

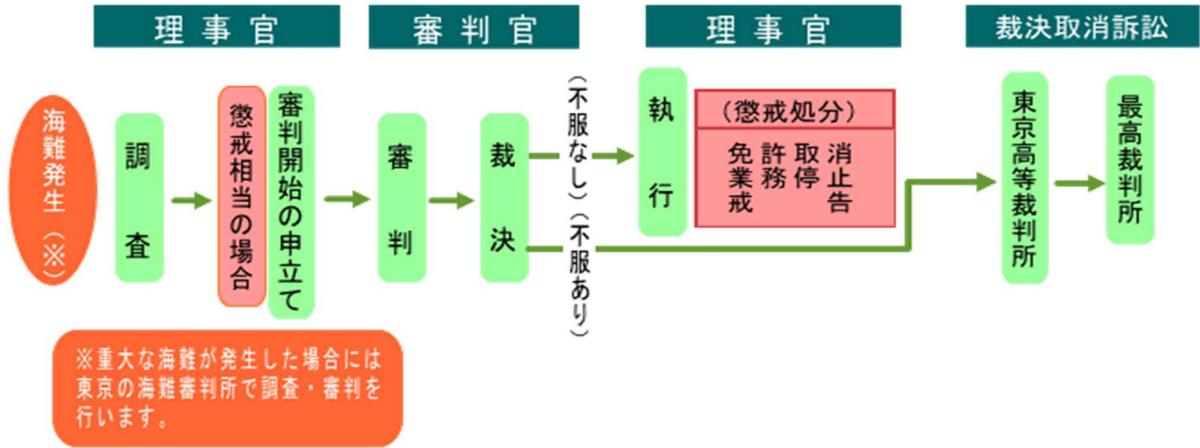
プレジャーボート関連海難の概要

(公財) 海難審判・船舶事故調査協会

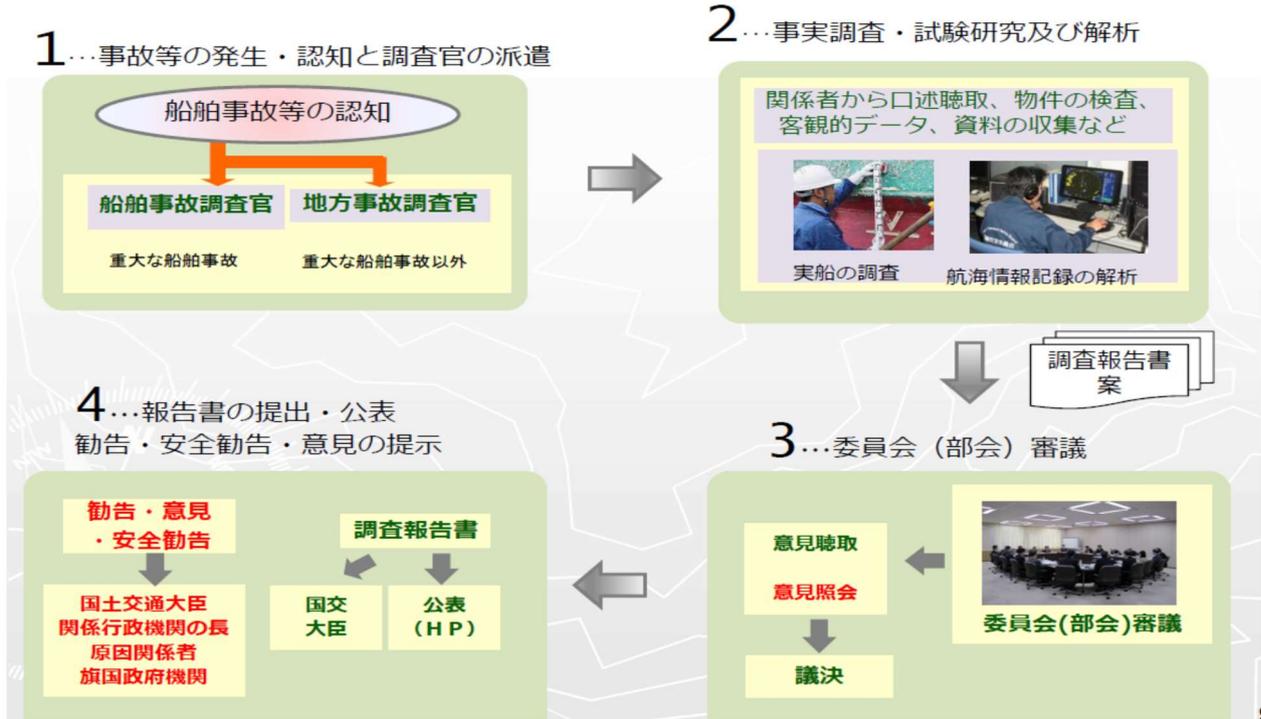
I 海難審判所、運輸安全委員会をご存知ですか

現在、海難（船舶事故）を調査する行政機関として、国土交通省の“特別の機関”として「海難審判所」が、また“外局”として「運輸安全委員会」がありますが、これは、平成20年10月に従来の「海難審判庁」と「航空・鉄道事故調査委員会」の組織を再編し、海難審判による船員に対する責任追及を『海難審判所』が行い、事故等の原因及びそれに伴い発生した被害の原因究明を『運輸安全委員会』が行うこととなったことによります。

<海難審判の流れ>



<船舶事故調査の流れ>



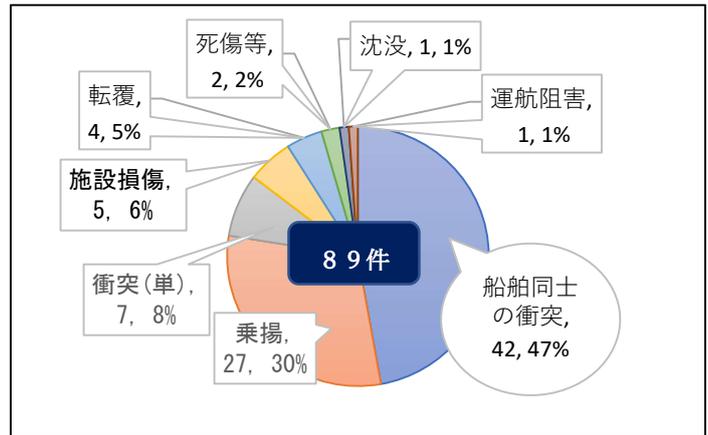
海難審判は外国船のみの事故は対象としないなど、両機関の取り扱いは全く同じではありませんが、平成30年の1年間に、海難審判所が言い渡した裁決書、また運輸安全委員会が公表した事故調査報告書から、**プレジャーボート（モーターボート）**が関わった**海難（船舶事故）**についてまとめてみましたので、今後の事故防止のための参考にしていただければ幸いです。

※海難審判所ではモーターボートとして調査していますが、本紙では、以降、プレジャーボートと読み替えます。

II 海難審判所裁決の概要

1. 海難数、海難種類、死傷者等

平成30年に海難審判所が言い渡した裁決303件のうち、プレジャーボートが関わった海難は89件(96隻)で、海難種類別では「船舶同士の衝突」が42件で47%を占めています。なお89件のうち38件で、5人が死亡、80人が負傷しています。



2. 「船舶同士の衝突」42件(84隻)における運航状況、原因、適用航法等

プレジャーボート	49隻
（航行中）	17隻
（漂錨泊中）	32隻
プレジャーボート以外	35隻
（航行中）	35隻

両船航行中の衝突事故10件に適用された航法	件数
・横切り船	5
・船員の常務	2
・追い越し船	1
・港則法（航路）	1
・港則法（汽艇）	1

[漂錨泊中のプレジャーボート32隻に衝突した側の原因] × [漂錨泊中に衝突されたプレジャーボート32隻の原因]

- ・見張り不十分 30
- ・動静監視不十分 2
- ・見張り不十分 10
- ・動静監視不十分 10
- ・衝突回避措置とらず 10
- ・原因なし 2

見張り不十分：相手船の存在に気づいていない
 動静監視不十分：相手船を一度は見ていたが、その後の継続的な見張りを行っていない

3. プレジャーボートが関与した、漂錨泊中船舶への衝突海難の特徴

(典型的な態様)

