



# マイアニュースレター

海難審判庁  
創刊号  
平成13年7月発行  
国土交通省

～ 海難の再発防止に向けて ～

## 主な内容

- 「マイアニュースレター」の発刊にあたって
- 平成13年版「海難審判の現況」の刊行
- 裁決事例
  - ・ 三つの事故防止の壁が崩れ岸壁に衝突した事例
  - ・ 航路標識を誤認して乗り揚げた事例
- 統計速報コーナー
- トピックス

## マイアニュースレターの発刊にあたって

皆様方には平素から海難審判行政につきまして、深いご理解とご支援を賜わり厚くお礼申し上げます。

さて、海難審判庁は、本年1月6日の省庁再編で発足した国土交通省の外局として新たなスタートを切りましたが、当庁は、昭和24年6月発足以来、海難審判によって原因の究明を行うことで、再発防止に寄与してきており、引き続き国土交通省の重要な使命である「海上交通の安全確保」の一翼を担っていくことには変わりはありませんが、新しい世紀を迎え、国民の視点に立って、より質の高い海難審判行政を目指して行きたいものと考えております。

その一環として、このたび、裁決事例、海難原因の分析、海難の統計などの情報を分かりやすくとりまとめた「マイアニュースレター」を隔月で発行することとしました。

本誌が、海上交通の安全確保に資する有用な情報として海難の再発防止の諸施策に反映され、また、活用されることを願ってやまないとともに、今後更に本誌を育て上げていくために皆様方からご意見を頂けたら幸いに存じます。

高等海難審判庁長官 米田 裕

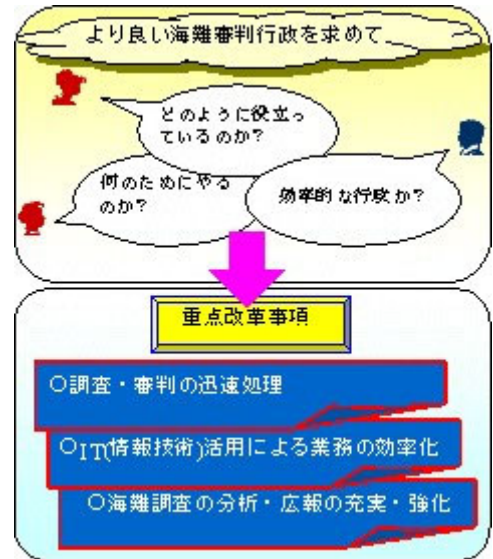
# 平成13年版「海難審判の現況」の刊行

## 21世紀を迎えた海難審判庁

海難審判制度は、海員懲戒法(1897年)をもって単独の法制度として確立され、1948年(昭和23年)に海難審判法に受け継がれ、現在に至っている。

21世紀初頭に目指す重点改革事項は、「調査・審判の迅速処理」、「IT(情報技術)活用による業務の効率化」、「海難調査の分析、広報の充実・強化」である。

国民のニーズに応えられる質の高い海難審判行政を推進する。



## 判決における海難原因

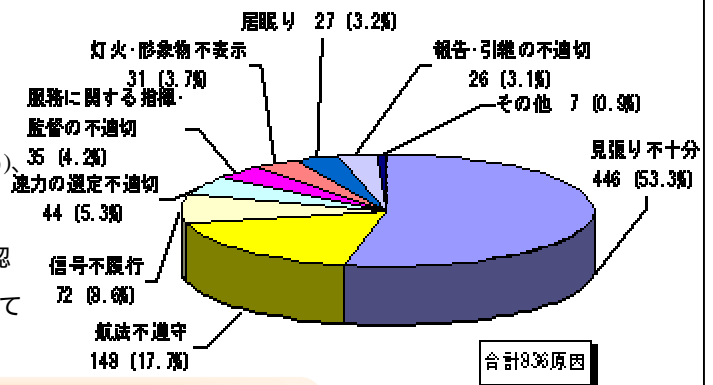
12年に地方海難審判庁は、794件の判決を行い、その中で摘示された海難原因数は1,428原因であった。

