

裁決の状況と原因

1 裁決の状況

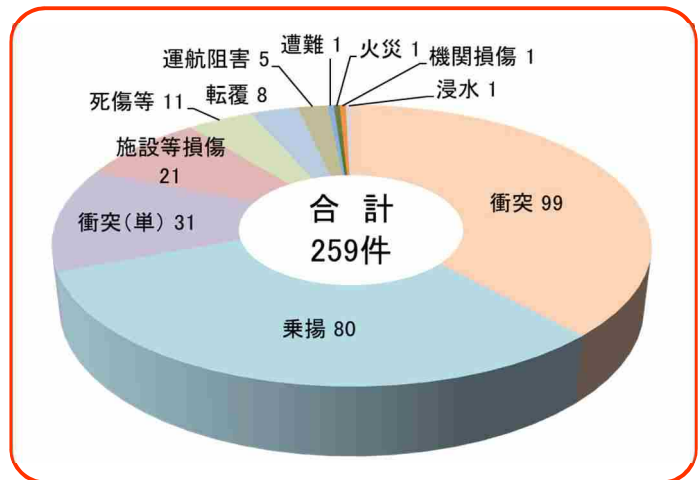
(1) 海難種類別裁決件数

令和2年には、259件の裁決が言い渡されました。

海難種類別では、衝突が99件と最も多く、全件数の38.2%を占めており、以下、乗揚が80件(30.9%)、衝突(単)が31件(12.0%)、施設等損傷が21件(8.1%)、死傷等が11件(4.2%)、転覆が8件(3.1%)、運航阻害5件(1.9%)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2年の裁決の対象となった船舶は377隻となっており、船種別では、漁船が131隻で最も多く、全隻数の34.8%を占め、次いでプレジャーボートが94隻(24.9%)となっています。

海難種類別では、衝突が206隻と最も多く、全隻数の54.6%を占めており、次いで乗揚が86隻(22.8%)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	火災	機関損傷	死傷	施設等損傷	運航阻害	浸水	合計
旅客船	5	1	1						6	1			14
貨物船	31	9	14						2	6			62
油送船	5	1	2							1			9
漁船	81	10	28		6	1		1		3	1		131
引船	6		3							2			11
押船	1	2	2							2			7
作業船	3		3										6
遊漁船	13	2	4						1				20
瀬渡船			2						1				3
プレジャーボート	53	6	21		1		1		1	6	4	1	94
交通船	2				1								3
公用船										1			1
非自航船	4	2	6							2			14
その他	2												2
合計	206	33	86	0	8	1	1	1	11	24	5	1	377

※ 「非自航船」とは、はしけ、バージ、台船等をいう。

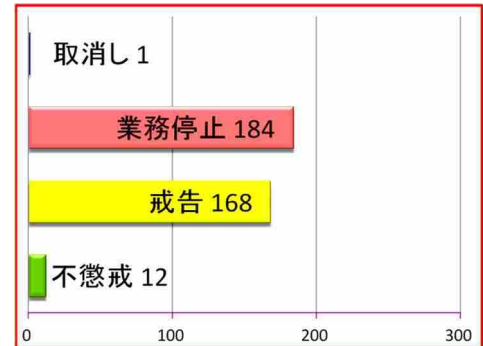
(3) 免許種類別懲戒の状況

懲戒の状況 (単位：人)

① 懲戒の状況

令和2年に言い渡された259件の裁決のうち、受審人は365人で、免許取消しが1人(0.3%)、業務停止が184人(50.4%)、戒告が168人(46.0%)、不懲戒^(※1)が12人(3.3%)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200人で最も多く、全体の54.8%を占め、次いで二級小型船舶操縦士が59人(16.2%)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				1
	三級		10	6	3		19
	四級		20	22	2		44
	五級		17	7	2		26
	六級		4	2			6
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	1	103	94	2		200
	二級		25	33	1		59
	特殊		2		2		4
水先人	一級						0
	二級			1			1
	三級						0
締約国資格受有者							0
合計		1	184	168	12	0	365

※ 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 25 隻を除く 352 隻の原因総数は、合計 461 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 157 件で最も多く、原因総数の 34.1% を占め、次いで「信号不履行」が 83 件 (18.0%)、「船位不確認」が 64 件 (13.9%)、「航法不遵守」が 37 件 (8.0%)、「居眠り」が 30 件 (6.5%) 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。）

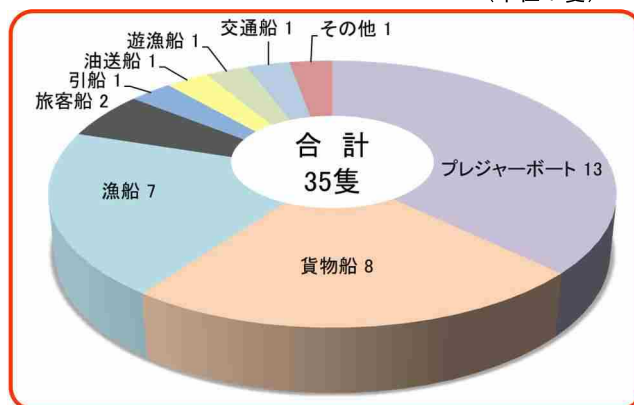
次の項以降では、原因分類別で「航法不遵守」の船種別、適用法令別にみた状況と、裁決から、海難発生防止の教訓となる『主な事例』として航法別に 5 事例を紹介します。

(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 37 件（35 隻）について、船種別にみると、プレジャーボートが 13 隻（37.0%）と最も多く、次いで貨物船が 8 隻（22.8%）、漁船が 7 隻（20.0%）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)



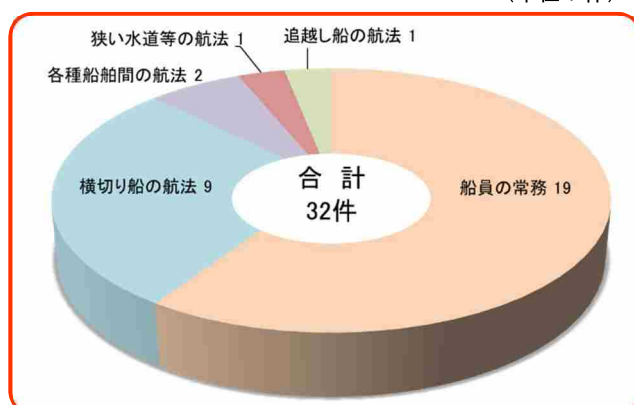
② 適用法令別

「航法不遵守」が原因とされた 37 件のうち、海上衝突予防法が適用されたものが 32 件、港則法が 5 件となっています。

③ 適用された航法

海上衝突予防法が適用された海難 32 件では、「船員の常務」が 19 件 (59.4%) で最も多く、次いで「横切り船の航法」が 9 件 (28.1%)、「各種船舶間の航法」が 2 件 (6.3%)、「狭い水道等の航法」及び「追越し船の航法」がそれぞれ 1 件 (3.1%) 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 狭い水道等の航法(船員の常務) (海上衝突予防法第 9 条 + 第 38 条及び第 39 条)

旅客船 A 丸 貨物船 B 丸 衝突事件

A 丸と B 丸が狭い水道で行き会う際、B 丸が右側端に寄って航行せず A 丸の前路に進出して衝突した事例



旅客船 A 丸 船長：不懲戒 699 トン（乗組員 9 人） 広島県呉港 → 愛媛県松山港 左舷船尾部外板に凹損等	貨物船 B 丸 船長：戒告 三席一等航海士：業務停止 1 箇月 489 トン（乗組員 4 人） 阪神港堺泉北区 → 呉港南方の私設岸壁 船首部外板に破口等
--	---

発生年月日場所：平成 30 年 7 月 26 日 07 時 56 半僅か過ぎ 音戸ノ瀬戸
 気象海象：晴れ 風力 2 西南西風 上げ潮の中央期 視界良好 南方に向かう約 1.0 ノットの潮流

原因

本件衝突は、音戸ノ瀬戸南口付近において、西行中の B 丸が、同瀬戸を見通せる位置に接近した際、速やかに右転して狭い水道の右側端に寄って航行しなかったばかりか、狭い水道の右側端に寄って航行する A 丸の前路に進出したことによって発生したものである。

西行する B 丸が双見ノ鼻を通過したことを知り、自船は既に音戸瀬戸北口灯浮標を通過していたので、B 丸と音戸瀬戸最狭部で行き会うことを回避できると判断し、同瀬戸を通航することとした

07:54
針路を 168 度、13.9 ノットの速力で、手動操舵により進行

07:54 半少し過ぎ
音戸ノ瀬戸最狭部に向けて針路を 194 度に転じて半速力に減じ、潮流に乗じて 12.7 ノットの速力で続航

07:55 半
音戸ノ瀬戸南口のわん曲部に接近
長音 1 回のわん曲部信号を吹鳴し、安全な速力とすることなく、狭い水道の右側端に寄る態勢で進行

07:56 少し前
左舷船首 34 度 370 メートルのところに船首を西方に向けて航行する B 丸を初認し、機関を中立運転とした
B 丸が速やかに右転して狭い水道の右側端に寄せずに直進するのを認める

