

裁決の状況と原因

1 裁決の状況

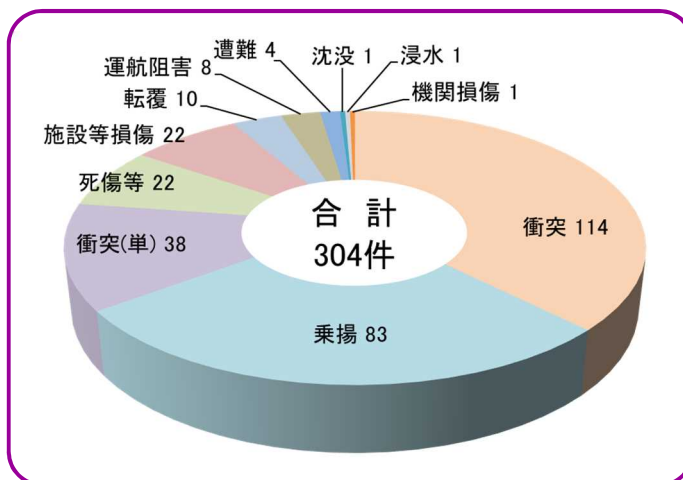
(1) 海難種類別裁決件数

令和元年には、304 件の裁決が言い渡されました。

海難種類別では、衝突が 114 件と最も多く、全件数の 37.5%を占めており、以下、乗揚が 83 件(27.3%)、衝突(単)が 38 件(12.5%)、死傷等及び施設等損傷がそれぞれ 22 件(7.3%)、転覆が 10 件(3.3%)などとなっています。

海難種類別裁決件数

(単位：件)



(2) 船種・海難種類別隻数

令和元年の裁決の対象となった船舶は 433 隻となっており、船種別では、漁船が 149 隻で最も多く、全隻数の 34.4%を占め、次いでプレジャーボートが 105 隻 (24.2%) となっています。

海難種類別では、衝突が 237 隻と最も多く、全隻数の 54.7%を占めており、次いで乗揚が 86 隻 (19.9%) となっています。

船種・海難種類別隻数

(単位：隻)

船種 \ 海難種類	衝突	衝突(単)	乗揚	沈没	転覆	遭難	機関損傷	死傷	施設損傷	運航阻害	浸水	合計
旅客船	2	9	3					1	2			17
貨物船	36	18	18					1	4	1		78
油送船	10		2									12
漁船	96	4	32		1		1	6	5	3	1	149
引船	7	2	4						1			14
押船	2	1							1			4
作業船	7											7
遊漁船	16	1	1		1			1	1			21
瀬渡船	4											4
プレジャーボート	46	2	19	1	8	4		14	7	4		105
交通船	2											2
公用船			2						1			3
非自航船	6	1	3									10
その他	3	2	2									7
合計	237	40	86	1	10	4	1	23	22	8	1	433

※ 「非自航船」とは、はしけ、バージ、台船等をいう。

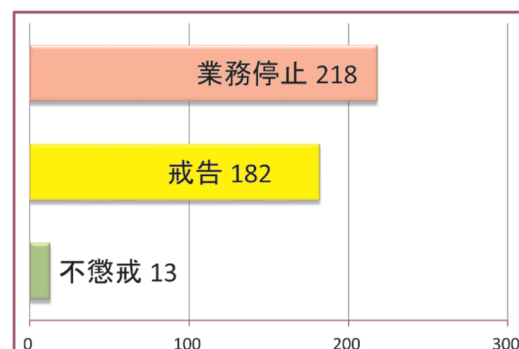
(3) 免許種類別懲戒の状況

懲戒の状況 (単位：人)

① 懲戒の状況

令和元年に言い渡された 304 件の裁決のうち、受審人は 413 人で、業務停止を言い渡された者が 218 人(52.8%)、戒告が 182 人(44.1%)、不懲戒^(※1)が 13 人(3.2%)となっています。

なお、懲戒免除^(※2)はありませんでした。



② 受審人の免許種類別

受審人の免許種類別では、一級小型船舶操縦士が 227 人で最も多く、全体の 55.0%を占め、次いで二級小型船舶操縦士が 58 人(14.0%)となっています。

(※1) 「不懲戒」・・・受審人の行為に職務上の故意又は過失が認められず、懲戒されなかったもの。

(※2) 「懲戒免除」・・・懲戒すべきところを本人の経歴等を考慮して免除したもの。

免許種類別懲戒の状況

(単位：人)

免許		懲戒	免許取消	業務停止	戒告	不懲戒	懲戒免除	計
海技士(航海)	一級			2	2			4
	二級			1	3			4
	三級			19	8	3		30
	四級			23	23	2		48
	五級			18	4	1		23
	六級			7	3	1		11
海技士(機関)	一級							0
	二級							0
	三級							0
	四級				1			1
	五級							0
	六級							0
小型船舶操縦士	一級			115	107	5		227
	二級			30	27	1		58
	特殊			2	1			3
水先人	一級				2			2
	二級							0
	三級							0
締約国資格受有者				1	1			2
合計			0	218	182	13	0	413

※ 小型船舶操縦士のうち「特殊」には、「一級」又は「二級」との併有者は含まない。

※ 「締約国資格受有者」とは、外国の海事当局が発給した海技資格に基づき日本籍船に乗船できる資格を与えられた者をいう。

2 裁決における原因

(1) 原因総数

裁決で原因とならなかった船舶 28 隻を除く 405 隻の原因総数は、合計 441 件となっています。

(2) 原因分類別

原因分類別にみると、「見張り不十分」が 179 件で最も多く、原因総数の 40.6% を占め、次いで「船位不確認」が 58 件 (13.1%)、「居眠り」が 37 件 (8.4%)、「操船不適切」が 32 件 (7.3%)、「航法不遵守」が 31 件 (7.0%) となっています。（※原因分類の詳細については、本書資料編の「資料 1」及び「資料 2」を参照。）

次の項以降では、原因分類別で「航法不遵守」の船種別、適用法令別にみた状況と、裁決から、海難発生防止の教訓となる『主な事例』として航法別に 5 事例を紹介します。

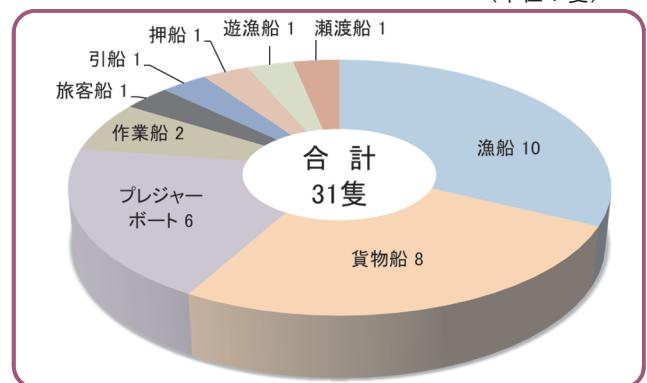
(3) 「航法不遵守」が原因とされた海難

① 船種別

「航法不遵守」が原因とされた 31 件（31 隻）について、船種別にみると、漁船が 10 隻（32.3%）と最も多く、次いで貨物船が 8 隻（25.8%）、プレジャーボートが 6 隻（19.4%）などとなっています。

航法不遵守が原因とされた船種別隻数

（単位：隻）

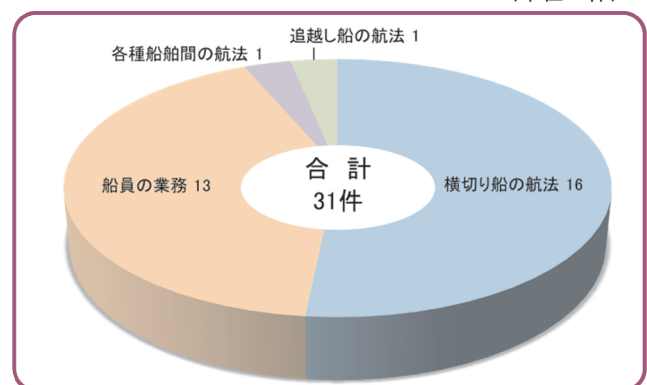


② 適用された航法

上記 31 件を海上衝突予防法が適用される航法別にみると、「横切り船の航法」が 16 件 (51.6%) で最も多く、次いで「船員の常務」が 13 件 (42.0%)、「各種船舶間の航法」及び「追越し船の航法」がそれぞれ 1 件 (3.2%) となっています。

海上衝突予防法が適用された航法別の原因数

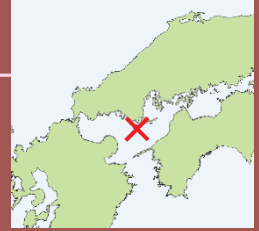
（単位：件）



事例 1 追越し船の航法 (海上衝突予防法第 13 条)

貨物船 A 丸 貨物船 B 号 衝突事件

A 丸が B 号を追い越す態勢で接近して衝突した事例



貨物船 A 丸 一等航海士：業務停止 1 箇月 748 トン（乗組員 5 人） 岡山港 → 関門港小倉区 右舷船首部外板に擦過傷	貨物船 B 号（大韓民国船籍） 498 トン（乗組員 10 人） 岡山県水島港 → 大韓民国釜山港 左舷後部の支柱に折損等
---	---

発生年月日場所：平成 30 年 2 月 4 日 03 時 50 分少し前 平郡水道
 気象海象：晴れ 風力 2 北西風 下げ潮の末期 視界良好

原因

本件衝突は、夜間、平郡水道において、B 号を追い越す A 丸が、居眠り運航の防止措置が不十分で、B 号を確実に追い越し、かつ、同船から十分に遠ざかるまでその進路を避けなかったことによって発生したが、B 号が、動静監視不十分で、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ことも一因をなすものである。

