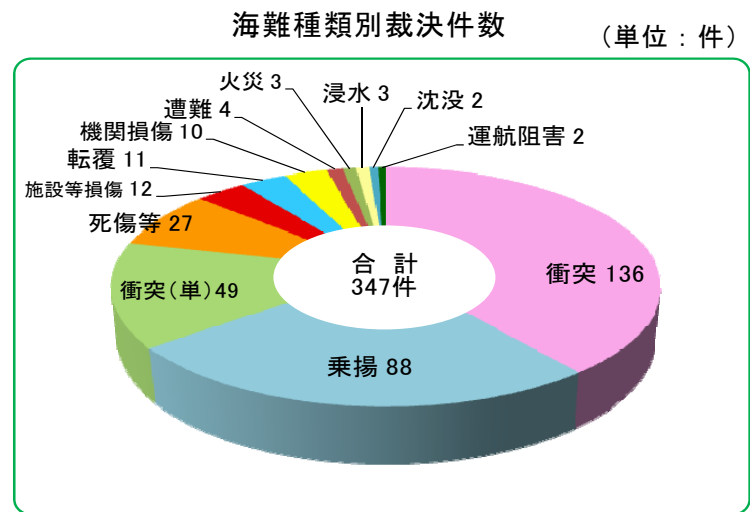


裁決の状況と原因

1 裁決の状況

(1) 海難種類別裁決件数

平成 23 年には、347 件の裁決が言い渡され、その中で衝突が 136 件と最も多く、全件数の 39.2%を占めており、以下、乗揚が 88 件 (25.4%)、衝突 (単) が 49 件 (14.1%)、死傷等が 27 件 (7.8%)、施設等損傷が 12 件 (3.5%)などとなっています。



(2) 裁決における船種・海難種類別隻数

裁決の対象となった船舶は 507 隻となっており、船種別では、漁船が 211 隻で最も多く、全隻数の 41.6%を占め、次いでプレジャーボートが 104 隻 (20.5%) となっています。

海難種類別では、衝突が 283 隻と最も多く、全隻数の 55.8%を占めており、次いで乗揚が 96 隻 (18.9%) となっています。

裁決における船種・海難種類別隻数

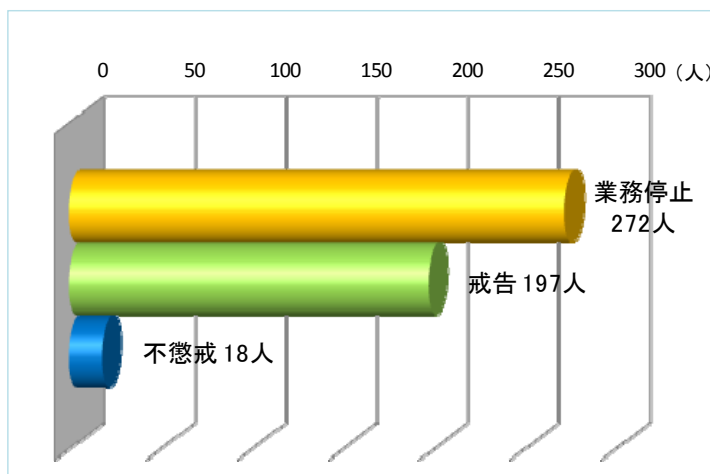
(単位：隻)

海難種類 船 種	衝 突	衝突 (単)	乗 揚	沈 没	転 覆	遭 難	火 災	機 関 損 傷	死 傷 等	施 設 等 損 傷	運 航 阻 害	浸 水	合 計
旅 客 船	4	7	5						3	1			20
貨 物 船	44	10	16				1	1		3			75
油 送 船	7	2						1			1		11
漁 船	129	9	33		9	3	2	8	14	2		2	211
引 船	5	1	3	1					2				12
押 船	4	1	4	1									10
作 業 船	1	1											2
遊 漁 船	18	6	5						1				30
はしけ (バージ)	3	2	2	1									8
プレジャーボート	60	10	19		2				5	6	1	1	104
交 通 船		1											1
台 船	6		4						1				11
公 用 船	2		2										4
瀬 渡 船			2			1			1				4
そ の 他			1	1					2				4
合 計	283	50	96	4	11	4	3	10	29	12	2	3	507

※プレジャーボートには、モーターボート、水上オートバイ、ヨットを含みます。

(3) 免許種類別懲戒の状況

平成 23 年に言い渡された 347 件の裁決のうち、懲戒対象者は 487 人で、その中で業務停止を受けた人は、272 人と最も多く全体の 55.9%を占めています。次に多いのが戒告の 197 人（40.4%）となっており、不懲戒が 18 人（3.7%）となっています。



懲戒対象者の免許種類別では、一級小型船舶操縦士が 253 人と全体の 52.0%を占め最も多くなっており、次に二級小型船舶操縦士の 79 人（16.2%）となっています。

なお、水上オートバイの海難に係る受審人が上級の一級又は二級小型船舶操縦士免許を持っているときは、その上級免許に対して懲戒が行われます。

裁決における免許種類別懲戒状況

(単位: 人)

免許	懲戒	免許取消	業務停止	戒 告	不懲戒	懲戒免除	合 計
海技士(航海)	一級		2	1			3
	二級		3	3			6
	三級		12	13	5		30
	四級		21	14	4		39
	五級		24	19			43
	六級		5	1	1		7
海技士(機関)	一級						0
	二級						0
	三級		1	1	1		3
	四級			3	1		4
	五級		1	2			3
	六級		1	1			2
小型船舶操縦士	一級		162	89	2		253
	二級		32	45	2		79
	特殊		7	1	1		9
水先人	一級		1	4	1		6
	二級						0
	三級						0
合 計		0	272	197	18	0	487

※「小型船舶操縦士」の「特殊」には、他の小型船舶操縦士との併有者は含みません。

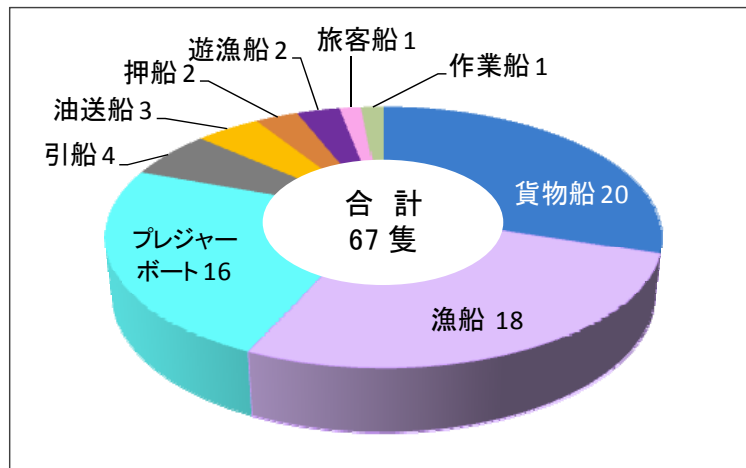
2 裁決における原因

裁決で「原因なし」とされた船舶 39 隻を除いた 468 隻の原因総数は、554 原因となっており、摘示された原因を見ると、「見張り不十分」が 207 原因と最も多く、全原因数の 37.4% を占めており、次いで「航法不遵守」が 67 原因、「居眠り」が 52 原因となっています。

(資料 1、2 参照)

航法不遵守とされた船種別隻数

(単位：隻)



航法不遵守が原因とされる海難の合計 67 隻を船種別で見ると、貨物船が 20 隻 (32.3%) と最も多く、次いで漁船が 18 隻 (29.0%)、プレジャーボートが 16 隻 (25.8%) となっています。

また、航法不遵守が摘示された全ての海難には海上衝突予防法が適用されており、海上交通安全法等の他の法令による航法が適用された海難はありませんでした。

○海上衝突予防法が適用された海難

海上衝突予防法が適用された海難では、「船員の常務」が 37 原因と最も多く、次いで「横切り船の航法」が 14 原因、「視界制限状態における船舶の航法」が 6 原因、「各種船舶間の航法」が 4 原因、「追越し船の航法」が 3 原因となっています。

「船員の常務」では、「錨泊して釣りをする際、携帯電話がかかってきて話に夢中になり、見張りを十分に行わず接近する船舶に気付かなかった」ため衝突する海難が発生しています。

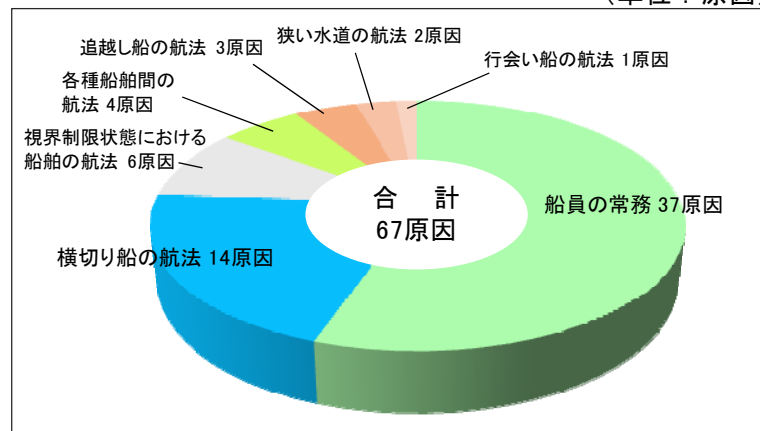
「横切り船の航法」では、「相手船が自船を避けてくれると思った」などの理由で動静監視が不十分のまま衝突する海難が発生しています。

「視界制限状態における船舶の航法」では、「船長が当直者に視界制限状態となった際に報告するよう指示をせず、当直者が視界制限状態になったことを船長に報告せず、レーダーによる見張りを十分に行わなかった」ため衝突する海難が発生しています。

「各種船舶間の航法」では、「航行中の貨物船が、動静監視不十分で、漁ろうに従事している漁船の進路を避けず、漁船が汽笛を装備していなかったため、警告信号を行わず、衝突を避けるための協力動作をとらなかった」ため衝突する海難が発生しています。

海上衝突予防法が適用された海難の原因数

(単位：原因)



