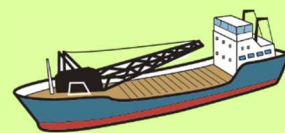




JMATニュースレター



Japan Marine Accident Tribunal News Letter

第 13 号

令和 3 年 3 月発行

特集「内航船が関係した海難」

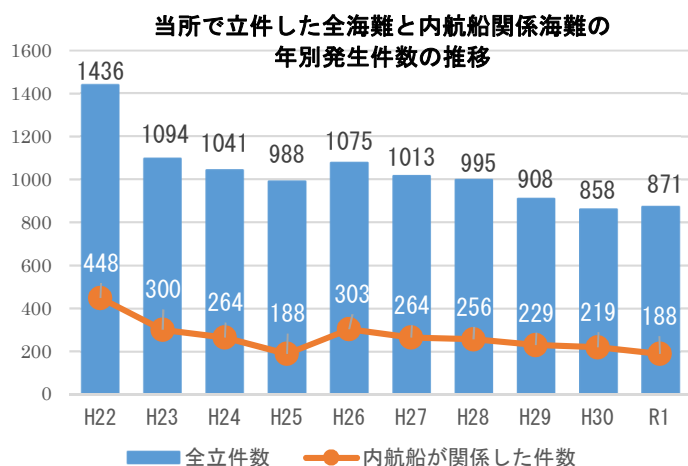
平成 27 年～同 31 年（令和元年）の 5 年間に発生した海難※¹は、4,645 件であり、このうち「貨物船」及び「油送船」の船種の中から外航船及び外国籍船を除いた、いわゆる内航船が関係した海難は、1,156 件となっており、全発生件数の約 2 割となっています。

発生件数の傾向をみると、全海難件数とともに内航船が関係した件数も僅かに減少しています。

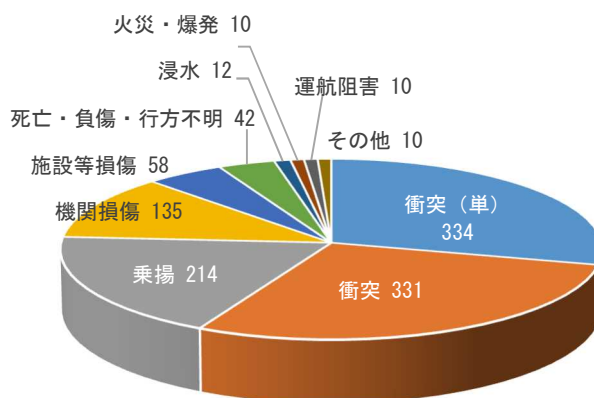
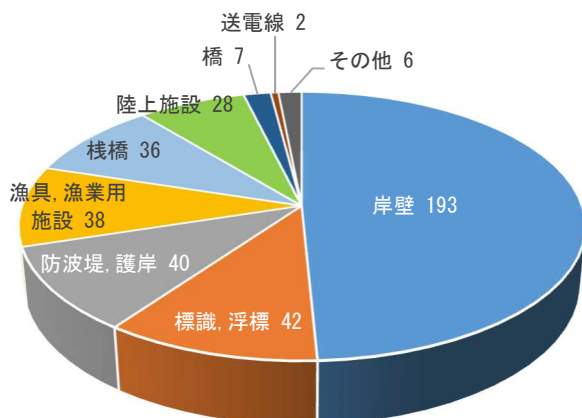
海難の種類としては、単独の衝突（岸壁や防波堤への衝突）及び他船との衝突がそれぞれ約 3 割で、乗揚げが約 2 割となっています。

※¹ 理事官が立件したもの

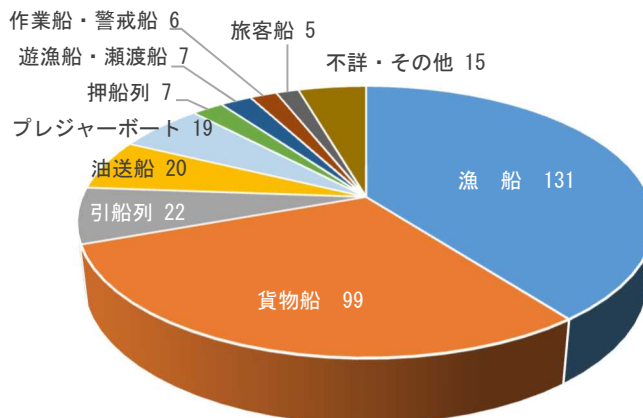
内航船の発生件数は、全発生件数とともに僅かに減少傾向



内航船の海難種別 H27-R元発生件数

内航船単独衝突事件及び
施設等損傷事件の対象物H27-R元

内航船衝突事件の相手船種 H27-R元



※² 引船列、押船列とは、引船が台船・バージ等の非自航船をえい航したり、押船が非自航船と一体となったりしている状態を1隻とし、引船、押船が単独で航行している場合を含んでいます。

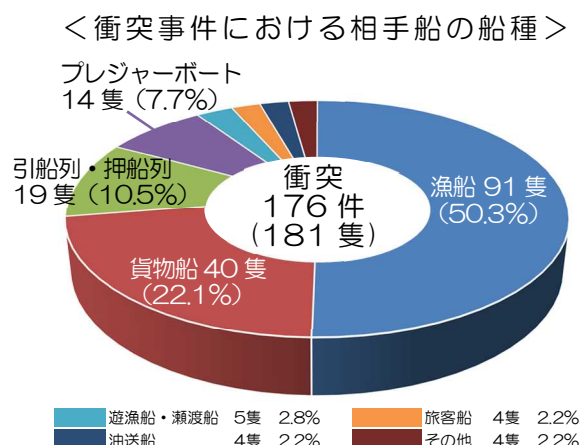
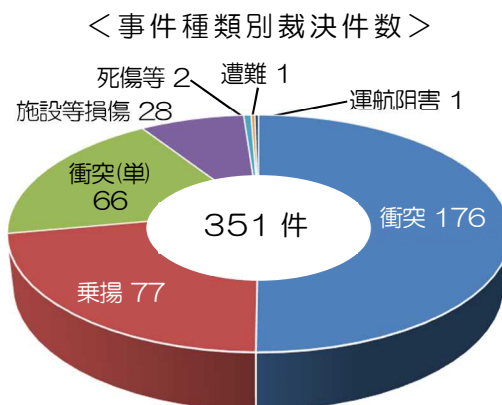
裁決からみた 内航船の海難

裁決全体の約 2 割は **内航船** が関係しています

平成 27 年～同 31 年（令和元年）までの 5 年間に言い渡された裁決は 1,642 件（2,415 隻）で、このうち、内航船が関係した海難は 351 件（550 隻）でした。

この 351 件を事件種類別にみると、衝突が 176 件で全体の 50.1%と半数を占め、次いで乗揚 77 件（21.9%）、衝突(単)66 件（18.8%）となっています。

さらに、衝突 176 件について、相手船の船種をみると、漁船 91 隻、貨物船 40 隻、引船列・押船列 19 隻、プレジャーボート※³14 隻、遊漁船・瀬渡船 5 隻、油送船 4 隻などとなりました。また、貨物船と油送船を合わせた 44 隻のうち、内航船が 31 隻で、外国籍船が 13 隻でした。



