

平成28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、ご支援をいただき、ありがとうございます。

我が国における海難審判制度は、明治9年（1876年）に布告された「西洋形商船船長運転手及機関手試験免状規則」によって海員審問制度が設けられたことによって始まりました。

その後、明治29年（1896年）公布（翌年施行）された「海員懲戒法」を経て、昭和22年（1947年）海難原因を探求することを目的とした「海難審判法」が公布（翌年施行）され、平成20年（2008年）改正されて現「海難審判法」となり、実に約140年の歴史を有するところとなっています。

こうした長年の歴史を有する中、海難審判制度は、これまで社会の変遷に応じた変化を求められてきました。海難審判所は、今後更に国民、海事関係者の皆様から一層信頼され、必要と認められるよう、引き続き努めていかなければならないと考えています。

さて、今般発刊の「平成28年版レポート 海難審判」では、『平成27年における海難審判所の活動状況』について取りまとめたところです。平成27年は、理事官が認知、立件した海難が「1,047件」であり、理事官が審判開始の申立てを行った海難は「347件」となっており、申立てと同数の「347件」の裁決を言い渡しました。理事官が認知、立件した海難件数は、ここ数年ほぼ横ばいの状況となっていますが、7月には、北海道苫小牧沖を航行中のカーフェリーで火災が起き、乗組員22名及び旅客71名は救助されたものの、乗組員1名が死亡するなど、重大な海難も発生しています。

海難審判所は、海難を発生させた海技士等に対し、裁決をもって懲戒することで、海難の再発防止に寄与することを目的としています。裁決によって海難の再発防止に寄与することができるよう、今後も全力を挙げて任務を遂行していく所存です。

本書では、特に、海難防止の参考となる『裁決事例』について、裁決のポイントを「航法別」、「船種別」にまとめてご紹介させていただいております。本書を、航海の安全と海難防止の一助としてご活用いただきますとともに、海難審判行政に対する皆様のご理解をより一層深めていただければ幸いです。

平成28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	17
《裁決事例－船種別》	19
インフォメーション	27

海難審判所の現状

1 海難審判制度の目的と任務

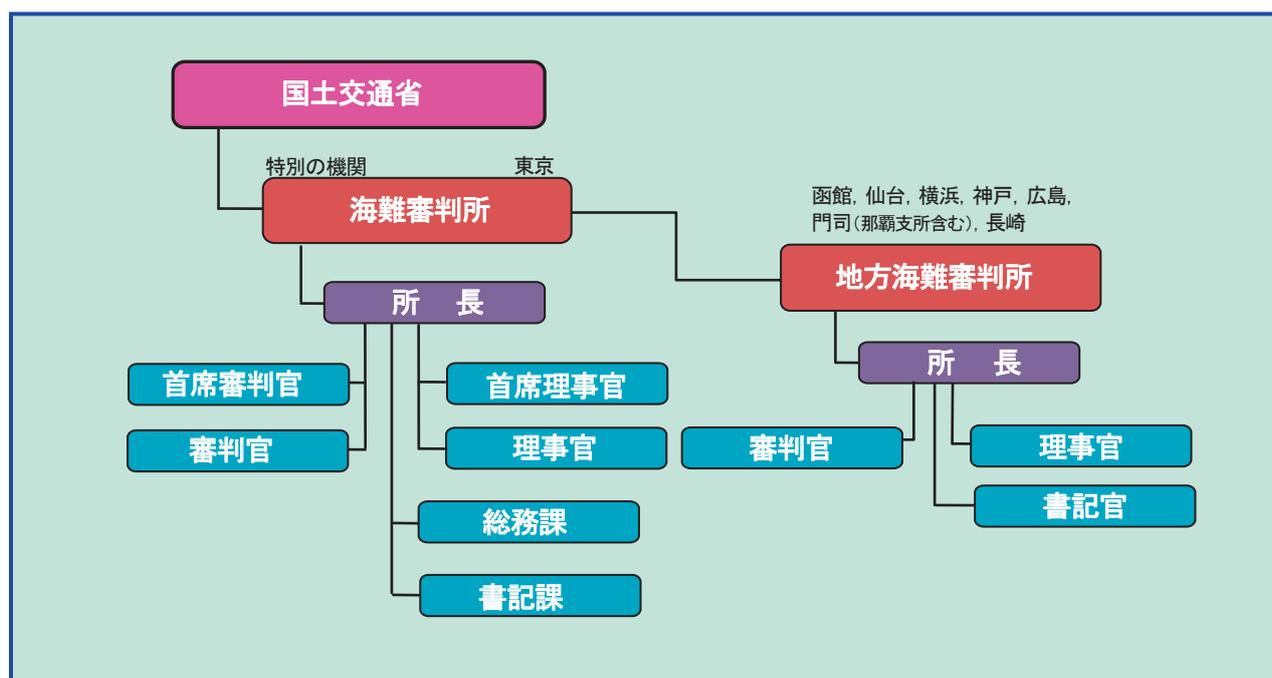
海難審判法は、第1条において「職務上の故意又は過失によって海難を発生させた海技士若しくは小型船舶操縦士又は水先人に対する懲戒を行うため、国土交通省に設置する海難審判所における審判の手續等を定め、もって海難の発生の防止に寄与することを目的とする。」として目的を定め、第8条において「海難審判所は、海技士若しくは小型船舶操縦士又は水先人に対する懲戒を行うための海難の調査及び審判を行うことを任務とする。」として海難審判所の任務を定めています。また、これら任務を達成するための手段として、第9条において海難審判所を行う調査や審判などの所掌事務を定めています。

