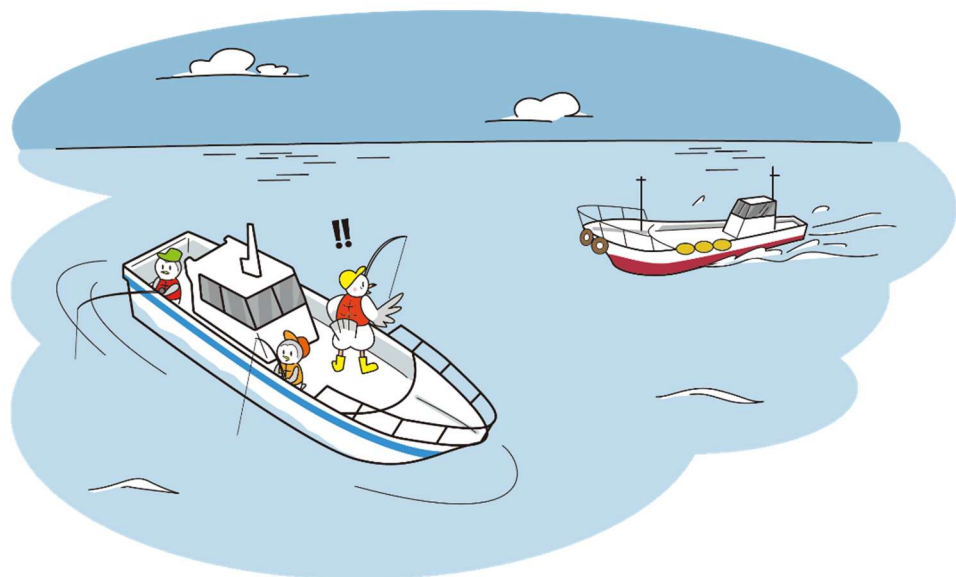


小型船舶の衝突事故防止 ハンドブック③

～漂泊・錨泊中の衝突～

なぜ停まっているのにぶつかる??



令和7年9月

公益財団法人

海難審判・船舶事故調査協会

目 次

1. はじめに	1
2. 発生状況	1
(1) 船舶種類（船種）別の状況	1
(2) 発生時の天候、視界の状況	1
(3) 発生時間帯別の状況	2
(4) 航行船の速力	2
(5) 相手船の視認状況	2
(6) 漂泊・錨泊船の長さ	3
(7) 航行船から見た漂泊・錨泊船の外観	3
(8) 船体損傷状況及び死傷者の発生状況	4
(9) 衝突前、漂泊・錨泊船は何をしていたか	4
(10) 見張り不十分・動静監視不十分となった理由	5
(11) 漂泊・錨泊船の音響信号、形象物の状況	6
3. 事例紹介	8
① 航行中の遊漁船が漂泊中の遊漁船に衝突した事例	8
② 航行中の遊漁船が漂泊中のモーターボートに衝突した事例	10
③ 航行中の漁船が漂泊中のモーターボートに衝突した事例	12
④ 航行中の漁船が錨泊中のモーターボートに衝突した事例	14
⑤ 航行中の漁船が錨泊中の漁船に衝突した事例	16
⑥ 航行中のモーターボートが錨泊中の漁船に衝突した事例	18
4. まとめ（再発防止策）	20

本書で使われている用語

- ・「航行船」とは、航行中の船舶をいう。
- ・「漂泊船」とは、漂泊中の船舶をいう。
- ・「錨泊船」とは、錨泊中の船舶をいう。

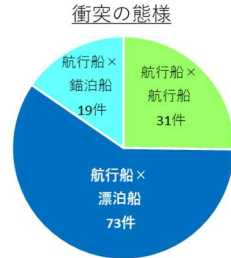
1. はじめに

海難審判所が、令和5年（2023年）～令和6年（2024年）に言い渡した裁決（494件）のうち、衝突事件は194件で、そのうち総トン数20トン未満の小型船同士の衝突事件は123件（水上オートバイは除く）でした。

小型船同士の衝突事件のうち、

- ・航行船と航行船が衝突した事件が31件
- ・航行船が漂流船に衝突した事件が73件
- ・航行船が錨泊船に衝突した事件が19件

となっており、航行船が船首方に停まっている**漂流・錨泊船と衝突した事件が92件と約75%**を占めています。



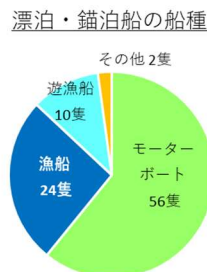
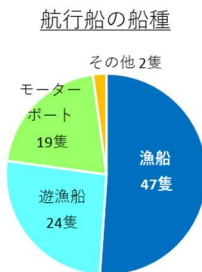
そこで、本ハンドブックでは、航行船が漂流・錨泊船に衝突した事件(92件)について、発生状況、原因、背景要因等を整理・分析し、事例を紹介するとともに再発防止策等を取りまとめました。

