

内航貨物船海難の分析

～ Vol.1 衝突編 ～



ベテランが陥る“思い込み”
初心にかえって見張りの励行！



海難審判庁
Marine Accident Inquiry Agency

絵で見る海難

はじめに

近年、国内貨物輸送の形態をみると、陸上輸送の幹線部分はトラック輸送に頼っているものの、労働力不足・交通混雑・環境問題など物流をめぐる制約要因が深刻化しており、効率性が高く、環境保全の面でも優れた鉄道や海運へ転換するモーダルシフトが推進されている。

特に、内航海運は、我が国の経済・国民生活を支える産業基礎物資である石油、鉄鋼、セメント等を輸送しており、エネルギー効率が高く環境にも優しいばかりでなく、輸送効率も高いことから、今後、内航海運の役割が一層増大することが予想される。

このような状況のなかで国土交通省は、「次世代内航海運ビジョン ～21 世紀型内航海運を目指して～」の具体化を図るために「内航海運制度検討会」及び「内航船乗組み制度検討会」を設置し、事業規制や船舶・船員安全規制の見直しの検討を行っている。

そこで、海難審判庁では、平成 12 年から同 14 年の 3 年間における内航貨物船海難の裁決事例や海難調査で得た情報を総合して、内航海運を取り巻く環境等の諸問題を考慮し、海難の特徴や問題点を抽出するための分析を行うこととした。

今回は、内航貨物船が関連した衝突事件を対象として、適用された航法別（「横切り船の航法」、「視界制限状態における船舶の航法」、「船員の常務（錨泊・漂泊船との衝突）」など）に分けて詳細に分析を行ったもので、引き続き、内航貨物船の乗揚、機関損傷についても分析を行う予定である。

これらの分析により、内航貨物船海難の実態や問題点について、船舶の乗組員をはじめ、海事関係者の理解が深められ、同種海難の再発防止に寄与できれば幸いである。

目 次

第 1 編	内航貨物船海難の実態	1
第 1	内航海運を取り巻く環境	1
第 2	理事官が認知した内航貨物船海難の発生状況	8
第 3	裁決から見た内航貨物船海難の実態	19
第 2 編	内航貨物船の衝突海難の分析	22
第 1	裁決による衝突海難の分析	22
1	衝突海難の特徴	22
第 2	適用航法別の分析	33
1	横切り船の航法が適用された事件	34
2	視界制限状態における船舶の航法が適用された事件	55
3	船員の常務が適用された事件（錨泊・漂泊船との衝突）	76
4	その他の航法	96
第 3	海難原因別のまとめ	102
1	見張り不十分	102
2	航法不遵守	106
3	信号不履行	107
4	服務に関する指揮・監督の不適切，報告・引継の不適切	110
第 3 編	衝突海難の再発防止に向けて	113
裁決事例（18 件）		115
	狭い水道等の航法（2 件）	118
	追越し船の航法（1 件）	120
	行会い船の航法（1 件）	121
	横切り船の航法（5 件）	122
	各種船舶間の航法（1 件）	127
	視界制限状態における船舶の航法（4 件）	128
	船員の常務（3 件）	132
	海上交通安全法の航法（1 件）	135

用語の説明

内航船：船積港及び陸揚港のいずれも本邦内にある航路に従事する船舶をいう。

外航船：本邦と本邦以外の航路に従事する船舶をいう。

内航貨物船：内航船のうち貨物船及びタンカーをいう。

有資格者：航海当直を行うための六級海技士（航海）以上の海技免許を有している者をいう。

無資格者：航海当直を行うための海技免許を有していない者をいう。（航海当直部員の認定を受けた者を含む。）

引船列：台船やはしけ等を曳航中の引船は、1隻の引船列として扱う。

押船列：台船やはしけ等を押航中の押船は、1隻の押船列として扱う。

内航貨物船の種類

1. 一般貨物船・・・・・・専ら貨物の輸送に従事する船舶（専用船を除く）
2. 土・砂利・石材専用船・・土・砂利・石材を輸送するための専用構造を有する船舶
3. セメント専用船・・・・・・セメントを輸送するための専用構造を有する船舶
4. 自動車専用船・・・・・・自動車を輸送するための専用構造を有する船舶
5. 鋼材専用船・・・・・・専ら鋼材の輸送に従事する船舶
6. その他専用船・・・・・・上記以外の専用構造を有する船舶又は専用に輸送する船舶（コンテナ船，RORO船，石灰石専用船，兼用船等）
7. 油タンカー・・・・・・石油製品を運搬する船舶
8. 液化ガスタンカー・・・・石油ガス，天然ガス等を運搬する船舶
9. ケミカルタンカー・・・・ケミカル製品を運搬する船舶

なお、総トン数20トン未満の船舶、押船、引船、はしけ、港内における給水船及びし尿等海洋廃棄船は除外した。

トン数

総トン数をいう。

損傷の状況

船体の損傷状況について、その程度を次の区分により分類する。

全損・・・損傷により船舶としての機能を失い、再用不能となった場合をいう。

重損・・・全損に次ぐ重大な損傷で、大修理を加えなければ船舶としての機能をはたし得なくなった場合をいう。

軽損・・・損傷が軽微なもので全損、重損いずれにも該当しない場合をいう。