

平成27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し、裁決をもって海難の発生防止に寄与することを目的としております。

本年は、昭和 10 年 7 月、香川県小豆島沖で旅客船みどり丸が貨物船と衝突して沈没し、旅客及び乗組員 107 人が犠牲となった海難から 80 年に当たり、また、昭和 30 年 5 月、香川県高松市沖で宇高連絡旅客船の紫雲丸が貨物船と衝突して沈没し、修学旅行生を含む 168 人が犠牲となった海難から 60 年に当たります。

折しも、昨年 4 月には大韓民国の観梅島沖において、また、本年 6 月には中華人民共和国の長江において、いずれも大型旅客船の転覆海難が発生し、多くの方々が犠牲となりました。

海上交通安全行政の一翼を担う海難審判所としましては、犠牲となられた方々のご冥福を心よりお祈り申し上げると共に、ひとたび海難が発生したときの人的損失の大きさ、社会的影響の大きさを改めて深く認識し、このような悲惨な海難が発生しないよう、海難の調査及び審判を通じて、海難の防止に一層寄与していく決意を新たにいたしましたところ です。

さて、このたび発刊した「平成 27 年版レポート 海難審判」では、海難の調査状況や裁決の状況など平成 26 年における海難審判所の活動を取りまとめるとともに、裁決の中から、海難の防止に参考となる事例を航法別、船種別にそれぞれ詳しく紹介しております。

海難審判の裁決では、多種多様な個々の海難について、事件の背景となった船舶、人、水域、気象海象等に関する事実、事件発生に至った詳細な経過を記載したうえで、人の行為のどこに問題があったのかを明らかにしており、事件の関係者のみならず、多くの海事関係者の方々に役立つ情報や教訓が含まれております。

本書を海難防止の一助としてご活用いただきますとともに、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 27 年 11 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
コラム	3
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) 油送船	26
(4) 漁 船	26
(5) 遊漁船・瀬渡船	27
(6) プレジャーボート	28
船種別による海難の裁決事例	29
インフォメーション	45

資料編

資料 1	海難種類別原因分類	46
資料 2	船種別原因分類	47
資料 3	発生水域別件数	48
資料 4	特定港及び湖・河川における海難種類別発生件数	48
資料 5	主要水道における海難種類別発生件数	50
資料 6	主要海域における海難種類別発生件数	50
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	51
資料 8	船種・海難種類別発生隻数	52
資料 9	海難種類・トン数別発生隻数	53
資料 10	船種・トン数別発生隻数	54
資料 11	海難種類別・死傷者等の状況	55
資料 12	船種別・死傷者等の状況	56
資料 13	船種・海難種類別申立て隻数	57
資料 14	裁決におけるトン数・船種別隻数	58

海難審判所の現状

1 海難審判制度の目的と任務

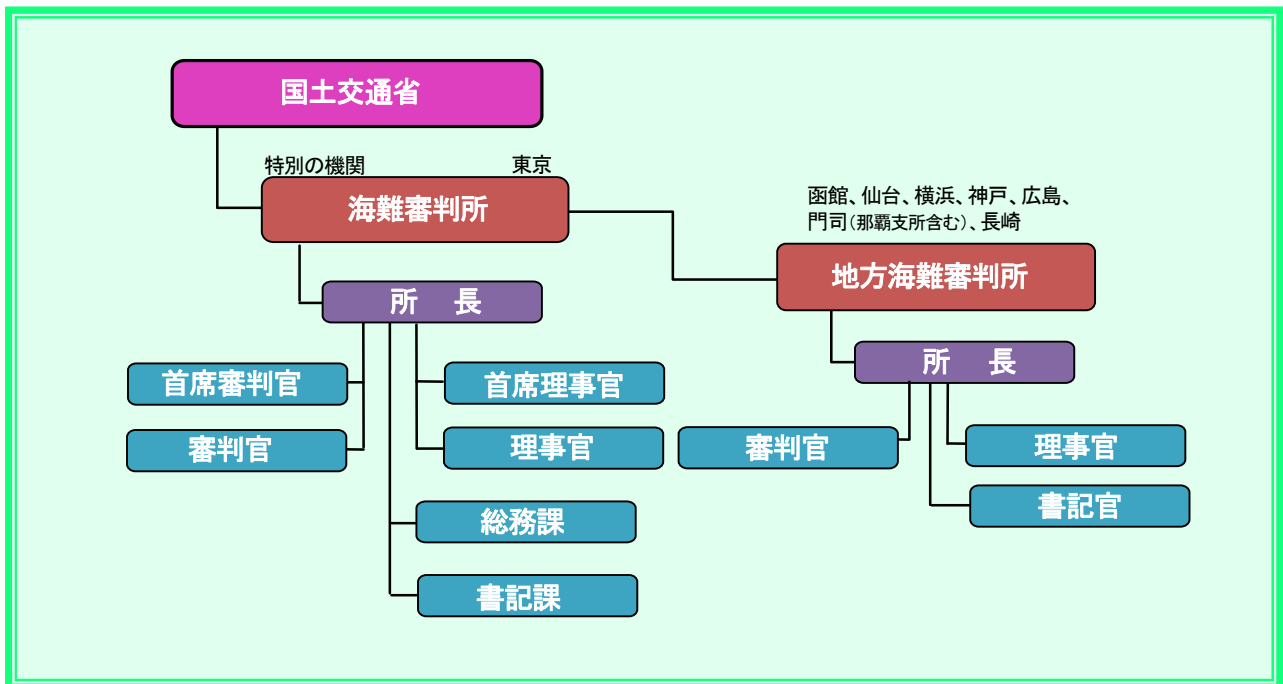
海難審判法は、第1条において「職務上の故意又は過失によって海難を発生させた海技士若しくは小型船舶操縦士又は水先人に対する懲戒を行うため、国土交通省に設置する海難審判所における審判の手續等を定め、もって海難の発生の防止に寄与することを目的とする。」として目的を定め、第8条において「海難審判所は、海技士若しくは小型船舶操縦士又は水先人に対する懲戒を行うための海難の調査及び審判を行うことを任務とする。」として海難審判所の任務を定めています。また、これら任務を達成するための手段として、第9条において海難審判所を行う調査や審判などの所掌事務を定めています。

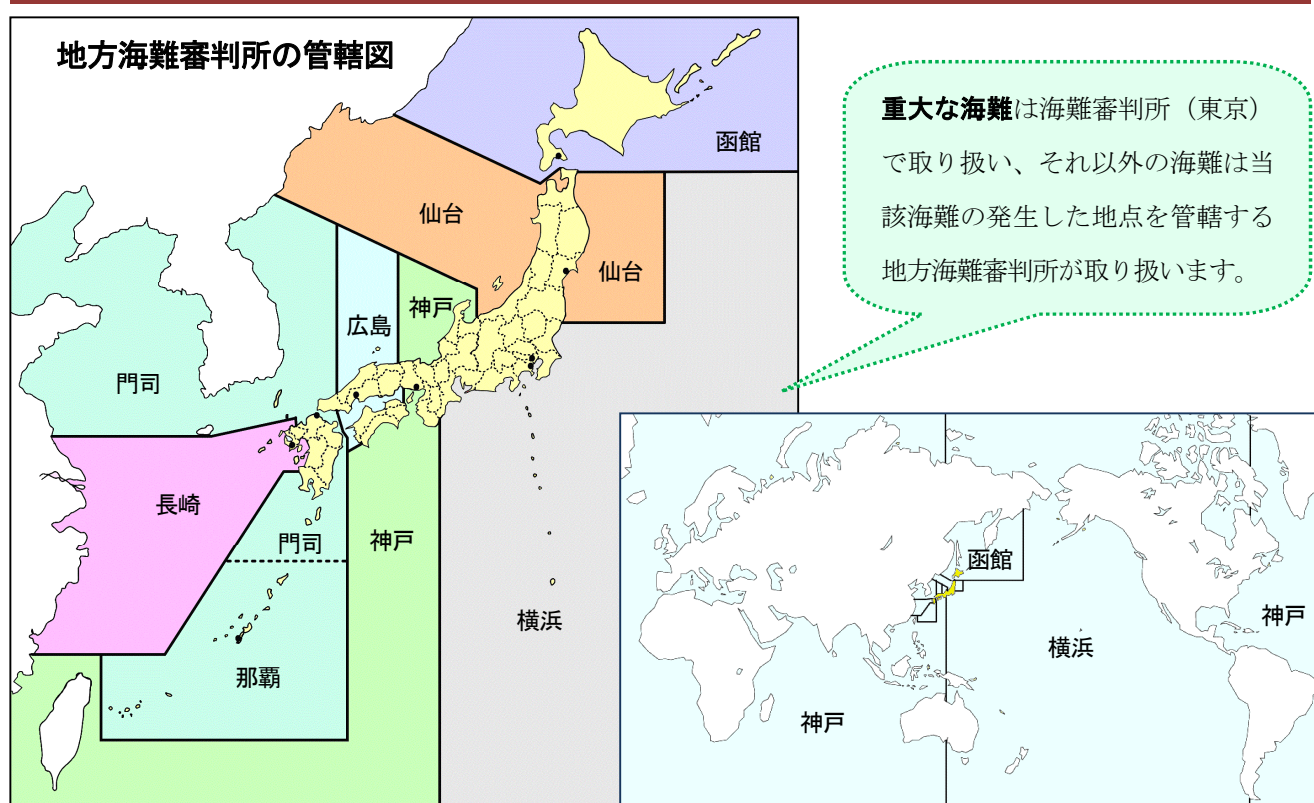
2 海難審判所の組織と管轄

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34人からなる82人で構成されており、海難審判所（東京都）と函館、仙台、横浜、神戸、広島、門司（北九州市）、長崎の各地方海難審判所及び門司地方海難審判所那覇支所の全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とっています。

海難審判所では、テレビ会議システムを活用した調査・審判の実施による関係者の利便性の向上、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に努めています。

コラム

海難審判のはじまりは坂本龍馬？

わが国の海難審判制度は、1896年（明治29年）に制定された『海員懲戒法』で単独の法制度として確立されたのち、1947年（昭和22年）に制定された『海難審判法』に受け継がれ、現在まで100年以上の歴史を有しています。

海員懲戒法が制定される前は、船員に関するわが国初の法規として1876年（明治9年）に制定された『西洋形商船船長運転手及機関手試験免状規則』に基づいて、裁判所や船舶司検所（船舶検査と海技試験を行う機関）の審問によって、海難を起こした船員に対する免状停止等の処分が決められていました。

これより前、1875年（明治8年）12月に瀬戸内海で船舶同士が衝突し、24人も人命が失われるという大事故が発生したとき、臨時裁判所が開設され、原因の究明が行われたことがあり、これがわが国で初めての公的な海難審判とされています。

ところで、海難審判のはじまりは、もっと前にあったとも言われています。

元号が明治に変わる前年の1867年（慶応3年）、幕末の志士坂本龍馬ら海援隊が乗った『いろは丸』が瀬戸内海を航行中、紀州藩の軍艦『明光丸』と衝突して沈没するという海難が発生

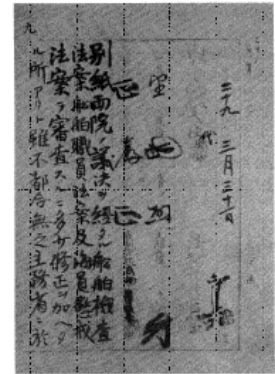


坂本龍馬の像

しました。幸い、いろは丸の乗組員は明光丸に救助されて無事でしたが、諸藩に売るために積んでいた大量の物資は船とともに海の藻くずと消えてしまいました。

そこで、龍馬は、当時の日本ではあまり知られていなかった国際ルール『万国公法』を持ち出して紀州藩と損害賠償の談判を行い、多額の賠償金を勝ち取りました。この談判の中で、龍馬は、航海日誌や談判記録に基づいて、万国公法に則って判断するため、海運先進国であるイギリスの海軍提督に裁断を仰ぐなどの要求をしており、これが日本の海難審判のはじまりであったと言われているのです。

龍馬が紀州藩と談判を行った広島県福山市の軀には、『いろは丸展示館』があり、いろは丸の引き揚げ物などの関連資料が、沈没状況のジオラマとともに展示されています。歴史に興味のある方は一度足を運んでみてはいかがでしょうか。



海員懲戒法の制定何書



いろは丸展示館

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通報や新聞・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、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 条に定められており、そ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障害

* 「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。

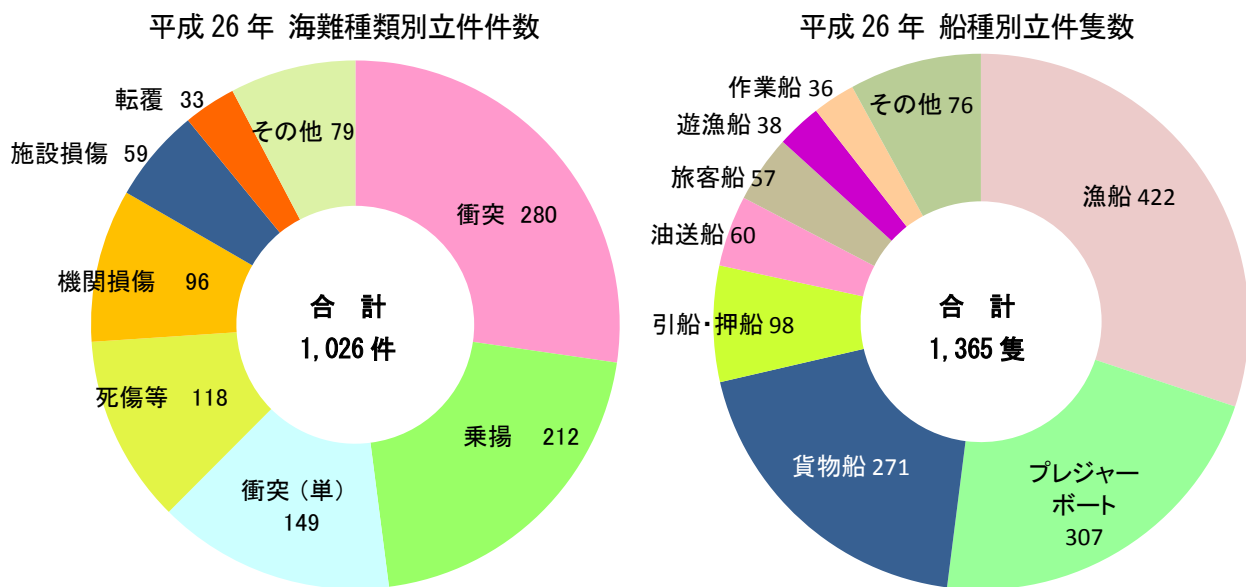
- ・船体の動揺により海中や船倉に転落して死傷した
- ・係留作業中、張力のかかった係船ロープが切断して、身体を強打して死傷した
- ・積荷から発生したガスによる中毒や船倉内の酸欠により死傷した
- ・フェリーの車両甲板で自動車を誘導中、自動車に接触して死傷した
- ・揚網中に漁ろう機械に挟まれて死傷した

＊「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 26 年に理事官が立件した海難は 1,026 件 1,365 隻で、海難種類別では衝突が 280 件(27.3%)と最も多く、以下、乗揚が 212 件(20.7%)、衝突(単)が 149 件(14.5%)などとなっており、船種別では漁船が 422 隻と最も多く、全体の 30.9%を占めています。



※「衝突(単)」とは、船舶が岸壁、栈橋、防波堤、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。

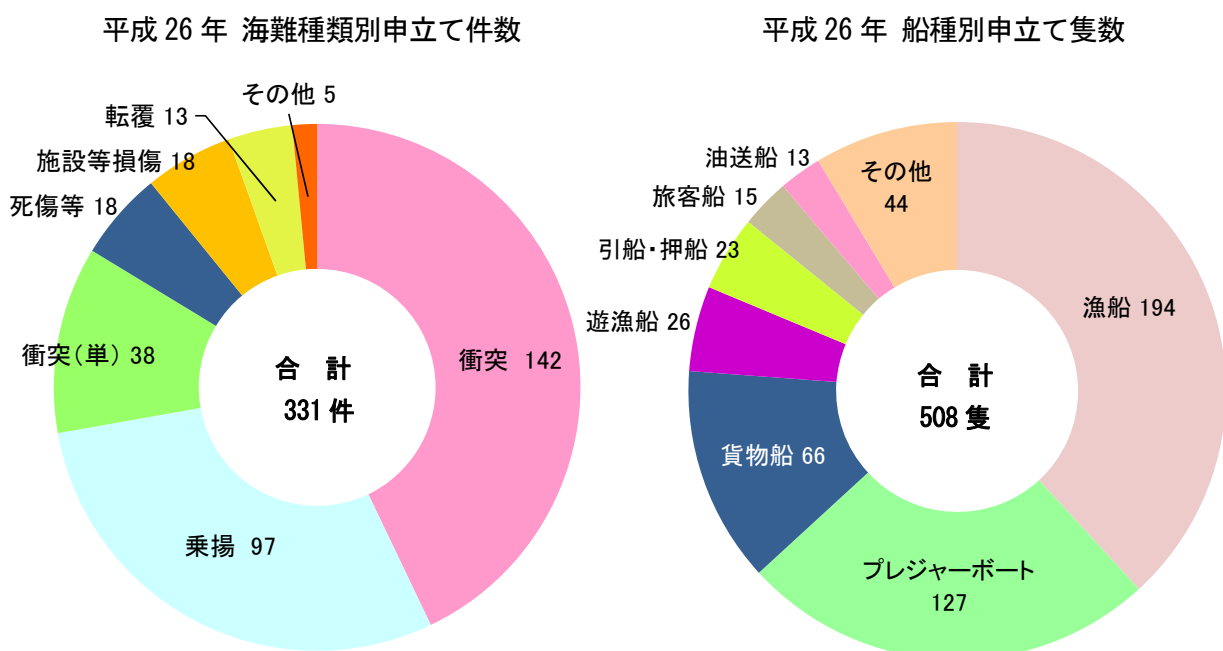
※「プレジャーボート」とは、モーターボート、水上オートバイ、ヨット等水上レジャーに供される船舶をいう。

(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、海技士等以外の者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、死亡するなどして、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26年に理事官が審判開始の申立てを行った海難は331件508隻で、海難種類別では衝突が142件(42.9%)と最も多く、以下、乗揚が97件(29.3%)、衝突(単)が38件(11.5%)などとなっており、船種別では漁船が194隻と最も多く、全体の38.2%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、指定海難関係人及び補佐人（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弁論によって行います。

