

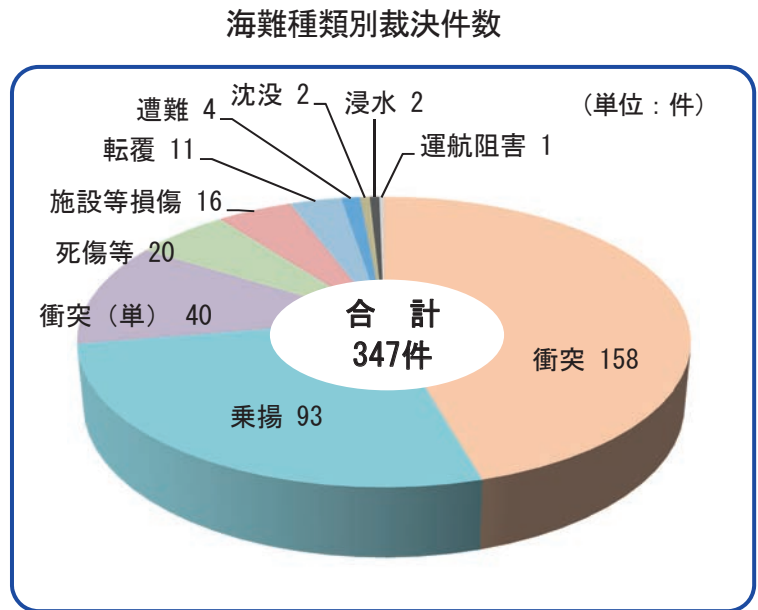
## 裁決の状況と原因

### 1 裁決の状況

#### (1) 海難種類別裁決件数

平成 27 年には、347 件の裁決が言い渡されました。

海難種類別では、衝突が 158 件と最も多く、全件数の 45.5%を占めており、以下、乗揚が 93 件(26.8%)、衝突(単)が 40 件(11.5%)、死傷等が 20 件(5.8%)、施設等損傷が 16 件(4.6%)、転覆が 11 件(3.2%)などとなっています。



#### (2) 船種・海難種類別隻数

裁決の対象となった船舶は 533 隻となっており、船種別では、漁船が 195 隻で最も多く、全隻数の 36.6%を占め、次いでプレジャーボートが 141 隻 (26.5%) となっています。

海難種類別では、衝突が 326 隻と最も多く、全隻数の 61.2%を占めており、次いで乗揚が 97 隻 (18.2%) となっています。

船種・海難種類別隻数

(単位：隻)

船種	衝突	衝突(単)	乗揚	沈没	転覆	遭難	死傷	施設損傷	運航阻害	浸水	合計
旅客船	1	3	6				1			1	12
貨物船	49	13	12			1		7			82
油送船	8	2	1								11
漁船	131	10	32		8	3	6	3	1	1	195
引船	5	3	4	1			1	1			15
押船	4	1	2								7
作業船	4	1	4				1	1			11
遊漁船	23	3	4				1				31
瀬渡船	1		1				2				4
プレジャーボート	89	6	26	1	4		10	5			141
水先船	1										1
交通船	1		1								2
公用船		1	2								3
非自航船	8	3	2				1	1			15
その他	1	1			1						3
<b>合計</b>	<b>326</b>	<b>47</b>	<b>97</b>	<b>2</b>	<b>13</b>	<b>4</b>	<b>23</b>	<b>18</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>533</b>

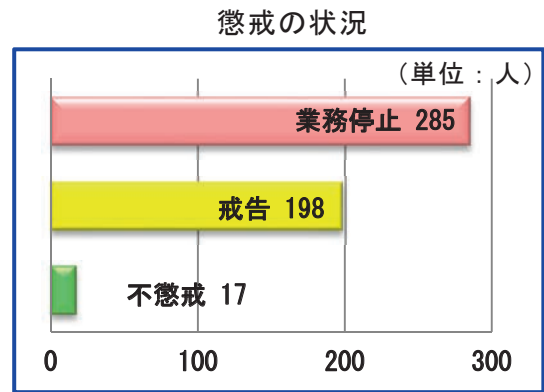
※ 「非自航船」とは、はしけ、バージ、台船等をいう。

(3) 免許種類別懲戒の状況

① 懲戒の状況

平成 27 年に言い渡された 347 件の裁決のうち、受審人は 500 人で、業務停止を言い渡された者が 285 人(57.0%)、戒告が 198 人(39.6%)、不懲戒<sup>(※1)</sup>が 17 人(3.4%)となっています。

なお、懲戒免除<sup>(※2)</sup>はありませんでした。



② 受審人の免許種類別

受審人の免許種類別では、一級小型船舶操縦士が 267 人と全体の 53.4%を占め最も多くなっており、次いで二級小型船舶操縦士が 92 人(18.4%)となっています。

(※1) 「不懲戒」・・・受審人の行為に職務上の故意又は過失が認められず、懲戒されなかったもの。

(※2) 「懲戒免除」・・・懲戒すべきところを本人の経歴等を考慮して免除したもの。

免許種類別懲戒の状況

(単位：人)

免許	懲戒	懲戒の種類					合計
		免許取消	業務停止	戒告	不懲戒	懲戒免除	
海技士(航海)	一級		2	3			5
	二級		1	3			4
	三級		15	9			24
	四級		24	22	4		50
	五級		20	5	5		30
	六級		6	5			11
海技士(機関)	一級						0
	二級						0
	三級			1			1
	四級						0
	五級			1			1
	六級						0
小型船舶操縦士	一級		162	100	5		267
	二級		45	44	3		92
	特殊		8	3			11
水先人	一級		1	2			3
	二級						0
	三級		1				1
合計		0	285	198	17	0	500

※ 小型船舶操縦士のうち「特殊」には、「一級」又は「二級」との併有者は含まない。

## 2 裁決における原因

### (1) 原因総数

裁決で原因とならなかった船舶 39 隻を除く 494 隻の原因総数は、合計 548 件となっています。

### (2) 原因分類別

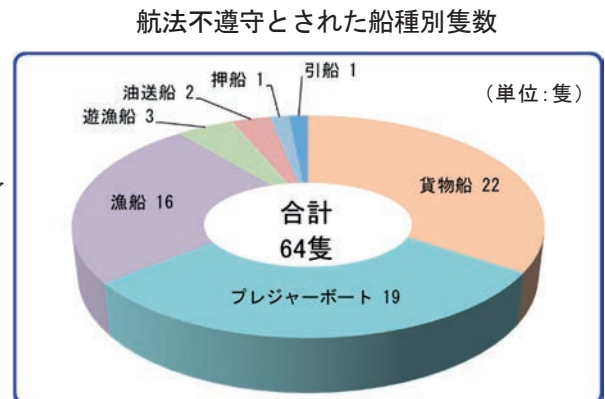
原因分類別にみると、「見張り不十分」が 241 件と最も多く、原因総数の 44.0%を占めており、次いで「航法不遵守」が 64 件(11.7%)、「船位不確認」が 63 件(11.5%)、「居眠り」が 41 件(7.5%)となっています。(原因分類の詳細については、本書資料編の「資料 1」及び「資料 2」を参照。以下同じ。)

次の項では、原因分類別で「見張り不十分」に次いで多くなっている「航法不遵守」の船種別・適用法律別にみた状況と、海難審判裁決から、海難発生防止の教訓となる『主な事例』として航法別に 6 事例を紹介し、さらに、その次の項では、「主な船種」の原因分類別にみた状況と、同じく海難審判裁決から、海難発生防止の教訓となる『主な事例』として船種別に 8 事例を紹介します。

### (3) 「航法不遵守」が原因とされた海難

#### ① 船種別

「航法不遵守」が原因とされた 64 件 (64 隻) について、船種別にみると、貨物船が 22 隻 (34.4%) と最も多く、次いでプレジャーボートが 19 隻 (29.7%)、漁船が 16 隻 (25.0%) などとなっています。

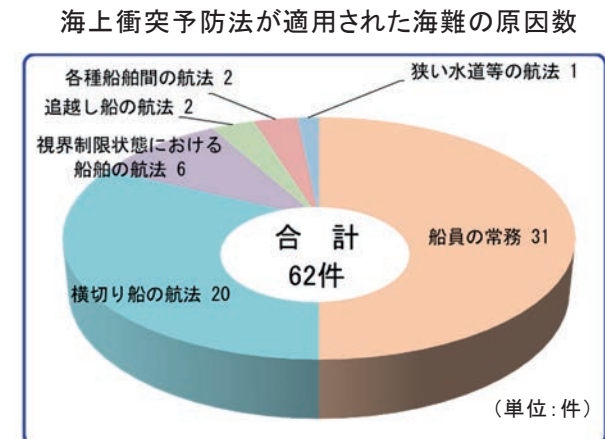


#### ② 適用法律別

「航法不遵守」が原因とされた 64 件のうち、海上衝突予防法が適用されたものが 62 件(96.9%)、港則法が適用されたものが 2 件(3.1%)となっています。

#### ③ 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 62 件では、「船員の常務」が 31 件(50.0%)と最も多く、次いで「横切り船の航法」が 20 件(32.3%)、「視界制限状態における船舶の航法」が 6 件(9.7%)などとなっています。



## 狭い水道等の航法

漁船A丸 漁船B丸 衝突事件

(海上衝突予防法第9条)

【A丸船長：戒告 B丸船長：戒告】



A丸が水路の右側端に寄って航行せず、両船が互いに衝突を避けるための措置をとらずに続航して衝突した事例

### 原因

本件衝突は、久慈港において、諏訪下水路を船だまりに向けて入港するA丸が、同水路の右側端に寄って航行しなかったばかりか、見張り不十分で衝突を避けるための措置をとらなかったことによって発生したが、船だまりを諏訪下水路の右側端に向けて出港するB丸が、警告信号を行わず、衝突を避けるための措置をとらなかったことも一因をなすものである。