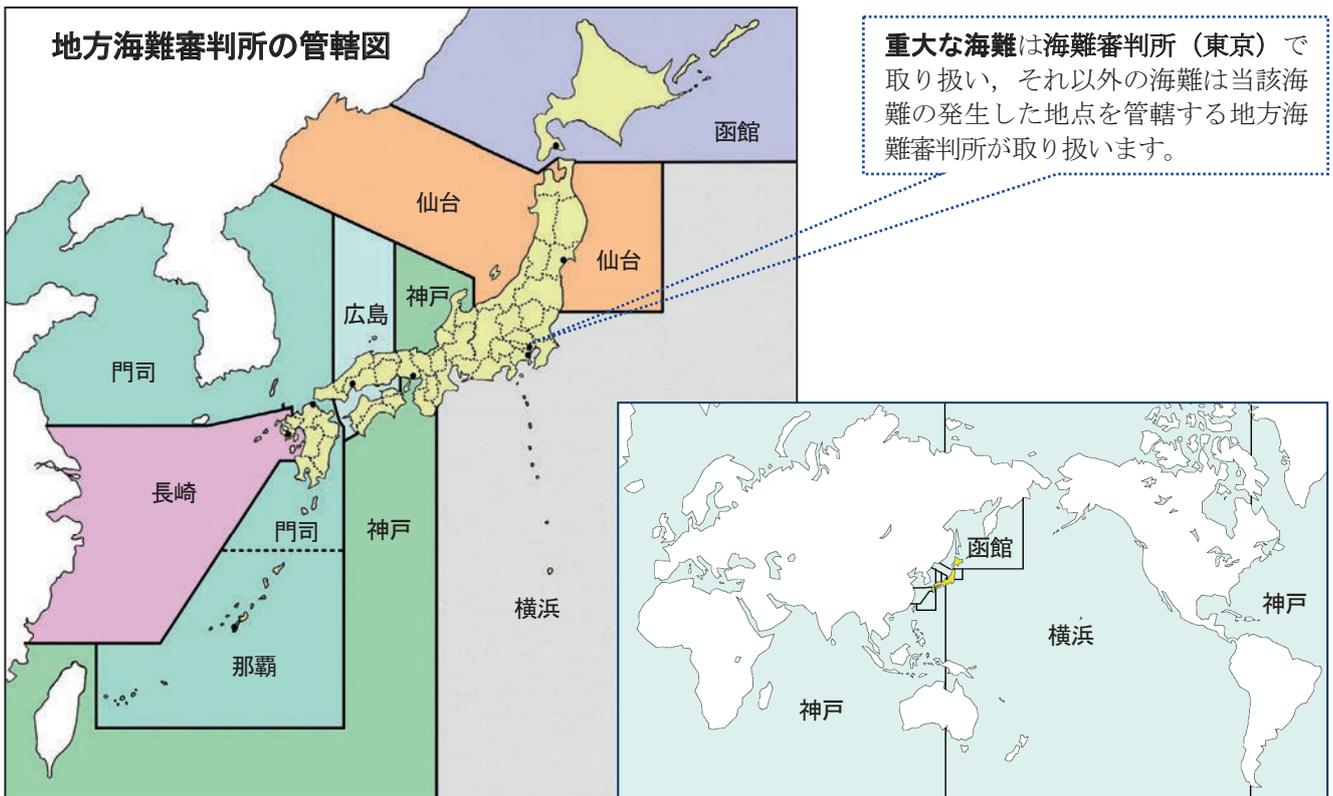
2 海難審判所の組織と管轄

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、海難の調査や審判業務を行っています。

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、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、AIS、VDR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開始します。

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舟類をいい、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、入渠中であっても、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入れたり、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、対象の海難となります。

- ・ 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

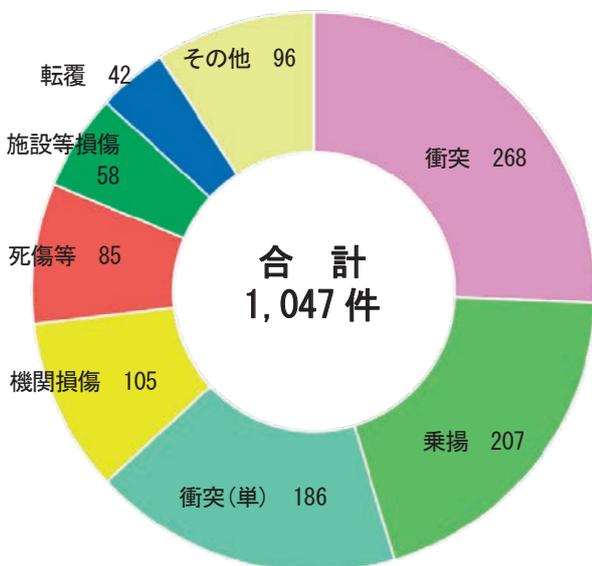
➤ 「三 船舶の安全又は運航の阻害」

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。

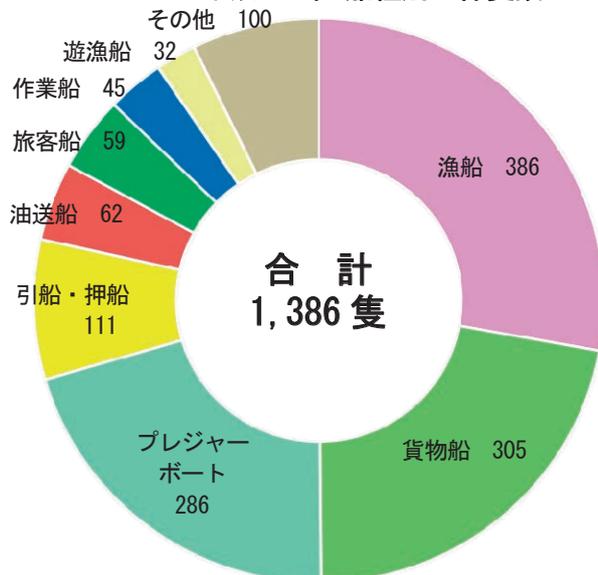
- ・ 荷崩れによる船体の傾斜で転覆、沈没などのおそれが生じた
- ・ 燃料切れで機関が停止して漂流した
- ・ 砂州に乗り揚げ、損傷はなかったが航海を継続できなくなった

平成 27 年に理事官が立件した海難は 1,047 件 1,386 隻で、海難種類別では衝突が 268 件 (25.6%) と最も多く、以下、乗揚が 207 件 (19.8%)、衝突 (単) が 186 件 (17.8%) などとなっており、船種別では漁船が 386 隻と最も多く、全体の 27.8% を占めています。

