

資 料 編

資 料 編 目 次

第 1 表	事件種類別海難原因分類・・・・・・・・・・・・・・・・	資料－ 2
第 2 表	船種別海難原因分類・・・・・・・・・・・・・・・・	資料－ 3
第 3 図	発生水域別件数・・・・・・・・・・・・・・・・	資料－ 4
第 4 表	特定港等，湖・河川における事件種類別発生件数・・・・・・・・	資料－ 4
第 5 表	主要水道における事件種類別発生件数・・・・・・・・	資料－ 6
第 6 表	主要海域における事件種類別発生件数・・・・・・・・	資料－ 6
第 7 表	沿岸海域及び領海外における事件種類別発生件数・・・・・・・・	資料－ 7
第 8 図	事件種類別の発生件数の推移・・・・・・・・・・・・・・・・	資料－ 7
第 9 表	船種・事件種類別発生隻数・・・・・・・・・・・・・・・・	資料－ 8
第 10 表	トン数・事件種類別発生隻数・・・・・・・・・・・・・・・・	資料－ 8
第 11 表	トン数・船種別発生隻数・・・・・・・・・・・・・・・・	資料－ 9
第 12 図	船種別発生隻数の推移・・・・・・・・・・・・・・・・	資料－ 9
第 13 図	死傷者等の推移・・・・・・・・・・・・・・・・	資料－ 10
第 14 表	事件種類別・死傷，行方不明者の状況・・・・・・・・	資料－ 10
第 15 表	船種別・死傷，行方不明者の状況・・・・・・・・	資料－ 11
第 16 図	プレジャーボート海難の発生件数及び隻数の推移・・・・・・・・	資料－ 11
第 17 表	プレジャーボート海難の事件種類別発生隻数・・・・・・・・	資料－ 12
第 18 表	プレジャーボート海難における死傷者等の状況・・・・・・・・	資料－ 12
第 19 表	外国船関連海難の水域別発生件数及び隻数・・・・・・・・	資料－ 12
第 20 図	外国船の主な国及び地域別隻数・・・・・・・・	資料－ 12
第 21 表	事件種類別・船種別の申立状況・・・・・・・・	資料－ 13
第 22 表	受審人，指定海難関係人の職名別の状況・・・・・・・・	資料－ 13
第 23 表	受審人の受有海技免許別の状況・・・・・・・・	資料－ 13
第 24 表	裁決事件船種・事件種類別隻数・・・・・・・・	資料－ 14
第 25 表	裁決事件船種別・トン数別内訳・・・・・・・・	資料－ 14
第 26 表	第一審における免許種類別の懲戒状況・・・・・・・・	資料－ 15
第 27 表	平成 15 年に発生した重大海難事件及び主要な海難事件	資料－ 16
	世界の海難（各国の海難調査機関の海難調査報告書）	資料－ 21

第1表 平成15年 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 一)	乗 船 揚 没	沈 没	転 覆	遭 難	浸 水	火 災	爆 発	機 関 損 傷	行 方 不 明	属 具 損 傷	施 設 等 損 傷	死 傷 等	安 全 阻 害	運 航 阻 害	合 計
船舶運航管理の不適切	1	3	2	1	2	2				1				3		1	16
船体・機関・設備の構造・材質・修理不良		3		1		1	1	3		19							28
発航準備不良	5		1	1						1				4			12
水路調査不十分		3	18										5			1	27
針路の選定・保持不良	1	6	21										2				30
操船不適切	1	10	9	1	2	1								9			33
船位不確認	1	10	38										1				50
見張り不十分	405	12	2										3	2			424
居眠り	19	7	53														79
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			5	1	6	3							1	1	1		18
錨泊・係留の不適切	3		4	2	2		4							1			16
荒天措置不適切		1	1	1	3	1											7
灯火・形状物不表示	15																15
信号不履行	76	3															79
速力の選定不適切	24	3	1				1							2			31
航法不遵守	140	2															142
主機の整備・点検・取扱不良					1		4			57						6	68
補機等の整備・点検・取扱不良		1		1		1	4	2		10							19
潤滑油等の管理・点検・取扱不良								2		16						5	23
電気設備の整備・点検・取扱不良			1					5						1		2	9
甲板・荷役等作業の不適切				1	1									17			19
漁労作業の不適切					4									8			12
旅客・貨物等積載不良					2									7		1	10
服務に関する指揮・監督の不適切	39	5	13							3			1	6		1	68
報告・引継の不適切	18	2	6										1				27
火気取扱不良								6									6
不可抗力				1	1					1						1	4
その他			1		1			1						1			4
合 計	748	71	176	11	25	9	14	19	0	108	0	0	14	62	1	18	1,276
裁 決 件 数	300	52	153	8	22	6	10	14	0	77	0	0	11	45	1	16	715
裁 決 の 対 象 と な っ た 船 舶 隻 数	625	65	163	11	27	6	10	14	0	77	0	0	14	50	1	16	1,079
海 難 の 原 因 あ り と さ れ た 船 舶 隻 数	562	56	153	8	23	6	10	14	0	77	0	0	11	45	1	16	982

※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ります。

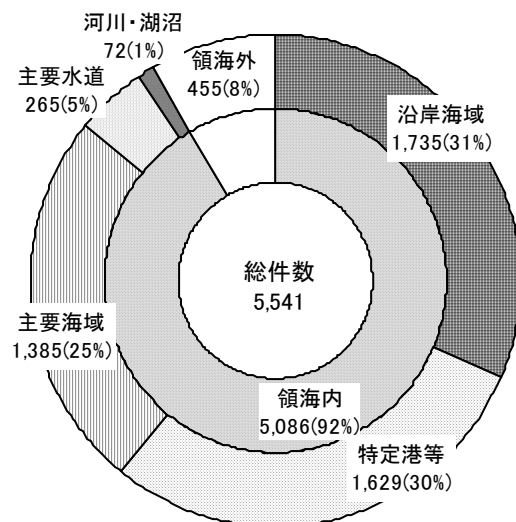
第2表 平成15年 船種別海難原因分類

(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 (パ 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	8			2	1		1			1					2	1	16
船体・機関・設備の構造・材質・修理不良	10	4	1	10									1			2	28
発航準備不良				4						1			1		6		12
水路調査不十分	2	5	1	3	2	4	1						1		7	1	27
針路の選定・保持不良	2	3	2	7	2	1	1			1		1	1	1	8		30
操船不適切	11	4	1	4	1	1	1							1	8	1	33
船位不確認	5	10	4	16		3	1			1		3	3	1	3		50
見張り不十分	5	71	24	218	7	13	3			1			20	2	57	3	424
居眠り		19	2	49	2	1							2		4		79
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	1	2	2	1	1	1				1					8	1	18
錨泊・係留の不適切	2	2	1	4	1								1		5		16
荒天措置不適切	1	1	1	2		1									1		7
灯火・形状物不表示		1		8	1			1		1					3		15
信号不履行	2	31	6	26		1							2		11		79
速力の選定不適切	2	13	4	3	3	1								1	4		31
航法不遵守	3	54	11	36	4	3	1						4		26		142
主機の整備・点検・取扱不良	3	7	5	40	5	1						3	1		3		68
補機等の整備・点検・取扱不良	3	1		13	1								1				19
潤滑油等の管理・点検・取扱不良	2	5		12									1		3		23
電気設備の整備・点検・取扱不良				5	1										2	1	9
甲板・荷役等作業の不適切	2	2	4	7		2							1		1		19
漁労作業の不適切				12													12
旅客・貨物等積載不良				5						1			3		1		10
服務に関する指揮・監督の不適切	1	21	14	21	3	2							1		4	1	68
報告・引継の不適切	1	13	4	6	1	1										1	27
火気取扱不良	4			2													6
不可抗力		1												1	2		4
その他		1		1	1											1	4
合 計	70	271	87	517	37	36	9	1	0	8	0	7	44	7	169	13	1,276
裁 決 の 対 象 と な っ た 船 舶 隻 数	47	192	59	444	32	34	10	19	11	6	0	8	42	6	147	22	1,079
海 難 の 原 因 あ り と さ れ た 船 舶 隻 数	46	185	56	424	28	30	8	1	0	6	0	6	39	6	139	8	982

