

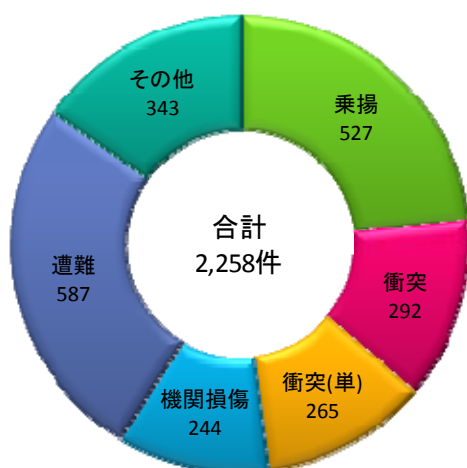
海難の発生と原因

1 海難の発生

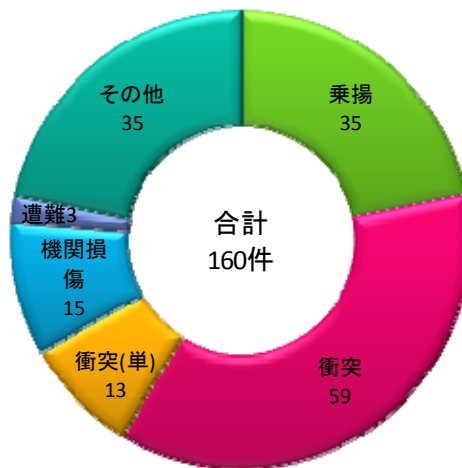
(1) 海難の発生状況

平成 20 年中に発生し、海難審判庁理事官が立件した海難（平成 20 年 1 月から 9 月まで）は 2,258 件 2,692 隻で、それに伴う死亡・行方不明者及び負傷者（以下「死傷者等」という。）は死亡・行方不明者数が 117 人、負傷者数が 214 人となっています。また、海難審判所の理事官が立件した海難（平成 20 年 10 月から 12 月まで）は 160 件 223 隻で、それに伴う死傷者等は死亡・行方不明者数が 11 人、負傷者数が 40 人となっています。

海難種類別立件件数

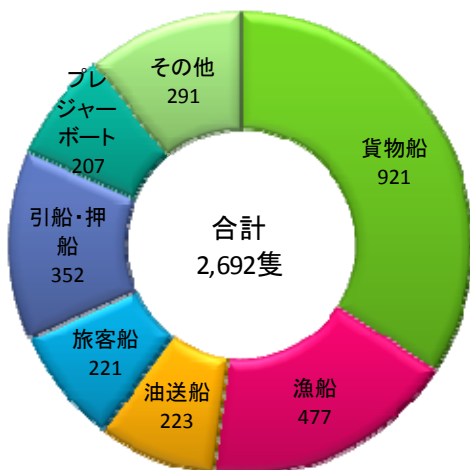


平成 20 年 1 月から 9 月まで

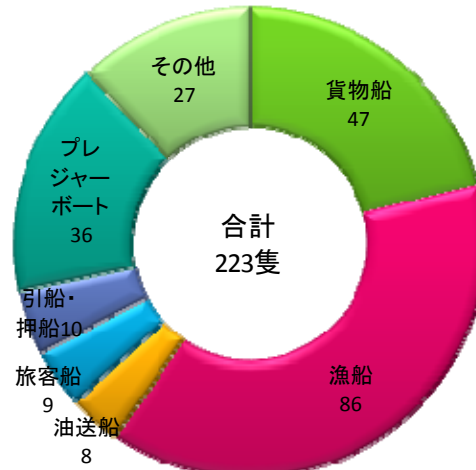


平成 20 年 10 月から 12 月まで

船種別立件隻数

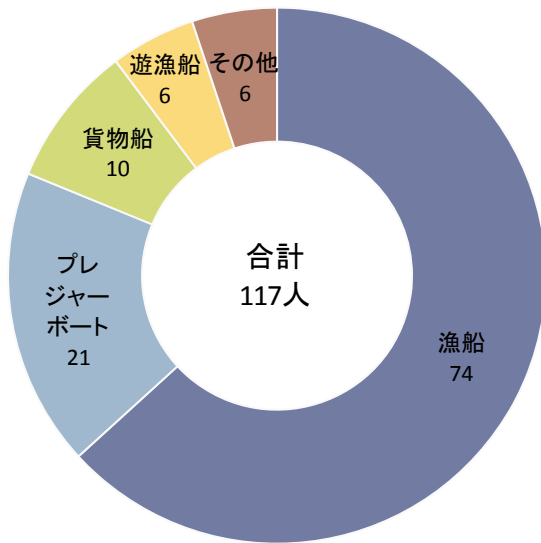


平成 20 年 1 月から 9 月まで

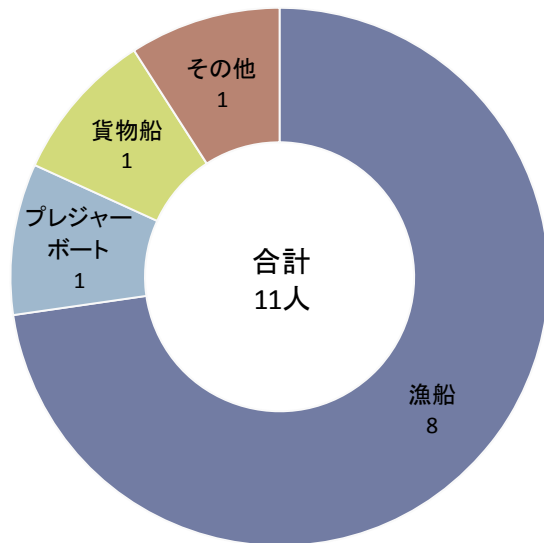


平成 20 年 10 月から 12 月まで

船種別死亡・行方不明者の状況

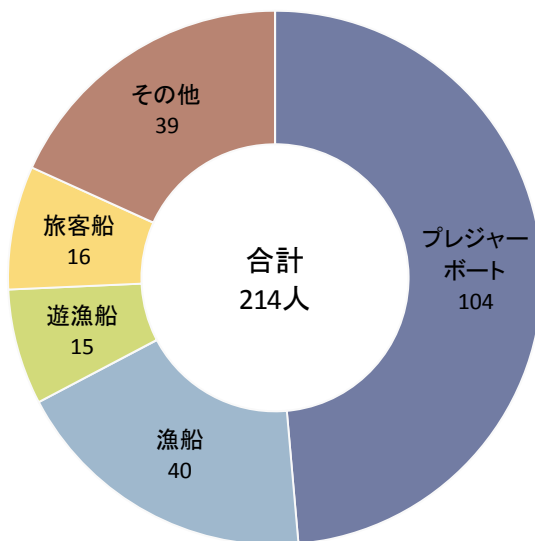


平成 20 年 1 月から 9 月まで

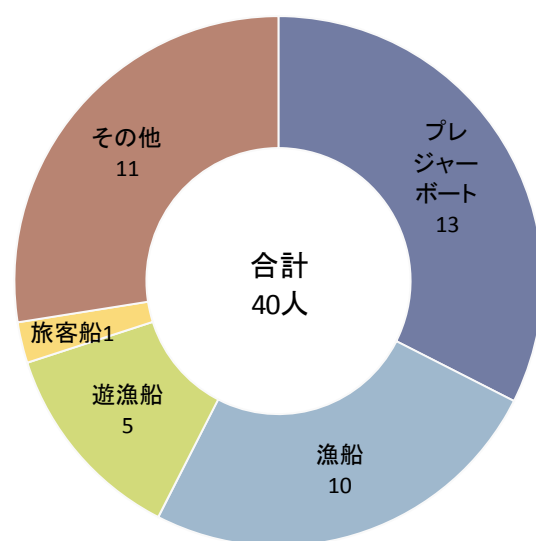


平成 20 年 10 月から 12 月まで

船種別負傷者の状況



平成 20 年 1 月から 9 月まで



平成 20 年 10 月から 12 月まで

※平成 20 年 10 月から 12 月までの海難審判所の理事官が立件した件数、隻数または死傷者等数は、同年 1 月から 9 月までに海難審判庁理事官が行っていた立件に該当する事件より、次の事件を除いた数値となっております。

- ①浮流物接触（流木との接触など）、船底擦過、岸壁擦過など損傷が軽微な事件
- ②懲戒の対象者の存在しない事件（船長等が死亡した事件、外国船のみの事故で水先人の乗船していない事件など）

主要な海難の概要

平成 20 年 1 月から 12 月までに発生した海難のうち申立てをした主な事件は以下のとおりです。

管 轄	事件名 《発生年月日・発生場所》 事件概要
那 覇	交通船第七十八あんえい号乗客負傷事件 《平成 20 年 1 月 16 日 沖縄県波照間島北方沖合》 第七十八あんえい号(19 トン)は、沖縄県波照間漁港を発して同県石垣港に向けて航行中、高起した波による急激な船体動揺で、着座中の乗客が上方に跳ね上げられて座席に身体を打ち付けられた。 乗客 4 人が負傷した。 
横 浜	護衛艦あたご漁船清徳丸衝突事件 《平成 20 年 2 月 19 日 千葉県野島埼南方沖合》 あたご(排水量 7,750 トン)は、ハワイ沖から横須賀港へ向け航行中、清徳丸(7.3 トン)は、千葉県勝浦東部漁港を発し東京都三宅島北方海域へ向け航行中、衝突した。 あたごは艦首部に擦過傷を生じ、清徳丸は二つに分断され、乗組員 2 人が行方不明となり、のち死亡と認定された。 
神 戸	油送船オーシャンフェニックス貨物船第五栄政丸貨物船ゴールドリーダー衝突事件 《平成 20 年 3 月 5 日 瀬戸内海 明石海峡東部》 オ号(2,948 トン)は、千葉港から兵庫県東播磨港へ向け西行中、栄政丸(496 トン)は、阪神港大阪区から兵庫県家島へ向け西行中、ゴ号(ベリーズ籍、1,466 トン)は、阪神港堺泉北区から韓国ポハン港へ向け西行中、明石海峡航路内で衝突した。 オ号は右舷船尾部外板に凹損、球状船首部に破口を生じ、栄政丸は左舷中央部外板に凹損を生じ、ゴ号は右舷中央部外板に破口を生じた後沈没し、乗組員 3 人が死亡、1 人が行方不明となった。 

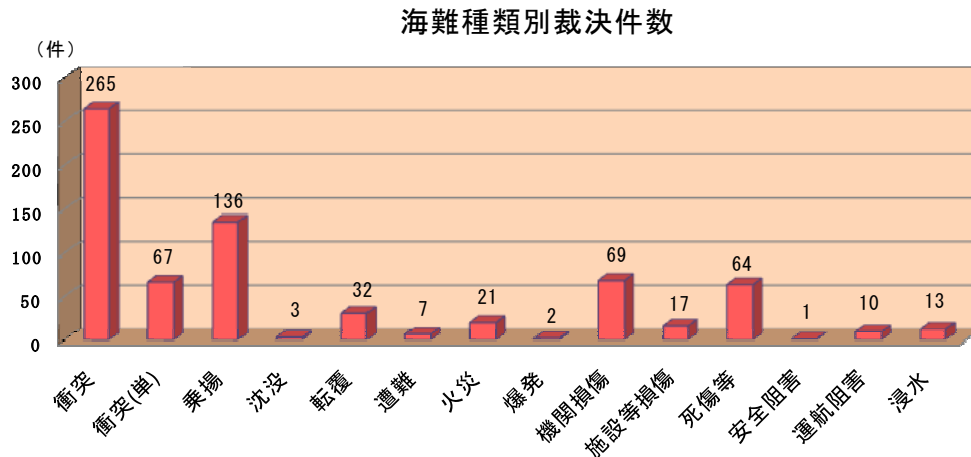
管 轄	事件名 《発生年月日・発生場所》 事件概要
函 館	遊漁船第八北斗丸遊漁船富丸衝突事件 《平成 20 年 5 月 18 日 北海道羽幌港北方沖合》 第八北斗丸(4.9 トン)は、北海道羽幌港北方沖合 5 海里付近の釣り場へ向け北上中、富丸(9.95 メートル)は、漂泊中、衝突した。 第八北斗丸は、船首部に擦過傷を生じ、釣客 2 人が負傷し、富丸は、左舷中央部外板に破口及び操舵室損壊を生じ、釣客 3 人が負傷した。 
仙 台	旅客船やまびこ岩場衝突事件 《平成 20 年 5 月 19 日 宮城県東松島市宮戸島東岸東方沖合》 やまびこ(88 トン)は、松島港から宮戸島へ向け航行中、岩場に衝突した。 右舷前部上甲板のフェンダーに擦過傷、船尾整流板の右舷側及び右舷プロペラに曲損を生じ、乗組員 2 人及び旅客 13 人が負傷した。 
長 崎	旅客船フェリー美咲防波堤衝突事件 《平成 20 年 7 月 7 日 長崎県平漁港》 フェリー美咲(210 トン)は、霧により視界が制限されたなか、長崎県平漁港に接近中、防波堤に衝突した。 船首上部を圧壊、球状船首に凹損を生じ、沖防波堤の上部にコンクリートの剥離、旅客 4 人が負傷した。 
東 京	漁船第二十二事代丸水産練習船わかしまね衝突事件 《平成 20 年 10 月 8 日 鳥取県境港防波堤灯台から 334 度 180 メートル》 第二十二事代丸(222 トン)は、境漁港から島根半島北方へ向け航行中、わかしまね(196 トン)は、隠岐の島北方から境港へ向け帰港中、衝突した。 第二十二事代丸は船首部に損傷を生じ、わかしまねは右舷外板に破口を生じて浸水、その後沈没し、乗組員 1 人及び実習生 1 人が負傷した。 