警告信号を吹鳴し、その後 B 丸が同じ針路及び速力のまま前路に進出したので右舵一杯を令したものの、及ばず衝突(07:56 半僅か過ぎ)



教訓

狭い水道を航行する際は、その右側端に寄って航行すること。
 船長は、狭い水道を航行する際は、自ら操船の指揮をとること。

事例 2 追越し船の航法 (海上衝突予防法第 13 条)

貨物船 A 丸 漁船 B 丸 衝突事件

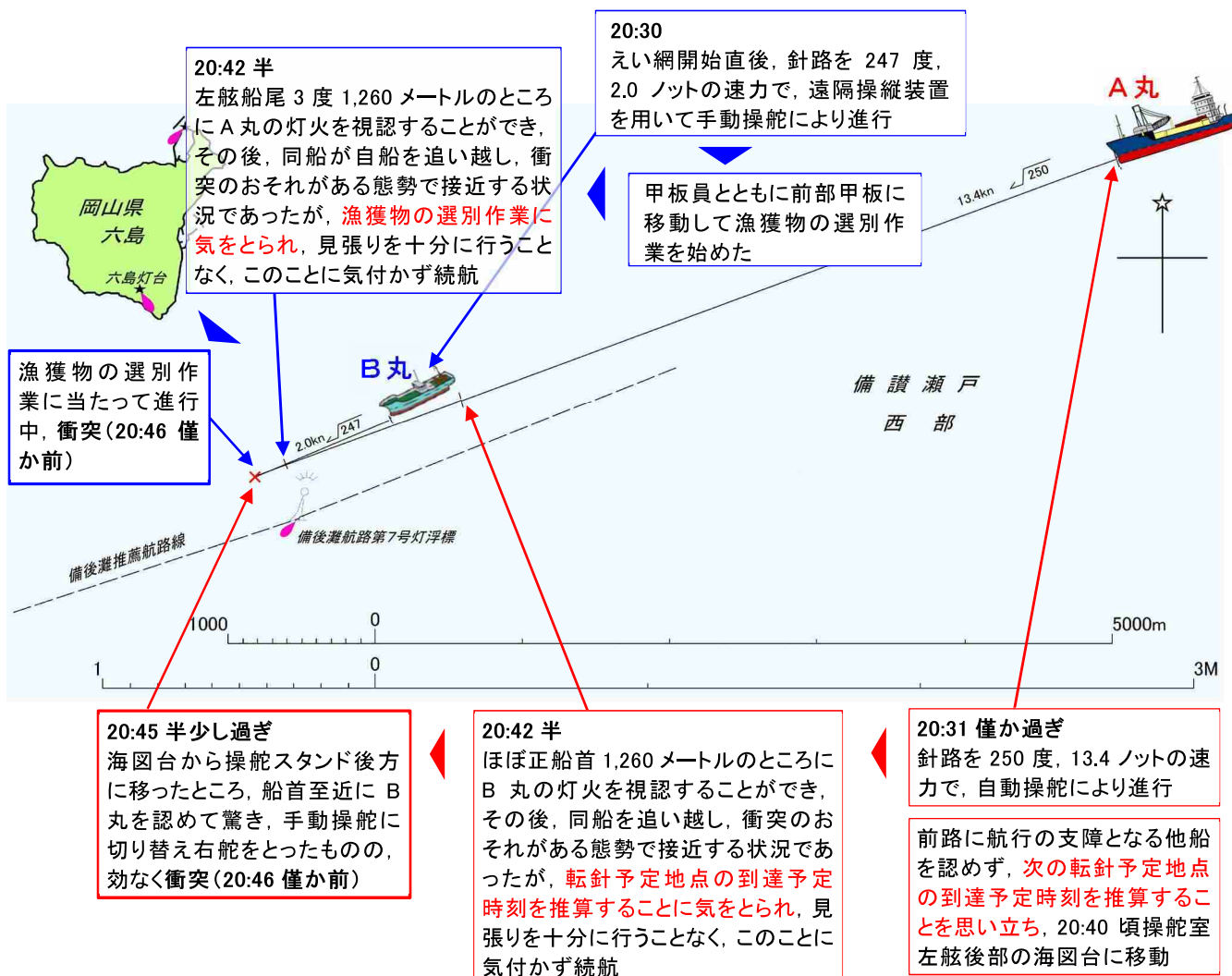
低速でえい網中の B 丸と同船を追い越す態勢の A 丸とが衝突した事例



貨物船 A 丸	一等航海士：業務停止 1 箇月	漁船 B 丸	船長：戒告
747 トン（乗組員 6 人） 徳島県橘港 → 福岡県苅田港 船首部外板に擦過傷，一等航海士が負傷		4.99 トン（乗組員 2 人） 岡山県笠岡港 → 備讃瀬戸西部の漁場 右舷船尾部外板に破口，甲板員が負傷	
発生年月日場所：平成 30 年 10 月 10 日 20 時 46 分僅か前 備讃瀬戸西部 気象海象：曇り 風力 1 南南西風 上げ潮の中央期 視界良好			

原因

本件衝突は、夜間、備讃瀬戸西部において、西行中の B 丸を追い越す A 丸が、見張り不十分で、B 丸を確実に追い越し、かつ、十分に遠ざかるまで同船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。



教訓

前路の他船を見落とさないよう、船橋当直中は他の作業を行うことは控え、見張りを十分に行うこと。
底びき網をえい網して操業中、操船者が漁獲物の選別などの作業を行うことは控え、見張りを十分に行うこと。

事例3 行き会い船の航法 (海上衝突予防法第14条)

貨物船A丸 引船B丸引船列 衝突事件

A丸とB丸が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て衝突した事例



貨物船A丸	二等航海士：戒告	引船B丸引船列	船長：戒告
682トン（乗組員6人） 千葉港 → 青森県八戸港 ステムに擦過傷，右舷中央部に凹損等		B丸19トン（乗組員1人，作業員1人） C丸9.7トン，D号34.0メートル（作業員2人） 青森県脇野沢港 → 岩手県宮古港 えい航索の切断，B丸の操舵室及び機関室の機器に濡損等	

発生年月日場所：平成31年1月14日 04時15分 岩手県真崎東方沖合

気象海象：曇り 風力2 北風 上げ潮の中央期 視界良好 174度の方向に1.0ノットの海潮流

原因

本件衝突は、夜間、真崎東方沖合において、両船が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する際、北上するA丸が、動静監視不十分で、針路を右に転じなかったことと、南下するB丸引船列が、動静監視不十分で、針路を右に転じなかったことによって発生したものである。

03:11 半僅か前

針路を168度、折からの海潮流により右方に1度圧流されながら、4.0ノットの速力で、自動操舵により進行

03:58 半

正船首僅か左にA丸の白、白、紅3灯を初めて視認し、一見して近距離で左舷を対してかわると思ってレーダーを6海里レンジに切り替えたところ、4海里のところに同船の映像を探知

04:07 少し前

A丸が左舷船首2度2.0海里のところとなり、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する状況であったが、左舷を対してかわるものと思い、動静監視を十分に行うことなく、このことに気付かず、針路を右に転じることなく進行

近距離となったA丸に対して探照灯を数回照射しながら続航し、左舷を対して至近を通過した同船が左転したのを認めた直後、えい航索にA丸が衝突(04:15)

B丸引船列

04:15 少し前

B丸と左舷を対して近距離で通過した直後、正船首方にC丸の黄色回転灯の灯火を認めて衝突の危険を感じ、左舵一杯として回頭中、B丸引船列のえい航索に衝突(04:15)

04:07 少し前

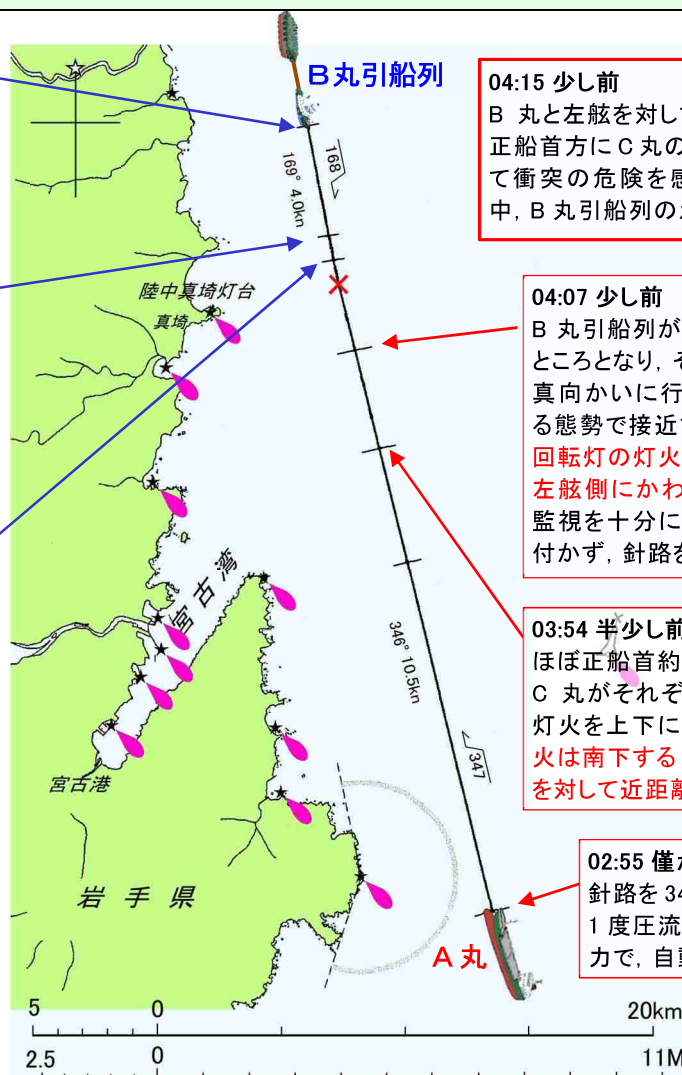
B丸引船列が左舷船首1度2.0海里のところとなり、その後同引船列とほとんど真向かいに行き会い衝突のおそれがある態勢で接近する状況であったが、黄色回転灯の灯火は南下する漁船のもので、左舷側にかわって行くものと思い、動静監視を十分に行うことなく、このことに気付かず、針路を右に転じることなく進行

