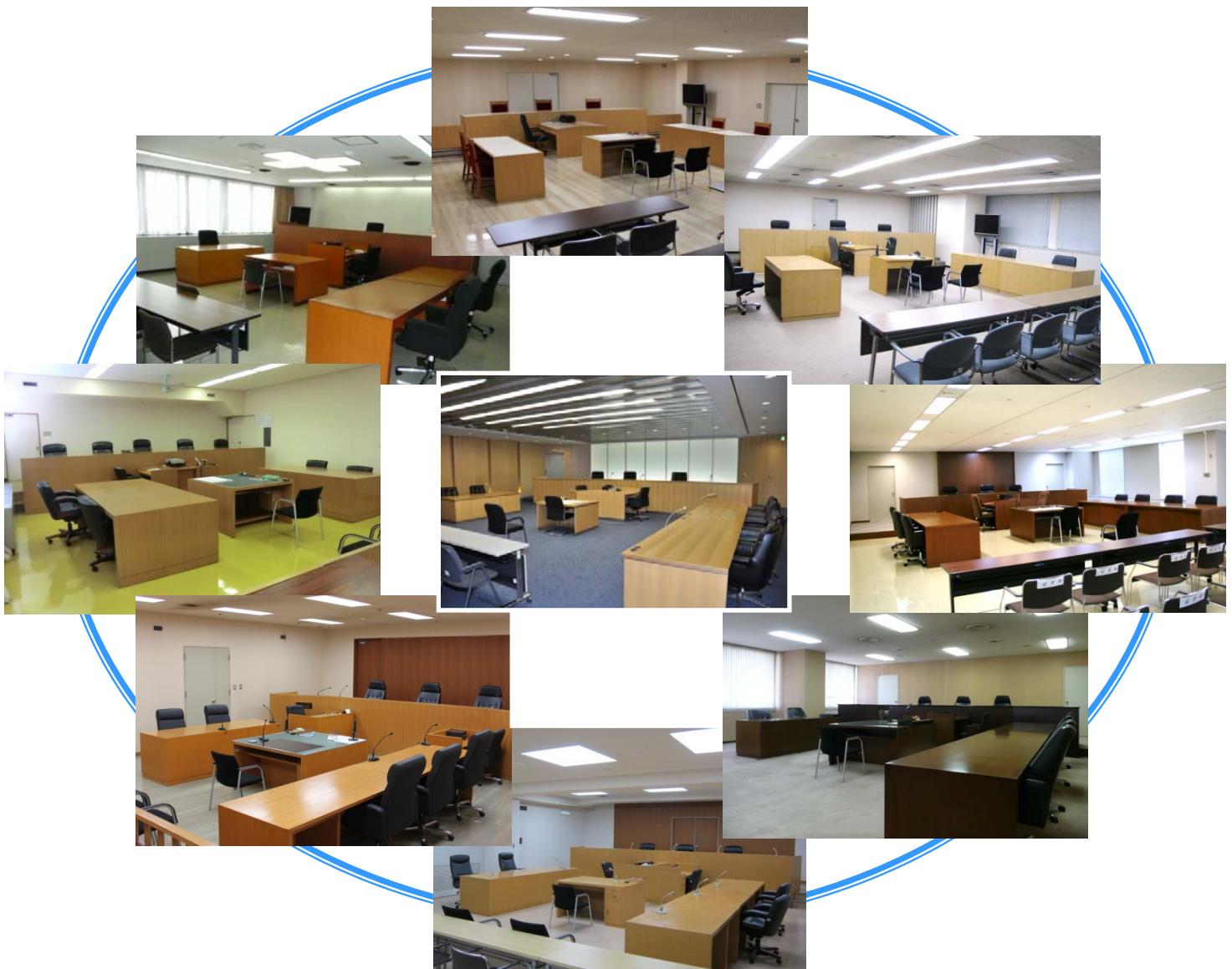


平成 24 年版レポート

海難審判



海難審判所
Japan Marine Accident Tribunal

国土交通省

卷頭言

平素から海難審判行政に対しご理解、ご支援をいただき、ありがとうございます。

海難審判所では、年1回、前年1月から12月までに発生した海難の発生状況及び言い渡された裁決の内容等を集約し、「レポート 海難審判」として発行しておりますが、このたび、平成24年版を取りまとめました。

このレポートには、昨年の海難の発生状況、裁決における原因の分類及び船舶の種類別における原因の分布状況等が記載され、また、具体的なデータが付されておりますので、是非ご一読の上、海難の発生を防止するための資料として活用していただければ幸いです。

ご存じのとおり、平成20年10月1日海難の原因究明と懲戒を併せ行っていた旧海難審判制度が、懲戒を行う海難審判制度と、国際標準に沿った原因究明を行う船舶事故調査制度に分離され、同日、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、小型船舶操縦士、水先人に対する懲戒を行うための審判を行う組織として海難審判所が発足し、その後、4年が経過しました。

新制度下における海難審判所の任務は、懲戒を行うために海難審判法に定められた手続による審判を行うことにより、海難の発生の防止に寄与するという法の目的を達成することにあります。

そこで、海難審判所は、海難審判により、海難が海技士等の故意又は過失によって発生したものであるときは、裁決をもって懲戒の理由となる原因を特定し、受審人に指定された当事者の過失を認定してこれを懲戒することになりますが、旧制度下においても、海難の原因究明に伴って海技士等の職務上の過失が認められるときには、これに対する懲戒を行うため、主として懲戒の理由となる原因を特定していたことから、審判手続及び裁決書の内容には旧制度下と大きな変化はないといえます。

ところで、海難が発生する態様は、個々の事件により異なっており、同じ態様の海難は1件もないと言っても過言ではありません。

裁決書には、海難が発生するに至る過程で当事者である海技士等が置かれた状況、複数存在する海難原因の中から特定した懲戒の対象となる原因と、この原因に基づいて認定した当事者の過失行為の内容、さらには、注意義務を果たさなかった理由などが時系列で記載されていますので、船舶を運航する現場で海難に遭遇する当事者となる可能性がある方々が、それぞれが置かれる状況下において、学ぶべき教訓が凝縮されています。

裁決の内容は、当所のホームページで公開し、併せて、裁決に対するご意見、ご指摘をいただくようにしておりますので、「レポート 海難審判」とともに、海難防止のため、これを活用してくださるようお願い申し上げます。

平成 24 年版レポート
海 難 審 判
もくじ

卷頭言

本 編

海難審判所の現状	1
1 海難審判制度の目的と任務	1
2 海難審判所の組織と管轄	1
3 海難審判所の現状	2
海難の調査と審判	5
1 海難調査	5
(1) 海難の認知、立件及び調査	5
(2) 海難審判法の対象となる海難	5
(3) 審判開始の申立て	7
2 海難審判	8
裁決の状況と原因	10
1 裁決の状況	10
(1) 海難種類別裁決件数	10
(2) 裁決における船種・海難種類別隻数	10
(3) 免許種類別懲戒の状況	11
2 裁決における原因	12
横切り船の航法不遵守による海難の裁決事例	13
視界制限状態における船舶の航法不遵守による海難の裁決事例	15
各種船舶間の航法不遵守による海難の裁決事例	17
船種別海難	19
(1) 旅客船	19
(2) 貨物船	19
(3) 油送船	19
(4) 漁船	20
(5) プレジャーボート	20
旅客船による海難の裁決事例	21
貨物船による海難の裁決事例	23
油送船による海難の裁決事例	25
漁船による海難の裁決事例	27
プレジャーボートによる海難の裁決事例	29
トピックス	
1 J M A T ニュースレター	31
2 海難審判所ホームページ	31
3 子どもたちへの広報活動	31

資料編

資料 1	海難種類別原因分類	32
資料 2	船種別原因分類	33
資料 3	発生水域別件数	34
資料 4	特定港及び湖・河川における海難種類別発生件数	34
資料 5	主要水道における海難種類別発生件数	36
資料 6	主要海域における海難種類別発生件数	36
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	37
資料 8	船種・海難種類別発生隻数	38
資料 9	海難種類・トン数別発生隻数	39
資料 10	船種・トン数別発生隻数	40
資料 11	海難種類別・死傷者等の状況	41
資料 12	船種別・死傷者等の状況	42
資料 13	船種・海難種類別申立て隻数	43
資料 14	裁決におけるトン数・船種別隻数	44

海難審判所の現状

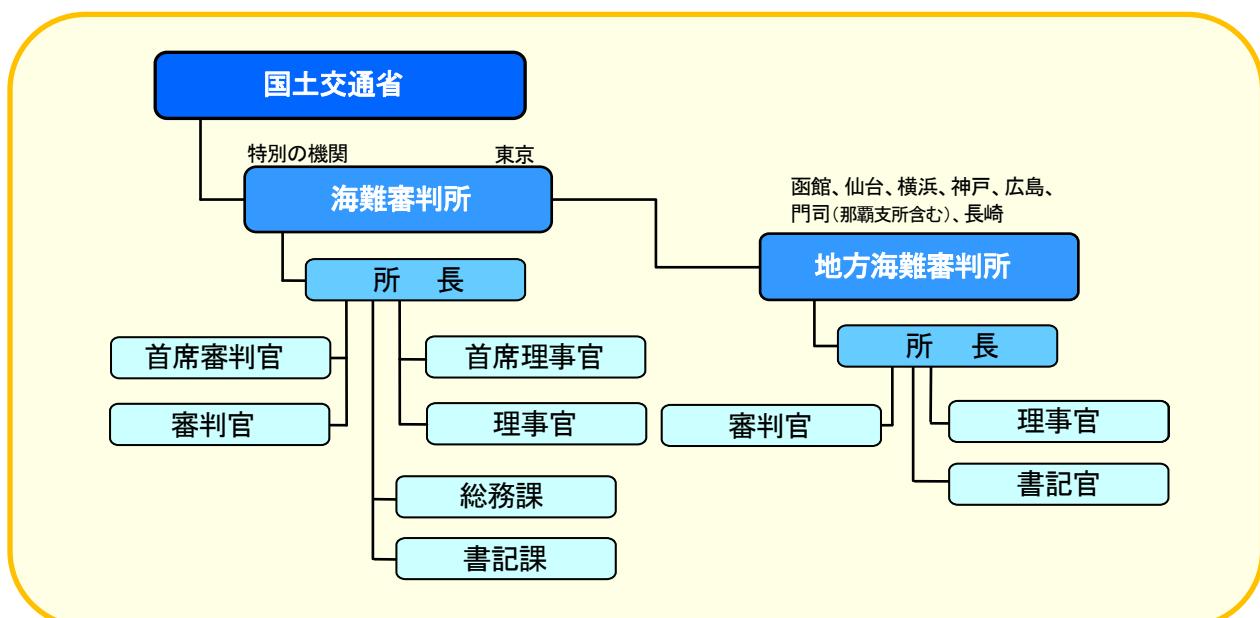
1 海難審判制度の目的と任務

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する。」と定め、第8条において「海難審判所は、海技士若しくは小型船舶操縦士又は水先人に対する懲戒を行うための海難の調査及び審判を行うことを任務とする。」と定められています。さらに、第9条において、その任務を達成するため、海難の調査や審判を行うことなどが定められています。

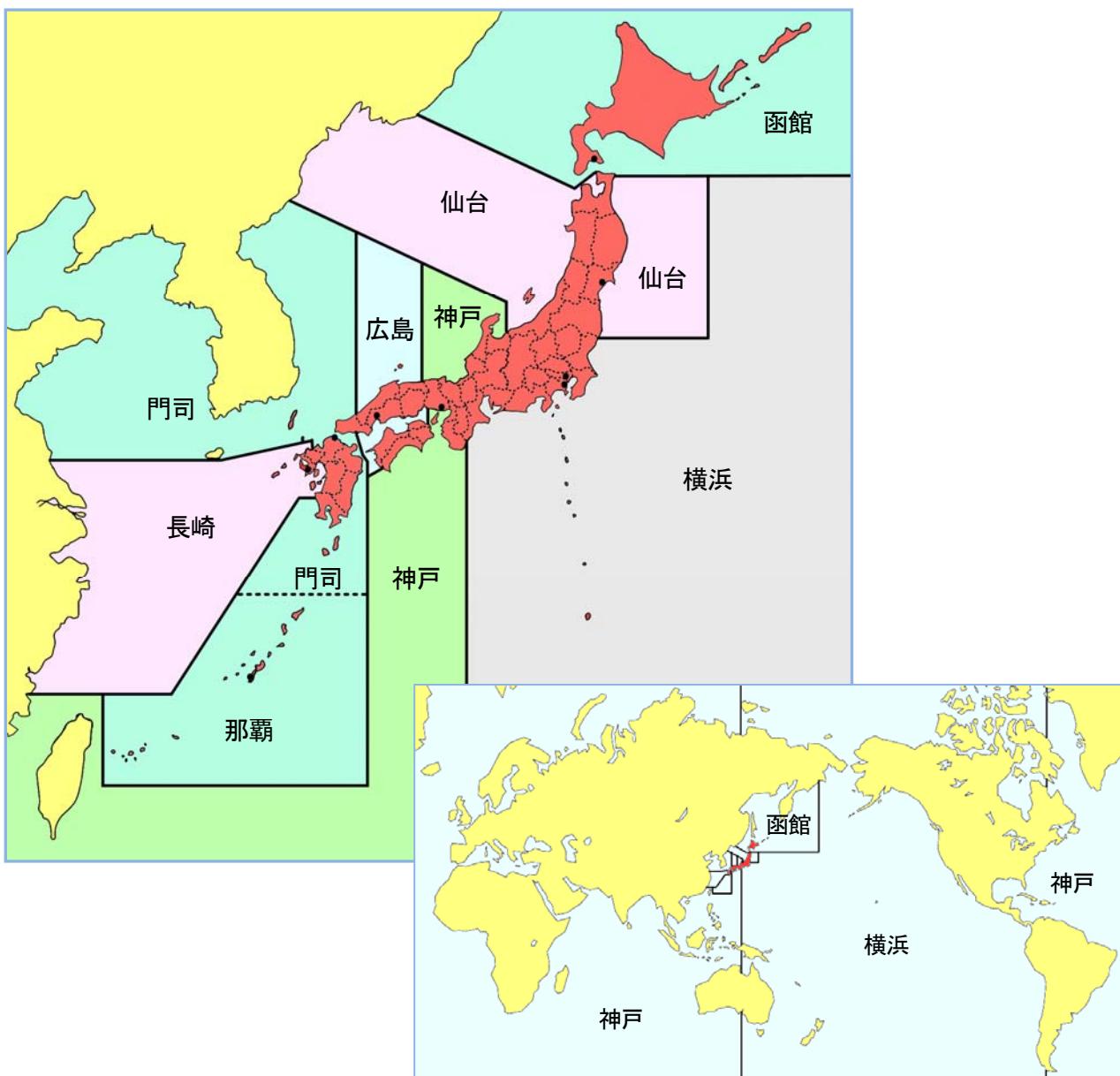
2 海難審判所の組織と管轄

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

組織図



管 轄 図



3 海難審判所の現状

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

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

海難審判所の現状

- ① 海難審判の目的を、海難原因の究明を目的とし、あわせて海難を発生させた海技士等への懲戒を行うものから、「懲戒」のみを行うものへ変更（海難原因究明は運輸安全委員会が行うが、これは事故の責任を問うために行うものではない。）
- ② 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」に改組
- ③ 地方海難審判所と高等海難審判所における「二審制」から、海難審判所又は地方海難審判所における「一審制」に変更
- ④ 東京の「海難審判所」においては「重大な海難」^(注)を、「地方海難審判所」においてはそれ以外の海難を取り扱うこととし、「海難審判所」では3名の審判官、「地方海難審判所」では通常1名の審判官で海難審判を行うことに変更
- ⑤ 勧告制度及び参審員制度の廃止等