2. 発生状況

(1) 船舶種類（船種）別の状況

航行船では、漁船が47隻、遊漁船が24隻、モーターボート19隻などとなっています。

漂流・錨泊船では、モーターボート56隻、漁船24隻、遊漁船10隻などとなっています。



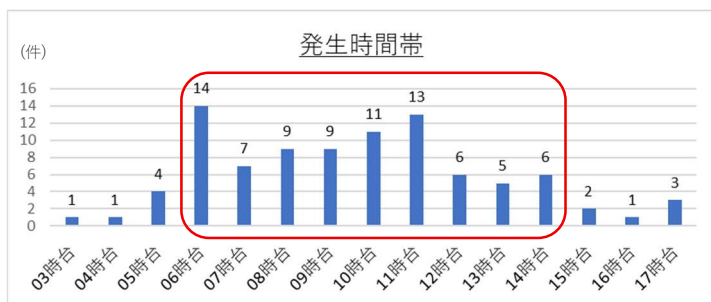
(2) 発生時の天候、視界の状況

発生時の天候は、**晴れ又は曇りが90件**、雨が2件でした。

視界は、**91件が視界良好**で、ほか1件は視程約500mでした。

(3) 発生時間帯別の状況

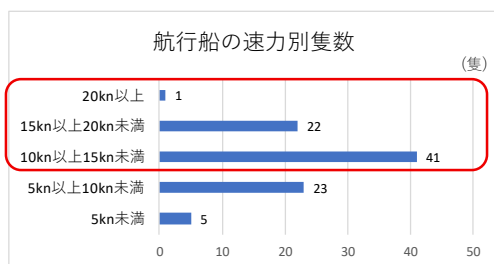
発生時間帯をみると、06時台から14時台に多く発生しています。



(4) 航行船の速力

航行船の速力（対地速力）をみると、10ノット以上が64隻と約7割を占めています。

海上ではスピード感が分かりにくくなりますが、10ノットの場合、計算上1分間で約308メートル進むことになります。



速 力 (対地速力)	1 分間に 進む距離
5 ノット	約154m
10ノット	約308m
15ノット	約463m

(5) 相手船の視認状況

相手船の視認状況を見ると、航行船の約9割が見張り不十分で漂泊・錨泊船を視認しないまま衝突しています。一方、漂泊・錨泊船は、約半数の48隻が見張り不十分で航行船を視認しないまま衝突していますが、44隻は一旦は航行船を視認しながら、その後の動静監視が不十分で衝突に至っています。

航行船の視認状況

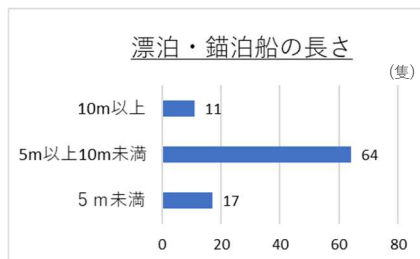


漂泊・錨泊船の視認状況



(6) 漂泊・錨泊船の長さ

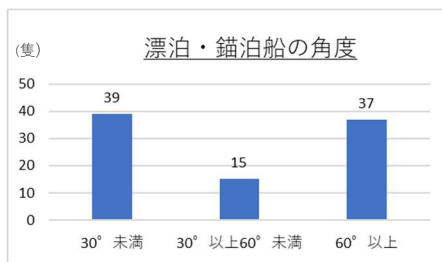
漂泊・錨泊船の長さ（登録長）は、5m以上10m未満が64隻、5m未満が17隻となっており、10m未満が約9割を占めています。



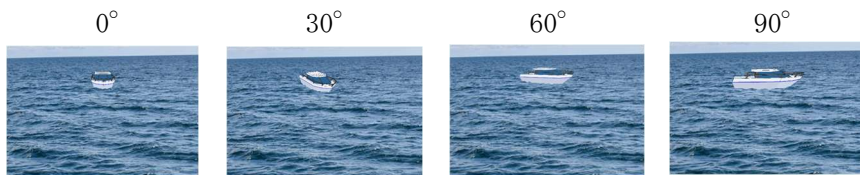
(7) 航行船から見た漂泊・錨泊船の外観

航行船の船首方向と漂泊・錨泊船の船首尾線との角度（以下「角度」と略します。）をみると、30° 未満が39隻となっています。

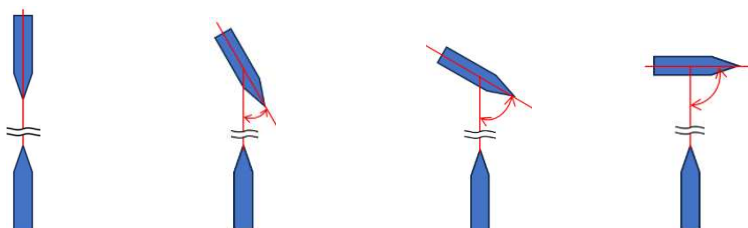
漂泊・錨泊船は長さが10m未満と比較的短く、角度によっては更に小さく見えます。



角度が不明 1 隻

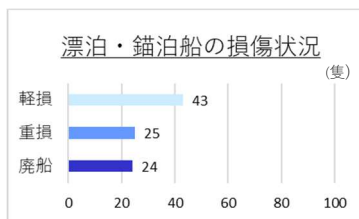
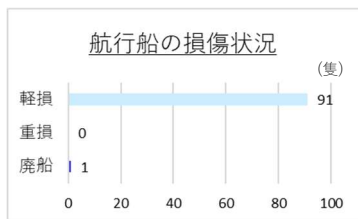


(イメージ)

