

裁決の状況と原因

1 裁決の状況

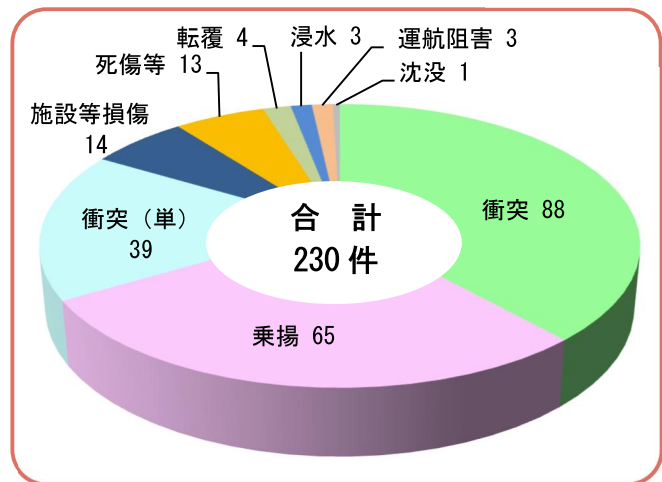
(1) 海難種類別裁決件数

令和6年には、230件の裁決が言い渡されました。

海難種類別では、衝突が88件と最も多く、全件数の38.3%を占めており、以下、乗揚げが65件(28.3%)、衝突(単)が39件(17.0%)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

令和6年の裁決の対象となった船舶は331隻となっており、船種別では、漁船が117隻と最も多く、全体の35.3%を占め、次いでプレジャーボートが75隻(22.7%)となっています。

海難種類別では、衝突が179隻と最も多く、全体の54.1%を占め、次いで乗揚げが69隻(20.8%)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)	乗揚げ	沈没	転覆	浸水	死傷等	施設等損傷	安全・運航阻害	合計
旅客船		6	4			2	1			13
貨物船	21	10	18					2		51
油送船	4							2		6
漁船	79	9	20	1	1	1	4	2		117
引船	2		3				1	2		8
押船	1	3	1							5
作業船	4		1					2		7
遊漁船	20	6	4				2			32
瀬渡船							1			1
プレジャーボート	43	5	12		3		4	5	3	75
交通船			1				1			2
公用船	3	1	2					1		7
非自航船	2	2	3							7
合 計	179	42	69	1	4	3	14	16	3	331

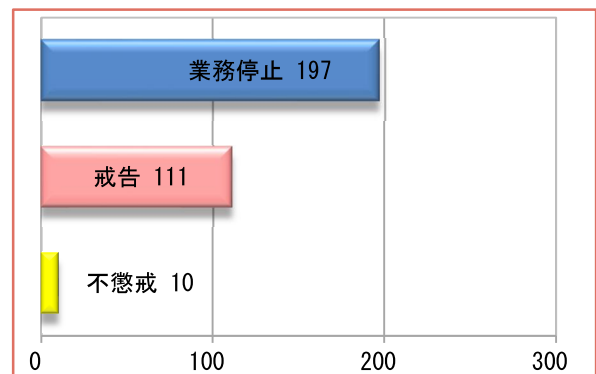
(3) 免許種類別懲戒等の状況

① 懲戒等の状況

令和6年に言い渡された230件の裁決のうち、受審人は318人で、受審人に対する懲戒等は、業務停止が197人(61.9%)、戒告が111人(34.9%)、不懲戒^(※1)が10人(3.1%)となっています。なお免許取消及び懲戒免除^(※2)はありませんでした。

懲戒等の状況

(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164人と最も多く、全体の51.6%を占め、次いで二級小型船舶操縦士が62人(19.5%)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。

免許種類別懲戒等の状況

(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			2	2			4
	二級			1	1			2
	三級			13	6	2		21
	四級			25	13	5		43
	五級			10	3			13
	六級			5	2			7
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			105	57	2		164
	二級			35	26	1		62
	特殊			1				1
水先人	一級							0
	二級							0
	三級				1			1
締約国資格受有者								0
合計			0	197	111	10	0	318

※ 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証明書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 裁決における原因と航法

(1) 原因総数

令和6年に言い渡された230件331隻に対する裁決のうち、原因とならなかった船舶20隻を除く311隻の原因総数は、合計402件となっています。

(2) 原因分類別

原因総数402件を原因別に分類すると、「見張り不十分」が140件と最も多く、原因総数の34.8%を占め、次いで「信号不履行」が77件（19.2%）、「船位不確認」が56件（13.9%）、「居眠り」が29件（7.2%）、「航法不遵守」が25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。）

(3) 衝突海難における「航法」の判断

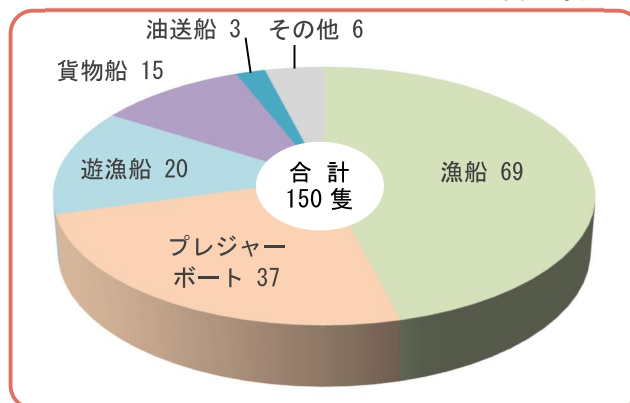
ここでは、裁決件数が多い衝突事件における海難関係船舶に適用された航法を取り上げ、その船種別、適用法令別にみた海難発生状況と、裁決から導き出される海難発生防止の教訓として航法別に5事例を紹介します。続いて、(4)「船種別による海難の原因分類」において、原因分類別で上位の「見張り不十分」や「船位不確認」などを紹介します。

① 船種別

「航法」が判断された裁決は80件あり、船種別では、漁船が69隻（46.0%）と最も多く、次いでプレジャーボートが37隻（24.7%）、遊漁船が20隻（13.3%）、貨物船が15隻（10.0%）などとなっています。

航法が判断された船種別隻数

（単位：隻）



② 適用法令別

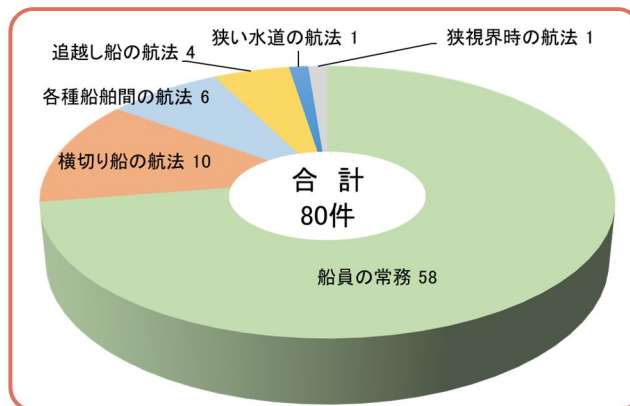
「航法」が判断された裁決80件のうち、海上衝突予防法が適用されたものが79件、港則法が1件となっています。

海上衝突予防法が適用された航法別の状況

（単位：件）

③ 海上衝突予防法の適用

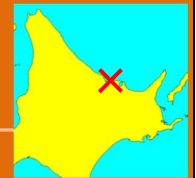
海上衝突予防法が適用された裁決79件のうち1件については2つの航法が示され、適用別にみると、「船員の常務」が58件（72.5%）で最も多く、次いで「横切り船の航法」が10件（12.5%）、「各種船舶間の航法」が6件（7.5%）などとなっています。



事例 1 狭い水道等の航法

(海上衝突予防法第9条)

漁船A丸 漁船B丸 衝突事件



A丸が養殖区画内の通路を右側端に寄らずに航行して衝突した事例

漁船A丸 船長：業務停止1か月 6.2トン（乗組員5人） 北海道栄浦漁港東方の定係地 → 同漁港西方の養殖施設 左舷船首部外板に擦過傷等	漁船B丸 船長：戒告 4.4トン（乗組員2人） 栄浦漁港西方の養殖施設 → 同漁港 左舷船首部外板、操舵室に圧壊等、乗組員1人が負傷
---	---

