

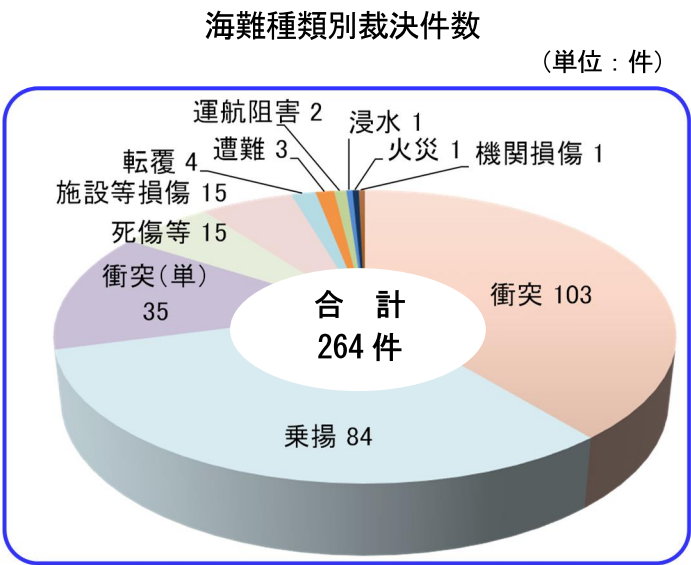
裁決の状況と原因

1 裁決の状況

(1) 海難種類別裁決件数

令和5年には、264件の裁決が言い渡されました。

海難種類別では、衝突が103件と最も多く、全件数の39.0%を占めており、以下、乗揚が84件(31.8%)、衝突(単)が35件(13.3%)、死傷等が15件(5.7%)、施設等損傷が15件(5.7%)、転覆が4件(1.5%)、遭難が3件(1.1%)、運航阻害が2件(0.8%)などとなっています。



(2) 船種・海難種類別隻数

令和5年の裁決の対象となった船舶は387隻となっており、船種別では、漁船が111隻と最も多く、全体の28.7%を占め、次いでプレジャーボートが105隻(27.1%)となっています。

海難種類別では、衝突が216隻と最も多く、全体の55.8%を占め、次いで乗揚が88隻(22.7%)となっています。

(単位：隻)

海難種類別 船 種	衝突	衝突 (単)	乗揚	転覆	遭難	浸水	火災	機関 損傷	死傷等	施設等 損傷	安全・運航 阻害	合計
旅客船	1	6	5						3			15
貨物船	34	14	20		2					5		75
油送船	5	1	1							2		9
漁船	74	2	26	2		1	1	1	2	2		111
引船	2	4	2						1			9
押船	3		1									4
作業船	2		1		2							5
遊漁船	24	2	7						2	1	1	37
瀬渡船			1									1
プレジャーボート	65	5	20	2					7	5	1	105
公用船			1									1
非自航船	3	4	3		1				1			12
その他	3											3
合 計	216	38	88	4	5	1	1	1	16	15	2	387

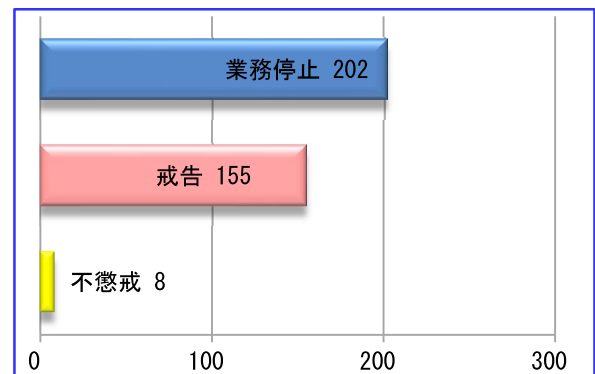
(3) 免許種類別懲戒等の状況

① 懲戒等の状況

令和 5 年に言い渡された 264 件の裁決のうち、受審人は 365 人で、受審人に対する懲戒等は、業務停止が 202 人(55.3%)、戒告が 155 人(42.5%)、不懲戒^(※1)が 8 人(2.2%)となっています。なお免許取消及び懲戒免除^(※2)はありませんでした。

懲戒等の状況

(単位：人)



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 191 人と最も多く、全体の 52.3%を占め、次いで二級小型船舶操縦士が 62 人(17.0%)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。

免許種類別懲戒等の状況

(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			1	4			5
	二級			1	1			2
	三級			14	19	2		35
	四級			20	10	1		31
	五級			13	3			16
	六級			8	1			9
海技士(機関)	一級							0
	二級							0
	三級							0
	四級			1	2			3
	五級					1		1
	六級							0
小型船舶操縦士	一級			110	78	3		191
	二級			29	32	1		62
	特殊			5	3			8
水先人	一級				2			2
	二級							0
	三級							0
締約国資格受有者								0
合計			0	202	155	8	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証明書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5年に言い渡された264件387隻に対する裁決のうち、原因とならなかった船舶20隻を除く367隻の原因総数は、合計483件となっています。

(2) 原因分類別

原因総数483件を原因別に分類すると、「見張り不十分」が170件と最も多く、原因総数の35.2%を占め、次いで「信号不履行」が94件(19.5%)、「船位不確認」が52件(10.8%)、「航法不遵守」が37件(7.7%)、「居眠り」が35件(7.3%)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。)

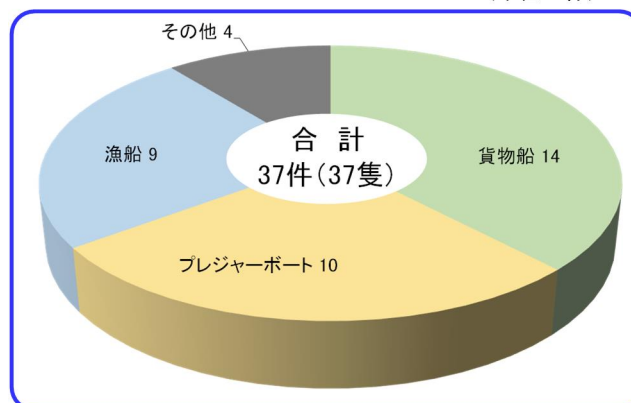
次の項以降では、裁決件数が多い衝突事件における海難関係船舶に適用される航法を遵守しなかったケースである「航法不遵守」を取り上げ、その船種別、適用法令別にみた海難発生状況と、裁決から導き出される海難発生防止の教訓として航法別に5事例を紹介します。続いて、(4)「船種別による海難の原因分類」において、原因分類別で上位の「見張り不十分」や「船位不確認」などを紹介します。

(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37件(37隻)について、船種別にみると、貨物船が14件(37.8%)と最も多く、次いでプレジャーボートが10件(27.0%)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(原因件数)
(単位: 件)



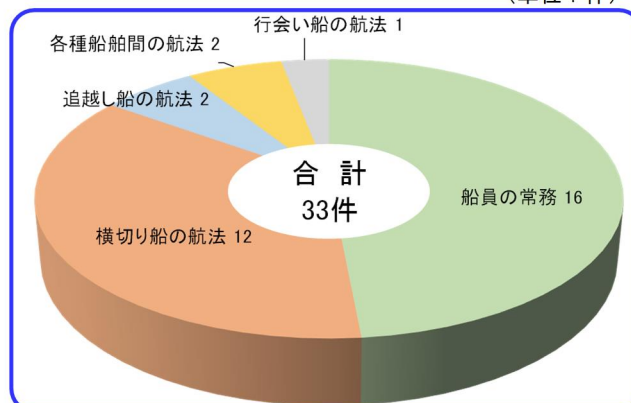
② 適用法令別

「航法不遵守」が原因とされた37件のうち、海上衝突予防法が適用されたものが33件、次いで港則法が4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33件では、「船員の常務」が16件(48.5%)で最も多く、次いで「横切り船の航法」が12件(36.3%)、「追越し船の航法」、「各種船舶間の航法」が共に2件(6.1%)、「行会い船の航法」が1件(3.0%)となっています。

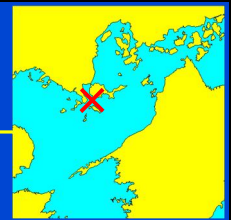
海上衝突予防法が適用された航法別の原因数
(単位: 件)