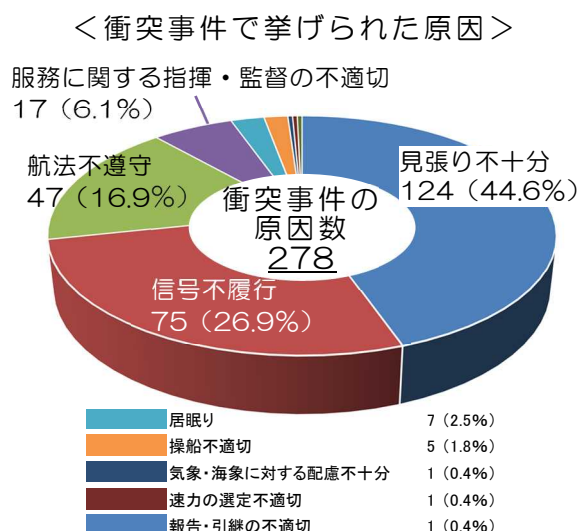
※3 プレジャーボートとは、モーターボート、ヨットなどレジャーに使用する船のことをいいます。

衝突事件の原因で最も多いのは「見張り不十分」

次に、衝突事件に着目し、原因を見てみることにします。

内航船が関係した 176 件（204 隻）の衝突事件では、合計 278 の原因※⁴が挙げられました。

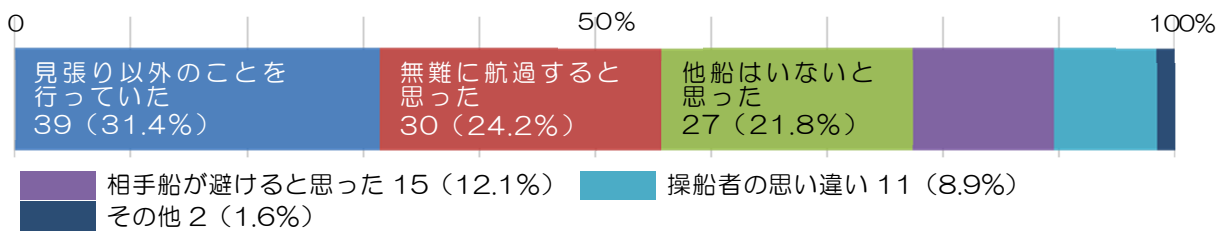
その内訳は、見張り不十分が 124（44.6%）で最も多く、全体の約半数を占めています。次いで、信号不履行 75（26.9%）、航法不遵守 47（16.9%）、服務に関する指揮・監督の不適切 17（6.1%）、居眠り 7（2.5%）、操船不適切 5（1.8%）などとなっています。



※4 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。

「見張り不十分」の動機で最も多いのは「見張り以外のことを行っていた」

衝突原因の第1位である「見張り不十分」の動機※4をみると、「見張り以外のことを行っていた」が全体の約3割を占め、次いで、「無難に航過すると思った」、「他船はいないと思った」、「相手船が避けると思った」、「操船者の思い違い」などと続いています。



※4 裁判における動機とは、注意義務を尽くさなかった個人的な事情（臆断、誤認、軽信など）をいいます。

動機の上位4つを更に細かくみると、次のことが判明しました。

見張り以外のことを行っていた

何をしていた？

相手船以外の他船を見ていた
針路の確認に気を奪われた
書類作成等の事務作業をしていた
携帯電話を操作していた

無難に航過すると思った

なぜ そう思った？

一見しただけで動静を確認しなかった
自船が右に寄ったから
自船が転針したから
左舷（右舷）を対してかわると思って
レーダーで確認しなかった

他船はいないと思った

なぜ そう思った？

一見して他船を見掛けなかった
いつもなら いない時間帯だから

相手船が避けると思った

なぜ そう思った？

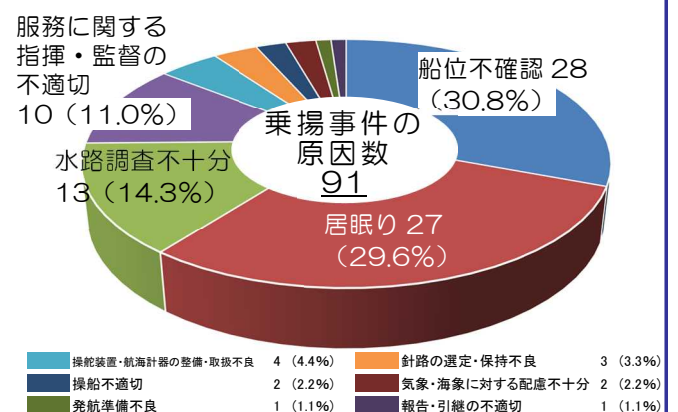
他船が避けたから同じように避けると思った
相手船の方が小型船だから
自船が信号を行ったから
相手船が避航すべき関係だったから

乗揚事件の原因は、「船位不確認」と「居眠り」で全体の6割

内航船が関係した77件の乗揚事件では、91の原因が挙げられました。

その内訳は、船位不確認 28 (30.8%)、居眠り 27 (29.6%)、水路調査不十分 13 (14.3%)、サービスに関する指揮・監督の不適切 10 (11.0%)、操舵装置・航海計器の整備・取扱不良 4 (4.4%)、針路の選定・保持不良 3 (3.3%)、操船不適切 2 (2.2%)、気象・海象に対する配慮不十分 2 (2.2%)、発航準備不良 1 (1.1%)、報告・引継の不適切 1 (1.1%) などとなっています。

＜乗揚事件で挙げられた原因＞



上位2原因で判明した動機

- 船位不確認…何かに注目していた、風潮流に圧流されていることに気付かなかった
- 居眠り …眠気を我慢できると思った（もうすぐ転針地点だから、もうすぐ入港するから、もうすぐ次直が昇橋してくるから）、椅子に腰掛けた姿勢で当直を続けた、少し前にコーヒーを飲んだから眠気がなくなると思った

事例1 追越し船の航法【海上衝突予防法第13条】

共に西行中のAと、Aより速力が遅いBとの衝突

9月7日 19時00分に発生

概要

Aは、船長及び一等航海士ほか5人が乗り組み、石炭灰1,003トンを載せて西行中、Bは、船長及び一等航海士ほか11人（全員外国籍）が乗り組み、スクラップ2,415トンを載せて西行中、伊予灘北部において、AとBが衝突した。