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。

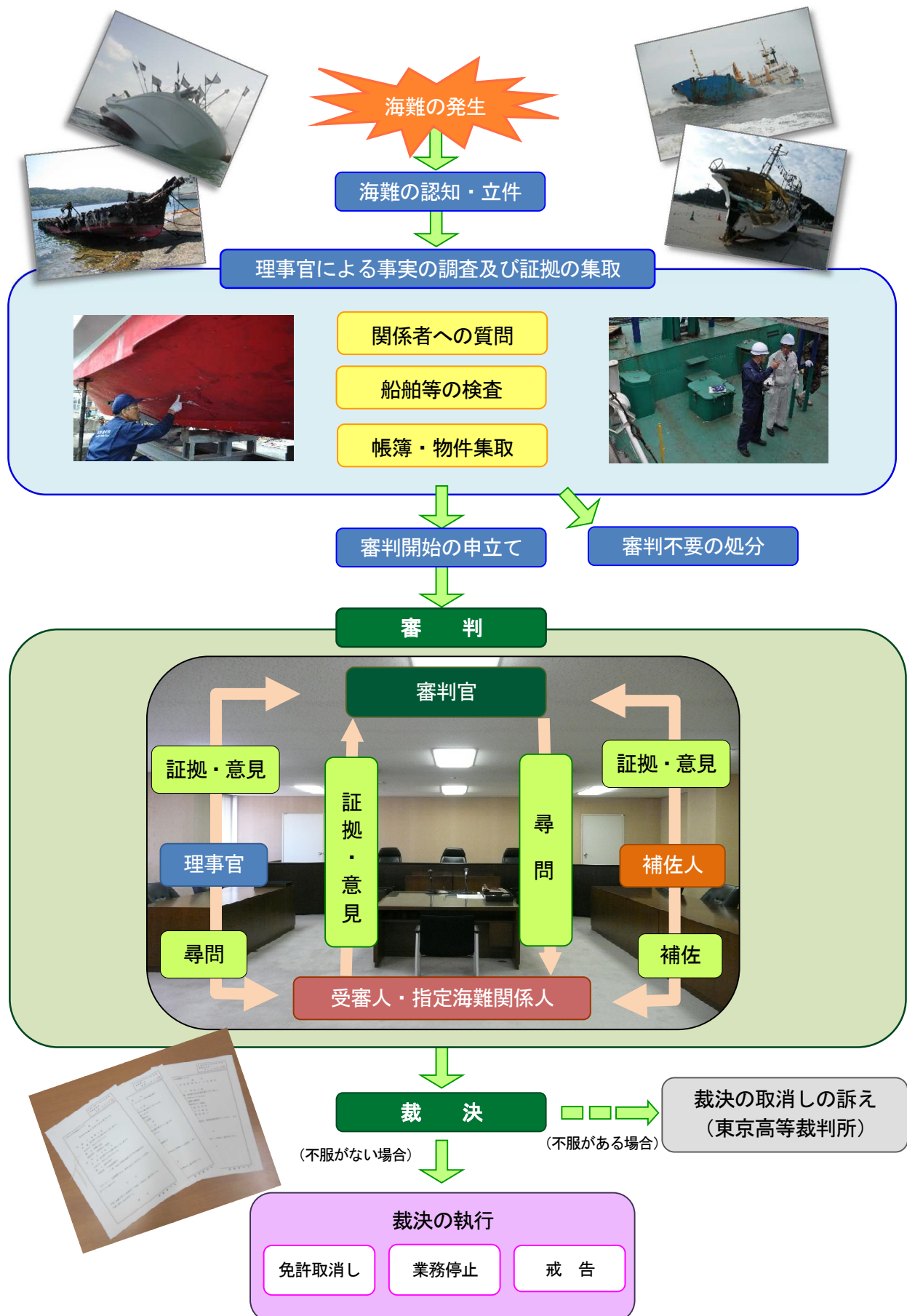
◇自由心証主義◇

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



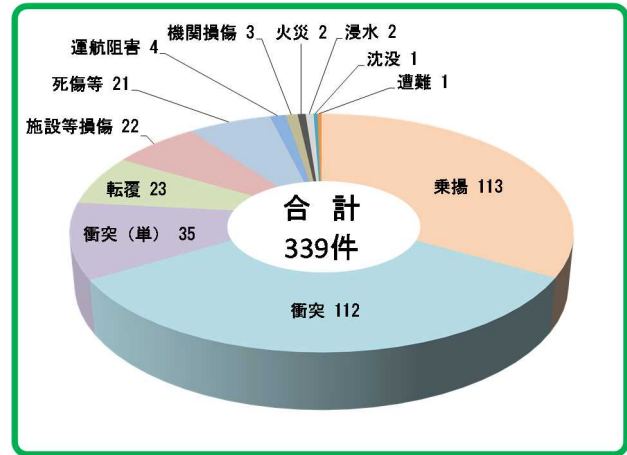
裁決の状況と原因

1 裁決の状況

(1) 海難種類別裁決件数

平成 26 年には、339 件の裁決が言い渡され、その中で乗揚が 113 件と最も多く、全件数の 33.3%を占めており、以下、衝突が 112 件 (33.0%)、衝突(単)が 35 件 (10.3%)、転覆が 23 件 (6.8%)、施設等損傷が 22 件 (6.5%)、死傷等が 21 件 (6.2%) などとなっています。

海難種類別裁決件数 (単位：件)



(2) 船種・海難種類別隻数

裁決の対象となった船舶は 477 隻となっており、船種別では、漁船が 191 隻で最も多く、全隻数の 40.0%を占め、次いでプレジャーボートが 99 隻 (20.8%) 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 50.3%を占めており、次いで乗揚が 117 隻 (24.5%) となっています。

船種・海難種類別隻数

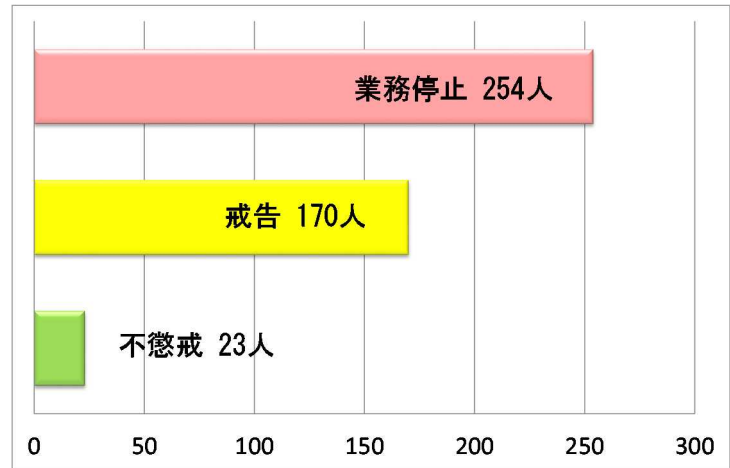
(単位：隻)

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	3	2	7			1				1	2		1	17
貨物船	36	8	24					1		3			1	73
油送船	11	1	4							1				17
漁船	112	13	42	1	2	8	3	1		2	1	1	5	191
引船	7	1	2			1				3				14
押船	8	2												10
作業船	1		1			2				1				5
遊漁船	12	1	3			1				1	1			19
瀬渡船		1	1										2	4
プレジャーボート	33	5	28			10				9			14	99
交通船	1													1
公用船	1	2	3							1				7
非自航船	14	2	2											18
その他	1					1								2
合計	240	38	117	1	2	24	3	2	0	22	4	1	23	477

※ 「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 26 年に言い渡された 339 件の裁決のうち、受審人は 447 人で、業務停止を言い渡された者が 254 人 (56.8%)、戒告が 170 人 (38.0%)、不懲戒^(※1)が 23 人 (5.2%)となっています。なお、懲戒免除^(※2)はありませんでした。



受審人の免許種類別では、一級小型船舶操縦士が 248 人と全体の 55.5%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 61 人 (13.6%) 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	1			2
	二級			3			3
	三級		7	5	3		15
	四級		35	14	4		53
	五級		23	13	2		38
	六級		4	4			8
海技士(機関)	一級			1			1
	二級						0
	三級		1				1
	四級			2	1		3
	五級					1	1
	六級						0
小型船舶操縦士	一級		143	95	10		248
	二級		33	27	1		61
	特殊		5	2	1		8
水先人	一級		2	3			5
	二級						0
	三級						0
合計		0	254	170	23	0	447

※ 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

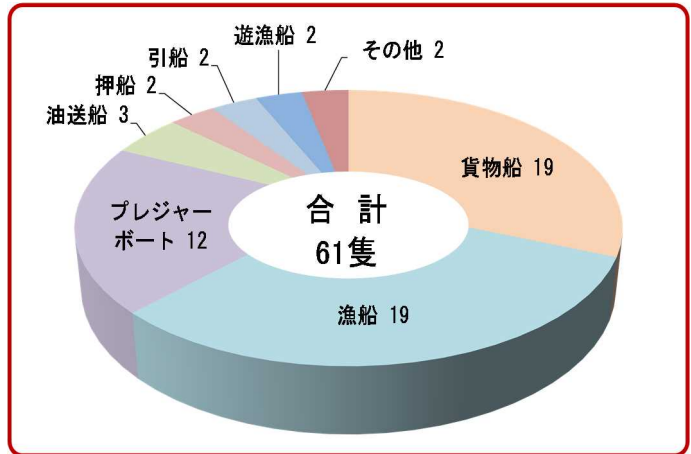
裁決で原因とならなかった船舶 38 隻を除いた 439 隻の原因総数は、511 原因となっており、これを原因別にみると、「見張り不十分」が 148 原因と最も多く、全原因数の 29.0%を占めており、次いで「航法不遵守」が 65 原因(12.7%)、「船位不確認」が 52 原因(10.2%)、「居眠り」が 48 原因(9.4%)となっています。(資料編の 1、2 参照)

「航法不遵守」が原因とされた 61 隻を船種別にみると、貨物船と漁船がそれぞれ 19 隻(各 31.1%)と最も多く、次いでプレジャーボートが 12 隻(19.7%)となっています。

また、「航法不遵守」の 65 原因のうち、海上衝突予防法が適用されたものが 61 原因、港則法が適用されたものが 4 原因となっています。

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

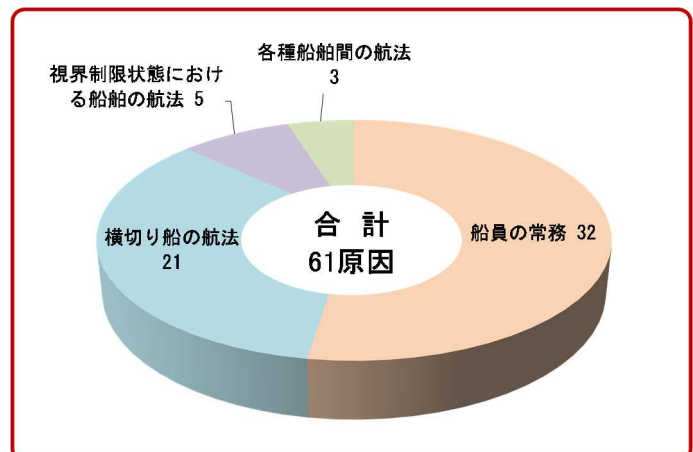
海上衝突予防法が適用された海難では、「船員の常務」が 32 原因(52.5%)と最も多く、次いで「横切り船の航法」が 21 原因(34.4%)、「視界制限状態における船舶の航法」が 5 原因(8.2%)、「各種船舶間の航法」が 3 原因(4.9%)となっています。

それぞれの内容をみると、「横切り船の航法」では、自船の前路を左方に横切る船舶を認めたが、小型漁船であるので同船がかわしてくれるだろうと思ったことから、速やかに右転するなど、相手船の進路を避けずまま進行して衝突した事例や、漁船数隻を視認し、1 隻を残してすべての船が左転したので、この 1 隻もいずれ左転してくれると思い、前路を左方に横切り衝突のおそれがある態勢で接近する同船の針路を避けずに進行して衝突した事例などがあります。

また、「視界制限状態における船舶の航法」では、霧で視界制限状態であったが、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、船首方に他船が存在したが、定針時に、自船の近くに他船のレーダー映像を認めなかったため、しばらくは航行の支障となる船舶はいないだろうと思い、レーダーによる見張りを行わず、針路を保つことができる最小

海上衝突予防法が適用された海難の原因数

(単位：原因数)



限度の速力に減じること、必要に応じて停止することなく続航したため衝突した事例や、霧で視界制限状態であったところ、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、作動させていた2台のレーダーのうち、短距離レンジのレーダー画面に気を奪われ、自船に接近する他船に気付かず、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なく進行して衝突した事例などがあります。

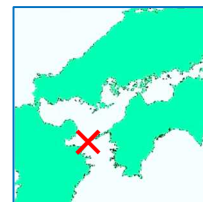
海上衝突予防法に定める定型的な航法の適用がなく「船員の常務」で律せられた事例は、漂泊している他船を認めたが、間近に接近してからかわせばよいと思い、同船を避けずに進行していたところ、床に落とした持ち物を拾っているうちに衝突した事例や、錨泊中であることを示す形象物を掲げて釣りをしていたところ、自船に接近する漁船を認めたが、釣りをしているプレジャーボートに、漁船がわざと近づいてから避ける場合があるので、今回も同じだろうと思い、機関を始動して錨索の範囲内で移動するなど、衝突を避けるための措置をとらずに衝突した事例などがあります。

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

漁船 A 丸 × 漁船 B 丸 衝突事件



A 丸：活魚運搬船 296 トン 乗組員 6 人 愛媛県宇和島港→長崎県相浦港

一等航海士：四級海技士（航海）免許 懲戒：業務停止 1 箇月

右舷中央部外板に破口

B 丸：一本釣り漁船 2.6 トン 乗組員 1 人 佐田岬北西方沖合漁場→大分県佐賀関漁港

船長：小型船舶操縦士免許 懲戒：戒告

船首部に亀裂等 船長が右股関節部に打撲等

発生日時場所：平成 25 年 3 月 19 日 13 時 30 分 速吸瀬戸

気象海象：晴れ 風ほとんどなし 視界良好

事実の概要

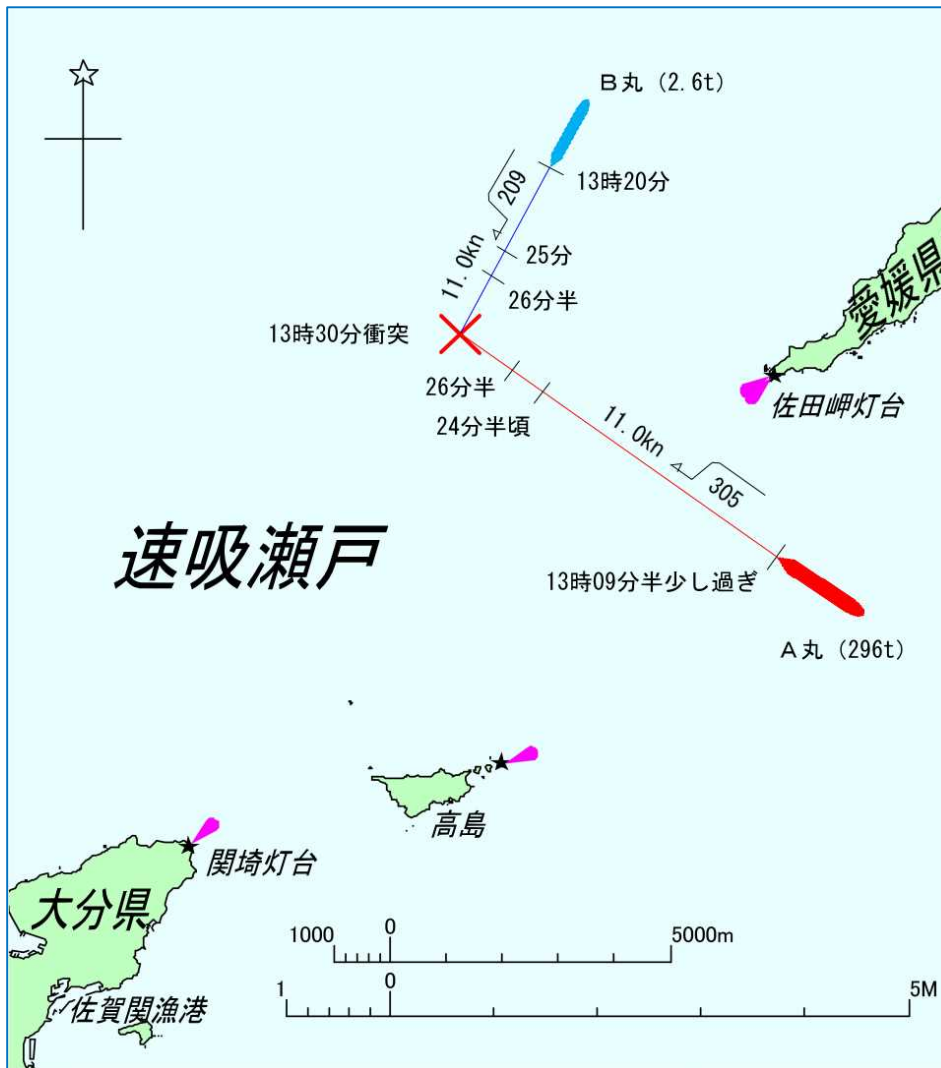
A 丸は、一等航海士が船橋当直に就き、佐田岬を右舷方に見て、速吸瀬戸に向けて西行し、佐田岬灯台の南方沖合に至ったところ、同灯台の北西方沖合に漁船群を認めたので、同漁船群から離れて航行することとし、13 時 09 分半少し過ぎ、針路を 305 度に定めて自動操舵とし、11.0 ノットの速力で進行した。

一等航海士は、レーダーを 6 海里レンジとして作動させて当直に当たり、佐田岬灯台を右舷方に見て速吸瀬戸を西行し、13 時 24 分半頃右舷船首方に、漁船群の中から発進したと思われる南下する漁船数隻を初めて視認し、レーダーで距離が約 1.5 海里あることを確かめ、それらの動静を監視したところ、やがて、**B 丸**以外の漁船全てが自船の船尾方に向けて左転したことを認めて続航した。

一等航海士は、13 時 26 分半、南下を続ける **B 丸**が右舷船首 42 度 1,770 メートルのところとなり、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することを認めたが、**B 丸**とともに南下していた同船以外の漁船全てが左転したから、いずれ **B 丸**も自船の船尾方に向けて左転してくれるものと思い、**直ちに右転するなど、B 丸の進路を避けることなく進行**した。

一等航海士は、13 時 29 分 **B 丸**が方位変化のないまま 510 メートルに接近して衝突の危険を感じ、手動操舵に切り換えたものの、転舵しても衝突しそうで操舵せず、13 時 30 分僅か前、機関を中立運転としたが、効なく、**A 丸**は、原針路、原速力で衝突した。

B 丸船長は、操業を終えて帰港することとし、針路を関埼に向首する 209 度に定め、11.0 ノットの速力で、手動操舵により、僚船数隻に先航して佐賀関漁港に向けて進行し、13 時 25 分操業で損傷した擬餌針を航行中に新品と交換することを思い立ち、周囲を一べつして、普段であれば多数操業している漁船などを見掛けなかったもので、同じ針路のまま自動操舵に切り換え、船尾甲板で擬餌針の交換作業を始めた。



