

裁 決 事 例

裁決事例目次

狭い水道等の航法が適用された事例

- ① 港内の航路筋において、その右側端に寄らずに衝突
- ② 港内の航路筋において、中央部を航行中に衝突

追越し船の航法が適用された事例

- ③ 追越し船が一方方向のみに気をとられ相手貨物船に気付かず衝突

行会い船の航法が適用された事例

- ④ 無資格者が夜間、第三船に気をとられ行会いの態勢で衝突

横切り船の航法が適用された事例

- ⑤ 探照灯を照射しただけで相手船の避航を期待して衝突
- ⑥ 避航船が相手漁船の避航を期待して見守るまま衝突
- ⑦ 仲間の船（第三船）に気をとられ、見張り不十分で衝突
- ⑧ 甲板長が当直中の避航船が、第三船に気をとられ直前まで相手船に気付かず衝突
- ⑨ 当直者が眠気を催した際、居眠り防止措置を講じず居眠りに陥って衝突

各種船舶間の航法が適用された事例

- ⑩ 甲板上の作業に気をとられ、漁ろうに従事中の漁船に衝突

視界制限状態における船舶の航法が適用された事例

- ⑪ 視界制限時、両船ともに運航が適切に行われず衝突
- ⑫ 視界制限時、初認時の映像判断からの“思い込み”のまま衝突
- ⑬ 視界制限時、無資格の当直者が船長に報告せず運航が適切に行われず衝突
- ⑭ 視界制限時、船長が在橋していたが操船指揮をとらずに衝突

船員の常務が適用された事例

- ⑮ 無資格の甲板員が船橋当直中、錨泊漁船に対する動静監視不十分で衝突
- ⑯ 船首死角に入った漂泊中のプレジャーボートに気付かず衝突
- ⑰ 狭水道において当直者が船長に報告せず、船長が昇橋しないまま航行して衝突

海上交通安全法が適用された事例

- ⑱ 明石海峡航路内で操舵不能となったことに気付かないまま進行して転舵できずに衝突

裁決事例発生地点図



① 港内の航路筋において、その右側端に寄らずに衝突

発生日時、場所：平成 11 年 2 月 13 日 00 時 48 分，福岡県博多港
 気象等：晴，北北西風，風力 4，下げ潮末期
 T 丸：RORO 船 1,585 トン 11 人乗組み 98.52m 車両 29 台積 福岡県博多港～長崎県芦辺港
 K 丸：一本釣り漁船 19.40 トン 3 人乗組み 18.40m 福岡県玄海漁港～同県博多漁港

事件の概要

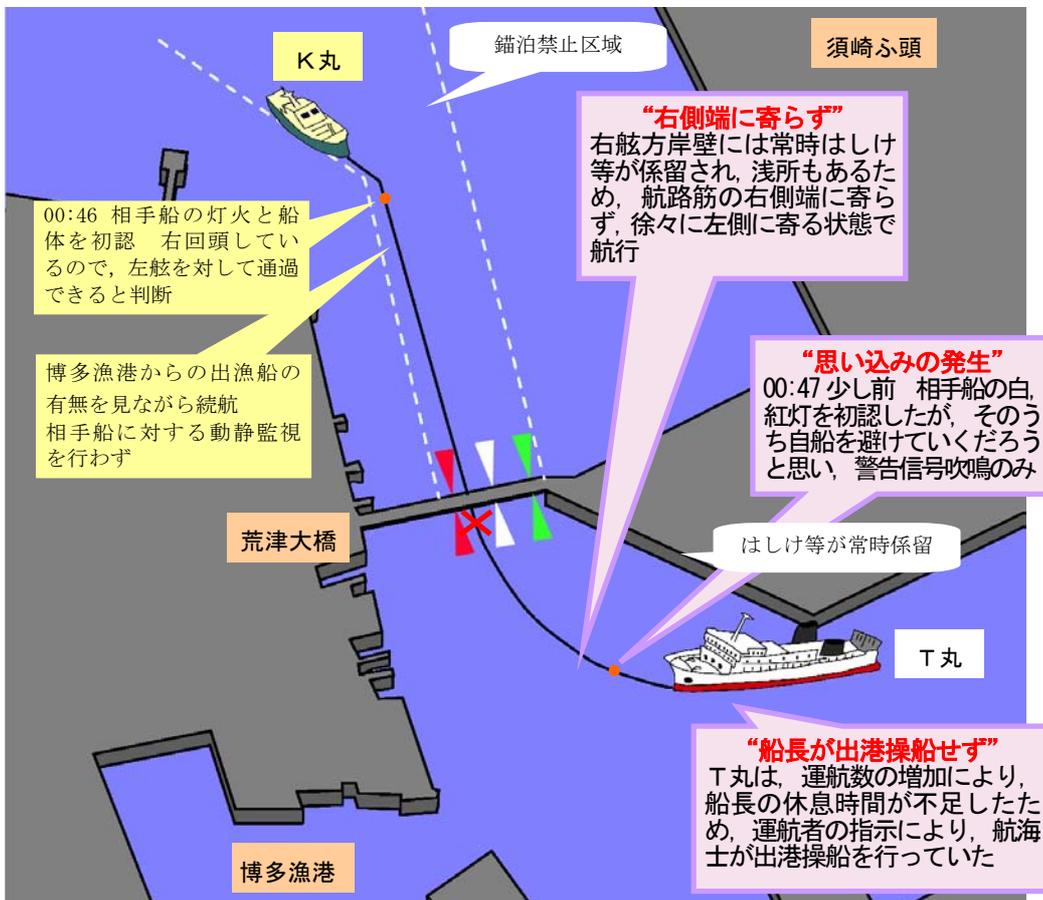
T 丸は、二等航海士が出港操船を行い、博多港内の錨泊禁止区域に差しかかり、航路筋の右側端に寄らずに北行していたところ、南行する相手船を認めたが、そのうち自船を避けていくと思い続航中、K 丸は、船長が当直し、右側端に寄って南行していたところ、相手船を認めたが、同船が右転していたので左舷を対して通過できると思い、その後動静監視をしないまま続航中、衝突した。

海難原因

T 丸：狭い水道等の航法不遵守，服務に関する指揮・監督の不適切，船舶運航管理の不適切

T 丸は、運航数の増加による船長の休息不足を補うため、運航者の指示で、定期的な上席航海士に出港操船を行わせていました。その結果、T 丸は、二等航海士が出港操船に当たり、航路筋を航行する際、反航船の存在を認めていたものの、航路筋の左側に寄る状態で航行し、衝突してしまいました。船員法において、「港を出入するときは、船長が船舶を指揮しなければならない」と規定されています。港内では、必ず船長が操船の指揮に当たります。

K 丸：動静監視不十分，信号不履行（警告信号）



② 港内の航路筋において、中央部を航行中に衝突

発生日時、場所：平成12年6月7日09時40分、関門港小倉区堺川水路
 気象等：晴、東風、風力1、上げ潮中央期
 H丸：セメント専用船299トン 4人乗組み 51.51m セメント554トン積 関門港小倉区堺川口～佐賀県伊万里港
 A丸：油タンカー198トン 4人乗組み 44.02m A重油600キロリットル積 関門港小倉区砂津泊地～堺川水路南東岸

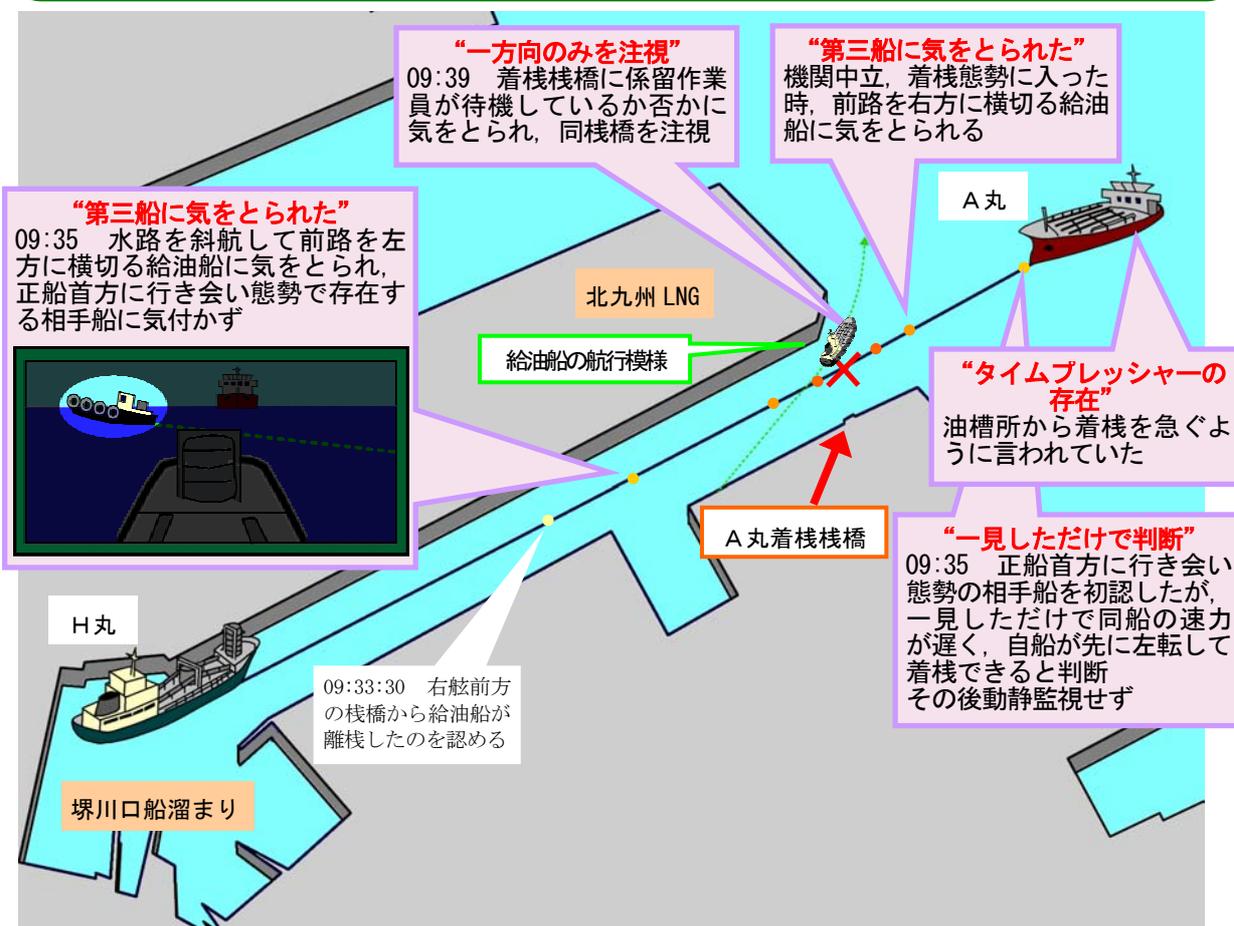
事件の概要

H丸は、船長が操船に当たり、堺川水路の右側端に寄らずに中央部を東行していたところ、第三船に気をとられ、前方の相手船に気付かないまま続航中、A丸は、船長が操船し、堺川水路の右側端に寄らずに中央部を西行していたところ、前方の相手船を認めたもののその後の動静監視が不十分で、また、第三船や着棧棧橋の状況に気をとられて続航中、衝突した。

