

裁決の状況と原因

1 裁決の状況

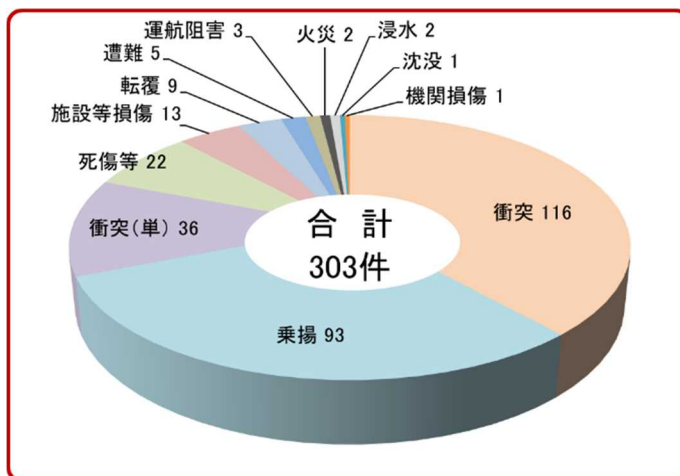
(1) 海難種類別裁決件数

平成30年には、303件の裁決が言い渡されました。

海難種類別では、衝突が116件と最も多く、全件数の38.3%を占めており、以下、乗揚が93件(30.7%)、衝突(単)が36件(11.9%)、死傷等が22件(7.3%)、施設等損傷が13件(4.3%)、転覆が9件(3.0%)などとなっています。

海難種類別裁決件数

(単位：件)



(2) 船種・海難種類別隻数

裁決の対象となった船舶は442隻となっており、船種別では、漁船が151隻で最も多く、全隻数の34.2%を占め、次いでプレジャーボートが108隻(24.4%)となっています。

海難種類別では、衝突が244隻と最も多く、全隻数の55.2%を占めており、次いで乗揚が99隻(22.4%)となっています。

船種・海難種類別隻数

(単位：隻)

船種	衝突	衝突(単)	乗揚	沈没	転覆	遭難	火災	機関損傷	死傷	施設損傷	運航阻害	浸水	合計
旅客船	3	2	9						1				15
貨物船	36	14	11						1	3			65
油送船	9		1										10
漁船	91	5	32		5	2	2	1	7	2	2	2	151
引船	5	2	4										11
押船	6		2							2			10
作業船	4	1				1				2			8
遊漁船	23	4	2			1			3				33
瀬渡船	3		1						1				5
プレジャーボート	51	8	29	1	4	1			8	5	1		108
交通船		1							2				3
公用船	2		1										3
非自航船	10	1	6										17
その他	1		1							1			3
合計	244	38	99	1	9	5	2	1	23	15	3	2	442

※ 「非自航船」とは、はしけ、バージ、台船等をいう。

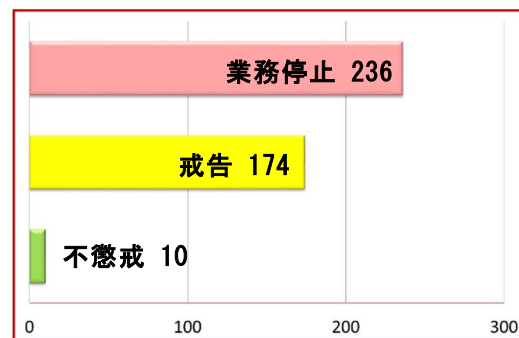
(3) 免許種類別懲戒の状況

懲戒の状況 (単位：人)

① 懲戒の状況

平成30年に言い渡された303件の裁決のうち、受審人は420人で、業務停止を言い渡された者が236人(56.2%)、戒告が174人(41.4%)、不懲戒^(※1)が10人(2.4%)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230人で最も多く、全体の54.8%を占め、次いで二級小型船舶操縦士が70人(16.7%)となっています。

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

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

免許種類別懲戒の状況

(単位：人)

免許	懲戒	免許取消	業務停止	戒告	不懲戒	懲戒免除	合計
海技士(航海)	一級		3				3
	二級						0
	三級		14	18	2		34
	四級		23	12	3		38
	五級		16	15			31
	六級		3	2			5
海技士(機関)	一級						0
	二級						0
	三級						0
	四級		1				1
	五級			2			2
	六級						0
小型船舶操縦士	一級		139	87	4		230
	二級		33	36	1		70
	特殊		2	1			3
水先人	一級		2				2
	二級						0
	三級						0
締約国資格受有者				1			1
合計		0	236	174	10	0	420

※ 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。

※ 「締約国資格受有者」とは、外国の海事当局が発給した海技資格に基づき日本籍船に乗船できる資格を与えられた者をいう。

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 31 隻を除く 411 隻の原因総数は、合計 466 件となっています。

(2) 原因分類別

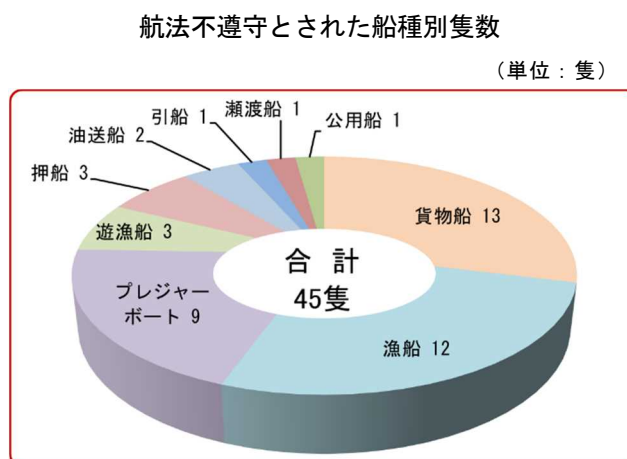
原因分類別にみると、「見張り不十分」が 183 件で最も多く、原因総数の 39.3% を占め、次いで「船位不確認」が 67 件 (14.4%)、「航法不遵守」が 45 件 (9.7%)、「居眠り」が 38 件 (8.2%)、「信号不履行」が 29 件 (6.2%) となっています。（※原因分類の詳細については、本書資料編の「資料 1」及び「資料 2」を参照。）

次の項以降では、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 5 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 45 件（45 隻）について、船種別にみると、貨物船が 13 隻（28.9%）と最も多く、次いで漁船が 12 隻（26.7%）、プレジャーボートが 9 隻（20.0%）などとなっています。



② 適用法令別

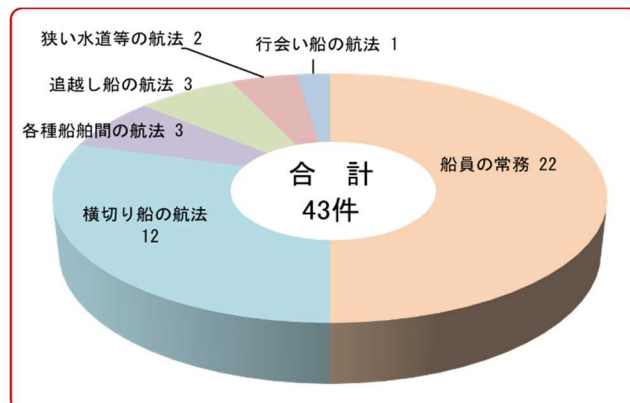
「航法不遵守」が原因とされた 45 件のうち、海上衝突予防法が適用されたものが 43 件、港則法が 2 件となっています。

③ 適用された航法

海上衝突予防法が適用された海難 43 件では、「船員の常務」が 22 件 (51.2%) で最も多く、次いで「横切り船の航法」が 12 件 (27.9%)、「各種船舶間の航法」及び「追越し船の航法」がそれぞれ 3 件 (7.0%) などとなっています。

また、港則法が適用された海難 2 件は、「防波堤入口付近の航法」と「汽艇等の航法」となっています。

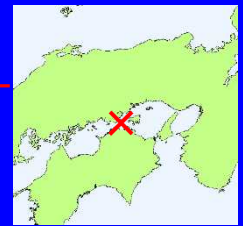
海上衝突予防法が適用された航法別の原因数
(単位：件)



Case1 追越し船の航法 (海上衝突予防法第 13 条)