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 引船 B 丸引船列 衝突事件



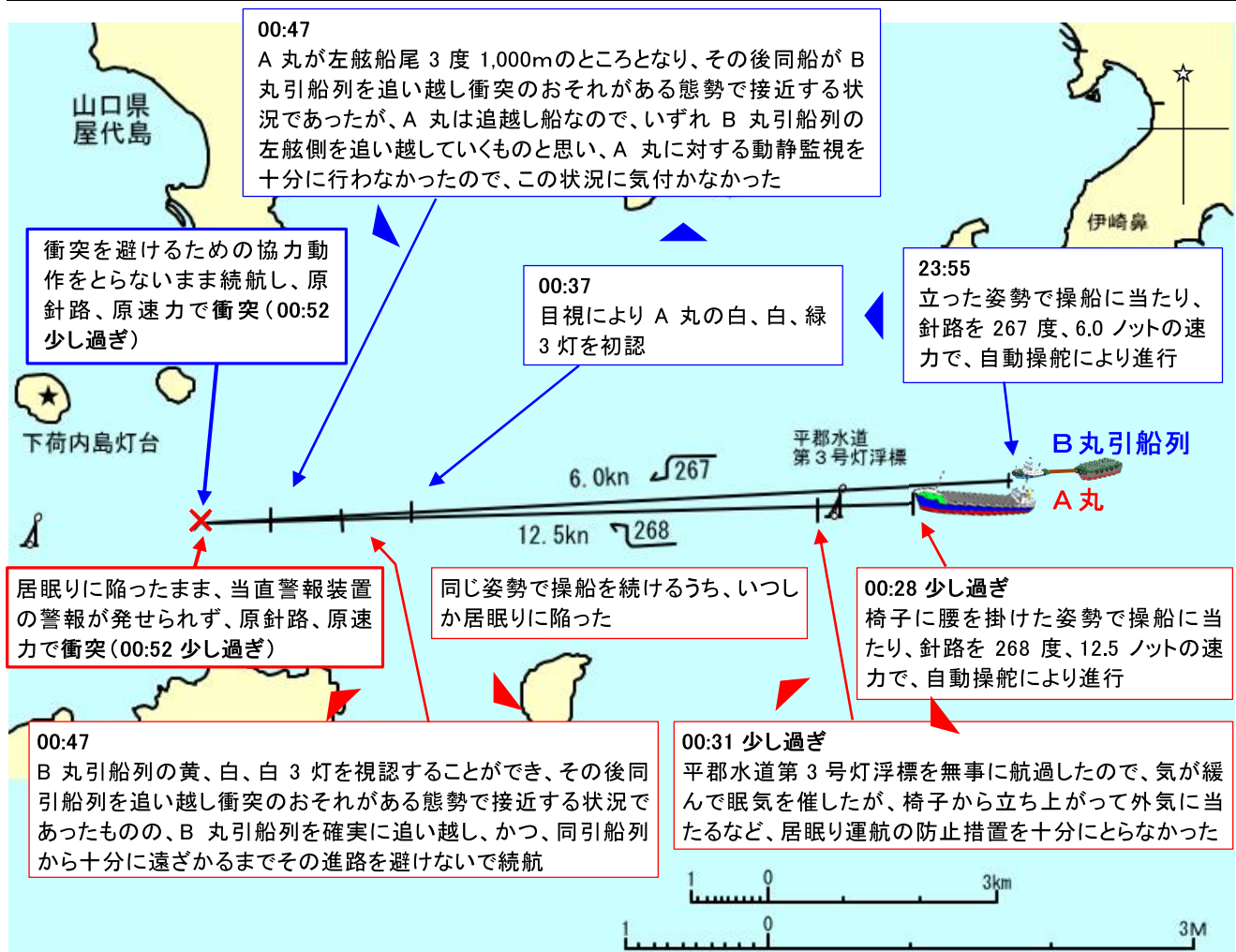
A 丸が B 丸引船列を追い越す際、B 丸引船列から十分に遠ざかるまでその進路を避けずに航行して衝突した事例

貨物船 A 丸 船長：受審人指定取消し（死亡のため） 499 トン（乗組員 5 人） 香川県坂出港 → 関門港小倉区 右舷船首部外板に擦傷傷	引船 B 丸引船列 船長：戒告 B 丸 19 トン（乗組員 3 人、作業員 4 人） C 丸 45.00m（登録長） 香川県多度津港 → 京都府伊根港 船尾左舷側ハンドレール等に曲損
--	--

発生年月日時刻場所：令和 4 年 4 月 5 日 00 時 52 分少し過ぎ 山口県屋代島南方沖合
 気象海象：晴れ 風力 3 北風 下げ潮の初期 視界良好

原因

本件衝突は、夜間、山口県屋代島南方沖合において、西行中の B 丸引船列を追い越す A 丸が、居眠り運航の防止措置が不十分で、B 丸引船列を確実に追い越し、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 丸引船列が、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。



教訓

眠気を催した場合、椅子から立ち上がって外気に当たるなど、居眠り運航を防止するための措置をとること。

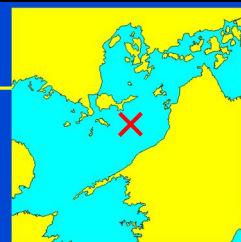
自船を追い越す他船を認めた場合は、自船から十分遠ざかるまで動静監視を行い、衝突のおそれがあれば、警告信号を行い、間近に接近したときには、衝突を避けるための協力動作をとること。

事例 2 行会い船の航法

(海上衝突予防法第 14 条)

漁船 A 丸 貨物船 B 号 衝突事件

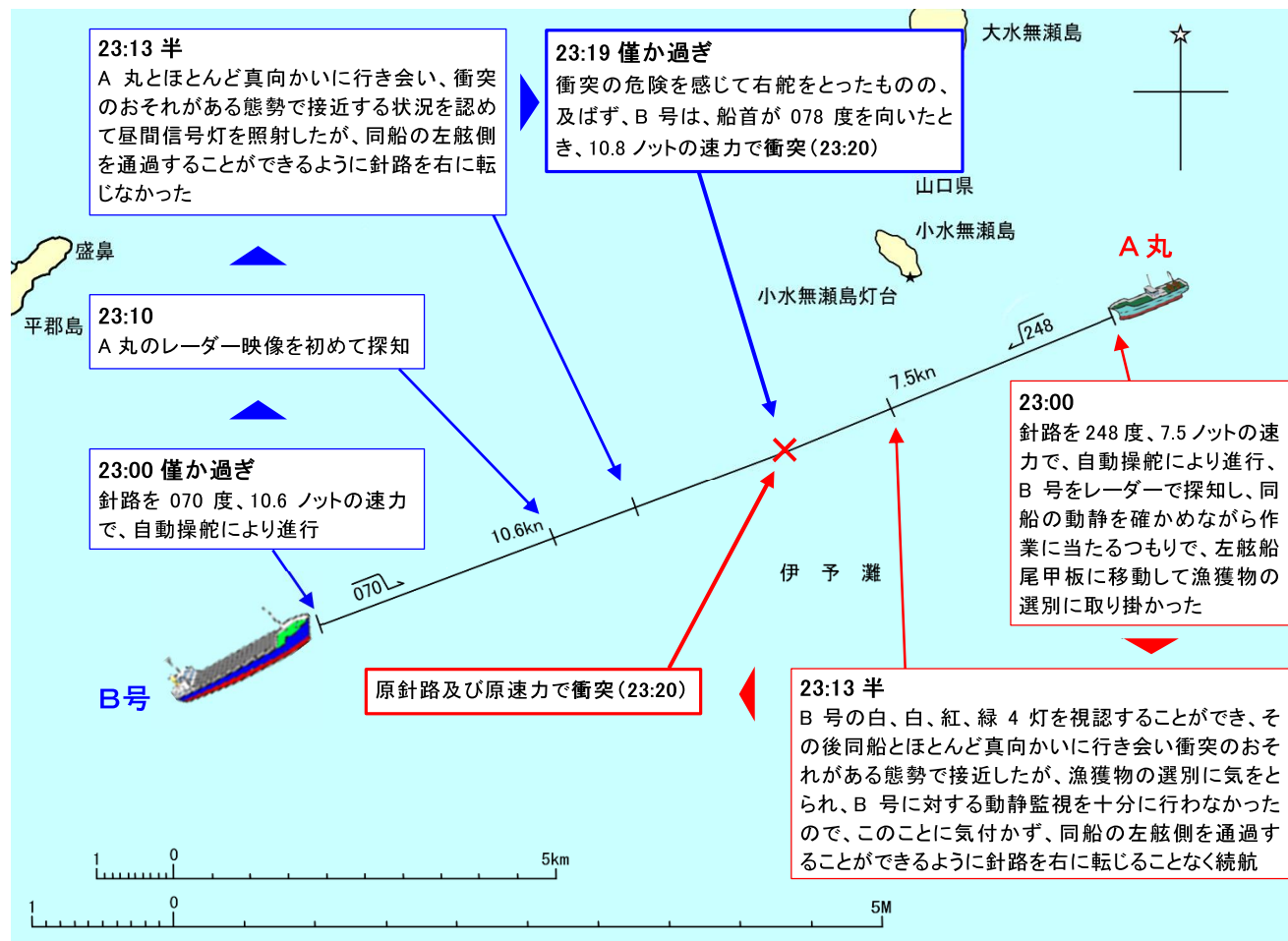
A 丸と B 号がほとんど真向かいに行き会い衝突のおそれがある態勢で接近して衝突した事例



漁船 A 丸 船長：戒告 4.8 トン（乗組員 1 人） 愛媛県郡中港 → 山口県小水無瀬島南西方沖合 船首部外板に凹損	貨物船 B 号（パナマ共和国船籍） 9,413 トン（乗組員 16 人） 大韓民国タンジン港 → 岡山県水島港 左舷船首部外板に擦過傷
発生年月日時刻場所：令和 3 年 8 月 29 日 23 時 20 分 小水無瀬島南西方沖合 気象海象：晴れ 風力 1 北東風 上げ潮の末期 視界良好	

原因

本件衝突は、夜間、小水無瀬島南西方沖合において、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した際、西行中の A 丸が動静監視不十分で、東行中の B 号の左舷側を通過することができるよう針路を右に転じなかったこと、B 号が、A 丸の左舷側を通過することができるよう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。



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、早期に針路を右に転じること。
航行中に他船を認めた場合、漁獲物の選別作業など他の作業を行うことを控え、動静監視を十分に行うこと。