海難原因

H丸：見張り不十分、狭い水道等の航法不遵守、信号不履行（警告信号）
 A丸：動静監視不十分、狭い水道等の航法不遵守、信号不履行（警告信号）

H丸、A丸の両船は港内航路筋を航行中、行き会う態勢にありましたが、両船共に航路筋の中央部を航行し、また、前路を斜航して横切る給油船に気をとられていました。その結果、H丸においては、直前までA丸の存在に気付かず衝突してしまいました。航路筋を航行する際は、右側端通航を守ることはもちろん、一方向のみに集中することなく、常に周囲に気を配りましょう。また、A丸においてはタイムプレッシャーの存在も影響していますので、余裕のある運航に努めましょう。



③ 追越し船が一方方向のみに気をとられ相手貨物船に気付かず衝突

発生日時、場所：平成12年6月7日20時06分、豊後水道
 気象等：晴、南東風、風力3、上げ潮初期、微弱な北西流
 K丸：鋼材専用船424トン 3人乗組み 70.73m 鋼材1,138トン積 大分県大分港～宮崎県宮崎港
 M丸：セメント専用船696.51トン 6人乗組み 65.35m 山口県宇部港～宮崎県油津港

事件の概要

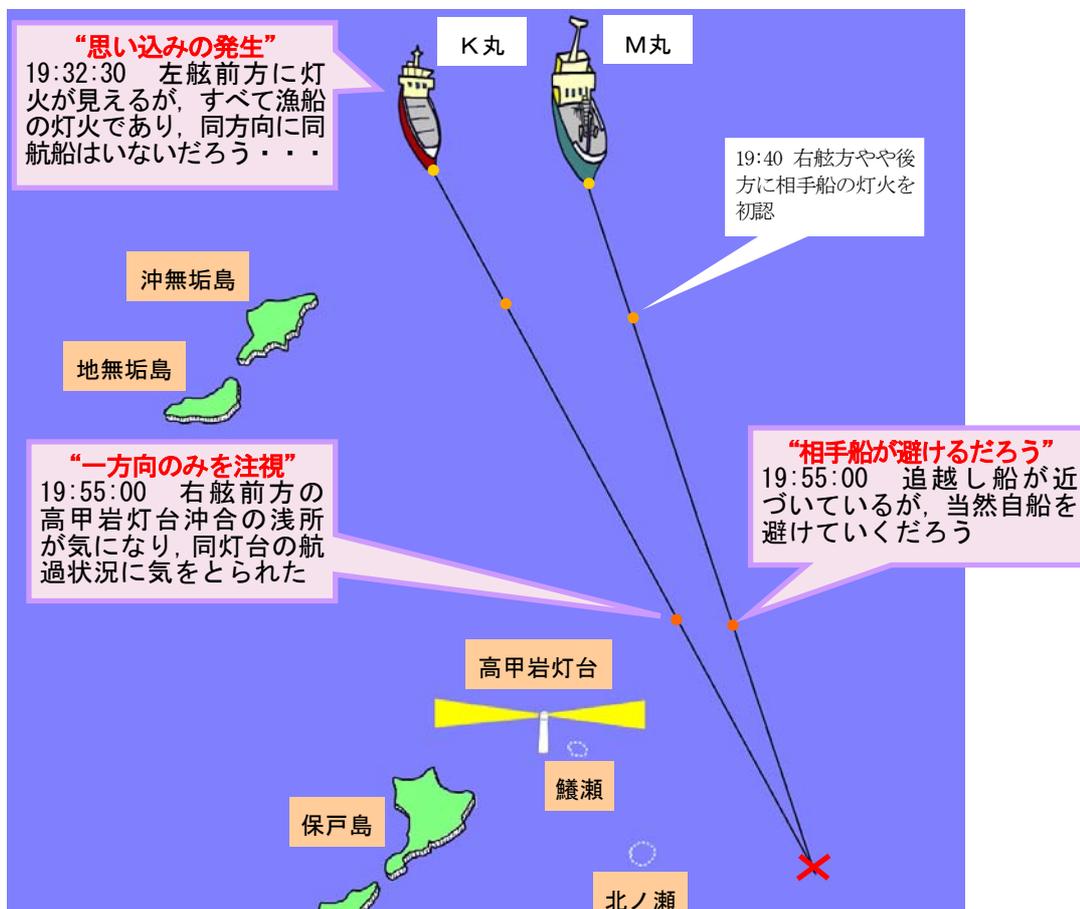
K丸は、一等航海士が当直中、左舷前方に散在する灯火はすべて漁船のもので、同航船はいないと思い、さらに、右舷方の浅所に気をとられて左舷前方の相手船に気付かないまま続航中、また、M丸は、追越し態勢で接近する相手船を認めたものの、追越し船が自船を避けてくれると思い、警告信号や衝突を避けるための協力動作を行わないまま続航中、衝突した。

海難原因

K丸：見張り不十分、追越しの航法不遵守（避航動作）
 M丸：信号不履行、追越しの航法不遵守（協力動作）

追い越す側のK丸は、早い段階で左舷方に同航船はいないと思い込んでしまい、その後は浅所がある右舷方にばかり注意を向けてしまいました。危険はどこに潜んでいるか分からないことを認識し、全方向に対する見張りを心がけましょう。

追い越される側のM丸は、いずれ追越し船が避けていこうと思っているうちに衝突してしまいました。保持船の立場であっても油断は禁物で、相手船の動静に疑問を感じたら、警告信号を行い、衝突を避けるための協力動作が遅れることのないよう早目の行動を心がけましょう。



④ 無資格者が夜間、第三船に気をとられ行会いの態勢で衝突

発生日時、場所：平成13年2月11日02時50分、和歌山県潮岬西方沖合
 気象等：晴、北北東風、風力2、上げ潮初期、視界は良好
 T丸：石材専用船749トン 6人乗組み 82.00m 石材約2,100トン積 兵庫県男鹿島～三重県津港
 K丸：引船93.39トン 4人乗組み 約290mの引船列 愛知県常滑市～広島県竹原港

事件の概要

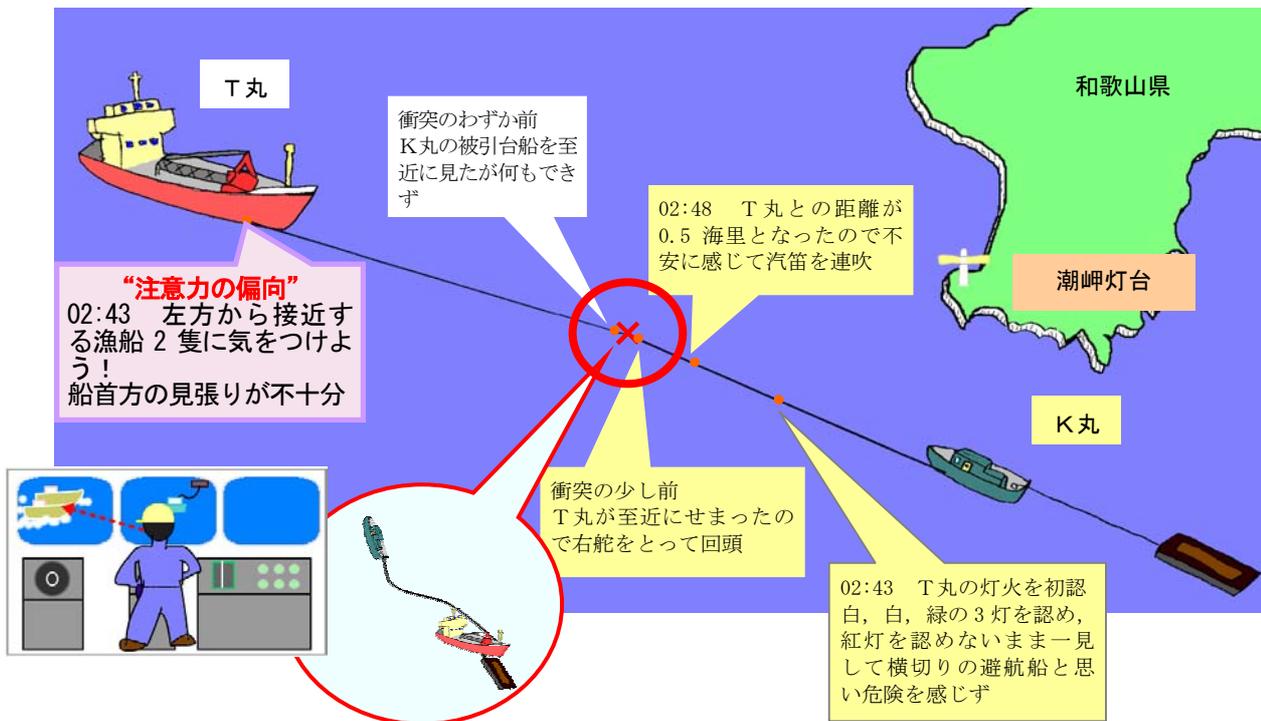
T丸は、無資格の甲板員が当直中、K丸とほとんど真向かいに行き会い、衝突するおそれがある態勢で接近していたが、船首方の見張りが不十分でK丸の灯火に気付かず進行中、また、K丸は、一等航海士が当直中、左舷船首約3度にT丸の緑灯だけを認め、一瞥して横切りの避航船と思い、動静監視を行わず進行中、T丸とK丸の被引土運船とが衝突した。

