

平成 22 年版レポート

海難審判



海難審判所
Japan Marine Accident Tribunal

国土交通省

巻頭言

「平成 22 年版レポート 海難審判」の発刊にあたって

海難審判所は、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行政処分を行うための調査と審判を行い、もって海難の発生防止に寄与することを目的とする国土交通省の特別の機関として、平成 20 年 10 月 1 日に旧海難審判庁より分離・設置されました。

海難審判所の任務は、裁判類似の厳正な手続きが定められた海難審判法に則り、海事に関する豊富な知識・経験を有する理事官及び審判官によって行われる、海難調査及び対審方式による海難審判を通じて、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の行為のうち、海難防止の観点からの確に過失を認定することにより、最も効果的な同種海難の再発防止策を示すことであり、このことを教訓として海上における人命・財産の安全確保及び環境保全に寄与するものと確信しております。

一昨年、千葉県野島埼沖での護衛艦とまぐろ延縄漁船の衝突事件、青森県陸奥湾でのほたて漁船の沈没事件、千葉県犬吠埼沖でのまき網漁船の転覆事件、兵庫県明石海峡での貨物船など 3 隻の衝突事件、また、昨年 4 月には長崎県平戸沖でのまき網漁船の転覆事件、本年 1 月には長崎県五島沖での底曳き網漁船の沈没事件等、近年、多数の乗組員が死亡・行方不明となる悲惨で深刻な海難が多発している状況にあります。このうち、旧海難審判庁から引き継いだ、千葉県野島埼沖での護衛艦とまぐろ延縄漁船の衝突事件は昨年 1 月に、兵庫県明石海峡での貨物船など 3 隻の衝突事件は本年 3 月にそれぞれ裁決を言い渡しました。今後も、当所の審判対象となる海難につきまして、的確な審判を行うことにより同種海難の再発防止に努めます。

また、海難審判所は、テレビ会議システム等 I T 技術を活用した海難調査・審判の業務改善に、GPS・AIS・VDR データ等証拠の集取・分析による海難調査・審判の精度化にそれぞれ取り組み、海難の再発防止のための機能強化の推進を図っております。

「平成 22 年版レポート 海難審判」で、海難審判所の現状と海難審判行政に対するご理解を一層深めていただき、本レポートに掲載の事件事例を他山の石として安全運航されますようお願いいたします。

平成 22 年 10 月 海難審判所長

平成22年版レポート 海難審判 目次

巻頭言

本編

海難審判所の現状	1
1 海難審判制度の沿革	1
2 海難審判所の組織と管轄	2
3 海難審判所の現状	4
海難の調査と審判	7
1 海難調査	7
2 海難審判	9
海難の発生と原因	11
1 海難の発生	11
主要な海難の概要	12
2 裁決における原因	14
航法不遵守による海難	15
横切り船の航法不遵守による海難の裁決事例	17
視界制限状態における航法不遵守による海難の裁決事例	19
各種船舶間の航法不遵守による海難の裁決事例	21
船種別海難	23
旅客船による海難の裁決事例	25
貨物船による海難の裁決事例	27
油送船による海難の裁決事例	29
漁船による海難の裁決事例	31
プレジャーボートによる海難の裁決事例	33

トピックス

JMATニュースレター、海難審判所ホームページ、 子どもたちへの広報活動	35
---	----

【資料】

資料 1	海難種類別原因分類	36
資料 2	船種別原因分類	37
資料 3	発生水域別件数	38
資料 4	特定港、湖・河川における海難種類別発生件数	38
資料 5	主要水道における海難種類別発生件数	40
資料 6	主要海域における海難種類別発生件数	40
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	41
資料 8	船種・海難種類別発生隻数	42
資料 9	海難種類・トン数別発生隻数	43
資料 10	船種・トン数別発生隻数	44
資料 11	海難種類別・死傷者等の状況	45
資料 12	船種別・死傷者等の状況	46
資料 13	船種・海難種類別申立て隻数	47
資料 14	裁決における船種・海難種類別隻数	48
資料 15	裁決におけるトン数・船種別隻数	48
資料 16	裁決における免許種類別懲戒状況	49

海難審判所の現状

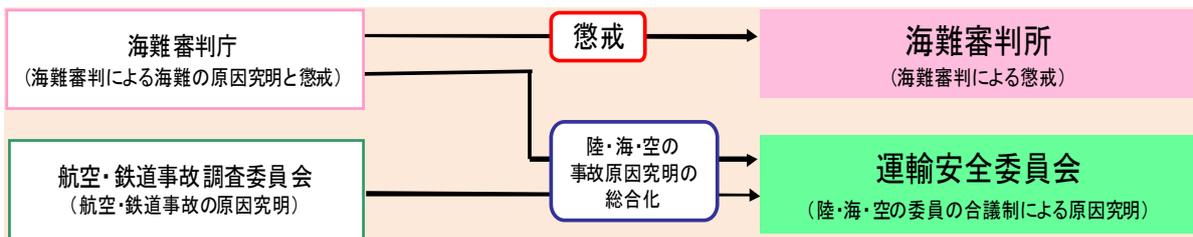
1 海難審判制度の沿革

海難審判制度は、明治9年布告制定された「西洋形商船船長運転手及機関手試験免状規則」及び「西洋形船水先免状規則」により海員審問制度が設けられたことに始まり、その後、明治30年7月に施行された海員懲戒法により単独の法制度として確立されて100有余年、また、戦後、海難審判法が昭和23年2月に施行されて以来、60数年を経過しました。

戦前の海員懲戒法は、我が国における国際的地位の向上と、資本主義経済の急速な発展を背景とする海運、造船各企業の成長に対応して、海員の免状、懲戒について、特別な官庁を設けてこれに審判を行わせることが、公平な処分を行うため必要であるとの認識のもと制定されました。当時の逓信省に設置され、地方海員審判所、高等海員審判所において審判を行う、二審制を採用していました。昭和20年5月に運輸省が設置されたことから、海員審判所は同省所属となり、その後、内航海運の輸送量が急増するに従い、海難の発生件数も増加傾向を示し、海員の懲戒により海難の防止を図る海員懲戒法では、その効果が十分に得られないとして、昭和23年2月の海難審判法の施行に伴い、海難審判所と改称し、さらに、昭和24年6月の国家行政組織法の施行に伴い、海難審判庁と改称して、運輸省の外局となりました。以後、海難審判庁は、海難の原因究明と、船員等の懲戒を行う機関として、広く海事社会に貢献してきました。平成18年には、海難の再発防止に向けたさらなる積極的な働きかけを行うため、いわゆる運輸安全一括法の中で海難審判法の改正を行い、当面緊急に改善すべき措置として国土交通大臣及び関係行政機関の長に対し、海難の発生の防止のため講ずべき施策について意見を述べるができることとされました。海難審判庁が裁決等を通じて得た海難に係る情報や導き出した教訓を有効活用して、積極的に国土交通大臣等に対して提言を行い、この提言を通じて広く海事社会に海難の再発防止を訴えていくこととしたものでした。

平成20年10月1日の海難審判所及び運輸安全委員会の発足は、陸・海・空の各交通モードにおける事故の多様化、複雑化に伴い、国民の安全・安心に対する関心も日に日に高まって事故調査機関に寄せられる期待の高まりも著しいものがあり、また、国際的にも事故調査機関を取り巻く環境が変化したことによるものです。海難調査については、国際海事機関(IMO)において、責任追及の手續から分離した、再発防止のための「原因究明型」の海難調査が求められ、平成20年5月に開催された第84回海上安全委員会(MSC84)において、「海上事故又は海上インシデントの安全調査のための国際基準及び勧告される方式に関するコード(事故調査コード)」及び同コードを強制化するSOLAS条約改正案が採択され、平成22年1月1日に発効しました。海難により毎年多くの死傷者が発生していることも踏まえると、適確にSOLAS条約への対応を行い、海難の原因究明、再発防止に万全を期することが必要であり、また、陸・海・空各交通モードのいずれの分野においても、ヒューマンファクター、金属工学、気象等様々な分野の専門家を集めて、原因の多様化、複雑化に対応して、事故原因究明機能を高度化する必要性が指

摘されてきました。さらに、旧航空・鉄道事故調査委員会については、平成 13 年、平成 18 年の法改正時の国会審議において、諸外国の例を参考にしつつ、体制・機能の強化、陸・海・空にわたる業務範囲の拡大の必要性について検討すべき旨、衆議院・参議院で附帯決議がなされていました。これらを踏まえ、陸・海・空の事故原因究明機能の強化・総合化を図るため、平成 20 年 10 月、国土交通省の外局として運輸安全委員会を設立し、併せて旧海難審判庁が行ってきた海難審判による懲戒機能を行う海難審判所を、国土交通省の特別の機関として設立することとなりました。このため、海難審判法及び航空・鉄道事故調査委員会設置法の改正を含む「国土交通省設置法等の一部を改正する法律案」を第 169 回国会へ提出し、平成 20 年 4 月 25 日成立、5 月 2 日公布され、10 月 1 日より施行されました。

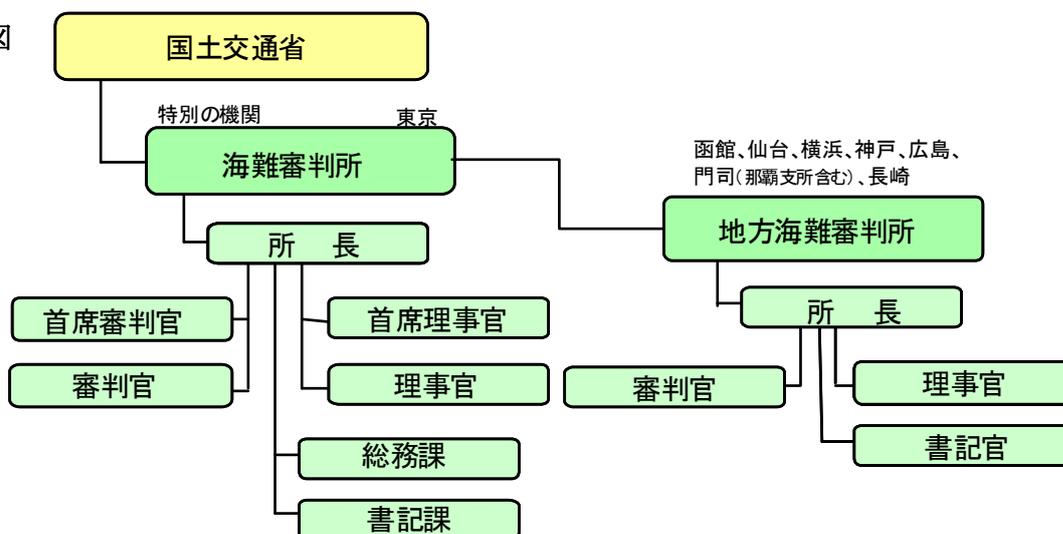


2 海難審判所の組織と管轄

海難審判所は、国土交通省の特別の機関として設置され、その組織は、現在、審判官 25 人及び理事官 23 人と、40 人の職員、88 名から構成されており、東京に海難審判所、全国 8 箇所に函館地方海難審判所（函館市）、仙台地方海難審判所（仙台市）、横浜地方海難審判所（横浜市）、神戸地方海難審判所（神戸市）、広島地方海難審判所（広島市）、門司地方海難審判所（北九州市）、長崎地方海難審判所（長崎市）、門司地方海難審判所那覇支所（那覇市）がそれぞれ設けられています。

組織改編に伴い、海難審判制度を二審制から一審制に改め、東京の「海難審判所」においては「重大な海難」^(注)を、「地方海難審判所」においてはそれ以外の海難を取り扱うこととなり、「海難審判所」では 3 名の審判官、「地方海難審判所」では通常 1 名の審判官で海難審判を行うこととなりました。

組織図



管轄図

函館：函館地方海難審判所
 仙台：仙台地方海難審判所
 横浜：横浜地方海難審判所
 神戸：神戸地方海難審判所
 広島：広島地方海難審判所
 門司：門司地方海難審判所
 長崎：長崎地方海難審判所
 那覇：門司地方海難審判所
 那覇支所



(注)

海難審判所（東京）管轄

重大な海難（海難審判法施行規則第 5 条）

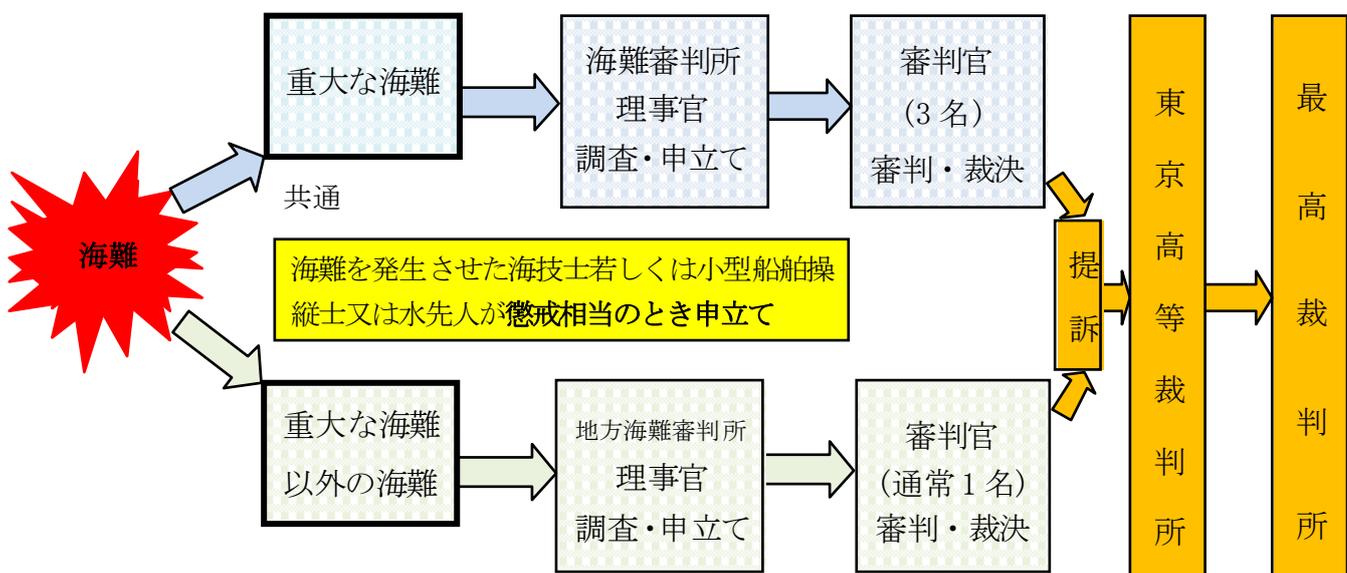
- 1 旅客のうちに、死亡者若しくは行方不明者又は 2 人以上の重傷者が発生したもの
- 2 5 人以上の死亡者又は行方不明者が発生したもの
- 3 火災又は爆発により運航不能となったもの
- 4 油等の流出により環境に重大な影響を及ぼしたもの
- 5 次に掲げる船舶が全損となったもの
 - イ 人の運送をする事業の用に供する 13 人以上の旅客定員を有する船舶
 - ロ 物の運送をする事業の用に供する総トン数 300 トン以上の船舶
 - ハ 総トン数 100 トン以上の漁船
- 6 前各号に掲げるもののほか、特に重大な社会的影響を及ぼしたものとして海難審判所長が認めたもの

3 海難審判所の現状

旧法の時代から海難については、船員等の海難原因に係わる行為を認定し、それらの者の故意又は過失を確定し、懲戒の量定を定めることが容易ではないことから、海事知識・経験を有する公正中立な立場の審判官が当事者の責任を認定するという裁判類似の慎重な手続がとられてきました。このため、国土交通省の特別の機関となった海難審判所においても、引き続き、従来の海難審判と同様に理事官による調査・申立てと、対審形式による審判により、海難を発生させた海技士若しくは小型船舶操縦士又は水先人の職務上の故意又は過失を明らかにし、懲戒を行うこととなりました。主な改正点は次のような事項ですが、海難審判はほぼ従来どおりの手続で行っています（海難審判の業務の流れ（略図）参照）。

- ① 海難審判を、海難原因究明を目的とし併せて懲戒を目的としたものから、「懲戒」を目的としたものへ見直し（海難原因究明等の目的に係る規定を削除）、
- ② 海難審判の実施機関を、国土交通省の外局である「海難審判庁」から、同省の特別の機関である「海難審判所」及び「地方海難審判所」に改組、
- ③ 以上の組織改正を踏まえ、地方海難審判庁と高等海難審判庁における「二審制」から、海難審判所又は地方海難審判所における「一審制」に改め、参審員制度の廃止等を行った。

海難審判の業務の流れ（略図）



また、海難審判所では、次のことを積極的に推進しています。

○ IT機器を活用した業務の効率化の推進

従来から理事官の調査においては海難関係者の利便性を考え、テレビ会議システムを活用してきましたが、新たな制度として「テレビ会議システムによる尋問」を設け、受審人等が遠隔地に居住しているために出廷して海難審判を受けることが困難なときには、最寄りの海難審判所に出頭して、テレビ会議システムを利用することにより、海難審判を受けられるようになりました。

- GPS・AIS・VDR等の航海計器のデータのより積極的な活用の推進
- ホームページの充実を図り、より国民に向けた情報の発信の推進等

テレビ会議システムによる審判の様子（東京 ↔ 長崎）



実施海難審判所

テレビ会議
システム回線



出頭海難審判所

○海難とは???