※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ります。

第3図 平成15年 発生水域別件数（理事官が認知したもの）



第4表 平成15年 特定港等、湖・河川における事件種類別発生件数（理事官が認知したもの）

（単位：件）

事件種類	衝突	衝突 (単)	乗揚	沈没	転覆	遭難	浸水	火災	爆発	機関 損傷	属具 損傷	施設等 損傷	死傷 等	安全・運航 阻害	合計
特定港等															
釧路	1	8	1			2				1	2				15
花咲		1	1				2		1						5
小牧		6	2			11				2	2				23
室蘭		3				2				1					6
函館		4	2			2	1	1		2	1		1		14
小樽	1	5													6
留萌		1			1										2
稚内		1				6		1		1	1				10
青森		1													1
八戸	2	2	1			4	1			3	2				15
釜石						1									1
気仙沼						1		1		2					4
仙台塩釜	2	4	5			6		1				1	1		20
秋田船川	3		6												9
酒田			1			2									3
小名浜	1	5	2		1	2				2					13
鹿島	3	5	3			5					2				18
木更津	4	8				4					1	2			19
千葉	3	13	27			30				2	4	6			85
京浜(東京区)	6	7	8			33				3	1		2		60
京浜(川崎区)	1	13	9			23				4	1	1			52
京浜(横浜区)	11	12	8			43			1	3	2	5	1		86
横須賀		8	7			8				1	1	2	1		28
直江津	1	2	4			11		1			1		1		21
新潟潟	1	1	3		1	14		1		1	1	1	1		25
両津山						3				1					4
伏木富	1	1				1									3
七尾	1									1					2
敦賀		3	1												4
清水	2	3	1			3		1		1	1		1		13
衣浦	2	3	3			4		1		1					14
名古屋	4	17	11			44				4	1	2	1		84
四日市	3	8	4			17				2	1				35
宮津	1	1													2
舞鶴			1							2					3
阪南						6									6
大阪	9	25	31	1		63		2		2		4	1		138
大神戸	5	8	11			15				2		1	1		43

事件種類 特定港等	衝突	衝突 (単)	乗揚	沈没	転覆	遭難	浸水	火災	爆発	機関 損傷	属具 損傷	施設等 損傷	死傷 等	安全・運航 阻害	合計
尼崎西宮芦屋	1	8	8			6						1			24
東播磨		2	10			6						1			19
姫路		6	8		1	6	1			1					23
田辺	1	1	3			1							1		7
和歌山下津	2	6	1			7				1					17
境					1	1				1					3
浜田		1				3									4
宇野	1	2	3			1									7
水島	2	6	15			5		1							29
福山	1	5	9			6					1			1	23
尾道糸崎	1	2	5	1		8									17
呉		6	10			14				1					31
広島島	2	8	15			9				4	1	1			40
岩国	1	3	6			3	1				2	1	1		18
徳山下松	2	10	16			9				1					38
宇部		1	9			3					2	1			16
関門(若松区)	5	5	16			10				1			2		39
関門(若松区外)	1	15	27			19				6	1			1	70
徳島小松島	3	4	6			3				1					17
坂出		5	6			4					2				17
高松	2	5	1							1					9
松山		9	4			2				2			1		18
今治	1	1	3							3			1		9
新居浜	2	3	9			1				1					16
高知	3	2	2			1									8
博多	4	10	13			14				1	2				44
三池						1							1		2
唐津		1	1												2
長崎	1	4	3			4		1			2				15
佐世保	1		1			2							1		5
厳原		1													1
三角			1					1							2
大分	4	4	8			2				1				3	22
細島			1			1							1		3
鹿児島	2	2	2	1		3				1		1			12
喜入	1					1									2
金武中城		3	4	2	2	4									15
那覇	1	5	1	2	1	2							2		14
田子の浦	1					1									2
むつ小川原		1				1									2
伊万里	1	1	1							1					4
金沢	1		2							1					4
福井		1	1				2								4
柳井		2				1									3
三田尻中関			2			1									3
三島川之江		3	3			3				1	3	1			14
石巻		1	2			5	1			1	2				12
日立		1	2												3
泉州						2									2
三河	1	5	4			13					1	1	1		26
合計	117	340	397	7	8	555	9	13	2	75	44	33	24	5	1,629
湖・河川	6	3	16	2	8	25		2					9	1	72

※海難発生件数の統計

理事官が海難を認知するには、海上保安官からの「海難発生通知書」または船長からの船員法第19条による「海難報告書」などがありますが、船長からは、「海難」には該当するが、流木等の浮流物接触や軽度の船底接触などの比較的軽微な事件も報告されます。これらの事件は遭難又は乗揚の事件種類に含めて統計処理をしています。

第5表 平成15年 主要水道における事件種類別発生件数（理事官が認知したもの）

（単位：件）

事件種類 主要水道	衝突	衝突 (単)	乗揚	沈没	転覆	遭難	火災	機関 損傷	属具 損傷	施設等 損傷	死傷等	合計
浦賀水道	4	7	4	1	1	15		4	2	2	1	41
伊良湖水道	1	3			1	6						11
師崎水道	3					8						11
布施田水道			2			1						3
明石海峡	3	13	1		1	6		2		2	1	29
友ヶ島水道	3	2	5			4						14
鳴門海峡	1	2	4		1	8		4				20
直島水道	1	1	4			1						7
来島海峡	4		3			13		2				22
三原瀬戸	5		7			10					2	24
釣島水道		2	2			7						11
音戸瀬戸		1	2			1		1				5
大島瀬戸	1	2	5			3						11
上関海峡			1			1						2
速吸瀬戸	1		1			7						9
関門海峡	4	2	7			8		3		1		25
倉良瀬戸			5		1	3	1					10
平戸瀬戸	2	2	3			1			1		1	10
合 計	33	37	56	1	5	103	1	16	3	5	5	265