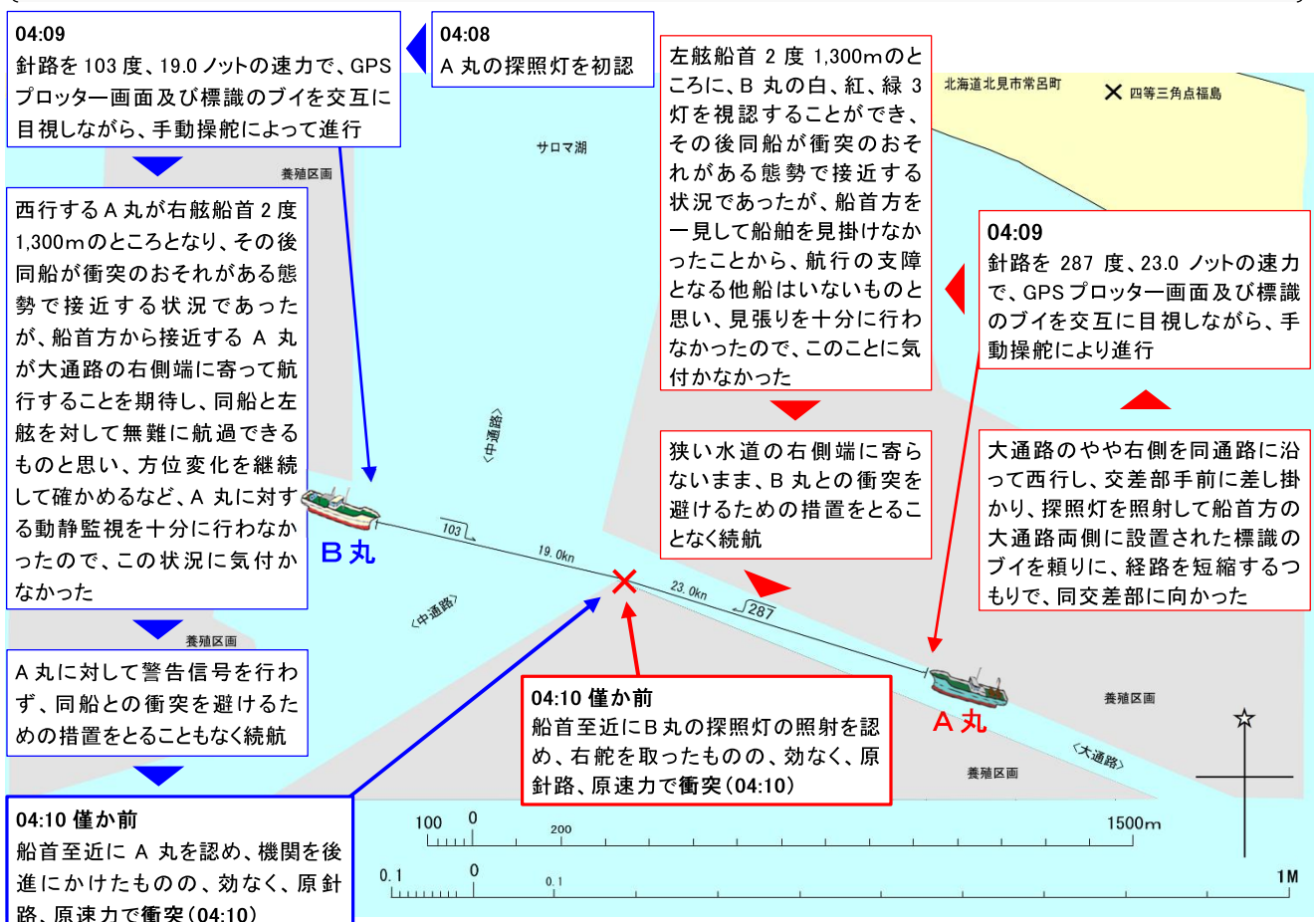
発生年月日時時刻場所：令和5年4月13日 04時10分 北海道サロマ湖

気象海象：晴れ 風力1 南風 上げ潮の末期 視界良好

原因

本件衝突は、夜間、サロマ湖において、大通路を養殖施設に向けて西行するA丸が、同通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、大通路を栄浦漁港に向けて東行する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措置をとらなかったことも一因をなすものである。

サロマ湖は、北海道の北東部に位置し、そのほぼ全域がほたて貝及びかき養殖区域に設定され、同区域は20以上の区画に分割されている
また、各養殖区画間には水路が設けられ、南北に走る「中通路」と呼称される水路との交差部を挟み、同交差部で北方に僅かに屈曲し、ほぼ東西方向長さ約2海里、幅50mないし70mの「大通路」と呼称される水路で、狭い水道等となっていた



教訓

狭い水道等を航行する際は、その右側端に沿って航行し、周囲の見張りを十分に行うこと。

右側端に沿って航行している船舶も、他船が右側端に寄って航行することを期待せず、衝突のおそれの有無を判断できるよう、動静監視を十分に行うこと。

事例 2 追越し船の航法

(海上衝突予防法第 13 条)

漁船 A 丸 漁船 B 丸 衝突事件

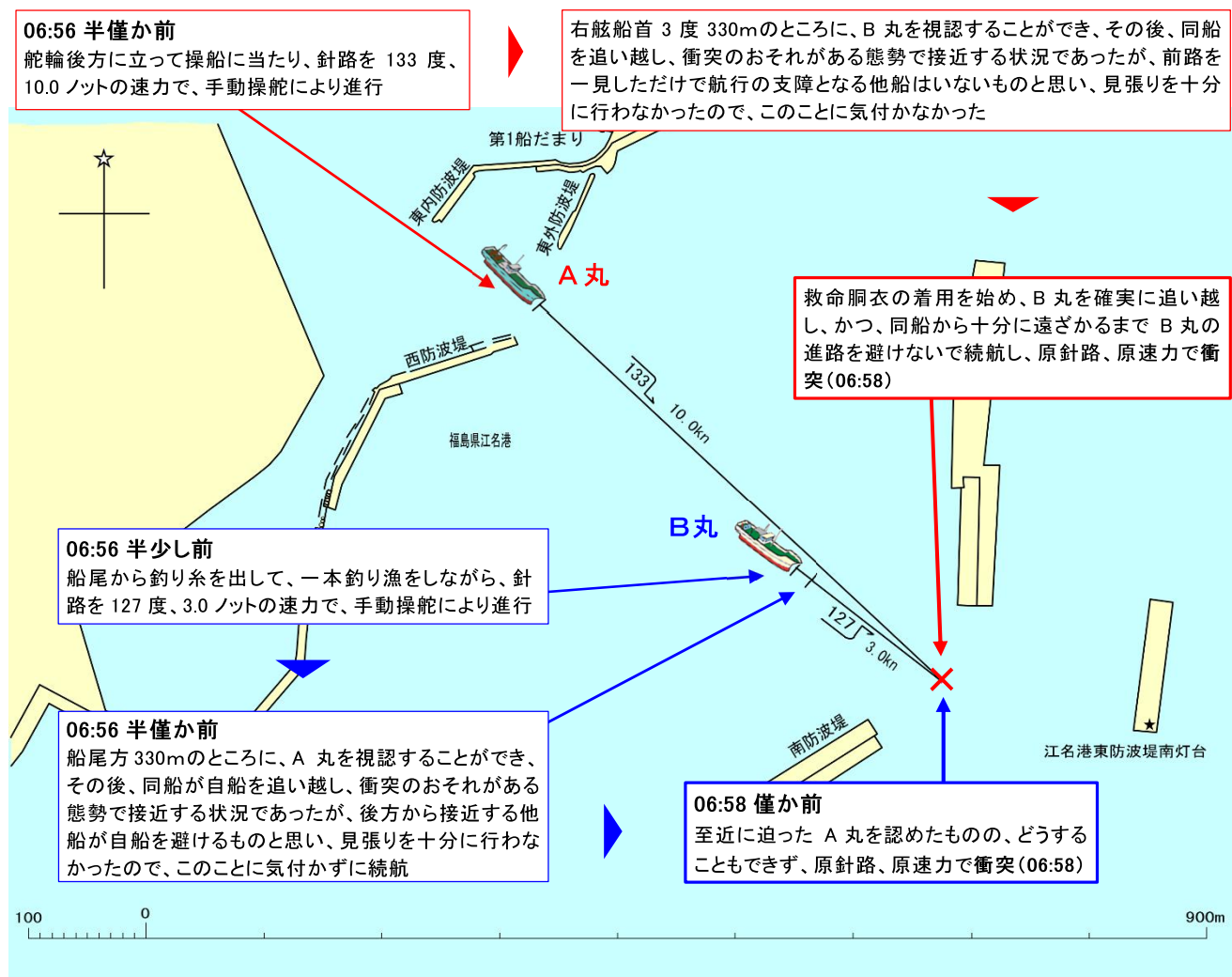
A 丸が B 丸を追い越す際、B 丸から十分に遠ざかるまでその進路を避けずに航行して衝突した事例