03:49 半

居眠りに陥っていた一等航海士は、ふと目覚めて船首方至近に B 号の白 1 灯を視認した直後衝突 (03:50 少し前)

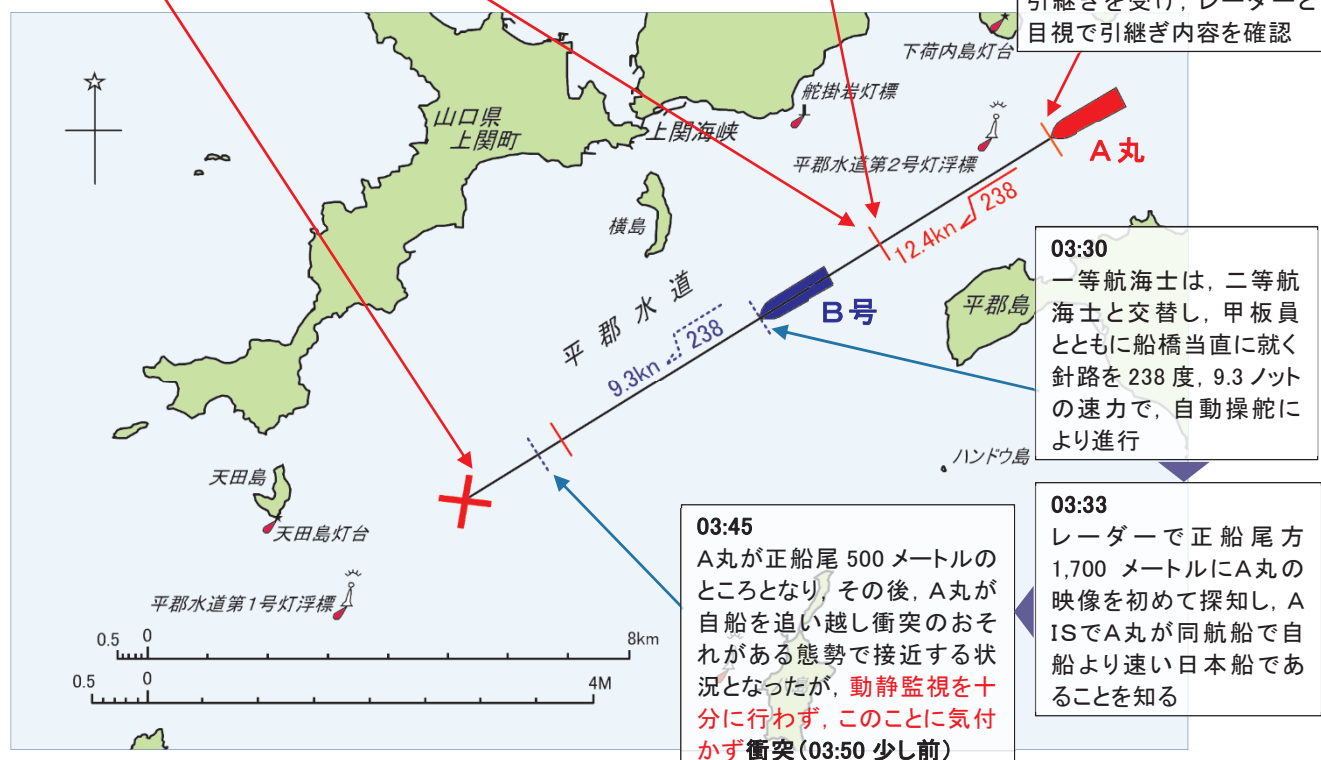
03:28 半僅か過ぎ

眠気を催すが、間もなく針路を転じて B 号を追い越すつもりだったので、まさか居眠りに陥ることはないと思い、外気に当たるなど、居眠り運航の防止措置を十分に取らなかった

一等航海士は、操舵スタンドの後方に立ち、同スタンドの上で頬杖をついた姿勢で見張りに当たり、居眠り防止装置が警報音を発したときには、腕を振って音を止めることを繰り返しながら続航

03:20

針路を 238 度、12.4 ノットの速力で、自動操舵により進行
 一等航海士は、船長と船橋当直を交替した際、正船首方に 2 隻の船舶がいるとの引継ぎを受け、レーダーと目視で引継ぎ内容を確認



教訓

追越し船が前方の船に気付いていなかったり、この事例のように、居眠りしている可能性があります。追い越される側も後方の船の動静を監視し、行動に疑問を抱いたら警告信号を行い、変化がなければ、衝突を避けるための協力動作をとること。

事例 2 横切り船の航法

(海上衝突予防法第 15 条)

押船 A 丸被押台船 B 丸 漁船 C 丸 衝突事件

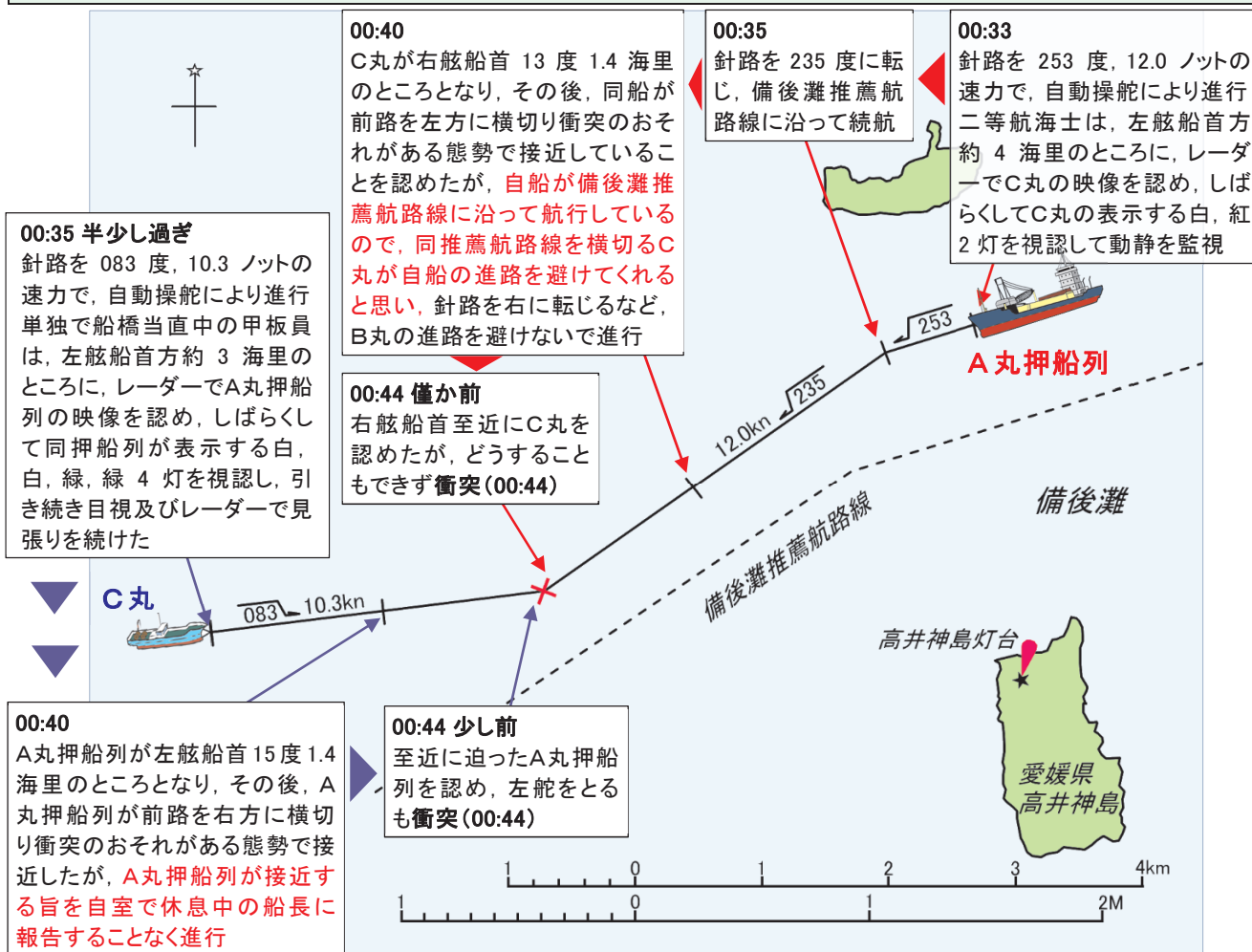
A 丸押船列と C 丸が互いに進路を横切り衝突のおそれがある態勢で接近して衝突した事例



押船 A 丸被押台船 B 丸 二等航海士：業務停止 1 箇月 A 丸 413 トン（乗組員 7 人） B 丸 107.88 メートル 神奈川県横須賀港 → 愛媛県北条港 B 丸の船首外板に破口等	漁船 C 丸 船長：戒告 199 トン（乗組員 5 人） 大分県佐伯湾東部の養殖施設 → 兵庫県垂水漁港 バルバスバウに凹損等
発生年月日場所：平成 30 年 9 月 13 日 00 時 44 分 愛媛県高井神島西方沖合 気象海象：曇り 風力 2 東北東風 ほぼ高潮時 視界良好	

原因

本件衝突は、夜間、高井神島西方沖合において、両船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た際、西行する A 丸押船列が、前路を左方に横切る C 丸の進路を避けなかったことによって発生したが、東行する C 丸が、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ことも一因をなすものである。



