

第1章 裁決における海難原因

第1節 海難原因

海難の防止に寄与するという事は、海難の事実をあらゆる角度から検討し、その本質を明らかにし、その原因の除去に貢献するときはじめて可能となるものである。したがって、海難審判には海難を多角的かつ徹底的に探究することが要請される。海難審判法第3条には、そのための指針として、次のような探究事項が列挙されている。

人の故意又は過失によるものかどうか。

乗組員数、資格、技能、労働条件等に係る事由によるものかどうか。

船体・機関の構造、材質、工作、性能等に係る事由によるものかどうか。

水路図誌、航路標識、気象通報、救難施設等の航海補助施設に係る事由によるものかどうか。

港湾又は水路の状況に係る事由によるものかどうか。

審判の結果、海難審判庁（合議体）は、裁決で認定した海難の事実とともに、当該事件の海難原因を示しており、1件の海難事件について複数の原因を示すこともある。

本章では、平成12年に裁決によって示した海難原因を取りまとめ、系統的に分類することにより、海難の特徴と傾向を示すことにする。

第2節 地方海難審判庁（第一審）の裁決における海難原因

平成12年に地方海難審判庁は794件の裁決を行い、その裁決の対象となった船舶（以下「裁決対象船舶」という。）は1,186隻であった。このうち、自力航行ができない被引状態又は被押状態の船舶が43隻及び適切な行動をとったにもかかわらず他船に衝突されたなど当該海難の原因とならないとされた船舶が44隻の計87隻あり、それらを除いた1,099隻の海難原因総数は、1,428原因になる。



1 事件種類別の海難原因

海難原因を事件種類別に分類すると、1-2-1表になる。

1-2-1表 事件種類別海難原因分類

(単位：原因数)

海難原因	衝突	衝突・単揚	乗揚	沈没	転覆	遭難	行方不明	火災	爆発	機関損傷	属具損傷	施設損傷	死傷等	安全障害	運航障害	合計
船舶運航管理の不適切		2						1		2		1	3			9
船体・機関・設備の構造・材質・修理等不良					1	1				1					1	4
発航準備不良					3										4	7
水路調査不十分		3	22	1								6				32
針路の選定・保持不良		6	21									5	1			33
操船不適切	3	12	4		2	4						1	4		2	32
船位不確認		17	40									10				67
見張り不十分	446	11	2		2							1	4			466
居眠り	27	9	50									1				87
操舵装置・航海計器の整備・取扱不良																0
気象・海象に対する配慮不十分	2	4	5	1	11	2										25
錨泊・係留の不適切		3	9		2	4						2			1	21
荒天措置不適切		2		1	3	3										9
灯火・形象物不表示	31															31
信号不履行	72										2					74
速力の選定不適切	44	10	2										5			61
航法不遵守	148										2					150
主機の整備・点検・取扱不良	2									45					1	48
補機等の整備・点検・取扱不良		1	1			9		7	1	26					2	47
燃料油・潤滑油等の点検・取扱不良								3		30					3	36
電気設備の整備・点検・取扱不良						1		1		4					4	10
甲板・荷役等作業の不適切		1			2	2		4		2			17		1	29
漁労作業の不適切					2								8			10
旅客・貨物等積載不良													7			7
サービスに関する指揮・監督の不適切	35	3	17							6		1	12		2	76
報告・引継の不適切	26	2	16		1								1			46
火気取扱不良								6								6
不可抗力													1			1
その他								3		1						4
合計	836	86	189	3	29	26	0	25	1	117	4	28	63	0	21	1,428
裁 決 件 数	329	70	154	2	23	21	0	17	1	95	2	27	35	0	18	794
裁 決 の 対 象 と な っ た 船 舶 隻 数	683	77	167	2	26	25	0	18	1	95	7	28	39	0	18	1,186
海難の原因ありとされた船舶隻数	622	72	154	2	25	22	0	18	1	95	4	27	39	0	18	1,099

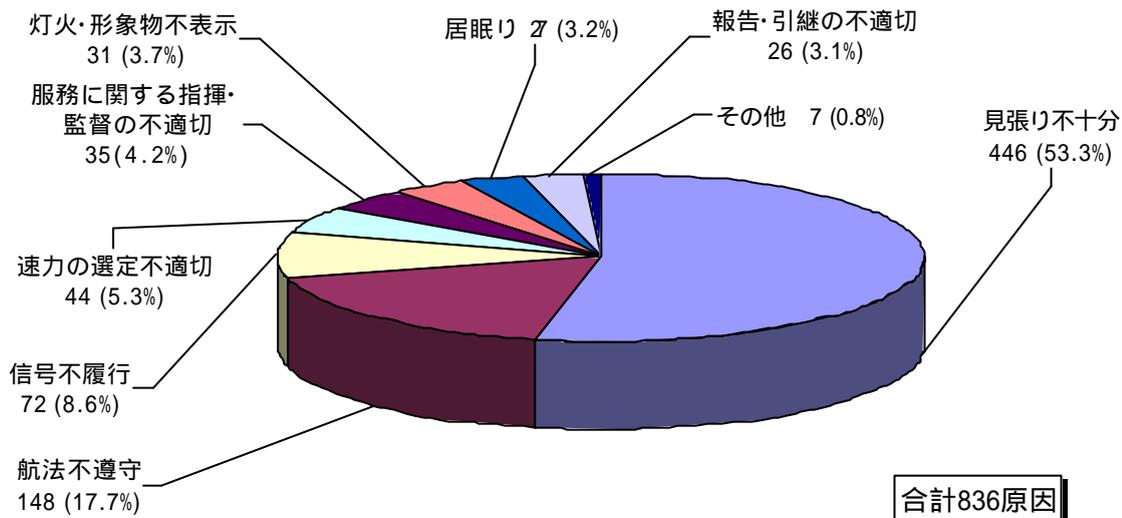
裁決件数の多い衝突事件、乗揚事件、機関損傷事件について、その海難原因をみると、次のとおりである。

(1) 衝突事件の海難原因

衝突事件については329件（裁判対象船舶：683隻）の裁判を行い、その中で836原因を示している。裁判対象船舶683隻中、海難の原因ありとされた船舶は622隻（91.1%）であった。

海難原因をみると、「見張り不十分」が446原因（53.3%）と最も多く、次いで「航法不遵守」が148原因（17.7%）、「信号不履行」が72原因（8.6%）などとなっている（1-2-2図）。以下原因数の多い見張り不十分、航法不遵守及び信号不履行について更に分類する。