貨物船 A 丸 貨物船 B 号 衝突事件

貨物船 B 号が貨物船 A 丸を追い越す態勢で接近して衝突した事例

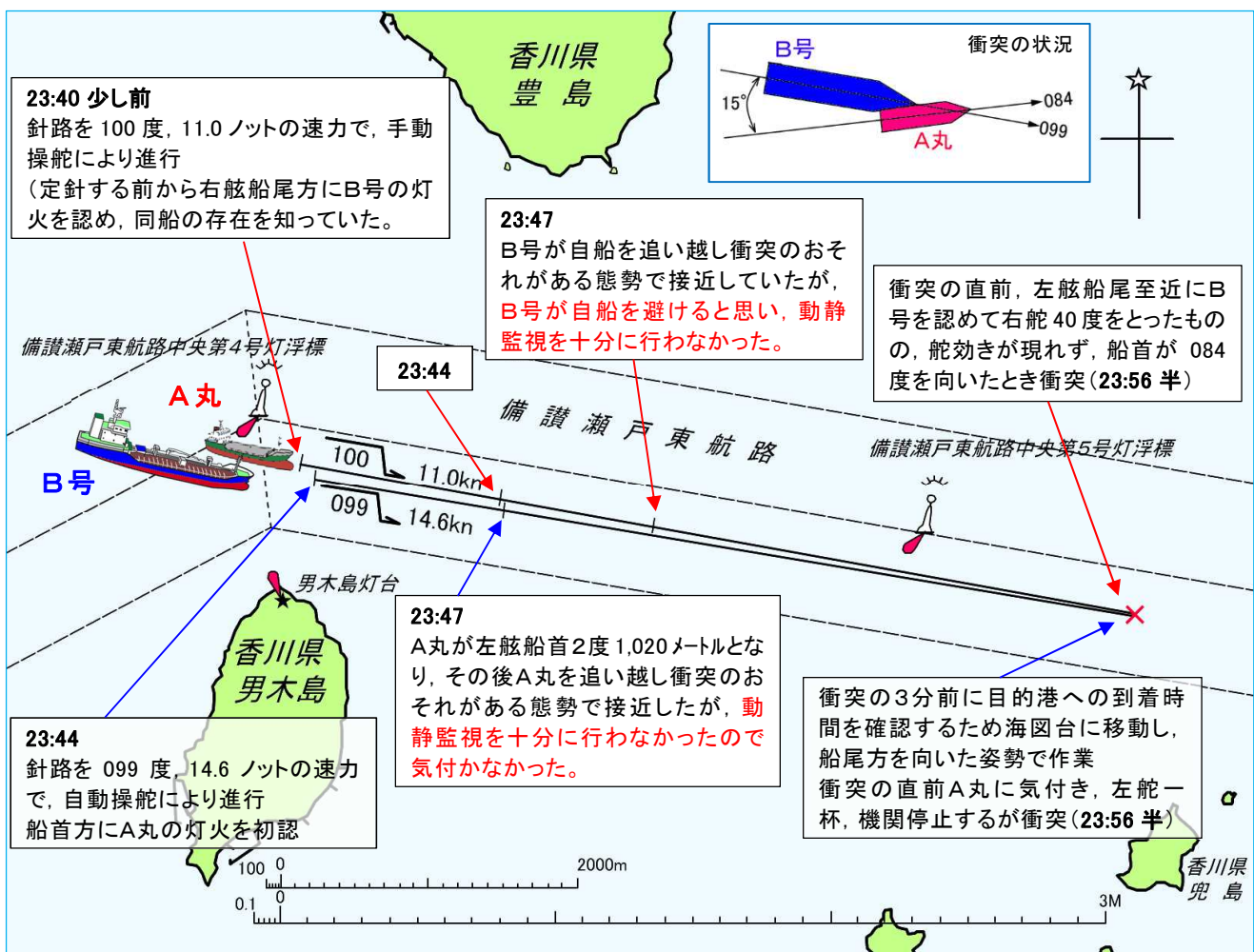


貨物船 A 丸	一等航海士：戒告	貨物船 B 号 (パナマ共和国船籍)
299 トン (乗組員 4 人) 愛媛県壬生川港 → 阪神港堺泉北区 左舷中央部外板に破口を伴う凹損		3,520 トン (乗組員 13 人) 中国南京港 → 阪神港神戸区 右舷船首部船側外板に擦過傷

発生年月日場所：平成 29 年 3 月 8 日 23 時 56 分半 瀬戸内海 備讃瀬戸東航路
気象海象：晴れ 南風 風力 1 下げ潮中央期 付近には東方に向かう弱い潮流

原因

本件衝突は、夜間、備讃瀬戸東航路において、A 丸を追い越す B 号が、動静監視不十分で、A 丸を確実に追い越し、かつ、十分に遠ざかるまでその進路を避けなかったことによって発生したが、A 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。



教訓

追越し船が前方の船に気付いていなかったり、接近状況を見ていなかったりする可能性があります。追い越される側も後方の船の動静を監視し、相手船の行動に疑問を抱いたら警告信号を行うこと

Case2 横切り船の航法 (海上衝突予防法第15条)



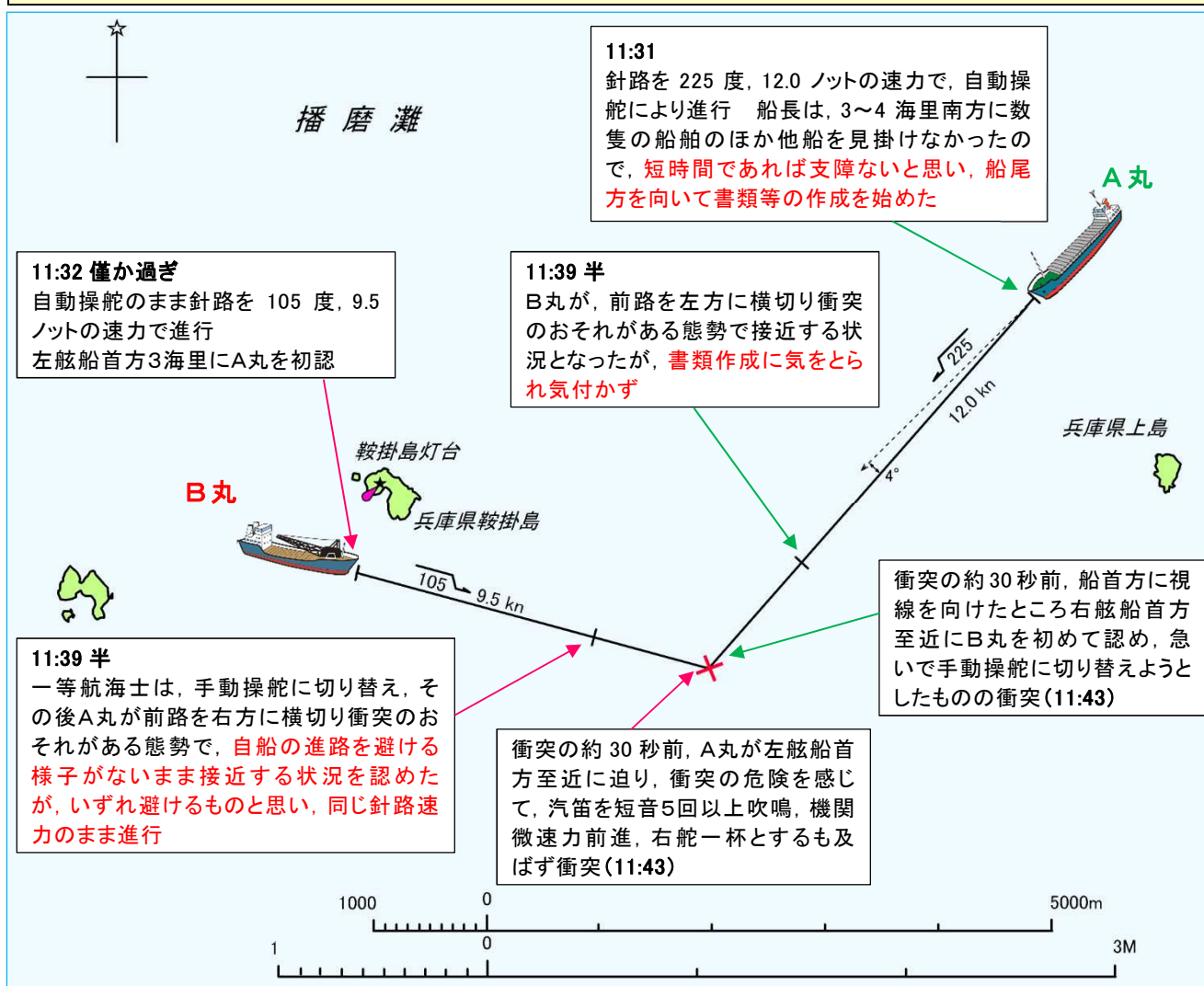
貨物船A丸 貨物船B丸 衝突事件

貨物船A丸と貨物船B丸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

貨物船A丸	船長：業務停止2箇月	貨物船B丸	一等航海士：業務停止1箇月
499トン（乗組員5人） 兵庫県東播磨港 → 愛媛県新居浜港 球状船首圧壊		499トン（乗組員3人） 兵庫県赤穂港 → 阪神港大阪区 左舷後部外板に破口を生じて転覆 2人死亡，1人負傷	
発生年月日場所：平成28年7月15日 11時43分 播磨灘北東部			
気象海象：曇り 西北西風 風力3 下げ潮末期 視界は良好 付近には東南東方に向かう弱い潮流			

原因

本件衝突は、播磨灘北東部において、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中、南下するA丸が、見張り不十分で、前路を左方に横切り衝突のB丸の進路を避けなかったことによって発生したが、東行する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。



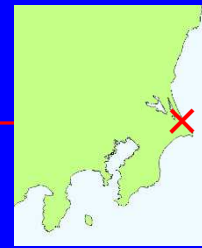
教訓

保持船は、避航船が適切な避航動作をとっていないことが明らかになれば、警告信号を行い、その後間近に接近しても避航船が避航しない場合は、衝突を避けるための協力動作をとること

