

裁決の状況と原因

1 裁決の状況

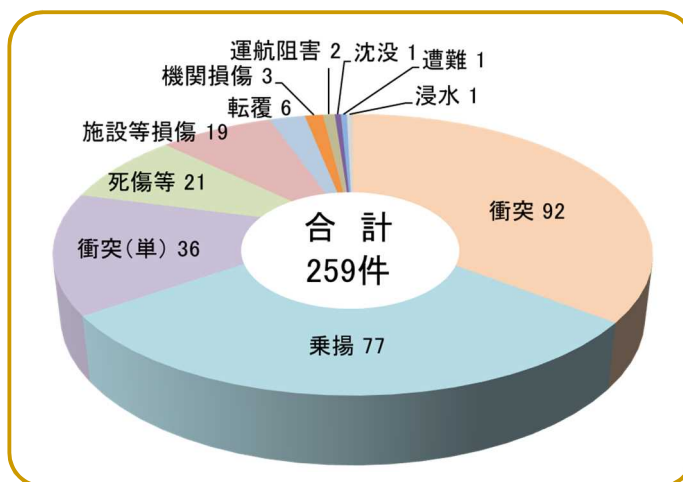
(1) 海難種類別裁決件数

令和3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92件と最も多く、全件数の35.5%を占めており、以下、乗揚が77件(29.7%)、衝突(単)が36件(13.9%)、死傷等が21件(8.1%)、施設等損傷が19件(7.3%)、転覆が6件(2.3%)、機関損傷3件(1.2%)、運航阻害2件(0.8%)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3年の裁決の対象となった船舶は368隻となっており、船種別では、プレジャーボートが106隻と最も多く、全体の28.8%を占め、次いで漁船が95隻(25.8%)となっています。

海難種類別では、衝突が191隻と最も多く、全体の52.0%を占め、次いで乗揚が81隻(22.0%)となっています。

(単位：隻)

船種 \ 海難種類別	衝突	衝突(単)	乗揚	沈没	転覆	遭難	機関損傷	死傷等	施設等損傷	運航阻害	浸水	合計
旅客船	6	4	3					2	1			16
貨物船	39	12	14				2		7			74
油送船	5		1									6
漁船	47	7	28		5		1	4	2		1	95
引船	5	1	2					1	1			10
押船	2	1	1		1							5
作業船	3	1	3		2							9
遊漁船	17	1	1					1	1	1		22
瀬渡船	1		1					2	1			5
プレジャーボート	57	9	19	1		1		12	6	1		106
交通船	1		3					1				5
公用船	1	1	2									4
非自航船	5	1	2									8
その他	2		1									3
合計	191	38	81	1	8	1	3	23	19	2	1	368

※ 「非自航船」とは、はしけ、バージ、台船等をいう。

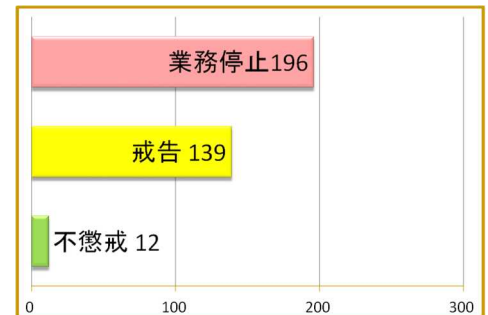
(3) 免許種類別懲戒の状況

懲戒の状況 (単位：人)

① 懲戒の状況

令和3年に言い渡された259件の裁決のうち、受審人は347人で、業務停止が196人(56.5%)、戒告が139人(40.0%)、不懲戒^(※1)が12人(3.5%)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166人と最も多く、全体の47.8%を占め、次いで二級小型船舶操縦士が66人(19.0%)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			3	4	1		8
	二級			1		2		3
	三級			6	4			10
	四級			33	16	2		51
	五級			13	7			20
	六級			7	2			9
海技士(機関)	一級				1			1
	二級					1		1
	三級							0
	四級			1				1
	五級			1		1		2
	六級							0
小型船舶操縦士	一級			94	69	3		166
	二級			34	30	2		66
	特殊			2	1			3
水先人	一級			1	4			5
	二級							0
	三級							0
締約国資格受有者					1			1
合計			0	196	139	12	0	347

※ 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

令和3年に言い渡された259件368隻に対する裁決のうち、原因とならなかった船舶31隻を除く337隻の原因総数は、合計450件となっています。

(2) 原因分類別

原因総数450件を原因別に分類すると、「見張り不十分」が142件と最も多く、原因総数の31.6%を占め、次いで「信号不履行」が70件(15.6%)、「船位不確認」が52件(11.6%)、「居眠り」が33件(7.3%)、「航法不遵守」が32件(7.1%)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。)

原因総数を海難種類別にみると、「衝突」が267件と最も多いことから、次の項以降では、海難関係船舶に適用される航法を遵守しなかったケースである「航法不遵守」を取り上げ、その船種別、適用法令別にみた海難発生状況と、裁決から導き出される海難発生防止の教訓として航法別に5事例を紹介します。続いて、(4)「船種別による海難の原因分類」において、原因分類別で上位の「見張り不十分」や「船位不確認」などを紹介します。

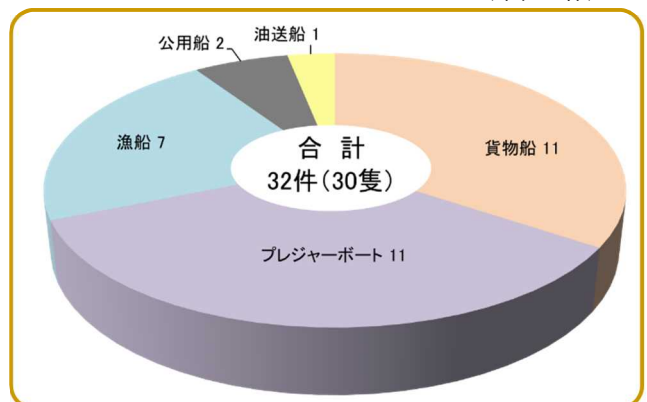
(3) 「航法不遵守」が原因とされた海難

① 船種別

「航法不遵守」が原因とされた32件(30隻)について、船種別にみると、貨物船及びプレジャーボートがそれぞれ11件(37.0%)と最も多く、次いで漁船が7件(6.2%)などとなっています。

※貨物船及び公用船は、それぞれ1隻で2つの原因を挙げています。

航法不遵守が原因とされた船種別隻数(原因件数)
(単位: 件)



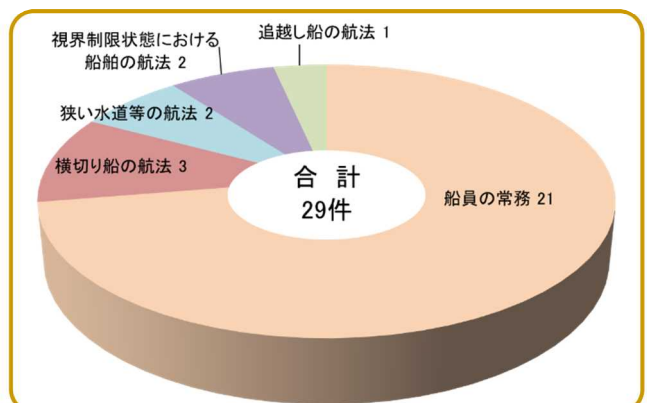
② 適用法令別

「航法不遵守」が原因とされた32件のうち、海上衝突予防法が適用されたものが29件、港則法が3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29件では、「船員の常務」が21件(72.4%)で最も多く、次いで「横切り船の航法」が3件(10.3%)、「狭い水道等の航法」及び「視界制限状態における船舶の航法」がそれぞれ2件(6.9%)、「追越し船の航法」が1件(3.5%)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 丸 衝突事件

