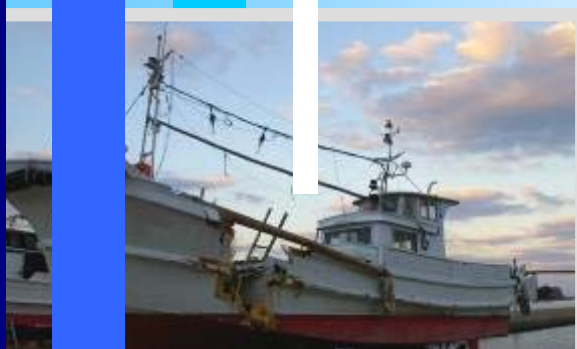


# 海難レポート 2008

海難防止へのメッセージ



特集

漁船の死亡海難

平成20年7月



海難審判庁

Marine Accident Inquiry Agency

国土交通省



## 海難レポート 2008 の発刊にあたって



海洋基本法が昨年 7 月 20 日に施行され、海に囲まれた我が国にとって、新たな海洋立国の実現に向けて、海洋の安全の確保が重要な課題となっており、海洋での経済活動等を支えるため、海難の原因究明と再発防止に徹底を期し、海上交通の安全に寄与することが当庁の使命であります。

近年、海難の態様が複雑化・多様化する中、漁船海難も後を絶ちません。昨年は、北海道天売島沖でのいか釣り漁船の火災、宮城県金華山沖での底びき網漁船の転覆、また、本年 2 月には千葉県野島埼沖での護衛艦と漁船の衝突、4 月には青森県陸奥湾でのほたて漁船の遭難、6 月には千葉県犬吠埼沖でのまき網漁船の転覆等により多数の漁船員が死亡・行方不明となっております。

このような状況を踏まえ、「海難レポート 2008」では、「漁船の死亡海難」について特集し、漁船海難の状況、海難事例を通して海難防止策を紹介しています。

ところで、船舶交通の安全の向上のため、原因究明と船員に対する責任追及を分離し、再発防止に向けた原因究明機能の強化が国際的に求められており、本年 5 月に開催された IMO 第 84 回海上安全委員会において、「海上事故又は海上インシデントの安全調査のための国際基準及び勧告される方式に関するコード」及び同コードの一部を強制化する SOLAS 条約改正案が採択され、平成 22 年 1 月に発効する予定です。

今般、我が国においても、本年 10 月に組織改編し、航空、鉄道、船舶の事故等の原因究明は運輸安全委員会、併せて船員の責任追及については海難審判所において行うこととしています。

円滑な移行ができるよう作業を進めているところでありますが、皆様のご理解とさらなるご支援を賜りますようお願いいたします。

平成 20 年 7 月 高等海難審判庁長官



# 海難レポート2008 Contents

## 特集 漁船の死亡海難

後を絶たない漁船の死亡海難 ～失われた尊い人命～ .....	4
海難事例 .....	10
漁船の死亡海難再発防止に向けての教訓と取組み .....	16

### 第1章 最近の海難審判庁の動き

第1節 運輸安全委員会への移行 .....	18	第3節 国際協力体制の強化 .....	25
1 海難審判制度の沿革		1 世界における海難調査	
2 海難審判庁の改編		2 国際協力への取組み	
3 運輸安全委員会と海難審判所の設置		第4節 海難審判庁が達成すべき目標 .....	31
第2節 関係行政機関への提言 .....	23		

### 第2章 海難の発生と海難原因

第1節 海難の発生 .....	32	第2節 裁決における海難原因 .....	38
1 海難の発生状況		1 海難の種類からみた原因	
2 最近の主要な海難		2 船種からみた原因と海難事例	

### 第3章 海難防止に向けて

第1節 海難原因の分析 .....	70	第2節 海難防止活動 .....	74
1 海難分析集「狭水道の海難」		1 海難防止講習会	
2 地方版海難分析集		2 関係機関との連携	
3 海難審判情報誌「マイニュースター」			
4 英語版情報誌「MAIA DIGEST」			

### 第4章 海難の調査と審判

第1節 海難調査 .....	76	第2節 海難審判 .....	78
----------------	----	----------------	----

### 資料編

後を絶たない漁船の死亡海難

～失われた尊い人命～

荒天下の三陸沖合で遭難 16人が死亡・行方不明

平成18年10月6日21時07分、三陸東方沖合でのさんま棒受け網漁の操業を終えて、漁獲物を満載した漁船第七千代丸（198総トン）が、岩手県南部の陸岸沖合を經由して宮城県女川港に向け帰航中、急速に発達した低気圧の接近による大時化に遭遇して航行不能となり、翌日、宮城県出島東岸沖合において横倒しの状態で漂流しているのが発見され、乗組員16人全員が死亡する海難が発生しました。

発見された第七千代丸



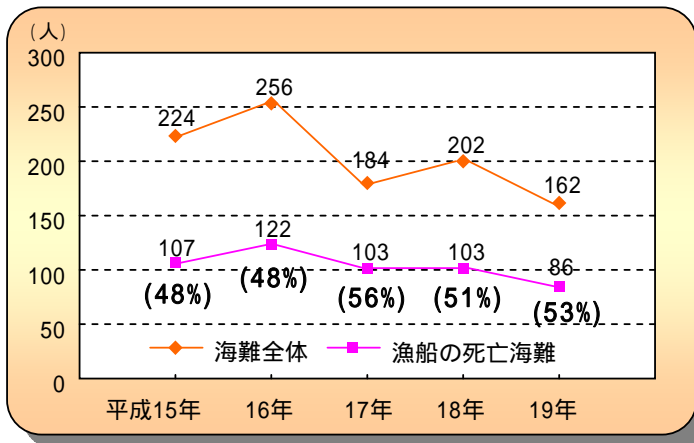
千葉県野島埼沖合でイージス艦と衝突

青森県陸奥湾で遭難

また、今年（平成20年）に入ってから、2月19日04時過ぎ、千葉県野島埼沖合において、横須賀港に向け航行中の海上自衛隊護衛艦あたご（排水量7,750トン）と、漁場に向けて航行中の漁船清徳丸（7.3総トン）が衝突し、清徳丸の船体が中央部で分断され、乗組員2人が死亡し、さらに、4月5日には青森県久栗坂漁港からほたて漁に出た漁船日光丸（5.1総トン）が消息を絶ち、2日後、陸奥湾内で沈没した船体が発見され、乗組員8人全員が死亡・行方不明となる海難が発生しました。

死亡・行方不明者の半数が漁船員

死亡・行方不明者数の推移



最近5年間に発生し、理事官が認知した海難による死亡・行方不明者数の推移をみると、発生した海難全体に占める漁船の死亡海難による割合は50%前後と高く、後を絶たない状況となっていて、この間521人が死亡・行方不明となっていることから、本レポートでは、「漁船の死亡海難」にスポットを当てて特集を組むことにしました。

漁船の死亡海難とは、漁船員の死亡・行方不明を伴った海難をいう

過去に発生した主要な漁船の死亡海難

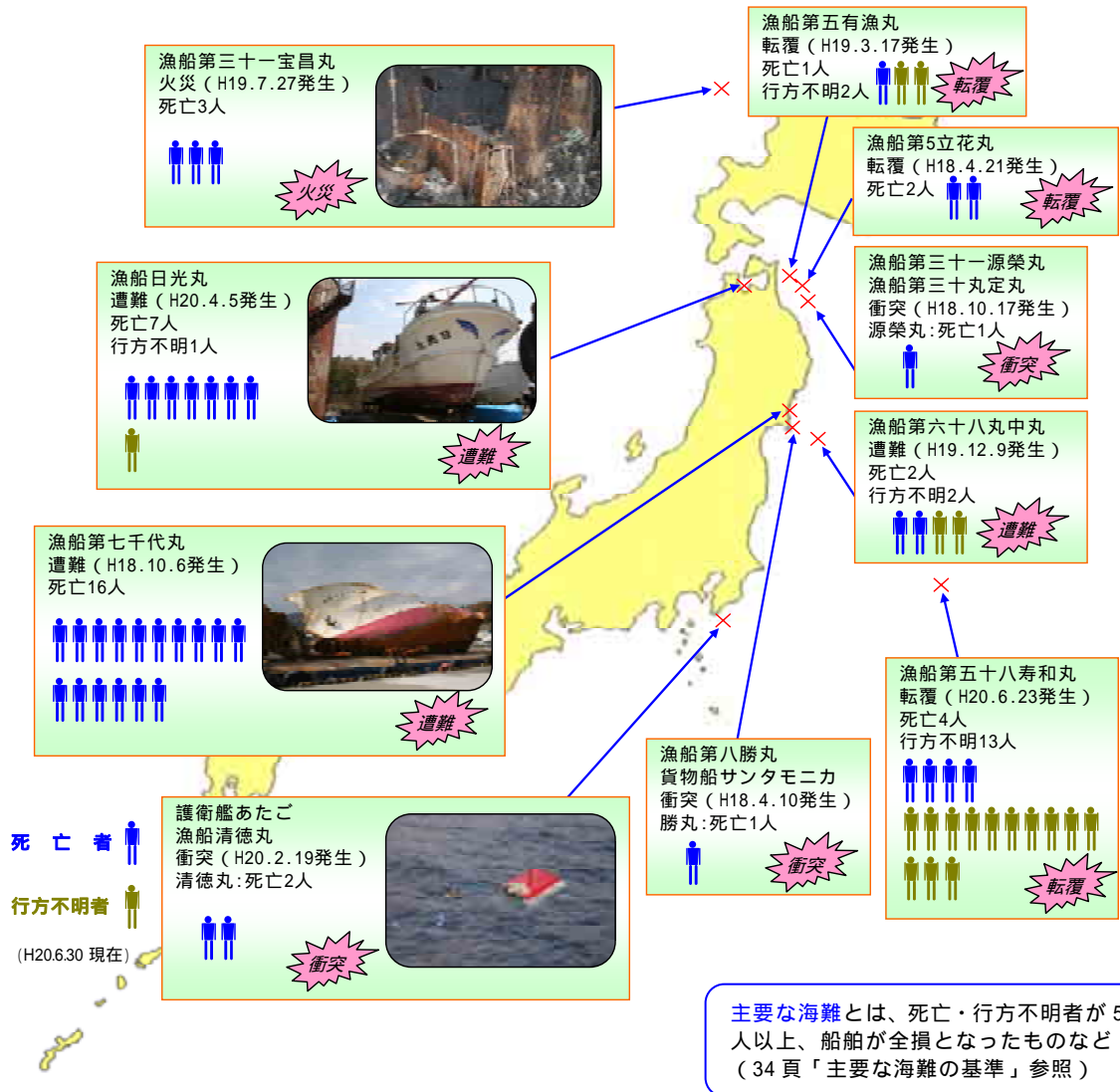


- 漁船第二十八あけぼの丸転覆 昭和57年1月6日ベーリング海において発生 32人死亡・行方不明
- 漁船第五十二惣實丸遭難 昭和60年2月26日カムチャツカ半島沖合において発生 20人死亡・行方不明
- 漁船第七蛭子丸転覆 平成5年2月21日長崎県五島列島北方沖合において発生 19人行方不明
- 漁船第二十五五郎丸転覆 平成6年12月26日静岡県御前崎沖合において発生 18人死亡・行方不明
- 漁船第一安洋丸沈没 平成11年12月10日ベーリング海において発生 12人死亡・行方不明
- 漁船第五龍寶丸転覆 平成12年9月11日北海道浦河港南方沖合において発生 14人行方不明

## 最近の主要な漁船の死亡海難発生地点図

### 北日本の太平洋側で多発

平成 18 年 1 月から 20 年 6 月までに発生した主要な漁船の死亡海難は、次のとおりです。



## 漁船の死亡海難の発生状況

### 86人の漁船員が死亡・行方不明

平成 19 年に発生し、理事官が認知した海難 4,369 件中、漁船における死亡・行方不明者は 88 人で、そのうち 86 人が漁船員でした。これは、海難全体の死亡・行方不明者 162 人の 53% を占めています。

また、漁船の死亡海難は 78 件 78 隻で、その海難種類は、死傷等が 53 件(68%)、転覆が 13 件(17%)、衝突が 7 件(9%)などとなっています。

**死傷等海難**とは、衝突や乗揚等によらず、人のみが死傷等したもので、海中転落や漁ろう機械に巻き込まれたものなど

# 特集 漁船の死亡海難

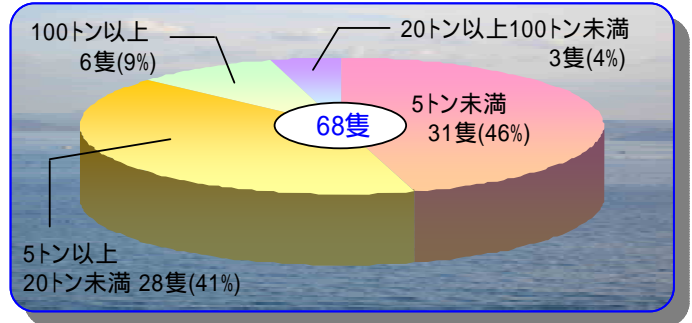
## 半数以上が1人乗り漁船

78隻のうち、42隻(54%)が1人乗り漁船でした。

## 20トン未満の小型漁船が87%

トン数別についてみると、トン数が不詳の10隻を除いた68隻中、5トン未満が31隻(46%)と約半数を占めており、5トン以上20トン未満28隻(41%)と合わせて、全体の87%を20トン未満の小型漁船が占めています。

トン数別の状況

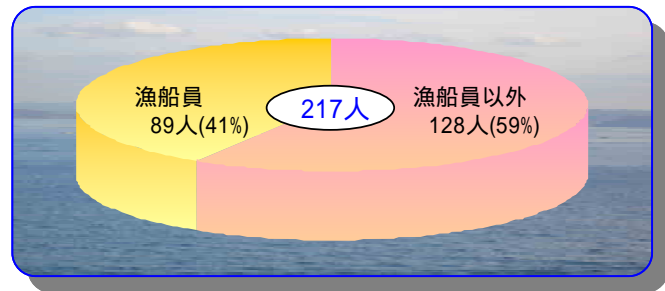


## 裁決における漁船の死亡海難の状況

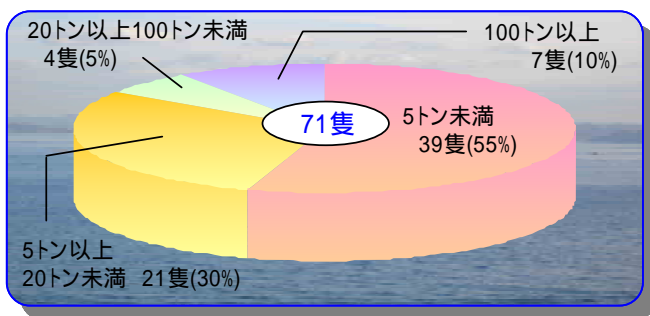
### 71隻で89人が死亡・行方不明

平成17年～19年の3年間に地方海難審判庁で裁決のあった海難2,260件中、漁船の死亡海難は71件71隻で、同海難における漁船員の死亡・行方不明者は89人に及び、海難全体の死亡・行方不明者の41%を占めています。

死亡・行方不明者の状況



トン数別の状況

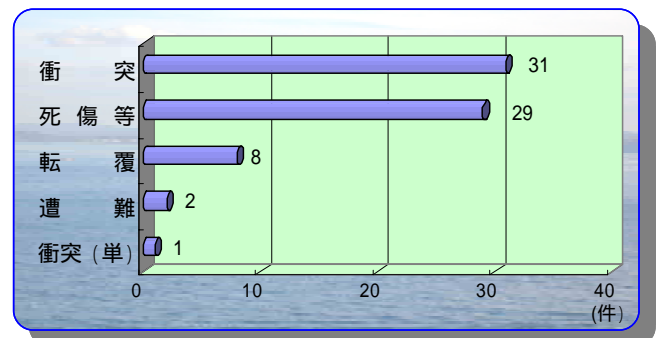


トン数別についてみると、5トン未満が39隻(55%)と半数以上を占めており、5トン以上20トン未満21隻(30%)と合わせて、全体の85%を20トン未満の小型漁船が占めています。

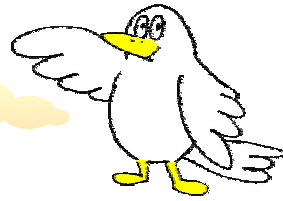
## 海難種類は衝突、死傷等、転覆で96%

海難種類別についてみると、衝突が31件(44%)、死傷等が29件(41%)、転覆が8件(11%)などとなっています。

海難種類別の状況



平成17年～19年に裁判のあった「衝突」、「死傷等」及び「転覆」の状況についてみてみます…



衝突

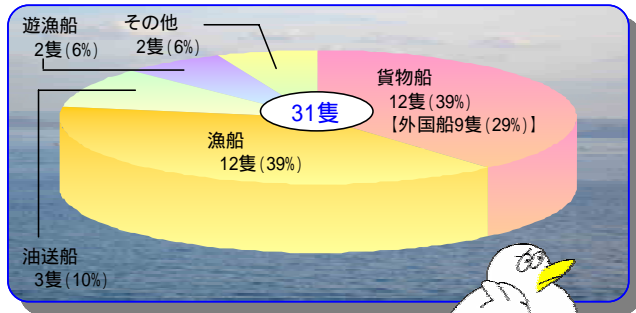
平成 17 年～19 年の 3 年間に地方海難審判庁で裁判のあった漁船の死亡海難のうち、衝突は 31 件で、43 人が死亡・行方不明となっています。

約 4 割が漁船同士の衝突

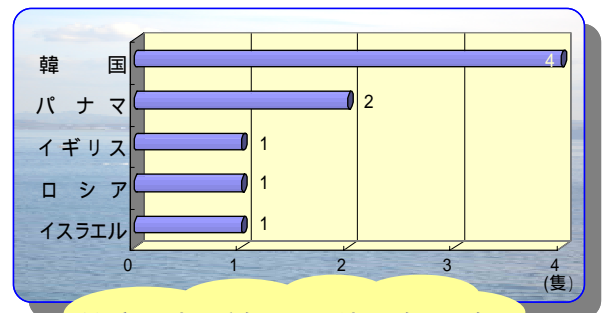
衝突の相手船 31 隻を船種別にみると、貨物船が 12 隻(39%)、漁船が 12 隻(39%)となっており、漁船同士の衝突が約 4 割となっています。

また、外国船は貨物船が 9 隻で、全体の 29%を占めています。

船種別の状況



外国船の状況

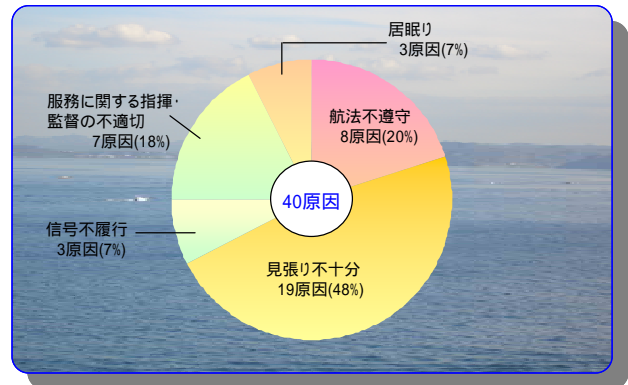
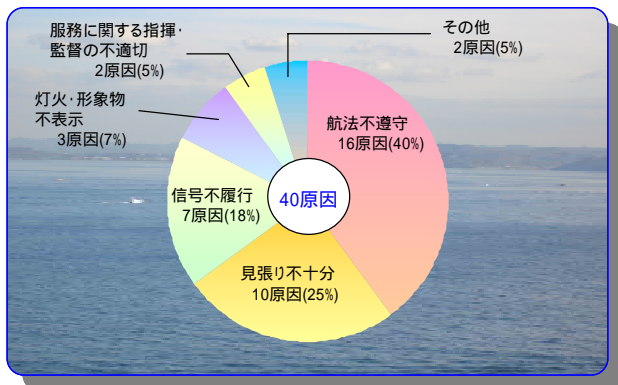


衝突の相手船は、外国船も多いんだね…

原因は航法不遵守と見張り不十分！

衝突の原因についてみると、漁船員の死亡・行方不明者を生じた当該船 31 隻中、原因ありとされた 28 隻で 40 原因が示されており、「航法不遵守」が 16 原因(40%)と最も多く、次いで「見張り不十分」が 10 原因(25%)などとなっています。

また、衝突の相手船 31 隻中、原因ありとされた 28 隻で 40 原因が示されており、「見張り不十分」が 19 原因(48%)と最も多く、次いで「航法不遵守」が 8 原因(20%)などとなっています。



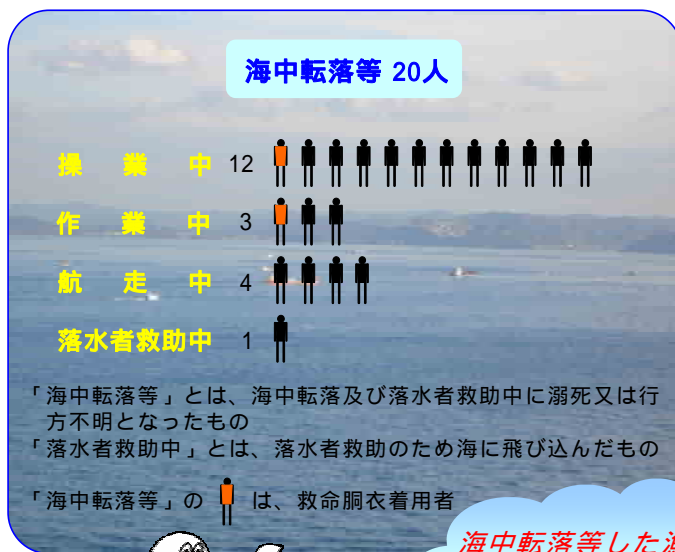
(注) 裁判では、1 隻の船舶について複数の原因を示すことがあります。

## 死傷等

平成 17 年～19 年の 3 年間に地方海難審判庁で判決のあった漁船の死亡海難のうち、死傷等は 29 件で、31 人が死亡・行方不明となっています。

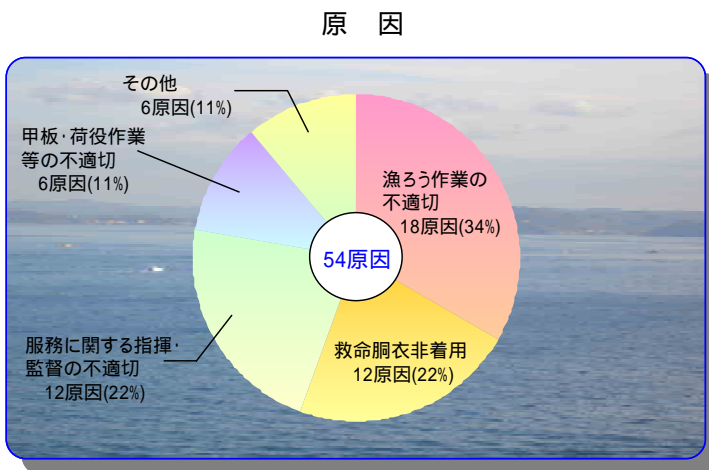
### 4 割が操業中の海中転落等

死傷等による死亡・行方不明者の状況を見ると、死亡・行方不明となった 31 人中、海中転落等によるものが 20 人(65%)、その他作業中によるものが 11 人(35%)となっており、海中転落等により死亡・行方不明となった 20 人のうち、18 人が救命胴衣を着用していませんでした。



海中転落等した漁船員の多くは救命胴衣を着用していませんでした・・・

### 原因は漁ろう作業の不適切と救命胴衣非着用



死傷等の原因についてみると、29 件 29 隻で 54 原因が示されており、漁ろう作業の手順を守らなかったなどの「漁ろう作業の不適切」が 18 原因(34%)と最も多く、次いで「救命胴衣非着用」と、作業責任者が、安全に関する指示を徹底しなかったなどの「サービスに関する指揮・監督の不適切」がそれぞれ 12 原因(22%)などとなっています。

(注) 判決では、1 隻の船舶について複数の原因を示すことがあります。

原因中の「その他」とは、操船不適切、気象・海象に対する配慮不十分などです。

転覆

平成 17 年～19 年の 3 年間に地方海難審判庁で判決のあった漁船の死亡海難のうち、転覆は 8 件で、11 人が死亡・行方不明となっています。

死亡・行方不明者全員が救命胴衣非着用

転覆時の動態及び死亡・行方不明者の状況は下図のとおりとなっており、死亡・行方不明となった 11 人全員が救命胴衣を着用していませんでした。



原因は気象・海象状況への不十分な対応と不適切な作業！

転覆の原因についてみると、8 件 8 隻で 9 原因が示されており、「気象・海象状況への不十分な対応」と、「漁ろう等作業の不適切」とに大別されます。

気象・海象状況への不十分な対応が原因となったもの

- 磯波の危険性に対する配慮が不十分で、定置網の点検作業を中止しなかった
- 風向が急変して突風が吹き、三角波が発生する状況下、船体に横傾斜を生じた際、横傾斜の増大を防止する措置が不十分だった
- 荒天避航の措置が不十分だった
- 高い磯波が発生している河口への進入を取りやめなかった
- 大波の発生が予測できる海域を避けなかった

漁ろう等作業の不適切が原因となったもの

- 揚網作業中、船体傾斜を防止する措置が不適切だった（2 原因）
- 根掛かりした錨を揚げる際の措置が不適切だった

その他

- 船舶所有者が乗組員に対して、安全操業などについての指導や監督を行っていませんでした

（注）判決では、1 隻の船舶について複数の原因を示すことがあります。

## 海難事例

### 操業を終えて帰航中、荒天に遭遇し遭難！

#### 漁船T丸遭難

##### 1. 船舶の要目等

漁船T丸：198トン 16人乗組み  
三陸東方沖合 宮城県女川港

##### 2. 海難の概要

発生日時場所：平成18年10月6日21時07分 宮城県女川港沖合

T丸は、さんま棒受け網漁の目的で、平成18年10月4日06時00分宮城県気仙沼港を発し、釧路港南東方沖合及び八戸港東方沖合の漁場でそれぞれ操業したのち、さんま約100トンを漁獲してほぼ満載状態で、6日00時51分北緯40度20.4分東経146度39.6分の地点を発進し、宮城県女川港に向け帰航中、急速に発達した低気圧の接近による大時化に遭遇し、高起した波の打ち込みを受け、主電源を喪失して航行不能となって漂流し、險礁に乗り揚げた。

T丸は、翌7日14時ごろ宮城県出島東岸沖合50m付近において横倒しの状態で漂流しているのが発見され、乗組員9人が死亡し、7人が行方不明となり、のち死亡と認定された。

##### 3. なにが問題か

急速に発達する低気圧の北上により、海上暴風警報が繰り返し発表され、女川港周辺海域の気象・海象状況が急速に悪化する荒天下、船長が、満載状態で荒天海域を航行する際の危険性に対する判断が不適切で、岩手県南部ないし宮城県北部の安全な港で避泊しなかった。

船舶所有者が、安全運航を確保するための実務を船任せにし、具体的な操業や運航に関する中止基準を定めていないなど、安全運航の確保に対する具体的な関与が不十分で、女川港周辺海域の気象・海象の変化を把握せず、岩手県南部ないし宮城県北部の安全な港で避泊するよう船長に指示しなかった。



引き揚げられたT丸

#### (学ぶべき教訓)

荒天海域を航行する際は、気象・海象情報をこまめに入手して状況の把握に努め、船体や機関の状態に留意し、危険に対する判断を適切に行うことが大切です。

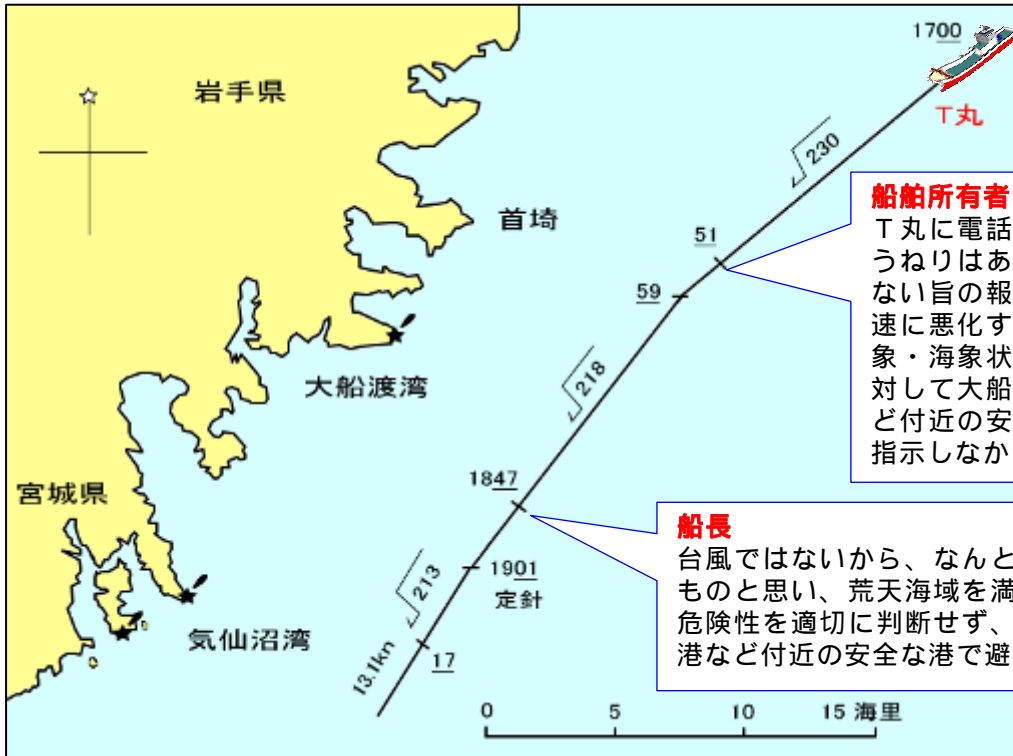
また、船舶所有者は、安全運航を確保するうえで、船舶所有者が担うべき役割を十分に認識し、操業及び運航の実態を把握し、安全を確保するために必要な基準を定めてその遵守を指示するなど、安全運航の確保に対して具体的に関与しなければなりません。

(平成20年3月27日言渡 仙台地方海難審判庁)

低気圧の発達状況

10月4日から5日未明にかけて、本州南岸沿いに停滞中の前線上に発生した低気圧が、5日正午には996hPaとなって高知県室戸岬沖合に達したところ、日本の南方沖合をそれぞれ北上中の台風16号(990hPa)及び17号(985hPa)の影響を受け、その後、急速に発達しながら本州南岸沿いを北上した。

6日06時990hPaに発達して和歌山県潮岬沖合に達していた低気圧は、15時ころ熱帯低気圧となった台風16号を吸収して982hPaにまで急速に発達し、約10ノットの速度で東京都八丈島付近を東北東方に進行していた。



船舶所有者

T丸に電話連絡したが、船長からうねりはあるが心配するほどではない旨の報告を受けただけで、急速に悪化する女川港周辺海域の気象・海象状況を把握せず、T丸に対して大船渡港ないし気仙沼港など付近の安全な港で避泊するよう指示しなかった

船長

台風ではないから、なんとか女川港に入航できるものと思い、荒天海域を満載状態で航行する際の危険性を適切に判断せず、大船渡港ないし気仙沼港など付近の安全な港で避泊しなかった



船長

女川港の廻船問屋から、荒天のため入航しても着岸できない旨の連絡を受けたが、台風ではないのでそのまま入航する旨告げて続航した

高起した波を船体左舷側に受け、大量の海水がウエルデッキに打ち込んで滞留し、船体前部が放水口上端まで沈下して航行不能となった  
当時、天候は雨で最大風速25mの北東風が吹き、付近の海域には有義波高7.7mの北東方からの高起した波があった

21時35分 T丸乗組員から船舶所有者に対して電話による救助要請連絡

21時37分 主電源を喪失し、間もなく主機が停止して漂流状態に

21時51分 T丸が遭難信号を発信

22時43分半 船舶所有者がT丸乗組員に電話中、同乗組員の「ぶつかる」の声を最後に通話が切れた直後、険礁に乗り揚げた

## 操業中の漁船と航行中の外国船が衝突！

### 漁船K丸貨物船O号衝突

#### 1. 船舶の要目等

漁船K丸 : 4.92トン 1人乗組み 操業中  
貨物船O号 : 韓国籍 4,988トン 全長 119.39m  
17人乗組み (韓国7人、中国10人)  
プサン港 大分県佐賀関港



#### 2. 海難の概要

発生日時場所 : 平成 18 年 10 月 13 日 01 時 33 分 福岡県部埼南東方沖合

K丸は、航海灯に加えトロールにより漁ろうに従事していることを示す緑、白2灯を表示し、針路を306度に定め、折からの潮流に圧流されて310度の進路、2.7ノットの速力で底びき網を曳網中、右舷船首1度1.5海里のところにO号の灯火を視認でき、その後、衝突のおそれのある態勢となったが、衝突を避けるための協力動作をとらないまま



大破したK丸

進行中、また、O号は、関門海峡を通過後、大分県佐賀関港に向け針路を130度に定め、折からの潮流に圧流されて128度の進路、12.7ノットの速力で航行中、左舷船首3度1.5海里のところに漁ろうに従事しているK丸の灯火を視認できる状況であったが、レーダーにK丸の映像を認めなかったことから前路に他船はいないものと思い、船首方の死角を補う見張りを十分行わないまま進行中に衝突した。その結果、K丸は左舷前部から中央部にかけて圧壊して転覆し、救命胴衣非着用の船長が海中に転落して溺死した。

当時、天候は晴で風はほとんどなく、視界は良好であった。

#### 3. なにが問題か

K丸 :

衝突を避けるための協力動作をとらなかった。

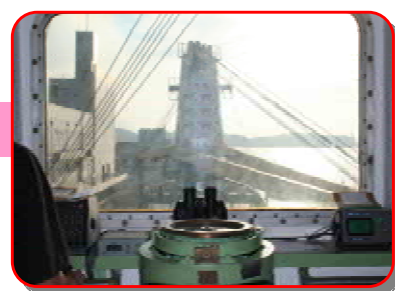
救命胴衣を着用していなかった。

O号 :

デッキクレーンのセンターポストなどにより、船首方に死角が生じていた。

レーダー映像を見ただけで前路に他船はいないと思った。

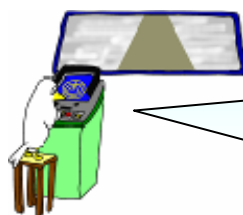
船橋内を左右に移動するなど、死角を補う見張りを十分に行わず、K丸の進路を避けなかった。



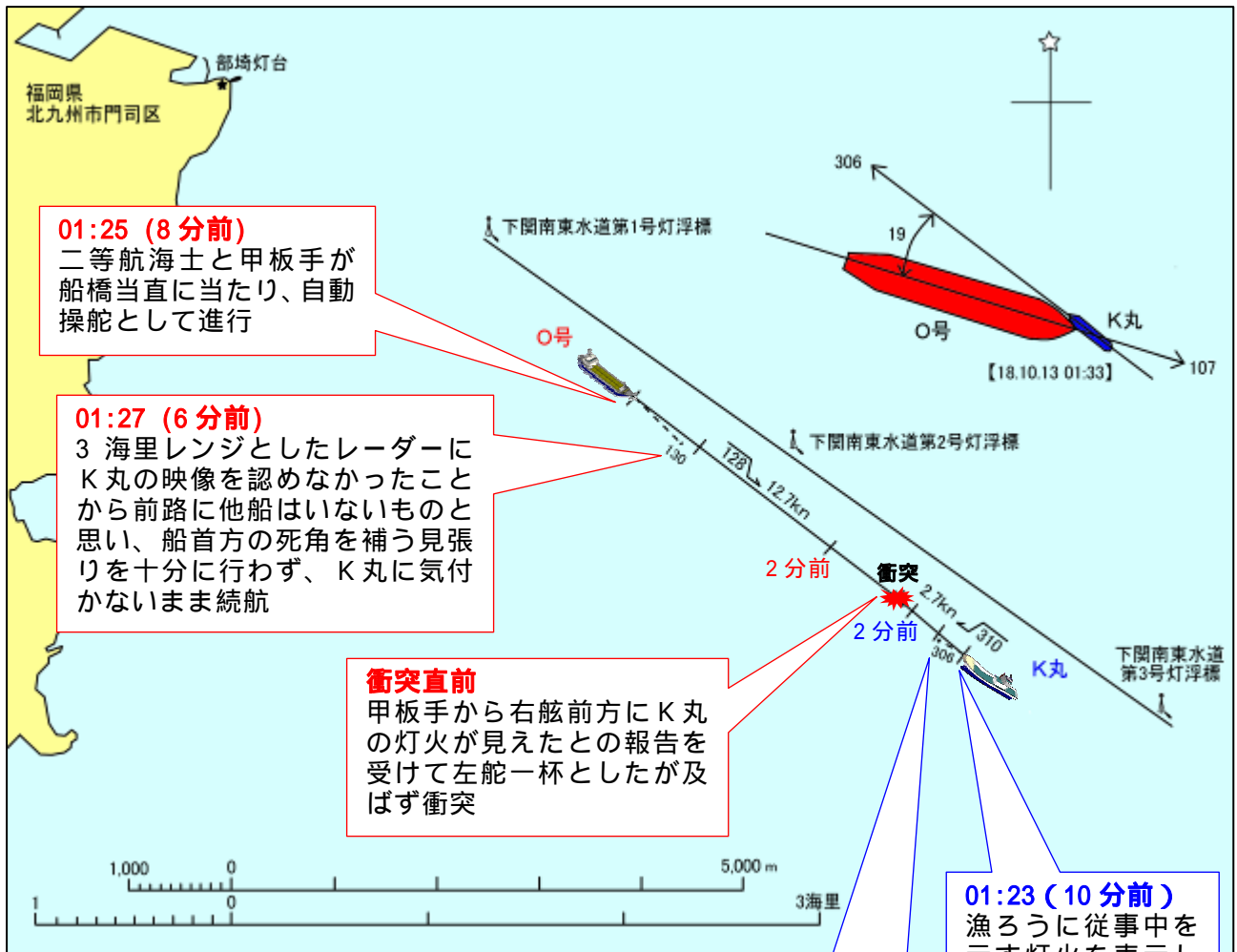
O号の船首方見通し

#### (学ぶべき教訓)

船首方に死角を生じている状況で航行する場合、レーダーのみによる見張りでは、小型漁船などを見落とすことがありますので、船橋内を左右に移動するなどして死角を補い、目視による見張りも十分に行わなくてはなりません。