漁船 A 丸 船長：業務停止 1 か月 1.1 トン（乗組員 2 人） 福島県江名港の第 1 船だまり → 同県塩屋埼東方沖合の漁場 船首部外板に凹損	漁船 B 丸 船長：戒告 1.1 トン（乗組員 1 人） 江名港の第 1 船だまり → 同港南防波堤周辺の漁場 左舷船首部外板に擦過傷、乗組員 1 人が負傷
発生年月日時刻場所：令和 4 年 12 月 17 日 06 時 58 分 江名港 気象海象：曇り 風力 2 北北東風 上げ潮の中央期 視界良好	

原因

本件衝突は、江名港において、B 丸を追い越す A 丸が、見張り不十分で、B 丸を確実に追い越し、かつ、同船から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

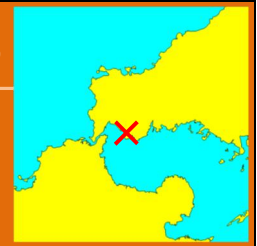
周囲の他船を見落とすことのないよう、見張りを十分に行うこと。
 追い越される側は後方の見張りも十分に行い、衝突のおそれがある態勢のまままで接近する他船があれば、避航を促す音響信号を行い、要すれば衝突を避ける協力動作をとること。

事例 3 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

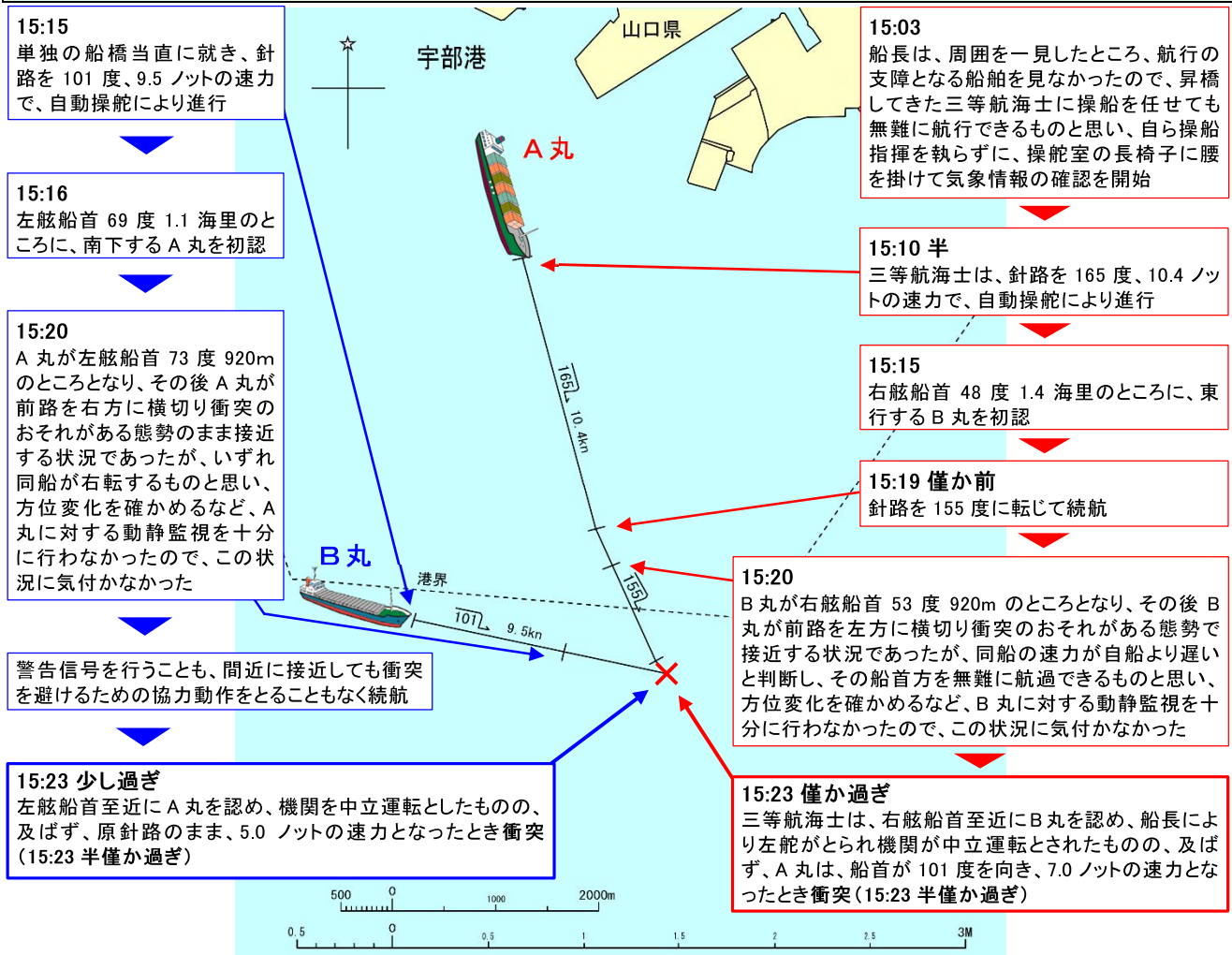
A 丸と B 丸が互いに進路を横切り衝突のおそれがある態勢で接近して衝突した事例



貨物船 A 丸 船長：戒告 三等航海士：業務停止 1 か月 499 トン（乗組員 5 人） 山口県宇部港芝中西岸壁 → 愛知県豊橋港 右舷中央部外板及びハンドレールに曲損	貨物船 B 丸 一等航海士：戒告 363 トン（乗組員 5 人） 関門港若松第 6 区 → 阪神港大阪第 3 区 左舷船首部外板に凹損を伴う擦過傷
発生年月日時刻場所：令和 5 年 3 月 17 日 15 時 23 分半僅か過ぎ 宇部港外 気象海象：晴れ 風力 2 南南東風 上げ潮の中央期 視界良好	

原因

本件衝突は、宇部港外において、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、前路を左方に横切る 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、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

自船の前路を横切る他船を認めた場合、衝突のおそれの有無を判断できるよう、方位変化を確かめるなど、動静監視を十分に行うこと。
船長は、港を出入するとき等は、自ら操船指揮をとること。

事例 4 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 衝突事件

航行中の A 丸と漁ろうに従事中の B 丸が衝突のおそれがある態勢のまま接近して衝突した事例



貨物船 A 丸	一等航海士：業務停止 1 か月	漁船 B 丸	船長：戒告
498 トン（乗組員 5 人） 山口県宇部港 → 阪神港神戸区 球状船首に擦過傷		4.95 トン（乗組員 1 人） 兵庫県郡家港 → 同港北西方沖合の漁場 右舷船尾部外板に破口	

発生年月日時刻場所：令和 4 年 12 月 21 日 07 時 43 分僅か前 播磨灘東部

気象海象：晴れ 風ほとんどなし 上げ潮の中央期 視界良好

原因

本件衝突は、播磨灘東部において、航行中の A 丸が、居眠り運航の防止措置が不十分で、漁ろうに従事している 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、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。

07:40 僅か前

A 丸が右舷船首 85 度 1,020m のところとなり、その後、同船が自船の進路を避けずに衝突のおそれがある態勢で接近する状況を確認したが、トロールにより漁ろうに従事していることを示す形象物を表示して操業する自船を A 丸が避けるものと思い、警告信号を行わず、間近に接近しても、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ずにえい網を続けた

07:38 僅か前

右舷正横 1,700m 付近に東行する A 丸を初認し、その動静を監視しながら続航

07:24 少し前

えい網状態で、針路を 146 度、3.0 ノットの速力で、手動操舵により進行

07:43 少し前

接近する A 丸に衝突の危険を感じ、同船を自船の船尾方に航過させようとして機関回転数を上げたものの、効なく、原針路、原速力のまま衝突(07:43 僅か前)

原針路、原速力のまま
衝突(07:43 僅か前)

07:40 僅か前

同じ姿勢を続けるうち、いつしか居眠りに陥り、B 丸が左舷船首 16 度 1,020m のところとなり、その後漁ろうに従事している同船に衝突のおそれがある態勢で接近する状況であったものの、居眠りに陥っていて、この状況に気付かなかった