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

ところで、海難審判法は平成20年5月2日に改正され、平成20年10月1日に施行されました。対象となる海難に変化はあったのでしょうか？新旧の条文を見てみましょう。

○海難審判法（昭和22年法律第135号）（抄）

改正後	改正前
<p>（定義）</p> <p>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。</p> <p>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</p> <p>二 船舶の構造、設備又は運用に関連した人の死傷</p> <p>三 船舶の安全又は運航の阻害</p>	<p>第2条 左の各号の一に該当する場合には、この法律による海難が発生したものとする。</p> <p>一 船舶に損傷を生じたとき、又は船舶の運用に関連して船舶以外の施設に損傷を生じたとき。</p> <p>二 船舶の構造、設備又は運用に関連して人に死傷を生じたとき。</p> <p>三 船舶の安全又は運航が阻害されたとき。</p>

比較してみますと、改正前の第2条第1号の「船舶に損傷を生じたとき」の部分が異なります。これは、本来の使用目的によらず船舶が損傷した場合も対象に含まれるとも解釈できることから、「船舶の運用に関連した船舶の損傷」に限るとの用語の整理が行われました。

では、第2条の各号について具体例を示しながら、見てみましょう。

「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」

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

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

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

「二 船舶の構造、設備又は運用に関連した人の死傷」

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

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

「三 船舶の安全又は運航の阻害」

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

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

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

海難の調査と審判

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

海難審判所及び全国 8 箇所の地方海難審判所（那覇支所含む）では、海難を認知すると直ちに、海難の事実を調査するとともに証拠の集取を行い、海難審判によって海難の態様や職務上の故意又は過失を明らかにし、懲戒を行っています。

1 海難調査

海難発生

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



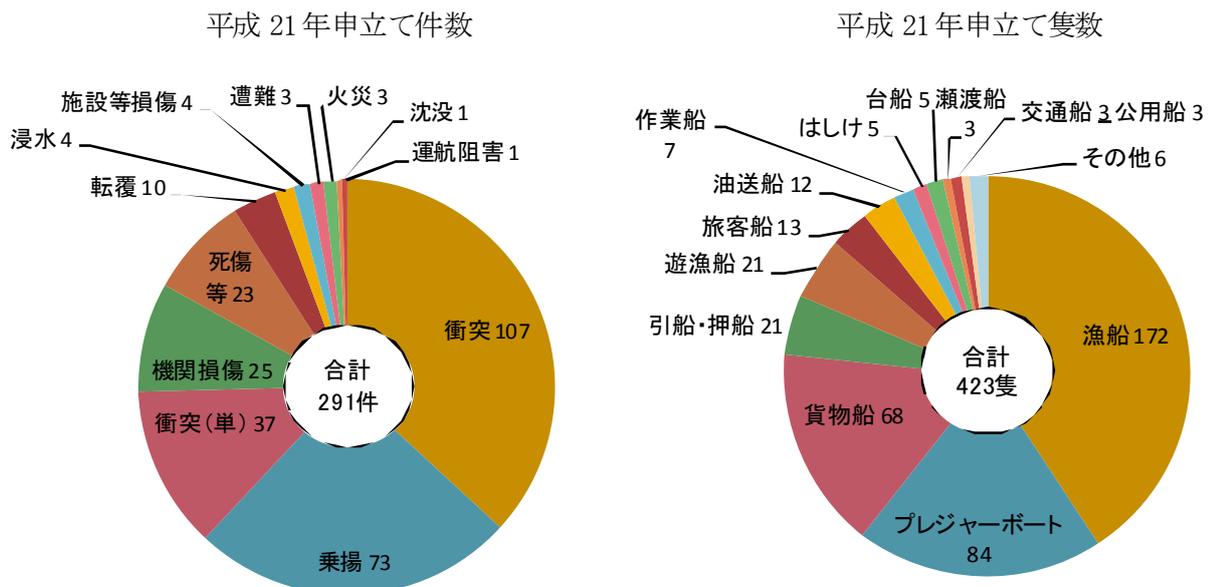
認知、立件及び調査

理事官は、関係官署からの報告や新聞・テレビの報道等により、発生した海難を認知した場合は、直ちに事実関係の調査を行い、海技士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によって発生したと認めるときには、立件して海難の調査及び証拠の集取を行います。

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

審判開始の申立て

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



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



2 海難審判

理事官から「審判開始の申立て」があると、受審人となった海技士若しくは小型船舶操縦士又は水先人に対する海難審判を行います。

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

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

審理が終結すると、受審人への懲戒（免許の取消し、業務の停止、戒告）を裁決によって言い渡します。裁決で、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ます。

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

東京高等裁判所へ裁決取消しの行政訴訟の提起がない場合は、裁決が確定し、言い渡された懲戒の内容を理事官が執行します。

業務停止の裁決があったときは、理事官は、海技免状若しくは小型船舶操縦免許証又は水先免状を取り上げ、期間満了の後これを本人に還付します。

海難審判の諸原則

◇公開主義◇

すべての海難審判は、誰でも自由に傍聴できます。

◇口頭弁論主義◇

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

◇証拠審判主義◇

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

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

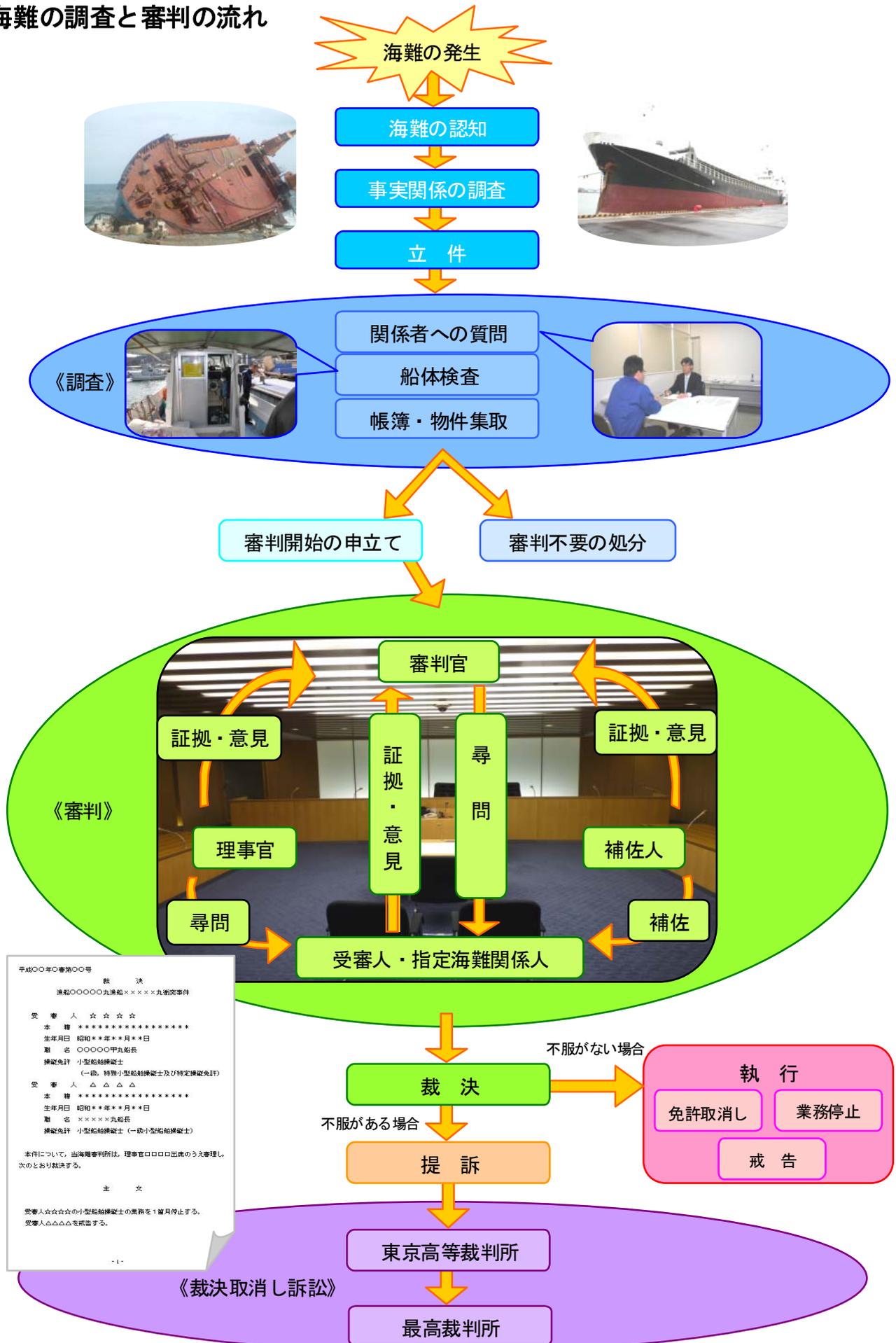
◇自由心証主義◇

証拠の証明力は、審判官の自由な判断に委ねられています。

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



海難の調査と審判の流れ



平成〇〇年〇審判〇〇号 裁 決
 漁船〇〇〇〇〇丸漁船××××丸衝突事件

受 審 人 ☆☆☆☆
 本 籍 *****
 生年月日 昭和**年**月**日
 職 名 〇〇〇〇中丸船長
 操縦免許 小型船舶操縦士
 (一級、特別小型船舶操縦士及び特定操縦免許)

受 審 人 △△△△
 本 籍 *****
 生年月日 昭和**年**月**日
 職 名 ××××丸船長
 操縦免許 小型船舶操縦士(一級小型船舶操縦士)

本件について、当海難審判所は、理事官〇〇〇〇出席のうえ審理し、次のとおり裁決する。

主 文

受審人☆☆☆☆の小型船舶操縦士の業務を1ヶ月停止する。
 受審人△△△△を戒告する。

- 1 -

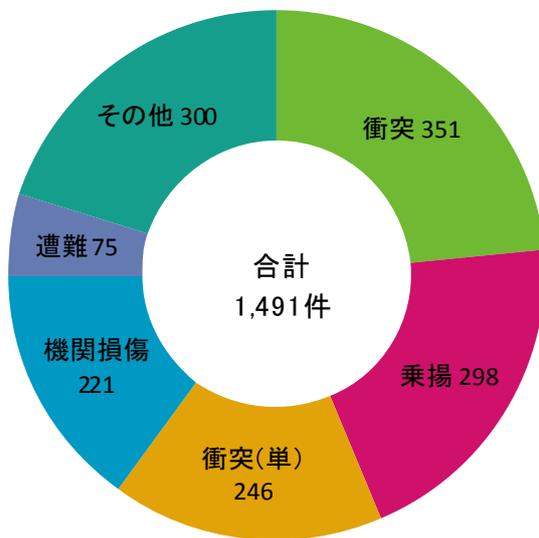
海難の発生と原因

1 海難の発生

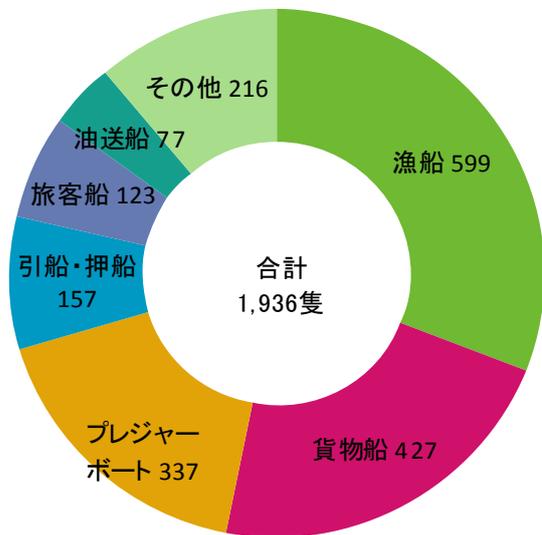
(1) 海難の発生状況

平成 21 年中に発生し、海難審判所の理事官が立件した海難は 1,491 件 1,936 隻で、それに伴う死亡・行方不明者数は 59 人、負傷者数は 229 人となっています。

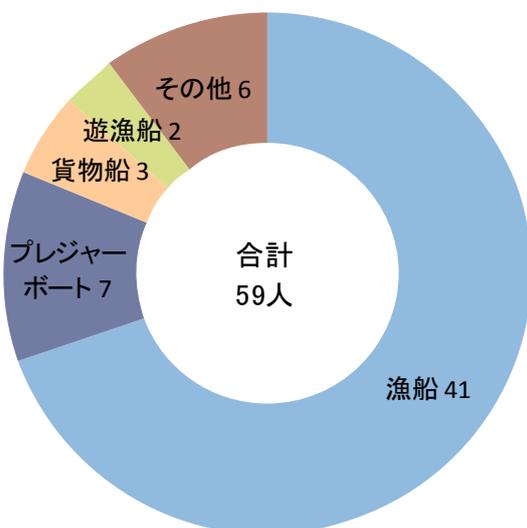
海難種類別立件件数



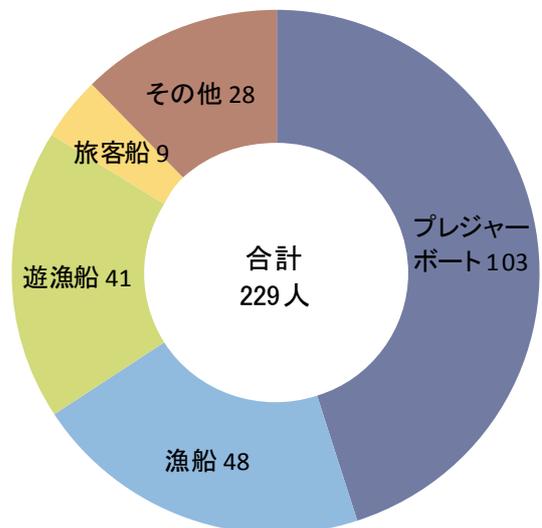
船種別立件隻数



船種別死亡・行方不明者の状況



船種別負傷者の状況



主要な海難の概要

平成 21 年 1 月から 12 月までに発生した海難のうち申立てをした主な事件は以下のとおりです。

事件名

《発生年月日時刻・発生場所》

事件概要

旅客船 S 丸旅客負傷事件

《平成 21 年 1 月 11 日 10 時 15 分 岡山県の六島灯台から 025.5 度 2.6 海里》



S 丸(11 トン)は、船長ほか 1 人が乗り組み、旅客 28 人を乗せ、真鍋島の本浦港を発して六島の前浦港に向けて航行中、船首部が風浪により持ち上げられたあと急激に落下し、船体前部客室の長いすに腰を掛けていた旅客が跳ね上げられて同いすの上に落下した。

旅客 2 人が負傷した。

貨物船 T 丸火災事件

《平成 21 年 2 月 22 日 09 時 20 分 和歌山県の地ノ島灯台から 330 度 885 メートル》



T 丸(199 トン)は、船長、機関長ほか 2 人が乗り組み、珪砂 680 トンを積載し、名古屋港を発して関門港に向けて航行中、主機の燃料油管が破断して機関室で火災が発生した。居住区及び操舵室等が全焼した。

遊漁船 U 丸防波堤衝突事件

《平成 21 年 2 月 22 日 04 時 10 分 千葉県の子葉港椎津航路第 6 号灯標から 176 度 320 メートル》



U 丸(1.5 トン)は、船長が単独で乗り組み、釣り客 2 人を乗せ、東京湾マリーナを発して千葉港の釣り場を移動中、防波堤に衝突した。

船首部を大破し、船長及び釣り客 2 人が負傷した。

モーターボート S 丸防波堤衝突事件

《平成 21 年 3 月 31 日 05 時 30 分 佐賀県の呼子港南防波堤灯台から 232 度 490 メートル》



S 丸(4.6 トン)は、船長が単独で乗り組み、友人 3 人を乗せ、呼子港を発して同港沖合の釣り場に向けて航行中、防波堤に衝突した。

船首部に破口を生じ、船長及び友人 3 人が負傷した。

事件名

《発生年月日時刻・発生場所》

事件概要

遊漁船R丸乗揚事件

《平成 21 年 5 月 9 日 19 時 25 分 千葉県いすみ市の大原港東沖防波堤灯台から 219 度 125 メートル》



R丸(8.5 トン)は、船長が単独で乗り組み、釣り客 4 人を乗せ、大原漁港の南東方 6 海里付近に位置する真潮根周辺の釣り場から同港へ向けて帰航中、乗り揚げた。

