

平成26年版レポート

海難審判



海難審判所

Japan Marine Accident Tribunal

国土交通省

空白ページ

巻頭言

平素から海難審判行政に対するご理解とご支援をいただき、ありがとうございます。

海難審判制度は、古くは明治9年に海員審問制度が設けられたことに始まり、明治30年に海員懲戒法が施行され、その後、昭和23年に海難審判法が施行されるに至り、以来、平成20年の改正を経て、60数年が経過しました。その間、厳正な手続きによる調査及び審判を行うことにより海難の発生防止に取り組むという姿勢は一貫して変わっておりません。

四方を海に囲まれ、資源の乏しい我が国では、物流において船による輸送手段は欠かせないものであり、その安全性の確保は重要な課題であります。海難は依然として発生し続けており、当所の役割は、従来にも増して重要になってきております。

海難審判では、海難が海技士等の故意又は過失によって発生したものであるときは、海難を発生させた海技士等に対し、裁決をもって懲戒を行うこととしています。裁決では、複数の海難原因の中から海難の発生防止に最も有効である懲戒の理由となる原因や過失行為の内容など、海難の発生防止に役立つ情報や教訓が記載されております。

今後も裁決を通じて、海難の発生防止に寄与していくことが大事であり、全力で任務を遂行する所存です。

「平成26年版レポート 海難審判」では、平成25年中に発生した海難の発生状況や裁決について取りまとめ、また、その裁決の中から、海事関係者の方々に参考になると思われる事例を航法別、船種別にそれぞれ詳しく紹介しております。また、コラムでは、関係者の利便性等を考慮した「テレビ会議の方法による調査と審判」について掲載しております。

本誌を通じて、海難防止と、海難審判行政に対する皆様のご理解を一層深めていただければ幸いです。

平成26年12月 海難審判所長

目 次

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	4
1 海難調査	4
(1) 海難の認知、立件及び調査	4
(2) 海難審判法の対象となる海難	4
(3) 審判開始の申立て	6
2 海難審判	7
裁決の状況と原因	9
1 裁決の状況	9
(1) 海難種類別裁決件数	9
(2) 船種・海難種類別隻数	9
(3) 免許種類別懲戒の状況	10
2 裁決における原因	11
航法不遵守による海難の裁決事例	13
船種別海難	25
(1) 旅客船	25
(2) 貨物船	25
(3) 漁 船	26
(4) 遊漁船	26
(5) プレジャーボート	26
(6) 押船・引船	27
船種別による海難の裁決事例	29

インフォメーション

1 JMATニュースレター	53
2 海難審判所ホームページ	53
3 子どもたちへの広報活動	53

資料編

資料 1	海難種類別原因分類	54
資料 2	船種別原因分類	55
資料 3	発生水域別件数	56
資料 4	特定港及び湖・河川における海難種類別発生件数	56
資料 5	主要水道における海難種類別発生件数	58
資料 6	主要海域における海難種類別発生件数	58
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	59
資料 8	船種・海難種類別発生隻数	60
資料 9	海難種類・トン数別発生隻数	61
資料 10	船種・トン数別発生隻数	62
資料 11	海難種類別・死傷者等の状況	63
資料 12	船種別・死傷者等の状況	64
資料 13	船種・海難種類別申立て隻数	65
資料 14	裁決におけるトン数・船種別隻数	66

海難審判所の現状

1 海難審判制度の目的と任務

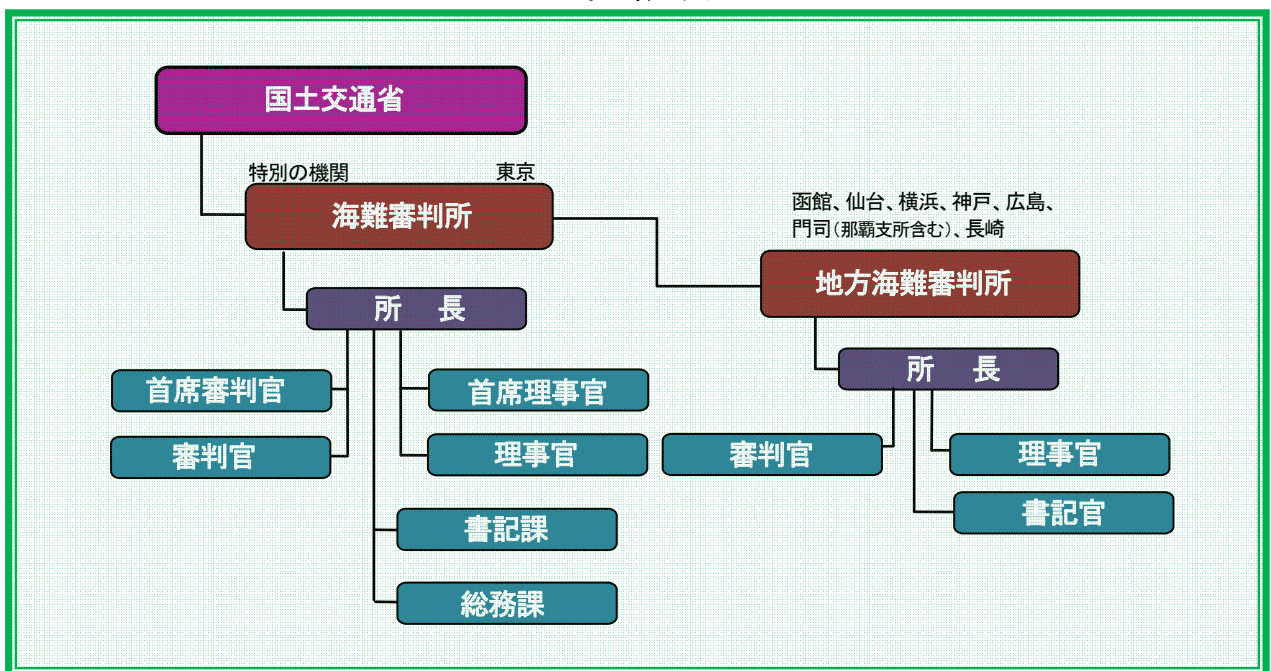
海難審判法は、第1条において「職務上の故意又は過失によつて海難を発生させた海技士若しくは小型船舶操縦士又は水先人に対する懲戒を行うため、国土交通省に設置する海難審判所における審判の手續等を定め、もつて海難の発生の防止に寄与することを目的とする。」として目的を定め、第8条において「海難審判所は、海技士若しくは小型船舶操縦士又は水先人に対する懲戒を行うための海難の調査及び審判を行うことを任務とする。」として海難審判所の任務を定めています。また、これら任務を達成するための手段として、第9条において海難審判所を行う調査や審判などの所掌事務を定めています。

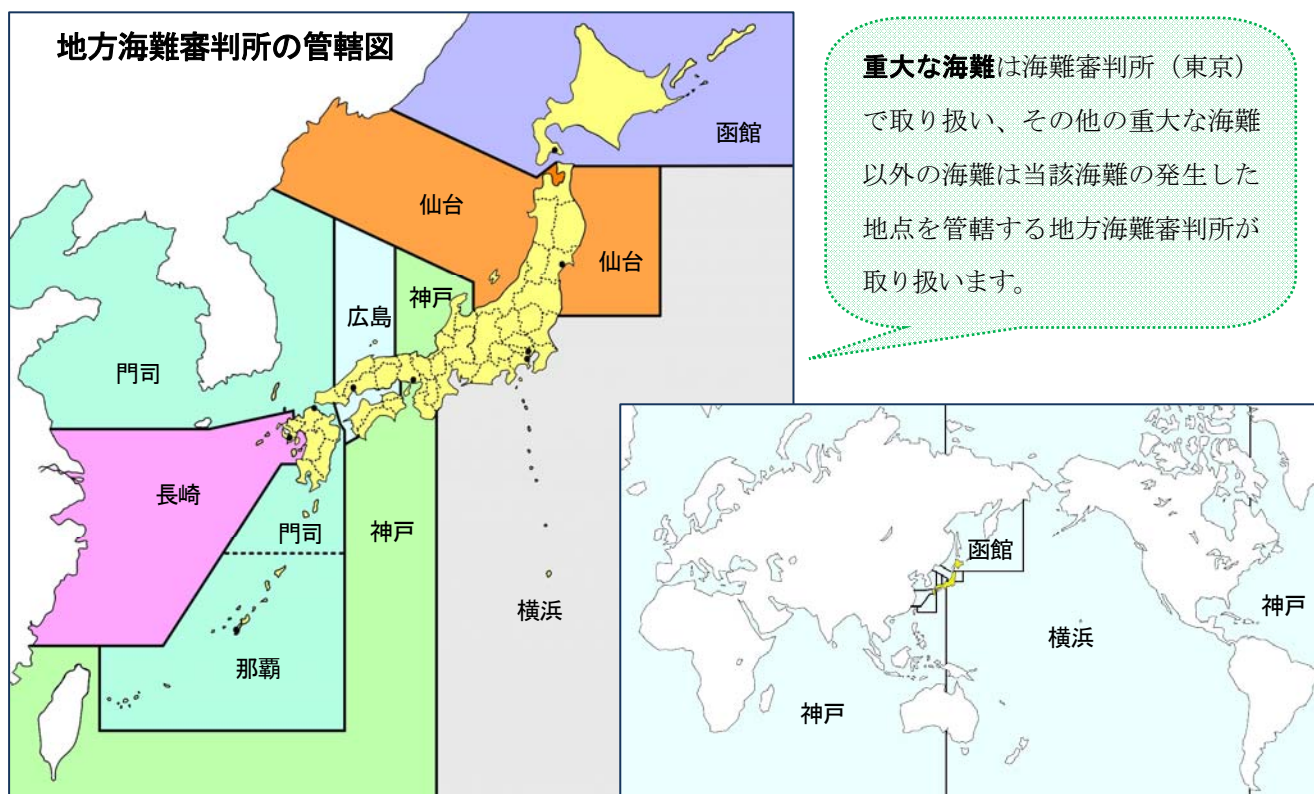
2 海難審判所の組織と管轄

海難審判所は、国家行政組織法第8条の3に規定された「特別の機関」であり、国土交通省に置かれています。

海難審判所の組織は、25人の審判官と23人の理事官、その他の職員36人からなる84人で構成されており、海難審判所（東京都）と函館（函館市）、仙台（仙台市）、横浜（横浜市）、神戸（神戸市）、広島（広島市）、門司（北九州市）、長崎（長崎市）の各地方海難審判所及び門司地方海難審判所那覇支所（那覇市）の全9箇所の審判所で、海難の調査や審判業務を行っています。

組織図





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

3 海難審判所の現状

海難審判制度は、昭和23年の海難審判法施行以来、理事官による調査・審判開始申立てと、海難関係人が列席する対審形式の審判とにより、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て懲戒を行ってきました。平成20年の法改正により、その目的の一部が変わりましたが、現在においても海難の原因に関わる船員等の行為を特定すること、その故意又は過失を認定すること及び懲戒の量定を判断することがいずれも容易でないことから、このような手続きを取っています。

海難審判所では、国民の利便性の向上のため、テレビ会議システムの利用による調査・審判の実施、GPS、AIS、VDR等航海機器類のデータの活用による調査精度の向上、ホームページの充実による適時適切な情報発信などを進めています。

コラム

テレビ会議システムによる審判・調査とは？

海難審判所では、関係者の利便性の向上及び業務の円滑を図るため、全国9箇所の審判所にテレビ会議システムを導入し、審判・調査に同システムを利用しています。

受審人等が遠隔地に居住しているなどの理由で、審判を開廷する審判所に出廷することが困難な場合は、このテレビ会議システムを利用して、居住地などの最寄りの審判所に出廷し、審判を受けることができます。

また、テレビ会議システムは、理事官の面接調査においても活用されており、海難発生後に当該船舶が他の審判所の所在地の最寄りの港に入港し、理事官が海難関係人の早急な調査を行う必要がある場合や、海難関係人が遠隔地に居住しているときには、テレビ会議システムにより面接調査を行うことができます。

テレビ会議システムを利用した審判及び調査は、関係者の時間的・経済的な負担の軽減等に役立っています。

..... テレビ会議システムによる審判（那覇⇄函館）.....



審判を受ける方

自宅の近くや、休暇で下船した港の近くなど出廷しやすい審判所の審判廷で、テレビ会議システムを通じて、審判官、理事官及び補佐人の質問の受け答えなどを行います。



函館地方海難審判所



審判官、理事官及び補佐人は、事件を管轄する海難審判所の審判廷に列席し、テレビ会議システムにより質問などを行います。

手続きの詳細はホームページをご覧ください。 <http://www.mlit.go.jp/jmat/annai/ukeru/ukerul.htm>

海難の調査と審判

1 海難調査

(1) 海難の認知、立件及び調査

海難審判所及び全国 8 箇所の地方海難審判所等の理事官は、関係行政機関からの報告や新聞・テレビの報道等により海難の発生を認知したときは、直ちに事実関係の調査を開始します。そして、その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と認めたときには、これを事件として更に調査を行って証拠を集取します。

海難は、人の行為、船舶の構造、設備、性能、管理及び運航の形態、労働環境、海上環境、自然現象等の諸要素が複合して発生することから、理事官は、海難関係人との面接調査、船舶や発生場所などの検査を行い、また、海難関係人に報告や帳簿書類等物件の提出、関係行政機関に資料等を求めるなどし、さらに、科学的な知識又は判断が必要なときは鑑定を依頼するなどして、事実関係と海技士等の職務上の故意又は過失の認定に必要な事項を調査します。

(2) 海難審判法の対象となる海難

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、このいずれかに該当する場合、理事官は調査を開始します。

○ 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、船舶の大小・用途を問わず、人又は物を乗せて海域、河川及び湖沼等を航行する全ての船隻をいい、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全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、機関又は備え付けられた装置や設備の全部又は一部に生じた損傷をいい、「船舶の運用に関連した船舶以外の施設の損傷」とは、船舶が、定置網や養殖施設等に乗入れたり、衝突したりし、当該施設に損傷を生じさせた場合などをいいます。

＊「二 船舶の構造、設備又は運用に関連した人の死傷」

前記第一号の損傷発生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ときでも、次のような場合には、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
- ・係留作業中、張力のかかった係船ロープが切断して、身体を強打して死傷した
- ・積荷から発生したガスによる中毒や船倉内の酸欠により死傷した
- ・フェリーの車両甲板で自動車を誘導中、自動車に接触して死傷した
- ・揚網中に漁ろう機械に挟まれて死傷した

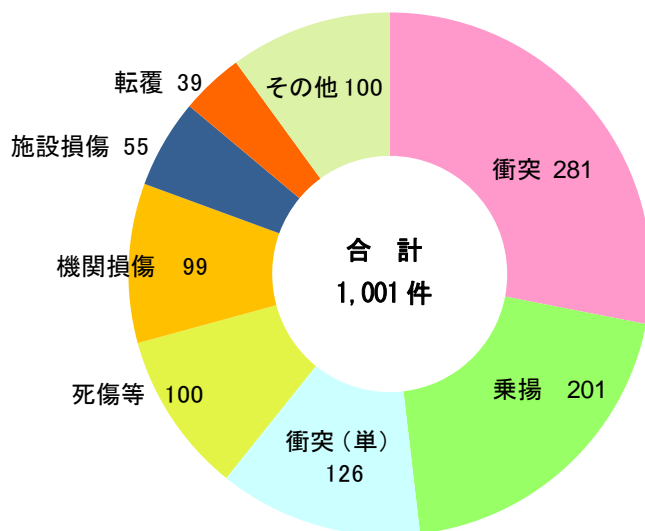
＊「三 船舶の安全又は運航の阻害」

前記第一号及び第二号のほか、損傷や死傷が発生しなかった場合でも、次のようなときには、対象の海難となります。

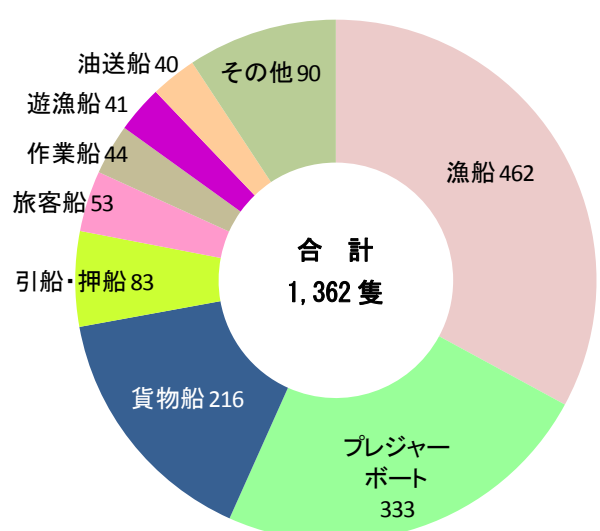
- ・荷崩れによる船体の傾斜で転覆、沈没などのおそれが生じた
- ・燃料切れで機関が停止して漂流した
- ・砂州に乗り揚げ、損傷はなかったが航海を継続できなくなった

平成 25 年に理事官が立件した海難は 1,001 件 1,362 隻で、海難種類別では衝突 281 件 (28.1%) が最も多く、以下、乗揚 201 件 (20.1%)、衝突 (単) 126 件 (12.6%) などとなっており、船種別では漁船 462 隻が最も多く、全体の約 34% を占めています。

平成 25 年 海難種類別立件件数



平成 25 年 船種別立件隻数



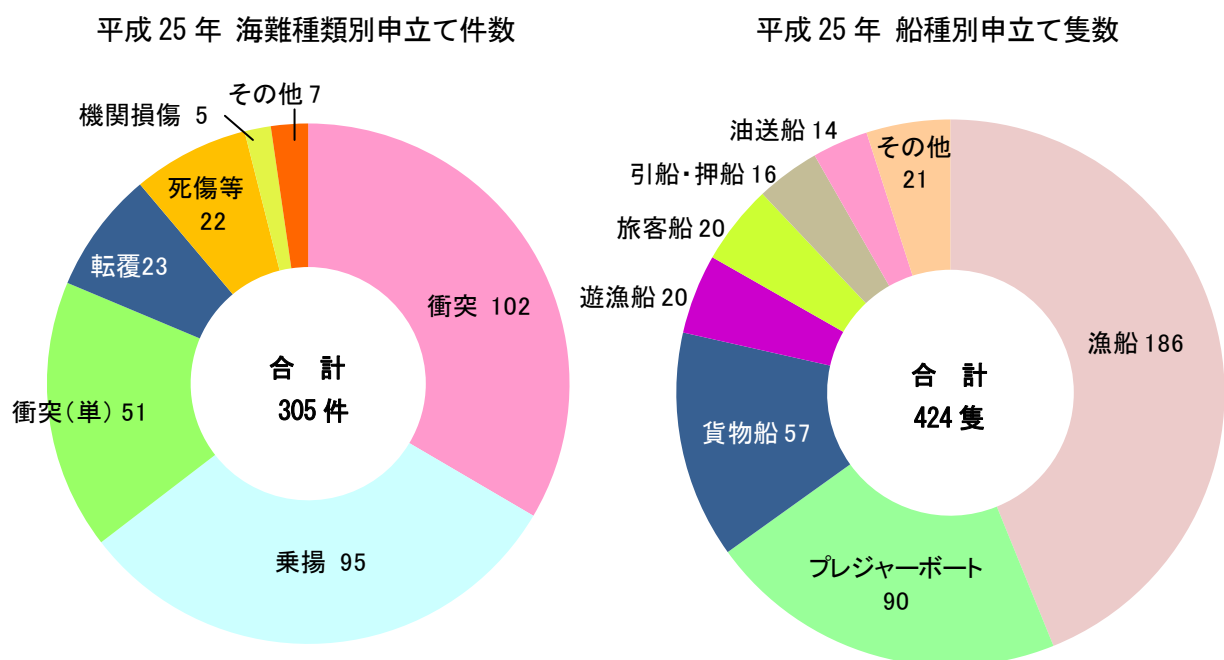
※「衝突(単)」とは、船舶が岸壁、栈橋、灯浮標等の施設、岩場、水面上に露出した沈船、漂流物(流木、冰山、その他の漂流している物)等に衝突したものの総称をいう。なお、岩場や沈船に衝突した場合で、船舶の喫水線下に損傷を生じた場合は「乗揚」に分類している。

(3) 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、その海技士等を受審人に指定して、事件を管轄する海難審判所又は地方海難審判所に審判開始の申立てを行います。また、理事官は、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、海技士等以外の海難関係人を指定海難関係人に指定します。

ただし、海難審判法の対象となる海難であっても、海技士若しくは小型船舶操縦士又は水先人といった、海難関係人が日本の海技免許等を有していなかったり、死亡したなどで、受審人となる者がいない場合は、審判開始の申立ては行いません。

平成 25 年に理事官が審判開始の申立てを行った海難は 305 件 424 隻で、海難種類別では衝突 102 件(33.4%)が最も多く、以下、乗揚 95 件(31.1%)、衝突(単) 51 件(16.7%)などとなっており、船種別では漁船 186 隻が最も多く、全体の約 44%を占めています。



【船体検査を行う理事官】

2 海難審判

理事官によって「審判開始の申立て」が行われると、海難審判所は、受審人に指定された海技士等に対する海難審判を開始します。

重大な海難（2ページ参照）の審判は、東京の海難審判所において3人の審判官で構成する合議体によって、その他の海難の審判については、地方海難審判所等において通常1人の審判官によって、いずれも公開の審判廷で行われます。審判には、審判官のほか書記、理事官が列席し、受審人及び指定海難関係人が、また、受審人等が補佐人を選任した場合には当該補佐人（以下、これらの者を「審判関係人」という。）が出廷します。

