

令和2年3月中に海難審判所で言い渡された裁決50件が、ホームページに掲載されました（令和2年5月）

区分	海難審判所(東京) 3件 4隻	地方海難審判所(全国8箇所) 47件 70隻
海難種類 (件)	衝突1、衝突(単)1、死亡1 計3件	衝突19、乗揚14、施設損傷5、衝突(単)4、死傷等2、運航阻害2、転覆1 計47件
関係船舶 (隻)	漁船2、油送船1、瀬渡船1 計4隻	漁船29、貨物船14、モーターボート11、水上オートバイ4、油送船3、作業船2、押船2、遊漁船1、 起重機船1、旅客船1、土運船1、引船1 計70隻
死傷等(人)	死亡 1、負傷 1	死亡 2、負傷 23

上記のうち、海難審判所(東京)の裁決3件について、“概要版”を作成しました
公表された裁決書をもとに当協会の責任で編集しましたので、詳細は海難審判所HPでご確認ください

① 大阪府泉州港で、台風避泊していた油送船が走錨して関西国際空港連絡橋に衝突した事例

大阪湾における過去の台風による海難の実態について調査が不十分であったことと、最新の気象情報の入手及び解析が不適切であったこととにより、暴風域に入り走錨のおそれがあることを認識していなかった
運航管理者が、商業的な視点よりも安全を重視した支援体制を十分に整えていなかった

② 熊本県桑島南西岸で、瀬渡船から瀬上がりしようとした釣り客が海中に転落し、溺水して死亡した事例

釣り客が海中に転落した際、流されて引き上げることが困難にならないよう、在船する他の釣り客に対し、救命浮環を投じて自船に引き寄せるよう指示するなど、救命措置を適切に行うべきであった

③ 高知県足摺岬西方沖合で、行き会いの態勢の漁船同士が衝突し、東行する漁船が沈没した事例

両船当直者の主張がそれぞれ矛盾し、「総合的な航法の適用」と「主張に対する判断」とにより、原因と航法を認定した

海難防止への
インフォメーション

① 油送船C(2,591トン) 橋桁衝突事件

(油送船が、走錨のおそれにおそれ気付かないまま台風避泊のため錨泊中、走錨して関西国際空港連絡橋に衝突した)

【海難概要】 瀬戸内海に海上台風警報が発表された状況下、大阪府泉州港の南東方沖に台風避泊のため錨泊していたC船(2,591トン)が、台風(台風21号)の接近に伴って強まった風により走錨を始め、北方に圧流されて同港内の関西国際空港(関空)連絡橋に衝突した

【関連情報】—海難事例の調査等(水路誌、気象海象要覧、インターネット)—

- ・台風21号は、中心が大阪湾を通過して北東方に進行する勢力の強い台風で、過去、大阪湾に重大な影響をもたらした台風と同じタイプであった
- ・同じタイプの過去の台風には、**第一室戸台風(昭和9年)**、**ジェーン台風(昭和25年)**、**第二室戸台風(昭和36年)**があり、海岸地方に高潮、風波、暴風により甚大な被害をもたらされ、多数の船舶が走錨した
- ・同じタイプで、強さが最強、速度が最も早いモデル台風の試算によれば、紀伊水道の有義波高が8~9メートルのとき、**関空付近の有義波高が約3.5メートル、同付近の風速の最大値は約41メートル**であった

《原因》

C船：海難事例等の調査不十分、かつ**最新の気象情報の入手及び解析が不適切**で、適切な避難措置をとらないまま単錨泊を続け、増勢した南風と高起した波浪を受け走錨

4日06時観測の気象情報を入手して解析し、錨地が、台風の予想進路近傍の右半円にあり、防風域に入る状況だったので、走錨のおそれにおそれ気付くべきで、**気象・海象状況が悪化する前に揚錨して播磨灘へ移動し、島陰や陸岸の風下側でちちゅうするなどの避難措置をとるべきであった**

運航管理者が、荷主と協議して、避航措置によるスケジュール遅延の懸念を払拭する助言を船長に行うよう、運航管理補助者に具体的に指示するなど、商業的な視点よりも安全を重視した**支援体制を十分に整えるべきであった**(→原因となる)

《背景》 船長は、**機関を使用すれば風速40メートルの風まで走錨しないと思っていた**

【受審人】

(C船) 船長： 三級海技士(航海) → 1箇月業務停止

《懲戒》

参考(本件当日の関空島地域気象観測所の観測データ)