管 轄	事件名 《発生年月日・発生場所》 事件概要
仙 台	遊漁船第三十二東北丸遊漁船第五南天丸衝突事件 《平成 20 年 10 月 12 日 宮城県仙台塩釜港外》 第三十二東北丸(16 トン)は、遊漁を終えて仙台塩釜港塩釜区に向けて西行中、第五南天丸(5.2 トン)は、遊漁の目的で漂泊中、衝突した。 第三十二東北丸は球状船首部に破口及び擦過傷を生じ、第五南天丸は操舵室及び船尾右舷側外板に圧壊を生じ、船長及び釣客 5 人が負傷した。 
那 覇	貨物船しゅり漁船航平丸衝突事件 《平成 20 年 10 月 23 日 沖縄県水納島灯台から 172 度 1.2 海里》 しゅり(9,813 トン)は、阪神港大阪区から那覇港へ向け航行中、航平丸(14.73 トン)は、那覇港から硫黄島へ向け航行中、衝突した。 しゅりは船首部付近に擦過傷を生じ、航平丸は船体後部を大破し、同乗者 3 人が死亡した。 
東 京	交通船うつみ防波堤衝突事件 《平成 20 年 11 月 16 日 岡山県宇野港第 2 突堤防波堤》 うつみ(7.3 トン)は、宮浦港から宇野港へ向け航行中、防波堤に衝突した。 船首部及び左舷前部に凹損、左舷主機に移動等を生じ、乗組員 1 人及び従業員 6 人が負傷した。 

2 裁決における原因

平成 20 年には、707 件の裁決が言い渡されています。衝突が 265 件と最も多く、全体の 37%を占めており、以下、乗揚が 136 件、機関損傷が 69 件、衝突（単）が 67 件、死傷等が 64 件などとなっています。

※平成 20 年に言い渡された裁決は、全て改正前の海難審判法に基づいて行われた裁決です。



裁決の対象となった船舶は、1,034 隻となっています。船種別では漁船が 380 隻(37%)で最も多く、海難種類別では衝突が 558 隻(54%)で最も多くなっています。また、裁決で「原因なし」とされた船舶が 101 隻あり、これらを除いた 933 隻の原因総数は、1,220 原因となっています。

〔注〕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。

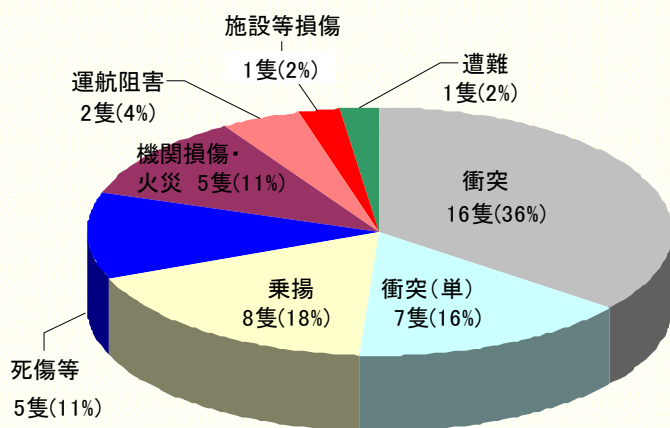
船種別・海難種類別裁決隻数

(単位: 隻)

海難種類 船 種	衝 突	衝 突 (単)	乗 揚	沈 没	転 覆	遭 難	浸 水	火 災	爆 発	機 関 損 傷	施 設 等 損 傷	死 傷 等	安 全 ・ 運 航 阻 害	合 計
旅 客 船	16	7	8			1		1		4	1	5	2	45
貨 物 船	126	18	42		1	2	3	2	1	12	8	8	4	227
油 送 船	28	2	10			1	2	2		5		2		52
漁 船	223	17	36	3	21	1	4	10		44	1	18	2	380
引 船	15	2	3		2			1		4	2			29
押 船	10	2	2		2	1		1			1	3		22
作 業 船	5	1	1		5									12
遊 漁 船	25	2	3									2		32
はしけ(バージ)	9	2	2		1			1						15
プレジャーボート	74	13	26		6	4	3	2	1		3	20	2	154
交 通 船	3	2	2									2		9
台 船	7	1				1						2		11
公 用 船	3		1					1						5
瀬 渡 船	2		2				1					2		7
そ の 他	12	4	3		4			1			3	6	1	34
合 計	558	73	141	3	42	11	13	22	2	69	19	70	11	1,034

摘示された原因をみると、「見張り不十分」が 369 原因(30%)で最も多く、次いで「航法不遵守」が 122 原因(10%)、「居眠り」が 75 原因(6%)、「信号不履行」が 71 原因(6%)などとなっています。(資料 1、2 表参照)

旅 客 船



旅客船は、44 件 45 隻で、前年の 48 件 49 隻に比べ 4 隻の減となっています。

旅客船海難での死傷者計は 41 人にのぼり、うち 35 人の旅客が死傷しています。

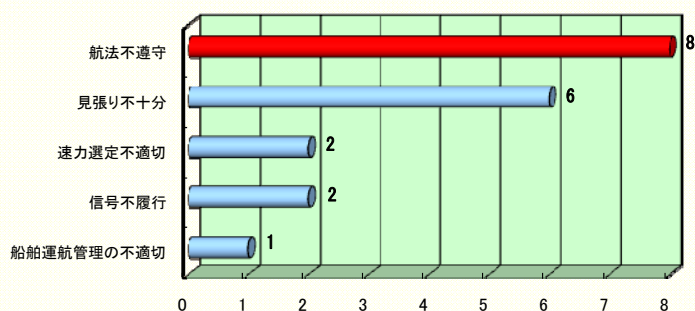
海難種類では、衝突が 16 隻(36%)と最も多くなっており、旅客に死傷者が生じたものは死傷等で 3 隻、衝突(単)で 1 隻、乗揚で 1 隻となっています。

(1) 衝突

衝突の 16 隻中、原因ありとされた 15 隻のうち、約半数の 8 隻で「航法不遵守」が原因とされています。

「航法不遵守」の詳細は、横切りの航法が 3 隻、港則法及び船員の常務が各 2 隻、追い越しの航法が 1 隻となっています。

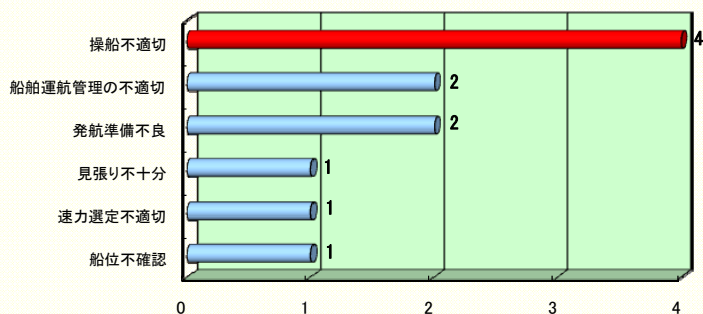
衝突の原因 (15 隻 19 原因)



(2) 衝突(単)

単独衝突の対象物は、岸壁 3、防波堤 3、海上施設 1 となっており、旅客が負傷した 1 隻は、「操船不適切」が原因となっています。

衝突(単)の原因 (7 隻 11 原因)



(3) 乗揚

乗揚の 8 隻では、原因として「操船不適切」が 2 隻、「水路調査不十分」が 2 隻などとなっており、旅客 1 人が負傷した 1 隻は、「針路の選定・保持不良」が原因となっています。

(4) 死傷等

死傷等の 5 隻では、旅客が負傷したもの 2 隻、旅客が死亡したもの、船員が負傷したもの及び岸壁にいた釣人が負傷したものが各 1 隻となっており、旅客の負傷者 30 人を生じた 1 隻は、高速船の水中翼が波浪の斜面で飛び出して揚力を失い、船首部が落下して前方の波浪の下方に突入し、旅客室前面の窓ガラスが破損して、負傷したものです。

旅客船 K 丸 × 漁船 F 丸 衝突



紀伊水道

両船が互いに進路を横切る際、進路を避けずに衝突した事例

K 丸：旅客船兼自動車航送船 2,571 トン 乗組員 15 人 旅客 98 人 車両 37 台

徳島小松島港 → 和歌山下津港

一等航海士：54 歳 三級海技士（航海）免許 海上経験 36 年 K 丸一等航海士経験 5 ヶ月

F 丸：漁船 1.9 トン 乗組員 1 人 漁場（紀伊水道）→ 兵庫県沼島漁港

船長：64 歳 小型船舶操縦士免許 海上経験 48 年 F 丸船長経験 16 年

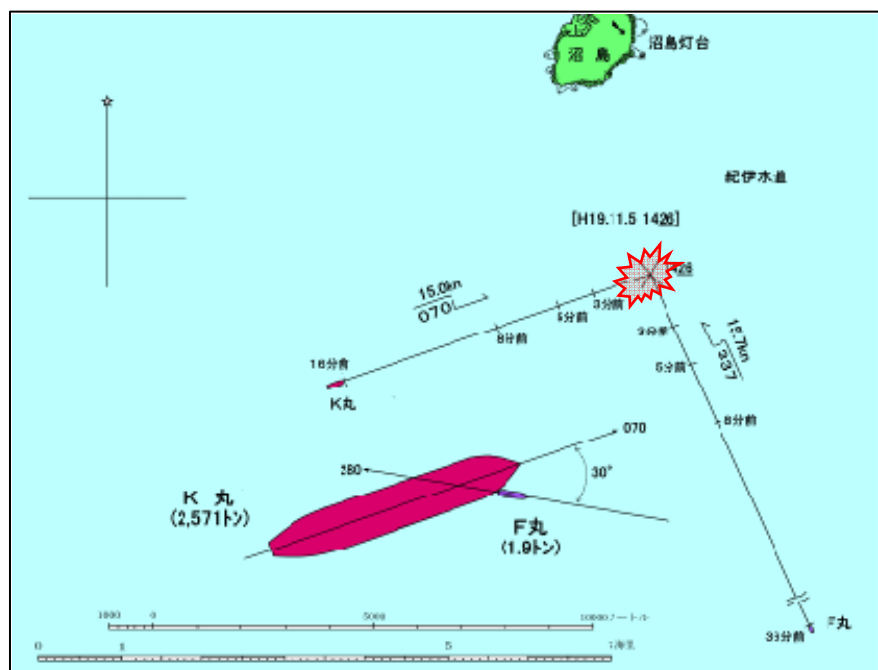
発生日時場所：平成 19 年 11 月 5 日 14 時 26 分 紀伊水道

気象海象：雨 北西風 風力 2 視程約 3 海里 上げ潮の末期

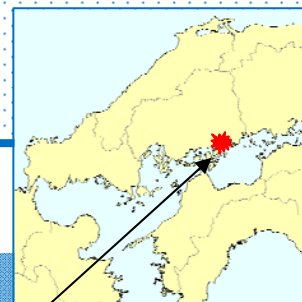
事実の概要

K 丸は、船長、一等航海士ほか 13 人が乗り組み、旅客 98 人及び車両 37 台を載せ、徳島小松島港を発し、和歌山下津港に向かった。一等航海士は、出港操船を終えた船長から船橋当直を引き継ぎ、甲板手とともに見張りにあたり、針路を 070 度に定め、15.0 ノットの速力で自動操舵により進行した。衝突の 5 分前、右舷船首 44 度 1.8 海里のところに、前路を左方に横切る態勢の F 丸を視認、動静監視を開始し、その後同船と衝突のおそれのある態勢となったことに気付いたが、漁船は接近してから急に針路を変えることがあるので、もうしばらく様子を見ようと双眼鏡で監視していたところ、F 丸の操舵室に人影を認めたので、いずれ針路を転じて避航するものと思い、その進路を避けることなく続航し、衝突した。