海難原因

T丸：見張り不十分（第三船に気をとられた）、航法不遵守（右転しなかった）
 服務に関する指揮・監督の不適切（見張りを厳重に行うよう、また接近する他船がいたら報告するよう指示しなかった。）

無資格の甲板員が夜間の単独当直中、左方から接近する漁船2隻に気をとられて船首方の見張りが不十分となっています。甲板員は、潮岬付近の針路を左に転じる地点に差しかけたとき、左方の漁船が気になり、漁船の方ばかりを見ていて、ほとんど真向かいから接近するK丸に気が付きませんでした。一方に注意を向けると他方の注意が希薄となることはよく経験することです。海上の状況は常に変化していますので、一方のみを長時間見張ることなく、時折周囲の状況を確認しましょう。

K丸：動静監視不十分（一瞥したのみで相手船の態勢を見誤った）
 航法不遵守（右転しなかった）



⑤ 探照灯を照射ただけで相手船の避航を期待して衝突

発生日時、場所：平成9年12月26日00時17分、和歌山県日ノ御埼西方沖合
 気象等：晴、北北西風、風力1、上げ潮中央期
 Y丸：鋼材専用船499トン 5人乗組み 78.15m 鋼管996トン積 千葉港～広島港
 M丸：コンテナ専用船5,354トン 20人乗組み 119.43m コンテナ117個積 名古屋港～神戸港

事件の概要

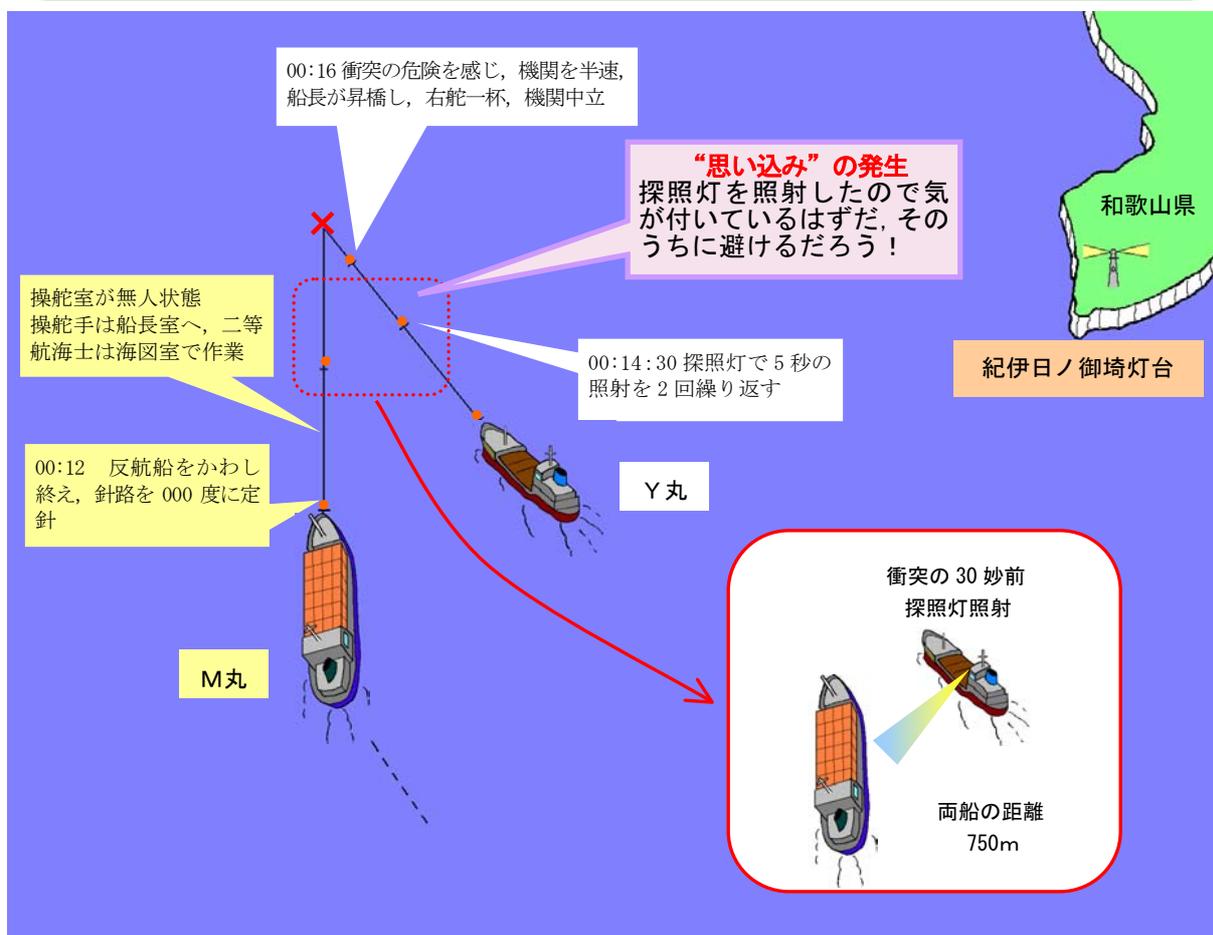
Y丸は、一等航海士が当直中、左舷方から接近するM丸の灯火を認めたが、探照灯を照射ただけで続航し、その後、機関を半速力、続いて右舵一杯、機関中立としたが、M丸と衝突した。M丸は、二等航海士と操舵手が当直中、左舷船首方の反航船を避けるため右転したが、右舷方のY丸に気付かず続航して衝突した。

海難原因

Y丸：信号不履行（警告信号）、航法不遵守（衝突を避けるための協力動作をとらなかった。）

探照灯の照射だけでは、相手船の船橋当直者が見ていないこともあります。汽笛による警告信号を吹鳴しましょう。
 また、間近に接近する場合は、早目に衝突を避けるための協力動作をとりましょう。

M丸：見張り不十分、航法不遵守（前路を左方に横切るY丸の進路を避けなかった。）



⑥ 避航船が相手漁船の避航を期待して見守るまま衝突

発生日時、場所：平成11年5月1日14時05分、和歌山県田辺港西方沖合
 気象等：曇、南東風、風力2、上げ潮初期
 M丸：鋼材専用船497トン 5人乗組み 75.83m 鋼材1,241トン積 福山港～京浜港
 H丸：一本釣り漁船6.1トン 2人乗組み 15.4m 紀伊水道南方の漁場～和歌山県印南漁港

事件の概要

M丸は、次席一等航海士が当直中、右舷船首方に漁船3隻が前路を左方に横切る態勢で接近するのを認めて動静監視を行っていたところ、3隻中2隻が自船の船尾方へ向け左転したので、残り1隻も左転するだろうと思い、相手船を見守るだけで続航中、また、H丸は、船長が見張り不十分でM丸に気付かないまま進行して衝突した。

海難原因

M丸：航法不遵守（前路を左方に横切るH丸の進路を避けなかった。）

“思い込み”は誤りに気付くのが大変です。右前方に漁船群があり、右転して避けるためには大幅な迂回が必要な状況で、過去の経験から“保持船の立場の漁船が避けてくれるだろう”と思い込んだ結果です。本件では更に、相手船である漁船が見張り行為を行っていない状態でした。相手船の行動を自分に都合よく決め込まないよう注意しましょう。

H丸：見張り不十分、航法不遵守（協力動作）



⑦ 仲間の船(第三船)に気をとられ、見張り不十分で衝突

発生日時、場所：平成14年1月18日10時40分、大阪港
 気象等：晴、風ほとんどなし、下げ潮初期
 S丸：砂利運搬船499トン 4人乗組み 63.34m 山砂200立方メートル積 大阪港大阪第3区～同第4区
 K丸：引船18.45トン 1人乗組み 14.05m 空船 大阪港大阪第2区～尼崎西宮芦屋港

事件の概要

S丸は、船長が単独当直中、右方から接近する仲間の船に気をとられ、右舷前方のK丸に気付かずに続航し、至近に迫ったK丸を認め、右舵一杯として汽笛を吹鳴し、機関を全速力後進としたが、K丸と衝突した。