平成 27 年 海難種類別立件件数



平成 27 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、海難が海技士等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、その海技士等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きです。

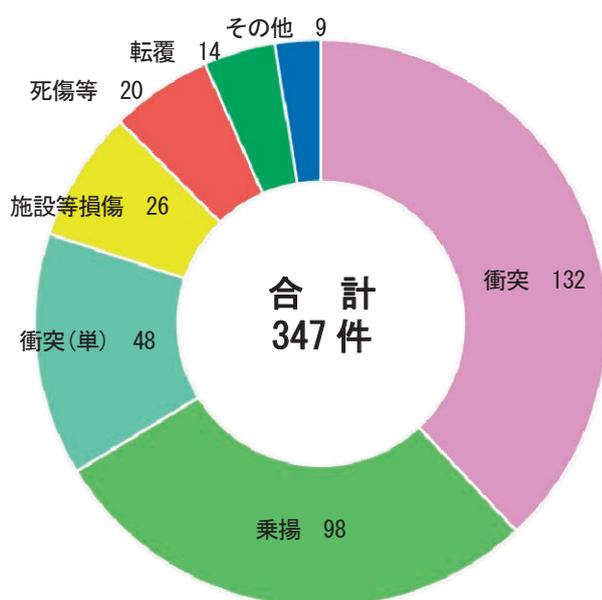
○ 海難審判法（昭和22年法律第135号）（抄） （審判開始の申立て）

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。

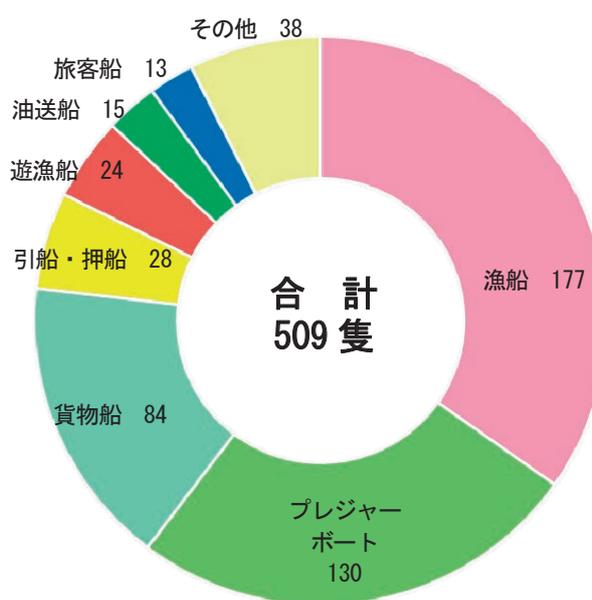
2 前項の申立ては、海難の事実及び受審人に係る職務上の故意又は過失の内容を示して、書面でこれをしなければならない。

平成27年に理事官が審判開始の申立てを行った海難は347件509隻で、海難種類別では衝突が132件(38.0%)と最も多く、以下、乗揚が98件(28.2%)、衝突(単)が48件(13.8%)などとなっており、船種別では漁船が177隻と最も多く、全体の34.8%を占めています。

平成27年 海難種類別申立て件数



平成27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等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、誰でも自由に傍聴できます。

◆口頭弁論主義◆

当事者の主張や立証に十分な機会を与えるため、書面のやりとりではなく、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、事故の現場や船上など、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あり、恣意的な判断を許すということではありません。



海難の調査と審判の流れ



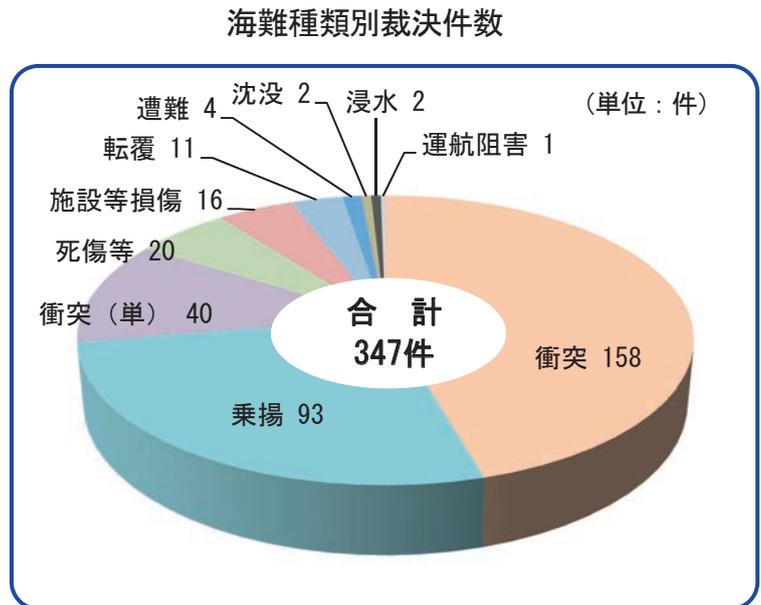
裁決の状況と原因

1 裁決の状況

(1) 海難種類別裁決件数

平成 27 年には、347 件の裁決が言い渡されました。

海難種類別では、衝突が 158 件と最も多く、全件数の 45.5%を占めており、以下、乗揚が 93 件(26.8%)、衝突(単)が 40 件(11.5%)、死傷等が 20 件(5.8%)、施設等損傷が 16 件(4.6%)、転覆が 11 件(3.2%)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 533 隻となっており、船種別では、漁船が 195 隻で最も多く、全隻数の 36.6%を占め、次いでプレジャーボートが 141 隻 (26.5%) となっています。

海難種類別では、衝突が 326 隻と最も多く、全隻数の 61.2%を占めており、次いで乗揚が 97 隻 (18.2%) 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	運航阻害	浸水	合計
旅客船	1	3	6				1			1	12
貨物船	49	13	12			1		7			82
油送船	8	2	1								11
漁船	131	10	32		8	3	6	3	1	1	195
引船	5	3	4	1			1	1			15
押船	4	1	2								7
作業船	4	1	4				1	1			11
遊漁船	23	3	4				1				31
瀬渡船	1		1				2				4
プレジャーボート	89	6	26	1	4		10	5			141
水先船	1										1
交通船	1		1								2
公用船		1	2								3
非自航船	8	3	2				1	1			15
その他	1	1			1						3
合計	326	47	97	2	13	4	23	18	1	2	533