1-2-2図 衝突事件の海難原因



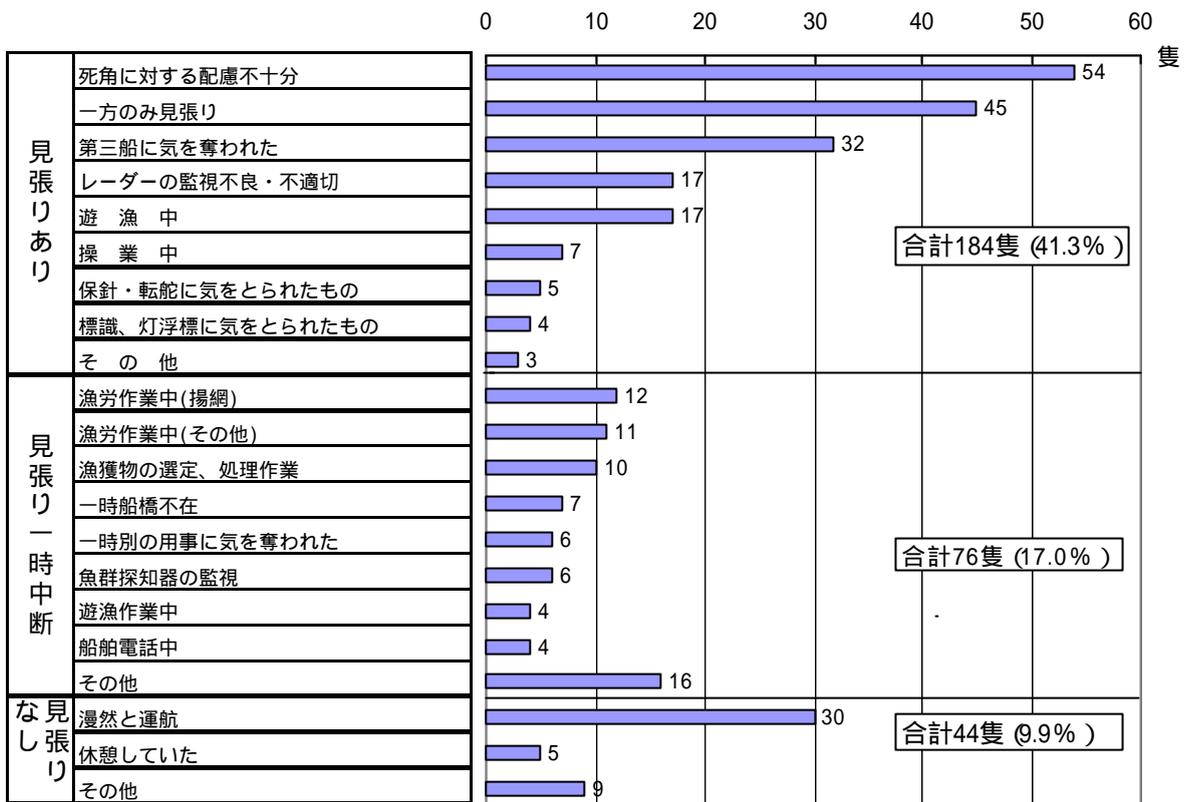
(ア) 見張り不十分

この分類は、衝突直前まで相手船を認めていなかったこと、あるいは、ある時点までは相手船を認めていたものの、その後、衝突のおそれの有無を判断するため方位の変化を確認しなかった（いわゆる動静監視不十分）ことなどにより、結果として航法不遵守（衝突を避けるための適切な措置をとらなかったもの）や警告信号などの信号不履行の状況に至ったものである。

見張り不十分と判断された船舶446隻について衝突時の状況を見ると、衝突直前まで相手船を認めていなかったものが304隻（68.2%）で、動静監視不十分であったものが142隻（31.8%）となっている。

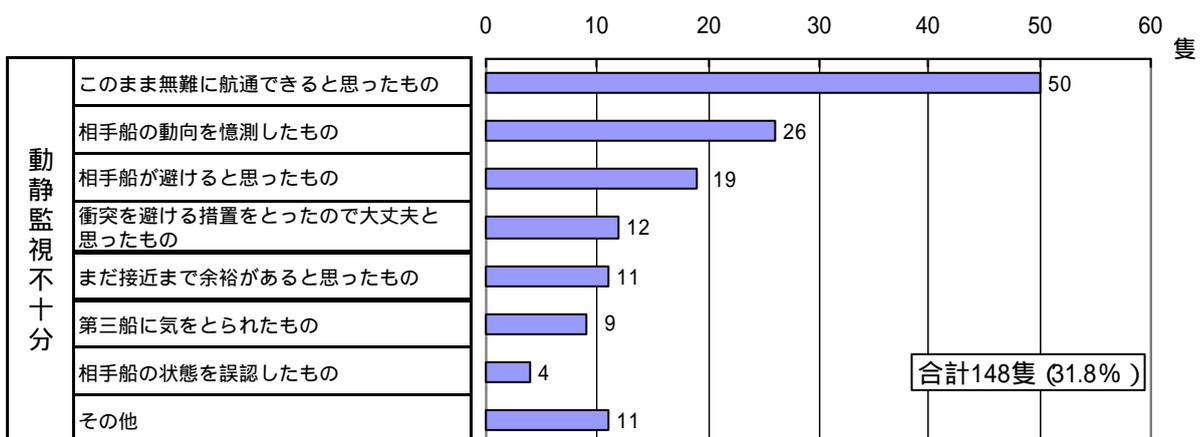
(a) 衝突直前まで相手船を認めていなかったもの

衝突直前まで相手船を認めていなかったものとして、見張り行為をしたものの視認しなかったもの（見張りあり）184隻（41.3%）、見張り行為を一時中断したことにより視認しなかったもの（見張り一時中断）76隻（17.0%）、見張り行為をしなかったことにより視認しなかったもの（見張りなし）44隻（9.9%）の3つに大別した。それぞれの視認しなかった理由は次のとおりである。



(b) 動静監視不十分であったもの

動静監視不十分であったものの理由は次のとおりである。



(イ) 航法不遵守

この分類は、相手船を認知し、衝突のおそれのあることを知っていたものの、衝突を避けるための適切な措置をとらなかったものである。遵守されなかった航法をみると、148原因中、船員の常務が56原因と最も多く、次いで横切り船の航法が36原因、視界制限状態におけ

る船舶の航法が24原因などとなっている（1-2-3表）。

1-2-3表 遵守されなかった航法の原因数

航 法	原因数	航 法	原因数
船員の常務	56	横切り船の航法	36
視界制限状態における船舶の航法	24	港則法の航法	10
行会い船の航法	6	各種船舶間の航法	5
狭い水道等の航法	4	追越し船の航法	4
臨機の処置	2	条例等による航法	1

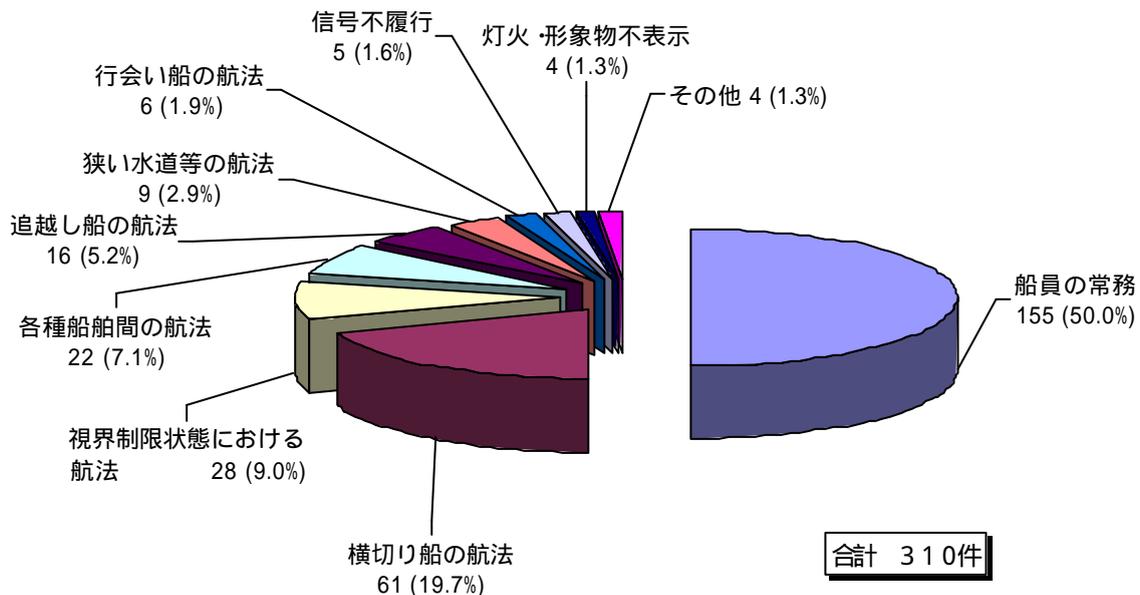
*** 衝突時における適用法令**

衝突事件329件のうち、岸壁係留船舶等と衝突した事件8件を除いた321件について、裁判に示された適用法令をみると、海上衝突予防法の適用されたものが310件、港則法の適用されたものが8件、海上交通安全法の適用されたものが3件となっている。

更に、海上衝突予防法が適用されたもの310件について、その内訳をみると、船員の常務が適用されたものが155件（50.0%）と最も多く、次いで横切り船の航法が適用されたものが61件（19.7%）、視界制限状態における船舶の航法が適用されたものが28件（9.0%）、各種船舶間の航法が適用されたものが22件（7.1%）などとなっている（1-2-4図）。

このうちの船員の常務が適用されたもの155件の内容をみると、錨泊船・漂泊船に衝突したものが107件、新たな危険を招いたものが12件及び他船の前路に進出したものが4件などとなっている。

1-2-4図 海上衝突予防法の適用航法等別分類



④) 信号不履行

この分類は、警告信号、注意喚起信号、視界制限状態における音響信号等を行わなかったものである。信号を行わなかった船舶72隻についてみると、警告信号を行わなかった船舶が39隻（54.2%）、視界制限状態における音響信号を行わなかった船舶が23隻（31.9%）、注意喚起信号を行わなかった船舶が10隻（13.9%）となっている。

また、警告信号を行わなかった船舶39隻について、適用された航法別にみると、

横切り船の航法が適用されたもの	・・・	18隻
船員の常務が適用されたもの(漂泊船)	・・・	5隻
船員の常務が適用されたもの(新たな衝突のおそれのある関係)	・・・	4隻
各種船舶間の航法が適用されたもの(漁船)	・・・	3隻
狭い水道等の航法が適用されたもの	・・・	2隻
港則法における航路の航法が適用されたもの	・・・	2隻
港則法における雑種船の航法が適用されたもの	・・・	2隻
その他	・・・	3隻

