



JMATニュースレター

Japan Marine Accident Tribunal News Letter

第 15 号

令和 5 年 5 月発行

特集「遊覧中の海難」

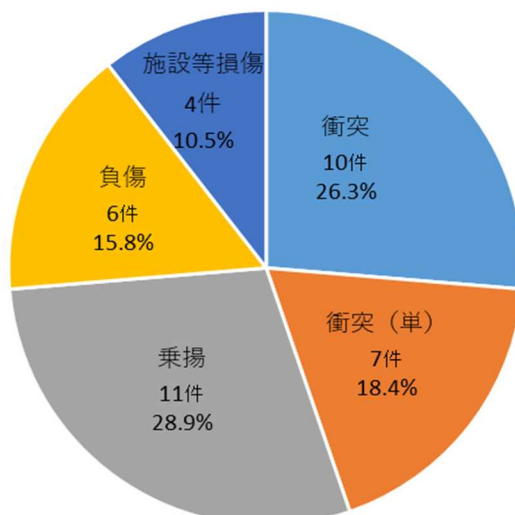
我が国は四方を海に囲まれた島国であり、海岸や湾などが景勝地として観光の名所となっている場所が数多く存在し、各地の景勝地などにおいては観光遊覧船を利用して海上を周遊する海洋レジャーが親しまれています。

このような中、令和 4 年 4 月、北海道知床半島において、乗員・乗客合わせて 26 人を乗せた観光遊覧船が船内浸水後に沈没し、その後、全員が死亡あるいは行方不明となる痛ましい海難が発生しました。

海上交通安全行政の一翼を担う海難審判所としましては、犠牲となられた方々のご冥福を心よりお祈り申し上げるとともに、このような悲惨な海難が発生しないよう今後も全力を挙げて再発防止に努めていく所存です。

さて、当審判所において平成 29 年から令和 3 年までの 5 年間に 1,441 件の裁決が行われ、そのうち、遊覧を目的とする 100 トン未満の旅客船（観光船）の海難が 38 件あり、事件種類ごとにみると、衝突 10 件、衝突（単）7 件、乗揚 11 件、負傷 6 件及び施設等損傷 4 件でした。発生海域（区域）は、海に限らず、河川等にも及んでおります。

そこで、今号は、「遊覧中の海難」を取り上げ、海難の防止に参考となる 4 つの事例を紹介します。各事例では、事件の背景や事件発生に至った状況を記載したうえで、操船者のどのような行為に問題があったのかを明らかにし、再発防止のための教訓を示し、最後に海難防止としての‘まとめ’を記載しています。本ニュースレターが皆様に活用され、安全運航の一助として海難の発生防止に寄与できれば幸いです。



衝突・・・船舶間の衝突

衝突（単）・・・船舶が岸壁、棧橋、防波堤、灯浮標等に衝突したもの

事例1 【AとB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もの】 来島海峡で、東行中の A と北上中の B との衝突

7月15日 12時10分に発生

概要

Aは、船長ほか1人が乗り組み、旅客41人を乗せ、来島海峡を周遊する目的で発航し、運航基準に定める基準経路に従って周遊後、愛媛県馬島北方沖合を下田水漁港に向けて東行中、また、Bは、船長が1人で乗り組み、釣りの目的で愛媛県中渡島北方沖合の釣り場を発進し、同県武志島西方沖合に向けて北上中、中渡島北方沖合において、AとBとが衝突した。