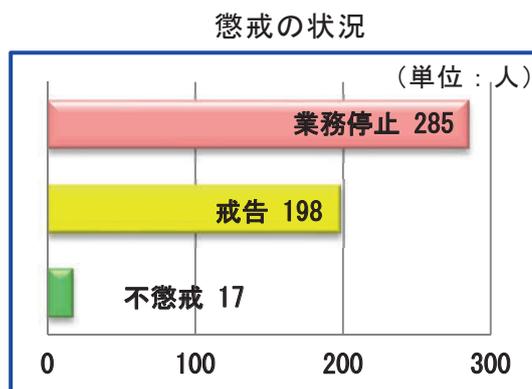
※ 「非自航船」とは、はしけ、バージ、台船等をいう。

(3) 免許種別懲戒の状況

① 懲戒の状況

平成 27 年に言い渡された 347 件の裁決のうち、受審人は 500 人で、業務停止を言い渡された者が 285 人(57.0%)、戒告が 198 人(39.6%)、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 受審人の免許種別

受審人の免許種別では、一級小型船舶操縦士が 267 人と全体の 53.4%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 92 人(18.4%)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。

免許種別懲戒の状況

(単位：人)

免許	懲戒	懲戒の種類					合計
		免許取消	業務停止	戒告	不懲戒	懲戒免除	
海技士(航海)	一級		2	3			5
	二級		1	3			4
	三級		15	9			24
	四級		24	22	4		50
	五級		20	5	5		30
	六級		6	5			11
海技士(機関)	一級						0
	二級						0
	三級			1			1
	四級						0
	五級			1			1
	六級						0
小型船舶操縦士	一級		162	100	5		267
	二級		45	44	3		92
	特殊		8	3			11
水先人	一級		1	2			3
	二級						0
	三級		1				1
合計		0	285	198	17	0	500

※ 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 39 隻を除く 494 隻の原因総数は、合計 548 件となっています。

(2) 原因分類別

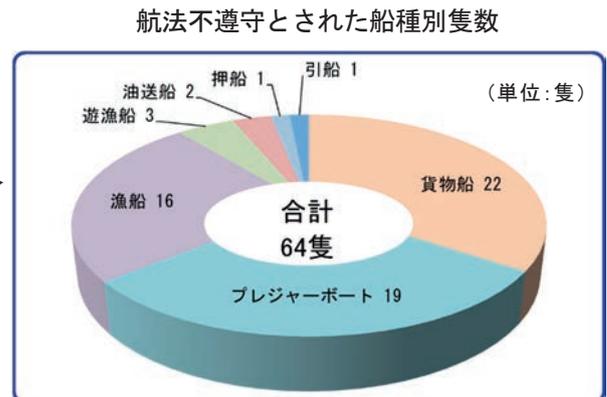
原因分類別にみると、「見張り不十分」が 241 件と最も多く、原因総数の 44.0%を占めており、次いで「航法不遵守」が 64 件(11.7%)、「船位不確認」が 63 件(11.5%)、「居眠り」が 41 件(7.5%)となっています。(原因分類の詳細については、本書資料編の「資料 1」及び「資料 2」を参照。以下同じ。)

次の項では、原因分類別で「見張り不十分」に次いで多くなっている「航法不遵守」の船種別・適用法律別にみた状況と、海難審判裁決から、海難発生防止の教訓となる『主な事例』として航法別に 6 事例を紹介し、さらに、その次の項では、「主な船種」の原因分類別にみた状況と、同じく海難審判裁決から、海難発生防止の教訓となる『主な事例』として船種別に 8 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 64 件 (64 隻) について、船種別にみると、貨物船が 22 隻 (34.4%) と最も多く、次いでプレジャーボートが 19 隻 (29.7%)、漁船が 16 隻 (25.0%) などとなっています。

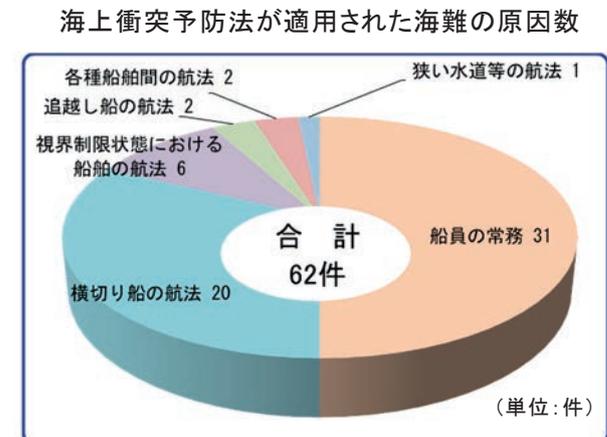


② 適用法律別

「航法不遵守」が原因とされた 64 件のうち、海上衝突予防法が適用されたものが 62 件(96.9%)、港則法が適用されたものが 2 件(3.1%)となっています。

③ 海上衝突予防法が適用された海難

海上衝突予防法が適用された海難 62 件では、「船員の常務」が 31 件(50.0%)と最も多く、次いで「横切り船の航法」が 20 件(32.3%)、「視界制限状態における船舶の航法」が 6 件(9.7%)などとなっています。



狭い水道等の航法

漁船A丸 漁船B丸 衝突事件

【海上衝突予防法第9条】

【A丸船長：戒告 B丸船長：戒告】



A丸が水路の右側端に寄って航行せず、両船が互いに衝突を避けるための措置をとらずに続航して衝突した事例

原因

本件衝突は、久慈港において、諏訪下水路を船だまりに向けて入港するA丸が、同水路の右側端に寄って航行しなかったばかりか、見張り不十分で衝突を避けるための措置をとらなかったことによって発生したが、船だまりを諏訪下水路の右側端に向けて出港するB丸が、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。

漁船A丸 (3人乗り組み)