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 遊漁船 B 丸 衝突事件

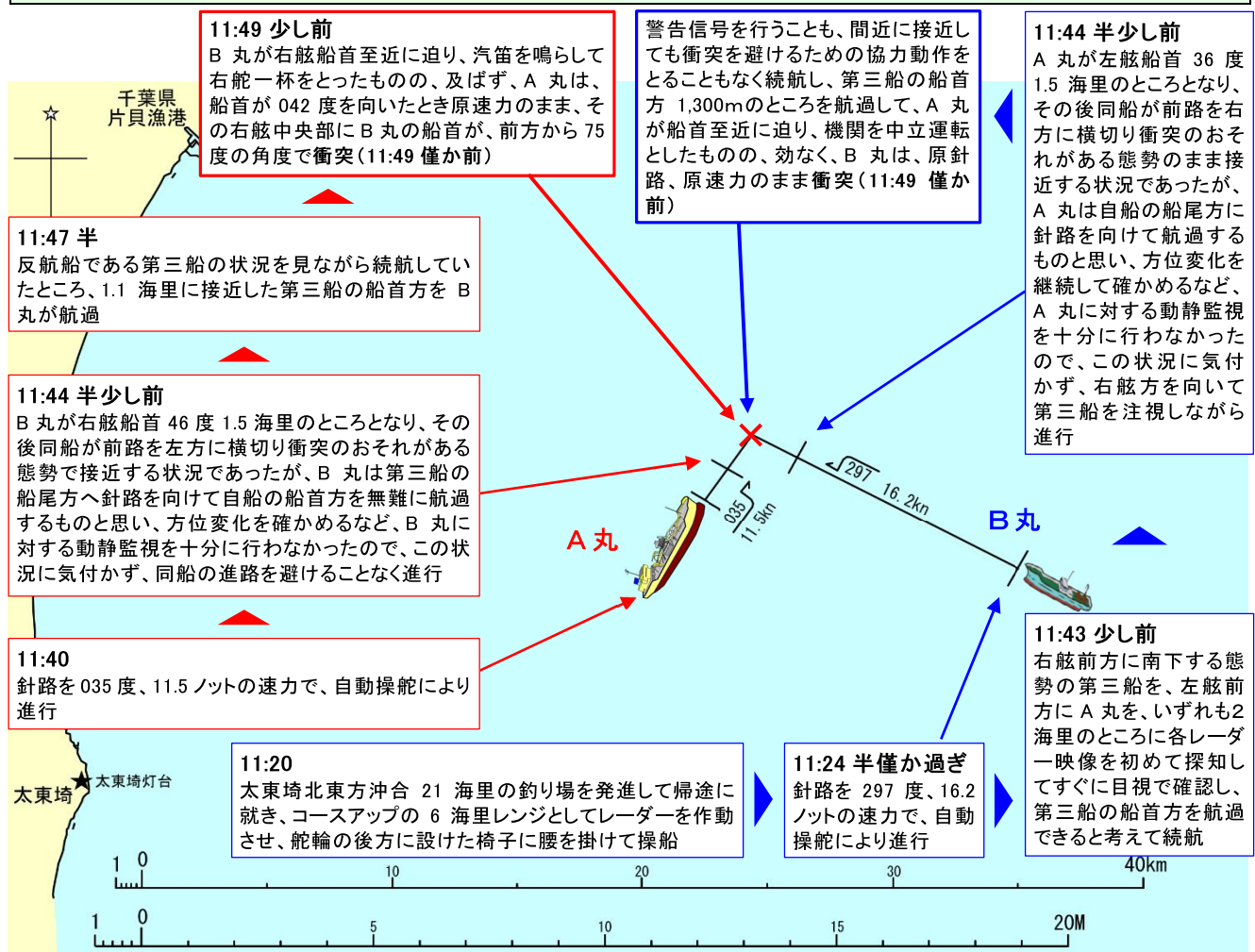
A 丸と B 丸が互いに進路を横切り衝突のおそれがある態勢で接近して衝突した事例



貨物船 A 丸 船長：業務停止 1 か月 499 トン（乗組員 5 人） 千葉港 → 北海道釧路港 右舷中央部外板に擦過傷	遊漁船 B 丸 船長：戒告 15 トン（乗組員 2 人、釣り客 12 人） 千葉県太東埼北東方沖合の釣り場 → 同県片貝漁港 船首部に圧壊等、乗組員 2 人、釣り客 6 人が負傷
発生年月日時時刻場所：令和 3 年 2 月 23 日 11 時 49 分僅か前 太東埼北東方沖合 気象海象：晴れ 風力 3 北北東風 上げ潮の末期 視界良好	

原因

本件衝突は、太東埼北東方沖合において、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、北上する 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、西行する B 丸が、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。



教訓

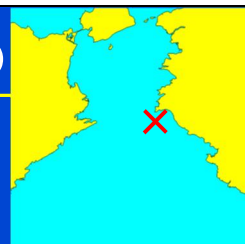
第三船と相手船の方位変化を継続して確かめ、動静監視を十分に行うこと。
 衝突のおそれがある他の動力船を右舷側に見る動力船（避航船）は、できる限り、十分に余裕のある時期に、大幅に当該他の動力船の進路を避けること。
 保持船は、相手船が適切な避航動作をとっていなければ躊躇なく警告信号を行い、その後も接近した場合は、衝突を避けるための協力動作をとること。

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 遊漁船 B 丸 衝突事件

漁ろうに従事する A 丸と航行中の B 丸が衝突のおそれがある態勢で接近して衝突した事例



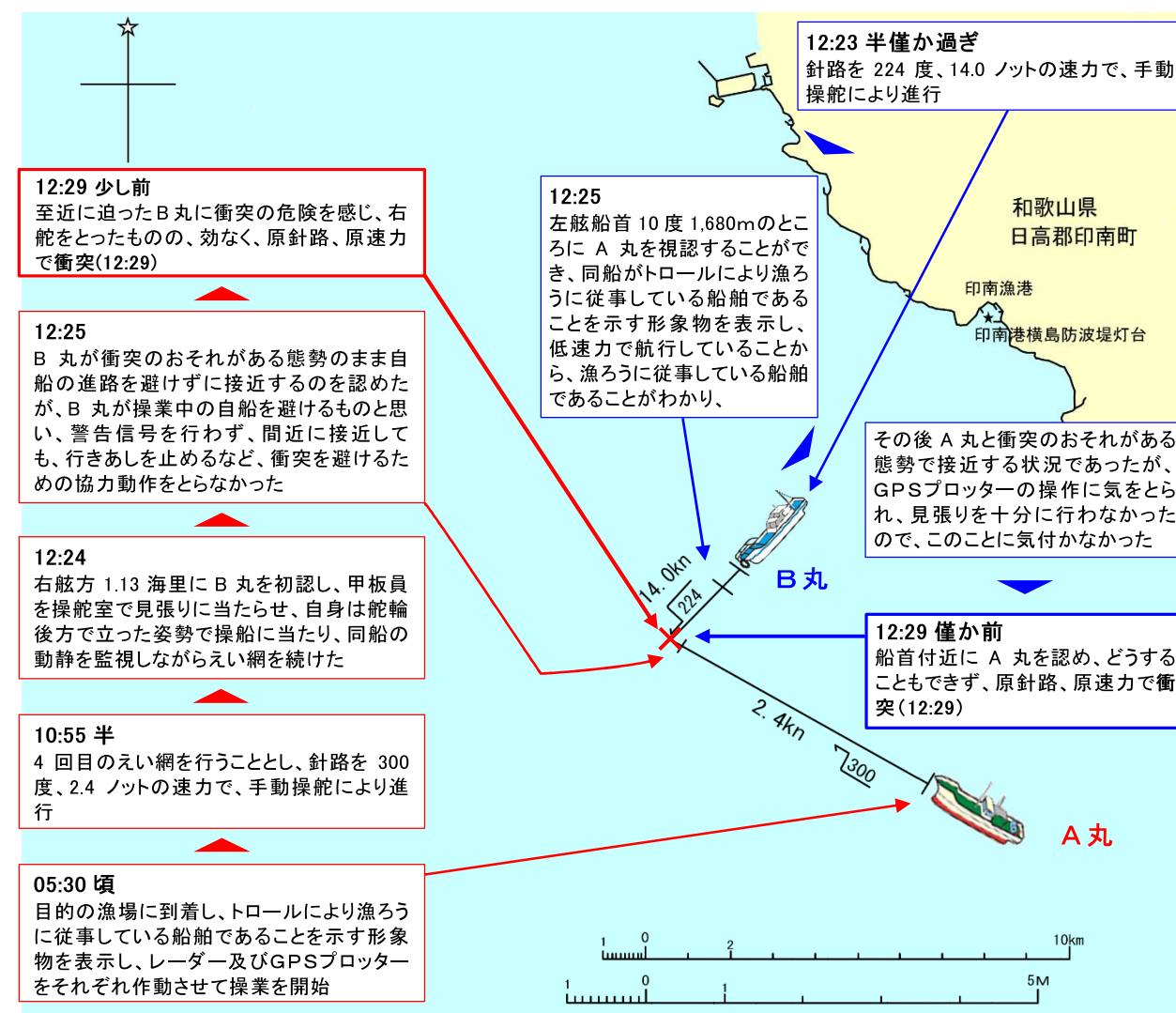
漁船 A 丸 船長：戒告 13 トン（乗組員 2 人） 和歌山県和歌山下津港 同県印南漁港 有田区 → 南西方沖合の漁場 右舷船尾部外板に破口等、乗組員 2 人が負傷	遊漁船 B 丸 船長：業務停止 1 か月 9.7 トン（乗組員 1 人、釣り客 6 人） 印南漁港 → 同漁港南西方沖合の漁場 船首部外板に亀裂を伴う擦過傷
--	--

発生年月日時刻場所：令和 4 年 6 月 19 日 12 時 29 分 印南漁港南西方沖合

気象海象：晴れ 風力 2 南南東風 下げ潮の中央期 視界良好

原因

本件衝突は、印南漁港南西方沖合において、航行中の B 丸が、見張り不十分で、漁ろうに従事している 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、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、航海計器の操作に集中せず、見張りを十分に行うこと。

保持船は、避航船が早期に避航動作をとらない場合、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。

事例 5 航路航行における航法

(港則法第 13 条)