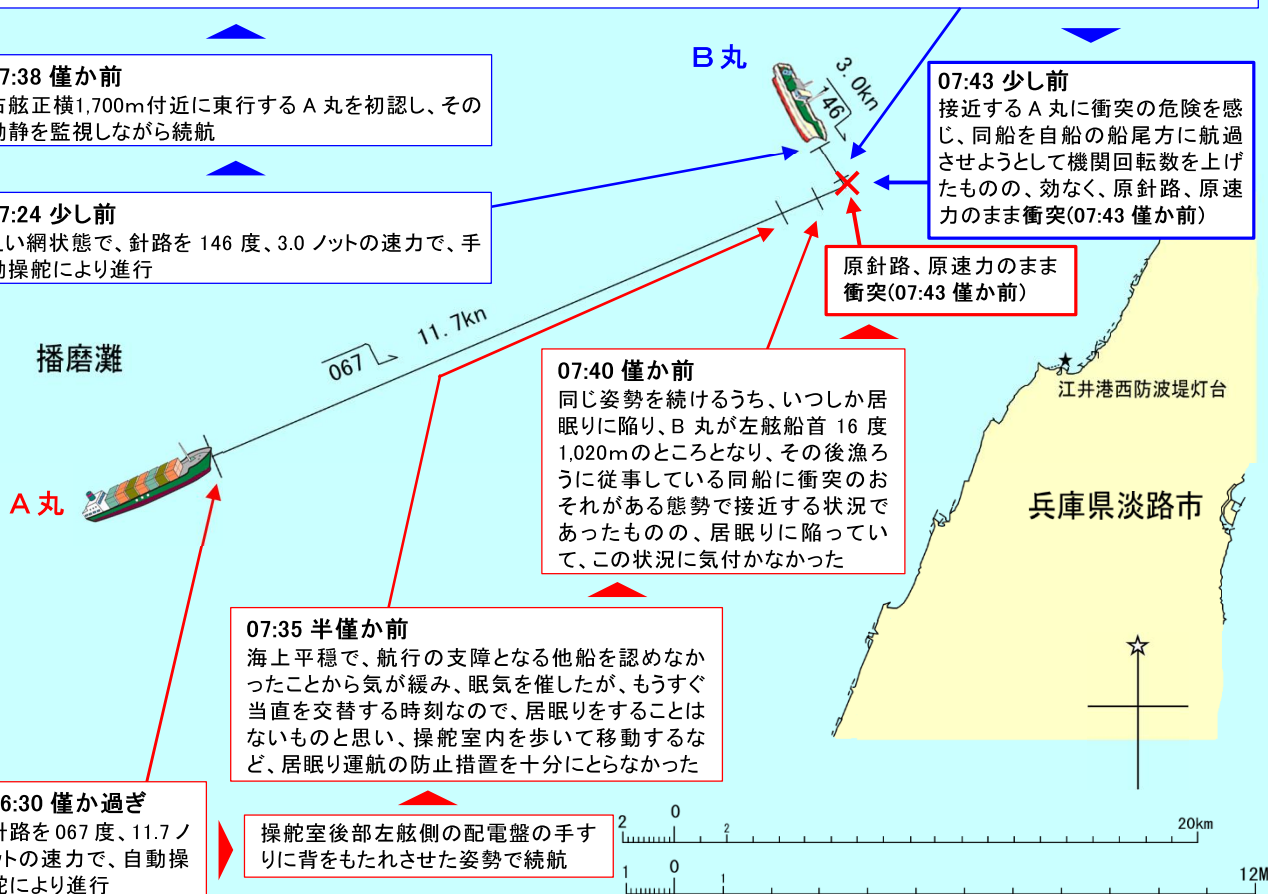
07:35 半僅か前

海上平穏で、航行の支障となる他船を認めなかったことから気が緩み、眠気を催したが、もうすぐ当直を交替する時刻なので、居眠りをするのではないものと思い、操舵室内を歩いて移動するなど、居眠り運航の防止措置を十分にとらなかった

06:30 僅か過ぎ

針路を 067 度、11.7 ノットの速力で、自動操舵により進行

操舵室後部左舷側の配電盤の手すりに背をもたれさせた姿勢で続航



教訓

眠気を催した場合、操舵室内を歩いて移動するなど、居眠り運航を防止するための措置を十分にとること。

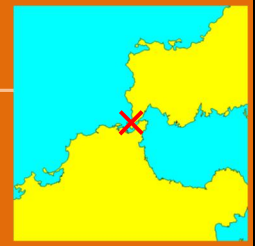
漁ろう中であっても、避航船が衝突を避けるために十分な動作をとっていることについて疑いがあるときは、警告信号を行い、間近に接近した場合は、行きあしを止めるなど、衝突を避けるための協力動作をとること。

事例 5 汽艇等の航法

(港則法第 18 条)

貨物船 A 丸 漁船 B 丸 衝突事件

関門港西山区において、漁船が貨物船の進路を避けずに航行し、衝突した事例



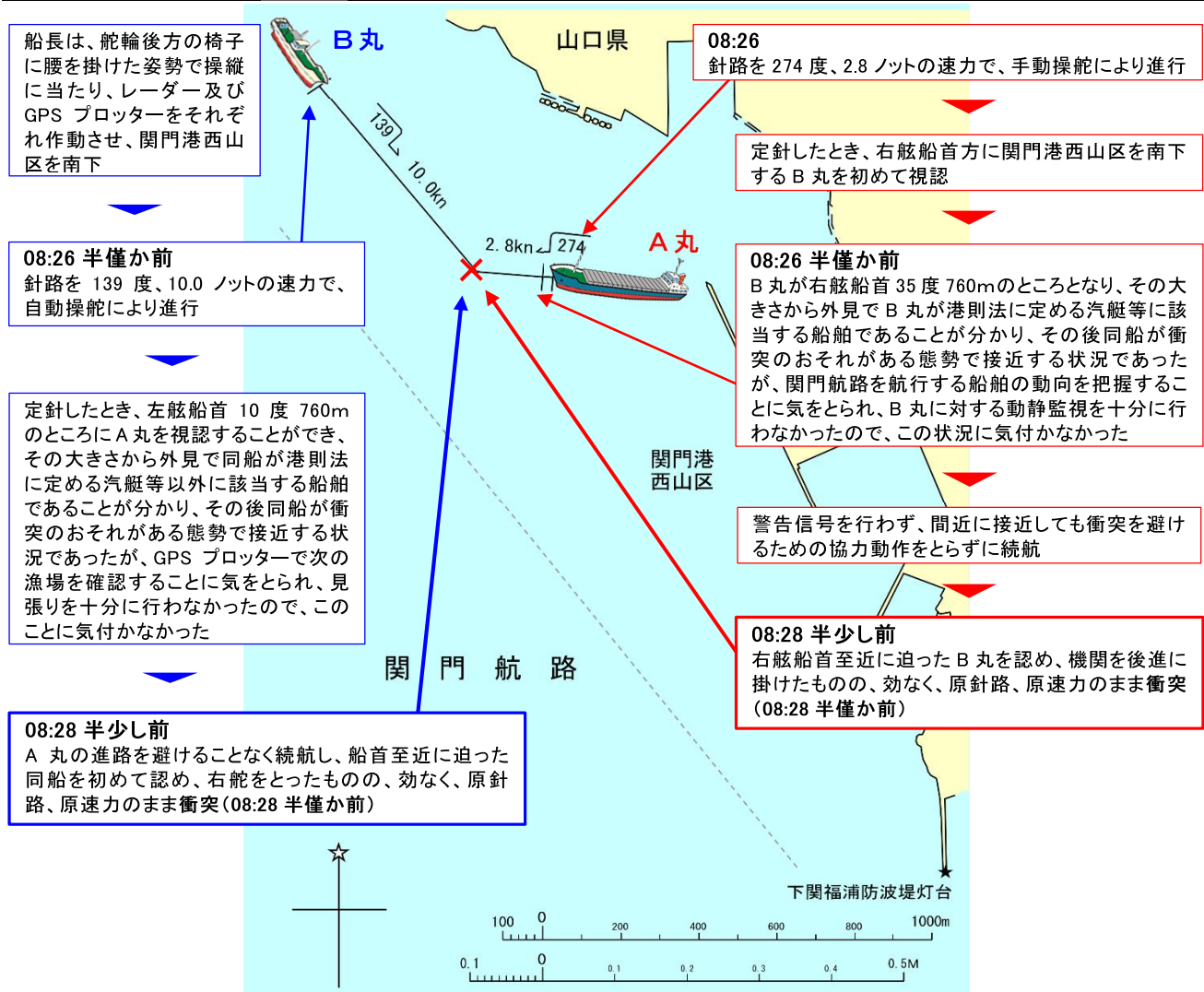
貨物船 A 丸	船長：戒告	漁船 B 丸	船長：業務停止 1 か月
499 トン（乗組員 5 人） 関門港西山区 → 同港若松区 球状船首に凹損		4.0 トン（乗組員 2 人） 関門港小倉区 → 同港門司区の漁場 左舷船首部外板に破口	