海難審判の審理は、理事官及び審判関係人が審判廷で意見を陳述し、理事官が集取した証拠や、審判関係人が提出した証拠の取調べを口頭で行う口頭弁論（下の囲み記事を参照）によって行われます。

また、審理の過程で必要があれば、審判官の職権によって、又は審判関係人の申立てによって証人や鑑定人、通訳人に出廷を求めることもあります。

審理が終了すると、海難審判所は、裁決により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と受審人に対する懲戒（免許の取消し、業務の停止、戒告）を言い渡します。

受審人は、この裁決に対して不服がある場合、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。

提訴が行われず裁決が確定すると、理事官が裁決に基づく懲戒を執行します。懲戒が一定期間の業務停止である場合、理事官は、懲戒を受けた受審人に対して海技免状等の提出を求め、期間満了後にこれを還付します。

海難審判の諸原則

◇公開主義◇

全ての海難審判は、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、書面のやりとりではなく、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◇

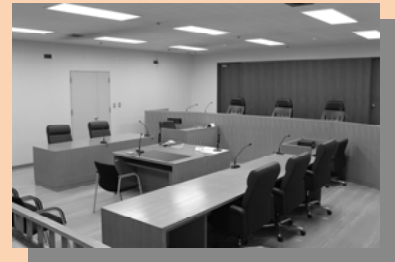
海難審判所の裁決は、海難の事実及び受審人に係る職務上の故意又は過失の内容を明らかにし、かつ、証拠によってその事実を認めた理由を示さなければならないことから、故意又は過失の内容や懲戒の量定を判断する根拠となる海難の事実を認定します。事実の認定にあたっては、公正を確保するため、審判廷で取り調べた証拠によらなければなりません。

したがって、事故の現場や船上など、審判廷以外の場所で事物の検査や証人への尋問などを行った場合は、それらを書面にして審判廷で証拠調べを行わなければなりません。

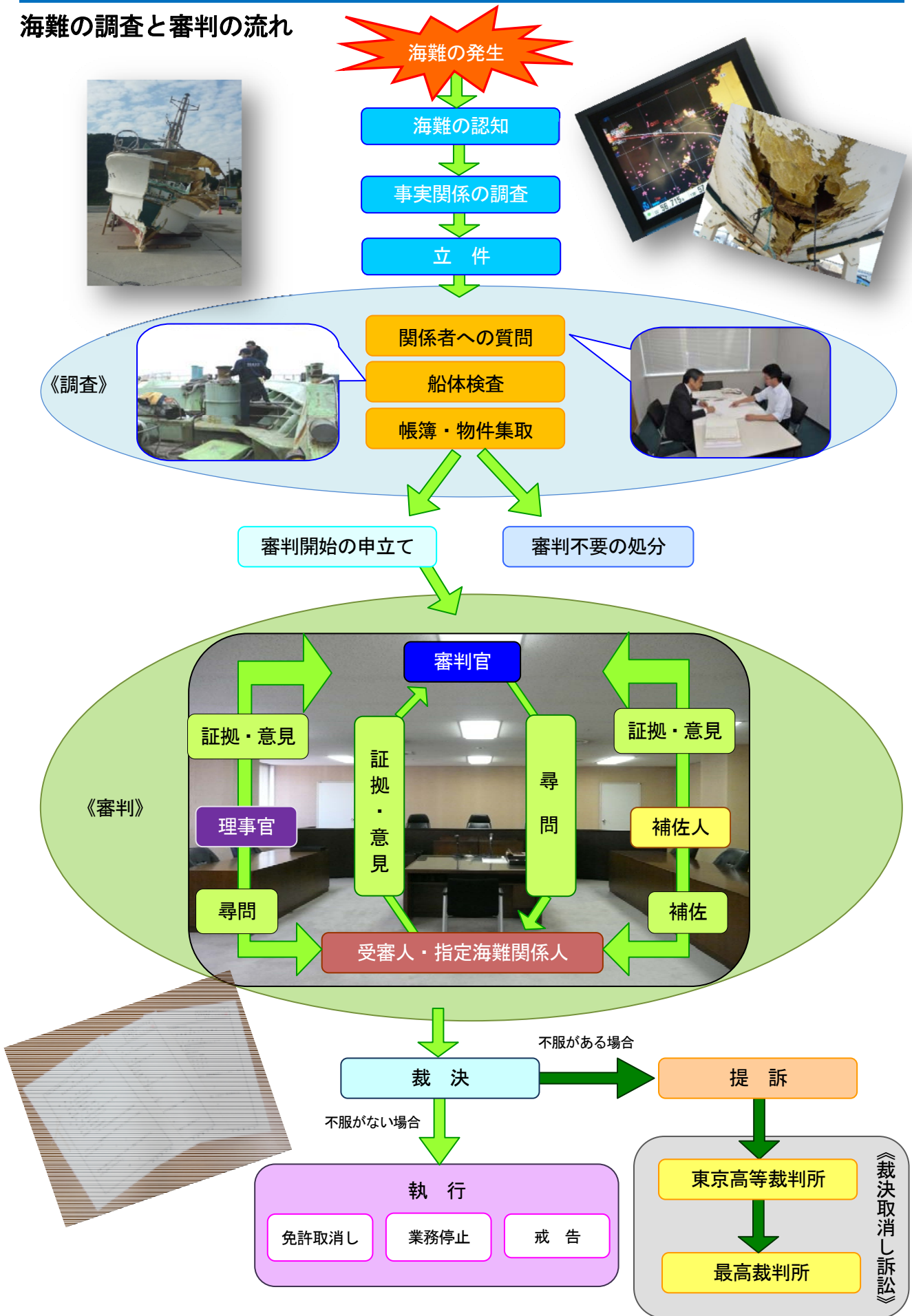
◇自由心証主義◇

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、証拠の証明力について、審判官の実務に基づいた経験と見識に基づく経験法則や、論理法則に従った公正な判断が期待されているということであり、恣意的な判断を許すということではありません。



海難の調査と審判の流れ

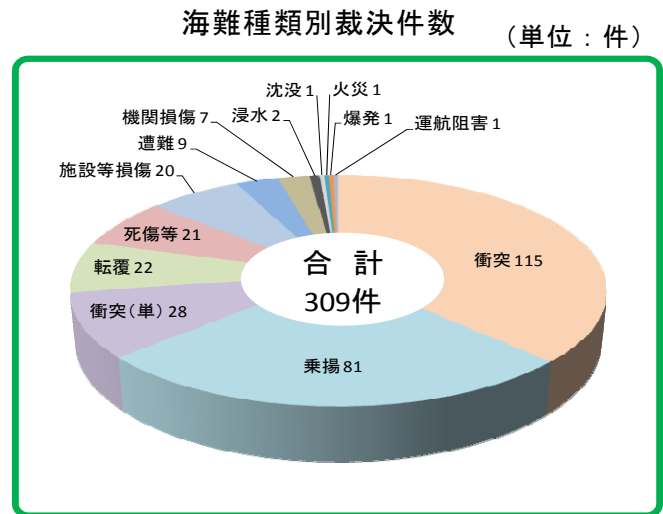


裁決の状況と原因

1 裁決の状況

(1) 海難種類別裁決件数

平成 25 年には、309 件の裁決が言い渡され、その中で衝突が 115 件と最も多く、全件数の 37.2%を占めており、以下、乗揚が 81 件(26.2%)、衝突(単)が 28 件(9.1%)、転覆が 22 件(7.1%)、死傷等が 21 件(6.8%)、施設等損傷が 20 件(6.5%)などとなっています。



(2) 船種・海難種類別隻数

裁決の対象となった船舶は 446 隻となっており、船種別では、漁船が 173 隻で最も多く、全隻数の 38.8%を占め、次いでプレジャーボートが 117 隻(26.2%)となっています。

海難種類別では、衝突が 240 隻と最も多く、全隻数の 53.8%を占めており、次いで乗揚が 84 隻(18.8%)となっています。

船種・海難種類別隻数

(単位：隻)

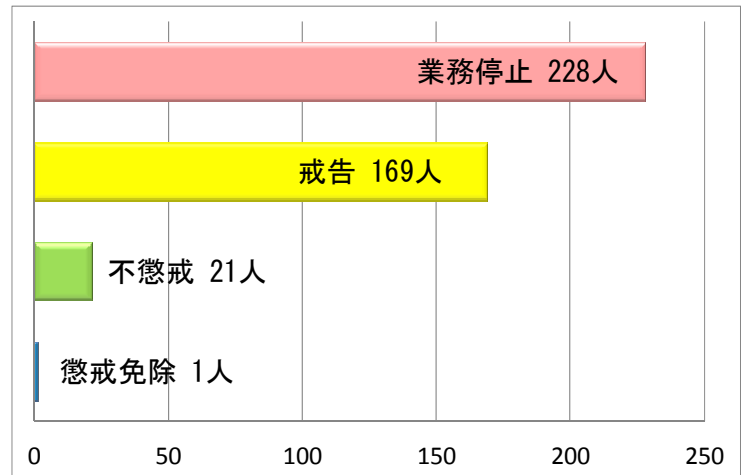
海難種類 船種	衝突	衝突 (単)	乗揚	沈没	浸水	転覆	機関損傷	火災	爆発	施設等 損傷	運航障害	遭難	死傷等	合計
旅客船	4	1	6						1		1	2	3	18
貨物船	30	8	19			1	1			2			2	63
油送船	4	1	1					1						7
漁船	107	10	29			10	6			3		2	6	173
引船	5		1	1		1				1		1		10
押船	2		2			1						1		6
作業船	2					1				1		1		5
遊漁船	11	2	4							2		1		20
瀬渡船		1	1							1			1	4
プレジャーボート	65	4	16		2	10				10		2	8	117
交通船		1												1
公用船			2											2
非自航船	7		3			2				1		2		15
その他	3					1							1	5
合計	240	28	84	1	2	27	7	1	1	21	1	12	21	446

※プレジャーボートには、モーターボート、水上オートバイ及びヨットを含む。

※非自航船とは、はしけ、バージ、台船等をいう。

(3) 免許種類別懲戒の状況

平成 25 年に言い渡された 309 件の裁決のうち、受審人は 419 人で、業務停止を言い渡された者が 228 人 (54.4%)、戒告が 169 人 (40.4%)、不懲戒^(※1)が 21 人 (5.0%)、懲戒免除^(※2)が 1 人 (0.2%) となっています。



受審人の免許種類別では、一級小型船舶操縦士が 207 人と全体の 49.4%を占め最も多くなっており、次いで二級小型船舶操縦士が 89 人 (21.2%) となっています。

- (※1) 「不懲戒」・・・受審人の行為に職務上の故意又は過失が認められず、懲戒されなかったもの。
- (※2) 「懲戒免除」・・・懲戒すべきところを本人の経歴等を考慮して免除したもの。

免許種類別懲戒の状況

(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		1	3			4
	二級		2	2			4
	三級		8	12	3	1	24
	四級		13	6	3		22
	五級		25	18	1		44
	六級		4	1			5
海技士(機関)	一級						0
	二級						0
	三級				1		1
	四級		1	3			4
	五級		2	2			4
	六級						0
小型船舶操縦士	一級		117	84	6		207
	二級		48	35	6		89
	特殊		5		1		6
水先人	一級		2	3			5
	二級						0
	三級						0
合計		0	228	169	21	1	419

※ 小型船舶操縦士のうち「特殊」には、「一級」又は「二級」との併有者は含まない。

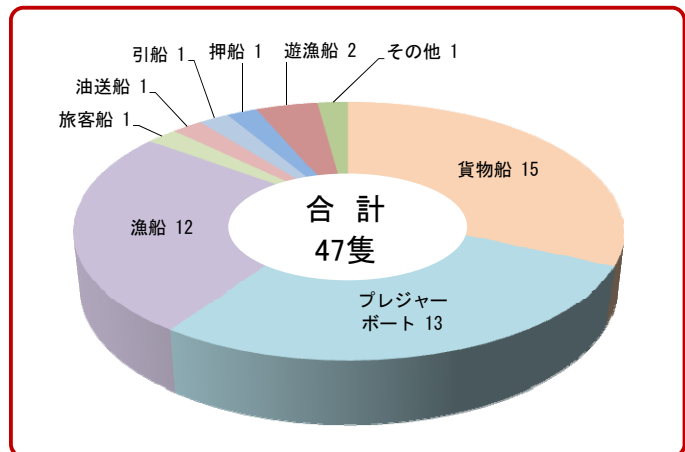
2 裁決における原因

裁決で原因とならなかった船舶 35 隻を除いた 411 隻の原因総数は、472 原因となっており、これを原因別にみると、「見張り不十分」が 166 原因と最も多く、全原因数の 35.2%を占めており、次いで「航法不遵守」が 50 原因(10.6%)、「船位不確認」が 40 原因(8.5%)、「居眠り」が 37 原因(7.8%)となっています。(資料 1、2 参照)

船舶間の衝突において「航法不遵守」が原因とされた 47 隻を船種別にみると、貨物船が 15 隻 (31.9%) と最も多く、次いでプレジャーボートが 13 隻 (27.7%)、漁船が 12 隻 (25.5%) となっています。

また、「航法不遵守」の 50 原因のうち、海上衝突予防法が適用されたものが 48 原因、港則法が適用されたものが 2 原因となっています。

船舶間の衝突において航法不遵守とされた船種別隻数 (単位：隻)



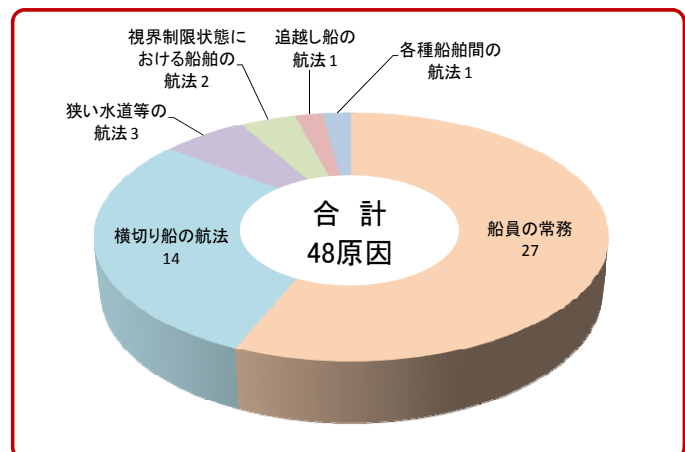
○ 海上衝突予防法が適用された海難

海上衝突予防法が適用された海難では、「船員の常務」が 27 原因(56.2%)と最も多く、次いで「横切り船の航法」が 14 原因(29.2%)、「狭い水道等の航法」が 3 原因(6.2%)、「視界制限状態における船舶の航法」が 2 原因(4.2%)、「追越し船の航法」及び「各種船舶間の航法」がそれぞれ 1 原因(各 2.1%)となっています。

それぞれの内容をみると、同法に定める定型的な航法の適用がなく「船員の常務」で律せられた事例は、「漂泊して釣りを行っていたとき、接近する他船を認めたが、漂泊している自船に気付いて、いずれ相手船が自船を避けるといった」ことから漂泊を続け、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らずに衝突に至った事例や、「横切り船の航法」では、「自船は避航船であるが、小型漁船はかなり接近してから自船を避けていたので、いずれ相手船が自船の進路を避けるといった」ことから相手船の進路を避けずまま進行し、衝突に至った事例などがあります。

「狭い水道等の航法」では、可航幅

海上衝突予防法が適用された海難の原因数 (単位：原因数)



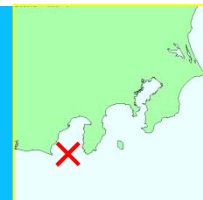
が狭い水道等において、互いに反航接近する状況で、一方は、「相手船がいずれ狭い水道等の右側端に寄るだろうと思い」、もう一方は、「相手船とはこのまま右舷を対して航過できると思い」、いずれも狭い水道等の右側端に寄って航行しなかったため衝突に至った事例が、また、「視界制限状態における船舶の航法」では、「霧により視界が制限された状況下、霧中信号を行うことも、安全な速力とすることもなく進行し、相手船と著しく接近することが避けられない状況となっても、針路を保つことができる最小限度の速力に減じることが、必要に応じて停止することもなく進行した」ため衝突に至った事例などがあります。

次に、航法不遵守が原因とされた海難審判裁決から、海難発生防止の教訓となる事例を適用された航法別に紹介します。



横切り船の航法不遵守

調査船 A 丸 × 貨物船 B 号 衝突事件



A 丸：調査船 12 トン 乗組員 1 人 同乗者 2 人（調査員） 静岡県土肥港→駿河湾南部海域
 船長：小型船舶操縦士免許 懲戒：1 箇月停止
B 号：貨物船 7,998 トン 乗組員 23 人 名古屋港→静岡県清水港 船籍：中華人民共和国
 発生日時場所：平成 23 年 8 月 26 日 11 時 45 分 駿河湾南西部
 気象海象：晴れ 風向 南南西 風力 3 視界良好

事実の概要

A 丸は、主に遊漁船業に従事していたところ、携帯電話会社にチャーターされ、電波状態の調査を行う調査員を乗せ、駿河湾南部の調査海域に向かった。

船長は、調査海域に至って、調査員の要請により、針路を変更したり停止したりすることを繰り返しながら航行し、11 時 02 分針路を 270 度に定め、18.0 ノットの速力で、椅子に腰掛けて進行した。

11 時 23 分頃船長は、左舷船首 30 度約 10 海里のところに、B 号を初認し、遠距離ではあったものの、同船が駿河湾を北上する船舶であることがわかり、横切り関係となったときには B 号が避航船なので、自船を避けてくれるものと安心して続航した。

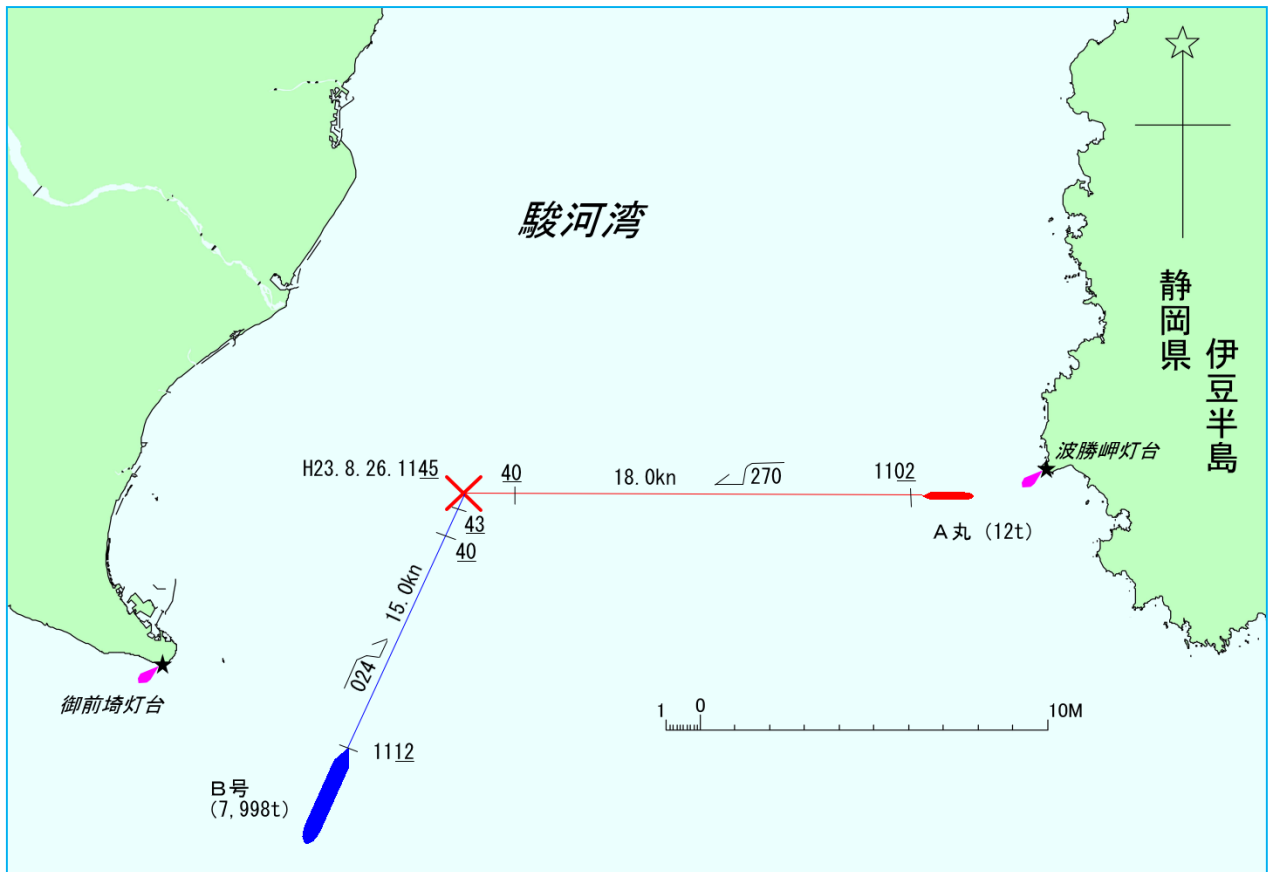
船長は、11 時 30 分、連日遊漁船としての運航を行って疲労が蓄積しており、海上が穏やかで、周囲に B 号しかいなかったこともあって、眠気を催すようになったが、調査員からの移動の要請があるので、それまでの短時間ならば居眠りに陥ることはないものと思い、**椅子から立ち上がって身体を動かすなど、居眠り運航の防止措置を十分にとらなかった。**

