



JMATニュースレター

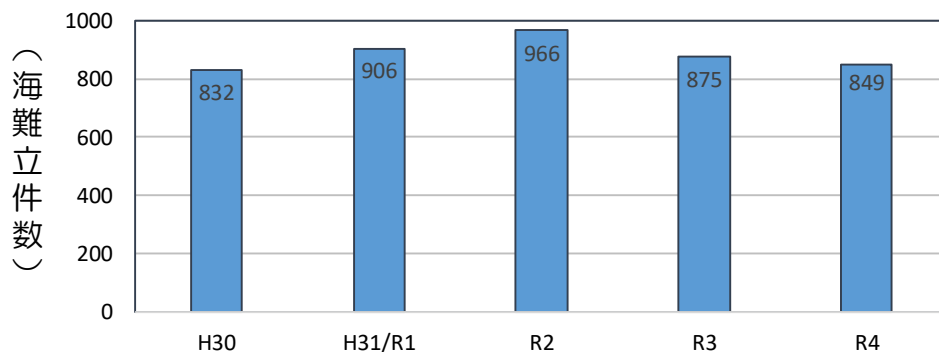
Japan Marine Accident Tribunal News Letter

第 16 号
令和 6 年 5 月発行

特集「安全措置等不十分が指摘された海難」

平成 30 年から令和 4 年の 5 年間に理事官が立件した海難は 4,428 件で、全体としては、やや減少傾向にありますが、依然、多数の海難が発生しております。

海難がひとたび発生すると、船体の損傷の他に、乗組員や同乗者等の負傷や、最悪の場合、人命が失われてしまうこともあるので十分な注意が必要です。



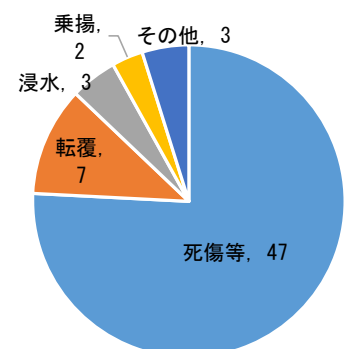
平成 30 年から令和 4 年の 5 年間に裁決言渡しのあった海難は 1,415 件で、そのうち、死傷者が発生しているのは 401 件（28.3%）ありました。

船舶の航行中や船内での作業中における安全措置や安全確保が十分に実施されておらず、発生原因として安全措置や安全確保の不十分が指摘された 62 件（64 隻）の裁決のうち、83.9%にあたる 52 件（52 隻）において死傷者が発生しています。

今号では、安全措置や安全確保が十分に実施されなかったことを指摘した裁決について「安全措置等不十分が指摘された海難」として取り上げ、事例を紹介させていただきます。

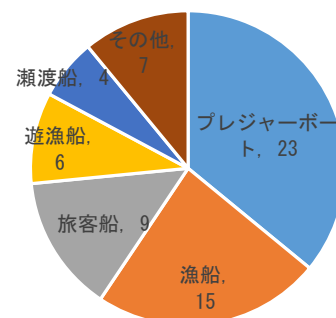
1. 事件種類別の裁決

船舶の航行中や船内での作業中における安全措置や安全確保の不十分（以下、「安全措置等不十分」という。）が指摘された裁決 62 件を事件種類別にみると、死傷等が 47 件（75.8%）と最も多く、次いで、転覆が 7 件（11.3%）、浸水が 3 件（4.8%）などとなっています。



2. 船舶種類別の状況

安全措置等不十分が指摘された 64 隻について船舶種類別にみると、プレジャーボートが 23 隻(35.9%)と最も多く、次いで、漁船が 15 隻(23.4%)、旅客船が 9 隻(14.1%)などとなっています。



3. 船体の損傷状況

船体について、64 隻中 9 隻(14.1%)に全損又は重大な損傷がみられます。

(単位：隻)

船舶種類	全損	重損	軽損	なし	計
プレジャーボート	2	0	3	18	23
漁船	2	2	0	11	15
旅客船	1	0	2	6	9
遊漁船	0	0	1	5	6
瀬渡船	0	1	0	3	4
貨物船	0	0	0	2	2
引船	0	0	0	2	2
その他	0	1	0	2	3
計	5	4	6	49	64

4. 安全措置等不十分の指摘状況

死傷者が発生した 52 隻において、安全措置等不十分が指摘された状況をみると、船体動揺等の波浪の影響への対応が十分でなかったものが 22 隻(42.3%)、漁ろう中のローラーに巻き込まれるといった機器等の取扱いへの対応が十分でなかったものが 14 隻(26.9%)、遊走中の増速や旋回時に同乗者の落水への対応が十分でなかったものが 8 隻(15.4%)などとなっています。

