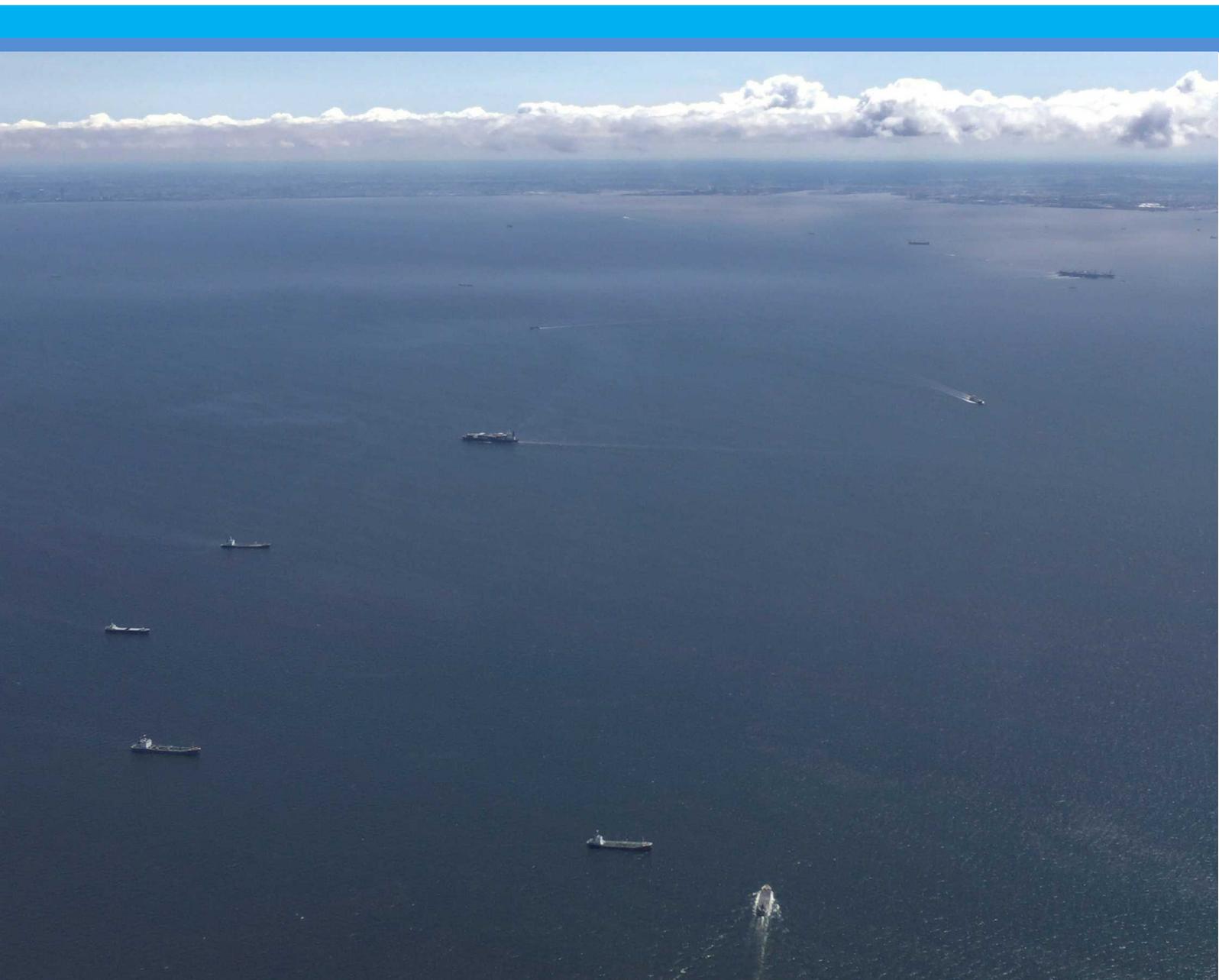


平成29年版レポート

海難審判



海難審判所

Japan Marine Accident Tribunal

国土交通省

はじめに

平素から海難審判行政に対するご理解、ご協力をいただき、ありがとうございます。

昭和 23 年旧海難審判法施行によって、明治 30 年に施行された海員懲戒法に基づく海員懲戒主義から、海難の原因を明らかにしてその発生の防止に寄与することを目的とする、海難審判庁による海難審判制度が始まり、平成 20 年に現海難審判法への改正が行われて海難審判所が発足し、本年 10 月に 10 年目を迎えることとなります。

現行制度において、その目的が、海難原因の究明から、海技士若しくは小型船舶操縦士又は水先人に対する懲戒を行うための手続等を定め、もって海難の発生防止に寄与することになっても、厳正かつ公正、公平な手続による調査及び審判を行うことにより海難の発生防止に取り組むという点においては、何ら変わるものではありません。

今後も、海難審判制度全般を通じて海難の発生防止に寄与できるよう、海難審判所職員一丸となって努力する所存です。

さて、今般発刊の「平成 29 年版レポート 海難審判」では、『平成 28 年における海難審判所の活動状況』について取りまとめました。

理事官が認知、立件した海難件数は、ここ数年減少傾向にありますが、プレジャーボートを主とする小型船舶についてはほぼ横ばいであり、海難事故全体に占める小型船舶の割合が大きくなる傾向にあります。

本書では、『裁決事例』について、海難防止の参考としていただく上で、裁決のポイントを航法別、船種別に整理し、海難がどのように発生したのかを分かりやすく紹介しています。

本書が、船舶運航に関わる皆様にご利用され、安全運航の一助となって海難の発生防止に寄与できれば幸いに存じます。

今後とも、海難審判行政に対する皆様のご理解、ご協力を賜りますようお願い申し上げます。

平成 29 年 10 月 海難審判所長

目 次

はじめに

本 編

海難審判所の現状	1
1 海難審判制度の目的と任務	1
2 海難審判所の組織と管轄	1
3 海難審判所の現状	2
海難の調査と審判	3
1 海難調査	3
(1) 海難の認知, 立件及び調査	3
(2) 海難審判法の対象となる海難	3
(3) 審判開始の申立て	5
2 海難審判	6
(1) 海難審判の開始	6
(2) 海難審判の審理	6
(3) 審理の終結	6
(4) 裁決の取消しの訴え	6
裁決の状況と原因	8
1 裁決の状況	8
(1) 海難種類別裁決件数	8
(2) 船種・海難種類別隻数	8
(3) 免許種類別懲戒の状況	9
2 裁決における原因	10
(1) 原因総数	10
(2) 原因分類別	10
(3) 「航法不遵守」が原因とされた海難	10
《裁決事例－航法別》	11
(4) 船種別による海難の原因分類	16
《裁決事例－船種別》	18
海難防止の取り組み	25

海難審判所の現状

1 海難審判制度の目的と任務

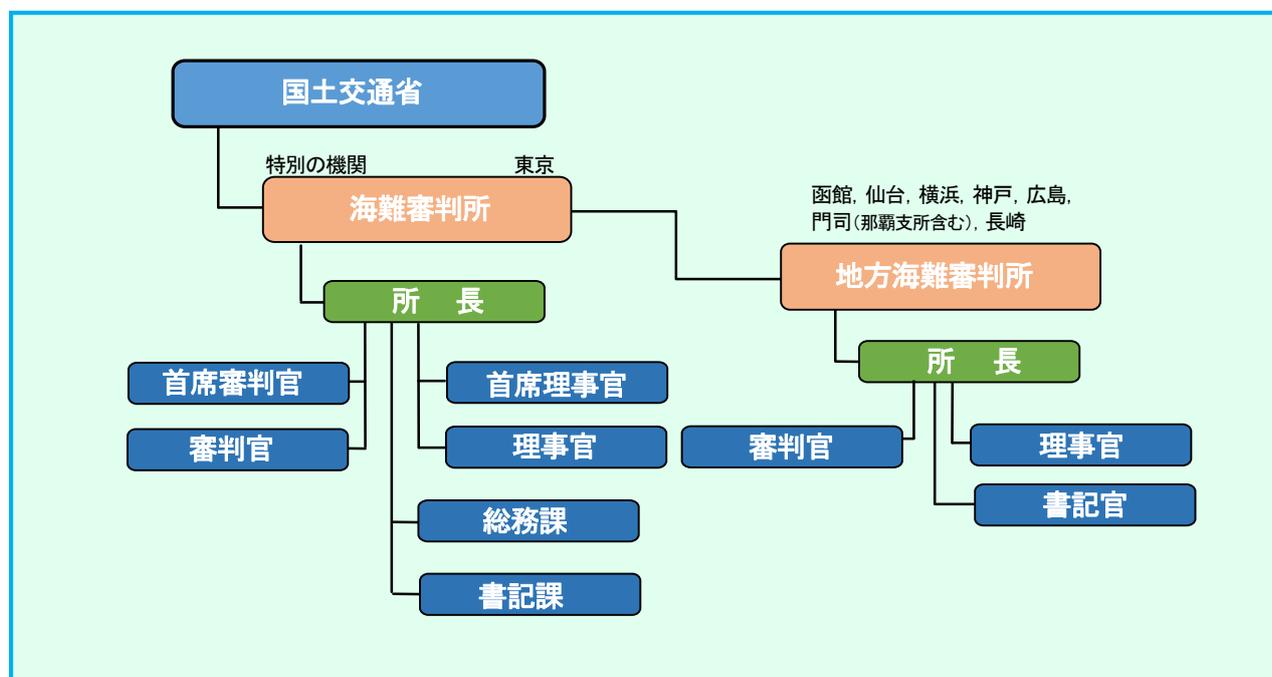
海難審判法は、第1条において「職務上の故意又は過失によって海難を発生させた海技士若しくは小型船舶操縦士又は水先人に対する懲戒を行うため、国土交通省に設置する海難審判所における審判の手続等を定め、もつて海難の発生の防止に寄与することを目的とする。」として目的を定め、第8条において「海難審判所は、海技士若しくは小型船舶操縦士又は水先人に対する懲戒を行うための海難の調査及び審判を行うことを任務とする。」として海難審判所の任務を定めています。また、これら任務を達成するために第9条において海難審判所の行う調査や審判などの所掌事務を定めています。

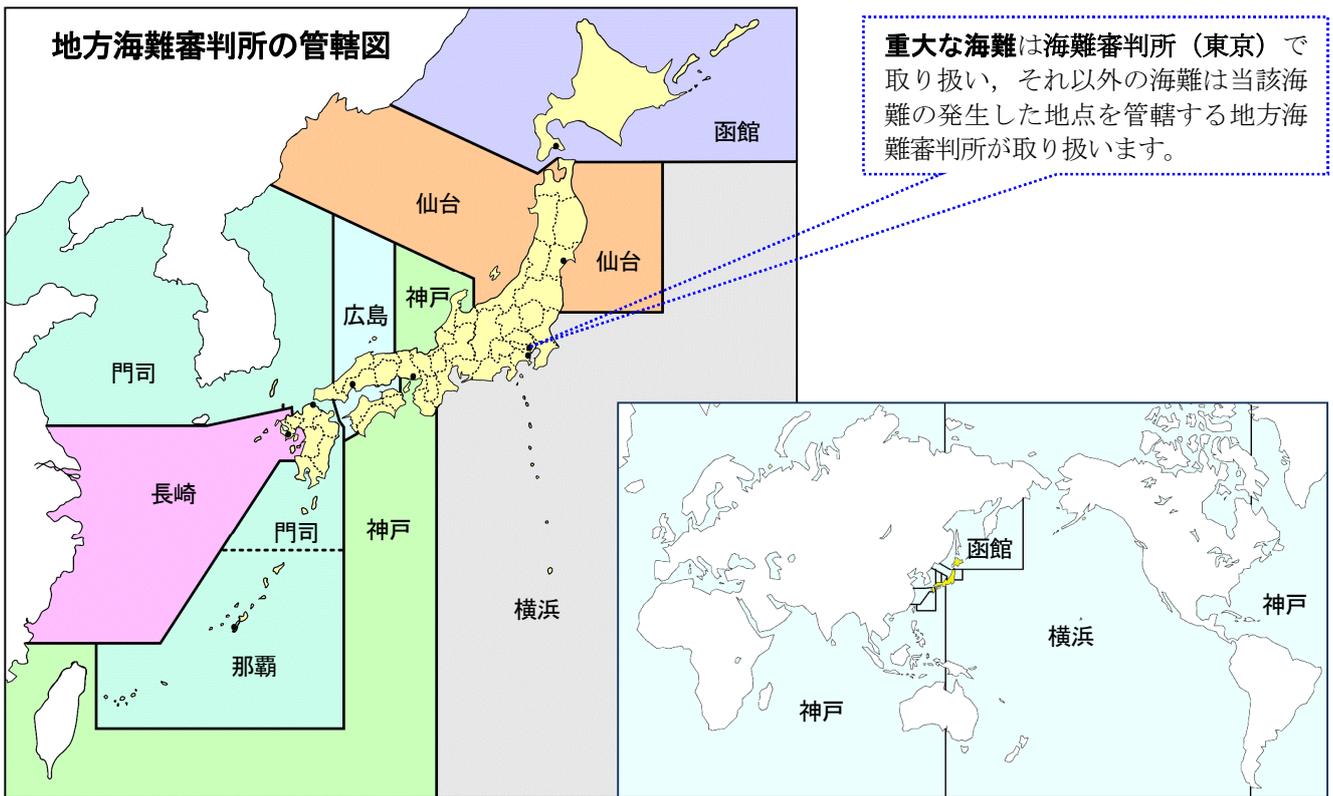
2 海難審判所の組織と管轄

海難審判所は、国家行政組織法第8条の3に規定された「特別の機関」であり、国土交通省に置かれています。

海難審判所の組織は、25人の審判官と23人の理事官、その他の職員34人からなる82人で構成されており、海難審判所（東京都）と函館、仙台、横浜、神戸、広島、門司（北九州市）、長崎の各地方海難審判所及び門司地方海難審判所那覇支所の全9箇所の審判所で、海難の調査及び審判を行っています。

組 織 図





重大な海難（海難審判法施行規則第5条）

- 1 旅客のうちに、死亡者若しくは行方不明者又は2人以上の重傷者が発生したもの
- 2 5人以上の死亡者又は行方不明者が発生したもの
- 3 火災又は爆発により運航不能となったもの
- 4 油等の流出により環境に重大な影響を及ぼしたもの
- 5 次に掲げる船舶が全損となったもの
 - イ 人の運送をする事業の用に供する13人以上の旅客定員を有する船舶
 - ロ 物の運送をする事業の用に供する総トン数300トン以上の船舶
 - ハ 総トン数100トン以上の漁船
- 6 前各号に掲げるもののほか、特に重大な社会的影響を及ぼしたものとして海難審判所長が認めたもの

3 海難審判所の現状

海難審判制度は、昭和23年の海難審判法施行以来、海難の原因究明を主たる目的とし、その付随的な行為として準司法的といわれる審判手続を採用し、受審人に対する懲戒などを行っていましたが、平成20年の法改正により、懲戒の手続から海難の原因究明が分離されることとなり、以降、海難審判所は、理事官による調査・審判開始の申立てと、海難関係人が列席する対審形式の審判により、海難を発生させた海技士若しくは小型船舶操縦士又は水先人の職務上の故意又は過失を認定し、懲戒を行うこととなりました。

海難審判所では、東京の他、全国8箇所の各地方海難審判所において、テレビ会議システムを活用した調査・審判の実施による関係者の利便性の向上、GPS（全世界測位システム）、AIS（船舶自動識別装置）、VDR（航海情報記録装置）等航海機器類のデータの活用による調査精度の向上、ホームページの充実による適時適切な情報発信などに努めています。

海難の調査と審判

1 海難調査

(1) 海難の認知、立件及び調査

海難審判所及び全国8箇所の地方海難審判所（支所を含む）の理事官は、関係行政機関からの通報や新聞、テレビの報道等により海難の発生を認知したときは、直ちに事実関係の調査を行い、海技士若しくは小型船舶操縦士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るときには、立件して海難の調査及び証拠の収集を行います。