(平成 19 年 6 月 28 日言渡 門司地方海難審判庁)



01:27 (6分前)  
K丸が衝突のおそれのある  
態勢で、自船の針路を避け  
る様子がなく接近したが、  
衝突を避けるための協力動  
作をとらないまま進行



## 操業中、網を踏んだまま揚網機を操作！

### 漁船S丸乗組員死亡

#### 1. 船舶の要目等

漁船S丸：85トン 9人乗組み 操業中

#### 2. 海難の概要

発生日時場所：平成17年10月16日17時50分 兵庫県浜坂港北西方沖合



S丸は、沖合底びき網漁の目的で、兵庫県浜坂港を発し、同港北西方23海里の地点で操業中、投網を終えたものの、引き網を連結している浮標が見付からずに曳網することができなかったことから、漁具を投網時と逆の順序で引き揚げて、前部作業甲板に設置された揚網機に巻き直す作業を開始した。このとき、揚網機の操縦レバーを操作する甲板員が、揚網機右舷側で同機に背を向け、網を踏んだ状態で同機の操縦レバーに右手を伸ばしたところ、足を滑らせて操縦レバーを一杯に倒したためか、高速回転した同機のドラムに網とともに巻き込まれ、次いで甲板上3mばかりの高さのドラム上部から左舷側の甲板に落下した。

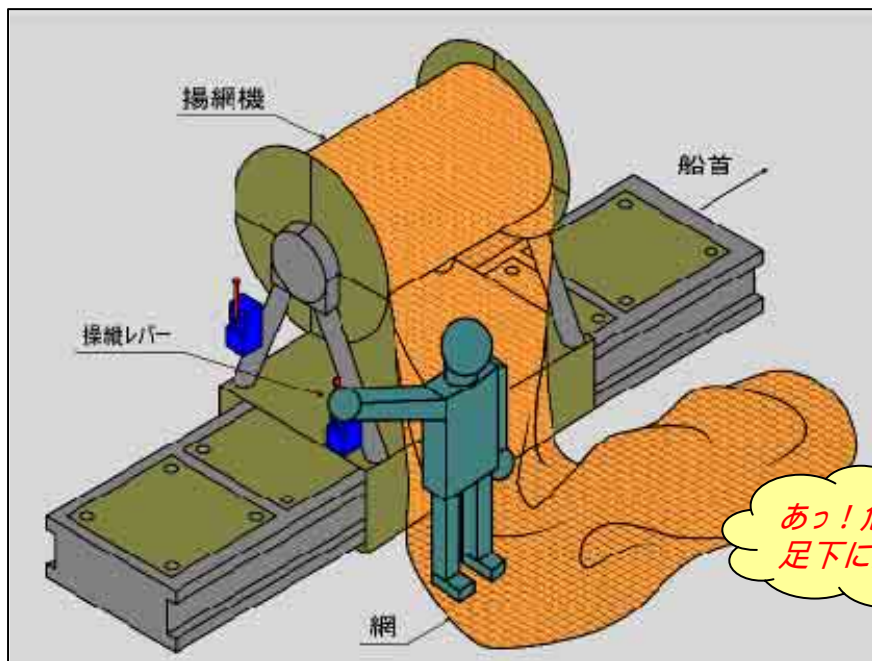
その結果、同甲板員は、骨盤骨折により死亡した。

#### 3. なにが問題か

船長が、漁ろう作業に慣れている甲板員なので特に指示しなくてもよいと思い、甲板上の網を踏んだ状態で、揚網機の操縦レバーを操作しないよう指示を徹底するなど、網の巻き直し作業の安全措置を十分にとらなかった。

甲板員が、網を踏んだ状態で揚網機の操縦レバーを操作した。

甲板員が、安全帽や作業用救命衣を着用せずに作業を行った。



#### (学ぶべき教訓)

操業中は、どこに危険が潜んでいるか分かりません。

慣れた作業であっても、その都度安全な作業手順を確認し、安全に関する指示とその遵守を徹底しなければなりません。

あっ！危ない！！  
足下に注意！



(平成18年10月12日言渡 広島地方海難審判庁)

## 帰航中、大波に遭遇して大傾斜・転覆！

### 漁船 A 丸転覆

#### 1. 船舶の要目等

漁船 A 丸：0.67 トン 2 人乗組み 操業を終えて帰航中

#### 2. 海難の概要

発生日時場所：平成 18 年 9 月 3 日 06 時 30 分 千葉県萩生漁港南西方沖合

A 丸は、たこつぼ漁の目的で千葉県萩生漁港を発し、千葉県樽山鼻沖合の漁場に向かった。ところで、萩生漁港南西方沖合約 900m のところに、海岸から 200m 沖合となる長瀬と称する浅所が存在し、長瀬から東方の海岸にかけての水深 2m 以下の浅水域では、西方からの波が海岸に打ち寄せる状況下、浅水域では水深の減少に伴う浅水変形により、波高を増した波と崖状の海岸から反射した返し波とが同調したとき一段と高起する地形的な大波の発生するおそれがあった。

A 丸は、長瀬付近の浅水域を南下して前記の漁場に至って操業後、波浪注意報が発表され、西方から普段より大きな波が打ち寄せる状況下、萩生漁港へ向け帰航中、針路を海岸寄りに向けて帰航すると水深が浅くなり、大波に遭遇するおそれがあったが、針路を適切に選定しないまま長瀬の海岸寄りの浅水域に差し掛かったところ、右舷正横方向からの波高約 2m の大波に遭遇して右舷側に大傾斜し、復原力を喪失して転覆した。

その結果、救命胴衣非着用の甲板員が溺死した。

#### 3. なにが問題か

船長は、沖から寄せる波が水深の浅いところに入ると波高が増すことを知っていたが、前路の海面が穏やかに見え、往航時と同じように無難に航行できるものと思い、長瀬沖合の水深の深い水域に向かうなど針路を適切に選定しなかった。

#### (学ぶべき教訓)

水深の浅い水域を航行する場合は、浅水変形により、思わぬ大波に遭遇することがありますので、水深の状況及び気象・海象に留意し、安全に航行できる針路を適切に選定しなければなりません。

(平成 19 年 10 月 11 日言渡 横浜地方海難審判庁)

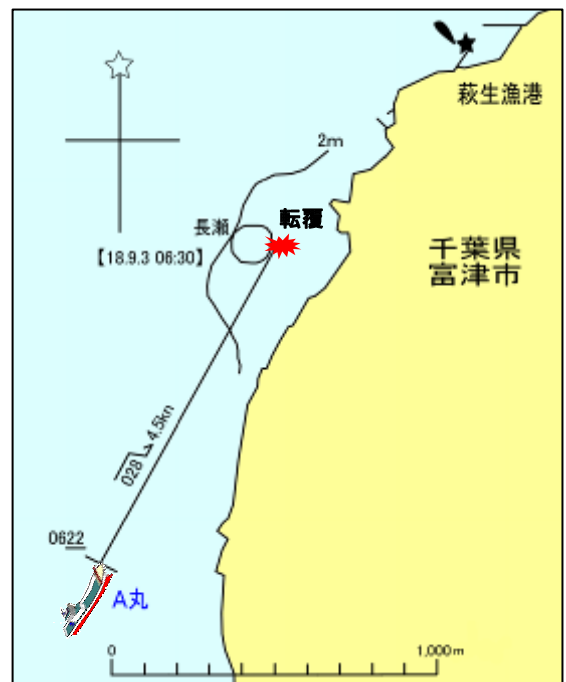


#### 浅水変形

沖から寄せた波の波高、波速、波長が水深の影響を受けて変化する現象。波高については、沖合から浅水域まで徐々に減少し、波長の6分の1程度の水深に達して最小になったのち、海岸に向かって逆に増大していきます。



A 丸



## 漁船の死亡海難再発防止に向けての教訓と取組み

### 衝突海難を防ぐために



#### 見張りの励行

思い込み（臆断）や少ない情報による判断（即断）は危険です  
見張りは周囲の全方向にわたって行いましょう  
操業中や漂流中も見張りを忘れずに行いましょう  
見張りは連続して系統的に行いましょう  
レーダーを十分活用しましょう

#### 航法の遵守

適時適切な信号の履行  
法定灯火・形象物の表示

安全運航の  
基本は見張  
りから！



### 死傷等海難を防ぐために



#### 海中転落の防止

船体動揺に注意し、索類等に足をとられないようにしましょう  
操業中は作業用救命衣を必ず着用し、航行中も暴露甲板に出るときは着用しましょう  
作業中断時は索類を係止して送出を防止しましょう

#### 漁ろう機械への巻き込み等の防止

作業手順の省略、思い込みを避け、慣れた作業でも細心の注意を払い、作業手順を守って確実に行いましょう  
作業時は作業用救命衣、命綱、安全帽を忘れずに着用しましょう  
服装の袖口などが機械に巻き込まれないようにしましょう  
漁ろう機械等を使用するときは、周囲の安全を確認し、一声かけてから使用しましょう  
漁ろう機械に網が絡んだときなどは、必ず機械を停止させ、安全な状態で作業を行いましょう

### 転覆海難を防ぐために



#### 気象・海象に対し十分な配慮を

気象・海象情報を入手し、荒天が予想されるときは出航を中止しましょう  
突風や高波など、気象・海象状況の変化と自船の堪航性を十分考慮し、少しでも不安がある場合は帰航しましょう

#### 漁ろう作業等は安全かつ適切に

揚網時等は、船体傾斜等に十分配慮しましょう

#### 船体状況を適切に把握

トップヘビーとならないよう過積載等に注意しましょう  
船体が傾斜しないよう、漁獲物や漁具を片積みしないようにしましょう  
荷崩れによって船体が傾斜しないよう、漁具等を固縛しましょう  
航行中は、ハッチや扉など開口部を忘れずに閉鎖しましょう

海難の再発防止に関する提言

海難審判庁では、海中転落による漁船の死亡海難が多発し、その半数以上が1人乗り漁船であったことから、当該海難の詳細な分析を行い、平成19年1月24日、海難審判法第63条の2の規定により、国土交通大臣に対して下記の提言を行い、また、海上保安庁長官及び水産庁長官に対し、救命胴衣の着用義務化の適用範囲の見直しの検討結果を踏まえ、関係各機関連携の下、救命胴衣の着用指導を引き続き強力に推進することを提言しました。

漁船の海中転落による死亡・行方不明海難の防止に関する意見について(抜粋)

海中転落海難に関しては、特殊小型船舶の乗船者等の救命胴衣の着用が既に義務化され、また、その着用指導が行われているところであるが、漁船の海中転落海難の発生状況等を踏まえ、次の再発防止対策が必要である。

海中転落海難の防止を図るため、救命胴衣の着用の徹底について、小型船舶操縦士免許の取得・更新時、あるいは講習会等の機会を通じて引き続き強力に指導すること。

1人乗り漁船の救命胴衣の着用義務化の適用範囲の見直しを検討すること。

平成19年3月30日、「船舶職員及び小型船舶操縦者法施行規則」の一部改正により、1人乗り漁船の救命胴衣着用が義務化され、一年間の周知期間を経て、**平成20年4月1日より施行**されました。

救命胴衣着用義務対象の変更内容

「漁船で1人乗り航行」かつ「漁ろう中」で、連絡手段を確保していない場合

「漁船で1人乗り航行」かつ「漁ろう中」の場合



海難防止啓発活動の積極的な展開

海難審判庁では、海難の原因や実態について詳細な分析を行い、そこから得られた教訓や海難防止対策をホームページや海難分析集、情報誌などにより広く公表しています。

また、海難防止講習会の開催、各種団体・事業者が開催する研修会等への講師派遣、関係機関と連携しての各種海難防止に関するキャンペーンの実施など、海難防止啓発活動を積極的に展開しています。



## 第1章 最近の海難審判庁の動き

### 第1節 運輸安全委員会への移行

#### 1 海難審判制度の沿革

海難審判法が昭和23年2月に施行されて以来、本年で60年を迎えました。

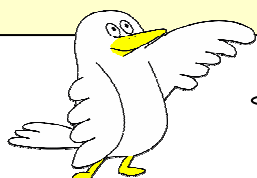
海難審判制度は、明治9年布告制定された「西洋形商船船長運転手及機関手試験免状規則」及び「西洋形船水先免状規則」により海員審問制度が設けられたことに始まり、その後、明治30年7月に施行された海員懲戒法により単独の法制度として確立されました。

海員懲戒法は、我が国における国際的地位の向上と、資本主義経済の急速な発展を背景とする海運、造船各企業の成長に対応して、海員の免状、懲戒について、特別な官庁を設けてこれに審判を行わせることが、他の行政機関等の介入を防ぎ、公平な処分を行うため必要であるとの認識のもと制定されました。当時の逓信省に設置され、高等海員審判所、地方海員審判所において審判を行い、二審制を採用していました。

昭和20年5月に運輸省が設置されたことから、海員審判所は同省所属となり、その後、内航海運の輸送量が急増するに従い、海難の発生件数も増加傾向を示し、海員の懲戒により海難の防止を図る海員懲戒法では、その効果が十分に得られないとして、昭和23年2月の海難審判法の施行に伴い、海難審判所と改称しました。さらに、昭和24年6月の国家行政組織法の施行に伴い、海難審判庁と改称して、運輸省の外局となりました。以後、海難審判庁は、海難の原因究明と、船員等の懲戒を行う機関として、広く海事社会に貢献してきました。

#### 海難審判制度の沿革

- 明治9年6月 「西洋形商船船長運転手及機関手試験免状規則」及び「西洋形船水先免状規則」が制定され、海員審問が制度化
- 明治30年4月 海員審判所が設置される
- 7月 「海員懲戒法」が施行、独立の法制度として確立
- 昭和23年2月 海員審判所を廃止し、海難審判所を設置  
「海難審判法」が施行
- 昭和24年6月 海難審判庁を設置（組織の名称等変更）
- 平成18年4月 海難審判法の一部改正により、「関係行政機関への提言」を新設
- 平成20年10月 海難審判庁を廃止し、運輸安全委員会と海難審判所を設置予定



100年以上の歴史があるんだね

平成 18 年には、海難の再発防止に向けたさらなる積極的な働きかけを行うため、いわゆる運輸安全一括法の中で海難審判法の改正を行い、当面緊急に改善すべき措置として国土交通大臣及び関係行政機関の長に対し、海難の発生の防止のため講ずべき施策について意見を述べるができることとされました。海難審判庁が裁決等を通じて得た海難に係る情報や導き出された教訓を有効活用して、積極的に国土交通大臣等に対して提言を行い、この提言を通じて広く海事社会に海難の再発防止を訴えていくこととしたものです。

さらに、21 世紀にふさわしい海難審判庁に変革するため、平成 13 年に「プロジェクト マイア 21」、平成 16 年に「ビジョン マイア 21」、平成 19 年に「業務改善プラン マイア 07」を策定し、これに基づき審判・調査業務の改善、国際協力の推進など業務改革を推進してきました。

## 2 海難審判庁の改編

運輸の安全を取り巻く環境については、陸・海・空（航空、鉄道、船舶交通）の各モードにおける事故の多様化、複雑化に伴い、国民の関心も日に日に高まっています。また、事故調査機関に寄せられる期待の高まりも著しいものがあります。国際的にも事故調査機関をとりまく環境は変化しています。海難の調査については、国際海事機関（IMO）において、責任追及の手續から分離した、再発防止のための「原因究明型」の海難調査が求められており、本年 5 月に開催された第 84 回海上安全委員会（MSC84）において、「海上事故又は海上インシデントの安全調査のための国際基準及び勧告される方式に関するコード（事故調査コード）」及び同コードの一部を強制化する SOLAS 条約改正案が採択され、平成 22 年 1 月に発効する予定です。この 10 年間、海難により毎年約 600 名の死傷者が発生していることも踏まえると、適確に条約等への対応を行い、海難の原因究明、再発防止に万全を期することが必要です。また、航空、鉄道、船舶交通のいずれの分野においても、ヒューマンファクター、金属工学、気象等様々な分野の専門家を集めて、原因の多様化、複雑化に対応して、事故原因究明機能を高度化する必要性が指摘されています。

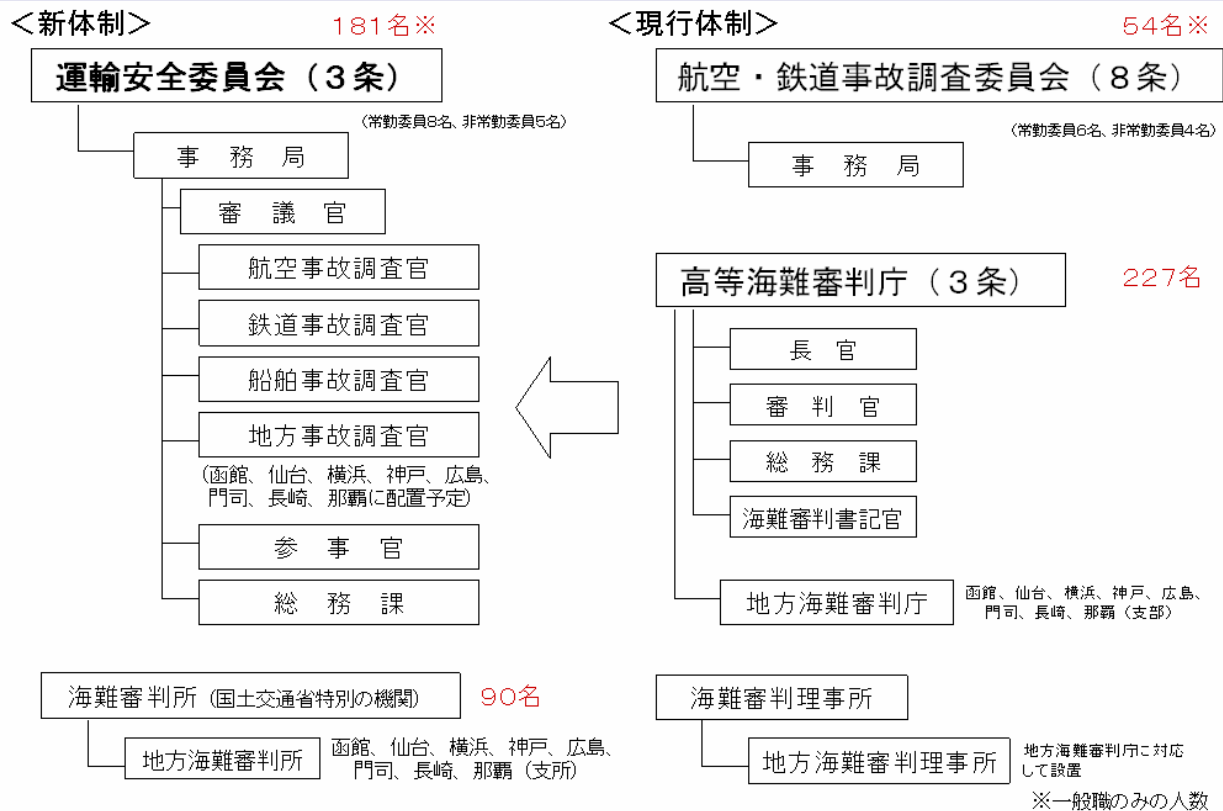
さらに、現行の「航空・鉄道事故調査委員会」については、平成 13 年、平成 18 年の法改正時の国会審議において、諸外国の例を参考にしつつ、体制・機能の強化、陸・海・空にわたる業務範囲の拡大の必要性について検討すべき旨、衆議院・参議院で附帯決議がなされました。

これらを踏まえ、陸・海・空の事故原因究明機能の強化・総合化を図るため、今般、国土交通省の外局として運輸安全委員会を設立し、併せて国土交通省の特別の機関として海難審判所を設立することとなりました。

このため、海難審判法及び航空・鉄道事故調査委員会設置法の改正を含む「国土交通省設置法等の一部を改正する法律案」を第 169 回国会へ提出し、平成 20 年 4 月 25 日成立、5 月 2 日公布され、本年 10 月 1 日より施行されることとなりました。



## 運輸安全委員会の設置について



### 3 運輸安全委員会と海難審判所の設置

#### (1) 運輸安全委員会

運輸安全委員会は、独立性の高い専門の調査機関として、公正・中立な立場で、航空・鉄道・船舶交通の事故等について、自らが証拠収集等の現場調査を行ったうえで、事故発生の様々な要因を科学的かつ客観的に分析し、再発防止の方策を広く国民に提示していくこととなりますが、具体的には主に次のことが期待されます。

##### 原因究明機能の強化

陸・海・空の原因究明を一つの組織で行うことにより、航空、鉄道、船舶交通に共通する専門的知見（ヒューマンファクターやサバイバルファクターの分析手法、安全工学、心理学、金属工学、機械工学、流体力学、気象・海象等）の有効活用とともに、背景要因も含めて、事故原因分析を高度化することが可能になります。

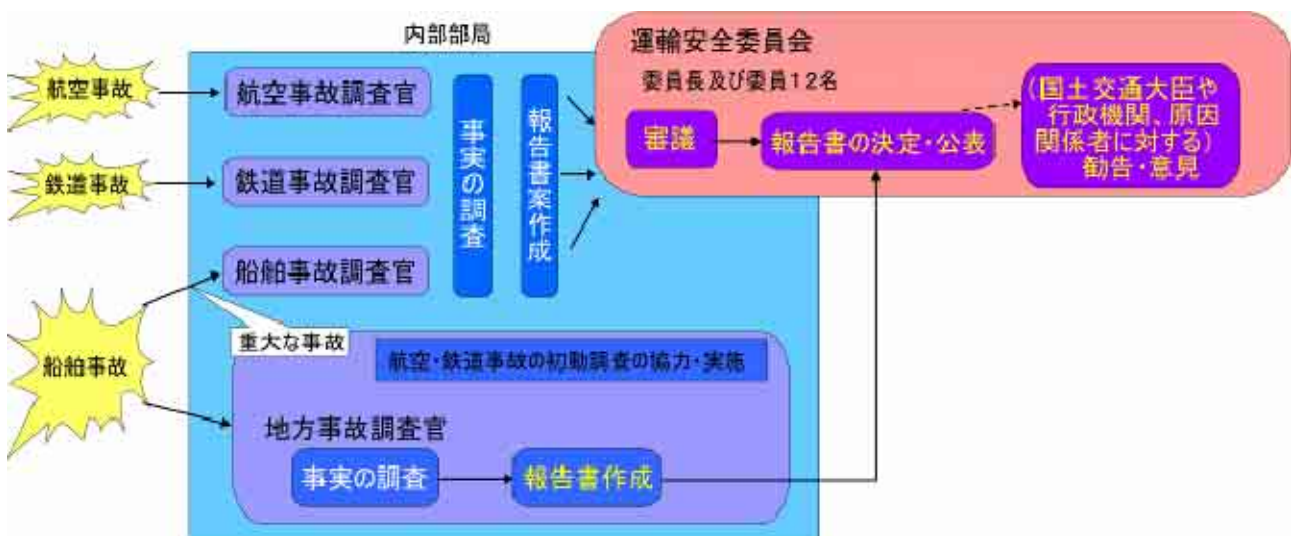
また、船舶事故も委員会方式で行うことにより、事故等の発生、通報を受けて、事故調査官が、直ちに関係者からの情報収集、物件の収集調査等、事故原因についての広範な分析を行うこととなります。その後、専門分野を持つ委員による委員会審議において詳細な検討を経て、更なる調査・分析について委員会の指導がなされ、事故調査報告書という形でとりまとめられることとなります。

このように、迅速に、より掘り下げて客観的、科学的な分析を行うことで、原因究明機能が高度化されることが期待されます。

## 勧告機能の強化

現在の航空・鉄道事故調査委員会においては、再発防止のため講ずべき施策を促すため、国土交通大臣に対して勧告を行うことができるとされていましたが、今般、海難審判庁と同様に原因関係者への勧告を行うとともに、新たに勧告に従わなかった場合の公表の権限を設けることとなりました。原因関係者への勧告は、客観的かつ科学的な原因究明の結果に基づき得られた知見をもとに再発防止のための検討、措置すべき事項を原因関係者に直接伝え、対応を強く促すという行政作用です。このような勧告によって、原因究明を行った委員会自らが原因究明の過程で導き出された具体的に取り組むべき措置を関係者に直接伝えることは、効果的、かつ説得力のあるものであり、再発防止に大きく寄与するものと考えています。

## 運輸安全委員会の業務の流れ



## 事故調査体制の充実

組織体制の強化として、地方における体制に関しては、事務局に地方事故調査官（函館、仙台、横浜、神戸、広島、門司、長崎、那覇）を配置することとなり、船舶事故等に関する調査を実施するとともに、航空事故等又は鉄道事故等に関する初動のサポートを実施することとなります。重大な船舶事故については、中央の調査官と地方の調査官が協力して調査を実施することになります。また、事故調査調整官が配置され、現地調査本部の設営、現地記者会見等のセット、事故調査に必要な物資の確保・送付、関係行政機関・事故関係者との連絡調整を行うこととなります。

さらに、事故防止分析官の配置により、調査結果等関連データの収集・分析、国際渉外官の配置により、事故等調査における諸外国との連携や調査の結果得られた教訓の共有、開発途上国への技術的支援などの国際的な業務を実施していくこととしています。

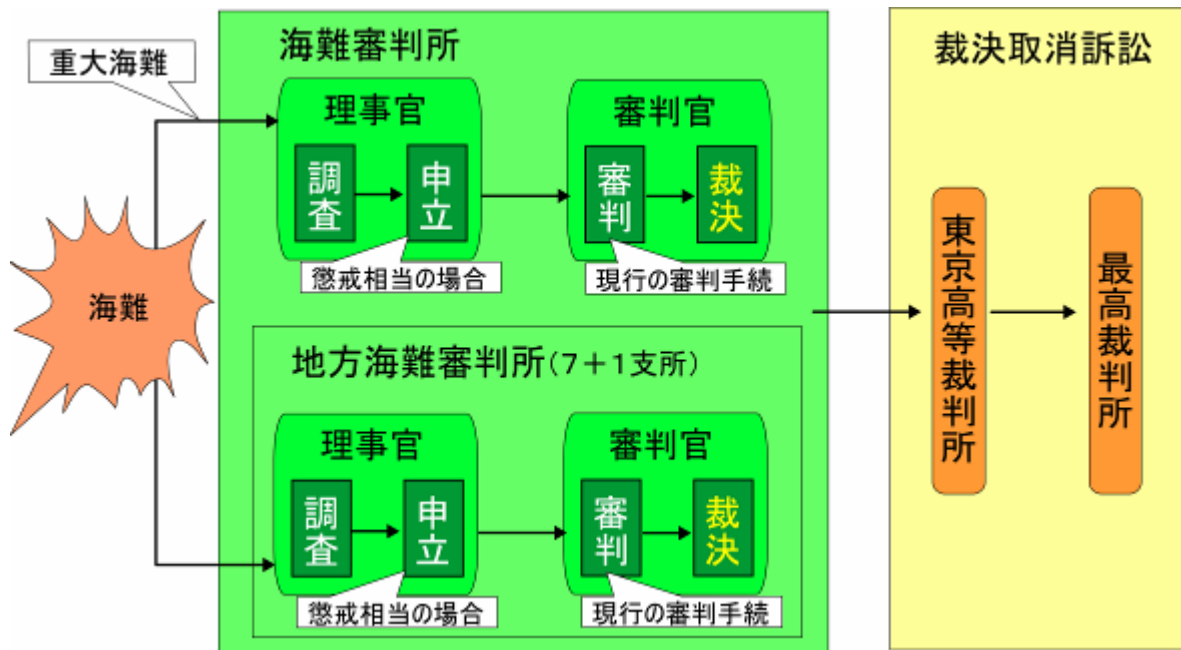
(2) 海難審判所

海難については、船員等の行為を認定し、故意又は過失を確定し、懲戒の量定を定めることが容易ではないことから、海事知識・経験を有する公正中立な立場の審判官が当事者の責任を認定するという裁判類似の慎重な手続が必要とされています。

このため、国土交通省に特別の機関として「海難審判所」を設置し、引き続き、従来の海難審判と同様に理事官による調査・申立てと、対審形式による審判により、船員の故意又は過失を明らかにし、懲戒を行うこととしています。

今般、海難審判法を改正し、海難審判を原因究明や懲戒等を目的としたものから、「懲戒のみ」を目的としたものへ見直し（原因究明等の目的に係る規定を削除）海難審判の実施機関を国土交通省の外局である「海難審判庁」から同省の特別の機関である「海難審判所」及び「地方海難審判所」に改組、以上の組織改正を踏まえ、地方海難審判庁と高等海難審判庁における「二審制」から、海難審判所又は地方海難審判所における「一審制」に見直し等を行うこととしています。

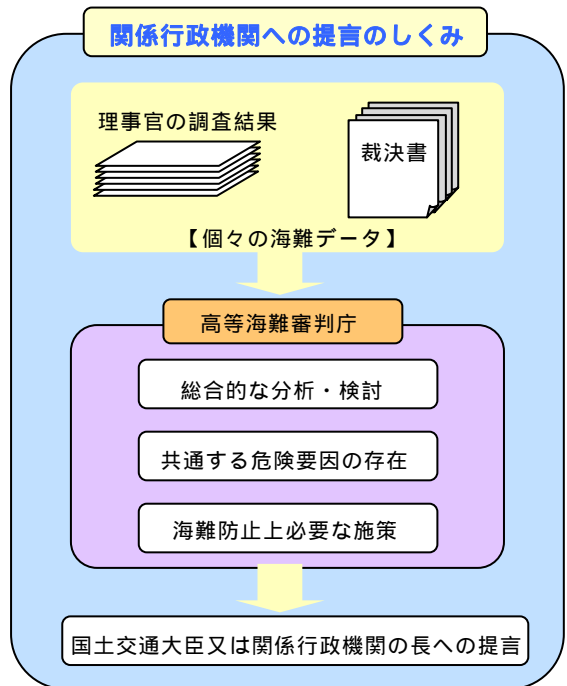
海難審判所の業務の流れ



## 第2節 関係行政機関への提言

平成18年3月に成立した「運輸の安全性の向上のための鉄道事業法等の一部を改正する法律（平成18年法律第19号）」により、海難審判法の一部改正が行われ、「高等海難審判庁は、国土交通大臣又は関係行政機関の長に対し、その所掌事務の遂行を通じて得られた海難の発生の防止のため講ずべき施策についての意見を述べる事ができる。」（第63条の2）との規定が新設され、同年4月から施行されました。この関係行政機関への提言規定は、海難審判庁が行う調査・審判を通じて得られた情報を有効に海難防止施策に反映させるために設けられたもので、海難審判庁は、より一層「海難の防止」に積極的に関与していくことになりました。

海難審判庁は、平成19年度において以下の3件の提言を行いました。



### 酸欠等乗組員死傷事故防止に関する意見〔平成19年8月3日〕

酸欠等による乗組員死傷事故は、平成元年以降、海難審判が行われたもので21件発生しており、これらの死傷事故に対する認識不足、酸素濃度計測機器等の未設置等を原因としていることから、最近の事故発生に鑑み、国土交通大臣に対し、以下の意見を述べました。

船舶所有者に対して、死傷事故防止に関する船員への安全教育の実施を徹底させること。

船舶所有者に対して、船員労働安全衛生規則、危険物船舶運送及び貯蔵規則等で設置が義務付けられる酸素濃度計測機器等の設置を徹底させること。

船舶所有者に対して、酸欠の恐れのある場所、有毒ガスが滞留する恐れのある場所で作業等を行う場合には、酸素等の計測、換気の実施、保護具の着用、見張要員の配置等を乗組員に行わせること。

#### 【海難事例】

- ・ケミカルタンカーでタンク洗浄作業中にベンゼン中毒により、船長、機関長及び機関員の3人が死亡（H18.5.22 東京湾にて発生）
- ・貨物船で船首部デッキストアー内の酸欠により、船長及び機関長の2人が死亡（H19.4.23 関門海峡にて発生）

過去の海難から得られた教訓をもとに、海難防止のために積極的に働きかけているんだね。



### 潜水艦と船舶との衝突防止に関する意見〔平成19年8月24日〕

平成18年11月21日、宮崎県日南市沖にて、海上自衛隊の潜水艦と貨物船が衝突し、潜水艦は縦舵先端部を曲損し、貨物船は船底部に破口を伴う凹損が生じ、二重底に浸水しました。

高等海難審判庁では、潜水艦と船舶との衝突海難の再発防止の観点から、防衛省で調査、検討された対策も考慮の上、防衛大臣に対し、以下の項目を今後とも継続して実施すべき旨の意見を述べました。

動静監視を徹底し、露頂予定場所付近で新たな船舶を探知した場合には露頂を中止し、安全な深度を確保する等の対策を講ずること。

船舶の動静等の情報伝達、意思確認が確実かつ適切に行うことができる艦内体制を構築すること。

露頂場所は、船舶の航行状況等を十分考慮の上決定すること。

船舶自動識別装置を活用する等して、事故後迅速に対応できる通信体制を構築すること。

露頂：深々度から潜望鏡が使用できる水深まで浮上すること。

### 遊漁船の海難防止に関する意見〔平成20年1月10日〕

平成18年10月8日、遊漁船が、海上暴風警報が発表されていたにもかかわらず神津島に向け下田港を出航し、新島沖において追い波で船尾を持ち上げられ波斜面を滑降、転覆し、乗客7人が死亡・行方不明となりました。

遊漁船の海難は、平成18年12月末までに裁決が言渡されたもので、平成15年4月以降105件発生しており、死亡・行方不明者が6人、負傷者が148人でした。また、5人以上の死亡・行方不明又は負傷者を伴う海難は、7件発生しています。

高等海難審判庁では、遊漁船海難の再発防止のため、これらの海難に係る審判の裁決及び調査結果の詳細な検討を行った結果、水産庁長官に以下の意見を述べました。

遊漁船業者に、以下の事項を含め、業務規程の安全に関する規定の遵守を徹底させること。

出航前に気象・海象情報を入手する。

出航中止基準等の規定を遵守する。

荒天中は乗客に救命胴衣を着用させる。

追い波中は特に安全に操船する。

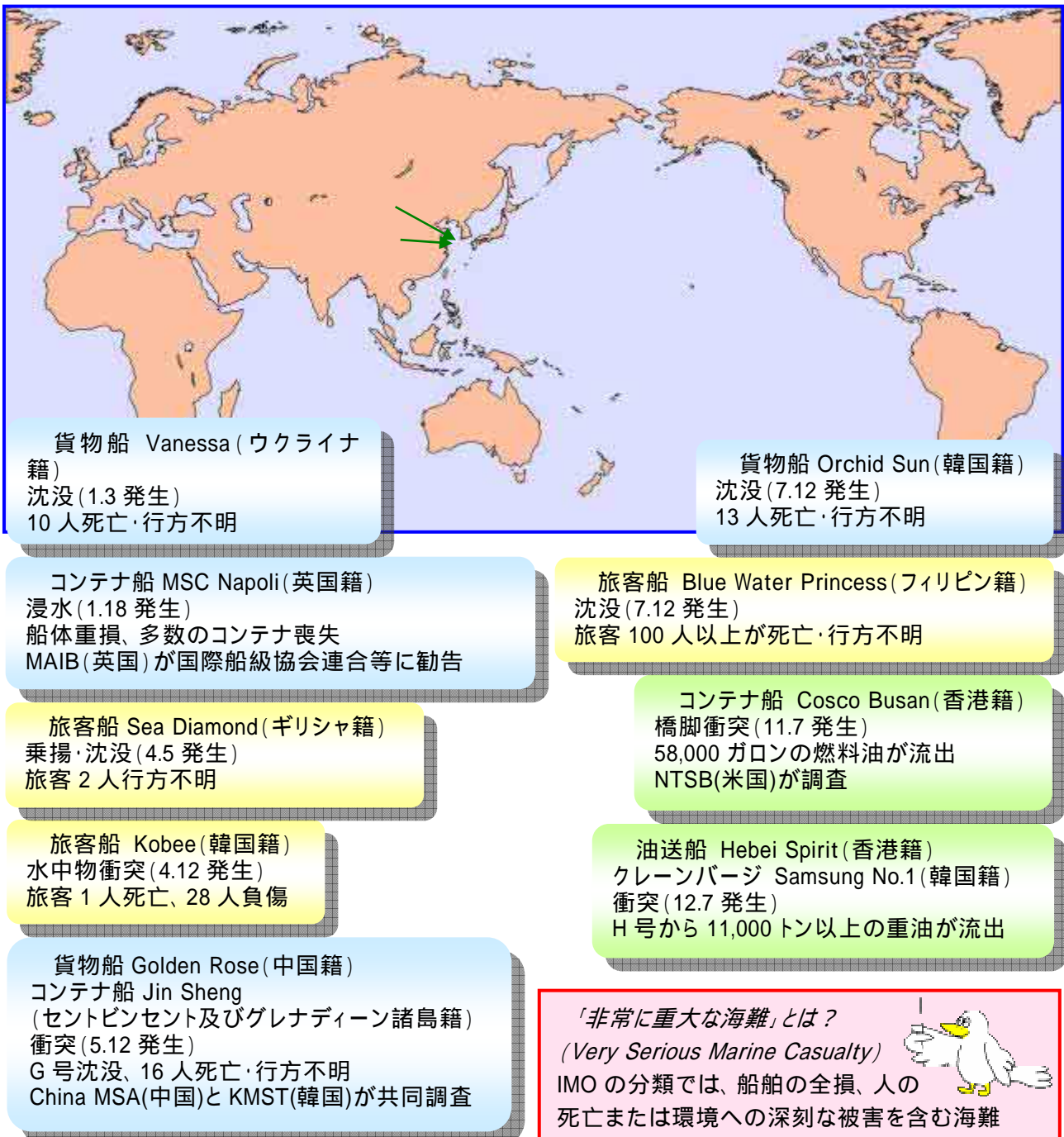
### 第3節 国際協力体制の強化

#### 1 世界における海難調査

平成19年(2007年)に世界各地で発生した海難を見ると、各国の調査機関から国際海事機関(IMO)へ報告された「非常に重大な海難」は65件あり(平成20年4月現在)我が国の周辺海域においても、旗国、乗組員の国籍等複数の国が関係する海難が多数発生しています。