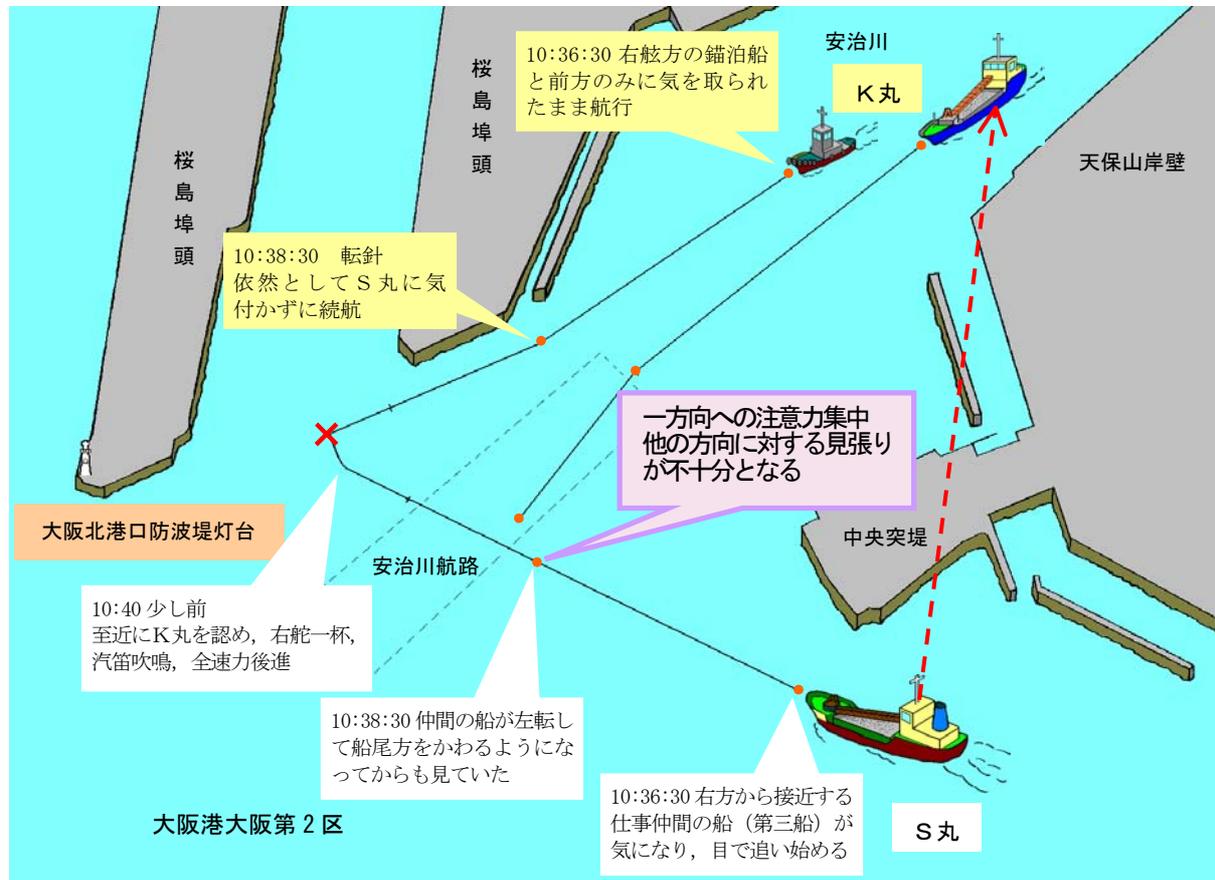
K丸は、船長が単独当直中、左舷方の見張りが不十分のまま続航して衝突した。

海難原因

S丸：見張り不十分、航法不遵守（前路を左方に横切るK丸の進路を避けなかった。）

仕事仲間の船の動向に気をとられ、他の方向に対する見張りがおろそかになっています。近くのものだけに注意を払うことなく、全方位にわたって見張りをしましょう。

K丸：見張り不十分、信号不履行（警告信号）、航法不遵守（協力動作）



⑧ 甲板長が当直中の避航船が、第三船に気をとられ直前まで相手船に気付かず衝突

発生日時、場所：平成10年10月7日 18時03分 浦賀水道
 気象等：曇、北北西風、風力1
 K丸：一般貨物船 499トン 5人乗組み 75.5m スラグ1,550トン積 千葉県木更津港～岩手県釜石港
 B号：リベリア船籍コンテナ船 7,073トン 中国人24人乗組み 123.4m コンテナ2,796トン積 中国上海港～京浜港横浜区

事件の概要

K丸は、単独で船橋当直中の甲板長（海技免許なし、甲種甲板部航海当直部員）が自船後方から追い越し態勢の同航船に気をとられ、周囲の見張りが不十分でB号の灯火に気付かず、またレーダー監視が不十分で、同船のレーダー映像にも接近状況にも気付かず、全速力で進行中、また、B号は、船橋当直中の一等航海士が左舷船首にK丸の灯火を視認しその動静を監視していたが、K丸はまもなく右転して自船の進路を避けるものと思ひ、警告信号を行わず、更に接近した際、右転、減速を開始し、操船信号を行いながら右回頭中に衝突した。

海難原因

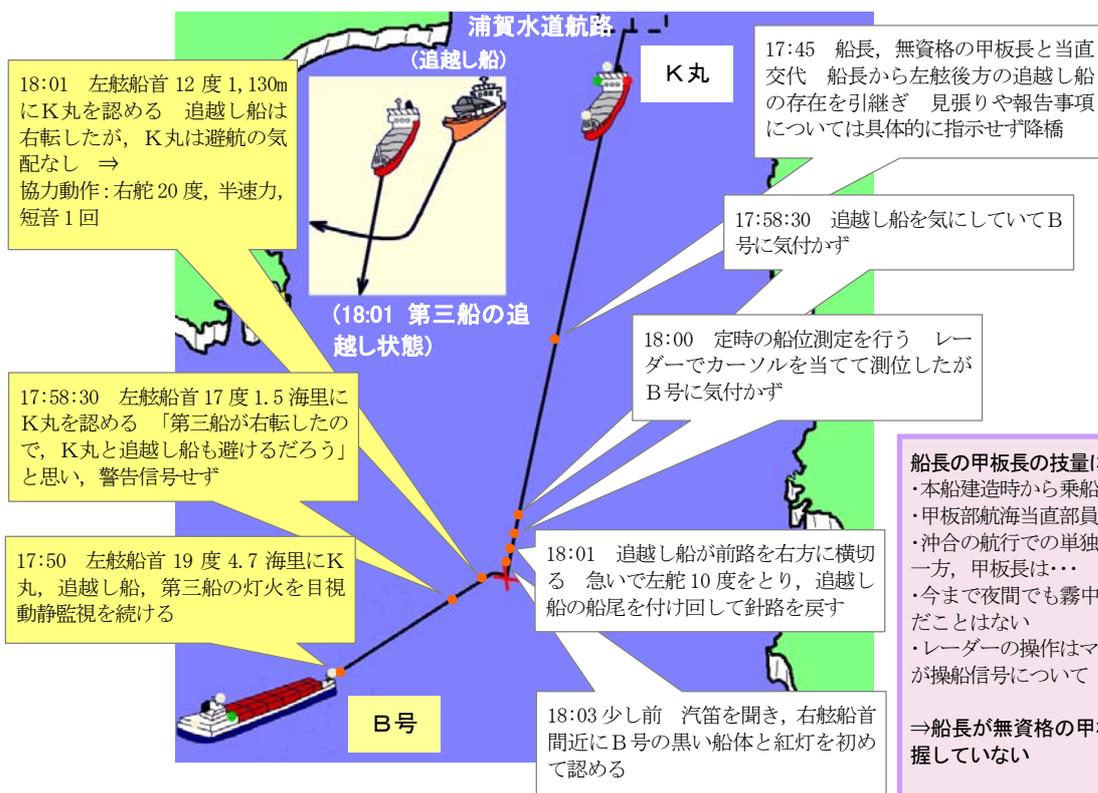
K丸：見張り不十分

航法不遵守（前路を左方に横切るB号の進路を避けなかった）

服務に関する指揮・監督の不適切（船長が当直者に対し、自船に向かって接近する他船があれば報告できるよう、レーダーを適切に用いるなどして周囲の見張りを十分に行うことについて指示しなかった。当直者が周囲の見張りを十分に行わなかった。）

船長は無資格の当直者を船橋当直に就ける際、要報告事項について具体的な指示を行い、状況に応じ自ら操船できる体制を整える必要があります。当直者は見張りの重要性を再認識し、レーダーを適切に活用するなどして周囲の見張りを行いましょう。

B号：信号不履行（警告信号を行わなかった）



⑨ 当直者が眠気を催した際、居眠り防止措置を講じず居眠りに陥って衝突

発生日時、場所：平成 12 年 11 月 14 日 02 時 51 分 千葉県洲崎南南西方沖合
 気象等：曇 北風、風力 5 南南東流 0.9 ノット
 S 丸：その他専用船 498 トン 5 人乗組み 77m とうもろこし 1,160 トン積 衣浦港～鹿島港
 O 丸：外航鉱石運搬船 116,427 トン 22 人乗組み 315m 鉄鉱石 230,097 トン積 オーストラリア ポートウォルコット港～京浜港川崎区

事件の概要

S 丸は、単独で船橋当直中の一等航海士が右舷後方に同航船を 1 隻認めただけで周囲に他船も少なかったため、いすに腰掛けたところ居眠りに陥り、O 丸に気付かないで進行中、また、O 丸は、船長が左舷船首に S 丸他 2 隻の横切り関係にある船舶をレーダーで認め、その動静を監視していたが、更に接近するので信号灯の点滅、長音 1 回を吹鳴したが、その後警告信号を行わず、協力動作をとることなく進行中に衝突した。

海難原因

S 丸：居眠り運航防止措置不十分

航法不遵守（前路を左方に横切る O 丸の進路を避けなかった）

当直中に眠気を催した際には、いつもの居眠り防止策をできるだけ早目に繰り返し行うことが必要です。眠気が払しょくできないときは、他の乗組員と当直を交替することも考えましょう。