海難は、人の行為、船舶の構造、設備、性能、管理及び運航の形態、労働環境、海上環境、自然現象等の諸要素が複合して発生することから、理事官は、海難関係人との面接調査、船舶や発生場所などの検査を行い、また、海難関係人に報告や帳簿書類等物件の提出、関係行政機関に資料等を求めるなどして、事実調査及び証拠の集取を行います。

(2) 海難審判法の対象となる海難

海難審判法の対象となる海難は、海難審判法第2条に定められており、そのいずれかに該当すれば、理事官は調査を開始します。

○ 海難審判法（昭和22年法律第135号）（抄）

（定義）

第2条 この法律において「海難」とは、次に掲げるものをいう。

- 一 船舶の運用に関連した船舶又は船舶以外の施設の損傷
- 二 船舶の構造、設備又は運用に関連した人の死傷
- 三 船舶の安全又は運航の阻害

➤ 「一 船舶の運用に関連した船舶又は船舶以外の施設の損傷」

「船舶」… 船舶の大小・用途を問わず、人又は物を乗せて海域、河川及び湖沼等を航行する全ての船隻をいい、建造中のものであっても、進水後は対象となります。

「船舶の運用」… 航行中、錨泊中又は岸壁係留中に限らず、入渠中であつても、船舶がその目的に従って利用されている全ての場合をいいます。

「船舶の運用に関連した船舶の損傷」… 船舶の運用中に発生した衝突、転覆、火災などにより、船体、機関又は備え付けられた装置や設備の全部又は一部に生じた損傷をいいます。

「船舶の運用に関連した船舶以外の施設の損傷」… 船舶が、定置網や養殖施設等に入り込んだり、衝突したりし、当該施設に損傷を生じさせた場合などをいいます。

➤ 「二 船舶の構造、設備又は運用に関連した人の死傷」

前記第一号の損傷発生に関連して死傷が生じた場合はもちろん、船舶などに損傷を生じないときでも、次のような場合には、対象となります。

- ・ 船体の動揺により海中や船倉に転落して死傷した
- ・ 係留作業中、張力のかかった係船ロープが切断して身体を強打し、死傷した
- ・ 積荷から発生したガスによる中毒や船倉内の酸欠により死傷した
- ・ フェリーの車両甲板上で自動車を誘導中、自動車に接触して死傷した
- ・ 揚網中に漁ろう機械に挟まれて死傷した

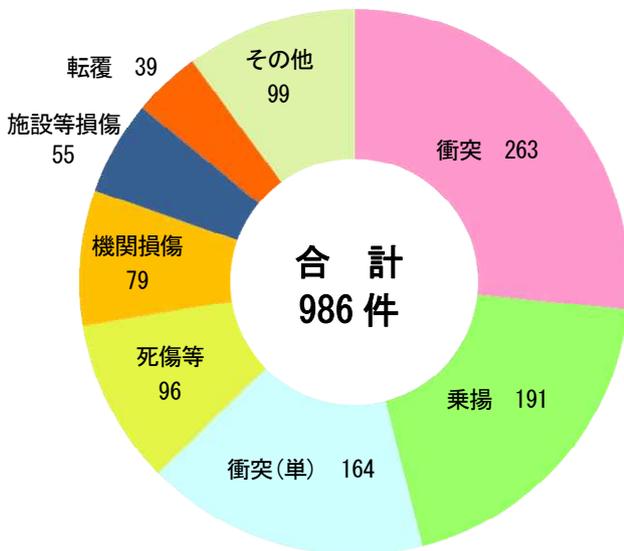
➤ 「三 船舶の安全又は運航の阻害」

前記第一号及び第二号のほか、損傷や死傷が発生しなかった場合でも、次のようなときには、対象の海難となります。

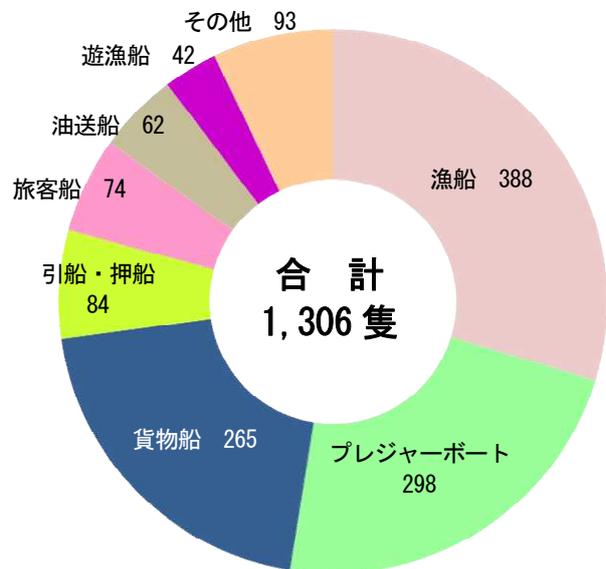
- ・ 荷崩れによる船体の傾斜で転覆、沈没などのおそれが生じた
- ・ 燃料切れで機関が停止して漂流した
- ・ 砂州に乗り揚げ、損傷はなかったが航海を継続できなくなった

平成 28 年に理事官が立件した海難は 986 件 1,306 隻で、海難種類別では衝突が 263 件(26.7%)と最も多く、以下、乗揚が 191 件(19.4%)、衝突(単)が 164 件(16.6%)などとなっており、船種別では漁船が 388 隻と最も多く、全体の 29.7%を占めています。

平成 28 年 海難種類別立件件数



平成 28 年 船種別立件隻数



※「衝突(単)」とは、船舶が岸壁、棧橋、防波堤、灯浮標等の施設、岩場、水面上に露出した沈船、漂流物(流木、冰山、その他の漂流している物)等に衝突したものをいう。なお、岩場や沈船に衝突した場合で、船舶の喫水線下に損傷を生じた場合は「乗揚」に分類している。

※「プレジャーボート」とは、モーターボート、水上オートバイ、ヨット等水上レジャーに供される船舶をいう。

(3) 審判開始の申立て

理事官は、調査の結果、海難が海技士若しくは小型船舶操縦士又は水先人の職務上の故意又は過失によって発生したものであると認めるときは、海技士若しくは小型船舶操縦士又は水先人を受審人に指定して、事件を管轄する海難審判所又は地方海難審判所に審判開始の申立てを行います。また、理事官は、海難において受審人以外の当事者であって受審人に係る職務上の故意又は過失の内容及び懲戒の量定を判断するため必要があると認める者があるときは、その者を指定海難関係人として指定します。

海難審判は、不告不理の原則（訴えなければ裁判なし）に基づき、理事官の審判開始の申立てによって開始されることから、理事官の専権となっており、理事官の名においてのみ行われる手続です。

海難審判法（昭和 22 年法律第 135 号）（抄）

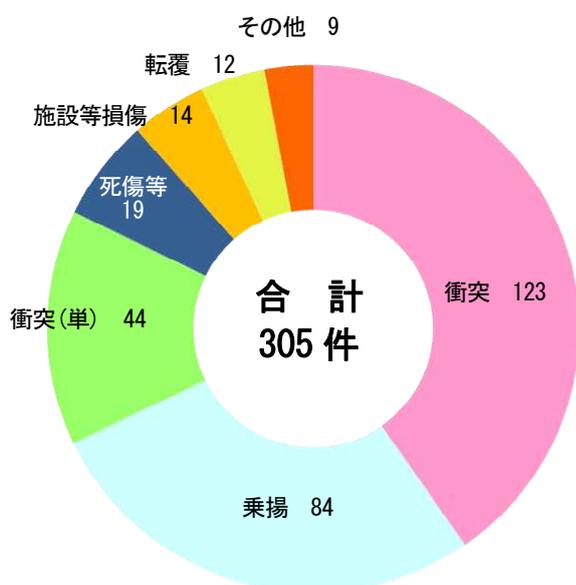
（審判開始の申立て）

第 28 条 理事官は、海難が海技士若しくは小型船舶操縦士又は水先人の職務上の故意又は過失によって発生したものであると認めるときは、海難審判所に対して、その者を受審人とする審判開始の申立てをしなければならない。ただし、理事官は、事実発生の後五年を経過した海難については、審判開始の申立てをすることはできない。

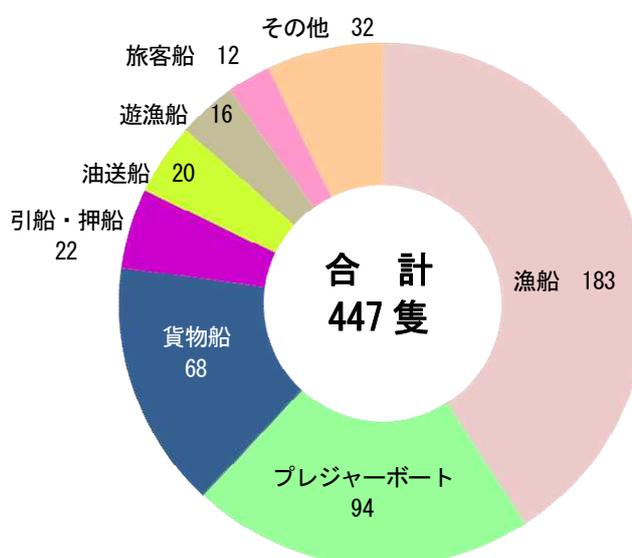
2 前項の申立ては、海難の事実及び受審人に係る職務上の故意又は過失の内容を示して、書面でこれをしなければならない。

平成 28 年に理事官が審判開始の申立てを行った海難は 305 件 447 隻で、海難種類別では衝突が 123 件(40.3%)と最も多く、以下、乗揚が 84 件(27.5%)、衝突（単）が 44 件(14.4%)などとなっており、船種別では漁船が 183 隻と最も多く、全体の 40.9%を占めています。

平成 28 年 海難種類別申立て件数



平成 28 年 船種別申立て隻数



2 海難審判

(1) 海難審判の開始

理事官によって「審判開始の申立て」が行われると、海難審判所は、受審人に指定された海技士若しくは小型船舶操縦士又は水先人に対する海難審判を開始します。

重大な海難（本書2ページを参照）の審判は、東京の海難審判所において3人の審判官で構成する合議体によって、その他の海難審判は、地方海難審判所等において通常1人の審判官によって、いずれも公開の審判廷で行われます。審判には、審判官のほか書記、理事官が列席し、受審人、指定海難関係人及び補佐人（以下、これらの者を「審判関係人」という。）が出廷します。

(2) 海難審判の審理

海難審判の審理は、理事官及び審判関係人が審判廷で意見を陳述し、理事官が集取した証拠や、審判関係人が提出した証拠の取調べを口頭弁論によって行います。

また、審理の過程で必要があれば、審判官の職権によって、又は審判関係人の申立てによって証人や鑑定人、通訳人に出廷を求めることもあります。

(3) 審理の終結

審理が終結すると、海難審判所は、裁決により海難の事実及び受審人に係る職務上の故意又は過失の内容と受審人に対する懲戒（免許の取消し、業務の停止、戒告）を言い渡します。

(4) 裁決の取消しの訴え

受審人は、この裁決に対して不服がある場合、裁決言渡しの翌日から30日以内に東京高等裁判所に裁決取消しの行政訴訟を提起することができます。

提訴が行われず裁決が確定すると、理事官が裁決に基づく懲戒を執行します。懲戒が一定期間の業務の停止である場合、理事官は、懲戒を受けた受審人に対して海技免状等の提出を求め、期間満了後にこれを還付します。

海難審判の諸原則

※公開主義

全ての海難審判は、公開で行い、誰でも自由に傍聴できます。

※口頭弁論主義

審判では、当事者の主張や立証に十分な機会を与えるため、書面のやりとりではなく、審判廷で当事者が口頭により、直接弁論します。

※証拠審判主義

海難審判所の裁決は、海難の事実及び受審人に係る職務上の故意又は過失の内容を明らかにし、かつ、証拠によってその事実を認めた理由を示さなければならないことから、故意又は過失の内容や懲戒の量定を判断する根拠となる海難の事実を認定します。事実の認定にあたっては、公正を確保するため、審判廷で取り調べた証拠によらなければなりません。したがって、事故の現場などで検査を行った場合、また、審判廷以外の場所で事物の検査や証人への尋問などを行った場合は、それらを書面にして審判廷で証拠調べを行わなければなりません。

※自由心証主義

証拠の証明力は、審判官の自由な判断に委ねられています。これは、証拠の証明力について、審判官の実務に基づいた経験と見識に基づく経験法則や、論理法則に従った公正な判断が期待されているということです。



海難の調査と審判の流れ



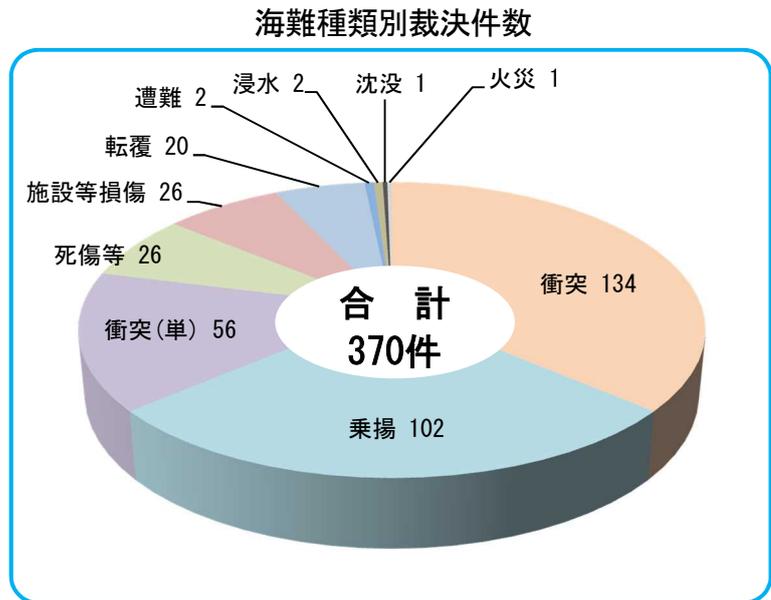
裁決の状況と原因

1 裁決の状況

(1) 海難種類別裁決件数

平成28年には、370件の裁決が言い渡されました。

海難種類別では、衝突が134件と最も多く、全件数の36.2%を占めており、以下、乗揚が102件(27.6%)、衝突(単)が56件(15.1%)、死傷等が26件(7.0%)、施設等損傷が26件(7.0%)、転覆が20件(5.4%)などとなっています。



(2) 船種・海難種類別隻数

裁決の対象となった船舶は525隻となっており、船種別では、漁船が199隻で最も多く、全隻数の37.9%を占め、次いでプレジャーボートが129隻(24.6%)となっています。

海難種類別では、衝突が275隻と最も多く、全隻数の52.4%を占めており、次いで乗揚が106隻(20.2%)となっています。

船種・海難種類別隻数

(単位：隻)

船種	衝突	衝突(単)	乗揚	沈没	転覆	遭難	死傷	施設損傷	火災	浸水	合計
旅客船	3	3	5			1	5				17
貨物船	43	9	14					10			76
油送船	13	2	3					1			19
漁船	108	24	43		12	1	7	3		1	199
引船	5	2	5		1				1		14
押船	2	2	2		1			3			10
作業船	5	1					1	2			9
遊漁船	12	2	3				1	2			20
瀬渡船			4		1		1				6
プレジャーボート	75	12	18	1	6		12	5			129
交通船			1					1			2
公用船	1		2					1			4
非自航船	6	3	4					1			14
その他	2		2		1					1	6
合計	275	60	106	1	22	2	27	29	1	2	525

※ 「非自航船」とは、はしけ、バージ、台船等をいう。

(3) 免許種類別懲戒の状況

懲戒の状況 (単位：人)

① 懲戒の状況

平成28年に言い渡された370件の裁決のうち、受審人は494人で、業務停止を言い渡された者が289人(58.5%)、戒告が188人(38.1%)、不懲戒^(※1)が17人(3.4%)となっています。