このような海難の原因を究明し、その再発防止につなげていくためには、国内における調査の枠を超えた関係各国間の協力が不可欠となっています。

【2007年に発生した世界の主要な海難】



## (1) 国際海事機関 (IMO) の取組み

海運の複雑化・多様化が進む中、海難調査に関する国際的な取組みは、国際海事機関(IMO)を中心とする枠組みの下に行われています。

IMO で採択された条約のうち、海上人命安全条約 (SOLAS 条約) や海洋汚染防止条約 (MARPOL 条約) 等では、各国政府に対し、「自国籍船が関与する海難調査を実施し、その調査結果を IMO へ報告すること」を要請しており、各国による海難調査の結果をこれらの条約における技術的基準の見直しにフィードバックさせるための枠組みが規定されています。

また、海難調査における各国間の協力及び共通の手法を推進するため、平成 9 年 11 月の第 20 回 IMO 総会において、決議 A.849(20)により「海上事故及びインシデントの調査のためのコード」(Code for the Investigation of Marine Casualties and Incidents) が採択されました。

各国の調査機関は、同コードに則り、国内法の許す範囲内で調査・協力を行ってきたところですが、その内容を再検討のうえ強制化することを目的として更に議論が進められ、本年 5 月の第 84 回海上安全委員会 (MSC84) において、「海上事故又は海上インシデントの安全調査のための国際基準及び勧告される方式に関するコード (略称: 事故調査コード)」及び同コードの一部を強制化する SOLAS 条約改正案が採択されました。このコードでは、調査・IMO への報告を行わなければならない海難の基準や、複数の利害関係国が関連する海難の調査の調整・協力、海難に係った船員の権利保護等が強制規定として定められています。

今後、本コードは手続きを経て、平成 22 年 (2010 年) 1 月 1 日に発効する予定ですが、それまでの間、自発的な実施が各国に求められています。

### 海上事故又は海上インシデントの安全調査のための 国際基準及び勧告される方式に関するコード(略称: 事故調査コード)

#### 主な強制規定

##### 調査を行う義務(第 6 章)

- ◆ 全ての「非常に重大な海上事故」はこのコードに従って調査されなければならない。

##### 国際協力(第 7 章、第 10 章)

- ◆ 海上事故が領海内で発生した場合は、旗国及び沿岸国はいずれの国が調査を行うか、あるいは両国がそれぞれ調査を行うかを合意するために協議しなければならない。
- ◆ 全ての実質的な利害関係国は、海上安全調査国に実行可能な範囲で協力しなければならない。海上安全調査国は、実質的な利害関係国に実行可能な範囲で参加の機会を提供しなければならない。

##### 船員の権利保護(第 12 章)

- ◆ 調査対象船員はできるだけ早く解放されなければならない。
- ◆ 調査対象船員には、調査の性質、根拠を告知しなければならない。



たくさんのきまりがあるんだね

##### 海上事故調査報告書の最終版の取扱い(第 14 章)

- ◆ 調査国は非常に重大な海上事故又はそれ以外の事故・インシデントであって重要な教訓を含むものについては、その最終報告書をIMOに提出しなければならない。
- ◆ 最終報告書は、調査国により、一般及び海運界の利用に供されなければならない。

## (2) 旗国小委員会 (FSI) の活動

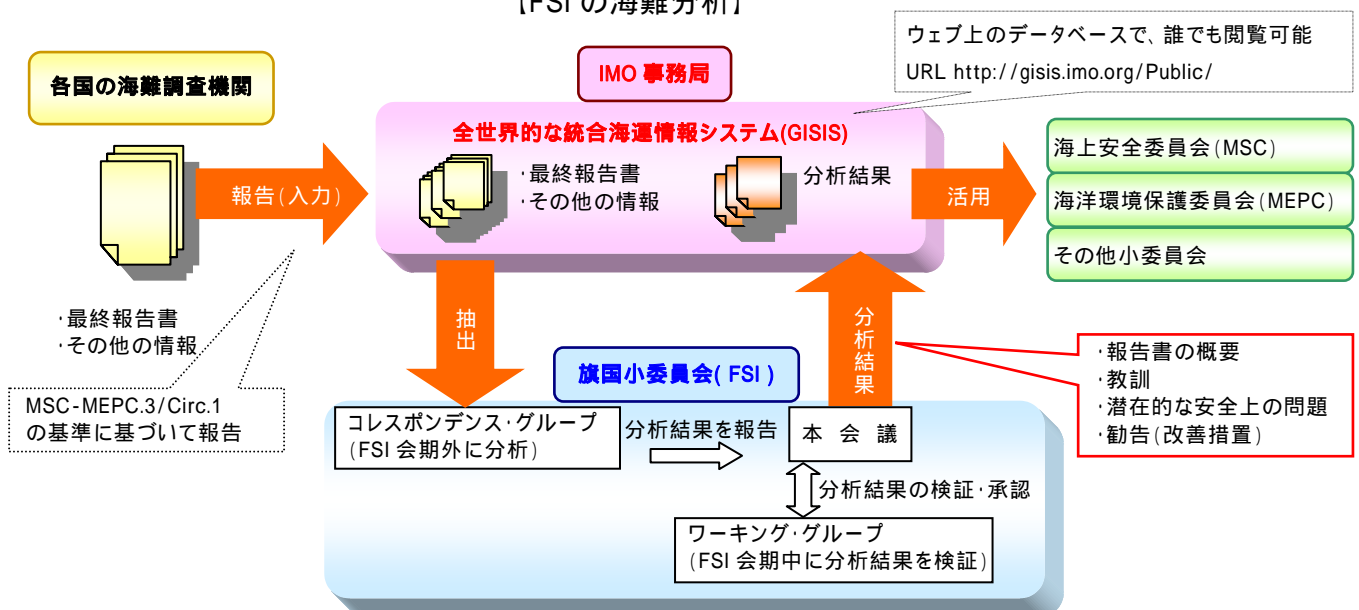
IMO の中でも、海難調査に関する問題は、主に旗国小委員会 (FSI : Sub-committee on Flag State Implementation) で取り扱われています。1980 年代後半から 90 年代初めにかけて、ヘラルド オブ フリー エンタープライズ号転覆 (昭和 62 年 3 月、188 人死亡)、エクソン バルディーズ号座礁 (平成元年 3 月、原油 3.7 万トン流出)、スカンジナビアン スター火災 (平成 2 年 4 月、158 人死亡) と連続して発生した重大海難を受け、これらを防止するには各国が IMO 条約の遵守を徹底し、サブスタンダード船 (条約不適合船) を排除することが重要であるとの認識の下、旗国 (Flag State : 船籍国) が IMO 条約上果たすべき責務を確実に実施 (Implementation) するための方策を審議するため、平成 4 年に海上安全委員会 (MSC) 及び海洋環境保護委員会 (MEPC) の下部組織として FSI が設立され、MSC84 で採択された事故調査コードについても、そのドラフトは FSI において議論が進められました。FSI は、ほぼ毎年 1 回のペースで開催され、各国が IMO に提出した海難調査報告書の分析について以下のような検討が行われています。

### 海難の分析

FSI は、各国が IMO に提出した海難調査報告書を分析し、将来活用し得る教訓等を抽出する作業を行っています。当該作業は、FSI に設置されたコレスポネンス・グループ (会期外に各国の調査官から構成) 及びワーキング・グループ (会期中に設置) によって行われ、FSI 本会議の承認を経て、関係情報が MSC、MEPC 及び他の IMO 小委員会へ提供されることとなります。現在、海難審判庁の職員は両グループに参加し、FSI における当該作業に貢献しています。

また、海難審判庁では、平成 19 年には 50 件の海難情報及び 11 件の海難調査報告書を IMO に報告し、同時に IMO による統合海運情報システム (GISIS:Global Integrated Shipping Information System) への入力を行っています。当庁及び各国の調査機関が報告した情報、FSI で審議された分析結果等は、GISIS のウェブサイトを通じて一般からも閲覧が可能になっています。また、海難審判庁のホームページには、FSI の海難分析結果概要の仮訳を掲載しています。

【FSI の海難分析】



## 2 国際協力への取組み

海難審判庁は、各国の海難調査機関と協力し、世界における海上の安全性向上と海洋環境の保護に貢献するため、FSIをはじめとする国際会議に積極的に参加するとともに、近隣諸国と調査協力体制の枠組みを構築するなど、さまざまな国際的取組みを行っています。

### (1) 国際会議への出席

現在、海難審判庁が参加している国際会議には、「MSC」、「FSI」のほか、「国際海難調査官会議（MAIIF: Marine Accident Investigators International Forum）」及び「アジア海難調査官会議（MAIFA: Marine Accident Investigators Forum in Asia）」があります。MAIIFは、各国海難調査官の相互協力・連携を維持発展させ、海難調査における国際協力の促進・向上を目的として、カナダ運輸安全委員会の提唱により発足し、平成4年から毎年開催されている国際会議で、当庁は第8回会議を平成11年に東京で主催しています。この会議は、各国の海難調査官が自由に率直な意見交換を行い、海難調査に関する情報を共有する場として活用されています。また、MAIFAは、アジア地域における海難調査協力を推進することを目的として平成10年に当庁の提唱により発足したMAIIFのアジア地域版ともいえる会議で、第1回、第3回及び第7回を当庁が主催しています。

#### 第84回海上安全委員会（MSC84）

平成20年5月7日～16日 英国（ロンドン IMO本部）

当庁は、我が国代表団の一員として「海上事故又は海上インシデントの安全調査のための国際基準及び勧告される方式に関するコード（略称：事故調査コード）」及び同コードの一部を強制化するSOLAS条約改正案の採択についての検討に参加しました。

当該コードの強制化に関しては、活発な議論が行われた結果、発効予定日を平成22年1月1日として、委員会決議が採択されました。



【MSC84 会議模様】（英国・ロンドン）

#### 第16回旗国小委員会（FSI16）

平成20年6月2日～6日 英国（ロンドン IMO本部）

当庁は、我が国代表団の一員として「海難統計及び調査」についての検討に参加しました。

当庁も参加したコレスポネンス・グループの分析結果（各国の海難調査報告書(77件)の分析から得られた教訓等）が詳細に検討され、GISISに公開されることが承認されました。

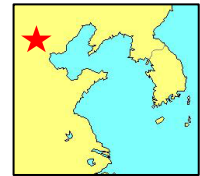


【FSI16 会議模様】（英国・ロンドン）

第16回国際海難調査官会議 (MAIIF16)

平成19年10月15日～19日 中国(北京) 28カ国 49人参加

各国よりケーススタディ等のプレゼンテーションが行われるとともに、メンバー間で情報を共有すべく、活発な意見交換が行われました。



当庁からは、来島海峡のケーススタディ (MAIA DIGEST 第3号より) を行い、外国人船員にとって馴染みの薄い日本の特定航法に関し、各国調査官の関心の高さが伺われました。

また、現在 MAIIF では、IMO のオブザーバー (政府間組織: IGO) としての地位を得られるよう申請中で、国際海事社会における MAIIF の地位確立を目指しています。



【MAIIF16 会議模様】(中国・北京)

第10回アジア海難調査官会議 (MAIFA10)

平成19年9月11日～13日 韓国(済州島) 11カ国 23人参加

会議では、MAIFA の活動の基礎となる、「MAIFA 憲章」及び MAIFA 加盟各国の海難調査協力を定めた「アジア地域における海難調査ガイドライン」について、その修正案に関する活発な意見交換が行われました。



また、各国より多くの海難調査事例の発表がなされ、当庁は漁船と外国籍貨物船の衝突事件に関するプレゼンテーションを行うとともに、刊行物の紹介を行ったところ「MAIA DIGEST」に関して各国より好評を得ました。



【MAIFA10 会議模様】(韓国・済州島)

## (2) 近隣諸国との調査協力体制の構築

海難調査における国際協力体制の確立を目指し、IMO や MAIFA 等を通じてこれまで種々の議論が進められてきているところですが、IMO や MAIFA において確立しつつある協力体制は、多国間による最低限の要求事項であり、二国間の個別具体的な協力手続きまで規定する性質のものではありません。複雑化した海難の調査に迅速かつ適確に対応するには、個別具体的な協力体制を築いておく必要があるため、海難審判庁は、近隣諸国との協力体制構築のため、現在までに韓国、中国をはじめ、多数の海難調査機関と二国間協議を行ってきましたが、平成 20 年 2 月には、中国海事局との間で、両国における海難調査協力について合意に至りました。

東アジアにおける海難調査協力については、平成 14 年 2 月に我が国と韓国の海洋安全審判院とによる合意を行い、調査協力体制を確立するとともに、定期的の実務者による会合を開催して再発防止への取組みを進めており、平成 17 年 11 月には、韓国と中国との間でも同様の合意が行なわれました。今回、我が国と中国との合意により、東アジアでの海難調査協力体制がより強固なものとなりました。

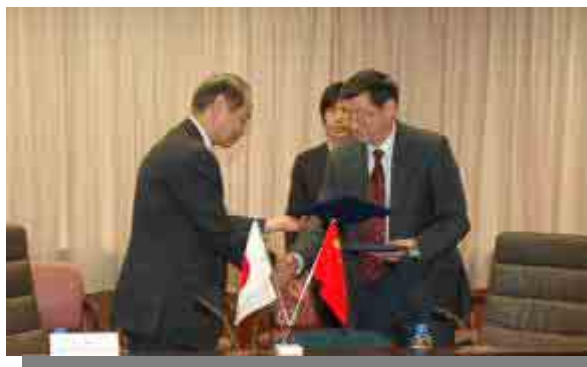
また、現在海難審判庁では、便宜置籍国として多数の登録船舶をもつパナマ及び事故調査コード強制化の提案国でもあったオーストラリアとの間でも、更に踏み込んだ協力関係の構築のため検討を進めているところです。

### 日中海難調査協力会議

平成 20 年 2 月 26 日～27 日 東京

両国海難調査機関の海難調査制度、海難発生の現況等について、意見交換を行うとともに、両国における海難調査協力について、共通の理解に立って協力関係を構築することに同意し、議事録への署名を行いました。

これにより、日中両国は、今後、相手国船舶又は乗組員が関連する海難が発生した場合、円滑な海難調査協力が実施され、迅速かつ適確な海難の原因究明ができる体制が整いました。



【議事録を交換する海難審判庁長官及び中国海事局副局長】

## (3) 海難調査協力

海難審判庁では、他国が関係する海難が発生した際には、当該国の調査機関と緊密に協議し、初期情報の通知、外国への調査官の派遣、外国調査官の来日時の協力、調査報告書案に対する意見交換等、海難調査に関する協力を積極的に行っています。

平成 19 年は、外国調査官が調査のために来日することはありませんでしたが、「非常に重大な海難」等が我が国沿岸で発生した際には、韓国、中国、香港等関係国に対し計 26 件の初期情報を通知し、その後、両国の調査段階において様々な意見、情報の交換を行いました。

## 第4節 海難審判庁が達成すべき目標

海難審判庁が実施する施策については、国土交通大臣が毎年度設定する業務の実施に係る目標に対して、その達成状況の評価が行われています。

平成19年度における目標の達成状況は以下のとおりで、海難に関する情報の利用促進に関しては概ね目標を達成したものの、調査・審判の迅速処理に関しては、専門的知見を必要とする原因究明の困難な事件が多かったことなどから目標達成には至りませんでした。海難の原因が多様化・複雑化する中、調査・審判の精度を向上させつつ同時に迅速化を図っていくことは困難な課題ですが、海難の再発防止策を講じるうえで迅速な原因究明は極めて重要であるため、引き続き業務の効率化を図り、迅速な調査・審判に努めていきます。

### 平成19年度目標に対する実績

#### 迅速な海難の調査及び審判について

- ・海難の認知から裁決までの平均期間を12ヶ月以内とする。実績12.8ヶ月
- ・社会的影響の大きい海難の上記平均期間を10ヶ月以内とする。実績13.8ヶ月

#### 海難に関する情報の利用促進等について

- ・ホームページ訪問者数を180万人以上とする。実績約193万人
- ・海難分析の結果等を10回以上公表する。実績18回
- ・関係行政機関に対し積極的な提言を行う。実績3回

また、平成20年度に海難審判庁が達成すべき目標は以下のとおりです。

海難審判庁では、引き続きこれらの目標の達成に向けて、迅速かつ適確な調査・審判の実施と情報の利用促進に努めていきます。

### 平成20年度の目標

#### 迅速な海難の調査及び審判について

##### [具体的な目標]

- ・海難の認知から裁決までの平均期間を12ヶ月以内とする。
- ・社会的影響の大きい海難については、特に集中的な調査・審判に努め、海難の認知から裁決までの平均期間を10ヶ月以内とする。

#### 海難に関する情報の利用促進等について

##### [具体的な目標]

- ・海難の原因や教訓の海難防止への有効活用を促進するため、海難分析集やニュースレターなど各種形態による刊行物を10回以上発行し、海事関係者等に幅広く提供する。
- ・海難の調査・審判を通じて得られた知識・経験を踏まえ、関係行政機関に対し、海難防止に関する施策について積極的な提言を行う。

## 第2章 海難の発生と海難原因

### 第1節 海難の発生

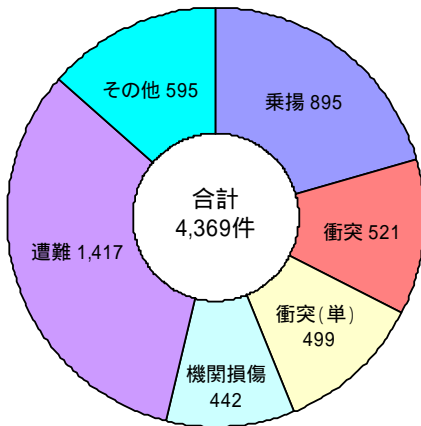
#### 1 海難の発生状況

平成19年中に発生し、理事官が認知した海難は、4,369件5,158隻で、これは前年の4,335件5,081隻と比べて、件数で34件(0.8%)増加し、隻数で77隻(1.5%)増加しています。

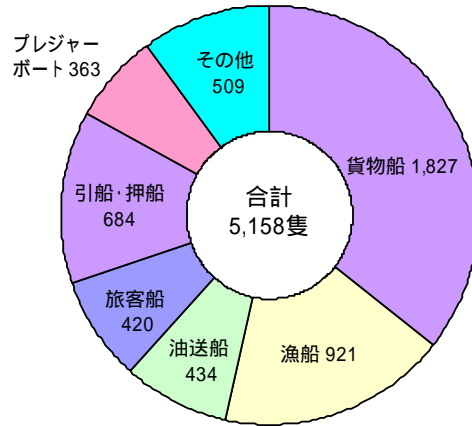
また、海難に伴う死亡・行方不明者及び負傷者(以下「死傷者等」という。)は、合計544人で、前年の667人と比べて123人(18%)減少しています。

死傷者等544人中、死亡・行方不明者数は162人、負傷者数は382人で、それぞれ前年の202人、465人と比べて、40人(20%)、83人(18%)の減少となっています。

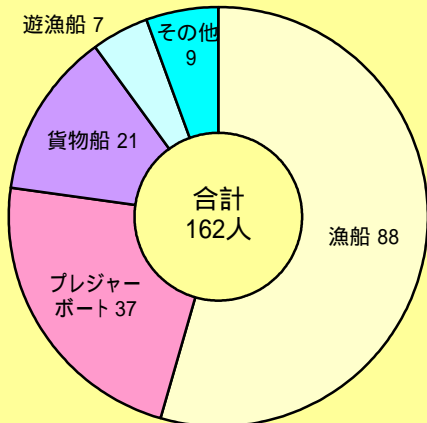
海難種類別発生件数



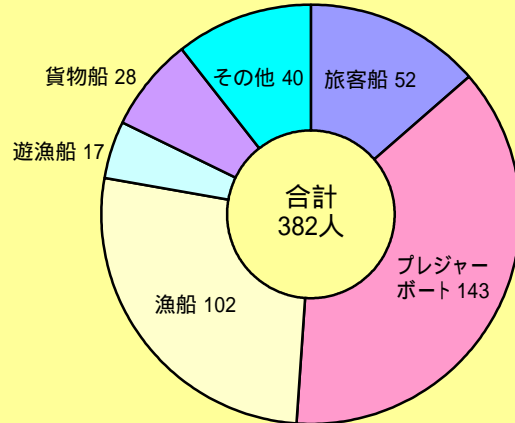
船種別発生隻数



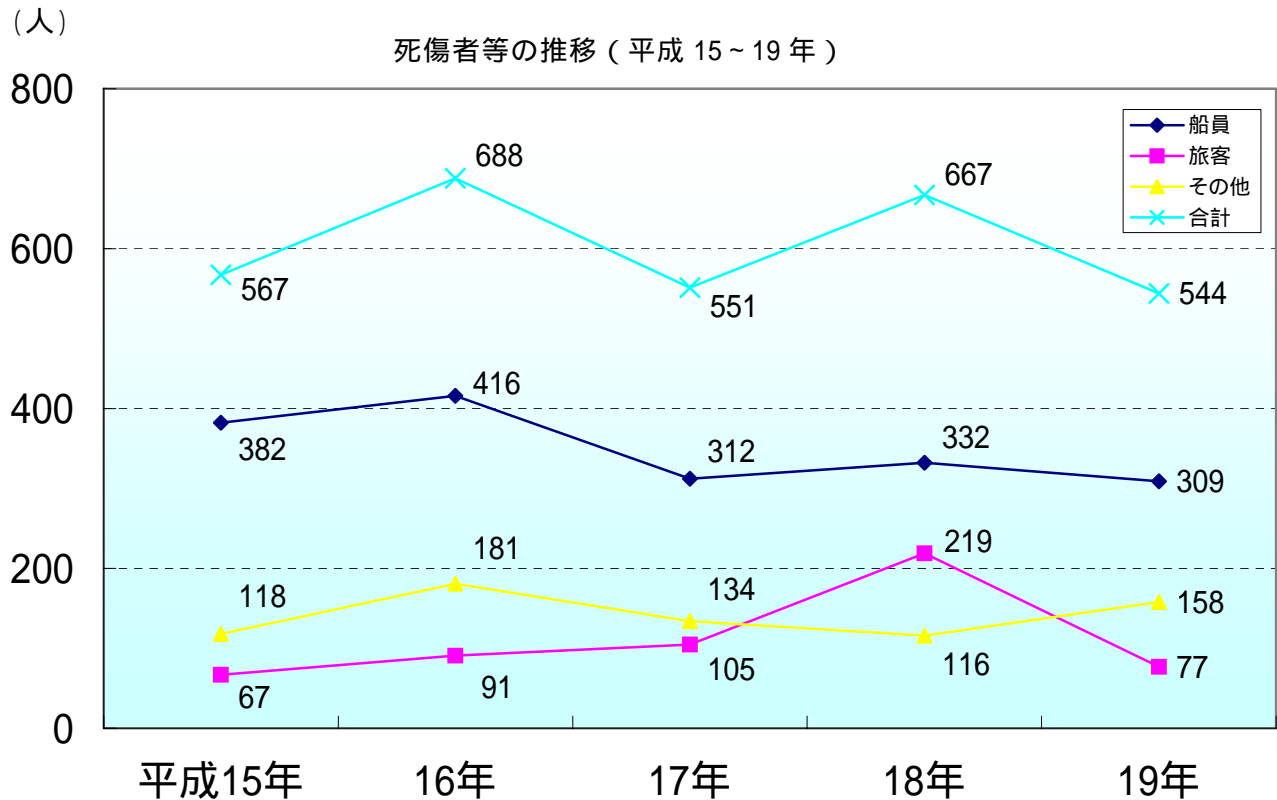
船種別死亡・行方不明者の状況



船種別負傷者の状況

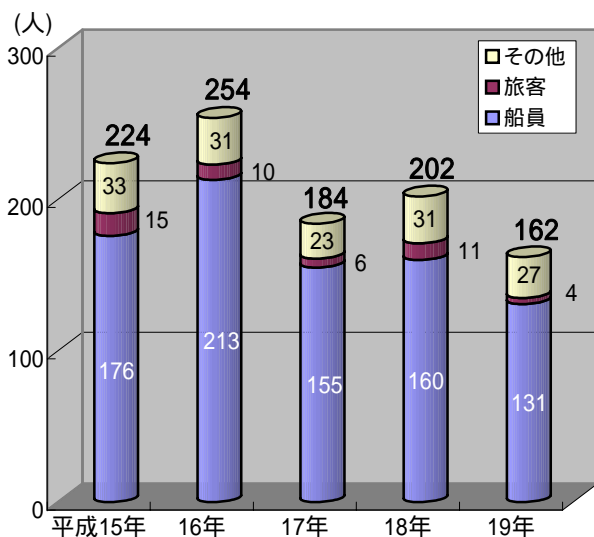


最近5年間の死傷者等の状況を見てみると、毎年増減はあるものの、全体としては横ばいの状況にあります。

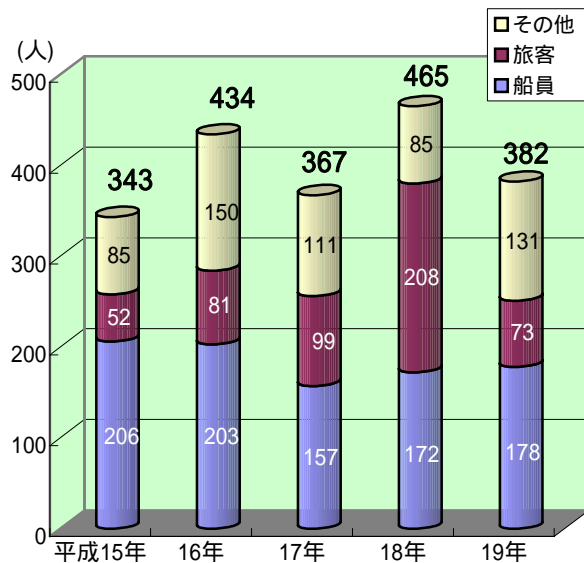


(注) 「その他」とは、荷役作業員等をいう。

死亡・行方不明者の推移



負傷者の推移



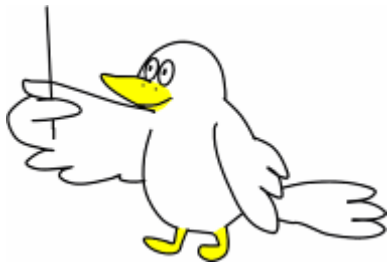
## 2 最近の主要な海難

平成19年1月から平成20年6月までに発生した海難のうち、主要な海難として、次の基準に該当する21件の海難について、それぞれ発生地点を示しました。

主要な海難の基準	
5人以上の死亡・行方不明者が発生したもの 次の船舶が全損となったもの 旅客船、油送船、ケミカルタンカー、500トン以上の貨物船、100トン以上の漁船、 その他の特殊用途の100トン以上の船舶	旅客の死亡・行方不明者又は負傷者が発生したもの
爆発又は火災で船舶の損傷が重大なもの	社会的反響が大きかったもの

- : 衝突
- : 乗揚
- : 沈没・転覆・浸水
- : その他

図面の番号( )は、36~37ページに掲載した主要な海難の番号を示します。



**領海外**  
 1 油送船最上川  
 潜水艦ニューポート ニューズ衝突  
 ペルシア湾とオマーン湾の間にあるホルムズ海峡にて発生

19 油送船オーシャン フェニックス貨物船第五栄政丸  
 貨物船ゴールド リーダー衝突

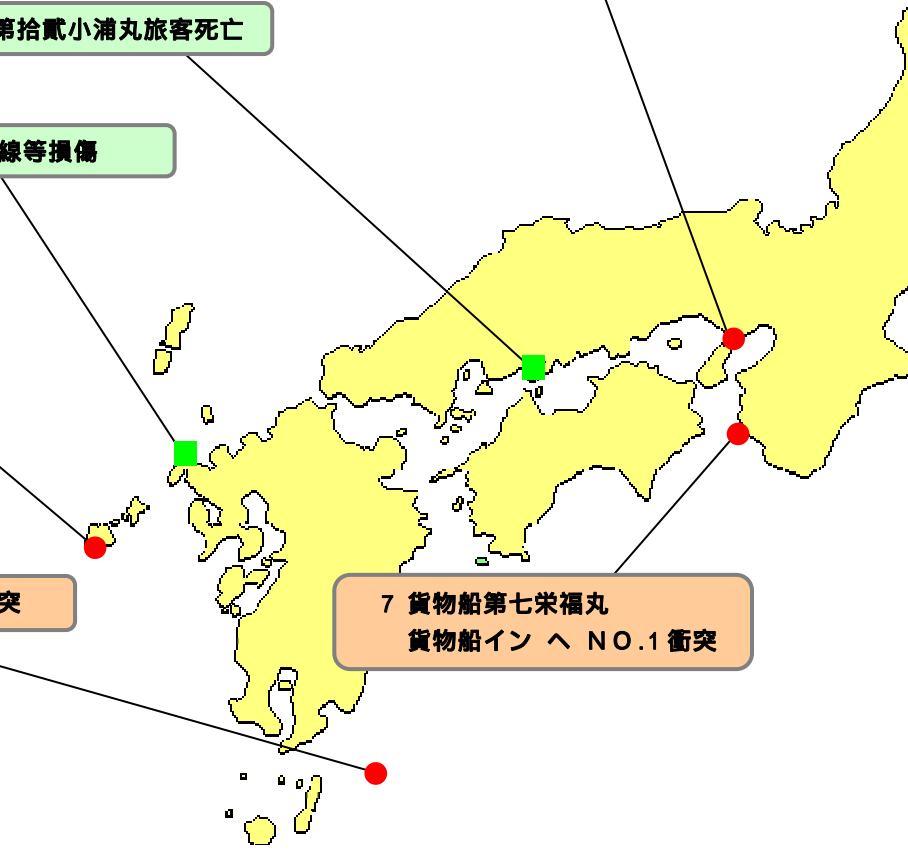
5 旅客船第拾貳小浦丸旅客死亡

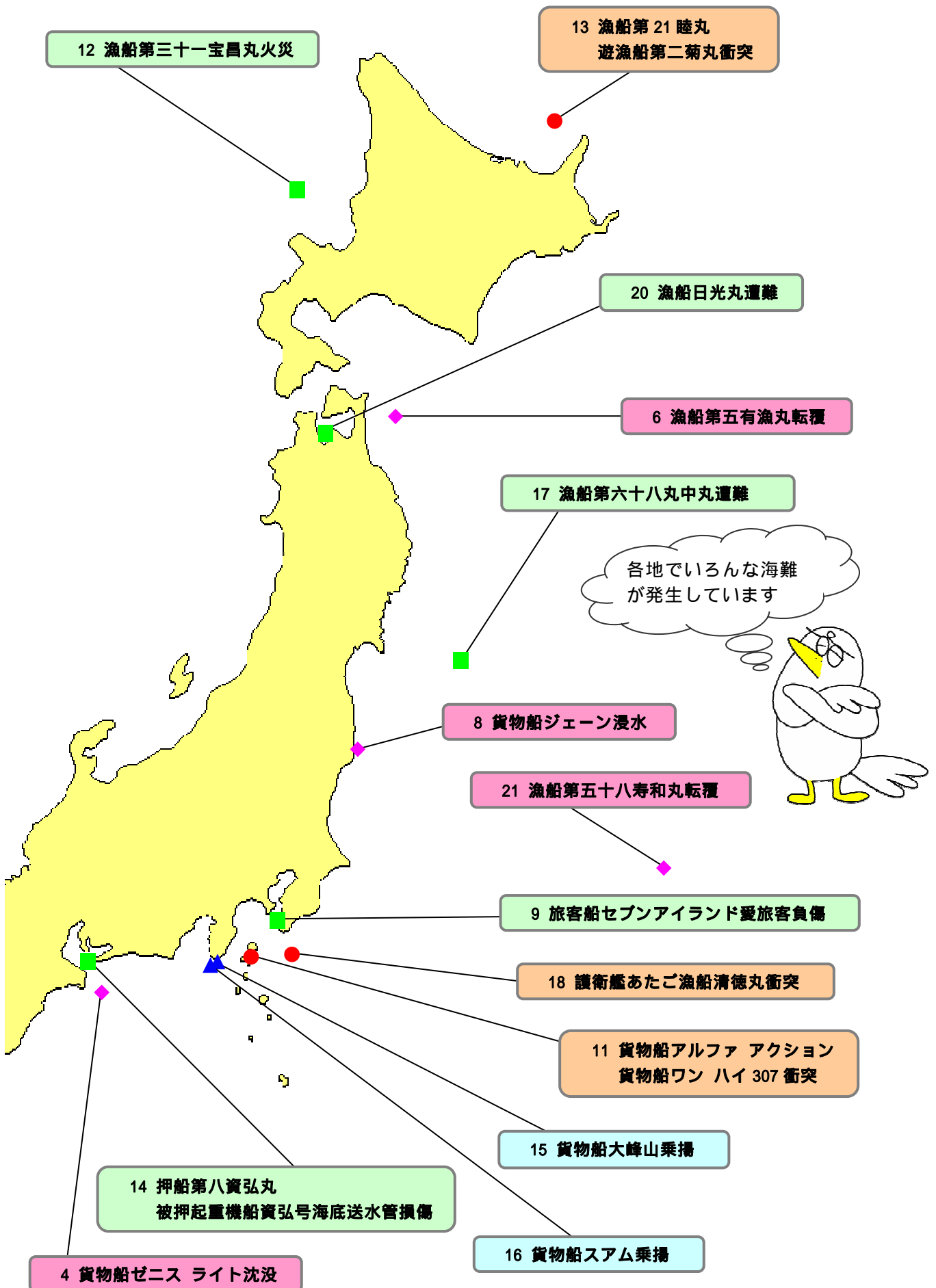
10 砂利運搬船栄丸送電線等損傷

2 交通船第十八千代丸漁船恭新丸衝突

3 貨物船フェリーたかちほ漁船幸吉丸衝突

7 貨物船第七栄福丸  
 貨物船インヘNO.1衝突





(主要な海難の概要)

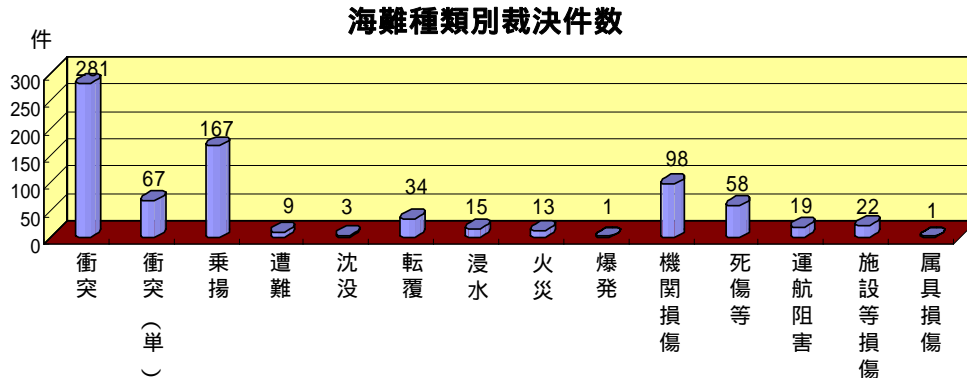
No.・管轄	事件名・概要	
1 神戸	油送船最上川(160,229トン) 潜水艦ニューポート ニューズ(米国海軍、排水量 6,927トン)衝突 〔発生:平成 19年 1月 9日 ホルムズ海峡〕 サウジアラビアラスタヌス港からシンガポール港に向け航行中の最上川と、二号が衝突し、最上川の後部船底バラスタタンク付近が損傷し、浸水した。	外国船関連
2 長崎	交通船第十八千代丸(11トン) 漁船恭新丸(4.9トン)衝突 〔発生:平成 19年 1月 25日 長崎県福江港沖〕 工事作業員を搬送のため福江港から奈留漁港へ向け航行中の千代丸と、漁を終えて福江港へ帰航中の恭新丸が衝突し、千代丸の乗組員 1人、作業員 3人、恭新丸の乗組員 3人の計 7人が負傷した。	
3 門司	貨物船フェリーたかちほ(3,891トン) 漁船幸吉丸(9.1トン)衝突 〔発生:平成 19年 2月 9日 鹿児島県種子島沖〕 那覇港を発し京浜港東京区へ向け航行中のたかちほと、まぐろはえ縄漁操業中の幸吉丸が衝突し、たかちほは、衝突に気付かず航行を続け、幸吉丸は転覆した。	
4 横浜	貨物船ゼニス ライト(韓国籍、2,016トン)沈没 〔発生:平成 19年 2月 14日 三重県大王崎沖〕 木更津港を発し、韓国ポハン港に向け航行中、三重県大王崎沖において船内に浸水し、沈没して乗組員 3人が死亡、6人が行方不明となった。	外国船関連
5 広島	旅客船第拾貳小浦丸(125トン)旅客死亡 〔発生:平成 19年 2月 15日 尾道糸崎港〕 フェリー棧橋で車両搭載作業中、突然後進がかかり離棧し、乗船中の車両が海に転落し、車両に乗車していた旅客 2人のうち、1人が死亡した。	旅客死亡
6 仙台	漁船第五有漁丸(4.48トン)転覆 〔発生:平成 19年 3月 17日 青森県三沢港沖〕 三沢港から出漁後、転覆状態で発見され、船体は全損、乗組員 1人が死亡、2人が行方不明となった。	漁船員死亡等
7 神戸	貨物船第七栄福丸(313トン) 貨物船イン ヘ NO. 1(カンボジア籍、1,208トン)衝突 〔発生:平成 19年 4月 7日 和歌山県江須崎沖〕 衣浦港から和歌山下津港へ向け航行中の栄福丸と、中国天津港から名古屋港へ向けて航行中のイ号が衝突し、栄福丸は船首に破口を生じ、船体は全損、乗組員 1人が行方不明となった。	外国船関連
8 仙台	貨物船ジェーン(セントビンセント及びグレナディーン諸島籍、4,643トン)浸水 〔発生:平成 19年 4月 17日 福島県鷺ノ尾崎沖〕 ロシアサハリンから福島県相馬港に向け航行中、機関室に破孔か亀裂が生じ、報告を受けた船長が最寄りの砂浜に任意座礁し、油が流出した。	外国船関連
9 横浜	旅客船セブンアイランド愛(279.56トン)旅客負傷 〔発生:19年 5月 19日 神奈川県城ヶ島沖〕 東京都岡田港から神奈川県久里浜港を経由して京浜港東京区へ向け航行中、波の影響で船首部フロントガラスが破損し、乗客 30人が負傷した。 当時の天候は晴、南西の風 10ないし 15m、波高 2.5mであった。	旅客負傷
10 長崎	砂利運搬船栄丸(692トン)送電線等損傷 〔発生:平成 19年 7月 19日 長崎県田平港沖〕 長崎県田平港から同県白浦港に向け航行中、備え付けのクレーン先端が、平戸大橋北側の九州電力高圧送電線に接触し、次いで平戸大橋中央部の橋梁に接触し、平戸市などで大規模な停電が発生した。	