- ・航行中の船舶が見張り不十分で錨漂泊中のプレジャーボートに気付かない。
- ・錨漂泊中のプレジャーボートが見張り不十分(又は動静監視不十分)で接近する船舶(あるいは衝突のおそれがあることに)気付かない。

(要因)

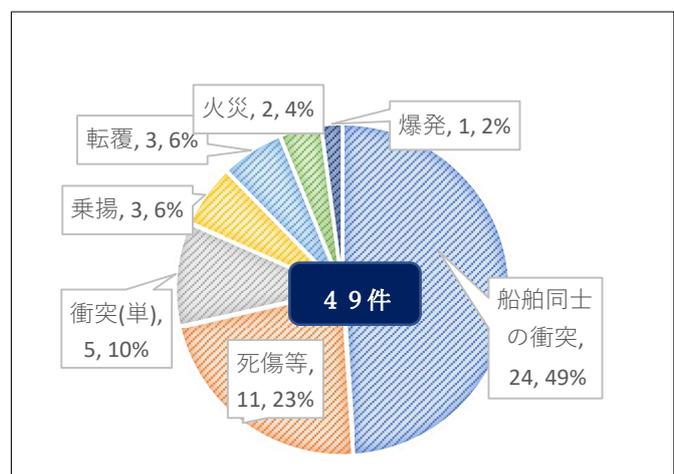
- ・航行中の船舶にとって、止まっている小型船であるプレジャーボートは見えにくい。
- ・錨漂泊中のプレジャーボートにおいては、釣りなどに興じていて周囲に注意を払っていない。
- ・錨漂泊中の船舶が、航行中の船舶が止まっている自船を避けてくれると思っている。

III 運輸安全委員会報告書の概要

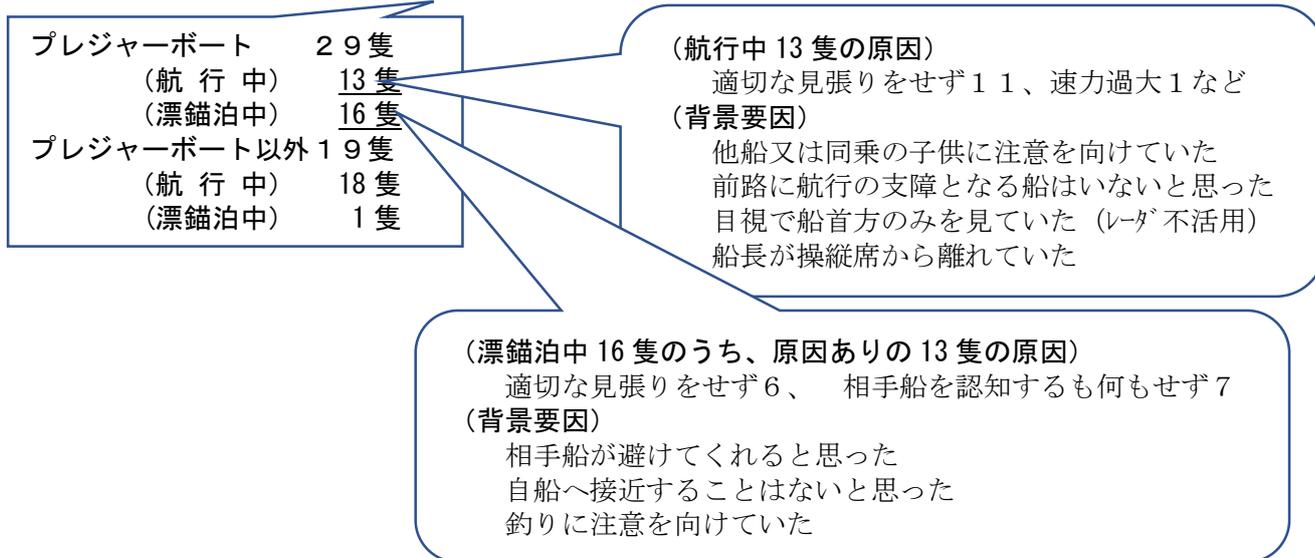
1. 事故数、事故種類、死傷者等

平成30年に運輸安全委員会が公表した船舶事故調査報告書(軽微事故及びインシデントを除く)355件のうち、プレジャーボートが関わった事故は49件(54隻)で、海難種類別では「船舶同士の衝突」が24件で47%を占めています。

なお49件のうち32件で、10人が死亡、4人が行方不明、61人が負傷しています。



2. 「船舶同士の衝突事故」24件（48隻）における運航状況、原因、背景要因等



IV プレジャーボート関連海難における死傷者

平成30年の裁決書：89件・85人（うち死亡5） →1件当たり死傷者0.96人
 船舶事故調査報告書：52件・78人（うち死亡不明14） →1件当たり死傷者1.50人

海難審判では、単独の船舶の死傷等海難において、操縦者（海技免状等受有者）が死亡して受審人がいない場合は海難審判の対象にならないため、運輸安全委員会に比べ、1件当たりの死傷者が少ない。

（参考）

平成30年に海難審判で立件された海難832件のうち、死傷者は298人（1件当たり0.358人）
 運輸安全委員会が調査対象とした船舶事故828件のうち、死傷者は451人（1件当たり0.545人）

V プレジャーボート関連衝突事故の事例

平成30年に海難審判所が言い渡したプレジャーボートが関連した衝突海難裁決42件と、運輸安全委員会が公表したプレジャーボートが関連した衝突事故報告24件のうち、同一海難（事故）事例が13件あり、それぞれの要点等を以下に比較整理しました。

	発生年月	発生場所	海難の態様
1	平成28年12月	岡山県水島港沖	えい網中の漁船と航行中のプレジャーボートの衝突
2	平成29年4月	佐賀県加唐島西方沖	航行中の漁船と漂泊中のプレジャーボートの衝突
3	平成29年5月	阪神港神戸区	東行する貨物船と南下するプレジャーボートの衝突
4	平成29年7月	長崎県魚釣埼東方沖	航行中のプレジャーボートと漂泊中のプレジャーボートの衝突
5	平成29年7月	佐賀県波戸岬西方沖	航行中のプレジャーボートと漂泊中のプレジャーボートの衝突
6	平成29年9月	島根県境港	漁場に向けて航行中の漁船と漂泊中のプレジャーボートの衝突
7	平成29年9月	長崎県佐世保港	航行中の漁船と漂泊中のプレジャーボートの衝突
8	平成29年9月	徳島県橘浦	航行中の漁船と錨泊中のプレジャーボートの衝突
9	平成29年10月	佐賀県波戸岬北東方沖	航行中の漁船と錨泊中のプレジャーボートの衝突
10	平成29年11月	徳島県亀浦港北方沖	航行中の漁船と漂泊中のプレジャーボートの衝突
11	平成29年11月	熊本県湯島南東方沖	航行中のプレジャーボート同士の衝突
12	平成29年11月	愛媛県新居浜市大島沖	航行中の漁船と錨泊中のプレジャーボートの衝突
13	平成29年11月	宮崎県細島港	航行中の貨物船とプレジャーボートの衝突

V プレジャーボート関連衝突事故の事例（海難審判所裁決：運輸安全委員会船舶事故調査報告）

1 「漁船A プレジャーボートB 衝突」

[岡山県水島港沖で、えい網中の漁船と航行中のプレジャーボートが衝突した事例]



【事故の概要】
 漁船A(4.8ト、1人乗組)は“えい網”しながら西進中、プレジャーボートB(2.0ト、同乗1人)は釣りの目的で南南西進中、A船の右舷船尾部とB船の船首が衝突。
【発生日時】
 平成28年12月19日(月)09時20分頃
【発生場所】
 岡山県倉敷市水島港南西方沖
【死傷者等】
 重傷1人(A船船長)

