

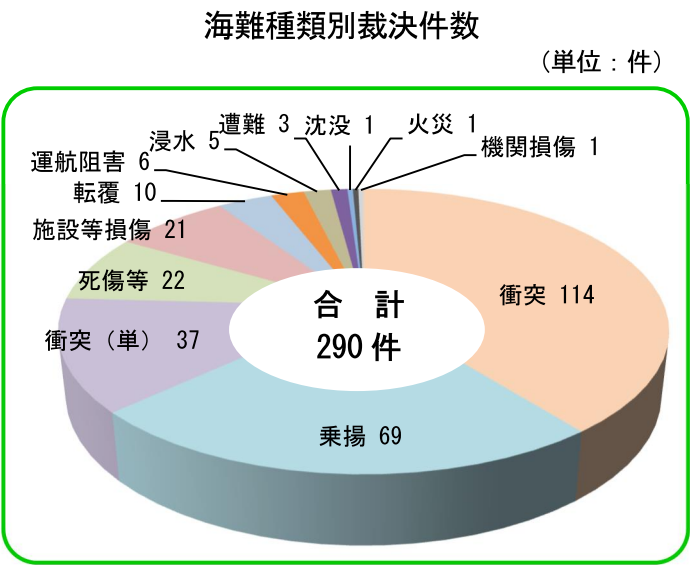
裁決の状況と原因

1 裁決の状況

(1) 海難種類別裁決件数

令和4年には、290件の裁決が言い渡されました。

海難種類別では、衝突が114件と最も多く、全件数の39.3%を占めており、以下、乗揚が69件(23.8%)、衝突(単)が37件(12.8%)、死傷等が22件(7.6%)、施設等損傷が21件(7.2%)、転覆が10件(3.5%)、運航阻害6件(2.1%)、浸水5件(1.7%)などとなっています。



(2) 船種・海難種類別隻数

令和4年の裁決の対象となった船舶は427隻となっており、船種別では、漁船が132隻と最も多く、全体の30.9%を占め、次いでプレジャーボートが112隻(26.2%)となっています。

海難種類別では、衝突が236隻と最も多く、全体の55.3%を占め、次いで乗揚が72隻(16.9%)となっています。

(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
旅客船	3	2	4				1		2	1		1	14
貨物船	38	13	9							6	1		67
油送船	5	3	1										9
漁船	88	1	26	1	5	1		1	4	2	1	2	132
引船	3	4	2		1	2			1	1			14
押船	2	1	4									1	8
作業船	5		3										8
遊漁船	20	5	2						2	1	2		32
瀬渡船	1		1		1								3
プレジャーボート	62	5	16		3	1			12	10	2	1	112
交通船		1											1
水先船			1										1
公用船	1	1	1						2				5
非自航船	5	6	1		1	1			1	1			16
その他	3	1	1										5
合計	236	43	72	1	11	5	1	1	24	22	6	5	427

※ 「非自航船」とは、はしけ、バージ、台船等をいう。

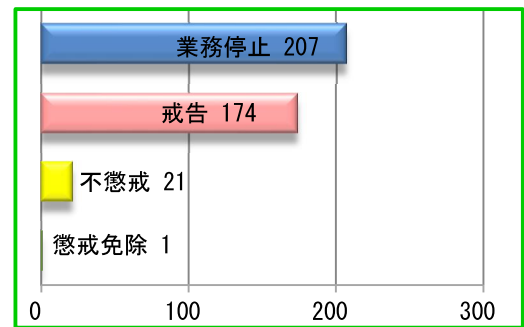
(3) 免許種類別懲戒の状況

① 懲戒の状況

令和4年に言い渡された290件の裁決のうち、受審人は403人で、受審人に対する懲戒等は、業務停止が207人(51.4%)、戒告が174人(43.2%)、不懲戒^(※1)が21人(5.2%)、懲戒免除^(※2)は1人(0.2%)となっています。

懲戒の状況

(単位：人)



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204人と最も多く、全体の50.6%を占め、次いで二級小型船舶操縦士が70人(17.4%)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	計
海技士(航海)	一級		1	4			5
	二級				1		1
	三級		8	13	1		22
	四級		15	18	1	1	35
	五級		17	11	3		31
	六級		6	1			7
海技士(機関)	一級			1	1		2
	二級			1			1
	三級			1			1
	四級			1			1
	五級						0
	六級						0
小型船舶操縦士	一級		117	83	4		204
	二級		35	28	7		70
	特殊		8	5			13
水先人	一級			5	3		8
	二級			1			1
	三級						0
締約国資格受有者				1			1
合計		0	207	174	21	1	403

※ 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

令和4年に言い渡された290件427隻に対する裁決のうち、原因とならなかった船舶43隻を除く384隻の原因総数は、合計508件となっています。

(2) 原因分類別

原因総数508件を原因別に分類すると、「見張り不十分」が162件と最も多く、原因総数の31.9%を占め、次いで「信号不履行」が82件(16.1%)、「船位不確認」が64件(12.6%)、「航法不遵守」が36件(7.1%)、「居眠り」が30件(5.9%)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。)

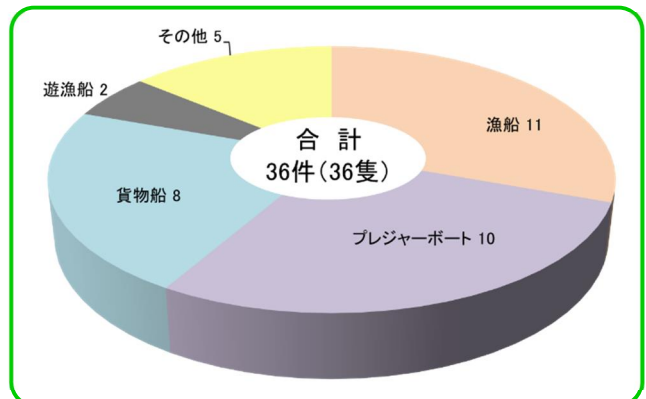
原因総数を海難種類別にみると、「衝突」が311件と最も多いことから、次の項以降では、衝突事件における海難関係船舶に適用される航法を遵守しなかったケースである「航法不遵守」を取り上げ、その船種別、適用法令別にみた海難発生状況と、裁決から導き出される海難発生防止の教訓として航法別に5事例を紹介します。続いて、(4)「船種別による海難の原因分類」において、原因分類別で上位の「見張り不十分」や「船位不確認」などを紹介します。

(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36件(36隻)について、船種別にみると、漁船が11件(30.6%)と最も多く、次いでプレジャーボートが10件(27.8%)などとなっています。

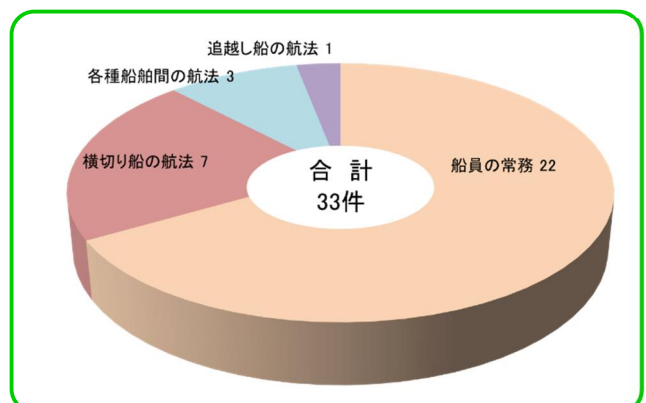
航法不遵守が原因とされた船種別隻数(原因件数)
(単位: 件)



② 適用法令別

「航法不遵守」が原因とされた36件のうち、海上衝突予防法が適用されたものが33件、次いで海上交通安全法が2件、港則法が1件となっています。

海上衝突予防法が適用された航法別の原因数
(単位: 件)



③ 適用された航法

海上衝突予防法が適用された海難33件では、「船員の常務」が22件(66.7%)で最も多く、次いで「横切り船の航法」が7件(21.2%)、「各種船舶間の航法」がそれぞれ3件(9.1%)、「追越し船の航法」が1件(3.0%)となっています。

事例 1 狭い水道等の航法・船員の常務

(海上衝突予防法第9条、第38条及び第39条)