横切り船の航法不遵守

貨物船T丸×押船K丸被押バージK号 衝突事件



T丸：貨物船 490ト 乗組員 4 人 パルプ 1,460 トン積載 北海道釧路港→静岡県田子の浦港
 一等航海士：三級海技士（航海）免許 懲戒：1 箇月停止
K丸：押船 180ト 乗組員 7 人 バージK号 6,129ト 石灰石 9,100ト積載
 高知県須崎港→千葉港千葉第 4 区
 一等航海士：四級海技士（航海）免許 懲戒：1 箇月停止
 発生日時場所：平成 21 年 11 月 28 日 06 時 20 分 静岡県爪木埼東南東方沖合
 気象海象：晴れ 風力 3 西南西風 下げ潮末期 視界良好

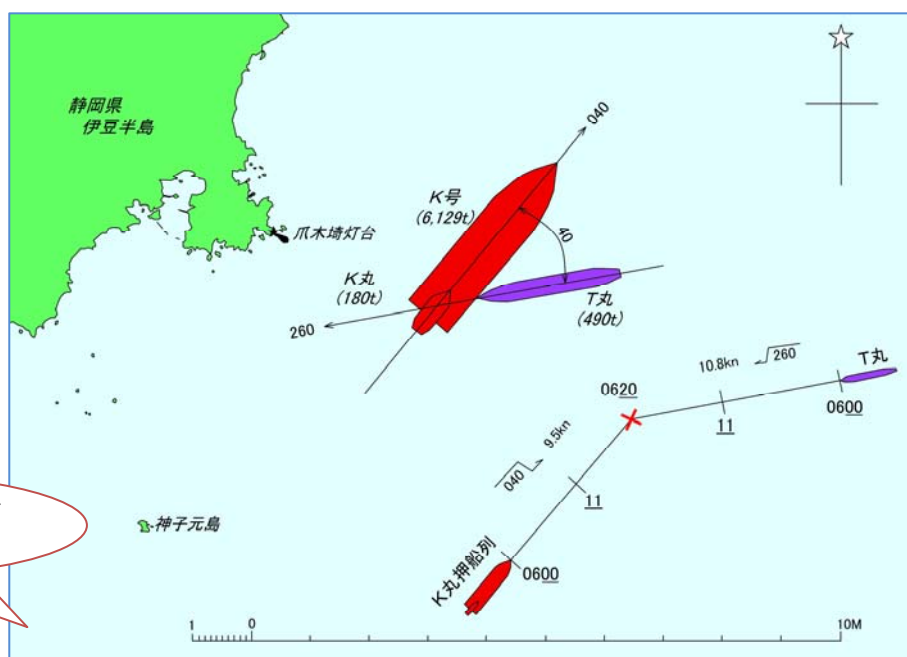
事実の概要

T丸は、一等航海士が単独で当直に当たり、針路を 260 度に定め、自動操舵により進行した。06 時 00 分一等航海士は、周囲を一瞥して航行の支障となる他船の灯火を認めなかったことで気が緩み、操舵スタンドの右舷側にある主機遠隔操作盤の後ろに立って前かがみになり、両肘をついて目頭を押さえているうちに眠気を催したが、まさか居眠りに陥ることはあるまいと思い、次直の船長に連絡して 2 人で当直に当たるなど、居眠り運航の防止措置を十分にとることなく、同じ姿勢で動かずにいるうち、いつしか居眠りに陥った状態で続航し、T丸の船首が、K丸押船列のバージK号の右舷後部に衝突した。

K丸押船列は、一等航海士が単独で当直に当たり、06 時 00 分針路を 040 度に定め、立って周囲の見張りに当たりながら、9.5 ノットの速力で、手動操舵によって進行した。定針時に、一等航海士は、レーダーで、右舷船首 22 度 6.4 海里のところにT丸の映像を初めて探知し、ARPAを使用せずに電子カーソルを同映像に合わせて監視しながら続航した。06 時 11 分一等航海士は、右舷船首 22 度 2.9 海里のところにT丸の白、白、紅 3 灯を双眼鏡で視認し、その後、T丸の方位が変わらず、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ことを認めたが、左舷前方に自船を追いついて行ったコンテナ船がいるから、同船と自船の間を左方に横切ることはあるまいと思い、速やかに右転するなど、T丸の進路を避けることなく、同じ針路、速力のまま進行した。06 時 18 分半少し過ぎ一等航海士は、T丸が同じ方位のまま 0.4 海里のところに接近したが、依然、コンテナ船と自船の間を左方に横切ることはないものと思って続航中、衝突した。

衝突の結果、T丸は、右舷船首部を圧壊し、K丸押船列は、バージK号の右舷後部の外板に凹損などを生じたが、のちそれぞれ修理された。

保持船側に対して避航を期待するのは厳禁です！



横切り船の航法不遵守



漁船E丸×モーターボートK丸 衝突事件

E丸：漁船 4.4ト 乗組員1人 同乗者4人 長崎県高島漁港→黒島女瀬鼻近くの漁場

船長：小型船舶操縦士免許 懲戒：戒告

K丸：モーターボート 7.49メートル 乗組員1人 同乗者1人

長崎県浅子漁港→女瀬鼻南岸近くの釣り場

船長：小型船舶操縦士免許 懲戒：1箇月停止

発生日時場所：平成21年11月4日08時10分 長崎県佐世保市黒島南西岸付近

気象海象：晴れ 風力1 東風 上げ潮末期 視界良好

事実の概要

E丸は針路を288度に定め、機関を半速力前進とし、11.0ノットの速力で、手動操舵により進行した。船長は、08時07分少し前0.75海里レンジとしていたレーダーを見て、正船首僅か左0.7海里のところにK丸の映像を認め、その後K丸の方位が変わらず、**自船の前路を右方に横切り衝突のおそれがある態勢で接近することを認めたが、同船が間もなく止まるだろうから至近距離で何とか航過できると思い、避航の気配を見せないまま接近するK丸に対して警告信号を行わず、更に接近したとき、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なく、その動きを肉眼で見つつ進行した。**船長は、同じ針路、速力で続航中、08時10分僅か前K丸が30メートルほどに接近したとき、針路を右に転じたものの効なく衝突した。

K丸は、08時07分少し前機関回転数を中立回転近くまで下げ、針路を090度に定め、3.0ノットの速力で、手動操舵により進行した。船長は、定針したとき、右舷船首15度0.7海里のところに**接近するE丸を初認したが、自船は低速力なのでE丸が避けてくれると思い、その後、動静監視を十分に行うことなく、魚群探知機で水深を見ていて、E丸が自船の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ことに気付かず、右転するなど、E丸の進路を避けずに続航した。**K丸は、同じ針路、速力で進行中、08時10分僅か前、右舷前方30メートルほどに接近したE丸を見て、とっさに左舵一杯としたものの効なく衝突した。

衝突の結果、E丸は、右舷船首外板に亀裂を、K丸は、右舷船尾外板に亀裂及び破口を、ハ



ンドレールに曲損をそれぞれ生じたが、いずれものち修理された。

保持船側も協力動作で衝突回避！

視界制限状態における船舶の航法不遵守

押船A丸被押はしけB号×モーターボートC丸 衝突事件



A丸：押船 119ト 乗組員 7人 はしけB号 3,553ト 鋼材 2,000ト積載

岡山県水島港→阪神港大阪区

船長：二級海技士（航海）免許 懲戒：戒告

C丸：モーターボート 3.78ト 乗組員 1人 兵庫県明石港→淡路市楠本沖合の釣り場

船長：小型船舶操縦士免許 懲戒：戒告

発生日時場所：平成 22 年 5 月 21 日 09 時 01 分 明石海峡航路

気象海象：霧 風ほとんどなし 低潮時 2.7ノットの東南東流 視程約 100メートル

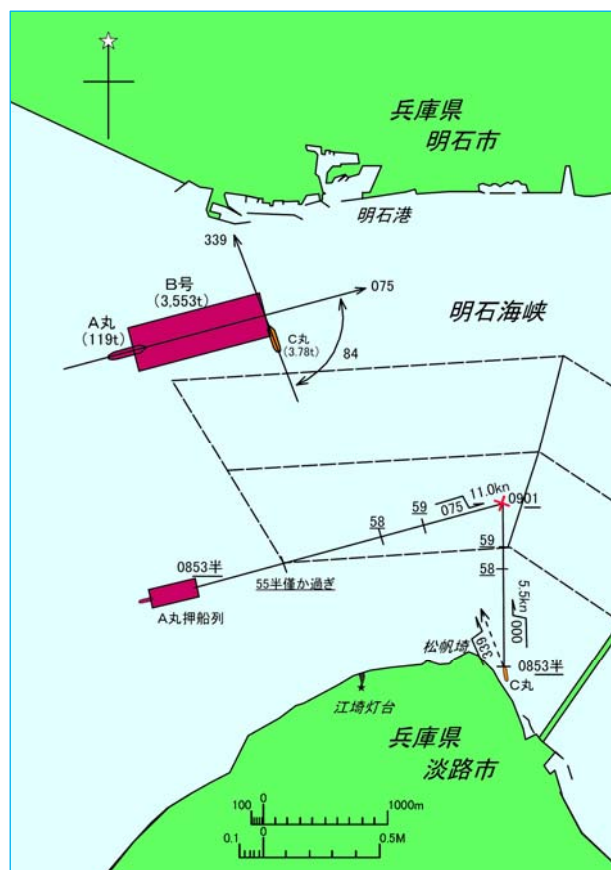
事実の概要

A丸は、その船首部をはしけB号の船尾凹部に嵌合して全長約 122 メートルの押船列を構成し、阪神港大阪区に向かった。08 時 50 分船長は、明石海峡通航のため昇橋し、霧により視程が約 100 メートルに狭められていることを知ったものの、航海灯を表示せず、霧中信号を行わないまま三等航海士から引き継いで単独の船橋当直に就き、レーダーで周囲の状況を確認したところ、右舷船首方にC丸を含む漁船群の映像を認めた。08 時 58 分船長は、エコトレイル機能により、漁船群の内、C丸以外の漁船は減速あるいは停止したのに、C丸だけが明石海峡横断を続けていることに気付き、汽笛により約 10 秒間の長音 2 回を吹鳴して注意を喚起し、進行した。08 時 59 分船長は、**C丸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が、汽笛による注意喚起信号を 2 回行ったので、C丸が自船を避けてくれるものと思い、針路を保つことができる最小限度の速力に減じず、また、必要に応じて停止することなく続航し、**B号の右舷船首部が、C丸の左舷船首部に衝突した。