(注) 以下の海難は、発生地点にかかわらず東京の海難審判所が管轄する。

重大な海難（海難審判法施行規則第5条）

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

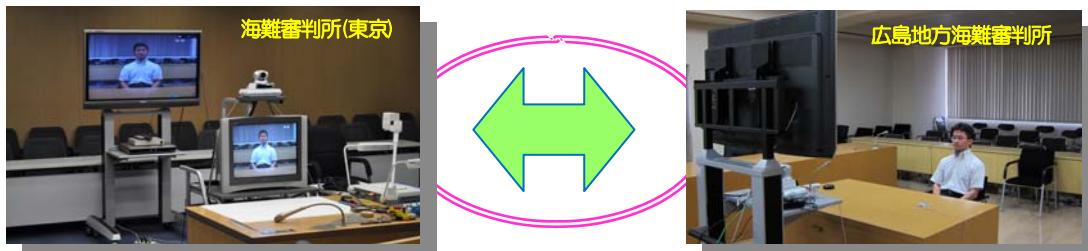
また、海難審判所では、次のことを推進しています。

- ① テレビ会議システムを活用した業務の効率化

受審人等が遠隔地に居住しているために開廷する海難審判所又は地方海難審判所に出廷して審判を受けることが困難なときには、最寄りの海難審判所又は地方海難審判所に出廷することにより、テレビ会議システムを利用して審判を受けられるようになりました。また、理事官の調査においても遠隔地の海難関係人の利便性を考え、同システムを活用した面接調査を行っています。

- ② GPS、AIS、VDR等の航海計器に保存されたデータの活用
- ③ ホームページの充実による情報発信及び意見収集

テレビ会議システムによる審判の様子



補佐人とは？

海事関係の仕事にはいろいろあります。船を直接動かす仕事はもちろん、陸上のさまざまな分野で海事や船舶に関する仕事をされていることだと思います。特に、船の運航や操船に携わっている方は、常に安全運航を心掛けておられていると思いますが、「つい、うっかり、ぼんやり、勘違い、操作ミス、対応の遅れなど……」で、不幸にして海難事故を引き起こしてしまうことがあります。

事故を起こしてしまった方は、理事官から状況を尋ねられ、時には、海難審判の当事者として受審人又は指定海難関係人として指定されます。

このような場合、海難審判所の審判廷において、自分の立場を正しく、そして適切に主張する必要があります。その手助けをしてくれるのが補佐人で、現在、約 1,000 人が登録されています。

受審人又は指定海難関係人となった方は、審判廷で審判官や理事官などから事故当時の状況をいろいろと尋ねられます。このとき、その状況を正確に説明できなかったり、自分の思ったことや主張をうまく表現できなかったりすることがあります。

そこで、補佐人を選任すると、主張したいことを代わりに主張してくれたり、弁護してくれたりします。

海難審判は、裁判の手続のような流れで審理が進められるが、その手続の中で重要なものとして「証拠の提出」があります。受審人等が提出したい新しい証拠（書類でも物でも構いません。）がありましたら、補佐人が代わりにその手続を行ってくれ、受審人等の正当な権利を保護してくれます。

詳しい内容については、海難審判所ホームページ (<http://www.mlit.go.jp/jmat/>) でご覧いただけます。

また、財団法人海難審判協会 (<http://www.maia.or.jp/>) では、経済的理由で自ら補佐人を依頼できない方々に対し、補佐人選任に要する経費の扶助を行っています。

海難の調査と審判

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

1 海難調査

(1) 海難の認知、立件及び調査

理事官は、関係行政機関からの報告や新聞・テレビの報道等により、海難の発生を認知した場合は、直ちに事実関係の調査を開始し、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、立件して、これを事件として取り上げ、調査を開始し、証拠を集取します。

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

(2) 海難審判法の対象となる海難

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

○ 海難審判法（昭和 22 年法律第 135 号）（抄）

（定義）

第 2 条 この法律において「海難」とは、次に掲げるものをいう。

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

* 「一 船舶の運用に関連した船舶又は船舶以外の施設の損傷」

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

「船舶の運用」とは、航行中、錨泊中又は岸壁係留中に限らず、入渠中であっても、船舶がその目的に従って利用されている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」

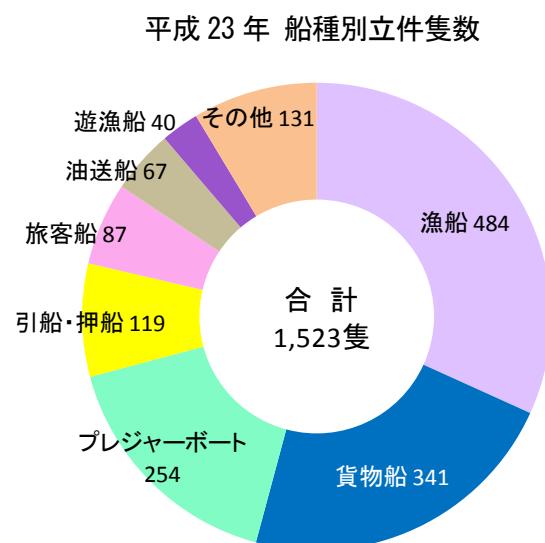
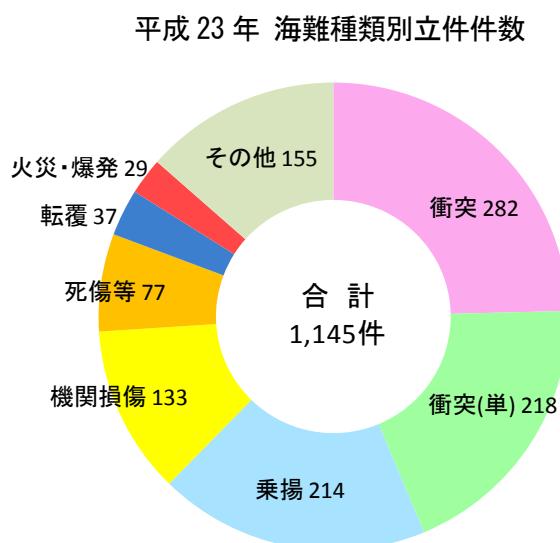
前記第一号の損傷発生に関連して死傷が生じた場合はもちろん、船舶などに損傷を生じない場合でも、次のようなときには、対象の海難となります。

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

* 「三 船舶の安全又は運航の阻害」

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



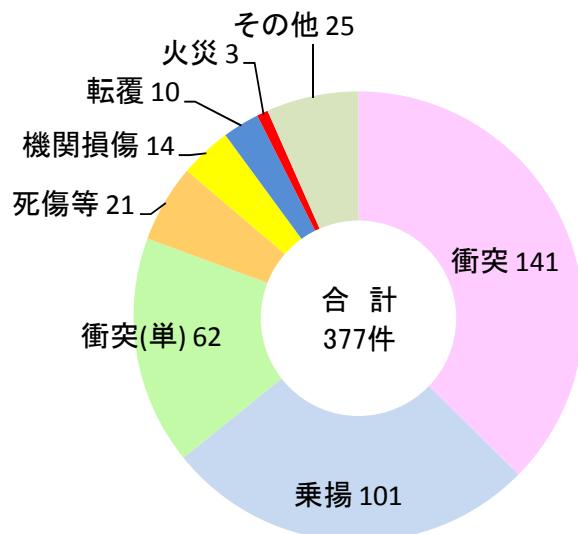
※「衝突(単)」とは、船舶が岸壁、桟橋、灯浮標等の施設、岩場、水面上に露出した沈船、漂流物（流木、氷山、その他の漂流している物）等に衝突したもの総称をいいます。なお、岩場や沈船に衝突した場合で、船舶の喫水線下に損傷を生じた場合は「乗揚」に分類しています。

(3) 審判開始の申立て

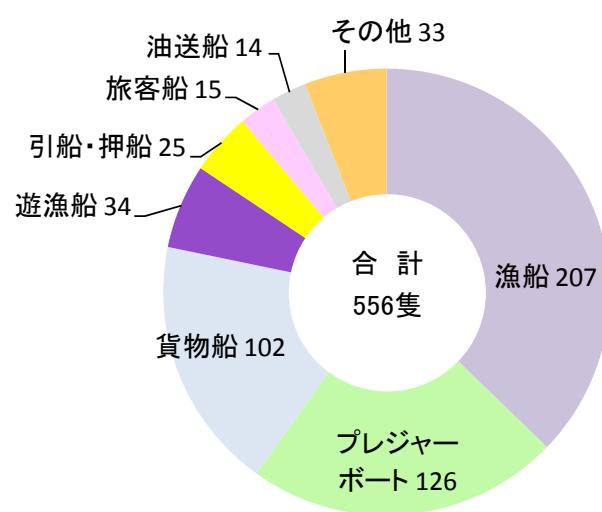
理事官は、調査の結果、海難が海技士等の職務上の故意又は過失によって発生したものであると認めたときは、海難審判所又は地方海難審判所に審判開始の申立てを行います。このとき、海難の発生に関係した者が海技士等の場合は、それらの者を受審人に指定し、さらに海技士等以外の当事者について、受審人に係る職務上の故意又は過失の内容及び懲戒の量定を判断するために必要があると認める場合は、その当事者を指定海難関係人に指定します。

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

平成 23 年 海難種類別申立て件数



平成 23 年 船種別申立て隻数



〔船体検査を行う理事官〕

2 海難審判

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

海難審判は、公開の審判廷で、東京の海難審判所においては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名の審判官で、それぞれ書記が列席し、理事官立会いのもと、受審人及び指定海難関係人、そして、受審人等が補佐人を選任した場合には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、その過程で必要に応じて、証人、鑑定人、通訳人に出廷を求めます。

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

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

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

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

海難審判の諸原則

◇公開主義◇

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ぬことから、故意・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。

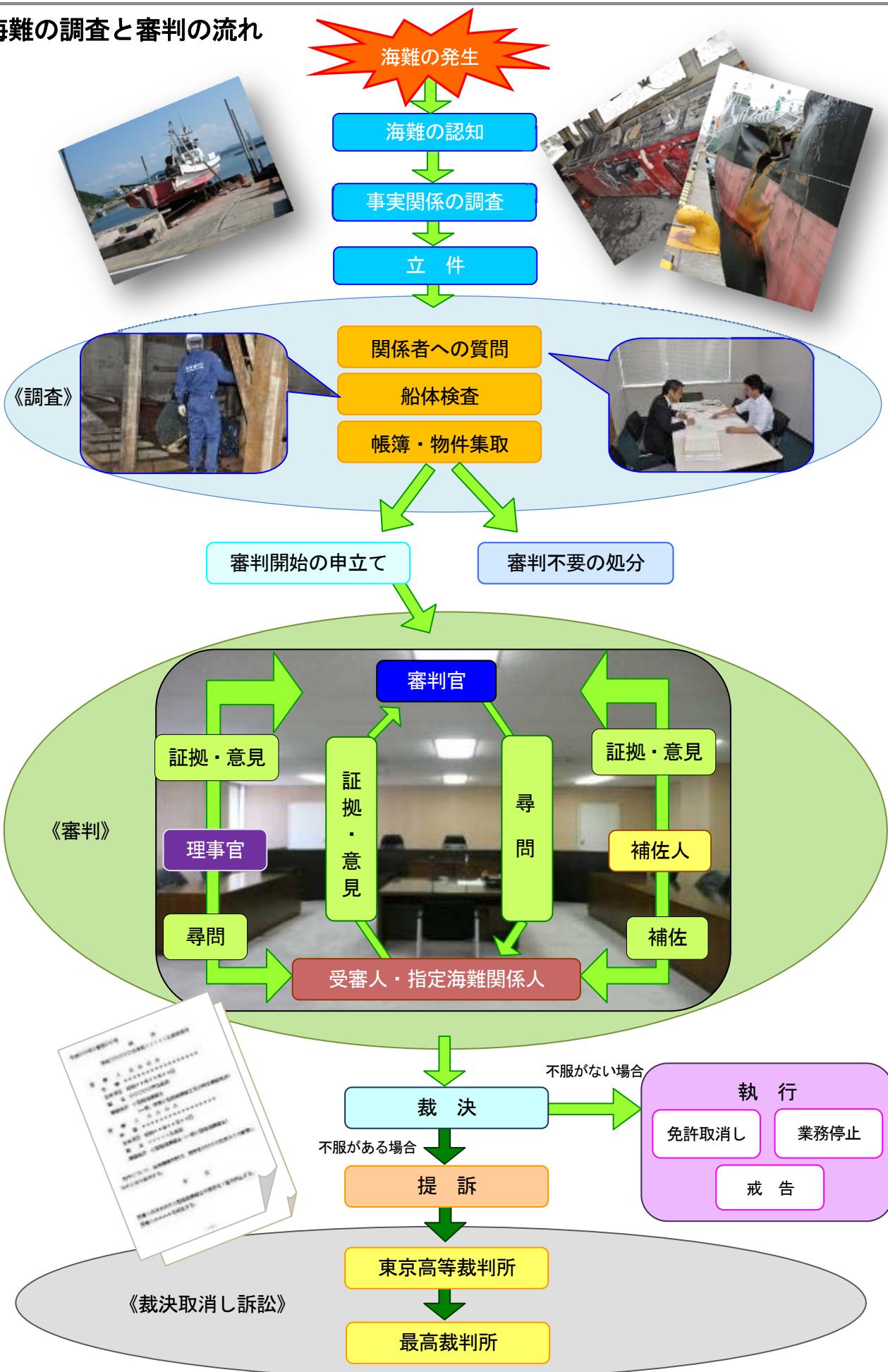
したがって、現地で船などの検査や証人への尋問などを行った場合は、書面（検査調書や尋問調書）を作成し、審判廷で証拠調べを行わなければなりません。

◇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、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からです。

海難の調査と審判の流れ

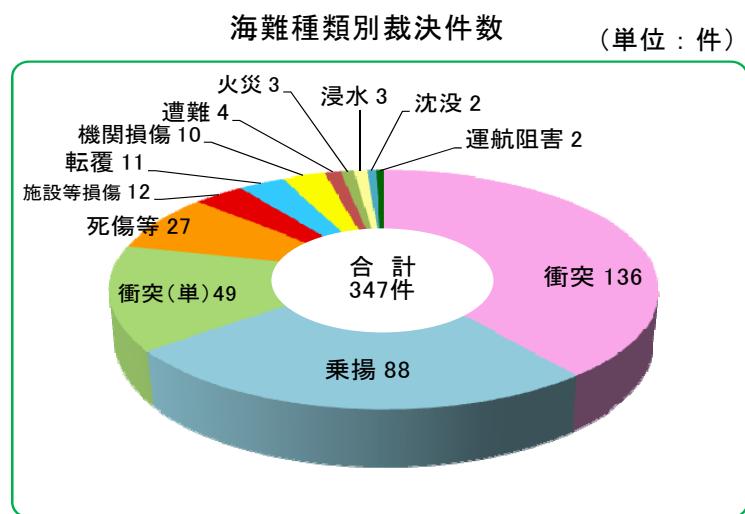


裁決の状況と原因

1 裁決の状況

(1) 海難種類別裁決件数

平成 23 年には、347 件の裁決が言い渡され、その中で衝突が 136 件と最も多く、全件数の 39.2%を占めており、以下、乗揚が 88 件(25.4%)、衝突(単)が 49 件(14.1%)、死傷等が 27 件(7.8%)、施設等損傷が 12 件(3.5%)などとなっています。



(2) 裁決における船種・海難種類別隻数

裁決の対象となった船舶は 507 隻となっており、船種別では、漁船が 211 隻で最も多く、全隻数の 41.6%を占め、次いでプレジャーボートが 104 隻(20.5%) となっています。

海難種類別では、衝突が 283 隻と最も多く、全隻数の 55.8%を占めており、次いで乗揚が 96 隻(18.9%) となっています。

裁決における船種・海難種類別隻数
(単位: 隻)