漁船A丸 漁船B丸 衝突事件

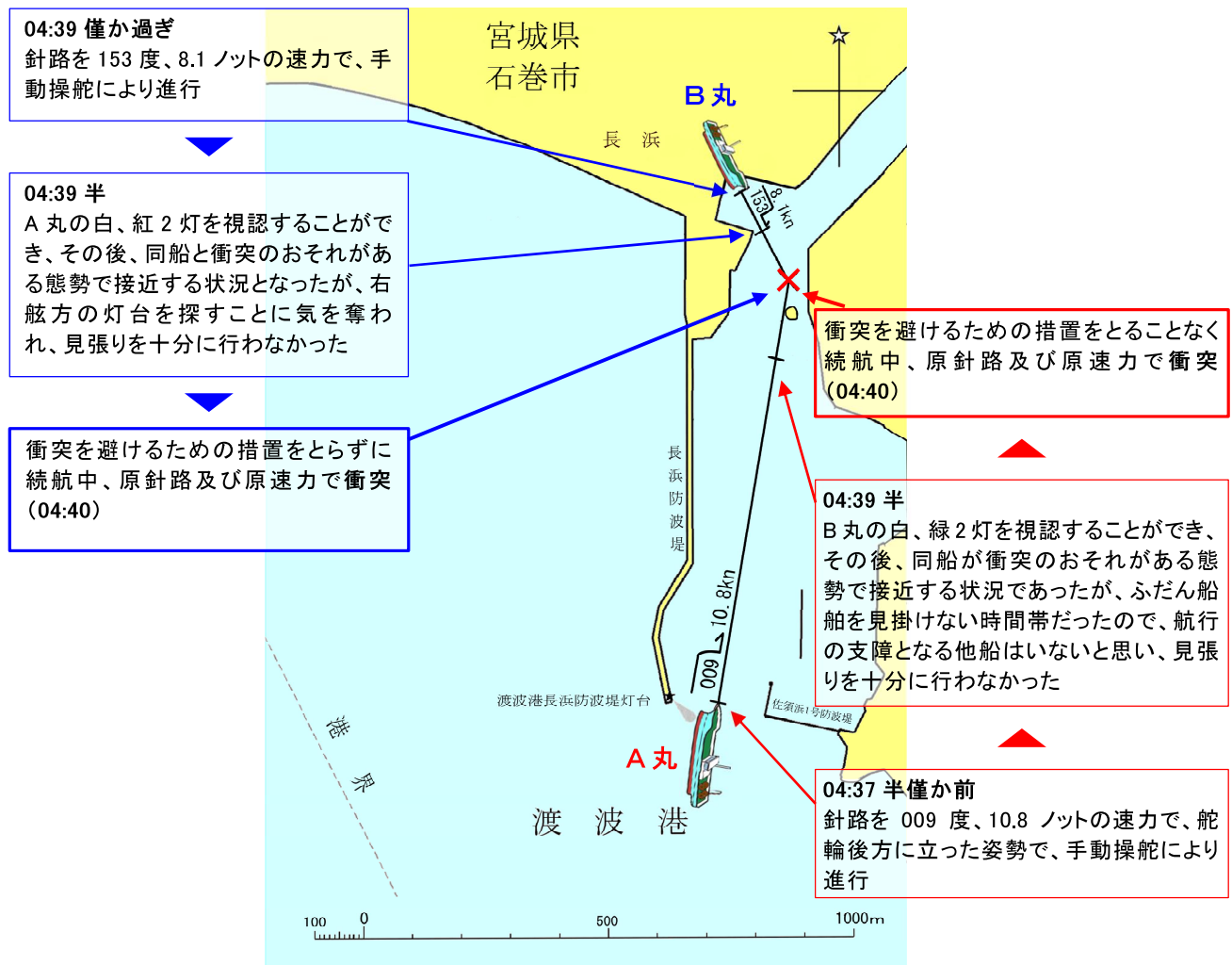
A丸とB丸が狭い水路で行き会う際、B丸が右側端に寄って航行しないまま接近して衝突した事例



漁船A丸 船長：戒告 2.6トン（乗組員1人） 養殖施設 → 宮城県渡波漁港沢田地区 左舷船首部外板に擦過傷	漁船B丸 船長：業務停止1か月 0.4トン（乗組員1人） 渡波漁港祝田地区東部 → 漁場 右舷船首部外板に破口等、船長が右腸骨翼骨折等
発生年月日時時刻場所：令和3年11月25日 04時40分 宮城県渡波港 気象海象：雨 風力2 北北西風 上げ潮の中央期 視界良好	

原因

本件衝突は、夜間、渡波港において、渡波水路を漁場に向けて南下するB丸が、渡波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、衝突を避けるための措置をとらなかったことによって発生したが、渡波水路を北上するA丸が、見張り不十分で、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

狭い水道等を航行する際は、その右側端に寄って航行すること。
ふだん、船舶を見掛けない時間帯であっても、周囲の見張りを十分に行うこと。

事例 2 追越し船の航法 (海上衝突予防法第 13 条)

貨物船 A 丸 引船 B 丸引船列 衝突事件

B 丸引船列を追い越す A 丸が進路を避けずに接近して衝突した事例

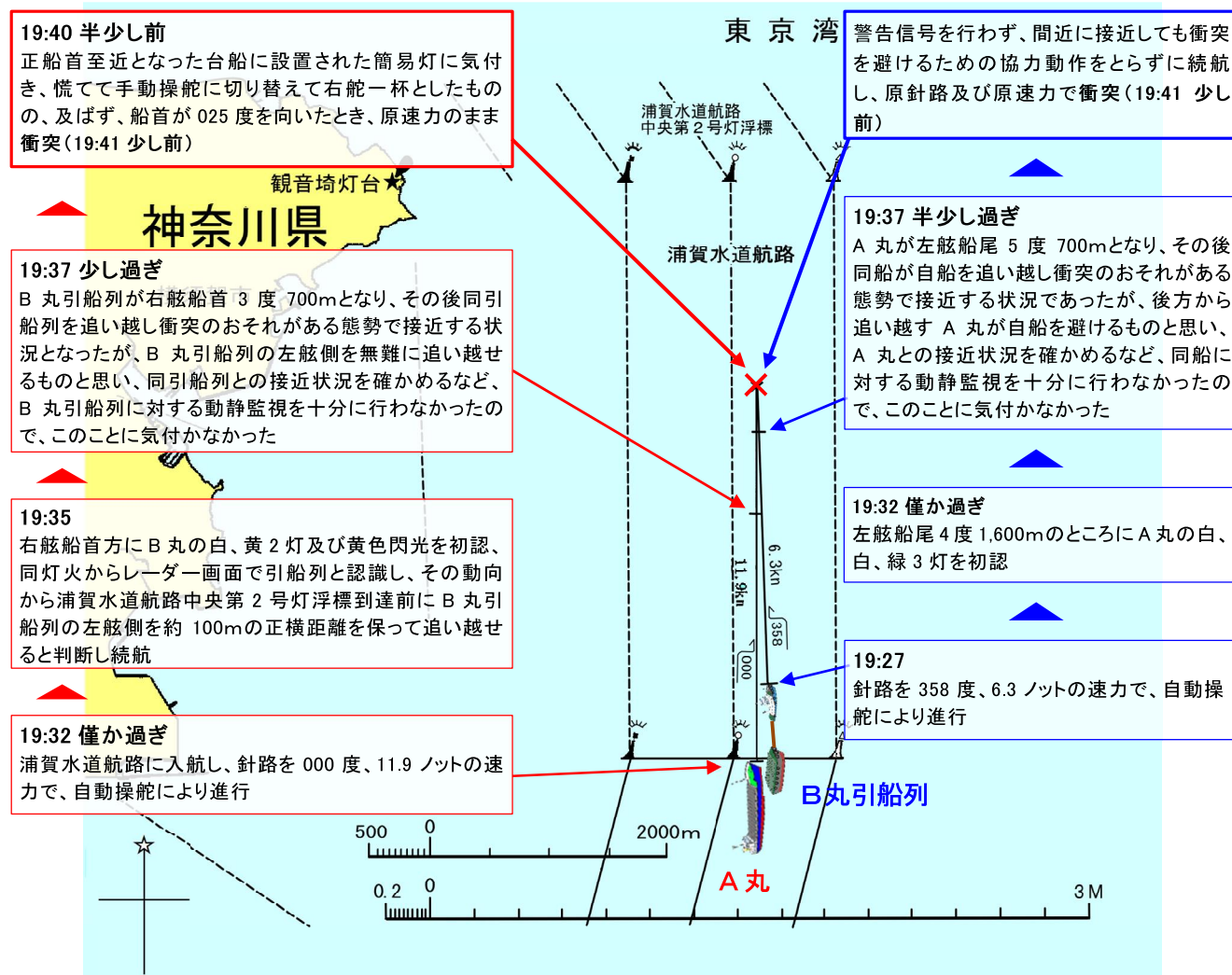


貨物船 A 丸 船長：業務停止 1 か月 499 トン（乗組員 6 人） 東京都三浦漁港 → 京浜港東京第 3 区 船首外板に凹損を伴う擦過傷	引船 B 丸引船列 船長：戒告 B 丸 122 トン（乗組員 6 人） C 号全長 60.0 メートル（無人） 長崎港 → 京浜港横浜第 5 区 C 号の船尾部外板に破口等
--	--

発生年月日時刻場所：令和 2 年 2 月 29 日 19 時 41 分少し前 東京湾浦賀水道航路
 気象海象：曇り 風力 2 東風 ほぼ高潮時 視界良好

原因

本件衝突は、夜間、浦賀水道航路において、B 丸引船列を追い越す A 丸が、動静監視不十分で、B 丸引船列を確実に追い越し、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、B 丸引船列が、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。



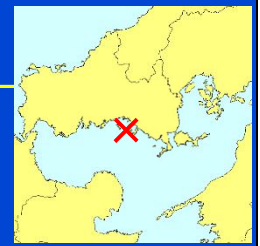
教訓

他船を追い越す場合は、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ること。
 自船を追い越す他船を認めた場合は、自船から十分遠ざかるまで動静監視を行い、衝突のおそれがあれば、警告信号を行い、間近に接近した時には、衝突を避ける協力動作をとること。

事例 3 行会い船の航法 (海上衝突予防法第 14 条)

