

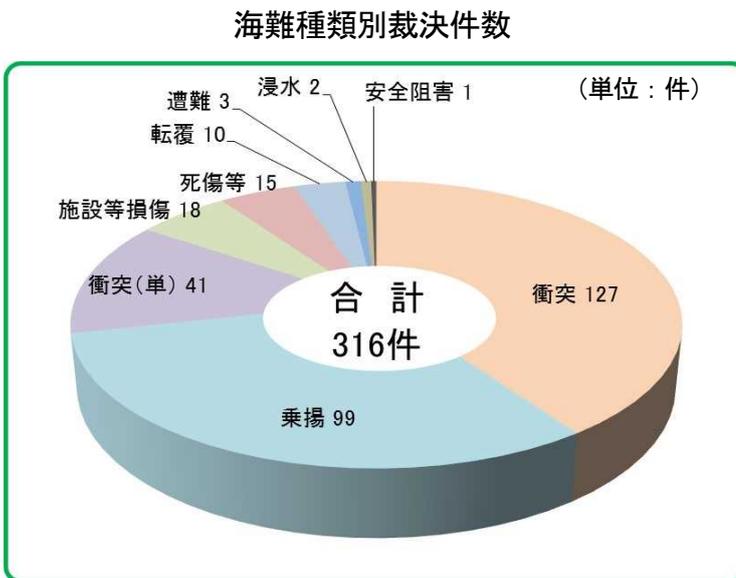
裁決の状況と原因

1 裁決の状況

(1) 海難種類別裁決件数

平成 29 年には、316 件の裁決が言い渡されました。

海難種類別では、衝突が 127 件と最も多く、全件数の 40.2%を占めており、以下、乗揚が 99 件(31.3%)、衝突(単)が 41 件(13.0%)、施設等損傷が 18 件(5.7%)、死傷等が 15 件(4.8%)、転覆が 10 件(3.2%)などとなっています。



(2) 船種・海難種類別隻数

裁決の対象となった船舶は 466 隻となっており、船種別では、漁船が 185 隻で最も多く、全隻数の 39.7%を占め、次いでプレジャーボートが 106 隻 (22.8%) となっています。

海難種類別では、衝突が 268 隻と最も多く、全隻数の 57.5%を占めており、次いで乗揚が 102 隻 (21.9%) となっています。

船種・海難種類別隻数

(単位：隻)

船種 \ 海難種別	衝突	衝突(単)	乗揚	転覆	遭難	死傷	施設損傷	安全阻害	浸水	合計
旅客船	4	4	4							12
貨物船	45	11	14				3			73
油送船	12		2							14
漁船	121	10	39	5	1	3	3	1	2	185
引船	7	2	4		1		2			16
押船	5						2			7
作業船	1	1	4				1			7
遊漁船	9	4	6			1	1			21
プレジャーボート	50	8	26	5	1	10	6			106
交通船	2		1			1				4
公用船	1	1								2
非自航船	9	2	2				4			17
その他	2									2
合計	268	43	102	10	3	15	22	1	2	466

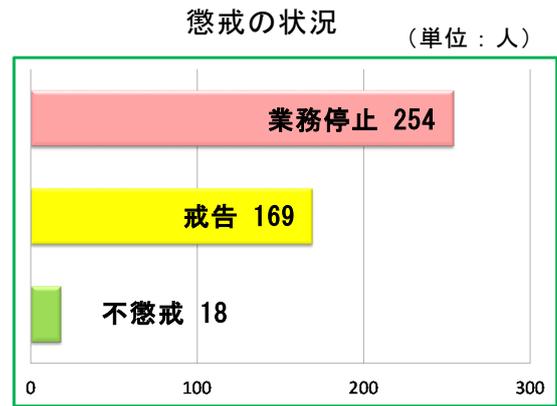
※ 「非自航船」とは、はしけ、バージ、台船等をいう。

(3) 免許種類別懲戒の状況

① 懲戒の状況

平成 29 年に言い渡された 316 件の裁決のうち、受審人は 441 人で、業務停止を言い渡された者が 254 人(57.6%)、戒告が 169 人(38.3%)、不懲戒^(※1)が 18 人(4.1%)となっています。

なお、懲戒免除^(※2)はありませんでした。



② 受審人の免許種類別

受審人の免許種類別では、一級小型船舶操縦士が 244 人と全体の 55.3%を占め最も多くなっており、次いで二級小型船舶操縦士が 67 人(15.2%)となっています。

(※1) 「不懲戒」・・・受審人の行為に職務上の故意又は過失が認められず、懲戒されなかったもの。

(※2) 「懲戒免除」・・・懲戒すべきところを本人の経歴等を考慮して免除したもの。

免許	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		1	2			3
	三級		16	6	1		23
	四級		28	17	4		49
	五級		17	12			29
	六級		13	5			18
海技士(機関)	一級						0
	二級						0
	三級						0
	四級						0
	五級						0
	六級						0
小型船舶操縦士	一級		143	92	9		244
	二級		30	33	4		67
	特殊		3				3
水先人	一級		1	1			2
	二級						0
	三級						0
合計		0	254	169	18	0	441

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

2 裁決における原因

(1) 原因総数

裁決で原因とならなかった船舶 30 隻を除く 436 隻の原因総数は、合計 509 件となっています。

(2) 原因分類別

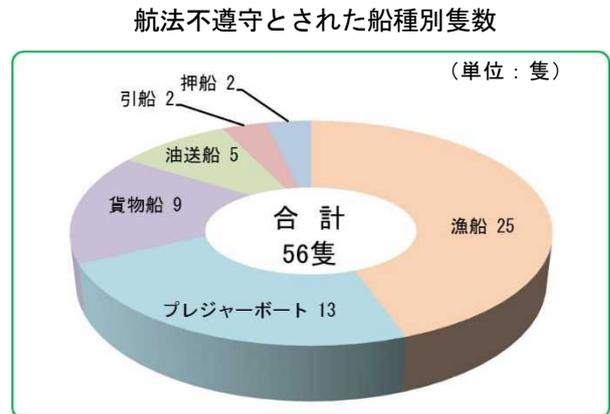
原因分類別にみると、「見張り不十分」が 194 件と最も多く、原因総数の 38.1%を占めており、次いで「船位不確認」及び「航法不遵守」がそれぞれ 58 件(11.4%)、「居眠り」が 46 件(9.0%)、「信号不履行」が 42 件(8.3%)となっています。(※原因分類の詳細については、本書資料編の「資料 1」及び「資料 2」を参照。)

次の項では、原因分類別で「航法不遵守」の船種別・適用法令別にみた状況と、裁決から、海難発生防止の教訓となる『主な事例』として航法別に 7 事例を紹介します。

(3) 「航法不遵守」が原因とされた海難

① 船種別

「航法不遵守」が原因とされた 58 件 (56 隻) について、船種別にみると、漁船が 25 隻 (44.6%) と最も多く、次いでプレジャーボートが 13 隻 (23.2%)、貨物船が 9 隻 (16.0%) などとなっています。



② 適用法令別

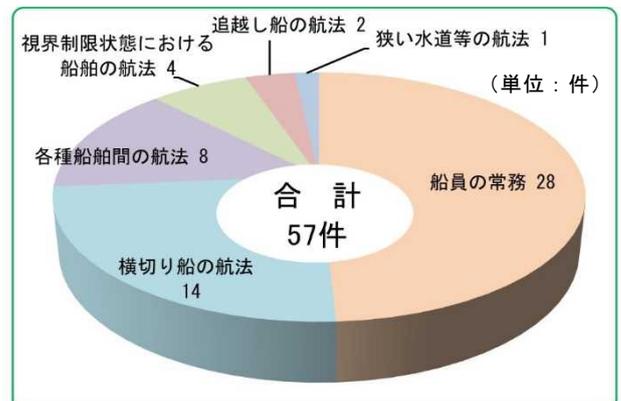
「航法不遵守」が原因とされた 58 件のうち、海上衝突予防法が適用されたものが 57 件、港則法が適用されたものが 1 件となっています。

③ 適用された航法

海上衝突予防法が適用された海難 57 件では、「船員の常務」が 28 件(49.1%)と最も多く、次いで「横切り船の航法」が 14 件(24.5%)、「各種船舶間の航法」が 8 件(14.0%)などとなっています。