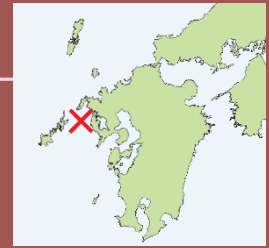
教訓

推薦航路線に沿って航行する船が優先というルールはありません。横切り船の航法に従い、自船が避航船であることを認めたら、確実に相手船の進路を避けること。

事例 3 横切り船の航法 (海上衝突予防法第 15 条)

遊漁船 A 丸 貨物船 B 号 衝突事件

A 丸と B 号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事例

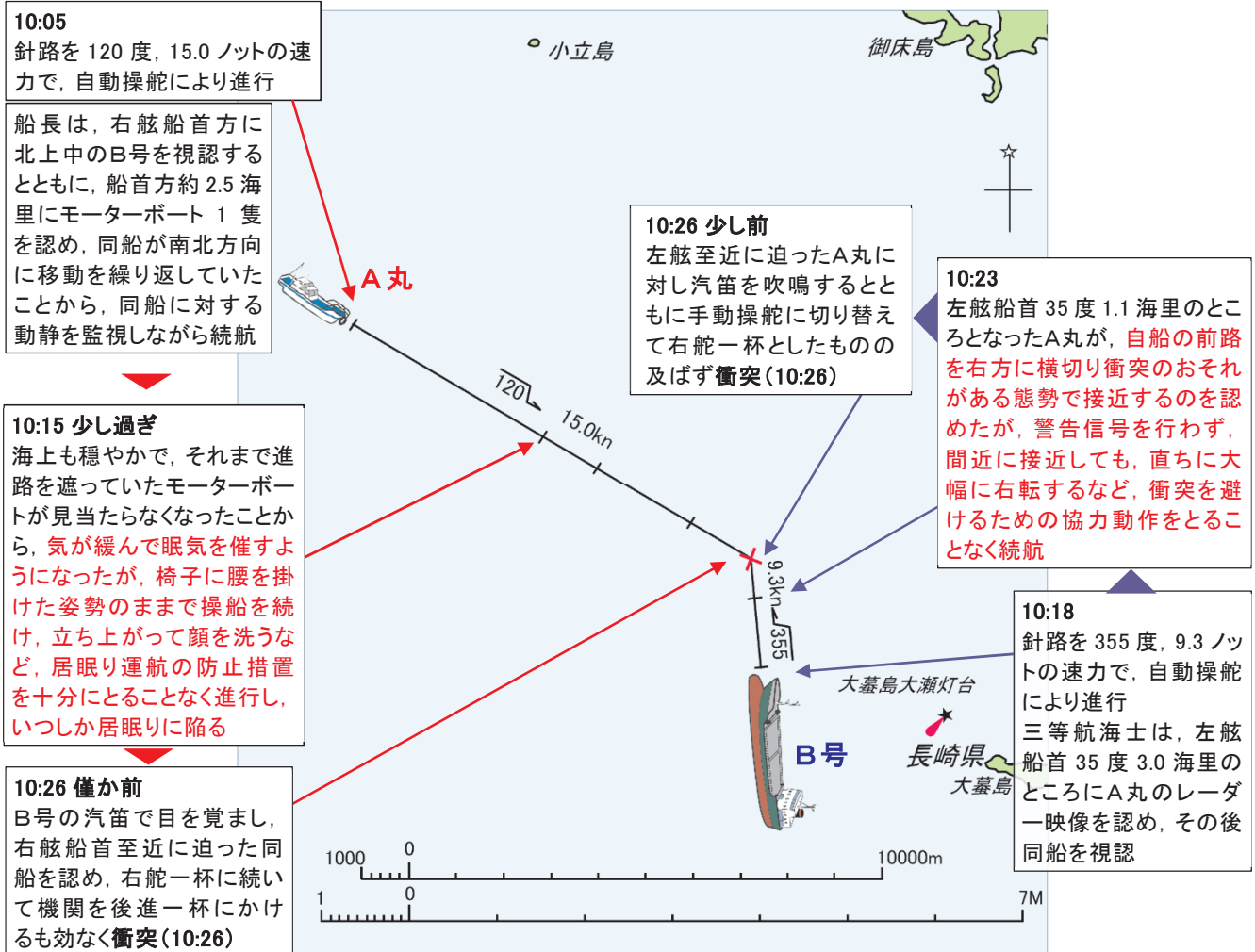


遊漁船 A 丸 船長：業務停止 1 箇月 5.7 トン（乗組員 1 人，釣り客 3 人） 長崎県三重式見港 → 長崎県小値賀島南西方沖合の釣り場 船首部に圧壊	貨物船 B 号（パナマ共和国船籍） 1,972 トン（乗組員 14 人） 長崎港 → 長崎県大島港 左舷船首部外板に擦過傷
--	---

発生年月日場所：平成 30 年 8 月 19 日 10 時 26 分 長崎県大島北西方沖合
 気象海象：晴れ 風力 1 西南西風 上げ潮の中央期 視界良好

原因

本件衝突は、長崎県大島北西方沖合において、A 丸、B 号両船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た際、東行する A 丸が、居眠り運航の防止措置が不十分で、前路を左方に横切る B 号の進路を避けなかったことによって発生したが、北上する B 号が、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ことも一因をなすものである。

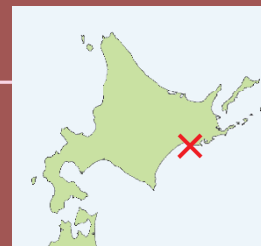


教訓 保持船は，避航船が適切な避航動作をとっていないことが明らかになれば，躊躇なく警告信号を行い，その後も避航船が避航しないで接近した場合は，衝突を避けるための協力動作をとること。

事例 4 各種船舶間の航法 (海上衝突予防法第 18 条)

漁船 A 丸 漁船 B 丸 衝突事件

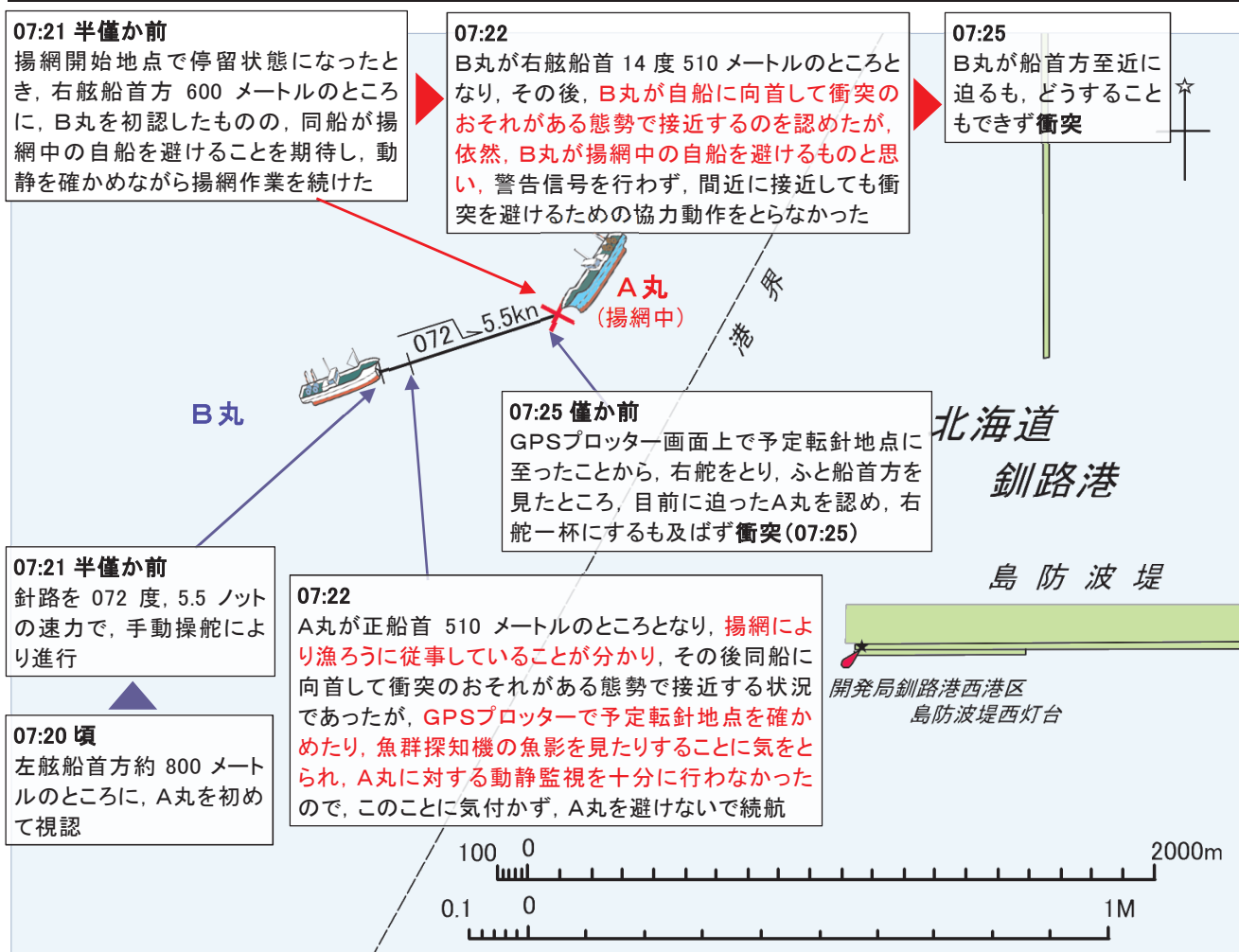
航行中、動静監視不十分の B 丸が、漁ろうに従事している A 丸と衝突した事例



漁船 A 丸 船長：戒告 8.5 トン（乗組員 5 人） 北海道釧路港 → 同港西方沖の漁場 右舷船首部外板に破口及び亀裂を伴う擦過傷	漁船 B 丸 船長：業務停止 1 箇月 7.9 トン（乗組員 5 人） 北海道釧路港 → 同港西方沖の漁場 船首外板に破口を伴う擦過傷
発生年月日場所：平成 29 年 11 月 8 日 07 時 25 分 北海道釧路港西方沖 気象海象：曇り 風力 3 北北東風 下げ潮の初期 視界良好	