となっている。

(2) 乗揚事件の海難原因

乗揚事件については154件の判決が行われ、当該判決によって示された海難原因数は189原因あり、それを分類別にみると、「居眠り」が50原因（26.5%）と最も多く、次いで「船位不確認」が40原因（21.2%）、「水路調査不十分」が22原因（11.6%）、「針路の選定・保持不良」が21原因（11.1%）、「服務に関する指揮・監督の不適切」が17原因（9.0%）、「報告・引継の不適切」が16原因（8.5%）などとなっている（1-2-1表）。

以下原因数の多い居眠り及び船位不確認について更に分類する。

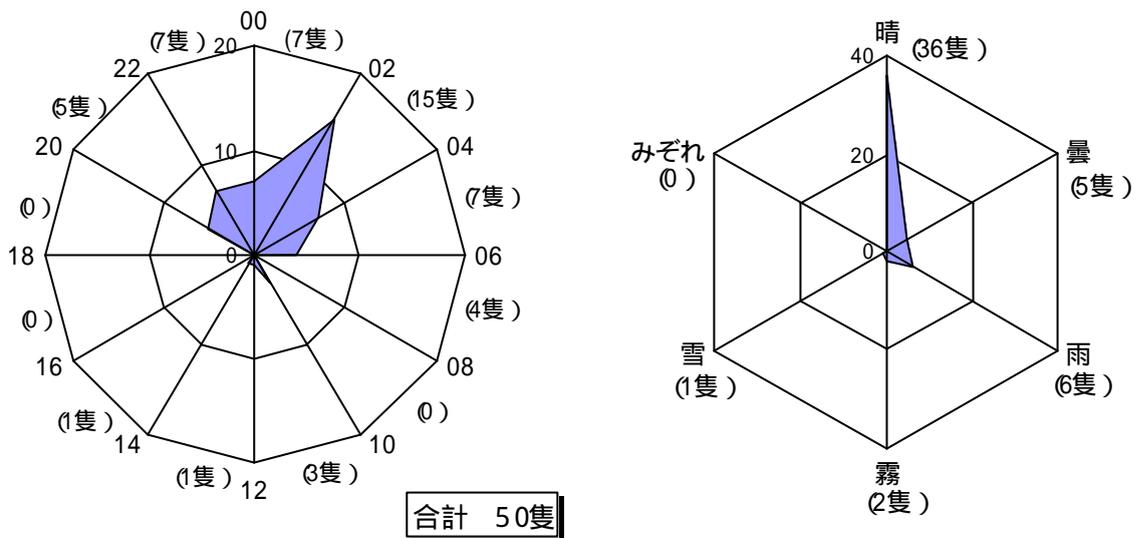
(ア) 居眠り

「居眠り」と判断された50隻について、そのときの状況をみると、自動操舵装置を装備していたものが48隻あり、そのうちこれを使用していたものは44隻であった。

また、発生時刻別に分類すると、02～04時が15隻、00～02時、04～06時及び22～24時がそれぞれ7隻、20～22時が5隻の順になっており、深夜から早朝までの時間帯が多くなっている。

天候別でみると、これらの82.0%にあたる41隻が、晴れ及び曇のときに乗り揚げている（1-2-5図）。

1-2-5図 発生時刻別と天候別の状況 (乗揚、居眠り)



(1) 船位不確認

この分類は、レーダー等を活用した船位の確認が不十分であったため、浅瀬や岩礁に乗り揚げたものである。「船位不確認」と判断された40隻について、そのときの状況をみると、

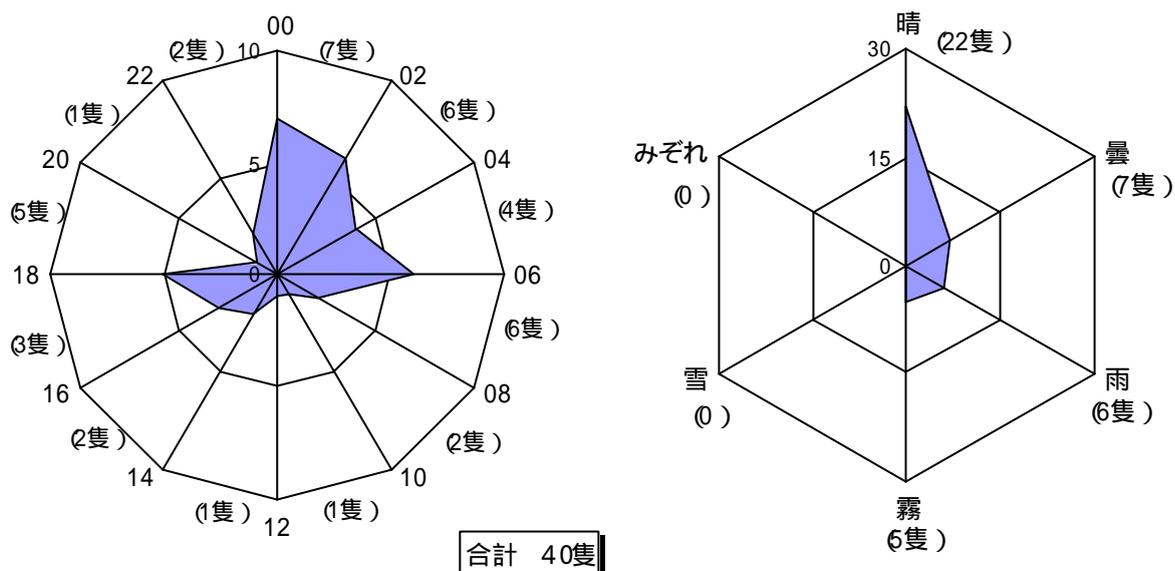
- 目測で進行しても大丈夫と思ったもの . . . 5 隻
- 慣れにより大丈夫と思ったもの . . . 5 隻
- まだ接近するまで余裕があると思ったもの . . . 4 隻
- 他船に気を取られたもの . . . 4 隻
- 目標物を誤認したもの . . . 4 隻
- 圧流を考慮しなかったもの . . . 4 隻
- 魚群探索に気をとられたもの . . . 3 隻

などとなっている。

また、発生時刻別に分類すると、00～02時が7隻、02～04時及び06～08時が6隻、18～20時が5隻、04～06時が4隻の順となっており、深夜から早朝まで及び夕刻の時間帯が多くなっている。

天候別でみると、これらの72.5%にあたる29隻が、晴れ及び曇のときに乗り揚げている(1-2-6図)。

1-2-6図 発生時刻別と天候別の状況 (乗揚、船位不確認)



(3) 機関損傷事件の海難原因

機関損傷事件については95件の裁決が行われ、当該裁決によって示された海難原因は117原因あり、それを分類別にみると、「主機の整備・点検・取扱不良」が45原因（38.5%）と最も多く、次いで「燃料油・潤滑油等の点検・取扱不良」が30原因（25.6%）、「補機等の整備・点検・取扱不良」が26原因（22.2%）などとなっている（1-2-1表）。

このうち、「主機の整備・点検・取扱不良」について細かくみると、

- 異常を認めたが大事には至るまいと思ったもの . . . 12原因
- 整備を誤ったもの . . . 11原因
- 日常の整備・点検が不十分で異常を発見できなかったもの . . . 8原因
- 運転中の管理が不十分だったもの . . . 7原因
- 出航前の始動準備が不十分だったもの . . . 3原因
- その他 . . . 4原因

などとなっている。

また、「主機の整備・点検・取扱不良」によって発生した損傷箇所別の状況をみると、損傷が複数箇所にあたり、その損傷の程度も様々ではあるが、シリンダ・ピストン系の損傷が34箇所と最も多く、次いで過給機系の損傷が17箇所、クランク軸受の損傷が10箇所、排気（集合管等）4箇所、カム軸系の損傷が3箇所などとなっている（1-2-7表）。

1-2-7表 主機の整備・点検・取扱不良による損傷状況

(単位：箇所)

シリンダ・ピストン系	34	カム軸系	3
過給機系	17	潤滑油ポンプ系	2
クランク軸受	10	海水ポンプ系	1
排気（集合管等）	4	その他	3

2 船種別の海難原因

海難原因を船種別に分類すると、1-2-8表になる。

船種別で原因数の多い順でみると、漁船、貨物船、プレジャーボートとなっており、それぞれの特徴等についてみると、次のとおりである。

1-2-8表 船種別海難原因分類

(単位：原因数)