【関係者】 A船船長：小型船舶操縦士
 B船船長：小型船舶操縦士

【審判所】 裁決書 (平成30年11月21日言渡)	【運安委】 調査報告書 (平30年1月25日公表)
<p><原因> A船：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取らなかった。【一因】 (船長は、衝突の5分前に周囲を一瞥して接近してくる他船を見かけなかったため、航行に支障となる船はいないと思った。)</p> <p>B船：見張り不十分で、A船を確実に追い越し、十分に遠ざかるまでその進路を避けなかった。【主因】 (船長は、衝突の約2分前に沖合を一瞥して他船を見かけなかったため、航行に支障となる船はいないと思った。)</p> <p>[適用航法]海上衝突予防法第13条「追越し船の航法」</p> <p><懲戒> A船船長：戒告 B船船長：小型船舶操縦士の業務1か月停止</p>	<p><原因> A船：船長が、投網する際に周囲に支障となる他船を認めなかったため、接近する船はいないと思い、前方の錨泊中の他船を見ていて、左右及び後方を含めた周囲の見張りを適切に行っていなかった。</p> <p>B船：船長が、水島港の港外にいた10隻ほどの釣り船の様子に注意を向け、前方の見張りを行っていなかったため、A船の存在に気付かず、衝突の20、30秒前に右転した。</p> <p><再発防止策> ・周囲にいる他の船舶との衝突を避けられるよう、常時適切な見張りを行うこと。</p>

解説「原因と航法判断」について

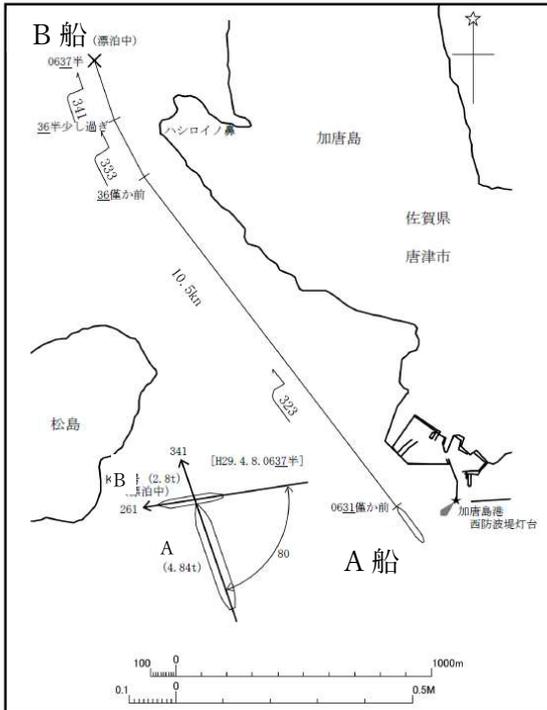
裁決(審判所)は、必要な針路、速力、定針、変針時刻などの運航状況を調査して海技士等に過失があったどうかを認定するために、航法判断を行います。その結果、本件の場合、B船がA船を追い越す態勢であったと認定して、追越し船の航法を適用しています。(海上衝突予防法第13条)。

一方、調査報告(運安委)は、原則として航法判断は行わず、また、電子データ等の明確な証拠がない場合には、各船の詳細な運航状況は認定せず、衝突の原因となった具体的な事実を指摘しています。

本件においては、裁決及び調査報告とも、原因は両船の見張りが適切でなかったことを摘示しています。

2 「漁船A プレジャーボートB 衝突」

[佐賀県加唐島西方沖で、航行中の漁船が漂流中のプレジャーボートに衝突した事例]



【海難の概要】

漁船A (4.84ト) は漁場に向けて航行中、プレジャーボートB (2.8ト、同乗1人) は釣りの目的で漂流中、A船の船首がB船の左舷中央部に衝突。

【発生日時】

平成29年4月8日(土)06時37分頃

【発生場所】

佐賀県唐津市加唐島西方沖

【死傷者等】

死亡1人 (B船船長)

衝突後、A船にえい航されているB船が沈没し、同船に在船していた船長が溺死。

【関係者】 A船船長：小型船舶操縦士

B船船長：小型船舶操縦士 (死亡)

[審判所] 裁決書 (平成30年3月8日言渡)

<原因>

A船：見張り不十分で、B船に向け近距離のところ
で転針して衝突の危険を生じさせた。【主因】
(船長は、船首死角を生じていたが、レーダー画面を一瞥して前方に航行の支障となる他船はないと思ったので、船首を左右に振るなど、船首死角を補う見張りを行わなかった)

B船：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。【一因】

(注) 船長が死亡して受審人が指定されていないので、原因の背景について、記載されていない。

[適用航法]海上衝突予防法第38,39条「船員の常務」

<懲戒>

A船船長：小型船舶操縦士の業務1か月停止

[運安委] 調査報告書 (平30年4月26日公表)

<原因>

A船：船長が、**B船に気付かずに航行を続けた。**
船長がB船に気付かなかったのは、レーダーによる見張り及び死角を補う見張りを適切に行っていなかったことによる。(背景要因)

B船：船長が、接近するA船を認めたものの、**衝突を避けるための動作を適切にとらなかった。**

<再発防止策>

- ・進行方向、周囲の状況を把握できるように、船首を左右に振る等、**死角を補う見張りを行うこと。**
- ・漂流中又は錨泊中、接近する他船を認めたら、**有効な音響信号で注意喚起を行うこと。**

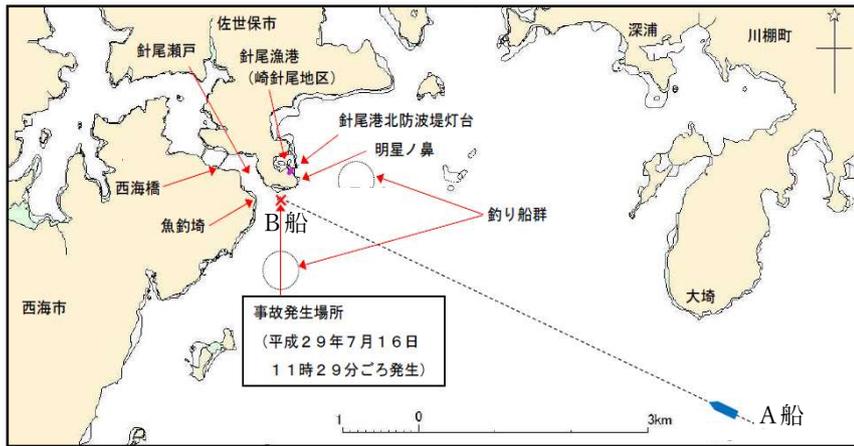
解説「A船の原因と視程との関係」について

調査報告(運安委)は、霧のため視程は0.5海里であったことを指摘し、視界が悪い状況下であったことを考慮し、「B船に気付かずに航行を続けた」ことが主原因で、気付かなかったのは適切な見張りを行っていなかったからだと、これを背景要因としたものと考えられます。

一方、裁決(審判所)は、視程について何ら触れてなく、航法判断が求められることから、0.5海里(約900m)という視程が航法に影響を与えたかが判断の分かれ目となります。視程が制限されていたならば、予防法第19条の「視界制限状態における船舶の航法」を適用することになりますが、本件における0.5海里(約900m)の視程は、同航法を適用しなければならないような視界の状態に該当せず、一般的な見張り不十分(予防法第5条)を原因としたものと考えられます。

4 「プレジャーボートA プレジャーボートB 衝突」

[長崎県魚釣埼東方沖で、航行中のプレジャーボートが漂泊中のプレジャーボートに衝突した事例]



【海難の概要】

プレジャーボートA (7.7m、1人乗組、同乗2人(幼児等))は針尾瀬戸に向かって西北西進中、プレジャーボートB (4.35m、1人乗組)は漂泊中、A船の船首がB船の右舷船首部に衝突。

【発生日時】

平成29年7月16日(日)11時29分頃

【発生場所】

長崎県西海市魚釣埼東方沖

【死傷者等】

軽傷1人(A船船長)

【関係者】 A船船長：小型船舶操縦士、B船船長：小型船舶操縦士

[審判所] 裁決書 (平成30年5月30日言渡)

[運安委] 調査報告書 (平30年2月22日公表)

<原因>

A船：見張り不十分で、漂泊中のB船を避けなかった。

【主因】

(船首死角が生じていたが、船長が、同乗していた幼児等の動向に気を取られ、船首死角を補う見張りを行わなかった。)

