

平成13年版

海難審判の現況

～さらなる海難の再発防止に向けて～



平成13年7月

海難審判庁

MARINEACCIDENTS INQUIRY AGENCY

ま え が き

21世紀を迎えた本年1月6日北海道開発庁、国土庁、運輸省及び建設省を母体として「国土交通省」が発足し、海難審判庁は、国土交通省の外局として設置された。国土交通省では、発足後まもなく「国土交通省の使命、目標、仕事の進め方」を公表したが、海難審判庁は、その使命の基本の一つである「海上の安全確保」の一翼を担っているところである。

ところで、海難の発生は、ここ数年漸減傾向を示しているが、人命や船舶等の財産の喪失、海洋環境の汚染を伴うなどの社会的に影響の大きい海難は依然として跡を絶たない状況にある。

平成11年から12年にかけて底びき網漁船の海難が相次いで発生しており、当庁は、これらについて早期の海難の調査及び審判を行い、本年春裁決を言い渡してその海難原因を明らかにしたところである。さらに底びき網漁船に関する過去の類似海難のほか、最近3年間（平成9年から平成11年）の漁船海難を分析して再発防止のための提言を公表するなど、海上交通の安全のための施策に反映させることに努めている。

また、海難の態様は、船舶の技術革新、運航形態の変化、国民の海洋レジャーへの志向等を背景に、近年ますます多様化・複雑化しており、当庁は、今後、より一層海難原因の早期究明に努力し、調査・分析機能を強化するとともに、その再発防止に有効な体制を構築していく必要がある。

このような海難審判業務の現状を紹介するため、はじめに特集として、海難審判制度及び重大海難事件等の歴史を振り返るとともに、21世紀の海難審判行政の目指す方向を示し、続いて平成12年における審判により究明された海難原因、海難の発生状況、調査及び審判の状況などについて統計的な分析を加え、ここに「平成13年版海難審判の現況」をとりまとめた。

本書が、海難の再発防止に寄与するとともに、一人でも多くの国民に読まれ、海難審判行政に対する理解を深めていただく一助となることを切に希望する。

平成13年版 海難審判の現況

目 次

用語・略語の説明	1
平成13年版 海難審判の現況のポイント	5
特 集 21世紀を迎えた海難審判庁	8
第1節 20世紀における当庁の果たした役割	8
第2節 21世紀を迎えた海難審判行政の基本的な方向	14
1 当面の重点改革事項	15
2 重点改革事項の実現に向けて	18
第1章 裁決における海難原因	19
第1節 海難原因	19
第2節 地方海難審判庁（第一審）の裁決における海難原因	19
1 事件種類別の海難原因	20
2 船種別の海難原因	27
3 海難原因と指摘された法人等	38
第3節 高等海難審判庁（第二審）の裁決における海難原因	40
1 衝突事件の海難原因	40
第2章 絶えることのない海難の発生	43
第1節 海難の認知	43
第2節 海難の発生の動向	45
第3節 発生海難の分析	45
1 水域別からみた発生の状況	45
2 事件種類別からみた発生の状況	48
3 船種別からみた発生の状況	49
4 海難による死傷者等の状況	50
5 外国船が関連した海難の発生の状況	51
6 プレジャーボート海難の発生の状況	53
第3章 海難の調査と審判開始の申立	56
第1節 理事官のしごと	56
1 幅広い調査	56
2 審判開始の申立	57
第2節 主要海難事件の調査状況	58
1 主要海難事件の現状	58
2 迅速調査への取り組み	62
第3節 調査業務の処理状況	63

1	調査状況の推移	63
第4節	審判開始の申立状況	64
1	申立事件の状況	64
2	海難発生から審判開始申立までの期間の状況	66
第4章	海難審判の状況	68
第1節	地方海難審判庁（第一審）における審判	68
1	主要海難事件の審判状況	68
コラム	重大海難事件の原因を解明	72
2	地方海難審判庁の審判	74
コラム	勧告裁決	81
第2節	高等海難審判庁（第二審）における審判	82
1	審判業務の状況	82
2	裁決事件の状況	84
第3節	より良い海難審判を求めて	85
1	参審員制度	85
2	海事補佐人制度	88
第5章	裁決に対する訴えの提起状況	90
第1節	裁決に対する訴えの提起	90
第2節	訴えの提起があった事件の状況	90
第6章	海難審判行政の推進と課題	92
第1節	海難防止施策への反映	92
1	再発防止のための広報活動	92
2	海難実態の研究分析	93
コラム	最近の研究分析	94
3	海難審判協会の事業	95
第2節	国際協力の推進	97
1	国際海事機関（IMO）への対応	97
2	国際海難調査官会議（MAIIF）	98
3	アジア地域海難調査機関会議（ARMAIM）	99
第3節	今後の課題	100
第7章	海難審判の概要	102
第1節	海難審判の目的とその手続	102
1	海難審判の目的	102
2	海難審判の手続	102
第2節	海難審判庁の現状	105
1	組織と管轄区域	105
2	予算と定員	107

資料編

図 表 目 次

第 1 章 裁決における海難原因

第 2 節 地方海難審判庁（第一審）の裁決における海難原因

1 - 2 - 1 表	事件種類別海難原因分類	20
1 - 2 - 2 図	衝突事件の海難原因	21
1 - 2 - 3 表	遵守されなかった航法の原因数	23
1 - 2 - 4 図	海上衝突予防法の適用航法等別分類	23
1 - 2 - 5 図	発生時刻別と天候別の状況（乗揚、居眠り）	25
1 - 2 - 6 図	発生時刻別と天候別の状況（乗揚、船位不確認）	26
1 - 2 - 7 表	主機の整備・点検・取扱不良による損傷状況	26
1 - 2 - 8 表	船種別海難原因分類	27
1 - 2 - 9 図	衝突事件の船種別相手船（漁船）	28
1 - 2 - 10 図	衝突事件の海難原因（漁船）	29
1 - 2 - 11 図	機関損傷事件の海難原因（漁船）	31
1 - 2 - 12 図	乗揚事件の海難原因（漁船）	31
1 - 2 - 13 図	衝突事件の船種別相手船（貨物船）	32
1 - 2 - 14 図	衝突事件の海難原因（貨物船）	33
1 - 2 - 15 図	乗揚事件の海難原因（貨物船）	35
1 - 2 - 16 図	機関損傷事件の海難原因（貨物船）	35
1 - 2 - 17 図	衝突事件の船種別相手船（プレジャーボート）	36
1 - 2 - 18 図	衝突事件の海難原因（プレジャーボート）	37

第 3 節 高等海難審判庁（第二審）の裁決における海難原因

1 - 3 - 1 表	事件種類別海難原因分類	40
1 - 3 - 2 図	衝突事件の海難原因	41
1 - 3 - 3 表	船種別の海難原因	41

第 2 章 絶えることのない海難の発生

第 1 節 海難の認知

2 - 1 - 1 図	海難認知の経路図	44
-------------	----------	----

第 2 節 海難の発生の動向

2 - 2 - 1 図	発生件数及び隻数の推移	45
-------------	-------------	----

第 3 節 発生海難の分析

2 - 3 - 1 図	水域別の発生件数	46
2 - 3 - 2 図	特定港等、主要水道及び主要海域における主な発生状況	47
2 - 3 - 3 図	事件種類別の発生件数の推移	49
2 - 3 - 4 図	船種別の発生隻数の推移	50
2 - 3 - 5 図	死傷者等の推移	51
2 - 3 - 6 図	外国船関連海難の発生件数及び隻数の推移	51
2 - 3 - 7 図	外国船の主な国及び地域別隻数	52
2 - 3 - 8 図	プレジャーボート海難の発生隻数の推移	53

2 - 3 - 9表	プレジャーボート海難の事件種類別発生隻数	54
2 - 3 - 10表	プレジャーボート海難における死傷者等の状況	54
2 - 3 - 11図	月別、曜日別発生状況	55
2 - 3 - 12図	時刻別、曜日別発生状況	55

第3章 海難の調査と審判開始の申立

第2節 主要海難の調査状況

3 - 2 - 1図	平成12年主要海難事件の発生件数	58
3 - 2 - 2表	事件種類別の発生件数の推移（主要海難事件）	59
3 - 2 - 3表	船種別の状況	59
3 - 2 - 4表	トン数別の状況	60
3 - 2 - 5図	主要海難事件の発生場所の状況	61
3 - 2 - 6表	平成12年に申立した主要海難事件の事件種類別件数	62
3 - 2 - 7表	過去3年間の主要海難事件の発生から申立までの平均期間	62

第3節 調査業務の処理状況

3 - 3 - 1表	理事官事務取扱状況	63
3 - 3 - 2表	理事官事務取扱状況の推移	64

第4節 審判開始の申立状況

3 - 4 - 1表	地方理事所別・事件種類別の申立件数	65
3 - 4 - 2表	受審人、指定海難関係人の事件種類別の状況	65
3 - 4 - 3表	受審人、指定海難関係人の職名別の状況	66
3 - 4 - 4表	受審人の受有海技免状別の状況	66
3 - 4 - 5図	海難発生から審判開始申立までの期間の状況	67
3 - 4 - 6表	最近5年間の海難発生から審判開始申立までの期間の推移	67

第4章 海難審判の状況

第1節 地方海難審判庁（第一審）における審判

4 - 1 - 1表	事件種類別件数	69
4 - 1 - 2表	審判開廷回数	73
4 - 1 - 3表	参審員参加件数	73
4 - 1 - 4表	証人出廷件数及び人数	73
4 - 1 - 5表	審判期間の状況	74
4 - 1 - 6表	地方海難審判庁別の審判事務取扱状況	74
4 - 1 - 7表	審判事務取扱状況の推移	75
4 - 1 - 8図	審判開廷回数の状況	75
4 - 1 - 9図	審判期間の状況	76
4 - 1 - 10図	受審人に対する懲戒の状況	76
4 - 1 - 11図	懲戒裁決を受けた者の免許種類別状況	77
4 - 1 - 12表	地方海難審判庁・事件種類別件数	78
4 - 1 - 13表	船種・事件種類別隻数	78
4 - 1 - 14図	裁決事件船種別の推移	79
4 - 1 - 15表	船種別・トン数別内訳	79

4 - 1 - 16表	受審人の年齢の推移	80
第2節 高等海難審判庁（第二審）における審判		
4 - 2 - 1表	審判事務取扱状況	82
4 - 2 - 2図	第二審請求者の状況	83
4 - 2 - 3表	管轄移転請求事件の事件種類別の推移	83
第3節 より良い海難審判を求めて		
4 - 3 - 1表	参審員参加事件の事件種類別状況	86
4 - 3 - 2図	過去10年間の参審員参加事件数の推移	86
4 - 3 - 3表	審判開廷回数（参審員参加）	87
4 - 3 - 4表	参審員知識・経験別任用状況	87
4 - 3 - 5表	海事補佐人登録者（資格別）数	88
4 - 3 - 6表	事件種類別補佐人選任状況	89

第5章 裁決に対する訴えの提起状況

第2節 訴えの提起があった事件の状況		
5 - 2 - 1表	訴訟事務取扱状況	91

第7章 海難審判の概要

第1節 海難審判の目的とその手続		
7 - 1 - 1図	海難審判の手続図	104
第2節 海難審判庁の現状		
7 - 2 - 1図	海難審判庁組織一覧図	105
7 - 2 - 2図	地方海難審判庁管轄一覧図	106

用語・略語の説明

海 難

海難審判法では、次のように定義している。

〔海難の発生〕

第2条 左の各号の一に該当する場合には、この法律による海難が発生したものとする。

- 1 船舶に損傷を生じたとき、又は船舶の運用に関連して船舶以外の施設に損傷を生じたとき。
- 2 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。
- 3 船舶の安全又は運航が阻害されたとき。

すなわち、1号は「物の損傷」、2号は「人の死傷」、3号は「それ以外の海難」を規定している。

船 舶

海難審判法の対象となる船舶は、水上輸送の用に供する船舶のすべてである。自力航行できる船舶はもちろん、推進機関を有しないものも含まれ、船舶の種類、大小を問わない。しかし、海洋性レジャーに使用されるサーフボード、セールボード、水上スキー等は船舶とみなさないこととしている。

水 域

海難審判法が適用される水域は、世界の全水域である。

すなわち、日本国内の河川・湖沼や我が国の領海内で海難が発生すれば、日本船舶のみならず外国籍船舶（公用船等の治外法権を有するものは除く。）にも適用され、公海、外国の領海、外国の河川では、日本船舶のみ適用される。

海難の種類（事件種類）

海難の態様は、多種多様であるが、海難の種類としては、次のように分類している。

衝突...船舶が、航行中又は停泊中の他の船舶と衝突又は接触し、いずれかの船舶に損傷を生じた場合をいう。

衝突(単)...船舶が、岸壁、棧橋、灯浮標等の施設に衝突又は接触し、船舶又は船舶と施設の双方に損傷を生じた場合をいう。

乗揚...船舶が、水面下の浅瀬、岩礁、沈船等に乗リ揚げ又は底触し、喫水線下の船体に損傷を生じた場合をいう。

沈没...船舶が海水等の浸入によって浮力を失い、船体が水面下に没した場合をいう。

転覆...荷崩れ、浸水、転舵等のため、船舶が復原力を失い、転覆又は横転して浮遊状態のままとなった場合をいう。

遭難...海難の原因、態様が複合していて他の海難の種類の一に分類できない場合、又は他

の海難の種類の内いずれにも該当しない場合をいう。

行方不明...船舶が行方不明になった場合をいう。

火 災...船舶で火災が発生し、船舶に損傷を生じた場合をいう。

ただし、他に分類する海難の種類に起因する場合は除く。

爆 発...積荷等が引火、化学反応等によって爆発し、船舶に損傷を生じた場合をいう。

機関損傷...主機、補機が故障した場合、又は燃料、空気、電気等の各系統が損傷した場合をいう。

属具損傷...船体には損傷がなく、船舶の属具に損傷を生じた場合をいう。

施設損傷...船舶が船舶以外の施設と衝突又は接触し、船舶には損傷はないものの、当該施設に損傷を生じた場合をいう。

死 傷 等...船舶の構造、設備又は運用に関連し、乗組員、旅客等に死傷又は行方不明を生じた場合をいう。ただし、他に分類する海難の種類に起因する場合は除く。

安全阻害...船舶には損傷がなかったが、貨物の積み付け不良のため、船体が傾斜して転覆等の危険な状態が生じた場合のように、切迫した危険が具体的に発生した場合をいう。

運航阻害...船舶には損傷がなかったが、燃料・清水の積み込み不足のために運航不能におちいった場合のように、船舶の通常の運航を妨げ、時間的経過に従って危険性が増大することが予想される場合をいう。

船舶の種類 (船種)

旅 客 船...定期旅客船、カーフェリー、連絡船等、主として旅客の運送に従事する船舶で、旅客定員が12人を超えるものをいう。

貨 物 船...コンテナ船、自動車運搬船、砂利運搬船等、主として貨物の運送に従事する船舶をいう(油送船を除く)。

油 送 船...原油タンカー、ナフサタンカー、L P G 船等、油類(原油、石油精製品及びL P G 等)の運送に従事する船をいう。

漁 船...漁ろう船、さけ・ます母船、漁獲物運搬船等、漁船法第2条第1項第1号から第3号までに定める船舶をいう。

その他の船種としては、引船、押船、作業船、はしけ、遊漁船、プレジャーボートなどがある。なお、プレジャーボートとは、モーターボート、水上オートバイ、ヨット等、海洋性レジャーに使用される船舟類の総称として使用している。

トン数

総トン数をいう。

重大海難事件

海難事件のうち、原因が複雑な事件、規模が大きい事件又は社会的な影響が大きい事件であって、迅速かつ重点的な処理を要するため、海難審判理事所長又は地方海難審判理事所長が指

定したものをいう。

主要海難事件

海難事件のうち、人損、物損の程度、社会的な影響などが重大海難事件に達しないが、一般の海難事件より規模が大きく、迅速な処理を必要とするものをいう。（本統計では、重大海難事件も含めるものとする。）

略 語

法.....海難審判法

審判官.....海難審判庁審判官（地方海難審判庁及び高等海難審判庁に置かれる。）

理事官.....海難審判庁理事官（地方海難審判理事所及び海難審判理事所に置かれる。）
及び海難審判庁副理事官（地方海難審判理事所に置かれる。）

地方審判庁.....地方海難審判庁（同支部を含む。）

地方理事所.....地方海難審判理事所（同支所を含む。）

申立事件.....審判開始の申立が行われた事件

審判事件.....審判に係属している事件

審判期間.....審判開始の申立から裁決言渡までの期間

裁決事件.....裁決が行われた事件

第二審請求事件.....第二審が請求された事件

平成13年版 海難審判の現況のポイント

特集 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、昭和23年(1948年)に海難審判法に受け継がれ、現在に至っている。

我が国海難史上最も大きな事件は、青函連絡船洞爺丸遭難事件(昭和29年 函館港死亡者1,155人)である。

21世紀初頭を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。

第1章 裁決における海難原因

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。

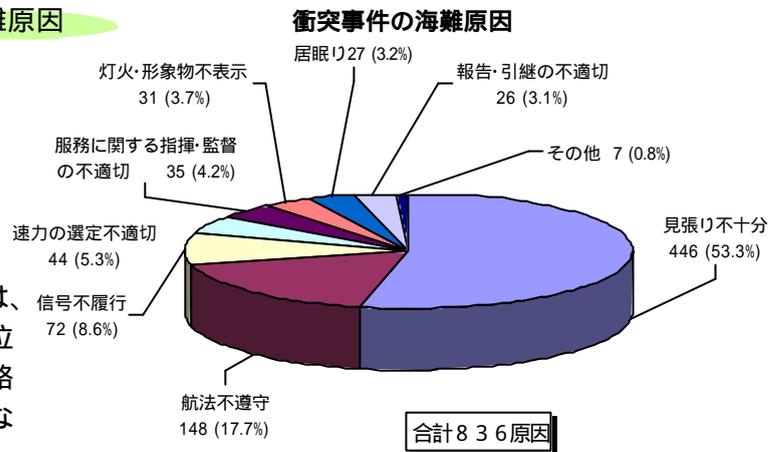
乗揚事件の海難原因は、居眠りが26.5%、船位不確認が21.2%、水路調査不十分が11.6%などとなっている。

漁船の海難原因は、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%などとなっており、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。

プレジャーボートの海難原因は、衝突事件で見張り不十分が65.9%となっており、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。

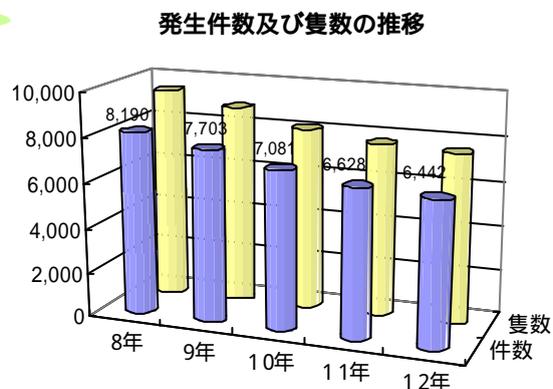


第2章 絶えることのない海難の発生

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(21.4%)、衝突事件(11.3%)、衝突(単)事件(11.1%)などの順である。

船舶の種類は、貨物船(34.9%)、漁船(18.1%)、油送船(11.1%)、旅客船(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。

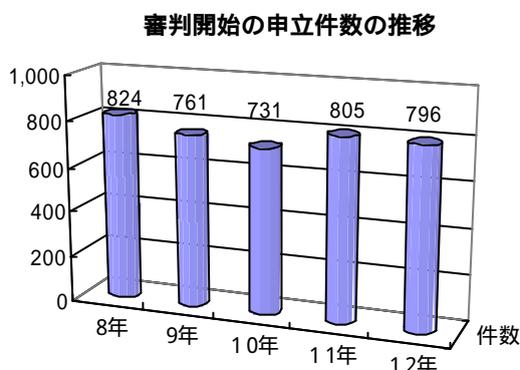
外国船が関連した海難は、154件(170隻)で、ほぼ横ばい。プレジャーボートの海難は、昨年に比べ50件(66隻)の増加となっており、レジャー時期の7月から9月の間における土曜日、日曜日の12時から16時に多く発生している。

第3章 海難の調査と審判開始の申立

12年の主要海難事件の発生は35件で、その中に漁船第五龍寶丸転覆事件(北海道浦河港沖合14人行方不明)が含まれている。また、主要海難事件の審判開始の申立は38件で、発生から申立までの平均期間は、7.7か月で、全体(11.7か月)と比べると4.0か月短くなっている。

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。

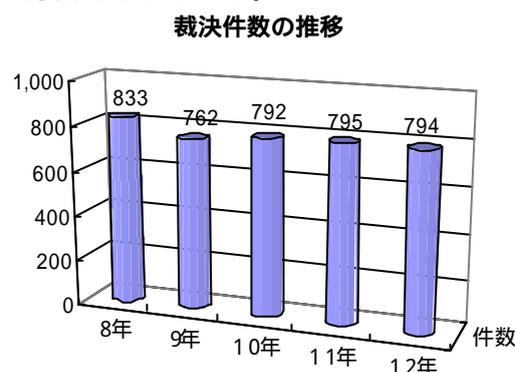
申立事件796件(1,202隻)の事件種類は、衝突335件(42.1%)、乗揚156件(19.6%)、機関損傷89件(11.2%)、衝突(単)66件(8.3%)などの順である。また、船舶の種類は、漁船495隻(41.2%)、貨物船265隻(22.0%)、プレジャーボート148隻(12.3%)遊漁船51隻(4.2%)などの順となっている。



第4章 海難審判の状況

12年の主要海難事件の裁決事件は34件で、衝突18件(52.9%)衝突(単)、転覆、火災それぞれ3件(各8.8%)である。また、申立から裁決言渡までの平均期間は、9.6か月で、全体(8.3か月)と比べると1.3か月長くなっている。

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のは、1人(法人)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。

12 年の高等海難審判庁の審判業務は、第二審請求事件 30 件を受理し、11 年からの繰越 59 件を加えた審判事件 89 件のうち、22 件について裁決し、28 件を第二審請求却下の決定をし、39 件を 13 年に繰り越した。また、46 件の管轄移転の請求を受理し、40 件の管轄移転決定と 6 件の同請求却下の決定を行った。

12 年の参審員参加事件は 13 件である。12 年末現在 70 人の参審員を任命している。

12 年の補佐人付事件は、106 件(13.4 %)で延べ 214 人の補佐人が選任された。

なお、12 年末現在 1,078 人の海事補佐人が登録をしている。

第 5 章 裁決に対する訴えの提起状況

12 年末現在、東京高等裁判所に係属事件は、1 件である。

第 6 章 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(MAIIF)、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。

特集 21世紀を迎えた海難審判庁

第1節 20世紀における当庁の果たした役割

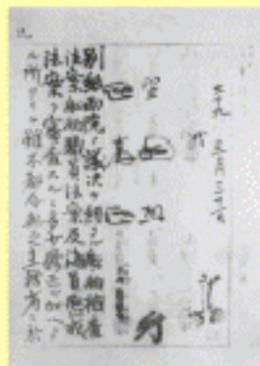
1896~1950

海難審判庁組織等の動き

1896. 4. 7
海員懲戒法公布
1897. 7. 1
同法施行
(組織) 逓信省
高等海員審判所(管船局兼任)
地方海員審判所[東京、大阪、長崎、
函館]各地方船舶司検所兼任)



海員懲戒法施行時の
高等海員審判所



海員懲戒法制定御書
(内閣総理大臣官房秘書課所蔵)

◎主な動き

我が国における海難審判制度は、1897年(明治30年)7月1日に施行された海員懲戒法をもって単独の法制度として確立され、1948年(昭和23年)2月29日施行の海難審判法に受け継がれ、今日まで100有余年の歴史を有している。

四面を海に囲まれた貿易立国である我が国にとって海運への依存度とその重要性はいうまでもないところであるが、海難審判制度の当初は、海難を起こした船員の懲戒を通じて、また太平洋戦争後は、海難の原因を明らかにすることにより、海難の防止に寄与するという海上の安全交通政策の一翼を担っている。

1900年代前半は、海員懲戒法の全盛期で逓信省のもと高等海員審判所のほか4か所の地方海員審判所において年間約500件の判決を行っていた。その間、我が国では、重大海難事件が絶えることなく発生して多数の尊い人命の犠牲を伴うことも少なくなかった。また世界に目を向けると、1912年には旅客船タイタニック号沈没事件が発生した。

1900年代半ばに海難審判制度は、海員懲戒主義から海難原因探究主義に移行し、海難審判法が公布されて新たな海難審判行政が始まった。

重大海難事件

1905. 8. 22
汽船金城丸汽船バラロング号衝突事件
(瀬戸内海姫島沖合 155人死亡)

1908. 3. 23
汽船秀吉丸汽船陸奥丸衝突事件
(北海道恵山岬沖合 212人死亡)

1911. 10. 11
汽船三浦丸乗揚事件
(那覇港沖合 41人死亡)

1912. 2. 10
汽船盛丸汽船第一凌波丸衝突事件
(関門海峡 57人死亡)

旅客船タイタニック号沈没事件

1924. 7. 27
汽船神邦丸汽船大礼丸衝突事件
(樺太沖合 41人死亡)

1931. 12. 24
汽船八重丸機船関西丸衝突事件
(来島海峡 56人死亡)

1931. 12. 24
汽船屋島丸遭難事件
(神戸和田岬沖合 69人死亡)

1935. 7. 3
機船みどり丸機船千山丸衝突事件
(香川県地蔵埼南東沖合 107人死亡)

みどり丸 (1,724総トン、昭和3年建造)



1927. 10
長崎地方海員審判所が門司地方海員
審判所に名称・位置改正

1941. 12
東京地方海員審判所が横浜地方海員
審判所に名称・位置改正

1943. 11
函館地方海員審判所が小樽地方海員
審判所に名称・位置改正

1943. 11
運輸逓信省に改称

1945. 5
運輸省(通信部門分離)に改称

1947. 11
海難審判法公布
1948. 2
同法施行

1947. 11
海難審判法公布
1948. 2
同法施行

1948. 2
海難審判所設置(海員審判所廃止)
(組織) 高等海難審判所
地方海難審判所(小樽、横
浜、大阪、門司)

※1948. 5
海難審判所理事官が海上保安庁へ移管さ
れる

1948. 8
大阪地方海難審判所が神戸地方海
難審判所に名称・位置改正

1949. 6
運輸省(運輸省設置法)

1949. 6
(組織) 高等海難審判庁
地方海難審判庁(小樽、横
浜、神戸、門司)

1944. 2. 6
汽船第六垂水丸転覆事件
(鹿児島県垂水港 464人死亡)

1948. 1. 28
汽船女王丸沈没事件
(岡山県牛窓付近 199人死亡)

1949. 6. 21
汽船青葉丸遭難事件
(周防灘 141人死亡)

1950. 2. 28
機附帆船第一光豊丸沈没事件
(八丈島沖合 44人死亡)



当時の神戸地方海
難審判所の審判廷

1950

1951~1990

海難審判庁組織等の動き

1951

1951. 2 小樽地方海難審判庁が函館地方海難審判庁に名称・位置改正
 1952. 7 海上保安庁海難審判理事所が海難審判庁の組織へ統合

1954. 9. 26 汽船北見丸他3件遭遇事件(函館港付近 275人死亡)

1954. 10. 8 機船内郷丸遭難事件(相模湖 22人死亡)

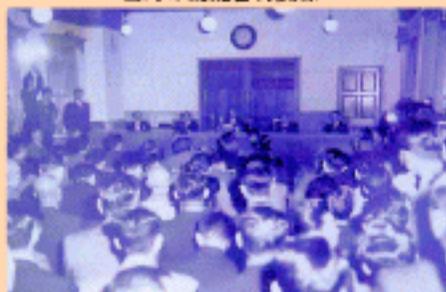
1955. 5. 11 汽船紫雲丸機船第三宇高丸衝突事件(高松沖 168人死亡・行方不明、122人負傷)

1957. 4. 12 機船第五北川丸沈没事件(瀬戸内海三原瀬戸 113人死亡、49人負傷)

1954. 11 仙台及び広島市に地方海難審判庁支部と地方海難審判理事所支所が設置

1958. 1. 26 機船南海丸遭難事件(紀伊水道 167人死亡・行方不明)

当時の海難審判模様



重大海難事件

汽船洞爺丸遭難事件

在りし日の洞爺丸



1954年(昭和29年)9月26日青函連絡船洞爺丸(4,337総トン)は、乗客・乗員など1,314人を乗せ函館から青森に向け航行中、台風15号に遭遇して函館港内において転覆し、乗客・乗員1,155人が死亡した。

函館地方海難審判理事所は、発生後直ちに海難調査を開始し、2か月という短期間で同年11月27日に審判開始の申立を行った。

函館地方海難審判庁は、翌1955年2月15日洞爺丸のほか当日遭難した他の青函連絡船の十勝丸、北見丸、日高丸、第十一青函丸の各遭難事件を併合して第1回海難審判を開廷した。以後、海難審判は、30回にわたり開廷され、翌年9月22日裁決が言い渡された。

1962. 11. 18 機船第一宗像丸機船タラド・プロビーク衝突事件(京浜運河 41人死亡、1人負傷)

1963. 2. 26 機船りっちもんど機船ときわ丸衝突事件(神戸港外 47人死亡、3人負傷)

1965. 5. 23 機船ヘイムバード機船衝突事件(室蘭港 10人死亡、3人負傷)

1969. 1. 5 機船ぼりばあ丸遭難事件(野島埼沖合 31人行方不明、2人負傷)

1956. 4 高等海難審判庁書記課が廃止され首席書記が新設
 1956. 7 長崎市に門司地方海難審判庁長崎支部と門司地方海難審判理事所長崎支所が設置

1957. 6 高等海難審判庁に調査官が新設
 1957. 8 高等海難審判庁首席書記が廃止され海難審判書記官が新設
 1958. 4 各地方海難審判理事所及び支所に副理事官制度が導入

1960. 4 仙台、広島、長崎の地方海難審判庁支部及び同理事所支所が地方海難審判庁及び地方海難審判理事所に昇格

1961. 4 海難審判速記制度の導入

1967. 11 海難審判制度70周年記念式典挙行



70周年式典で挨拶する当時の中曾根運輸大臣

1970



炎上中の第拾雄洋丸

1974. 11. 9 機船第拾雄洋丸機船パシフィック・アレス衝突事件(東京湾中ノ瀬航路 33人死亡、8人負傷)

1982. 1. 6 漁船第二十八あけぼの丸遭難事件(ベーリング海 32人死亡・行方不明)

1984. 2. 15 漁船第十一協和丸漁船第十五安洋丸衝突事件(ベーリング海 16人死亡・行方不明、5人負傷)

当時の海難審判模様(なだしお×富士丸)



1985. 3. 31 瀬渡船開洋丸転覆事件(甕海峡 27人死亡・行方不明)

1988. 7. 23 潜水艦なだしお遊漁船第一富士丸衝突事件(横須賀港沖合 30人死亡、16人負傷)

1972. 5 沖縄が日本に復帰し、門司地方海難審判庁那覇支部及び門司地方海難審判理事所那覇支所が設置

1985. 4 国家公務員定年制施行(審判官、理事官特例定年65歳)

1989. 10 国際海事機関(IMO)決議「海難調査への協力(A. 637)」

1989. 2. 16 貨物船ジャグ・ドゥート爆発事件(京浜港 11人死亡、12人負傷)

1990

◎主な動き

海難審判法は、「海難」そのものを対象とする海難原因探究主義を採用するとともに、新たに原因探究の困難な事件に学識経験者を参加させる参審員制度、海難関係人の権利擁護のために補佐人制度を取り入れるなど、現行制度の基礎を築き上げた。

このような状況のなか、海難審判庁組織は、地方海難審判庁及び同理事所の各4か所から仙台、広島、長崎が支部(支所)を経て地方海難審判庁(地方海難審判理事所)に昇格した。また沖縄復帰(1972年)に伴い那覇市に支部(支所)が設置されるなど、現在は、高等海難審判庁、地方海難審判庁7か所、支部1か所(地方海難審判理事所も同様)合計9か所となっている。

一方、1951年~1960年頃の特徴としては、我が国海難史上において未曾有な事故といわれた青函連絡船洞爺丸遭難事件が発生した。さらに旅客船の重大事件が頻りに発生し、多くの乗客などが犠牲となった。

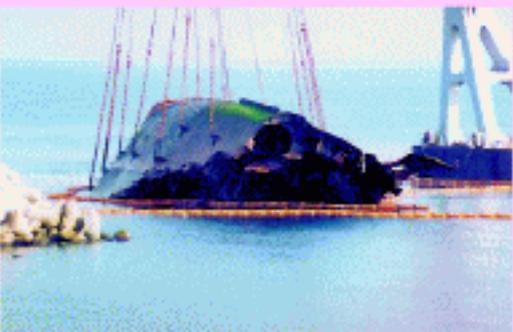
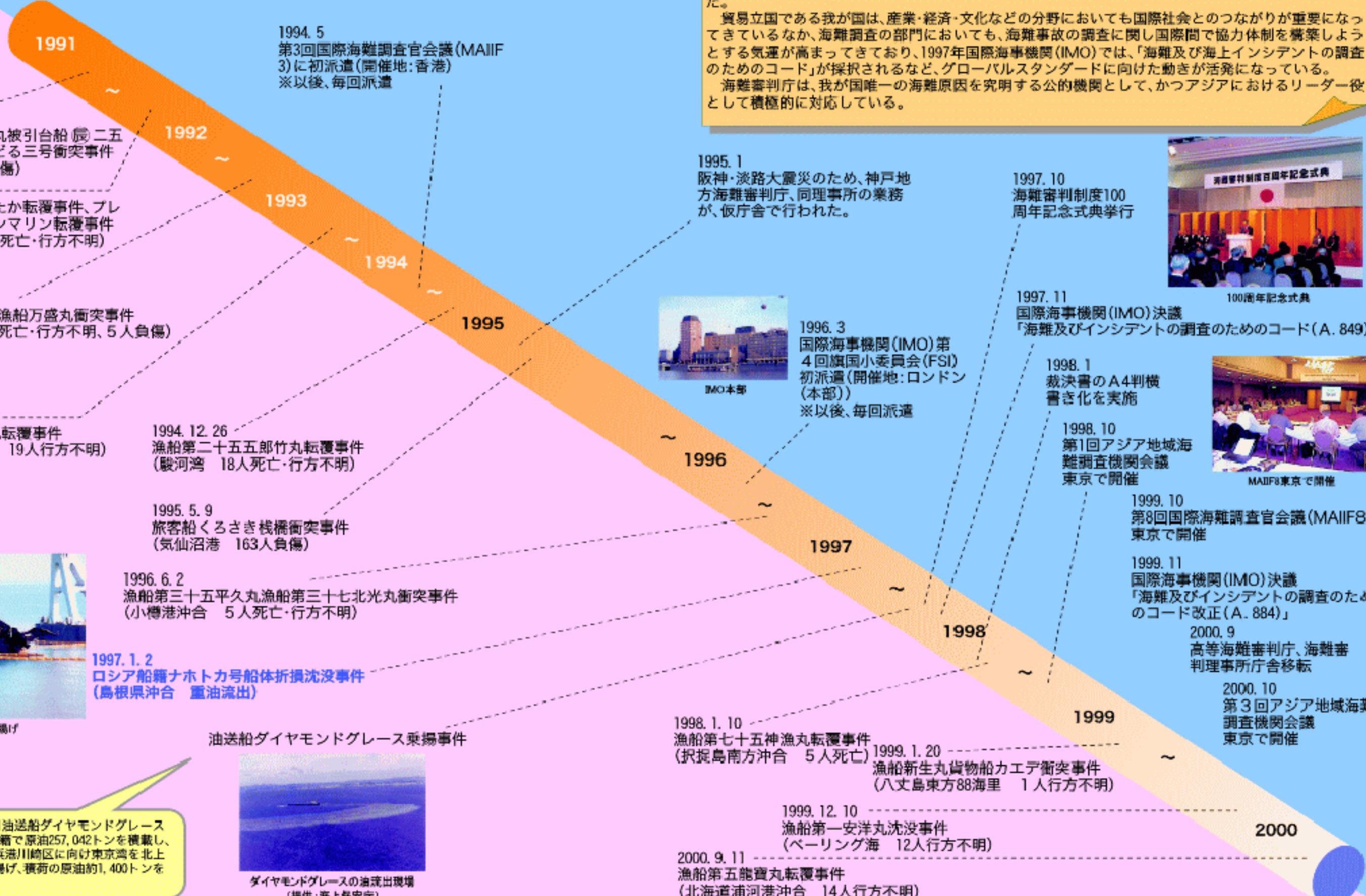
1960年代の高度成長期からは、海難の発生も増加の一途をたどり、1973年の石油ショック時には、23,000件の最高に達し、1980年頃の安定成長期まで約18,000件の横ばい状態が続いた。その中で特筆すべき重大事件として、1974年機船第拾雄洋丸機船パシフィック・アレス衝突事件及び1988年潜水艦なだしお遊漁船第一富士丸衝突事件があげられる。

1991~2000

海難審判庁組織等の動き

◎主な動き
 我が国は、1991年頃からバブル崩壊現象が露呈し、株価暴落、地価の下落など経済構造に変化が現れた。こうしたなか海運界は船会社の再編成や日本船籍の激減、日本人船員の減少及び営業機能の海外移転といった海運業の空洞化などの変動があった。これに伴い海難事故も減少してきたが、社会的影響の大きい海難事故は依然多く発生しており、特にプレジャーボート及び漁船関連事故が目立ってきた。
 貿易立国である我が国は、産業・経済・文化などの分野においても国際社会とのつながりが重要になってきているなか、海難調査の部門においても、海難事故の調査に関し国際間で協力体制を構築しようとする気運が高まってきており、1997年国際海事機関(IMO)では、「海難及び海上インシデントの調査のためのコード」が採択されるなど、グローバルスタンダードに向けた動きが活発になっている。
 海難審判庁は、我が国唯一の海難原因を究明する公的機関として、かつアジアにおけるリーダー役として積極的に対応している。

重大海難事件



ナホトカ号船首部分の引き揚げ(提供:海上保安庁)



ダイヤモンドグレースの油流出現場(提供:海上保安庁)

