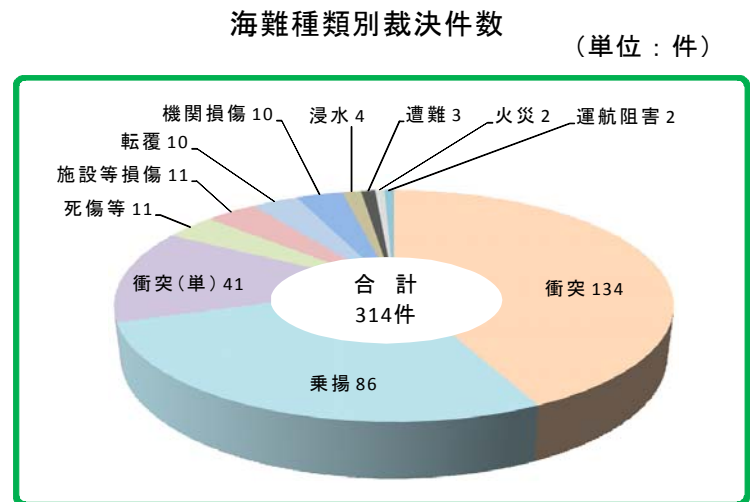


裁決の状況と原因

1 裁決の状況

(1) 海難種類別裁決件数

平成 24 年には、314 件の裁決が言い渡され、その中で衝突が 134 件と最も多く、全件数の 42.7%を占めており、以下、乗揚が 86 件 (27.4%)、衝突(単)が 41 件 (13.1%)、死傷等が 11 件 (3.5%)、施設等損傷が 11 件 (3.5%) などとなっています。



(2) 裁決における船種・海難種類別隻数

裁決の対象となった船舶は 461 隻となっており、船種別では、漁船が 179 隻で最も多く、全隻数の 38.8%を占め、次いでプレジャーボートが 106 隻 (23.0%) となっています。

海難種類別では、衝突が 277 隻と最も多く、全隻数の 60.1%を占めており、次いで乗揚が 87 隻 (18.9%) となっています。

裁決における船種・海難種類別隻数

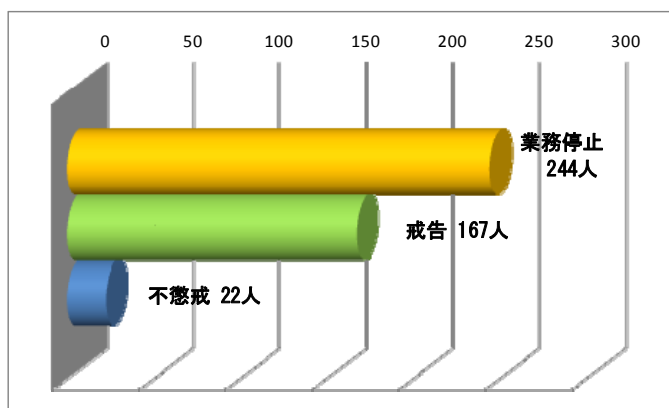
(単位：隻)

船種	海難種類											合計
	衝突	衝突(単)	乗揚	死傷等	施設等損傷	転覆	機関損傷	浸水	遭難	火災	運航阻害	
旅客船		2	1					1	1			5
貨物船	53	14	17		1					1		86
油送船	10	5	3									18
漁船	104	9	41	3	1	6	10	3		1	1	179
引船	11											11
押船	2	2	1									5
作業船	1	1	2			1						5
遊漁船	21	1	2	1								25
瀬渡船		1	2	1								4
プレジャーボート	66	6	16	5	8	2			2		1	106
交通船												0
公用船			1		1	1						3
非自航船	9	1	1									11
その他		1		1		1						3
合計	277	43	87	11	11	11	10	4	3	2	2	461

※プレジャーボートには、モーターボート、水上オートバイ及びヨットを含みます。
 ※非自航船とは、はしけ、バージ、台船等です。

(3) 免許種類別懲戒の状況

平成 24 年に言い渡された 314 件の裁決のうち、懲戒対象者は 433 人で、その中で業務停止を受けた人は、244 人と最も多く全体の 56.4%を占めています。次に多いのが戒告の 167 人 (38.6%) となっており、不懲戒が 22 人 (5.1%) となっています。



懲戒対象者の免許種類別では、一級小型船舶操縦士が 219 人と全体の 50.6%を占め最も多くなっており、次いで二級小型船舶操縦士の 63 人 (14.5%) となっています。

裁決における免許種類別懲戒の状況

(単位: 人)

免許	懲戒	免許取消	業務停止	戒告	不懲戒	懲戒免除	合計
海技士(航海)	一級		1	1			2
	二級		1				1
	三級		14	11	4		29
	四級		22	15	3		40
	五級		26	17	2		45
	六級		11	2	1		14
海技士(機関)	一級						0
	二級						0
	三級			1			1
	四級			2	1		3
	五級		1	1	2		4
	六級						0
小型船舶操縦士	一級		128	86	5		219
	二級		29	31	3		63
	特殊		8		1		9
水先人	一級		3				3
	二級						0
	三級						0
合計		0	244	167	22	0	433

※ 「小型船舶操縦士」の「特殊」には、他の小型船舶操縦士との併有者は含まない。

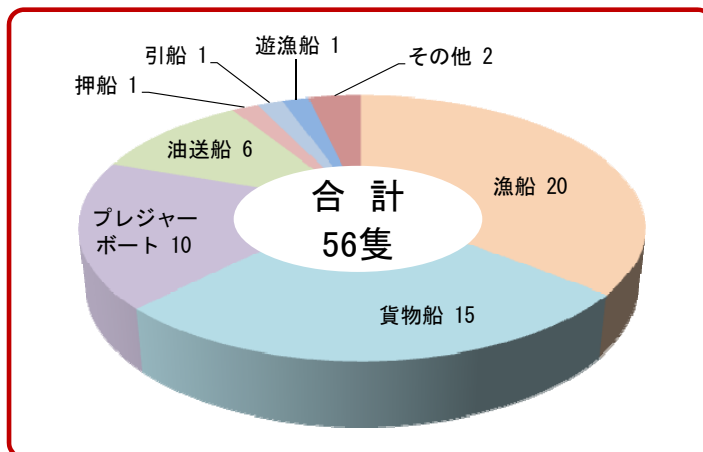
2 裁決における原因

裁決で原因とならなかった船舶 25 隻を除いた 436 隻の原因総数は、485 原因となっており、これを原因別に見ると、「見張り不十分」が 198 原因と最も多く、全原因数の 40.8%を占めており、次いで「航法不遵守」が 57 原因、「船位不確認」が 52 原因、「居眠り」が 44 原因となっています。

(資料 1, 2 参照)

船舶間の衝突において航法不遵守とされた船種別隻数

(単位：隻)



航法不遵守が原因とされる船舶の合計 56 隻を船種別に見ると、漁船が 20 隻 (37.0%) と最も多く、次いで貨物船が 15 隻 (27.8%)、プレジャーボートが 10 隻 (18.5%) となっています。また、航法不遵守の 57 原因のうち、海上衝突予防法が適用された海難は 47 原因、港則法が適用された海難は 7 原因、海上交通安全法が適用された海難は 3 原因となっています。

○海上衝突予防法が適用された海難

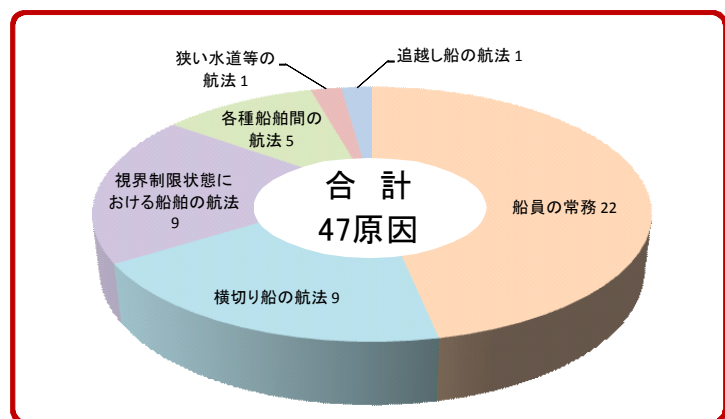
海上衝突予防法が適用された海難では、「船員の常務」が 22 原因と最も多く、次いで「横切り船の航法」と「視界制限状態における船舶の航法」がそれぞれ 9 原因、「各種船舶間の航法」が 5 原因、「狭い水道等の航法」と「追越し船の航法」がそれぞれ 1 原因となっています。

それぞれの内容を見てみると「船員の常務」では、「錨泊して釣りを行っていたとき、接近する他船を認めたが、いずれ錨泊している自船を避けるものと思った」ことから錨泊を続けて衝突に至った事例や、「横切り船の航法」では、「相手船が自船を避けてくれると思った」などの理由で、速やかに減速して相手船の進路を避けるなどしないまま、衝突に至った事例などがあります。

「視界制限状態における船舶の航法」では、「霧が濃くなり汽笛を 2 回吹鳴したが、その後霧中信号を行わず、レーダーによる見張りを行わなかった」ため衝突に至った事例が、また、「各種船舶間の航法」では、「航行中の貨物船が、漁ろうに從事している船舶と分かる船の進路を避けず、また、ひき網中の漁船が、相手船が自船をかわすものと思い、警告信号を行わず、衝突を避けるための協力動作をとらなかった」ため衝突に至ったとする事例などがあります。

海上衝突予防法が適用された海難の原因数

(単位：原因)



横切り船の航法不遵守

貨物船D丸×漁船C丸 衝突事件



D丸：貨物船 497 トン
 一等航海士：三級海技士（航海）免許 懲戒：戒告
C丸：漁船 17.62 トン
 船長：小型船舶操縦士免許 懲戒：戒告
 発生日時場所：平成 22 年 11 月 26 日 05 時 15 分 青森県八戸港東方沖合
 気象海象：晴れ 風向 南南西 風力 3 上げ潮末期 日出時刻 06 時 32 分

事実の概要

D丸は、飼料や石灰石などばら積み貨物の輸送に従事する船尾船橋型鋼製貨物船で、5 人が乗り組み、石灰石 1,500 トンを積載し、平成 22 年 11 月 25 日 22 時 45 分青森県尻屋岬港を発し、福島県小名浜港に向かった。

発航後一等航海士は、自らの当直入直時間帯が、単独 4 時間交替の 3 直制と定められた 03 時半から 07 時半直に割り当てられていたことから、翌 26 日 03 時 30 分陸奥塩釜灯台から 096 度 15.3 海里の地点で、二等航海士と交替して船橋当直に就き、1 号レーダーを 6 海里レンジのオフセンターとし、前方が約 9 海里まで映るように作動させ、針路を 165 度に定め、機関を全速力前進にかけ、9.6 ノットの速力で、法定灯火を表示して自動操舵により進行した。

一等航海士は、船橋後部中央に設けられた椅子に腰を掛けて見張りに当たり、04 時 50 分鮫角灯台から 079 度 10.6 海里の地点に達したとき、右舷前方にC丸のマスト灯を初めて視認するとともにレーダー画面により同船の映像を 4 海里に探知したほか、C丸よりも遠距離に数隻の漁船の明かりを認めた。

05 時 02 分半一等航海士は、鮫角灯台から 090 度 11.0 海里の地点に至ったとき、C丸を右舷船首 62 度 2.0 海里に見るようになり、その後その方位がほとんど変わらず、前路を左方に横切り衝突のおそれがある態勢で接近するのを認めたが、**いつものように漁船の方が近距離で自船を避けてくれるものと思い、速やかに減速するなどしてC丸の進路を避けることなく、同じ針路及び速力で続航した。**

05 時 14 分頃一等航海士は、C丸が至近に接近しても自船を避けないのを見て危険を感じ、汽笛の長音を 1 回吹鳴するとともに機関を停止し、直ちに手動操舵に切り替えて左舵一杯としたが及ばず、05 時 15 分鮫角灯台から 099 度 11.6 海里の地点において、D丸は、船首が 120 度を向いて速力が 6.0 ノットとなったとき、その右舷船尾部がC丸の左舷後部に衝突した。

また、**C丸**は、船体中央やや船尾寄りに操舵室が配置されたいか一本釣り漁業に従事するFRP製漁船で、2人が乗り組み、平成 22 年 11 月 26 日 03 時 45 分青森県八戸港第 2 区を発し、同港東方沖合の漁場に向かった。

発航後船長は、単独の操船に就き、操舵室右舷側の棚の上下に設備された 2 台のレーダーを 6 海里及び 3 海里レンジでそれぞれ作動させ、法定灯火を表示したほか、前部及び後部甲板上をそれぞれ照らす作業灯数個を点灯し、04 時 06 分半少し過ぎ鮫角灯台から 022 度 1.2 海里の地点で、針路を漁場に向けて 105 度に定め、機関を全速力前進にかけ、10.0 ノットの速力で、自動操舵により進行した。

船長は、操舵室左舷側に設けられた椅子に腰を掛けて見張りに当たり、04 時 37 分半鮫角灯台から 092 度 5.4 海里の地点に達したとき、レーダー画面によりD丸の映像を左舷前方 6 海里に初めて探知した。

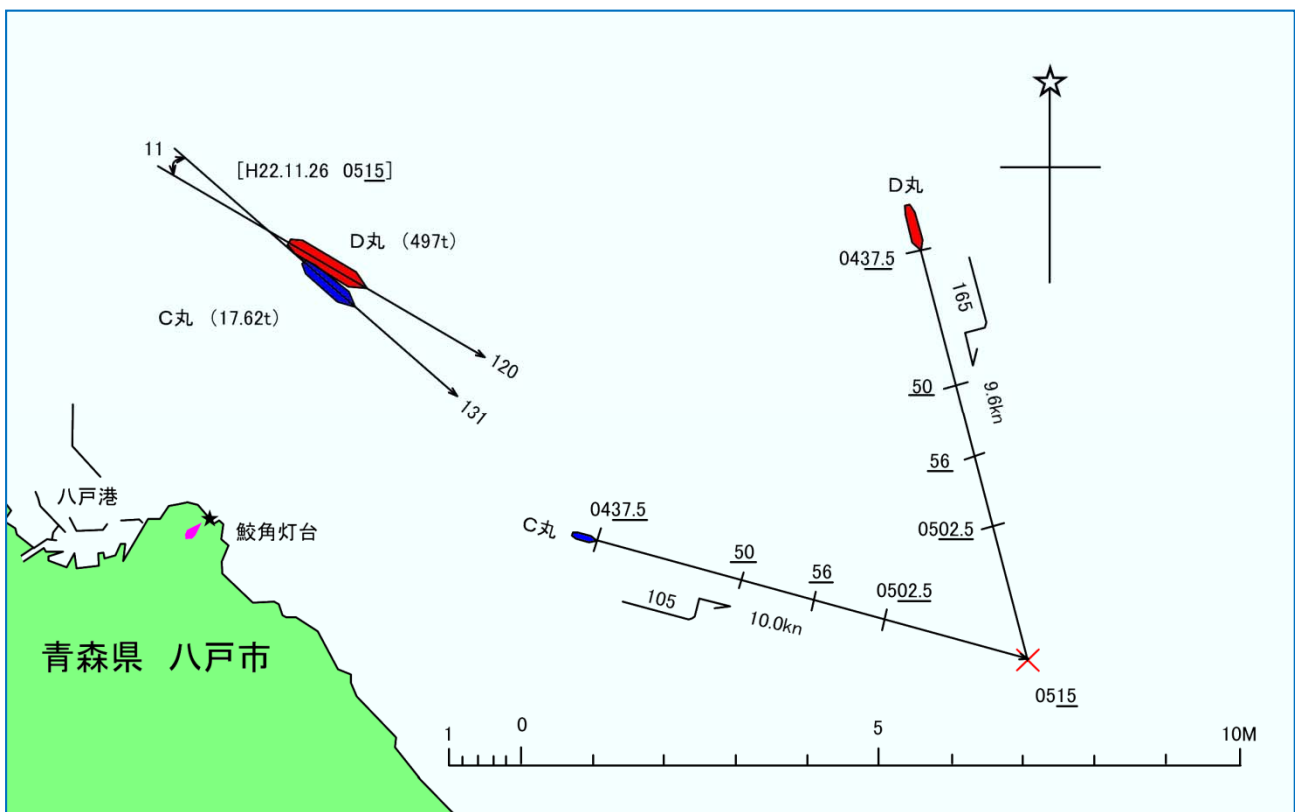
04 時 56 分船長は、レーダー画面によりD丸を 3 海里に探知したのち持病の足痛の症状が