Case3 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

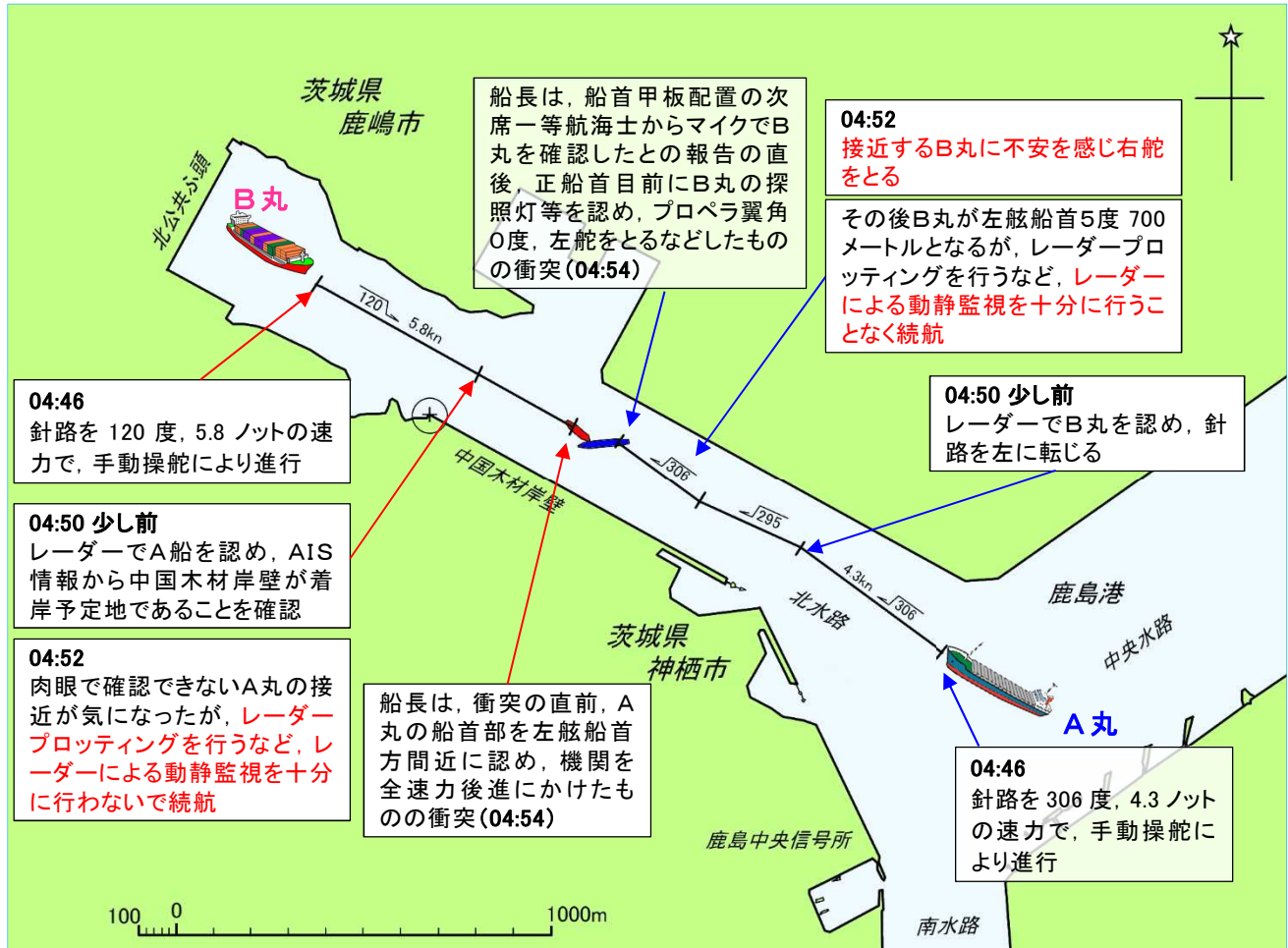
霧により視界制限状態となった鹿島港において貨物船同士が衝突した事例



貨物船A丸 (A丸船長は、審判開始申立後に死亡しています。)	貨物船B丸	船長：戒告
744トン (乗組員5人) 静岡県清水港 → 茨城県鹿島港 右舷船首部ブルワークに亀裂及び凹損を伴う擦過傷	499トン (乗組員5人) 茨城県鹿島港 → 茨城県常陸那珂港 船首部ブルワーク及びハンドレールに曲損	
発生年月日場所：平成29年3月3日 04時54分 茨城県鹿島港 気象海象：霧 西北西風 風力1 上げ潮末期 視程約60メートル 濃霧注意報発表中		

原因

本件衝突は、夜間、霧で視界制限状態となった鹿島港において、西行するA丸が、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、必要に応じて停止しなかったことと、東行するB丸が、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、必要に応じて停止しなかったこととによって発生したものである。



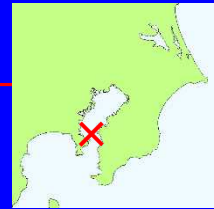
教訓

霧中では、レーダープロットングを行うなど、他船の動静監視を十分行い、相手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場合は、針路を保つことができる最小限度の速力に減じ、必要に応じて停止すること

Case4 船員の常務 (海上衝突予防法第 38 条及び 39 条)

遊漁船 A 丸 漁船 B 丸 衝突事件

航行中の遊漁船と漂流中の漁船が衝突した事例

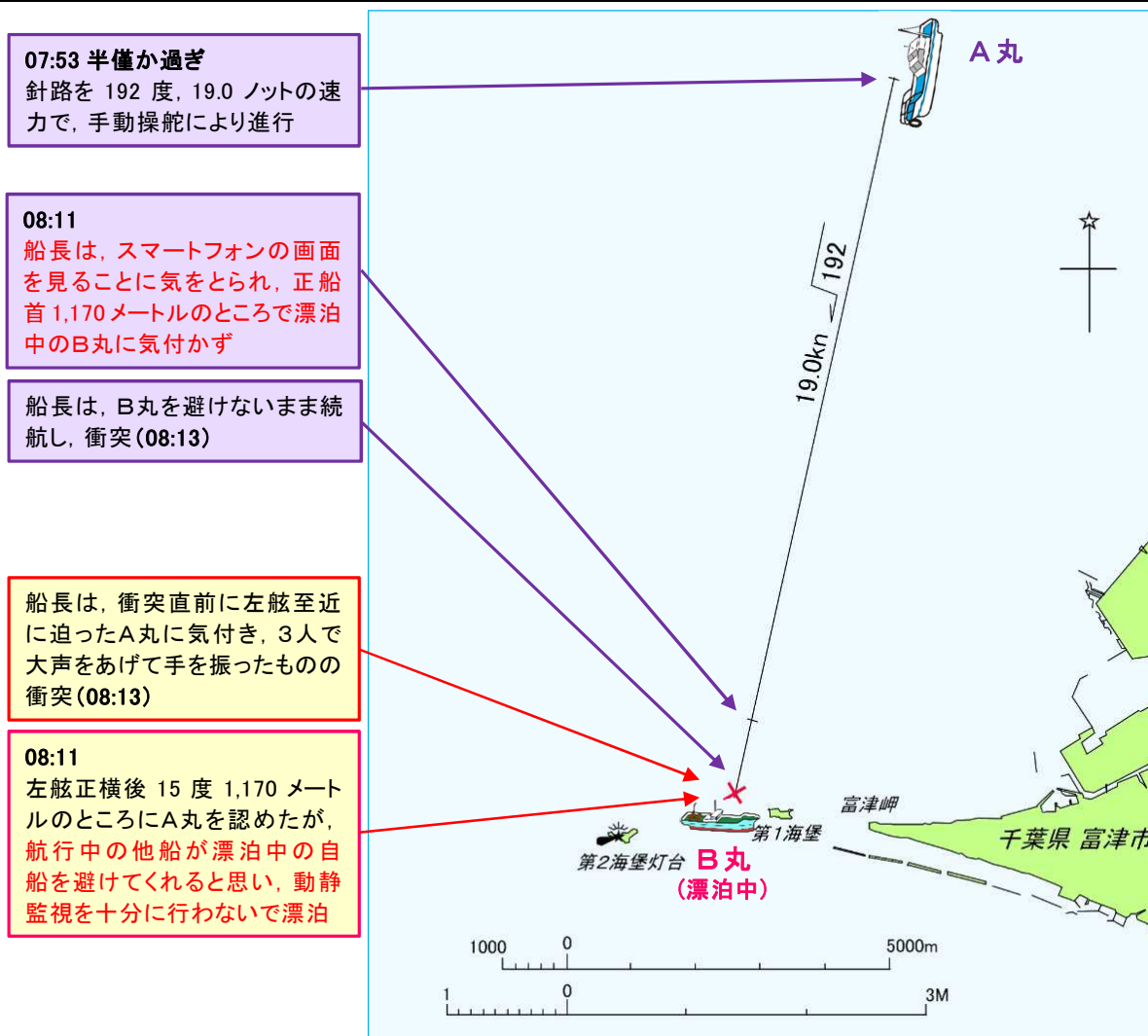


遊漁船 A 丸	船長：業務停止 1 箇月	漁船 B 丸	船長：戒告
16 トン（乗組員 1 人、釣り客 4 人） 東京都大田区の係留地→富津岬南東方沖合の釣り場 船首部外板及び同船底外板に擦過傷		2.5 トン（乗組員 3 人） 千葉県富津漁港 → 第 2 海堡付近の漁場 左舷中央部外板に亀裂及び操舵室圧壊等 乗組員 3 人負傷	

発生年月日場所：平成 29 年 6 月 25 日 08 時 13 分 千葉県富津岬西方沖合
気象海象：雨 北風 風力 2 下げ潮中央期 視界良好

原因

本件衝突は、富津岬西方沖合において、航行中の A 丸が、見張り不十分で、前路で漂流中の B 丸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、避航を促す音響信号を行わず、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。



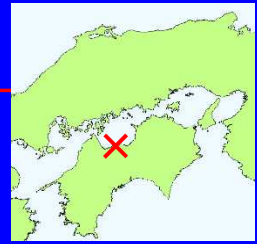
教訓

操船中は見張りに専念し、スマートフォンやタブレットの画面を見たり操作したりする際は、しっかりと安全を確認しながら行うこと

Case5 防波堤入口付近の航法 (港則法第 15 条)

