Kobe University Repository : Kernel

PDF issue: 2025-05-31

海難審判裁決録における海難規模・原因と懲戒に関する考察(商船・理工学)

竹原, 隆
村井, 康二
林, 祐司

(Citation)
神戸大学海事科学部紀要,2:109-114

(Issue Date)
2005-07-31

(Resource Type)
departmental bulletin paper

(Version)
Version of Record

(JaLCDOI)
https://doi.org/10.24546/00422401

(URL)
https://hdl.handle.net/20.500.14094/00422401

海難審判裁決録における海難規模・原因と懲戒に関する考察

A Few Comments on Relationship between Casualty Scale, Cause and Disciplinary Punishment in Marine Accident Inquiry Reports

竹原 隆*,　村井 康二,　林 祐司
Takashi TAKEHARA*, Koji MURAI, and Yuji HAYASHI

（平成17年4月8日 受付）

Abstract

Sea disasters and accidents have been decreasing in the world. However, they certainly happen and never disappear. We can investigate their cause and etc. by using maritime accident inquiry reports. The Marine Accidents Inquiry Agency investigates a cause and attempts to prevent the disasters/accidents again. In this paper, we investigate relationship between casualty scale, cause and disciplinary punishment by using marine accident inquiry reports and aim at the difference between a ship's officer (a captain, a deck officer and a quartermaster) and a pilot. As a result, we show the difference among them in the results of the exemption number for the disciplinary punishment, and the pilot has gotten 50 % more in comparison with the ship's officers.

(Received April 8, 2005)

1. はじめに

近年，海難の発生は漸減傾向を示すが，人命・船舶等の財産喪失，海洋環境汚染をともなう社会的影響の大きい海難は依然として後を絶たない。それらの海難に対して，海難審判庁は原因を明らかにし，海難発生の防止に寄与することを目的として設立されている[1],[2]。

海難審判庁は，海難審判法第1条に示されるように，その主な役割は海難再発防止のための事故原因調査である。さらに，海難審判庁は，海難が海技従事者や水先人の職務上の故意又は過失により発生する場合，懲戒を裁決する[3]。

本研究では，海難規模・原因と懲戒の関係を海技従事者および水先人別に調査し，海難審判裁決の整合性について検討，考察することを目的とする。具体的には，本論では特に海技従事者と水先人に対する海難規模・原因と懲戒について注目することから，1) 水先人および船長との関係および海難審判について説明し，2) 海難審判裁決録[4]のデータベース化，および 3) その解析結果について示す。また，懲戒免除についても考察する。

2. 水先人と船長の関係

2.1　水先人について

「水先」とは，水先区において，船舶に乗り込み当該船舶を導くことを言う。そして，「水先人」とは一定の水先区について，水先人の免許を受けた者をいうと水先法第1条で定義されている。水先法の目的は，水先することができる者の資格を定め，水先業務の適正かつ円滑な遂行を確保し，船舶交通の安全を図り，あわせて船舶の運航能率の増進に資することである。

水先人は，船舶の最高責任者である船長の補佐及び助言を業務とするが，実際には船長からの質問に応じ，操船上の注意事項を指摘するような助言者としながらも，水先人が船長に代わって操船することで船舶交通の安全を図っている。

2.2　水先人と船長について

水先人と船長の関係について，水先人法第17条第1項および同条第2項において，下記のよ

* 大学院自然科学研究科　海上輸送システム学専攻

うに定められている。

［第 17 条 1 項］

船長は，水先人が船舶におもむいたときは，正当な事由がある場合のほか，水先人に水先をさせなければならない。ここで，正当な事由とは，水先人が水先業務において怠慢，技能拙劣，非行の場合等を言う。

［第 17 条 2 項］

水先人に水先をさせる場合，船舶の安全な運航を期するための船長の責任を解除し，又はその権限を侵すものと解釈してはならない。

上記規定より，水先人が乗船している場合でも船舶の最高責任者は船長であり，海難発生の責任は船長にあることが示されている。また，海難審判法上の責任は生じるが，損害賠償その他の責任は生じない。

水先人の地位については，運航指揮者説と運航助言者説がある。そして，当然ではあるが行政上では，水先業務の実態よりも法に定められた水先人と船長の責任の関係を重視する運航助言者としての解釈が一般的である。

次に，水先約款では下記のように定められている。

- 船長または船舶所有者は水先人の業務上の過失により，当該船舶，船長，船員または第三者に生じた損害については，水先人の責任は問わない。この場合において水先人は当該船舶の水先料を請求しない。
- 第三者が直接水先人に対して提訴した訴訟，その他の請求の結果生じた水先人の第三者に対する債務のうち水先料の全額を超えた部分については船長又は船舶所有者が賠償する。しかし，水先人の故意または重大な過失に基づく責任については適用しない。