1997年(平成9年)7月2日油送船ダイヤモンドグレース(T47,012総トン)は、パナマ船籍で原油257,042トンを積載し、水先人のきょう導のもと、京浜港川崎区に向け東京湾を北上中、中ノ瀬付近の浅瀬に乗り上げ、積荷の原油約1,400トンを出した。



IMO本部



100周年記念式典



MAIIF8東京で開催

- 1995. 1 阪神・淡路大震災のため、神戸地方海難審判庁、同理事所の業務が、仮庁舎で行われた。
- 1996. 3 国際海事機関(IMO)第4回旗国小委員会(FSI)初派遣(開催地:ロンドン(本部)) ※以後、毎回派遣
- 1997. 10 海難審判制度100周年記念式典挙行政
- 1997. 11 国際海事機関(IMO)決議「海難及びインシデントの調査のためのコード(A. 849)」
- 1998. 1 裁決書のA4判横書き化を実施
- 1998. 10 第1回アジア地域海難調査機関会議東京で開催
- 1999. 10 第8回国際海難調査官会議(MAIIF8)東京で開催
- 1999. 11 国際海事機関(IMO)決議「海難及びインシデントの調査のためのコード改正(A. 884)」
- 2000. 9 高等海難審判庁、海難審判理事所庁舎移転
- 2000. 10 第3回アジア地域海難調査機関会議東京で開催

第2節 21世紀を迎えた海難審判行政の基本的な方向

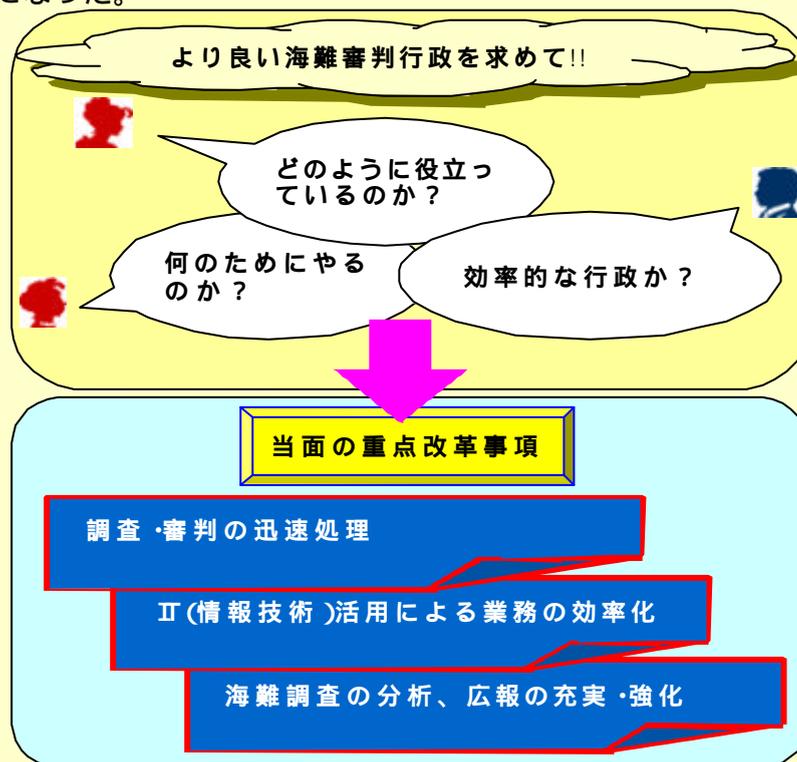
21世紀を迎えた本年1月6日我が国では、行政改革の一環として中央省庁等の再編がなされ、海難審判庁は新たに発足した「国土交通省」の外局としてその一步を歩みだした。

さらに、政治、財政、経済構造、司法など社会のさまざまな分野においても、従来のシステムが見直され諸改革が進められているところである。

海難審判庁においても、海員懲戒法施行から現在まで104年間にわたる海難の再発防止への寄与を踏まえつつ、新しい時代に適合し、これを先取りする改革を積極果敢に進めていく必要がある。

我が国の海難審判制度は、第二次世界大戦後、日本国憲法の公布とともに海員懲戒主義から改められた海難原因探究主義の下に、一貫した事故調査が行われてきた。しかしながら、社会的に影響の大きい海難事件は、依然として跡を絶たず、その処理のため海難調査及び審判期間が長期化するなど、多くの問題点も山積しており、また、世界に目を転じてみても、国際海事機関(IMO)において海難の国際協力の推進を図る決議が採択されるなど、国内問題のほか国際的な動向を踏まえて海難審判行政を推進していくことが必要となってきた。

そこで、海難審判庁では、このような認識に立って、21世紀を迎えるに当たり、海上交通の安全確保への寄与を基本とする海難審判行政のあり方について検討を行い、その検討結果を踏まえ、本年1月、高等海難審判庁において、全国8か所の地方海難審判庁及び地方海難審判理事所幹部職員が出席して「庁長、所長等会議」を開催し、21世紀の海難審判庁のあり方について、当面の重点改革事項として「調査・審判の迅速処理による海難の早期原因究明」、「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」の三点を推進していくことになった。



1 当面の重点改革事項

(1)調査・審判の迅速処理による海難の早期原因究明

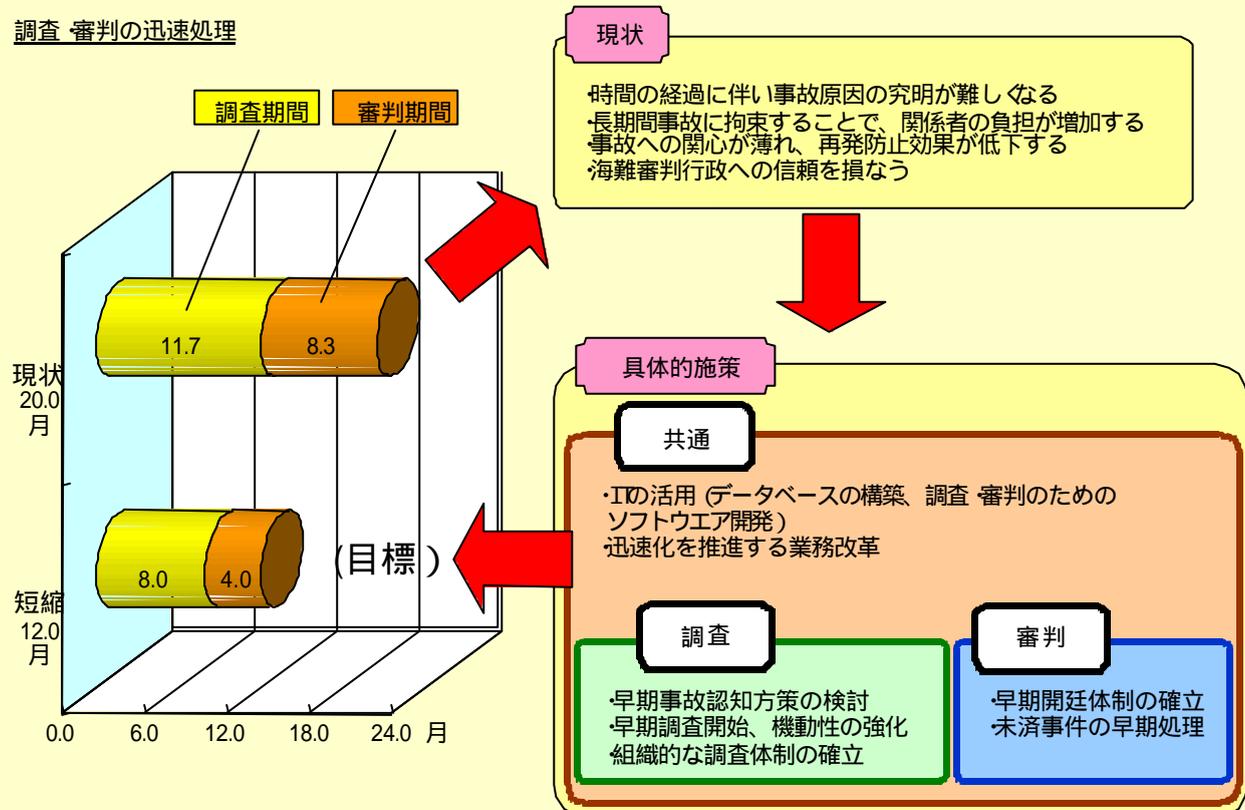
我が国の海上交通をとりまく環境は、めざましい技術革新の進展による船舶の構造及び運航形態の変化、さらに、外国籍船の通航の増加、海洋レジャー船の普及などにより大きく変化し、これに伴い海難の態様も多様化、複雑化してきている。このような状況の中、海難審判庁は、海難の早期原因究明を目標とし、特に主要な海難について早期調査の着手や審判の集中審理などを図ってきたが、全事件についてみると平成12年では、海難発生から裁決までの期間が平均20.0月となっており、必ずしも国民の期待に沿った処理がなされていない現状となっている。

海難調査及び審判期間の長期化は、時間の経過に伴い事故原因の究明が難しくなること、長期間事故に拘束することで関係者の負担が増加すること、事故への関心が薄れ再発防止効果が低下すること、ひいては海難審判行政への信頼を損なう要因となる。

このため、調査及び海難審判について適正で慎重な手続きを損なうことのないよう十分に配慮しつつ、迅速化を図っていく必要がある。

調査・審判の迅速処理を目指して、ITの有効活用、迅速化を推進する業務改革、海難の早期認知方策の検討、早期調査開始、機動性の強化、組織的な調査体制の確立、早期開廷体制の確立、未済事件の早期処理などの具体的な施策を推進中である。

調査・審判の迅速処理

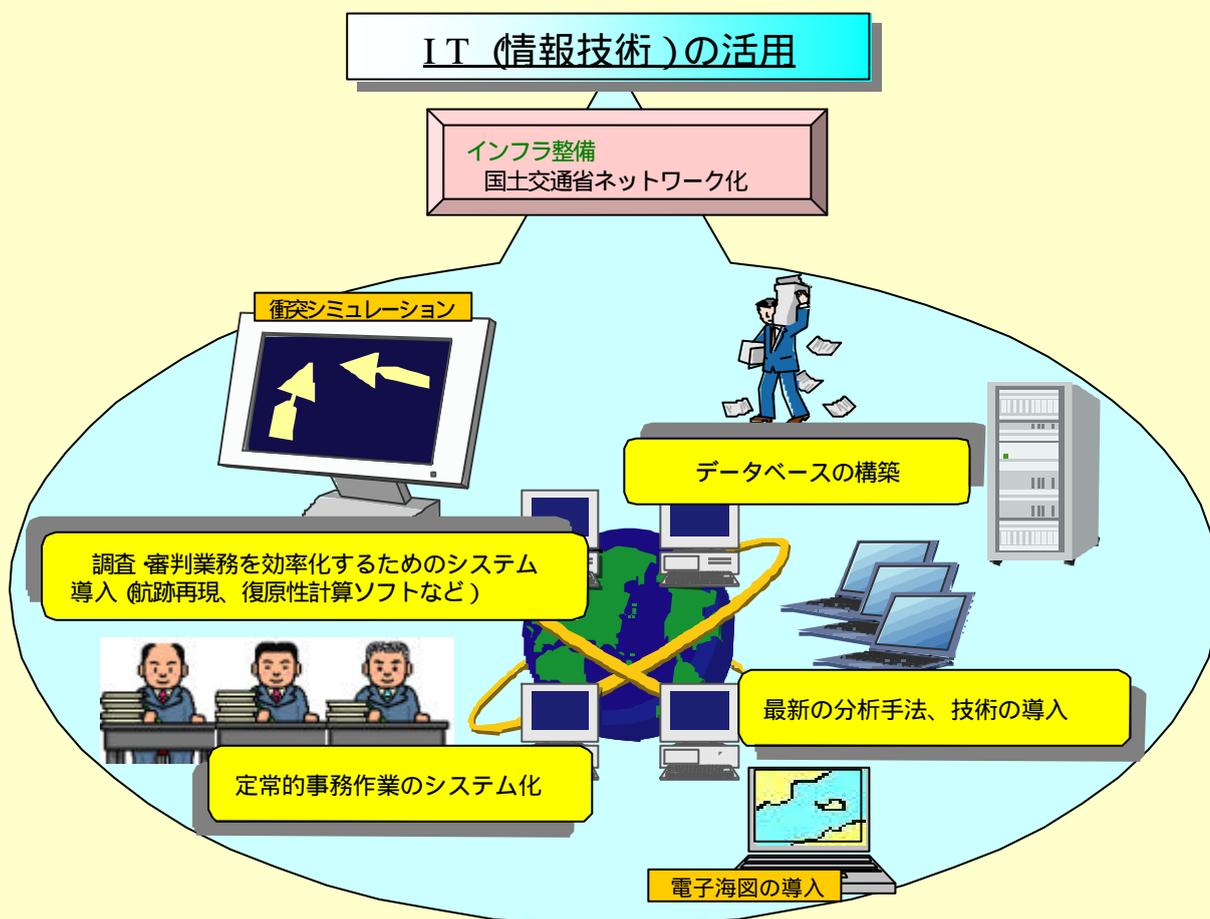


(2)IT(情報技術)活用による業務の効率化

我が国は、国家的政策としてITの活用においては世界最先端の水準を目指しており、海難審判庁においては、平成13年4月国土交通省ネットワークシステムの導入が実現し、パーソナルコンピュータの全職員一人1台体制となるなどIT活用のインフラ整備が図られている。

海難審判庁は、このような状況を踏まえ、行政改革の基本理念により、事業の運営について簡素かつ効率化することや、調査・審判業務について、高度化、近代化、効率化するために、ITの積極的な活用を推進していくこととしている。

ITの活用の具体策としては、最新の科学技術を取り入れるなどの高度化された海難原因究明のためのシステム導入、例えば衝突時の航跡を再現するシステム、各種船舶の復原性、旋回圏の計算ソフト、電子海図ソフトを利用した調査・審判手法などの開発を目指している。そのほか、最新の海難原因分析手法・技術の研究及び導入、定常的事務作業のシステム化、国民一般も利用できるようなデータベースの構築や情報の提供などがあげられる。



(3)海難調査の分析、広報の充実 強化

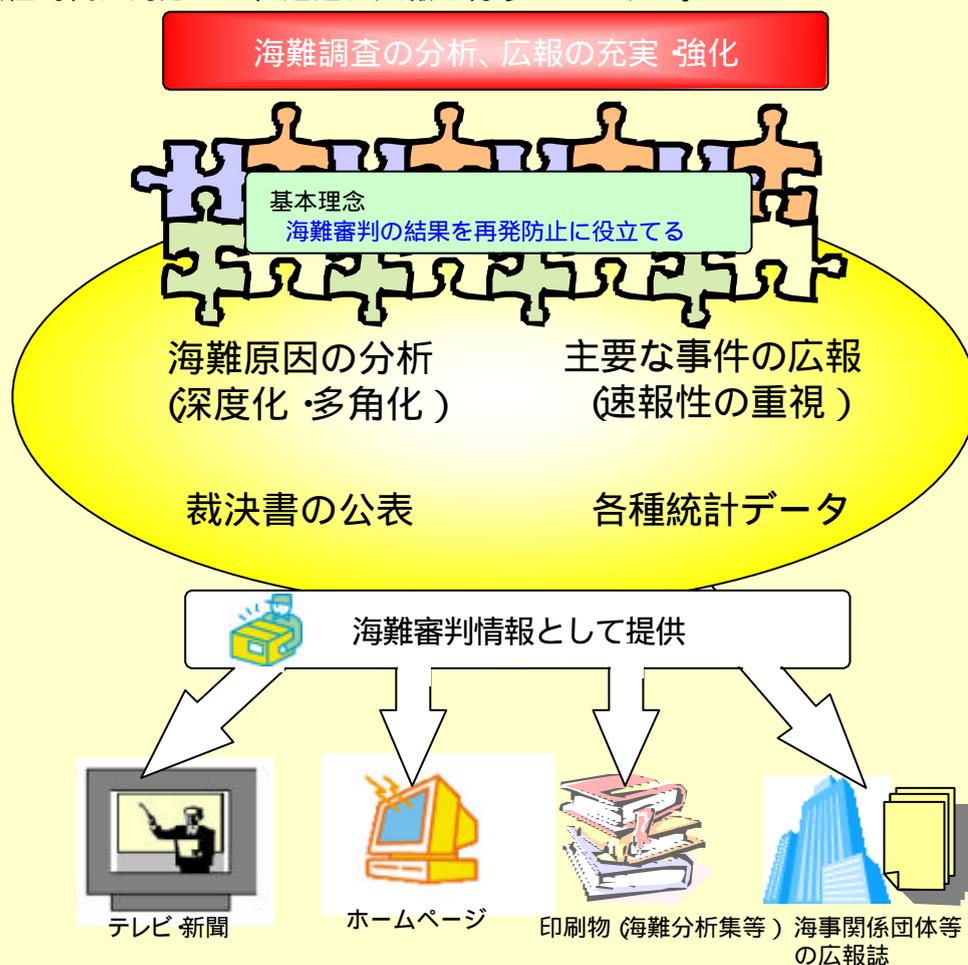
国土交通省は、本年1月発足に当たり、「使命」、「目標」、「政策課題及び仕事の進め方」を策定し、国土交通行政の新たな展開に向けた取り組みを始めた。そのなかで目標の一つとして「安全の確保」を掲げており、安全な日本を形成して国民の安心を確保することの重要性を訴えている。

海難審判庁の役割は、いうまでもなく審判により海難の原因を明らかにし、もってその発生の防止に寄与することであり、海上交通の安全確保の一翼を担っているところである。

海難審判庁においては、国土交通省の安全確保についての諸政策に注目しつつ、新たな海難の調査手法や海難原因の分析手法などを研究開発とともに、社会のニーズに応える質の高い海難防止施策に資するデータを、関係行政機関及び関係海事団体はもとより広く国民に対し、適時適切に提供していくことが必要である。

そのため、その時々に応じた海難事象をテーマに選び、海難原因や背景となった要因などを有効な手法を駆使して分析を行い、その調査分析、結果を年3回以上報告書にまとめて公表する。

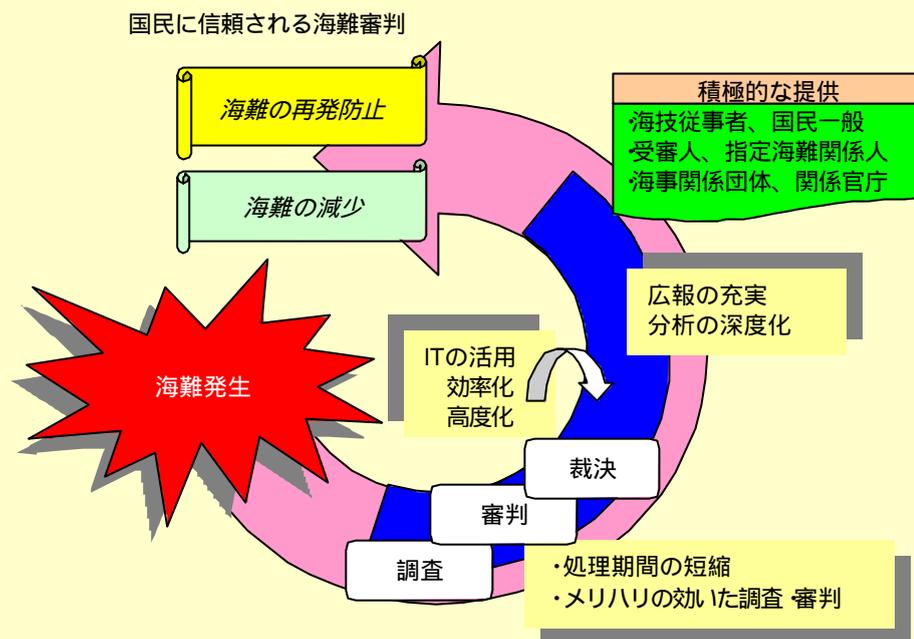
また、地方海難審判庁及び高等海難審判庁が言い渡した判決及び各種統計データを海難審判庁ホームページに掲載するとともに、主要な海難事件の調査、審判など各段階の進捗状況について速報性時代に対応して、迅速に広報を行うこととする。



2 重点改革事項の実現に向けて

海難審判庁が、21世紀初頭に目指すべきこととして、当面「三つの重点改革事項」の行政展開を図るが、これは国土交通省の目標である「安全の確保」を実現するための第一歩であり、今後とどまることのない海上交通をめぐる国際的、国内的諸情勢の変化などに応じ、積極果敢に不断の改革を実施していくなど、海事関係者はもとより国民のニーズに応える効率・効果的で質の高い海難審判行政を推進していくこととしている。

21世紀の海難審判のあり方



第1章 裁決における海難原因

第1節 海難原因

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

人の故意又は過失によるものかどうか。

乗組員数、資格、技能、労働条件等に係る事由によるものかどうか。

船体・機関の構造、材質、工作、性能等に係る事由によるものかどうか。

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

港湾又は水路の状況に係る事由によるものかどうか。

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

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

第2節 地方海難審判庁（第一審）の裁決における海難原因

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



1 事件種類別の海難原因

海難原因を事件種類別に分類すると、1-2-1表になる。

1-2-1表 事件種類別海難原因分類

(単位：原因数)

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

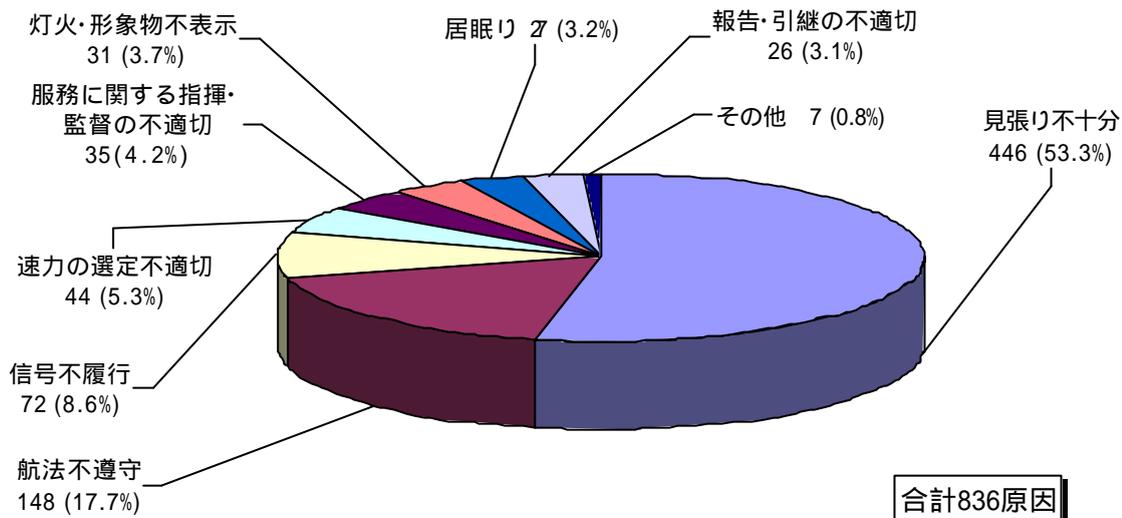
裁決件数の多い衝突事件、乗揚事件、機関損傷事件について、その海難原因をみると、次のとおりである。

(1) 衝突事件の海難原因

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

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

1-2-2図 衝突事件の海難原因



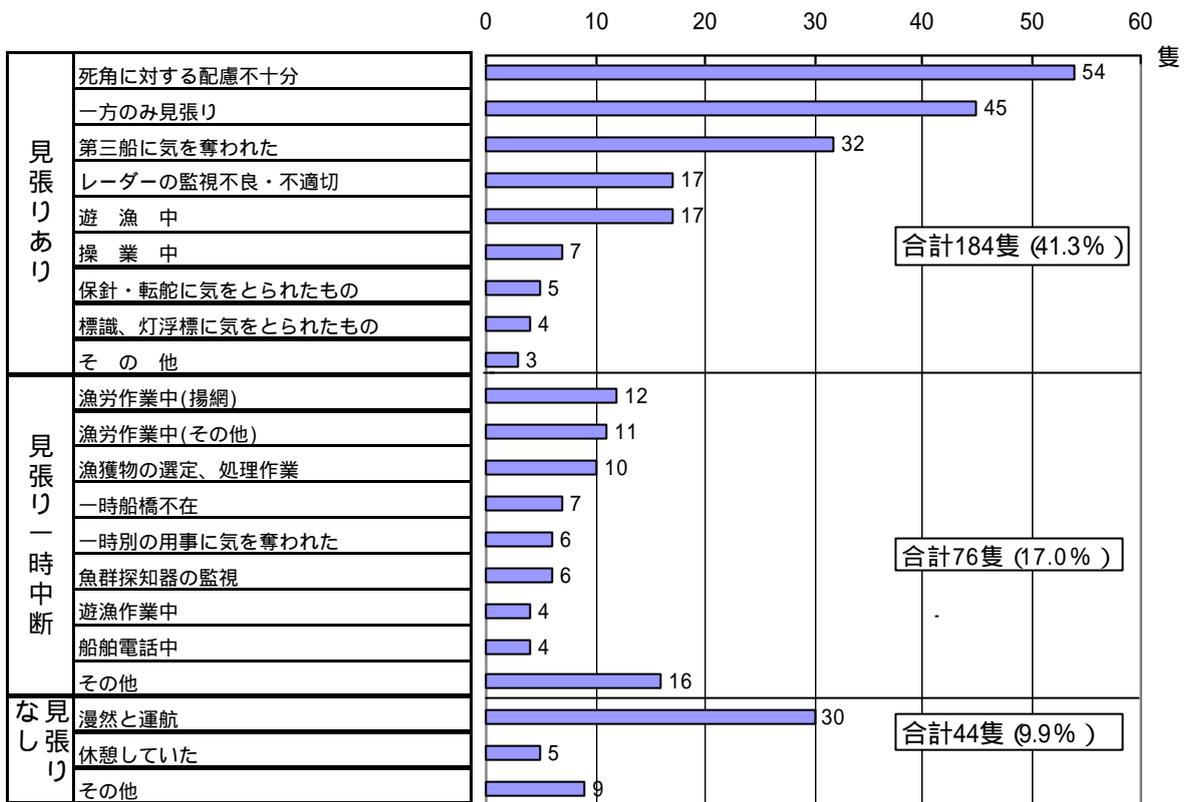
(ア) 見張り不十分

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

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

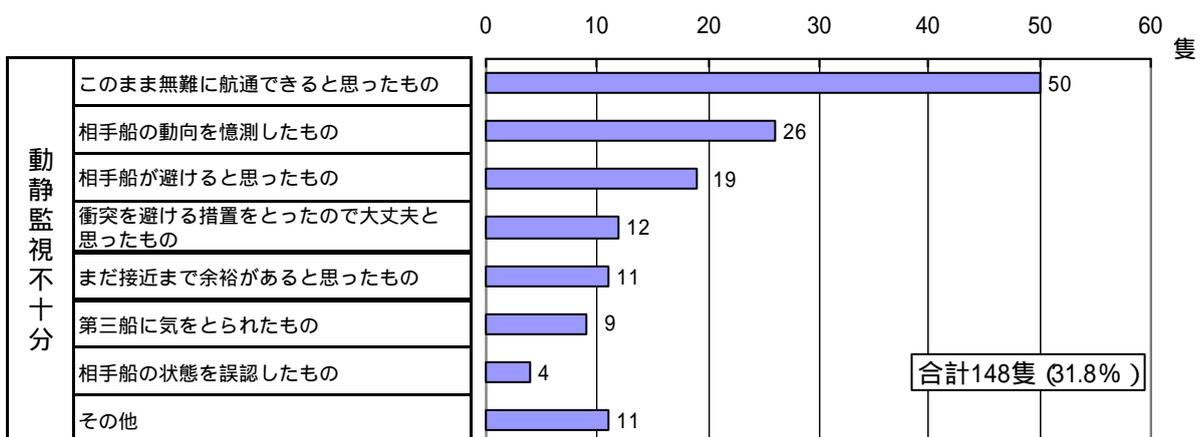
(a) 衝突直前まで相手船を認めていなかったもの

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



(b) 動静監視不十分であったもの

動静監視不十分であったものの理由は次のとおりである。



(イ) 航法不遵守

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

る船舶の航法が24原因などとなっている（1-2-3表）。

1-2-3表 遵守されなかった航法の原因数

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

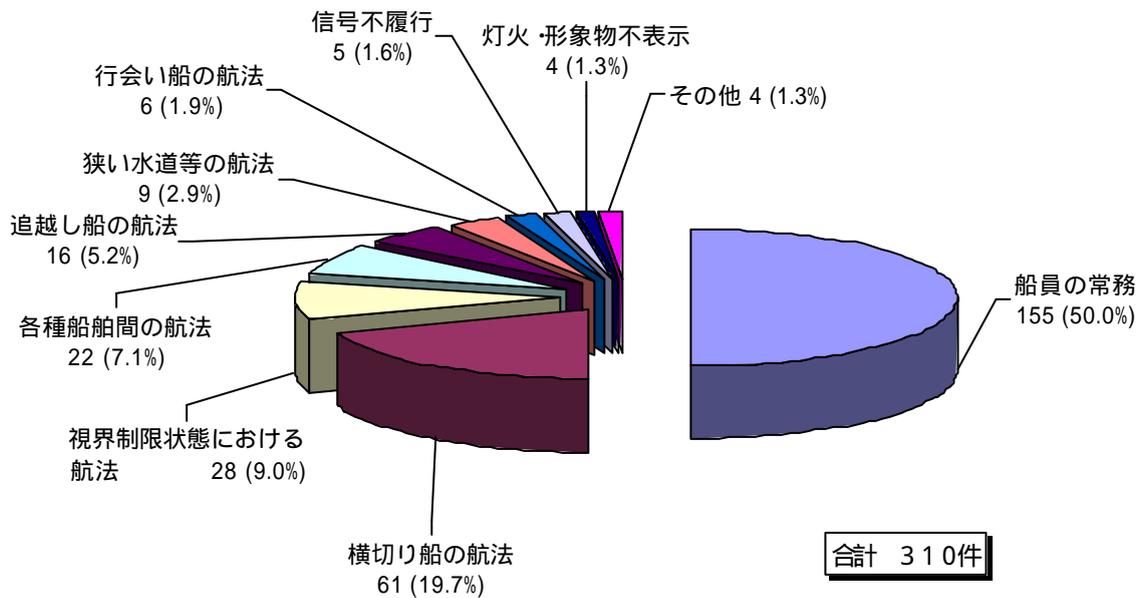
*** 衝突時における適用法令**

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

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

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

1-2-4図 海上衝突予防法の適用航法等別分類



④) 信号不履行

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

また、警告信号を行わなかった船舶39隻について、適用された航法別にみると、

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

となっている。

(2) 乗揚事件の海難原因

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

以下原因数の多い居眠り及び船位不確認について更に分類する。

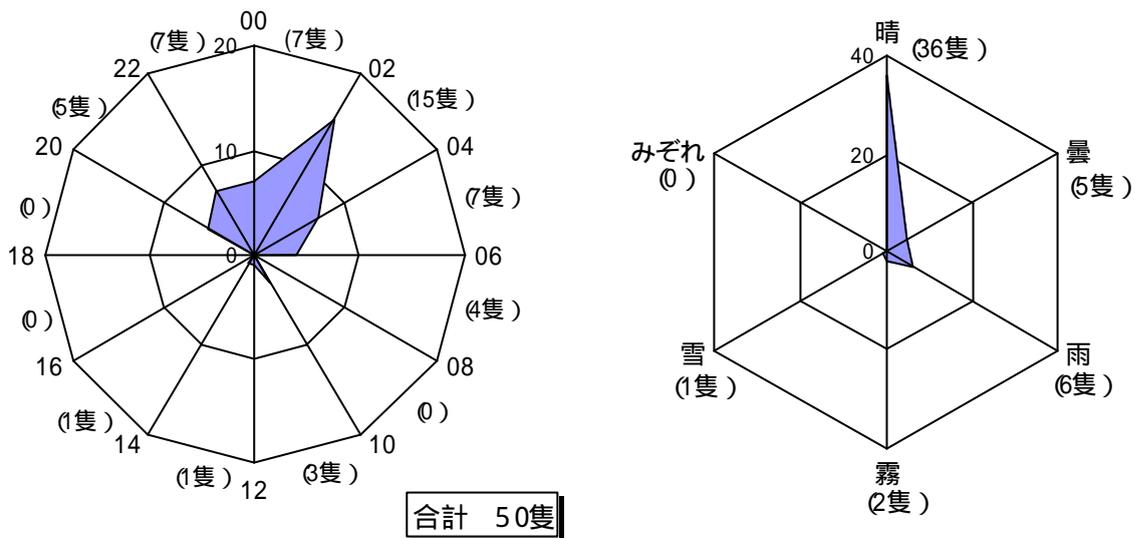
(ア) 居眠り

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

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

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

1-2-5図 発生時刻別と天候別の状況 (乗揚、居眠り)



(1) 船位不確認

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

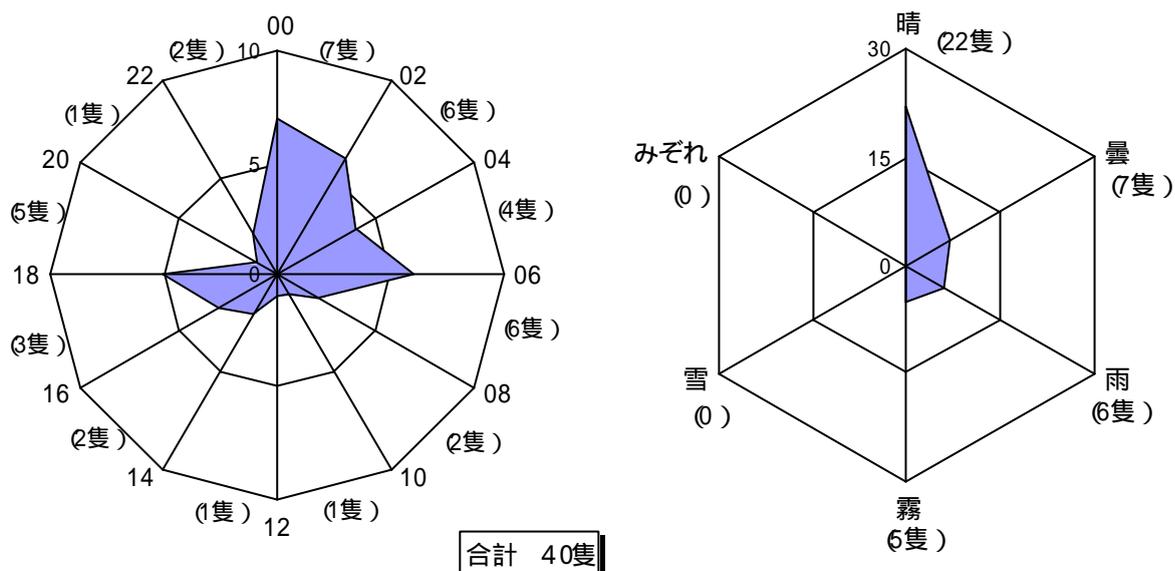
- 目測で進行しても大丈夫と思ったもの . . . 5 隻
- 慣れにより大丈夫と思ったもの . . . 5 隻
- まだ接近するまで余裕があると思ったもの . . . 4 隻
- 他船に気を取られたもの . . . 4 隻
- 目標物を誤認したもの . . . 4 隻
- 圧流を考慮しなかったもの . . . 4 隻
- 魚群探索に気をとられたもの . . . 3 隻

などとなっている。

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

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

1-2-6図 発生時刻別と天候別の状況 (乗揚、船位不確認)



(3) 機関損傷事件の海難原因

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

このうち、「主機の整備・点検・取扱不良」について細かくみると、

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

などとなっている。

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

1-2-7表 主機の整備・点検・取扱不良による損傷状況

(単位：箇所)

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

2 船種別の海難原因

海難原因を船種別に分類すると、1-2-8表になる。

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

1-2-8表 船種別海難原因分類

(単位：原因数)