押船 A 丸 押船列 貨物船 C 丸 衝突事件

航路に沿って航行中の A 丸押船列と航路外から航路に入る C 丸が衝突のおそれがある態勢で接近して衝突した事例

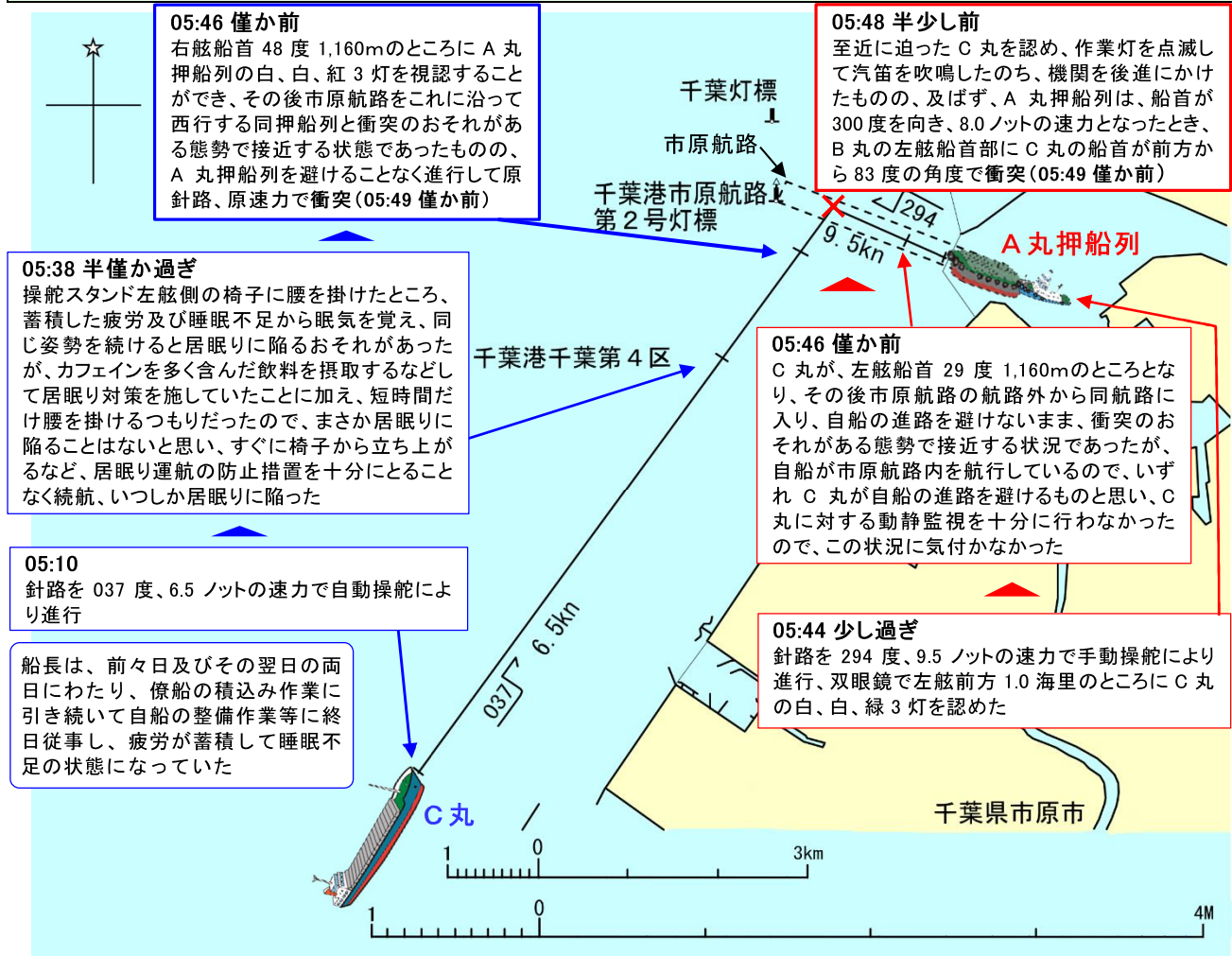


押船 A 丸 押船列 船長：戒告 A 丸 160 トン（乗組員 11 人） B 丸 9,839 トン（無人） 千葉港千葉第 2 区 → 同港葛南区 B 丸の左舷船首部外板に破口等	貨物船 C 丸 船長：業務停止 1 か月 498 トン（乗組員 2 人） 千葉港千葉第 4 区 → 同港第 1 区 船首の圧壊等
---	---

発生年月日時時刻場所：令和 4 年 1 月 16 日 05 時 49 分僅か前 千葉港千葉第 4 区
 気象海象：晴れ 風力 1 北風 下げ潮の初期 視界良好

原因

本件衝突は、夜間、千葉港千葉第 4 区において、市原航路をこれに沿って西行する A 丸押船列と、航路外から同航路に入る態勢の C 丸が、衝突のおそれがある態勢で接近した際、C 丸が、居眠り運航の防止措置が不十分で、A 丸押船列の進路を避けなかったことによって発生したが、A 丸押船列が、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。



教訓

航海当直中に眠気を催した場合は、椅子から立ち上がるなど眠気を払うこと。
 航路内を航行していて相手船が自船の進路を避けるものと思っても、動静監視を十分に行うこと。

(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。

※ 旅客船、引船、非自航船を除く船種において、海難種類別の件数では「衝突」が最多、原因分類別では、貨物船、漁船、プレジャーボートなどにおいて「見張り不十分」が最多。旅客船は「操船不適切」が最多。

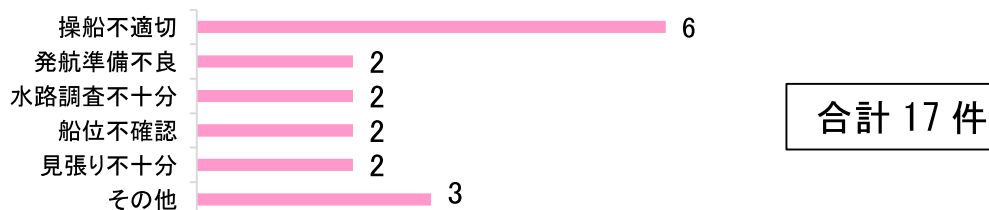
※ 裁決では1隻の船舶について複数の原因を示すことがあるので、船舶隻数と原因数が同数にならない場合があります。

※ 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」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。

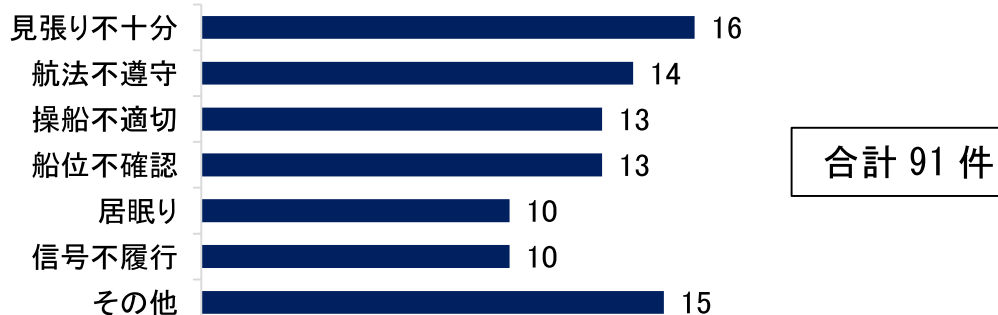
① 旅客船

旅客船の海難は15隻であり、このうち衝突(単)が6隻と最も多く、次いで乗揚げが5隻となっています。原因分類別では、合計17件の原因が示されており、「操船不適切」が6件(35.3%)、次いで「発航準備不良」、「水路調査不十分」、「船位不確認」、「見張り不十分」が共に2件(11.8%)、その他の3件は、「居眠り」、「信号不履行」などとなっています。



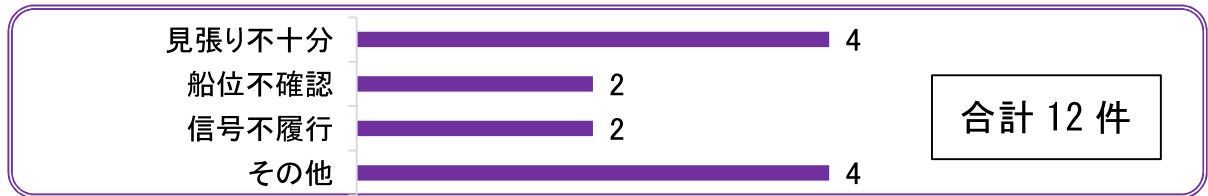
② 貨物船

貨物船の海難は75隻であり、このうち衝突が34隻と最も多く、次いで乗揚げが20隻となっています。原因分類別では、合計91件の原因が示されており、「見張り不十分」が最も多く16件(17.6%)、次いで「航法不遵守」が14件(15.4%)、「操船不適切」、「船位不確認」が共に13件(14.3%)、「居眠り」、「信号不履行」が共に10件(11.0%)などとなっています。



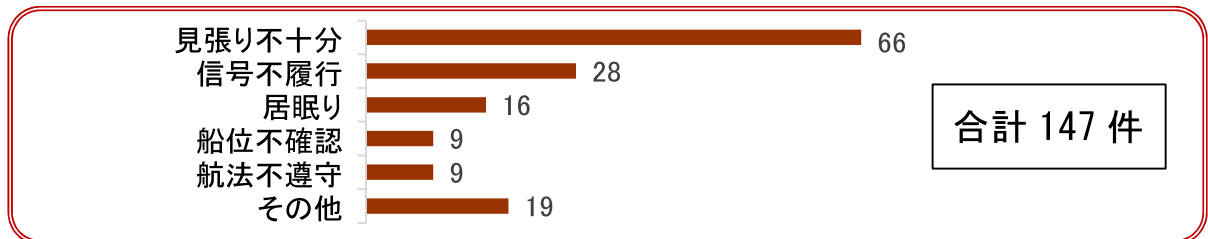
③ 油送船

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、次いで施設等損傷が 2 隻、衝突(単)、乗揚が共に 1 隻となっています。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 (33.3%)、「船位不確認」、「信号不履行」が共に 2 件 (16.7%) などとなっています。