総トン数/16トン

漁場→久慈港諏訪下地区の船だまり

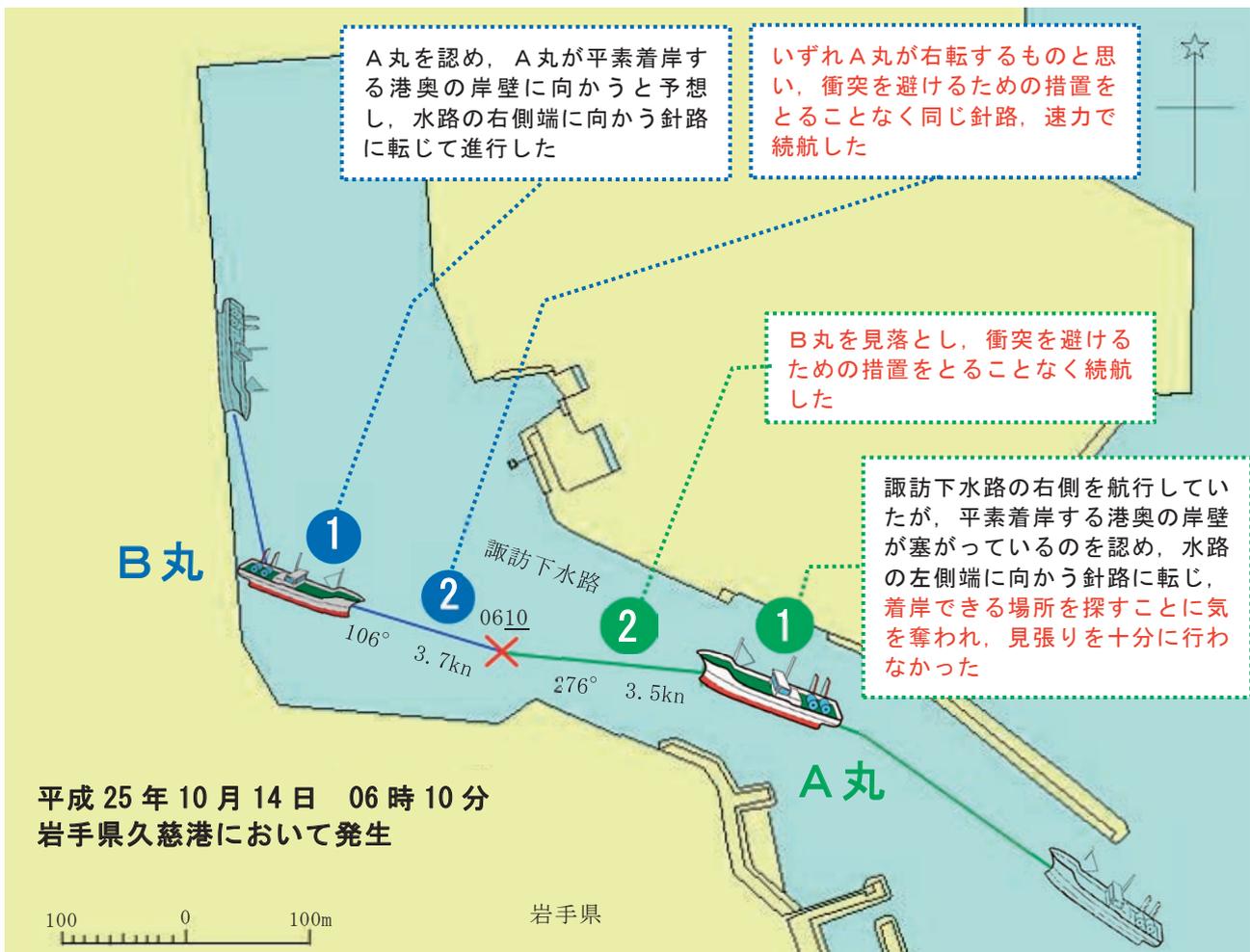
左舷船首部に擦過傷

漁船B丸 (2人乗り組み)

総トン数/4.0トン

久慈港諏訪下地区の船だまり→漁場

左舷船首部外板、操舵室左舷側囲壁等に損傷



教訓

狭い水道等では右側端に寄って航行すること。また、衝突のおそれを認めた場合は、減速、停止するなど衝突を避けるための措置をとること。

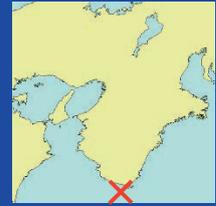
本件の裁決書 http://www.mlit.go.jp/jmat/saiketsu/saiketsu_kako/27nen/2sd/sd2703/26sd011.html

追越し船の航法

貨物船 A 丸 漁船 B 丸 衝突事件

(海上衝突予防法第 13 条)

【A 丸船長：業務停止 1 箇月 B 丸船長：戒告】



貨物船が漁船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、日出前の薄明時、和歌山県潮岬西方沖合において、B 丸を追い越す A 丸が、見張り不十分で、B 丸を確実に追い越し、かつ、同船から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 丸が、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その一因をなすものである。