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

(1) 漁船関連事件の特徴

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

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

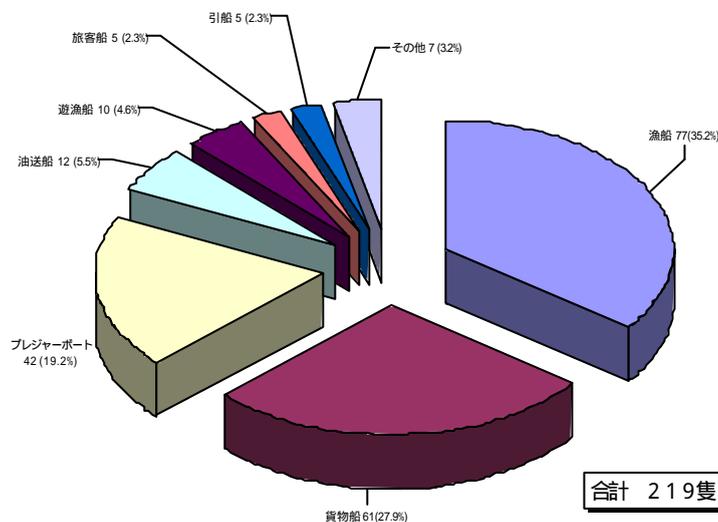
(ア) 衝突事件

(a) 衝突の相手船

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



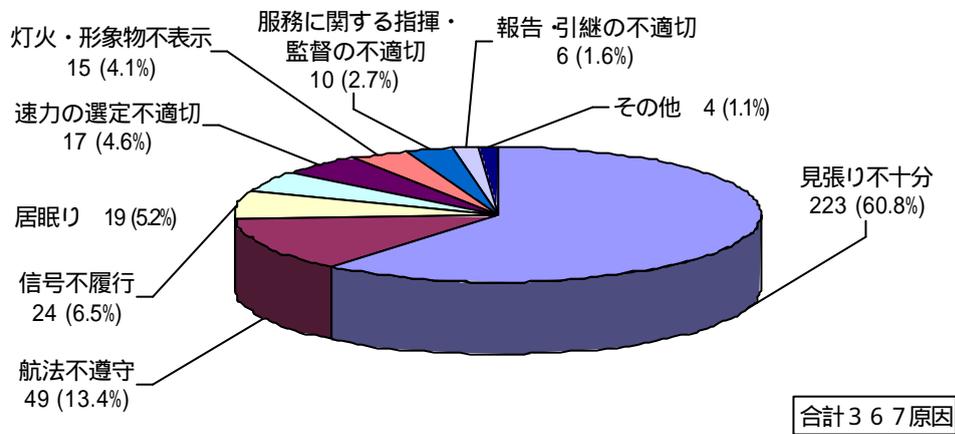
1-2-9図 衝突事件の船種別相手船（漁船）



(b) 海難原因

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

1-2-10図 衝突事件の海難原因（漁船）

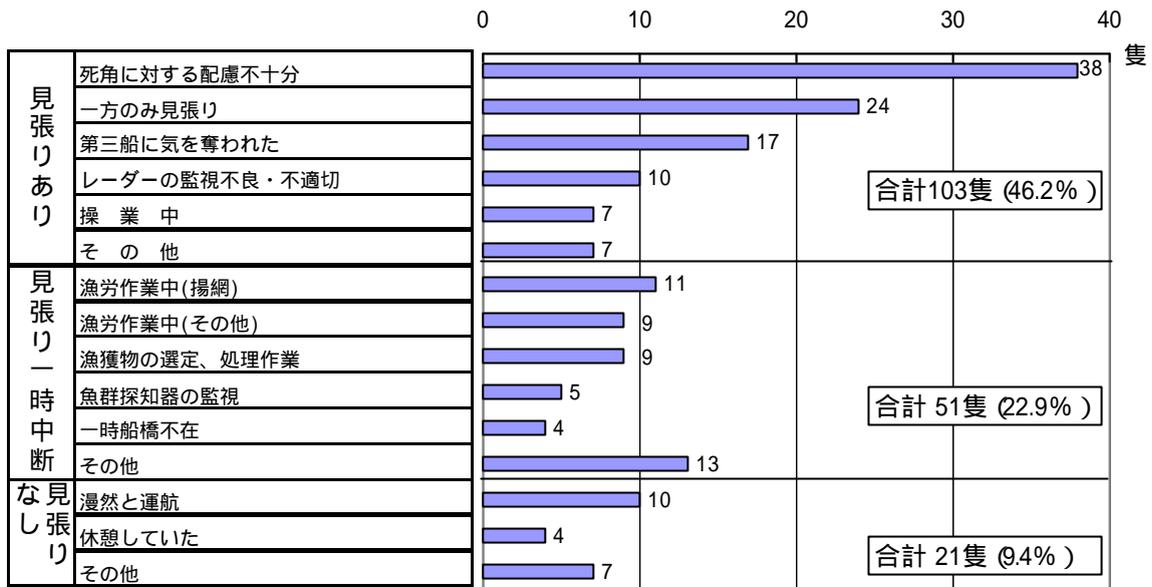


見張り不十分

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

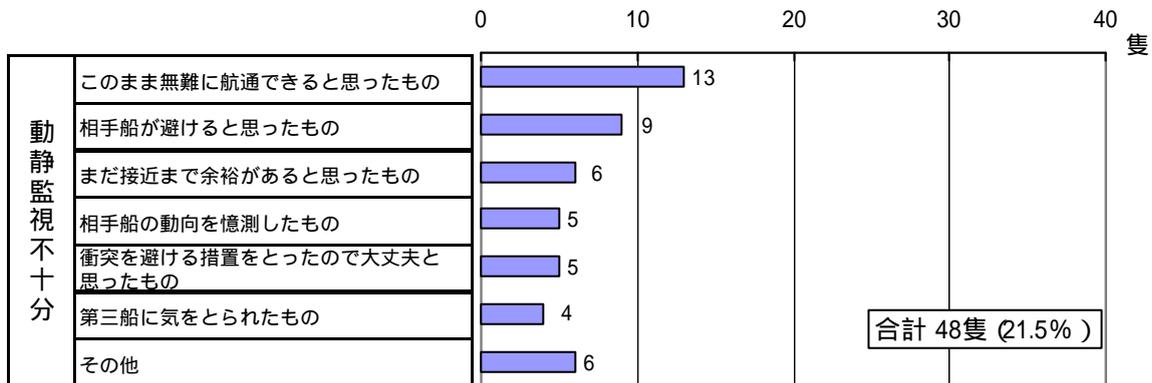
(a) 衝突直前まで相手船を認めていなかったもの

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



(b) 動静監視不十分であったもの

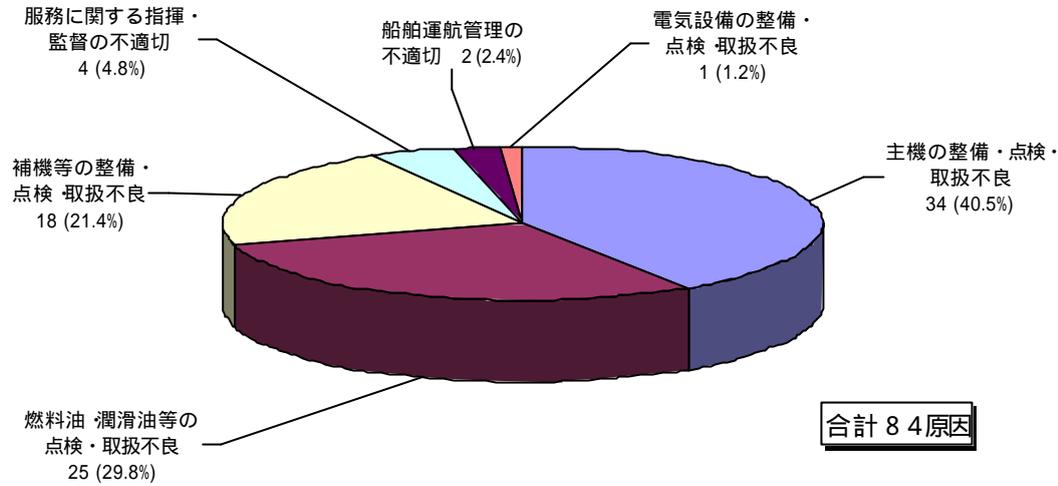
動静監視不十分であったものの理由は次のとおりである。



(イ) 機関損傷事件

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

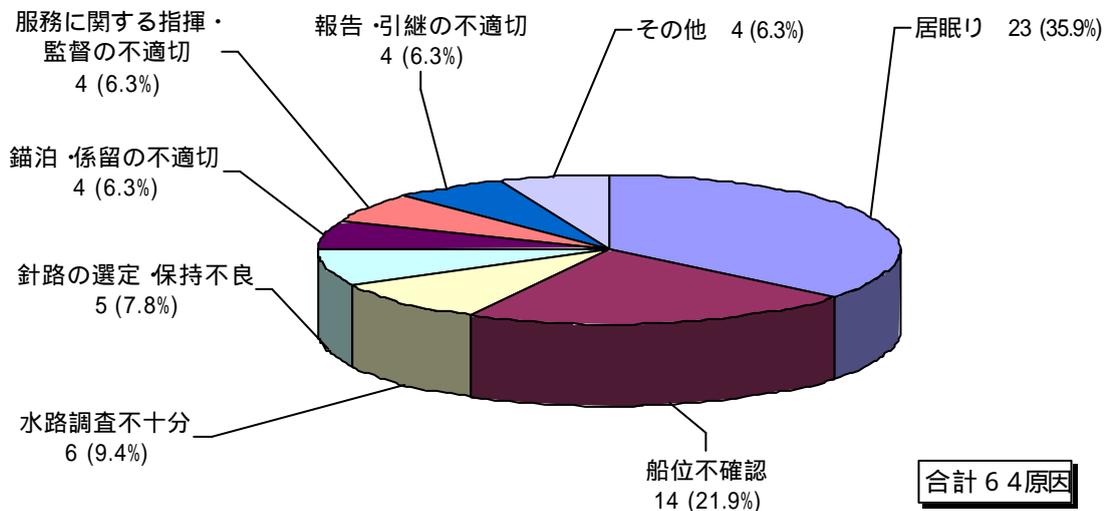
1-2-11図 機関損傷事件の海難原因(漁船)



(ウ) 乗揚事件

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

1-2-12図 乗揚事件の海難原因(漁船)



(2) 貨物船関連事件の特徴

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

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

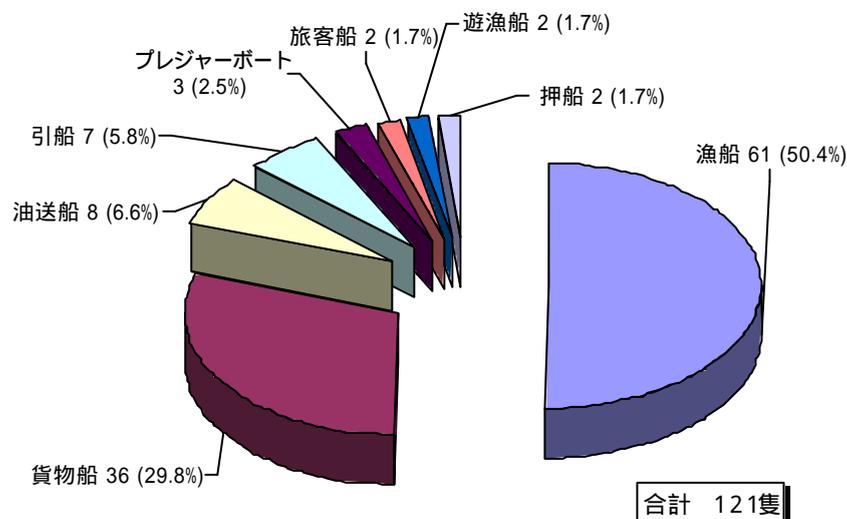
(7) 衝突事件

(a) 衝突の相手船

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



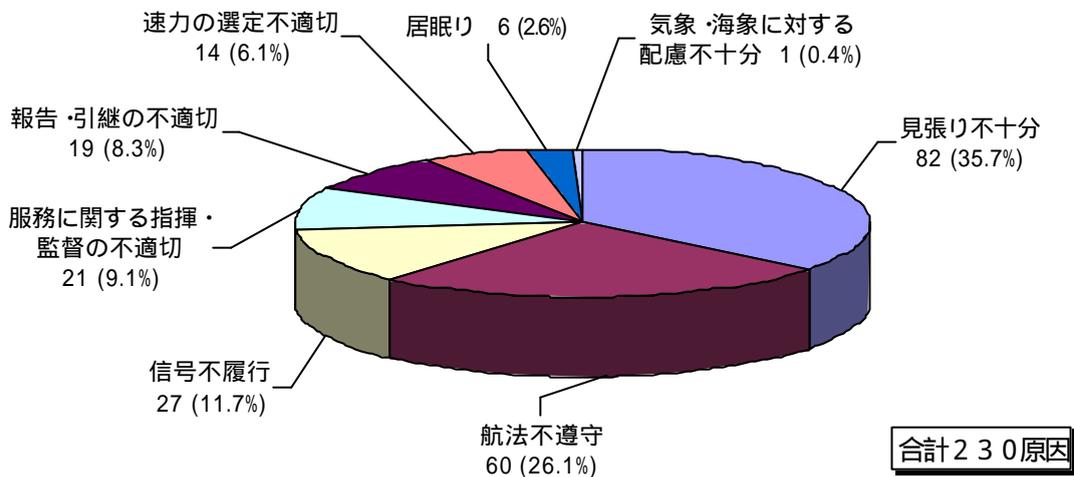
1-2-13図 衝突事件の船種別相手船（貨物船）



(1) 海難原因

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

1-2-14図 衝突事件の海難原因（貨物船）

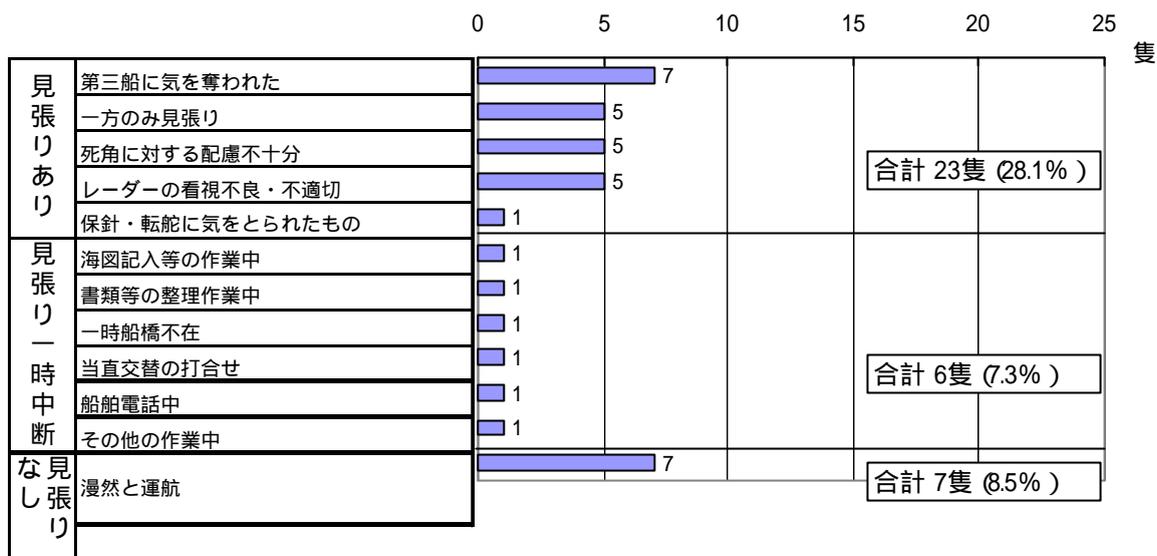


見張り不十分

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

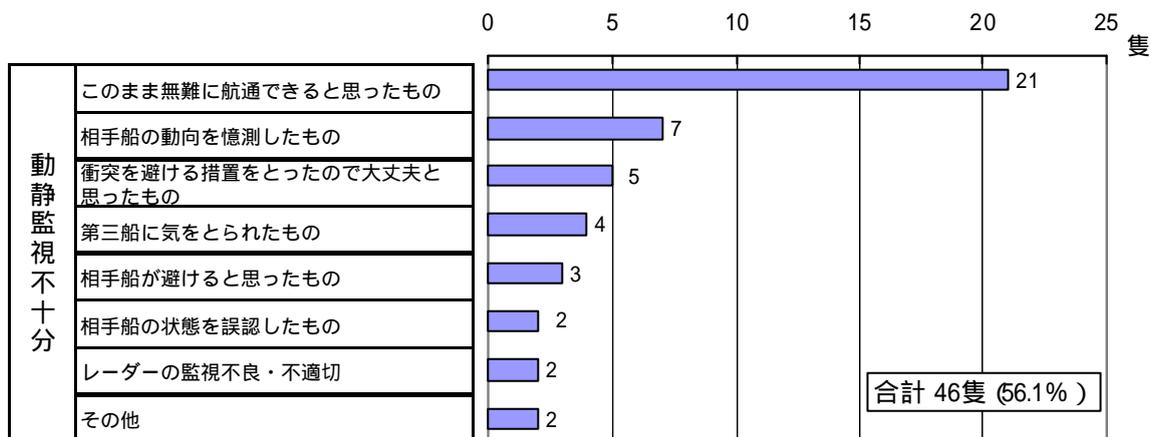
(a) 衝突直前まで相手船を認めていなかったもの

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



(b) 動静監視不十分であったもの

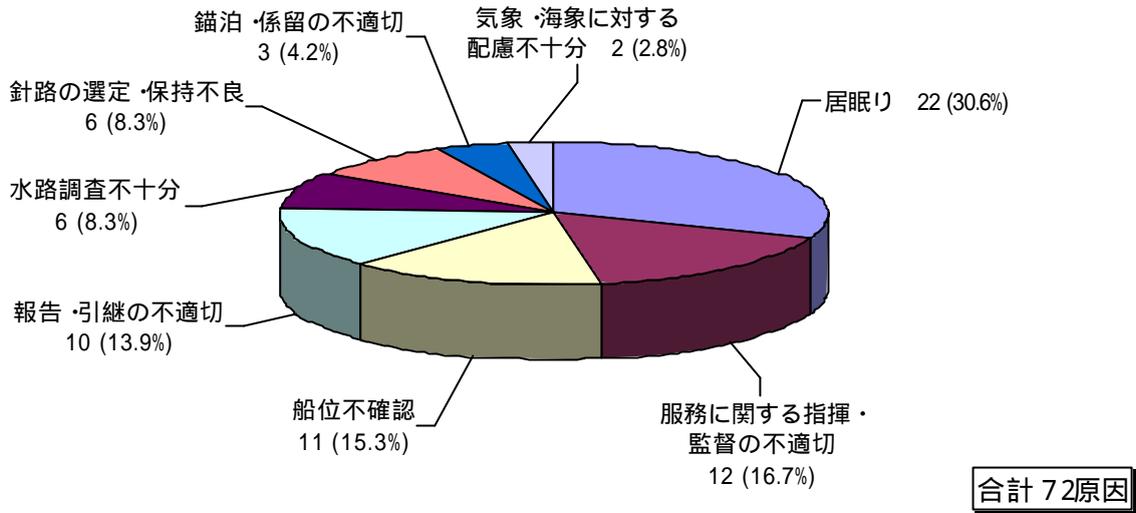
動静監視不十分であったものの理由は次のとおりである。



(イ) 乗揚事件

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

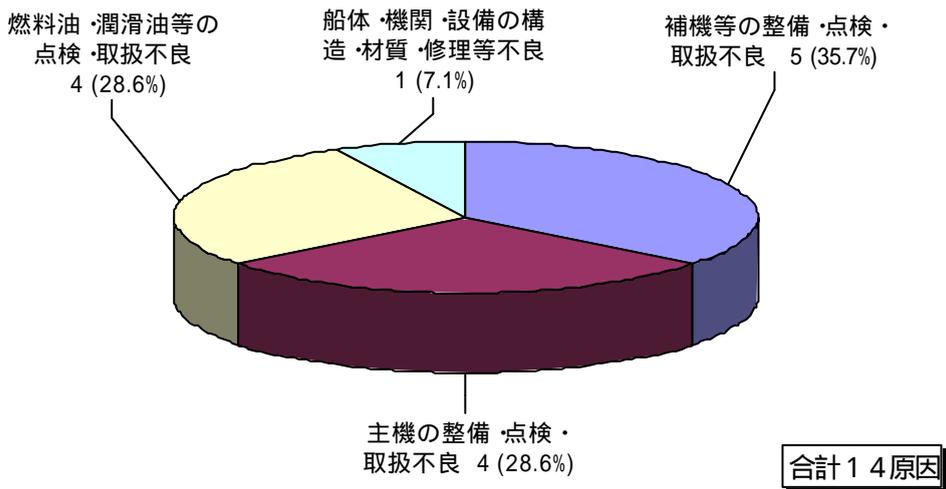
1-2-15図 乗揚事件の海難原因 (貨物船)



(ウ) 機関損傷事件

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

1-2-16図 機関損傷事件の海難原因 (貨物船)



(3) プレジャーボート関連事件の特徴

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

裁決対象船舶141隻中、海難原因がありとされた船舶は140隻であった。

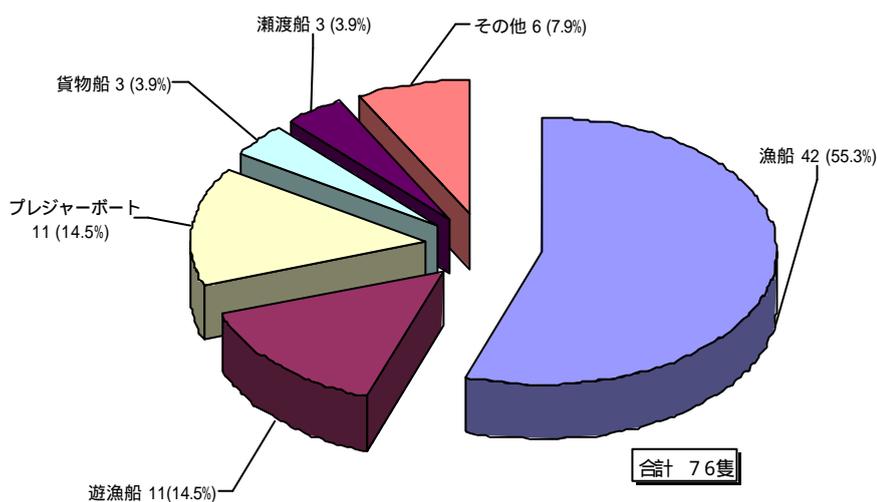
海難原因の主なものをみると、衝突88原因（うち見張り不十分58原因）、乗揚11原因、衝突（単）及び死傷等10原因となっている。

(7) 衝突事件

(a) 衝突の相手船

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

1-2-17図 衝突事件の船種別相手船（プレジャーボート）

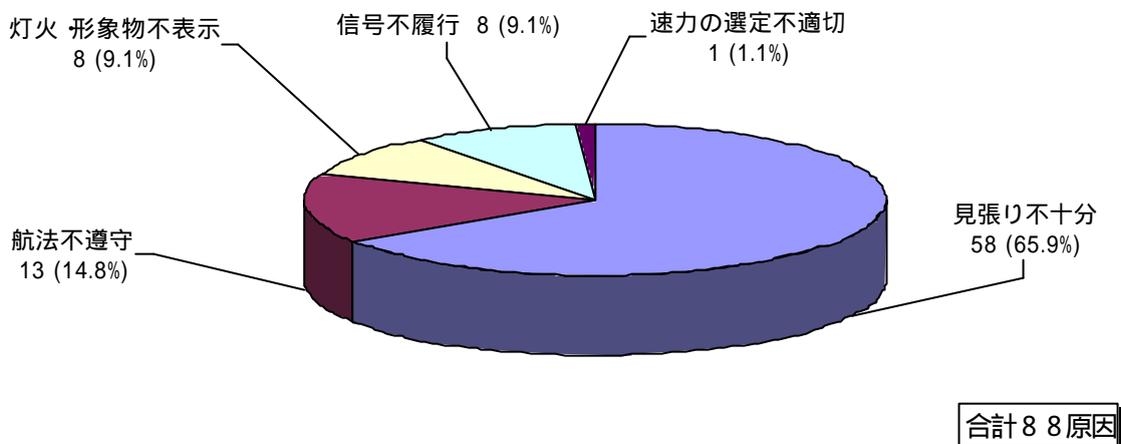


（提供：(株)舵社）

(b) 海難原因

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

1-2-18図 衝突事件の海難原因（プレジャーボート）



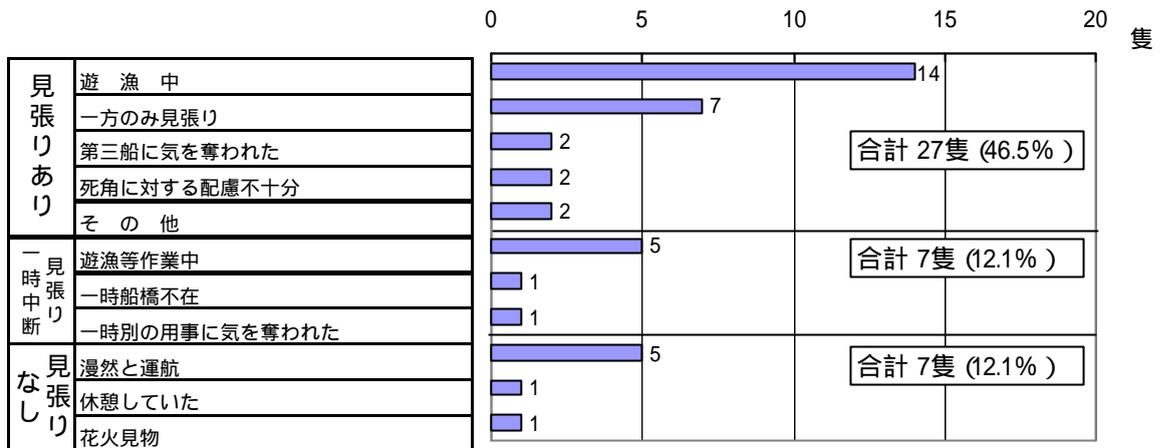
見張り不十分

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

(a) 衝突直前まで相手船を認めていなかったもの

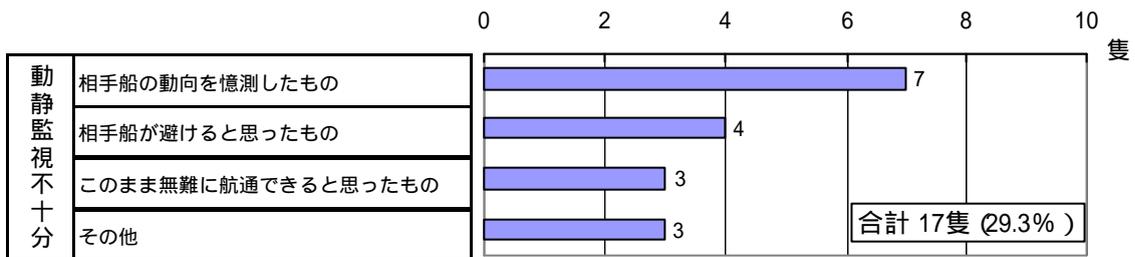
衝突直前まで相手船を認めていなかったものとして、見張り行為をしたものの視認しなかったもの（見張りあり）27隻（46.5%）、見張り行為を一時中断したことにより視認しなかったもの（見張り一時中断）7隻（12.1%）、見張り行為をしなかったことにより視認しなかったもの（見張りなし）7隻（12.1%）があり、それぞれ視認

しなかった理由は次のとおりである。



(b) 動静監視不十分であったもの

動静監視不十分であったものの理由は次のとおりである。



3 海難原因と指摘された法人等

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

(1) 船舶運航管理の不適切

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

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

(2) 船体・機関・設備の構造・材質・修理等不良

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

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

第3節 高等海難審判庁(第二審)の裁決における海難原因

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

これらの海難原因を事件種類別に分類すると、1-3-1表になる。

1-3-1表 事件種類別海難原因分類

(単位：原因数)

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

1 衝突事件の海難原因

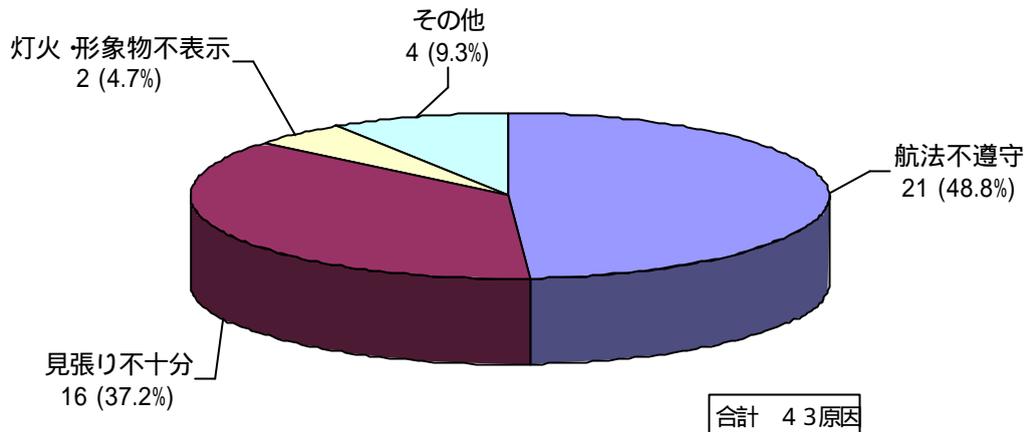
裁決件数が最も多い衝突事件については、18件(裁決の対象となった船舶：37隻)の裁決を行い、その中で43原因を示している。

(1) 海難原因

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

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

1-3-2図 衝突事件の海難原因



(2) 船種別の海難原因

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

これらの海難原因を船種別に分類すると、1-3-3表になる。

1-3-3表 船種別の海難原因

(単位：原因数)

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

* 衝突時における適用法令

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

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

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

第2章 絶えることのない海難の発生

第1節 海難の認知

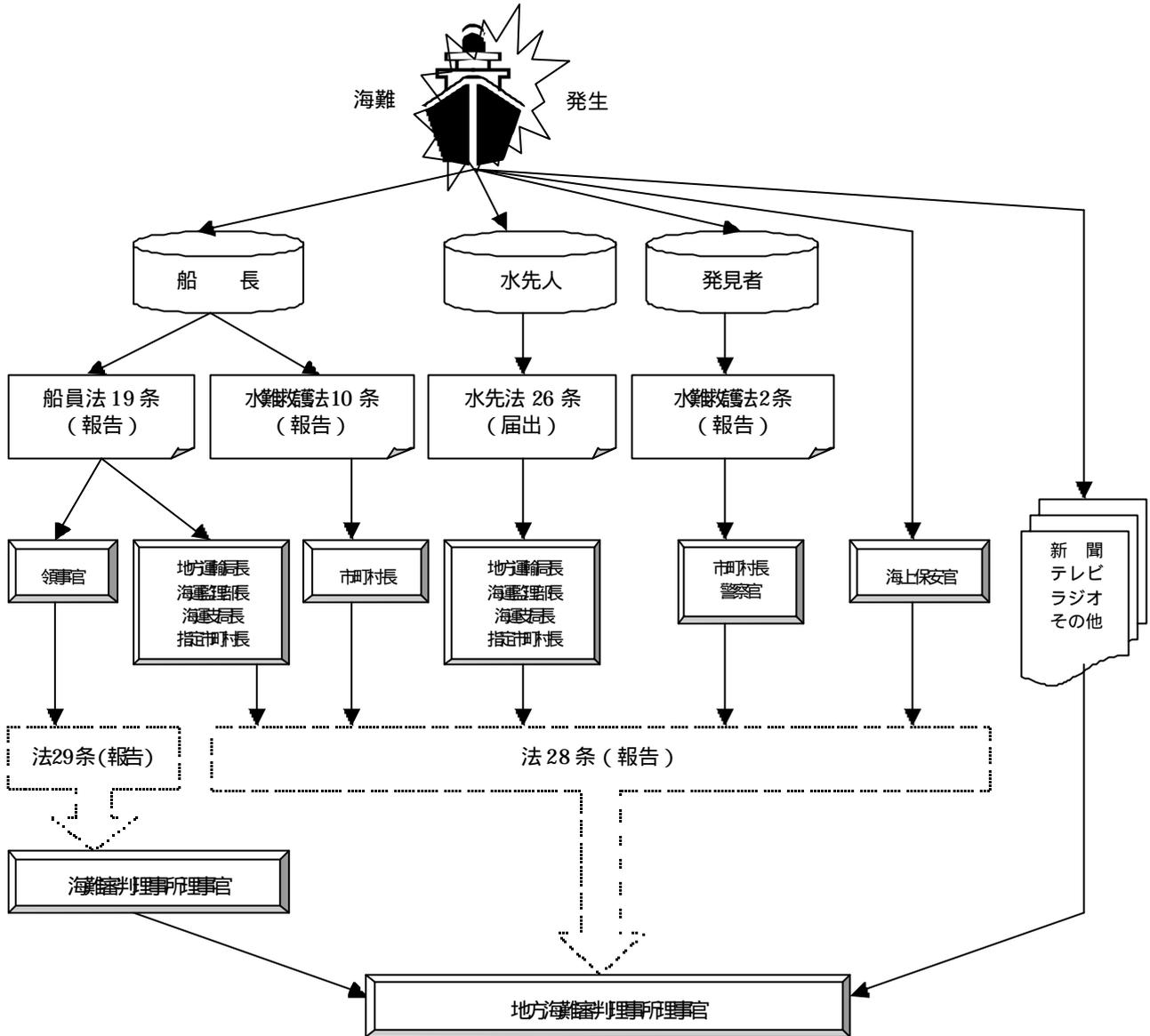
海上保安官、管海官庁、警察官及び市町村長並びに外国に駐在する領事官は、海難の事実があったことを認知したときは、理事官に報告しなければならないことになっており、報告を受けた理事官は直ちにその事実の調査を開始し、かつ、証拠を集取する。

また、理事官は、自ら新聞、テレビ等の報道などにより、海難を直接認知することもあり、海上保安官、管海官庁等からの報告とあわせて、我が国周辺水域はもちろん世界中の各水域で発生したものを広く認知している（2-1-1図）。



（提供：(株)舵社）

2-1-1図 海難認知の経路図



海難審判法（昭和22年法律第135号）抄

〔海難の発生〕

第2条 左の各号の一に該当する場合には、この法律による海難が発生したものとす。

- 1 船舶に損傷を生じたとき、又は船舶の運用に関連して船舶以外の施設に損傷を生じたとき。
- 2 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。
- 3 船舶の安全又は運航が阻害されたとき。

〔海上保安官等の報告義務〕

第28条 海上保安官、管海官庁、警察官及び市町村長は、第2条各号の一に該当する事実があつたことを認知したときは、直ちに、これをその事務所の所在地を管轄する地方海難審判庁の所在地に駐在する理事官に報告しなければならない。

〔領事官の報告義務〕

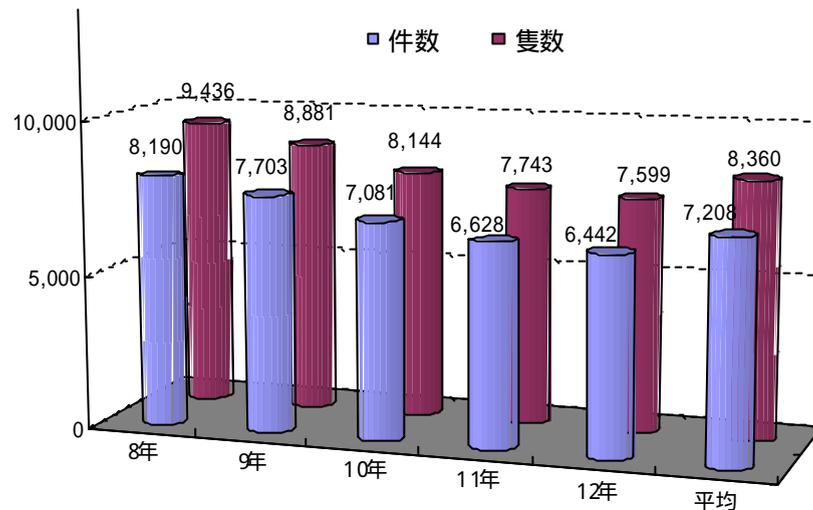
第29条 領事官は、国外で第2条各号の一に該当する事実があつたことを認知したときは、直ちに、証拠を集取し、海難審判理事所の理事官に報告しなければならない。

第2節 海難の発生の動向

平成12年に発生した海難で、理事官が認知した海難は6,442件、7,599隻であり、前年に比べ件数で186件（2.8%）、隻数で144隻（1.9%）の減少であった。

過去5年間における件数及び隻数の推移をみると、減少傾向が続いている。なお、5年間の平均発生件数及び隻数は、7,208件、8,360隻である。

2-2-1図 発生件数及び隻数の推移



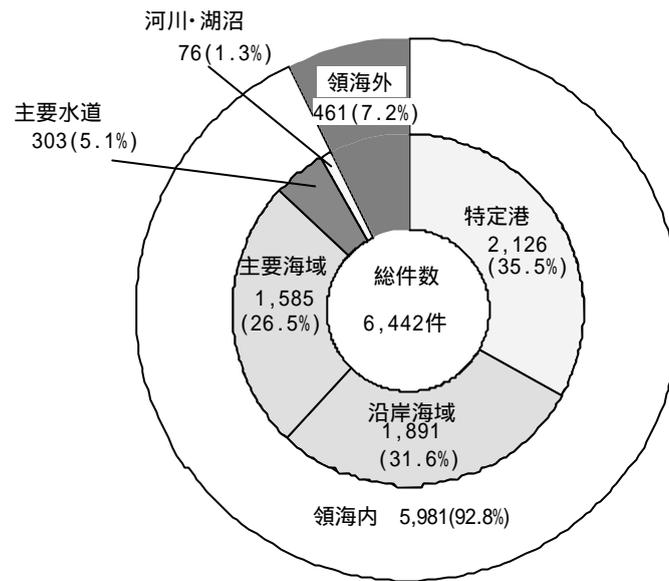
- (注) 1 海難が発生した場合、その報告が理事官へ到達するまでには相当の期間(平均2.0月)を要するものもあるため、たとえば、12年中に発生した海難は、12年1月から翌13年3月までに報告されたものを、12年中の海難として集計している。以下同じ。
- 2 総隻数が総件数より多いのは、1件の海難で複数の船舶が関係する場合があるからである。以下同じ。

第3節 発生海難の分析

1 水域別からみた発生の状況

水域別の発生状況を領海内、領海外で大別してみると、領海内では5,981件（92.8%）、領海外では461件（7.2%）となっており、前年に比べ領海内が99件、領海外が87件といずれも減少している。

2-3-1図 水域別の発生件数



- (注) 1 特定港等とは、港則法施行令第2条に定める特定港(86港)及び特定港以外の港(花咲港、気仙沼港)をいう(資料編第1表)。
 2 主要水道とは、主な水道(18水域)をいう(資料編第2表)。
 3 主要海域とは、主要な湾及び灘等(17水域)で、上記1、2を除いた水域をいう(資料編第3表)。
 4 沿岸海域とは、我が国の沿岸から12海里以内(国際海峡については3海里)の水域で、上記1、2、3を除いた水域をいう(資料編第4表)。

(1) 領海内における発生の状況

我が国の領海内での発生状況(5,981件)を、特定港等、主要水道、主要海域及び沿岸海域に分けてみると、特定港等が2,126件(35.5%)、沿岸海域が1,891件(31.6%)、主要海域が1,585件(26.5%)、主要水道が303件(5.1%)、河川・湖沼が76件(1.3%)となっている(2-3-1図)。

さらに、それぞれの水域別に分析すると次のとおりである。

(ア) 特定港等

特定港等における発生件数の内訳をみると、京浜港(東京区、川崎区、横浜区)の258件が最も多く、次いで大阪港195件、関門港130件、千葉港124件の順となっている。