原因

本件衝突は、釧路港西方沖において、航行中の B 丸が、動静監視不十分で、漁ろうに従事している A 丸を避けなかったことによって発生したが、A 丸が、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ことも一因をなすものである。

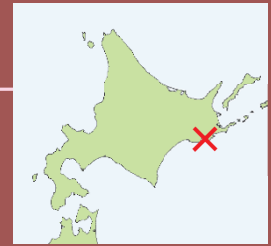


教訓

航行中、船首方に認めた漁船が、漁ろうに従事中かどうか、同船と衝突のおそれがあるかどうか判断できるよう、動静監視を継続的に行うこと。

事例 5 船員の常務

(海上衝突予防法第 38 条及び 39 条) +
(港則法第 17 条)



漁船 A 丸 作業船 B 丸 衝突事件

厚岸港東部において、防波堤の切り通しに向けて北上中の漁船と南下中の作業船が衝突した事例

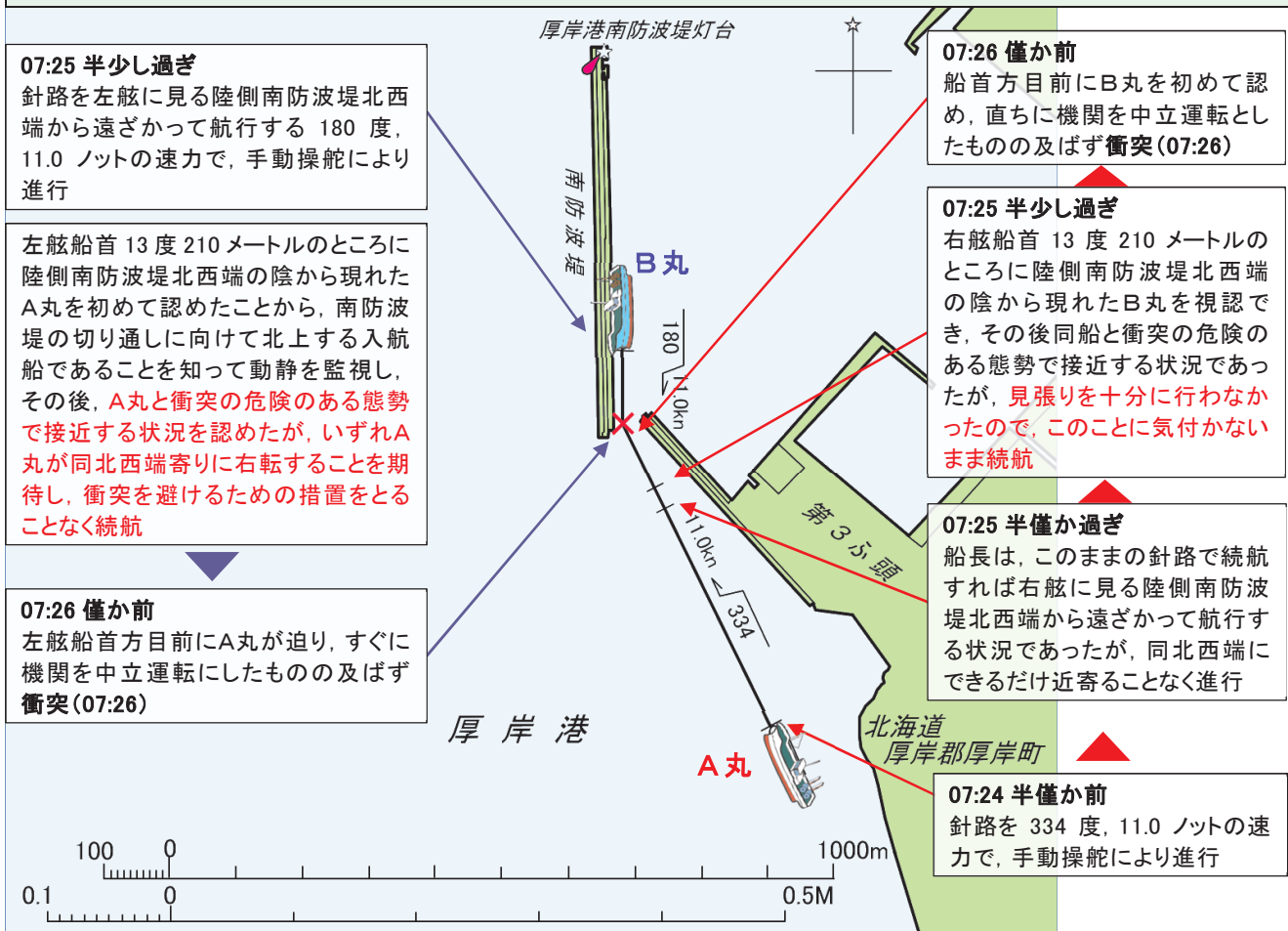
漁船 A 丸	船長：業務停止 1 箇月	作業船 B 丸	船長：戒告
1.7 トン（乗組員 2 人） 北海道厚岸港南東方沖合の漁場 → 厚岸港 船首及び船底外板に擦過傷		1.5 トン（乗組員 1 人，作業員 1 人） 北海道釧路港 → 同港西方沖合のかき養殖施設 左舷船首部外板に破口，操舵スタンドに損壊	

発生年月日場所：平成 30 年 7 月 25 日 07 時 26 分 北海道厚岸港東部

気象海象：晴れ 風力 1 南南東風 ほぼ低潮時 視界良好 潮高 23 センチメートル（厚岸港）

原因

本件衝突は、厚岸港東部において、南防波堤切り通しに向けて北上中の A 丸が、陸側南防波堤北西端にできるだけ近寄って航行しなかったばかりか、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ことによって発生したが、同北西端から遠ざかって南下する B 丸が、避航を促す音響信号を行わず、衝突を避けるための措置をとらなかったことも一因をなすものである。



教訓

防波堤の切り通し付近では、右舷に見る防波堤に近寄って航行し、防波堤の陰から現れる他船を見落とさないよう見張りを十分に行うこと。

(4) 船種別による海難の原因分類

裁決の対象となった船舶のうち、旅客船、貨物船、油送船、漁船、遊漁船、瀬渡船及びプレジャーボートについて、その原因を分類してみると、次のとおりとなります。

※ 旅客船を除き、件数では「衝突」が最多、原因分類別では「見張り不十分」が最多

※ 旅客船は、件数では「衝突（単）」が最多、原因分類別では「操船不適切」，「船位不確認」が最多（同数）

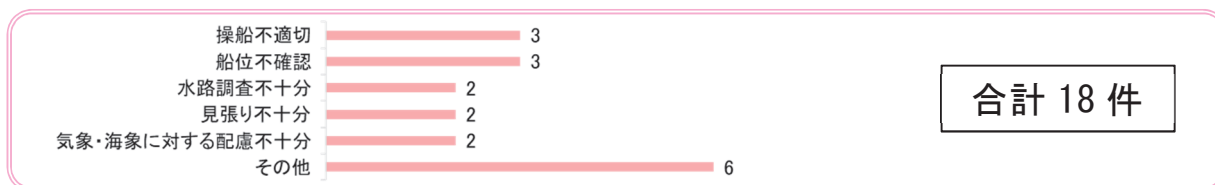
※ 裁決では1隻の船舶について複数の原因を示すことがあるので、船舶隻数と原因数が同数にならない場合があります。

※ 船種別の海難総隻数については、本書8ページの「船種・海難種類別隻数」を参照してください。

「主な船種」の原因分類別にみた状況と、裁決から、海難発生防止の教訓となる『主な事例』として船種別に7事例を紹介します。

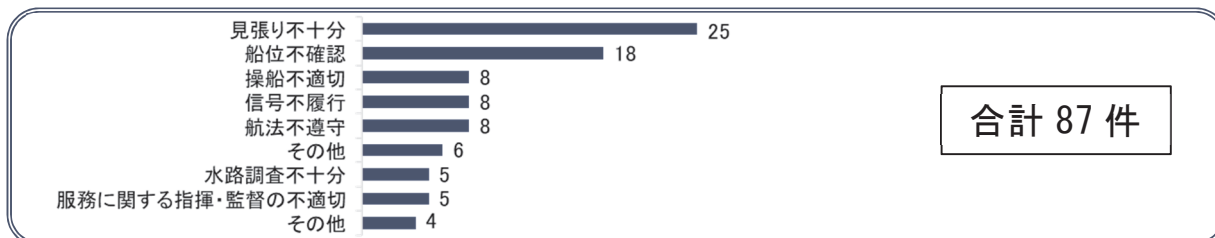
① 旅客船

旅客船の海難は17隻であり、このうち衝突（単）が9隻と最も多く、次いで乗揚げが3隻で、原因分類別では、合計18件の原因が示されており、「操船不適切」，「船位不確認」がそれぞれ3件（16.7%），次いで「水路調査不十分」，「見張り不十分」，「気象・海象に対する配慮不十分」がそれぞれ2件（11.0%），その他の6件は「航法不遵守」，「針路の選定・保持不良」などとなっています。