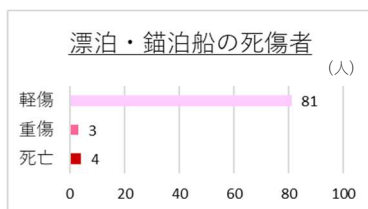
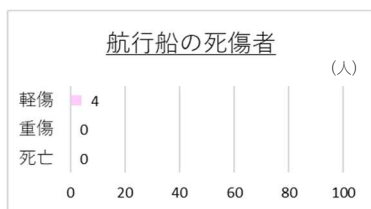


(8) 船体損傷状況及び死傷者の発生状況

船体の損傷状況を見ると、航行船では軽損が91隻、廃船が1隻に対して、**漂流・錨泊船では、軽損が43隻、重損が25隻、廃船が24隻と被害が大きくなっています。**

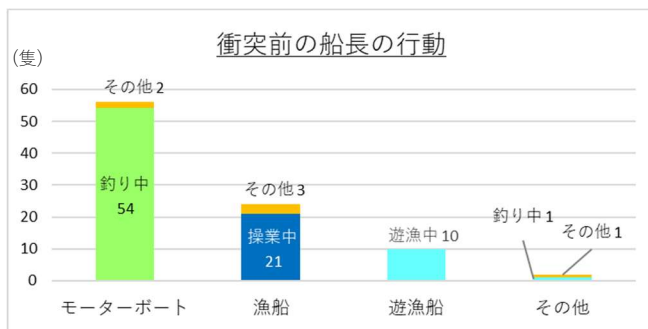


また、死傷者の発生状況を見ると、航行船では軽傷者が4人に対して、**漂流・錨泊船では、死亡者4人、重傷者3人、軽傷者81人**となっています。



(9) 衝突前、漂流・錨泊船は何をしていたか

衝突前の船長の行動を見ると、モーターボートでは釣り中、漁船では漁具の準備、漁獲物の整理などの作業中がほとんどで、遊漁船では、全てが釣り客の対応や魚群探索などの遊漁中となっています。



(10) 見張り不十分・動静監視不十分となった理由

両船の船長が、見張り不十分や動静監視不十分となった理由は、以下のとおりです。

航行船

見張りを十分に行わなかった理由

前路に航行の支障となる船舶はいないものと思った	51隻
他船の動向、航海計器の操作、漁具の整理作業などに気をとられた	28隻
居眠り	4隻
その他	1隻

相手船に気付いていたが動静監視を十分に行わなかった理由

無難に航行できるものと思った	4隻
他の作業や別の方向を見ることに気をとられた	2隻
相手船と接近するまでにまだ距離があると思った	2隻

漂流・錨泊船

見張りを十分に行わなかった理由

航行中の船舶が漂流・錨泊している自船を避けるものと思った	22隻
他船の動向、釣り客の様子、自分の釣りなどに気をとられた	15隻
近くに船舶を見かけなかったことから、接近する他船はいないものと思った	5隻
見張りを十分に行わなかったので相手船に気付かなかった	3隻
その他	3隻

相手船に気付いていたが動静監視を十分に行わなかった理由

航行中の船舶が漂流・錨泊している自船を避けるものと思った	22隻
同業者や知人の船が自船に向かっているので、いずれ近くで停止するものと思った	15隻
無難に航過するものと思った	5隻
その他	2隻

(11) 漂泊・錨泊船の音響信号、形象物の状況

漂泊船の場合

衝突の原因とならなかった船4隻と航行船の近距離で漂泊を始め
た船1隻を除き、**68隻全てが、警告信号又は避航を促す音響信号を行
っていません**でした。

警告信号とは？

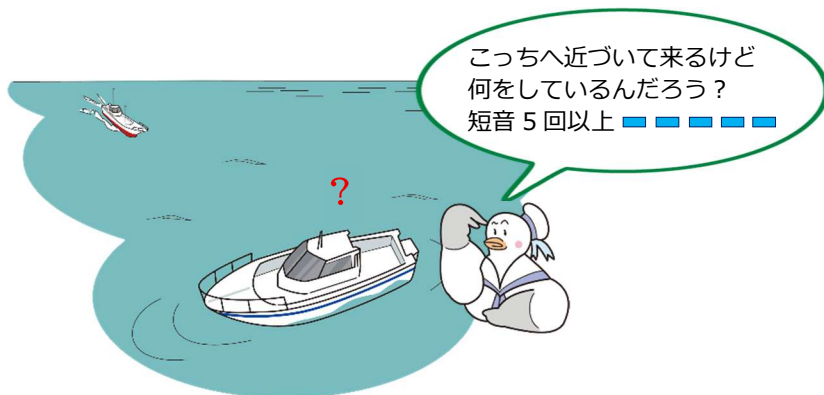
状況：他船の意図・動作が理解できないとき、他船が避航動作をとっ
ていないようなとき

方法：直ちに急速に**汽笛による短音5回以上** ■■■■■

または発光による閃光5回以上

避航を促す音響信号とは？

正規の汽笛を備えていない小型船などが、警告信号に代えて有効
な音響によって行う信号



小型船舶安全規則では、長さ 12m未満の小型船舶に
は汽笛を備える義務はありませんが、漂泊中に自船に
接近する船舶に対して有効な音響による注意喚起を行
うため携帯式エアホーンや笛などを備えましょう。



