

東京湾及び房総半島沿岸における

漁船衝突海難

～見張り不十分とその背景要因～



**思い込みや早合点は、
見張り不十分のもと！！**

平成18年2月

横浜地方海難審判庁



目次

	ページ
はじめに	1
第1 漁船衝突海難の発生状況	2
1 海域別発生件数	2
2 漁業の種類	3
3 相手船の船種	3
4 発生時の運航状態	4
5 月別発生件数	5
6 時刻別発生件数	5
7 トン数別隻数	5
8 関係者の年齢	6
9 死傷者数	6
第2 衝突海難の原因	7
1 原因別発生状況	7
2 漁船側の原因	7
3 漁船以外の船舶の原因	8
4 「見張り不十分」と「動静監視不十分」	8
第3 見張り不十分の背景要因	8
1 背景要因の分類	8
2 背景要因と教訓	9
(1) 「相手船が存在していなかった」	
(2) 「他の船舶等に気をとられていた」	
(3) 「他の作業等を行っていた」	
(4) 「相手船が避航するだろうと思った」	
(5) 「一旦視認したときの判断が不適切だった」	
第4 見張り不十分が原因の衝突海難事例	11
まとめ	17
おわりに	18
付録 裁決書における見張り不十分の背景要因	19

はじめに

横浜地方海難審判庁の管轄区域の一部である東京湾と、東京湾に接続して好漁場である房総半島沿岸においては、船舶交通の輻輳が著しく、貨物船等と漁船との衝突海難が後を絶たない現況にある。

衝突海難の原因は、これまでの各種調査や分析によれば、「見張り不十分」が多く指摘されている。

そこで、当庁では、東京湾及び房総半島沿岸で発生し、平成12年から16年までに裁決のあった46件の漁船の衝突海難について、発生状況と原因をまとめ、原因の多くを占める「見張り不十分」について、その背景要因を分析した。

【用語の説明】

時刻:24時制とする。

昼間:日出前から日没後までの薄明かりがある間をいう。

夜間:昼間以外の時間帯をいう。

方位:真方位とする。

速力:対地速力とする。

受審人:海技免許等を受有し、それを使用していて海難に関係した者。

指定海難関係人:海技免許等を受有していなくて海難に関係した者。

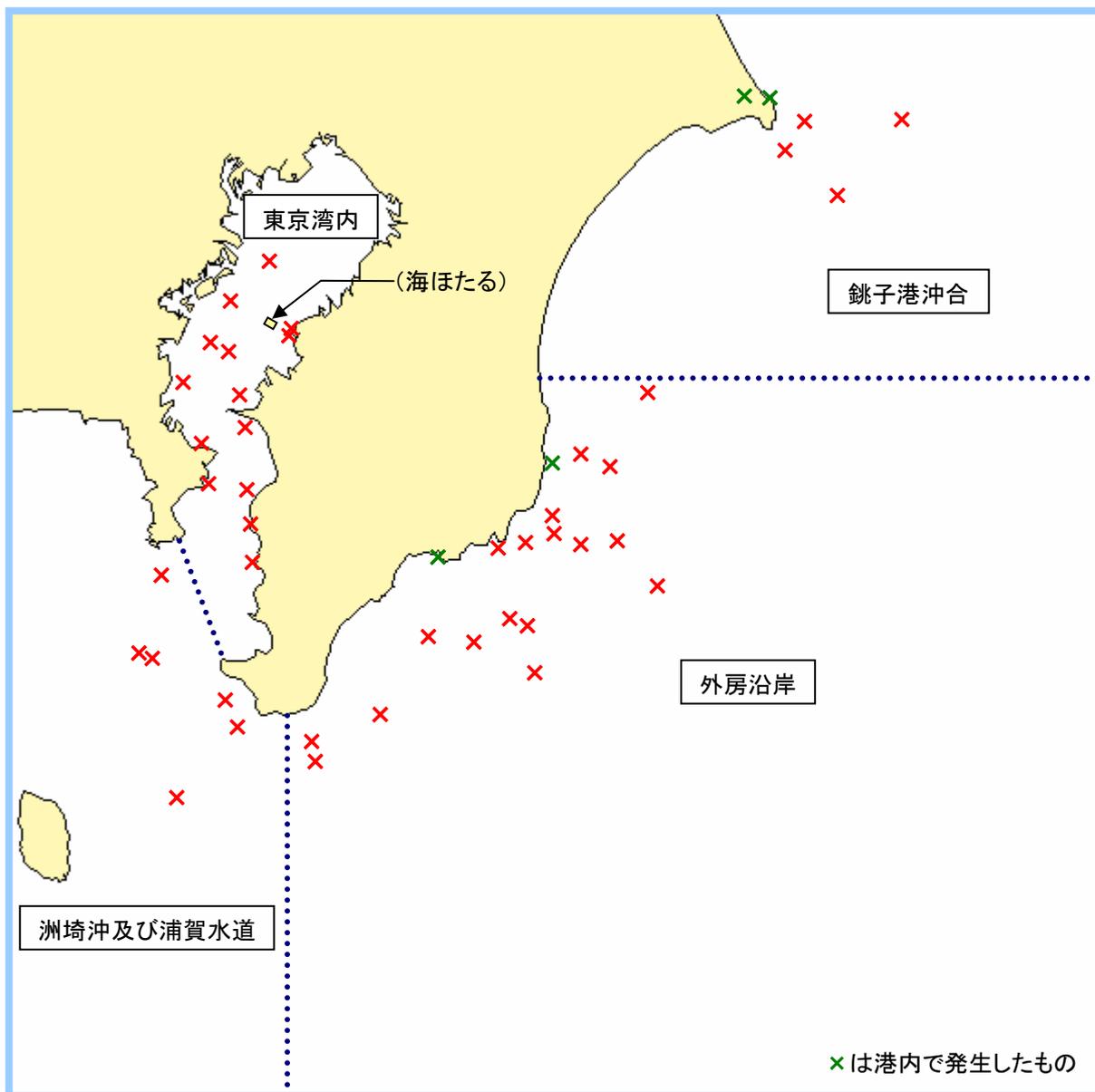


第1 漁船衝突海難の発生状況

1 海域別発生件数

発生海域を東京湾内（海上交通安全法適用海域）と、それ以外の海域を房総半島沿岸として分けると、東京湾内で14件、房総半島沿岸で32件発生している。

【図1 発生地点】



東京湾内では、海ほたる（木更津人工島）以南の岸の近くで発生している事例が多い。

房総半島沿岸の32件については、港内4件、銚子港沖合4件、外房沿岸18件、洲崎沖及び浦賀水道6件となっており、外房沿岸に多く発生している。

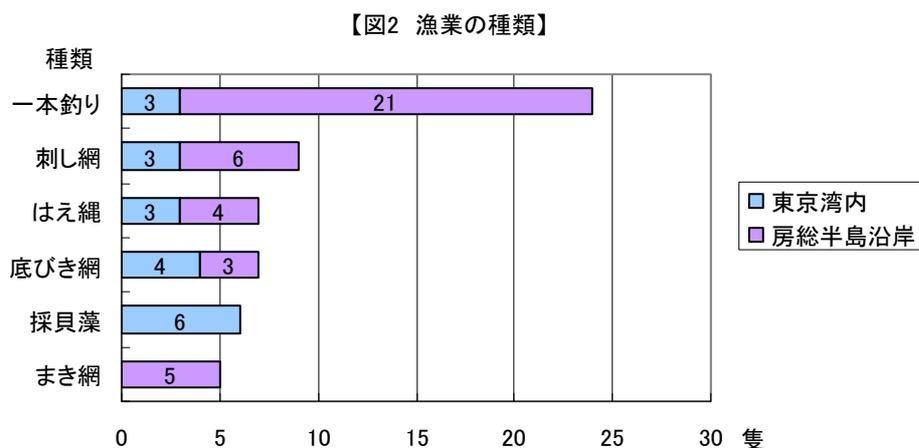
なお、港内において発生した事例は、銚子港で2件、大原港及び小湊漁港で各1件となっている。