球状船首及び船首部両舷外板が圧壊し、釣り客 4 人が負傷した。

交通船E丸漁船M丸衝突事件

《平成 21 年 6 月 15 日 21 時 25 分 鹿児島県の古仁屋港防波堤灯台から 272 度 600 メートル》



E丸(4.4 トン)は、船長が単独で乗り組み、乗客 5 人を乗せ、古仁屋港生間発着場を発して古仁屋漁港大湊地区に向けて航行中、M丸(3.06 トン)は、船長が単独で乗り組み、古仁屋漁港の瀬戸内漁業協同組合前岸壁の北西方約 2 海里の餌取場から同岸壁へ向けて帰航中、衝突した。

E丸は左舷船首部の手摺りに曲損等を生じ、乗客 4 人が負傷し、M丸は船首部に擦過傷を生じた。

モーターボートT丸乗揚事件

《平成 21 年 8 月 22 日 22 時 25 分 愛媛県の伊予北浦港北浦防波堤北灯台から 324 度 2,500 メートル》



T丸(8.27 メートル)は、船長が単独で乗り組み、同僚等 6 人を乗せ、生口島サンセットビーチ沖合を発して生名島立石港に向けて帰航中、浅礁に乗り揚げた。

船首船底部外板に破口及び擦過傷を、舵に曲損等を生じ、プロペラが脱落し、船長及び同僚等 6 人が負傷した。

遊漁船T丸岩場衝突事件

《平成 21 年 10 月 25 日 12 時 45 分 熊本県の三角灯台から 267 度 400 メートル》



T丸(4 トン)は、船長が単独で乗り組み、釣り客 2 人を乗せ、島原半島南岸の南東方沖合の釣り場を発して三角港岩谷地区に向けて帰航中、岩場に衝突した。

船首部を圧壊し、釣り客 1 人が死亡、船長及び釣り客 1 人が負傷した。

2 裁決における原因

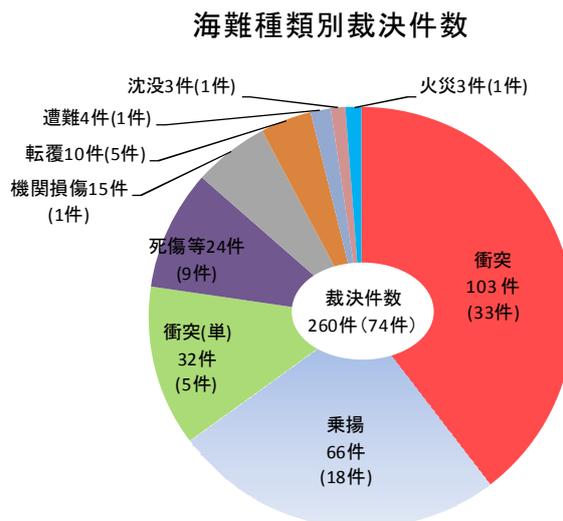
平成 21 年には、260 件 (74 件) の裁決が言い渡されています。衝突が 103 件 (33 件) と最も多く、全件数の 39% を占めており、以下、乗揚が 66 件 (18 件) (25%)、衝突 (単) が 32 件 (5 件) (12%)、死傷等が 24 件 (9 件) (9%) などとなっています。

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。



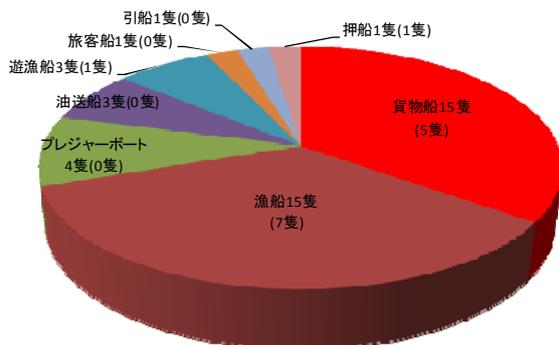
船種・海難種類別裁決隻数

(単位：隻)

海難種類 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



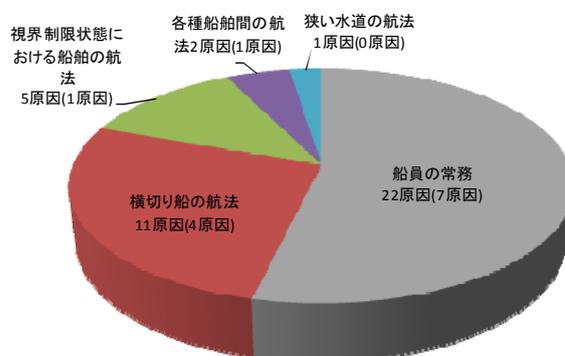
航法不遵守が原因とされる事件の原因数は 46 原因 (15 原因) で、見張り不十分に次ぐ原因数となっています。

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たと思った」、「10 度ほど左転したのでいずれ相手船の方位が船尾方にな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。

○「船員の常務」とは???

「船員の常務」とは、「海事関係者の常識」。言い換えると、「通常の操船者であれば、当然知っているはずの知識、経験、慣行」のことで、長い間に培われ、積み重ねられた操船者の良き慣行であるといえます。

海上衝突予防法は、この「船員の常務」の中から、基本的なものをルール化したものであると言われており、ルール化できないものは、「船員の常務」に委ねることによって、そのときの状況に応じた適切な措置をとることを求めています。

船舶間の衝突の形態のうち、「船員の常務」が求められた例には、錨泊・漂泊船との衝突が最も多く、そのほか近距離での転針や増減速により衝突の危険が生じたケースなどがあります。



横切り船の航法不遵守

モーターボートB丸×モーターボートS丸 衝突事件

早朝の港内において、航行する船舶はいないと思い、見張りを十分に行わないまま、衝突した事例



B丸：モーターボート 8.50メートル 乗組員1人 同乗者1人

静岡県清水港→同港東方の釣り場

船長：小型船舶操縦士免許 懲戒：戒告

S丸：モーターボート 11.25メートル 乗組員1人

清水港→同港外港防波堤南端付近の水域

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20年7月20日05時30分 清水港

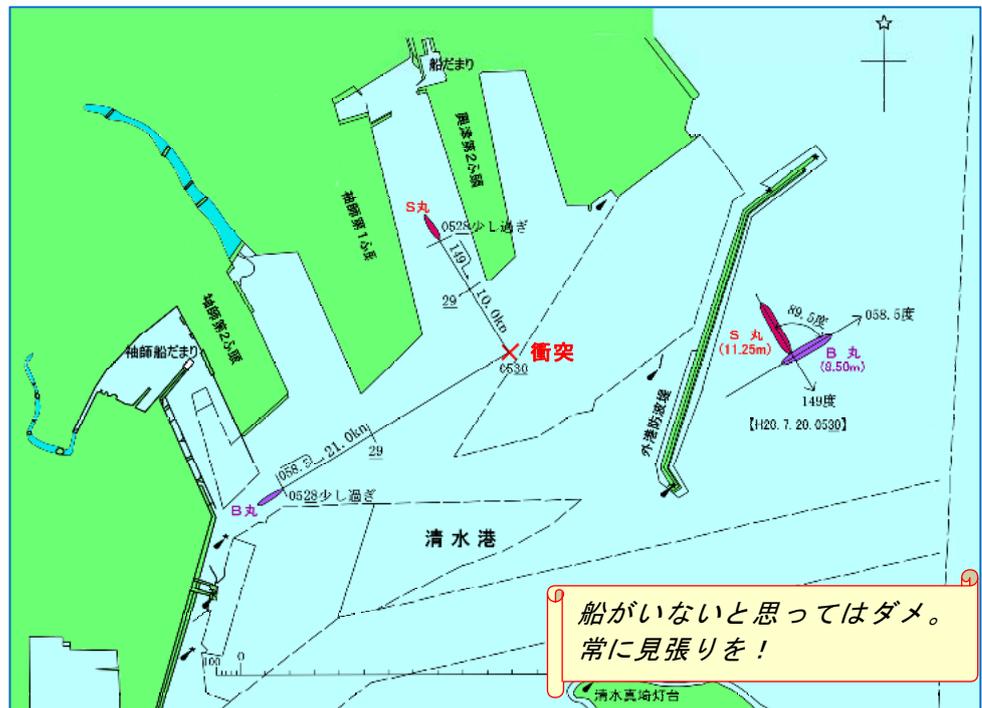
気象海象：晴 風力1 北風 上げ潮末期 視界良好

事実の概要

B丸は、船長が1人で乗り組み、友人1人を同乗させ、清水港の船だまりを発し、同港東方の釣り場に向かった。船長は、針路を058.5度に定め、21.0ノットの速力で立ったまま、手動操舵で進行していたところ、05時29分、左舷船首25度710メートルのところにS丸を視認でき、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、早朝で航行する他船はいないと思い、周囲の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、S丸に避航の気配がなかったものの、避航を促す音響信号を行わず、更に間近に接近しても直ちに機関を停止するなど衝突を避けるための協働動作をとることなく、続航し、衝突した。

S丸は、船長が1人で乗り組み、清水港の船だまりを発し、同港の外港防波堤南端付近の水域に向かった。船長は、針路を149度に定め、10.0ノットの速力で操舵室のいすに腰を掛け、手動操舵で進行した。05時29分、右舷船首64.5度710メートルのところにB丸を視認でき、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状況であったが、船舶交通量の少ない時間帯で航行する他船はいないと思い、周囲の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、B丸の進路を避けることなく、続航し、衝突した。

衝突の結果、B丸は左舷後部外板に破口等を生じ、S丸に曳航されて発航地に戻ったところで水没し、廃船処理された。また、B丸船長が左肩打撲傷を、同乗者が顔面・左眼瞼挫傷等をそれぞれ負った。



貨物船F丸×遊漁船T丸 衝突事件

小型船の方で避けてくれるだろうと思い、避航船が避航動作をとらないまま、衝突した事例

F丸：貨物船 11,573ト 乗組員11人 自動車49台 八戸港→名古屋港

二等航海士： 三級海技士（航海）免許 懲戒：1箇月停止

T丸：遊漁船 4.96ト 乗組員1人 釣り客3人

千葉県岩和田漁港→同漁港南東方沖合約12海里の釣り場

船長：小型船舶操縦士免許 懲戒：戒告

発生日時場所：平成21年4月24日03時15分 千葉県勝浦市南東方沖合

気象海象：曇 風力3 南東風 視界良好

千葉県勝浦港南東方沖合

横切り船の航法不遵守

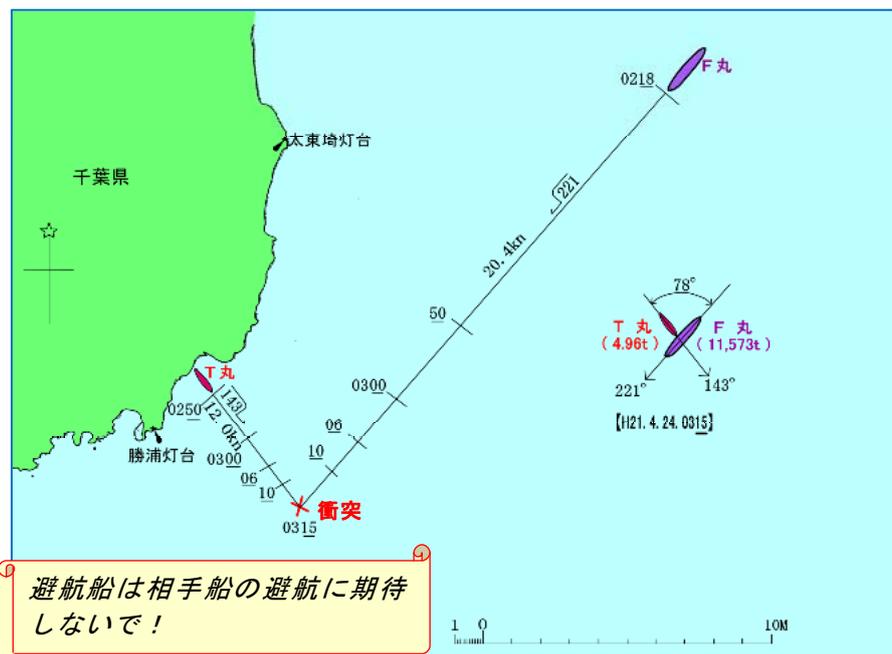
事実の概要

F丸は、二等航海士が甲板員とともに当直に就き、針路を221度に定め、20.4ノットの速力で、自動操舵により進行した。03時00分、二等航海士は、レーダーにより右舷船首33.5度5.4海里のところT丸の映像を探知し、同06分、双眼鏡により同方向3.2海里のところ同船の表示する灯火を認めたので、同船に注意を促すつもりで長音1回の汽笛吹鳴及び数十秒間の探照灯照射を行って続航した。03時10分、二等航海士は、右舷船首33.5度1.8海里のところT丸の表示する白、紅2灯を視認し、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するのを認めたが、これまで遊漁船等の小型船と接近したときには小型船側が自船を避けてくれることが多かったことから、今回も小型船であるT丸が自船を避けてくれると思い、長音1回の汽笛吹鳴を行っただけで、減速するなどT丸の進路を避けることなく、進行し、衝突した。

T丸は、船長が1人で乗り組み、釣り客3人を乗せ、岩和田漁港南東方沖合の釣り場に向かった。03時06分、船長は、左舷船首68.5度3.2海里のところ存在したF丸が行った汽笛の吹鳴や探照灯の照射を認知しないまま進行し、同10分、左舷船首68.5度1.8海里のところF丸の表示する白、白、緑3灯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、同船がこの頃行った汽笛の吹鳴を認知せず、定針時、右舷船首方に数隻の大型船の表示する灯火を認めていた

ことから、同方向の見張りに気をとられ、周囲の見張りを十分に行っていなかったため、この状況に気付かず、避航の気配がないまま接近するF丸に対し、警告信号を行わず、更に間近に接近しても直ちに機関を停止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、衝突した。

衝突の結果、T丸船長が左季肋部打撲等を負った。



避航船は相手船の避航に期待しないで!

視界制限状態における航法不遵守

旅客船D丸×交通船S丸 衝突事件

両船とも運航基準を遵守せずに、レーダーによる見張りが十分に行われないうまま、衝突した事例



宮城県鮎川港南方沖合

D丸：旅客船 19ト 乗組員2人 旅客18人 宮城県鮎川港→金華山港

船長：小型船舶操縦士免許 懲戒：2箇月停止

S丸：交通船 6.6ト 乗組員1人 旅客11人 金華山港→鮎川港

船長：小型船舶操縦士免許 懲戒：2箇月停止

発生日時場所：平成20年5月3日14時58分 鮎川港南方沖合

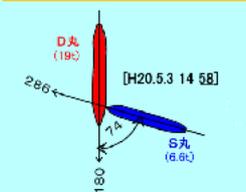
気象海象：霧 風力1 南南東風 高潮時 視程約50メートル 濃霧注意報

事実の概要

D丸は、船長が、手動操舵に当たり、機関員を見張りに当たらせ、18.0ノットの速力で、南下した。その後、霧により視程が約30メートルの視界制限状態となったが、航行中の他船はいないから無難に航行できると思い、安全な速力にすることも、航行中の動力船の灯火を表示することも、霧中信号を吹鳴することもせず、更に視程が500メートル以下になったときの運航基準も遵守せずに進行した。14時57分、レーダーにより左舷船首11.5度710メートルのところにS丸の映像を認めたが、同映像の船舶が陸岸に接航して鮎川港に向かうモーターボートであり、自船は牡鹿半島の陸岸から大きく離れて航行しているから、同ボートと互いに左舷を対して航過するものと思い、引き続きレーダーによって同船の動静監視を十分に行うことなく進行し、衝突した。

S丸は、船長が、単独で操船に当たり、16.2ノットの速力で、手動操舵により西行した。その後、視程が約50メートルの視界制限状態になったことから9.0ノットの速力としたが、前日から営業運航が開始されたD丸の運航ダイヤを詳しく認識していなかったため、この時刻に航行中の船舶は自船だけで他船はいないものと思い、自分なりに考えていた霧中航行時の安全な速力である約5ノットに減速することも、航行中の動力船の灯火を表示することも、霧中信号を吹鳴することもせず、更に航行中に視程が300メートル以下

D丸：運航基準には、視程が500メートル以下になった場合、基準航行を中止して当直体制の強化及びレーダーの有効利用を図るとともに、安全な速力とし、状況に応じて停止、基準経路変更等の措置が記載。



になったときの運航基準も遵守せず、続航した。その後も、レーダーによる周囲の見張りを十分に行うことなく、D丸に気付かないまま、衝突した。

衝突の結果、D丸の旅客1人及び機関員並びにS丸の旅客11人が打撲等を負った。

S丸：運航基準には、視程が300メートル以下になった場合、基準航行の中止、当直体制の強化及びレーダーの有効利用を図るとともに、安全な速力とし、状況に応じて停止、基準経路の変更などが記載。