C丸は、レーダーを装備しないモーターボートで、船長が 1 人で乗り組み、釣り場に向かった。船長は、目的の釣り場に着き、漂泊しながら釣りをしていたところ、霧で視程が狭められてきたので帰航することとし、松帆埼東方沖合で視程が約 500 メートルになったので停留して視界の回復を待ったのち、08 時 53 分発進した。船長は、発進して間もなく、視界が更に悪化し、視程が約 100 メートルに狭められたが、**周囲から霧中信号が聞こえなかった**ので、**明石海峡通航中の他船はいないもの**と思い、**視界が回復するまで停留して同海峡横断を中断することなく、**視界制限状態における汽笛信号に代わる有効な音響による信号を行わないまま続航し、衝突の直前に霧の中から現れたA丸押船列を視認し、機関を全速力後進にかけたが及ばず、衝突した。

衝突の結果、A丸押船列は、B号の右舷船首部外板に塗装剥離を、C丸は、左舷船体中央から船首にかけての外板に亀裂を伴う擦過傷をそれぞれ生じた。

視界制限時、レーダーを搭載していない船は、安全な場所で停留して、視界の回復を待ちましょう。



視界制限状態における船舶の航法不遵守

貨物船S丸×貨物船U丸 衝突事件



S丸：貨物船 491ト 乗組員 5人 海砂 1,600 トン積載 山口県徳山下松港→和歌山県和歌山下津港

船長：五級海技士（航海）免許 懲戒：戒告

一等航海士：五級海技士（航海）免許 懲戒：戒告

U丸：貨物船 199ト 乗組員 3人 空倉 兵庫県姫路港→広島県呉港

船長：五級海技士（航海）免許 懲戒：戒告

一等航海士：四級海技士（航海）免許 懲戒：1箇月停止

発生日時場所：平成 22 年 6 月 18 日 19 時 05 分 愛媛県宮ノ窪瀬戸東方海域

気象海象：霧 風ほとんどなし 視程約 100 メートル 下げ潮中央期

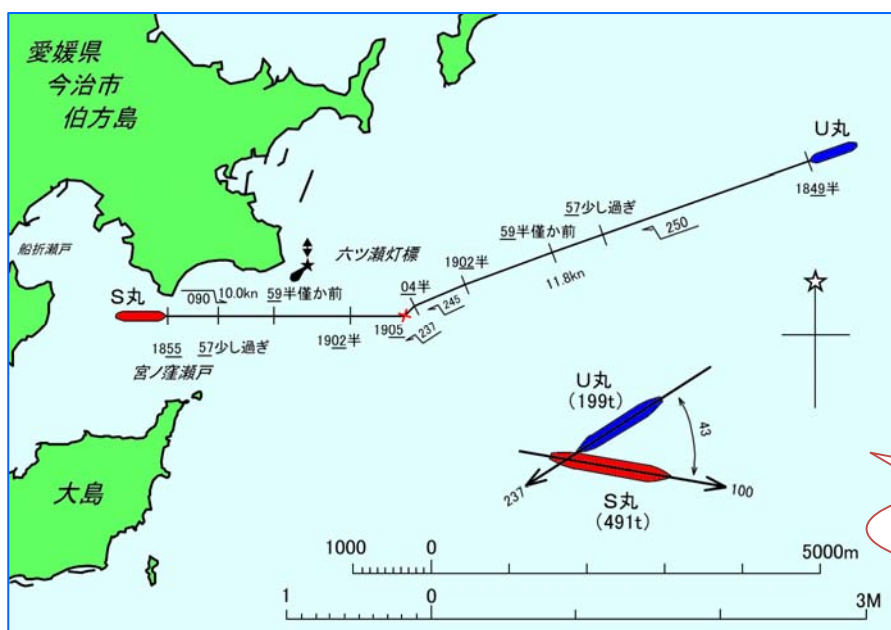
事実の概要

S丸は、一等航海士が単独で当直に就いて宮ノ窪瀬戸を東行した。18 時 57 分少し過ぎ一等航海士は、霧が急に濃くなり、視程が約 100 メートルの**視界制限状態となったが、航行の支障となる他船を認めなかったことから、このことを船長に報告せず、霧中信号を行うことも、安全な速力とすることもなく続航した**。18 時 59 分半僅か前一等航海士は、左舷船首 13 度 2.0 海里のところにレーダーでU丸の映像を初めて探知し、その後**U丸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が、U丸に対する動静監視を十分に行わなかった**ので、この状況に気付かず、針路を保つことができる最小限度の速力に減じず、また、必要に応じて行きあしを止めなかった。その後、一等航海士は、前方を見ながら進行中、左舷前方至近にU丸の船首部を認めて右舵一杯としたが、衝突した。

U丸は、一等航海士が単独で当直に就いて宮ノ窪瀬戸東方沖合を西行した。一等航海士は、当直に就いて間もなく、急に霧が濃くなり、視程が約 100 メートルの**視界制限状態となったが、操舵を手動に切り替えたものの、このことを船長に報告せず、霧中信号を行うことも、安全な速力とすることもなく、2 台のレーダーを使用して見張りに当たった**。18 時 59 分半僅か前一等航海士は、**S丸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が、レーダーに映る六ツ瀬灯標北東方沖合の多数の錨泊船に気をとられ、レーダーによる見張りを十分行わなかった**ので、このことに気付かず、針路を保つことができる最小限度の速力に減じず、また、必要に応じて行きあしを止めなかった。その後、一等航海士は、右舷船首にS丸のレーダー映像を初めて探知し、S丸をかわすつもりで針路を左に転じて続航中、正船

首方至近にS丸の船橋を視認して右舵を取ったが、衝突した。

衝突の結果、S丸は、左舷後部外板に破口を伴う凹損等を、U丸は、船首部ブルワークに破口及び球状船首部に曲損をそれぞれ生じた。



レーダーによる継続した見張りが重要です！

各種船舶間の航法不遵守

漁船E丸×漁船S丸 衝突事件



E丸：漁船（機船船びき網漁業船団の運搬船） 8.5ト 乗組員 3 人
 兵庫県津名港→神戸空港南方沖合約 1.5 海里の漁場
 船長：小型船舶操縦士免許 懲戒：1 箇月停止
S丸：漁船（小型機船底びき網漁業） 4.99ト 乗組員 1 人
 兵庫県仮屋漁港→友ヶ島水道北口付近の漁場
 船長：小型船舶操縦士免許 懲戒：戒告
 発生日時場所：平成 22 年 6 月 7 日 07 時 35 分 兵庫県津名港東方沖合
 気象海象：曇り 風力 1 東風 下げ潮末期

事実の概要

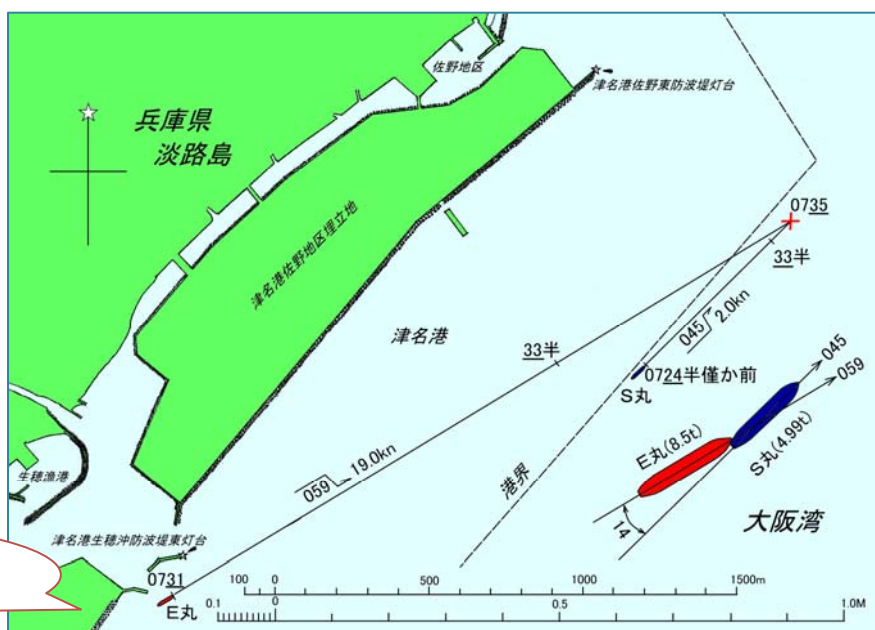
E丸は、津名港内で水揚げを終え、網船 2 隻が操業を続ける漁場へ戻るために発進し、07 時 31 分針路を 059 度に定め、19.0 ノットの速力で、手動操舵により進行した。船長は、定針したとき、目的の漁場へ正確に船首を向けようと、GPSプロッターのスイッチを入れて続航した。07 時 33 分半船長は、右舷船首 15 度 790 メートルのところに漁ろうに従事するS丸を視認でき、その後**S丸に衝突のおそれがある態勢で接近したが、定針したとき、周囲を一瞥して他船を見掛けなかったことから、進行方向に他船はいないものと思い、見張りを十分に行わなかった**ので、**このことに気付かず、漁ろうに従事しているS丸の進路を避けることなく進行した**。07 時 35 分僅か前船長は、ふと船首方を見てS丸を初めて視認し、直ちに機関を中立として左舵をとったものの効なく、衝突した。

S丸は、津名港東方沖合で、トロールによる漁ろうに従事中であることを示す形象物を表示して 3 回目の操業を開始し、針路を 045 度に定め、2.0 ノットの速力でえい網し、手動操舵により進行した。船長は、舵輪後方の椅子に腰掛けて操船に当たり、舵輪の左舷側に装備した魚群探知機の画面を注視して続航した。07 時 33 分半船長は、左舷船尾方にE丸を視認することができ、その後E丸が漁ろうに従事している自船の進路を避けず衝突のおそれがある態勢で接近したが、投網作業を終えて操舵室に移動するとき、周囲を見回して他船を見掛けなかったことから、自船に接近する他船はいないものと思い、見張りを十分に行わなかった**ので、**このことに気付かず、有効な音響による信号を行うことができる手段不装備で、E丸に対して避航を促す音響信号を行わず、E丸が更に接近した際、機関を中立にして前進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なく進行し、衝突した**。**