上記約款から，1) 水先人は行為主体として責任があるが，軽過失は免責される，2) 民事では運航指揮者として取り扱われると解釈できる。

3. 海難審判

3.1 海難審判の目的

海難審判の目的について，海難審判法第 1 条には，「海難審判庁の審判により，海難の原因を明らかにし，もってその発生に防止に寄与すること」と定められている。つまり，海難審判は新たなる海難を防止するための「原因調査」が主目的であり，「懲戒」はその主目的ではないことがわかる。

3.2 海難審判の対象となる海難

海難審判の対象となる海難について，海難審判法第 2 条には下記のように定められている。

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

上記規定より，海難審判は海難により何らかの損害が発生したときに行われる。つまり，海難審判の原因調査は，今後同様な損害が再発生するのを防止するために実施されることがわかる。

3.3 海難原因の探求

海難原因の探求について，海難審判法第 3 条には，下記の事項を踏まえてその探求が実施されることが示されている。

- 人の故意または過失によって発生したものであるかどうか。
- 船舶の乗組員の員数，資格，技能，労働条件又は船舶のぎ装若しくは性能に係る事由によって発生したものであるかどうか。
- 船体若しくは機関の構造，材質若しくは工作又は船舶のぎ装若しくは性能に係る事由によって発生したものであるかどうか。
- 水路図誌，航路標識，船舶通信，気象通報又は航行補助施設に係る事由によって発生したものであるかどうか。

・ 港湾又は水路の状況に係る事由に因って発生したものであるかどうか。

上記規定より，海難原因の探求は海難審判の主目的であり，その原因調査は多様な面から行われることがわかる。

3.4 海難審判における懲戒

海難審判において，懲戒が裁決されるのは海難が海技従事者又は水先人の故意又は過失によって発生した場合である。

懲戒の種類には，「免許の取消」，「業務の停止（1 箇月から 3 年）」および「戒告」の 3 種類がある。

4. 海難審判裁決録のデータベース化

4.1 概要

本論では，海難を調査するにあたり海難審判裁決録を用いる。そして，本調査を基に海技従事者，水先人と各種海難に対する裁決（懲戒）についてのデータベースを作成し，海難の規模・原因と懲戒の関係を検討するための基本データとする[5],[6]。

使用した海難審判裁決録は，昭和 56 年 1 月から平成 12 年 12 月分であり，このうち海技従事者の海難数 8,232 件，水先人の海難数 176 件である。ただし，受審人の存在しない審判，小型船舶免許受有者及び指定海難関係人のみの審判および機関損傷事件または爆発事件は除く。また，3 隻以上の船舶が関係する海難については，海難原因に対してその主因がある船舶，受審人がいる船舶，損害を受けた船舶を考慮し，代表 2 隻のみをデータベース化の対象とする。

4.2 データ項目

データベースの作成は，海難状況（海難発生年月日，視界状態等）および海難審判裁決（主因の有無，過失の種類，損害の種類，審判）の要素を下記の項目により分類した。また，便宜上，データベースから海難審判裁決録の掲載場所もわかるように掲載年およびページを入力する。データベースの一例を表 1 に示す。

1) 海難発生日時：年，月，日，時，分。
2) 海難の種類：海難の種類及び関係船舶隻数。
3) 当該船舶関連：船籍，総トン数，船種，受審人の職名及び資格，主因の有無，過失の種類，損害の種類。
4) 視界：当時の視界状態。
5) 裁決：審判による裁決。
6) 備考：その他。
7) 掲載：海難審判裁決録の掲載年および掲載ページ。

表 1 データベースの一例

年	月	日	時	分	海難の種類	外国	総トン数	船種	・	・
1984	11	29	1	50	te3		242	g	・	・
1984	11	17	16	8	te3	y	2820	k	・	・
1985	4	12	7	50	te3		85	i	・	・
1985	3	19	15	50	sh1		298	g	・	・
1984	8	14	16	45	sh1		124	g	・	・
・	・	・	・	・	・	・	・	・		
・	・	・	・	・	・	・	・	・		