A：旅客船（4.9トン：観潮船）、旅客定員42人

愛媛県下田水漁港 → 来島海峡

船長：業務停止1か月

右舷船首部外板に擦過傷

B：モーターボート（長さ5.00メートル）

愛媛県下田水漁港 → 来島海峡の釣り場

船長：戒告

船首部外板に擦過傷等、船長が負傷

〔懲戒〕

〔損傷等〕

気象・海象：晴れ 西北西風 風力2 視界良好 ほぼ高潮時 約1.0ノットの南東流

12:08 半少し前

針路を126度、16.0ノットの速力で手動操舵により進行

12:08 半少し過ぎ

右舷船首17度700メートルのところにBを初認し、自船より小さいBが、自船に気付けば進路を避けると思い、Bの進路を避けずに続航

Bが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場合、AがBの進路を避けるべき注意義務があった。

12:10 僅か前

Bの操縦者が下方を向いているのを認め、機関を後進にかけて左舵一杯としたものの、及ばず衝突（12:10）

12:10 僅か前

船首至近に迫ったAを認めて機関を後進にかけたものの、及ばず衝突（12:10）

12:08 半少し前

針路を020度、5.0ノットの速力で手動操舵により進行中、左舷船首方900メートルのところにAを初認

12:08 半少し過ぎ

Aが左舷船首57度700メートルのところとなり、前路を右方に横切り衝突のおそれがある態勢で接近したが、Aが観光船なので中渡島西方の渦潮見物のため右転するものと思い、Aに対する動静監視を十分に行わなかったため、このことに気付かず、避航を促す音響信号を行うことも、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ることもなく、近くで操業していた知人の漁船を見ながら続航

動静監視を十分に行うべき注意義務があった。

教訓

- ・自船に接近する他船を認めた場合、継続的に動静監視を行い、危険な見合い関係となる前に衝突を避けるための動作をとりましょう。
- ・保持船は、避航船の動静をよく見張り、避航動作に疑いがあるときは音響信号を行い、必要に応じて衝突を避けるための協力動作を取りましょう。

事例2 【海上衝突予防法第 18 条に規定する各種船舶間の航法を適用したもの】

河川において、遊覧目的で航行中のAと停留して漁ろうに從事中のBとの衝突

12月16日 20時00分に発生

概要

夜間、Aは、船長ほか2人が乗り組み、旅客20人を乗せ、遊覧の目的で、広島港第3区上流に向けて上航中、また、Bは、船長及び甲板員1人が乗り組み、刺し網漁の目的で、旧太田川上流に至り機関を中立運転として停留して操業中、AとBとが衝突した。

