



主 な 内 容

- ◆ 特集「見張り不十分で発生した衝突海難」・・・・・・・・・・ 1
- ◆ 見張りの状況の分析・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 2
- ◆ 海難事例（3事例）・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 3
- ◆ トピックス・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 6

特集「見張り不十分で発生した衝突海難」

平成 23 年 12 月に発行した、「平成 23 年版レポート 海難審判」によると、平成 22 年に言い渡された裁決 330 件のうち、原因ありとされた船舶 441 隻を原因別でみると、「見張り不十分」^(注)が 191 原因と最も多く、全体（521 原因）の 36.7% を占めています。また、海難種類別でみた場合、衝突においては、306 原因中、「見張り不十分」が 176 原因と最も多く、57.5%を占めています。

そこで今回は、「見張り不十分で発生した衝突海難」に焦点を当て、裁決からみた見張りの状況の分析と海難事例を紹介します。

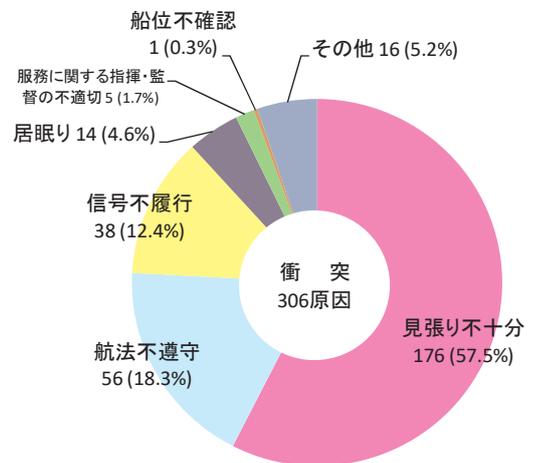
(注)「見張り不十分」とは、動静監視を怠ったものも含まれます。

平成22年 海難種類別原因分類

(単位：原因数)

海難種類	衝突	衝突(単)	乗揚	転覆	機関損傷	死傷等	その他	合計
見張り不十分	176	10	1			2	2	191
居眠り	14	11	34					59
航法不遵守	56							56
信号不履行	38							38
船位不確認	1	7	26					34
主機の整備・点検・取扱不良		1			15	1	2	19
服務に関する指揮・監督の不適切	5	5	1			3	1	15
針路の選定・保持不良		2	9	1			2	14
水路調査不十分		1	8				4	13
操船不適切			4	2		2	2	10
荒天措置不適切		1		6		2	1	10
補機等の整備・点検・取扱不良					3		7	10
その他	16	1	5	4	3	17	6	52
合 計	306	39	88	13	21	27	27	521
裁 決 件 数	132	35	85	11	21	22	24	330
裁決の対象となった船舶隻数	276	35	88	12	21	24	27	483
海難の原因ありとされた船舶隻数	246	35	84	11	20	21	24	441