O 丸：信号不履行（警告信号を行わなかった）

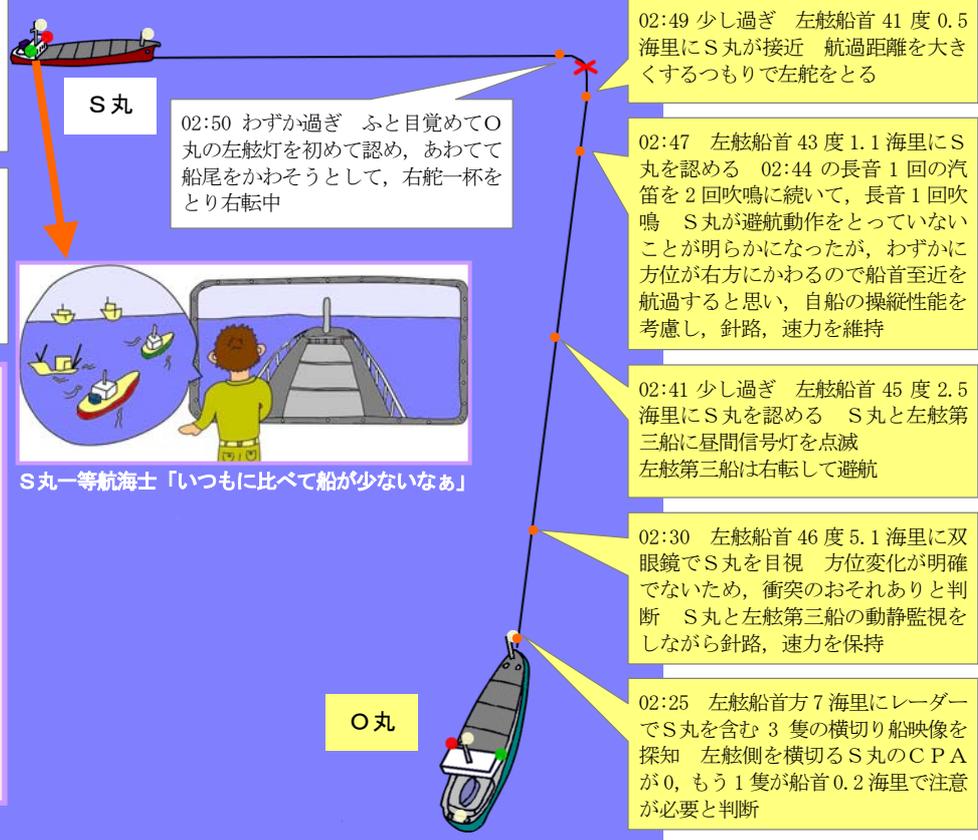
航法不遵守（衝突を避けるための協力動作をとらなかった）

23:45 船長と一航士が当直交代、単独当直、立って操船 いつも船長から「眠くなったら外気に当たるか、顔を洗うなどして、それでも眠たければ報告せよ」と指示あり

02:15 レーダーで右舷後方 2 海里に同航船 1 隻のみを確認
 いつもは東京湾に向かう大型船が多い海域だが船が少なかったため気が緩み、いすに座り、眠気を感じ、いつしか居眠りに陥る

【一航士の自覚】
 ・発航前の荷役は肉体的疲労なし
 ・飲酒、薬の服用なし
 ・睡眠不足ではない
 ・眠気を感じたとき、あくびは出ていない
 ⇒ 目がトロンとした感じになった
 ⇒ 眠気を催している

【平素の予防策】
 ・機関当直者に昇橋を依頼し雑談
 ・コーヒーを飲む
 今回は「眠くて我慢できない状態ではない」と判断し、居眠りの防止策をとらず



⑩ 甲板上の作業にとられ、漁ろうに従事中の漁船に衝突

発生日時、場所：平成11年10月6日14時40分、瀬戸内海 備讃瀬戸東部
 気象等：晴、北北西風、風力2、下げ潮末期、弱い西流
 D丸：砂利運搬船491トン 5人乗組み 60.02m 海砂1,500トン積 岡山県宇野港～和歌山県由良港
 S丸：漁船4.6トン 1人乗組み 11.10m 操業中

事件の概要

D丸は、船長が単独当直中、前部甲板上で乗組員が行っているワイヤロープ取替え作業を見ていて、右舷船首方のS丸に気付かず航行し、至近に迫ったS丸を認め、右舵一杯としたが、S丸と衝突した。

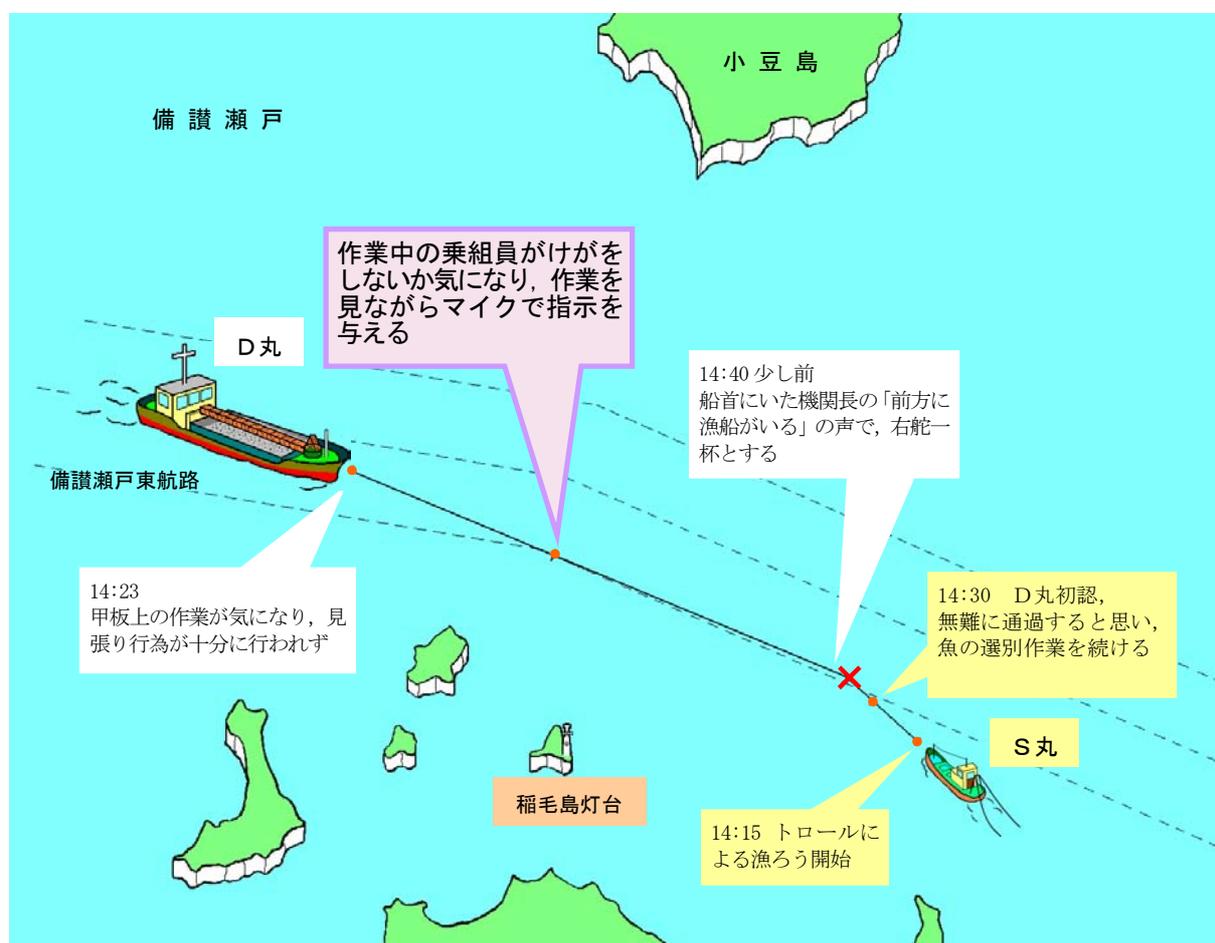
S丸は、トロールによる漁ろう中、船長はD丸を認めたものの無難に通過するものと思い、魚の選別作業を始め、動静監視不十分のまま続航し、直前に波切り音に気付いたが衝突した。

海難原因

D丸：見張り不十分、航法不遵守（漁ろうに従事している船舶を避けなかった）

甲板上の作業にとられ、見張りが十分に行われていません。
 作業の監視は他の乗組員に任せ、船橋当直者は見張りに専念しましょう。

S丸：動静監視不十分、信号不履行、航法不遵守（衝突を避けるための協力動作をとらなかった。）



⑪ 視界制限時、両船ともに運航が適切に行われず衝突

発生日時、場所：平成 13 年 4 月 11 日 14 時 44 分 宮城県歌津埼東方沖合
 気象等：霧 視程約 300m
 S 丸：RORO 船 4,405 トン 13 人乗組み 142m 車両等 864 トン積 塩釜港仙台区～苫小牧港
 Y 丸：一般貨物船 499 トン 5 人乗組み 76m 荷役用パレット等 150 トン積 苫小牧港～坂出港