#### 漁船A丸 (3人乗り組み)

総トン数/16トン

漁場→久慈港諏訪下地区の船だまり

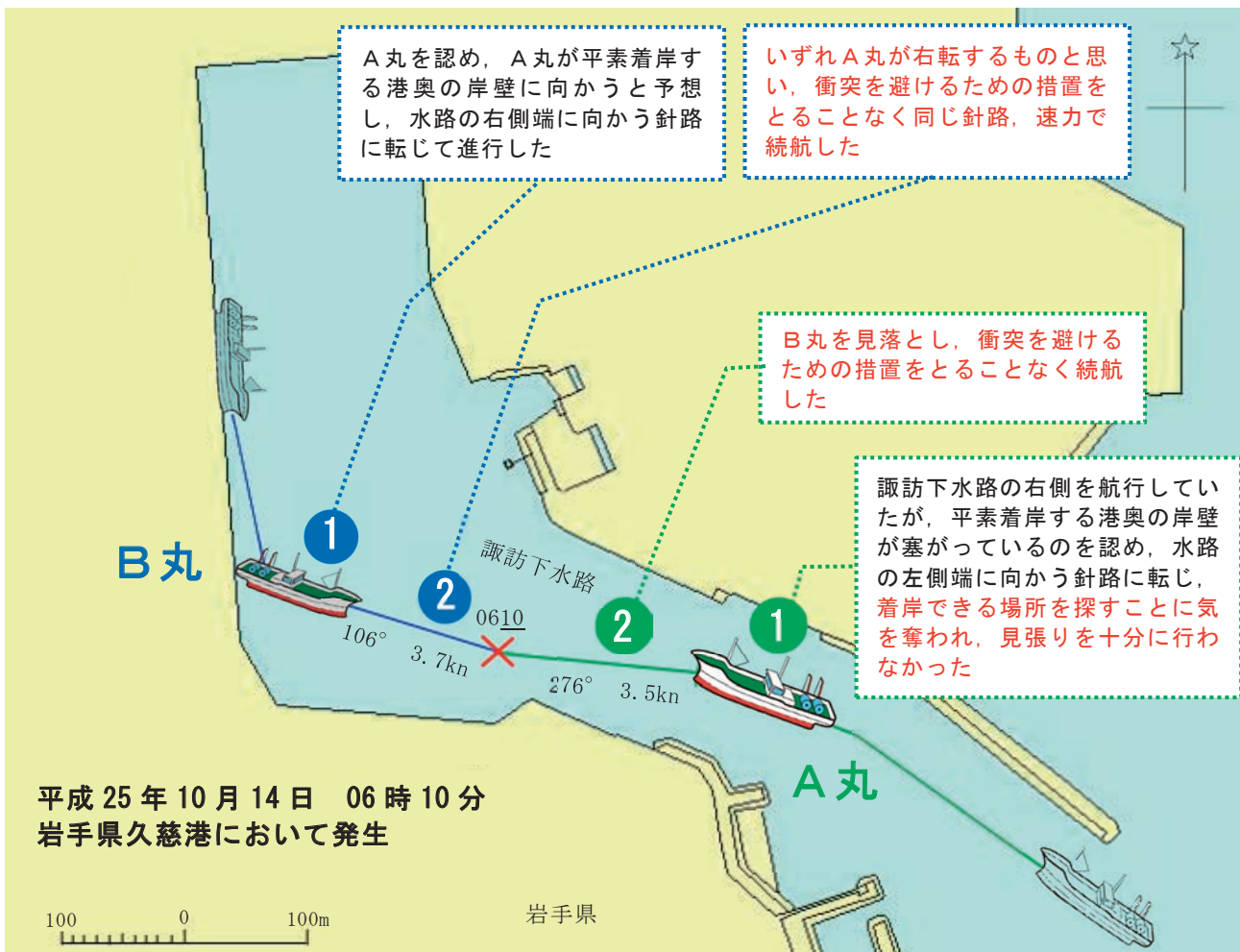
左舷船首部に擦過傷

#### 漁船B丸 (2人乗り組み)

総トン数/4.0トン

久慈港諏訪下地区の船だまり→漁場

左舷船首部外板、操舵室左舷側囲壁等に損傷



### 教訓

狭い水道等では右側端に寄って航行すること。また、衝突のおそれを認めた場合は、減速、停止するなど衝突を避けるための措置をとること。

本件の裁決書 [http://www.mlit.go.jp/jmat/saiketsu/saiketsu\\_kako/27nen/2sd/sd2703/26sd011.html](http://www.mlit.go.jp/jmat/saiketsu/saiketsu_kako/27nen/2sd/sd2703/26sd011.html)

# 追越し船の航法

貨物船 A 丸 漁船 B 丸 衝突事件

(海上衝突予防法第 13 条)

【A 丸船長：業務停止 1 箇月 B 丸船長：戒告】



貨物船が漁船を追い越す態勢で接近して衝突した事例

## 原因

本件衝突は、日出前の薄明時、和歌山県潮岬西方沖合において、B 丸を追い越す A 丸が、見張り不十分で、B 丸を確実に追い越し、かつ、同船から十分に遠ざかるまでその進路を避けなかったことによって発生したが、B 丸が、避航を促す音響信号を行わず、衝突を避けるための協力動作をとらなかったこともその一因をなすものである。

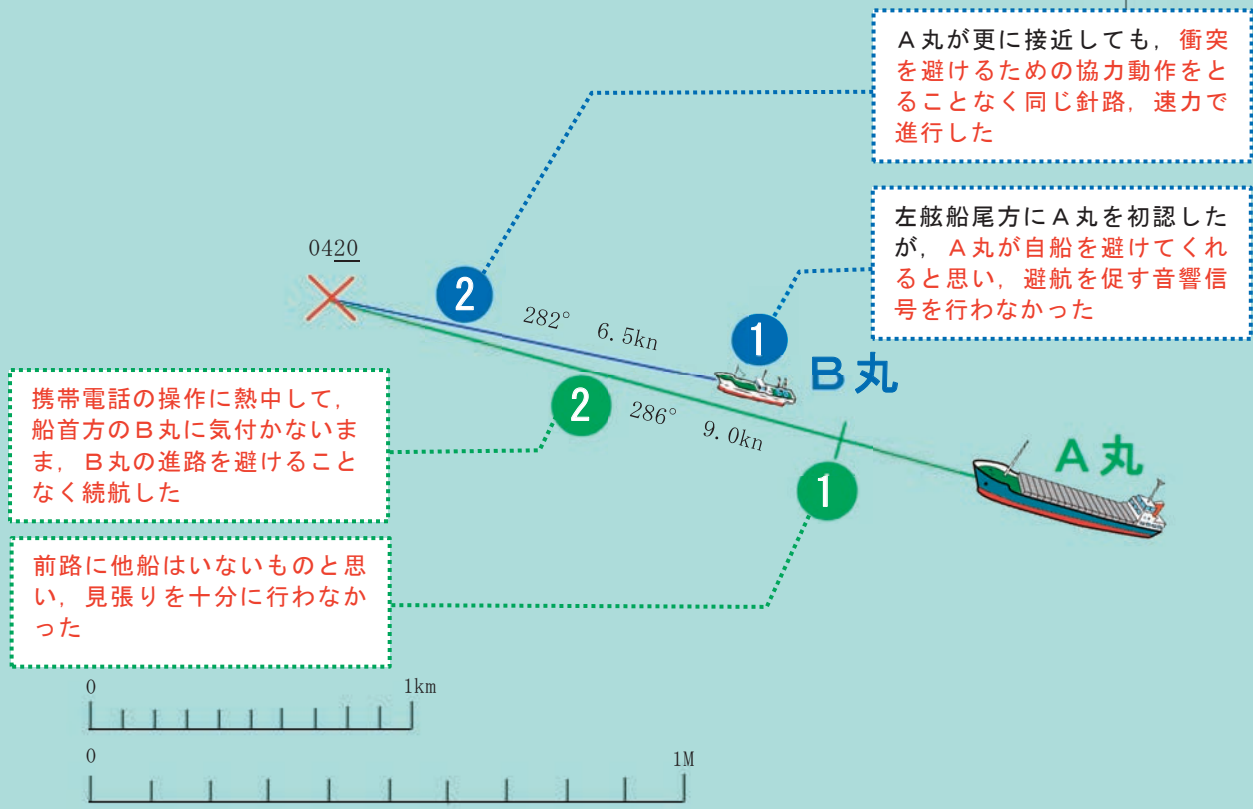
### 貨物船 A 丸 (4 人乗り組み)

総トン数 / 199 トン  
名古屋港 → 長崎県川棚港  
右舷中央部に擦過傷

### 漁船 B 丸 (1 人乗り組み)

総トン数 / 1.78 トン  
和歌山県橋杭漁港 → 漁場  
船首部に圧壊等

平成 25 年 6 月 5 日 04 時 20 分  
和歌山県潮岬西方沖合において発生



## 教訓

他船を追い越す場合は、確実に追い越し、十分に遠ざかるまでその進路を避けること。また、自船を確実に追い越し、かつ、自船から十分に遠ざかるまでその進路を避ける様子を見せずに間近に接近するのを認めた場合は、衝突を避けるための協力動作をとること。

本件の裁決書 [http://www.mlit.go.jp/jmat/saiketsu/saiketsu\\_kako/27nen/4kb/kb2703/26kb040.html](http://www.mlit.go.jp/jmat/saiketsu/saiketsu_kako/27nen/4kb/kb2703/26kb040.html)

## 横切り船の航法①

貨物船A丸 貨物船B号 衝突事件

(海上衝突予防法第15条)