F 丸は、船長が単独で乗り組み、たい約 7 キログラムを漁獲した後、帰途に就いた。船長は、操舵室の中央やや右側に立って見張りにあたり、針路を 337 度に定め、15.7 ノットで手動操舵により進行した。衝突の 8 分前、左舷船首 43 度 3.0 海里に K 丸を初認し、その後、右舷船首に漁船を認めたので、同船が先に漁場を離れた弟の船かどうか確認することに気をとられながら続航した。その後、K 丸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たが、依然、右舷船首の漁船に気をとられ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、有効な音響による信号を行う手段を講じていなかったため、避航を促す音響信号を行わず、更に間近に接近したが、衝突を避けるための協力動作をとらないまま衝突した。



旅客船 J 丸 旅客死亡



広島県尾道系崎港

着舷中、車両に対する安全確保が不十分で、車両が海中に転落し、旅客が死亡した事例

J 丸：旅客船兼自動車渡船 125.69ト 乗組員 3 人 旅客 5～6 人 車両 10 台
 広島県尾道系崎港第 3 区向島栈橋 → 同区尾道栈橋
 船 長：77 歳 四級海技士（航海）（旧就業範囲）免許 海上経験 61 年
 機関長：69 歳 六級海技士（航海）（履歴限定）免許 海上経験 49 年 J 丸機関長経験 9 年
 甲板員：55 歳 海上経験 1 年
 安全統括管理者兼運航管理者：58 歳

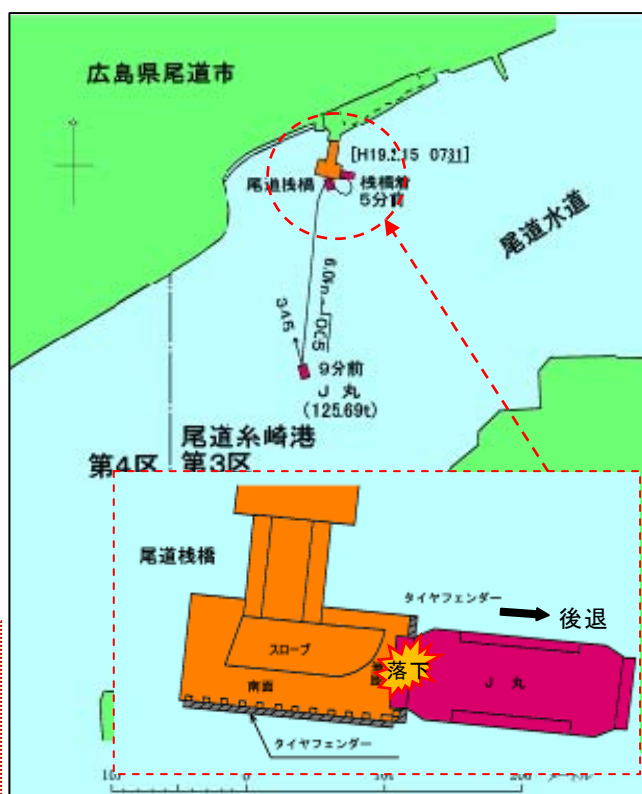
発生日時場所：平成 19 年 2 月 15 日 07 時 31 分 広島県尾道系崎港第 3 区
 気象海象：晴 西風 風力 2 上げ潮の中央期

事実の概要

J 丸は、機関長が操船に当たり、着舷前に船首側クラッチ操作ハンドルの遊びが大きくなり同ハンドルの動きが軽くなっているのを認めたので、クラッチの位相調整を行う必要があると判断し、着舷後、車両等の下船が終わるのを待って行うことにした。J 丸は、船長が上甲板の船尾側で、甲板員が同甲板の船首側で、それぞれ下船する車両等の誘導に当たり、機関長は、車両等が下船したのを確認後、機関を運転したまま車両等を乗船させることとし、このままクラッチの位相調整を行うと、クラッチが入って推力を生じ、船首が栈橋から離れるおそれがあったが、直ぐに終わる作業であるから、着舷中に行っても船体が動くことはあるまいと思い、同調整を離舷後に行うなど、車両に対する安全確保の措置を十分にとることなく、同調整を開始した。一方、甲板員は、栈橋で乗船する車両を誘導していたところ、車両がランプウェイに向かっていったとき、ランプウェイ先端の左舷側が次第に後退して、車両の積み込みが危険な状態となっているのに気付いたが、運転者が容易に認識できるように、身振りや運転席横の窓をたたくなどして、乗船中の車両を確実に制止する措置を十分にとらないまま、止まるよう声をかけながら同車両に駆け寄ったが、運転者は窓を開けていなかったため、これに気付かず、自動車を発車させ、ランプウェイと栈橋との隙間から、海中に転落した。運転者はすぐに救助されたが、同乗者は潮流によって流され、その後引き揚げられたが、溺水による死亡と診断された。

安全統括管理者兼運航管理者

クラッチの位相調整の実施時期についての注意が遵守されているかを確認するなど、乗組員に対する安全指導が徹底されていなかった。



旅客船S丸

旅客負傷



伊豆諸島大島北東方沖合

翼走中、波浪の下方に突入し窓ガラスが割れ、旅客が負傷した事例

S丸：旅客船（ジェットフォイル） 279.56ト 乗組員 5 人 旅客 208 人

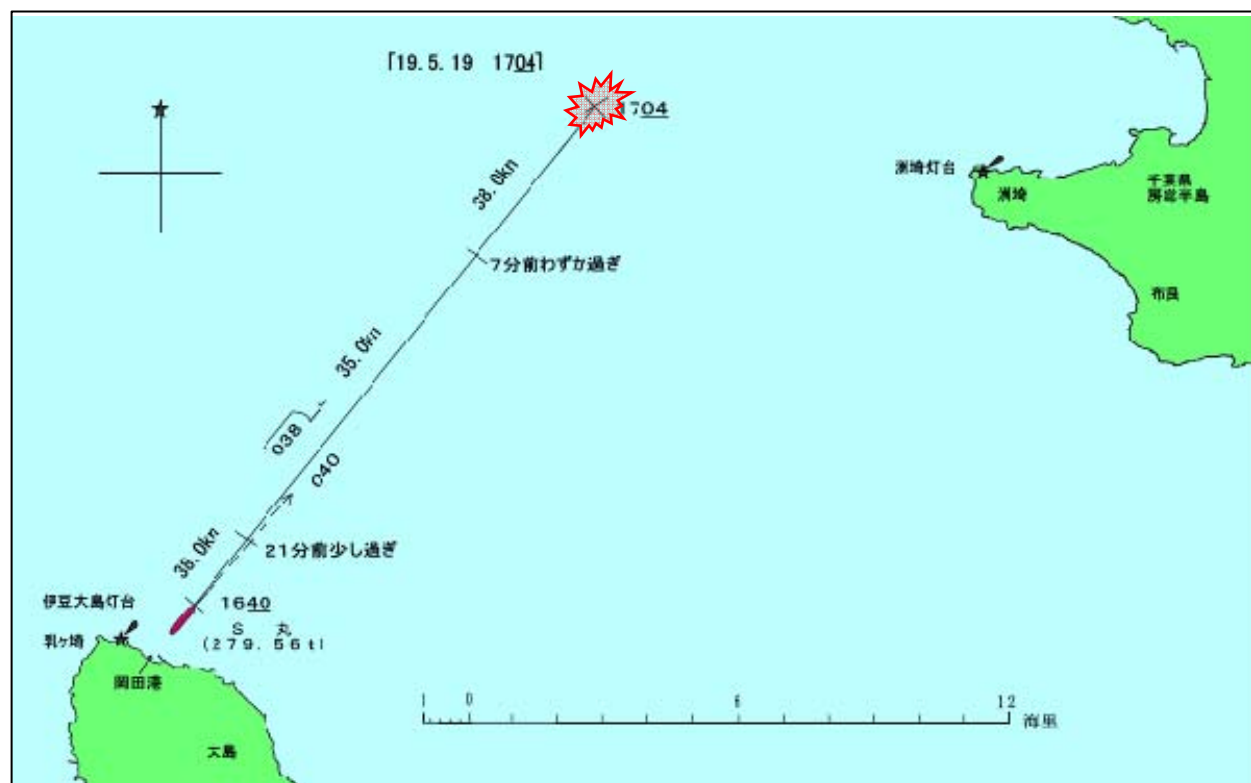
伊豆諸島大島岡田港 → 神奈川県久里浜

発生日時場所：平成 19 年 5 月 19 日 17 時 04 分 伊豆諸島大島北東方沖合

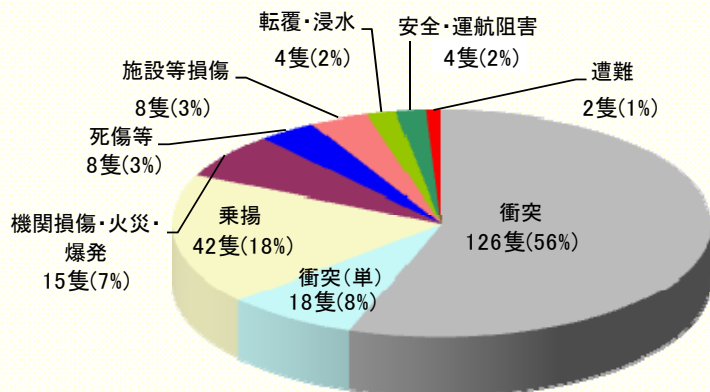
気象海象：晴 南西風 風力 5 波高約 2m 上げ潮の中央期 海上風警報

事実の概要

S丸は、船長、一等航海士ほか 3 人が乗り組み、旅客 208 人を乗せ、岡田港を発し、久里浜へ向かった。船長は、岡田港北方沖合で増速し、艇走から翼走に切り換え、38.0 ノットの速力とし、風速及び波高が運航基準に定める基準航行可能な範囲内の気象状況であったので、第 1 基準航路を航行することとし、針路を 040 度に定め、一等航海士に操船を委ねて進行した。一等航海士は、波浪の高低に応じて翼深度設定レバーの操作で翼深度調整を行い、タッキングにより波高の低いところを選び針路を適宜に変えて航行する状況下、平均進路が 038 度となって北上した。その後、前方 3 波ないし 4 波の波頭を見ながら翼走中、一つの波の頂部を通過して突然、前方の三角波による波頭に隠れて目視し得ない深い谷を伴う急峻な波浪に遭遇した際、どうすることもできず、船尾が持ち上げられると同時に、船首水中翼が波浪の斜面で飛び出して揚力を失い、船首部が落下して著しいバウダウントリムが生じ、前方の波浪の下方に突入し、水圧による衝撃で 1 階旅客室前面右舷側中央寄りの窓ガラス 2 枚が破損、飛散し、旅客 30 人が顔面挫創、頭部挫創、腰部打撲など負った。



貨物船



貨物船は、206 件 227 隻で、前年の 160 件 180 隻と比べ 47 隻の増となっています。

海難種類では、衝突が 126 隻(56%)で最も多く、次いで乗揚が 42 隻(18%)などとなっています。

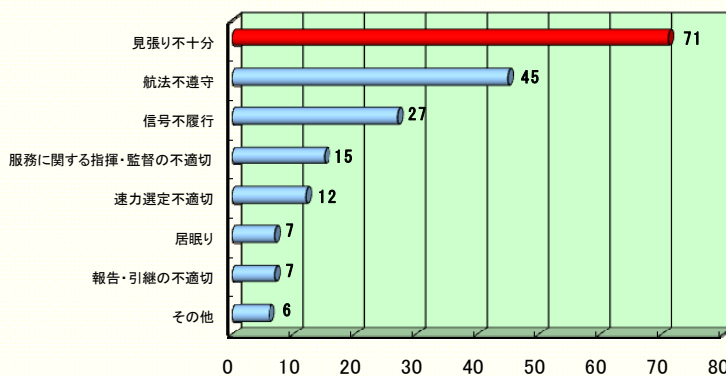
また、衝突において 5 隻、乗揚において 3 隻、衝突(単)及び浸水において各 1 隻が全損となっています。

(1) 衝突

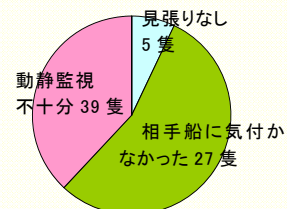
衝突の 126 隻中、原因ありとされた 117 隻のうち、約 6 割にあたる 71 隻で「見張り不十分」が原因とされています。