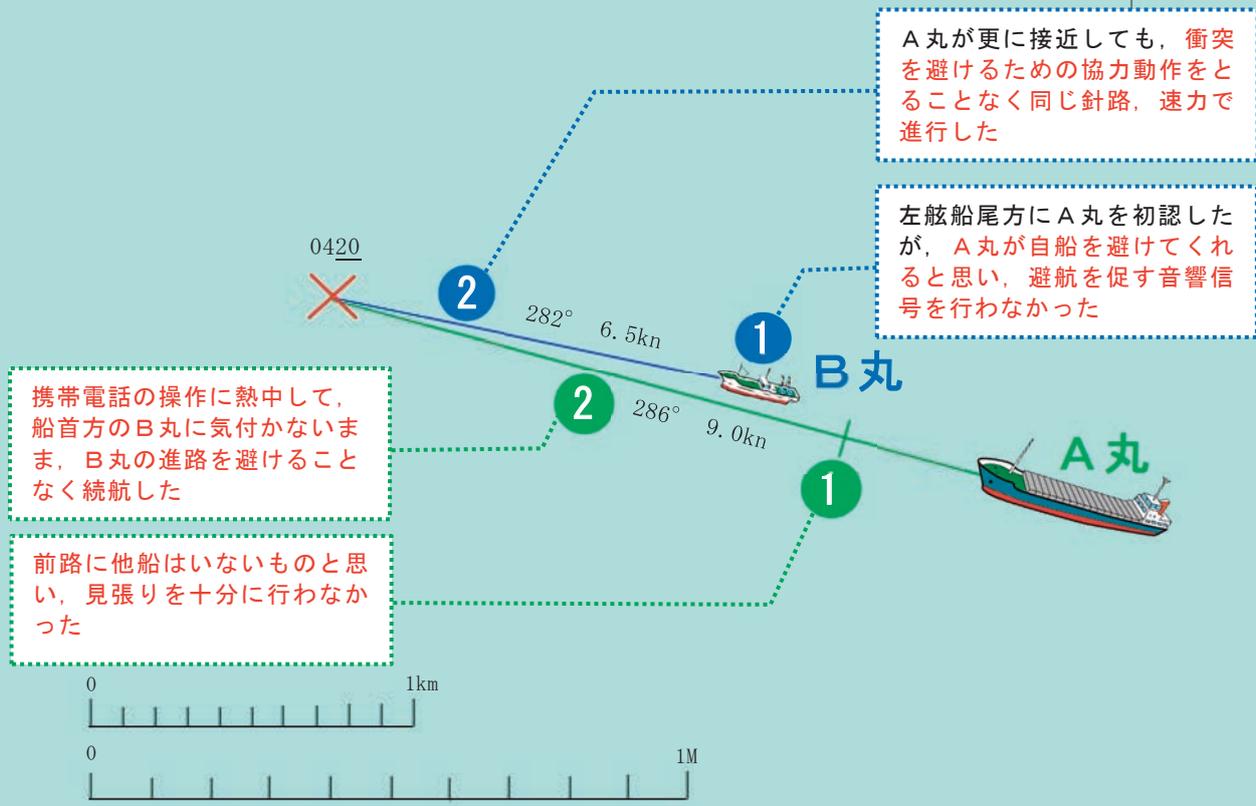
貨物船 A 丸 (4 人乗り組み)

総トン数 / 199 トン
名古屋港 → 長崎県川棚港
右舷中央部に擦過傷

漁船 B 丸 (1 人乗り組み)

総トン数 / 1.78 トン
和歌山県橋杭漁港 → 漁場
船首部に圧壊等

平成 25 年 6 月 5 日 04 時 20 分
和歌山県潮岬西方沖合において発生



教訓

他船を追い越す場合は、確実に追い越し、十分に遠ざかるまでその進路を避けること。また、自船を確実に追い越し、かつ、自船から十分に遠ざかるまでその進路を避ける様子を見せずに間近に接近するのを認めた場合は、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/27nen/4kb/kb2703/26kb040.html

横切り船の航法①

貨物船A丸 貨物船B号 衝突事件

(海上衝突予防法第15条)