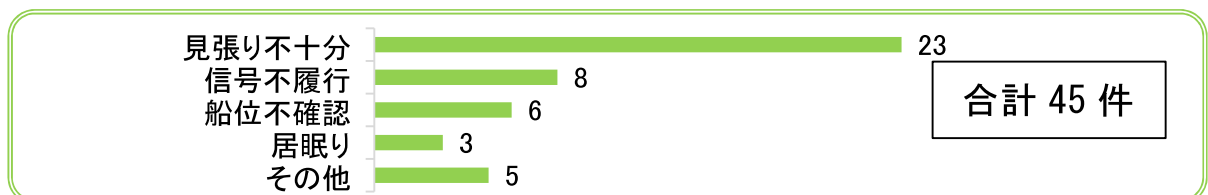
④ 漁船

漁船の海難は 111 隻であり、このうち衝突が 74 隻と最も多く、次いで乗揚が 26 隻となっています。原因分類別では、合計 147 件の原因が示されており、「見張り不十分」が最も多く 66 件 (44.9%)、次いで「信号不履行」が 28 件 (19.1%)、「居眠り」が 16 件 (10.9%)、「船位不確認」、「航法不遵守」が共に 9 件 (6.1%) などとなっています。



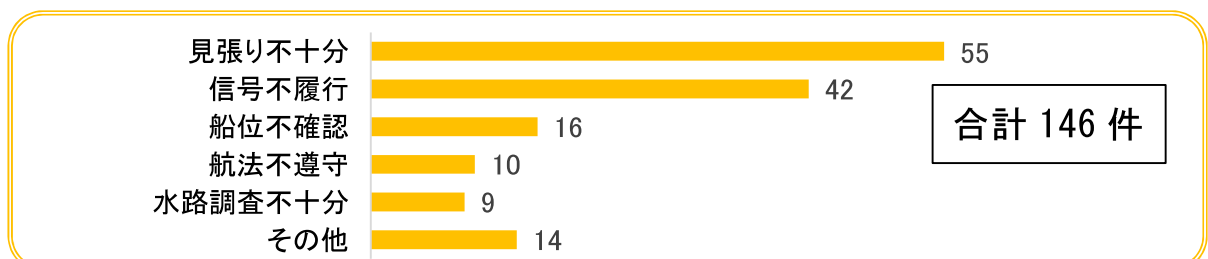
⑤ 遊漁船、瀬渡船

遊漁船、瀬渡船の海難は 38 隻であり、このうち衝突が 24 隻と最も多く、次いで乗揚が 8 隻となっています。原因分類別では、合計 45 件の原因が示されており、「見張り不十分」が最も多く 23 件 (51.1%)、「信号不履行」が 8 件 (17.8%)、「船位不確認」が 6 件 (13.3%) などとなっています。



⑥ プレジャーボート

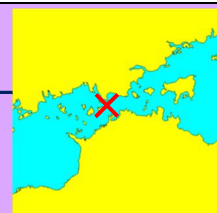
プレジャーボートの海難は 105 隻であり、このうち衝突が 65 隻と最も多く、次いで乗揚が 20 隻となっています。原因分類別では、合計 146 件の原因が示されており、「見張り不十分」が最も多く 55 件 (37.7%)、次いで「信号不履行」が 42 件 (28.8%)、「船位不確認」が 16 件 (11.0%) などとなっています。



－旅客船－

旅客船A丸 乗揚事件

水路調査が不十分で、浅所の干出岩に乗り揚げた事例



旅客船A丸

船長：業務停止1か月

19トン（乗組員2人、旅客60人）

香川県高松港 → 同県坂出港

船尾部船底外板に亀裂を生じ沈没、旅客3人が負傷

発生年月日時刻場所：令和2年11月19日 16時40分 香川県羽佐島北西方沖合

気象海象：曇り 風力3 南南西風 下げ潮の中央期 東に向かう強い潮流 視界良好

原因

本件乗揚は、羽佐島北西方沖合において、遊覧の目的で航行中、予定経路を変更する際、水路調査が不十分で、オソワイ浅所に向首進行したことによって発生したものである。

16:40 僅か前

船尾が右方に振れたので大きく左舵をとったものの、船首が021度を向き、原速力で、オソワイ浅所の干出岩に乗揚(16:40)

16:39 少し過ぎ

オソワイ浅所の存在を知らないまま、針路をIB4PとIB3P間の水域に向く044度に転じ、影響を受け始めた東に向かう潮流によって右方に6度圧流され、14.5ノットの速力となってオソワイ浅所に向首続航

16:39 僅か過ぎ

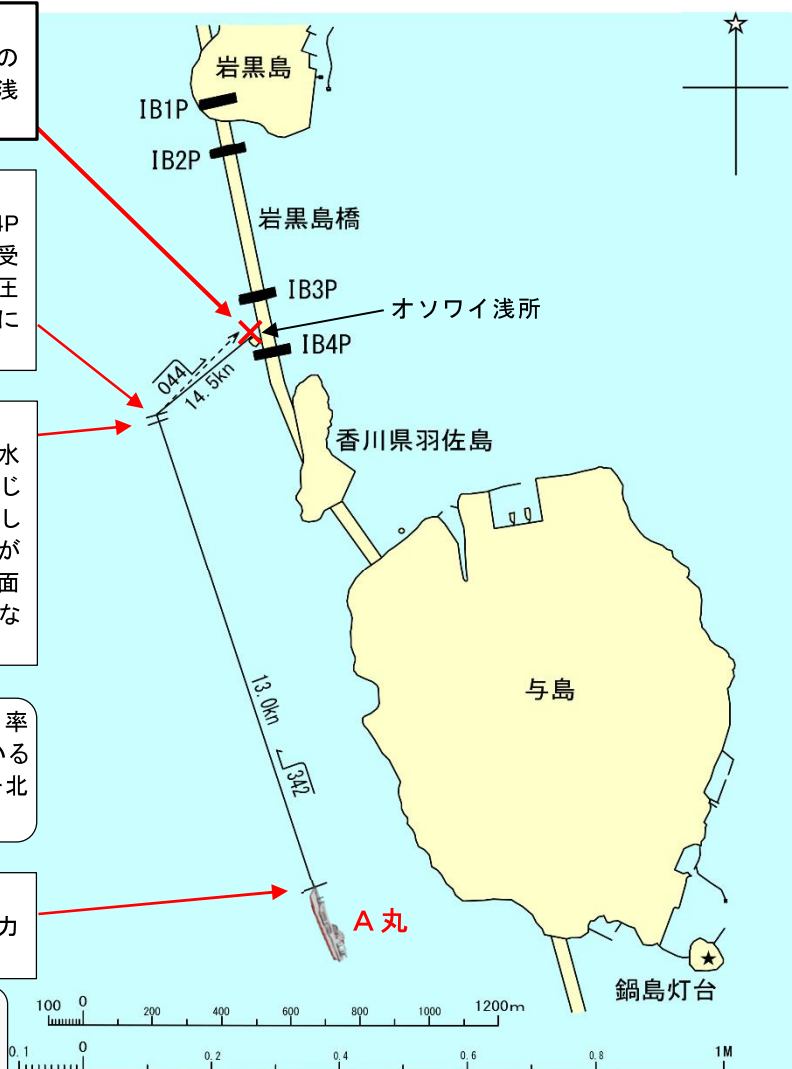
針路を向けることとした橋脚IB4PとIB3P間の水路事情を知らなかったが、過去にA丸とほぼ同じ大きさの漁船がIB4PとIB3P間の水域を航行しているのを見た記憶から、自船も航行することができると思い、減速してGPSプロッター画面の表示を切り替え同水域の水深を確認するなど、水路調査を十分に行わなかった

