

平成23年版レポート

海難審判



海難審判所

Japan Marine Accident Tribunal

国土交通省

巻頭言

本年3月11日に発生した東日本大震災では、地震と津波により関東から東北の太平洋岸にかけて甚大な被害が生じ、多くの人命と貴重な財産が失われました。亡くなられた方々のご冥福を祈り、被災された方々に心からお見舞い申し上げるとともに、被災地の一刻も早い復興を願っております。

さて、海難審判所は、平成20年10月1日国土交通省の特別の機関として設置され、3年が経過しました。

我が国は、四方を海に囲まれ、国内外の物資の輸送には船舶が深くかかわっていることから、船舶の安全確保は、全ての海上輸送関係者にとって重要な課題ですが、依然として、多くの海難が発生している状況にあります。

船舶では海技資格を有する者が乗り組んで運航に従事することから、海難の発生には、船舶を運航する海技者の行為が何らかの形で関係していると言っても過言ではありません。

海難審判法は、職務上の故意又は過失によって海難を発生させた海技士若しくは小型船舶操縦士又は水先人に対する懲戒を行うため、国土交通省に設置する海難審判所における審判の手続等を定め、もって海難の発生の防止に寄与することを目的としております。

海難審判所は、発生した海難について、裁判に類似した厳正な手続きを定めた海難審判法の規定に則り、船舶の運航に関して専門的な知識・経験を有する理事官及び審判官によって独自の調査及び公開の審判廷での審判を行っております。

海難審判においては、海技士等のどのような行為が原因となって海難が発生したものであるかについて審理が行われ、審判官が、海難の発生の防止に寄与する観点から、懲戒の理由となる原因を特定して海技士等の職務上の故意又は過失を認定し、その内容を記載した裁決書を作成しています。

海難審判所では、海難審判業務の現状を紹介するため、平成22年における海難の発生状況、調査、審判及び裁決の状況等について、統計的な分析を行い、ここに「平成23年版レポート 海難審判」として取りまとめました。

「平成23年版レポート 海難審判」により、海難審判所の現状と海難審判行政に対するご理解を一層深めていただくとともに、海難防止の一助となれば幸いです。

平成 23 年版レポート
海 難 審 判
も く じ

.....
巻頭言

本 編

海難審判所の現状	1
1 海難審判制度の目的と任務	1
2 海難審判所の組織と管轄	1
3 海難審判所の現状	2
海難の調査と審判	5
1 海難調査	5
2 海難審判	7
海難の発生と原因	9
1 海難の発生状況	9
主要な海難の概要	10
2 裁決の状況	12
(1) 海難種類別裁決件数	12
(2) 船種・海難種類別裁決隻数	12
(3) 免許種類別懲戒の状況	13
3 裁決における原因	13
航法不遵守による海難	14
横切り船の航法不遵守による海難の裁決事例	15
視界制限状態における航法不遵守による海難の裁決事例	17
各種船舶間の航法不遵守による海難の裁決事例	19
船種別海難	21
旅客船による海難の裁決事例	23
貨物船による海難の裁決事例	25
油送船による海難の裁決事例	27
漁船による海難の裁決事例	29
プレジャーボートによる海難の裁決事例	31

トピックス

JMATニュースレター、海難審判所ホームページ、 子どもたちへの広報活動	33
-----------------------------------------	----

資料編

資料 1	海難種類別原因分類	34
資料 2	船種別原因分類	35
資料 3	発生水域別件数	36
資料 4	特定港、湖・河川における海難種類別発生件数	36
資料 5	主要水道における海難種類別発生件数	38
資料 6	主要海域における海難種類別発生件数	38
資料 7	沿岸海域及び領海外における海難種類別発生件数	39
資料 8	船種・海難種類別発生隻数	40
資料 9	海難種類・トン数別発生隻数	41
資料 10	船種・トン数別発生隻数	42
資料 11	海難種類別・死傷者等の状況	43
資料 12	船種別・死傷者等の状況	44
資料 13	船種・海難種類別申立て隻数	45
資料 14	裁決における船種・海難種類別隻数	46
資料 15	裁決におけるトン数・船種別隻数	46



海難審判所の現状

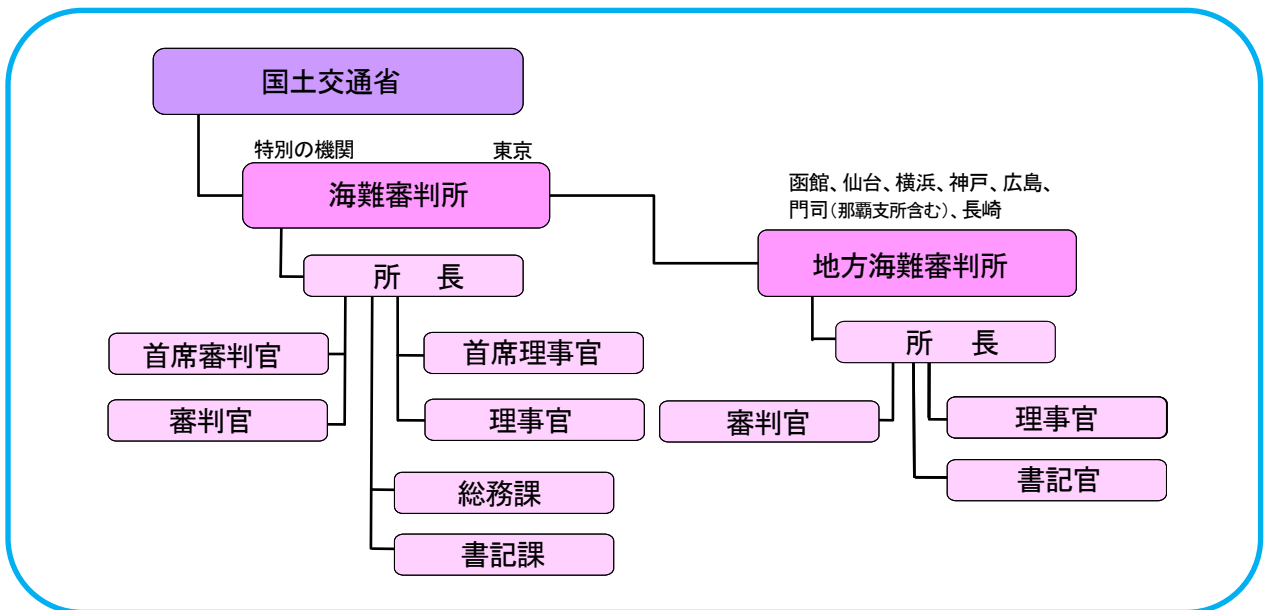
1 海難審判制度の目的と任務

海難審判法は、第 1 条において「職務上の故意又は過失によって海難を発生させた海技士若しくは小型船舶操縦士又は水先人に対する懲戒を行うため、国土交通省に設置する海難審判所における審判の手續等を定め、もって海難の発生の防止に寄与することを目的とする。」と定め、第 8 条において「海難審判所は、海技士若しくは小型船舶操縦士又は水先人に対する懲戒を行うための海難の調査及び審判を行うことを任務とする。」と定められています。更に、第 9 条において、その任務を達成するため、海難の調査や審判を行うことなどが定められています。

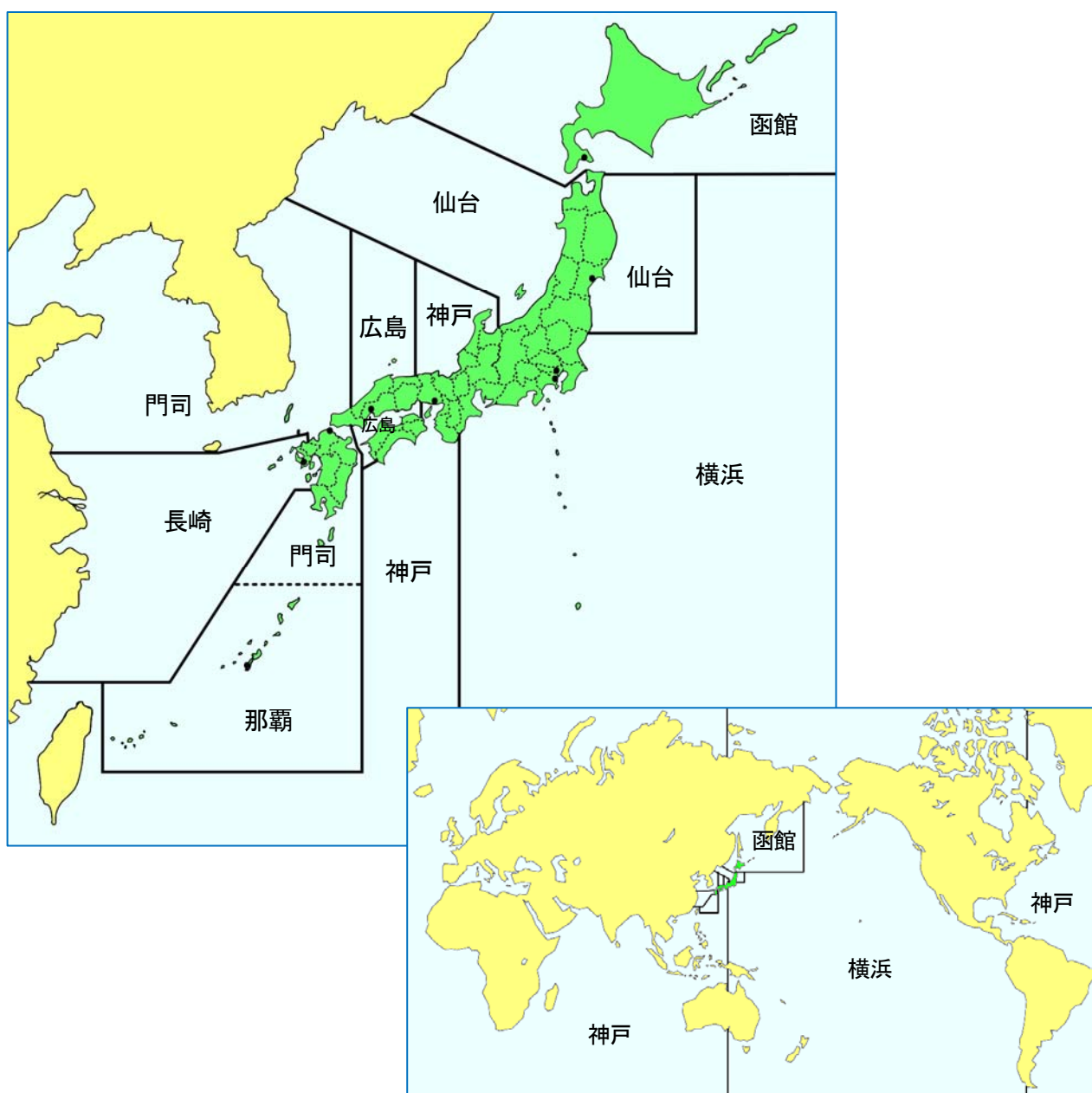
2 海難審判所の組織と管轄

海難審判所は、国土交通省の特別の機関であり、その組織は、現在、審判官 25 人及び理事官 23 人と、その他 39 人の職員からなる 87 名で構成されており、東京に海難審判所、全国 8 箇所に函館地方海難審判所（函館市）、仙台地方海難審判所（仙台市）、横浜地方海難審判所（横浜市）、神戸地方海難審判所（神戸市）、広島地方海難審判所（広島市）、門司地方海難審判所（北九州市）、長崎地方海難審判所（長崎市）、門司地方海難審判所那覇支所（那覇市）がそれぞれ設けられています。

組織図



管轄図



3 海難審判所の現状

海難審判については、旧海難審判法の時代から海難原因に係わる船員等の行為を認定すること、それらの者の故意又は過失を特定すること、及び懲戒の量定を判断することが容易ではないことから、海事知識・経験を有する公正中立な立場の審判官が当事者の過失を認定するという裁判類似の厳正な手続がとられてきました。このため、平成20年10月に発足した海難審判所においても、引き続き、従来の海難審判と同様に理事官による調査・審判開始申立てと、対審形式による審判により、海難を発生させた海技士若しくは小型船舶操縦士又は水先人の職務上の故意又は過失を認定し、懲戒を行っています。

平成20年の海難審判法改正により、主に次のような事項が変更となりましたが、海難審判はほぼ従来どおりの手続を行っています。

- ① 海難審判を、海難原因の究明を目的とし併せて海難を発生させた海技士等への懲戒を行うとしたものから、「懲戒」を行うことのみを目的としたものへ見直し（海難原因究明は運輸安全委員会が行うが、事故の責任を問うために行うものではない。）
- ② 海難審判の実施機関を、国土交通省の外局である「海難審判庁」から、同省の特別の機関である「海難審判所」及び「地方海難審判所」に改組
- ③ 地方海難審判庁と高等海難審判庁における「二審制」から、海難審判所又は地方海難審判所における「一審制」に変更
- ④ 東京の「海難審判所」においては「重大な海難」^(注)を、「地方海難審判所」においてはそれ以外の海難を取り扱うこととし、「海難審判所」では3名の審判官、「地方海難審判所」では通常1名の審判官で海難審判を行うことに変更
- ⑤ 参審員制度の廃止等

(注) 以下の海難は、管轄にかかわらず東京の海難審判所が取り扱う。

重大な海難（海難審判法施行規則第5条）

- 1 旅客のうちに、死亡者若しくは行方不明者又は2人以上の重傷者が発生したもの
- 2 5人以上の死亡者又は行方不明者が発生したもの
- 3 火災又は爆発により運航不能となったもの
- 4 油等の流出により環境に重大な影響を及ぼしたもの
- 5 次に掲げる船舶が全損となったもの
 - イ 人の運送をする事業の用に供する13人以上の旅客定員を有する船舶
 - ロ 物の運送をする事業の用に供する総トン数300トン以上の船舶
 - ハ 総トン数100トン以上の漁船
- 6 前各号に掲げるもののほか、特に重大な社会的影響を及ぼしたものとして海難審判所長が認めたもの

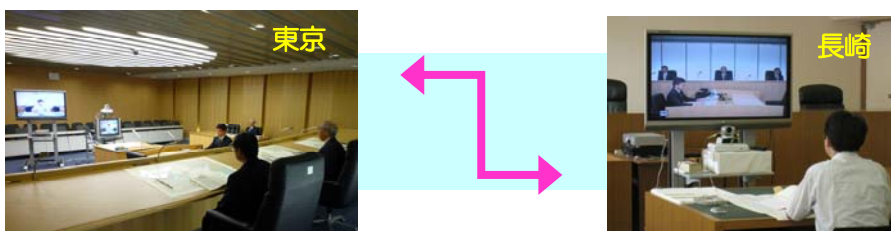
また、海難審判所では、次のことを推進しています。

- ① IT機器を活用した業務の効率化の推進

従来から理事官の調査においては遠隔地の海難関係人の利便性を考え、テレビ会議システムを活用してきましたが、新たに審判においても、受審人等が遠隔地に居住している等のために開廷する海難審判所又は地方海難審判所に出廷して審判を受けることが困難なときには、最寄りの海難審判所又は地方海難審判所に出廷することにより、テレビ会議システムを利用して審判を受けられるようになりました。

- ② GPS・AIS・VDR等の航海計器に保存されたデータの活用の推進
- ③ ホームページの充実による情報発信の推進

テレビ会議システムによる審判の様子（東京←→長崎）



海難とは？

海難審判法の対象となる海難は、同法第2条で定められており、いずれかに該当する場合、理事官は海難が発生したと認知し、調査を開始します。

○ 海難審判法（昭和22年法律第135号）（抄）

（定義）

第2条 この法律において「海難」とは、次に掲げるものをいう。

- 一 船舶の運用に関連した船舶又は船舶以外の施設の損傷
- 二 船舶の構造、設備又は運用に関連した人の死傷
- 三 船舶の安全又は運航の阻害

「一 船舶の運用に関連した船舶又は船舶以外の施設の損傷」

ここでいう「船舶」とは、海難の発生の防止に寄与するという法目的から、船舶の大小・用途を問わず、人又は物を載せて海上を航行するすべての船舟類をいい、建造中のものであっても、進水後は対象となります。

「船舶の運用」とは、航行中、錨泊中又は岸壁係留中に限らず、入渠中であっても、船舶がその目的に従って利用されているすべての場合をいいます。

また、「船舶の運用に関連した船舶の損傷」とは、船舶の運用中に発生した衝突、乗揚、転覆、火災などにより、船体、機関又はぎ装の全部又は一部についての損傷をいいます。

「二 船舶の構造、設備又は運用に関連した人の死傷」

一号に関連して死傷が生じた場合はもちろん、船舶などに損傷を生じない場合でも、次のようなときには、対象の海難となります。

- ・船体の動揺により海中や船倉に転落して死傷した
- ・切断したロープにより強打して死傷した
- ・ガス中毒や酸欠により死傷した
- ・フェリーで自動車誘導中に死傷した

「三 船舶の安全又は運航の阻害」

一、二号のほか、損傷や死傷が発生しなかったものでも、次のような場合には、対象の海難となります。

- ・荷崩れによる船体の傾斜で転覆、沈没などの危険な状態が生じた
- ・燃料切れで機関が停止して漂流した
- ・乗り揚げて損傷はなかったが、航海を継続できなかった

なお、対象の海難であっても、海技士若しくは小型船舶操縦士又は水先人といった受審人となる者がいない場合、審判開始の申立ては行われません。

海難の調査と審判

海難審判所及び全国8箇所の地方海難審判所（那覇支所含む）では、海難を認知すると直ちに海難の事実を調査し、海難審判によって海難の態様や海技士若しくは小型船舶操縦士又は水先人の行為について、懲戒の理由となる原因を特定し、その職務上の故意又は過失を認定し、懲戒を行っています。