	風向	平均風速	瞬間最大風速
1300	東南東	19.8メートル	37.0メートル
1340	南南西	41.8メートル	58.1メートル



【発生日時】

平成30年9月4日 13時40分

【発生場所】

大阪府泉州港 関西国際空港連絡橋

【死傷者】なし

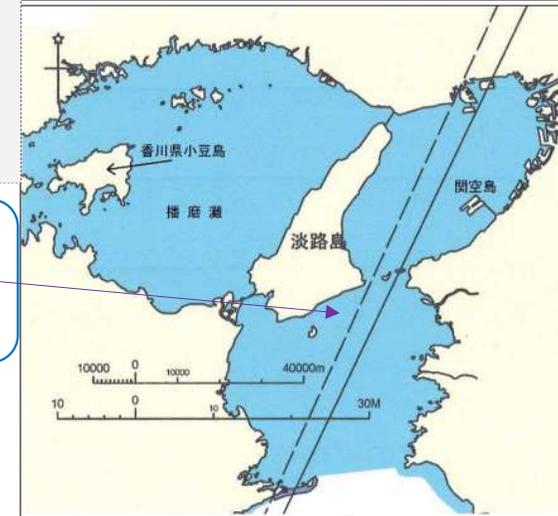
【損傷等】

C船：右舷船首部甲板及び船橋右舷側圧壊等、のち廃船処理

連絡橋：道路桁橋梁部に破口及び曲損等、鉄道桁に架線柱の倒壊、レールの歪み、ガス管に破口等

※右図
実線(—)は、9月3日18時観測データによる台風予想進路

破線(---)は、9月4日06時観測データによる台風予想進路



海難防止への
インフォメーション

② 瀬渡船A(6.5トン) 釣客死亡事件

(釣り客が海中転落した際、他の釣り客の協力を得て直ちに救命浮環を投入するなど、救命措置が適切に行われなかった)

【海難概要】

桑島南西岸において、A船(6.5トン、釣り客11人、1人乗船)が船首のタラップを岩場に押し付けた態勢で、潮上がりしようとした釣り客が海中に転落した際、機関をいったん後進にかけて岩場から離れ、20メートル沖合で錨泊して救助のため船長が海に飛び込み、同客を陸岸に引き上げたが死亡した

(関連情報)

- ・12月28日22時18分、付近海域に強風注意報が発表されたので、待機していたところ、30日になり、同注意報は継続していたが、風が弱まったので出航した
- ・本件発生時、他の釣り客3人が在船しており、操舵室前方キャビンの屋根に、長さ4.5メートルの索を付けた救命浮環が備えてあった
- ・海中転落の原因は不明であるが、死亡の原因を摘示し、船長の過失を認定した

【発生日時】

平成28年12月30日
08時00分

【発生場所】

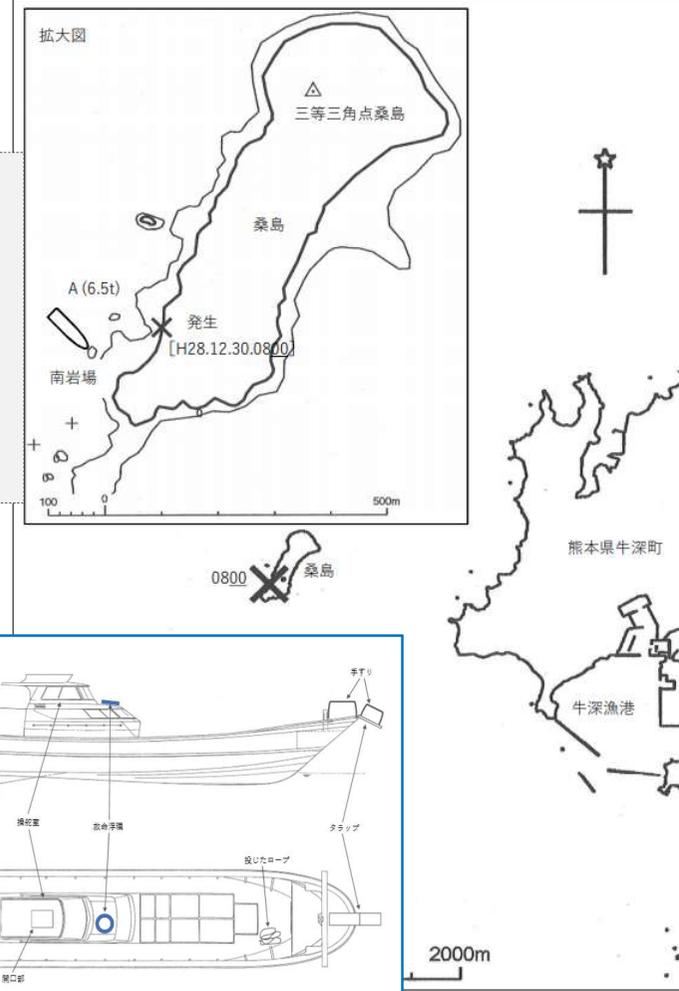
熊本県桑島南西岸

【死傷者】

死亡1人(釣り客)