### 衝突事件の海難原因 **安全通航の基本は“見張り”**

衝突事件の海難原因は、見張り不十分が53.3%、航法不遵守が17.7%、信号不履行が8.6%などとなっている。

衝突直前まで相手船を認めていなかったものは、304隻(68.2%)、相手船に対する動静監視不十分が142隻(31.8%)となっている。

乗揚事件の海難原因は、居眠りが50原因(26.5%)、船位不確認が40原因(21.2%)、水路調査不十分が22原因(11.6%)などとなっている。



### **「居眠り注意...一人当直・自動操舵装置の使用・深夜から早朝にかけて・晴れと曇の時」**

漁船(481隻)の海難原因は、衝突事件で見張り不十分60.8%、そのうち衝突直前まで相手船を認めていなかったのが約8割、また、居眠りによる乗揚事件が多い。

貨物船(205隻)の海難原因は、衝突事件で見張り不十分35.7%、航法不遵守26.1%などとなり、衝突の相手船は、漁船が50.4%で、また、居眠りによる乗揚事件が多い。

プレジャーボート(140隻)の海難原因は、衝突事件で見張り不十分が65.9%となり、衝突の相手船は、漁船、遊漁船、プレジャーボートを合わせると84.3%となる。

## 絶えることのない海難の発生

12年に発生した海難は、6,442件、7,599隻で、昨年よりやや減少した。

事件種類は、乗揚事件1,378件(21.4%)、衝突事件725件(11.3%)、衝突(単)事件712件(11.1%)などの順である。

船舶の種類は、貨物船2,653隻(34.9%)、漁船1,378隻(18.1%)、油送船843隻(11.1%)、旅客船586隻(7.7%)などの順である。

12年の死傷者は、死亡・行方不明219人、負傷412人計631人で、前年より106人(20.2%)増加した。特にプレジャーボートの死傷者が増加した。

外国船が関連した海難は、154件(170)隻で、ほぼ横ばいの傾向である。

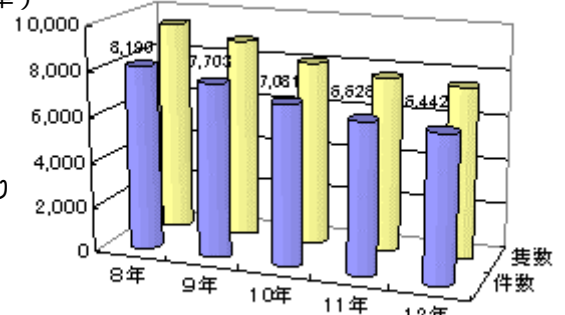
### プレジャーボートで**“安全”**に楽しく

プレジャーボートの海難は、294件330隻で、昨年と比べ75件(66隻)の増加となっている。衝突が110件(143隻)、次いで乗揚が53件(53隻)、死傷28件(30隻)となっている。

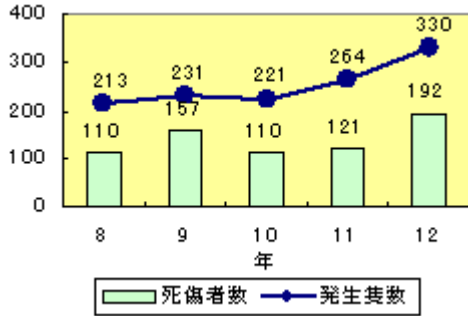
船種別では、モーターボートが233隻(70.6%)、水上オートバイ46隻(13.9%)、ヨット30隻(9.1%)となっている。

レジャー時期の7月から9月の間における土曜日、日曜日の12時から16時に多く発生している。

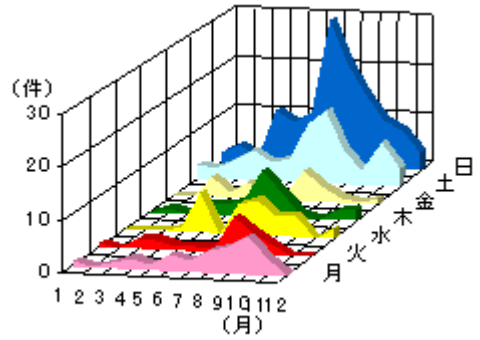
発生件数及び隻数の推移



### プレジャーボート海難発生隻数及び死傷者数の推移



### 月別、曜日別発生状況



### 海難の調査と審判開始の申立

12年の海難の立件数は、6,798件で、11年からの繰越4,446件を加えた調査対象事件数11,244件のうち、796件を審判開始の申立、5,880件を不要処分、138件が時効となり、4,430件を13年に繰り越した。