船長は、ほどなく居眠りに陥り、11 時 40 分 B 号が左舷船首 29 度 2.4 海里に近づき、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状況となったが、この状況に気付かず、**同船に対して、警告信号を行わず、間近に接近しても衝突を避けるための協力動作をとらずに進行中、**11 時 45 分御前埼灯台から 060.5 度 10.0 海里の地点において、A 丸は衝突した。

B 号は、三等航海士が航海当直に就き、11 時 12 分針路を 024 度に定め、15.0 ノットの速力で進行した。

三等航海士は、11 時 40 分右舷船首 37 度 2.4 海里のところに A 丸を初認し、その後、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、**速やかに針路を大幅に右へ転じるなど、同船の進路を避けずに続航し、**11 時 43 分及び 11 時 44 分に小角度で右転したものの、効なく、B 号は衝突した。

衝突の結果、A 丸は、船首部に圧壊を、B 号は、右舷中央部に擦過傷をそれぞれ生じ、A 丸の調査員 1 人が右眼球打撲傷等を負った。



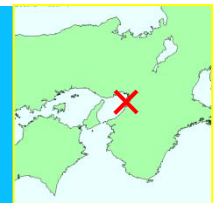
横切りの関係で、自船が保持船になるだろうからといって安心してしまうのは危険です。常に相手船の監視を続け、適切な時期に衝突を避けるための協力動作をとれるようにしましょう。

また、疲れているときに椅子に腰を掛けていると、居眠りに陥ってしまいます。眠気を感じたら、まず椅子から離れて体を動かす、外気に当たる、顔を洗う、ガムをかむ、コーヒーやお茶を飲むなど、いろいろな方法をとってみましょう。



横切り船の航法不遵守

貨物船 A 丸 × 漁船 B 丸 衝突事件



A 丸：貨物船 292 トン 乗組員 4 人 茨城県鹿島港→阪神港堺泉北第 2 区

船長：五級海技士（航海）免許 懲戒：戒告

B 丸：漁船 17 トン 乗組員 1 人 堺航路西口北方沖合漁場→大阪港阪南港

船長：小型船舶操縦士免許

発生日時場所：平成 23 年 7 月 31 日 12 時 16 分半 阪神港堺泉北第 7 区

気象海象：晴れ 風向 北東 風力 1 下げ潮末期

事実の概要

A 丸は、大阪湾を北上し、12 時 00 分針路を阪神港堺航路西口の堺航路第 1 号灯浮標に向く 044 度に定め、10.1 ノットの速力で進行した。

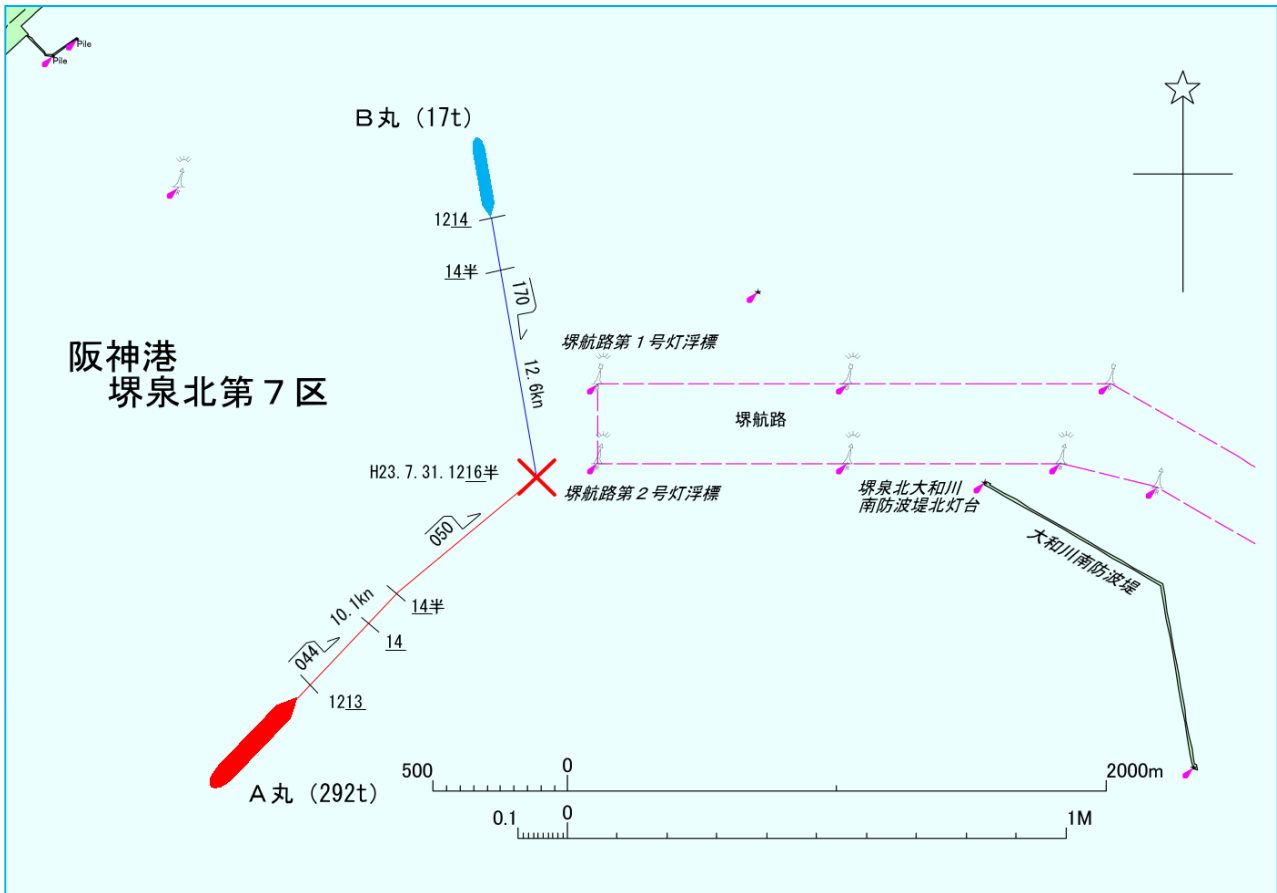
船長は、12 時 13 分堺航路西口まで約 1,400 メートルとなったとき、右舷船首方に同航路の屈曲部付近を出航中の内航貨物船を視認し、同船と同航路内で行き会う態勢であることを知り、12 時 14 分左舷船首 26.5 度 1,560 メートルのところに B 丸を初めて視認し、同船が南下する漁船であることを知った。

船長は、12 時 14 分半堺航路を出航中の内航貨物船と左舷を対して航過することとし、針路を同航路西口のほぼ中央に向く 050 度に転じたとき、B 丸が左舷船首 32 度 1,260 メートルとなり、その後、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するのを認めたが、これまで漁船はかなり接近してから避航することが多かったので、いずれ B 丸が右転して自船を避けるものと思い、B 丸に対して警告信号を行わず、避航の気配がないまま更に間近に接近しても、**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**した。

船長は、12 時 16 分少し過ぎ自船の進路を避けることなく至近に迫った B 丸に衝突の危険を感じ、汽笛により短音数回を吹鳴して機関を全速力後進にかけ、左舵一杯をとったが及ばず、12 時 16 分半堺泉北大和川南防波堤北灯台から 271 度 1,660 メートルの地点において、A 丸は衝突した。

B 丸は、12 時 14 分針路を堺航路西口の西方約 250 メートルに向く 170 度に定め、12.6 ノットの速力で進行し、12 時 14 分半右舷船首 28 度 1,260 メートルのところに A 丸が存在し、その後、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、**大きく右転するなど、同船の進路を避けることなく続航**中、B 丸は衝突した。

衝突の結果、A 丸は、船首部外板に凹損を伴う擦過傷を生じ、B 丸は、船体のほぼ中央部で分断して船体後部が水没した。また、B 丸船長は、溺死した。



横切りの関係では、避航船は、十分に余裕のある時期に、大幅な針路や速力の変更を行い、保持船の進路を避けましょう。

一方、保持船においても、避航船の操船が適切でないことが明らかなる場合には、直ちに警告信号を行い、転舵や機関を用いるなどの衝突を避けるための協力動作をとりましょう。



横切り船の航法不遵守

押船A丸 被押バージ×漁船B丸 衝突事件



A丸：押船 168トン 乗組員7人 バージ5,996トン 山口県蓋井島西方海域→広島県福山港
 船長：四級海技士（航海）免許 懲戒：1箇月停止
B丸：漁船 7.3トン 乗組員1人 福岡県脇田漁港→同港北西方漁場
 船長：小型船舶操縦士免許
 発生日時場所：平成23年11月22日 15時20分 山口県蓋井島西方沖合
 気象海象：晴れ 風ほとんどなし 視界良好

事実の概要

A丸押船列は、14時21分針路を110度に定め、6.5ノットの速力で進行した。

船長は、15時05分右舷船首方4海里にB丸を含む4隻の北上する漁船を初認して続航し、15時13分他の3隻の漁船は自船の船尾方を航過する態勢となったものの、B丸が右舷船首26度1.8海里となり、その後、同船が前路を左方に横切り衝突のおそれのある態勢で接近するのを認めたが、小型の漁船はかなり接近してから自船を避けてくれていたので、B丸もいずれ自船の進路を避けてくれるものと思い、**B丸の進路を避けることなく進行**した。

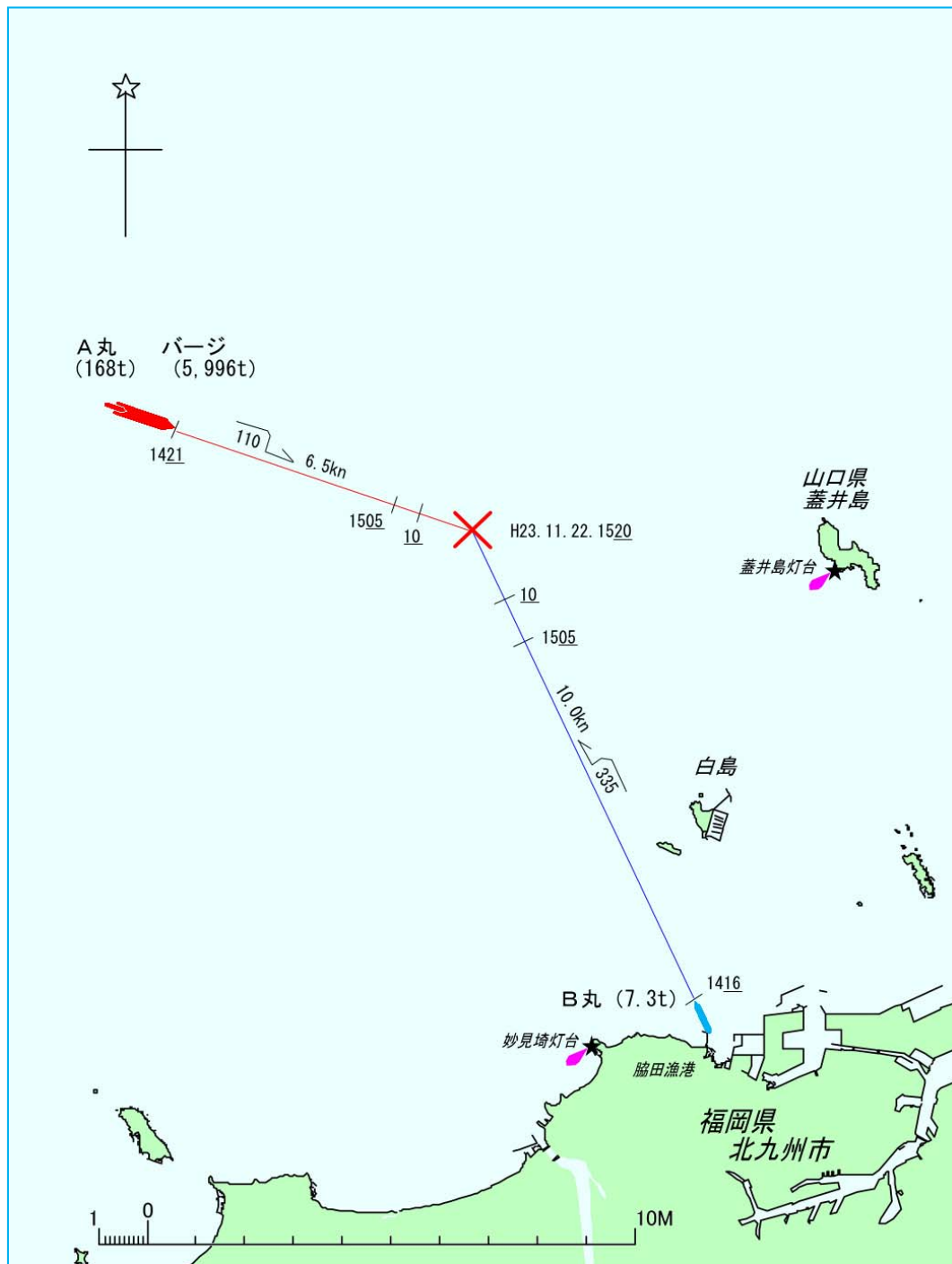
船長は、同じ針路、速力で続航し、15時19分少し過ぎB丸が400メートルに接近したとき、衝突の危険を感じ、左舵一杯をとったものの、15時20分蓋井島灯台から276度7.5海里の地点において、A丸押船列は衝突した。

B丸は14時16分針路を335度に定め、10.0ノットの速力で進行した。

船長は、15時13分左舷船首19度1.8海里のところにA丸押船列を視認できる状況にあり、その後、同船が前路を右方に横切り衝突のおそれのある態勢で、自船の進路を避けることなく接近したが、**衝突を避けるための協力動作をとることなく続航**し、B丸は衝突した。

衝突の結果、A丸押船列は、バージの右舷後部外板に擦過傷を、同部ハンドレールに欠損を生じ、B丸は、船首部を大破して、間もなく転覆した。また、B丸船長は、溺死した。



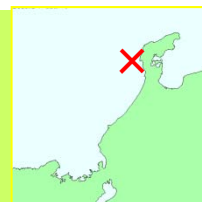


小型船は、操縦性能が優れているから、間近になって自船を避けてくれるものと決めつけるのは危険です。

相手船の居眠り運航や見張り不十分など、自船に気が付いていない場合もありますので、適切な時期に衝突を避けるための協力動作を行えるように備えましょう。

各種船舶間の航法不遵守

漁船 A 丸 × 漁船 B 丸 衝突事件



A 丸：漁船 10 トン 乗組員 3 人 石川県富来漁港南西方沖合漁場で操業中

船長：小型船舶操縦士免許 懲戒：1 箇月停止

B 丸：漁船 6.6 トン 乗組員 3 人 石川県富来漁港南西方沖合漁場で操業中

船長：小型船舶操縦士免許 懲戒：戒告

発生日時場所：平成 24 年 4 月 6 日 15 時 00 分 石川県富来漁港南西方沖合

気象海象：晴れ 風向 北西 風力 3 下げ潮初期

事実の概要

A 丸は、漁場に到着して操業を開始し、船長は、14 時 55 分頃揚網を終えて操舵室に戻り、次の投網予定地点に移動するため発進し、付近海域で操業中の B 丸やほかの僚船と無線交信しながら、3 海里レンジで作動させていたレーダー画面を見たところ、無線交信中の僚船の映像が映っていなかったため、肉眼により周囲の状況を確認することなく、視線をレーダーの操作盤に落として調整つまみを操作しながら南下を開始した。

14 時 58 分船長は、針路を 140 度に定め、6.5 ノットの速力で、無線交信しながら進行していたとき、右舷船首 8 度 440 メートルのところに B 丸を視認することができ、同船がトロールによる漁ろうに従事していることを示す形象物を表示していなかったものの、船尾から海中に引き網を延出させ、低速力で移動していることから、漁ろうに従事していることが容易に判断でき、衝突のおそれがある態勢で接近する状況となったが、揚網中、一べつただけで近くに他船を認めなかったため、しばらくの間は航行の支障となる船舶はいないものと思い、視線を落としたままレーダーの調整を行い、**周囲の見張りを十分に行わなかったため、このことに気付かず続航**した。

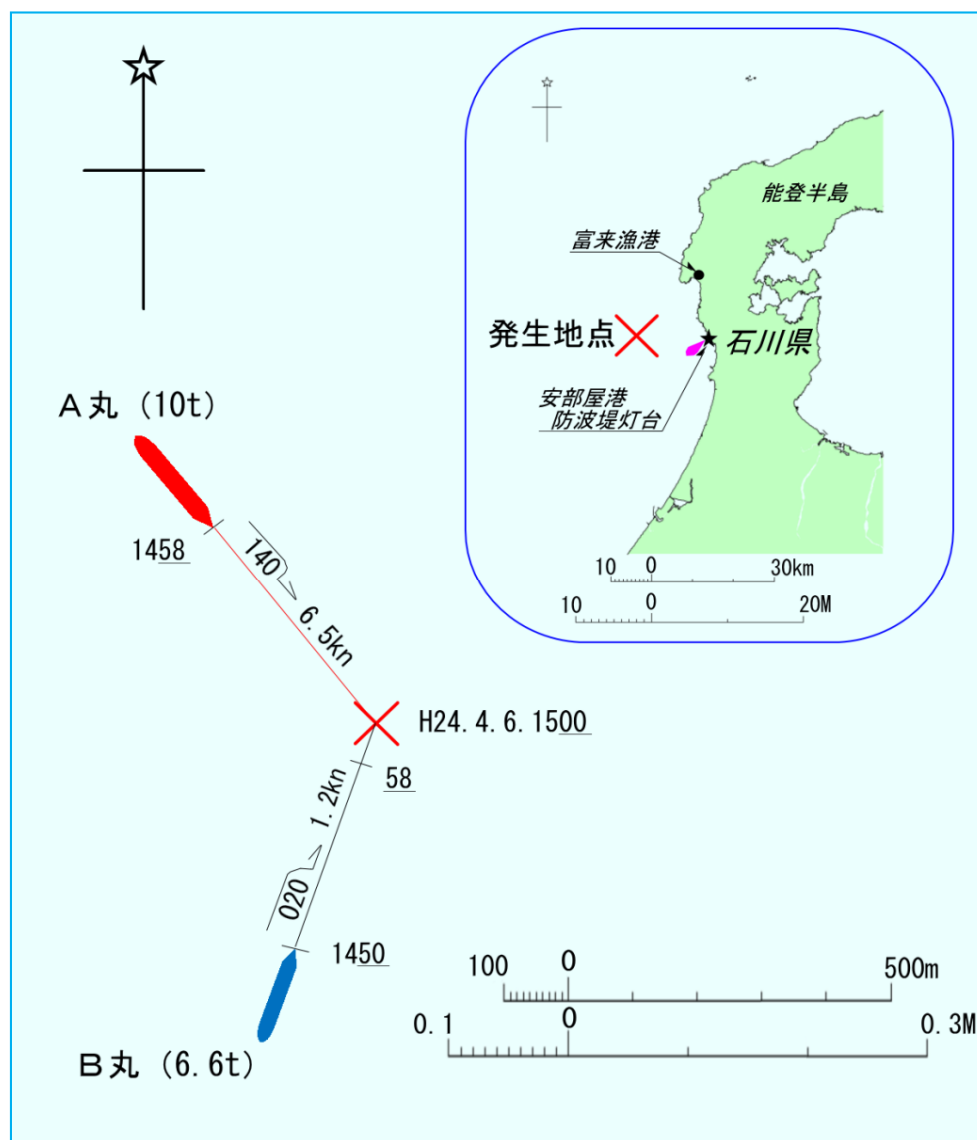
船長は、B 丸の進路を避けることなく進行し、15 時 00 分少し前同船から無線で呼び出されて顔を上げたところ、船首至近に B 丸を認めたものの、どうすることもできず、15 時 00 分安部屋港防波堤灯台から 273.5 度 9.01 海里の地点において、A 丸は衝突した。

B 丸は、漁場に到着したのち、船尾から漁網を投入して引き網を約 1,500 メートル延出し、14 時 50 分針路を 020 度に定め、1.2 ノットの速力で、トロールによる漁ろうをしていることを示す形象物を表示しないまま、えい網しながら進行していたとき、揚網している A 丸を視認し、無線で漁獲量などについて交信をし始め、A 丸に対する動静監視を行いながら続航した。

14 時 58 分船長は、南下を始めた A 丸を左舷船首 52 度 440 メートルのところに見るようになり、衝突のおそれがある態勢で接近する状況となったことを認めたが、無線交信しているため、えい網中の自船に気付いているものと思い、**警告信号を行うことも、さらに間近に接近しても機関を使用するなど、衝突を避けるための協力動作をとることなく進行**した。

15 時 00 分少し前船長は、至近に接近する A 丸に衝突の危険を感じ、同船にその旨を無線で知らせ、増速したものの、及ばず、B 丸は衝突した。

衝突の結果、A丸は、船首部外板に擦過傷を生じ、B丸は、左舷船尾部外板に破口を生じて機関室が浸水した。



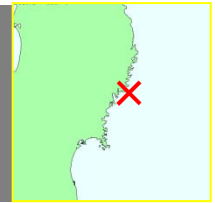
見張りの基本は、目で確認です。

レーダーは見張りを行う補助に有効な機器ですが、視界が良いときは、まず目で周囲の状況を確認することが重要です。

また、接近してくる他船が、自船に気付いているとは限りません。警告信号を行ったり、機関を使用して移動するなど、衝突を避けるための協力動作が事故を防ぎます。

狭い水道等の航法、視界制限状態における船舶の航法不遵守

漁船 A 丸 × 漁船 B 丸 衝突事件



A 丸：漁船 320 トン 乗組員 8 人 宮城県気仙沼港→福島県東方沖合漁場

船長：四級海技士（航海）免許 懲戒：1 箇月停止

B 丸：漁船 199 トン 乗組員 15 人 同乗者 8 人（作業員等）

陸前大島東方沖合で海上試運転→宮城県気仙沼港

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 23 年 8 月 5 日 11 時 12 分 宮城県気仙沼湾西湾