2 漁業の種類

分析対象の衝突海難に関係した船舶は96隻で、そのうち漁船は58隻であった。

東京湾内の19隻のうち、採貝藻漁業として分類しているあさり漁及びのり養殖業の漁船が6隻と最も多く、これらの漁船は、操業海域が限られているため貨物船等の航行はなく、この6隻は同業種漁船同士の衝突であった。

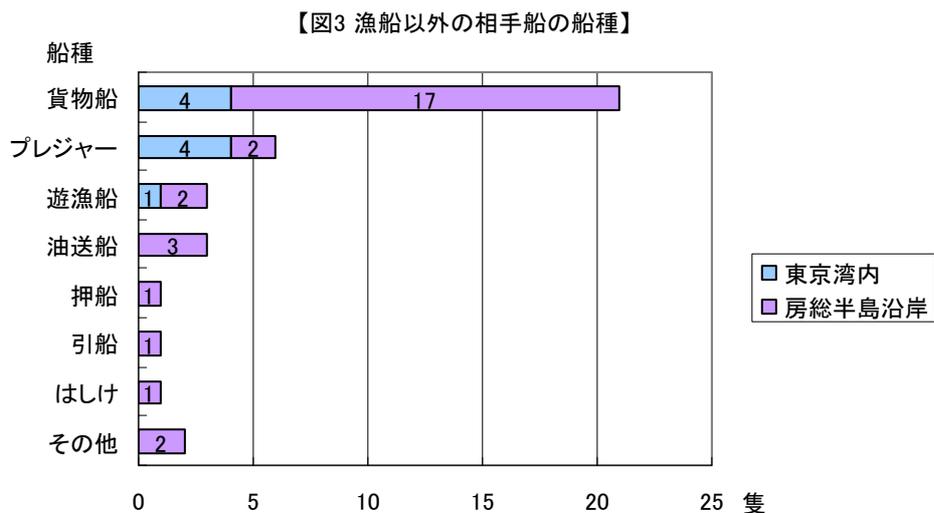
房総半島沿岸では39隻で、一本釣り漁船が大部分を占めている。また、まき網漁船による、船団同士あるいは貨物船が船団間の漁具に衝突するなどの衝突が発生している。



3 相手船の船種

漁船同士の衝突海難は、東京湾内で5件、房総半島沿岸で6件発生している。

房総半島沿岸ではまき網船団と貨物船、漁船と押船列とによる3隻以上が関与した海難が3件発生しており、漁船以外の関係船舶は38隻で、東京湾内で9隻、房総半島沿岸で29隻となっている。



東京湾内では、プレジャーボートと貨物船が各4隻であるが、プレジャーボート4隻中、2隻は手漕ぎボートであり、海技免許を受有していない操船者が関与している。

房総半島沿岸では、貨物船が17隻で半数以上を占めている。

4 発生時の運航状態

衝突が発生したときの漁船の運航状態は、漁場への往復航、漁ろう中、漁場移動中などで、東京湾内では、これらの状態がほぼ同じ隻数となっているが、房総半島沿岸では、漁場への往復航が39隻中25隻で60%以上を占め、特に漁場からの復航時が多い。

これは、漁船海難の発生が、外房及び洲崎・浦賀水道に集中していることを考慮すると、沿岸の航路が浦賀水道に収れんし、その航路と漁場往復の航路が交差しているためと考えられる。

【表1 漁船の運航状態】

運航状態	発生海域		計
	東京湾内	房総半島沿岸	
回航中	0	1	1
港内移動中	0	1	1
漁場移動中	5	5	10
漁ろう中	6	7	13
漁場からの復航	5	18	23
漁場への往航	3	7	10
計	19	39	58

【図4 房総半島沿岸における衝突時の関係船舶の進路】

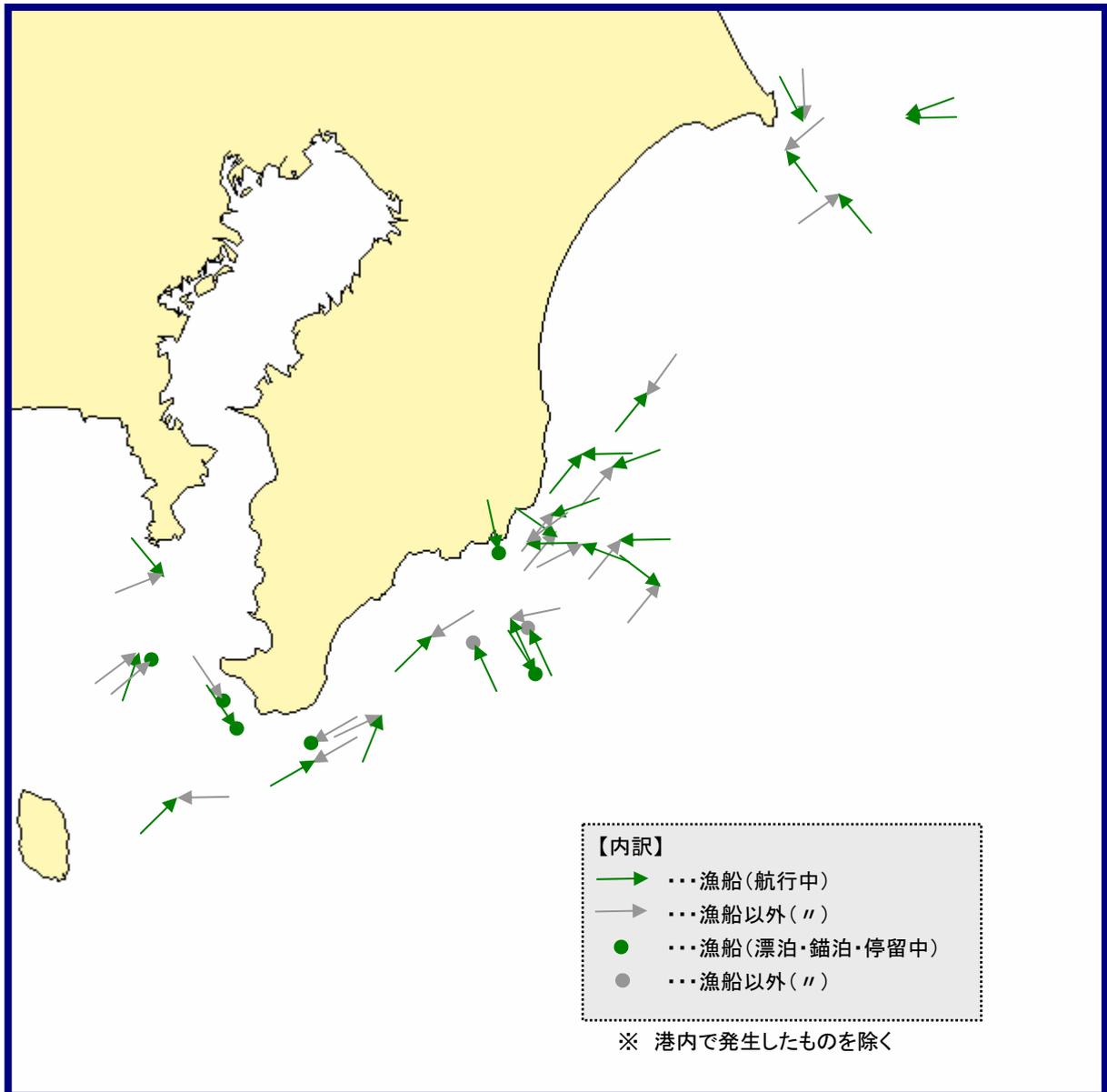
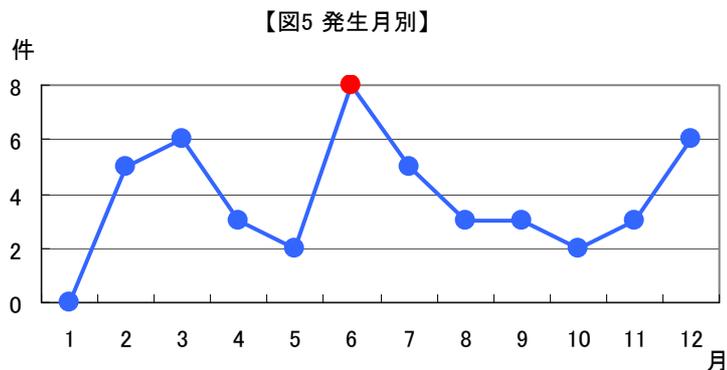