衝突の結果、E丸は、右舷船首部外板に破口を生じ、S丸は、左舷船尾部ブルワークなどを圧壊した。また、S丸船長が、外傷性頸部症候群などを負った。

衝突の結果、E丸は、右舷船首部外板に破口を生じ、S丸は、左舷船尾部ブルワークなどを圧壊した。また、S丸船長が、外傷性頸部症候群などを負った。

他船がいらないものとの思い込みは危険です！



各種船舶間の航法不遵守

貨物船S丸×漁船A丸漁船B丸漁具 衝突事件



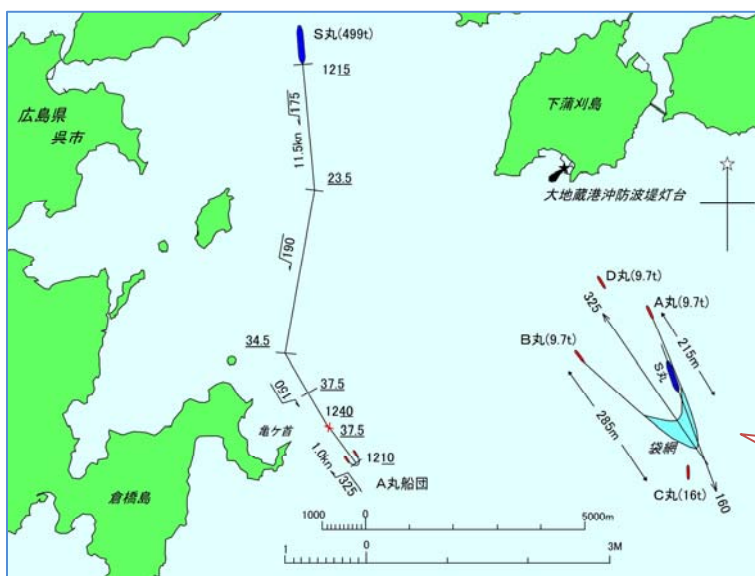
S丸：貨物船 499ト 乗組員 5 人 鋼材 215ト積載 広島県呉港→佐賀県伊万里港
 次席一等航海士：三級海技士（航海）免許 懲戒：1 箇月停止
A丸：漁船（2 そう船びき網漁業の網船） 9.7ト 乗組員 4 人 広島県江田島→
B丸：漁船（2 そう船びき網漁業の網船） 9.7ト 乗組員 5 人 広島県下蒲刈島南方の漁場
D丸：漁船（2 そう船びき網漁業の指揮船） 9.7ト 乗組員 1 人
 船長：小型船舶操縦士免許 懲戒：戒告
 発生日時場所：平成 22 年 7 月 16 日 12 時 40 分 安芸灘北西部海域
 気象海象：曇り 風力 2 南西風 高潮時 視界良好

事実の概要

S丸は、次席一等航海士が単独の船橋当直に就き、針路を 175 度に定めて自動操舵とし、11.5 ノットの速力として下蒲刈島西方沖合を南下した。12 時 23 分半次席一等航海士は、船首方にレーダーで探知した 10 隻ないし 15 隻の漁船群の西側をかわすつもりで、針路を 190 度に転じた。12 時 34 分半次席一等航海士は、左舷船首方にA丸、B丸、C丸及びD丸の漁船 4 隻（以下「A丸船団」という。）を認め、A丸及びB丸が網を引いている漁船であることが分かったが、両船の間隔が広く開いているように見えたことから、単独で漁具を引いていると判断して、その間を通過することとし、針路を 150 度に転じた。12 時 37 分半次席一等航海士は、**双眼鏡を使って、A丸及びB丸の動静監視を十分に行わなかった**ので、**2 隻で漁具を引いていることにも、両船が引いている漁具に向かって衝突のおそれがある態勢で接近している状況にも気付かず、漁ろうに従事している両船の進路を避けないうまま続航**した。12 時 39 分次席一等航海士は、左舷前方からD丸が汽笛を吹鳴しながら自船に急接近するのを認めて危険を感じ、手動操舵に切り換えて左舵を取ったが、間もなくD丸が右転するよう合図してきたので右舵一杯として回頭中、前方至近に漁具の浮体を多数認めて機関を中立状態としたものの及ばず、E丸は、A丸及びB丸が引いている漁網に衝突した。

A丸及び**B丸**は、網船として二そう船びき網漁業に従事する漁船で、指揮船の**D丸**及び運搬船のC丸と共に船団を組み、漁場に向かった。D丸船長は、12 時 10 分B丸の東にA丸を配置し、両船の船尾から漁網最後尾までの長さが 285 メートルの状態として 2 隻でえい網に当たらせ、C丸を漁網の最後部付近に配置し、自らは両網船の前方を警戒に当たりながら 325 度の針路及び 1.0 ノットのえい網速力で進行した。12 時 34 分半D丸船長は、S丸がほぼ正船首方のところで左転して、自船団に向首する態勢となったのを認めたが、**漁ろうに従事中であることを示す形象物を表示し、黄色回転灯を点灯していたので、いずれS丸が自船団の進路を避けるものと思い、S丸から目を離し、その動静監視を十分に行うことなく続航**した。12 時 39 分D丸船長は、ふと前方を見たとき、S丸が左舷前方至近に接近していることに気付いて危険を感じ、汽笛を吹鳴しながら同船に近づき、右転して自船団を避けるよう合図したが及ばず、衝突した。

その結果、S丸及びA丸船団各船に損傷はなかったが、A丸及びB丸が引いていた漁網に破損等を生じた。



いろいろな操業形態があります。双眼鏡を使って十分な監視を！

船種別海難

平成 23 年に言い渡された裁決の対象となった船舶は 507 隻で、その船種別の内訳は、漁船が 211 隻と最も多く全体の 41.6%を占めており、以下、プレジャーボートの 104 隻（20.5%）、貨物船の 75 隻（14.8%）、遊漁船の 30 隻（5.9%）、旅客船の 20 隻（3.9%）となっています。

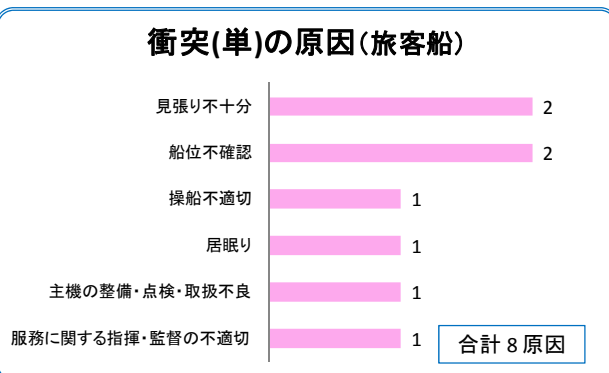
また、裁決で原因ありとされた船舶 468 隻のうち、原因別でみると、「見張り不十分」が 207 原因と最も多く、全体の 37.4%を占めています。次いで、「航法不遵守」の 67 原因、「居眠り」の 52 原因、「船位不確認」の 51 原因、「信号不履行」の 31 原因、「操船不適切」の 21 原因、「水路調査不十分」の 18 原因となっています。（資料 1 参照）

次に、旅客船、貨物船、油送船、漁船及びプレジャーボートについて、それぞれ最も多かった海難種類の原因を分類してみると以下のとおりとなります。

(1) 旅客船

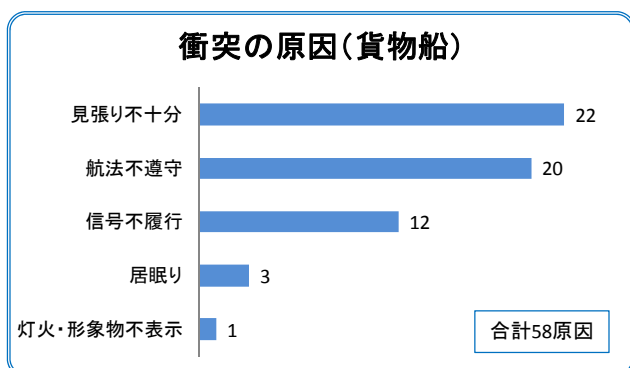
旅客船の海難 20 隻中、最も多いのが衝突（単）の 7 隻（35.0%）となっており、合計 8 原因が示されました。最も多いのが「見張り不十分」と「船位不確認」で、それぞれ 2 原因（25.0%）でした。

「船位不確認」では、「レーダーから目を離した際、船首方に見えた灯台の灯火を別の灯台の灯火と見誤った」、「目標とする灯台の灯火を確認できなかったが、間もなく見えるだろうから減速しなかった」などが原因で防波堤に衝突する海難が発生しています。



(2) 貨物船

貨物船の海難 75 隻中、最も多いのが衝突の 44 隻（58.7%）となっており、合計 58 原因が示されました。最も多いのが「見張り不十分」で 22 原因（37.9%）を占めています。次に多いのが「航法不遵守」の 20 原因、「信号不履行」12 原因、「居眠り」3 原因となっています。



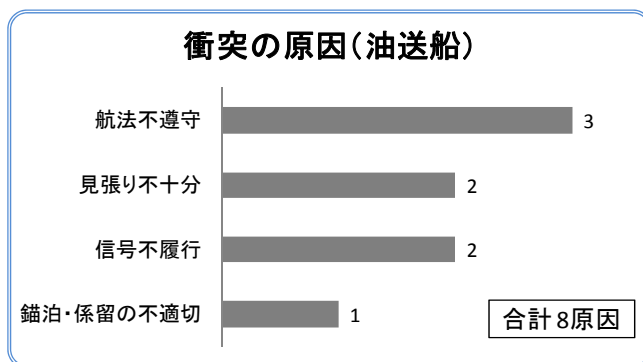
「航法不遵守」の事故では、自船が避航船であるにもかかわらず、「いつものように漁船が避けてくれると思った」などが原因で海難が発生しています。

(3) 油送船

油送船の海難 11 隻中、最も多いのが衝突の 7 隻（63.6%）となっており、合計 8 原因が示されました。最も多いのが「航法不遵守」で 3 原因（37.5%）でした。次に多いのが「見張り

不十分」と「信号不履行」でそれぞれ2原因となっています。

「航法不遵守」の事故では、夜間、霧で視界制限状態となった際、「自船が右転したので、いづれ相手船も右転して、互いに左舷を対して無難に航過できるもの」と思い、針路を保つことが