「見張り不十分」の詳細は、見張りなし 5 隻で、相手船に気付かなかった 27 隻、動静監視不十分 39 隻となっています。特に、「そのまま危険はないものと思った」ことによる動静監視不十分が 34 隻あり、安易な判断や思い込みから、危険を感じないまま接近し、衝突に至っています。

衝突の原因(117 隻 190 原因)



見張り不十分詳細

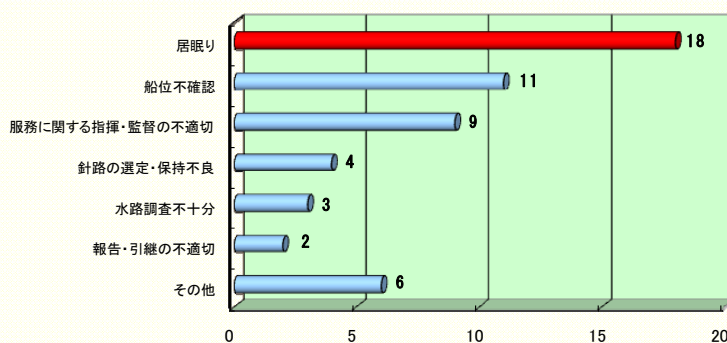


(2) 乗揚

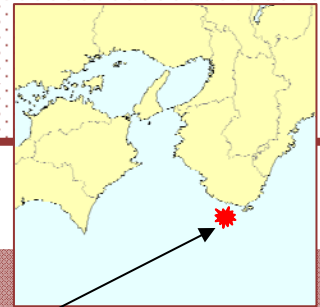
乗揚の 42 隻では、「居眠り」が 18 原因、「船位不確認」が 11 原因、「サービスに関する指揮・監督の不適切」が 9 原因、「針路の選定・保持不良」が 4 原因、「水路調査不十分」が 3 原因などとなっています。

居眠りにより乗り揚げた 18 隻のうち、17 隻が単独当直によるもので、その当直姿勢については、14 隻がいす等に腰掛けた状態、3 隻が操舵スタンドなどに肘をついて立った状態でした。また、1 隻は 2 人当直でしたが、1 人が居眠りしていることに気付かないまま、浅所に乗り揚げています。

乗揚の原因(42 隻 53 原因)



貨物船E丸 × 貨物船I号 衝突



和歌山県江須崎南西方沖合

貨物船どうしが、ほとんど真向かいに行き会う状況の中、
針路を転じずに衝突した事例

E丸：貨物船 313ト 乗組員 4人 鉄スクラップ約 1,000ト

愛知県衣浦港 → 和歌山下津港

一等航海士：66歳 四級海技士（航海）免許 海上経験 51年 E丸一等航海士経験 2年

I号：貨物船 1,592ト 乗組員 10人 コークス及びフェロシリコン 1,703.9ト

中華人民共和国天津新港 → 名古屋港

一等航海士：41歳 海上経験 16年 I丸一等航海士経験 1ヶ月

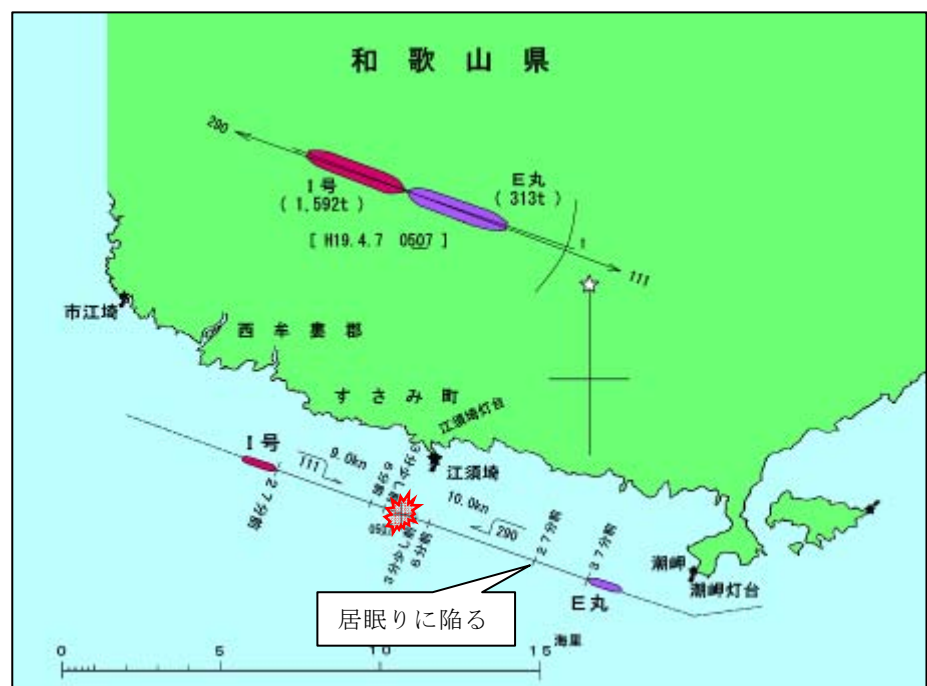
発生日時場所：平成 19 年 4 月 7 日 05 時 07 分 和歌山県江須崎南西方沖合

気象海象：晴 無風 視界良好

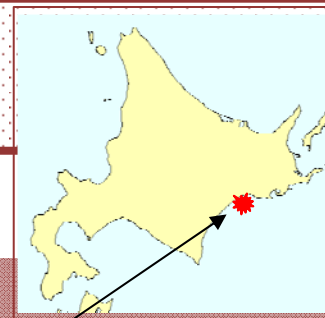
事実の概要

E丸は、一等航海士が、単独で船橋当直に当たり、針路を 290 度に定め、10.0 ノットとし、自動操舵により進行中、周囲を見回したところ、付近に支障となる他船を認めなかったため、いすに腰を下ろし背もたれにもたれた姿勢で、当直を続けていたところ、眠気を催すようになったが、発航前に十分休息をとっていたので、居眠りすることはないものと思い、いすから立ち上がって移動するなど、居眠り運航の防止措置を十分にとることなく、居眠りに陥った。衝突の 3 分少し前、ほぼ正船首に I 号の灯火を視認でき、その後、同船とほとんど真向かいに行き会い衝突のおそれがある態勢で接近したが、居眠りしていてこれに気付かず、同船の左舷側を通過できるように針路を右に転じることなく続航中、衝突した。

I号は、一等航海士が甲板手 1 人を補佐につけて船橋当直に就き、針路を 111 度に定め、9.0 ノットの速力で、自動操舵により進行し、衝突の 6 分前、ほぼ正船首に、E 丸の灯火を初認し、自船が同船に気付いていることを示すつもりで探照灯を点滅させて続航し、E 丸が、ほぼ正船首となり、ほとんど真向かいに行き会い衝突のおそれがある態勢で接近したが、探照灯を点滅させて自船の存在を示したことから、接近すれば、E 丸が自船を避けるものと思い、同船に対する動静監視を十分に行わないまま、同船の左舷側を通過できるように針路を右に転じることなく進行中、衝突した。



貨物船 S 丸 × 漁船 K 丸 衝突



北海道釧路港沖合

霧のため視界が制限された釧路港沖合で、貨物船と漁船が衝突した事例

S 丸：貨物船 498ト 乗組員 5 人 大豆粕 1,200.51 キロトン

京浜港横浜区 → 釧路港

船長：48 歳 四級海技士（航海）免許 海上経験 30 年 S 丸船長経験 7 ヶ月

K 丸：漁船 9.87ト 乗組員 4 人 釧路港沖合（漁場）において操業中

船長：59 歳 小型船舶操縦士免許 海上経験 38 年 K 丸船長経験 29 年

発生日時場所：平成 18 年 12 月 25 日 08 時 00 分 北海道釧路港沖合

気象海象：霧 無風 高潮時 視程約 70m

事実の概要

S 丸は、船長が霧となって視程が 200 メートルないし 300 メートルの中、操舵に当たり、二等航海士を主レーダーの見張りに当たらせ、進行した。船長は、従レーダー画面を監視しながら針路を 023 度に定め、7.0 ノットの速力で霧中信号を行うことなく手動操舵により進行。衝突の 5 分前、正船首 1,080 メートルのところに K 丸の映像を初めて視認し、間もなく同映像にエコートレイルが映らないことから移動していないことを知り、同船と著しく接近することを避けることができない状況であることを認めたが、もう少し接近してから避航措置をとっても間に合うものと思い、針路を保つことができる最小限度の速力に減じず、さらに視程が狭まってきたのを認めたものの、行きあしを停止することなく続航し、衝突した。

K 丸は、前日に投入したかにかごを揚収するため、釧路港沖合に至り、ほぼ漂泊状態で操業中、霧が濃くかかり視界制限状態となっていたが、霧中信号を行うことも、レーダーによる見張りを十分に行うこともしないまま、操業を続行。衝突の 5 分前、霧で視程が約 70 メートルばかりに狭まる状況の下、正船首 1,080 メートルのところに S 丸のレーダー映像を認めることができ、同船と著しく接近することを避けることができない状況であったが、近くを航走する他船は汽笛を鳴らすのでそれを聞いたら対処すればよいと思い、レーダーによる見張りを十分に行わないまま、S 丸に対して汽笛を連吹するなど注意喚起信号を行わずに衝突した。



貨物船U丸 乗揚



紀伊半島西岸

船長が居眠りに陥り、岩礁に乗り揚げた事例

U丸：貨物船 5,818ト 乗組員 13人 コンテナ 327個

香川県高松港 → 北海道苫小牧港

船長：59歳 三級海技士（航海）免許 海上経験 44年 U丸船長経験 2年

発生日時場所：平成 19 年 12 月 22 日 15 時 35 分 紀伊半島西岸

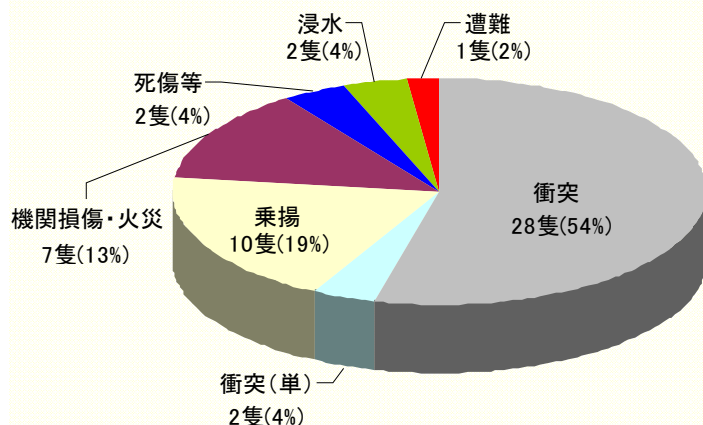
気象海象：曇 無風 高潮時 視界良好

事実の概要

U丸は、船橋当直を航海士と各直に甲板長又は甲板手の1人をつけた2人当直体制とすることを慣例としていたが、船長は高松港における停泊中、賄いの買い出し等の雑用に従事していたことからほとんど休息をとっていなかった。船長は、出港操船に引き続き船橋当直の二等航海士及び甲板長とともに当直に立ち、自動操舵により進行したが、視界が良好であったことから、甲板長が船内作業に就くことを許可したうえ、二等航海士に休息をとらせることとし降橋させたのち、単独で当直にあたった。船長は、北上する貨物船のほか反航船を認めたことから、針路を110度に転じ、続航した。衝突の30分前、船長は北上する貨物船が船尾方を左舷側に替わったのを確認し、その安心感から気が緩み、操舵室内の暖房が効いていたこともあって、眠気を催すようになったことから、外気に当たって眠気を覚まそうと、左舷ウイングに出たものの、寒くてすぐに同室内に戻り、依然眠気が解消されない状況であったが、操舵室両舷側のドアを開け放ち、**立った姿勢でいれば居眠りすることはあるまい**と思い、甲板長等呼び戻して2人で当直にあたるなどの居眠り運航の防止措置をとらないで、同室前面窓際の台に両肘を付き、顎を両手にのせて身体をもたせかける姿勢で当直にあたるうち、いつしか居眠りに陥り、岩礁に乗り揚げた。