図4は、衝突時の関係船舶の進路を示したものである。

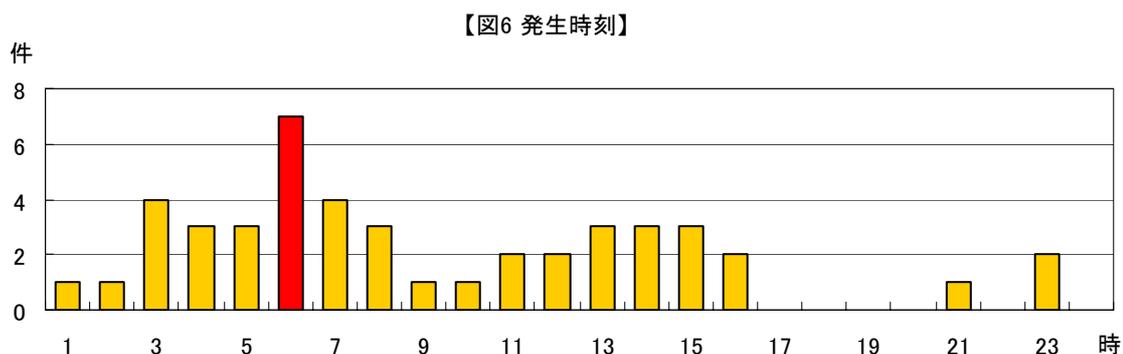
5 月別発生件数

6月に最も多く発生し、次いで3月と12月に多く発生している。



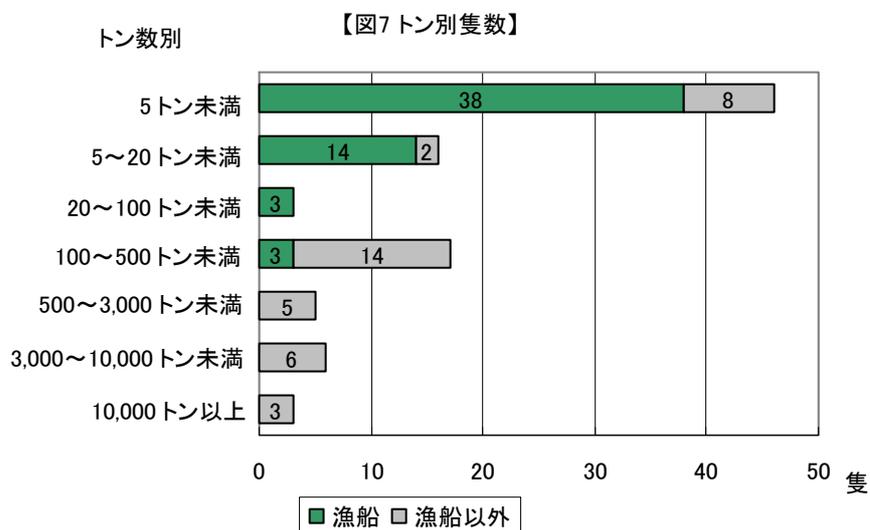
6 時刻別発生件数

06時台に最も多く、日出前後に集中しているが、日没前後には発生していない。



7 トン数別隻数

関係した漁船58隻中、20トン未満の漁船が52隻で90%を占めている。
 漁船以外の船舶38隻中、100トン以上500トン未満の船舶が14隻で最も多い。次いで5トン未満の船舶が8隻となっていて、これらは、プレジャーボートと遊漁船である。



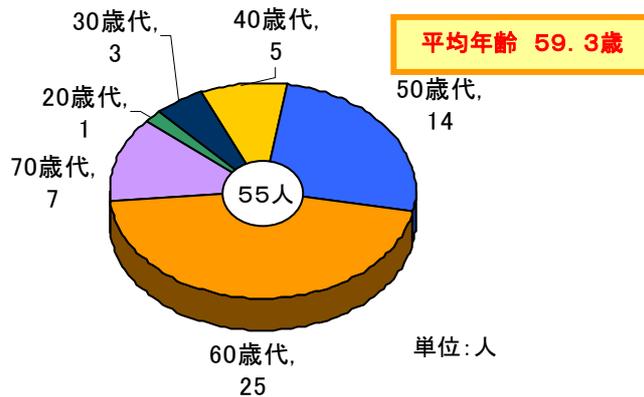
8 関係者の年齢

漁船側関係人55人の平均年齢は59.3歳である。

年代別構成は、下図のとおりで、60歳代と50歳代で70%を占め、20歳代から40歳代までが著しく少ない。

(注：関係人=受審人及び指定海難関係人)

【図8 漁船員の年代別構成】



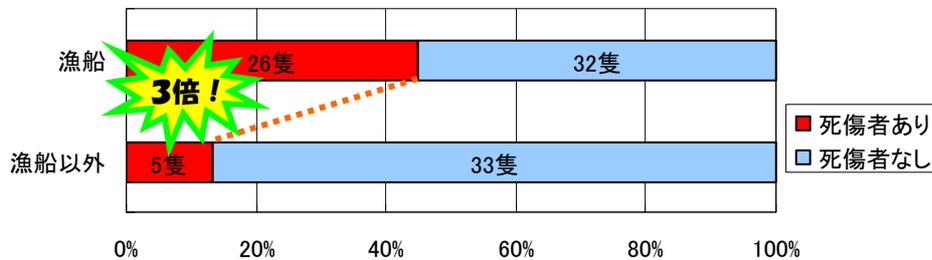
9 死傷者数

46件96隻中、30件31隻で計42人の死傷者が発生しており、漁船については、58隻中26隻(45%)で34人の死傷者が発生し、うち4人が死亡している。

また、漁船以外の船舶については、38隻中5隻(13%)で8人の死傷者が発生し、うち1人が死亡している。

死傷者の発生率を比較すると、隻数の割合、1隻当たりの死傷者数とも、漁船が漁船以外の船舶の約3倍になっている。

【図9 死傷者の発生割合】



【表2 死傷者数と割合】

船種	負傷者数	死亡者数	1隻あたりの死傷者の割合
漁船	30人	4人	0.59
漁船以外	7人	1人	0.21

第2 衝突海難の原因

1 原因別発生状況

船ごとに摘示された原因数は延べ98あり、最も多いのは「見張り不十分」で、68%を占めている。

(注：1隻の船舶について複数の原因が示されることがある。)

【表3 船舶ごとに摘示された海難原因】

(単位：原因数)

