

# JMATニュースレター

Japan Marine Accident Tribunal News Letter

海難審判所 

第 2 号  
平成 22 年 1 2 月 発行



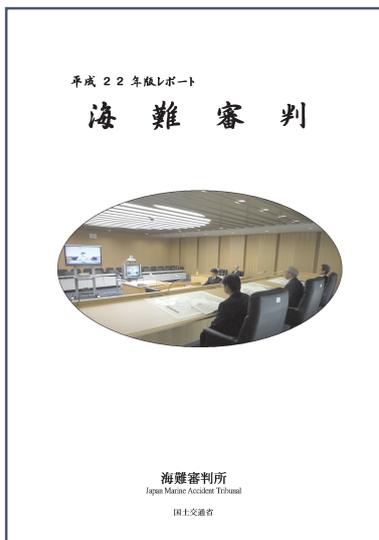
- ◆ 「平成 22 年版レポート 海難審判」の発刊にあたって . . . . . 1
- ◆ 裁決事例
  - ・ 漁船が貨物船の前路に向け左転して、衝突した事例 . . . . . 6
  - ・ 霧のため視界制限状態となった伊豆大島沖合にて、両船とも霧中信号も安全な速力とすることもしないまま、衝突した事例 . . . 7
  - ・ 遊漁船が見張り不十分で、漂泊中のモーターボートを避けずに衝突した事例 . . . . . 8

## ◆ 「平成 22 年版レポート 海難審判」の発刊にあたって ◆

海難審判所では、当所の現状、海難の調査と審判及び海難の発生と裁決における原因などを掲載した、「平成 22 年版レポート 海難審判」を平成 22 年 10 月に発刊しましたので、その概略をご紹介します。

なお、「平成 22 年版レポート 海難審判」は、当所のホームページに掲載していますので、ぜひご覧ください。

<http://www.mlit.go.jp/jmat/kankoubutsu/report.htm>



### ○ 掲載内容

- 巻頭言
- 本編
  - 海難審判所の現状
    - 1 海難審判制度の沿革
    - 2 海難審判所の組織と管轄
    - 3 海難審判所の現状
  - 海難の調査と審判
    - 1 海難調査
    - 2 海難審判
  - 海難の発生と原因
    - 1 海難の発生
    - 2 裁決における原因

### トピックス

### 資料

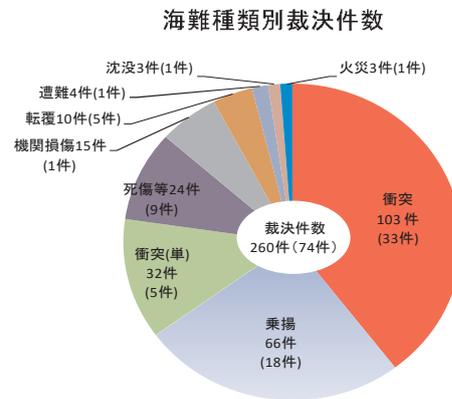


「裁決における原因」では、平成21年に裁決が言い渡された260件380隻の海難種類別裁決件数及び船種・海難種類別裁決隻数などを掲載しています。

海難の発生と原因

2 裁決における原因

平成21年には、260件(74件)の裁決が言い渡されています。衝突が103件(33件)と最も多く、全件数の39%を占めており、以下、乗揚が66件(18件)(25%)、衝突(単)が32件(5件)(12%)、死傷等が24件(9件)(9%)などとなっています。



裁決の対象となった船舶は、380隻(115隻)となっており、船種別では漁船が146隻(43隻)で最も多く、全隻数の38%を占めています。

海難種類別では衝突が215隻(70隻)と最も多く、全隻数の56%を占めています。また、裁決で「原因なし」とされた船舶34隻(13隻)を除いた346隻(102隻)の原因総数は、443原因(138原因)となっています。

※裁決では、1隻の船舶について複数の原因を示すことがあります。

※( )内の件数、隻数及び原因数は、改正前の海難審判法に基づいて行われた裁決のもので内数です。

船種・海難種類別裁決隻数

(単位：隻)