第6表 平成15年 主要海域における事件種類別発生件数（理事官が認知したもの）

（単位：件）

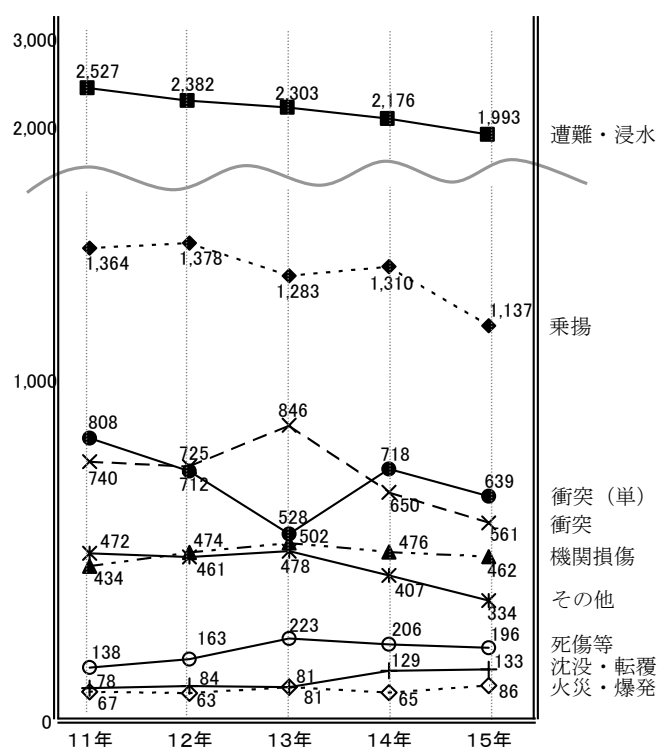
事件種類 主要海域	衝突	衝突 (単)	乗揚	沈没	転覆	遭難	火災	爆発	機関 損傷	属具 損傷	施設等 損傷	死傷等	安全・運航 阻害	合計
根室海峡		1	2		2				1		2	1		9
津軽海峡	3	4	6		1	32	2		2			1		51
陸奥湾	2					1			1		1	2		7
東京湾	7		4			16	1		3	2	5	1		39
伊勢湾	10	6	20		1	61	2		1	3	1	2		107
三河湾	2		5			5			2	1		2		17
紀伊水道	16	3	18	1	1	21	1		4		2		2	69
大阪湾	10	12	21		1	53			3		1			101
播磨灘	20	9	34	1		52	1		3		3	1	1	125
備讃海域東部	12	11	52		1	39	1		2	1		1		120
備讃海域西部	7	13	33			35	2		2	2	1	3		98
備後・燧灘	6	6	20	1	2	15			4		4	2		60
安芸灘・広島湾	20	45	67	2	6	81	1	1	18	3	1	7		252
伊予灘	12	10	15			28			9	1	1	2		78
周防灘	11	9	34		2	40	2	1	4	4	2	1		110
豊後水道	6	11	14		3	19			2	2	4	2		63
島原湾・八代海	8	5	26	3		21			10	4		1	1	79
合 計	152	145	371	8	20	519	13	2	71	23	28	29	4	1,385

第7表 平成15年 沿岸海域及び領海外における事件種類別発生件数（理事官が認知したもの）

（単位：件）

事件種類	衝突	衝突 (単)	乗揚	沈没	転覆	遭難	浸水	火災	爆発	機関 損傷	船体行 方不明	属具 損傷	施設等 損傷	死傷 等	安全・運 航障害	合計
沿岸海域																
雄冬岬～紋別	5	2	6		1	17		1				2			1	35
紋別～十勝川口	1		3			10	1	2		3		1		2		23
十勝川口～白神岬	2	1	1		4	20		1		5			3			37
白神岬～雄冬岬	6	5	3	1	3	9	2	3		8		1		1	1	43
尻屋崎～鮎ヶ崎	5		3		1	26		1		5				1		42
鮎ヶ崎～阿武隈川口	8	4	5		17	40				4		1	4	9		92
阿武隈川口～犬吠崎	15	1	11			36				11		6	1	2	1	84
犬吠崎～野島崎	2		5		1	22	2			2		5		3	1	43
野島崎～天竜川口	22	15	26		6	91	1	2		21		11	3	11	2	211
天竜川口～新宮川口	7	1	17	1	2	68	1	1		8		9	3	3		121
新宮川口～日ノ御崎	6	1	5	1		26	1	1		5				1	2	49
蒲生田崎～高茂崎	8	3	6	1		19				4			2	3	1	47
竜飛崎～鼠ヶ関	2	1	3		4	19		1		1				3		34
鼠ヶ関～糸魚川	6	3	10		2	10		3		2		1	2	5	2	46
糸魚川～経ヶ岬	7	1	2	1	5	5	2			7			2	9	1	42
経ヶ岬～川尻岬	14	8	12		1	21	1	4		12		4	2	4	2	85
隠岐諸島	1		4			1				5		1				12
川尻岬～烏帽子島	32	2	18		2	26	2			8		9	1	4	1	105
対馬列島	3	3	10			3		3		3				2	1	28
烏帽子島～坊ノ岬	34	25	65	1	2	57	6	8	1	37	1	21	1	29	2	290
坊ノ岬～鶴御崎	9	8	29	1	5	26	2	2		11		10		6		109
南西諸島	7	15	38		7	54		4		8	1	1		7	1	143
南方列島	1	5	2			2				2	1			1		14
合 計	203	104	284	7	63	608	21	37	1	172	3	83	24	106	19	1,735
領 海 外	50	10	13	4		143	10	15		128		55	2	23	2	455

第8図 事件種類別の発生件数の推移（理事官が認知したもの）



第9表 平成15年 船種・事件種別発生隻数（理事官が認知したもの）

(単位:隻)

事件種類 船種		平成27年度																
		衝突	衝突 (単)	乗揚	沈没	転覆	遭難	浸水	火災	爆発	機関損傷	船体 行方不明	属具損傷	施設等損傷	死傷等	安全・ 運航阻害	計	構成比 (%)
旅客船		24	146	25		1	293	1	5		54		3	4	10	1	567	9
貨物船		289	267	602	1		630	2	4	2	81		55	35	16	4	1,988	31
油送船		70	58	122	1		329	2	4	1	33		25	8	4		657	10
漁 船		415	41	98	7	45	132	27	56	2	233	3	111	18	100	5	1,293	20
引 船		47	47	91	3	5	296	2			11		2	7	2		513	8
押 船		30	48	102	4	3	129	2	3		15		8	8	2	1	355	6
作業船		31	19	60	4	8	90	3	2		1			2	2	1	223	3
はしけ		40	30	63	2	2	56	1			2			8	2		206	3
台 船		19	11	15	2		22		1				2	3	1	1	77	1
交通船		5	3	4	2	2	18						1		2		37	1
水先船							7								2		9	0
公用船		3	2	1			2						1	1	2		12	0
遊漁船		32	1	7		2	9		4		2				8		65	1
瀬渡船		1	1	1		2									1		6	0
ブレイジャーボート	モーターボート	76	15	23	5	26	17	2	5		21			14	20	17	241	4
	水上オートバイ	43	3	2		2	3				1				17		71	1
	ヨット	2	1	8	1	1	7				4			1	2		27	0
	ボート	11			2	9	1								8	2	33	1
	カヌー					3											3	0
	小計	132	19	33	8	41	28	2	5		26			15	47	19	375	6
その他		12	6	9	1	2	42		2		6		6	2	4		92	1
不 詳		17		2			7								1		27	0
計		1,167	699	1,235	35	113	2,090	42	86	5	464	3	214	111	206	32	6,502	100

第10表 平成15年 トン数・事件種別発生隻数（理事官が認知したもの）

(単位:隻)

総トン数 事件種別	20トン未満	20 ～ 100	100 ～ 200	200 ～ 500	500 ～ 1,600	1,600 ～ 3,000	3,000 ～ 5,000	5,000 ～ 10,000	10,000 ～ 30,000	30,000 以上	不詳	計
衝突	410	47	142	157	60	19	34	31	16	11	240	1,167
衝突(単)	74	57	129	181	89	25	40	25	9	6	64	699
乗揚	198	77	324	384	98	15	12	5	3	1	118	1,235
沈没	14	1	3	2		1					14	35
転覆	62	1	3	1							46	113
遭難	272	204	583	480	199	58	52	60	46	4	132	2,090
浸水	27	2	3	4	2						4	42
火災	52	7	4	8	4	1		1		1	8	86
爆発	3			1			1					5
機関損傷	85	64	117	108	36	12	5	3	6		28	464
死傷等	101	5	14	16	11	2	5	1	1	2	48	206
その他	66	43	62	99	23	7	9	1	2		48	360
合計	1,364	508	1,384	1,441	522	140	158	127	83	25	750	6,502
構成比(%)	21	8	21	22	8	2	3	2	1	0	12	100