なお、懲戒免除^(※2)はありませんでした。



② 受審人の免許種類別

受審人の免許種類別では、一級小型船舶操縦士が267人と全体の54.0%を占め最も多くなっており、次いで二級小型船舶操縦士が76人(15.4%)となっています。

(※1) 「不懲戒」・・・受審人の行為に職務上の故意又は過失が認められず、懲戒されなかったもの。

(※2) 「懲戒免除」・・・懲戒すべきところを本人の経歴等を考慮して免除したもの。

免許	懲戒	免許取消	業務停止	戒告	不懲戒	懲戒免除	合計
海技士(航海)	一級		5	1			6
	二級		1				1
	三級		16	12	1		29
	四級		31	13	3		47
	五級		13	19	1		33
	六級		8	8			16
海技士(機関)	一級						0
	二級						0
	三級				1		1
	四級			1			1
	五級			2			2
	六級						0
小型船舶操縦士	一級		170	90	7		267
	二級		34	40	2		76
	特殊		10	1	2		13
水先人	一級		1	1			2
	二級						0
	三級						0
合計		0	289	188	17	0	494

※ 小型船舶操縦士のうち「特殊」には、「一級」又は「二級」との併有者は含まない。

2 裁決における原因

(1) 原因総数

裁決で原因とならなかった船舶 36 隻を除く 489 隻の原因総数は、合計 563 件となっています。

(2) 原因分類別

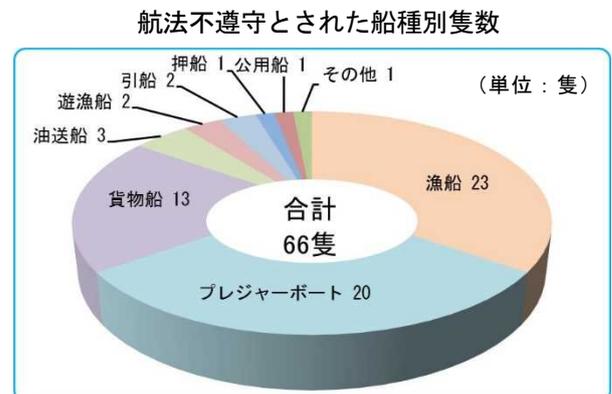
原因分類別にみると、「見張り不十分」が 186 件と最も多く、原因総数の 33.0%を占めており、次いで「船位不確認」が 67 件(11.9%)、「航法不遵守」が 66 件(11.7%)、「居眠り」が 64 件(11.4%)、「信号不履行」が 43 件(7.6%)となっています。(※原因分類の詳細については、本書資料編の「資料1」及び「資料2」を参照。)

次の項では、原因分類別で「航法不遵守」の船種別・適用法令別にみた状況と、裁決から、海難発生防止の教訓となる『主な事例』として航法別に5事例を紹介します。

(3) 「航法不遵守」が原因とされた海難

① 船種別

「航法不遵守」が原因とされた 66 件 (66 隻) について、船種別にみると、漁船が 23 隻 (34.8%) と最も多く、次いでプレジャーボートが 20 隻 (30.3%)、貨物船が 13 隻 (19.7%) などとなっています。

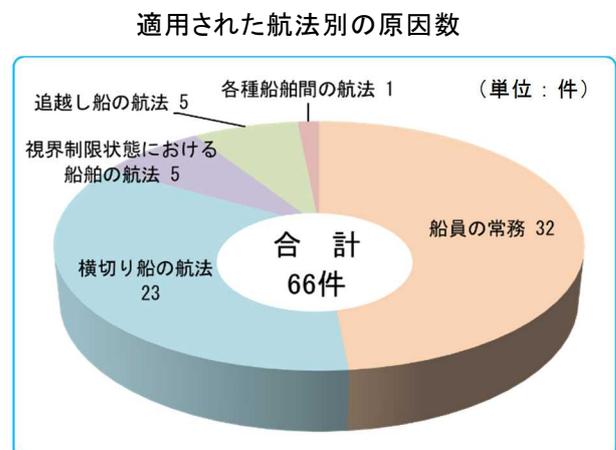


② 適用法令別

「航法不遵守」が原因とされた 66 件全てに海上衝突予防法が適用されたものとなっています。

③ 適用された航法

海上衝突予防法が適用された海難 66 件では、「船員の常務」が 32 件(48.5%)と最も多く、次いで「横切り船の航法」が 23 件(34.8%)、「視界制限状態における船舶の航法」が 5 件(7.6%)などとなっています。

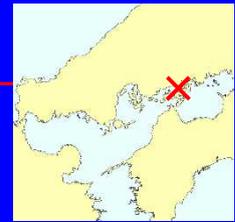


①狭い水道等・視界制限状態における船舶の航法

(海上衝突予防法第9条及び同19条)

油送船A丸 油送船B号 衝突事件 【A丸船長：業務停止1箇月】

霧で視界制限状態となった狭い水道で油送船同士が衝突した事例



原因

本件衝突は、霧で視界が制限された青木瀬戸において、東行中のA丸が、航路筋の右側端に寄って航行しなかったばかりか、霧中信号を行わず、レーダーによる動静監視が不十分で、西行中のB号と著しく接近することを避けることができない状況となったとき、針路を保つことができる最小限度の速力に減じず、また、必要に応じて行きあしを止めなかったこと、B号が、航路筋の右側端に寄って航行しなかったばかりか、霧中信号を行わず、レーダーによる見張り不十分で、A丸と著しく接近することを避けることができない状況となったとき、針路を保つことができる最小限度の速力に減じず、また、必要に応じて行きあしを止めなかったこととによって発生したものである。

油送船A丸 (12人乗り組み)
 総トン数/3,520トン
 富山県伏木富山港→広島県尾道糸崎港
 右舷中央部外板に破口、貨物油倉に浸水

油送船B号 (キリバス共和国船籍, 5人乗り組み)
 総トン数/299トン
 広島県尾道糸崎港→インドネシア共和国スマラン
 球状船首に破口、船首部に圧壊

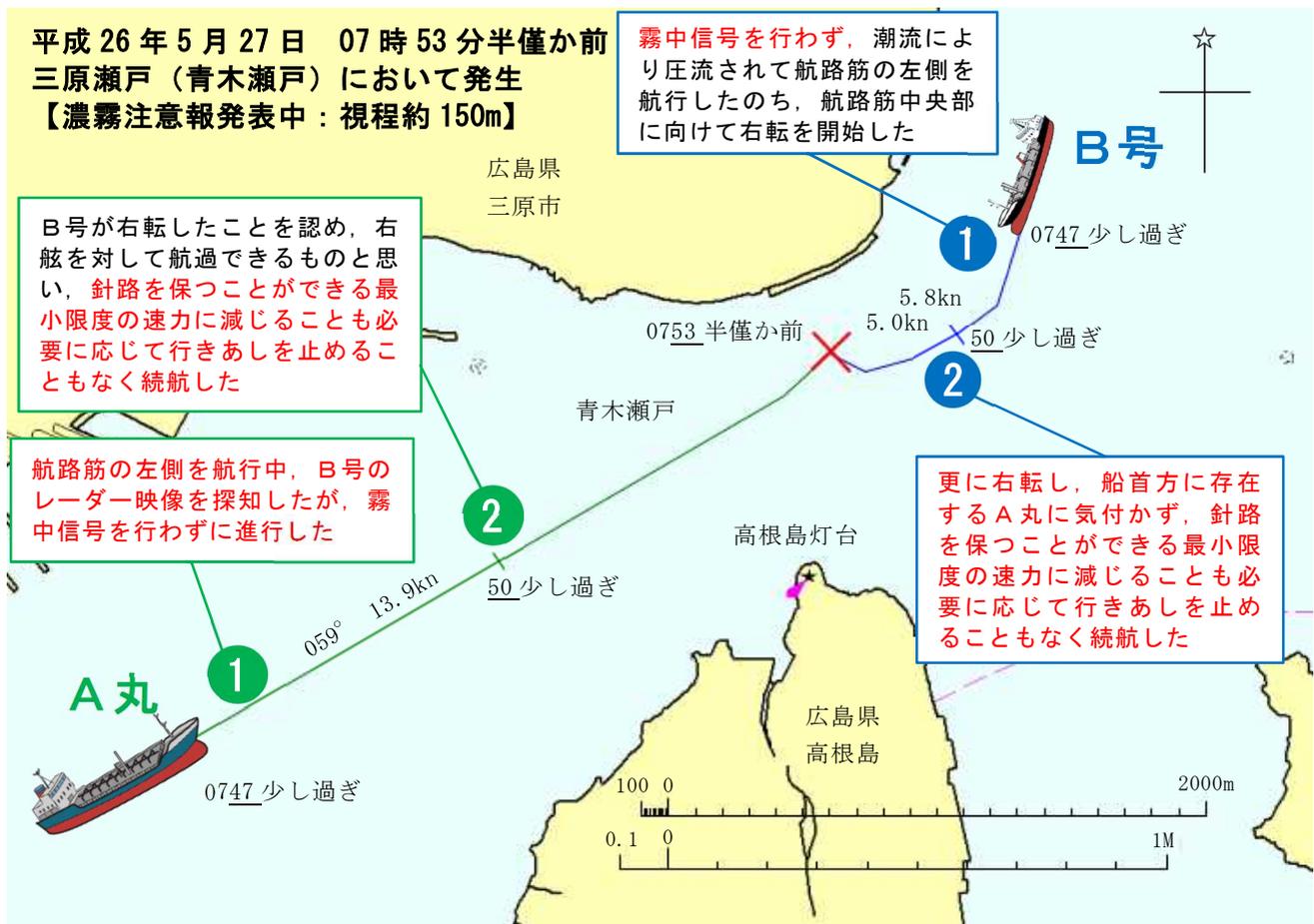
平成26年5月27日 07時53分半僅か前
 三原瀬戸(青木瀬戸)において発生
 【濃霧注意報発表中：視程約150m】

霧中信号を行わず、潮流により
 圧流されて航路筋の左側を
 航行したのち、航路筋中央部
 に向けて右転を開始した

B号が右転したことを認め、右
 舷を対して航過できるものと思
 い、針路を保つことができる最
 小限度の速力に減じることも必
 要に応じて行きあしを止めるこ
 ともなく続航した

航路筋の左側を航行中、B号の
 レーダー映像を感知したが、霧
 中信号を行わずに進行した

更に右転し、船首方に存在
 するA丸に気付かず、針路を
 保つことができる最小限
 度の速力に減じることも必
 要に応じて行きあしを止め
 ることもなく続航した



教訓

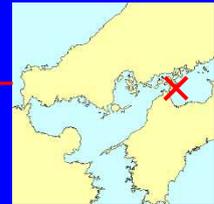
狭い水道等では右側端に寄って航行すること。
 視界制限状態においては、探知した他船のレーダー映像を継続して観察すること。

本件の裁決書 http://www.mlit.go.jp/jmat/saiketsu/saiketsu_kako/28nen/7ns/ns2802/27ns020.html

②追越し船の航法

(海上衝突予防法第13条)

貨物船A丸 貨物船B号 衝突事件 【A丸甲板長：業務停止1箇月】
 貨物船A丸が貨物船B号を追い越す態勢で接近して衝突した事例

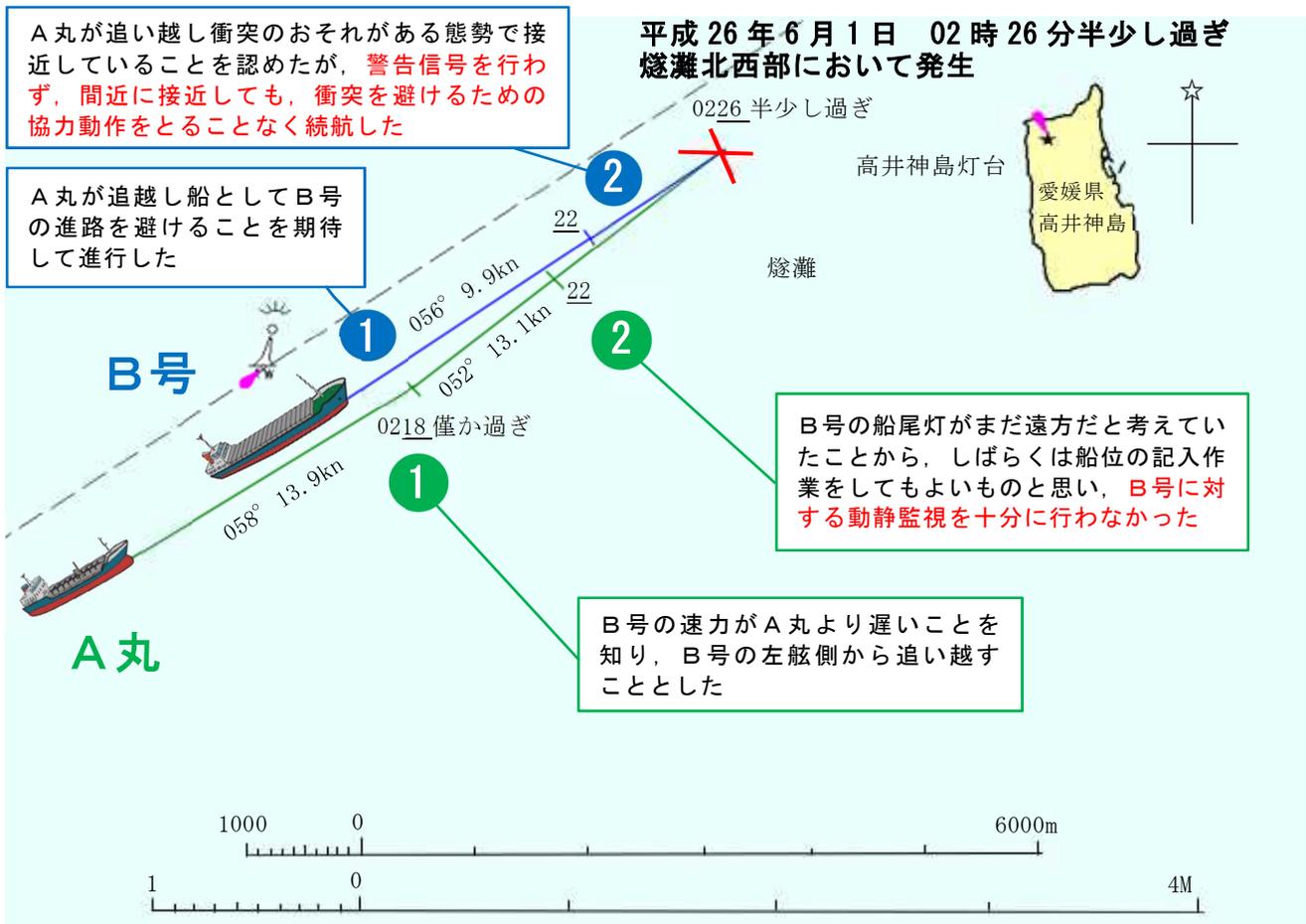


原因

本件衝突は、夜間、燧灘北西部において、B号を追い越すA丸が、動静監視不十分で、B号を確実に追い越し、かつ、十分に遠ざかるまでその進路を避けなかったことによって発生したが、B号が、警告信号を行わず、衝突を避けるための協力動作をとらなかったことも一因をなすものである。

貨物船A丸 (5人乗り組み)
 総トン数/498トン
 大分港→岡山県水島港
 船首部外板に亀裂を伴う圧壊等

貨物船B号 (ベリーズ船籍, 12人乗り組み)
 総トン数/1,997トン
 関門港→岡山県片上港
 右舷船尾外板に破口を伴う凹損等



教訓

他船を追い越す場合、船首方に他船の船尾灯を視認したときには、目測だけでなく、レーダー等を活用して他船との接近状況を十分に確認すること。

本件の裁決書 http://www.mlit.go.jp/jmat/saiketsu/saiketsu_kako/28nen/5hs/hs2801/27hs034.html

③横切り船の航法

(海上衝突予防法第15条)