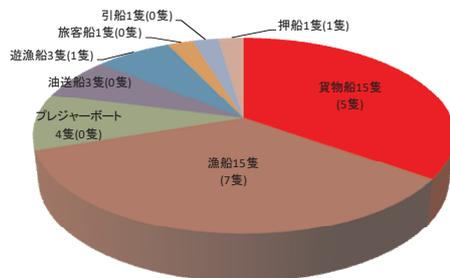
| 海難種類<br>船種 | 衝突       | 衝突(単)  | 乗揚      | 沈没    | 転覆     | 遭難    | 火災    | 機関損傷   | 死傷等     | 合計        |
|------------|----------|--------|---------|-------|--------|-------|-------|--------|---------|-----------|
| 旅客船        | 4 (2)    | 4 (0)  | 1 (0)   |       |        |       |       |        | 2 (0)   | 11 (2)    |
| 貨物船        | 41 (16)  | 7 (2)  | 20 (5)  |       |        |       |       | 5 (0)  |         | 73 (23)   |
| 油送船        | 9 (3)    |        | 4 (1)   |       |        |       |       | 1 (0)  |         | 14 (4)    |
| 漁船         | 85 (23)  | 10 (2) | 20 (7)  |       | 6 (3)  | 3 (1) | 2 (1) | 7 (0)  | 13 (6)  | 146 (43)  |
| 引船         | 3 (2)    | 2 (1)  | 2 (1)   |       |        |       |       |        |         | 7 (4)     |
| 押船         | 3 (2)    |        | 3 (1)   | 1 (0) | 1 (1)  |       |       | 1 (0)  |         | 9 (4)     |
| 作業船        | 1 (0)    |        | 1 (0)   |       |        |       |       |        |         | 2 (0)     |
| 遊漁船        | 19 (8)   | 1 (0)  | 3 (1)   |       |        |       |       |        | 2 (1)   | 25 (10)   |
| はしけ(バージ)   | 2 (2)    |        | 2 (1)   |       |        |       |       |        |         | 4 (3)     |
| プレジャーボート   | 39 (10)  | 9 (1)  | 8 (1)   | 2 (1) | 3 (1)  |       |       |        | 7 (2)   | 68 (16)   |
| 交通船        | 1 (0)    |        |         |       |        |       |       |        |         | 1 (0)     |
| 台船         | 1 (1)    | 1 (0)  |         |       | 1 (1)  |       |       |        |         | 3 (2)     |
| 公用船        |          |        |         |       |        |       |       | 1 (1)  |         | 1 (1)     |
| 瀬渡船        | 1 (0)    |        | 2 (1)   |       |        | 1 (0) |       |        | 1 (0)   | 5 (1)     |
| その他        | 6 (1)    |        | 3 (0)   |       |        |       | 1 (0) |        | 1 (1)   | 11 (2)    |
| 合計         | 215 (70) | 34 (6) | 69 (19) | 3 (1) | 11 (6) | 4 (1) | 3 (1) | 15 (1) | 26 (10) | 380 (115) |

摘示された原因をみると、「見張り不十分」が144原因(45原因)と最も多く、全原因数の32%を占めており、次いで「航法不遵守」が46原因(15原因)、「居眠り」が39原因(10原因)などとなっています。(資料1、2表参照)

「航法不遵守による海難」では、海上衝突予防法が適用された事件及び港則法が適用された事件の原因数などを、また、航法不遵守による海難の裁決事例を掲載しています。

## 海難の発生と原因

### 航法不遵守による海難



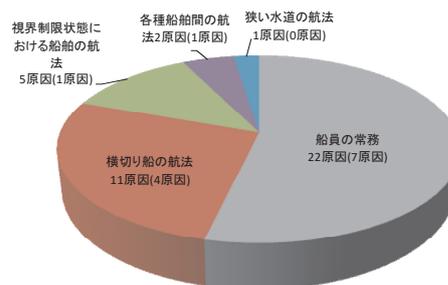
航法不遵守が原因とされる事件の原因数は 46 原因(15 原因)で、見張り不十分に次ぐ原因数となっています。

船種別にみると、貨物船と漁船がそれぞれ 15 隻(5 隻、7 隻)で最も多く、次いでプレジャーボートが 4 隻(0 隻)などとなっています。

また、航法不遵守の 46 原因(15 原因)のうち、海上衝突予防法が適用された事件は 41 原因(13 原因)、港則法が適用された事件は 5 原因(2 原因)となっています。