油送船 A 丸 漁船 B 丸 衝突事件

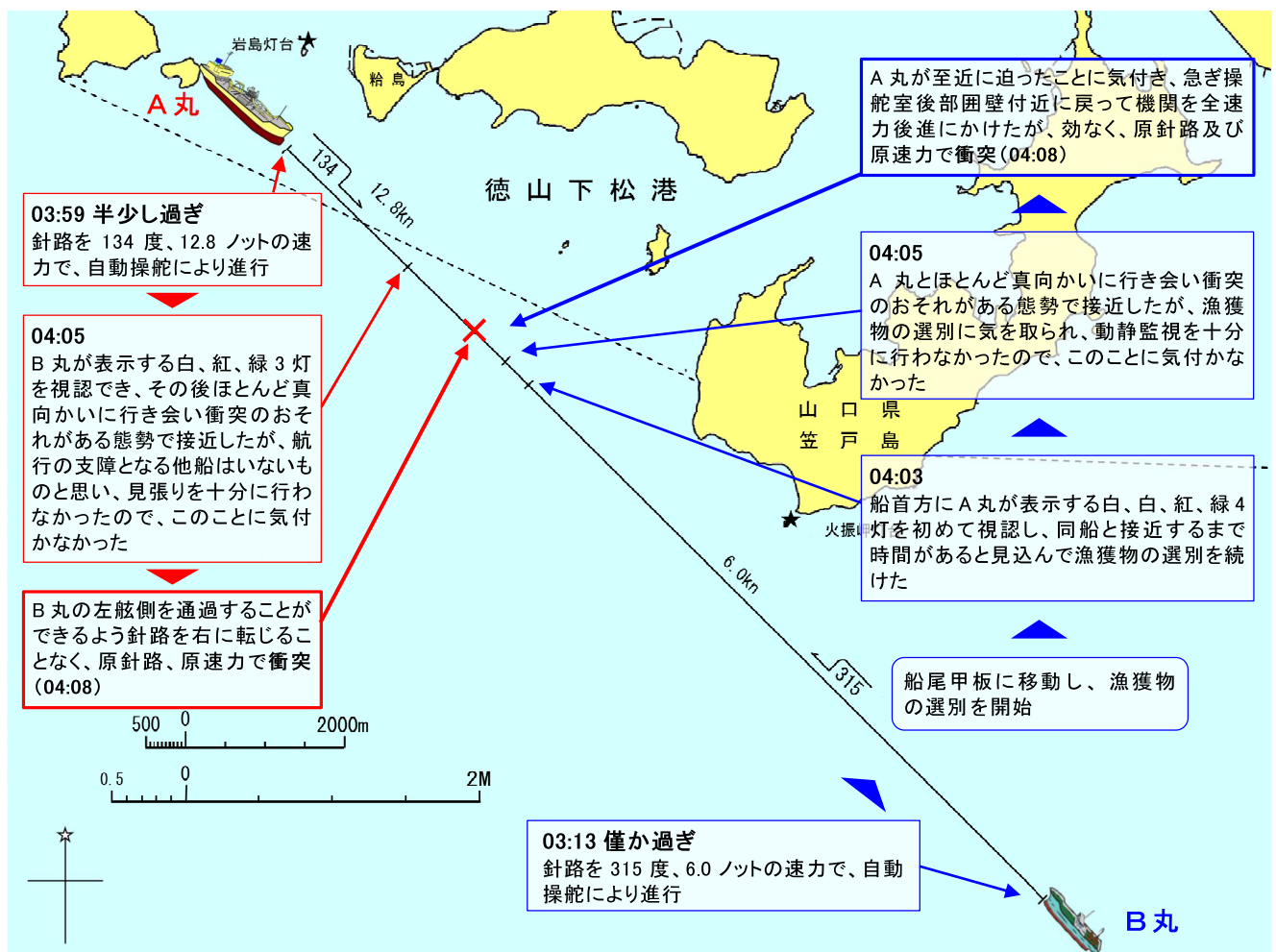
A 丸と B 丸がほとんど真向かいに行き会い衝突のおそれがある態勢で接近して衝突した事例



油送船 A 丸	船長：戒告	漁船 B 丸	船長：戒告
499 トン（乗組員 5 人） 山口県徳山下松港 → 愛媛県松山港 右舷船首部外板に擦過傷		4.81 トン（乗組員 1 人） 山口県松山港 → 同県野島南東方沖合の漁場 右舷船首部舷縁に割損等	
発生年月日時時刻場所：令和 2 年 8 月 5 日 04 時 08 分 山口県笠戸島西方沖合			
気象海象：晴れ 風力 1 北東風 海上静穏 視界良好			

原因

本件衝突は、夜間、笠戸島西方沖合において、両船が、ほとんど真向かいに行き会い衝突のおそれがある態勢で接近する際、南下中の A 丸が、見張り不十分で、針路を右に転じなかったことと、北上中の B 丸が動静監視不十分で、針路を右に転じなかったことによって発生したものである。



教訓

ほとんど真向かいに行き会う船舶を認めた場合、継続して動静監視を行って衝突のおそれを判断したら、早期に針路を右に転じること。

航行中に他船を認めた場合、漁獲物の選別作業などの他の作業を行うことを控え、動静監視を十分に行うこと。

事例 4 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

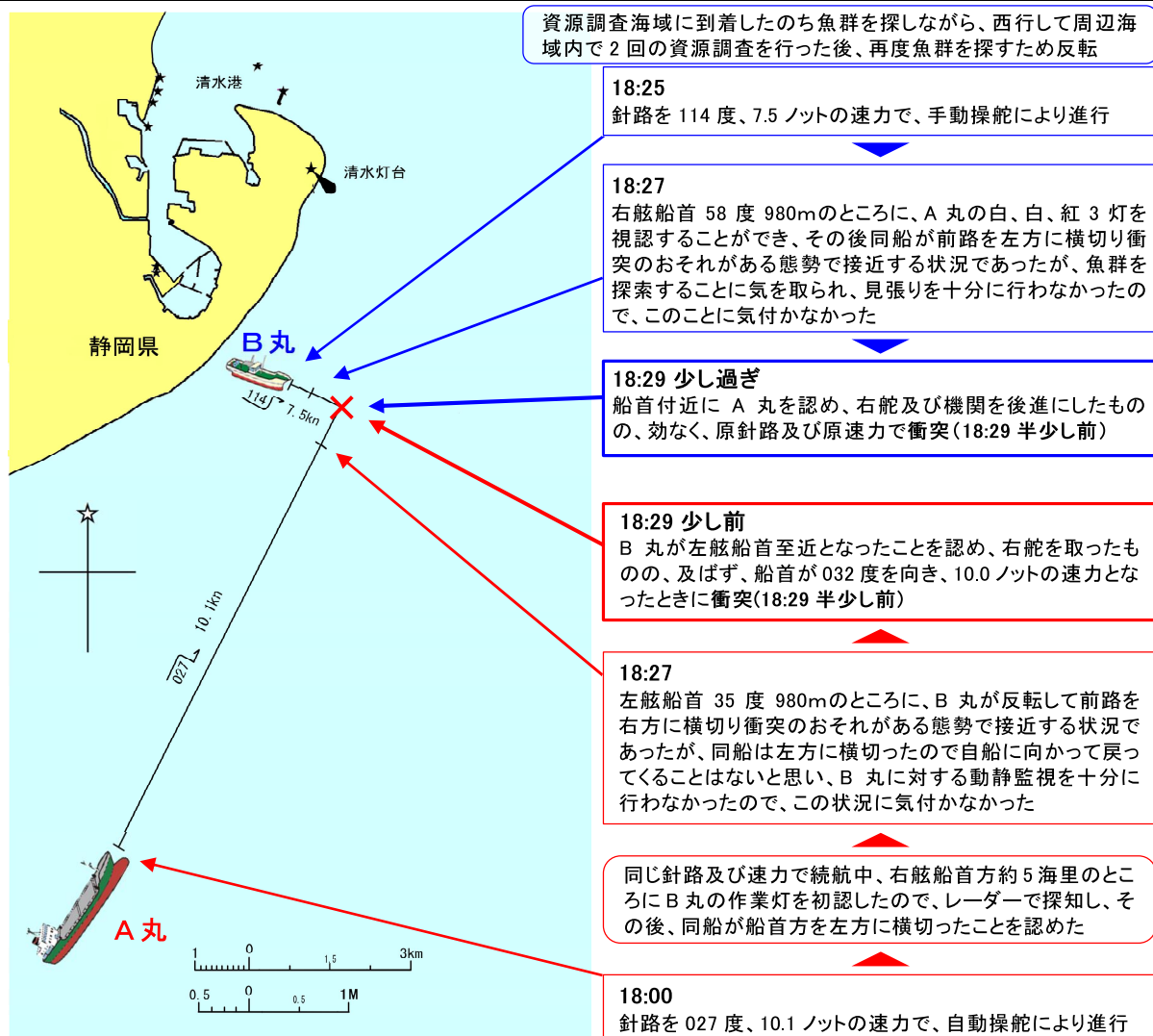
A 丸と B 丸が互いに進路を横切り衝突のおそれがある態勢で接近して衝突した事例



貨物船 A 丸 船長：戒告	漁船 B 丸 船長：業務停止 1 か月
299 トン（乗組員 6 人） 名古屋港 → 静岡県清水港 左舷中央部に凹損を伴う擦過傷	6.6 トン（乗組員 3 人） 静岡県焼津港 → 清水港沖合の漁場 船首部に圧壊等、乗組員 1 人が負傷
発生年月日時刻場所：令和 2 年 9 月 16 日 18 時 29 分半少し前 清水港南東方沖合 気象海象：曇り 風力 1 北西風 下げ潮の初期 視界良好	

原因

本件衝突は、夜間、清水港南東方沖合において、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、東行する B 丸が、見張り不十分で、前路を左方に横切る A 丸の進路を避けなかったことによって発生したが、北上する 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