(単位：隻)

	プレジャーボート	漁船	旅客船	遊漁船	瀬渡船	貨物船	引船	その他	計
波浪の影響	7	3	3	4	3	0	1	1	22
機器等巻きまれ	0	9	2	0	0	2	1	0	14
遊走中の落水	8	0	0	0	0	0	0	0	8
推進器巻きまれ	3	0	1	0	0	0	0	0	4
その他	2	0	1	1	0	0	0	0	4
計	20	12	7	5	3	2	2	1	52

事例1 【旅客に対する安全確保の措置を十分にとらなかったもの】

波が高くなる状況下で航行中、船首部が波の谷間に降下して上下に動揺し、旅客が跳ね上げられて身体を打ち付け負傷

1月26日11時23分に発生

概要

Aは、船長及び機関長が乗り組み、旅客14人を乗せて航行中、沖合で波が高くなっているのを知ったがそのまま続航し、船首部が波の谷間に降下して上下に激しく動揺し、左舷側最前部の椅子席に腰を掛けていた高齢の旅客が同席から跳ね上げられて落下し、身体を椅子席に強く打ち付けた。

A：旅客船（19トン）

長崎県肥前大島港 → 同県面高港

〔懲戒〕 船長：業務停止1か月

〔損傷等〕 旅客1人が胸椎圧迫骨折（要加療：4か月）、船体損傷なし

気象・海象：晴れ 風力4 北西風 上げ潮の末期

○運航基準

【発航の可否判断について】

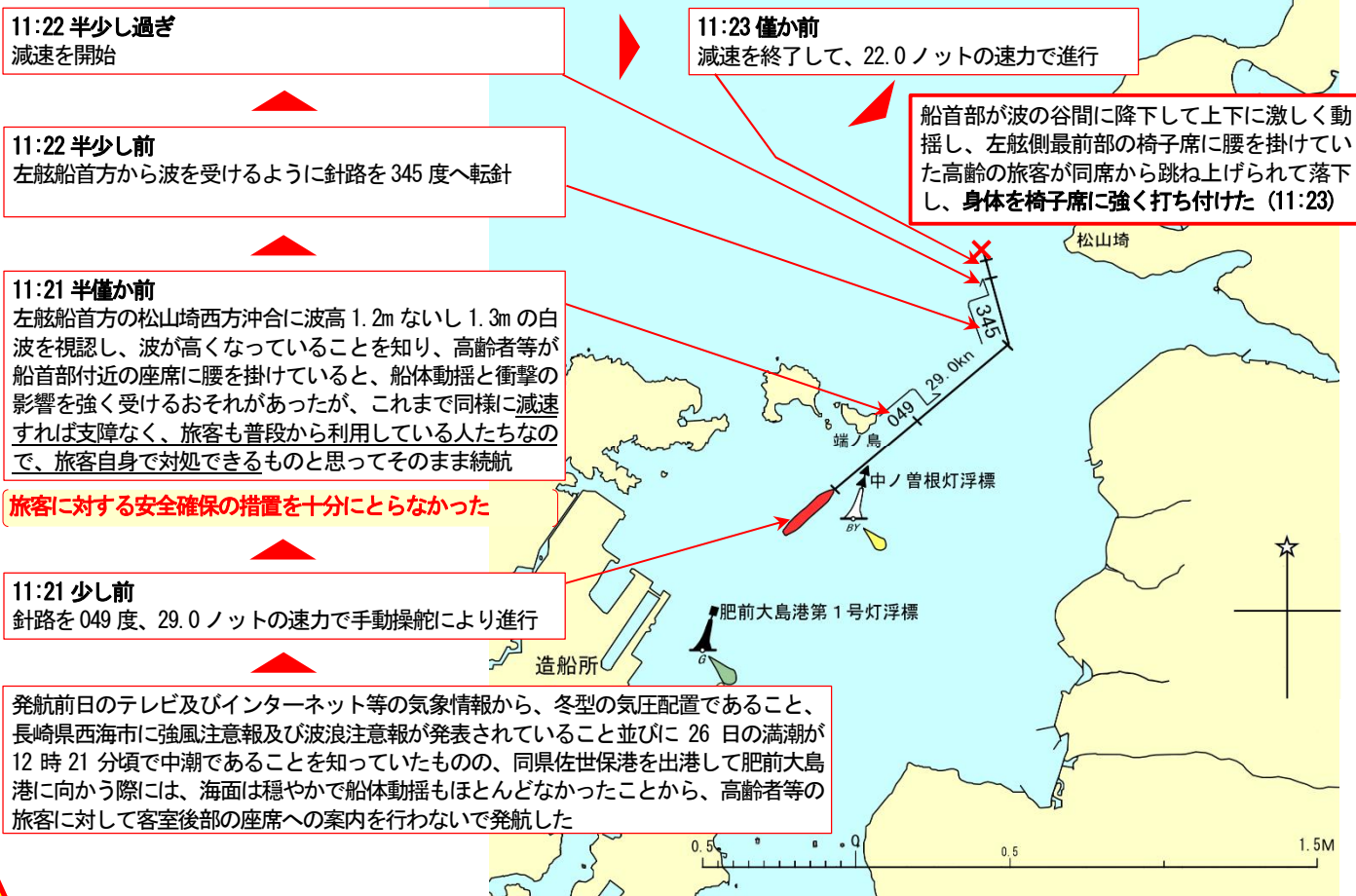
発航港における風速が毎秒10m以上、波高が1m以上及び視程500m以下のいずれかに達していると認めるとき、又は、航行中に遭遇する風速が毎秒10m以上及び波高が1.5m以上に達するおそれがあるときは発航を中止しなければならない旨を規定