貨物船T丸×貨物船G号 衝突事件

夜間、伊豆半島沖にて、霧中信号も安全な速力とすることもしないまま、互いに航過できると思い、一方が左転して、衝突した事例



静岡県爪木埼東北東方沖合

T丸：貨物船 298ト 乗組員 5人 鉄鉄 1,000ト 阪神港神戸区→千葉港
 船長：五級海技士（航海）（旧就業範囲）免許 懲戒：1箇月停止
G号：貨物船 5,601ト 乗組員 20人（中華人民共和国籍） コンテナ貨物 2,488ト
 京浜港東京区→名古屋港

発生日時場所：平成 20 年 6 月 20 日 20 時 48 分半 静岡県爪木埼東北東方沖合

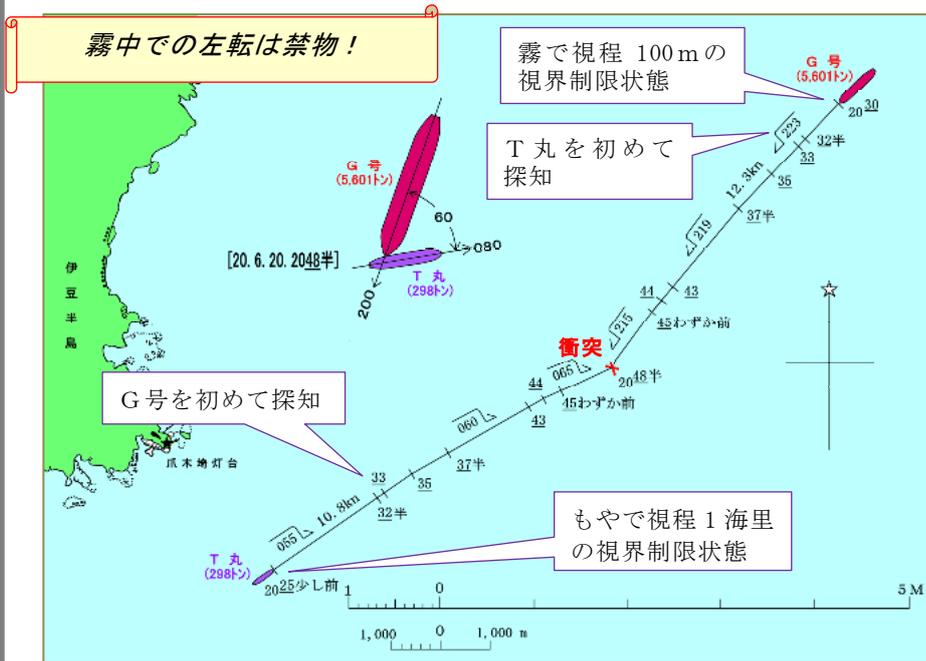
気象海象：霧 風力 1 西南西風 下げ潮初期 視程 100 メートル

事実の概要

T丸は、船長が単独当直に就き、視程が 1 海里に狭められた視界制限状態の中、霧中信号を行わず、10.8 ノットの全速力前進で進行した。20 時 37 分半、G号の映像が左舷船首 11 度 4.1 海里となり、同船と著しく接近することとなる事態となったが、その前に 5 度右転したことにより左舷対左舷で航過できることを期待し、十分に余裕のある時期に大角度の右転をするなど、同事態を避けるための動作をとることなく、続航した。その後、VHFで「左舷対左舷でかわってください。」と呼びかけたものの応答がなかったため、再び右転したが、他の乗組員を昇橋させて当直員を増員することをせず、単独で当直を続けた。20 時 45 分わずか前、G号と著しく接近することを避けることができない状況となったことを認め、いまだに同船の応答がなかったが、G号がVHFを聴いており、自船も右転したから左舷対左舷で航過できると思い、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、必要に応じて行きあしを止めることもなく、全速力で進行し、衝突した。

G号は、船長が三等航海士及び甲板手とともに船橋当直に就き、視界制限状態の中、霧中信号を行わず、12.3 ノットの全速力前進のまま、安全な速力とせず進行した。20 時 37 分半、T丸と著しく接近することとなる事態となったことを認めたが、折から右舷船首方に自船よりも速力が少し遅い南下する第三船の映像があつて右転することをためらい、十分に余裕のある時期に第三船の後方に向けて大角度の右転をするなどせず、T丸と右舷対

右舷で航過することとし、小角度の左転を行った。その後、T丸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、なおも右舷対右舷で航過することとし、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、再び小角度の左転をして進行し、衝突した。



視界制限状態における航法不遵守

漁船 I 丸 × 漁船 E 丸 衝突事件

レーダーの調整をせずにその画面に映像を認めなかったことから、他船はいないものと思い、見張りを十分に行わないまま続航し、衝突した事例



宮城県金華山北東方沖合

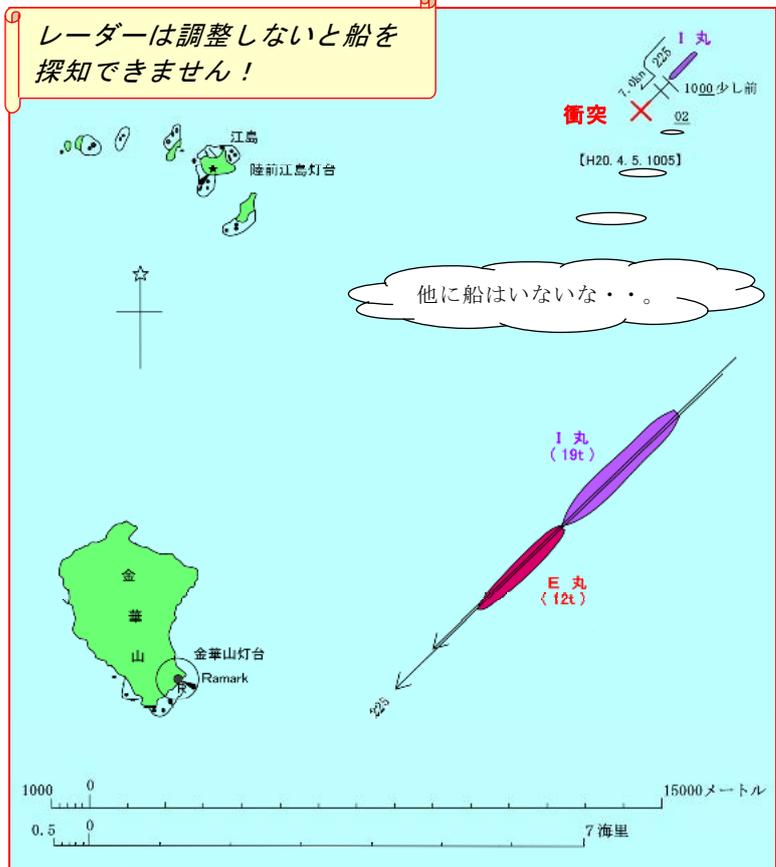
- I 丸**：漁 船(船びき網漁業) 19ト 乗組員 5 人
宮城県鮎川港→金華山北東方 10 海里沖合の漁場→同漁場の南西方の漁場
船 長：小型船舶操縦士免許 懲戒：1 箇月停止
- E 丸**：漁 船(船びき網漁業) 12ト 乗組員 5 人
宮城県女川港→同港北東方 19 海里沖合の漁場→陸前江島東方沖合の漁場
船 長：小型船舶操縦士免許 懲戒：戒告
- 発生日時場所：平成 20 年 4 月 5 日 10 時 05 分 宮城県金華山北東方沖合
気象海象：晴 風力 4 西北西風 上げ潮初期 視界良好

事実の概要

I 丸は、船長ほか 4 人が乗り組み、金華山北東方沖合の漁場に向かった。船長は漁場に到着し、操業を終え、その時点で帰航する予定であったが、同業漁船が操業しているのを認めて操業を続けることとし、針路を 225 度に定め、7.0 ノットの速力で、自動操舵によって進行した。船長は、腰掛けた姿勢で見張りに当たり、目線より下方にある魚群探知機とソナーの両画面を主に見ながら続航し、10 時 02 分、正船首 650 メートルのところに、E 丸が漁ろうに従事していることを示す形象物を掲げていないものの同船が同業漁船で漁ろうに従事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となったが、レーダーの調整をせずにその画面に映像を認めなかったことで前路に他船はいないものと思い、魚群探知機とソナーの両画面を見ることに気を奪われ、見張りを十分に行わなかったため、このことに気付かないまま、衝突した。

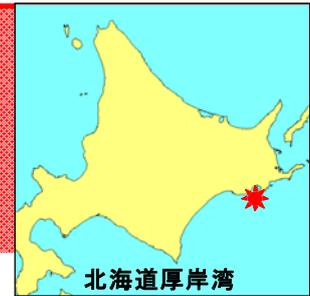
E 丸は、漁ろうに従事していることを示す形象物を掲げないまま操業中、10 時 02 分、正船尾 650 メートルのところに、I 丸を視認でき、その後同船が衝突のおそれがある態勢で自船に接近していることが分かる状況となったが、投網するとき周囲を一瞥して自船の周辺近くに同業漁船を認めなかったことから、自船に接近する他船はいないものと思い、漁ろうの指揮を執ることに気を奪われ、周囲の見張りを十分に行わないまま、避航の気配がなく、衝突のおそれがある態勢で自船に接近する I 丸に気付かず、同船に対して警告信号を行うことも、間近に接近しても機関を使用して衝突を避けるための協力動作をとることもしないまま操業を続け、衝突した。

衝突の結果、E 丸の甲板員 4 人が頸椎挫捻などを負った。



漁船K丸×漁船H丸 衝突事件

自船の船尾方を無難にかわして行くものと思い、相手船の動静監視を十分に行わないまま揚網作業を続け、衝突した事例



各種船舶間の航法不遵守

K丸：漁船(刺網漁業) 4.9ト 乗組員2人 かれい800キログラム
北海道床潭漁港→同漁港南西方沖合の漁場→床潭漁港(帰航中)
船長：小型船舶操縦士免許 懲戒：1箇月停止

H丸：漁船(刺網漁業) 1.9ト 乗組員2人 かれい80キログラム
床潭漁港→同漁港西方の漁場→同漁場の南東方の漁場(漁ろう中)
船長：小型船舶操縦士免許 懲戒：戒告

発生日時場所：平成20年5月13日05時50分 北海道厚岸湾

気象海象：晴 風力1 南風 高潮時 視界良好

事実の概要

K丸は、かれい800キログラムを漁獲して操業を終え、船長が操舵室前部左舷側に立ち、機関を全速力前進にかけ、18.0ノットの速力で、手動操舵により帰航の途に就いた。05時47分、入航に備えて速力を14.0ノットに減速し、このとき正船首方1,100メートルのところにH丸を視認でき、その後、同船が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、接近するにつれて、船首部の揚網機に乗組員が取り付いて揚網していることから、刺網により漁ろうに従事していることが分かる状況で、同船に向かって衝突のおそれがある態勢で接近したが、港を確認するつもりで船首を右に振って一見して、前路に他船を認めなかったことから、航行の妨げになる他船はいないものと思い、レーダーで防波堤内の状況を確認することに気をとられ、周囲の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、H丸を避けることなく、進行し、衝突した。

H丸は、かれい80キログラムを漁獲したのち、次の操業場所に向かい、漁ろうに従事していることを示す鼓形形象物を掲げないまま、ほとんど停留状態で刺網の揚網を開始した。05時47分、左舷正横1,100メートルのところにK丸を初めて認め、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、初認したとき、その船首が右に振れたことから、自船の船尾方を無難にかわして行くものと思い、揚網作業に気を奪われ、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、避航を促す音響信号を行わず、間近に接近しても、直ちに揚網を中断した上で機関を後進にかけて移動するなど衝突を避けるための協力動作をとることもなく揚網作業を続け、衝突した。

衝突の結果、H丸は、左舷外板に破口を生じ、のち沈没した。

接近してくる船が安全に通過するまでは様子を見よう！



船種別海難

(1) 旅客船

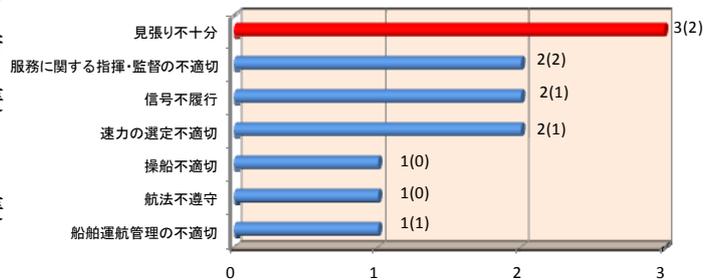
旅客船は、11 件 11 隻（2 件 2 隻）で、衝突及び衝突（単）がそれぞれ 4 件 4 隻（衝突 2 件 2 隻）、死傷等が 2 件 2 隻、乗揚が 1 件 1 隻となっています。

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。

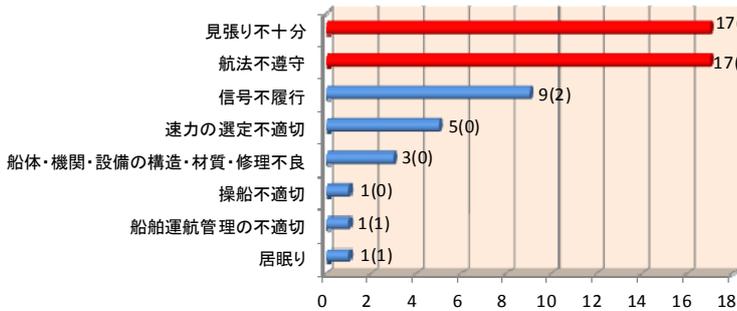
衝突の原因(4 隻 12 原因)



(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揚げられています。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。

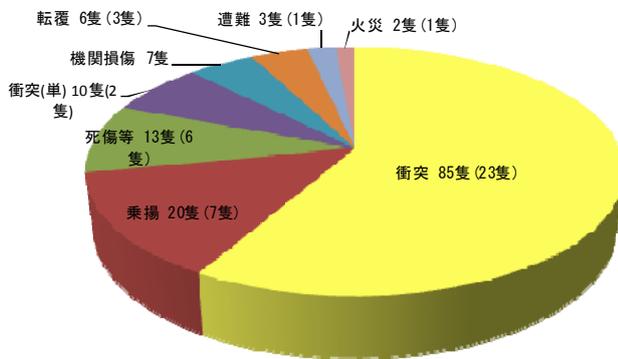
衝突では、9 隻のうち、約半数の 5 隻（2 隻）で「見張り不十分」が原因とされています。「見張り不十分」の詳細は、相手船に気付かなかつた 2 隻（1 隻）、動静監視不十分 3 隻（1 隻）となっています。

衝突の原因(14 隻 17 原因)



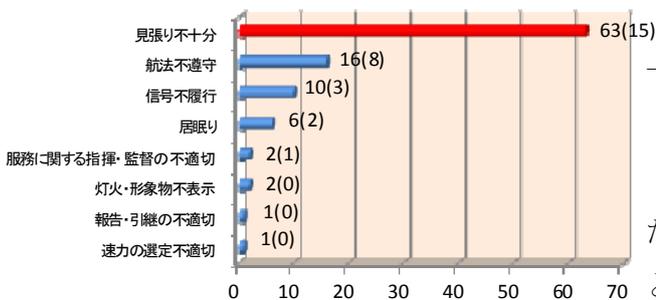
(4) 漁船

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。

衝突の原因(80 隻 101 原因)



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。

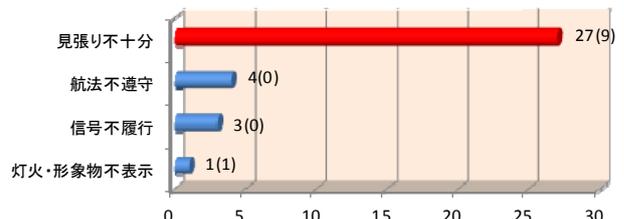
(5) プレジャーボート

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。

衝突の原因(33 隻 35 原因)



※（ ）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。

旅
客
船

旅客船M丸 防波堤衝突事件

運航基準に定める視程以下になった際、入港を中止することなく進行し、沖防波堤に衝突した事例



長崎県平漁港

M丸：旅客船 210ト 乗組員5人 旅客13人 車両4台
 長崎県小値賀港→平漁港
 船長：四級海技士（航海）（旧就業範囲）免許 懲戒：1箇月停止
 二等航海士：五級海技士（航海）免許 懲戒：戒告
 発生日時場所：平成20年7月7日10時39分 長崎県平漁港
 気象海象：霧 南寄りの風 上げ潮末期 視程50メートル