No.・管轄	事件名・概要	
11 横浜	貨物船アルファ アクション(ギリシャ籍、77,211トン) 貨物船ワン ハイ 307(シンガポール籍、25,836トン)衝突 〔発生：平成 19年 7月 27日 東京都利島沖〕 名古屋港を発し、チリワスコ港へ向け航行中のア号と、京浜港横浜区を発し、香港へ向け航行中のワ号が衝突し、ア号は船首部に大破口を生じ、ワ号は船尾部を大破した。	外国船関連
12 函館	漁船第三十一宝昌丸(163トン)火災 〔発生：平成 19年 7月 27日 北海道天売島沖〕 いか一本釣り漁に従事中、火災が発生し、乗組員 3人が死亡、1人が負傷した。	漁船員死亡等
13 函館	漁船第 21 睦丸(19トン) 遊漁船第二菊丸(5.7トン)衝突 〔発生：平成 19年 9月 15日 北海道知床半島沖〕 北海道ウトロ漁港へ向け帰航中の睦丸と、知床半島西側付近で停留して遊漁中の菊丸が衝突し、両船体に損傷が生じ、菊丸の釣客のうち 1人が行方不明となり、2人が負傷した。	旅客死亡等
14 横浜	押船第八資弘丸(19トン)被押起重機船資弘号(60メートル)海底送水管損傷 〔発生：平成 19年 10月 1日 伊勢湾〕 三重県神島漁港防波堤工事のため、工事現場付近で錨泊待機中、揚錨する際に錨を海底送水管に絡めて閉塞し、神島への送水を不能とした。	
15 横浜	貨物船大峰山(499トン)乗揚 〔発生：平成 19年 10月 4日 静岡県神子元島沖〕 千葉港千葉区を発し、姫路港飾磨区へ向け航行中、神子元島付近の岩礁に乗り揚げた。	
16 横浜	貨物船スアム(韓国籍、1,587トン)乗揚 〔発生：平成 19年 10月 30日 静岡県神子元島沖〕 千葉県木更津港を発し、韓国トンヘ港へ向け航行中、神子元島付近の岩礁に乗り揚げた。	外国船関連
17 仙台	漁船第六十八丸中丸(66トン)遭難 〔発生：平成 19年 12月 9日 宮城県金華山沖〕 底びき網漁の操業を終え、宮城県女川港に向け帰航中、船首から大きな波を受けた後に右舷側に傾斜し、海水が浸入して沈没し、乗組員 2人が死亡、2人が行方不明となった。 当時の天候は曇、北西の風、風力 5であった。	漁船員死亡等
18 横浜	護衛艦あたご(排水量 7,750トン) 漁船清徳丸(7.3トン)衝突 〔発生：平成 20年 2月 19日 千葉県野島崎沖〕 ハワイ沖から横須賀港へ向け航行中のあたごと、千葉県勝浦東部漁港を発し、東京都三宅島北方海域へ向け航行中の清徳丸が衝突し、清徳丸は二つに分断され、乗組員 2人が死亡した。	漁船員死亡
19 神戸	油送船オーシャン フェニックス(2,948トン) 貨物船第五栄政丸(496トン) 貨物船ゴールドリーダー(ベリーズ籍、1,466トン)衝突 〔発生：平成 20年 3月 5日 明石海峡〕 千葉港から東播磨港へ向け西行中のオ号、阪神港大阪区から兵庫県家島へ向け西行中の栄政丸、阪神港堺区から韓国ポハン港へ向け西行中のゴ号が、明石海峡航路内で衝突し、ゴ号は沈没して乗組員 3人が死亡、1人が行方不明となった。	外国船関連
20 仙台	漁船日光丸(5.1トン)遭難 〔発生：平成 20年 4月 5日 青森県久栗坂沖〕 青森市久栗坂漁港をホタテ漁のため出航後、帰航予定時刻を過ぎても帰航せず、捜索の結果、沈没した船体が発見され、乗組員 7人が死亡、1人が行方不明となった。 天候は晴で、北西の風、風力 6であった。	漁船員死亡等
21 横浜	漁船第五十八寿和丸(135トン)転覆 〔発生：平成 20年 6月 23日 千葉県犬吠埼東方沖〕 小名浜港を発し、千葉県犬吠埼東方沖で漂泊中に転覆し、船体は沈没して乗組員 4人が死亡、13人が行方不明となった。 天候は雨で、南の風、風力 6であった。	漁船員死亡等

## 第2節 裁判における海難原因

### 1 海難の種類からみた原因

海難審判庁では、海難審判によって海難原因を究明し、裁判によって明らかにしています。平成19年には、788件の裁判が言い渡され、前年の740件に比べ48件増加しています。



裁判の対象となった船舶は、1,143隻で、前年の1,061隻に比べ、82隻増加しています。

船種別では漁船が447隻(39%)で最も多く、海難種類別では衝突が596隻(52%)で最も多くなっています。また、裁判で「原因なし」とされた船舶が104隻あり、これらを除いた1,039隻の原因総数は、1,329原因となっています。

**船種別・海難種類別裁判隻数**

(単位:隻)

海難種類 船種	衝突	衝突 (単)	乗揚	遭難	沈没	転覆	浸水	火災	爆発	機関損傷	死傷等	運航阻害	施設等損傷	属具損傷	計
旅客船	12(1)	9	10(1)				1			11	3	1	1	1	49(2)
貨物船	93(40)	14(2)	45(7)			1	1			15	3(1)	1	7		180(50)
油送船	26(2)	5	11				2	1		3	1		2		51(2)
漁船	247(1)	17	46	6	2	13	7	8	1	64	27	5	4		447(1)
引船	28(3)	2	11			5	1	1		3	4	1	2		58(3)
押船	6	1	4			2		1					1		15
交通船	6	2									1				9
作業船	4		1			3					1		1		10
プレジャーボート	99	12	24	3	1	10	3	1		1	14	10	4		182
遊漁船	29	2	9			3		1		1	3	1	1		50
瀬渡船	5	1	1								1				8
はしけ(バージ)	15(1)	1	6			1		1					1		25(1)
台船	14(1)	1	5			2					4				26(1)
公用船	2		3			1									6
水先船											1				1
その他	10	3	3			2					4		4		26
計	596(49)	70(2)	179(8)	9	3	43	15	14	1	98	67(1)	19	28	1	1,143

括弧内は外国船隻数で内数です。



漁船は海難の種類を問わず多いね

摘示された原因をみると、「見張り不十分」が400原因(30%)で最も多く、次いで「航法不遵守」が115原因(9%)、「サービスに関する指揮・監督の不適切」が104原因(8%)、「居眠り」が101原因(8%)となっています。(資料編第1、2表参照)

(注) 裁判では、1隻の船舶について複数の原因を示すことがあります。

(1) 衝突

衝突防止は見張りの励行から！

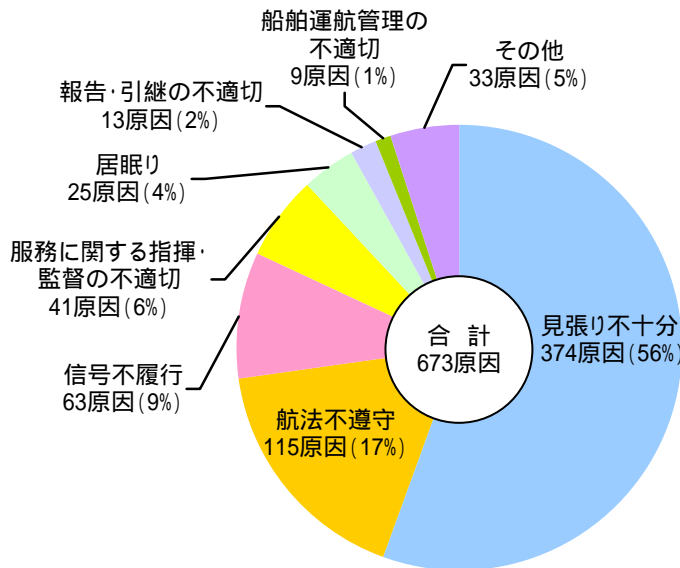
衝突は、281件 596隻で、全裁判の36%を占めており、このうち、525隻で673原因が示されています。

673原因の内訳は、「見張り不十分」が374原因(56%)と過半数を占め、次いで「航法不遵守」が115原因(17%)、「信号不履行」が63原因(9%)の順となっています。

衝突281件中、どちらか一方、もしくは両船とも「見張り不十分」が原因とされた海難は237件で、衝突海難の84%は「見張り不十分」が関連して発生しています。

次頁以降、衝突原因の上位を占める「見張り不十分」と「航法不遵守」について、また、「船舶運航管理の不適切」について、詳細な分析を行いました。

衝突の原因



見張り不十分

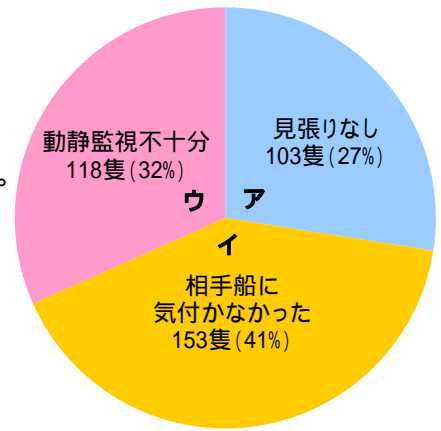
相手船の存在に気付くことなく接近して衝突した船舶が約7割！

「見張り不十分」が原因とされた 374 隻をその態様ごとに分類すると、ア「見張りを行わなかった」103 隻(27%)、イ「見張り態勢には就いていたが、衝突直前まで相手船に気付かなかった」153 隻(41%)、ウ「相手船を認めたものの、その後の動静監視を行っていなかった」118 隻(32%)となっています。

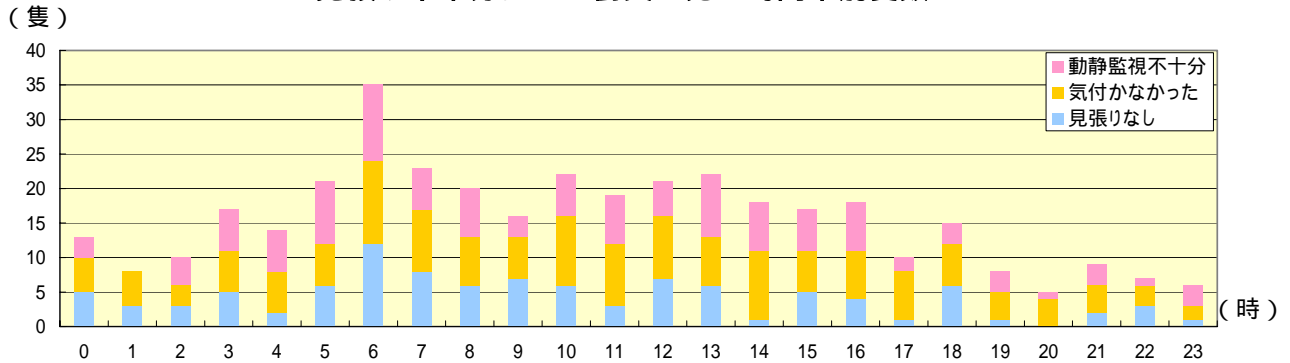
見張りが十分でなかったものの約 7 割は、相手船の存在に気付くことなく接近し、衝突しています。

また、見張り不十分を発生時間帯別にみると、06 時台がピークで 35 隻となっています。

見張り不十分の態様



見張り不十分による衝突の発生時間帯別隻数



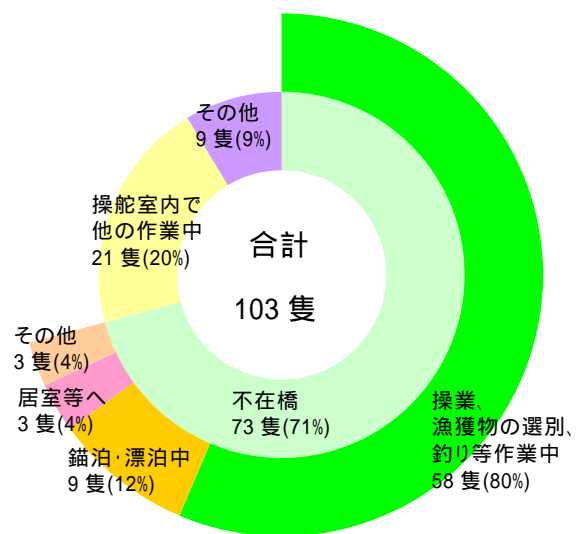
ア「見張りを行わなかった」 103 隻

操業中や釣り中は、周囲に対する関心が希薄になりがち！

見張り行為自体を行っていなかった 103 隻をさらに分類すると、「不在橋」73 隻(71%)、「操舵室内で他の作業中」21 隻(20%)などとなり、「不在橋」では「操業、漁獲物の選別、釣り等作業中」が 58 隻と 8 割を占め、その船種は漁船 37 隻、プレジャーボート 18 隻、遊漁船 1 隻、その他 2 隻で、操業や釣りに集中してしまい、周囲に対する関心が希薄になり、見張りへの意識が薄れていることがうかがえます。

また、操舵室内にいたものの、魚群探索や書類の整理を行うなど、見張りを中断して作業に集中しているものも多く見られます。

見張りを行わなかった詳細



イ「見張り態勢には就いていたが、衝突直前まで相手船に気付かなかった」153隻

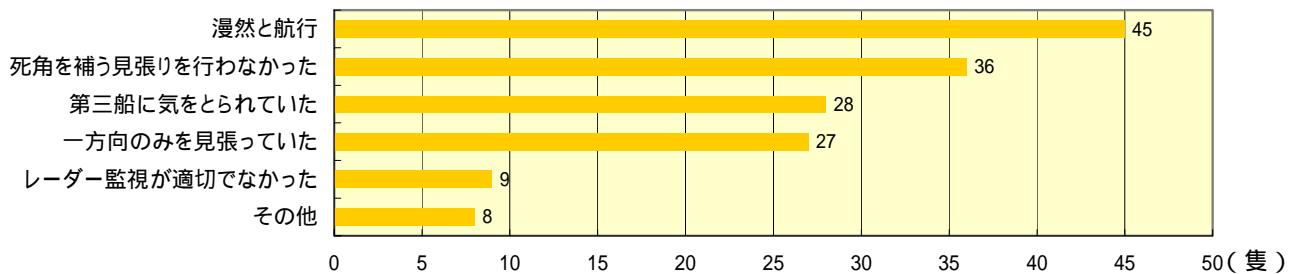
経験則などによる思い込みは危険！

見張り態勢には就いていたものの、相手船に気付かなかった要因は、「漫然と航行」45隻(29%)、「死角を補う見張りを行わなかった」36隻(24%)などとなっています。

「漫然と航行」及び「死角を補う見張りを行わなかった」ものの多くは、「この海域のこの時間帯には他船はいない」などの経験からくる思い込みによって見張りが不十分となったものや、航走中に船首が浮上して死角を生じていながら、死角に隠れた部分の見張りが不十分となったケースでした。

また、第三船に気をとられたり、船首目標としている物標を注視していたりしたため、見張りが全方位にわたっていなかったものも多く見受けられます。

相手船に気付かなかった要因



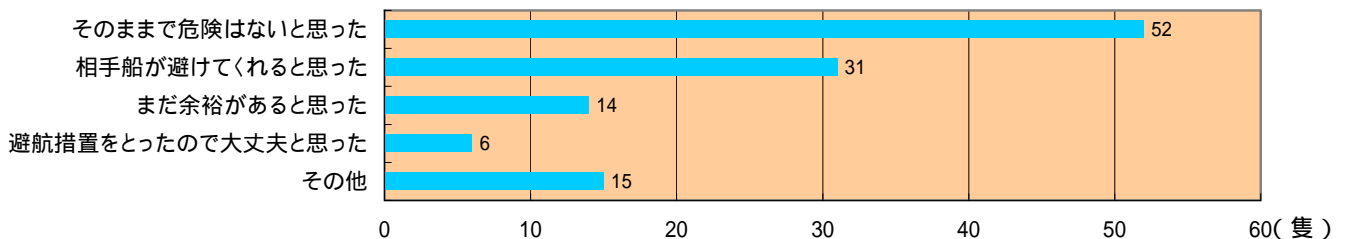
ウ「相手船を認めたものの、その後の動静監視を行っていなかった」118隻

初認時の安易な判断や期待は動静監視の妨げです！

動静監視不十分とは、相手船を認めたものの、接近するまで衝突のおそれには気付かなかったもので、その動機は、「そのまま相手船と接近する危険はないものと思った」が52隻(44%)、「相手船が避けてくれると思った」が31隻(26%)などとなっています。

距離のある段階で初認した際の安易な判断や、錨泊・漂泊中、停留中の自船を他船が避けていこうといった期待から、その後、相手船の位置や針路などの動静監視を怠り、衝突のおそれが生じていることに気付かないまま接近して衝突に至っています。

動静監視不十分の要因



臆断や少ない情報による判断は禁物！

航法不遵守

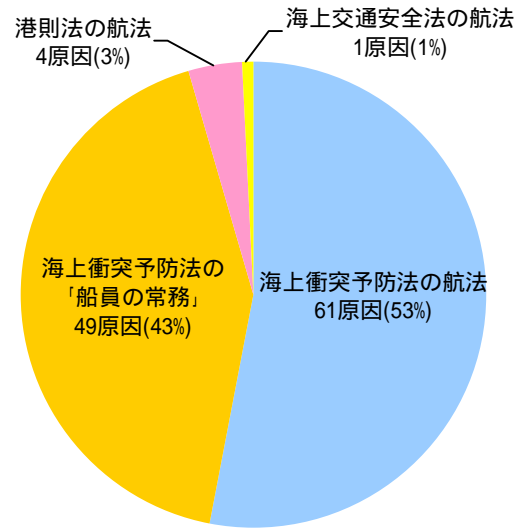
横切り関係に注意！

相手船を認知し、衝突のおそれがあると判断していたものの、衝突を避けるための適切な措置をとらなかったため衝突に至った 115 原因の内訳は、海上衝突予防法の航法不遵守が 61 原因(53%)で最も多く、同法の「船員の常務」も 49 原因(43%)となっています。

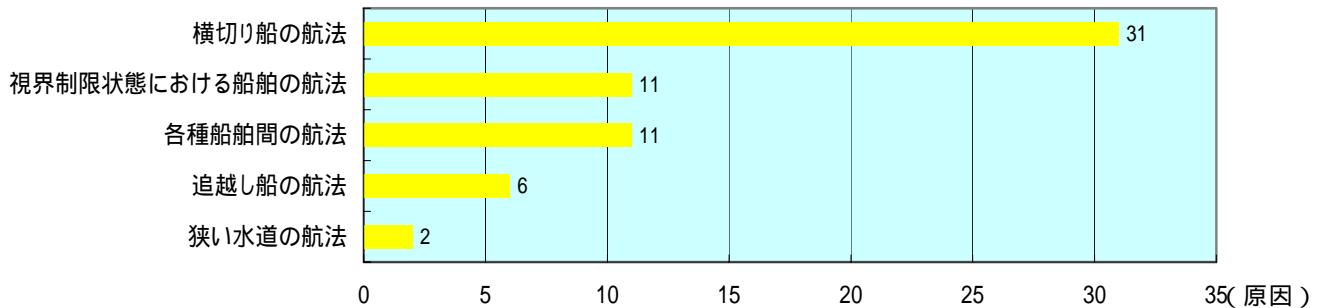
また、港則法の航法不遵守が 4 原因、海上交通安全法の航法不遵守が 1 原因となっています。

海上衝突予防法の航法不遵守 61 原因を、それぞれの航法別にみると、横切り船の航法が 31 原因(51%)と最も多く、以下、視界制限状態における船舶の航法と各種船舶間の航法がそれぞれ 11 原因(18%)、追越し船の航法が 6 原因(10%)、狭い水道の航法が 2 原因(3%)となっています。

遵守されなかった航法の原因数



海上衝突予防法の航法不遵守



また、避航船、保持船の別が明確な「横切り」、「各種船舶間」、「追越し船」の各定型航法に限ってみると、避航船では、過去の経験をもとに「小型の相手船が避けるだろう」や「相手は港口に向けて転針するだろう」といった誤った判断を行い、適切な避航措置をとらないまま接近するケースが多くなっています。

一方、保持船は、「避航船である相手船が避けるだろう」との思いから、衝突を避けるための協力動作をとる時機を失っています。

なお、視界制限状態における船舶の航法不遵守では、相手船の動静を予測して「転舵のみで避航できる」、「そのまま無難に航過できる」と思ったものの、実際の動きが予測と異なったケースが多くみられます。

### その他の航法不遵守

#### 船員の常務（49 原因）

海上衝突予防法では、定型航法によってルール化できないものは、船員の常務としてそのときの状況に応じた適切な措置をとることを求めています。「船員の常務」による衝突形態としては、航行船と錨泊・漂泊船との衝突が最も多く、ほかには近距離での転針、増減速により衝突のおそれが生じた際などに船員の常務が適用されています。

#### 港則法の航法（4 原因）

航路外から航路に入った船舶が航路航行船を避けなかったもの、航路から航路外に出ようとする船舶が航路航行船を避けなかったもの、航路内で航路航行船と行き会う際に航路の右側を航行しなかったもの、関門港の特定航法により追越しを中止しなかったものです。

#### 海上交通安全法の航法（1 原因）

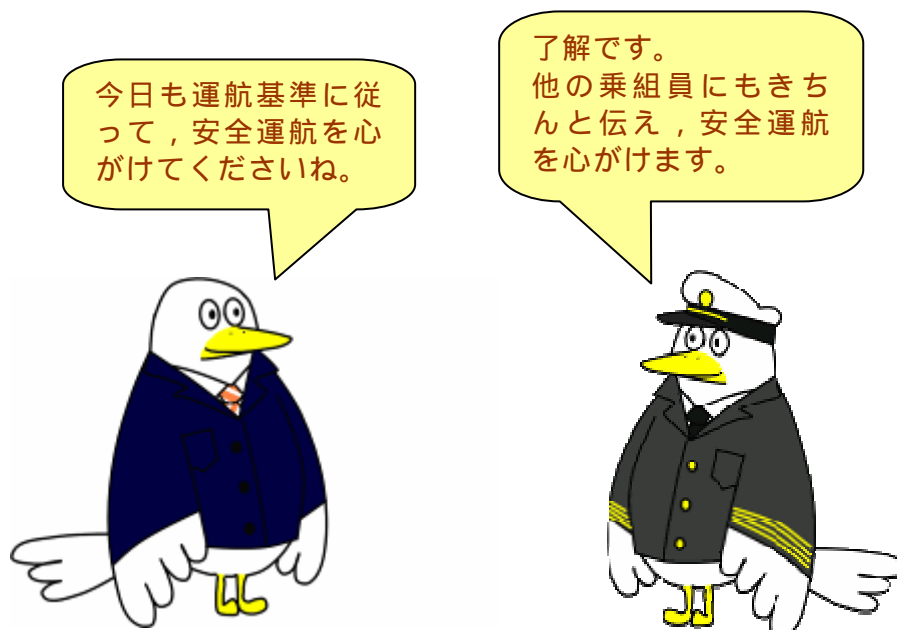
航路を横断しようとした船舶が、航路航行船を避けなかったものです。

### 船舶運航管理の不適切

安全が最優先の運航管理を！

衝突海難の裁決では、旅客船3隻、貨物船2隻、その他4隻に対して「船舶運航管理の不適切」が9原因摘示されています。

旅客船に摘示された内容は、「運航管理者が運航基準の遵守を徹底していなかった」、「運航管理者が安全指導を十分に行わなかった」、「運航管理者が港内の気象の変化を十分に確認して連絡しなかった」で、また、貨物船に摘示された内容は、「運航管理者が運航管理規程の内容を周知徹底していなかった」、「運航管理者が安全管理規程の遵守を徹底していなかった」となっています。



(2) 乗揚

居眠り防止と船位の確認で乗揚は半減！

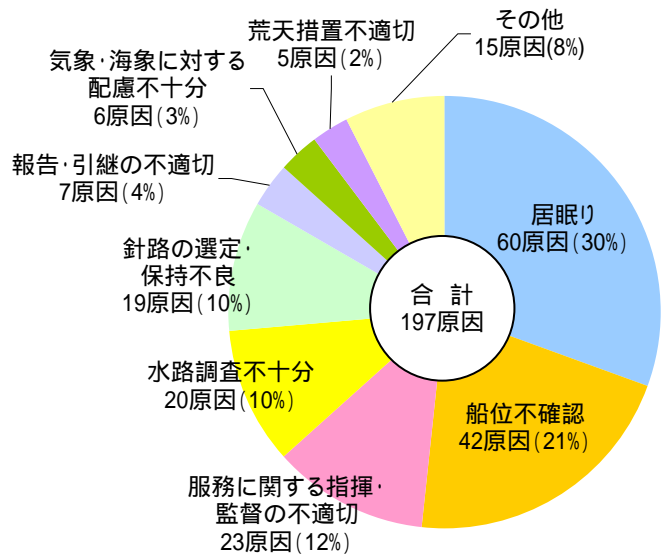
乗揚は、167 件で、全裁決の 21% を占めており、197 原因が示されています。

このうち、「居眠り」が 60 原因(30%)と最も多く、次いで「船位不確認」が 42 原因(21%)となっており、毎年この 2 種類で約半数を占めています。

「居眠り」により乗り揚げた 60 隻の船種は、漁船 26 隻、貨物船 18 隻などで、この 2 船種で 7 割以上を占めています。また、「船位不確認」は、漁船 11 隻、貨物船 7 隻、プレジャーボート 6 隻などで、浅海域の存在を知っていたものの、レーダーや GPS を活用せず、現在位置（船位）を把握せずに乗り揚げています。



乗揚の原因



(3) 機関損傷

人も機関も日頃の健康管理が重要！

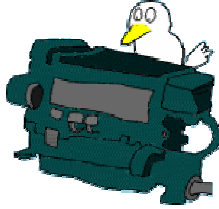
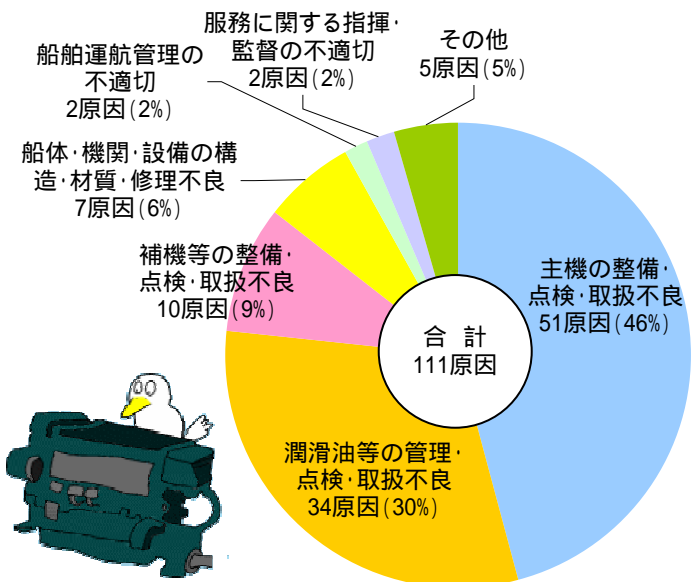
機関損傷は、98 件で、全裁決の 12% を占めており、111 原因が示されています。

このうち、「主機の整備・点検・取扱不良」が約半数を占めています。

船種別は、98 隻中 64 隻(65%)が漁船で、次いで貨物船 15 隻(15%)などとなっています。

また、漁船 64 隻中半数の 32 隻が 20 トン未満の小型船舶となっています。

機関損傷の原因

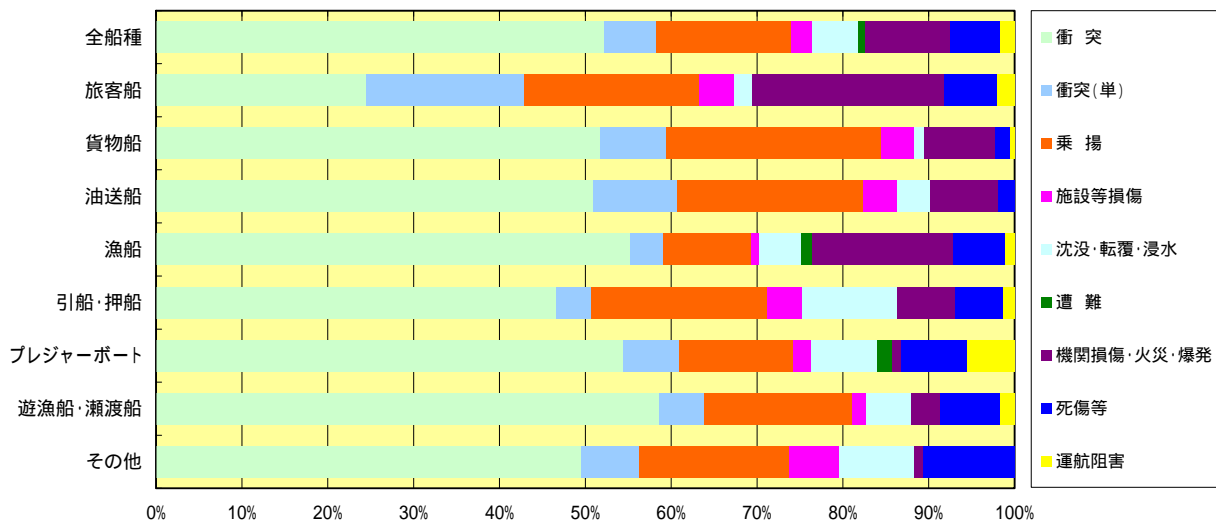


## 2 船種からみた原因と海難事例

裁決対象船舶 1,143 隻を船種別にみると、漁船が 447 隻(39%)で最も多く、次いでプレジャーボートが 182 隻(16%)、貨物船 180 隻(16%)、引船・押船が 73 隻(6%)などとなっています。

船種別に海難種類をみると、すべての船種において「衝突」、「乗揚」の割合が高くなっており、旅客船を除く各船種で「衝突」が半数近くを占めています。また、旅客船と漁船では「機関損傷」が、プレジャーボートでは「死傷等」、「運航阻害」が他の船種に比べ高い割合を占めています。(資料編第 21 表参照)

船種別海難種類の割合

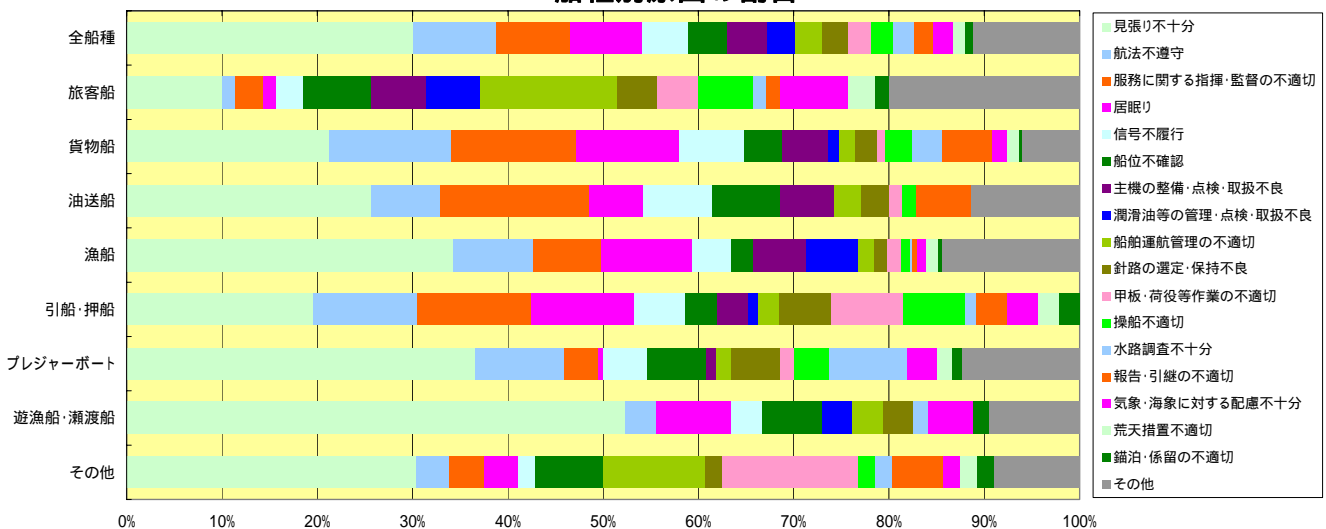


裁決で「原因あり」とされた 1,039 隻の原因数は 1,329 原因で、「見張り不十分」が 400 原因(30%)と最も多く、次いで「航法不遵守」が 115 原因(9%)、「サービスに関する指揮・監督の不適切」が 104 原因(8%)などとなっています。

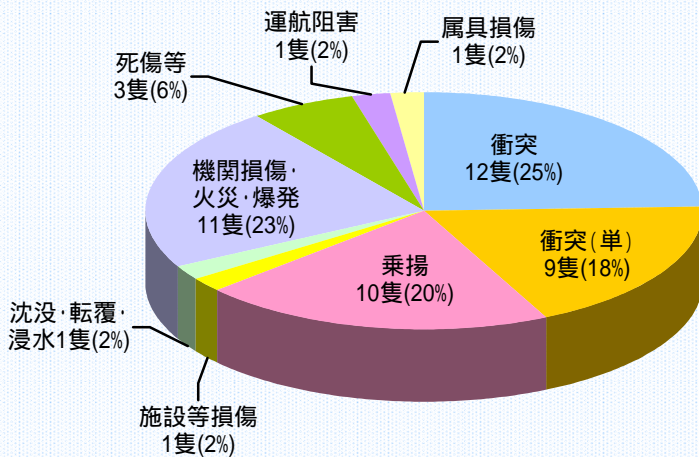
船種別にみると、旅客船以外の各船種では「見張り不十分」の割合が高く、中でも遊漁船・瀬渡船は、全船種での割合が 30%であるのに対し、52%と突出しています。

また、旅客船の「船舶運航管理の不適切」、貨物船の「サービスに関する指揮・監督の不適切」、「居眠り」、漁船の「居眠り」、「航法不遵守」、プレジャーボートの「航法不遵守」、「水路調査不十分」などが高い割合となっています。(資料編第 2 表参照)

船種別原因の割合



## 旅客船



旅客船は、48件49隻で、前年の54件56隻に比べ7隻の減となっています。

旅客船海難での死傷者計は117人にのぼり、109人の旅客が負傷しています。

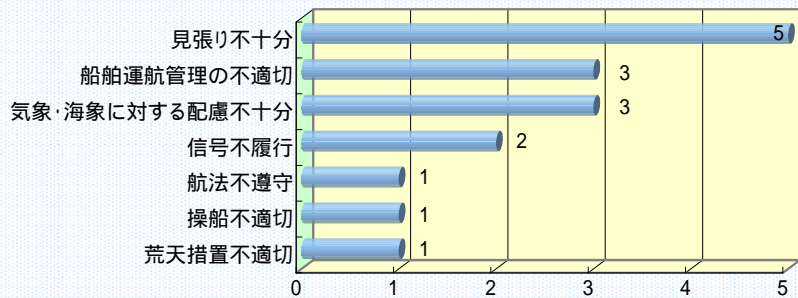
海難種類では、衝突が12隻(25%)と最も多くなっており、旅客に負傷者が生じたものは衝突(単)で2隻、死傷等で2隻、乗揚で1隻となっています。

### (1) 衝突

衝突の12隻中、原因ありとされた10隻のうち5隻で「見張り不十分」が原因とされています。

「見張り不十分」の詳細は、相手船に気付かなかった4隻、動静監視不十分1隻となっています。

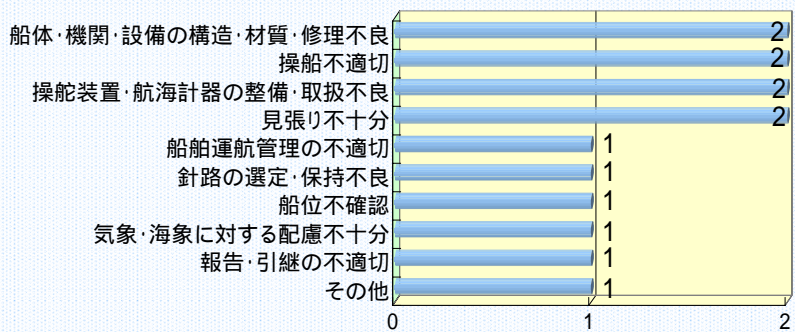
衝突の原因(10隻16原因)



### (2) 衝突(単)

単独衝突の対象物は、岸壁3、灯浮標3、養殖施設2、栈橋1となっており、旅客が負傷した2隻は、操舵装置の整備不良と、操船不適切が原因となっています。

衝突(単)の原因(9隻14原因)