船種\海難種類	衝突	衝突(単)	乗揚	沈没	転覆	遭難	火災	機関損傷	死傷等	施設等損傷	運航阻害	浸水	合計
船種													
旅客船	4	7	5						3	1			20
貨物船	44	10	16				1	1		3			75
油送船	7	2						1			1		11
漁船	129	9	33		9	3	2	8	14	2		2	211
引船	5	1	3	1					2				12
押船	4	1	4	1									10
作業船	1	1											2
遊漁船	18	6	5						1				30
はしけ(バージ)	3	2	2	1									8
プレジャーボート	60	10	19		2				5	6	1	1	104
交通船		1											1
台船	6		4						1				11
公用船	2		2										4
瀬渡船			2			1			1				4
その他			1	1					2				4
合計	283	50	96	4	11	4	3	10	29	12	2	3	507

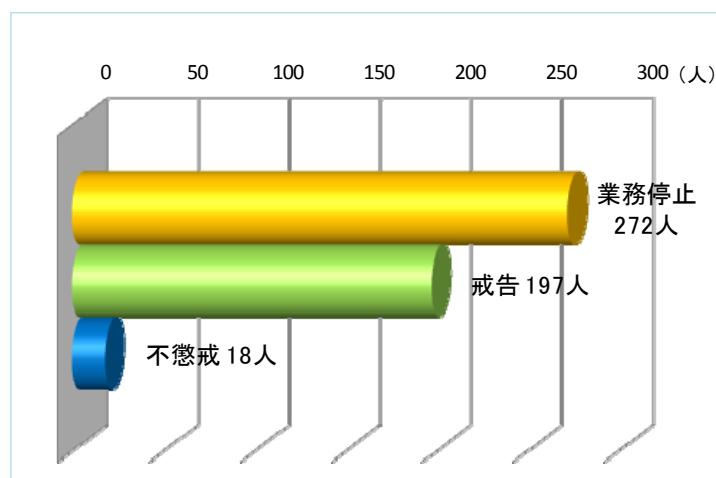
*プレジャーボートには、モーターボート、水上オートバイ、ヨットを含みます。

(3) 免許種類別懲戒の状況

平成 23 年に言い渡された 347 件の裁決のうち、懲戒対象者は 487 人で、その中で業務停止を受けた人は、272 人と最も多く全体の 55.9%を占めています。次に多いのが戒告の 197 人 (40.4%) となっており、不懲戒が 18 人 (3.7%) となっています。

懲戒対象者の免許種類別では、一級小型船舶操縦士が 253 人と全体の 52.0%を占め最も多くなっており、次に二級小型船舶操縦士の 79 人 (16.2%) となっています。

なお、水上オートバイの海難に係る受審人が上級の一級又は二級小型船舶操縦士免許を持っているときは、その上級免許に対して懲戒が行われます。



裁決における免許種類別懲戒状況

(単位:人)

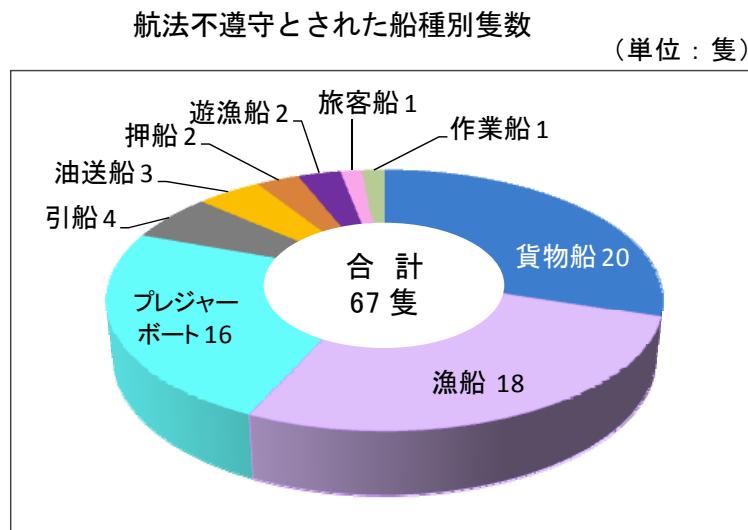
免許	懲戒	免許取消	業務停止	戒告	不懲戒	懲戒免除	合計
海技士(航海)	一級		2	1			3
	二級		3	3			6
	三級		12	13	5		30
	四級		21	14	4		39
	五級		24	19			43
	六級		5	1	1		7
海技士(機関)	一級						0
	二級						0
	三級		1	1	1		3
	四級			3	1		4
	五級		1	2			3
	六級		1	1			2
小型船舶操縦士	一級		162	89	2		253
	二級		32	45	2		79
	特殊		7	1	1		9
水先人	一級		1	4	1		6
	二級						0
	三級						0
合計		0	272	197	18	0	487

※「小型船舶操縦士」の「特殊」には、他の小型船舶操縦士との併有者は含みません。

2 裁決における原因

裁決で「原因なし」とされた船舶 39 隻を除いた 468 隻の原因総数は、554 原因となっており、摘示された原因を見ると、「見張り不十分」が 207 原因と最も多く、全原因数の 37.4% を占めており、次いで「航法不遵守」が 67 原因、「居眠り」が 52 原因となっています。

(資料 1、2 参照)



航法不遵守が原因とされる海難の合計 67 隻を船種別で見ると、貨物船が 20 隻 (32.3%) と最も多く、次いで漁船が 18 隻 (29.0%)、プレジャーボートが 16 隻 (25.8%) となっています。

また、航法不遵守が適用された全ての海難には海上衝突予防法が適用されており、海上交通安全法等の他の法令による航法が適用された海難はありませんでした。

○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 37 原因と最も多く、次いで「横切り船の航法」が 14 原因、「視界制限状態における船舶の航法」が 6 原因、「各種船舶間の航法」が 4 原因、「追越し船の航法」が 3 原因となっています。

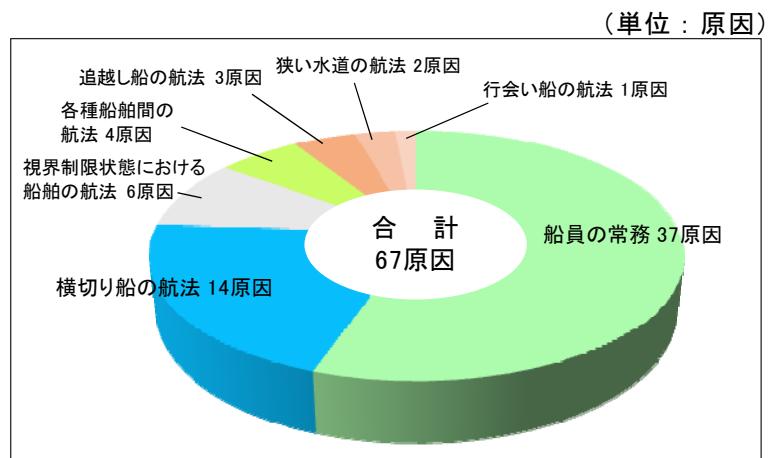
「船員の常務」では、「錨泊して釣りをする際、携帯電話がかかってきて話に夢中になり、見張りを十分に行わず接近する船舶に気付かなかつた」ため衝突する海難が発生しています。

「横切り船の航法」では、「相手船が自船を避けてくれると思った」などの理由で動静監視が不十分のまま衝突する海難が発生しています。

「視界制限状態における船舶の航法」では、「船長が当直者に視界制限状態となつた際に報告するよう指示をせず、当直者が視界制限状態になったことを船長に報告せず、レーダーによる見張りを十分に行わなかつた」ため衝突する海難が発生しています。

「各種船舶間の航法」では、「航行中の貨物船が、動静監視不十分で、漁ろうに従事している漁船の進路を避けず、漁船が汽笛を装備していなかつたため、警告信号を行わず、衝突を避けるための協力動作をとらなかつた」ため衝突する海難が発生しています。

海上衝突予防法が適用された海難の原因数



横切り船の航法不遵守

貨物船T丸×押船K丸被押バージK号 衝突事件



T丸：貨物船 490トン 乗組員4人 パルプ1,460トン積載 北海道釧路港→静岡県田子の浦港
一等航海士：三級海技士（航海）免許 懲戒：1箇月停止

K丸：押船 180トン 乗組員7人 バージK号 6,129トン 石灰石9,100トン積載
高知県須崎港→千葉港千葉第4区
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11月28日06時20分 静岡県爪木崎東南東方沖合
気象海象：晴れ 風力3 西南西風 下げ潮末期 視界良好

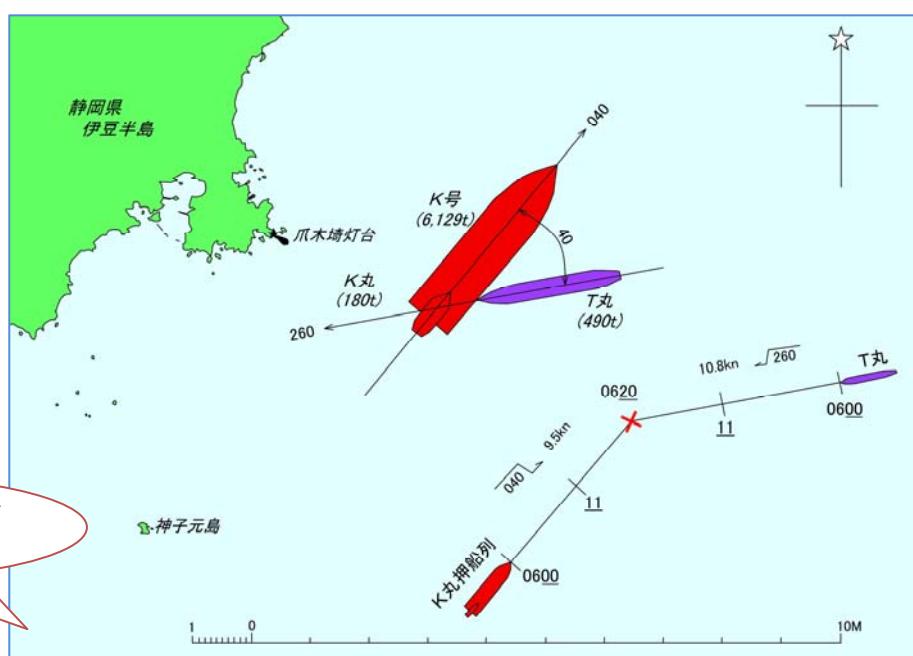
事実の概要

T丸は、一等航海士が単独で当直に当たり、針路を260度に定め、自動操舵により進行した。06時00分一等航海士は、周囲を一瞥して航行の支障となる他船の灯火を認めなかったことで気が緩み、操舵スタンドの右舷側にある主機遠隔操作盤の後ろに立って前かがみになり、両肘をついて目頭を押さえているうちに眼気を催したが、まさか居眠りに陥ることはあるまいと思い、次直の船長に連絡して2人で当直に当たるなど、居眠り運航の防止措置を十分にとることなく、同じ姿勢で動かずにいるうち、いつしか居眠りに陥った状態で続航し、T丸の船首が、K丸押船列のバージK号の右舷後部に衝突した。

K丸押船列は、一等航海士が単独で当直に当たり、06時00分針路を040度に定め、立って周囲の見張りに当たりながら、9.5ノットの速力で、手動操舵によって進行した。定針時に、一等航海士は、レーダーで、右舷船首22度6.4海里のところにT丸の映像を初めて探知し、ARPAを使用せずに電子カーソルを同映像に合わせて監視しながら続航した。06時11分一等航海士は、右舷船首22度2.9海里のところにT丸の白、白、紅3灯を双眼鏡で視認し、その後、T丸の方位が変わらず、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、左舷前方に自船を追い越して行ったコンテナ船がいるから、同船と自船の間を左方に横切ることはあるまいと思い、速やかに右転するなど、T丸の進路を避けることなく、同じ針路、速力のまま進行した。06時18分半少し過ぎ一等航海士は、T丸が同じ方位のまま0.4海里のところに接近したが、依然、コンテナ船と自船の間を左方に横切ることはないとあって続航中、衝突した。

衝突の結果、T丸は、右舷船首部を圧壊し、K丸押船列は、バージK号の右舷後部の外板に凹損などを生じたが、のちそれぞれ修理された。

保持船側に対して避航を期待するのは厳禁です！



横切り船の航法不遵守

漁船E丸×モーターボートK丸 衝突事件



E丸：漁船 4.4トン 乗組員1人 同乗者4人 長崎県高島漁港→黒島女瀬鼻近くの漁場

船長：小型船舶操縦士免許 懲戒：戒告

K丸：モーターボート 7.49メートル 乗組員1人 同乗者1人

長崎県浅子漁港→女瀬鼻南岸近くの釣り場

船長：小型船舶操縦士免許 懲戒：1箇月停止

発生日時場所：平成21年11月4日08時10分 長崎県佐世保市黒島南西岸付近

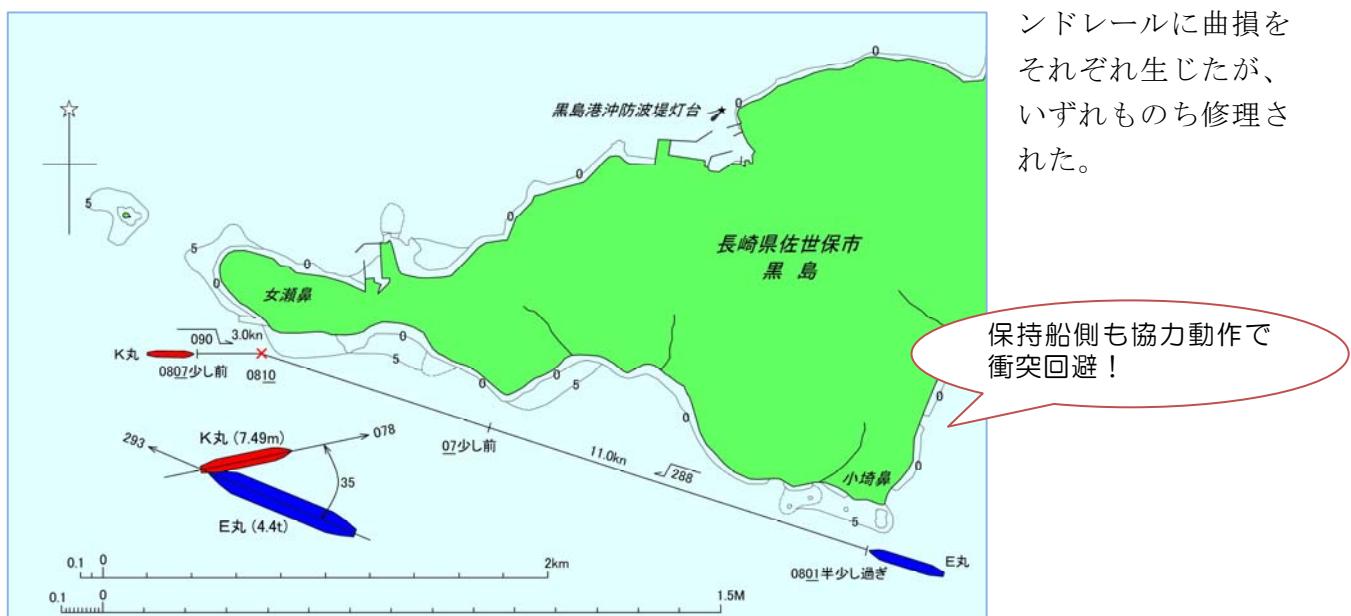
気象海象：晴れ 風力1 東風 上げ潮末期 視界良好

事実の概要

E丸は針路を288度に定め、機関を半速力前進とし、11.0ノットの速力で、手動操舵により進行した。船長は、08時07分少し前0.75海里レンジとしていたレーダーを見て、正船首僅か左0.7海里のところにK丸の映像を認め、その後K丸の方位が変わらず、**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たが、同船が間もなく止まるだろうから至近距離で何とか航過できると思い、避航の気配を見せないまま接近するK丸に対して警告信号を行わず、更に接近したとき、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、その動きを肉眼で見つつ進行した。**船長は、同じ針路、速力で続航中、08時10分僅か前K丸が30メートルほどに接近したとき、針路を右に転じたものの効なく衝突した。