船長は、13 時 26 分半、左舷船首 42 度 1,770 メートルに、西行する A 丸を視認することができ、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状況であったが、つい先ほど周囲を一べつして他船を見掛けなかったことから、しばらくは接近する他船がないものと思い、**見張りを十分に行わなかった**ので、**このことに気付かず、A 丸が自船の進路を避け**ないまま接近しても、**避航を促すための有効な音響による信号を行わず、間近に接近して**

も衝突を避けるための協力動作をとることなく続航した。

船長は、擬餌針の交換作業を行いながら、速吸瀬戸を横切って進行中、B 丸は、原針路、原速力で衝突した。

他の船と同じように自船を避けてくれるだろうという思い込みは禁物です。「もしかしたら」という意識を持って慎重に他船の動静を監視し、疑問があったら早めに回避行動をとりましょう。

乗組員数の少ない漁船では、航行中に操業の準備などを行っていて見張りが疎かになり、他船の接近に気付かなかった事例が見受けられます。航行中は操船と見張りに専念しましょう。

横切り船の航法

貨物船 A 丸 × 漁船 B 丸 衝突事件



A 丸：アスファルトタンカー 749 トン 乗組員 6 人 宮城県仙台塩釜港→新潟港

船長：三級海技士（航海）免許 懲戒：業務停止 1 箇月

右舷後部外板に凹損

B 丸：一本釣り漁船 4.59 トン 乗組員 1 人 青森県深浦港南西方沖合漁場→青森県深浦港

船長：小型船舶操縦士免許 懲戒：戒告

船首部を圧壊 船長が左膝側副靭帯損傷及び腰部捻挫等

発生日時場所：平成 24 年 9 月 26 日 10 時 40 分 青森県蘆作埼北西方沖合

気象海象：晴れ 風向 北 風力 3 視界良好

事実の概要

A 丸は、船長が船橋当直に就き、レーダー、船舶自動識別装置等を作動させ、青森県津軽半島西岸に沿って南下し、09 時 32 分針路を 213 度に定めて自動操舵とし、北流の影響を受け、右に 3 度圧流されながら、11.3 ノットの速力で進行した。

船長は、10 時 37 分右舷船首 17 度 1.0 海里に B 丸を初認し、その後同船が自船の前路を左方に横切り衝突のおそれがある態勢で接近することを認めたが、小型漁船である B 丸がかわしてくれらるだろうと思い、**速やかに右転するなど、同船の進路を避けることなく、手動操舵に切り換えただけで、その様子を見ながら続航**した。

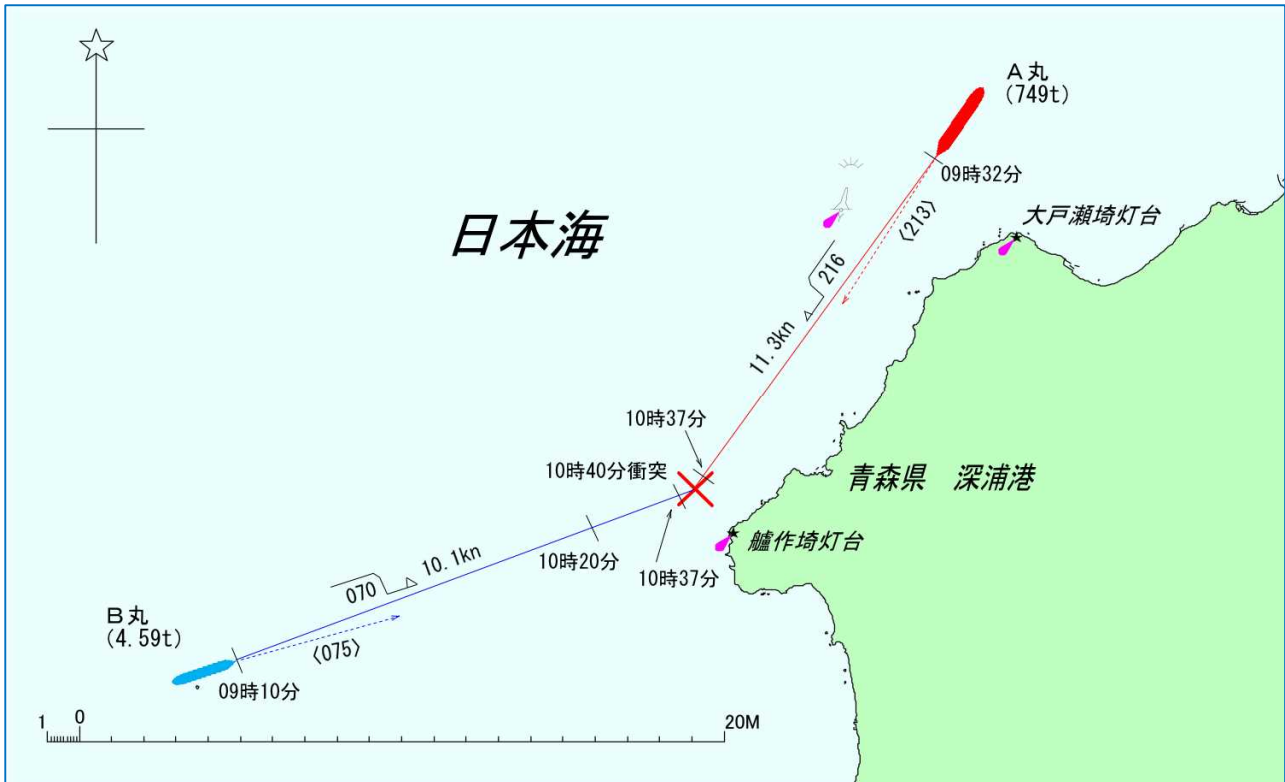
船長は、10 時 39 分半少し前、衝突の危険を感じ、左舵 35 度をとったものの効なく、A 丸は衝突した。

B 丸船長は、漁を終えて帰港することとし、09 時 10 分針路を 075 度に定めて自動操舵とし、北流の影響を受け、左に 5 度圧流されながら、10.1 ノットの速力で進行した。

船長は、操舵室外に立って見張りを行っていたところ、波しぶきがかかることから、10 時 10 分頃操舵室に入り、目視と 3 海里レンジとしたレーダーによる見張りを行いながら続航した。

船長は、10 時 20 分自動操舵のまま、暖かい室内で腰を掛けて側壁にもたれていたこと、及びレーダーに他船の映像が映っていないことから気が緩み、眠気を催したが、平素より短い操業時間だったので、居眠りすることはあるまいと思い、**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進行**した。

船長は、いつしか居眠りに陥り、10 時 37 分左舷船首 25 度 1.0 海里のところ A 丸を視認でき、その後同船が自船の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ことを認め得る状況となったものの、このことに気付かず、接近する A 丸に対して警告信号を行うことも、間近に接近しても衝突を避けるための協力動作をとることもしないまま続航し、B 丸は衝突した。



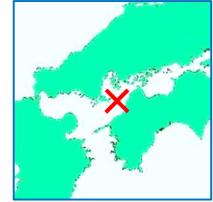
操縦性能のよい小型船が大型船を避けることはよくありますが、全ての船が同じとは限りません。ましてや、相手船を右舷側に見ている場合には、避航船として十分余裕のある時期に避航動作をとらなければなりません。自船の置かれた状況を適切に把握し、避航船の立場であれば、早期に相手船の進路を回避する行動をとりましょう。

航行中に眠気を感じた場合には、立って操船したり、外気に当たったりするなどして、居眠り運航とならないようにしましょう。



横切り船の航法

押船A丸 被押はしけB号×貨物船C丸 衝突事件



A丸・B号：押船 121トン・はしけ 108メートル 乗組員7人 広島県三ツ子島→山口県宇部港
 船長：五級海技士（航海）免許 懲戒：業務停止1箇月
 B号右舷船尾部に破口 嵌合状態から離脱できずにA丸、B号とともに沈没

C丸：貨物船 199トン 乗組員3人 大分県国東港→香川県詫間港
 船長：五級海技士（航海）免許 懲戒：不懲戒
 一等航海士：五級海技士（航海）免許 懲戒：戒告
 船首部に破口を伴う凹損

発生日時場所：平成24年6月4日 22時10分 愛媛県二神島南西方沖合
 気象海象：曇り 風ほとんどなし 視界良好 付近に約1ノットの北東流

事実の概要

A丸押船列は、船長が単独の船橋当直に就き、針路を200度に定めて手動操舵とし、潮流に抗して8.1ノットの速力で怒和島水道を南下した。

船長は、22時01分少し前、レーダーにより右舷船首14度3.0海里にC丸を探知し、同船の白、白、紅3灯を視認したので、同船がクダコ水道又は怒和島水道のどちらに向かうのかを確認した後に平郡水道に向けて右転するつもりで、同船の灯火を見ながら進行し、22時02分半、平郡水道に向かう推薦航路線を通過して南下を続けた。

22時05分少し過ぎ、船長は、C丸が右舷船首12度1.5海里となっても、同船が白、白、紅3灯を見せたままであり、どちらの水道に向かうのかが分からなかったため、同船を避けようとして右転を始めたところ、両舷灯が見えたことから、同船が左転して怒和島水道に向かうものと判断し、直ちに左舵をとって200度の針路に戻したとき、同船の右舷灯が見えなくなって再び左舷灯だけが見えるようになり、その後、同船が前路を左方に横切り、その方位に明確な変化がなく衝突のおそれがある態勢で接近したが、同船がずっと右舷船首方にいることから、このままの針路で南下しても同船が自船の右舷方を通過するものと思い、**同船に対する動静監視を十分に行わなかったため、このことに気付かず、大幅に右転するなど、同船の進路を避けることなく続航した。**

船長は、22時07分少し前、C丸が右舷船首12度1.0海里となり、さらに、22時08分同船が右舷船首11度1,050メートルとなって接近したが、同じ針路及び速力のまま進行した。

船長は、22時09分C丸が右舷船首至近で右転したのを認めて衝突の危険を感じ、左舵をとって回頭中、22時10分A丸押船列は、約6ノットの速力となったとき衝突した。

C丸は、一等航海士が単独の船橋当直に就き、針路を049度に定め、潮流に乗じて12.2ノットの速力で、クダコ水道に向けて推薦航路線の右側を自動操舵により進行した。

一等航海士は、21時57分レーダーにより左舷船首14度4.0海里にA丸押船列を探知し、A丸押船列の白、緑各2灯を視認したので、A丸押船列が怒和島水道の南方を南下していることを知り、目視によりA丸押船列の動静監視を行いながら続航した。

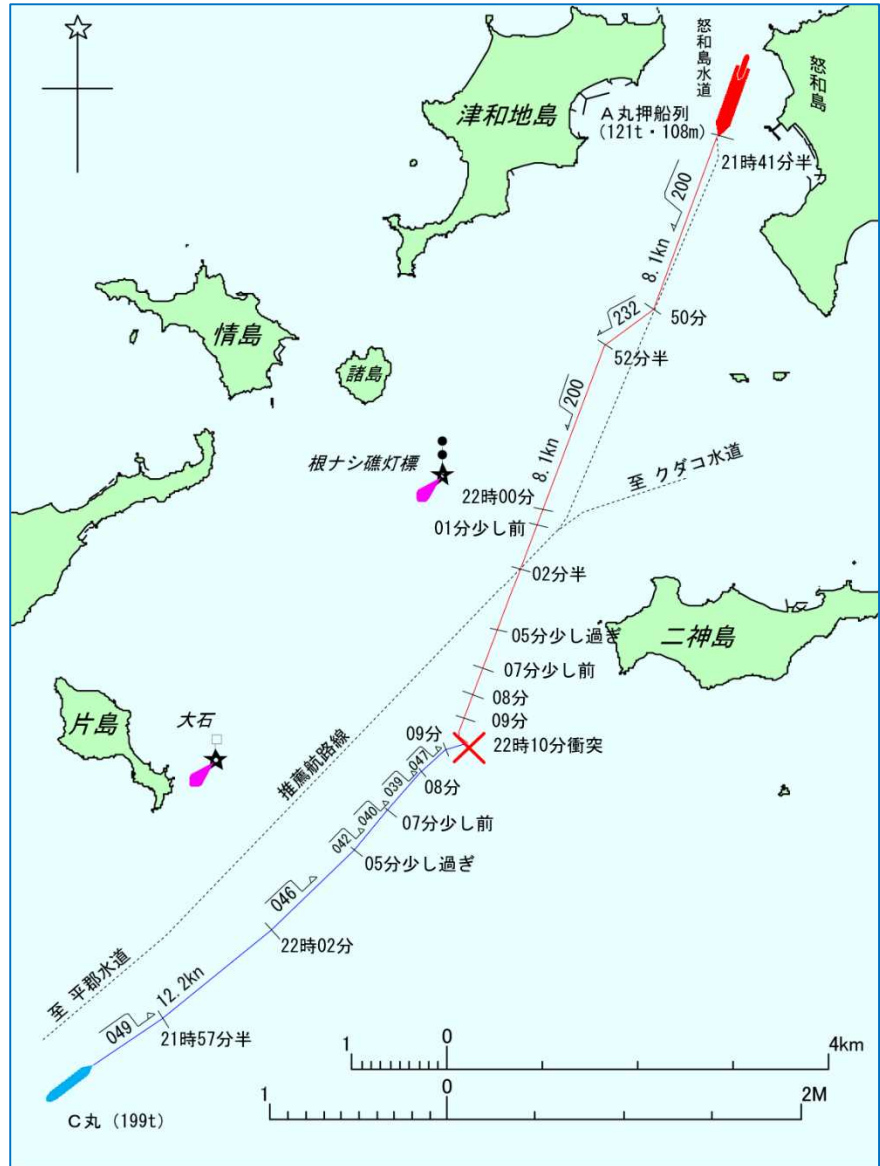
22時04分頃一等航海士は、手動操舵に切り替えて、船首方の二神島に接近しないよう、少しずつ左舵をとって小刻みに左に針路変更を始めた。一等航海士は、22時05分少し過ぎ、

042 度の針路で航行中、A 丸押船列が左舷船首 10 度 1.5 海里となり、その後、A 丸押船列が前路を右方に横切り、方位に明確な変化がなく衝突のおそれがある態勢で接近したが、A 丸押船列が右転して自船の進路を避けるものと思ひ、目視により A 丸押船列の動静監視を行いながら続航した。

22 時 07 分少し前、一等航海士は、040 度の針路で航行中、方位に明確な変化がないまま左舷船首 8 度 1.0 海里となった A 丸押船列に右転する様子が認められなかったものの、**A 丸押船列に対して警告信号を行うことなく進行した。**

22 時 08 分一等航海士は、039 度の針路で航行中、A 丸押船列が左舷船首 8 度 1,050 メートルに接近したので、右転して 047 度の針路としたものの、**間近に接近しても機関を後進にかけて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た。**

22 時 09 分一等航海士は、左舷船首至近に接近した A 丸押船列と衝突の危険を感じ、更に右転したものの、A 丸押船列が船首方に接近してきたので、左舵をとって回頭中、C 丸は、約 6 ノットの速力となったとき、衝突した。



夜間、他船と行き会う状況においては、他船との関係を安易に判断せず、灯火及びレーダー映像を継続的に監視し、衝突のおそれがある状況となっていないかを慎重に判断しましょう。

また、航路や水道が交差する海域で他船と行き会い、他船がどちらに向かうのかが不明なときは、VHF無線等を活用して他船の意図を確認することも衝突を避けるための有効な手段です。

視界制限状態における船舶の航法

漁船 A 丸 × 漁船 B 丸 衝突事件



A 丸：さんま棒受網漁船 39 トン 乗組員 8 人 北海道色丹島南東方沖合漁場→北海道花咲港
 船長：五級海技士（航海）免許 懲戒：業務停止 1 箇月
 左舷船首外板に凹損及び左舷船首ハンドレールに曲損

B 丸：さんま棒受網漁船 19 トン 乗組員 8 人 北海道色丹島南方沖合漁場→北海道花咲港
 船長：小型船舶操縦士免許 懲戒：戒告
 右舷中央部外板に破口及び漁ろう用灯火設備破損

発生日時場所：平成 24 年 9 月 4 日 07 時 05 分 北海道納沙布岬南東方沖合
 気象海象：霧 風向 南東 風力 3 視程約 30 メートル

事実の概要

A 丸船長は、納沙布岬東方沖合で単独の航海当直に就き、航行中の動力船の法定灯火を表示し、レーダー 2 台をそれぞれ 12 海里及び 2 海里レンジで作動させ、霧で視界制限状態となっていたが、**霧中信号を行うことなく進行**した。

船長は、06 時 34 分少し過ぎ、針路を 290 度に定めて自動操舵とし、11.7 ノットの速力で、**安全な速力とすることなく進行**した。

船長は、06 時 57 分レーダーで正船首方 540 メートルのところに、B 丸の映像を探知することができ、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、定針したときにレーダーで自船の近くに他船の映像を認めなかったため、しばらくは航行の支障となる漁船などはないものと思い、**レーダーによる見張りを十分に行わなかったため、この状況に気付かず、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、必要に応じて行きあしを止めることもなく続航**した。

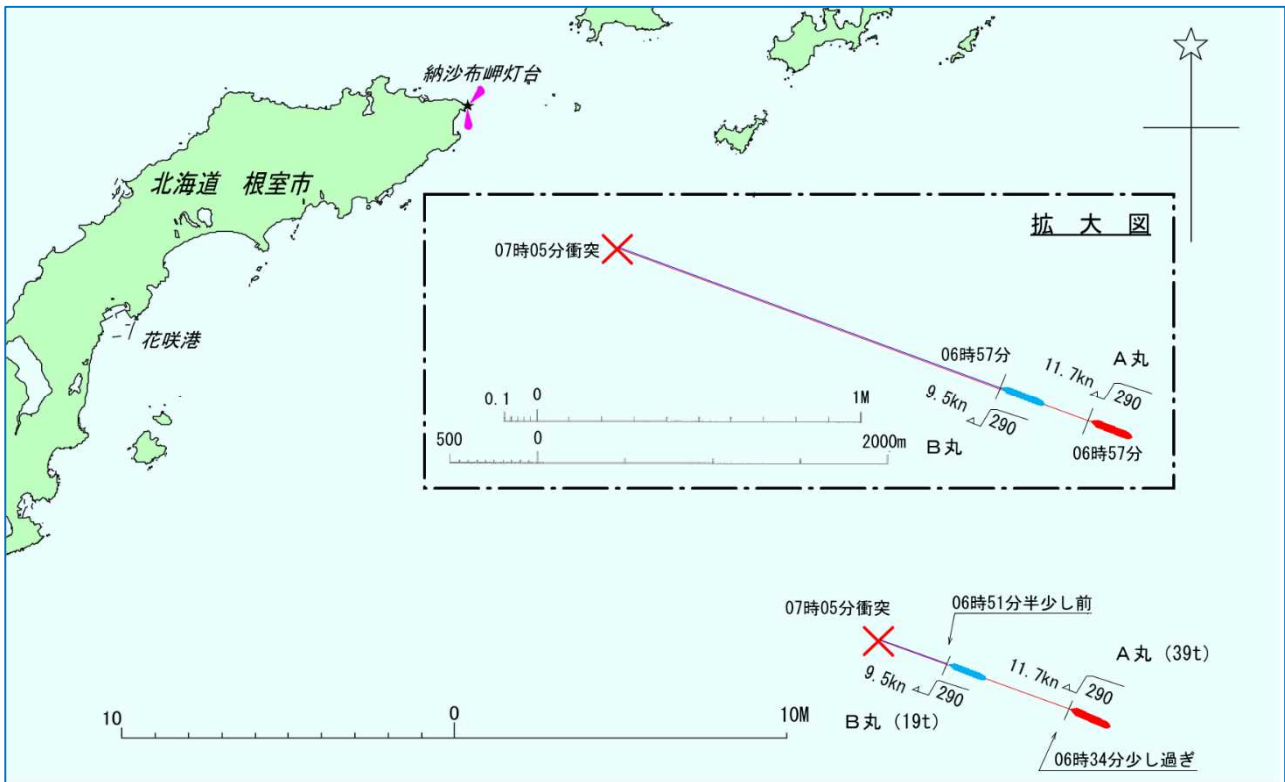
船長は、07 時 04 分レーダーで正船首方近くに B 丸の映像を探知し、同船から離れようとして自動操舵のまま右舵をとったところ、舵角が 20 度を越えたことを知らせる警報音が鳴ったので、慌てて左舵をとって回頭中、船首方至近に同船を視認して機関を中立運転とし、休息中の漁ろう長が船長の大声に気付き、機関を全速力後進にかけたが及ばず、A 丸は衝突した。