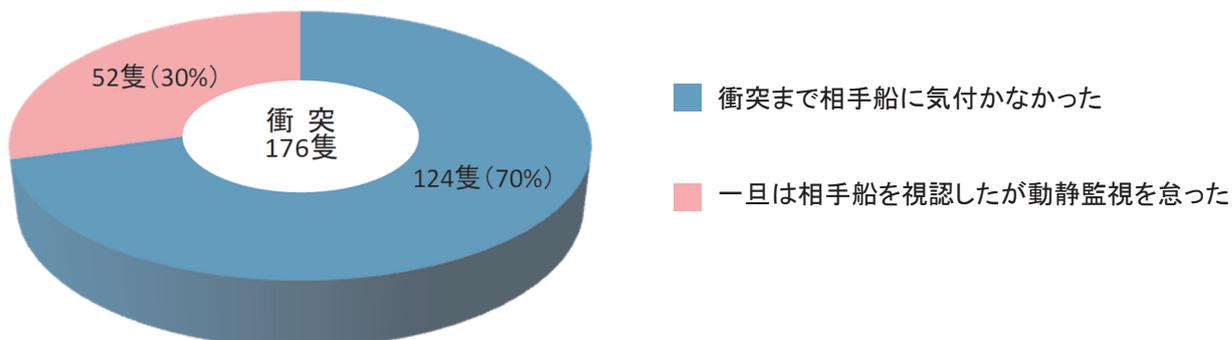
衝突の原因分類



※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。

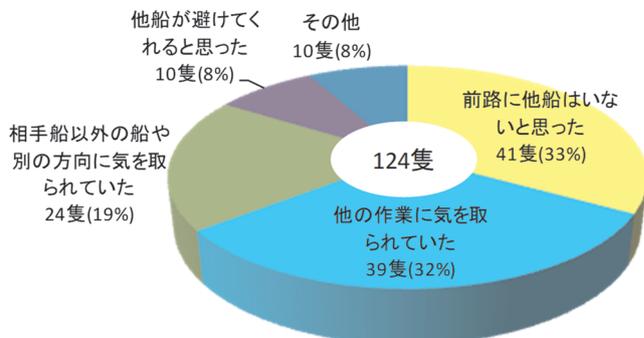
見張りの状況の分析

見張り不十分が原因として衝突した船舶 176 隻（176 原因）について、衝突の相手船の視認状況を裁決でみると、衝突まで相手船に気付かなかったものが 124 隻と全体の 70%を占め、次に、一旦は相手船を視認したものの、その後の動静監視を怠ったものが 52 隻（30%）と、これら二つに分類されます。



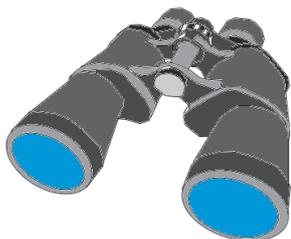
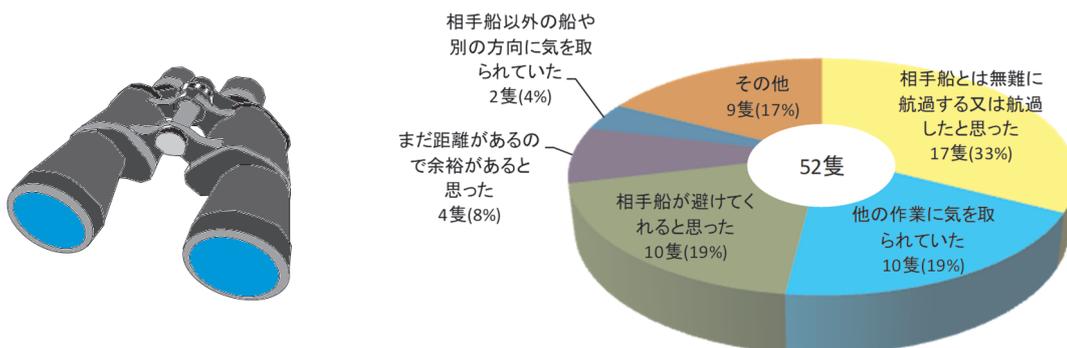
次に、上記二つに分類された各船舶について、見張りが不十分となった理由を詳しく分析すると、「衝突まで相手船に気付かなかった船舶」124 隻では、「前路に他船はいないと思った。」が 41 隻（33%）と最も多く、次いで「他の作業に気を取られていた。」が 39 隻（32%）などとなっています。

衝突まで相手船に気付かなかった理由



「一旦は相手船を視認したが動静監視を怠った船舶」52 隻では、「相手船とは無難に航過する又は航過したと思った。」が 17 隻（33%）と最も多く、次いで「他の作業に気を取られていた。」と「相手船が避けられると思った。」がそれぞれ 10 隻（19%）などとなっています。

一旦は相手船を視認したが動静監視を怠った理由



事例

① 漁船が前路を左方に横切る貨物船の進路を避けないで衝突した事例

S丸：貨物船 499トン 乗組員5人 鋼材1,383トン
茨城県鹿島港→北海道苫小牧港
一等航海士：二級海技士（航海）免許 懲戒：戒告

T丸：漁船 13トン 乗組員2人 いか一本釣り漁 岩手県久慈港→漁場
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22年7月21日04時10分 岩手県久慈港東方沖合
気象海象：晴れ 風力1 南東風 低潮時



海難の概要

日出前の薄明時、岩手県久慈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中、T丸が、漁場向け航行中、見張りを十分に行わず、前路を左方に横切るS丸の進路を避けないで航行し、S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いで航行して両船が衝突した。衝突の結果、S丸は左舷船尾部外板に擦過傷を生じ、T丸は右舷船首部を破損し、いか釣り機2台を損傷した。