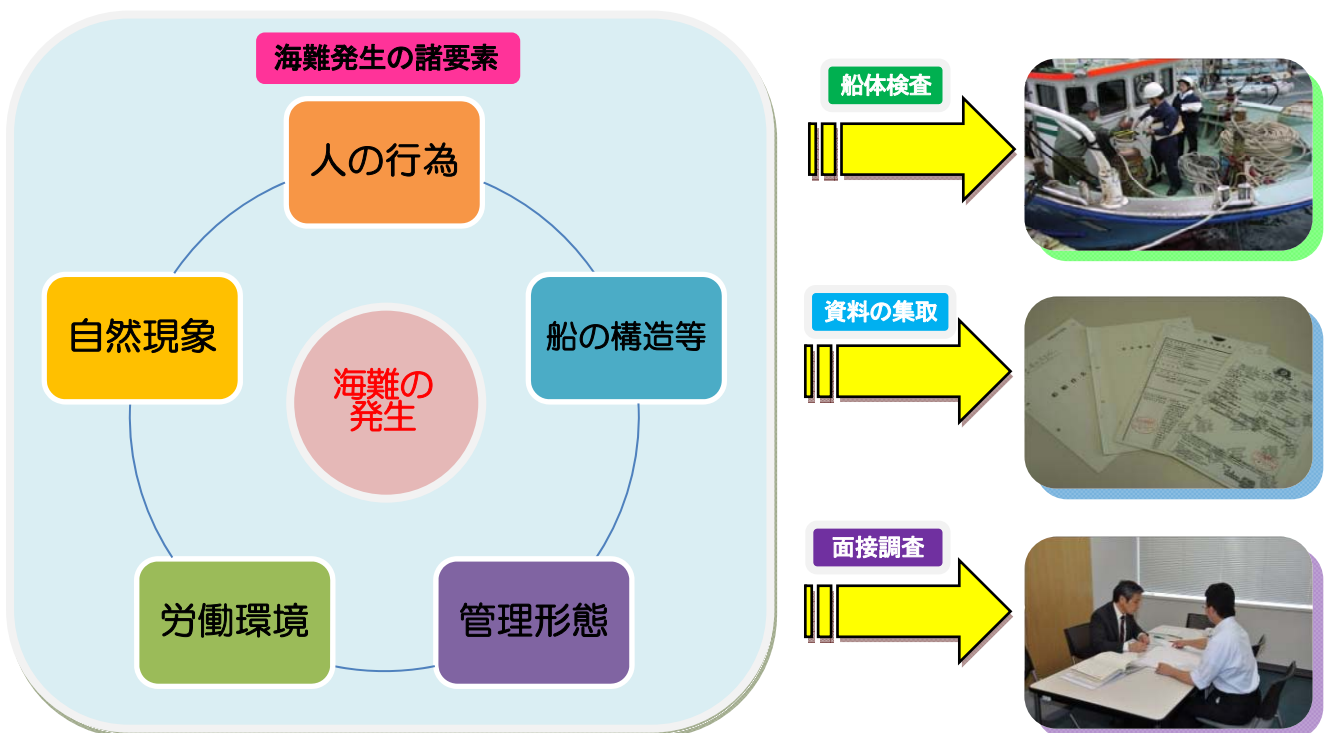
1 海難調査

(1) 海難の認知、立件及び調査

海難審判法は、我が国の河川や湖沼及び世界のあらゆる水域で発生した日本船舶の海難を対象としています。

理事官は、関係行政機関からの報告や新聞・テレビの報道等により、発生した海難を認知した場合は、直ちに事実関係の調査を行い、海技士等の職務上の故意又は過失によって発生したと認めるときには、立件して海難を調査します。

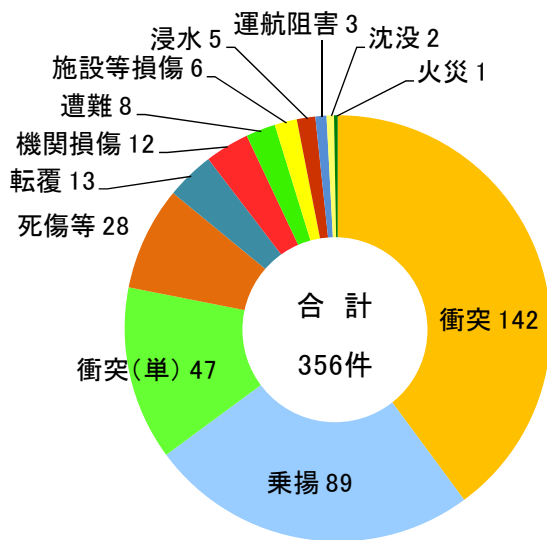
海難は、人の行為、船舶の構造・設備・性能、運航・管理形態、労働環境、海上環境、自然現象の諸要素が複合して発生することが多いことから、理事官は、海難関係人との面接調査、船舶その他の場所の検査、海難関係人・関係行政機関からの報告又は帳簿書類・資料の提出、科学的な知識又は判断が必要なときは鑑定等により証拠の集取を行い、事実関係や海技士等の職務上の故意又は過失の認定に必要な事項について調査しています。



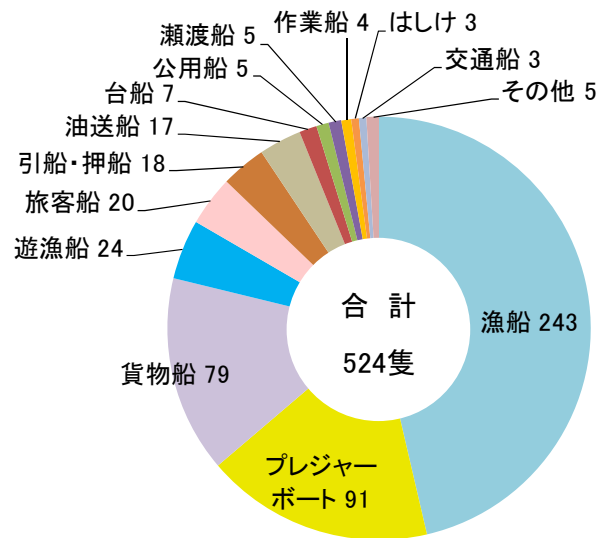
(2) 審判開始の申立て

理事官は、調査の結果、海難が海技士等の職務上の故意又は過失によって発生したものであると認めるときは、海難審判所又は地方海難審判所にその海難の審判開始の申立てを行います。このとき、海難の発生に関係のある者が海技士等の場合は、それらの者を受審人に指定し、受審人に係る職務上の故意又は過失の内容及び懲戒の量定を判断するために必要があると認める場合は、受審人以外の当事者を指定海難関係人に指定します。

平成 22 年 申立て件数



平成 22 年 申立て隻数



※ 衝突(単)とは、船舶が岸壁、栈橋、灯浮標等の施設、岩場、水面上に露出した沈船、漂流物（流木、冰山、その他の漂流している構造物等）等に衝突したもの。なお、岩場や沈船の場合で、船舶の喫水線下に損傷を生じた場合は乗揚に分類している。



2 海難審判

理事官から「審判開始の申立て」があると、後日、受審人に指定された海技士等に対する海難審判を行います。

海難審判は、公開の審判廷で、審判官（東京の海難審判所は、3名の審判官で構成する合議体で、地方海難審判所においては、通常1名の審判官）及び書記が列席し、理事官立会いのもと、受審人及び指定海難関係人とそれを補佐する補佐人が出廷して行います。

海難審判の審理は、証拠調べや意見陳述を口頭弁論によって行い、その中で必要に応じて、証人、鑑定人、通訳人に出廷を求めます。

審理が終了すると、海難の事実及び受審人に係る職務上の故意又は過失の内容を明らかにし、受審人への懲戒（免許の取消し、業務の停止、戒告）を裁決によって言い渡します。

この裁決に対して不服がある場合、受審人は裁決言渡しの翌日から30日以内に東京高等裁判所に裁決取消しの行政訴訟を提起することができます。

東京高等裁判所への提起がない場合は、裁決が確定し、言い渡された懲戒の内容を理事官が執行します。

業務停止の裁決があったときは、理事官は、懲戒を受けた受審人から海技免状若しくは小型船舶操縦免許証又は水先免状の提出を受け、期間満了の後これを本人に還付します。

海難審判の諸原則

◇公開主義◇

すべての海難審判は、誰でも自由に傍聴できます。

◇口頭弁論主義◇

当事者の主張や立証に十分な機会を与えるため、書面のやりとりのみでなく、審判廷で当事者が口頭により直接弁論します。

◇証拠審判主義◇

海難審判所の裁決は、海難の事実及び職務上の故意又は過失の内容を明らかにし、かつ、証拠によってその事実を認めた理由を示さなければならないことから、故意・過失の判断や懲戒の量定を判断する基礎となる海難の事実を認定します。事実の認定にあたっては、公正を確保するため、審判で取り調べた証拠によらなければなりません。

したがって、審判以外に現地での船などの検査や証人への尋問などを行った場合、書面（検査調書や尋問調書）を作成し、審判で証拠調べを行わなければなりません。

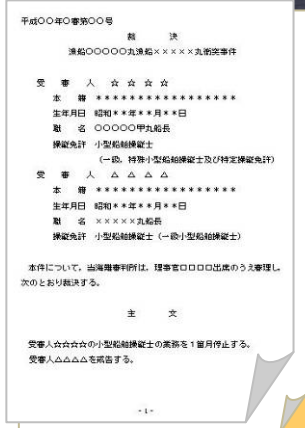
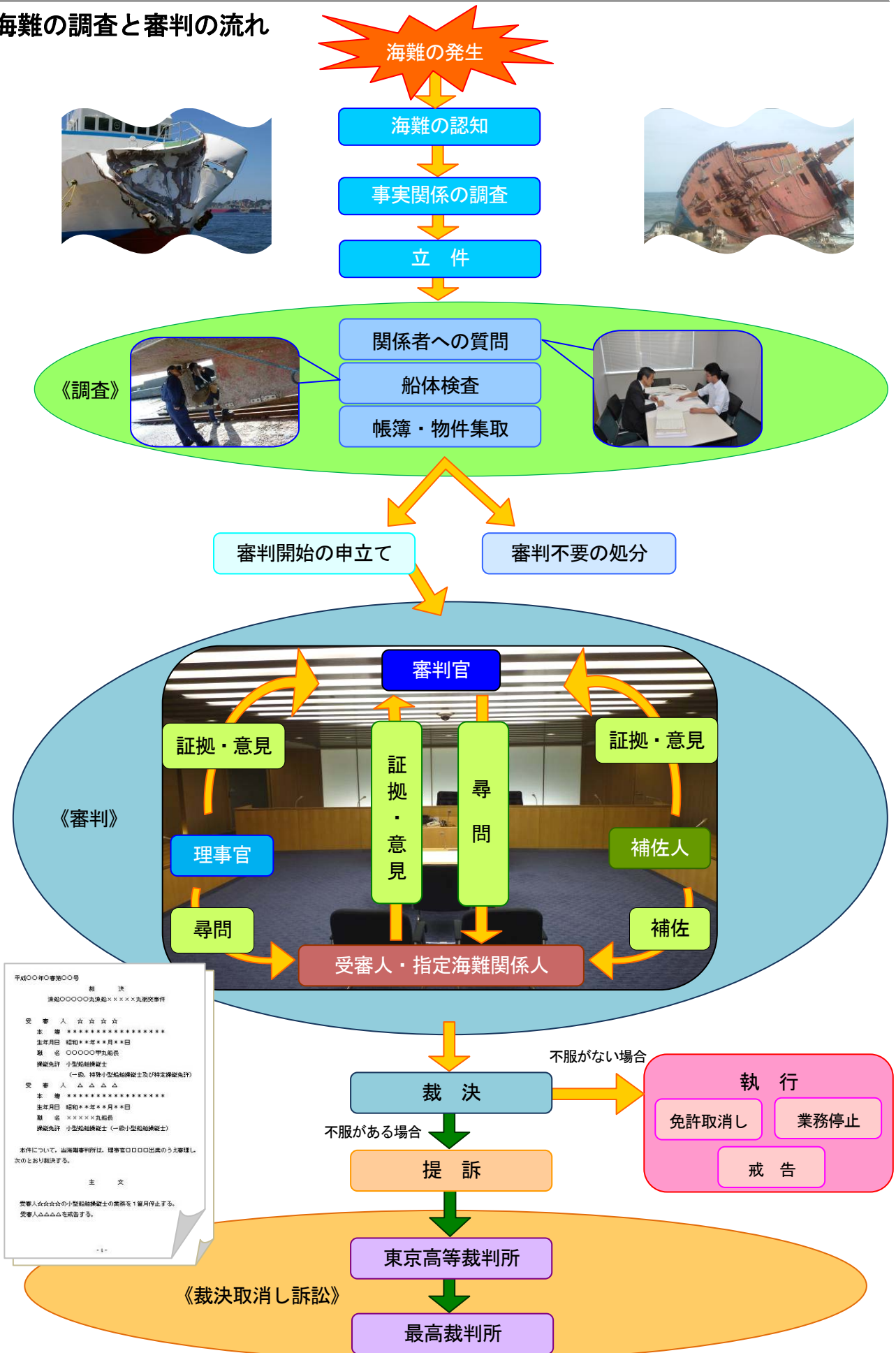
◇自由心証主義◇

証拠の証明力は、審判官の自由な判断に委ねられています。

これは、審判官の恣意による判断を許しているのではなく、審判官の豊富な経験と見識に基づく経験法則や論理法則にしたがった公正な判断が期待されているからです。



海難の調査と審判の流れ

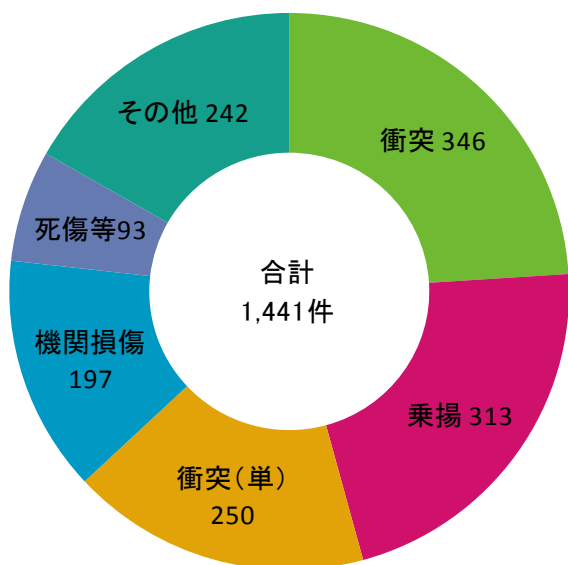


海難の発生と原因

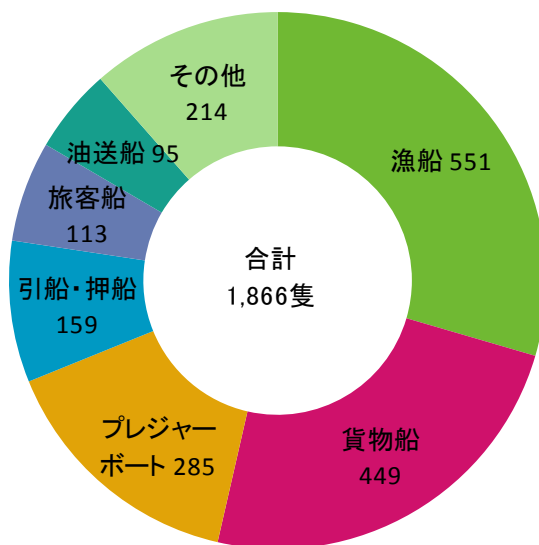
1 海難の発生状況

平成 22 年中に発生し、理事官が立件した海難は 1,441 件 1,866 隻で、それに伴う死亡・行方不明者数は 42 人、負傷者数は 255 人となっています。

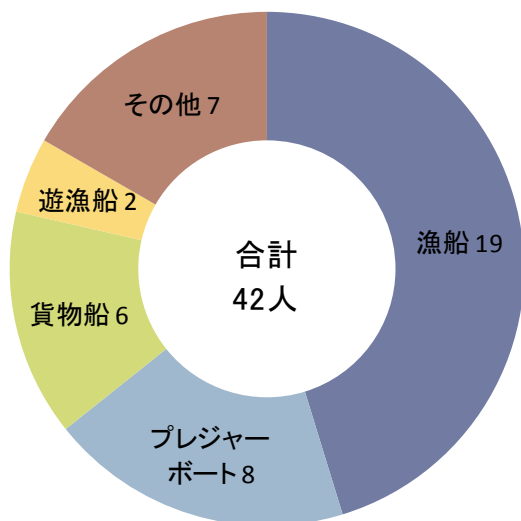
海難種類別立件件数



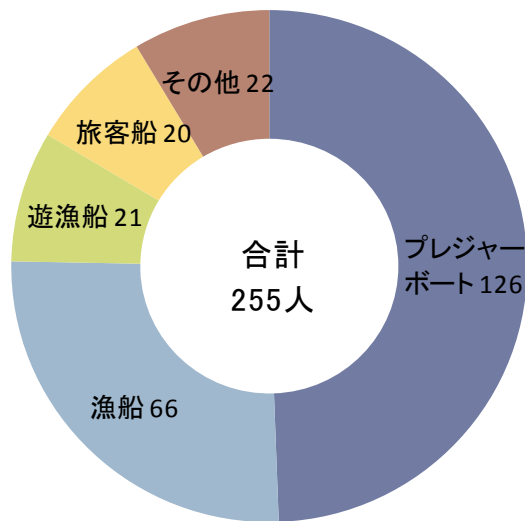
船種別立件隻数



船種別死亡・行方不明者の状況



船種別負傷者の状況



主要な海難の概要

平成 22 年 1 月から 12 月までに発生した海難のうち、審判開始の申立てをした主な事件は以下のとおりです。

事件名

《発生年月日時刻・発生場所》

事件概要

貨物船 A 丸貨物船 B 号衝突事件

《平成 22 年 5 月 10 日 10 時 15 分 大分県の香々地灯台から 004 度 6.1 海里》



A 丸(495 トン)は、船長ほか 3 人が乗り組み、兵庫県姫路市家島の家島港を発して福岡県苅田港に向けて航行中、B 号(1,997 トン)は、船長ほか 13 人が乗り組み、ロシア共和国ナホトカ港を発し、関門港を経由して岡山県水島港に向けて航行中、衝突した。