K丸は、08時07分少し前機関回転数を中立回転近くまで下げ、針路を090度に定め、3.0ノットの速力で、手動操舵により進行した。船長は、定針したとき、右舷船首15度0.7海里のところに**接近するE丸を初認したが、自船は低速力なのでE丸が避けてくれると思い、その後、動静監視を十分に行うことなく、魚群探知機で水深を見ていて、E丸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に気付かず、右転するなど、E丸の進路を避けずに続航した。**K丸は、同じ針路、速力で進行中、08時10分僅か前、右舷前方30メートルほどに接近したE丸を見て、とっさに左舷一杯としたものの効なく衝突した。

衝突の結果、E丸は、右舷船首外板に亀裂を、K丸は、右舷船尾外板に亀裂及び破口を、ハンドレールに曲損をそれぞれ生じたが、いずれものち修理された。



視界制限状態における船舶の航法不遵守

押船A丸被押はしけB号×モーターボートC丸 衝突事件



A丸：押船 119トン 乗組員 7人 はしけB号 3,553トン 鋼材 2,000トン積載

岡山県水島港→阪神港大阪区

船長：二級海技士（航海）免許 懲戒：戒告

C丸：モーターボート 3.78トン 乗組員 1人 兵庫県明石港→淡路市楠本沖合の釣り場

船長：小型船舶操縦士免許 懲戒：戒告

発生日時場所：平成 22 年 5 月 21 日 09 時 01 分 明石海峡航路

気象海象：霧 風ほとんどなし 低潮時 2.7ノットの東南東流 視程約 100 メートル

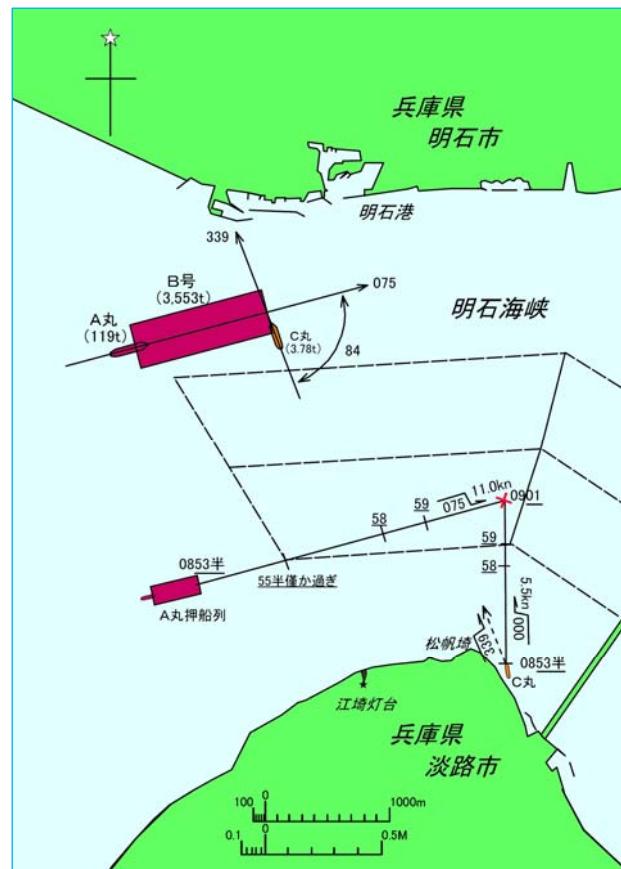
事実の概要

A丸は、その船首部をはしけB号の船尾凹部に嵌合して全長約 122 メートルの押船列を構成し、阪神港大阪区に向かった。08 時 50 分船長は、明石海峡通航のため昇橋し、霧により視程が約 100 メートルに狭められていることを知ったものの、航海灯を表示せず、霧中信号を行わないまま三等航海士から引き継いで単独の船橋当直に就き、レーダーで周囲の状況を確かめたところ、右舷船首方にC丸を含む漁船群の映像を認めた。08 時 58 分船長は、エコートレイル機能により、漁船群の内、C丸以外の漁船は減速あるいは停止したのに、C丸だけが明石海峡横断を続けていることに気付き、汽笛により約 10 秒間の長音 2 回を吹鳴して注意を喚起し、進行した。08 時 59 分船長は、C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つたが、汽笛による注意喚起信号を 2 回行ったので、C丸が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ず、また、必要に応じて停止することなく続航し、B号の右舷船首部が、C丸の左舷船首部に衝突した。

C丸は、レーダーを装備しないモーターボートで、船長が 1 人で乗り組み、釣り場に向かった。船長は、目的の釣り場に着き、漂泊しながら釣りをしていたところ、霧で視程が狭められてきたので帰航することとし、松帆埼東方沖合で視程が約 500 メートルになったので停留して視界の回復を待ったのち、08 時 53 分発進した。船長は、発進して間もなく、視界が更に悪化し、視程が約 100 メートルに狭められたが、**周囲から霧中信号が聞こえなかったので、明石海峡通航中の他船はいないものと思い、視界が回復するまで停留して同海峡横断を中断することなく、視界制限状態における汽笛信号に代わる有効な音響による信号を行わないまま続航し、衝突の直前に霧の中から現れたA丸押船列を視認し、機関を全速力後進にかけたが及ばず、衝突した。**

衝突の結果、A丸押船列は、B号の右舷船首部外板に塗装剥離を、C丸は、左舷船体中央から船首にかけての外板に亀裂を伴う擦過傷をそれぞれ生じた。

視界制限時、レーダーを搭載していない船は、安全な場所で停留して、視界の回復を待ちましょう。



視界制限状態における船舶の航法不遵守

貨物船S丸×貨物船U丸 衝突事件



S丸：貨物船 491トン 乗組員5人 海砂1,600トン積載 山口県徳山下松港→和歌山県和歌山下津港

船長：五級海技士（航海）免許 懲戒：戒告

一等航海士：五級海技士（航海）免許 懲戒：戒告

U丸：貨物船 199トン 乗組員3人 空倉 兵庫県姫路港→広島県呉港

船長：五級海技士（航海）免許 懲戒：戒告

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22年6月18日19時05分 愛媛県宮ノ窪瀬戸東方海域

気象海象：霧 風ほとんどなし 視程約100メートル 下げ潮中央期

事実の概要

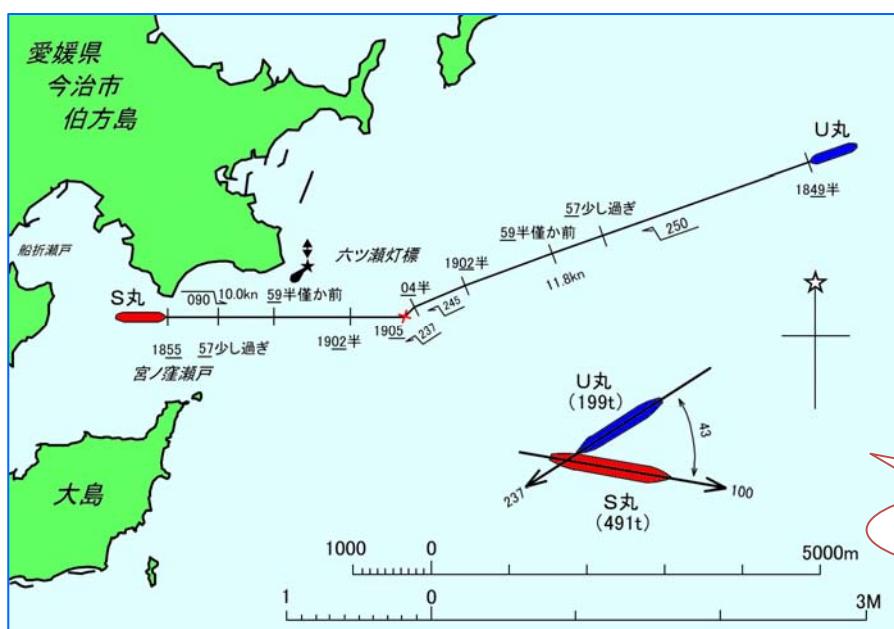
S丸は、一等航海士が単独で当直に就いて宮ノ窪瀬戸を東行した。18時57分少し過ぎ一等航海士は、霧が急に濃くなり、視程が約100メートルの視界制限状態となつたが、航行の支障となる他船を認めなかつたことから、このことを船長に報告せず、霧中信号を行うことも、安全な速力とすることもなく続航した。18時59分半僅か前一等航海士は、左舷船首13度2.0海里のところにレーダーでU丸の映像を初めて探知し、その後U丸と著しく接近することを避けることができない状況となつたが、U丸に対する動静監視を十分に行わなかつたので、この状況に気付かず、針路を保つことができる最小限度の速力に減じず、また、必要に応じて行きあしを止めなかつた。その後、一等航海士は、前方を見ながら進行中、左舷前方至近にU丸の船首部を認めて右舷一杯としたが、衝突した。

U丸は、一等航海士が単独で当直に就いて宮ノ窪瀬戸東方沖合を西行した。一等航海士は、当直に就いて間もなく、急に霧が濃くなり、視程が約100メートルの視界制限状態となつたが、操舵を手動に切り替えたものの、このことを船長に報告せず、霧中信号を行うことも、安全な速力とすることもなく、2台のレーダーを使用して見張りに当たつた。18時59分半僅か前一等航海士は、S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つたが、レーダーに映る六ツ瀬灯標北東方沖合の多数の錨泊船に気をとられ、レーダーによる見張りを十分に行わなかつたので、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ず、また、必要に応じて行きあしを止めなかつた。その後、一等航海士は、右舷船首にS丸のレーダー映像を初めて探知し、S丸をかわすつもりで針路を左に転じて続航中、正船

首方至近にS丸の船橋を視認して右舷を取つたが、衝突した。

衝突の結果、S丸は、左舷後部外板に破口を伴う凹損等を、U丸は、船首部ブルワークに破口及び球状船首部に曲損をそれぞれ生じた。

レーダーによる継続した見張りが重要です！



各種船舶間の航法不遵守

漁船E丸×漁船S丸 衝突事件



E丸：漁船(機船船びき網漁業船団の運搬船) 8.5トン 乗組員3人

兵庫県津名港→神戸空港南方沖合約1.5海里の漁場

船長：小型船舶操縦士免許 懲戒：1箇月停止

S丸：漁船(小型機船底びき網漁業) 4.99トン 乗組員1人

兵庫県仮屋漁港→友ヶ島水道北口付近の漁場

船長：小型船舶操縦士免許 懲戒：戒告

発生日時場所：平成22年6月7日07時35分 兵庫県津名港東方沖合

気象海象：曇り 風力1 東風 下げ潮末期

事実の概要

E丸は、津名港内で水揚げを終え、網船2隻が操業を続ける漁場へ戻るために発進し、07時31分針路を059度に定め、19.0ノットの速力で、手動操舵により進行した。船長は、定針したとき、目的の漁場へ正確に船首を向けようと、GPSプロッターのスイッチを入れて続航した。07時33分半船長は、右舷船首15度790メートルのところに漁ろうに従事するS丸を視認でき、その後S丸に衝突のおそれがある態勢で接近したが、定針したとき、周囲を一瞥して他船を見掛けなかったことから、進行方向に他船はいないものと思い、見張りを十分に行わなかつたので、このことに気付かず、漁ろうに従事しているS丸の進路を避けることなく進行した。07時35分僅か前船長は、ふと船首方を見てS丸を初めて視認し、直ちに機関を中立として左舵をとったものの効なく、衝突した。

S丸は、津名港東方沖合で、トロールによる漁ろうに従事中であることを示す形象物を表示して3回目の操業を開始し、針路を045度に定め、2.0ノットの速力でえい網し、手動操舵により進行した。船長は、舵輪後方の椅子に腰掛けて操船に当たり、舵輪の左舷側に装備した魚群探知機の画面を注視して続航した。07時33分半船長は、左舷船尾方にE丸を視認することができ、その後E丸が漁ろうに従事している自船の進路を避けないまま衝突のおそれがある態勢で接近したが、投網作業を終えて操舵室に移動するとき、周囲を見回して他船を見掛けなかったことから、自船に接近する他船はいないものと思い、見張りを十分に行わなかつたので、このことに気付かず、有効な音響による信号を行うことができる手段不装備で、E丸に対して避航を促す音響信号を行わず、E丸が更に接近した際、機関を中立にして前進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進行し、衝突した。

衝突の結果、E丸は、右舷船首部外板に破口を生じ、S丸は、左舷船尾部ブルワークなどを圧壊した。また、S丸船長が、外傷性頸部症候群などを負った。

他船がいないものとの思い込みは危険です！



各種船舶間の航法不遵守

貨物船S丸×漁船A丸漁船B丸漁具 衝突事件



S丸：貨物船 499トン 乗組員5人 鋼材215トン積載 広島県呉港→佐賀県伊万里港

次席一等航海士：三級海技士（航海）免許 懲戒：1箇月停止

A丸：漁船(2そう船びき網漁業の網船) 9.7トン 乗組員4人 広島県江田島→

B丸：漁船(2そう船びき網漁業の網船) 9.7トン 乗組員5人 広島県下蒲刈島南方の漁場

D丸：漁船(2そう船びき網漁業の指揮船) 9.7トン 乗組員1人

船長：小型船舶操縦士免許 懲戒：戒告

発生日時場所：平成22年7月16日12時40分 安芸灘北西部海域

気象海象：曇り 風力2 南西風 高潮時 視界良好

事実の概要

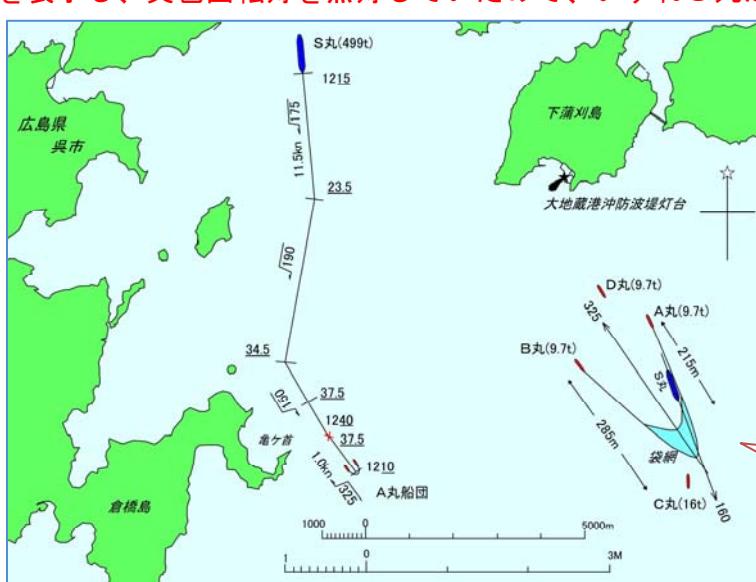
S丸は、次席一等航海士が単独の船橋当直に就き、針路を175度に定めて自動操舵とし、11.5ノットの速力として下蒲刈島西方沖合を南下した。12時23分半次席一等航海士は、船首方にレーダーで探知した10隻ないし15隻の漁船群の西側をかわすつもりで、針路を190度に転じた。12時34分半次席一等航海士は、左舷船首方にA丸、B丸、C丸及びD丸の漁船4隻（以下「A丸船団」という。）を認め、A丸及びB丸が網を引いている漁船であることが分かったが、両船の間隔が広く開いているように見えたことから、単独で漁具を引いていると判断して、その間を通過することとし、針路を150度に転じた。12時37分半次席一等航海士は、双眼鏡を使って、**A丸及びB丸の動静監視を十分に行わなかったので、2隻で漁具を引いていることにも、両船が引いている漁具に向かって衝突のおそれがある態勢で接近している状況にも気付かず、漁ろうに従事している両船の進路を避けないまま続航**した。12時39分次席一等航海士は、左舷前方からD丸が汽笛を吹鳴しながら自船に急接近するのを認めて危険を感じ、手動操舵に切り換えて左舵を取ったが、間もなくD丸が右転するよう合図してきたので右舵一杯として回頭中、前方至近に漁具の浮体を多数認めて機関を中立状態としたものの及ばず、E丸は、A丸及びB丸が引いている漁網に衝突した。