気象海象：霧 風向 南東 風力 3 下げ潮末期 視程約 80 メートル

事実の概要

気仙沼湾西湾湾口から気仙沼港に至る海域は、険礁や養殖施設により、可航幅が約 200 メートルないし約 400 メートルに狭められた水路（以下「水路」）となっていた。

A 丸は、霧により視界が制限された状況下、航行中の動力船を示す法定灯火を表示し、2 台のレーダーをいずれも 1 海里レンジとして作動させ、気仙沼港を発航し、右舷方の岸壁に近寄って南下を始め、針路を 171 度に定め、機関を港内全速力前進の 8.5 ノットの速力として間もなく、濃霧により視界が急激に悪化し、**視程が約 80 メートルに狭められたが、霧中信号を行うことも、安全な速力とすることもなく進行した。**

11 時 04 分半僅か過ぎ船長は、水路の右側端に寄らずに続航中、左舷船首 7 度 2.0 海里のところに B 丸が水路を北上中で、1 海里レンジとしていたので同船に気付かなかった。

11 時 08 分少し過ぎ船長は、レーダーにより左舷船首 5 度 1.0 海里のところに B 丸を初めて認め、その後、水路の左側を北上して来る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ことを認めたが、いずれ B 丸が右転して水路の右側端に寄るので左舷を対して航過できるものと思い、5 度右転して 176 度の針路に転じただけで、互いに左舷を対して航過できるよう**水路の右側端に寄って航行することなく、針路を保つことができる最小限度の速力に減じること、必要に応じて停止することもせず、同じ速力で進行した。**

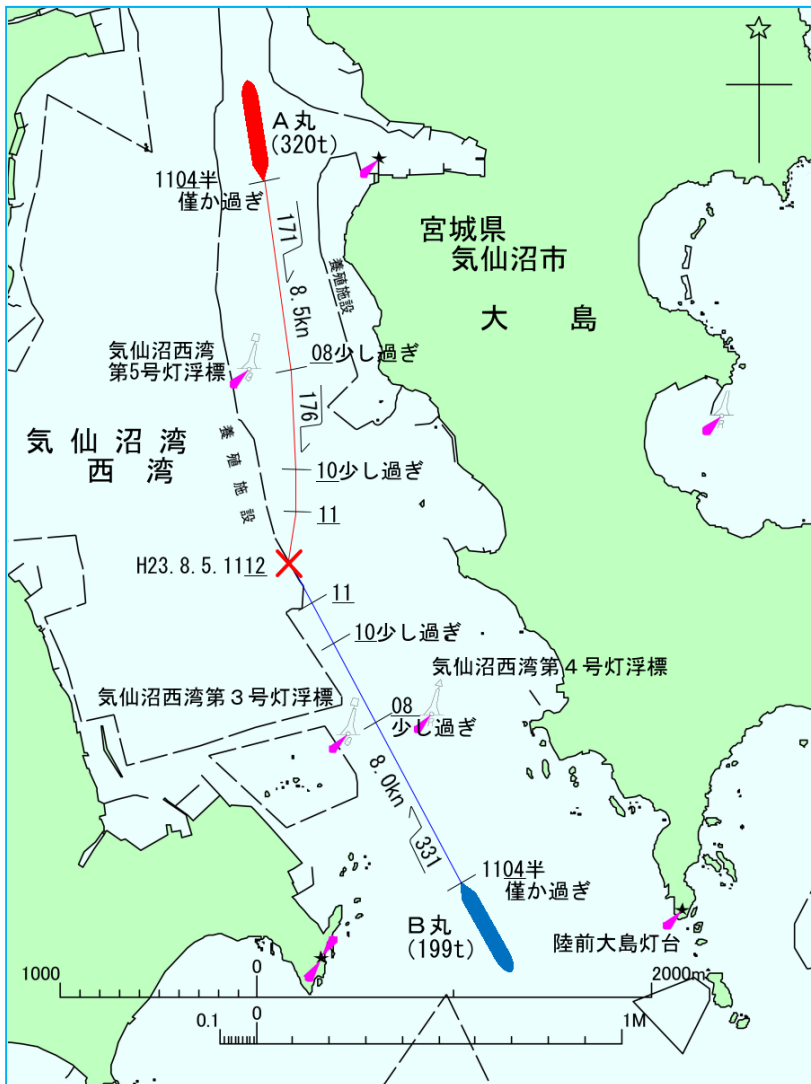
11 時 10 分少し過ぎ船長は、B 丸との距離が 930 メートルとなったとき、徐々に右転を始め、11 時 11 分その距離が 460 メートルとなったとき、7.5 ノットの速力とし、11 時 12 分僅か前左舷船首至近に B 丸を初めて視認し、衝突の危険を感じて機関を全速力後進としたものの、及ばず、A 丸は、11 時 12 分陸前大島灯台から 312 度 1.45 海里の地点において、衝突した。

B 丸は、大島東方沖合を発進し、霧により視界が制限された状況下、航行中の動力船を示す法定灯火を表示し、2 台のレーダーをいずれも 3 海里レンジとして作動させ、気仙沼湾西湾湾口に向けて西行したのち、針路を 331 度に定め、機関を港内全速力前進より少し落として 10.0 ノットの速力とし、水路の右側端に寄らずに水路の左側に向く態勢で手動操舵により進行した。

11 時 04 分半僅か過ぎ船長は、右舷船首 13 度 2.0 海里のところに、水路を南下中の A 丸を

レーダーにより初めて認め、半速力前進の 8.0 ノットの速力とし、そのころ、**視程が 100 メートル以下となったものの、霧中信号を行うことも、安全な速力とすることもなく続航した。**

11 時 08 分少し過ぎ船長は、レーダーにより右舷船首 15 度 1.0 海里のところ A 丸を見るようになり、その後、水路の左側を南下して来る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ことを認めたが、A 丸とはこのまま右舷を対して航過できるものと思いい、互いに左舷を対して航過するよう**水路の右側端に寄って航行することなく、針路を保つ**



ことができる最小限度の速力に減じること、必要に応じて停止することもせず、同じ針路、速力で進行した。

11 時 11 分船長は、A 丸との距離が 460 メートルになったとき、衝突の危険を感じ、前部甲板で入港作業中の乗組員に前方の見張りを指示するとともに機関を中立運転として間もなく、船首方に船影が見えたとの乗組員の叫び声を聞き、機関を全速力後進としたものの、及ばず、B 丸は、原針路のまま、5.0 ノットの速力となったとき衝突した。

衝突の結果、A 丸は、左舷船首部に破口を、B 丸は、球状船首に凹損をそれぞれ生じた。

狭い水道等では、安全であり、かつ、実行に適する限り、互いに右側端航行して左舷を対して航過するのが原則です。

視界制限状態では、まず、法定灯火の表示、機関の用意、霧中信号の励行、そして、安全な速力で航行し、見張り員の増員、適切なレンジによる厳重なレーダー見張りを行いましょう。

港則法の航法不遵守

貨物船 A 丸 × 貨物船 B 号 衝突事件



A 丸：貨物船 498 トン 乗組員 5 人 京浜港横浜第 3 区日新ふ頭→阪神港大阪区

船長：三級海技士（航海） 懲戒：1 箇月停止

B 号：貨物船 6,716 トン 乗組員 19 人 京浜港横浜第 5 区→同 3 区日新ふ頭

船籍：パナマ共和国

水先人：東京湾水先区一級水先人免許 懲戒：戒告

発生日時場所：平成 23 年 7 月 28 日 13 時 38 分半少し過ぎ 京浜港横浜第 3 区

気象海象：曇り 風向 西南西 風力 2 上げ潮中央期

事実の概要

A 丸船長は、日新ふ頭からの発航に先立ち、京浜港における港則法上の小型船（以下「小型船」）である自船が離岸したのち、小型船及び雑種船以外の船舶（以下「大型船」）である B 号が後船として日新ふ頭に着岸することを聞いており、13 時 30 分離岸作業中、横浜ベイブリッジ付近の横浜航路内を北上する同船を初めて視認した。

船長は、離岸操船に続いて船橋当直に就き、13 時 33 分僅か過ぎ針路を 139 度に定め、8.0 ノットの速力で進行していたとき、横浜航路内の B 号を右舷船首 6 度 1.35 海里に視認し、その後、神奈川第 5 号灯浮標付近で右転し、同灯浮標、神奈川第 3 号及び神奈川第 1 号の各灯浮標を結ぶ線（以下「左舷標識線」）に沿う針路にするつもりで、同船の動静を監視しながら、南下した。

13 時 34 分半僅か前船長は、横浜航路北側線付近に達した B 号を右舷船首 8 度 1.01 海里に認め、13 時 36 分横浜航路を出航した同船を右舷船首 9 度 1,150 メートルのところに見るようになったとき、同船が右転していることを知った。

13 時 36 分半少し過ぎ船長は、神奈川第 5 号灯浮標が右舷正横となったとき、右転を続ける B 号を右舷船首 10 度 900 メートルのところに見るようになり、このまま進行すると同船と衝突のおそれがある態勢で接近することを認め、同船の進路を避けることとしたが、B 号は右舷船首方に見えており、日新ふ頭に向かうために第 5 号灯浮標に寄って来るだろうから、自船が左転すれば互いに右舷を対して航過することになると思い、**直ちに右転して互いに左舷を対して航過する針路にするなど、避航動作を適切にとることなく、針路を 5 度左に転じて 134 度とし、同じ速力で続航**した。

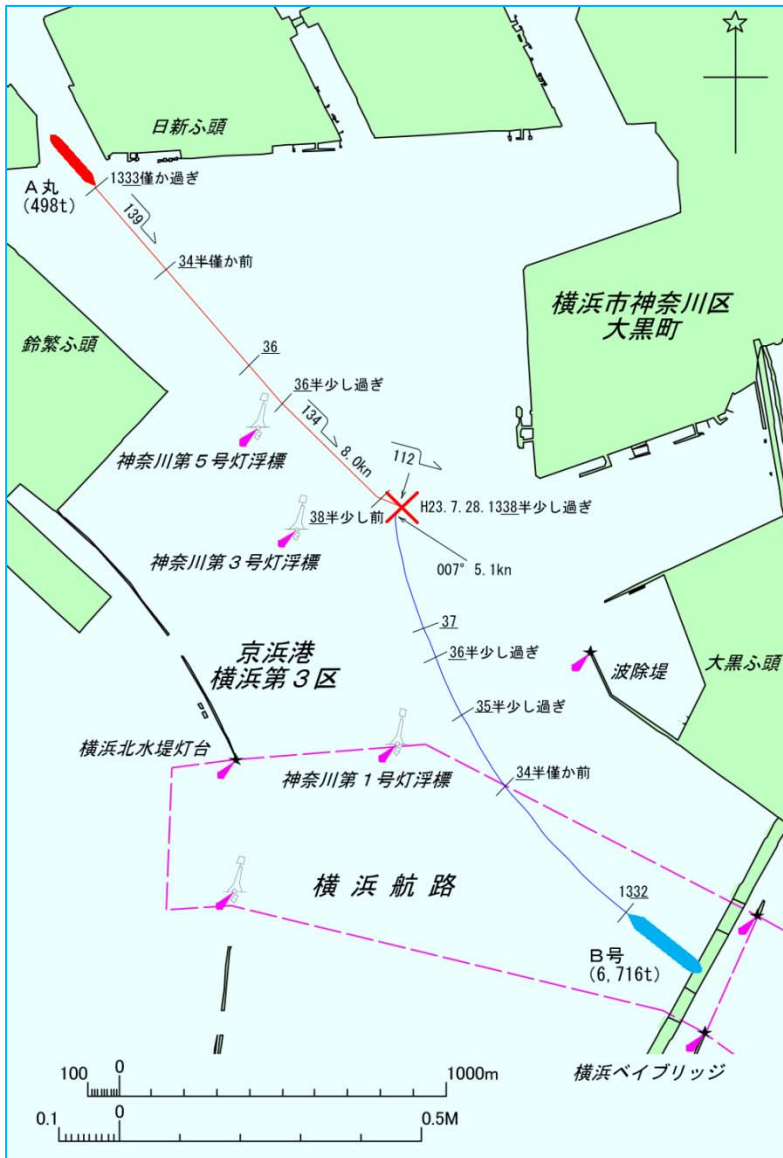
13 時 38 分半少し前船長は、B 号が右舷船首 28 度 170 メートルに接近したとき、同船の船首方を航過するつもりで左舵一杯として針路を 112 度に転じ、間もなく至近に接近した B 号を見て考え直し、13 時 38 分半右舵一杯とし、船尾を大きく左方に振って同船の船首を避けようとしたものの、及ばず、13 時 38 分半少し過ぎ横浜北水堤灯台から 033.5 度 920 メートルの地点において、A 丸は衝突した。

B 号は、13 時 15 分水先人が B 号の嚮導を開始し、機関を全速力前進にかけ、前方に進路警戒船を配置して、横浜航路を北上した。

水先人は、13 時 30 分微速力前進にかけ、少しずつ右転しながら航行し、13 時 32 分船首が 311 度を向いたとき、日新ふ頭を離岸した A 丸を右舷船首 14 度 1.60 海里付近に初めて視認し、同船を小型船と判断して同船の動静を監視することとした。

13時34分半僅か前水先人は、船首が327度を向き、6.9ノットの速力で、横浜航路を出航したとき、ほぼ正船首方1.01海里のところに南下するA丸を認め、同船は神奈川第5号灯浮標付近で右転し、左舷標識線に沿う針路にするものと考え、同船と左舷を対して航過するつもりで、依然として少しずつ右転しながら進行し、13時35分半少し過ぎ神奈川第1号灯浮標を左舷側220メートルに見て航過した。

13時36分半少し過ぎ水先人は、船首が340度を向き、6.3ノットの速力となったとき、左舷船首11度900メートルのところで、神奈川第5号灯浮標に並んだA丸が右転しないまま南



下を続け、その後、衝突のおそれがある態勢で接近することを認めたものの、警告信号を行うことなく、右転を続けながら航行した。

13時37分水先人は、船首が342度を向いたとき、A丸が左舷船首13度720メートルに接近したが、小型船はもっと近づいて右転することがあるから、A丸もそのうち自船の進路を避けると思い、同船が間近に接近しても機関を全速力後進にかけて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とることなく続航し、13時37分半左舷船首至近に迫ったA丸との衝突の危険を感じて機関を停止して右舵一杯とし、更に13時38分半僅か前機関を全速力後進にかけたものの、B号は衝突した。

衝突の結果、A丸は、右舷後部外板及びハンドレールに凹損を伴う擦過傷などを生じ、B号は、バルバスバウに擦過傷を生じ、A丸の一等航海士が左右の指に挫創及び骨折を負った。

港則法上の小型船は、同法を遵守し、定められた特定港内においては、衝突のおそれの有無にかかわらず、大型船に不安を抱かせないように、早期に適切な避航動作をとって、常に大型船の進路を避けなければなりません。

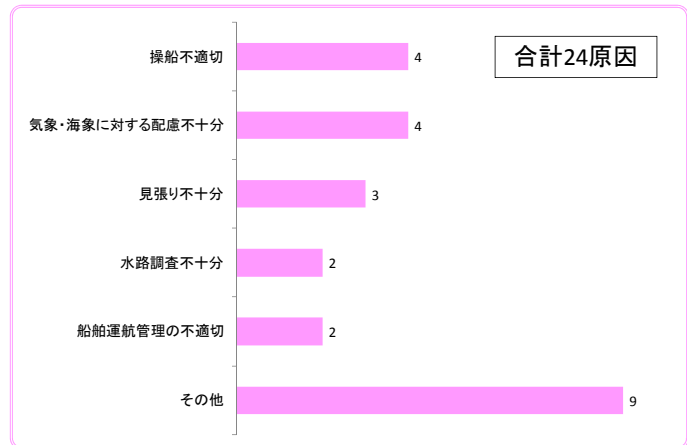
一方、大型船であっても、小型船の動作のみでは衝突を避けることができない場合は、警告信号や協力動作で衝突を防止しましょう。

船種別海難

次に、裁決の対象となった船舶隻数のうち、上位を占める旅客船、貨物船、漁船、遊漁船、プレジャーボート及び押船・引船について、原因を分類してみると、以下のとおりとなります。

(1) 旅客船

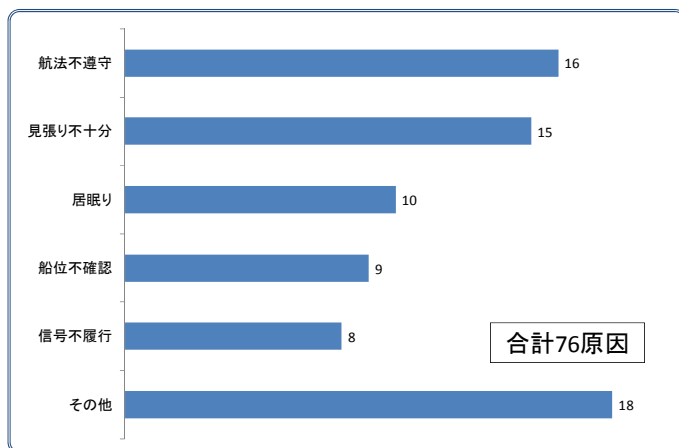
旅客船の海難は、最も多いのが乗揚の6隻、次いで衝突の4隻で、合計24原因が示されており、「操船不適切」と「気象・海象に対する配慮不十分」が最も多く、それぞれ4原因（各16.7%）などとなっています。



「操船不適切」の内容は、「波浪が高い状況で、シートベルト着用周知などの対策及び動揺等を緩和する減速措置が不

十分で、高い波浪を船首に受けて船体が上下動し、旅客が座席から投げ出され負傷した」や「基準経路に沿って航行せず、険礁に向首したまま進行し、暗岩へ乗り揚げて旅客が負傷した」など、「気象・海象に対する配慮不十分」の内容は、「入港操船中、安全管理規程による引船の使用基準を超える風速となった際、直ちに入港を中止して安全な海域で待機するとともに引船の使用を要請するなどせず、風を受けて圧流され岸壁に衝突した」などとなっています。

(2) 貨物船



貨物船の海難は、最も多いのが衝突の30隻、次いで乗揚の19隻で、合計76原因が示されており、「航法不遵守」が最も多く16原因（21.1%）、次いで「見張り不十分」の15原因、「居眠り」の10原因などとなっています。

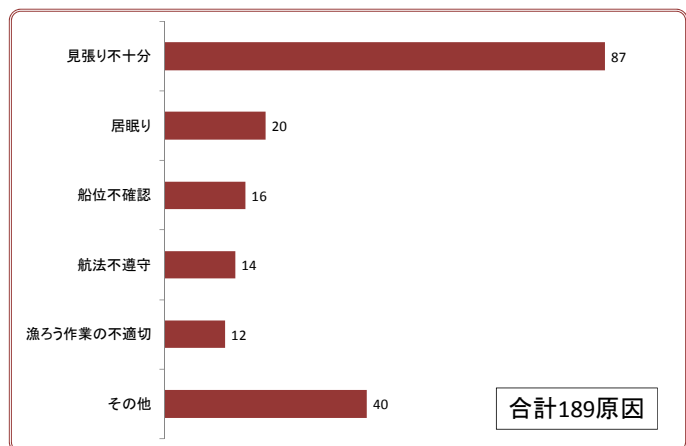
「見張り不十分」の内容は、「レーダーで他船を認めなかったため、船尾方を向いて航海日誌の記入などを行っていたと

ころ、揚網中の漁船と衝突した」や「作業灯の明かりで定置網の標識灯の視認が困難な状況下、近距離レンジとしてレーダーを見るなどせず、他船の動きに気を奪われ、定置網に乗り入れて船体と定置網に損傷を生じさせた」など、「居眠り」の内容は、「睡眠時間が少なかったことや、定針後に直進が続く安堵感から眠気を催したが、船橋航海当直警報装置のリセットボタンを押したまま、居眠りに陥り乗り揚げた」などとなっています。

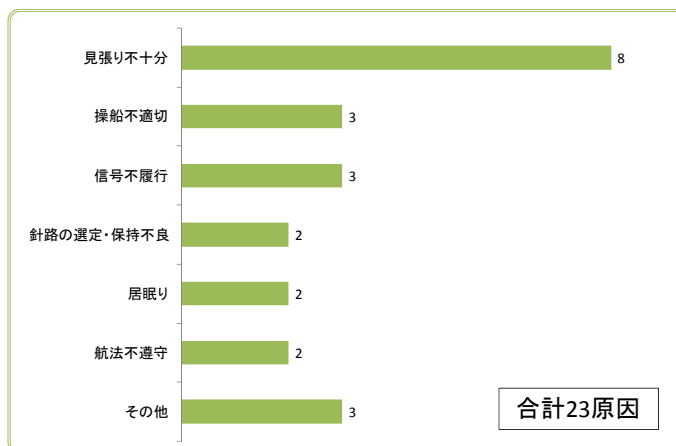
(3) 漁船

漁船の海難は、最も多いのが衝突の 107 隻、次いで乗揚の 29 隻で、合計 189 原因が示されており、「見張り不十分」が最も多く 87 原因（46.0%）、次いで「居眠り」の 20 原因、「船位不確認」の 16 原因などとなっています。