申立事件796件(1,202隻)の事件種類は、衝突335件(42.1%)、乗揚156件(19.6%)、機関損傷89件(11.2%)、衝突(単)66件(8.3%)などの順である。また、船舶の種類は、漁船495隻(41.2%)、貨物船265隻(22.0%)、プレジャーボート148隻(12.3%)、遊漁船51隻(4.2%)などの順となっている。

### 海難審判の状況

12年の地方海難審判庁における審判事務は、796件の申立を受理し、11年からの繰越540件を加えた審判事件1,336件のうち、794件について裁決し、542件を13年に繰り越した。

裁決事件794件(1,186隻)の事件種類は、衝突329件(41.4%)、乗揚154件(19.4%)、機関損傷95件(12.0%)、衝突(単)70件(8.8%)などの順である。また、船舶の種類は、漁船494隻(41.6%)、貨物船266隻(22.4%)、プレジャーボート141隻(11.9%)、油送船52隻(4.4%)などの順となっている。

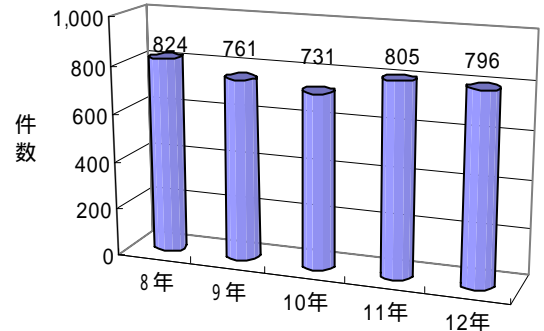
12年の審判開廷回数(裁決言渡のための開廷を除く)は、1件当たり1.12回で、ほとんど1回の開廷で審理を終えている。

12年の懲戒等は、受審人1,131人のなかで懲戒を受けた者1,031人で、そのうち業務停止104人、戒告927人であった。

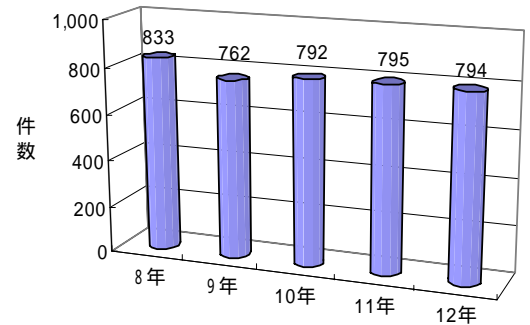
また、指定海難関係人142人のなかで勧告を受けたものは、1人であった。

懲戒を受けた者の免許種類は、小型船舶操縦士免許が55.9%、海技士免許(航海)36.5%、海技士免許(機関)7.4%などである。

### 審判開始の申立件数の推移



### 裁決件数の推移



### 平成12 裁決事件における事件種類



### 海難審判行政の推進と課題

再発防止のための広報として、審判の傍聴者への資料提供、海難防止施策機関等への裁決書の概要の配付、ホームページの内容充実、海難審判説明会の開催などを積極的に行っているが、さらに推進する必要がある。

同種海難の再発防止のため、裁決書などを分析して海難の態様とその原因の傾向、問題点などを浮き彫りにした報告書を作成しているが、より一層、多角的、深度化した分析内容に努める必要がある。

国際協力を推進するため、国際海事機関(IMO)、国際海難調査官会議(MAIF)、アジア地域海難調査機関会議(ARMAIM)に参加しているが、今後も積極的に対応する必要がある。