B船：動静監視不十分で、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。【一因】

(船長は、相手船の船首が振れていたことや、自船の船尾方沖合が針尾瀬戸入口中央付近に向かう進路上となっていたので、いずれA船が針路を自船の船尾方沖合に向けて無難に航過すると思った。)

(注)「動静監視不十分」とは、相手船を一旦視認したが、その後継続して監視していなかったことをいうが、そのため、衝突のおそれがあることに気付かず、必要な時機に音響信号や衝突を避けるための措置がとられなかったとしている。

[適用航法]海上衝突予防法第38,39条「船員の常務」

<懲戒>

A船船長：小型船舶操縦士の業務1か月停止

B船船長：戒告

<原因>

A船：船長が、同乗者に意識を向けて船首方の見張りを適切に行っていなかった。

(船長は、レーダー画面の左右上方に船影を認めたが、進行方向に船影を認めなかったため、前路に他船はいないものと思った。)

B船：船長が、A船が自船を避けてくれると思い、漂泊を続けて衝突を避けるための動作が遅れた。

<再発防止策>

- ・FRP製の小型船等はレーダーに映らない場合があるので、目視での船首方の見張りを適切に行うこと。
- ・漂泊中に接近する他船を認めた場合、他船が避けてくれると思わず、余裕がある時機に有効な音響による信号を吹鳴したり機関を始動したりするなど、衝突を避けるための措置を講ずること。
- ・幼児等を乗船させる際は、船長以外にも大人を乗船させることが望ましい。

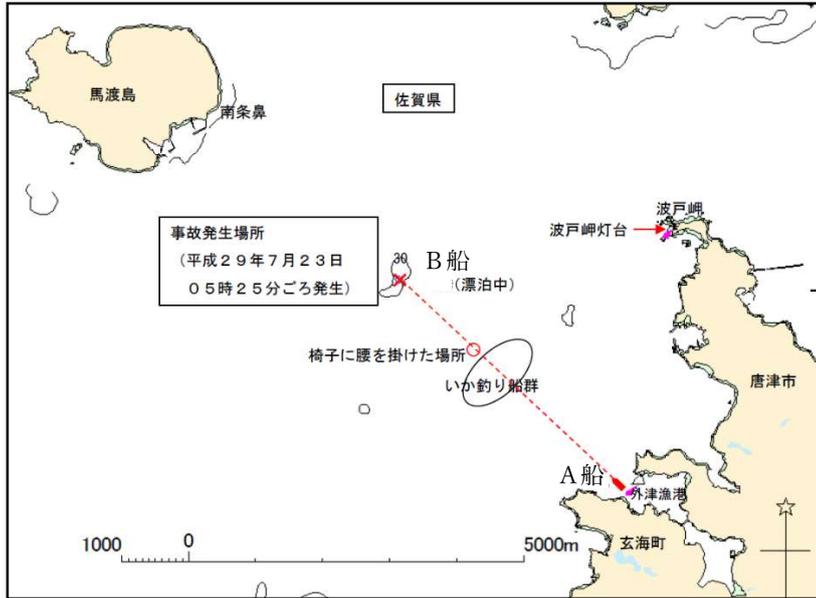
解説「B船の原因」について

裁決(審判所)も調査報告(運安委)も、B船船長は、約100mに接近したA船に気付き(衝突の約35秒前)、立ち上がって手を振るなどしたことを記載しているが、裁決においては、求められる動作や措置が遅れたことは、原因の判断において、何もしなかったことと同じものとして取り扱われます。本件の場合、約100mに接近した時点では遅きに失したと判断され、遅きに失した原因として「動静監視不十分」が摘示されています。

一方、調査報告は、具体的な事実として衝突を避けるための動作が遅れたことを衝突の原因としています。なお調査報告においては、「動静監視不十分」の概念は取り入れられていません。

5 「プレジャーボートA プレジャーボートB 衝突」

[佐賀県波戸岬西方沖で、航行中のプレジャーボートが漂流中のプレジャーボートに衝突した事例]



【海難の概要】

プレジャーボートA (4.59ト、1人乗組、5人同乗) は釣り場に向けて航行中、プレジャーボートB (6.81m、1人乗組、5人同乗) は釣りの目的で漂流中、A船の船首がB船の右舷中央部に衝突。

【発生日時】

平成27年7月23日(木)05時25分頃

【発生場所】

佐賀県唐津市波戸岬西方沖

【死傷者等】

重傷3人 (A船船長、同乗者2)

軽傷2人 (A船同乗者)

【関係者】 A船船長：小型船舶操縦士

B船船長：小型船舶操縦士

【審判所】 裁決書 (平成30年11月6日言渡)

<原因>

A船：見張り不十分で、漂流中のB船を避けなかった。

【主因】

(船長は、船首死角が生じていたが、定針したとき(衝突の3分前)船首方に他船を認めなかったため、航行の支障となる他船はいないと思い、椅子に腰かけた姿勢として、立って操船に当たらず、船首死角を補う見張りを行わなかった。)

B船：衝突を避けるための措置をとらなかった。

【一因】

(船長は、衝突のおそれがある態勢で接近するA船を認め、釣り具を収容して機関を始動し、警告信号を行ったものの、いずれ航行中のA船が漂流中の自船を避けると思い、直ちに移動するなど、衝突を避けるための措置をとらなかった。)

【適用航法】海上衝突予防法第38,39条「船員の常務」

<懲戒>

A船船長：小型船舶操縦士の業務1か月停止

B船船長：戒告

【運安委】 調査報告書 (平30年2月22日公表)

<原因>

A船：船長が、前路に航行の支障となる船はいないと思い、船首方の死角を補う見張りを行っていないため、B船に気付かず航行した。

(船長は、本事故発生場所付近で釣りをしている船をあまり見かけたことがなく、いか釣り船群を通過して安心したことから、船首方を見たものの、前路に航行の支障となる船はいないと思った。)

B船：原因を指摘されなかった。

<再発防止策>

・航行中に船首が浮上するなどして死角が生じる場合には、立って操船する等、船首死角を補う見張りを行うこと。

解説「B船の原因」について

B船の船長は、衝突の直前に機関を後進にかけたが間に合わなくて衝突したもので、調査報告(運安委)では、B船に原因は指摘されませんでした。

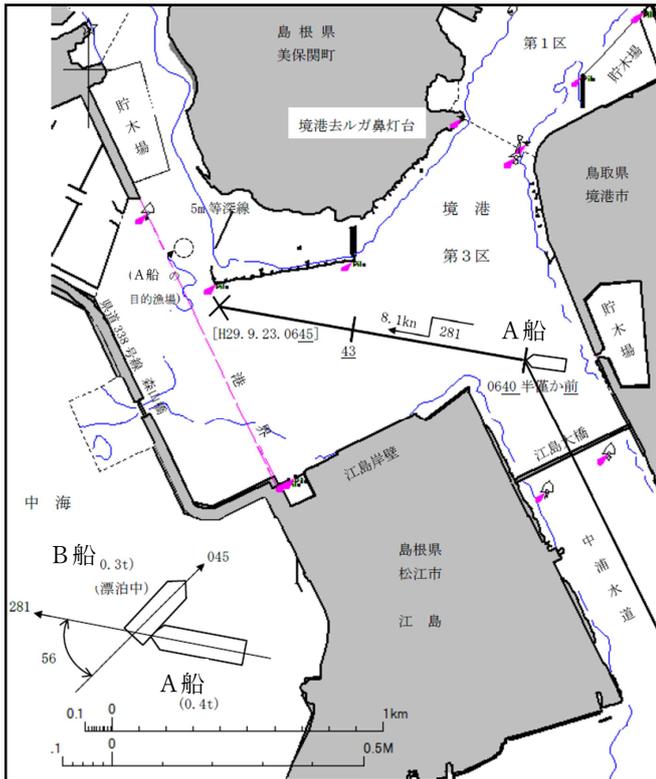
一方、裁決(審判所)では、B船の船長は、A船が衝突のおそれがある態勢で接近するのを認めており、釣り具を収容したり機関を始動したりした事実を認めています。直ちに移動するなど、衝突を避けるための措置をとるべきであったとしています。