A 丸は、右舷船尾舷側外板が圧壊し、転覆ののち沈没し、B 号は、左舷船首部に破口を生じた。

瀬渡船 C 丸乗揚事件

《平成 22 年 6 月 4 日 22 時 45 分 鹿児島県の釣掛埼灯台から 167.5 度 10.7 海里》



C 丸(16 トン)は、船長が単独で乗り組み、釣り客 13 人を乗せ、鹿児島県串木野港を発して鹿児島県甕島列島鷹島に向けて航行中、鷹島北東の岩に乗り揚げた。

破口から浸水し、転覆ののち沈没した。

漁船 D 丸防波堤衝突事件

《平成 22 年 3 月 14 日 21 時 15 分 北海道の釧路港東区南防波堤灯台から 142 度 60 メートル》



D 丸(160 トン)は、船長ほか 14 人が乗り組み、北海道釧路港を発して青森県八戸港に向けて航行中、防波堤に衝突した。

船首部外板及び球状船首に凹損を生じ、乗組員 6 人が負傷した。

モーターボート E 丸防波堤衝突事件

《平成 22 年 5 月 29 日 03 時 16 分 青森県の青森港北防波堤西灯台から 307 度 740 メートル》



E 丸(長さ 11.38 メートル)は、船長が単独で乗り組み、友人 4 人を乗せ、青森港を発して同港沖合の釣り場に向けて航行中、防波堤に衝突した。

船首部を圧壊し、船長及び友人 4 人が負傷した。

事件名

《発生年月日時刻・発生場所》

事件概要

遊漁船F丸遊漁船G丸衝突事件

《平成 22 年 7 月 27 日 14 時 55 分 兵庫県美方郡の猫埼灯台から 281 度
1.9 海里》



F丸(6.6 トン)は、船長が単独で乗り組み、釣り客 3 人を乗せ、兵庫県美方郡柴山港を
発し、同港沖合の釣り場へ向けて航行中、船長が単独で乗り組み、釣り客 4 人を乗せ、兵
庫県豊岡市津居山港を発し、柴山港沖合の釣り場にて錨泊中のG丸(4.5 トン)に衝突し
た。

F丸は、船首部外板に擦過傷を生じ、G丸は、船体の外板に亀裂、操舵室の破損を生
じ、5 人が負傷した。

モーターボートH丸棧橋衝突事件

《平成 22 年 7 月 19 日 21 時 51 分 徳島県の徳島沖の洲導流堤灯台から
185 度 789 メートル》



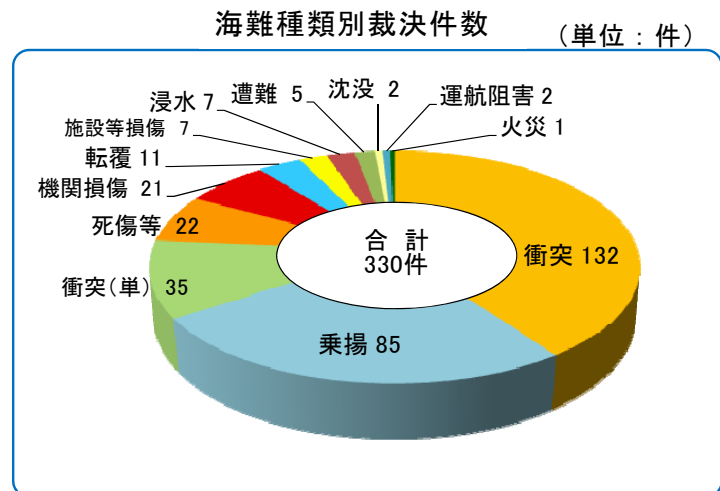
H丸(2.0 トン)は、船長が単独で乗り組み、友人等 8 人を乗せ、花火大会の会場から徳
島県徳島小松島港のマリーナに向けて帰航中、貯木場の棧橋に衝突した。

左舷船首部に擦過傷を生じ、同乗者 6 人が負傷した。

2 裁決の状況

(1) 海難種類別裁決件数

平成 22 年には、330 件の裁決が言い渡され、その中で衝突が 132 件と最も多く、全件数の 40.0%を占めており、以下、乗揚が 85 件 (25.8%)、衝突(単)が 35 件 (10.6%)、死傷等が 22 件 (6.7%)、機関損傷が 21 件 (6.4%) などとなっています。



(2) 船種・海難種類別裁決隻数

裁決の対象となった船舶は 483 隻となっており、船種別では、漁船が 232 隻で最も多く、全隻数の 48.0%を占めています。

海難種類別では、衝突が 276 隻と最も多く、全隻数の 57.1%を占めています。

船種・海難種類別裁決隻数

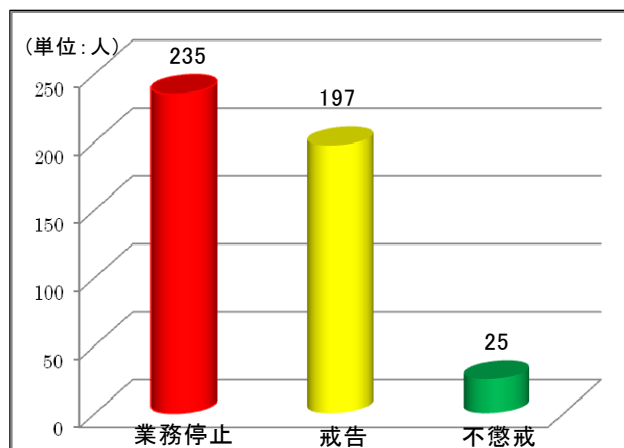
(単位：隻)

海難種類 船種	衝突	衝突(単)	乗揚	沈没	転覆	遭難	火災	機関損傷	死傷等	施設等損傷	運航阻害	浸水	合計
旅客船	1	1	6			1	1	2	3				15
貨物船	36	9	11	1		1		3	2	2			65
油送船	5	2	2						1				10
漁船	149	16	37	1	4	1		14	5			5	232
引船	4		2		2	1		2	1	1			13
押船	4		2							2		1	9
作業船	1				2								3
遊漁船	9	1	5						1		1		17
はしけ(バージ)	4									1			5
プレジャーボート	49	5	14		4	1			8	1	1	1	84
交通船	4		1										5
台船	4		3							2			9
公用船	1		3							1			5
瀬渡船	4	1											5
その他	1		2						3				6
合計	276	35	88	2	12	5	1	21	24	10	2	7	483

※プレジャーボートには、モーターボート、水上オートバイ、ヨットを含みます。

(3) 免許種類別懲戒の状況

平成 22 年に言い渡された 330 件の判決のうち、懲戒対象者は 457 人で、その中で業務停止を受けた人は、235 人と最も多く全体の 51.4% を占めています。次に多いのが戒告の 197 人で 43.1% となっており、不懲戒が 25 人で 5.5% となっています。



懲戒対象者の免許種類別では、一級小型船舶操縦士が 234 人と全人数の 51.2% を占め最も多くなっており、次に二級小型船舶操縦士の 78 人となっています。

これらの小型船舶操縦士免許受有者の懲戒が多い要因として、小型船舶操縦士免許を受有する小型漁船やプレジャーボート等の操船者の海難が多いことが考えられます。

判決における免許種類別懲戒状況

(単位：人)

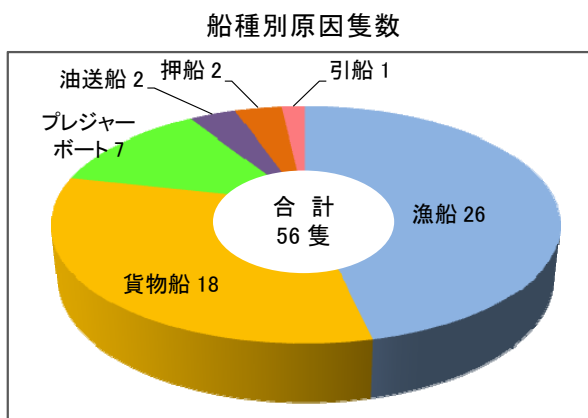
免許	懲戒	免許取消	業務停止	戒告	不懲戒	懲戒免除	合計
海技士(航海)	一級						0
	二級			1	1		2
	三級		8	7	1		16
	四級		26	16	2		44
	五級		22	20	1		43
	六級		3	4	1		8
海技士(機関)	一級			1	2		3
	二級						0
	三級			4	1		5
	四級		2	6			8
	五級		1	4	2		7
	六級						0
小型船舶操縦士	一級		119	107	8		234
	二級		47	26	5		78
	特殊		5	1			6
水先人	一級		2		1		3
	二級						0
	三級						0
合計		0	235	197	25	0	457

※「小型船舶操縦士」の「特殊」には、他の小型船舶操縦士との併有者は含まない。

3 判決における原因

判決で「原因なし」とされた船舶 42 隻を除いた 441 隻の原因総数は、521 原因となっており、摘示された原因をみると、「見張り不十分」が 191 原因と最も多く、全原因数の 36.7% を占めており、次いで「居眠り」が 59 原因、「航法不遵守」が 56 原因となっています。(資料 1、2 参照)

航法不遵守による海難



航法不遵守が原因とされる事件の原因数は56原因で、見張り不十分の191原因、居眠りの59原因に次ぐ原因数となっています。

船種別でみると、漁船が最も多く26隻となっており、次いで貨物船の18隻、プレジャーボートが7隻などとなっています。

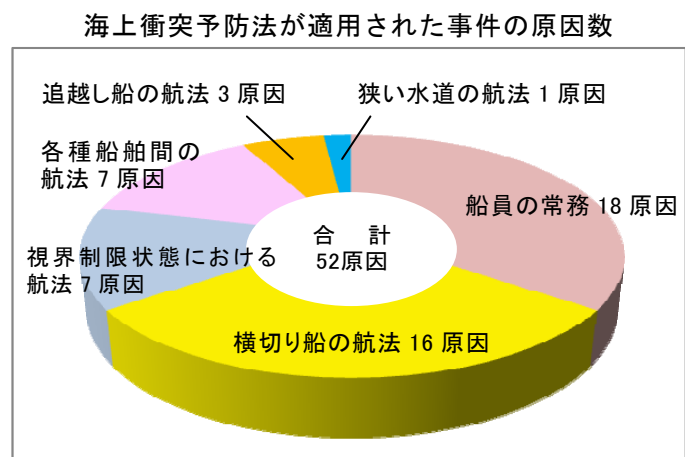
また、航法不遵守の56原因のうち、海上衝突予防法が適用された事件は52原因、以下、海上交通安全法が2原因、港則法が1原因、水上安全条例が適用された事件は1原因となっています。

(1) 海上衝突予防法が適用された事件

海上衝突予防法が適用された事件では、「船員の常務」が18原因と最も多く、次いで「横切り船の航法」が16原因、「視界制限状態における船舶の航法」が7原因、「各種船舶間の航法」が7原因、「追越し船の航法」が3原因、「狭い水道の航法」が1原因となっています。

「船員の常務」では、「一べつしただけで進行方向に他船はいないと思った」、「いずれ相手船が避航動作をとるものと思った」などの思い込みによる事件が発生しています。

「横切り船の航法」では、居眠りに陥った船舶との衝突事件が最も多く発生していますが、相手船は、「自船を避けてくれると思った」など動静監視が不十分のまま衝突する事件が発生しています。



(2) 海上交通安全法が適用された事件

海上交通安全法が適用された2原因では、明石海峡航路を横断する船舶が同航路に沿って航行中の船舶の進路を避けなかったもの及び備讃瀬戸北航路において同航路を北に横断する船舶が、同航路に沿って西行中の船舶の進路を避けなかったものが各1件となっています。

(3) 港則法が適用された事件

港則法が適用された1件は、港の防波堤西端付近において、同西端を右舷に見て航行中の船舶と同西端を左に見て航行中の船舶が衝突したものです。

(4) 水上安全条例が適用された事件

滋賀県琵琶湖等水上安全条例が適用された1件は、琵琶湖において相手船に接近する際、操船が不適切で衝突の危険を生じさせ、相手船が見張り不十分であったため衝突したものです。

貨物船D丸×漁船S丸 衝突事件

夜間、福島県相馬港南東方沖合において、南下中のS丸が見張り不十分で、前路を左方に横切るD丸の進路を避けないで衝突した事例



福島県相馬港沖合

D丸：貨物船 434ト 乗組員 3人

茨城県鹿島港→福島県相馬港

船長：五級海技士（航海）免許 懲戒：戒告

S丸：漁船 5.5ト 乗組員 2人

福島県松川浦漁港→同漁港の南東約17海里沖合の漁場

船長：小型船舶操縦士免許 懲戒：1箇月停止

発生日時場所：平成22年1月28日01時15分 福島県相馬港南東方沖合

気象海象：晴れ 風力2 南西 上げ潮中央期

事実の概要

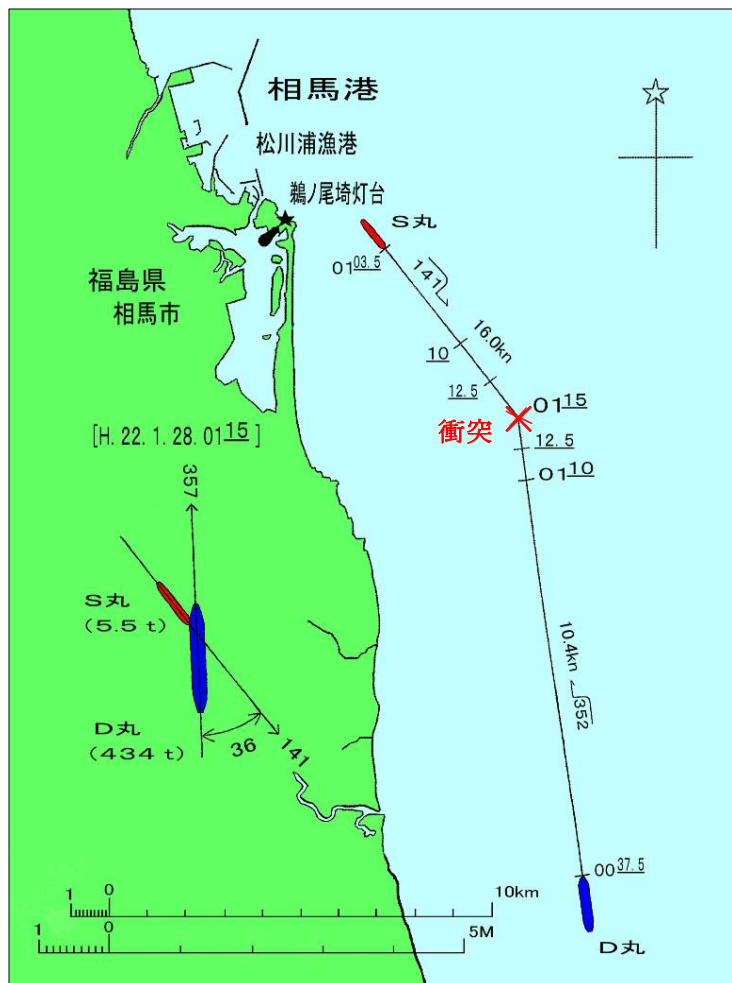
D丸は、砂利石材運搬船で、船長ほか2人が乗り組み、空倉のまま、相馬港に向かった。船長は、自動操舵とし、10.4ノットの速力で所定の灯火を表示して進行していたところ、レーダー及び双眼鏡による見張りで漁船群の映像とその明かりを認め、動静に注意を払って続航した。しばらくしてS丸の白、緑の灯火を視認し、その後、同船が方位に変化がほとんどなく**前路を右方に横切り衝突のおそれがある態勢で接近するのを認めた**が、**いずれS丸が避航動作をとるもの**と思い、大きく右転するなど衝突を避けるための協力動作をとらずに進行し、衝突直前に右舵一杯をとったが、効なく衝突した。

S丸は、刺網漁業に従事する漁船で、船長ほか1人が乗り組み、漁場に向かった。その後、先航する僚船から他船を認めたときに行われる無線連絡がなかったので、付近に他船はいないものと思い、レーダーを一瞥しただけで周囲の見張りを十分行うことなく、**D丸に気付かないまま前路を左方に横切るD丸の進路を避けずに進行し、衝突した。**

衝突の結果、D丸は左舷船首部外板に軽微な擦過傷を生じ、S丸は船首部を圧壊し、船長が約1箇月の加療を要する右肋骨損傷ほか顔面挫創及び胸骨挫傷を、甲板員が頭部打撲、右肋骨軟骨損傷などをそれぞれ負った。

◆ 他船はいないものと思い込み、見張りを十分に行わない船舶が増えています。

レーダーや双眼鏡などを活用して、常時、適切な見張りを行いましょう！



貨物船H丸×貨物船S丸 衝突事件

夜間、備後灘において、西行中のS丸が、見張り不十分で、前路を左方に横切るH丸の進路を避けずに衝突した事例



横切り船の航海不遵守

H丸：貨物船 493ト 乗組員5人 酢酸エチル 600ト 大分港→名古屋港
一等航海士： 四級海技士（航海）免許 懲戒：戒告

S丸：貨物船 212ト 乗組員4人 菜種かす 600ト 阪神港神戸区→鹿児島港
二等航海士： 四級海技士（航海）免許 懲戒：1箇月停止

発生日時場所：平成21年10月2日00時45分 瀬戸内海備後灘

気象海象：曇り 風はほとんどなし 下げ潮中央期

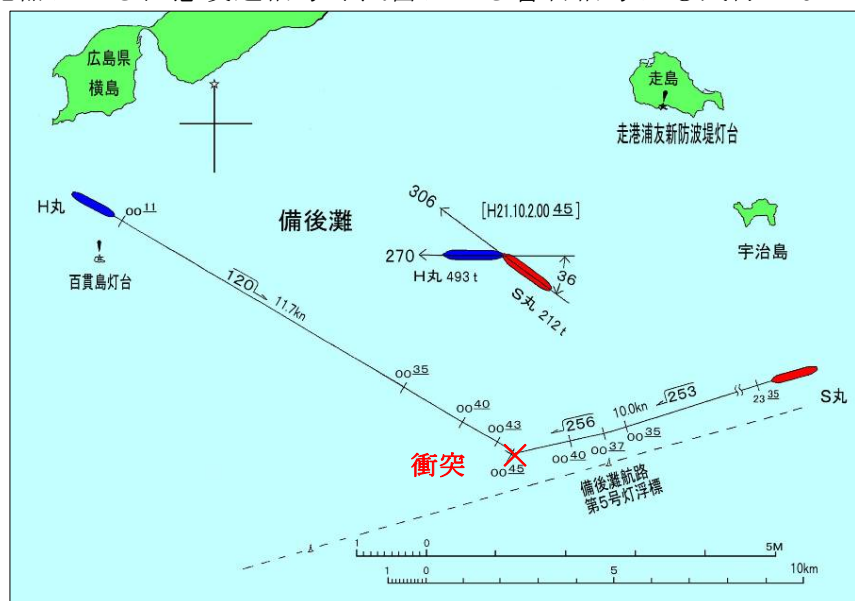
事実の概要

H丸は、船長及び一等航海士ほか3人が乗り組み、瀬戸内海を經由して名古屋港に向かった。21時30分頃来島海峡付近で一等航海士が船橋当直を二等航海士から引き継ぎ、00時11分針路を120度に定めて自動操舵とし、11.7ノットの速力でレーダー1台を作動させて進行した。00時35分一等航海士は、レーダーにより左舷船首3.2海里のところから西行するS丸を認めた。00時40分一等航海士は、走港浦友新防波堤灯台から212度5.3海里の地点に達したとき、S丸を左舷船首21度1.5海里に見るようになり、その後その方位にほとんど変化なく、**同船が前路を右方に横切り衝突のおそれがある態勢で接近した**ので、S丸の動静を見守っていたところ、避航の様子が見えないので投光器による注意喚起信号や汽笛による警告信号を行って手動操舵に切り替えて続航し、00時43分同灯台から206度5.3海里となったとき、同船との距離が1,020メートルとなって間近に接近したが、**同船が避けてくれるものと思い、速やかに行きあしを止めるなど衝突を避けるための協力動作を適切にとることなく進行し、衝突した。**