海難原因を迅速、的確、幅広く探究することが急務である。

IT(情報技術)の活用により、調査・審判業務の効率化と国民に対して情報提供の推進を図る。

## 裁決事例の紹介

### 『 航路標識を誤認してしまった!! 』（プレジャーボート M 丸乗揚事件から）

発生日時、場所 : 12 年 7 月 24 日 07 時 45 分 沖縄県池間島北方さんご礁  
気象、潮汐 : 晴、南の風、風力 2、上げ潮の初期

#### 海難の概要

M 丸は、船長ほか 4 人を乗せ巡航の目的で、24 日 07 時 08 分沖縄県平良港から同県久米港に向かった。

発航に先だって、船長は、今回の航海に当たって航行経験がなかったため、小型船用簡易港湾案内を見たが必要なページを見ることなく、GPS プロッタに地形の概略があることや陸上の物標を見て航行すれば大丈夫と思い、十分な水路調査を行わなかった。

船長は、発航時からフライングブリッジで操縦にあたり、20 ノットのスピードで手動操舵により目的地に向かったが、07 時 36 分右舷正横後 15 度ばかりのところ立標（池間島北方立標）を双眼鏡で視認したが、これを目標とする八重干瀬南立標と思ひ込み、その立標に向けて続航した。

これにより、M 丸は、池間島北方に拡張するさんご礁に向かって進行し、07 時 45 分、同さんご礁に乗り揚げた。

#### 海難原因

本乗揚は、航行予定海域の水路調査を十分に行わなかったため、航路標識を誤認してしまい、さんご礁に向け進行したことによって発生したものである。

#### 再発防止に向けて

##### ・船長の反省

「八重干瀬南立標を見つけようと双眼鏡で捜していたら立標が見えた。20 ノットで走りながら小型船用簡易港湾案内「南西諸島」の 102、103 ページを開いたが、同図には池間島北方立標の記載がなかったので、八重干瀬南立標と思った。104、105 ページには詳しく記載されていたので、発航前など時間の余裕があるときに十分水路調査を行っていればよかったと思う。」と事故後、反省をしている。

##### ・水路調査の重要性

本船には、備え付けの海図があり、小型船用簡易港湾案内にも詳しく記載されていたのであるから、初めての航海海域の航海計画を立てる際、慎重な事前調査が必要であった。





## 『重なったヒューマンエラー』（旅客船 R 丸岸壁衝突事件から）

発生日時、場所 : 11 年 10 月 30 日 20 時 42 分 広島港  
気象、潮汐 : 曇、北北東の風、風力 1、上げ潮の初期

### 海難の概要

R 丸は、旅客船兼自動車渡船で、2 人ないし 3 人でチームを編成して、1 日 7 便の定期航路に就航していた。運航管理者は、運航管理規定で入港前に機関の後進テストを行うことを定めていたが、その励行を徹底していなかった。また、前チーム船長は、右舷機関のクラッチが作動不良となったがすぐ復旧したことを次チームに引き継がなかった。

30 日 20 時 00 分 R 丸は、次チーム船長ほか 2 人が乗り組み、最終の第 7 便として旅客 11 人と車両 5 台を載せ、広島港に向かった。次チーム船長は、着棧予定時刻約 4 分前に両舷機の主機遠隔操縦ハンドルでクラッチを中立位置にしたが、右舷機のクラッチの操作系統に異常が発生し、前進位置のままとなっていた。その後、次チーム船長は、着棧予定地点前 50 メートルほどになったとき、微速力後進にかけたが、そのまま棧橋に接近し続け、20 時 42 分、同棧橋付け根の岸壁に 4 ノットばかりのスピードで衝突した。

### 海難原因

本件岸壁衝突は、着棧時のクラッチの作動確認が不十分で、右舷主機のクラッチが前進位置となったまま進行したことによって発生したものである。

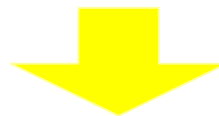
前チーム船長が次チーム船長に引き継いで注意を喚起しなかったこと、次チーム船長がクラッチの位置を確認しなかったこと、運航管理者が通達事項の励行を徹底していなかったことは、本件発生の原因となる。