一般的に、裁決では、衝突を避けるためにできることがあったなら、それを行うべきであり、行わなかったため衝突した場合、それが原因の一つとして捉えられます。

衝突を避けるためにできることがあることを回避可能性といい、回避可能性がない場合は、原因とされません。

6 「漁船A プレジャーボートB 衝突」

[島根県境港で、漁場に向けて航行中の漁船が漂流中のプレジャーボートに衝突した海難]



【海難の概要】

漁船A (0.4ト、2人乗組) は漁場に向けて航行中、プレジャーボートB (0.3ト、1人乗組) は釣りの目的で漂流中、A船の船首がB船の右舷船尾部に衝突。

【発生日時】

平成29年9月23日(土)06時45分頃

【発生場所】

島根県境港第3区

【死傷者等】

軽傷1人 (B船船長)

【関係者】 A船船長：小型船舶操縦士

B船船長：小型船舶操縦士

[審判所] 裁決書 (平成30年10月11日言渡)

<原因>

A船：見張り不十分で、漂流中のB船を避けなかった。

【主因】

(船長は、船首が浮上して船首死角が生じていたが、衝突の2分前、前方をちらっと見て船を見かけなかったため、航行の支障となる他船はないと思い、体を左右に動かすなど、船首死角を補う見張りを十分に行わなかった。)

B船：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。

【一因】

(船長は、釣りをすることに気を取られていて、見張りを十分に行わず、避航を促す音響信号を行わず、衝突を避けるための措置もとらなかった。)

[適用航法] 海上衝突予防法第38, 39条「船員の常務」

<懲戒>

A船船長：小型船舶操縦士の業務1か月停止

B船船長：戒告

[運安委] 調査報告書 (平30年4月26日公表)

<原因>

A船：船長が、漁場に向けて左転する際、漁場の方向に他船を認めなかったため、前路に航行の支障となる他船はないと思い、船首方の死角を補う見張りを適切に行っていなかった。(漂流中のB船に気付かず衝突した。)

B船：船長が、船尾部に腰を掛けて下を向きながら釣り餌を付け替え、周囲の見張りを適切に行っていなかった。(向かってくるA船に気付かず衝突した。)

<再発防止策>

- ・船首を左右に振るなど、船首方の死角を補って適切な見張りを行うこと。
- ・漂流中においても、常時適切な見張りを行うこと。

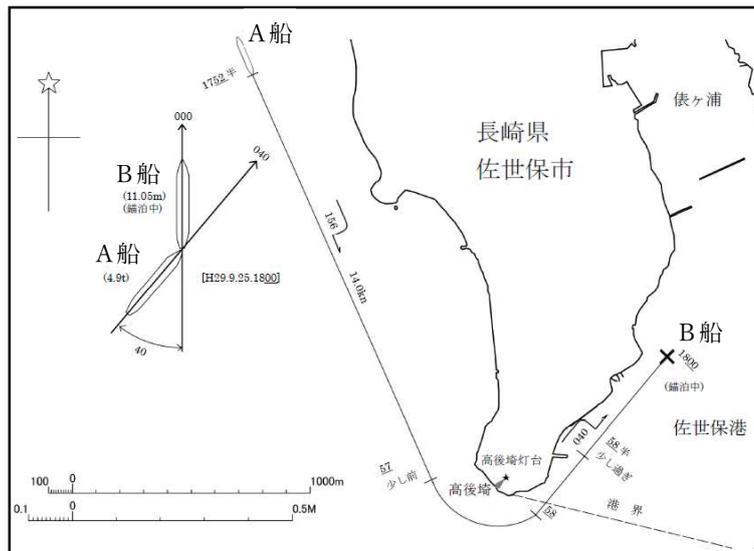
解説「避航を促す音響信号について」

一般的に、予防法上の避航船と保持船の関係において、衝突のおそれや危険を認めた保持船は、同法第34条の規定により警告信号を行わなければなりません。これは汽笛による信号と定められています。

しかし、プレジャーボートなどの小型の船舶は、汽笛を備えていない、あるいは、他の音響信号設備があったとしても汽笛としての技術的基準を満たしていない場合があり、この場合、裁決においては、何らかの手段(有効な音響信号を行うことができる手段)による「避航を促す音響信号」と記載することとしています。

7 「漁船A プレジャーボートB 衝突」

〔長崎県佐世保港で、航行中の漁船が錨泊中のプレジャーボートに衝突した事例〕



【海難の概要】

漁船A（4.9ト、2人乗組）は佐世保港内を俵ヶ浦に向けて航行中、プレジャーボートB（11.05m、1人乗組）は夜釣りをするつもりで錨泊中、A船の船首がB船の船尾に衝突。

【発生日時】

平成29年9月25日（月）18時00分頃

【発生場所】

長崎県佐世保港（高後埼北東方沖）

【死傷者等】

なし

【関係者】 A船船長：小型船舶操縦士

B船船長：小型船舶操縦士

〔審判所〕 裁決書（平成30年5月23日言渡）

<原因>

A船：見張り不十分で、錨泊中のB船を避けなかった。

【主因】

（船長は、椅子に腰を掛けると船首死角が生じる状況下、衝突の2分前高後埼東岸沖合を見渡したときに他船を認めなかったため、椅子に腰を掛けて針路を北東方に転じ、船首死角を補う見張りを行わなかった。）

B船：注意喚起信号を行わず、衝突を避けるための措置をとらなかった。

【一因】

（船長は、錨泊中、A丸の接近を認めたが、同船が知人の漁船なので、何か所用のため接近してくるので、いずれ減速して停船すると思った。）

〔適用航法〕海上衝突予防法第38, 39条「船員の常務」

<懲戒>

A船船長：小型船舶操縦士の業務1か月停止

B船船長：戒告

〔運安委〕 調査報告書（平30年4月26日公表）

<原因>

A船：船長が、左舷側の陸岸との距離に注意を向け、**前方の見張りを適切に行っていなかった**ため、Y丸に気付かなかった。
（船長は、レーダー画面の確認を十分に行わず、前方の死角を補う見張りも行っていなかった。）

B船：原因を指摘されなかった。

（船長は、A船が知人の船であり、同船を確認しても衝突の危険を感じなかった。
船長は、A船が13ノットであったこと及び危険を感じた両船間の距離が50mであったことから、音響信号装置で**注意喚起を行っても衝突を回避できなかった。**）

<再発防止策>

・レーダー画面を確認する、船首を振って死角を補うなど、常時適切な見張りを行うこと。

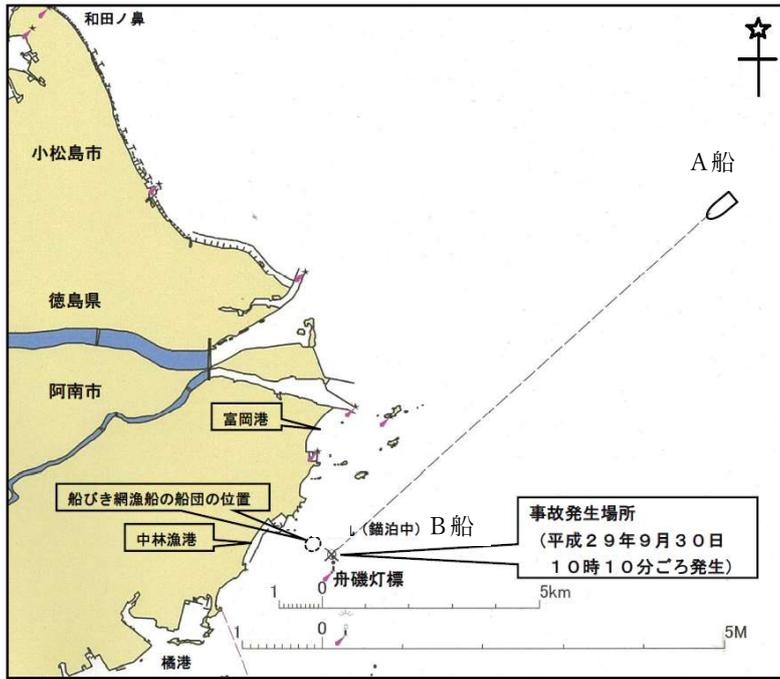
解説「B船の原因」について

調査報告（運安委）は、B船の船長が危険を感じたのは、A船が50mに接近したとき（衝突の約7秒前）であり、回避可能性がなかったとしています。これは、A船が知人の船であり、至近に接近するまで危険を感じなかったことに、合理的理由があると判断されたものと考えられます。