「短音」：約 1 秒間継続する吹鳴

「長音」：4 秒以上 6 秒以下の時間継続する吹鳴

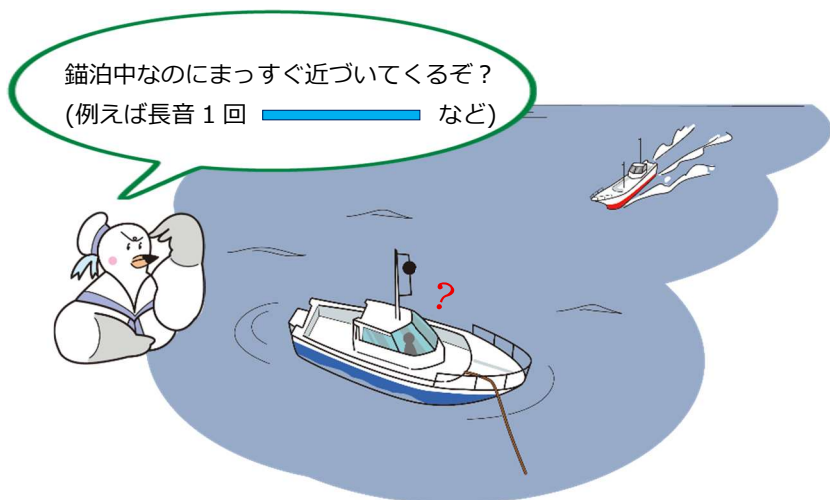
錨泊船の場合

錨泊船では、19隻全てが注意喚起信号を行っておらず、錨泊中であることを示す黒色球形形象物を表示していませんでした。

注意喚起信号とは？

状況：他の船の注意を喚起するために必要があると認めるとき

方法：海上衝突予防法に規定する信号と誤認されることのないもの



黒色球形形象物とは？

状況：操業や釣りなどで錨泊中のとき

方法：黒球1個を前部のもっとも見えやすい位置に掲げる

全長 7m 以上の船舶は義務です。
7m 未満の船舶は、錨泊場所が狭い水道など他の船舶が通常航行する水域でない場合、形象物を掲げなくてもよいことになっています。



3. 事例紹介

① 航行中の遊漁船が漂泊中の遊漁船に衝突した事例

事実の概要

遊漁船A(17t、14.96m、10人乗船)が航行中、漂泊中の遊漁船B(4.99t、10.76m、3人乗船)に衝突した。
【A船:軽損 B船:廃船 釣り客1人死亡】

事故の経過

天候:曇り 視界:良好

遊漁船A

09時37分半僅か過ぎ

釣り場を移動するため針路を185度に定めて自動操舵とし、13.0ノットの速力で進行した。

09時40分

正船首900メートルのところに、B船を視認することができ、同船に向けて接近する状況であったが、このことに気付かず、魚群探知機やGPSプロッターの画面を見たり、操舵室後部にある棚の整理をしたりしながら続航した。

船長は、前方を一見して他船を見掛けなかったことから、前路に航行の支障となる他船はいないものと思い、見張りを十分に行わなかった。

B船を避けることなく進行した。

遊漁船B

09時37分半僅か過ぎ

船首を東方に向けて機関を中立運転とし、船尾マストに青色のスパンカーを展開して漂泊を開始した。

09時40分

左舷船首85度900メートルのところに、A船を視認することができ、自船に向けて接近する状況であったが、このことに気付かず、A船に対して避航を促す音響信号を行うことも、更に接近しても機関を使用して移動するなど、衝突を避けるための措置をとることもなく漂泊を続けた。

船長は、窓から顔を出したまま釣り客の様子を見ることに気をとられ、見張りを十分に行わなかった。

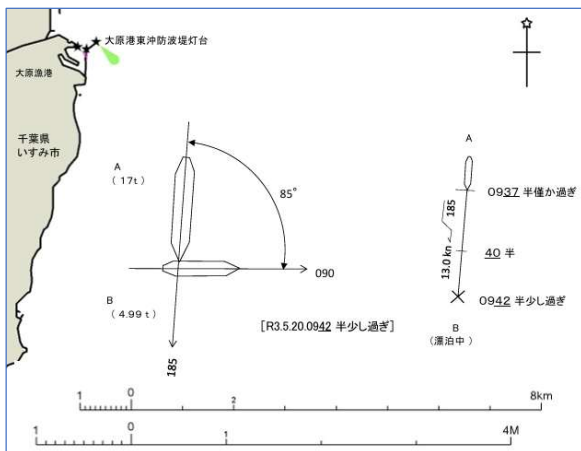
09時42分半僅か過ぎ

釣り客の大声を聞き、左舷船尾至近に迫ったA船を認めたもののどうすることもできなかった。

09時42分半少し過ぎ A船の船首がB船の左舷船尾部に衝突



A・B船ともレーダー装備
B船:サイレン付き拡声器装備



原因

A 船：見張り不十分で、前路で漂泊中のB船を避けなかった(主因)

B 船：見張り不十分で、避航を促す音響信号を行わず、衝突を避けるための措置をとらなかった(一因)

船長の行為、懲戒

船長A：前路に航行の支障となる他船はいないものと思い、見張りを十分に行わなかった
小型船舶操縦士 → 業務停止1か月

船長B：窓から顔を出したまま釣り客の様子を見ることに気をとられ、見張りを十分に行わなかった
小型船舶操縦士 → 戒告

再発防止策

- 航行中、常時周囲の見張りを行うとともに、特定の作業に気を取られることなく、操船に集中する。
- 漂泊中であっても周囲の見張りを行い、航行中の他船が避けてくれると思わず、必要に応じて避航を促す音響信号を行い、衝突を避けるための措置をとる。