【A丸船長：戒告】



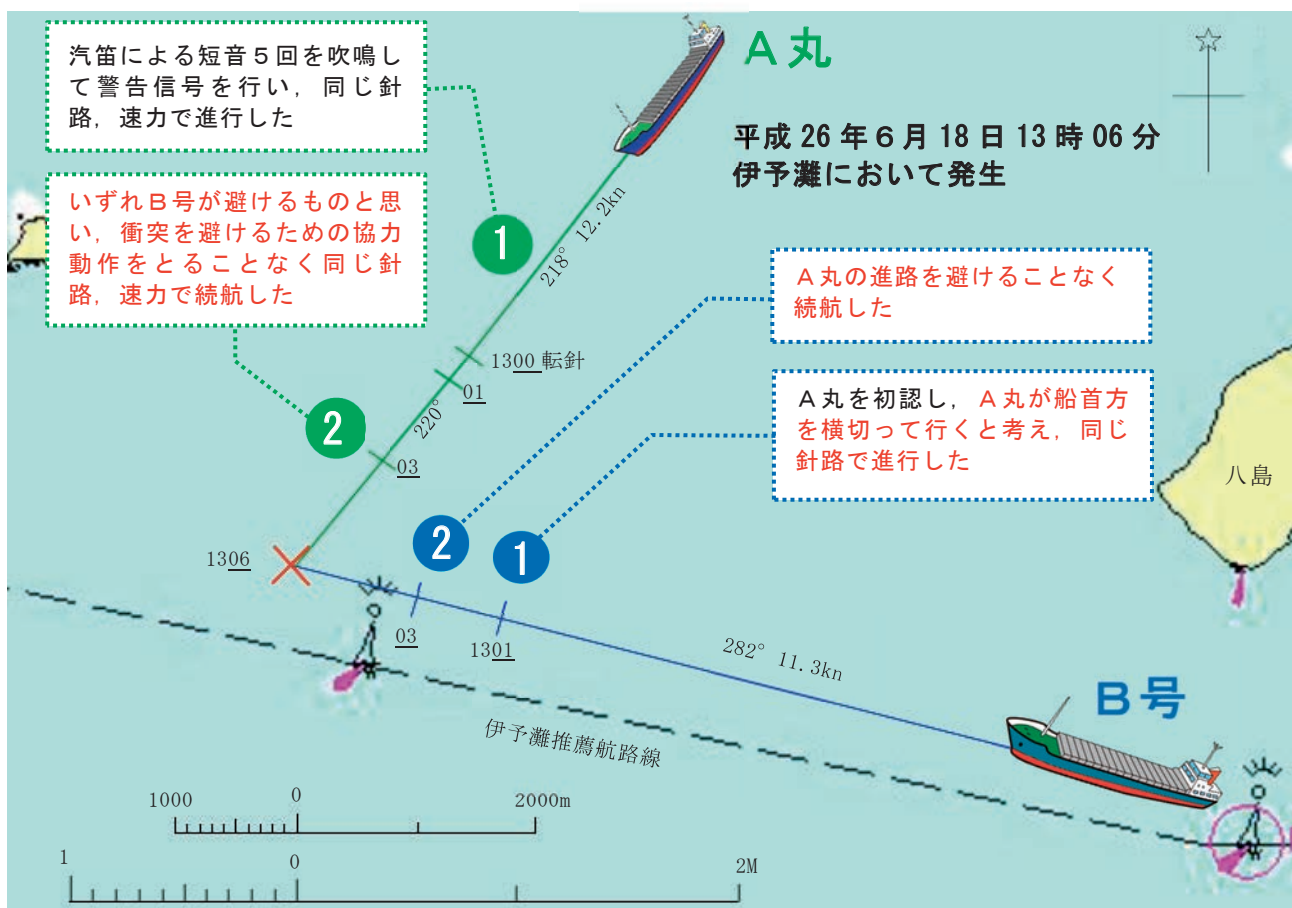
両船が互いに進路を横切り衝突のおそれがある態勢で接近して衝突した事例①

### 原因

本件衝突は、伊予灘において、両船が互いに進路を横切り衝突のおそれがある態勢で接近した際、西行するB号が、前路を左方に横切るA丸の進路を避けなかったことによって発生したが、南下するA丸が、衝突を避けるための協力動作をとらなかったこともその一因をなすものである。

**貨物船A丸** (5人乗り組み)  
 総トン数/499トン  
 山口県柳井市→大分港  
 球状船首及び船首部に曲損等

**貨物船B号** (ベリーズ籍船, 10人乗り組み)  
 総トン数/1,881トン  
 京浜港川崎区→中華人民共和国海門港  
 右舷前部外板に凹損等



### 教訓

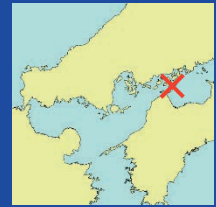
警告信号を行っても自船の進路を避ける気配なく間近に接近した場合、保持船は、直ちに右転するなど衝突を避けるための協力動作をとること。

本件の裁決書 [http://www.mlit.go.jp/jmat/saiketsu/saiketsu\\_kako/27nen/2sd/sd2709/27sd006.html](http://www.mlit.go.jp/jmat/saiketsu/saiketsu_kako/27nen/2sd/sd2709/27sd006.html)

## 横切り船の航法②

貨物船A丸 漁船B丸 衝突事件

(海上衝突予防法第15条) 【A丸船長：戒告 B丸船長：業務停止1箇月】



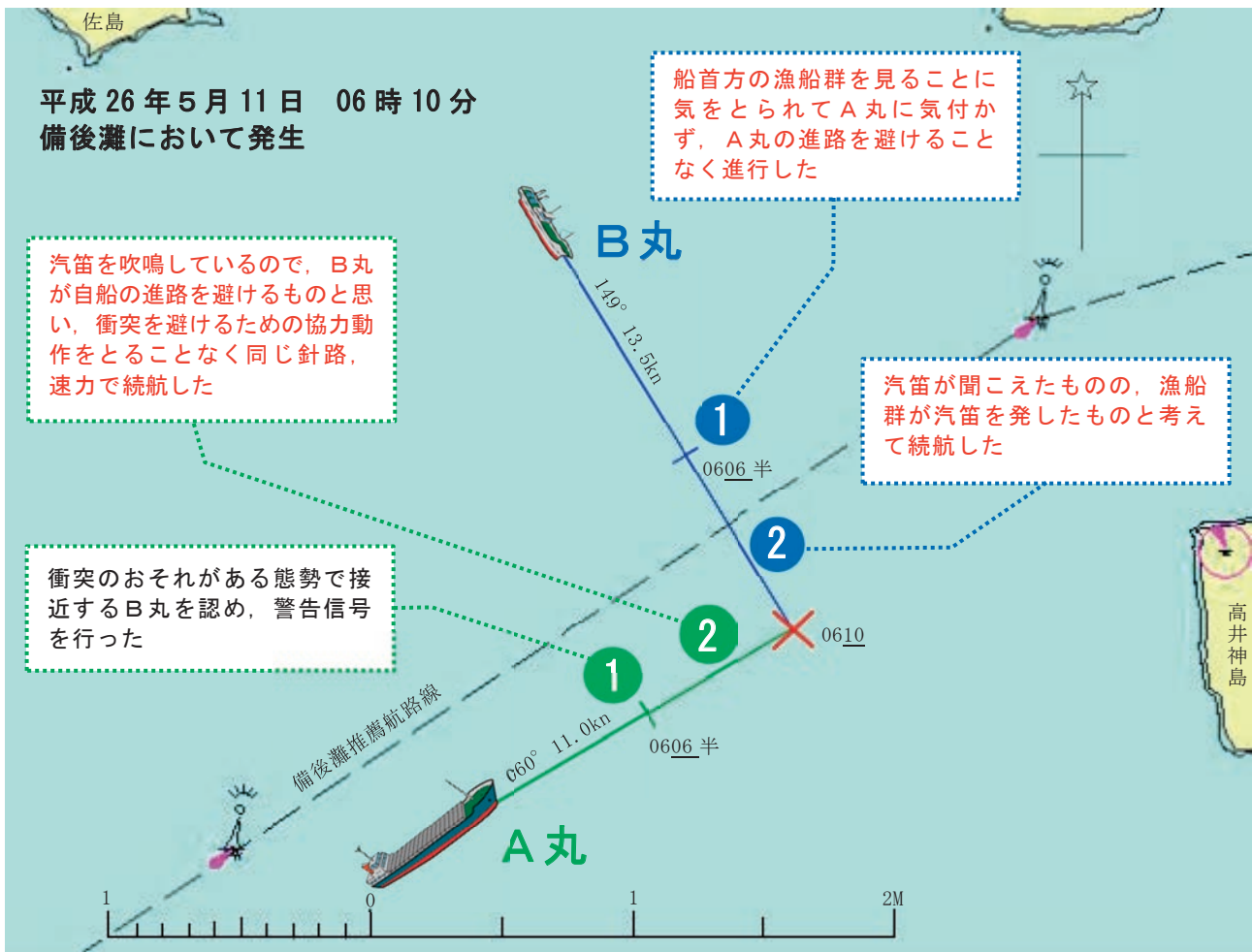
両船が互いに進路を横切り衝突のおそれがある態勢で接近して衝突した事例②

### 原因

本件衝突は、備後灘において、両船が互いに進路を横切り衝突のおそれがある態勢で接近した際、南下するB丸が見張り不十分で、前路を左方に横切るA丸の進路を避けなかったことによって発生したが、東行するA丸が、衝突を避けるための協力動作をとらなかったこともその一因をなすものである。

**貨物船A丸** (4人乗り組み)  
 総トン数/499トン  
 広島県呉港→名古屋港  
 左舷船尾部外板の塗装に擦過傷

**漁船B丸** (2人乗り組み)  
 総トン数/1.7トン  
 広島県土生港→漁場  
 船首に破口を伴う凹損 2人が打撲傷等



### 教訓

航行中は、接近する他船を見落とすことのないよう、見張りを十分行うこと。また、保持船は、警告信号を行っても間近に接近した場合、衝突を避けるための協力動作をとること。

本件の裁決書 [http://www.mlit.go.jp/jmat/saiketsu/saiketsu\\_kako/27nen/5hs/hs2705/26hs032.html](http://www.mlit.go.jp/jmat/saiketsu/saiketsu_kako/27nen/5hs/hs2705/26hs032.html)

## 各種船舶間の航法

貨物船 A 丸 漁船 B 丸 衝突事件

(海上衝突予防法第 18 条) 【A 丸船長：業務停止 1 箇月 B 丸船長：戒告】



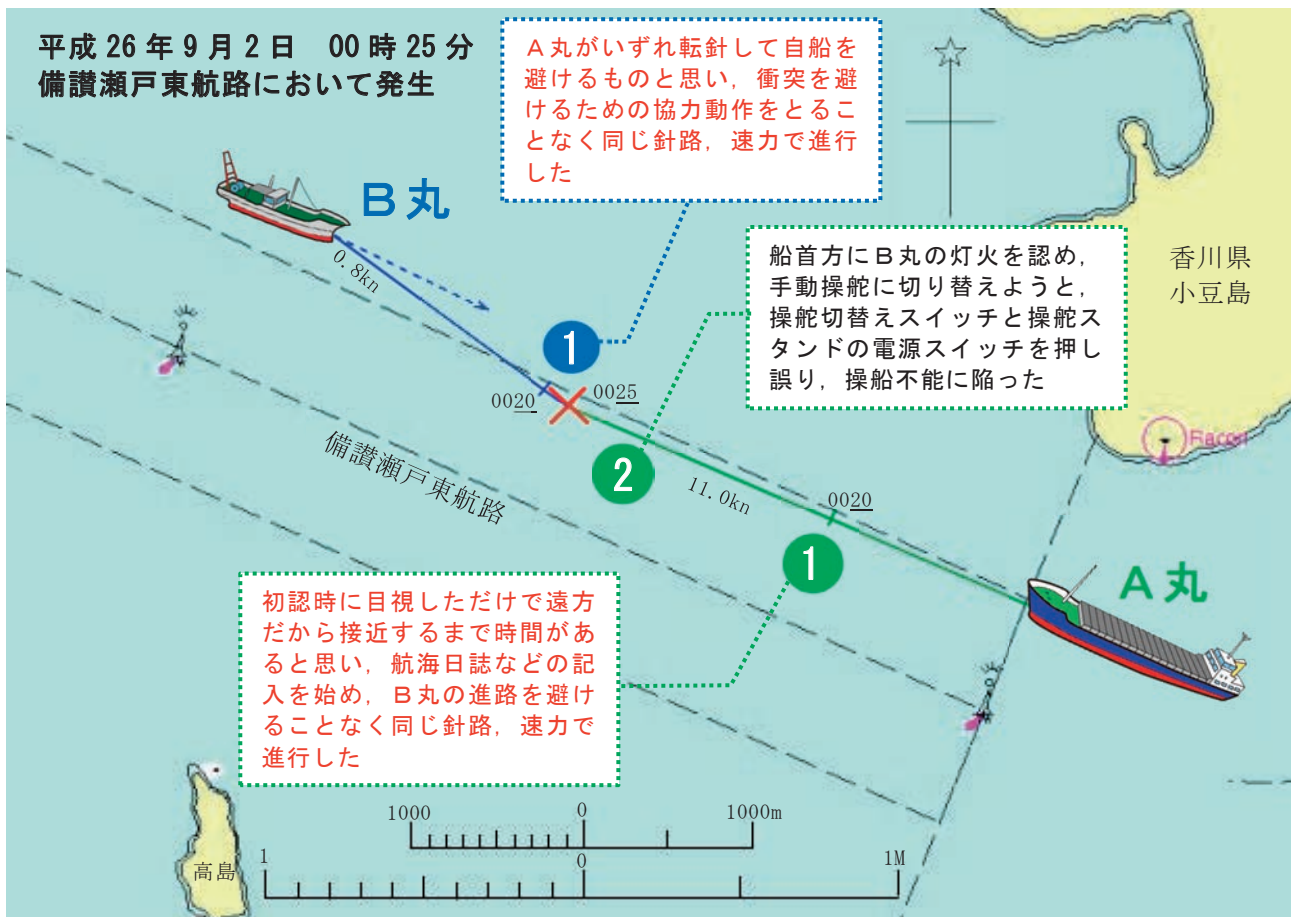
夜間、備讃瀬戸東航路において、航行中の貨物船と漁ろうに従事中的漁船とが衝突した事例