一方、裁決（審判所）は、B船の船長が、両船間の距離550mで自船に向首して接近するA船に気付いた時、注意喚起信号を行うべきであり、さらに接近したなら、錨索を解き、機関を始動して移動するなど、衝突を避けるための措置をとるべきであったとして、知人の船であっても注意を怠らず、必要な措置をとるべきであったとしています。

8 「漁船A プレジャーボートB 衝突」

[徳島県橋浦で、航行中の漁船が錨泊中のプレジャーボートに衝突した事例]



【海難の概要】

漁船A (4.9ト、1人乗組) は橋港に向けて航行中、プレジャーボートB (1.2ト、1人乗組) は釣りの目的で錨泊中、A船の船首部がB船の右舷船首部に衝突。

【発生日時】

平成29年9月30日(土)10時10分頃

【発生場所】

徳島県阿波市橋港北東方沖 (橋浦)

【死傷者等】

なし

【関係者】 A船船長：小型船舶操縦士

B船船長：小型船舶操縦士

[審判所] 裁決書 (平成30年3月22日言渡)

<原因>

A船：見張り不十分で、錨泊中のB船を避けなかった。

【主因】

(船長は、右舷船首方の漁船の動静に気を取られ、見張りを十分に行わなかった。)

B船：注意喚起信号を行わず、衝突を避けるための措置をとらなかった。

【一因】

(船長は、いずれA船が、錨泊している自船を避けてくれると思っていた。注意喚起信号を行い、機関を始動して移動するなど、衝突を避けるための措置をとるべきであった。)

[適用航法]海上衝突予防法第38,39条「船員の常務」

<懲戒>

A船船長：小型船舶操縦士の業務1か月停止

B船船長：戒告

[運安委] 調査報告書 (平30年5月31日公表)

<原因>

A船：船長が、操舵室右舷側のガラス窓を開けて顔を出し、右舷船首方の漁船団の動静のみを監視していて船首方の見張りを行っていなかった。

B船：船長が、A船が自船を避航するものと思込み、衝突を避けるための動作を取らなかった。

<再発防止策>

- ・特定の船舶や物標のみに注意を向けると、周囲の他船等を見逃してしまうことがあるので、常時、目視による周囲の見張りを適切に行うこと。
- ・錨泊中においても、自船に接近する他船に対しては、予断や思込みをせず、適切な時機に有効な音響による信号を使用して注意喚起を行うとともに、船体を移動させることができる場合は、早期に衝突を避けるための措置をとることが望ましい。

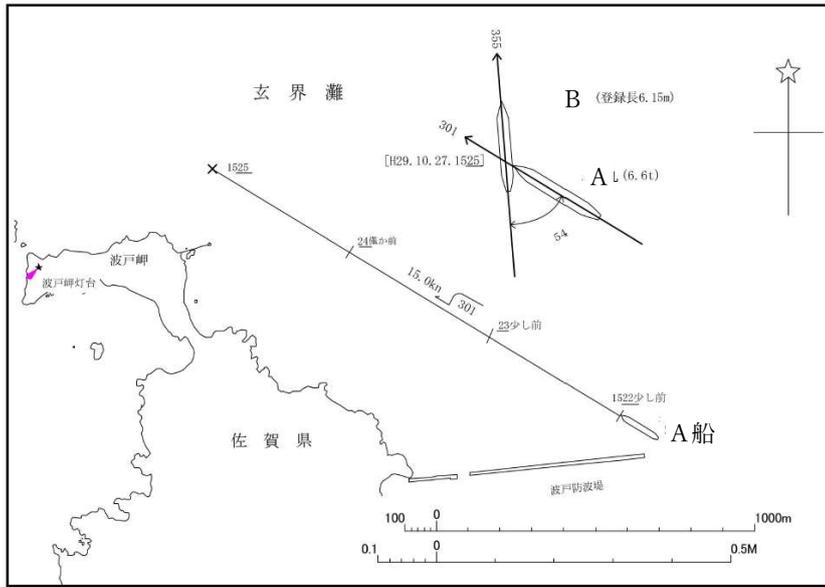
解説「A船船長が漁船団の動静のみを監視していた理由」について

調査報告(運安委)によれば、A船船長は、ふだん、船びき網漁船が、網船2隻及び探索船1隻で船団を組んでいることを知っており、本事故当時、網船1隻が見当たらず、漁船団が操業を行っていたら、網船の網をA船に絡ませてしまうことがあるかもしれないと思い、漁船団の動静のみを監視し、船首方の見張りを行っていませんでした。

また、衝突地点付近で、釣りをを行うプレジャーボートなどを見掛けたことはありませんでした。

9 「漁船A プレジャーボートB 衝突」

[佐賀県波戸岬北東方沖で、航行中の漁船が錨泊中のプレジャーボートに衝突した事例]



【海難の概要】

漁船A（6.6ト、1人乗組）は漁場に向けて航行中、プレジャーボートB（6.15m、1人乗組、同乗1人）は釣りの目的で錨泊中、A船の船首がB船の右舷船尾部に衝突。

【発生日時】

平成29年10月27日（金）15時25分頃

【発生場所】

佐賀県唐津市波戸岬北東方沖

【死傷者等】

軽傷2人（B船船長及び同乗者）

【関係者】 A船船長：小型船舶操縦士

B船船長：小型船舶操縦士

【審判所】 裁決書（平成30年12月12日言渡）

【運安委】 調査報告書（平30年10月25日公表）

<原因>

A船：見張り不十分で、錨泊中のB船を避けなかった。

【主因】

（船長は、衝突の約2分前に波戸岬東方沖合を一見したとき、他船を認めなかったため、しばらくの間、航行に支障となる他船はいないと思い、操縦席に腰を掛けて、船首死角を補う見張りを行わなかった。時々、踏み台上に立ち上がって、船首死角を補う見張りを行うべきであった。）

B船：動静監視不十分で、注意喚起信号を行わず、衝突を避けるための措置をとらなかった。

【一因】

（船長は、衝突の4分前にA船を初認したが、特段気に留めず、自船の東側沖合を無難に航行して行くと思った。）

<懲戒>

A船船長：小型船舶操縦士の業務1か月停止

B船船長：戒告

<原因>

A船：船長が、海面に太陽光が反射してまぶしくて船首方が見えにくい状況下、レーダーによる見張りを適切に行っていなかった。

B船：船長が、A船が自船に向かって航行して来ることはないと思って、錨泊を続けていた。

（黒色の球形形象物を表示していなかった。）

<再発防止策>

- ・日差しを受けて視認が困難な場合には、サングラスを着用するほか、レーダーを利用した適切な見張りを行うこと。
- ・錨泊中は、黒色の球形形象物を表示し、周囲に他船を認めた場合、他船が避けてくれると思わず、余裕がある時機に衝突を避けるための措置を講じることができるよう、常時適切な見張りを行うこと。

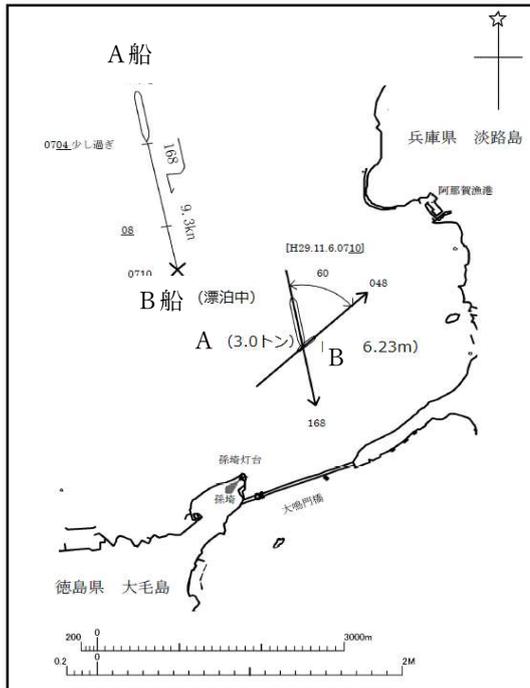
解説「A船の原因に対する背景」について

A船の見張り不十分に関する背景として、裁決（審判所）では「多少白波が立っている中」としていますが、そのことが影響したとはしておらず、調査報告（運安委）で指摘している太陽光の影響は記載されていません。したがって、裁決における注意義務（行うべきであったこと）は、「適宜、踏み台上に立って前路を確認するなど、船首死角を補う見張り」であり、目視による見張りをしっかり行うべきとしています。