B 丸船長は、単独の航海当直に就き、航行中の動力船の法定灯火を表示し、レーダー 2 台をそれぞれ 6 海里及び 0.5 海里レンジで作動させ、霧で視界制限状態となっていたが、**霧中信号を行うことなく西行**した。

船長は、06 時 51 分半少し前、針路を 290 度に定めて自動操舵とし、9.5 ノットの速力で、**安全な速力とすることなく進行**した。

定針したとき、船長は、レーダーで正船尾方 930 メートルのところに、A 丸の映像を初めて探知し、同船が自船より速力が速い同航船であることを知り、その動静を監視していたところ、06 時 57 分 A 丸が正船尾方 540 メートルとなり、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、後方から接近する同船がいずれ自船を避けていくものと思い、汽笛により長音を連続して吹鳴するなど、注意喚起信号を行うことなく続航中、B丸は衝突した。



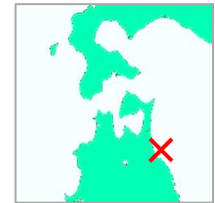
視界制限状態における海難では、海上衝突予防法で定められた霧中信号を励行していない例が見受けられます。霧中信号は、周囲に自船の存在を知らせるための重要な手段ですので、必ず吹鳴しましょう。

また、視界制限状態では、安全な速力で航行するとともに、レーダーによる監視を厳重に行って他船を見落とさないようにしましょう。



視界制限状態における船舶の航法

漁船 A 丸 × 漁船 B 丸 衝突事件



A 丸：まき網漁業運搬船 305 トン 乗組員 11 人 青森県三沢漁港東方沖合漁場→青森県八戸港
 船長：五級海技士（航海）免許 懲戒：業務停止 1 箇月
 船首部に擦過傷

B 丸：いか一本釣り漁船 19 トン 乗組員 4 人 青森県八戸港→青森県八戸港東方沖合漁場
 船長：小型船舶操縦士免許 懲戒：業務停止 1 箇月
 左舷船首部に亀裂を生じて転覆

発生日時場所：平成 24 年 7 月 24 日 07 時 05 分 青森県八戸港
 気象海象：霧 風向 北 風力 1 視程約 100 メートル

事実の概要

A 丸船長は、漁場発進時から船橋当直に就き、法定灯火を表示して南下を続け、06 時 54 分半僅か過ぎ、針路を八戸港東港口に向けて 182 度に定め、ほぼ全速力前進の 13.5 ノットの速力とし、自動操舵によって進行した。

定針後、間もなくして船長は、霧により視程が急激に悪化して約 100 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、06 時 56 分半頃東港口まで約 1.5 海里の地点に差し掛かったとき、入港配置を令し、1 号及び 2 号両レーダーをともに 1.5 海里レンジとして続航した。

船長は、その後、2 号レーダーを 0.75 海里レンジに切り換え、オフセンターにして前方 0.9 海里までの範囲が映るようにし、07 時 02 分半少し過ぎ、同レーダーにより、正船首方 1,390 メートルのところ B 丸の映像を初めて探知し、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ことを認めたが、レーダー映像から小型船の B 丸がそのうち自船を避けてくれるものと思い、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、必要に応じて停止することもせず同じ速力のまま、手動操舵に切り替えて進行した。

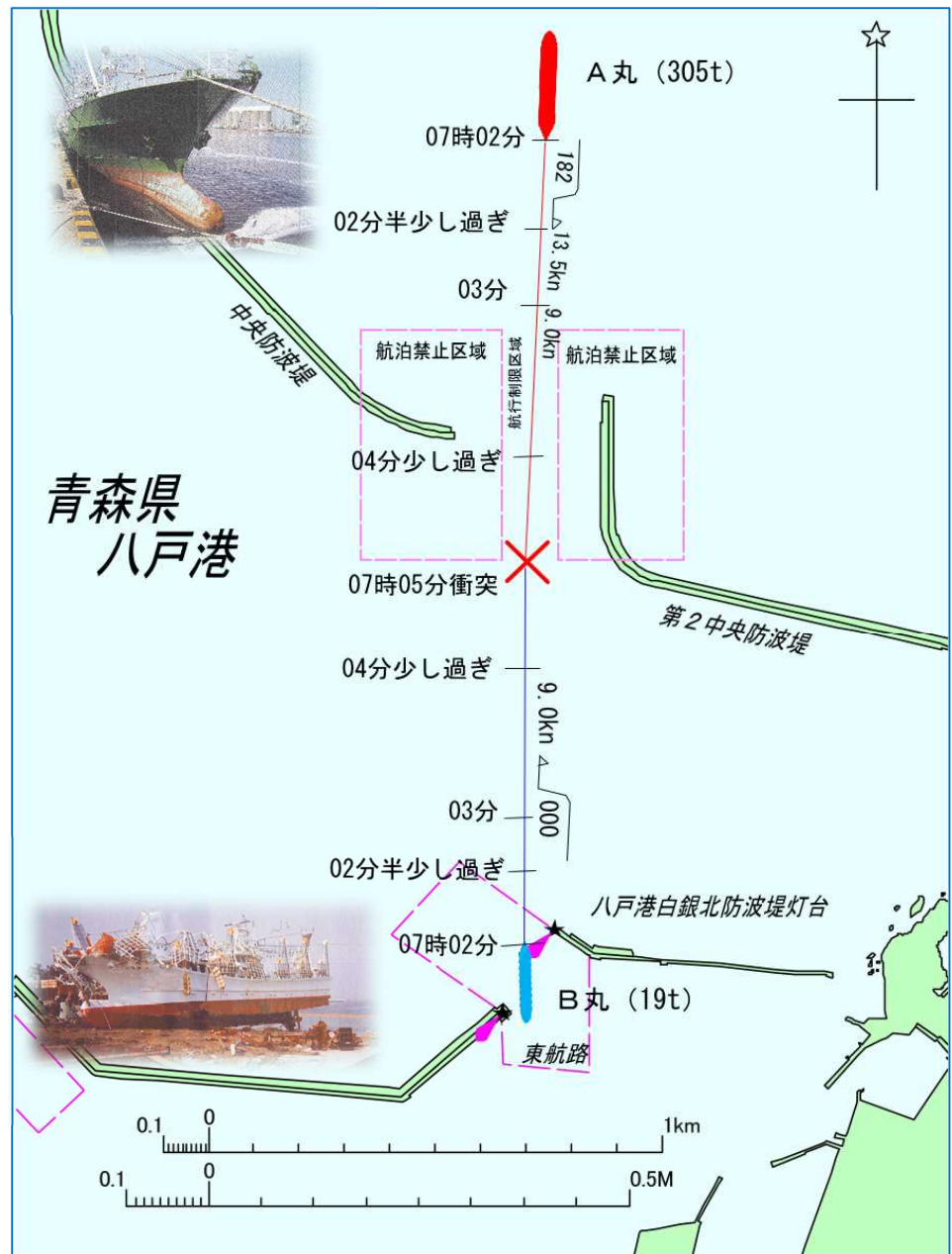
船長は、07 時 03 分 B 丸の映像が正船首方 1,110 メートルとなったとき、港内全速力前進の 9.0 ノットの速力とし、汽笛により短音 2 回を吹鳴して続航中、07 時 05 分少し前、前部入港配置の乗組員の他船接近の危険を知らせる叫び声を聞き、とっさに左舵一杯をとったものの、A 丸は衝突した。

B 丸船長は、発進時、霧により視程が 50 メートルないし 200 メートルであったことから、法定灯火を表示し、1 号レーダーを 0.75 海里レンジ、2 号レーダーを 0.25 海里レンジとして北上を始め、間もなくして港内全速力前進の 9.0 ノットの速力としたが、霧中信号を行うことも、安全な速力とすることもなく北上を続け、07 時 02 分針路を八戸港東港口に向けて 000 度に定め、手動操舵によって進行した。

07 時 02 分半少し過ぎ、船長は、正船首方 1,390 メートルのところ A 丸の映像を 1 号レー

ダーで認めることができ、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ことを認め得る状況であったが、短距離レンジとした2号レーダー画面に気を奪われ、長距離レンジのレーダーを活用するなど、レーダーによる見張りを十分にできていなかったため、このことに気付かず、針路を保つことができる最小限度の速さに減速することも、必要に応じて停止することもせず、同じ針路、速力で続航した。

船長は、07時04分少し過ぎ、2号レーダーによりA丸の映像を正船首方460メートルのところに初めて探知し、07時05分少し前、左舷対左舷で航過するつもりで右舵10度をとったものの、及ばず、B丸は衝突した。

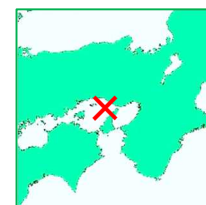


視界制限状態となったときは、霧中信号を行い、機関をいつでも使用できる状態としたうえ、安全な速力で航行し、見張り員の増員、適切なレンジによるレーダー監視などにより厳重に見張りを行いましょう。

防波堤の間などを通過する際に視界が急激に悪化し、他船と行き会う状況となった場合は、無理に通過しようとはせず、一旦停止して他船の通過を待つなどの措置をとりましょう。

船員の常務

モーターボート A 丸 × モーターボート B 丸 衝突事件



A 丸：モーターボート 9.26メートル 乗組員 1 人 同乗者 2 人 兵庫県東播磨港東方沖合から釣り場移動中
 船長：小型船舶操縦士免許 懲戒：業務停止 1 箇月
 左舷船首部に擦過傷

B 丸：モーターボート 9.38メートル 乗組員 1 人 同乗者 1 人 兵庫県東播磨港南方沖合で漂泊して釣り中
 船長：小型船舶操縦士免許 懲戒：戒告
 左舷船首部に擦過傷及びスパンカー損傷

発生日時場所：平成 25 年 7 月 14 日 06 時 55 分 兵庫県東播磨港南方沖合
 気象海象：晴れ 風向 南東 風力 1 視界良好

事実の概要

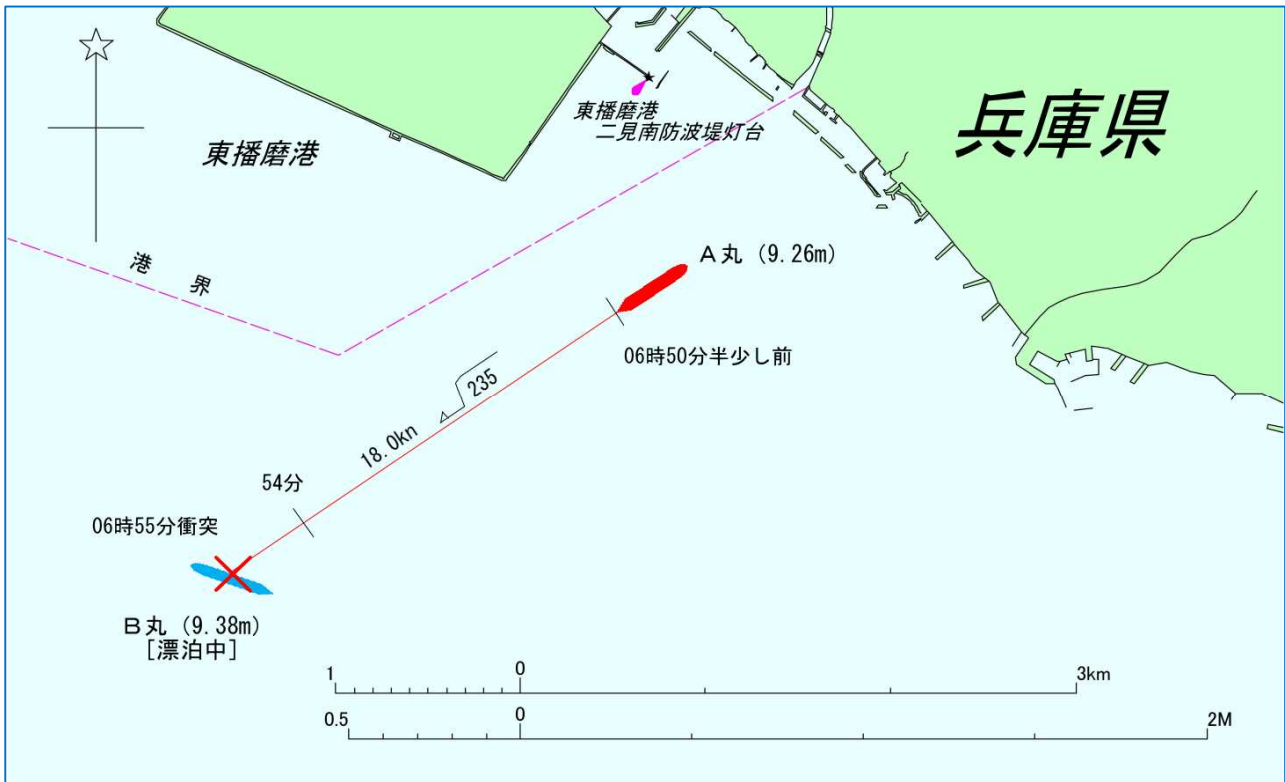
A 丸船長は、釣りを始めたが釣果がなかったので釣り場を移動することとし、06 時 50 分半少し前、自船の南西方 1.4 海里のところに漂泊中の B 丸の西方 100 メートル付近に向けて発進し、針路を 235 度に定めて 18.0 ノットの速力で、手動操舵により進行した。

06 時 54 分船長は、操縦席に腰を掛けて操船し、B 丸を正船首 500 メートルのところに認め、その後同船に向けて衝突のおそれがある態勢で接近する状況となったが、間近に接近してからも同船をかわすことができると思い、**右転するなど、同船を避けずに続航**した。

船長は、B 丸を避けないまま進行し、06 時 55 分少し前、B 丸が正船首 30 メートルとなり、右転して同船をかわそうとしたとき、くわえていたたばこを床に落とし、舵中央としたまま、速力を 5.0 ノットに減じ、下を向いてたばこを拾い上げた直後、A 丸は衝突した。

B 丸船長は、06 時 54 分右舷船尾に立って釣りをしながら漂泊し、船首が 105 度を向いたとき、左舷船首 50 度 500 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状況となったが、航行中の他船が漂泊中の自船を避けてくれるものと思い、**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に漂泊**を続けた。

船長は、避航の気配を見せないまま自船に向首して接近する A 丸に対し、**避航を促す音響信号を行わず、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措置をとることなく漂泊を続け**、06 時 55 分少し前、間近に接近した同船に衝突の危険を感じ、手を振り大声を上げたが、効なく、B 丸は衝突した。



他船を避ける場合は、間近に接近してから避けようとするせず、十分に余裕のある時期に避けるようにしましょう。

漂泊中であっても、接近する他船を見落とさないよう、常時周囲の見張りを行いましょよう。



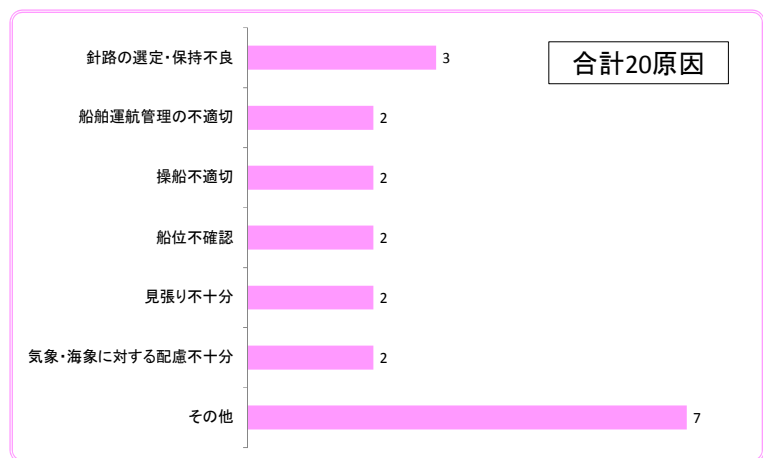
船種別海難

裁決の対象となった船舶のうち、隻数の多い旅客船、貨物船、油送船、漁船、遊漁船、瀬渡船及びプレジャーボートについて、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、乗揚が7隻と最も多く、次いで衝突が3隻で、合計20原因が示されており、「針路の選定・保持不良」が3原因（15.0%）、「船舶運航管理の不適切」、「操船不適切」、「船位不確認」、「見張り不十分」及び「気象・海象に対する配慮不十分」の各2原因などとなっています。

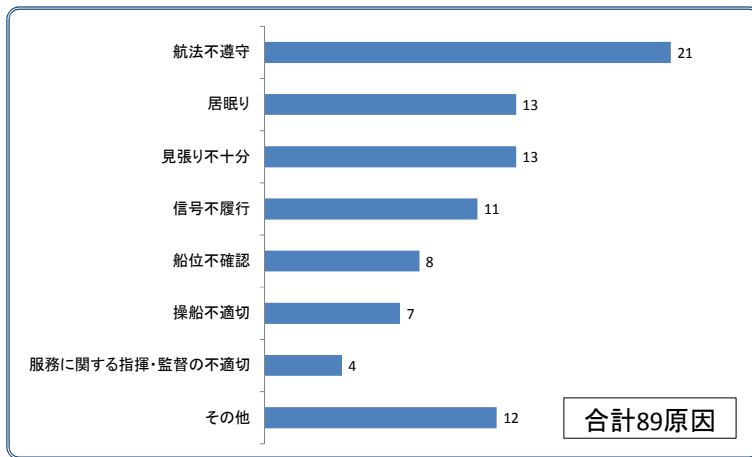
「針路の選定・保持不良」の内容は、出航時に他船を避航したために生じた遅れを取り戻そうと思い、基準経路の遵守を十分に行わず、予定転針点付近に至らないまま平素針路目標としている施設に向けて針路を転じ、浅所に向首進行して乗り揚げた事例や、同乗者から客室用のマイクを使用したい旨の要望を受けた操船者が、マイクの電源を入れるのは短時間で済むと思い、針路の保持を十分に行わず、同電源スイッチを探しているうちに、左手で握っていた舵輪が回って右舵がとられ、防波堤に衝突した事例など、「気象・海象に対する配慮不十分」の内容は、帰航予定針路付近で波浪が高くなっているのを認めたが、数隻の同業船が付近を航行しているので、自船も何とか帰航できるものと思い、帰航を中止せず、強い風と波浪を受けながら航行中、高まった波浪を受けて大傾斜し、復原力を喪失して転覆した事例などがあります。