A：貨物船（749トン）

広島県竹原港 → 関門港若松区

一等航海士：業務停止1箇月

左舷船首部外板に凹損等

気象・海象：曇り 風力2の北東風 上げ潮の中央期 日没時刻 18:32、常用薄明の終わり 19:01

B：貨物船（2,499トン）【外国籍船】

千葉港葛南区 → 大韓民国仁川港

【懲戒】

【損傷】

船尾右舷外板に亀裂を伴う凹損等

発光信号を行い、その後、衝突の危険を感じて左舵一杯としたものの、及ばず衝突（19:00）

18:57

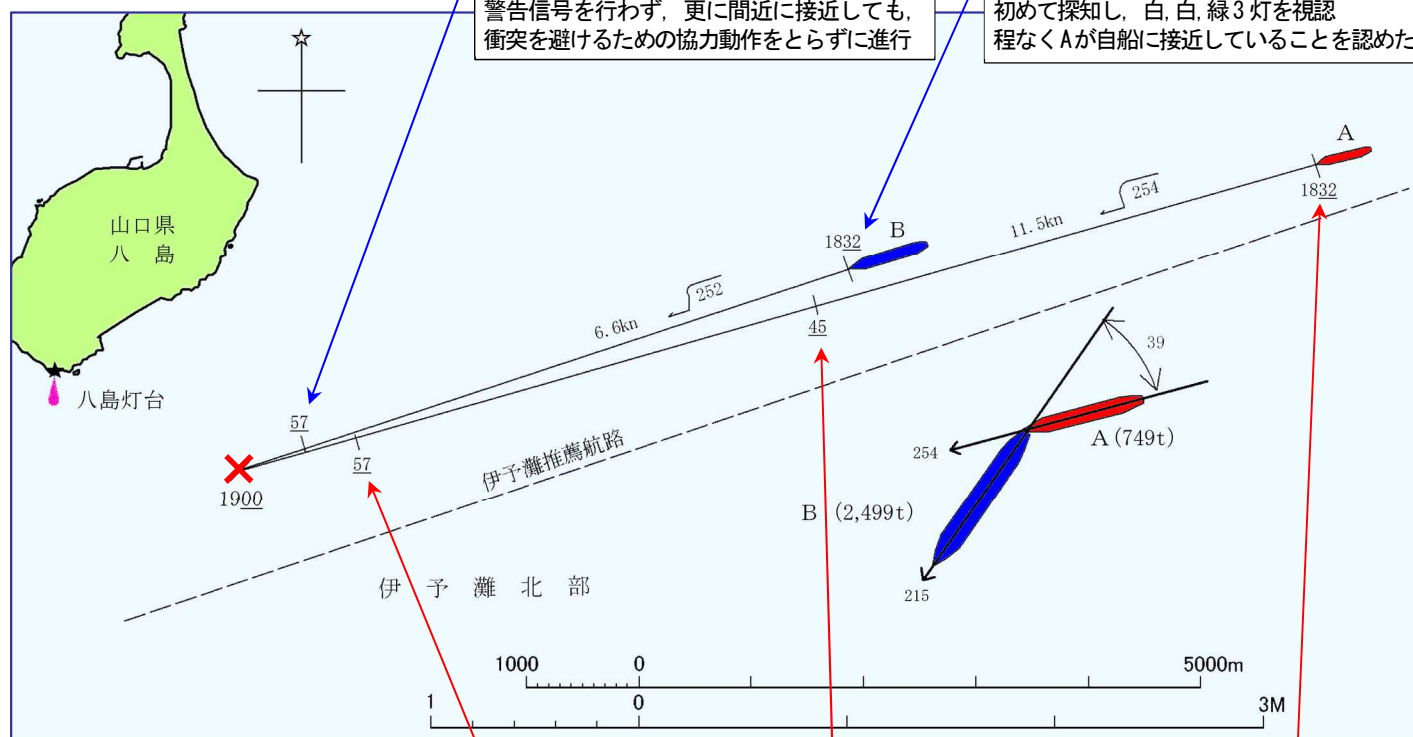
Aが左舷船尾6度460メートルとなり、その後、同船が自船を追い越し、衝突のおそれがある態勢で、避航の気配を見せないまま接近するのを認めた

警告信号を行わず、更に間近に接近しても、衝突を避けるための協力動作をとらずに進行

18:32

針路を252度、6.6ノットの速力で手動操舵により進行

左舷船尾方約2.4海里にAのレーダー映像を初めて探知し、白、白、緑3灯を視認程なくAが自船に接近していることを認めた



記事の記入を終えて前方を見たところ、船首至近に迫ったBの白1灯を認め、手動操舵に切り替えたとき、原針路及び原速力で衝突（19:00）

18:57

Bが右舷船首4度460メートルとなり、その後、同船を追い越し、衝突のおそれがある態勢で接近

航海日誌に記事を記入することに気をとられ、Bに対する動静監視を十分に行うことなく、この状況に気付かず

Bを確実に追い越し、かつ、十分に遠ざかるまで同船の進路を避けずに進行

18:45

右舷船首方約1.2海里にBの白1灯を初認

Bが自船よりも速力の遅い同航船であると判断

距離がまだ離れているように見えたことから航海日誌に記事を記入することにして操舵室左舷後部の海図台に移動

18:32

針路を254度、11.5ノットの速力で自動操舵により進行

教訓

先行する他船の速力が自船より遅く、同船を追い越す態勢となった場合、他の作業を行わず、動静監視を十分に行いましょう。

事例2 行会い船の航法【海上衝突予防法第14条】

船橋当直中に居眠りに陥った状態で南下中のAと、会話に夢中で見張り不十分の状態で北上中のBとの衝突

11月21日 23時18分少し前に発生

概要

Aは、船長ほか4人が乗り組み、鋼材1,382トンを積載して南下中、Bは、船長及び一等航海士ほか21人が乗り組み、水揚げのため北上中、福島県塩屋埼北東方沖合において、AとBが衝突した。

A：貨物船（498トン）

宮城県仙台塩釜港 → 兵庫県東播磨港

船長：業務停止1箇月

〔懲戒〕

左舷船首部の外板及びブルワークに亀裂を伴う凹損等

〔損傷〕

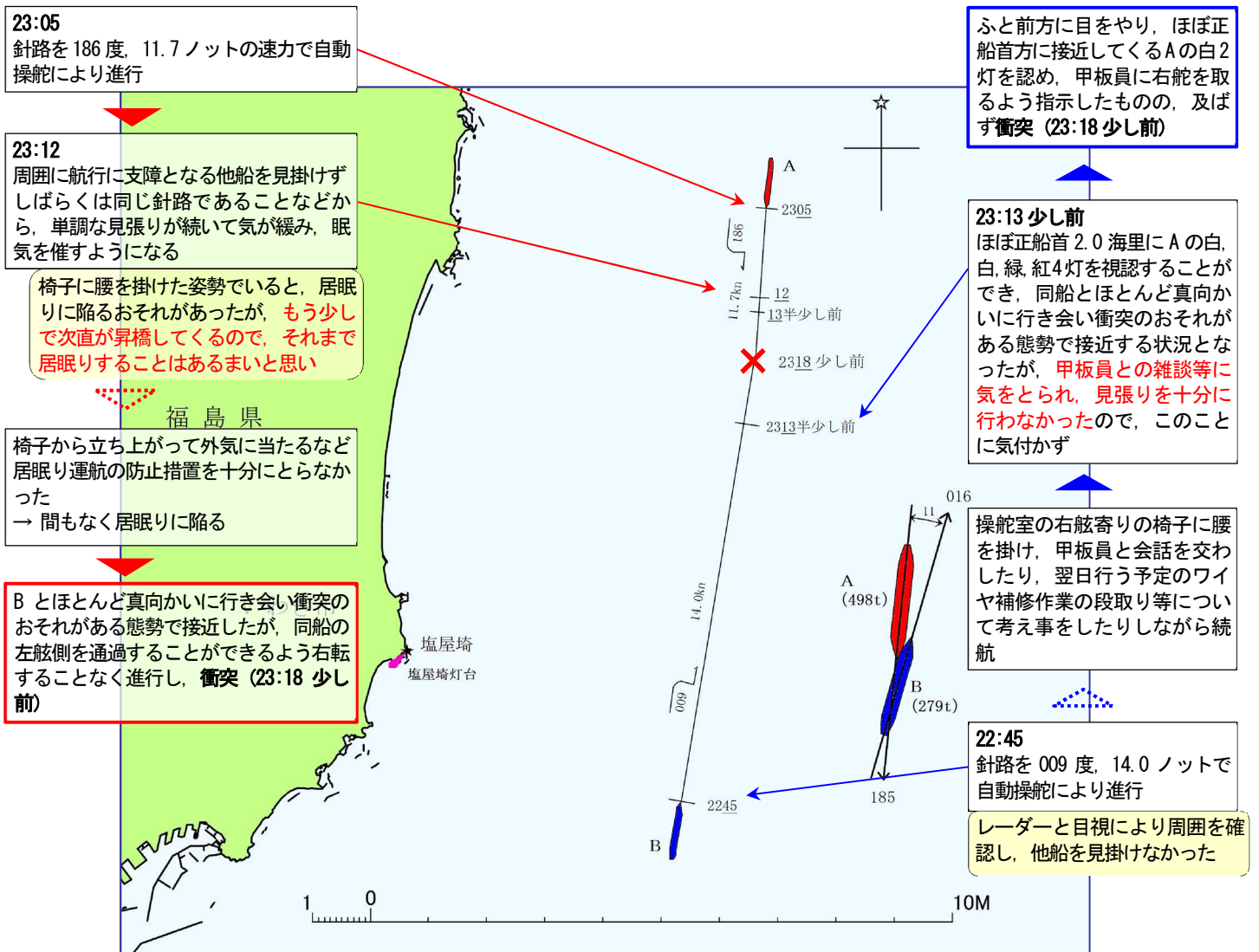
気象・海象：曇り 風なし 視界良好 下げ潮の初期

B：漁船【大中型まき網漁業】（279トン）

茨城県日立港沖合 → 宮城県石巻漁港の漁場

一等航海士：業務停止1箇月

左舷前部の外板、ブルワーク等に破口及び凹損等



教訓

- ・周囲を確認して他船を認めることができなくても、継続して見張りを行いましょう。
- ・椅子に腰を掛けて船橋当直中、眠気を催した場合は、立ち上がりましょう。立った状態で眠気を催した場合は、船橋内を歩いたり、外気に当たったりしましょう。