船長は、羽佐島西方沖合に差し掛かった頃、引率教員が岩黒島東部の様子を生徒に説明しているの聞き、予定経路を変更して同島東方沖合を北上することを思い立つ

16:35 半少し過ぎ

大瀬戸へ向け針路を342度、13.0ノットの速力で、手動操舵により進行

不定期航路事業に従事する旅客定員74人のFRP製旅客船で、修学旅行中の生徒、引率教員等60人を乗せ遊覧中、与島、羽佐島、岩黒島西方を北上の予定で航行



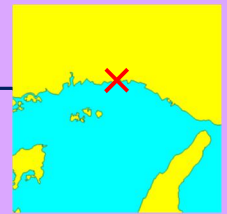
教訓

水路事情を知らない水域へ予定経路を変更する場合、GPSプロッター等を活用して水深を確認するなど水路調査を十分に行うこと。

－貨物船－

貨物船A丸 乗揚事件

船位の確認が不十分で、浅所に乗り揚げた事例



貨物船A丸 船長：業務停止1か月

499トン（乗組員5人）

兵庫県姫路港広畑第1区 → 関門港若松区

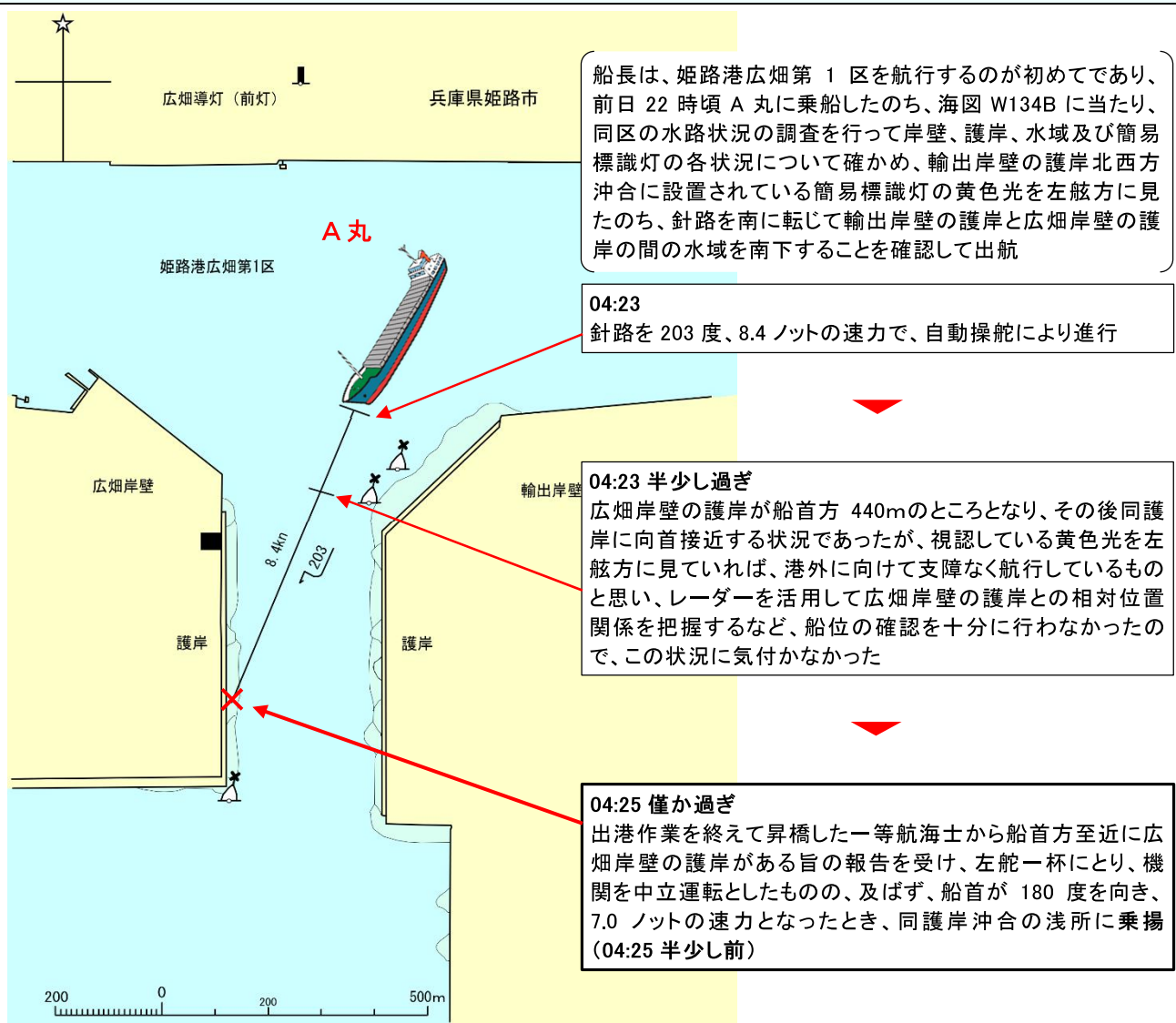
右舷船首部ないし右舷船尾部船底外板に凹損を伴う擦過傷、右舷ビルジキールの欠損、推進器翼に曲損等

発生年月日時時刻場所：令和3年11月11日 04時25分半少し前 姫路港広畑第1区

気象海象：曇り 風力2 西北西風 下げ潮の初期 視界良好

原因

本件乗揚は、夜間、姫路港広畑第1区において、出航する際、船位の確認が不十分で、広畑岸壁の護岸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、出航する場合、レーダーを活用して護岸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。

－油送船－

油送船A丸 乗揚事件

操舵システム選択用スイッチの状態の確認が不十分で、浅所に乗り揚げた事例



油送船A丸

船長：戒告

3,829 トン（乗組員 12 人）

三重県四日市港第1区 → 北海道苫小牧港

船首部船底外板に擦過傷

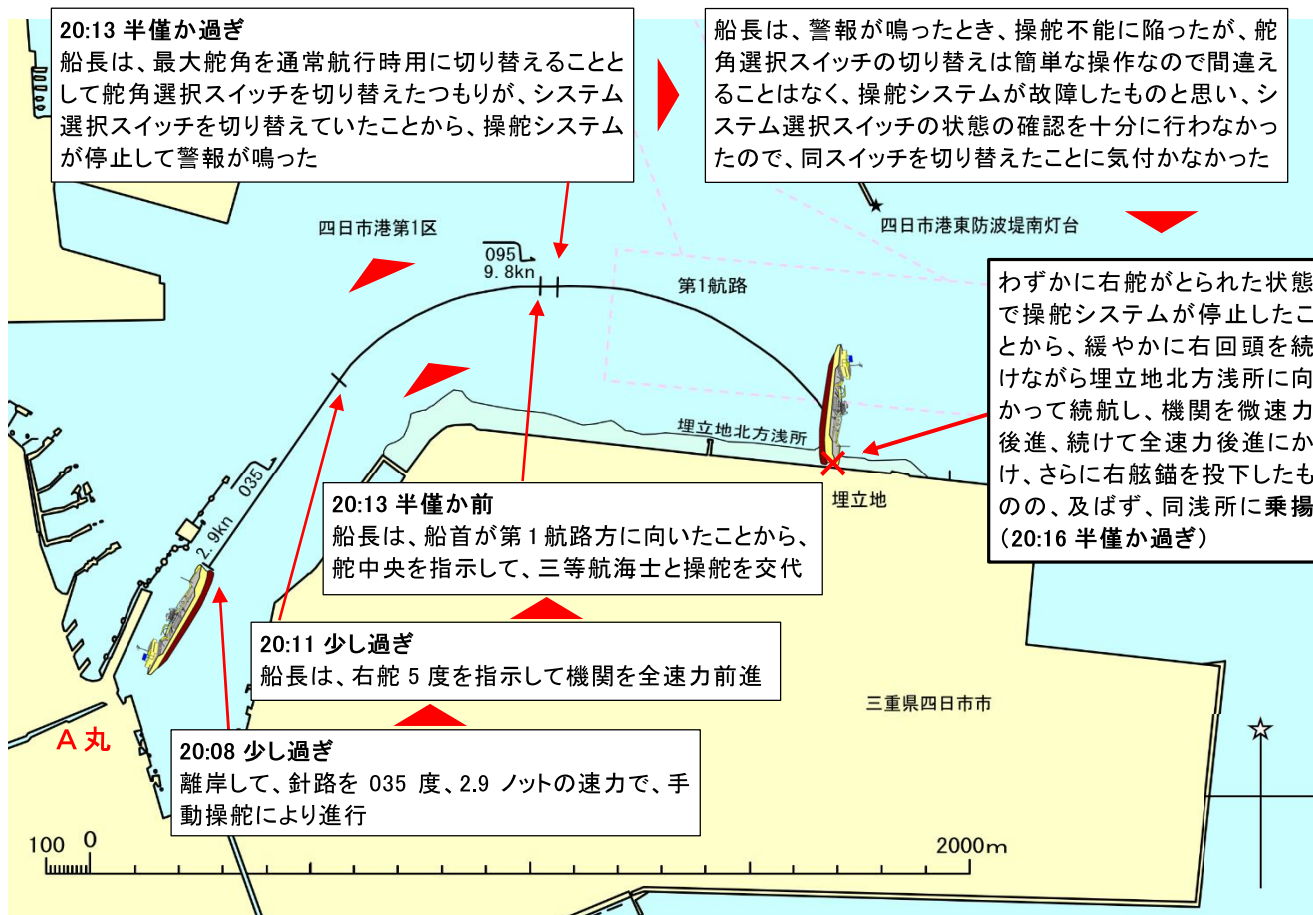
発生年月日時刻場所：令和5年4月14日 20時16分半僅か過ぎ 四日市港第1区

気象海象：曇り 風力1 西風 上げ潮の初期 視界良好

原因

本件乗揚は、夜間、四日市港第1区において、出航中、操舵システムの警報が鳴った際、システム選択スイッチの状態の確認が不十分で、操舵システムが停止して操舵不能となり、埋立地北方浅所に向かって緩やかに右転しながら進行したことによって発生したものである。

A丸の操舵スタンド左側の上下に2つの選択スイッチが取り付けられており、各選択スイッチは、上側が最大舵角選択用スイッチ（以下「舵角選択スイッチ」という。）、下側が操舵システム選択用スイッチ（以下「システム選択スイッチ」という。）で、舵角選択スイッチを右側に倒すと最大舵角が離着岸時操船用の70度、中央にすると通常航行時用の50度となり、システム選択スイッチを右側に倒すと1号操舵システム、左側に倒すと2号操舵システムがそれぞれ稼働し、中央にすると操舵システムが停止して警報が鳴るようになっていた