(2) 貨物船

貨物船の海難は、衝突が36隻と最も多く、次いで乗揚が24隻で、合計89原因が示されており、「航法不遵守」が最も多く21原因（23.6%）、次いで「居眠り」及び「見張り不十分」の各13原因などとなっています。

「居眠り」の内容は、夜間、椅子に腰を掛け、単独の船橋当直に就いて自動操舵により航行中、眠気を催したが、間もなく予定転針地点なので、それまで居眠りに陥ることはないものと思い、居眠り運航の防止措置をとらず居眠りに陥り、陸岸に向首進行して乗り揚げた事例や、船長が、船橋当直を単独当直体制としたが、出港作業に気をとられ、船橋航海当直警報装置を作動させず、船橋当直者が居眠りに陥り、陸岸に向首したまま進行して乗り揚げた事例など、「見張り不十分」の内容は、右舷船首方に漁船を認めたが、一べつして速力が遅いように見え



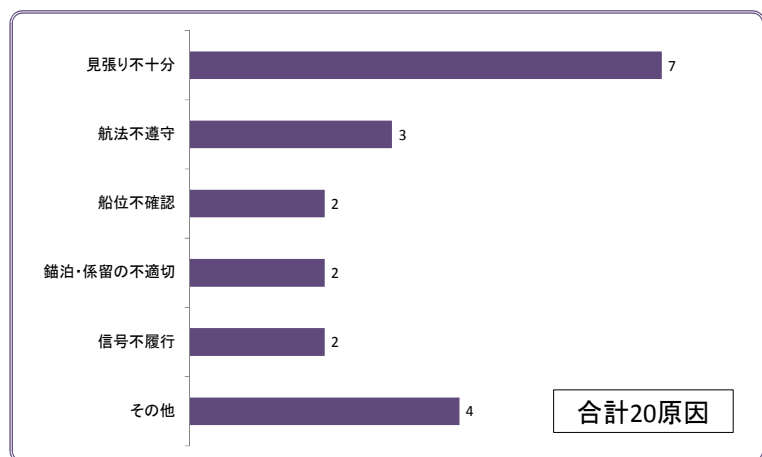
たことから、自船の船尾をかわるものと思い、使用中のレーダーで同船を監視するなどの動静監視を十分に行わなかったため、同船が前路を左方に横切り衝突のおそれがある態勢で接近していることに気付かず、同船の進路を避けずに進行して衝突した事例や、舵輪後方の椅子に腰を掛けて当直に当たると、構造物によっ

て前方が見にくい状況であったが、前路に航行の支障となる他船はいないものと思い、操舵室内を左右に移動するなどの見張りを十分に行わず、前路で漂泊中のプレジャーボートに気付かず、同船を避けることなく進行して衝突した事例などがあります。

(3) 油送船

油送船の海難は、衝突が 11 隻と最も多く、次いで乗揚が 4 隻で、合計 20 原因が示されており、「見張り不十分」が最も多く 7 原因 (35.0%)、次いで「航法不遵守」の 3 原因、「船位不確認」、「錨泊・係留の不適切」及び「信号不履行」の各 2 原因などとなっています。

「船位不確認」の内容は、可航水域が狭い湾奥に入航中、前方の針路目標を見て航行すれば支障はないと思い、レーダー画面に表示された針路線と自船との偏位を確かめるなどの船位の確認を十分に行わず、浅所に向首進行していることに気付かず、乗り揚げた事例など、「錨泊・係留の不適切」の内容は、海上風警

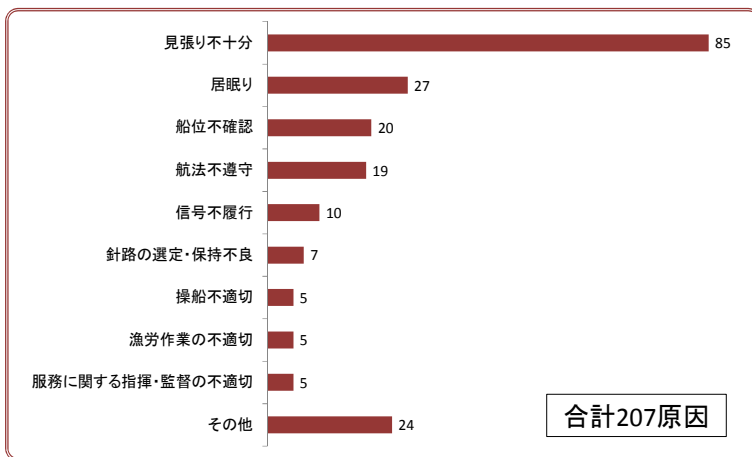


報等が発表された状況で、投錨に際し、風下で錨泊中の他船に著しく接近して予定した錨鎖を繰り出せず、把駐力が十分に得られなかったが、予定した錨泊が短時間だったので、その間に風勢が増すことはないものと思い、直ちに転錨するなどの措置をとらず、風勢が増して走錨し、錨泊中の他船と衝突した事例などがあります。

(4) 漁船

漁船の海難は、衝突が 112 隻と最も多く、次いで乗揚が 42 隻で、合計 207 原因が示されており、「見張り不十分」が最も多く 85 原因 (41.1%)、次いで「居眠り」の 27 原因、「船位不確認」の 20 原因などとなっています。

「見張り不十分」の内容は、漂泊して揚網作業中、広い海域なので自船に接近する他船はい



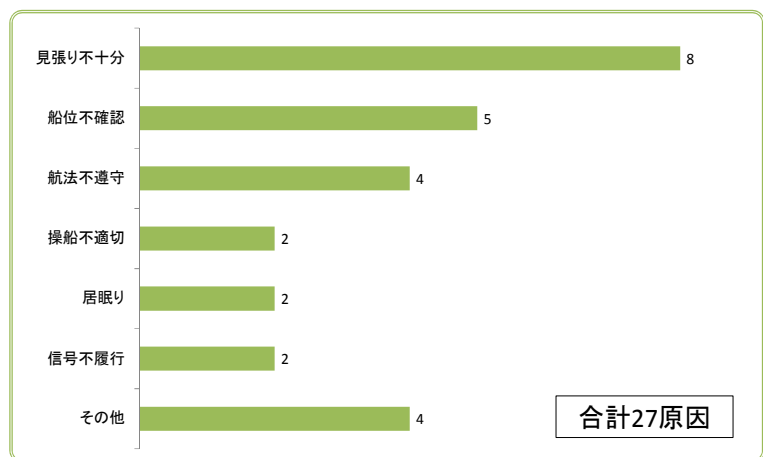
ないものと思い、揚網作業に気を取られ、周囲の見張りを十分に行わず、衝突のおそれがある態勢で接近する他船に対して警告信号を行わず、機関を使用して移動するなど、衝突を避けるための措置をとらずに他船と衝突した事例や、漁場から帰航中、レーダーを一見したのみで前方に支障となるような他船はいないもの

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ず、漂泊中の他船に向首したまま衝突のおそれがある態勢で接近していることに気付かず、同船を避けることなく進行して衝突した事例など、「居眠り」の内容は、自動操舵で椅子に腰を掛けて見張りを行っているうち、気の緩みなどから眠気を催したが、間もなく入港するからまさか居眠りすることはあるまいと思ひ、椅子から立ち上がり、窓を開けて外気を入れるなどの居眠り運航の防止措置をとらず、椅子に腰を掛けたままの姿勢で当直を続けて居眠りに陥り、防波堤に衝突した事例や、自動操舵とし椅子に腰を掛けて単独で当直中、蓄積した疲労と睡眠不足から眠気を催したが、今まで居眠りしたことがなかったのでまさか居眠りすることはあるまいと思ひ、椅子から立ち上がって身体を動かすなどの居眠り運航の防止措置を十分にとらず、椅子に腰を掛けたままの姿勢で当直を続けて居眠りに陥り、岩礁に乗り揚げた事例などがあります。

(5) 遊漁船・瀬渡船

遊漁船・瀬渡船の海難は、衝突が12隻と最も多く、次いで乗揚が4隻で、合計27原因が示されており、「見張り不十分」が最も多く8原因(29.6%)、次いで「船位不確認」の5原因、「航法不遵守」の4原因などとなっています。

「見張り不十分」の内容は、遊漁の目的で漂泊中、釣り客の釣り糸の状態を見ることに気をとられ、周囲の見張りを十分に行わず、自船に向首接近する他船に気付かず、警告信号を行わずに漂泊を続けて衝突した事例など、「船位不確認」の内容は、夜間、瀬渡しを行うため湾口で一旦漂泊中、それまでの経験から付

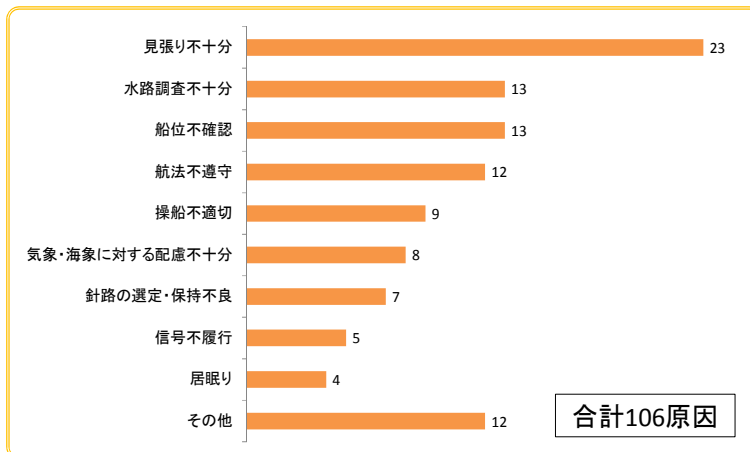


近水域では大きく圧流されることはないと思ひ、瀬渡しする釣り客の荷物探しを行い、目的の瀬に探照灯を照射するなどして船位の確認を十分に行わなかったため、風潮流によって湾奥から拡張する干出岩に向かって圧流されていることに気付かず、干出岩に乗り揚げた事例などが

あります。

(6) プレジャーボート

プレジャーボートの海難は、衝突が 33 隻と最も多く、次いで乗揚が 28 隻で、合計 106 原因が示されており、「見張り不十分」が最も多く 23 原因（21.7%）、次いで「水路調査不十分」及び「船位不確認」の各 13 原因などとなっています。



「水路調査不十分」の内容は、予定を変更して初めて航行する海域で、一定の離岸距離を保てば無難に航行できると思い、船内に備えてあった海図にあたるなどの水路調査を十分に行わず、干出岩周囲の浅所に向首進行して乗り揚げた事例や、漁業区域の詳細を正確に知らなかったが、昼間であれば海面上に敷設された標

識を見れば、定置網を避けることができると思い、発航に先立ち「ヨット・モータボート用参考図」を入手し、漁業区域を GPS プロッターに表示させるなどの水路調査を十分に行わず、定置網に向首していることに気付かないまま漁業区域内に進入して定置網に乗り入れ、推進器に絡網させ航行不能となり、定置網に損傷を生じさせた事例など、「船位不確認」の内容は、航行中、景観からこれまでと同様な離岸距離を保っているものと思い、GPS の画面を拡大表示して自船と陸岸沖の浅所との位置関係を確認するなどの船位の確認を十分に行わず、陸岸沖の浅所に向首していることに気付かずに進行して同浅所に乗り揚げた事例や、同乗者に景色を見せようとして航行中、同乗者と共に景色を見ることに気をとられ、持参していた「ヨット・モータボート用参考図」と作動していた GPS プロッターを利用して、定置漁業区域との位置関係を把握するなどの船位の確認を十分に行わず、定置漁業区域に向首進行して定置網を乗り切り、両舷推進器等に損傷を、定置網の垣網等に損傷をそれぞれ生じさせた事例などがあります。

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 防波堤衝突事件



A 丸：引火性液体ばら積船兼液体化学薬品ばら積船 493 トン 乗組員 5 人
 千葉港千葉区→三重県四日市港
 船長：四級海技士（航海）免許 懲戒：業務停止 1 箇月
 船首楼前部及び球状船首に座屈、船首材両舷外板に亀裂
 四日市港東防波堤のコンクリートが剥離及び欠落
 発生日時場所：平成 24 年 10 月 24 日 16 時 15 分 四日市港
 気象海象：晴れ 風向 北西 風力 2 下げ潮中央期

事実の概要

A 丸船長は、出入港操船に加え、浦賀水道及び伊良湖水道の各航路を自らが操船に当たることから、休憩時間を確保できるように、02 時 30 分から 06 時 00 分までを自身が入直する予定とし、それ以外の入直時間を一等航海士と次席一等航海士に適宜割り振っていた。

23 日 18 時 00 分船長は、出港操船を終えて降橋し、19 時 35 分再び昇橋して浦賀水道航路通航の操船指揮を執り、20 時 35 分降橋して自室で休息した。

翌 24 日 02 時 30 分船長は、石廊崎の南西方沖で昇橋して船橋当直に当たり、06 時 45 分御前崎に並航したところで次席一等航海士に当直を引き継いで降橋し、朝食をとったのち自室で休息した。

船長は、13 時頃まで続いた風波による船体動揺のために熟睡できなかったものの、適宜休憩をとることができるよう、船橋当直体制を定めていたので、特段疲労を覚えることもなく、13 時 10 分から約 20 分間伊良湖水道航路通航の操船指揮に当たり、一旦自室で休息したのち、15 時 30 分四日市港への入港操船に備えて昇橋した。

船長は、一等航海士から船橋当直を引き継ぎ、15 時 35 分少し前、針路を 333 度に定めて自動操舵とし、10.0 ノットの速力で、四日市港の予定錨地に向けて進行した。

A 丸の操舵室には、居眠り運航等を防止する装置として、自動操舵運転中、在橋者が 6 分以内にリセットボタンを押さないと警報音を発するタイマー式の警報装置（以下「定時警報装置」）と、当直者に 10 分間動きがないことを赤外線が感知すると警報音を発する第二種船橋航海当直警報装置（以下「赤外線警報装置」）とが備えられていた。

15 時 55 分船長は、予定錨地まで約 3 海里になったところで、投錨操船中にウイングに出て操舵室が無人となり、居眠り運航等を防止する両装置が警報音を発して非直の乗組員の休息や船首配置の投錨要員との連絡等に支障を来すことがないように、入港準備の手順として、**赤外線警報装置の主電源を落とし、定時警報装置のリセットボタンを海図用の文鎮で押さえた。**

一方、投錨要員に当たっていた次席一等航海士は、減速による機関音の変化を合図に船首配置に就くことになっていたため、事務室で機関の回転数が減じられるのを待っていた。

船長は、暖房した操舵室の前部中央に設置した操舵スタンドの後方に立ち、同スタンドに両肘をついてもたれ掛かって操船に当たり、16時00分天気も良く、往来する他船が少なかったため、気が緩んで眠気を催し、同じ姿勢でいると居眠りに陥るおそれがあったが、間もなく予定

定錨地なのでまさか居眠りに陥ることはあるまいと思い、**ウイングに移動して外気に当たるなど、居眠り運航の防止措置を十分にとらなかった。**

こうして船長は、操舵スタンドにもたれ掛かっているうちに、いつしか居眠りに陥り、16時13分僅か前、予定錨地を通過し、四日市港の東防波堤に向首して続航中、A丸は、16時15分原針路、原速力のまま、同防波堤東端付近に衝突した。

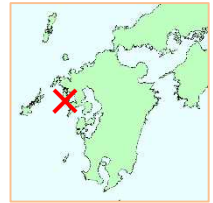


目的地に近づくと、安堵感から気が緩んで眠気を催しがちです。眠気を払うには、「外気に当たる」、「顔を洗う」、「コーヒーを飲む」、「ガムをかむ」などが効果的です。

また、船橋航海当直警報装置（居眠り運航防止装置）のスイッチは常時ONにして、適切に使用しましょう。

貨物船とプレジャーボート

貨物船A丸×モーターボートB丸 衝突事件



A丸：砂利採取運搬船 198トン 乗組員3人 長崎県大村市富の原地区→長崎県神之浦漁港
 機関士：五級海技士（航海）免許 懲戒：業務停止1箇月
 左舷船首外板に擦過傷

B丸：小型兼用船 4.38トン 乗組員1人 同乗者1人 長崎県御床島北北西沖合で釣り中
 船長：小型船舶操縦士免許 懲戒：戒告
 右舷中央部外板に破口

発生日時場所：平成25年11月23日 12時15分 御床島北方沖合
 気象海象：晴れ 風ほとんどなし 視界良好

事実の概要

A丸は、空倉時に、船首部の旋回式クレーンのブームを架台に格納した状態で、舵輪後方の椅子に座って当直に当たると、操舵室の窓越しに見えるクレーンハウスで前方の見通しが妨げられることはなかったものの、同ハウス上のブームを起伏させるワイヤーロープなどが通る定滑車及び同定滑車を支えるフレームにより、前方が見にくいことから、船橋当直者が、時折、操舵室内を左右に移動して見張りを行っていた。

機関士は、航海と機関両方の海技免状を受有していて、甲板部職員が休暇下船で船長だけになるときには、部門間兼務の手続を経ずに単独の船橋当直を行っていた。

機関士は、11時30分佐世保港西口を通過したとき、船長から引き継いで単独の船橋当直に就き、視界が良かったことから1.5海里レンジで作動中のレーダーをスタンバイ状態とし、11時50分針路を242度に定めて自動操舵とし、10.5ノットの速力で、時折、操舵室内を左右に移動して見張りに当たりながら、片島水道を進行した。

12時00分機関士は、御床島北西方沖合を北上する船舶及び長崎県片島西方付近や同県鶴埼北東方付近にそれぞれ複数の漁船を視認したものの、進行方向に他船を視認しなかったことから、舵輪後方に置いた椅子に腰を掛け、その姿勢のまま続航した。