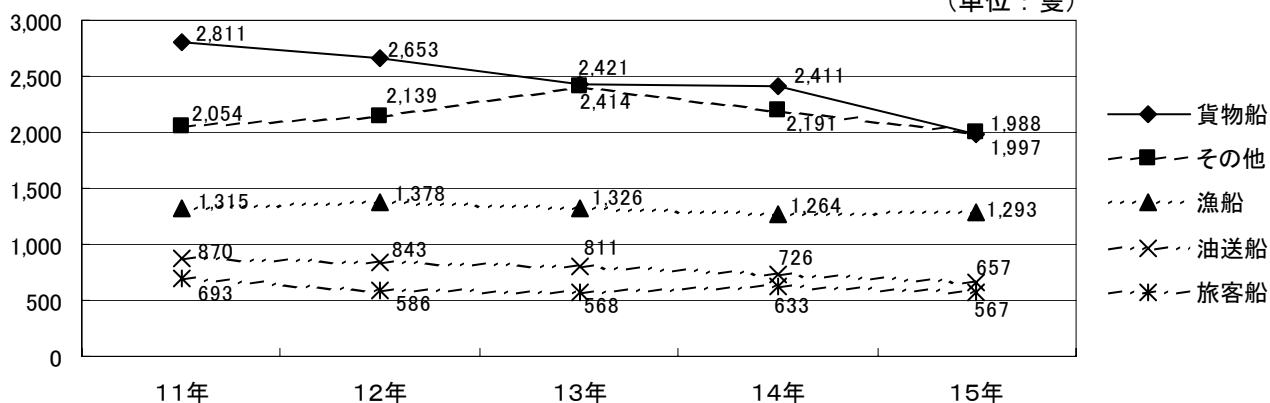
第11表 平成15年 トン数・船種別発生隻数（理事官が認知したもの）

（単位：隻）

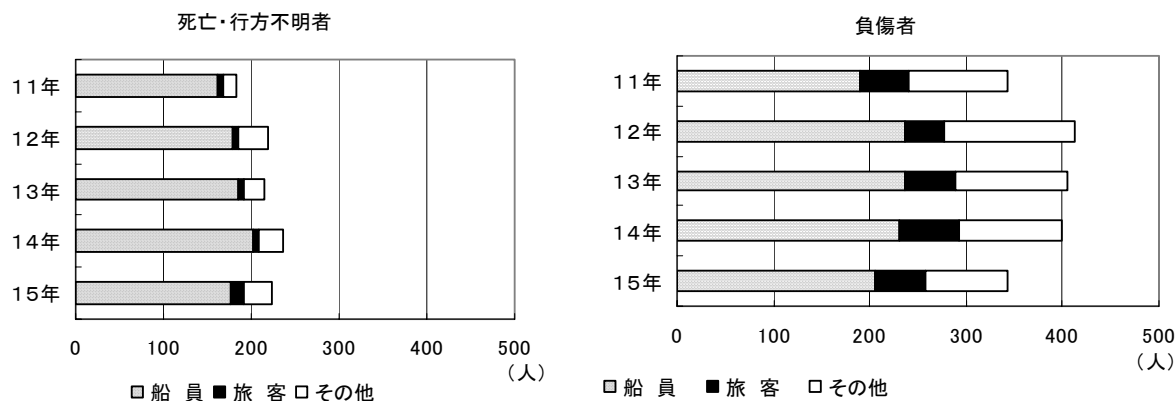
船種		総トン数 20トン 未満	20 ～ 100	100 ～ 200	200 ～ 500	500 ～ 1,600	1,600 ～ 3,000	3,000 ～ 5,000	5,000 ～ 10,000	10,000 ～ 30,000	30,000 以上	不詳	計	構成 比(%)
船種	旅客船	87	64	77	68	98	43	30	44	49		7	567	9
	貨物船	1	14	581	903	223	46	95	66	29	18	12	1,988	31
	油送船	11	83	170	157	155	42	22	3	2	7	5	657	10
	漁船	752	154	180	140	9		5	2			51	1,293	20
	引船	134	83	197	87	4						8	513	8
	押船	131	41	127	54							2	355	6
	作業船	63	34	39	12	10	1	1		1		62	223	3
	はしけ				4	7	2	4	3			186	206	3
	台船		1			5	2					69	77	1
	交通船	18	5	1								13	37	1
	水先船	4	5										9	0
	公用船	1	1	1	3	3	3						12	0
	遊漁船	52		2								11	65	1
	瀬渡船	5										1	6	0
プレジャーボート	モーターボート	57	1									183	241	4
	水上オートバイ	17										54	71	1
	ヨット	11										16	27	0
	ボート	1										32	33	1
	カヌー											3	3	0
	小計	86	1									288	375	6
その他		16	22	9	12	8	1	1	9			14	92	1
不詳		3			1					2		21	27	0
計		1,364	508	1,384	1,441	522	140	158	127	83	25	750	6,502	100

第12図 船種別発生隻数の推移（理事官が認知したもの）

（単位：隻）



第13図 死傷者等の推移（理事官が認知したもの）



(単位:人)

区分	船員	旅客	その他	合計
11年	161	7	14	182
12年	178	7	34	219
13年	185	6	24	215
14年	202	6	29	237
15年	176	15	33	224

(単位:人)

区分	船員	旅客	その他	合計
11年	190	50	103	343
12年	237	41	134	412
13年	237	52	116	405
14年	231	61	107	399
15年	206	52	85	343

(注)区分「その他」とは、荷役作業員等をいう。(第14表及び第15表においても同じ。)

第14表 平成15年 事件種別・死傷、行方不明者の状況（理事官が認知したもの）

(単位:人)

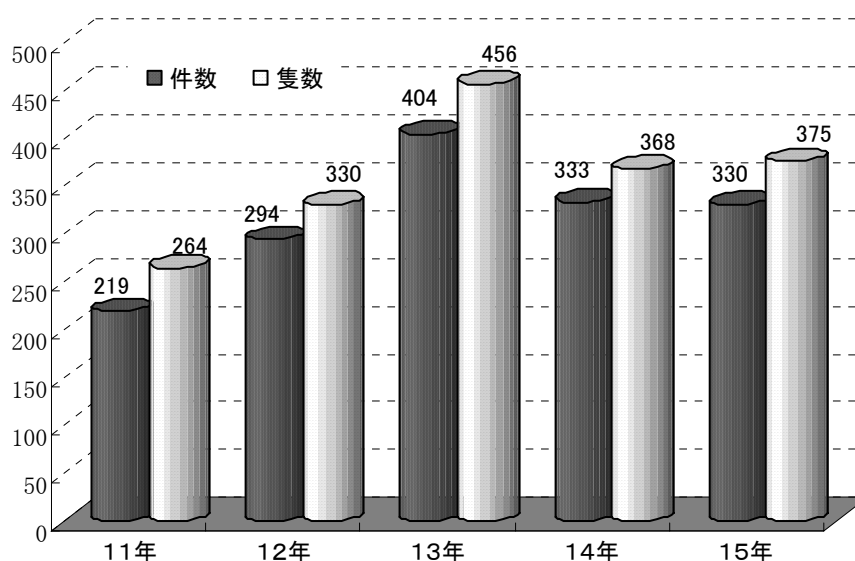
区 分 事件種類		船 員			旅 客			その他			小 計			合 計	構成比 (%)
		死亡	行方 不明	負傷	死亡	行方 不明	負傷	死亡	行方 不明	負傷	死亡	行方 不明	負傷		
衝 突		20	10	95			2	2		30	22	10	127	159	28
衝突(単)		4		17			10	3		15	7	0	42	49	9
乗 揚		1	5	19			20		1	2	1	6	41	48	8
沈 没		8	12	1		7		3	1		11	20	1	32	6
転 覆		17	2	4	2		2	7			26	2	6	34	6
遭 難			2	1				1		3	1	2	4	7	1
浸 水											0	0	0	0	0
火 災		1	1	2			4				1	1	6	8	1
爆 発		1	2	7				1		4	2	2	11	15	3
機関損傷											0	0	0	0	0
船体行方不明		4	2								4	2	0	6	1
属具損傷											0	0	0	0	0
施設等損傷											0	0	0	0	0
死傷等		59	25	60	4	2	14	11	3	31	74	30	105	209	37
安全・運航障害											0	0	0	0	0
小 計		115	61	206	6	9	52	28	5	85	149	75	343	567	100
合 計		382			67			118			567				
構成比(%)		67			12			21			100				