#### (1) 海上衝突予防法が適用された事件

海上衝突予防法が適用された事件では、「船員の常務」が 22 原因(7 原因)と最も多く、次いで「横切り船の航法」が 11 原因(4 原因)、「視界制限状態における船舶の航法」が 5 原因(1 原因)、「各種船舶間の航法」2 原因(1 原因)、「狭い水道の航法」1 原因(0 原因)となっています。



「船員の常務」では、居眠りなどにより錨泊船や漂泊船へ衝突している事件が最も多く、また、航行船において、航過直前に相手船の前路に進出し、衝突の危険を生じさせているものなどもあります。「横切り船の航法」では、10 件(4 件)の衝突事件のうち、貨物船と漁船との衝突が 4 件(3 件)、貨物船と遊漁船との衝突及び油送船と漁船との衝突がそれぞれ 2 件(0 件)、漁船同士及び護衛艦と漁船との衝突がそれぞれ 1 件(0 件、1 件)となっています。避航船は、「小型船である相手船が自船を避けてくれると思った」、「10 度ほど左転したのでいずれ相手船の方位が船尾方に変わってゆくものと思った」などの思い込みにより相手船の進路を避けることなく、衝突に至っており、保持船でも、同様に「接近すれば、自船をかかわすものと考えていた」、「相手船が他の漁船と同じように自船を避航するものと思った」などの思い込みにより、警告信号も行わず機関を停止するなどの協力動作をとることなく、衝突しています。

#### (2) 港則法が適用された事件

港則法が適用された 4 件(2 件)では、港の防波堤の入口又は入口付近で衝突した事件が 2 件(1 件)、関門港における特定航法が 1 件(0 件)、航路への入航船が航路を航行している出航船の進路を避けずに斜行する針路で入航し衝突したものが 1 件(1 件)となっています。

※ ( ) 内の原因数、隻数及び件数は、改正前の海難審判法に基づいて行われた裁決のもので内数です。

「船種別海難」では、旅客船，貨物船，油送船，漁船及びプレジャーボートの原因数などを，また，船種別海難の裁決事例を掲載しています。

## 海難の発生と原因

### 船種別海難

#### (1) 旅客船

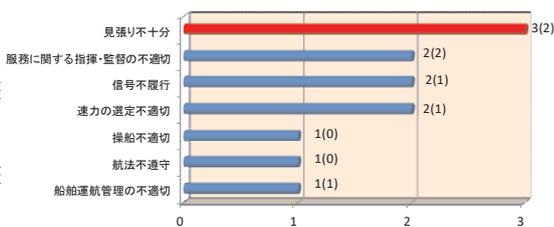
旅客船は、11件11隻（2件2隻）で、衝突及び衝突（単）がそれぞれ4件4隻（衝突2件2隻）、死傷等が2件2隻、乗揚が1件1隻となっています。

旅客船海難での負傷者数は23人にのぼり、うち19人の旅客が負傷しており、衝突で1隻、衝突（単）で2隻、死傷等1隻で旅客に負傷者が生じております。

衝突の4隻を原因別に見てみると、3隻（2隻）で「見張り不十分」が原因とされています。「航法不遵守」は船員の常務が1隻となっています。

衝突（単）の対象物は岸壁2、防波堤1、岩場1となっており、旅客が負傷した2隻は、「気象・海象に対する配慮不十分」及び「船位不確認」が原因となっています。

衝突の原因(4隻12原因)



#### (2) 貨物船

貨物船は、63件73隻（20件23隻）で、海難種類では衝突が31件41隻（13件16隻）で最も多く、次いで乗揚が20件20隻（5件5隻）、衝突（単）7件7隻（2件2隻）、機関損傷5件5隻となっています。また、衝突において5隻（2隻）が全損となっています。

衝突の原因(34隻54原因)



衝突では41隻（16隻）中、原因ありとされた34隻（12隻）のうち、半数の17隻（6隻）で「見張り不十分」が原因とされています。「見張り不十分」の詳細は、見張りなしが5隻（2隻）、相手船に気付かなかった6隻（3隻）、動静監視不十分6隻（1隻）となっています。「見張り不十分」の中には、「前路を一瞥し他船がないと思い、携帯のメール作成に気をとられて衝突したもの」などがあります。

乗揚の原因(20隻23原因)



乗揚では20隻中、約6割の13隻（2隻）で居眠りが原因で乗り上げています。13隻は全て単独当直によるもので、その当直姿勢は、9隻（1隻）がいす等に腰掛けた姿勢で、4隻（1隻）が航海コンソールに肘を乗せて立った姿勢で、それぞれ発生しています。