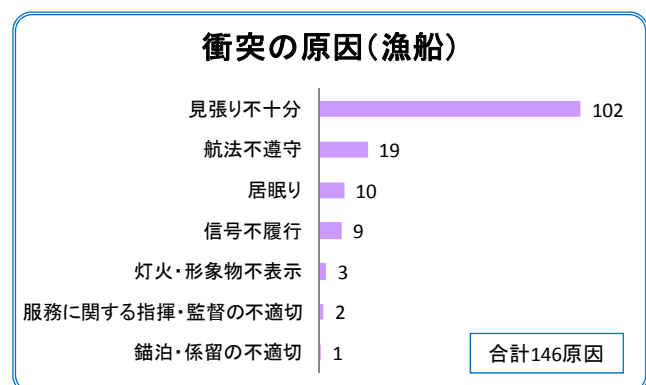


できる最小限度の速力に減じず、また、必要に応じて行きあしを止めなかった」、「相手船が前路を右方に横切り衝突のおそれがある態勢で避航の気配がないまま接近するのを認めたのに、行きあしを止めるなど、衝突を避けるための協力動作をとらなかった」などが原因で海難が発生しています。

(4) 漁船

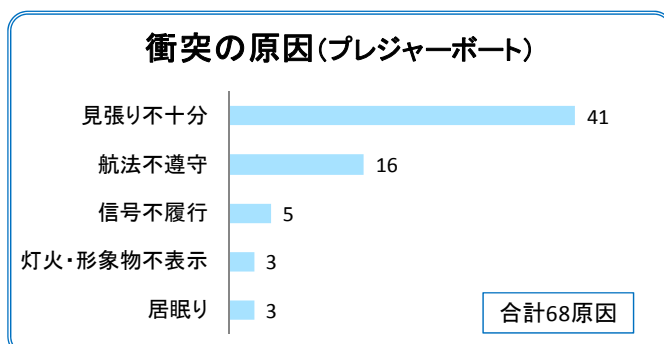
漁船の海難 211 隻中、最も多いのが衝突の 129 隻 (61.1%) となっており、合計 146 原因が示されました。最も多いのが「見張り不十分」で 102 原因 (69.9%) を占めています。次に多いのが「航法不遵守」の 19 原因、「居眠り」の 10 原因、「信号不履行」の 9 原因となっています。

「見張り不十分」の事件では、「船首死角が生じている状態で航行中、船首を左右に振るなどの船首死角を補う見張りを行っていなかった」、「魚群探索を行いながら移動中、魚群探知機を監視することに気をとられて見張りを十分に行わなかった」などが原因で海難が発生しています。



(5) プレジャーボート

プレジャーボートの海難 104 隻中、最も多いのが衝突の 60 隻 (57.7%) となっており、合計 68 原因が示されました。これも「見張り不十分」が最も多く 41 原因 (60.3%) を占めています。次に多いのが「航法不遵守」の 16 原因となっています。



「見張り不十分」の事故では、「魚釣りに気をとられ自船に接近する船に気付かず、何の措置もとらなかった」などが原因で海難が発生しています。

※プレジャーボートには、モーターボート、水上オートバイ、ヨットを含みます。

旅客船

旅客船D丸×漁船E丸漁船F丸漁具 衝突事件



D丸：旅客船 26,594ト 乗組員 198人 旅客 268人 阪神港神戸区一大韓民国釜山港
船長：一級海技士（航海）免許 懲戒：1箇月停止

E丸：漁船（2そう船びき網漁業の網船） 9.7ト 乗組員 1人
船長：小型船舶操縦士免許 懲戒：戒告

F丸：漁船（2そう船びき網漁業の網船） 9.7ト 乗組員 2人
船長：小型船舶操縦士免許 懲戒：戒告

兵庫県淡路市岩屋漁港→ 明石海峡の漁場

発生日時場所：平成22年10月14日10時58分半僅か前 明石海峡航路
気象海象：曇り 風ほとんどなし 上げ潮初期 約3.4ノットの西北西流 視界良好

事実の概要

D丸は、船長が出港操船に引き続いて狭水道通航の操船指揮を執り、当直中の三等航海士に加え、一等航海士と二等航海士にも在橋して船長補佐に当たるよう指示し、甲板手を手動操舵に就け、明石海峡航路に向けて西行した。10時53分僅か過ぎ船長は、同航路に入航し、針路を295度に定め、16.2ノットの速力で進行した。定針したとき、船長は航路西航レーン内に2そう引き網漁船多数が操業している中のE丸及びF丸を視認して続航した。10時56分船長は針路をE丸及びF丸の間に向く303度に転じ、17.7ノットの速力で進行し、その後、E丸及びF丸が引いている漁具に向首したまま衝突のおそれがある態勢で接近したが、E丸及びF丸が、それぞれ別の漁船と対になってえい網していて、**E丸及びF丸の間を通航することができるものと思い、双眼鏡で両船が掲げている旗を確かめるなど、両船に対する動静監視を十分に行わなかったため、対になってえい網していることことに気付かず、両船の進路を避けることなく続航した。**こうして、船長は、両船の間に向かって進行したところ、10時57分半左舷船首15.5度380メートルとなったE丸が左転し、自船の船首方を横切る態勢となったことから、注意を喚起しようと汽笛により長音1回を吹鳴し、その後連続吹鳴しながら左舵一杯をとったが及ばず、D丸の船首部が、E丸の船尾方至近の漁具に衝突し、次いでD丸の右舷船首部が、E丸の右舷船尾部に衝突した。

E丸及び**F丸**は、しらす2そう引き網漁の目的で明石海峡の漁場に向かい、07時00分漁場に到着して操業を開始した。10時56分F丸の船長は、右舷船首40度1,170メートルに接近したD丸が右転してE丸及びF丸の間に向首したことを認め、その後漁具に向首したまま衝突のおそれがある態勢で接近したが、いずれD丸が避けてくれるものと思い、D丸に対して警告信号を行わなかった。また、E丸船長も、10時56分右舷船首28度1,120メートルに接近したD丸が右転してE丸及びF丸の間に向首したことを認め、その後**漁具に向首したまま衝突のおそれがある態勢で接近したが、D丸はE丸及びF丸や漁具の浮体に気付いているものと思い、D丸に対して警告信号を行わなかった。**こうして、E丸船長は、D丸を注視していたところ、同船がE丸及びF丸の進路を避ける様子がないまま接近するので不安を感じ、10時57分半機関を増速し、左舵一杯をとって左転を開始したものの効なく、前示のとおり衝突した。

衝突の結果、D丸は、船首部に擦過傷を生じ、E丸及びF丸の漁具が全損し、F丸は、損傷を生じなかったものの、E丸は、船尾部に割損を生じた。また、E丸船長が、腰臀部挫傷を負った。

運航経路上の海域で行われる漁法は事前に把握を！



旅客船

旅客船S丸 旅客負傷事件



S丸：旅客船 11ト 乗組員 2 人 旅客 28 人 岡山県真鍋島→岡山県六島

船長：小型船舶操縦士免許 懲戒：1 箇月停止

発生日時場所：平成 21 年 1 月 11 日 10 時 16 分 瀬戸内海備後灘

気象海象：晴れ 風力 4 西南西風 波高 1 メートル 上げ潮末期

事実の概要

S丸は、旅客 28 人を乗せ、真鍋島漁港を発し、前浦港に向かった。船長は、航行中に遭遇すると予想される気象等が運航基準の発航中止条件に達していなかったものの、基準経路を航行すると真鍋島西部北端の天神鼻を替わってから船体が動揺するなど、波浪の影響があることを予想し、大きい縦揺れとならないよう、基準航行を中止しなければならないと判断した。その際、船長は、基準経路を変更して遠回りとなるよりも、同経路を減速して航行することとし、予想される船体の動揺に関して旅客に何も説明せずに操船者用の椅子に腰掛けて手動操舵で操船に当たり、間もなく、天神鼻を左舷側に航過し、基準経路に沿って西行した。10 時 09 分船長は、針路を 227 度に定め、機関を半速力前進として進行中、風と波浪を右舷前方から受けて船体の縦揺れと横揺れが始まるとともに、船首部が波浪に当たって衝撃を生じるようになり、長椅子に腰掛けた旅客が身体を支える設備がないことから、**旅客が投げ出されたり跳ね上げられたりすると、身体を長椅子に打ち付けて負傷するおそれがある状況となった。**しかし、船長は、半速力で減速航行しており、波浪の影響がこの程度であれば旅客が無難に長椅子に腰掛けていることができると思い、波浪による船体の動揺と衝撃を緩和するよう、減速を十分に行うことなく、機関を半速力前進にかけたまま、13.2 ノットの速力で進行した。10 時 11 分半船長



は、針路を 209 度に転じ、右舷船首 45 度方向からの風と波浪を受け、13.6 ノットの速力で、波浪による船体の動揺と衝撃を絶え間なく繰り返しながら備後灘を南下した。10 時 16 分僅か前船長は、それまでと同様に波浪を乗り越えようとしたとき、船体の波浪との出会い周期と縦揺れ周期とが同調し、船首部がひととき高く持ち上げられ、続いて急激に降下するのを認めたものの、何もすることができず、10 時 16 分 S丸は、船首部船底を波浪に強く打ち付けて激しい衝撃を生じ、前部客室右舷側の長椅子に腰掛けていた旅客のうち、2 人がその身体を跳ね上げられ、次いで長椅子に落下し、ともに第 1 腰椎圧迫骨折を負った。