【A丸船長：戒告】



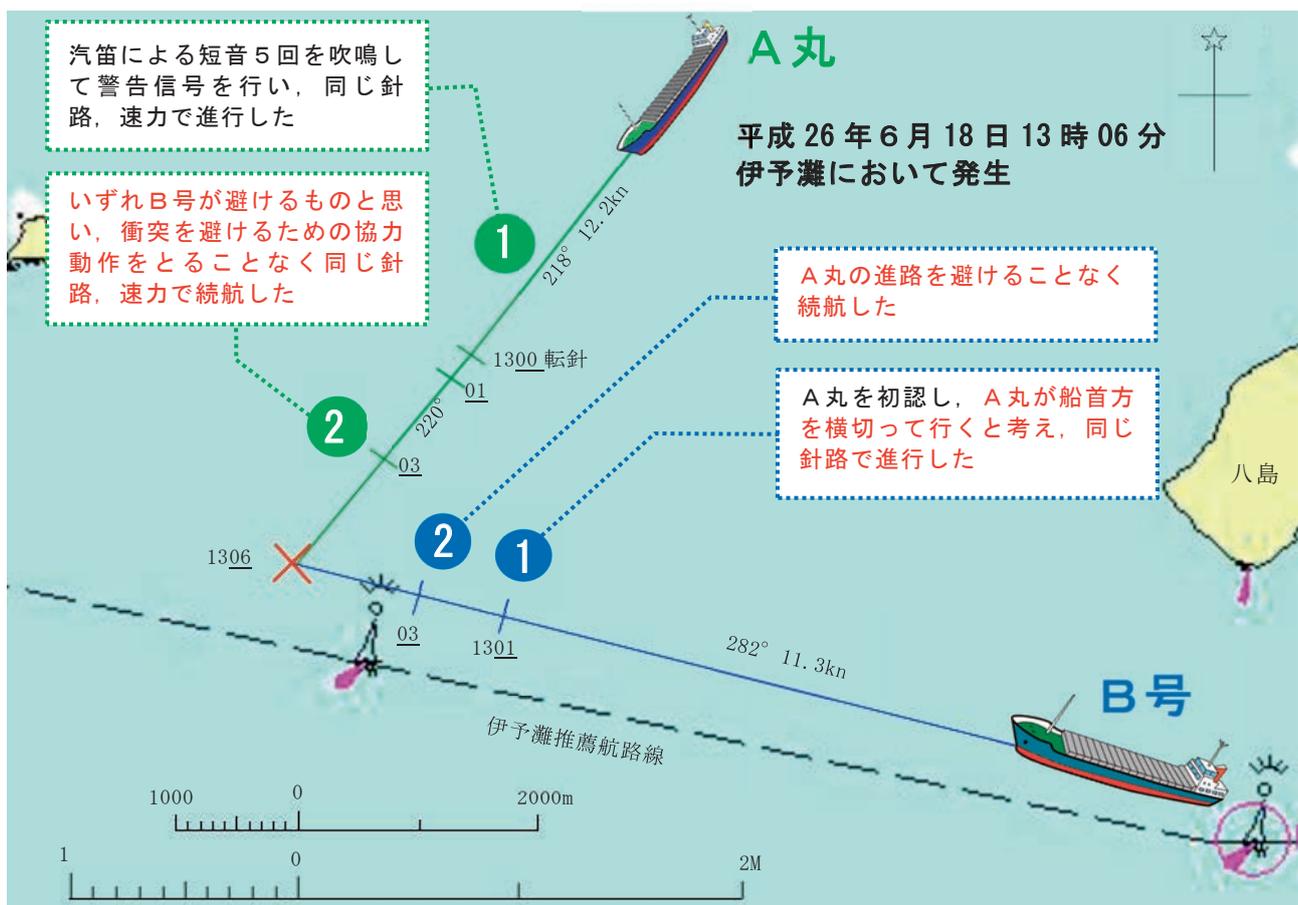
両船が互いに進路を横切り衝突のおそれがある態勢で接近して衝突した事例①

原因

本件衝突は、伊予灘において、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した際、西行するB号が、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、南下する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その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/499トン
 山口県柳井市→大分港
 球状船首及び船首部に曲損等

貨物船B号 (ベリーズ籍船, 10人乗り組み)
 総トン数/1,881トン
 京浜港川崎区→中華人民共和国海門港
 右舷前部外板に凹損等



教訓

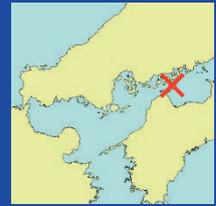
警告信号を行っても自船の進路を避ける気配なく間近に接近した場合、保持船は、直ちに右転するなど衝突を避けるための協力動作をとること。

本件の裁決書 http://www.mlit.go.jp/jmat/saiketsu/saiketsu_kako/27nen/2sd/sd2709/27sd006.html

横切り船の航法②

貨物船A丸 漁船B丸 衝突事件

(海上衝突予防法第15条) 【A丸船長：戒告 B丸船長：業務停止1箇月】



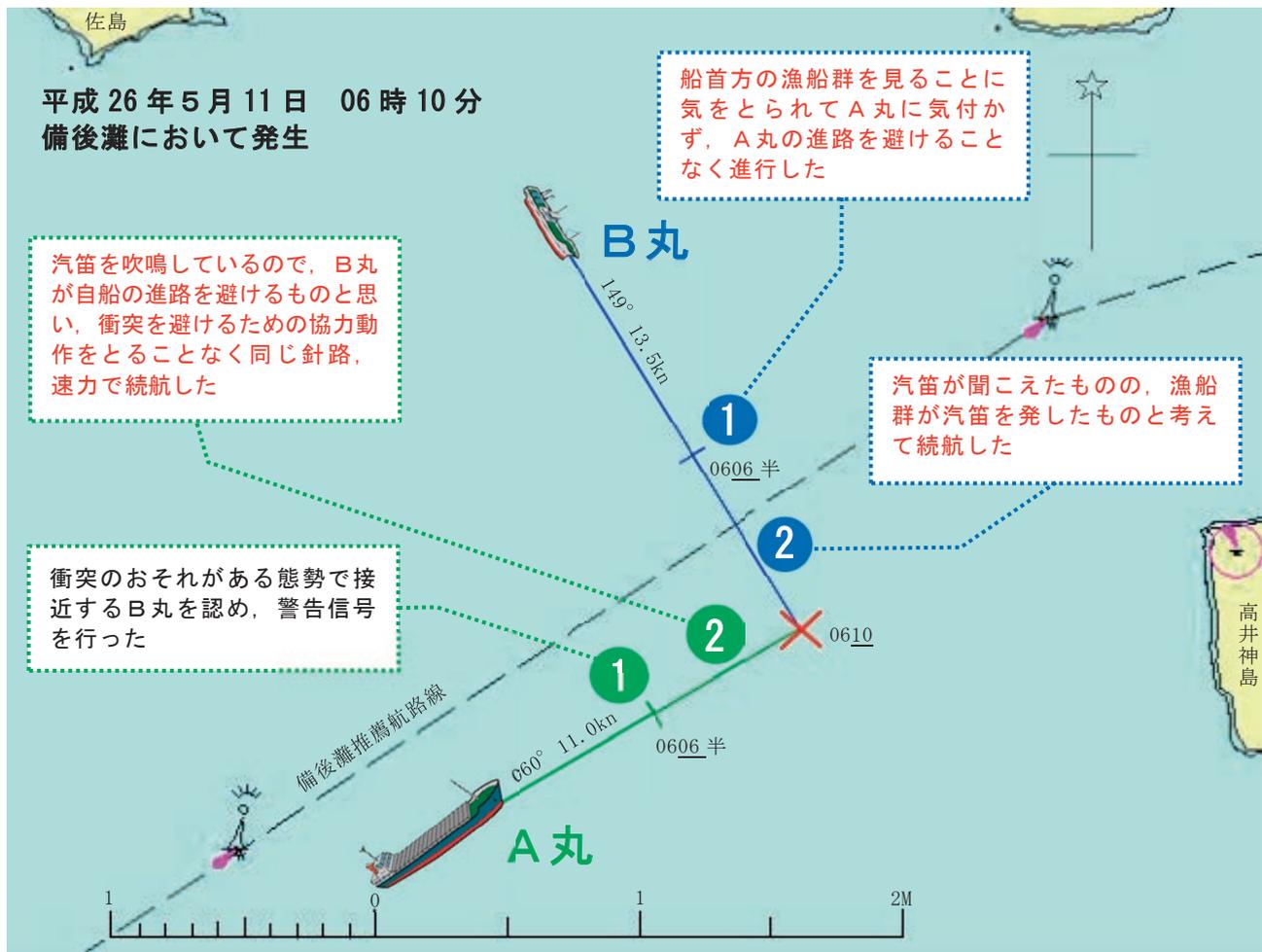
両船が互いに進路を横切り衝突のおそれがある態勢で接近して衝突した事例②

原因

本件衝突は、備後灘において、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した際、南下するB丸が見張り不十分で、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、東行する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その一因をなすものである。