(3) 油送船

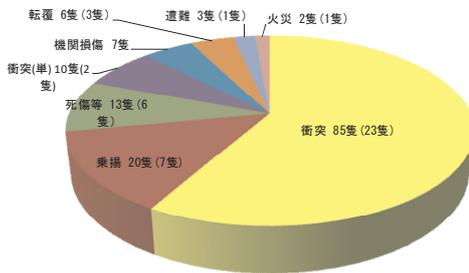
油送船は、14 件 14 隻（4 件 4 隻）で、海難種類では衝突が 9 件 9 隻（3 件 3 隻）で最も多く、次いで乗揚が 4 件 4 隻（1 件 1 隻）、機関損傷 1 件 1 隻となっています。

衝突では、9 隻のうち、約半数の 5 隻（2 隻）で「見張り不十分」が原因とされています。「見張り不十分」の詳細は、相手船に気付かなかつた 2 隻（1 隻）、動静監視不十分 3 隻（1 隻）となっています。



(4) 漁船

漁船は、123 件 146 隻（38 件 43 隻）で、海難種類では衝突が 63 件 85 隻（19 件 23 隻）で最も多く、次いで乗揚が 20 件 20 隻（7 件 7 隻）、死傷等 12 件 13 隻（5 件 6 隻）、衝突（単）が 10 件 10 隻（2 件 2 隻）、機関損傷 7 件 7 隻などとなっています。

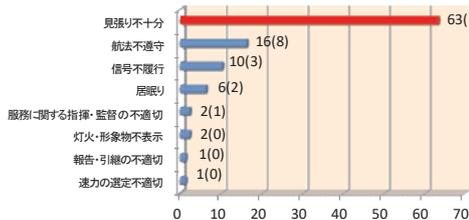


死亡・行方不明者は、16 隻 21 人（7 隻 8 人）にのぼり、その海難種類は衝突 4 隻（2 隻）、転覆 2 隻、死傷等 10 隻（5 隻）となっています。

衝突では 85 隻中、原因ありとされた 80 隻（22 隻）のうち、63 隻（15 隻）で「見張り不十分」が原因とされています。

「見張り不十分」の詳細は、見張りなし 27 隻（8 隻）、衝突直前まで相手船に気付かなかつた 26 隻（6 隻）、動静監視不十分 10 隻（1 隻）となっています。

衝突の原因(80 隻 101 原因)

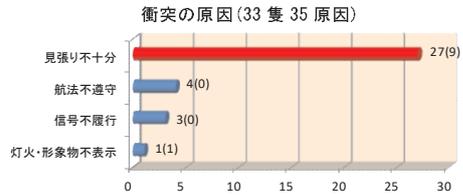


(5) プレジャーボート

プレジャーボートは、58 件 68 隻（15 件 16 隻）で、海難種類では衝突が 30 件 39 隻（9 件 10 隻）で最も多く、次いで衝突（単）9 件 9 隻（1 件 1 隻）、乗揚 8 件 8 隻（1 件 1 隻）、死傷等 6 件 7 隻（2 件 2 隻）などとなっています。

死傷者は、37 隻 74 人で、その海難種類は衝突 21 隻（7 隻）、衝突（単）8 隻（1 隻）、死傷等 6 隻（2 隻）、乗揚 1 隻、転覆 1 隻（1 隻）となっています。

衝突では 39 隻中、原因ありとされた 33 隻（9 隻）のうち、約 8 割にあたる 27 隻（9 隻）で「見張り不十分」が原因とされています。



※（ ）内の件数、隻数及び原因数は、改正前の海難審判法に基づいて行われた裁決のもので内数です。

ご意見ご要望はこちらまで  
 〒100-8918 東京都千代田区霞が関 2-1-2  
 海難審判所書記課  
 E-mail: [jmat@mlit.go.jp](mailto:jmat@mlit.go.jp)  
 TEL: 03-5253-8826  
 FAX: 03-5253-8947  
 URL (ホームページアドレス): <http://www.mlit.go.jp/jmat/index.htm>