貨物船A丸 貨物船B丸 衝突事件

新居浜港において入航する貨物船A丸と出航する貨物船B丸が防波堤の入口付近で衝突した事例

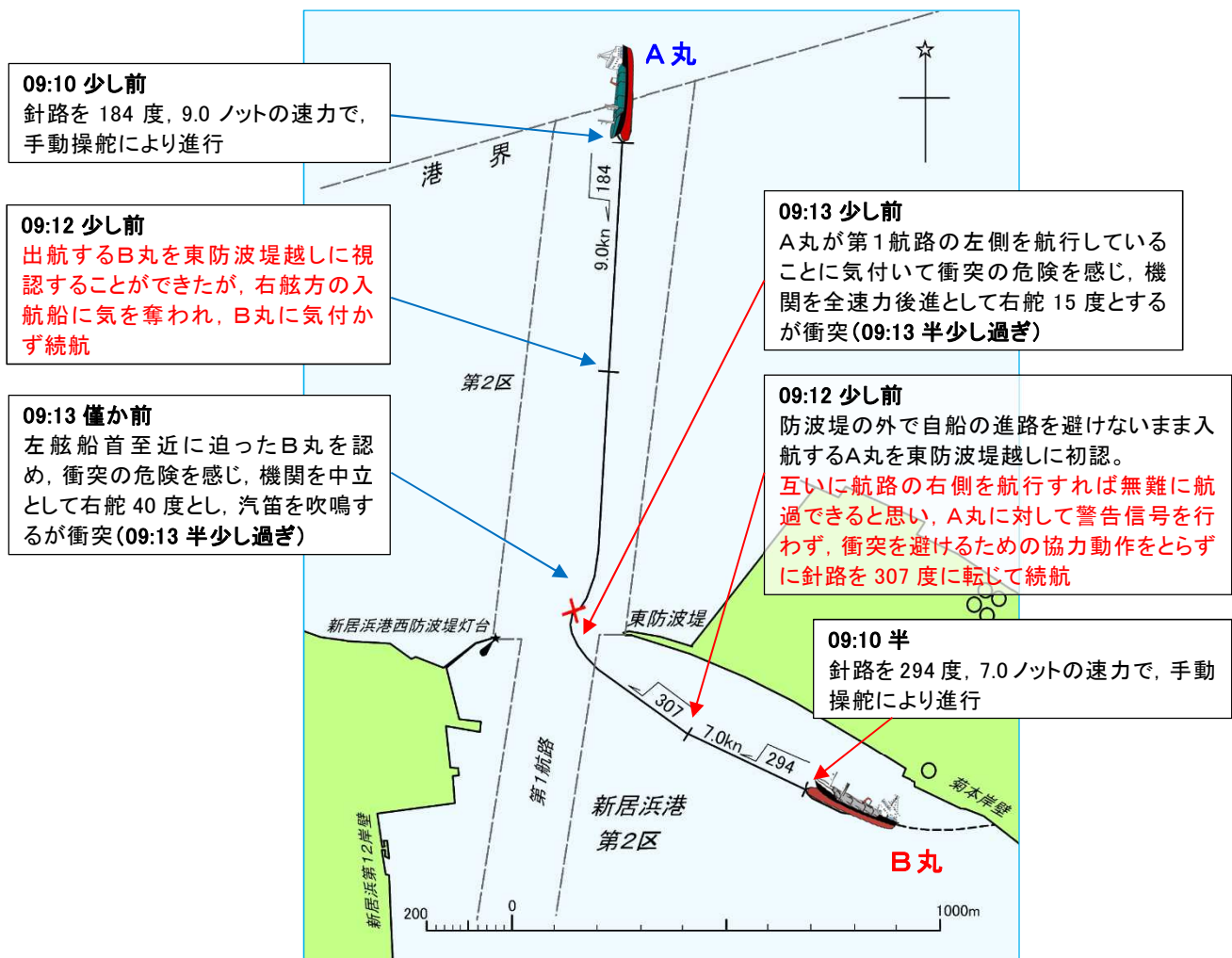


貨物船A丸	船長：業務停止 1 箇月	貨物船B丸	船長：戒告
499 トン (乗組員 5 人) 千葉港 → 愛媛県新居浜港第 1 区 左舷後部外板に破口を伴う凹損		332 トン (乗組員 5 人) 愛媛県新居浜港第 1 区 → 香川県坂出港 右舷船首部外板及び球状船首に凹損	

発生年月日場所：平成 29 年 3 月 3 日 09 時 13 分半少し過ぎ 愛媛県新居浜港
気象海象：晴れ 北西風 風力 2 視界良好 上げ潮初期 潮高約 1.0 メートル

原因

本件衝突は、愛媛県新居浜港において、新居浜第 1 区に向けて入航する A 丸と同区から出航する B 丸とが防波堤の入口付近で出会うおそれがあった際、A 丸が、見張り不十分で、防波堤の外で 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。



教訓

入航船は、出航船の有無をしっかりと確認し、港の防波堤の入口付近で出航船と出会うおそれがある場合、防波堤の外で出航船の進路を避けること

(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、瀬渡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7事例を紹介します。

① 旅客船

「乗揚」が最も多く、原因分類別では「船位不確認」が多くなっています。

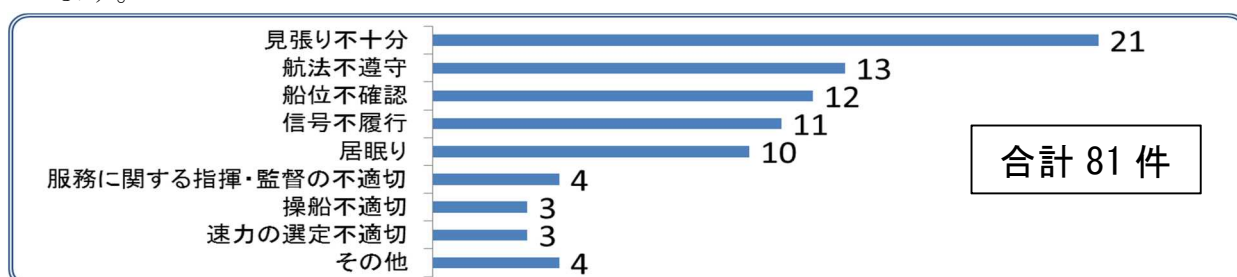
旅客船の海難は15隻（船種別の海難総隻数については、本書8ページの「船種・海難種類別隻数」を参照。以下同じ。）であり、このうち乗揚が9隻と最も多く、次いで衝突が3隻で、原因分類別では、合計16件の原因が示されており、「船位不確認」が最も多く7件（43.8%）、次いで「見張り不十分」が2件（12.4%）、その他の7件には、「信号不履行」、「操船不適切」や「速力の選定不適切」などとなっています。



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。

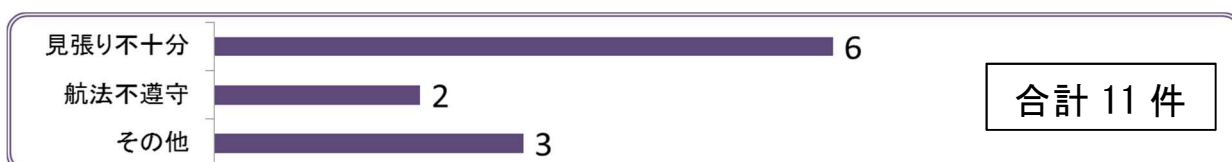
貨物船の海難は65隻であり、このうち衝突が36隻と最も多く、次いで衝突（単）が14隻で、原因分類別では、合計81件の原因が示されており、「見張り不十分」が最も多く21件（25.9%）、次いで「航法不遵守」が13件（16.0%）、「船位不確認」が12件（14.8%）、「信号不履行」が11件（13.6%）、「居眠り」が10件（12.4%）などとなっています。



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。

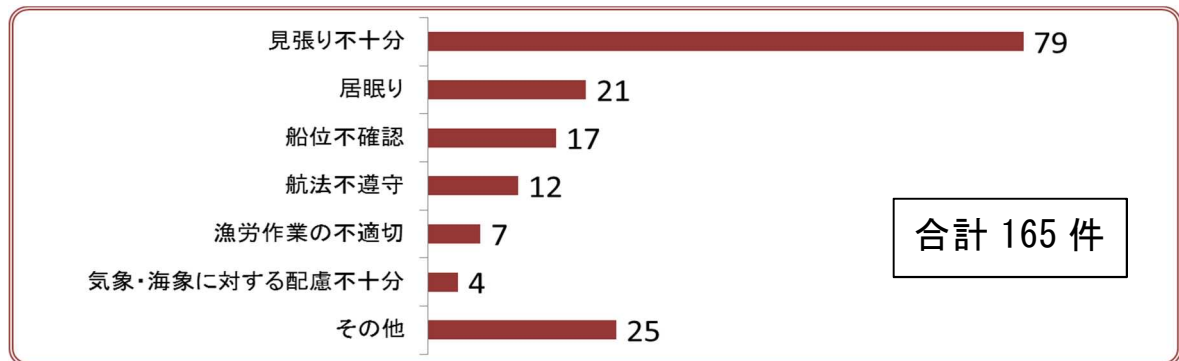
油送船の海難は10隻であり、このうち衝突が9隻と最も多く、次いで乗揚1隻で、原因分類別では、合計11件の原因が示されており、「見張り不十分」が最も多く6件（54.5%）、次いで「航法不遵守」が2件（18.2%）などとなっています。