発生年月日時時刻場所：令和 4 年 9 月 3 日 08 時 28 分半僅か前 関門港西山区

気象海象：曇り 風力 2 東風 ほぼ低潮時 視界良好

原因

本件衝突は、関門港西山区において、汽艇等である B 丸が、見張り不十分で、汽艇等以外の船舶である 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、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

汽艇等に該当する船舶は、汽艇等以外の船舶の進路を避けることができるよう、見張りを十分に行うこと。

接近する船舶が汽艇等であっても、衝突のおそれの有無を判断できるよう、動静監視を十分に行うこと。

(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。

※ 旅客船を除く船種において、海難種類別の件数では「衝突」が最多。原因分類別では、貨物船、漁船、プレジャーボートなどにおいて「見張り不十分」が最多。旅客船は「船位不確認」が最多。

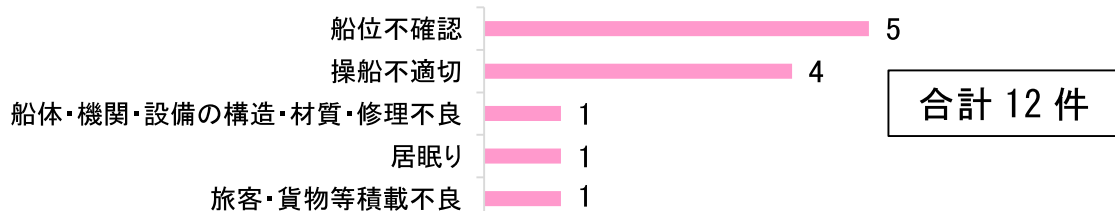
※ 裁決では1隻の船舶について複数の原因を示すことがあるので、船舶隻数と原因数が同数にならない場合があります。

※ 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5事例を紹介します。

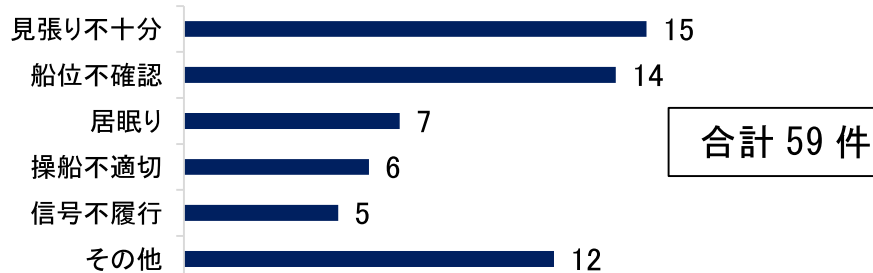
① 旅客船

旅客船の海難は13隻であり、このうち衝突（単）が6隻と最も多く、次いで乗揚げが4隻となっています。原因分類別では、合計12件の原因が示されており、「船位不確認」が5件（41.7%）、次いで「操船不適切」が4件（33.3%）、「船体・機関・設備の構造・材質・修理不良」、「居眠り」、「旅客・貨物等積載不良」が各1件（8.3%）となっています。



② 貨物船

貨物船の海難は51隻であり、このうち衝突が21隻と最も多く、次いで乗揚げが18隻となっています。原因分類別では、合計59件の原因が示されており、「見張り不十分」が最も多く15件（25.4%）、次いで「船位不確認」が14件（23.7%）、「居眠り」が7件（11.9%）、「操船不適切」が6件（10.2%）、「信号不履行」が5件（8.5%）などとなっています。



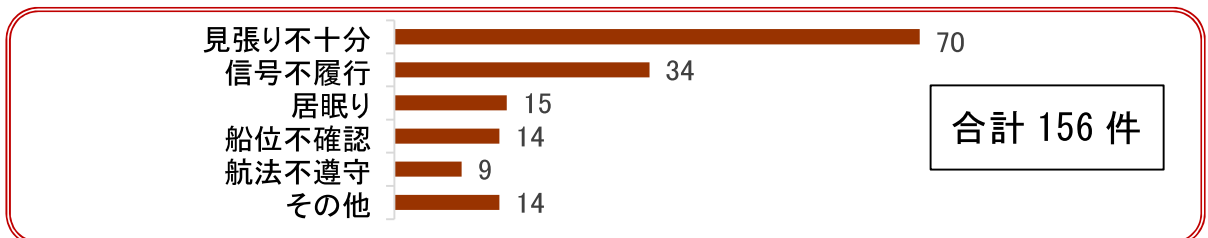
③ 油送船

油送船の海難は6隻であり、このうち衝突が4隻と最も多く、次いで施設等損傷が2隻となっています。原因分類別では、合計8件の原因が示されており、「水路調査不十分」、「見張り不十分」、「信号不履行」が各2件（25.0%）などとなっています。



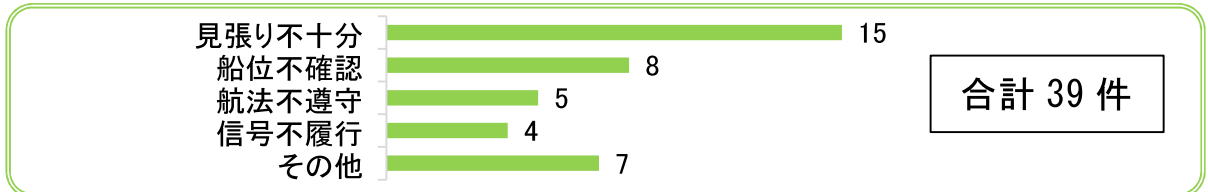
④ 漁船

漁船の海難は117隻であり、このうち衝突が79隻と最も多く、次いで乗揚が20隻となっています。原因分類別では、合計156件の原因が示されており、「見張り不十分」が最も多く70件（44.9%）、次いで「信号不履行」が34件（21.8%）、「居眠り」が15件（9.6%）、「船位不確認」が14件（9.0%）、「航法不遵守」が9件（5.8%）などとなっています。



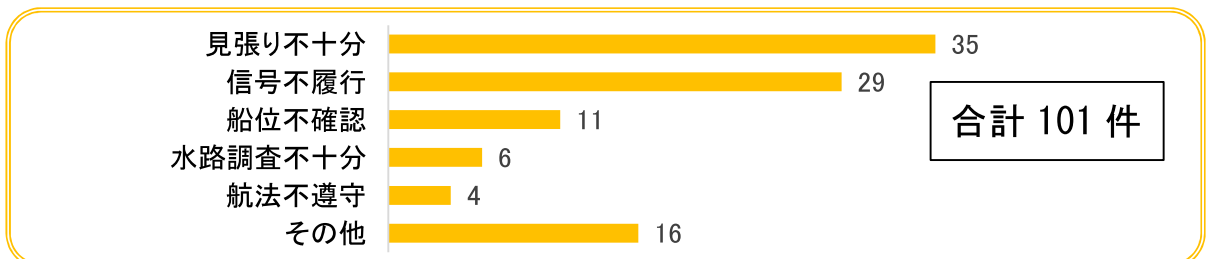
⑤ 遊漁船、瀬渡船

遊漁船、瀬渡船の海難は33隻であり、このうち衝突が20隻と最も多く、次いで衝突（単）が6隻となっています。原因分類別では、合計39件の原因が示されており、「見張り不十分」が最も多く15件（38.5%）、「船位不確認」が8件（20.5%）、「航法不遵守」が5件（12.8%）などとなっています。



⑥ プレジャーボート

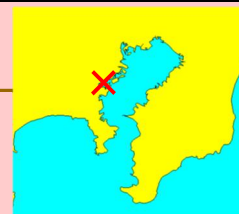
プレジャーボートの海難は75隻であり、このうち衝突が43隻と最も多く、次いで乗揚が12隻となっています。原因分類別では、合計101件の原因が示されており、「見張り不十分」が最も多く35件（34.7%）、次いで「信号不履行」が29件（28.7%）、「船位不確認」が11件（10.9%）などとなっています。