また、港則法が適用された海難 1 件は、「航路に関する航法」となっています。

海上衝突予防法が適用された海難の航法別原因数 (単位：件)

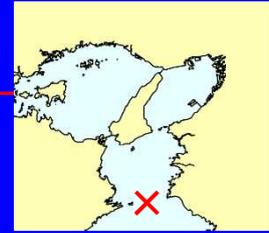


① 追越し船の航法

(海上衝突予防法第13条)

漁船A丸 貨物船B丸 衝突事件 【A丸船長：戒告】

貨物船が漁船を追い越す態勢で接近して衝突した事例



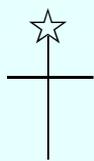
原因

本件衝突は、紀伊水道において、北上中のA丸を追い越す北上中のB丸が、見張り不十分で、A丸を確実に追い越し、かつ、同船から十分に遠ざかるまでA丸の進路を避けなかったことによって発生したが、A丸が、見張り不十分で、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ったことも一因をなすものである。

漁船A丸 (2人乗組み)
 総トン数/9.7トン
 紀伊水道の漁場で操業中
 右舷船尾に凹損等

貨物船B丸 (大韓民国籍船, 10人乗組み)
 総トン数/1,517トン
 千葉県君津港→大韓民国釜山港
 船首に擦過傷等

平成29年1月18日 09時11分少し過ぎ
 紀伊水道において発生



後方から接近する船舶が自船を避けてくれるものと思い、見張りを十分に行わなかったため、B丸に気付かなかった

自動操舵によりえい網を開始した

見張りを十分に行わなかったため、A丸に気付かなかった



自動操舵により進行した

紀伊水道

中島港南防波堤灯台



教訓

航行中、接近する他船を見落とすことのないよう、見張りを十分に行うこと。

本件の裁決書 http://www.mlit.go.jp/jmat/saiketsu/saiketsu_kako/29nen/4kb/kb2912/29kb032.pdf

② 横切り船の航法

(海上衝突予防法第15条)

貨物船A丸 漁船B丸 衝突事件

【A丸一等航海士：業務停止2箇月 B丸船長：戒告】

航行中の貨物船と航行中の漁船が互いに進路を横切り衝突のおそれがある態勢で接近して衝突した事例



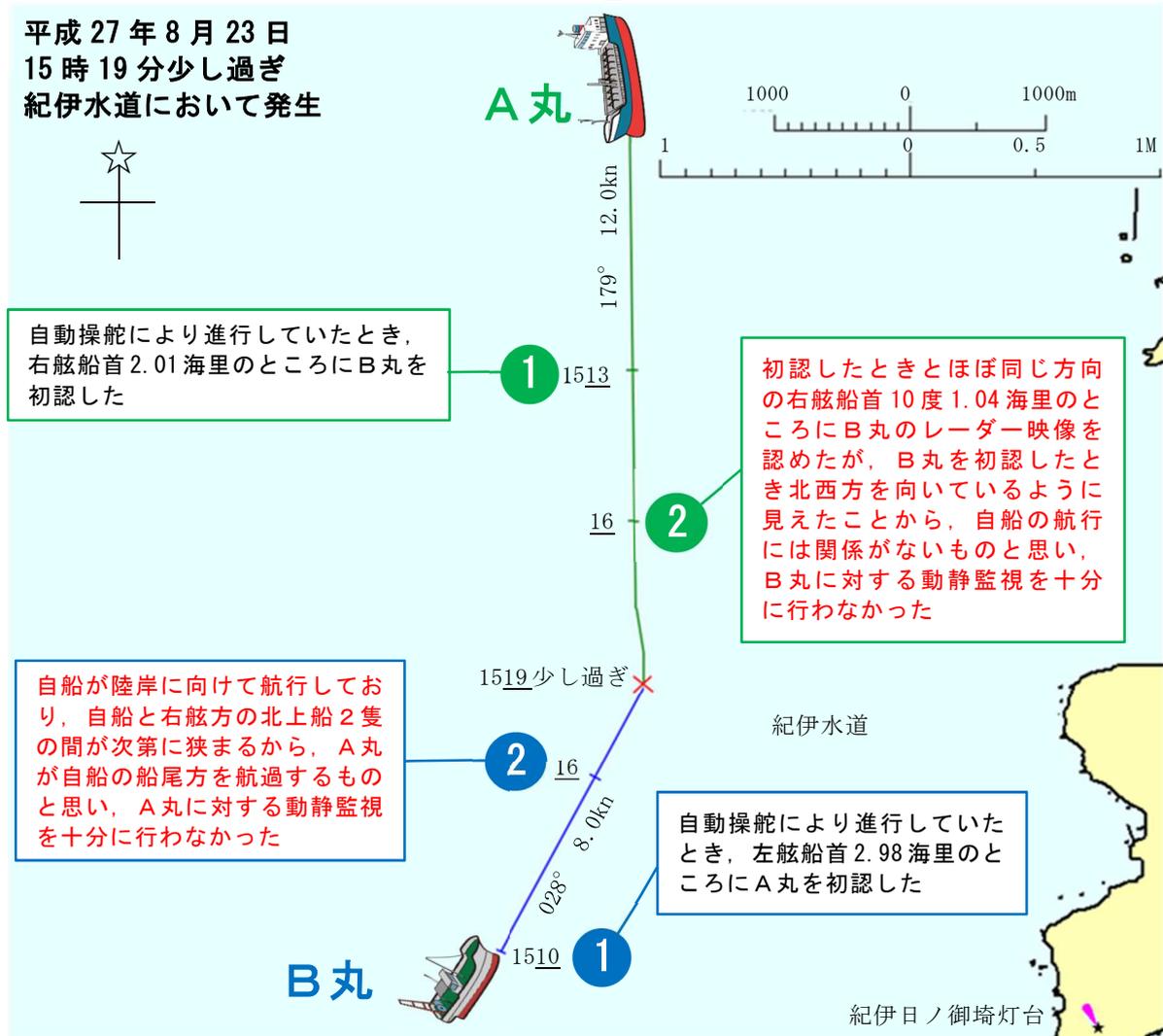
原因

本件衝突は、紀伊水道において、両船が互いに進路を横切り衝突のおそれがある態勢で接近した際、南下するA丸が、動静監視不十分で、北上するB丸の進路を避けなかったことによって発生したが、B丸が、動静監視不十分で、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ったことも一因をなすものである。

貨物船A丸 (5人乗組み)
 総トン数/498トン
 山口県岩国港→京浜港川崎区
 船首部に擦過傷

漁船B丸 (2人乗組み)
 総トン数/13.47トン
 漁場→和歌山県箕島漁港
 左舷中央部に破口等、甲板員が溺死

平成27年8月23日
 15時19分少し過ぎ
 紀伊水道において発生



教訓

航行中、他船を初認したときと同じ方向に同船のレーダー映像を認めた場合、衝突のおそれの有無を判断できるよう、同船に対する動静監視を十分に行うこと。

本件の裁決書 http://www.mlit.go.jp/jmat/saiketsu/saiketsu_kako/29nen/4kb/kb2902/27kb053.html

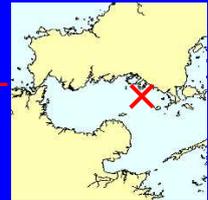
③ 各種船舶間の航法

(海上衝突予防法第18条)

貨物船A丸 漁船B丸 漁船C丸 漁具衝突事件

【A丸船長：業務停止1箇月 B丸船長：戒告 B丸及びC丸の警戒船（D丸）船長：戒告】

航行中の貨物船と漁ろうに従事している漁船の漁具が衝突した事例



原因

本件漁具衝突は、山口県徳山下松港において、北上中のA丸が、動静監視不十分で、二そう船びき網漁により漁ろうに従事しているB丸及びC丸の進路を避けなかったことよって発生したが、B丸が汽笛不装備で警告信号を行えず、避航を促す措置をとらなかったことも一因をなすものである。D丸が、警告信号を行わなかったことは原因となる。

貨物船A丸 (10人乗組み)