事件の概要

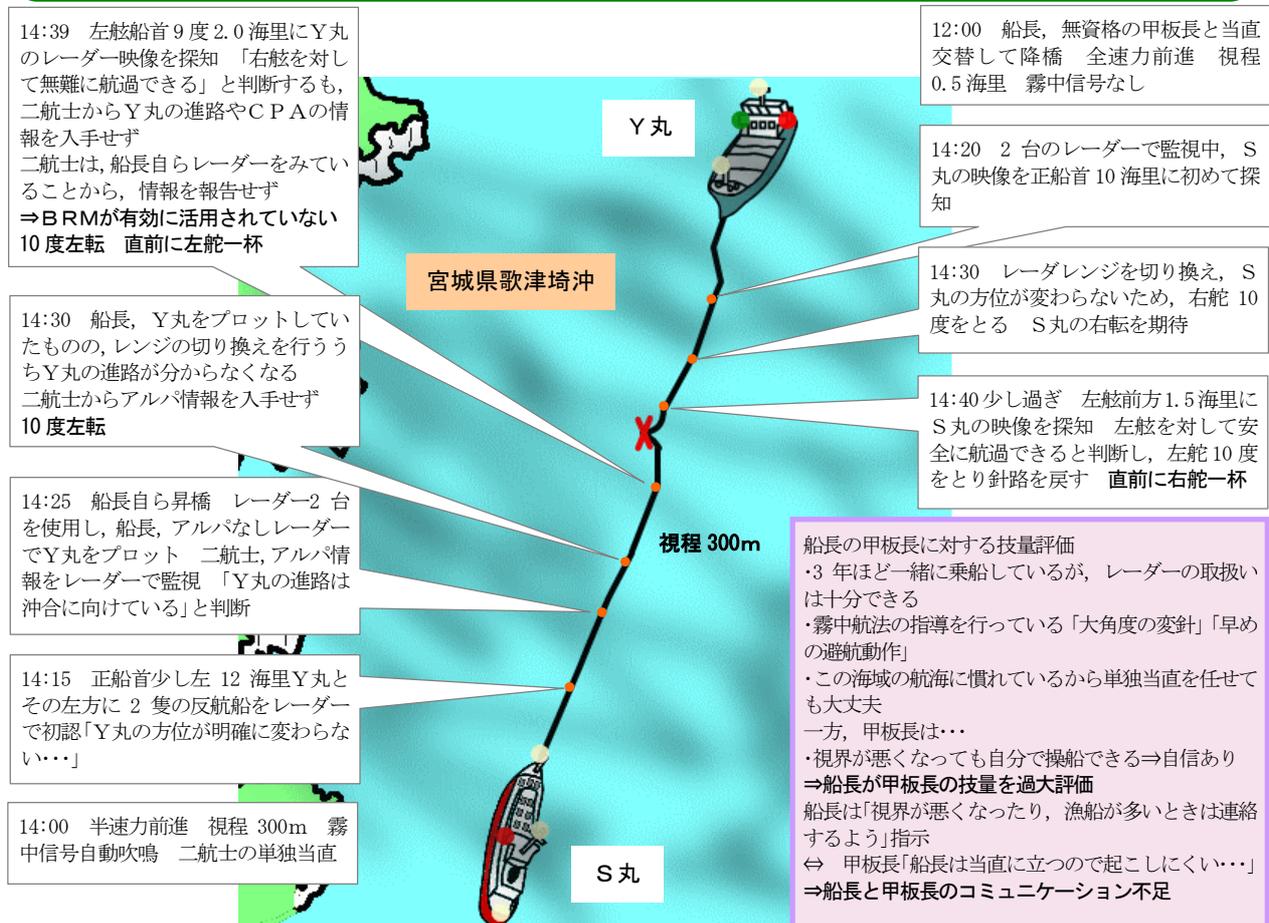
S 丸は、船長が二等航海士を補佐につけて当直を行い、レーダーで左舷前方に探知した Y 丸のアルパ情報を有効に活用せず、動静監視不十分のまま Y 丸の進路模様を憶断し、安全な速力とせず半速力で進行中、また、Y 丸は、既に視界制限状態であったものの、船長が無資格の甲板長に単独当直を引き継ぎ、霧中信号が行われないまま、レーダーで正船首方に S 丸を探知し、安全な速力とせず全速力で進行中に衝突した。

海難原因

S 丸、Y 丸：航法不遵守（視界制限状態における運航が適切でなかった）

S 丸：サービスに関する指揮・監督の不適切（船長がレーダー監視中の二等航海士に適切な補佐をするよう指示しなかった。二等航海士が船長に対して十分な補佐を行わなかった）

両船ともに船長と当直者間の良好なコミュニケーションを確保する必要があります。S 丸は船長と二航士が当直を行いながらも、それぞれが見ていたレーダー映像の情報を共有せず正しい判断を導くことができませんでしたし、Y 丸は船長が甲板長に対して自らへの要報告事項を指示していましたが、甲板長は船長への“遠慮”から報告しませんでした。



⑫ 視界制限時、初認時の映像判断からの“思い込み”のまま衝突

発生日時、場所：平成9年5月7日 02時40分 静岡県下田港南東方沖合
 気象等：霧 視程50m
 S丸：油タンカー 498トン 6人乗組み 65m C重油1,000トン積 千葉港～静岡県田子の浦港
 H丸：鋼材専用船 199トン 3人乗組み 57.2m 空船 名古屋港～京浜港川崎区

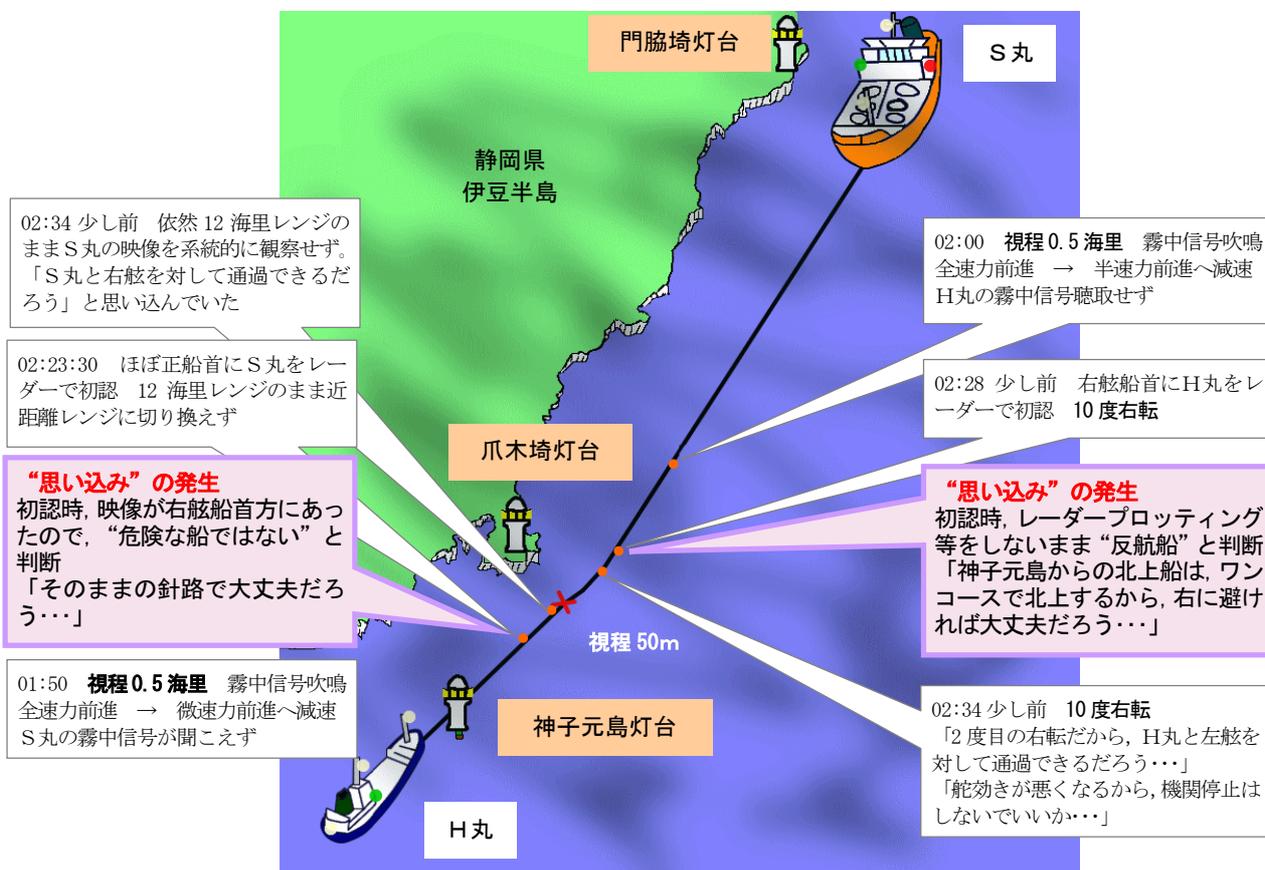
事件の概要

S丸は、単独で船橋当直中の次席一等航海士が霧のため視界が悪くなった際、自動で霧中信号を行い、機関を半速力とし、レーダーで右舷船首にH丸を探知したので、2度にわたって右転をしたから同船とは左舷を対して通過できると思い進行中、また、H丸は単独で船橋当直中の甲板員が霧のため視界が悪くなった際、船長に報告し船長が操船指揮に当たり、甲板員を手動操舵に機関長を見張りに当たらせ、自動で霧中信号を行い、機関を微速力とし、レーダーで正船首にS丸を探知したが、適切なレーダーレンジの切り換えを行わず、同船の映像に対する系統的な観察をしないまま、同船とは右舷を対して通過できるものと思い進行中に衝突した。

海難原因

S丸、H丸：航法不遵守（視界制限状態における運航が適切でなかった）

相手船のレーダー映像をプロットするなど系統的な観察を行い、新しい情報に基づいて相手船の変化を把握し、“思い込み”により動静監視を怠らないようにする必要があります。視界制限時、著しく接近することが避けられない場合は、針路を保つことができる最小限度の速力に減じ、必要に応じて停止しましょう。右転は大きく。ためらわずに停止！



⑬ 視界制限時、無資格の当直者が船長に報告せず運航が適切に行われず衝突

発生日時、場所：平成 12 年 10 月 26 日 02 時 13 分 三重県大王埼南西方沖合
 気象等：霧 視程 700m
 S丸：液化ガスタンカー 699 トン 6 人乗組み 67m 塩化ビニールモノマー900 トン積 兵庫県東播磨港～茨城県鹿島港
 P号：パナマ船籍冷凍貨物船 9,083 トン 20 人乗組み(日本人 2 人フィリピン人 18 人) 144m 果物 1,580 トン積 名古屋港～韓国鎮海港