### 原因

本件衝突は、夜間、備讃瀬戸東航路において、航行中の A 丸が、動静監視不十分で、漁ろうに従事している B 丸の進路を避けなかったことによって発生したが、B 丸が、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こともその一因をなすものである。

**貨物船 A 丸** (5 人乗り組み)  
 総トン数 / 360 トン  
 阪神港大阪区 → 岡山県水島港  
 左舷船首部外板に擦過傷

**漁船 B 丸** (2 人乗り組み)  
 総トン数 / 4.9 トン  
 香川県庵治港 → 漁場  
 左舷船尾部を圧壊



### 教訓

航行中、他船の灯火を認めた場合、衝突のおそれの有無を判断できるよう、動静監視を十分行うこと。  
 また、漁ろうに従事中的漁船は、他船が自船を避けずに接近した場合、衝突を避けるための協力動作をとること。

本件の裁決書 [http://www.mlit.go.jp/jmat/saiketsu/saiketsu\\_kako/27nen/5hs/hs2711/27hs024.html](http://www.mlit.go.jp/jmat/saiketsu/saiketsu_kako/27nen/5hs/hs2711/27hs024.html)



**視界制限状態における船舶の航法** 貨物船A丸 貨物船B号 衝突事件

(海上衝突予防法第19条)

【A丸船長：戒告】



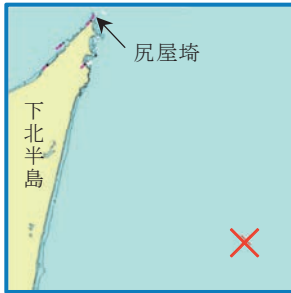
**霧により視界制限状態となった海域で貨物船同士が衝突した事例**

**原因**

本件衝突は、霧により視界制限状態となった尻屋埼南東方沖合において、北上するA丸が、霧中信号を行わず、レーダーにより前方に探知したB号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のを認めた際、針路を保つことができる最小限度の速力に減じず、また、必要に応じて停止しなかったことと、南下するB号がレーダーによる見張りが不十分で、A丸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際、針路を保つことができる最小限度の速力に減じず、また、必要に応じて停止しなかったことによって発生したものである。

**貨物船A丸** (5人乗り組み)  
 総トン数/495トン  
 京浜港川崎区→北海道苫小牧港  
 左舷船尾甲板及びブルワークに曲損・凹損

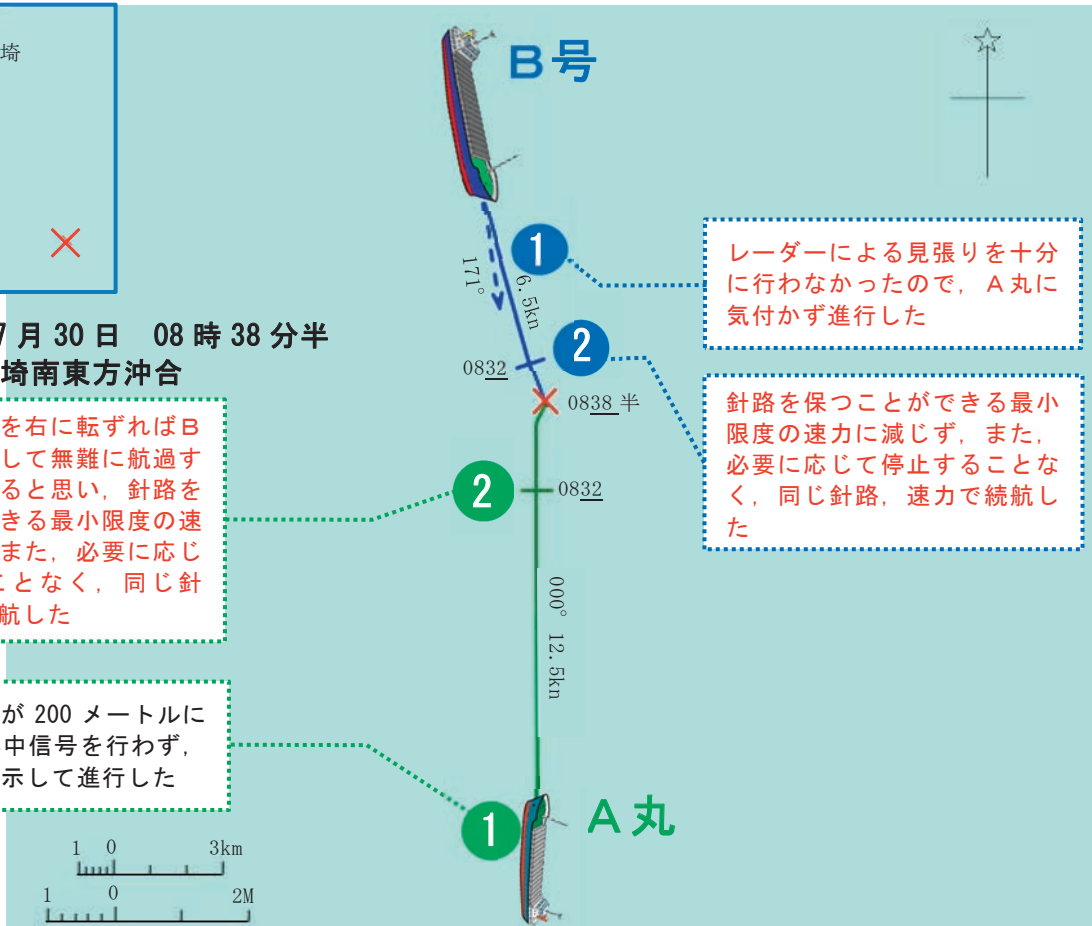
**貨物船B号** (カンボジア王国籍船, 12人乗り組み)  
 総トン数/1,809トン  
 ロシア連邦ホルムスク港→岩手県大船渡港  
 船首外板に破口を伴う凹損



平成24年7月30日 08時38分半  
 青森県尻屋埼南東方沖合

そのうち針路を右に転ずればB号と左舷を対して無難に航過することができると思い、針路を保つことができる最小限度の速力に減じず、また、必要に応じて停止することなく、同じ針路、速力で続航した

霧により視程が200メートルになったが、霧中信号を行わず、法定灯火を表示して進行した



レーダーによる見張りを十分に行わなかったため、A丸に気付かず進行した

針路を保つことができる最小限度の速力に減じず、また、必要に応じて停止することなく、同じ針路、速力で続航した

**教訓**

視界制限状態において、他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場合、針路を保つことができる最小限度の速力に減じること、また、必要に応じて停止すること。

(4) 船種別による海難の原因分類

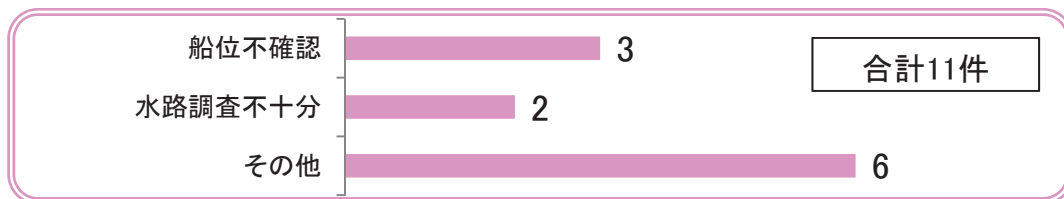
裁決の対象となった船舶のうち、旅客船、貨物船、油送船、漁船、遊漁船、瀬渡船及びプレジャーボートについて、その原因を分類してみると、次のとおりとなります。

なお、裁決では1隻の船舶について複数の原因を示すことがありますので、船舶隻数と原因数が同数にならない場合があります。

① 旅客船

「乗揚」が最も多く、原因分類別では「船位不確認」などが多く挙げられます。

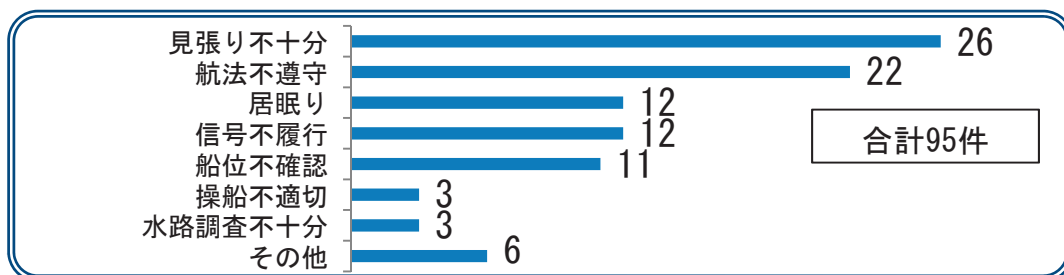
旅客船の海難は12隻（船種別の海難総隻数については、本書8ページの「船種・海難種類別隻数」を参照。以下同じ。）であり、このうち乗揚が6隻と最も多く、原因分類別では、合計11件の原因が示されており、「船位不確認」が3件（27.3%）、「水路調査不十分」が2件（18.2%）などとなっています。



② 貨物船

「衝突」が最も多く、原因分類別では「見張り不十分」などが多く挙げられます。

貨物船の海難は82隻であり、このうち衝突が49隻と最も多く、原因分類別では、合計95件の原因が示されており、「見張り不十分」が最も多く26件（27.4%）、次いで「航法不遵守」が22件（23.2%）、「居眠り」及び「信号不履行」がそれぞれ12件（12.6%）などとなっています。