A丸及び**B丸**は、網船として二そう船びき網漁業に従事する漁船で、指揮船の**D丸**及び運搬船の**C丸**と共に船団を組み、漁場に向かった。D丸船長は、12時10分B丸の東にA丸を配置し、両船の船尾から漁網最後尾までの長さが285メートルの状態として2隻でえい網に当たらせ、C丸を漁網の最後部付近に配置し、自らは両網船の前方を警戒に当たりながら325度の針路及び1.0ノットのえい網速力で進行した。12時34分半D丸船長は、S丸がほぼ正船首方のところで左転して、自船団に向首する態勢となったのを認めたが、漁ろうに従事中であることを示す形象物を表示し、黄色回転灯を点灯していたので、いずれS丸が自船団の進路を避けるものと思い、S

丸から目を離し、その動静監視を行なうことなく続航した。12時39分D丸船長は、ふと前方を見たとき、S丸が左舷前方至近に接近していることに気付いて危険を感じ、汽笛を吹鳴しながら同船に近づき、右転して自船団を避けるよう合図したが及ばず、衝突した。

その結果、S丸及びA丸船団各船に損傷はなかったが、A丸及びB丸が引いていた漁網に破損等を生じた。

いろいろな操業形態があります。双眼鏡を使って十分な監視を！



船種別海難

平成 23 年に言い渡された裁決の対象となった船舶は 507 隻で、その船種別の内訳は、漁船が 211 隻と最も多く全体の 41.6% を占めており、以下、プレジャーボートの 104 隻 (20.5%) 、貨物船の 75 隻 (14.8%) 、遊漁船の 30 隻 (5.9%) 、旅客船の 20 隻 (3.9%) となっています。

また、裁決で原因ありとされた船舶 468 隻のうち、原因別でみると、「見張り不十分」が 207 原因と最も多く、全体の 37.4% を占めています。次いで、「航法不遵守」の 67 原因、「居眠り」の 52 原因、「船位不確認」の 51 原因、「信号不履行」の 31 原因、「操船不適切」の 21 原因、「水路調査不十分」の 18 原因となっています。(資料 1 参照)

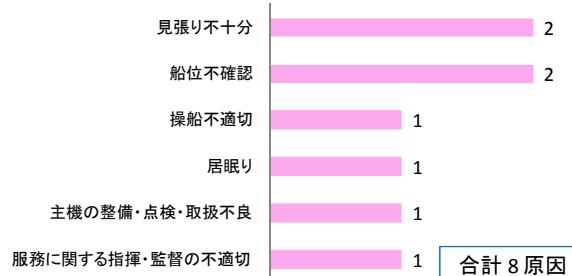
次に、旅客船、貨物船、油送船、漁船及びプレジャーボートについて、それぞれ最も多かった海難種類の原因を分類してみると以下のとおりとなります。

(1) 旅客船

旅客船の海難 20 隻中、最も多いのが衝突(単)の 7 隻 (35.0%) となっており、合計 8 原因が示されました。最も多いのが「見張り不十分」と「船位不確認」で、それぞれ 2 原因 (25.0%) でした。

「船位不確認」では、「レーダーから目を離した際、船首方に見えた灯台の灯火を別の灯台の灯火と見誤った」、「目標とする灯台の灯火を確認できなかったが、間もなく見えるだろうから減速しなかった」などが原因で防波堤に衝突する海難が発生しています。

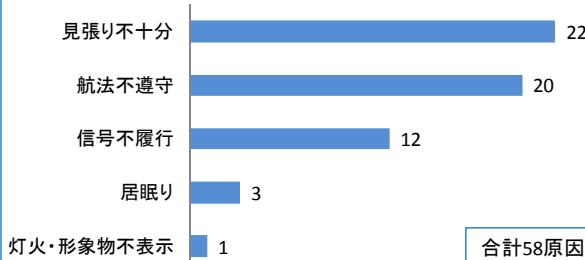
衝突(単)の原因(旅客船)



(2) 貨物船

貨物船の海難 75 隻中、最も多いのが衝突の 44 隻 (58.7%) となっており、合計 58 原因が示されました。最も多いのが「見張り不十分」で 22 原因 (37.9%) を占めています。次に多いのが「航法不遵守」の 20 原因、「信号不履行」 12 原因、「居眠り」 3 原因となっています。

衝突の原因(貨物船)



「航法不遵守」の事故では、自船が避航船であるにもかかわらず、「いつものように漁船が避けてくれると思った」などが原因で海難が発生しています。

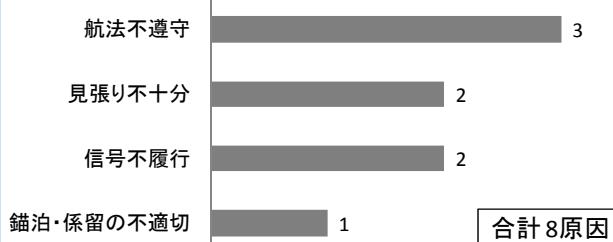
(3) 油送船

油送船の海難 11 隻中、最も多いのが衝突の 7 隻 (63.6%) となっており、合計 8 原因が示されました。最も多いのが「航法不遵守」で 3 原因 (37.5%) でした。次に多いのが「見張り

不十分」と「信号不履行」でそれぞれ 2 原因となっています。

「航法不遵守」の事故では、夜間、霧で視界制限状態となった際、「自船が右転したので、いずれ相手船も右転して、互いに左舷を対して無難に航過できるものと思い、針路を保つことができる最小限度の速力に減じず、また、必要に応じて行きあしを止めなかった」、「相手船が前路を右方に横切り衝突のおそれがある態勢で避航の気配がないまま接近するのを認めたのに、行きあしを止めるなど、衝突を避けるための協力動作をとらなかった」などが原因で海難が発生しています。

衝突の原因(油送船)

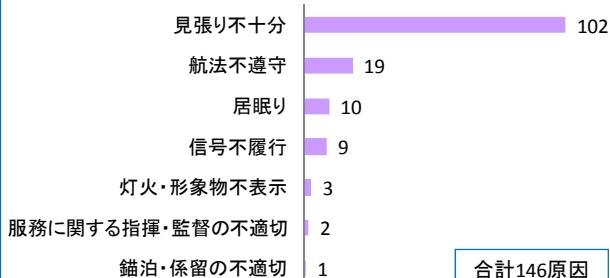


(4) 漁船

漁船の海難 211 隻中、最も多いのが衝突の 129 隻 (61.1%) となっており、合計 146 原因が示されました。最も多いのが「見張り不十分」で 102 原因 (69.9%) を占めています。次に多いのが「航法不遵守」の 19 原因、「居眠り」の 10 原因、「信号不履行」の 9 原因となっています。

「見張り不十分」の事件では、「船首死角が生じている状態で航行中、船首を左右に振るなどの船首死角を補う見張りを行っていないかった」、「魚群探索を行いながら移動中、魚群探知機を監視することに気をとられて見張りを十分に行わなかった」などが原因で海難が発生しています。

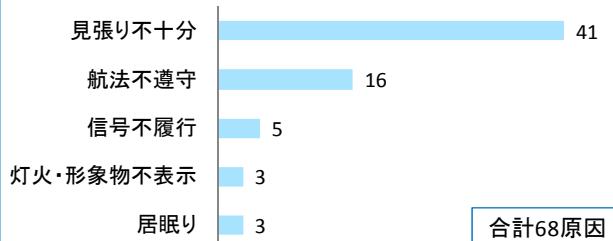
衝突の原因(漁船)



(5) プレジャーボート

プレジャーボートの海難 104 隻中、最も多いのが衝突の 60 隻 (57.7%) となっており、合計 68 原因が示されました。これも「見張り不十分」が最も多く 41 原因 (60.3%) を占めています。次に多いのが「航法不遵守」の 16 原因となっています。

衝突の原因(プレジャーボート)



「見張り不十分」の事故では、「魚釣りに気をとられ自船に接近する船に気付かず、何の措置もとらなかった」などが原因で海難が発生しています。

※プレジャーボートには、モーターボート、水上オートバイ、ヨットを含みます。

旅客船

旅客船D丸×漁船E丸漁船F丸漁具 衝突事件



D丸：旅客船 26,594トン 乗組員 198人 旅客 268人 阪神港神戸区→大韓民国釜山港
船長：一級海技士（航海）免許 懲戒：1箇月停止
E丸：漁船(2そう船びき網漁業の網船) 9.7トン 乗組員 1人
船長：小型船舶操縦士免許 懲戒：戒告
F丸：漁船(2そう船びき網漁業の網船) 9.7トン 乗組員 2人
船長：小型船舶操縦士免許 懲戒：戒告
発生日時場所：平成22年10月14日10時58分半僅か前 明石海峡航路
気象海象：曇り 風ほとんどなし 上げ潮初期 約3.4ノットの西北西流 視界良好

事実の概要

D丸は、船長が出港操船に引き続いで狭水道通航の操船指揮を執り、当直中の三等航海士に加え、一等航海士と二等航海士にも在橋して船長補佐に当たるよう指示し、甲板手を手動操舵に就け、明石海峡航路に向けて西行した。10時53分僅か過ぎ船長は、同航路に入航し、針路を295度に定め、16.2ノットの速力で進行した。定針したとき、船長は航路西航レーン内に2そう引き網漁船多数が操業している中の**E丸**及び**F丸**を視認して続航した。10時56分船長は針路を**E丸**及び**F丸**の間に向く303度に転じ、17.7ノットの速力で進行し、その後、**E丸**及び**F丸**が引いている漁具に向首したまま衝突のおそれがある態勢で接近したが、**E丸**及び**F丸**が、それぞれ別の漁船と対になってえい網していて、**E丸**及び**F丸**の間を通航することができるものと思い、双眼鏡で両船が掲げている旗を確かめるなど、両船に対する動静監視を十分に行わなかったので、対になってえい網していることことに気付かず、両船の進路を避けることなく続航した。こうして、船長は、両船の間に向かって進行したところ、10時57分半左舷船首15.5度380メートルとなった**E丸**が左転し、自船の船首方を横切る態勢となったことから、注意を喚起しようと汽笛により長音1回を吹鳴し、その後連續吹鳴しながら左舵一杯をとったが及ばず、**D丸**の船首部が、**E丸**の船尾方至近の漁具に衝突し、次いで**D丸**の右舷船首部が、**E丸**の右舷船尾部に衝突した。

E丸及び**F丸**は、しらす2そう引き網漁の目的で明石海峡の漁場に向かい、07時00分漁場に到着して操業を開始した。10時56分**F丸**の船長は、右舷船首40度1,170メートルに接近した**D丸**が右転して**E丸**及び**F丸**の間に向首したことを認め、その後漁具に向首したまま衝突のおそれがある態勢で接近したが、いずれ**D丸**が避けてくれるものと思い、**D丸**に対して警告信号を行わなかった。また、**E丸**船長も、10時56分右舷船首28度1,120メートルに接近した**D丸**が右転して**E丸**及び**F丸**の間に向首したことを認め、その後漁具に向首したまま衝突のおそれがある態勢で接近したが、**D丸**は**E丸**や漁具の浮体に気付いているものと思い、**D丸**に対して警告信号を行わなかった。こうして、**E丸**船長は、**D丸**を注視していたところ、同船が**E丸**及び**F丸**の進路を避ける様子がないまま接近するので不安を感じ、10時57分半機関を增速し、左舵一杯をとって左転を開始したもののが効なく、前示のとおり衝突した。

衝突の結果、**D丸**は、船首部に擦過傷を生じ、**E丸**及び**F丸**の漁具が全損し、**F丸**は、損傷を生じなかつたものの、**E丸**は、船尾部に割損を生じた。また、**E丸**船長が、腰臀部挫傷を負った。

運航経路上の海域で行われる漁法は事前に把握を！



旅客船

旅客船S丸 旅客負傷事件



S丸：旅客船 11トン 乗組員 2人 旅客 28人 岡山県真鍋島→岡山県六島

船長：小型船舶操縦士免許 懲戒：1箇月停止

発生日時場所：平成 21 年 1 月 11 日 10 時 16 分 瀬戸内海備後灘

気象海象：晴れ 風力 4 西南西風 波高 1 メートル 上げ潮末期

事実の概要

S丸は、旅客 28 人を乗せ、真鍋島漁港を発し、前浦港に向かった。船長は、航行中に遭遇すると予想される気象等が運航基準の発航中止条件に達していなかったものの、基準経路を航行すると真鍋島西部北端の天神鼻を替わってから船体が動搖するなど、波浪の影響があることを予想し、大きい縦揺れとならないよう、基準航行を中止しなければならないと判断した。その際、船長は、基準経路を変更して遠回りとなるよりも、同経路を減速して航行することとし、予想される船体の動搖に関して旅客に何も説明せずに操船者用の椅子に腰掛け手動操舵で操船に当たり、間もなく、天神鼻を左舷側に航過し、基準経路に沿って西行した。10 時 09 分船長は、針路を 227 度に定め、機関を半速力前進として進行中、風と波浪を右舷前方から受け船体の縦揺れと横揺れが始まるとともに、船首部が波浪に当たって衝撃を生じるようになり、長椅子に腰掛けた旅客が身体を支える設備がないことから、**旅客が投げ出されたり跳ね上げられたりすると、身体を長椅子に打ち付けて負傷するおそれがある状況**となった。しかし、船長は、半速力で減速航行しており、波浪の影響がこの程度であれば旅客が無難に長椅子に腰掛けていることができると思い、波浪による船体の動搖と衝撃を緩和するよう、減速を十分に行うことなく、機関を半速力前進にかけたまま、13.2 ノットの速力で進行した。10 時 11 分半船長

は、針路を 209 度に転じ、右舷船首 45 度方向からの風と波浪を受け、13.6 ノットの速力で、波浪による船体の動搖と衝撃を絶え間なく繰り返しながら備後灘を南下した。10 時 16 分僅か前船長は、それまでと同様に波浪を乗り越えようとしたとき、船体の波浪との出会い周期と縦揺れ周期とが同調し、船首部がひときわ高く持ち上げられ、続いて急激に下降するのを認めたものの、何もすることができず、10 時 16 分 S丸は、船首部船底を波浪に強く打ち付けて激しい衝撃を生じ、前部客室右舷側の長椅子に腰掛けていた旅客のうち、2 人がその身体を跳ね上げられ、次いで長椅子に落下し、ともに第 1 腰椎圧迫骨折を負った。