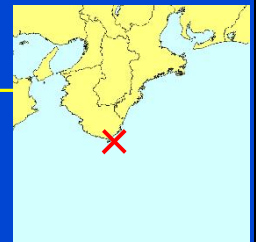
魚群探索中は、同探索ばかりに気を配らずに、見張りも十分に行うこと。
保持船は、避航船が間近に接近しても十分な避航動作をとっていない場合、警告信号を行い、衝突を避けるための協力動作をとること。

事例 5 各種船舶間の航法

(海上衝突予防法第 18 条)

貨物船 A 丸 ヨット B 丸 衝突事件

航行中の動力船の A 丸と帆走中の B 丸が衝突のおそれがある態勢で接近して衝突した事例



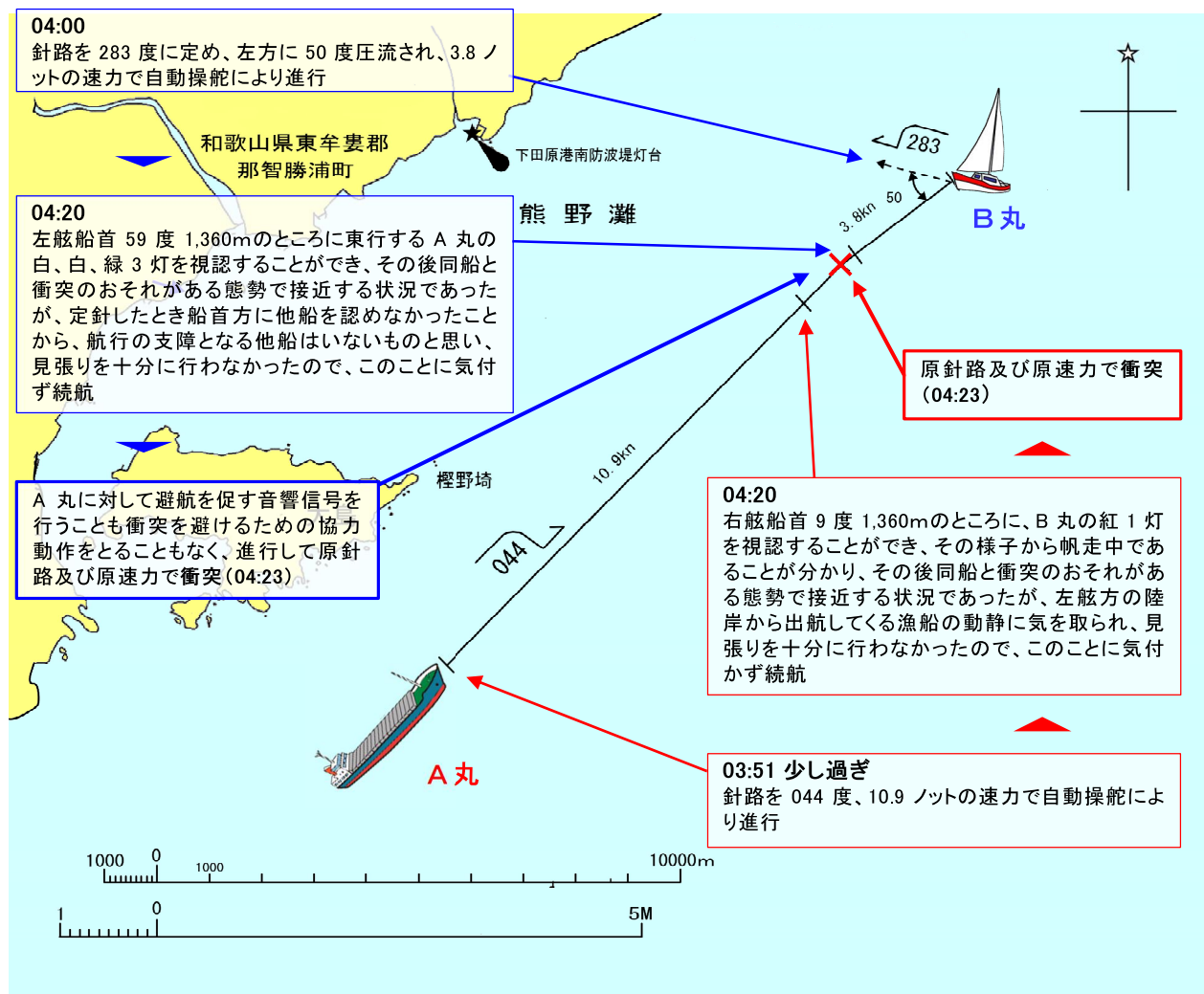
貨物船 A 丸 一等航海士：1 か月停止 499 トン（乗組員 5 人） 愛媛県三島川之江港 → 静岡県清水港 右舷船首部外板に擦傷傷	ヨット B 丸 船長：戒告 登録長 7.93m（乗組員 1 人） 神奈川県三浦市所在の マリーナ → マリーナ 船首部外板に圧損、マストに折損等
--	---

発生年月日時刻場所：令和 2 年 3 月 3 日 04 時 23 分 熊野灘

気象海象：晴れ 風力 3 北西風 ほぼ低潮時 視界良好

原因

本件衝突は、夜間、熊野灘において、航行中の動力船である A 丸が、見張り不十分で、帆走中の帆船である 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、見張り不十分で、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

航行中は、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。

(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、遊漁船及び瀬渡船並びに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した。

※ 全ての船種において、海難種類別の件数では「衝突」が最多となり、原因分類別では、旅客船を除き「見張り不十分」が最多。旅客船は「船位不確認」が最多

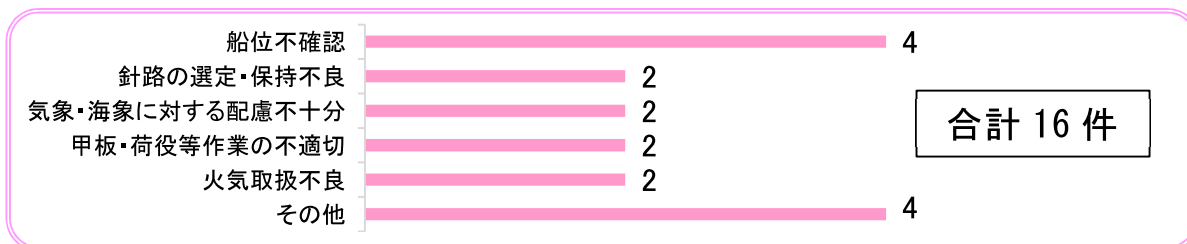
※ 裁決では1隻の船舶について複数の原因を示すことがあるので、船舶隻数と原因数が同数にならない場合があります。

※ 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」を参照してください。

「主な船種」別に、原因分類ごとにみた海難発生状況と、裁決から導き出される海難発生防止の教訓として船種別に7事例を紹介します。

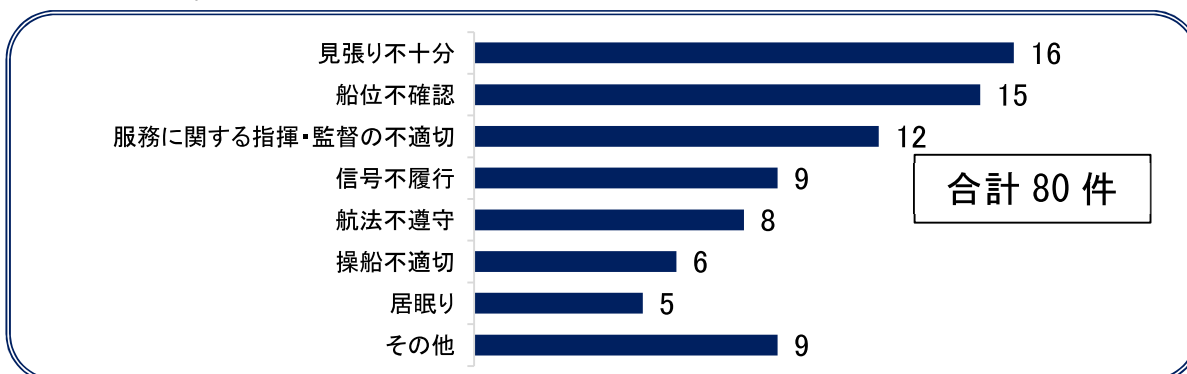
① 旅客船

旅客船の海難は14隻であり、このうち乗揚が4隻と最も多く、次いで衝突が3隻となっています。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4件(25.0%)、次いで「針路の選定・保持不良」、「気象・海象に対する配慮不十分」「甲板・荷役等の作業の不適切」、「火気取扱不良」がそれぞれ2件(12.5%)、その他の4件は、「操船不適切」、「錨泊・係留の不適切」などとなっています。



② 貨物船

貨物船の海難は67隻であり、このうち衝突が38隻と最も多く、次いで衝突(単)が13隻となっています。原因分類別では、合計80件の原因が示されており、「見張り不十分」が最も多く16件(20.0%)、次いで「船位不確認」が15件(18.8%)、「服務に関する指揮・監督の不適切」が12件(15.0%)、「信号不履行」が9件(11.3%)などとなっています。