③ 油送船

「衝突」が最も多く、原因分類別では「見張り不十分」などが多く挙げられます。

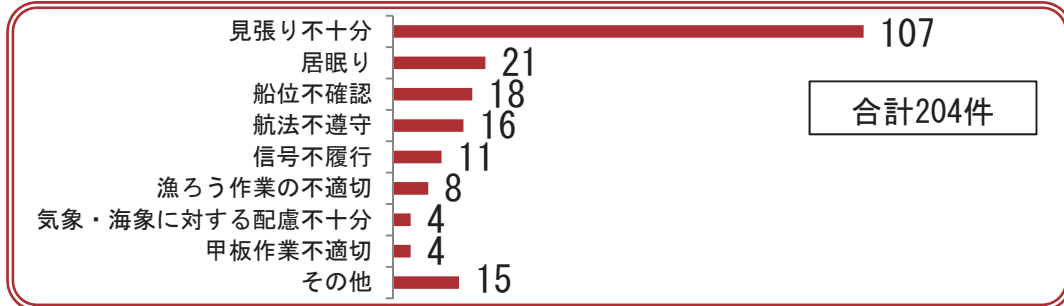
油送船の海難は11隻であり、このうち衝突が8隻と最も多く、原因分類別では、合計9件の原因が示されており、「見張り不十分」が最も多く4件（44.4%）、次いで「航法不遵守」が2件（22.2%）などとなっています。



④ 漁船

「衝突」が最も多く、原因分類別では「見張り不十分」などが多く挙げられます。

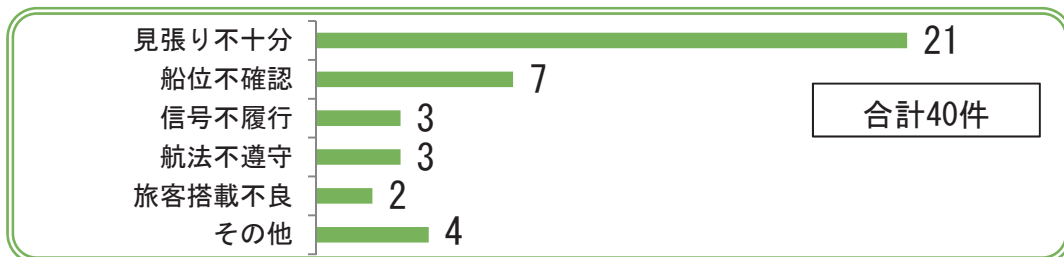
漁船の海難は195隻であり、このうち衝突が131隻と最も多く、原因分類別では、合計204件の原因が示されており、「見張り不十分」が最も多く107件（52.5%）、次いで「居眠り」の21件（10.3%）、「船位不確認」の18件（8.8%）などとなっています。



⑤ 遊漁船・瀬渡船

「衝突」が最も多く、原因分類別では「見張り不十分」などが多く挙げられます。

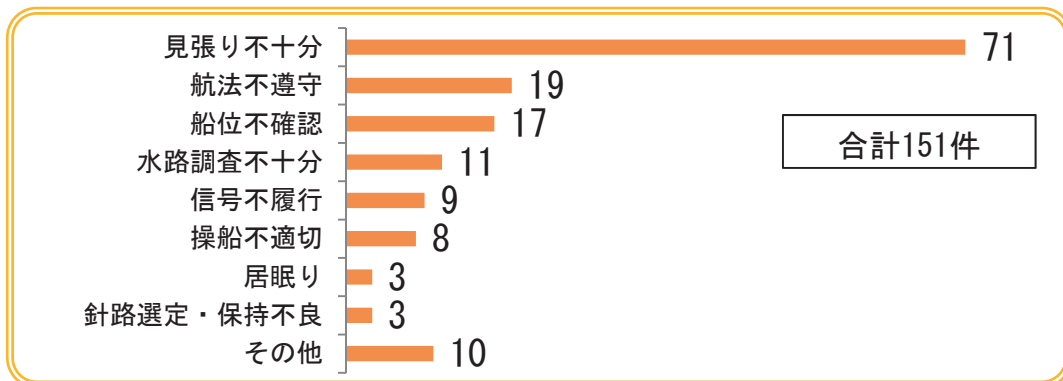
遊漁船・瀬渡船の海難は35隻であり、このうち衝突が24隻と最も多く、原因分類別では、合計40件の原因が示されており、「見張り不十分」が最も多く21件（52.5%）、次いで「船位不確認」の7件（17.5%）などとなっています。



⑥ プレジャーボート

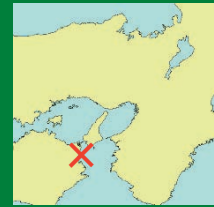
「衝突」が最も多く、原因別では「見張り不十分」などが多く挙げられます。

プレジャーボートの海難は141隻であり、このうち衝突が89隻と最も多く、原因分類別では、合計151件の原因が示されており、「見張り不十分」が最も多く71件（47.0%）、次いで「航法不遵守」の20件（13.2%）、次いで「船位不確認」の17件（11.3%）などとなっています。



## 旅客船A丸 乗揚事件

【A丸船長：業務停止1箇月】



旅客船が漁船を避けようと転針し、浅瀬に向けて進行して乗り揚げた事例

### 原因

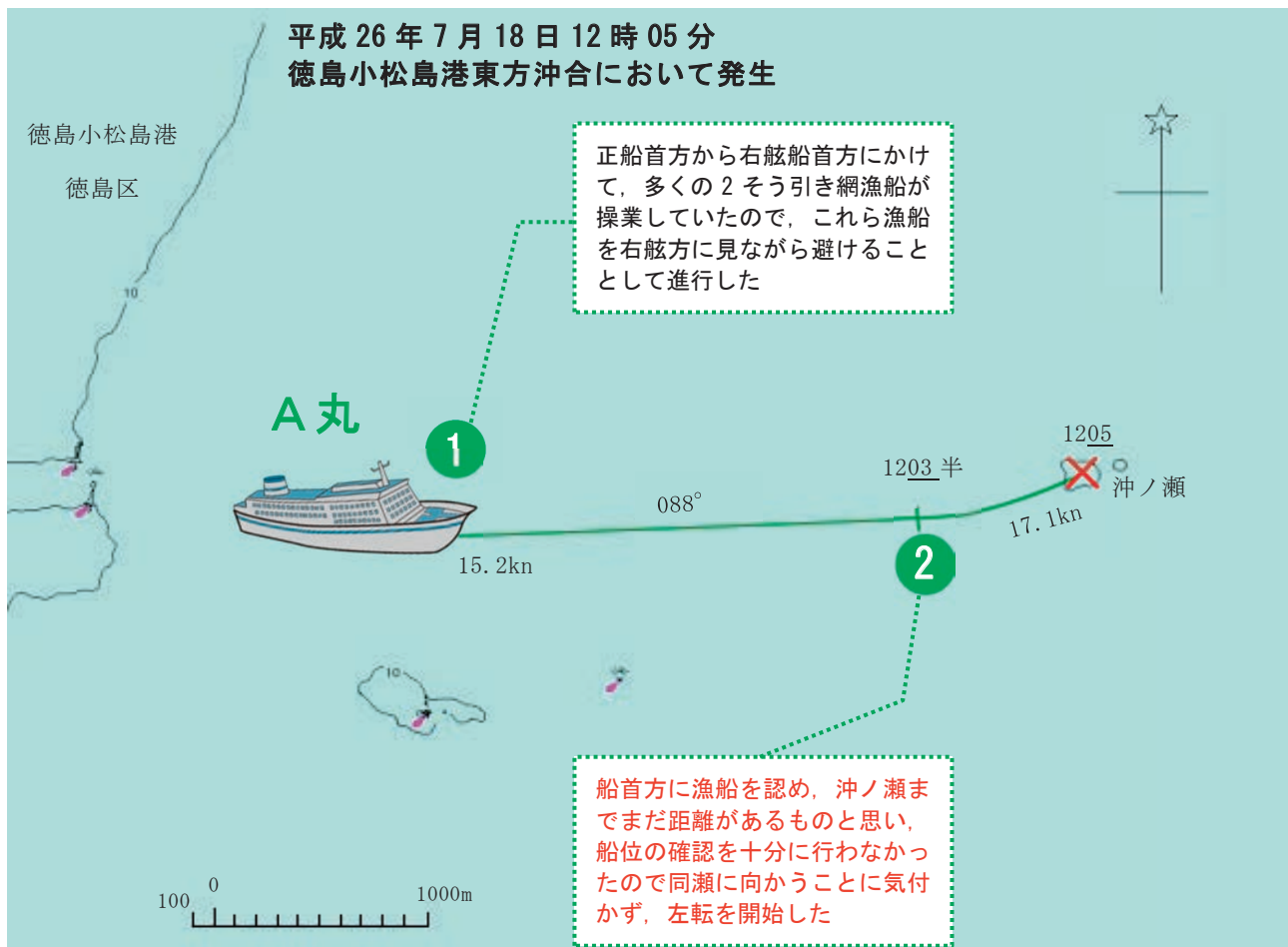
本件乗揚は、徳島小松島港東方沖合において、京浜港に向けて航行中、漁船を避航するため針路を転じる際、船位の確認が不十分で、沖ノ瀬に向首進行したことによって発生したものである。

**旅客船A丸** (21人乗り組み、旅客45人、車両188台)

総トン数/11,523トン 喫水：船首5.75メートル 船尾6.45メートル

徳島小松島港徳島区→京浜港東京区

船底外板に破口を生じて浸水、積載中の車両24台に濡損



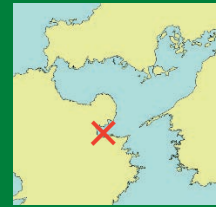
### 教訓

レーダーに表示させた海図情報を活用して浅瀬との相対位置を確かめるなど船位の確認を十分に行うこと。

本件の裁決書 [http://www.mlit.go.jp/jmat/saiketsu/saiketsu\\_kako/27nen/4kb/kb2708/27kb004.html](http://www.mlit.go.jp/jmat/saiketsu/saiketsu_kako/27nen/4kb/kb2708/27kb004.html)