03:54 半少し前

ほぼ正船首約5海里のところにB丸及びC丸がそれぞれ点灯する黄色回転灯の灯火を上下に初めて視認し、これらの灯火は南下する2隻の漁船のもので、左舷を対して近距離でかわると判断して続航

02:55 僅か前

針路を347度、海潮流により左方に1度圧流されながら、10.5ノットの速力で、自動操舵により進行



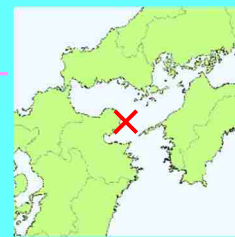
教訓

ほとんど真向かいに行き会う船舶を認めた場合、継続して動静監視を行うとともに、衝突のおそれを感じたら、互いに左舷側を通過できるよう針路を右に転じること。

事例 4 横切り船の航法 (海上衝突予防法第 15 条)

貨物船 A 丸 漁船 B 丸 衝突事件

A 丸と B 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

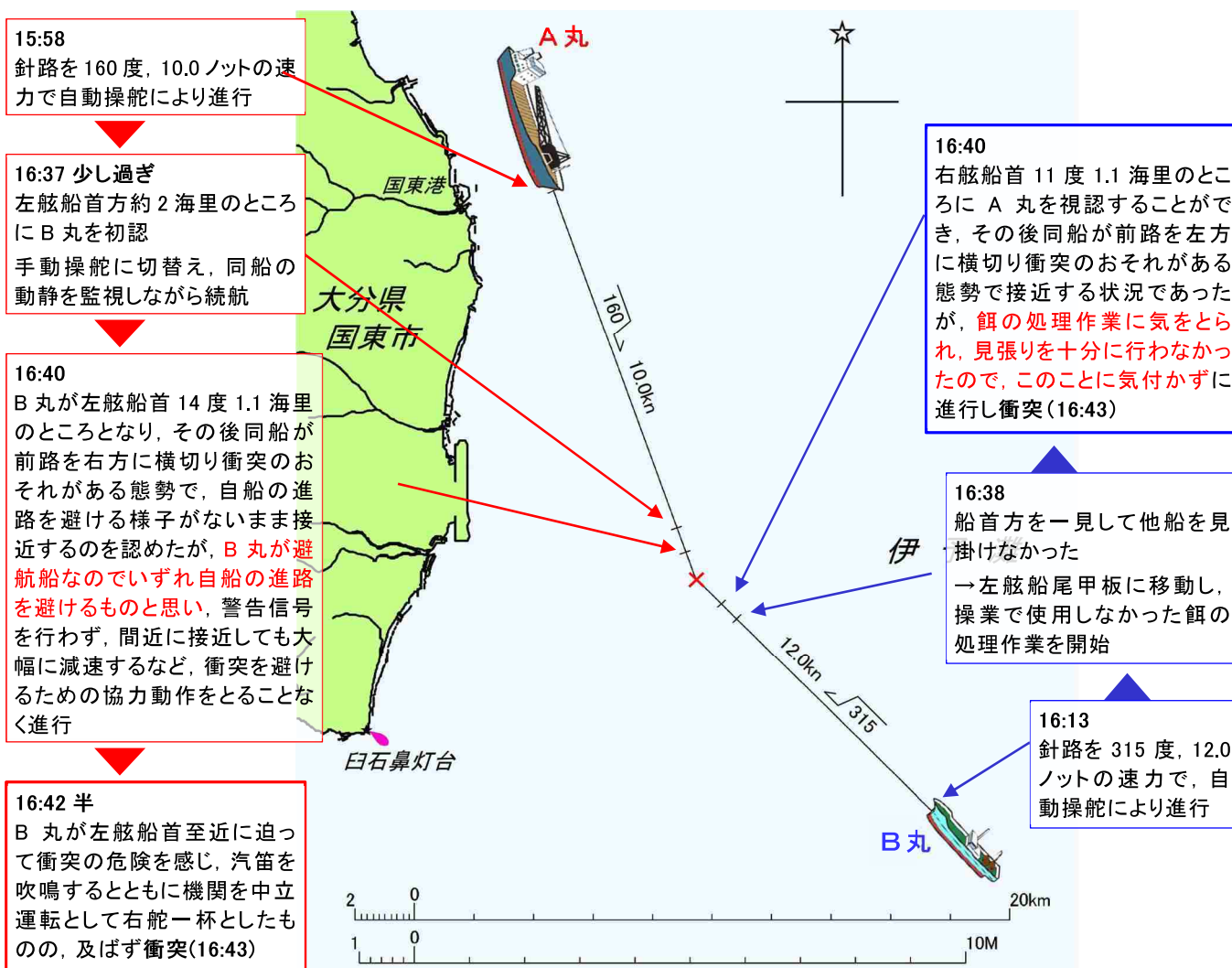


貨物船 A 丸	船長：戒告	漁船 B 丸	船長：業務停止 1 箇月
496 トン（乗組員 5 人） 福岡県苅田港 → 大分県津久見港 左舷船首部外板に擦過傷		4.7 トン（乗組員 1 人） 愛媛県佐田岬西方沖合の漁場 → 大分県国東港 左舷船首部外板に亀裂	

発生年月日場所：平成 31 年 4 月 16 日 16 時 43 分 伊予灘西部
気象海象：晴れ 風力 2 北北東風 上げ潮の中央期 視界良好

原因

本件衝突は、伊予灘西部において、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 B 丸が、見張り不十分で、前路を左方に横切る A 丸の進路を避けなかったことによって発生したが、南下する 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

航行中は見張りに専念し、常に見張りを十分に行うこと。

保持船は、避航船が適切な避航動作を行っていないことを認めた場合、躊躇なく警告信号を行い、機関を停止するなど衝突を避けるための協力動作をとること。

事例 5 各種船舶間の航法

(海上衝突予防法第 18 条)

貨物船 A 丸 漁船 B 丸 衝突事件

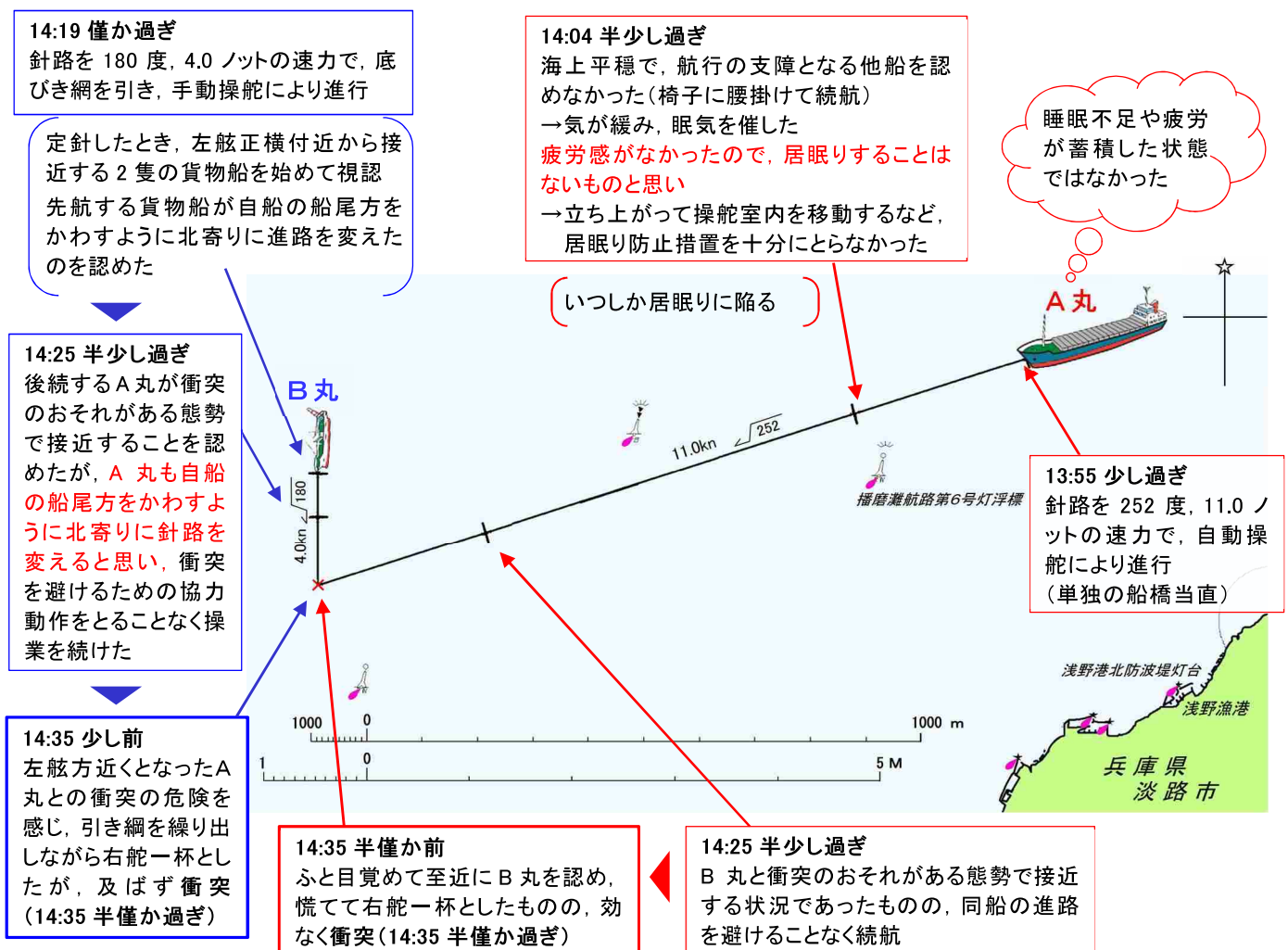
船橋当直者が居眠りに陥って西行中の A 丸と底びき網をえい網中の B 丸が衝突した事例