この事例の裁決書は海難審判所のホームページで公表しています。

https://www.mlit.go.jp/jmat/saiketsu/saiketsu_kako/tokyou/tkR05/4tk002.pdf



② 航行中の遊漁船が漂泊中のモーターボートに衝突した事例

事実の概要

遊漁船A(4.4t、11.11m、9人乗船)が航行中、漂泊中のモーターボートB(10.25m、3人乗船)に衝突した。
【A船:軽損 B船:廃船 3人軽傷】

事故の経過

天候:曇り 視界:良好

遊漁船A

11時00分半少し前

釣り場に向け針路を069度に定めて自動操舵とし、15.0ノットの速力で、船首死角が生じた状態で進行した。

11時22分

正船首1, 390メートルのところに、B船を視認することができ、同船に向けて接近する状況であったが、このことに気付かず、船首死角を補う見張りを十分に行わなかったので、B船に向けて続航した。

船長は、定針したとき船首方を一べつして船舶を見掛けなかったことから、前路に航行の支障となる他船はいないものと思い、船首死角を補う見張りを十分に行わなかった。

B船を避けることなく進行した。

モーターボートB

11時10分

船首を東方に向け、機関を中立運転とし、漂泊を開始し、釣りを始めた。

11時22分

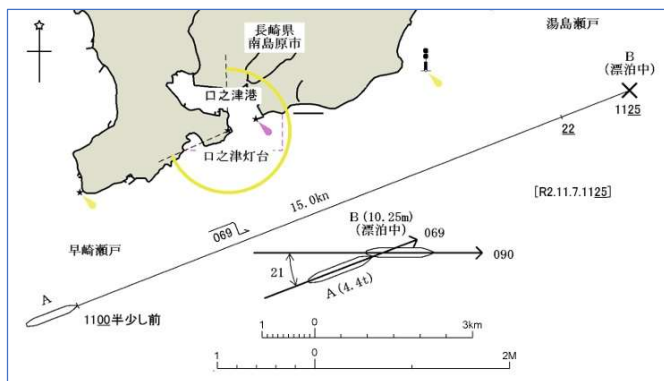
右舷船尾21度1, 390メートルのところに、A船を視認することができ、自船に接近する状況であったが、この状況に気付かず、警告信号を行うことも、更に接近しても衝突を避けるための措置をとることもなく漂泊を続けた。

船長は、航行中の他船が漂泊中の自船を避けるものと思い、見張りを十分に行わなかった。

11時25分半僅か前

同乗者にA船の接近を知らされ、至近に迫った同船を認めたもののどうすることもできなかった。

11時25分 A船の船首がB船の右舷船尾部に衝突



A・B船ともレーダー装備
B船: 電子ホーン装備

原因

A 船：見張り不十分で、前路で漂流中のB船を避けなかった(主因)

B 船：見張り不十分で、警告信号を行わず、衝突を避けるための措置をとらなかった(一因)

船長の行為、懲戒

船長A：前路に航行の支障となる他船はいないものと思い、船首死角を補う見張りを十分に行わなかった 小型船舶操縦士 → 業務停止1か月

船長B：航行中の他船が漂流中の自船を避けるものと思い、見張りを十分に行わなかった 小型船舶操縦士 → 戒告

再発防止策

- 航行中、目視のみに頼らずレーダーを活用するとともに、常時、適切な見張りを行う。
- 漂流中、航行中の他船が避けてくれると思わず、全周囲の適切な見張りを行い、必要に応じて警告信号を行い、余裕がある時機に船体を移動させるなど、衝突を避けるための措置を講じる。

③ 航行中の漁船が漂流中のモーターボートに衝突した事例

事実の概要

漁船A(5.8t、11.98m、1人乗船)が航行中、漂流中のモーターボートB(1.3t、7.76m、3人乗船)に衝突した。
【A船:軽損 B船:重損 2人が軽傷】

事故の経過

天候: 晴れ 視界: 良好

漁船A

11時56分半僅か過ぎ

操業を終えて帰航中、針路を263度に定めて自動操舵とし、13.0ノットの速力で進行した。

定針したとき、正船首960メートルのところに、B船を視認することができ、同船に向けて接近する状況であったが、このことに気付かず続航した。

船長は、前路を一見して他船を見掛けなかったことから、航行に支障のある他船はいないものと思い、見張りを十分に行わなかった。

後部甲板に移動して漁具の整理を始め、B船を避けることなく進行中、

11時59分僅か前

船首方から叫び声を聞いて、船首至近にB船を視認したものの、どうすることもできなかった。

モーターボートB

11時54分

船首を北西方に向け、機関を停止して漂流を開始し、操縦席に腰を掛けて昼食をとり始めた。

11時56分半僅か過ぎ

右舷船尾52度960メートルのところに、A船を視認することができ、自船に向首したまま接近する状況であったが、この状況に気付かず、A船に対して避航を促す音響信号を行うことも、更に接近しても、衝突を避けるための措置をとることもなく漂流を続けた。