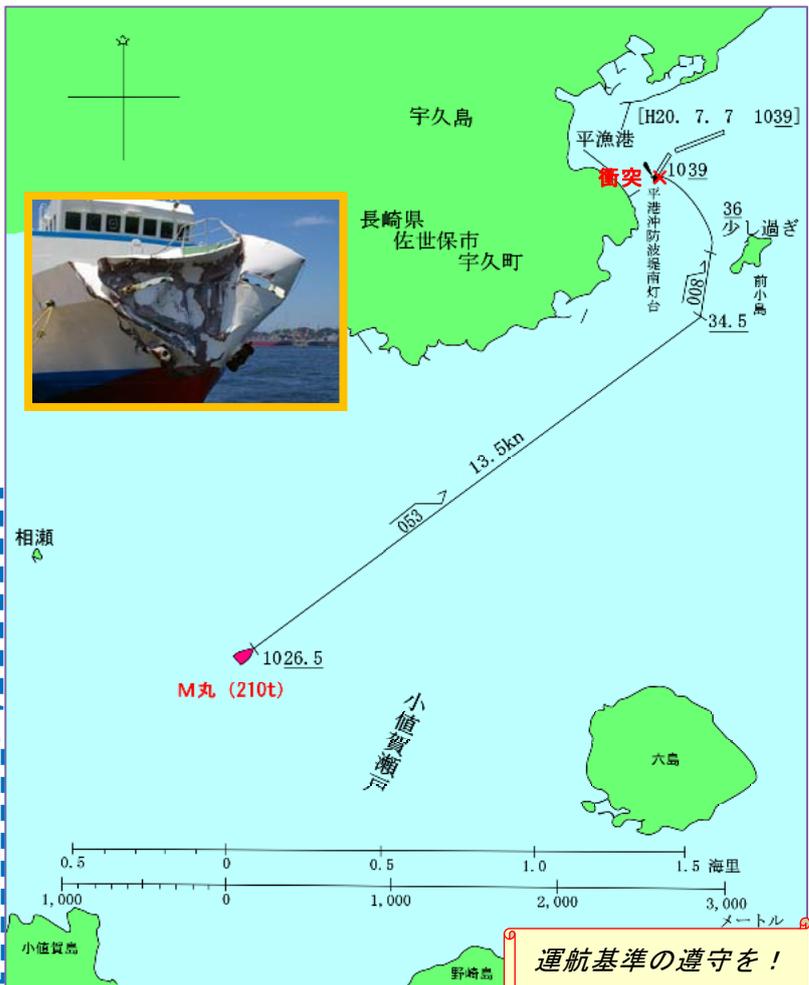
事実の概要

M丸は、二等航海士が船長から操船を引き継ぎ、甲板員と機関長とともに小値賀瀬戸を北上した。10時34分半、二等航海士は、008度に転針したとき、霧のために前小島が目視できないことから視程が500メートル以下となったことを知り、視程が運航基準に定められた入港中止の条件に明らかに該当する状況となったことを認めたが、船長から入港中止の指示がないこともあり、レーダーを見ていれば何とか入港できるものと思い、在橋していた船長に減速するよう依頼し、10時36分少し過ぎ、左回頭を始めたところ、速力が10.0ノットとなり、視界がなおも制限されていた。また、船長は、転針したとき、視程が500メートル以下となったことを知り、霧のために視界が制限され、視程が運航基準に定められた入港中止の条件に明らかに該当する状況となったことを認めたが、自分より操船経験の豊富な二等航海士に任せておけば無難に入港できると思い、入港を中止せず、主機遠隔操縦ハンドルで減速し、目視で防波堤を見付けるためレーダーから目を離して前方を注視していた。その後、さらに視界が制限された状況の下、沖防波堤に向首進行し衝突した。

衝突の結果、旅客4人が衝突の衝撃で転倒し、頸椎捻挫及び頭部打撲などを負った。

安全管理規程・・・船長は適時、運航の可否判断を行い、気象・海象が一定の条件に達したと認めるとき又は達するおそれがあると認めるときは、運航中止の措置をとらなければならない。

運航基準・・・入港の可否判断の条件は、視程については、1,000メートル以下であり、船長は、その条件に達していると認めるときは、入港を中止し、適宜の海域での錨泊、抜港、臨時寄港その他の適切な措置をとらなければならない。



旅客船E丸 乗揚事件

相手船と水道内で行き会う状況となった際、同船の通過を待たずに航行を続け、浅礁域に乗り揚げた事例

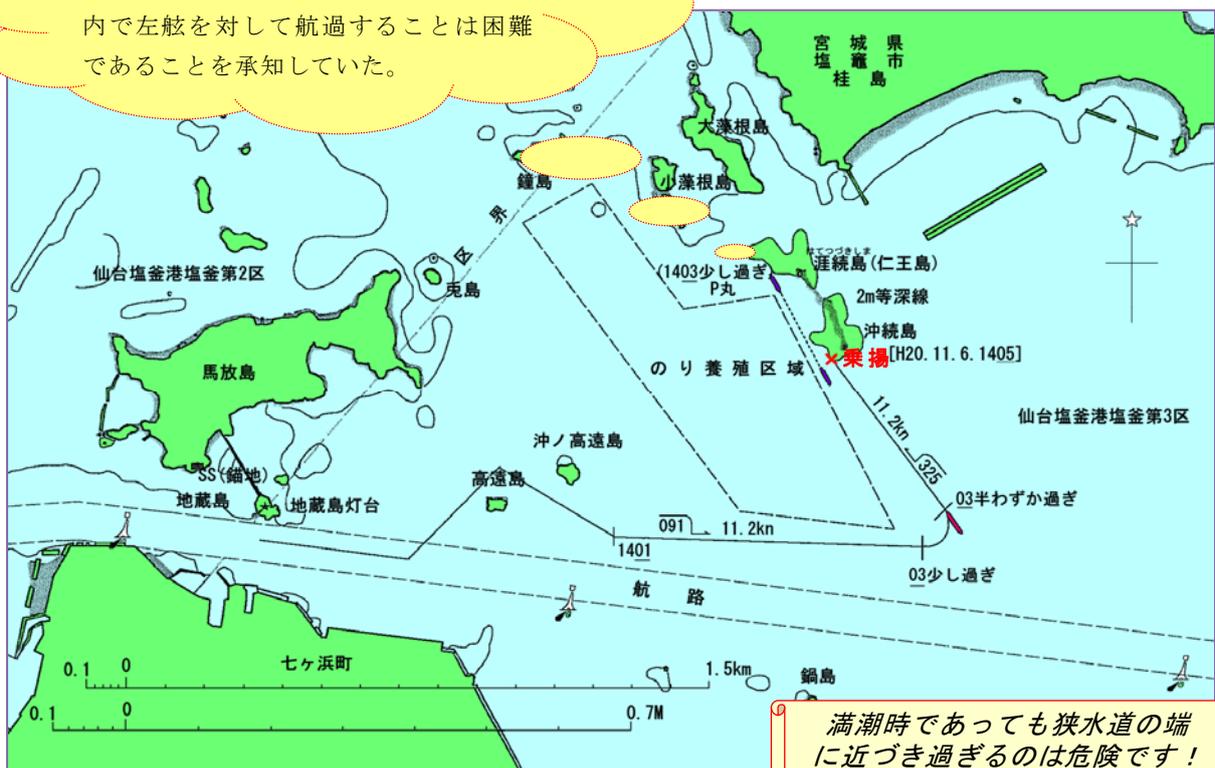


E丸：旅客船 19ト 乗組員2人 旅客20人
 宮城県仙台塩釜港→松島港（観光遊覧中）
 船長：小型船舶操縦士免許 懲戒：1箇月停止
 発生日時場所：平成20年11月6日14時05分 仙台塩釜港塩釜第3区
 気象海象：晴 風力1 南西風 満潮時 視界良好

事実の概要

E丸は、船長が操船に当たり、甲板員を見張りに当たらせ、針路を091度に定め、11.2ノットの速力で、手動操舵によって進行した。14時03分少し過ぎ、船長は、左舷船尾63度820メートルのところの水道北側入口付近の水域に、中型旅客船P丸を初めて視認し、その後、同船が水道を南下し始めるのを認め、そのまま航行を続ければ水道内で同船と行き会う状況になったことを知り、小舵角を取って左転を始めた。14時03分半わずか過ぎ、船長は、基準経路に従って航行すると水道内でP丸と行き会うこととなって水道東側の浅礁域に接近するおそれがあったが、満潮時であったことから、水道の右側に寄って同船と左舷を対して航過しても、なんとか同浅礁域を替わすことができるものと思い、水道の南側入口付近の水域で同船の通過を待って水道内での行き会いを避けるなど、同浅礁域への接近を回避するための措置を適切にとることなく、針路を水道の右側に寄る325度に転じたところ、同浅礁域に向首進行する態勢となったものの、このことに気付かないまま、続航し乗り揚げた。

船長は、水道の可航水域は約50メートルで、19トン以上の旅客船同士が水道内で左舷を対して航過することは困難であることを承知していた。



貨物船S丸×漁船R丸 衝突事件

帰航中、錨泊船の船首方を替われるものと思い、動静監視を十分に行うことなく続航し、衝突した事例



S丸：貨物船 498ト 乗組員 5人 肥料 1,437ト
宮城県石巻港沖（荒天避難のため、錨泊中）
一等航海士：四級海技士（航海）（履歴限定）免許 懲戒：戒告

R丸：漁船（底びき網漁業） 65ト 乗組員 7人
福島県小名浜港東方沖合の漁場→石巻港（帰航中）
一等航海士：四級海技士（航海）免許 懲戒：1箇月停止

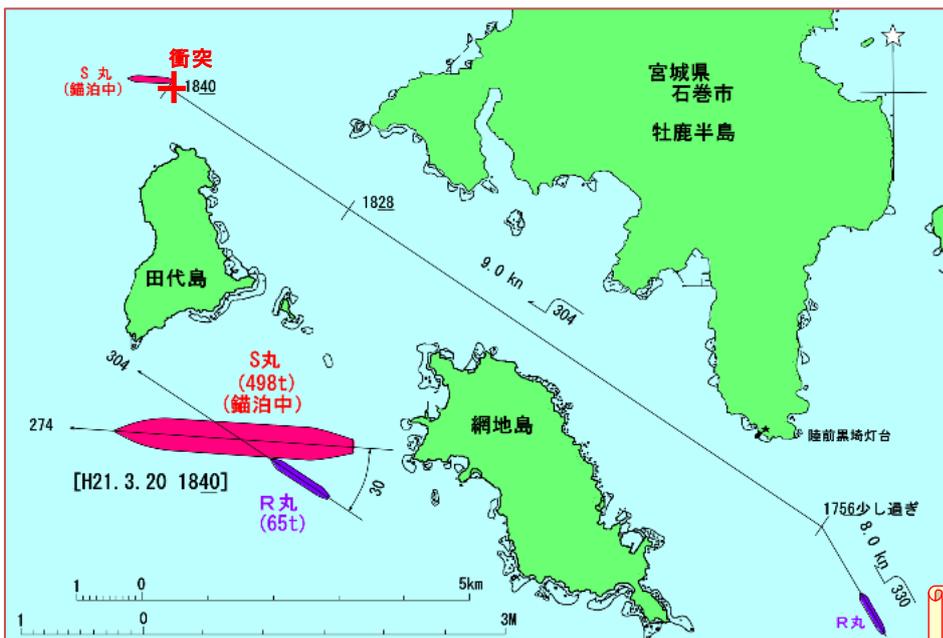
発生日時場所：平成21年3月20日 18時40分 石巻港南東方沖合
気象海象：曇 風力3 南東風 視界良好

事実の概要

S丸は、荒天避難のため、石巻港沖にて錨泊を開始し、一等航海士は守錨当直に就いた。18時28分、左舷船尾30度1.8海里のところ、航行中の動力船の灯火を表示するとともに煌々と作業灯を点灯したR丸を視認でき、その後、同船が牡鹿半島南側の水道を西北西方に航行し、自船に向首して接近することを認め得る状況であったが、自船は錨泊中の船舶の法定灯火を表示したほか甲板照明の作業灯や外壁灯を点灯しているから、接近する他船がいても避けていくものと思い、周囲の見張りを十分に行うことなく、R丸に気付かず、レーダー画面を見ることもなく船尾方を向いて立ち、航海日誌の整理作業を続けた。18時39分、R丸が同方位のまま280メートルのところ、衝突のおそれのある態勢で接近したが、依然、見張り不十分で同船に気付かず、探照灯を使用するなどして避航を促すための注意喚起信号を行わずに整理作業を続けているうち、衝突した。

R丸は、水揚げのため、一等航海士が単独の船橋当直に就き、船尾方を向いて乗組員の漁具の修理作業の様子を見ながら、9.0ノットの速力で進行した。18時39分わずか前、ふと前方を見て正船首方300メートルのところ、船首をわずかに左方に向けて錨泊しているS丸を初めて認め、このまま続航すると衝突のおそれのある態勢で接近する状況であったが、何とか同船の船首方を替わるものと思い、引き続き接近状況を確認するなど同船

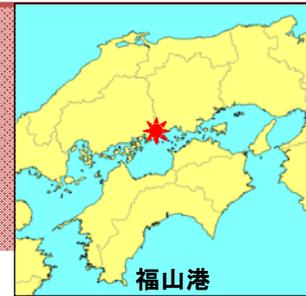
に対する動静監視を十分に行うことなく、このことに気付かず、船尾甲板の作業を見ながら船舶電話で漁網会社と話を続け、直ちに右転するなどして錨泊中のS丸を避けずに進行し、衝突した。



船を発見したら
すぐ動静監視を！

貨物船M丸×貨物船H丸 衝突事件

遠隔操縦装置への誤配線工事により、同装置が異常作動を起こし、係留船に衝突した事例



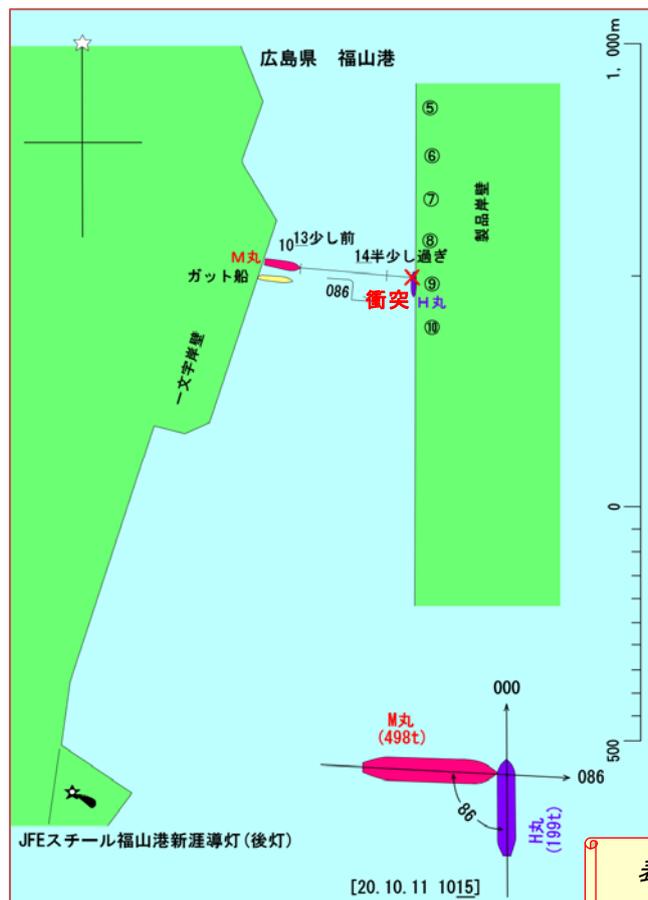
貨物船

M丸：貨物船 498ト 乗組員5人 空倉 広島県福山港（シフト中）
船長：四級海技士（航海）免許 懲戒：戒告
T社工事部サービス課員

H丸：貨物船 199ト 乗組員7人 鋼板489ト 福山港（係留中）
発生日時場所：平成20年10月11日10時15分 福山港
気象海象：晴 無風 上げ潮中央期

事実の概要

M丸は、一文字岸壁で荷役待機する間に居眠り防止装置の取付け工事を行うこととした。同装置取付け業者T社は、配線工事中、船長からもうすぐシフトする旨を告げられ、早く工事を終えようとあわてたため、誤配線し、遠隔操縦装置が操縦ハンドルを一度前進側に操作すると、その後同ハンドルを中立や後進側に操作しても、前進クラッチが嵌合した状態を維持し、異常作動する状況となっていたものの、誤配線の有無を点検しないまま、居眠り防止装置の作動テストを行ったところ、4分後に警報を発したことから、正常作動したと誤認し、船長に取付け工事が完了したことを伝えた。10時13分少し前、船長は、船尾係留索を放し、操縦ハンドルを前進側に操作した後、中立にしたところ、右舷側に係留中のガット船や製品岸壁との距離など周囲の状況が気になり、直ちに眼下にあるクラッチ位置表示灯によるクラッチの作動確認を行わなかったため、前進表示灯が点灯し、前進クラッチが嵌合したままになっていることに気付かず、一文字岸壁から約50m離れた



ところ、行きあしが落ちないことから、操縦ハンドルを極微速力後進にとって中立位置に戻した際にも、クラッチ位置表示灯を確認せず、依然として前進行きあしが強いので、クラッチ位置表示灯を確認したところ、前進表示灯が点灯していることに驚き、急ぎ同ハンドルを中立位置に戻したが、前進クラッチが嵌合した状態を解除できないことを認めた。M丸は、遠隔操縦装置の異常作動の発見が遅れ、主機の機側操縦への切換えや、大きく転舵して対岸から離れるなどの応急措置を講じることができないまま、対岸に係留中のH丸に向首進行し、衝突した。