— 旅客船 —

旅客船 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



旅客船 A 丸 船長：業務停止 1 か月

18 トン（乗組員 2 人、旅客 11 人）

京浜運河 → 京浜港横浜第 1 区

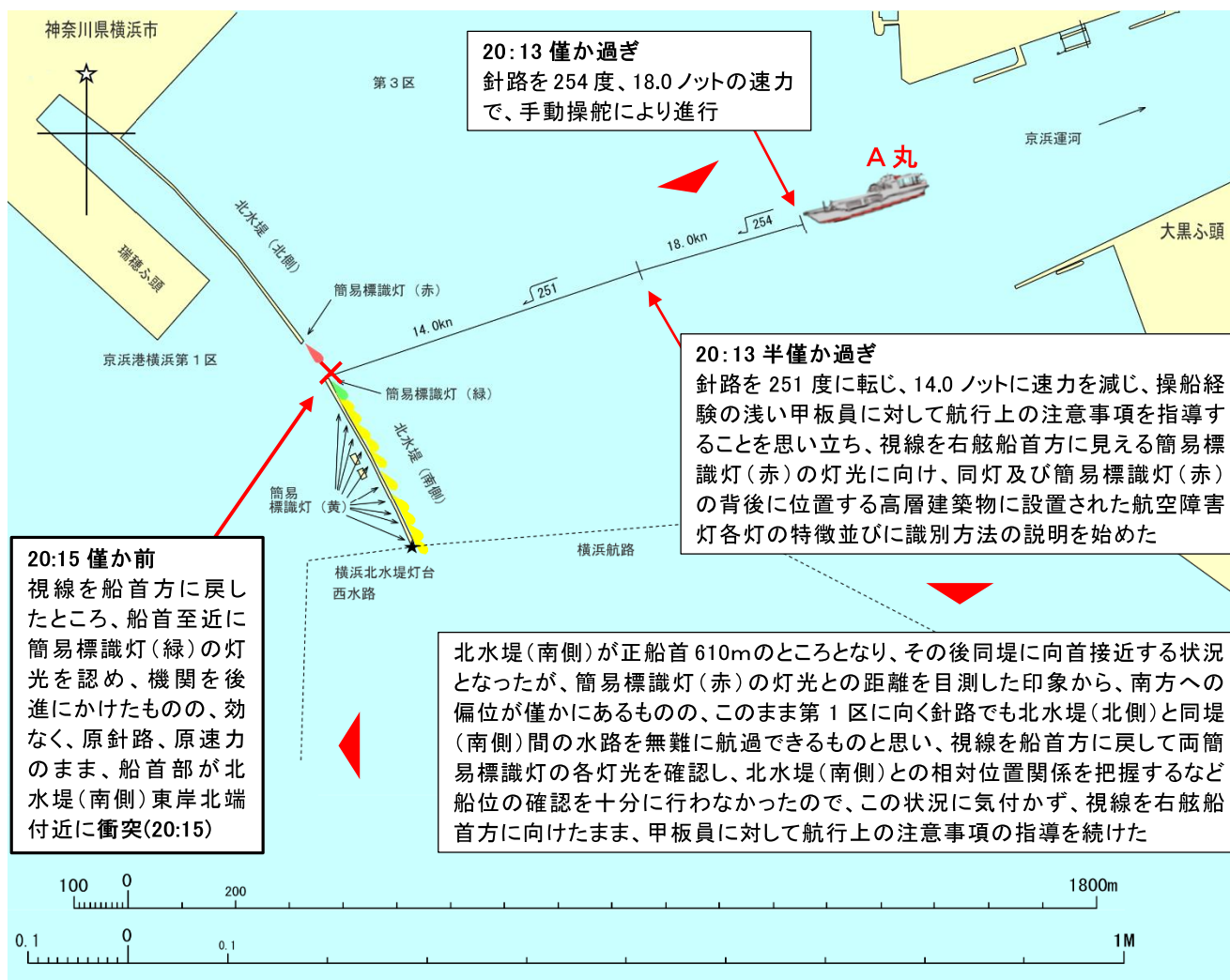
船首部外板に破口を伴う擦過傷等、防波堤（北水堤（南側））東岸北端付近の躯体上部に欠損を伴う擦過傷、乗組員 2 人、旅客 8 人が負傷

発生年月日時刻場所：令和 6 年 1 月 25 日 20 時 15 分 京浜港横浜区

気象海象：晴れ 風力 3 北北西風 下げ潮の中央期 視界良好

原因

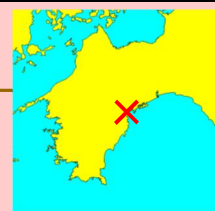
本件防波堤衝突は、夜間、京浜港横浜区において、北水堤（北側）と同堤（南側）間の水路を經由して第 1 区に向かう際、船位の確認が不十分で、北水堤（南側）に向首進行したことによって発生したものである。



教訓

防波堤等に接近している状況では、視線を船首方に向けて灯光等を確認し、相対位置を把握するなど、船位の確認を十分に行うこと。

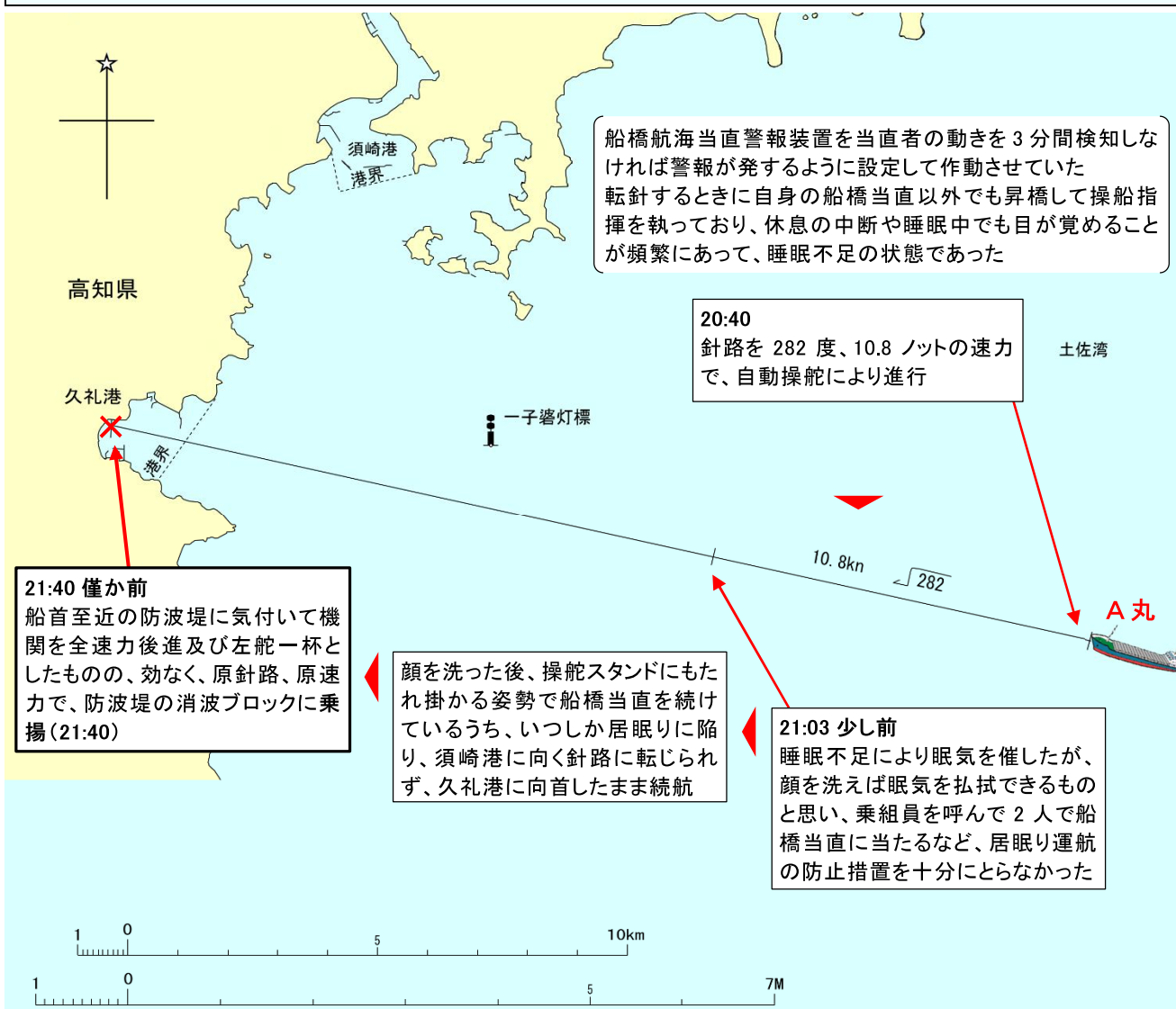
夜間において、目測や目視での見間違いを防ぐため、レーダーや GPS プロッターで防波堤との位置関係を把握すること。