出て、同船のエコートレイルの表示から自船が保持船の立場になるので、D丸がそのうち自船の船尾方を避航するものと思い、椅子からおりて床に座って患部のマッサージを始め、その後、D丸の動静監視を十分に行わないで続航した。

05時02分半船長は、鮫角灯台から098度9.5海里的の地点に至ったとき、左舷船首58度2.0海里にD丸を視認でき、その後その方位がほとんど変わらず、前路を右方に横切り衝突のおそれがある態勢で接近していたが、床に座って患部のマッサージを続け、依然として同船に対する動静監視を十分に行わなかったため、このことに気付かず、警告信号を行うことも、更に間近に接近したとき機関を後進にかけて行きあしを止めるなどして衝突を避けるための協力動作をとることもなく、同じ針路及び速力で進行した。

05時15分少し前船長は、レーダーの中心部が海面反射の影響から、D丸の船影が見当たらないことに気付いて立ち上がったところ、左舷船首至近に同船を視認して衝突の危険を感じ、直ちに右舵一杯として機関を停止したが及ばず、C丸は、船首が131度を向いて速力が8.0ノットとなったとき、前示のとおり衝突した。

衝突の結果、D丸は、右舷船尾部に擦過傷を、C丸は、左舷後部外板及び操舵室左舷側に擦過傷をそれぞれ生じた。



避航船であるD丸は、「いつも漁船が避けてくれるから」といって、保持船であるC丸に避航を期待してはいけません。早期に相手船を避けましょう。

また、保持船であるC丸は、避航動作をとらないD丸に警告信号を行い、動静監視を続け、危険を感じたときにはすぐに衝突を避けるための協力動作をとりましょう。

横切り船の航法不遵守

貨物船A丸×漁船C丸 衝突事件



A丸：貨物船 97トン

船長：五級海技士（航海）免許 懲戒：1箇月停止

C丸：漁船 4.9トン

船長：小型船舶操縦士免許 懲戒：戒告

発生日時場所：平成23年7月29日 12時25分 兵庫県家島東方沖合

気象海象：晴れ 風向 南西 風力2 下げ潮中央期

事実の概要

A丸は、船首にランプウェイドアを設けた船尾船橋型貨物フェリーで、3人が乗り組み、日用品等の雑貨5トンを積載し、平成23年7月29日12時15分兵庫県家島諸島の男鹿島（たんがしま）西岸の石浜に築かれた係留場所を発し、同島西方の家島北部にある家島港に向かった。

出航後、船長は、視界が良かったことからレーダーを停止したまま、操舵室中央に備えた操舵スタンド後方に立って操船に当たり、12時21分半少し前尾崎鼻灯台から133度1.56海里的地点で、針路を家島港港口の天神鼻沖に向く328度に定め、8.0ノットの速力で、手動操舵により進行した。

12時22分船長は、尾崎鼻灯台から132度1.48海里的の地点に達したとき、右舷船首方に、男鹿島北岸とその北方の宇和島南岸との間の幅約400メートルの水路を通航して西行中の漁船数隻を視認するとともに、右舷船首64度1,030メートルのところに、漁船群の先頭から4番目を西行するC丸を初認した。

船長は、C丸を初認したときに漁船群が前示水路を通航していたことから、いずれの漁船も家島南東岸の観音埼沖を經由して同島南西方の坊勢島北部にある坊勢漁港に向かうものと判断し、その後C丸が前路を左方に横切り衝突のおそれのある態勢で接近することを認めたが、漁船群の先頭と2番目の漁船が自船の船首方を無難に航過する態勢であり、また、3番目の漁船が自船の船尾方に向けて左転したことから、**先行する漁船と同様にC丸も間もなく基地に向かうため左転して自船の船尾方を航過するものと思い、速やかに減速するなど、同船の進路を避けることなく続航した。**

12時24分半少し過ぎ船長は、至近に迫ったC丸に衝突の危険を感じ、機関を全速力後進にかけたが及ばず、12時25分尾崎鼻灯台から126度1.10海里的の地点において、A丸は、原針路のまま、2.5ノットの速力となったとき、その船首がC丸の左舷中央部に衝突した。

また、**C丸**は、機船船びき網漁業に網船として従事するFRP製漁船で、船体ほぼ中央部に操舵室を設け、レーダーの装備はなく、船長が1人で乗り組み、操業の目的で、同日04時30分基地とする坊勢漁港を発し、男鹿島東北東方沖合約5海里的の漁場に向かった。

船長は、06時00分目的の漁場に到着し、網船1隻及び指揮船兼漁獲物運搬船1隻とともに操業を行ったのち、操舵室中央に備えた舵輪後方に立ち、11時45分同漁場を発進し、坊勢漁港の僚船数隻と相前後して帰途に就き、11時50分尾崎鼻灯台から082度6.90海里的の地点で、針路を255度に定め、10.5ノットの速力で、手動操舵により進行した。

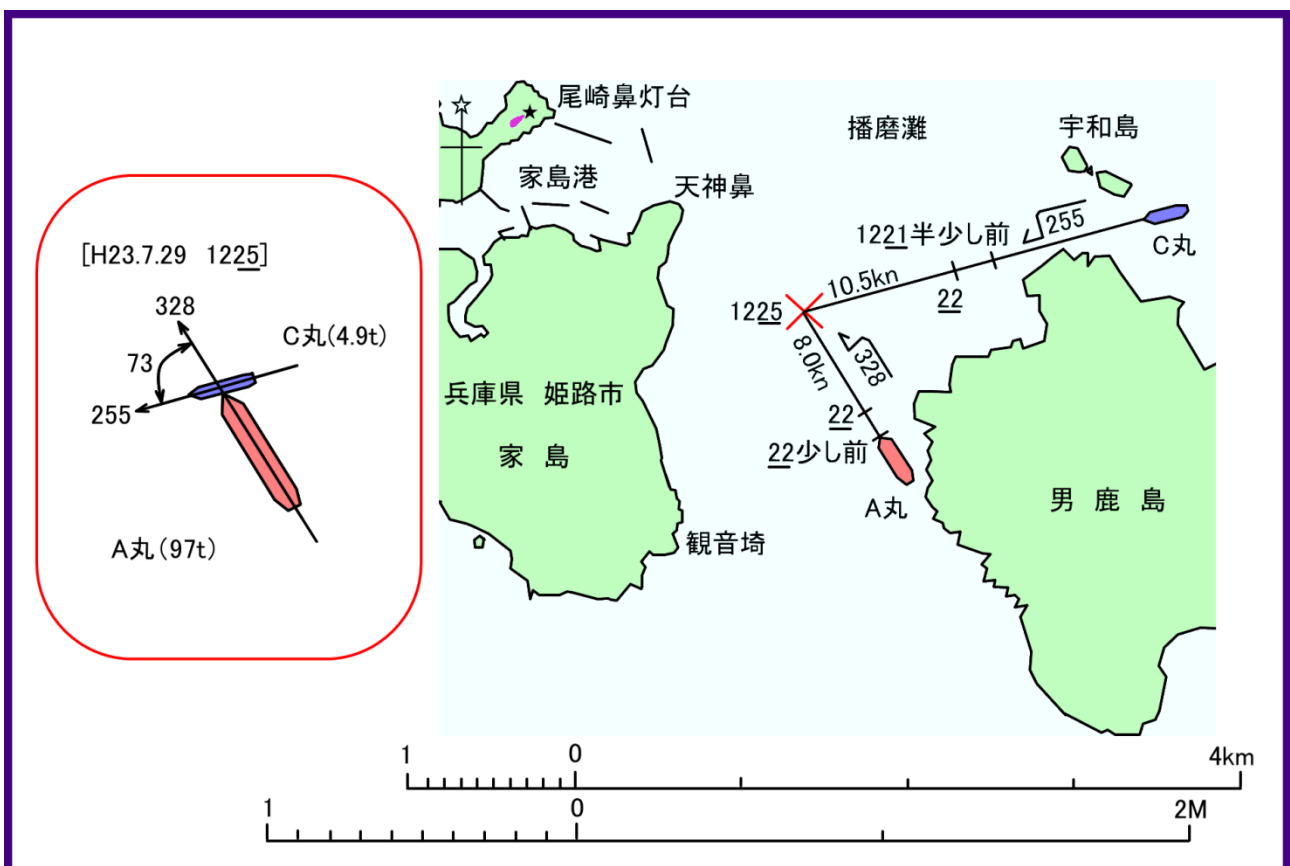
船長は、男鹿島北岸と宇和島南岸との間の水路を通航したのち、12時21分半少し前尾崎鼻灯台から107.5度1.58海里的の地点に達したとき、左舷船首43度1,280メートルのところに、

天神鼻沖に向首したA丸を初認し、同船の速力が遅いように見えたので、同船の船首方を余裕を持って航過できるものと考え、右舷方に見掛けたきんちやく網漁により操業中の漁船の様子を見ながら続航した。

12時22分船長は、尾崎鼻灯台から110度1.49海里の地点に達したとき、A丸が左舷船首43度1,030メートルとなり、その後前路を右方に横切り衝突のおそれのある態勢で接近したが、同船の速力が遅いように見えたことから、その船首方を航過できるものと思い、右舷方で操業中の漁船の様子に気をとられ、A丸に対する動静監視を十分に行わなかったため、このことに気付かず、自船の全長が12メートル以上であったものの汽笛不装備で、A丸に対して警告信号を行うことも、更に間近に接近したとき、機関を後進にかけて行きあしを止めるなど、衝突を避けるための協力動作をとることもなく進行した。

船長は、12時25分僅か前ふと左舷方を見てA丸が至近に迫っていることに気付く、操縦ハンドルを操作して減速したが効なく、C丸は、原針路、原速力のまま、前示のとおり衝突した。

衝突の結果、A丸は、ランプウェイドアに凹損を伴う擦過傷を生じたが、損傷軽微で修理されず、C丸は、操舵室を圧壊し、左舷中央部ブルワークに破損等を生じた。



漁船群は、全て同じ目的地に向かって航行するとは限りません。各船の動向に十分注意して、避航動作に備えましょう。

また、接近する他船を認めた場合、衝突の危険がなくなるまで、その針路や速力などに注意して航行しましょう。

視界制限状態における船舶の航法不遵守



貨物船K丸×貨物船S丸 衝突事件

K丸：貨物船 498 トン
 船長：五級海技士（航海）免許 懲戒：1 個月停止
S丸：貨物船 170 トン
 船長：五級海技士（航海）免許 懲戒：1 個月停止
 発生日時場所：平成 22 年 7 月 1 日 05 時 50 分 鳴門海峡北口
 気象海象：霧 風ほとんどなし 下げ潮初期 2.4 ノットの南流 視程約 200 メートル 濃霧注意報

事実の概要

K丸は、主として鋼材の輸送に従事する船尾船橋型の鋼製貨物船で、4 人が乗り組み、スチールコイル約 1,441 トンを積載し、平成 22 年 7 月 1 日 01 時 30 分岡山県水島港を発し、鳴門海峡を経由する予定で、名古屋港に向かった。

ところで、船長は、船橋当直を単独 4 時間 3 直制とし、自らは 08 時から 12 時及び 20 時から 24 時の当直に就き、出入港操船のほか視界制限時や狭水道通航時に昇橋して操船に当たることとしていた。

船長は、02 時 00 分出港操船を終えて降橋したのち、05 時 44 分半孫埼灯台から 331 度 1.13 海里的地点で、船橋当直中の五級海技士（航海）の海技免許を有する甲板員から霧により視界が悪化した旨の報告を受けて昇橋し、視程が約 500 メートル以下に狭められていることを知り、視界制限時及び狭水道通航時の船橋当直配置に就くこととしたとき、**自らがレーダー監視と手動操舵とを兼務して甲板員に右舷ウイングで目視による見張りを行わせる体制をとり、霧中信号を行うことも、安全な速力とすることもなく、針路を 130 度に定め、機関を全速力前進より少し減じた回転数毎分 310 に向け、折からの潮流により右方に 3 度圧流されながら、11.0 ノットの速力で進行した。**

船長は、法定灯火を表示し、2 海里レンジとしたレーダーをヘッドアップ表示として作動させて操船に当たっていたところ、05 時 46 分半孫埼灯台から 339 度 1,450 メートルの地点に達したとき、右舷船首 14 度 1,740 メートルのところで大鳴門橋を通過して北上中の S 丸のレーダー映像を認めることができたが、**コンパスを見ながら手動操舵で保針することに気を奪われ、レーダーによる見張りを十分に行わなかったので、同船のレーダー映像に気付かず、その後、同船と著しく接近することを避けることができない状況となったとき、針路を保つことができる最小限度の速力に減じることができ、必要に応じて停止することもなく続航した。**

こうして、船長は、やがて船首方に大鳴門橋の中瀬の橋脚上部が視認できるようになったので、鳴門海峡最狭部に向けることとし、05 時 49 分半僅か前孫埼灯台から 020 度 700 メートルの地点で、針路を 156 度に転じ、保針に注意を払いながら進行中、05 時 50 分少し前右舷ウイングの甲板員が突然大声を上げたので前方を見たところ、正船首方至近に迫った S 丸を視認し、右舵一杯をとったものの及ばず、05 時 50 分孫埼灯台から 030 度 590 メートルの地点において、K 丸は、船首が 173 度を向いたとき、原速力のまま、その船首が、S 丸の船首に衝突した。

また、**S丸**は、主として鋼材の輸送に従事する船尾船橋型の鋼製貨物船で、4 人が乗り組み、スチールコイル約 536 トンを積載し、平成 22 年 6 月 30 日 04 時 25 分名古屋港を発し、鳴門海峡を経由する予定で、広島港に向かった。

ところで、船長は、船橋当直を単独 4 時間 3 直制とし、自らは 08 時から 12 時及び 20 時から 24 時の当直に就き、出入港操船のほか視界制限時や狭水道通航時に昇橋して操船指揮を執ることとしており、船橋で遠隔操縦による機関操作が可能であるものの、航海中は船内電源用に主機ベルト駆動による交流発電機を使用していることから、狭水道通航時に機関操作が必要となったとき、不測の事態が生じてもすぐに対応できるよう、機関長を在橋させることとしていた。

船長は、翌 7 月 1 日 00 時 00 分船橋当直を終えて降橋したのち、05 時 30 分鳴門海峡通航に備えて昇橋したところ、霧により視程が約 1,000 メートルに狭められていることを知ったので、視界制限時及び狭水道通航時の船橋当直配置に就くこととし、自らが 3 海里レンジでヘッドア

ップ表示としたレーダー監視に就いて操船の指揮を執るとともに一等航海士に手動操舵を行わせて機関長を在橋させる体制をとり、法定灯火を表示し、05 時 40 分孫埼灯台から 137 度 1,400 メートルの地点で、針路を大鳴門橋の中央部に向く 340 度に定め、機関を全速力前進の回転数 360 にかけ、折からの潮流により左方に 5 度圧流されながら、5.4 ノットの速力で進行した。