第 15 表 平成 15 年 船種別・死傷、行方不明者の状況（理事官が認知したもの）

(単位:人)

区 分 船 種	船 員			旅 客			その他			小 計			合計	構成比 (%)
	死 亡	行方 不明	負 傷	死 亡	行方 不明	負 傷	死 亡	行方 不明	負 傷	死 亡	行方 不明	負 傷		
旅客船	2		2	3		17			1	5	0	20	25	4
貨物船	7	10	16				3		6	10	10	22	42	8
油送船	1		7							1	0	7	8	1
漁 船	70	37	115				1		3	71	37	118	226	40
引 船	2	1							1	2	1	1	4	1
押 船	5	2								5	2	0	7	1
作業船	1		1				3			4	0	1	5	1
はしけ		1	1							0	1	1	2	0
台 船									1	0	0	1	1	0
交通船				1		2				1	0	2	3	1
水先船							1	1		1	1	0	2	0
公用船			1						8	0	0	9	9	2
遊漁船	1	1	5		2	23			1	1	3	29	33	6
瀬渡船				1		2				1	0	2	3	1
プレジャー ボート	モーター ボート	12	4	26		1	11	3	35	23	7	62	92	16
	水上オート バイ	1		25	1	1	1		21	3	0	47	50	9
	ヨット	1	2			7			1	1	9	1	11	2
	ボート	12		3		2	7	1	5	19	1	10	30	5
	カヌー		1							0	1	0	1	0
	小 計	26	7	54	1	7	4	19	4	46	18	120	184	32
その他			2	3		4	1		1	1	2	8	11	2
不 詳			1						1	0	0	2	2	0
小 計	115	61	206	6	9	52	28	5	85	149	75	343	567	100
合 計	382			67			118			567				

第 16 図 プレジャーボート海難の発生件数及び隻数の推移（理事官が認知したもの）



第 17 表 平成 15 年 プレジャーボート海難の事件種類別発生隻数（理事官が認知したもの）

（単位：隻）

事件種類	船種	モーターボート	水上オートバイ	ヨット	ボート	カヌー	合計	構成比(%)
衝突	突	76	43	2	11		132	35
衝突（単）		15	3	1			19	5
乗揚		23	2	8			33	9
転覆		26	2	1	9	3	41	11
死傷等		20	17	2	8		47	13
その他		81	4	13	5		103	27
合計		241	71	27	33	3	375	100
構成比(%)		64	19	7	9	1	100	

第 18 表 平成 15 年 プレジャーボート海難における死傷者等の状況（理事官が認知したもの）

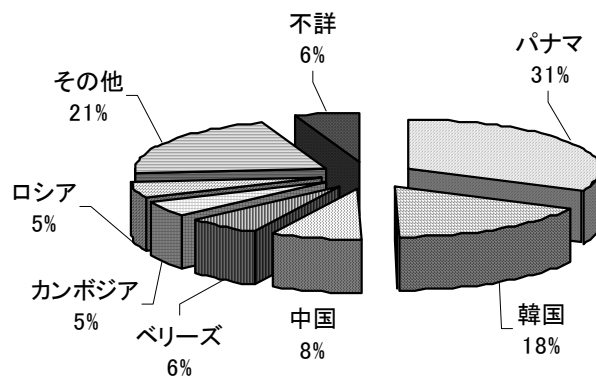
（単位：人）

事件種類	船種	モーターボート	水上オートバイ	ヨット	ボート	カヌー	合計	構成比(%)
死亡		23	3	1	19		46	25
行方不明		7		9	1	1	18	10
負傷		62	47	1	10		120	65
合計		92	50	11	30	1	184	100
構成比(%)		50	27	6	16	1	100	

第 19 表 平成 15 年 外国船関連海難の水域別発生件数及び隻数（理事官が認知したもの）

発生水域 区分	領 海 内					領海外	計
	特定港等	主要水道	主要海域	沿岸海域	小 計		
件 数	44	12	22	44	122	24	146
構成比(%)	36	10	18	36	100	16	100
	84						
隻 数	50	14	25	46	135	24	159
構成比(%)	37	10	19	34	100	15	100
	85						

第 20 図 平成 15 年 外国船の主な国及び地域別隻数（理事官が認知したもの）



第 21 表 平成 15 年 事件種別・船種別の申立状況

(単位:隻)

事件種類 船種	衝突	衝突 (単)	乗揚	沈没	転覆	遭難	浸水	火災	爆発	機関 損傷	属具 損傷	施設 等 損 傷	死傷 等	安全・ 運航 阻害	計
旅客船	13	11	11			3	1	3		8			6	1	57
貨物船	128	15	30	1	1		1			7		7	2	1	193
油送船	29	4	9							4			1		47
漁 船	262	16	56	1	12	4	8	13	1	46	1	1	22	4	447
引・押船	27	3	18	3	4	2	1	1		4		1	3		67
遊漁船	24	2	3		1								6	1	37
はしけ	2		1			1						1			5
プレジャーボート	85	8	17	1	7	2	2	1		2			10	9	144
瀬渡船	2	2			1								1		6
作業船	6	1	2		3								1		13
交通船	1		1										1		3
台船・バージ	13		8	1									1		23
公用船	2	1	2												5
その他	12	5	7	1	3	1				1		1	1		32
計	606	68	165	8	32	13	13	18	1	72	1	11	55	16	1,079

第 22 表 平成 15 年 受審人、指定海難関係人の職名別の状況

(単位:人)

職 名	甲 板 部					機 関 部			漁	船	水	船	法	そ	計
区 分	船 長	航 海 士	甲 板 長	甲 板 員	艇 長	機 関 長	機 関 士	機 関 員	長	船 所 有 者	先 人	頭	人	他	
受審人	790	63	2	8		72	2	1	1	1	9			3	952
指海人	24	8	10	14	1	9	2	1	7	3		1	44	59	183
計	920					87			8	4	9	1	44	62	1,135

第 23 表 平成 15 年 受審人の受有海技免許別の状況

(単位:人)

免 許		航 海						機 関						小 型					水 先 人	計
区 分		一級	二級	三級	四級	五級	六級	一級	二級	三級	四級	五級	六級	一級	二級	三級	四級	五級		
受審人		14	9	67	97	112	7	2	2	9	20	27	2	421	23	4	126	1	9	952
計		306						62						575					9	952

第 24 表 平成 15 年 裁決事件船種・事件種類別隻数

(単位:隻)