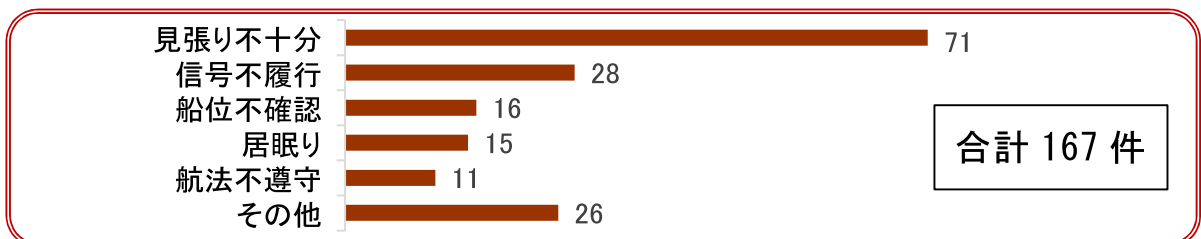
③ 油送船

油送船の海難は9隻であり、衝突が5隻、衝突(単)が3隻となっています。原因分類別では、合計13件の原因が示されており、「服務に関する指揮・監督の不適切」が最も多く3件(23.0%)、「操船不適切」、「船位不確認」、「信号不履行」、「見張り不十分」がそれぞれ2件(15.4%)などとなっています。



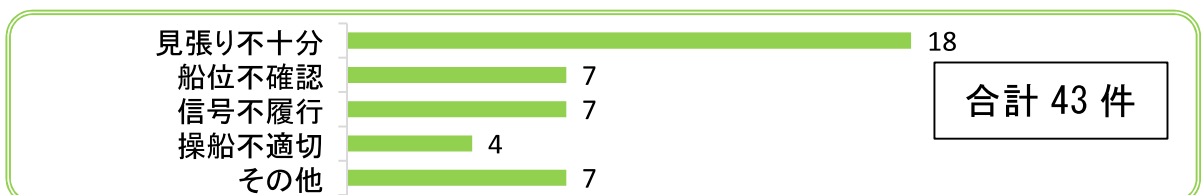
④ 漁船

漁船の海難は132隻であり、このうち衝突が88隻と最も多く、次いで乗揚が26隻となっています。原因分類別では、合計167件の原因が示されており、「見張り不十分」が最も多く71件(42.5%)、次いで「信号不履行」が28件(16.8%)、「船位不確認」が16件(9.6%)、「居眠り」が15件(9.0%)などとなっています。



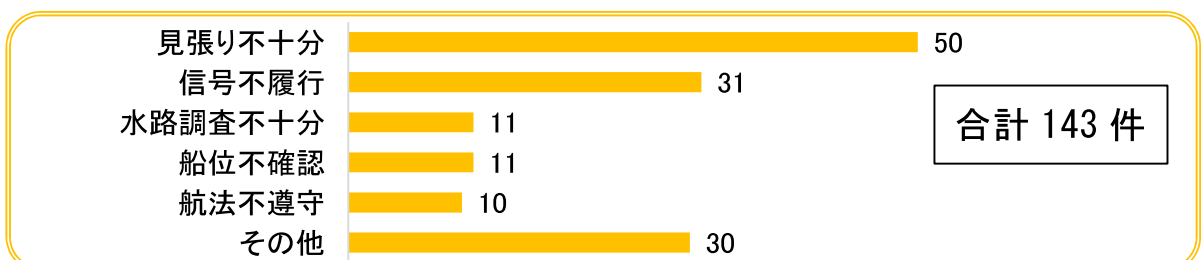
⑤ 遊漁船、瀬渡船

遊漁船、瀬渡船の海難は35隻であり、このうち衝突が21隻と最も多く、次いで衝突(単)が5隻となっています。原因分類別では、合計43件の原因が示されており、「見張り不十分」が最も多く18件(41.9%)、「船位不確認」、「信号不履行」が共に7件(16.3%)などとなっています。



⑥ プレジャーボート

プレジャーボートの海難は112隻であり、このうち衝突が62隻と最も多く、次いで乗揚が16隻となっています。原因分類別では、合計143件の原因が示されており、「見張り不十分」が最も多く50件(35.0%)、次いで「信号不履行」が31件(21.7%)、「水路調査不十分」、「船位不確認」が共に11件(7.7%)などとなっています。



－ 旅客船 －

旅客船 A 丸 乗揚事件

船位の確認が不十分で、洗岩に乗り揚げた事例



旅客船 A 丸 船長：業務停止 1 か月

9.7 トン（乗組員 1 人、旅客 2 人）

長崎県奈留島港 → 同県若松港

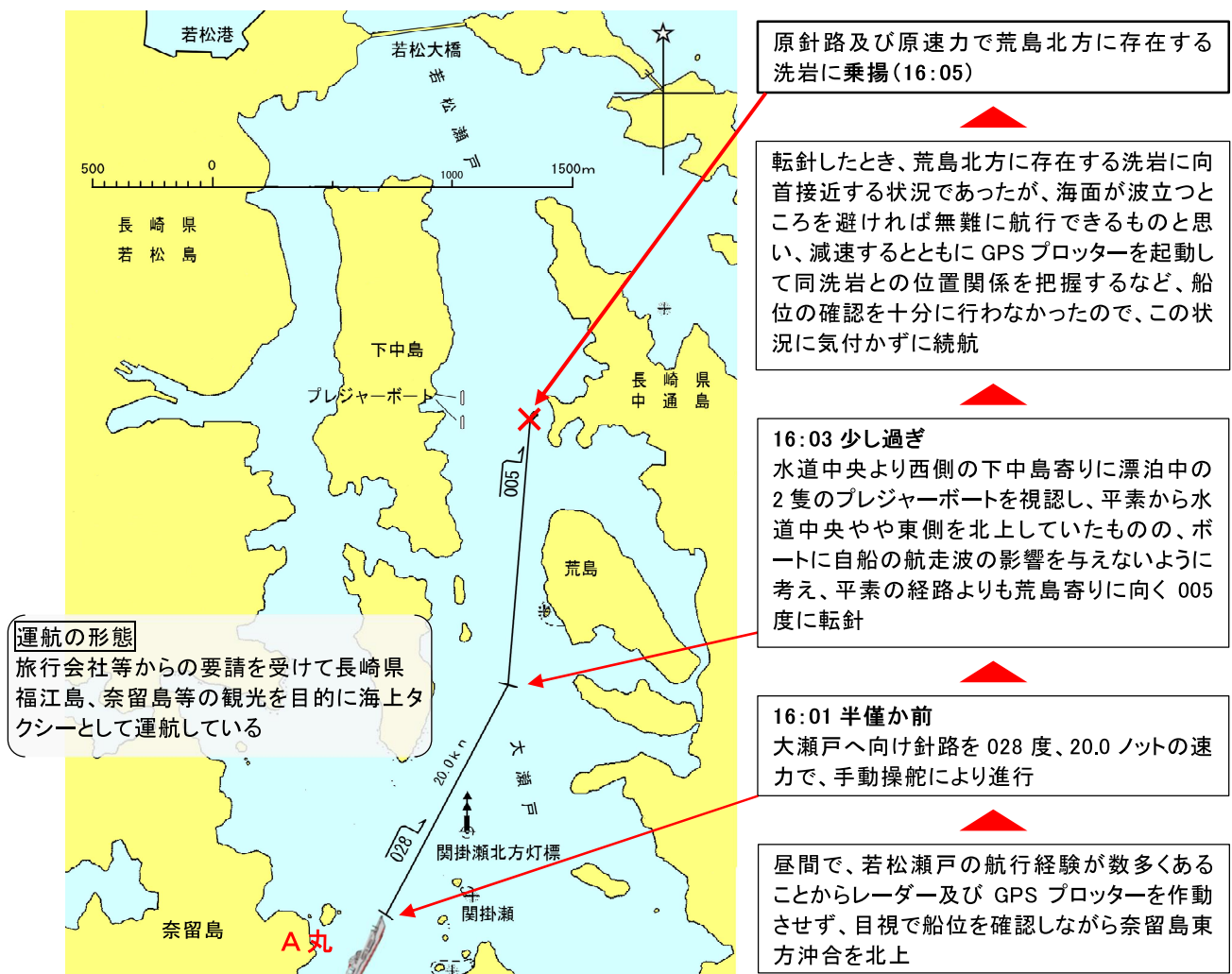
船尾部船底外板に破口、舵軸及び両舷プロペラ翼に曲損並びに機関に濡損等

発生年月日時刻場所：令和 2 年 2 月 24 日 16 時 05 分 長崎県五島列島若松瀬戸

気象海象：晴れ 風ほとんどなし 上げ潮の初期 視界良好

原因

本件乗揚は、若松瀬戸において、若松港に向けて北上中、船位の確認が不十分で、洗岩に向首進行したことによって発生したものである。



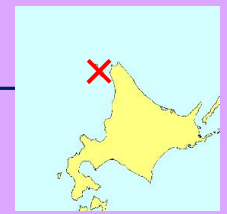
教訓

慣れた海域でも、GPS プロッターを活用し、船位の確認を適切に行うこと。

－貨物船－

貨物船A丸 乗揚事件

居眠り運航の防止措置が不十分で、陸岸に乗り揚げた事例



貨物船A丸 船長：業務停止1か月

199トン（乗組員4人）
北海道沓形港 → 北海道船泊港
船底外板に亀裂を伴う擦過傷及び凹損

発生年月日時刻場所：令和2年10月16日 04時43分 北海道礼文島南東岸
気象海象：曇り 風力3 南西風 下げ潮の初期 視界良好

原因

本件乗揚は、夜間、礼文島南東方沖合において、同島北部の船泊港に向けて航行中、居眠り運航の防止措置が不十分で、同島南東岸に向首進行したことによって発生したものである。

原針路及び原速力で礼文島南東岸に乘揚(04:43)