事例

①

漁船が貨物船の前路に向け左転して、衝突した事例

S丸：貨物船 9,813ト 乗組員11人 乗用車88台 コンテナ186個等 阪神港大阪区→那覇港  
一等航海士：四級海技士（航海）免許 懲戒：1箇月停止

K丸：漁船 14.73ト 乗組員6人 那覇港新港ふ頭小船だまり→同港北方沖合の漁場  
船長：小型船舶操縦士免許 懲戒：1箇月停止  
操縦者：操縦免許なし

発生日時場所：平成20年10月23日04時52分

沖縄県国頭郡本部町水納島南方沖合

気象海象：晴 風力1 北北東風 下げ潮中央期 視界良好



沖縄県水納島南方沖合

海難の概要

水納島南方沖合において、K丸は、無難に航過する態勢のS丸の前路に向けて左転を繰り返し北上中、またS丸は、警告信号を行わず、衝突を避けるための措置をとらないまま南下中、衝突した。衝突の結果、両船に損傷を生じさせるとともに、K丸の乗組員3人が肺挫傷等により死亡した。

(裁決は、[http://www.mlit.go.jp/jmat/saiketsu/saiketsu\\_kako/22nen/naha/nh2208/21nh003.html](http://www.mlit.go.jp/jmat/saiketsu/saiketsu_kako/22nen/naha/nh2208/21nh003.html) からご覧いただけます。)

S丸

03時30分

一等航海士が二等航海士から当直を引き継ぎ、甲板手を手動操舵に当たらせ、進行。

04時39分

船首方約6海里のところK丸のmast灯を初認。

04時45分半

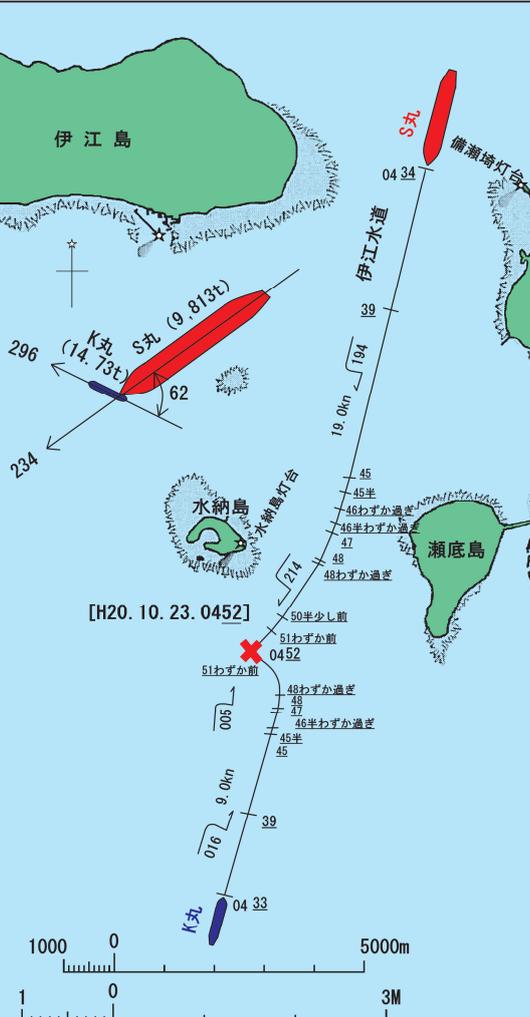
自船の船位が予定針路線より左方に偏位していたので、右転してK丸を左舷側に見る態勢とすることにし、右転を開始。

04時48分少し前

K丸が左転したことに気づき、自船の存在を知らせてK丸に右転を促すつもりで、昼間信号灯による短5回の点滅信号を行い、予定針路の214度で続航。

04時48分わずか過ぎ

両船が同じ針路及び速力のまま進行すれば、K丸の船首方を無難に航過する態勢であったところ、K丸が左転を始め、その後、小角度の左転を繰り返しながら、新たな衝突の危険がある態勢で接近したが、昼間信号灯による点滅信号を行ったので、いずれ自船の進路を避けるものと思い、警告信号を行わず、また大幅に減速するなど、衝突を避けるための措置をとることなく続航し、衝突。



04時48分わずか過ぎ

S丸が自船の前路に向かって接近してくるので、両船が同じ針路及び速力で進行すれば、自船の船首方を無難に航過する態勢であったが、距離を広げるつもりで約10度左転したところ、依然として、右前方から自船の前路に向かって接近するので、その後、S丸の前路に向けて5度ないし10度の左転を繰り返し、S丸に対し新たな衝突の危険を生じさせる状況となったまま続航し、衝突。