油送船A丸 漁船B丸 衝突事件

【B丸船長：業務停止1箇月 A丸一等航海士：戒告】

油送船と漁船が互いに進路を横切り衝突のおそれがある態勢で接近して衝突した事例



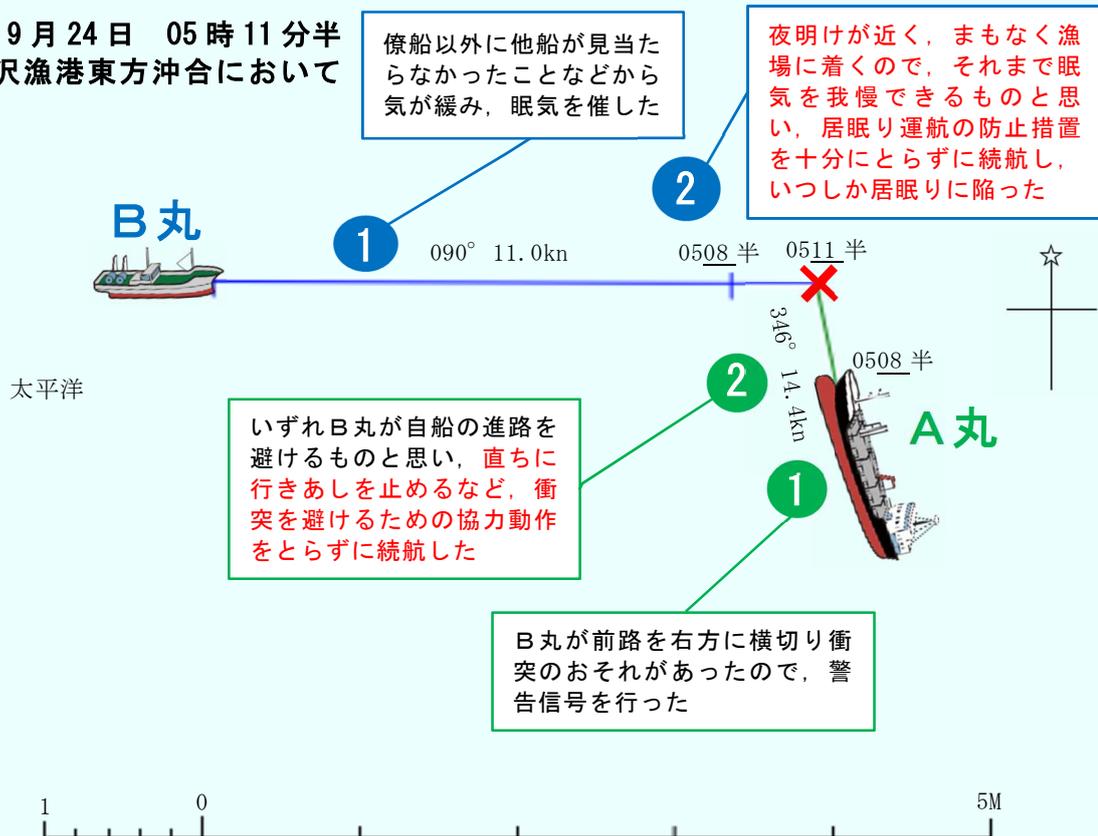
原因

本件衝突は、日出前の薄明時、青森県三沢漁港東方沖合において、両船が互いに進路を横切り衝突のおそれがある態勢で接近中、東行するB丸が、居眠り運航の防止措置が不十分で、前路を左方に横切るA丸の進路を避けなかったことによって発生したが、北上するA丸が、衝突を避けるための協力動作をとらなかったことも一因をなすものである。

油送船A丸 (11人乗り組み)
 総トン数/3,796トン
 京浜港川崎区→北海道石狩湾港
 左舷船尾部外板に凹損を伴う擦過傷

漁船B丸 (3人乗り組み)
 総トン数/9.7トン
 青森県三沢漁港→漁場
 右舷船首部ブルワークに亀裂を伴う擦過傷

平成27年9月24日 05時11分半
 青森県三沢漁港東方沖合において発生



教訓

単独の航海当直に就き、椅子に腰を掛けた姿勢で眠気を催した場合、居眠り運航とならないよう、椅子から立ち上がるなど、居眠り運航の防止措置を十分にとること。
 避航船と間近に接近し、同船の動作のみでは衝突を避けることができないと認める場合には、直ちに行きあしを止めるなど、衝突を避けるための協力動作をとること。

本件の裁決書 http://www.mlit.go.jp/jmat/saiketsu/saiketsu_kako/28nen/2sd/sd2812/28sd022.html

④各種船舶間の航法

(海上衝突予防法第 18 条)

漁船 A 丸 漁船 B 丸 衝突事件【A 丸船長：業務停止 1 箇月 B 丸船長：戒告】
航行中の漁船と漁ろうに従事している漁船が衝突した事例

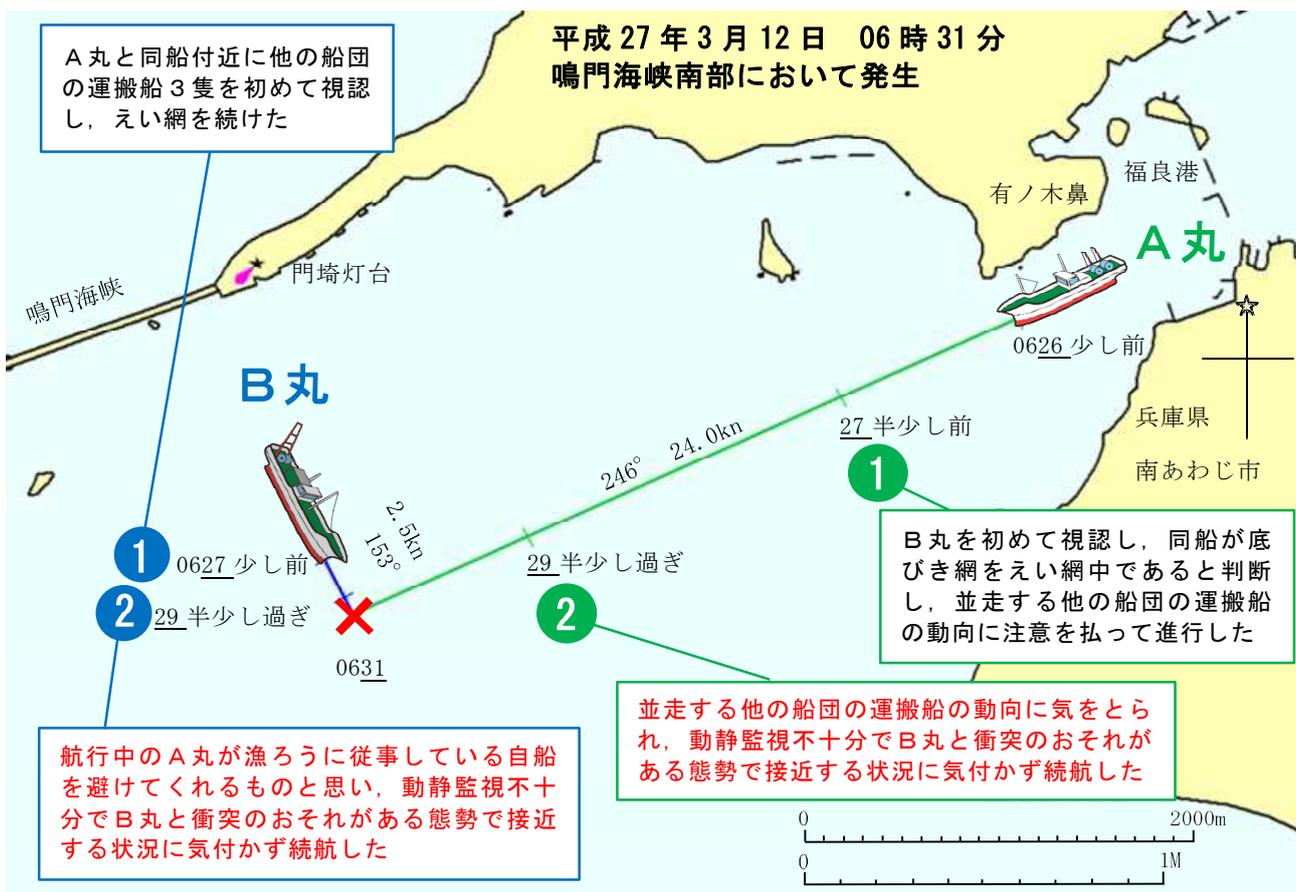


原因

本件衝突は、鳴門海峡南部において、漁場に向けて航行中の A 丸が、動静監視不十分で、漁ろうに従事している B 丸の進路を避けなかったことによって発生したが、B 丸が、動静監視不十分で、避航を促す音響信号を行わず、衝突を避けるための協力動作をとらなかったことも一因をなすものである。

漁船 A 丸 (1 人乗り組み)
総トン数/8.5 トン
兵庫県福良港→漁場
船首部に亀裂等

漁船 B 丸 (2 人乗り組み)
総トン数/4.9 トン
兵庫県門埜南東方の漁場で操業中
操舵室及び揚網用ローラー等に損壊を生じて転覆、全損
船長が左前頭部裂創等



教訓

接近する他船を認めた場合には、衝突のおそれの有無を判断できるよう、動静監視を継続して行うこと。

本件の裁決書 http://www.mlit.go.jp/jmat/saiketsu/saiketsu_kako/28nen/4kb/kb2811/28kb017.html

⑤ 船員の常務

(海上衝突予防法第 38 条及び同 39 条)

遊漁船 A 丸 モーターボート B 丸 衝突事件

【A 丸船長：業務停止 1 箇月 B 丸船長：戒告】

航行中の遊漁船と漂流中のモーターボートが衝突した事例

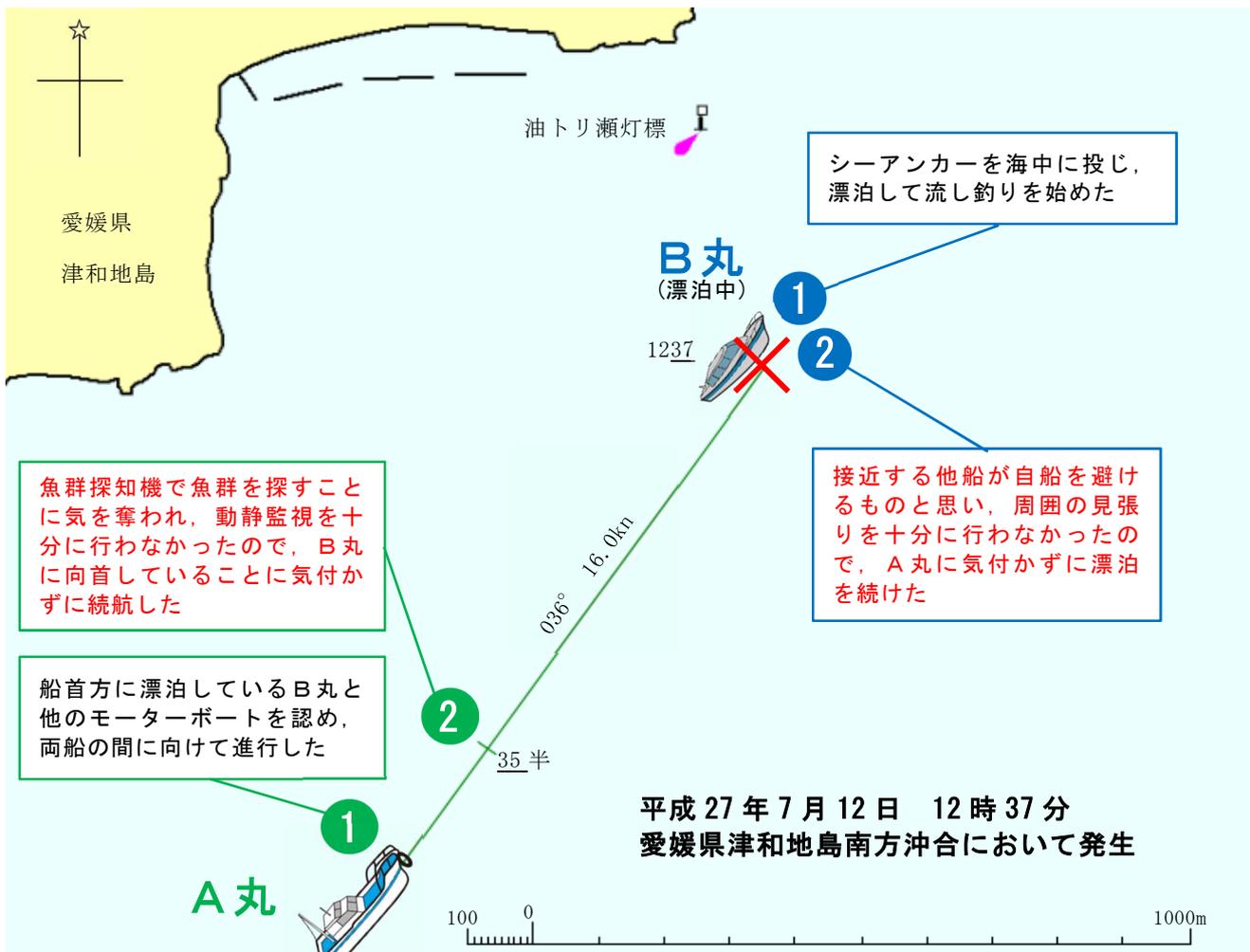


原因

本件衝突は、愛媛県津和地島南方沖合において、釣り場に向けて航行中の A 丸が、動静監視不十分で、前路で漂流中の B 丸を避けなかったことによって発生したが、B 丸が、見張り不十分で、警告信号を行わず、衝突を避けるための措置をとらなかったことも一因をなすものである。

遊漁船 A 丸 (1 人乗り組み, 釣り客等 10 人)
 総トン数 / 3.5 トン
 広島県安芸郡坂町の係留地 → 釣り場
 左舷船首部外板に擦過傷

モーターボート B 丸 (1 人乗り組み, 同乗者 3 人)
 登録長 / 7.14m
 広島県呉市警固町所在のマリーナ → 釣り場
 右舷船首部外板に亀裂, 同部ハンドレールに曲損等



教訓

航行中、船首方に漂流中の船舶を認めた場合は、動静監視を十分に行うこと。また、漂流中の船舶も周囲の見張りを十分に行うこと。

本件の裁決書 http://www.mlit.go.jp/jmat/saiketsu/saiketsu_kako/28nen/5hs/hs2810/28hs024.html

(4) 船種別による海難の原因分類

裁決の対象となった船舶のうち、旅客船、貨物船、油送船、漁船、遊漁船、瀬渡船及びプレジャーボートについて、その原因を分類してみると、次のとおりとなります。

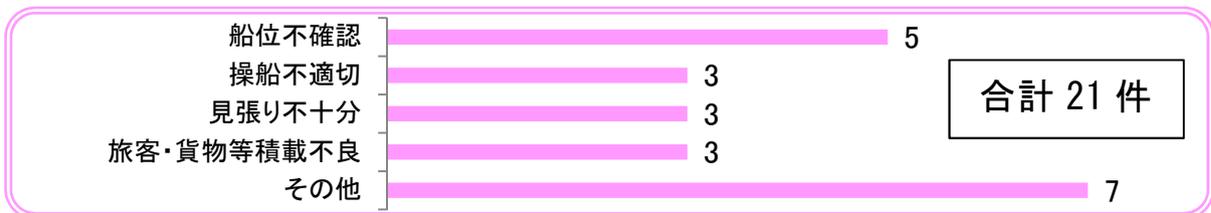
なお、裁決では1隻の船舶について複数の原因を示すことがあるので、船舶隻数と原因数が同数にならない場合があります。