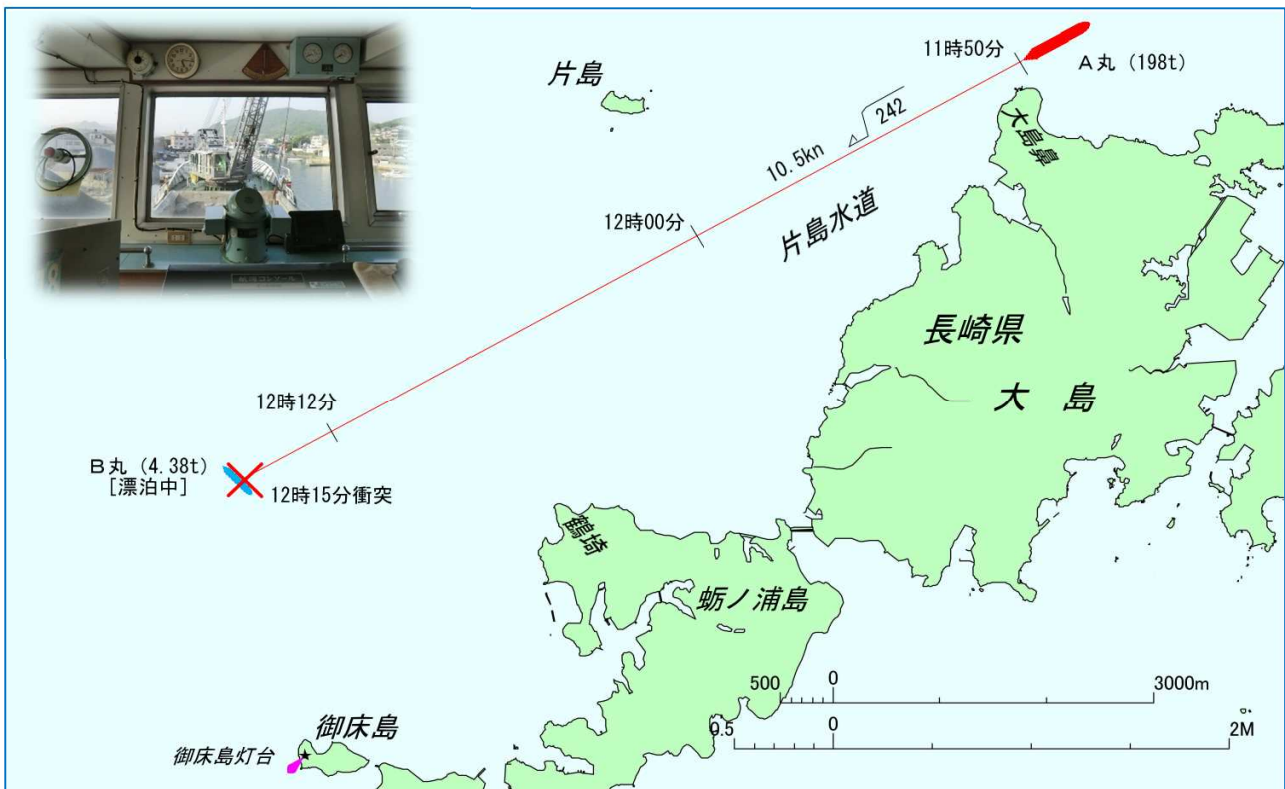
12時12分機関士は、正船首1,000メートルのところに、漂泊中のB丸を視認でき、その後、同船に向首したまま衝突のおそれがある態勢で接近する状況であったが、前路に航行の支障となる他船はいないものと思い、**時折、操舵室内を左右に移動するなど、見張りを十分に行わなかった**ので、**このことに気付かず、同船を避けずそのまま進行**し、12時15分A丸は、原針路及び原速力で衝突した。

B丸船長は、07時20分釣り場に到着して機関を停止し、船首からパラシュート型シーアンカーを海中に投げ、化学繊維製シーアンカー索を20メートル延出して漂泊し、釣りを始めた。

船長は、船首を北西方に向け、船尾甲板で右舷側に釣り竿を出して釣りをしていたところ、11時50分右舷方約4.5海里に自船の方に向いたA丸を初認し、12時12分船首が315度に向

いていたとき、A丸が右舷正横後 17 度 1,000 メートルとなり、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状況であったが、航行中の他船が漂流中の自船を避けるものと思い、同船に対する動静監視を十分に行わなかったため、この状況に気付かず、警告信号を行わず、更に間近に接近しても、シーアンカーを放ち、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らないまま漂流を続けた。

12 時 15 分少し前、船長は、同乗者から A 丸の接近を知らされて衝突の危険を感じ、機関を始動して中立運転としたのち、シーアンカーを放つため船首へ移動したものの、シーアンカー索が緊張していて外すことができず、同乗者と 2 人で A 丸に向かって手を振ったが、効なく、B 丸は、315 度に向首したまま衝突した。

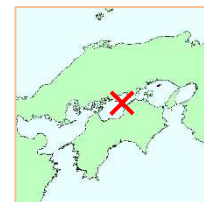


甲板上にある荷役設備などの構造物によって船首方に死角を生じる船舶は、操舵室内を左右に移動して、この死角を補う見張りを行う必要があります。

「自船は漂流中だから、航行中の他船が避けてくれるだろう」と決めつけるのは危険です。他船の見張り不十分や居眠り運航の可能性も考えられますので、自船に接近する他船を認めた場合は、その動静を監視し、警告信号を行うとともに、早めに機関を始動して、衝突を避けるために移動する準備をしておきましょう。

漁船と遊漁船

漁船 A 丸 × 遊漁船 B 丸 衝突事件



A 丸：小型機船底びき網漁船 4.81 トン 乗組員 1 人 岡山県六島東方沖合漁場で操業中

船長：小型船舶操縦士免許 懲戒：戒告

左舷船尾外板に亀裂、えい網索切断 船長が頸椎、左肩関節及び腰椎捻挫

B 丸：遊漁船 8.73 メートル 乗組員 1 人 釣り客 3 人

香川県三崎西方沖合釣り場→岡山県真鍋島西岸沖合釣り場

船長：小型船舶操縦士免許 懲戒：業務停止 1 箇月

左舷船首部外板に破口

発生日時場所：平成 24 年 11 月 16 日 11 時 30 分 六島東方沖

気象海象：晴れ 風向 南 風力 2 視界良好

事実の概要

A 丸 船長は、07 時頃六島東方沖の漁場に到着し、船尾から漁具を投入してえい網を開始したものの、トロールにより漁ろうに従事していることを示す鼓形形象物を表示せず、操業を 4 回繰り返した後、11 時 12 分針路を 261 度に定め、3.5 ノットの速力で、5 回目のえい網を開始して手動操舵により進行した。

船長は、操舵しなくても針路を保つことができるように舵角を調整し、えい網を開始して間もなく後部甲板で漁獲物の選別作業に当たり、11 時 25 分半少し前、左舷船首 72 度 1.16 海里のところに B 丸を初めて視認したが、自船がえい網中の漁船であることが分かり、いずれ B 丸が自船を避けてくれるものと思い、うつむいて選別作業を続けた。

11 時 27 分船長は、B 丸が左舷船首 72 度 1,350 メートルとなり、その後、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、初認したとき、自船はえい網中の漁船なのでいずれ B 丸が自船を避けてくれると思ったことから、**同船に対する動静監視を十分に行わなかった**ので、この状況に気付かず、**避航を促す有効な音響信号を行わず、間近に接近しても、速やかに減速するなど、衝突を避けるための協力動作をとることなく続航**した。

船長は、11 時 28 分頃同じ方位のまま約 850 メートルに接近した B 丸を再び視認したが、同船の左舷側が見えたので、自船の船尾後方を替わると思い、衝突の危険がある態勢で接近していたものの、依然として B 丸に対する動静監視を十分に行わず、機関を使用して行きあしを止めることなく進行した。

船長は、選別した漁獲物を前部甲板の生けすに入れていたとき、11 時 30 分 A 丸は、原針路、原速力のまま衝突した。

B 丸 船長は、07 時頃釣り場に到着して遊漁を開始し、やがて釣れなくなったので釣り場を移動することとした。

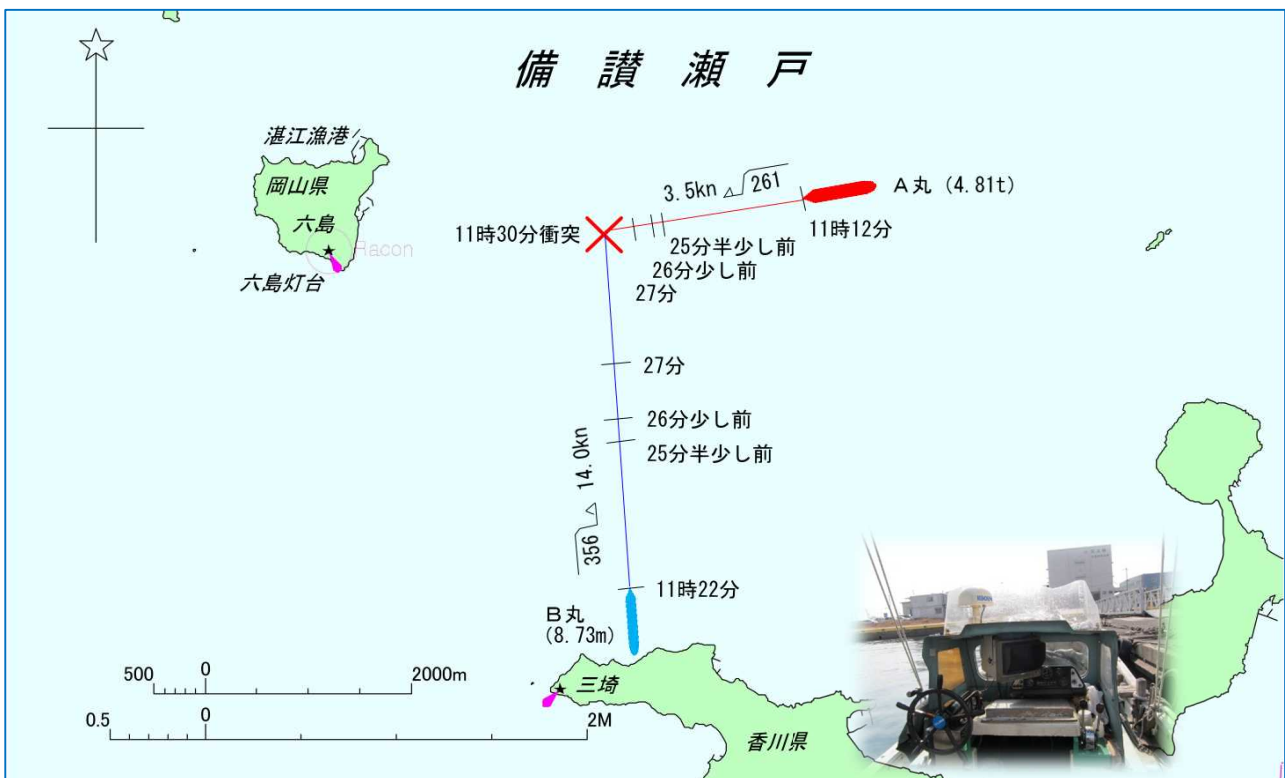
11 時 22 分船長は、操縦席後方に立って操船に当たり、それまで使用していた GPS プロッタ

一を停止し、針路を 356 度に定め、14.0 ノットの速力で、真鍋島を目標として備讃瀬戸西部を進行した。

船長は、11 時 26 分少し前、右舷船首 13 度 1.03 海里のところ A 丸を初めて視認し、同船がえい網中であることに気付かないまま、船首を左方に向けていたことから、そのうち左舷側に替わると思い、A 丸から目を離し、周囲の島を見ながら針路を保って続航した。

11 時 27 分船長は、A 丸が右舷船首 13 度 1,350 メートルとなり、その後、前路を左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、初認時に同船は左舷側に替わったことから、依然として周囲の島を見ながら操船に当たり、同船に対する動静監視を十分に行わなかったため、この状況に気付かず、速やかに大きく右転するなど、同船の進路を避けることなく進行した。

船長は、11 時 29 分半少し過ぎ、ふと前方を見て、船首方約 150 メートルに接近した A 丸に気付き、同船がえい網中の漁船であることを初めて認め、右舵一杯としたが、及ばず、B 丸は、011 度に向首し、原速力で衝突した。

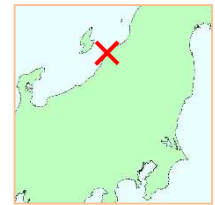


漁ろうに従事している船舶は、法定の形象物を適切に表示しなければなりません。そして、漁獲物の選別作業中でも、作業に集中せず周囲の見張りを行いましょう。

航行中に船位の確認を行うことは重要ですが、他船を認めている場合は、その動静監視も合わせて行って事故を防がなければいけません。

漁船と漁船

漁船A丸×漁船B丸 衝突事件



A丸：いか一本釣り漁船 19トン 乗組員3人 新潟港→新潟県佐渡島北方沖合漁場
 船長：小型船舶操縦士免許 懲戒：業務停止1箇月
 左舷船首部に擦過傷

B丸：底びき網漁船 4.4トン 乗組員1人 新潟港北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
 船尾外板及び揚網用やぐらに損傷

発生日時場所：平成25年6月3日 05時40分 新潟港北西方沖合
 気象海象：晴れ 風向西 風力1 視界良好

事実の概要

A丸船長は、単独の船橋当直に当たり、05時10分半、針路を316度に定め、10.0ノットの速力とし、自動操舵により進行した。

船長は、前路に航行の支障となる他船を認めなかったため、操舵室の床に座り込んで朝食の準備に取り掛かり、05時35分少し前、同準備を終え、引き続き座ったまま食事をとり始めた。

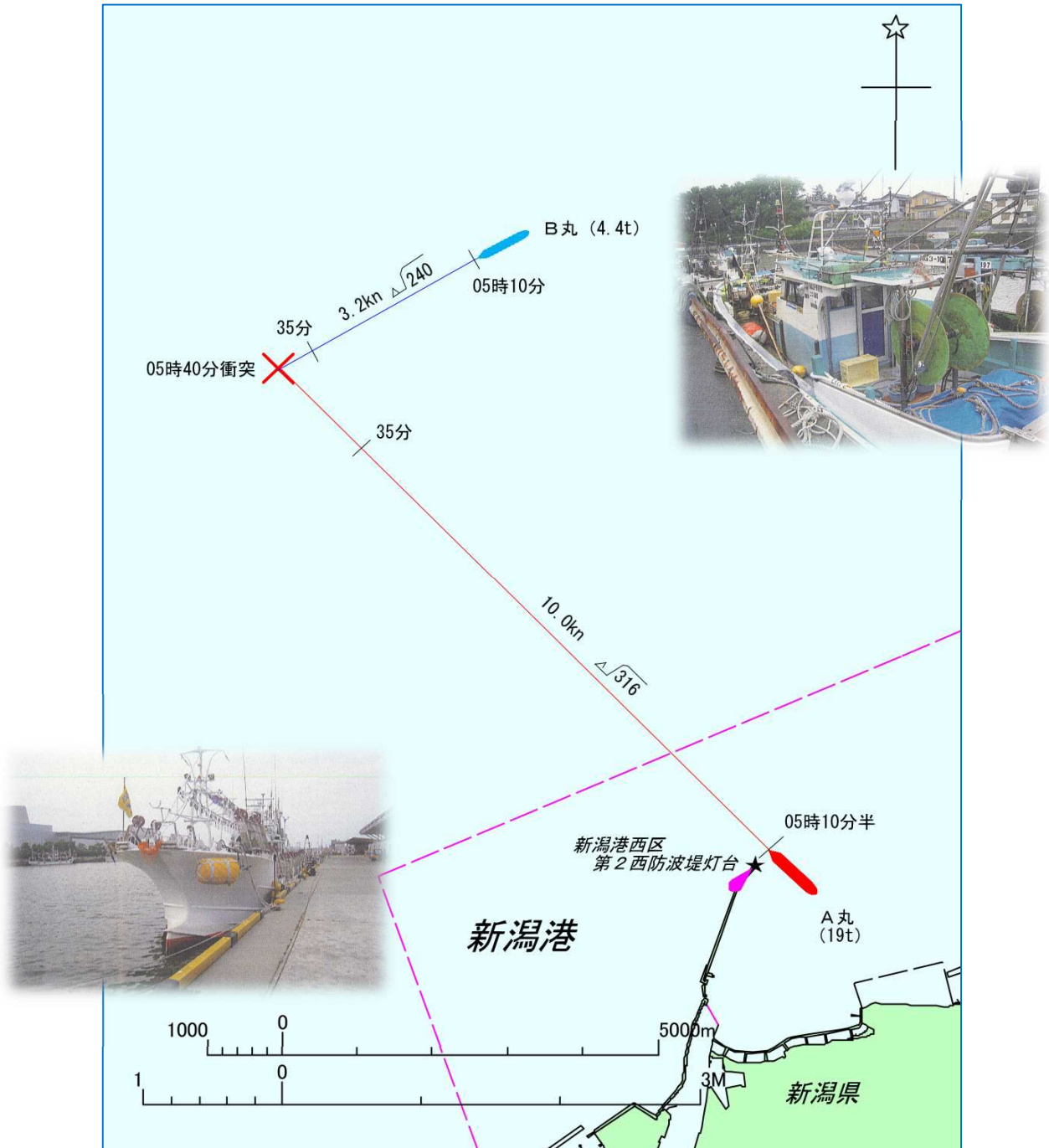
05時35分船長は、右舷船首18.5度1,500メートルのところに、トロールにより漁ろうに従事していることを示す黒色鼓形形象物を掲げ、底びき網をえい網中のB丸を視認することができ、その後同船と衝突のおそれがある態勢で接近したが、**食事をとることに気をとられ、周囲の見張りを十分に行わなかったため、このことに気付かなかった。**

船長は、**大きく右転するなど、B丸の進路を避けずに続航し**、05時40分A丸は、原針路、原速力のまま衝突した。

B丸船長は、01時40分漁場に到着し、鼓形形象物を掲げて操業を始めたのち、2回目の投網を終え、05時10分針路を240度に定め、3.2ノットの速力としてえい網を開始し、自動操舵により進行した。

船長は、直ちに後部甲板に赴いて漁獲物の選別作業を始め、05時35分左舷船首85.5度1,500メートルのところに、A丸を視認することができ、その後同船と衝突のおそれがある態勢で接近したが、**漁獲物の選別作業に気を奪われ、周囲の見張りを十分に行わなかったため、このことに気付かなかった。**

船長は、**その後A丸が自船の針路を避けずに接近したものの、警告信号を行わず、更に同船が間近に接近しても、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らずに続航し**、05時39分頃他船の機関音を聞いて左舷方を見たところ、左舷正横方間近にA丸を初めて認め、衝突の危険を感じ、急ぎ操舵室に戻って機関回転数を上げたものの、効なく、B丸は、原針路のまま、3.4ノットの速力となったとき衝突した。