一方、調査報告によれば、前方の海面に太陽光が反射して見えにくかったのだから、「レーダーを利用した適切な見張り」を行っていなかったことが原因であるとしています。

10 「漁船A プレジャーボートB 衝突」

[徳島県亀浦港北方沖で、航行中の漁船が漂流中のプレジャーボートに衝突した事例]



【海難の概要】

漁船A (3.0ト、1人乗組) は漁場を航行中、プレジャーボートB (6.23m、1人乗組、3人同乗) は流し釣の目的で漂流中、A船の船首がB船の左舷船尾部に衝突。

【発生日時】

平成29年11月6日(月)07時10分頃

【発生場所】

徳島県孫崎北北西方沖合

【死傷者等】

死亡2人 (B船船長[溺死]、B船同乗者[脳挫滅])
軽傷2人 (B船同乗者[低体温症])

【関係者】 A船船長：小型船舶操縦士

B船船長：小型船舶操縦士 (死亡)

【審判所】 裁決書 (平成30年12月19日言渡)

【運安委】 調査報告書 (平30年8月30日公表)

<原因>

A船：見張り不十分で、漂流中のB船を避けなかった。

【主因】

(船長は、衝突の約6分前に前方を見て他船を見かけなかったため、航行の支障となる他船はないと思った。)

(前路の他船を見落とさないよう、見張りを十分に行うべきであった。)

B船：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。【一因】

(船長は救命胴衣を着用していなかった。)

(本船は和船型FRP製モーターボートで、甲板上に構造物はなかった。)

【適用航法】海上衝突予防法第38, 39条「船員の常務」

<懲戒>

A船船長：小型船舶操縦士の業務2か月停止

<原因>

A船：前路の見張りを適切に行っていなかった。

(船長は、他船はいないものと思い、また、太陽光の反射がまぶしくて操舵室左舷側の側壁にもたれて操船していた。)

B船：釣りに注意を向け、周囲の見張りを適切に行っていなかった。

<再発防止策>

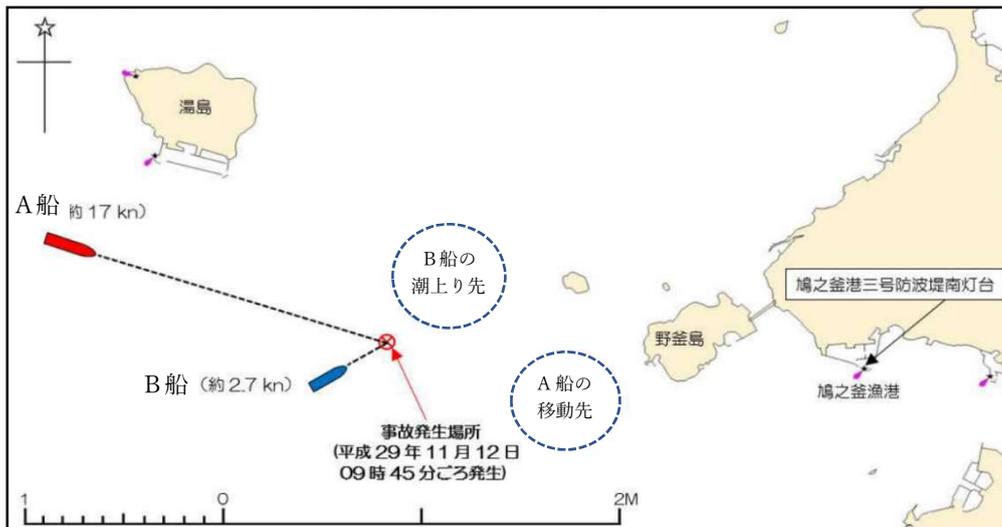
- ・航行中は、特定の方向を見続けることなく、体を動かすなど、周囲の常時適切な見張りを行うこと。
- ・太陽光などにより見張りをしにくい場合、サングラスを使用することが望ましい。
- ・海上交通量の多い海域において漂流する場合、周囲の見張りを適切に行い、接近する他船に対し、有効な音響による信号を行い、余裕のある時機に移動するなど、適切な措置を講じること。
- ・甲板上に構造物がない小型船舶が漂流して釣りをを行う際、自船の存在を示す旗等の目印を掲げることが望ましい。

解説「避航を促す音響信号」について

裁決(審判所)においては、汽笛を装備していない船舶が、警告信号に替えて、有効な音響によって行う信号を、「避航を促す音響信号」としています。

11「プレジャーボートA プレジャーボートB 衝突」

[熊本県湯島南東方沖で、航行中のプレジャーボート同士が衝突した事例]



【海難の概要】 プレジャーボートA (7.11m, 1人乗組, 同乗2人) は釣り場を移動するため東南東進中、プレジャーボートB (1.1ト, 1人乗組, 同乗3人) は潮上りのため北東進中、A船の船首がB船の左舷船尾部に衝突。

【発生日時】 平成29年11月12日(日)09時45分頃

【発生場所】 熊本県上天草市湯島南東方沖

【死傷者等】 重傷1人 (B船同乗者[肩甲骨骨折])

【関係者】 A船船長：小型船舶操縦士
B船船長：小型船舶操縦士

[審判所] 裁決書 (平成30年9月12日言渡)	[運安委] 調査報告書 (平30年4月26日公表)
<p><原因> 両船が互いに進路を横切り衝突のおそれのある態勢で接近した際</p> <p>A船：見張り不十分で、前路を左方に横切るH丸の進路を避けなかった。【主因】 (船長は、発進時(衝突の6分前)、目的の釣り場までの水域に船舶を認めなかったため、航行の支障となる他船はいないと思った。)</p> <p>B船：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協力動作をとらなかった。【一因】 (船長は、前路の波を見ることに気を取られていた。)</p> <p>[適用航法] 海上衝突予防法第15条「横切り船の航法」</p> <p><懲戒> A船船長：小型船舶操縦士の業務1か月停止 B船船長：戒告</p>	<p><原因></p> <p>A船：船長が複数の釣り船の動向及び船首付近の漂流物の有無に注意を向け、見張りを適切に行っていなかったことから、B船に気付かなかった。</p> <p>B船：船長が潮上りする方向を見ていて、見張りを適切に行っていなかったことから、A船に気付くのが遅れた。</p> <p><再発防止策></p> <ul style="list-style-type: none"> ・釣り場に向けて航行する際、目的の釣り場の方向だけでなく、全周にわたって常時適切な見張りを行うこと。 ・乾舷が小さい船で釣りを行う場合、他船からの認識が容易となるよう、目立つ色の旗をできる限り高い位置に掲げることが望ましい。

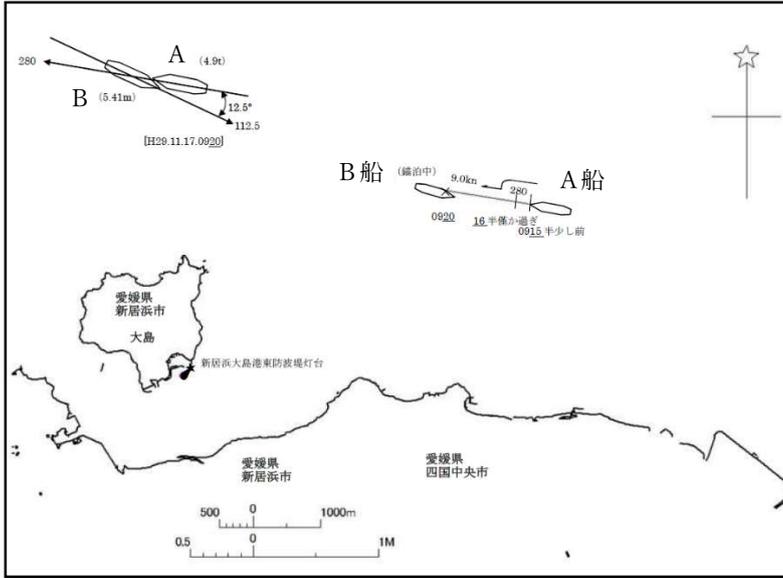
解説「航法判断」について

裁決(審判所)においては、航法を判断して原因を特定することになり、本件においては、いずれも両船の見張り不十分が原因であり、両船の航行状況から、横切り船の航法が適用されています。