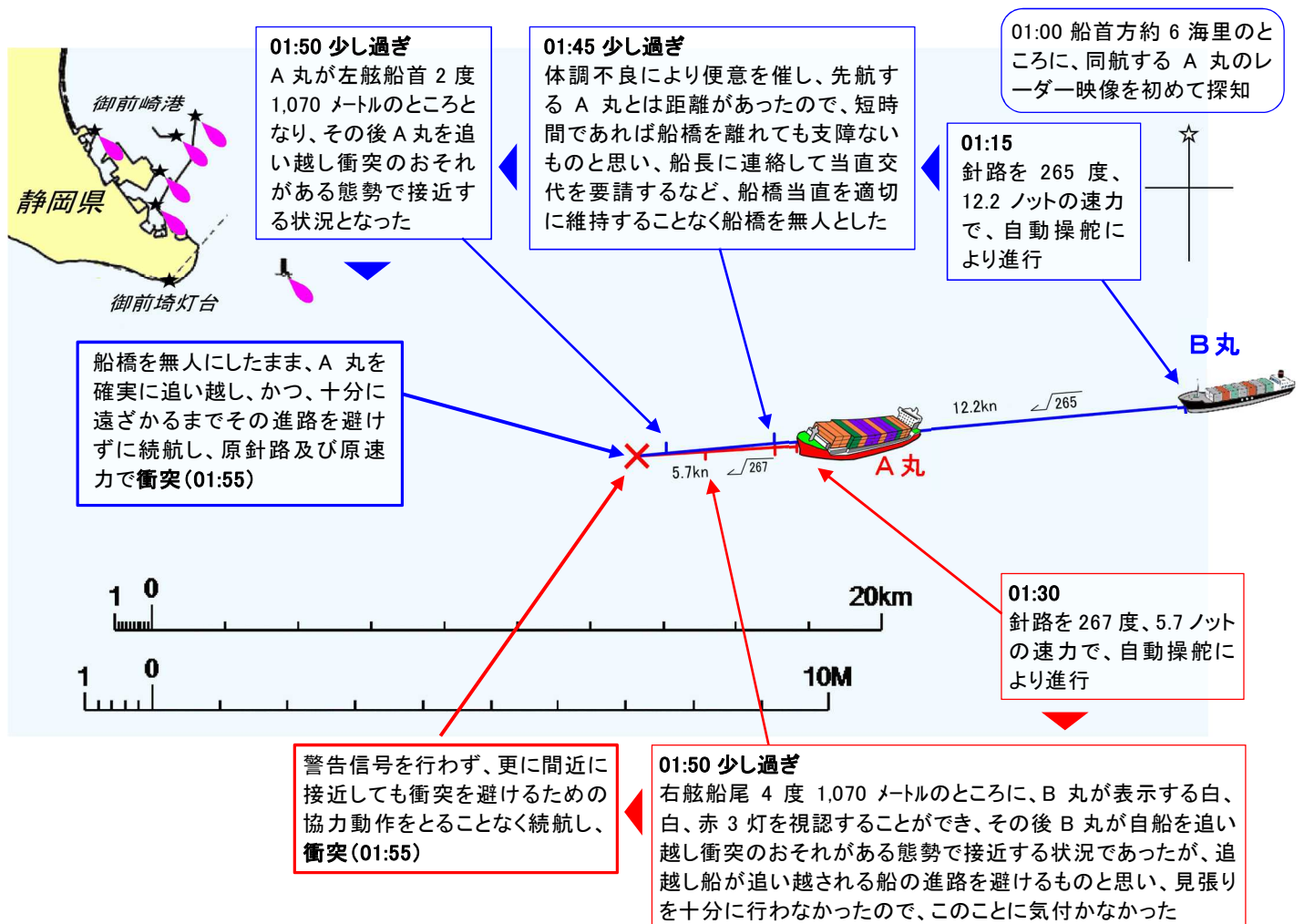
船橋を無人としたまま航行中の B 丸が、A 丸を追い越す態勢となったことに気付かずに衝突した事例



貨物船 A 丸 二等航海士：戒告 749 トン（乗組員 6 人） 京浜港横浜第 5 区 → 名古屋港 右舷船尾部外板に凹損等	貨物船 B 丸 甲板長：業務停止 1 か月 499 トン（乗組員 5 人） 千葉港葛南区 → 岡山県笠岡港 船首部外板に破口等
発生年月日時刻場所：平成 31 年 1 月 31 日 01 時 55 分 静岡県御前崎港東方沖合 気象海象：曇り 風力 3 西北西風 上げ潮の末期 視界良好	

原因

本件衝突は、夜間、御前崎港東方沖合において、西行中の A 丸を追い越す B 丸が、船橋当直の維持が不適切で、A 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、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

単独の船橋当直中、体調不良になるなどした場合、船橋を無人とすることのないよう、船長に連絡して当直交代を要請するなど、船橋当直を適切に維持すること。

後方から接近する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。

事例 2 行会い船の航法 (海上衝突予防法第 14 条)

漁船 A 丸 モーターボート B 丸 衝突事件

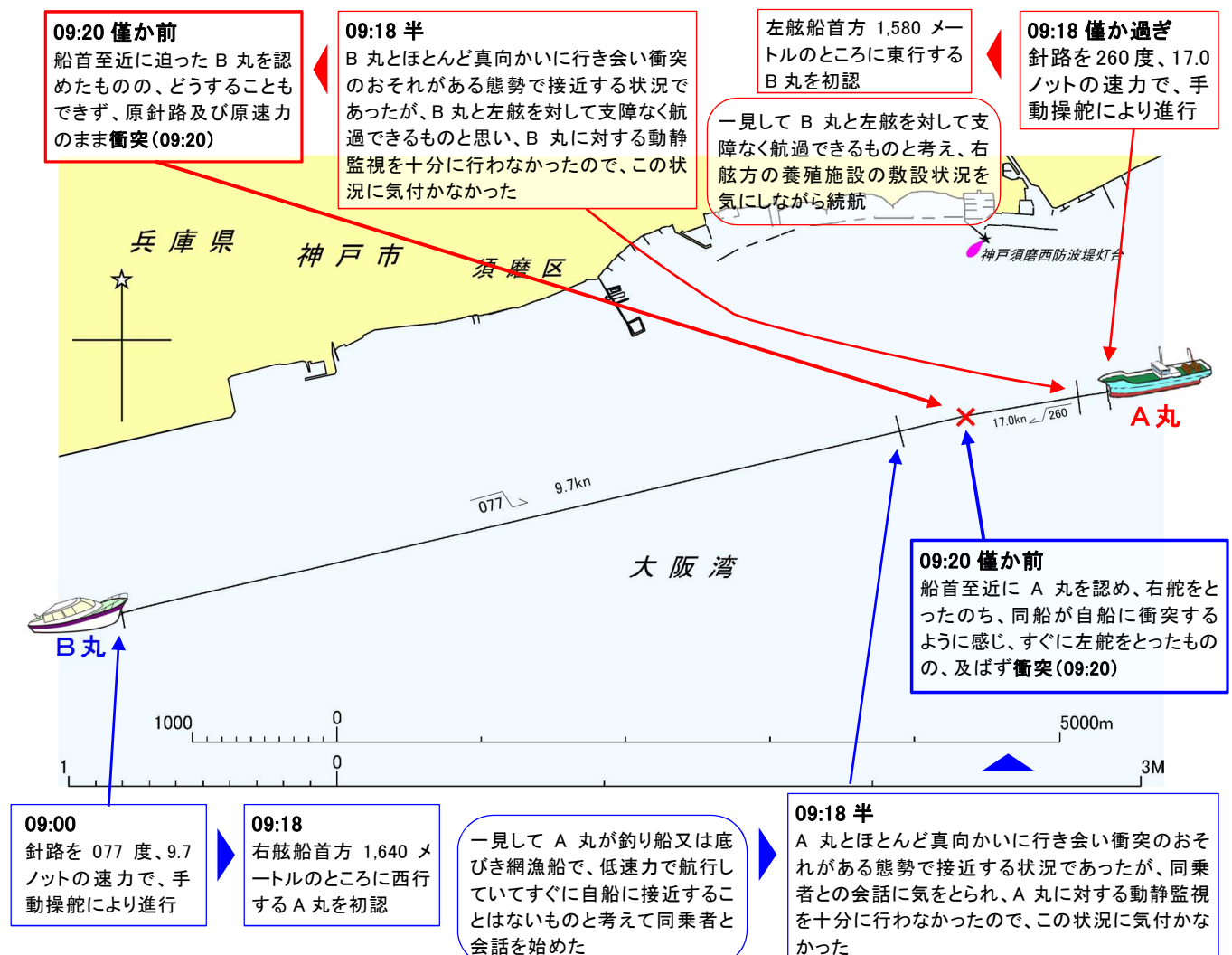
A 丸と B 丸がほとんど真向かいに行き会い衝突のおそれがある態勢で接近して衝突した事例



漁船 A 丸 船長：業務停止 1 か月 9.1 トン（乗組員 2 人） 兵庫県和田岬南方沖合の漁場 → 兵庫県垂水漁港 船首外板に破口等	モーターボート B 丸 船長：業務停止 1 か月 長さ 6.50 メートル（乗組員 1 人、同乗者 1 人） 阪神港神戸第 4 区 → 垂水漁港南東方沖合の釣り場 両舷船首部ガンネルに破損等、船長が負傷
発生年月日時時刻場所：令和元年 9 月 19 日 09 時 20 分 大阪湾北部 気象海象：晴れ 風力 4 北東風 上げ潮の末期 視界良好	

原因

本件衝突は、大阪湾北部において、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、西行中の 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、東行中の B 丸が、動静監視不十分で、針路を右に転じなかったこととによって発生したものである。