【基準航行の可否判断について】

基準航行を継続した場合、船体の動揺等により旅客の船内における歩行が著しく困難となるおそれがあり、又は搭載貨物の転倒等の事故が発生するおそれがあると認めるときは、基準航行を中止し、減速、適宜の変針、基準経路の変更その他の適切な措置をとらなければならない旨を規定して、それらの事態が発生するおそれがあるおおよその海上模様としては、風速が毎秒10m以上及び波高が1.5m以上とされていた

【荒天時安全運航マニュアル】

気象及び海象が発航中止の条件に達していないものの、おおむね風速が毎秒10m弱、波高が1m弱及び視程500m強の場合に適用するものとし、旅客への対応として、高齢者等が乗船する際は、比較的揺れの小さい客室後部座席に案内することなどを規定



教訓

- ・旅客船は気象及び海象が発航中止条件に達していない場合であっても航行中に波が高くなっていることを認めた際は、十分に減速し、旅客を比較的揺れの小さい場所（客室後部等）に移動させましょう。

事例2 【波浪による危険に対する安全措置を十分にとらなかったもの】

漂泊中に予想を超える波浪を受け、船内に海水が浸入し、復原力を失い転覆

9月23日 08時45分に発生

概要

Aは、船長が乗り組み、知人2人を乗せ、釣りをしながら漂泊中、波が高くなり、船体に横揺れを生じて船内に海水が浸入する状況となったが、速やかに海域を移動せずにいたところ、予想を超える波浪を右舷側から受け、大きく左舷側に傾いて大量の海水が浸入し、復原力を喪失して転覆した。