「見張り不十分」の内容は、「強風で、釣り船などが出ている時間帯ではなかったことから、船首浮上により生じる死角を補う見張りをせず航行中、ゴムボートに衝突した」や「大漁で漁獲物の選別に気を奪われ、周囲の見張りを行わずに衝突した」など、「居眠り」の内容は、「周囲に他船が見当たらないうえ、風邪による体調不良もあり、居眠りに陥り乗り揚げた」などとなっています。



(4) 遊漁船



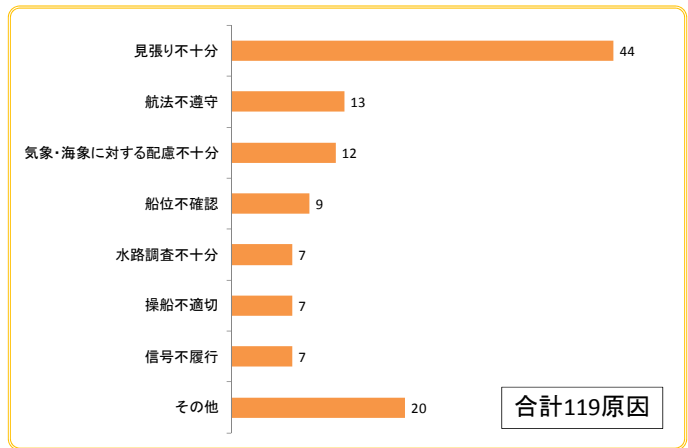
遊漁船の海難は、最も多いのが衝突の 11 隻、次いで乗揚の 4 隻で、合計 23 原因が示されており、「見張り不十分」が最も多く 8 原因（34.8%）、次いで「操船不適切」と「信号不履行」の各 3 原因などとなっています。

「見張り不十分」の内容は、「定針前に前方を一べつただけで他船が見当たらなかったため、右舷方で操業している漁船に気をとられ、前路の錨泊船に気付かず進行して衝突した」や「船首方に死角を生じていたが、転針時、転針方向に他船を認めなかったため死角を補う見張りを行わず、前路の漂泊船に気付かず進行して衝突した」など、「針路の選定・保持不良」の内容は、「前方を一べつして橋脚の横を航過できるものと思い、床に落とした携帯電話を探すことに気を取られ、針路の確認を行わず橋脚に向首進行して橋脚支柱に衝突した」などとなっています。

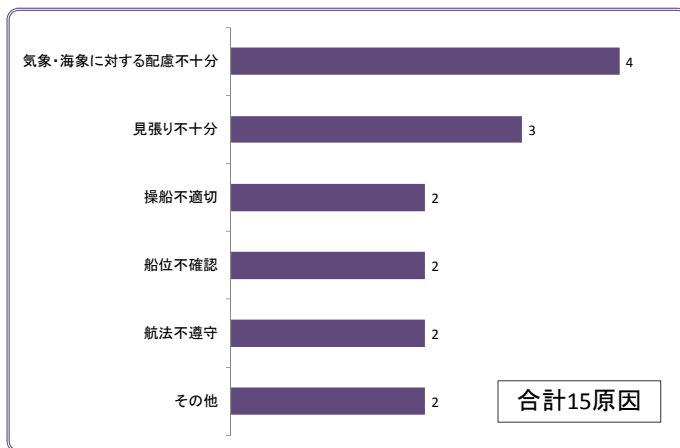
(5) プレジャーボート

プレジャーボートの海難は、最も多いのが衝突の 65 隻、次いで乗揚の 16 隻で、合計 119 原因が示されており、「見張り不十分」が最も多く 44 原因（37.0%）、次いで「航法不遵守」の 13 原因、「気象・海象に対する配慮不十分」の 12 原因などとなっています。

「航法不遵守」の内容は、「漂泊して釣り中、自船に衝突のおそれのある態勢で接近する他船を認めたが、知人の漁船が釣果を聞きに来るものと思い、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らずに漂泊を続けて衝突した」など、「船位不確認」の内容は、「港内の煙突を目標に航行中、他の煙突と誤認しないよう GPS プロッターを見るなど、船位の確認を行わず、目標とした煙突を誤認してのり養殖施設に乗り入れ、船体及び養殖施設が損傷した」など、「水路調査不十分」の内容は、「通航経験がない瀬戸で、GPS プロッターにより浅礁域の拡張状況を確認せず、浅礁域境界付近の標柱から少し離せば水深が十分あるものと思い、岩礁に向首進行して乗り揚げた」などとなっています。



(6) 押船・引船



押船・引船の海難は、最も多いのが衝突の7隻、次いで乗揚の3隻で、合計15原因が示されており、「気象・海象に対する配慮不十分」が最も多く4原因(26.7%)、次いで「見張り不十分」の3原因、「操船不適切」、「船位不確認」及び「航法不遵守」の各2原因などとなっています。

「気象・海象に対する配慮不十分」の内容は、「気象情報の入手を行わずに出港したものの、風向が変化して風が強くなって操船困難な状況となり、陸岸付近の浅所に向け圧流されて乗り揚げた」など、「操船不適切」と「船位不確認」の内容は、「経験のない海域であったが、GPS プロッターで船位の確認を行わず、障害物をかわして針路を戻そうと左舵をとったとき、引船列最後尾の船長から予定とは違う水道を航行している旨の連絡を受け、動揺して左舵をとっていることを失念したまま、船位の確認を行っているうち、引船が左転を続けて曳航索が緊張して、曳航用フックが左舷船尾方に強く引かれ転覆した」などとなっています。

以上の例示のほかにも、多種多様な原因により海難が発生しています。

次に、海難審判裁決から、海難発生防止の教訓となる事例を船種別に紹介します。



貨物船

貨物船 A 丸 乗揚事件



A 丸：貨物船 493 トン 乗組員 5 人 阪神港尼崎西宮芦屋区→広島県大竹港
 一等航海士：六級海技士（航海）免許 懲戒：1 箇月停止
 発生日時場所：平成 23 年 9 月 23 日 22 時 50 分 瀬戸内海三原瀬戸大崎上島東岸
 気象海象：晴れ 風向 北 風力 3 下げ潮中央期

事実の概要

A 丸は、茨城県鹿島港から、途中の荒天避泊を経て阪神港に入港し、08 時 50 分に着棧して揚荷役を 11 時近くまで行った。

船長は、船橋当直を自身、2 人の航海士による単独輪番制で実施し、出航時から 20 時まで自身が受け持ち、次直を 00 時までの間として一等航海士に担当させ、また、大竹港に至る途中の経路については、備讃瀬戸東航路から下津井瀬戸、白石瀬戸及び三原瀬戸を経由して来島海峡西口に達することとした。

船長は、出航操船に引き続いて 1 人で船橋当直に就き、一等航海士ほか乗組員を 16 時頃まで甲板塗装作業に当て、19 時 30 分頃白石瀬戸の東方 3 海里付近で、いつもの習慣で交替時刻より早めに昇橋してきた一等航海士に対して、眠気がないことを確かめた上、眠気を催すようなら連絡することを指示し、19 時 35 分頃同人に当直を委ねて降橋した。

一等航海士は、避泊中に休息がとれて疲労の蓄積はなかったものの、当日は 03 時から 07 時まで船橋当直に就いたのち入出港に伴う諸作業に従事しており、睡眠が 17 時頃からとった約 2 時間の状態で入直した。

21 時 10 分頃一等航海士は、三原瀬戸に入り、針路を、前方に認めていた反航船と右舷を対し航過するように、予定より左方に向けて 236 度に定め、自動操舵として進行した。

一等航海士は、舵輪や船橋航海当直警報装置の操作パネルなどを備えた操縦台を前にして立ち、同台に両肘をついた姿勢で当直に当たり、定針して間もなく、睡眠時間が少なかったことやしばらく直進できる状況になった安堵感などから眠気を催した。

22 時 21 分一等航海士は、反航船と互いに航過したとき、操縦台を前に依然、同姿勢でいて、眠気が継続したが、新たに漁船の灯火を右舷前方に視認して同船を気にし始め、**歩いて体を動かすとか操舵室から出て外気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、また、船長に眠気がある旨を報告することもせずに当直を続けた。**

一等航海士は、漁船が航過してから針路を変更するつもりで、うとうととしながら続航中、船橋航海当直警報装置の警報音が鳴ったものの、右手がすぐ届く位置に上向きに取り付けられていた同装置操作パネル上のリセットボタンを押して消音し、22 時 34 分頃漁船が無難に航過すると思っているうち、上半身を操縦台にもたせ掛けて無意識に同ボタンを押し続けた状態のまま居眠りに陥った。

A丸は、居眠り運航になって針路の変更が行われないうまま大崎上島東岸に向首進行し、ふと目覚めた一等航海士が前方至近に街灯を視認して機関を中立運転にした直後、22時50分鮎崎港鮎崎防波堤灯台から201度1,450メートルの地点において、同東岸に乗り揚げた。

乗揚の結果、船首から中央部にかけて船底外板に擦過傷を生じた。



船橋航海当直警報装置は、居眠り運航の防止に有効な機器ですが、本件では、当直者に眠気がある状態で、無意識のうちにリセットボタンを押し続けて居眠りに陥ってしまい、警報音が鳴りませんでした。

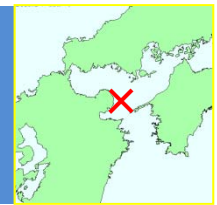


立って当直していても、窓枠、コンソールやレーダーに肘をついたり、身体をもたせかけていると、睡魔に襲われます。

また、眠気を催したら、速やかに船長に報告しましょう。

貨物船と漁船

貨物船 A 丸 × 漁船 B 丸 衝突事件



A 丸：貨物船 378 トン 乗組員 4 人 山口県宇部港→大分県津久見港
 船長：五級海技士（航海）免許 懲戒：1 箇月停止
B 丸：漁船 4.98 トン 乗組員 1 人 大分県大神漁港→大分空港東方沖合漁場
 船長：小型船舶操縦士免許 懲戒：戒告
 発生日時場所：平成 24 年 8 月 30 日 22 時 20 分 大分県国東半島東方沖合
 気象海象：晴れ 風向 南 風力 2 下げ潮初期 付近に微弱な南流 視界良好

事実の概要

A 丸は、船長が 20 時 30 分頃大分県姫島の南西方沖合で昇橋して単独の船橋当直に就き、レーダーを作動させ、国東半島の東岸に沿って南下し、21 時 33 分少し前大分空港東方沖合に、平素であれば多数見掛ける漁船の灯火を少ししか見掛けず、針路を 163 度に定め、11.3 ノットの速力で進行した。

船長は、22 時 14 分左舷船首 3 度 1,790 メートルのところに B 丸の緑、白、白 3 灯を視認することができ、その表示された灯火とそれまでの航行経験から、同船が底びき網漁を行って漁ろうに従事している船舶であると判断することができ、その後、低速力で南下している B 丸と衝突のおそれがある態勢で接近する状況であったが、**見張りを十分に行っていなかった**ので、**この状況に気付かず、B 丸の進路を避けることなく続航**し、22 時 20 分臼石鼻灯台から 070 度 7.2 海里の地点において、A 丸は衝突した。

B 丸が行う底びき網漁は、えい網中、機関のクラッチを中立にすると前進行きあしが直ちに止まって漁具の張力で後退し、機関を後進にかけると引き綱がプロペラに絡まるおそれがあるので数メートルしか後退することができず、操舵によってえい網方向を反転するのに約 10 分を要するなど、針路や速力の変更を短時間のうちに意のままに行うことができないものの、これまで、貨物船などが自船に接近した際、舵や機関を使用して衝突を避けたことが数回あった。

船長は、19 時 30 分頃大分空港東方沖合で、航行中の動力船の灯火に加え、緑色全周灯と白色全周灯を操舵室上部のマストに連掲表示して操業を開始し、21 時 20 分針路を 180 度に定めて 1.7 ノットの速力で、えい網しながら進行した。

船長は、レーダーを作動させていたものの、自船の近くで操業している僚船がいなかったため、その画面を見ることなく、操舵室後部の台に腰掛け、船首方約 1 海里のところでは自船と同じ南方に向けてえい網している僚船数隻がそれぞれ表示している緑、白、白 3 灯を目視しながら続航した。

船長は、22 時 14 分右舷船尾 20 度 1,790 メートルのところに A 丸の白、白、紅 3 灯を視認することができ、その後、同船と衝突のおそれがある態勢で接近する状況であったが、接近する他船がいても操業中の自船の進路を避けてくれるものと思いき、**見張りを十分に行っていなかった**ので、**この状況に気付かず、自船の進路を避ける様子がなく接近する A 丸に対して、有効な音響信号を**

行う手段を講じていなくて避航を促すための信号を行わず、大きく左転するなどの衝突を避けるための協力動作をとることなくえい網を続けた。



船長は、22 時 17 分頃船首方約 1 海里のところ
で操業している僚船数隻
が船尾甲板の作業灯を点
灯したのを視認し、僚船
が揚網作業を開始したこ
とが分かり、自船も同作
業に取り掛かろうと身支
度を整えていたとき、B
丸は、衝突した。

衝突の結果、A丸は、
右舷船首外板に擦過傷を
生じたただけであったが、
B丸は、左舷船尾ブルワ
ーク等に損傷を生じた。

ふだんより漁船の数が少ないからといって安心するのは危険です。

基本に立ち返り、常に見張りを行うことが重要です。

低速力でえい網中は、一方向だけに注意を向けずに、後方から接近する船舶にも注意しましょう。

汽笛を備えていない船舶は、有効な音響による信号が行える手段を講じておきましょう。

貨物船と漁船

貨物船 A 丸 × 漁船 B 丸 衝突事件



A 丸：貨物船 499 トン 乗組員 4 人 大分港→兵庫県姫路港
 一等航海士：四級海技士（航海）免許 懲戒：1 箇月停止
B 丸：漁船 4.99 トン 乗組員 1 人 愛媛県今治港→同港沖合漁場
 船長：小型船舶操縦士免許 懲戒：戒告
 発生日時場所：平成 24 年 1 月 8 日 16 時 32 分 燧灘
 気象海象：晴れ 風なし 高潮時 南西方に約 0.7 ノットの潮流

事実の概要

A 丸 一等航海士は、15 時 30 分来島海峡航路西口付近で単独の船橋当直に就き、西水道を通過して同航路東口に向かった。

16 時 20 分一等航海士は、来島海峡航路東口で針路を 056 度に定め、10.5 ノットの速力で、手動操舵によって進行し、左舷方の自船より遅い同航船を追い越したのち、自動操舵に切り替えた。

一等航海士は、16 時 27 分左舷船首 10 度 1.0 海里に、目視及びレーダーによって同航船 1 隻を認めたものの、他に船舶を認めなかったことから、操舵室左舷後方の海図台の前に船尾方を向いて立ち、航海日誌を記載したのち、次に用いる海図の入替え作業を始めた。

16 時 30 分一等航海士は、ほぼ正船首 690 メートルのところに B 丸を視認でき、同船がほとんど移動しないまま船首がゆっくり左方に回頭している様子から、漂泊していることが分かり、その後、同船に衝突のおそれがある態勢で接近する状況であったが、付近にいる船舶は左舷船首方に視認した同航船のみで、前路に航行の支障となる他船はいないものと思ひ、依然として海図の入替え作業を続け、**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、B 丸を避けずそのまま続航**した。

一等航海士は、16 時 32 分僅か前海図の入替え作業を終えて前方を振り向いたところ、船首至近に B 丸の操舵室を視認し、直ちに手動操舵に切り替えて右舵一杯とし、機関を中立運転としたものの、効なく、16 時 32 分 A 丸は衝突した。

B 丸の底びき網漁は、両舷各長さ 200 メートルのえい網索の先端に長さ 30 メートルの袋網を取り付け、約 5 分を要して投網し、2.5 ノットの速力で 2 時間程えい網した後に揚網するもので、揚網に要する時間は網に入った魚の量によって異なり、10 分ないしそれ以上であった。

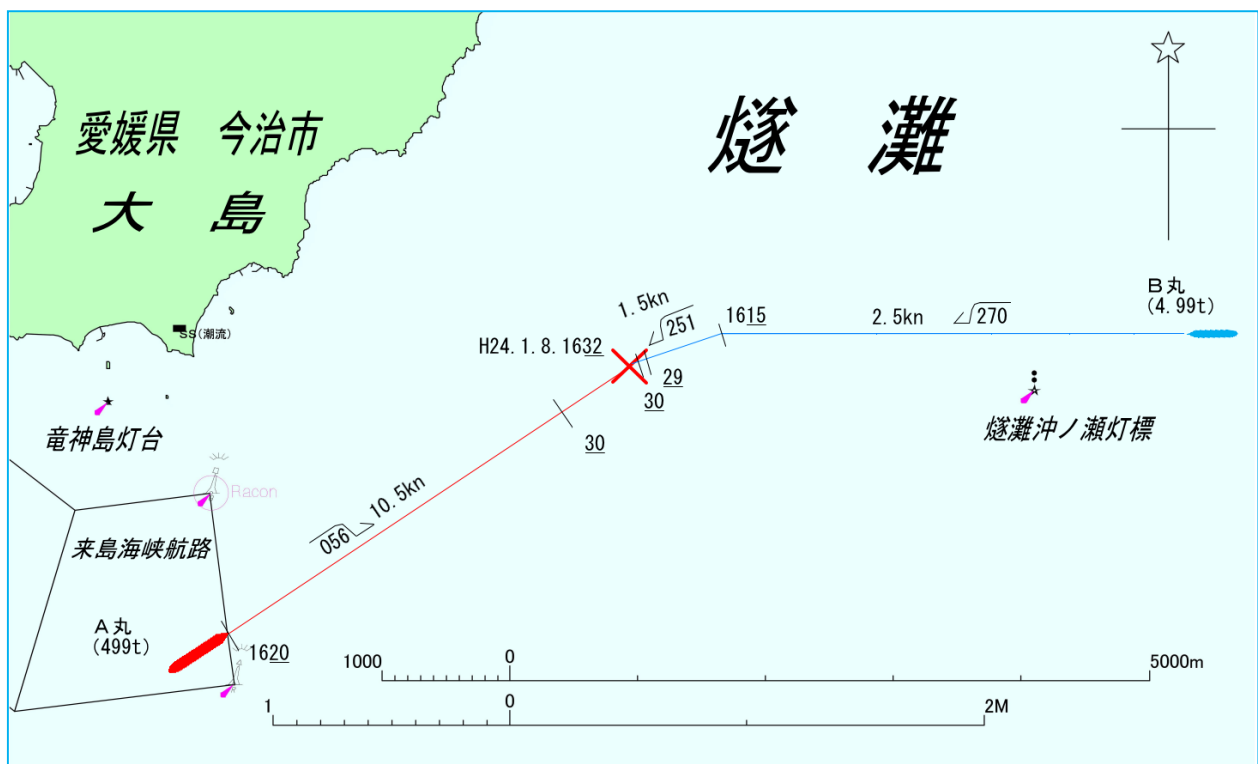
船長は、16 時 15 分えい網を終え、周囲に他船がないことを確かめて揚網を開始したところ、えい網索にかかる張力や潮流の影響により、また、大量の魚が網に入っていて機関を前進と中立に適宜使用したことから、251 度の針路及び 1.5 ノットの平均速力となって揚網を続けるうち、袋網を後部甲板に揚げて揚網作業を終え、16 時 29 分魚の選別を行うために機関を中立運転とし、漂泊を開始した。

船長は、16 時 30 分自船の南西方 690 メートルのところに A 丸を視認でき、その後、同船が

自船に向首して衝突のおそれがある態勢で接近する状況であったが、大量に獲れた魚の状態を確認することに気を奪われ、**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、汽笛不装備で警告信号を行わず、更に間近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しないまま漂泊を続けた。**

船長は、後部甲板で魚の選別に取り掛かり、16時32分少し前ふと顔を上げて右舷正横方を見たところ、至近に迫ったA丸を視認し、急いで後部甲板の遠隔操縦装置で機関を全速力後進にかけたものの、及ばず、B丸は衝突した。

衝突の結果、A丸は、船首部外板に擦過傷を生じ、B丸は、分断されて船首部が海没し、のち廃船とされた。



航海中の見張りが重要であることは言うまでもありませんが、後ろを向いて作業を行う場合でも、常時周囲の状況を確認し、できるだけ短時間で作業を終えましょう。

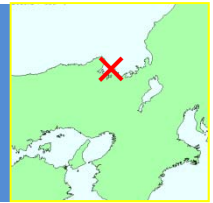
せっかくの大漁も、事故に遭ってしまっは台無しです。獲れた魚の選別作業も大事ですが、周囲の状況を確認することが第一です。

安全運航を心がけて無事に港へ帰るのも、漁師の腕の見せどころです。



漁船とプレジャーボート

漁船 A 丸 × 手漕ぎボート B 号 衝突事件



A 丸：漁船 0.9 トン 乗組員 1 人 舞鶴港第 3 区→舞鶴港港口近くの磯
船長：小型船舶操縦士免許 懲戒：1 箇月停止
B 号：手漕ぎボート 2.70 メートル 乗組員 1 人 キンギョ鼻南方アモ浜→赤栗鼻沖合の釣り場
発生日時場所：平成 24 年 8 月 16 日 07 時 54 分 京都府舞鶴港
気象海象：晴れ 風向 南東 風力 3 上げ潮初期