A：旅客船（13トン：屋形船）

広島港第3区宇品旅客 → 旧太田川上流
ターミナル

船長：業務停止1か月

船首外板に擦過傷、推進器翼に曲損

〔懲 戒〕

〔損傷等〕

B：漁船（1.1トン）

広島港第1区 → 同港第3区旧太田川の漁場

船長：戒告

後部操縦台の風防、右舷船尾外板、揚網機等に損傷

気象・海象：晴れ 風ほとんどなし 上げ潮の中央期 月齢 16.9 月出時刻 19:39（方位 069 度）

19:58

A が自船に衝突のおそれがある態勢で接近する状況となったが、サーチライトを照射したので、いずれ自船を避けるものと思い、接近状況を確かめることなく作業を続けた

動静監視を十分に行うべき
注意義務があった。

20:00 僅か前

右舷間近に迫ったAに気付き、前部操縦台の機関操縦ハンドルを後進としたものの、及ばず、僅かに後退中、衝突（20:00）

B の進路を避けないまま、原針路、原速力のまま衝突（20:00）

19:52 半少し前

A を右舷正横付近に初めて視認し、自船の存在を示すつもりで、携帯用サーチライトをAに向かって約30秒照射したのち、同作業を続けた

19:40

機関を中立運転として停留し、右舷前部で、右舷中央部に配置した甲板員とともに立った姿勢で刺し網を手作業で揚げ始めた

19:12

衝突地点付近の漁場に到着して、右舷前部に作業灯を点灯した状態で、魚群を囲むように投網

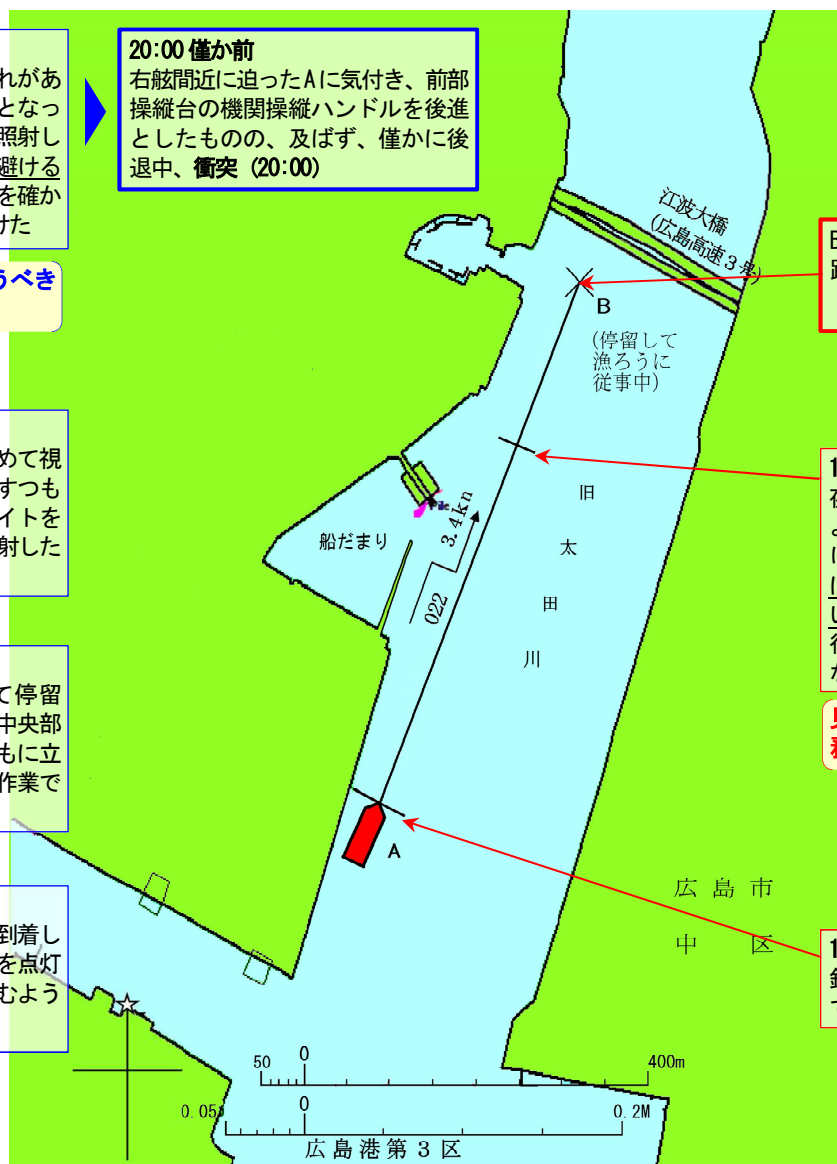
19:58

夜間、旧太田川右岸の船だまりより上流で航行する船舶を見かけたことがなかったので、前路に航行の支障となる船舶はいないものと思い、見張りを十分に行わなかったため、B に気付かないまま続航

見張りを十分に行うべき注意義務があった。

19:54 半少し前

針路を022度、3.4ノットの速力で手動操舵により進行



教訓

- ・ 普段、他船を見かけたことがない場所であったとしても、今回もないと思わず、見張りを十分に行いましょう。
- ・ 停留してトロールによらない操業をする際に接近する他船の灯火を認めた場合、動静監視を十分に行うとともに、必要に応じて避航を促す音響信号を行い、衝突を避けるための協力動作をとりましょう。

事例3 【共に見張り不十分で、衝突を避けるための措置をとらなかったもの】 緩やかに左転中のAと減速しながら航行中のBとの衝突

7月14日 14時35分に発生

概要

Aは、船長が1人で乗り組み、旅客9人及び添乗員1人を乗せ、遊覧を終えて発航地点に戻るため緩やかに左転しながら北上中、Bは、船長が1人で乗り組み、親族等3人を乗せ、釣りを終えて帰港するため北上中、長崎県早岐港において、AとBとが衝突した。