事例3 横切り船の航法【海上衝突予防法第15条】

北上中のAと、推薦航路線に沿って東行中のBとの衝突

1月7日 20時50分に発生

概要

Aは、船長及び一等航海士ほか2人が乗り組み、空倉で北上中、Bは、船長ほか2人が乗り組み、空倉で推薦航路線に沿って東行中、備後灘において、AとBが衝突した。

A：貨物船（197トン）

愛媛県三島川之江港 → 福山港外の錨地

一等航海士：戒告

左舷船首部ブルワークに亀裂を伴う凹損

〔懲戒〕

〔損傷〕

B：油送船（131トン）

愛媛県今治港 → 岡山県水島港

船長：業務停止1箇月

船首部に圧壊等

気象・海象：曇り 風なし 視界良好 下げ潮の中央期

20:30

針路を備後灘の推薦航路線に沿う073度、9.0ノットの速力で自動操舵により進行

右舷船首方4.4海里にAが表示する白、白2灯を初めて視認

20:45

Aが右舷船首42度1.2海里となる推薦航路線を横切る船舶が同航路線に沿って航行している自船の進路を避けるものと思い、Aに対する動静監視を十分に行わなかったため、Aが前路を左方に横切り衝突のおそれがある態勢で接近していることに気付かず

右舷船首至近にAを認めて左舷一杯としたが、効なく原針路原速力で衝突（20:50）

左舷船首至近に迫ったBを認めて衝突の危険を感じ、機関中立運転として右舷一杯としたが、効なく原針路原速力で衝突（20:50）

20:45

Bが左舷船首37度1.2海里となる

右舷船首方の推薦航路線に沿って西行する3隻の動向に気を奪われ、Bに対する動静監視を十分に行わなかったため、Bが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ることに気付かず

Bの船尾方を航過することとして手動操舵に切り替え、針路を332度に転じた

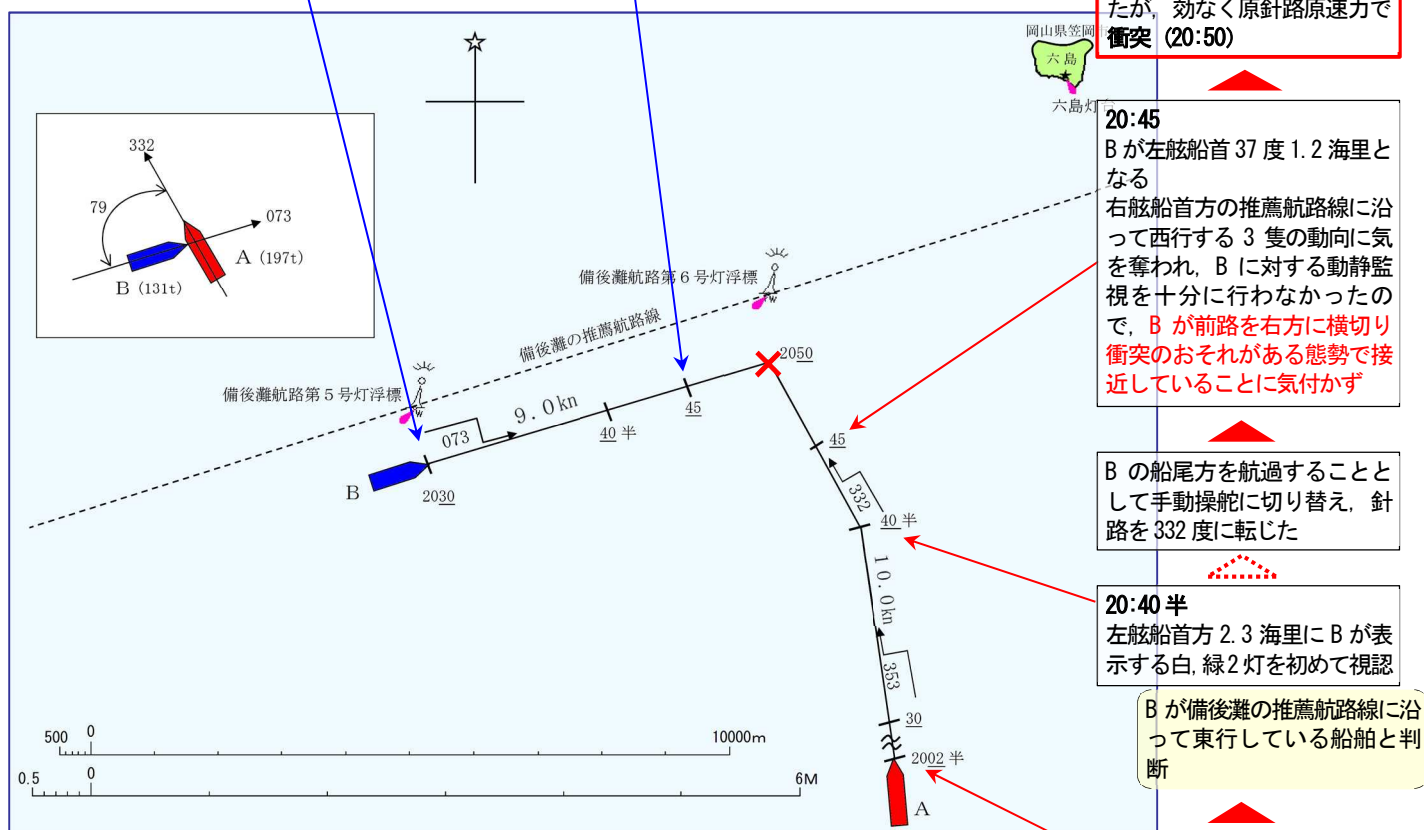
20:40半

左舷船首方2.3海里にBが表示する白、緑2灯を初めて視認

Bが備後灘の推薦航路線に沿って東行している船舶と判断

20:02半

針路を353度、10.0ノットの速力で自動操舵により進行



教訓

- ・ 推薦航路線に沿って航行する船舶が優先されるルールはありません。横切り船の航法に従い、避航船の立場になれば、速やかに避航しましょう。
- ・ 他に認めた特定の船舶だけに注目せず、視認した船舶に対し継続した見張りを行いましょう。

事例4 横切り船の航法【海上衝突予防法第15条】

船橋当直者がテレビを視聴しながら東行中のAと、引き縄による魚釣りをしながら北上中のBとの衝突

5月12日 08時30分に発生

概要

Aは、船長及び一等航海士ほか2人が乗り組み、石灰石1,580トンを積載して東行中、Bは、船長が1人で乗り組み、北上中、和歌山県周参見漁港南方沖合において、AとBが衝突した。