「主な船種」の原因分類別にみた状況と、裁決から、海難発生防止の教訓となる『主な事例』として船種別に7事例を紹介します。

① 旅客船

「乗揚、死傷」が最も多く、原因分類別では「船位不確認」が多くなっています。

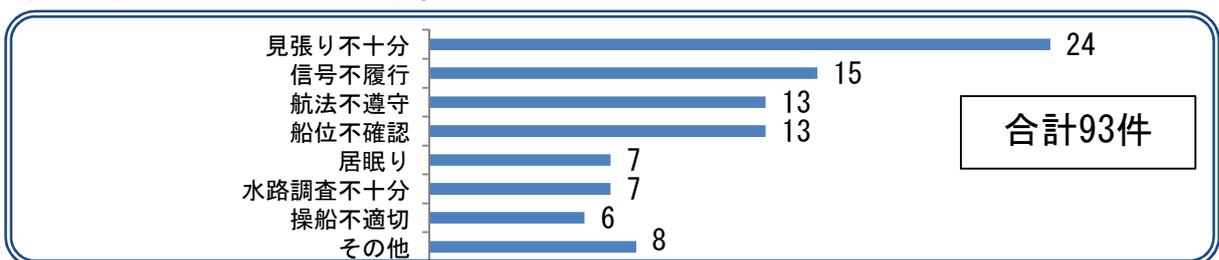
旅客船の海難は17隻（船種別の海難総隻数については、本書8ページの「船種・海難種類別隻数」を参照。以下同じ。）であり、このうち乗揚、死傷が5隻と最も多く、原因分類別では、合計21件の原因が示されており、「船位不確認」が5件（23.8%）、「操船不適切」、「見張り不十分」及び「旅客・貨物等積載不良」がそれぞれ3件（14.3%）などとなっています。



② 貨物船

「衝突」が最も多く、原因分類別では「見張り不十分」が多くなっています。

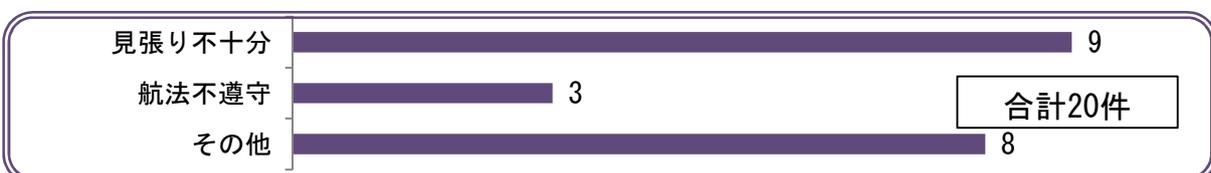
貨物船の海難は76隻であり、このうち衝突が43隻と最も多く、原因分類別では、合計93件の原因が示されており、「見張り不十分」が最も多く24件（25.8%）、次いで「信号不履行」が15件（16.1%）、「航法不遵守」及び「船位不確認」がそれぞれ13件（14.0%）などとなっています。



③ 油送船

「衝突」が最も多く、原因分類別では「見張り不十分」が多くなっています。

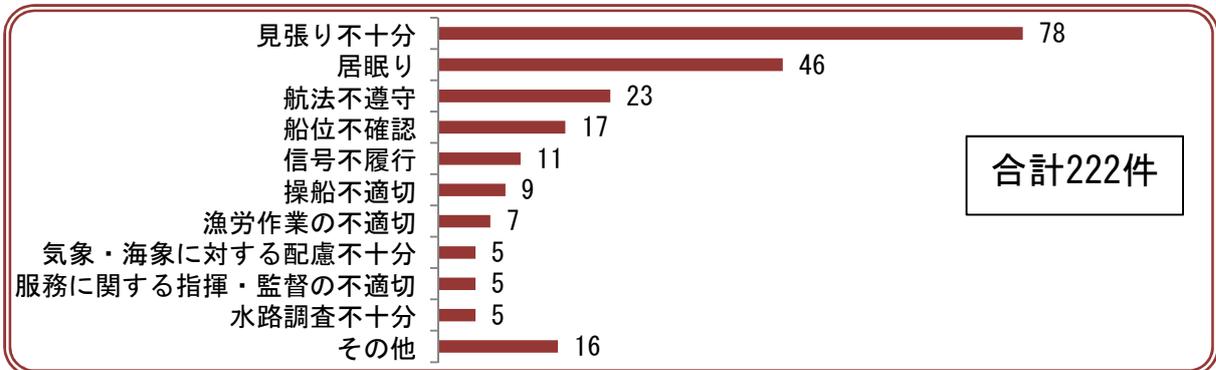
油送船の海難は19隻であり、このうち衝突が13隻と最も多く、原因分類別では、合計20件の原因が示されており、「見張り不十分」が最も多く9件（45.0%）、次いで「航法不遵守」が3件（15.0%）などとなっています。



④ 漁船

「衝突」が最も多く、原因分類別では「見張り不十分」、「居眠り」が多くなっています。

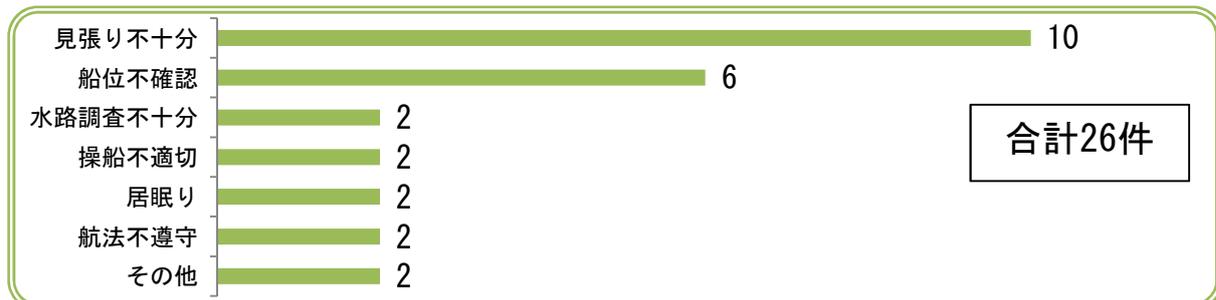
漁船の海難は199隻であり、このうち衝突が108隻と最も多く、原因分類別では、合計222件の原因が示されており、「見張り不十分」が最も多く78件(35.1%)、次いで「居眠り」の46件(20.7%)、「航法不遵守」の23件(10.4%)などとなっています。



⑤ 遊漁船・瀬渡船

「衝突」が最も多く、原因分類別では「見張り不十分」が多くなっています。

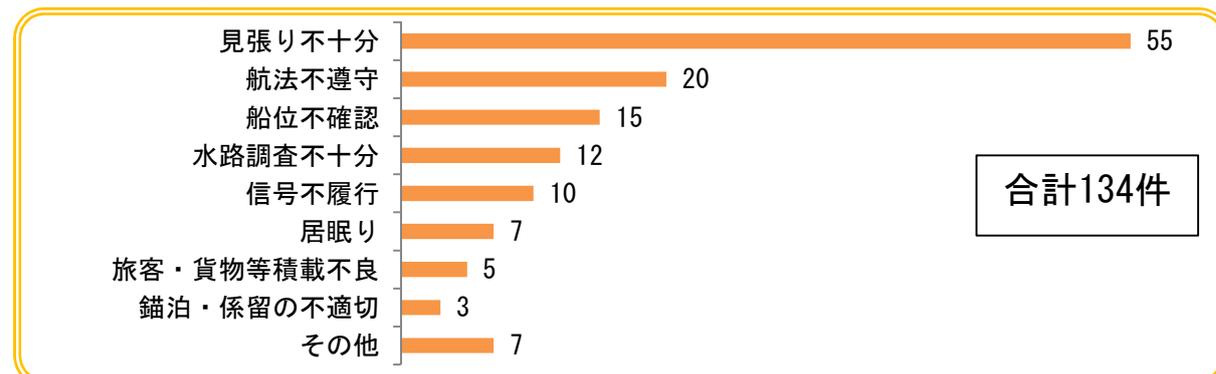
遊漁船・瀬渡船の海難は26隻であり、このうち衝突が12隻と最も多く、原因分類別では、合計26件の原因が示されており、「見張り不十分」が最も多く10件(38.5%)、次いで「船位不確認」の6件(23.1%)などとなっています。



⑥ プレジャーボート

「衝突」が最も多く、原因別では「見張り不十分」が多くなっています。

プレジャーボートの海難は129隻であり、このうち衝突が75隻と最も多く、原因分類別では、合計134件の原因が示されており、「見張り不十分」が最も多く55件(41.0%)、次いで「航法不遵守」の20件(14.9%)、次いで「船位不確認」の15件(11.2%)などとなっています。



① 旅客船 A 丸 旅客負傷事件

(A 丸船長：業務停止 1 箇月 A 丸甲板員：懲戒しない)

波浪により船首部が上下に動揺して旅客が跳ね上げられ、身体を椅子席に打ち付けて負傷した事例



原因

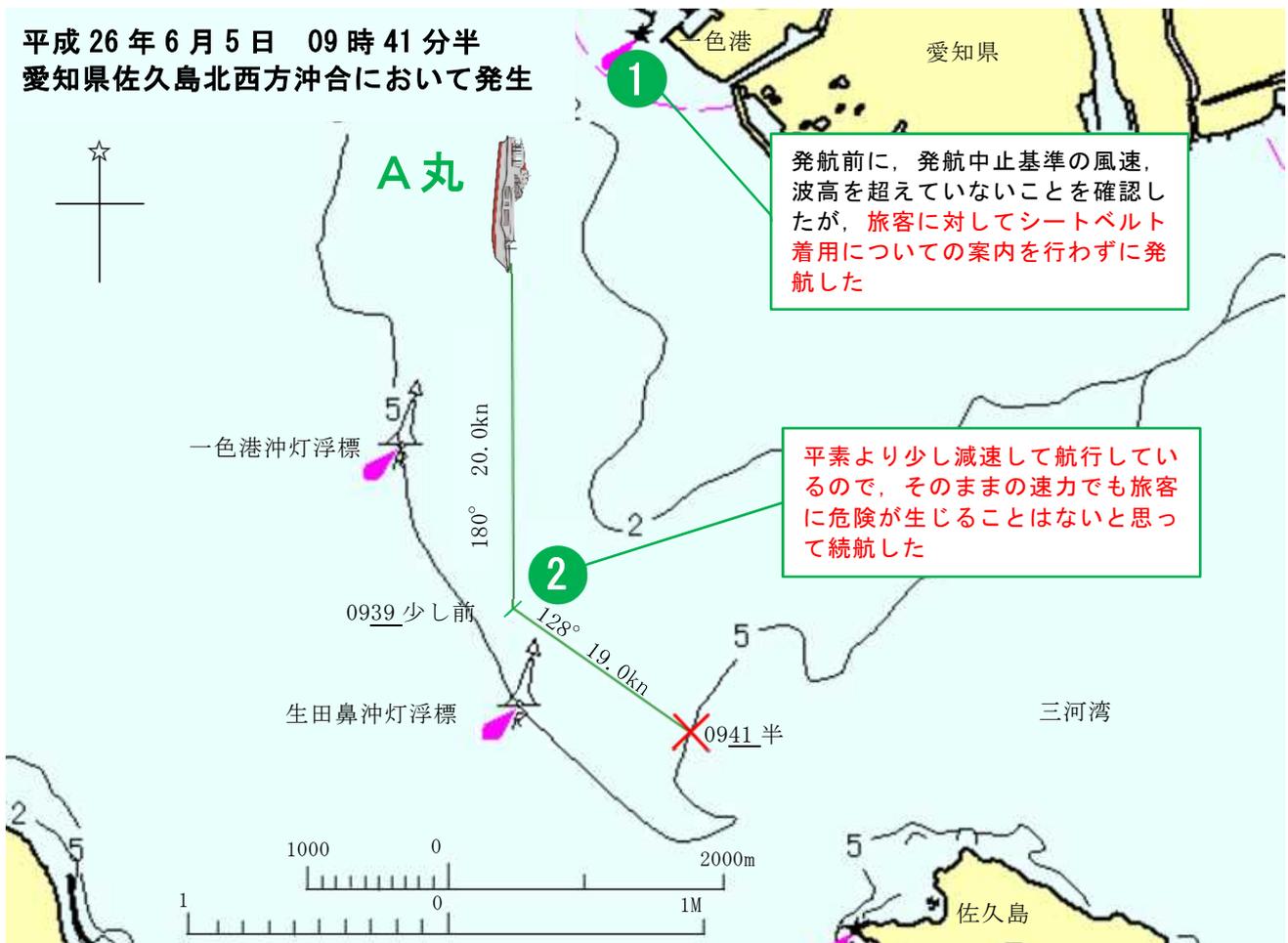
本件旅客負傷は、強風、波浪注意報及び海上波浪警報が発表され、東風が連吹する状況下、一色港発航時にシートベルト着用についての案内が行われず、佐久島北西方沖合を航行中、佐久島漁港への航行経路付近で波浪が高まり、増勢した波浪を左舷船首方から受ける状況となった際、減速が不十分で、波浪により船首部が上下に激しく動揺して椅子席の旅客が跳ね上げられ、身体を同席に強く打ち付けたことによって発生したものである。

旅客船 A 丸 (2 人乗り組み、旅客 9 人)
 総トン数 / 19 トン
 愛知県一色港 → 愛知県佐久島漁港
 旅客 3 人が肋骨骨折、胸椎圧迫骨折等

運航基準

航行中に船体の動揺等で旅客の歩行が著しく困難となるおそれがあるときは、減速・変針等の適切な措置を取らなければならない

平成 26 年 6 月 5 日 09 時 41 分半
 愛知県佐久島北西方沖合において発生



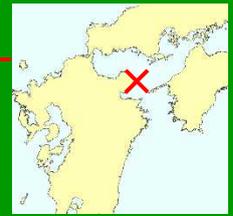
教訓

航行中に船体の動揺が予想される場合は、発航時にシートベルト着用の案内を行うこと。
 航行中に波浪が高まったのを認めた場合は、十分に減速すること。

本件の裁決書 http://www.mlit.go.jp/jmat/saiketsu/saiketsu_kako/tokyou/tk28/27001.html

②油送船A丸 漁船B丸 衝突事件

(A丸船長：業務停止1箇月 B丸船長：戒告)



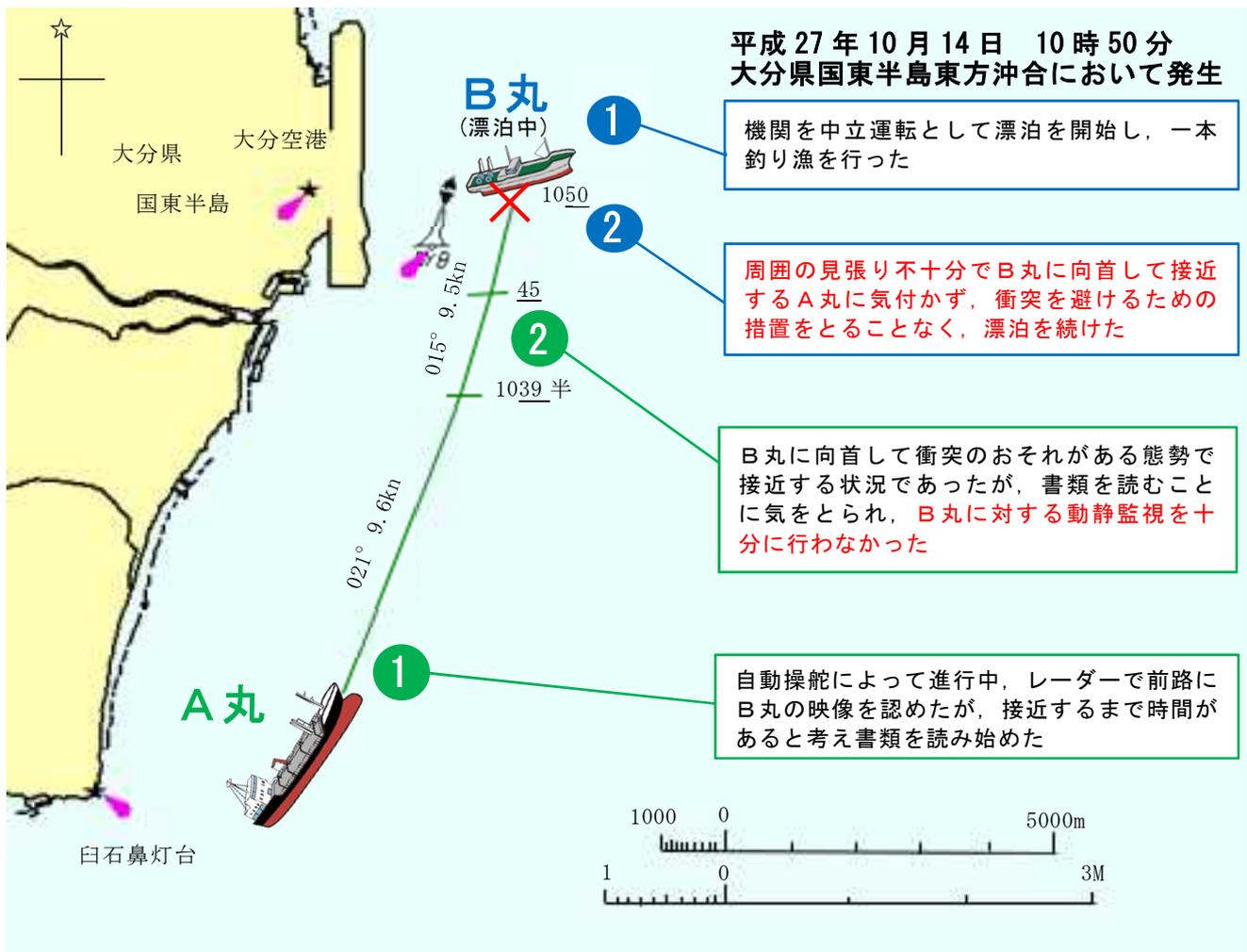
航行中の油送船が漂流中の漁船に衝突した事例

原因

本件衝突は、国東半島東方沖合において、北上中のA丸が、動静監視不十分で、漂流中のB丸を避けなかったことによって発生したが、B丸が、見張り不十分で、避航を促す音響信号を行わず、衝突を避けるための措置をとらなかったことも一因をなすものである。