(裁決は、http://www.mlit.go.jp/jmat/saiketsu/saiketsu_kako/23nen/sendai/sd2308/23sd002.html からご覧いただけます。)

<p>T丸</p> <p>03時20分 久慈港東北東約12海里沖の漁場向け出港</p>	<p>前部甲板にはいか釣り機やオーニングが設けられており、見通しが悪かった</p>	<p>03時42分 船長は、自動操舵とし、全速力前進で、所定の灯火を表示して進行</p>	<p>船長は、3海里レンジとしたレーダーで僚船以外の船舶を認めなかったため他船はいないと思い、作業に不慣れた甲板員に代わり、前部甲板でいか釣り機のワイヤ調整作業を行い、甲板員が同甲板で氷の箱詰め作業を行いながら続航</p>	<p>周囲の見張りを行っていないのでS丸に気付かないで進行</p>	<p>04時10分 原針路、原速力のまま、S丸と衝突</p>
--	---	--	---	-----------------------------------	------------------------------------



<p>S丸</p> <p>一等航海士が1人で船橋当直に就き、所定の灯火を表示し、苫小牧港に向けて航行</p>	<p>03時50分 レーダー及び目視により、左舷前方にT丸を初認</p>	<p>その後T丸を先頭に十数隻の漁船が群をなして東行し、徐々に近づいてくるのを認めた</p>	<p>03時54分 漁船群を左方にかわすため、針路355度に転じて続航</p>	<p>04時02分 T丸の灯火及び船体を視認し、その方位が変わりがなく、前路を右方に横切るT丸と衝突のおそれを認めたが、警告信号を行わず、衝突を避けるための協力動作をとることなく進行</p>	<p>04時09分 衝突の危険を感じて右舵をとり、微速力前進とした</p>	<p>04時10分 左舷船尾部にT丸の船首が衝突</p>
---	--	--	---	---	---	----------------------------------

周囲の見張りを徹底して行おう！

- レーダーに他船が映らなかったからといって安心せず、見張りを徹底しよう。
- 船橋当直中は見張りに専念し、やむを得ず作業する場合は見張り員を配置しよう。
- 保持船であっても相手船の動静には十分に気を付けよう。

事例

②

遊漁船が船首死角を補う見張りを行わないで漂泊中のモーターボートに衝突した事例

F丸：遊漁船 4.3トン 乗組員1人 釣り客4人 遊漁
鹿児島県今和泉漁港→同県長崎鼻東方沖合の釣り場
船長：小型船舶操縦士免許 懲戒：1箇月停止

K丸：モーターボート 4.96メートル 乗組員1人 魚釣り
鹿児島県指宿港→同港北東方沖合の釣り場
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9月17日18時00分 鹿児島県指宿港北東方沖合