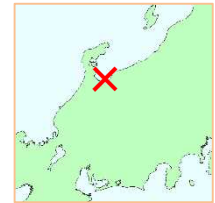


航行中に周囲の見張りを行うことは大原則です。

航行中食事をしたり、漁獲物の選別作業を行わなければならない状況でも、他船との衝突のおそれが生じたときに、すぐに適切な措置をとることができるよう、周囲の状況を確認する必要があります。

漁 船

漁船A丸 乗揚事件



A丸：かごなわ漁船 9.7トン 乗組員4人 富山県新湊漁港北方沖合漁場→富山県新湊漁港
 船長：小型船舶操縦士免許 懲戒：業務停止1箇月
 船首部を圧壊、プロペラ軸及びプロペラ翼に曲損 甲板員1人が右下腿骨骨折等
 発生日時場所：平成25年3月16日 10時35分 伏木富山港
 気象海象：晴れ 風向 西南西 風力4 低潮時

事実の概要

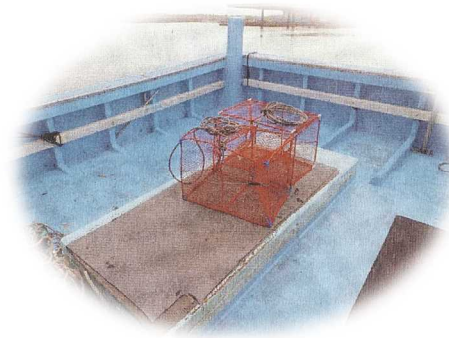
A丸は、富山県新湊漁港北方沖合の漁場で操業を終え、帰途についた。

発進後、船長は、単独の当直に就き、富山湾を南下し、10時06分針路を214度に定め、折からの潮流の影響により右方に4度圧流されながら、14.0ノットの速力で、舵輪後方にある機関室への昇降口の上蓋を椅子代わりとして腰を掛け、自動操舵で進行した。

ところで、船長は、平素、操業を終えて08時頃に帰港し、午前中は自宅で仮眠をとり、11時30分から市場で競りの準備作業などを行い、その後、自宅に帰って3時間半ほど睡眠をとり、翌日00時頃漁に出ていたものの、漁場で仕掛けた漁具と僚船の漁具が重なる状況が続いて、揚縄に時間を要し、前日及び前々日も帰港時刻が13時頃になって、3日連続で午前中に休息をとることができなくなり、帰航を開始したころには、疲労が蓄積していたうえ、睡眠不足の状態であった。

船長は、操舵室の扉を閉め切った状態で、暖房代わりに卓上用電熱器の電源を入れて室温を上げ、椅子に腰を掛けた姿勢で見張りに当たっていたところ、疲労が蓄積していたうえ、睡眠不足もあって眠気を催したが、港が近いので、それまで我慢できるものと思いき、**立ち上がって外気に当たるなど、居眠り運航の防止措置を十分にとらなかったため、いつしか居眠りに陥った。**

船長は、折からの潮流により右方に圧流されながら、伏木富山港入口にある万葉北防波堤に向首していることに気付かないまま続航中、甲板上で作業をしていた甲板員から声を掛けられて目覚めたものの、10時35分A丸は、原針路及び原速力のまま万葉北防波堤北側の消波ブロックに乗り揚げた。





帰航中の、特に港に近くなってからは、睡魔に襲われやすくなり、事故発生の危険性が増大します。

無事に港に帰って、魚を水揚げするまでが操業です。

「あと少しだから大丈夫。」とは思わずに、「あと少しだから気を付けよう。」を心がけ、事故を防止しましょう。

遊漁船

遊漁船 A 丸 運航阻害事件



A 丸：遊漁船 10 トン 乗組員 1 人 釣り客 7 人 千葉県木更津港西部の釣り場で釣り中
 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 5 月 5 日 20 時 50 分 千葉県木更津港
 気象海象：晴れ 風向 南西 風力 3

事実の概要

A 丸は、昭和 60 年 7 月新造の遊漁船で、主機は平成 7 年 3 月に出力 279 キロワットのディーゼル機関に換装されており、始動方法として操舵室内の始動スイッチに始動キーを差し込み、時計回りに始動の位置に操作すると主機右舷側船尾方下部に取り付けられた主機始動用セルモータの電磁スイッチの電磁コイルが励磁され、同スイッチ内のプランジャが軸方向に移動し、プランジャに取り付けられた主接点がセルモータ側の接点に圧着されて同モータに電流が流れ、同モータの回転力で主機のクランク軸を回転し、燃料運転に移行させるものであり、運転時間は月平均で約 100 時間であった。

A 丸は、主機の V ベルトで駆動される蓄電池充電用発電機で、直流 12 ボルト容量 130 アンペア時の蓄電池 2 個に充電し、同蓄電池を直列に配線して 24 ボルトが給電されていた。

ところで、主機取扱説明書には、主機を始動するときセルモータに大電流が流れ、電磁スイッチの主接点とセルモータ側の接点との間に電気火花が生じるなどした場合、両接点の表面に肌荒れが生じて接触抵抗値が増し、接触不良で電流が流れなくなるおそれがあることから、主機の運転時間が 600 時間ごとにセルモータの点検・整備を行うよう記載されていた。

船長は、A 丸を運航し、主機の保守管理に当たり、燃料油こし器の掃除、潤滑油の新替え、冷却清水の補給などを行っていたほか、2 年ないし 3 年ごとに整備業者による主機などの整備を行っており、主機始動前点検として潤滑油量、冷却清水量、燃料油こし器のドレン切り、主機駆動 V ベルトの張り、ビルジ量、蓄電池電圧計などの点検を行い、主機始動後に潤滑油圧力計及び冷却清水温度計に異常がなければ発航するようにしていた。

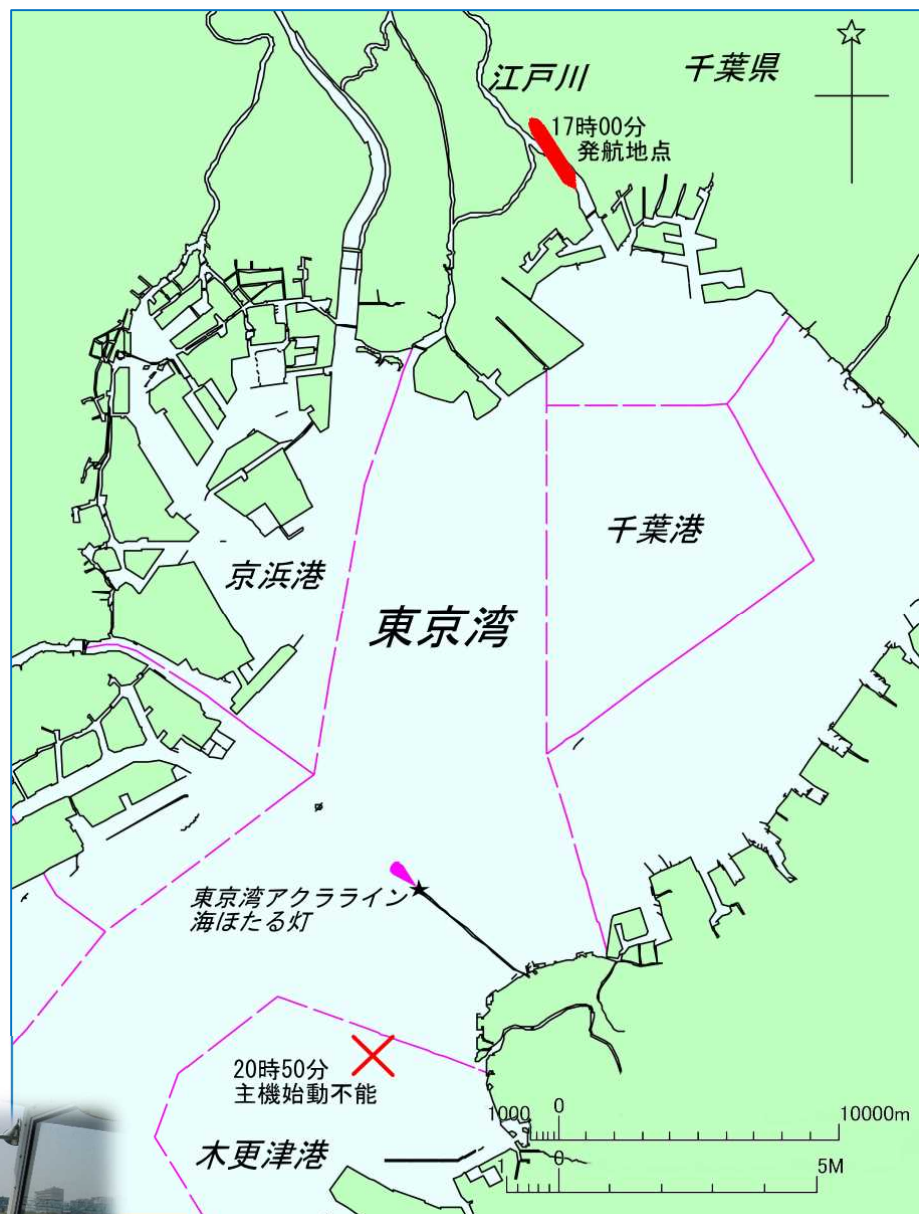
船長は、平成 22 年 12 月セルモータの整備を行い、その後同 24 年 4 月初旬主機が始動し難くなる不具合が生じたことを認め、電磁スイッチの主接点とセルモータ側接点の両表面に肌荒れが生じているおそれがあったが、蓄電池電圧計の表示に異常がなく、取りあえず主機が始動し、また、間もなく 5 月の連休明けに夏場に向けて熱交換器及び主機過給機などの整備を行う予定としていたことから、その時に不具合について調べればよいものと思ひ、**整備業者に依頼して主機の始動を正常な状態に修復するなど、主機の保守管理を十分に行わなかった。**

船長は、18 時 20 分釣り場に到着して 18 時 25 分錨泊して釣りを開始し、その後釣果が少ないことから、20 時 00 分主機を何とか始動する状態で使用して南西方に移動し、20 時 10 分再

度錨泊して釣りを再開した。

20時40分頃船長は、帰航予定時間になったので釣りをやめ、帰航の準備を終えたのち、主機を始動しようとしたところ、電磁スイッチの主接点とセルモータ側の接点とが接触不良となり、同モータが始動せず、20時50分A丸は、主機が始動不能となった。

船長は、航行できなくなったことから、21時00分海上保安庁に携帯電話で救助を要請した。



118!



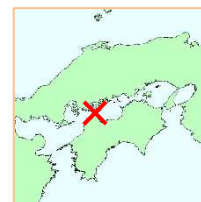
SOS!

機関が始動できなくなると、操船不能により漂流し、衝突や乗揚、転覆などのおそれが著しくなり、乗組員、乗客の生命に切迫した危険が生じます。

日ごろからの機関、航海設備の点検・整備を習慣づけるとともに、自身での整備が困難な不具合箇所は、すぐに専門業者へ整備を依頼するなど、適切な保守管理を行いましょう。

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 3 トン 乗組員 1 人 同乗者 3 人
 広島県尾久比島北西岸沖合の釣り場→広島県上蒲刈島北岸沖合の釣り場
 船長：小型船舶操縦士免許 懲戒：業務停止 1 箇月
 プロペラ翼、プロペラ軸及び舵に曲損
 発生日時場所：平成 24 年 8 月 25 日 13 時 15 分 上蒲刈島北東岸
 気象海象：晴れ 風向 東 風力 2 上げ潮中央期

事実の概要

A 丸船長は、尾久比島北西岸沖で釣りを行った後、13 時 00 分頃上蒲刈島東岸沖を北上して同島北岸沖の釣り場に移動することとした。

上蒲刈島東方には豊島があり、両島間には豊島大橋が架けられ、同橋北方約 1 海里の、上蒲刈島北東岸約 170 メートル沖に、東西方向約 60 メートル南北方向約 20 メートルの荷島があつて、同島東端に蒲刈荷島灯台が設置され、上蒲刈島北東岸と荷島との間は干出浜となっていた。

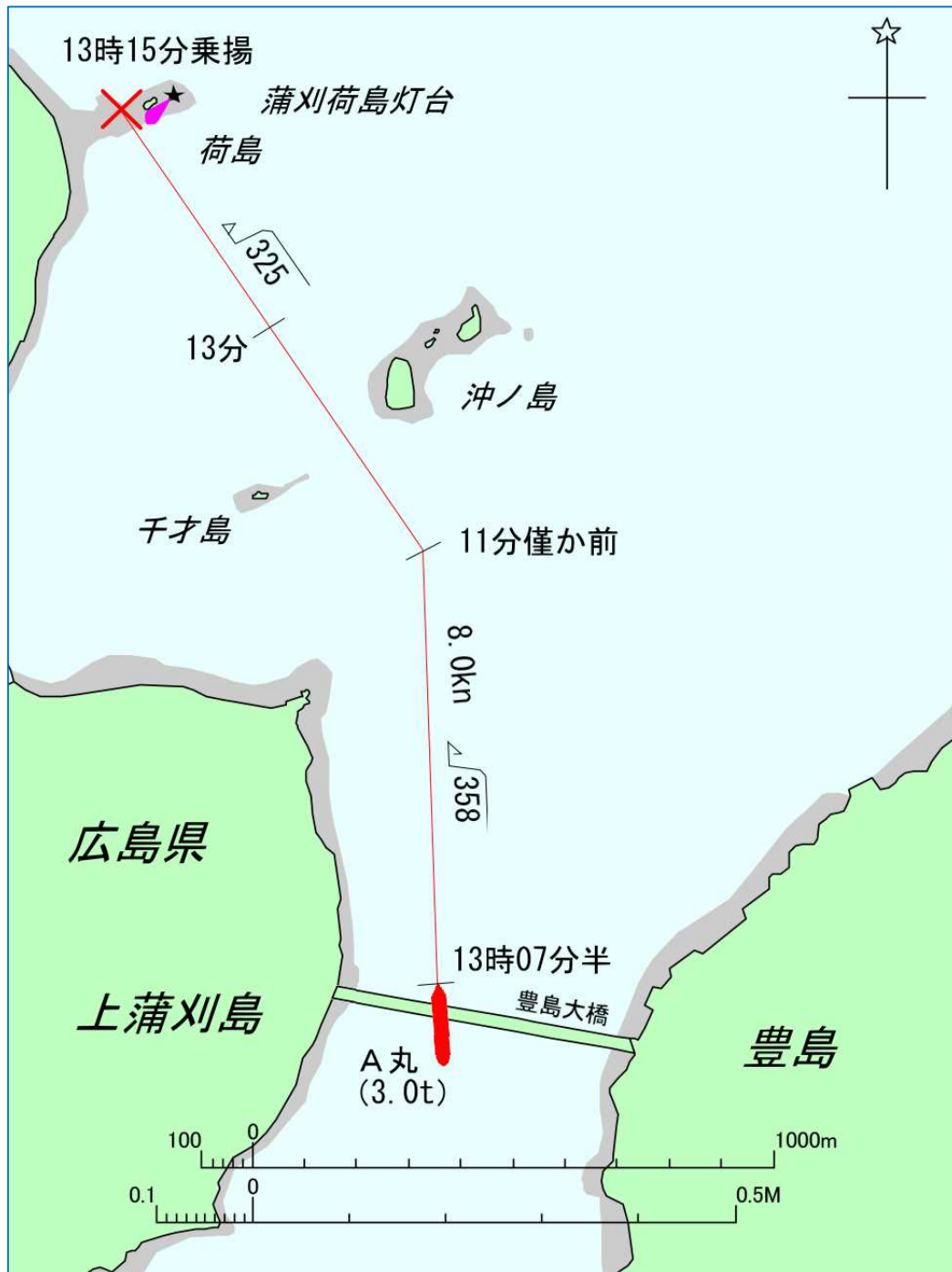
船長は、以前、ボート雑誌で、他船が荷島付近の浅所に乗り揚げた記事を読んで、同島付近に浅所が存在することを知っていたものの、これまで荷島付近を 3 回ほど航行した際、いずれも蒲刈荷島灯台の東方沖を航行し、上蒲刈島北東岸と荷島との間の水域を調べる機会がなかったので、同水域の状況を知らず、また、船内に備え付けていた改版前の海図 W141 では、同水域が干出浜であることを判別することもできなかった。

13 時 01 分少し過ぎ、船長は、尾久比島北西岸沖の釣り場を発進し、約 20 ノットの速力で上蒲刈島東岸沖を北上し、13 時 05 分豊島大橋付近から北側の水域に浅所が点在することを知っていたので、速力を 8.0 ノットに減じて進行した。

船長は、13 時 07 分半、豊島大橋の下を通過して針路を 358 度に定め、同じ速力のまま、操縦席に腰を掛けて手動操舵により進行し、13 時 11 分僅か前、陸岸付近の釣り場も探すつもりで、左舷船首方約 300 メートルとなった千才島と沖ノ島との間に向け、325 度の針路に転じて続航した。

13 時 13 分船長は、千才島と沖ノ島との間を通り抜け、上蒲刈島北東岸と荷島との間の干出浜に向首していたが、低速で航行し、海面を注視していれば、浅所があってもかわすことができると思い、**過去に航行したことがある蒲刈荷島灯台の東方沖へ向かう針路とするなど、針路の選定を適切に行うことなく、状況を知らない上蒲刈島北東岸と荷島との間の水域を通り抜けることとして、同じ針路のまま進行した。**

こうして、A 丸は、13 時 15 分原針路、原速力のまま、水面下となっていた干出浜に乗り揚げた。



海面を見ることのみで、浅所の有無を正確に把握することは困難ですから、状況を知らない水域を航行するより、過去に通航経験がある水域を航行する方が安全です。

また、「海図」や「ヨット・モーターボート用参考図」は、最新のを船内に備え付けなければなりません。

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 11.40メートル 乗組員1人 同乗者1人
 熊本県野釜島南西方沖合の釣り場→熊本県高杓島北岸付近の釣り場
 船長：小型船舶操縦士免許 懲戒：業務停止1箇月
 船底外板に擦過傷、プロペラ翼及びプロペラ軸に曲損
 発生日時場所：平成25年2月9日 11時00分 高杓島北西岸
 気象海象：晴れ 風向 東北東 風力2 下げ潮中央期

事実の概要

A 丸船長は、釣りを開始したところ、期待していた釣果が得られず、同乗者と相談のうえ、高杓島北岸付近の釣り場に移動することとした。

ところで、高杓島北岸付近は、干出浜等の浅所が拡張し、その一部が岸線から約130メートル北方沖合まで伸びており、船長が船内に備え付けていたヨット・モーターボート用参考図H-196（天草北部）（以下「参考図」）に同浅所の拡張状況が記載されていた。

また、A丸に搭載されているGPSプロッターは、画面を広域表示から詳細表示に切り替えると、高杓島北岸付近の浅所が赤色で表示されるようになっていた。

船長は、高杓島北岸付近での魚釣りは初めてであったが、同島に著しく接近しなければ無難に航行できるものと思い、**釣り場の移動に先立ち、参考図を見るなり、GPSプロッターの画面を詳細表示にするなりして、同島北岸付近の浅所の拡張状況を確認するなど、水路調査を十分に行わなかった**ので、高杓島北岸付近に浅所が拡張していることを把握できなかった。