### (3) 乗揚

乗揚の10隻では、原因として「船位不確認」が4隻、「針路の選定・保持不良」が2隻などとなっており、旅客2人が負傷した1隻は、居眠りが原因となっています。

### (4) 死傷等

死傷等の3隻では、旅客及び船員が負傷したもの2隻、船員が死亡したもの1隻となっており、旅客の負傷者99人及び船員の負傷者6人を生じた1隻は、高速船が海中障害物と接触したもので、海上旅客運送事業者が有効な安全対策を運航管理者に検討させなかったことなどが原因となっています。



# 旅客船S丸 乗組員死亡

夜間

福井県敦賀港



## 車両積付け作業時の安全措置が不十分で、甲板手がトレーラと換気ダクトとの間に挟まれて死亡した事例

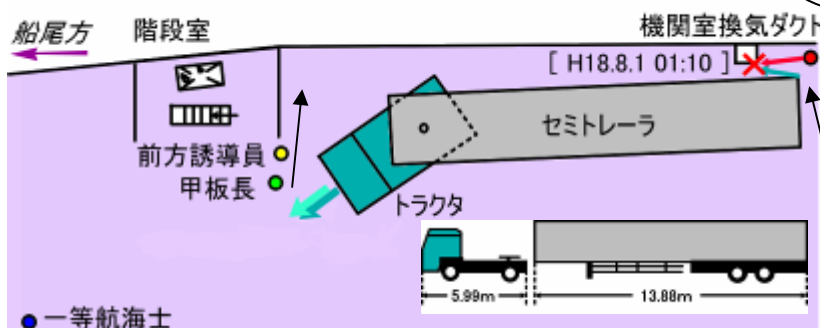
S丸：旅客船兼車両航送船 17,345ト 車両積付け作業中  
 船長：46歳 一級海技士(航海)免許 海上経験25年  
 一等航海士：36歳 二級海技士(航海)(履歴限定)免許 海上経験15年  
 甲板長：52歳 海上経験34年  
 運航管理者：63歳  
 発生日時場所：平成18年8月1日01時10分 福井県敦賀港  
 気象海象：晴 無風 海上平穩

### 事実の概要

S丸一等航海士は、車両積付けの荷役作業を開始するため、甲板長及び甲板手4人を集合させ、荷役作業前のミーティングを行ったが、特殊車両などの積付け予定がなく、平素と同じ作業であることや、全作業員が気心知れた経験者であったことから、満載となる積付けプランを確認しただけで、作業を主導する後方誘導員の指揮権を明確にすることや、車両誘導中、他の作業員の安全を確認することなどを十分に指示せず、23時30分作業を開始した。

翌01時00分甲板長は、何度か入れ直しをしているトレーラ連結車両が停止したのを見て、同トレーラが隣の車線に30cmほどはみ出ていることから積付けをやり直して移動させる必要を認めたが、甲板手が安全な位置にいるものと思い、側にいた前方誘導員にやり直しを行うことを伝えただけで、後方誘導員にその旨を伝えて指示を受けることも、同甲板手の安全を確認することもなく加勢することとし、運転者に手招きして車両を前進させた。運転者は甲板長の合図に従い、トラクタをゆっくりと3mほど前進させたところ、トラクタに牽引されたトレーラ右後部が右方に振り出され、右舷側壁に沿って船尾方に移動していた甲板手が、トレーラと機関室換気ダクトとの間に挟まれ、死亡した。

D甲板左舷後部拡大図



甲板長の合図で、トラクタを3mほど前進させた

トラクタに牽引されたトレーラ右後部が右方に振り出され、甲板手が挟まれた

荷役安全マニュアルには、「他の作業員の安全を確認しながら誘導すること」等、目的、注意事項、荷役の指揮・配置及び車両誘導等について記載されていた。

作業の安全確保に関し、船長が指導監督を徹底せず、運航管理者が、安全意識の向上を図るなど、管理を十分に行わなかった。

# 旅客船H号 旅客等負傷



昼間

茨城県大洗港南南東方沖合

## 海上暴風警報下、旅客船が運航中止せず続航中大傾斜して旅客等が負傷した事例

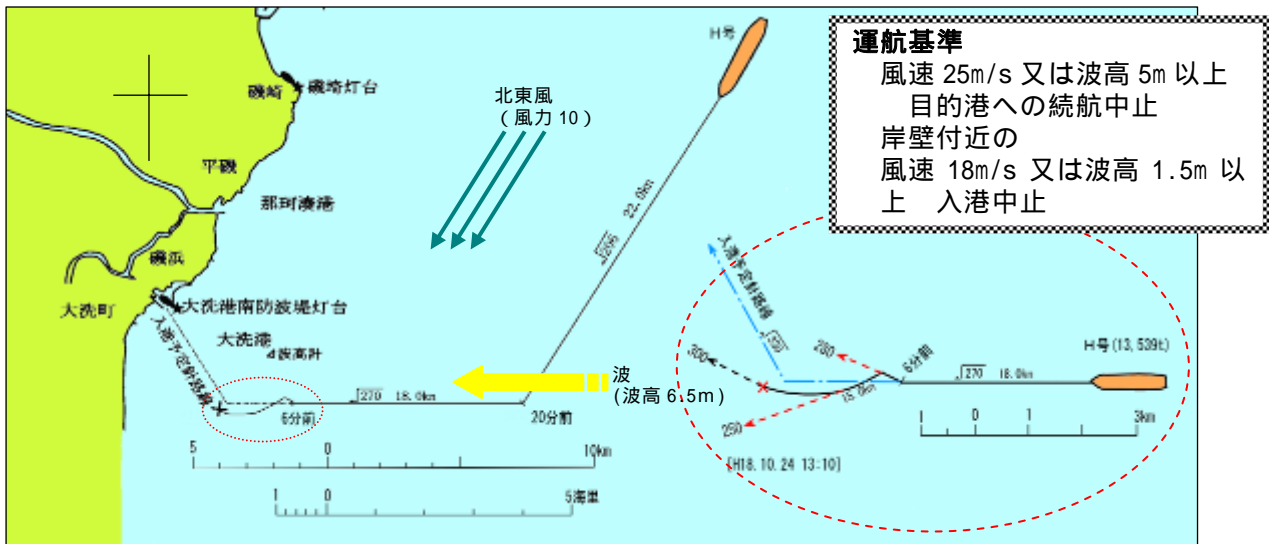
H号：旅客船兼自動車渡船 13,539ト 乗組員 31人 旅客 125人 車両 217台  
 苫小牧港 茨城県大洗港  
 船長：52歳 一級海技士(航海)免許 海上経験 33年 H号船長経験 3年  
 運航管理者：60歳  
 発生日時場所：平成 18年 10月 24日 13時 10分 茨城県大洗港南南東方沖合  
 気象海象：雨 北東風 風力 10 上げ潮中央期 波高 6.5m  
 関東海域北部に海上暴風警報 茨城県北部に暴風・波浪警報発表中

### 事実の概要

H号は、船長ほか 30人が乗り組み、旅客 125人車両 217台を載せ、10月23日18時45分苫小牧港を発し、茨城県大洗港に向かった。発航に先立ち休暇明けの船長は、苫小牧港で前任船長と交代し、波浪予想図などの気象情報資料に目を通して天候悪化の傾向にあることを認識し、一等航海士に対して積載車両の固縛増強などの荒天準備を、司厨長などに対して船体動揺と入港時刻遅延のおそれについて船内・乗船待合室に放送等による案内を指示した。翌日 06時起床した船長は、前夜入手したナブテックス気象情報により、関東海域北部には海上強風警報が継続中で、波高が次第に高まって 7mに達し、運航基準を超える状況を認めたが、航行中の海域の波高がそれほどではないのでこのまま航行しても大丈夫と思い、運航管理者との協議も、運航中止の措置もとらずに続航した。発生の6分前 270度の針路、15ノットの速力とし、右舷船尾方から風力 10の強風と波高 6m超の波浪を受けながら、港口に向くよう小刻みに転針中、300度を向いたとき、右舷船尾 30度からの波浪と右舷正横からの強風により突然左舷側に 40度の傾斜を生じ、続き右舷側に傾斜して客室にいた旅客 4人と乗組員 1人が壁に打ち付けられるなどで負傷し、車両 103台が損傷した。

発生後船長は、再び大傾斜が生じるおそれがあると判断して大洗港入港を中止し、千葉県野島埼沖合で天候回復を待ち、翌々日大洗港に入港して負傷者の対応に当たった。

運航管理者は、気象海象に関する運航に必要な情報等を収集して船長に連絡し、船長と協議して避泊地を決定するなど、船長と協力して輸送の安全の確保に努めなかった。



# 旅客船S丸 灯浮標衝突



**早朝**

**明石海峡南東海域**

**操業漁船群により閉塞された前路に隙間を認めて進行し、灯浮標に衝突した事例**

S丸：旅客船兼自動車航送船 9,711ト 乗組員 33人 旅客 583人 車両 183台 松山港 神戸港  
 船長：52歳 三級海技士(航海)免許 海上経験 30年  
 発生日時場所：平成 18年 3月 28日 06時 02分 明石海峡南東海域  
 気象海象：晴 北西風 風力 2 北西流 1.5ノット 日出時刻 05:52 視界良好

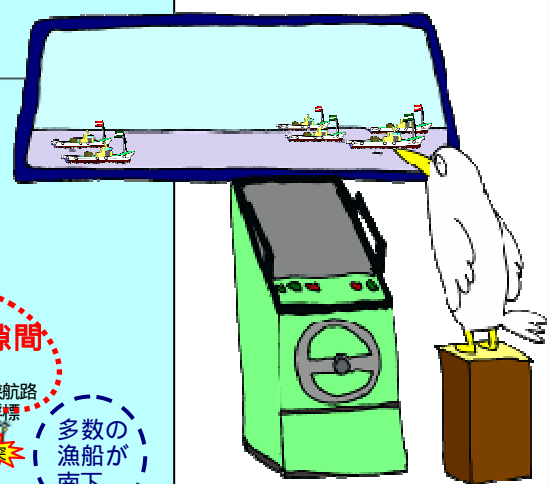
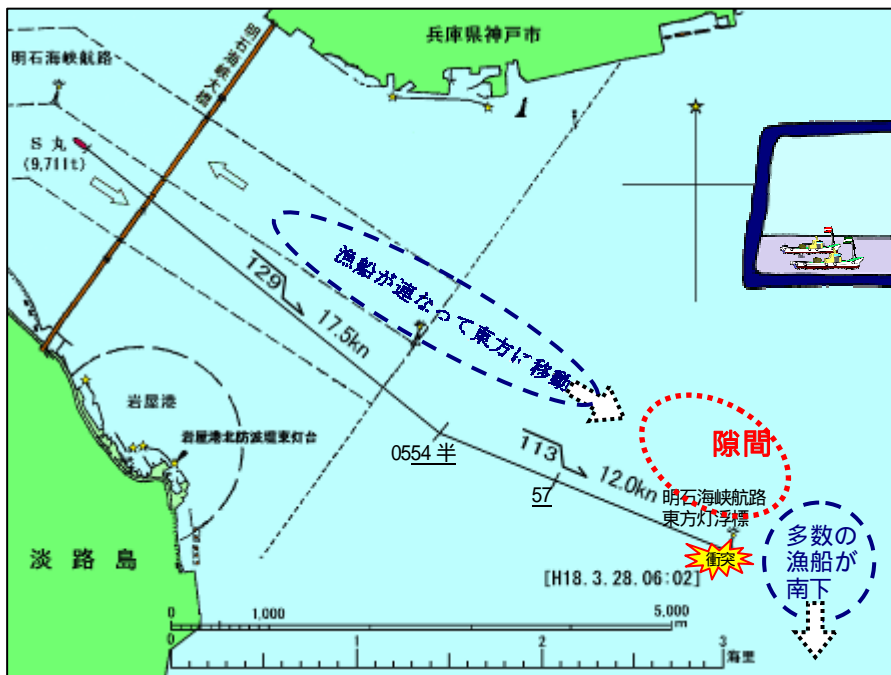
**事実の概要**

S丸は、船長が操船指揮を執り、明石海峡航路東行レーンを進行中、同海峡西行レーンから明石海峡航路東方灯浮標にかけての一带に、連なった状態で東方に移動する漁船や同灯浮標の東側にも多数の漁船が南下していること、同灯浮標を挟んで南北約 1 海里に漁船群の隙間があることを認めて進行した。

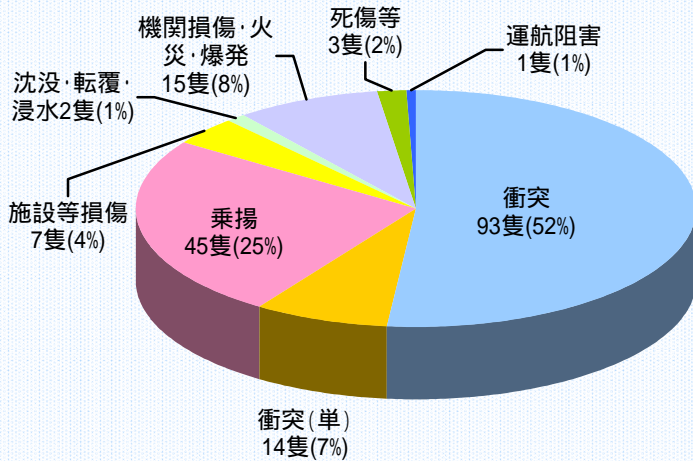
船長は、明石海峡航路東口を出たとき、前示隙間が少し狭くなっているのを知ったが、なおも相当の隙間があるのを確認して、05 時 54 分半ほど東方灯浮標に向く針路に転じた。

同時 57 分、船長は東方灯浮標と操業漁船との隙間が狭くなっているのを認め、0.5 海里前方に同航する第三船を追い越す態勢であることに危険を感じて、速力を落とした。

S丸は同時 58 分東方灯浮標まで 1,500m となったとき、同灯浮標の北方で網を曳いて南下する漁船、南方で漂流して潮流により北西に圧流される漁船を認め、前路の広い範囲が閉塞される状況を認めたが、東方灯浮標と漁船との隙間がまだ 500m あるので、漂流している漁船が南に向かって操業を開始すれば何とか通過できるものと思い、漁船群を避けて大きく南下するなど迂回する針路とせず、東方灯浮標に向けて続航し、06 時 00 分自船も潮流により左方に流されながら、右舷側至近となった漁船の浮子を認めて右にも左にも舵を取ることができないまま同灯浮標に接近し、衝突直前、右舵一杯を令したが及ばず、東方灯浮標に衝突した。



## 貨物船



貨物船は、160件 180隻で、前年の215件 241隻と比べ 61隻の減となっています。

海難種類では、衝突が 93隻(52%)で最も多く、次いで乗揚が 45隻(25%)などと例年同様の傾向となっています。

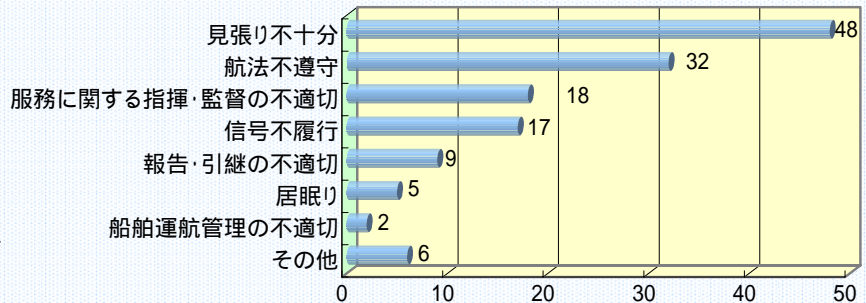
また、衝突において 3隻、乗揚及び転覆において各 1隻が全損となっています。

### (1) 衝突

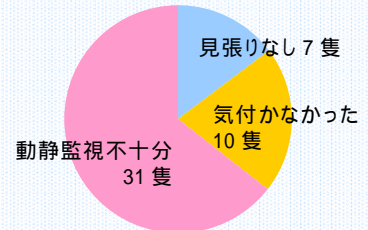
衝突の 93隻中、原因ありとされた 87隻の半数以上の 48隻で「見張り不十分」が原因とされています。

「見張り不十分」の詳細は、見張りなし 7隻、衝突直前で相手船に気付かなかった 10隻、動静監視不十分 31隻となっています。特に、「そのまま危険はないものと思った」ことによる動静監視不十分が 17隻あり、安易な判断や思い込みから、危険を感じないまま接近し、衝突に至っています。

衝突の原因(87隻 137原因)



見張り不十分詳細

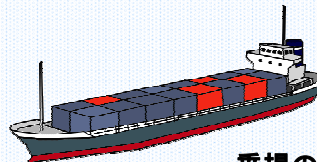


### (2) 乗揚

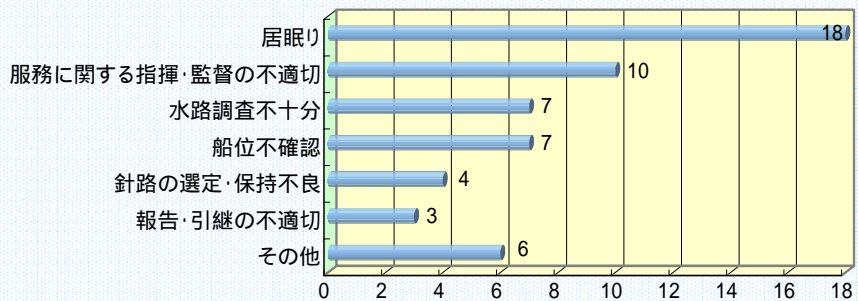
乗揚の 45隻では、「居眠り」が 18原因、「サービスに関する指揮・監督の不適切」が 10原因、「水路調査不十分」と「船位不確認」が各 7原因、「針路の選定・保持不良」が 4原因などとなっています。

居眠りにより乗り揚げた 18隻は、全船が単独当直によるもので、その当直姿勢については、12隻がいすに腰掛けた状態、6隻が操舵スタンドなどに肘をついて立った状態でした。

また、3隻が居眠り防止装置を備えていましたが、当直者がこの装置の電源を切っていたなどとなっています。



乗揚の原因(45隻 55原因)



# 貨物船S丸 × 貨物船G号 衝突



夜間

来島海峡西水道

両船が来島海峡西水道を北上中、後続船が安全な船間距離を保たず、衝突した事例

S丸：貨物船 749ト 乗組員 5人 コンテナ 13個 神戸港 博多港  
 船長：50歳 四級海技士(航海)免許 海上経験 35年  
 機関長：41歳 海上経験 10年

G号：貨物船(パナマ籍) 2,706ト 潤滑油 2,600ト 水島港 中国天津港  
 乗組員 14人(船長国籍韓国 ほかに韓国 8人、中国 4人、ミャンマー1人)

発生日時場所：平成 18年 2月 21日 01時 01分 来島海峡西水道

気象海象：晴 東風 風力 1 上げ潮末期 南流 4.5ノット(最強時)

## 事実の概要

S丸は、船長が船橋当直に就き、G号に後続して来島海峡航路を通航中、S丸に乗り組んだばかりの船長の機関取扱いが気になって昇橋した機関長が、機関を常用回転数で維持したいと考え、半速力の回転数から全速力に近い回転数に上げ、船長からの減速命令に従わず、その後、船長自ら機関を操作して減速することなく、G号に接近する状況で進行した。衝突6分半前、G号との距離が360mとなったとき、来島マーチスからVHFで安全な船間距離を保つよう指導され、船長が機関長に重ねて減速を命じたが、同人が依然として従わず、減速するのを諦め続航中、G号が左回頭するのをみて、ようやく衝突の危険を感じた機関長が機関停止、全速力後進としたものの衝突した。



G号は船長が操船指揮を執り、二等航海士を手動操舵に、次席三等航海士を見張りにそれぞれ就け、来島海峡航路を進行中、衝突約8分前にレーダーでS丸の映像を右舷船尾19度500mのところに探知したが、この船間距離を保つだろうと思い、その後、動静監視を十分に行わなかったため、S丸が左舷間近に接近していることに気付かず、警告信号を行うことも、衝突を避けるための措置もとらず続航し、屈曲部付近で左回頭中、左舷至近にS丸を認め危険を感じ、急ぎ右舵一杯としたが衝突した。

# 貨物船K丸 × 貨物船N丸 衝突



夜間

福島県塩屋埼北北東方沖合

## 貨物船同士がほとんど真向かいに行き会う状況で、針路を転じずに衝突した事例

K丸：貨物船 499ト 乗組員 5人 空倉 仙台塩釜港 静岡県宇久須港  
 船長：53歳 三級海技士(航海)免許 海上経験 33年 K丸船長経験 3年  
 N丸：貨物船 499ト 乗組員 5人 クレオソート1,003ト 福山港 石巻港  
 船長：54歳 四級海技士(航海)免許 海上経験 39年 N丸船長経験 2年  
 発生日時場所：平成 18年 3月 18日 22時 18分 福島県塩屋埼北北東方沖合  
 気象海象：曇 南東風 風力 2 下げ潮末期 視界良好

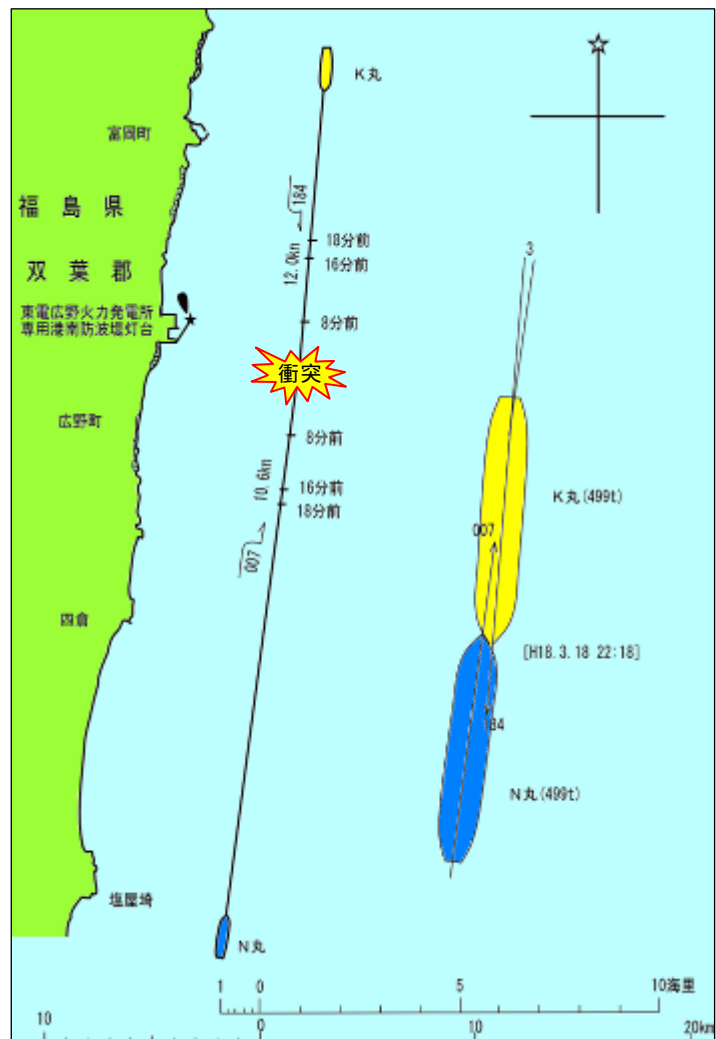
### 事実の概要

K丸は、発達しながら北上中の低気圧と遭遇することが予想される状況下、針路を 184 度に定め、12 ノットの速力で自動操舵により進行した。衝突の 18 分前反航する第三船が右舷側 0.5 海里を通過したとき、正時船位の確認のためレーダーを見た船長が、船首輝線わずか右側 1.5 度 6.8 海里に N丸の映像を感知し、双眼鏡で白・白 2 灯を視認して反航船であることを知ったが、第三船と同様に右舷を対して無難にかわると判断し、その後動静監視を十分に行わず、荒天避泊することにした小名浜港への入航進路の検討を海図台に向かって始めた。

8 分前白・白・紅・緑 4 灯を表示した N丸が、衝突のおそれのある態勢で 3 海里に接近していることに気付かず、右転しないまま続航して衝突した。

N丸は、針路を 007 度に定め 10.6 ノットの速力で自動操舵により進行した。

衝突の 16 分前船長は、レーダーにより船首輝線わずか左側 1.5 度 6 海里に K丸の映像を感知し、間もなく反航船であることを知ったが、平素、感知した他船との距離が約 2 海里となつてから肉眼で動静を確認後、避航などの措置をとるようにしていたので、それまでもう少し時間があると判断し、動静監視を十分に行わず、海図台で天気図により気象状況の予測を始め、その後 K丸の存在を失念した。8 分前白・白・紅・緑 4 灯を表示した K丸が、衝突のおそれのある態勢で 3 海里に接近していることに気付かず、右転しないまま続航して衝突した。



# 貨物船 S丸 乗揚



昼間

鳴門海峡

## 逆潮流が増勢する鳴門海峡最狭部への進入を中止せずに通航して前進困難に陥り、 圧流されて浅所に乗り揚げた事例

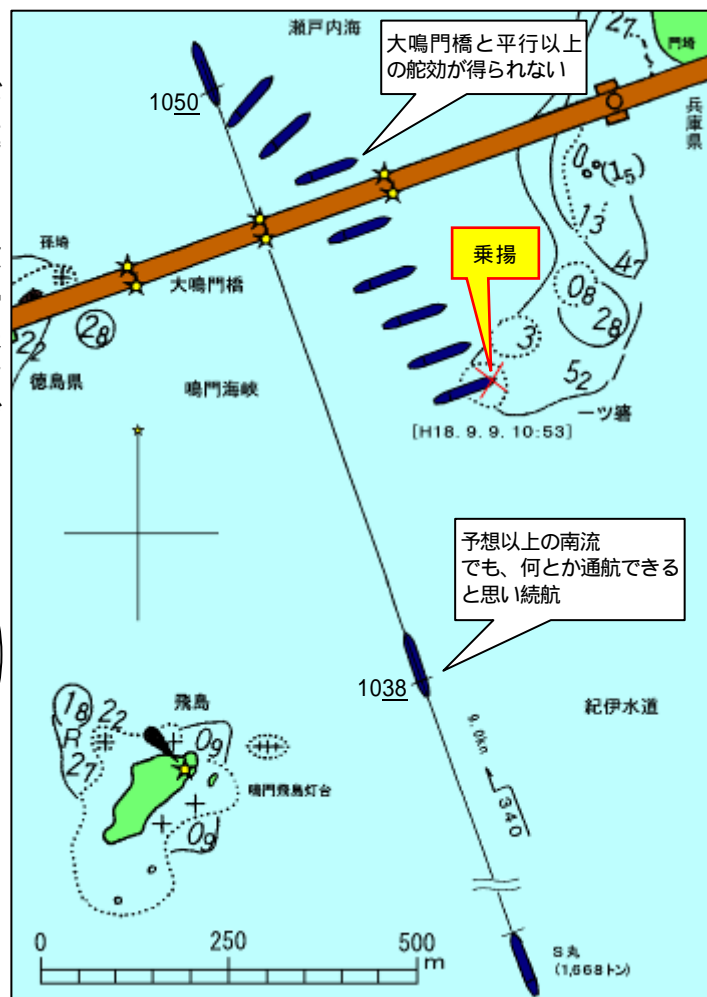
S丸：セメント運搬船 1,668ト 乗組員 11人 石炭灰 1,801ト 衣浦港 徳山下松港  
 船長：52歳 四級海技士（航海）免許 海上経験 34年 S丸乗船経験 6ヶ月  
 発生日時場所：平成 18年 9月 9日 10時 53分 鳴門海峡一ツ箸  
 気象海象：曇 南東風 風力 2 高潮時 月齢 16.2 の大潮 南流約 9ノット

### 事実の概要

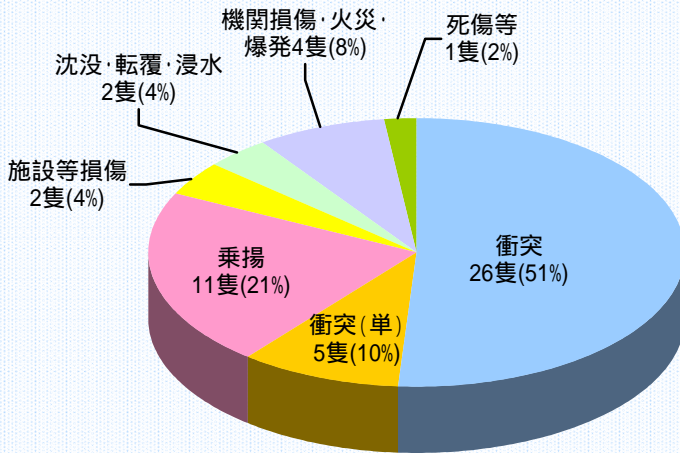
S丸は、昭和 57年 11月に進水し、船齢が 20年以上経ったことで、船長が主機の機関回転数を毎分 250以上にはできないと考えて航海速度を 10ノットとしていた。また、鳴門海峡の通航にあたっては、S丸乗船前から幾度も通航して海峡の状況や潮流の様子も経験し、通航基準として、転流時近くの最狭部の流速が 5ノット未満で通航することとし、通航が困難と判断したときは潮待ちするようにしていた。

船長は、自船の速力から、鳴門海峡最狭部の通航予定時刻を 11時ごろと考え、その 3時間前に乗組員に潮流を調べさせたところ、転流が 09時 49分、大鳴門橋の通過予定時刻の 10時 45分には南流 5.4ノットであることを確認したものの、もう少し鳴門海峡に接近して状況を見てから潮待ちするかどうか判断することとして続航した。

10時 38分、通航基準を超えて前進が困難となる状況であったが、このまま進行すれば何とか通航できるものと思い、鳴門海峡最狭部への進入を中止することなく続航し、強潮流を受けて速力が急激に低下して 10時 48分船体がほとんど停止し、前進困難に陥り操船の自由を失い、船体が大鳴門橋と平行となって南方に圧流され、一ツ箸の浅所に乗り揚げた。



## 油 送 船



油送船は、50件 51隻で、前年の41件 41隻と比べ10隻の増となっています。

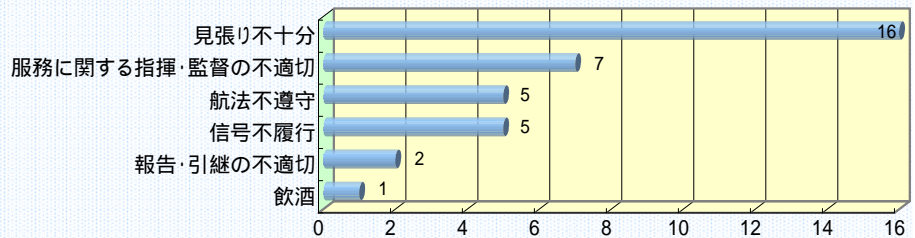
海難種類では、衝突が26隻(51%)で最も多く、次いで乗揚が11隻(21%)、衝突(単)が5隻(10%)などと例年同様の傾向となっています。

また、衝突において1隻が全損となっています。

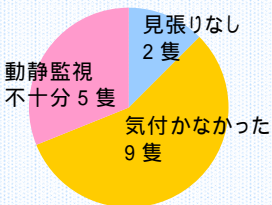
### (1) 衝突

衝突の26隻中、原因ありとされた23隻のうち約7割の16隻で「見張り不十分」が原因とされ、貨物船・旅客船に比べ高い割合となっています。

#### 衝突の原因 (23隻 36原因)



#### 見張り不十分詳細



「見張り不十分」の詳細は、見張りなし2隻、相手船に気付かなかった9隻、動静監視不十分5隻となっています。

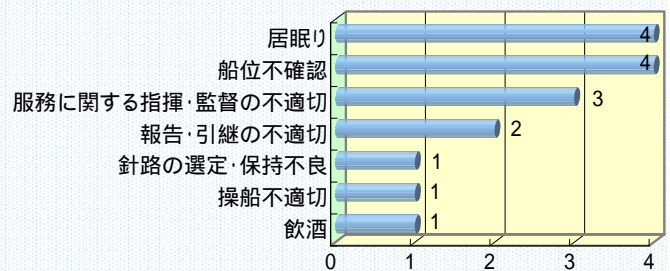
また、「サービスに関する指揮・監督の不適切」が7原因、「航法不遵守」及び「信号不履行」が各5原因示されており、飲酒が原因とされているものもあります。



### (2) 乗揚

乗揚の11隻では、「居眠り」と「船位不確認」が各4原因、「サービスに関する指揮・監督の不適切」が3原因などとなっています。

#### 乗揚の原因 (11隻 16原因)



居眠りにより乗り揚げた4隻は、全船が単独当直によるもので、その当直姿勢については、3隻がいすに腰掛けた状態、1隻が操舵装置の両脇に両手を突張った姿勢で立った状態でした。

また、2隻が居眠り防止装置を備えていましたが、当直者がこの装置の電源を切っていたなどとなっています。

# 油送船 S丸 乗揚



夜間

友ヶ島地ノ島南東岸

## 船長が居眠りしたまま乗り揚げた事例

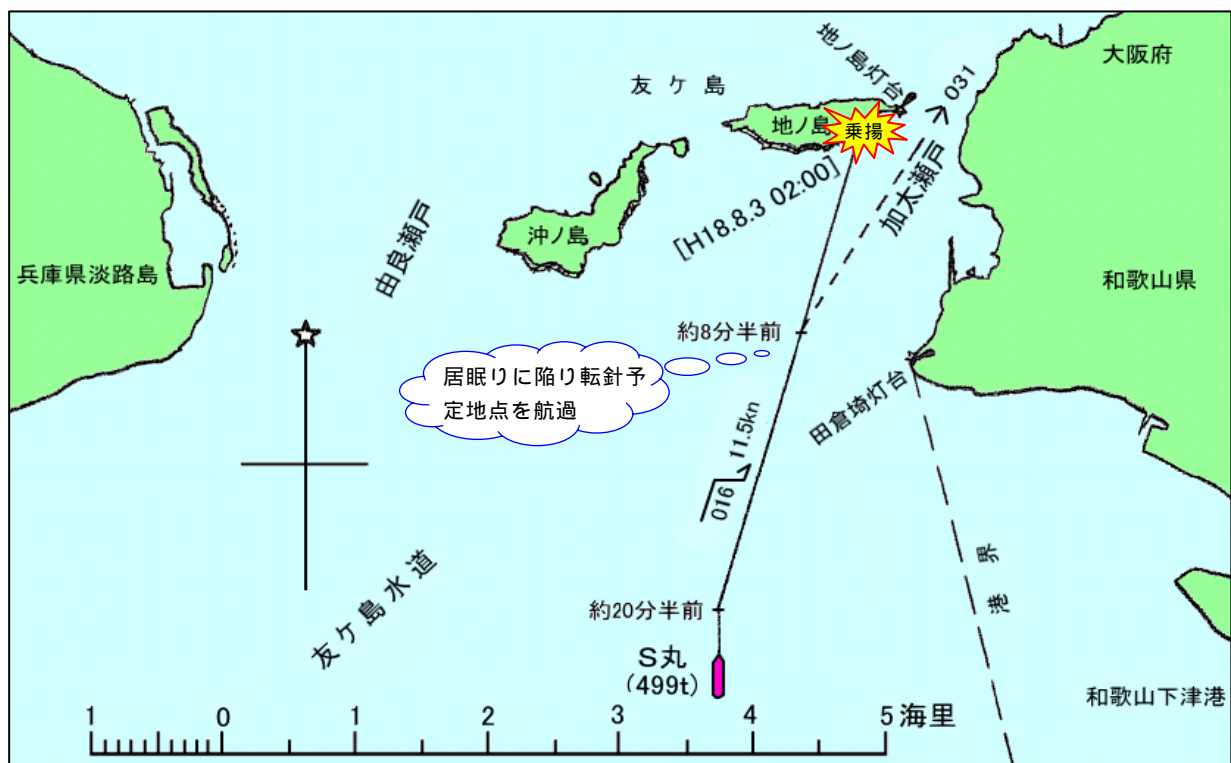
S丸：油送船 499ト 乗組員5人 空倉 衣浦港 大阪港堺泉北区  
 船長：46歳 五級海技士(航海)免許 S丸乗船経験11年うち船長経験3年  
 発生日時場所：平成18年8月3日02時00分 友ヶ島地ノ島南東岸  
 気象海象：晴 南東風 風力2 下げ潮中央期

### 事実の概要

S丸は、平成18年8月2日10時50分衣浦港を出港し、大阪港堺泉北区に向かった。船長は、出港操船に引き続き15時まで船橋当直に入り、17時10分夕食を終えたあと自室に戻って休息し、18時53分目覚まし時計で起きてから21時45分までテレビを見て過ごした後、ベッドで横になったものの十分に休息できず、寝不足な状態になっていた。

船長は22時45分に昇橋して当直に就き、自動操舵により進行し、乗揚の約20分前針路を016度に転じて続航中、操舵装置の両脇に両手を突っ張った姿勢で立ち、天気がよく他船も見当たらず、あと1時間ほどで当直も交替となるなどと思って安心するうちに強い眠気を催したが、約10分後に予定転針地点に達すると、その転針後に外に出てたばこを吸えば眠気はさめるだろうと思い、船橋の外に出て外気にあたり、当直中の機関員を昇橋させて話をしたりして眠気を払拭するなど、居眠り運航の防止措置をとらずにいるうち、いつしか居眠りに陥り、転針予定地点を航過して地ノ島の南東岸に乗り揚げた。