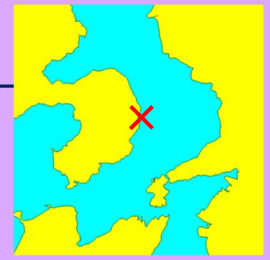
教訓

操舵装置は、確実に操作し、システム選択スイッチの状態の確認を十分に行うこと。

－漁船－

漁船A丸 漁船B丸 衝突事件

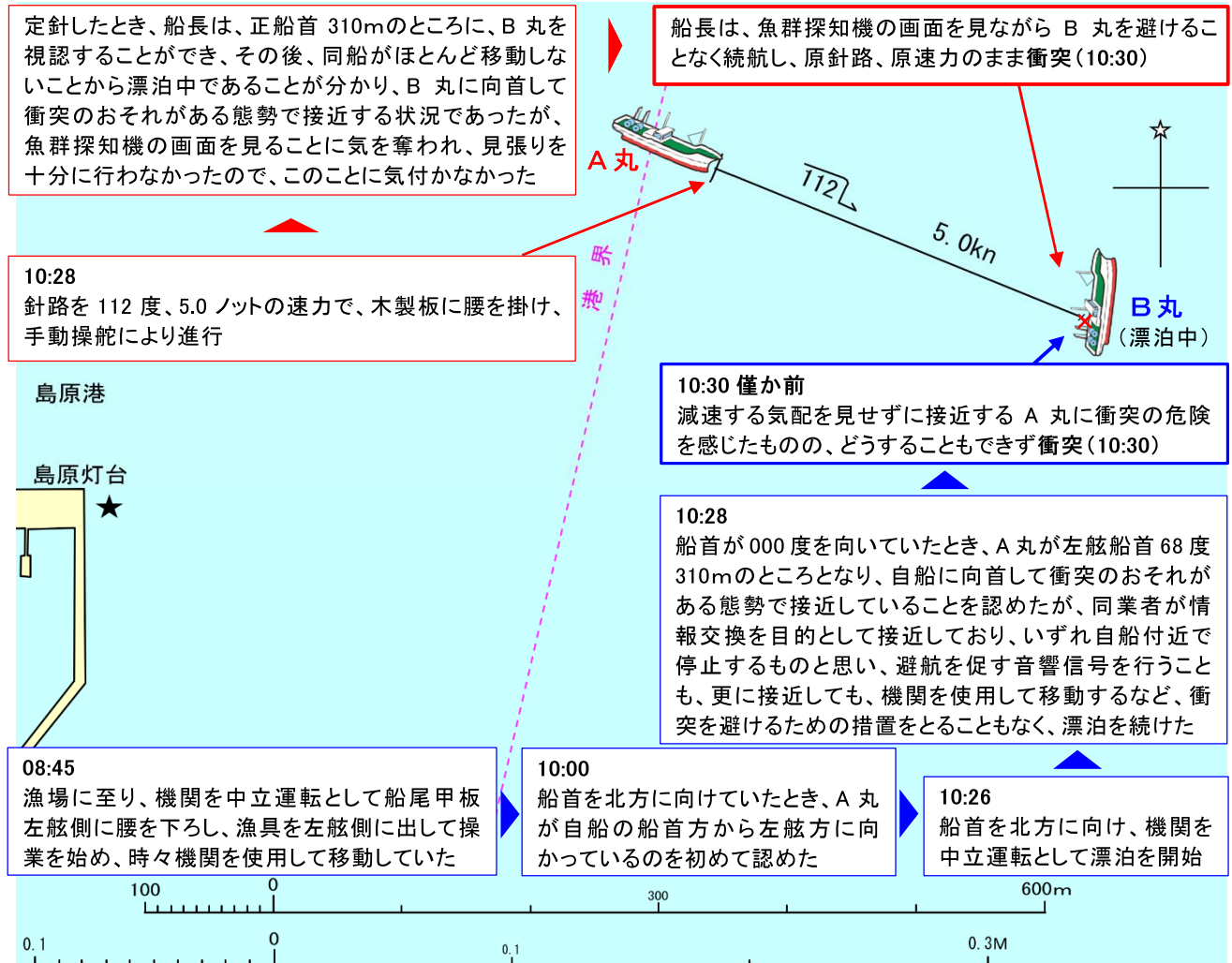
魚群探知機の画面を見ることに気を奪われ、前路で漂泊中の漁船に気付かず衝突した事例



漁船A丸 船長：業務停止1か月 0.8トン（乗組員1人） 長崎県島原港 → 同県島原新港北東方沖合の漁場 船首部に擦過傷	漁船B丸 船長：戒告 0.7トン（乗組員1人） 島原港 → 島原港東方沖合の漁場 左舷船尾部防舷材及びオーニング支柱に曲損等 乗組員1人が負傷
発生年月日時刻場所：令和3年12月15日 10時30分 島原港東方沖合 気象海象：晴れ 風力2 東北東風 下げ潮の中央期 視界良好	

原因

本件衝突は、島原港東方沖合において、航行中のA丸が、見張り不十分で、漂泊中のB丸を避けなかったことによって発生したが、漂泊中の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

魚群探索を行いながら航行する場合、他船を見落とすことのないよう、周囲の見張りを十分に行うこと。
同業者の船舶であっても、その動静に注意し、接近した場合は、衝突を避けるための措置をとること。

－遊漁船－

遊漁船A丸 遊漁船B丸 衝突事件

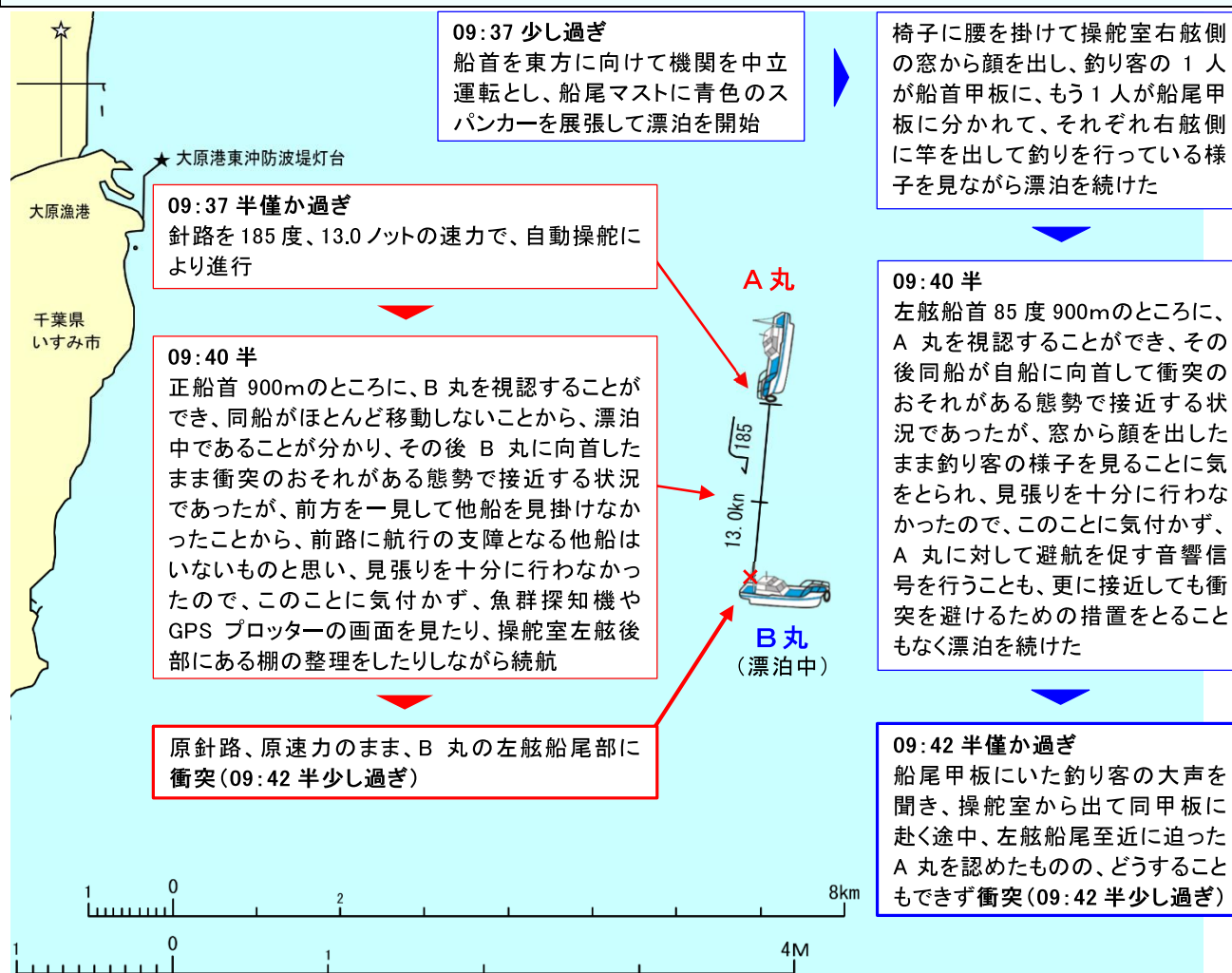
前路で漂泊中の遊漁船に気付かずに衝突した事例



遊漁船A丸	船長：業務停止1か月	遊漁船B丸	船長：戒告
17トン（乗組員1人、釣り客9人） 千葉県大原漁港 → 同漁港北北東方4海里の釣り場 船首部船底外板に破口を伴う擦過傷		4.99トン（乗組員1人、釣り客2人） 大原漁港 → 同漁港南東方沖合の釣り場 船尾部外板の欠損及び船尾マストの折損等 釣り客1人が死亡	
発生年月日時刻場所：令和3年5月20日 09時42分少し過ぎ 大原漁港南東方沖合 気象海象：曇り 風力2 東北東風 下げ潮の初期 視界良好			

原因

本件衝突は、大原漁港南東方沖合において、航行中のA丸が、見張り不十分で、前路で漂泊中のB丸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、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。



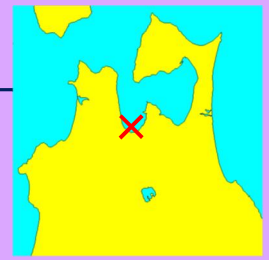
教訓

前方を一見して他船を見掛けなくても、他船を見落とすことのないよう、常時適切な見張りを行うこと。
漂泊して釣りをを行っている間も、釣り客の様子などに気をとられることなく、周囲の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 消波ブロック衝突事件