旅客に対する安全措置が
最優先！



貨物船

貨物船K丸 乗揚事件



K丸：貨物船 499トン 乗組員5人 石灰石1,550トン積載 大分県津久見港→宮崎県油津港

次席一等航海士：五級海技士（航海）免許 懲戒：1箇月停止

発生日時場所：平成22年12月10日05時50分 宮崎県戸崎鼻東方 小戸ノ瀬

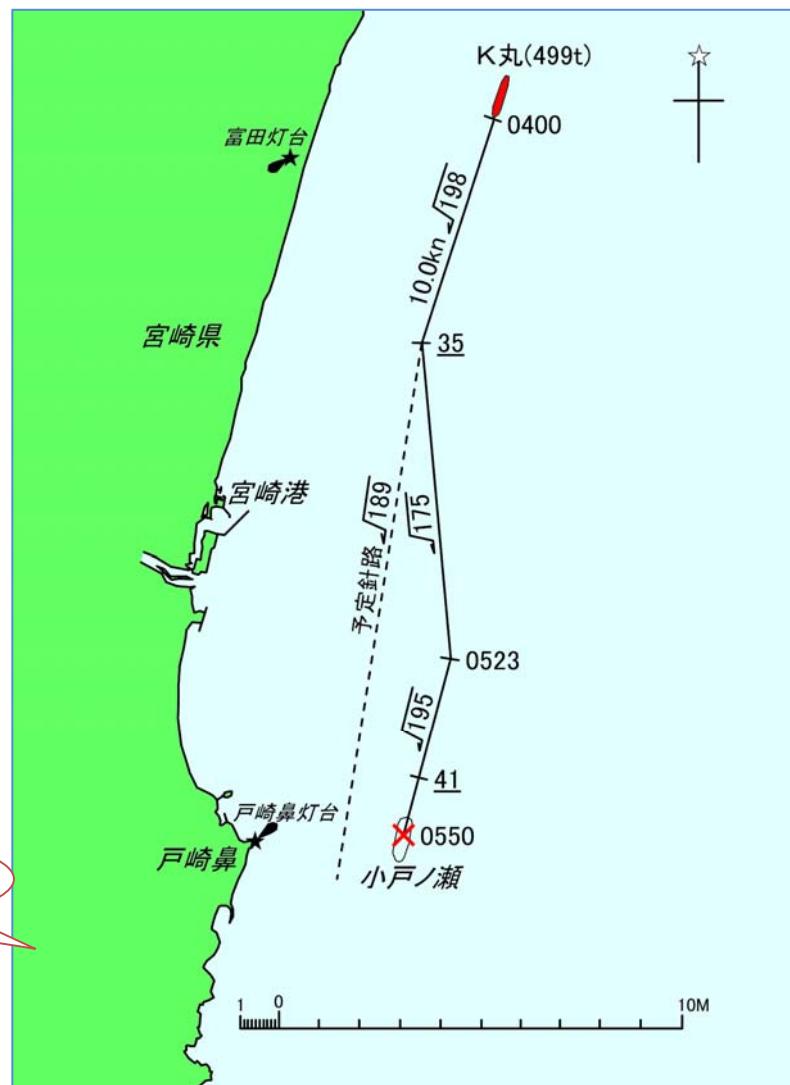
気象海象：晴れ 風力3 西北西風 上げ潮中央期 日出時刻07時02分

事実の概要

K丸は、船長が04時00分単独の船橋当直に就き、GPSプロッターと6海里レンジとしたレーダーを作動させ、針路を198度に定めて自動操舵とし、10.0ノットの速力で宮崎県東方沖合を南下した。04時30分船長は、右舷前方7海里の宮崎港の東方沖合に多数の漁船の灯火を視認し、間もなく、同港の8海里南方に位置する戸崎鼻とその4海里東方の戸ノ瀬との間にに向かう転針時機となった頃、189度の予定針路が漁船により塞がれていたため、沖出しすることとして、04時35分針路を175度に転じ、南下を続けた。05時23分船長は、漁船を右舷方にかわし終え、予定針路線上に戻るつもりで、針路を195度に転じたところ、戸ノ瀬の浅所に向くこととなったものの、このことに気付かず、目視のみによる見張りに当たって続航した。05時41分船長は、**戸ノ瀬が1.0海里となり、同じ針路で進行すると同瀬に乗り揚げるおそれがあつたが、レーダーで戸崎鼻からの方位、距離を測るなど、船位の確認を十分に行うことなく、依然として同瀬に向かっていることに気付かずに続航中**、05時50分K丸は、原針路、原速力のまま、戸ノ瀬に乗り揚げ、これを乗り切った。

乗揚の結果、船底外板全般に破口を伴う多数の凹損を生じ、バラストタンクに浸水したが、後に修理された。

常に船位の確認を！



貨物船

貨物船T丸×押船D丸被押台船 衝突事件



T丸：貨物船 2,548.82トン 乗組員11人 ばら積みセメント4,006トン積載

福岡県苅田港→阪神港堺泉北区

船長：二級海技士（航海）免許 懲戒：1箇月停止

D丸：押船 19トン 乗組員2人 台船約645トン 鉄板460トン積載 岡山県水島港→愛媛県岩城島

船長：小型船舶操縦士免許 懲戒：戒告

発生日時場所：平成21年10月19日19時07分少し過ぎ 愛媛県百貫島北方沖合

気象海象：晴れ 風力2 南南東風 上げ潮初期

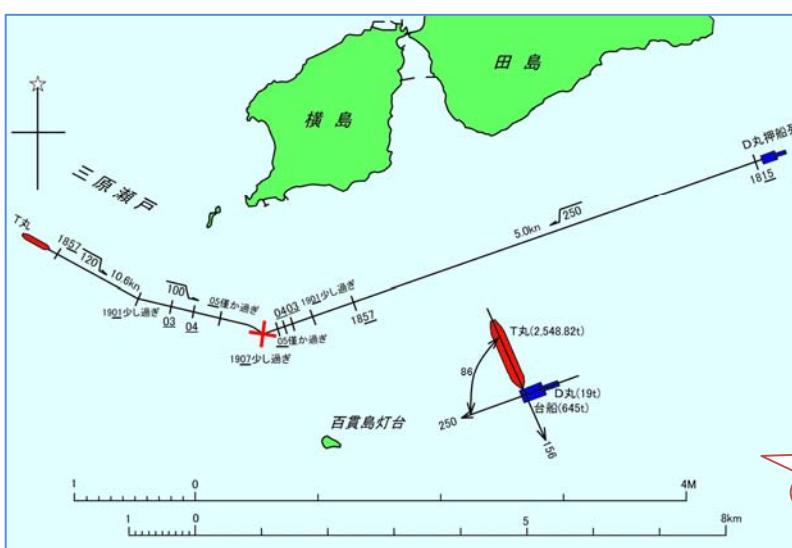
事実の概要

T丸は、船長が昇橋し、一等航海士を見張りと船位の確認に、甲板手を手動操舵にそれぞれ就けて三原瀬戸を東行した。船長は、日没少し前、法定灯火を表示し、18時57分針路を120度に定め、10.6ノットの速力で進行した。定針したとき、船長は、左舷船首21度2.5海里にD丸の白灯1個を視認し、18時59分左舷船首23度1.95海里のところに同船の緑灯を視認して続航した。19時01分少し過ぎ船長は、針路を100度に転じたところ、D丸を左舷船首5度1.43海里のところに見て同じ速力で進行した。19時03分船長は、D丸を左舷船首3度1.0海里のところに見るようになり、**D丸が押す台船の前端に赤色及び青色の標識灯を視認できる状況であったが、D丸を漁船か小型船と思い、動静監視を十分に行わなかったので、D丸が押す押船列（以下「D丸押船列」という。）であることも、同押船列の方位が徐々に右方に替わることにも気付かず**に続航した。19時04分船長は、D丸を左舷船首1度1,400メートルのところに見るようになり、その後D丸押船列が前路を870メートル離して無難に航過する状況であったが、このことに気付かなかつた。19時05分僅か過ぎ船長は、D丸押船列がほぼ正船首870メートルとなり、**右転すると無難に航過する態勢の同押船列に対し、新たな衝突の危険を生じさせるおそれがあつたが、動静監視不十分で、このことに気付かず、右転を開始した。**船長は、右転を始めて間もなく、D丸が押す台船の灯火に気付き、右舵一杯に繞いて機関を全速力後進にかけたが及ばず、T丸は、その左舷船首部が台船の右舷船首端に衝突した。

D丸は、船長が出航時から単独で操船に当たり、マスト灯3個、両舷灯、船尾灯及び黄色回転灯1個と、台船の前端両舷に赤色及び青色の自動点滅式の標識灯をそれぞれ点灯して西行した。18時15分船長は、針路を250度に定め、5.0ノットの速力とし、手動操舵により進行した。19時04分船長は右舷船首29度1,400メートルのところにT丸の白灯2個を初めて視認し、自船の前路を航過させようと減速を開始し、その後T丸に対する動静監視を十分に行うことなく続航した。19時05分僅か過ぎ4.0ノットの速力となつたとき、T丸が右舷船首30度870メートルのところから右転を開始し、**新たな衝突の危険を生じさせて接近したが、減速したので無難に航過できるものと思ひ、動静監視不十分で、このことに気付かず進行し、19時07分少し前船長は、右舷船首方至近に迫ったT丸を認め、衝突の危険を感じて機関を全速力後進としたが及ばず、衝突した。**

衝突の結果、T丸は、左舷船首部外板に破口及び右舷船首部外板に凸損を生じたが、のち修理され、台船は、右舷船首端のボラードに損傷を生じた。

夜間は動静監視を特にしっかりと！



油送船

油送船K丸 防波堤衝突事件



K丸：油送船 394トン 乗組員5人 空倉 阪神港神戸区→関門港若松区

船長：三級海技士（航海）免許 懲戒：戒告

次席一等航海士：四級海技士（航海）免許 懲戒：1箇月停止

発生日時場所：平成22年1月20日23時16分 愛媛県今治港

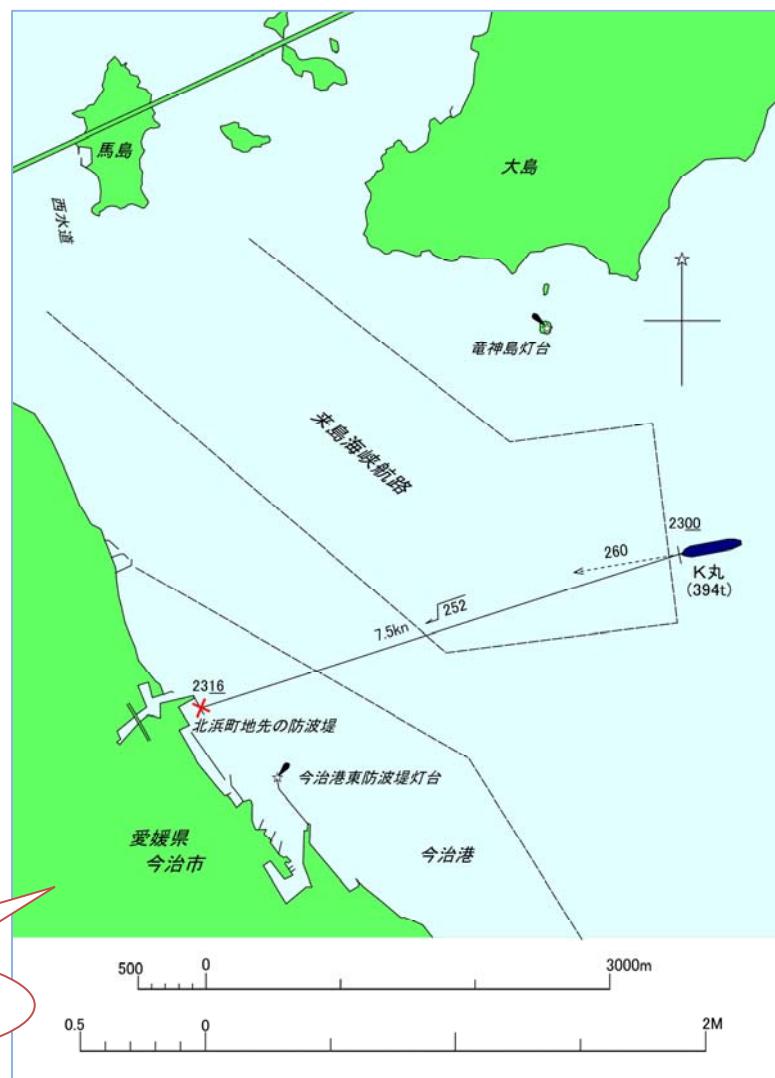
気象海象：雨 風ほとんどなし 上げ潮中央期 南東方に向かう約2.0ノットの潮流

事実の概要

K丸は、船尾船橋型の鋼製油タンカーで、船長が操舵室に設置されていた居眠り防止装置の電源スイッチを入れ忘れたまま、阪神港神戸区を発し、関門港若松区に向かった。船長は、23時00分針路を260度に定め、来島海峡航路に入航する直前であったが、すでに当直交替のため昇橋していた次席一等航海士に船長経験があり、同人に操船を任せても問題ないものと思い、自ら操船の指揮を執ることなく、次席一等航海士に当直を委ねて降橋した。一方、次席一等航海士は、22時56分頃昇橋し、23時00分船長から船橋当直を引き継ぎ、来島海峡航路に入航したのち、折からの潮流によって左方に8度圧流されながら、7.5ノットの速力で自動操舵により進行し、右舷正横やや前方の同航船が転針するのを待って自船も航路に沿って転針しようと、操舵スタンドの後方に立った姿勢で見張りを行っていたところ、寝起き直後のために眼気が残った状態であったが、これまで当直中に居眠りしたことがなかったので、まさか居眠りに陥ることははあるまいと思い、操舵室内を歩き回るなり、扉を開けて外気に当たるなど、居眠り運航の防止措置を十分にとることなく、続航した。こうして、次席一等航海士は、同じ姿勢で当直を続けるうち、いつしか操舵スタンドを抱え込むようにして居眠りに陥り、航路に沿って西水道に向かう転針を行わないまま、防波堤に向首する態勢で進行し、K丸は、23時16分原針路、原速力のまま、防波堤に衝突した。

衝突の結果、K丸は船首部外板に破口を伴う凹損を、防波堤は一部に損壊をそれぞれ生じたが、のちいずれも修理された。

眠気を感じたら同じ姿勢を
続けないこと！



油送船

油送船C丸×漁船M丸 衝突事件



C丸：油送船 2,973トン 乗組員 11人 鐨地→北海道苦小牧港第2区出荷桟橋

船長：三級海技士（航海）免許 懲戒：懲戒なし

M丸：漁船（刺網漁） 9.7トン 乗組員 5人 苦小牧港第2区→苦小牧港南東方沖合の漁場

船長：小型船舶操縦士免許 懲戒：1箇月停止

発生日時場所：平成22年5月23日08時02分 苦小牧港

気象海象：曇り 風力3 西南西風 視界良好

事実の概要

C丸は、鋼製油送船で、積荷役の目的で、苦小牧港沖の鐙地を発し、同港第2区の桟橋へ向かった。船長は、三等航海士を操舵に、一等機関士を機関操縦ハンドルに配して、自ら入航操船の指揮を執り、08時00分針路を030度に定め、9.5ノットの速力で、手動操舵によって進行した。針路を定めたとき、船長は、左舷船首9度1,270メートルのところに、港奥から出航してくるM丸を認め、同船に注意をしながら入航していたところ、08時01分半それまで左舷を対して無難に航過する態勢であった同船が、左舷船首23度320メートルの地点で急激に左転して、自船の前路に進出するようになり、衝突の危険がある状況となったことから、警告信号を行ったものの、同船が目前に迫り、転舵することも、機関を後進に掛けることもできず、衝突を避けるための措置をとることができない状況のまま続航中、C丸の左舷中央部に、M丸の船首が衝突した。