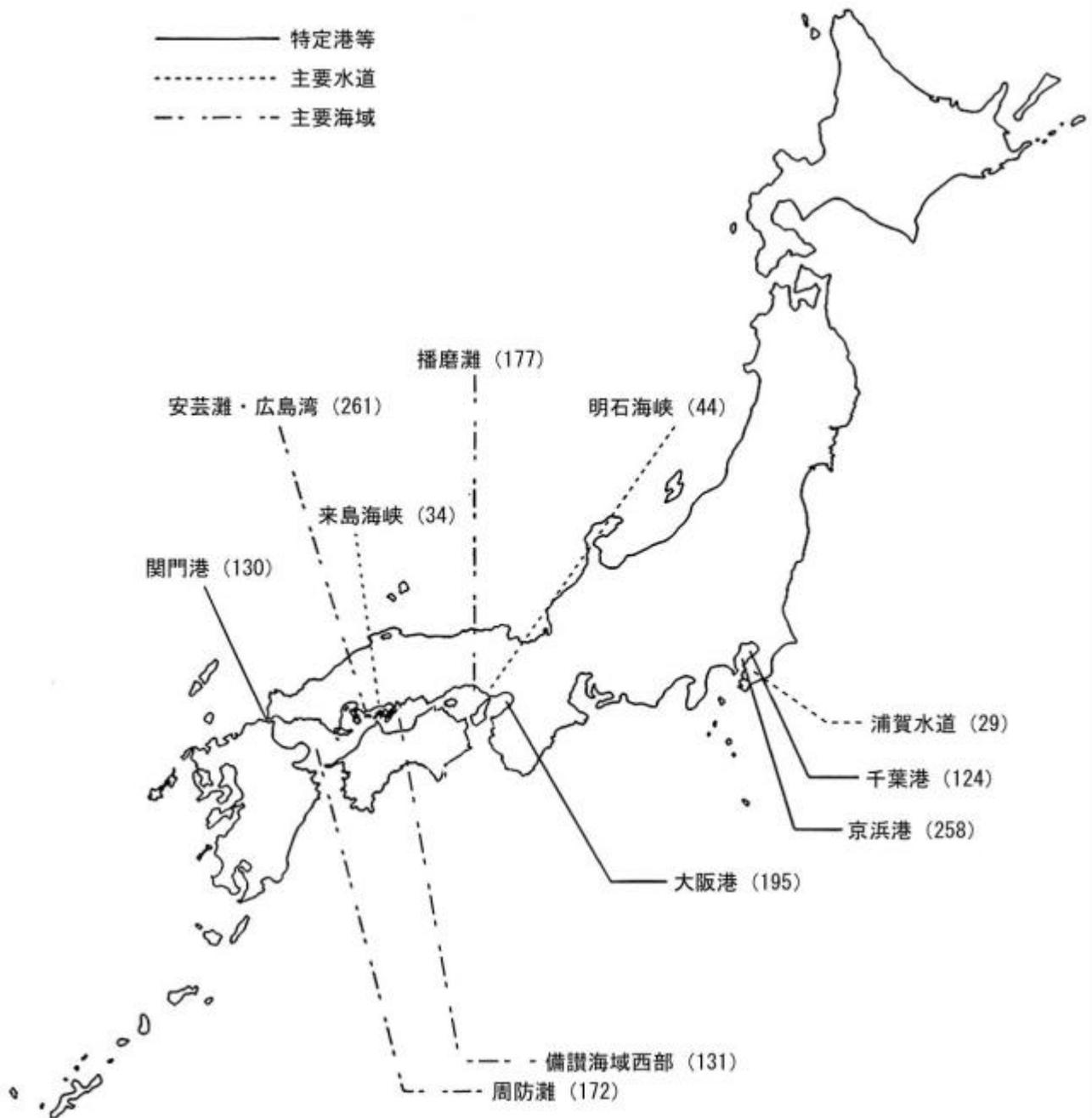
また、事件種類別では乗揚の520件、衝突(単)の415件が目立っている(資料編第1表)。

なお、資料編表中の計数上では遭難が最も多いが、これは理事官が海難を認知した時点で、その事件種類を特定できないものなどを含んでいることによる(以下同じ)。

よって、ここでは遭難を除外して分析している。

2-3-2図 特定港等、主要水道及び主要海域における主な発生状況

(件)



(イ) 主要水道

主要水道における発生件数の内訳をみると、明石海峡の44件が最も多く、次いで来島海峡34件、浦賀水道29件の順となっている。

また、事件種類別では乗揚の68件、衝突の40件が目立っている（資料編第2表）。

(ウ) 主要海域

主要海域における発生件数の内訳をみると、安芸灘・広島湾の261件が最も多く、次いで播磨灘177件、周防灘172件、備讃海域西部131件の順となっている。

また、事件種類別では乗揚の418件、衝突の185件、衝突（単）の140件が目立っている（資料編第3表）。

(エ) 沿岸海域

沿岸海域における発生件数の内訳をみると、福岡県烏帽子島から鹿児島県坊ノ岬に至る水域の270件が最も多く、次いで千葉県野島埼から静岡県天竜川口に至る水域の232件が目立っている（資料編第4表、第5図）。

また、事件種類別では乗揚の346件、衝突の248件、機関損傷の173件、衝突（単）の125件が目立っている（資料編第4表）。

(2) 領海外における発生状況

我が国の領海外で発生した461件を、緯度及び経度を各40度毎に区分して分析してみると、赤道、北緯40度、東経120度及び同160度の線で囲まれた西太平洋水域の236件が最も多く、次いで北緯40度、同80度、東経120度及び同160度の線で囲まれた日本海北部、オホーツク海及び北太平洋水域の118件となっており、日本近海での発生件数が多い（資料編第6表、第7図）。

なお、これを事件種類別にみると、機関損傷の122件、衝突の56件が目立っている（資料編第6表）。

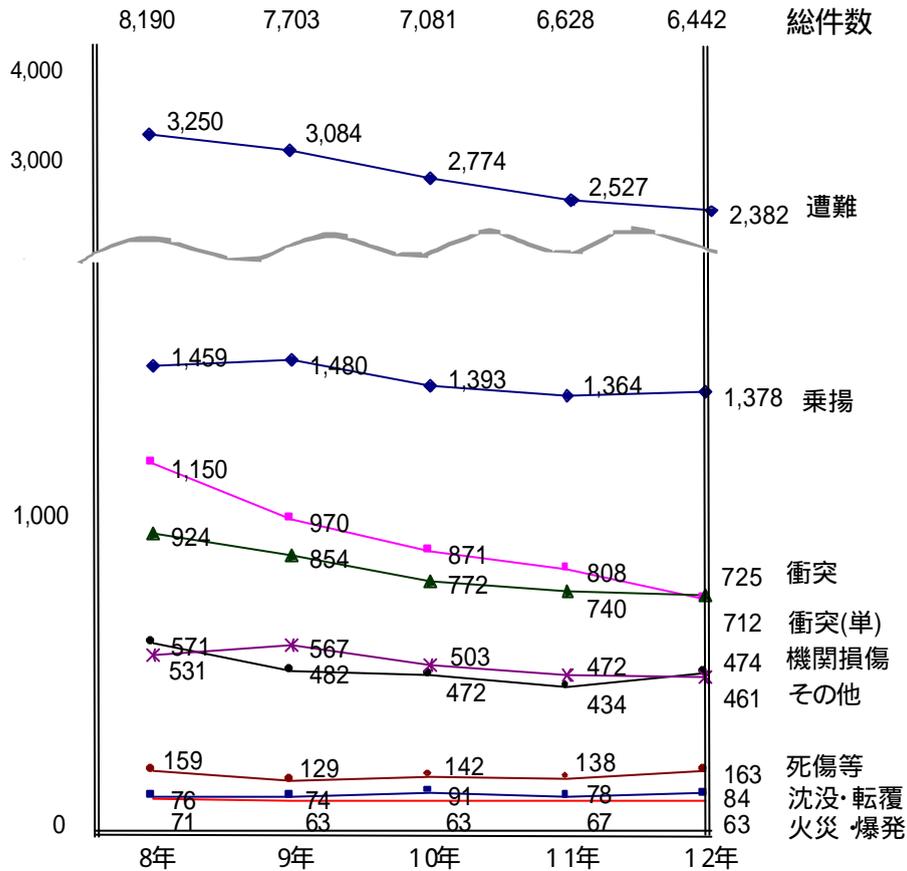
2 事件種類別からみた発生の状況

発生の状況を事件種類別にみると、乗揚の1,378件（21.4%）、衝突の725件（11.3%）、衝突（単）の712件（11.1%）が目立っている（遭難は2,382件（37.0%）である。）（2-3-3図）。

また、事件種類を船種別にみると、衝突では漁船の514隻、貨物船の379隻、衝突（単）では貨物船の319隻、旅客船の171隻、乗揚では貨物船の784隻、機関損傷では漁船の260隻がそれぞれ目立って多い（資料編第9表）。

同様に事件種類別発生状況をトン数別にみると、衝突では20トン未満の490隻、衝突（単）では200～500トンの186隻、乗揚では200～500トンの499隻が目立っている（資料編第10表）。

2-3-3図 事件種類別の発生件数の推移



注1 遭難とは、海難の原因、態様が複合していて他の海難の一つに分類できない場合、又は他の海難のいずれにも該当しない場合をいい、大きく分類すると次表のとおりである。(単位: 件)

分類・年	8年	9年	10年	11年	12年
浮流物接触	2,769	2,584	2,333	2,185	2,030
浸水	127	174	155	99	101
係船・係岸	112	148	109	12	0
上記以外	241	178	177	231	251
計	3,249	3,084	2,774	2,527	2,382

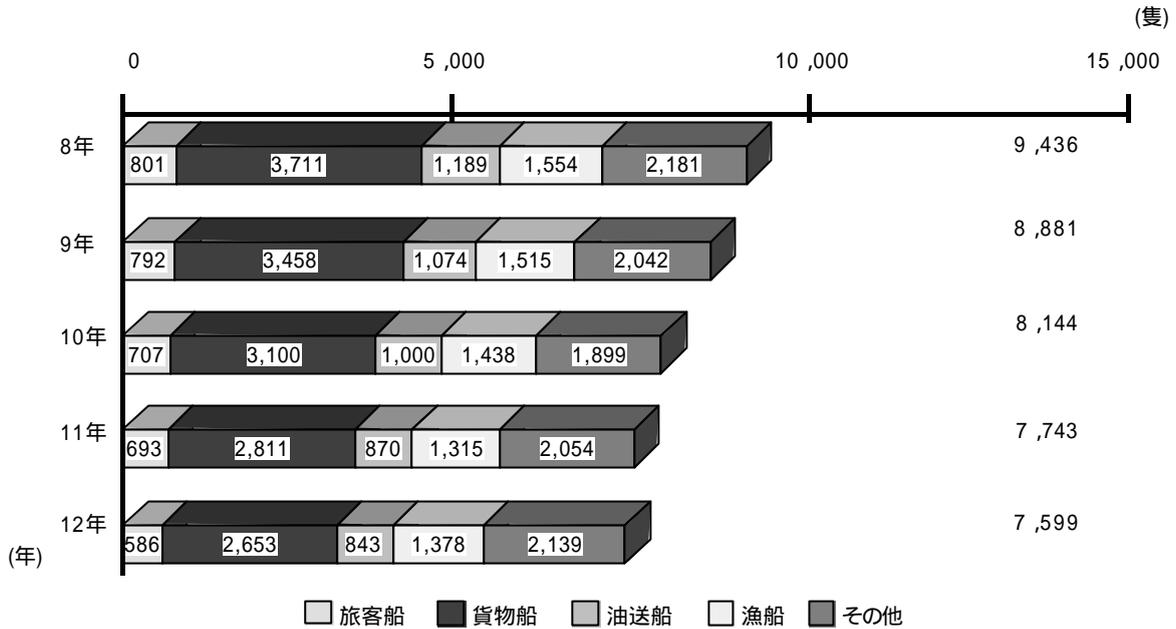
注2 その他とは、安全・運航障害、施設損傷、属具損傷及び行方不明事件をいう。

3 船種別からみた発生の状況

発生の状況を主な船種別にみると、貨物船の2,653隻(34.9%)が最も多く、漁船の1,378隻(18.1%)、油送船の843隻(11.1%)、旅客船の586隻(7.7%)の順となっており、前年と比べると貨物船(前年2,811隻)で158隻減少しているのが目立っている(資料編第9表)。

なお、船種別の発生状況をトン数別にみると、旅客船では500~1,600トン、貨物船では200~500トン、油送船では500~1,600トン、漁船では20トン未満の船舶において最も多く発生している(資料編第10、11表)。

2 - 3 - 4図 船種別の発生隻数の推移



4 海難による死傷者等の状況

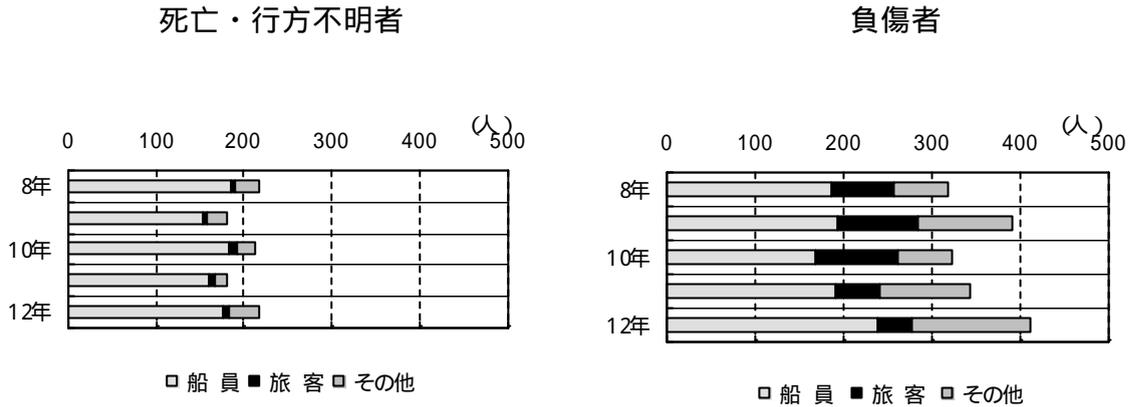
12年における死傷者等（死亡・行方不明・負傷者をいう。以下同じ。）は、総数で631人であり、前年（525人）に比べ106人増加した。そのうちプレジャーボートの死亡・行方不明者数が、45人で前年（18人）よりも27人増加し、負傷者数が、147人で前年（103人）よりも44人増加し、前年比106人増加のうち67.0%、71人を占めている。

全体の死亡・行方不明者数は、219人で前年（182人）よりも37人増加し、負傷者数は、412人で前年（343人）よりも69人増加した。なお、旅客は41人で前年（50人）とほぼ同数であった。

また、船員の死傷者等は415人で、総数の65.8%を占めている。このうち負傷者を除いた死亡・行方不明者にしぼってみると、合計219人のうち81.3%、178人を船員が占めている。

死傷者等の状況を事件種類別にみると、衝突の240人、死傷等の176人が目立ち、同様に船舶の種類別にみると、漁船の291人、プレジャーボートの192人が目立っている（資料編第13表、14表）。

2-3-5図 死傷者等の推移



	船員	旅客	その他	合計
8年	186	6	27	219
9年	155	4	23	182
10年	183	10	21	214
11年	161	7	14	182
12年	178	7	34	219

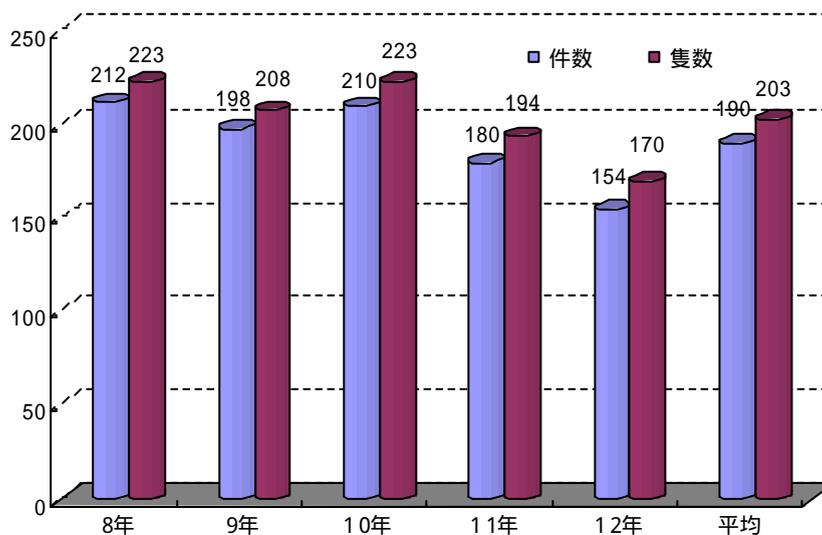
	船員	旅客	その他	合計
8年	186	72	62	320
9年	192	94	105	391
10年	167	95	61	323
11年	190	50	103	343
12年	237	41	134	412

(注) 「その他」とは、同乗者、作業員等をいう。

5 外国船が関連した海難の発生の状況

12年において、外国船が関連した海難は154件(海難総件数の2.4%)、外国船の隻数は170隻(海難総隻数の2.2%)であり、前年と比べると、件数で26件、隻数で24隻の減少であった。

2-3-6図 外国船関連海難の発生件数及び隻数の推移



(注) 領海内で発生した事件には、外国船単独又は外国船同士のものも含むが、領海外で発生した事件は、日本船が関係しているもののみである。

(1) 地方理事所別の発生の状況

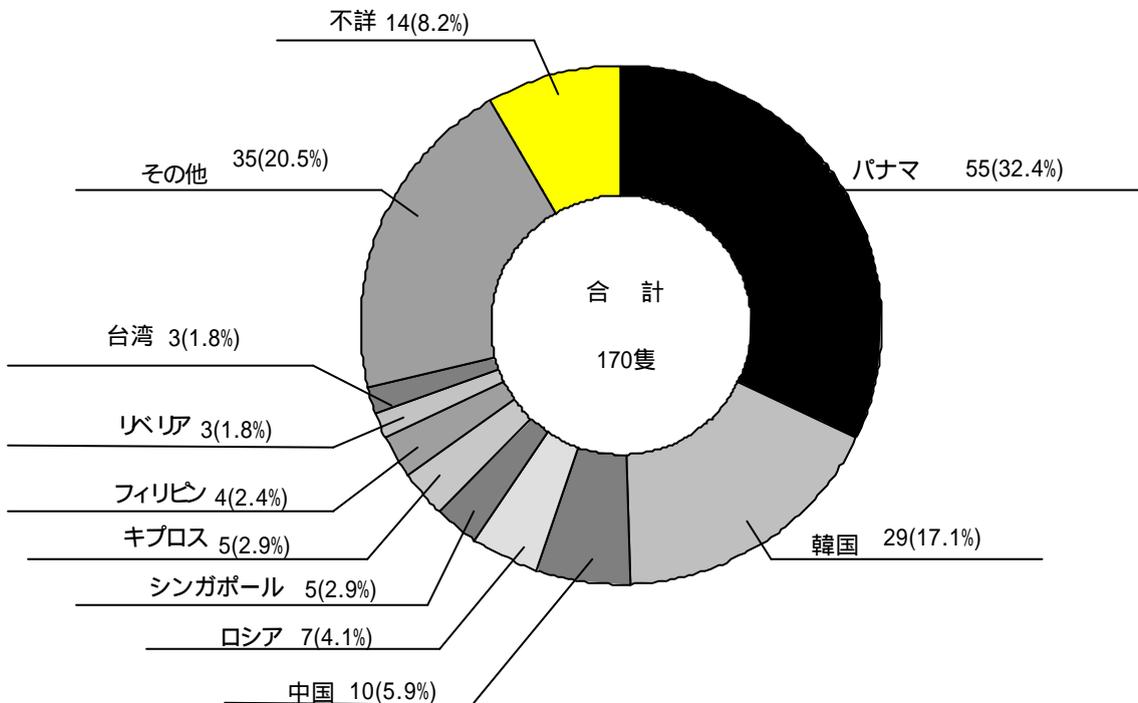
12年の発生状況を地方理事所別にみると、門司の50件（32.5%）が最も多く、次いで神戸の37件（24.0%）、横浜の23件（14.9%）の順となっている。

事件種類別では、衝突が106件（68.8%）を占めている（資料編第15表）。

(2) 国及び地域別の状況

国及び地域別の隻数の状況は、パナマ籍の55隻（32.4%）が最も多く、次いで韓国籍の29隻（17.1%）、中国籍の10隻（5.9%）の順となっている。

2 - 3 - 7図 外国船の主な国及び地域別隻数



(3) 水域別の状況

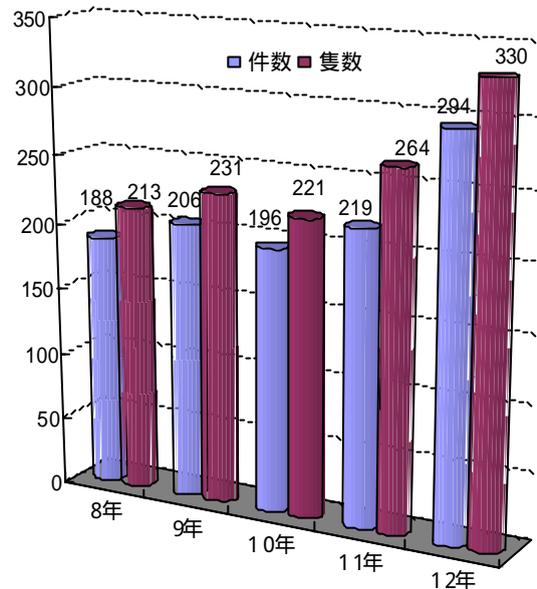
水域別の状況では、我が国の領海内で発生した海難に関連したものが147隻で、前年に比べ4隻減少した。領海外では23隻で、前年に比べ20隻の減少であった。

領海内の水域別の内訳では、沿岸海域が61隻と最も多く、次いで特定港等が42隻、主要海域が32隻、主要水道が12隻となっている（資料編第16表）。

6 プレジャーボート海難の発生の状況

プレジャーボート（モーターボート、水上オートバイ、ヨット、手こぎボートの総称）関連の海難は、294件330隻であり、昨年に比べ75件66隻の増加となっている。

2-3-8図 プレジャーボート海難の発生隻数の推移



		モーターボート	水上オートバイ	ヨット	手こぎボート	合計
8年	件数	145	13	13	17	188
	隻数	158	24	13	18	213
9年	件数	152	21	16	17	206
	隻数	161	37	16	17	231
10年	件数	132	28	19	17	196
	隻数	143	40	19	19	221
11年	件数	161	32	15	11	219
	隻数	174	56	21	13	264
12年	件数	219	29	27	19	294
	隻数	233	46	30	21	330

(1) 事件種類別・船種別の状況

12年の状況を事件種類別にみると、衝突が110件143隻（43.3%）と最も多く、次いで乗揚の53件53隻（16.1%）、死傷等の28件30隻（9.1%）の順となっている。

これを船種別にみると、モーターボートが233隻（70.6%）で、昨年に比べ59隻の増加となっている。

また、前年に比べて水上オートバイは減少したが、モーターボート、ヨット、手こぎボートは増加している。

2-3-9表 プレジャーボート海難の事件種類別発生隻数

(単位：隻)

船種 事件種類	モーターボート	水上オートバイ	ヨット	手こぎボート	合計	構成比(%)
衝突	96	24	9	14	143	43.3
衝突(単)	16	7	0	0	23	6.9
乗揚	44	0	9	0	53	16.1
死傷等	19	9	0	2	30	9.1
転覆	18	2	2	4	26	7.9
その他	40	4	10	1	55	16.7
合計	233	46	30	21	330	100.0
構成比(%)	70.6	13.9	9.1	6.4	100.0	

(2) プレジャーボート海難における死傷者等の状況

12年における死傷者等は192人であり、前年に比べ71人増加している。この種の海難は往々にして死傷者を伴うことが多く、全体の海難隻数7,599隻に対してプレジャーボート海難の隻数は330隻(4.3%)であるが、全体の死傷者等631人に対してプレジャーボート海難での死傷者等192人の割合は30.4%と高い。

また、その内訳は、死亡者34人、行方不明者11人、負傷者147人で、前年と比較すると死亡者は19人、行方不明者は8人、負傷者は44人増加している。

船舶の種類別では、モーターボートによる死傷者等が133人と最も多く、69.3%を占めている。

2-3-10表 プレジャーボート海難における死傷者等の状況

(単位：人)

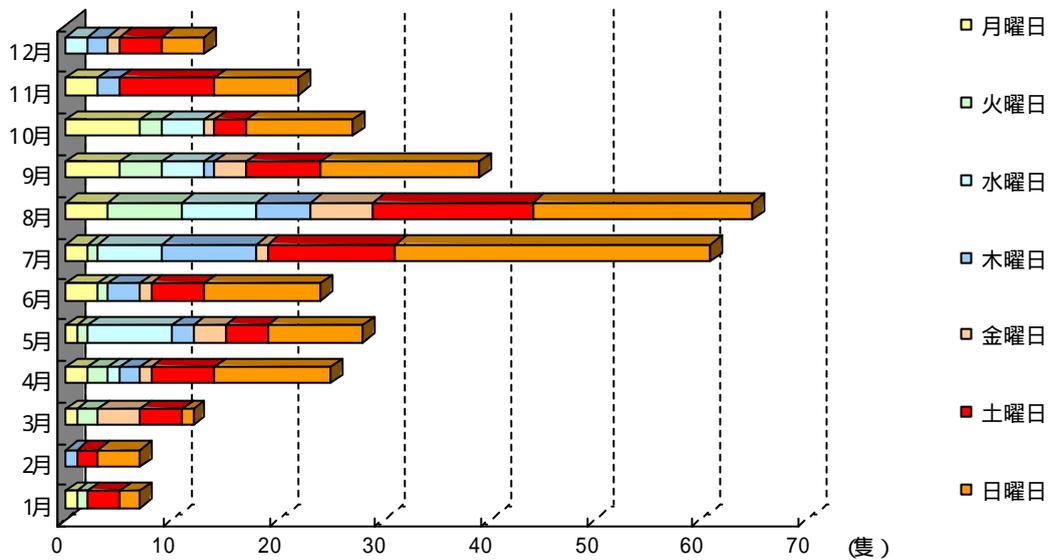
船種 死傷者等	死亡	行方不明	負傷	合計	構成比(%)
モーターボート	19	8	106	133	69.3
水上オートバイ	7	0	25	32	16.7
ヨット	2	0	4	6	3.1
手こぎボート	6	3	12	21	10.9
合計	34	11	147	192	100.0
構成比(%)	17.7	5.7	76.6	100.0	

(3) プレジャーボート海難における月別、時刻別及び曜日別でみた発生状況

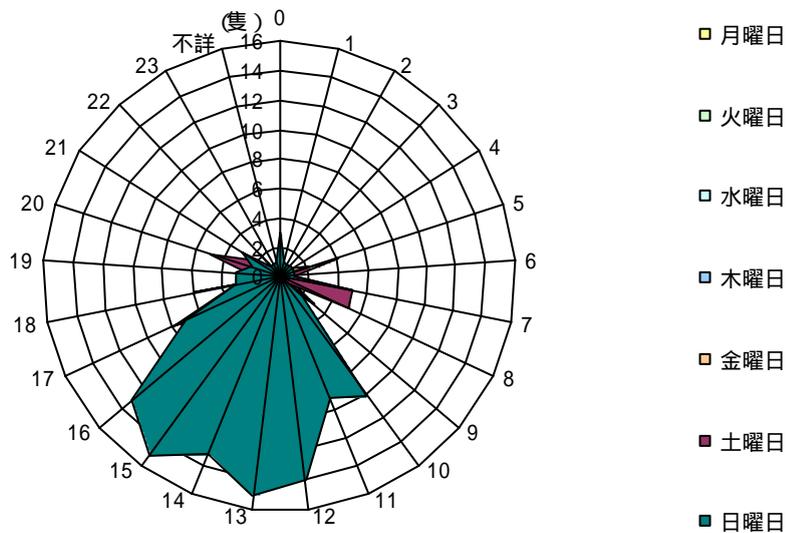
プレジャーボート海難の全般的傾向をみると、レジャー時期である7月から9月の間における土曜、日曜日の、12時から16時の間に頻繁して発生している。

月別でみると、7月から9月の間における発生が、プレジャーボート全体の海難隻数330隻に対して、165隻で50%を占めており、時刻別でみると、12時から16時の間における発生が、149隻で45.2%とほぼ半数を占めている。さらに、これを曜日別でみると、土曜、日曜日での発生が、200隻で60.6%と半数を超えている（資料編第17表、18表）。

2-3-11図 月別、曜日別発生状況



2-3-12図 時刻別、曜日別発生状況



第3章 海難の調査と審判開始の申立

第1節 理事官のしごと

1 幅広い調査

理事官は、海難の発生を認知したときには、直ちに事実を調査し、証拠の集取を行うが、海難は人の行為、船舶の構造・設備・性能・運航形態、海上交通環境、自然現象等の諸要素が複合して発生する場合が多い。このため、理事官は様々な観点から広範囲にわたり、その因果関係を調査しなければならない。

このため、理事官は、事実の調査、証拠の集取を行うために、次の方法をとることができる。

海難関係人に出頭させ、又は質問すること。

海難は、物的証拠や状況証拠に乏しい場合が多く、船長、機関長等の乗組員や嚮導^{きょうどう}していた水先人の供述、目撃者や造船関係者等の供述は重要な証拠となるので、これらの海難関係人を出頭させ、又は自ら関係先に出向いて質問をする。

船舶その他の場所を検査すること。

船舶の性能、損傷状況や水路の状況等を明らかにするため、船舶、海難現場等の検査を行う。

海難関係人に報告をさせ、又は帳簿書類その他の物件の提出を命ずること。

船舶の運航状況を明らかにするため、海難関係人に報告をさせ、又は船舶の航海・機関の各日誌、使用していた海図や海上公試運転成績表、機関取扱説明書等の機関の性能・構造関係書類、積荷関係書類、運航管理規程等多岐にわたって関係書類等の提出を求める。

公務所に対して報告又は資料の提出を求めること。

関係官署に対して、気象状況、水路状況、港湾施設及び船舶の登録等について資料の提出を求める。

鑑定人、通訳人若しくは翻訳人に出頭をさせ、又は鑑定、通訳若しくは翻訳をさせること。

衝突事件での衝突箇所に付着していた塗料、転覆事件での復原力、火災事件での発火源等について、特別な専門知識を有する者に鑑定を依頼する場合がある。

また、外国人乗組員等の調査をする場合は、通訳人を介して調査する場合が多い。

個々の事件は、事故が発生した場所を管轄する地方審判庁の所在地に駐在する理事官が調査を担当するが、迅速な調査と関係人の便益を図ることを目的として、関係人が最寄りの地方理事所で調査に応じられるよう、地方理事所間で相互に調査を依頼する体制としている。また、国外で発生した海難事件については、外務省を通じるなどして証拠資料の集取を行っている。

なお、重大な海難については理事所全体で迅速かつ強力な調査体制をとることとしており、その中で、特に中央と地方の連絡を密にとる必要がある場合には特別調査本部を設けることとしている。

2 審判開始の申立

海難は軽微なものから重大なものまで多様で、事件として軽微であるためあえて審判を行うまでもないものもあり、また、その性質上審判を行っても将来の海難防止のために教訓とならないものもある。法は、海難防止の観点から、調査の結果、審判によりその実態を明らかにし原因を究明する必要があると判断したもののみを地方海難審判庁に対して審判開始の申立を行うものとした。この申立の権限は理事官のみに許されているものである。そして、審判に付すまでもないと判断したときは、審判不要の処分を行う（審判不要処分）（104頁7-1-1図）。

一方、その理事官の判断の適正さを保障するため、海難の利害関係者が理事官に対して審判開始の申立を請求することを認めている。

審判開始の申立にあたっては、海難が海技従事者（船舶職員法第23条の2第1項の承認を受けた者を含む。（注））又は水先人の職務上の故意又は過失によって発生したと認められるときは、それらの者を受審人に、それら以外で海難の原因に関係する者（船舶所有会社等）を指定海難関係人に指定する。

また、海難事実の発生から5年を経過したときは、審判開始の申立を行うことができない。

（注）「船舶職員法第23条の2第1項の承認を受けた者」とは、外国人でSTCW条約締約国の発給した資格証明書を受有する者であって、船舶職員として必要な経験、知識及び能力を有すると認められ、日本船の船舶職員となることを国土交通大臣に承認された者のことである。



実地検査

第2節 主要海難事件の調査状況

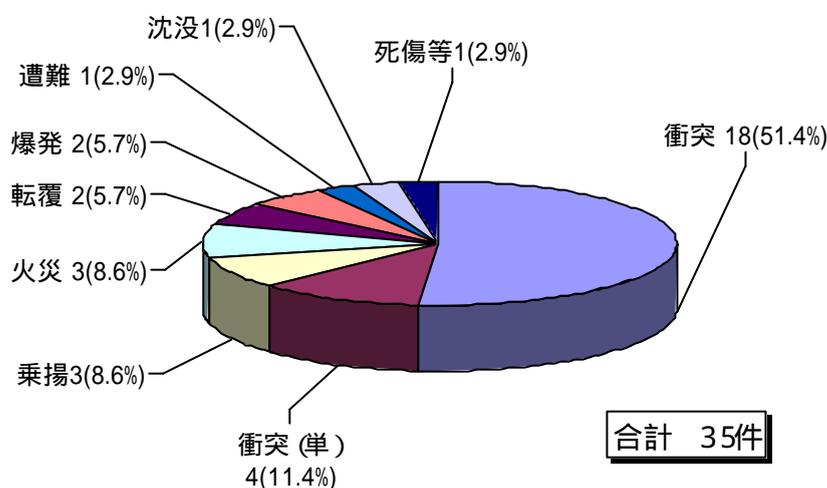
1 主要海難事件の現状

(1) 事件種類別の発生状況

平成12年に発生した事件6,442件のうち、主要海難事件とされたのは35件（54隻）となっている。その発生状況は、3-2-1図のとおりである。

なお、35件の個々の概要については、資料編第24表に付したが、特筆される事件としては、9月北海道浦河港沖合で発生し、乗組員14名が行方不明となった底びき網漁船第五龍寶丸転覆事件があげられる。

3-2-1図 平成12年主要海難事件の発生件数



また、過去5年間の発生状況をみると合計で181件となり、年平均では約36件となっている。11年が42件とやや多いものの、平均して毎年同様の事件数となっている。事件種別に見ると、衝突事件が80件で44.2%となっており、衝突(単)事件の22件、12.2%と併せると56.4%となり、全体の60%弱を占めている。

3-2-2表 事件種類別の発生件数の推移 (主要海難事件)

(単位：件)

事件種類 年	衝突	衝突 (単)	乗揚	遭難	沈没	転覆	火災	爆発	機損 関傷	死傷等	合計
8年	12	2	1	3		5	3			5	31
9年	17	4	4	2	1	2	5				35
10年	12	8	5	1	1	5	5	1			38
11年	21	4	3	2	1	2	4		1	4	42
12年	18	4	3	1	1	2	3	2		1	35
合計	80	22	16	9	4	16	20	3	1	10	181
構成比	44.2%	12.2%	8.8%	5.0%	2.2%	8.8%	11.0%	1.7%	0.6%	5.5%	100.0%

(2) 船種別及びトン数別の状況 (平成12年発生のもの)

12年に発生した主要海難事件の船種別の状況をみると、対象船舶54隻中、貨物船が21隻と38.9%を占めているほか、漁船が13隻と貨物船に次いで多くなっている。

3-2-3表 船種別の状況

(単位：隻)

事件種類 船種	衝突	衝突 (単)	乗揚	遭難	沈没	転覆	火災	爆発	機損 関傷	死傷等	合計	構成比
旅客船			1				1				2	3.7%
貨物船	19	1						1			21	38.9%
油送船	3		1			1	1				6	11.1%
漁船	8	1		1	1	1	1				13	24.1%
引船	1										1	1.9%
遊漁船	3										3	5.5%
公用船	1	1	1								3	5.5%
その他	2	1						1		1	5	9.3%
計	37	4	3	1	1	2	3	2		1	54	100.0%

12年に発生した主要海難事件の船舶のトン数別の状況をみると、20トン未満が13隻となっているが、1,600～5,000トンが13隻、500～1,600トンが8隻等と500トン以上の船舶の占める比率が全体の50.0% (27隻/54隻) となっている。

3 - 2 - 4表 トン数別の状況

(単位：隻)

事件種類 トン数	衝突	衝突 (単)	乗揚	遭難	沈没	転覆	火災	爆発	機損 閉傷	死傷等	合計	構成比
20トン 未満	10	2								1	13	24.1%
20～100 トン	1			1	1						3	5.6%
100～200 トン						2					2	3.7%
200～500 トン	4		1				1				6	11.1%
500～1600 トン	5		1				1	1			8	14.8%
1600～5000 トン	11		1				1				13	24.1%
5000～ 10000トン	3										3	5.6%
10000 トン以上	2	1									3	5.6%
トン数表示 のないもの	1	1						1			3	5.6%
計	37	4	3	1	1	2	3	2		1	54	100.0%

(3) 水域別の発生状況

12年に発生した主要海難事件の発生状況は次のとおりで、瀬戸内海、九州北岸のほか、東京湾及び伊勢湾付近に多く、発生している。なお、その詳細は、資料編第24表のとおりである。

3 2 5図 主要海難事件の発生場所の状況



2 迅速調査への取り組み

(1) 主要海難事件の申立状況

12年に申し立てられた主要海難事件は38件であり、事件種類別の状況は3-2-6表のとおりである。また、発生から申立までの期間をみると7.7か月となっている。

過去3年間では、申し立てられた件数は102件で、申し立てられた事件の発生から申立までの期間をみると、平均申立期間は7.7か月となっている(3-2-7表)。

12年の主要海難事件の発生から申立までの期間(7.7か月)と全体の事件の発生から申立までの期間(11.7か月〔3-4-6表参照〕)とを比較すると、主要海難事件の申立が4.0か月短くなっている。

3-2-6表 平成12年に申立した主要海難事件の事件種類別件数

事件種類	衝突	衝突(単)	乗揚	転覆	火災	遭難	爆発	沈没	死傷等	合計
件数	24	2	2	2	2	2	1	1	2	38

3-2-7表 過去3年間の主要海難事件の発生から申立までの平均期間

	申立件数	発生から申立までの平均期間
10年	31	7.4か月
11年	33	7.9か月
12年	38	7.7か月
合計	102	(平均) 7.7か月

第3節 調査業務の処理状況

平成12年における海難の立件数は6,798件で、11年からの繰越4,446件を加えた調査対象事件は11,244件であり、796件を審判開始の申立、5,880件を審判不要処分とし、138件が時効となり、その結果、4,430件を13年に繰り越した。