油 送 船



油送船は、52 件 52 隻で、前年の 50 件 51 隻と比べ 1 隻の増となっています。

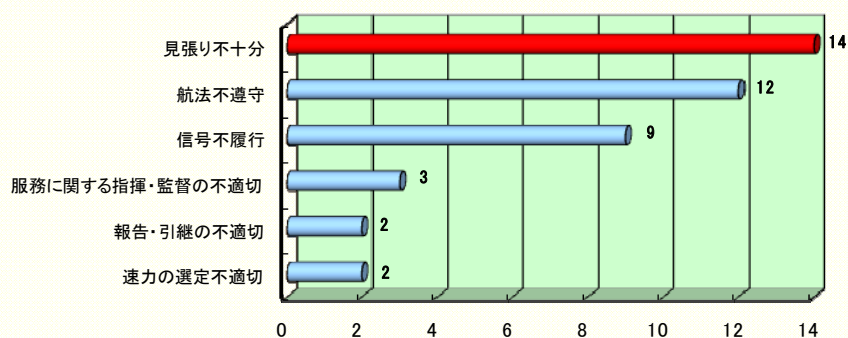
海難種類では、衝突が 28 隻(54%)で最も多く、前年に比べ 2 隻の増加となっています。次いで乗揚が 10 隻(19%)となっており、前年に比べ 1 隻の減少となっています。

(1) 衝突

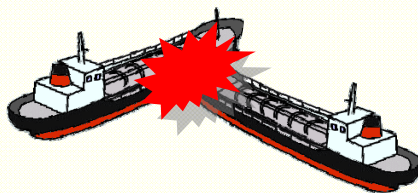
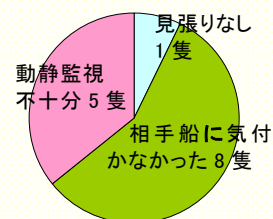
衝突の 28 隻中、原因ありとされた 27 隻のうち、約半数の 14 隻で「見張り不十分」が原因とされています。

「見張り不十分」の詳細は、見張りなし 1 隻、相手船に気付かなかった 8 隻、動静監視不十分 5 隻となっています。また、「航法不遵守」が 12 原因、「信号不履行」が 9 原因、「サービスに関する指揮・監督の不適切」が 3 原因などとなっています。

衝突の原因 (27 隻 42 原因)



見張り不十分詳細

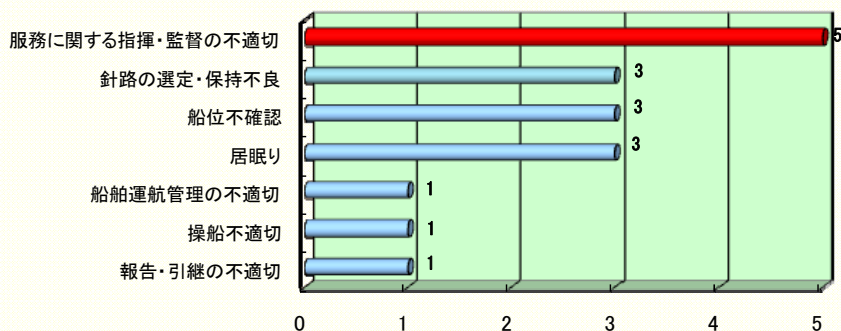


(2) 乗揚

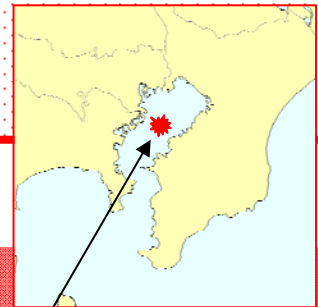
乗揚の 10 隻では、「サービスに関する指揮・監督の不適切」が 5 原因、「船位不確認」、「針路の選定・保持不良」及び「居眠り」が各 3 原因などとなっています。

「サービスに関する指揮・監督の不適切」が原因とされた 3 隻はいずれも居眠りで「船長が当直者に対し、居眠り運航の防止についての指示をしなかった」ことが原因の一つとされています。

乗揚の原因 (10 隻 17 原因)



ケミカルタンカーS丸 乗組員死傷



東京湾北部

ガスフリー作業を行う際の安全管理が不適切で、乗組員が死傷した事例

S丸：ケミカルタンカー 263ト 乗組員 4人 空倉 千葉港 → 根岸製油所
 一等航海士：46歳 五級海技士（航海）（履歴限定）免許 海上経験 28年
 S丸一等航海士経験 1年

S社：海上貨物運送業者

運航管理者：59歳 運航管理者経験 9ヶ月

発生日時場所：平成 18 年 5 月 22 日 12 時 07 分 東京湾北部

気象海象：晴 風力 6 南南西風 上げ潮の末期

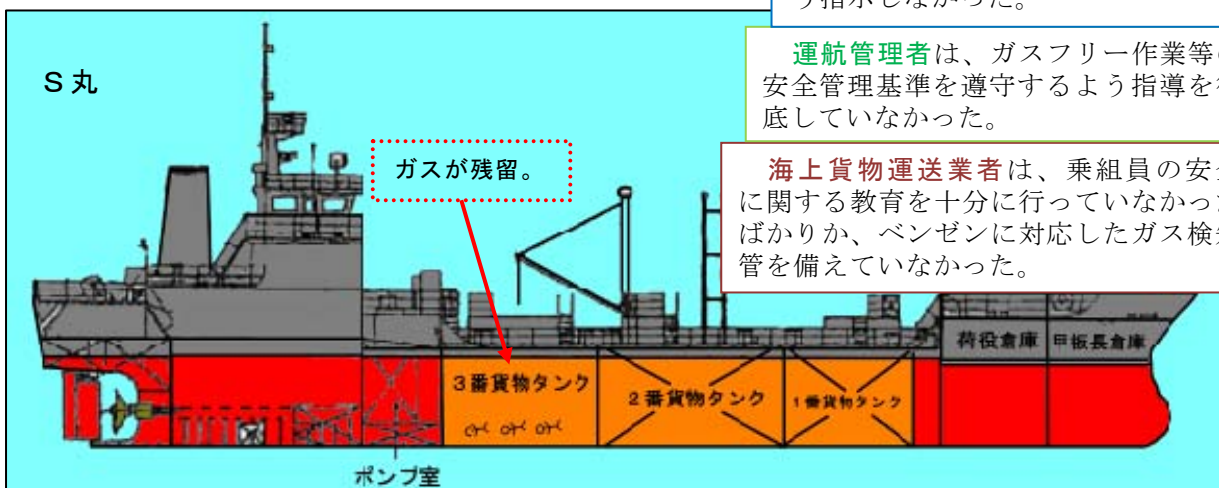
事実の概要

S丸は、ベンゼンを積載する目的で、空倉のまま出港した。出港後、一等航海士は、いつもの手順で貨物タンクのベンゼンのガスフリー作業を開始したが、着栈時刻が変更になったことから、同時刻までに同作業が間に合わないのではないかと懸念し、開放状態となっていたカーゴハッチから各貨物タンク内の残液量を見て回ったところ、3番貨物タンクには両舷ともに残液があることを認めたので、ガスフリーファンによる強制通風だけでは着栈時刻までにガスフリーを完了できないと判断したが、**船長に対してこのことを報告せず**、上甲板で3番両舷貨物タンク内からベンゼン蒸気の強い臭気を感じる状況下、ベンゼンに対応した**ガス検知管を備えていなかった**ので、有毒ガスの検知を行うことができず、防毒マスクに吸収缶を取り付けて装着し、残液を拡散して蒸発させる作業のため、3番右舷貨物タンクに入り、同作業を行ったのち、引き続き3番左舷貨物タンクに入ったところ、同タンク内に存在していた高濃度のベンゼン蒸気を吸引し、急性ベンゼン中毒による頭痛等の身体の異常を覚えた。一等航海士は、作業を中止し、食堂に戻って横たわっているうち、いつしか意識を失った。また、一等航海士と連絡が取れずにその姿も見えないことから船長、機関長及び機関員は船内を探していたところ3番左舷貨物タンクに入り、高濃度のベンゼン蒸気を吸引して倒れた。その後、4人は病院に搬送され、一等航海士は回復したが、他の3人は急性ベンゼン中毒により死亡した。

安全担当者（船長）は、ガスフリー作業の短縮手順やガスフリーを完了していない貨物タンクに入らないよう指示しなかった。

運航管理者は、ガスフリー作業等の安全管理基準を遵守するよう指導を徹底していなかった。

海上貨物運送業者は、乗組員の安全に関する教育を十分に行っていなかったばかりか、ベンゼンに対応したガス検知管を備えていなかった。



油送船K丸 乗揚



山口県平郡島東岸

2人当直体制としていたが、1人が食事等で降橋している間に当直者が居眠りに陥り、乗り揚げた事例

K丸：油送船 999ト 乗組員9人 空倉 岡山県水島港 → 佐賀県伊万里港
 船長：57歳 三級海技士（航海）免許 海上経験41年 K丸船長経験13年
 二等航海士：46歳 四級海技士（航海）免許 海上経験24年
 次席二等航海士：41歳 三級海技士（航海）免許 海上経験20年 K丸次席二等航海士3ヶ月
 S社：船舶管理会社

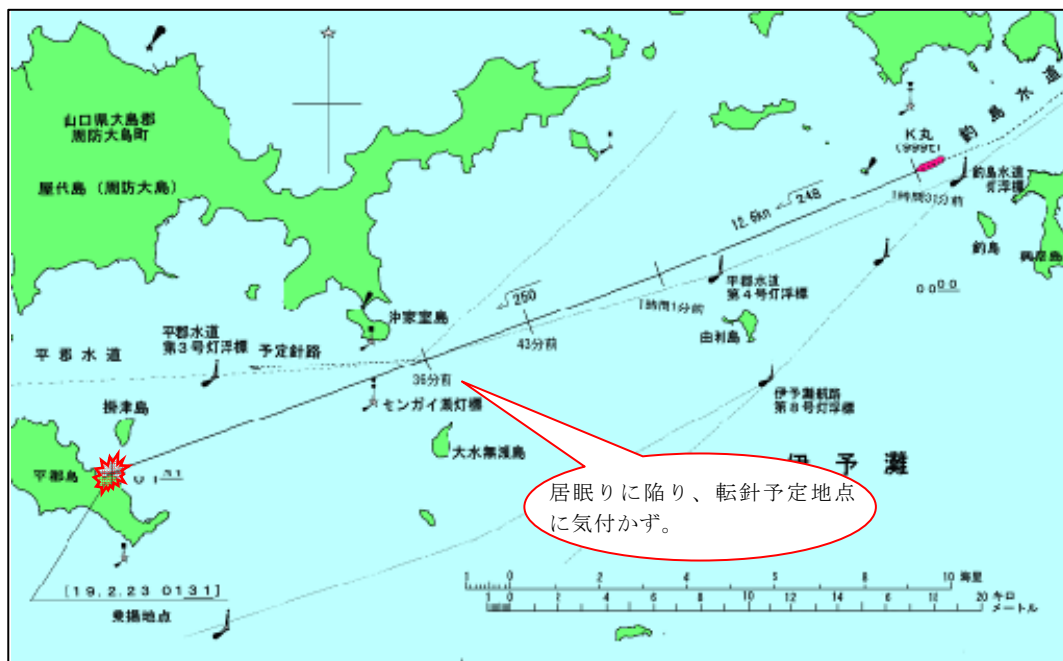
発生日時場所：平成19年2月23日01時31分 山口県平郡島東岸

気象海象：小雨 風力2 北北東風 下げ潮の初期

事実の概要

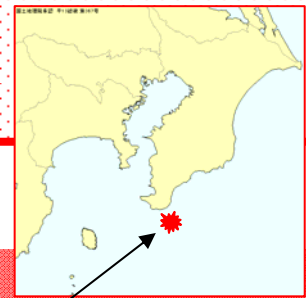
K丸は、二等航海士及び次席二等航海士が当直に就き、針路を248度に定め、12.6ノットの速力で、自動操舵により進行した。当直交替に際し、船長は平素から当直維持の重要性について十分に注意しているため、相直者が長時間降橋する必要が生じた際には、替わりの者を呼ぶよう指示を徹底したり、眠気を催した際、2人当直船なので居眠り運転はあり得ないものと思い、居眠り運転の防止措置をとるよう指示して、船橋当直を維持する措置を徹底することなく交替した。その後、二等航海士は、次席二等航海士に対し夜食を摂るよう勧めて降橋したのち、単独で当直に当たり、針路を250度に転針して続航した。次席二等航海士は夜食を食べながら洗濯を思い付き、次の狭水道まで間があり、二等航海士が当直なので安全な航行に支障はないと思い、洗濯に取り掛かることとして直ちに昇橋しなかった。二等航海士は、レーダーの左舷側の窓枠前部に両肘をつき、広げた両手に顎を乗せて立った姿勢で当直に当たっていたところ、次の狭水道まで間があることと周囲に他船がないことで気が緩み、眠気を催したが、相直者が間もなく昇橋してくるものと思い、同人を直ちに呼び戻すなど、居眠り運転の防止措置をとることなく進行中、いつしか居眠りに陥り、乗り揚げた。