② 貨物船

貨物船の海難は78隻であり、このうち衝突が36隻と最も多く、次いで衝突（単）及び乗揚げがそれぞれ18隻で、原因分類別では、合計87件の原因が示されており、「見張り不十分」が最も多く25件（28.7%），次いで「船位不確認」が18件（20.7%），「操船不適切」，「信号不履行」，「航法不遵守」がそれぞれ8件（9.2%）などとなっています。



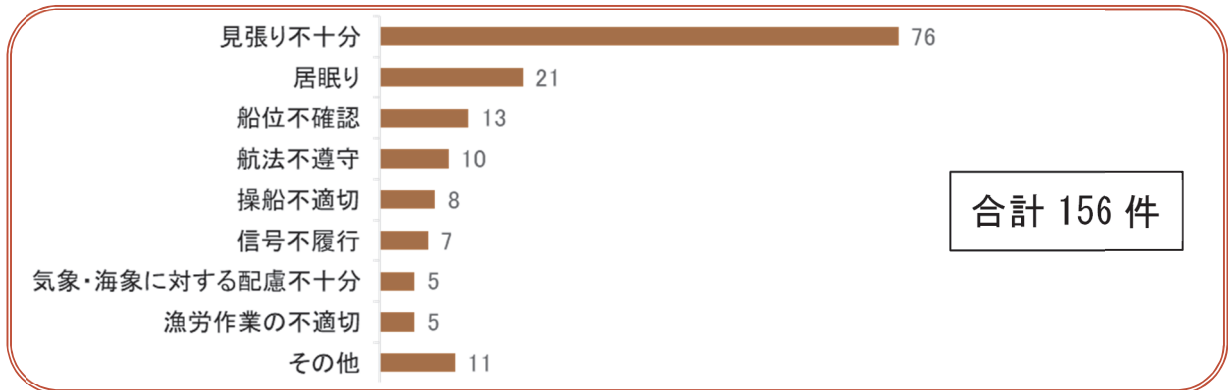
③ 油送船

油送船の海難は12隻であり、このうち衝突が10隻と最も多く、次いで乗揚げ2隻で、原因分類別では、合計11件の原因が示されており、「見張り不十分」が最も多く6件（54.5%），その他の5件には、「操船不適切」，「船位不確認」などがそれぞれ1件となっています。



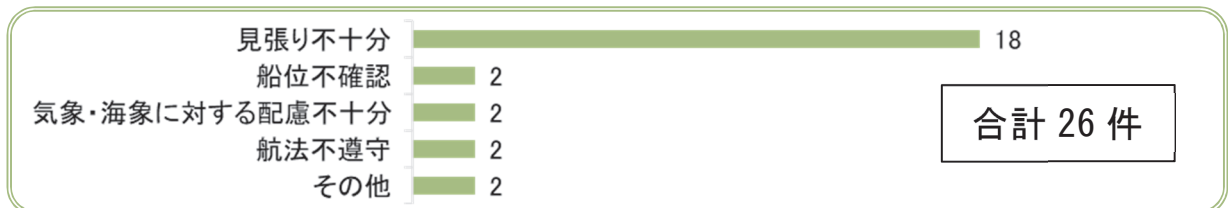
④ 漁船

漁船の海難は 149 隻であり、このうち衝突が 96 隻と最も多く、次いで乗揚が 32 隻で、原因分類別では、合計 156 件の原因が示されており、「見張り不十分」が最も多く 76 件（48.8%）、次いで「居眠り」が 21 件（13.5%）、「船位不確認」が 13 件（8.4%）などとなっています。



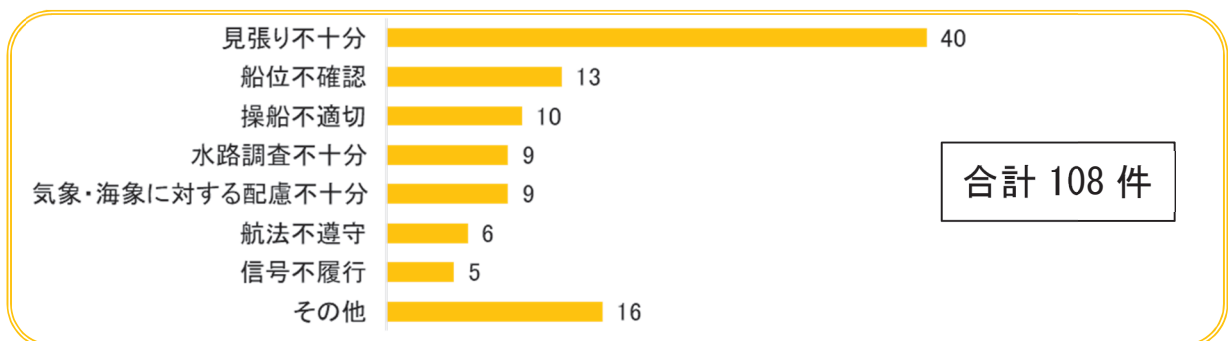
⑤ 遊漁船、瀬渡船

遊漁船、瀬渡船の海難は 25 隻であり、このうち衝突が 20 隻と最も多く、その他 5 隻に衝突（単）、乗揚、死傷などがそれぞれ 1 隻で、原因分類別では、合計 26 件の原因が示されており、「見張り不十分」が最も多く 18 件（69.3%）、「船位不確認」、「気象・海象に対する配慮不十分」、「航法不遵守」がそれぞれ 2 件（7.7%）などとなっています。



⑥ プレジャーボート

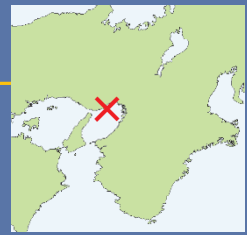
プレジャーボートの海難は 105 隻であり、このうち衝突が 46 隻と最も多く、次いで乗揚が 19 隻で、原因分類別では、合計 108 件の原因が示されており、「見張り不十分」が最も多く 40 件（37.0%）、次いで「船位不確認」が 13 件（12.0%）、次いで「操船不適切」が 10 件（9.3%）などとなっています。