3-3-1表 理事官事務取扱状況

(単位:件)

区分 地方	11年 からの 繰越	立件	計	処 理						13年へ 繰越
				申 立			審 判 不 処 分	時 効	合 計	
				普 通	簡 易	計				
函 館	455	469	924	63	16	79	388	22	489	435
仙 台	284	504	788	53	28	81	441	11	533	255
横 浜	1,190	1,633	2,823	110	19	129	1,306	42	1,477	1,346
神 戸	753	1,237	1,990	115	23	138	1,164	17	1,319	671
広 島	662	1,312	1,974	103	17	120	1,272	13	1,405	569
門 司	580	1,016	1,596	95	22	117	802	11	930	666
長 崎	420	453	873	55	23	78	424	18	520	353
那 覇	102	174	276	54	0	54	83	4	141	135
合 計	4,446	6,798	11,244	648	148	796	5,880	138	6,814	4,430

(注)立件数は、12年1月から12月の間に、理事官が法第2条該当の海難と認知した数である。

全体でみると、処理件数6,814件に対する審判開始申立件数の割合は11.7%で、審判不要処分は86.3%、時効2.0%となっており、調査対象事件(11,244件)の件数に対する翌年への繰越し件数の割合は39.4%である。

地方理事所別にみると、立件数では横浜が1,633件と最も多く、全体の24.0%を占め、次いで広島が1,312件(19.3%)、神戸が1,237件(18.2%)となっている(資料編第19図)。

1 調査状況の推移

過去5年間における調査状況の推移をみると、立件数は漸減傾向にあり、申立件数は796件と前年比11.1%減少した(資料編第19図、20図)。

5年間の平均でみると、立件数7,621件、申立件数783件、不要処分6,791件、時効135件で、立件数に対する申立件数の比率は10.3%である。

また、12年に理事官が、調査を行った海難関係人の延べ人数は1,957人であり、前年(2,087人)と比較すると、130人の減少となっている。

3 - 3 - 2表 理事官事務取扱状況の推移

(単位：件)

区分 年	前年から の繰越	立 件	計	処 理				翌年へ繰越
				申 立	審判不要処分	時 効	合 計	
8年	4,872	8,556	13,428	824	7,716	149	8,689	4,739
9年	4,739	8,313	13,052	761	7,391	140	8,292	4,760
10年	4,760	7,437	12,197	731	6,620	124	7,475	4,722
11年	4,722	7,003	11,725	805	6,348	126	7,279	4,446
12年	4,446	6,798	11,244	796	5,880	138	6,814	4,430

第4節 審判開始の申立状況

1 申立事件の状況

平成12年に理事官が申立を行った件数は796件（1,202隻）である。これを事件種類別にみると、衝突が335件（711隻）と最も多く、次いで乗揚が156件（166隻）、機関損傷が89件（90隻）となっている。また、地方理事所別にみると、門司、神戸、広島では衝突が申立件数のほぼ半数を占めているが、那覇では乗揚が54件中20件（37.0%）と最も多くなっている。

3-4-1表 地方理事所別・事件種類別の申立件数

(単位：件)

事件種類 地方理事所	事件種類													合計
	衝突	衝突 (単)	乗場	沈没	転覆	遭難	火災	爆発	機関 損傷	施設 損傷	死傷 等	安全 ・運航 阻害		
函館	27	8	10		7	6			15	1	3	2	79	
仙台	24	17	9	1	4	2	3		11	3	7		81	
横浜	58	5	17	1	3	2	3		30	5	2	3	129	
神戸	69	8	23	1	6	3	6		7	6	7	2	138	
広島	60	11	31		1	5	2	1	4	1	4		120	
門司	61	9	23	1	5	1	1		8	2	6		117	
長崎	30	5	23	1	2	1	1		7	1	4	3	78	
那覇	6	3	20		3	3	1		7	1	6	4	54	
合計	335	66	156	5	31	23	17	1	89	20	39	14	796	
構成比(%)	42.1	8.3	19.6	0.6	3.9	2.9	2.1	0.1	11.2	2.5	4.9	1.8	100.0	

(1) 船舶の状況

申立の対象となった船舶(1,202隻)をその種類別にみると、漁船が495隻と41.2%を占め、次いで貨物船が265隻(22.0%)となっている。これを地方理事所別にみると、漁船が広島を除く地方で最も多く、特に函館、長崎においては漁船の占める割合が50%以上となっており、広島では貨物船が最も多い。また、遊漁船、プレジャーボート等のレジャー船の申立状況をみると、神戸、横浜が多い(資料編第21表)。

トン数別にみると、20トン未満が503隻と圧倒的に多く、次いで200~500トンが164隻、100~200トンが134隻、20~100トンが60隻の順となっており、500トン未満の船舶が全体の71.6%(861隻/1202隻)を占めている。1,600トン以上の船では、広島、門司、神戸が多く、5,000トン以上の大型船では、神戸14隻、広島13隻となっている(資料編第21表)。

(2) 受審人 指定海難関係人の状況

申立事件について、事件種類別に受審人及び指定海難関係人の状況をみると、衝突が最も多く628人と48人、次いで乗場で171人と13人、機関損傷で88人と11人の順となっている。

3-4-2表 受審人、指定海難関係人の事件種類別の状況

(単位：人)

種別 区分	事件種類													合計
	衝突	衝突 (単)	乗場	沈没	転覆	遭難	火災	爆発	機関 損傷	施設 損傷	死傷 等	安全 ・運航 阻害		
受審人	628	73	171	6	32	23	17	3	88	24	44	14	1,123	
指定海難 関係人	48	6	13	2	4	8	10	2	11		19		123	
合計	676	79	184	8	36	31	27	5	99	24	63	14	1,246	

また、受審人を職名別にみると、船長913人（81.3%）、機関長95人（8.5%）となり、船長、機関長の両方で全体の約90%を占め、受有海技免状別にみると、一級小型船舶操縦士免状受有者が441人と最も多く、次いで五級海技士（航海）免状受有者153人、四級小型船舶操縦士免状受有者145人、四級海技士（航海）免状受有者138人となっている。

3 - 4 - 3表 受審人、指定海難関係人の職名別の状況

（単位：人）

区分	甲板部					機関部					漁労長	船舶所有者	水先人	法人	その他	計
	船長	航海士	甲板長	甲板員	その他	機関長	機関士	操縦長	機関員	操縦手						
受審人	913	79	2	16	3	95	1				7		7			1,123
指定海難関係人	4	4	14	20		12	3	1	1		4			31	29	123
計	1,055					113					78			1,246		

3 - 4 - 4表 受審人の受有海技免状別の状況

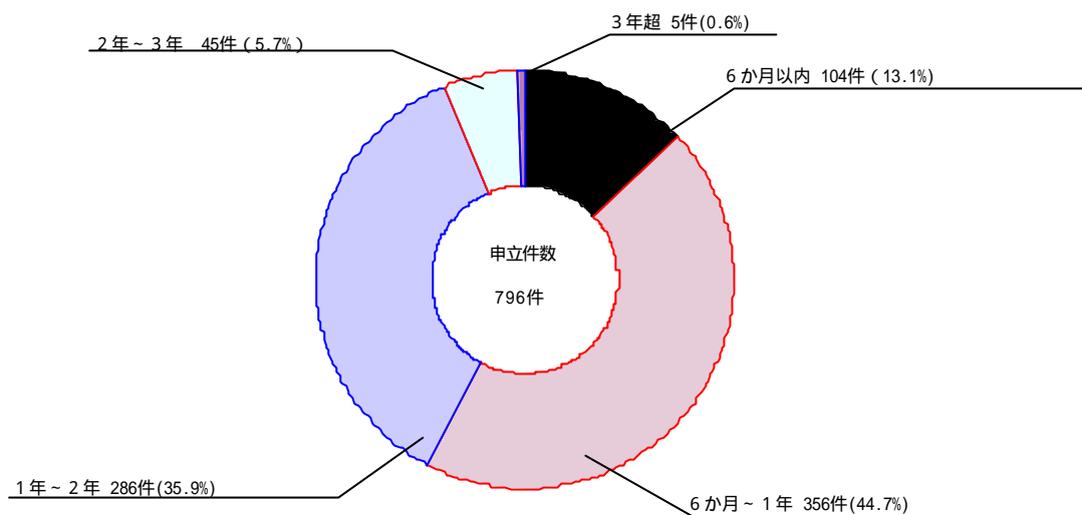
（単位：人）

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	二級	三級	四級	五級	六級	一級	二級	三級	四級	五級		
受審人	17	10	82	138	153	13	1		9	38	33	9	441	26	1	145		7	1,123
計	413						90						613					7	

2 海難発生から審判開始申立までの期間の状況

12年における審判開始申立事件の発生から申立までに要した期間の状況は、1年以内に申立てられたものが460件と全体の57.8%を占めており、申立までの平均期間は11.7か月で、最近5年間の平均期間も11.7か月となっている。

3 - 4 - 5図 海難発生から審判開始申立までの期間の状況



3 - 4 - 6表 最近5年間の海難発生から審判開始申立までの期間の推移

(単位：月)

年	8年	9年	10年	11年	12年	平均期間
海難発生から申立までの期間	11.5	11.6	11.5	12.0	11.7	11.7

第4章 海難審判の状況

第1節 地方海難審判庁(第一審)における審判

理事官から審判開始の申立がなされると、地方審判庁が審判を行い、海難の原因を究明する。

地方審判庁の審判は、公開の審判廷で審判官3人により構成される合議体と書記並びに理事官が列席し、受審人、指定海難関係人及び補佐人が出廷し、また、必要な場合には証人、鑑定人、通訳人及び翻訳人にも出頭を求めて審理を行う。審理は原則として口頭弁論によって行い、海難審判庁の判断として裁決を言渡す。

なお、原因の探究が特に困難な事件については、学識経験者2人を参審員として審判に参加させることができるようになっており、また、簡易な事件については、理事官の請求に基づいて1人の審判官で審判を行うことができる(104頁7-1-1図)。



審判廷

1 主要海難事件の審判状況

(1) 事件種類別の審判状況

平成8年から12年までの主要海難事件の裁決事件の事件種類別状況は、4-1-1表のとおりであり、衝突事件がほぼ半数を占める形で推移しているが、特に、12年において言渡があった34件についてみると、衝突事件が18件と最も多く52.9%を占めており、次いで衝突(単)、転覆、火災、死傷等事件となっている。

これらの事件は、概して、財産及び人命の多大な喪失を伴うものであり、海難原因究明に当たっては重大な教訓を伴うものである。

4-1-1表 事件種類別件数

(単位:件)

年	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	安全阻害	運航阻害	属具損傷	合計
8年	12	1			5	1	2								21
9年	16	3	1	2	1		3				1				27
10年	12	2		1	1	2	1		1		4				24
11年	16	4	6	1	2	1	6	1			1				38
12年	18	3	2	1	3	1	3				3				34
構成比(%)	52.9	8.8	5.9	3.0	8.8	3.0	8.8				8.8				100.0
合計	74	13	9	5	12	5	15	1	1	0	9	0	0	0	144
構成比(%)	51.3	9.0	6.3	3.5	8.3	3.5	10.4	0.7	0.7	0.0	6.3	0.0	0.0	0.0	100.0

なお、主要海難事件の概要は、次のとおりである。

貨物船ハテミ8 貨物船サンローズ衝突事件

裁決言渡 12年8月4日(確定)

門司地方海難審判庁

- ・発生日時 11年1月13日00時28分
- ・発生場所 関門港
- ・損害 ハテミ8:船体重損 サンローズ:船体重損

【事実の概要】

ハテミ8(キプロス船籍 乗組員18人、日本人1人、フィリピン人17人、以下「八号」という。)は空船で、青森県八戸を発し中国連雲港へ向け航行中、サンローズ(パナマ船籍、乗組員16人、日本人2人、フィリピン人14人、以下「サ号」という。)は製材5,582トンを積載し、佐賀県伊万里港を発し、広島県福山港へ向け航行中衝突した。

裁決要旨

【指定海難関係人】

ハテミ8船長

サンローズ船長

【原因】

本件衝突は、夜間、両船が関門航路内において行き会うとき、西行する八号が、航路の右側を航行しなかったことと、東行するサ号が、見張り不十分で、航路の右側を航行しなかったこととによって発生したものである。

【指定海難関係人の所為】

*指定海難関係人ハテミ8船長

同人が、夜間、関門航路の中央部を西行中、東行するサ号と同航路内において行き会

う状況であることを知った際、速やかに右転して航路の右側を航行しなかったことは、本件発生の原因となる。

同人に対しては、本件後船会社を退職し、船舶の運航業務に就いていない点に懲し、勧告しない。

*** 指定海難関係人サン ローズ船長**

同人が、夜間、関門航路の中央部を東行する際、前路の見張りを十分に行わなかったことは、本件発生の原因となる。

同人に対しては、本件後見張りの重要性を再認識し、レーダーを活用して見張りを行うなど事故防止に努めている点に懲し、勧告しない。

旅客船ニューあかし岸壁衝突事件

裁決言渡 12年2月18日(確定)

神戸地方海難審判庁

- ・発生日時 11年4月13日17時37分
- ・発生場所 大阪港堺泉北区助松ふ頭
- ・損害 船体重損

〔事実の概要〕

ニューあかし(乗組員34人)は、大阪港堺泉北区助松ふ頭岸壁から同港堺泉北区フェリーふ頭に向け進行中、強風により圧流され助松ふ頭第5号岸壁に衝突した。

裁決要旨

〔受審人〕

ニューあかし船長

〔指定海難関係人〕

船舶所有者

〔原因〕

本件岸壁衝突は、突風を伴う強風下、大阪港堺泉北区助松ふ頭の待機岸壁を離岸する際、風圧流に対する配慮が不十分で、曳船の支援を得ないまま離岸し、強い突風によって同ふ頭第5号岸壁南西角に向けて圧流されたことによって発生したものである。

船舶所有者が、曳船使用基準を見直すなど運航についての安全管理が不十分であったことは、本件発生の原因となる。

〔受審人等の所為〕

*** 受審人ニューあかし船長**

同人は、大阪港堺泉北区の待機岸壁において、岸壁に向けて吹き付ける横風を受けて離岸する場合、強い突風が予測されていたのであるから、風圧流に配慮して曳船の支援を得て離岸すべき注意義務があった。しかるに、同人は、風が一時的に弱まっており、離岸時の横風に備えて投錨延出しておいた錨鎖を利用すれば、曳船の支援を得なくとも大丈夫と思い、突風による風圧流に配慮せず、曳船の支援を得ないまま離岸した職務上

の過失により、横からの強い突風を受けて圧流され、風下側の岸壁との衝突を招き、右舷中央部防舷材下部外板に大破口を生じ、機関室に大量の海水が浸入して主機関ほか各機器に損傷を生じさせ、また、助松ふ頭第5号岸壁南西角付近を損傷させるに至った。

同人の三級海技士（航海）の業務を1箇月停止する。

***指定海難関係人船舶所有者**

同人が、自社運航船が大型化して受風面積が拡大し、強風時の操船に多大の影響を及ぼすおそれがある際、自社で定めていた曳船使用基準の見直しを行わず、スラストの能力限界を調査して船長に周知するなどの安全管理が不十分であったことは、本件発生の原因となる。

同人に対しては、本件発生後、代表取締役社長を委員長とする事故調査委員会を設置して事故原因を調査するとともに、船長・機関長安全会議を開き、運航管理規程の運航基準中の曳船使用基準を、各港の専用岸壁及び待機岸壁ともに風速12メートル以上に改め、さらに船長、機関長、航海士及び陸上の運航管理要員を含めて気象・海象に関する講習会を開くなど、同種海難の再発防止に努めている点に懲し、勧告しない。

貨物船第五拾八畑福丸貨物船アリス衝突事件

裁決言渡 12年11月30日（確定）

仙台地方海難審判庁（広島から管轄移転）

- ・発生日時 11年12月9日21時28分
- ・発生場所 備讃瀬戸
- ・損害 第五拾八畑福丸：船体全損 乗組員1人死亡
アリス：船体軽損

【事実の概要】

第五拾八畑福丸（乗組員5人、以下「畑福丸」という。）が、セロマンガン1,002トン積載し、徳島県橘港を発し岡山県水島港に向け航行中、アリス（パナマ船籍、乗組員12人、韓国人3人、ミャンマー人9人）は、京浜港川崎区を発し、韓国仁川港に向け航行中衝突した。

裁決要旨

【受審人】

第五拾八畑福丸船長

【原因】

本件衝突は、夜間、畑福丸及びアリスの両船が、備讃瀬戸東航路を西行中、アリスが、操舵装置の故障で操舵不能となった際、応急措置が不十分で、急速に左転して無難に替わる態勢にあった畑福丸の前路に進出したことによって発生したものである。

【受審人の所為】

***受審人第五拾八畑福丸船長**

同人の所為は、本件発生の原因とならない。

重大海難事件の原因を解明

平成13年2月及び3月に重大海難事件の裁決がありました。両事件とも底びき網漁船が操業中に転覆・沈没したもので、多数の漁船員等が犠牲となりました。これらの裁決内容について紹介します。

1 漁船第一安洋丸沈没事件

裁 決 年 月 日 平成13年2月16日 言 渡 横浜地方海難審判庁
(事件の概要)

海難発生年月日 平成11年12月10日05時03分

場 所 ベーリング海

損 傷 等 乗組員等36人中、1人死亡12人行方不明 船体全損

当時の天候等 曇、北北東の風、風力8、波高5メートル、気温氷点下7度

事 実 の 概 要 第一安洋丸(379トン)は、宮城県塩釜港を発し、ロシア200海里海域のベーリング海において、すけそうだら漁の揚網中に沈没した。

海 難 原 因 本件は、甲板上に打ち込んだ海水の排出が阻害され滞留し、復原性が悪化している状況のもと、さらに連続して大波が打ち込み、開放されたままになっていたコンパニオン出入口から浸水し、浮力を喪失したことによって発生した。

2 漁船第五龍寶丸転覆事件

裁 決 年 月 日 平成13年3月9日 言 渡 函館地方海難審判庁
(事件の概要)

海難発生年月日 平成12年9月11日06時12分

場 所 北海道浦河港沖合

損 傷 等 乗組員18人中、14人行方不明 船体全損

当時の天候等 曇、南南東の風、風力3、下ガ朝の末期

事 実 の 概 要 第五龍寶丸(160トン)は、浦河港を発し、同港南方沖合約16海里において、すけそうだら漁の揚網中に転覆した。

海 難 原 因 本件は、出漁時に二重底タンクに燃料油が十分に積載されなかったこと、揚網作業中に上甲板下の漁獲物処理場のガベージシュートと上甲板のコンパニオン出入口の各鋼製風密扉が閉鎖されていなかったこと、及び多量の漁獲物が入網したコッドエンドを船上に取り込む際、コッドエンドを複数のウインチで吊り上げながら取り込んで頭部過重になったこと、並びにこのような状態のまま、急激な回頭発進が行われたことにより、船体が旋回による大角度の外方傾斜を生じ、開放されたままのガベージシュートとコンパニオンの両開口部から、海水が漁獲物処理場、後部居住区などに流入して復原力を喪失したことによって発生した。

(2) 審判開廷回数状況

12年における主要海難事件の裁決事件の審判開廷回数（裁決言渡のための開廷を除く。）の状況をみると、2回以上開廷した件数は11件で32.4%を占め、また、1件当たりの平均開廷回数も1.56回となっている。いずれも12年全体の裁決事件に比べて高い数値を示している。

4-1-2表 審判開廷回数

(単位：件)

区分	裁決件数	開廷回数（事実審理のみ）				延べ開廷回数	1件当たり平均開廷回数
		1回	2回	3回	4回以上		
主要海難事件	34	23	7	1	3	53	1.56
		67.6%	20.6%	3.0%	8.8%		
12年全体	794	717	67	6	4	886	1.12
		90.3%	8.4%	0.8%	0.5%		

(3) 参審員参加状況

12年における主要海難事件の裁決事件の参審員参加の状況をみると、6件となっており、12年全体13件の半数を占めており、特に原因が複雑な海難事件に参審員が参加している。

4-1-3表 参審員参加件数

(単位：件)

区分	裁決件数	衝突	衝突(単)	沈没	転覆	遭難	火災	機関損傷	死傷等	合計	参審員参加率
主要海難事件	34	1	1	1	2		1			6	17.6%
12年全体	794	1	1	1	2	1	2	3	2	13	1.6%

(4) 証人出廷状況

12年における主要海難事件の裁決事件の証人出廷状況をみると、11件22人となっており、人数では12年全体の31.9%を占めている。

4-1-4表 証人出廷件数及び人数

区分	裁決件数		衝突	衝突(単)	乗揚	沈没	転覆	遭難	火災	機関損傷	死傷等	運航阻害	合計
	件	人数											
主要海難事件	34	件数	6	1		1	1		2				11
		人数	11	3		1	2		5				
12年全体	794	件数	15	1	1	1	4	3	4	10	3	1	43
		人数	25	3	1	1	5	4	7	16	5	2	69

(5) 審判期間の状況

12年における主要海難事件の裁決事件の審判期間の状況をみると、1件当たりの平均審判期間は、9.6月となっており、12年全体の8.3月より長くなっている。

主要海難事件の審判については、集中審理などによる迅速処理に努めているが、反面、証人などの証拠調の増加による審判開廷回数の増加、参審員参加による慎重な事実審理、受審人、補佐人などの審判関係人に対する審判期日の調整、参審員参加による合議回数の増加などの理由により、多少長期化する傾向となっている。

4 - 1 - 5表 審判期間の状況

(単位：件)

区 分	審 判 期 間				合 計	平均審判 期間
	6月以内	1年以内	2年以内	2年を超える		
主要海難事件	10	16	8		34	9.6月
	29.4%	47.1%	23.5%			
12年全体	318	346	124	6	794	8.3月
	40.0%	43.6%	15.6%	0.8%		

2 地方海難審判庁の審判

(1) 審判業務の状況

(ア) 審判事務の取扱状況

平成12年に地方審判庁は、審判開始の申立を796件受理し、それに11年から繰り越した540件を加えた1,336件の審判事件のうち、794件について裁決を行い、13年に542件を繰り越した。

4 - 1 - 6表 地方海難審判庁別の審判事務取扱状況

(単位：件)

区分 地方 審判庁	11年から の繰越	審判開始 の申立 受	合 計	管 轄 移 転		差引件数	裁 決	13年 に 繰 越
				送 付	受 理			
函 館	27	79	106	3	1	104	76	28
仙 台	27	81	108	4	6	110	81	29
横 浜	68	129	197	20	2	179	114	65
神 戸	104	138	242	2	16	256	131	125
広 島	112	120	232	8	3	227	122	105
門 司	114	117	231	1	5	235	128	107
長 崎	54	78	132	0	6	138	88	50
那 覇	34	54	88	2	1	87	54	33
合 計	540	796	1,336	40	40	1,336	794	542

(注) 差引件数は合計件数から、管轄移転による送付件数を差引き、受理件数を和した件数である。

また、過去5年間における地方審判庁の審判事務取扱状況をみると、審判開始の申立受理は700件台半ばから800件台半ばで推移している。また、裁決についても700件台半ばから800件台半ばで推移している。

4-1-7表 審判事務取扱状況の推移

(単位：件)

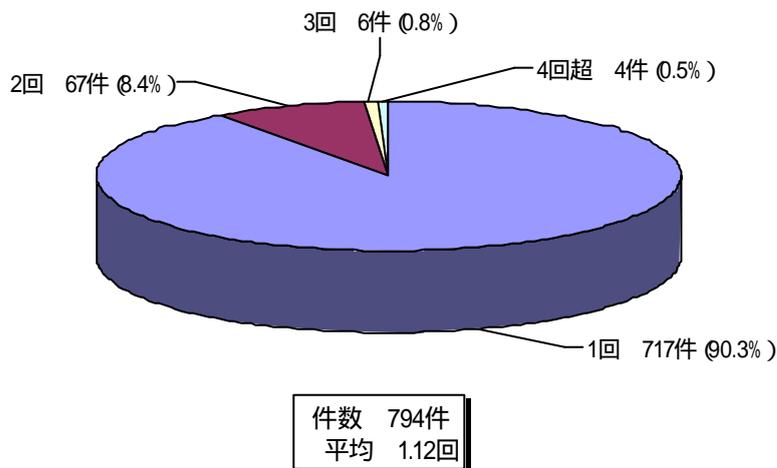
区分 年	前年からの繰越	申立受理	合計	裁 決	翌年に繰越
8年	601	824	1,425	833	592
9年	592	761	1,353	762	591
10年	591	731	1,322	792	530
11年	530	805	1,335	795	540
12年	540	796	1,336	794	542

(イ) 審判開廷回数状況

12年における裁決事件の審判開廷回数（裁決言渡のための開廷を除く。）の状況を見ると、ほとんどが1回の開廷により審理を終えており、全体の90.3%を占めている。

また、1件当たりの平均開廷回数は、1.12回である。

4-1-8図 審判開廷回数状況

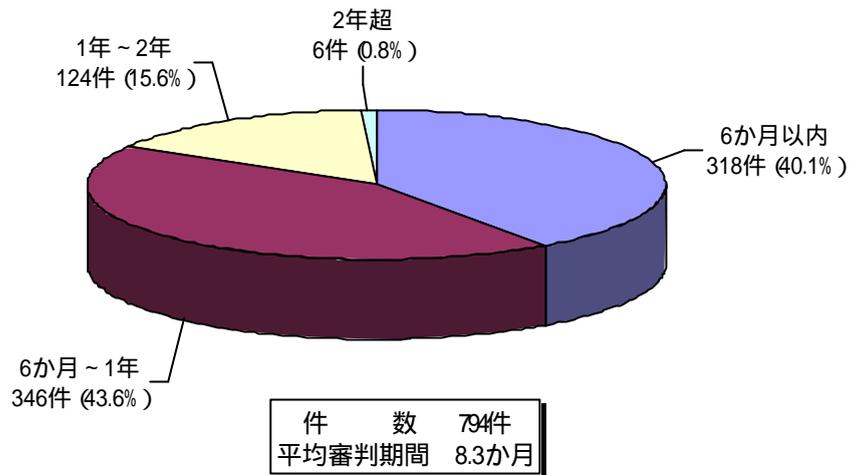


(ウ) 審判期間の状況

12年における裁決事件の審判期間の状況を見ると、6か月～1年以内が346件（43.6%）と最も多く、全体では83.6%が1年以内に処理されている。

1件当たりの平均審判期間は、8.3か月で、前年（8.5か月）より0.2か月短縮されている。

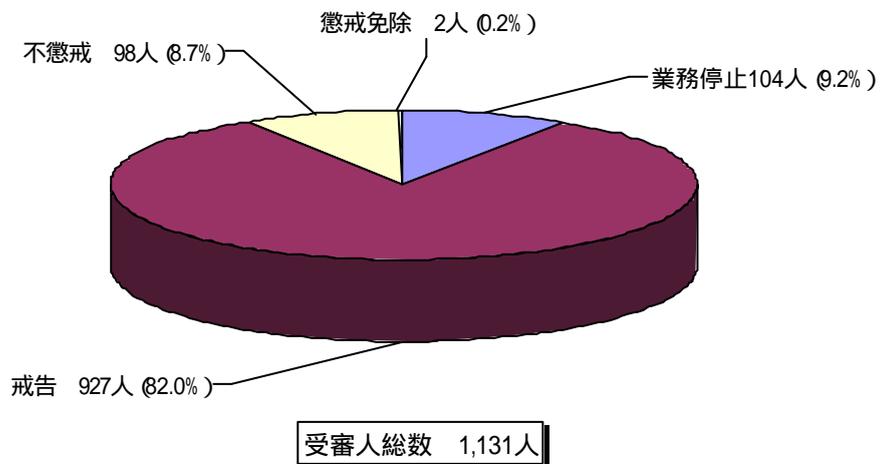
4 - 1 - 9図 審判期間の状況



(I) 受審人等に対する懲戒等の状況

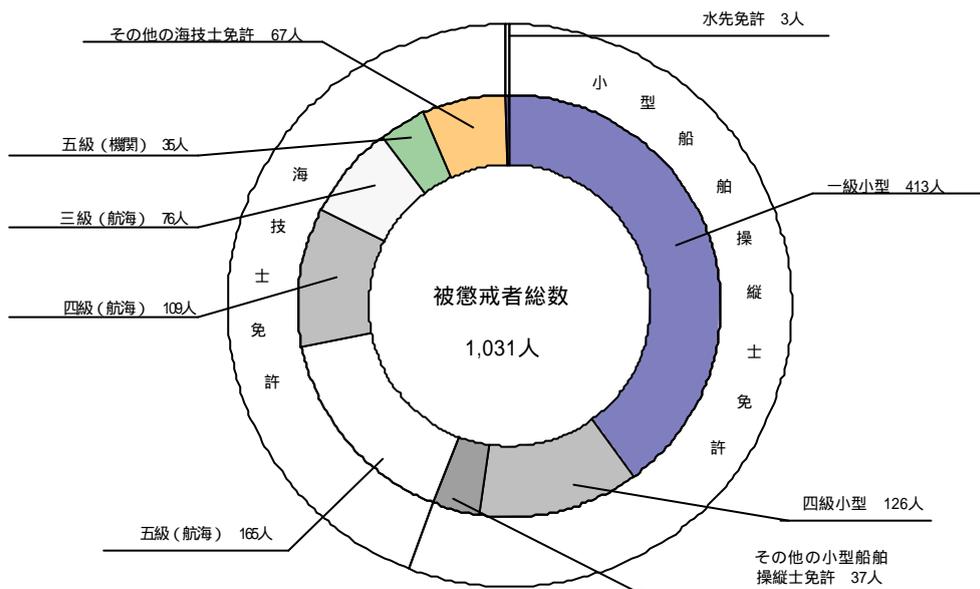
12年の裁決事件に係る受審人の懲戒状況をみると、受審人として指定された1,131人のうち、懲戒の裁決を受けた者は1,031人で、その内訳は業務停止104人(1か月停止102人、1か月15日停止1人、2か月停止1人)、戒告927人であった。不懲戒の裁決を受けた者は98人、懲戒を免除された者は2人であった。なお、裁決事件に係る指定海難関係人は142人であるが、勧告を受けた者は1人であった。

4 - 1 - 10図 受審人に対する懲戒の状況



また、懲戒の裁決を受けた1,031人の受審人を免許種類別にみると、小型船舶操縦士免許を受有する者が576人（55.9%）で、そのうち一級小型船舶操縦士が413人と最も多く、次いで四級小型船舶操縦士126人、二級小型船舶操縦士35人となっている。海技士免許を受有する者は452人（43.8%）となっており、そのうち五級海技士（航海）が165人と多く、次いで四級海技士（航海）109人、三級海技士（航海）76人の順となっている。

4-1-11図 懲戒裁決を受けた者の免許種類別状況



(2) 裁決事件の状況

(ア) 事件種類別の状況

12年における裁決事件（794件）の事件種類別の状況は、衝突が329件（41.4%）と最も多く、次いで乗揚154件（19.4%）、機関損傷95件（12.0%）の順となっており、これら3種類の事件で裁決総件数の72.8%を占めている。

4 - 1 - 12表 地方海難審判庁・事件種類別件数

(単位：件)

事件種類 地方審判庁	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
函館	28	10	5		6	3	2		15	1	3	3		76
仙台	24	15	10		3	3	1	1	17	3	2	1	1	81
横浜	54	4	13		2	1	6		24	4	3	2	1	114
神戸	64	12	17	1	3	1	1		7	9	11	5		131
広島	57	8	38		2	2	1		8	2	4			122
門司	62	11	27		2	4	3		10	4	4	1		128
長崎	32	8	19	1	3	3	2		9	4	3	4		88
那覇	8	2	25		2	4	1		5		5	2		54
合計	329	70	154	2	23	21	17	1	95	27	35	18	2	794
構成比(%)	41.4	8.8	19.4	0.3	2.9	2.6	2.1	0.1	12.0	3.4	4.4	2.3	0.3	100.0

(1) 船種別の状況

12年の裁決事件を船種別(1,186隻)にみると、漁船が494隻(41.6%)と最も多く、次いで貨物船が266隻(22.4%)と多く、これらの船種で総隻数の64.0%を占めている。

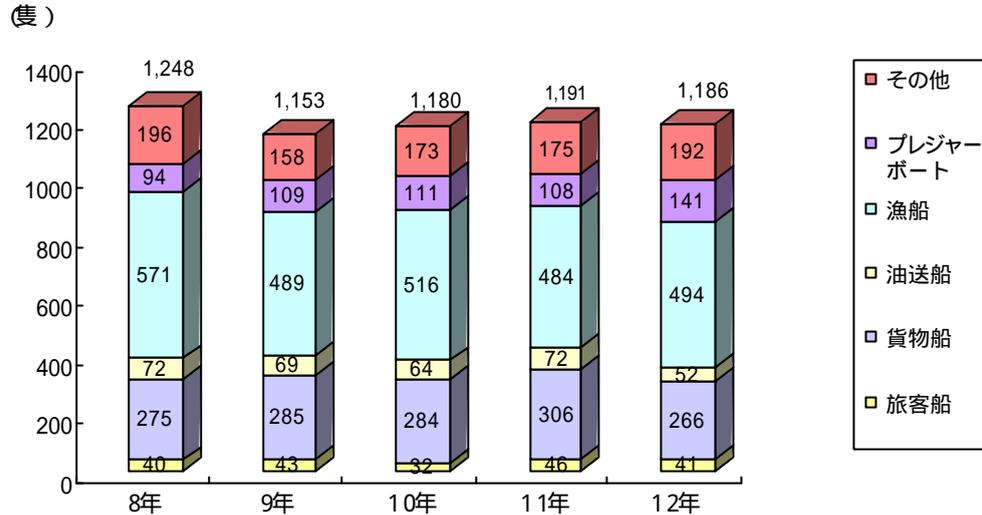
4 - 1 - 13表 船種・事件種類別隻数

(単位：隻)

事件種類 船種	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	構成比(%)
旅客船	12	8	9		1	1	1		3	1	5			41	3.5
貨物船	156	23	50		3	4	4		12	7	3	2	2	266	22.4
油送船	34	4	5				1		4	3		1		52	4.4
漁船	297	14	56		8	12	8	1	69	5	14	5	5	494	41.6
引船	20	4	11	1	5	1	1		3	1	2	2		51	4.3
押船	7	1	4			2			1					15	1.3
作業船	6	3	1		1	2	2			3	1			19	1.6
はしけ	8	1	6								2			17	1.4
台船	10	3	4											17	1.4
交通船	3	2	3			1								9	0.8
公用船	1	1												2	0.2
遊漁船	36	2	1						1		4			44	3.7
瀬渡船	5	1	3		1	1								11	0.9
プレイヤーボート	87	9	11	1	7	1	1		2	7	7	8		141	11.9
その他	1	1	3							1	1			7	0.6
合計	683	77	167	2	26	25	18	1	95	28	39	18	7	1,186	100.0

また、過去5年間の推移をみると、4-1-14図のとおりで、プレジャーボートの増加が目立っている。

4-1-14図 裁決事件船種別の推移



また、これをトン数別にみると4-1-15表のとおりであり、20トン未満の漁船と100トン以上500トン未満の貨物船が高い数値を示している。

4-1-15表 船種別・トン数別内訳

(単位：隻)

トン数	船種						合計
	旅客船	貨物船	油送船	漁船	プレジャーボート	その他	
5トン未満				197	20	31	248
5トン以上20トン未満	19		1	182	10	60	272
20トン以上100トン未満	3	2	1	44		19	69
100トン以上200トン未満	4	68	12	45	1	21	151
200トン以上500トン未満	3	108	12	25		10	158
500トン以上1,600トン未満	7	38	19			17	81
1,600トン以上3,000トン未満	1	8	5			4	18
3,000トン以上5,000トン未満	1	15	1			1	18
5,000トン以上10,000トン未満		11					11
10,000トン以上30,000トン未満	3	10					13
30,000トン以上		6	1				7
トン数表示のないもの				1	110	29	140
合計	41	266	52	494	141	192	1,186

(ウ) 被害人の年齢等の状況

12年の裁判事件で被害者となった1,131人について、船種別に平均年齢をみると、旅客船48.7歳、貨物船52.6歳、油送船50.4歳、漁船50.2歳及びプレジャーボート49.5歳となっており、その平均年齢は50.8歳である。

また、過去5年間の推移をみると、4-1-16表のとおりである。

4-1-16表 被害者の年齢の推移

(単位：歳)

船種 \ 年	8年	9年	10年	11年	12年
旅客船	47.9	48.8	48.3	46.6	48.7
貨物船	51.1	50.4	50.6	51.1	52.6
油送船	47.9	50.5	49.9	50.3	50.4
漁船	49.0	50.5	48.6	50.1	50.2
プレジャーボート	49.9	51.6	48.4	50.1	49.5
その他	50.5	52.4	49.2	52.7	51.5
平均	49.5	50.7	49.2	50.2	50.8

コラム

勸告裁決

勸告裁決とは、海技従事者や水先人以外の者で、理事官から海難の原因に関係があると認められて「指定海難関係人」と指定され、管轄の審判庁での審判の結果、海難原因がその者に責めを帰すものと認められた場合、海難審判庁として行政指導上の意見を示した裁決をいいます。

この勸告を受けた指定海難関係人は、裁決で示した趣旨を尊重する義務を負うだけで、権利を制限されたり変更されたりすることはなく、法律上の不利益を受けるものではありません。したがって勸告裁決は、指定海難関係人に対し、海難の再発防止策の提言又は改善措置の要求を行うものです。

12年に、この勸告裁決がありましたので、その概要を紹介します。

油送船八葉丸火災事件

裁決年月日 平成12年12月22日 言渡 横浜地方海難審判庁
(事件の概要)

海難発生日 平成11年9月8日15時44分

場 所 静岡県清水市

損 傷 等 乗組員等3人死亡、7人重軽傷 船内の装備品などが一部焼損

当時の天候等 晴、南西風、風力3

事 実 の 概 要 八葉丸(699トン)は、乾ドックにおいて定期検査工事等を施工中、請負業者が二重底タンク内の廃液処理を行っていたところ、ガス切断機の火炎が廃油に引火して火災となった。