旅客に対する安全措置が最優先！

貨物船

貨物船K丸 乗揚事件



K丸：貨物船 499ト 乗組員 5 人 石灰石 1,550 ト積載 大分県津久見港→宮崎県油津港

次席一等航海士：五級海技士（航海）免許 懲戒：1 箇月停止

発生日時場所：平成 22 年 12 月 10 日 05 時 50 分 宮崎県戸崎鼻東方 小戸ノ瀬

気象海象：晴れ 風力 3 西北西風 上げ潮中央期 日出時刻 07 時 02 分

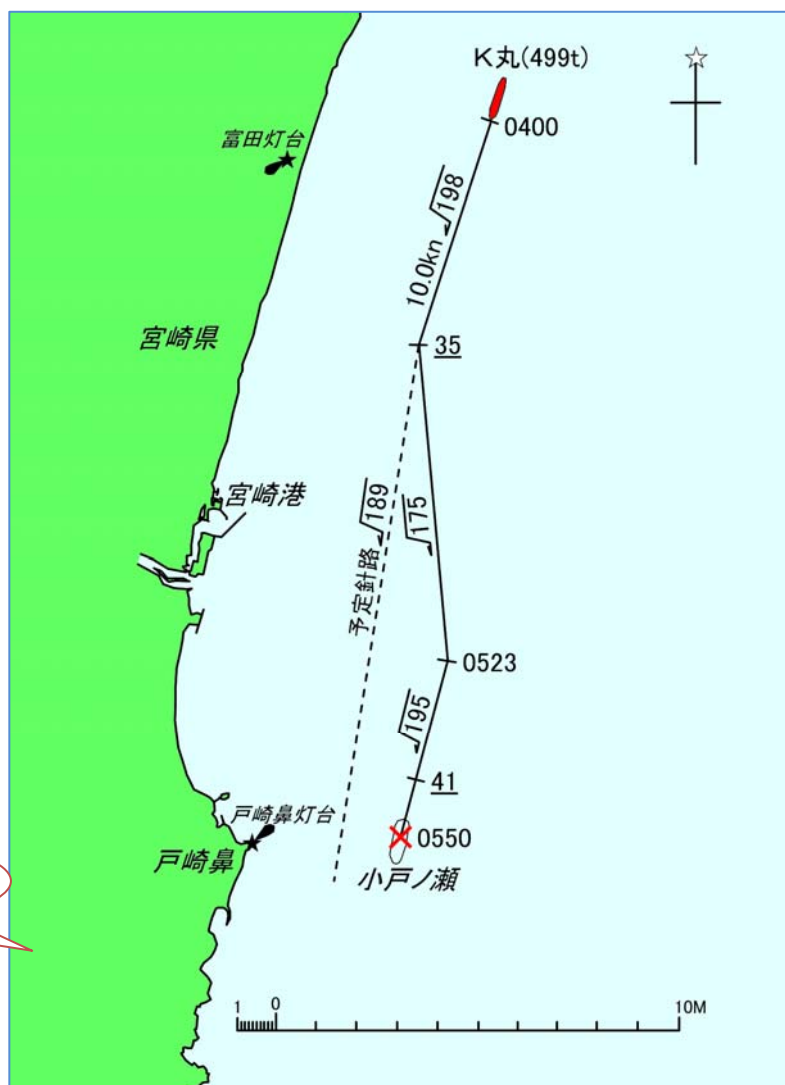
事実の概要

K丸は、船長が 04 時 00 分単独の船橋当直に就き、GPSプロッターと 6 海里レンジとしたレーダーを作動させ、針路を 198 度に定めて自動操舵とし、10.0 ノットの速力で宮崎県東方沖合を南下した。04 時 30 分船長は、右舷前方 7 海里の宮崎港の東方沖合に多数の漁船の灯火を視認し、間もなく、同港の 8 海里南方に位置する戸崎鼻とその 4 海里東方の小戸ノ瀬との間に向かう転針時機となった頃、189 度の予定針路が漁船により塞がれていたため、沖出しすることとして、04 時 35 分針路を 175 度に転じ、南下を続けた。05 時 23 分船長は、漁船を右舷方にかわし終え、予定針路線上に戻るつもりで、針路を 195 度に転じたところ、小戸ノ瀬の浅所に向くこととなったものの、このことに気付かず、目視のみによる見張りに当たって続航した。05 時 41 分船長は、**小戸ノ瀬が 1.0 海里となり、同じ針路で進行すると同瀬に乗り上げるおそれがあったが、レーダーで戸崎鼻からの方位、距離を測るなど、船位の確認を十分に行うことなく、依然として同瀬に向かっていることに気付かず**に続航中、05 時 50 分K丸は、原針路、原速力のまま、小戸ノ瀬に乗り揚げ、これを乗り切った。

乗揚の結果、船底外板全般に破口を伴う多数の凹損を生じ、バラストタンクに浸水したが、後に修理された。

乗揚の結果、船底外板全般に破口を伴う多数の凹損を生じ、バラストタンクに浸水したが、後に修理された。

常に船位の確認を！



貨物船

貨物船T丸×押船D丸被押台船 衝突事件



T丸：貨物船 2,548.82ト 乗組員 11 人 ばら積みセメント 4,006ト積載
福岡県苅田港→阪神港堺泉北区
船長：二級海技士（航海）免許 懲戒：1箇月停止

D丸：押船 19ト 乗組員 2 人 台船約 645ト 鉄板 460ト積載 岡山県水島港→愛媛県岩城島
船長：小型船舶操縦士免許 懲戒：戒告

発生日時場所：平成 21 年 10 月 19 日 19 時 07 分少し過ぎ 愛媛県百貫島北方沖合
気象海象：晴れ 風力 2 南南東風 上げ潮初期

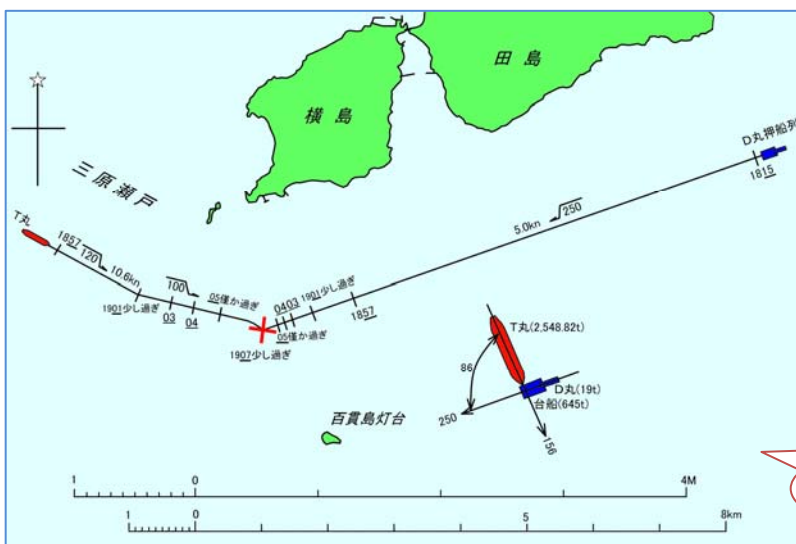
事実の概要

T丸は、船長が昇橋し、一等航海士を見張りとし船位の確認に、甲板手を手動操舵にそれぞれ就けて三原瀬戸を東行した。船長は、日没少し前、法定灯火を表示し、18 時 57 分針路を 120 度に定め、10.6 ノットの速力で進行した。定針したとき、船長は、左舷船首 21 度 2.5 海里にD丸の白灯 1 個を視認し、18 時 59 分左舷船首 23 度 1.95 海里のところに同船の緑灯を視認して続航した。19 時 01 分少し過ぎ船長は、針路を 100 度に転じたところ、D丸を左舷船首 5 度 1.43 海里のところに同じ速力で進行した。19 時 03 分船長は、D丸を左舷船首 3 度 1.0 海里のところに同じ速力で進行した。19 時 04 分船長は、D丸を左舷船首 1 度 1,400 メートルのところに同じ速力で進行した。その後D丸押船列が前路を 870 メートル離して無難に航過する状況であったが、このことに気付かなかった。19 時 05 分僅か過ぎ船長は、D丸押船列がほぼ正船首 870 メートルとなり、**右転すると無難に航過する態勢の同押船列に対し、新たな衝突の危険を生じさせるおそれがあったが、動静監視不十分で、このことに気付かず、右転を開始した。**船長は、右転を始めて間もなく、D丸が押す台船の灯火に気付き、右舵一杯に続いて機関を全速力後進にかけたが及ばず、T丸は、その左舷船首部が台船の右舷船首端に衝突した。

D丸は、船長が出航時から単独で操船に当たり、マスト灯 3 個、両舷灯、船尾灯及び黄色回転灯 1 個と、台船の前端両舷に赤色及び青色の自動点滅式の標識灯をそれぞれ点灯して西行した。18 時 15 分船長は、針路を 250 度に定め、5.0 ノットの速力とし、手動操舵により進行した。19 時 04 分船長は右舷船首 29 度 1,400 メートルのところにT丸の白灯 2 個を初めて視認し、自船の前路を航過させようと減速を開始し、その後T丸に対する動静監視を十分に行うことなく続航した。19 時 05 分僅か過ぎ 4.0 ノットの速力となったとき、T丸が右舷船首 30 度 870 メートルのところから右転を開始し、**新たな衝突の危険を生じさせて接近したが、減速したので無難に航過できるものと思い、動静監視不十分で、このことに気付かず進行し、**19 時 07 分少し前船長は、右舷船首方至近に迫ったT丸を認め、衝突の危険を感じて機関を全速力後進としたが及ばず、衝突した。