M丸は、操業の目的で苦小牧港第2区の係留地を発し、同港南東方沖合の漁場へ向かった。船長は、単独で出航操船に当たり、08時00分東島防波堤南端から南西方約500メートル付近に、入航してくるC丸を認めたことから、同船と左舷を対して航過するつもりで、201度の針路に定め、速力12.0ノットの全速力前進で、操舵室内にある椅子に腰を掛け、自動操舵によって進行した。船長は、自船が10.0ノット以上の速力で航行すると、船首浮上によって水平線が隠れ、椅子に腰を掛けた姿勢で見張りに当たると、船首両舷約20度の範囲にわたって死角が生じることを認識していた。針路を定めたとき、**船長は、C丸が、死角に隠れる状況となったが、漁場のことなどを考えていて、船首死角を補う見張りを十分に行うことなく続航した。**船長は、その後もC丸を目視できない姿勢のまま進行中、08時01分半左転したところ、C丸の前路に進出することとなり、08時02分僅か前船首至近に迫った同船を認めて、右舵一杯としたものの、効なく、M丸は、前示のとおり衝突した。

衝突の結果、C丸は、左舷中央部外板に擦過傷を生じ、M丸は、左舷船首部ブルワークに曲損を生じたが、のち修理された。

死角が生じるのであれば、それを補う適切な見張りを！



漁船

漁船B丸 乗揚事件



B丸：漁船（いか一本釣り漁業） 19.95トン 乗組員2人 山口県角島北方の漁場→山口県特牛港

船長：小型船舶操縦士免許 懲戒：1箇月停止

発生日時場所：平成22年9月22日08時00分 山口県角島東方沖合

気象海象：曇り 風力4 西南西風 上げ潮末期 視界良好

事実の概要

B丸は、操業の目的で、山口県特牛港を発し、同県角島北方沖合の漁場においてやりいか100キログラムを獲て操業を終え、同漁場を発進し、水揚げのため同港に向けて帰途に就いた。発進したのち、船長は、単独の当直に就き、レーダーを作動させ、椅子に腰掛けたまま操舵に当たり、07時30分針路を角島東端と伊瀬の間に向く177度に定め、8.0ノットの速力で、折からの約1ノットの南西流で右方に4度圧流されながら、181度の進路で、自動操舵により進行した。07時41分少し過ぎ船長は、西方に圧流されたのを感じたので、平素よりやや東方の角島東方沖合に向く165度に転針して続航した。その後、船長は、睡眠不足と連日の操業による疲労に加え、周囲に支障となる他船がいなかったことから気が緩んで眠気を催し、椅子に腰掛けたまま当直を続けると居眠りに陥るおそれがあったが、もうすぐ特牛港外なので、眠気を我慢できるものと思い、立ち上がって手動操舵で当直に当たるなど、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、いつしか居眠りに陥り、長門伊瀬灯台が設置された岩礁である伊瀬に向首する態勢で接近していることに気付かないまま進行し、07時53分少し過ぎ転針予定地点に至ったものの、依然として居眠りに陥っていたので転針することができずに続航中、08時00分僅か前ふと目覚め、同灯台を目前に認めて危険を感じ、慌てて手動操舵に切り替えて右舵を取ったものの及ばず、B丸は、原速力のまま同瀬の干出岩に乗り揚げた。

乗揚の結果、B丸は、両舷船底外板に破口及び亀裂を生じ、その後自力で離礁して付近の海域で錨泊したものの、破口部から浸水して転覆し、全損となった。

居眠り運航の大半は、椅子に腰を掛けたままの操船時です！



漁船

漁船E丸×漁船T丸 衝突事件



E丸：漁船（小型機船底びき網漁業） 8.5トン 乗組員1人
新潟県寝屋漁港→新潟県粟島南方約5海里の漁場
船長：小型船舶操縦士免許 懲戒：戒告

T丸：漁船（小型機船底びき網漁業） 7.9トン 乗組員1人
新潟県粟島漁港→新潟県粟島南方約5海里の漁場
船長：小型船舶操縦士免許 懲戒：1箇月停止

発生日時場所：平成22年3月28日14時20分 新潟県粟島南方沖合
気象海象：晴れ 風力2 北北東風 高潮時

事実の概要

E丸は、船長が1人で乗り組み、漁場に到着して操業を開始した。14時00分船長は、袋網が海面近くまで揚がったので、機関を中立運転として漂泊を始め、袋網を船尾部に設置したブームでつり上げて船尾甲板に降ろし、袋網から海草や石などを取り除く作業を始めた。14時14分半船長は、自船に向首した態勢のT丸を視認でき、その後同船が衝突のおそれのある態勢で接近したが、漂泊を始めたとき付近に操業船が見当たらなかったことから、接近する他船はいないものと思い、船尾甲板で作業を続け、周囲の見張りを十分に行わなかったので、このことに気付かず漂泊を続けた。14時20分僅か前船長は、接近する機関音を聞いて右舷方至近に迫ったT丸に気付いたが、何をすることもできず、14時20分E丸は、その右舷中央部にT丸の船首部が衝突した。

T丸は、船長が1人で乗り組み、漁場に到着して操業を開始した。船長は、3回目の揚網作業を終えたのち、13時14分3.0ノットの速力で、当日最後のえい網を始めた。えい網開始後、船長は、船尾甲板で漁獲物の選別作業を始め、13時30分左舷船首方約2海里のところに北東方にゆっくり前進している同業船であるE丸を初めて認め、14時00分E丸が行きあしを止め、漂泊を始めたことを認めた。14時14分半船長は、選別作業を終えて操舵室に戻ったとき、E丸が正船首方500メートルとなつたことを認め、その後同船に衝突のおそれのある態勢で接近したが、自船以外の同業船が操業を切り上げて帰途に就く傾合いであったうえ、E丸がブームで袋網をつり上げた状態となっていたことから、間もなく発進して基地に向かうものと思い、機関を停止して行きあしを止めるなど同船を避けずに進行中、T丸は、前示のとおり衝突した。

衝突の結果、E丸は、右舷中央部外板に破口を、T丸は、船首部外板に亀裂をそれぞれ生じたが、のちいずれも修理された。

航行中は見張りが最優先！



プレジャーボート

モーターボートW号 防波堤衝突事件



W号：モーターボート 13トン 乗組員1人 同乗者8人

マリーナ→博多港第2区で行われる花火見物

船長：小型船舶操縦士免許 懲戒：1箇月停止

発生日時場所：平成22年9月4日20時35分 福岡県博多港

気象海象：晴れ 風力2 西北西風 下げ潮初期 視界良好

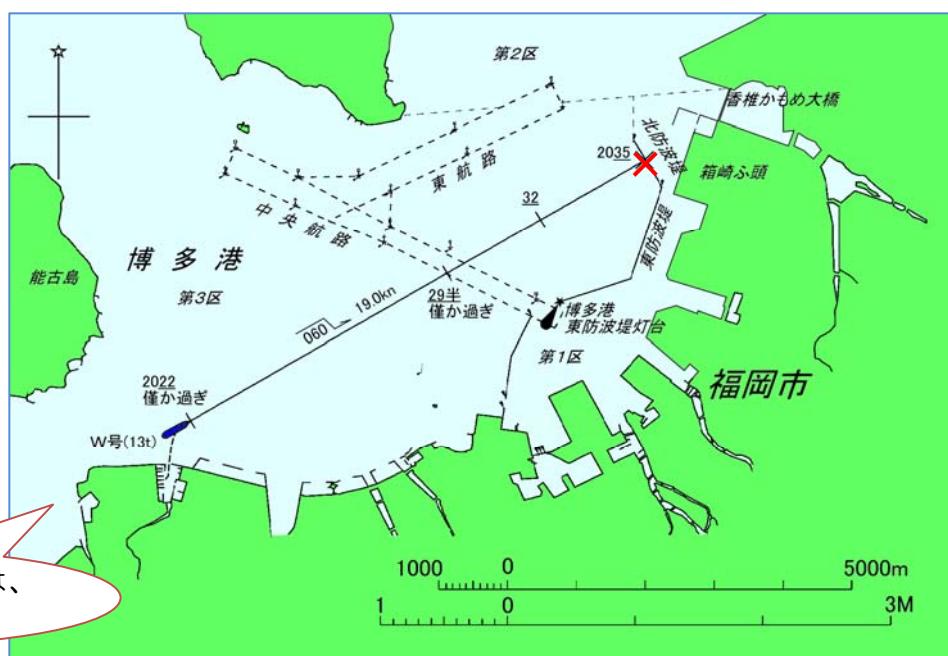
事実の概要

W号は、船長が1人で乗り組み、知人8人を同乗させ、博多港第2区東部の最奥部で行われる花火大会を見物する目的で、マリーナを発し、香椎かもめ大橋西方沖合に向かった。船長は、これまで45時間ほどのクルージング及び魚釣り目的の航海を行っていたものの、事前に航海計画を立てたことがなく、GPSプロッターの取扱いに十分に習熟しておらず、さらに、夜間の航行及び係留地から香椎かもめ大橋西方沖合までの海域の航行が初めてで水路状況に不案内であったが、雁ノ巣海域に魚釣りに行ったときの経験から航行予定海域には障害物等はないものと思い、船内に搭載していたプレジャーボート・小型船用港湾案内及び海図で港内状況を事前に調べ、GPSプロッターの映像と合わせて確かめるなど、水路調査を行わなかった。

船長は、法定の灯火を表示して操縦席に立ち、レーダーを休止し、GPSプロッターを作動させて画面上に航行予定海域の全域が表示される6海里レンジとして増速しながら北上し、20時22分僅か過ぎ針路を香椎かもめ大橋に向く060度に定め、19.0ノットの速力で、手動操舵により進行した。定針したのち、船長は、3分ないし4分ごとに操縦席に腰掛けたり立ったりして右隣の同乗者と共に主として目視で見張りを行って続航し、20時29分半少し過ぎGPSプロッター上に灰色の線で示された中央航路の西側境界線を横切り、その後、時折同プロッターを見るものの、同じ灰色で表示された線が北防波堤の映像であることを識別できないまま進行した。20時32分船長は、正船首方で眼高のやや上方にライトアップされた香椎かもめ大橋の全景を認めたものの、折からの高潮時で海面から防波堤上面までの高さが1.9メートルとなっていた北防波堤が同橋の手前に存在することに気付かないまま、香椎かもめ大橋が近くなつたことから減速しよう

とたとき、W号は、原針路、原速力のまま、北防波堤の西面にほぼ直角に衝突した。

衝突の結果、船首部に大破口を生じたが、北防波堤に損傷は生じなかつた。また、同乗者6人が頸椎捻挫などを負つた。



プレジャーボート

モーターボートC号 防波堤衝突事件



C号：モーターボート 11.38メートル 乗組員1人 同乗者4人
マリーナ→青森湾東側の夏泊半島北西岸沖合の釣り場
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22年5月29日03時16分 青森港第2区
気象海象：曇り 風力2 東風 高潮時

事実の概要

C号は、船長が1人で乗り組み、友人4人を同乗させ、釣りの目的で、03時10分マリーナのある西船だまりを発し、青森湾東側の夏泊半島北西岸沖合の釣り場に向かった。船長は、9年前からマリーナをC号の保管場所として利用し、専ら昼間に同マリーナを出港して青森湾周辺の釣り場を往復する運航を繰り返しており、平素、同マリーナから釣り場に向かうときには、航路の灯標のうち西船だまりに最も近い第4号灯標を船首目標とし、航路の南口に向けて北上するようにしていた。発航後、船長は、舵輪後方に立って操船に当たり、西船だまり沖の防波堤西端を航過したのち、これまでの昼間の運航経験による慣れから航路の各灯標の灯光を確認しないまま、右回頭して約13ノットに增速したところ、間もなく右舷船首方近くに西防波堤

の明かりを認め、急ぎ左回頭して続航した。船長は、やがて右舷正横方に灯標のせん光を視認して、港内を西行していることを知り、航路の南口に向かうこととし、03時15分針路を視認したせん光に向けて037度に定め、18.1ノットに增速した。定針したとき、船長は、正船首方に沖館東防波堤東端部の標識灯と第2号灯標の各灯光が重なったせん光を視認していて、沖館東防波堤東端に向首する態勢となつたが、定針する前に視認したせん光をふだん船首目標としている第4号灯標の灯光と思い、航路の各灯標との位置関係を確かめるなど、船位の確認を十分に行わずに、このことに気付かず進行中、03時16分C号は、原針路、原速力のまま、同防波堤東端部に衝突した。

衝突の結果、船首部を圧壊し、船長が顔面外傷等、同乗者4人が全身打撲、末梢神経障害、左肋骨多発骨折及び頭部打撲等をそれぞれ負った。

迷ったらまず止まって船位の確認を！



◆ トピックス ◆

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

1 J M A T 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、「J M A T 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。

J M A T ニュースレターの配信希望者は、海難審判所ホームページから申し込むことができます。



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の案内を掲載しているほか、過去4年間に言い渡した海難の裁決を発生場所や事件種類、船舶種類に区分けをして公表しています。

なお、この「平成 24 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。

URL <http://www.mlit.go.jp/jmat/>

【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、様々な企画を実施しています。平成 24 年 8 月 8 日には、65 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、子どもたちがそれぞれの役割を演じる審判の体験をしてもらいました。

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

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



資料編

資料1 平成23年 海難種類別原因分類

(単位:原因数)

原 因	海 難 種 類	衝	衝	乗	沈	転	遭	火	機	死	施	運	浸	合
		突	(単)	揚	没	覆	難	災	閥	損	傷	設等	航阻	水害
船舶運航管理の不適切										1				1
船体・機関・設備の構造・資材・修理不良														0
発航準備不良				2	2							1		5
水路調査不十分			3	10							5			18
針路の選定・保持不良			1	11		1					1			14
操船不適切			5	10		2				4				21
船位不確認			13	32						1	4	1		51
見張り不十分		194	9	3							1			207
居眠り		17	13	21							1			52
操舵装置・航海計器の整備・取扱不良														0
気象・海象に対する配慮不十分				2	1	2	2				1			8
錨泊・係留の不適切		2	1	3							1			7
荒天措置不適切								1						1
灯火・形象物不表示			7											7
信号不履行		31												31
速力の選定不適切				1	1					1				3
航法不遵守		67												67
主機の整備・点検・取扱不良				1				2	7				2	12
補機等の整備・点検・取扱不良				1									3	4
潤滑油等の管理・点検・取扱不良								1	4					5
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	2				7				10
漁ろう作業の不適切						4	1			9				14
旅客・貨物等積載不良				1						4				5
服務に関する指揮・監督の不適切		2	2	2						1				7
報告・引継の不適切					1					1				2
火気取扱不良														0
不可抗力														0
その他														0
合 計		320	52	98	4	11	4	4	11	30	13	2	5	554
裁 決 件 数		135	49	89	2	11	4	3	10	27	12	2	3	347
裁決の対象となった船舶隻数		283	50	96	4	11	4	3	10	29	12	2	3	507
海難の原因ありとされた船舶隻数		259	48	88	3	11	4	3	9	26	12	2	3	468

※裁決では、1隻の船舶について複数の原因を示すことがあります。

資料2 平成23年 船種別原因分類

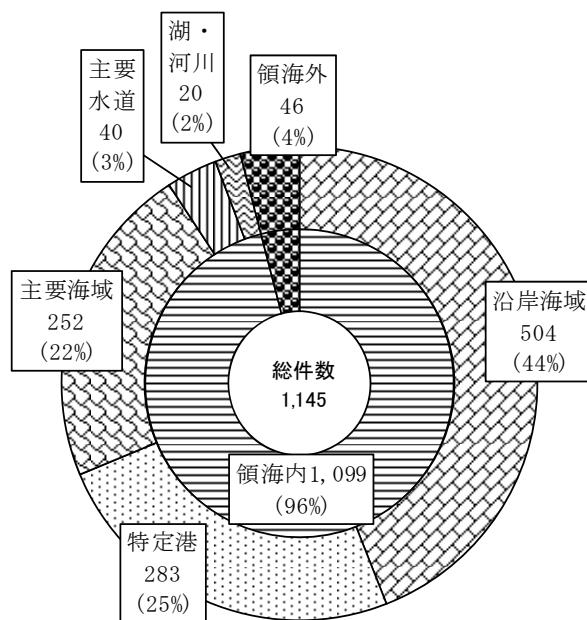
(単位:原因数)