海 難 原 因 本件は、廃油としてバラスト海水の陸揚げ処理を行う際、廃油の油種に関する情報の伝達が不十分で、ガス切断作業中、着火したことによって発生した。保船管理担当者が、乗組員にバラスト海水の残水回収のための配管の取扱い上の指示を十分に行わなかった。

造船業者が、火気使用に対する安全管理を十分に行わなかった。

下請け業者の技術者の作業方法が適切でなかった。

勸 告 書 の 内 容

勸告は、造船業者に対し、次のようなことについてなされた。

造船業者は、労働安全衛生法の規定に基づき、独自に安全管理体制が整備されていた。しかしながら、策定した安全に関する諸規定の遵守・運用において形骸化が生じており、組織の末端まで履行されていなかったため、火気使用に対する安全管理が十分に行われなかったことは、本件発生の原因をなすものである。

以上のことにより、造船業者は、下請業者との連絡及び調整を密にするよう努めるとともに、作業員の教育指導などを含めた安全管理体制を確立するため組織の末端に至るまでの運用面の見直しを徹底するよう勧告する。

第2節 高等海難審判庁（第二審）における審判

理事官、受審人及び補佐人は、地方審判庁（第一審）の言渡した裁決に対して不服がある場合は、裁決言渡の日から7日以内に高等海難審判庁に、第二審の請求をすることができる。

第二審の審判は、改めて事実の審理を行って、その原因を明らかにするものである。

また、第二審の審判は、審判官5人で構成する合議体によって行われるが、原因の探究が特に困難な事件については、第一審同様、学識経験者2人を参審員として審判に参加させることができることになっている。

1 審判業務の状況

平成12年に高等海難審判庁は、地方審判庁が言渡した裁決に対して、第二審請求事件30件と46件の管轄移転の請求を受理し、それに前年から繰り越した第二審請求事件59件を加えた135件の事件のうち、22件の裁決、28件の第二審請求の却下の決定を行い、40件の管轄移転決定と6件の同請求却下の決定を行った。また、13年に39件の第二審請求事件を繰り越した。

4-2-1表 審判事務取扱状況

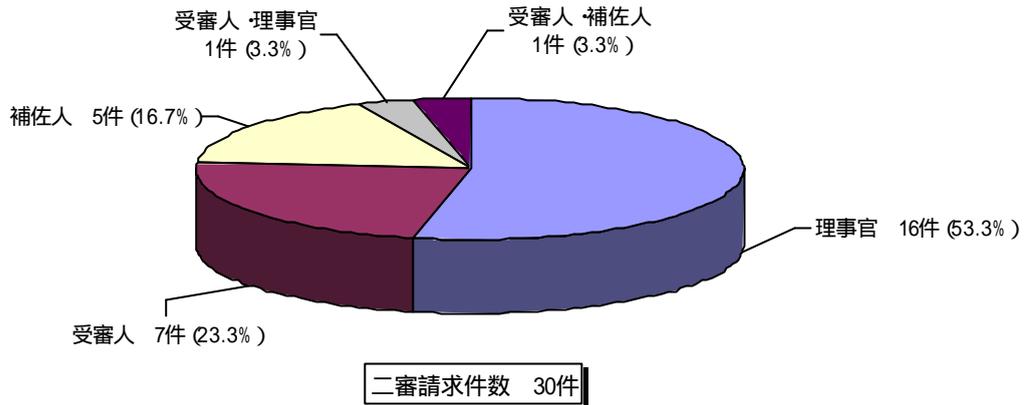
(単位：件)

繰越		新受		計		合 計	既 済					未 済	
二審 請求	管轄 移転	二審 請求	管轄 移転	二審 請求	管轄 移転		裁決	二審 却下	管轄 移転	移転 却下	計	二審 請求	管轄 移転
59	0	30	46	89	46	135	22	28	40	6	96	39	0

(1) 第二審請求者の状況

第二審請求のあった事件30件の第二審請求者の状況をみると、理事官が請求した事件16件、受審人が請求した事件7件、補佐人が請求した事件5件、受審人及び理事官がともに請求した事件1件、受審人及び補佐人がともに請求した事件1件となっている。

4-2-2図 第二審請求者の状況



② 管轄移転請求事件の状況

管轄移転とは、管轄権を有する地方審判庁の審判事件について、他の地方審判庁への出頭の便益などの理由により、その管轄の移転を希望する受審人又は理事官からの請求に基づいて、高等海難審判庁の合議体により審理を行い、その可否を決定する手続きである。

12年の管轄移転請求事件のうち管轄移転決定のあった40件の事件種類別の状況をみると、機関損傷が10件と最も多く、次いで衝突が9件、乗揚が7件、衝突（単）が5件、死傷等が4件の順になっており、これら5種類の事件で総件数の87.5%を占めている。また、過去5か年の推移は、4-2-3表のとおりである。

4-2-3表 管轄移転請求事件の事件種類別の推移

(単位：件)

区分	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	合計
8年	18	4	11	1					7	3	2		46
9年	19	2	10			1	1		6	1	1	1	42
10年	18	5	10						2	2	3	2	42
11年	14	8	9			1			8	3	2		45
12年	9	5	7		1	1			10	1	4	2	40

2 裁決事件の状況

12年における第二審裁決事件22件41隻の処理状況は、以下のとおりである。

事件種類別にみると、衝突が18件（81.8%）と最も多く、次いで死傷等2件（9.0%）、衝突（単）及び遭難がそれぞれ1件（4.6%）の順となっている。

また、船種別にみると、貨物船が15隻（36.6%）と最も多く、次いで漁船が12隻（29.3%）と多いのが目立っており、これらの船種で総隻数の65.9%を占めている。

したがって、12年には貨物船及び漁船関連の衝突事件を主に審理、裁決したことになる。

次に、審判開廷回数（裁決言渡のための開廷を除く。）の状況をみると、19件（86.4%）が1回の開廷により審理を終えており、1件当たりの平均開廷回数は、1.27回である。

次に、補佐人付き事件の状況をみると、補佐人が選任された事件は11件と半数を占め、延べ41人の補佐人が選任されており、1件当たり3.73人の補佐人が選任されている。

次に、審判期間（第二審請求日から裁決言渡までの期間）の状況をみると、1年6か月以内が9件（40.9%）、2年以内が20件（90.9%）で、1件当たりの平均審判期間は19.8か月である。

受審人の懲戒状況をみると、受審人として指定された43人のうち、懲戒の裁決を受けた者は37人（戒告37人）で、不懲戒の裁決を受けた者は6人であった。なお、裁決事件に係る指定海難関係人は10人であるが、勧告を受けた者はいなかった。

また、受審人の平均年齢を船種別にみると、旅客船53.6歳、貨物船47.6歳、油送船53.5歳、漁船51.5歳及びプレジャーボート55.0歳となっており、平均年齢は51.0歳である。

第3節 より良い海難審判を求めて

1 参審員制度

参審員制度は本法制定時から採用されている制度で本法の特徴の一つでもある。この制度を設けた目的は、審判に職業的な審判官以外の人を加えることによって審判を民主化す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る。

諸外国における司法の分野では、裁判を民主化し裁判官の専横を抑制する手段として陪審制度及び参審制度が採用されているが、陪審制度は、専門の裁判官の他に民間人を立ち合わせ特定の事項についての決定を委ねる制度であるのに対し、参審制度は、民間人を裁判官として裁判に参加させる制度であるから、陪審制度よりも更に積極的な方法といえる。

したがって、海難審判庁においては、海難原因を広範囲な科学的調査により探究するときなど、専門の学識経験者の参加を必要とする特に困難な事件について、2人の参審員が審判に参加する。

また、審判に参加する参審員の審判手続き上の職務及び権限は、審判長以外の審判官と同一である。

なお、参審員は、海難審判庁の非常勤職員であるため、高等海難審判庁及び各地方審判庁の長が各12人の範囲内で任命し、その任期は3年となっている。

(1) 参審員参加事件

(ア) 事件種類別の状況

平成12年における地方審判庁の裁決事件をみると、参審員参加事件は13件で裁決事件中1.6%を占めており、その事件種類別の状況は、機関損傷が3件、次いで転覆、火災、死傷等がそれぞれ2件の順となっている。

また、過去10年間の参審員参加事件の事件種類別の推移をみると、沈没、転覆、遭難、死傷等といった財産及び人命の喪失を伴うような事件に参審員が参加している状況である。

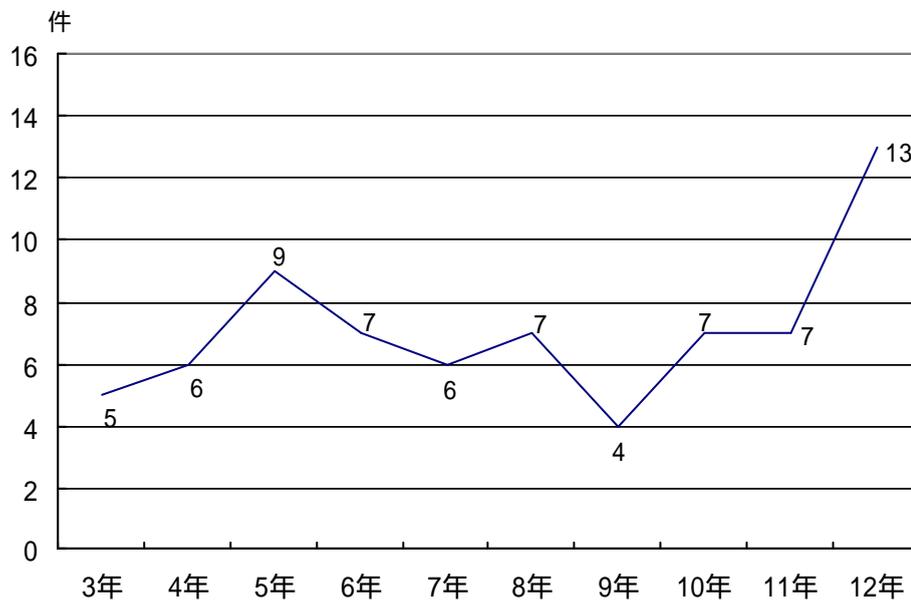
過去10年間の参審員参加事件数の推移は4-3-1表及び4-3-2図のとおりであり、9年以降増加傾向を示している。

4 - 3 - 1表 参審員参加事件の事件種類別状況

(単位：件)

区 分	衝突	衝突 (単)	乗揚	沈没	転覆	遭難	火災	爆発	機 関 損 傷	死傷 等	運 航 阻 害	計
3 年	2							2			1	5
4 年	1				3	1		1				6
5 年				2	2	1	1	1	1		1	9
6 年					5	1			1			7
7 年				1	2			2		1		6
8 年	1	1			3		1		1			7
9 年			1	2		1						4
10 年					1	2			2	2		7
11 年	1				2		2			2		7
12 年	1	1		1	2	1	2		3	2		13

4 - 3 - 2図 過去10年間の参審員参加事件数の推移



(イ) 審判開廷回数状況

12年の参審員参加事件の審判開廷回数（裁決言渡のための開廷を除く。）の状況をみると、13件中12件が2回以上の開廷を要しており、原因探究が特に困難な事件であるため、事実審理にかなりの時間を要している。

4-3-3表 審判開廷回数（参審員参加）

区分	裁決件数	開廷回数（事実審理のみ）			
		1回	2回	3回	4回以上
3年	5		1	2	2
4年	6			2	4
5年	9		5	2	2
6年	7		1	3	3
7年	6		1		5
8年	7		3	2	2
9年	4			2	2
10年	7		1		6
11年	7	1	3	1	2
12年	13	1	6	3	3

(2) 参審員の任用状況

12年末現在の参審員数は70名で、知識・経験別の任用状況は下表のとおりとなっており、多角的な原因探究を行うため多くの分野から任用している。

4-3-4表 参審員知識・経験別任用状況

分野	船舶工学	電気工学	機械工学	水産学	気象海象学	化学	航海学	造船関係	法律学	土木学	安全工学	海洋流体工学
人数	10	7	6	6	6	6	4	4	4	2	2	2
分野	漁船工学	漁業生産工学	流通情報工学	海上交通工学	冶金学	レーザー加工高電圧工学	精神生理学	燃焼学	船体運動学	労働学	金属疲労	合計
人数	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	70

2 海事補佐人制度

(1) 海事補佐人の登録

海事補佐人制度は、受審人又は指定海難関係人が、通常審判手続に不慣れで、審判において十分に自己の利益を主張できないことが多いため、このような場合における受審人等の正当な権利を保護するために設けられた制度である。

補佐人は、原則として一定の資格を有する者で高等海難審判庁に登録した海事補佐人の中から選任される。

補佐人になろうとする者は、海事補佐人登録規則の定めるところにより、高等海難審判庁長官に登録の申請をしなければならない。

なお、平成12年12月末現在の登録者数は1,078人である。

4 - 3 - 5表 海事補佐人登録者(資格別)数

(単位：人)

資格	一級海技士 (航海)	一級海技士 (機関)	一級海技士 (通信)	元審判官 元理事官	教授等	弁護士	合計
登録者数	388	174	13	62	23	418	1,078

(2) 裁決事件の補佐人選任状況

12年における地方審判庁の裁決事件の補佐人選任状況をみると、裁決事件794件のうち、補佐人付件数は106件(13.4%)214人であり、そのうち事件種類別では、衝突事件が79件(74.5%)160人と最も多く、次いで乗揚事件6件(5.7%)6人、死傷等事件5件(4.7%)10人、転覆事件4件(3.8%)10人などとなっている。

4-3-6表 事件種別補佐人選任状況

区分 審判庁	裁決 件数		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	安 全 阻 害	運 航 阻 害	計
函館	76	件数	2				2	1								5
		人数	6				4	1								
仙台	81	件数	3													3
		人数	13													
横浜	114	件数	20						2		1		2			25
		人数	41						8		4		6			
神戸	131	件数	22	2					1		1		2			28
		人数	43	2					1		6		3			
広島	122	件数	13	1	3		1				1					19
		人数	27	1	3		4				1					
門司	128	件数	11		2			1				1	1			16
		人数	16		2			3				1	1			
長崎	88	件数	6				1									7
		人数	11				2									
那覇	54	件数	2		1											3
		人数	3		1											
計	794	件数	79	3	6		4	2	3		3	1	5			106
		構成比(%)	74.5	2.8	5.7		3.8	1.9	2.8		2.8	1.0	4.7			100.0
		人数	160	3	6		10	4	9		11	1	10			214

第5章 裁決に対する訴えの提起状況

第1節 裁決に対する訴えの提起

高等海難審判庁が言渡した裁決に対して不服があるときは、東京高等裁判所に裁決取消しの行政訴訟を起こすことができる。訴えは裁決言渡の日から30日以内に提起しなければならない。

また、東京高等裁判所の判決に不服のあるときは、最高裁判所に上告することができる。

裁判の結果、裁決が取り消されたときは、高等海難審判庁は更に審判をしなければならないとされている。

第2節 訴えの提起があった事件の状況

東京高等裁判所へ訴えの提起があった裁決取消請求事件で、平成11年から12年に繰り越されたものは次の2件である。

*引船新洋丸引船列貨物船ホンシュウ 衝突事件

(11年3月19日裁決言渡、11年4月15日提訴)

*旅客船第拾青丸プレジャーボート伊東衝突事件

(11年9月30日裁決言渡、11年10月25日提訴)

次に、最高裁判所に上告のあった裁決取消請求事件で、11年から12年に繰り越されたものはなかった。

また、12年において、東京高等裁判所へ訴えの提起があった裁決取消請求事件は次の4件であった。

*油送船オウシャンスワロウ貨物船大翔丸衝突事件

(11年12月27日裁決言渡、12年1月20日提訴)

*引船明治丸引船列漁船第一芳新丸衝突事件

(12年2月10日裁決言渡、12年3月7日提訴)

*貨物船新栄丸貨物船アカデミック・セミノフ衝突事件

(12年3月30日裁決言渡、12年4月24日提訴)

*交通船第八全功丸貨物船アナンゲル・エキスプレス水先修業生死亡事件

(12年7月4日裁決言渡、12年8月3日提訴)

東京高等裁判所における裁判の結果、引船新洋丸引船列貨物船ホンシュウ 衝突事件については12年3月29日、引船明治丸引船列漁船第一芳新丸衝突事件については12年9月13日、旅客船第拾青丸プレジャーボート伊東衝突事件については12年12月13日に、それぞれ裁決取消請求を棄却する判決が言渡され、また、交通船第八全功丸貨物船アナンゲル・エキスプレス水先修業生死亡事件については12年9月28日に却下する判決が言渡され、さらに、油送船オウシャン

スワロウ貨物船大翔丸衝突事件については、2回の口頭弁論が行われたが、原告から12年6月20日取下げがなされ、当庁側が同意したことにより終了した。

その結果、12年12月末現在では、東京高等裁判所に1件係属中である。

5-2-1表 訴訟事務取扱状況

(単位：件)

区 分	繰 越	提 訴	上 告	計	取 下	判 決		未 済
						棄 却	却 下	
東京高等裁判所	2	4		6	1	3	1	1
最 高 裁 判 所								
計	2	4		6	1	3	1	1

第6章 海難審判行政の推進と課題

第1節 海難防止施策への反映

海難審判庁が審判によって海難原因を究明し、その発生防止に寄与するという目的を達成するためには、裁決により明らかにされた海難原因や海難防止上の指針を海難防止施策に効果的かつ速やかに反映させていくことが必要である。このため、海難審判庁においては、以下のような海難の再発防止のための広報活動等を行っている。

1 再発防止のための広報活動

(1) 審判についての広報

海難審判は、準司法手続により公開された審判廷で行われることから、審判の直接の関係者が出廷するほか、海事関係者、司法修習生や学生等を含む一般国民が審判を傍聴することが多い。また、人的あるいは物的損害の甚大な事件、外国船籍が関連した事件などの社会的に影響の大きい主要な海難事件が発生した場合、これらの海難の調査や審判の様相や裁決の内容等について、様々なマスコミ媒体を通じて広く報道される。

このため、海難審判庁としては、海難審判業務を紹介したパンフレットや資料等を作成し、各海難審判庁・海難審判理事所に常備して審判傍聴者への便宜供与等を図るとともに、重大海難事件等の社会的な関心の高い事件については、海難の調査や海難審判に対する国民の一層の理解が得られるよう広報等に努めている。

(2) 裁決の行政機関及び海事関係団体等への周知

裁決は、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示すことになっている。したがって、その内容には、海難防止のために有効な指針等が種々示されている。

裁決言渡の際、通常は、受審人等の審判当事者には裁決書謄本が交付されるが、それだけでは、裁決により明らかにされた海難原因等は、その審判の当事者等の限られた者が教訓として得るにとどまり、海難審判によって究明された海難原因や海難防止のための指針は、海難防止施策に十分反映させることができないこととなる。

このため、海難審判庁としては、海難防止施策を講ずる行政機関や海事関係団体等へ、裁決書の概要等を配布するほか海難審判庁ホームページに掲載することにより、その海難防止上の効果を高めることとしている。

(3) 海難審判説明会の開催等

海難審判は、準司法手続によって行われるため、一般的にはなかなか理解されにくい面があり、また、海難審判庁が国土交通省の外局として設置され、海上交通の安全に関する国土交通行政の一翼を担っていることについても、国民から必ずしも十分に認識されているとは言えない状況にある。

海難審判庁では、これらのことを踏まえ、海難の調査、海難審判及び海難防止に係る知識の向上と普及を図るため、各海難審判庁・海難審判理事所において、裁決における海難事例やそれぞれの管轄区域における海難の実態等を取りまとめた資料を活用し、海運、漁業、ブレイジャーボート関係者等を対象とした海難審判説明会を適宜開催している。また、その他にも、各種の海事関係団体等が主催する研修や講習会の講師として、積極的に職員を派遣して、海難審判行政の周知と海難防止のための知識の向上と普及に努めている。

2 海難実態の研究分析

海難審判は、裁決をもって海難の原因を明らかにし、同種海難の再発防止に寄与することを目的としているが、その目的を効果的に達成するためには、個々の事件ごとに出される裁決を系統的にとらえて分析し、海難の態様とその原因の傾向や問題点を浮き彫りにすることも重要である。

このため、海難審判庁では、裁決及びその証拠となった諸資料を活用し、これまでに事件種類、船舶の種類及び海難発生水域等の対象をとらえて調査・分析を行い、その結果を取りまとめて、関係行政機関、海事関係団体及び研究・教育機関等へ広く提供してきた。

最近における海難発生件数は減少傾向を示しているが、社会的に影響の大きい主要な海難が依然として跡を絶たない現状にある。そこで、平成12年には、旅客船、内航貨物船、漁船、外国船等が行き交う狭い水道での海難に顕著な減少がみられないことから、6年から10年までの5年間に裁決の行われた浦賀水道を含む20水域の狭水道における海難を対象として、その実態と分析を行い「狭水道における海難の実態」として公表した。

～ 最近の研究分析 ～

これまで海難審判庁では、年1回海難実態シリーズとして事件種類、船種などをテーマに調査・分析を行ってきたが、今後は、その時々に応じた事象をテーマに分析シリーズとし、早期に、かつ有効な分析手法を駆使してその深度化を図り、各分野における政策提言に資する資料として提供し、引き続き多くのテーマを類型的、かつ継続的に分析し、同種海難の再発防止に寄与していくこととなった。13年3月に、実態シリーズの最後として、「漁船海難の実態」を、また、4月に創刊号として「底びき網漁船の操業中における転覆・沈没海難の分析」を発表したので、概要を紹介する。

漁船海難の実態」



【海難審判庁ホームページに要約版を掲載中】

最近3年間(9年から11年)の海難発生件数は、減少傾向を示しているが、漁船の海難は、前回調査の昭和63年2月「漁船海難の実態」のときと比較して、全裁判件数に占める割合は減少していません。

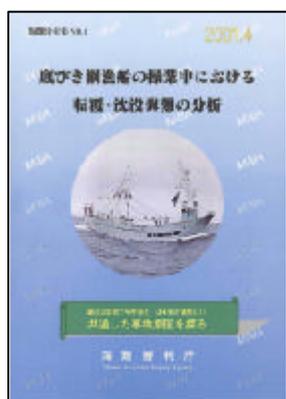
周囲を海に囲まれた我が国にとって、沿岸海域が漁場であるとともに、貨物船などの一般船舶の通航路であり、また、漁業特有の罾、運用などが関連しているものと思われます。

今回は、その再発防止に資するため、再度「漁船海難の実態」を取り上げて、調査・分析を行った。

平成29年3月刊行

海難分析集NO.1 「底びき網漁船の操業中における転覆・沈没海難の分析」

【海難審判庁ホームページに全文を掲載中】



平成2年の裁判事件の状況をみると、特に漁船が関連する事故が全体の42パーセントを占めており、漁船海難の再発防止については喫緊の課題となっている。

さらに、12年9月北海道浦河港沖合において沖合底びき網漁船の転覆し、14名が行方不明となった事故及び11年12月ペーリング海で遠洋底びき網漁船が沈没し1名が死亡、11名が行方不明となった事故など大型底びき網漁船の悲惨な事故が最近多発している。

このため、底びき網漁船の海難のうち、操業中における転覆・沈没海難について、裁判書及びその証拠となった諸資料をもとに、調査・分析を行った。

平成28年4月刊行

海難審判庁ホームページ

<http://www.mlit.go.jp/maia/index.htm>

3 海難審判協会の事業

①沿革及び目的

財団法人海難審判協会は、昭和43年7月1日に設立された国土交通大臣の所管に属する公益法人で、海難審判及び海難審判事件に関する調査研究を行い、海難防止施策に寄与するとともに、海難審判関係人の権利を擁護することにより、海難審判の適正な運用に資し、もって海事の発展に貢献することを目的とする。

②組 織

事務所を東京都千代田区に、支部を札幌市ほか7市に置き、各海難審判庁の所在地には「海難審判相談所」をそれぞれ設け、相談員を配置している。

また、事務局は、総務部、経理部、研究部、広報部及び扶助部の5部を置いている。

③事 業

①海難審判等に関する調査研究事業

(a) 海難調査の国際協力化に関する調査研究

諸外国の海難調査体制や我が国の法制度との相違点などを調査研究するとともに、海難審判業務を広く海外へ周知するなど、国際的な協力、協調体制の推進に資するため、平成11年度から3か年の計画による継続事業である。

12年度は、学識経験者及び海事関係者からなる「海難調査の国際協力に関する研究会」を開催し、諸外国における海難調査の国際協力の動向、我が国の国際協力に対する課題、対処方法等について調査研究した。

また、フィンランド、スウェーデン、オランダ3か国の海難調査機関に調査員を派遣し、これら各国における海難調査制度及び国際協力の現状、今後の動向等について聴取調査のうえ、関係資料を集取した。

(b) 海難審判裁決先例の調査研究

海難審判庁裁決をもって効果的に海難防止への寄与を図るため、裁決事例について調査研究をするものである。

12年度は、海事専門家からなる「海難審判裁決先例研究会」を開催し、プレジャーボート関連海難の裁決について研究のうえ、操縦者等の参考にすべく、各事件の裁決要旨にコメントを付し、当協会の機関誌「海難と審判」に掲載した。

②海難審判関係人の権利擁護事業

(a) 海難審判に必要な扶助

海難審判関係人からの審判扶助の申出のあった事件について「審判扶助審査委員会」を開催し、扶助の可否、受任事件の補佐費用、補佐人報酬及び受任補佐人の推薦等適正な審

査を経て、資力の乏しい海難審判関係人に必要な扶助を行っている。

12年度は、67件、68名について扶助を行なった。

(b) 海難審判に関する相談

全国の地方海難審判庁及び同庁支部の所在地9か所に配置している海難審判相談所において、海難審判事件に関する一切の相談に応ずるものである。

12年度は、2,025人の相談に応じ、本事業の周知を図るためポスター300枚を作成し関係先に配布した。

(ウ) 海難審判等に関する周知啓発事業

(a) 海難審判庁裁決録の刊行配布

海難審判庁（第一審及び第二審）の裁決書を取りまとめ編集刊行のうえ、公益団体、教育・研究機関及び海事関係官公庁等に配布するものである。

12年度は、11年10月から12年9月までの1か年分の裁決録（4冊分）及び、11年分（1月～12月）の裁決録索引を関係機関等に配布した。

(b) 海難審判資料システム化の開発

裁決録、裁決例集、審判事例研究報告書等の海難審判資料をコンピュータに入力し、的確かつ迅速に提供しようとするものである。

12年度は、ホームページ（<http://www2.odn.ne.jp/maia>）を開設し、事業内容を周知した。

(c) 海難審判庁裁決例集の刊行

海難審判庁の裁決のうち、主要な事件を摘出して、判事事項、航跡図、参考図等を添付して刊行した。

(d) 機関誌「海難と審判」の刊行

本会の事業に関して周知啓発するために編集のうえ刊行し、賛助会員、海事関係官公庁及び海難防止関係団体等に配布した。

(e) 審判情報の周知

重大海難事件等について、「審判開始の申立」また「裁決の言渡」があったときに、速やかにその内容を要約のうえ参考図を付して、賛助会員、海事関係官公庁及び海難防止関係団体に配布し周知広報した。

第2節 国際協力の推進

1 国際海事機関 (IMO) への対応

国際海事機関 (IMO) において審議されている様々な事項のうち、「海難調査」に関しては、主に旗国小委員会 (FSI Sub-committee : Flag State Implementation) で検討されている。同小委員会は、海上の安全及び海洋汚染防止のために旗国が実施することについて検討するため、海上安全委員会 (MSC) 及び海洋環境保護委員会 (MEPC) の下に設置され、平成5年 (1993年) 以降、ほぼ毎年1回のペースで開催されている。第9回旗国小委員会 (FSI9) は、13年 (2001年) 2月19日から23日まで開催され、当庁は、議題「海難分析及び調査」について担当したが、その概要は、以下のとおりである。

(1) 海難の分析について

各国から提出される海難報告を、日本、米国、オーストラリア、カナダ、オランダ、フランス、ドイツを中核に15か国の海難調査官がメンバーとなっている「海難分析コレスポネンスグループ (コーディネーターは英国)」が分析し、旗国小委員会に報告しているが、分析の信頼性等を巡って、先進海運国といわゆる便宜置籍国との間で意見の相違があった。今回の報告内容については承認されたが、次回はその分析手法等についても検討することとなった。

(2) 事故データベースについて

IMO事務局に報告された重大等海難については、IMO BBS Secure Internetに定期的に掲載されることとなっているが、データ化した海難情報が未だ入力されていないこともあり、海難報告とデータベースとの様式を整合させることについて、次回検討することとなった。

(3) 海難事例から得られる教訓の海員への提供について

英国から、海難事例から得られる教訓の海員への提供について提案があったが、いわゆる便宜置籍国から、その内容について異議申立項目が無いことなどの指摘があり、海員に提供する具体的な方法と併せて次回の検討となった。

(4) 航海データ記録装置 (VDR) 及びそのデータについての回収、所持、所有権、読出し、アクセス等について検討した。

(5) IMO事務局から、総トン数100トン以上若しくは全長24メートル以上の漁船に係わる重大等海難の情報及び救助調整本部 (RCCs) からの初期情報の提供について、あらためて要請があった。

我が国も参加している海難分析コレスポネンスグループが旗国小委員会に報告している海難の分析・調査結果は、IMOの他の小委員会にも影響を及ぼす重要な事項であるため、今後も積極的に参加、活動していきたいと考えている。

2 国際海難調査官会議 (MAIIF)

各国の海難調査官相互の協力関係を育成・発展・維持させるため、4年（1992年）から始まった国際海難調査官会議（MAIIF）も、20世紀最後の年となった12年（2000年）は、第9回会議に27の国及び地域から37名の代表者及び6名のオブザーバーが参加し、8月7日から11日までの間、中米のベリーズで開催された。



ベリーズ国副首相によって開会が宣言され、ベリーズ籍船舶の歴史や海難調査の説明後、キム ヴァーギス（Kim Varghese）MAIIF議長が挨拶し、会議の主催者に謝意を表した。

当庁の代表者は、会議に先立って行われた「海難調査官マニュアル検討ワーキンググループ（WG）」にも参加し、熱心な意見交換が行われた。当該マニュアルについては、実務に適するように簡略化し、かつISMコードに準拠する方向で見直すこととなった。

会議では、各国から、それぞれ海難事例や、海難調査のあり方等について、意見や提案が出され、その都度、議論、検討を重ねるなか、我が国は、「狭水道における海難事故の分析」の結果についてプレゼンテーションを行ったところ、特に瀬戸内海における旅客船海難の多さに関心が集まった。

次回には前述の「海難調査官マニュアルの作成」を完成させること、及び「ヒューマンファクターの調査」、「漁船の安全性」、「ISMコード」、「旅客船の事故」、「火災海難の調査」、「氷による事故」、「海難調査官の訓練」等を議題として韓国で開催すること等を確認し、5日間の会議を終了した。

なお、英国代表から、公海上における他国籍船との衝突事件などに際しては、それぞれの海難調査官が相互に協力して調査を行うことが望ましい旨の主張があり、これに対し各国からは、実現に向けての解決すべき問題点が指摘され、現状における相互協力の困難性を浮き彫りにしたものとなった。

我が国としては、各国の海難調査システムを尊重しながら、引き続き、国際協力の推進に向け努力していくこととしたい。

(MAIIF議長の挨拶)



(会議中の各国代表)



[参加国：オーストラリア、バハマ、ベリーズ、カタール、チリ、キプロス、フィンランド、ドイツ、ギリシア、香港、アイスランド、マニラ、イタリア、日本、韓国、マレーシア、マーシャル諸島、オランダ、ニュージーランド、ルウエー、パナマ、シンガポール、南アフリカ、スウェーデン、英国、米国、ヴァヌアツ]

3 アジア地域海難調査機関会議 (ARMAIM)

海難調査制度の相互理解を深めること、アジア地域における海難調査協力体制の確立に寄与すること、海難調査に係るアジア地域関係国の意見を集約し国際会議において強く反映させること、開発途上国への海難調査体制強化の支援を行うことを目的として、第3回アジア地域海難調査機関会議を12年10月24日から26日までの3日間、我が国（東京）で開催した。

そもそも、このアジア地域海難調査機関会議は、当庁の提案に対し、韓国、中国が賛同して立ち上がったものであり、東京で開催した第1回会議(10年)には、この三か国にフィリピン及び米国海岸ガードが参加し、韓国（ソウル）で開催した第2回会議(11年)には、日本、韓国、中国、香港が参加した。第3回会議は、（財）シップ・アンド・オーシャンの協力のもと、日本、韓国、中国、香港、米国(海岸ガード極東地区司令部)に、マラッカ海峡周辺国であるインドネシア、マレーシア、シンガポールを新たに加え、合計7か国1地域の機関から14名の代表者が会することとなった。

会議では、アジア地域における各国の海難調査制度及び海難調査の現状とこれからの展望に関して活発な意見、情報の交換が行われた。

今後、各国は、この地域における海難調査協力体制の確立に向けて努力すること、会議を継続して年1回程度開催すること及び新たにロシア、インド、カンボジア、ベトナム、タイ等の国々も参加できるよう、各国が努力していくことなどが確認され、次回は中国が主催することとなった。



第3節 今後の課題

我が国の海上交通は、近年技術水準の著しい向上を背景に、輸送用途に応じた船舶の形状、大きさ、速さ、設備など多種多様な船舶が建造されるとともに、その運航形態も著しく変化し、また、これに加えて、低コストを武器にした外国籍船の通航増加と海洋レジャーを楽しむボートの増加などにより、船舶交通の輻輳の度合いも高まり、それらに伴って海難は、特定海域においての多発化、態様の多様化、複雑化、あるいは、大規模化してきている。

海難審判庁は、これまで、このような海難の変化に対応して、これらの海難原因を迅速、かつ、的確に、また、幅広く探究することによって、同種海難の効果的な再発防止策を構築できるように努めてきている。

具体的には、海難審判によって探究した海難原因などの結果を海難防止に関する諸施策に反映させるため、従来から主要な海難事件の裁決書を関係行政機関及び関係海事団体に提供するとともに同種海難の態様や原因を総合的に調査分析した報告書を公表して、海難防止施策等に有効な提言を行ってきているが、今後は、報告書の一層の充実を図るため、社会のニーズに応じたテーマについて早期、かつ、多角的、深度化した分析に努め、併せてそれらをホームページなどを活用して広く一般国民へ積極的に公表していきたいと考えている。

さらに、海難審判庁においては、IT（情報技術）国家戦略の構築に沿い、行政情報ネットワークシステム等の活用により、調査、審判業務の効率化と国民に対して海難審判情報の提供の推進を図るとともに、多様化、複雑化あるいは大規模化した海難に適切に対応するため、船舶の技術革新や運航形態の変化に関する情報などを広く収集のうえ蓄積・整理して、必要なときに誰もが迅速に活用できるデータベースの構築を図っていききたいと考えている。また、中期的には、最新の科学技術を取り入れるなどの高度化した海難原因究明システムの開発及び海難原因を分析するための手法の導入などを図っていくこととしている。

一方、我が国は、国際社会における地位が向上し、海上交通分野においても海運先進国として、その役割を果たしているところであるが、その中で当庁は、海難調査の部門において、国際海事機関（IMO）の旗国小委員会（FSI）の会議、国際海難調査官会議（MAIIF）及びアジア地域海難調査機関会議（ARMAIM）に職員を派遣するなど積極的に対応しており、「海難分析と調査」、「海難調査官マニュアルの作成」などの海難調査における国際協力について、より一層積極的に取り組んでいきたいと考えている。

海難審判庁は、本年1月6日の中央省庁等の再編で「国土交通省」の外局として設置されたが、3月には中央省庁等改革基本法に基づく実施庁としてその業務の効率化を図るために定められた「達成すべき目標」等が公表されている。その他、本年4月からの情報公開法の施行による関連事務の整備や国の事務の減量及びその運営の効率化を目指すための定員削減への対応など、これらの課題に的確着実に対応して質の高い海難審判行政を展開していくこととしている。

21世紀を迎えた海難審判行政の基本的な方向については、巻頭の特集で述べているが、当面の重点改革事項として「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」を掲げ、その早期実現を目指すとともに、めまぐるしく変化する時代のなかで発生する諸問題についても積極果敢に取り組み、国民の期待に応え、信頼される海難審判庁の確立を目指していくこととしている。

第7章 海難審判の概要

第1節 海難審判の目的とその手続

1 海難審判の目的

海難審判の目的は、海難審判法（昭和22年法律第135号）第1条に規定されているとおり、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である。

また、審判の結果、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ものであるときは、その者に対して懲戒の裁決をしなければならず、それ以外のものが原因に関係のある場合には、勧告をすることができる。

海難審判は、その対象を「海難」としているところから、海難によって乗組員全員の生命が失われるなど、海難に直接かかわった者のいない場合であっても原則として行われる。

2 海難審判の手続

海難は、人の故意又は過失のみならず、船員に対する労働条件、船体・機関の構造、港湾・水路の状況、気象・海象等の自然力等の要因が複合して発生することが多く、また、海上における事故は物的証拠や状況証拠も乏しい場合が多いことから、その実態を把握し、原因を究明することが困難であることが多い。更に、海技免状受有者等の懲戒については、これらの者に権利の制限を加えるものであるため、慎重を期し、公正を保障する必要があることから、海難審判の手続に準司法手続を採用している。

(1) 海難の調査と審判開始の申立

海難が発生したことを自ら、あるいは管海官庁（地方運輸局、海運支局等）の報告等により認知した理事官は、直ちに事実の調査と証拠の集取を開始する。理事官は、海難関係人に対する質問や船舶の検査、帳簿書類その他の証拠物件の集取等を行い、その結果、同種海難の再発防止のため審判に付すべきものと認めるときは、地方海難審判庁に審判開始の申立（審判請求）を行う。審判は審判開始の申立がない限り開始されない。

また、審判開始の申立を行うに当たり、理事官は、海技従事者や水先人の職務上の故意又は過失によって海難が発生したと認めるときは、それらの者を「受審人」に指定し、それ以外の者で原因に関係があると認められたものを「指定海難関係人」に指定する。