衝突の結果、T丸は、左舷船首部外板に破口及び右舷船首部外板に凸損を生じたが、のち修理され、台船は、右舷船首端のボラードに損傷を生じた。

夜間は動静監視を
特にしっかりと！



油送船

油送船K丸 防波堤衝突事件

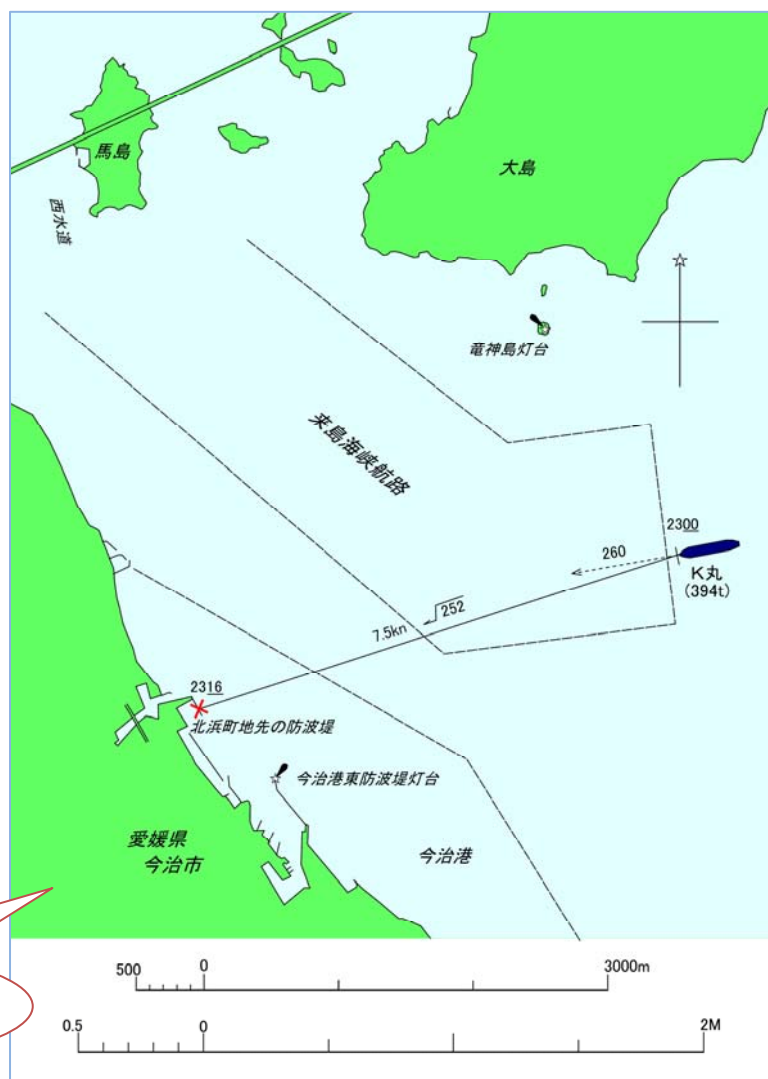


K丸：油送船 394ト 乗組員 5 人 空倉 阪神港神戸区→関門港若松区
 船長：三級海技士（航海）免許 懲戒：戒告
 次席一等航海士：四級海技士（航海）免許 懲戒：1 箇月停止
 発生日時場所：平成 22 年 1 月 20 日 23 時 16 分 愛媛県今治港
 気象海象：雨 風ほとんどなし 上げ潮中央期 南東方に向かう約 2.0 ノットの潮流

事実の概要

K丸は、船尾船橋型の鋼製油タンカーで、船長が操舵室に設置されていた居眠り防止装置の電源スイッチを入れ忘れたまま、阪神港神戸区を発し、関門港若松区に向かった。船長は、23 時 00 分針路を 260 度に定め、来島海峡航路に入航する直前であったが、すでに当直交替のため昇橋していた次席一等航海士に船長経験があり、同人に操船を任せても問題ないものと思い、自ら操船の指揮を執ることなく、次席一等航海士に当直を委ねて降橋した。一方、次席一等航海士は、22 時 56 分頃昇橋し、23 時 00 分船長から船橋当直を引き継ぎ、来島海峡航路に入航したのち、折からの潮流によって左方に 8 度圧流されながら、7.5 ノットの速力で自動操舵により進行し、右舷正横やや前方の同航船が転針するのを待って自船も航路に沿って転針しようと、操舵スタンドの後方に立った姿勢で見張りを行っていたところ、**寝起き直後のために眠気が残った状態であったが、これまで当直中に居眠りしたことがなかったので、まさか居眠りに陥ることはあるまい**と思い、操舵室内を歩き回るなり、扉を開けて外気に当たるなど、居眠り運航の防止措置を十分にとることなく、続航した。こうして、次席一等航海士は、同じ姿勢で当直を続けるうち、いつしか操舵スタンドを抱え込むようにして**居眠りに陥り**、航路に沿って西水道に向かう転針を行わないまま、防波堤に向首する態勢で進行し、**K丸**は、23 時 16 分原針路、原速力のまま、防波堤に衝突した。

衝突の結果、K丸は船首部外板に破口を伴う凹損を、防波堤は一部に損壊をそれぞれ生じたが、のちいずれも修理された。



眠気を感じたら同じ姿勢を
続けたいこと！

油送船

油送船C丸×漁船M丸 衝突事件



C丸：油送船 2,973ト 乗組員 11人 錨地→北海道苫小牧港第2区出荷栈橋

船長：三級海技士（航海）免許 懲戒：懲戒なし

M丸：漁船（刺網漁） 9.7ト 乗組員 5人 苫小牧港第2区→苫小牧港南東方沖合の漁場

船長：小型船舶操縦士免許 懲戒：1箇月停止

発生日時場所：平成22年5月23日08時02分 苫小牧港

気象海象：曇り 風力3 西南西風 視界良好

事実の概要

C丸は、鋼製油送船で、積荷役の目的で、苫小牧港沖の錨地を発し、同港第2区の栈橋へ向かった。船長は、三等航海士を操舵に、一等機関士を機関操縦ハンドルに配して、自ら入航操船の指揮を執り、08時00分針路を030度に定め、9.5ノットの速力で、手動操舵によって進行した。針路を定めたとき、船長は、左舷船首9度1,270メートルのところに、港奥から出航してくるM丸を認め、同船に注意をしながら入航していたところ、08時01分半それまで左舷を対して無難に航過する態勢であった同船が、左舷船首23度320メートルの地点で急激に左転して、自船の前路に進出するようになり、衝突の危険がある状況となったことから、警告信号を行ったものの、同船が目前に迫り、転舵することも、機関を後進に掛けることもできず、衝突を避けるための措置をとることができない状況のまま続航中、C丸の左舷中央部に、M丸の船首が衝突した。

M丸は、操業の目的で苫小牧港第2区の係留地を発し、同港南東方沖合の漁場へ向かった。船長は、単独で出航操船に当たり、08時00分東島防波堤南端から南西方約500メートル付近に、入航してくるC丸を認めたことから、同船と左舷を対して航過するつもりで、201度の針路に定め、速力12.0ノットの全速力前進で、操舵室内にある椅子に腰を掛け、自動操舵によ

って進行した。船長は、自船が10.0ノット以上の速力で航行すると、船首浮上によって水平線が隠れ、椅子に腰を掛けた姿勢で見張りに当たると、船首両舷約20度の範囲にわたって死角が生じることを認識していた。針路を定めたとき、**船長は、C丸が、死角に隠れる状況となったが、漁場のことなどを考えていて、船首死角を補う見張りを十分に行うことなく続航した。船長は、その後もC丸を目視できない姿勢のまま進行中、08時01分半左転したところ、C丸の前路に進出することとなり、08時02分僅か前船首至近に迫った同船を認めて、右舵一杯としたものの、効なく、M丸は、前示のとおり衝突した。**

衝突の結果、C丸は、左舷中央部外板に擦過傷を生じ、M丸は、左舷船首部ブルワークに曲損を生じたが、のち修理された。



死角が生じるのであれば、それを補う適切な見張りを！

漁船

漁船B丸 乗揚事件



B丸：漁船（いか一本釣り漁業） 19.95ト 乗組員 2 人 山口県角島北方の漁場→山口県特牛港
 船長：小型船舶操縦士免許 懲戒：1 箇月停止
 発生日時場所：平成 22 年 9 月 22 日 08 時 00 分 山口県角島東方沖合
 気象海象：曇り 風力 4 西南西風 上げ潮末期 視界良好

事実の概要

B丸は、操業の目的で、山口県特牛港を発し、同県角島北方沖合の漁場においてやりいか 100 キログラムを獲て操業を終え、同漁場を発進し、水揚げのため同港に向けて帰途に就いた。発進したのち、船長は、単独の当直に就き、レーダーを作動させ、椅子に腰掛けて操舵に当たり、07 時 30 分針路を角島東端と伊瀬の間に向く 177 度に定め、8.0 ノットの速力で、折からの約 1 ノットの南西流で右方に 4 度圧流されながら、181 度の進路で、自動操舵により進行した。07 時 41 分少し過ぎ船長は、西方に圧流されたのを感じたので、平素よりやや東方の角島東方沖合に向く 165 度に転針して続航した。その後、**船長は、睡眠不足と連日の操業による疲労に加え、周囲に支障となる他船がいなかったことから気が緩んで眠気を催し、椅子に腰掛けたまま当直を続けると居眠りに陥るおそれがあったが、もうすぐ特牛港外なので、眠気を我慢できるものと思い、立ち上がって手動操舵で当直に当たるなど、居眠り運航の防止措置を十分にとらなかった。**こうして、船長は、いつしか居眠りに陥り、長門伊瀬灯台が設置された岩礁である伊瀬に向首する態勢で接近していることに気付かないまま進行し、07 時 53 分少し過ぎ転針予定地点に至ったものの、依然として居眠りに陥っていたので転針することができずに続航中、08 時 00 分僅か前ふと目覚め、同灯台を目前に認めて危険を感じ、慌てて手動操舵に切り替えて右舵を取ったものの及ばず、**B丸は、原速力のまま同瀬の干出岩に乗り揚げた。**