04時47分

S丸が正船首方や右舷側2.0海里に接近したが、接近する他船を認めたときの報告について具体的な指示がなかったので、船長に報告しないまま、水納島寄り左転してS丸を右舷側に替わすことにし、005度に転じて続航。

04時45分

正船首方や右舷側3.0海里にS丸のレーダー映像を初認。

03時ごろ

船長は眠気と疲れを感じたので休息を取ることとし、操舵室にいた操縦免許を有しない者に単独で操縦させることとした。

K丸 船長 → 操縦者 平素、何かあれば起こすように言っており、改めて指示するまでもないと思い、接近する他船を認めたときには報告するよう具体的な指示をしなかった。

K丸

船長は自ら操船指揮を執れるよう報告の指示の徹底を！

他船が接近したときなど、船長が操船指揮を執れるよう、船長はどのようなときに当直者に報告をさせるか、具体的な指示の徹底をするとともに、当直者は必ず船長に報告するようにしましょう。

事例  
②

霧のため視界制限状態となった伊豆大島沖合にて、両船とも霧中信号も安全な速力とすることもしないまま、衝突した事例

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

**T号**：貨物船（マレーシア船籍） 5,555ト 乗組員20人 空倉 木更津港  
発生日時場所：平成21年7月7日22時04分少し過ぎ → 阪神港神戸区  
伊豆大島西北西方沖合

気象海象：霧 風力4 南南西風 下げ潮末期 視程約200m  
微弱な北向き海潮流



伊豆大島西北西方沖合

海難の概要

霧のため視界制限状態となった伊豆大島西北西方沖合で、両船とも、霧中信号を行うことも、安全な速力に減じることもしないまま航行中、衝突した。衝突の結果、Y丸は船首部を圧壊するとともに球状船首の右方への曲損を生じ、T号は右舷船首部に破口を伴う凹損を生じた。

（裁決は、[http://www.mlit.go.jp/jmat/saiketsu/saiketsu\\_kako/22nen/yokohama/yh2208/22yh017.html](http://www.mlit.go.jp/jmat/saiketsu/saiketsu_kako/22nen/yokohama/yh2208/22yh017.html) からご覧いただけます。）

T号

22時01分半わずか前

Y丸が右舷船首1.0海里になり、このまま続航すると著しく接近することを避けることができない状況となったが、依然、動静監視不十分で、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力に減じることも、また、必要に応じて停止することもなく、このときY丸が右転したことに気付かないまま、続航し、衝突。

21時57分半少し前

依然、西行船に後続すればY丸が接近してこないと思いき、レーダーによる動静監視を十分に行うことなく、小刻みの左転を続け、続航。

21時52分

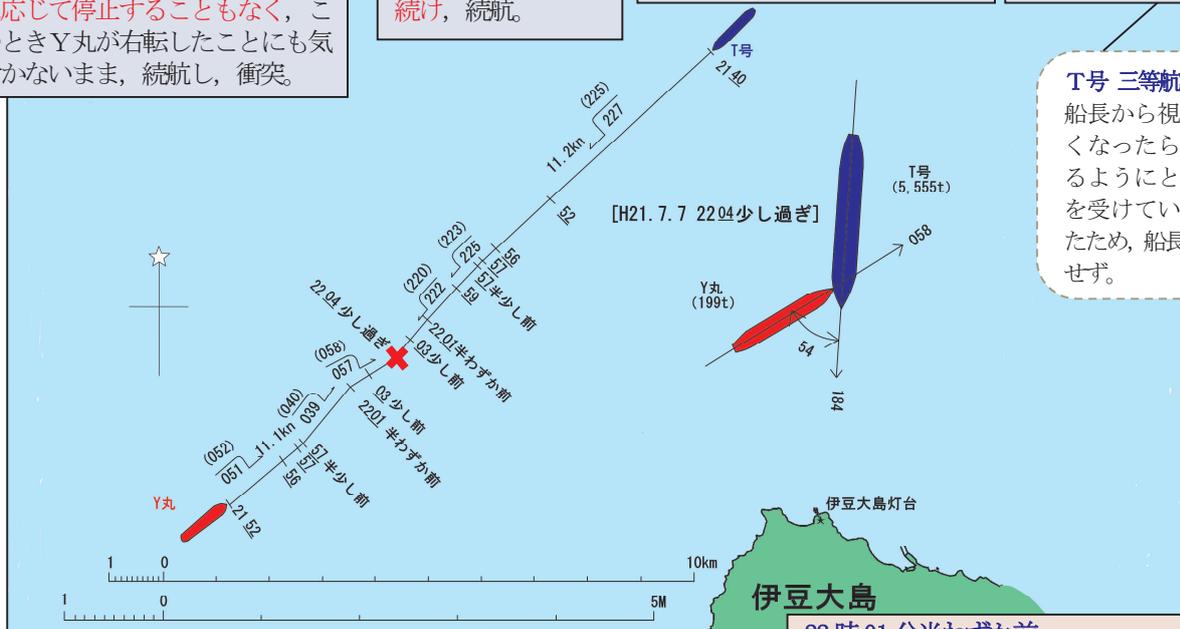
Y丸の映像を右舷船首4.5海里に初認したが、左舷船首を航行している2隻の西行船に後続すれば、Y丸が接近してこないと思いき、霧中信号を行うことも、安全な速力にすることもしないまま、続航。