-旅客船-

旅客船A丸 施設灯衝突事件

夜間、船位の確認が不十分で、空港の施設灯に衝突した事例



旅客船A丸

船長：業務停止2箇月

84トン（乗組員2人、旅客29人）

大阪府泉州港 → 阪神港神戸第5区

左舷船首部に圧壊、E2施設灯の鋼管杭に擦過傷、同杭作業用足場に曲損

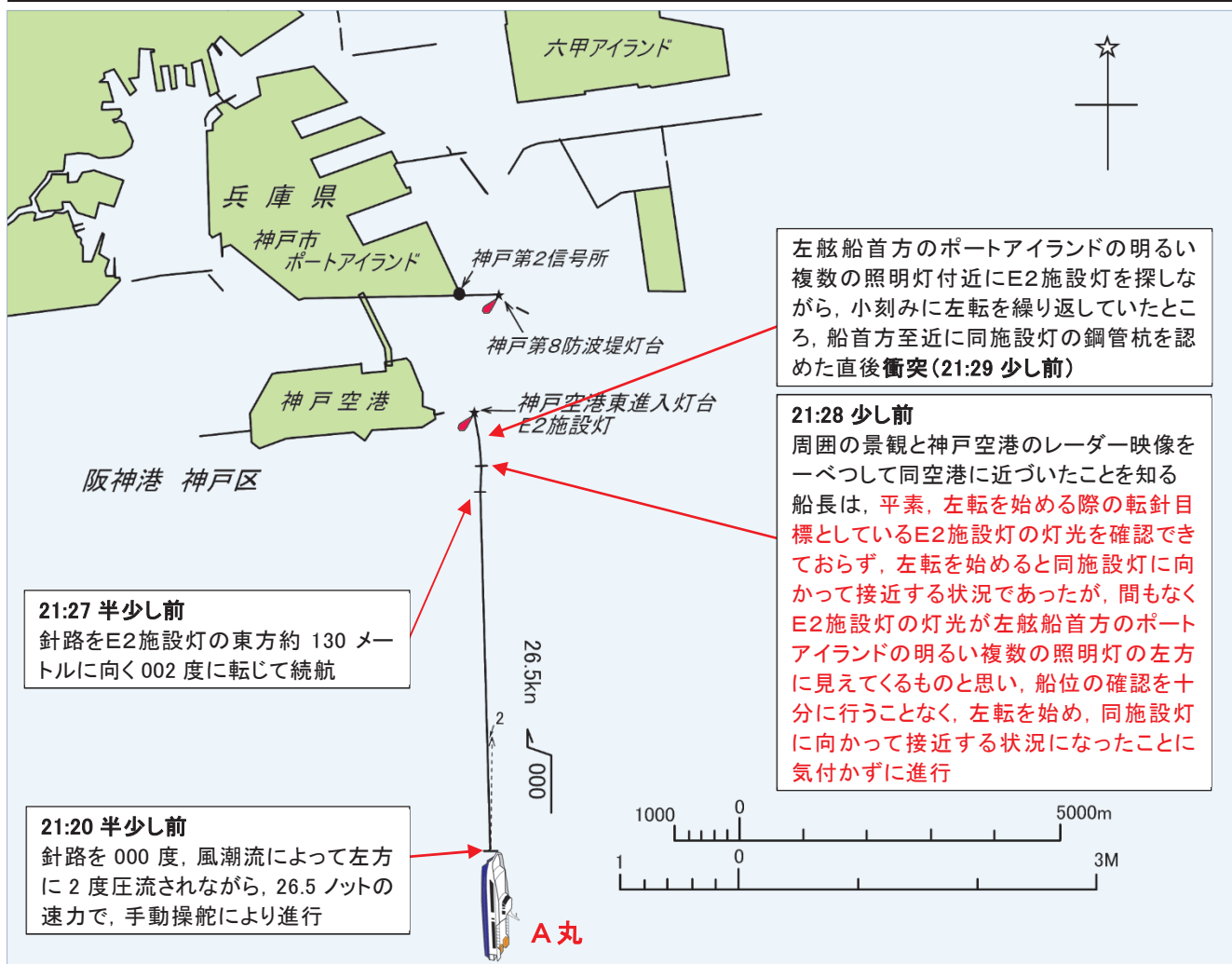
旅客15人負傷

発生年月日場所：平成29年7月26日 21時29分少し前 阪神港神戸区

気象海象：晴れ 風力4 東北東風 高潮時 視界良好 大阪湾中央部に弱い西流

原因

本件施設灯衝突は、夜間、阪神港神戸区において、神戸空港棧橋に向けて北上する際、船位の確認が不十分で、E2施設灯に向かって進行したことによって発生したものである。



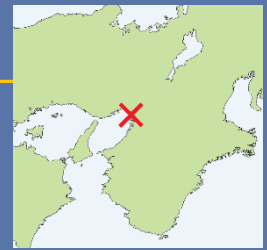
教訓

転針目標が目視で確認できないときは、GPSプロッター画面で転針目標との相対位置関係を把握するなど、船位の確認を十分に行うこと。

-貨物船-

貨物船A丸 橋脚衝突事件

橋梁下の可航水域を通過する際、主機回転計を見ることに気をとられ、緩やかに左転しながら橋脚に向かっていることに気付かず、衝突した事例



貨物船A丸

船長：業務停止1箇月

499トン（乗組員5人）

大分県津久見港 → 阪神港大阪第1区

球状船首に凹損等、P6橋脚の防衝工の梁に折損、西側の防衝杭頂部が倒壊

発生年月日場所：平成30年9月6日 02時50分 阪神港大阪第1区

気象海象：曇り 風力4 南南西風 上げ潮の末期 視界良好

原因

本件橋脚衝突は、夜間、阪神港大阪第1区において、此花大橋橋梁下の可航水域に向けて北上する際、船位の確認が不十分で、P6橋脚に向かって進行したことによって発生したものである。

02:50 少し前

前方を見たところ、船首至近に防衝灯の灯光を視認して驚き、機関を全速力後進としたものの及ばず衝突(02:50)

02:46 半

船首が007度を向いたとき、P6橋脚がほぼ正船首300メートルのところとなるが、**主機回転計を見ることに気をとられ、船位の確認を十分に行わなかった**ので、この状況に**気付かずに続航**

船長は、C2灯がほぼ正船首となる頃、舵を中央にしようとして舵輪を戻し、**機関を中立としたところ、舵が中央の手前となって僅かに左舵が取られた状態となり、その後、緩やかに左転しながら、前進情力で続航**

02:42 半

此花大橋橋梁灯(C2灯)を船首目標として、此花大橋橋梁下の可航水域のほぼ中央を前進情力で通過することとし、左舵を取り左転を開始

02:40 僅か過ぎ

針路を040度、7.0ノットの速力で、手動操舵により進行



教訓

船橋当直中は、特定のものや作業に集中せず、常に周囲の見張りや船位の確認を行うこと。

-貨物船-

貨物船A丸 漁船B丸 衝突事件

来島海峡航路において、西水道を北上する貨物船と同水道を横断する漁船とが衝突した事例

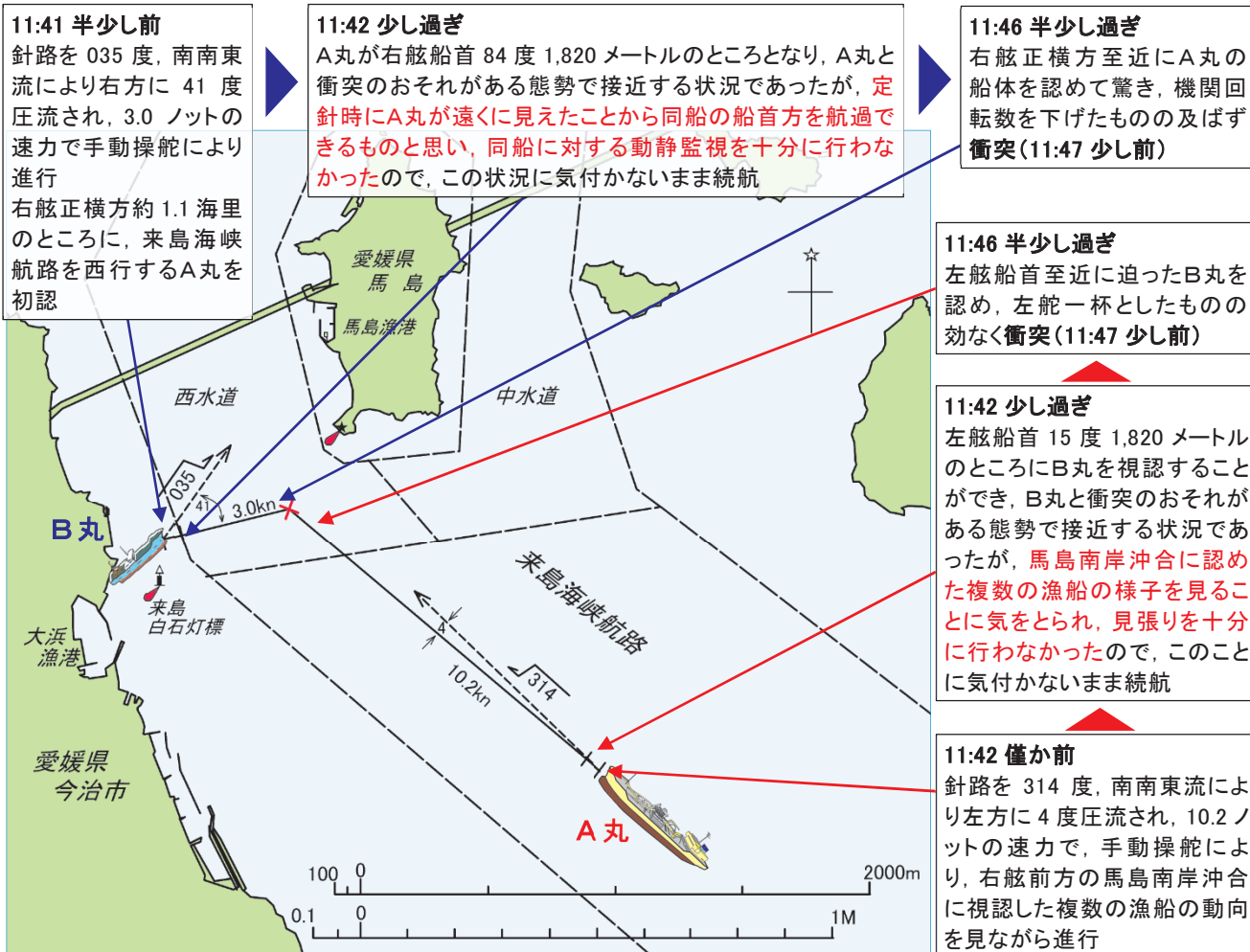


貨物船A丸 船長：戒告 698トン（乗組員5人） 徳島県橋港 → 福岡県苅田港 左舷船首部外板に擦過傷	漁船B丸 船長：業務停止1箇月 1.0トン（乗組員1人） 愛媛県大浜漁港 → 同県馬島漁港 右舷中央部外板に破口等、船長が負傷
--	--

発生年月日場所：平成30年1月4日 11時47分少し前 来島海峡航路
 気象海象：晴れ 無風 上げ潮の末期 視界良好 2.5ノットの南南東流

原因

本件衝突は、来島海峡航路において、西水道を横断するB丸が、動静監視不十分で、航路をこれに沿って航行しているA丸と衝突のおそれがある態勢で接近した際、A丸の進路を避けなかったことによって発生したが、A丸が、見張り不十分で、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ことも一因をなすものである。



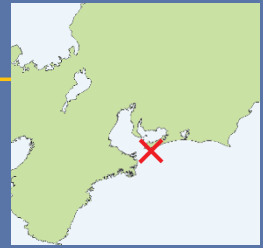
教訓

航路に沿って航行中、自船の前方で航路を横断する船がないとも限りません。見張りを十分に行い、衝突のおそれがある態勢で接近する船舶には警告信号を行い、衝突を避けるための協力動作をとること。

-油送船-

油送船A丸 漁船B丸 衝突事件

航行中の漁船を認めていた油送船が、海図台での書類作成に気をとられ
動静監視が不十分となって衝突した事例



油送船A丸	一等航海士：業務停止1箇月	漁船B丸	船長：戒告
498トン（乗組員6人） 千葉港 → 名古屋港 左舷船首部に擦過傷		14トン（乗組員5人） 愛知県篠島漁港 → 同県伊良湖岬南東方沖合の漁場 操舵室及び右舷中央部外板に損壊	

