持つことが事故防止につながるのではないのでしょうか。

#### 《内容に関するご意見はこちらまで》

〒100-8918

東京都千代田区霞が関 2-1-2

国土交通省 海難審判所書記課

TEL 03-5253-8826

FAX 03-5253-8947

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

e-mail [hqt-jmat@ml.mlit.go.jp](mailto:hqt-jmat@ml.mlit.go.jp)