H丸は、製品岸壁9号に係留中、衝突した。

衝突の結果、H丸は、左舷船首部外板に大破口を生じ、浮力を失い、沈没した。

表示灯は常に確認を！

油
送
船

油送船 A 丸 乗揚事件

瀬戸通過中、針路の保持が不十分で、浅瀬に乗り揚げた事例



熊本県蔵々ノ瀬戸

A丸：油送船 713ト 乗組員 7人 空倉 熊本県八代港→愛媛県菊間港

船長：三級海技士（航海）免許 懲戒：1箇月停止

発生日時場所：平成 21 年 1 月 15 日 15 時 40 分 熊本県蔵々ノ瀬戸

気象海象：晴 風力 2 北北西風 下げ潮中央期 1.1ノットの南東流 視界良好

事実の概要

A丸は、船長が単独当直に就き、針路を 335 度に定め、11.3 ノットの速力で自動操舵により進行した。船長は、これまで蔵々ノ瀬戸を数回航行した経験があり、網取瀬や三角港網取瀬西灯浮標の存在や位置を承知し、同瀬戸を北上するとき、同灯浮標の西方を向く針路を保持して航行していた。定針したころ、船長は、三角港網取瀬西灯浮標の東側に 1 隻の、同灯浮標の西側で熊本県蔵々漁港寄りに 3 隻のいずれも停留中の漁船を双眼鏡で初認し、前路の見張りを行いながら続航した。その後、三角港網取瀬西灯浮標の西側の漁船のうち最も東方に位置する漁船と同灯浮標との間が約 100 メートル空いていたことから、その間を通航することとして、舵を手動操舵に切り替え、針路を 322 度に転じた。15 時 38 分半、同漁船が三角港網取瀬西灯浮標に向かってゆっくり動き出し、同灯浮標と同漁船との間が狭まりつつあるのを認め、針路を右に転じると、網取瀬に向首進行するおそれがあったが、そのうち西側漁船が自船に気付いて水域を空けてくれると思い、蔵々ノ瀬戸を無難に航行できるよう、直ちに大幅に減速して、三角港網取瀬西灯浮標の西方を向く針路を保持することなく、同漁船を左舷に替わすため右舵 5 度をとってゆっくり 332 度に転じて続航し、乗り揚げた。



油送船 S 丸 × 遊漁船 E 丸 衝突事件

停泊当直を配置せず、法定灯火も表示しないまま錨泊中の危険物積載船に遊漁船が衝突した事例



油送船

S 丸：油送船 999 トン 乗組員 8 人 液化石油ガス 675 トン
室蘭港→秋田船川港

船長：三級海技士（航海）免許 懲戒：1 箇月停止

E 丸：遊漁船 4.8 トン 乗組員 1 人 釣り客 5 人

秋田県男鹿半島鶴ノ崎南方沖合の釣り場→秋田船川港（帰航中）

船長：小型船舶操縦士免許 懲戒：不懲戒

発生日時場所：平成 20 年 9 月 6 日 00 時 50 分 秋田船川港船川第 2 区

気象海象：晴 風力 2 南東風 上げ潮初期

事実の概要

S 丸は、液化石油ガス 675 トンを積載し、09 時 30 分、秋田船川港船川第 2 区に錨泊し、着棧予定時刻の翌日 08 時 50 分まで待機することとした。船長は、昼食後の 12 時 30 分ころ、自船が危険物を積載していることは掲げている赤旗を見れば分かり、日曜日で航行船舶が少なく、接近する他船はいないものと思い、停泊当直を置かなくてもよい船内休日とする旨を二等航海士に指示し、停泊当直を配置して適切な当直を維持しなかった。17 時 00 分ころ船長は、日没前に乗組員が船尾甲板を照射する投光器及び端艇甲板下の外壁灯を点灯したものの、停泊当直を配置して適切な当直を維持しなかったため、日没時になっても法定灯火が表示されず、船首及び貨物両甲板を照射する投光器並びに端艇甲板の外壁灯も点灯されず、船首方から接近する他船から見ると無灯火状態となり、その存在を明らかにできない状態で錨泊を続けた。翌日 00 時 48 分少し前、船長は、E 丸が正船首 670 メートルのところまで自船に向かって転針し、その後衝突のおそれがある態勢で接近する状況となったが、依然、停泊当直を配置して適切な当直を維持せず、同船に対して注意喚起信号を行うこともできないまま錨泊中、衝突した。

E 丸は、釣りを終えて帰航中、00 時 48 分少し前、針路を船川東防波堤灯台と船川外ヶ沢防波堤灯台の両灯光の間に向く 313 度に転じて続航した。転針直後、正船首 670 メートルのところから南東方を向いて錨泊中の S 丸に向首接近する状況となったが、同船が前示の

灯火を点灯していたものの法定灯火を表示せず、同船の正船首方から見ると無灯火の状態であったことから、その存在に気付くことができないまま進行し、衝突した。



漁船

漁船D丸×漁船H丸 衝突事件

動静監視を十分に行わないまま漁ろうの片付け作業を行い、漂泊中の漁船に衝突した事例

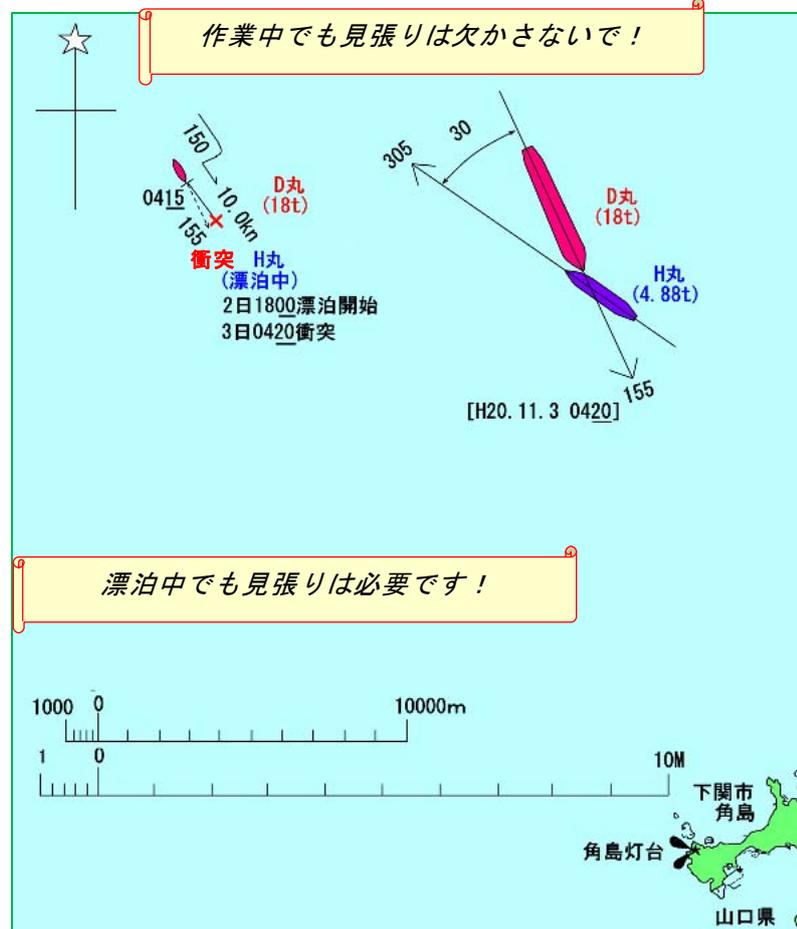


- D丸**：漁船(いか一本釣り漁業) 18ト 乗組員2人
 山口県角島北西方の漁場→山口県特牛港
 船長：小型船舶操縦士免許 懲戒：1箇月停止
- H丸**：漁船(いか一本釣り漁業) 4.88ト 乗組員1人 角島北西方沖合の漁場
 船長：小型船舶操縦士免許 戒告
- 発生日時場所：平成20年11月3日04時20分 角島北西方沖合
 気象海象：曇 風力3 北西風 1ノットの北東流 視界良好

事実の概要

D丸は、角島北西方沖合の漁場で操業を終え、帰途に就くこととし、04時15分、針路を155度に定め、海流を右舷方から受け、5度左方に圧流されながら10.0ノットの速力で進行した。針路を定めたとき、正船首方1,600メートルのところで漂泊中のH丸が点灯する集魚灯を認めたが、一瞥したのみで同船までまだ距離があると思い、レーダーを使用するなどして動静監視を十分に行うことなく、後部甲板上のいか釣り機の片付け作業を行うこととし、直進するよう舵中央として操舵室を離れ、後部甲板上で同作業を行っていたので、同船に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続航し、衝突した。

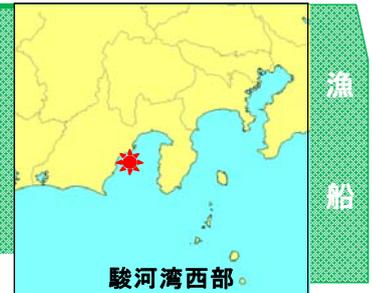
H丸は、船長が1人で乗り組み、18時00分、角島北西方沖合の漁場にて漂泊し、操業



を始めた。その後、漁模様が悪くなったことから操業を終えることとし、0.5海里レンジに設定したレーダー画面を見て周囲を確認したのち、放電灯を消灯して白熱灯3個を点灯したまま、海流により北東方に約1ノットで流されながら、後部甲板上のいか釣り機の片付け作業を始めた。04時15分、右舷船首30度1,600メートルのところにD丸の表示する白、紅、緑3灯を視認することができ、その後、同船が衝突のおそれがある態勢で自船を避ける様子なく接近したが、集魚灯を点灯して漂泊中の自船を接近する他船が避けるものと思い、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、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、衝突した。

漁船S丸 乗組員死亡事件

袋網端部の洗浄作業の安全措置が不十分で、プロペラに巻きついて引き込まれた袋網とともに海中に転落し、死亡した事例



漁
船

S丸：漁船(2 そう船びき網漁業) 6.6ト 乗組員4人
静岡県安倍川河口沿岸海域の漁場(曳網中)
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20年9月27日09時00分 駿河湾西部
気象海象：晴 風力2 北東風

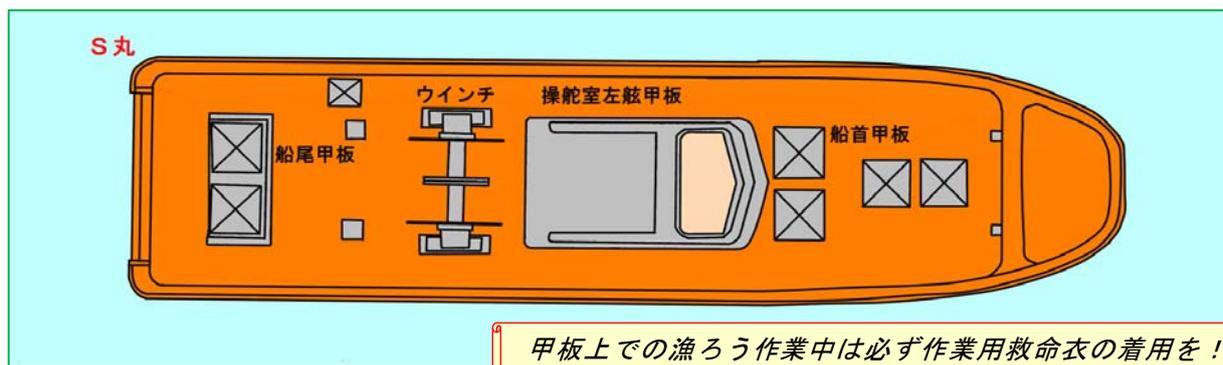
事実の概要

S丸は、しらす、さくらえび2 そう船びき網漁に従事する漁船で、3回目の曳網中、甲板員が作業用救命衣を着用しないまま操舵室左舷甲板船尾寄り、外していた袋網端部の洗浄作業を行い、1人でブルワーク越しに汚れた箇所を上下に振りながら繰り返していたところ、プロペラに巻き付いて引き込まれた袋網とともに海中に転落した。甲板員は、その後、僚船により発見されたが、溺水による死亡と検案された。

漁網は、曳網索2本に接続された長さ約70メートルの袖網及び長さ約45メートルの袋網で構成され、袖網の上縁に浮子、下縁に沈子がそれぞれ取り付けられていた。操業は、30分ないし1時間ばかりS丸の主船と従船が曳網したところで接舷後、主船のウインチで曳網索、袖網、続いて袋網をそれぞれ巻き取り、左舷側から船首甲板に上げた袋網端部を開放し、取り出した漁獲物を選別して砕氷とともに箱詰めし運搬船に積み込むもので、1回の操業で3回ないし5回の投網を繰り返していた。そして、網目の小さい袋網端部の汚れや目詰まりにより、漁獲量が減少することから、その都度船首甲板で、甲板員が同部を外して洗浄済みのものと取り替えたのち、曳網中、外していた袋網端部の洗浄作業を行う際、汚れた箇所を海中に繰り返していた。

甲板員は、S丸の新造当初から同船に乗り組み、漁ろう作業の経験を積んでおり、船内に作業用救命衣を備えていたが、いつしか作業用救命衣を着用しなくなり、外していた袋網端部の洗浄作業時に操舵室左舷甲板で、1人でブルワーク越しに汚れた箇所を繰り返していた。

船長は、曳網中、甲板員に外していた袋網端部の洗浄作業を行わせる際、同甲板員が作業用救命衣を着用しないまま操舵室左舷甲板で、1人でブルワーク越しに汚れた箇所を繰り返していることを知っていて、プロペラに巻き付くと引き込まれるおそれがあったが、慣れている作業なので海中に転落することはないと思い、甲板員に対し、安全措置として、作業用救命衣を着用のうえ、プロペラから隔てた船首甲板でほかの甲板員とともに同箇所を繰り返すよう指示していなかった。



甲板上での漁ろう作業中は必ず作業用救命衣の着用を！

モーターボートW丸水上オートバイS丸 同乗者負傷事件

飲酒運航の防止措置が不十分なまま遊走中、水上オートバイから落水した同乗者に接触し、負傷した事例

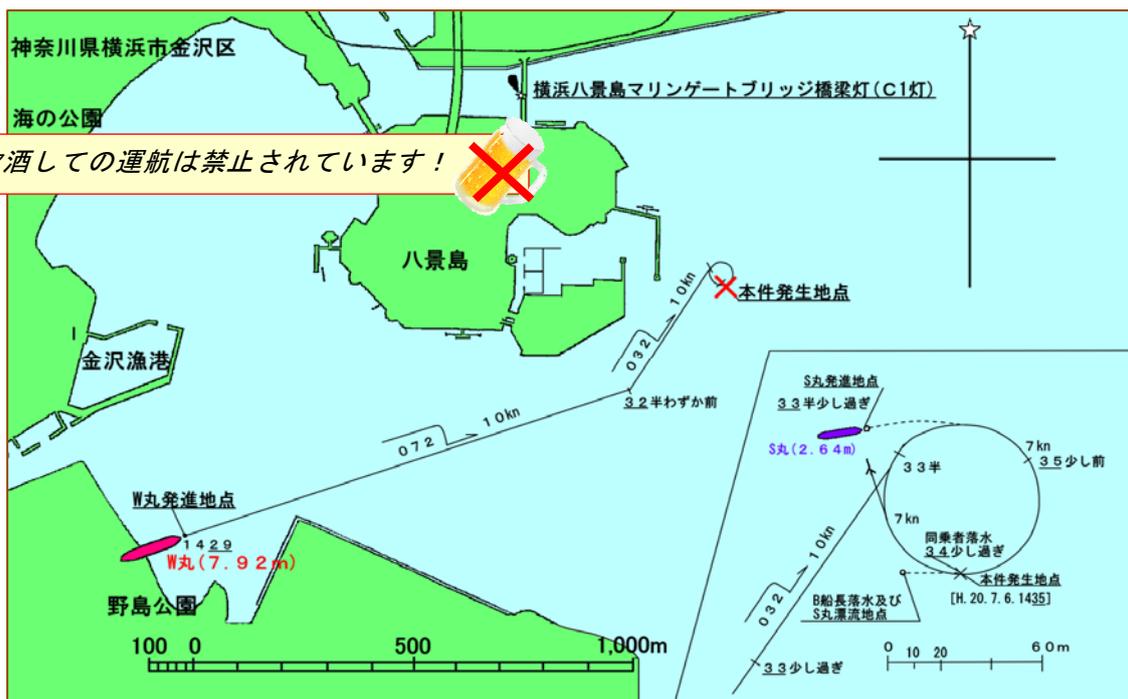


W丸：モーターボート 7.92メートル 乗組員1人 同乗者4人
 船長：小型船舶操縦士免許 懲戒：2箇月停止
S丸：水上オートバイ 2.64メートル 乗組員1人 同乗者1人
 発生日時場所：平成20年7月6日14時35分 横浜市金沢区八景島東側
 気象海象：晴 風力3 南風 視界良好