総トン数/999トン

山口県徳山下松港→同港内の棧橋

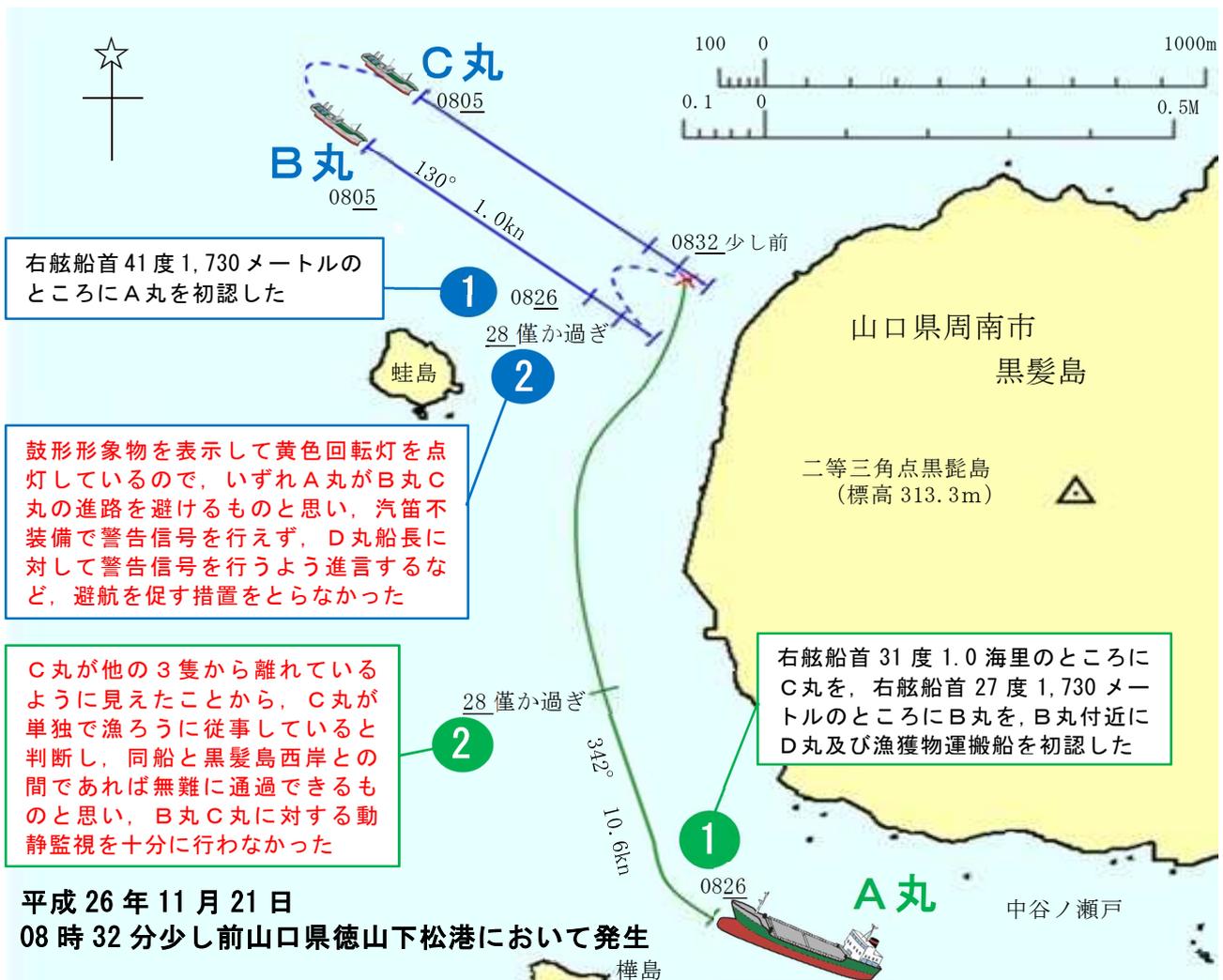
球状船首に擦過傷

漁船B丸・漁船C丸 (2人, 3人乗組み)

総トン数/ (4.8トン, 4.8トン)

黒髪島西方沖合の漁場で操業中

C丸：機関に濡損, 甲板員が頸椎捻挫及び肋骨骨折



教訓

漁ろうに従事している漁船を認めた場合、衝突のおそれの有無を判断できるよう、漁船に対する動静監視を十分に行うこと。漁ろうに従事している漁船は、衝突のおそれがある態勢で接近する他船を認めた場合は、警告信号を行うこと。

本件の裁決書 http://www.mlit.go.jp/jmat/saiketsu/saiketsu_kako/29nen/5hs/hs2907/28hs047.html

④ 視界制限状態における船舶の航法

(海上衝突予防法第19条)

貨物船A丸 貨物船B丸 衝突事件

【A丸船長：業務停止1箇月 A丸三等航海士：戒告 B丸船長：不懲戒 B丸甲板長：業務停止1箇月】

視界制限状態において、東行する貨物船と西行する貨物船が衝突した事例



原因

本件衝突は、夜間、霧で視界制限状態となった家島北方沖合において、東行するA丸が、霧中信号を行うことも、安全な速力とすることもせず、レーダーで前方に探知したB丸に対する動静監視が不十分で、同船と著しく接近することを避けることができない状況となった際、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ことと、西行するB丸が、霧中信号を行うことも、安全な速力とすることもせず、レーダーで前方に探知したA丸に対する動静監視が不十分で、同船と著しく接近することを避けることができない状況となった際、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こととによって発生したものである。

貨物船A丸 (6人乗組み)

総トン数/748トン

広島県大崎上島→兵庫県姫路港

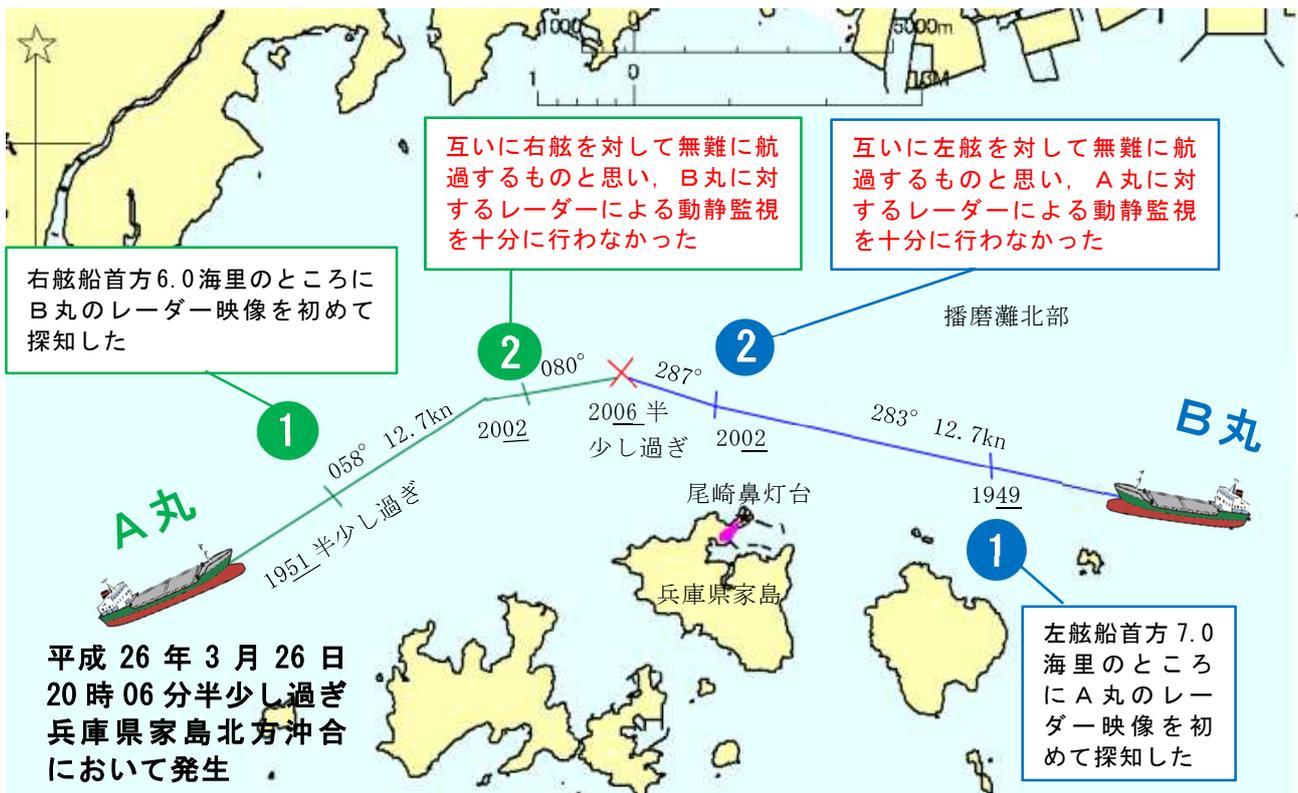
船首部を圧壊

貨物船B丸 (5人乗組み)

