

用語の説明

海 難

海難審判法では、次のように定義している。

(海難の発生)

第2条 次の各号に該当する場合には、この法律による海難が発生したものとする。

- 1 船舶に損傷を生じたとき、又は船舶の運用に関連して船舶以外の施設に損傷を生じたとき。
- 2 船舶の構造、設備又は運用に関連して人に死傷を生じたとき。
- 3 船舶の安全又は運航が阻害されたとき。

すなわち、1号は「物の損傷」、2号は「人の損傷」、3号は「それ以外の海難」を規定している。

海難の種類（事件種類）

海難の態様は、多種多様であるが、海難の種類としては、次のように分類している。

衝突...船舶が、航行中又は停泊中の他の船舶と衝突又は接触し、いずれかの船舶に損傷を生じた場合をいう。

衝突（単）...船舶が、岸壁、栈橋、灯浮標等の施設に衝突又は接触し、船舶又は船舶と施設の双方に損傷を生じた場合をいう。

乗揚...船舶が、水面下の浅瀬、岩礁、沈船等に乗上げ又は底触し、喫水線下の船体に損傷を生じた場合をいう。

遭難...海難の原因、態様が複合していて他の海難の種類の一に分類できない場合、又は他の海難の種類の内いずれにも該当しない場合をいう。

施設損傷...船舶が船舶以外の施設と衝突又は接触し、船舶には損傷はないものの、当該施設に損傷を生じた場合をいう。

運航阻害...船舶には損傷がなかったが、燃料・清水の積み込み不足のために運航不能に陥った場合のように、船舶の通常の運航を妨げ、時間的経過に従って危険性が増大することが予想される場合をいう。

船舶の種類

旅客船.....定期旅客船、カーフェリー、連絡船等、主として旅客の運送に従事する船舶で、旅客定員が12人を超えるものをいう。

貨物船.....コンテナ船、自動車運搬船、砂利運搬船等、主として貨物の運送に従事する船舶をいう（油送船を除く）。

油送船.....原油タンカー、ナフサタンカー、LPG船等、油類（原油、石油精製品及びLPG等）の輸送に従事する船をいう。

漁船.....漁ろう船、さけ・ます母船、漁獲物運搬船等、漁船法第2条第1項第1号から第4号までに定める船舶をいう。

遊漁船.....遊漁船の適正化に関する法律（昭和63年12月23日法律第99号）第2号に定める遊漁船業の用に供する船舶のうち、瀬渡船を除いたものをいう。

また、同法第3条に定める遊漁船業の届出の有無、漁船登録の有無等にかかわらず、海難発生当時に遊漁船として使用されていたものをいう。

瀬渡船.....遊漁船の適正化に関する法律（昭和63年12月23日法律第99号）第2号に定める遊漁船業の用に供する船舶のうち、専ら釣り客を乗せ、磯等の釣りに案内する船舶をいう。

プレジャーボート.....海洋性レジャーに使用される船舟類で、一般に娯楽、スポーツの用に供する船舶をいう。

その他の船種としては、引船、押船などがある。

海難事例一覧

第2編 1 GPSの性能の理解不十分

1.1 GPSプロッターの地形図の理解不十分

- 事例 - 1 漁船が乗揚（GPSプロッターに表示されない干出岩の存在に気付かなかった）
- 事例 - 2 プレジャーボート（モーターボート）が防波堤に衝突
（GPSプロッターに築造中の防波堤が表示されていないことを知らなかった）
- 事例 - 3 引船列が乗揚（GPSプロッターに険礁が表示されていないことを知らなかった）
- 事例 - 4 プレジャーボート（モーターボート）が乗揚
（GPSプロッターに立標が表示されておらず、視認した立標を取り違えた）
- 事例 - 5 貨物船が乗揚（GPSプロッターに島が表示されていないことを知らなかった）
- 事例 - 6 漁船が乗揚（GPSプロッターに表示されない岩礁の存在は知っていたものの、正確な位置を知らないまま、GPSプロッターを頼りに航行した）
- 事例 - 7 漁船が防波堤に衝突（狭水道航行中、防波堤が表示されていないGPSプロッターの縮小画面を使用した）

1.2 GPSプロッターに表示される船位等の精度の理解不十分

- 事例 - 8 漁船が乗揚（狭視界時、浅所が広く散在しているのを承知した水路の航行に当たり、水深を表示させたGPS魚探を頼りに航行し、レーダーを使用しなかった）
- 事例 - 9 旅客船が乗揚（初めての夜間帰港に当たり、GPSプロッターに記録された往航時の針路をたどり、同プロッターの表示のみを頼って進行した）
- 事例 - 10 漁船が防波堤に衝突（GPSプロッターに指示された針路を読み取って磁気式自動操舵装置に設定して進行中、自差及び偏差を修正しなかったため島に向首した）
- 事例 - 11 漁船が定置網を損傷
（台風避難の錨泊中、GPSプロッターの表示のみで走錨を検知しようとした）
- 事例 - 12 貨物船（外国籍）が乗揚（GPSによって測定した不連続な船位に疑問を持ったものの、GPSだけを頼りに航行した）

