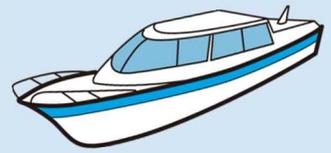


# JMATニュースレター



Japan Marine Accident Tribunal News Letter

第12号  
令和元年 11月発行

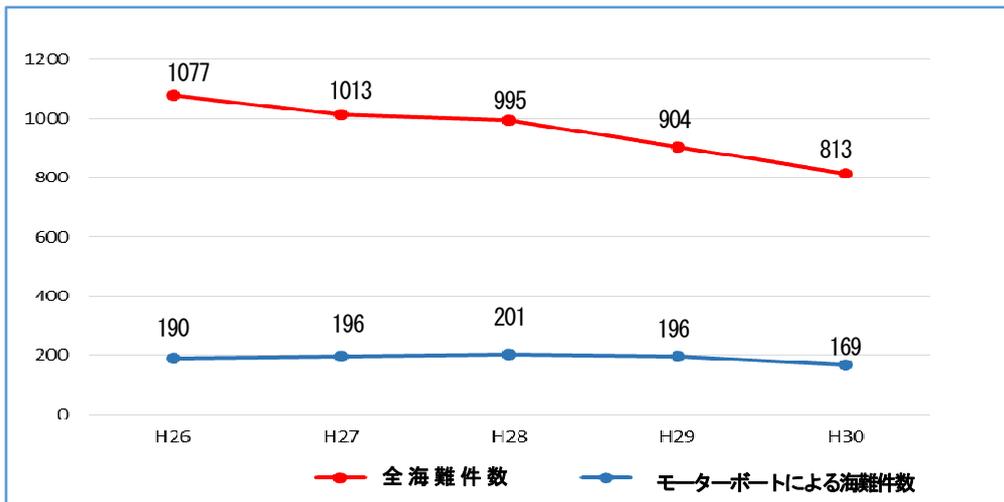
## 特集「モーターボートによる海難」

平成26年から平成30年の5年間に発生した海難件数は4,802件であり、そのうちモーターボートによる海難は、952件で、全海難件数の約2割となっています。

全海難件数が減少している中、モーターボートによる海難件数は、ほぼ横ばい状態となっています。また、モーターボートによる海難の発生は、7月と8月が多発傾向を示しています。