A：貨物船（497トン）

山口県仙崎港 → 千葉港

一等航海士：業務停止1箇月

船首部に擦過傷

B：モーターボート（6.6トン）

和歌山県 → 周参見漁港南方沖合
周参見漁港 約4海里の釣り場

船長：戒告

左舷中央部に圧壊等

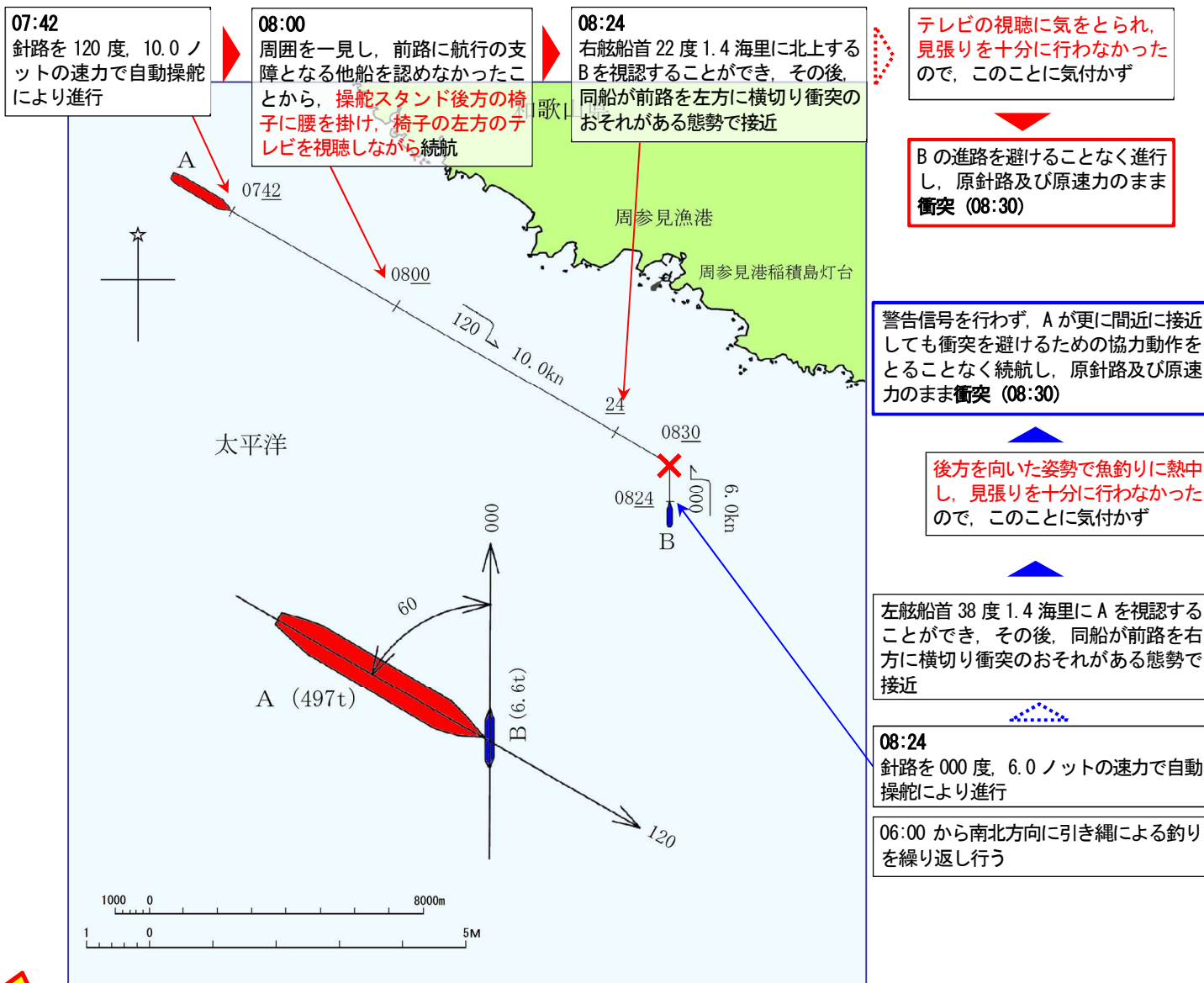
船長軽傷

〔懲戒〕

〔損傷〕

〔けが〕

気象・海象：晴れ 風力4の北西風 視界良好 下げ潮の中央期



教訓

- ・船橋当直中は、当直業務以外のことを行わないようにしましょう。
- ・釣りに熱中することなく、常に周囲に気を配りましょう。

事例5 各種船舶間の航法【海上衝突予防法第18条】

船橋当直者が不在の状態で西行中のAと、
底びき網漁業に従事しえい網しながら西行中のBとが衝突

6月26日 05時26分に発生

概要

Aは、船長ほか4人が乗り組み、土砂約1,600トンを積載して西行中、Bは、小型機船底びき網漁業に従事し、船長が1人で乗り組み、トロールによりえい網しながら西行中、安芸灘において、AとBが衝突した。

A：貨物船（488トン）

阪神港大阪第3区 → 福岡県苅田港

船長：業務停止1箇月

船首外板に擦過傷等

〔懲戒〕

〔損傷〕

〔けが〕

B：漁船（4.9トン）

愛媛県今治港 → 同県岡村島南方沖合
第2区 の漁場

船長：戒告

船尾外板に凹損等

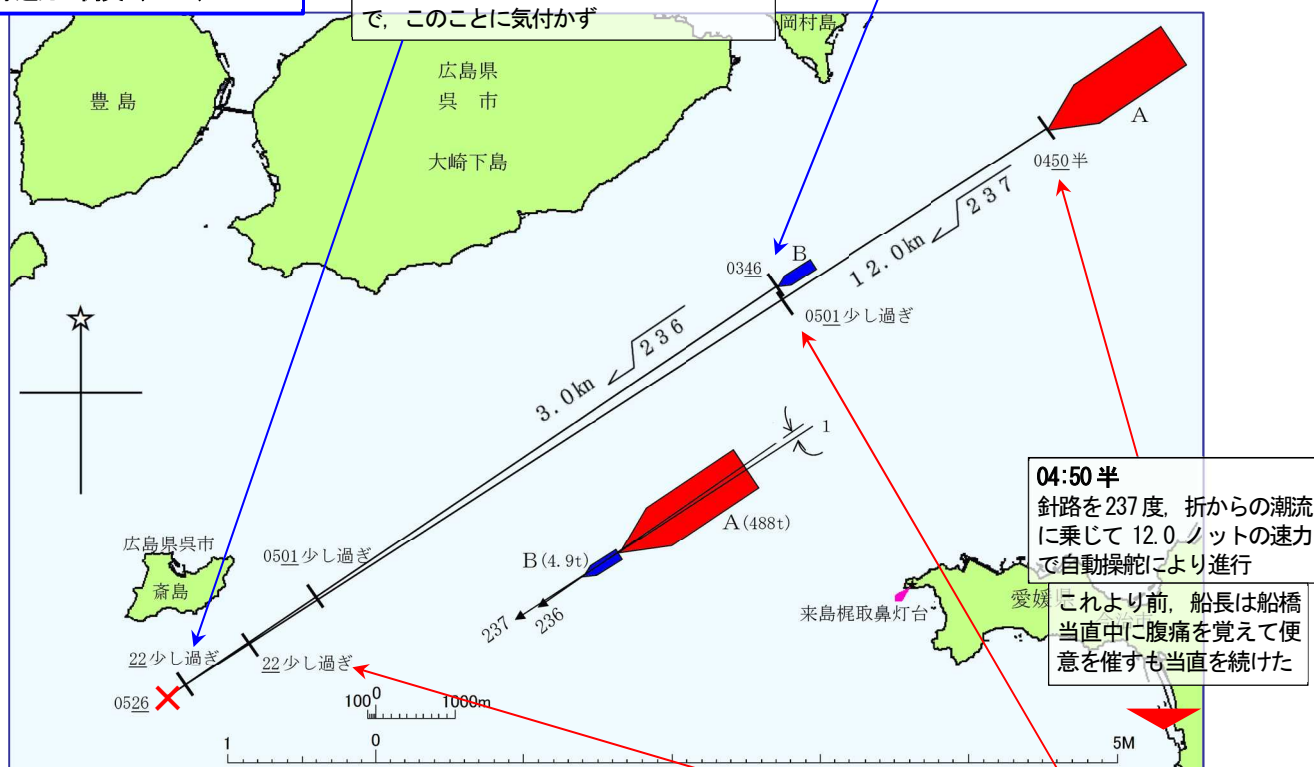
船長重傷

気象・海象：曇り 風なし 視界良好 上げ潮の初期 強い南西流 日出時刻 05:00

A に対して警告信号を行うことも、
間近に接近しても衝突を避けるための
協力動作をとることもなく続航し、
船尾至近に迫った同船を認めた
ものの、どうすることもできず、原
針路原速力で衝突（05:26）