一方、調査報告(運安委)においては、航法判断は、原因において個人の責任やその軽重を問うこととなるので原則として行わないこととしており、再発防止策を示すことが重要であるとされています。

12「漁船A プレジャーボートB 衝突」

[愛媛県新居浜市大島東北東沖で、航行中の漁船が錨泊中のプレジャーボートに衝突した事例]



【海難の概要】

漁船A（4.9ト、1人乗組）は次の投網地点に向けて航行中、プレジャーボートB（5.41m、1人乗組）は釣りの目的で錨泊中、A船の船首部がB船の左舷船首部に衝突。

【発生日時】

平成29年11月17日（金）09時20分

【発生場所】

愛知県新居浜市大島東北東沖

【死傷者等】

軽傷1人（B船船長）

【関係者】

A船船長：小型船舶操縦士

B船船長：小型船舶操縦士

【審判所】 裁決書（平成30年9月19日言渡）

【運安委】 調査報告書（平30年5月31日公表）

<原因>

A船：見張り不十分で、錨泊中のB船を避けなかった。

【主因】

（船長は、衝突の約4分半前、船首方を一瞥して他船を見掛けなかったため、下を向いて漁獲物の選別作業を行い、同作業に気を取られていた。）

B船：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。【一因】

（船長は、錨泊した際（衝突の約10分前）、付近に錨泊中の釣り船1隻しか認めなかったため、自船に接近する他船はいないものと思った。）

（注）B船は、有効な音響による信号を行うことができる手段を講じてなく、錨泊中であることを示す黒色球形形象物も表示していなかった。

【適用航法】海上衝突予防法第38,39条「船員の常務」

<懲戒>

A船船長：小型船舶操縦士の業務1か月停止

B船船長：戒告

<原因>

A船：船長が、死角を補う見張りを行っていなかったため、錨泊中のB船に気付かなかった。

（船長は、衝突の約5分前、前路を確かめて他船を見掛けなかったため、支障となる船はいないと思い、漁獲物の選別作業を行いながら航行した。）

B船：原因は指摘されなかった。

（船長は、操縦席後方で仕掛けを作っていたところ、右舷方から接近するA船を認め、主機を使用して避けようとしたものの、間に合わなかった。）

<再発防止策>

- ・後部甲板で漁獲物の選別作業を行いながら航行中、操舵室の存在により船首方に死角が生じている場合、頻繁かつ適切に前路の見張りを行うこと
- ・錨泊中においても周囲の見張りを行うこと
- ・錨泊中は、黒色の球形形象物を表示すること
- ・長さ12m未満の船舶において、有効な音響信号を行うことができる手段を備えておくこと

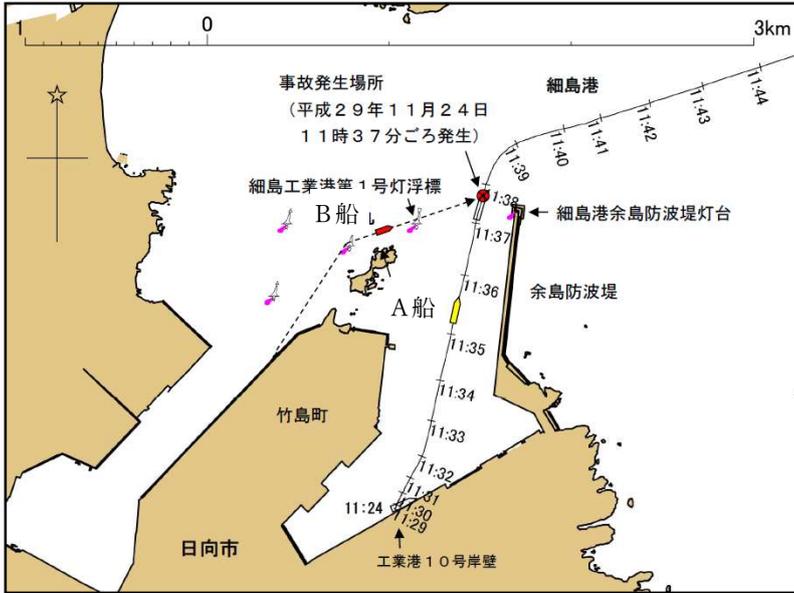
解説「錨泊船による見張り」について

裁決（審判所）によれば、B船船長は、衝突の直前にA船の接近に気付いたが、どうすることもできなかったもので、見張りを行っていれば、余裕のある時機にA船に気付いて衝突を避けるための措置をとることができたとして、見張り不十分を原因として摘示しています。一方、調査報告（運安委）によれば、B船船長に原因を指摘していませんが、再発防止策として、錨泊船であっても周囲の見張りを行うべきであるとしています。

一般的に、錨泊船に見張りが求められるか否かについては、海難の状況によって個別に検討されるべきもので、一律的な判断を示すことは困難です。

13 「貨物船A プレジャーボートB 衝突」

[細島港で、航行中の貨物船とプレジャーボートが衝突した事例]



【海難の概要】
 貨物船A (9,993ト、コンテナ4,824ト積載、19人乗組) は出港して港内を北進中、また、プレジャーボートB (6.53m、1人乗組) は釣り場に向けて東北東進中、A船の船首とB船の右舷中央部とが衝突。
【発生日時】
 平成29年11月24日(金)11時37分頃
【発生場所】
 宮崎県細島港
【死傷者等】
 なし

【関係者】
 A船船長： 締約国資格受有者承認証 船長(中国籍)
 B船船長： 小型船舶操縦士

[審判所] 判決書 (平成30年11月8日言渡)	[運安委] 調査報告書 (平30年8月30日公表)
<p><原因> A船：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。【一因】 (注) A船は外国籍船であって、操船者(船長)が受審人に指定されていないため、同船に摘示された原因の背景は記載されていない。</p> <p>B船：汽艇に該当するB船が見張り不十分で、汽艇以外の船舶に該当するA船の進路を避けなかった。【主因】 (B船船長は、衝突の約3分前まで細島港航路内を北上中に他船を認めず、また、平素、同様の時間帯に竹島東方水域を北上して出航する船舶を見掛けたことがなかったので、航行に支障となる他船はいないと思った。)</p> <p>[適用航法] 港則法第18条第1項「汽艇等の航法」</p> <p><懲戒> B船船長： 小型船舶操縦士の業務1か月停止</p>	<p><原因> A船：船長が、左舷船首方に東北東進するB船を認めたが、いずれB船が自船を避けてくれると思い、同じ針路及び速力で航行を続けた。 (船長は、日本においては、接近する小型船が自船に約10mまで接近して反転や停止をしたり、そのまま船首方を横切って行ったりしていたので、B船が接近することに不安を感じなかった。)</p> <p>B船：見張りを適切に行っていなかったことから、A船と衝突のおそれのある状態で接近していることに気付かず航行した。</p> <p><再発防止策> ・ 接近する他船を認めたら、減速して注意喚起を行うこと。 ・ 港口付近は出入りする船舶がいることを念頭に置き、見張りを適切に行うこと。</p>

解説「判決における航法」について
 本件は、港則法が適用される細島港で発生したもので、B船は、総トン数20トン未満の汽船なので同法の汽艇に該当し、汽艇以外の船舶であるA船の進路を避けなければならないとする、港則法第18条第1項が適用されています。
 これに対し、A船は、海上衝突予防法第17条(保持船)の航法に従わなかったことが、原因として摘示されています。