モーターボートによる海難件数は、**ほぼ横ばい状態**となっています。

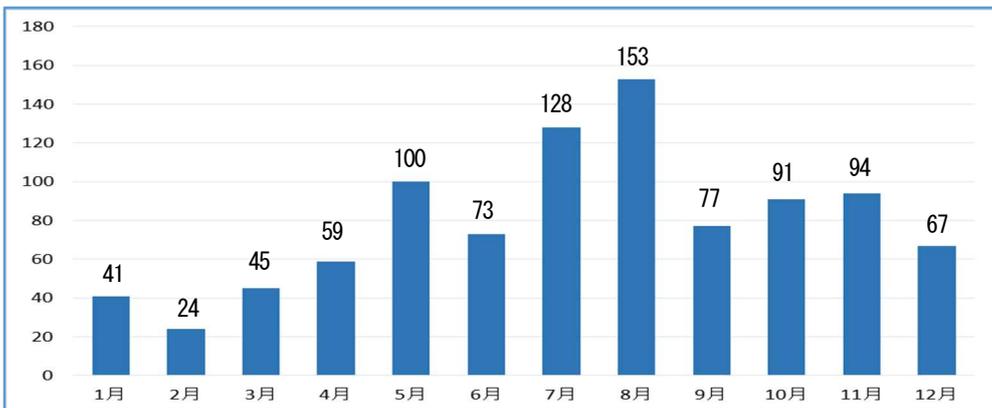
(件) 年別海難件数



平成26年から平成30年に発生した海難件数

モーターボートによる海難の発生は、**7月と8月が多い**。

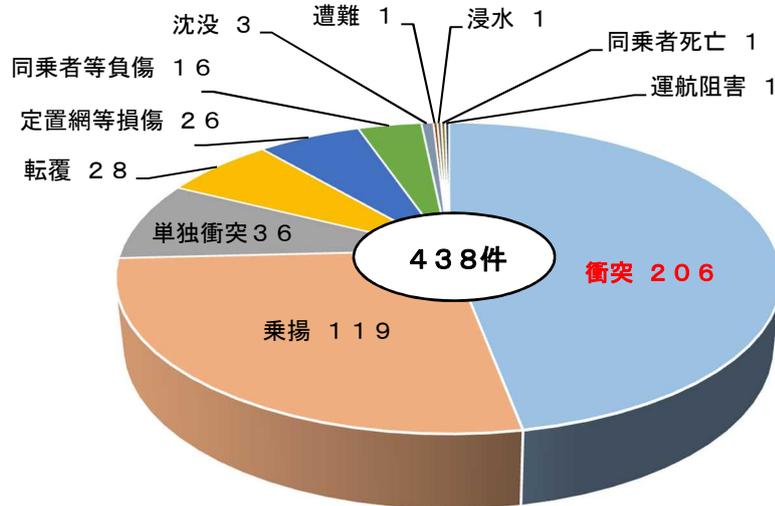
(件) 月別発生件数



平成26年から平成30年に発生したモーターボートによる海難952件の月別発生状況

## モーターボートによる海難は、衝突が多い。

平成26年から平成30年までの間に裁決言渡しのあったモーターボートが関連した海難は438件であり、海難の種類別では、衝突が206件(47.0%)で最も多く、次いで乗揚が119件(27.2%)、単独衝突が36件(8.2%)などとなっています。

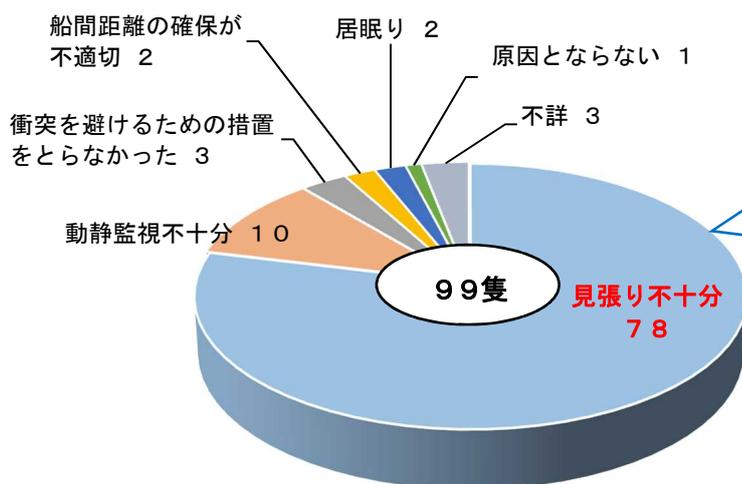


平成26年から平成30年に裁決言渡しのあった事件種類別状況

## モーターボートによる衝突事件の原因は、見張り不十分が多い。

上記の衝突事件206件(256隻)のうち、主な原因は、見張り不十分が140隻と最も多く、航行中(78隻)におけるその主な動機としては、「他船はいないと思った」、「他船に気を奪われた」などが挙げられています。

### 航行中の衝突の原因と動機



#### 航行中の見張り不十分の主な動機

- ※ 他船はいないと思った
- ※ 他船に気を奪われた
- ※ 一見して他船はいないと思った

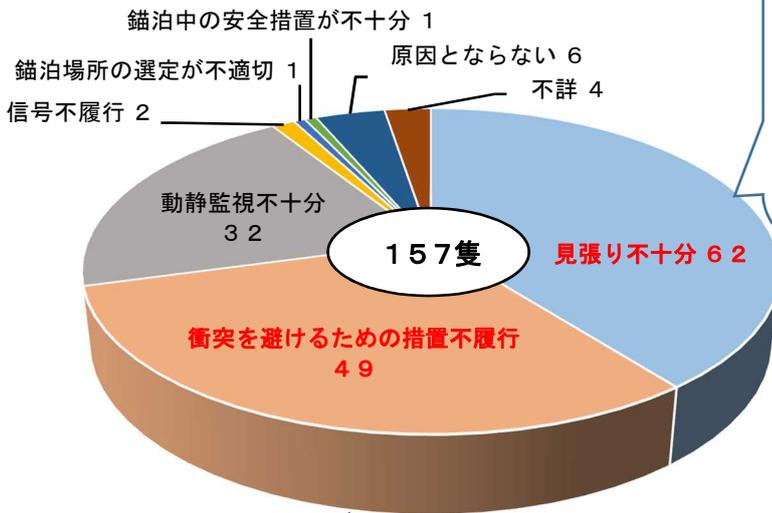
航行中は、周囲の状況を確認して、一見して他船を見掛けなくても、他船はいないと思込めないことが大切です。