S丸に装備している居眠り予防装置は、5分単位で警報音が鳴るよう設定が可能であったが、当時使用していなかった。



# 油送船 K丸 乗揚



夜間

福岡県玄界島西南西方沖合

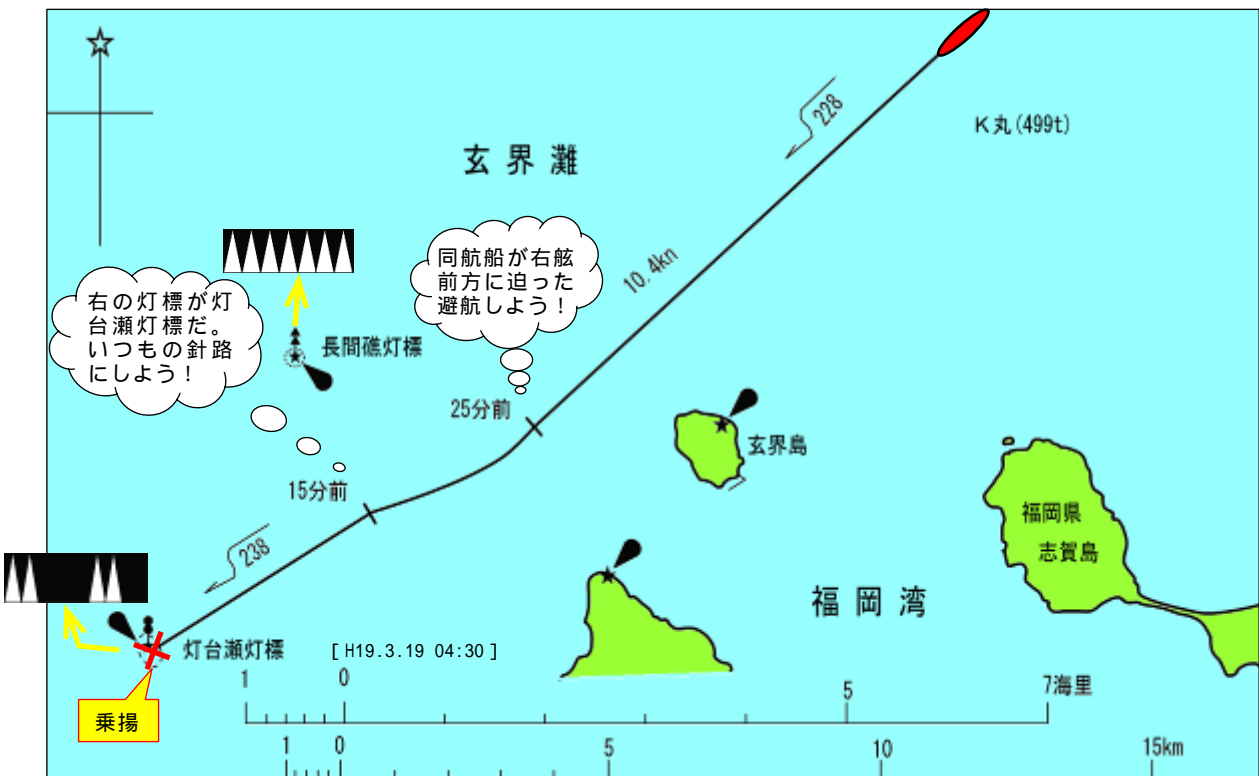
## 浅礁の灯標灯火を誤認して乗り揚げた事例

K丸：油送船 499トン 乗組員6人 ガソリン等1,000キロリットル 愛媛県菊間港 長崎港  
 二等航海士：58歳 五級海技士(航海)免許 海上経験41年 K丸二航士経験3年  
 発生日時場所：平成19年3月19日04時30分 福岡県玄界島西南西方沖合 灯台瀬  
 気象海象：晴 北西風 風力2 上げ潮初期 視界良好

### 事実の概要

K丸は、二等航海士が船橋当直に就き、針路を228度に定め、10.4ノットの速力で自動操舵により進行した。同人は、玄界灘の倉良瀬戸から佐賀県呼子港沖合に至る海域を幾度も航行した経験があったので、この海域の水路事情については十分に承知していた。

乗揚の25分前同航する他船が船首方至近に接近したため、自動操舵のまま小角度の左転を数回行って避航してから、右舵をとって続航中、乗揚の15分前ほぼ右舷正横1.8海里に長間礁灯標を視認したが、それまで右舷前方の同航船の動向に気をとられ、レーダーを使用するなどして船位の確認を十分に行っていなかったため、長間礁灯標の灯火を灯台瀬灯標の灯火であると誤認し、予定の転針地点に達したものと思い込み、針路を238度に転じ進行した。その後、操舵室前面に立った姿勢で前方の明かりをぼんやり見ながら依然船位の確認を十分に行わずに続航中、直前になって前方至近に迫った灯火を漁船のものと即断し、避航するつもりで自動操舵のつまみを右一杯に回したところ、灯台瀬に乗り揚げた。



# 油送船 K丸 防波堤衝突



夜間

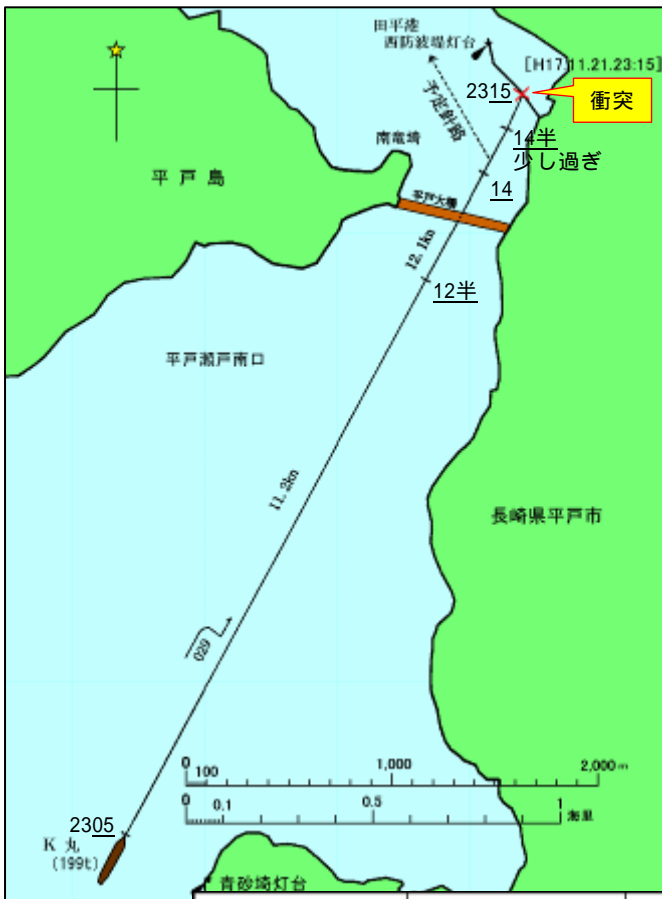
平戸瀬戸

手動操舵に切り替えようとして、誤って操舵装置用スイッチパネルの電源用スイッチを切断し、転舵できなくなった事例

K丸：油送船 199ト 乗組員5人 空倉 三角港 宇部港  
 船長：46歳 四級海技士(航海)免許 海上経験30年 船長経験4年  
 甲板員：61歳 五級海技士(航海)免許 海上経験38年  
 発生日時場所：平成17年11月21日23時15分 平戸瀬戸  
 気象海象：晴 北西風 風力2 高潮時 北東流2.1ノット

## 事実の概要

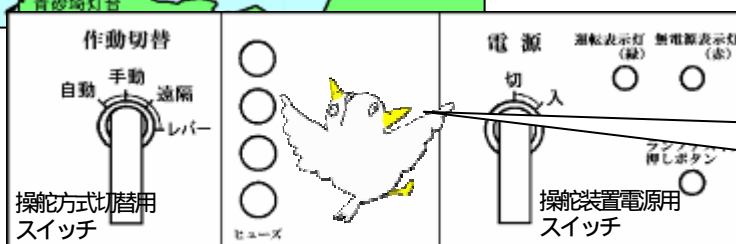
K丸は、前直者から船橋当直を引き継いだ甲板員が、船長命令簿の進路指示に従って、操舵方式を自動と手動に適宜切り替えながら北上中、甲板員は、平素船長が狭水道の手前で報告するように指示していたことを知っていたが、船長命令簿等で報告の指示がなく、自分は疲れていないので船長を休ませておこうと考え、狭水道手前に達したことを報告しないまま平戸瀬戸南口に向かった。



23時05分甲板員は、平戸大橋のほぼ中央に向く針路に定め、機関を全速力前進にかけ、折からの北東流に乗じて11.2ノットの速力で自動操舵により進行した。

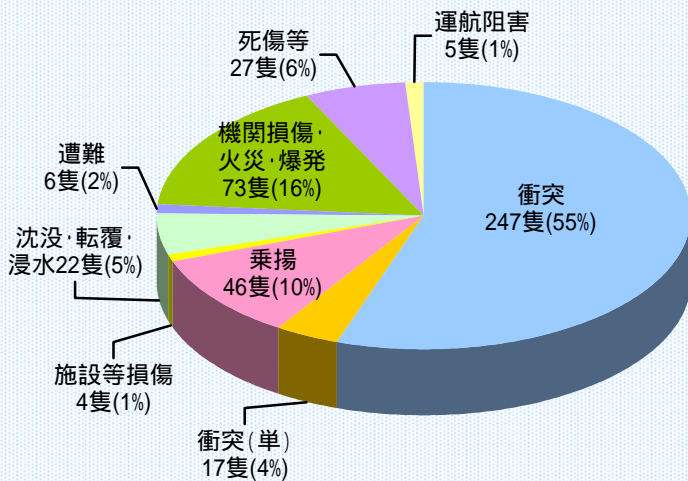
操舵輪の船尾側に立っていた甲板員は、左舷前方の陸陰の状況を確認しようと少し右舷側に移動し、他船がないことを確認しながら右手を下ろして切替えスイッチを回して手動操舵に切り替えようとしたところ、間違えて電源スイッチを回したことから操舵装置の電源を切断してしまったが、いつものように操作したので問題ないと思い、小角度の転舵を行って舵角指示器で舵の追従状況を見るなどの操舵方式の切替え確認を十分に行うことなく進行し、予定の新針路にするために左転しても回頭しないことからパニックに陥り、田平港西防波堤に向かっているのを見て機関を微速力前進に下げたが、11.5ノットの速力をもって同防波堤に衝突した。

操舵装置用スイッチパネル図



形状や切り替え方が同じだね。

## 漁 船



漁船は、375件 447隻で、前年の341件 398隻と比べ49隻の増となっています。

海難種類では、衝突が247隻(55%)で最も多く、次いで機関損傷・火災・爆発が73隻(16%)、乗揚が46隻(10%)などとなっています。

死亡・行方不明者は、29隻で36人のほり、その海難種類は衝突14隻、死傷等9隻、転覆4隻などとなっています。

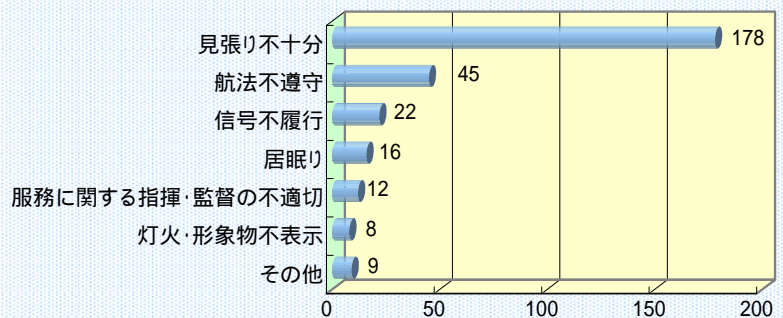
### (1) 衝突

衝突の247隻中、原因ありとされた233隻のうち、178隻(76%)で「見張り不十分」が原因とされています。

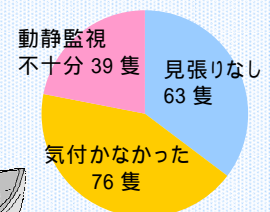
「見張り不十分」の詳細は、見張りなし63隻、衝突直前まで相手船に気付かなかった76隻、動静監視不十分39隻となっています。

見張りを行っていなかった63隻では、操業、漁獲物選別、漁具作業等を行っていたものが36隻となっており、「操業中は他船が避けていこう」との思い込みなどにより、周囲への意識が薄れて衝突しています。

衝突の原因 (233隻 290原因)



見張り不十分詳細



### (2) 機関損傷・火災・爆発

内訳は、機関損傷64隻、火災8隻、爆発が1隻で、機関損傷では「主機の整備・点検・取扱不良」が29原因、「潤滑油等の整備・点検・取扱不良」が28原因などとなっています。

火災では、「火気取扱不良」によるものが2隻で、他の6隻は、電線の短絡・漏電などによるものとなっています。

爆発は、調理用ガスコンロの取扱不良によるものでした。

### (3) 死傷等

死傷等とは、船舶の運航に関連して、人のみが死傷した場合をいいます。そのため、海難の形態は多岐に渡り、海難原因も多種多様です。

死傷等では、「漁ろう作業の不適切」が16原因、「サービスに関する指揮・監督の不適切」が12原因、「甲板・荷役等作業の不適切」が5原因などとなっています。

# 油送船O丸 × 漁船Y丸漁具 衝突



昼間

播磨灘

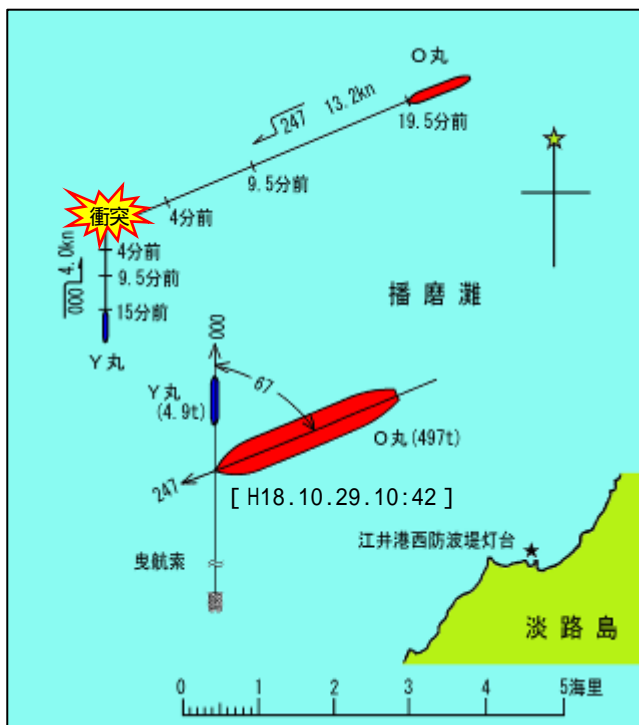
## 漁ろう中の漁船を視認後、動静監視を行わずに進行して衝突した事例

O丸：油送船 497ト 乗組員 6人 潤滑油 540リットル 兵庫県津名港 関門港  
 船長：57歳 四級海技士(航海)免許 海上経験 39年  
 一等航海士：53歳 五級海技士(航海)免許 海上経験 36年  
 Y丸：小型底びき網漁船 4.9ト 乗組員 1人 (操業中)  
 船長：72歳 小型船舶操縦士免許 海上経験 57年(溺死)  
 発生日時場所：平成 18年 10月 29日 10時 42分 播磨灘  
 気象海象：晴 西風 風力 2 上げ潮の初期 視界良好

### 事実の概要

O丸は、船橋当直中の一等航海士が、衝突 19分半前針路を 247 度に定め、13.2 ノットの速力で自動操舵により進行中、衝突 9分半前左舷船首方 2.4 海里に Y丸を含む漁船 3隻を初めて認めたが、船首方を右に無難にかわっていくものと判断し、発航前に入手した新しい地形図ソフトを現状のものと比較しようと思立ち、GPSプロッターの画面を順次変えながら関門港までの地形図を見ることにした。

ところで、船長は、播磨灘に出漁漁船が多いことを知っていたものの、船長命令簿に注意事項を記載しているので特に指示することもあるまいと思ひ、一等航海士に対して付近に漁船を認めたときには動静監視を十分に行うよう指示を徹底しないまま降橋していた。衝突 4分前、一等航海士は、GPSプロッターの画面を見



ることに熱中し、動静監視を十分に行わないまま続航していたので、Y丸がトロールにより漁ろうに従事していることも、同船と衝突のおそれがある態勢で接近することにも気付かず、その進路を避けずに進み、ふと船首方を向いたとき、目前に同船を認め、急いで手動操舵に切り替えて左舵をとったが、同船の船尾後方 45mの曳網索に衝突した。

Y丸は、漁場到着後、マストに漁ろうに従事中を示す鼓形形象物 1個を掲げて操業を開始し、衝突 15分前針路を 000 度に定めて 4ノットの速力とし、曳網索を 250m延ばして手動操舵により曳網を開始した。衝突 4分前、O丸が右舷船首 53 度 1 海里に存在し、衝突のおそれがある態勢で自船の進路を避けずに接近したが、汽笛不装備で警告信号を行うことも、衝突を避けるための協力動作をとることもなく進行して衝突し、船長が海中に投げ出されて溺死した。

# 漁船 Y丸 養殖施設衝突



夜間

宿毛湾

## 操舵切替スイッチの切替確認が不十分で、養殖施設に進入した事例

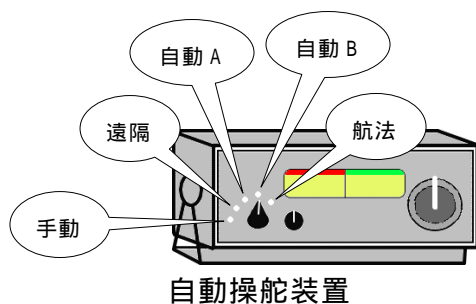
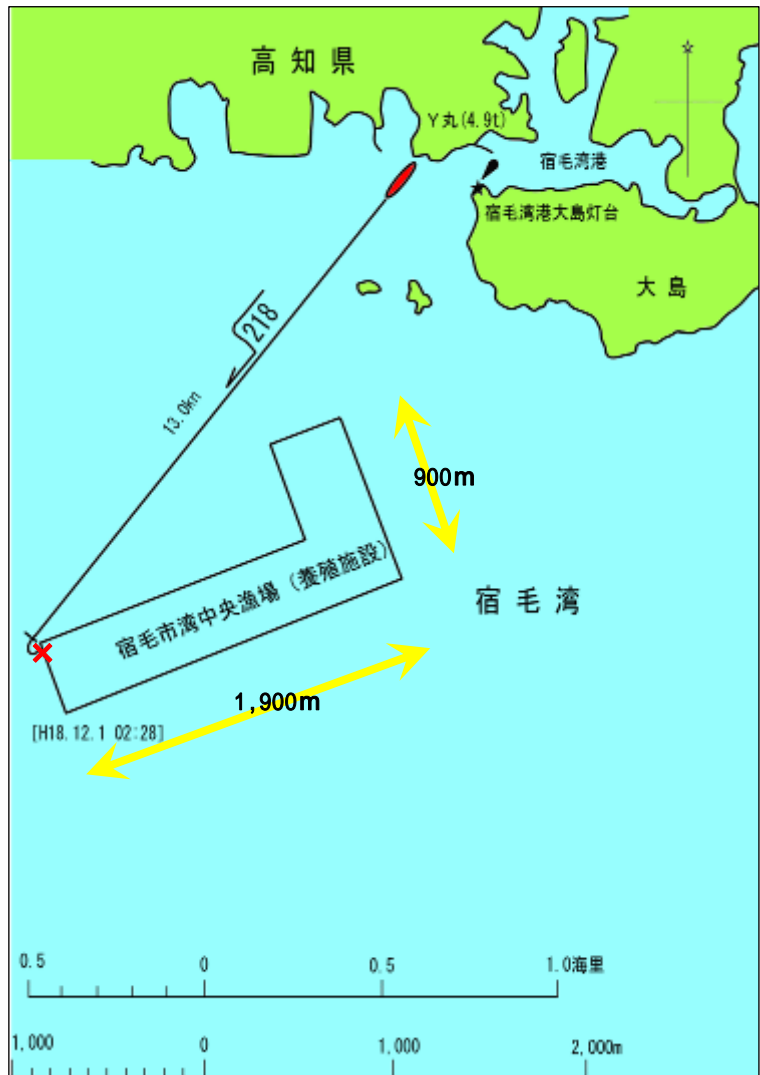
Y丸：漁船 4.9トン 乗組員1人 高知県宿毛湾港 漁場（沖ノ島南方30海里沖合）  
 船長：45歳 小型船舶操縦士免許 海上経験18年 Y丸船長経験1年  
 発生日時場所：平成18年12月1日02時28分 宿毛湾  
 気象海象：晴 東風 風力1 ほぼ高潮時 視界良好

### 事実の概要

Y丸は、船長が単独で乗り組み、まぐろ一本釣り漁の目的で高知県宿毛湾港を発し、漁場に向かった。同港沖合の宿毛湾には、L字型の宿毛市湾中央漁場（養殖施設）が存在し、周囲に簡易標識灯10基が敷設され、はまち養殖用の生簀が設置されていた。ところでY丸の自動操舵装置は、操舵室右舷側の棚に設置され、操舵切替スイッチは5段切替で、左から「手動・遠隔・自動A・自動B・航法」となっていて、自動Aを漁場往航用の233度、自動Bを漁場復航用の023度に設定しており、養殖施設の北西端に並んだころ手動から自動A位置に切り替えて航行していた。

船長は、操舵輪の後方に立ち操舵と見張りに当たり、平素の切替地点に達したとき、操舵を手動から自動に切り替えたが、慣れた操作なので間違えることはないと思い、つまみ位置の確認をしないまま右に回していたので、「自動A」にしたつもりが、「自動B」になっていたことに気付かず、2日前に積んだ氷の状態を見るため船尾魚倉に向かった。

間もなく、左に回頭し始めたことを不審に思った船長が操舵室に戻った直後、Y丸は045度に向首して生簀と生簀の間に張られたロープに衝突後乗り切った。



# 漁船 Y丸 乗揚



昼間

長崎県福江港南東沖合小立島

## 酒酔い運航により陸岸に乗り揚げた事例

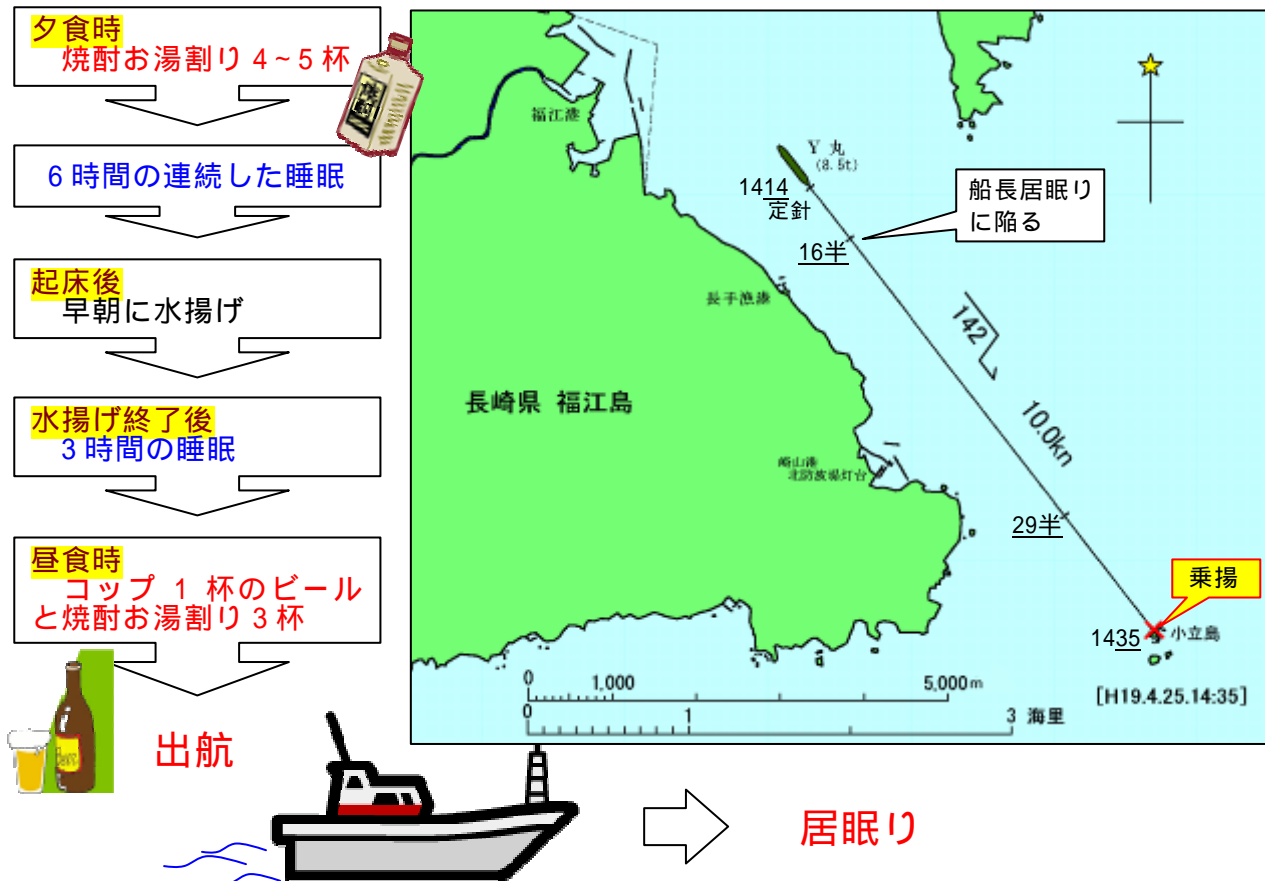
Y丸：漁船 8.5ト 乗組員2人 空倉 長崎県福江港 長崎県黄島漁港  
 船長：51歳 小型船舶操縦士免許 海上経験36年  
 発生日時場所：平成19年4月25日14時35分 長崎県福江港南東沖合小立島  
 気象海象：晴 北西風 風力4 高潮時 視界良好 気温18度 湿度40パーセント

### 事実の概要

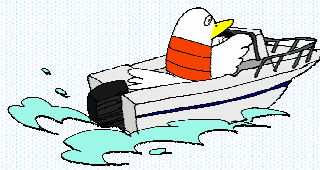
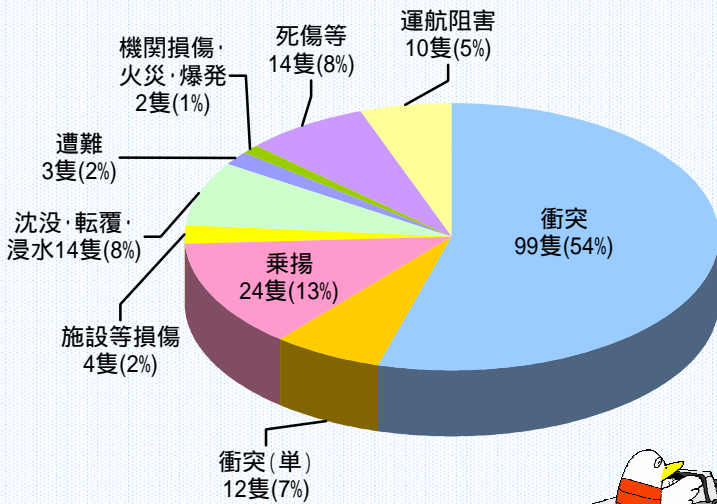
Y丸は、黄島漁港を基地として、同島東方の漁場で日に1回の操業を続け、4月24日17時に長崎県福江港に入航したのち、僚船数隻が入航したのを見かけ、久しぶりに出会ったことから仲間と夕食を共にし、19時から24時までの間に焼酎のお湯割りを4~5杯飲み、帰船して連続した6時間の睡眠をとった。そして、早朝に水揚げを済ませてからも3時間の睡眠をとり、昼食時、再び仲間たちと共に12時から13時45分までの間にビールをコップ1杯と焼酎のお湯割り3杯を飲み、船に戻って出航した。

出航後、船長は、眠気を感じなかったことから背もたれ付のいすに腰掛けて1人で操縦に当たり、14時14分定針し、自動操舵として進行した。

この2分半後、船長は、アルコールの影響で居眠りに陥り、小立島に乗り揚げた。



## プレジャーボート



プレジャーボートは、163件 182隻で、前年の145件 167隻と比べ15隻の増となっています。

海難種類では、衝突が99隻(54%)で最も多く、前年の81隻に比べ18隻の増となっています。

死亡者は、11隻で12人に及び、その海難種類は死傷等4隻、衝突3隻、転覆3隻、遭難1隻となっています。

### (1) 衝突

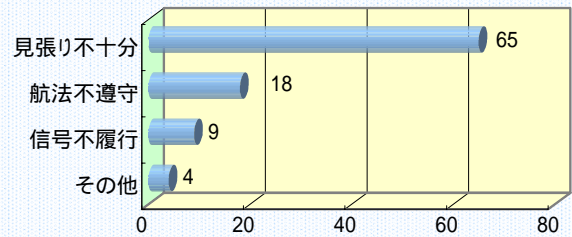
衝突の99隻中、原因ありとされた88隻のうち、65隻(74%)で「見張り不十分」が原因とされています。

「見張り不十分」の詳細は、見張りなし21隻、衝突直前まで相手船に気付かなかった23隻、動静監視不十分21隻となっています。

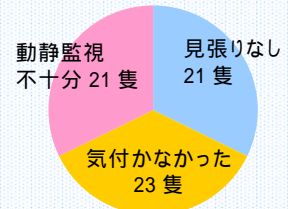
錨泊・漂泊中に衝突したものは47隻あり、28隻において死傷者が生じ、そのうち18隻が「見張り不十分」が原因とされています。

死傷者を生じた18隻の見張り不十分の詳細は、「釣りに集中していた」などによる見張りなしが14隻、相手船に気付いていたものの、「相手船が避けると思った」ことなどによる動静監視不十分が4隻となっています。

衝突の原因 (88隻 96原因)



見張り不十分詳細

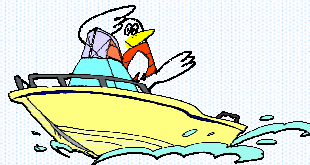
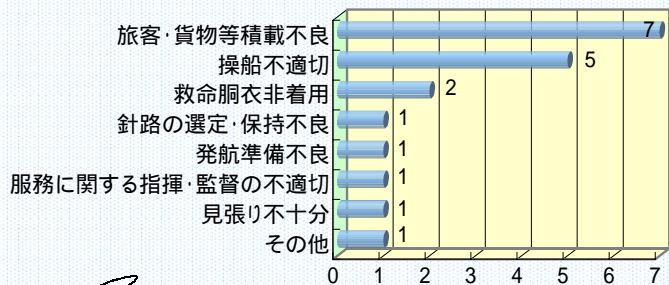


### (2) 死傷等

死傷等では、同乗者の落水防止措置を十分にとらなかったなどの「旅客・貨物等積載不良」が7原因、「操船不適切」が5原因などとなっています。

死傷等の形態は、曳航物搭乗者の負傷6隻、海中転落5隻、プロペラ接触1隻、船体動揺による転倒1隻、遊泳者との接触1隻となっています。

死傷等の原因 (14隻 19原因)



# モーターボートE号 防波堤衝突



夜間

京浜港横浜区第1区

## 船位確認を十分に行わないまま港内を過大な速力で航行し、防波堤に衝突した事例

E号：モーターボート 全長6.85m 乗組員1人 同乗者3人 京浜港横浜区第5区 同区第1区  
 船長：46歳 小型船舶操縦士免許 海上経験10年 E号船長経験1年  
 発生日時場所：平成15年12月19日22時42分 京浜港横浜区第1区  
 気象海象：晴 北風 風力3 上げ潮中央期 視界良好

### 事実の概要

E号は、知人3人を同乗させ、みなとみらい地区の夜景見物の目的で22時10分京浜港横浜区第5区を発し、堀川を経由して22時38分同区第1区の横浜航路南側付近に達したところで、喫煙のため一旦停止した。

ところで、船長は、平素、みなとみらい地区の観覧車に向かって進む際、進行方向の明かりに紛れて東水堤及びその両端の標識灯が見えにくかったことから、横浜航路に達していることを確かめたのち、同航路内を西行するようにしていた

22時40分半みなとみらい地区に向かうこととしたが、辺りを一瞥しただけで横浜航路内に達しているものと思い、横浜北水堤灯台と横浜ベイブリッジ橋梁灯との位置関係を確認するなどして船位を十分に確認しなかったため、同航路から外れた地点から発進したことに、東水堤に向かうことにも気付かずに、針路を観覧車に向く275度に定め、機関を全速力前進にかけ、20ノットの速力で進行した。

22時41分半東水堤が正船首方310mに迫ったものの、港内を過大な速力で進行していたことから同水堤の影及びその両端の標識灯に気付かないまま22時42分東水堤に衝突した。これにより、E号は船首部を大破して廃船処理され、同乗者1人が死亡、船長及び同乗者2人が重傷を負った。



# モーターボートA号

## × 水上オートバイK号 衝突



昼間

大阪府阪南港二色の浜沖合

### 水上オートバイがモーターボートの前路で急旋回して衝突した事例

A号：モーターボート 長さ6.79m 乗組員1人 同乗者11人 関西国際空港沖合 二色の浜  
 船長：41歳 小型船舶操縦士免許 海上経験7年 A号船長経験4年  
 K号：水上オートバイ 長さ2.73m 乗組員1人 二色の浜沖合遊走中  
 船長：39歳 小型船舶操縦士免許 海上経験2年 K号船長経験2ヶ月  
 発生日時場所：平成18年7月30日14時25分 大阪府阪南港二色の浜沖合  
 気象海象：晴 西風 風力3 下げ潮末期 視界良好

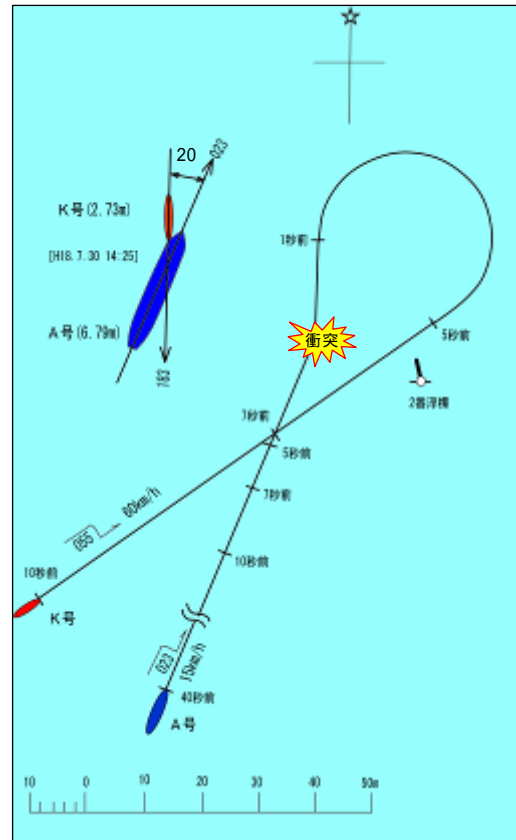
#### 事実の概要

A号は、船長が1人で乗り組み、同乗者11人を乗せ、クルージングの目的で阪南港第3区二色の浜海浜緑地前面を発し、遊走後二色の浜沖合に向かった。衝突の40秒前二色の浜沖合に至った船長は、針路を023度に定め時速15キロで手動操舵により進行し、衝突の10秒前左舷船尾53度33mのところをK号を視認後、衝突の7秒前に同船が正船首10mのところを右方に航過して前方に離れていくのを見届けた。衝突の5秒前にK号が左急旋回を始めたが、船長は、左舷前方の発航地付近を向いて続航中、衝突した。

K号は、船長が単独で乗り組み、二色の浜沖合の遊走海域で蛇行や旋回を繰り返したのち、衝突の10秒前発進場所に向かうこととして、針路を055度に定め、時速60キロの速力で進行した。衝突の7秒前A号の船首方10mを航過し、衝突の5秒前に潜堤2番浮標まで10mのところを接近したので、左旋回で反転することにしたが、前方の旋回予定海面を注視して後方の見張りを十分に行っていなかったため、右舷船尾2度36mのところのA号に気付かないまま左旋回を始めた。

こうしてK号は、船首が183度を向いたときA号の左舷船首部に衝突した。

この結果、K号艇体に亀裂等を生じ、船長は打撲傷等を負った。



# ヨットM号 同乗者死亡



昼間

広島県西能美島西岸沖合

同乗者に対する安全措置不十分で、全員が落水し、救命胴衣非着用者が溺死した事例

M号：ヨット（ディンギー） 3.43m 乗組員1人 同乗者5人（全員小児） 機関設備なし  
艇長：44歳 海上経験16年 ヨット乗艇経験5年  
発生日時場所：平成19年9月30日14時25分 広島県西能美島西岸沖美ブルービーチ沖合  
気象海象：晴 南西風 風力1 下げ潮中央期 西南西流0.3ノット

## 事実の概要

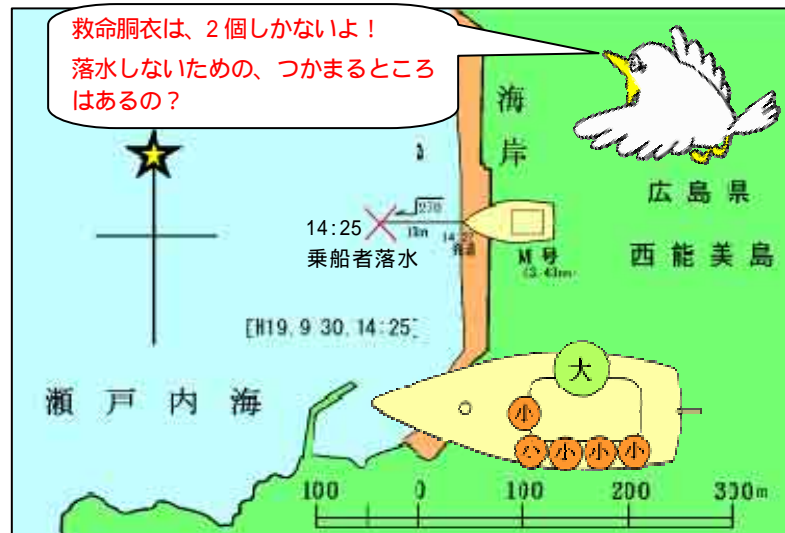
M号は、艇長が平成14年ごろ知人から譲り受けたもので、取扱説明書がなく、最大搭載人員は分からなかったものの、同艇の大きさや過去に参加したヨットレースなどで見掛けた同型ディンギーの乗船者数などから、2人と判断して大人用の救命胴衣を2個備え付けていた。ところで、推進機関を備えていないことなどから最大搭載人員の法規制がないものの、製造者作成の取扱説明書には、推奨定員として1人ないし2人と記載されていた。