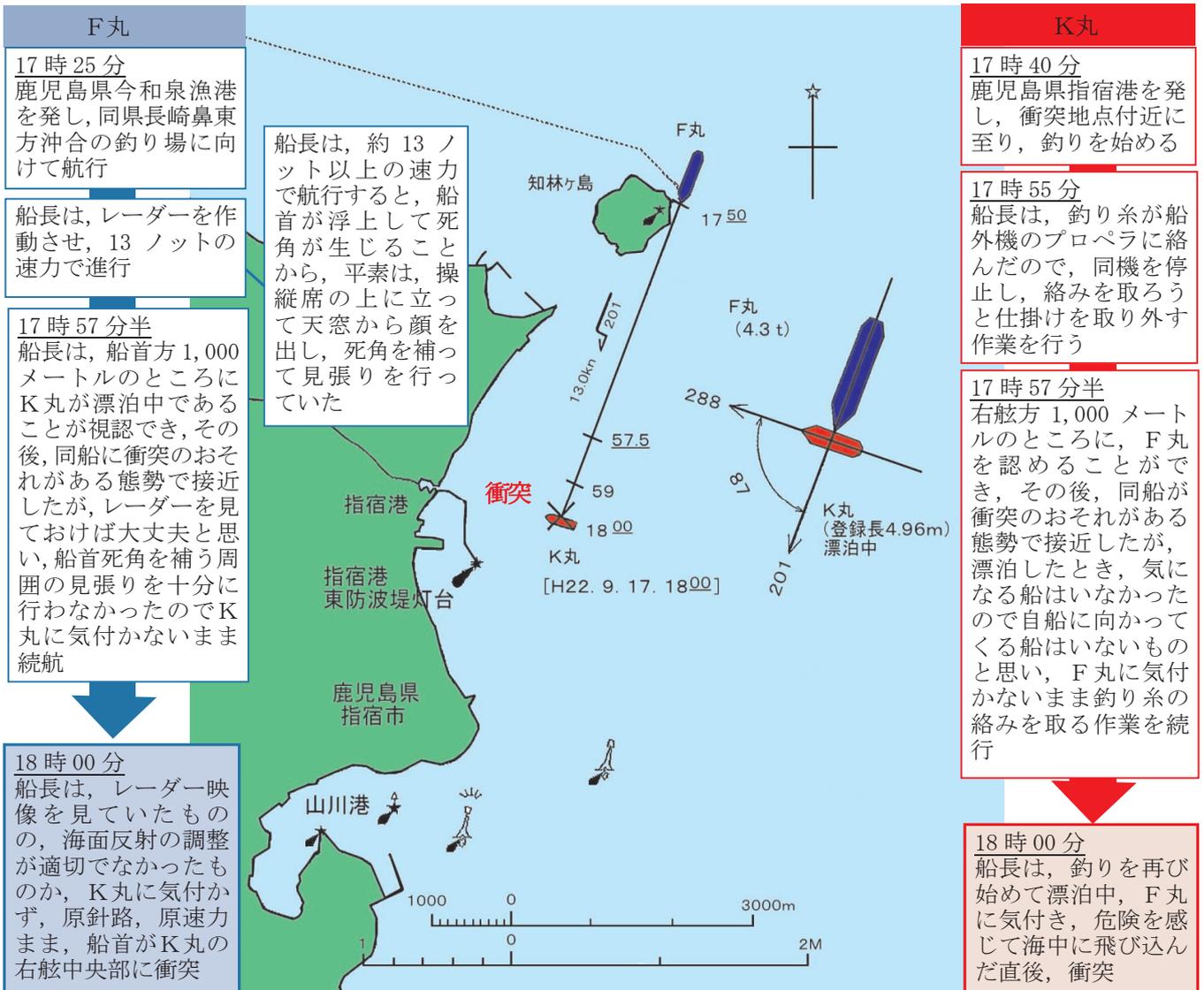
気象海象：晴れ 風力3 東南東風 下げ潮の中央期 視界良好



海難の概要

鹿児島県指宿港北東方沖合において、航行中のF丸が、見張り不十分で、前路で漂泊中のK丸を避けずに航行し、K丸が、見張り不十分で、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いで漂泊を続け、両船が衝突した。衝突の結果、F丸は船首船底部に擦過傷を生じ、K丸は右舷中央部外板に破口を伴う亀裂を生じて水船状態となった。

(裁決は、http://www.mlit.go.jp/jmat/saiketsu/saiketsu_kako/23nen/moji/mj2303/22mj047.html からご覧いただけます。)



F丸

17時25分
鹿児島県今和泉漁港を発し、同県長崎鼻東方沖合の釣り場に向けて航行

船長は、レーダーを動作させ、13ノットの速力で進行

17時57分半
船長は、船首方1,000メートルのところにK丸が漂泊中であることが視認でき、その後、同船に衝突のおそれがある態勢で接近したが、レーダーを見ておけば大丈夫と思いき、船首死角を補う周囲の見張りを十分に行わなかったためK丸に気付かないまま続航

18時00分
船長は、レーダー映像を見ていたものの、海面反射の調整が適切でなかったため、K丸に気付かず、原針路、原速力まま、船首がK丸の右舷中央部に衝突

K丸

17時40分
鹿児島県指宿港を発し、衝突地点付近に至り、釣りを始める

17時55分
船長は、釣り糸が船外機のプロペラに絡んだので、同機を停止し、絡みを取ろうと仕掛けを取り外す作業を行う

17時57分半
右舷方1,000メートルのところに、F丸を認めることができ、その後、同船が衝突のおそれがある態勢で接近したが、漂泊したとき、気になる船はいなかったため自船に向かってくる船はいないものと思いき、F丸に気付かないまま釣り糸の絡みを取る作業を続行