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、それぞれ針路を右に転じること。

事例 3 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る態勢で接近して衝突した事例



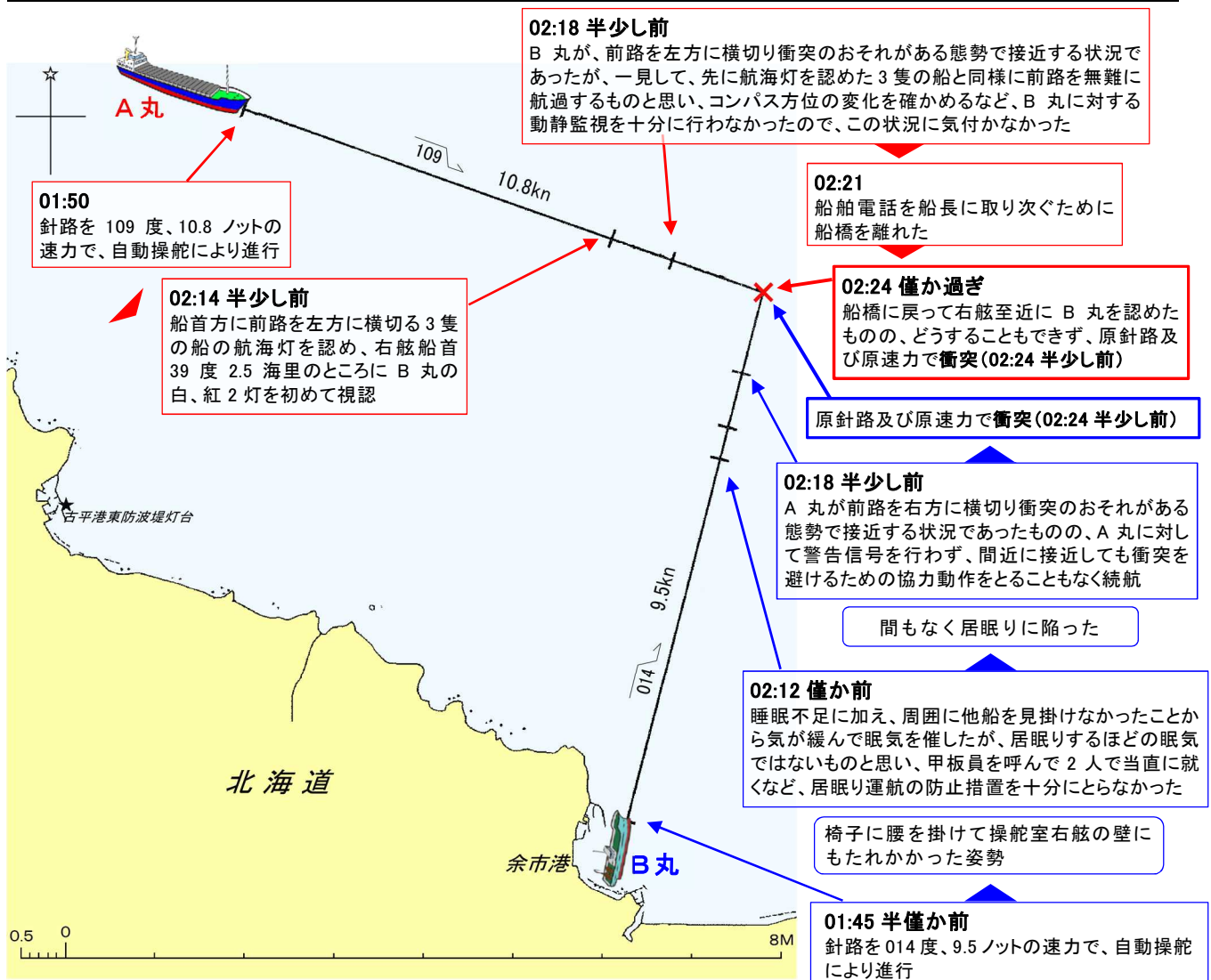
貨物船 A 丸	二等航海士：業務停止 1 か月	漁船 B 丸	船長：戒告
498 トン（乗組員 5 人） 愛媛県新居浜港 → 北海道石狩湾港 右舷中央部外板に凹損等		19.90 トン（乗組員 5 人） 北海道余市港 → 余市港北方沖合の漁場 球状船首に圧壊、船首外板に亀裂等、船長が負傷	

発生年月日時時刻場所：令和 2 年 9 月 18 日 02 時 24 分半少し前 余市港北方沖合

気象海象：晴れ 風力 2 南西風 上げ潮の中央期 視界良好

原因

本件衝突は、夜間、余市港北方沖合において、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、東行する A 丸が、動静監視不十分で、前路を左方に横切る B 丸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 丸が、居眠り運航の防止措置が不十分で、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

船首方に自船の前路を横切る他船を認めた場合、衝突のおそれの有無を判断できるよう、コンパス方位の変化を確かめるなど、動静監視を十分に行うこと。
単独での操船中に眠気を催した場合、他の乗組員と 2 人以上で当直を行うなど、居眠り運航の防止措置を十分にとること。

事例 4 視界制限状態における船舶の航法

(海上衝突予防法
第 19 条)



貨物船 A 丸 貨物船 B 丸 衝突事件

霧で視界制限状態となった海域で、A 丸と B 丸が、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て衝突した事例

貨物船 A 丸 船長：戒告 499 トン（乗組員 5 人） 茨城県鹿島港 → 阪神港 浸水して沈没（のち、廃船処理）、乗組員 4 人（一等航海士、二等航海士、機関長、一等機関士）が死亡	貨物船 B 丸 船長：戒告、一等航海士：業務停止 2 か月 499 トン（乗組員 4 人） 千葉港 → 宮城県仙台塩釜港 球状船首に折損、左舷錨のシャंकに曲損等
--	---

発生年月日時刻場所：令和元年 5 月 26 日 02 時 09 分半僅か前 千葉県犬吠埼南方沖合
 気象海象：霧 風力 1 北東風 ほぼ低潮期 視程約 50 メートル 関東海域に海上濃霧警報発表中

原因

本件衝突は、夜間、霧で視界制限状態となった犬吠埼南方沖合において、南下する A 丸が、霧中信号を行うことも、安全な速力とすることもせず、レーダーで前方に探知した B 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際、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ことと、北上する B 丸が、霧中信号を行うことも、安全な速力とすることもせず、レーダーで前方に探知した A 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際、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こととによって発生したものである。

船長 発航に先立ち

- ・関東海域に海上濃霧警報が発表されていることを把握していなかったが、時期的に濃霧が発生する海域があることを認識
- ・航行中に霧で視界が制限されるおそれがあったが、瀬戸内海に比べて航行船舶が少ないので各船橋当直者が無難に航行するものと思い、船橋当直者に対して、視界制限状態になったときには直ちに報告するよう、視界制限時の指示を徹底しなかった

船長 発航に先立ち

- ・関東海域に海上濃霧警報が発表されていることを把握していなかったが、時期的に霧の発生を予測
- ・航行中に霧で視界が制限されるおそれがあったが、出港時の視界が良好だったこともあり、各船橋当直者が無難に航行するものと思い、船橋当直者に対して、視界制限状態になったときには直ちに報告するよう、視界制限時の指示を徹底しなかった

02:04 半僅か前

A 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、依然、互いに右舷を対して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ることも、必要に応じて行きあしを止めることもなく進行

02:04 僅か過ぎ

航過距離を少し広げようと自動操舵のまま針路を左に転じて 034 度として続航

01:23

針路を 036 度、11.0 ノットの速力で自動操舵により進行

01:00 頃霧によって視程が約 100 メートルに狭められて視界制限状態になった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せず

23:45 頃

二等航海士は、単独の船橋当直に就く

01:57 半僅か前

正船首僅か右 4.5 海里のところに A 丸のレーダー映像を初めて探知し、自動物標追跡機能でプロットしたところ、同船と著しく接近することとなると認めたものの、互いに右舷を対して航過できると考えた

前方を目視していたところ、左舷船首方に白 1 灯を認め、急いで自動操舵に切り替えて右舵をとったものの、効なく原針路及び原速力のまま衝突(02:09 半僅か前)

00:10 頃

船長は、二等航海士に船橋当直を引継、降橋して入室で休息

01:49 少し過ぎ

針路を 209 度、11.6 ノットの速力で進行

霧によって視界制限状態になった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

01:59 半

215 度に転針

02:04 半僅か前

レーダーで B 丸が右舷船首 2 度 1.9 海里のところとなり、その後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となったが続航

02:07 半僅か前

右転を開始

船首が 246 度を向き、11.3 ノットの速力となったとき衝突(02:09 半僅か前)

教訓

航行中、視界制限状態となった場合、霧中信号を開始して安全な速力とし、他船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際は、針路を保つことができる最小限度の速力に減じ、また、必要に応じて行きあしを止めること。

事例 5 港の防波堤の入口付近の航法 (港則法第 15 条)