te：転覆事件　sh：傷害事件（負傷，死傷，死亡）

*数字：隻数

g：漁船　k：貨物船　i：引船列

5. 解析方法

本論では，海難審判における海難の規模・原因と懲戒の関係を定量的に解析，評価するために，懲戒の程度を表す指数として「懲戒値」を定義する。

5.1 懲戒値

懲戒値の定義について，スケールと懲戒の種類の関係を表 2 に示す。

表 2 懲戒値

懲戒値	懲戒の内容
0	懲戒免除及び懲戒なし
1	戒告
2	業務停止 1 箇月
3	業務停止 1 箇月 15 日
4	業務停止 2 箇月以上
5	免許取消

懲戒値2から4の業務停止期間の分類については，業務停止1箇月が業務停止の最短期間であり，その大部分（97%）を占めていること。そして，業務停止1箇月15日が2%，業務停止2箇月以上が1%の割合を占めていることから，それぞれ懲戒裁決を精査するために，その値を期間別に3種類（懲戒値2，3，4）とする。

5.2 解析事項

4.2節の項目により作成したデータベースを用いて，海難規模・原因と懲戒の関係について検討，考察するために下記の関係を求める。また，懲戒免除の割合についても検討する。ただし，集計は主因がある船舶のみを対象とする。また，海技従事者の海難については，海難規模・原因の項目が重複しないもののみを対象とする。

［海技従事者について］
- 海難種類とその割合
- 海難規模と懲戒値の関係
- 海難原因と懲戒値の関係

［水先人について］
- 海難規模と懲戒値の関係

ここで，懲戒免除とは「海難の性質若しくは状況又はその者の閲歴その他の情状に徴し，懲戒の必要がないと認めるときは，特にこれを免除することができる」（海難審判法第8条）と定められている。

6. 結果と考察

5.2節の解析事項について，得られた結果を順に示す。ただし，懲戒値は各懲戒値（0～5）とその懲戒内容の発生数を乗じた数を全調査対象件数で除した平均値である。

6.1 海技従事者の海難の種類とその割合

海技従事者の海難の種類とその割合について図1に示す。

図1から，海難の種類は大きく8項目であり，衝突（56%）と乗り揚げ（27%）で約8割以上を占めることがわかり，見張りの重要性を示唆している。

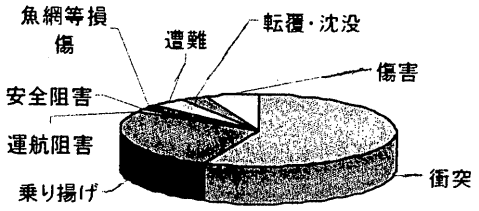
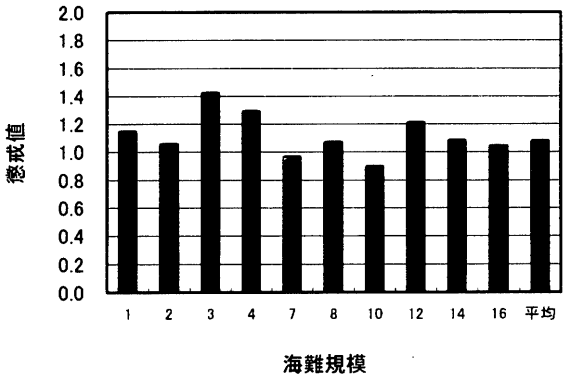


図1　海技従事者の海難の種類とその割合

6.2 海技従事者の海難規模と懲戒値の関係

海技従事者の海難規模と懲戒値の関係について，受審人上位10件分を図2に示す。

図2から，厳しい懲戒裁決は船体廃棄（懲戒値1.42）や沈没（懲戒値1.29），及び転覆（懲戒値1.21）等，船体に直接損害を与えた場合に下される傾向があると考えられる。



1：船体損傷（軽）　2：船体損傷（重）　3：船体廃棄
4：船体沈没　7：機関損傷　8：負傷　10：死亡　12：転覆
14：自力航行不可　16：積荷の損失

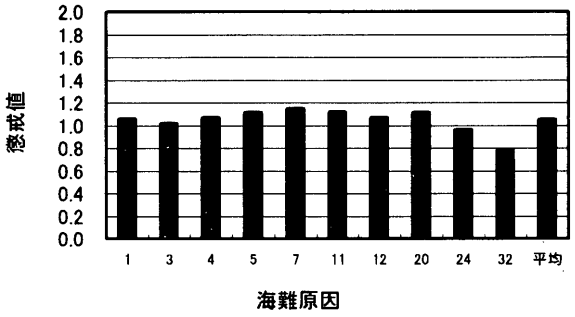
図2　海技従事者の海難規模と懲戒値
（受審人数上位10件）

6.3 海技従事者の海難原因と懲戒値の関係

海技従事者の海難原因と懲戒値の関係について，受審人上位10件分を図3に示す。

図3から，海難原因と懲戒値の関係については，図2の海難規模と比べて懲戒値の差は海難原因32：甲板（船内，荷役）作業を除き，全体的に小さいものとなっている。つまり，海難審判では，懲戒の程度に影響を与えるのは海難原