④ 漁船

「衝突」が最も多く、原因分類別では「見張り不十分」が最も多くなっています。

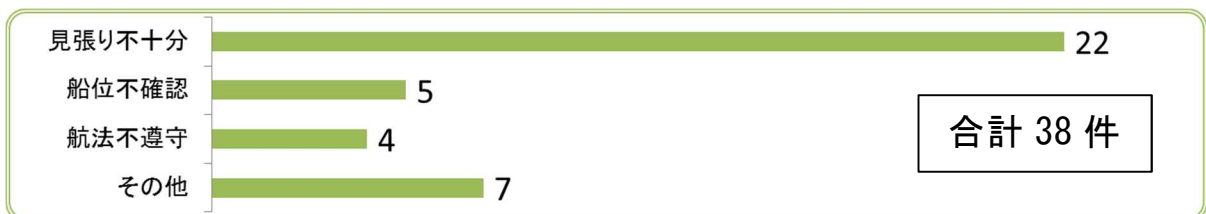
漁船の海難は 151 隻であり、このうち衝突が 91 隻と最も多く、次いで乗揚が 32 隻で、原因分類別では、合計 165 件の原因が示されており、「見張り不十分」が最も多く 79 件（47.9%）、次いで「居眠り」が 21 件（12.7%）、「船位不確認」が 17 件（10.3%）などとなっています。



⑤ 遊漁船・瀬渡船

「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。

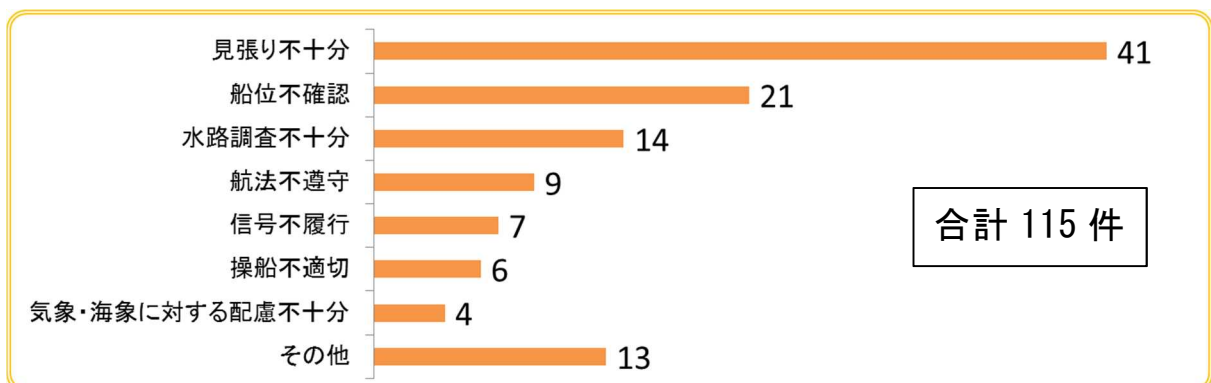
遊漁船・瀬渡船の海難は 38 隻であり、このうち衝突が 26 隻と最も多く、次いで衝突（単）と死傷がそれぞれ 4 隻で、原因分類別では、合計 38 件の原因が示されており、「見張り不十分」が最も多く 22 件（57.9%）、次いで「船位不確認」が 5 件（13.2%）、「航法不遵守」が 4 件（10.5%）などとなっています。



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。

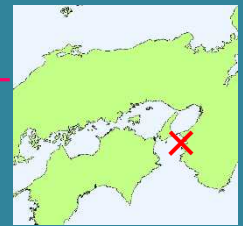
プレジャーボートの海難は 108 隻であり、このうち衝突が 51 隻と最も多く、次いで乗揚が 29 隻で、原因分類別では、合計 115 件の原因が示されており、「見張り不十分」が最も多く 41 件（35.7%）、次いで「船位不確認」が 21 件（18.3%）、次いで「水路調査不十分」が 14 件（12.2%）などとなっています。



① 貨物船

貨物船A丸 乗揚事件

錨泊中に増勢した南風と波浪を受けて走錨し、護岸に乗り揚げた事例



貨物船A丸

船長：業務停止1箇月

499トン（乗組員5人）

岡山県水島港 → 和歌山県和歌山下津港

船底外板に破口を生じて機関室及び船倉に浸水

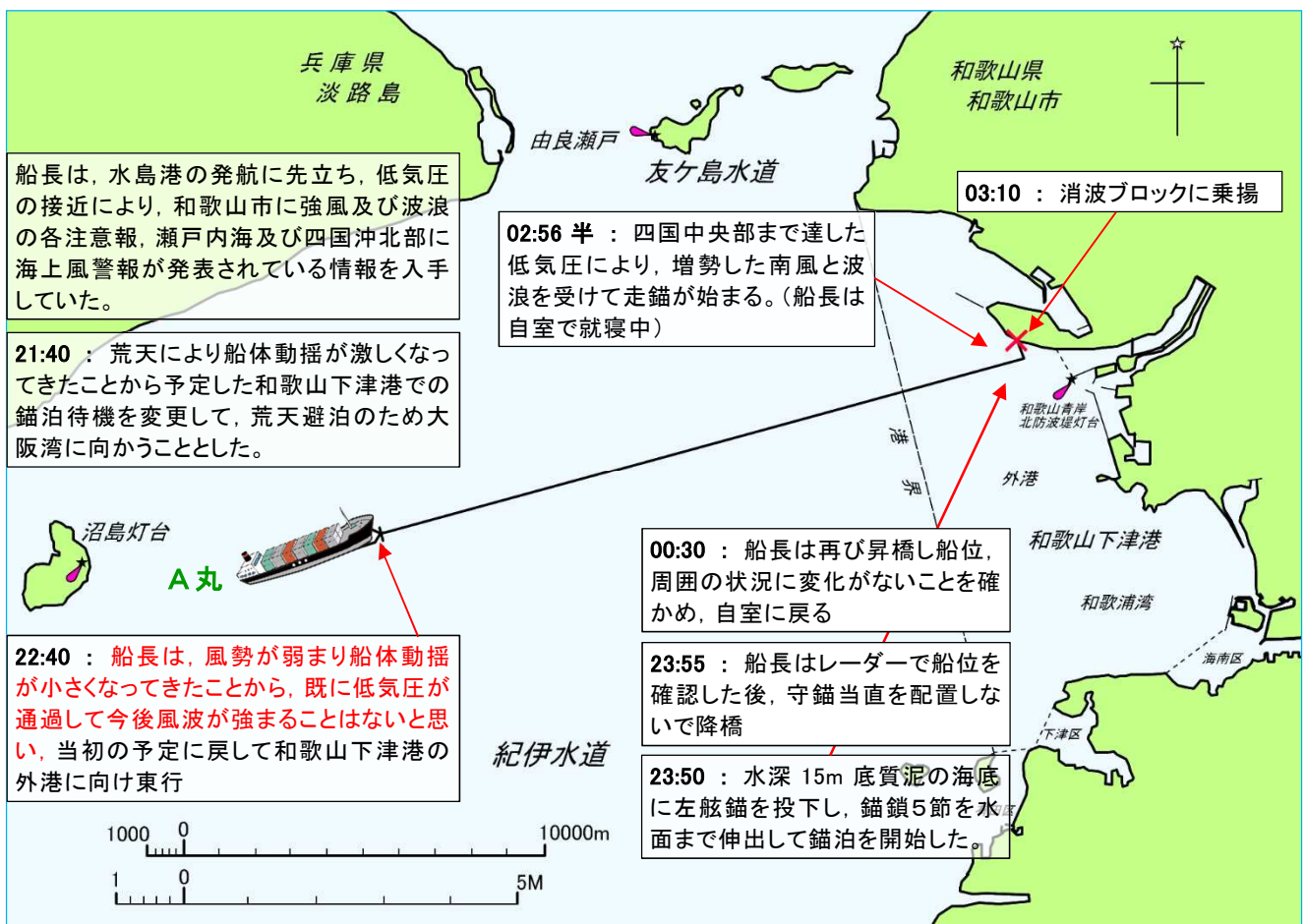
乗組員2人負傷

発生年月日場所：平成27年12月11日 03時10分 和歌山県和歌山下津港

気象海象：雨 南風 風力8（最大瞬間風速24メートル） 上げ潮中央期 波高約4メートルの波浪

原因

本件乗揚は、夜間、紀伊水道において、発達中の低気圧の接近により、和歌山市に強風及び波浪の各注意報並びに瀬戸内海及び四国沖北部に海上強風警報が発表された状況下、予定を変更して荒天避泊のため大阪湾に向けて北上中、気象情報の確認が不十分で、当初の予定に戻して和歌山区に隣接する外港に向かい、同外港で錨泊中に増勢した南風と波浪を受け、紀ノ川河口の護岸に向けて走錨したことによって発生したものである。