貨物船 A 丸 貨物船 B 丸 衝突事件

清水港において、入航中の A 丸と出航中の B 丸が防波堤の入口付近で出会うおそれがある態勢で接近して衝突した事例



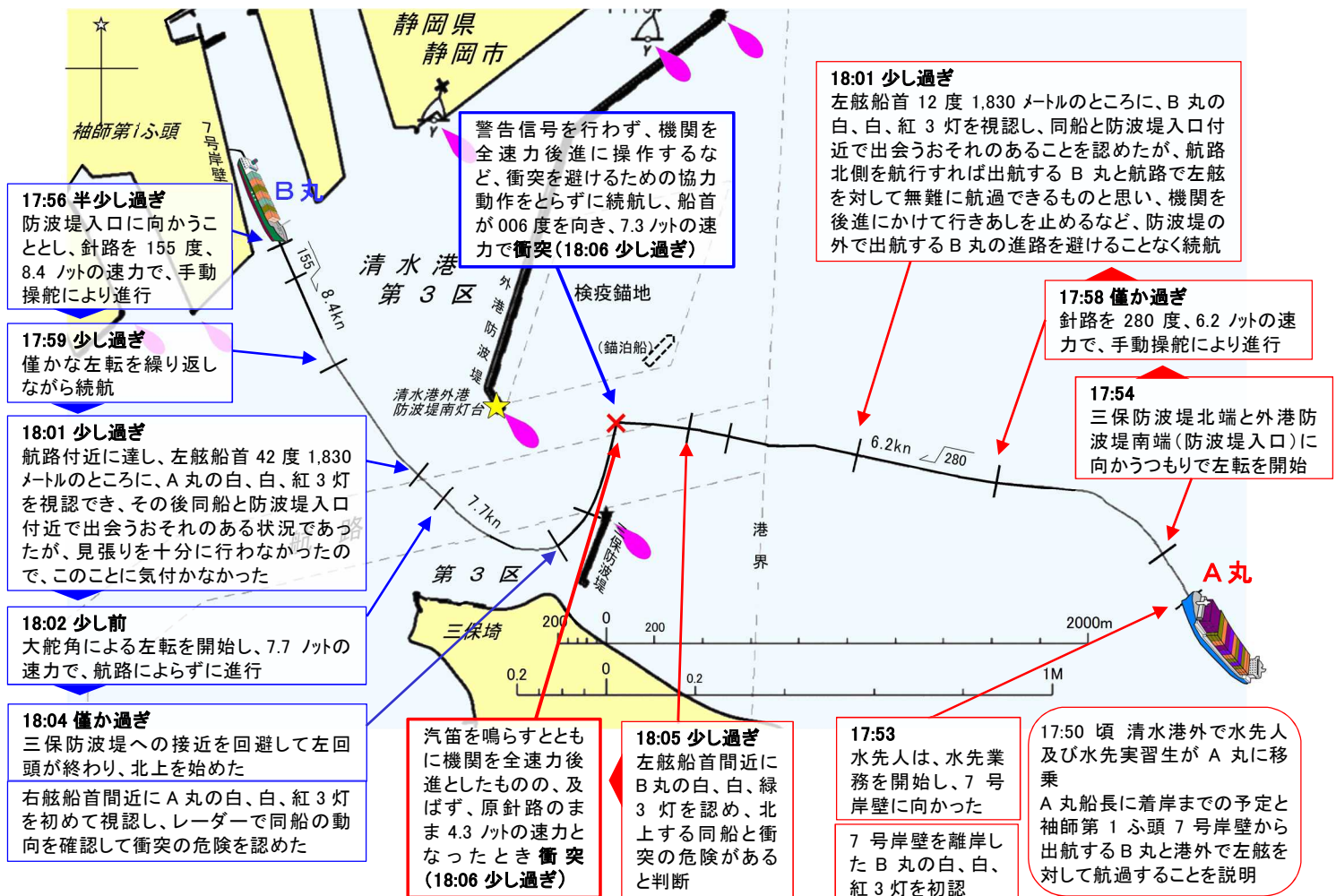
貨物船 A 丸 (外国籍船)	水先人：戒告	貨物船 B 丸 (外国籍船)	関係人指定なし
17,153 トン (乗組員 19 人) 名古屋港 → 静岡県清水港 船首部に亀裂、球状船首部に凹損		9,443 トン (乗組員 17 人) 清水港第 3 区袖師第 1 ふ頭 7 号岸壁 → 大韓民国釜山港 右舷船首部外板に凹損	

発生年月日時時刻場所：令和元年 10 月 24 日 18 時 06 分少し過ぎ 清水港

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、夜間、清水港において、入航する A 丸と出航する B 丸が防波堤の入口付近で出会うおそれのある態勢で接近した際、A 丸が、防波堤の外で、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、航路によって航行せず、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

入航船は、港の防波堤の入口付近で出航船と出会う虞のあることを認めた場合、防波堤の外で出航船の進路を避けること。

出航船は、見張りを十分に行い、入航船と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、遊漁船及び瀬渡船並びに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した。

- * 全ての船種において、件数では「衝突」が最多
- * 原因分類別では、油送船を除き「見張り不十分」が最多。油送船は「信号不履行」が最多

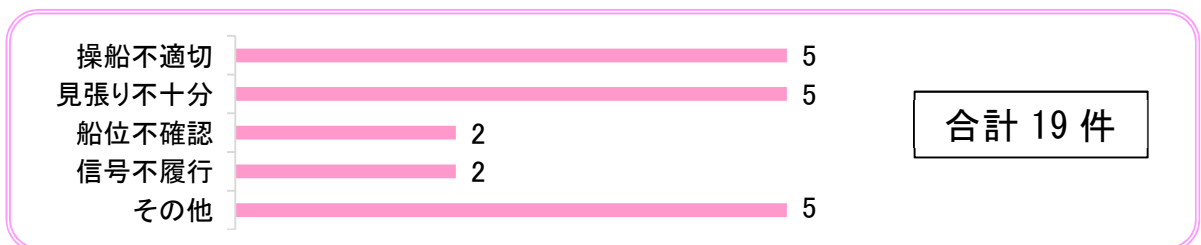
※ 裁決では1隻の船舶について複数の原因を示すことがあるので、船舶隻数と原因数が同数にならない場合があります。

※ 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」別に、原因分類ごとにみた海難発生状況と、裁決から導き出される海難発生防止の教訓として船種別に7事例を紹介します。

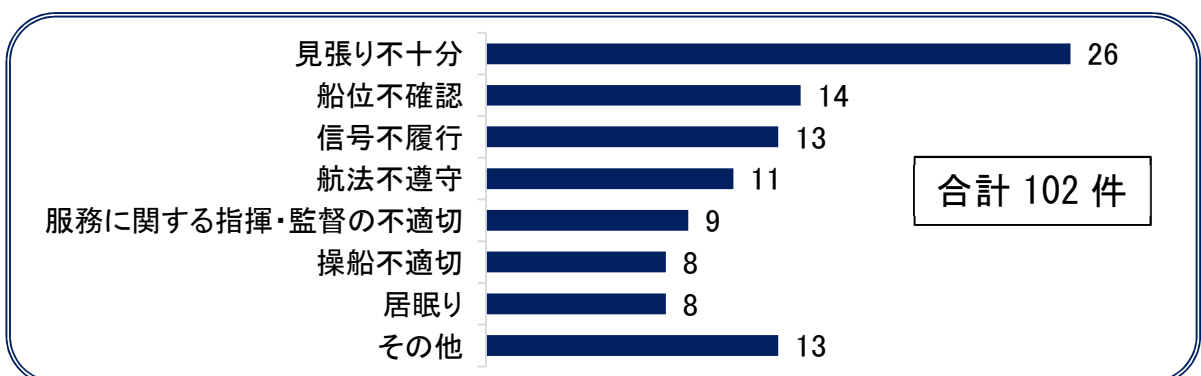
① 旅客船

旅客船の海難は16隻であり、このうち衝突が6隻と最も多く、次いで衝突(単)が4隻となっています。原因分類別では、合計19件の原因が示されており、「操船不適切」、「見張り不十分」が共に5件(26.3%)、次いで「船位不確認」、「信号不履行」が共に2件(10.5%)、その他の5件は「針路の選定・保持不良」、「甲板・荷役等の作業の不適切」、「旅客・貨物等積載不良」などとなっています。



② 貨物船

貨物船の海難は74隻であり、このうち衝突が39隻と最も多く、次いで乗揚げが14隻となっています。原因分類別では、合計102件の原因が示されており、「見張り不十分」が最も多く26件(25.5%)、次いで「船位不確認」が14件(13.7%)、「信号不履行」が13件(12.8%)、「航法不遵守」が11件(10.8%)などとなっています。



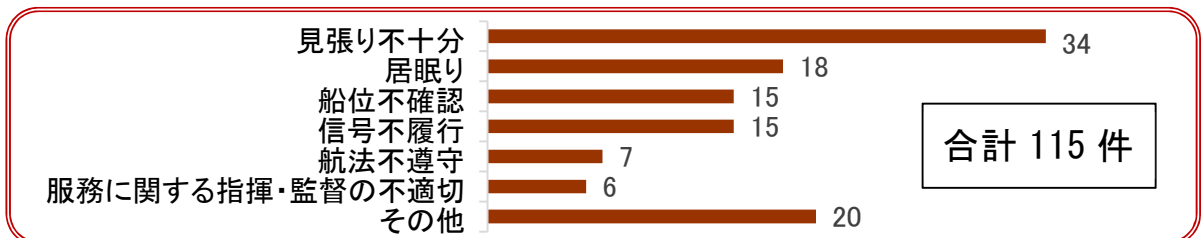
③ 油送船

油送船の海難は6隻であり、衝突が5隻、乗揚が1隻となっています。原因分類別では、合計11件の原因が示されており、「信号不履行」が最も多く4件（36.3%）、次いで「見張り不十分」が3件（27.3%）、「服務に関する指揮・監督の不適切」2件（18.2%）などとなっています。