事件種類 船種	衝突	衝突 (単 突)	乗 場	沈 没	転 覆	遭 難	浸 水	火 災	機 関 損 傷	施 設 等 損 傷	死 傷 等	安 全 阻 害	運 航 阻 害	合 計	構成比 (%)
旅 客 船	12	10	11	1		3		2	5		2		1	47	4
貨 物 船	126	13	31	1					11	6	3		1	192	18
油 送 船	37	1	11	1					6		3			59	5
漁 船	269	14	58	1	10	2	7	12	48	1	19		3	444	41
引 船	10	3	7	5	2		1		1		1		2	32	3
押 船	18	3	6		2				1	3	1			34	3
作 業 船	5	1	2		1						1			10	1
はしけ(バージ)	8	2	6							2	1			19	2
台 船	7		3	1										11	1
交 通 船	2	1	1								2			6	1
公 用 船	2	2	2						2					8	1
遊 漁 船	27	1	5		1		1				5		2	42	4
瀬 渡 船	1	3			1						1			6	1
プレジャーボート	90	8	17	1	8	1	1		2		11	1	7	147	13
そ の 他	11	3	3		2				1	2				22	2
合 計	625	65	163	11	27	6	10	14	77	14	50	1	16	1,079	100

第 25 表 平成 15 年 裁決事件船種別・トン数別内訳

(単位:隻)

船 種 トン数	旅客船	貨物船	油送船	漁船	プレジャー ボート	その他	合計
トン数表示なし	2				96	23	121
5トン未満				202	36	23	261
5トン以上20トン未満	15		1	167	14	66	263
20トン以上100トン未満	5		1	34		17	57
100トン以上200トン未満	3	37	13	23	1	15	92
200トン以上500トン未満	5	72	11	17		13	118
500トン以上1,600トン未満	8	30	20			19	77
1,600トン以上3,000トン未満	1	9	7			6	23
3,000トン以上5,000トン未満		21	3	1		8	33
5,000トン以上10,000トン未満	3	12					15
10,000トン以上30,000トン未満	4	5	1				10
30,000トン以上	1	6	2				9
合 計	47	192	59	444	147	190	1,079

第 26 表 平成 15 年 第一審における免許種類別の懲戒状況

(単位:人)

免許	懲戒等	業 務 停 止				戒 告	不懲戒	懲 戒 免 除	計	構成比(%)	
		2箇月	1箇月 15日	1箇月	小 計						
航海	一 級			1	1	10	3		14	1	32
	二 級		1	1	2	8			10	1	
	三 級			5	5	48	6	1	60	6	
	四 級		1	11	12	81	2		95	10	
	五 級			15	15	95	12		122	13	
	六 級			2	2	6			8	1	
機関	一 級				0	3	1		4	0	6
	二 級			1	1	2			3	0	
	三 級				0	10	1		11	1	
	四 級			1	1	15	2		18	2	
	五 級				0	23		1	24	3	
	六 級				0	1			1	0	
小型船舶操縦士	一 級		1	51	52	356	19		427	44	61
	二 級			4	4	22			26	3	
	三 級				0	1			1	0	
	四 級	1		20	21	108	11	1	141	14	
	五 級				0	1			1	0	
通 信 士					0				0	0	
水 先 人					0	5	3		8	1	
計		1	3	112	116	795	60	3	974	100	
構成比(%)		12				82	6	0	100		

第 27 表 平成 15 年に発生した重大海難事件及び主要な海難事件

事件名	発生年月日, 時刻及び場所	事件の概要	損傷の状況等
旅客船 すいせん (17,329 トン) 遭難	平成 15 年 1 月 5 日 07:30 青森県釧路南西沖合	本船(乗組員 34 人, 乗客 456 人)は苫小牧港・敦賀港間に就航するカーフェリーで, 車両 253 台を積載し, 苫小牧港を発し敦賀港に向け航行中, 主機冷却清水ポンプが異常停止し航行不能となった。およそ 7 時間後応急措置により自力航行を開始し, 秋田船川港外に避泊した。 当時の天候 曇, 西北西の風, 風力 8, 波高 5m	管轄 仙台 重損 申立 15. 2. 27 言渡 15. 12. 18
漁船 第十五日昇丸 (19 トン) 沈没	平成 15 年 1 月 30 日 22:30 鹿児島県喜志鹿埼灯台から 真方位 082 度 13.4 海里	本船(乗組員 8 人)は, 鹿児島県西之表港を発し, 漁場で揚網中, 右舷側に傾斜して転覆し, 沈没した。 当時の天候 晴, 北西の風, 風力 4	管轄 門司 全損 死亡 1 人 行方不明 2 人
A 貨物船 福仁丸 (499 トン) B 漁業調査船 とりしま (426 トン) 衝突	平成 15 年 3 月 14 日 04:05 檜野埼灯台から 真方位 211 度 3 海里	A 船が真方位 231 度, 13.4 ノットで航行中, A 船の前方を, B 船が 243 度, 12.6 ノットで航行中, B 船が右転して旋回を続け, A 船との新たな衝突のおそれを感じさせ, のち衝突した。 当時の天候 晴, 西の風, 風力 2, 視界良好, 約 1m のうねり	管轄 神戸 A 軽損 B 全損 行方不明 2 人, 負傷 2 人 申立 15. 6. 30 言渡 15. 12. 17
瀬渡船 南海丸 (7.9 トン) 転覆	平成 15 年 3 月 19 日 03:55 鹿児島県硫黄島三角点(705m)から 真方位 029.5 度 1.55 海里	本船(乗組員 1 人, 釣客 12 人)は, 瀬渡しのために, 鹿児島県枕崎港を発し, 同県硫黄島に向け航行中, 高起した波浪が船首から打ち込み, 転覆した。 当時の天候 晴, 北西の風, 風力 3, 波高約 1.5m	管轄 門司 全損 死亡 1 人 負傷 1 人 申立 15. 7. 28 言渡 15. 11. 27 (第二審係属中)

事件名	発生年月日, 時刻及び場所	事件の概要	損傷の状況等
貨物船 アールエス 19-78 (89 トン) 乗揚	平成 15 年 4 月 18 日 00:45 納沙布岬灯台から 真方位 102 度 220m	本船(ロシア籍, 乗組員ロシア人 10 人, 積荷うに 4.44 トン)は, 国後島古釜布 港から北海道花咲港に向かっていたと ころ, 推進器に障害が発生して漂流し, 陸岸側に圧流され, 乗り揚げた。 当時の天候 曇, 西南西の風, 風力 2	管轄 函館 全損 申立 15. 7. 30 言渡 16. 5. 17
旅客船 9 3 - 0 5 8 (長さ 12.7m) 乗揚	平成 15 年 5 月 23 日 11:35 飯田市時又地区の三 角点 422.1mから 真方位 101.5 度 600m (天竜川)	本船(乗組員 2 人, 旅客 修学旅行生な ど 27 人)は, 天竜川を川下りする目的 で, 乗船場の弁天港を発し, 下船場の 時又港に向かう途中, 蛇行する急流部 入口に差し掛かったが, 回頭できな いまま河岸に圧流され, 河岸近くの露 出した岩の頂部に乗り揚げた。 当時の天候 晴, 風はなし	管轄 横浜 軽損 負傷 2 人 申立 15. 7. 31 言渡 16. 2. 20
旅客船 アクアマリン (12 トン) 旅客等死傷	平成 15 年 6 月 21 日 06:55 沖縄県伊是名村仲田 港	本船は, 仲田港に停泊中, 後部甲板下の 倉庫内に置いた移動式発電機を使用し たところ, 同発電機の排気ガスが機関室 に流れ, さらに, 冷風扇を運転したこと で, 船室と機関室との間にあった開口部 から同ガスが急速に船室内に吸い込ま れ, 拡散したことにより, 船室内で寝て いたダイビング客及び乗組員が一酸化 炭素中毒で死傷した。 当時の天候 晴, 南の風, 風力 3	管轄 那覇 船体損傷なし 死亡 1 人 負傷 3 人 申立 15. 10. 21 言渡 16. 1. 22
A 漁船 第十八光洋丸 (135 トン) B 貨物船 フンア ジュピター (3,372 トン) 衝突	平成 15 年 7 月 2 日 02:25 福岡県沖ノ島灯台か ら 真方位 043 度 14.1 海里	A 船(乗組員 21 人)は, 下関漁港を発し, 漁場で揚網中, B 船(パナマ籍, 乗組員 韓国人 13 人, 中国人 3 人)は, コンテナ 465.5 トンを積載し, 韓国(釜山港)を発 して, 広島港へ向け航行中, A 船の左舷 中央部と B 船の船首部とが衝突し, A 船 は瞬時に沈没し, B 船は球状船首部に凹 損及び破孔を生じた。 当時の天候 晴, 北東の風, 風力 3	[重大海難] 管轄 門司 A 全損 死亡 1 人 行方不明 6 人 負傷 7 人 B 軽損 申立 15. 10. 3