S丸は、船長及び二等航海士ほか2人が乗り組み、鹿児島港に向かった。二等航海士は、22時35分頃船橋当直を船長から引き継ぎ、針路を253度に定めて自動操舵とし、10.0ノットの速力で進行した。00時40分二等航海士は、右舷船首23度1.5海里のところからH丸の白、白、紅3灯を視認することができ、その後その方位がほとんど変わらず、**同船が前路を左方に横切り衝突のおそれがある態勢で接近したが、前路に航行の支障となる他船はいないものと思い、周囲の見張りを十分に行わなかった**ので、このことに気付かず、また、H丸が行った投光器による注意喚起信号や汽笛による警告信号にも気付かないまま、**右転するなどH丸の進路を避けずに続航し、衝突した。**

衝突の結果、H丸は右舷船尾外板に凹損、同部ハンドレール及びデッキコーミングに曲損を、S丸は左舷船首部外板に破口をそれぞれ生じた。

◆ 保持船であっても相手船が避けてくれない場合があるので注意しよう！



視界制限状態における航法不遵守

遊漁船K丸×モーターボートB丸 衝突事件

霧で視界制限状態となった江ノ島南方沖合において、安全な速力とせず、霧中信号も行わなかったばかりか、著しく接近した際、必要に応じて停止せずに衝突した事例



神奈川県江ノ島沖合

K丸：遊漁船 13ト 乗組員 1人 釣り客 7人 神奈川県長井漁港→神奈川県江ノ島南西釣り場
船長：小型船舶操縦士免許 懲戒：1箇月停止

B丸：モーターボート 1.2ト 乗組員 1人 友人 2人 神奈川県秋谷漁港→神奈川県江ノ島南方の釣り場
船長：小型船舶操縦士免許 懲戒：戒告

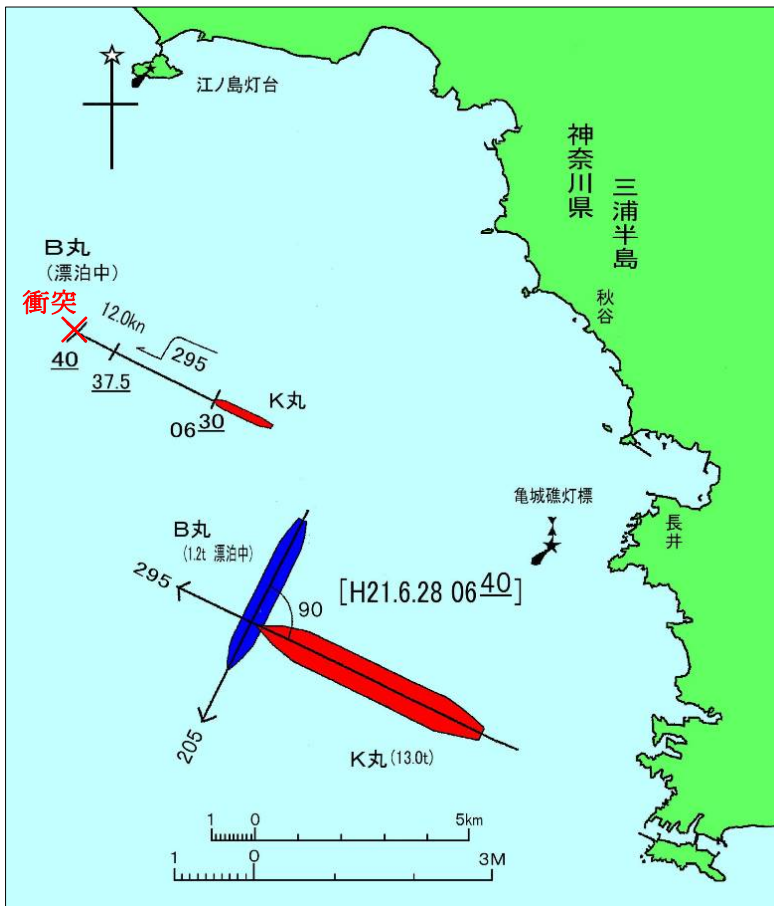
発生日時場所：平成 21 年 6 月 28 日 06 時 40 分 神奈川県江ノ島南方沖合

気象海象：霧 風力 3 南風 上げ潮末期 視程約 60 メートル

事実の概要

K丸は、船長が 1 人で乗り組み、釣り客 7 人を乗せ、いか釣りの目的で釣り場に向かった。06 時 30 分霧のため視程が約 60 メートルの視界制限状態となったとき、前方に他船のレーダー映像を認めなかったことから、前路に他船はいないものと思い、霧中信号を行うことなく、針路を 295 度に定め、12.0 ノットの速力で進行した。06 時 37 分船長は、レーダーで正船首 930 メートルのところを漂泊している B 丸を探知でき、その後同船と著しく接近することを避けることができない状況となったが、依然として前路に他船はいないものと思い、レーダーによる周囲の見張りを十分に行うことなく、針路を保つことができる最小限度の速力に減じることもせず、また、必要に応じて行きあしを止めることもせずに続航中、衝突した。

B丸は、船長が、1 人で乗り組み、友人 2 人を同乗させ、あじ釣りの目的で釣り場に向



かった。船長は、06 時 30 分衝突地点において、法定灯火に加えて作業灯を点灯し、シーアンカーを投入して、漂泊していたとき、視程が約 100 メートルの視界制限状態となっていたが接近する他船が自船の明かりに気付いて避けてくれるものと思い、有効な音響信号を行わないまま、魚釣りを開始していたところ、他船が接近して来るのを知ったが、漂泊を続けて衝突した。

衝突の結果、K 丸は右舷船首部に擦過傷を、B 丸は左舷前部外板に破口を生じ、船長及び同乗者 1 人が全治 3 箇月、もう 1 人が全治 4 箇月の重傷を負った。

◆霧などで視界が制限された場合は、レーダーによる見張りや、音響による信号を確実に実施しよう！

貨物船 Y丸 × 貨物船 T号 衝突事件

夜間、霧で視界制限状態となった伊豆大島西北西方沖合において、両船が著しく接近することを避けることができない状況となったとき、針路を保つことができる最小限度の速力に減じず、また、必要に応じて停止せずに衝突した事例



伊豆大島西北西方沖合

Y丸：貨物船 199ト 乗組員 3人 合成樹脂原料 126ト 静岡県清水港→京浜港川崎区
船長：五級海技士（航海）免許 懲戒：1箇月停止

T号：貨物船 5,555ト（マレーシア籍） 乗組員 19人（中国人 8人、フィリピン人 9人、ミャンマー人 2人） 空倉 千葉県木更津港→阪神港神戸区

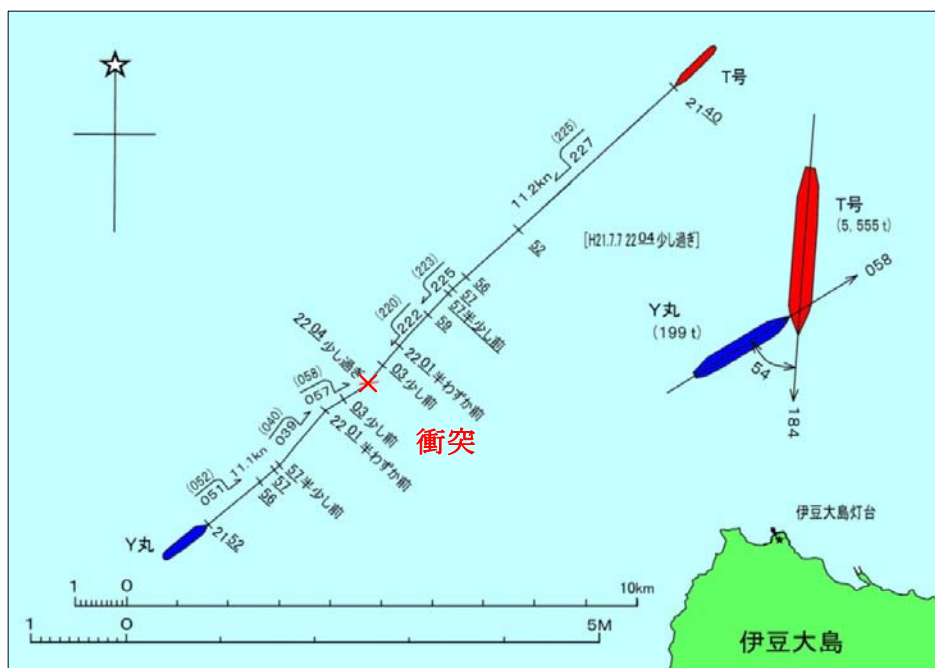
発生日時場所：平成 21 年 7 月 7 日 22 時 04 分少し過ぎ 伊豆大島西北西方沖合

気象海象：霧 風力 4 南南西風 下げ潮末期 視程 200メートル 微弱な北向きの海潮流

事実の概要

Y丸は、船長が 20 時 20 分当直中の二等航海士から、**視程が約 200メートルの視界制限状態になっている**との報告を受け、直ちに昇橋して操船指揮を執り、航行中の動力船の灯火を表示して北上した。21 時 56 分船長は、レーダーにより、左舷船首 3.0 海里のところに T号の映像を初めて認めたが、**霧中信号を行うことも、安全な速力にすることもなく**、続航した。その後、22 時 01 分半わずか前船長は、T号の映像を右舷船首 1.0 海里のところに認めるようになり、このまま続航すると T号と著しく接近することを避けることができない状況となったが、**左転をしたものの明確な方位変化がないことから今度は右転すれば無難に航過できるもの**と思い、**針路を保つ最小限度の速力に減じることもなく、また、必要に応じて停止することもなく**、手動操舵に切り換えて右舵を取り 11.1 ノットの速力で進行した。22 時 03 分船長は、T号を左舷船首 0.5 海里のところに認めたことから衝突の危険を感じ、汽笛を吹鳴し、機関回転数を落として左舵一杯としたが、衝突した。

T号は、20 時 00 分三等航海士が当直に就き、21 時 40 分頃**視程が 0.5 海里の視界制限状態となった**が、その後、船長に報告しないまま、針路を 225 度に定めて自動操舵とし、11.2 ノットの速力で進行した。21 時 52 分三等航海士は、Y丸の映像を右舷船首 2.4 海里のところに認めたが、**霧中信号を行うことも、安全な速力にすることもなく**続航した。22



時 03 分三等航海士は、Y丸の映像を右舷船首 0.5 海里のところに認め得る状況となったとき、Y丸が汽笛を吹鳴したが、このことに気付かないまま続航中、衝突した。

衝突の結果、Y丸は船首部を圧壊し、T号は右舷船首部に破口を生じた。

◆ 相手船が十分に航過するまでは動静監視を続けよう！

漁船K丸×漁船M丸 衝突事件

夜間、愛媛県大崎鼻西方沖合において、漁場に向けて南下中の漁船が、見張りを十分に行わないで航行し、衝突した事例



K丸：漁船（沖合底びき網漁業） 125ト 乗組員 9人

愛媛県八幡浜港→豊後水道水ノ子島南方沖合の漁場

機関員：五級海技士（航海）免許 懲戒：1箇月停止

M丸：漁船（流し網漁業） 6.46ト（登録長 12.80メートル） 乗組員 1人

愛媛県西宇和郡伊方町大浜の係留地→愛媛県大崎鼻西方沖合約 4.3 海里的漁場

船長：小型船舶操縦士免許 懲戒：戒告

発生日時場所：平成 21 年 10 月 22 日 03 時 10 分 愛媛県大崎鼻西方沖合

気象海象：晴れ 風力 1 北東風 ほぼ低潮時 視界良好

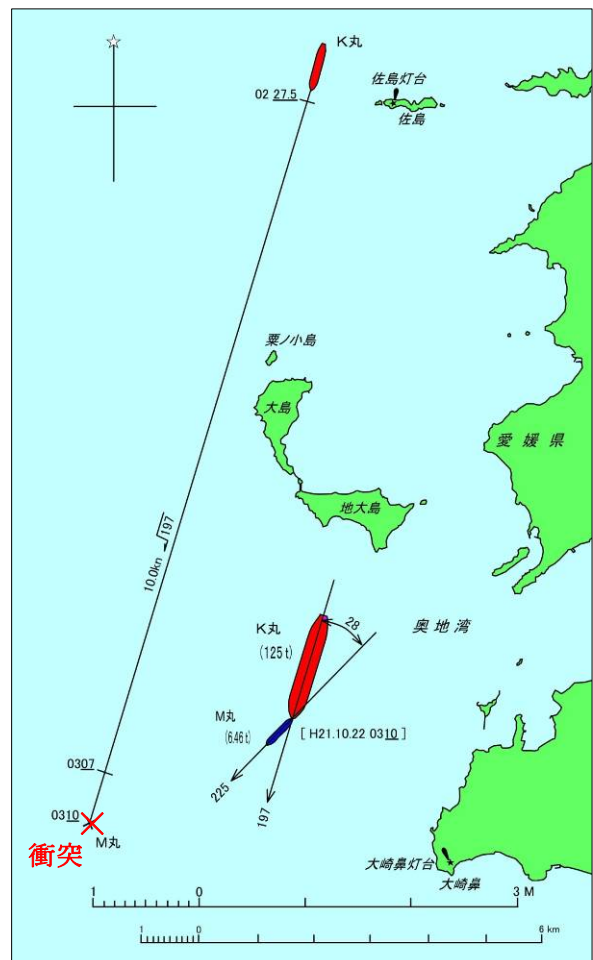
事実の概要

K丸は、船長及び機関員ほか 7 人が乗り組み、豊後水道水ノ子島南方沖合の漁場に向かった。機関員は、機関員の雇い入れであったが、船橋当直の業務を行っていた。機関員は、佐島北西方沖合で、船長と交替して単独で船橋当直に就き、02 時 27 分半針路を 197 度に定めて自動操舵とし、10.0 ノットの対地速力で進行した。機関員は、03 時 37 分ほぼ正船首 930 メートルのところに漁ろう中のM丸の灯火及び作業灯を視認できる状況となり、その後衝突のおそれがある態勢で接近したが、**前路に僚船のほか他船はいないものと思い、周囲の見張りを十分に行わず、M丸の進路を避けずそのまま進行し、衝突した。**

M丸は、船長が 1 人で乗り組み、操業の目的で、大崎鼻西方沖合約 4.3 海里的の漁場に向かった。船長は、発航にあたり、**音響信号を行ってもあまり効果がないと思い、汽笛を備えないまま、操業に従事していた。**船長は、21 日 16 時頃漁場に到着し、翌 22 日 01 時 15 分頃漂泊して揚網を開始した。船長は、03 時 07 分ほぼ衝突地点において、左舷船尾部で揚網していたとき、右舷船尾 930 メートルのところにK丸を視認でき、その後同船が衝突のおそれがある態勢で接近したが、**揚網作業に気を取られて気付かなかった。**03 時 09 分船長は、右舷船尾 300 メートルのところにK丸の白、紅、緑 3 灯を初めて視認し、衝突のおそれがある態勢で接近するのを認めたが、**K丸が避けるものと思い、衝突を避けるための協力動作をとらないで揚網中、衝突した。**

衝突の結果、K丸は船首外板に擦過傷を生じ、M丸は左舷船尾端の船底外板及びブルワークに破損を生じた。

◆ 警告信号などの音響信号を行うことができるよう、汽笛を備えておこう！



漁船K丸×漁船H丸 衝突事件

携帯電話の操作に気を取られ見張り不十分の漁船が、揚網作業に専念して見張り不十分の漁船に衝突した事例



愛媛県美地島北方沖合

各種船舶間の航法不遵守

K丸：漁船(養殖作業) 11ト 乗組員1人

愛媛県宇和島港→九島西方沖合の養殖いけす→宿毛湾の養殖いかだ

船長：小型船舶操縦士免許 懲戒：1箇月停止

H丸：漁船(あまだいはえなわ漁) 4.99ト 乗組員1人 かれい80キログラム

宇和島港→愛媛県美地島北方沖合の漁場

船長：小型船舶操縦士免許 懲戒：戒告

発生日時場所：平成21年7月1日11時20分 愛媛県美地島北方沖合

気象海象：晴れ 風力5 南風 上げ潮の中央期 視界良好

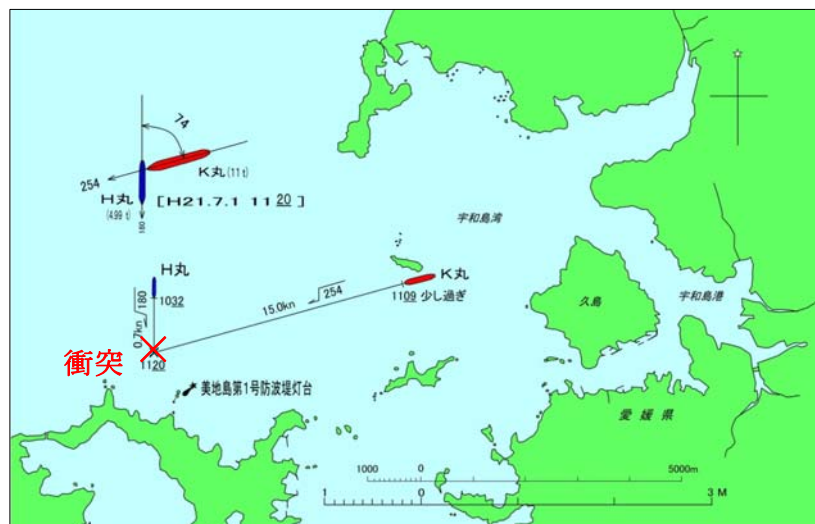
事実の概要

K丸は、船長が単独で乗り組み、宿毛湾の養殖いかだに向かった。11時09分船長は、美地島第1号防波堤灯台（以下「美地島灯台」という。）から064度2.4海里の地点で、針路を254度に定めて自動操舵とし、15.0ノットの速力で進行したとき、前路に支障となる他船を認めなかったため、携帯電話のインターネットサイトの検索を始めた。11時18分船長は、右舷船首3度900メートルのところに、H丸を視認することができ、**同船が漁ろうに従事していることを示す法定形象物を表示していなかったものの、黄色回転灯を点灯し、漁ろうに従事していることが分かる状況で、その後、その方位が変わらず、衝突のおそれがある態勢で接近したが、携帯電話のインターネットサイトの検索に気を取られ、周囲の見張りを十分に行うことなく、同船の進路を避けずに続航し、衝突した。**