原因	発生海域				計	%
	東京湾		房総半島沿岸			
	漁船	漁船以外	漁船	漁船以外		
見張り不十分	15	5	31	15	66	68%
警告信号・協力動作不履行	0	1	0	8	9	9%
居眠り運航	0	0	5	0	5	5%
進路を避けなかった	0	0	2	3	5	5%
衝突を避けるための措置	1	0	1	1	3	3%
衝突のおそれの判断不適切	0	0	1	1	2	2%
視界状況確認不十分	1	0	0	0	1	1%
見張りを妨げる灯火	0	0	1	0	1	1%
安全な速力選定不適切	0	0	1	0	1	1%
大幅な避航動作	0	0	1	0	1	1%
右側端通航不遵守	0	0	1	0	1	1%
灯火表示不十分	0	1	0	0	1	1%
霧中信号不履行	0	1	0	0	1	1%
操縦席無人	0	1	0	0	1	1%
計	17	9	44	28	98	100%

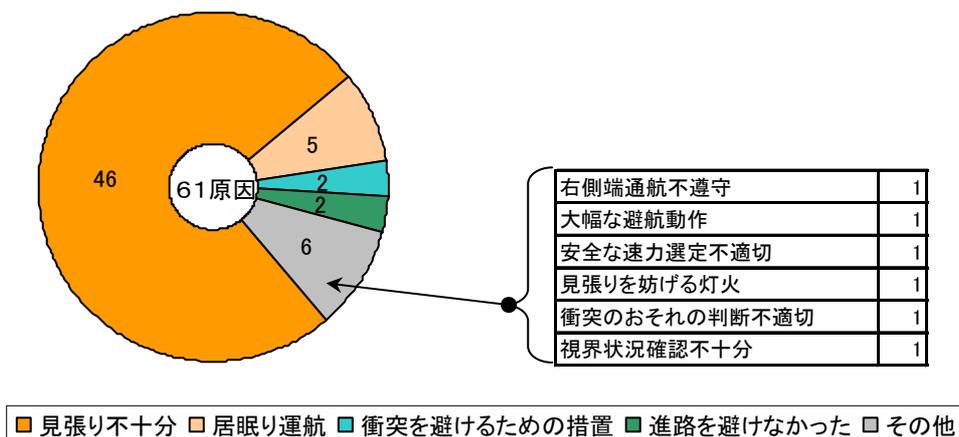
注：裁決書においては、船ごとに原因を摘示しているほか、免許を受有している船長と免許を受有していない乗組員との関係で、船長の指示が適切でなかった場合などの「服務に関する指揮・監督の不適切」を原因として摘示している事例があるが、本分析では、船ごとに摘示された原因のみを取り上げた。

2 漁船側の原因

漁船の原因数延べ61のうち、「見張り不十分」が46で75%と最も多く、漁船以外の船舶と比べても、「見張り不十分」の占める割合が多くなっている。

また、「居眠り運航」は漁船だけであって、貨物船等ではなかった。

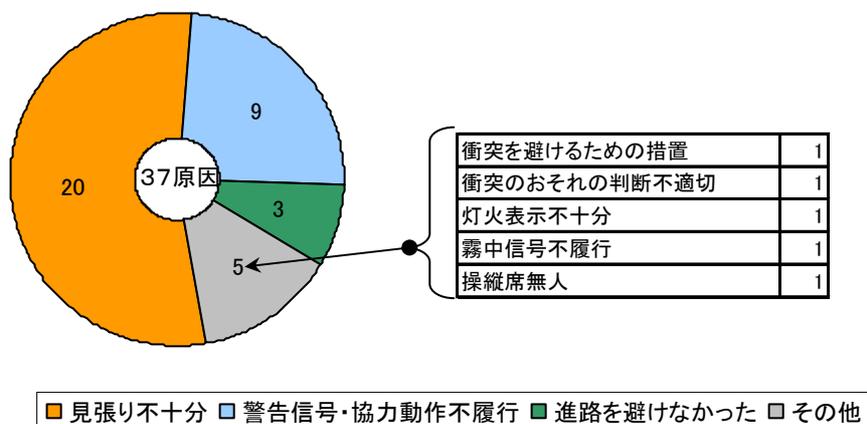
【図10 漁船側の原因】



3 漁船以外の船舶の原因

漁船以外の船舶の原因数延べ37のうち、「見張り不十分」が20で54%、「警告信号・協力動作不履行」が9で24%を占めている。

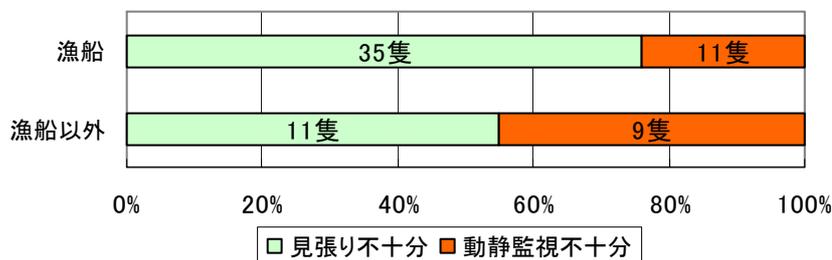
【図11 漁船以外の船舶が摘示された原因】



4 「見張り不十分」と「動静監視不十分」

「見張り不十分」には、まったく相手船を認めていない場合と、一旦相手船を認めたものの、その後の見張り不十分で衝突に至った場合とが含まれていて、裁決書においては、前者を「見張り不十分」、後者を「動静監視不十分」と表現している。

【図12 裁決書の表現による「見張り不十分」の状況】



本分析においては、いずれの場合についても「見張り不十分」としてまとめているが、漁船がまったく相手船を認めていない場合が、漁船以外の船舶の55%に比べて76%となっている。

第3 見張り不十分の背景要因

1 背景要因の分類

衝突海難の原因で示したとおり、「見張り不十分」が原因の多くを占め、見張りを十分に行うことが、海難防止のために最も重要である。

裁決書には、なぜ「見張り不十分」となったか、その背景要因が単独で、あるいは重複して示されており、各事例において複数の背景要因が互いに関係している場合が多いが、これを分類すると5項目に整理され、その延べ数は、次の表のとおりである。

【表4 「見張り不十分」の背景要因】

背景要因	漁船	%	漁船以外	%	計	%(全体)
相手船が存在していないと思った	19	40%	7	30%	26	36%
他の船舶等に気をとられていた	10	20%	2	9%	12	17%
他の作業等を行っていた	9	18%	3	13%	12	17%
相手船が避航するだろうと思った	8	16%	3	13%	11	15%
一旦視認したときの判断が不適切だった	3	6%	8	35%	11	15%
計	49	100%	23	100%	72	100%

2 背景要因と教訓

(1) 「相手船が存在していないと思った」

「相手船が存在していないと思った」ことが、見張り不十分となった背景要因として際立って多く指摘され、全体では36%、漁船に限ると40%を占めていて、いずれも思い込み（憶断）や、一瞥しただけの少ない情報によって、相手船が存在しないと思った（速断）状況である。

思い込み（憶断）や少ない情報による判断（速断）は危険

(2) 「他の船舶等に気をとられていた」

「他の船舶等に気をとられていた」ことが、見張り不十分の背景要因となった場合の、船舶以外に気をとられた対象は、船首目標の防波堤入口、灯台等の灯火など陸上物標を注視していた事例や、自船がプロペラで巻上げる砂の状況に気をとられていた事例、岸壁からの釣り竿に気をとられていた事例などがあり、一方向のみを見ていて、周囲全般にわたる十分な見張りを行っていなかった状況である。

見張りは周囲の全方向にわたって行わなければならない

(3) 「他の作業等を行っていた」

「他の作業等を行っていた」ことが見張り不十分の背景要因となった事例について、漁船以外の船舶が指摘された3件は、いずれもプレジャーボートが釣りや釣りの準備を行っていた場合であって、他の船種では指摘されてなく、漁船に特有の背景要因といえる。