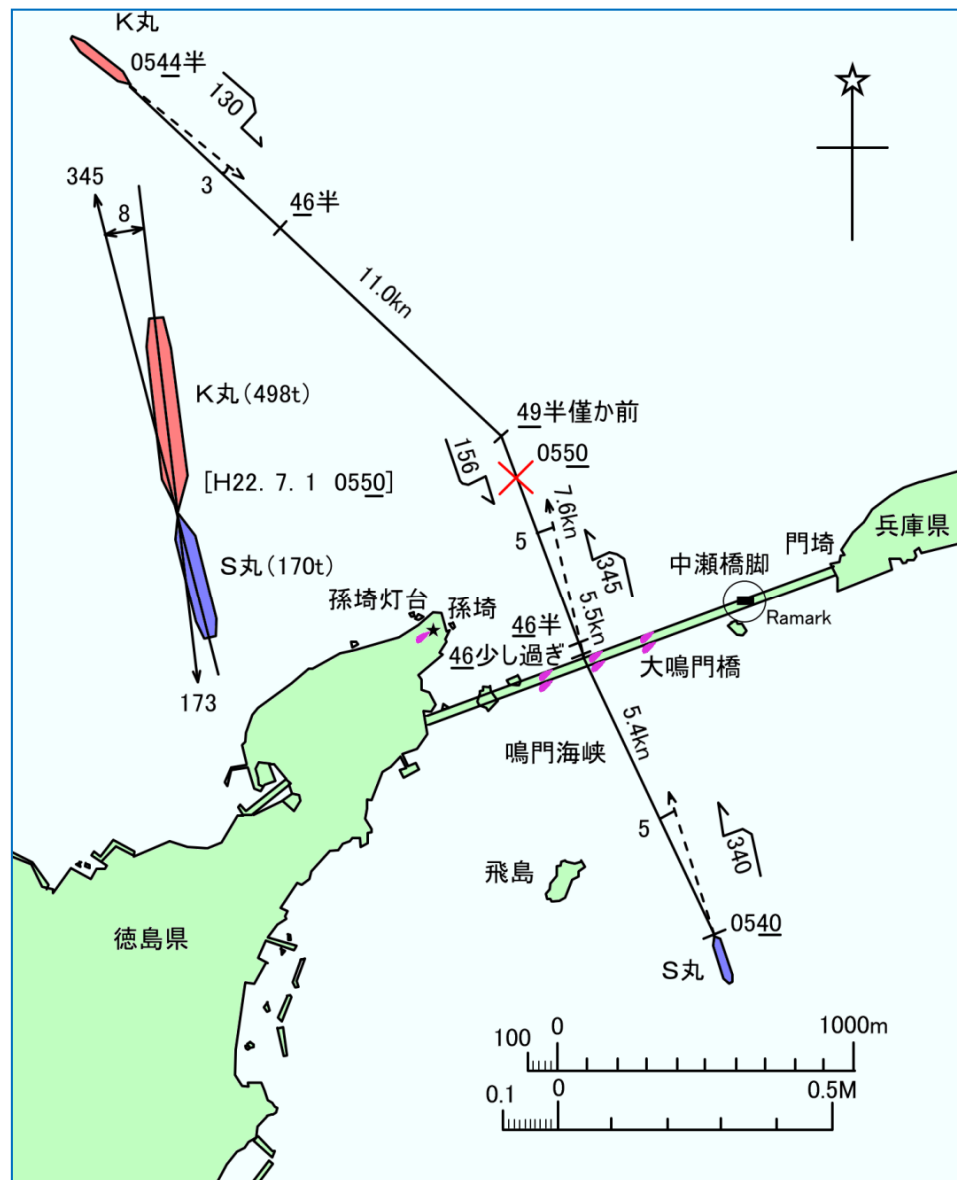
船長は、レーダーで他の鳴門海峡通航船が見当たらないことから、やがて視程が約 500 メートルに狭まったところで、霧中信号を手動で 2 度行ったものの、その後、同信号を続けて行うことなく、レーダーをオフセンターの 1.5 海里レンジに切り替えて続航した。

05 時 46 分少し過ぎ船長は、孫埼灯台から 100.5 度 530 メートルの地点で、大鳴門橋を通過したとき、右舷船首約 30 度に約 10 隻の漁船と思われるレーダー映像を認めたので、レーダーをオフセンターとしたまま 0.75 海里レンジに切り替えたところ、左舷船首 16 度 1.02 海里のところに K 丸のレーダー映像があることに初めて気付き、その映像の動きから南下船であると分かったので、K 丸と漁船群に対して注意喚起信号を行うつもりで、汽笛により短音 5 回を吹鳴し、漁船群と航過距離を保つことができるよう針路を 345 度に転じ、折からの潮流により左方に 5 度圧流され、鳴門海峡最狭部から遠ざかるにつれて流速が弱まって徐々に増速しながら、平均 5.5 ノットの速力で進行した。

船長は、05 時 46 分半孫埼灯台から 096 度 500 メートルの地点で、K 丸が左舷船首 21 度 1,740 メートルのところに接近しており、その後、同船と著しく接近することを避けることができない状況となったことを認めたが、**いずれ相手船が鳴門海峡最狭部に向けて右転するはずだから、何とか無難に航過できるものと思ひ、針路を保つことができる最小限度の速力に減じず、必要に応じて停止することなく続航した。**

こうして、船長は、K 丸が早く右転しないかと、同船のレーダー映像を注視しながら進行中、05 時 49 分半同映像がレーダーの中心付近で船首輝線に重なり、05 時 50 分少し前正船首方至近に迫った同船を視認し、機関を停止したもの及び、S 丸は、原針路及び 7.6 ノットの速力で、前示のとおり衝突した。

衝突の結果、K 丸は、船首に圧損を生じ、S 丸は、船首に圧損及び水面下外板に破口を生じ、のち廃船処理された。また、S 丸機関長が骨折等を負った。



視界制限状態における船舶の航法不遵守



漁船 Y 丸 × 貨物船 C 号 衝突事件

Y 丸：漁船 4.99 トン

船長：小型船舶操縦士免許 懲戒：戒告

C 号：貨物船 1,865 トン 船籍：パナマ共和国

発生日時場所：平成 23 年 6 月 9 日 04 時 53 分 愛媛県壬生川港北方沖合

気象海象：霧 風ほとんどなし 視程約 100 メートル 下げ潮初期 日出時刻 04 時 56 分

事実の概要

Y 丸は、小型機船底びき網漁業に従事するモーターホーンを装備した FRP 製漁船で、船長が 1 人で乗り組み、操業の目的で、平成 23 年 6 月 8 日 17 時 00 分愛媛県壬生川港を発し、同港の北方 10 海里付近の漁場に向かった。

船長は、18 時 50 分漁場に至って、航行中のトロール従事船を示す灯火を表示し、漁場を移動しながら操業を行い、翌 9 日 04 時 30 分比岐島灯台から 112 度 3.29 海里の地点で、4 回目の曳網を終え、停留して網の揚収を開始し、この頃霧のため視程 500 メートルの視界制限状態になり、マストの黄色回転灯と後部の作業灯を点け、作業を続けた。

04 時 48 分船長は、網の揚収と漁獲物の仕分け作業を終え、前示停留地点を発進し、壬生川港に向け帰途に就き、04 時 50 分同灯台から 114.5 度 3.3 海里の地点で、GPS プロッターの画面を見て、針路を 200 度に定め、このとき、**視界が更に悪化して視程が約 100 メートルに制限された状況で、レーダーは整備を数年前から行っておらず、故障したまま使用できなかったが、付近に他船はいないと思い、霧中信号を行わず、機関を全速力前進にかけ、8.5 ノットの速力とし、その時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することなく、後部甲板のネットローラーの右舷側後方にある遠隔操縦装置の舵輪後方に立ち、これを両手で持った姿勢で見張りに当たりながら、手動操舵により進行した。**

04 時 52 分半船長は、仕分けした活魚をいけすに入れるため前部甲板に移動し、これを入れ終えたとき、右舷前方約 100 メートルのところ C 号の船体を視認し、急ぎ後部甲板に戻って機関を全速力後進にかけたが、及ばず、04 時 53 分比岐島灯台から 122 度 3.35 海里の地点において、Y 丸は、原針路、ほぼ原速力のまま、その船首が C 号の左舷後部に衝突した。

また、**C 号**は、船尾船橋型鋼製貨物船で、大韓民国及びフィリピン共和国国籍の 12 人が乗り組み、空倉のまま、現地時間の 6 月 6 日 10 時 54 分台湾の台中港を発し、愛媛県新居浜港に向かった。

船長は、豊後水道を經由して瀬戸内海を東行し、自ら操船の指揮を執って来島海峡を通過したのち、越えて 9 日 04 時 39 分（日本標準時。以下同じ）少し過ぎ比岐島灯台から 184 度 1,150 メートルの地点で、針路を 112 度に定め、機関を回転数毎分 180 の全速力前進にかけ、13.5 ノットの速力で、航海灯を表示して進行し、間もなく、トイレに行くため船橋当直者の一等航海士に操船を委ねて降橋した。

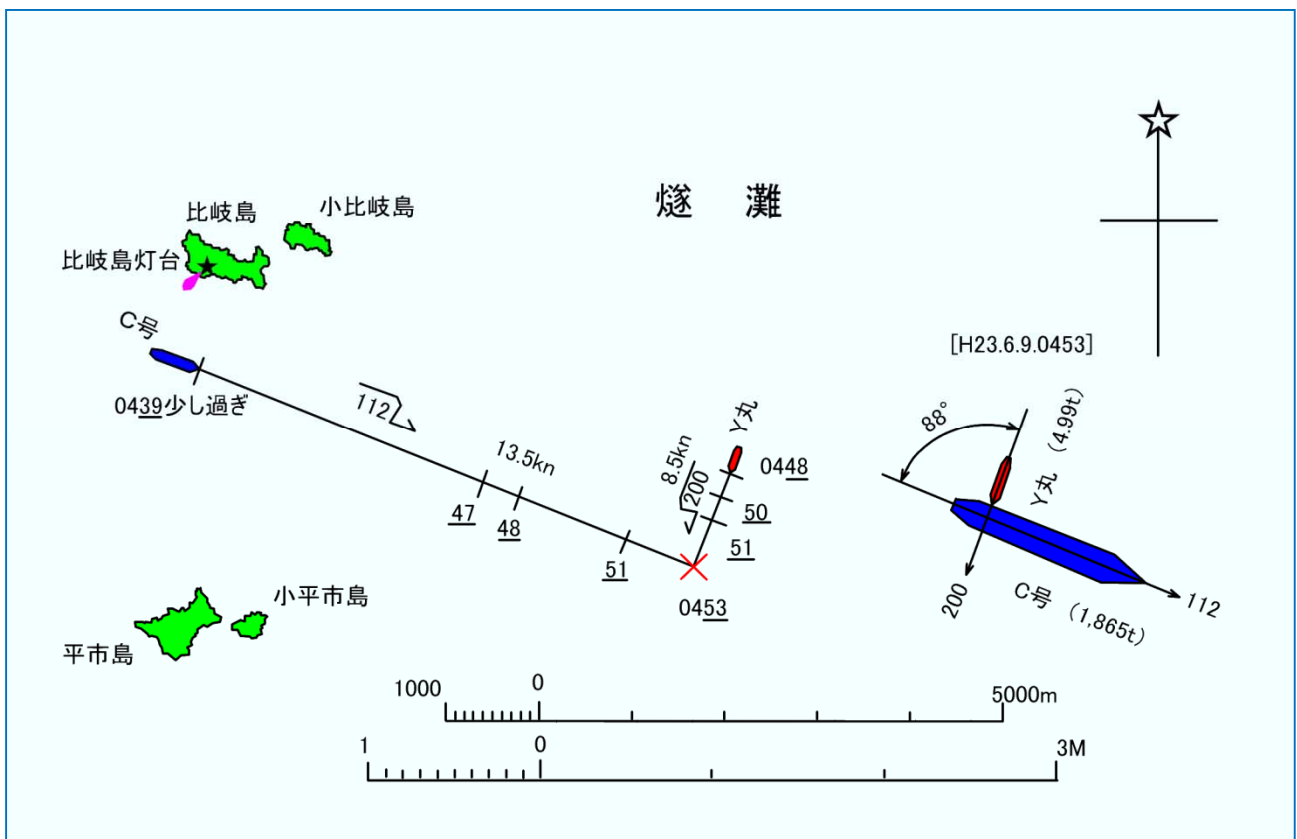
一等航海士は、霧が少しかかっている状態で視界があまり良くなかったことから、相直の甲板員を手動操舵に就け、レーダー 2 台をそれぞれ 1.5 海里レンジ及び 0.75 海里レンジのオフセンターとして作動させ、来島海峡通航に引き続いて在橋していた機関長と共に見張りに当たり、この頃レーダーで右舷前方に 3 隻及び左舷前方に 5 隻の小型漁船らしき小さな映像の塊をそれぞれ認め、これらの動静を見守りながら、続航した。

04 時 45 分頃一等航海士は、**霧が濃くなり、視程が約 100 メートルの状態になったことから、汽笛のスイッチを押して長音 2 回を一度吹鳴したが、その後、霧中信号を行うことなく、右舷側 3 隻の漁船群が左方に替わったものの、左舷側 5 隻の漁船群が無難に航過するものかどうかははっきりしない状況で、引き続きこの映像に注意を集中しながら進行した。**

04時47分一等航海士は、比岐島灯台から128度2.2海里の地点に達したとき、左舷船首23度1.47海里のところに停留中のY丸のレーダー映像を探知することができ、04時48分同船が左舷船首28度1.25海里になって航走を開始し、その後著しく接近することを避けることができない状況となったが、レーダーによる見張りを十分に行わなかったため、このことに気付かず、針路を保つことができる最小限度の速力に減じることも、必要に応じて行きあしを止めることもなく続航した。

04時51分一等航海士は、左舷側5隻の漁船群が自船の後方に替わったのを確認し、このとき左舷船首32度0.5海里になったY丸のレーダー映像に初めて気づき、04時53分僅か前左舷正横少し前至近に同船の灯火を視認して危険を感じ、右舵一杯及び機関中立を令するとともに汽笛を吹鳴したが、効なく、C号は、原針路、原速力のまま、前示のとおり衝突した。

衝突の結果、Y丸は、船首部を圧壊し、C号は、左舷後部外板に凹損及び擦過傷を生じ、Y丸船長が入院加療を要する腰椎捻挫等を負った。



★視界制限時の大原則★

- ◎ 船長による操船指揮
(視界が悪くなったらすぐ船長に報告を！)
- ◎ 霧中信号の励行
- ◎ 安全な速力での航行
(速やかな機関用意！)
- ◎ レーダーを活用した厳重な見張り
(見張り員の増員も!!)
- ◎ 霧中航法の遵守

各種船舶間の航法不遵守

貨物船K丸×漁船Y丸 衝突事件



K丸：貨物船 288 トン
 船長：四級海技士（航海）免許 懲戒：1箇月停止
Y丸：漁船 4.8 トン
 船長：小型船舶操縦士免許 懲戒：戒告
 発生日時場所：平成 23 年 5 月 27 日 13 時 36 分 備讃瀬戸東部地蔵埼沖合
 気象海象：曇り 風向 北東 風力 3 上げ潮初期

事実の概要

K丸は、瀬戸内諸港間の化学薬品輸送に従事する船尾船橋型ケミカルタンカーで、5人が乗り組み、空槽のまま、平成23年5月27日10時15分兵庫県東播磨港を発し、途中、香川県丸亀港に電話機器設備のため寄る予定で、大分港に向かった。

船長は、丸亀港までの船橋当直を自身と二等航海士による単独の交替制とし、13時15分頃小豆島南東部の大角鼻沖合を西行していたとき昇橋し、同航海士から周囲の他船について、前方に数隻の同航船がいるほか漁船はいない旨の引継ぎを受けて船橋当直に就き、それら同航船がいずれも自船より高速であることや付近に漁船がないことなどを確かめた。

13時22分船長は、地蔵埼灯台から101度3.0海里の地点に達したとき、針路を備讃瀬戸東航路の東口北端に向けて272度に定め、自動操舵とし、機関を全速力前進にかけ、10.9ノットの速力で進行した。

船長は、操舵室両舷の各出入口扉のうち左舷側だけを開けて同室前部中央にある舵輪の後方でパイロットチェアに腰掛け、視界が良かったこともあって双眼鏡を用いず、また、舵輪左舷側にある東播磨港入航時に海面反射抑制を効かせて使ったレーダーを、その状態のまま3海里レンジで使用し、見張りに当たった。

13時27分半船長は、地蔵埼灯台から105.5度2.0海里の地点に達したとき、右舷船首9度1.37海里のところ、**Y丸を視認でき、13時30分南西方に向いた同船が右舷船首10度1.0海里に近づき、その後、所定の形象物を表示していなかったものの、後部に漁ろう用のブームを立て、曳網索を引いてゆっくり動いている様子から漁ろうに従事している船舶と分かるY丸と衝突のおそれのある態勢で接近したが、入直した頃付近に漁船を認めなかったことから、支障になる他船はいないものと思い、周囲の見張りを十分に行うことなく、Y丸に気付かず、速やかに右転するなど同船の進路を避けなかった。**

船長は、13時32分頃レーダーで左舷後方に認めていた自船を追い抜く態勢の船舶が約1海里まで近づいたのを認め、その映像を注視して続航中、左舷正横約4ケーブルに当該追越し船を目視してパイロットチェアから立ち、左舷側出入口口に行ったとき、衝撃を感じ、K丸は、13時36分地蔵埼灯台から140度1,100メートルの地点において、原針路、原速力のまま、その船首がY丸の左舷後部に衝突した。