船舶管理会社は、2人当直体制の重要性について十分に認識させるなど、船内運航手順書を遵守するよう指示を徹底していなかった。



居眠りに陥り、転針予定地点に気付かず。

油送船E丸 × 貨物船T丸 衝突



千葉県野島埼東方沖合

油送船と貨物船が、視界制限状態における運航が適切に行われないまま衝突した事例

E丸：油送船 698ト 乗組員 6 人 空倉 四日市港 → 鹿島港
 船 長：57 歳 四級海技士（航海）免許 海上経験 41 年 E丸船長経験 2 年
 二等航海士：42 歳 四級海技士（航海）（履歴限定）免許 海上経験 23 年
 E丸二等航海士経験 1 年

T丸：貨物船 499ト 乗組員 5 人 空倉 釜石港 → 木更津港
 船 長：58 歳 四級海技士（航海）免許 海上経験 42 年 T丸船長経験 12 年
 次席一等航海士：63 歳 三級航海士（航海）免許 海上経験 43 年

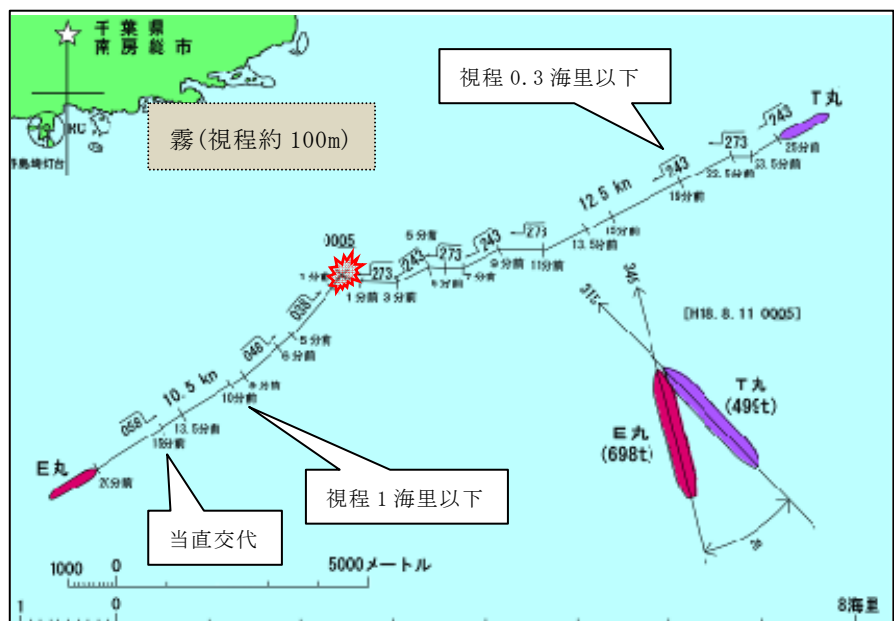
発生日時場所：平成 18 年 8 月 11 日 00 時 05 分 千葉県野島埼東方沖合

気象海象：霧 無風 低潮時 視程約 100m 海上濃霧警報

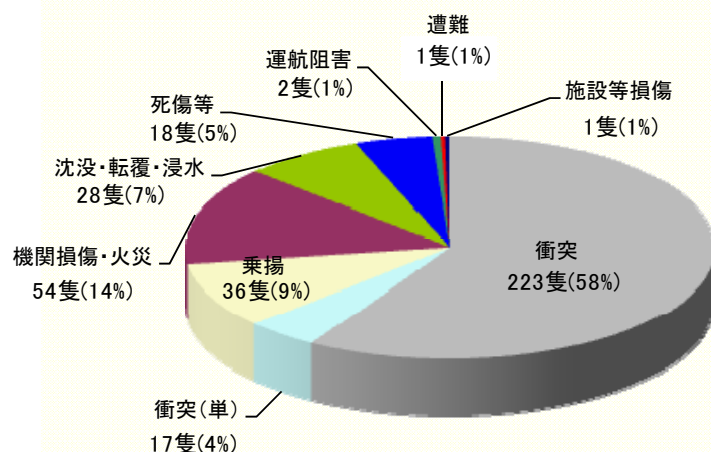
事実の概要

E丸は、船長が、視界が悪化することはないものと思い、視界制限状態として報告すべき視程を具体的に指示せず、二等航海士に当直を交替した。交替時、二等航海士は、T丸のレーダー映像を初めて探知したが、方位の変化を確かめるなど、レーダーによる動静監視を十分に行わないまま続航した。その後、霧模様で視程が 1 海里以下となったが、周囲の状況をもう少し把握してから報告すればよいと思い、船長に対し、視界制限状態となったことを報告せず、霧中信号を行うことも、安全な速力に減じることなく進行し、T丸と右舷を対して航過するつもりで針路を左に転じた。その後も、E丸は、針路を保つことができる最小限度の速力に減じることなく、必要に応じて行きあしを止めることもせず続航し、衝突した。

T丸は、船長が視程が約 2 海里の状況下、次席一等航海士に対し、発航時に不安を感じれば早めに知らせるよう指示していたので、不安を感じる状況になれば報告があるものと思い、視界制限状態となったときに報告するよう指示せず当直を交替した。次席一等航海士は、その後、霧で視程が 0.3 海里以下の視界制限状態となったことを認めたが、船長に対し、同状態となったことを報告せず、霧中信号を行うことも、安全な速力に減じることなく続航し、その後も、針路を保つことができる最小限度の速力に減じることなく、必要に応じて行きあしを止めることもせず続航し、衝突した。



漁 船



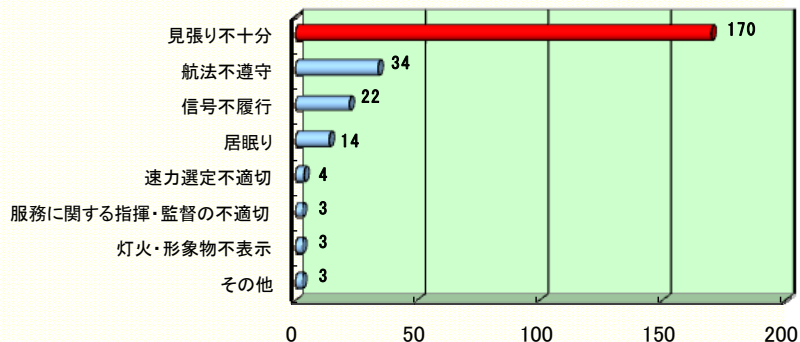
(1) 衝突

衝突の 223 隻中、原因ありとされた 206 隻のうち、170 隻(83%)で「見張り不十分」が原因とされています。

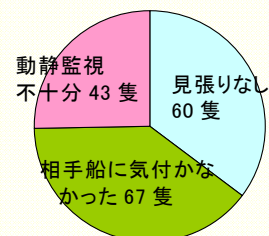
「見張り不十分」の詳細は、見張りなし 60 隻、衝突直前まで相手船に気付かなかった 67 隻、動静監視不十分 43 隻となっています。

見張りを行っていなかった 60 隻では、操業、漁獲物選別、漁具作業等を行っていたものが 45 隻となっており、「操業中は接近する他船が避けていこう」との思い込みなどにより、見張りの意識が薄れて衝突しています。

衝突の原因（206 隻 253 原因）



見張り不十分詳細



(2) 機関損傷・火災

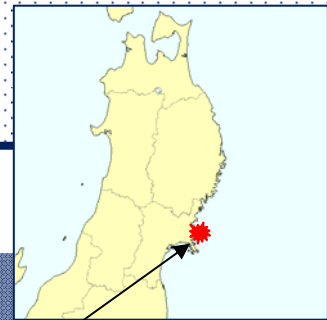
内訳は、機関損傷 44 隻、火災 10 隻で、機関損傷では「主機の整備・点検・取扱不良」が 30 原因、「潤滑油等の整備・点検・取扱不良」が 10 原因などとなっています。

火災では、電線の短絡・漏電など電気設備の整備・点検・取扱不良によるものが 7 隻となっており、その他木材を乾燥させる際、移動防止措置が不十分で主機サイレンサーに接触して発火したものなどが 3 隻となっています。

(3) 乗揚

乗揚の 36 隻では、約半数の 20 隻で「居眠り」が原因とされています。居眠りが原因とされた 20 隻のうち、15 隻が 2 人以上乗り組んでいながら、眠気を催した際、2 人当直とするなど他の乗組員に当直を頼むことなく、居眠りに陥り、乗り上げています。

漁船T丸 遭難



宮城県女川港沖合

荒天下、大量の海水が船内に滞留、航行不能に陥り、陰礁に向けて漂流した事例

下丸：漁船(さんま棒受け網漁) 198ト 乗組員 16 人 さんま約 100ト 漁場 → 女川港
Y社：水産業

発生日時場所：平成 18 年 10 月 6 日 21 時 07 分 宮城県女川港沖合

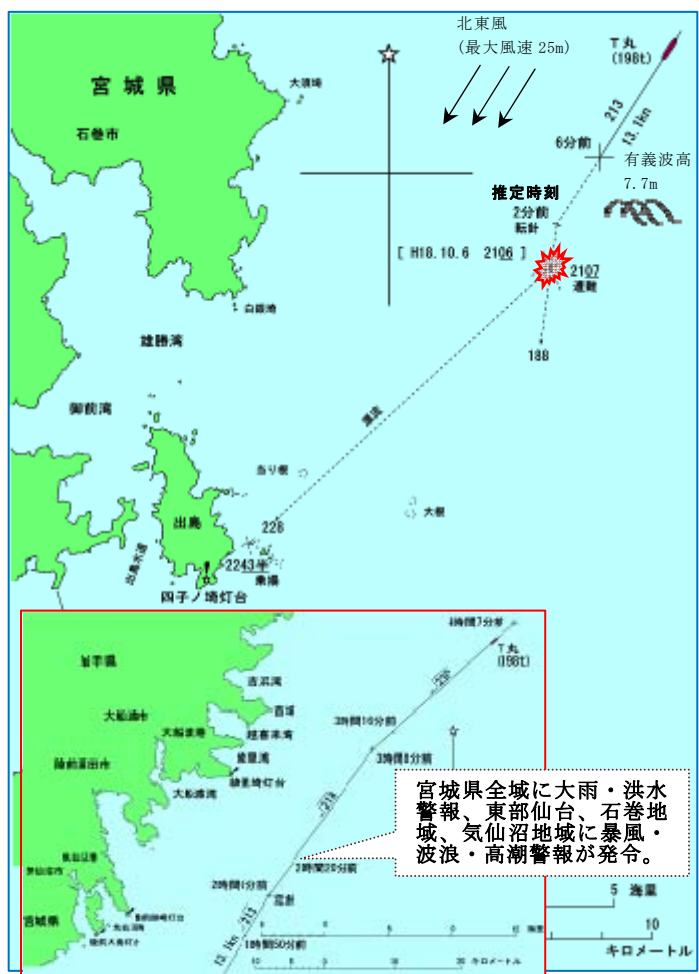
気象海象 : 雨 北東風（最大風速 25m）有義波高 7.7m 宮城県全域に大雨・洪水警報
東部仙台、石巻地域、気仙沼地域に暴風・波浪・高潮警報

事実の概要

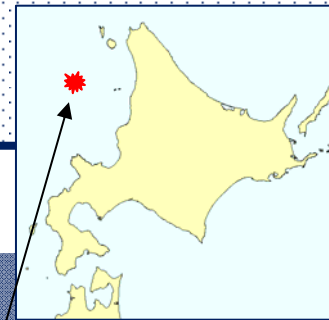
T丸は、00 時 51 分、さんま約 100 トンを獲て操業を終え、女川港に水揚げすることとして、満載状態で八戸港東方沖合の漁場を発進した。ところで、前日の正午には本州南岸沿いに停滞中の前線上に発生した低気圧が北上中の台風の影響を受けて、急速に発達しながら本州南岸沿いを北上するようになり、その後、台風 16 号を吸収して、八丈島付近を約 10 ノットの速度で東北東方に進行していた。T丸は、針路を 218 度とし、大船渡湾沖合から気仙沼湾沖合を南下するようになったが、このころ、女川港沖合では最大風速約 30 メートルの北東風が吹くようになり、港内に侵入した波によって入航した漁船が着岸できないまま錨泊し、待機する状況となったが、海上暴風警報等が繰り返し発表される状況であっても、台風ではないから、なんとか女川港に入航できるものと思い、満載状態で荒天海域を航行する際の危険性を適切に判断せず、付近の安全な港で避泊することなく進行した。その後、暴風と高起した波を船体左舷側斜め後方から受ける態勢で進行し、遭難の 2 分前、188 度の針路に転じて、間もなく、次第にウェルデッキに打ち込んだ海水が滞留して船体傾斜が増大し、船体前部が放水口上端まで沈下して航行不能に、その後、主機が停止し漂流状態となり、険礁に乗り揚げた。のちに乗組員 9 人が遺体で見られたが、7 人は行方不明のまま、のち死亡と認定された。