魚群映像に気をとられ、船位の確認が十分に行われず消波ブロックに衝突した事例



モーターボートA丸 船長：業務停止 1 か月

2.8 トン（乗組員 1 人、友人 3 人）
青森港西部の釣り場 → 同港第 2 区（帰港中）
船首部外板に凹損、乗組員 1 人が負傷

発生年月日時刻場所：令和 4 年 4 月 19 日 21 時 15 分 青森港第 2 区
気象海象：晴れ 風力 2 南風 下げ潮の末期 視界良好

原因

本件消波ブロック衝突は、夜間、青森港第 2 区において、帰航する際、船位の確認が不十分で、沖館東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。

船長は、平素、青森港西部の釣り場から帰航するときには消波ブロックから 30m ないし 40m 離して沖館東防波堤に沿って航行していた

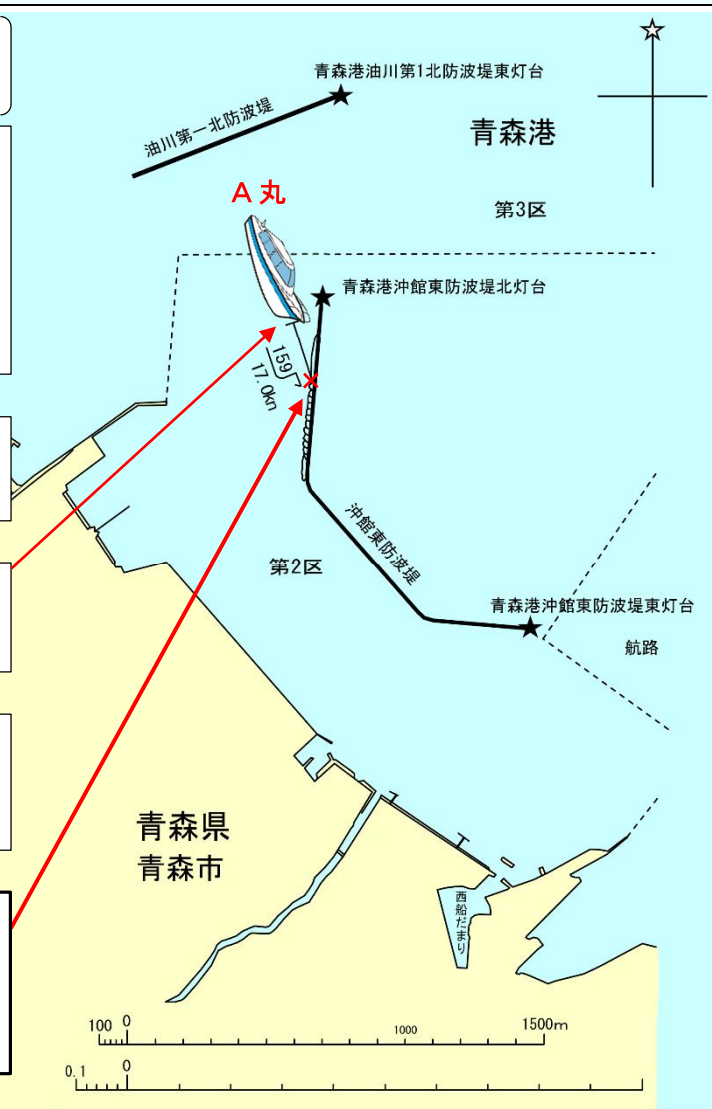
21:10
油川第一北防波堤東端の東方約 100m 沖合の釣り場を発進して帰途に就き、友人 3 人が後部甲板で休息し、GPS プロッターの画面を魚群探知機との 2 分割表示としてそれぞれ作動させ、舵輪後方の操縦席に腰を掛けて操縦に当たり、沖館東防波堤北端の西方約 100m のところで明かりを点灯した釣り船を航走波で揺らさないように、同船の西側を約 30m 離して南下

釣り船を航過したことから、沖館東防波堤に向けて接近したのち右転して平素と同じように同防波堤に沿って帰航することとした

21:14 半少し過ぎ
針路を 159 度、17.0 ノットの速力で、手動操舵により進行

めばるの魚群映像を見ることに気をとられ、GPS プロッターで沖館東防波堤との位置関係を把握するなど、船位の確認を十分に行わなかったため、同防波堤に向首接近する状況に気付かなかった

21:15 僅か前
船首至近に沖館東防波堤西面の消波ブロックを認め、機関を中立運転として右舵をとったものの、及ばず、船首が 166 度を向き、10.0 ノットの速力となったとき、同消波ブロックに衝突(21:15)



教訓

防波堤等に接近している状況では、魚群映像を見ることに気をとられることなく、GPS プロッターを見るなど、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 被引浮体搭乗者負傷事件

水上オートバイで引いていた浮体が標識灯に衝突して浮体搭乗者が負傷した事例



水上オートバイ A 丸

船長：業務停止 1 か月

0.1 トン（乗組員 1 人、浮体搭乗者 4 人）

三重県四日市市所在のマリーナ → 長良川河口

浮体搭乗者 1 人が負傷

発生年月日時刻場所：令和 4 年 5 月 29 日 15 時 10 分 三重県四日市港

気象海象：晴れ 風力 3 南南東風 上げ潮の中央期 0.5m の北方へ向かう波

原因

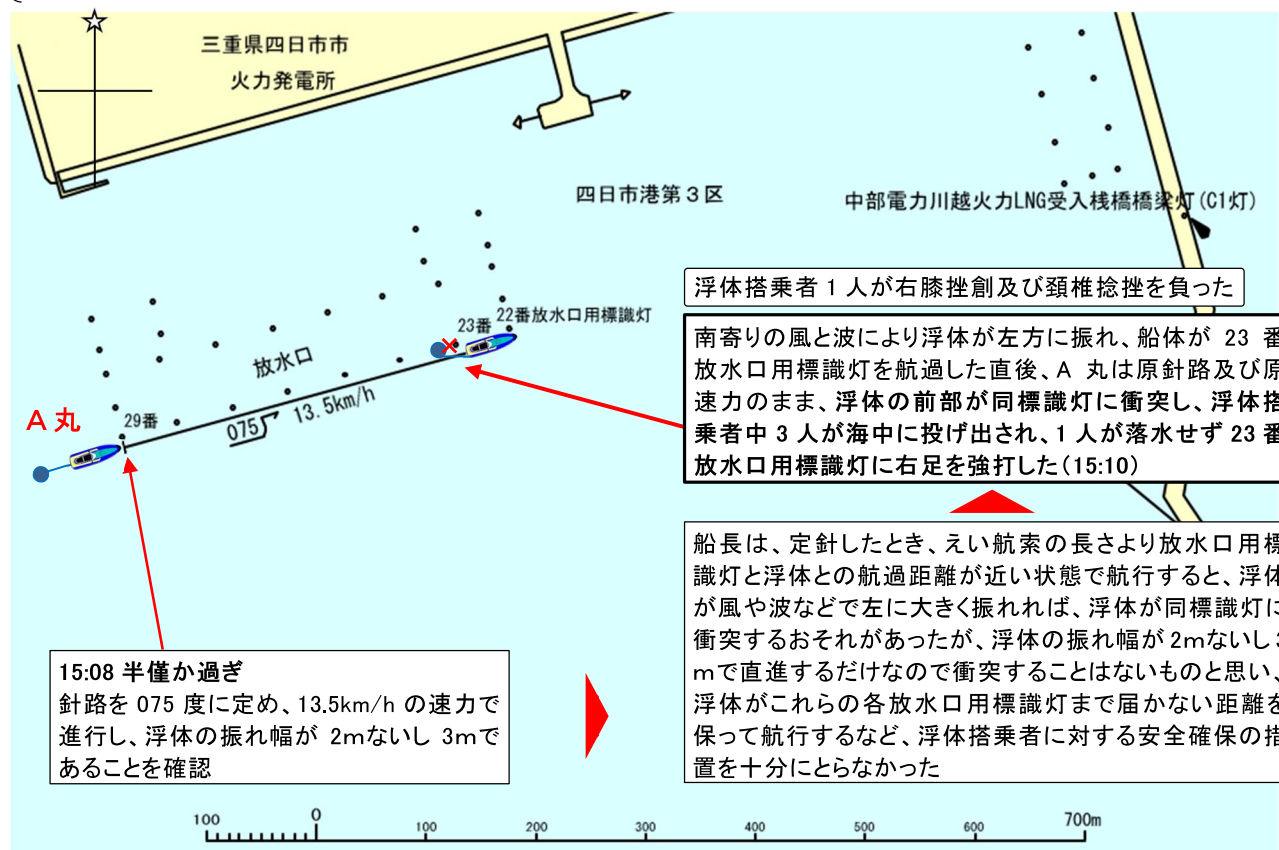
本件浮体搭乗者負傷は、四日市港において、浮体をえい航する際、浮体搭乗者に対する安全確保の措置が不十分で、浮体が放水口用標識灯に衝突し、浮体搭乗者が同標識灯に強打したことによって発生したものである。

【四日市港第 3 区】

四日市港第 3 区の北部には、火力発電所の冷却水等排出用放水口があるため、海面上高さ約 3m 直径 0.6m の海上標識灯（以下「放水口用標識灯」という。）が同放水口を囲むように 26 基設置され、そのうち、南側の同標識灯には西側から、29 番から 22 番までの番号が付され、075 度方向に約 50m 間隔でそれぞれ設置されていた。

【浮体】

4 人乗りの長さ 1.95m 幅 2.20m 座面部高さ 0.30m 背もたれ部高さ 0.57m のソファ型をした充気式合成樹脂製遊具で、直径 20mm 長さ 18.5m の合成繊維製えい航索が取り付けられ、座面部及び背もたれ部などにそれぞれ持ち手があり、各搭乗者が同持ち手を掴み、座った姿勢で乗るようになっていた。



教訓

浮体をえい航する際は、風や波により浮体が振れることを考慮した障害物との航過距離とし、浮体搭乗者に対する安全確保を十分に行うこと。