油送船A丸 (4人乗り組み)
 総トン数/297トン
 大分港→長崎県大村港
 船首部に擦過傷

漁船B丸 (1人乗り組み)
 総トン数/4.57トン
 大分県武蔵港→漁場
 右舷中央部外板に破口及び割損



教訓

航行中は、見張りに専念し、動静監視を十分に行うこと。
 また、漂流中の船舶も周囲の見張りを十分行うこと。

本件の裁決書 http://www.mlit.go.jp/jmat/saiketsu/saiketsu_kako/28nen/6mj/mj2811/27mj055.html

③貨物船 A 丸 乗揚事件

(A 丸船長：業務停止 1 箇月 A 丸三等航海士：戒告)

貨物船が船位の確認不十分で、浅所に進行して乗り揚げた事例



原因

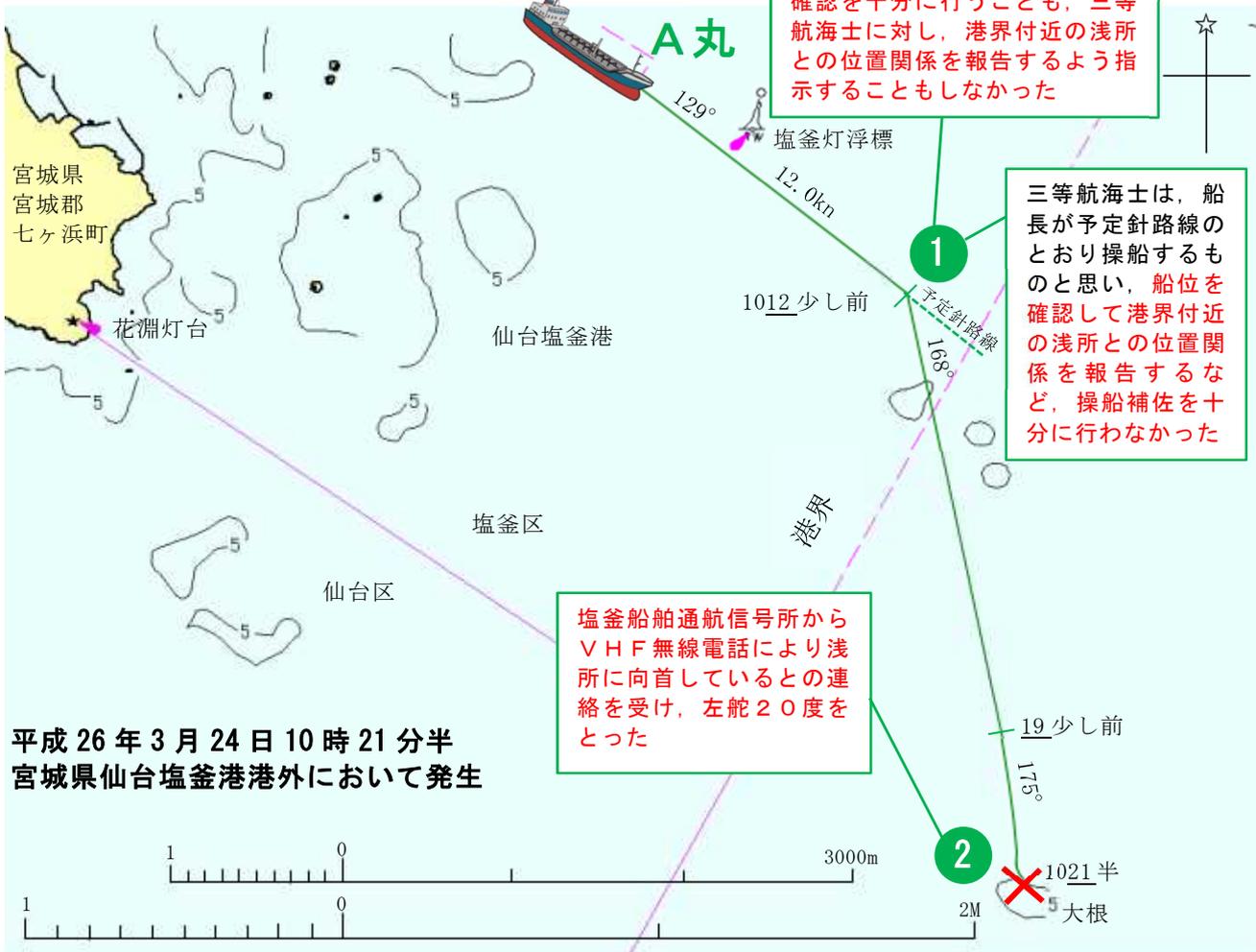
本件乗揚は、仙台塩釜港の港界付近において、出航中、船位の確認が不十分で、大根に向首進行したことによって発生したものである。

貨物船 A 丸 (11 人乗り組み)
 総トン数 / 4,953 トン
 仙台塩釜港塩釜区 → 京浜港横浜区
 船底に破口等を生じ、後に全損

船長は、船尾方の塩釜灯浮標が遠方となったように見えたことから港界付近の浅所の北方を通過したものと思い、自ら船位の確認を十分に行うことも、三等航海士に対し、港界付近の浅所との位置関係を報告するよう指示することもしなかった

三等航海士は、船長が予定針路線のとおり操船するものと思い、船位を確認して港界付近の浅所との位置関係を報告するなど、操船補佐を十分に行わなかった

塩釜船舶通航信号所から VHF 無線電話により浅所に向首しているとの連絡を受け、左舵 20 度をとった



平成 26 年 3 月 24 日 10 時 21 分半
 宮城県仙台塩釜港港外において発生

教訓

浅所のある海域を航行する場合、浅所に向け針路を転じることのないよう船位の確認を十分に行うこと。
 浅所との位置関係を報告するなど操船補佐を十分に行うこと。

本件の裁決書 http://www.mlit.go.jp/jmat/saiketsu/saiketsu_kako/tokyou/tk28/27003.html

④ 漁船 A 丸 漁船 B 丸 衝突事件

(A 丸船長:戒告 B 丸船長:戒告)

出漁中の漁船と帰港中の漁船が衝突した事例



原因

本件衝突は、宗谷岬北方沖合において、A 丸及びB 丸両船がほとんど真向かいに行き会い衝突のおそれがある態勢で接近する際、西行中の A 丸が、見張り不十分で、針路を右に転じなかったことと、東行中の B 丸が、見張り不十分で、針路を右に転じなかったこととによって発生したものである。

漁船 A 丸 (2 人乗り組み)

総トン数/4.9 トン

北海道宗谷漁港→漁場

左舷側に転覆 機関及び航海計器等に濡損並びに船首部外板に破口及び擦過傷等

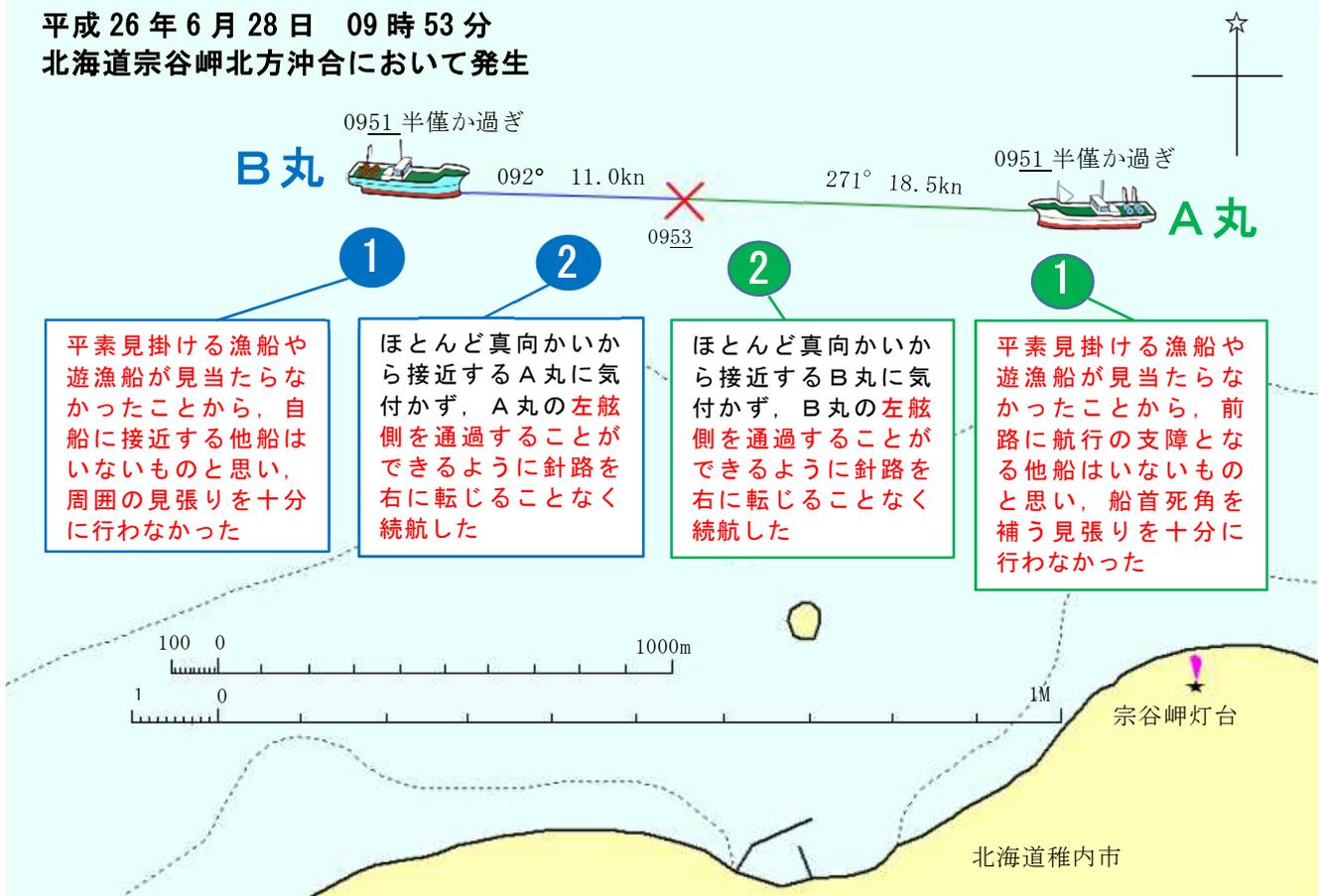
漁船 B 丸 (2 人乗り組み)

総トン数/4.89 トン

漁場→北海道宗谷漁港

船首部のブルワーク、外板及び防舷材に破損並びにマスト及びタツの倒壊

平成 26 年 6 月 28 日 09 時 53 分
北海道宗谷岬北方沖合において発生



教訓

航行中は、前路の他船を見落とすことのないよう、死角を補う見張りを十分に行うこと。

本件の裁決書 http://www.mlit.go.jp/jmat/saiketsu/saiketsu_kako/28nen/1hd/hd2807/27hd002.html

⑤ 漁船 A 丸 乗揚事件

(A 丸船長：業務停止 1 箇月)



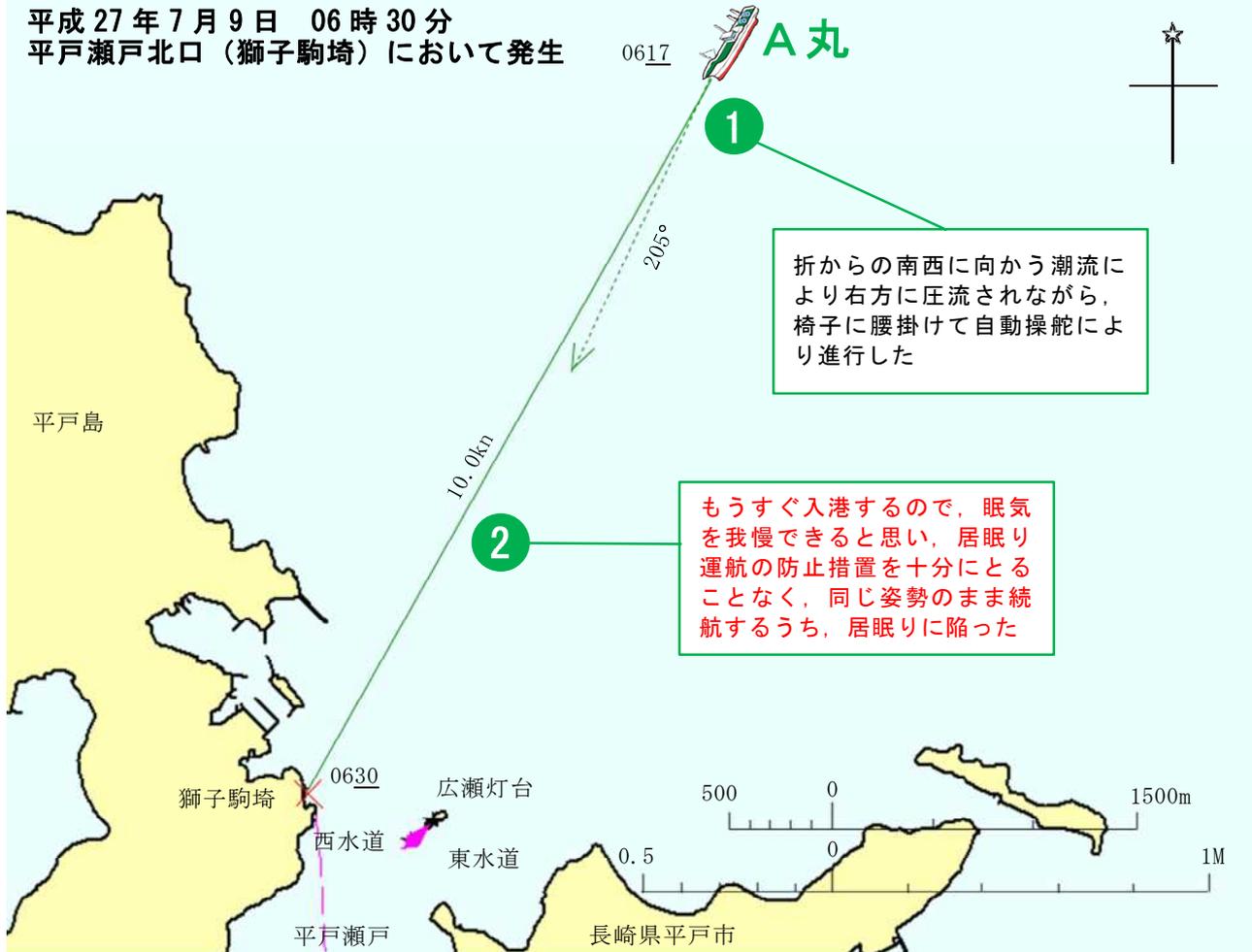
漁船の船長が睡眠不足から居眠りして岩場に乗り揚げた事例

原因

本件乗揚は、平戸瀬戸北口において、漁場から神崎漁港に向けて帰航中、居眠り運航の防止措置が不十分で、獅子駒埼に向かって進行したことによって発生したものである。

漁船 A 丸 (1 人乗り組み)
 総トン数 / 18 トン
 漁場 → 長崎県神崎漁港
 船首部船底に破口、推進器翼に曲損等

平成 27 年 7 月 9 日 06 時 30 分
 平戸瀬戸北口 (獅子駒埼) において発生



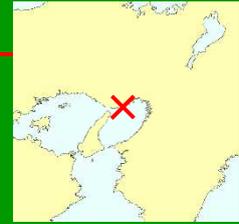
教訓

航行中、睡眠不足から眠気を催した場合、もうすぐ入港するというときでも、立ち上がって体を動かすなど、居眠り運航の防止措置を十分にとること。

⑥モーターボートA丸 防波堤衝突事件

(A丸船長：業務停止1箇月)