※ 円グラフ中の不詳については、操船者の死亡により原因を特定できなかったことによるものです。

## 錨泊中又は漂流中の衝突の原因と動機

前記の衝突事件のうち錨泊中又は漂流中における主な原因は、見張り不十分が62隻と最も多く、その主な動機としては、「他船が避けてくれるものと思った」が挙げられています。

また、2番目の事故の原因である「衝突を避けるための措置をとらなかった」では、その主な動機は、見張り不十分の場合と同じで、「他船が避けるものと思った」ことが挙げられています。



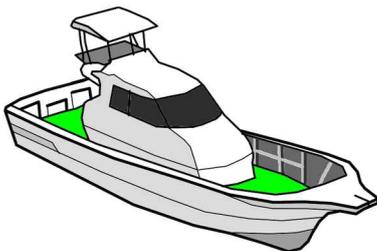
### 錨泊中又は漂流中に見張り不十分となった主な動機

- ※ 他船が避けるものと思った
- ※ 釣りに気を奪われた
- ※ 作業に気を奪われた

### 錨泊中又は漂流中に衝突を避けるための措置をとらなかった主な動機

- ※ 接近する他船が避けるものと思った
- ※ 他船が至近で停止すると思った
- ※ 信号を行ったので相手船が避けてくれると思った

錨泊中又は漂流中は、他船が避けるものと思えないこと、また、自船に向かって接近する他船がいれば、汽笛などで信号を行うことは当然ですが、いつでも、避航動作をとることができるようにすることが大切です。



※ 円グラフ中の不詳については、操船者の死亡により原因を特定できなかったことによるものです。

## 事例① 航行中のモーターボート同士が衝突した事例

平成29年11月12日(日) 09時35分発生

### 概要

A船は、船長aが1人で乗り組み、知人2人を乗せ、釣り場に向けて航行中、B船は、船長bが1人で乗り組み、友人2人を乗せ、漂流地点に向け航行中、A船とB船が衝突した。

衝突の結果、A船は右舷船首部外板に亀裂を、B船は左舷船尾部外板に亀裂をそれぞれ生じた。

当時、天候は晴れで風力3の北東風が吹き、潮候はほぼ低潮時に当たり、視界は良好で、海上には多少波があった。

A 船：登録長7.11m  
懲 戒 船長a：業務停止1箇月  
(小型船舶操縦士免許)  
負傷状況 負傷者なし

B 船：登録長5.80m  
懲 戒 船長b：戒告  
(小型船舶操縦士免許)  
負傷状況 同乗者1人が右肩甲骨骨折

11月12日07時40分

A船は、係留地を出航し、釣り場で漂流して釣りを行った。

09時29分少し過ぎ

船長aは、釣り場を発進して、108度の針路及び17.0ノットの速力で次の釣り場に向かって進行した。

09時33分僅か前

船長aは、右舷船首9度1,000mのところにB船が存在したが、**発進時に目的の釣り場までの水域に船舶を見掛けなかったことから、航行の支障となる他船はいないものと思い**進行した。

09時35分

航行中の両船が衝突した。

11月12日08時20分

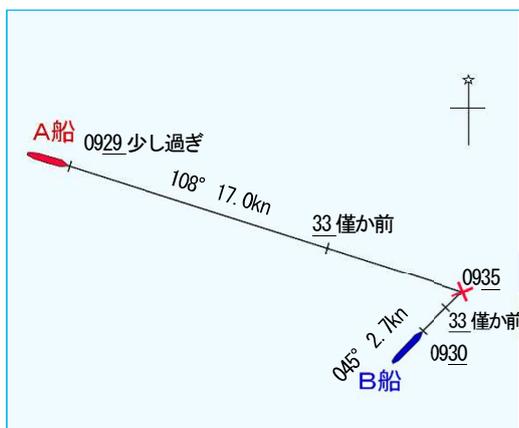
B船は、係留地を出航し、釣り場で漂流して釣りを行った。

09時30分

船長bは、B船が風潮流により流されたので、漂流開始地点に向け、045度の針路及び2.7ノットの速力で進行した。

09時33分僅か前

船長bは、左舷正横後18度1,000mのところにA船が存在したが、**前路の波を見ることに気をとられA船に気付かないまま**進行した。



### 原因

本件衝突は、A船とB船の両船が、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、A船が見張り不十分で、前路を左方に横切るB船の進路を避けなかったことによって発生したが、B船が、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協力動作をとらなかったことも一因をなすものである。