H丸は、汽笛を備えていない漁船で、船長が単独で乗り組み、有効な音響信号を行うことができる手段を講じないまま、美地島北方沖合の漁場に向かった。H丸のはえなわ漁は、その操業形態から、揚縄作業中は、操縦性能が制限されていた。08時40分船長は、美地島灯台から339度1,240メートルの地点で、黄色回転灯を点灯したものの、漁ろうに従事していることを示す法定形象物を表示しないまま、揚縄作業を開始し、10時32分針路を180度に定め、0.7ノットの速力で、はえなわ漁による漁ろうに従事しながら進行した。11時18分船長は、左舷正横後900メートルのところにK丸を視認することができ、その後、その方位に変化がなく、衝突のおそれがある態勢で接近する状況となったが、**揚縄作業に専念して、周囲の見張りを十分に行うことなく、避航を促す有効な音響信号を行うことも、衝突を避けるための協力動作をとらないまま続航し、衝突した。**

衝突の結果、K丸は船首部に擦過傷を生じ、H丸は左舷後部外板に破口等を生じた。

◆ 当直中は、携帯電話を操作することに気を取られて見張りが疎かにならないようにしましょう！



船種別海難

平成 22 年に言い渡された裁決の対象となった船舶は 483 隻で、その船種別の内訳は、漁船が 232 隻と最も多く全体の 48.0%を占めており、以下、プレジャーボートの 84 隻（17.4%）、貨物船の 65 隻（13.5%）、遊漁船の 17 隻（3.5%）、旅客船の 15 隻（3.1%）などとなっています。

また、裁決で原因ありとされた船舶 441 隻のうち、原因別でみると、「見張り不十分」が 191 原因と最も多く、全体の 36.7%を占めています。次いで、「居眠り」の 59 原因、「航法不遵守」の 56 原因、「信号不履行」の 38 原因、「船位不確認」の 34 原因、「主機の整備・点検・取扱不良」の 19 原因、「サービスに関する指揮・監督の不適切」の 15 原因などとなっています。（資料 2 及び資料 14 参照）

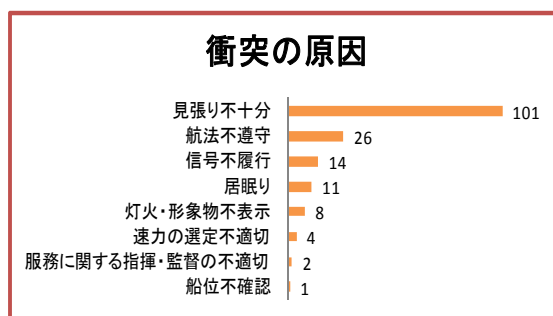
そこで、海難を起こした船種の中で多かったものから、漁船、プレジャーボート、貨物船、旅客船及び遊漁船の計 5 船種の原因種別について以下のとおり分類しました。

(1) 漁船

漁船の海難の種類で最も多いのは、衝突の 149 隻となっており、次に乗揚の 37 隻となっています。最も多い衝突の 149 隻中、原因ありとされた 134 隻のうち、半数以上の 101 隻で「見張り不十分」が原因とされています。

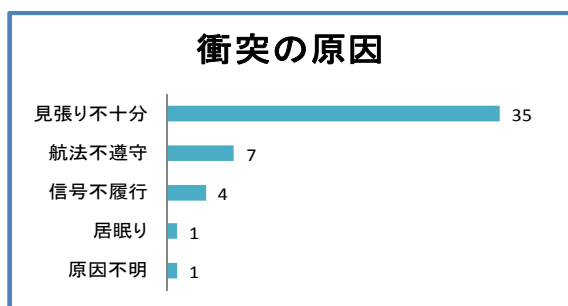
次に多いのが「航法不遵守」の 26 原因、「信号不履行」の 14 原因などとなっています。

「見張り不十分」の事件では、「先航している僚船から他船を認めたときの無線連絡がなかった」、「漁具を巻き揚げる作業に専念していた」などの原因で海難が発生しています。



(2) プレジャーボート

プレジャーボートの海難の種類では、衝突の 49 隻が最も多く、次いで乗揚の 14 隻、死傷等の 8 隻、衝突（単）の 5 隻などとなっています。



衝突では 49 隻中、原因ありとされた 46 隻のうち、半数以上の 35 隻で「見張り不十分」が原因とされています。

「見張り不十分」の事件では、「見えにくくなった前方の窓ふきに気を取られた」、「これまで錨泊中は他船が避けてくれたので当然避けて

くれると思った」などの原因で海難が発生しています。

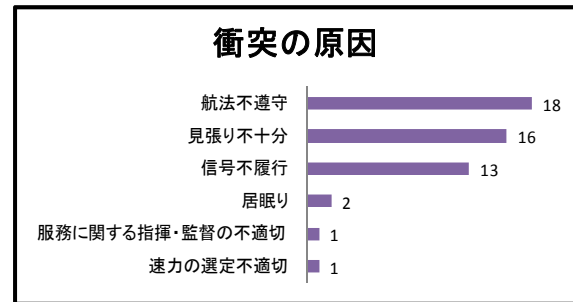
※プレジャーボートには、モーターボート、水上オートバイ、ヨットを含みます。

(3) 貨物船

貨物船の海難の種類では、衝突が 36 隻で最も多く、次いで乗揚が 11 隻、衝突（単）9 隻などとなっています。

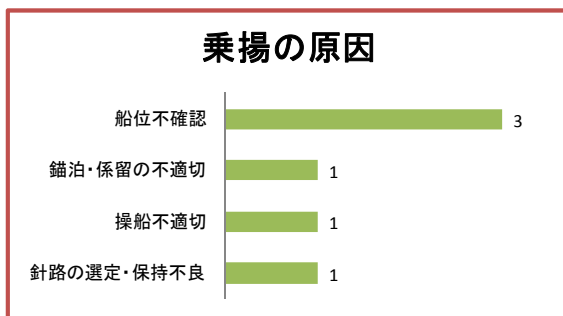
衝突では 36 隻中、半数の 18 隻で「航法不遵守」が原因とされています。

「航法不遵守」の事件では、「前路に航行の支障となる船はいないもの」と思い、前路を横切り衝突のおそれがある態勢で接近する他船に気付かなかった」、「船首方の複数の船舶に気を取られ、相手船を確実に追い越し、十分に遠ざかるまで相手船の進路を避けなかった」などの原因で海難が起っています。



(4) 旅客船

旅客船の海難の種類では、乗揚が 6 隻で最も多く、次いで死傷等が 3 隻、機関損傷が 2 隻などとなっています。



乗揚では 6 隻中、半数の 3 隻で「船位不確認」が原因とされています。

「船位不確認」では、「これまでも同じように早めに転針しても何事もなかったことから、今回も無難に航過できると思った」、「可動物標の漁具の旗のみを注視して不動物標である護

岸を見て船位の確認を行っていなかった」などの原因で海難が起っています。

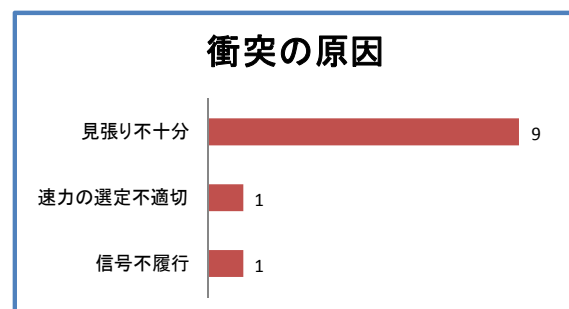
また、旅客の負傷事件は、1 件で 2 人が負傷しています。

これは、波浪注意報が発表される中、強風と高い波を受けて航行中、高起した波を受け、船体の動揺で客室の座席に腰掛けていた旅客 2 人が同座席に打ち付けられ負傷したものです。

(5) 遊漁船

遊漁船の海難の種類では、衝突が 9 隻で最も多く、次いで乗揚が 5 隻などとなっています。衝突では 9 隻中、全てで「見張り不十分」が原因とされています。

「見張り不十分」の事件では、「船首死角を生じている状態で航行中、前路に他船はいないもの」と思い、船首を左右に振るなどの船首死角を補う見張りを行っていなかった」、「遊漁を行って漂泊中、午後になって周囲に他船がいなくなったことから警戒心が緩み、見張りを十分に行わなかった」などの原因で海難が発生しています。



旅
客
船

旅客船〇丸 岸壁衝突事件

着岸操船をする際、主機遠隔操縦場所の切替え状況の確認を十分に行わなかったことから、主機の操縦が不能となったまま、岸壁に向首進行して衝突した事例



〇丸：旅客船 694ト 乗組員 5人 旅客 27人 車両 8台
 山口県柳井港→愛媛県松山港
 船長：四級海技士（航海）免許 懲戒：2箇月停止
 発生日時場所：平成 21 年 12 月 19 日 10 時 45 分 愛媛県松山港
 気象海象：晴れ 風力 4 西風 上げ潮末期

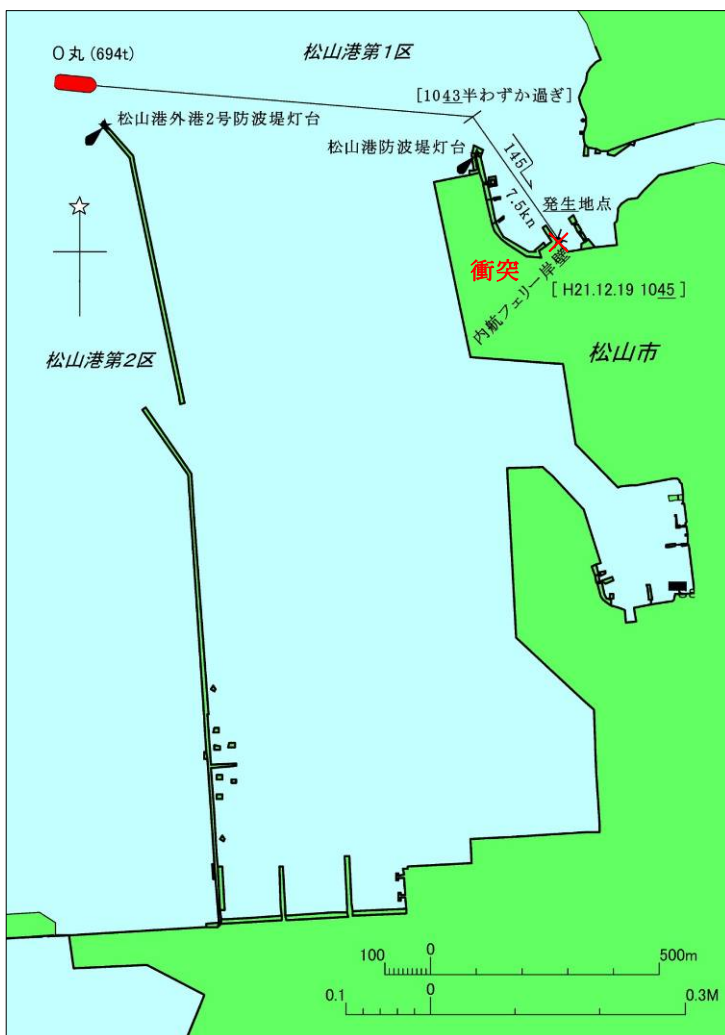
事実の概要

〇丸は、08 時 15 分柳井港を発し、松山港へ向かった。船長は、10 時 34 分頃当直者と交代し、単独で操船を行うとともに、乗組員を入港準備配置に就けた。船長は、手動操舵で機関操縦ハンドルを 5.0 ノッチないし 5.5 ノッチとし、12 ノットないし 14 ノットの速力で航行を続け、10 時 41 分頃松山港外港 2 号防波堤北灯台北方沖合に至ったとき、同ハンドルを 3 ノッチとして 10 ノットないし 11 ノットの速力で進行した。船長は、10 時 43 分半わずか過ぎ松山港防波堤灯台から 355 度 80 メートルの地点において、機関操縦ハンドルを前進 1 ノッチとして速力を減じ、針路を着岸予定岸壁に向く 145 度に定め、7.5 ノットの速力で同岸壁に向首する態勢で進行した。船長は、西風で圧流されないか風速計を見たり、また、周囲の見張りを行ったりして操船していたところ、**機関操縦ハンドルが前進 1 ノッチのままであることを失念した。**

10 時 44 分船長は、松山港防波堤灯台から 104 度 60 メートルの地点に達し、可動橋までの距離が 200 メートルとなったが、**中央操縦盤の機関操縦ハンドルが中立位置であると思込み、操縦場所の切替え状況の確認を十分に行うことなく、切替スイッチを中央操縦盤から右舷操縦盤に切り替え、操縦位置確認ボタンを押して操縦ハンドルを微速力後進としたが、主機の遠隔操縦ができないことから、操縦場所が切り替わっていないことに気付き、直ちに中央操縦盤に戻って全速力後進としたが間に合わず、岸壁に衝突した。**

衝突の結果、船首部に損傷を生じ、可動橋に損傷を生じて約 1 年間使用不能となった。

◆ 操縦場所の切替え状況については表示灯の点滅を目視などで再度確認しよう！



旅客船A丸 旅客負傷事件

波浪注意報が発表され、強い風が吹く状況下、船体が激しく動揺し、座席に腰掛けていた乗客が座席に打ち付けられた事例

A丸：旅客船 19ト 乗組員2人 旅客28人

沖縄県船浦港上原地区→沖縄県石垣港

船長：小型船舶操縦士免許 懲戒：1箇月停止

発生日時場所：平成21年4月30日09時40分 沖縄県西表島北東方沖合

気象海象：晴れ 風力5 東北東風 上げ潮末期 波浪注意報 視界良好



旅客船

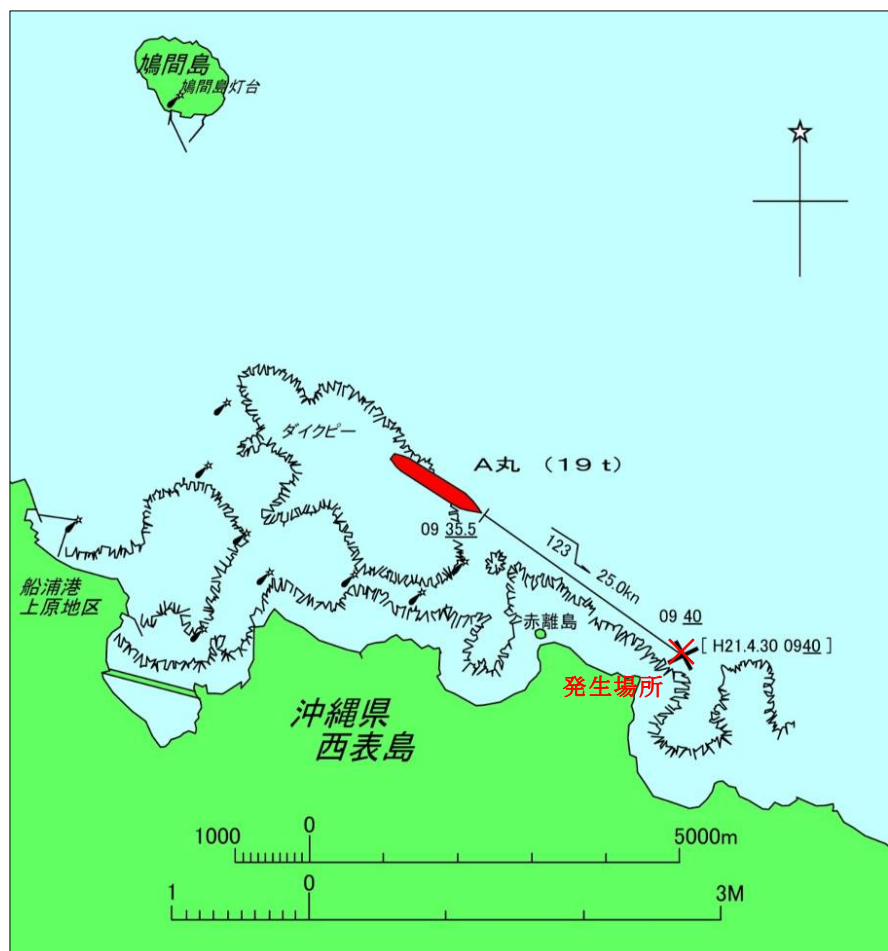
事実の概要

A丸は、船長ほか1人が乗り組み、旅客28人を乗せ、石垣港に向かった。発航後、船長は、石垣市に波浪注意報が発表され、**10メートル以上の強い東北東風が吹く状況下**、風の影響が少ない西表島北側のさんご礁域とダイクピーと称するさんご礁域との間の航路を通航することとし、徐々に速力を増しながら**35.5ノットの速力**でダイクピーの南側を同航路に沿って航行した。船長は、09時35分半鳩間島灯台から144度3.8海里の地点で、針路を123度に定め、25.0ノットの速力で手動操舵により進行した。定針したとき、船長は、左舷船首方からの風浪を直接受ける状況となって動揺が大きくなったが、**シートベルトを座席シートの下に収納したまま、旅客にシートベルトを着用させなかったばかりか、速力を25.0ノットに減速したものの、高い波を受けるときだけ減速すれば問題ないものと思い、大幅に減速して航行するなど、波浪による動揺及び衝撃を緩和するための減速措置を十分にとることなく**続航した。

09時40分鳩間島灯台から138度5.5海里の地点において、**A丸**は、左舷船首方から波高2メートルないし3メートルの高起した波を受け、減速が間に合わずに船首が波に持ち上げられたのち、波の谷間に急激に降下して船体が上下に激しく動揺し、旅客2人が上方に跳ね上げられて落下し、座席に打ち付けられた。