この審判の請求権は理事官にのみ与えられたものであるが、海難について利害関係を有する者は、理事官に審判開始の申立を請求することができる。

(2) 審判及び裁決

理事官から審判開始の申立がなされると、事件は地方海難審判庁で審判されることとなる。審判は、審判廷において、専門の知識と経験を有する審判官3人の合議体（原因の探究が特に困難な事件には、学識経験者2人を参審員として合議体に加える。）により、理事官、受審人、指定海難関係人、補佐人及び書記等が出席して行われ、理事官と受審人等の当事者が対立する対審の形式をとり、公開主義、口頭弁論主義、証拠審判主義、自由心証主義等が採用されている。また、審判を行うについては、審判官の職権の独立が定められている（一般的にこの様な手続が準司法手続といわれる。）。

この様な手続によって審判が行われ、海難が前述のような要因に、どのようにかかわって発生したかについて審理し、裁決をもって、その原因を明らかにする。

審判の結果、海難が受審人の故意又は過失によって発生したときは裁決をもって懲戒し、指定海難関係人に原因があるときは勧告する旨の裁決をする。懲戒には、海技従事者又は水先人の「免許の取消」、1か月以上3年以下の「業務の停止」及び「戒告」の3種類がある。

(3) 第二審及び提訴

受審人等が地方海難審判庁の言渡した裁決に対して不服がある場合には、裁決言渡の日から7日以内に、高等海難審判庁に対して第二審の請求をすることができる。第二審の請求があった事件については、高等海難審判庁において、審判官5人の合議体（原因の探究が特に困難な事件には、学識経験者2人を参審員として合議体に加える。）で、地方海難審判庁と同様の審判手続による審判が行われる。

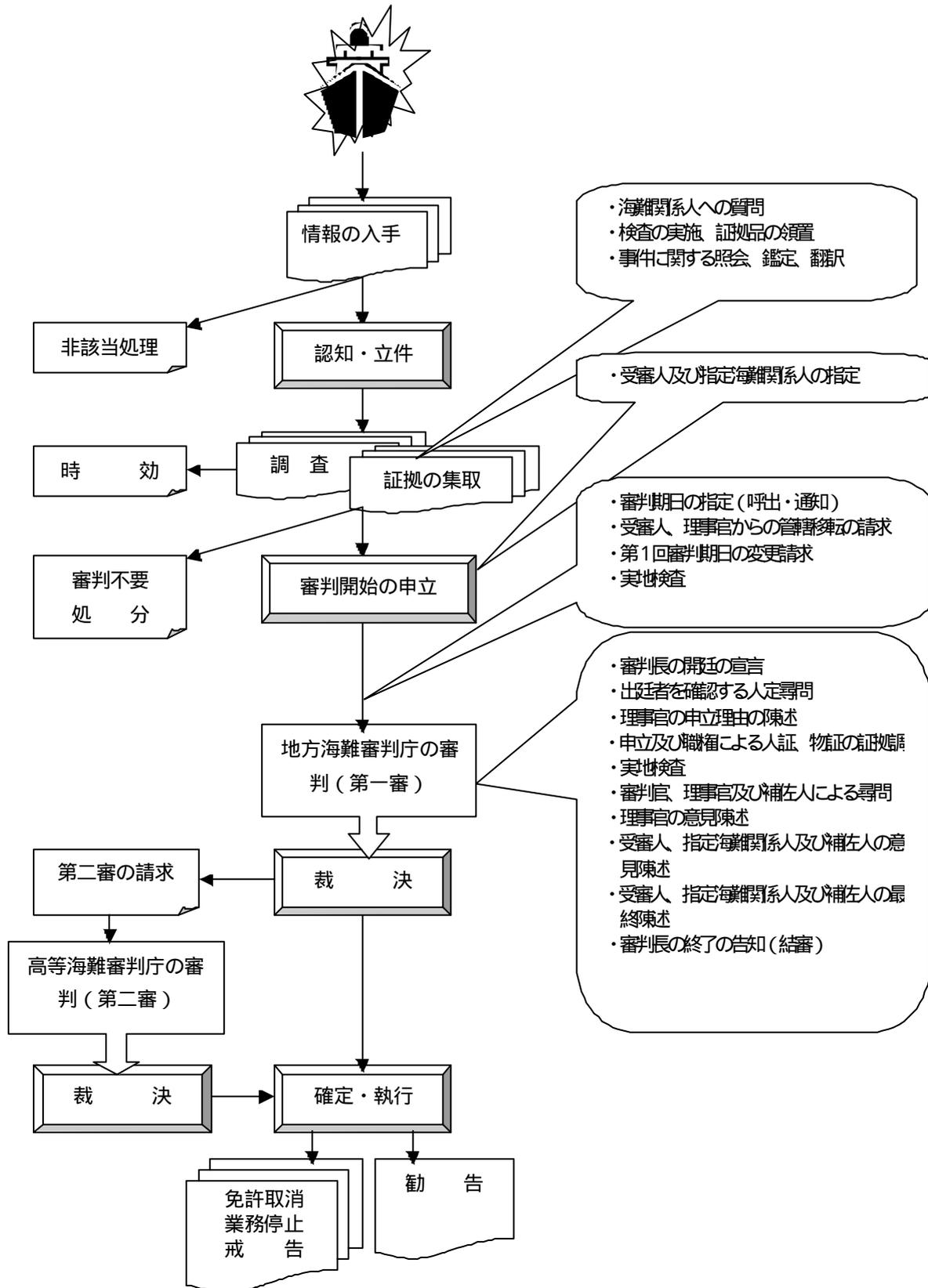
高等海難審判庁の裁決に対しては、裁決言渡の日から30日以内に、東京高等裁判所へ裁決取消の訴えを提起することができる。

(4) 裁決の執行

地方海難審判庁の言渡した裁決は、第二審の請求がない限り、言渡した日から7日を経過すると確定する。受審人を懲戒する旨の裁決が確定したとき、理事官は直ちにこれを執行する。このうち、免許の取消又は業務停止については、受審人に海技免状等の提出をさせて執行するが、免許取消の場合、海技免状等を国土交通大臣に送付し、業務停止の場合、期間満了の後に本人にその海技免状等を還付する。なお、受審人が海技免状等を差し出さないときは、理事官は、その免状の無効を宣して官報に告示する。

また、指定海難関係人に対して勧告をする旨の裁決が確定したときは、審判長が勧告書を作成して理事官に交付し、理事官は、その勧告書とその指定海難関係人に送付するとともに、勧告書の全文又は要旨を官報及び新聞に掲載する。なお、勧告を受けた指定海難関係人は、その勧告を尊重し、努めてその趣旨に従い必要な措置をとらなければならないこととされているが、裁決言渡の日から1か月以内に理事官に弁明書を差し出し、その公示を求めることができる。

7-1-1図 海難審判の手続図



* 高等海難審判庁の裁決に対しては、東京高等裁判所へ裁決取消の訴えを提起することができ、東京高等裁判所の判決に対しては、最高裁判所へ上告することができる。

第2節 海難審判庁の現状

1 組織と管轄区域

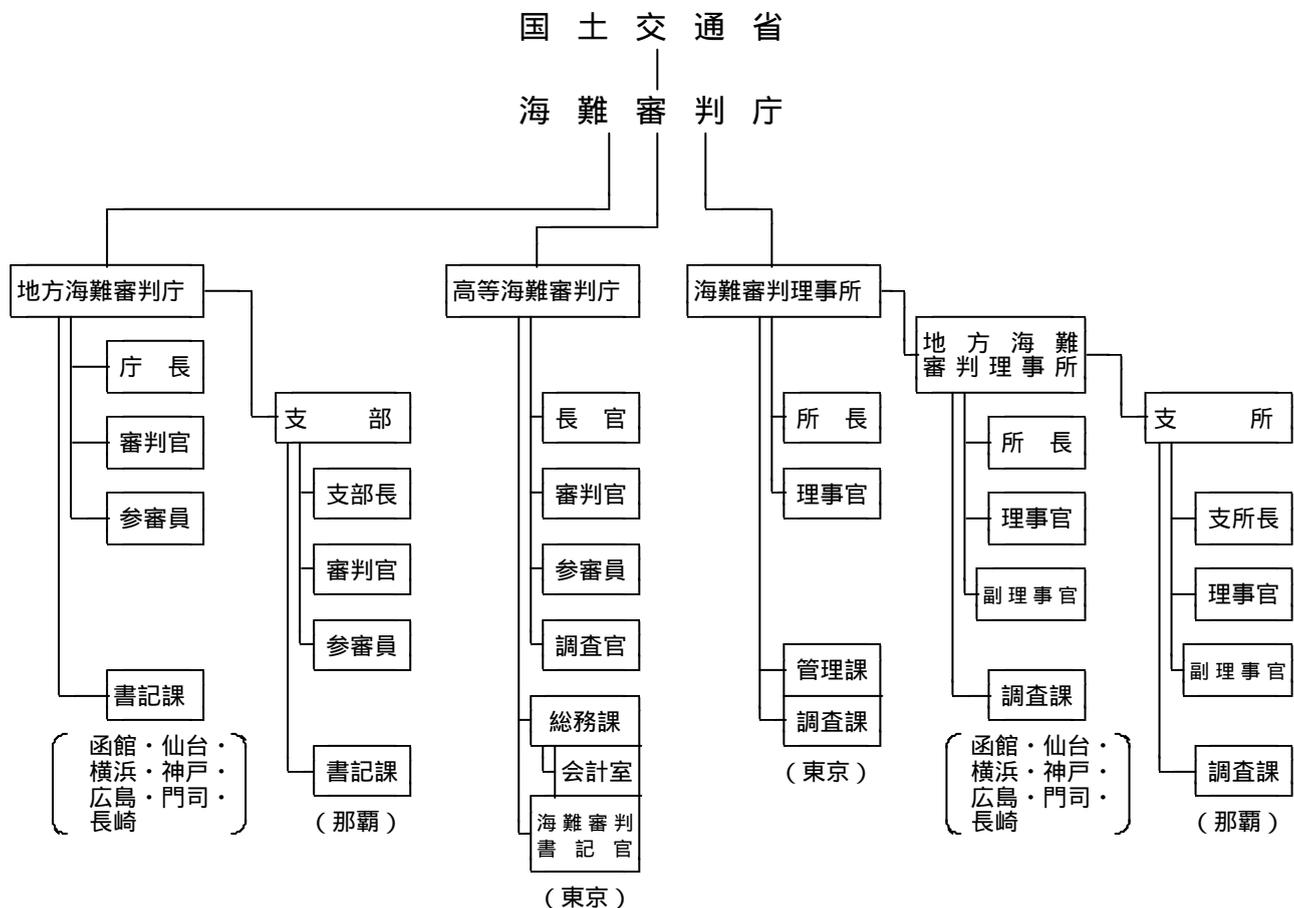
(1) 組織

海難審判庁は、海難の審判に関する行政事務を一体的に遂行する国の行政機関であり、昭和23年2月海難審判法の施行に伴い、海難審判所として発足し、その後24年6月運輸省設置法の施行により、名称を海難審判庁に改めるとともに、運輸省の外局となった。平成13年1月省庁再編により国土交通省の外局となって現在に至っている。

海難審判庁は、第一審を担当する地方海難審判庁及び第二審を担当する高等海難審判庁並びに理事官の事務を統轄する海難審判理事所によって構成されている。

高等海難審判庁は東京に、地方海難審判庁は函館、仙台、横浜、神戸、広島、門司及び長崎に置かれ、那覇には門司地方海難審判庁の支部が置かれている。また、海難審判理事所は東京に置かれ、その事務を分掌させるために地方海難審判理事所が各地方海難審判庁の所在地に、那覇には門司地方海難審判理事所の支所が置かれている（7-2-1図）。

7-2-1図 海難審判庁組織一覧図

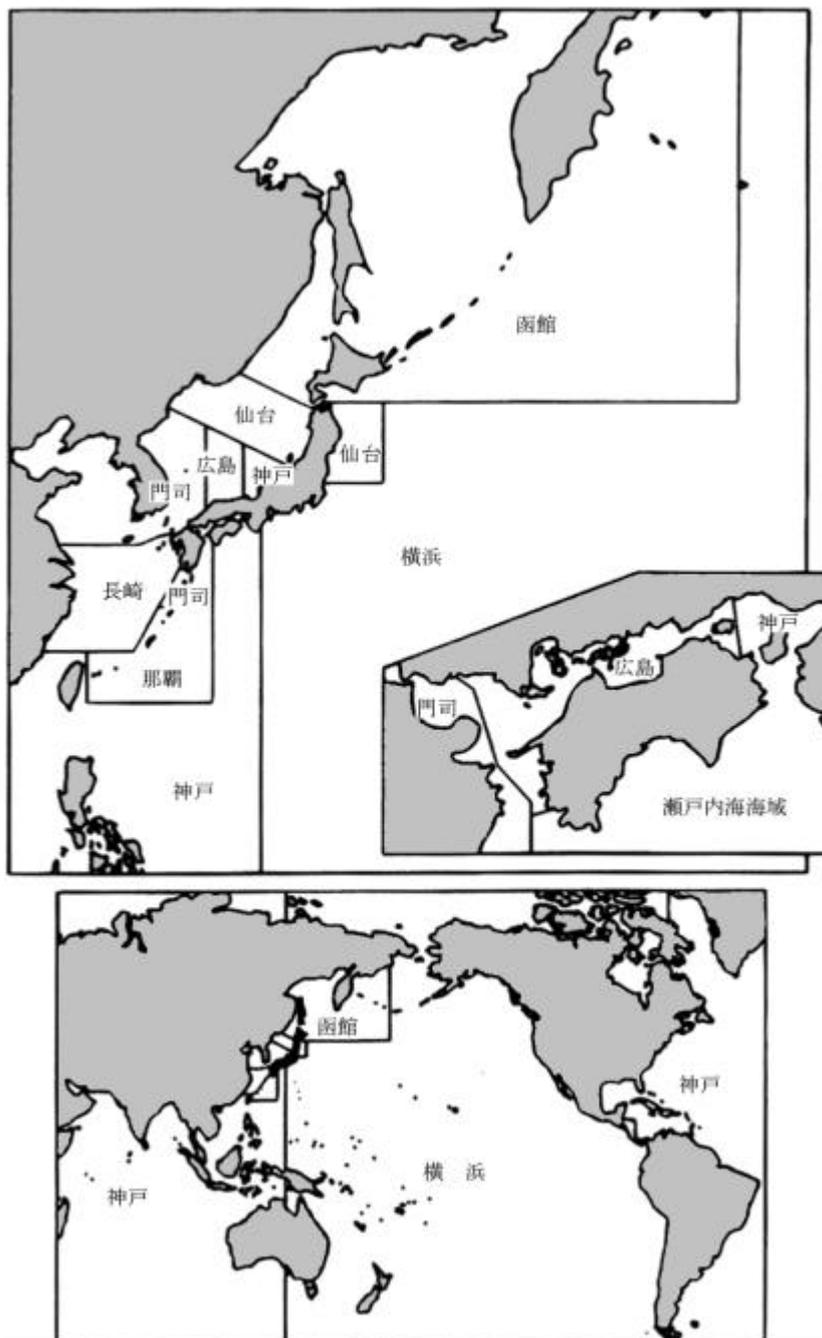


(2) 管轄区域

海難審判法は、全世界の水域で発生した日本船舶の海難を対象としていることから、三重県と和歌山県の県境である新宮川口を通過する子午線（東経136度1分30秒）及び西経70度の子午線で世界を二分し、太平洋側は横浜地方海難審判庁の、インド洋・大西洋側は神戸地方海難審判庁の管轄区域として大きく分け、さらに、日本近海においてそれぞれの地方海難審判庁の管轄区域を定めている。海難事件の管轄は、原則として海難の発生した地点を管轄する地方海難審判庁に属する。

また、地方海難審判理事所の理事官は、その所在地を管轄する地方海難審判庁の管轄区域において職務を行う（7-2-2図）。

7-2-2図 地方海難審判庁管轄一覧図



2 予算と定員

(1) 予算

海難審判庁の12年度の予算は、25億5千9百万円であり、その大部分は、人件費と一般事務費となっているが、原因の探究が困難な海難事件の審判に参加する参審員に支給する非常勤職員手当、出廷した証人等に支給する証人等旅費及び各種の鑑定や翻訳等に要する事件処理経費などが計上されているのが特徴である。

特に12年度においては、アジア地域における海難調査の国際協力を推進するために開催される国際会議（第3回アジア地域海難調査機関会議）開催経費が新規に計上されている。

海難審判庁は、今後も予算の効率的な使用に努めるとともに、国際化、多様化する海難に迅速に対応するための事件処理経費の確保に努めることとしている。また、情報化の進展に対応した情報処理システム（行政情報ネットワークシステム等）の整備を図り、積極的に業務の合理化、効率化を推進することとしている。

(2) 定員

海難審判庁の定員は、12年度末において245人であり、これを組織別にみると、高等海難審判庁43人、地方海難審判庁102人、海難審判理事所18人、地方海難審判理事所82人となっている。

職員としては、高等海難審判庁長官ほか審判官53人、理事官50人（うち副理事官9人）、事務官141人で構成している。

なお、審判官及び理事官については、その職務の専門性と特殊性から、任命資格が海難審判法施行令に定められている。事務官については、理事所において理事官の業務を補助する者を調査事務官として、審判庁において審判に関する書類の作成等の事務を行う者を海難審判庁書記として、それぞれ補職されることとなっている。

近年の多様化し、複雑化する海難の実態に対応して、的確に海難原因を究明し、海難の再発防止に寄与するため、海難審判庁としては、今後も、適正な職員数を確保していく必要があるとともに、行政組織等の合理化、効率化を図ることとしている。

資 料 編

資料編目次

第1表	特定港等における事件種別発生件数	112
第2表	主要水道における事件種別発生件数	114
第3表	主要海域における事件種別発生件数	114
第4表	沿岸海域における事件種別発生件数	115
第5図	沿岸海域における主な発生状況（100件以上）	116
第6表	領海外における事件種別件数	117
第7図	領海外における発生状況	118
第8表	地方理事所・事件種別発生件数	119
第9表	船種・事件種別隻数	120
第10表	トン数・事件種別隻数	121
第11表	トン数・船種別隻数	121
第12表	船質・船種別隻数	122
第13表	事件種別・死傷、行方不明者の状況	122
第14表	船種別・死傷、行方不明者の状況	123
第15表	外国船関連の事件種別・地方理事所別発生件数	124
第16表	外国船関連の水域別件数及び隻数	124
第17表	プレジャーボート海難の月別・曜日別発生状況	125
第18表	プレジャーボート海難の時刻別・曜日別発生状況	125
第19図	地方理事所別立件数の推移	126
第20図	地方理事所別申立件数の推移	127
第21表	地方理事所別・船種及びトン数別の申立の状況	127
第22表	事件種別・船種別の申立の状況	128
第23表	第一審における免許種別の懲戒状況	129
第24表	平成12年に発生した重大海難事件及び主要な海難事件	130

第1表 特定港等における事件種類別発生件数

(単位:件)

事件種類		衝突	衝突(単)	乗揚	沈没	転覆	遭難	火災 爆発	災 発	機 関 損 傷	死傷等	その他	計
特定港等													
釧路		2	12	1			1	0	4	0	6		26
花咲			2				2	0	3	0	0		7
苫小牧		2	4	2			10	0	2	1	2		23
室蘭		2	9	1			2	0	1	0	0		15
函館		2	5	2			2	0	5	0	0		16
小樽			1				1	0		2	0		4
留萌			1	1			0	0		0	0		2
稚内			2				3	1		0	0		6
青森		1	2	3			6	0	1	0	0		13
八戸		1	8	9			6	2	5	1	1		33
釜石			1				1	0		0	0		2
気仙沼			1				1	0	5	0	1		8
塩釜		1	5	11			14	2	1	2	2		38
秋田船川				2			1	0	1	0	0		4
酒田			1	1			2	0	1	0	0		5
小名浜		1	2	4			2	0	2	0	0		11
鹿島		1	12	1			5	0	2	0	3		24
木更津		2	4	4			13	0		0	1		24
千葉		5	33	33			41	1	4	0	7		124
京浜(東京区)		6	7	8			43	0	4	1	3		72
京浜(川崎区)		10	13	18			28	0	2	2	6		79
京浜(横浜区)		17	15	17	1		42	1	4	1	9		107
横須賀		3	6	6		1	7	0		1	3		27
直江津		2	3	1			8	0		0	0		14
新潟			5	4			12	0	1	1	1		24
両津							1	0		0	0		1
伏木富山		2					2	0	1	0	0		5
七尾							1	0	1	0	0		2
敦賀		1	3				2	0		0	1		7
清水		4	4	2			4	0	4	0	1		19
衣浦		3	4	11			6	0		2	1		27
名古屋		4	16	11			38	0	1	2	7		79
四日市			4	6			17	1	1	0	1		30
舞鶴		1	1	1			0	0		0	0		3
阪南		4	1	4			8	0		0	2		19
大阪		10	28	43		1	89	1	6	0	17		195
神戸		17	15	8			46	0	3	0	6		95
尼崎・西宮・芦屋		1	6	19			21	0		0	4		51
東播磨		1	3	11			6	0	2	0	3		26
姫路		1	8	7		1	12	0	1	0	3		33
田辺				3			0	0		0	0		3
和歌山下		2	6	3			8	0	1	0	3		23
境		3	5	1			1	0		0	1		11
浜田		2	1	2			1	0		0	0		6
宇野		1	2	5			2	0		0	1		11
水島		6	13	21			12	0	2	0	5		59
福山		2	8	8			2	0	1	0	3		24
尾道系		3		14			6	1		0	1		25
呉		3	7	12			12	0	3	0	3		40
広島		1	7	19			12	0	2	0	3		44
岩国		2	3	4	1		4	0		0	2		16
徳山下		6	11	23			11	0	2	0	4		57
宇部			3	20			7	0		0	1		31
萩		2		1			0	0		0	0		3
関門(若松区)		2	6	15			18	0	1	2	3		47
関門(若松区以外)		13	17	23	1	1	19	0	2	0	7		83
徳島小松			1	3			5	0	1	0	2		12
坂出		1	1	7			2	0		0	1		12
高松		3	4	3		1	3	0		0	0		14
松山		3	9	9			5	0	2	1	1		30

事件種類	特定港等											計
	衝突	衝突(単)	乗揚	沈没	転覆	遭難	火災 爆発	機関 損傷	死傷等	その他		
今治			2			4	0		0	1	7	
新居浜	1	2	11			2	0		0	0	16	
高知		1	2			1	0	1	0	0	5	
博多	4	10	11		1	10	0	1	1	2	40	
三池		1				1	0		0	0	2	
唐津						2	0		0	0	2	
長崎	2	2	1	1	1	2	1	3	0	2	15	
佐世保	1	2	1			4	0	1	1	1	11	
巖原		1				1	1		1	0	4	
三角		1	2			0	0		0	0	3	
大分	3	9	2			9	0		0	3	26	
細島	1	1	1			1	0		0	0	4	
鹿児島	4	2	6			1	0		0	1	14	
金武中城		3			1	1	0	1	0	0	6	
那覇	1	4	2			6	0	1	0	1	15	
田子の浦		3	4			3	0		0	0	10	
伊万里	1	1	1			3	0		0	0	6	
金沢		2	2			3	0		0	1	8	
福井		2				0	0	1	0	0	3	
柳井		1	1			0	0		0	0	2	
三田尻・中之関		2	2			0	0		0	0	4	
三島・川の江	1	1	1			0	0	1	0	1	5	
石巻	2	5	2			7	0	2	0	0	18	
日立		2	3			1	0	1	0	0	7	
泉州		1	1			3	0		0	0	5	
三河	5	5	14			12	0		0	1	37	
合計	188	415	520	4	8	713	12	98	22	146	2,126	

(注) 印の港は、特定港以外の港である。

第2表 主要水道における事件種類別発生件数

(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 爆発	機関 損傷	死傷等	その他	計
浦賀水道	2	4	7			13	0	1	2	0	29
伊良湖水道	1		1			6	0	1	0	0	9
師崎水道	4				1	4	0	1	0	1	11
布施田水道	1		6			0	0		0	0	7
明石海峡	8	10	1			18	0	2	2	3	44
友ヶ島水道	2		4			13	0		0	0	19
鳴門海峡	4	3	8		1	7	1	1	0	0	25
直島水道			4		1	1	0	1	0	1	8
来島海峡	2	2	3			19	0	6	0	2	34
三原瀬戸	7	5	4			9	0		0	0	25
釣島水道						7	0		0	0	7
音戸瀬戸			1			1	0		0	0	2
大島瀬戸			3			2	0		0	0	5
上関海峡	1		5		1	3	0		0	1	11
速吸瀬戸			2			3	0	1	0	0	6
関門海峡	4		6			8	0	4	1	4	27
倉良瀬戸			1			6	0		0	0	7
平戸瀬戸	4	1	12			9	0	1	0	0	27
合計	40	25	68		4	129	1	19	5	12	303

第3表 主要海域における事件種類別発生件数

(単位:件)

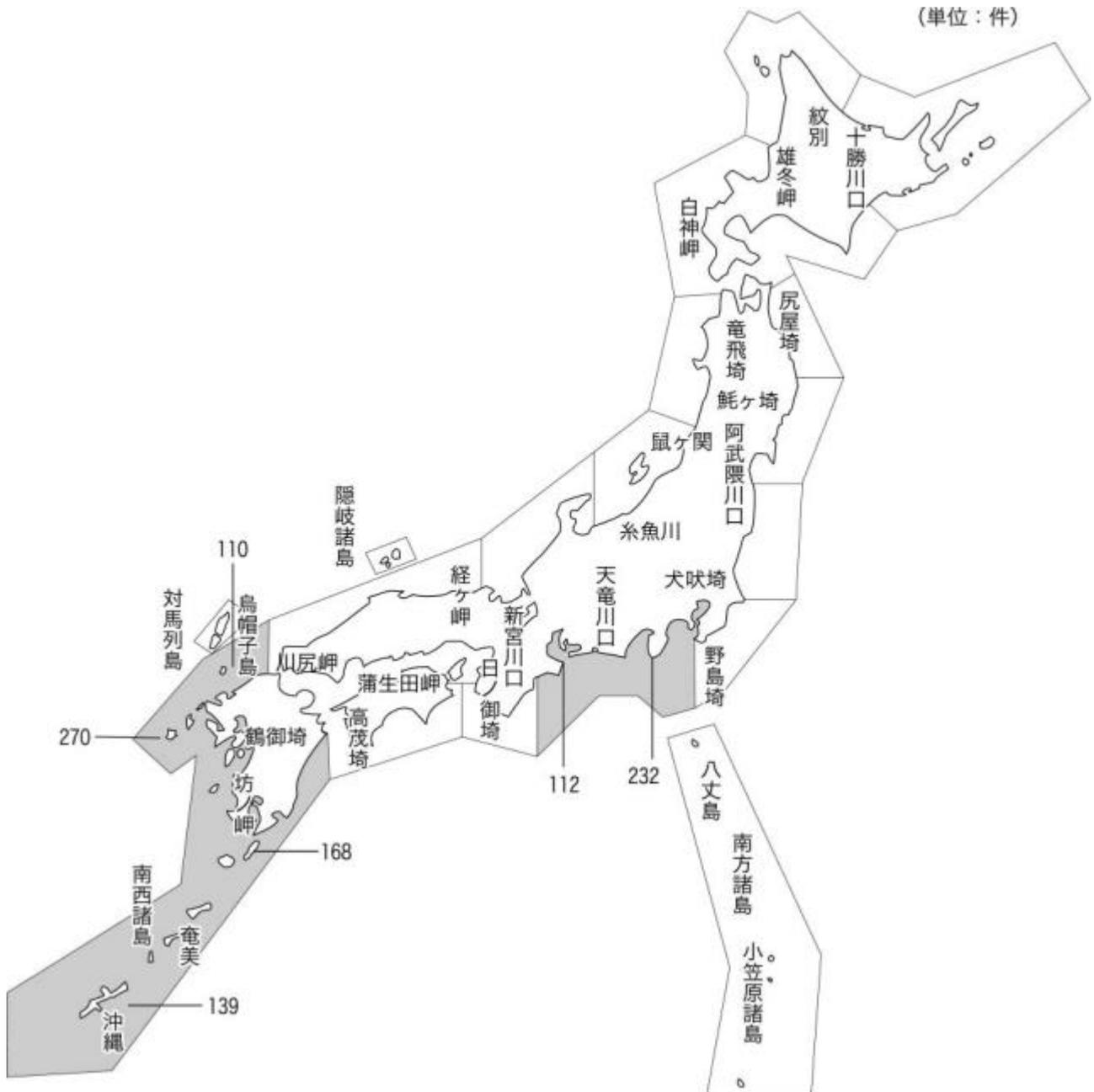
事件種類 主要海域	衝突	衝突 (単)	乗揚	沈没	転覆	遭難	火災 爆発	機関 損傷	死傷等	その他	計
根室海峡			2	1	1	1	1		0	0	6
津軽海峡	8	7	10			37	1	3	0	1	67
陸奥湾			1			2	0		0	0	3
東京湾	3	1	6			21	0	3	0	5	39
伊勢湾	15	9	33		3	51	0	3	2	3	119
三河湾	2	2	9			2	0		0	0	15
紀伊水道	10	1	20		1	28	1	3	0	8	72
大阪湾	11	6	2		1	31	0	3	2	16	72
播磨灘	27	5	37		3	78	1	3	1	22	177
備讃海域東部	6	10	59	1		39	0	5	0	5	125
備讃海域西部	18	13	26			58	0	6	3	7	131
備後・燧灘	9	1	20			23	0		2	4	59
安芸灘・広島湾	21	44	61	1	4	106	1	8	5	10	261
伊予灘	14	3	34		1	31	0	6	4	6	99
周防灘	17	21	53		2	53	2	7	5	12	172
豊後水道	15	8	14			17	1	4	2	8	69
島原湾・八代海	9	9	31	1	1	29	0	6	7	6	99
合計	185	140	418	4	17	607	8	60	33	113	1,585

第4表 沿岸海域における事件種類別発生件数

(単位:件)

事件種類 沿岸海域	衝突	衝突 (単)	乗揚	沈没	転覆	遭難	火災 爆発	機関 損傷	死傷等	その他	計
雄冬岬～紋別	1	5	6		1	14	0	1	7	1	36
紋別～十勝川口	11	4	8			8	2	12	2	2	49
十勝川口～白神岬	8	2	9			23	0	2	5	3	52
白神岬～雄冬岬	5	3	6		2	12	3	7	1	1	40
尻屋崎～ヶ崎	7	1	4		3	33	0	8	1	1	58
ヶ崎～阿武隈川口	8	3	6			45	3	15	4	4	88
阿武隈川口～犬吠崎	8	2	15	1		57	1	6	0	5	95
犬吠崎～野島崎	9		2		2	40	0	3	1	4	61
野島崎～天竜川口	28	15	41		7	113	2	15	0	11	232
天竜川口～新宮川口	15		7		2	75	2	6	0	5	112
新宮川口～日ノ御崎	8		10			36	1	4	0	6	65
蒲生田岬～高茂崎	8	5	10		1	22	0	6	1	6	59
竜飛崎～鼠ヶ関	3	2	3			11	0	3	4	1	27
鼠ヶ関～糸魚川	3	4	4		1	17	0	3	2	1	35
糸魚川～経ヶ岬	18	4	3		2	13	2	8	1	10	61
経ヶ岬～川尻岬	15	8	15		1	15	1	12	5	3	75
隠岐諸島	2	6				2	0	5	0	1	16
川尻岬～烏帽子島	27	4	16		1	41	2	4	9	6	110
対馬	6		13			4	1	10	0	2	36
烏帽子島～坊ノ岬	33	23	80	2	2	70	4	22	13	21	270
坊ノ岬～鶴御崎	16	16	53	1	4	39	3	12	4	20	168
南西諸島	8	18	34	2	3	43	4	8	16	3	139
南方諸島	1		1		1	2	0	1	1	0	7
合計	248	125	346	6	33	735	31	173	77	117	1,891

第5図 沿岸海域における主な発生状況（100件以上）

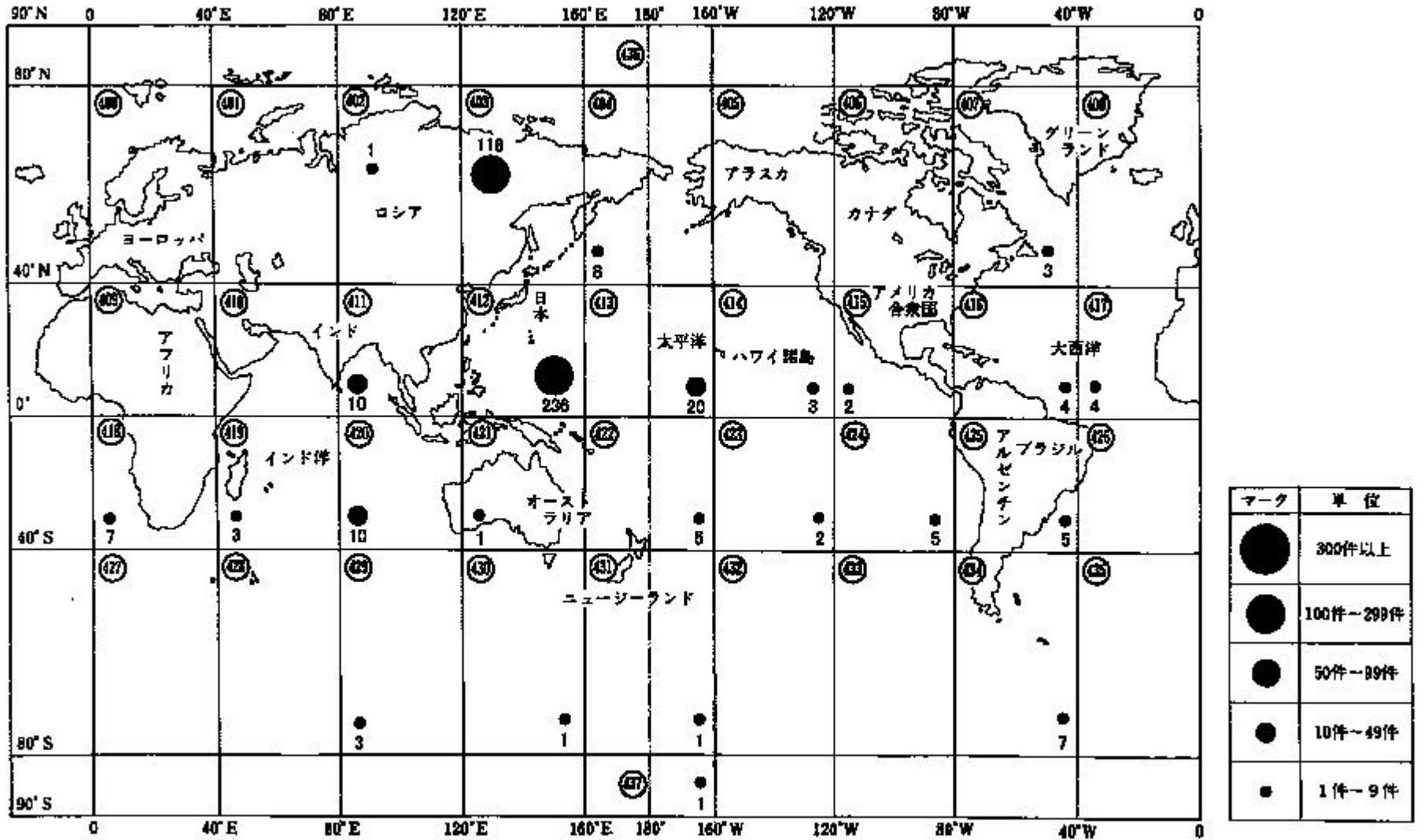


第6表 領海外における事件種類別件数

(単位:件)

事件種類 国外水域	衝突	衝突 (単)	乗揚	沈没	転覆	遭難	火災 爆発	機関 損傷	死傷等	その他	計
402						1	0		0	0	1
403	6				1	58	3	36	6	8	118
404						2	0	2	0	4	8
407						0	0	1	1	1	3
411	2	1	2			5	0		0	0	10
412	37		1			77	4	56	13	48	236
413			1			5	0	8	1	5	20
414	1					0	0	1	1	0	3
415		1				0	0	1	0	0	2
416						1	1	1	0	1	4
417	1					0	0	3	0	0	4
418	1					2	0	4	0	0	7
419						1	0		1	1	3
420	2		1			5	0	1	0	1	10
421	1					0	0		0	0	1
422	1					0	1	3	0	1	6
423						1	0	1	0	0	2
424	1					1	1	2	0	0	5
425	2		1			1	0		1	0	5
429	1					1	0	1	0	0	3
430						1	0		0	0	1
431						1	0		0	0	1
434		1				4	1	1	0	0	7
437						1	0		0	0	1
合計	56	3	6	0	1	168	11	122	24	70	461

第7図 領海外における発生状況



第 8 表 地方理事所 事件種類別発生件数

(単位:件)

地方理事所 事件種類	函館	仙台	横浜	神戸	広島	門司	長崎	那覇	計
衝突	43	40	166	154	132	129	52	9	725
衝突(単)	53	48	165	115	166	103	37	25	712
乗揚	41	69	282	203	371	260	116	36	1,378
沈没	1		2	1	3	2	4	2	15
転覆	6	4	21	12	8	11	3	4	69
遭難	147	234	697	467	429	245	112	51	2,382
船体行方不明									0
火災	11	7	10	10	3	10	5	4	60
爆発		1	1		1				3
機関損傷	72	61	104	71	69	55	32	10	474
属具損傷	23	6	87	42	33	52	34	3	280
施設等損傷	2	6	20	59	32	20	8	1	148
死傷等	25	18	22	10	15	38	18	17	163
安全・運航阻害			4	14	4	9	2		33
計	424	494	1,581	1,158	1,266	934	423	162	6,442

第9表 船種 事件種類別隻数

(単位：隻)