A：旅客船（4.9トン：小型バス形状の水陸両用船）

早岐港隣接の
テーマパーク ～ 同港南方海域を遊覧したの
ち同テーマパーク

船長：戒告

〔懲 戒〕

船尾部に凹損等、旅客2人が負傷

〔損傷等〕

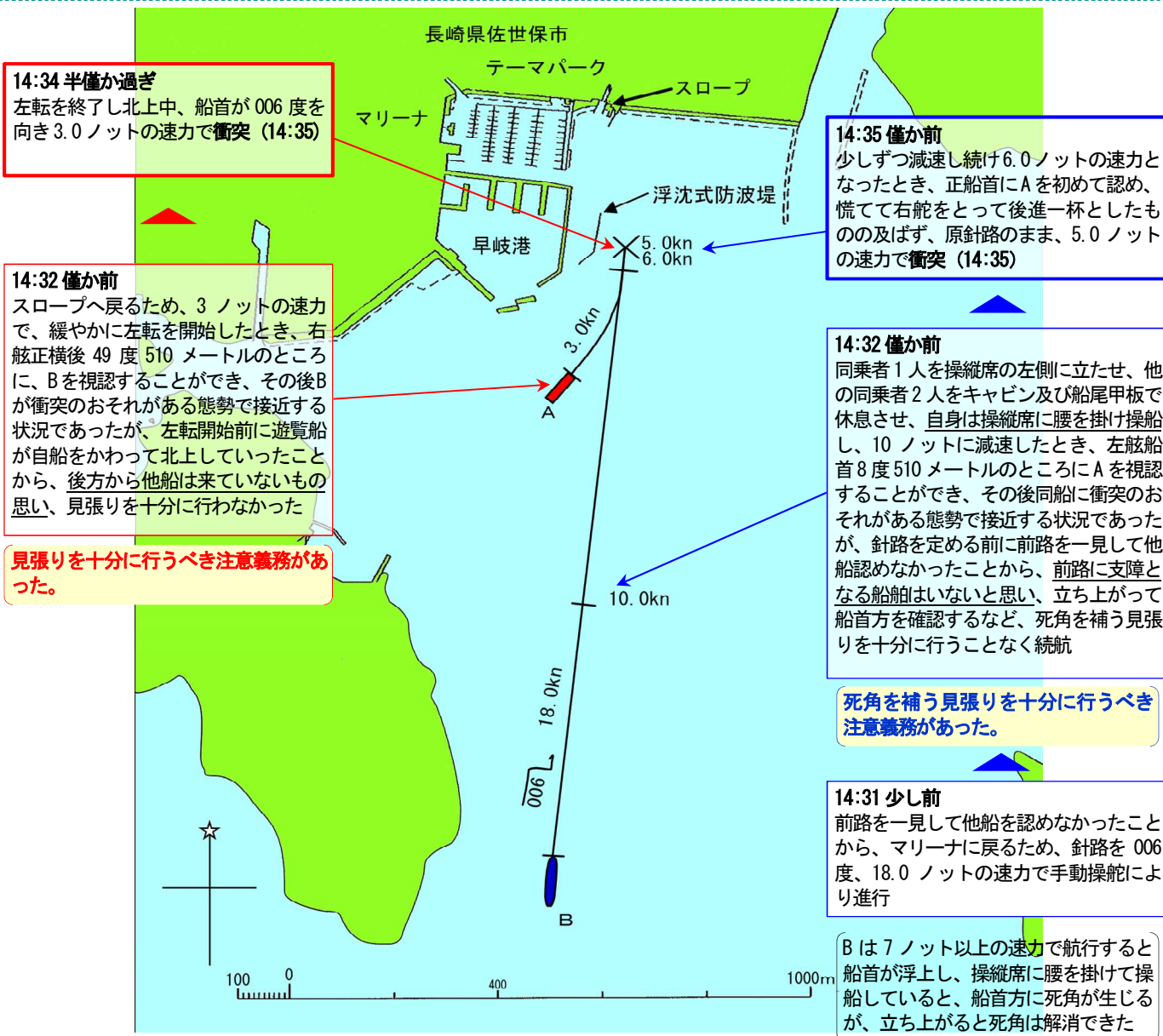
B：モーターボート（4.9トン）

長崎県江ノ島西方 → 早岐港隣接のテーマ
沖合の釣り場 パーク内の別荘地

船長：戒告

船首外板に凹損等

気象・海象：曇り 風ほとんどなし 上げ潮の初期 視界良好



教訓

- ・ 接近する他船を見落とすことがないように、周囲の見張りを十分に行いましょう。
- ・ 船首方に死角を生じている場合、死角を補う見張りを十分に行いましょう。

事例4 【旅客の安全を確保する措置を十分にとらなかったもの】

船首方からの高起した波を乗り越えて船首が急激に上下動し、前部旅客区画の椅子に腰掛けていた旅客が転倒