また、**Y丸**は、小型機船底びき網漁業に従事する中央部に操舵室を備えたFRP製漁船で、船長が1人で乗り組み、同日04時30分香川県鎌野漁港を発し、05時頃小豆島南方沖合の漁場に至って操業を開始した。

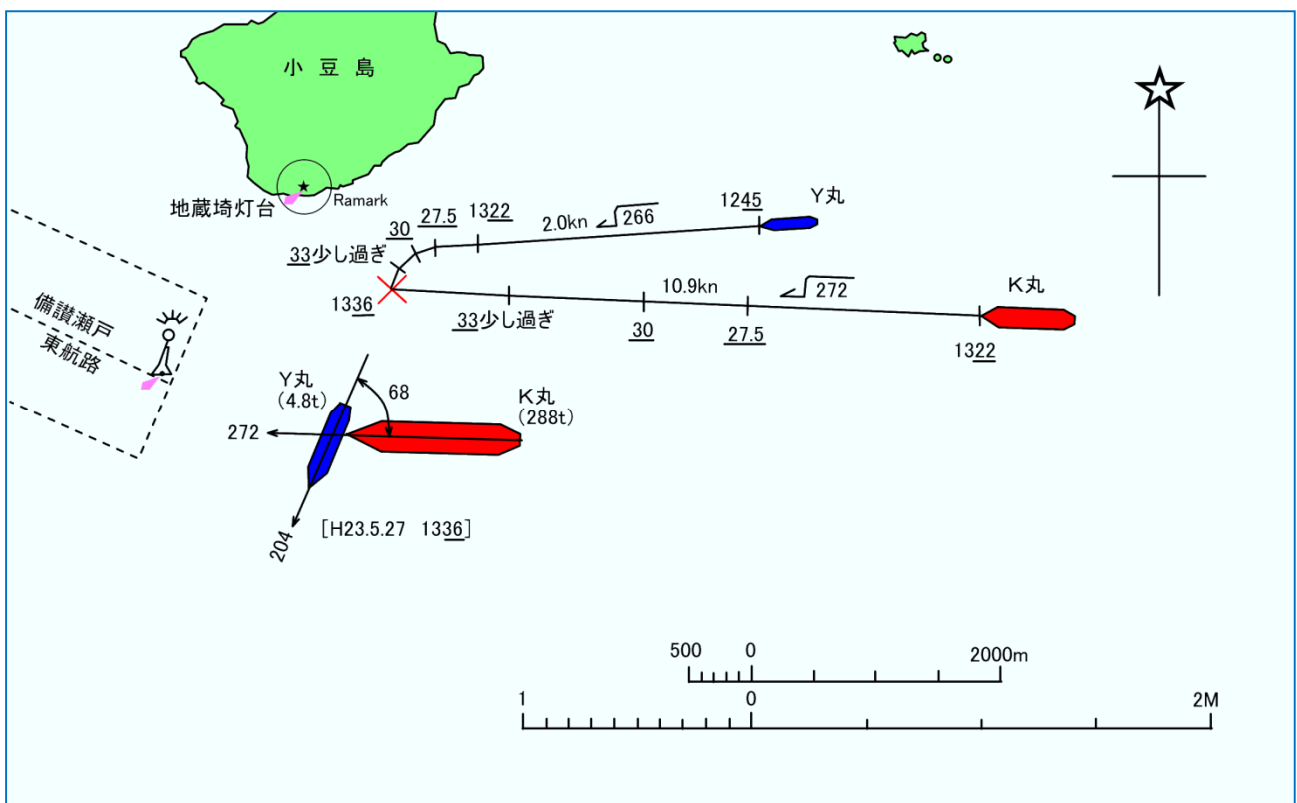
12時45分船長は、地蔵埼灯台から095度2.0海里の地点で、船尾両舷から曳網索を繰り出して5回目の曳網に掛かり、針路を266度に定めて自動操舵とし、機関を回転数毎分2,400にかけ、所定の形象物を表示せず、後部甲板に備えたやぐら型の漁ろうに用いるブームを立てた状態で、2.0ノットの速力で進行した。

船長は、操舵室中央に立って操船に当たり、13時20分頃後部甲板に出て曳網索の長さ調整をした際、左舷後方約2.5海里のところ、K丸を初めて視認し、13時27分半地蔵埼灯台か

ら 115 度 1,160 メートルの地点に達したとき、地蔵埼南方沖の海底に石が拡散している海域を避けるため南下することとして、自動操舵のままゆっくりと左転を始めた。

左転するとき船長は、左舷船尾 15 度にあたる 101 度の方向 1.37 海里に K 丸を視認し、備讃瀬戸東航路に向かう船舶と分かってその動静を見守るうち、13 時 30 分地蔵埼灯台から 121 度 1,050 メートルの地点で、船首が 239 度に向いていたとき、同船が 102 度方向 1.0 海里に近づき、その後衝突のおそれのある状況になり、同船が自船の進路を避けずに接近することを知ったが、いずれ自船船尾を替わすものと思い、警告信号を行わず、13 時 33 分少し過ぎ地蔵埼灯台から 132 度 1,030 メートルの地点で、左転を終えて 204 度の針路とし、K 丸が間近になってもいったん停止するなど衝突を避けるための協力動作をとることなく続航中、接近する同船に危険を感じ、汽笛で長音を 3 回吹鳴し、13 時 36 分僅か前海中に飛び込み、Y 丸は、原針路、原速力のまま前示のとおり衝突した。

衝突の結果、K 丸は、船首部に擦過傷を生じ、Y 丸は、左舷後部に破口を生じて右舷側に転覆したが、船体は僚船により香川県庵治漁港に引きつけられ、のち修理され、Y 丸船長は K 丸に救助された。



自船の航行する海域で行われている漁法や漁具の特徴について、日頃から理解を深め、漁ろうに従事する船舶に注意して航行しましょう。

漁ろうに従事する船舶は、海上衝突予防法に定める形象物を掲げ、近づいてくる他船に対しては、直ちに警告信号を行いましょう。

※警告信号：汽笛で急速に短音を 5 回以上鳴らす。

船種別海難

平成 24 年に言い渡された裁決の対象となった船舶は 461 隻で、その船種別の内訳は、漁船が 179 隻と最も多く全体の 38.8%を占めており、次いで、プレジャーボートの 106 隻 (23.0%)、貨物船の 86 隻 (18.7%)、遊漁船の 25 隻 (5.4%)、油送船の 18 隻 (3.9%)となっています。

次に、旅客船、貨物船、油送船、漁船及びプレジャーボートについて、それぞれ多かった海難種類別に原因を分類してみると、以下のとおりとなります。

(1) 旅客船

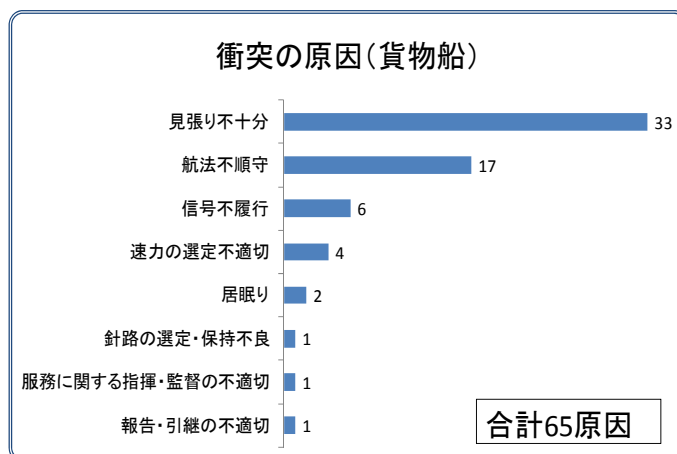
旅客船の海難は 5 隻で、衝突 (単) が 2 隻 (操船不適切 1、速力の選定不適切 1)、乗揚 (サービスに関する指揮・監督の不適切及び針路の選定・保持不良)、浸水 (補機等の整備・点検・取扱不良) 及び遭難 (船舶運航管理の不適切) がそれぞれ 1 隻となっており、6 原因が示されています。

衝突 (単) のうち、速力の選定不適切とされた海難では、「入港着岸操船を行う際、速力逡減が十分に行えないまま可動橋に向けて進行したこと」が原因で可動橋に衝突したとしています。また、乗揚では「暑さに備えた体調管理を十分に行わず、めまいを覚えて針路保持ができなかったこと」が原因で洗岩に乗り揚げたとしています。

(2) 貨物船

貨物船の海難は 86 隻で、最も多いのが衝突の 53 隻 (61.6%) となっており、合計 65 原因が示されています。「見張り不十分」が最も多く、33 原因 (50.8%) となっています。次いで「航法不遵守」の 17 原因、「信号不履行」6 原因、「速力の選定不適切」4 原因となっています。

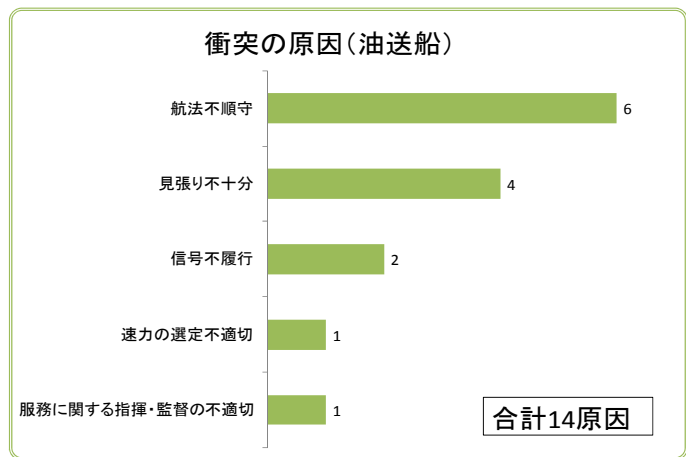
「見張り不十分」の内容は、「船橋内の見張り場所を移動して船首部に装備されたクレーンによる船首死角を補う見張りを行わなかった」や「出航中の他船と防波堤入口付近で出会うおそれがあったが、自船が先に防波堤を通過できると思いき動静監視を行わなかった」などとなっています。



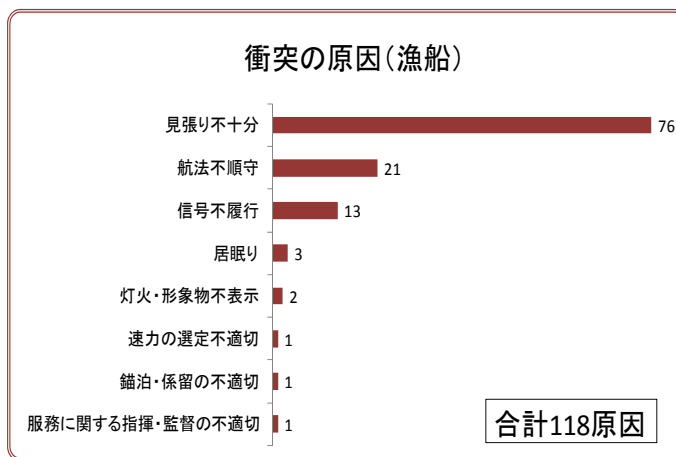
(3) 油送船

油送船の海難は 18 隻で、最も多いのが衝突の 10 隻 (55.6%) となっており、合計 14 原因が示されています。「航法不遵守」が最も多く、6 原因 (42.9%) となっており、次いで「見張り不十分」が 4 原因、「信号不履行」が 2 原因となっています。「航法不遵守」の内容は、「水島航路を南下中、備讃瀬戸北航路を西行中の他船と衝突のおそれがある態勢で接近するの

を認めたが、自船の速力の方が速く他船の船首方をかわせると思い、減速するなど他船の針路を避けなかった」や「視界制限状態の下、レーダーで探知した他船と著しく接近することを避けられない状況となったが、自船が右転したので無難に替わるものと思ひ、針路を保つことができる最小限度の速力に減じず、また、必要に応じて行きあしを止めなかった」などとなっています。



(4) 漁船



漁船の海難は179隻で、最も多いのが衝突の104隻(58.1%)となっており、合計118原因が示されました。「見張り不十分」が最も多く、76原因(64.4%)となっており、次いで「航法不遵守」の21原因、「信号不履行」の13原因、「居眠り」の3原因となっています。

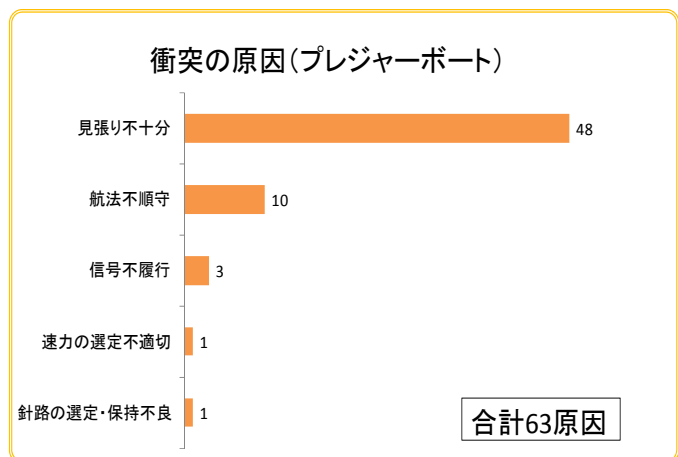
「見張り不十分」の内容は、「岸壁突端付近を出航中、夜間なので入航船はいないものと思ひ、周囲の見張りを行わな

かった」、「漁ろうに従事中、網の方向調整と漁獲物の選別作業に気をとられ、周囲の見張りを行わなかった」などとなっています。

(5) プレジャーボート

プレジャーボートの海難は106隻で、最も多いのが衝突の66隻(62.3%)となっており、合計63原因が示されました。これも「見張り不十分」が最も多く48原因(78.3%)となっており、次いで「航法不順守」の10原因となっています。

「見張り不十分」の内容は、「魚群探知機の画面を見ることに気をとられ、見張りを行わなかった」、「釣りをしながら漂泊中、航行中の他船が漂泊中の自船を避けてくれるものと思ひ、餌の調整に夢中になり見張りを行わなかった」などとなっています。



※プレジャーボートには、モーターボート、水上オートバイ及びヨットを含みます。

貨物船

貨物船E丸 護岸衝突事件



E丸：貨物船 499ト

船長：五級海技士（航海）免許 懲戒：1箇月停止

発生日時場所：平成23年4月11日 23時40分 愛知県日間賀漁港

気象海象：晴れ 風向 北西 風力4 上げ潮末期

事実の概要

E丸は、残土、砕石等の輸送に従事する鋼製貨物船兼砂利運搬船で、5人が乗り組み、スクラップ987.88トンを積載し、平成23年4月11日22時35分愛知県衣浦港を出港し、岡山県水島港に向かった。

これより先、船長は、前日夕方、名古屋港で揚荷役を終えて、業者に依頼したバウスラスターの修理に立ち会い、部品が不足して同修理が完了しないまま、21時頃から5時間程度の睡眠をとった後、当日02時35分同港を出港し、3時間程度の睡眠をとって、06時30分衣浦港に入港し、同スラスターの部品を入手するため、直ちに離船し、積荷役が行われている間、陸上交通機関で神奈川県相模原市に赴き、16時00分頃同部品を携えて帰船し、再び同スラスターの修理に立ち会い、同修理を完了して出港した。

船長は、出港操船に当たって衣浦港の港界を越え、疲労感が少しあったものの、眠気はなかったことから、船橋当直に就き、操舵を手動から自動に切り替え、操舵スタンド後方の背もたれと肘掛けの付いた椅子に腰掛け、三河湾を南下した。