498 トン（乗組員 5 人）
福島県小名浜港 → 高知県須崎港
球状船首に圧壊、船底に破口を伴う凹損等

気象海象：曇り 風力2 北西風 上げ潮の初期 視界良好

本件乗揚は、夜間、久礼港東方沖合において、須崎港に向け航行中、居眠り運航の防止措置が不十分で、久礼港に向首進出したことによって発生したものである。

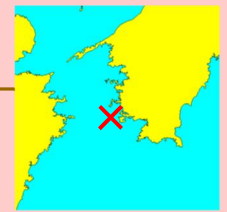


眠気を催した場合、居眠り運航に陥ることのないよう、十分に対応することが必要であり、状況次第では、他の乗組員を呼ぶなど、居眠り運航の防止措置を十分にとること。

－漁船－

漁船A丸 乗揚事件

水路調査が不十分で、浅所に乗り揚げた事例



漁船A丸 船長：業務停止1か月

199トン（乗組員4人）

宿毛湾の養殖施設 → 内泊養殖施設

右舷船首部船底外板に破口等を生じて沈没

発生年月日時刻場所：令和3年6月9日 10時45分 愛媛県鹿島東方沖合

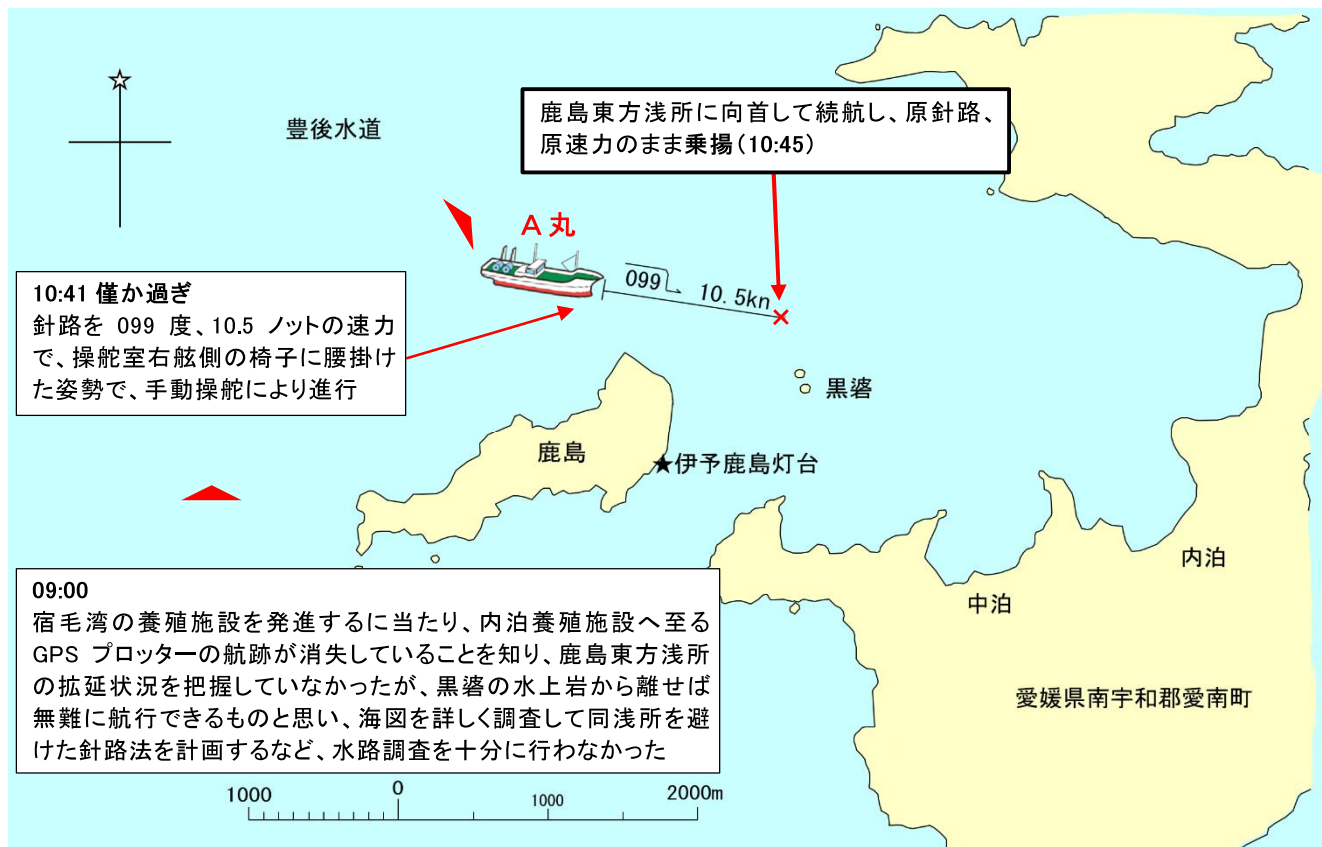
気象海象：晴れ 風力2 西風 下げ潮の末期 視界良好

原因

本件乗揚は、豊後水道において、内泊養殖施設に向けて宿毛湾の養殖施設を発進するに当たり、水路調査が不十分で、鹿島東方浅所に向首進行したことによって発生したものである。

鹿島東方沖合に位置し、愛媛県南宇和郡愛南町内泊沖合の湾内に設けられた養殖施設（以下「内泊養殖施設」という。）で、たびたび養殖魚を積み込んでおり、A丸に備えていた海図を参照し、黒簪の水上岩付近が浅所であることは認識していたものの、鹿島東方浅所の拡張状況を把握せず、鹿島東方沖合をGPSプロッターに残された航跡を頼りに航行していた

A丸に装備されていたレーダーをGPSプロッターの重量表示に設定すると、レーダー画面には、黒簪の水上岩とその周囲に赤色の点線が表示されるものの、拡大表示にしても鹿島東方浅所の区域は表示されなかった



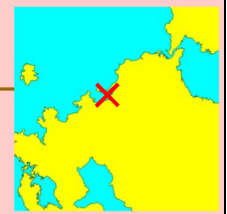
教訓

浅所を避ける針路法として利用していた過去の航跡が消失し、浅所の拡張状況を把握していない場合、海図を詳しく調査して浅所等を避けた針路法を計画するなど、航海前に水路調査を十分に行うこと。