8月14日 09時08分に発生

概要

Aは、船長が1人で乗り組み、旅客8人を乗せ、小樽海岸コース遊覧の目的で発航し、北海道小樽港に向けて帰航中、船首が東北東寄りの波を乗り越え急激に上下動し、前部旅客区画の椅子に腰掛けていた旅客2人が転倒して腰部などを甲板に打ち付けた。

A：旅客船（2.6トン）

船体中央部に操舵室、その前後に旅客区画（前部旅客区画の中央及び両舷に各1人掛けの椅子、後部旅客区画の両舷に3人掛けの椅子をそれぞれ設置）

小樽港 → 小樽市塩谷地先の青の洞窟 → 小樽港

船長：業務停止1か月

旅客2人が腰部の骨折

気象・海象：晴れ 風力2 東北東風 上げ潮の初期 波向東北東 波高約1.5メートル

小樽海岸コース

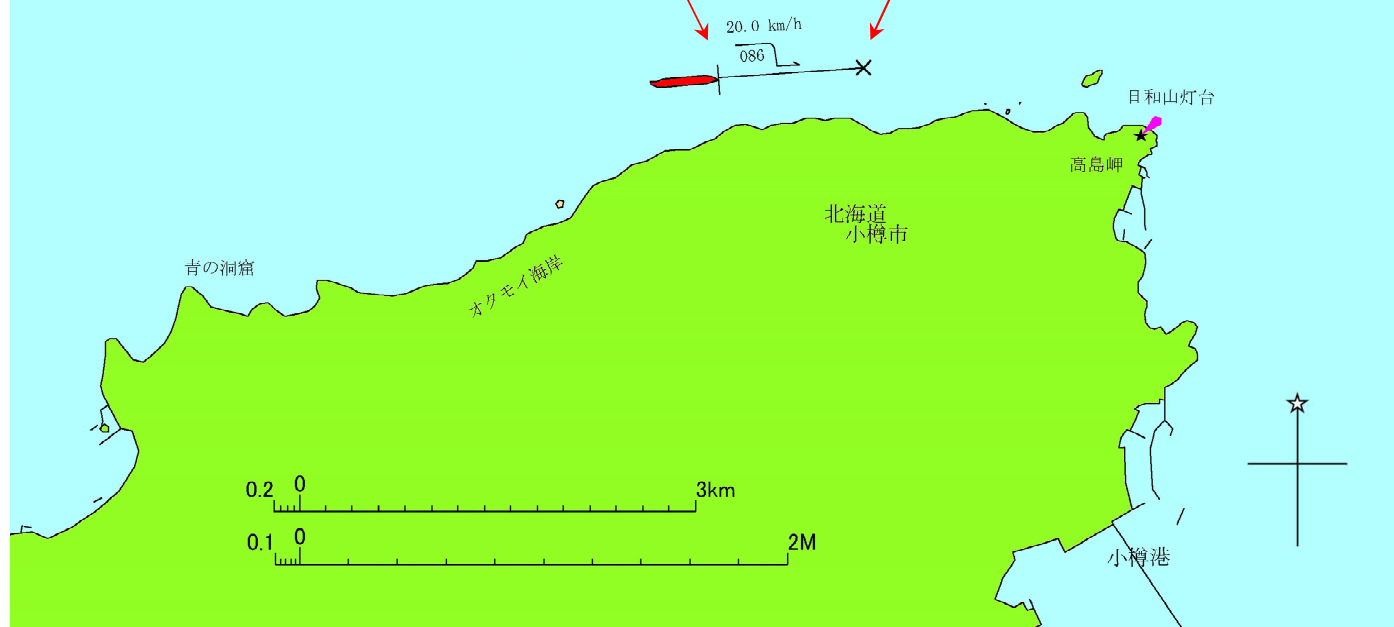
小樽港から高島岬沖合を經由して小樽市オタモイ海岸北方沖合及び同市塩谷地先の青の洞窟の間を70分～80分で遊覧するもの