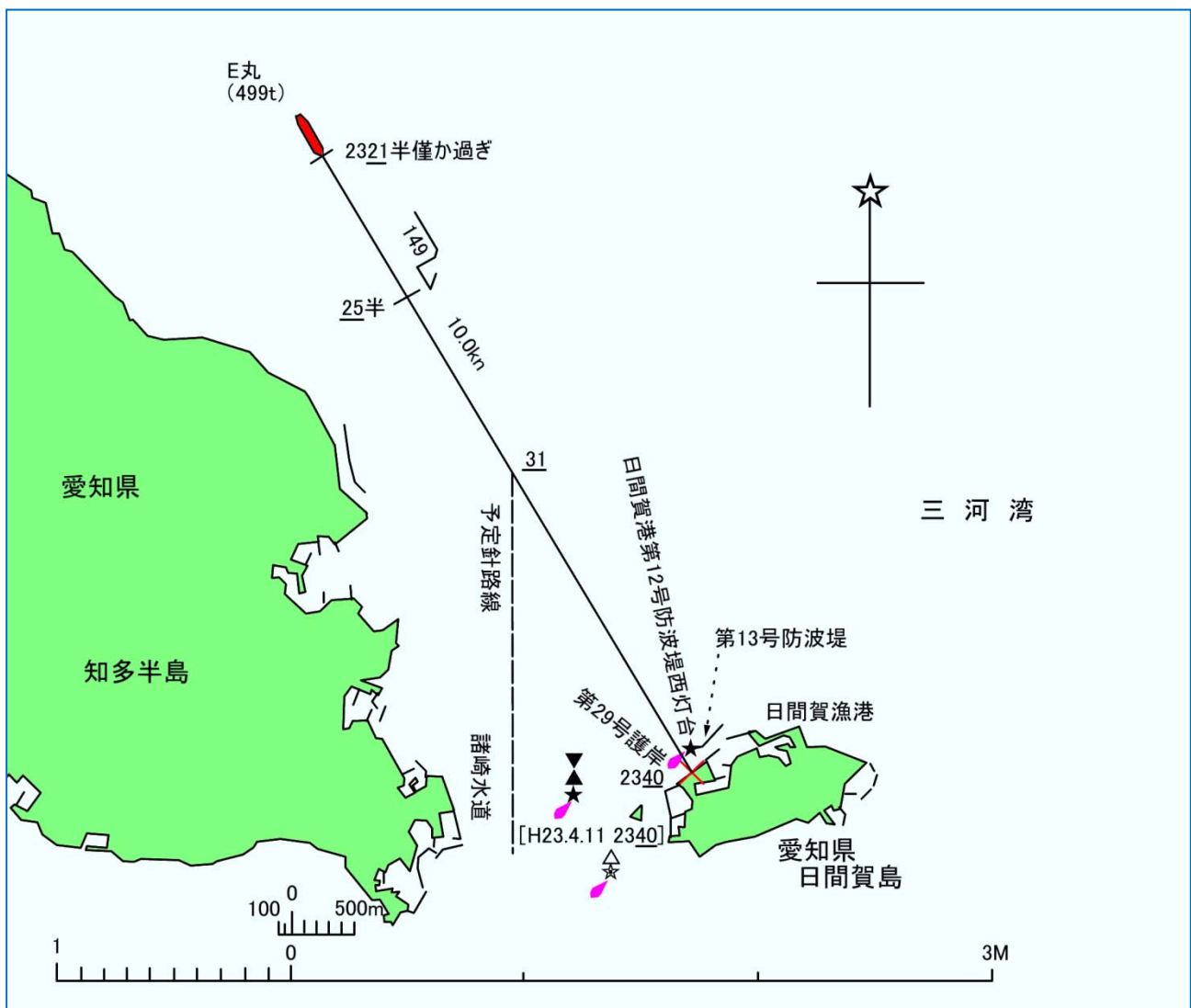
23時21分半僅か過ぎ船長は、日間賀港第12号防波堤西灯台から328.5度3.0海里の地点で、知多半島と愛知県日間賀島との間の師崎水道の北方に向けて、自動操舵の針路を149度に定め、機関を半速力前進にかけた10.0ノットの速力で進行した。

23時25分半船長は、日間賀港第12号防波堤西灯台から328.5度2.3海里の地点に至り、師崎水道の北方まで1,600メートルとなった頃、**疲労に加え、椅子に腰掛け続けていたことから眠気を催すようになったが、間もなく転針して同水道を通航するから眠ることはないと思い、椅子から下り身体を動かして眠気を払うなど、居眠り運航の防止措置を十分にとることなく、なおも椅子に腰掛けて、そろそろ手動操舵に切り替えようかと考えているうち、いつしか居眠りに陥った。**

23時31分船長は、転針する時機となったことに気付かず、日間賀島西部北岸の日間賀漁港に向かって続航し、第13号防波堤西端を左舷側に50メートルの距離で通過した直後、23時

40分E丸は、原針路、原速力で、その船首が日間賀港第12号防波堤西灯台から168度150メートルの第29号護岸に衝突した。

衝突の結果、E丸は、船首部外板に凹損を、第29号護岸は、消波ブロックに欠損をそれぞれ生じたほか、船長が衝突の衝撃で目覚め、機関を全速力後進にかけたことから、後進して、左舷船尾部から張り出したフェアリーダー架台が防波堤西灯台直下の第13号防波堤の上面南西角に、推進器翼が同防波堤の水面下拡幅部にそれぞれ接触し、同船尾部外板に凹損を、同翼に凹損及び曲損を、同防波堤のコンクリートに欠損をそれぞれ生じた。



椅子に腰掛けて当直を行い、疲労や睡眠不足によって居眠りに陥り、転針予定地点を通過して事故に至る例が少なくありません。

立って当直を行うか、操舵室内を移動したり、身体を動かすなどして居眠り運航の防止に努めましょう。

貨物船

貨物船F丸 消波ブロック衝突事件



F丸：貨物船 499 トン
 甲板長：五級海技士（航海）免許 懲戒：1 箇月停止
 発生日時場所：平成 21 年 8 月 9 日 03 時 20 分 大分県姫島南岸
 気象海象：雨 風向 西 風力 1 上げ潮末期

事実の概要

F丸は、砂利、スクラップ等の輸送に従事する船尾船橋型の鋼製砂利運搬船兼貨物船で、5 人が乗り組み、スクラップ 654.4 トンを積載し、平成 21 年 8 月 8 日 15 時 35 分宮崎港を発し、山口県小野田港に向かった。

甲板長は、離岸作業を終えて自室に戻り、宮崎港に停泊していた 3 日間、さしたる業務もなく、休養をとっていたことに加え、船長と一等航海士のそれぞれ 4 時間ずつの船橋当直に続いて同当直に就くことになっていたので、寝台で横になったりして過ごし、18 時頃から夕食をとった後、21 時頃就寝して、翌 9 日 00 時頃起床し、睡眠が足りて疲労もなく、良好な体調で同当直に備えた。

00 時 45 分甲板長は、伊予灘西部を北上中に昇橋し、少し前に速吸瀬戸を通過して同瀬戸と姫島東方沖合間の海図に記載された推薦航路線に沿っていることを引き継ぎ、01 時 00 分一等航海士と交替して単独の船橋当直に就き、同航海士が使用していた**居眠り防止装置から 15 分ごとに発せられる警報音をその都度止めることが煩わしくて、同装置の電源を切り**、操舵室後部のやや左舷寄りに置かれた椅子に腰掛けて見張りに当たった。

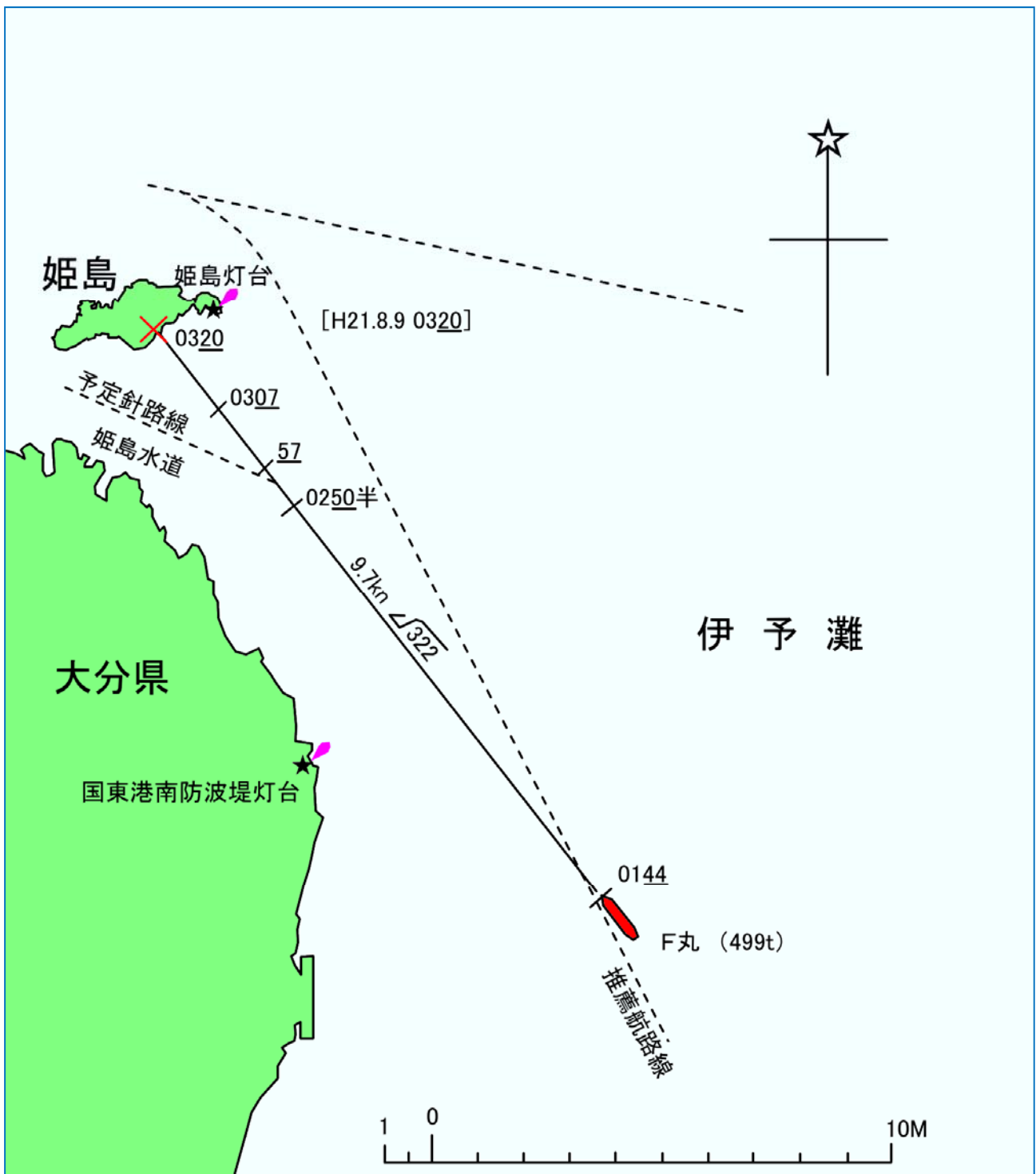
やがて、甲板長は、姫島水道を通航することを思い立ち、01 時 44 分姫島南岸の約 15 海里南東方となる、国東港南防波堤灯台から 115 度 7.0 海里の地点に達し、同南岸まで 4 海里ほどとなったならば左転して同水道を西行するつもりで、針路を同南岸の中央部に向く 322 度に定めて自動操舵とし、9.7 ノットの速力で進行した。

02 時 50 分半甲板長は、姫島南岸まで 5 海里ほどとなった頃、左舷前方 2 海里付近の、姫島水道の予定針路上に 3 隻の漁船のレーダー映像を探知するとともに、各漁船の灯火も視認し、漁船を航過するまで左転を見合わせることにして、レーダーと目視とで漁船の動静を監視した。

02 時 53 分半甲板長は、雨が降り出して漁船の灯火が少し見にくくなり、注意して漁船の動きを見守るうち、同灯火の方位が後方に変わることを認めて安心し、02 時 57 分姫島灯台から 163 度 3.6 海里の地点に至り、最も手前の漁船が左舷前方 1 海里となった頃、左転に備えて操舵スタンドの後方に移動し、**両腕を同スタンドの上面に置いたところ、折しも雨が小降りとなり、視界が回復したこと**から気が緩み、**自然とまぶたが下がるようになって、眠気を感じたが、睡眠が足りて疲労もないので、居眠りすることはないと思い、身体を動かして眠気を払うなど、居眠り運航の防止措置を十分にとることなく、同スタンドに寄り掛かったまま、間もなく居眠りに陥った。**

03 時 07 分甲板長は、3 隻の漁船を航過して転針時機となったものの、このことに気付かず、姫島南岸の東浦漁港大海地区に向かって続航し、03 時 20 分姫島灯台から 248 度 1.4 海里の地点において、F丸は、原針路、原速力で、その船首が大海東沖防波堤の南面沿いに設置された消波ブロックに衝突した。

衝突の結果、球状船首部に亀裂及び破口を伴う凹損を生じ、消波ブロック 8 個に脚折れ等を生じた。



疲労がなく、十分な睡眠をとっていても、前路に他船がいなければ安心して気が緩み、眠気を催すことがあります。時々、椅子から離れて身体を動かすなどして、眠気を払いましょう。

また、せっかく居眠りを防止するための装置を設置していても、電源を切っていては役に立ちません。電源は常時“ON”にして有効に活用しましょう。

油送船

油送船T丸 乗揚事件



T丸：油送船 499 トン
 船長：三級海技士（航海）免許 懲戒：1 箇月停止
 発生日時場所：平成 23 年 10 月 14 日 23 時 00 分 阪神港神戸第 4 区
 気象海象：雨 風向 南 風力 7 上げ潮中央期 視界良好 下げ潮中央期 波高 1.0 メートル
 雷, 強風, 波浪注意報 海上風警報

事実の概要

T丸は、船首錨及び同錨鎖として重量 1,060 キログラムのストックレスアンカー及び直径 30 ミリメートル 1 節の長さ 27.5 メートルの錨鎖 6 節を左右にそれぞれ備えた油タンカー兼液体化学薬品ばら積船で、5 人が乗り組み、空倉のまま、平成 23 年 10 月 14 日 18 時 05 分阪神港堺泉北区を発し、同港神戸第 4 区の検疫錨地に向かった。

これより先、船長は、同月 13 日 15 時 00 分名古屋港を出港して阪神港堺泉北区に向かい、同港で積荷を陸揚げした後、再度名古屋港に戻る予定のところ、14 日 11 時頃友ヶ島水道を通過して大阪湾を北上中、入手した天気図及び沿岸波浪図で、今後、前線を伴う発達中の低気圧の通過により、太平洋沿岸では翌日にかけて南風が強くなるとともに、潮岬沖合では波高が約 3 メートルになる情報を得たことから、揚げ荷役終了後、これまでに数十回錨泊したことのあつた第 4 区の検疫錨地に錨泊して天候の回復を待つことにし、その後、14 時 30 分阪神港堺泉北区に入港して、発航に至つたものであつた。

ところで、気象庁発表の 14 日 15 時のアジア地上天気図によると、九州北部にあつた温暖及び寒冷両前線を伴う 1006 ヘクトパスカルの低気圧が 30 ノットで東進しており、神戸海洋気象台は、前日の 23 時 35 分に瀬戸内海を対象に海上強風警報とともに、紀伊水道では南の風が次第に強まり、今後 24 時間以内に最大風速が 35 ノットに達する見込みなどの気象情報を、また同日 08 時 20 分阪神地域を対象に雷、強風及び波浪の各注意報とともに、14 日夕方から 15 日朝にかけて、南の風が陸上で最大風速毎秒 12 メートル、海上で同 15 メートル、波高 1.5 メートルになるなどの気象情報をそれぞれ発表していた。

