

令和3年7月に海難審判所で言い渡された裁決24件が、ホームページに掲載されました(令和3年9月)

区 分	地方海難審判所 (函館1、仙台3、横浜3、神戸4、広島6、門司3、長崎2、那覇2)	24件 34隻
海難種類(件)	衝突9、乗揚6、衝突(単)3、死傷等3、施設等損傷2、運航阻害1	計24件
関係船舶(隻)	モーターボート11、貨物船9、漁船7、引船2、旅客船1、遊漁船1、瀬渡船1、交通船1、台船1	計34隻
死 傷 者(人)	死亡1、負傷15	計16人

上記のうち、広島地方海難審判所及び長崎地方海難審判所の裁決2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 白石瀬戸(瀬戸内海)で貨物船同士が衝突した事例

白石瀬戸の最狭部で、東行する貨物船と西行する貨物船とが衝突した

② 長崎県松山埼西方沖合で旅客船の旅客が負傷した事例

波が高くなっている松山埼西方沖合で、旅客船の高齢者の旅客が椅子席から跳ね上げられて落下し、身体を強打して負傷した

海難防止への  
インフォメーション

① 貨物船A(498ト) 貨物船B(298ト) 衝突事件  
(白石瀬戸の最狭部で、東行する貨物船と西行する貨物船とが衝突した)

【海難概要】 白石瀬戸において、貨物船A(498ト、6人乗組、メチルアルコール約910ト積載)は、水島港へ向けて東行中、貨物船B(298ト、4人乗組、食用油約275ト積載)は、博多港に向けて西行中、同瀬戸最狭部で、A船の船首とB船の右舷側中央部とが衝突した

《航法の適用》\* 海上衝突予防法第38条、第39条(船員の常務)が適用される

- ・衝突地点付近は、海上交通安全法の適用海域であるが、同法には本件に適用すべき航法規定がないので、**海上衝突予防法(予防法)が適用**される
- ・白石瀬戸は、最狭部可航幅が約250mの狭い水道であるが、コゴチ島周辺の浅所を示す灯浮標等がなく、沖ノ白石周辺には養殖施設等が設けられ、付近で操業する漁船や小型船と行き会う水域であること等から、**予防法第9条に定める、狭い水道の右側端に寄って航行することが、安全であり、かつ、実行に適す**るとはいえず、同条は適用できない
- ・他に適用すべき航法規定がないので、**予防法第38条、第39条の船員の常務**が適用される