海難原因	旅客船	貨物船	油送船	漁船	引船	押船	作業船	はしけ(バージ)	台船	交通船	水先船	公用船	遊漁船	瀬渡船	プレジャーボート	その他	合計
船舶運航管理の不適切	4	1	1	2						1							9
船体・機関・設備の構造・材質・修理等不良		1		2											1		4
発航準備不良				1											6		7
水路調査不十分	2	9	1	6	3		1			1					9		32
針路の選定・保持不良	2	6	1	6	2		1			1		1		3	9	1	33
操船不適切	3	7	2	7	5	1									6	1	32
船位不確認	3	16	5	18	10	1	1			1		1			9	2	67
見張り不十分	11	88	14	228	12	4	3			3	1		35	5	62		466
居眠り	1	30	1	48		2				1			3		1		87
操舵装置・航海計器の整備・取扱不良																	0
気象・海象に対する配慮不十分	2	5	2	7	1									2	6		25
錨泊・係留の不適切	3	7	1	7	1	1				1							21
荒天措置不適切		1		5	1		1								1		9
灯火・形象物不表示				15	5	1							2		8		31
信号不履行	1	27	6	26	3	2							1		8		74
速力の選定不適切	4	19	6	18	3	2	1					1	2	1	2	2	61
航法不遵守	1	62	16	49	4	4						1			13		150
主機の整備・点検・取扱不良	1	4	2	37	3										1		48
補機等の整備・点検・取扱不良	1	9	1	30	1	2							1	1		1	47
燃料油・潤滑油等の点検・取扱不良	1	7	1	27													36
電気設備の整備・点検・取扱不良		1		5	3										1		10
甲板・荷役等作業の不適切	3	4	3	10	2		1	2		1	1				2		29
漁労作業の不適切				10													10
旅客・貨物等積載不良	2												5				7
サービスに関する指揮・監督の不適切	4	36	4	27	1	1					1	1			1		76
報告・引継の不適切	2	29	2	10	2							1					46
火気取扱不良			2	1	1		2										6
不可抗力															1		1
その他		1	1	1											1		4
合計	51	370	72	603	63	21	11	2	0	10	3	6	49	12	148	7	1,428
裁決の対象となった船舶隻数	41	266	52	494	51	15	19	17	17	9	2	2	44	11	141	5	1,186
海難の原因ありとされた船舶隻数	36	205	52	481	50	12	19	17	17	8	2	2	44	9	140	5	1,099

(1) 漁船関連事件の特徴

漁船関連事件については410件（裁決対象船舶494隻）の裁決を行い、その中で603原因を示している。裁決対象船舶494隻中、海難原因がありとされた船舶は481隻であった。

海難原因の主なものをみると、衝突367原因（うち見張り不十分223原因）、機関損傷84原因（うち主機、補機及び燃料油・潤滑油等の取扱不良等77原因）、乗揚64原因（うち居眠り23原因、船位不確認14原因）となっている。

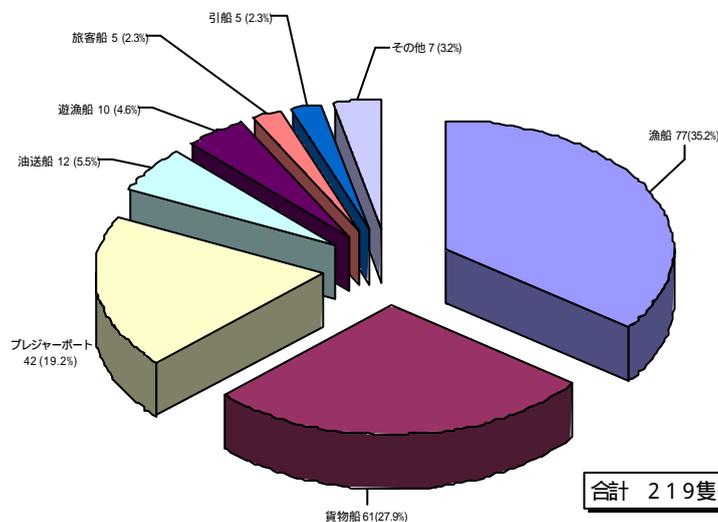
(ア) 衝突事件

(a) 衝突の相手船

漁船の衝突事件については219件の裁決が行われ、衝突の相手船を船種別についてみると、「漁船」が77隻（35.2%）と漁船同士の衝突が最も多く、次いで「貨物船」が61隻（27.9%）、「プレジャーボート」が42隻（19.2%）などとなっている（1-2-9図）。



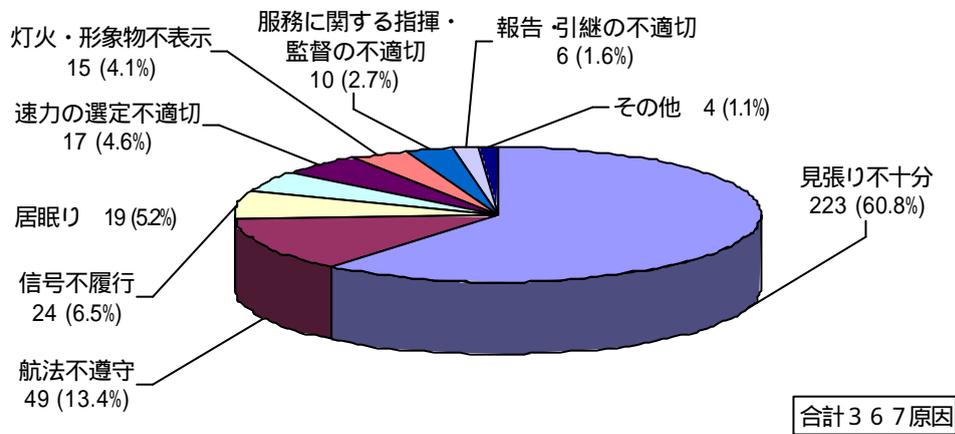
1-2-9図 衝突事件の船種別相手船（漁船）



(b) 海難原因

漁船の衝突事件について、219件の裁判によって示された海難原因数は367原因あり、それを分類別にみると、「見張り不十分」が223原因（60.8%）と最も多く、全衝突事件中の見張り不十分が占める割合の53.3%より高くなっている。次いで「航法不遵守」が49原因（13.4%）で全衝突事件の航法不遵守が占める割合17.7%より低くなっており、「信号不履行」が24原因（6.5%）などとなっている。また、「居眠り」が19原因（5.2%）となっているが、全衝突事件の居眠りの27原因からみると、70%を超える割合となっており、漁船関連海難事件の特徴といえる。（1-2-10図）。

1-2-10図 衝突事件の海難原因（漁船）

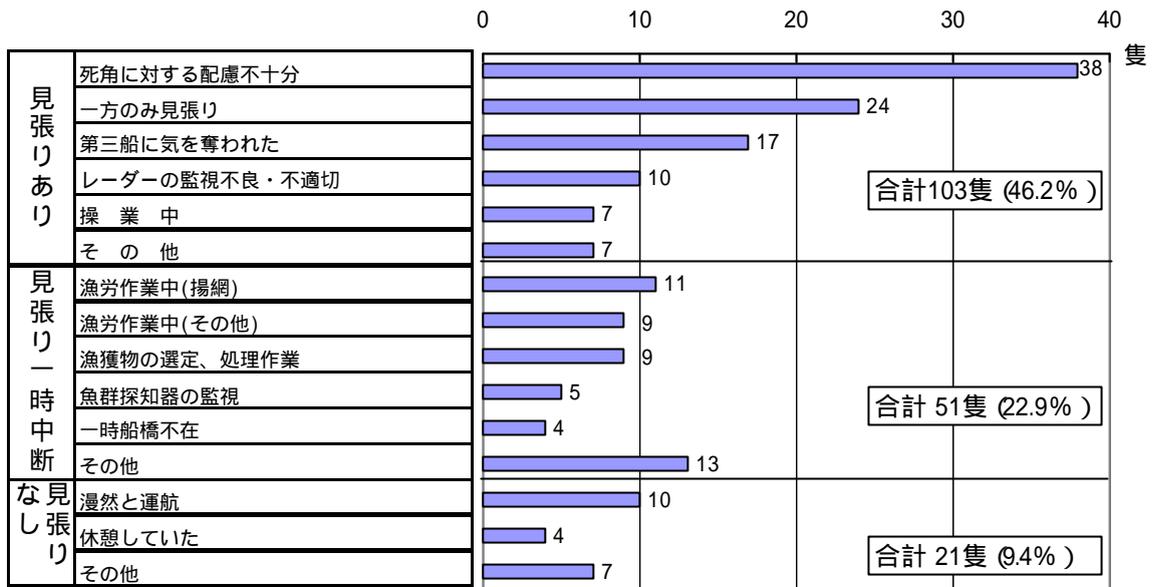


見張り不十分

見張り不十分と判断された船舶223隻について衝突時の状況を見ると、衝突直前まで相手船を認めていなかったものが175隻（78.5%）で、動静監視不十分であったものが48隻（21.5%）となっている。