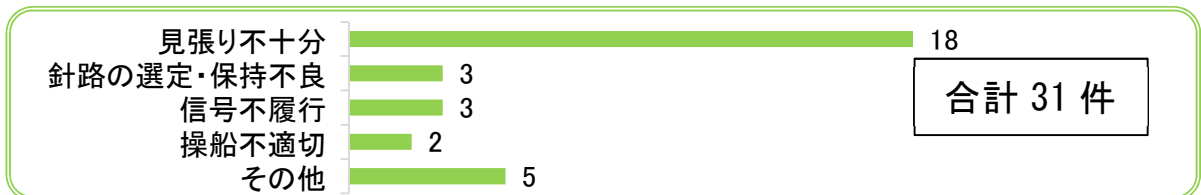
④ 漁船

漁船の海難は95隻であり、このうち衝突が47隻と最も多く、次いで乗揚が28隻となっています。原因分類別では、合計115件の原因が示されており、「見張り不十分」が最も多く34件（29.6%）、次いで「居眠り」が18件（15.6%）、「船位不確認」、「信号不履行」が共に15件（13.0%）などとなっています。



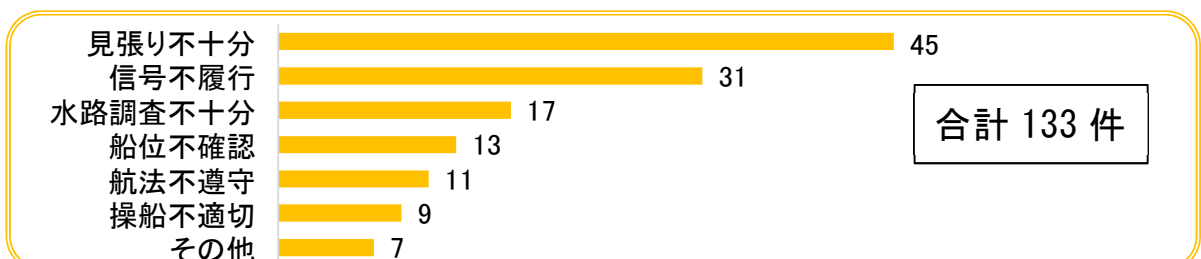
⑤ 遊漁船、瀬渡船

遊漁船、瀬渡船の海難は27隻であり、このうち衝突が18隻と最も多く、次いで死傷等が3隻となっています。原因分類別では、合計31件の原因が示されており、「見張り不十分」が最も多く18件（58.1%）、「針路の選定・保持不良」、「信号不履行」が共に3件（9.7%）などとなっています。



⑥ プレジャーボート

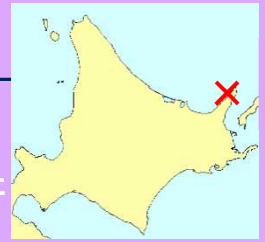
プレジャーボートの海難は106隻であり、このうち衝突が57隻と最も多く、次いで乗揚が19隻となっています。原因分類別では、合計133件の原因が示されており、「見張り不十分」が最も多く45件（33.8%）、次いで「信号不履行」が31件（23.3%）、「水路調査不十分」が17件（12.8%）、「船位不確認」が13件（9.8%）などとなっています。



－ 旅客船 －

旅客船 A 丸 乗揚事件

河口周辺の浅所に向かう状況を認めた際、操船を適切に行わなかったことによって乗り揚げた事例



旅客船 A 丸

船長：業務停止 1 か月

14 トン（乗組員 2 人、旅客 37 人）

北海道ウトロ漁港 → 北海道知床岬沖合

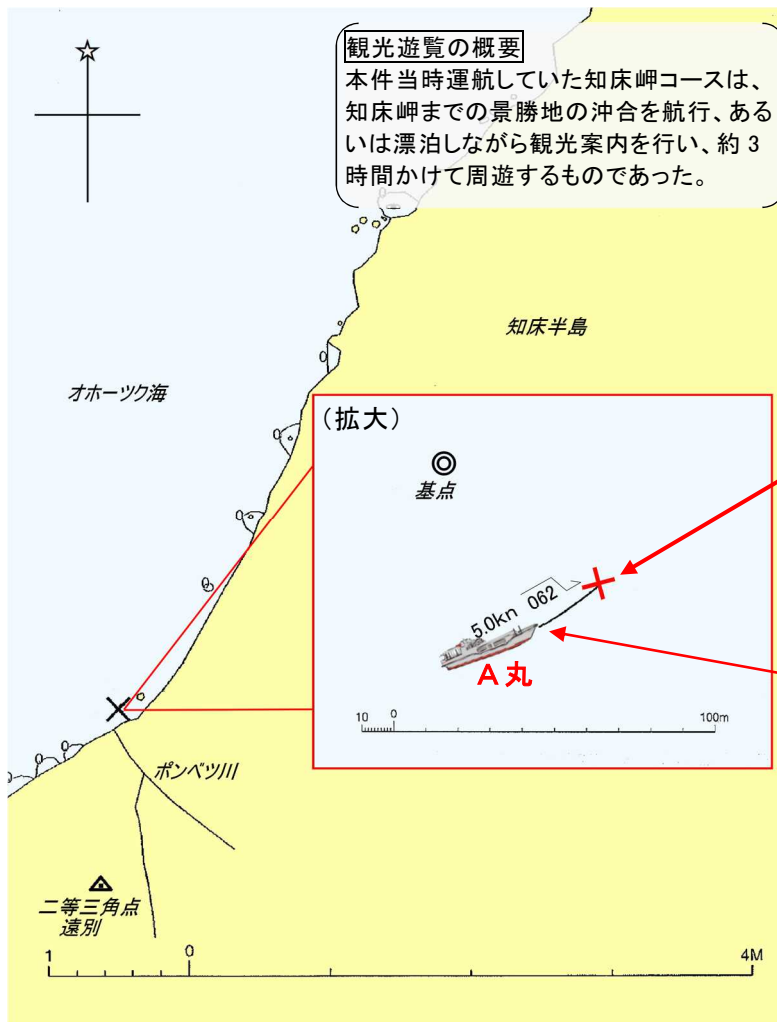
シュピーースに破損、旅客 5 人が負傷

発生年月日時刻場所：令和元年 6 月 26 日 14 時 20 分 北海道ポンベツ川河口北方沖合

気象海象：晴れ 風ほとんどなし ほぼ低潮時 視界良好

原因

本件乗揚は、ポンベツ川河口北方沖合において、発進して河口周辺浅所に向かう状況を認めた際、操船が不適切で、左回頭しながら同浅所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

定められた基準航路を逸脱して航行しないこと。

河口周辺浅所に向かう状況を認めた場合、同浅所に乗り揚げることのないよう、直ちに機関を後進に掛けて行きあしを止めるなど、操船を適切に行うこと。

－貨物船－

貨物船A丸 機関損傷事件

逆転機の潤滑油を交換しないで継続使用し、同油の性状劣化により同機の摺動部の潤滑性が低下して油膜切れを引き起こし、焼付きが生じた事例



貨物船A丸 機関長：業務停止1か月

388 トン（乗組員4人）
千葉港葛南区 → 名古屋港第1区
スラストメタルの焼損及び剥離、出力継手の変形等

発生年月日時刻場所：令和元年10月14日 10時10分 東京湾浦賀水道航路
気象海象：晴れ 風力1 北風 下げ潮の末期

原因

本件機関損傷は、主機及び逆転機の運転及び保守管理に当たり、逆転機の潤滑油の性状管理が不適切で、同機の摺動部の潤滑性が低下して、油膜切れを引き起こし、同部の焼付きが生じたことによって発生したものである。

逆転機の潤滑油経路

歯車箱底部の容量約75リットルの油だめにためられた潤滑油が、32メッシュの1次こし器を通して直結歯車式潤滑油ポンプによって吸引、加圧されたのち、一部がクラッチ作動油として前後進切替弁を経て前進用クラッチ又は後進用クラッチのクラッチピストンに作用して各クラッチを嵌合させ、残りが潤滑油として冷却器及び150メッシュの2次こし器を通して軸受、歯車の各摺動部及び各クラッチの摩擦板等に注油されるようになっていた。