作業等の内容については、魚群探知や漁網の展開状況の確認などの漁ろう作業、漁具や網の整理、漁獲物の整理等漁ろうそのものに関わるが多いが、その他、僚船との無線連絡や昼食をとっていたことなども指摘されている。航行中に他の作業等を行う場合は、他船の動静に対する注意力が低下することになるので、そのことを意識しておく必要がある。

他の作業を行うことは注意力の低下を招く

(4) 「相手船が避航するだろうと思った」

「相手船が避航するだろうと思った」ことが見張り不十分の背景要因となった事例で、相手船が避航すると思った漁船側の根拠として、漁ろう中や漂泊中である自船の運航状態や、探照灯を振って注意喚起信号を行ったこと、魚群探索中でゆっくり移動していることなどが挙げられている。また、まき網船団同士の自主取り決めによって、相手船が避航すると思ったという特異な事例がある。

一方、相手船が避航すると思った漁船以外の船舶側の根拠としては、相手船が追越し船である場合や、追越し船でないのに追越し船と見誤った場合のほか、根拠のないまま、小型船や漁船は接近したら避けてくれるものと思った事例も散見される。

しかし、相手船が避航すると思った判断の是非に関わらず、海上衝突予防法においては、常時十分な見張りが義務づけられており、状況によって、協力動作や衝突を避けるための措置が求められ、相手船が避航すると思っても見張りは必要である。

(注1：まき網船団同士の自主取り決め＝追込み作業中の漁船の旋回圏に接近しないこと。)

(注2：追込み作業＝展張した網に、急旋回しながら魚群を追込む作業。)

相手船が避航すると思っても見張りは必要

(5) 「一旦視認したときの判断が不適切だった」

「一旦視認したときの判断が不適切だった」ことが見張り不十分の背景要因となった事例は、一旦視認したとき安全に航過できると判断し、その後、相手船の動静監視を行わなかったもので、その判断の理由として、まだ距離があるから大丈夫と思ったり、減速したので相手船が替わると思ったものや、船首を振って航行している相手船の一時的な姿勢や、風潮流に圧流されている相手船の姿勢をみて判断したものが挙げられている。

これらは、いずれも、連続して系統的な見張りを行い、相手船の方位が変化することや、距離が遠ざかることを確認する必要があった事例である。

**見張りは連続して系統的に
方位が変化し距離が遠ざかることを確認する**



第4 見張り不十分が原因の衝突海難事例

① 底引き網漁中の漁船と、漂泊して釣りの準備中のプレジャーボートが衝突

発生：平成9年7月13日06時10分 千葉県富津岬北方沖合

船舶：A丸(6.2t・底引き網漁), B丸(8.18m・プレジャーボート・釣り)

損傷：A丸・右舷船首部外板擦過傷, B丸・船首突き出し部の破損

【漁船・A丸】

05:00

船長1人が乗り組み、千葉県富津漁港を発航し、同港沖合の漁場に向かった。

05:30

第2海堡北東沖合で底引き網漁を開始した。

06:01

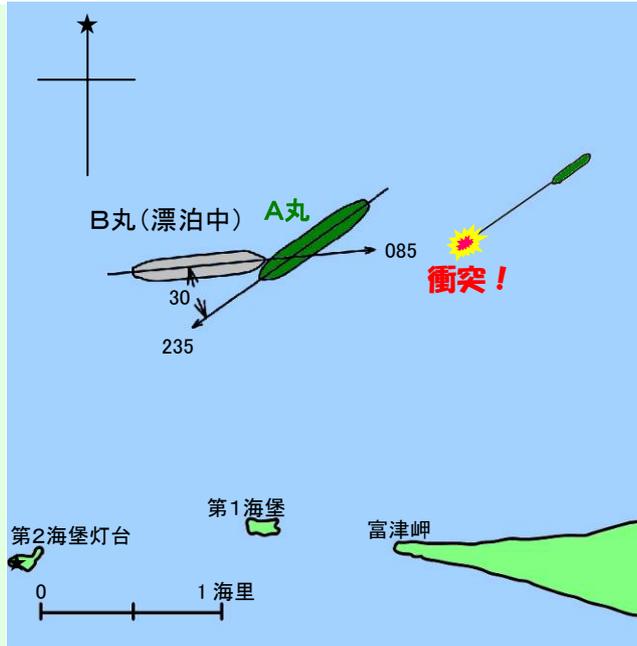
第2海堡灯台から054度3.6海里的地点で2回目の投網を行い、針路を235度に定め3.0ノットの引き網速力で手動操舵によって進行した。

06:05

正船首460mにB丸が停留しているのを認めることができる状況であったが、**前路の見張りを十分行わなかった。**

06:10

第2海堡灯台から054度3.1海里的地点において、その右舷船首がB丸の船首に衝突した。



【プレジャーボート・B丸】

04:30

船長が友人2人を同乗させ、東京湾マリーナを発航し、富津岬北方沖合の釣り場へ向かった。

06:00

衝突地点に至って漂泊し、仕掛け作りなどの釣りの準備を始めた。

06:05

周囲の見張りを十分に行わなかった。

06:10

衝突。

海難原因

B丸が漂泊中、接近する他船はいないと思い、釣りの仕掛け作りに専念し、周囲の見張り不十分で、機関を使用するなどして漁ろう中のA丸の進路を避けなかったことは主な原因である。

A丸が、前路に他船はいないと思い、揚収した漁獲物の整理作業に専念し、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とらなかったことも原因となる。

背景要因

A丸及びB丸ともに、「相手船がいなかった」と、「他の作業等を行っていた」ことが、見張り不十分の背景要因となった事例である。

② 夜間、魚影を探索しながら移動中の漁船と、北東進中の貨物船が衝突

発生：平成 12 年 6 月 20 日 23 時 54 分 **千葉県洲崎西方沖合**

船舶：A 丸 (460 t・貨物船・三河港→千葉港), B 丸 (4.88 t・きんめだい一本釣り漁)

損傷：B 丸・右舷中央部ブルワーク及び操舵室破損, 船長が**右前腕挫傷**

【貨物船・A丸】

10:00

船長ほか 2 人が乗り組み愛知県三河港を発航し、千葉港に向かった。

23:01 少し前

伊豆大島灯台から 027 度 6.4 海里の地点で針路を 058 度に定め 11.6 ノットの速力で進行した。

23:47 少し過ぎ

洲崎灯台から 268.5 度 8.5 海里の地点で針路を 038 度に転じた。

23:49

洲崎灯台から 270 度 8.3 海里の地点に達したとき、正船首わずか左 0.9 海里に A 丸の灯火を認め、間もなく同船が左転を始めたので、その後**同船に対する見張りを十分に行わなかった。**