その結果、旅客2人が4週間の安静を要する第2腰椎圧迫骨折を負った。

◆ 悪天候の場合、波浪などによる動揺及び衝撃を緩和するための減速措置を十分に行おう！



貨物船

貨物船K丸×引船F丸引船列 衝突事件

夜間、船舶を追い越す際、居眠り運航の防止措置が不十分で、居眠りに陥ったまま進行し、衝突した事例



K丸：貨物船 499ト 乗組員 5人 コンテナ 32個
 名古屋港→阪神港神戸区
 二等航海士：五級海技士（航海）免許 懲戒：2箇月停止

F丸：引船 97ト 乗組員 3人 台船 1,112ト（全長 50.00メートル）
 京浜港東京区→広島県呉港
 船長：五級海技士（航海）免許 懲戒：戒告

発生日時場所：平成 21 年 11 月 30 日 03 時 00 分 紀伊水道
 気象海象：晴れ 風力 1 北風 上げ潮末期 視界良好

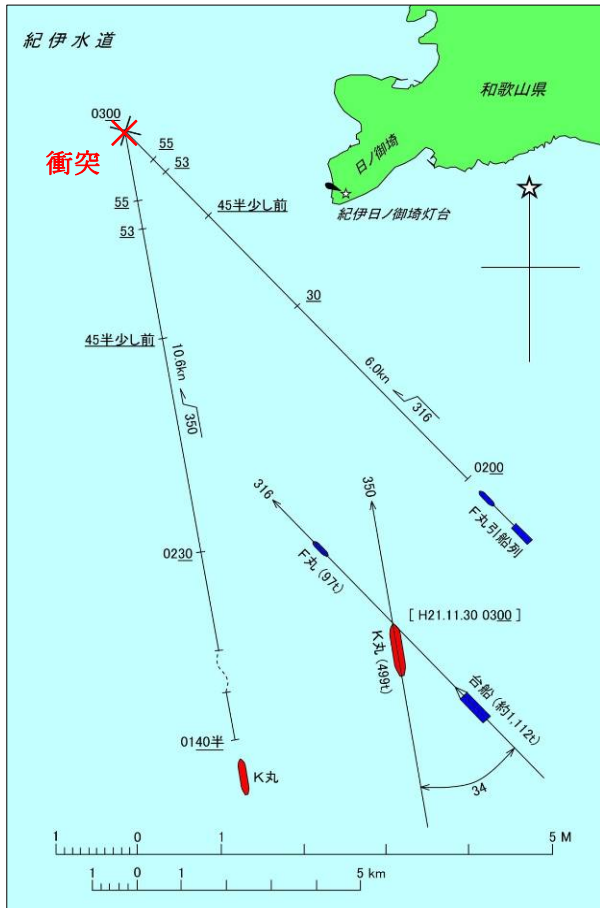
事実の概要

K丸は、船長及び二等航海士ほか 3 人が乗り組み、阪神港神戸区に向かった。02 時 45 分半少し前二等航海士は、紀伊日ノ御埼灯台から 231 度 2.9 海里の地点で、右舷船首 28 度 1.6 海里のところ、F丸の黄色回転灯と白 1 灯を初めて視認したものの、双眼鏡やレーダーで確かめなかったため、台船をえい航している（以下「F丸引船列」という。）と分からず、今までの経験から低速力でえい網している漁船で、**無難に航過することができるものと考えて進行した**。二等航海士は、睡眠不足であったことと海上が平穏なうえ、**F丸引船列の灯火のほかにも他船を見かけなかったことから、気が緩み、眠気を催したが、居眠り運航の防止措置をとらず、いつしか居眠りに陥った**。02 時 53 分二等航海士は、F丸引船列の灯火を視認することができ、その後、**F丸引船列を追い越し衝突のおそれがある**

態勢で接近する状況となったが、居眠りに陥っていてこのことに気付かず、同引船列の進路を避けずに進行し、衝突した。

F丸は、船長ほか 2 人が乗り組み、台船をえい航し、呉港に向かった。02 時 30 分船長は、紀伊日ノ御埼灯台から 203 度 1.5 海里の地点で、左舷船尾にK丸の白、白、緑 3 灯を初めて視認し、いずれ左舷側を追い越していくものと考え、**警告信号を行わないで続航した**。船長は、02 時 55 分紀伊日ノ御埼灯台から 280 度 2.4 海里となり、K丸が左舷船尾 57 度 1,090 メートルとなったとき、**直ちに減速して右転するなど、衝突を避けるための協力動作をとることなく、なおもF丸の避航を期待し、続航して衝突した。**

衝突の結果、K丸は左舷中央部外板に凹損などを生じ、F丸は右舷船尾部外板に凹損、機関長が腰椎左横突起骨折等を負った。



◆ 疑問を感じたら、警告信号を積極的に
行おう！

貨物船U丸 岸壁衝突事件

強風を受けて着岸する際、風圧に対する船体の姿勢制御の措置が不適切で、岸壁に向首して衝突した事例



那覇港浦添ふ頭

貨物船

U丸：貨物船 1,596ト 乗組員 11人 コンテナ及びシャーシ等約 1,200ト
 阪神港大阪区→沖縄県那覇港
 船長：三級海技士（航海）免許 懲戒：1箇月停止
 発生日時場所：平成 21 年 1 月 9 日 07 時 55 分 沖縄県那覇港浦添ふ頭
 気象海象：晴れ 風力 7 北北西風 下げ潮初期 視界良好

事実の概要

U丸は、船長ほか 10 人が乗り組み、那覇港に向かった。船長は、強い北北西風が吹く状況下、自ら操船の指揮を執り、07 時 43 分半那覇港新港第 1 防波堤北灯台から 355 度 170 メートルの地点で、針路を浦添ふ頭に向く 095 度に定め、風を左舷側から受ける態勢で、12.5 ノットの速力で手動操舵により進行した。07 時 46 分少し前船長は、那覇港浦添北内防波堤灯台（以下「内防波堤灯台」という。）から 266 度 640 メートルの地点に達し、速力を 10.0 ノットに減じ、風下への圧流を考慮して平素よりも北寄りに航行することとし、07 時 48 分速力を 7.0 ノットとして続航した。07 時 50 分船長は、内防波堤灯台から 095 度 470 メートルの地点で、速力を極微速力の 4.0 ノットとし、左舷ウイングに出てバウスラスター遠隔操縦装置を自ら操作しながら、着岸予定の浦添ふ頭 1 号岸壁に向けて緩やかに右転し始め、船体と岸壁とが平行になるように右回頭を続けた。07 時 53 分船長は、内防波堤灯台から 098 度 880 メートルの地点に達したとき、**船首が約 45 度回頭したことから、あとは惰性で回頭を続けるものと思い、左舷後方から受ける強い北北西風の風圧を考慮して船体と岸壁とが平行になるまで速やかに右回頭するなど、風圧に対する船体の姿勢制御の措置を適切に行うことなく、機関長にテレグラフを翼角 0 度の停止位置とするよう命じた。**07 時 53 分半船長は、強風を左舷後方から受け、船尾が風に落とされて思うように右回頭しないのを認め、何とか船首が岸壁を替わるものと動静を監視しながら、惰性で浦添ふ頭 2 号岸壁に接近した。07 時 55 分僅か前船長は、船首配置の一等航海士の報告で危険を感じ、全速力後進をかけたが、衝突した。

衝突の結果、U丸は球状船首部に凹損等を生じ、岸壁に損傷を生じた。

◆ 風圧に対する船体の姿勢制御は、余裕をもって行おう！



油
送
船

油送船U丸 消波ブロック衝突事件

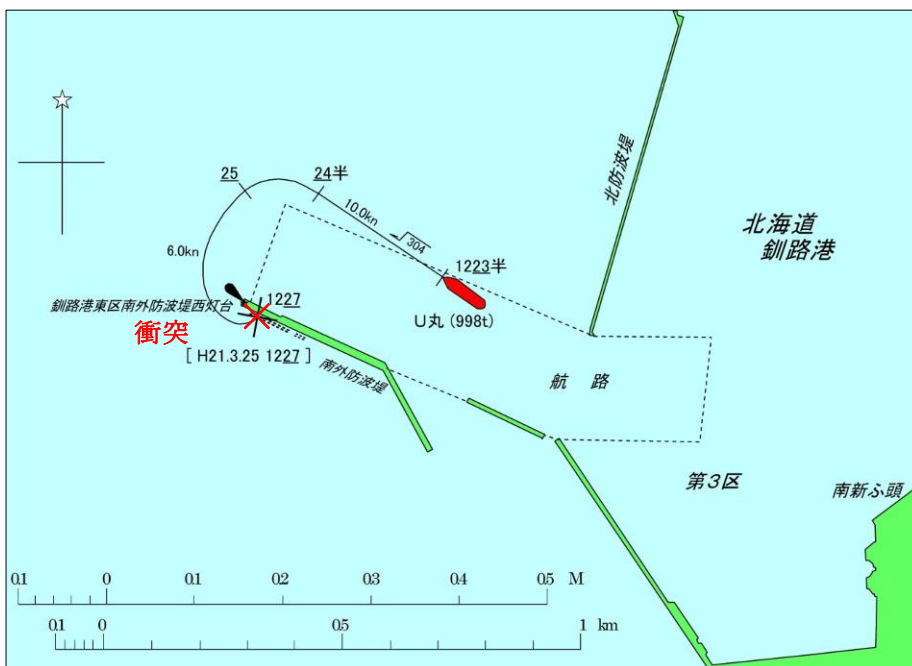
出航操船中、自動操舵に切り替えて航行する際、針路の確認が不十分で、防波堤に向首進行して衝突した事例



U丸：油送船 998ト 乗組員 8人 空倉 北海道釧路港南新ふ頭→青森港
 船長：四級海技士（航海）免許 懲戒：1箇月停止
 発生日時場所：平成 21 年 3 月 25 日 12 時 27 分 北海道釧路港
 気象海象：晴れ 風力 2 東風 下げ潮中央期 視界良好

事実の概要

U丸は、船長ほか 7 人が乗り組み、空倉のまま、青森港に向かった。操舵装置は、電動油圧式で、電磁弁を 2 系列（以下「1 号電磁弁」、「2 号電磁弁」という。）備え、電磁弁はまれにゴミの混入などで誤作動を起こすことがあり、異常が発生したときは、運転していない電磁弁に切り替えるよう、取扱説明書で注意を促していた。また、設定針路から左右 15 度以上変針したときは、警報ブザーが鳴るようになっていた。離岸後、船長は、自ら操船の指揮を執り、釧路港第 3 区から航路に入ったのち、12 時 23 分半釧路港東区南外防波堤西灯台（以下「防波堤灯台」という。）から 082 度 420 メートルの地点に達したとき、針路を 304 度に定め、機関を回転数毎分 250 にかかけ、プロペラ翼角を全速力前進の 16 度として、10.0 ノットの速力で手動操舵によって進行した。12 時 24 分半船長は、防波堤灯台から 034 度 280 メートルの地点に至り、南外防波堤を航過したので、主機の操縦権を機関室に移し、単独の当直に就き、北海道襟裳岬に向けて左転を始めた。12 時 25 分船長は、防波堤から 359 度 230 メートルの地点に達したとき、**針路を 230 度に転じて、自動操舵に切り替えたところ、運転中の 1 号電磁弁が誤作動を起こし、左舵が取られたまま回頭を続けたが、設定した針路を操舵装置が保持するものと思い、針路の確認を十分に行わなかった**ので、このことに気付かず、左舷後方の海図台に移動し、船尾方を向いて航海日誌の記入を始めた。船長は、自船が舵角を増して左舵 40 度となり、6.0 ノットの速力で左回頭を続け、設定針路から 15 度変針したものの、**警報ブザーにも気付かず**、航海日誌の記入が一段落して、船首方を見たところ、前方に釧路港の岸壁が見えたので驚



き、初めて操舵装置の異常を認め、**電磁弁切り替えスイッチを切り替えることに思い至らず**、手動操舵に切り替え、舵輪を回したものの、消波ブロックに衝突した。

衝突の結果、左舷船首部外板に亀裂等を生じた。

◆ 当直中は、ほかの作業を行わないで、当直業務に専念しよう！

油送船H丸 乗揚事件

夜間、来島海峡航路を西行して中水道に向け航行中、居眠り運航の防止措置が不十分で乗り揚げた事例

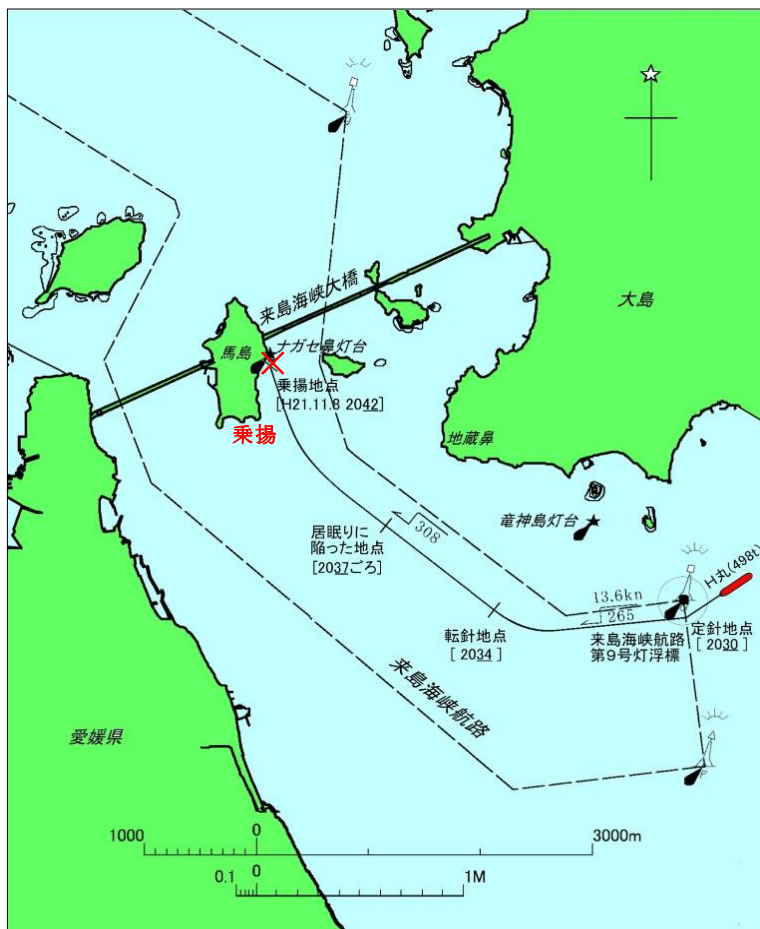


油
送
船

H丸：油送船 498ト 乗組員 6人 工業揮発油 80 キロリットル及びゴム
溶剤 200 キロリットル 和歌山県和歌山下津港→福岡県博多港
船長：四級海技士（航海）免許 懲戒：1箇月停止
発生日時場所：平成 21 年 11 月 8 日 20 時 42 分 愛媛県馬島東岸
気象海象：晴れ 風力 2 東風 付近海域には約 1.5 ノットの北流 海上は穏やか

事実の概要

H丸は、船長ほか 5 人が乗り組み、博多港に向かった。ところで、H丸は、主に瀬戸内海を航行し、その際には必ず来島海峡航路を通航し、同船には、居眠り運航防止装置を備えていたが、手動操舵のときには作動しない装置であった。船長は、13 時 15 分鳴門海峡を通過して 13 時 20 分降橋したのち、寝る時間はあったものの、寝付きの悪い状態が数日続いており、やや睡眠不足の状態ですら 19 時 50 分一等航海士から当直を引き継いで単独船橋当直に就き、自動操舵により航行した。船長は、来島海峡航路第 9 号灯浮標の手前で自動操舵から手動操舵に切り替え、折からの潮流に乗じて 13.6 ノットの速力で進行した。20 時 34 分船長は、竜神島灯台から 225 度 0.66 海里的の地点において、針路を 308 度に転じ、同一速力のまま続航した。このころ、船長は、眠気を催すようになったが、**来島海峡航路通航で緊張しているのですまさか居眠りすることはあるまいと思ひ、2 人当直を行うなど、居眠り運航の防止措置を十分にとることなく、舵輪を持った姿勢のまま進行した。**



は、愛媛県大島地蔵鼻の真西付近で航路に沿って変針し、来島海峡中水道の中央部に向かう予定であったが、20 時 37 分頃竜神島灯台から 269 度 1.0 海里付近で居眠りに陥った。H丸は、約 1.5 ノットの順潮流の影響を受け、また、船長が持っていた舵輪が動いたものか、徐々に右転して馬島東岸に向首進行し、20 時 42 分ナガセ鼻灯台から 169 度 80 メートルの地点において、馬島東岸に乗り揚げた。

乗揚の結果、船首部から機関室前部までの船底に擦過傷及び凹損などを生じ、満潮を待って自力で離礁した。

◆ 狭水道を通航するときなど緊張する状況であっても、居眠りに陥ることがあるので、居眠り運航の防止措置を怠らせずに！

漁船K丸 護岸衝突事件

新潟港外港において、同港西区に向けて帰航中、居眠り運航の防止措置が不十分で、転針措置がとられず、護岸に衝突した事例



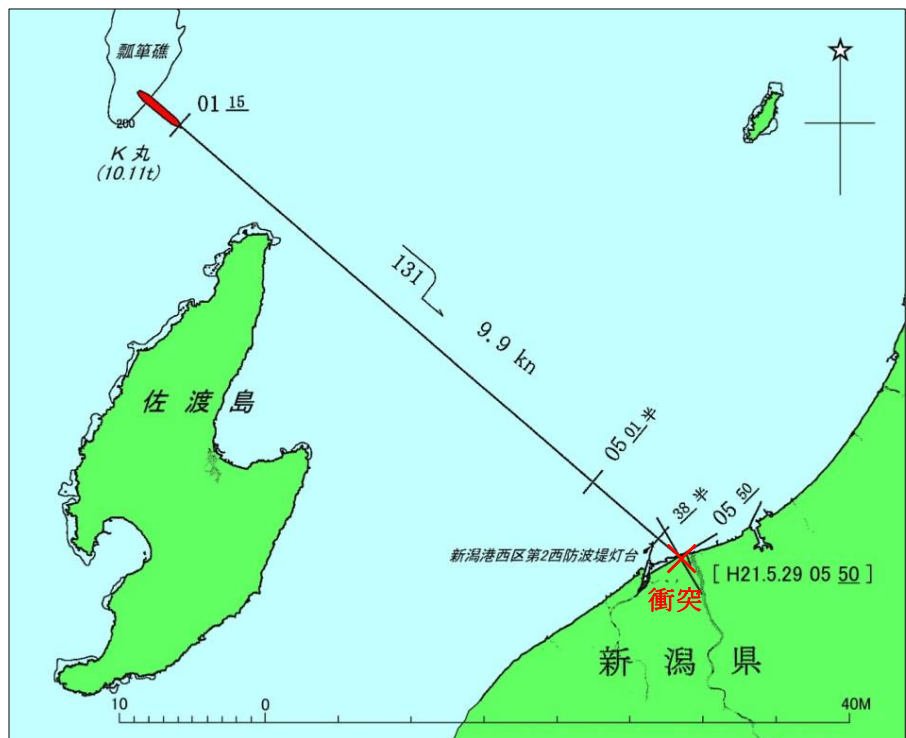
K丸：漁船（一本釣り及びまぐろ延縄漁業） 10.11ト 乗組員 3人
 新潟県佐渡島北方沖合の漁場→新潟港
 船長：小型船舶操縦士免許 懲戒：1箇月停止
 発生日時場所：平成21年5月29日05時50分 新潟港外新潟空港北側護岸
 気象海象：曇り 風力2 東北東風 上げ潮末期