09:05

波高が約1.5メートルとなったので減速することとし、針路を086度に定め速力を35.0km/hから20.0km/hに減速し進行中、船首が波を乗り越え急激に上下動し、前部旅客区画の椅子に腰掛けた旅客が転倒するおそれのある状況となったが、減速したので同旅客に危険を及ぼすことなく航行できるだろうと思い、旅客を後部旅客区画に移動させるなどの措置をとらずに続航

旅客の安全を確保する措置を十分にとるべき注意義務があった。

船首が東北東よりの波を乗り越え急激に上下動し、前部旅客区画の中央及び左舷側の椅子に腰掛けていた旅客2人が転倒（09:08）



教訓

船首方からの高起した波を乗り越えて航行する場合、船首が急激に上下動した際に前部旅客区画の椅子に腰掛けた旅客が転倒しないよう、後部旅客区画に移動させるなど、旅客の安全を確保する措置を十分に行いましょう。

ま と め

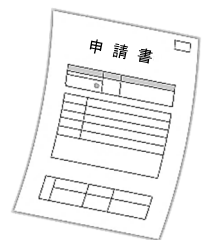
旅客船（遊覧事業を行う船舶）は、

- ・状況に応じた適切な見張りが、常に必要となります。
普段、他船を見かけない場所であったとしても、今回もないとの思い込みは改めましょう。
操縦席に腰を掛けた状態で死角を生じる場合は、立ち上がったたり、移動したりして、死角を解消しましょう。
相手の操船意図が分からない場合は、早めに衝突を避けるための動作をとりましょう。
- ・旅客を楽しませるため、浅所のある陸岸に近づいたり、危険を伴う行動は慎み、基準経路を守って航行しましょう。
- ・悪天候が予想される場合は、航行を中止して悪天候になる前に帰港する、後部区画に旅客を移動させる等、安全確保に努めましょう。

お 願 い

海事補佐人登録を行っている方は、住所はもとより、事務所に変更が生じた場合にも、遅滞なく海難審判所に変更の届け出を行ってください。なお、事務所の変更は、所在地のほか、その名称、電話番号、入居するビル名や階数に変更を生じた場合を含みます。

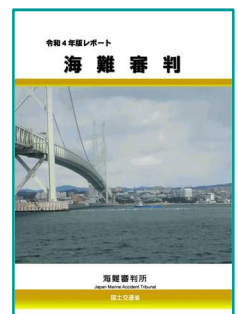
当所からの連絡が確実に届くよう、ご協力をお願いします。



トピックス

「令和4年版レポート 海難審判」を発刊しました

「令和4年版レポート 海難審判」では、令和3年中に海難審判所が取り扱った海難に関して、統計やその傾向のほか、航法別や船種別の裁決事例を挙げ、それらから得られた教訓を掲載しています。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、‘遊覧中の海難’に着目しました。

表紙でもご紹介しましたが、令和4年4月北海道知床半島において、遊覧船が沈没し、乗員乗客全員が死亡あるいは行方不明となる海難が発生しました。

春の訪れとともに海上観光も本格的に始まり、遊覧事業も観光客の利用が多くなることと思います。

事業者のみなさまは、安全を第一に考えて無理のない運航を心がけてください。

《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://www.mlit.go.jp/jmat/>

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