### 事故要因の分析

この事故は、発生に至るまでに未然に防止できる三つの壁があったが、いずれもヒューマンエラーによりその壁が崩され、事故に至ってしまった。

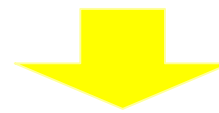
#### 第一の防壁（規則遵守の指導を徹底）

運航管理者が、運航管理規定で定められていた入港前に機関の後進テストを行うことが遵守されていないことを把握していなかった。



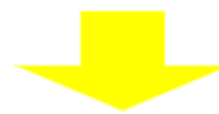
#### 第二の防壁（ヒヤリ・ハット発生の情報交換の欠如）

前チーム船長が、右舷機関クラッチが作動不良を起こしたこと、及び一時的な処理で復旧したことを、次船長に知らせないまま引き継いだ。

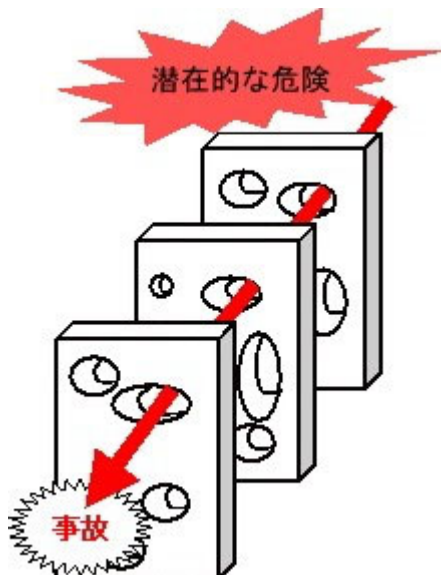


#### 第三の防壁（規則の遵守）

次チーム船長は、入港前の機関の後進テスト行わなかったこと、及び着岸のため両舷機関を後進にかけた際、クラッチの状態を確認しないまま操船を続けた。



事故発生！！



## 統計速報コーナー

### ▶ 船種別の海難の認知状況（平成13年1月～5月までの累計）

（単位：隻）

船種	旅客船	貨物船	油送船	漁船	引船	押船	作業船	はしけ	台船	交通船	水先船	遊漁船	瀬渡船	プレジャーボート	その他	船種不詳	合計
隻数	180	637	161	306	157	98	36	60	37	10	1	21	3	50	39	6	1,802

### ▶ 事件種類別の裁決状況（平成13年1月～5月までの累計）

（単位：件）

事件名	衝突	衝突(単)	乗揚	沈没	転覆	遭難	火災	爆発	機関損傷	施設損傷	死傷等	運航阻害	属具損傷	合計
裁決件数	133	23	73	2	15	13	6	0	44	8	16	1	0	334

## トピックス

### ■ 「遊漁船・瀬渡船海難の調査・分析」を行っています。

高等海難審判庁では、このたび、遊漁船業を営んでいる遊漁船及び瀬渡船の海難について、分析を行っています。これは、平成3年から同12年までの10年間の裁決がなされた事件371件を対象にして、最も多い衝突事件の海難原因を中心に見張り行為の有無などを分析しています。

なお、分析結果の公表は、8月上旬頃を予定しています。

### ■ 主要海難事件の審判開始の申立

門司地方海難審判事務所は、6月29日門司地方海難審判庁に対し、自動車運搬船新日洋丸乗揚事件の審判開始の申立を行いました。その概要は次のとおりです。

日洋丸（総トン数1,573トン）は、軽自動車など335台を載せ、船長ほか7人が乗り組み、福岡県大島西方沖を博多港へ向け航行中、入港時間調整のため、沖出しの針路で進行していたところ、栗ノ上礁の干出岩に向かう針路となり、平成13年2月5日06時04分これに乗り揚げ、その後進水し、沈没して、積荷及び船体が全損となった。

なお、新日洋丸船長及び同一等航海士が受審人に指定された。

「マイアニュースレター」の創刊号をお届けします。

“マ・イ・ア”とは、

「**Marine Accidents Inquiry Agency**」の頭文字をとりました。次号についても裁決事例や海難分析を掲載するなど、より一層の充実に努めて参りたいと考えております。



ご意見をお待ちしております。

〒100-8918 東京都千代田区霞ヶ関2-1-2

高等海難審判庁総務課 海難分析情報室

e-mail maia@mlit.go.jp

TEL 03-5253-8821

FAX 03-5253-1680

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