－遊漁船－

遊漁船A丸 防波堤衝突事件

雑談に気をとられ、船位の確認が不十分で防波堤に衝突した事例



遊漁船A丸

船長：業務停止1か月

登録長10.12m（乗組員1人、釣り客6人）

福岡県博多港第1区の東浜ふ頭の船だまり → 同県小呂島周辺の釣り場

船首部船底外板に破口を伴う擦過傷、釣り客6人が負傷

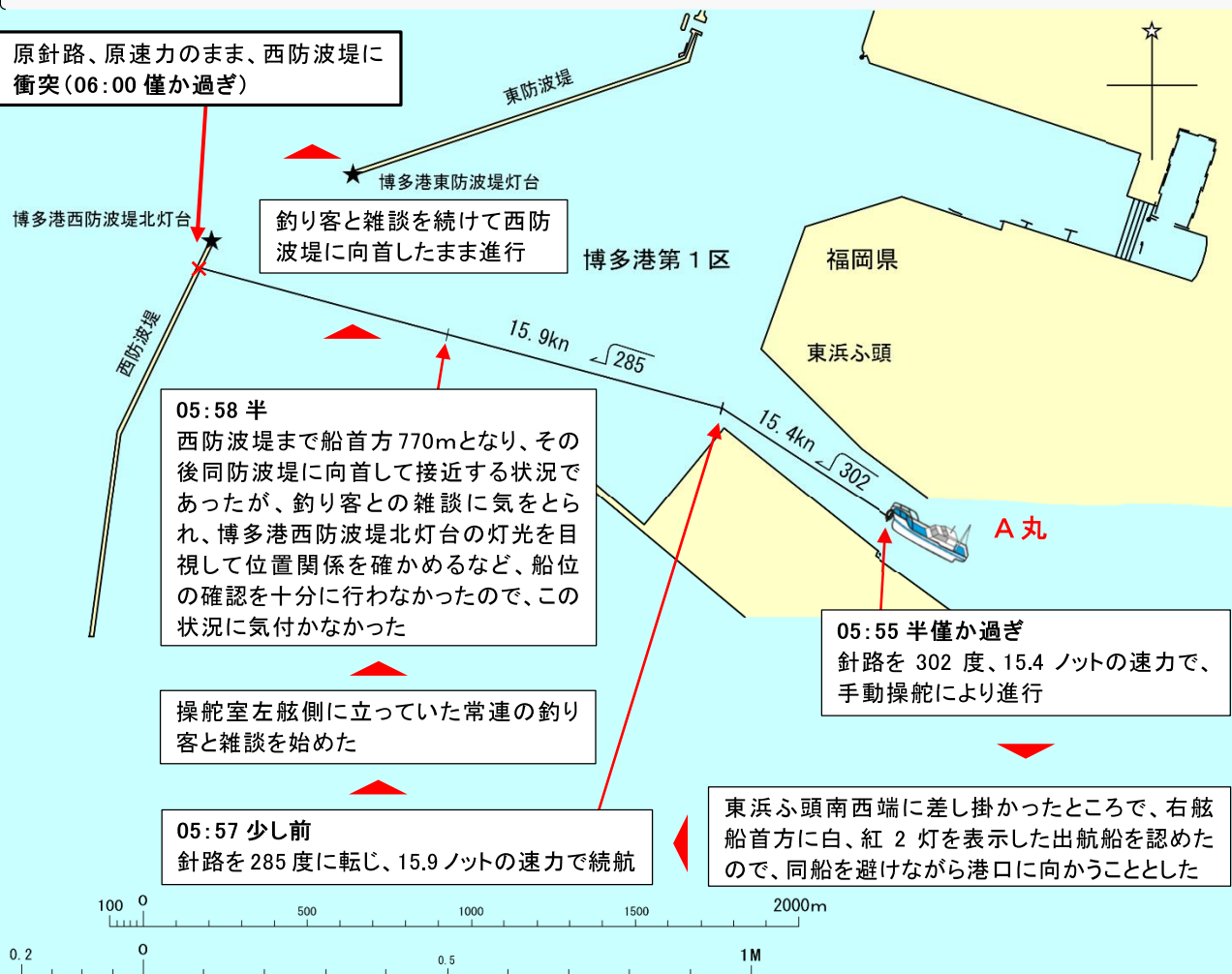
発生年月日時刻場所：令和4年11月20日 06時00分僅か過ぎ 博多港第1区

気象海象：晴れ 風力1 南南西風 上げ潮の末期 視界良好

原因

本件防波堤衝突は、夜間、博多港第1区において、港口に向けて航行する際、船位の確認が不十分で、西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。

博多港第1区は、北西部に築造された東防波堤と西防波堤との間が港口になっており、東防波堤西端部には緑色1閃光を3秒ごとに発する博多港東防波堤灯台が、西防波堤北端部には赤色1閃光を3秒ごとに発する博多港西防波堤北灯台がそれぞれ設置されていた



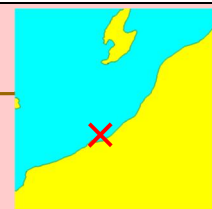
教訓

航行中は、釣り客との雑談に気をとられることなく、灯台の灯光を目視して位置関係を確認するなど、船位の確認を十分に行うこと。

－モーターボート－

モーターボートA丸 モーターボートB丸 衝突事件

両船の見張りが十分に行われず衝突した事例



モーターボートA丸

船長：業務停止1か月

登録長 5.75m（乗組員1人、友人1人）
新潟県直江津港の係留地 → 同港（帰港中）
船首に擦過傷

モーターボートB丸

船長：戒告

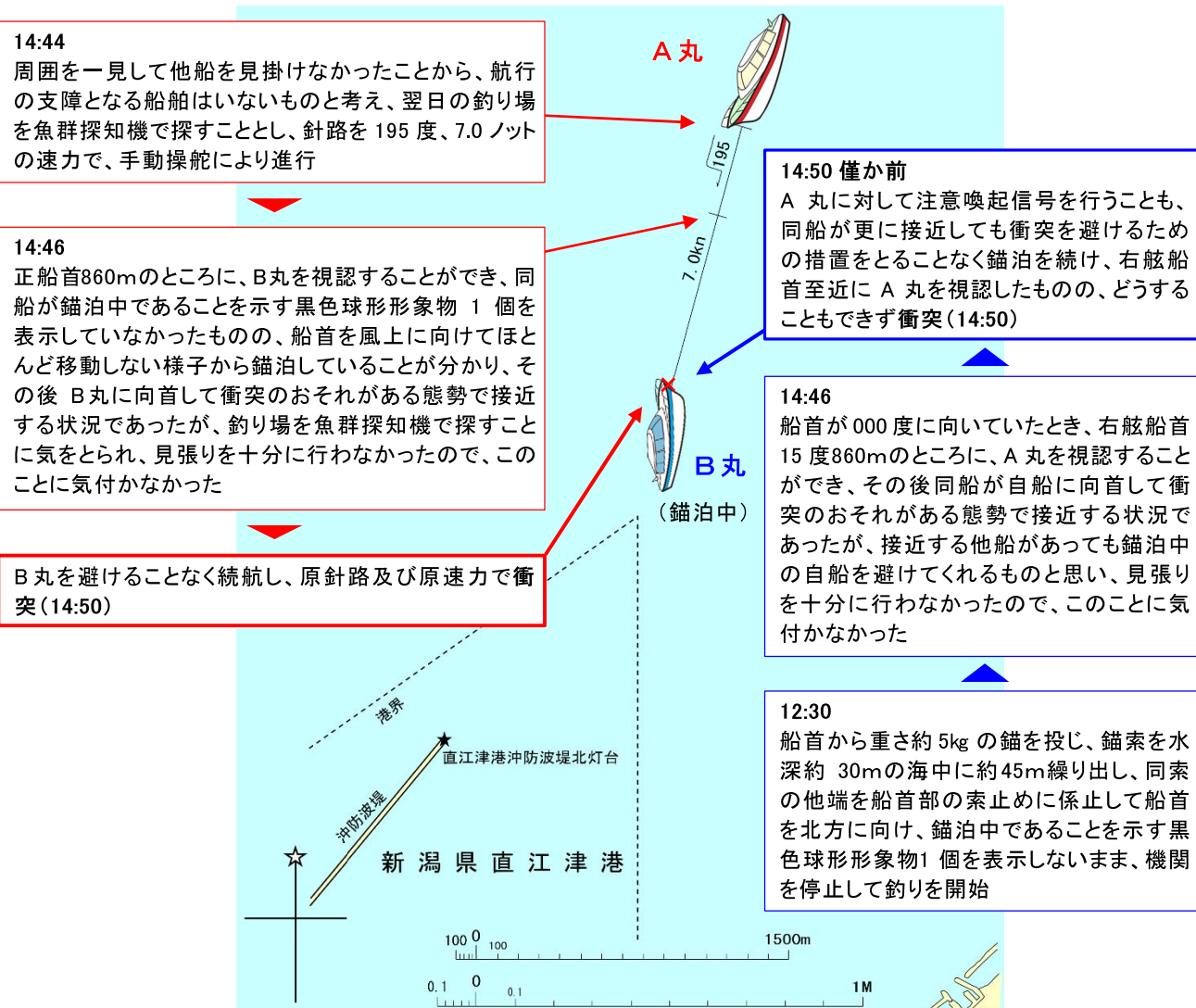
登録長 3.32m（乗組員1人、友人2人）
直江津港の砂場 → 同港北方沖合の釣り場
右舷船首部外板に亀裂等、友人2人が負傷

発生年月日時刻場所：令和4年5月24日 14時50分 直江津港北方沖合

気象海象：晴れ 風力3 北風 下げ潮の末期 視界良好

原因

本件衝突は、直江津港北方沖合において、航行中のA丸が、見張り不十分で、錨泊中のB丸を避けなかったことによって発生したが、B丸が、見張り不十分で、注意喚起信号を行わず、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

魚群探知機画面を見る場合でも、定期的に顔を上げて周囲の状況を確認するなど、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。

錨泊して釣りをを行っている間も、他船が避けてくれると思わず、周囲の見張りを十分に行うこと。