貨物船 A 丸	船長：業務停止 1 箇月	漁船 B 丸	船長：戒告
109 トン（乗組員 2 人） 阪神港神戸第 3 区 → 香川県内海港 ステム、右舷船首船底外板等に擦過傷		4.98 トン（乗組員 1 人） 兵庫県浅野漁港 → 同漁港西方沖合の漁場 左舷船尾部に破口等、船長が負傷	
発生年月日場所：平成 31 年 2 月 13 日 14 時 35 分半僅か過ぎ 兵庫県浅野漁港西方沖合 気象海象：晴れ 風なし 上げ潮の中央期 視界良好			

原因

本件衝突は、浅野漁港西方沖合において、航行中の A 丸が、居眠り運航の防止措置が不十分で、漁ろうに従事中的 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、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

船橋当直中に眠気を催した場合は、立ち上がって船橋内を移動するなど眠気を払うこと。
漁ろう中であっても、相手船の操船に期待せず、衝突を避けるための協力動作をとること。

(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「死傷等」が最多、原因分類別では「甲板・荷役等作業の不適切」が最多

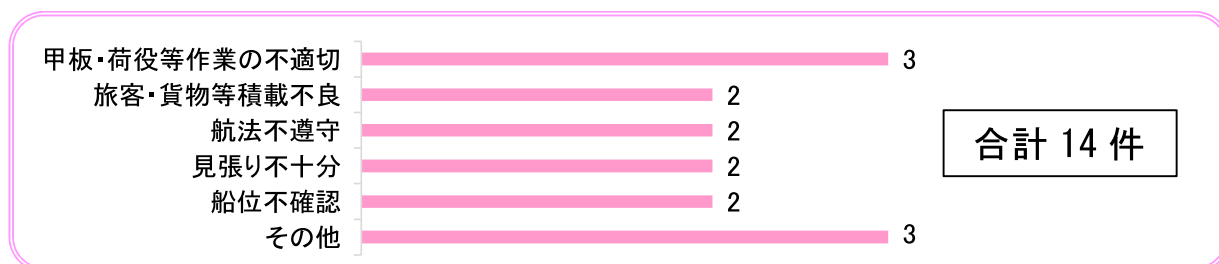
※ 裁決では1隻の船舶について複数の原因を示すことがあるので、船舶隻数と原因数が同数にならない場合があります。

※ 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。

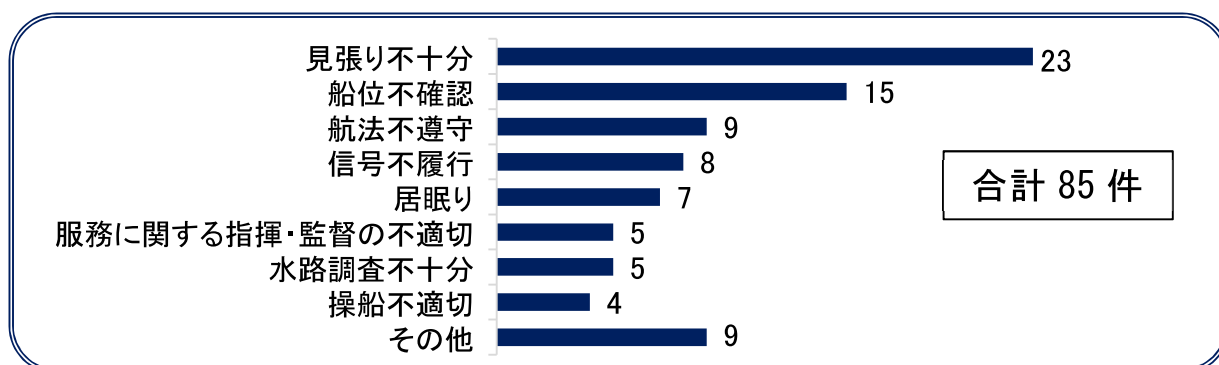
① 旅客船

旅客船の海難は14隻であり、このうち死傷等が6隻と最も多く、次いで衝突が5隻で、原因分類別では、合計14件の原因が示されており、「甲板・荷役等作業の不適切」が3件（21.5%）、次いで「旅客・貨物等積載不良」、「航法不遵守」、「見張り不十分」、「船位不確認」がそれぞれ2件（14.3%）、その他の3件は「水路調査不十分」、「信号不履行」などとなっています。



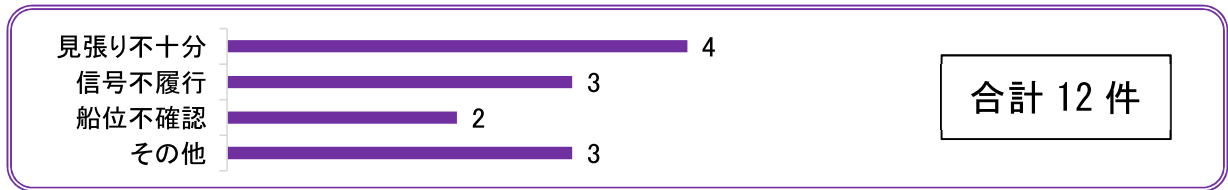
② 貨物船

貨物船の海難は62隻であり、このうち衝突が31隻と最も多く、次いで乗揚が14隻で、原因分類別では、合計85件の原因が示されており、「見張り不十分」が最も多く23件（27.1%）、次いで「船位不確認」が15件（17.6%）、「航法不遵守」が9件（10.6%）、「信号不履行」が8件（9.4%）、「居眠り」が7件（8.2%）などとなっています。



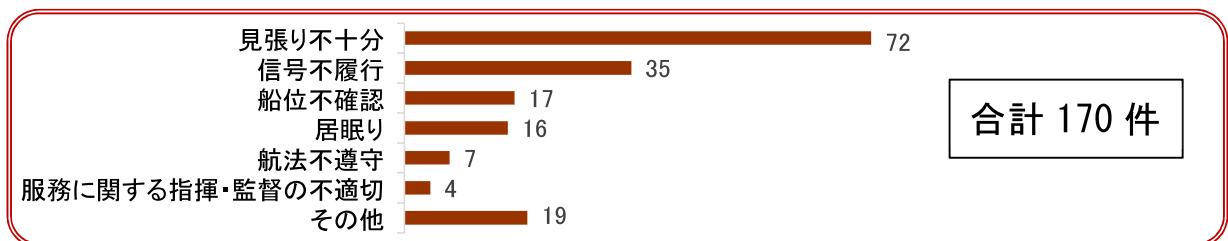
③ 油送船

油送船の海難は9隻であり、このうち衝突が5隻と最も多く、次いで乗揚が2隻で、原因分類別では、合計12件の原因が示されており、「見張り不十分」が最も多く4件（33.4%）、次いで「信号不履行」が3件（25.0%）、「船位不確認」2件（16.7%）などとなっています。