原 因	船 种		旅	貨	油	漁	引	押	作	遊	は しけ (パ ー ジ)	プレ ジ ヤ ー ボ ー ト	交	台	公	瀨	そ の 他	合 計
	客	船	船	船	船	船	船	船	業	漁		通	船	船	船	渡		
船舶運航管理の不適切																1		1
船体・機関・設備の構造・資材・修理不良																		0
発航準備不良						1	1			1		2						5
水路調査不十分			6		1					1		10						18
針路の選定・保持不良	1	2		4	1	1						5						14
操船不適切	3	5		3					1	1		7					1	21
船位不確認	4	9	1	11	1	2				5		13	1		2	2		51
見張り不十分	5	24	2	104	2	4				18		46			2			207
居眠り	3	8	1	32	2	1				2		3						52
操舵装置・航海計器の整備・取扱不良																		0
気象・海象に対する配慮不十分					6	1						1						8
錨泊・係留の不適切	1	1	2	2												1		7
荒天措置不適切																1		1
灯火・形象物不表示			1		3							3						7
信号不履行			12	2	9	1				2		5						31
速力の選定不適切	1	2																3
航法不遵守	1	20	3	18	4	2	1	2			16							67
主機の整備・点検・取扱不良	1	1		8								2						12
補機等の整備・点検・取扱不良			1		3													4
潤滑油等の管理・点検・取扱不良			1		4													5
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					7	2										1		10
漁ろう作業の不適切					14													14
旅客・貨物等積載不良										1		3				1		5
服務に関する指揮・監督の不適切	1	3		3														7
報告・引継の不適切			1		1													2
火気取扱不良																		0
不可抗力																		0
その他																		0
合 計	21	98	11	234	15	11	2	33	0	116	1	0	4	4	4			554
裁決の対象となった船舶隻数	20	75	11	211	12	10	2	30	8	104	1	11	4	4	4			507
海難の原因ありとされた船舶隻数	20	72	9	202	11	10	2	30	0	99	1	0	4	4	4			468

※裁決では、1隻の船舶について複数の原因を示すことがあります。

※プレジャーボートには、モーター、水上オートバイ、ヨットを含みます。

資料3 平成23年 発生水域別件数（理事官が立てしたもの）



資料4 平成23年 特定港及び湖・河川における海難種類別発生件数（理事官が立てしたもの）

(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
釧 路	1	1								1	2			5
苦 小 牧	1	1								1				3
室 蘭	1	2												3
函 館						1				1				2
小 榛			1											1
稚 内							1							1
八 戸		3					1			3				7
仙 台 塩 釜		4				2								6
秋 田 船 川		1												1
小 名 浜											2			2
木 更 津		2	1											3
千 葉	1	5	2			1				2	1	2		14
京 浜 (東 京 区)	1	7	1			1								10
京 浜 (川 崎 区)		2	1								1			4
京 浜 (横 浜 区)	3	4	2							1				10
横 須 賀	2										1			3
新 潟												1		1
敦 賀						1								1
清 水											1			1
名 古 屋	2	6	1								1	3	1	14
四 日 市			1			1								2
舞 鶴		1	1											2
阪 南	1	2	1									1		5
阪 神 (大 阪 区)	1	6	1									1		9
阪 神 (神 戸 区)	4	1	2							3		1		11
阪神(尼崎西宮芦屋区)	1			1			1			1				4
阪 神 (堺 泉 北 区)	2	2	1									1		6
東 播 磨	3	1										1		5
姫 路	4	3									1	1		9
和 歌 山 下 津	2	2	1											5

資料

(単位:件)

特定港 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
境	3		1											4
浜田		1												1
宇野	1					2								3
水島	2	3	1			1				1				8
福山	2		2							1				5
尾道糸崎	2	1	2	1						1				7
呉		2	5			2				1				10
広島	2	5	2			3				1				13
岩国		2												2
徳山下松	3	2								1	1			7
宇部	1	1	1											3
関門(若松区)	1	5	2				1			1				10
関門(若松区外)	4						1			2				7
徳島小松島										3				3
坂出	2			1										3
高松		1												1
松山	1	4												5
今治	1		1								1			3
新居浜	1		1											2
博多	1	2	3						1			1	1	9
唐津			1											1
佐世保		1	1											2
巣原			1											1
三角		1												1
大分	1	2				2								5
細島	1						2							3
鹿児島										1				1
金武中城			3									1		4
那覇	1	2												3
伊万里			1											1
三島川之江		1												1
泉州		2												2
三河	1									1				2
合計	63	97	40	3	0	17	7	1	0	30	11	11	3	283

湖河川	6	5	4	1	1							3		20
-----	---	---	---	---	---	--	--	--	--	--	--	---	--	----

注：事件が発生していない特定港は、掲載していません。

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

資料5 平成23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	4	3								1		2		10
伊良湖水道										1				1
師崎水道		1												1
布施田水道														0
明石海峡			1					1					1	3
友ヶ島水道	4		3											7
鳴門海峡	3									1				4
直島水道														0
来島海峡	1					1								2
三原瀬戸														0
釣島水道	1													1
音戸瀬戸			2											2
大畠瀬戸		1	1											2
上関海峡										1				1
速吸瀬戸								1						1
関門海峡			1											1
倉良瀬戸														0
平戸瀬戸		2	2											4
合 計	13	7	10	0	0	1	0	2	0	4	0	2	1	40

資料6 平成23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
根室海峡														0
津軽海峡														0
陸奥湾		2	1		1						2			6
東京湾	1	1	4									2		8
伊勢湾	1	2	1		1						3			8
三河湾	1		2											3
紀伊水道	7				1								1	9
大阪湾	6	1	1		1						2	1		12
播磨灘	7	3	8							1	1	2		22
備讃海域東部	11	3	7							1				22
備讃海域西部	6	7	6			1				2				22
備後・燧灘	2	1	1			4	1					1		10
安芸灘・広島湾	11	18	15	1		4	1	1		5	3	4	1	64
伊予灘	5	4	7		1					4				21
周防灘	4	2	5		2					2	2	1		18
豊後水道	4		7			1								12
島原湾・八代海	4	1	6						1	1		1	1	15
合 計	70	45	71	1	7	10	2	1	1	16	13	12	3	252

資料 7 平成 23 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)

沿岸海域 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
雄冬岬～紋別	1					1				3				5
紋別～十勝川口	5	2	2		1	1				4	4			19
十勝川口～白神岬	5	4	2		1	1		3			1			17
白神岬～雄冬岬			2		1					2				5
尻屋崎～鮀ヶ崎		8	1		2	2	2				7			22
鮀ヶ崎～阿武隈川口		5	3		1	2				2	1	1		15
阿武隈川口～犬吠埼	6	3				5		1		1	4			20
犬吠埼～野島崎	1	1	2		2		1			2		1	2	12
野島崎～天竜川口	10	6	3			3		2		4	5	5		38
天竜川口～新宮川口	8		1		1	2		3		4	1	2		22
新宮川口～日ノ御崎	1						1	1						3
蒲生田岬～高茂崎	3	1	2			1				1		1		9
竜飛岬～鼠ヶ関		5	3		1	1	1	1			1		1	14
鼠ヶ関～糸魚川		5	3		2	4	1				1		2	18
糸魚川～経ヶ岬	12	1	7		5	1	2			11		2		41
経ヶ岬～川尻岬	12	1	4	1	2	2	2	2		6	1	1	1	35
隱岐諸島	1	3	3		1	1				2	3			14
川尻岬～鳥帽子島	15	1	6		3	2				4	4	1		36
対馬列島	2	1	3							3			1	10
鳥帽子島～坊ノ岬	21	7	23		4	3	3	5		7	4			77
坊ノ岬～鶴御崎	9	2	2	1	1	2	1	1		2	1	1		23
南西諸島	8	4	15		1	3				6	4		4	45
南方列島			2								2			4
合 計	120	62	87	2	29	37	14	19	0	64	44	15	11	504

領 海 外	10	2	2				1	5		19	6	1		46
-------	----	---	---	--	--	--	---	---	--	----	---	---	--	----

資料 8 平成 23 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	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	8	30	11		1	8		1		16	9	1	2	87
貨物船	127	81	64		2	10	2	2		30	12	10	1	341
油送船	20	14	10	1		4	2			10	4	2		67
漁船	235	24	56	2	21	14	16	22		53	31	6	4	484
引船	38	10	8	2	3	12	2			5	1	1	2	84
押船	9	8	8			3	1	1		2	1	2		35
作業船	6	1	2		3	3				2				17
はしけ	6	6	4			2					1		1	20
台船	8	4	3		2	2						1		20
交通船	2	3	2											7
水先船	1	1			1									3
公用船	4	2	5		1	1				3				16
遊漁船	31	2	2			2		1			2			40
瀨渡船			3								2		1	6
プレジャーボート	モーターべト	87	11	33		9	6	1	1	12	7	13	5	186
	水上オートバイ	20	4	4							1	12		243
	ヨット	1	2	4			1				2		3	13
	ボート	10		1	1									12
	小計	118	17	42	1	9	7	1	1	15	19	16	7	254
その他	14	3	2	1	1				1			2	4	28
不詳	11	1										2		14
合計	638	207	222	7	44	68	24	29	1	136	84	45	18	1,523

資料9 平成23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	336	14	61	58	31	12	8	12	10	12	84	638
衝突(単)	55	4	28	49	27	4	8	7	5	3	17	207
乗揚	96	11	19	53	13	2		1		3	24	222
沈没	4	1		1							1	7
転覆	31	1	2	1	1		1				7	44
遭難	23	8	11	12	3		1	1			9	68
浸水	11	5	3	3	1						1	24
火災	17	4	1	3				1			3	29
爆発											1	1
機関損傷	44	17	22	27	9	2	2	3		1	9	136
死傷等	46	3	11	8	5			2	4	1	4	84
施設等損傷	25	2	4	6	1	1					6	45
安全・運航阻害	9		1	2	1						5	18
合計	697	70	163	223	92	21	20	27	19	20	171	1,523

資料 10 平成 23 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
旅 客 船	25	7	12	10	15	4	3	5	3	1	2	87
貨 物 船	2	2	49	157	49	11	8	21	16	16	10	341
油 送 船	2	8	9	15	18	2	7	1		3	2	67
漁 船	373	29	41	25						16		484
引 船	30	7	33	8							6	84
押 船	14	3	15	3								35
作 業 船	10	3	2								2	17
はしけ	2				2	1	1				14	20
台 船	5				3	1					11	20
交 通 船	5										2	7
水 先 船	3											3
公 用 船		9	2	2	3							16
遊 漁 船	37										3	40
瀨 渡 船	6											6
プレジヤーボート	モーター ボート	118	1								67	186
	水上オートバイ	34									9	43
	ヨット	9									4	13
	ボート	6									6	12
	小 計	167	1	0	0	0	0	0	0	0	86	254
そ の 他	12	1		3	2	2	1				7	28
不 詳	4										10	14
合 計	697	70	163	223	92	21	20	27	19	20	171	1,523

資料 11 平成 23 年 海難種類別・死傷者等の状況（理事官が立件したもの）

(単位:人)

区分 海難種類	船 員			旅 客			そ の 他			小 計			合計
	死亡	行方不明	負傷	死亡	行方不明	負傷	死亡	行方不明	負傷	死亡	行方不明	負傷	
衝 突	15	1	73	1		12			26	16	1	111	128
衝突(単)			15			2			17	0	0	34	34
乗 揚			5			3			7	0	0	15	15
沈 没										0	0	0	0
転 覆	8	3	8	4		5	1		3	13	3	16	32
遭 難			2						2	0	0	4	4
浸 水										0	0	0	0
火 災	1		3							1	0	3	4
爆 発									2	0	0	2	2
機関損傷										0	0	0	0
死 傷 等	17	7	31	3	2	10	2		21	22	9	62	93
施設等損傷										0	0	0	0
安全・運航阻害			1							0	0	1	1
小 計	41	11	138	8	2	32	3	0	78	52	13	248	313
合 計	190			42			81			313			

資料 12 平成 23 年 船種別・死傷者等の状況（理事官が立件したもの）

(単位:人)

海難種類 船種	船 員			旅 客			そ の 他			小 計			合計	
	死 亡	行 方 不 明	負 傷	死 亡	行 方 不 明	負 傷	死 亡	行 方 不 明	負 傷	死 亡	行 方 不 明	負 傷		
旅 客 船	1	1	3	4	2	15				2	5	3	20	28
貨 物 船	9	1	14							9	1	14	24	
油 送 船		1	2							0	1	2	3	
漁 船	21	7	64							1	21	7	65	93
引 船	2		3							2	0	3	5	
押 船	3	1	5							3	1	5	9	
作 業 船	2		1							2	0	1	3	
はしけ										0	0	0	0	
台 船										0	0	0	0	
交 通 船										0	0	0	0	
水 先 船			3							1	0	0	4	4
公 用 船										0	0	0	0	
遊 漁 船	1		3	1		9				4	2	0	16	18
瀬 渡 船				2		5				2	0	5	7	
プレジヤーボート	モーター ボート			26			2		44	2	0	70	72	
	水上オートバイ	2		10			3	1	21	3	0	34	37	
	ヨット									0	0	0	0	
	ボート			2						4	0	0	6	
	小 計	2	0	38	0	0	3	3	69	5	0	110	115	
そ の 他			2	1						1	1	0	3	4
不 詳										0	0	0	0	
小 計	41	11	138	8	2	32	3	0	78	52	13	248	313	
合 計	190			42			81			313				

資料 13 平成 23 年 船種・海難種類別申立て隻数

(単位:隻)

船種\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
旅客船	1	3	7		1	1	1				1			15
貨物船	61	18	18			1				1	1	2		102
油送船	7	6	1											14
漁船	106	22	41		7	1	5	3		13	7	2		207
引船	9	1	1	1							1			13
押船	7	3	1	1										12
作業船		2	1											3
はしけ	2	3	2											7
台船	8		3	1										12
交通船														0
水先船														0
公用船	1		2											3
遊漁船	24	3	4								3			34
瀬渡船			1								2			3
プレジャーボート	モーターべー	51	10	16		2					2	7		88
	水上オートバイ	15	4								6			25
	ヨット	1	1	4			1					2		9
	ボート	3									1			4
	小計	70	15	20	0	2	1	0	0	0	9	9	0	126
その他		2	1	1	1									5
合計	296	78	103	4	11	4	6	3	0	14	24	13	0	556

資料 14 平成 23 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	瀨渡船	その他	合計
トン数表示なし				3	4	55	10					72
5トン未満				78	17	33				2	2	132
5トン以上20トン未満	10			102	9	14	11	1	1	2	2	152
20トン以上100トン未満	3		1	14		2	5		1			26
100トン以上200トン未満		14	1	8			8		1			32
200トン以上500トン未満	1	35	1	6								43
500トン以上1,600トン未満	2	11	5				5		1			24
1,600トン以上3,000トン未満		5	2				1					8
3,000トン以上5,000トン未満		1					2					3
5,000トン以上10,000トン未満	2	1					1					4
10,000トン以上30,000トン未満	2	3	1									6
30,000トン以上		5										5
合計	20	75	11	211	30	104	43	1	4	4	4	507

※作業船等とは、作業船、引船、押船、はしけ、台船を含みます。

平成 24 年版レポート 海難審判

平成 24 年 12 月発行

海難審判所

〒100-8918 東京都千代田区霞が関 2-1-2

電話 03-5253-8821 FAX 03-5253-8947

ホームページ <http://www.mlit.go.jp/jmat/>

メールアドレス jmat@mlit.go.jp