A：モーターボート（登録長2.87m）

山形県加茂港（漂泊中）

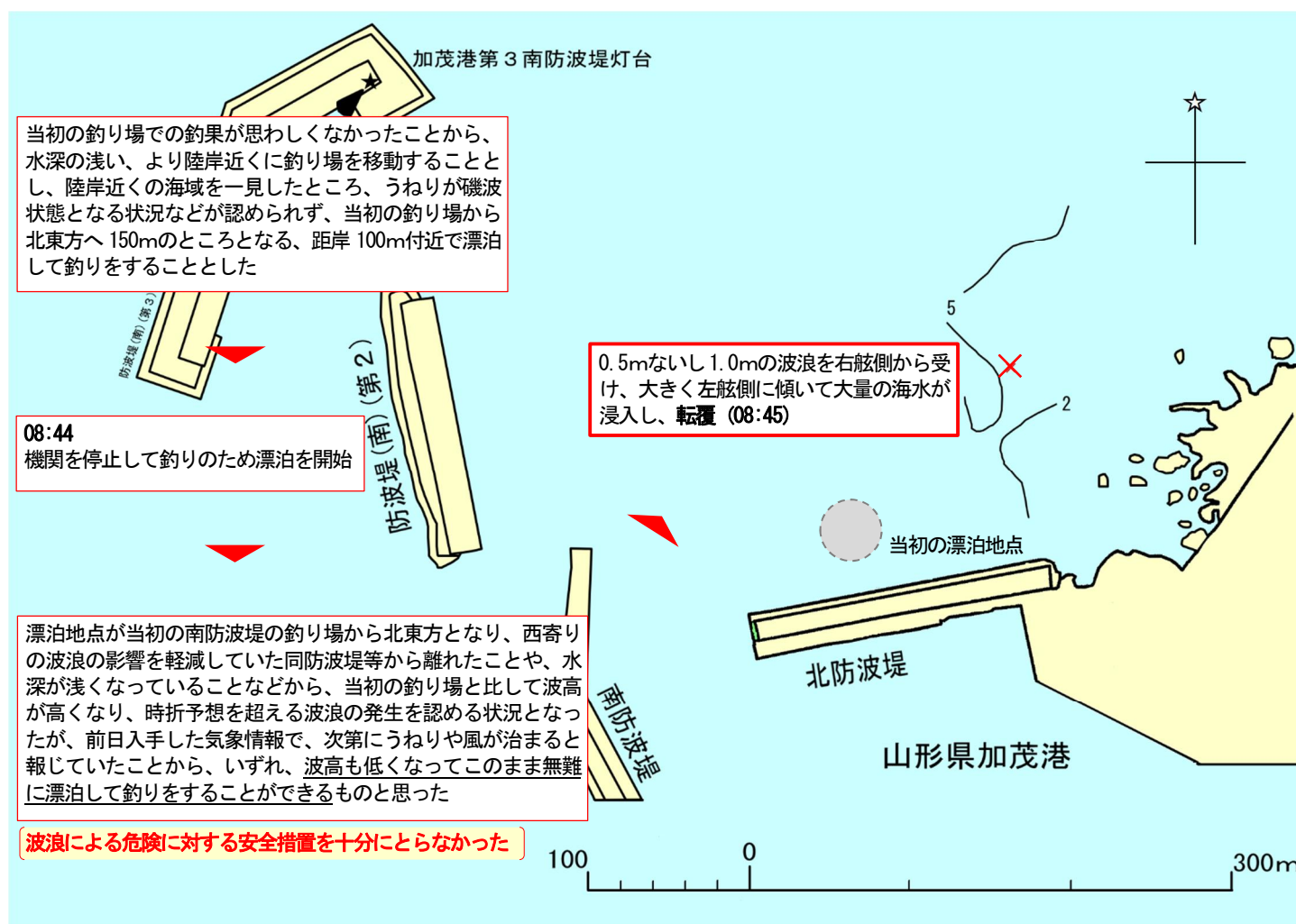
〔懲戒〕 船長：戒告

〔損傷等〕 船外機に濡損

気象・海象：晴れ 風力1 西南西風 上げ潮の初期 西方からの波高0.5mないし1.0mの波浪

【船長の波高に対する認識】

おおむね50cmを超える波高の波浪を舷側から受けると横揺れが生じ、海水が船内に浸入するおそれがあることから、経験上無難に漂泊して釣りをすることができる波高をおおむね50cm未満と認識し、それを超える波浪が生じるおそれがあるときは、速やかに漂泊地点を変えるなどしていた



教訓

- ・漂泊中、波が高くなってきたことを認めた際は、速やかに波浪の影響が少ない海域へ移動しましょう。

事例3 【荷役用クレーン運転時の安全措置を十分にとらなかったもの】

ジブクレーン起伏用ワイヤロープの巻取り装置のドラムの点検を行っていた機関長が
同ドラムとワイヤロープとの間に下腹部を巻き込まれ死亡

5月25日 13時00分に発生

概要

Aは、船長及び機関長ほか3人が乗り組み、機関長が砂利採取用のグラブバケット付き旋回式ジブクレーン（以下、「クレーン」という。）の機械室内で起伏用ワイヤロープ巻取り用装置のドラム（以下、「起伏ドラム」という。）に乗った姿勢で点検作業をしていたところ、同ドラムが動き出し、起伏用ワイヤロープ巻取り用装置のドラムとワイヤロープとの間に下腹部を巻き込まれた。