05:22 少し過ぎ
左舷船尾2度1,040メートルにAを視認
することができ、その後同船と衝突のおそれ
がある態勢で接近する状況であったが、**接
近する他船が操業している自船を避けるも
の**と思い、見張りを十分に行わなかったの
で、このことに気付かず

03:46
針路を236度、折からの潮流に乗じて3.0ノ
ットの速力で手動操舵によりえい網を開始



04:50 半
針路を237度、折からの潮流
に乗じて12.0ノットの速力
で自動操舵により進行
これより前、船長は船橋
当直中に腹痛を覚えて便
意を催すも当直を続けた

船長は、船橋に戻ったと
ころ、船首至近にBを認め、左舵
を取って機関回転数を減じた
ものの、効なく衝突（05:26）

便意が強まりトイレに行くために降橋
することとした船長は、**B までの距離
が十分にあると判断し、短時間なら船
橋を離れても支障ないもの**と思い、船
橋当直を適切に維持することなく船橋
を無人として降橋
Bの進路を避けずまま進行

05:22 少し過ぎ
Bが右舷船首1度1,040メートル
となり、その後同船と衝突のおそれ
がある態勢で接近する状況

05:01 少し過ぎ
船首方3.7海里にBを初認
トロールにより漁ろうに従事
していることを示す黒色の鼓
形形象物を表示していること
を認めた

教訓

- ・当直中やむを得ず船橋を離れるときは、必ず他の乗組員を呼び、船橋当直を適切に維持しましょう。
- ・操業中であっても、周囲の見張りを十分に行い、接近する他船の存在を把握することに努めましょう。

事例6 視界制限状態における航法【海上衝突予防法第19条】

視界制限状態で東行中のAと、西行中のBが衝突

4月7日 01時30分に発生

概要

Aは、船長及び二等航海士ほか3人が乗り組み、珪砂1,550トンを積載して東行中、Bは、船長及び二等航海士ほか4人が乗り組み、メタクリル酸メチルモノマー1,000トン積載して西行中、静岡県神子元島北西沖合において、AとBが衝突した。

A：貨物船（499トン）

名古屋港 → 千葉港

船長：不懲戒

二等航海士：戒告

左舷船尾部に亀裂を伴う凹損

気象・海象：霧 風なし 視程約100メートル

B：貨物船（499トン）

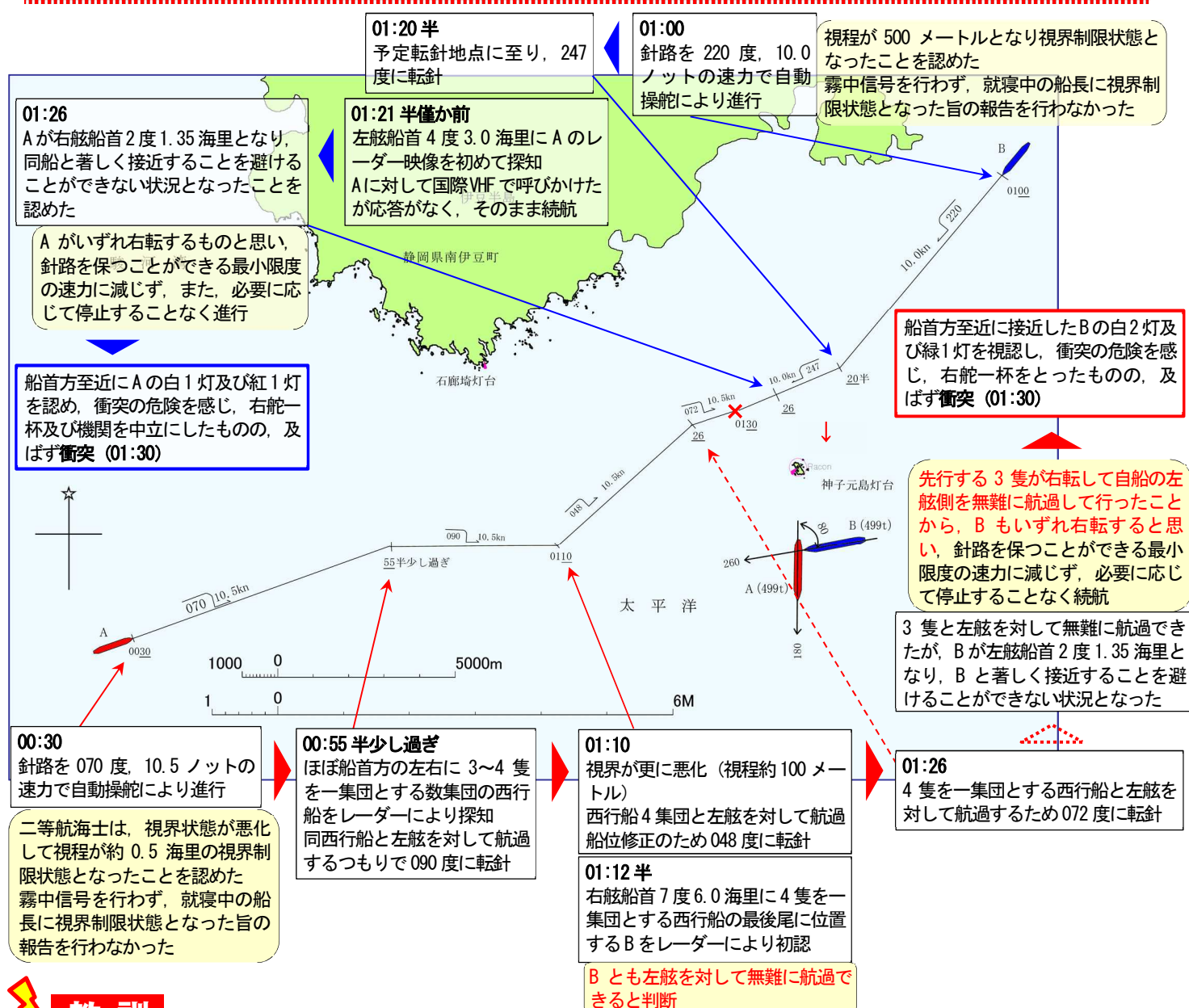
京浜港川崎区 → 阪神港堺泉北区

二等航海士：戒告

船首部に凹損

【懲戒】

【損傷】



教訓

視界制限状態になったら、霧中信号を行うとともに、同状態になったことを船長に報告し、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は、針路を保つことができる最小限度の速力に減じ、必要に応じて停止しましょう。

事例7 船員の常務【海上衝突予防法第38条及び第39条】

漂泊中のBが、北上中のAの前路に向け発進して衝突

7月1日 20時20分半僅か前に発生

概要

Aは、船長及び二等航海士ほか10人が乗り組み、ガソリン及び軽油計約3,500キロリットルを積載して北上中、Bは、船長が1人で乗り組み、いか釣り漁業に従事し、漁場を移動することとして発進したところ、北海道奥尻海峡において、AとBが衝突した。