船舶所有者

安全運航の確保に対する具体的な関与が不十分で、女川港周辺海域の気象・海象状況の変化を把握しておらず、安全な港で避泊するように丸に指示せず。



漁船H丸 火災



北海道天売島西方沖武蔵堆

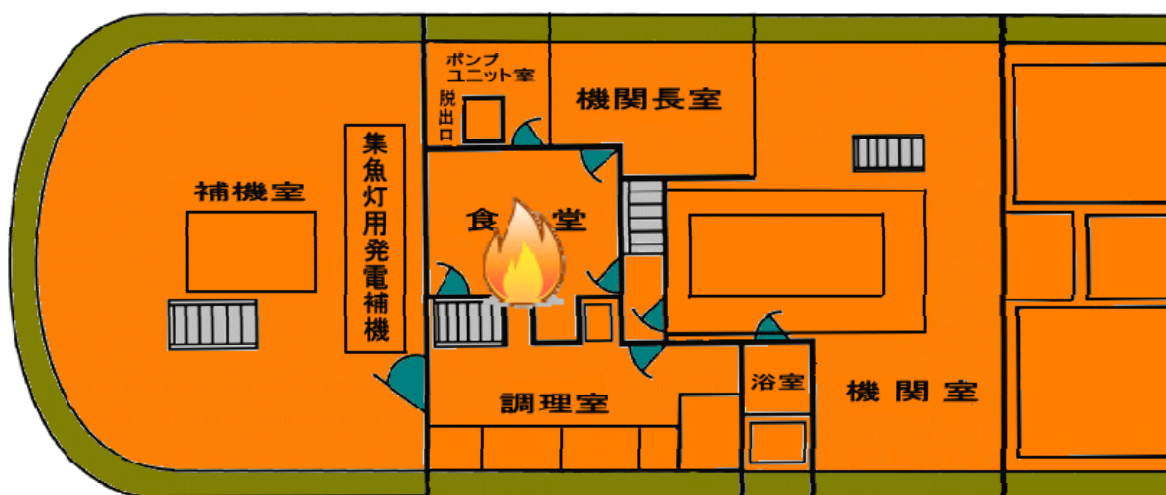
食堂の電気設備の点検が十分になされないまま、給電が続けられ、火災となった事例

H丸：漁船（いか一本釣り漁業）163ト 乗組員 7 人 漁場（天売島西方沖武蔵堆）
 船長兼漁ろう長：44 歳 五級海技士（航海）免許 海上経験 25 年 H丸船長経験 6 年
 発生日時場所：平成 19 年 7 月 27 日 09 時 03 分 北海道天売島西方沖武蔵堆
 気象海象：曇 風力 5 西風

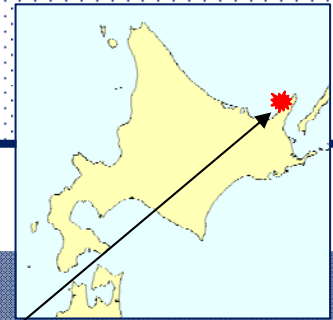
事実の概要

H丸は、操業を繰り返すうち、船体振動、湿気とほこりが多い船内環境での長期使用による電気部品の劣化などにより、いつしか食堂の電気設備において、電線被覆の絶縁劣化による漏電、電線端子接続部の緩みによる発熱、コンデンサなど電気部品の劣化による発熱などいずれかの不具合が生じるようになった。船長は、これより前の中間検査で、機関室配電盤の遮断器 2 個に、ごみの付着と発錆によって絶縁不良及び作動不良が認められ、電気業者に取替え修理を依頼しており、湿気とほこりが多い船内環境で、他の電気設備においても火災につながる不具合が生じるおそれがあることを予測できる状況であったが、電気設備に不具合が生じれば電気業者に修理を依頼すればよいと思い、出漁前整備において電気設備の整備を依頼しなかったばかりか、その後機関長に対し、食堂の電気機器の目視及び触手点検、分電盤電線端子接続部の緩みの有無点検並びに機関室配電盤のアースランプ点検などの日常点検を十分に行うよう指示していなかった。H丸は、漁場において操業を繰り返し行っていたところ、前示不具合が進行していた電気設備から発火して燃え広がり、食堂が火災となった。火災の結果、居住区画、補機室など船体後部が全焼して運航不能となり、乗組員 3 人が遺体で発見され、甲板員 1 人が熱傷を負った。

H丸 上甲板



漁船M丸 × 遊漁船 K丸 衝突



北海道知床半島北西岸沖合

前路の見張りを十分に行わないまま、遊漁船と衝突した事例

M丸：漁船(定置漁業) 19ト 乗組員 2 人 定置網 → 宇登呂漁港

船長：57 歳 小型船舶操縦士免許 海上経験 31 年 H丸船長経験 11 年

K丸：遊漁船 5.7ト 乗組員 1 人 釣客 8 人 漂泊中

船長：75 歳 小型船舶操縦士免許 海上経験 56 年 K丸船長経験 18 年

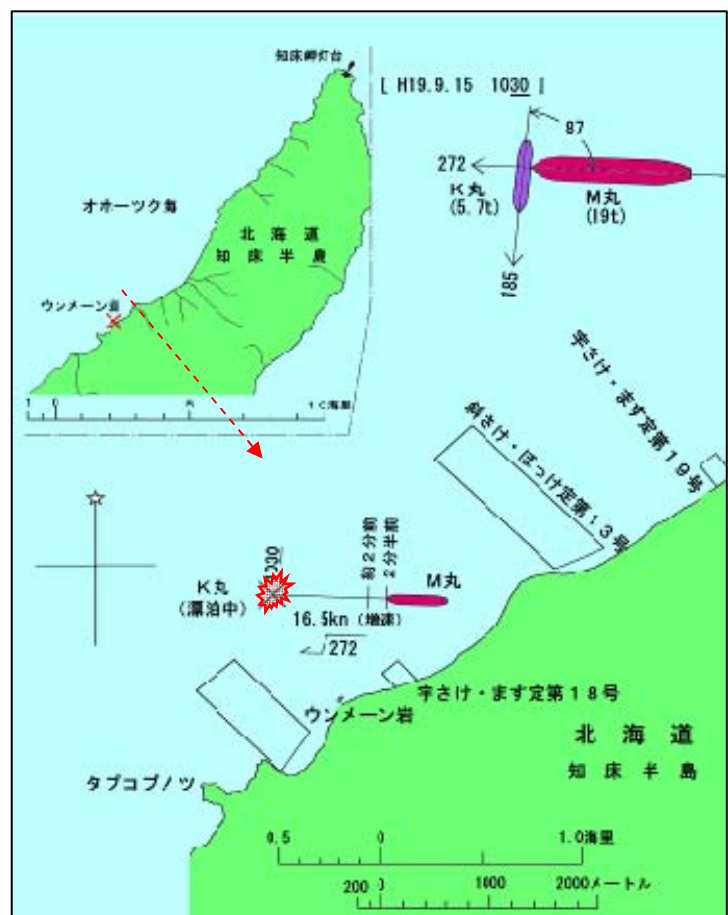
発生日時場所：平成 19 年 9 月 15 日 10 時 30 分 北海道知床半島北西岸沖合

気象海象：曇 無風 低潮時 視界良好

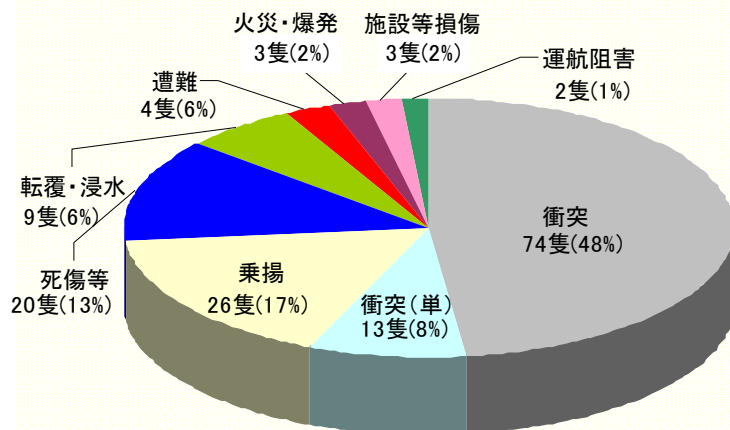
事実の概要

M丸は、漁場で定置網の片付け作業を終え、付近に数隻の遊漁船などが点在する状況下、前路を一瞥したのみで、発進した。船長は、発進したとき、正船首方に漂泊しているK丸を視認できる状況であったが、両舷前方に視認していた遊漁船各 1 隻以外に前路に他船はいないものと思い、前路の見張りを十分に行わなかったため、その存在に気付かないまま、針路を 272 度に定め、手動操舵により 16.5 ノットの速力で進行した。その後、増速に伴って船首部が浮上し、船首方に死角が生じる状況となり、衝突の 30 秒前、K丸に向けて衝突のおそれのある態勢で接近していることが分かる状況となったものの、船首を左右に振るなどして死角を補う見張りを十分に行わなかったため、K丸の存在に気付かないまま衝突した。

K丸は、衝突地点付近にて漂泊状態とし、救命胴衣を着用していない釣客に、その着用を促すことなく、船釣りを行わせた。衝突の 2 分前、左舷船尾方にM丸を視認し、間もなく同船が自船に向かう態勢であることを知ったものの、いずれ転針して自船を避けて行くことに期待し、その接近状況を見守った。その後、自船に近づいたM丸を認め、衝突のおそれのある態勢で接近してくることを知ったが、間もなく同船が避航動作をとるものと思い、直ちに警告信号を行うことも、さらに間近に接近する状況となっても、機関を前進にかけするなどして衝突を避けるための措置をとることもなく漂泊を続け衝突した。衝突の結果、K丸は沈没し、釣客 3 人のうち、2 人が両側肋骨骨折等を負い、1 人が行方不明となり、のち死亡と認定された。



プレジャーボート



プレジャーボートは、136 件 154 隻で、前年の 163 件 182 隻と比べ 28 隻の減となっています。

海難種類では、衝突が 74 隻(48%)で最も多く、前年の 99 隻に比べ 25 隻の減となっています。

死亡者は、12 隻で 13 人に及び、その海難種類は死傷等 7 隻、衝突 4 隻、転覆 1 隻となっています。

(1) 衝突

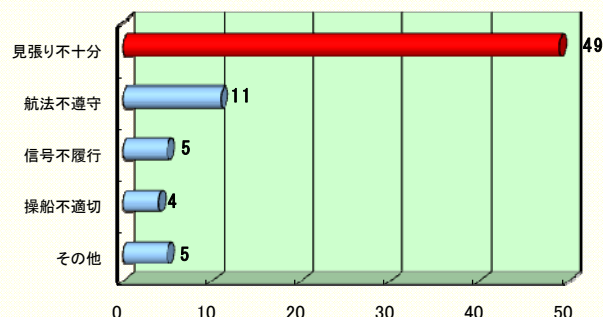
衝突の 74 隻中、原因ありとされた 66 隻のうち、49 隻(74%)で「見張り不十分」が原因とされています。

「見張り不十分」の詳細は、見張りなし 22 隻、衝突直前まで相手船に気付かなかった 12 隻、動静監視不十分が 15 隻となっています。

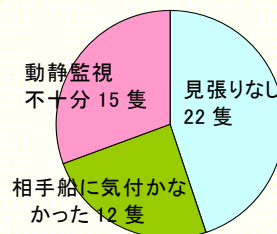
錨泊・漂泊中に衝突したものは衝突全体の約 6 割の 45 隻あり、そのうち 19 隻において死傷者が生じ、うち 13 隻で「見張り不十分」が原因とされています。

死傷者を生じた 13 隻の見張り不十分の詳細は、「釣りに集中していた」などによる見張りなしが 9 隻、相手船を初認したもの、その後「相手船が避けると思った」ことなどによる動静監視不十分が 4 隻となっています。

衝突の原因 (66 隻 74 原因)