発生年月日場所：平成27年10月21日 06時18分 愛知県伊良湖岬南東方沖合
気象海象：曇り 風力2 北西風 上げ潮の初期 視界良好 日出時刻06時01分

原因

本件衝突は、伊良湖岬南東方沖合において、航行中のA丸が、動静監視不十分で、漁ろうに従事しているB丸の進路を避けなかったことによって発生したが、B丸が、見張り不十分で、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ことも一因をなすものである。

06:18 僅か前

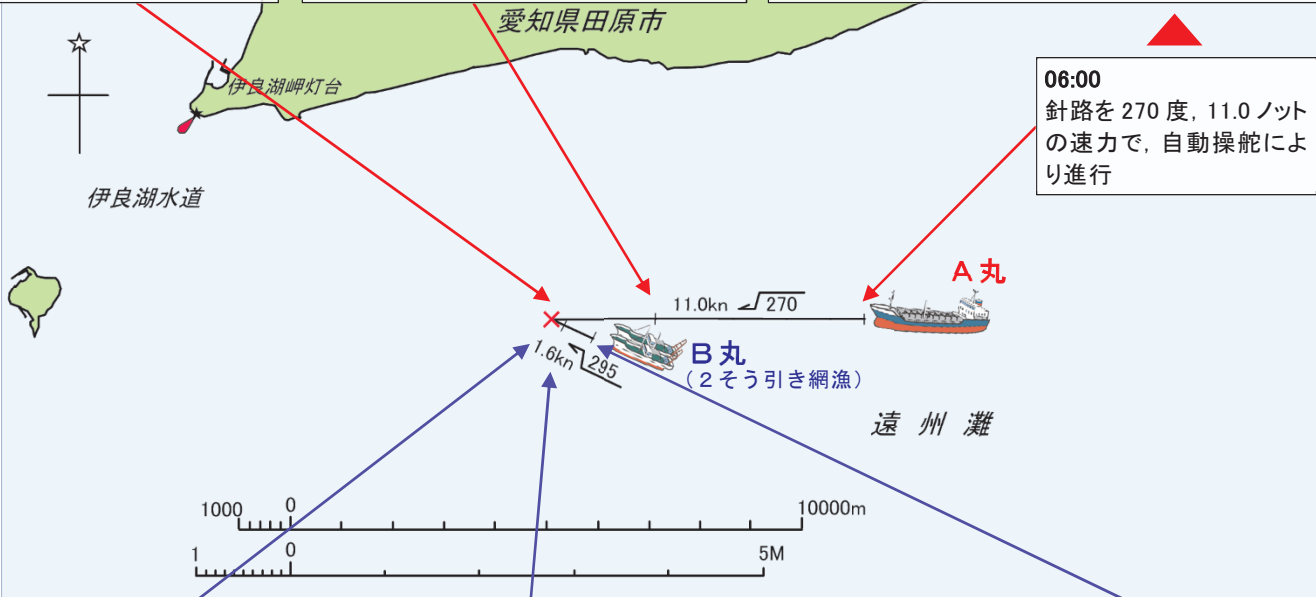
書類の作成を終えて振り返ったところ、左舷船首方至近に迫ったB丸に気づき、直ちに手動操舵に切り替え右舵一杯としたものの効なく衝突(06:18)

06:12

B丸が左舷船首4度1,790メートルのところとなり、その後B丸と衝突のおそれがある態勢で接近する状況であったが、海図台で書類作成の作業に気をとられ、同船に対する動静監視を十分に行わなかったため、この状況に気付かず、B丸の進路を避けることなく進行

06:05

一等航海士が、単独で船橋当直中、左舷船首方2海里付近にB丸及びC丸のレーダー映像を探知し、その後両船が左舷船首方約1海里のところとなり、両船が1ノットないし2ノットの速力で同航する漁船であることを目視で認め、近づくまでは5分ないし6分以上あるだろうと考え、その間書類の作成をすることとし、船橋後部の海図台へ移動



06:00

針路を270度、11.0ノットの速力で、自動操舵により進行

06:18 僅か前

船尾方からエンジン音が聞こえて振り返り、初めてA丸に気付いたものの、どうすることもできず衝突(06:18)

06:12

右舷船尾29度1,790メートルのところに、A丸を視認することができ、衝突のおそれがある態勢で接近する状況であったが、魚群探知機を見ることに気をとられ、見張りを十分に行わなかったため、このことに気付かず続航