花火見物を終えて帰航中，別の花火大会の花火に気をとられ，見張り不十分で防波堤に衝突した事例



原因

本件防波堤衝突は，夜間，阪神港尼崎西宮芦屋第2区において，花火大会の見物を終えて帰航する際，見張り不十分で，西宮防波堤に向首進行したことによって発生したものである。

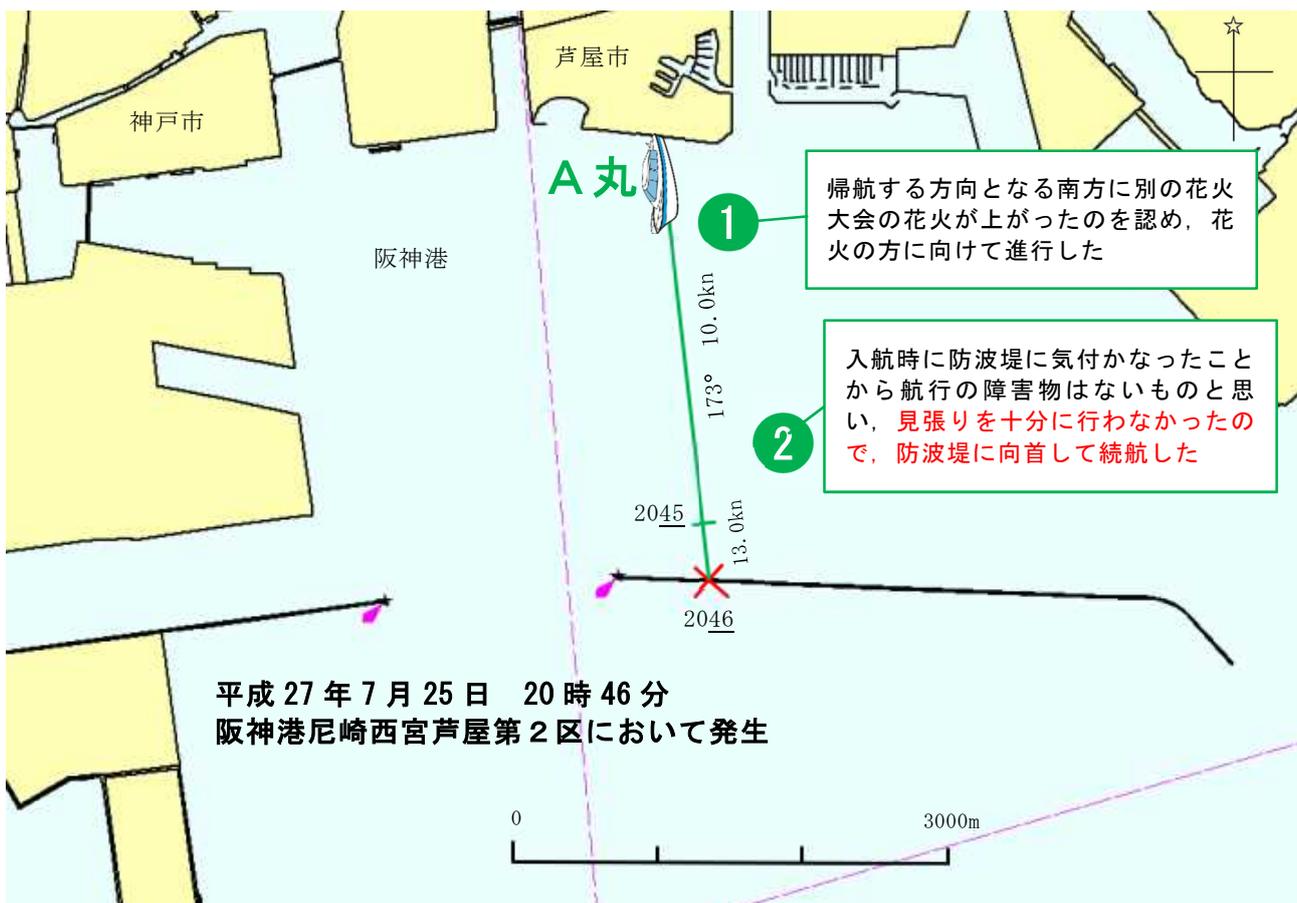
モーターボートA丸 (1人乗り組み，同乗者8人)

総トン数/8.5トン

阪神港→大阪府泉佐野市所在のマリーナ

船首部に割損，後に沈没

船長が鼻骨骨折等，同乗者8人が肋骨骨折等



教訓

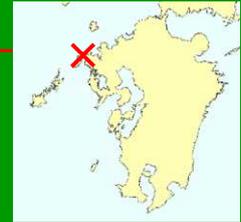
花火大会の見物を終えて帰航する場合，航行の障害物の有無を確かめることができるよう，レーダー画面を見るなど，見張りを十分に行うこと。

本件の裁決書 http://www.mlit.go.jp/jmat/saiketsu/saiketsu_kako/28nen/4kb/kb2809/28kb012.html

⑦瀬渡船A丸 乗揚事件

(A丸船長：戒告)

強風及び波浪両注意報が発表された状況下、航行中に主機が停止し、強風と波浪により圧流されて乗り揚げた事例



原因

本件乗揚は、主機の燃料油系統の整備が不十分であったことと、田平港において、風速及び波高が業務規程に定める出航中止基準を超えた際、出航を中止しなかったことにより、平戸瀬戸を北上中、主機が自停して強風と波浪のため短時間のうちに同瀬戸北口西岸沖の浅所に向け圧流されたことによって発生したものである。

瀬渡船A丸 (1人乗り組み、釣り客5人)
 総トン数/10トン
 長崎県田平港→長崎県横島
 船体は損壊、後に廃船処理 釣り客1人が死亡
 船長及び釣り客4人が肋骨骨折、全身打撲等

出航中止基準
 出航地から案内する釣り場までの間において、波高2.5m又は風速10m毎秒以上



教訓

整備期限を迎えた燃料油一次こし器エレメントは、新替えをすること。
 出航中止基準を超える風速や波高を認めた場合は、出航しないこと。

海難防止の取り組み

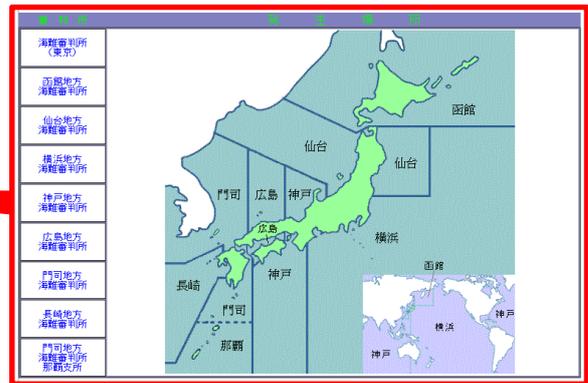


海難審判所ホームページ (アドレス: <http://www.mlit.go.jp/jmat/>)

海難審判制度の紹介や審判手続の案内を掲載しているほか、平成23年以降に言い渡した海難審判の裁決を言渡し日順に公表しています。



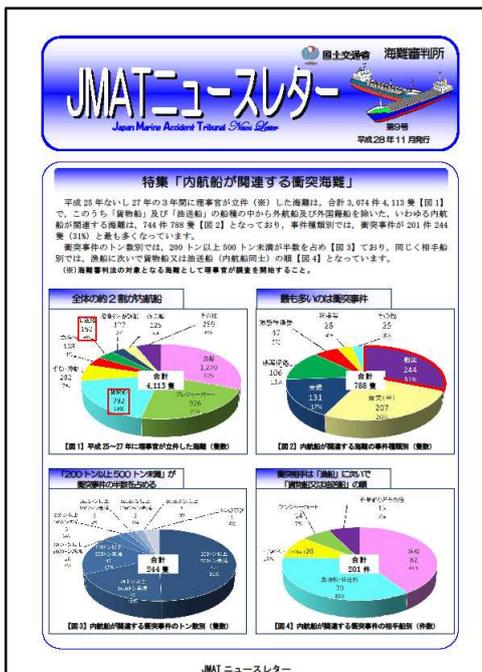
海難審判所名をクリックすると、その海難審判所の裁決一覧ページに移動します。



JMATニュースレター

「JMATニュースレター」(JMATは海難審判所の英語表記「Japan Marine Accident Tribunal」の頭文字)では、主な海難事例について、どのようにして海難が起こったのか、海難の再発防止に向けてどのようなことに注意すべきかなど、解説を加えながら紹介しています。

JMATニュースレターは、ホームページから閲覧できるほか、メール配信サービスも行っております。配信サービス申込の詳細はホームページをご覧ください。



《JMAT ニュースレターの発行状況》

第9号	◇特集「内航船が関与する衝突海難」
第8号	◇特集「乗揚海難」
第7号	◇特集「漁船の海難」
第6号	◇特集「居眠り海難」
第5号	◇特集「霧中で発生した海難」
第4号	◇特集「単独で衝突した海難」
第3号	◇特集「見張り不十分で発生した海難」
第2号	◇「平成22年版レポート海難審判」の発刊にあたって
創刊号	◇「JMATニュースレター」の発刊にあたって◇特集「霧中海難」

※平成29年度は、第10号として「水上オートバイの海難」を平成29年6月30日に発行しております。

(第9号 特集「内航船が関与する衝突海難」)



社会学習活動への協力

➤ 審判廷の開放など

海難審判所では、業務説明・施設見学の間として、修学旅行や社会科見学で国土交通省を訪れる児童や生徒に対して、業務説明や審判廷の開放を随時行っています。

平成 28 年度は、全国から合計 12 校 162 名の小・中学生及び高校生が訪れ、海難審判の仕組みや日本における船の役割、船の交通ルール等を説明しました。訪問を希望する場合は、『国土交通省キッズコーナー』から申し込むことができますので、お気軽にお問い合わせください。

※ 国土交通省キッズコーナー (<http://www.mlit.go.jp/kids/>)



➤ 「子ども霞が関見学デー」

夏休み期間中に開催される「子ども霞が関見学デー」では、毎年プログラムを実施しています。平成 28 年度も 7 月 27 日に実施し、小・中学生及び引率者が審判廷を訪れ、海難審判所の仕事と役割を説明し、海と船に関するクイズ等を出題しました。



資料編

資料編

資料 1	海難種類別原因分類	27
資料 2	船種別原因分類	28
資料 3	発生水域別件数	29
資料 4	特定港及び湖・河川における海難種類別発生件数	29
資料 5	主要水道における海難種類別発生件数	31
資料 6	主要海域における海難種類別発生件数	31
資料 7	沿岸海域及び領海外における海難種類別発生件数	32
資料 8	船種・海難種類別発生隻数	33
資料 9	海難種類・トン数別発生隻数	34
資料 10	船種・トン数別発生隻数	35
資料 11	海難種類別・死傷者等の状況	36
資料 12	船種別・死傷者等の状況	37
資料 13	船種・海難種類別申立て隻数	38
資料 14	裁決における船種・トン数別隻数	39

資料1 平成28年 海難種類別原因分類

(単位:件)

原因	海難種類	衝突	衝突(単)	乗揚	沈没	転覆	遭難	火災	機関損傷	爆発	死傷等	施設等損傷	運航障害	浸水	合計
船舶運航管理の不適切											2	1			3
船体・機関・設備の構造・材質・修理不良															0
発航準備不良		1													1
水路調査不十分			1	17		2						14			34
針路の選定・保持不良			2	5								1			8
操船不適切		2	11	5		4					3			1	26
船位不確認			20	36		2						9			67
見張り不十分		177	4								5				186
居眠り		16	13	34								1			64
操舵装置・航海計器の整備・取扱不良			1			1									2
気象・海象に対する配慮不十分			2	2		6	1								11
錨泊・係留の不適切				1	1	1					1	1			5
荒天措置不適切			1			2	1								4
灯火・形象物不表示		2													2
信号不履行		43													43
速力の選定不適切			1								1				2
航法不遵守		66													66
主機の整備・点検・取扱不良				1											1
補機等の整備・点検・取扱不良											2			1	3
潤滑油等の管理・点検・取扱不良															0
電気設備の整備・点検・取扱不良			1												1
甲板・荷役等作業の不適切						1					3				4
漁労作業の不適切						3					4				7
旅客・貨物等積載不良											9				9
服務に関する指揮・監督の不適切		4	3	4							1				12
報告・引継の不適切				2											2
火気取扱不良															0
不可抗力															0
その他															0
合計		311	60	107	1	22	2	0	0	0	31	27	0	2	563
裁決件数		134	56	102	1	20	2	1	0	0	26	26	0	2	370
裁決の対象となった船舶隻数		275	60	106	1	22	2	1	0	0	27	29	0	2	525
海難の原因ありとされた船舶隻数		254	56	101	1	21	2	0	0	0	26	26	0	2	489

※裁決では、1隻の船舶について複数の原因を示すことがある。

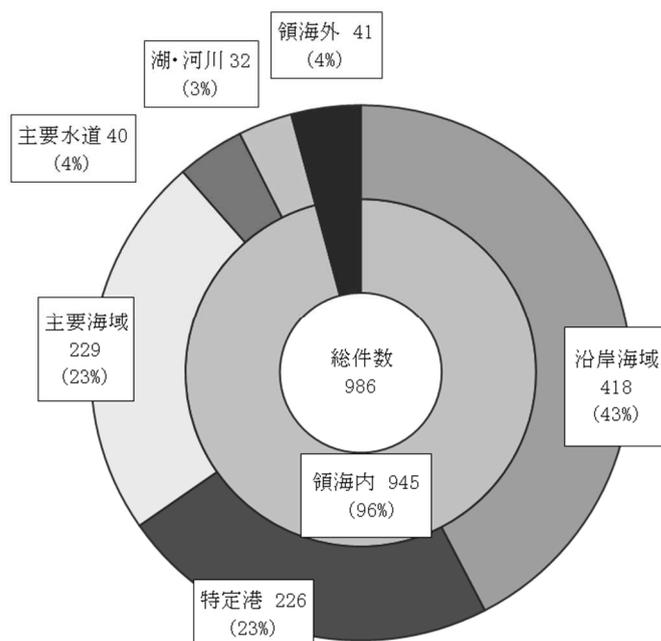
資料 2 平成 28 年 船種別原因分類

(単位:件)