# 貨物船A丸 油送船B丸 衝突事件

【A丸船長：戒告 B丸船長：戒告】



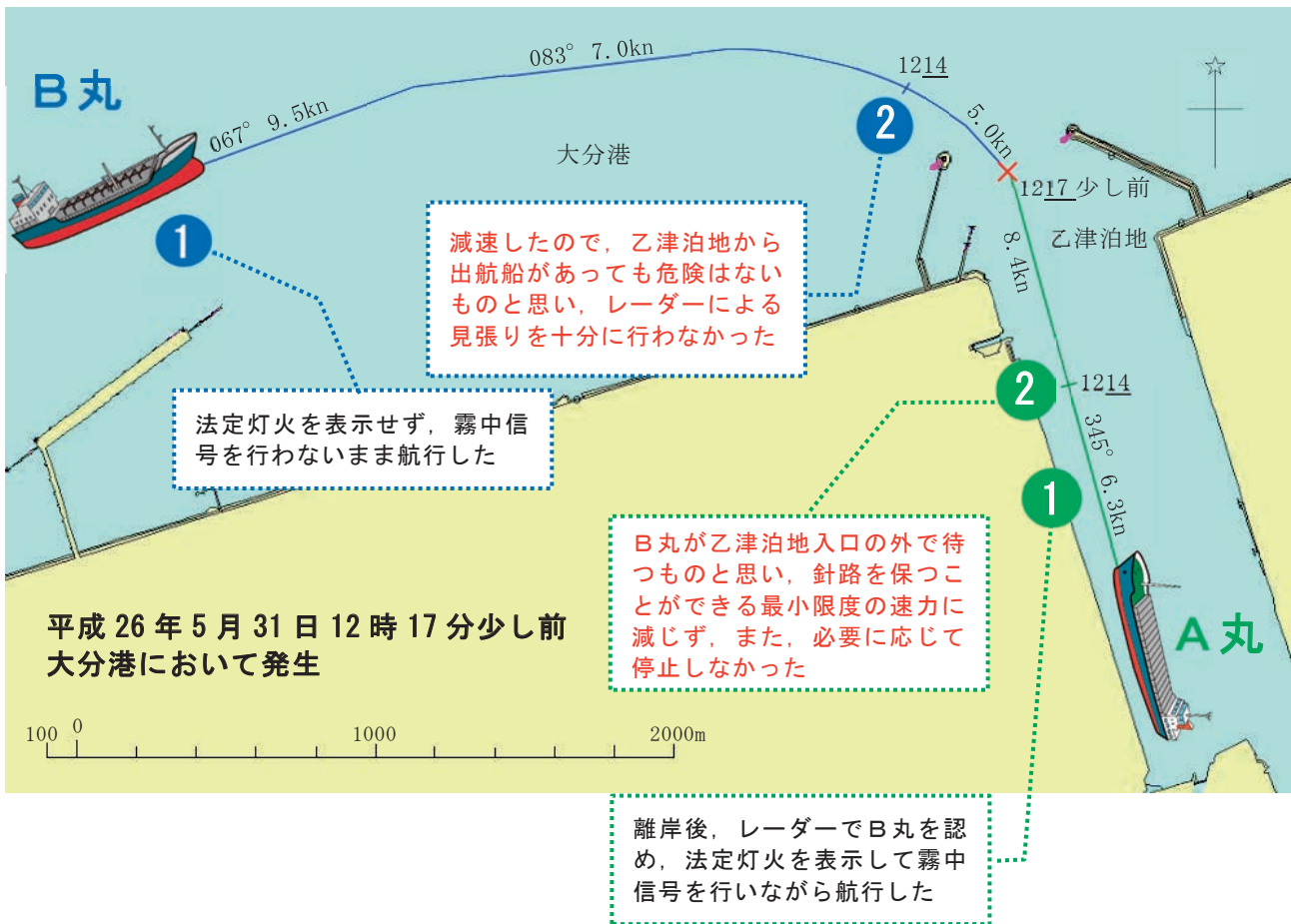
貨物船と油送船が霧のため視界が制限された海域で衝突した事例

## 原因

本件衝突は、霧のため視界が制限された大分港乙津泊地入口付近において、出航中のA丸が、レーダーにより前路に探知したB丸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られた際、針路を保つことができる最小限度の速力に減じず、また、必要に応じて停止しなかったこと、入航中のB丸が、レーダーによる見張り不十分で、A丸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際、針路を保つことができる最小限度の速力に減じず、また、必要に応じて停止しなかったことによって発生したものである。

**貨物船A丸** (7人乗り組み)  
 総トン数/699トン  
 大分港乙津泊地→千葉港  
 左舷船尾部に凹損及び倉口蓋に損傷

**油送船B丸** (5人乗り組み)  
 総トン数/498トン  
 大分港住吉泊地→乙津泊地  
 左舷船首部に圧壊



## 教訓

レーダーによる見張りを十分に行い、他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場合、針路を保つことができる最小限度の速力に減じること、また、必要に応じて停止すること。

本件の裁決書 [http://www.mlit.go.jp/jmat/saiketsu/saiketsu\\_kako/27nen/6mj/mj2712/26mj043.html](http://www.mlit.go.jp/jmat/saiketsu/saiketsu_kako/27nen/6mj/mj2712/26mj043.html)

## 漁船A丸 漁船B丸 衝突事件

【A丸船長：戒告 B丸船長：業務停止1箇月】



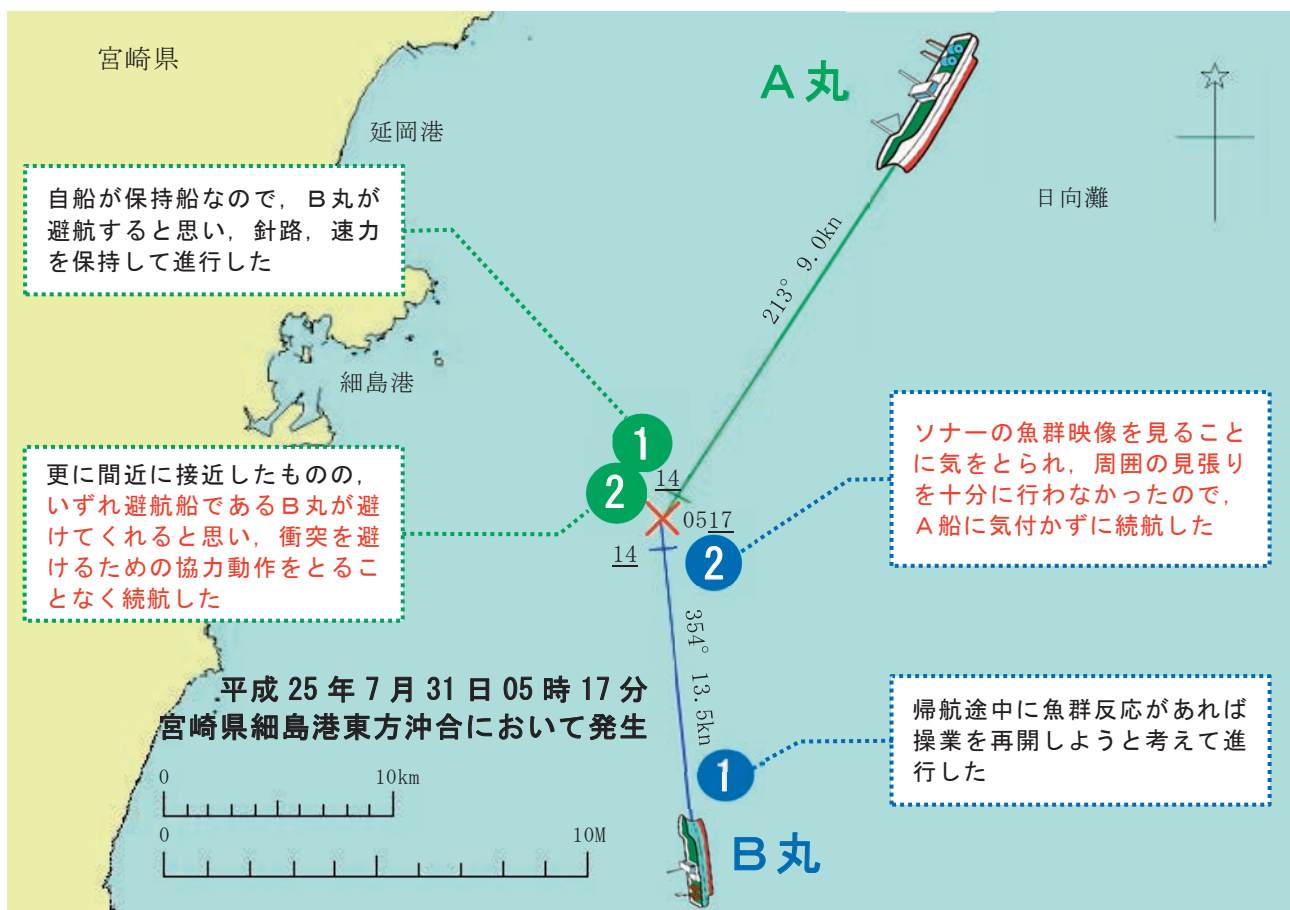
漁船が魚群探索をしながら帰航中、見張り不十分で漁船と衝突した事例

### 原因

本件衝突は、日出前の薄明時、細島港東方沖合において、両船が互いに進路を横切り衝突のおそれがある態勢で接近した際、北上するB丸が、見張り不十分で、前路を左方に横切るA丸の進路を避けなかったことによって発生したが、西行するA丸が、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ことも一因をなすものである。

**漁船A丸** (5人乗り組み)  
 総トン数/324トン  
 愛媛県宇和島港→熊本県牛深港沖  
 左舷後部外板に凹損

**漁船B丸** (1人乗り組み)  
 総トン数/8.5トン  
 漁場→宮崎県島野浦漁港  
 船首部に圧壊 船長が頸椎捻挫等



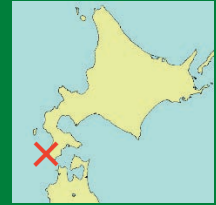
### 教訓

魚群探索中も、魚群映像に気をとられることのないよう、見張りを十分に行うこと。  
 また、他船が避航動作をとらないまま接近した場合、衝突を避けるための協力動作をとること。

本件の裁決書 [http://www.mlit.go.jp/jmat/saiketsu/saiketsu\\_kako/27nen/6mj/mj2701/26mj033.html](http://www.mlit.go.jp/jmat/saiketsu/saiketsu_kako/27nen/6mj/mj2701/26mj033.html)

# 漁船A丸 モーターボートB丸 衝突事件

【A丸船長：業務停止1箇月 B丸船長：戒告】



船尾甲板上で操船中の漁船が漂流中のモーターボートに衝突した事例

## 原因

本件衝突は、北海道上ノ国漁港大崎地区西南西方沖において、帰港のため同地区に向け航行するA丸が、見張り不十分で、漂流中のB丸を避けなかったことによって発生したが、B丸が、避航を促す音響信号を行わず、衝突を避けるための措置をとらなかったことも一因をなすものである。