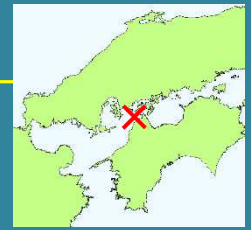
教訓

荒天時の行動変更は、気象及び海象に関する最新の情報を入手してから判断すること！

② 貨物船

貨物船A丸 乗揚事件

他船を避けるため転針した際、船位の確認が不十分で乗り揚げた事例



貨物船A丸

甲板員：業務停止1箇月

388トン（乗組員5人）

阪神港大阪区 → 大分港

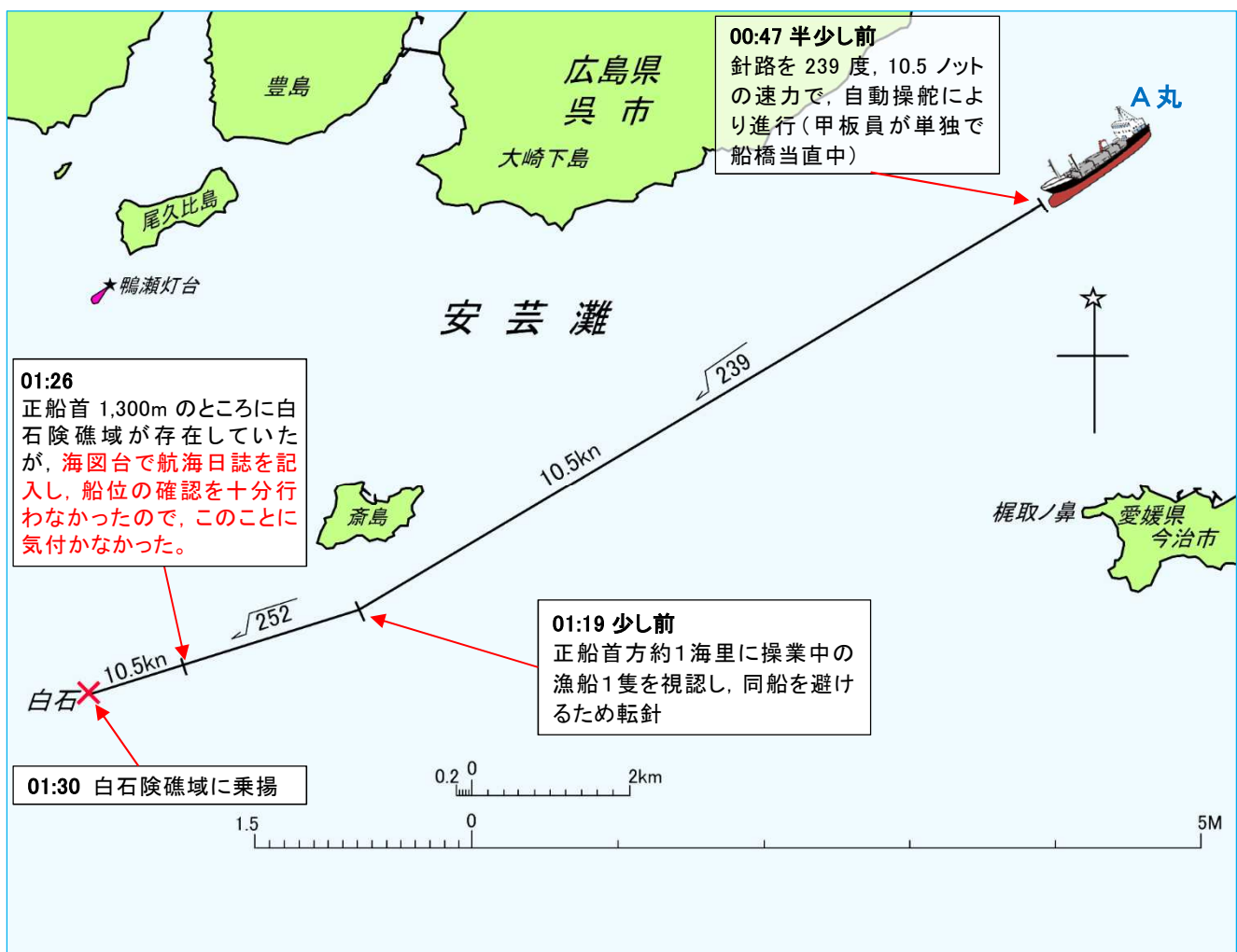
球状船首部に亀裂を伴う凹損

発生年月日場所：平成29年5月18日 01時30分 広島県齋島南西方沖合

気象海象：晴れ 北風 風力1 ほぼ高潮時 視界良好

原因

本件乗揚は、夜間、広島県齋島南西方沖合において、大分港に向けて航行中、漁船を避けるために転針した際、船位の確認が不十分で、白石陰礁域に向首進行したことによって発生したものである。



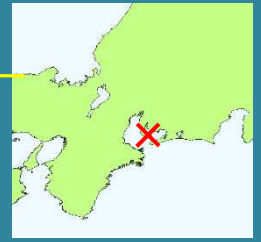
教訓

転針して操業中の漁船を避けたからといって安心せず、その後の船位を必ず確認すること

③ 漁 船

漁船 A 丸 養殖施設損傷事件

航行中、漁獲物の選別に気をとられ、船位の確認が不十分で養殖施設に乗り入れた事例



漁船 A 丸

船長：戒告

9.7 トン（乗組員 2 人）

愛知県大井漁港 → 愛知県豊浜港西方沖合の漁場

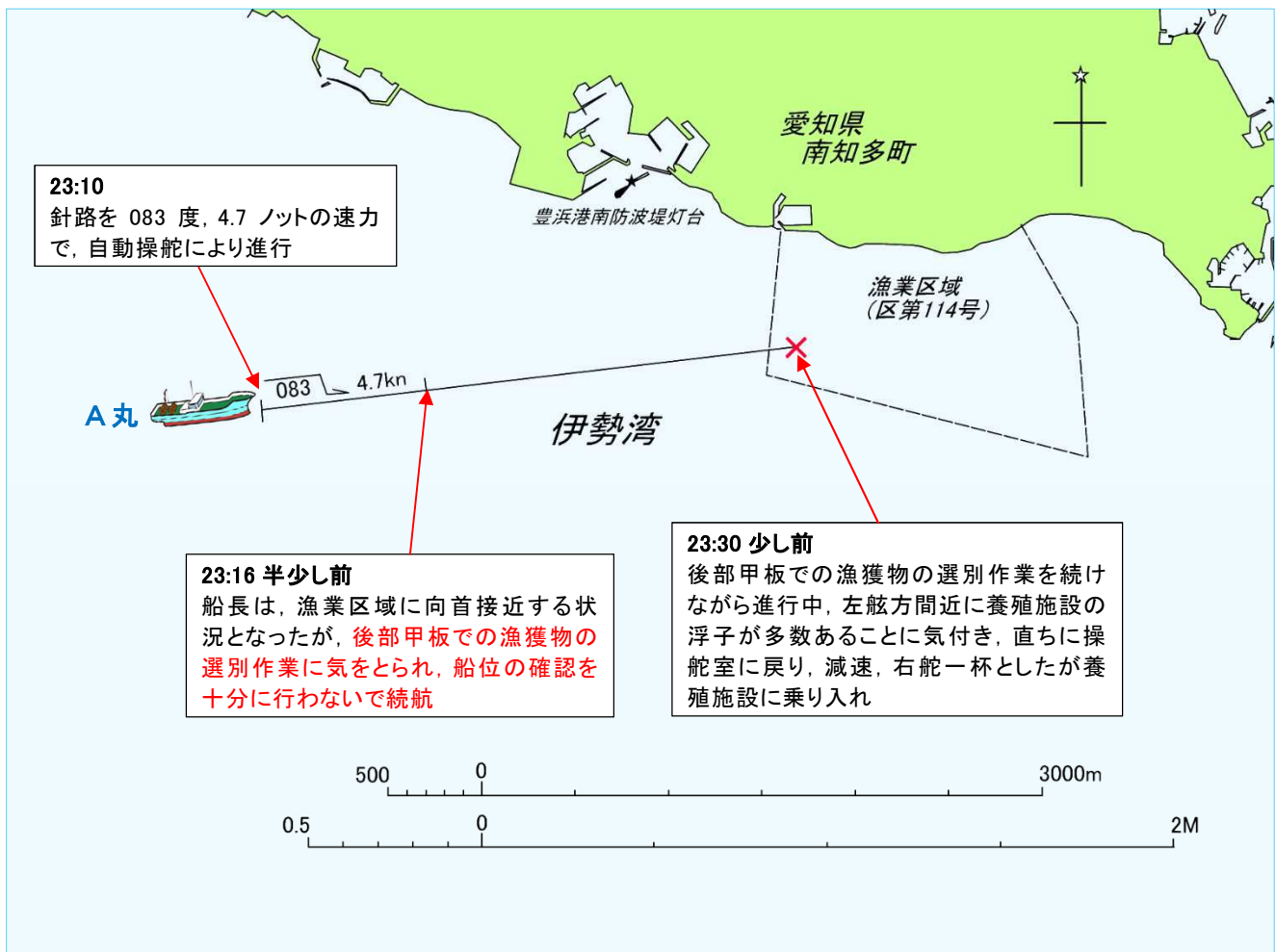
養殖施設の中綱及び錨綱の切断等

発生年月日場所：平成 29 年 4 月 7 日 23 時 30 分 愛知県豊浜港南東方沖合

気象海象：雨 東南東風 風力 2 上げ潮初期

原因

本件養殖施設損傷は、夜間、豊浜港南東方沖合において、大井漁港に向けて帰航中、船位の確認が不十分で、区第 114 号漁業区域に向首進行したことによって発生したものである。



教 訓

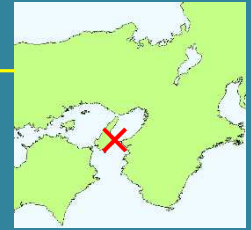
操舵室を離れていては船位の確認はできません

漁獲物の選別は乗組員に任せ、航行中は操舵室を離れないこと

④ 遊漁船

遊漁船 A 丸 釣客負傷事件

他船の航走波を乗り越えた際、船首の上下動により釣り客が転倒して負傷した事例



遊漁船 A 丸

船長：業務停止 1 箇月

10 トン（乗組員 2 人、釣り客 23 人）

阪神港尼崎西宮芦屋第 2 区の係留地 → 友ヶ島水道の釣り場

釣り客 3 人が骨折等の負傷

発生年月日場所：平成 28 年 9 月 23 日 08 時 32 分 友ヶ島水道

気象海象：曇り 北北東風 風力 3 上げ潮中央期

原因

本件釣客負傷は、友ヶ島水道において、釣り客を船首甲板などに設置された長椅子に腰掛けさせて南下中、前方の他船の航走波と接近する状況下、釣り客の安全を確保する措置が不十分で、船首が同波を乗り越え急激に上下動し、釣り客が転倒して身体を甲板に打ち付けたことによって発生したものである。