### Attention

航行中は、短時間、前方や周囲に他船を見掛けなかったとしても、長時間にわたって他船がないものと思い込まず、継続して見張りを行うこと。

## 事例② モーターボートが釣りを終えて帰航中、乗り揚げた事例

平成29年7月30日(日) 00時50分発生

### 概要

本船は、夜間、船長が1人で乗り組み、知人2人を乗せ、釣りを終えて帰航中、島の浅瀬に乗り揚げ、船底外板に亀裂及び擦過傷等を生じた。

当時、天候は晴れで風力1の南南東風が吹き、潮候は下げ潮の中央期であった。

本 船：登録長7.77m

懲 戒 船 長：業務停止1箇月（小型船舶操縦士免許）

負傷状況 負傷者なし

7月30日00時15分

本船は、釣り場を発進し、係留地に向かった。

00時43分少し前

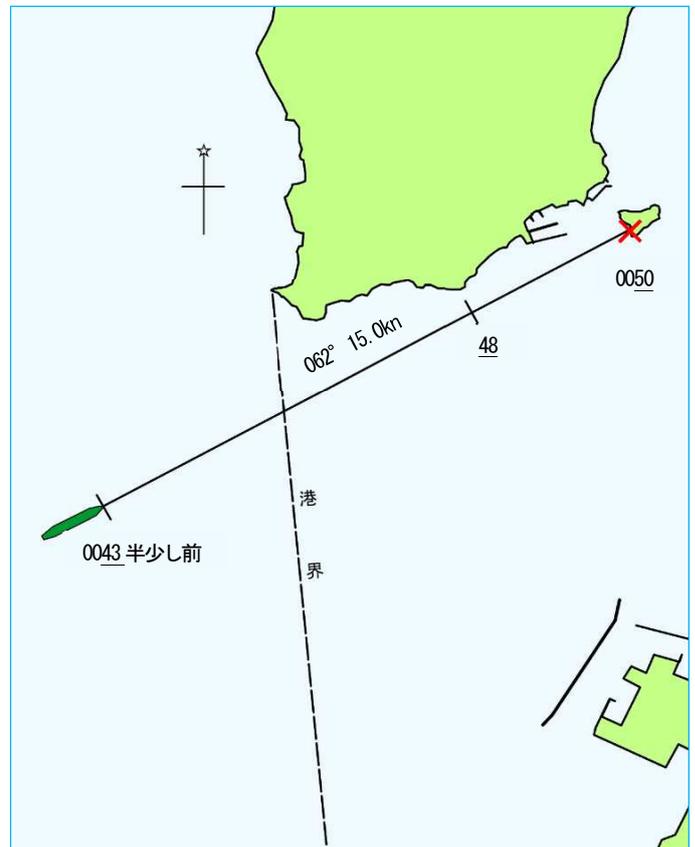
船長は、港に近づき、針路を062度に定め、15.0ノットの速力で進行した。

00時48分

船長は、船首目標としていた水銀灯と同じような灯火が船首方に見えたので、係留地に帰航できるものと思い、作動中のGPSプロッターにより、**浅瀬との位置関係を把握することなく**続航した。

00時50分

本船は、同じ針路及び速力のまま、島の浅瀬に乗り揚げた。



### 原因

本件乗揚は、夜間、所属マリーナに向けて帰航中、船位の確認が不十分で、島の浅瀬に向首進行したことによって発生したものである。

### Attention

夜間、航行する際は、船首目標としていた灯火と同じような灯火が船首方に見えていたとしても、目視だけに頼らず、GPSプロッターやレーダーで、自船の位置を正確に確認すること。