**漁船A丸** (1人乗り組み)  
 総トン数/4.9トン  
 釣り場→北海道上ノ国漁港大崎地区  
 左舷船首部外板に亀裂を伴う擦過傷

**モーターボートB丸** (1人乗り組み, 家族1人)  
 全長/9.30メートル  
 北海道江差港→釣り場  
 左舷前部ブルワークに曲損, 左舷船側外板に亀裂等

平成26年9月15日08時46分  
 北海道上ノ国漁港大崎地区西南西方沖  
 において発生

しばらくは航行に支障となる他船はいないものと思い、船首方の死角を補う見張りを十分に行わなかったため、前路で漂流中のB丸に気付かず継続した

天気が良く視界も良かったことから、操舵室から出て、右舷船尾付近の甲板上に立った姿勢で操船に当たった

**B丸**  
 (漂流中)

上ノ国漁港大崎地区

0846

41

A丸が自船の間近をかわして通過するものと思い、衝突を避けるための措置をとることなく漂流を続けた

シーアンカーを海中に投入し、漂流して釣りを開始した

**A丸**



北海道  
 桧山郡上ノ国町

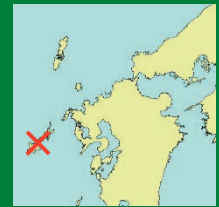
## 教訓

航行中は、前路の他船を見落とすことがないように、船首方の死角を補う見張りを十分に行うこと。  
 また、漂流中であっても、機関を使用して移動するなど、衝突を避けるための措置をとること。

本件の裁決書 [http://www.mlit.go.jp/jmat/saiketsu/saiketsu\\_kako/27nen/1hd/hd2711/26hd026.html](http://www.mlit.go.jp/jmat/saiketsu/saiketsu_kako/27nen/1hd/hd2711/26hd026.html)

## 遊漁船A丸 漁船B丸 衝突事件

【A丸船長：業務停止1箇月 B丸船長：戒告】



航行中の遊漁船の船長が釣り客と話をしていて漂流中の漁船に衝突した事例

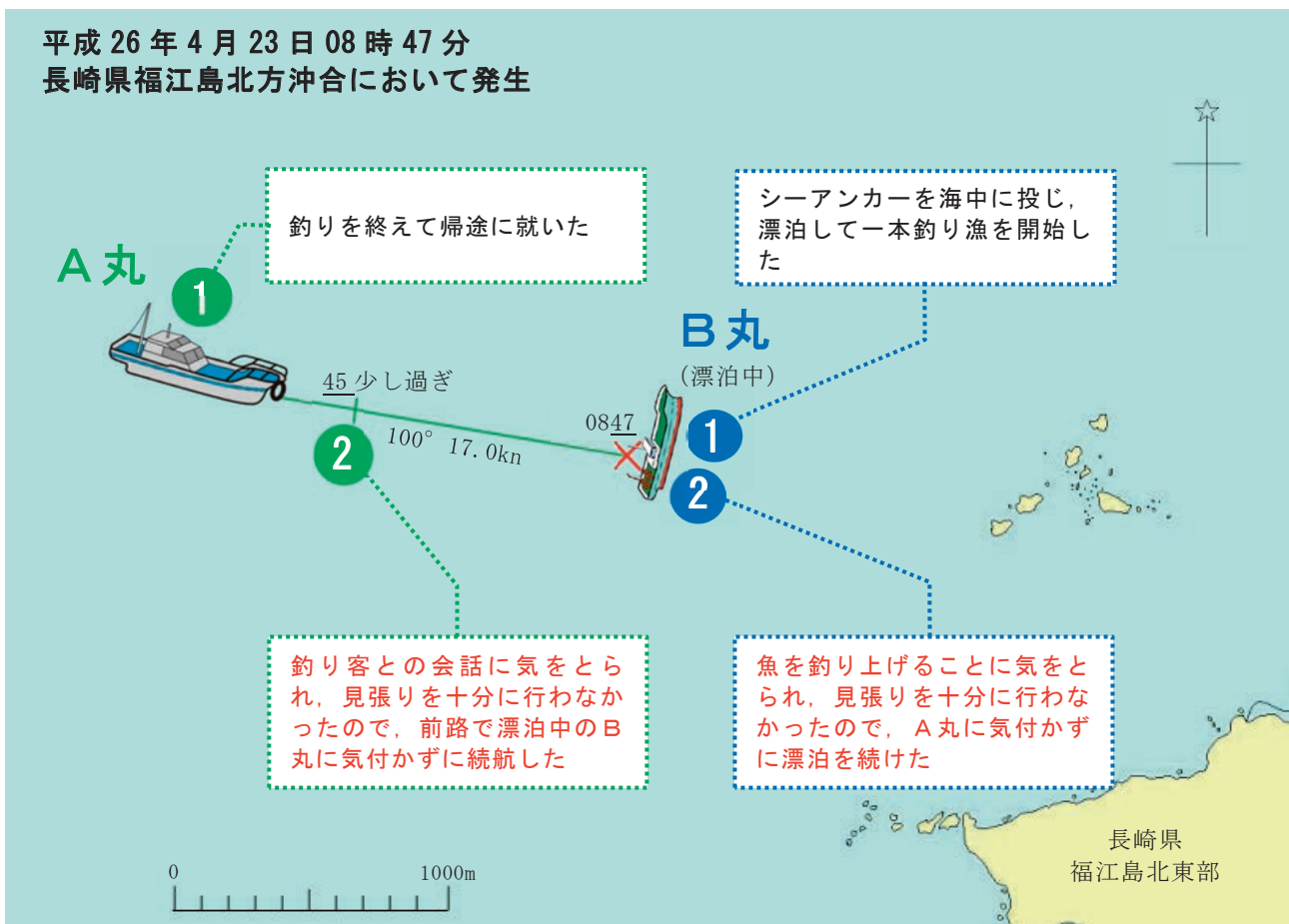
### 原因

本件衝突は、福江島北方沖合において、糸串鼻に向けて航行中のA丸が、見張り不十分で、前路で漂流中のB丸を避けなかったことによって発生したが、B丸が、見張り不十分で、避航を促す有効な音響による信号を行わず、衝突を避けるための措置をとらなかったことも一因をなすものである。

**遊漁船A丸** (1人乗り組み, 釣り客4人)  
 総トン数/4.9トン  
 釣り場→長崎県茂木港  
 船首船底外板に擦過傷, 推進器翼に欠損

**漁船B丸** (1人乗り組み)  
 総トン数/0.5トン  
 長崎県岐宿港→漁場  
 船体が分断されて全損 船長が左大腿部打撲傷

平成26年4月23日08時47分  
 長崎県福江島北方沖合において発生



### 教訓

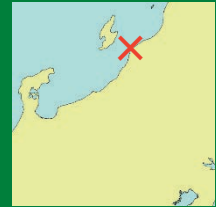
航行中は、釣り客との会話に気をとられることがないように、見張りを十分に行うこと。  
 また、漂流中であっても、釣りに気をとられることがないように、見張りを十分に行うこと。

本件の裁決書 [http://www.mlit.go.jp/jmat/saiketsu/saiketsu\\_kako/27nen/7ns/ns2701/26ns025.html](http://www.mlit.go.jp/jmat/saiketsu/saiketsu_kako/27nen/7ns/ns2701/26ns025.html)



## 漁船A丸 防波堤衝突事件

【A丸船長：業務停止1箇月】



漁船の船長が睡眠不足と疲労から居眠りして防波堤に衝突した事例

### 原因

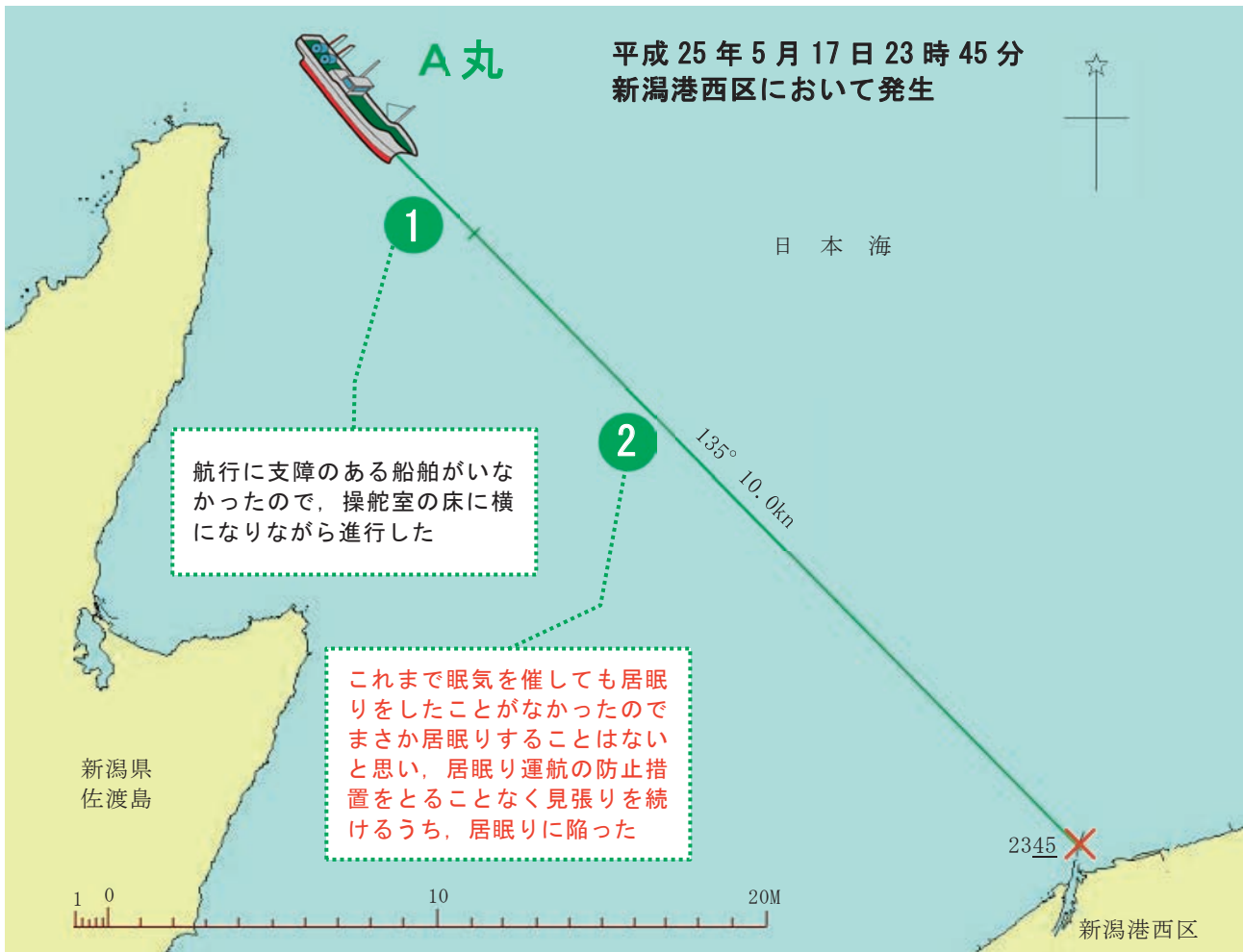
本件防波堤衝突は、夜間、新潟県佐渡島東方沖合を新潟港西区に向けて南東進中、居眠り運航の防止措置が不十分で、防波堤に向首して進行したことによって発生したものである。