A：油送船（3,778トン）

宮城県仙台塩釜港 → 北海道石狩湾港

二等航海士：戒告

右舷後部～同船尾部にかけての外板に擦過傷

B：漁船（9.1トン）

北海道久遠漁港 → 奥尻海峡の漁場

船長：業務停止1箇月

船首外板に亀裂、曲損等

気象・海象：曇り 風力2の南南東風 視界良好 下げ潮の中央期

7.0ノットの速力となり、Aの汽笛音を感じたが、自船の機関音と勘違いし、原針路原速力で衝突（20:20半僅か前）

Bの集魚灯が消えたことで同船を見失い、船首方を探していたところ、右舷船首方近にBの白、紅2灯を視認し、衝突の危険を感じ、左舵をとり、汽笛を吹鳴したが、衝突（20:20半僅か前）

20:18半少し過ぎ

Bが右舷船首26度790メートルとなり、同船と350メートルの船間距離で無難に航過する態勢であったところ、Bが集魚灯を消し、航行中の動力船の法定灯火を表示して自船の前路に向けて発進し、新たな衝突の危険を生じさせたが、その状況に気付かず

操業中の漁船がすぐに移動することはないと思い、レーダーのARPAを活用するなどBに対する動静監視を十分に行わなかった

20:10僅か過ぎ

針路を346度、13.2ノットの速力で自動操舵により進行

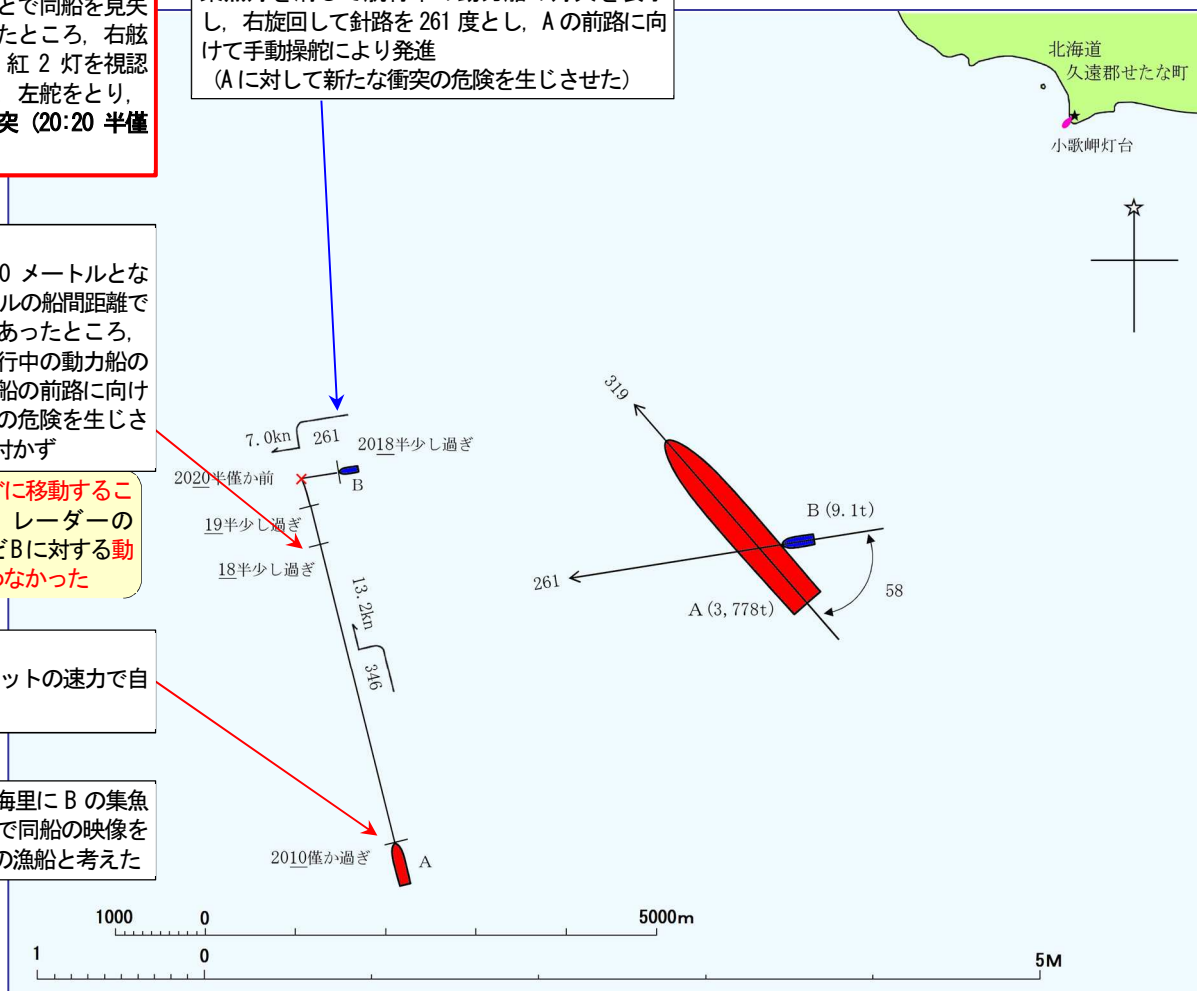
20:00右舷船首方約4海里にBの集魚灯を視認し、レーダーで同船の映像を初めて探知し、操業中の漁船と考えた

20:18半少し過ぎ

船首が203度に向いていたとき、左舷船首11度790メートルにAの白、白、緑3灯を視認することができたが、自船に接近する他船はいないと思い、見張りを十分に行わなかったため、このことに気付かず集魚灯を消して航行中の動力船の灯火を表示し、右旋回して針路を261度とし、Aの前路に向けて手動操舵により発進（Aに対して新たな衝突の危険を生じさせた）

パラシュート型シーアンカーの揚収を終えた頃、周囲を一見して船舶を認めなかったことから、自船に接近する他船はいないと考えた

15:20頃予定の漁場に到着して操業を開始 日没後、集魚灯だけを点灯して操業を続けるも漁獲がなく20:00頃漁場を移動することとした



教訓

見張りは継続して行いましょう。

- ・操業中の漁船を認めたら、その動静に注意し、レーダーも活用しましょう。
- ・漁場移動する際には、周囲をしっかりと確認してから発進しましょう。

事例8 出航船の優先【港則法第15条】

港に入航するAと、港から出航するBとが防波堤の入口付近で衝突

3月3日 09時13分少し過ぎに発生

概要

Aは、船長ほか4人が乗り組み、ベンゼン 997 トンを積載し、愛媛県新居浜港の第1航路を南下中、
Bは、船長ほか4人が乗り組み、硫酸アルミニウム溶液 370 トンを積載し、新居浜港第1区を北上中、
AとBが衝突した。

A：貨物船（499トン）

千葉港千葉第4区 → 新居浜港新居浜第1区

船長：業務停止1箇月

左舷後部外板に破口を伴う凹損

気象・海象：晴れ

風力2の北西風

視界良好

〔懲戒〕

〔損傷〕

上げ潮の初期

B：貨物船（332トン）

新居浜港新居浜 → 香川県坂出港第1区

船長：戒告

右舷船首部外板及び球状船首に凹損

潮高約1.0メートル

針路を第1航路の中央に向けたところ、右舷船首方に航路外から入航しようとする他船を認め、同船に対して注意喚起信号を行い、同航路の左側に寄って南下
同入航船の左舷側を追い越した

09:10 少し前

針路を防波堤入口に向く184度、9.0ノットの速力で手動操舵により進行

09:12 少し前

左舷船首17度860メートルに出航するBを東防波堤越しに視認することができ、その後同船と防波堤の入口付近で出会うおそれがある状況であったが、右舷方の入航船の動向を見ることに気を奪われ、見張りを十分に行わなかったため、このことに気付かず、防波堤の外で出航するBの進路を避けずに続航