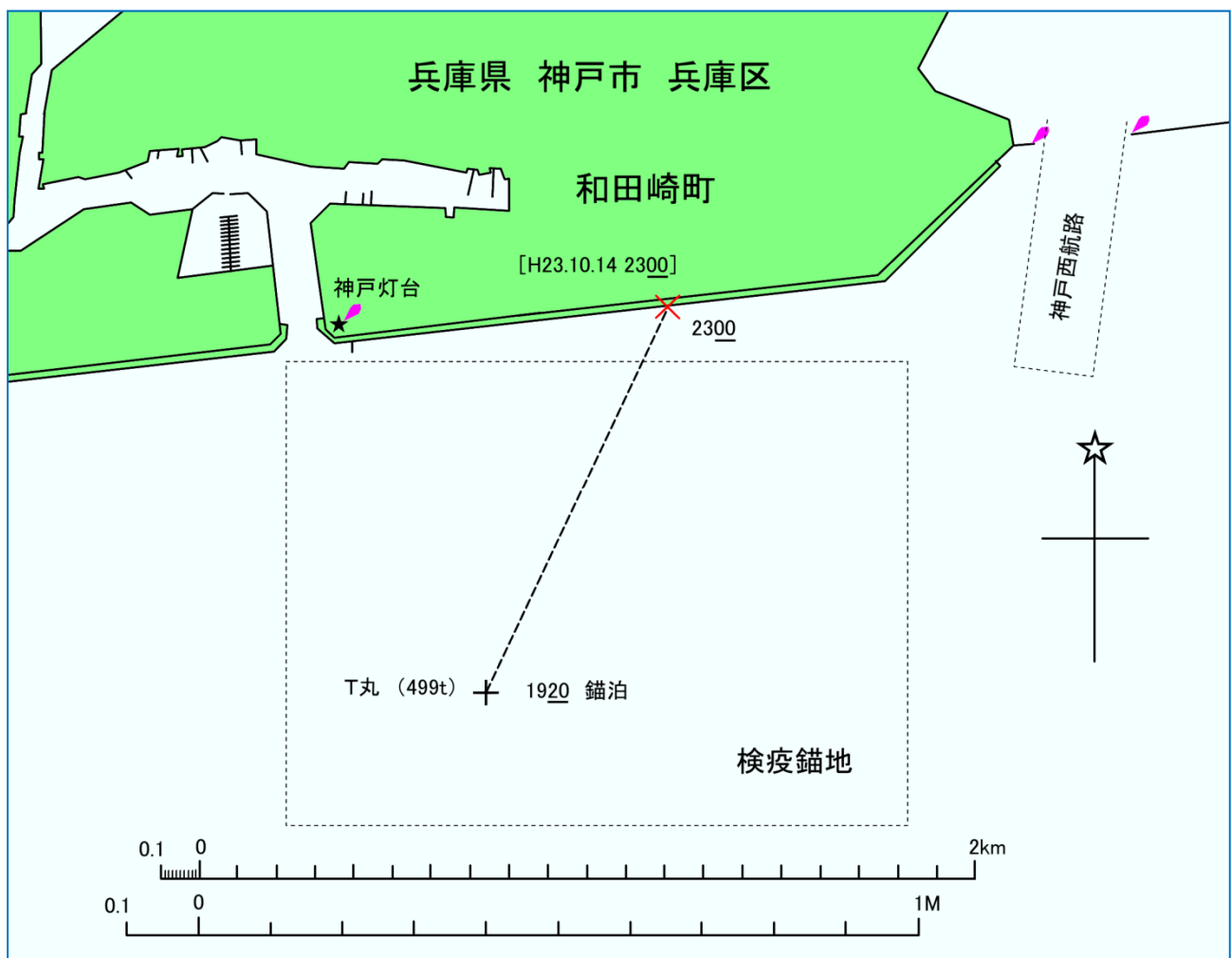
こうして、船長は、発航操船の後、船橋当直を一等航海士に任せて降橋し、テレビで 18 時 50 分過ぎから始まる天気予報を見たものの、雷、強風及び波浪の各注意報並びに海上強風警報の発表に関する情報を得ることができないまま再度昇橋し、19 時 00 分第 4 区検疫錨地に至つたところで、一等航海士から操船を引き継ぎ、間もなく同航海士を船首配置に就け、19 時 20 分神戸灯台から 157 度 1,020 メートルの水深約 14 メートルの地点で、毎秒約 8 メートルの北東ないし東北東風が吹き、降雨の中、船首を風に立てて右舷錨を投じ、平素、錨泊するときと同じ錨鎖 3 節を水面まで繰り出して、錨泊を開始した。

投錨時に船長は、**錨地の南側に南風を遮るものがなく、北側約 1,000 メートルには、兵庫県神戸市兵庫区和田崎町地先の護岸が控えていたが、陸地に囲まれた瀬戸内海では走錨するほど強い風が吹くことはなく、時々昇橋して錨泊状態や気象状況を確認すればよいと思ひ、南風が強まったなら右舷錨鎖の伸出量を増やすとか二錨泊とするとか走錨防止の措置をとることができるよう、守錨当直を行うことなく、機関を停止した後、他の乗組員を休息させ、自らも 19 時 40 分に降橋して、船橋を無人の状態にした。**

22時20分昇橋した船長は、船首が東南東方を向き、風向が東ないし東南東となって南寄りに変化し、風速が毎秒約5メートルに弱まっていたことから、**今後、低気圧の接近に伴い、さらに、風向が南寄りとなり、風が強くなることを予想できたものの、依然、守錨当直を行うことなく、2時間後に再度昇橋するつもりで、22時30分降橋し、自室で休息した。**

T丸は、その後、南寄りの強風と波浪により走錨し始め、和田崎町地先の護岸に向かって圧流されたが、船長が休息を続けていてこのことに気付かず、23時00分神戸灯台から087度860メートルの地点において、その左舷船尾が、同護岸の南側に設置された消波ブロックに乗り揚げた。

乗揚の結果、T丸は、舵板、推進器翼、同軸及び左舷船底ビルジキールに曲損を、船首から船尾にかけての左舷船底外板に破口を伴う亀裂、凹損及び擦過傷をそれぞれ生じた。



強風が予想される状況下で錨泊する場合、必ず守錨当直を行い、最新の気象情報を入手して気象の変化に十分注意しましょう。

また、機関をいつでも使用できる状態にしておくとともに、錨鎖の伸出量を増やしたり、双錨泊とするなど、走錨防止に努めましょう。

油送船

油送船 A 丸 乗揚事件



A 丸：油送船 713 トン
 船長：四級海技士（航海）免許 懲戒：1 箇月停止
 発生日時場所：平成 23 年 4 月 11 日 07 時 32 分少し過ぎ 鹿児島県赤木名港
 気象海象：雨 風向 北 風力 2 上げ潮中央期 視界良好

事実の概要

A 丸は、全通一層甲板船尾船橋型の鋼製油送船で、8 人が乗り組み、ガソリン類 550 キロリットルを積み、平成 23 年 4 月 9 日 23 時 05 分関門港を発し、鹿児島県赤木名港港奥の前肥田地区に向かった。

ところで、赤木名港は、奄美大島北東部の南方に湾入して 3 つに分かれている笠利湾の東側支湾で、南南東方へ約 2 海里湾入し、その幅は約 0.6 海里で、沿岸から拡張したさんご礁で水路が形成され、港奥から約 1 海里のところには 2 メートルの等深線が水路の中央付近まで張り出し、2 メートル以上の水深を確保する水路の最狭部となっており、同最狭部の西側に 1 基、東側に南北 150 メートル離れて 2 基の各立標（以下「赤木名立標」）が設置され、東西の立標間の可航幅は約 100 メートルであった。前肥田地区に向かう進入路として、赤木名立標間を航過して港奥の赤木名港導灯（前灯）（以下「前灯」）の方位 184 度が指導線として海図 W245 の港泊図に赤木名立標とともに記載されていた。

また、船長は、赤木名港前肥田地区へ向かうにあたり、事前に同港の水路状況を海図で調べ、赤木名立標の設置状況、前灯及び指導線について十分承知しており、水路最狭部の北方付近で、赤木名立標間を航過して前灯に向かう 184 度に針路を転じる予定にしていた。

船長は、翌々 11 日 06 時 40 分笠利湾入口付近まで約 7 海里となる笠利埼灯台から 347 度 5.4 海里の地点で、折からの雨模様であったことから雨具を持参して入港に備えて昇橋し、前直者と交替して単独の船橋当直に就き、07 時 00 分笠利湾入口付近まで 3.0 海里のところ、昇橋してきた機関長を機関操縦の配置に就け、その後、船首に 3 人の航海士を、船尾に 2 人の機関士及び司厨長をそれぞれ着岸時における配置に就けて南下を続けた。

07 時 26 分半船長は、前灯から 332.5 度 1,900 メートルの花ヅル四等三角点（以下「三角点」）から 011 度 1,630 メートルの地点に至り、針路を赤木名立標付近に向かう 156.5 度に定め、機関を全速力前進にかけ、12.4 ノットの速力で手動操舵により進行し、07 時 27 分頃半速力前進とし、その後、着岸時にウイングに出て操船するため、雨具の着用に取り掛かった。

07 時 31 分半船長は、**三角点から 090 度 1,000 メートルの地点に達したとき、水路最狭部の北方付近の予定していた転針地点であることが分かる状況であったが、雨具を着用することに気を取られ、前灯の方位を見るなどの船位の確認を十分に行わなかったため、予定転針地点を航過したことに気付かなかった。**

こうして、船長は、速力が徐々に減少し、針路を転じることなく続航し、07 時 32 分頃カップの上着に腕を通しながらふと前路を見たとき、水路最狭部東側に設置されていた北側の立標が左舷船首至近に迫っていたことに気付き、急いで右舵を取ったのち、左舵を取ったが、どうすることもできず、07 時 32 分少し過ぎ三角点から 099 度 1,100 メートルの地点において、A 丸は、9.4 ノットの速力で原針路のまま水路最狭部東側の浅瀬に乗り揚げた。

乗揚の結果、船底外板に擦過傷が生じた。



転針予定地点至近で操船以外の作業を行うと、転針の時機を失うおそれがあります。導灯が設置されている狭い海域では、指導線（前灯と後灯の重視線）から外れると、乗揚の危険が増大しますので、船位を十分に確認し、操船に専念しましょう。

遊漁船と漁船

遊漁船T丸×漁船E丸 衝突事件



T丸：遊漁船 7.9 トン
 船長：小型船舶操縦士免許 懲戒：1 箇月停止
E丸：漁船 1.57 トン
 船長：小型船舶操縦士免許 懲戒：戒告
 発生日時場所：平成 22 年 11 月 21 日 06 時 51 分 神奈川県城ヶ島西方沖合
 気象海象：晴れ 風向 北北東 風力 3 視界良好 下げ潮初期 日出時刻 06 時 21 分

事実の概要

T丸は、FRP 製小型兼用船で、3 人が乗り組み、釣り客 10 人を乗せ、いか釣りの目的で、平成 22 年 11 月 21 日 06 時 20 分神奈川県長井漁港を発し、城ヶ島南方沖合の釣り場に向かった。

船長は、乗組員に甲板上で釣り客の対応をさせ、操舵室の椅子に腰掛けて 1 人で操船に当たり、港外に出た頃、三浦半島西岸近くに釣り船や漁船が平素よりも少ないことを知り、同岸沿いに南下を始めて間もなく、15.0 ノットの速力としたところ、船首が浮上し、自身の位置から左方に約 20 度、右方に約 13 度の範囲で槍出しによる船首死角を生じるようになったことから、時折船首を左右に振って同死角を補うとともに、レーダーを使用し、06 時 44 分少し過ぎ諸磯埼灯台から 272 度 1,490 メートルの地点で、針路を 160 度に定め、遠隔操舵装置を手で操作して、同じ速力で進行した。

06 時 47 分半船長は、城ヶ島灯台から 306 度 1,580 メートルの地点に達したとき、**正船首 1,600 メートルにE丸を視認でき、同船が何ら形象物を掲げていないものの、北北東方に向首してほとんど停留しているような状態であって、海中から左舷前部の舷側を越して同部甲板に取り込まれている刺し網が見えることから、漁ろうに従事中であることが分かり、その後同船に衝突のおそれがある態勢で接近することを認め得る状況であったが、平素と違って避けなければならない他船を見掛けなかったことから、付近に他船はいないと思い、船首を左右に振ってはいても、周囲の見張りを十分に行わなかったため、このことに気付かず、E丸の進路を避けることなく、同じ針路、速力で続航した。**

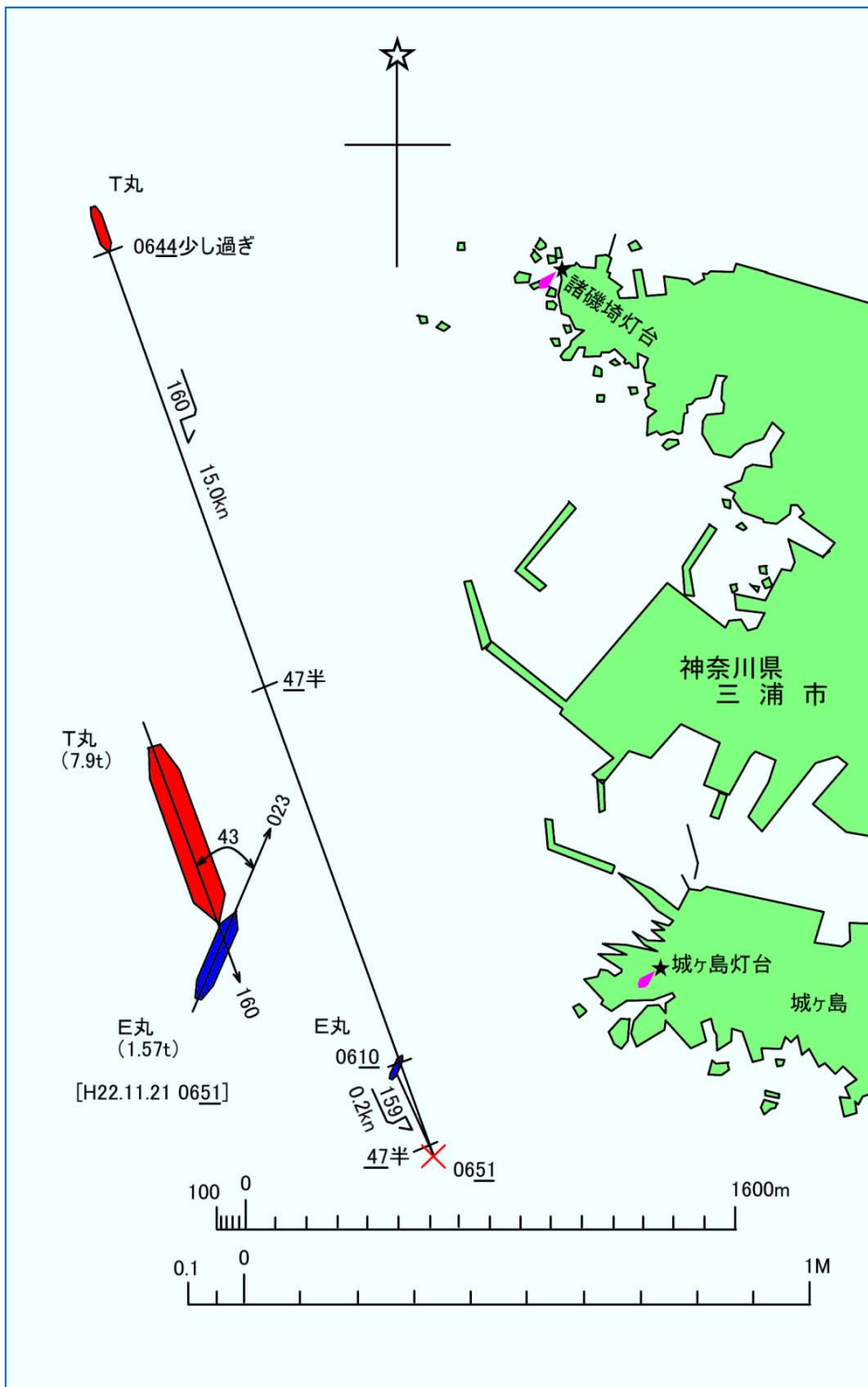
06 時 51 分僅か前船長は、E丸の至近に迫り、同船から自船に向けて発せられている大声にも気付かず、06 時 51 分城ヶ島灯台から 230 度 950 メートルの地点において、T丸は、原針路、原速力のまま、その船首がE丸の左舷前部に衝突し、同船に乗り揚げた。

また、**E丸**は、刺し網漁業に従事する、前部甲板の左舷側に揚網機及び操舵と機関操縦の遠隔装置（以下「リモコン」）を備えた FRP 製漁船で、船長が 1 人で乗り組み、揚網の目的で、同日 04 時 10 分神奈川県三崎港を発し、航行中の動力船の灯火を表示したほか、操舵室上方のマストに黄色回転灯を点灯し、04 時 20 分衝突地点の北方 1,200 メートルの漁場に着き、操業を開始して、3 箇所に仕掛けてあった刺し網のうち、2 箇所で揚網した。

これより先、船長は、E丸の全長が 12 メートル未満で、汽笛を備えていなかったものの、これまでに不便を感じたことがなかったことから、有効な音響による信号を行うことができる他の手段を講じてなく、また、**刺し網が長さ 300 メートルないし 600 メートル、高さ 2 メートルで、その投網中及び揚網中には船舶の操縦性能が制限されるものの、いつも漁ろうに従事中であることを示す形象物を掲げずに操業して、他船が避けてくれていたことから、同形象物を備えていなかった。**