事件の概要

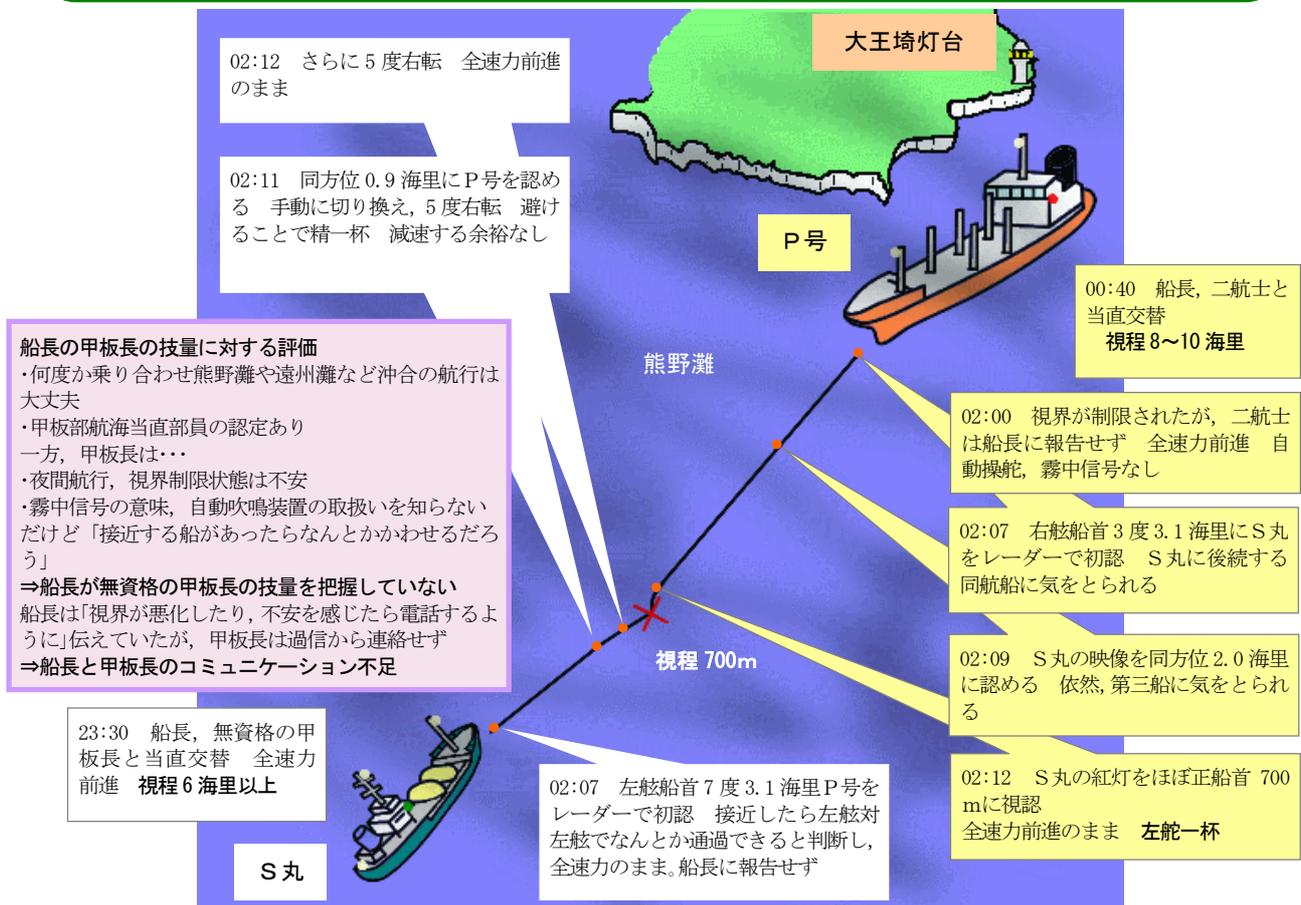
S丸は船長が当直交替時、無資格の甲板長へ具体的な報告事項の指示をせず、単独当直中の甲板長が視界制限時に船長へ報告しなかった。S丸は、霧中信号を行わず、レーダーで左舷船首にP号を探知し、更にP号が接近するので2度右転したが全速力で進行中、また、P号は当直中の二等航海士が霧中信号を行わないまま、レーダーで右舷船首にS丸を探知したが、同船の後方に接近する第三船に気をとられ、S丸の動静監視が不十分のまま全速力で進行中に衝突した。

海難原因

S丸、P号：航法不遵守（視界制限状態における運航が適切でなかった）

S丸：服務に関する指揮・監督の不適切（船長が無資格の船橋当直者に視界制限状態となったときの具体的な報告事項を十分指示していなかった。船橋当直者が視界制限状態となったことを船長に報告しなかった）

船長は当直者とのコミュニケーションを図り、“報告が行いやすい”関係の構築に努める必要があります。船長は初めて単独当直に就く甲板長に対して、「何かあれば報告するように。」と指示しただけで、「視程〇〇〇mで報告するように。」と具体的に指示していませんでした。また、甲板長は操船に対する過信から視界制限状態時の報告を船長に行いませんでした。



⑭ 視界制限時、船長が在橋していたが操船指揮をとらずに衝突

発生日時、場所：平成13年7月13日02時53分、瀬戸内海安芸灘南部
 気象等：霧、南西風、風力1、視程100m、0.7ノットの北東流
 C丸：チップ専用船199トン 3人乗組み 55.44m チップ450トン積 油津港～三島川之江港
 A号：パナマ籍貨物船1,478トン フィリピン人8人乗組み 73.04m 姫路港～釜山港

事件の概要

C丸は、一等航海士が当直中、霧のため視界が狭められたので機関を減速して霧中信号を行ったところ、自室で休息中の船長が気づき昇橋したが、船長は一等航海士に任せて大丈夫と思い、操船指揮をとらないまま続航中、また、A号は、船長が操船指揮をとり、三等航海士とともに当直中、レーダーで探知したC丸と右舷を対して航過すると思い、全速力で進行中に衝突した。

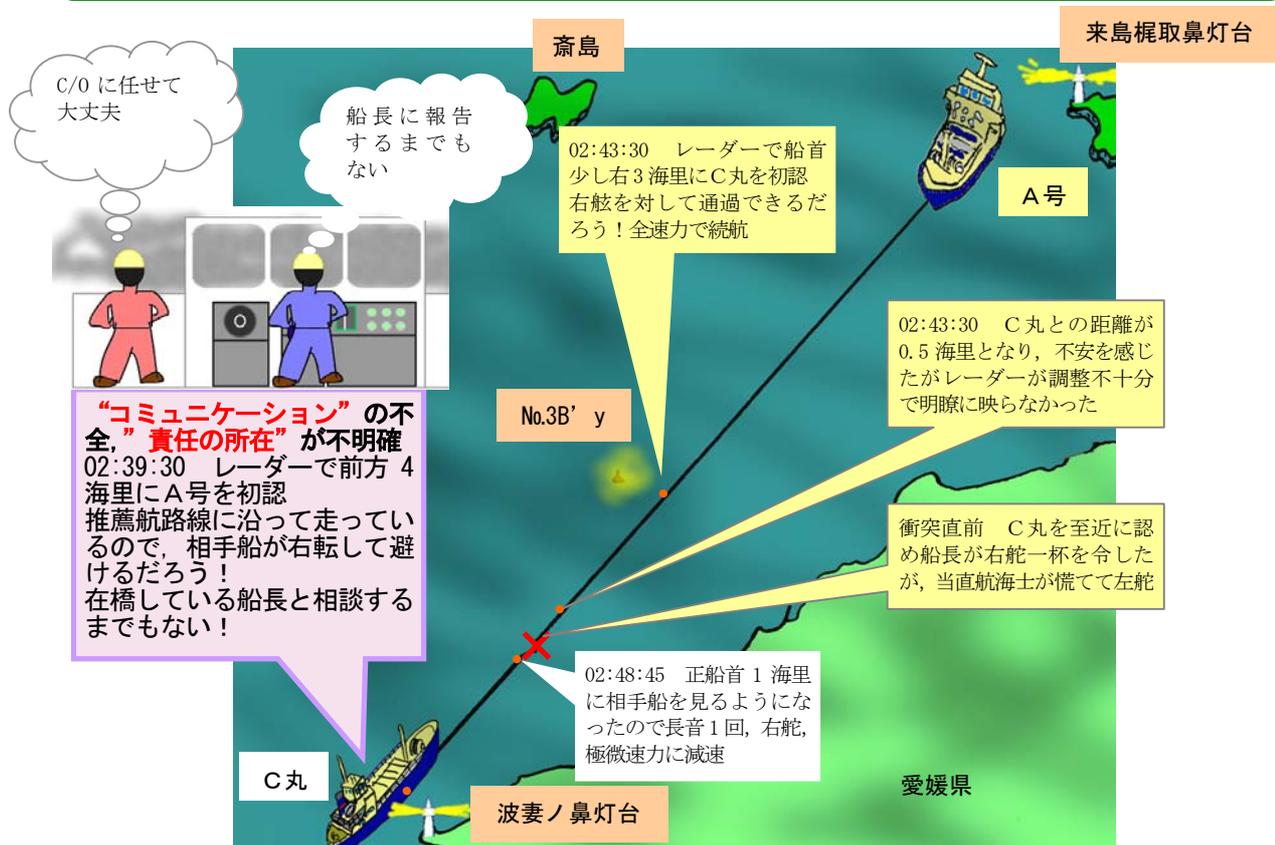
海難原因

C丸：航法不遵守（視界制限状態における運航不適切）

サービスに関する指揮・監督の不適切（船長が操船するべきであった）

船長は、視界制限状態であることを知り昇橋しましたが、十分な船長経験がある同級生の一等航海士に任せても大丈夫と思い、自身はウイングで見張りに当たりました。この場合、責任の所在が不明確で、船長は相手船の接近模様を知ることができませんでした。船長が操船指揮をとって一等航海士をレーダー監視に当たらせ、相手船の動静を逐一報告させるなど、責任を明確にし、ブリッジ内でのチームワークを有効に活用することが重要です。

A号：航法不遵守（視界制限状態における運航不適切）



⑮ 無資格の甲板員が船橋当直中，錨泊漁船に対する動静監視不十分で衝突

発生日時，場所：平成 10 年 7 月 9 日 02 時 30 分，長崎県壱岐島北東方沖合
 気象等：晴，南風，風力 2，低潮期，付近に 0.6 ノットの北東流
 T 丸：一般貨物船 195 トン 3 人乗組み 50.41m 雑貨 30 トン積 長崎県巖原港～博多港
 E 丸：はえなわ漁船 19 トン 2 人乗組み 18.22m 壱岐島西方沖合～同島魚釣埼北東方沖合