23:54

洲崎灯台から 276 度 7.7 海里の地点において、その左舷船首部と B 丸の右舷中央部とが衝突した。

【漁船・B丸】

17:00

船長が 1 人で乗り組み、神奈川県三崎漁港を發し、漁場へ向かった。

18:30

操業を開始した。

23:37

洲崎灯台から 274.5 度 9.8 海里の地点を發進し、針路を 088 度に定め、10 ノットの速力で漁場の移動を開始した。

23:49 わずか前

2 ノットに減速し、作業灯 8 個を点灯し、魚群探知機で周辺の探索を開始した。

23:49

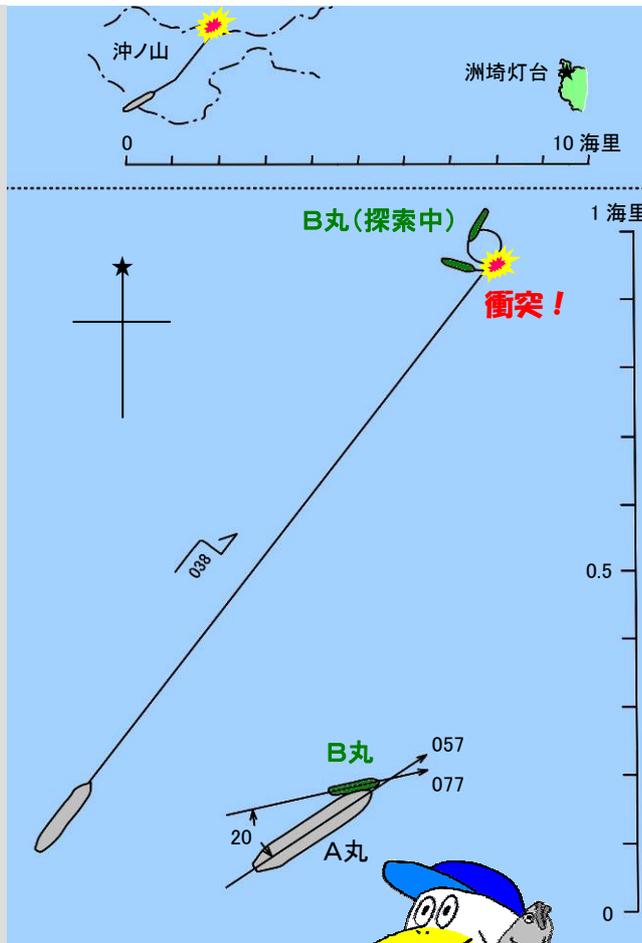
衝突地点の南西方 50m のところで 105 度を向首したとき、右舷船尾 67 度 0.9 海里のところ A 丸の灯火を視認できる状況であったが、**周囲の見張りを十分に行わず、**左転しながら魚群探索を続行した。

23:54 わずか前

魚群の反応を認め、左舵をとったまま機関を中立運転とした。

23:54

衝突。



「貨物船が避けてくれるだろう」と、思い込んでしまったよ。



海難原因

A 丸は、B 丸が左転を開始したので自船に気付いて避けてくれたと思い、その後の見張り不十分で、速やかに大きく右転するなど衝突を避けるための措置をとらなかったことが原因である。

B 丸は、自船が作業灯を点灯してゆっくりした速度で移動しているので、航行中の他船が避けてくれると思い、周囲の見張り不十分で、速やかに行きあしを止めるなど衝突を避けるための措置をとらなかったことが原因である。

背景要因

A 丸が、「一旦視認したときの判断が不適切だった」と、B 丸が、「相手船が避航するだろうと思った」と、見張り不十分の背景要因となった事例である。

③ 夜間、漁場に向けて東行中の漁船と、北上中の貨物船が衝突

発生：平成 12 年 4 月 29 日 03 時 20 分 **房総半島南東方沖合**
 船舶：A 丸（748 t・貨物船・清水港→苫小牧港），B 丸（4.61 t・かつお引縄漁）
 損傷：B 丸・右舷前部が大破し廃船，船長が**頸椎捻挫**など

【貨物船・A 丸】

28 日 16:45
 船長ほか 5 人が乗り組み，静岡県清水港を発し，苫小牧港に向かった。

翌 29 日 00:50
 野島崎灯台から 172 度 3.0 海里の地点で，針路を 061 度に定め，13.1 ノットの速力で進行した。

03:02 少し前
 勝浦灯台から 127 度 5.3 海里の地点で，針路を 036 度に転じた。

03:12
 左舷船首 34 度 1.9 海里に B 丸の灯火を視認できる状況であったが，**前路の見張りを十分に行わなかった。**

03:20
 勝浦灯台から 089 度 6.6 海里の地点において，その船首が B 丸の右舷前部に衝突した。

【漁船・B 丸】

29 日 02:40
 船長が 1 人で乗り組み，千葉県岩和田漁港を発し，同漁港東南東方沖合の漁場に向かった。

02:50
 岩和田港防波堤灯台から 138 度 200m の地点で，針路を 117 度に定め，10.0 ノットの速力で進行した。

03:11
 8.0 ノットの速力に減速した。

03:12
 右舷船首 65 度 1.9 海里に A 丸の灯火を視認できる状況であったが，**前路の見張りを十分に行わなかった。**

03:20
 衝突。



「他の船はいないだろう」ではなく，「いるかもしれない」の気持ちで！



海難原因

B 丸が，無難に替わる南下船以外に他船はいないものと思い，前路の見張り不十分で，A 丸の進路を避けなかったことが主な原因である。
 A 丸が，左舷前方に集団で出漁する漁船群を認め，その集団以外に沖へ向かう他船はいないものと思い，前路の見張り不十分で，警告信号も，衝突を避けるための協力動作もとらなかったことも原因となる。

背景要因

A 丸及び B 丸ともに，「相手船がないと思った」ことが，見張り不十分の背景要因となった事例である。

④ 漁場を移動中のまき網船団の運搬船と、魚群を追込み中の他船団の運搬船が衝突

発生：平成 12 年 6 月 22 日 08 時 30 分 **千葉県犬吠埼東方沖合**

船舶：A 丸（315 t・大中型まき網漁業運搬船）、B 丸（305 t・大中型まき網漁業運搬船）

損傷：A 丸・右舷の後部、船橋ウイング外板凹損、B 丸・左舷の錨固定台、錨損傷

【運搬船・A 丸】

00:05

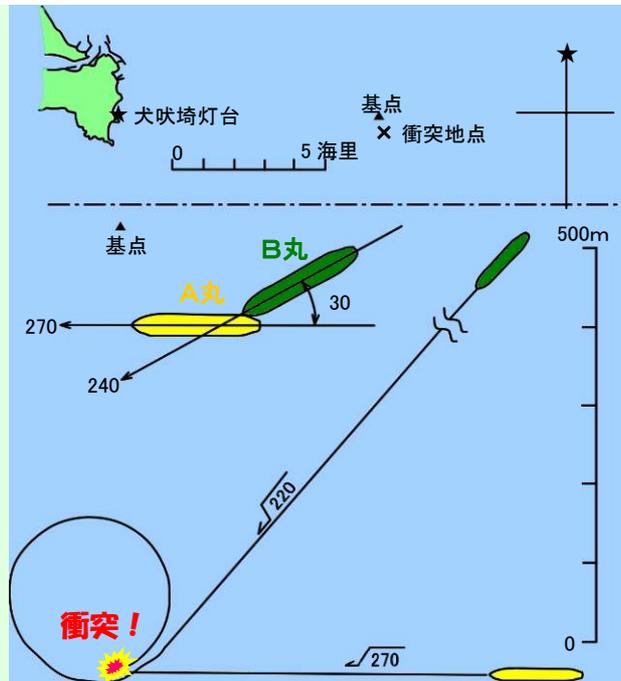
船長ほか 7 人が乗り組んで僚船 2 隻と船団を組み、銚子港を発し、犬吠埼東方沖合の漁場に向かった。

08:25

網船に接近するため、基点から 142 度 730m の地点で、針路を 270 度に定め、3.0 ノットの速力で進行し、このとき、右舷船首 10 度 390 m に漁船 B 丸を認め、右急旋回しながら同船が追込み作業中であることを知ったが、その後同船に対する見張りを十分に行わなかった。

08:30

犬吠埼灯台から 092 度 8.8 海里の地点において、その右舷後部に、右旋回してきた B 丸の左舷船首が衝突した。



(犬吠埼灯台から 090 度 8.8 海里の地点を基点とする。)