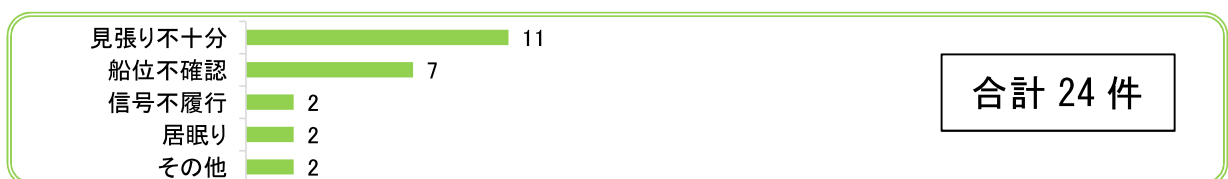
④ 漁船

漁船の海難は131隻であり、このうち衝突が81隻と最も多く、次いで乗揚が28隻で、原因分類別では、合計170件の原因が示されており、「見張り不十分」が最も多く72件（42.4%）、次いで「信号不履行」が35件（20.6%）、「船位不確認」が17件（10.0%）などとなっています。



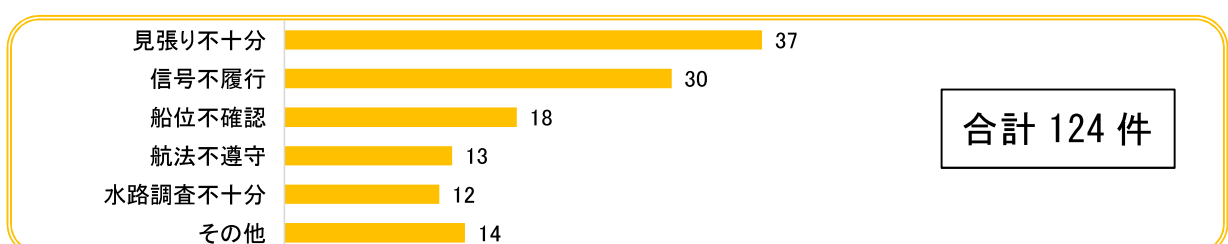
⑤ 遊漁船、瀬渡船

遊漁船、瀬渡船の海難は23隻であり、このうち衝突が13隻と最も多く、次いで乗揚が6隻で、原因分類別では、合計24件の原因が示されており、「見張り不十分」が最も多く11件（45.8%）、「船位不確認」が7件（29.2%）、「信号不履行」、「居眠り」がそれぞれ2件（8.3%）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94隻であり、このうち衝突が53隻と最も多く、次いで乗揚が21隻で、原因分類別では、合計124件の原因が示されており、「見張り不十分」が最も多く37件（29.8%）、次いで「信号不履行」が30件（24.2%）、「船位不確認」が18件（14.5%）、「航法不遵守」が13件（10.5%）などとなっています。



－ 旅客船 －

旅客船 A 丸 乗組員負傷事件

着岸して係留作業を終えたのち、浸入したうねりなどの影響を受け、船体が動揺して係船索が切断し、乗組員に当たって負傷した事例



旅客船 A 丸

二等航海士：戒告、甲板員：戒告

4,945 トン（乗組員 23 人、旅客 65 人、車両 26 台ほか）

鹿児島港 → 鹿児島県和泊港（沖永良部島）

甲板員 1 人が負傷

発生年月日場所：令和元年 10 月 24 日 11 時 50 分 鹿児島県和泊港

気象海象：曇り 風力 4 西風 上げ潮の初期 東寄りのうねり

原因

本件乗組員負傷は、和泊港において、うねりが港内に浸入する状況下、着岸作業をする際、安全確保の措置が不十分で、切断した係留索が同索の近くで作業をしていた乗組員に当たったことによって発生したものである。

ランプウェイ操作レバー設置位置から左舷側船尾スプリングラインのフェアリーダー付近はランプウェイポストで死角となっていた

11:45

船首を 125 度に向け、ヘッドライン 1 本、船首スプリングライン 2 本、船尾スプリングライン 1 本及びスターンライン 2 本を使用して左舷付けで係留

係留が終わったとき

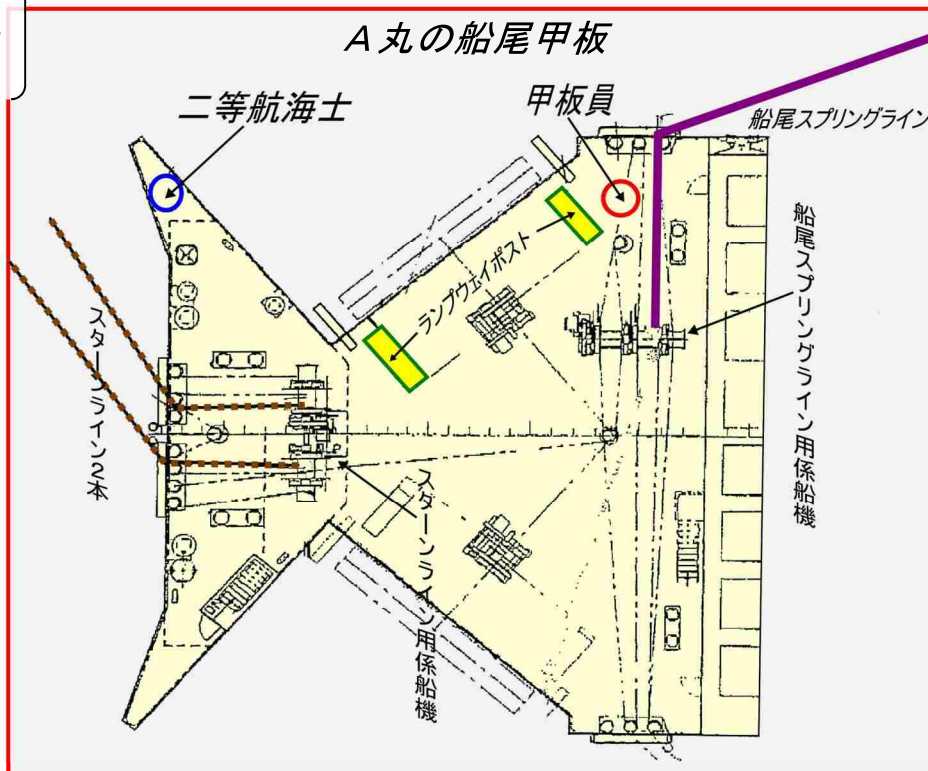
二等航海士

ランプウェイを降下することとし、浸入するうねりやランプウェイ降下の影響により船体が動揺し、係留索が切断するおそれがあったが、ヒービングラインの片付けをする甲板員は経験豊富なので特別な指示はしなくても大丈夫と思い、係留索が切断しても切れ端が当たらない安全な場所で作業を行うよう指示しなかった。

甲板員

ヒービングラインの片付けをすることとして船尾スプリングライン付近に移動

同ラインが切断すれば、切れ端が飛ぶおそれがあったが、船尾スプリングラインはまだ交換時期ではないので、切断することはないと思い、同ラインから離れた場所に移動するなど、安全な場所で作業を行わなかった。



11:50 少し前

ランプウェイ降下中、港内に浸入したうねりにより船体が大きく揺れ、船尾スプリングラインに過大な力が作用して切断し、同ラインの切れ端が甲板員に当たった(11:50)