逆転機の取扱（取扱説明書の記載内容）

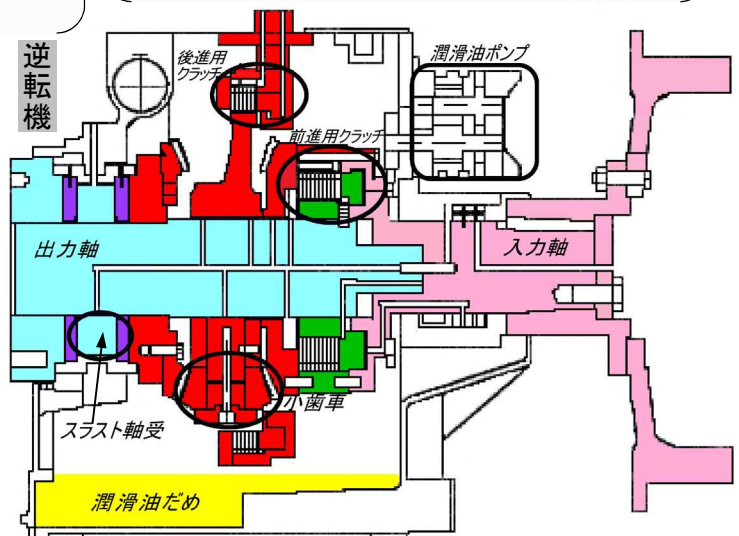
運転については、
潤滑油温度を潤滑油冷却器出口側において、40度（摂氏）ないし55度に保つことを推奨
交換については、
初回は1,000時間使用後に、その後は3,000時間ないし4,000時間使用ごとに行うことを推奨

A丸の運転形態

名古屋港で積荷した特殊鋼材を千葉港で揚荷する航海を繰り返し、主機の年間使用時間が約3,500時間となっていた。

平成27年11月の定期検査時に逆転機の開放整備を行い、潤滑油が交換されたものの、以降、潤滑油の交換がなされないまま運転が続けられた。

潤滑油温度も潤滑油冷却器出口側において徐々に上昇し、令和元年7月には潤滑油温度が60度を超える状況となっていた。



発航に先立ち、機関長は、潤滑油を交換しないまま継続使用すると、同油の性状劣化により逆転機の摺動部の潤滑性が低下して油膜切れを引き起こし、摺動部の焼付きが生じるおそれがあったが、これまで定期検査ごとの潤滑油交換でも同油の極端な性状劣化を認めず、運転に支障がなかった。

→ 次回の定期検査まで交換しなくても無難に運転できるものと思い、取扱説明書で推奨された時間で潤滑油を交換するなど、同油の性状管理を適切に行わなかった。

→ 主機を回転数毎分330にかけて10.0ノットの速力で航行中、逆転機の摺動部の潤滑性が低下して油膜切れを引き起こし同部の焼付きが生じ、逆転機から異臭と白煙を発した(10:10)