漁船A丸 (3人乗り組み)

総トン数/17トン

漁場→新潟港西区

船首部に圧壊等



### 教訓

航行中、睡眠不足と疲労から眠気を催した場合、休憩中の甲板員を呼んで二人で当直を行うなど、居眠り運航の防止措置を十分にとること。

本件の裁決書 [http://www.mlit.go.jp/jmat/saiketsu/saiketsu\\_kako/27nen/1hd/hd2702/26hd017.html](http://www.mlit.go.jp/jmat/saiketsu/saiketsu_kako/27nen/1hd/hd2702/26hd017.html)

## 遊漁船A丸 岩礁衝突事件

【A丸船長：業務停止1箇月】



遊漁船の船長が先着していた遊漁船の集魚灯の明かりに気をとられて岩礁に衝突した事例

### 原因

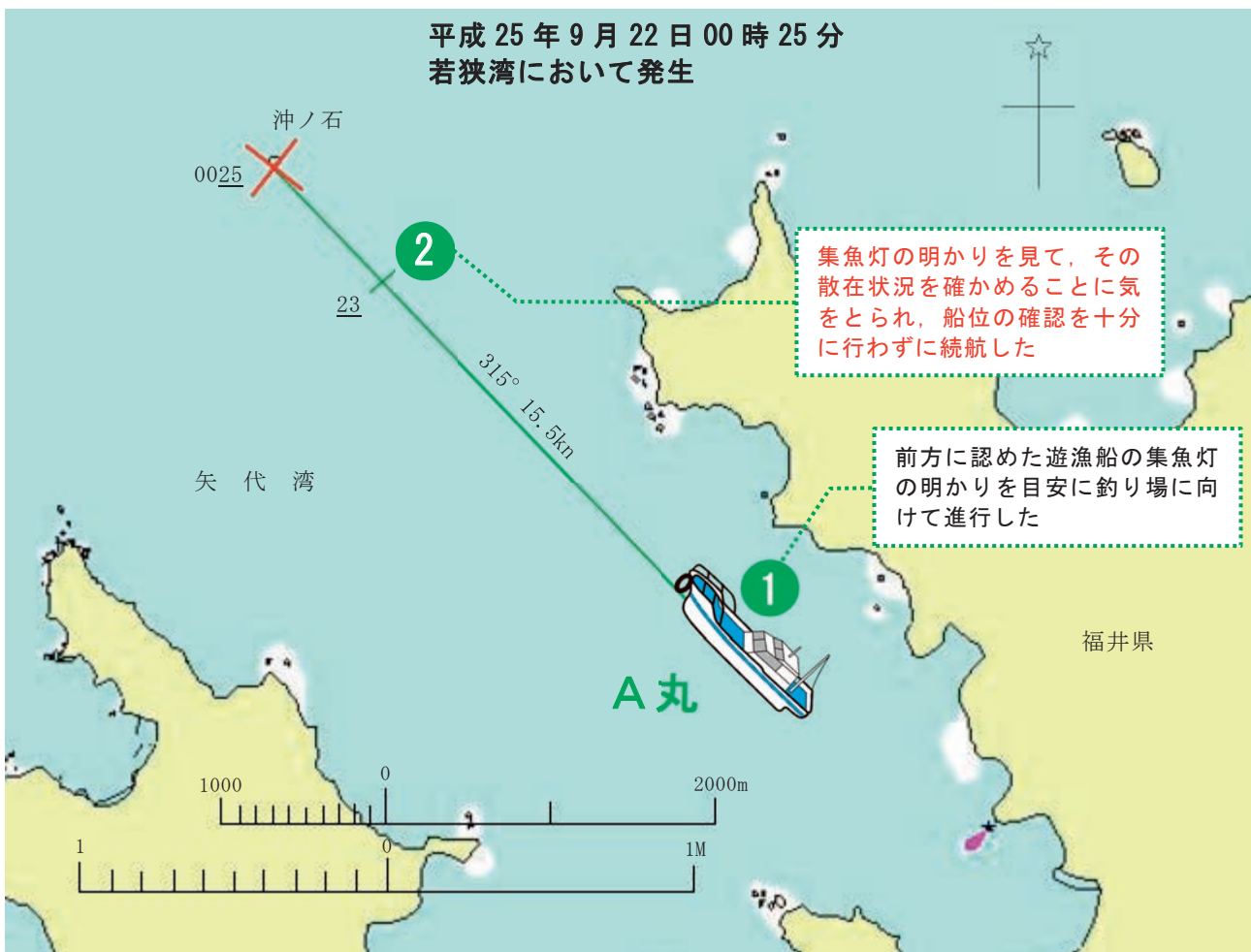
本件岩礁衝突は、夜間、矢代湾湾口付近を釣り場に向けて航行する際、船位の確認が不十分で、沖ノ石に向首進行したことによって発生したものである。

遊漁船A丸（1人乗り組み、釣り客6人）

総トン数／7.3トン

福井県内外海漁港犬熊地区→漁場

船首部を圧壊、船長及び釣り客6人が骨折等



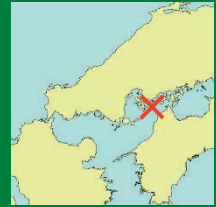
### 教訓

航行中、前路に岩礁がある場合、レーダーで岩礁の方位及び距離を測定し、同岩礁との位置関係を把握して安全に航過すること。

本件の裁決書 [http://www.mlit.go.jp/jmat/saiketsu/saiketsu\\_kako/tokyou/tk27/26002.html](http://www.mlit.go.jp/jmat/saiketsu/saiketsu_kako/tokyou/tk27/26002.html)

## モーターボートA丸 乗揚事件

【A丸船長：戒告】



モーターボートの船長が水深や潮汐等を調査しないまま航行して浅所に乗り揚げた事例

### 原因

本件乗揚は、安芸灘での魚釣りを終え、広島港に向け帰航することとした際、水路調査が不十分で、小アジワ島東方沖合の浅所に向首進行したことによって発生したものである。

**モーターボートA丸** (1人乗り組み, 友人1人乗船)

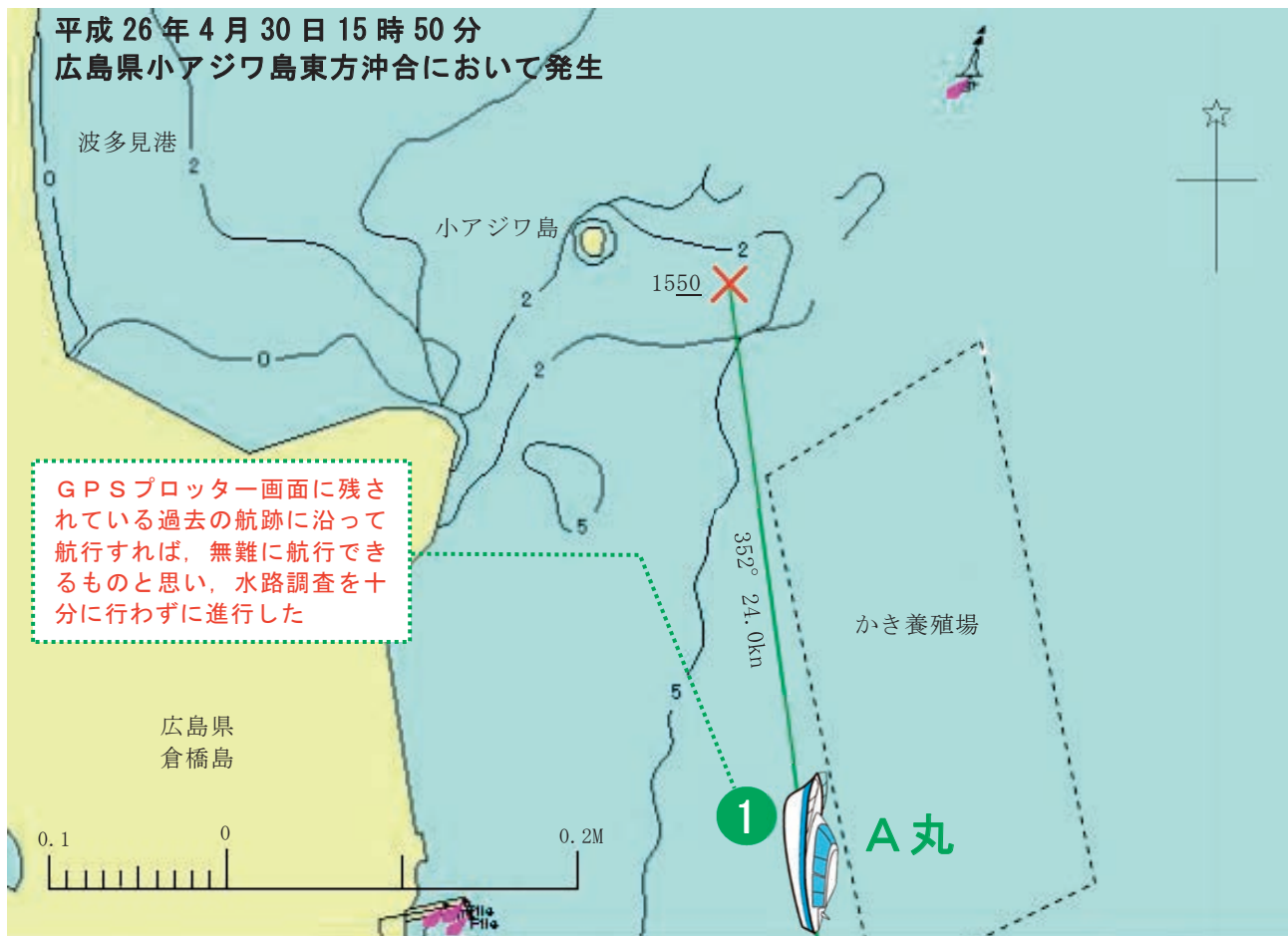
登録長/12.08メートル 喫水: 船首0.8メートル 船尾1.3メートル

釣り場→広島港第3区のマリーナ

プロペラ翼, プロペラシャフト及び舵に曲損等

GPSプロッターには等深線が表示されるようになっていた

平成26年4月30日15時50分  
広島県小アジワ島東方沖合において発生



### 教訓

陸岸に寄せて航行する場合、GPSプロッター画面を拡大して航行経路付近の水深の状況を確認するなど、水路調査を十分に行うこと。