教訓

係留索が切断する事態に備え、作業責任者は、安全な場所で作業を行うよう指示すること。作業員は、安全な場所で作業を行うこと。

－貨物船－

貨物船A丸 乗揚事件

荒天避難の目的で航行中、横揺れを抑えるための操船に気をとられ、暗岩に向かっていくことに気付かず、乗り揚げた事例



貨物船A丸 船長：業務停止1箇月

499トン（乗組員5人）
北海道北斗市所在のセメント会社の栈橋 → 青森県八戸港
船底外板に亀裂や破口を伴う凹損等

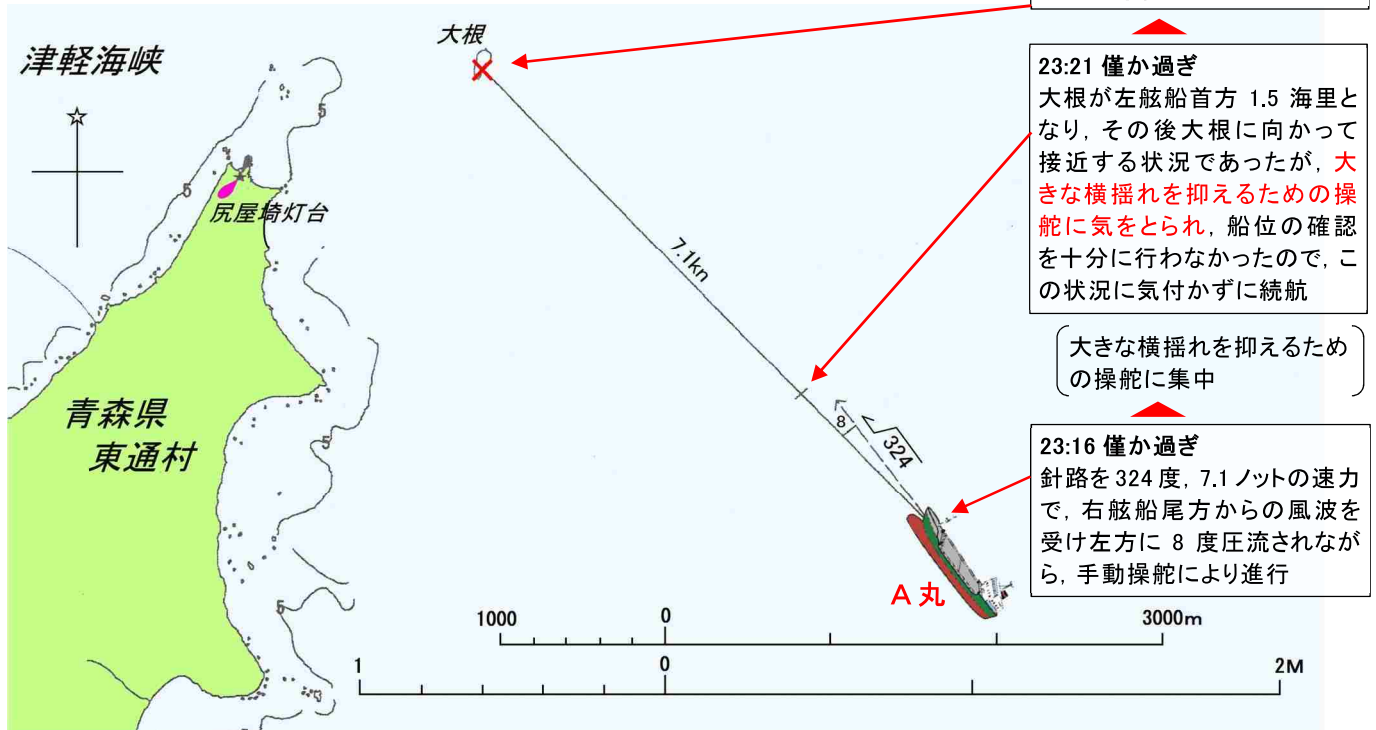
発生年月日場所：平成30年7月4日 23時33分少し過ぎ 青森県尻屋崎東北東方沖合の大根
気象海象：雨 風力6 東南東風 下げ潮の中央期 波高約2m 波向南東方 大雨警報、強風・波浪・濃霧注意報発表

原因

本件乗揚は、夜間、大雨警報並びに強風、波浪、雷及び濃霧の各注意報が発表された尻屋崎の南東方沖合において、東寄りの強風と南東方からの波浪を右舷船尾方から受ける状況下、荒天避難の目的で関根浜港北方沖合に向け北上する際、船位の確認が不十分で、大根に向かって進行したことによって発生したものである。

船長は、発航に先立ち、八戸港までの航海計画を立案した
・海図により尻屋崎沖合に大根が存在することを知ったので、同崎沖合を3海里離して航行することとして予定針路線を海図に記入
・尻屋崎航過後の気象海象の状況によっては引き返すことを考慮
21:50 尻屋崎を航過後、南下したものの、東寄りの強風と南東方からの波浪を左舷船首方から受ける態勢となり、船体動揺によって機関への負荷が増大したことから、引き返すこととし、青森県関根浜港北方沖合へ避難することとした

大根に向かって進行し、乗揚（23:33 半少し過ぎ）



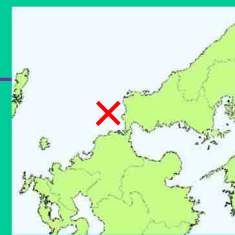
教訓

荒天航行中は複数人で船橋当直を行い、陰礁物に接近することのないよう、レーダーなどにより船位の確認を行うこと。

－油送船－

油送船A丸 漁船B丸 衝突事件

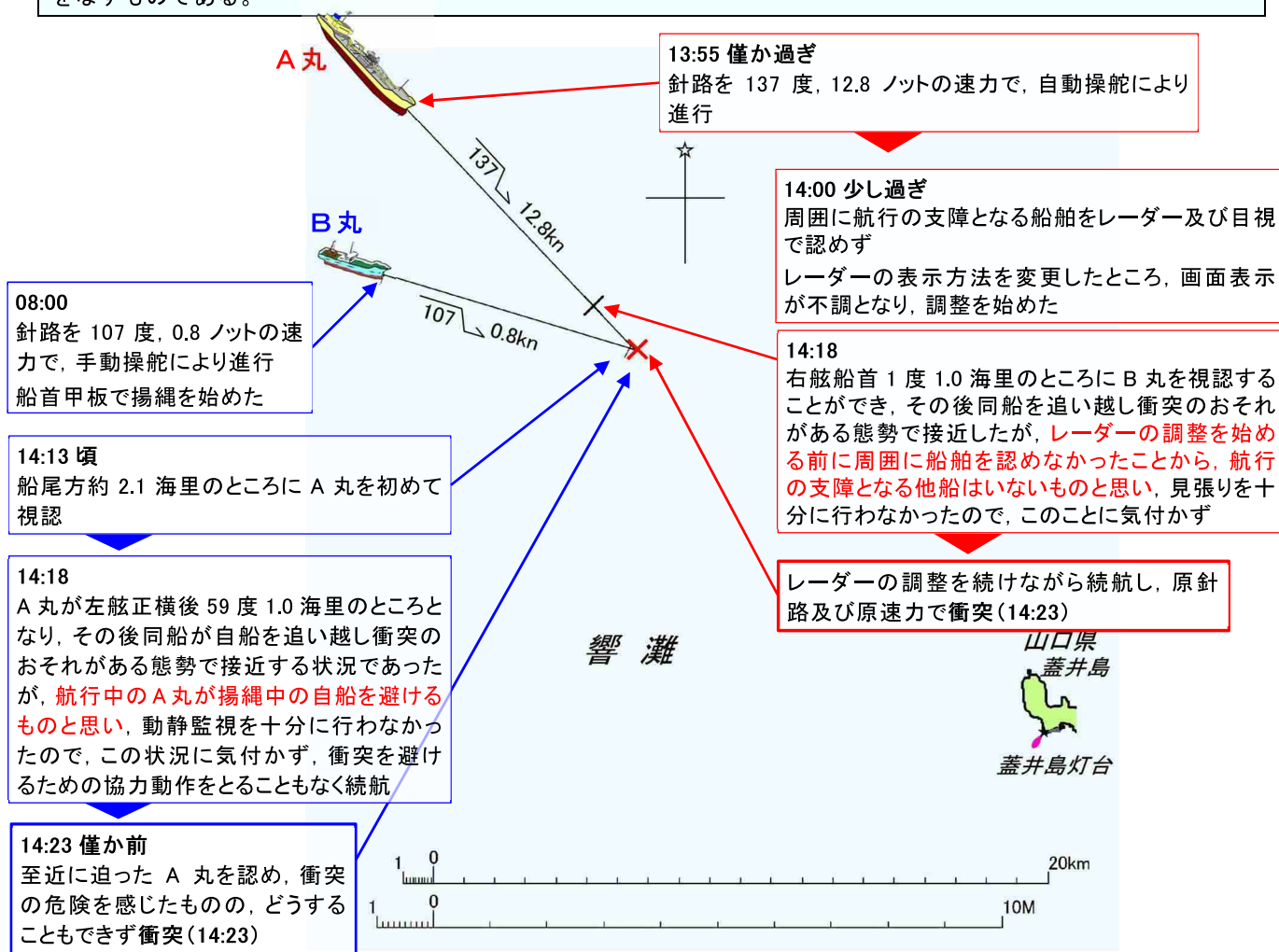
揚網中の漁船と同船を追い越す態勢の油送船とが衝突した事例



油送船A丸 二等航海士：業務停止1箇月 998トン（乗組員10人） 大韓民国ウルサン港 → 和歌山県和歌山下津港 損傷なし	漁船B丸 船長：戒告 3.6トン（乗組員1人） 山口県川棚漁港 → 山口県蓋井島北西方沖合の漁場 左舷船首外板に亀裂等、船長が負傷
発生年月日場所：平成30年10月25日 14時23分 響灘 気象海象：晴れ 風力1 北北西風 下げ潮の末期 視界良好	

原因

本件衝突は、響灘において、A丸及びB丸両船がいずれも東行中、B丸を追い越すA丸が、見張り不十分で、B丸を確実に追い越し、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丸が、動静監視不十分で、避航を促す音響信号を行わず、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