事実の概要

A 丸は、船外機のスロットルを半分以上に開いて航走すると船首が浮上し、船尾右舷側に腰掛けた姿勢で操船に当たると、船首方の船幅ほどの範囲に死角を生じることから、船長は、平素、時折船首を左右に振るなどして、船首死角を補う見張りを行っていた。

船長は、キンギョ鼻の南南東方 300 メートル付近に同業者の船を認めたことから、同船の近くで一旦漂泊し、少し雑談したのち、07 時 50 分頃同地点を発進し、スロットルを半分程度に開いて金ヶ岬沖合に向かった。

船長は、船首が浮上して船首方に死角を生じた状態のままキンギョ鼻沖合まで航走し、僅かに左転したのち、07 時 52 分少し過ぎ針路を金ヶ岬沖合約 100 メートルに向く 330 度に定め、7.0 ノットの速力で進行した。

定針したとき、船長は、正船首 400 メートルのところに B 号が存在し、同船が錨泊中であることを示す黒色球形形象物を表示していなかったものの、船首を風上に向けたままほとんど移動しない様子から錨泊中であることが分かり、その後、同船に向首したまま衝突のおそれがある態勢で接近する状況であったが、平素この辺りではこの時間帯に釣り船などの小型船を見掛けることがほとんどなかった上、風も強かったことから、前路に小型船など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十分に行わなかった**ので、**このことに気付かず続航**した。

船長は、左舷前方の陸岸近くに認めた同業者の船を見ながら進行中、07 時 54 分舞鶴港金ヶ岬東方灯浮標から 181 度 430 メートルの地点において、A 丸は衝突した。

B 号は、推進機関及び有効な音響信号を行うことができる手段講じていない薄緑色のゴムボートで、乗組員は、05 時 25 分頃衝突地点付近で船首部から錨を海中に投げ、錨索を約 27 メートル繰り出して係止し、錨泊中であることを示す黒色球形形象物を表示しないまま、船首を南東方に向けた態勢で錨泊を始め、椅子に腰掛けて船尾方を向き、救命胴衣を着用しないまま釣りを始めた。

乗組員は、釣り場を移動しようと考えて 07 時 49 分頃錨を揚げようとしたところ、根掛かりしていたので、少し前進すれば外れるのではないかと考え、船尾方を向いて椅子に腰掛けた姿勢のまま、風が弱まるのを待った。

07時51分少し過ぎ乗組員は、船首が140度を向いていたとき、オールを漕ぐために船首方を振り返ったところ、右舷船首7度500メートルのところに、自船に接近するA丸を初めて視認し、その後、同船が自船に向首したまま衝突のおそれがある態勢で接近するのを認めたが、わざと近くを航過して行く船が以前に何隻かいたことから、近くに來たら同船が自船を避ける



ものと思い、**錨索を放ちオールを漕いで移動するなど、衝突を避けるための措置をとらずに錨泊を続けた。**

乗組員は、07時54分少し前A丸が避航の様子を見せないまま依然として接近するので衝突の危険を感じ、立ち上がって大声で叫びながら手を振ったものの、効なく、B号は衝突した。

衝突の結果、A丸は、船首部の塗装に剥離を生じたのみであったが、B号は、椅子等に擦過傷を生じたほか、乗組員が外傷性気胸等を負った。

船首浮上により船首死角を生じる船は、船首を左右に振ったり、操舵室両側の窓や上部の見張り用の窓から顔を出すなどして、常に死角を補う見張りを行うことを習慣づけましょう。レーダーを装備している船は、これを有効活用することで、事故の防止につながります。

また、錨泊中の船舶は、黒色球形形象物を掲げましょう。

漁 船

漁船 A 丸 乗揚事件



A 丸：漁船 8.5 トン 乗組員 1 人 沖縄県大東島周辺海域の漁場→沖縄県当添漁港
 船長：小型船舶操縦士免許 懲戒：戒告
 発生日時場所：平成 24 年 1 月 3 日 23 時 55 分 沖縄県当添漁港
 気象海象：晴れ 風向 北 風力 4 上げ潮中央期

事実の概要

A 丸は、12 月 18 日漁場に到着し、投縄及び揚縄を 1 日 1 回行う操業を数日繰り返して、1 月 1 日 22 時頃操業を打ち切り、帰途に就いた。

当添漁港は、ハの字型に構築された東西の北防波堤により北方に開いた防波堤入口が形成され、東側北防波堤の北端に当添港北防波堤灯台（以下「北防波堤灯台」）が設置され、同入口の可航幅は約 50 メートルと狭く、また、西側北防波堤の北面から北方へ浅瀬が約 50 メートル拡延していた。船長は、同港を基地として何度も出入港を繰り返し、浅瀬の存在を十分に承知していた。

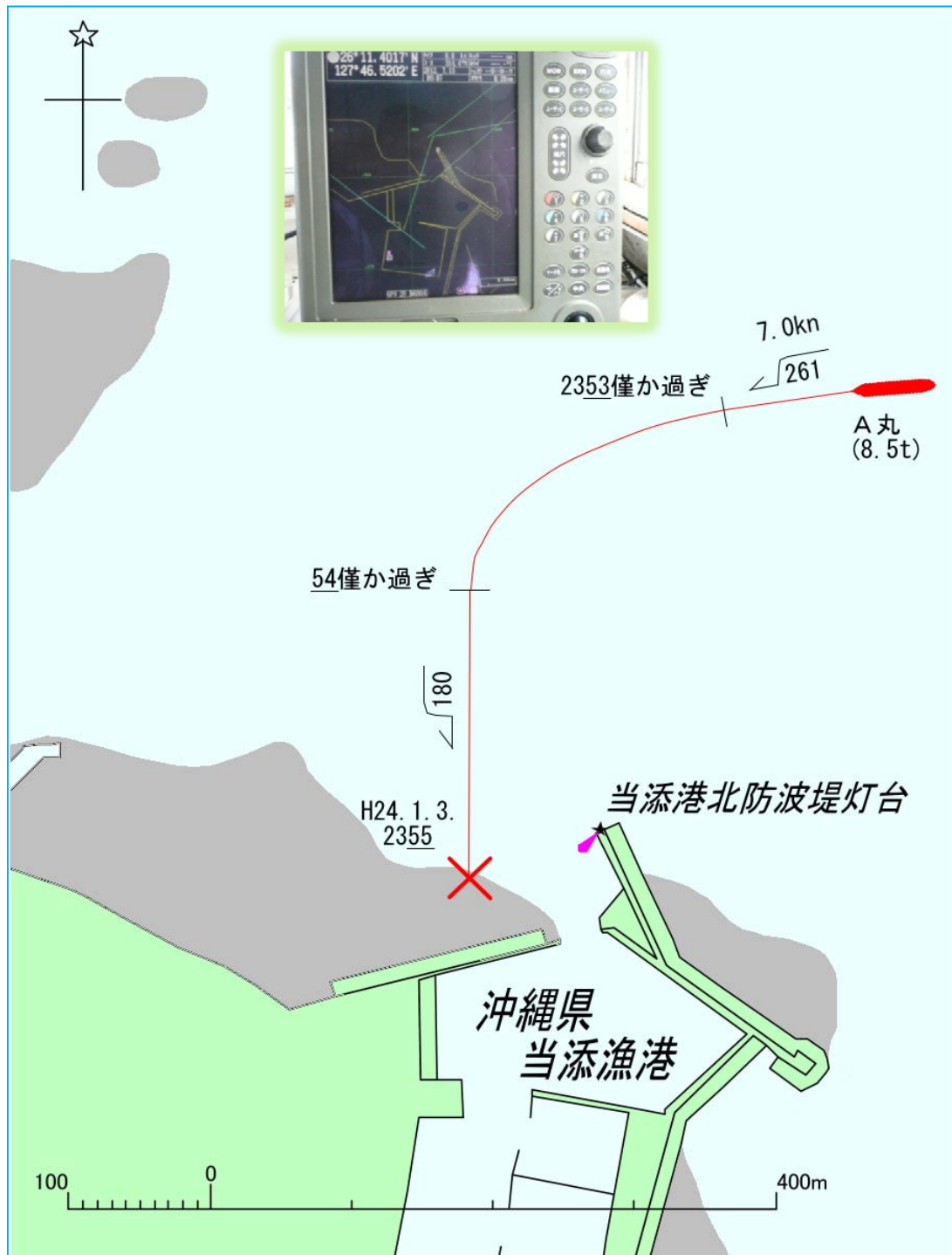
船長は、3 日 22 時 55 分少し前針路を 261 度に定め、7.0 ノットの速力で進行し、23 時 53 分僅か過ぎ当添港防波堤入口に向け徐々に左転を開始した。

23 時 54 分僅か過ぎ船長は、針路を 180 度に転じたところ、西側北防波堤の北面から北方に拡延している浅瀬に向首する状況となり、そのまま進行すると乗り上げるおそれがあったが、慣れた防波堤入口付近であり、平素と同じ針路であったので、GPS プロッター画面を見るまでもないと思い、**船位の確認を十分に行わなかった**ので、**このことに気付かないまま進行**した。

こうして、船長は、航行中、突然船底に衝撃を感じ、23 時 55 分北防波堤灯台から 250 度 100 メートルの地点において、A 丸は、浅瀬に乗り揚げた。



乗揚の結果、魚群探知機に損傷を生じ、僚船に引き下ろされたのち、修理された。



浅瀬や防波堤などによって可航幅が狭くなっている海域では、少しでも船位が偏ると、乗揚や防波堤への衝突を招くおそれがあります。

慣れた海域であっても、特に夜間は安全なコースラインから外れないよう GPS プロッターなどを活用して船位の確認を行いましょう。

漁船と漁船

漁船A丸×漁船B丸 衝突事件



A丸：漁船 4.7トン 乗組員1人 長崎県小茂田港北西方沖合漁場で漂泊中
 船長：小型船舶操縦士免許 懲戒：戒告
B丸：漁船 4.5トン 乗組員1人 長崎県小茂田港→同港北西方沖合漁場
 船長：小型船舶操縦士免許 懲戒：戒告
 発生日時場所：平成24年4月16日 04時47分 長崎県小茂田港北西方沖合
 気象海象：小雨 風向 南東 風力2 下げ潮中央期 視界良好

事実の概要

A丸は、04時42分漁場に至り、船首が南方に向けた状態で漂泊を始め、船長は、周囲に接近してくる他船がいなかったことから、航行中の動力船の灯火の表示に加えて前部甲板の作業灯を点灯し、同甲板に腰を下ろして下方を向き、餌を作り始めた。

船長は、04時44分半船首が180度を向いて漂泊をしていたとき、左舷船首35度1,100メートルのところにB丸の白、紅、緑の3灯を視認でき、その後、同船が衝突のおそれのある態勢で、自船を避ける様子なく接近したが、航行中の動力船の灯火に加え作業灯を点灯して漂泊中の自船を他船は避けて行くものと思ひ、**見張りを十分に行っていなかったため、このことに気付かず、警告信号を行うことも、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。**

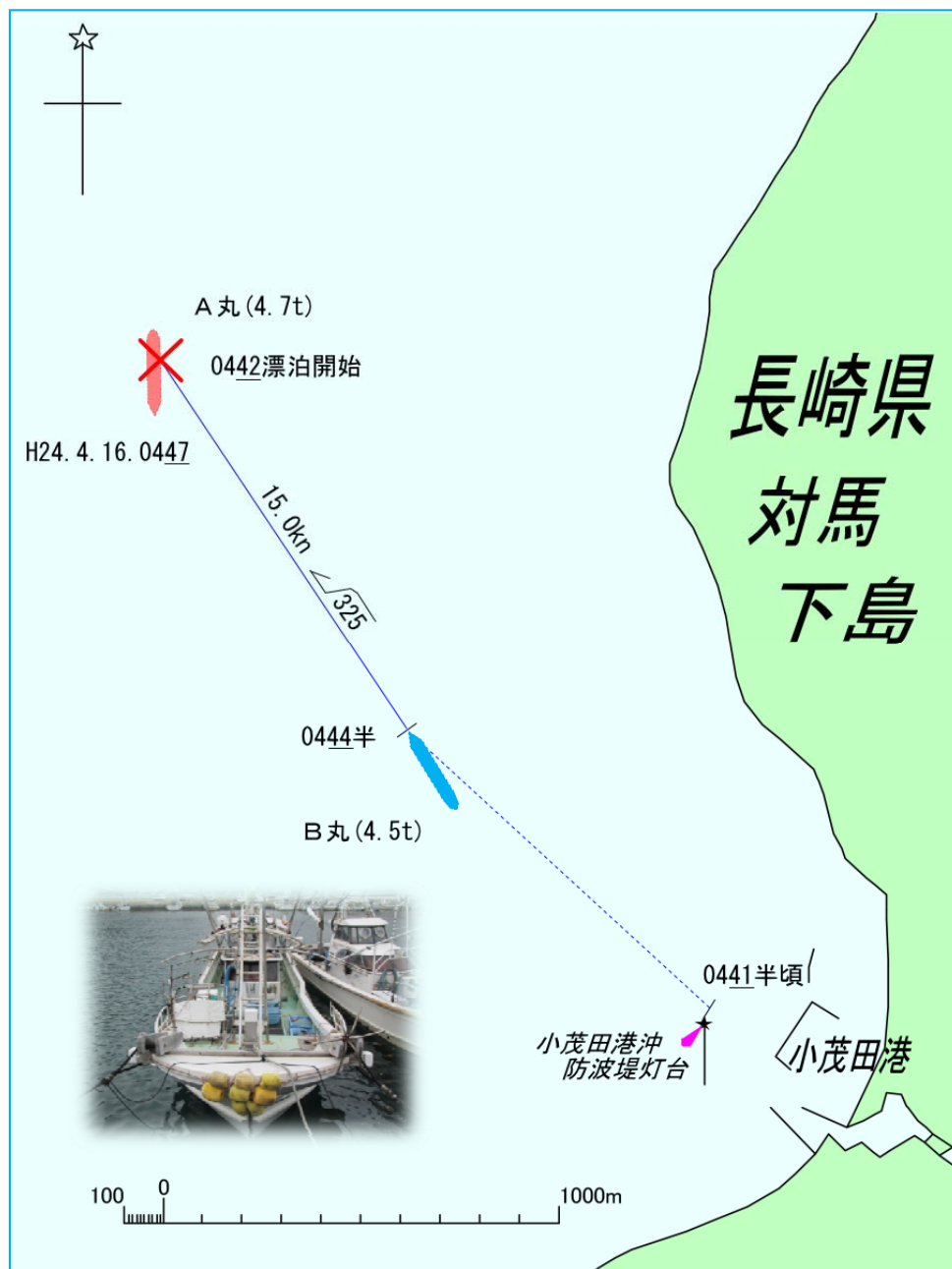
船長は、04時47分わずか前機関音が聞こえる左舷船首方を見て至近に迫ったB丸を認めたものの、立ち上がって船首方向に移動すること以外何も出来ず、04時47分小茂田港沖防波堤灯台から320度2,200メートルの地点において、A丸は衝突した。

B丸は、小茂田港を出港し、小茂田港沖防波堤灯台を左舷方に見て航過した頃、船長は、予定進路付近に他船の灯火を認めなかったことから、04時41分半頃小茂田港沖防波堤灯台の北方で15ノットに増速し、レーダーを3海里レンジに設定して操縦席に腰掛け、船首死角が生じた状況の下、北上した。

船長は、B丸が速力12ノットないし17ノットで航行すると、船首が浮上し、操縦席に腰掛けた姿勢で見張りを行うと、船首左舷側に12度、右舷側に5度の範囲に死角を生じるので、船尾フラップを作動させ、船首部の浮上を抑えることにしていたが、同フラップを作動させると1ノットほど速力が低下することから16ノット以上の速力となったときに作動させることにしていた。

船長は、04時44分半GPSプロッターを見て針路を325度に定め、自動操舵に切り替えたとき、正船首1,100メートルのところにA丸の白、紅2灯と作業灯を視認することができ、その後、漂泊中の同船に衝突のおそれのある態勢で接近したが、小茂田港沖防波堤灯台を航過した頃、予定進路付近を見たとき他船の灯火を認めなかったことから、前路に他船はいないものと思ひ、**時折船尾フラップを作動させるなど、死角を補う見張りを十分に行わなかったため、このことに気付かず、A丸を避けることなく続航し、B丸は衝突した。**

衝突の結果、A丸は、操舵室後部から後部甲板にかけて損壊して水船となり、B丸は、船首船底に亀裂及びプロペラなどに曲損を生じ、船長が腰部打撲を負った。

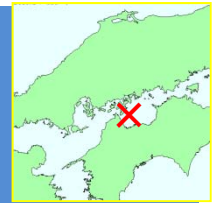


漂泊中に、自船の存在を周囲に示すため、法定灯火に加えて作業灯などを点灯することは、衝突を防止するために有効な手段ですが、それでも気付かない他船が接近することもあり得ます。

漂泊中であっても、周囲の見張りは欠かせません。

漁 船

漁船 A 丸 乗揚事件



A 丸：漁船 148 トン 乗組員 4 人 愛媛県本浦漁港→和歌山県和歌浦漁港
 船長：三級海技士（航海）免許 懲戒：戒告
 発生日時場所：平成 23 年 8 月 24 日 02 時 00 分 瀬戸内海宮ノ窪瀬戸東口頸切島沿岸
 気象海象：曇り 風向 北北東 風力 1 上げ潮中央期

事実の概要

A 丸船長は、20 時 50 分頃伊予灘東部を東行している状況下、単独の船橋当直に就き、21 時 20 分頃釣島水道及び宮ノ窪瀬戸通航に備えて機関長を見張りに当たらせ、23 時頃同水道を通過した。

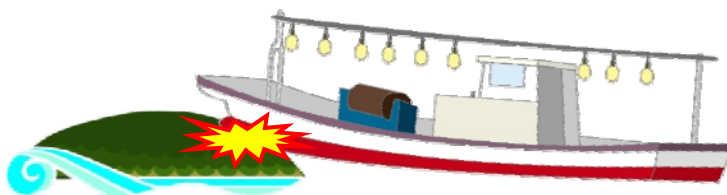
翌日 01 時 35 分頃船長は、宮ノ窪瀬戸西口の見近島、大島間に架かる大島大橋の手前 1 海里付近に達して、レーダーを 1.5 海里レンジとし、同瀬戸の鶴島を挟んで南北に分かれている水道のうち、最狭部の可航幅が約 100 メートルの船折瀬戸を通過することとして宮ノ窪瀬戸東口に向かった。

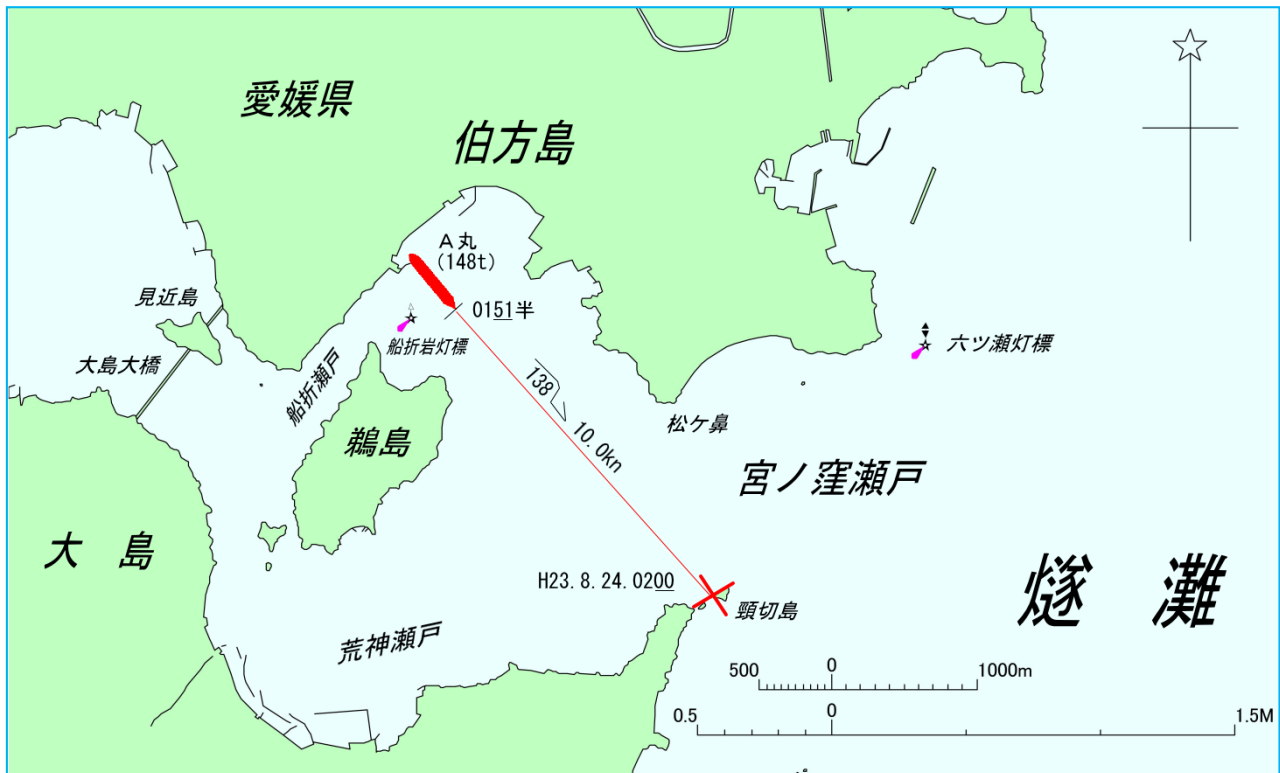
01 時 51 分半船長は、船折瀬戸を約 90 度の転針を 2 回行って通過したのち、針路を頸切島にほぼ向首する 138 度に定め、10.0 ノットの速力で進行した。