08:20

釣り場を移動するため、針路を 172 度に定め、15.0 ノットの速力で、手動操舵により進行

08:27

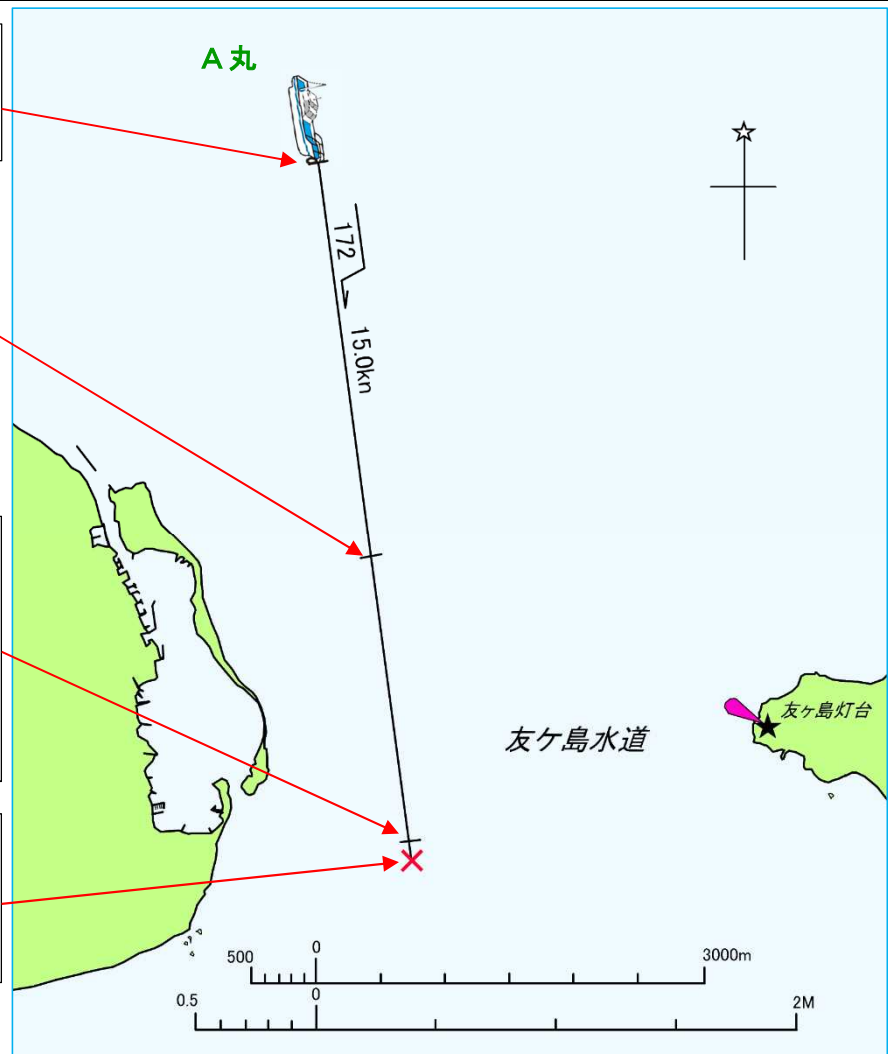
左舷船首 16 度 1.7 海里と左舷船首 32 度 1.6 海里に北上中の大型船 2 隻を認め、その後両船の航走波と接近する状況となって続航

08:31 半少し過ぎ

左舷船首 20 度～30 度約 160 メートルに波高約 1.4 メートルの航走波を認め、13.0 ノットに減速したところ、船首が同波を乗り越え急激に上下動し、釣り客が転倒するおそれのある状況となったが、これまで無難に乗り越えたことから大丈夫と思い続航

08:32

船首が航走波を乗り越え急激に上下動し、船首甲板両舷の長椅子に腰掛けていた釣り客 4 人のうち 3 人が転倒し負傷



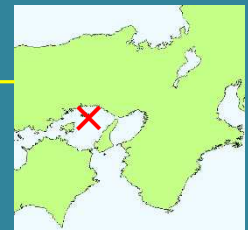
教訓

他船の航走波を乗り越える場合、釣り客のいる場所によっては、上下動による衝撃が違います
航走波を認めたら大幅に減速し、釣り客は後方に移動させること

⑤ モーターボート

モーターボート A 丸 乗揚事件

水路調査が不十分のまま航行し、干出岩に乗り揚げた事例



モーターボート A 丸

船長：業務停止 1 箇月

10 トン（乗組員 1 人，同乗者 4 人）

大阪府阪南港のマリーナ → 播磨灘の釣り場

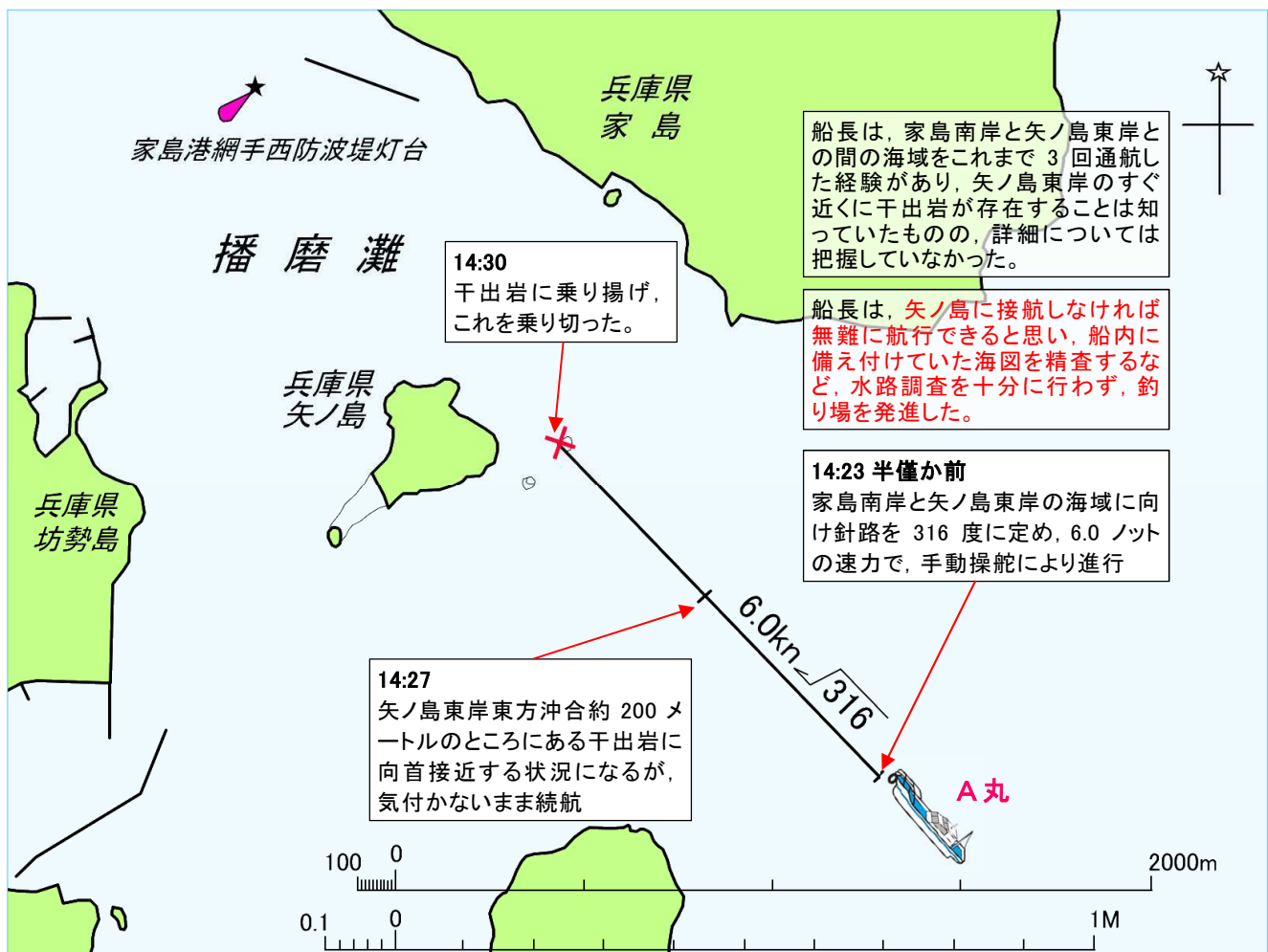
船底外板に破口を生じて浸水

発生年月日場所：平成 29 年 7 月 16 日 14 時 30 分 播磨灘北部

気象海象：晴れ 南南西風 風力 2 上げ潮中央期

原因

本件乗揚は，家島南岸と矢ノ島東岸との間の海域に向かう予定で東播磨港南方沖合を発進するにあたり，水路調査が不十分で，矢ノ島東岸東方沖合の干出岩に向首進行したことによって発生したものである。