《原因》 両船が、白石瀬戸の最狭部で行き会うおそれがあった際、

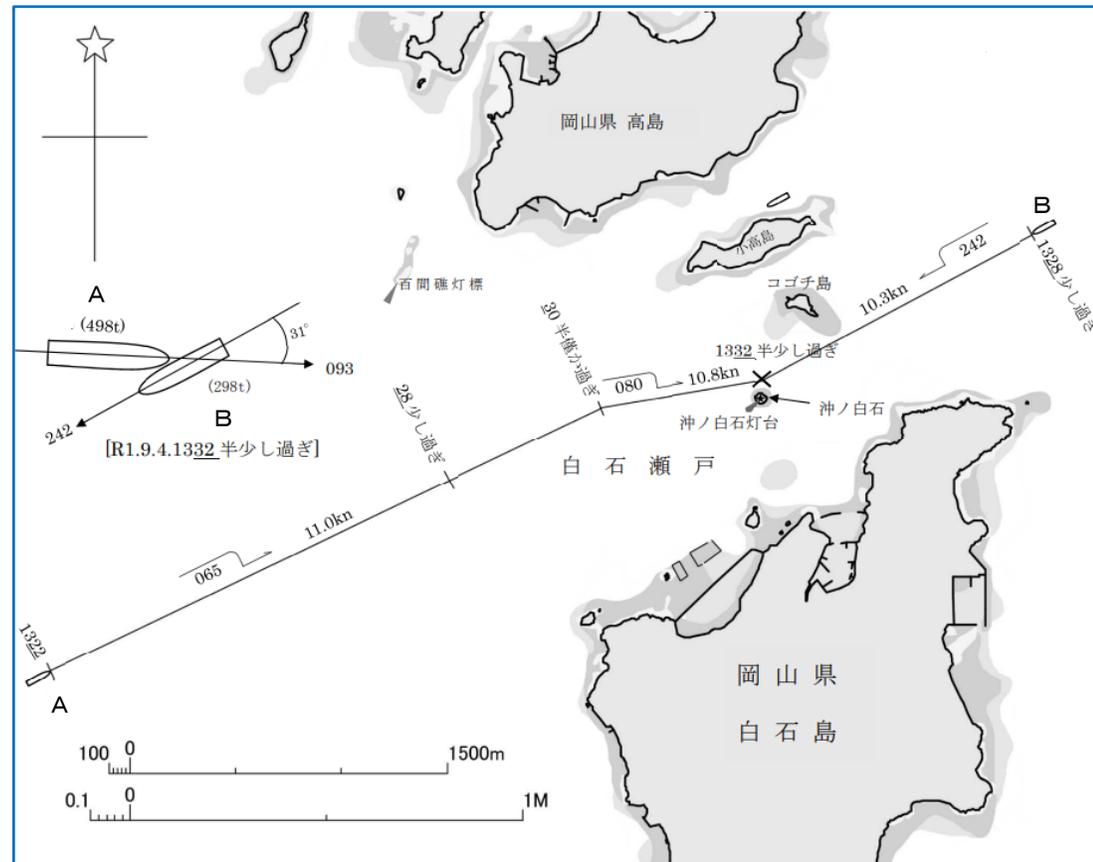
A船: B船と行き会う状況を回避しなかった(等因)

- \* **船長が、自ら操船指揮を執らなかつた**ばかりか、同瀬戸の最狭部で他船と行き会うことが予想される場合には**減速して安全な海域で待機するよう指示しなかつた**  
船橋当直の二等航海士が、同瀬戸最狭部で**B船と行き会う状況を回避しなかつた**

B船: A船と行き会う状況を回避しなかった(等因)

- \* **船長が、自ら操船指揮を執らなかつた**  
船橋当直の甲板長が、同瀬戸最狭部で**A船と行き会う状況を回避しなかつた**

《背景》 A船: 船長は、二等航海士の経験に照らせば、白石瀬戸を無難に通過できると思っていた  
二等航海士は、B船の右転、自船の右側端航行により、互いに左舷を対して航過できると思った  
B船: 船長は、不安を覚えれば甲板長が報告してくると思っていた  
甲板長は、自船が左側端へ寄せ、これに呼応してA船が左側端に寄せれば、互いに右舷を対して航過できると思った



【発生日時】 令和元年9月4日 13時32分少し過ぎ  
【発生場所】 白石瀬戸  
【死傷者】 なし  
【損傷等】 A船: 球状船首の凹損、パウチョック及びベルマウスの破口等  
B船: 右舷側外板中央部に破口及び亀裂等

【受審人】  
(A船) 船長: 四級海技士(航海) → 1箇月業務停止  
二等航海士: 四級海技士(航海) → 1箇月業務停止

【受審人】  
(B船) 船長: 四級海技士(航海) → 1箇月業務停止  
甲板長: 六級海技士(航海) → 1箇月業務停止

海難防止への  
インフォメーション

## ② 旅客船A(19トン) 旅客負傷事件

(波が高い松山埼西方沖合で、旅客船の高齢者の旅客が椅子席から跳ね上げられて落下し、身体を強打して負傷した)

**【海難概要】** 長崎県西海市に強風注意報及び波浪注意報が発表されている状況下、旅客船A(19トン、2人乗組、旅客14人乗船)が、面高港に向けて航行中、同県松山埼西方沖合において、高齢者の旅客が椅子席から跳ね上げられて落下し、身体を同席に強く打ち付けられて負傷した