同じ姿勢を続けるうち、いつしか居眠りに陥ったまま続航

04:23 僅か過ぎ

暖房が効いて心地よくなり、眠気を催したが、睡眠を十分にとっていたことから、居眠りに陥ることはないものと思い、操舵室の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進行

船長は船橋内で電気ストーブ2台をつけ、座椅子に腰を掛けて背もたれにもたれ掛かった姿勢で続航

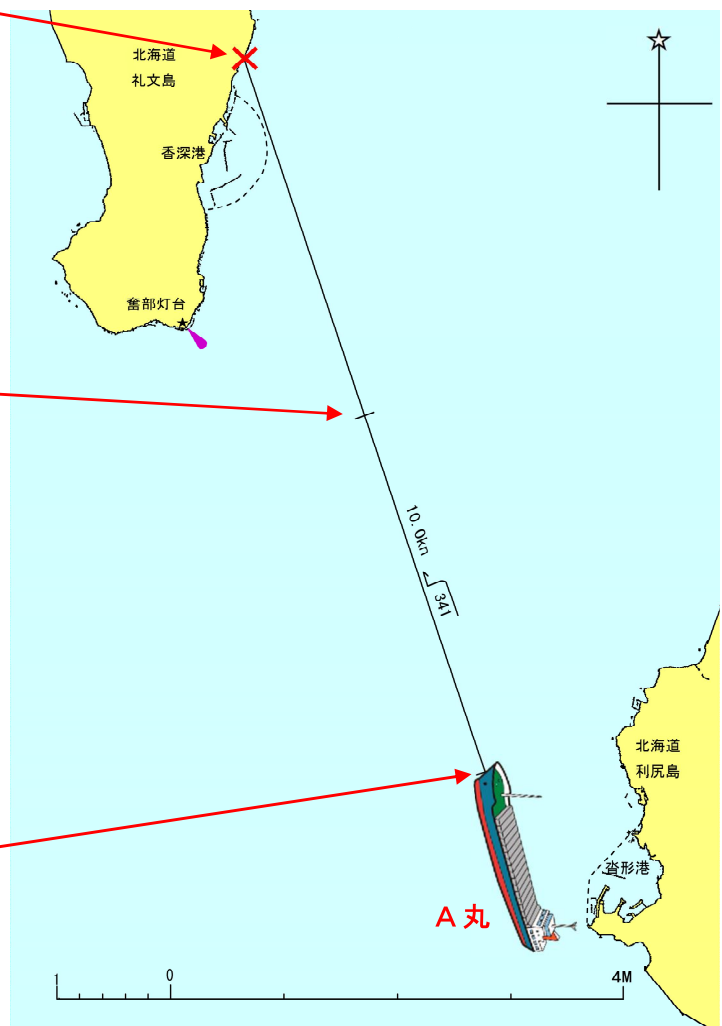
04:03 少し過ぎ

針路を341度、10.0ノットの速力で、自動操舵により進行

03:40

出港した後、船長は出航操船に続いて単独の船橋当直に就いた

船長は荷役を終えて17時頃から休息をとっており、本件当日は睡眠不足や疲労が蓄積している状態ではなかった。



教訓

眠気を催した場合、操舵室の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。

－油送船－

油送船A丸 防波堤衝突事件

船位の確認が不十分で、防波堤に衝突した事例



油送船A丸

船長：業務停止1か月

195トン（乗組員4人）

千葉港千葉第1区 → 京浜港川崎第2区

船首部外板に凹損を伴う擦過傷、防波堤のコンクリート部に擦過傷

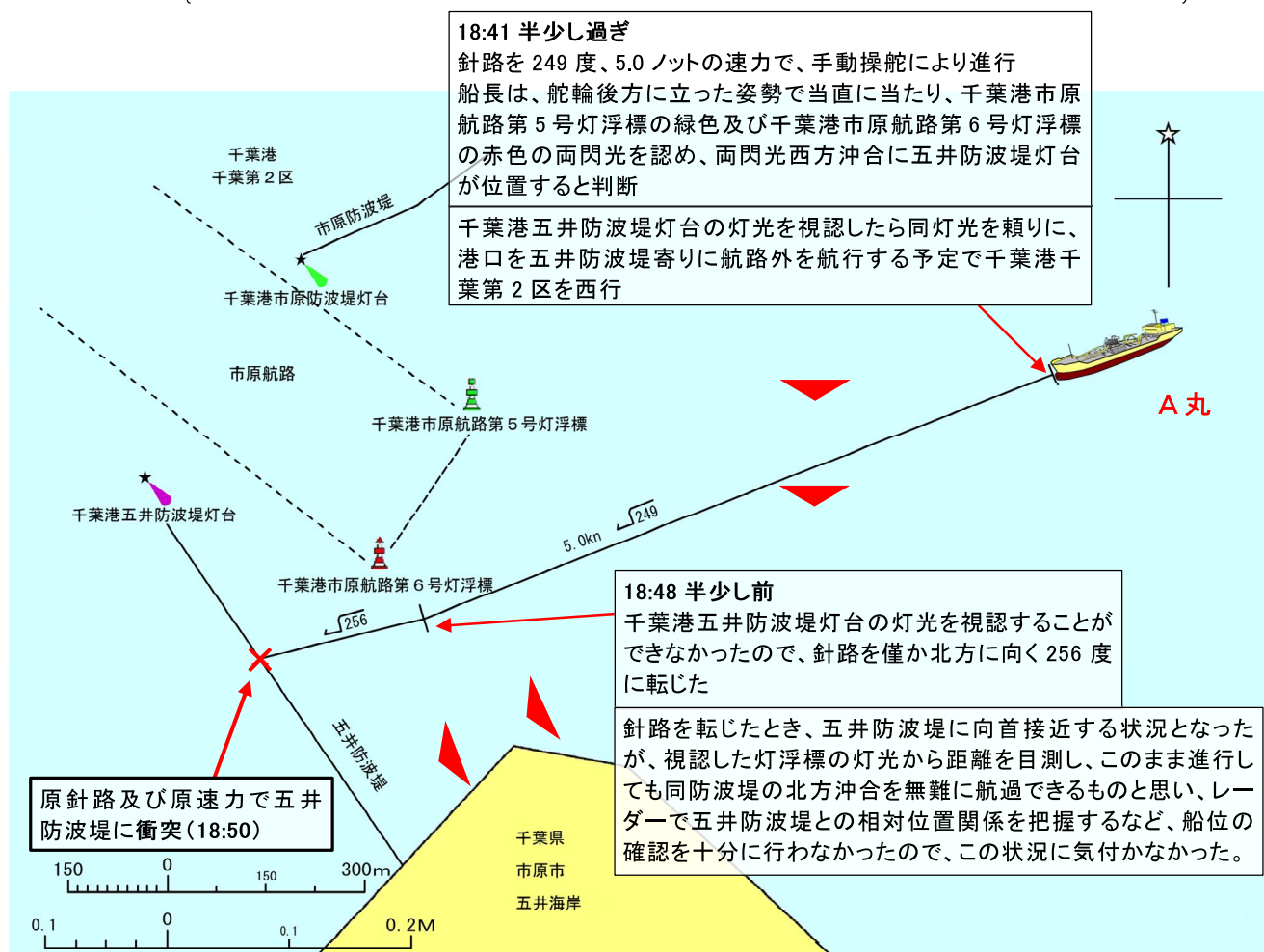
発生年月日時刻場所：令和3年9月27日 18時50分 千葉港千葉第2区

気象海象：晴れ 風力3 北東風 ほぼ高潮時 視界良好

原因

本件防波堤衝突は、夜間、千葉港千葉第2区において、出航する際、船位の確認が不十分で、五井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。