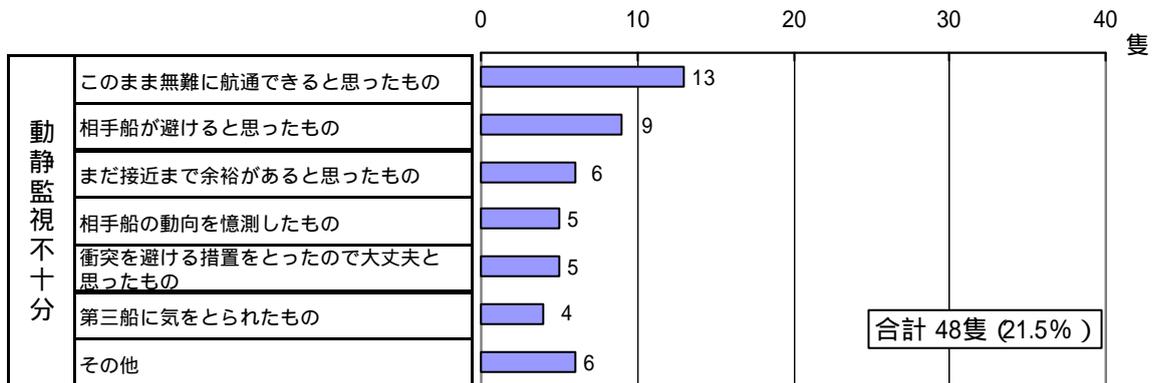
(a) 衝突直前まで相手船を認めていなかったもの

衝突直前まで相手船を認めていなかったものとして、見張り行為をしたものの視認しなかったもの（見張りあり）103隻（46.2%）、見張り行為を一時中断したことにより視認しなかったもの（見張り一時中断）51隻（22.9%）、見張り行為をしなかったことにより視認しなかったもの（見張りなし）21隻（9.4%）のそれぞれの視認しなかった理由は次のとおりである。



(b) 動静監視不十分であったもの

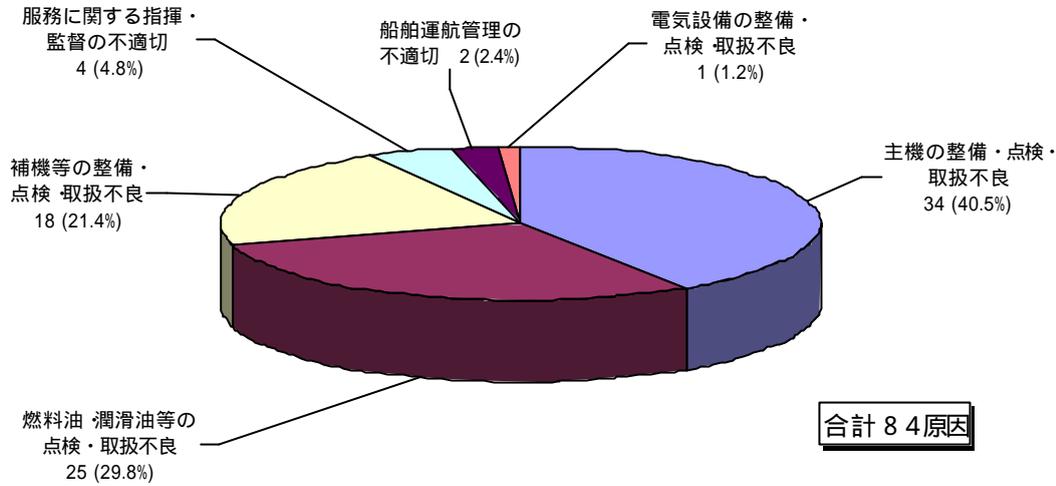
動静監視不十分であったものの理由は次のとおりである。



(イ) 機関損傷事件

漁船の機関損傷事件については69件の裁決が行われ、当該裁決によって示された海難原因数は84原因あり、それを分類別にみると、「主機の整備・点検・取扱不良」が34原因（40.5%）と最も多く、次いで「燃料油・潤滑油等の点検取扱不良」が25原因（29.8%）、「補機等の整備・点検・取扱不良」が18原因（21.4%）などとなっており、全機関損傷事件で占める主な原因の割合とほぼ一致している（1-2-11図）。

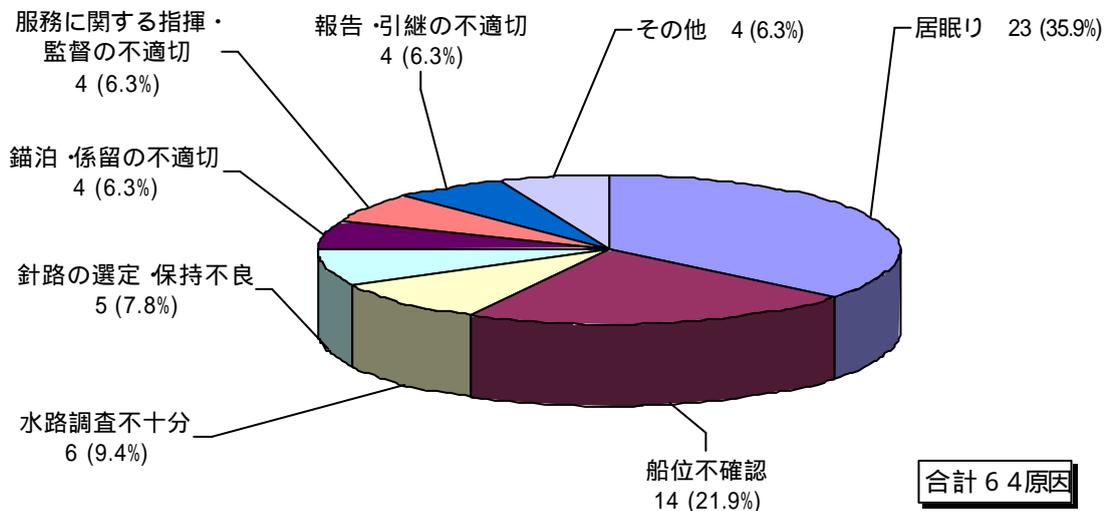
1-2-11図 機関損傷事件の海難原因(漁船)



(ウ) 乗揚事件

漁船の乗揚事件については56件の裁決が行われ、当該裁決によって示された海難原因数は64原因あり、それを分類別にみると、「居眠り」が23原因(35.9%)と最も多く、全乗揚事件の「居眠り」の50原因からみると約半数が漁船の居眠り事件となっている。次いで「船位不確認」が14原因(21.9%)、「水路調査不十分」が6原因(9.4%)、「針路の選定・保持不良」が5原因(7.8%)などとなっている(1-2-12図)。

1-2-12図 乗揚事件の海難原因(漁船)



(2) 貨物船関連事件の特徴

貨物船関連事件については230件（裁決対象船舶266隻）の裁決を行い、その中で370原因を示している。裁決対象船舶266隻中、海難原因がありとされた船舶は205隻であった。

海難原因の主なものをみると、衝突230原因（うち見張り不十分82原因）、乗揚72原因（うち居眠り22原因、船位不確認11原因）、衝突（単）24原因、機関損傷14原因（うち主機、補機及び燃料油・潤滑油等の取扱不良等13原因）となっている。

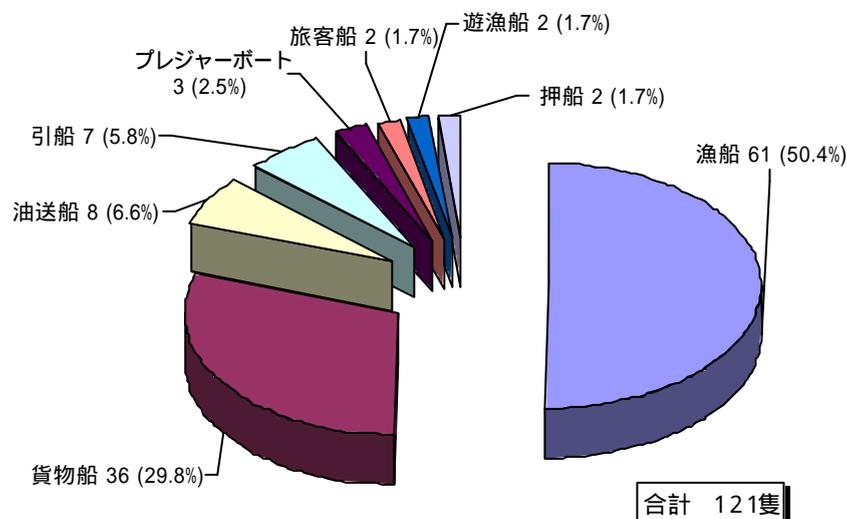
(7) 衝突事件

(a) 衝突の相手船

貨物船の衝突事件については120件の裁決が行われ、衝突の相手船を船種別についてみると、「漁船」が61隻（50.4%）と最も多く、次いで「貨物船」が36隻（29.8%）、「油送船」が8隻（6.6%）などとなっている（1-2-13図）。