21時40分

霧により視程が約0.5海里の視界制限状態の下、三等航海士は甲板部員とともに見張りに当たり、11.2ノットの速力で、自動操舵により進行。

T号 三等航海士

船長から視界が悪くなった知らせを受けていなかったため、船長に報告せず。



Y丸

21時52分

霧により視程が約200mの視界制限状態の下、船長は二等航海士とともに見張りに当たり、11.1ノットの速力で、自動操舵により進行。

21時56分

左舷船首3.0海里にT号の映像を初認したが、霧中信号を行うことも、安全な速力にすることもなく、同じ針路、速力で続航。

21時57分半少し前

T号が2.5海里に接近し、このまま進行すると同船と著しく接近する状況であると判断したが、T号との行き会い関係を解消するため、針路を左に転じ、続航。

22時01分半わずか前

T号が右舷船首1.0海里になり、このまま続航すると著しく接近することを避けることができない状況となったが、左転したにもかかわらず、T号の映像に明確な方位の変化が認められなかったことから、右転すればT号と左舷を対して無難に航過できるものと思いき、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、また、必要に応じて停止することもなく、続航し、衝突。

霧中では早め、早めの動作を！

霧中での左転は原則禁止です。右転、減速は早めに大きく！また、危ないかなと不安を感じたら、大幅な減速あるいは停止するようにしましょう。

事例

③

遊漁船が見張り不十分で、漂泊中のモーターボートを避らずに衝突した事例

**K丸**: 遊漁船 4.9t 乗組員1人 釣り客7人 青森県平館港→津軽半島北岸沖合の釣り場  
船長: 小型船舶操縦士免許 懲戒: 1箇月停止

**D丸**: モーターボート 7.11m 乗組員1人 同乗者2人 平館港(漂泊中)  
船長: 小型船舶操縦士免許 懲戒: 戒告

発生日時場所: 平成21年8月8日11時30分 青森県平館港  
気象海象: 晴 風力2 東南東風 上げ朝初期



青森県平館港

海難の概要

平館港において、**K丸**は遊漁を終えて帰航中、**D丸**は釣りをしながら漂泊中、衝突した。衝突の結果、**K丸**は右舷船首部外板に擦傷を負い、**D丸**は船首部ブルワークに破損等を負った。

(裁決は、[http://www.mlit.go.jp/jmat/saiketsu/saiketsu\\_kako/22nen/sendai/sd2206/21sd033.html](http://www.mlit.go.jp/jmat/saiketsu/saiketsu_kako/22nen/sendai/sd2206/21sd033.html) からご覧いただけます。)

11時29分

衝突のおそれのある態勢で**D丸**に接近したが、転針するとき、防波堤入口方向を一べつして他船が見当たらなかったことから、他船は無いものと思い、**船首を左右に振るなど船首死角を補う見張りを十分に行わなかった**ので、**D丸**に気付かず、レーダーを見ることもなく続航し、衝突。