A丸は、重油を千葉港千葉第1区及び同第2区で他船へ給油を行ったのち、帰途に就いた。



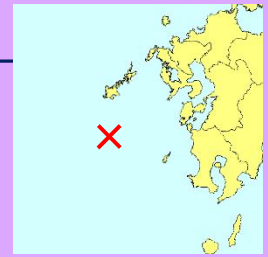
教訓

夜間、航行する際は目視に加え、航海計器（レーダー）を活用して船位の確認を十分に行うこと。

－漁船－

漁船A丸 沈没事件

海上強風警報が発表された状況下、荒天準備が不十分なまま航行中、甲板上に打ち込んだ海水が船内に流入し、浮力を喪失して沈没した事例



漁船A丸 船長：業務停止1か月

340トン（乗組員8人）

東シナ海東部の漁場 → 長崎県浜串漁港

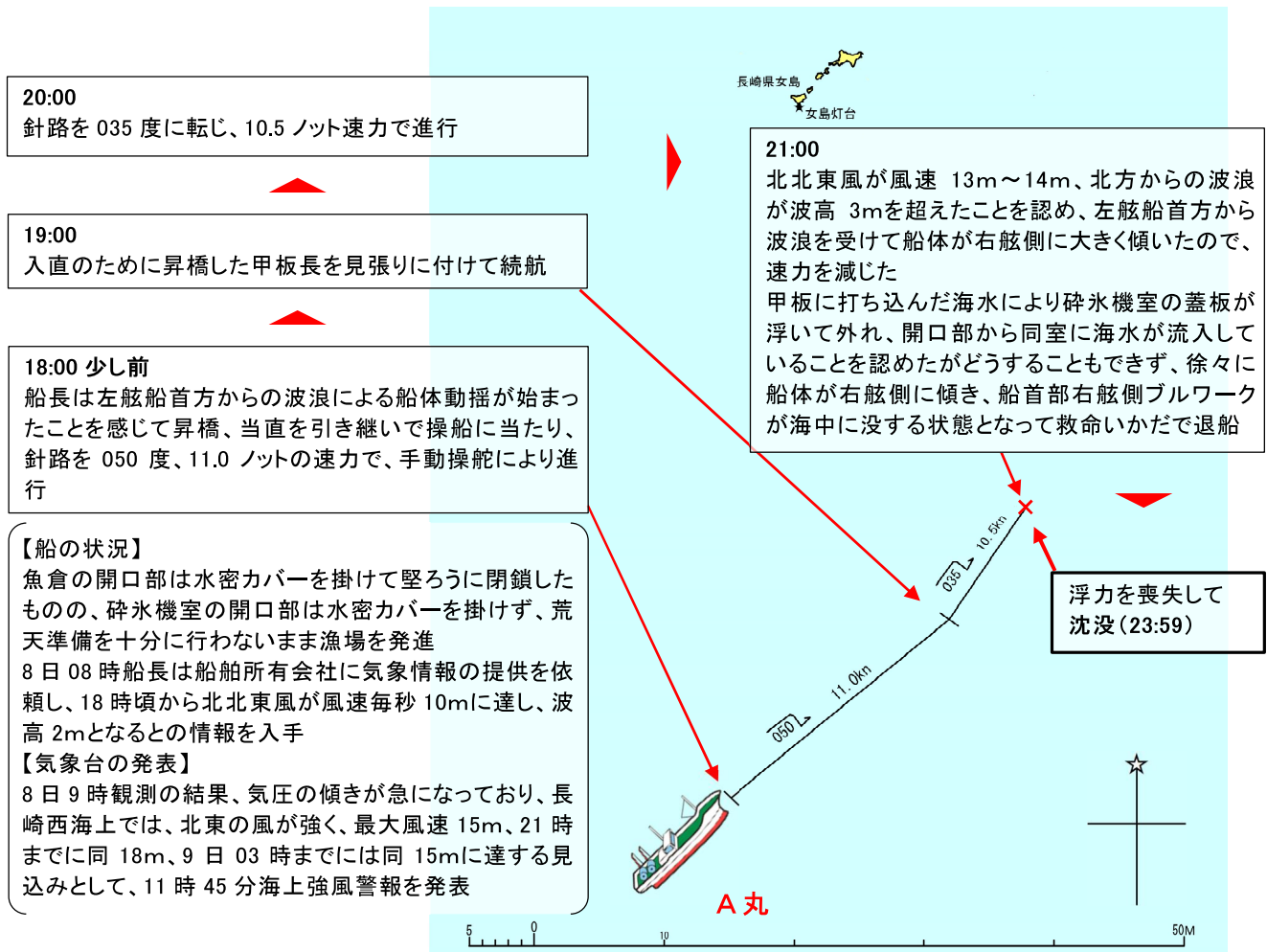
廃船処理、乗組員1人が負傷

発生年月日時刻場所：平成30年5月8日 23時59分 長崎県女島南方沖合

気象海象：曇り 風力6 北北東風 上げ潮の初期 視界良好

原因

本件沈没は、夜間、女島南方沖合において、長崎西海上に海上強風警報が発表された状況下、漁獲物を満載状態で三重式見港に向け航行中、荒天準備が不十分で、甲板上に打ち込んだ海水により砕氷機室の蓋板が浮いて外れ、開口部から同室に海水が流入して船首トリムとなり、甲板上に打ち込んだ海水が船首部上甲板の右舷側に滞留し、浮力を喪失したことによって発生したものである。

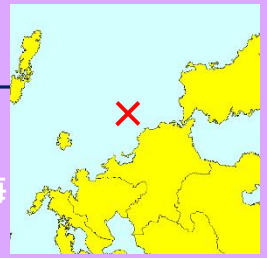


教訓 海上強風警報が発表され、風波が増勢している状況下での航行が予想される場合、甲板上に打ち込んだ海水が船内に流入することのないように開口部全てを水密かつ堅ろうに閉鎖するなど、荒天準備を十分に行うこと。

－遊漁船－

遊漁船A丸 釣客死亡事件

船体が横揺れした際に、クーラーボックスに腰掛けていた釣り客が海中転落した事例



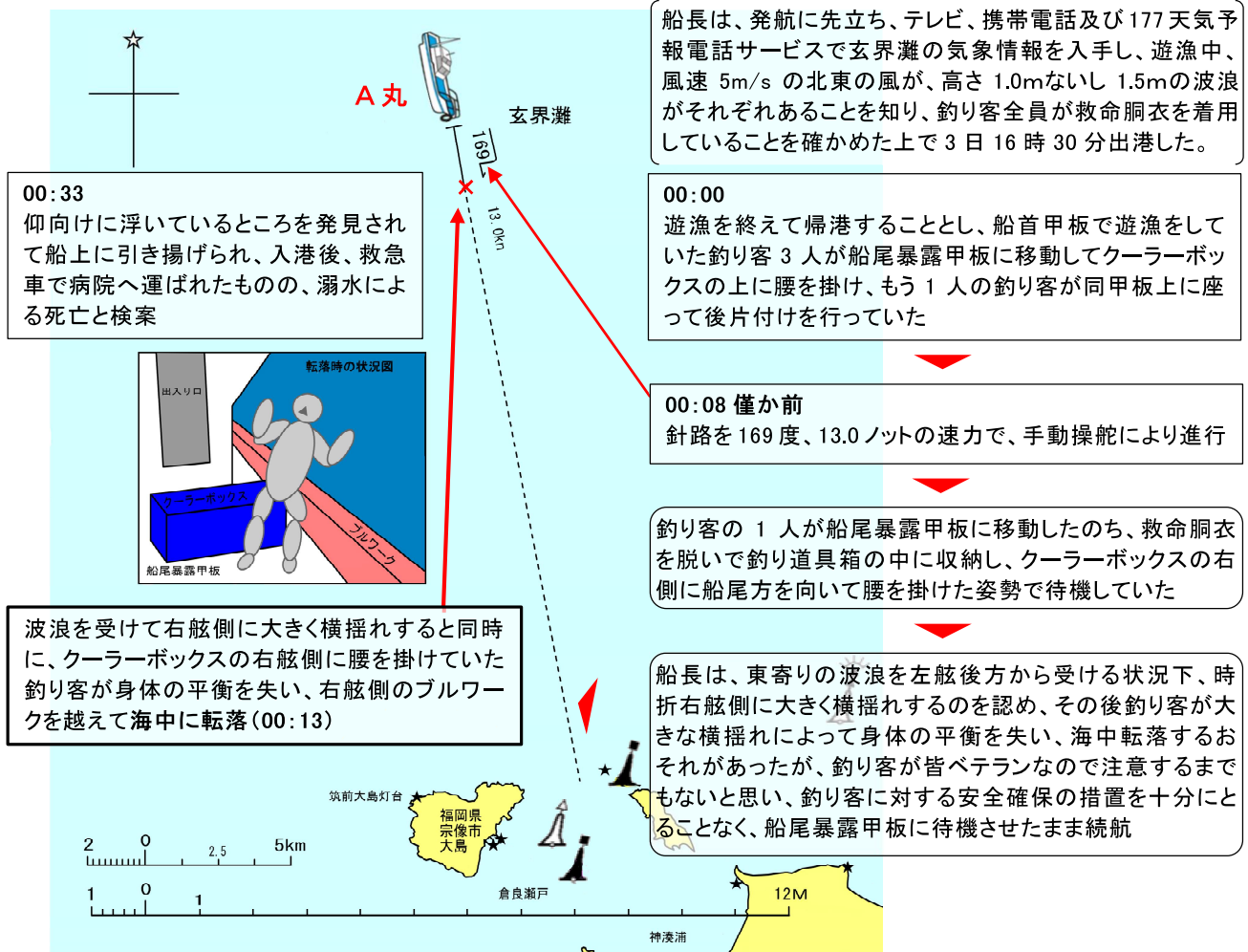
遊漁船A丸 船長：業務停止1か月

7.3トン（乗組員1人、釣り客4人）
福岡県大島北方約12海里の釣り場から帰航中（同県神湊漁港）
釣り客1人が海中に転落し、溺死による死亡

発生年月日時刻場所：平成30年10月4日 00時13分 同県大島北方沖合
気象海象：晴れ 風力1 北東風 波高約1.5mの東寄りの波浪 視界良好

原因

本件釣客死亡は、夜間、大島北方沖合において、東寄りの波浪を左舷後方から受ける状況下、神湊漁港に向けて帰航する際、釣り客に対する安全確保の措置が不十分で、波浪を受けて右舷側に大きく横揺れすると同時に、クーラーボックスの右舷側に腰を掛けていた釣り客が身体の平衡を失い、海中に転落したことによって発生したものである。