因よりも社会的なダメージである海難規模であると考えることができる。



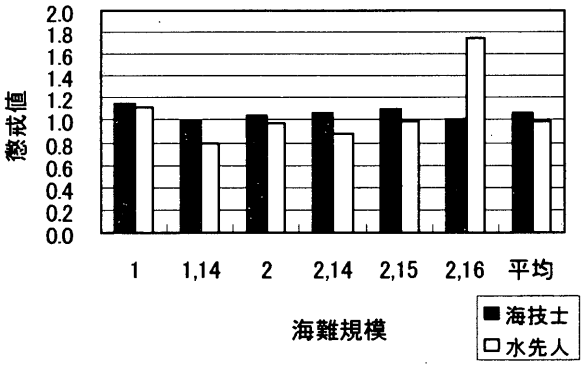
1：水路調査不十分　3：操船不適切　4：船位確認不十分
5：見張り不十分　7：気象海象に対す配慮不十分
11：航法不遵守　12：針路　20：居眠り防止措置不十分
24：弁管装置(含ポンプ)　32：甲板(船内，荷役)作業

図3　海技従事者の海難原因と懲戒値
(受審人数上位10件)

6.4　水先人の海難規模と懲戒値の関係

水先人の海難規模と懲戒の関係について，図4に示す。図4中には海技従事者と比較するために図2の結果を重ね書きしている。また，海難規模（横軸）に2項目（例：左から2項目目1, 14）が示されているものは，両項目の合計値である。

図4から，海技従事者と水先人の間には，特に顕著な差は見られないことがわかる。



1：船体損傷（軽）　2：船体損傷（重）14：自力航行不可
15：備品損失　16：積荷の損失

図4　水先人の海難規模と懲戒値

6.5　懲戒免除

図5に海難規模の全懲戒値の平均を，懲戒免除の有無別に示す。

図5から，懲戒免除を含む場合と含まない場合とでは，海技従事者，水先人の平均懲戒値の大小関係が逆転することがわかる。

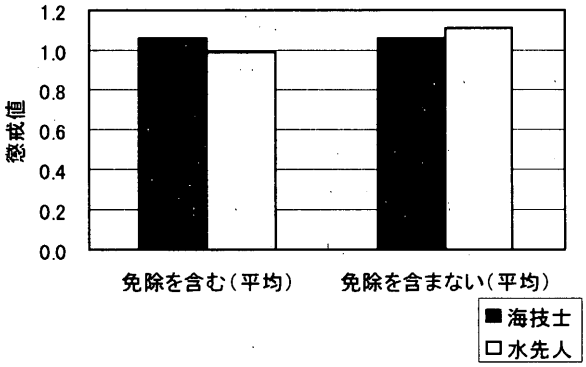


図5　懲戒免除の有無に対する懲戒値の全平均

また，本論で調査を行った20年間の海難審判裁決における海技従事者および水先人に対する懲戒免除の割合は，順に0.19%，10.7%であり，水先人が懲戒免除を受ける割合は，海技従事者のそれと比べて50倍以上の割合であることがわかる。

7. まとめ

本論では，20年分の海難審判裁決録をデータベース化し，その内容を解析することで海難審判裁決の整合性について検討，考察した。得られた結果を以下にまとめる。

1) 懲戒免除を含まない場合，海難規模と懲戒値にはほとんど差異は見られない。
2) 海難審判裁決における懲戒免除の適用数は，海技従事者に比べて水先人に対して多く，1対1の比率ではない。

今後の課題として，本論では水先人のデータが海技従事者と比べて少なく，さらに調査年数を増やし，信頼性の高い結果を得る必要があると考える。

参考文献

[1] 海難審判庁：海難審判の現況；平成 12 年版（2000）

[2] 海難審判庁：海難審判の現況；平成 13 年版（2001）

[3] 岡田吉弘：海事六法 2001；海文堂（2001）

[4] 財団法人海難審判協会：海難審判庁裁決録；昭和 56 年 1･2･3 月分～平成 12 年 10･11･12 月分（2000）

[5] 木村和弘：海難審判庁裁決録に見る水先制度の問題点；神戸商船大学特別研究論文（1998）

[6] 林純治：水先人海難に見る水先制度の課題；神戸商大学特別研究論文（2000）