レーダーを調整する場合であっても、継続した見張りを行うこと。

－ 漁船 －

漁船A丸 消波ブロック衝突事件

座った姿勢を続けて居眠りに陥り、予定転針地点を通過して消波ブロックに衝突した事例



漁船A丸 船長：業務停止1箇月

29トン（乗組員3人）

青森県大畑漁港 → 青森県深浦港西方沖合の漁場

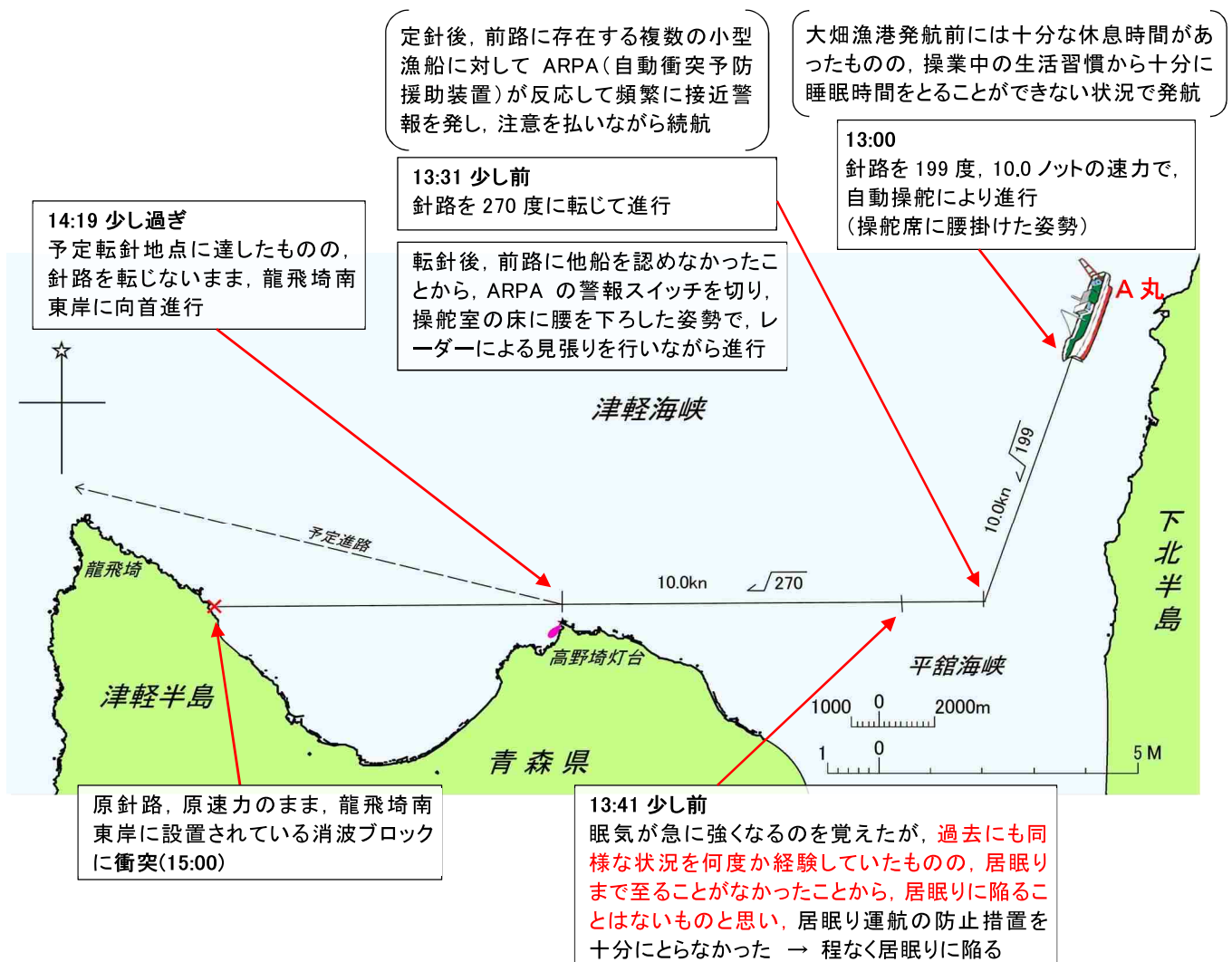
球状船首部に破口を伴う擦過傷

発生年月日場所：平成29年7月13日 15時00分 青森県龍飛埼南東岸

気象海象：晴れ 風力1 南南西風 上げ潮の初期 視界良好

原因

本件消波ブロック衝突は、平館海峡北方において、漁場に向けて西行中、居眠り運航の防止措置が不十分で龍飛埼南東岸に向首したまま進行したことによって発生したものである。



教訓

眠気を覚えた場合、座った姿勢を続けず、立ち上がって身体を動かし、眠気を払う行動をとること。

－遊漁船－

遊漁船A丸 モーターボートB丸 衝突事件

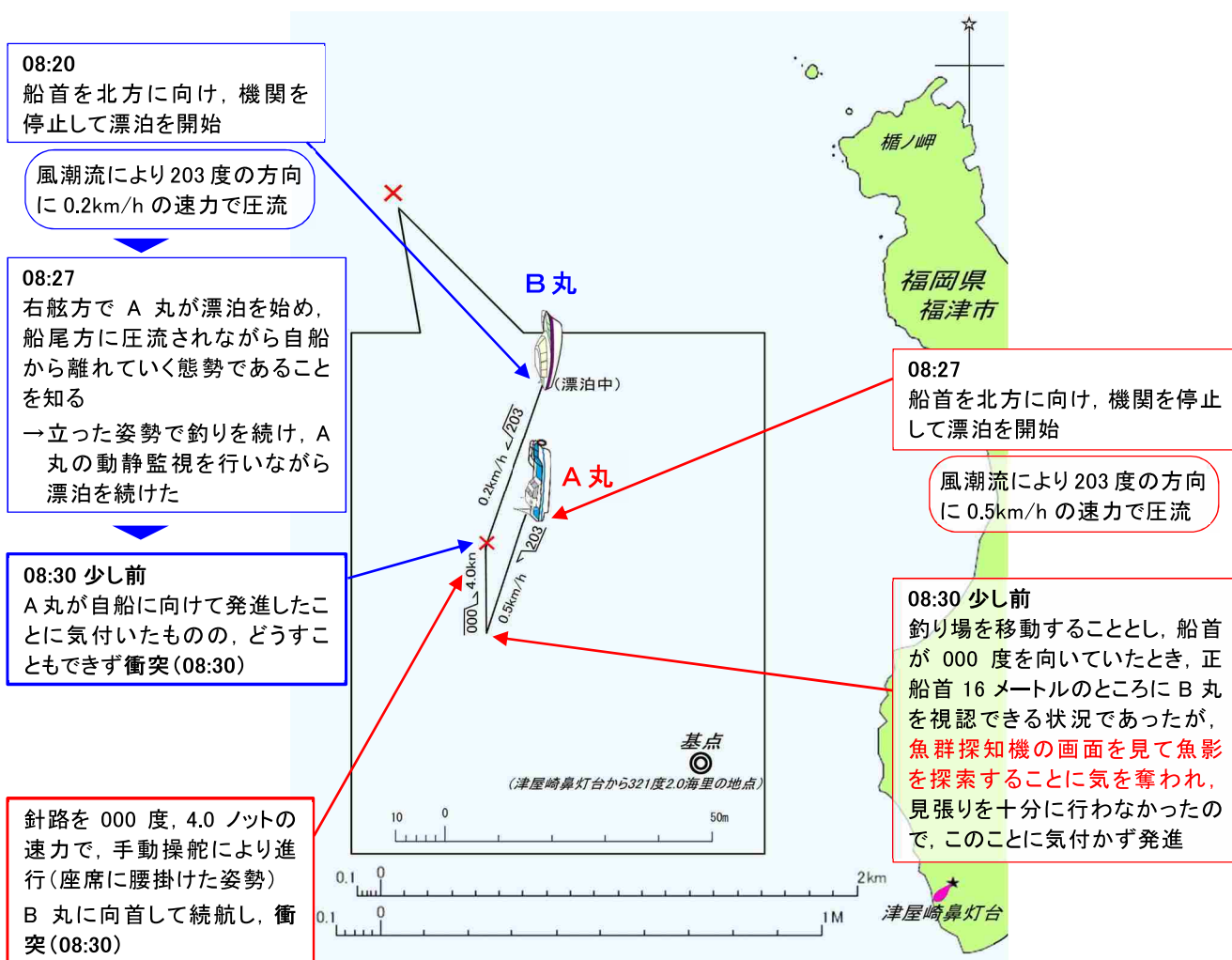
遊漁船が、魚群探知機で魚影を探索することに気を奪われ、前路で漂泊中のモーターボートに気付かずに進んで衝突した事例



遊漁船A丸 船長：業務停止1箇月 4.6トン（乗組員1人、釣り客4人） 福岡県津屋崎漁港 → 同県楯ノ岬西方沖合約1海里の釣り場 船首部外板に擦過傷	モーターボートB丸 船長：不懲戒 6.67メートル（乗組員1人、同乗者1人） 福岡県奈多漁港 → 楯ノ岬西方沖合約1海里の釣り場 右舷船尾外板に亀裂等、船長及び同乗者が負傷
発生年月日場所：平成30年11月10日 08時30分 福岡県楯ノ岬西方沖合 気象海象：晴れ 風力3 北北東風 上げ潮の中央期	

原因

本件衝突は、楯ノ岬西方沖合において、漂泊中、釣り場を移動するA丸が、見張り不十分で、至近で漂泊中のB丸に向けて進出したことによって発生したものである。



教訓

進出する際は、前路の他船を見落とすことのないよう、見張りを十分に行うこと。

－モーターボート－

モーターボートA丸 のり養殖施設損傷事件

平素、航行目標としていた簡易標識灯を他の標識灯と誤認したまま航行してのり養殖施設に乗り入れた事例



モーターボートA丸

船長：業務停止 1 箇月

6.1 トン（乗組員 1 人、同乗者 1 人）

愛知県衣浦港 → 同県伊良湖岬西方沖合の釣り場

船底及び推進器翼に擦過傷、のり養殖施設ののり網及び枠網に切損等

発生年月日場所：令和元年 12 月 10 日 13 時 45 分 愛知県篠島南西方沖合

気象海象：晴れ 風力 3 北西風 上げ潮の中央期 視界良好

原因

本件ののり養殖施設損傷は、篠島南西方沖合において、師崎水道に向けて航行する際、船位の確認が不十分で、126 号漁場区域に向首進行したことによって発生したものである。