(注)「追込み作業」…展張した網に、急旋回しながら魚群を追込む作業。

まき網船団の
運搬船同士…。
他の船団の動きにも
注意だね！



【運搬船・B 丸】

00:00

船長ほか 10 人が乗り組んで僚船と船団を組み、銚子港を発し、犬吠埼東方沖合の漁場に向かった。

08:15

追込み作業を行うため、基点から 050 度 1.5 海里の地点で、針路を 220 度に定め、10.0 ノットの速力で進行したとき、左舷船首 7 度 1.5 海里に A 丸を認め、その後、同船を左舷に見て航過した。

08:25 少し過ぎ

基点から 174 度 540m の地点で追込み作業を始めることとし、8.0 ノットに減速し、右急旋回を始めた。

08:26 少し過ぎ

A 丸が自船の旋回圏に向かってくるのを認めたが、その後同船に対する見張りを十分に行わず、右急旋回を続けた。

08:30

衝突。

海難原因

A 丸が、付近に展張された他船団のまき網の状況をレーダーで確認することに気を取られ、B 丸に対する見張りを十分に行わず、同船の旋回圏を避けるなど、衝突を避けるための措置をとらなかったことが主な原因である。

B 丸が、まき網船団同士の取り決めにより、いずれ A 丸が自船の旋回圏を避けると思い、追込み作業を中止するなど、衝突を避けるための措置をとらなかったことも原因となる。

(注：まき網船団同士の取り決め＝追込み作業中の漁船の旋回圏に接近しないこと。)

背景要因

A 丸が、「他の作業等を行っていた」ことと、B 丸が、「相手船が避航するだろうと思った」こととが、見張り不十分の背景要因となった事例である。

⑤ 滞筋に沿って航行する漁船と、漁場に向かって滞筋を横切る漁船が衝突

発生：平成 11 年 9 月 13 日 10 時 40 分 **千葉県盤州**

船舶：A 丸 (3.07 t・あさり採取漁), B 丸 (0.4 t・あさり採取漁)

損傷：B 丸・右舷後部舷縁擦過傷, 船長が**右下腿挫創**など

【漁船・A 丸】

10:28

船長ほか 1 人が乗り組み、盤州鼻西方沖合であさり漁を終え、千葉県金田(瓜倉地区)漁港への帰途についてた。

10:35 半

東京湾アクアライン海ほたる灯(以下「海ほたる灯」という。)から 155 度 3,300 m の地点で滞筋に入り、針路を滞筋に沿う 132 度に定め 7.0 ノットの速力で進行した。

10:38

速力を 2.0 ノットに減速した。

10:39 わずか前

左舷船首 61 度 155m に B 丸を認め得る状況であったが、**見張りを十分に行わなかった。**

10:40

海ほたる灯から 152 度 3,800m の地点において、その船首が B 丸の右舷後部に衝突した。

【漁船・B 丸】

09:45

船長が 1 人で乗り組み、金田(中島地区)漁港を發し、時間調整を行いながら滞筋南側の漁場へ向かった。

10:38 半わずか前

海ほたる灯から 149 度 3,700 メートルの地点で、針路を滞筋を直角に横切る 222 度に定め、4.0 ノットの速力で進行した。

10:39 わずか前

右舷船首 29 度 155m に A 丸を認め得る状況であったが、**見張りを十分に行わなかった。**

10:40

衝突。



(注)「滞筋(みおすじ)」…川や海の中で船の通れる水路となっている深み。

「他の船はいないだろう」ではなく、「いるかもしれない」の気持ちで!



海難原因

B 丸が、自船のすぐ前方を同航する他の漁船群に気をとられ、また、右舷前方に停留している多数の漁船の中に滞筋を航行する船舶はいないと思い、右舷方の見張りを十分に行わず、衝突を避けるための措置をとらなかったことが主な原因である。

A 丸が、左舷前方から滞筋を横切る他の漁船群に気をとられ、それらに後続する船舶はいないと思い、漁船群の後方の見張りを十分に行わず、衝突を避けるための措置をとらなかったことも原因となる。

背景要因

A 丸及び B 丸ともに、「他の船舶等に気をとられていた」ことと、「相手船がいなかった」こととが、見張り不十分の背景要因となった事例である。

⑥ 夜間、漁場に向けて南下中の漁船と、その前路で漂流を始めた漁船が衝突

発生：平成 13 年 5 月 25 日 03 時 40 分 **千葉県八幡岬南東方沖合**
 船舶：A 丸 (4.70 t・きんめだい一本釣り漁), B 丸 (4.44 t・きんめだい一本釣り漁)
 損傷：A 丸・右舷船首部に破口し、浸水して転覆し、のち廃船
 B 丸・左舷船尾舷縁, 同甲板破損並びに船尾マストに曲損, 船長が**腰椎圧迫骨折**

【漁船・A丸】

02:10
 船長 1 人が乗り組み, 千葉県小湊漁港を発し, 多数の僚船とともに八幡岬南東方沖合の漁場に向かった。

02:16
 小湊港灯標から 170 度 1.1 海里の地点で, 針路を 130 度に定め, 12.2 ノットの速力で進行した。

03:38
 正船首 750m に, B 丸の船尾灯と, 作業灯 2 個が点灯されたのを認め得る状況であったが, **前路の見張りを十分に行わなかった。**

03:40
 勝浦灯台から 151 度 14.7 海里の地点において, その船首が, B 丸の左舷船尾に衝突した。

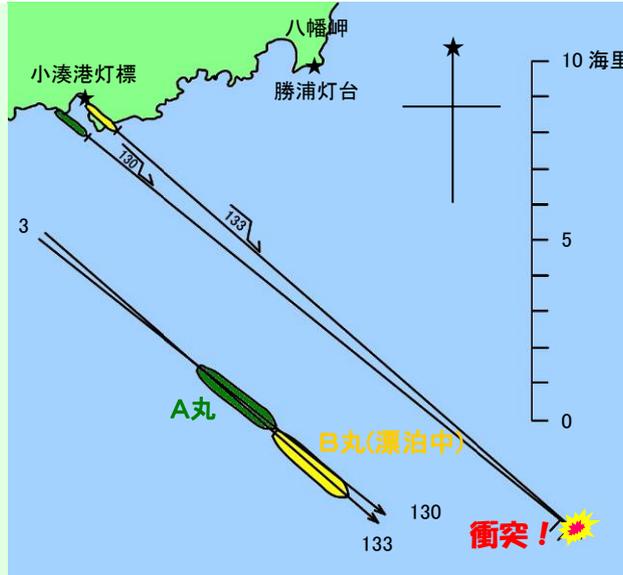
【漁船・B丸】

02:00
 船長 1 人が乗り組み, 千葉県大沢漁港を発し, 多数の僚船とともに八幡岬南東方沖合の漁場に向かった。

02:03
 小湊港灯標から 131 度 1.4 海里の地点で, 針路を 133 度に定め, 10.3 ノットの速力で進行した。

03:38
 機関を中立運転とし, 航海灯を点灯したまま作業灯 2 個を点灯して漂流を始めたとき, 右舷船尾 3 度 750m に A 丸の航海灯を認め得る状況であったが, **周囲の見張りを十分に行わなかった。**

03:40
 衝突。



無線連絡,
 漁の準備...。
 優先すべきは,
 「見張り」!