事実の概要

K丸は、船長ほか2人が乗り組み、するめいか漁の目的で出港し、漁場に到着後、操業を始め、29日01時10分操業を終え、水揚げのため帰途に就いた。船長は、甲板員2人を操舵室後部の船員室で休息させ、自ら単独の船橋当直に就き、01時15分新潟港西区第2西防波堤灯台（以下「第2西防灯台」という。）から312度43.5海里の地点で、針路を131度に定めて自動操舵とし、9.9ノットの速力で、1号レーダーを6海里レンジとしてガードリングを3海里と1海里に設定して進行した。05時01分半船長は、第2西防灯台から316.5度6.0海里の地点に差し掛かったとき、6海里レンジとした1号レーダー画面に新潟港西区第2西防波堤の映像を初めて認め、前路に障害となる他船の映像を認めなかったことから、ガードリングの設定を解除した。船長は、睡眠不足と疲労が蓄積した状態であったうえに、あと30分ばかりで港内に向かう転針予定地点に至ることから、気が緩み、眠気を催したが、**居眠りをするにはあるまいと思ひ、甲板員を昇橋させて2人当直に当たるなど、居眠り運航の防止措置を十分にとることなく、いつしか居眠りに陥った。**05時38分半船長は、第2西防灯台から041度0.6海里の地点で、転針予定地点に達したが、居眠りに陥っていて同地点に至ったことに気付かず、転針措置がとられずに自動操舵のまま進行し、05時50分第2西防灯台から112度2.0海里の地点において、新潟港外港の新潟空港北側護岸の消波ブロックに衝突した。

衝突の結果、球状船首に圧壊、両舷船首部及び右舷中央部外板に亀裂を伴う擦過傷を生じた。

◆眠気を感じたら、ガムを噛んだり、コーヒーを飲んだり、外気にあたるなどして気分転換を図ろう！



漁船H丸 乗揚事件

夜間、漁場に向けて出航する際、船位の確認が不十分で、消波ブロックへ乗り揚げた事例



漁
船

H丸：漁船(大中型まき網漁業) 17.30ト 乗組員2人
 銚子漁港第2漁船だまり→犬吠埼南東方約1.5海里の漁場
 船長：小型船舶操縦士免許 懲戒：戒告
 発生日時場所：平成21年10月16日04時50分 銚子港
 気象海象：晴れ 風力2 北北西風 下げ潮中央期 視界良好

事実の概要

H丸は、船長ほか1人が乗り組み、いわし漁の目的で、船団を構成する僚船5隻とともに、銚子漁港第2漁船だまりを発し、犬吠埼南東方沖の漁場に向かった。発航後、船長は、甲板員を操舵室右舷側の前方が見えない低い椅子に座らせ、自らは同室中央付近で椅子に腰掛けた状態で操船にあたり、700メートルレンジとしたレーダー及びGPSプロッターを作動させ、船団の先頭に立って利根川を下航し、04時46分わずか過ぎ一ノ島灯台から229度690メートルの地点で、針路を035度に定め、11.5ノットの速力で手動操舵により進行した。04時47分半わずか過ぎ船長は、一ノ島灯台から274度200メートルの地点に達したとき、右舷前方に東防波堤北端から約50メートル南方の同防波堤西側方面に停留した小型漁船が表示する灯火を視認し、同漁船を右舷側に約30メートルないし50メートル離して航過するつもりで、04時48分少し前一ノ島灯台から003度330メートルの地点から、徐々に右転を開始した。このとき、船長は、針路がいつもより右方に偏って、

東防波堤北側方面の消波ブロックに向首していることを認め得る状況であったが、同防波堤北端付近に認めた漁船との航過距離に気を取られ、東防波堤灯台の灯光、レーダー映像及びGPSプロッターに残った過去の航跡を見るなど、船位の確認を十分に行わなかったため、このことに気付かないまま、同じ速力で右転を続けた。船長は、わずかに右舵を取って続航中、消波ブロックに乗り揚げた。

乗揚の結果、右舷中央部船底外板が破口するなどの損傷を生じた。



◆ 夜間、港内を航行する場合は、レーダーなどを活用して防波堤などとの位置関係を確認しよう！

モーターボート A丸 遭難事件

琵琶湖において、強い西風が吹く状況下、釣り場を移動中、激しい動揺のため船外機が水面下に没して停止した事例



A丸：モーターボート 4.70メートル 乗組員1人 同乗者2人
 船長：小型船舶操縦士免許 懲戒：1箇月停止
 発生日時場所：平成21年4月26日09時18分 琵琶湖南部 滋賀県近江八幡市沖合
 気象海象：曇り 風力5 西風 強風注意報 波高1ないし2メートル

事実の概要

A丸は、貸船業者が琵琶湖で貸船として使用していたところ、船長が同船を借りて1人で乗り組み、友人2人が同乗し、ばす釣りの目的で、05時10分琵琶湖南部西岸を発し、南湖に向かった。船長は、琵琶湖で釣りをするのは2度目で、北湖で釣りをしたことはなかった。これより先船長は、携帯電話で入手した気象情報から琵琶湖一帯に強風注意報が発表されていることを知り、**A丸**を借りる際、**貸船業者から東岸には行かないよう注意を受けた**。船長は、南湖、北湖、マイアミ浜沖合に移動し、ばす釣りを続けたものの、釣果がなく、今宿沖合に移動した。船長は、依然釣果がなかったため、東岸の沖島東側で釣ってみることとし、08時30分針路を065度に定め、時速40.0キロメートルで進行した。その後、船長は、東岸に近づくにつれ、西風が強くなるとともに波浪を船尾方向から受けるようになり、08時43分沖島まで約2,700メートルとなったとき、波浪のため縦揺れが大きくなって大幅な減速を余儀なくされる状況となったが、**もう少しで沖島に達し、減速すれば何とか航行できると思い、速やかに西岸に引き返すなど早めに荒天避難の措置をとることなく**、時速10.0キロメートルに減速して同じ針路のまま続航した。船長は、09時02分半沖島島頂から203度1,200メートルの地点に達したとき、ときどき船首を波に突っ込むようになったので不安になり、約500メートル北方に沖之島漁港があることを知らないまま、西岸に引き返すつもりで針路を263度に転じ、その後船首方向から強い風と波浪を受け、**A丸**はときどき激しい縦揺れのため船外機が海面下に没するようになり、09時17分エンジンカバーの空気取入口から湖水が流入するなどして船外機が停止したため船首方向を保つことができなくなり、高波を受けて浸水し、船体が水没して航行不能となった。

その結果、船外機、魚群探知機等に濡れ損を生じた。

◆ 気象情報はこまめに収集し、天候が急変するおそれがあれば、早めに避難しよう！



水上オートバイM号水上オートバイE号 衝突事件

両船がいずれも同じ発着場所に向かって帰航中、見張り不十分で衝突した事例



M号：水上オートバイ 2.66メートル 乗組員1人
船長：小型船舶操縦士免許 懲戒：1箇月停止

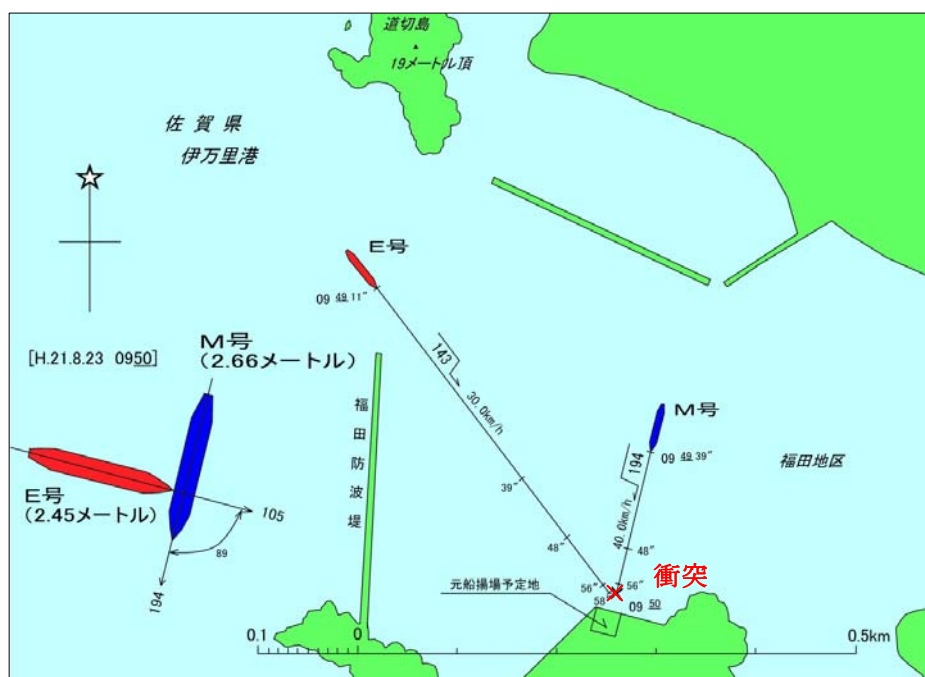
E号：水上オートバイ 登録長2.45メートル 乗組員1人 同乗者1人
船長：小型船舶操縦士免許 懲戒：1箇月停止

発生日時場所：平成21年8月23日09時50分 伊万里港
気象海象：晴れ 風力1 北西風 上げ潮末期 視界良好

事実の概要

M号は、船長が1人で乗り組み、救命胴衣を着用し、09時49分20秒伊万里港北東部の福田地区にある出入り口が北方に開口した元船揚場予定地（以下「発着場所」という。）を発し、その北北東方沖合に向かった。船長は、発進後、発着場所の沖合200メートルばかりのところまで航走したのち、同場所に戻ることにして左旋回し、09時49分39秒伊万里港福島灯標から107度1.1海里のところにある道切島19メートル頂から149度470メートルの地点で、毎時40.0キロメートルの速力で進行した。船長は、定針したとき、右舷船首64度130メートルのところにE号を視認でき、その後、同船と自船が発着場所にほぼ同時に到着する態勢で向かっていて、衝突のおそれがあることが分かる状況であったが、**発進時に沖合に存在したE号を見落とし**たことから、付近に航走中の他船はいないものと思い、**見張りを十分に行うことなく、続航した**。船長は、**大幅に減速するなど、衝突を避けるための措置をとらないで**進行し、着岸に備えて減速中、E号を初めて認めたが何もできずに衝突した。

E号は、船長が1人で乗り組み、知り合いの小学生を前部座席に同乗させ、いずれも救命胴衣を着用し、09時40分発着場所を発し、福田防波堤の外側水域に向かった。船長は、前示水域を周回したのち、同乗者を降ろすために発着場所に戻ることにし、30.0キロメートルの速力で進行した。その後、M号と衝突のおそれがあることがわかる状況であったが、**定針時に前方に他船がいなかったことから、見張りを十分に行わないで続航した**。



船長は、減速して発着場所に着けるつもりで左旋回したところ、衝突した。

衝突の結果、M号は右舷前部に擦過傷を生じ、E号は船首部に破損を生じ、M号の船長が肋骨を骨折した。

◆ 高速で航行する場合は、特に周囲の安全には気を配ろう！

○トピックス

海難審判所では、主な海難の裁決事例を紹介したニュースレターの発刊や、全国の審判所で言い渡された裁決のホームページ掲載、小・中学生への広報活動など、海難防止に寄与する情報の提供を行っています。

1 JMATニュースレター

海難の事例を広く周知し、海難防止対策に役立てていただくことを目的として、「JMATニュースレター」（「Japan Marine Accident Tribunal」は、海難審判所の英語表記）を発刊して、主な海難の裁決事例を紹介し、どのようにして海難が起こったのか、海難の再発防止に向けてどのようなことに注意すべきかなど、わかりやすい解説を加えながら、随時、情報の配信をしています。

JMATニュースレターの配信希望は、下記ホームページから行うことができます。



2 海難審判所ホームページ

海難審判制度の紹介や審判手続きの案内を掲載しているほか、過去3年間に言い渡した海難の裁決を発生場所や事件種類、船舶種類に区分けをして公表しています。

なお、この「平成23年版レポート 海難審判」は、海難審判所のホームページでもご覧いただけます。

アドレス <http://www.mlit.go.jp/jmat/index.htm>



【トップページ】

3 子どもたちへの広報活動

毎年、夏休み期間中に開催される「子ども霞が関見学デー」において、企画を実施しています。平成23年8月17日には、約50名の子どもたち、引率者に対して、海難審判のしくみ、日本における船の役割、船の交通ルール等を説明し、子どもたちが役割を演じる審判の体験を行いました。

また、国土交通本省における業務説明・施設見学の間として、海難審判所の審判廷を登録し、修学旅行や社会科見学で訪れる小・中学生を受け入れています。

詳細は、国土交通省キッズコーナー (<http://www.mlit.go.jp/kids/>) をご覧ください。



【子ども霞が関見学デー】

資 料

資料1 平成22年 海難種類別原因分類

(単位：原因数)

原因	海難種類	衝突	衝突(単)	乗揚	沈没	転覆	遭難	火災	機関損傷	死傷等	施設損傷	運航阻害	浸水	合計
船舶運航管理の不適切				1		1				1				3
船体・機関・設備の構造・資材・修理不良										1			1	2
発航準備不良										1				1
水路調査不十分			1	8							4			13
針路の選定・保持不良			2	9	1	1					1			14
操船不適切				4		2	2			2				10
船位不確認	1		7	26										34
見張り不十分	176		10	1						2	2			191
居眠り	14		11	34										59
操舵装置・航海計器の整備・取扱不良														
気象・海象に対する配慮不十分				1		2								3
錨泊・係留の不適切			1	2						1			2	6
荒天措置不適切			1			6	1			2				10
灯火・形象物不表示	8													8
信号不履行	38													38
速力の選定不適切	7													7
航法不遵守	56													56
主機の整備・点検・取扱不良			1						15	1		1	1	19
補機等の整備・点検・取扱不良							2	1	3				4	10
潤滑油等の管理・点検・取扱不良									3			1		4
電気設備の整備・点検・取扱不良													1	1
甲板・荷役等作業の不適切					1	1				7				9
漁労作業の不適切										2				2
旅客・貨物等積載不良										4				4
服務に関する指揮・監督の不適切	5		5	1						3	1			15
報告・引継の不適切				1										1
火気取扱不良														
不可抗力														
その他	1													1
合計	306	39	88	2	13	5	1	21	27	8	2	9	521	
裁決件数	132	35	85	2	11	5	1	21	22	7	2	7	330	
裁決の対象となった船舶隻数	276	35	88	2	12	5	1	21	24	10	2	7	483	
海難の原因ありとされた船舶隻数	246	35	84	2	11	5	1	20	21	7	2	7	441	

※裁決では、1隻の船舶について複数の原因を示すことがあります。

資料2 平成22年 船種別原因分類

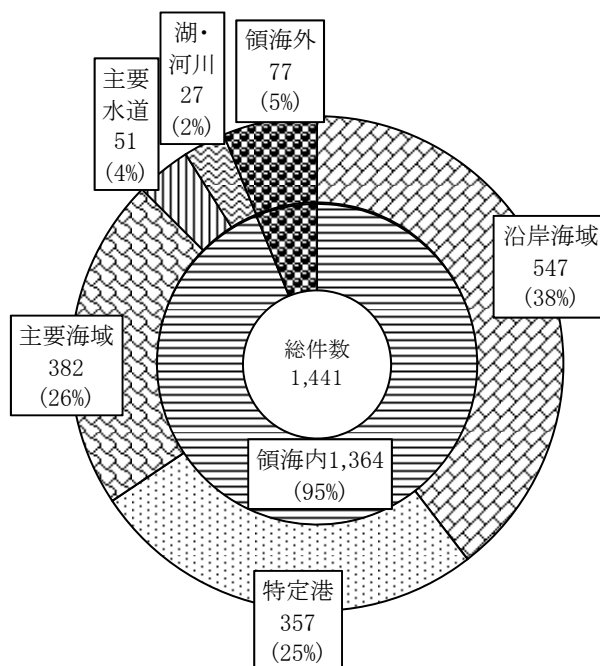
(単位：原因数)

原因	船種														合	
	客船	貨物船	油送船	漁船	引船	押船	作業船	遊漁船	はしけ(バージ)	プレジャーボート	交通船	台船	公用船	瀬渡船		その他
船舶運航管理の不適切				2						1						3
船体・機関・設備の構造・資材・修理不良				1		1										2
発航準備不良				1												1
水路調査不十分		3		1	1	3		1		4						13
針路の選定・保持不良	1		2	4						4			3			14
操船不適切	1	2		2	2		1			2						10
船位不確認	3	5	1	12		1		3		7			1		1	34
見張り不十分		21	2	104	2	2		10		40	4		1	5		191
居眠り		9	1	43	2					3	1					59
操舵装置・航海計器の整備・取扱不良																
気象・海象に対する配慮不十分								1		2						3
錨泊・保留の不適切	1		1	1		1				1					1	6
荒天措置不適切	1	1		4						4						10
灯火・形象物不表示				8												8
信号不履行		13	2	14	1	2		1		4					1	38
速力の選定不適切		1		4				1			1					7
航法不遵守		18	2	26	1	2				7						56
主機の整備・点検・取扱不良	3	3	1	9	2					1						19
補機等の整備・点検・取扱不良	2			7						1						10
潤滑油等の管理・点検・取扱不良				2	1			1								4
電気設備の整備・点検・取扱不良				1												1
甲板・荷役等作業の不適切	2	3	1	1	1		1									9
漁労作業の不適切				2												2
旅客・貨物等積載不良	1							1		2						4
サービスに関する指揮・監督の不適切	1	6	2	6												15
報告・引継の不適切				1												1
火気取扱不良																
不可抗力																
その他										1						1
合 計	16	85	15	256	13	12	2	19		84	6		5	5	3	521
裁決の対象となった船舶隻数	15	65	10	232	13	9	3	17	5	84	5	9	5	5	6	483
海難の原因ありとされた船舶隻数	14	64	10	216	11	9	2	17	0	80	5	0	5	5	3	441