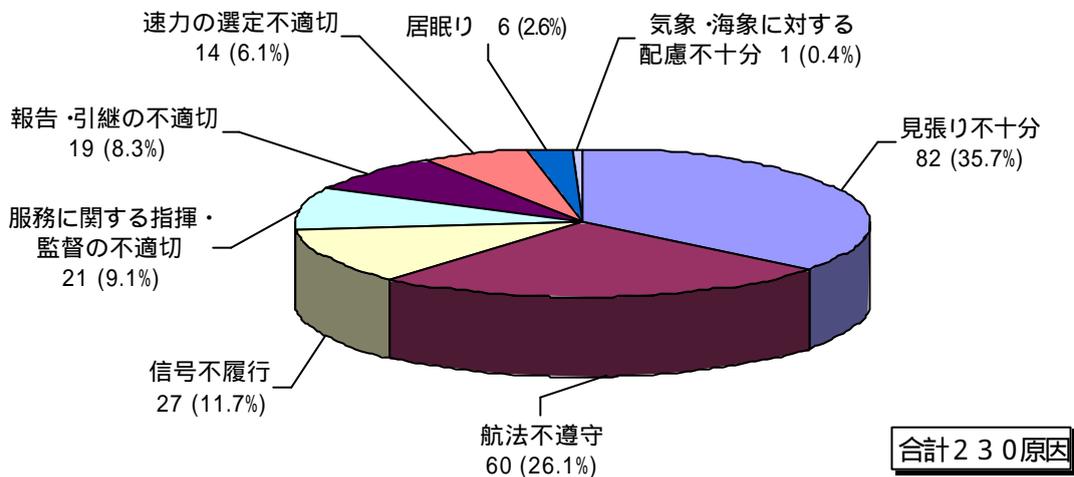
1-2-13図 衝突事件の船種別相手船（貨物船）



(1) 海難原因

貨物船の衝突事件について、120件の裁決によって示された海難原因数は230原因あり、それを分類別にみると、「見張り不十分」が82原因（35.7%）と最も多いが、全衝突事件の見張り不十分が占める割合53.3%より、かなり低く、貨物船は他の船種より見張り行為が行われていることを示している。次いで「航法不遵守」が60原因（26.1%）で、全衝突事件の航法不遵守が占める割合13.4%より、かなり高く、他の船種より航法が守られていないことを指摘している。また「信号不履行」が27原因（11.7%）などとなっている（1-2-14図）。

1-2-14図 衝突事件の海難原因（貨物船）

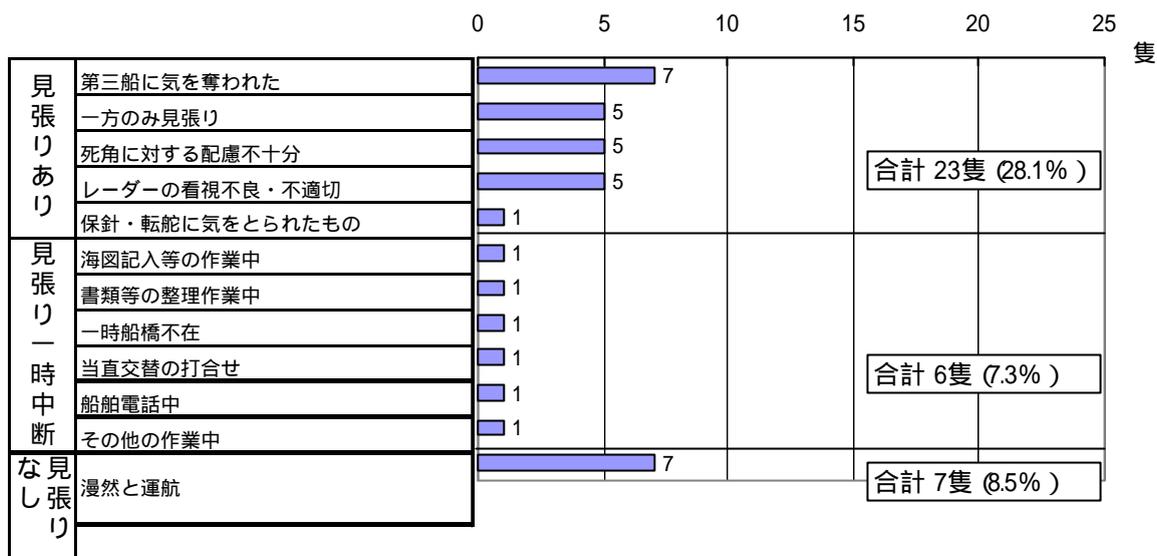


見張り不十分

見張り不十分と判断された船舶82隻について衝突時の状況をみると、衝突直前まで相手船を認めていなかったものが36隻（43.9%）で、動静監視不十分であったものが46隻（56.1%）となっている。

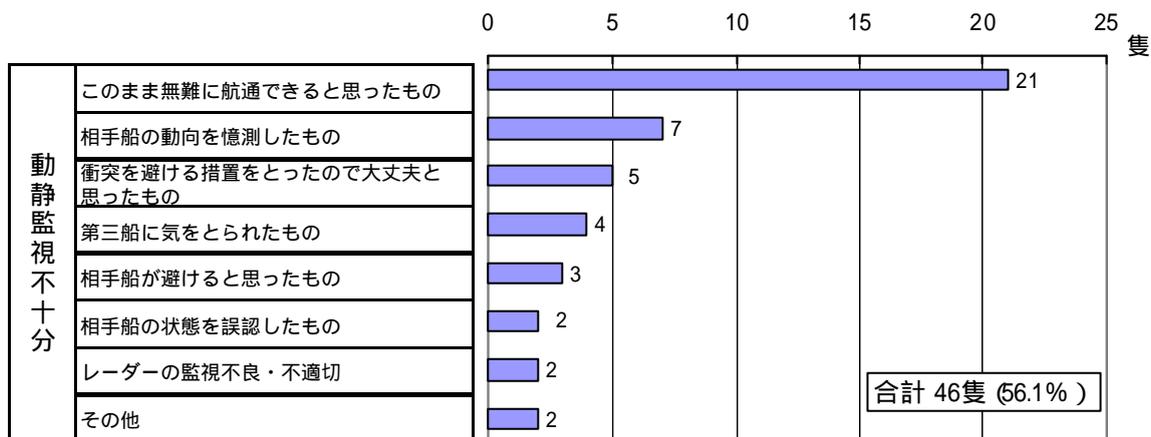
(a) 衝突直前まで相手船を認めていなかったもの

衝突直前まで相手船を認めていなかったものとして、見張り行為をしたものの視認しなかったもの（見張りあり）23隻（28.1%）、見張り行為を一時中断したことにより視認しなかったもの（見張り一時中断）6隻（7.3%）、見張り行為をしなかったことにより視認しなかったもの（見張りなし）7隻（8.5%）があり、それぞれ視認しなかった理由は次のとおりである。