船長は、左舷前方約 0.8 海里の伯方島松ヶ鼻が左舷正横になったとき、左転するつもりで船折瀬戸を無事に通過し終えたことや周囲に他船が見当たらないことなどから安堵感がわき、風邪を引いていて体調がすぐれなかったこともあって眠気を催したが、業務による疲労もなく睡眠もとれていたことから、まさか居眠りすることはないと思い、その頃機関室を巡検するのに降橋しようとした機関長を留めて **2 人による当直を継続するとか操舵室から出て外気に当たるなど、居眠り運航の防止措置を十分にとることなく、機関長を巡検に向かわせ、操舵スタンドに右手を置いて体をもたせ掛けた姿勢をとり、そのまま続航した。**

A 丸は、船長が単独の当直になって間もなく居眠りに陥り、転針予定地点に達したものの、予定の転針がなされず、頸切島に向首したまま進行中、02 時 00 分六ツ瀬灯標から 220.5 度 1.23 海里の地点において、原針路、原速力のまま、同島沿岸の浅所に乗り揚げた。

その結果、前部船底外板に擦過傷、凹損等を生じた。





眠気を催したまま操船すると、居眠り運航と隣り合わせで大変危険です。

複数の乗組員による当直が可能な船は、眠気を催したら他の乗組員と当直に当たることも、居眠り運航防止策となります。

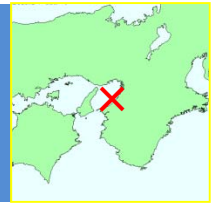
ただし、「肩振り^(※)」に夢中になって、見張りがおろそかにならないように気を付けましょう！！

(※) 船員社会の特殊な用語で、世間話や雑談することを「肩振り」と言います。



遊漁船

遊漁船 A 丸 橋脚衝突事件



A 丸：遊漁船 5.9 トン 乗組員 1 人 釣り客 6 人
 和歌山県地ノ島北方沖合の釣り場→大阪府佐野漁港
 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 24 年 10 月 8 日 16 時 40 分 大阪湾南部
 気象海象：曇り 風向 北西 風力 2 下げ潮初期

事実の概要

A 丸は、遊漁を行ったのち、15 時 30 分釣り場を発進し、関西国際空港連絡橋（以下「空港連絡橋」）の下を通過する予定で帰途に就いた。

空港連絡橋は、佐野漁港南西方約 1.5 海里の護岸とその北西方にある関西国際空港島東端との間に架けられたトラス橋で、同護岸から約 450 メートルのところ、15 メートル隔てて北東側と南西側に設置された支柱 2 本によって構成された P24 橋脚があり、同橋脚の両隣の橋脚との間隔がいずれも約 150 メートルであった。

船長は、舵輪後方の椅子に腰を掛けた状態で操船に当たって大阪湾南部を東行し、16 時 26 分少し過ぎ P 橋脚まで 2.87 海里となったとき、GPS プロッター画面上に設定した佐野漁港港口に向く針路線と航跡の表示が合うように自動操舵装置の針路設定を調整し、同橋脚を右舷に見て航過し、同漁港に向かうつもりで針路を 062 度に定め、12.5 ノットの速力で進行した。

16 時 39 分少し過ぎ船長は、橋脚まで 300 メートルとなったとき、自らが釣った魚を友人に譲ると出港前に伝えていたことから、間もなく佐野漁港に帰港する旨を同人に連絡することとし、携帯電話を取ろうとしたところ、同電話が床に落ちて釣り道具の間に隠れて見えなくなったので、椅子から降りて探すことにした。

このとき、船長は、P24 橋脚に向首する態勢となっていたが、前方を一瞥して同橋脚が船首方少し右舷寄りに見えたことから、同橋脚の少し左方を航過できるものと思い、椅子から降りて操舵室の床に落とした携帯電話を探すことに気を取られ、**同橋脚と船首方向との関係を確かめるなど、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に続航**した。

船長は、16 時 40 分僅か前携帯電話を見付け、手に取って立ち上がろうとしたところ、16 時 40 分関空泉州沖連絡橋南西方灯標から 114 度 1,540 メートルの地点において、A 丸は P24 橋脚北東側支柱に衝突した。

衝突の結果、船首部を圧壊し、釣り客 4 人が、それぞれ右胸部打撲、右足捻挫、頸部捻挫及び肋骨骨折等を負った。

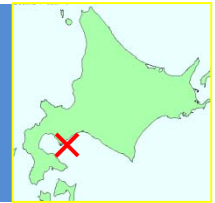


操船中に、落とし物を探すことに長時間を要すと、針路の確認が行えず、思わぬ事故を招く危険性があります。

付近に、橋脚など航行の支障となる構造物があるときは、まずはその構造物などを航過することに専念し、落とし物などを探るのは、広い海域に出たのち、周囲を確認してからにしましょう。

遊漁船とプレジャーボート

遊漁船 A 丸 × モーターボート B 丸 衝突事件



A 丸：遊漁船 4.9 トン 乗組員 1 人 釣り客 12 人
 北海道イタンキ漁港東方沖合釣り場→同港南方沖合釣り場
 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 1.39 トン 乗組員 1 人 同乗者 4 人
 北海道イタンキ漁港南方沖合釣り場で錨泊中
 船長：小型船舶操縦士免許 懲戒：戒告
 発生日時場所：平成 24 年 10 月 21 日 09 時 45 分 北海道イタンキ漁港南方沖合
 気象海象：晴れ 風向 北西 風力 4 ほぼ高潮時

事実の概要

A 丸船長は、操舵スタンド後方に立ち、視界が良かったのでレーダーを停止したまま釣り場を発進し、09 時 42 分針路を 190 度に定め、自動操舵として進行した。

定針したとき、船長は、正船首 740 メートルのところに、B 丸が存在し、同船が錨泊中であることを示す法定形象物を表示していなかったものの、折からの北西風に船首を立てて圧流されていないことから、錨泊していることが分かる状況で、その後同船に衝突のおそれのある態勢で接近したが、定針前に南方を一べつしただけで他船が見当たらなかったため、前路に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ため、このことに気付かず、B 丸を避けることなく続航**した。

船長は、09 時 45 分少し前船首方至近に B 丸を認めた船首甲板の釣り客の叫び声を聞き、直ちに減速したが及ばず、09 時 45 分チキウ岬灯台から 048 度 1.96 海里の地点において、A 丸は衝突した。

B 丸は、イタンキ漁港を出航し、全員が救命胴衣を着用して同漁港南方沖合の釣り場に向かった。

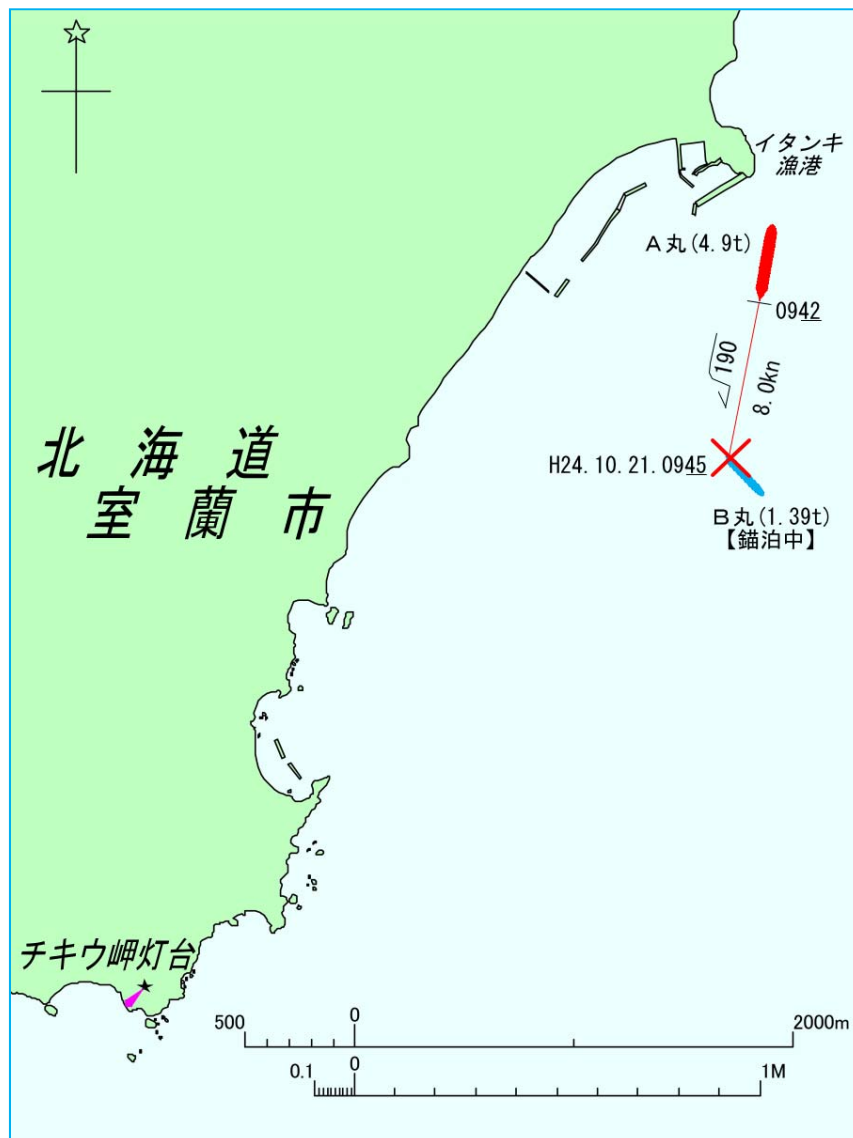
発航後、船長は、シーアンカーを使用して漂泊しながら釣りを行う予定でいたところ、たこ箱漁の漁具の浮玉を見掛けた同乗者から、知人が設置した漁具なのでその浮玉に係留して差し支えない旨の申出があったため、09 時 35 分機関を停止し、浮玉と海底に投下された錨とをつなぐ縄上端に係留索をつなぎ、同索を 3 メートル繰り出して船首部のたつに係止し、錨泊中であることを示す黒色球形形象物を表示しないまま、船首を北西方に向けた態勢で錨泊を始めた。

船長は、同乗者をそれぞれ座らせ、自らは左舷方を向いて座って釣りを始めたところ、09 時 42 分右舷船首方 740 メートルのところに A 丸を視認することができ、その後同船が衝突のおそれのある態勢で接近したが、接近する他船がいても錨泊している自船を避けるものと思い、**周囲の見張りを十分に行わなかったため、このことに気付かず、係留索を放ち、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なく錨泊を続けた。**

船長は、09 時 45 分少し前右舷方を向いていた同乗者の知らせで、右舷船首方至近に迫った

A丸に気づき、同乗者4人が海中に飛び込み、自らは係留索を放そうとしたが間に合わず、B丸は衝突した。

衝突の結果、A丸は、船首部外板に擦過傷を生じ、B丸は、右舷前部外板に擦過傷及び同部防舷材に破損を生じ、海中に飛び込んだB丸の同乗者のうち2人が頸椎捻挫等を負った。



衝突事件では、「前方を一べつして他船が見当たらなかったの
で、前路に他船はいないと思った。」や「自船は錨泊船なので、航
行中の他船が接近しても、自船を避けると思った。」などにより、
見張り不十分が原因で事故に至った事例が跡を絶ちません。

操船の基本は「見張り」です。事故に遭ってから「あのときもう
少し見張りをしていれば・・・」と思っても、時すでに遅しです。

プレジャーボート

モーターボート A 丸 のり養殖施設損傷事件



A 丸：モーターボート 7.77メートル 乗組員1人 同乗者3人 千葉県保田漁港→千葉港千葉第1区
 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23年10月30日 18時03分 千葉港港外
 気象海象：雨 風向 北 風力3 ほぼ高潮時 日没時刻16時48分

事実の概要

A 丸は、キャビン前部に GPS プロッターを設置し、フライングブリッジには GPS プロッターを設置していなかったものの、同ブリッジでも操縦できるようになっており、レーダーは装備していなかった。

東京湾アクアラインの海ほたる（木更津人工島、以下「海ほたる」）の東方沿岸域には、毎年8月20日から翌年5月20日までの期間、漁業協同組合が県知事から受けた区画漁業免許に基づき、のり養殖漁場区域が設定されていた。

これらののり養殖漁場区域は、漁具定置網一覧図や、ヨット・モーターボート用参考図などに表示されており、船長は、同参考図で同区域を確認したこともあり、これまでに同区域付近を航行した経験もあったので、同区域内にのり網が敷設されていることを承知していて、平素、海ほたる付近で東京湾アクアラインの橋りょう下を東行して帰港するときは、海ほたる北東方に存在する京葉シーバースの南側を通過して直接千葉港千葉第1区の船溜まりに向かう針路、又は海ほたる東北東方7海里に当たる、同4区の千種海岸にある私設ふ頭の北西面中央部に立つ高さ120メートルの火炎煙突を船首目標として同海岸に接近したのち、同船溜まりに向かう針路のどちらかを選択していた。

船長は、キャビン操縦席前面窓ガラスのワイパーが故障して使用できない状態で、GPS プロッターを作動させ、浦賀水道航路及び中ノ瀬航路東側の両航路外を北上して、海ほたる灯に向けて富津岬の北西方沖合を航行中、大雨で操縦席からの見通しが悪くなったため、小型船舶操縦士の免許を有する同乗者1人を伴ってフライングブリッジに移動し、東京湾アクアライン通過後には折からの北風による風浪を左舷正横付近から受けて船体の横揺れが大きくなると予想して、陸岸に近づけば波の影響が少なくなるのではないかと考え、火炎煙突を船首目標とする針路を採り、同横揺れを軽減するため、平素より若干陸岸寄りを航行することとした。

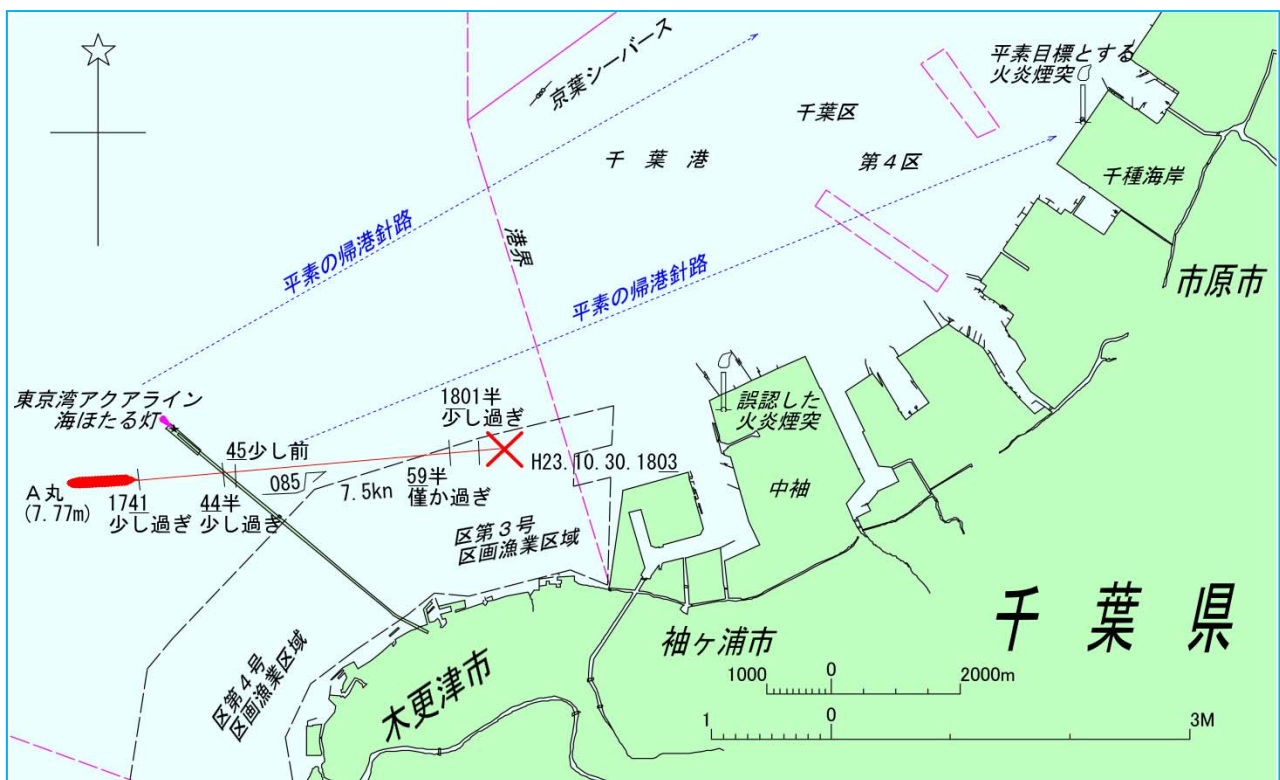
船長は、海ほたるの手前に達し、東北東方約4海里のところ、漁場区域の東方に近接する、千葉港千葉第4区の中袖にある私設ふ頭の北面に立つ火炎煙突を視認し、これを平素船首目標とする火炎煙突と誤認して、17時41分半針路を視認している火炎煙突を正船首僅か左に見る085度に定めたところ、漁場区域に向首することとなり、フライングブリッジの操縦席に腰掛け、一緒に移動した同乗者を左舷側の座席に腰掛けさせて進行した。

17時45分雨が更に強くなり、フライングブリッジからの見通しも更に悪化したため、半速

力前進として7.5ノットの速力に減じたとき、漁場区域が正船首方1.9海里となり、このまま続航すると同区域に敷設されたのり網に乗り入れるおそれがあったが、視認している火炎煙突が平素船首目標とする火炎煙突と思い、**停船するなり、隣同乗者に操縦を代わってもらうなりして、GPSプロッターを見るなど、船位の確認を十分に行わなかった**ので、**このことに気付かなかった**。

船長は、18時03分僅か前隣の同乗者から至近にのり網がある旨を聞いて、直ちに機関を中立にしたものの、効なく、18時03分海ほたる灯から093度2.78海里の地点において、A丸は、漁場区域に敷設されたのり網に乗り入れた。

その結果、A丸は、船底に擦過傷を生じ、のり網は、枠網及び仕切網のロープに切損等を生じた。

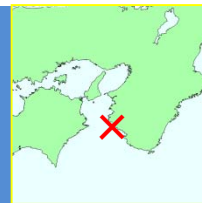


沿岸に工場群が立ち並ぶ海域では、似たような建物や構造物が存在し、特に、雨などで視界が悪いときには、平素の船首目標と誤認してしまう可能性があります。

目視だけに頼らず、GPSプロッターなどを有効活用して、船位の確認を十分に行うことで、事故を防ぐことができます。

プレジャーボート

モーターボート A 丸 防波堤衝突事件



A 丸：モーターボート 8.5 トン 乗組員 1 人 同乗者 4 人

和歌山県和歌浦漁港→和歌山下津港西ノ浦泊地

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 24 年 5 月 2 日 16 時 00 分 和歌山県和歌山下津港

気象海象：曇り 風向 北北東 風力 3 下げ潮初期

事実の概要

和歌山県和歌山下津港下津区西ノ浦泊地は、北方に向いて開口しており、北西端から東方に延びた西ノ浦防波堤の先端と北東端から西方に延びた牛ヶ首防波堤の先端との間が出入口となっていた。

A 丸は、舵輪後方の台座に背もたれ付きの操縦席が設置されていた。

船長は、和歌山下津港外港の釣り場に至って釣りを行ったものの、釣果がなかったことから、和歌山県和歌浦漁港に寄港したのち、15 時 35 分同漁港を出港して帰途に就いた。

船長は、出港前は 05 時頃就寝して 10 時頃起床しており、平素の睡眠時間が平均 4 時間ないし 5 時間であったことから、睡眠不足の状態ではなかった。

船長は、救命胴衣を着用せず、同乗者 4 人にも救命胴衣を着用させないまま甲板上にそれぞれ座らせ、和歌浦湾を南下したのち、15 時 55 分針路を 136 度に定め、16.0 ノットの速力で、手動操舵により進行した。

船長は、操縦席に腰を掛けた姿勢で操船に当たっていたところ、15 時 58 分半周囲に航行の支障となる船舶がいなかったことから眠気を催したが、間もなく係留地に着くのでそれまでは眠気を我慢できるものと思い、**立って操船に当たるなど、居眠り運航の防止措置を十分にとらずに続航**した。

船長は、15 時 59 分少し過ぎ間もなく西ノ浦泊地の入口に向ける転針予定地点に達することから、速力を 13.0 ノットに減じたところ、間もなく居眠りに陥った。

船長は、15 時 59 分半僅か前転針予定地点に至ったものの、牛ヶ首防波堤に向首したまま進行中、16 時 00 分下津牛ヶ首防波堤灯台から 227 度 210 メートルの地点において、A 丸は、牛ヶ首防波堤の先端部北面に衝突した。

その結果、防波堤に修理を要する損傷は生じなかったものの、A 丸は、右舷外板に亀裂を伴う擦過傷等を生じ、同乗者 2 人が顔面や手足に打撲傷等を負った。



帰り道に睡魔が潜んでいます。「あと少し」の気の緩みと、背もたれ付きの椅子に腰を掛けての操船が、居眠り運航につながります。眠気を催したときには、立ち上がって身体を曲げ伸ばすなどして眠気を払い、居眠り運航を防止しましょう。