10時51分船長は、釣り場を発進して直ちに針路を162度に定め、15.0ノットの速力で、レーダーを休止してGPSプロッターを作動させ、自らは操縦席に腰を掛け、同乗者1人を操縦席の左側に設置した椅子に、他の同乗者を同椅子の後方に設けた椅子にそれぞれ腰を掛けさせ、手動操舵により進行した。

10時58分少し過ぎ、船長は、高杓島に接近して、GPSプロッターの広域表示画面の水深表示が20メートルとなったので、速力を4.0ノットに減じ、水深表示の変化に注意しながら続航し、10時58分半僅か前、水深表示が15メートルとなったので、これ以上高杓島に接近しないよう、針路を同島北岸とほぼ平行となる252度に転じて、同島との距離の目測及び魚群探索を行いながら進行した。

転針したとき、船長は、高杓島北西岸から北方に拡張する浅所に向首する状況となったものの、このことに気付かず、同じ針路及び速力で続航中、11時00分A丸は、原針路及び原速力のまま、同浅所に乗り揚げた。



初めての場所へ赴く場合、事前に水路調査を行うことは基本中の基本です。

最新の「海図」や「ヨット・モーターボート用参考図」で、目的地付近の水路状況を詳しく確認しておくとともに、GPSプロッターを搭載している船では、これを適切に使用することで、付近の状況を確認でき、乗揚事故の防止策となります。

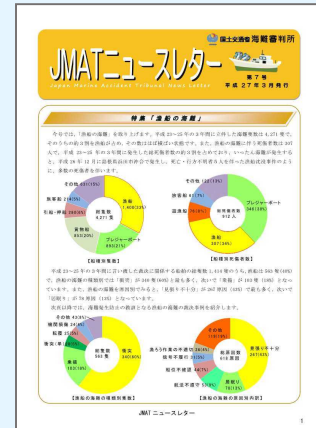
インフォメーション



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、主な裁決事例を取り上げ、どのように海難が起こったのか、再発防止に向けてどのようなことに注意すべきかについて、分かりやすい図を用いて紹介しています。第7号（平成27年3月発行）では漁船海難を特集し、その傾向とともに4事例を紹介しました。

JMATニュースレターは、ホームページで閲覧できるほか、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。



海難審判所ホームページ

海難審判所ホームページは、過去に言い渡した裁決のほか、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/>）



社会学習活動への協力

海難審判所では、修学旅行等の社会学習活動で国土交通省を訪れる児童や生徒に対して、業務説明や審判廷の開放などを随時行っています。平成26年度には、関東地方の他にも青森県や鹿児島県などから合計14校151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おり、平成27年度は「海難が起きたらどうなるの？」と題し、審判廷を訪れた親子に海難審判の説明を行うとともに、審判官の椅子に座ったり、海や船に関するクイズに挑戦していただきました。

資料編

空白ページ

資料1 平成26年 海難種類別原因分類

(単位:原因数)

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			1									1		2
船体・機関・設備の構造・材質・修理不良											1			1
発航準備不良		1			1									2
水路調査不十分		2	16									7		25
針路の選定・保持不良		3	14		1						5			23
操船不適切	1	10	5		1					9		1		27
船位不確認	1	8	38		1						4			52
見張り不十分	138	3								5	2			148
居眠り	10	5	31								2			48
操舵装置・航海計器の整備・取扱不良		1	1								1			3
気象・海象に対する配慮不十分			4		13					1				18
錨泊・係留の不適切	1		4		1						1		1	8
荒天措置不適切					2								1	3
灯火・形象物不表示	4													4
信号不履行	34													34
速力の選定不適切	3	2	1											6
航法不遵守	62	3												65
主機の整備・点検・取扱不良							1	2				2		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		1
電気設備の整備・点検・取扱不良			1										1	2
甲板・荷役等作業の不適切					2		1			3				6
漁労作業の不適切					2	1				2				5
旅客・貨物等積載不良				1						3				4
服務に関する指揮・監督の不適切	5	1	2				2			1				11
報告・引継の不適切	1									1	1			3
火気取扱不良														0
不可抗力														0
その他	2							1						3
合計	263	39	118	1	24	1	4	3	0	25	24	5	4	511
裁決件数	112	35	113	1	23	1	2	3	0	21	22	4	2	339
裁決の対象となった船舶隻数	240	38	117	1	24	1	2	3	0	23	22	4	2	477
海難の原因ありとされた船舶隻数	209	36	113	1	23	1	2	3	0	23	22	4	2	439

※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。

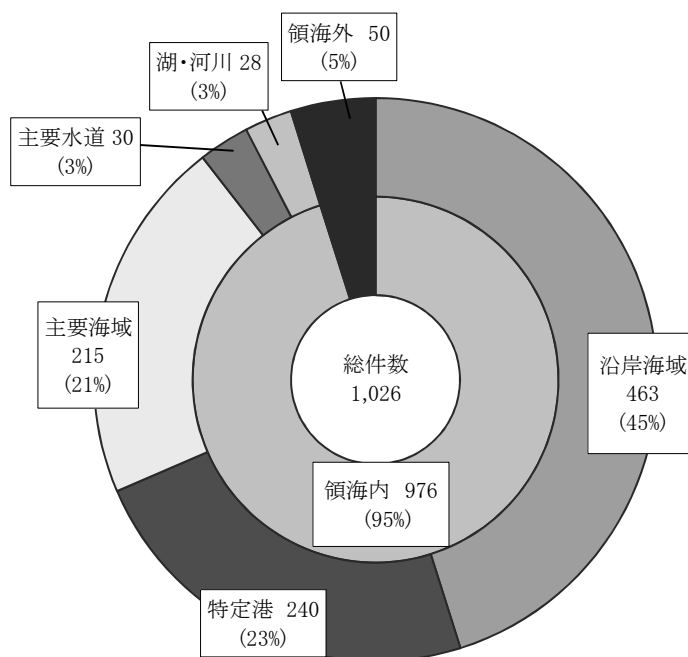
資料2 平成26年 船種別原因分類

(単位:原因数)

原因	船種	旅客船	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	非自航船 (はしけ・バジ等)	その他	合計
船舶運航管理の不適切		2														2
船体・機関・設備の構造・材質・修理不良			1													1
発航準備不良			1								1					2
水路調査不十分		1	2	1	1	2	1	1			13		3			25
針路の選定・保持不良		3	2		7	2			1		7		1			23
操船不適切		2	7		5					2	9		2			27
船位不確認		2	8	2	20	1	1		3	2	13					52
見張り不十分		2	13	7	85	2	6	1	8		23				1	148
居眠り			13		27	1	1		2		4					48
操舵装置・航海計器の整備・取扱不良		1	1		1											3
気象・海象に対する配慮不十分		2	1		4			1	1		8				1	18
錨泊・係留の不適切		1		2	1	1		1			2					8
荒天措置不適切					2						1					3
灯火・形象物不表示					1			1			2					4
信号不履行		1	11	2	10		1		2		5		2			34
速力の選定不適切				1	1	1			1		2					6
航法不遵守		1	21	3	19	2	2		4		12		1			65
主機の整備・点検・取扱不良		1	1		2				1							5
補機等の整備・点検・取扱不良					2											2
潤滑油等の管理・点検・取扱不良		1														1
電気設備の整備・点検・取扱不良					1						1					2
甲板・荷役等作業の不適切			1		4			1								6
漁労作業の不適切					5											5
旅客・貨物等積載不良					1						3					4
服務に関する指揮・監督の不適切			4	1	5	1										11
報告・引継の不適切			1	1	1											3
火気取扱不良																0
不可抗力																0
その他			1		2											3
合計		20	89	20	207	13	12	6	23	4	106	0	9	0	2	511
裁決の対象となった船舶隻数		17	73	17	191	14	10	5	19	4	99	1	7	18	2	477
海難の原因ありとされた船舶隻数		17	70	16	182	11	10	5	19	4	96	0	7	0	2	439

※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3 平成26年 発生水域別件数（理事官が立件したもの）



資料4 平成26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 特定港	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・通航阻害		
釧路	1	1													2
苫小牧	1	1									3				5
室蘭		1										1			2
函館		1													1
小樽					1										1
八戸		1	3								1				5
釜石		2													2
仙台塩釜											1	1			2
酒田		1	2												3
鹿島										2					2
木更津	1	1													2
千葉	3	14	2	1						4	1	3			28
京浜(東京区)	3	3								1	1				8
京浜(川崎区)	2	5								3	1				11
京浜(横浜区)	5	8	1				1			1	1	1			18
横須賀	2	1	2									1			6
金沢		3	1										1		5
福井											1				1
田子の浦											1				1
清水		1	2							1	2				6
衣浦	2									1					3
名古屋	1	12	2		2		1			2					20
四日市		2	1												3
舞鶴												1			1
阪南		1									1				2
阪神(大阪区)	1	1	3								1				6
阪神(神戸区)	2										1				3
阪神(尼崎西宮芦屋区)	1														1
阪神(堺泉北区)	1	1										1			3
東播磨	1														1
姫路	2	1													3
和歌山下津	1	1								1					3
境	1		1								2				4

資料

(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
浜田	1	1	1											3
水島	1		2								1	3		7
福山	1										1			2
尾道糸崎	1		2											3
広島	1	3	2		1							5		12
徳山下松	1		1											2
三田尻中関		1	1											2
宇部		2												2
関門(若松区)		1	2			1								4
関門(若松区外)	2	6	1			1					1			11
徳島小松島			1											1
高松		1												1
松山	1		1							1				3
今治			1											1
新居浜			1											1
博多	1	1	1											3
唐津											1			1
伊万里			1											1
三角							1							1
大分	1	2												3
鹿児島		2									1			3
喜入													1	1
金武中城			4											4
那覇	1	3												4
合計	43	86	42	1	4	2	3	0	0	17	23	17	2	240
湖・河川	11	3	5		2	1					6			28

注：事件が発生していない特定港は、掲載していない。

資料5 平成26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												2		2
伊良湖水道														0
師崎水道														0
布施田水道														0
明石海峡		2	1											3
友ヶ島水道	4		4							2				10
鳴門海峡	1		2											3
直島水道														0
来島海峡	1		2											3
三原瀬戸	2													2
釣島水道														0
音戸瀬戸	1	1												2
大島瀬戸														0
上関海峡														0
速吸瀬戸														0
関門海峡														0
倉良瀬戸														0
平戸瀬戸	1	2	2											5
合計	10	5	11	0	0	0	0	0	0	2	0	2	0	30

資料6 平成26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														0
津軽海峡	1		1		1						3			6
陸奥湾														0
東京湾	6	6	7				1			6	2	1		29
伊勢湾	1		3				1			3	1		1	10
三河湾	3	1									2			6
紀伊水道	5		1		1						2		1	10
大阪湾	3											1		4
播磨灘	11	2	1						1		2	3		20
備讃海域東部	5		4								1	1		11
備讃海域西部	9	1	7								4	4		25
備後・燧灘	6		3		1									10
安芸灘・広島湾	12	2	9		1			2		1	6	6		39
伊予灘	9	1	2			1								13
周防灘	6	2	4		1						2			15
豊後水道	3	1	4	1				1		2	1	1		14
島原湾・八代海	2	1												3
合計	82	17	46	1	5	1	2	3	1	12	26	17	2	215

資料7 平成26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	1												2
紋別～十勝川口	4	1		1		3				4	5	1		19
十勝川口～白神岬	7		2		1	1		1		1	1	2		16
白神岬～雄冬岬	2		2					1			1			6
尻屋埼～鮎ヶ埼	4				1						2			7
鮎ヶ埼～阿武隈川口	3		4		2	1	1	1		1	3	4	1	21
阿武隈川口～犬吠埼	4	2			2	1				1	2			12
犬吠埼～野島埼	1	1			1									3
野島埼～天竜川口	10	6	8	1	2			1		6	3	3	2	42
天竜川口～新宮川口	5	3	4		2	2				4	2	2		24
新宮川口～日ノ御埼	3		1							2	1			7
蒲生田岬～高茂埼			2		4					2	1	1		10
竜飛岬～鼠ヶ関	4					1				1				6
鼠ヶ関～糸魚川	7		1		1									9
糸魚川～経ヶ岬	5	2	3	1	2		1			4	7		2	27
経ヶ岬～川尻岬	9	2	7	1	1	1		1		1	6	3	3	35
隠岐諸島			2					1					1	4
川尻岬～烏帽子島	17		9			1		1		1	6			35
対馬列島	4	3	3							4				14
烏帽子島～坊ノ岬	17	8	30	1			4	3		5	8	6	1	83
坊ノ岬～鶴御埼	8	2	5			4	3	1		2	2		1	28
南西諸島	5	4	20		2		1	2		7	7		2	50
南方諸島		2	1											3
合計	120	37	104	5	21	15	10	13	0	46	57	22	13	463
領 海 外	14	1	4	0	1	1	1	1	0	19	6	1	1	50

資料 8 平成 26 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	4	20	10			2	1	2		6	8	2	2	57
貨物船	115	70	35							23	10	16	2	271
油送船	17	14	9				2		1	8	6	3		60
漁船	201	17	64	1	14	12	4	10		41	46	8	4	422
引船	21	14	20	1	2	1				3	4	4	2	72
押船	8	5	3	2	1						3	4		26
作業船	17	1	7				1			3	5	2		36
はしけ	4	2	1								2	2		11
台船	10	5	7		1					1	3	2		29
交通船	1		2				1							4
水先船	1													1
公用船	2		4		1						1	1	1	10
遊漁船	21	2	4			1	2	5			2		1	38
瀬渡船					2						2			4
プレジャー ボート	モーター ボート	96	7	46	3	12	3	4		11	12	19	6	219
	水上オート バイ	35		3			1	1		1	27			68
	ヨット	4	1	5		1							1	12
	ボート	8												8
	小計	143	8	54	3	13	4	5	0	0	12	39	19	307
その他	2		1		1						1	2		7
不詳	10													10
合計	577	158	221	7	35	20	16	17	1	97	132	65	19	1,365

資料9 平成26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		342	14	25	63	16	11	13	10	5	7	71	577
衝突(単)		34	4	16	50	19	8	4	4	5	5	9	158
乗揚		136	14	17	34	7	1	1	1	2		8	221
沈没		4	1	2									7
転覆		32		1								2	35
遭難		16		1	1							2	20
浸水		13			3								16
火災		15	1	1									17
爆発						1							1
機関損傷		43	3	11	24	6	1	3	1			5	97
死傷等		88	1	9	9	10	1	1	2	2		9	132
施設等損傷		28	4	9	13	3		3		1		4	65
安全・運航阻害		11	2	1		3						2	19
合計		762	44	93	197	65	22	25	18	15	12	112	1,365

資料 10 平成 26 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	3	3	10	6	4	2	5	6				57
貨物船		1	27	138	36	14	10	13	9	10	13		271
油送船	1	5	11	17	14	2	6			2	2		60
漁船	346	17	26	18	1		1				13		422
引船	39	5	14	9	2						3		72
押船	11	3	9	3									26
作業船	20	2	1	1	1	1	4				6		36
はしけ							1				10		11
台船			1		5	1					22		29
交通船	4												4
水先船	1												1
公用船	4	5	1										10
遊漁船	37										1		38
瀬渡船	4												4
プレジャーボート	モーターボート	192	2									25	219
	水上オートバイ	68											68
	ヨット	12											12
	ボート											8	8
	小計	272	2	0	0	0	0	0	0	0	0	33	307
その他	4	1		1			1						7
不詳	1										9		10
合計	762	44	93	197	65	22	25	18	15	12	112		1,365

資料 11 平成 26 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
	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	12	1	67	1		22	1		21	14	1	110	125
衝突(単)	1		15			8	1		3	2		26	28
乗 揚			5			18			5			28	28
沈 没	3	2	5							3	2	5	10
転 覆	4	2	1							4	2	1	7
遭 難			4			1						5	5
浸 水													0
火 災	2		2							2		2	4
爆 発	1		3							1		3	4
機関損傷													0
死傷等	21	8	47	2		14	3	1	28	26	9	89	124
施設等損傷													0
安全・運航阻害													0
小 計	44	13	149	3	0	63	5	1	57	52	14	269	335
合 計	206			66			63			335			

資料 12 平成 26 年 船種別・死傷者等の状況（理事官が立件したもの）

(単位:人)

船種	区分	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				7			28			2			37	37
貨物船		3		11							3		11	14
油送船		3	1	7							3	1	7	11
漁船		27	12	70				1		4	28	12	74	114
引船		1		5							1		6	7
押船				3									3	3
作業船		1		3				1	1		2	1	3	6
はしけ														0
台船														0
交通船				1			1						2	2
水先船														0
公用船				2									2	2
遊漁船				2	1		11				1		13	14
瀬渡船					1		1				1		1	2
プレジャーボート	モーターボート	6		18			16	2		27	8		61	69
	水上オートバイ			16	1		5	1		23	2		44	46
	ヨット	1									1			1
	ボート			2			1						3	3
	小計	7	0	36	1	0	22	3	0	50	11	0	108	119
その他	2		2							2		2	4	
不詳														0
小計	44	13	149	3	0	63	5	1	57	52	14	269	335	
合計	206			66			63			335				

資料 13 平成 26 年 船種・海難種類別申立て隻数

(単位:隻)

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
船種															
	旅客船	2	4	8									1		15
	貨物船	42	5	14									5		66
	油送船	9	1	3											13
	漁船	124	13	36		6	2	1				7	4	1	194
	引船	7	2	1		1						1			12
	押船	7	2	1		1									11
	作業船	7	1			1						1	1		11
	はしけ	6	2												8
	台船	5	1	1		1						1			9
	交通船	2		1											3
	水先船	1													1
	公用船		1	4		1									6
	遊漁船	15	3	4		1						2	1		26
	瀬渡船	1	1									2			4
プレ ジヤ ー ボ ー ト	モーター ボート	56	8	23	1	3						4	6		101
	水上オート バイ	11	1	1								4			17
	ヨット	3		1									1		5
	ボート	4													4
	小計	74	9	25	1	3	0	0	0	0	0	8	7	0	127
	その他	1	1												2
	合計	303	46	98	1	15	2	1	0	0	0	22	19	1	508

資料 14 平成 26 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					4	45	20					69
5トン未満	1			84	7	36					1	129
5トン以上20トン未満	7			92	8	16	11	1	2	4		141
20トン以上100トン未満	5		2	3		2	5		2			19
100トン以上200トン未満	1	11		5			6		2			25
200トン以上500トン未満	1	36	9	7			3		1			57
500トン以上1,600トン未満	2	7	4				1				1	15
1,600トン以上3,000トン未満		2					1					3
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		7										7
10,000トン以上30,000トン未満		5										5
30,000トン以上		4	1									5
合計	17	73	17	191	19	99	47	1	7	4	2	477

※「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 27 年版レポート 海難審判

平成 27 年 11 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 hqt-jmat@ml.mlit.go.jp