総トン数/699トン

阪神港大阪第3区→兵庫県赤穂港

左舷中央部に破口を生じて浸水し沈没、船長が右鎖骨骨折、乗組員1人が背部及び胸部打撲



教訓

視界制限状態において航行中、他船のレーダー映像を認めた場合、同船と著しく接近することを避けることができない状況とならないかどうかを判断できるよう、レーダーによる動静監視を十分に行うこと。

本件の裁決書 http://www.mlit.go.jp/jmat/saiketsu/saiketsu_kako/tokyou/tk29/26006.html

⑤ 狭い水道等・視界制限状態における船舶の航法

(海上衝突予防法第9条及び第19条)

貨物船A丸 引船B丸引船列 衝突事件【A丸船長:戒告 B丸船長:戒告】
霧で視界制限状態となった狭い水道で貨物船と引船がえい航する台船とのえい航索及び同台船とが衝突した事例

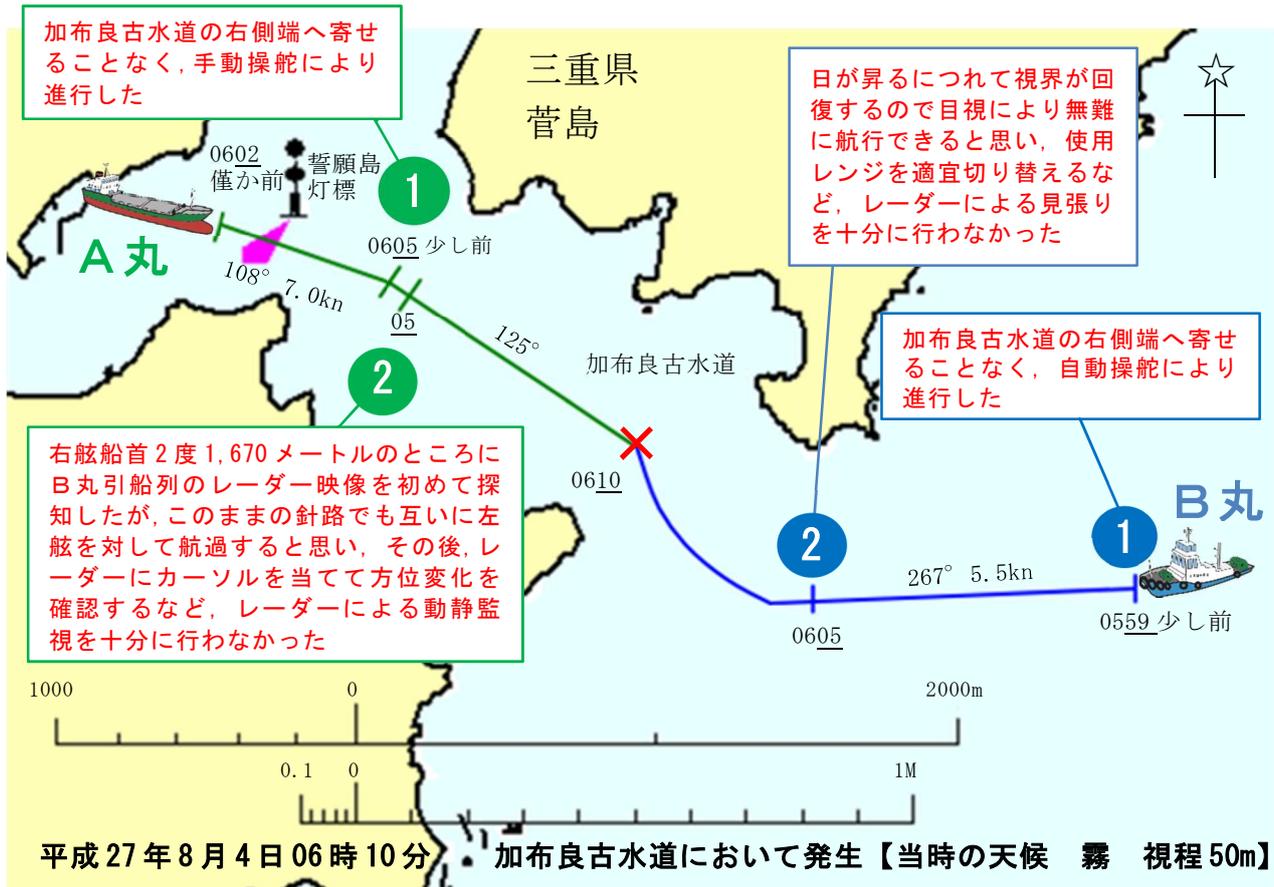


原因

本件衝突は、霧で視界制限状態となった加布良古水道において、両船が、同水道の右側端へ寄せることなく、霧中信号を行わず安全な速力としないまま航行中、南下するA丸が、レーダーによる動静監視が不十分で、北上するB丸引船列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とき、針路を保つことができる最小限度の速力に減じず、また、必要に応じて停止しなかったことと、B丸引船列が、レーダーによる見張りが不十分で、A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とき、針路を保つことができる最小限度の速力に減じず、また、必要に応じて停止しなかったことによるものである。

貨物船A丸 (5人乗組み)
総トン数/492トン
三重県鳥羽港→茨城県鹿島港
船首外板に亀裂を伴う凹損

引船B丸引船列 (B丸3人乗組み、台船無人)
総トン数/ (B丸 98.95トン)
広島県常石→三重県津港
えい航索ワイヤの切断、台船の船首外板に凹損



教訓

霧で視界制限状態となった狭い水道を航行中、前路に他船の映像を探知した場合、同船との接近状況を判断できるよう、レーダーによる動静監視を十分に行うこと。また、前路の他船を見落とすことのないよう、使用レンジを適宜切り替えレーダーによる見張りを十分に行うこと。

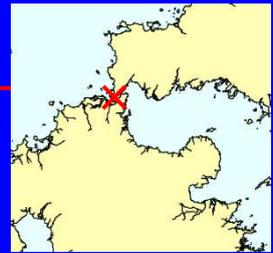
本件の裁決書 http://www.mlit.go.jp/jmat/saiketsu/saiketsu_kako/29nen/3yh/yh2909/28yh038.html

⑦ 航路航行船優先の航法

(港則法第14条第1項)

貨物船A丸 貨物船B丸 衝突事件 【A丸水先人：業務停止1箇月】

関門航路において、航路外から同航路に入ろうとする貨物船と、同航路をこれに沿って航行する貨物船が接近して衝突した事例



原因

本件衝突は、関門港関門航路において、航路外から同航路に入ろうとして増速しながら北上するA丸と、同航路をこれに沿って東行するB丸が同航路内で出会い、衝突のおそれがある態勢で接近した際、A丸が、動静監視不十分で、B丸の進路を避けなかったことによって発生したが、B丸が、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ったことも一因をなすものである。

貨物船A丸 (21人乗組み)
 総トン数/17,887トン
 関門港田野浦区→博多港
 船首部を圧壊

貨物船B丸 (大韓民国籍船, 11人乗組み)
 総トン数/741トン
 大韓民国麗水港→千葉港
 左舷船尾外板に破口を伴う凹損等

航路外から関門航路に入ろうと増速するA丸が、同航路をこれに沿って航行中の自船の進路を避ける様子がないまま、同航路で出会い、衝突のおそれがある態勢で接近する状況を認めたが、警告信号を行うことなく続航した

B丸の前路を横切る旨を関門海峡海上交通センターへ伝えていたので、B丸の前路を無難に横切ることができると思い、同船に対する動静監視を十分に行わなかったため、B丸が衝突のおそれがある態勢で接近していることに気付かなかった



教訓

航路外から航路に入ろうとして航行中、航路をこれに沿って航行する船舶を認めた場合、衝突のおそれの有無を判断できるよう、同船のコンパス方位の変化やレーダーのARPA機能を活用して最接近距離を確かめるなど、同船に対する動静監視を十分に行うこと。