乗揚の結果、B丸は、両舷船底外板に破口及び亀裂を生じ、その後自力で離礁して付近の海域で錨泊したものの、破口部から浸水して転覆し、全損となった。

居眠り運航の大半は、椅子に腰を掛けたままの操船時です！



漁船

漁船E丸×漁船T丸 衝突事件



E丸：漁船（小型機船底びき網漁業） 8.5ト 乗組員 1 人
新潟県寝屋漁港→新潟県粟島南方約 5 海里の漁場
船長：小型船舶操縦士免許 懲戒：戒告

T丸：漁船（小型機船底びき網漁業） 7.9ト 乗組員 1 人
新潟県粟島漁港→新潟県粟島南方約 5 海里の漁場
船長：小型船舶操縦士免許 懲戒：1 箇月停止

発生日時場所：平成 22 年 3 月 28 日 14 時 20 分 新潟県粟島南方沖合
気象海象：晴れ 風力 2 北北東風 高潮時

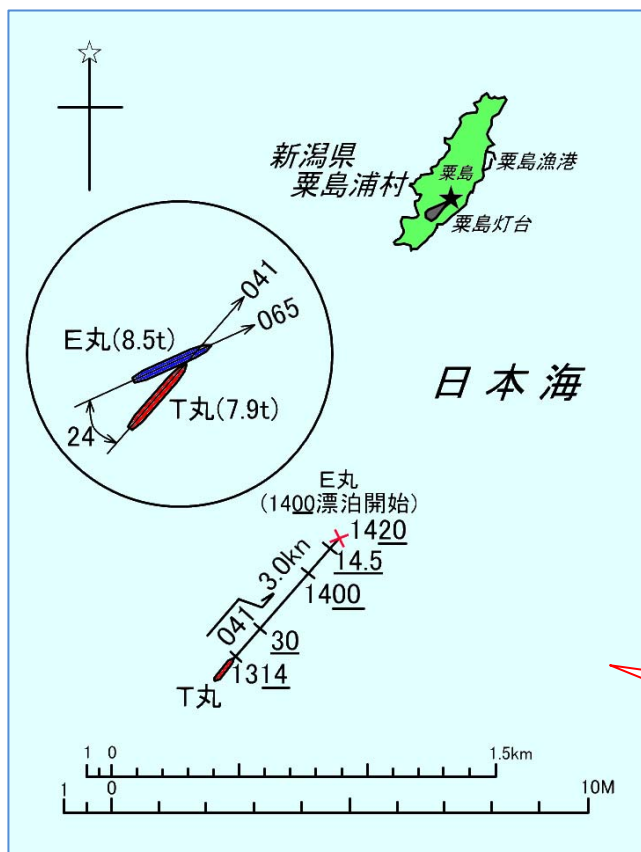
事実の概要

E丸は、船長が 1 人で乗り組み、漁場に到着して操業を開始した。14 時 00 分船長は、袋網が海面近くまで揚げたので、機関を中立運転として漂泊を始め、袋網を船尾部に設置したブームでつり上げて船尾甲板に降ろし、袋網から海草や石などを取り除く作業を始めた。14 時 14 分半船長は、自船に向首した態勢の T 丸を視認でき、その後同船が衝突のおそれのある態勢で接近したが、**漂泊を始めたとき付近に操業船が見当たらなかったことから、接近する他船はいないものと思い、船尾甲板で作業を続け、周囲の見張りを十分に行わなかった**ので、このことに気付かずに漂泊を続けた。14 時 20 分僅か前船長は、接近する機関音を聞いて右舷方至近に迫った T 丸に気付いたが、何をすることもできず、14 時 20 分 E 丸は、その右舷中央部に T 丸の船首部が衝突した。

T丸は、船長が 1 人で乗り組み、漁場に到着して操業を開始した。船長は、3 回目の揚網作業を終えたのち、13 時 14 分 3.0 ノットの速力で、当日最後のえい網を始めた。えい網開始後、船長は、船尾甲板で漁獲物の選別作業を始め、13 時 30 分左舷船首方約 2 海里のところに北東方にゆっくり前進している同業船である E 丸を初めて認め、14 時 00 分 E 丸が行きあしを止め、漂泊を始めたことを認めた。14 時 14 分半船長は、選別作業を終えて操舵室に戻ったとき、E 丸が正船首方 500 メートルとなったことを認め、その後同船に衝突のおそれのある態勢で接近したが、自船以外の同業船が操業を切り上げて帰途に就く頃合いであったう

え、**E丸がブームで袋網をつり上げた状態となっていたことから、間もなく発進して基地に向かうものと思い、機関を停止して行きあしを止めるなど同船を避けずに進行中**、T 丸は、前示のとおり衝突した。

衝突の結果、E 丸は、右舷中央部外板に破口を、T 丸は、船首部外板に亀裂をそれぞれ生じたが、のちいずれも修理された。



航行中は見張りが最優先！

プレジャーボート

モーターボートW号 防波堤衝突事件



W号：モーターボート 13ト 乗組員 1 人 同乗者 8 人

マリナー→博多港第 2 区で行われる花火見物

船長：小型船舶操縦士免許 懲戒：1 箇月停止

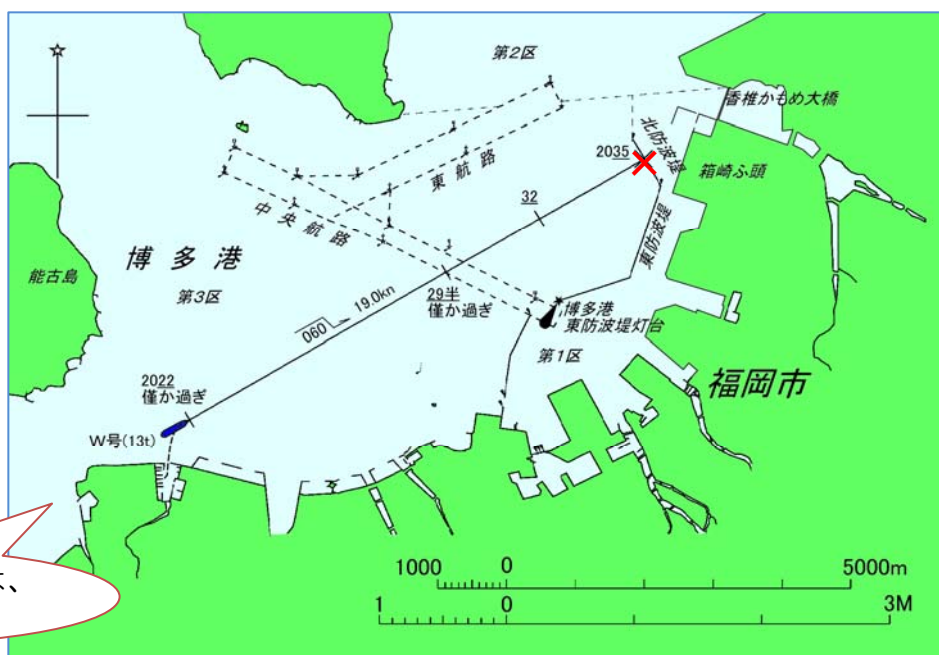
発生日時場所：平成 22 年 9 月 4 日 20 時 35 分 福岡県博多港

気象海象：晴れ 風力 2 西北西風 下げ潮初期 視界良好

事実の概要

W号は、船長が 1 人で乗り組み、知人 8 人を同乗させ、博多港第 2 区東部の最奥部で行われる花火大会を見物する目的で、マリナーを発し、香椎かもめ大橋西方沖合に向かった。船長は、これまで 45 時間ほどのクルージング及び魚釣り目的の航海を行っていたものの、事前に航海計画を立てたことがなく、GPSプロッターの取扱いに十分に習熟しておらず、さらに、夜間の航行及び係留地から香椎かもめ大橋西方沖合までの海域の航行が初めてで水路状況に不案内であったが、雁ノ巣海域に魚釣りに行ったときの経験から航行予定海域には障害物等はないものと思い、**船内に搭載していたプレジャーボート・小型船用港湾案内及び海図で港内状況を事前に調べ、GPSプロッターの映像と合わせて確かめるなど、水路調査を十分に行わなかった。**船長は、法定の灯火を表示して操縦席に立ち、レーダーを休止し、GPSプロッターを作動させて画面上に航行予定海域の全域が表示される 6 海里レンジとして増速しながら北上し、20 時 22 分僅か過ぎ針路を香椎かもめ大橋に向く 060 度に定め、19.0 ノットの速力で、手動操舵により進行した。定針したのち、船長は、3 分ないし 4 分ごとに操縦席に腰掛けたり立ったりして右隣の同乗者と共に主として目視で見張りを行って続航し、20 時 29 分半少し過ぎGPSプロッター上に灰色の線で示された中央航路の西側境界線を横切り、その後、時折同プロッターを見るものの、同じ灰色で表示された線が北防波堤の映像であることを識別できないまま進行した。20 時 32 分船長は、正船首方で眼高のやや上方にライトアップされた香椎かもめ大橋の全景を認めたものの、折からの高潮時で海面から防波堤上面までの高さが 1.9 メートルとなっていた北防波堤が同橋の手前に存在することに気付かないまま、香椎かもめ大橋が近くなったことから減速しようとしたとき、W号は、原針路、原速力のまま、北防波堤の西面にほぼ直角に衝突した。

衝突の結果、船首部に大破口を生じたが、北防波堤に損傷は生じなかった。また、同乗者 6 人が頸椎捻挫などを負った。



慣れない海域の航行は、水路調査を十分に！

プレジャーボート

モーターボートC号 防波堤衝突事件



C号：モーターボート 11.38メートル 乗組員1人 同乗者4人
 マリーナ→青森湾東側の夏泊半島北西岸沖合の釣り場
 船長：小型船舶操縦士免許 懲戒：2箇月停止
 発生日時場所：平成22年5月29日03時16分 青森港第2区
 気象海象：曇り 風力2 東風 高潮時

事実の概要

C号は、船長が1人で乗り組み、友人4人を同乗させ、釣りの目的で、03時10分マリーナのある西船だまりを発し、青森湾東側の夏泊半島北西岸沖合の釣り場に向かった。船長は、9年前からマリーナをC号の保管場所として利用し、専ら昼間に同マリーナを出港して青森湾周辺の釣り場を往復する運航を繰り返しており、平素、同マリーナから釣り場に向かうときには、航路の灯標のうち西船だまりに最も近い第4号灯標を船首目標とし、航路の南口に向けて北上するようにしていた。発航後、船長は、舵輪後方に立って操船に当たり、西船だまり沖の防波堤西端を航過したのち、これまでの昼間の運航経験による慣れから航路の各灯標の灯光を確認しないまま、右回頭して約13ノットに増速したところ、間もなく右舷船首方近くに西防波堤

の明かりを認め、急ぎ左回頭して続航した。船長は、やがて右舷正横方に灯標のせん光を視認して、港内を西行していることを知り、航路の南口に向かうこととし、03時15分針路を視認したせん光に向けて037度に定め、18.1ノットに増速した。定針したとき、**船長は、正船首方に沖館東防波堤東端部の標識灯と第2号灯標の各灯光が重なったせん光を視認**していて、**沖館東防波堤東端に向首する態勢となったが、定針する前に視認したせん光をふだん船首目標としている第4号灯標の灯光と思い、航路の各灯標との位置関係を確認めるなど、船位の確認を十分に行わず、このことに気付かずに進行中**、03時16分C号は、原針路、原速力のまま、同防波堤東端部に衝突した。

衝突の結果、船首部を圧壊し、船長が顔面外傷等、同乗者4人が全身打撲、末梢神経障害、左肋骨多発骨折及び頭部打撲等をそれぞれ負った。

迷ったらまず止まって船位の確認を！