事件名	発生年月日, 時刻及び場所	事件の概要	損傷の状況等
A 漁業取締船 からしま (499 トン) B 貨物船 コレックス クンサン (4,044 トン) 衝突	平成 15 年 7 月 6 日 07:33 福岡県沖ノ島灯台か ら 真方位 048 度 26.4 海里	A 船(乗組員 16 人)は、博多港を発し、 衝突地点付近で第十八光洋丸の行方不 明者を捜索中、B 船(韓国籍、乗組員韓 国人 10 人、インドネシア人 3 人)は、 スチールコイル 4,481 トンを積載し、 水島港を発して、韓国(浦項)へ向け航 行中、A 船の左舷前部と B 船の船首部 とが衝突し、A 船は破口を生じて浸水 し、曳航中に沈没し、B 船は球状船首 部に破口及び亀裂を生じた。 当時の天候 霧、風ほとんどなし 海上濃霧警報発令中	管轄 仙台 (門司より管轄移転) A 全損 負傷 1 人 B 軽損 申立 16. 2. 9 管轄移転 16. 5. 13
遊漁船 秀丸 (8.5 トン) 乗揚	平成 15 年 7 月 17 日 01:00 紀伊日ノ御崎灯台か ら 真方位 252 度 550m	本船は、和歌山県日ノ御崎沖合の大倉 碇を船首目標に、針路 342 度 13.8 ノッ トで北上中、船長が落とした煙草の火 を探していて、自動操舵のまま、同碇 に乗り揚げた。 当時の天候 晴、ほぼ無風、視界良好	管轄 神戸 軽損 負傷 8 人 申立 15. 11. 10 言渡 16. 2. 25
A 油送船 大進丸 (578 トン) B プレジャーボート ティー アンド ケー (19 トン) 衝突	平成 15 年 7 月 27 日 15:40 和歌山下津港海南区 海南南防波堤灯台か ら 真方位 250 度 400m	A 丸が和歌山下津港海南区から山口県 岩国港に向かうため、同港内を航行中、 錨泊中の B 丸に衝突した。 当時の天候 晴、西南西の風、風力 3, 視界良好	管轄 神戸 A 軽損 B 重損 死亡 1 人 負傷 7 人 申立 16. 4. 27
A 旅客船 フェリー五島 (1,262 トン) B 貨物船 第五フェリー美咲 (498 トン) 衝突	平成 15 年 8 月 11 日 13:00 福江港 2 号防波堤灯 台から 真方位 108 度 130m	A 船(乗組員 15 人、旅客 70 人)は、 車両 15 台を載せ長崎港を発し、長崎県 福江港向け航行中、B 船(乗組員 4 人) は、車両 3 台を載せ福江港から長崎県 三重式見港向け航行中衝突した。 当時の天候 曇、南南西の風、風力 3	管轄 長崎 A 軽損 負傷 1 人 B 軽損 申立 15. 11. 27 言渡 16. 3. 24 (第二審係属中)

事件名	発生年月日, 時刻及び場所	事件の概要	損傷の状況等
ヨット ファルコン (長さ 6.45m) 沈没	平成 15 年 9 月 15 日 16:45 滋賀県志賀町北浜所 在の志賀ヨットクラ ブ浮棧橋の東北東 1,300 m 付近 (琵琶 湖)	本船は、琵琶湖で帆走中、タッキング 直後に転覆して船底を上にした倒立状 態となり、その後 360 度回転して直立 状態に戻ったが、多量の水が艇内に流 入して浮力を喪失し沈没した。 当時の天候 晴 北の風 風力 6 湖面には白波	[重大海難] 管轄 神戸 全損 死亡 6 人 行方不明 1 人 申立 16. 1. 21
旅客船 あさかぜ丸 (1,296 トン) 浸水	平成 15 年 9 月 29 日 07:17 岩屋港西防波堤東灯 台から 真方位 089 度 300m	本船は、岩屋港から明石港に向け航行 中、左舷主機船尾管軸封装置に至る送水 管に破孔を生じて軸室に多量の海水が 浸入し、両主機の可変ピッチプロペラ装 置翼角追従箱の電路が海水に漬かって 短絡し、両装置が制御できず、航行不能 となった。 当時の天候 晴 北西の風 風力 2 約 4 ノットの西流	管轄 神戸 重損 申立 15. 11. 28 言渡 16. 3. 25
旅客船 フェリーかけろま (194 トン) 岸壁衝突	平成 15 年 10 月 28 日 11:55 鹿児島県大島郡瀬戸 内町池間港	本船は、奄美大島古仁屋港と加計呂麻 島生間港を結ぶ瀬戸内町営の旅客フェ リーで、乗客 31 人、車両 2 台、貨物を 搭載し、生間港に入港、接岸する際、 追い風の影響を受けて通常より速い速 力で岸壁に着岸したため、衝撃で乗客 4 人が転倒、重軽傷を負った。 当時の天候 晴 北北西の風 風力 4	管轄 那覇 軽損 負傷 4 人 申立 16. 3. 30
漁船 開進丸 (80 トン) 乗揚	平成 15 年 12 月 15 日 03:40 島根県隠岐郡知夫村 大波加島	本船は、平成 15 年 12 月 14 日 19 時 00 分ごろ 10 人が乗り組み、兵庫県香住港 を発し漁場に向かう途中、翌 15 日午前 3 時 40 分ごろ島根県隠岐郡知夫村大波 加島に乗り揚げた。 当時の天候 晴 西南西の風 約 14 m 波高 1.5m	管轄 広島 全損 死亡 4 人 行方不明 1 人

事件名	発生年月日, 時刻及び場所	事件の概要	損傷の状況等
プレジャーボート エミリア (長さ 6.17m) 防波堤衝突	平成 15 年 12 月 19 日 23:40 京浜港横浜区山下ふ 頭北側防波堤	本船(乗組員 1 人, 同乗者 3 人) は, 夜 間, 山下ふ頭近辺をクルージング中, 同ふ頭北側に設置されている防波堤に 衝突した。 当時の天候 晴 北の風 風力 4	管轄 横浜 重損 死亡 1 人 負傷 3 人
ケミカルタンカー サン ビーナス (4,356 トン) 爆発	平成 15 年 12 月 24 日 15:00 北緯 33 度 45.0 分 東経 131 度 49.4 分	本船(パナマ船籍, 乗組員フィリピン人 19 人)は, エタノール約 4,000 トンを 積載し, 韓国ヨウスから神戸に向け航 行中, ヨウスで B T X を揚荷して空と なった 2 番タンクの洗浄作業中, 爆発 した。 当時の天候 晴 北西の風 風力 4 視程良好	管轄 広島 重損 死亡 1 人 行方不明 1 人