教訓

取扱説明書で推奨された時間で潤滑油を交換するなど、同油の性状管理を適切に行うこと。

－油送船－

油送船A丸 乗揚事件

居眠り運航の防止措置が不十分で、陸岸に向首進行して乗り揚げた事例



油送船A丸

船長：業務停止1か月

299トン（乗組員4人）

関門港小倉区 → 広島県呉港広区

球状船首及び船底外板に亀裂及び凹損等

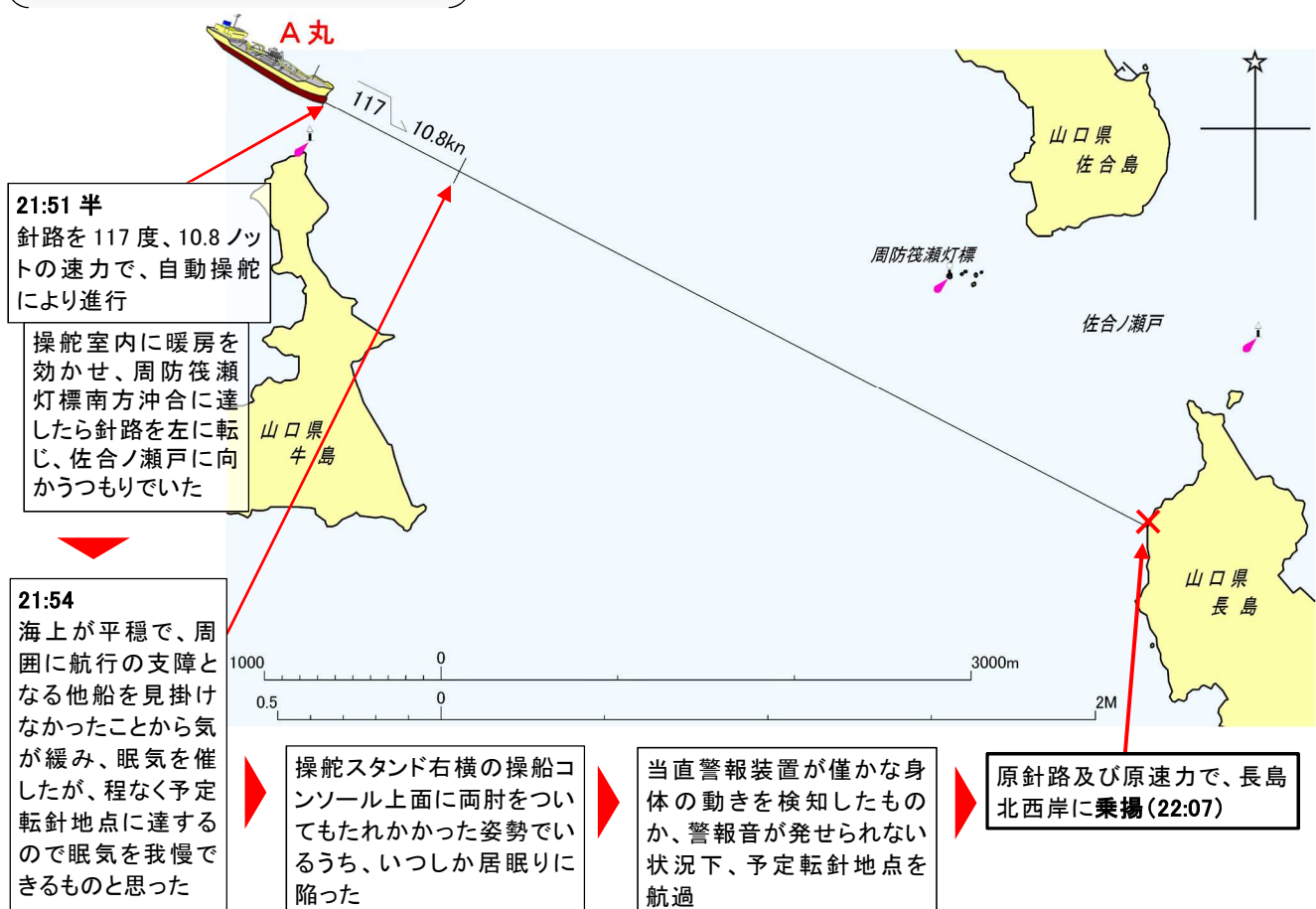
発生年月日時刻場所：令和2年3月23日 22時07分 山口県長島北西岸

気象海象：晴れ 風力2 西北西風 下げ潮の中央期

原因

本件乗揚は、夜間、佐合ノ瀬戸西方沖合において、呉港に向け航行中、居眠り運航の防止措置が不十分で、長島に向首進行したことによって発生したものである。

操舵室右舷前部天井に、船橋航海当直警報装置（当直警報装置）のセンサーが設置され、当直者の動きを3分間検知しなければ警報音を発する設定となっていた。



教訓

眠気を催した場合、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。

当直警報装置は、居眠りそのものを検知するものではなく、同装置の居眠り防止機能については、あくまでも補助的なものであることを認識すること。

－漁船－

漁船A丸 養殖施設損傷事件

養殖施設の存在を承知していた甲板員が、船長から引き継いだ針路で航行し、見張りを十分に行わず、養殖施設に乗り入れた事例



漁船A丸 甲板員：戒告

19トン（乗組員14人）

宮城県金華山東方沖合の漁場 → 同県気仙沼港

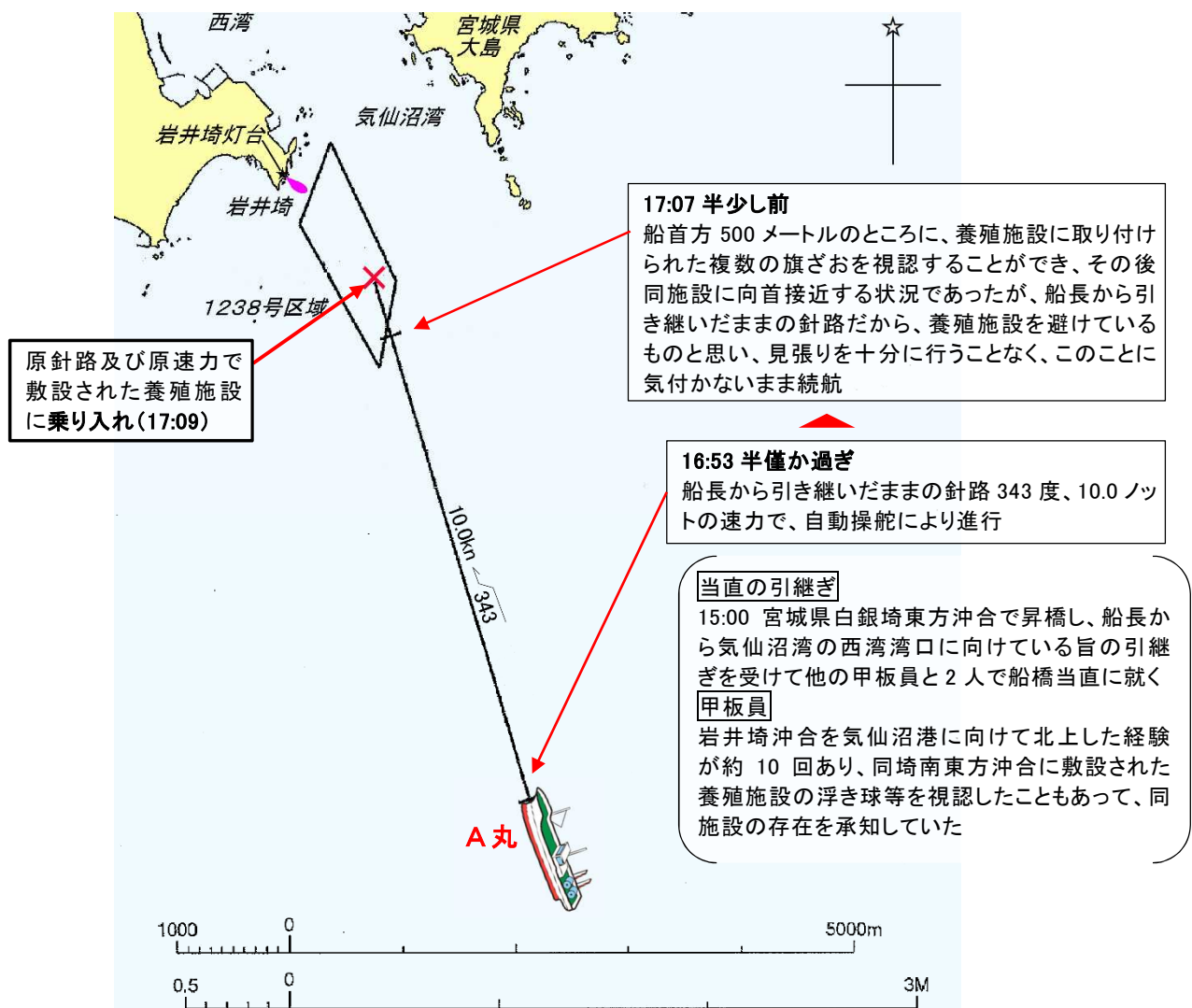
養殖施設の桁綱及び錨綱に損傷

発生年月日時刻場所：令和元年9月17日 17時09分 宮城県岩井埼南東方沖合

気象海象：曇り 風力1 東南東風 ほぼ高潮時 視界良好

原因

本件養殖施設損傷は、岩井埼南東方沖合において、気仙沼港に向けて帰航する際、見張り不十分で、1238号区域に敷設された養殖施設に向首進行したことによって発生したものである。



教訓

船長から引き継いだ針路であっても、養殖施設を避けているとは限らないので、見張りを十分に行って航行すること。

－遊漁船－

遊漁船A丸 防波堤衝突事件

防波堤までまだ距離があると思い、船位の確認を十分に行わずに航行し、防波堤に衝突した事例



遊漁船A丸 船長：業務停止1か月

14トン（乗組員1人、釣り客7人、知人1人）

京浜港川崎第1区の川崎航路北側の釣り場 → 京浜港川崎第2区の扇島東水路内の釣り場

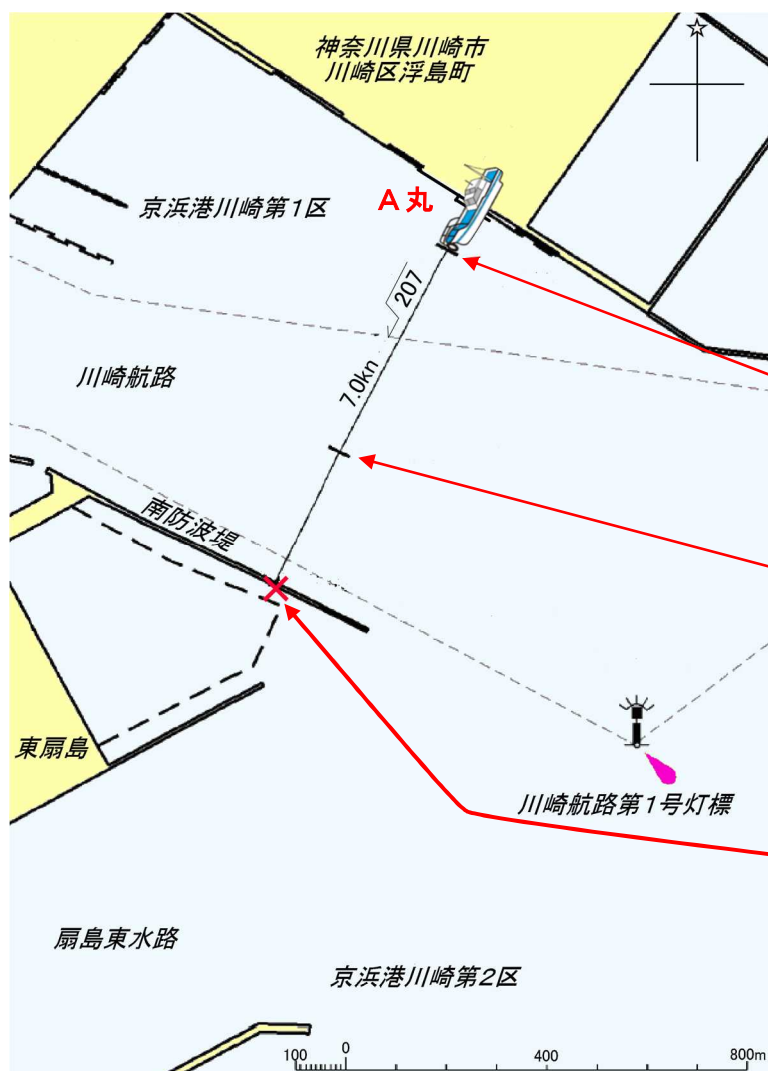
船首部外板に亀裂等、川崎航路南防波堤の上部に擦過傷、船長及び釣り客4人が負傷

発生年月日時刻場所：令和元年10月5日 18時30分 京浜港川崎区

気象海象：晴れ 風力4 南風 上げ潮の中央期

原因

本件防波堤衝突は、夜間、京浜港川崎区において、釣り場に向けて航行する際、船位の確認が不十分で、川崎航路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。



川崎航路北側の釣り場で遊漁を行っていたところ、次第に南風が強くなって船体の横揺れが激しくなってきたので、同風の影響を受けにくい京浜港川崎第2区の扇島東水路内に移動することにして釣り場を発進

川崎航路南防波堤間近まで接近したのち左転し、同防波堤に沿って航行する予定

18:26 半
針路を207度、7.0ノットの速力で、手動操舵により進行

18:28 半少し過ぎ
川崎航路南防波堤まで300メートルとなり、その後同防波堤に向首して接近する状況となったが、川崎航路南防波堤をへつしてまだ距離があると思い、GPSプロッターで同防波堤との相対位置関係を確認めなど、船位の確認を十分に行わなかったため、この状況に気付かなかった

18:30 僅か前
天窓から顔を出したところ、船首至近に川崎航路南防波堤を認め、機関を全速力後進としたものの、及ばず原針路のまま、速力が2.5ノットとなったとき、同防波堤に衝突(18:30)