事実の概要

W丸は、船長が遊走を開始する前、11時ごろからバーベキューを行い、缶酎ハイ4缶を飲み、14時29分ごろには、呼気1リットル中のアルコール濃度が、0.4ミリグラムを超え、飲酒により見張りが十分できない状態であったが、操縦に支障ないと思い、遊走を中止するなど飲酒運航の防止措置をとらなかった。14時33分少し過ぎ、左舷船首に友人が船長として乗り組んだ**S丸**が漂泊していることを認めたので、自船が旋回する状況を同船長に見せようと思い立ち、右旋回を開始した。**S丸**船長は、自船の後部座席に1人同乗させて14時30分ごろから漂泊して沖合の景色を観ていたが、付近海上を**W丸**が旋回するのを認めたので、**S丸**を発進させ、旋回中の**W丸**の約20メートル後方に付いて半周ほど走航したところで追走を止めたが、船体動揺により同乗者がバランスを崩して左舷側に落水し、その数秒後同船長も落水し、**S丸**は、キルスイッチのキーが外れて機関が自動停止して漂流した。**W丸**船長は、**S丸**が追走していることも、**S丸**に同乗者がいることも、**S丸**船長及び同乗者が落水したことにも気付かないまま2周目の旋回に入り、救命胴衣を着用した**S丸**同乗者が浮遊し、そのまま旋回を続ければ同人に著しく接近する態勢となったが、飲酒により見張りが十分できない状態であったので、このことに気付かないまま、落水した**S丸**同乗者に接触した。

衝突の結果、**S丸**同乗者は左第3、4中足骨及び左上腕骨の多発骨折等を負った。



水上オートバイ B 丸 灯浮標衝突事件

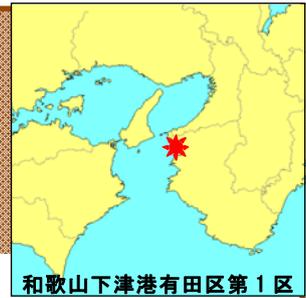
船長が、自ら操縦を行わず、操縦免許を受有していない同乗者に操縦をさせて、灯浮標に衝突した事例

B 丸：水上オートバイ 0.1ト 乗組員 1 人 同乗者 2 人

船長：小型船舶操縦士免許 懲戒：1 箇月停止

発生日時場所：平成 20 年 8 月 26 日 13 時 30 分 和歌山県和歌山下津港有田第 1 区

気象海象：曇 風力 2 西南西風 上げ潮中央期

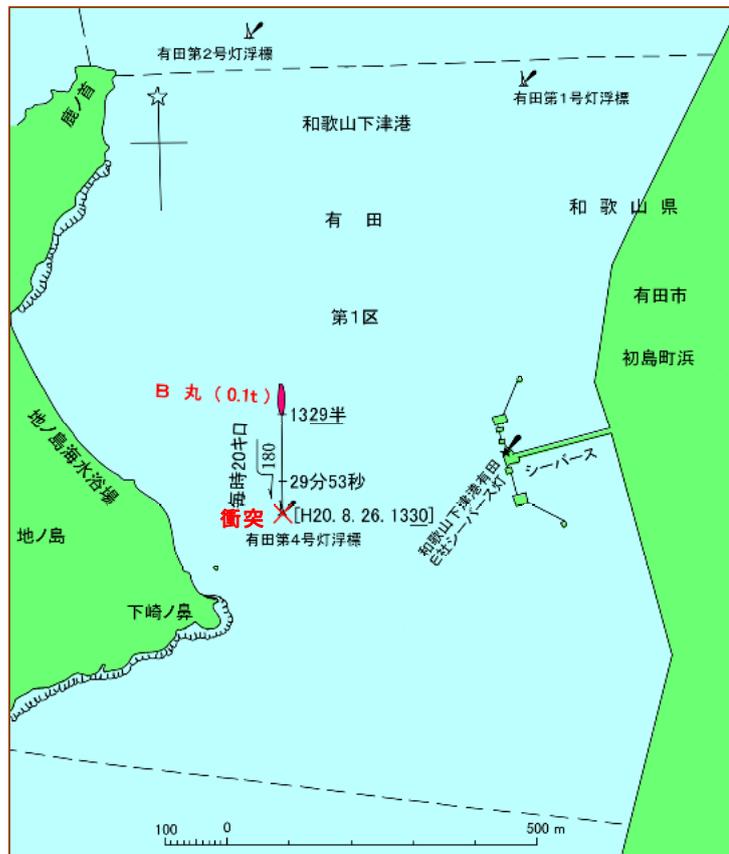


プレジャーボート

事実の概要

B 丸は、船長が救命胴衣を着用した同乗者 2 人を乗せ、地ノ島海水浴場南部の海岸を発進し、有田第 2 号灯浮標と同第 4 号灯浮標の間を遊走していたところ、同乗者から操縦したい旨の申し出があったので同海水浴場沖合で停船し、ハンドルバーに取り付けられたエンジンの始動、停止各ボタンやスロットルレバーの操作のほか方向転換をするときの注意など基本操縦方法を説明した。船長は、説明しながら同乗者 2 人が操縦免許を受有していないことを知ったが、付近に仲間の水上オートバイのほか航行中の船舶や遊泳者を見かけなかったため、水上オートバイの楽しさを経験させたいという気持ちから同乗者の申し出を断らず、同乗者の 1 人を操縦席に、もう 1 人を中央にそれぞれ座らせ、自身は後部座席に移動し、緊急時には後部座席からハンドルバーなどを操作するつもりで、操縦席に座って自ら操縦することなく、同乗者に操縦させ、遊走を再開した。その後、もう 1 人の同乗者に操縦を交替したが、同人も操縦方法の説明を聞いていたため、あらためて説明しないまま、船長は、同乗者の後ろに座って、同乗者が旋回や直進をしながら遊走する様子を見ていたところ、13 時 29 分 53 秒、有田第 4 号灯浮標が正船首 50 メートルとなったとき、衝突の危険を感じて同乗者に右旋回するよう告げるとともに、自らハンドルバーを操作するつもりで立ち上がったところ、船体が不安定となって左舷側に傾き、左舷船尾方に落水した。その後 B 丸は、同乗者 2 人が乗ったまま、同灯浮標に向首し、衝突した。

衝突の結果、同乗者 2 人が脳挫傷等を負った。



小型船舶操縦者は、自ら小型船舶を操縦しなければならないなど、遵守しなければならない事項が「船舶職員及び小型船舶操縦者法第 23 条の 36」などに規定されています。操縦者は必ず、遵守事項を守り、安全運航を心掛けましょう！

トピックス

海難審判所では、ニュースレターを発刊して、主な海難の裁決事例を紹介し、全国の審判所で言い渡された裁決をホームページに掲載するなど、海難防止に寄与する情報の提供を行っています。

1 JMATニュースレター

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

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



2 海難審判所ホームページ

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

なお、この「平成22年版レポート 海難審判」は、海難審判所のホームページでもご覧いただけます。

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



【トップページ】

3 子どもたちへの広報活動

毎年、夏休み期間中に開催される「子ども霞が関見学デー」において、企画を実施しています。平成22年8月18日には、約50名の子どもたち、引率者に対して、海難審判のしくみ、日本における船の役割、船の交通ルール等を説明し、子どもたちが役割を演じる審判の体験を行いました。

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

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



【子ども霞が関見学デー】

資 料

資料1 平成21年 海難種類別原因分類

(単位:原因数)

原因	衝突	衝突 (単)	乗揚	沈没	転覆	遭難	火災	機関 損傷	死傷等	合計
船舶運航管理の不適切	4 (4)							1 (0)	3 (2)	8 (6)
船体・機関・設備の構造・材質・修理不良	3 (0)						2 (0)			5 (0)
発航準備不良					1 (1)	1 (0)				2 (1)
水路調査不十分		2 (0)	11 (3)							13 (3)
針路の選定・保持不良		2 (0)	5 (1)							7 (1)
操船不適切	2 (0)	7 (2)	4 (2)		1 (0)	2 (0)			3 (1)	19 (5)
船位不確認		7 (1)	21 (6)							28 (7)
見張り不十分	138 (45)	4 (0)							2 (0)	144 (45)
居眠り	9 (3)	6 (1)	24 (6)							39 (10)
操舵装置・航海計器の整備・取扱不良										
気象・海象に対する配慮不十分		2 (0)		1 (1)	2 (0)				1 (1)	6 (2)
錨泊・係留の不適切						1 (0)			2 (0)	3 (0)
荒天措置不適切	1 (0)	1 (1)		2 (0)	1 (1)				1 (1)	6 (3)
灯火・形象物不表示	4 (1)									4 (1)
信号不履行	31 (10)									31 (10)
速力の選定不適切	12 (2)	1 (0)								13 (2)
航法不遵守	46 (15)									46 (15)
主機の整備・点検・取扱不良								12 (1)		12 (1)
補機等の整備・点検・取扱不良								4 (0)		4 (0)
潤滑油等の管理・点検・取扱不良								4 (0)		4 (0)
電気設備の整備・点検・取扱不良							1 (1)			1 (1)
甲板・荷役等作業の不適切									3 (1)	3 (1)
漁労作業の不適切					1 (0)	1 (1)			9 (4)	11 (5)
旅客・貨物等積載不良					3 (2)				2 (1)	5 (3)
服務に関する指揮・監督の不適切	7 (5)	5 (1)	3 (2)						3 (2)	18 (10)
報告・引継の不適切	2 (1)		1 (1)							3 (2)
火気取扱不良										
不可抗力									1 (0)	1 (0)
その他		2 (0)			2 (2)				3 (2)	7 (4)
合計	259 (86)	39 (6)	69 (21)	3 (1)	11 (6)	5 (1)	3 (1)	21 (1)	33 (15)	443 (138)
裁 決 件 数	103 (33)	32 (5)	66 (18)	3 (1)	10 (5)	4 (1)	3 (1)	15 (1)	24 (9)	260 (74)
裁 決 の 対 象 と な っ た 船 舶 隻 数	215 (70)	34 (6)	69 (19)	3 (1)	11 (6)	4 (1)	3 (1)	15 (1)	26 (10)	380 (115)
海 難 の 原 因 あり と さ れ た 船 舶 隻 数	189 (61)	32 (5)	66 (18)	3 (1)	10 (5)	4 (1)	3 (1)	15 (1)	24 (9)	346 (102)

※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原因数で内数。

資料 2 平成 21 年 船種別原因分類

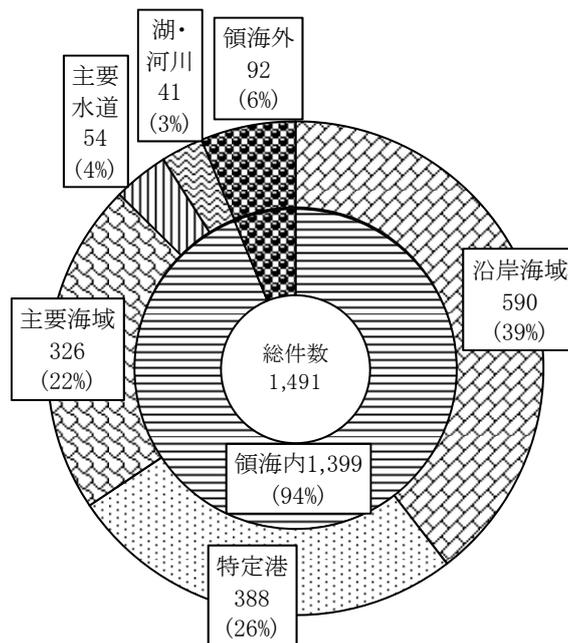
(単位:原因数)

原因	船種															合 計
	旅 客 船	貨 物 船	油 送 船	漁 船	引 船	押 船	作 業 船	は し け (パ ー ジ)	台 船	交 通 船	公 用 船	遊 漁 船	瀬 渡 船	プ レ ジ ャ ー ボ ー ト	そ の 他	
船舶運航管理の不適切	1 (1)	1 (1)	1 (1)	2 (0)											3 (3)	8 (6)
船体・機関・設備の構造・材質・修理不良		3 (0)		1 (0)											1 (0)	5 (0)
発航準備不良				1 (1)								1 (0)				2 (1)
水路調査不十分		2 (0)	2 (1)	3 (1)		1 (1)							4 (0)	1 (0)	13 (3)	
針路の選定・保持不良		2 (1)	1 (0)	2 (0)									2 (0)		7 (1)	
操船不適切	6 (0)	4 (3)		3 (0)	1 (0)	1 (0)						1 (0)	3 (2)		19 (5)	
船位不確認	1 (0)	2 (1)		9 (4)	1 (0)		1 (0)					3 (0)	2 (1)	8 (1)	1 (0)	28 (7)
見張り不十分	3 (2)	19 (6)	5 (2)	65 (15)	2 (2)	1 (1)	1 (0)			1 (0)		14 (7)	1 (0)	29 (9)	3 (1)	144 (45)
居眠り		16 (3)	1 (0)	17 (5)	1 (1)	1 (0)						3 (1)				39 (10)
操舵装置・航海計器の整備・取扱不良																
気象・海象に対する配慮不十分	1 (0)			2 (1)									3 (1)		6 (2)	
錨泊・係留の不適切				1 (0)									2 (0)		3 (0)	
荒天措置不適切		1 (1)		1 (1)		2 (0)						1 (1)	1 (0)		6 (3)	
灯火・形象物不表示			1 (0)	2 (0)									1 (1)		4 (1)	
信号不履行	2 (1)	9 (2)	3 (1)	10 (3)						1 (0)		3 (3)	3 (0)		31 (10)	
速力の選定不適切	2 (1)	6 (0)	1 (0)	1 (0)						1 (0)		1 (1)	1 (0)		13 (2)	
航法不遵守	1 (0)	17 (5)	3 (0)	16 (8)	1 (0)	1 (1)						3 (1)	4 (0)		46 (15)	
主機の整備・点検・取扱不良		6 (0)	1 (0)	3 (0)		1 (0)						1 (1)			12 (1)	
補機等の整備・点検・取扱不良				4 (0)											4 (0)	
潤滑油等の管理・点検・取扱不良		1 (0)	1 (0)	2 (0)											4 (0)	
電気設備の整備・点検・取扱不良				1 (1)											1 (1)	
甲板・荷役等作業の不適切	1 (0)			1 (0)										1 (1)	3 (1)	
漁労作業の不適切				11 (5)											11 (5)	
旅客・貨物等積載不良				2 (1)		1 (1)						1 (0)	1 (1)		5 (3)	
服務に関する指揮・監督の不適切	4 (2)	3 (1)	2 (1)	7 (5)	1 (1)								1 (0)		18 (10)	
報告・引継の不適切		1 (1)	1 (1)	1 (0)											3 (2)	
火気取扱不良																
不可抗力												1 (0)			1 (0)	
その他				1 (1)									6 (3)		7 (4)	
合 計	22 (7)	93 (25)	23 (7)	169 (52)	7 (4)	9 (4)	2 (0)	0 (0)	0 (0)	3 (0)	1 (1)	29 (14)	6 (1)	69 (18)	10 (5)	443 (138)
裁 決 の 対 象 と な っ た 船 舶 隻 数	11 (2)	73 (23)	14 (4)	146 (43)	7 (4)	9 (4)	2 (0)	4 (3)	3 (2)	1 (0)	1 (1)	25 (10)	5 (1)	68 (16)	11 (2)	380 (115)
海 難 の 原 因 あり と さ れ た 船 舶 隻 数	11 (2)	66 (19)	14 (4)	140 (41)	6 (3)	9 (4)	2 (0)	0 (0)	0 (0)	1 (0)	1 (1)	23 (10)	5 (1)	61 (15)	7 (2)	346 (102)

※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原因数で内数。

資料3 平成21年 発生水域別件数（理事官が立件したもの）



資料4 平成21年 特定港、湖・河川における海難種類別発生件数（理事官が立件したもの）

(単位:件)

海難種類	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														
釧路		1	1								1			3
苫小牧	1	3								1	1			6
函館		1	1				1							3
留萌	1										1			2
稚内								1			1			2
八戸	1	2				1								4
仙台塩釜		2										1		3
秋田船川	2	1												3
小名浜		2	1							1				4
鹿島	1	2	1	1						1				6
木更津	2	2	4			1								9
千葉	3	9	1			1				2	1			17
京浜(東京区)	9	5	7			2				1				24
京浜(川崎区)	4	8	1			1						1		15
京浜(横浜区)	7	7	3			2		2			2	2		25
横須賀	4	2	4								1			11
新潟	1	2	1											4
伏木富山						1								1
敦賀			1										1	2
清水		1	1											2
衣浦	1							1						2
名古屋	1	5	2		1	3				1	1			14
四日市	2	2			1									5
舞鶴		1											1	2
阪南	2					1					1		1	5
阪神(大阪区)	1	7						1		3				12