海難原因

A 丸が, 僚船との無線連絡に気をとられ, 前路の見張りを十分に行わず, 衝突を避けるための措置をとらなかったことが原因である。
 B 丸が, 漂流を始めるとき, 作業灯を点じたので他船が避けてくれると思い, 周囲の見張りを十分に行わず, 衝突を避けるための措置をとらなかったことが原因である。

背景要因

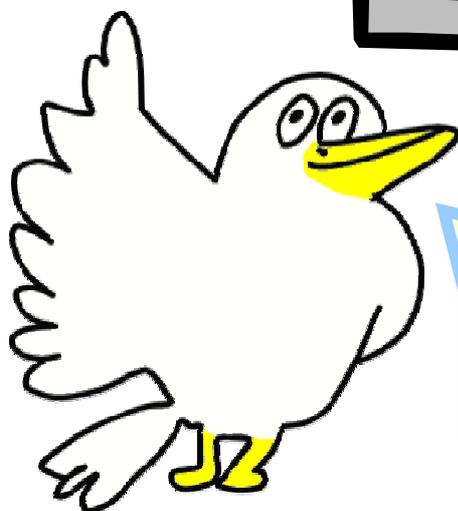
A 丸が, 「他の作業等を行っていた」ことと, B 丸が, 「相手船が避航するだろうと思った」こととが, 見張り不十分の背景要因となった事例である。

まとめ

衝突海難の原因として、「見張り不十分」が最も多いことは、これまでの各種調査や分析で指摘されており、漁船が関係した衝突海難においても同様である。

本分析の結果から、漁船衝突海難の再発防止対策として、次の事項を提言する。

- 1 漁船の船長は特に「十分な見張り」を励行する。
- 2 漁船以外の船舶の船長・当直者は、漁船が「見張り不十分」となっていることが多いことに留意し、自らも「十分な見張り」を行う。
- 3 「十分な見張り」を行うための教訓として次のことを示した。
 - (1) 思い込み（憶断）や少ない情報による判断（速断）は危険
 - (2) 見張りは周囲の全方向にわたって行わなければならない
 - (3) 他の作業を行うことは注意力の低下を招く
 - (4) 相手船が避航すると思っても見張りは必要
 - (5) 見張りは連続して系統的に行い、方位が変化し距離が遠ざかることを確認する



特に、

**思い込みや早合点は、
見張り不十分のもと！！**

です。

おわりに

本分析では、なぜ「見張り不十分」となるのか、その状況を背景要因として取り上げ、分類及び分析を行ったが、個々の衝突海難における具体的な状況を示すことにより注意喚起できるよう、裁決書に則した表現のまま、背景要因を付録とした。

これらの分析結果が、関係者にとって見張りの重要性を再確認し、その背景要因を認識して衝突海難の予防に努める一助となれば幸いである。



付録 裁決における見張り不十分の背景要因

裁決書に則し、一件ごとに「見張り不十分」及び「動静監視不十分」の背景要因をそれぞれ列記した。

◎ 漁船における「見張り不十分」の背景要因

- ・いつもこの辺りに船がないので、前路に他船はいないと思い
- ・一見して水路付近に漁船を認めなかったことから、同水路に他船はいないと思い
- ・増速前に他船を見なかったので前路に他船はいないと思い
- ・無難に替わる南下船以外に他船はいないと思い
- ・付近の海域での操業はまれであったから、前路に他船はいないと思い
- ・港内に多数漁船が引揚げられていたので、出漁している漁船はいないと思い
- ・帰航する漁船を認め、自船の周辺で操業する漁船はいないと思い
- ・大型船の航路を過ぎ小型船の操業時間ではないので、他船はいないと思い
- ・後方から迫る同業船はいないと思い（採貝藻漁船）
- ・付近に他船を見かけなかったことから、危険な関係の船舶はいないと思い
- ・操業中の第三船のほかに入航する他船はいないと思い
- ・3隻の僚船が前方を同航中なので、前路に他船はいないと思い
- ・一団の漁船が通過したので、もう他船は通航しないと思い
- ・これまで付近で錨泊船を見かけなかったので、前路に相手船はいないと思い
- ・夜間に遊漁を行っている小型ボートはいないと思い、他の2隻の漁船に気をとられ
- ・前方を同航する第三船群に気をとられ、停留している多数の漁船の中に漣筋を航行する船舶はいないと思い
- ・左舷前方から漣筋を横切る第三船群に気をとられ、それらに後続する船舶はいないと思い
- ・前路に他船はいないと思い、揚収した漁獲物の整理作業に専念し
- ・前路に航行の支障となる大型船はいないと思い昼食をとって
- ・付近にいた僚船から離れることのみを気をとられ
- ・プロペラの砂巻上げ状態に気をとられ
- ・右舷方ののり船に気をとられ
- ・目標の防波堤入口付近を見ることに気をとられ
- ・前方の導灯や灯台の灯光に気をとられ
- ・ともに出漁する多数の僚船に気をとられ
- ・僚船との無線連絡に気をとられ
- ・漁獲物の整理に気をとられ
- ・手に絡まった漁具を外したり、投入した漁具の展開状況を確認することに気をとられ
- ・魚網を洗う作業に気をとられ
- ・魚群探索中、自船がゆっくり移動していることから、航行中の他船が避けると思い
- ・漂泊を始めるとき、作業灯を点じたので接近する他船が避けてくれると思い
- ・しぶきで右舷が見にくく、接近する他船が汽笛を鳴らしてその存在を知らせてくれると思い
- ・他船が漁ろう中の自船を避けるものと思い（2件）
- ・自船が漂泊しているので航行する船舶が避けると思い

◎ 漁船における「動静監視不十分」の背景要因

- ・岸壁から出ている釣り竿に気をとられ
- ・他船団の巻き網の状況をレーダーで確認することに気をとられ
- ・魚群探知機の画面を見ることに気をとられ
- ・まだ距離があるから大丈夫と思い、後かたづけ作業に専念し
- ・探照灯を振って注意喚起信号を行えば相手船が船団を避けると思い
- ・まき網船団同士の取り決めにより相手船が避けてくれると思い
- ・目測で相手船団間を通れると思い
- ・相手船が自船を無難に追い越していくと思い
- ・減速したので相手船が無難に航過すると思い

◎ 漁船以外の船舶における「見張り不十分」の背景要因

- ・出漁する漁船群の灯火を認めその集団以外に沖へ向かう他船はいないと思い
- ・周囲を一瞥して他の船舶を認めなかったことから付近に他船はいないと思い
- ・前路に支障となる他船はいないと思い（2件）
- ・入航する船舶はいないと思い
- ・紅灯を見せている第三船付近に他船はいないと思い、第三船を避航することに気をとられ
- ・自船に接近する他船はいないと思い釣りの準備に専念し
- ・左舷船首方の先航する僚船との船間距離に気をとられ
- ・下を向いたまま仕掛け作りを行っていて
- ・いか釣りに気を奪われ
- ・小型船は接近したら避けてくれるので大丈夫と思い

◎ 漁船以外の船舶における「動静監視不十分」の背景要因

- ・そのうち他の漁船と同様相手船が避けていくと思い
- ・一瞥しただけで後方からの追越し船と見誤り相手船が自船を避けていくと思い
- ・自船の船首を無難に航過すると思い
- ・船団が別個に操業していると思い、目測で船団間での距離から両船の間を通過できると思い
- ・相手船が左転したので自船の接近に気付いて避けてくれたと思い（相手は魚群探索中）
- ・相手船のヨーイング中の左転状況を一見し自船の船尾方に向けて転針したと思い
- ・ともに東京湾に向かっているので危険な関係になることはないと思い
- ・相手船が何となく速く感じ自船の前方を航過すると考え
- ・双眼鏡で見た相手船の視認模様から前路を無難に航過すると思い

横浜地方海難審判庁

〒231 - 0003 横浜市中区北仲通 5 - 5 7

横浜第 2 合同庁舎 1 9 階

電 話 : 0 4 5 - 2 0 1 - 7 5 0 1

F A X : 0 4 5 - 2 1 2 - 2 3 0 4



海難審判庁

海難審判庁のホームページも、ぜひご覧ください。

<http://www.mlit.go.jp/maia/index.htm>