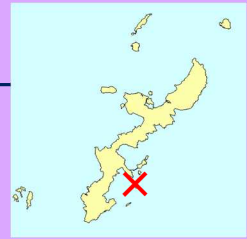
教訓

障害物までの距離を一見しただけで判断せず、GPSプロッターで相対位置関係を確認めなど、船位の確認を十分に行うこと。

－モーターボート－

モーターボートA丸 遊泳者負傷事件

操縦レバーが中立の位置に戻っておらず、回転していた推進器翼が遊泳者に接触した事例



モーターボートA丸

船長：業務停止1か月

1.6トン（乗組員1人、同乗者5人） ※レンタルボート

沖縄市泡瀬所在のマリーナ → 沖縄県津堅漁港北方沖合

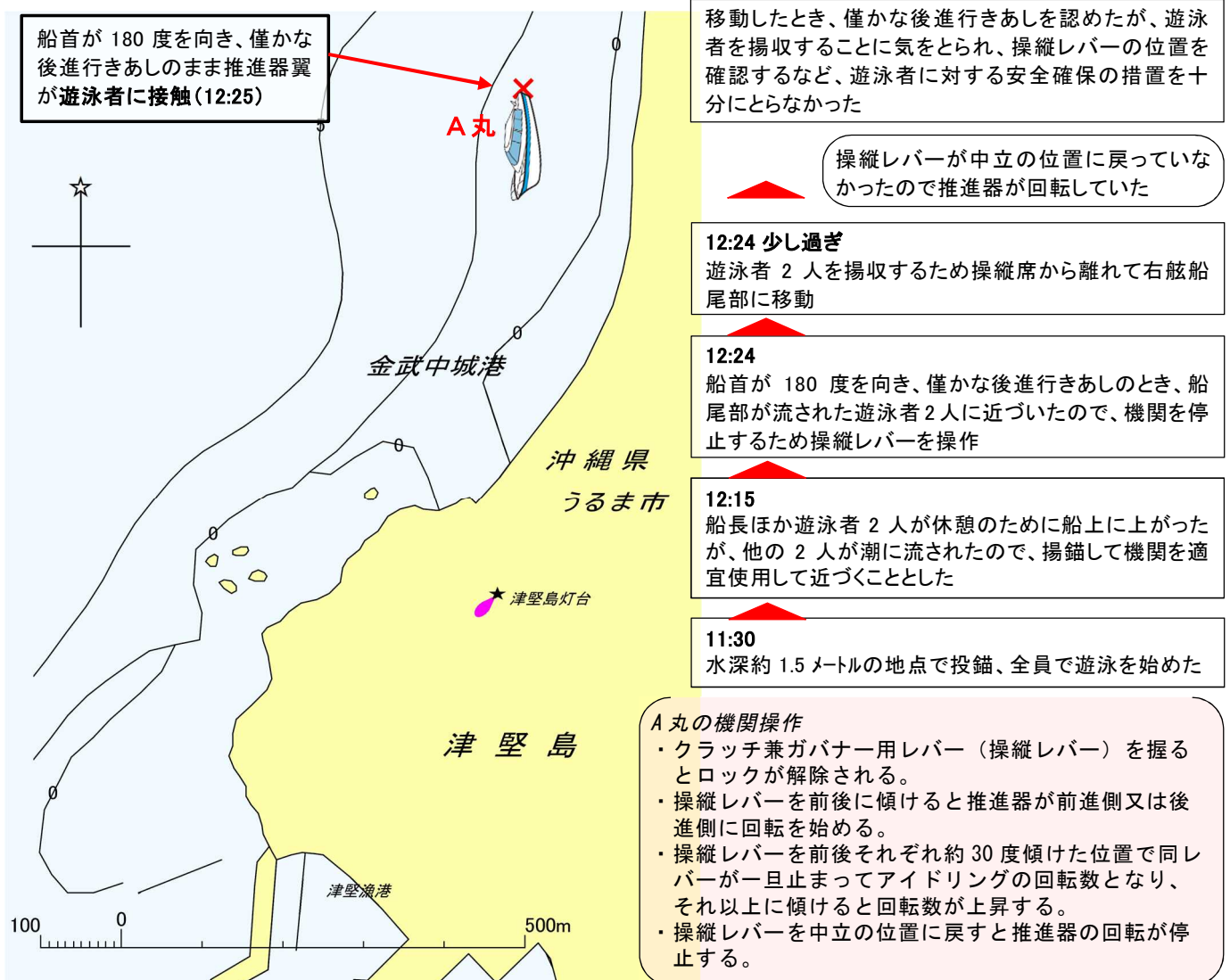
同乗者（遊泳者）1人が負傷

発生年月日時時刻場所：令和元年9月25日 12時25分 沖縄県津堅漁港北方沖合

気象海象：晴れ 風力2 北東風 上げ潮の初期

原因

本件遊泳者負傷は、津堅漁港北方沖合において、遊泳者を船尾甲板に揚収する際、遊泳者に対する安全確保の措置が不十分で、回転中の推進器翼が遊泳者に接触したことによって発生したものである。



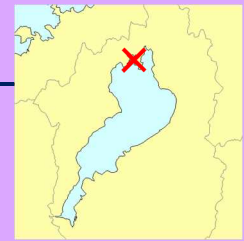
教訓

遊泳者を船上に揚収する際は、行きあしを確実に停止させ、操縦レバーが中立の位置になっているのを確かめてから行うこと。

－水上オートバイ－

水上オートバイ A 丸 同乗者負傷事件

スロットルレバーを強く引いて急激に増速した際、後方に落水した同乗者が噴流を受けた事例



水上オートバイ A 丸

船長：業務停止 1 か月

0.2 トン（乗組員 1 人、同乗者 2 人）

滋賀県長浜市浅井町菅浦北部の湖岸 → 同岸南方沖合

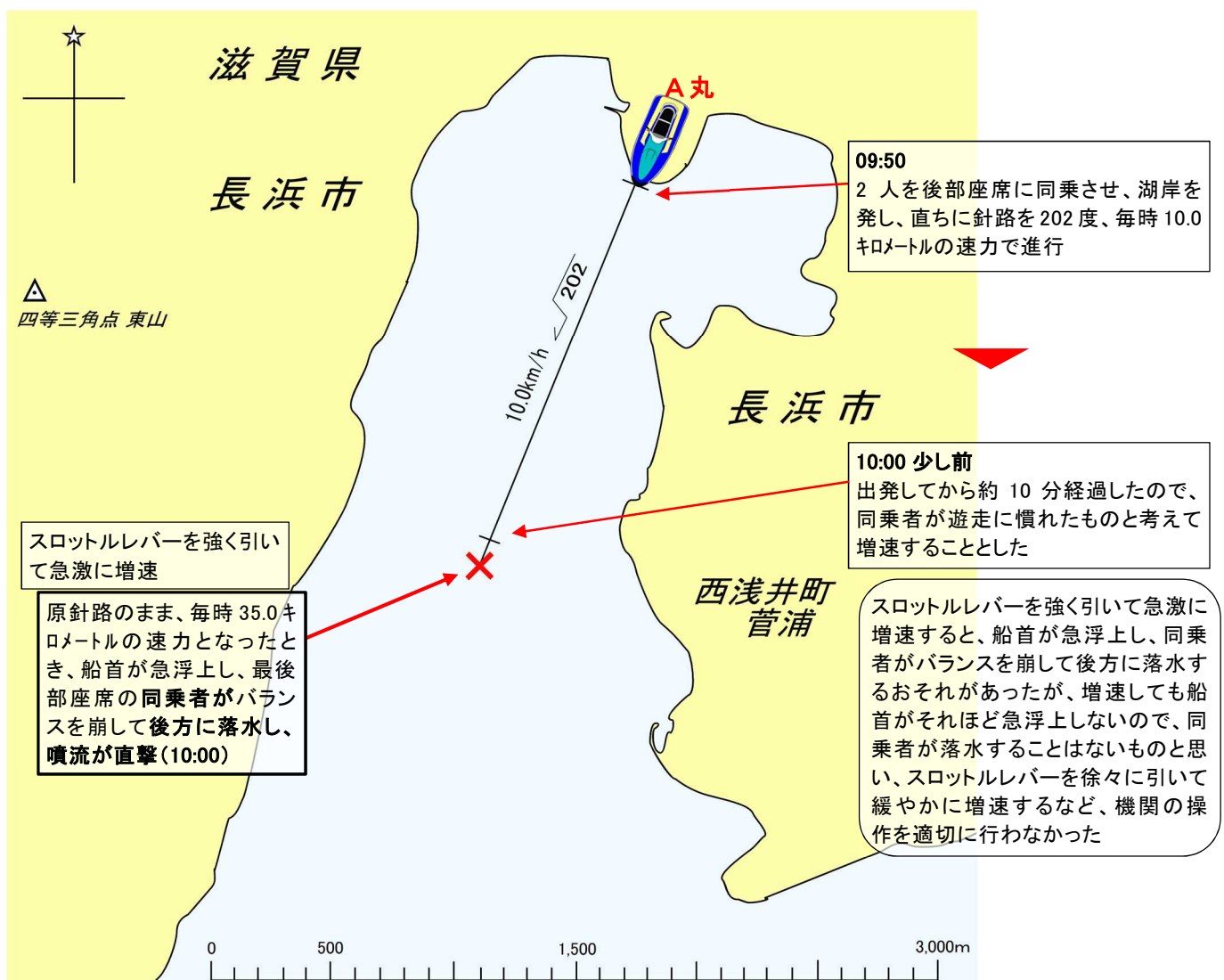
最後部座席の同乗者が負傷

発生年月日時刻場所：令和元年 8 月 25 日 10 時 00 分 滋賀県琵琶湖北部

気象海象：晴れ 風力 2 西風 上げ潮の中央期 視界良好

原因

本件同乗者負傷は、琵琶湖北部において、知人 2 人を後部座席に同乗させて増速する際、機関の操作が不適切で、最後部座席の同乗者が後方に落水し、噴流が同人を直撃したことによって発生したものである。



教訓

水上オートバイでは、後部の同乗者がバランスを崩して落水しないよう、スロットルレバーの急激な操作は行わないこと。