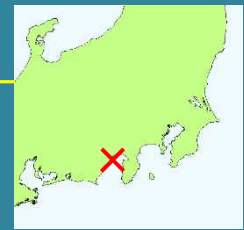
教訓

航行した経験のある海域であっても可航域をしっかりと把握できるよう，海図等で水路調査をしておくこと

⑥ モーターボート

モーターボート A 丸 防波堤衝突事件

夜間、船位の確認を十分に行わずに航行中、防波堤に衝突した事例



モーターボート A 丸

船長：戒告

4.8 トン（乗組員 1 人，同乗者 3 人）

清水港第 3 区の船だまり → 御前埼南東方沖合の釣り場

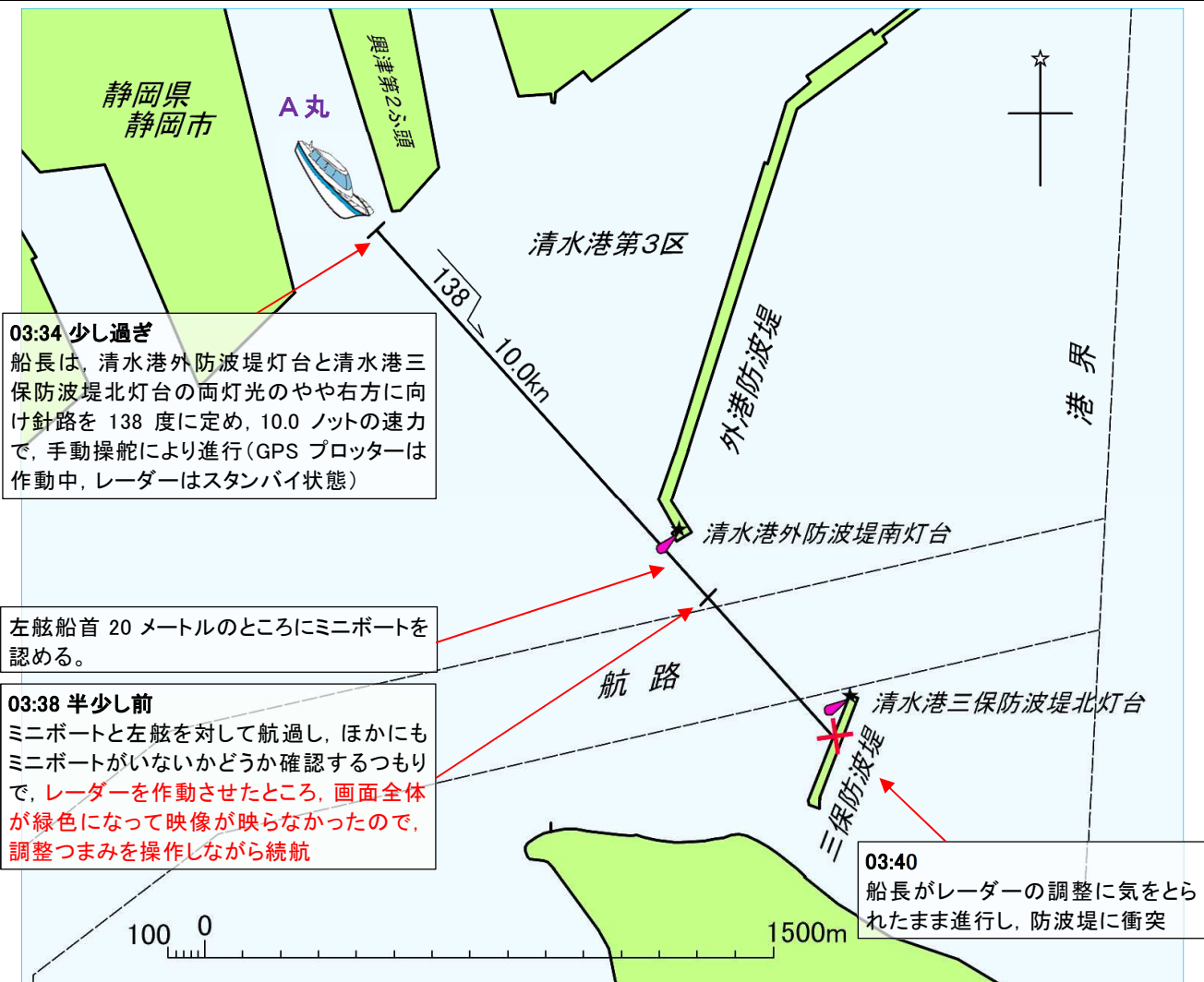
船首部の一部に圧壊，防波堤のケーソンの一部に擦過傷

発生年月日場所：平成 29 年 7 月 9 日 03 時 40 分 静岡県清水港第 3 区

気象海象：晴れ 北風 風力 2 上げ潮末期

原因

本件防波堤衝突は、夜間、清水港第 3 区において、釣り場に向けて南下する際、船位の確認が不十分で、三保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。



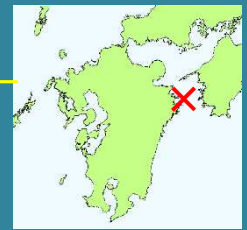
教訓

レーダーの画面調整に没頭している間にも船は進みます
まずは減速し、灯台の灯光を目視するなり、GPSプロッターを活用するなど、船位の確認を十分行い、安全な海域まで出ること

⑦ 押 船

押船A丸被押バージB丸 乗揚事件

夜間、船位の確認を十分に行わずに航行中、浅瀬に乗り揚げた事例



押船A丸被押バージB丸

三等航海士：業務停止1箇月

押船A丸：418トン（乗組員6人）

被押バージB丸：104.45メートル

佐賀県唐津港北方沖合の海砂採取地 → 宮崎港

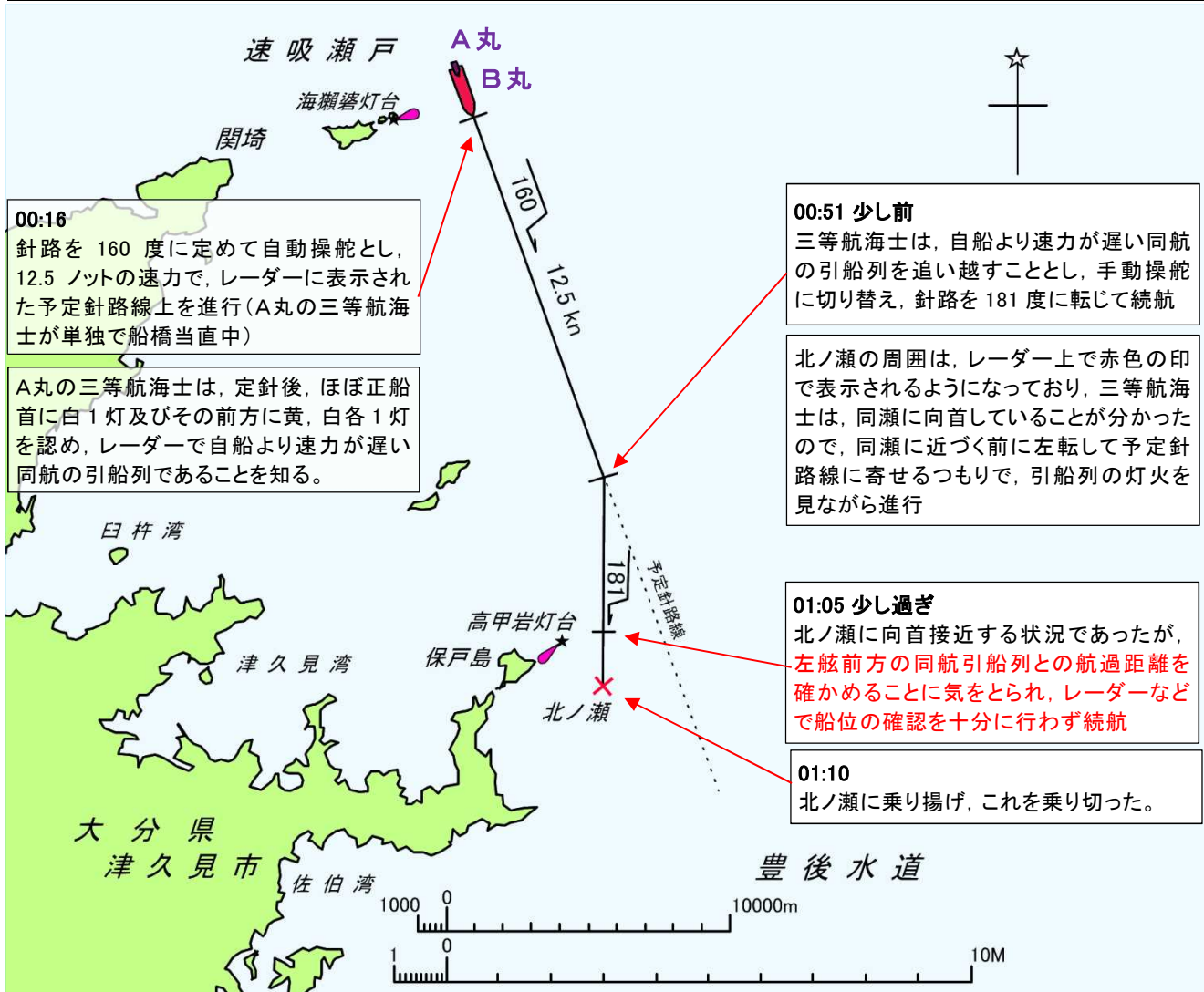
バージの左舷船首部船底外板に破口を生じて浸水、のち転覆

発生年月日場所：平成28年4月7日 01時10分 大分県保戸島東方沖合

気象海象：雨 北西風 風力2 ほぼ低潮時 潮高約20センチメートル 南南東方に向かう強い潮流

原因

本件乗揚は、夜間、大分県保戸島東方沖合において、宮崎港に向け航行中、船位の確認が不十分で、北ノ瀬に向首進行したことによって発生したものである。



教訓

他船を避航するために予定針路から外れる場合、避航した他船だけでなく、予定針路線付近の浅礁域等との位置関係にも気を配り航行すること