### 事例③ モーターボートが花火見物を終えて出航中、防波堤に衝突した事例

平成28年8月6日(日) 20時45分発生

#### 概要

本船は、夜間、船長が1人で乗り組み、知人等11人を乗せ、花火見物を終えて出航中、防波堤に衝突し、船首部外板に破口を伴う圧壊などを生じて沈没した。

当時、天候は晴れで風力2の西風が吹き、潮候は上げ潮の末期であった。

本 船：総トン数16トン

懲 戒 船 長：業務停止2箇月（小型船舶操縦士免許）

負傷状況 同乗者8人が骨盤等骨折、頭蓋骨骨折等、両側上腕切創等

8月6日18時15分

本船は、マリーナを出航し、花火見物に向かった。

19時10分

船長は、港に到着し、機関を中立として漂泊し、花火見物を行った。

20時43分

船長は、花火見物を終えて発進し、152度の針路、20.0ノットの速力で進行した。

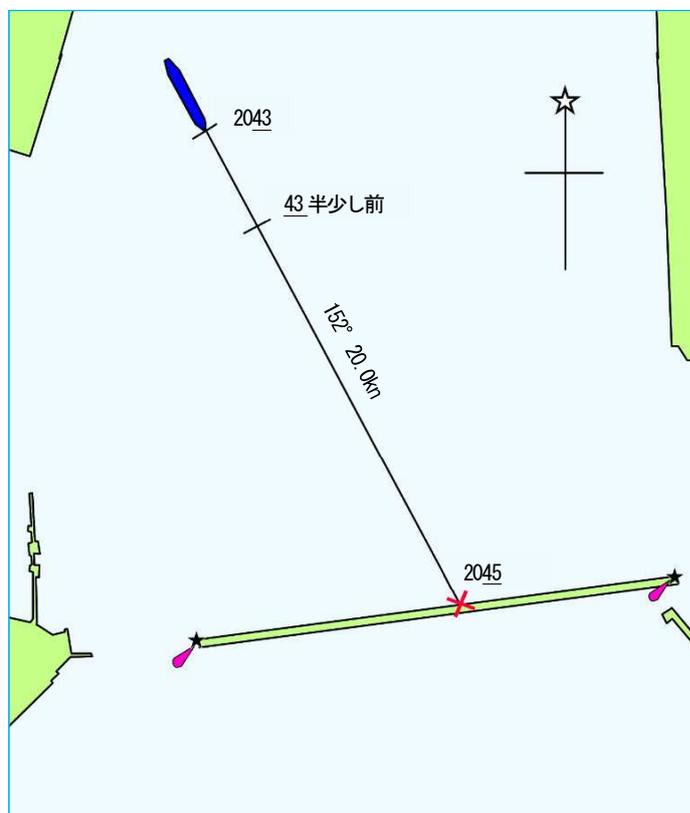
針路を定めたのち、船長は、GPSプロッターを操作して、目的地までの経路ポイントを入力した。

20時43分少し前

船長は、航行中、GPSプロッターの操作に気をとられ、船位の確認を十分行わなかった。

20時45分

本船は、同じ針路及び速力のまま、防波堤北面に衝突した。



#### 原因

本件防波堤衝突は、夜間、花火見物を終えて出航中、船位の確認が不十分で、防波堤に向首進行したことによって発生したものである。

#### Attention

GPSプロッターに目的地までの経路ポイントを入力するような時間を要する操作を行う場合、発進前に行うか、航行中であれば、周囲の安全を確認した上で、いったん、漂泊して行き、船位の確認を十分に行うこと。