06 時 10 分船長は、衝突地点の北北西方 300 メートルとなる、城ヶ島灯台から 249 度 900 メートルの地点で、北北西方から南南東方にかけて 500 メートル仕掛けてあった最後の刺し網の北端に着き、揚網機の後方に立ち、リモコンを操作して揚網を開始し、船首が北北東風に立つよう、船首方向を 023 度に保ち、左舷前部の舷側を越して同網を同部甲板に取り込みながら、船底下を通過して右舷後方に延びる同網を巻き上げるにつれ、159 度の方向に 0.2 ノットで移動した。

06 時 30 分船長は、航行中の動力船の灯火と黄色回転灯を消灯し、06 時 47 分半城ヶ島灯台から



231.5 度 940 メートルの地点に至ったとき、左舷船首 43 度 1,600 メートルに T 丸を初めて視認したが、自船が揚網中であることを分かって離れて航行してくれると思い、T 丸に対する動静監視を十分に行わなかったため、その後同船が衝突のおそれがある態勢で接近することに気付かず、同船に避航の気配がなかったものの、避航を促す音響信号を行うことができない状況下、機関を後進にかけるとともに、衝突を避けるための協力動作をとることなく、揚網を続けた。

06 時 51 分僅か前船長は、視線を刺し網から上に向けて至近に迫った T 丸を視認し、衝突の危険を感じ、その場で両手を振りながら大声を上げたものの、効なく、右舷側の海中に飛び込むのとほぼ同時に、E 丸は、前示のとおり衝突した。

衝突の結果、T 丸は、船底外板に擦過傷等を生じ、E 丸は、左舷前部外板に破口を生じ、同部ブルワークを破損し、E 丸船長は低体温症及び急性気管支炎を負った。

船首浮上による船首死角が生じる場合、船首を左右に振るなどして死角を補う見張りを厳重に行うとともに、レーダーを有効活用する必要があります。

また、近づいてくる他船が自船に気付いていない場合もあります。漁ろう中であっても、見張りを十分に行いましょう。

漁船

漁船 T 丸 防波堤衝突事件



T 丸：漁船 14 トン

船長：小型船舶操縦士免許 懲戒：1 箇月停止

発生日時場所：平成 23 年 9 月 5 日 05 時 30 分 鹿児島県安房港

気象海象：晴れ 風向 北西 風力 3 低潮時 日出時刻 05 時 55 分

事実の概要

T 丸は、さばまき網漁業に灯船として従事する FRP 製漁船で、船長が 1 人で乗り組み、操業の目的で、僚船 4 隻とともに、平成 23 年 9 月 4 日 19 時 00 分鹿児島県枕崎港を発し、5 日 01 時 00 分同県屋久島の安房港南東方の漁場に至り、魚群の探索に従事したものの、魚影が見つからないまま夜明けが迫ったので、探索を打ち切り、同日夜の操業に備えて安房港の岸壁に着岸して休息をとるため、04 時 45 分頃同港に向け同漁場を発した。

ところで、T 丸の所属する船団が行うまき網漁業は、T 丸のほか、灯船 1 隻、運搬船 2 隻及び網船 1 隻と共に日没後出港し、投網開始から漁獲物を運搬船に積み終えるまで 2 時間を要する操業を 2 度行い、日出時頃に水揚げを行うため入港し、日中に休息をとって再び日没後に出港し、4 日ないし 5 日の出漁ののち、1 日休漁となる操業形態となっていた。

船長が行う探索は、各種のソナー及び魚群探知機をすべて作動させ、時には水中灯を点灯し、漁場付近で別の灯船の指示を受けながら、約 11 ノットの速力で椅子に腰掛けて操舵操船に当たり、同漁場付近の海域を行き来したり、周回したりしながら、僚船と時折連絡を取り合い、魚群を探す作業に従事するものであった。

これより先、船長は、前日及び前々日、枕崎港南東方でいつものように探索に従事し、本件時発航前、いつもと同じく操舵室後部の畳の間で朝から日没後に出港するまで、眠りに就き休息をとっており、枕崎港から漁場までの当直及びそれに続いて別の灯船と共に漁場で探索に従事したものの、平素と変わらぬ探索を行っていたことから、本件時、疲労が蓄積したり、睡眠が不足したりする状況ではなかった。

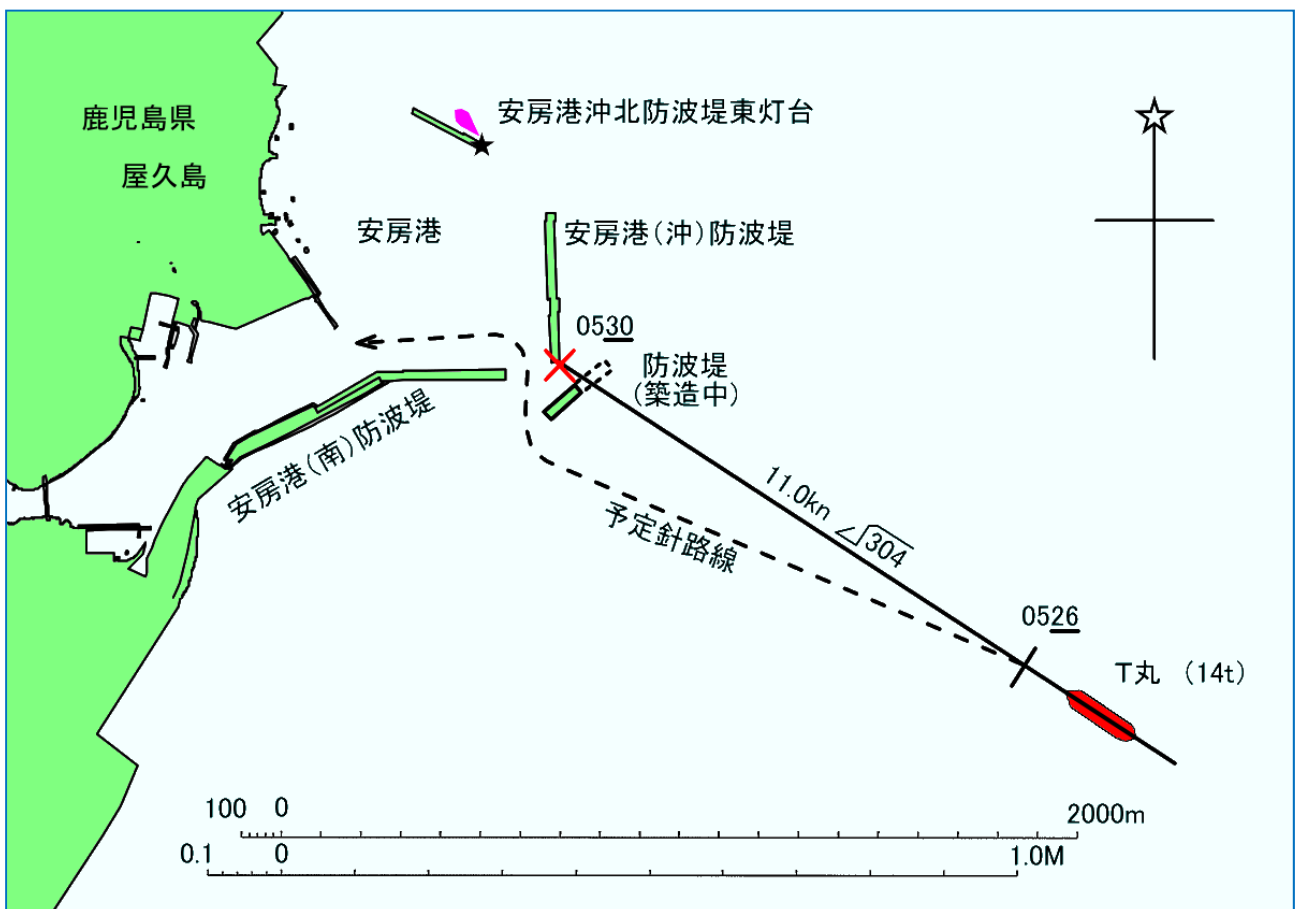
漁場を発したのち、船長は、レーダー及び GPS プロッターを作動させ、04 時 49 分半安房港沖北防波堤東灯台（以下「東灯台」）から 127 度 7.4 海里の地点で、同プロッターを見て、針路を安房港港口に向く 304 度に定め、機関を半速力前進にかけ、11.0 ノットの速力とし、椅子に腰掛け、先行する 4 隻の僚船に後続して自動操舵により進行した。

05 時 14 分少し前船長は、**東灯台から 126 度 3.1 海里の地点に至ったとき、GPS プロッターに表示された安房港港口が 3 海里となり、航程の半分以上が過ぎ入港が間近となったことから**

気が緩んで眠気を催したが、もう少しで港口に達するのでそれまでは眠気を我慢できるものと思い、甲板上に出て外気に当たるなど、居眠り運航の防止措置を十分にとることなく、椅子に腰掛け上半身を立てた姿勢でうつむいたまま、間もなく居眠りに陥った。

05 時 26 分船長は、船首方の安房港沖防波堤まで 0.75 海里の転針予定地点に至ったものの、築造中の防波堤南方に向けて転針することなく、原針路及び原速力のまま続航中、05 時 30 分東灯台から 160 度 590 メートルの地点において、T 丸は、法線方向 180 度の安房港沖防波堤東面に衝突した。

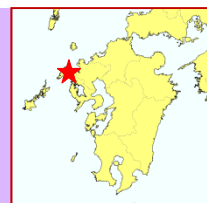
衝突の結果、船首部を圧壊した。



漁船では、漁を終えて帰航中の事故が多くなっています。漁の疲れで眠気を催しても、「漁港までもう少しだから我慢できるだろう」と思っているうちに、居眠りに陥ってしまうケースが目立ちます。外気に当たったり体を動かしたりするなどして眠気を払い、居眠り運航の防止に努めましょう。

漁船

漁船D丸 防波堤衝突事件



D丸：漁船 199 トン

船長：五級海技士（航海）免許 懲戒：1 箇月停止

発生日時場所：平成 23 年 11 月 7 日 05 時 10 分 長崎県田平港

気象海象：曇り 風向 北 風力 4 上げ潮末期 平戸瀬戸の北流最強時

事実の概要

D丸は、大中型まき網漁業に運搬船として従事する鋼製漁船で、8 人が乗り組み、漁獲物 7.2 トンを積載し、平成 23 年 11 月 7 日 00 時 20 分長崎県野母埼西方沖合約 20 海里の漁場を発進し、平戸瀬戸を経由する予定で、同県調川港に向かった。

船長は、04 時 55 分平戸大橋南方約 3 海里の地点で昇橋して前直者と交替し、自身と甲板員 3 人による単独 2 時間交代の輪番制とした船橋当直に就き、平戸瀬戸南口に向け北上した。

ところで、平戸瀬戸南口にある田平港内には、平戸大橋北方約 500 メートルの平戸市田平町の陸岸から北西方向に延びる長さ約 400 メートルの西防波堤が築造され、そのほぼ北端に田平港西防波堤灯台（以下「西防波堤灯台」）が設置されていた。そして、夜間、平戸瀬戸を北上する船舶が同防波堤中央部付近に衝突する事故が頻発したことから、同防波堤の位置を明示する目的で、西防波堤灯台から 164 度 110 メートルの地点及び同地点から陸上側に向けて約 50 メートルの間隔で、光達距離が 4.5 キロメートルないし 5.5 キロメートルで 4 秒 1 閃の黄色光を発する 4 個の簡易標識灯（以下「防波堤灯」とし、北側から 1 号ないし 4 号の順番号を付す。）が設置されていた。



平戸瀬戸 田平港付近

また、北流時の平戸瀬戸北航針路法として、海上保安庁刊行の書誌第 105 号九州沿岸水路誌では、平戸大橋南方 0.8 海里のところにあるアサマと称する浅所域の東側から同瀬戸南口の中央に進み、同中央付近から徐々に変針して南風埼西方約 200 メートルないし 250 メートルの地点へ進むとされていた。

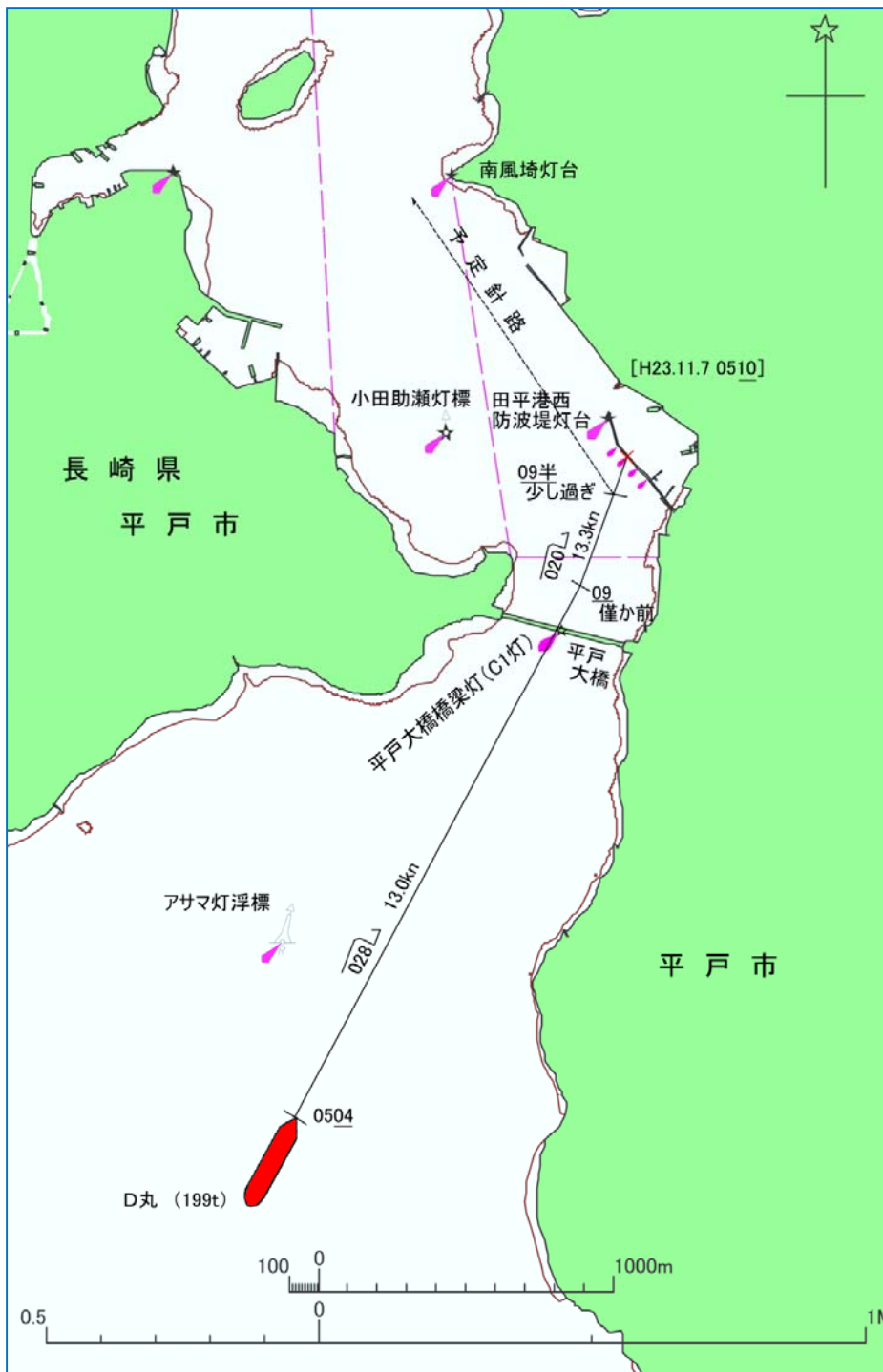
船長は、同瀬戸を北上する際には、平戸大橋橋梁灯（C1 灯）（以下「橋梁灯」）の真下付近で西防波堤の中央部に向首し、同防波堤の手前約 150 メートルのところ左転して南風埼西方約 150 メートル付近に向かう針路としていたが、西防波堤灯台と小田助瀬戸標を操舵目標としていたことから、防波堤灯の存在を知らなかった。

船長は、05 時 04 分西防波堤灯台から 204 度 1.4 海里の地点で平戸大橋まで約 1 海里となったとき、レーダー画面上で西防波堤を確認し、針路をほぼ橋梁灯に向首する 028 度に定めて機関を回転数毎分 650 とし、折からの北流に乗じて 13.0 ノットの速力で、手動操舵により進行した。