18時00分
船長は、釣りを再び始めて漂泊中、F丸に気づき、危険を感じて海中に飛び込んだ直後、衝突

周囲の見張りは継続して行おう！

- 航行中は、レーダーだけでなく、周囲の状況に目を配り、継続して見張りを行おう。
- 航行中、船首に死角が生じる場合は、死角を補う見張りをこまめに行おう。
- 釣りをしているときは、周囲の状況にも気を配ろう。周囲の状況は、刻一刻変化しています。

事例

③

貨物船が前路で錨泊中のモーターボートを避けずに衝突した事例

U丸：液体化学薬品ばら積船 749ト 乗組員5人 空倉 山口県宇部港→大分県佐賀関港

一等航海士：五級海技士（航海）免許 懲戒：1箇月停止

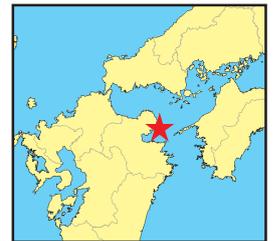
M丸：モーターボート 6.80メートル 乗組員1人 友人1人 魚釣り

大分県守江港→大分空港東方沖合の釣り場

船長：小型船舶操縦士免許 懲戒：戒告

発生日時場所：平成21年7月18日13時50分 大分県白石鼻北東方沖合

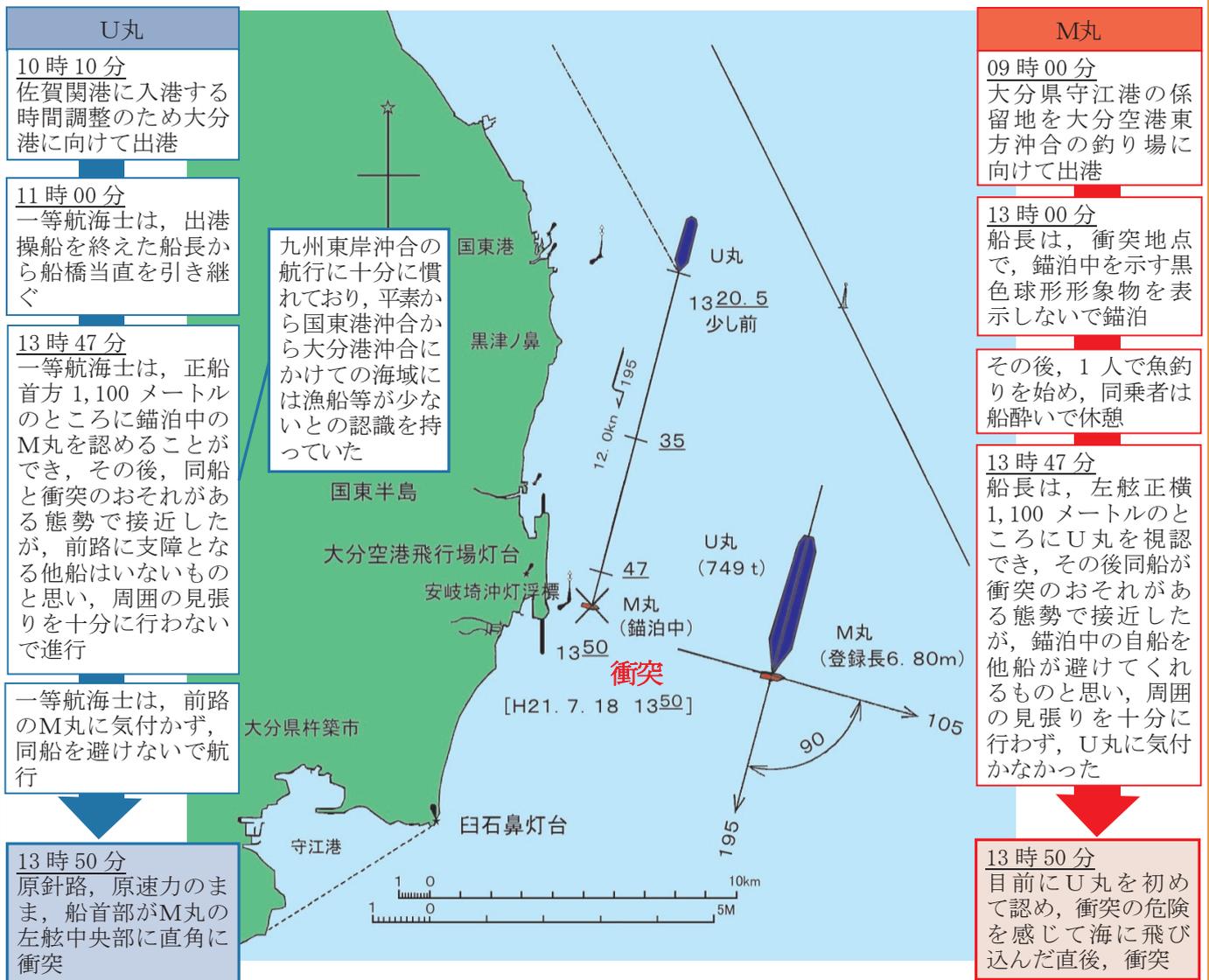
気象海象：晴れ 風力4 南東風 上げ潮中央期 視界良好



海難の概要

大分県白石鼻北東方沖合において、航行中のU丸が、見張り不十分により前路で錨泊中のM丸を避けずに航行し、M丸が、見張り不十分で、注意喚起信号を行わず、衝突を避けるための措置をとらないで錨泊を続け、両船が衝突した。衝突の結果、U丸は船首部に擦過傷、M丸は左舷外板等に亀裂を生じて廃船処理され、同乗者が衝突の衝撃で海に投げ出されて骨折及び打撲等を負った。

（裁決は、http://www.mlit.go.jp/jmat/saiketsu/saiketsu_kako/22nen/moji/mj2209/22mj009.html からご覧いただけます。）



他船はいないなどの思い込みには気を付けよう！

- いつもの経験から航行船舶が少ないという思い込みは禁物。レーダーや目視による見張りをしっかり行おう。
- これまでも他船が自船を避けてくれたので、いつも避けてくれるという思い込みはやめよう。