### (関連情報)

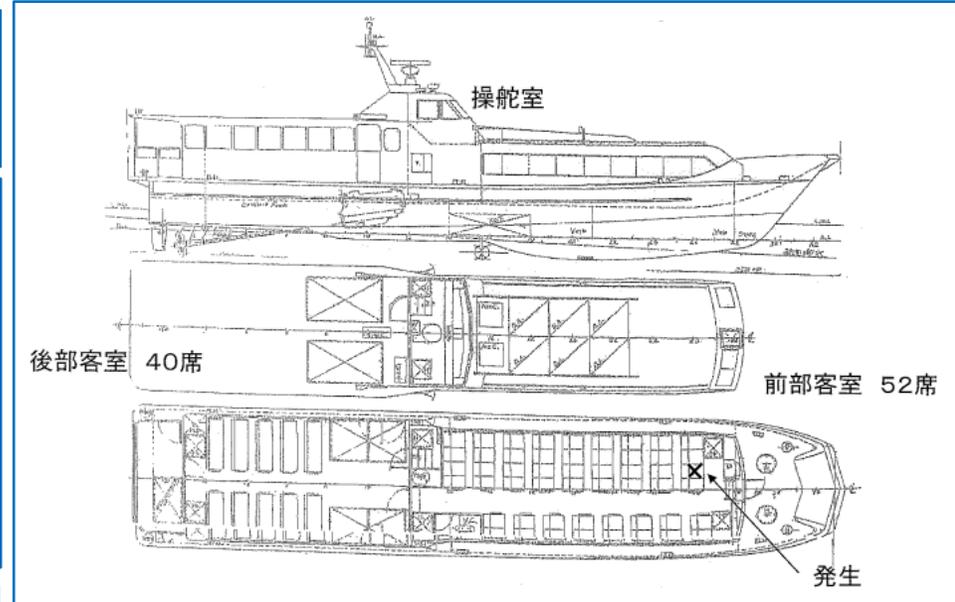
- \* 運航基準による発航中止の条件(視程については省略)は、発航港で**風速10m/s以上、波高1m以上**のいずれか、又は、航行中に遭遇する**風速が10m/s以上及び波高が1.5m以上**に達するおそれがあるとき
- \* 基準航行を中止し、**減速、適宜の変針、基準経路の変更の措置**をとらなければならない条件は、船体の動揺等により**旅客の船内における歩行が困難**となるおそれがあり、又は**搭載貨物の転倒等の事故が発生**するおそれがあるときで、海上模様としては、**風速10m/s以上及び波高1.5m以上**
- \* 荒天時安全運航マニュアルに、おおむね風が10m弱、波高が1m弱の場合に、高齢者、身体障害者及び幼児(高齢者等)が乗船する際、**比較的揺れの少ない客室後部に案内する**ことが規定されていた
- \* 本件時、風力4(風速5.5m/s~7.9m/s)の北西風、目視による**波高1.2m~1.3m**であった

**《原因》** 強風注意報及び波浪注意報が発表された状況下、端ノ島東方沖合を航行中、A船: **旅客に対する安全確保の措置が不十分**で、船首部が波の谷間に降下して上下に激しく動揺し、左舷側最前部の椅子席に腰を掛けていた高齢の旅客が同席から跳ね上げられて落下し、身体を同席に強く打ちつけた

- \* 船長は、端ノ島東方沖合を航行中、**松山埼西方沖合で波が高くなっている**のを知った際、静かな海域で**高齢者等の旅客を客室後部の座席に移動させる**など、旅客に対する安全確保の措置を十分にとるべきであった

### 《背景》

- ・ A船の船長は、**\*これまで同様に減速すれば支障なく**、旅客も普段から利用している人たちなので、旅客自身で対処できるものと思っていた
- \* 機関回転数毎分1,900で29.0ノットを、同1,600で22.0ノットに減速した



**【発生日時】**  
平成31年1月26日  
11時23分

**【発生場所】**  
長崎県  
松山埼西方沖合

**【死傷者】**  
負傷1人(旅客)

**【損傷等】**  
なし



[受審人] 船長: 小型船舶操縦士 → 《懲戒》 1箇月業務停止