船長は、05 時 08 分半平戸大橋を航過し、05 時 09 分僅か前西防波堤灯台から 190 度 570 メートルの地点に達したとき、平戸瀬戸内に他船がないことを確認し、針路を西防波堤中央部付近に向く 020 度に転じて機関を回転数毎分 500 に減じ、強まった北流に乗じて 13.3 ノット

の速力となって続航した。

船長は、**転針したとき、西防波堤まで 460 メートルに接近しており、転針時機が遅れると同防波堤に衝突するおそれがあったが、正船首わずか右のところから右舷方に 2 号ないし 4 号防波堤灯の 3 個の黄色の灯火を視認し、それらの距離を近くに感じたことから、同灯火を同防波堤沖合に浮設された漁具の灯火と判断し、同灯火を右舷側に航過して左転すればいつものように南風崎西方に向くものと思い、同灯火への接近状況を見ることに気をとられ、作動中のレーダーを使用して同防波堤までの距離を確認するなど、船位の確認を十分に行うことなく進行した。**



堤沖合に浮設された漁具の灯火と判断し、同灯火を右舷側に航過して左転すればいつものように南風崎西方に向くものと思い、同灯火への接近状況を見ることに気をとられ、作動中のレーダーを使用して同防波堤までの距離を確認するなど、船位の確認を十分に行うことなく進行した。

こうして、船長は、黄色の灯火を見ながら同じ針路、速力で続航し、05 時 09 分少し過ぎ転針予定としていた西防波堤まで 150 メートルの地点を航過したことに気付かないまま進行中、D丸は、05 時 10 分西防波堤灯台から 155 度 150 メートルの地点において、原針路、原速力のまま、その右舷船首部が西防波堤に衝突した。

衝突の結果、右舷船首部外板、球状船首部及び右舷船尾部外板に凹損を含む擦過傷並びに船首部ハンドレールに折損等を生じ、西防波堤は、防波堤上部コンクリートに剥離を生じ、防波堤灯 1 基が倒壊した。

夜間において、灯火の誤認は大きな事故につながります。

目視だけに頼らず、レーダーを活用して船位の確認を十分に行いましょう。

プレジャーボート

モーターボートK丸 乗揚事件



K丸：モーターボート 5.53メートル
 船長：小型船舶操縦士免許 懲戒：1箇月停止
 発生日時場所：平成23年12月18日 09時40分 長崎県壱ノ浦島北岸
 気象海象：曇り 風向 北西 風力4 上げ潮中央期 視界良好

事実の概要

K丸は、FRP製モーターボートで、船長が1人で乗り組み、知人3人を乗せ、釣りの目的で、平成23年12月18日08時30分長崎県佐世保港を発し、同港南西方約10海里のところにある同県御床島西岸の釣り場へ向かった。

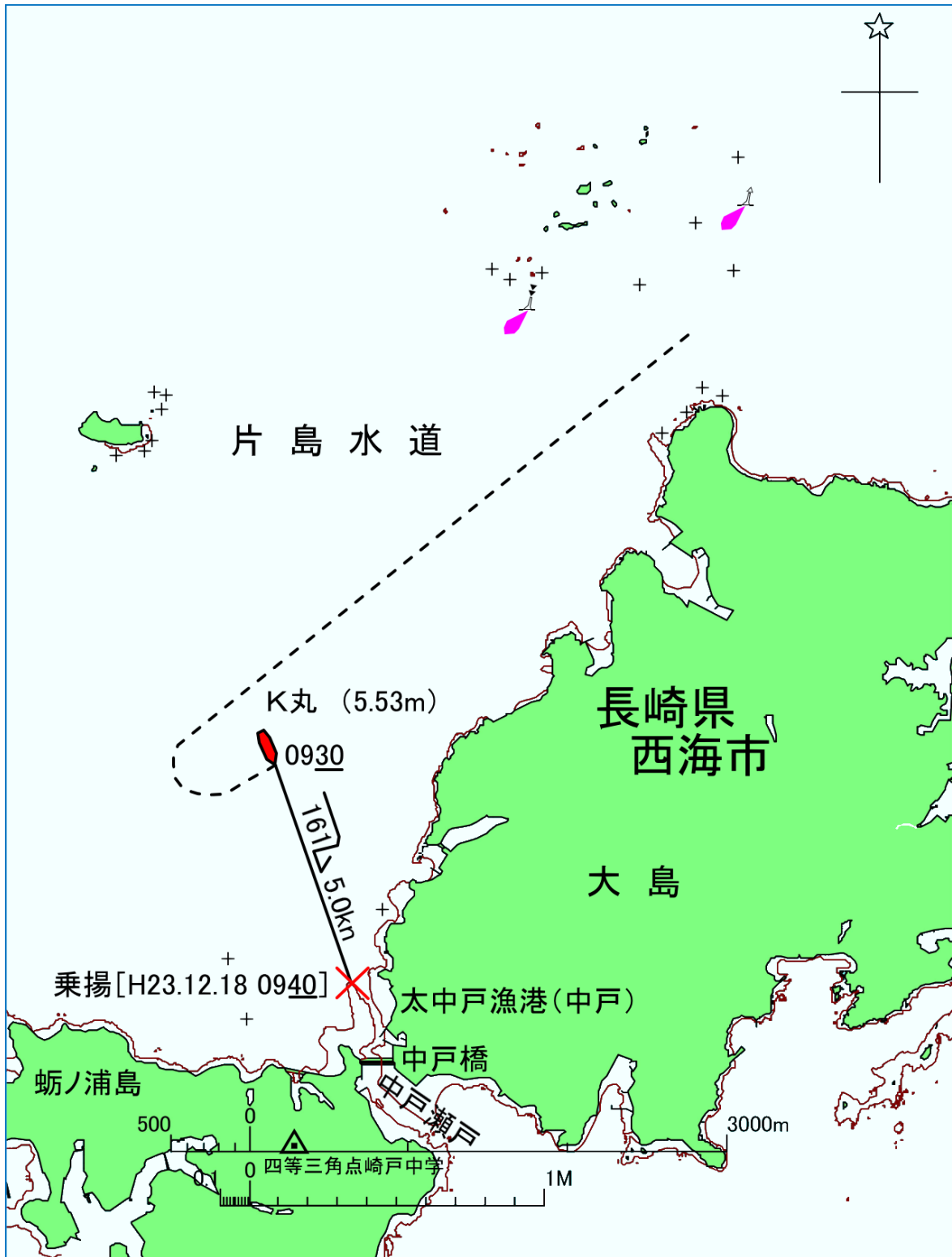
船長は、同県大島西方の片島水道を航行中、北西風が強まって釣り場で波が高いことが予想されたので、釣りを取りやめることとし、反転して帰途に就いたところ、左舷正横方からの波浪が高まり、船体動揺が大きくなってきたことから、風波を避けるために、船で通航したことはないものの、何度も磯釣りに出かけたことがある、大島と壱ノ浦島との中戸瀬戸を通航して、島陰となる大島の東側を航行することとした。

ところで、中戸瀬戸は、大島、壱ノ浦島それぞれから拡張する浅礁に挟まれた幅約30メートルの屈曲した水路で、片島水道側から同瀬戸を通過して両島の南側に出たのち、大島東側の寺島水道を経て佐世保港に至ることができ、海図W204には、同瀬戸に架かる中戸橋北方500メートルのところまで浅礁が拡張していることなどが示されていた。

船長は、中戸瀬戸に向けるに当たり、同瀬戸を通航した経験がなく、浅礁の詳細な拡張状況を把握していなかったが、**K丸より大きな漁船が同瀬戸を通航するのを見たことがあったので、同瀬戸に接近したのち、日頃、沖合から磯の釣り場に接近するときのように、海中の浅瀬の状況を確認しながら航行すれば、無難に通航できるものと思い、船内に備えていた海図W204で同瀬戸付近の浅礁の拡張状況を確認するなど、水路調査を十分に行うことなく、09時30分四等三角点崎戸中学（以下「崎戸三角点」）から356度1.3海里の地点で針路を中戸橋に向く161度に定め、5.0ノットの速力で手動操舵により進行した。**

定針したとき、船長は、壱ノ浦島から中戸橋北方500メートルのところまで拡張した浅礁に向首する状況となったが、水路調査を十分に行わなかったため、このことに気付かず、その後も、同じ針路、速力で続航中、船首に見張りとして配置した同乗者から目前に浅礁があることを大声で知らされた直後、09時40分崎戸三角点から021度1,100メートルの地点において、原針路、原速力のまま、壱ノ浦島北岸の浅礁に乗り揚げた。

乗揚の結果、プロペラ翼に曲損を生じたが、潮高の上昇にともなって自然離礁し、付近にいた小型船により、太中戸漁港に引き付けられた。



水面下の浅礁は、操船しながら確認することは困難です。

通航経験のない場所を航行するときは、出航前に、海図やプレジャーボート・小型船用の参考図、港湾案内などにより入念な水路調査をし、安全で無理のない航海計画を立てておくことが重要です。

プレジャーボート

モーターボートR号 運航阻害事件



R号：モーターボート 6.43メートル
 船長：小型船舶操縦士免許 懲戒：戒告
 発生日時場所：平成23年8月7日 15時10分 新潟県寺泊港南方沖合
 気象海象：晴れ 風向 北 風力1 下げ潮末期 視界良好

事実の概要

R号は、FRP製モーターボートで、速度計はなかったが回転計を備え、船体最後部に4気筒の船外機を設け、燃料油としてガソリンを使用する同機用の容量50リットルの燃料タンクを船尾部の燃料タンク室に納めていた。

燃料タンクは、その頂部に油面計及び給油口が取り付けられていたが、油面計には目盛りが刻まれていなかったため正確な燃料油量の判断ができなかった。

船長は、船舶所有者からR号を借り受けて単独で乗り組み、遊走の目的で、平成23年8月7日11時30分新潟県寺泊港を発し、11時35分寺泊港第1防波堤灯台（以下「第1防波堤灯台」）から074度1,100メートルの、寺泊中央海水浴場の水深約1.4メートルの地点（以下「中央海水浴場」）に至り、アンカーを入れて砂浜に上陸した。

ところで、船長は、知り合いの船舶所有者から同年8月中旬と下旬にR号を2回借りて遊走に使用したことがあったが、**これまで取扱説明書に当たるなり、船舶所有者に聞くなどしていなかったため、時間あたりの燃料油消費量や燃料油1リットルあたりの航走可能距離など、R号を運航するにあたって保有すべき燃料油量を算出するのに必要な諸元を把握していなかった。**

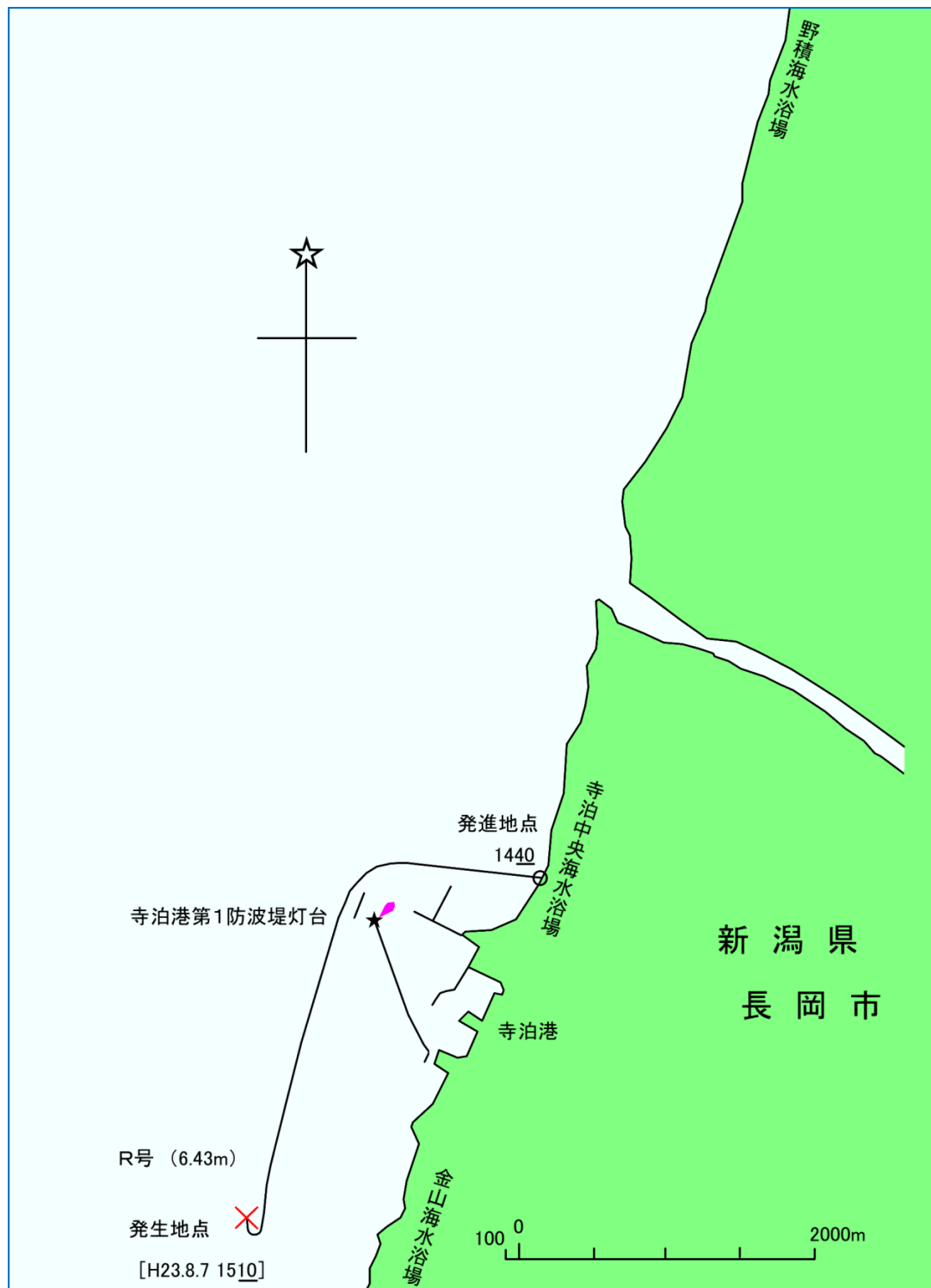
そして、船長は、寺泊港の斜路からR号を着水させる前、**給油口の蓋を開けて燃料タンク内に視線を落とし、約25リットルの燃料油を目測したとき、平成22年R号を借りた際に25リットル強の量で遊走したことがあって、同タンク内に半分の量があれば遊走するのに足りると考え、車両に積んできた20リットルの予備燃料タンクをR号に積み込まなかった。**

船長は、砂浜で十数人の知人等と合流し、12時10分大人3人を同乗させ、機関を回転数毎分約5,000にかけ、約12.5ノットの速力により、中央海水浴場から北方の野積海水浴場沖合にかけて約30分間遊走して休息したのち、13時10分4人を同乗させ、約2,000回転として約4.5ノットの速力により、中央海水浴場から西方沖合にかけて約30分間遊走したのち、砂浜で昼食をとった。

昼食後船長は、3回目の遊走に出ることとし、同人が1人で乗り組み、3人を同乗させ、**給油口の蓋を開けて見たところ、燃料油が約3分の2消費されて残油量が少ないことを認めたが、ゆっくり走れば大丈夫と思い、砂浜に駐車中の車両に用意していた予備燃料タンクを積み込むなど燃料油を十分に保有しなかった。**

こうしてR号は、14時40分中央海水浴場を発進し、約2,000回転として約4.5ノットの速力により、南方に向けて遊走したのち、金山海水浴場沖合に至って引き返すこととし、反転して間もなく、15時15分第1防波堤灯台から202度2,200メートルの地点において、燃料油が欠乏して船外機が停止し、航行不能となった。

その結果、R号は、16時30分頃付近海域を巡視中の巡視艇に発見され、曳航されて寺泊港に引きつけられた。



出航前には燃料油の搭載量を確認し、また予備の燃料を搭載しましょう。

特に、借りた船を操船する場合は、航走可能距離や燃費などの諸元をよく理解し、無理のない航海計画を立てるとともに、家族やマリナーに航海計画や帰航予定時刻などを知らせておきましょう。

また、連絡手段を確保しておきましょう。