(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	衝突													
阪神(神戸区)	4					1				2	2		1	10
阪神(尼崎西宮芦屋区)		1												1
阪神(堺泉北区)	1	3								1		2		7
東播磨	2									5				7
姫路	2	2	2			1				4				11
和歌山下津		1	1			1								3
境			1											1
浜田		1									1			2
宇野	2	2												4
水島	1	4	2							4		3		14
福山	1	4	2											7
尾道糸崎	1	1	1	1										4
呉		7												7
広島	1	8	2							1	1			13
岩国		1								1	1			3
徳山下松	2	5	2							2				11
宇部		2	1									1		4
萩	1													1
関門(若松区)		1	4				1				1			7
関門(若松区外)	3	2	3		1					1				10
徳島小松島		1								1				2
坂出		2												2
高松		1												1
松山	2	1	2								1			6
今治		2								1				3
新居浜	2									1				3
博多	1	2	2										1	6
唐津												1		1
長崎		1								2				3
佐世保	1	2	2							1				6
厳原		1												1
三角		1												1
大分	1	1	1			1				3				7
細島		1	1											2
鹿児島		1						1			1			3
名瀬			1											1
金武中城		2	2											4
那覇	2	3				1					1		1	8
むつ小川原		1	1											2
伊万里		1												1
金沢		1									2			3
福井	1													1
柳井	1									1				2
三田尻中関			1							1				2
石巻		2									1			3
三河		1												1
合計	75	138	63	2	3	18	2	6	0	42	22	11	6	388
湖・河川	10	2	2	2	4	2	1	2			15		1	41

注：事件が発生していない特定港は、掲載していない。

* 海難発生件数の統計

理事官が海難を認知するには、海上保安官からの「海難発生通知書」または船長からの船員法第19条による「海難報告書」などがあります。流木等の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、除いて処理しています。

資料5 平成21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 主要水道	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
浦賀水道	1	1	4			1				1	1			9
伊良湖水道	1											1		2
師崎水道	1			1										2
明石海峡	3	3								3				9
友ヶ島水道	2	1	1							1				5
鳴門海峡	1	2	3							1	1			8
直島水道			1											1
来島海峡	2		1		1									4
三原瀬戸											1			1
音戸瀬戸	1		1							1				3
大島瀬戸			1											1
速吸瀬戸	1													1
関門海峡			1							1				2
倉良瀬戸			1			1								2
平戸瀬戸		1	3											4
合計	13	8	17	1	1	2	0	0	0	8	3	1	0	54

資料6 平成21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 主要海域	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
津軽海峡	1							2		1				4
陸奥湾	1										1			2
東京湾	7	4	9	1	1						2			24
伊勢湾	9	6	7		2	1					5			30
三河湾	2	1	2		1						1			7
紀伊水道	11	2	2			2		1		2	2		2	24
大阪湾	5	3						1			1			10
播磨灘	5	5	15			1		1			1	1		29
備讃海域東部	7	5	12							2	2	3		31
備讃海域西部	8	5	6	1			1			1	1	4		27
備後・燧灘	6	2	1							2		1		12
安芸灘・広島湾	14	10	11		1	1				12	1	1		51
伊予灘	8	2	2				1			2		1		16
周防灘	6	1	6							2	1	2		18
豊後水道	5	6	5						1	7	1	1		26
島原湾・八代海	5		8					1		1				15
合計	100	52	86	2	5	5	2	6	1	32	19	14	2	326

資料7 平成21年 沿岸海域及び領海外における海難種類別発生件数（理事官が立件したもの）

(単位:件)

海難種類	衝突	衝突 (単)	乗揚	沈没	転覆	遭難	浸水	火災	爆発	機関 損傷	死傷 等	施設 等損 傷	安全・ 運航 阻害	合計
沿岸海域														
雄冬岬～紋別		1			1	3					1		1	7
紋別～十勝川口	2	1	1		2	1	1	1	1	7	2	1		20
十勝川口～白神岬	5		2		4	1		1		2	2			17
白神岬～雄冬岬	3		1			1		2			3	2		12
尻屋崎～鮎ヶ崎	1	1	1		1	3	1	1		2	2	2		15
鮎ヶ崎～阿武隈川口	6	1	3	1	1	3				9	2	3	2	31
阿武隈川口～犬吠埼	4	3	4	1		2				5	3			22
犬吠埼～野島崎	4		2		2	1	2				1		1	13
野島崎～天竜川口	11	5	12	1	2	3	3	1		3	4	1	1	47
天竜川口～新宮川口	8		4	1	1			1		4	1			20
新宮川口～日ノ御埼	6	2	9		1	1			1	5	1	1	2	29
蒲生田岬～高茂崎	3	4			1			2		1		1		12
竜飛岬～鼠ヶ関	3		2		2	2				4	1	1		15
鼠ヶ関～糸魚川	1		2		1	2					1	1		8
糸魚川～経ヶ岬	6	2	5	1	1			3		10	5	1	4	38
経ヶ岬～川尻岬	14	2	4		2	1	1			7	5			36
隠岐諸島	4	1	1							2				8
川尻岬～烏帽子島	12		4							4		1		21
対馬列島	1	2	3		1		1	1		4				13
烏帽子島～坊ノ岬	17	6	31		2	1		8		18	4		1	88
坊ノ岬～鶴御埼	9	2	11		1			2		8	3	1		37
南西諸島	8	8	28	1	3	13	2	1		6	7		2	79
南方列島	1					1								2
合計	129	41	130	6	29	39	11	24	2	101	48	16	14	590
領海外	24	5				9	1	4		38	8		3	92

資料 8 平成 21 年 船種・海難種類別発生隻数（理事官が立件したもの）

(単位:隻)

海難種類 船種	衝突	衝突 (単)	乗揚	沈没	転覆	遭難	浸水	火災	爆発	機関 損傷	死傷 等	施設 等損 傷	安全・ 運航 阻害	合計	構成比 (%)
旅客船	9	37	12			21	1	5		25	10	1	2	123	6
貨物船	154	98	73	1		13	4	2	1	58	5	16	2	427	22
油送船	26	16	11			4				14	5	1		77	4
漁船	275	26	64	3	20	19	8	35	1	98	41	3	6	599	31
引船	23	16	14	3	3	8				11	3	6	1	88	4
押船	15	17	20	1		3				4	5	3	1	69	3
作業船	9	5	5		1	2				1				23	1
はしけ	7	9	12			7					3	4	1	43	2
台船	13	4	4	1	1	1					3	1		28	1
交通船	6	1			1									8	1
水先船	3	1												4	1
公用船	10	1	7		1	1		1		3	2	2		28	1
遊漁船	19	7	10	1	1			1			3	1	3	46	2
瀬渡船		1	2							1				4	1
プレ ジ ャ ー ボ ー ト	モーターボート	98	20	65	4	13	4	3	2	5	13	9	10	246	12
	水上オートバイ	34	5			5				1	30		1	77	4
	ヨット	1	2	9										12	1
	ボート	2												2	1
	小計	135	27	74	4	18	4	3	2	1	6	43	9	11	337
その他	11	3	7				1					3		25	1
不詳	6										1			7	1
合計	721	269	315	14	46	83	17	46	3	221	124	50	27	1,936	100

資料9 平成21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)

トン数区分 海難種類	20 トン未満	20 トン以上 100 トン未満	100 トン以上 200 トン未満	200 トン以上 500 トン未満	500 トン以上 1,600 トン未満	1,600 トン以上 3,000 トン未満	3,000 トン以上 5,000 トン未満	5,000 トン以上 10,000 トン未満	10,000 トン以上 30,000 トン未満	30,000 トン以上	不詳	合計
衝突	310	23	59	74	27	15	10	13	14	12	164	721
衝突(単)	50	21	39	64	33	5	8	5	5	3	36	269
乗揚	126	21	32	59	10		1	1	1		64	315
沈没	5			2							7	14
転覆	25	1	1								19	46
遭難	19	10	23	14	7		1	2			7	83
浸水	10		3	1		1					2	17
火災	26	3	5	3				2			7	46
爆発		1	1								1	3
機関損傷	57	19	53	62	13		5	3	2		7	221
死傷等	49	5	12	6	5	2	1	1	1	1	41	124
施設等損傷	13	1	8	11	4	1			2		10	50
安全・運航阻害	11	1	2	3							10	27
合計	701	106	238	299	99	24	26	27	25	16	375	1,936
構成比(%)	36	6	12	16	5	1	1	1	1	1	20	100

資料 10 平成 21 年 船種・トン数別発生隻数（理事官が立件したもの）

(単位:隻)

トン数区分 船種	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	構成比 (%)
旅客船	25	19	21	19	17	2	3	7	7		3	123	6
貨物船		6	78	209	51	14	13	19	15	11	11	427	22
油送船		8	19	14	21	3	6		1	5		77	4
漁船	444	41	54	32	3		2				23	599	31
引船	35	12	25	10	1						5	88	4
押船	25	4	32	7							1	69	3
作業船	11	1									11	23	1
はしけ				4	1	1	1				36	43	2
台船					1	2			1		24	28	1
交通船	4		1								3	8	1
水先船	4											4	1
公用船	2	9	6	4	2	2	1				2	28	1
遊漁船	40										6	46	2
瀬渡船	4											4	1
プレジャーボート	モーターボート	74	3								169	246	12
	水上オートバイ	22									55	77	4
	ヨット	5									7	12	1
	ボート										2	2	1
	小計	101	3								233	337	18
その他	5	3	2		2			1	1	11	25	1	
不詳	1									6	7	1	
合計	701	106	238	299	99	24	26	27	25	16	375	1,936	100

資料 11 平成 21 年 海難種類別・死傷者等の状況（理事官が立件したもの）

(単位:人)

海難種類	船 員			旅 客			そ の 他			小 計			合計	構成比 (%)
	死亡	行方 不明	負傷	死亡	行方 不明	負傷	死亡	行方 不明	負傷	死亡	行方 不明	負傷		
衝 突	7	1	48			13			8	7	1	69	77	26
衝突(単)			13	1		16	2		18	3	0	47	50	17
乗 揚			9			6			14	0	0	29	29	10
沈 没										0	0	0	0	0
転 覆	2	15	5				1			3	15	5	23	8
遭 難			2			1				0	0	3	3	1
浸 水										0	0	0	0	0
火 災			1							0	0	1	1	1
爆 発			2							0	0	2	2	1
機関損傷										0	0	0	0	0
死傷等	17	8	25			9	5		38	22	8	72	102	35
施設等損傷										0	0	0	0	0
安全・運航阻害			1							0	0	1	1	1
小 計	26	24	106	1	0	45	8	0	78	35	24	229		
合 計	156			46			86			288			288	100
構成比(%)	54			16			30			100				

資料 12 平成 21 年 船種別・死傷者等の状況（理事官が立件したもの）

(単位:人)

区分 船種	船 員			旅 客			そ の 他			小 計			合計	構成比 (%)
	死亡	行方 不明	負傷	死亡	行方 不明	負傷	死亡	行方 不明	負傷	死亡	行方 不明	負傷		
旅客船	1		2			7				1	0	9	10	3
貨物船	1		5				2			3	0	5	8	2
油送船	1		1							1	0	1	2	1
漁 船	18	21	45				2		3	20	21	48	89	31
引 船		1	3							0	1	3	4	1
押 船	1	1	1							1	1	1	3	1
作業船			3						1	0	0	4	4	1
はしけ			1							0	0	1	1	1
台 船									1	0	0	1	1	1
交通船	1		2			4			1	1	0	7	8	2
水先船										0	0	0	0	0
公用船			3							0	0	3	3	1
遊漁船	1		9	1		29			3	2	0	41	43	15
瀬渡船										0	0	0	0	0
ブ レ ジ ャ ー ボ ー ト	モーターボート	1	1	21			4	2	39	3	1	64	68	23
	水上オートバイ	1		10				2	28	3	0	38	41	14
	ヨット									0	0	0	0	0
	ボート								1	0	0	1	1	1
	小計	2	1	31	0	0	4	4	0	68	6	1	103	110
その他						1				0	0	1	1	1
不 詳									1	0	0	1	1	1
小 計	26	24	106	1	0	45	8	0	78	35	24	229		
合 計	156			46			86			288			288	100

資料 13 平成 21 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	1	2	4			1		1		1	3			13
貨物船	29	10	17					1		8	2	1		68
油送船	6	1	4							1				12
漁船	107	12	27		4	1	1			12	8			172
引船	3	1	2		1					2		1		10
押船	4		3	1			1			1		1		11
作業船	3		2	1	1									7
はしけ(バージ)	3		1									1		5
台船	2	1	1									1		5
交通船	2	1												3
水先船														0
公用船	2		1											3
遊漁船	13	3	3								2			21
瀬渡船	3													3
プレジャーボート	47	7	11		5	1	2				9	1	1	84
その他	3							1			2			6
合計	228	38	76	2	11	3	4	3	0	25	26	6	1	423

資料 14 平成 21 年 裁決における船種・海難種類別隻数

(単位:隻)

海難種類 船種	衝突	衝突(単)	乗揚	沈没	転覆	遭難	火災	機関損傷	死傷等	合計	構成 比 (%)
旅客船	4 (2)	4 (0)	1 (0)						2 (0)	11 (2)	3
貨物船	41 (16)	7 (2)	20 (5)					5 (0)		73 (23)	18
油送船	9 (3)		4 (1)					1 (0)		14 (4)	3
漁船	85 (23)	10 (2)	20 (7)		6 (3)	3 (1)	2 (1)	7 (0)	13 (6)	146 (43)	38
引船	3 (2)	2 (1)	2 (1)							7 (4)	2
押船	3 (2)		3 (1)	1 (0)	1 (1)			1 (0)		9 (4)	2
作業船	1 (0)		1 (0)							2 (0)	1
遊漁船	19 (8)	1 (0)	3 (1)						2 (1)	25 (10)	7
はしけ(バージ)	2 (2)		2 (1)							4 (3)	1
プレジャーボート	39 (10)	9 (1)	8 (1)	2 (1)	3 (1)				7 (2)	68 (16)	18
交通船	1 (0)									1 (0)	1
台船	1 (1)	1 (0)			1 (1)					3 (2)	1
公用船								1 (1)		1 (1)	1
瀬渡船	1 (0)		2 (1)			1 (0)			1 (0)	5 (1)	1
その他	6 (1)		3 (0)				1 (0)		1 (1)	11 (2)	3
合計	215 (70)	34 (6)	69 (19)	3 (1)	11 (6)	4 (1)	3 (1)	15 (1)	26 (10)	380 (115)	100

※ () 内の隻数は、改正前の海難審判法に基づいて行われた裁決の隻数で内数。

※構成比は、全体の隻数に対するもの。

資料 15 平成 21 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	プレジャー ボート	その他	合計
トン数表示なし					49 (7)	5 (1)	54 (8)
5トン未満				73 (19)	14 (8)	14 (4)	101 (31)
5トン以上20トン未満	3 (0)			55 (19)	5 (1)	23 (8)	86 (28)
20トン以上100トン未満	1 (0)		2 (0)	11 (3)		3 (2)	17 (5)
100トン以上200トン未満		15 (4)	2 (0)	4 (1)		9 (5)	30 (10)
200トン以上500トン未満	2 (0)	31 (7)	3 (2)	3 (1)		4 (1)	43 (11)
500トン以上1,600トン未満		13 (7)	4 (1)			5 (3)	22 (11)
1,600トン以上3,000トン未満	1 (1)	1 (1)	3 (1)			1 (1)	6 (4)
3,000トン以上5,000トン未満	1 (0)	3 (2)				2 (0)	6 (2)
5,000トン以上10,000トン未満	3 (1)	4 (1)				2 (2)	9 (4)
10,000トン以上30,000トン未満		5 (1)					5 (1)
30,000トン以上		1 (0)					1 (0)
合計	11 (2)	73 (23)	14 (4)	146 (43)	68 (16)	68 (27)	380 (115)

※ () 内の隻数は、改正前の海難審判法に基づいて行われた裁決の隻数で内数。

資料 16 平成 21 年 裁決における免許種類別懲戒状況

(単位:人)

免許		懲戒等	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			1	1	2		4
	三級			12	14		1	27
	四級			16	16	1		33
	五級			11	25	4		40
	六級			4	1			5
海技士(機関)	一級							0
	二級							0
	三級			1	3			4
	四級				3			3
	五級			1	4			5
	六級							0
小型船舶操縦士	一級			80	89	8		177
	二級			18	23	3		44
	特殊			3	2			5
水先人	一級			1	2	1		4
	二級							0
	三級							0
合計			0	149	183	20	1	353

※懲戒免除とは、懲戒すべきところを本人の関歴等を考慮して懲戒を免除したものである。

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

平成 22 年版レポート 海難審判

平成 22 年 10 月発行

海難審判所

〒100-8918 東京都千代田区霞が関 2-1-2

電話 03-5253-8821 F A X 03-5253-8947

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

メールアドレス jmat@mlit.go.jp