艇長は、西能美島西岸の海岸近くで、知人家族等総勢18人で昼食のバーベキューを楽しみ、その際、小児たちの要望があってM号を帆走させることとした。

艇長は、小児を交替で同乗させることとしたが、直前に小児3人を乗せて遊走しても大丈夫だったことなどから、救命胴衣数を考慮した同乗者数とするとともに、救命胴衣を着用させ、落水したときには慌てず横転した船体等につかまるところを指示するなど、同乗者に対する安全措置を十分にとることなく、5歳から9歳までの小児5人を同乗させて、救命胴衣着用者2人及び非着用者2人をコックピット左舷に、非着用者1人を同前部にそれぞれ座らせ、同乗者がほとんど身動きできず、何かにつかまるなどして体を保持するすべもなく、乗船者の体重により復原性が著しく悪化した状態で、自身も救命胴衣非着用でコックピット右舷に座り、喫水の増加を感じながらも船体の傾斜や浸水がなかったことから沖合に向かった。

艇長は、同乗者に対して、体を大きく動かさないことのみを伝えて西行し、沖合100mばかりの地点において、同乗者が体を動かしてバランスを崩したものが、左舷側に大きく傾斜して全員が次々と落水した。M号は、反動で右舷側に大きく振れ、復原力消失角度を超えて横転した。

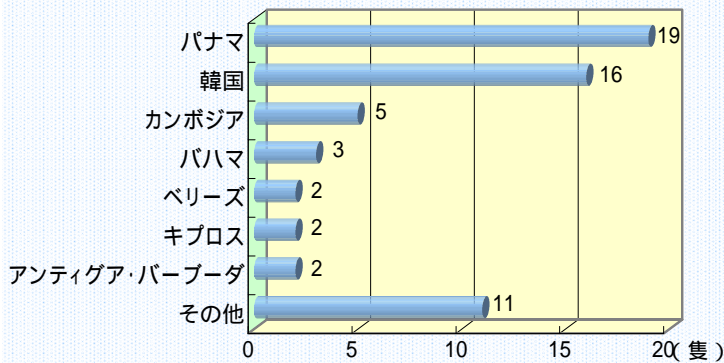
艇長は、M号を引き起こし、付近漂流中の救命胴衣着用者1人を助け、他の4人は沖合に流されて他船に救助されたが、救命胴衣非着用者2人が溺死した。



ディンギー  
キャビン(船室)のない小型ヨット

外国船

国籍別発生状況



外国船は 51 件 60 隻で、昨年の 58 件 63 隻と比べ 3 隻の減となっており、死亡・行方不明者は 13 人となっています。

国籍別では、パナマ籍が 19 隻(32%)で最も多く、次いで韓国籍が 16 隻(27%)などとなっています。

海難種類では、衝突が 49 隻(82%)で最も多く、次いで乗揚 8 隻(13%)などとなっており、外国船同士の衝突は 7 件でした。

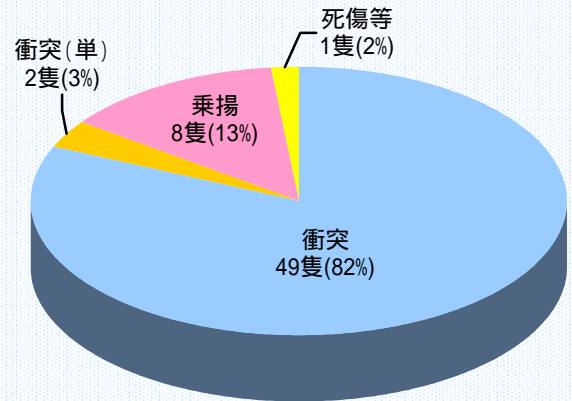
(1) 衝突

衝突の 49 隻中、原因ありとされた 43 隻のうち 20 隻(47%)で「見張り不十分」が原因とされています。

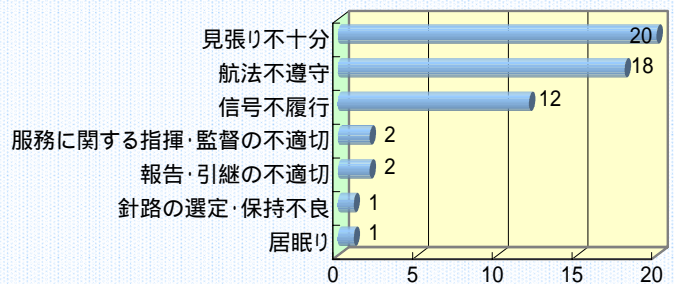
「見張り不十分」の詳細は、見張りなし 1 隻、衝突直前まで相手船に気付かなかった 6 隻、動静監視不十分 13 隻となっています。

また、衝突の 56 原因中、「航法不遵守」が 18 原因(32%)、「信号不履行」が 12 原因(21%)となっており、海上交通ルールを十分に理解していない外国船が多いことがうかがえます。

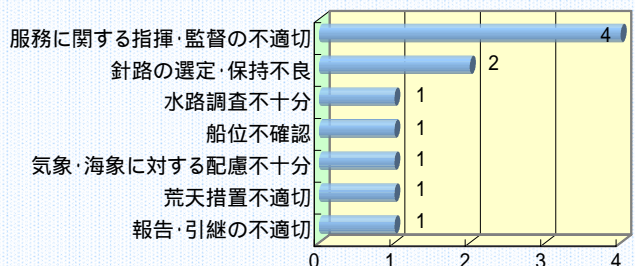
なお、衝突の海難原因全体に占める「航法不遵守」の割合を比較すると、日本船では 16%ですが、外国船は 32%と高い割合を示しています。



衝突の原因 (43 隻 56 原因)



乗揚の原因 (8 隻 11 原因)



(2) 乗揚

乗揚の 8 隻では、「サービスに関する指揮・監督の不適切」が 4 原因、「針路の選定・保持不良」が 2 原因などとなっています。

10 人の死亡・行方不明者を生じた 1 隻は、「荒天措置不適切」によるものでした。

# 貨物船G号 乗揚



夕方

鹿島港港外

## 錨泊中、荒天避難の措置が適切にとられずに走錨し、乗り揚げた事例

G号：貨物船（パナマ籍）98,587ト 鉄鉱石 190,000ト 鹿島港港外で錨泊中

乗組員 26人（船長国籍インド ほかにインド 24人、スリランカ 1人）

発生日時場所：平成 18年 10月 6日 17時 20分 鹿島港港外

気象海象：雨 北北東風 風力 11 下げ潮初期 波高 9m

### 事実の概要

G号は、船長ほか 25人が乗り組み、着岸待機のため鹿島港港外の錨地に左舷錨鎖 9節を延出して錨泊中、10月5日 18時船長は、発達した低気圧の接近により、風力 7の北東寄りの風を観測するとともに、入手した気象ファックス等から風力が著しく強まることを予測し、錨泊状態で荒天を凌ぐことは困難であることを判断できる状況であったが、直ちに沖合に移動してヒープツーするなど荒天避難の措置をとらないまま錨泊を続け、翌 6日 07時 48分強風と高い波浪により南西方に走錨を始めた。

その後、揚錨機の不具合で揚錨できず、また、機関が過負荷状態となったこともあって走錨が続き、16時 50分錨鎖を切断して右舵一杯、全速力前進としたが、舵効が得られないまま北北東の暴風と高い波浪によって南西方の陸岸に圧流され、17時 20分鹿島港港外の水深約 16mの浅所に乗り揚げた。

その結果、船体が二つに分断され、乗組員 8人が死亡し、2人が行方不明となった。

甲板油圧管修理後、錨鎖を半節巻き揚げたが、過負荷状態により主機排気温度が上昇し、主機掃気室に火災が発生したため主機を停止揚錨機の巻揚能力が一杯となって左舷錨鎖 13節すべてが走出

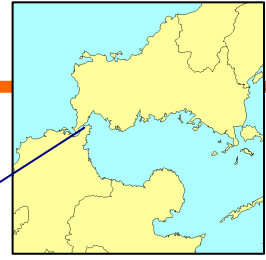
機関が使用可能になるが、揚錨機が操作できず走出した左舷錨鎖 13節の巻き揚げが困難に

錨鎖を切断し、風上に向けて右舵一杯、全速力前進としたが、舵効が得られず陸岸に圧流される



G号

# 貨物船E号 × 引船B号引船列 衝突



昼間

関門航路

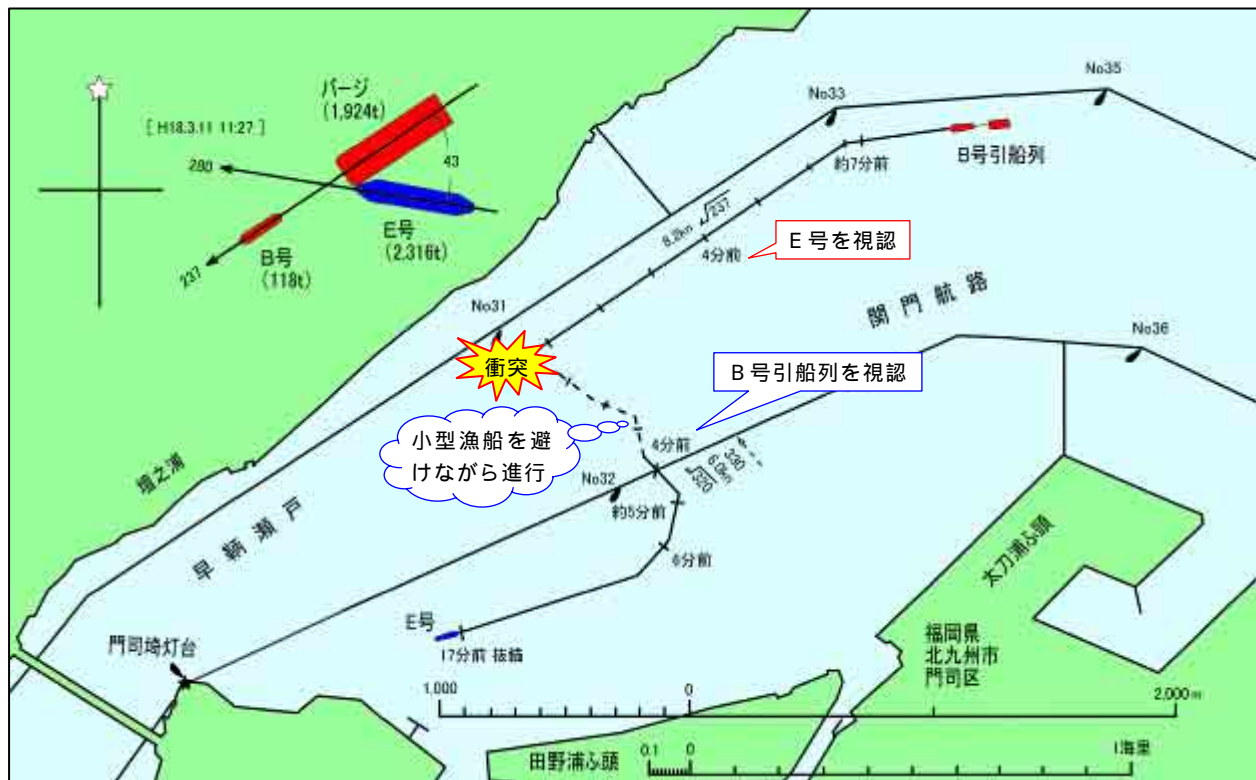
## 航路入航船が航路航行中の船舶の進路を避けずに衝突した事例

E号：貨物船（ベリーズ籍）2,316ト 銑鉄 3,570ト 関門港田野浦区 韓国群山港  
乗組員 14人（全員国籍中国）  
B号引船列：引船（韓国籍）118ト バージ（韓国籍）1,924ト 広島県三原港 関門港若松区  
乗組員 8人（全員国籍韓国）（引船船尾からバージ後端までの長さ 140m）  
発生日時場所：平成 18年 3月 11日 11時 27分 関門航路  
気象海象：曇 南西風 風力 3 下げ潮中央期 西南西流約 1ノット 視界良好

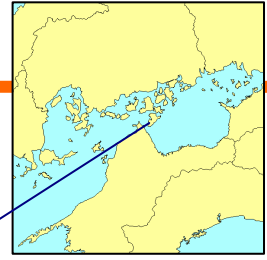
### 事実の概要

E号は、関門港田野浦区を発し、関門航路を西行するため、同航路を横切ってその右側に至る 330 度の針路、6 ノットの速力で、折からの潮流により左方に 10 度圧流されながら進行中、衝突の 4 分前右舷船首 41 度 940mに、同航路の右側を西行する B号引船列を認めましたが、その後、漂流中の小型漁船を避けることに気をとられ、動静監視を十分に行わなかったため、衝突のおそれのある態勢で接近していることに気付かず、B号引船列の進路を避けないまま進行してバージに衝突した。

B号引船列は、関門航路の右側を航路に沿って 237 度の針路、8.2 ノットの速力で西行中、衝突の 4 分前左舷船首 46 度 940mに、同航路に入航する E号を初認し、その後、自船の進路を避ける様子なく接近してくるのを認めたが、E号が自船の進路を避けるものと思い、警告信号を行うことも、速やかに減速するなどの衝突を避けるための協力動作をとらないまま進行して衝突した。



# 貨物船S号 乗揚



夜間

来島海峡馬島北岸

## 来島海峡航路において、船橋当直体制が不適切で乗り揚げた事例

S号：貨物船（アンティグア・バーブーダ籍）9,957ト コンテナ 560 個 中国大連港 大阪港  
乗組員 16 人（船長国籍ドイツ 二等航海士国籍フィリピン ほかにドイツ1人、フィリピン  
10人、ウクライナ3人）

発生日時場所：平成18年6月28日02時11分 来島海峡馬島北岸

気象海象：晴 東風 風力3 下げ潮の中央期 北流約2ノット 視界良好

### 事実の概要

S号は、大阪港に向けて瀬戸内海を航行中、00時05分二等航海士が、単独で船長から船橋当直を引き継いだ。このとき船長は、来島海峡航路入航の30分前に船長と操舵手を起こすよう夜間命令簿に記載し、口頭でも同じ旨を指示していた。01時40分二等航海士は、来島海峡航路西口手前2海里に接近し、直ちに船長と操舵手を起こすべき状況だったが、単独で船橋当直を継続できると判断し、船長指揮のもと操舵手を配置して、航路屈曲部で状況に応じた回頭操船ができるよう、適切な船橋当直体制としなかった。来島海峡航路に入ったのち、同時57分自動操舵により針路を125度に転じ、単独の船橋当直のまま機関の操作及びVHF交信などの業務に当たりながら13.2ノットの速力で続航した。02時04分先航する船舶との距離を保つため減速しながら自動操舵のまま203度に合わせたものの、自動操舵装置の最大舵角が15度に設定されていて、速やかに舵効が得られず、徐々に回頭しながら馬島北岸に接近し、船首が261度に向き5.1ノットの速力になったとき、馬島北岸に乗り揚げた。



## 第3章 海難防止に向けて

### 第1節 海難原因の分析

海難の発生には、運航者の知識・技能・経験及び労働環境、船体・機関の構造及び整備状況、運航・安全管理体制のほか、地形・気象・海象等の自然的条件、船舶交通のふくそう状況、交通ルール、航路・航行援助施設・管制等の交通環境などが複雑に関係しており、直接的な海難原因とともに、その背景となった様々な要因について詳細に分析する必要があります。

そのため、海難審判庁では、個々の海難事例について、ヒューマンファクター概念を取り入れた詳細な原因分析を行い、海難の態様や原因などを明らかにしています。また、これらの情報をもとに、海難の傾向や問題点を抽出するとともに、具体的な海難事例から得られた教訓などを、イラストを多く交えて分かりやすく取りまとめた海難分析集などを発刊し、海難防止のための資料として広く海事関係者や漁業関係者などに紹介しています。

#### 1 海難分析集「狭水道の海難」

##### 安心・安全な海上輸送をめざして 海難の多発エリアと通航のチェックポイント

エネルギーや食糧の大部分を海外に依存する我が国にとって、海上輸送は、経済及び国民生活を支える物流の生命線とも言える重要な役割を担っています。また、我が国沿岸海域は、地形が複雑で、大小様々な狭水道が存在し、可航幅が狭い上に屈曲して見通しが悪く、しかも潮流が速いなど、通航船舶にとって厳しい条件が重なっています。



近年、海上交通安全法に基づく航路の設定や海上交通センターの運用などによって、航路環境も整備され、海難は減少してきてはいるものの依然として後を絶たない状況にあります。

平成18年11月には、関門海峡において貨物船と漁獲物運搬船が衝突、貨物船が沈没し、関門海峡が一時通航禁止となるなど、海上輸送に多大な影響を及ぼしました。

そこで、海難審判庁は狭水道海難の再発防止のため、平成14年から18年までの5年間の裁判をもとに、その発生状況及び原因等を分析した海難分析集「狭水道の海難」を刊行しました。

#### 第1. 海上交通ルートを寸断する狭水道の海難

航路の通航が禁止されるなど、海上交通に多大な影響を及ぼした海難2事例を図・写真とともに紹介

#### 第2. 裁判からみた狭水道の海難

貨物船・旅客船・油送船の狭水道の海難について、トン数、天候・潮流、原因など、その傾向を分析

#### 第3. 海域別海難の状況

東京湾、伊勢湾、紀伊水道・大阪湾・播磨灘、備讃瀬戸、備後灘・燧灘・安芸灘・広島湾、伊予灘・周防灘、関門海峡、平戸瀬戸の各海域ごとに海難発生地点を示し、多発海域の特徴や海難原因を分析するとともに、最近の海難事例を取り上げて解説

#### 第4. まとめ

主な海域別に海難の特徴とその教訓をまとめるとともに、狭水道における海難防止の提言を掲載

## 2 地方版海難分析集

我が国の沿岸海域には、屈曲した海岸線と多くの島々によって形成された、航海の難所と呼ばれる潮流が速い海峡などが数多く存在しています。このような海域を、一般船舶、操業漁船、プレジャーボートなど大小様々な船舶が往来して海上交通はふくそう状態にあり、さらに、台風や濃霧といった厳しい気象条件も加わることから、それぞれの海域で特色のある海難が発生しています。

各地方海難審判庁では、このような各海域での特色のある海難にスポットを当て、テーマを絞り込んだ海難分析を行って地方版海難分析集を発刊し、海難情報の提供と海難防止対策の提言を行っています。

	<p>神戸地方海難審判庁 神戸地方海難審判事務所</p> <p>「遊漁船海難の分析」</p>	<p>門司地方海難審判庁</p> <p>「遊漁船・瀬渡船海難の分析」</p>	
	<p>長崎地方海難審判庁</p> <p>「遊漁船・瀬渡船の海難事故を防ぐために」</p>	<p>広島地方海難審判庁</p> <p>「遊漁船・瀬渡船の海難」</p>	
	<p>函館地方海難審判庁</p> <p>「北海道沿岸における遊漁船関連海難の事例」</p>	<p>横浜地方海難審判庁</p> <p>「関東・東海沿岸における遊漁船・瀬渡船海難」</p>	
	<p>門司地方海難審判庁 那覇支部</p> <p>「沖縄周辺海域における遊漁船海難の分析」</p>	<p>仙台地方海難審判庁</p> <p>「東北地方沿岸における遊漁船海難の分析」</p>	
	<p>門司地方海難審判庁 那覇支部</p> <p>「ダイビング船の海難と再発防止」</p>	<p>平成19年度は「遊漁船・瀬渡船」にテーマを統一しました。 また、那覇支部では「ダイビング船の海難と再発防止」も発表しました。</p>	

### 3 海難審判情報誌「マイアニュースレター」

マイアニュースレターは、海難事例を分かりやすく解説した情報誌(全8ページ)で、年間6回発刊しています。



#### 「マイアニュースレター」平成19年以降の特集記事

No. 35 【霧中での見張り】(平成19年1月)

「レーダー見張りと避航動作」/「霧中海難の事例とレーダー映像」

No. 36 【狭水道シリーズ② 関門海峡早瀬瀬戸の海難】(平成19年4月)

「関門海峡東部海域での衝突・乗揚」/「早瀬瀬戸の最強流速域・潮流分布図」

No. 37 【狭水道シリーズ③ 関門海峡西部海域の海難】(平成19年5月)

「関門海峡西部海域での衝突・乗揚」

No. 38 【プレジャーボート海難】(平成19年7月)

「安全なマリンレジャーのための6つのポイント」

No. 39 【作業中の死傷事故】(平成19年9月)

「酸欠等の死傷事故を防止するための提言」/  
「漁船が6割！死亡者の約半数は海中転落による」

No. 40 【引船列の海難】(平成19年11月)

「夜間、引船列と衝突した相手船はどう見ていたの？」

No. 41 【狭水道の海難】(平成20年2月)

「貨物船・油送船及び旅客船が関連した狭水道の海難」

No. 42 【巨大船の海難】(平成20年4月)

「日本の海上輸送の現状」/「巨大船の海難の状況」

No. 43 【送電線等接触海難】(平成20年5月)

「ライフライン……それは人々の生活に欠かすことのできないものを送っています」



### 4 英語版情報誌「MAIA DIGEST」



No. 4

我が国の国際海上輸送において大きな割合を占める外国船に対する情報発信の手段として、海難審判庁では「MAIA DIGEST」(マイア・ダイジェスト)を発刊しています。

「MAIA DIGEST」では、台風、霧、狭水道・強潮流など、我が国特有の自然的・地理的条件が関係した外国船の海難事例や、海上交通安全法や港則法の特定航法といった我が国独自の細かな交通ルールが関係した外国船の海難事例などを取り上げ、我が国の交通ルールや水路事情に不慣れな外国人船員にも理解してもらえるよう、分かりやすく編集しています。

#### MAIA DIGEST 特集記事

No. 1 【Marine Accidents due to Typhoons (台風)】(平成18年9月)

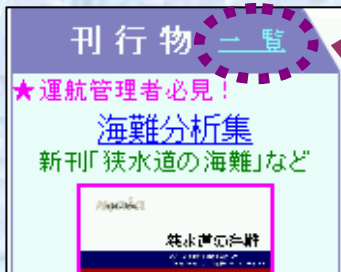
No. 2 【Marine Accidents in Naka Suido (Channel) and Nishi Suido (Channel) of the Kurushima Kaikyo (Strait) (来島海峡)】(平成19年2月)

No. 3 【Marine Accidents in Fog (霧中)】(平成19年4月)

No. 4 【Marine Accidents in Kanmon Kaikyo (Strait) (関門海峡)】(平成20年1月)

## 海難審判庁の刊行物について

「海難分析集」「地方版海難分析集」「マイアニュースレター」「MAIA DIGEST」は、ここで紹介したもののほか、これまでに発刊したのも海難審判庁ホームページでご覧いただけます。



海難審判庁HPのトップページ左の「刊行物」から【一覧】をクリック！

これまでに発表した刊行物が一覧になっています。HPアドレスはこちら↓

HPアドレス <http://www.mlit.go.jp/maia/index.htm>

## 海難審判庁のメール配信サービス

### ① マイアニュースレター ・ MAIA DIGEST

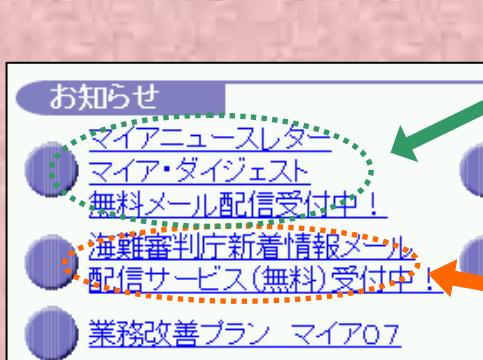
海難審判庁では、海難事例をイラスト入りでわかりやすく紹介した「マイアニュースレター」(年6回発刊)を発刊と同時に無料でメール配信するサービスを行っています。(PDFファイルを送信)

また、「マイアニュースレター」のメール配信にご登録いただいている方には、「MAIA DIGEST」の発刊時にも、お知らせメールを配信しています。

船内教育や安全教育を目的として、すでに多くの海運会社や運航管理者にご利用いただいています。

### ② 新着情報

海難審判庁ホームページに掲載された新着情報の内容を、1週間に1回、電子メールでお知らせする無料サービスです。(テキスト形式)



①マイアニュースレター・MAIA DIGESTは、お知らせのここをクリック！  
申込フォームに必要事項を入力して送信！！  
登録が完了すると確認メールが送られます！！！！

②新着情報は  
お知らせのここをクリック！  
登録フォームに必要事項を入力して送信！！  
これで毎週新着情報が送信されます！！！！

登録アドレスの変更や配信停止の連絡はこちらまで →→→ [maia@mlit.go.jp](mailto:maia@mlit.go.jp)

## 第2節 海難防止活動

### 1 海難防止講習会

海難審判庁では、裁決の事例や海難原因の分析結果などを活用して、海難防止に関する活動を積極的に展開し、海事関係者などに海難の再発防止に関する知識や対策などをフィードバックしています。

各種団体や事業者が開催する海難防止講習会や研修会に講師として職員を派遣し、受講者に応じたテーマを選択して、裁決の事例や原因の分析結果から得られた教訓や海難防止対策などについて分かりやすく説明しています。



海難防止講習会の模様

### 2 関係機関との連携

#### (1) 全国海難防止協調運動

平成19年7月16日から7月31日までの16日間、「海難ゼロへの願い」をスローガンに実施された「全国海難防止協調運動」(日本海難防止協会、海上保安協会及び海上保安庁主催)において、海難審判庁は、国土交通省、気象庁、水産庁等とともに後援者として訪船指導や海難防止講習会などの諸活動を各地で実施しました。

近畿・四国地方における情報提供うちわ ▶



#### (2) 居眠り運航撲滅キャンペーン

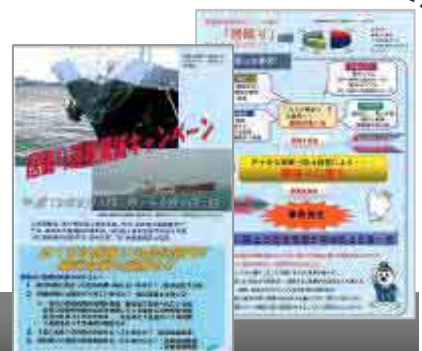
平成19年9月、門司・長崎地方海難審判庁と門司・長崎地方海難審判事務所は、九州地区の関係官庁、関係団体等と連携して、「居眠り運航撲滅キャンペーン」を展開し、訪船指導や海難防止講習会などを通じ、内航海運事業者や内航船の乗組員に居眠り運航の撲滅を呼びかけました。



訪船指導(長崎港)



安全衛生講演(佐賀県唐津市)



### (3) 全国漁船安全操業推進月間

海難審判庁は、平成 19 年 10 月に実施された「全国漁船安全操業推進月間」(全国漁業就業者確保・育成センター主催)に後援団体として参加し、同推進月間の活動の一環である海難防止等講習会において、平成 18 年に言い渡された漁船関係の裁決から、海難の概要や原因等について説明し、漁船海難の再発防止と安全操業の徹底について呼びかけました。



講習会の模様（福島県いわき市）

### (4) ライフジャケットの着用推進



船舶職員及び小型船舶操縦者法施行規則の改正により、平成 20 年 4 月 1 日から、漁船に 1 人で乗船して漁ろうに従事する場合、連絡手段を確保していても、ライフジャケットの着用が義務付けられることになりました。海難審判庁は、国土交通省、警察庁、水産庁、海上保安庁と連携して、関係者に対し、1 人乗り漁船のライフジャケット着用義務付けについて周知活動を行いました。

◀「ライフジャケット着用義務」のポスター

### ～子どもたちに向けた海難審判庁の取組み～

高等海難審判庁には、日ごろから社会見学や修学旅行などで多くの小中学生が訪れています。

審判廷を見学してもらうとともに、海難審判庁の仕事や海上交通のルール、海に関する豆知識などについて分かりやすく説明しています。



[審判廷での説明] ▶



[ 模擬審判の様子 ]

また、例年 8 月に、各省庁は小中学生向けに施設などを一般公開し「子ども霞が関見学デー」を開催しています。昨年、高等海難審判庁では、「究明！船の事故はなぜ起きる？」と題し、審判廷を開放して子どもたちに模擬審判を体験してもらいました。参加した子どもたちは審判官や理事官などそれぞれの役になりきり、上手に審判を進めていました。

## 第4章 海難の調査と審判

海難審判は、海難の原因を審判によって明らかにし、その発生の防止に寄与することを目的としています。

全国8か所にある地方海難審判理事所（函館、仙台、横浜、神戸、広島、門司、長崎、那覇）では、海難が発生すると直ちに、海難の事実関係や原因の究明に必要な調査及び証拠の集取を行い、地方海難審判庁における海難審判によって海難の態様や原因を明らかにしています。

さらに、それらを多角的かつ深度化した分析を行い、その結果を公表して海難の再発防止に役立てています。

### 第1節 海難調査

#### 海難発生

海難審判法は、世界のあらゆる水域で発生した日本船の海難、我が国領海内で発生した外国船の海難及び我が国の河川や湖沼で発生した海難を対象としています。



#### 認知及び調査

地方海難審判理事所の理事官は、関係官署からの報告や新聞・テレビの報道等により、発生した海難を認知した場合は、直ちに事実関係の調査及び証拠の集取を行います。

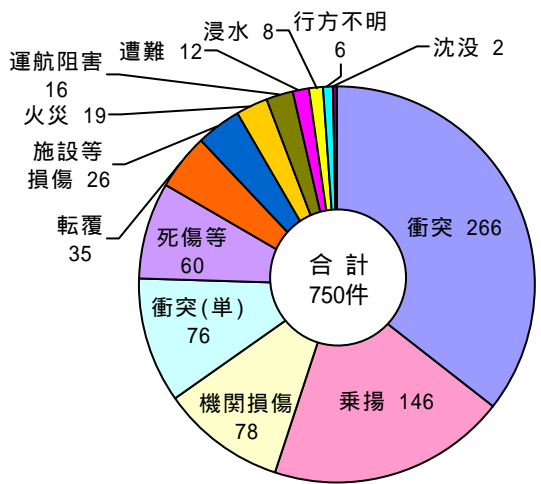
海難は、人の行為、船舶の構造・設備・性能、運航・管理形態、労働環境、海上交通環境、自然現象の諸要素が複合して発生することが多いことから、理事官は、海難関係人との面接調査、船舶その他の場所の検査、海難関係人・官庁からの報告又は帳簿書類・資料の提出、科学的な原因究明が必要なときの鑑定等により、様々な観点から広範囲にヒューマンファクター概念を取り入れた背景要因を含め、事実関係や原因究明に必要な事項について調査し、証拠の集取を行っています。



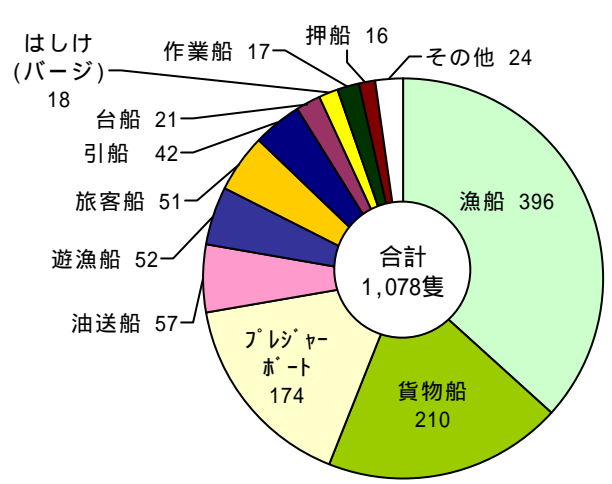
**審判開始の申立て**

理事官は、調査の結果、海難の再発防止のために審判による原因究明が必要と認めるときは、地方海難審判庁にその海難の審判開始の申立てを行います。このとき、海難の原因に関係ある者が、海技士、小型船舶操縦士又は水先人の場合には、それらの者を受審人に指定し、それら以外の者（船舶所有者・船舶管理会社・造船会社・外国人船長など）のときには、指定海難関係人に指定します。

なお、理事官が、審判開始の申立てを行わなかった場合、調査の結果を記載した報告書を作成し、調査の過程で得られた情報も海難防止のための資料として有効に活用しています。



平成19年 申立てをした海難の件数



平成19年 申立てをした船舶の隻数

## 第2節 海難審判

地方海難審判理事所理事官から「審判開始の申立て」があると、地方海難審判庁では海難審判(第一審)を行い、海難の原因を究明します。

海難審判は、公開の審判廷で、審判官3名による合議体及び書記が列席し、理事官立会いのもと、受審人、指定海難関係人及び補佐人が出廷して行います。

海難審判の審理は、証拠調や意見陳述を口頭弁論によって行い、その中で必要に応じて、証人、鑑定人、翻訳人に、海難関係人が外国人の場合には通訳人に出頭を求めます。

審理が終結すると、海難の事実及び原因を明らかにした判決を言い渡し、その際、受審人への懲戒(免許の取消し、業務の停止、戒告)や指定海難関係人への勧告の有無を言い渡します。

平成19年には、地方海難審判庁(第一審)で788件の判決を言い渡しました。



言い渡された判決を  
良く読んで・・・

この第一審の判決に対して不服がある場合は、判決言渡の翌日から7日以内に高等海難審判庁(東京)に第二審の請求をすることができます。

第二審の請求があった場合は、審判官5名によって第一審と同様の手続で新たに審理を行い、判決を言い渡します。

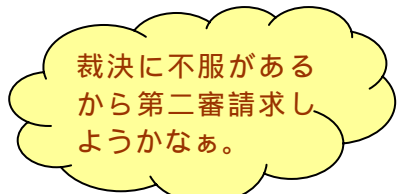
第二審の請求がない場合は判決が確定し、言い渡された懲戒等の内容を理事官が執行します。

具体的には、海技免状等を提出させ、業務停止期間中その免状等を保管し、勧告判決の内容を官報に公示します。

平成19年には、高等海難審判庁(第二審)で23件の判決を言い渡しました。

また、第一審及び第二審とも、原因の究明に高度かつ専門的な知識・経験を必要とする場合には、学識経験者2名を参審員として参加させています。

さらに、第二審の判決に不服がある場合は、判決言渡の翌日から30日以内に東京高等裁判所に判決取消の行政訴訟を提起することができます。

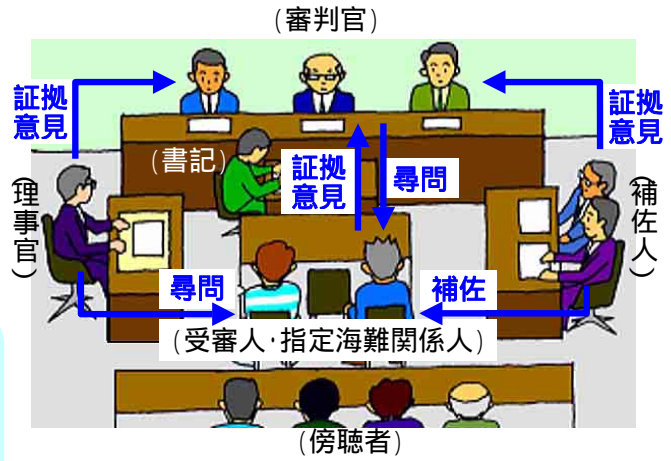
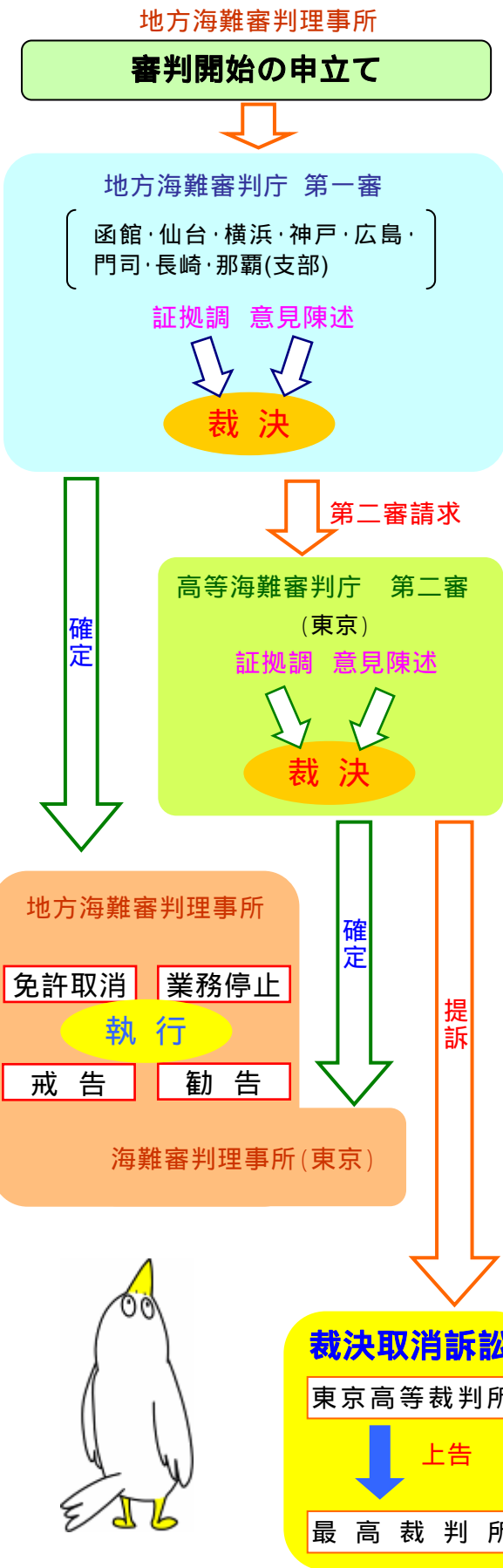