(b) 動静監視不十分であったもの

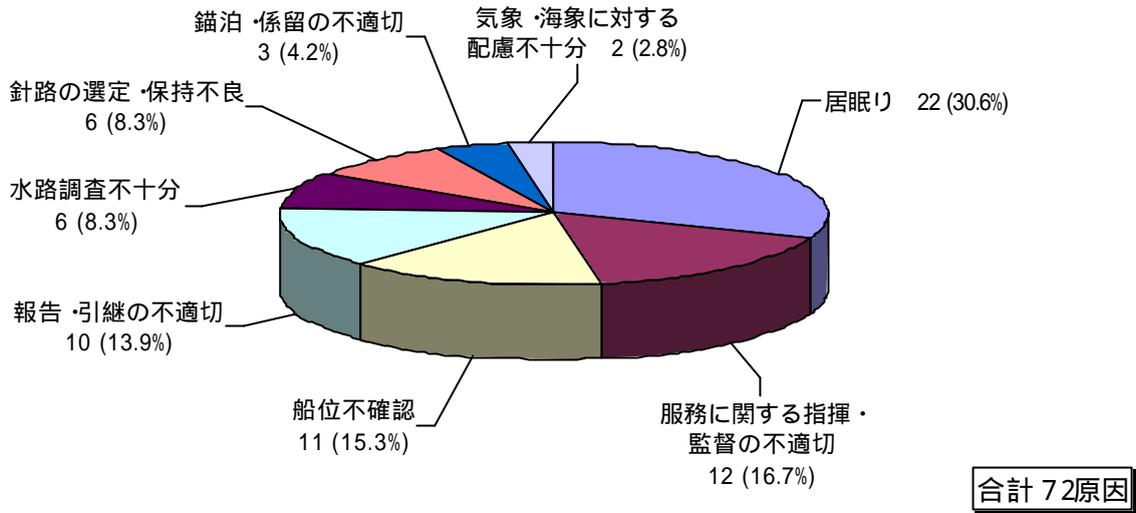
動静監視不十分であったものの理由は次のとおりである。



(イ) 乗揚事件

貨物船の乗揚事件については50件の裁決が行われ、当該裁決によって示された海難原因数は72原因あり、それを分類別にみると、「居眠り」が22原因（30.6%）と最も多く、全乗揚事件の居眠りの50原因からみると貨物船が44%を占めている。次いで「サービスに関する指揮・監督の不適切」が12原因（16.7%）、「船位不確認」が11原因（15.3%）、「報告・引継の不適切」が10原因（13.9%）、「水路調査不十分」及び「針路の選定・保持不良」がそれぞれ6原因（8.3%）などとなっている（1-2-15図）。

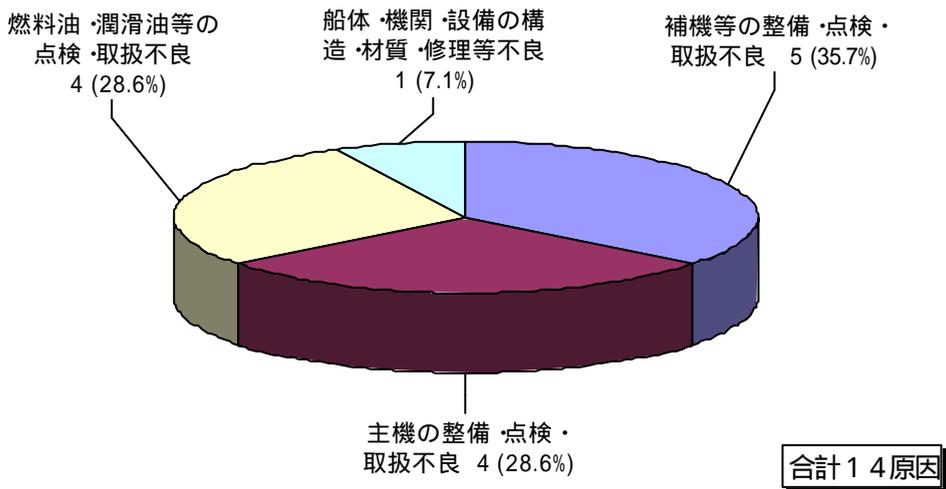
1-2-15図 乗揚事件の海難原因 (貨物船)



(ウ) 機関損傷事件

貨物船の機関損傷事件については12件の裁決が行われ、当該裁決によって示された海難原因数は14原因あり、それを分類別にみると、「補機等の整備・点検・取扱不良」が5原因（35.7%）と最も多く、次いで「主機の整備・点検・取扱不良」及び「燃料油・潤滑油等の点検取扱不良」がそれぞれ4原因（28.6%）などとなっている（1-2-16図）。

1-2-16図 機関損傷事件の海難原因 (貨物船)



(3) プレジャーボート関連事件の特徴

プレジャーボート関連事件については130件（裁決対象船舶141隻）の裁決を行い、その中で148原因を示している。

裁決対象船舶141隻中、海難原因がありとされた船舶は140隻であった。

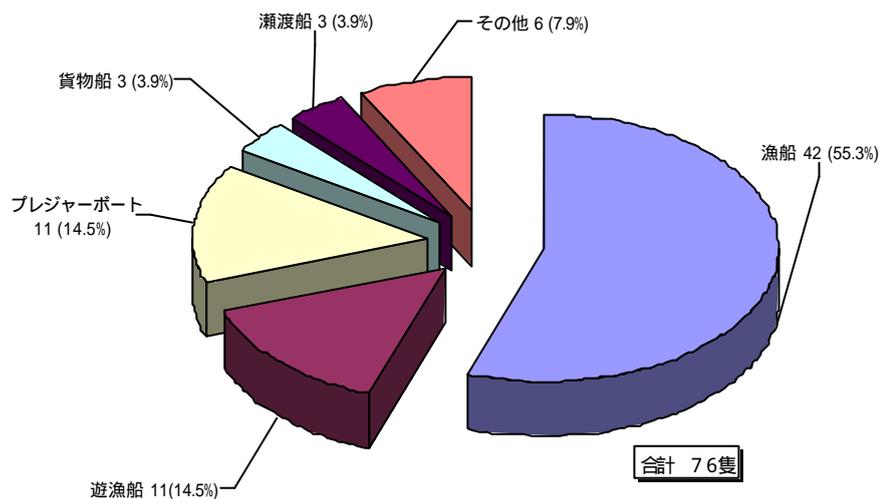
海難原因の主なものをみると、衝突88原因（うち見張り不十分58原因）、乗揚11原因、衝突（単）及び死傷等10原因となっている。

(7) 衝突事件

(a) 衝突の相手船

プレジャーボートの衝突事件については76件の裁決が行われ、衝突の相手船を船種別にみると、「漁船」が42隻（55.3%）と最も多く、次いで「遊漁船」及び「プレジャーボート」がそれぞれ11隻（14.5%）などとなっている（1-2-17図）。

1-2-17図 衝突事件の船種別相手船（プレジャーボート）

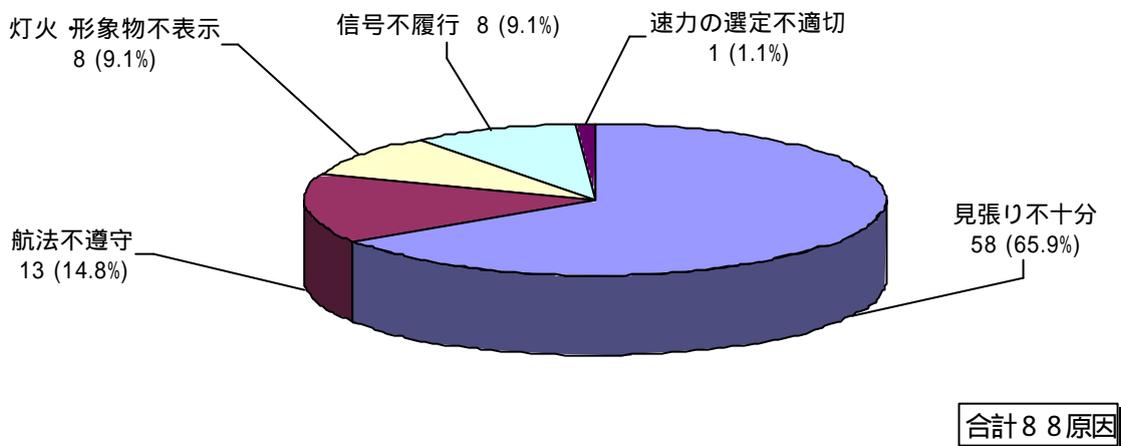


（提供：(株)舵社）

(b) 海難原因

プレジャーボートの衝突事件について、76件の裁判によって示された海難原因数は88原因あり、それを分類別にみると、「見張り不十分」が58原因（65.9%）と最も多く、全衝突事件の見張り不十分が占める割合53.3%より、かなり高くなっている。次いで「航法不遵守」が13原因（14.8%）、「信号不履行」が8原因（9.1%）などとなっており、また「灯火・形象物不表示」が8原因（9.1%）となっているが全衝突事件の灯火・形象物不表示が占める割合3.7%より高くなっており、これはプレジャーボート関連事件の特徴といえる（1-2-18図）。