船長は、航行中の他船が漂流中の自船を避けてくれるものと思い、見張りを十分に行わなかった。

11時59分少し前

接近するA船に気付いた同乗者に知らされて、右舷方至近にA船を視認し、手を振って呼びかけた。

11時59分 A船の船首がB船の右舷船首部に衝突

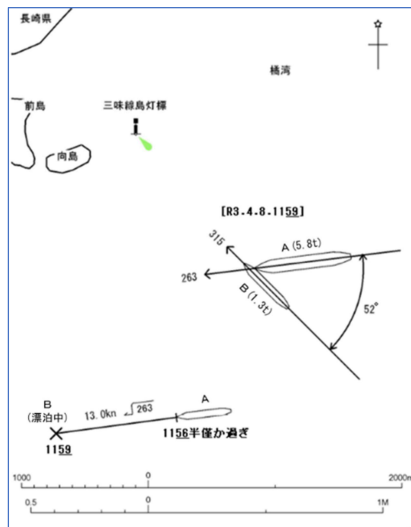
A船



B船



レーダー：A船有り、B船無し
B船の有効な音響信号：笛



原因

A 船：見張り不十分で、前路で漂泊中のB船を避けなかった(主因)

B 船：見張り不十分で、避航を促す音響信号を行わず、衝突を避けるための措置をとらなかった(一因)

船長の行為、懲戒

船長A：航行に支障のある他船はいないものと思い、見張りを十分に行わなかった

小型船舶操縦士 → 業務停止1か月

船長B：航行中の他船が漂泊中の自船を避けてくれるものと思い、見張りを十分に行わなかった

小型船舶操縦士 → 戒告

再発防止策

- 航行中、前路に他船がないと思って操舵室を離れることなく、レーダーを活用するなど、常時、周囲の見張りを適切に行う。
- 漂泊中であっても、接近する他船を認めた場合はその動きを正確に観察し、必要に応じて避航を促す音響信号を行い、余裕がある時機に機関を用いて移動するなど、衝突を避けるための措置を講じる。

④ 航行中の漁船が錨泊中のモーターボートに衝突した事例

事実の概要

漁船A(7.9t、13.14m、1人乗船)が航行中、錨泊中のモーターボートB(4.94m、1人乗船)に衝突した。
【A船:軽損 B船:廃船 船長軽傷】

事故の経過

天候:曇り 視界:良好

漁船A

05時55分僅か過ぎ

漁場に向け針路を208度に定めて自動操舵とし、9.4ノットの速力で進行した。

06時00分

正船首870メートルのところに、B船を視認することができ、同船に向首して接近する状況であったが、このことに気付かず、左舷方の漁船と自船の針路が交差する状況にあったので、同漁船の動静に気を向けながら続航した。

船長は、左舷方の漁船の動静に気を奪われ、見張りを十分に行わなかった。

B船を避けることなく進行した。

モーターボートB

05時20分頃

黒色球形形象物を表示しないまま、船首を東方に向け、機関を停止して錨泊を開始した。

06時00分

左舷船首44度870メートルのところに、A船を視認することができ、自船に向首して接近する状況であったが、このことに気付かず、注意喚起信号を行うことも、更に接近しても、錨索を緩め機関を始動して移動するなど、衝突を避けるための措置をとることもなく釣りを続けた。

船長は、錨泊中の自船を他船が避けるものと思い、見張りを十分に行わなかった。

06時03分僅か前

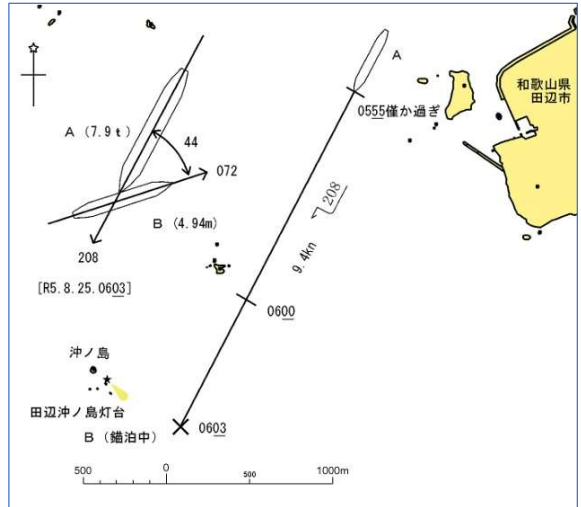
機関音を聞き、左舷至近に迫ったA船を初めて認め、衝突の危険を感じ、船首に移動し海に飛び込んだ。

06時03分 A船の船首がB船の左舷中央部に衝突



写真：漁業協同組合提供

レーダー：A船有り、B船無し
B船の有効な音響信号：呼子笛



原因

A 船：見張り不十分で、前路で錨泊中のB船を避けなかった(主因)

B 船：見張り不十分で、注意喚起信号を行わず、衝突を避けるための措置をとらなかった(一因)

船長の行為、懲戒

船長A：左舷方の漁船の動静に気を奪われ、見張りを十分に行わなかった

小型船舶操縦士 → 業務停止1か月

船長B：錨泊中の自船を他船が避けるものと思い、見張りを十分に行わなかった

小型船舶操縦士 → 戒告

再発防止策

- 航行中、特定の船舶の動静に気を奪われることなく、常時周囲の見張りを適切に行う。
- 錨泊中であっても周囲の見張りを行い、接近する船舶を認めた場合は、他船が避けてくれるだろうと思わず、必要に応じて注意喚起信号を行い、衝突を避けるための措置をとる。