見張り不十分詳細

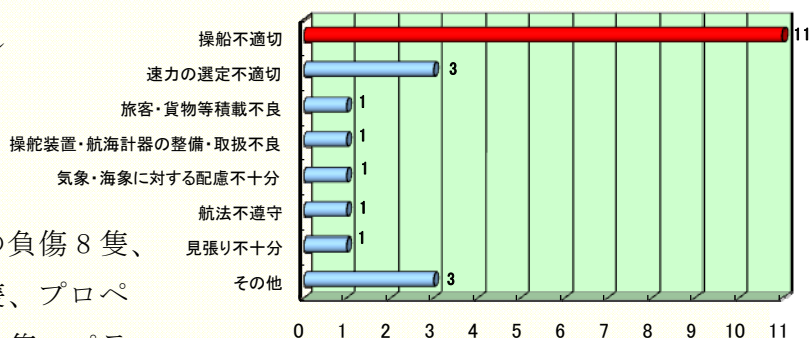


(2) 死傷等

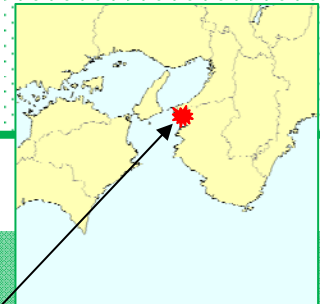
死傷等では、危険な操縦を中止しなかったことなどの「操船不適切」が 11 原因、「速力の選定不適切」が 3 原因などとなっています。

死傷等の形態は、曳航物搭乗者の負傷 8 隻、海中転落 6 隻、遊泳者との接触 2 隻、プロペラ接触 1 隻、船体動揺による転倒 1 隻、パラセーリング中墜落して他船と衝突が 1 隻、機関の誤始動の防止装置がされないまま同乗者だけで始動がなされ消波ブロックに衝突が 1 隻となっています。

死傷等の原因 (20 隻 22 原因)



水上オートバイG丸 × 水上オートバイD丸 衝突



和歌山下津港海南区第2区

急旋回による危険な操縦により、水上オートバイ同士が衝突し、負傷者が発生した事例

G丸：水上オートバイ 0.2ト 乗組員1名 同乗者1名 漂泊中

D丸：水上オートバイ 0.1ト 乗組員1名 遊走中

船長：25歳 小型船舶操縦士免許 D丸船長経験1年8ヶ月

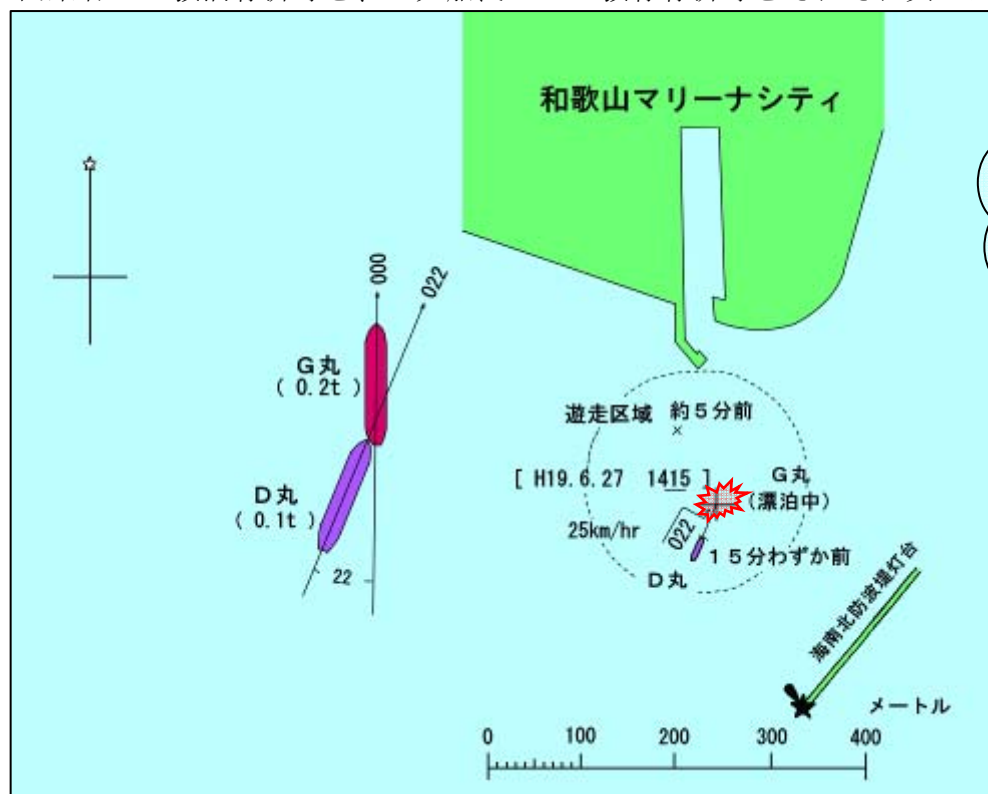
発生日時場所：平成19年6月27日14時15分 和歌山県和歌山下津港海南区第2区

気象海象：晴 無風 上げ潮中央期

事実の概要

G丸は、船長が1人で乗り組み、同乗者1人を乗せ、いずれも救命胴衣を着用し、遊走の目的で和歌山下津港内にある名草ノ浜の海岸を発航し、和歌山マリーナシティ南方海域に向かった。船長は、衝突の5分前、衝突地点付近に至り、しばらく同地点付近を遊走したのち、機関を中立として漂泊しながら同乗者と談笑を始めた。衝突のわずか前、船尾方を遊走していたD丸が、左舷船尾から自船に向首接近したが、前方を向いていたので、このことに気付かないままD丸の船首船底部が、G丸の左舷船尾部に衝突したのち同船を乗り切った。

D丸は、船長が、単独で遊走をしていたところ、衝突のわずか前、漂泊中のG丸を視認し、同船の寸前まで接近して急旋回し、しぶきを浴びせて驚かせるつもりで、針路をG丸に向首する022度に定めて毎時25キロメートルの速力で同船に接近し、衝突直前、ハンドルを左一杯としたが、D丸は、旋回しないまま衝突した。衝突の結果、G丸の船長及び同乗者が上顎洞骨折等を、D丸船長が左上顎骨骨折等をそれぞれ負った。



今までも同じような操縦で他船と衝突することがなかったから、今回も衝突することはないだろう……。



水上オートバイT丸 遊泳者死傷



大阪府貝塚市二色の浜海水浴場

無資格の同乗者に操縦を行わせたため、同乗者が操縦を誤って、遊泳専用水域に侵入して、遊泳者を死傷させた事例

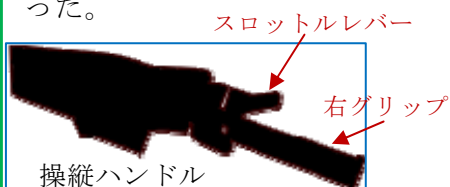
T丸：水上オートバイ 2.72m 乗組員1人 同乗者1人 二色の浜海水浴場にて遊走中
船長：39歳 小型船舶操縦士免許(平成8年取得)

発生日時場所：平成17年7月23日15時05分 大阪府貝塚市二色の浜海水浴場

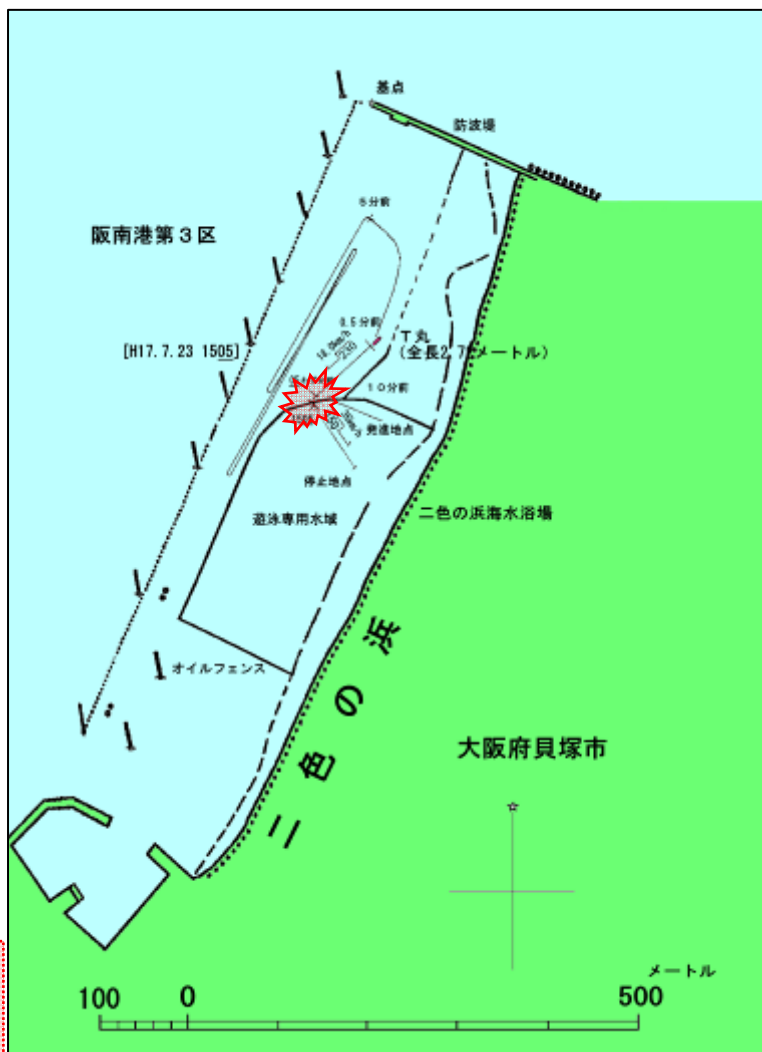
気象海象：晴 風力3 北西風 低潮時

事実の概要

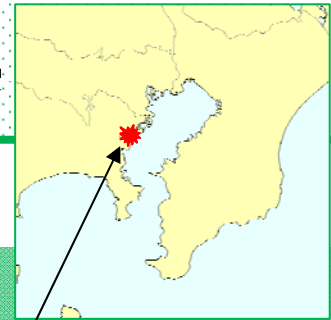
T丸は、船長が遊泳専用水域外で単独で操縦していたところ、遊泳専用水域にいた数人の遊泳者から声をかけられたことから知り合いとなり、遊泳者を1人ずつ順にT丸に同乗させ操縦させることにした。船長は、無資格の同乗者に操縦させると、操縦に不慣れなことから、誤ってスロットルレバーを強く握ってT丸が暴走し、隣接する遊泳専用水域に侵入する危険があったが、簡単に操縦方法を説明していつでも操縦を替われる態勢でいれば大丈夫と思い、自ら操縦することなく、無資格の同乗者に両グリップを握らせ、ハンドルから手を放して同乗者の救命胴衣の左肩部をもって身体を支えながら、同乗者に操縦を行わせた。その後、発進地点に戻ることにし、針路を230度としたところ、発進地点を通過したことに気付いた同乗者が、船体を停止させようと、ブレーキをかけるつもりで誤って右手のスロットルレバーを強く握り込んだことでT丸が急加速して暴走し、その弾みで船長がバランスを崩して海中に転落した。転落のはずみで、左にハンドルをとられたT丸は時速35.0キロの速力で遊泳専用水域に侵入し、遊泳者3人に接触し、遊泳者1人は頭部打撲を負ったことにより溺死、ほか2人は頭部打撲等の重軽傷を負った。



特殊小型船舶に乗船するときは、自らが操縦することが規則で決められています。



モーターボートR丸 防波堤衝突



京浜港横浜区第1区

船首方の死角を補う見張りが不十分で、防波堤に衝突した事例

R丸：モーターボート 7.45m 乗組員1人 同乗者6人 港内にて航送中

船長：35歳 小型船舶操縦士免許(平成18年取得)

発生日時場所：平成19年6月2日21時59分 京浜港横浜区第1区

気象海象：晴 風力3 南南西風 下げ潮中央期 視界良好

事実の概要

R丸は、新山下の栈橋を発し、臨港パーク沖合にて花火見物をした後、汽車道の護岸で同乗者3人を乗船させ、山下公園沖合に至り夜景見物を行った。衝突の2分少し前、横浜ベイブリッジまで航走することとし、横浜航路に向け徐々に右旋回しながら北上して増速し、船首が050度を向いたとき、右舷船首方に横浜東水堤北端を示す簡易標識灯の緑色閃光及び左舷船首方に横浜東水堤灯浮標の緑色閃光を視認することができ、そのまま右旋回を続けると横浜東水堤に接近する状況にあったが、**横浜ベイブリッジの明かりを見ることに気をとられ、立ち上がって操縦するなど船首方の死角を補う見張りを十分に行わなかった**ので、同水堤に接近していることに気付かないまま進行し、速力を15ノットまで増速したとき、同水堤が迫っているのを認め、左舵一杯をとったが及ばず衝突した。衝突の結果、R丸の船首部は圧壊、船長及び同乗者が捻挫等を負った。