【損傷等】

なし



《原因》

A船：釣り客が海中に転落した際、**救助措置が不適切で**、落水した釣り客が溺水した

救助措置が遅れると釣り客が流されて引き上げることが困難になるおそれがあったのだから、在船する釣り客に対し、救命浮環を投じて自船に引き寄せるよう指示するべきであった

《背景》

- ・機関を後進にかけた後、甲板上に出てきた他の釣り客に指示して係留用ロープを投げ込んだところ、転落した釣り客がロープの一端をつかんだものの、**岩場との接触を避けるため操船するうち**、甲板上的釣り客の手からロープが離れた
- ・釣り客が転落した15分後、船長が**ウエットスーツに着替えて救助のため海中に飛び込んだ**

【受審人】

(A船) 船長：小型船舶操縦士 → 1箇月業務停止

《懲戒》

海難防止への
インフォメーション

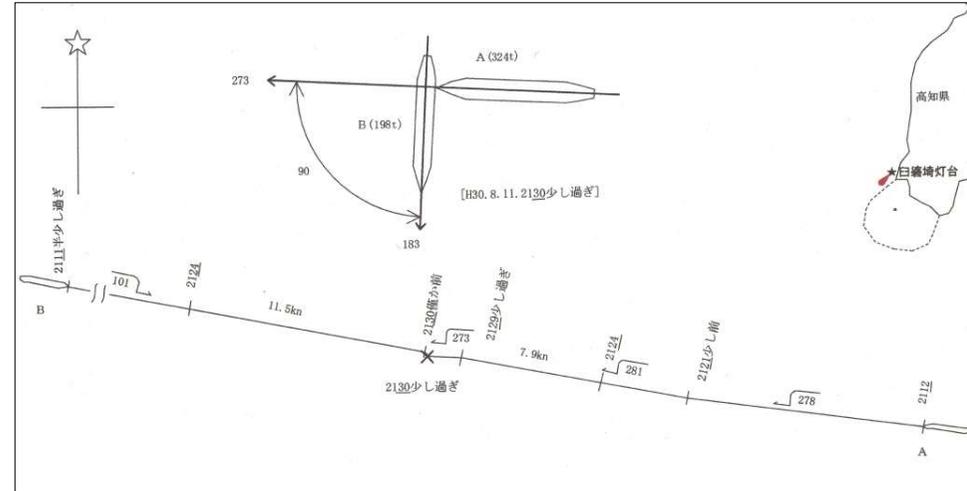
③ 漁船A(324トン) 漁船B(198トン) 衝突事件

(ほとんど真向いに行き会った漁船同士が、それぞれ針路を右に転じることなく衝突した)

【海難概要】 夜間、足摺岬西方沖合において、西行中の漁船A(324トン)の船首と、東行中の漁船B(198トン)の左舷後部が衝突し、B船が、外板に破口を生じて浸水し、沈没した

(航法の適用)

- ・衝突地点付近は、**海上衝突予防法(予防法)が適用される**
 - ・次のこと等を総合勘案し、**予防法第14条の“行会い船の航法”を適用する(等因)**
- (1) 認定した対地針路を船首方向とみなすことが合理的であること
 - (2) 相手船の両舷灯が常時見えなくても、相手船の紅緑両灯が自船の船首方向付近に交互に見える場合には、真向い又はほとんど真向いに行き会う関係にあること
 - (3) 結果発生直近の行為に捉われず、予見可能性と回避可能性があり、かつ、同種海難の再発防止に最も有効と考えられる時点において、適用される航法を検討すべきであること(本件の場合、21時24分)つまり、A船の約1分前の左転及びB船の約10秒前の右転は、適用航法の判断に影響しない



《原因》

- A船: 見張り不十分で、針路を右に転じなかった** (A船船長は、相手船の灯火の視認状況を供述しているが、その内容に変遷や曖昧さがあり、またその供述からB船の針路等を検討すると、陸岸に向かう進路となるなど合理的ではなく、見張りを十分に行っていなかったと認定された)
- B船: 動静監視不十分で、針路を右に転じなかった** (B船二航士は、A船が2海里及び1海里となったとき、それぞれA船に対して避航動作をとったと供述しているが、いずれも、認定されたB船の針路や両船の接近状況と整合せず、A船に対する動静監視を十分に行っていなかったと認定された)

《背景》

- ・A船船長: **見張り不十分の理由等**は、供述が信用できず、明らかにできない。
- ・B船二航士: **動静監視不十分の理由等**は、供述が信用できず、明らかにできない

[受審人]

- (A船) 船長 : 三級海技士(航海) → 戒告
- (B船) 二航士 : 五級海技士(航海) → 戒告

《懲戒》

【発生日時】

平成30年8月11日
21時30分少し過ぎ

【発生場所】

高知県足摺岬西方沖合

【死傷者】

負傷1人(B船二航士)

【損傷等】

A船: 球状船首に亀裂、船首外板に凹損
 B船: 沈没(全損)