1-2-18図 衝突事件の海難原因（プレジャーボート）



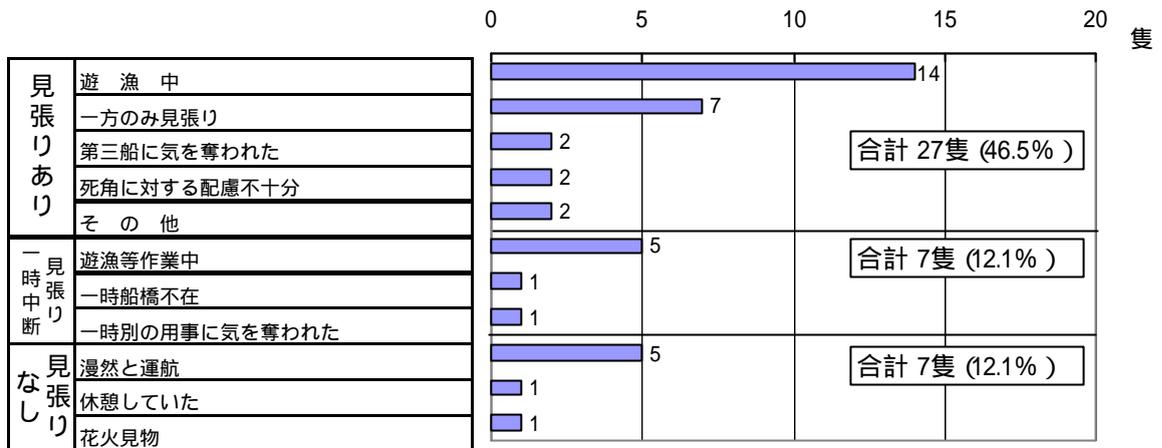
見張り不十分

見張り不十分と判断された船舶58隻について衝突時の状況を見ると、衝突直前まで相手船を認めていなかったものが41隻（70.7%）で、動静監視不十分であったものが17隻（29.3%）となっている。

(a) 衝突直前まで相手船を認めていなかったもの

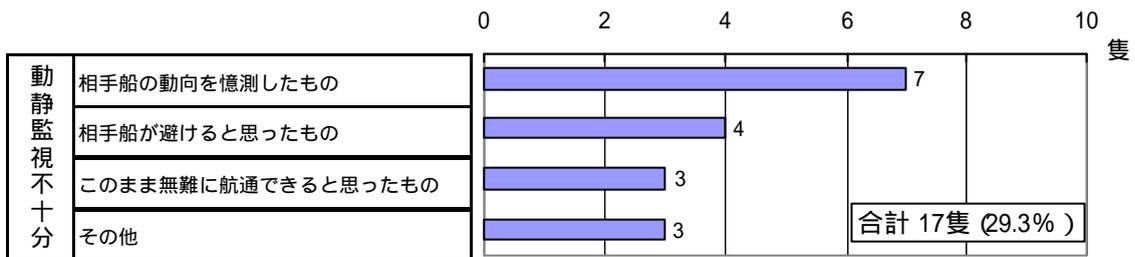
衝突直前まで相手船を認めていなかったものとして、見張り行為をしたものの視認しなかったもの（見張りあり）27隻（46.5%）、見張り行為を一時中断したことにより視認しなかったもの（見張り一時中断）7隻（12.1%）、見張り行為をしなかったことにより視認しなかったもの（見張りなし）7隻（12.1%）があり、それぞれ視認

しなかった理由は次のとおりである。



(b) 動静監視不十分であったもの

動静監視不十分であったものの理由は次のとおりである。



3 海難原因と指摘された法人等

海難原因は、見張り不十分、航法の不遵守、信号の不履行など乗組員が直接かかわっている場合が多くを占めているが、法人等にかかわる海難原因をみると、次のとおりとなっている。

(1) 船舶運航管理の不適切

この分類は、船舶所有者・運航管理者・荷役業者等の船舶の運航に携わる会社等の管理体制や運航計画などにその原因が認められたものであり、9原因が示されている。裁決の中で指摘された原因としては、以下のようなものがある。

- ・ 船舶所有者が有資格者を乗り組ませなかったもの
- ・ 運航管理者の乗組員に対する安全教育が不十分だったもの
- ・ 船舶所有者が、運航の安全管理を十分に行っていなかったもの
- ・ 造船業者が、火気使用に対する安全管理を十分に行っていなかったもの

(2) 船体・機関・設備の構造・材質・修理等不良

この分類は、造船所・エンジンメーカー・修理業者等の施工等にその原因が認められたものであり、4原因が示されている。裁決の中で指摘された原因としては、以下のようなものがある。

- ・船舶機械修理業者が、主機逆転機の軸受体を正規に取り付けなかったもの
- ・船舶所有者が、トロールウインチ甲板後部の開放場所を後部の魚体処理室と一体となった閉囲場所に改造したもの

第3節 高等海難審判庁(第二審)の裁決における海難原因

平成12年に高等海難審判庁は22件の裁決を行い、その裁決の対象となった船舶は42隻であり、これらの海難原因数は、53原因になる。

これらの海難原因を事件種類別に分類すると、1-3-1表になる。

1-3-1表 事件種類別海難原因分類

(単位：原因数)

海難原因	衝突	衝突・単難	遭難	死傷等	合計
船舶運航管理の不適切	1			2	3
船体・機関・設備の構造・材質・修理等不良			2		2
操船不適切				1	1
見張り不十分	16				16
気象・海象に対する配慮不十分		1			1
灯火・形状物不表示	2				2
信号不履行	2				2
速力の選定不適切	1				1
航法不遵守	21				21
補機等の整備・点検・取扱不良			1		1
甲板・荷役等作業の不適切				1	1
旅客・貨物等積載不良				2	2
合計	43	1	3	6	53
裁決件数	18	1	1	2	22
裁決の対象となった船舶隻数	37	1	1	3	42
海難の原因ありとされた船舶隻数	33	1	1	3	38

1 衝突事件の海難原因

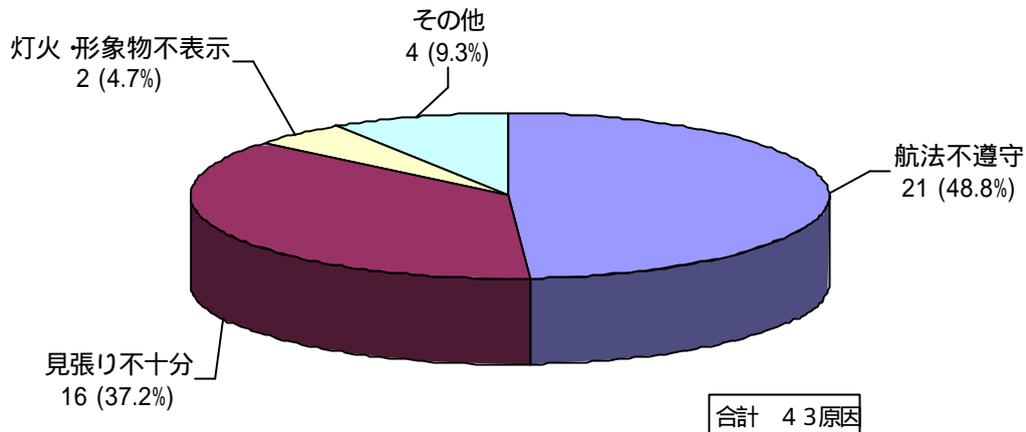
裁決件数が最も多い衝突事件については、18件(裁決の対象となった船舶：37隻)の裁決を行い、その中で43原因を示している。

(1) 海難原因

海難原因の主なものをみると、「航法不遵守」が21原因(48.8%)で最も多く、次いで「見張り不十分」が16原因(37.2%)などとなっている(1-3-2図)。

「見張り不十分」16原因のうち、衝突直前まで相手船を認めていなかったものが10原因、動静監視をしなかったものが6原因となっている。

1-3-2図 衝突事件の海難原因



(2) 船種別の海難原因

裁判の対象となった船舶37隻について、船舶の種類別にみると漁船が12隻、貨物船が11隻、旅客船が4隻、油送船が4隻、プレジャーボートが2隻、遊漁船、引船、作業船、台船が各1隻となっている。

これらの海難原因を船種別に分類すると、1-3-3表になる。

1-3-3表 船種別の海難原因

(単位：原因数)

海難原因	船種						合計
	漁船	貨物船	旅客船	油送船	プレジャーボート	その他	
航法不遵守	4	8	1	6	1		21
見張り不十分	7	3	3		1	2	16
灯火不表示	1				1		2
その他	2	1				1	4
合計	15	12	4	6	3	3	43

* 衝突時における適用法令

衝突事件18件のうち、裁判に示された適用法令をみると、海上衝突予防法の適用されたものが16件、海上衝突予防法及び海上交通安全法の適用されたものが1件、港則法が適用されたものが1件となっている。

更に、海上衝突予防法の適用されたもの16件について、その内訳をみると、「船員の常務」が適用されたものが7件(43.8%)と最も多く、次いで「狭い水道等における航法」が適用されたものが4件(25.0%)、「横切り船の航法」及び「視界制限状態における船舶の航法」が適用されたものがそれぞれ2件(12.5%)などとなっている。

このうちの船員の常務が適用されたもの7件の内容をみると、錨泊船・漂泊船に衝突したものが3件となっている。