世界の海難（各国の海難調査機関の海難調査報告書）

ノルウェーとイギリスの海難調査機関の調査報告書（抜粋）を紹介します。

高速艇 SLEIPNER 号 遭難

ノルウェー海事局（The Norwegian Maritime Directorate）

海難の概要

高速艇 SLEIPNER 号（全長 42 メートル）は、最大旅客数が 380 人で、1999 年 8 月 25 日にベルゲン港とスタバングル港間の航路に就航した。

1999 年 11 月 26 日、乗客 76 人と乗組員 9 人の計 85 人が乗船して 18 時 50 分にホーグスンド港を出航し、ベルゲン港に向け帰航の途についた。

当時、航路の北方は南南西からの強風を伴った驟雨であった。

SLEIPNER 号は、北方に針路をとって、狭水路を約 35 ノットで航行していた。

19 時 08 分少し前、一等航海士が、正船首方向にストアー ブロックセン岩礁を認め、直ちに船長は、機関を全速力後進に切り替えたが、同岩礁へ高速力で乗り揚げた。

19 時 08 分、遭難信号がログランド無線局で受信され、その直後、南部ノルウェー救難部は、付近船舶の協力と救難ヘリコプターの援助を得て、救助活動隊を組織した。

しばらくして、SLEIPNER 号は、船首部が破損分離して岩礁から離脱したが、船体主要部は乗揚から 30 分後に水没した。

その結果、乗客と乗組員は、海中に投げ出され、69 人が救助されたものの、15 人の死亡が確認され、1 人が行方不明となった。

結論

① 本件海難の第一の原因は、運航技術上の誤りであり、航海士達は、事件発生時に船位を全く分かっていなかった。

乗揚直前の極めて切迫した状況下で、両航海士は、自分のレーダーの感度調整に没頭していたことにより、肉眼による灯火の視認や針路の確認を行っていなかった。

② 本船の緊急時用の蓄電池は、一部が事件発生後の最終喫水線より下となる左舷浮箱の下方に位置していた。この位置は、設計書と一致せず、遭難後の早期に電力喪失を招く原因となったことに関係している。

③ 救命筏格納ケースに、水圧によって作動する開放装置が設けられていなかった。設計図では、水圧によって作動する形式の装置が、設置されることとなっていた。

左舷救命筏格納ケースは、船長によって投下されたが、筏の 1 個は展張せず、風と潮流と波浪によって転覆した。別の左舷救命筏は、船体と共に沈没した。

④ 本船向けの“高速艇の運航上の制限事項について”では、有義波高が 1 メートルを超える場合には運航を停止することとなっていたが、遭難当時の有義波高は、約 2.3 メー

トルであった。

航海士達は、有義波高を評価する十分な知識に欠けていたように見られ、船主も有義波高を確認する作業をしていなかった。

- ⑤ 船長が乗揚直後に救命筏を投下せず、投下まで時間があつた。
- ⑥ 救命胴衣は、ノルウェー海運局の承認を受けたものであつたが、満足に機能せず、多くの乗客が正しく着用するのに大変苦勞をした。

本件発生後の実験によると、この救命胴衣は、現行の IMO が要求している基準を満たしていないことが判明した。
- ⑦ 運航会社は、乗組員に対して、制限速力、情報交換手段、操舵室内での共同作業（BRM の概念）について、確実に習得できるような訓練と演習を行う必要があつた。
- ⑧ 海運当局は、運航制限を有義波高 1 メートルとした仮航行認可を与えるべきではなかつた。荒天時における避難設備についての試験が実施されるまで、認可を待つべきであつた。

主たる勧告案

1. 海難発生防止のための事前行動
 - ・最新式の航海計器類を備えること。
 - ・シミュレーターを活用した訓練を含め、航海機器類の取扱いについての高度な訓練を実施すること、そして操舵室における航海手順を適格に遂行すること。とりわけ航海士間の連携が大事である。
2. 乗揚等の海難が発生した際には、当該船舶は可能な限り、浮力を保持できるようにすべきである。
3. 船体の安全を保つことが不可能になった場合、水濡れにならずに退船することができる救命設備を所有すべきである。

乗組員は、退船作業や緊急事態に完全に対処できるよう、訓練を受けるべきである。
4. 救命設備が役に立たないとき、あるいは、人が落水してしまった場合には、十分な浮力と耐寒装置のついた、個人用救命胴衣を使用すべきである。

貨物船 Rema 号 沈没

イギリス海難調査局 (The Marine Accident Investigation Branch)

海難の概要

Rema 号 (748 トン, ベリーズ籍船) は鋼製貨物船で, 1976 年にオランダで造られた。宿泊設備と機関室は船尾にあり, 船倉は一つで, シングルプル式ハッチカバーが取り付けられていた。ディーゼル駆動で固定ピッチプロペラを装備していた。

Rema 号は 1998 年 4 月 22 日, 空荷でバーウィック・アポン・ツイードに到着した。4 月 23 日にレッドストーンの碎石を積載し, 4 月 24 日 12 時 30 分ごろ, 4 名の乗組員 (イギリス人) が乗船して, オランダ, テルヌーゼンに向けて出港した。

出港時の天候は良好で, 風は南西 3~4 メートル, 波は小~中程度であった。

4 月 25 日 3 時 21 分, Rema 号は VHF 無線でメーデーを発し, ウイトビーの北東約 22 マイルの位置にいることを知らせた。これに対してハンバー沿岸警備隊は, 地元の救命艇とヘリコプター, 商船数隻を出動させた。

Rema 号の姿はなく, 残骸が見つかったことから, Rema 号は北緯 54 度 41.95 分, 西経 00 度 08.86 分の地点の公海上において沈没したことが確認され, 乗組員 4 名が死亡した。

原因

Rema 号沈没の原因は, 769 トンの水がゆっくりと船倉に浸入したことである。調査では浸水がいつ, どこで, どのように生じたかを特定できなかった。

浸水の原因として 2 点が可能性を認められたが, 直接証拠となるものは何もなかった。

1. 船体側面のメッキに亀裂
2. 二重底タンクの破裂と, エアーパイプまたは船倉のパイプの破損または腐食

勧告

ベリーズ国際商船登記所 (IMMARBE: The International Merchant Marine Registry of Belize) に対し, 以下のように勧告する。

1. 船倉が一つしかない船全てに対し, IMO を通じてビルジ警報装置の設置を推奨する。
2. ベリーズの旗国当局とベリーズ籍船の調査を担当する船級協会の関係について, 正式監査手続きを導入し, さらなる理解と監視の強化を図る。
3. 船舶所有者に対し, STCW 条約第 6 章 VI/I 規則「すべての船員に対する習熟・基本安全訓練及び始動のための最小限の要件」の順守義務を改めて強調する。
4. 航海データ記録装置の導入を推奨する。

海上保安庁 (MCA: The Maritime and Coastguard Agency) に対し, 以下のように勧告する。

1. 船倉が 1 つしかない船全てに対し, IMO を通じて船倉ビルジ警報装置の設置を推奨する。

海難レポート 2004

平成 16 年 7 月 9 日発行

高等海難審判庁

〒100-8918 東京都千代田区霞が関 2-1-2

電話 03-5253-8821 F A X 03-5253-1680

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

メールアドレス maia@mlit.go.jp

海難審判庁ロゴマークの意味について



背景は、青い海で囲まれた地球を表し、その中に海の波を水色で描いています。

さらに、ロゴマークには、海難審判庁の英語名である「Marine Accident Inquiry Agency」の頭文字「MAIA」を斜体で波に乗せて、海難審判庁の躍動感をイメージしています。