事故に遭ってしまえば、せっかくの楽しい魚釣りも台無しとなってしまいます。



安全運航を心がけて、マリンレジャーを楽しみましょう。

プレジャーボート

モーターボート A 丸 乗揚事件



A 丸：モーターボート 4.8 トン 乗組員 1 人 同乗者 11 人
 和歌山下津港のマリーナ→大阪府岸和田市のマリーナ
 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 24 年 11 月 10 日 13 時 30 分 和歌山県田倉埼沖の岩礁
 気象海象：曇り 風向 北北東 風力 3 上げ潮中央期

事実の概要

A 丸船長は、友ヶ島水道加太瀬戸を通航した経験がなく、A 丸に船長として乗り組むのが本件時 2 回目のことで、急きょ操縦を頼まれて発航したもので、海図を船内に備え付けていなかったものの、GPS プロッターの映像で航行経路周辺の浅礁域の存在を知ることができた。

加太瀬戸の南方約 2 海里に位置する和歌山県田倉埼の沖には、陸岸から約 200 メートル沖まで浅礁域が拡延し、浅礁域の沖側境界付近に当たる、田倉埼灯台から 340 度 300 メートルのところ、高さ約 3.5 メートルの標柱（以下「田倉埼沖標柱」）が設置されていた。そして、A 丸搭載の GPS プロッターの画面には、この浅礁域が可航水域と見分けがつくよう、色分けした映像で表示されていた。

船長は、GPS プロッターを作動させ、フライングブリッジの操縦席の前に立ち操船に当たり、13 時 23 分半針路を 329 度に定め、20.0 ノットの速力で、手動操舵により田倉埼西方沖に向けて進行した。

13 時 27 分半少し過ぎ船長は、中ノ瀬戸の北方に白波が見えたことから、同瀬戸を通航すれば、船体の動揺が予想されたので、計画を変更して同瀬戸東方の加太瀬戸を通航することとし、同瀬戸を見渡したところ、右舷船首 37 度 1,500 メートルのところ、田倉埼沖標柱を認め、同標柱と田倉埼との間に浅礁域が存在したが、標柱から少し離せば、水深が十分あるものと思い、一旦停止して、GPS プロッターで田倉埼沖標柱付近の浅礁域の拡延状況を確認するなど、水路調査を十分に行わなかったため、このことに気付かず、同瀬戸中央付近を通航するつもりで、針路を、田倉埼沖標柱の東方に向く 007 度に転じて続航した。

13 時 30 分田倉埼灯台から 345.5 度 250 メートルの地点において、A 丸は、田倉埼沖の岩礁に乗り揚げた。

乗揚の結果、推進器翼に曲損、船外機に亀裂等を生じ、機関室に浸水した。





航行したことがない沿岸域を航行する場合には、事前に水路調査を行っておくことが最も重要です。

「陸岸から離れているから十分な水深があるだろう。」と思っても、浅礁域が拡延している海域は、意外に多いものです。

海図や GPS プロッターなどを有効活用して、事故の防止に努めましょう。

インフォメーション

1. JMATニュースレター

「JMATニュースレター」（JMATは海難審判所の英語表記「Japan Marine Accident Tribunal」の頭文字）は、主な海難事例などを掲載し、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、解説を加えながら紹介しています。第6号（H26.3）では居眠り海難を特集し、教訓となる3事例を紹介しました。

JMATニュースレターはホームページから閲覧できるほか、メール配信サービスも行っております。配信サービス申込の詳細はホームページをご覧ください。



2. 海難審判所ホームページ

海難審判所ホームページは、過去に言い渡した判決のほか、海難審判制度の紹介や審判手続きの案内、ニュースレターやレポートなど刊行物も掲載しています。

（アドレス：<http://www.mlit.go.jp/jmat/>）



3. 子どもたちへの広報活動

海難審判所では、国土交通本省における業務説明・施設見学の場として、修学旅行や社会科見学で訪れる小・中学生及び高校生を受け入れています。平成25年度には、関東地方の他にも青森県や長崎県などから合計13校128人の小・中学生及び高校生が訪れ、海難審判のしくみや日本における船の役割、船の交通ルール等を説明しました。訪問を希望する場合は、国土交通省キッズコーナー

（<http://www.mlit.go.jp/kids/>）から申し込むことができますので、お気軽にお問い合わせください。



また、夏休み期間中に開催される「子ども霞が関見学デー」では、毎年プログラムを実施しています。平成26年8月6日に、約40人の小・中学生が審判廷を訪れ、海難審判所の仕事と役割を説明し、海や船に関するクイズ等を出題しました。

資料編

空白ページ

資料1 平成25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	爆発	死傷等	施設等損傷	運航阻害	浸水	合計
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															0
発航準備不良			2		1	1						1		1	6
水路調査不十分				9								2			11
針路の選定・保持不良			2	5		1						1			9
操船不適切		3	4	5		4	3				6	2			27
船位不確認			8	24		1						7			40
見張り不十分		161	1	1							1	2			166
居眠り		2	5	28								2			37
操舵装置・航海計器の整備・取扱不良		1		1											2
気象・海象に対する配慮不十分		1	5	5		8	4				3	1		2	29
錨泊・係留の不適切				6								1			7
荒天措置不適切				2		1	1								4
灯火・形象物不表示		2													2
信号不履行		28													28
速力の選定不適切		1	3				1				2				7
航法不遵守		50													50
主機の整備・点検・取扱不良									4				1		5
補機等の整備・点検・取扱不良								1		1					2
潤滑油等の管理・点検・取扱不良									3						3
電気設備の整備・点検・取扱不良															0
甲板・荷役等作業の不適切						2	1				4				7
漁労作業の不適切						6	1				5				12
旅客・貨物等積載不良						2					3				5
サービスに関する指揮・監督の不適切		1	1	2		1			1			1			7
報告・引継の不適切			1									1			2
火気取扱不良															0
不可抗力															0
その他											1				1
合計		250	32	90	1	28	11	1	8	1	25	21	1	3	472
裁 決 件 数		115	28	81	1	22	9	1	7	1	21	20	1	2	309
裁 決 の 対 象 と な っ た 船 舶 隻 数		240	28	84	1	27	12	1	7	1	21	21	1	2	446
海難の原因ありとされた船舶隻数		218	28	81	1	22	9	1	6	1	21	20	1	2	411

※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る。

資料2 平成25年 船種別原因分類

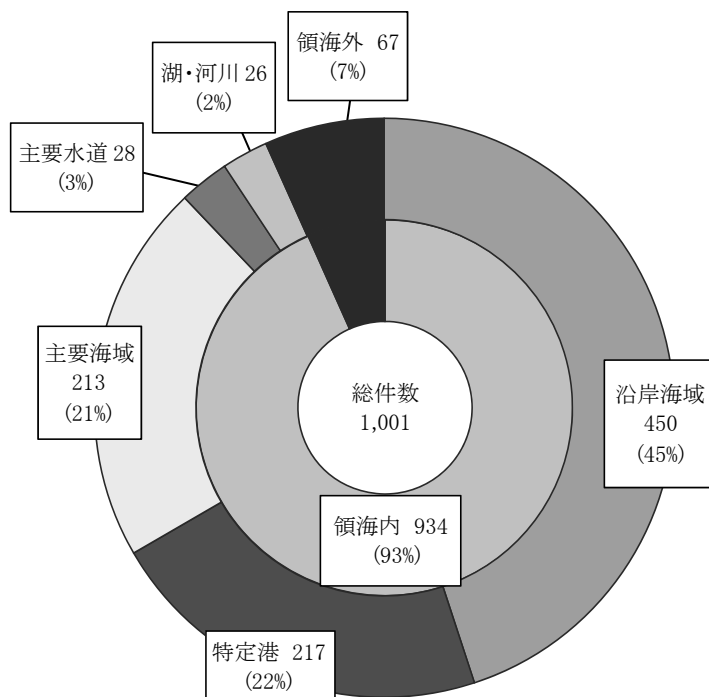
(単位:原因数)

原因	船種														合計
	客船	貨物船	油送船	漁船	引船	押船	作業船	遊漁船	瀬渡船	プレジャーボート	交通船	公用船	(はしけ・自航等)	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															0
発航準備不良				1	1			1		3					6
水路調査不十分	2	1						1		7					11
針路の選定・保持不良				1				2		5		1			9
操船不適切	4	2		4	2		1	3	1	7	1	1		1	27
船位不確認	1	9		16	1	1	1		2	9					40
見張り不十分	3	15	3	87	2	1	1	8	1	44				1	166
居眠り		10	2	20	1			2		1				1	37
操舵装置・航海計器の整備・取扱不良				1						1					2
気象・海象に対する配慮不十分	4	4		4	3	1		1		12					29
錨泊・係留の不適切				1						5		1			7
荒天措置不適切	1	1		1										1	4
灯火・形象物不表示				2											2
信号不履行		8		9				3		7				1	28
速力の選定不適切	1	2		1					1	2					7
航法不遵守	1	16	1	14	1	1		2		13				1	50
主機の整備・点検・取扱不良	1			4											5
補機等の整備・点検・取扱不良	1		1												2
潤滑油等の管理・点検・取扱不良		1		2											3
電気設備の整備・点検・取扱不良															0
甲板・荷役等作業の不適切	1	4		2											7
漁労作業の不適切				12											12
旅客・貨物等積載不良	1			2						2					5
服務に関する指揮・監督の不適切	1	2		3						1					7
報告・引継の不適切		1		1											2
火気取扱不良															0
不可抗力															0
その他				1											1
合計	24	76	7	189	11	4	3	23	5	119	1	3	0	7	472
裁決の対象となった船舶隻数	18	63	7	173	10	6	5	20	4	117	1	2	15	5	446
海難の原因ありとされた船舶隻数	18	62	7	167	10	4	3	20	4	109	1	2	0	4	411

※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る。

※プレジャーボートには、モーターボート、水上オートバイ及びヨットを含む。

資料3 平成25年 発生水域別件数（理事官が立件したもの）



資料4 平成25年 特定港及び湖・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	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
特定港														
根室	3	1												4
釧路		1									1			2
苫小牧		3												3
室蘭	1													1
函館		1												1
小樽	1													1
石狩湾			1											1
稚内	1	1						1						3
青森		2												2
八戸	2	3	1			1	1			1				9
釜石	3		1				1							5
仙台塩釜	3		1									1		5
秋田船川			1											1
酒田		1												1
日立												1		1
鹿島	1	2												3
木更津				1										1
千葉	4	3	2					1		2		3		15
京浜(東京区)	5	5	3	2							2			17
京浜(川崎区)	1	2								1	1			5
京浜(横浜区)	7	5	1	1		2				1				17
横須賀	1	2	1			1	2							7
直江津	1													1
新潟	1	1	1							1				4
伏木富山			1											1
七尾			1											1
敦賀	1	1										1		3
福井		1												1
田子の浦										1				1
清水	1	3	2											6
三河		1												1
衣浦		2												2
名古屋	2	2												4

(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
四日市		1												1
舞鶴	1	1	1											3
阪神(大阪区)	1	2	2		1			1						7
阪神(神戸区)	1	2			1					1		1		6
阪神(尼崎西宮芦屋区)		1												1
阪神(堺泉北区)										2				2
東播磨	1												1	2
姫路	1	1												2
田辺	1		1											2
和歌山下津	1	2									1			4
境	1													1
浜田		1								1				2
宇野			1								1			2
水島	2	2												4
福山	2	1												3
尾道糸崎	1		2											3
呉		1												1
広島	2											3		5
宇部			1											1
関門(若松区)		2					1				2			5
関門(若松区外)	4	4					1							9
徳島小松島		1												1
高松			1			1								2
松山											1			1
博多	1	1	1					1						4
佐世保			1											1
厳原											1			1
八代		1												1
三角										1				1
細島	1						1							2
鹿児島		1	1											2
喜入											1			1
名瀬											1			1
金武中城	1													1
那覇		1									1			2
合計	61	69	29	4	2	5	7	4	0	12	13	10	1	217

湖・河川	7	3		1	1	3					11			26
------	---	---	--	---	---	---	--	--	--	--	----	--	--	----

注：事件が発生していない特定港は、掲載していない。

※ 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」などがある。流木等の漂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、海難発生件数の統計から除いている。

資料5 平成25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	3	1	2		1					3	1	1		12
伊良湖水道		1												1
師崎水道			1											1
布施田水道														0
明石海峡	2													2
友ヶ島水道	2				1									3
鳴門海峡														0
直島水道														0
来島海峡	3		1											4
三原瀬戸	2													2
釣島水道														0
音戸瀬戸	1													1
大島瀬戸		1	1											2
上関海峡														0
速吸瀬戸														0
関門海峡														0
倉良瀬戸														0
平戸瀬戸														0
合計	13	3	5	0	2	0	0	0	0	3	1	1	0	28

資料6 平成25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														
根室海峡	1	1												2
津軽海峡	3					1				1			1	6
陸奥湾			1											1
東京湾	1	2	6					2		4	2	3	1	21
伊勢湾	3		2					1			2	1		9
三河湾	2	1	5			1								9
紀伊水道	4		3											7
大阪湾	5										2	1		8
播磨灘	14	1	4				1			2		2	2	26
備讃海域東部	9		8								1	3	1	22
備讃海域西部	5	1	6							1		1		14
備後・燧灘	6		3								1			10
安芸灘・広島湾	7	3	6				1			1	2	4		24
伊予灘	10		1		1			1			1			14
周防灘	2	1	7				1			2	2			15
豊後水道	5	2	2					1			1			11
島原湾・八代海	6	2	4									1	1	14
合計	83	14	58	0	1	2	3	5	0	11	14	16	6	213

資料7 平成25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 沿岸海域	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
雄冬岬～紋別	1										2			3
紋別～十勝川口	1	1	3		3					2	4		1	15
十勝川口～白神岬	4	1	1					1			2	1		10
白神岬～雄冬岬	3	1	2		1						3			10
尻屋埼～鮎ヶ埼	3					2					2	1		8
鮎ヶ埼～阿武隈川口	6		2		3			1		2	5	9		28
阿武隈川口～大吠埼	3	8	4		3	2				3	1			24
大吠埼～野島埼	2		4		1	1		1			1			10
野島埼～天竜川口	8	3	10	2	1		1			7		4	1	37
天竜川口～新宮川口	5	2	1			2		1		6	5	3	1	26
新宮川口～日ノ御埼	3		2							2				7
蒲生田岬～高茂埼	4	1	2								3	2		12
竜飛岬～鼠ヶ関	1				2	1					1			5
鼠ヶ関～糸魚川	3		1		2		1			1	1	1		10
糸魚川～経ヶ岬	8	3	7		1		1	1		2	4	3	2	32
経ヶ岬～川尻岬	5		5		2					2	2		1	17
隠岐諸島	1		3					1						5
川尻岬～鳥帽子島	13		4		1		1	2		2	2	1		26
対馬列島	1	1						1		3	1			7
鳥帽子島～坊ノ岬	25	5	26		5		4	2	1	9	4	2	3	86
坊ノ岬～鶴御埼	4	1	5		4	1		1		2	1			19
南西諸島	2	5	24	1	4	2	1	1	1	4	2	1	1	49
南方諸島		3	1											4
合計	106	35	107	3	33	11	9	13	2	47	46	28	10	450
領 海 外	11	2	2			5	1	3		26	15		2	67

資料8 平成25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)

船種	海難種類													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	
旅客船	8	19	11			1	2			4	5	2	1	53
貨物船	96	43	37			2	1	2		17	3	14	1	216
油送船	19	8	7					1		3	2			40
漁船	224	17	59		18	9	10	14	2	51	44	7	7	462
引船	23	5	8	3	2	3		1		3	3	3		54
押船	12	7	7			1				1	1			29
作業船	11	4	9	5	6	4	1	1			2	1		44
はしけ	11	2	2			1								16
台船	16	5	6	1	1	1	1			1	1	1		34
交通船	6	1									1			8
水先船														0
公用船	7	3	4		1			1		1	1	2		20
遊漁船	21	4	4		1			3		1	3	2	2	41
瀬渡船	1	1									2			4
プレジャーボート	モーターボート	89	15	49	1	12	3	4	2	15	15	19	8	232
	水上オートバイ	36	2	1			3				22			64
	ヨット	4	1	10	2		2	1		2	2	5		29
	ボート	5				2					1			8
	小計	134	18	60	3	14	8	5	2	0	17	40	24	333
その他		1									1			2
不詳	5				1									6
合計	594	138	214	12	44	30	20	25	2	99	109	56	19	1,362

資料9 平成25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	トン数区分 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	345	12	38	45	31	10	9	18	8	8	70	594
衝突(単)	38	3	14	33	17	4	6	3	6	1	13	138
乗揚	125	16	17	28	8	1	3			2	14	214
沈没	6		1								5	12
転覆	33			1	1						9	44
遭難	13	1	5	1			1				9	30
浸水	14		1	1							4	20
火災	15	1	2	2	4						1	25
爆発	2											2
機関損傷	39	10	17	20	3	1		1			8	99
死傷等	57	4	9	8	2	1	1		1		26	109
施設等損傷	28	2	6	6	4		1	1			8	56
安全・運航阻害	14		2								3	19
合計	729	49	112	145	70	17	21	23	15	11	170	1,362

資料 10 平成 25 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											不詳	合計
	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			
旅客船	18	10	6	4	6	2	3	1	2	1		53	
貨物船	1		36	88	30	8	9	18	12	9	5	216	
油送船	2	3	6	10	12	1	4	1		1		40	
漁船	364	22	36	28	1						11	462	
引船	24	4	14	9							3	54	
押船	18	2	7	2								29	
作業船	23	1	3		1	1	2	1			12	44	
はしけ					8	1	2				5	16	
台船				2	10	3		1			18	34	
交通船	5		1								2	8	
水先船												0	
公用船	4	3	3	2	2	1	1	1	1		2	20	
遊漁船	38										3	41	
瀬渡船	4											4	
プレジャーボート	モーターボート	160	4								68	232	
	水上オートバイ	41									23	64	
	ヨット	24									5	29	
	ボート	1									7	8	
	小計	226	4	0	0	0	0	0	0	0	103	333	
その他	1										1	2	
不詳	1										5	6	
合計	729	49	112	145	70	17	21	23	15	11	170	1,362	

資料 11 平成 25 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)

区分 海難種類	船員			旅客			その他			小計			合計
	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	11	2	52			4	4		35	15	2	91	108
衝突(単)			17			17			18			52	52
乗揚			7			5			3			15	15
沈没		2									2		2
転覆	5	1				4				5	1	4	10
遭難								1			1		1
浸水													0
火災			1									1	1
爆発			2									2	2
機関損傷													0
死傷等	11	6	41	2		6	3		37	16	6	84	106
施設等損傷													0
安全・運航阻害													0
小計	27	11	120	2	0	36	7	1	93	36	12	249	297
合計	158			38			101			297			

資料 12 平成 25 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	
	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		8				1		8	9	
貨物船	1		3							1		3	4	
油送船			2									2	2	
漁船	16	8	70			3	1	1	4	17	9	77	103	
引船	1		1							1		2	3	
押船			1							2		3	3	
作業船	2	2	2							1	2	3	7	
はしけ													0	
台船			1									1	1	
交通船									1			1	1	
水先船													0	
公用船			2									2	2	
遊漁船			8	1		21				10	1	39	40	
瀬渡船						2						2	2	
プレジャーボート	モーターボート	4		16					2		33	6	49	55
	水上オートバイ	1		13					3		37	4	50	54
	ヨット	2	1							1	2	1	4	
	ボート			1					1		3	1	4	5
	小計	7	1	30	0	0	0	6	0	74	13	1	104	118
その他						2						2	2	
不詳													0	
小計	27	11	120	2	0	36	7	1	93	36	12	249	297	
合計	158			38			101			297				

資料 13 平成 25 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	4	1	7		1				1		4	2		20
貨物船	31	10	16											57
油送船	8	4	2											14
漁船	106	19	39		9	1	1			5	6			186
引船	4	4	2	1				1						12
押船	3	1												4
作業船	1	1	2		2									6
はしけ	2													2
台船	3	1	1											5
交通船														0
水先船														0
公用船		2	1											3
遊漁船	13	3	4											20
瀬渡船			3								1			4
プレジャー ボート	モーター ボート	30	10	21		11					3			75
	水上オート バイ	2									9			11
	ヨット	1		1										2
	ボート	2												2
	小計	35	10	22	0	11	0	0	0	0	0	12	0	90
その他	1													1
合計	211	56	99	1	23	1	1	1	1	5	23	2	0	424

資料 14 平成 25 年 裁決におけるトン数・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				3	1	11			1	1	18
5トン未満	1			64	11	44	1			1		122
5トン以上20トン未満	10			85	6	10	9	1		2	3	126
20トン以上100トン未満				9		1	2		2			14
100トン以上200トン未満	1	8	1	10		61	5					86
200トン以上500トン未満		30	3	4			1				1	39
500トン以上1,600トン未満		8	3				4					15
1,600トン以上3,000トン未満	1	3					1					5
3,000トン以上5,000トン未満		2		1			1					4
5,000トン以上10,000トン未満	3	8					1					12
10,000トン以上30,000トン未満	1	2										3
30,000トン以上		2										2
合計	18	63	7	173	20	117	36	1	2	4	5	446

※「作業船等」には、作業船のほか、引船、押船及びバージや台船等を含む。

平成 26 年版レポート 海難審判

平成 26 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/>

メールアドレス jmat@mlit.go.jp