06:00

投網を始めるとともに、針路を295度、1.6ノットの速力で、自動操舵によりえい網しながら進行

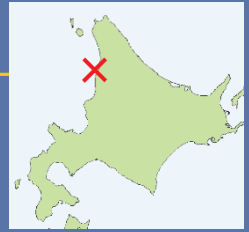
教訓

他船との接近を認めた場合、安全に航過するまでは動静監視を継続すること。

-漁 船-

漁船A丸 乗揚事件

航行中、テレビ番組を見ることに気をとられ、船位の確認がおろそかとなり防波堤の消波ブロックに乗り揚げた事例



漁船A丸

船長：業務停止1箇月

19トン（乗組員3人）

北海道羽幌港西方沖合の漁場 → 羽幌港

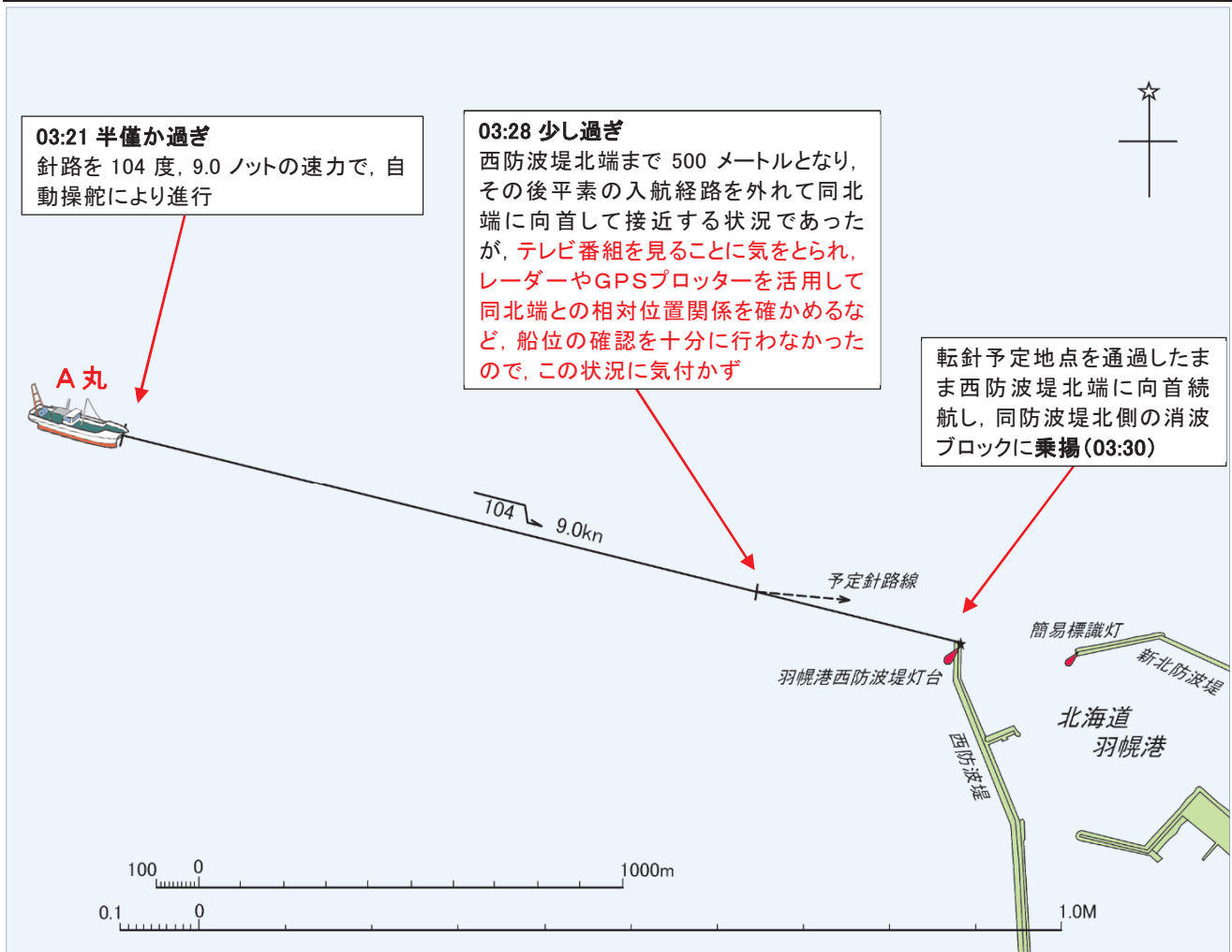
船首船底外板に凹損及び亀裂を伴う擦過傷

発生年月日場所：平成30年9月10日 03時30分 北海道羽幌港

気象海象：曇り 風力2 南東風 上げ潮の末期 視界良好 月出時刻05時10分

原因

本件乗揚は、夜間、羽幌港西方沖合において、同港に向けて航行する際、船位の確認が不十分で、西防波堤北端に向首進行したことによって発生したものである。



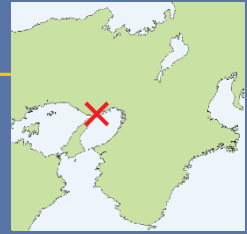
教訓

当直中は、当直業務に専念すること。テレビの視聴は当直以外のときに！

-遊漁船-

遊漁船A丸 防波堤衝突事件

夜間、オーニングが視界の妨げとなり、目標の灯台の灯光を確認できないまま、目視を頼りに航行中、防波堤に衝突した事例



遊漁船A丸

船長：業務停止1箇月

4.9トン（乗組員1人、釣り客9人）

兵庫県淡路島西方沖合の釣り場 → 兵庫県垂水漁港

船首部に破口等

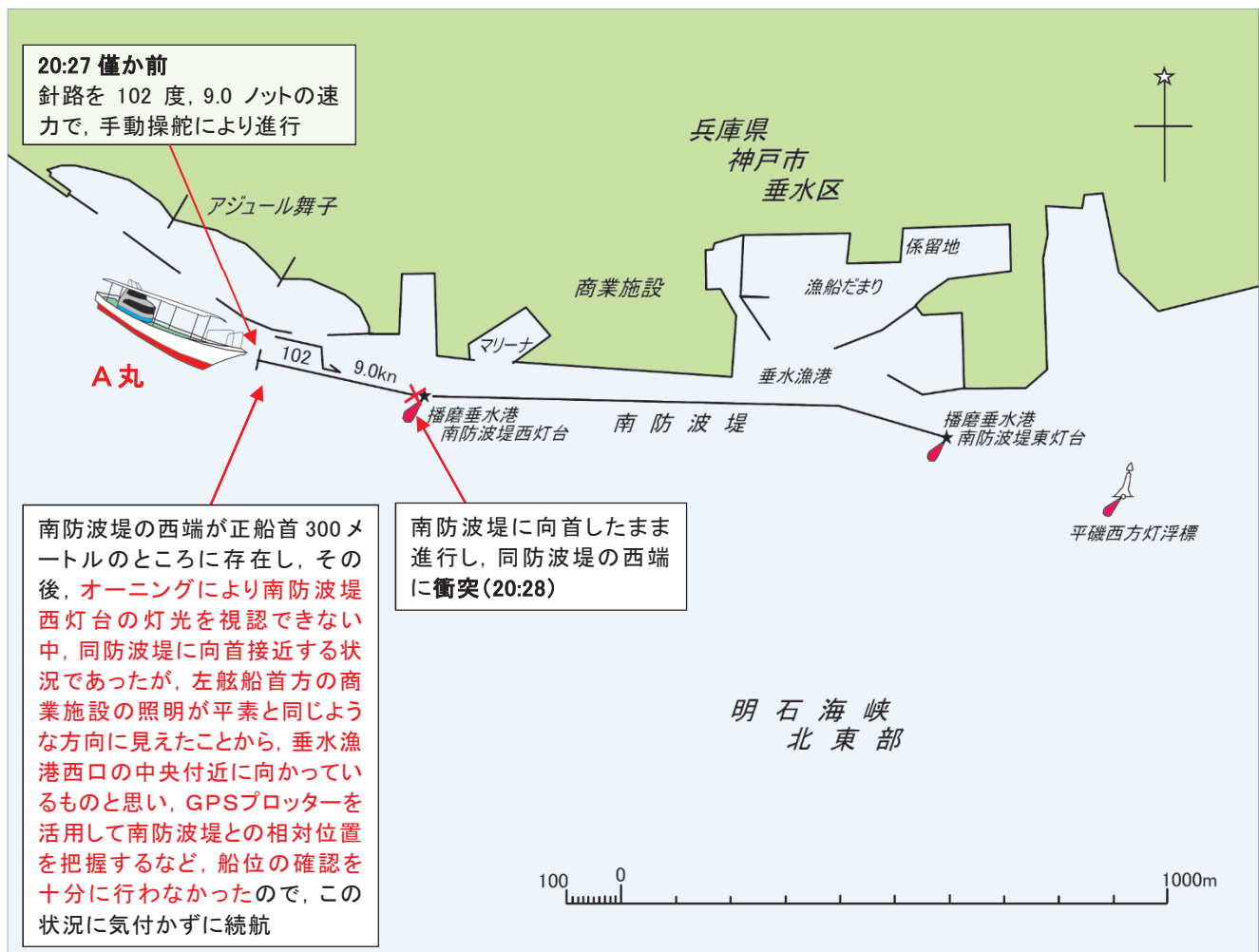
釣り客1人が頭部打撲等

発生年月日場所：平成30年7月15日 20時28分 兵庫県垂水漁港

気象海象：晴れ 風力3 西風 上げ潮の末期

原因

本件防波堤衝突は、夜間、垂水漁港西方沖合において、同漁港西口に向け帰航する際、船位の確認が不十分で、南防波堤に向首進行したことによって発生したものである。



教訓

夜間は、慣れた海域であっても目測だけに頼らず、GPSプロッターやレーダーを活用するなど、船位の確認を十分行うこと。

-水上オートバイ-

水上オートバイ A 丸 被引浮体搭乗者負傷事件

水上オートバイにえい航された浮体が、遠心力で振り出され、飛び込み台に接触した事例



水上オートバイ A 丸

船長：業務停止 1 箇月

0.2 トン（乗組員 1 人）

広島県呉市七浦海岸 → 同海岸南方沖合

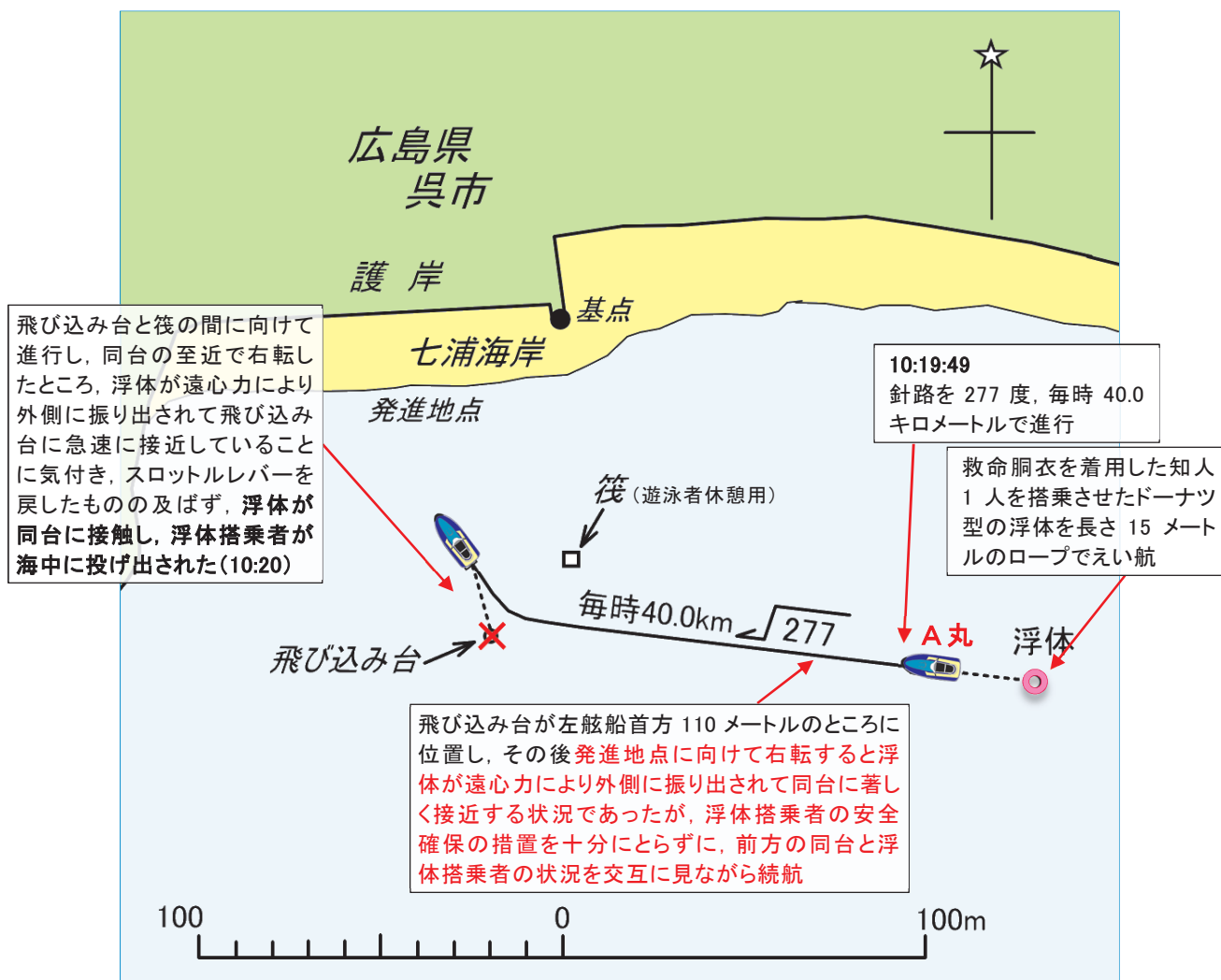
浮体搭乗者が、左腰部打撲傷、第 3 腰椎横突起骨折等

発生年月日場所：平成 30 年 7 月 1 日 10 時 20 分 広島県呉市七浦海岸南方沖合

気象海象：晴れ 風力 1 西南西風 上げ潮の末期 視界良好

原因

本件被引浮体搭乗者負傷は、七浦海岸南方沖合において、浮体をえい航して遊走中、発進地点に戻る際、浮体搭乗者の安全確保の措置が不十分で、飛び込み台の至近で右転し、浮体が遠心力により外側に振り出されて同台に接触したことによって発生したものである。



教訓

浮体をえい航して旋回するときは、えい航索の長さや遠心力により浮体が振り出されることを考慮し、障害物との間に十分安全な距離をとるとともに、急旋回を行わないこと。