## 事例④ モーターボートが釣り場に向けて航行中、定置網に乗り入れた事例

平成28年6月11日(土) 05時19分少し前発生

### 概要

本船は、船長が1人で乗り組み、知人1人を乗せ、釣り場に向けて航行中、定置網に乗り入れ、プロペラ及び同軸等に曲損を生じ、定置網は箱網の一部が破損した。

本船は、来援した漁船により定置網から引き出された。

当時、天候は晴れで風力1の西風が吹き、潮候は上げ潮の中央期であった。

本 船：総トン数3.4トン

懲 戒 船 長：業務停止1箇月（小型船舶操縦士免許）

負傷状況 船長が頸椎損傷、知人が外傷性くも膜下出血等

6月11日05時00分

本船は、係留地を出航し、釣り場に向かった。

船長は、定置網付近を航行した経験が数回あって定置網の存在を知っており、GPSプロッター画面にも定置網漁業の漁場区域は表示されていた。

05時16分半僅か過ぎ

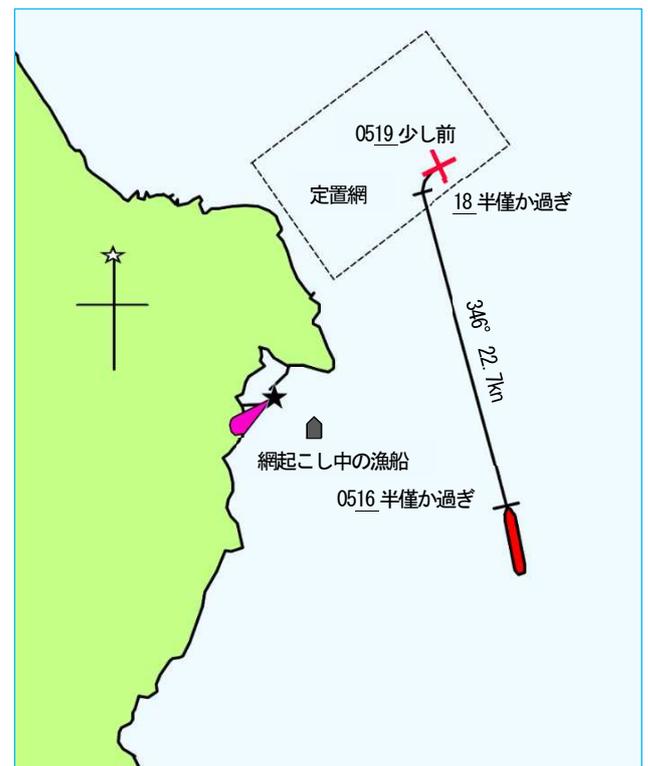
船長は、346度の針路及び22.7ノットの速力で航行し、左舷方の網起こし作業をしている漁船を見ることに気をとられた。

05時18分半僅か過ぎ

船長は、前路に垣網に取り付けられた黄色の浮子列を視認し、右舵一杯として転針した。

05時19分少し前

本船は、15ノットの速力で右回頭中、025度を向き、定置網に乗り入れた。



### 原因

本件定置網損傷は、釣り場に向けて北上中、船位の確認が不十分で、定置漁業の漁場区域に向首進行したことによって発生したものである。

### Attention

航行中は、GPSプロッターやレーダーを活用し、自船の進行方向の障害物の把握に努め、船位の確認を十分に行うこと。

## ま と め

モーターボートは、高速で航行できる快適な乗り物というイメージがありますが、ひとたび事故が起こると船長や操船者だけでなく、同乗者も負傷することがあります。

モーターボートによる事故は、例年、7月と8月に多発傾向を示しており、5年間の発生件数は、ほぼ横ばい状態となっています。

海難の種類別で発生数が多い衝突事件について、その原因を分析した結果、事故防止には、船長及び操船者の“見張りの励行”が不可欠と分かりました。

船長及び操船者においては、常に見張りの励行をお願いいたします。

《内容に関するご意見はこちらまで》

海難審判所書記課

〒102-0083 東京都千代田区麹町<sup>こうじまち</sup>2-1 PMO半蔵門<sup>はんぞうもん</sup>4階

電話 03-6893-2405 FAX 03-6893-2406

ホームページ <http://www.mlit.go.jp/jmat/>

メールアドレス [hqt-jmat@gxb.mlit.go.jp](mailto:hqt-jmat@gxb.mlit.go.jp)

※ 国土交通省の内線番号は使用できません。(国土交通省代表からの転送不可)海難審判所の直通電話をご利用下さるようお願いいたします。



### ＜アクセス＞

東京メトロ 半蔵門線 半蔵門駅 6番出口から徒歩 1分

有楽町線 麹町駅 1番出口から徒歩 4分

### 《編集後記》

モーターボートの海難事故では、家族や知人などが乗船していることが多いので、乗船者の安全を確保する意味でも船長及び操船者は、見張りを励行し、安全運航をお願いいたします。

また、航行中はもちろん、錨泊中又は漂流中においても、目視での見張りは当然ですが、それと併せてGPSプロッターやレーダーなどの航海計器の活用をお願いいたします。

**当所は、審判官、理事官を募集中です。詳細は当所HPをご覧ください。**