本件の裁決書 http://www.mlit.go.jp/jmat/saiketsu/saiketsu_kako/29nen/6mj/mj2902/28mj016.html

(4) 船種別による海難の原因分類

裁決の対象となった船舶のうち、旅客船、貨物船、油送船、漁船、遊漁船及びプレジャーボートについて、その原因を分類してみると、次のとおりとなります。

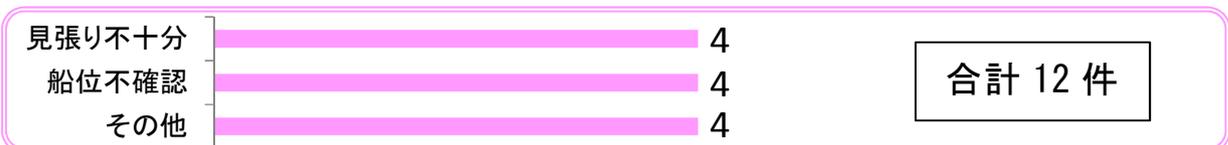
なお、裁決では1隻の船舶について複数の原因を示すことがあるので、船舶隻数と原因数が同数にならない場合があります。

「主な船種」の原因分類別にみた状況と、裁決から、海難発生防止の教訓となる『主な事例』として船種別に5事例を紹介します。

① 旅客船

「衝突、衝突(単)、乗揚」がそれぞれ同数で、原因分類別では「見張り不十分」と「船位不確認」が同数となっています。

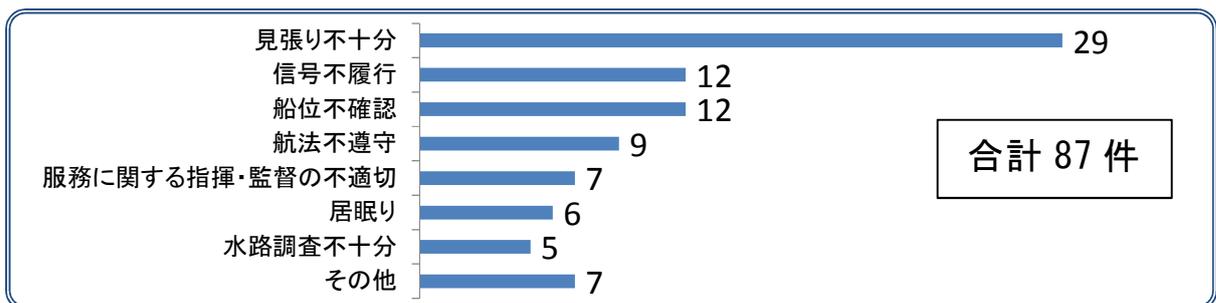
旅客船の海難は12隻（船種別の海難総隻数については、本書8ページの「船種・海難種類別隻数」を参照。以下同じ。）であり、このうち衝突、衝突(単)、乗揚がそれぞれ4隻となっており、原因分類別では、合計12件の原因が示されており、「見張り不十分」と「船位不確認」がそれぞれ4件（33.3%）などとなっています。



② 貨物船

「衝突」が最も多く、原因分類別では「見張り不十分」が多くなっています。

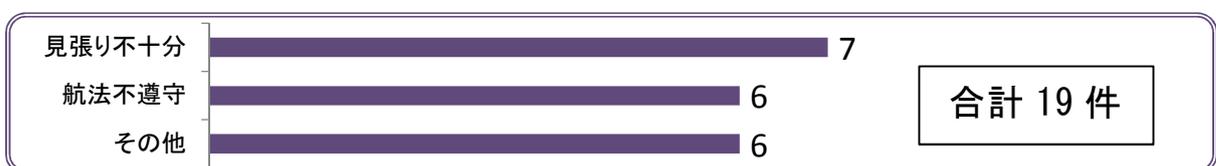
貨物船の海難は73隻であり、このうち衝突が45隻と最も多く、原因分類別では、合計87件の原因が示されており、「見張り不十分」が最も多く29件（33.3%）、次いで「信号不履行」及び「船位不確認」がそれぞれ12件（13.8%）、「航法不遵守」が9件（10.3%）などとなっています。



③ 油送船

「衝突」が最も多く、原因分類別では「見張り不十分」が多くなっています。

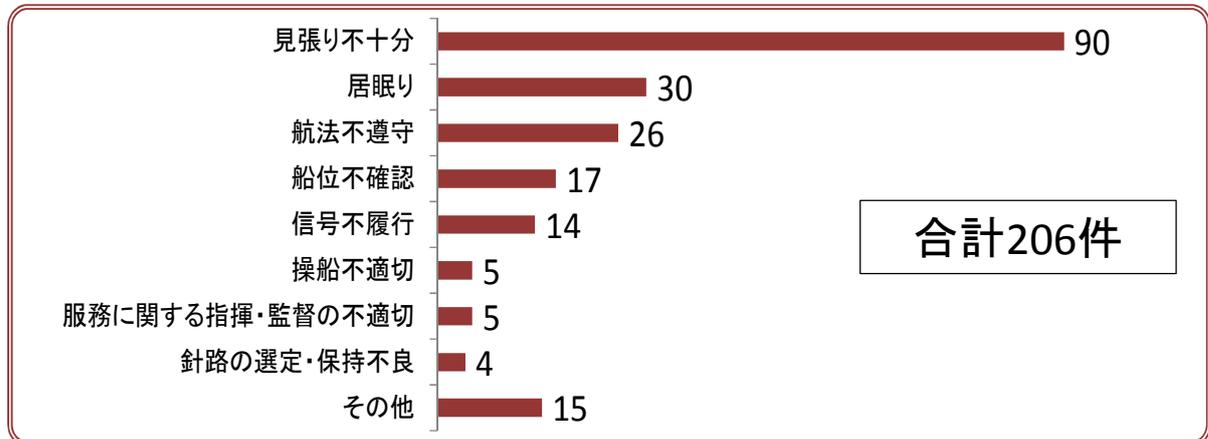
油送船の海難は14隻であり、このうち衝突が12隻と最も多く、原因分類別では、合計19件の原因が示されており、「見張り不十分」が最も多く7件（36.8%）、次いで「航法不遵守」が6件（31.6%）などとなっています。



④ 漁船

「衝突」が最も多く、原因分類別では「見張り不十分」が最も多く、次いで「居眠り」が多くなっています。

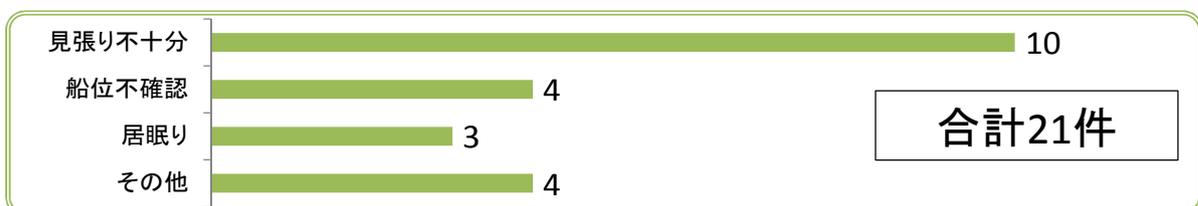
漁船の海難は185隻であり、このうち衝突が121隻と最も多く、原因分類別では、合計206件の原因が示されており、「見張り不十分」が最も多く90件（43.7%）、次いで「居眠り」の30件（14.6%）、「航法不遵守」の26件（12.6%）などとなっています。



⑤ 遊漁船

「衝突」が最も多く、原因分類別では「見張り不十分」が多くなっています。

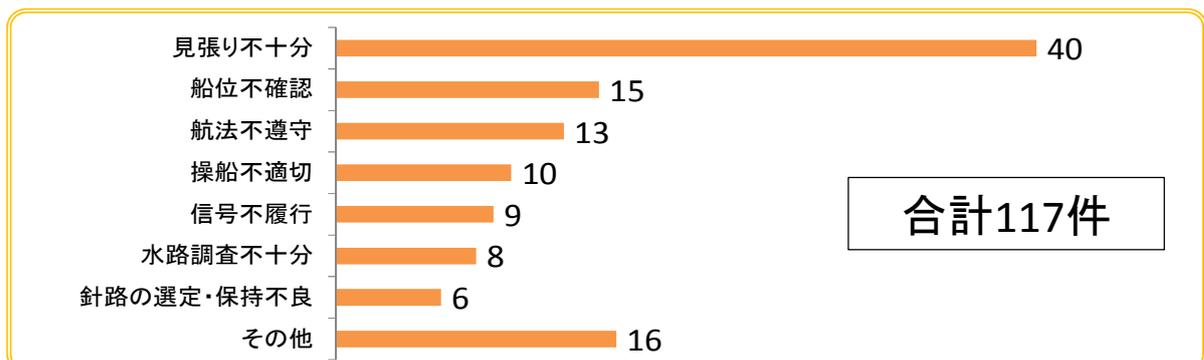
遊漁船の海難は21隻であり、このうち衝突が9隻と最も多く、原因分類別では、合計21件の原因が示されており、「見張り不十分」が最も多く10件（47.6%）、次いで「船位不確認」の4件（19.0%）などとなっています。