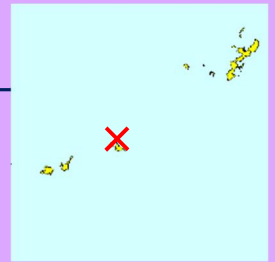
教訓

波浪を受け船体が大きく横揺れするのを認めた場合、釣り客を暴露甲板から船室に移動させるなど、釣り客に対する安全確保の措置を十分にとること。

－モーターボート－

モーターボートA丸 乗揚事件

ふだんから航行している海域で、船位の確認を十分に行わないまま
乗り揚げた事例



モーターボートA丸 船長：業務停止 1 か月

2.7 トン（乗組員 1 人、同乗者 1 人）
鹿児島県面縄港 → 沖縄県荷川取漁港
プロペラ翼及び舵板に曲損並びに船底外板に破口を伴う擦過傷

発生年月日時時刻場所：令和 3 年 5 月 23 日 20 時 00 分 沖縄県池間島西方沖合
気象海象：曇り 風力 3 南風 下げ潮の中央期

原因

本件乗揚は、夜間、池間島西方沖合において、荷川取漁港に向かって航行する際、船位の確認が不十分で、池間島さんご礁に向首進行したことによって発生したものである。

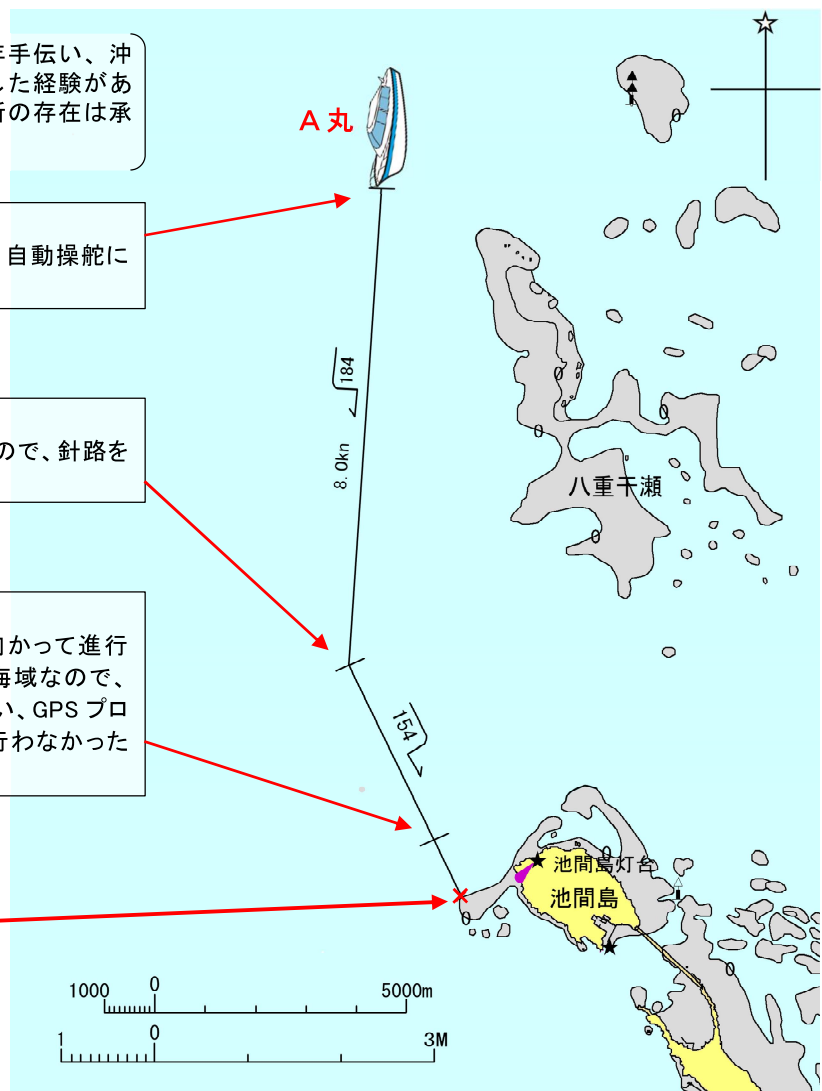
（船長は、家業である一本釣り漁等を長年手伝い、沖縄県宮古島及び池間島周辺海域を航行した経験があり、同海域に拡張するさんご礁等の浅所の存在は承知していた

19:01
針路を 184 度に定め、8.0 ノットの速力で、自動操舵により進行

19:39 半僅か過ぎ
船首方に停泊灯を表示した船舶を認めたので、針路を 154 度に転じて続航

19:55
池間島西方沖合に拡張するさんご礁に向かって進行する状況であったが、平素航行している海域なので、GPS プロッターで確認する必要もないと思い、GPS プロッターを見るなど、船位の確認を十分に行わなかったため、この状況に気付かなかった

原針路及び原速力で乗揚(20:00)

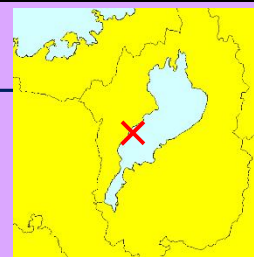


教訓 平素から航行している海域であっても、過信せず、GPS プロッターを見るなど、船位の確認を十分に行うこと。

－水上オートバイ－

水上オートバイ A 丸 被引浮体搭乗者負傷事件

水上オートバイで浮体をえい航中に浮体から搭乗者が落水して負傷した事例



水上オートバイ A 丸

船長：業務停止 1 か月

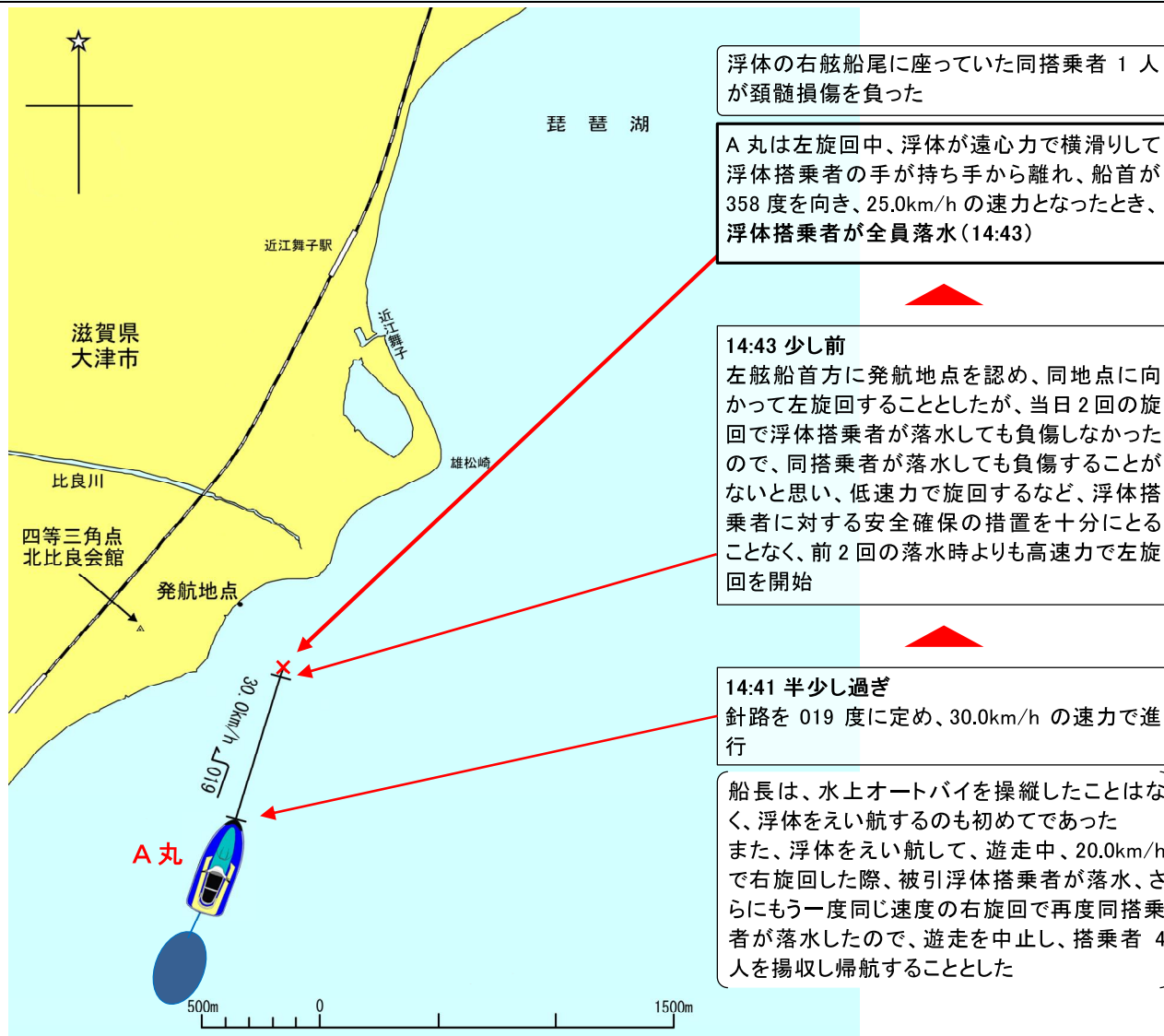
0.1 トン（乗組員 1 人、同乗者 1 人、浮体搭乗者 4 人）
滋賀県大津市比良川河口南方の砂浜 → 比良川河口沖合
浮体搭乗者 1 人が負傷

発生年月日時刻場所：令和 2 年 8 月 19 日 14 時 43 分 滋賀県琵琶湖中西部

気象海象：晴れ 風力 2 東風 視界良好

原因

本件浮体搭乗者負傷は、琵琶湖中西部において、浮体をえい航して航行する際、同搭乗者に対する安全確保の措置が不十分で、左旋回中、浮体搭乗者が落水したことによって発生したものである。



教訓

水上オートバイで浮体をえい航する場合は、過大な速力となって浮体が遠心力で横滑りしないよう、減速するなど同搭乗者に対する安全確保の措置を十分にとること。