事件の概要

T 丸は，無資格の甲板員が当直中，左舷船首方に相手船の灯火を認め，錨泊船であることを知ったものの，無難に通過できると思い，その後動静監視を行わず，潮流の影響で左方に圧流されながら続航中，また，E 丸は，錨泊中であることを示す灯火を表示していたものの，船舶の往来する海域において錨泊当直を立てず，乗組員全員が就寝して錨泊中に衝突した。

海難原因

T 丸：動静監視不十分，船員の常務（錨泊船を避けなかった），服務に関する指揮監督の不適切

T 丸の船長は，船橋当直を無資格の甲板員と交替する際，同人は船橋当直の経験が豊富であることなどから，他船の動静を十分監視し，接近した時は自身に報告するよう指示しませんでした。その結果，甲板員が操船する T 丸は，相手船を認めていたにもかかわらず，潮流の影響で圧流され，その状況が船長に報告されないまま錨泊船と衝突してしまいました。船長は，無資格者に船橋当直を行わせる際は，その技量を過信することなく，具体的で十分な指示をしておかなければなりません。

E 丸：見張り不十分，信号不履行



⑯ 船首死角に入った漂泊中のプレジャーボートに気付かず衝突

発生日時、場所：平成13年6月21日10時35分、北九州市門司区部埼沖合
 気象等：晴、ほぼ無風状態、下げ潮初期
 N丸：土・砂利・石材専用船498トン 5人乗組み 65.02m 空船 福岡県苅田港沖合～関門港若松区
 H号：船外機付モーターボート 1人乗組み 7.35m 関門港門司区～部埼沖合の釣場

事件の概要

N丸は、船長が当直に当たり、転針時に前路に他船を認めなかったことから、その後操舵室前方に生じた死角を補う見張りを十分に行わなかったため、前路で漂泊して釣りを始めた相手船に気付かないまま続航中、H号は、漂泊して釣りを始めた時、自船に向かう相手船を認めたものの、漂泊中の自船を避けていくと思い、釣りを続けていたところ、衝突した。

海難原因

N丸：見張り不十分、船員の常務（漂泊船を避けなかった）

N丸において、操舵室前方の死角を補うには、操舵室を左右に移動したり、レーダーを活用しなければなりませんでした。船長は転針時に前路に他船を認めなかったことから、その後は、操舵室内のいすに腰をかけて、雑談したりコーヒーを飲み、死角を補う見張りを十分に行わず、漂泊船に気付かないまま衝突してしまいました。これには、船長が付近海域の通航経験が豊富であること、荷揚げを予定通り終えたこと等からくる気の緩みに関係していたようです。当直者は常に緊張感を持った航行を心がけなければなりません。

H号：信号不履行、船員の常務（衝突を避けるための措置）



⑰ 狭水道において当直者が船長に報告せず、船長が昇橋しないまま航行して衝突

発生日時、場所：平成13年12月22日21時55分、音戸瀬戸
 気象等：晴、風ほとんどなし、視界良好、ほぼ低潮時、わずかな北流
 N丸：ケカクカ 198トン 4人乗組み 45.80m 無水酢酸 300トン積 兵庫県姫路港～広島県倉橋町
 F丸：はえなわ漁船 4.4トン 1人乗組み 11.11m 広島県草津漁港～同県豊島漁港

事件の概要

N丸は、一等航海士が当直中、狭水道である音戸瀬戸に差し掛かったが、船長に報告せず、狭い水道の右側端に寄って進行中、また、F丸は、船長が陸岸に係留する船舶や低潮により干出した石垣などに気をとられ、見張り不十分でN丸に気付かないまま進行して衝突した。

海難原因

N丸：信号不履行（空気元弁が閉じていてエアホーンによる警告信号を行えなかった。）
 航法不遵守（減速するなど衝突を避ける措置をとらなかった。）
 服務に関する指揮・監督の不適切、報告・引継の不適切（船長は、当直者に対して音戸瀬戸の手前で報告するよう指示せず、当直者は、船長に報告しなかった。）

N丸の船長と一等航海士は、親戚関係で、同級の海技免許を受有し、一等航海士が8歳年上でした。船長は、視界制限状態でない限り音戸瀬戸の通航を当直者に任せていました。本来船長が操船を指揮すべき狭い水道において、船長が昇橋しないまま衝突しています。

F丸：航法不遵守（狭い水道の右側端に寄らなかった。）
 見張り不十分（一見して水道内に他船はいないと思い、陸岸などを気にしていた。）



⑱ 明石海峡航路内で操舵不能となったことに気付かないまま進行して転舵できずに衝突

発生日時、場所：平成 12 年 11 月 26 日 03 時 00 分、明石海峡
 気象等：晴、北北西風、風力 2、約 4 ノットの東南東流
 S 丸：鋼材専用船 199 トン 3 人乗組み 58.53m 鋼材 614 トン積 水島港～大阪港
 T 号：中国籍鋼材専用船 1,528 トン 19 人乗組み 73.80m 木更津港～中国江陰

事件の概要

S 丸は、機関長が単独当直中、明石海峡通航に備え手動操舵に切り替えるつもりが操舵スタンドの電源を切断、操舵不能に陥っていることに気付かず、転針予定地点で右舵をとったところ右転しないで直進し、また、T 号は、二等航海士が当直し、明石海峡航路に沿って西行していたところ、S 丸が接近しているのを認めたものの、S 丸が右転して避けると思い、警告信号を吹鳴して続航中、S 丸の船首が T 号の左舷後部に衝突した。

海難原因

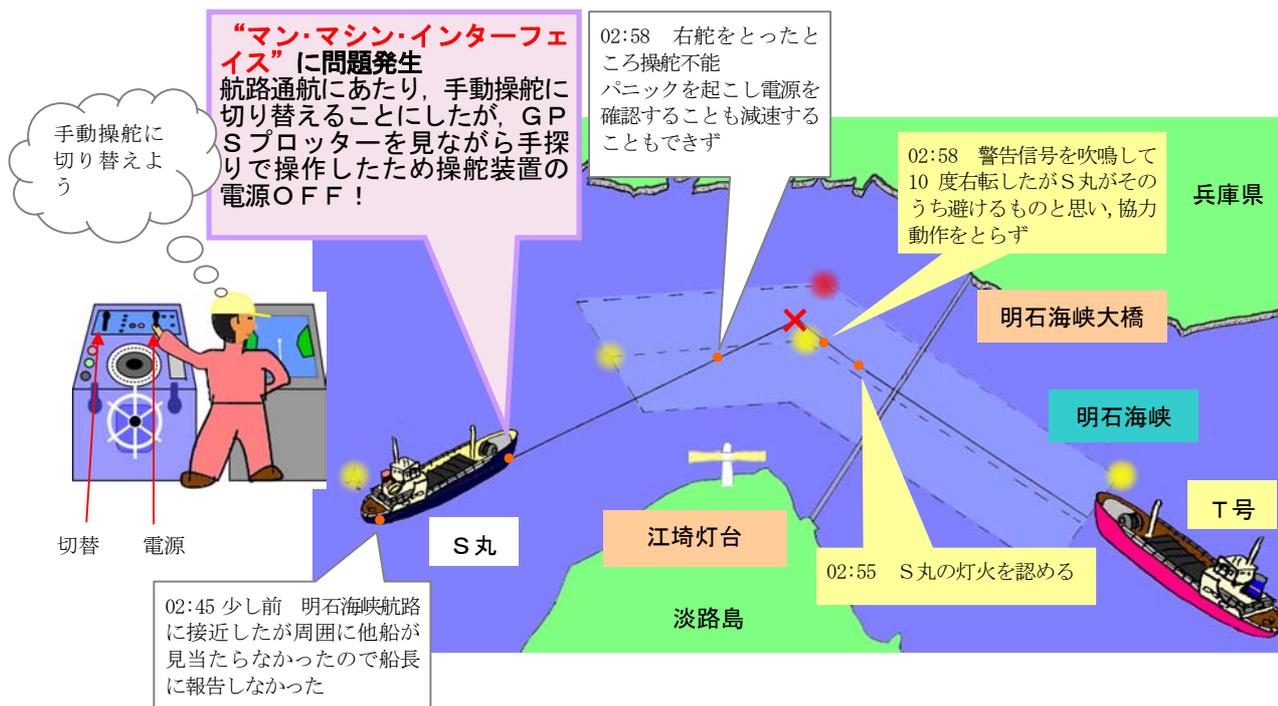
S 丸：操舵装置の取扱不良（自動操舵の切替スイッチの確認が不十分で間違っって電源スイッチを切断してしまった。）
 動静監視不十分（接近する前に右転するつもりであった。）
 服務に関する指揮・監督の不適切、報告・引継の不適切（船長は、社長で叔父の機関長に対し、明石海峡の当直を自らが行う旨の指示を出せず、機関長も自身でできると思い船長に報告しなかった。）

S 丸の操舵装置は、自動手動切替スイッチと電源スイッチの形状が同一で、両スイッチが近距離に並べて設置され、電源を OFF とした場合の警報装置が設置されていないものでした。これは非常に誤りやすい形状・配列で、誤操作の背景となっています。

また、機関長は、以前には同操作を行う際には懐中電灯で照らし、操作後に舵角指示器で作動確認を行っていましたが、2,3 年の後には慣れによりこれらの確認を省略するようになっていました。

操作の誤りを起こしにくいスイッチの形状・配列が望まれます。

T 号：航法不遵守（衝突を避けるための協力動作をとらなかった。）



問い合わせ先

〒100-8918 東京都千代田区霞が関2-1-2

高等海難審判庁総務課海難分析情報室

電話 03-5253-8821

FAX 03-5253-1680

メールアドレス maia@mlit.go.jp

ホームページ <http://www.mlit.go.jp/maia/index.htm>

この分析集は海難審判庁のホームページでもご覧になれます。

MAIA

MAIA