⑥ プレジャーボート

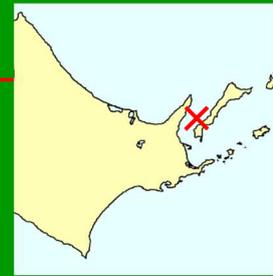
「衝突」が最も多く、原因別分類別では「見張り不十分」が多くなっています。

プレジャーボートの海難は106隻であり、このうち衝突が50隻と最も多く、原因分類別では、合計117件の原因が示されており、「見張り不十分」が最も多く40件（34.2%）、次いで「船位不確認」の15件（12.8%）、次いで「航法不遵守」の13件（11.1%）などとなっています。



① 漁船A丸 漁船B丸 衝突事件

(A丸船長：不懲戒 B丸船長：業務停止1箇月)



航行中の漁船が、後続する漁船に衝突した事例

原因

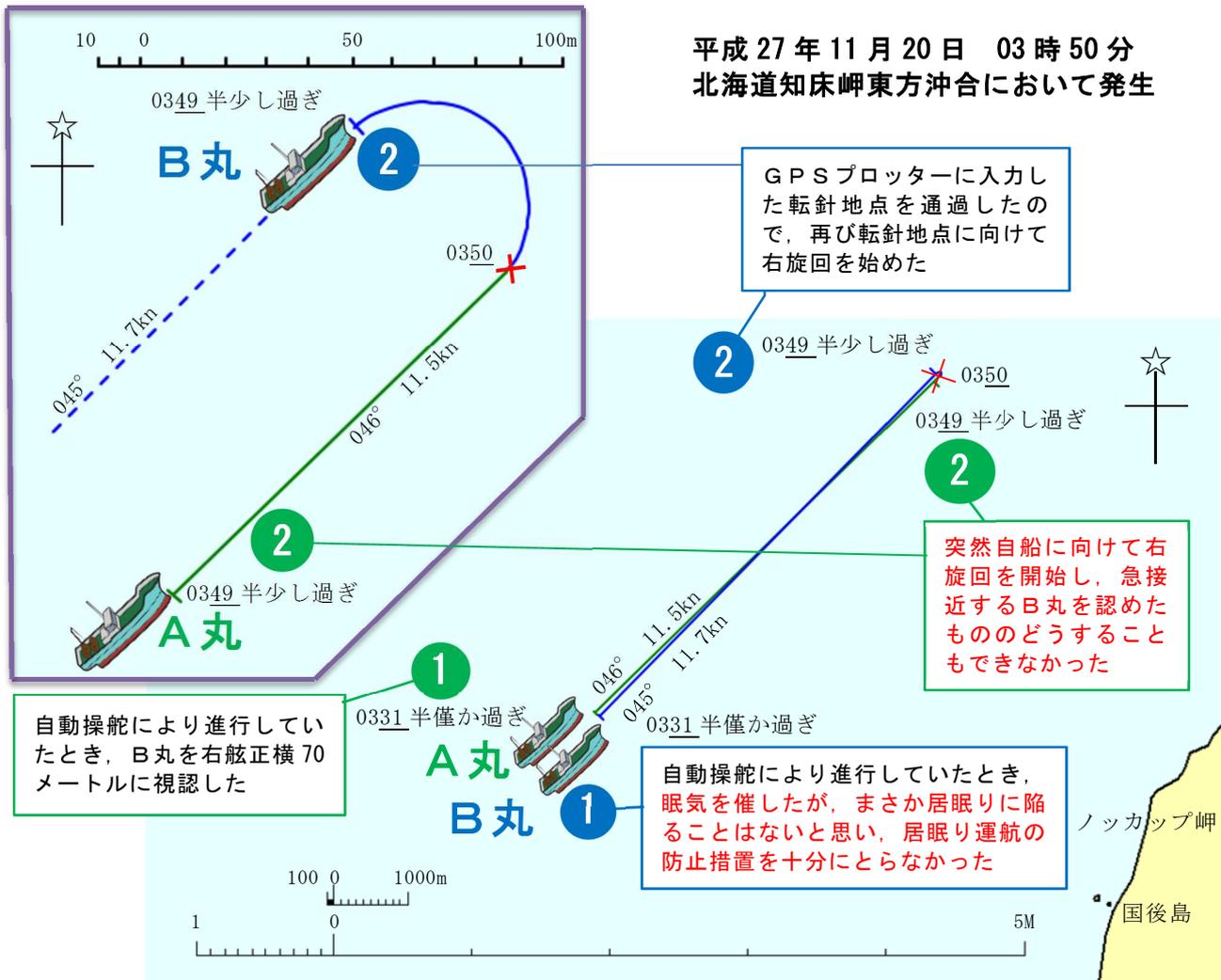
本件衝突は、夜間、北海道知床岬東方沖合において、僚船と併走しながら北上中のB丸が、居眠り運航の防止措置が不十分で、GPSプロッターに入力した目的地を自動操舵のまま通過した後、再び目的地に向かって自動的に舵が取られ、後続するA丸の至近から同船に向けて右旋回したことによって発生したものである。

漁船A丸 (5人乗組み)

総トン数/19トン
北海道羅臼港→漁場
左舷船首部外板に凹損及び同部甲板上のオーニング支柱に曲損等

漁船B丸 (5人乗組み)

総トン数/19トン
北海道羅臼港→漁場
船首部を圧壊及び前部マストステイに曲損等



教訓

航行中、眠気を催した場合、居眠り運航とならないよう、甲板員を呼んで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。

② 漁船 A 丸 乗揚事件

(A 丸船長：戒告)