A：貨物船（487トン）

愛媛県長浜港晴海岸壁（着岸中）

【懲戒】 船長：業務停止1か月

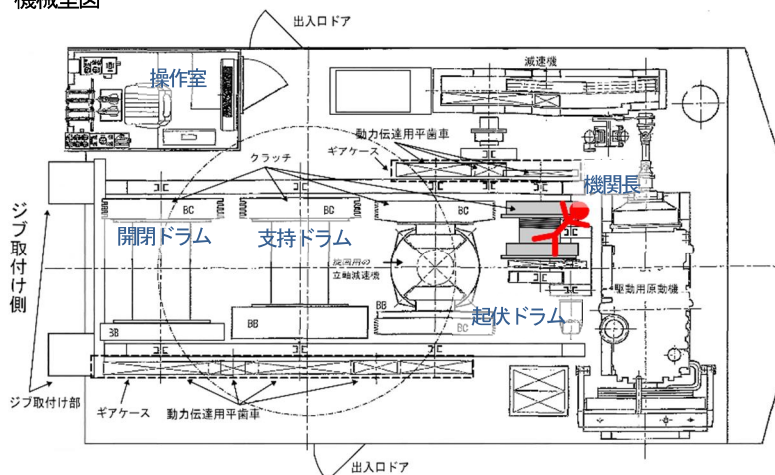
【損傷等】 機関長が死亡、船体損傷なし

気象・海象：晴れ 風力1 北北東風 下げ潮の末期 港内は平穏

船体構造：前部甲板にクレーン1基が備えられ、旋回台上に設けられた操作室で同クレーンの運転ができた

機関室構造：クレーンを駆動するための機械室が下甲板に設けられ、起伏ドラム等が配置されていた

機械室図



船長は、日頃から乗組員に対してクレーンの運転中には不用意に危険な場所へ近づかないよう注意を喚起していた

機関長は、前航海の荷役中にクレーンの機械部付近から異音が生じた旨を伝えられていたことから、機械室内の機械等の点検及び注油作業を行うため、機械室へ向かった

12:57

船長は、荷揚げにより傾いた船体を、クレーンを移動させてバランスを取り直すこととし、機械室へ向かい、同室内にいた機関長にクレーンを少し動かす旨を伝え、同人から了解した旨の返事を得た

12:59 半

船長は、機関長が機械室で作業を行っている中でクレーンを運転すると、機械等に巻き込まれるおそれがあったが、同人がクレーンのことを熟知しており、運転中に巻き込まれるような場所へ近づいたりしないものと思い、注油作業等を中断して安全な場所で待機するよう指示するなど、クレーン運転時の安全措置を十分にとらなかった

一方、機関長は、注油作業等を中断して安全な場所で待機するなど、クレーン運転時の安全措置を十分にとらず、同作業等を続けた

クレーン運転時の安全措置を十分にとらなかった

13:00 少し前

船長は、クレーンを運転して、横移動させて船内へ取り込んだ

13:00 僅か前

船長は、クレーンを起こすこととし、起伏ドラムの操作レバーを巻き込み側として駆動させた

機関長は、起伏ドラム上に乗った姿勢で、懐中電灯を持って同ドラム右側下部の軸受部の点検を行っていたものか、起伏ドラムが動き出したことから、同ドラムとワイヤロープとの間に下腹部を巻き込まれた（13:00）

船長は、叫び声を聞き、起伏ドラムの操作を止めて後部へ行ったら、同ドラムの後方に倒れている機関長を発見、機関長は救急車で病院へ搬送されたが、骨盤内臓器破裂による失血死と検案された

教訓

- 作業機器の運転を行う際、危険な場所に誰かがいるときは、安全な場所で待機するように指示し、退避したことを確認した上で操作を行いましょう。

ま と め

安全な航行・船内作業をするために

- 波浪の状況に応じた適切な操船が必要となります。

航行中、船首が大きく上下動し、乗船者が跳ね上げられる場合があるので、十分に減速して船体動揺の軽減に努めるとともに、乗船者を比較的揺れの小さい場所に移動させましょう。

漂泊中、波浪を舷側から受けて、海水が船内に浸入するおそれがあるので、速やかに波浪の影響が少ない海域へ移動しましょう。

- 作業機器などを運転する場合、安全を確保して作業を行う必要があります。

別の作業者が危険な場所に入っている場合があるので、作業を行うことを明確に伝え、危険な場所から退避したことを確認しましょう。

ほかにも、錨索や漁具などが巻き上げ中に引っ掛かり、そのまま巻き上げると引っ掛かりがとれた反動で勢いがついた漁具などが乗組員に当たることがあるので、漁具などが引っ掛かった場合は一度緩めて引っ掛かりを外してから作業を行いましょう。

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。

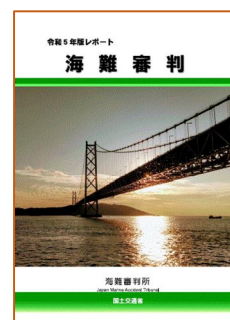
海事補佐人登録に関する URL : <https://www.mlit.go.jp/jmat/annai/hosanin/touroku/henkou.htm>



トピックス

「令和5年版レポート 海難審判」を発刊しました

「令和5年版レポート 海難審判」では、令和4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、‘安全措置等不十分が指摘された海難’に着目しました。安全措置を怠ったことにより発生した海難では、乗船者の人命に関わる場合が多くあります。

みなさまにおかれましては、普段から安全に関する措置等を意識していただき、無理のない運航・作業・操業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

F A X 03-6893-2406

U R L <https://www.mlit.go.jp/jmat/>

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