126 号漁場区域に進入し、原針路及び原速力のまま同区域ののり養殖施設に乗り入（13:45）

視認した簡易標識灯を右舷側に見て航過すれば、同区域の西側に沿って無難に航行できると思い、船位の確認を十分に行わなかったため、この状況に気付くことなく進行

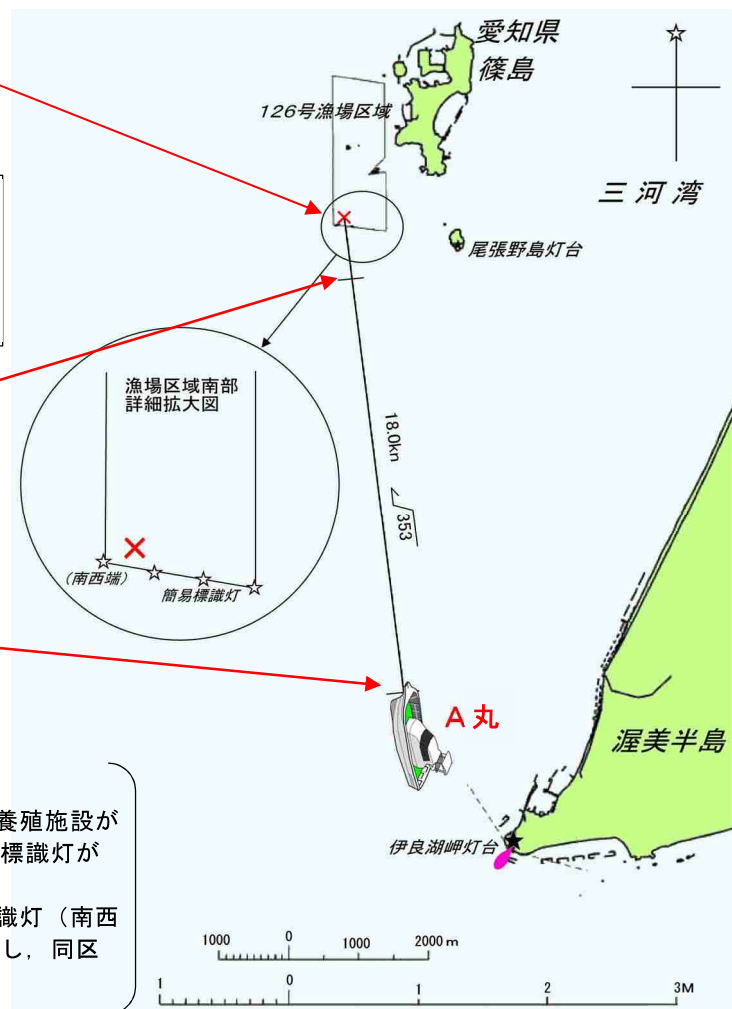
13:43 半
ほぼ正船首方 700 メートルのところに 126 号漁場区域の簡易標識灯を視認
同灯が南西端標識灯より一つ東側の簡易標識灯であったものの、平素目標としている南西端標識灯であると誤認したまま続航

13:33 少し前
針路を 353 度、18.0 ノットの速力で、手動操舵により進行

船長

126 号漁場区域の存在、同区域内にのり養殖施設が敷設されていること、同区域の周囲に簡易標識灯が設置されていることを承知

平素、126 号漁場区域の南西端の簡易標識灯（南西端標識灯）を視認した後は、同灯を目標とし、同区域の西側に沿って航行



教訓

慣れた海域であっても、GPS プロッターを活用して船位の確認を十分に行うこと。

－水上オートバイ－

水上オートバイA丸被引浮体 水上オートバイB丸 衝突事件

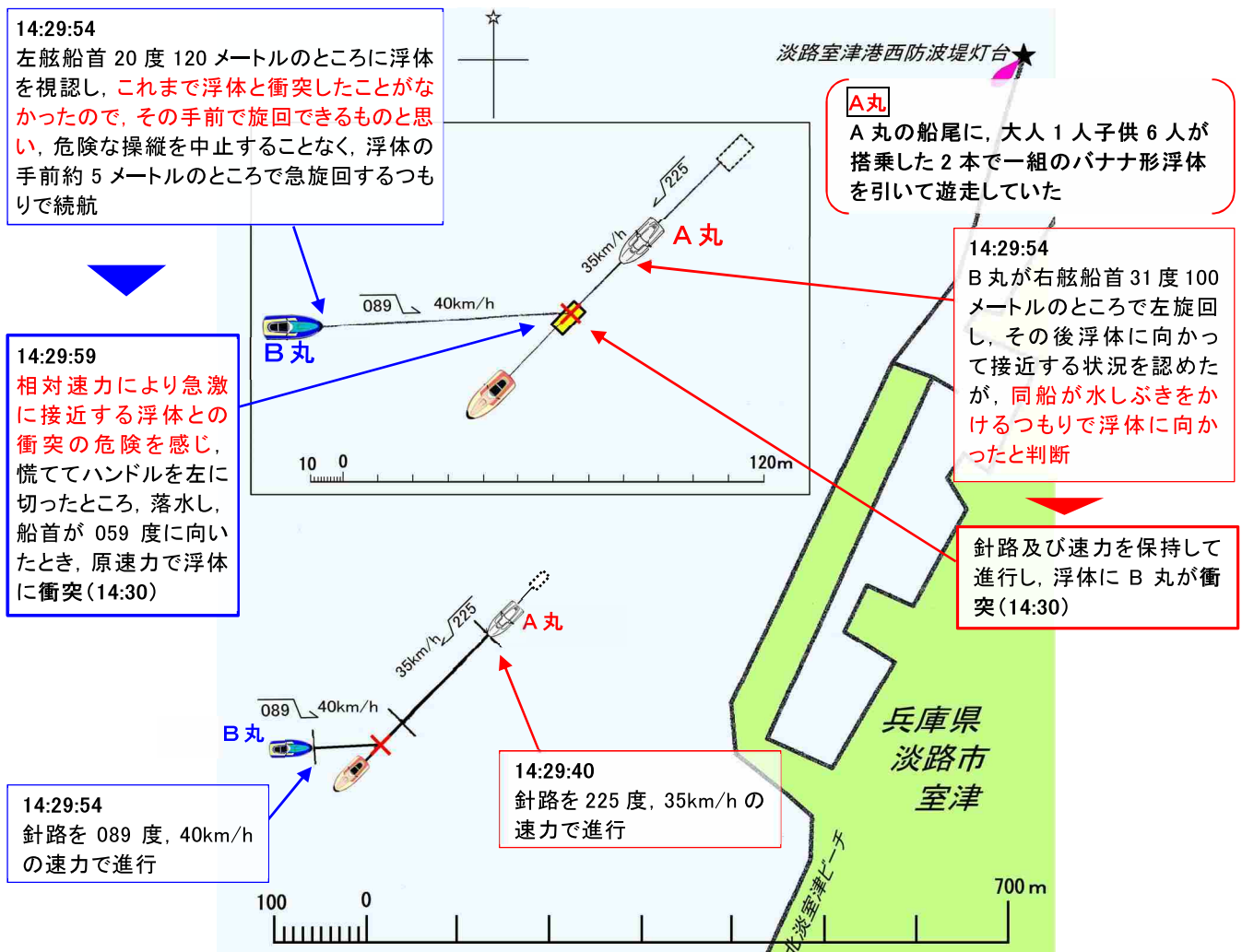
浮体の搭乗者に水をかけるつもりで接近した水上オートバイが、他の水上オートバイが引く浮体に衝突した事例



水上オートバイ A丸被引浮体	船長：不懲戒	水上オートバイ B丸	船長：業務停止 2 箇月
A 丸 0.2 トン（乗組員 1 人，同乗者 1 人） 浮体（搭乗者大人 1 人，子供 6 人） 兵庫県北淡室津ビーチの砂浜 → 同ビーチ沖合 浮体の右中央部から後部にかけて擦過傷，搭乗者が 1 人死亡，2 人負傷		0.1 トン（乗組員 1 人） 北淡室津ビーチの砂浜 → 同ビーチ沖合 右舷中央部から後部にかけて亀裂，擦過傷等	
発生年月日場所：平成 30 年 8 月 5 日 14 時 30 分 兵庫県淡路市北淡室津ビーチ沖合 気象海象：晴れ 風力 2 西風 上げ潮の中央期 視界良好			

原因

本件衝突は、ビーチ沖合において、遊走中の B 丸が、A 丸が船尾に引く浮体の至近で急旋回する危険な操縦を中止しなかったことによって発生したものである。



教訓

水上オートバイの操縦者は、他船などに接近して水しぶきをかけたり、急旋回したりするなどの危険な操縦を行わないこと。