第2編 2 GPS機器の取扱いについての理解不十分

事例 - 1 3 プレジャーボート（モーターボート）が運航阻害（魚群探知機兼用型のGPSプロッターは、単体のGPSに比べて消費電力が多いことを知らなかった）

事例 - 1 4 漁船が乗揚
（存在を知っている障害物の位置をGPSプロッターに入力する技術がなかった）

第2編 3 GPSの調整等に気をとられた

事例 - 1 5 漁船が油送船と衝突
（第三船を避航後、他に船舶はいないものと思い、プロッター画面を調整した）

第2編 4 GPSのデータ入力等の設定作業に気をとられた

事例 - 1 6 漁船が防波堤に衝突（転針予定地点までに入力を終わらせるつもりが、設定を間違えて時間が経過した）

第2編 5 GPSプロッター画面の表示切替えの不適切

事例 - 1 7 遊漁船が乗揚（GPSプロッターの表示を縮小画面としたままで活用しなかった）

事例 - 1 8 漁船が乗揚（レーダーが故障して使用できない状況下、GPSプロッターを拡大して使用しなかった）

事例 - 1 9 漁船が乗揚（小尺度のGPSプロッター画面上において、入力した転針地点と近くの干出岩が一つの点となって識別できなかった）

事例 - 2 0 プレジャーボート（モーターボート）が乗揚（GPSプロッターを最大限の大尺度画面としたため、表示される海域の範囲が狭くなり付近の海岸線等が表示されなくなった）

第2編 6 GPSへのデータ誤入力

事例 - 2 1 漁船が乗揚（GPSプロッターに航行予定海域データを入力する際、誤って他の海域のデータを入力した）

第2編 7 GPS情報利用の不適切

事例 - 2 2 漁船がプレジャーボート（モーターボート）と衝突（GPSを装備しているのに霧中でも無難に航行できると思いい見張りが不十分となった）

事例 - 2 3 漁船が乗揚（GPSプロッターに表示された針路線の数値を読み取って自動操舵装置の針路を設定する際に誤った）

第2編 8 GPSデータを海図に誤記載

事例 - 2 4 漁船が乗揚
（GPSに表示された船位の緯度、経度の数値を海図に記入する際に転記を誤った）

第2編 9 GPSの注視に気をとられた

事例 - 2 5 漁船同士が衝突（GPSにより投網場所の選定をしながら航行中、前方の見張りがおろそかになった）

第2編 10 GPSから得られる情報を活用しなかった

事例 - 2 6 遊漁船が乗揚
（陸上の明かりと灯台を見ながら見当で航行して干出岩に乗り揚げた）

資料編 第3 海難事例（同類事例）

（GPSプロッターに干出岩が表示されていないことを知らなかった）

事例 - 2 7 プレジャーボート（モーターボート）が乗揚

事例 - 2 8 プレジャーボート（モーターボート）が乗揚

事例 - 2 9 プレジャーボート（モーターボート）が乗揚

（GPSプロッターに防波堤が表示されていないことを知らなかった）

事例 - 3 0 プレジャーボート（モーターボート）が防波堤に衝突

事例 - 3 1 プレジャーボート（モーターボート）が乗揚

（GPSプロッターに浅礁が表示されていないことを知らなかった）

事例 - 3 2 貨物船が乗揚

事例 - 3 3 押船が乗揚

(GPSプロッターに表示された針路線だけを頼って航行した)

事例 - 34 漁船が灯浮標に衝突

事例 - 35 漁船が乗揚

事例 - 36 漁船がさんご礁に乗揚

(GPSプロッターに表示された往航時の航跡をたどって航行)

事例 - 37 プレジャーボート(モーターボート)が乗揚

事例 - 38 プレジャーボート(モーターボート)が養殖施設に衝突

(GPSを装備しているので霧中でも無難に航行できると思い、見張り不十分)

事例 - 39 漁船が貨物船と衝突

(GPSに表示された船位の緯度、経度の数値を海図に記入する際に転記を誤った)

事例 - 40 漁船が乗揚

問い合わせ先

〒100-8918 東京都千代田区霞が関2-1-2

高等海難審判庁総務課海難分析情報室

電話 03-5253-8821

FAX 03-5253-1680

メールアドレス maia@mlit.go.jp

ホームページ <http://www.mlit.go.jp/maia/index.htm>

この分析集は海難審判庁のホームページでもご覧になれます。