船種	事件種類														計	構成比 (%)	
	衝突	衝突(単)	乗揚	沈没	転覆	遭難	船体方不明	火災	爆発	機関損傷	属具損傷	施設等損傷	死傷等	安全・運阻			
旅客船	24	171	27	2		296		1		39	7	7	10	2	586	7.7	
貨物船	379	319	784	1	6	862		5		78	122	71	17	9	2,653	34.9	
油送船	87	66	180		1	415		3	1	45	25	17		3	843	11.1	
漁船	514	39	102	4	26	155		48	1	260	116	21	88	4	1,378	18.1	
引船	90	44	94	3	2	395		1		26	8	8	6	6	683	9.0	
押船	34	28	83	3	1	125		1		7	4	23	5	2	316	4.2	
作業船	38	17	41	2	4	58		1			3	7	3	1	175	2.3	
はしけ	44	15	43	2	1	54		1				15	2	4	181	2.4	
台船	40	12	31		1	31					2	5	7	2	131	1.7	
交通船	9	4	5		2	19				1			1		41	0.5	
水先船	5					18									23	0.3	
公用船															0	0.0	
遊漁船	43	2	4		2	5		2		1			4	1	64	0.8	
瀬渡船	5	2											1		8	0.1	
プレジャーボート	モーターボート	96	16	44	1	18	14		3	1	13		3	19	5	233	3.1
	水上オートバイ	24	7			2	2				2			9		46	0.6
	ヨット	9		9		2	7					1		2		30	0.4
	ボート	14				4								2	1	21	0.3
	小計	143	23	53	1	26	23	0	3	1	15	0	4	30	8	330	4.4
その他	38	7	20		2	51		2		2	3	7	5		137	1.8	
不詳	41	1	2		2	3						1			50	0.7	
合計	1,534	750	1,469	18	76	2,510	0	68	3	474	290	186	179	42	7,599	100	

第10表 トン数・事件種類別隻数

(単位:隻)

事件種類	総トン数	20 トン 未満	20 } 100	100 } 200	200 } 500	500 } 1,600	1,600 } 3,000	3,000 } 5,000	5,000 } 10,000	10,000 } 30,000	30,000 トン 以上	不詳	計
衝突	490	75	181	212	88	29	34	31	21	16	357	1,534	
衝突(単)	59	49	136	186	124	38	57	34	11	4	52	750	
乗揚	172	95	353	499	166	30	23	4	2	1	124	1,469	
沈没	9	2	2		1						4	18	
転覆	33	1	3	4	1						34	76	
遭難	231	263	753	603	264	75	66	80	36	2	137	2,510	
火災	40	4	7	8	3	2	2			1	1	68	
爆発			1		1						1	3	
機関損傷	86	69	136	98	46	3	7	10	3	2	14	474	
死傷等	77	11	14	18	7	3		6	1	2	40	179	
その他	68	50	116	157	46	11	11	6	4	1	48	518	
合計	1,265	619	1,702	1,785	747	191	200	171	78	29	812	7,599	
構成比(%)	16.6	8.1	22.4	23.5	9.8	2.5	2.6	2.3	1.0	0.4	10.7	100	

第11表 トン数・船種別隻数

(単位:隻)

船種	総トン数	20 トン 未満	20 } 100	100 } 200	200 } 500	500 } 1,600	1,600 } 3,000	3,000 } 5,000	5,000 } 10,000	10,000 } 30,000	30,000 トン 以上	不詳	計
旅客船	71	85	83	76	99	39	33	59	39			2	586
貨物船	7	24	717	1178	340	72	137	100	35	21		22	2,653
油送船	17	111	197	169	255	65	15	1	1	8		4	843
漁船	753	173	227	166	11		5	5				38	1,378
引船	143	119	308	97	3							13	683
押船	81	50	131	54									316
作業船	32	21	26	19	7	3		2				65	175
はしけ				3	14	3	4	2	1			154	181
台船				4	10	5	2					110	131
交通船	34	3										4	41
水先船	14	8										1	23
公用船													0
遊漁船	45											19	64
瀬渡船	4											4	8
プレジャーボート	モーターボート	43	2									188	233
	水上オートバイ	2										44	46
	ヨット	5		1								24	30
	ボート											21	21
	小計	50	2	1	0	0	0	0	0	0	0	277	330
その他	11	22	12	19	7	3	4	1				58	137
不詳	3	1			1	1		1	2			41	50
合計	1,265	619	1,702	1,785	747	191	200	171	78	29	812	7,599	

第12表 船質・船種別隻数

(単位:隻)

船種	船質						合計
	鋼製	木製	FRP製	その他	不詳		
旅客船	392	1	31	160	2	586	
貨物船	2,646	2	1		4	2,653	
油送船	842	0	0	0	1	843	
漁船	547	21	712	15	83	1,378	
引船	668		2		13	683	
押船	314				2	316	
作業船	142	1	4	4	24	175	
はしけ	168				13	181	
台船	117				14	131	
交通船	8		27	4	2	41	
水先船	9		14			23	
公用船						0	
遊漁船			57	1	6	64	
瀬渡船			8			8	
プレジャーボート	モーターボート	1	1	219	2	10	233
	水上オートバイ			43	1	2	46
	ヨット	1		29			30
	ボート			7	12	2	21
	小計	2	1	298	15	14	330
その他	92	1	22	7	15	137	
不詳	7		2	2	39	50	
合計	5,954	27	1,178	208	232	7,599	
構成比(%)	78.4	0.4	15.5	2.7	3.1	100	

第13表 事件種別・死傷、行方不明者の状況

(単位:人)

事件種別	区分			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	死亡	行方不明	負傷		
衝突	31	4	138	1	1	17	3		45	35	5	200	240	38			
衝突(単)	4		21			13	3		40	7	0	74	81	12.8			
乗揚	3	2	8			5			19	3	2	32	37	5.9			
沈没	1									1	0	0	1	0.2			
転覆	18	22	13				5	4	4	23	26	17	66	10.5			
遭難	1						2			3	0	0	3	0.5			
火災	1	1	9			1				1	1	10	12	1.9			
爆発			9						1	0	0	10	10	1.6			
死傷等	63	27	35		5	5	12	5	24	75	37	64	176	27.9			
機関損傷			1						1	0	0	2	2	0.3			
施設等損傷										0	0	0	0	0			
属具損傷			1							0	0	1	1	0.2			
安全運航阻害			2							0	0	2	2	0.3			
小計	122	56	237	1	6	41	25	9	134	148	71	412	631	100			
合計	415			48			168			631							

第14表 船種別 死傷、行方不明者の状況

(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			6		4	20			1	0	4	27	31	4.9	
貨物船	4	2	8			1	4		4	8	2	13	23	3.6	
油送船		3	3						1	0	3	4	7	1.1	
漁船	88	44	139			1	2	3	14	90	47	154	291	46.1	
引船	2		3						1	2	0	4	6	1	
押船	4		1				1			5	0	1	6	1	
作業船	2		3				2			4	0	3	7	1.1	
はしけ										0	0	0	0	0	
台船							1		2	1	0	2	3	0.5	
交通船			4			1				0	0	5	5	0.8	
水先船										0	0	0	0	0	
公用船										0	0	0	0	0	
遊漁船		1	8	1	2	15			12	1	3	35	39	6.2	
瀬渡船						2				0	0	2	2	0.3	
プレジャーボート	モーターボート	11	4	30			1	8	4	75	19	8	106	133	21.1
	水上オートバイ	5		10				2		15	7	0	25	32	5.1
	ヨット			2				2		2	2	0	4	6	1
	ボート	4	1	7				2	2	5	6	3	12	21	3.3
	小計	20	5	49	0	0	1	14	6	97	34	11	147	192	30.5
その他	2	1	12				1		1	3	1	13	17	2.7	
不詳			1						1	0	0	2	2	0.3	
小計	122	56	237	1	6	41	25	9	134	148	71	412	631	100	
合計	415			48			168			631					

第15表 外国船関連の事件種類 地方理事所別発生件数

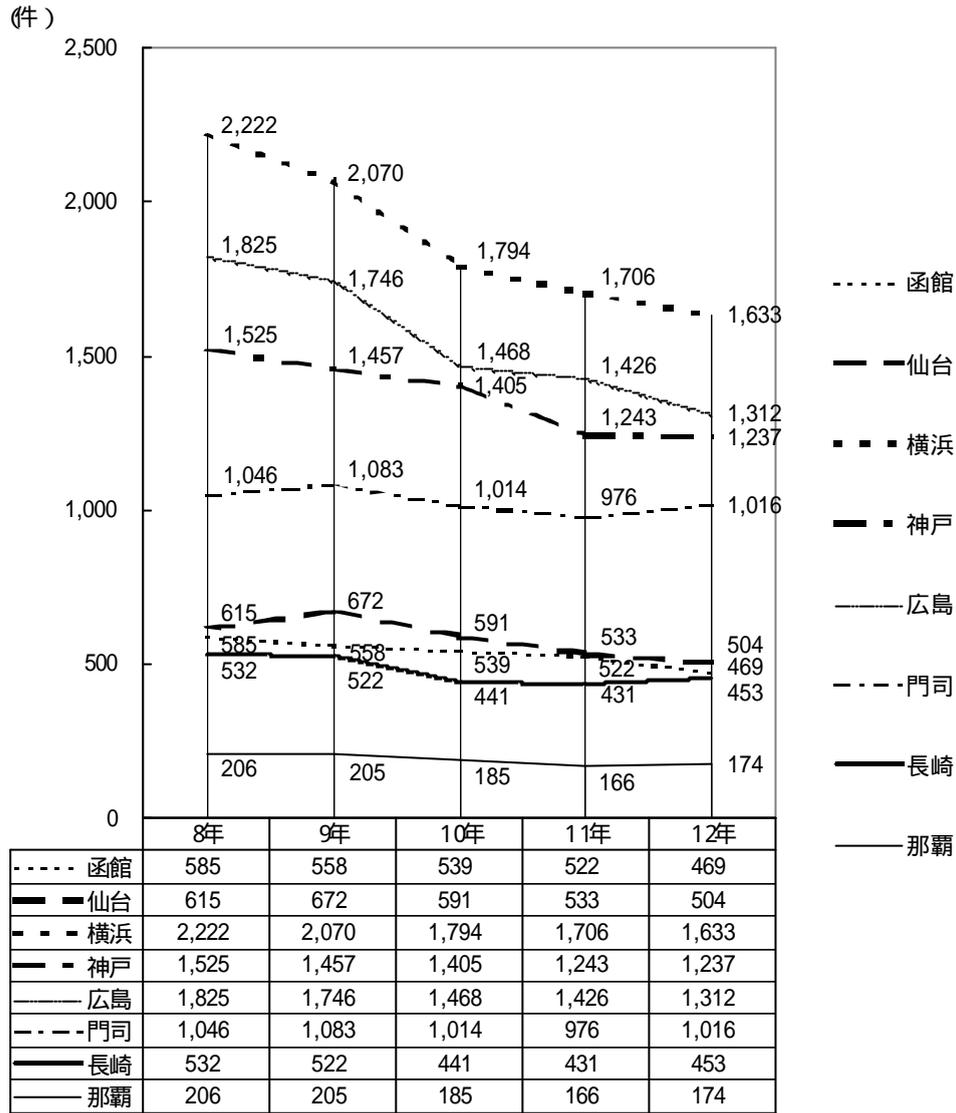
(単位:件)

地方理事所 事件種類	函館	仙台	横浜	神戸	広島	門司	長崎	那覇	計	構成比 (%)
衝突	6	3	15	29	15	35	2	1	106	68.8
衝突(単)		1	2			2	1	3	9	5.8
乗揚			2		4	6	1	2	15	9.7
機関損傷					1	1		1	3	1.9
火災				1					1	0.6
遭難				3		1		2	6	3.9
死傷等			1			2			3	1.9
属具損傷			1		1	1			3	1.9
施設等損傷			1	3		1			5	3.2
安全・運航障害			1	1		1			3	1.9
合計	6	4	23	37	21	50	4	9	154	100

第16表 外国船関連の水域別件数及び隻数

発生水域 区分	領海内					領海外	計
	特定港等	主要水道	主要海域	沿岸海域	小計		
件数	39	9	30	55	133	21	154
構成比 (%)	29.3	6.8	22.6	41.4	100	13.6	100
	86.4						
隻数	42	12	32	61	147	23	170
構成比 (%)	28.6	8.2	21.8	41.5	100	13.5	100
	86.5						

第19図 地方理事所別立件数の推移



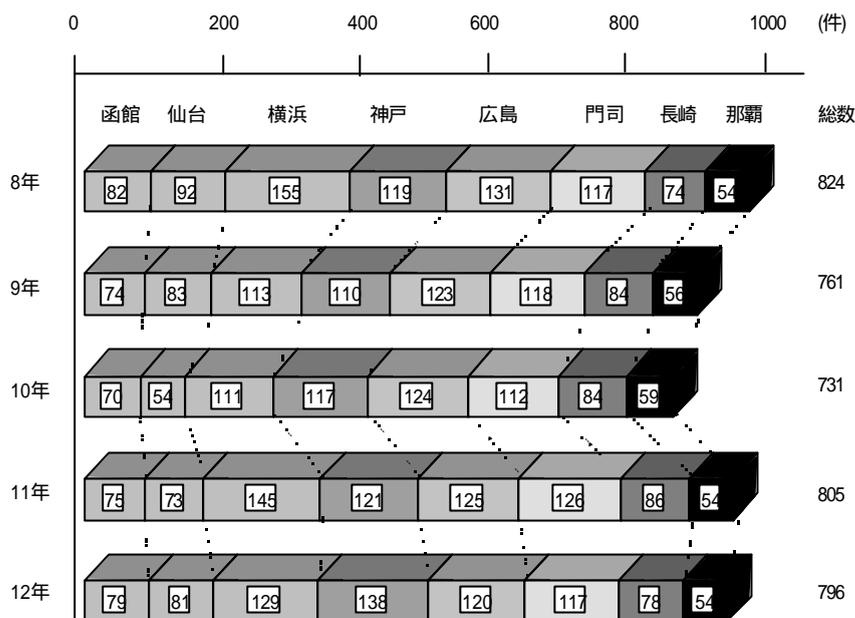
第17表 プレジャーボート海難の月別・曜日別発生状況

月	曜日	日曜日	月曜日	火曜日	水曜日	木曜日	金曜日	土曜日	隻数計
1月		2	1	1				3	7
2月		4				1		2	7
3月		1	1	2			4	4	12
4月		11	2	2	1	2	1	6	25
5月		9	1	1	8	2	3	4	28
6月		11	3	1		3	1	5	24
7月		30	2	1	6	9	1	12	61
8月		21	4	7	7	5	6	15	65
9月		15	5	4	4	1	3	7	39
10月		10	7	2	4		1	3	27
11月		8	3			2		9	22
12月		4			2	2	1	4	13
計		126	29	21	32	27	21	74	330

第18表 プレジャーボート海難の時刻別・曜日別発生状況

時刻	曜日	日曜日	月曜日	火曜日	水曜日	木曜日	金曜日	土曜日	隻数計
0		3				1			4
1		1				1			2
2		1							1
3		1			1		1	1	4
4		1	1	1	1	1			5
5		1	2			1	1	4	9
6		1		1	1			1	4
7		5	4		1			5	15
8					1			5	6
9		2	3		3	1	3	1	13
10		10	1	2		2	1	5	21
11		9	6		2		1	7	25
12		14	2	2	4	1	2	9	34
13		15		2	4	6	2	3	32
14		13		4	1	4	3	5	30
15		15	2		1	4	1	4	27
16		13		3	5	1	1	3	26
17		7		1				8	16
18		3	6				1	3	13
19		3			2	1	1	2	9
20		2		2	1		2	5	12
21		3	2		3			2	10
22		1		1		2		1	5
23		1		1	1		1		4
不詳		1		1		1			3
計		126	29	21	32	27	21	74	330

第20図 地方理事所別申立件数の推移



第21表 地方理事所別・船種及びトン数別の申立の状況

(単位 隻)

地方 船種等	函館	仙台	横浜	神戸	広島	門司	長崎	那覇	合計	構成比 (%)
旅客船	1	5	2	6	9	5	4	7	39	3.2
貨物船	15	22	52	53	68	38	11	6	265	22.0
油送船	2	2	12	6	12	9	3	0	46	3.8
漁船	77	54	65	87	48	80	61	23	495	41.2
引・押船	4	5	9	11	16	6	5	11	67	5.6
はしけ	0	0	1	7	2	0	3	0	13	1.1
遊漁船	0	5	16	9	2	9	4	6	51	4.2
瀬渡船	0	0	0	0	0	3	0	1	4	0.3
プレジャーボート	7	7	29	35	21	26	15	8	148	12.3
その他	4	11	9	8	19	8	8	7	74	6.2
計	110	111	195	222	197	184	114	69	1,202	100.0

20トン未満	61	40	46	100	66	91	61	38	503	41.8
20～100	4	9	11	10	13	5	4	4	60	5.0
100～200	20	13	38	20	14	16	9	4	134	11.1
200～500	9	25	36	29	32	8	17	8	164	13.6
500～1,600	4	7	15	9	14	14	2	2	67	5.6
1,600～5,000	3	2	6	7	13	14	1	0	46	3.8
5,000～10,000	0	1	4	4	7	2	0	0	18	1.5
10,000トン以上	1	2	3	10	6	6	1	0	29	2.4
トン数表示のないもの	8	12	36	33	32	28	19	13	181	15.1
計	110	111	195	222	197	184	114	69	1,202	100.0

第22表 事件種類別・船種別の申立の状況

(単位 隻)

船種	事件種類												計
	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	安全運航障害	
旅客船	11	12	5	0	0	2	1	0	3	2	3	0	39
貨物船	174	18	39	0	1	5	3	1	10	9	2	3	265
油送船	30	2	8	0	0	0	1	0	4	0	1	0	46
漁船	296	17	58	2	8	9	9	0	65	4	22	5	495
引・押船	32	1	16	2	3	3	0	0	5	3	2	0	67
はしけ	11	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	13
遊漁船	40	4	3	0	1	0	0	0	1	0	2	0	51
瀬渡船	1	0	1	0	0	1	0	0	0	0	1	0	4
プレジャーボート	80	10	23	2	15	1	2	0	1	2	6	6	148
その他	36	5	13	1	6	3	1	0	1	4	4	0	74
計	711	69	166	8	35	24	17	1	90	24	43	14	1,202

第23表 第一審における免許種類別の懲戒状況

(単位：人)

区分 免許	業務停止			戒告	不懲戒	懲戒免除	計	構成比 (%)	
	2か月	1か月15日	1か月						
航海	一級			2	8		10	0.9	36.8
	二級				7		7	0.6	
	三級			11	65	11	87	7.7	
	四級			11	98	15	124	11.0	
	五級			19	146	12	177	15.6	
	六級				9	2	11	1.0	
機関	一級				2	1	3	0.3	8.1
	二級				2		2	0.2	
	三級				8	3	11	1.0	
	四級	1			26	3	31	2.7	
	五級				35	7	42	3.7	
	六級				2		2	0.2	
小型船舶操縦士	一級		1	37	375	31	444	39.2	54.7
	二級			5	30	1	36	3.2	
	三級				2	1	3	0.3	
	四級			17	109	10	136	12.0	
通信士									
水先人					3	1	5	0.4	0.4
計	1	1	102	927	98	2	1,131		100.0
構成比 (%)	9.2			81.9	8.7	0.2	100.0		

(注) 懲戒免除とは、懲戒すべきところを本人の関歴等を考慮して懲戒を免除したものである。

第24表 平成12年に発生した重大海難事件及び主要な海難事件

事 件 名	発生年月日、時刻 及び場所	事 件 の 概 要	損傷の状況等
油送船 海運丸 (198トン) 転 覆	12. 2. 8 12 : 15 関空泉州港海上ア クセス基地西防波 堤灯台から真方位 023度1,920m	本船(乗組員3人)は、大阪港安治川岸 壁から空船にて和歌山下津港に向け航行 中、荒天のため大阪港に引き返すこととし たが、その途中強風にあおられ転覆した。 当時の天候 曇 西の風 風力8 強風波浪注意報発表中	管轄 神戸 重損 乗組員3名死亡
A貨物船 アルタモンテ (15,820トン) B貨物船 ファーストエク スプレス (6,788トン) 衝 突	12. 2. 9 21 : 20 大分県姫島灯台か ら真方位044度 3,800m	A船(パナマ船籍、乗組員フィリピン人 22人)は、セメント25,700トンを積載し、 山口県徳山下松港を発し、シンガポールへ 向け航行中、B船(フィリピン船籍、乗組 員フィリピン人23人)は、合板8,159㎡を 積載し、博多港を発し、丸亀港へ向け航行 中、A船の右舷船尾部とB船の船首部が衝 突した。 当時の天候 晴 南南東の風 風力2	管轄 門司 A船 重損 B船 軽損 申立 12.10.30
A貨物船 グレートプレステージ (27,251トン) B貨物船 クリスタルサンブ (2,501トン) 衝 突	12. 2. 12 07 : 05 水島港西1号防波 堤灯台から真方位 094度1,730m	A船(香港船籍、乗組員21人、水先人乗 船)は、とうもろこし43,452トンを積載し、 米国タコマ港を発し、水島港パシフィック グレンセンター桟橋に向け航行中、B船(韓 国船籍、乗組員13人)は、アクリロニトリ ルモノマー3,901トンを積載し、水島港旭 化成C8桟橋を発し、中国ニンポー港に向 け航行中、A船の右舷船首にB船の船首部 が衝突した。 当時の天候 晴 南西の風 風力2	管轄 広島 A船 重損 B船 重損 申立 12.10.17
A貨物船 鶴戸丸 (749トン) B貨物船 ウェイハン8 (5,744トン) 衝 突	12. 2. 14 02 : 17 紀伊日ノ御崎灯台 から真方位295度 4.8海里	A船(乗組員5人)は、空船にて名古屋 港から大分港に航行中、B船(セントビン セント船籍、乗組員19人)は、砂糖6,000 トンを積載し、タイ王国バンコク港から大 分港に航行中、A船の船首部とB船の右舷 中央部やや船尾寄りの部分が衝突した。 当時の天候 曇 北西の風 風力2	管轄 神戸 A船 軽損 B船 重損 申立 12.10.24
A漁船 清彰丸 (14.9トン) B貨物船 オリエントベンチャー (4,268トン) 衝 突	12. 2. 19 13 : 30 伊良湖岬灯台から 真方位116度 45.5km	A船(乗組員4人)は、愛知県形原漁港 を発し、あんこう漁の曳網中、また、B船 (パナマ船籍、乗組員16人、日本人2人、 インドネシア人8人、フィリピン人6人) は、秋田港を発し、和歌山県新宮に向け航 行中衝突した。 当時の天候 晴 北北西の風 風力2	管轄 横浜 A船 全損 乗組員1名死亡、 3名負傷 B船 軽損

事 件 名	発生年月日、時刻 及び場所	事 件 の 概 要	損傷の状況等
旅客船 りつりん2 (3,664トン) 火 災	12. 2. 28 22:20 江崎灯台から 真方位248度 7.7海里	本船(乗組員14人)は、旅客57人及び 車両50台を載せ、高松港を発し、神戸港 に向け航行中、機関室から火災が発生し、 その後鎮火したが、旅客は安全のため巡 視船により輸送し、本船は引船にえい航 され、神戸港にひきつけられた。 当時の天候 晴 北北西の風 風力4	管轄 神戸 重損 乗組員2名、 旅客1名負傷 申立 12. 8.25
A 漁船 大安丸 (14トン) B ケミカルタンカー マリンケミスト (2,346トン) 衝 突	12. 3. 1 14:37 福岡県沖ノ島灯台 から真方位037度 19.2海里	A 船(乗組員2人)は、操業のため山 口県特牛港を発し、漁場において錨泊中、 B 船(パナマ船籍、乗組員14人、韓国人 8人、中国人6人)は、空船で韓国ウル サン港を発し、山口県徳山下松港へ向け 航行中、A 船の船首部とB 船の船首部が 衝突した。 当時の天候 晴	管轄 門司 A 船 全損 乗組員1名死亡 B 船 軽損
油送船 太陽丸 (498トン) 乗 揚	12. 3. 1 19:48 布施田水道東口大 長磯灯台から 真方位250度 200m	本船は、アセトン400トン及びアルフ アメチルスチレン200トンを積載し、鹿 島港を発し、東播磨港へ向け航行中、座 礁した。 当時の天候 晴 北北西の風 風力4	管轄 横浜 重損
A 貨物船 第三有明丸 (2,646トン) B 油送船 ウージュ (2,825トン) 衝 突	12. 3. 27 22:30 福岡県関門航路 (早鞆瀬戸)	A 船(乗組員13人)は、空船で博多港 を発し、岡山県宇野港へ向け航行中、B 船(韓国船籍、乗組員韓国人13人)は、 空船で名古屋港を発し、韓国ウルサン港 へ向け航行中、A 船の左舷部とB 船の右 舷船首部が衝突した。 当時の天候 曇 東南東の風 風力8 強風波浪濃霧霜注意報発令中	管轄 門司 A 船 重損 B 船 重損 申立 12.10.31
漁船 第三十八豊進丸 (299トン) 火 災	12. 4. 4 07:40 南緯 34度41分 東経 164度04分	本船(乗組員20人、日本人12人、イン ドネシア人8人)は、まぐろ延縄漁の目 的でフィジー共和国スバ港を発し、オ ーストラリア東方沖合漁場へ向け航行中、 調理中の司厨長が調理室ガスコンロから 離れた間に出火した。 当時の天候 曇 北西の風 風力1	管轄 横浜 重損
油送船 第三十二児島丸 (699トン) 火 災	12. 4. 4 08:15 大王埼から 北東約7海里	本船(乗組員6人)は、空船のまま下 津港を発し、京浜港川崎区へ向け航行中、 機関室から出火した。 当時の天候 曇 風力3	管轄 広島(横浜より) 管轄移転 13.2.19 重損

事 件 名	発生年月日、時刻 及び場所	事 件 の 概 要	損傷の状況等
A 貨物船 第十日徳丸 (748トン) B 漁船 弘昌丸 (4.6トン) 衝突	12. 4. 29 03:20 千葉県勝浦灯台か ら真方位089度 6.6海里	A 船は、グルテンフィールド868トン を積載して清水港を発し、苫小牧港へ向 け航行中、B 船と接触したがこのことに 気付かず、海上保安庁巡視船に停船命令 を受けた。 当時の天候 晴 北の風 風力5	管轄 横浜 A 船 軽損 B 船 重損
A 漁船 大兵丸 (19.9トン) B 貨物船 ユニオンラッキー (3,857トン) 衝突	12. 5. 7 10:40 北緯 34度05分 東経 137度55分	A 船(乗組員3人)は、御前埼港を発し、八丈島南西方沖合漁場へ向け航行中、 B 船(セントビンセント船籍、乗組員中 国人23人)は、鉱石5,600トンを積載し、 中国から京浜港川崎区へ向け航行中、衝 突した。衝突後 B 船は一旦停止したが、 そのまま逃走した。 当時の天候 晴 南西の風 風力1	管轄 横浜 A 船 重損 B 船 軽損 申立 12.10.31
A 貨物船 かいほう丸 (498トン) B 貨物船 東進丸 (497トン) 衝突	12. 5. 24 08:35 犬吠埼灯台から 真方位166度 2.6海里	A 船(乗組員5人)は、空船のまま仙 台港を発し、横浜港へ向け航行中、B 船 (乗組員4人)は、塩1,346トン等を積 載し、岡山県錦海港を発し、鹿島港へ向 け航行中、視界制限状態の海上において 衝突した。 当時の天候 霧 南西の風 風力2	管轄 横浜 A 船 全損 乗組員1名死亡、 3名負傷 B 船 軽損 申立 12.12.14
ケミカルタンカー マリン20号 (698トン) 爆発	12. 5. 28 13:43 牛ノ浦灯台から 真方位083度 330m	本船(乗組員7人)は、メタノールを 揚荷して広島県木江港を発し、尾道系崎 港内の造船所の棧橋に着し、タンク内を メタノールで洗浄中、右舷1番タンクが 爆発した。 当時の天候 晴 南西の風 風力4	管轄 広島 重損 乗組員3名負傷、 作業員1名負傷 B 船 軽損 申立 12. 8.17
プレジャーボート ウッドペッカー (7.13m) 防波堤衝突	12. 6. 2 20:30 京浜港横浜区 外防波堤	本船(乗組員1人)は、花火見物を目 的として、同乗者9人を乗せ、横浜市神 奈川区の係留地を発し、ベイブリッジ付 近へ向け航行中、同乗者が船長と操舵を 交替して航行していたところ、外防波堤 を乗り切るような形で衝突した。 当時の天候 調査中	管轄 横浜 重損 乗組員1名負傷 同乗者7名負傷
A 漁船 大垣丸 (6.6トン) B 貨物船 グリーングローブ (3,046トン) 衝突	12. 6. 4 06:36 勝浦灯台から 真方位141.5度 7.3海里	A 船(乗組員1人)は、千葉県御宿漁 港を発し、勝浦沖で僚船とともに操業中、 B 船(カンボジア船籍、乗組員ロシア人 21人)は、木材約2,140トンを積載し、 小名浜港を発し、三河港へ向け航行中、 衝突した。 当時の天候 晴 北北西の風 風力3	管轄 横浜 A 船 全損 乗組員1名行方不明 B 船 軽損 申立 12.11.29

事 件 名	発生年月日、時刻 及び場所	事 件 の 概 要	損傷の状況等
A 漁船 第二彰丸 (6トン) B 漁船 蛭子丸 (6トン) 衝突	12. 6. 9 23:30 大分県竹ヶ島灯台 から 真方位073度 8,800m	A 船(乗組員6人)は、今治港を発し、 佐伯湾において潜水器密漁の漁場探索 中、B 船(乗組員6人)は、松山港を発 し、佐伯湾において潜水器密漁の漁場探 索中、A 船の船首とB 船の右舷中央部が 衝突した。 当時の天候 晴 北の風 風力3	管轄 門司 A 船 軽損 乗組員5名負傷 B 船 重損 乗組員2名死亡、 1名負傷
A 遊漁船 汰海丸 (3トン) B 遊漁船 千年木丸 (2.8トン) 衝突	12. 6.19 15:50 沖縄県久米島 仲里港防波堤灯台 から真方位176度 650m	A 船(乗組員2人)は、ダイビング客 8名を乗せて帰港中、B 船(乗組員2人) は、ダイビング客3人を乗せダイビング ポイントへ向け航行中、環礁内の狭い水 路でA 船の右舷船首部とB 船の船首が衝 突した。 当時の天候 曇 西南西の風 風力2	管轄 那覇 A 船 軽損 乗組員1名、ダイビ ング客3名負傷 B 船 重損 乗組員2名、ダイビ ング客2名負傷 申立 12.10.18
旅客船 フェリー五島 (1,262トン) 乗揚	12. 6.24 20:40 長崎県北松浦郡宇 久町平江南防波堤 灯台から真方位 139度790m	本船(乗組員17人)は、佐世保と上五 島間に就航する旅客船で、旅客63人及び 車両2台を載せ、小値賀港を出港し、宇 久町の平漁港に向け航行中、乗揚げた。 当時の天候 霧	管轄 長崎 重損 乗揚員1名、旅客13 名負傷
A 油送船 第五宗和丸 (2,998トン) B 貨物船 オリエントパール (2,495トン) 衝突	12. 6.25 04:49 北緯 33度58分 東経 130度50分	A 船(乗組員11人)は、空船で富山県 伏木富山港を発し、徳山下松港へ向け航 行中、B 船(パナマ船籍、乗組員中国人 13人)は、ポリプロピレン2,006トン を積載し、中国パーユーチュアンを発し、 静岡県清水港へ向け航行中、A 船の船首 部とB 船の左舷中央部が衝突した。 当時の天候 濃霧注意報発令中	管轄 門司 A 船 軽損 B 船 全損 申立 12.10.26
A 貨物船 ヤナ (3,086トン) B 貨物船 フェニックス (1,748トン) 衝突	12. 6.25 05:25 福岡県六連島灯台 から真方位311度 1.55海里	A 船(カンボジア船籍、乗組員ロシア 人24人)は、木材3,716 ^m を積載し、ロ シアバニノ港を発し、徳島小松島港へ向 け航行中、B 船(韓国船籍、乗組員14人、 韓国人8人、インドネシア人6人)は、 スクラップ3,000トン を積載し、京浜港 東京区を発し、韓国仁川港へ向け航行中、 A 船の右舷船首部とB 船の右舷船尾が衝 突した。 当時の天候 濃霧注意報発令中	管轄 門司 A 船 軽損 B 船 重損

事 件 名	発生年月日、時刻 及び場所	事 件 の 概 要	損傷の状況等
プレジャーボート ミッキー (5トン) 同乗者行方不明	12. 7. 9 時刻不詳 明石海峡大橋付近	本船(乗組員1人)は、同乗者4人を 乗せ、東播磨港を発し、明石海峡へ向け 帰航途中の明石海峡大橋付近で同乗者が 転落し、救助に向かった乗組員等も溺水 した。	管轄 神戸 無損 乗組員1名死亡、 同乗者1名死亡、 1名行方不明
A遊漁船 住吉丸 (4トン) B引船 オレオル (230トン) Cキドロテクニク-1 (656トン) 衝 突	12. 7. 29 01:45 北海道積丹出岬灯 台から真方位 331度5.6海里	A船(乗組員1人)は、釣客12人を乗 せ遊漁を終え美国漁港へ帰航中、小樽港 で積荷を終え、ナホトカ港へ向け航行中 のB船(ロシア船籍)にえい航されたC 船(ロシア船籍)と衝突した。 当時の天候 曇	管轄 函館 A船 全損 B船 無損 C船 軽損
ダイビングボート ハット (7.85m) 爆 発	12. 8. 16 11:15 田子島灯台から 真方位186度 1,850m	A船(乗組員1人)は、静岡県田子漁 港を発し、ダイビング客8人を入水させ、 ダイビングスポット付近にて機関を停止 して待機中、再び機関を起動したところ、 爆発、炎上し沈没した。 当時の天候 雨 北東の風 風力4	管轄 横浜 全損 乗組員1名負傷
漁船 第三長栄丸 (79.46トン) 遭 難	12. 9. 2 06:00 北緯 26度00分 東経 134度40分	本船は、グアム島を発し、鹿児島県鹿 児島港へ向け航行中、ポンプの吐出管が 折損し、ビニールホースを取り付けたが、 離脱したため海水が機関室に流入し、遭 難した。 当時の天候 晴 南東の風 風力3	管轄 神戸 重損 申立 12.11.10
漁船 第三新栄丸 (4.9トン) 防波堤衝突	12. 9. 10 22:50 飾磨新西防波堤灯 台から真方位 330度200m	本船(乗組員1人)は、同乗者9人を 乗せ、悪天候の中、姫路港から家島港へ 向け航行中、衝突した。 当時の天候 大雨 北寄りの風 風力不 詳	管轄 神戸 重損 乗組員1人重傷、 同乗者7名重軽傷
漁船 第五龍寶丸 (160トン) 転 覆	12. 9. 11 06:12 北海道浦河灯台か ら真方位182度 16.4海里	本船(乗組員18人)は、すけとうだら 操業の揚網中、左舷側に傾き、転覆沈没 した。 当時の天候 曇 東南東の風 風力3	管轄 函館 全損 乗組員14名行方不明 申立 12.10.24 重大海難事件
貨物船 ユニモラル (12,406トン) 防波堤衝突	12. 9. 28 06:15 那覇港内	A船(乗組員22人、台湾人19人、ベト ナム人3人)は、コンテナ8,770トン を積載し、那覇港を出港中、那覇防波堤に 衝突した。 当時の天候 晴 東北東の風 風力1	管轄 那覇 重損

事 件 名	発生年月日、時刻 及び場所	事 件 の 概 要	損傷の状況等
A 巡視船 おじか (966.51トン) B 漁船 第三十七全徳丸 (268トン) 衝 突	12.10. 6 03:45 宮城県濤波岐崎灯 台から真方位 246度6.8海里	A 船(乗組員34人)は、回航の目的で、 鳥取県境港第2区を発し、宮城県塩釜港 塩釜区に向け航行中、B 船(乗組員8人) は、福島県相馬港東方沖の漁場で操業後、 魚影を求めて仙台湾を北上中、衝突した。 当時の天候 晴 北の風 風力2	管轄 仙台 A 船 重損 B 船 軽損 申立12.11.30
巡視船 はやと (3,231トン) 乗 揚	12.10.16 17:50 今井崎灯台から 真方位107度 1.2海里	本船は、搭載機のヘリコプターととも に入港遅延船の捜索を終え、ヘリコプタ ー着船のため笠利湾に入り航行中、浅礁 に乗揚げた。 当時の天候 晴 東の風 風力2	管轄 那覇 重損
A 貨物船 三帝丸 (699トン) B 貨物船 プロシオン (9,083トン) 衝 突	12.10.26 02:15 大王崎灯台から 真方位215度 約19.7海里	A 船(乗組員6人)は、塩化ビニール 約900トン積載して兵庫県高砂港を発 し、鹿島港へ向け航行中、B 船(乗組員 20人、日本人2人、フィリピン人18人) は、果物約1,600トン積載し、名古屋 港から韓国へ向け航行中、視界制限状態 の海上において衝突した。 当時の天候 霧	管轄 横浜 A 船 重損 B 船 重損
漁船 第1大徳丸 (75トン) 沈 没	12.11.21 06:20 一ノ島灯台から 真方位225度 2,060m	本船は、犬吠崎沖における底びき網漁 を終え、銚子港内の僚船に係船中、船体 が右舷に傾斜して甲板部が水没した。 当時の天候 調査中	管轄 横浜 全損
救急患者輸送船 いえしま (19トン) 防波堤衝突	12.11.23 03:10 姫路港飾磨区飾磨 東防波堤	本船(乗組員2人)は、同乗者2人を 乗せ、患者を運ぶ目的で家島港から姫路 港へ向かう途中、衝突した。 当時の天候 晴	管轄 神戸 重損 乗組員2名 同乗者2名負傷
A 油送船 第八宏福丸 (80トン) B プレジャーボート 隆盛 (6.62m) 衝 突	12.11.27 11:05 江東区東砂3丁目 南東端から 真方位050度 550m	A 船(乗組員3人)は、灯油150キロ リットルを積載し、荒川上流へ向け航行 中、B 船(乗組員1人)は、釣りの目的 で、知人2人を乗せて荒川上流を発し、 東京湾へ向け航行中、衝突した。 当時の天候 晴	管轄 横浜 A 船 B 船 乗船者2名死亡 1名負傷