11時25分

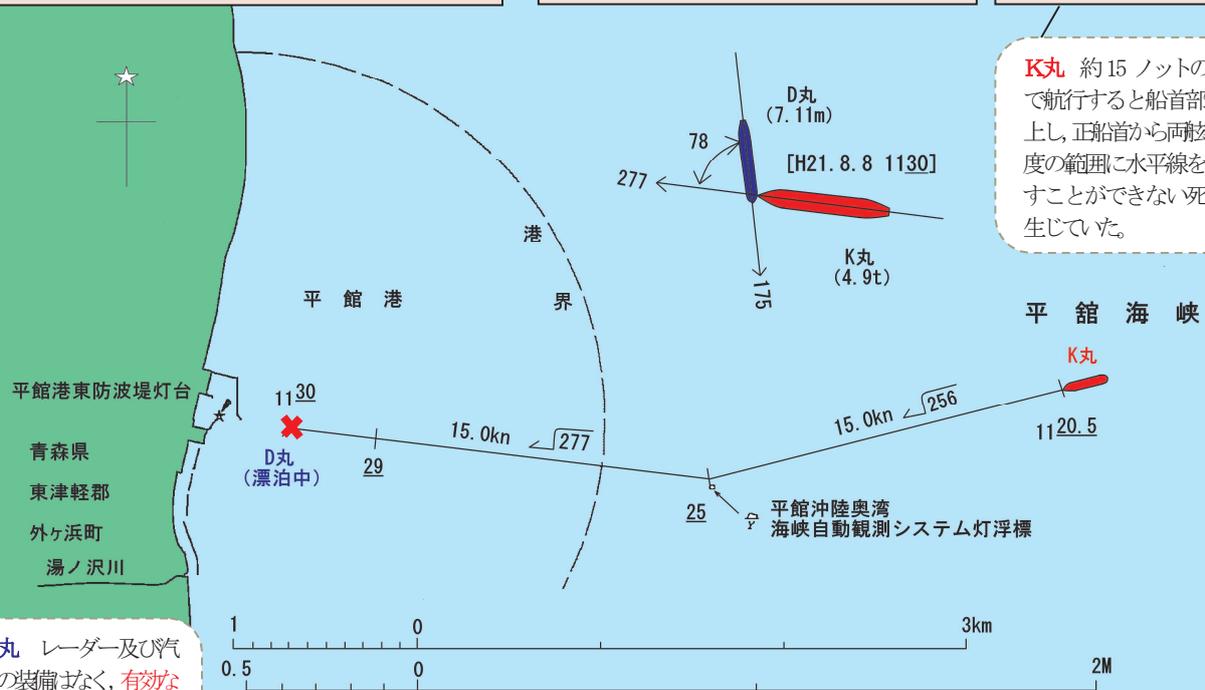
平館港の防波堤入口方向を一べつして平館港東防波堤灯台を確認したものの、同防波堤入口東方約300mのところまで漂泊中の**D丸**を見落とし、針路を277度に転じ、船首死角が生じた状態で続航。

**K丸**

11時20分

遊漁を終え、帰途に就くこととし、15.0ノットの速力で、手動操舵機により進行。

**K丸** 約15ノットの速力で航行すると船首部が浮上し、正船首から両舷各12度の範囲に水平線を見通すことができない死角が生じていた。



**D丸** レーダー及び汽笛の装備はなく、有効な音響による信号を行うことができる手段が講じられていなかった。

**D丸**

08時30分

陸岸から約400m沖合の平館港港域内に至り、機関を停止して漂泊し、釣りを始めた。

11時25分

南方に向首する態勢で漂泊していたとき、左舷正横少し前方1.3海里のところ、自船に向首する態勢となった**K丸**の船首部を初認し、同船の船首部が操縦席が隠れるほど浮上していることから、自船に気付いていない可能性があると考え、**K丸**に対する動静監視を続けた。

11時29分

**K丸**が左舷船首460mとなり、その後衝突のおそれのある態勢で接近することを認めたが、同船が間もなく入港に備えて減速し、漂泊中の自船に気付いて避航動作をとるものと思い、**有効な音響信号装置不装備で避航を促す音響信号を行わず、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漂泊を続け、衝突**

音響信号の備えを!

平成22年1月から9月までに言い渡した裁決の衝突事件99件のうち、約4割の36件が錨泊・漂泊中に発生しています。錨泊・漂泊中では他船から見落とされがちです。**有効な音響による信号を行うことができる手段を講じ、他船が近づいたら、鳴らすようにしましょう。**



JMATニュースレターは、今後も更に内容の充実を図っていきたいと思いますので、皆様のご意見、ご要望をお待ちしております。