左舷船首至近に迫ったBを初認し、衝突の危険を感じ、機関を中立運転として右舵を取り、汽笛を吹鳴したものの、及ばず衝突（09:13 半少し過ぎ）

B：貨物船（332トン）

新居浜港新居浜 → 香川県坂出港第1区

船長：戒告

右舷船首部外板及び球状船首に凹損

潮高約1.0メートル

Aが第1航路の左側を航行していることに気付いて衝突の危険を感じ、機関を全速力後進にかけ、右舵を取ったものの、及ばず衝突（09:13 半少し過ぎ）

Aに対して警告信号を行うことも、間近に接近しても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、307度に転針して続航

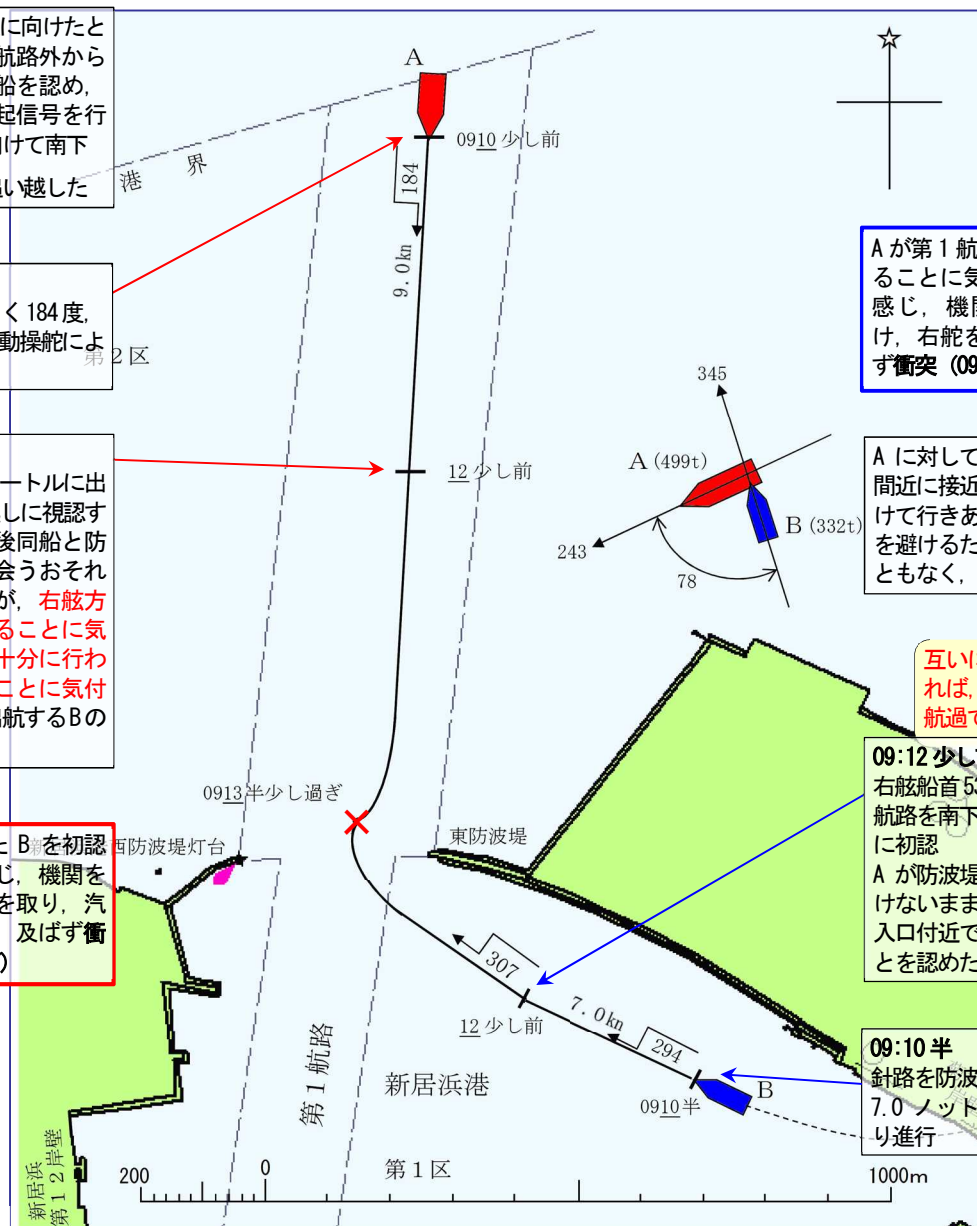
互いに航路の右側を航行すれば、左舷を対して無難に航過できるものと思ひ

09:12 少し前

右舷船首53度860メートルに第1航路を南下するAを東防波堤越しに初認
Aが防波堤の外で自船の進路を避けずに入航してAと防波堤の入口付近で出会うおそれがあることを認めた

09:10 半

針路を防波堤入口に向く294度、7.0ノットの速力で手動操舵により進行



教訓

- 入航船は、防波堤の入口又は入口付近で出航船と出会うおそれがある場合は、防波堤の外で出航船の進路を避けましょう。
- 出航船は、入航船がそのまま進行して無難に航過できると思っても、警告信号を行うなどした上で、衝突を避けるための協力動作を行ひましょう。

まとめ

衝突事件では、**見張りを継続して行うこと**と**他船はいないと思い込まないこと**が重要です。

- ・船橋当直中は、見張り以外のことを行わず、見張りに集中しましょう
- ・レーダーなどを活用して他船の動静を把握しましょう
- ・一見しただけで前路に他船がいないと思い込まないでください
- ・いつもなら他船を見掛けない海域でも、今日はいるかもしれないと思ってください
- ・自分が転針や信号を行ったからといって、相手がそれに気付いてくれるとは限りません
- ・相手の意図が分からなかったり、衝突のおそれを感じたりしたら、ためらわずに警告信号を行ってください

乗揚事件では、**船位の確認**、**事前の水路調査**が重要です。

- ・目視はもちろん、レーダーやGPSプロッターを活用しましょう
- ・入港したことがある、通ったことがあるといっても、その後状況が変わったかもしれないので、水路調査を常に行いましょう（代理店などを通じて情報収集することも良いでしょう）
- ・居眠り運航の防止は、立ち上がり、そして、動くことです

お知らせ

行政手続の見直しに伴い、海事補佐人の登録や登録事項の変更等、審判関係手続の書類への押印が不要となりました。

詳しくは、当所のホームページをご覧ください。最寄りの海難審判所までお問い合わせください。



トピックス

「令和2年版レポート 海難審判」を発刊しました

「令和2年版レポート 海難審判」では、平成31年及び令和元年中に海難審判所が取り扱った海難に関して、統計やその傾向、主な海難の事例とそこから得られる教訓等を掲載しています。当所ホームページに全文を掲載しているので、社内、船内教育等にご活用いただけましたら幸いです。



**海難審判所は、審判官、理事官を募集しています。
詳細は当所ホームページをご覧ください。**

《編集後記》

今号は、4年ぶりに内航船を特集しました。
抽象的なテーマで、編集が難航しましたが、少しでも海難の減少に役立てていただけるよう、裁決からみた背景にある要因を挙げました。
こんな場面に遭遇しない、こんなことはないと思うかもしれませんが、実際にあったことです。今後、皆さんも経験するかもしれません。そのとき、本誌を思い返し、安全運航に努めていただければ幸いです。

《内容に関するご意見はこちらまで》

〒102-0083

東京都千代田区麹町 2-1 PMO 半蔵門 4 階
海 難 審 判 所 書 記 課

電話 03-6893-2405

FAX 03-6893-2406

URL <https://mlit.go.jp/jmat/>

E-mail hqt-jmat@gxb.mlit.go.jp