この事例の裁決書は海難審判所のホームページで公表しています。

https://www.mlit.go.jp/jmat/saiketsu/saiketsu_kako/R06nen/4kb/kbR0610/5kb035.pdf



⑤ 航行中の漁船が錨泊中の漁船に衝突した事例

事実の概要

漁船A(4.9t、11.78m、1人乗船)が航行中、錨泊中の漁船B(2.8t、8.39m、1人乗船)に衝突した。
【A船:軽損 B船:重損 船長が軽傷】

事故の経過

天候:晴れ 視界:良好

漁船A

14時14分僅か前

操業を終えて帰航中、針路を065度に定めて自動操舵とし、4.5ノットの速力で進行した。



14時56分僅か前

11.0ノットに増速したとき、正船首1,040メートルのところに、B船を視認することができ、同船に向首して接近する状況であったが、このことに気付かず、操舵室入口で喫煙を始めた。



船長は、増速する前に船首方を一見して他船を見掛けなかったことから、前路に航行の支障となる他船はいないものと思い、見張りを十分に行わなかった。

B船を避けることなく進行した。

漁船B

13時30分

船首を北西方に向け機関を中立運転とし、黒色球形形象物を表示しながら、錨泊して操業を開始した。



14時53分半

左舷船首方にA船が東行しているのを初めて視認し、自船の船尾方を無難に航過するものと判断した。



14時56分僅か前

A船が左舷船首70度1,040メートルのところとなり、自船に向首して接近する状況であったが、このことに気付かなかった。



船長は、絡まった釣り糸等を解くことに気を奪われ、A船に対する動静監視を十分に行わなかった。

A船に対して注意喚起信号を行うことも、更に接近しても衝突を避けるための措置をとることもなく錨泊を続けた。

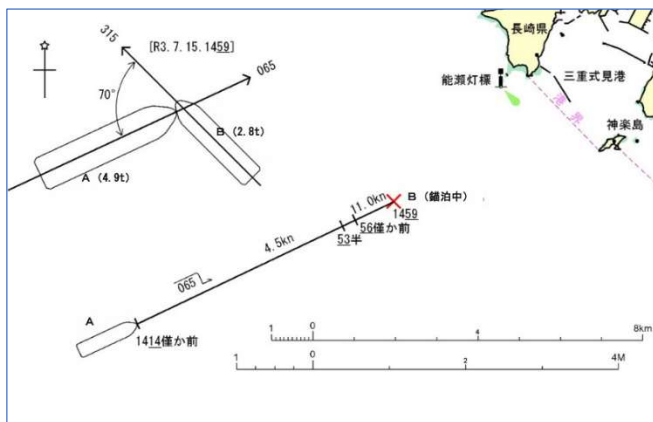


14時59分 A船の船首がB船の左舷船首部に衝突

A船



B船



レーダー：A船有り、B船無し
B船：モーターホーン装備

原因

A 船：見張り不十分で、前路で錨泊中のB船を避けなかった(主因)

B 船：動静監視不十分で、注意喚起信号を行わず、衝突を避けるための措置をとらなかった(一因)

船長の行為、懲戒

船長A：前路に航行の支障となる他船はいないものと思い、見張りを十分に行わなかった

小型船舶操縦士 → 業務停止1か月

船長B：絡まった釣り糸等を解くことに気を奪われ、A船に対する動静監視を十分に行わなかった

小型船舶操縦士 → 戒告

再発防止策

- 航行中、目視のみに頼らずレーダーを活用するとともに、常時、適切な見張りを行う。
- 錨泊中に自船に接近する他船を認めた場合は、安全に通過するまで他船の動きを観察し、必要に応じて注意喚起信号を行い、余裕がある時機に船体を移動させるなど、衝突を避けるための措置をとる。

⑥ 航行中のモーターボートが錨泊中の漁船に衝突した事例

事実の概要

モーターボートA(6.56m、1人乗船)が航行中、錨泊中の漁船B(0.6t、6.80m、1人乗船)に衝突した。
【A船:軽損 B船:重損 船長が軽傷】

事故の経過

天候:晴れ 視界:良好

モーターボートA

11時57分半少し過ぎ

釣りを終えて帰航中、針路を074度に定め、16.1ノットの速力で、手動操舵によって進行した。

11時59分僅か過ぎ

左舷船首69度200メートルのところにB船を視認することができ、このまま続航すれば、B船の右舷方を無難に航過する態勢であったが、このことに気付かず、減速して15.0ノットとして針路を005度に転じたところ、近距離のところでB船に向首する態勢となり、同船に対して衝突の危険を生じさせた。

船長は、転針方向を一べつとして船舶を見掛けなかったことから、航行の支障となる他船はいないものと思い、見張りを十分に行わなかった。

漁船B

11時45分

機関を停止し、船首が030度を向き、黒色球形形象物を表示しないで錨泊を開始し、船体清掃を始めた。

11時59分僅か過ぎ

右舷船尾25度200メートルのところにA船を視認することができ、無難に航過する態勢で東行していた同船が近距離のところで自船に向かって転針し、衝突の危険を生じさせて接近する状況となったが、このことに気付かなかった。