原因	船種	旅客船	貨物船	油送船	漁船	引船	押船	作業船	遊漁船	瀬渡船	プレジャーボート	交通船	水先船	公用船	非自航 (はしけ・バージ等)	その他	合計
	船舶運航管理の不適切		1			1		1									
船体・機関・設備の構造・材質・修理不良																	0
発航準備不良					1												1
水路調査不十分			7	1	5	1	3		1	1	12	1		2			34
針路の選定・保持不良		1	1		2	1					2					1	8
操船不適切		3	6	1	9	1	1		1	1	2					1	26
船位不確認		5	13	2	17	3	3		4	2	15	1		2			67
見張り不十分		3	24	9	78	1		5	10		55					1	186
居眠り		1	7		46	1			2		7						64
操舵装置・航海計器の整備・取扱不良					1		1										2
気象・海象に対する配慮不十分		1	1	1	5					1	2						11
錨泊・係留の不適切			1		1						3						5
荒天措置不適切				1	3												4
灯火・形象物不表示						1					1						2
信号不履行			15	1	11	4	2				10						43
速力の選定不適切		1	1														2
航法不遵守			13	3	23	2	1		2		20			1		1	66
主機の整備・点検・取扱不良										1							1
補機等の整備・点検・取扱不良					2												3
潤滑油等の管理・点検・取扱不良																	0
電気設備の整備・点検・取扱不良					1												1
甲板・荷役等作業の不適切		1			2	1											4
漁労作業の不適切					7												7
旅客・貨物等積載不良		3						1			5						9
サービスに関する指揮・監督の不適切		1	4	1	5	1											12
報告・引継の不適切					2												2
火気取扱不良																	0
不可抗力																	0
その他																	0
合計		21	93	20	222	17	12	6	20	6	134	2	0	5	0	5	563
裁決の対象となった船舶隻数		17	76	19	199	14	10	9	20	6	129	2	0	5	14	5	525
海難の原因ありとされた船舶隻数		17	75	19	190	13	10	6	19	6	122	2	0	5	0	5	489

※裁決では、1隻の船舶について複数の原因を示すことがある。

資料3 平成28年 発生水域別件数（理事官が立件したもの）



資料4 平成28年 特定港及び湖・河川における海難種類別発生件数（理事官が立件したもの）

(単位:件)

海難種類	衝突	衝突(単)	乗揚	沈没	転覆	遭難	浸水	火災	爆発	機関損傷	死傷等	施設等損傷	安全・運航阻害	合計
特定港														
釧路	1													1
苫小牧		1												1
室蘭	1										1			2
函館	2	1												3
留萌	1		2											3
稚内	1													1
青森			1											1
八戸	1	1									1			3
仙台塩釜										1				1
酒田	1													1
小名浜		1												1
鹿島	1	5								3	3	2		14
木更津			2									1		3
千葉	2	8	3	1						2		3	1	20
京浜(東京区)	3	3	1			1				2		1	1	12
京浜(川崎区)	6	1								1	1	2		11
京浜(横浜区)	3	8	1			1				1		1		15
横須賀		4												4
新潟													1	1
七尾		1												1
敦賀	1													1
清水	1		1		1					1				4
衣浦		4												4
名古屋		4												4
四日市	1	1								1				3
舞鶴			1									1		2
阪南											2			2
阪神(大阪区)	2									1				3
阪神(神戸区)	1	4								1	1			7
阪神(尼崎西宮芦屋区)			1	1										2
東播磨			1								2			3
姫路	1													1

資料

(単位:件)

田辺			1											1
和歌山下津	1		1											2
境	1	1	1											3
浜田			1											1
宇野	1													1
福山	1	1	1											3
尾道糸崎		1												1
呉	1	1	1											3
広島		1						1	1	3				6
徳山下松		1				1				1	1			4
宇部		2									1			3
萩						1								1
関門(若松区)		2								2				4
関門(若松区外)	1	4			1									6
徳島小松島		1								1				2
坂出	1	1												2
松山	1					1								2
今治	1													1
高知		1	1											2
博多	2	4	5											11
三池			1											1
唐津	1													1
佐世保	1								1					2
厳原	1													1
三角			1					1					1	3
大分	2	3												5
細島					1						1			2
鹿児島		1	1											2
金武中城			1											1
那覇	1	1												2
田子の浦		1												1
伊万里		1				1								2
金沢		1			1									2
三田尻中関	1	1												2
三河		3	1											4
阪神(堺泉北区)		1												1
合計	48	81	31	1	4	3	3	1	0	16	17	16	4	226

湖・河川	8	6	1		3						12		2	32
------	---	---	---	--	---	--	--	--	--	--	----	--	---	----

注：事件が発生していない特定港は、掲載していない。

資料5 平成28年 主要水道における海難種類別発生件数（理事官が立件したもの）

(単位:件)

海難種類	衝突	衝突 (単)	乗揚	沈没	転覆	遭難	浸水	火災	爆発	機関 損傷	死傷等	施設等 損傷	安全・ 運航 阻害	合計
主要水道														
浦賀水道	3	2												5
伊良湖水道		2												2
明石海峡	1													1
友ヶ島水道	1		1								1		1	4
鳴門海峡	1		2		1									4
直島水道		2								1	1			4
来島海峡			1											1
三原瀬戸	1	1	2											4
釣島水道	1		1											2
大島瀬戸			2											2
関門海峡	2	4	1										1	8
平戸瀬戸	2	1												3
合計	12	12	10	0	1	0	0	0	0	1	2	0	2	40

資料6 平成28年 主要海域における海難種類別発生件数（理事官が立件したもの）

(単位:件)

海難種類	衝突	衝突 (単)	乗揚	沈没	転覆	遭難	浸水	火災	爆発	機関 損傷	死傷等	施設等 損傷	安全・ 運航 阻害	合計
主要海域														
根室海峡												1		1
津軽海峡	1	1	1				2				1			6
陸奥湾			2		2						3			7
東京湾	4	1	2		1					1	1	3	1	14
伊勢湾		2	2					1				1		6
紀伊水道	5		4								2	1		12
大阪湾	5		1	1							1			8
播磨灘	12		5							1	1	1	1	21
備讃海域東部	12	1	3								1	2		19
備讃海域西部	11	2	6					2			1	1	1	24
備後・燧灘	4		1							1	1	2		9
安芸灘・広島湾	11	2	5		2			3			1	1	6	31
伊予灘	6		5			1						1	1	14
周防灘	9	2	2		1						1	2		17
豊後水道	3	3	5								1	1		13
島原湾・八代海	4	4	4			1		3		3	2	1	5	27
合計	87	18	48	1	6	2	2	9	0	6	17	18	15	229

資料 7 平成 28 年 沿岸海域及び領海外における海難種類別発生件数（理事官が立件したもの）

(単位:件)

海難種類	衝突	衝突 (単)	乗揚	沈没	転覆	遭難	浸水	火災	爆発	機関 損傷	死傷等	施設等 損傷	安全・ 運航 阻害	合計
沿岸海域														
雄冬岬～紋別					1		1			2	3		1	8
紋別～十勝川口	3	1	1			1					1	1		8
十勝川口～白神岬	2	2		1	2	1					1		1	10
白神岬～雄冬岬	4										1			5
尻屋崎～トドヶ崎		2			1	1		1			1	2		8
トドヶ崎～阿武隈川口	5		3	1	5					1	1	4		20
阿武隈川口～犬吠崎	1		1	1	1			2		2		1		9
犬吠崎～野島崎					1									1
野島崎～天竜川口	13	3	9		1		1	1		5				33
天竜川口～新宮川口	7	5	5		1	1	1			6	1	2		29
新宮川口～日ノ御崎	3		3							1	2	1		10
蒲生田岬～高茂崎	5	1	4							1				11
竜飛岬～鼠ヶ関	3	1	4		1						3			12
鼠ヶ関～糸魚川		2	2		2						4			10
糸魚川～経ヶ岬	6	1	4							1	11	5	2	30
経ヶ岬～川尻岬	8	7	4		1	1	1				2	1	1	26
隠岐諸島			1							2	1			4
川尻岬～烏帽子島	9	1	4		2	1	1	1		1	4	1		25
対馬列島	5		5					1						11
烏帽子島～坊ノ岬	13	5	18		3		3	2		11	1	2	2	60
坊ノ岬～鶴御崎	7	10	12		2	1		2		1	1	1	2	39
南西諸島	7	4	20	2	1	3	2	1		1	4		1	46
南方諸島		1						1		1				3
合計	101	46	100	5	25	10	11	11	0	36	42	21	10	418
領 海 外	7	0	1	0	0	2	1	3	0	20	6	0	1	41

資料 8 平成 28 年 船種・海難種類別発生隻数（理事官が立件したもの）

（単位：隻）

船 種	海難種類														合計
	衝突	衝突 (単)	乗揚	沈没	転覆	遭難	浸水	火災	爆発	機関 損傷	死傷等	施設等 損傷	安全・ 運航 阻害		
旅客船	10	24	13	1		1	1	1		7	8	4	4	74	
貨物船	104	70	35		1	2	2			18	15	16	2	265	
油送船	30	11	9					2		8	1		1	62	
漁船	183	16	56	2	15	8	10	14		37	33	7	7	388	
引船	22	10	10		1			1		2	1	3	1	51	
押船	7	6	7	2		2		2		1	3	3		33	
作業船	8	3	5	1	6			1			2			26	
はしけ	1		1											2	
台船	19	7	7	2							1	5		41	
交通船	2					1						1		4	
水先船														0	
公用船	3	1	1		1						1			7	
遊漁船	18	2	8	2		1	1	2			5	2	1	42	
瀬渡船	2	1												3	
プレジャー ボート	モーター ボート	95	12	42		17	1	3	1		5	12	20	18	226
	水上オート バイ	24	5	2			1					20		52	
	ヨット	2	2	5		1				1				11	
	ボート	9												9	
	小計	130	19	49	0	18	2	3	1	0	6	32	20	18	298
その他	4	3	1		1									9	
不詳	1													1	
合計	544	173	202	10	43	17	17	24	0	79	102	61	34	1,306	

資料9 平成28年 海難種類・トン数別発生隻数（理事官が立件したもの）

(単位:隻)

トン数区分 海難種類	20トン 未満	20トン 以上 100トン 未満	100トン 以上 200トン 未満	200トン 以上 500トン 未満	500トン 以上 1,600トン 未満	1,600トン 以上 3,000トン 未満	3,000トン 以上 5,000トン 未満	5,000トン 以上 10,000トン 未満	10,000トン 以上 30,000トン 未満	30,000トン 以上	不詳	合計
衝突	293	15	34	59	25	6	13	13	9	9	68	544
衝突(単)	42	5	17	44	24	6	4	6	6	5	14	173
乗揚	111	9	15	34	5	2	3		1		22	202
沈没	8										2	10
転覆	29				3						11	43
遭難	13	2		1							1	17
浸水	12		3	2								17
火災	15	1	5	1	1				1			24
爆発	0											0
機関損傷	26	4	9	26	10		1	1	1		1	79
死傷等	61	2	7	10	6		1		3	1	11	102
施設等損傷	28		6	11	3	1			1	2	9	61
安全・運航阻害	18	1		3							12	34
合計	656	39	96	191	77	15	22	20	22	17	151	1,306

資料 10 平成 28 年 船種・トン数別発生隻数（理事官が立件したもの）

（単位：隻）

船種	トン数区分										不詳	合計
	20トン未満	20トン以上 100トン未満	100トン以上 200トン未満	200トン以上 500トン未満	500トン以上 1,600トン未満	1,600トン以上 3,000トン未満	3,000トン以上 5,000トン未満	5,000トン以上 10,000トン未満	10,000トン以上 30,000トン未満	30,000トン以上		
旅客船	23	6	10	5	13	4	1	3	9			74
貨物船	0		29	130	45	7	9	16	12	14	3	265
油送船	1	3	15	21	11	1	7			3		62
漁船	313	18	21	24	1						11	388
引船	25	7	11	4							4	51
押船	16	2	9	4							2	33
作業船	14	1	1		3	1	1				5	26
はしけ	0						1				1	2
台船	0			1			3				37	41
交通船	4											4
水先船	0											0
公用船	1	1		2	1	1			1			7
遊漁船	42											42
瀬渡船	3											3
プレジャーボート	モーターボート	148	0								78	226
	水上オートバイ	52										52
	ヨット	6									5	11
	ボート	6									3	9
	小計	212	0	0	0	0	0	0	0	0	86	298
その他	2	1			3	1		1			1	9
不詳	0										1	1
合計	656	39	96	191	77	15	22	20	22	17	151	1,306

資料 11 平成 28 年 海難種類別・死傷者等の状況（理事官が立件したもの）

(単位:人)

海難種類	船員			旅客			その他			小計			合計
	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	3		46			8			15	3		69	72
衝突(単)			36	1		15			13	1		64	65
乗揚			9			9	1		8	1		26	27
沈没													
転覆	4	2	7	3			1			8	2	7	17
遭難	1	8								1	8		9
浸水													
火災			4									4	4
爆発													
機関損傷			1									1	1
死傷等	13	4	41		1	8	2		35	15	5	84	104
施設等損傷			2									2	2
安全・運航阻害													
小計	21	14	146	4	1	40	4		71	29	15	257	301
合計	181			45			75			301			

資料 12 平成 28 年 船種別・死傷者等の状況（理事官が立件したもの）

(単位:人)

区分 船種	船員			旅客			その他			小計			合計
	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			5			14			1			20	20
貨物船	4	1	12						3	4	1	15	20
油送船	1									1			1
漁船	12	12	61							12	12	61	85
引船			1									1	1
押船			2									2	2
作業船	2		1							2		1	3
はしけ													
台船													
交通船													
水先船													
公用船			16									16	16
遊漁船			1		1	18			3		1	22	23
瀬渡船						3						3	3
プレジャーボート	モーターボート	1	1	34	3		3		33	7	1	70	78
	水上オートバイ			6	1		2	1	31	2		39	41
	ヨット												
	ボート			3								3	3
	小計	1	1	43	4		5	4		64	9	1	112
その他	1		4							1		4	5
不詳													
小計	21	14	146	4	1	40	4		71	29	15	257	301
合計	181			45			75			301			

資料 13 平成 28 年 船種・海難種類別申立て隻数

(単位:隻)

海難種類 船種	衝突	衝突 (単)	乗揚	沈没	転覆	遭難	浸水	火災	爆発	機関 損傷	死傷等	施設等 損傷	安全・ 運航 阻害	合計
旅客船	2	4	3								3			12
貨物船	43	4	19									2		68
油送船	16	2	2											20
漁船	114	18	31		7	1	2	2			5	2	1	183
引船	6	1	5		1	1						1		15
押船	3		3									1		7
作業船	4	1									1			6
はしけ	1		1											2
台船	6	1	3									2		12
交通船	1					1					1	1		4
水先船														0
公用船			2											2
遊漁船	9	2	4									1		16
瀬渡船			3								1			4
プレジャー ボート	モーターボート	49	9	11	1	4					3	5		82
	水上オートバイ	2	3								6			11
	ヨット											1		1
	ボート													0
	小計	51	12	11	1	4	0	0	0	0	9	6	0	94
その他	1		1											2
合計	257	45	88	1	12	3	2	2	0	0	20	16	1	447

資料 14 平成 28 年 裁決における船種・トン数別隻数

(単位:隻)

船種	トン数区分											不詳	合計
	20トン未満	20トン以上 100トン未満	100トン以上 200トン未満	200トン以上 500トン未満	500トン以上 1,600トン未満	1,600トン以上 3,000トン未満	3,000トン以上 5,000トン未満	5,000トン以上 10,000トン未満	10,000トン以上 30,000トン未満	30,000トン以上			
旅客船	10	1	1	2					1			2	17
貨物船			3	46	8	4	3	4	7	1			76
油送船		2	3	3	4		5	1		1			19
漁船	174	10	9	6									199
引船	7		5	1								1	14
押船	5	1	3	1									10
作業船	4	1				2						2	9
はしけ					2		1					1	4
台船				1	3	2						4	10
交通船	1											1	2
公用船	5												5
遊漁船	17											3	20
瀬渡船	6												6
プレジャーボート	モーターボート	52										48	100
	水上オートバイ	22										2	24
	ヨット	1										2	3
	ボート											2	2
	小計	75	0	0	0	0	0	0	0	0	0	54	129
その他	2	1		1								1	5
合計	306	16	24	61	17	8	9	5	8	2	69	525	

平成 29 年版レポート 海難審判

平成 29 年 10 月発行

海難審判所

〒100-8918 東京都千代田区霞が関 2-1-2

電話 03-5253-8821 F A X 03-5253-8947

ホームページ <http://www.mlit.go.jp/jmat/>

メールアドレス hqt-jmat@ml.mlit.go.jp