※裁決では、1隻の船舶について複数の原因を示すことがあります。

※プレジャーボートには、モーターボート、水上オートバイ、ヨットを含みます。

資料3 平成22年 発生水域別件数（理事官が立件したもの）



資料4 平成22年 特定港、湖・河川における海難種類別発生件数（理事官が立件したもの）

(単位:件)

海難種類	発生件数													合計
	衝突	衝突(単)	乗揚	沈没	転覆	遭難	浸水	火災	爆発	機関損傷	死傷等	施設等損傷	安全・運航阻害	
特定港														
釧路		1												1
花咲											1			1
苫小牧	1													1
室蘭	1											1		2
函館			1		1			1						3
留萌		1												1
稚内					2									2
青森		2								1				3
八戸		2	1								1			4
釜石		1								1				2
仙台塩釜		1	1			2				1				5
秋田船川		1			1						1			3
鹿島	1	4								1				6
木更津										1				1
千葉	1	2	2								1			6
京浜(東京区)	2	1								1		1		5
京浜(川崎区)		2	1		1		1				1			6
京浜(横浜区)	3	3						1						7
横須賀			2											2
新潟潟	1		1							1		1	1	5
伏木富山	1		1					1			1			4
七尾			1											1
敦賀		1						1						2
清水	2													2
名古屋	2	6	1		1									10
舞鶴			1							1				2

(単位:件)

海難種類 特定港	衝突	衝突 (単)	乗揚	沈没	転覆	遭難	浸水	火災	爆発	機関 損傷	死傷等	施設等 損傷	安全・ 運航 阻害	合計
阪神(大阪区)	2	7	2							5				16
阪神(神戸区)	3	7	2			1				3		3		19
阪神(尼崎西宮芦屋区)		3	2					1						6
阪神(堺泉北区)	1	11	1							5				18
東播磨		2	1							1				4
姫路	4	4	4							1				13
和歌山下津		2								1		1		4
境			1									1		2
浜田		3			1						1			5
宇野	1	1												2
水島	6	4	5			1				1		2		19
福山		5	2					1		2	2			12
尾道糸崎	4	3	5											12
呉	1	10				1				1				13
広島	1	6	3			3				2				15
岩国	1													1
徳山下松	2	9	1			3	1			3				19
宇部	2													2
関門(若松区)	1	2	3											6
関門(若松区外)	2	1	1							2	1	1		8
徳島小松島		2	2							1				5
坂出		2				1								3
高松		3	3			2				1				9
松山	1	6	1									1		9
今治		3	1			1				1	1			7
新居浜		4	1			2								7
博多	1	1	1											3
三池			1											1
唐津												1		1
厳原		1												1
三角			1										1	2
鹿兒島	3		1								1			5
名瀬		1												1
金武中城		1	2							1				4
那覇		4	1			1				1				7
金沢		1					1			1				3
福井			1							2				3
柳井		1												1
三島川之江		1												1
三河		1												1
合計	51	140	62	0	7	18	3	6	0	43	12	13	2	357
湖・河川	5	1	2	3	2					2	11	1		27

注：事件が発生していない特定港は、掲載していない。

＊海難発生件数の統計

理事官が海難を認知するには、海上保安官からの「海難発生通知書」または船長からの船員法第19条による「海難報告書」などがあります。流木等の浮流物接触や軽度の船底接触などの比較的軽微な海難については、除いて処理しています。

資料5 平成22年 主要水道における海難種類別発生件数（理事官が立件したもの）

(単位:件)

海難種類	衝突	衝突 (単)	乗揚	沈没	転覆	遭難	浸水	火災	爆発	機関 損傷	死傷 等	施設 等損傷	安全・ 運航 阻害	合計
主要水道														
浦賀水道			1							1	1			3
伊良湖水道	2	1												3
布施田水道												1		1
明石海峡	3	2	1							1				7
友ヶ島水道	4		1											5
鳴門海峡	3	1	1								1	1		7
来島海峡	3		3		1							1		8
三原瀬戸						1								1
釣島水道			2											2
音戸瀬戸								1						1
大島瀬戸	2		1											3
上関瀬戸		2	1											3
平戸瀬戸		3	4											7
合計	17	9	15	0	1	1	0	1	0	2	2	3	0	51

資料6 平成22年 主要海域における海難種類別発生件数（理事官が立件したもの）

(単位:件)

海難種類	衝突	衝突 (単)	乗揚	沈没	転覆	遭難	浸水	火災	爆発	機関 損傷	死傷 等	施設 等損傷	安全・ 運航 阻害	合計
主要海域														
津軽海峡					1		1					2		4
陸奥湾	2		2				1	1			1			7
東京湾	3					1		1		1		1		7
伊勢湾	2	1												3
三河湾		1	1											2
紀伊水道	3	2	2			1				2		1		11
大阪湾	4	4								1		1		10
播磨灘	13	4	14			2				7		6		46
備讃海域東部	4	5	14			3	1			5	2	2		36
備讃海域西部	19	8	7			7	1			6	2	1		51
備後・燧灘	3	5	3			1				3	1	3		19
安芸灘・広島湾	27	21	29	2		12	2	1		6	4			104
伊予灘	13	2	3			1				3		1		23
周防灘	7	2	3		1						1	2		16
豊後水道	8	2	6			2	1			2	1			22
島原湾・八代海	7	3	6			1			1		3			21
合計	115	60	90	2	2	31	7	3	1	36	15	20	0	382

資料7 平成22年 沿岸海域及び領海外における海難種類別発生件数（理事官が立件したもの）

(単位:件)

海難種類	衝突	衝突 (単)	乗揚	沈没	転覆	遭難	浸水	火災	爆発	機関 損傷	死傷 等	施設 等損傷	安全・ 運航 阻害	合計
沿岸海域														
雄冬岬～紋別	2		1							1				4
紋別～十勝川口	6				1	1		1		2	2	2		15
十勝川口～白神岬	4		1		2	1				1	1			10
白神岬～雄冬岬	4	1	1	1	1		1	1		1	3			14
尻屋崎～鮎ヶ崎	4	1	4		1	1		1		2	5	2		21
鮎ヶ崎～阿武隈川口		1	3		2	4	2	2		5	4			23
阿武隈川口～犬吠崎	6		3		1		1	2		3	1			17
犬吠崎～野島崎	2	1	2			1		1		2	1	2		12
野島崎～天竜川口	12	5	25	1	3		7			9	5	5		72
天竜川口～新宮川口	17	4	11		2		1	2		2	4			43
新宮川口～日ノ御崎	4	1	7		1	1				5	1			20
蒲生田岬～高茂崎	1	1	3							1	3			9
竜飛岬～鼠ヶ関	1		1		1	3				2	1			9
鼠ヶ関～糸魚川	5		1		1	2				1	2		1	13
糸魚川～経ヶ岬	15	2	3		2	1	1	2		8	2			36
経ヶ岬～川尻岬	14	3	6		3	4	1	2		6	1		1	41
隠岐諸島		1	2			1				2	1			7
川尻岬～烏帽子島	9	1	4				1			2	1	1		19
対馬列島		1	3							2				6
烏帽子島～坊ノ岬	12	1	30		1	1		4	1	10	4		1	65
坊ノ岬～鶴御崎	7	1	5		3			1		3		2		22
南西諸島	7	14	25	1	1	6		1		6	4		2	67
南方列島			1							1				2
合計	132	39	142	3	26	27	15	20	1	77	46	14	5	547
領海外	26	1	2			2		1		37	7	1		77

資料8 平成22年 船種・海難種類別発生隻数（理事官が立件したもの）

(単位:隻)

海難種類 船種	衝突	衝突 (単)	乗揚	沈没	転覆	遭難	浸水	火災	爆発	機関 損傷	死傷 等	施設 等損 傷	安全・ 運航 阻害	合計	構成比 (%)
旅客船	10	40	16			14	1	3	1	15	7	3	3	113	6
貨物船	147	101	97			14	2			55	12	21		449	24
油送船	39	16	13			8	2	2		12	2	1		95	5
漁船	259	30	64	2	21	13	8	24		89	34	6	1	551	30
引船	34	15	26		3	14	1			10	3	5		111	6
押船	11	8	15	1	1	5		1	1	2		3		48	2
作業船	4	4	5		3	2		1			1	3		23	1
はしけ	6	7	8			3								24	1
台船	15	0	3		2	2						1		23	1
交通船	2	2	2	1							1			8	1
水先船	0	3												3	1
公用船	7	2	8	1		2				1				21	1
遊漁船	35	5	8			1	1	2		1	5			58	3
瀬渡船	1		2		1					2	1			7	1
ブ レ ジ ャ ー ボ ー ト	モーターボート	82	17	37	4	8	6	7	2	8	7	10	3	191	10
	水上オートバイ	31	7	1		1				2	21			63	3
	ヨット	1		12				1		1		3		18	1
	ボート	8	2			1		1	1					13	1
	小計	122	26	50	4	10	6	9	3	0	11	28	3	285	15
その他	5	4	9		1	2					2	3		26	1
不詳	13	3	4				1							21	1
合計	710	266	330	9	42	86	25	36	2	198	96	59	7	1866	100

資料9 平成22年 海難種類・トン数別発生隻数（理事官が立件したもの）

(単位:隻)

海難種類	20 トン未満	20 トン以上 100 トン未満	100 トン以上 200 トン未満	200 トン以上 500 トン未満	500 トン以上 1,600 トン未満	1,600 トン以上 3,000 トン未満	3,000 トン以上 5,000 トン未満	5,000 トン以上 10,000 トン未満	10,000 トン以上 30,000 トン未満	30,000 トン以上	不詳	合計
衝突	302	32	57	72	31	12	12	20	13	9	149	709
衝突(単)	53	15	45	56	37	6	3	6	7	3	34	265
乗揚	112	25	38	77	17	1	4	1		1	56	332
沈没	5										3	8
転覆	28			1							14	43
遭難	26	10	14	15	6	2	1				12	86
浸水	14	2	2	1							6	25
火災	25		2	3	1						5	36
爆発	1	1										2
機関損傷	55	10	36	54	15	4	1	2	2		19	198
死傷等	46	6	6	9	3	2		1	1		22	96
施設等損傷	18	2	7	13	3	4		1	1	1	9	59
安全・運航阻害	3			1				1			2	7
合計	688	103	207	302	113	31	21	32	24	14	331	1866
構成比(%)	37	5	11	16	6	2	1	2	1	1	18	100

資料 10 平成 22 年 船種・トン数別発生隻数（理事官が立件したもの）

(単位:隻)

船種	トン数区分		20	100	200	500	1,600	3,000	5,000	10,000	30,000 トン以上	不詳	合計	構成比 (%)
	20 トン未満	20 トン以上 100 トン未満	100 トン以上 200 トン未満	200 トン以上 500 トン未満	500 トン以上 1,600 トン未満	1,600 トン以上 3,000 トン未満	3,000 トン以上 5,000 トン未満	5,000 トン以上 10,000 トン未満	10,000 トン以上 30,000 トン未満					
旅客船	38	8	17	15	14	5	2	8	5		1	113	6	
貨物船		4	84	204	65	14	11	23	19	12	13	449	24	
油送船	1	10	16	19	29	7	6			1	6	95	5	
漁 船	391	47	35	42	1						35	551	29	
引 船	49	15	30	12							5	111	6	
押 船	15	7	19	3	1						3	48	3	
作業船	14			1			1				7	23	1	
はしけ											24	24	1	
台 船				2				1			20	23	1	
交通船	3		1	1							3	8	1	
水先船	3											3	1	
公用船	3	7	3	3	2	2		1				21	1	
遊漁船	44										14	58	3	
瀬渡船	6										1	7	1	
プ レ ジ ヤ ー ボ ー ト	モーターボート	72	1									118	191	10
	水上オートバイ	25										38	63	3
	ヨット	8										10	18	1
	ボート	4	1									8	13	1
	小計	109	2									174	285	15
その他	7	3	2		1	3					10	26	1	
不 詳	6									1	14	21	1	
合 計	689	103	207	302	113	31	21	32	24	14	330	1866	100	

資料 11 平成 22 年 海難種類別・死傷者等の状況（理事官が立件したもの）

(単位:人)

海難種類	船 員			旅 客			そ の 他			小 計			合計	構成比 (%)
	死亡	行方 不明	負傷	死亡	行方 不明	負傷	死亡	行方 不明	負傷	死亡	行方 不明	負傷		
衝 突	4	3	60			31	2		20	6	3	111	120	40
衝突(単)			18			8			26	0	0	52	52	17
乗 揚	1		7			1			1	1	0	9	10	3
沈 没										0	0	0	0	0
転 覆		1	1	1						1	1	1	3	1
遭 難			1							0	0	1	1	1
浸 水										0	0	0	0	0
火 災			1							0	0	1	1	1
爆 発			1							0	0	1	1	1
機関損傷										0	0	0	0	0
死傷等	12	9	33	5		14	4		31	21	9	78	108	35
施設等損傷									1	0	0	1	1	1
安全・運航阻害										0	0	0	0	0
小 計	17	13	122	6	0	54	6	0	79	29	13	255	297	100
合 計	152			60			85			297				
構成比(%)	51			20			29			100				

資料 12 平成 22 年 船種別・死傷者等の状況（理事官が立件したもの）

(単位:人)

区分 船種	船 員			旅 客			そ の 他			小 計			合計	構成比 (%)
	死亡	行方 不明	負傷	死亡	行方 不明	負傷	死亡	行方 不明	負傷	死亡	行方 不明	負傷		
旅客船	1	1	7			10			3	1	1	20	22	7
貨物船	4	2	8			2				4	2	10	16	5
油送船	0	0	2							0	0	2	2	1
漁 船	11	7	55			7	1		4	12	7	66	85	28
引 船		1	2							0	1	2	3	1
押 船			1							0	0	1	1	1
作業船			1				1			1	0	1	2	1
はしけ										0	0	0	0	0
台 船										0	0	0	0	0
交通船			1	1		1				1	0	2	3	1
水先船										0	0	0	0	0
公用船			1							0	0	1	1	1
遊漁船			2	2		17			2	2	0	21	23	7
瀬渡船				1						1	0	0	1	1
プレ ジ ャ ー ボ ー ト	モーターボート		22			5	2		35	2	0	62	64	21
	水上オートバイ		2	15	2		11	2	34	4	2	60	66	22
	ヨット			1					1	0	0	2	2	1
	ボート			4						0	0	4	4	1
	小計	0	2	42	2	0	16	4	0	70	6	2	128	136
その他	1					1				1	0	1	2	1
不 詳										0	0	0	0	0
小 計	17	13	122	6	0	54	6	0	79	29	13	255	297	100
合 計	152			60			85			297				

資料 13 平成 22 年 船種・海難種類別申立て隻数

(単位:隻)

海難種類 船種	衝突	衝突 (単)	乗揚	沈没	転覆	遭難	浸水	火災	爆発	機関 損傷	死傷 等	施設 等損 傷	安全・ 運航 阻害	合計
旅客船	3	6	4			1				1	5			20
貨物船	48	10	15	1		1					1	3		79
油送船	11	2	1							1	1		1	17
漁 船	140	22	41	1	8	3	4	1		10	13			243
引 船	4		3		2	1					2			12
押 船	3		2									1		6
作業船	3				1									4
はしけ(バージ)	2		1											3
台 船	4		2								1			7
交通船	2		1											3
水先船														0
公用船	1		2								1	1		5
遊漁船	13	4	6										1	24
瀬渡船	2	1	1			1								5
プレジャーボート	54	10	14		3	1	1				6	1	1	91
その他			3		1							1		5
合 計	290	55	96	2	15	8	5	1	0	12	30	7	3	524

資料 14 平成 22 年 裁判における船種・海難種類別隻数

(単位:隻)

海難種類 船種	衝突	衝突(単)	乗揚	沈没	転覆	遭難	火災	機関損傷	死傷等	その他	合計	構成比 (%)
旅客船	1	1	6			1	1	2	3		15	3
貨物船	36	9	11	1		1		3	2	2	65	14
油送船	5	2	2						1		10	2
漁船	149	16	37	1	4	1		14	5	5	232	48
引船	4		2		2	1		2	1	1	13	3
押船	4		2							3	9	2
作業船	1				2						3	1
遊漁船	9	1	5						1	1	17	3
はしけ(バージ)	4									1	5	1
プレジャーボート	49	5	14		4	1			8	3	84	17
交通船	4		1								5	1
台船	4		3							2	9	2
公用船	1		3							1	5	1
瀬渡船	4	1									5	1
その他	1		2						3		6	1
合計	276	35	88	2	12	5	1	21	24	19	483	100

※海難種類におけるその他とは、施設損傷、運航阻害、浸水を含みます。

資料 15 平成 22 年 裁判におけるトン数・船種別隻数

(単位:隻)

船種 トン数区分	旅客船	貨物船	油送船	漁船	遊漁船	プレジャーボート	作業船等	交通船	公用船	瀬渡船	その他	合計
トン数表示なし	1					46	12				3	62
5トン未満				96	7	34	1	2		1	1	142
5トン以上20トン未満	4			105	10	4	11	3		1		138
20トン以上100トン未満	3			14			4		3			24
100トン以上200トン未満	3	15	2	13			6		1	1		41
200トン以上500トン未満	2	35	1	4					1	1	1	45
500トン以上1,600トン未満	1	4	6				3			1	1	16
1,600トン以上3,000トン未満		2	1				1					4
3,000トン以上5,000トン未満		1					1					2
5,000トン以上10,000トン未満	1	5										6
10,000トン以上30,000トン未満		2										2
30,000トン以上		1										1
合計	15	65	10	232	17	84	39	5	5	5	6	483

※作業船等とは、作業船、引船、押船、はしけ、台船を含みます。

平成 23 年版レポート 海難審判

平成 23 年 12 月発行

海難審判所

〒100-8918 東京都千代田区霞が関 2-1-2

電話 03-5253-8821 F A X 03-5253-8947

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

メールアドレス jmat@mlit.go.jp