漁船の甲板員が睡眠不足に加え疲労が蓄積したことから居眠りして浅所に乗り揚げた事例



原因

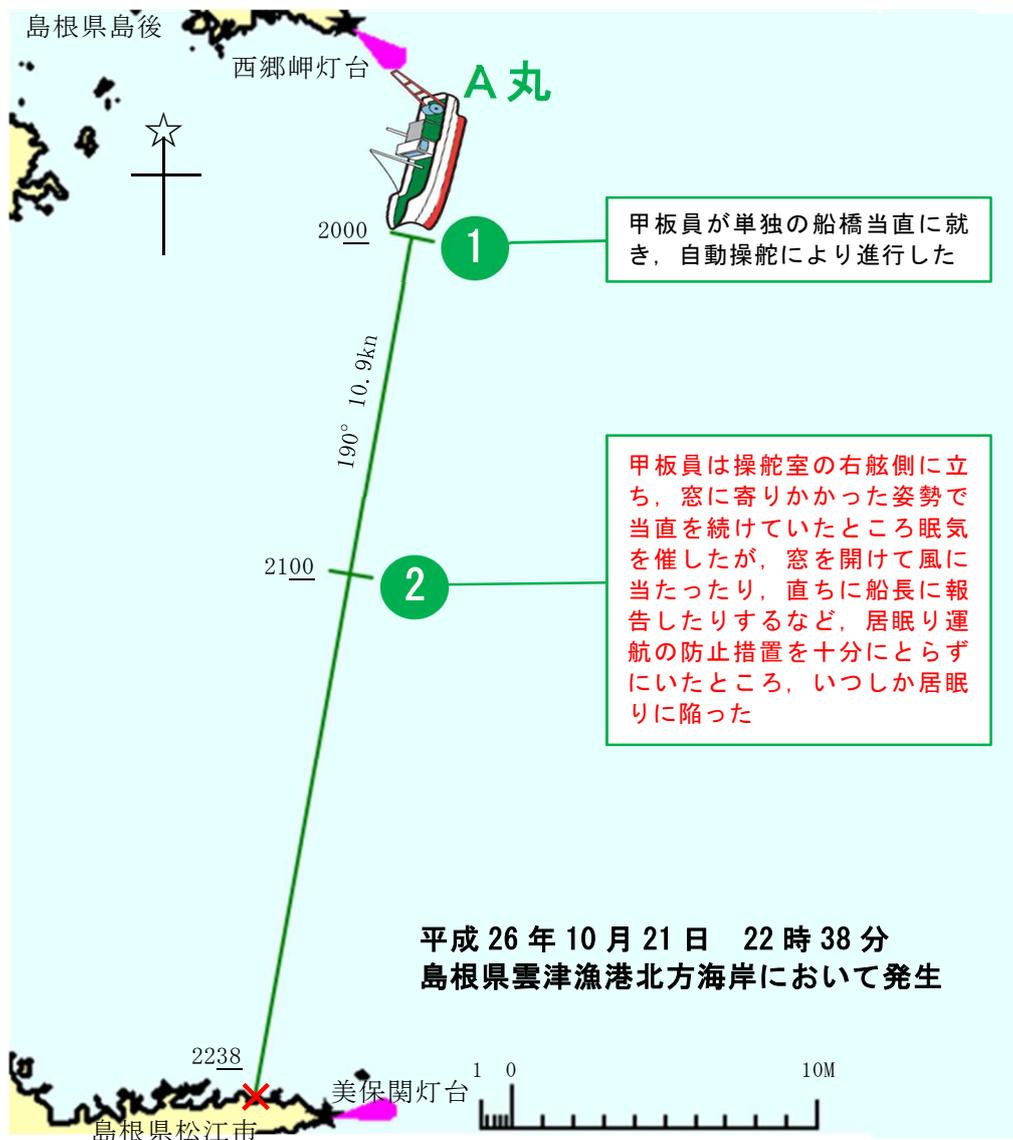
本件乗揚は、夜間、地蔵崎北方沖合において、漁場から境港に向け帰航中、居眠り運航の防止措置が不十分で、雲津漁港北方海岸に向首進行したことによって発生したものである。

漁船 A 丸 (10 人乗組み)

総トン数/114 トン

漁場→境港

船底部に凹損及び破口を生じて機関室等に浸水し、後に全損



教訓

船長は甲板員を単独の船橋当直に当たらせる場合、同人に対し眠気を催したら直ちに船長に報告するなど、居眠り防止についての指示をすること。

本件の裁決書 http://www.mlit.go.jp/jmat/saiketsu/saiketsu_kako/tokyou/tk29/27006.html

③ 遊漁船 A 丸 防波堤衝突事件

(A 丸船長：業務停止 1 箇月)



航行中の遊漁船が防波堤に衝突した事例

原因

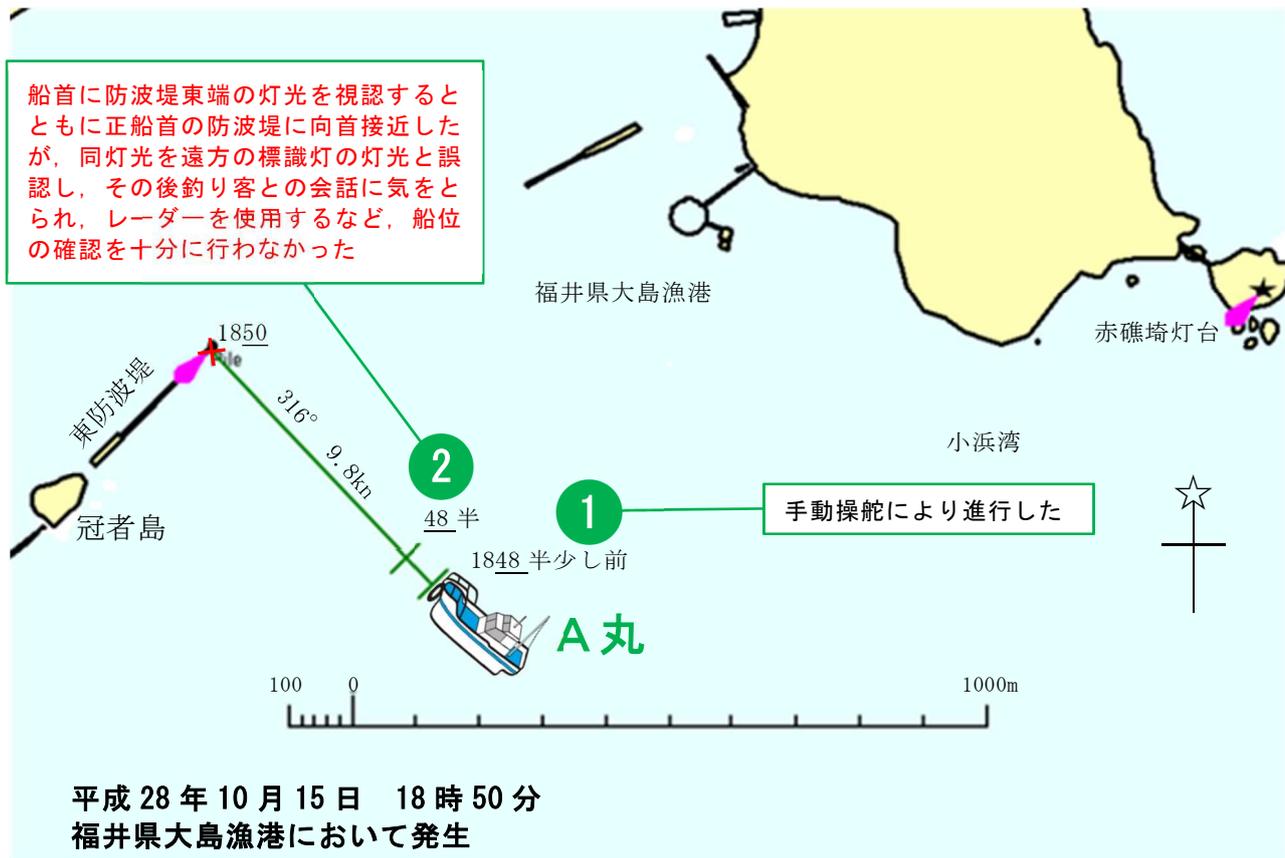
本件防波堤衝突は、夜間、福井県大島漁港において、帰航中、船位の確認が不十分で、東防波堤に向首進行したことによって発生したものである。

遊漁船 A 丸 (1 人乗組み、釣り客 4 人)

総トン数 / 4.97 トン

釣り場 → 福井県大島漁港

船首部外板に破口、防波堤はコンクリート部に剥離、釣り客 2 人が胸部打撲、頸椎捻挫



教訓

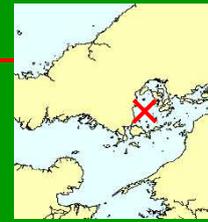
港内を航行中は、レーダーを使用するなど、船位の確認を十分に行うこと。

本件の裁決書 http://www.mlit.go.jp/jmat/saiketsu/saiketsu_kako/29nen/4kb/kb2911/29kb028.pdf

④ モーターボートA丸 乗揚事件

(A丸船長：業務停止1箇月)