判決に不服があるから第二審請求しようかなあ。



平成18年第二審部◎号	
裁 決	
旅客船○○○○丸漁船××丸衝突事件	
受 審 人	☆☆☆☆
本 籍	*****
生年月日	昭和**年**月**日
職 名	○○○○丸船長
海技免許	三級海技士(航海)
受 審 人	△△△△
本 籍	*****
生年月日	昭和**年**月**日
職 名	××丸船長
操縦免許	小型船舶操縦士
<p>本件について、平成18年○○月××日長崎地方海難審判庁の言渡した判決に対し、海難審判庁理事官海難一部から第二審の請求があったので、当海難審判庁は、海難審判庁理事官海難三部出頭の方を管理し、更に次のとおり判決する。</p> <p>主 文</p> <p>本件衝突は、○○○○丸が、見張り不十分で、××丸を避けなかったことよって発生したが、××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。</p> <p>受審人☆☆☆☆を戒告する。</p> <p>受審人△△△△を戒告する。</p>	
- 1 -	

# 海難審判の流れ



## 海難審判の諸原則

- 公開主義**  
 すべての海難審判は、誰でも自由に傍聴できます。
- 口頭弁論主義**  
 当事者の主張や立証に十分な機会を与えるため、書面のやりとりのみではなく、審判廷で当事者が口頭により直接弁論します。
- 証拠審判主義**  
 海難審判庁の裁決では、海難の事実及び原因を明らかにし、かつ、証拠によってその事実を認めた理由を明らかにしなければならないことから、原因判断や懲戒・勸告の必要性を判断する基礎となる海難の事実を認定します。事実の認定にあたっては、公正を確保するため、審判で取調べた証拠によらなければなりません。  
 したがって、審判以外に現地での船などの検査や証人への尋問などを行った場合、書面（検査調書や尋問調書）を作成し、審判で証拠調を行わなければなりません。
- 自由心証主義**  
 証拠の証明力は、審判官の自由な判断に委ねられています。  
 これは、審判官の恣意による判断を許しているのではなく、海難審判においては、審判官の豊富な経験と識見に基づく経験法則や論理法則にしたがった公正な判断が期待されているからです。

## 参審員参加の事件

参審員参加の目的は、職業審判官以外の者を海難審判に参加させることによって、海難審判を民主化させること及び特定の問題について審判官の知識・経験を補うことにあります。

具体的には、各海難審判庁に、学識経験者を国家公務員（非常勤）として、12名の範囲内で任命し、原因の究明に高度かつ専門的な知識・経験を必要とする事件を審理するにあたり、この中から2名をそれぞれの専門分野に応じて参加させています。

平成19年に参審員が参加して裁決を言い渡した事件は、第一審で5件です。



平成19年 参審員が参加して裁決を言い渡した事件

事件名	発生場所	裁決言渡	参審員の専門分野
引船海神被引クレーン付台船C / B601送電線損傷事件	千葉県旧江戸川	平成19年 3月 1日 (横浜)	安全工学他 (安全人間工学)
水先船べいばいろうと7水先人死亡事件	友ヶ島水道南部海域	平成19年 3月12日 (神戸)	法律 内科・循環器
旅客船トッピー4旅客等負傷事件	鹿児島県佐多岬沖	平成19年 3月23日 (門司)	船体運動学 機械工学
旅客船へすていあ旅客等負傷事件	茨城県大洗港沖	平成19年12月13日 (函館)	漁船工学 気象・海象
遊漁船第3明好丸転覆事件	静岡県下田港沖	平成19年12月20日 (横浜)	漁業・水産学 操船論 造船学他

## 補佐人が選任された事件

補佐人制度は、通常、受審人や指定海難関係人は審判に不慣れで、審判において自己の主張を十分に行えないことが多いため、受審人等の正当な権利を保護するために設けられたもので、受審人又は指定海難関係人が希望すれば選任することができます。

平成19年に裁決のあった事件では、100件の事件（第一審）で179人が選任されました。

平成19年 海難種類別補佐人（第一審）

区分	衝突	衝突(単)	乗揚	沈没	転覆	浸水	火災	機関損傷	死傷等	施設等損傷	属具損傷	運航阻害	計
件数	64	5	3	1	7	1	1	4	10	2	1	1	100
人数	129	5	4	1	11	1	1	4	14	5	1	3	179

# 資 料 編



# 資料編目次

第 1 表	海難種類別海難原因分類	2
第 2 表	船種別海難原因分類	3
第 3 図	発生水域別件数	4
第 4 表	特定港、湖・河川における海難種類別発生件数	4
第 5 表	主要水道における海難種類別発生件数	6
第 6 表	主要海域における海難種類別発生件数	6
第 7 表	沿岸海域及び領海外における海難種類別発生件数	7
第 8 表	船種・海難種類別発生隻数	8
第 9 表	トン数・海難種類別発生隻数	9
第 10 表	トン数・船種別発生隻数	10
第 11 表	海難種類別・死傷者等の状況	11
第 12 表	船種別・死傷者等の状況	12
第 13 図	プレジャーボート海難の発生件数及び隻数の推移	13
第 14 表	プレジャーボート海難の海難種類別発生隻数	13
第 15 表	プレジャーボート海難における死傷者等の状況	13
第 16 表	外国船関連海難の水域別発生件数及び隻数	14
第 17 図	外国船の主な国及び地域別隻数	14
第 18 表	海難種類別・船種別の申立て状況	15
第 19 表	受審人、指定海難関係人の職名別の状況	15
第 20 表	受審人の受有海技免許別の状況	15
第 21 表	裁決における船種別・海難種類別隻数	16
第 22 表	裁決における船種別・トン数別内訳	16
第 23 表	第一審における免許種類別の懲戒状況	17

第1表 平成19年 海難種類別海難原因分類

(単位:原因数)

事件種類 海難原因	衝突	衝突 (単 一)	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 等 損 傷	死 傷 等	安 全 阻 害	運 航 阻 害	浸 水	合 計
船舶運航管理の不適切	9	3	1	2	3			1		2	1	2	12		1	1	38
船体・機関・設備の構造・材質・修理不良	1	2	1							7			2		3	1	17
発航準備不良			1		2	1							3		4	3	14
水路調査不十分		4	20		2							2			1		29
針路の選定・保持不良	4	6	19		4							1	2				36
操船不適切	2	9	3		8							2	7				31
船位不確認		8	42									4			1		55
見張り不十分	374	15	2			1						7	1				400
居眠り	25	14	60									2					101
操舵装置・航海計器の整備・取扱不良	1	4										1			1		7
気象・海象に対する配慮不十分	3	2	6		12	1						1			1	1	27
錨泊・係留の不適切	2		4		3											1	10
荒天措置不適切	1		5	2	3	4							2			1	18
灯火・形状物不表示	10																10
信号不履行	63																63
速力の選定不適切	2	3															5
航法不遵守	115																115
主機の整備・点検・取扱不良		1								51						3	55
補機等の整備・点検・取扱不良			1							10					3	9	23
潤滑油等の管理・点検・取扱不良	2	1								34					2		39
電気設備の整備・点検・取扱不良								4		1					2		7
甲板・荷役等作業の不適切		1	1		5			1		1	2	1	19		1		32
漁労作業の不適切				1	2							1	16				20
旅客・貨物等積載不良	1				2	1							10				14
服務に関する指揮・監督の不適切	41	4	23	2	3	1				2	1	6	18		2	1	104
報告・引継の不適切	13	1	7	1	1			1				2	1				27
火気取扱不良								4	2								6
不可抗力						1							1				2
その他	4	2	1	1	1			2		3			7		1	2	24
合計	673	80	197	9	51	10		13	2	111	4	32	101		23	23	1,329
裁 決 件 数	281	67	167	3	34	9		13	1	98	1	22	58		19	15	788
裁 決 の 対 象 と な っ た 船 舶 隻 数	596	70	179	3	43	9		14	1	98	1	28	67		19	15	1,143
海 難 の 原 因 あ り と さ れ た 船 舶 隻 数	525	68	167	3	36	9		13	1	98	1	24	60		19	15	1,039

判決では、1隻の船舶について複数の原因を示すことがあります。

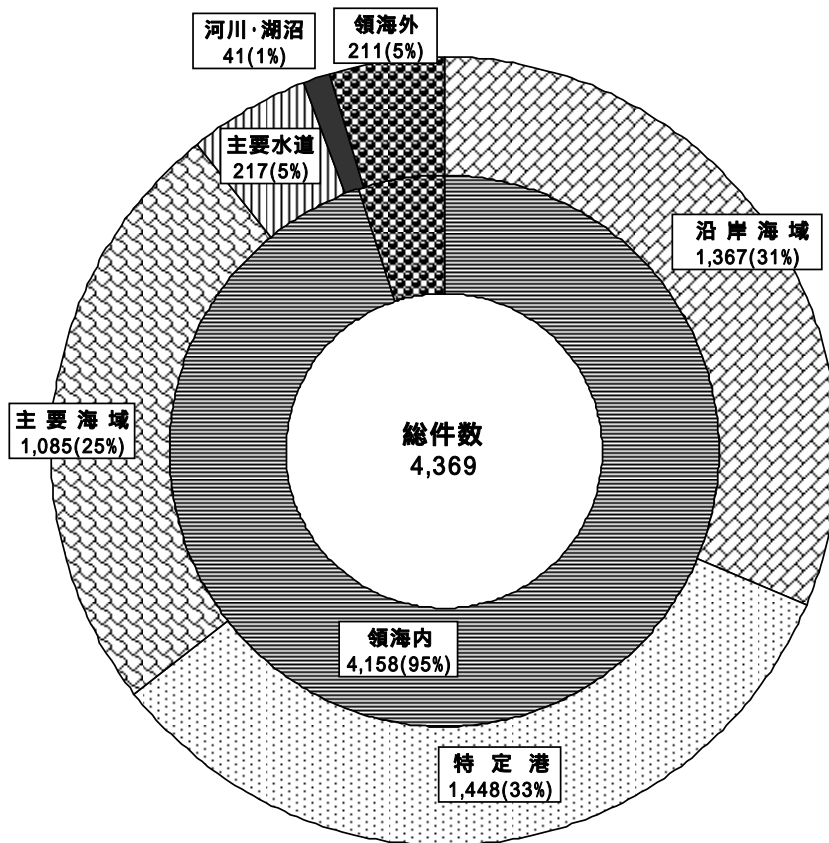
第2表 平成19年 船種別海難原因分類

(単位:原因数)

海難原因	船種																合 計
	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 ヤ ー ボ ー ト	そ の 他	
船舶運航管理の不適切	10	4	2	9	2		1	2				2		3	3	38	
船体・機関・設備の構造・材質・修理不良	8	1	2	5										1		17	
発航準備不良		1		5								1		7		14	
水路調査不十分	1	8		1	1							1		16	1	29	
針路の選定・保持不良	3	6	2	7	4	1			1			2		10		36	
操船不適切	4	7	1	5	3	3					1			7		31	
船位不確認	5	10	5	12	2	1	1				3	4		12		55	
見張り不十分	7	53	18	183	17	1	3			5		2	27	6	71	7	400
居眠り	1	27	4	51	7	3			1			4	1	1	1	101	
操舵装置・航海計器の整備・取扱不良	2	1	1	2										1		7	
気象・海象に対する配慮不十分	5	4		5	2	1					1	3		6		27	
錨泊・係留の不適切	1	1		2	1	1						1		2	1	10	
荒天措置不適切	2	3		7	1	1								3	1	18	
灯火・形象物不表示				8			1								1	10	
信号不履行	2	17	5	22	4	1						2		9	1	63	
速力の選定不適切		2	1	1											1	5	
航法不遵守	1	32	5	45	8	2	1		1			2		18		115	
主機の整備・点検・取扱不良	4	12	4	30	3									2		55	
補機等の整備・点検・取扱不良	3	6	1	13												23	
潤滑油等の管理・点検・取扱不良	4	3		29	1							2				39	
電気設備の整備・点検・取扱不良				6										1		7	
甲板・荷役等作業の不適切	3	2	1	8	7		1		1					3	6	32	
漁労作業の不適切				20												20	
旅客・貨物等積載不良				1					1			3	1	8		14	
服務に関する指揮・監督の不適切	2	33	11	38	8	3	1							7	1	104	
報告・引継の不適切	1	13	4	3	1	2	1								2	27	
火気取扱不良			1	4								1				6	
不可抗力				1						1						2	
その他	1	4	2	11										6		24	
合計	70	250	70	534	72	20	8	2	3	9	1	7	55	8	194	26	1,329
裁決の対象となった船舶隻数	49	180	51	447	58	15	10	25	26	9	1	6	50	8	182	26	1,143
海難の原因ありとされた船舶隻数	47	174	48	431	55	13	7	2	2	9	1	6	48	8	171	17	1,039

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19年 発生水域別件数（理事官が認知したもの）



第4表 平成19年 特定港、湖・河川における海難種類別発生件数（理事官が認知したもの）

（単位：件）

特定港	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	死傷等	属具損傷	施設等損傷	安全・運航阻害	合計
釧路			7								3		1			11
苫小牧		3	3	1			3						1			11
室蘭			2			1							1			4
函館		4	12	1		2	2				1	1	3			26
小樽			1		1						1				1	4
稚内			6	1												7
青森			2				5				1					8
八戸			1	2			4		1		3					11
釜石			1													1
仙台	塩釜	1	1	1			3		2		2		1			11
秋田	船川	1				1					1					3
酒田			2	1												3
小名浜			3													3
鹿島		2	9	3			4				2					20
木更津		4	4	5			9	1	1		1	1		2		28
千葉		5	22	21			21	1			7		2	6		85
京浜(東京区)		10	4	12		1	12		1		2	3		4		49
京浜(川崎区)		6	9	9			6	1			2	1		2		36
京浜(横浜区)		12	17	12			16		1		5		1	2		66
横須賀		4	2	2			2		1					2		13
直江津		1	1													2
新潟	潟津	1	3				3					1				8
両津				1												1
伏木	富山	1														1
七尾				1			1									2
敦賀			3				3									6
清水		2	5	3			1					2				13

特定港	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	死傷等	属具損傷	施設等損傷	安全・運航阻害	合計
衣浦		1	1	6			3				2		1			14
名古屋	古屋	6	11	4			9		1		7		2	1		41
四日市		1	2	6			5				1					15
宮津		1														1
舞鶴				1							1					2
阪南		1	1	2			6					1		1		12
阪神(大阪区)		5	16	29			42				5		1	9	1	108
阪神(神戸区)		6	6	6			29				7	1		2		57
阪神(尼崎西宮芦屋区)			6	8			15				1	1			1	32
阪神(堺泉北区)		5	2	4			5				2					18
東播磨	磨	3	2	5			8									18
姫路		6	5	10			9				3			1		34
田辺				2			1									3
和歌山下	津	3	1	1			13								1	19
境		2	1				1				1	2			1	8
浜田				1							1					2
宇野			4													4
水島		3	10	17		1	12	1			4		1	1		50
福山		4	4	3			6				1		1	1		20
尾道糸崎			3	10			8	1			7	2			1	32
呉		2	7	2			10	1			2		2	1		27
広島島		4	5	7			14		1		1	1		1	1	35
岩国			2	1			2				1					6
徳山下	松	5	10	12			7			1	4	2		3		44
宇部			3	14			2				1			2		22
萩									1							1
関門(若松区)		2	11	11			19		1		6			3		53
関門(若松区外)		4	14	22			21	1			6	1	1	3		73
徳島小松島			1	4			4				1					10
坂出		1	3	4			3		1		1					13
高松			1	1			4							2		8
高松山		1	7	2			5					1	1	1		18
今治			3	2			2				7			1		15
新居浜		4	1	2			2									9
高知			1	4			2									7
博多		3	4	8			9		1			2		2	1	30
三池				1								1				2
長崎			4	1							2	1				8
佐世	保		3	3			3		2		1					12
三角	角		1											1		2
大分	分	2	10	1			8						1	1		23
細島				1				1						1		3
鹿兒島			7	3			1		1		6		1			19
金武中	城		4	4		2						2		1	1	14
那覇	覇	1	2	2			4				1		2			12
田子の浦				2			1									3
むつ小川	原			1												1
伊万里	里			2			2				1					5
金沢		2	3	3												8
三田尻中	関			1									1			2
三島川之	江	1	1	3							1		1			7
石巻			1	1			1				4		1	1		9
日立			2	3			1							1		7
三河		4	1	3			6				2	1				17
合計		140	307	322	1	8	400	8	16	1	122	28	27	59	9	1,448
湖・河川		8	2	12		3	6	1				8		1		41

注：事件が発生していない特定港は、掲載していない。

#### \* 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。流木等の漂流物接触や軽度の船底接触などの比較的軽微な海難は遭難又は乗揚の海難種類に含めて統計処理をしています。

第5表 平成19年 主要水道における海難種類別発生件数（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	死傷等	属具 損傷	施設等 損傷	安全・運 航阻害	合計
浦賀水道	2	14	7			10	1	2			1		37
伊良湖水道	1		1			1		1	1				5
師崎水道	4		2			4							10
布施田水道			3										3
明石海峡	3	3	4			22		5			1		38
友ヶ島水道	2	1	8		1	8						1	21
鳴門海峡	1	2	5		1	2		2					13
直島水道		3	5	1							1		10
来島海峡	3		3			6		2					14
三原瀬戸			2						1				3
釣島水道						1							1
音戸瀬戸			4			3		1					8
大島瀬戸	1	1				5							7
上関海峡			2			4							6
速吸瀬戸			2			4		1		1			8
関門海峡	3		4			10		4	1				22
倉良瀬戸			1			5							6
平戸瀬戸	1		2			1					1		5
合計	21	24	55	1	2	86	1	18	3	1	4	1	217

第6表 平成19年 主要海域における海難種類別発生件数（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	浸水	火災	爆発	機関 損傷	死傷等	属具 損傷	施設等 損傷	安全・運 航阻害	合計
津軽海峡	3	1	1			2				2					9
陸奥湾							1			1				1	3
東京湾	8		4			6				3	1		4		26
伊勢湾	9	2	10		2	17				2	3		2		47
三河湾	2	1				1				1					5
紀伊水道	8	2	14			24	2			4			1	1	56
大阪湾	9	2	2		1	22	2			2	1		4		45
播磨灘	12	7	34		4	54				4	1		7		123
備讃海域東部	9	6	31			30	1	2		6	2				87
備讃海域西部	13	12	30	1		38	1	2		5	2	2	3	2	111
備後・燧灘	4	5	11			19				3	1		3		46
安芸灘・広島湾	23	32	70		1	84	2	5	1	24	9	2	4	2	259
伊予灘	15	6	13		1	31		1		8	2		1	1	79
周防灘	18	8	21			28				7		1	3		86
豊後水道	8	10	12	1	2	14				8	1	1	2		59
島原湾・八代海	5	3	19		1	10				3	2			1	44
合計	146	97	272	2	12	380	9	10	1	83	25	6	34	8	1,085

第7表 平成19年 沿岸海域及び領海外における海難種類別発生件数（理事官が認知したもの）

(単位:件)

事件種類 沿岸海域	衝突	衝突 (単)	乗揚	沈没	転覆	遭難	浸水	火災	機関 損傷	死傷等	属具 損傷	施設等 損傷	安全・運 航阻害	合計
雄冬岬～紋別	1	4	4		2	8			3	2	2			26
紋別～十勝川口	5	2	4		4	11		2	5	4	4			41
十勝川口～白神岬	4	2	1		5	13	2		3	2		1	1	34
白神岬～雄冬岬	3	1	10		4	5		3	3	1		1	1	32
尻屋崎～鮭ヶ崎	7			2	2	17			1	3				32
鮭ヶ崎～阿武隈川口	8	2	5		3	16		1	14	5		1		55
阿武隈川口～犬吠崎	8	1	6		1	12	1		6	1	3			39
犬吠崎～野島崎	6		2			20	1		7	1	2			39
野島崎～天竜川口	20	7	31		3	44	3	3	13	6		4		134
天竜川口～新宮川口	3	1	8	1	1	33	1	1	7	7	1	2		66
新宮川口～日ノ御崎	6	1	7			41		1	10			1		67
蒲生田崎～高茂崎	3	3	10			28			5	1		1	2	53
竜飛崎～鼠ヶ関	1		3		1	3	1		1	5				15
鼠ヶ関～糸魚川	3	2	3			10			1	4		1		24
糸魚川～経ヶ岬	8		4		4	13	2		9	3		1		44
経ヶ岬～川尻岬	10	1	9		3	22		2	8	6	1	1	3	66
隠岐諸島	3	1	1			3		1	7	1	1			18
川尻岬～烏帽子島	26	1	16			22			5	2	4	1	1	78
対馬列島	1	1	10			2			4		1			19
烏帽子島～坊ノ岬	32	16	51		6	58	3	3	23	19	17	7	3	238
坊ノ岬～鶴御崎	12	9	23		1	41	1	2	14		5	1	1	110
南西諸島	8	10	23	1	6	40	3	3	12	11	2		5	124
南方列島	1	3	1			4			2	2				13
合計	179	68	232	4	46	466	18	22	163	86	43	23	17	1,367
領 海 外	27	1	2	4	1	79	2	8	56	17	11	1	2	211

第8表 平成19年 船種・海難種類別発生隻数(理事官が認知したもの)

(単位:隻)

事件種類 船種	(単位:隻)															計	構成(%)	
	衝突	衝突(単)	乗揚	沈没	転覆	船体 行方不明	遭難	浸水	火災	爆発	機関損傷	死傷等	属具損傷	施設等損傷	安全・運航 阻害			
旅客船	25	104	23				201	1	3		35	11	6	7	4	420	8	
貨物船	265	229	487	1	1		533	10	10	1	174	16	31	62	7	1,827	35	
油送船	76	39	83				176	3	4		40	1	6	6		434	9	
漁船	350	19	72	4	40		117	10	27		155	75	31	11	10	921	18	
引船	71	38	57	2	2	1	235		2		12	1	4	9		434	9	
押船	25	28	82		3		74		1		13	1	10	13		250	5	
作業船	21	8	16	1	5		45				1	3		7		107	2	
はしけ	23	10	44		1		25	1			1		2	6		113	2	
台船	25	10	18		2		21	1			2	1		3		83	2	
交通船	5	4	2				10							1		22	0	
水先船	1						12									13	0	
公用船	9	4	6				5		2		2	1				29	1	
遊漁船	35		8		1			1	3		3	6		1	2	60	1	
瀬渡船	1		1					1				3				6	0	
プレジャーボート	モーターボート	83	23	44	1	19	1	10	7	3	1	6	20		11	11	240	5
	水上オートバイ	32	4			1		1	1				27				66	1
	ヨット	4	3	14		2		7	1					3	2	40	1	
	ボート	5				4							1			10	0	
	カヌー	1				5							1			7	0	
	小計	125	30	58	1	31	1	18	9	3	1	6	53		14	13	363	7
その他	14	4	8		2		16	1	2		3	5		3	1	59	1	
不詳	14	1	1				1									17	0	
計	1,085	528	966	9	88	2	1,489	38	57	2	447	177	90	143	37	5,158	100	

第9表 平成19年 トン数・海難種類別発生隻数（理事官が認知したもの）

(単位:隻)

総トン数 事件種類	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	402	45	103	120	74	23	23	22	25	26	222	1,085
衝突(単)	60	26	82	137	71	22	33	25	25	6	41	528
乗揚	175	42	219	319	74	15	13	8	1	2	98	966
沈没	3		1	1		1					3	9
転覆	46	1	1	3							37	88
遭難	220	137	485	341	150	24	21	16	13	4	78	1,489
浸水	12		5	4	4		1				12	38
火災	25	6	7	4	4		1	6		3	1	57
爆発	1									1		2
機関損傷	80	30	106	146	44	7	10	7	6		11	447
死傷等	81	8	9	13	5		3	3	1	2	52	177
その他	62	13	50	63	26	4	4	8	5	2	35	272
合計	1,167	308	1,068	1,151	452	96	109	95	76	46	590	5,158
構成比(%)	23	6	21	22	9	2	2	2	1	1	11	100

第10表 平成19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												計	構成比(%)
	20t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			
旅客船	84	54	71	41	68	19	23	21	33	3	3	420	8	
貨物船	3	10	476	827	249	44	63	64	42	26	23	1,827	35	
油送船	6	54	116	93	106	24	11	3	1	17	3	434	9	
漁船	595	86	98	82	8						52	921	18	
引船	120	46	182	68	5						13	434	9	
押船	100	23	99	25	2						1	250	5	
作業船	40	17	11	1	4	3		2			29	107	2	
はしけ				5		1	3				104	113	2	
台船				2	3	1	1				76	83	2	
交通船	18	2									2	22	0	
水先船	9	3									1	13	0	
公用船	2	3	5	4	1	4	5	1			4	29	1	
遊漁船	50										10	60	1	
瀬渡船	4										2	6	0	
プレジャーボート	モーターボート	87	3								150	240	5	
	水上オートバイ	18									48	66	1	
	ヨット	19									21	40	1	
	ボート										10	10	0	
	カヌー	1									6	7	0	
	小計	125	3								235	363	7	
その他	10	7	10	3	5		3	4			17	59	1	
不詳	1				1						15	17	0	
計	1,167	308	1,068	1,151	452	96	109	95	76	46	590	5,158	100	

第11表 平成19年 海難種類別・死傷者等の状況（理事官が認知したもの）

(単位:人)

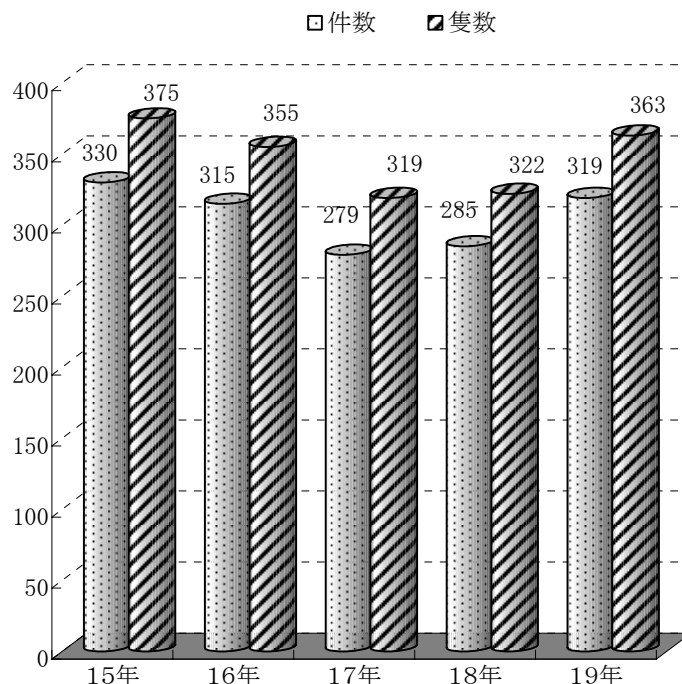
区分 事件種類	船員			旅客			その他			小計			合計	構成比 (%)
	死亡	行方 不明	負傷	死亡	行方 不明	負傷	死亡	行方 不明	負傷	死亡	行方 不明	負傷		
衝突	8	2	101		1	14	2		31	10	3	146	159	29
衝突(単)	1		23			8	1		33	2		64	66	12
乗揚	2		9			2	1		9	3		20	23	4
沈没	2	9								2	9		11	2
転覆	18	6	5				4	1	2	22	7	7	36	7
遭難	2	2	1							2	2	1	5	1
火災	3	2	6			1				3	2	7	12	2
爆発			1						17			18	18	3
死傷等	58	16	32	2	1	48	18		39	78	17	119	214	40
小計	94	37	178	2	2	73	26	1	131	122	40	382	544	100
合計	309			77			158			544				
構成比(%)	57			14			29			100				

第12表 平成19年 船種別・死傷者等の状況（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			4	1		47			1	1		52	53	10	
貨物船	8	10	13		1		2		15	10	11	28	49	9	
油送船							1			1			1	0	
漁船	65	21	100				2		2	67	21	102	190	35	
引船			3									3	3	1	
押船									1			1	1	0	
作業船	2		6							2		6	8	1	
交通船			3			6			3			12	12	2	
公用船		1	2								1	2	3	1	
遊漁船	2	1	4	1	1	9	2		4	5	2	17	24	4	
瀬渡船						2	1			1		2	3	1	
プレジャーボート	モーターボート	9	2	23				12	1	70	21	3	93	117	22
	水上オートバイ	2		16				2		26	4		42	46	8
	ヨット	2	1	2				2			4	1	2	7	1
	ボート	1						1		4	2		4	6	1
	カヌー	2		1						1	2		2	4	1
	小計	16	3	42				17	1	101	33	4	143	180	33
その他	1	1	1			9	1		4	2	1	14	17	3	
小計	94	37	178	2	2	73	26	1	131	122	40	382	544	100	
合計	309			77			158			544					

第13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14表 平成19年 プレジャーボート海難の海難種類別発生隻数（理事官が認知したもの）

(単位:隻)

海難種類	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		83	32	4	5	1	125	34
衝突(単)		23	4	3			30	8
乗揚		44		14			58	16
転覆		19	1	2	4	5	31	9
死傷等		20	27	4	1	1	53	15
その他		51	2	13			66	18
合計		240	66	40	10	7	363	100
構成比(%)		66	18	11	3	2	100	

第15表 平成19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）

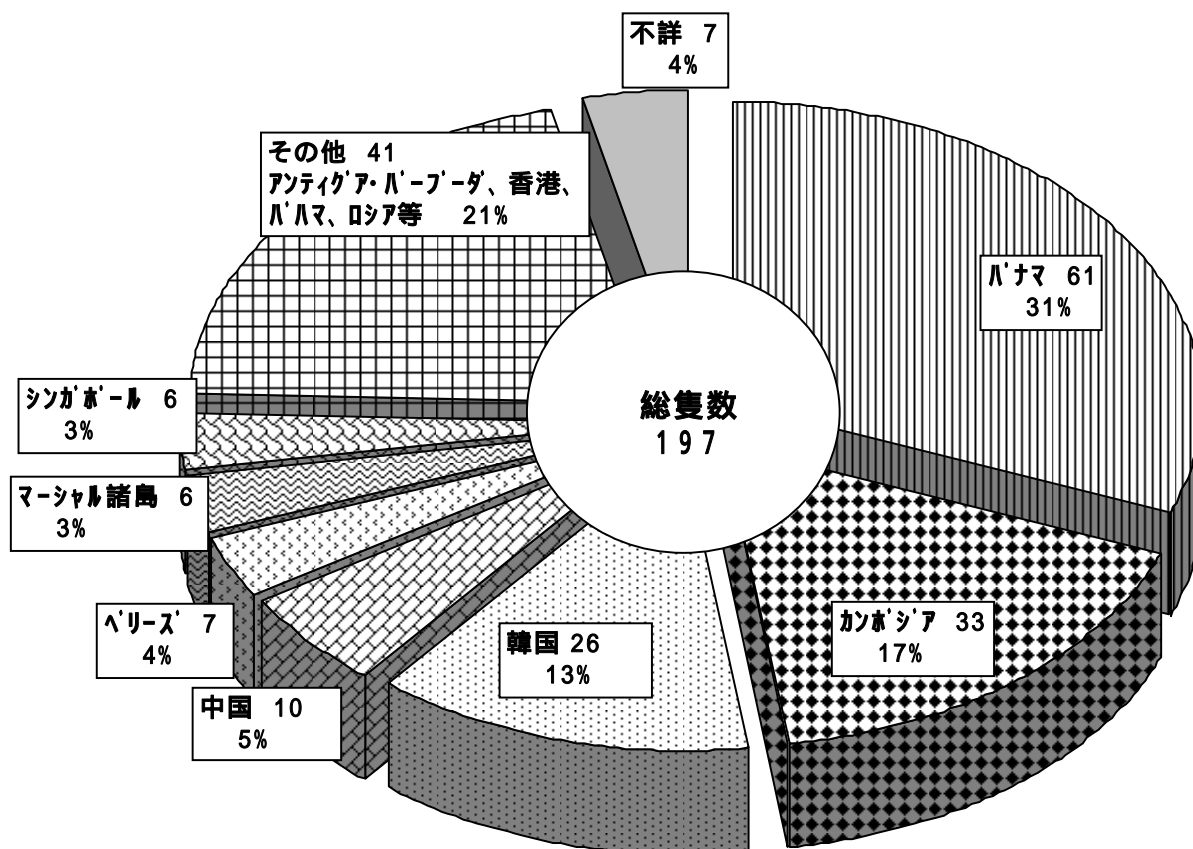
(単位:隻)

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(%)
死亡		21	4	4	2	2	33	18
行方不明		3		1			4	2
負傷		93	42	2	4	2	143	80
合計		117	46	7	6	4	180	100
構成比(%)		65	26	4	3	2	100	

第 16 表 平成 19 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	主要水道	主要海域	沿岸海域	小 計		
件 数	76	6	48	41	171	11	182
構成比 (%)	44	4	28	24	100	6	100
	94						
隻 数	81	6	54	45	186	11	197
構成比 (%)	44	3	29	24	100	6	100
	94						

第 17 図 平成 19 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18表 平成19年 海難種類別・船種別の申立て状況

(単位: 隻)

海難種類 船種	衝突	衝突 (単)	乗揚	遭難	沈没	転覆	行方 不明	火災	爆発	機関 損傷	死傷 等	安全・ 運航 阻害	施設 等損傷	属具 損傷	浸水	計
旅客船	15	7	10	1				1		6	7	1	2	1		51
貨物船	106	24	37	2		1		2	1	16	9	3	8		1	210
油送船	28	4	14	1				2		3			2	1	2	57
漁船	225	17	38	4	1	19		7		49	26	5	2		3	396
引・押船	31	3	8			2		3		2	5		4			58
遊漁船	34	3	6			3		1		1	2	1	1			52
はしけ(バージ)	11	1	4					1					1			18
プレジャーボート	81	19	27	7	1	8		1		1	16	5	6		2	174
瀬渡船	2		1								2					5
作業船	6	2				7							2			17
交通船	4	3	1													8
台船	12		3			1					4		1			21
公用船	4		1					1								6
その他			3			1						1				5
計	559	83	153	15	2	42		19	1	78	71	16	29	2	8	1,078

第19表 平成19年 受審人、指定海難関係人の職名別の状況

(単位: 人)

職名 区分	甲板部				機関部			漁 労 長	船 舶 所 有 者	水 先 人	法 人	運 航 管 理 者	そ の 他	計
	船 長	航 海 士	甲 板 長	甲 板 員	機 関 長	機 関 士	機 関 員							
受審人	793	86	4	19	82	3		5		3			6	1,001
指海人	20	16	3	20	8	4	3	2	4		20	11	47	158
計	961				100			7	4	3	20	11	53	1,159

第20表 平成19年 受審人の受有海技免許別の状況

(単位: 人)

免許 区分	航 海						機 関						小 型			水 先 人	計
	一 級	二 級	三 級	四 級	五 級	六 級	一 級	三 級	四 級	五 級	六 級	一 級	二 級	特 殊			
受審人	13	10	70	106	127	10	2	18	30	24	2	446	134	6	3	1,001	
計	336						76						586			3	1,001

第21表 平成19年 裁決における船種別・海難種類別隻数

(単位:隻)

海難種類 船種	衝突	衝突 (単 突)	乗 揚	沈 没	転 覆	遭 難	浸 水	火 災	爆 発	機 関 損 傷	施 設 等 損 傷	死 傷 等	運 航 阻 害	属 具 損 傷	合 計	構 成 比 (%)
旅客船	12	9	10				1			11	1	3	1	1	49	4
貨物船	93	14	45		1		1			15	7	3	1		180	16
油送船	26	5	11				2	1		3	2	1			51	5
漁船	247	17	46	2	13	6	7	8	1	64	4	27	5		447	39
引船	28	2	11		5		1	1		3	2	4	1		58	5
押船	6	1	4		2			1			1				15	1
作業船	4		1		3						1	1			10	1
遊漁船	29	2	9		3			1		1	1	3	1		50	4
はしけ(バージ)	15	1	6		1			1			1				25	2
プレジャーボート	99	12	24	1	10	3	3	1		1	4	14	10		182	16
交通船	6	2										1			9	1
台船	14	1	5		2							4			26	2
水先船												1			1	0
公用船	2		3		1										6	1
瀬渡船	5	1	1									1			8	1
その他	10	3	3		2						4	4			26	2
合計	596	70	179	3	43	9	15	14	1	98	28	67	19	1	1,143	100

第22表 平成19年 裁決における船種別・トン数別内訳

(単位:隻)

船種 トン数区分	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					56	38	94
5トン未満	2			175	104	51	332
5トン以上20トン未満	9		1	175	21	70	276
20トン以上100トン未満	5	1	5	33	1	13	58
100トン以上200トン未満	6	34	8	36		16	100
200トン以上500トン未満	3	76	15	28		20	142
500トン以上1,600トン未満	4	16	16			13	49
1,600トン以上3,000トン未満	1	11	2			10	24
3,000トン以上5,000トン未満	3	14	1			2	20
5,000トン以上10,000トン未満	7	8				1	16
10,000トン以上30,000トン未満	9	8	1				18
30,000トン以上		12	2				14
合計	49	180	51	447	182	234	1,143

第23表 平成19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(%)		
		3か月	2か月 15日	2か月	1か月 15日	1か月						小計	
航海	一級						8	2		10	1	30	
	二級					4	4	7		11	1		
	三級	1				10	11	41	7	1	60		6
	四級			2	2	15	19	75	9		103		10
	五級			2	2	17	21	87	7		115		11
	六級					3	3	3			6		1
機関	一級						4	1		5	0	9	
	二級										0		
	三級						12	3		15	2		
	四級						28	2		30	3		
	五級						27	6		33	3		
	六級						5	2		7	1		
小型船舶操縦士	一級	1 (1)		4 (4)	5 (5)	66 (66)	76 (76)	382 (370)	23 (23)	481 (469)	47 (46)	61	
	二級			2 (2)		18 (18)	20 (20)	115 (105)	2 (2)	137 (127)	13 (12)		
	特殊					2	2	4		6	1		
水先人					2	2	2		1	5	0		
計		2	0	10	9	137	158	800	64	2	1,024	100	
構成比(%)		16					78	6	0	100			

海難レポート 2008

平成 20 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](mailto:maia@mlit.go.jp)

写真提供 : 海上保安庁

## 海難審判庁のロゴマーク

---



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。