船長は、平素、航行中の船舶が錨泊中の船舶を避けるのを見ていたので、航行中の船舶が錨泊中の自船を避けるものと思い、見張りを十分に行わなかった。

注意喚起信号を行わず、更に接近しても、衝突を避けるための措置をとることもなく錨泊を続けた。

11時59分半僅か過ぎ A船の船首がB船の右舷船尾部に衝突

A船



B船



レーダー：A船、B船とも無し
B船：汽笛、笛等無し

原因

A 船：見張り不十分で、錨泊中のB船に向けて近距離のところで針路を転じ、衝突の危険を生じさせた(主因)

B 船：見張り不十分で、注意喚起信号を行わず、衝突を避けるための措置をとらなかった(一因)

船長の行為、懲戒

船長A：航行の支障となる他船はいないものと思い、見張りを十分に行わなかった

小型船舶操縦士 → 業務停止1か月

船長B：航行中の船舶が錨泊中の自船を避けるものと思い、見張りを十分に行わなかった

小型船舶操縦士 → 戒告

再発防止策

- 航行中、周囲に他の船舶を認めなかったとしても、見落とした場合あるので、全周に意識を向けて見張りを行う。
- 錨泊する際には、黒色の球形形象物を掲げ、作業中も周囲の見張りを行い、他船が接近する場合には、注意喚起信号を行い、必要に応じて衝突を避けるための措置をとる。

この事例の裁決書は海難審判所のホームページで公表しています。

https://www.mlit.go.jp/jmat/saiketsu/saiketsu_kako/R06nen/3yh/yhR0611/6yh012.pdf



4. まとめ(再発防止策)

航行中の小型船舶の見張り強化策

特 徴

- ・ 航行船の船長からは、停まっている小型船舶に気付きにくい
航走波がないので気付きにくい
動いているものには本能的に注意が向くが、動かないものは見えていても、注意が向きにくい
- ・ 第3船や他のことに注意が集中すると、その他の物への注意力が散漫になる
- ・ 船首死角の存在（船首浮上、窓枠やマストなどの構造物）

- ✓ 他船はいないだろうと思い込まず、常時、周囲の適切な見張りを行う
- ✓ 他船や特定の方向のみを見張ることなく、全周にわたって見張りを行う
- ✓ 前路に漂泊・錨泊している小型船舶は角度によって、レーダーで探知しづらくなるので、適宜短距離レンジに切り替えながら航行する
- ✓ 船首方に死角が生じている場合、船首を左右に振ったり、立ち位置を変えたり、レーダーのレンジを変更するなど、常時、死角を補う見張りを行う

漂泊・錨泊中の小型船舶の見張り強化策

特 徴

- ・ 陸上での自動車事故と違って、海上では他船が接近してくる方向が定まっていない
- ・ 航行船が停まっている自船を避けるだろうという意識から、釣りや作業に集中し、見張り不十分になりやすい
- ・ 接近してくる他船の船長が、停まっている自船に気付いていないことがある

- ✓ 漂泊・錨泊中であっても釣りや作業などに意識を向け過ぎず、継続して全方位にわたる十分な見張りを行う
- ✓ 接近する他船を認めた際は、安全に通過するまで他船に対する見張りを継続する
- ✓ 接近する他船を認めた場合、自船に気付かず航行していることがあるので、避航してくれるだろうと思わず、衝突の危険を感じた際は、注意を喚起する信号を行うとともに、余裕のある時機に機関を使用して船体を移動させるなど衝突を避けるための措置をとる

- ✓ 法令で汽笛を備えることが定められていなくても、呼子笛や携帯式エアホーン等の有効な音響による信号を行うことができる他の手段を備えておく

漂泊船の行う音響信号

他船の意図・動作が分からない、避航動作をなかなかとらない等の状況で、汽笛を装備している場合

警告信号: 直ちに急速に**汽笛による短音5回以上**

または発光による閃光5回以上

正規の汽笛を装備していない場合

避航を促す音響信号: 笛や携帯式エアホーンにより、**短音5回以上**

(汽笛による警告信号に代えて行う)



錨泊船の行う音響信号

他船に注意を喚起するために必要があると認める場合

汽笛又は有効な音響による信号

注意喚起信号: 海上衝突予防法に規定する信号と誤認されないもの

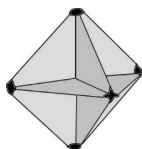
(例えば長音1回)

- ✓ 錨泊する際には、黒色の球形形象物を掲げる



その他の見張り強化策

- ✓ 周囲の見張りを強化するため、レーダーのガードリング機能(設定した距離環内に他船・陸岸などが接近したときに警報音等を発する)を使用して、他船の接近を警報音で知らせるなどの機能を活用する
- ✓ レーダーの搭載が難しい場合は、他船の動向を把握し、自船の位置を知らせることができる簡易AISや接近警報機能を有するスマートフォン用AISアプリを使用する
- ✓ 海面上の高さが低い小型船舶は、他船の操縦者から発見されやすいように、大きな旗やレーダー反射板(レーダーレフレクター、レーダーリフレクターなどと呼ばれている)等を掲揚する



レーダー反射板



公益財団法人
海難審判・船舶事故調査協会



〒102-0083

東京都千代田区麹町 4-5 海事センタービル 5 階

TEL 03-3512-8140 mail : kaisin-f@maia.or.jp