釣りを終えて帰航中のモーターボートが消波ブロックに乗り揚げた事例



原因

本件乗揚は、夜間、山口県岩国港第2区において、黒磯船だまりに向けて帰航する際、船位の確認が不十分で、青木防波堤に向首進行したことによって発生したものである。

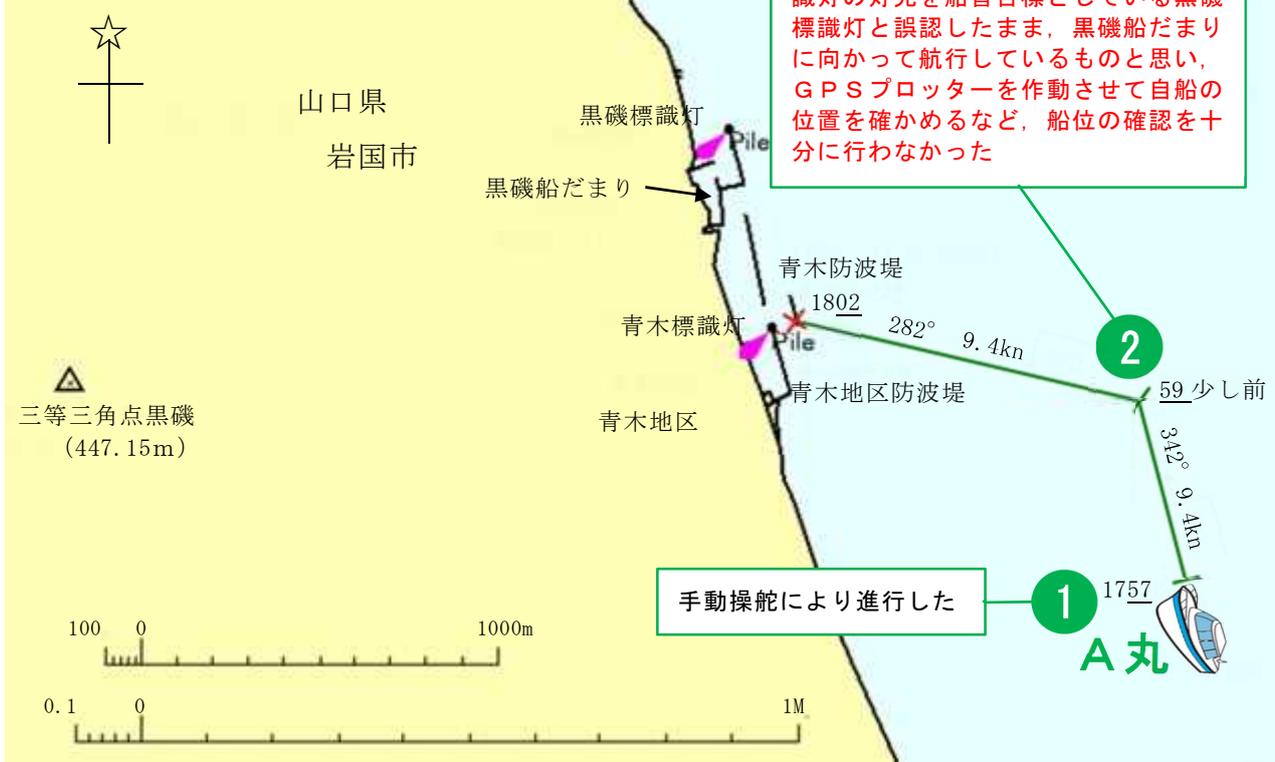
モーターボートA丸 (1人乗組み、同乗者1人)

総トン数/1.4トン

釣り場→山口県岩国港

左舷外板に破口を伴う凹損 船長が左肩関節脱臼及び左肋骨骨折、同乗者が左眼球損傷、左上顎骨骨折、左頬骨骨折及び左上唇裂創

平成28年11月13日 18時02分
山口県岩国港第2区において発生



教訓

航行中は、GPSプロッターを作動させて自船の位置を確かめるなど、船位の確認を十分に行うこと。

本件の裁決書 http://www.mlit.go.jp/jmat/saiketsu/saiketsu_kako/29nen/5hs/hs2909/29hs014.html

⑤ 貨物船A丸 貨物船B丸 衝突事件

(A丸船長：業務停止1箇月)



入航中の貨物船が、出航中の貨物船と衝突した事例

原因

本件衝突は、夜間、金武中城港において、入航中のA丸が、新港水路の右側端に寄って航行しなかったばかりか、見張り不十分で、互いに左舷を対して無難に航過する態勢で同水路の中央やや右側を出航中のB丸に対し、港奥の着岸予定岸壁に向け左転を開始して新たな衝突の危険を生じさせたことによって発生したが、B丸が、同水路の右側端に寄って航行しなかったばかりか、警告信号を行わず、衝突を避けるための措置をとらなかったことも一因をなすものである。

貨物船A丸 (5人乗組み)

総トン数/960トン

沖縄県前島南南東方沖の錨泊地→金城中城港

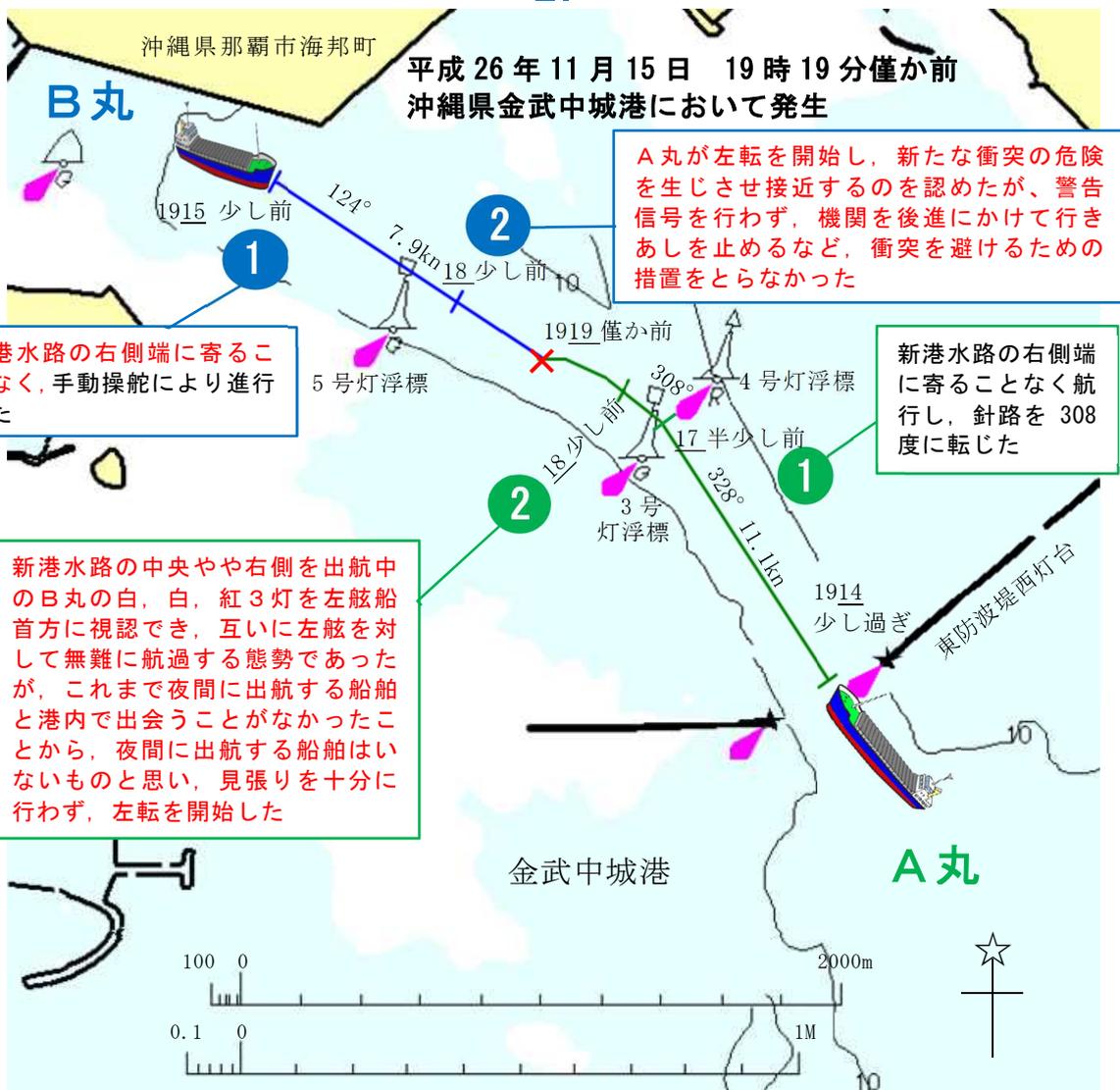
右中央部外板に破口を生じて浸水

貨物船B丸 (大韓民国籍船, 14人乗組み)

総トン数/2,982トン

金武中城港→大韓民国インチョン港

船首部に破口を伴う凹損等



教訓

港に入航する場合、出航する他船を見落とさないよう、見張りを十分に行うこと。また、狭い水道等では右側端に寄って航行すること。

本件の裁決書 http://www.mlit.go.jp/jmat/saiketsu/saiketsu_kako/tokyou/tk29/28tk001.pdf