- 錨泊中も周囲の見張りを十分に行い、他船を認めた場合はその動静に気を配ろう。

○ 審判廷見学の受け入れについて

海難審判所では、国土交通本省における業務説明・施設見学の間として、修学旅行や社会見学で訪れる生徒等（主に小・中・高校生）を受け入れて審判廷を開放しています。



今年度は6校67人(平成23年11月末現在)が審判廷を訪れ、海難審判や日本における船の役割の大切さを説明しました。

今後、見学に訪れた生徒等の中から未来の船長や機関長になる人がいることを願い、もっと「船の大切さ」を幅広く知っていただきたいと思っています。

【審判廷見学の模様】

(国土交通省キッズコーナー：<http://www.mlit.go.jp/kids/>)

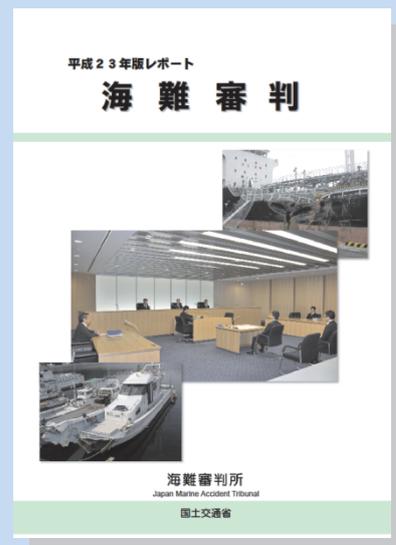
○ 「平成23年版レポート 海難審判」を発刊！

海難審判所では、12月に「平成23年版レポート海難審判」を発刊しました。本レポートでは、海難審判所の現状、海難の調査と審判、海難の発生と原因、航法不遵守及び船種別海難の裁決事例などを掲載しています。

また、資料編として、海難種類別原因分類、発生水域別件数、主要水道及び主要海域における海難種類別発生件数、船種・トン数別発生隻数、海難種類別・死傷者等の状況などの統計資料も掲載しています。

本レポートを海難防止のため、乗組員の研修資料等としてご活用していただくと幸いです。

なお、本レポートは、当所のホームページにおいて近日掲載を予定していますので、ぜひご覧ください。



《編集後記》

海難審判所が発足してこの10月で満3年を迎えました。

これまで「JMATニュースレター」読者の皆様方のご支援どうもありがとうございました。

今後、取り上げて欲しい海難事例などがありましたら、ご希望をお寄せください。

来年もよろしくお願いいたします。

《連絡先》

ご意見ご要望はこちらまで。

〒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 : jmat@mlit.go.jp