貨物船A丸 (4人乗り組み)
 総トン数/499トン
 広島県呉港→名古屋港
 左舷船尾部外板の塗装に擦過傷

漁船B丸 (2人乗り組み)
 総トン数/1.7トン
 広島県土生港→漁場
 船首に破口を伴う凹損 2人が打撲傷等



教訓

航行中は、接近する他船を見落とすことのないよう、見張りを十分行うこと。また、保持船は、警告信号を行っても間近に接近した場合、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/27nen/5hs/hs2705/26hs032.html

各種船舶間の航法

貨物船 A 丸 漁船 B 丸 衝突事件

(海上衝突予防法第 18 条) 【A 丸船長：業務停止 1 箇月 B 丸船長：戒告】

夜間、備讃瀬戸東航路において、航行中の貨物船と漁ろうに従事中的漁船とが衝突した事例

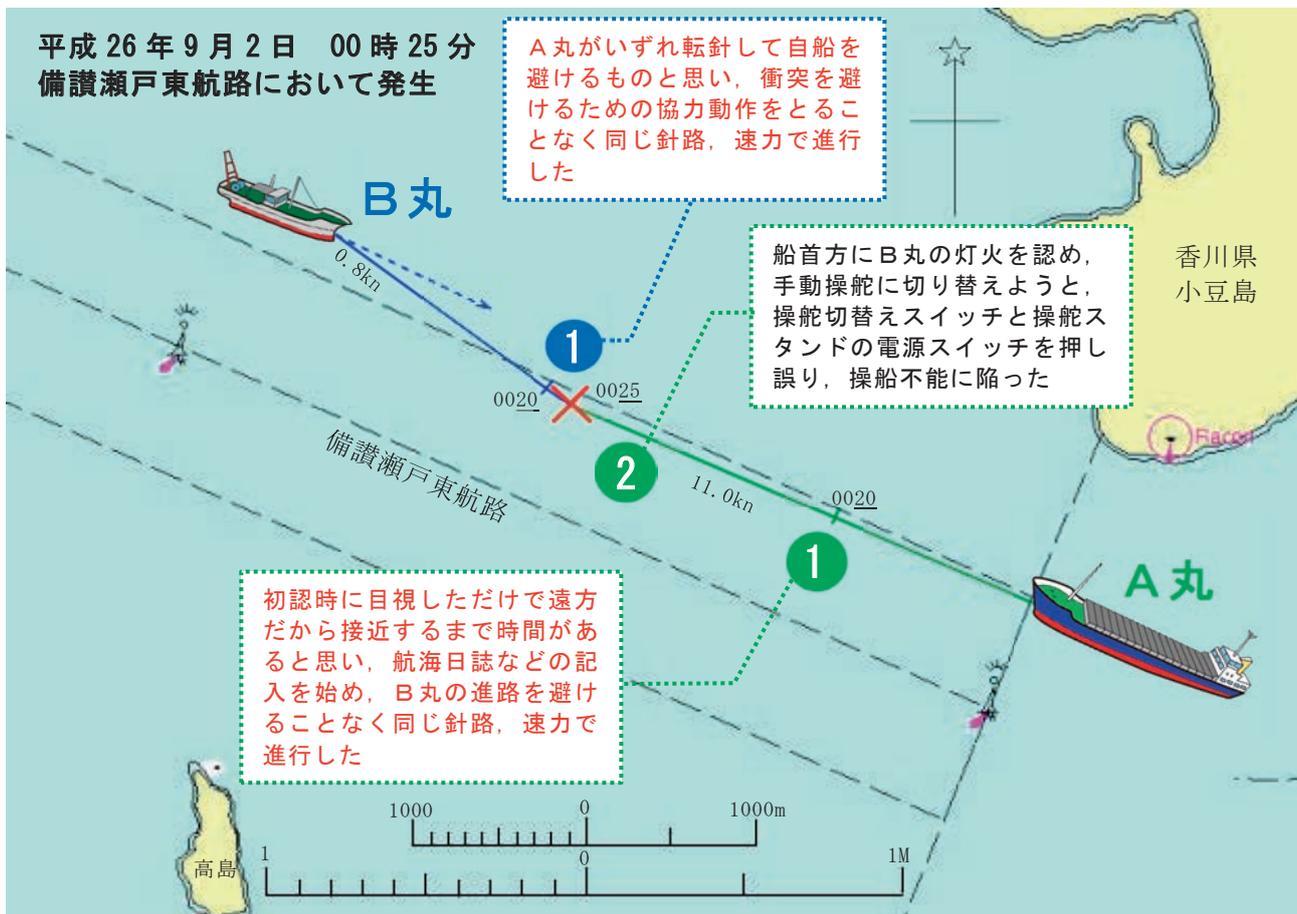


原因

本件衝突は、夜間、備讃瀬戸東航路において、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、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その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 / 360 トン
 阪神港大阪区 → 岡山県水島港
 左舷船首部外板に擦過傷

漁船 B 丸 (2 人乗り組み)
 総トン数 / 4.9 トン
 香川県庵治港 → 漁場
 左舷船尾部を圧壊



教訓

航行中、他船の灯火を認めた場合、衝突のおそれの有無を判断できるよう、動静監視を十分行うこと。
 また、漁ろうに従事中的漁船は、他船が自船を避けずに接近した場合、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/27nen/5hs/hs2711/27hs024.html

視界制限状態における船舶の航法 貨物船A丸 貨物船B号 衝突事件

(海上衝突予防法第19条)

【A丸船長：戒告】



霧により視界制限状態となった海域で貨物船同士が衝突した事例

原因

本件衝突は、霧により視界制限状態となった尻屋埼南東方沖合において、北上するA丸が、霧中信号を行わず、レーダーにより前方に探知した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のを認めた際、針路を保つことができる最小限度の速力に減じず、また、必要に応じて停止しなかったことと、南下するB号がレーダーによる見張りが不十分で、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際、針路を保つことができる最小限度の速力に減じず、また、必要に応じて停止しなかったことによって発生したものである。

貨物船A丸 (5人乗り組み)
 総トン数/495トン
 京浜港川崎区→北海道苫小牧港
 左舷船尾甲板及びブルワークに曲損・凹損

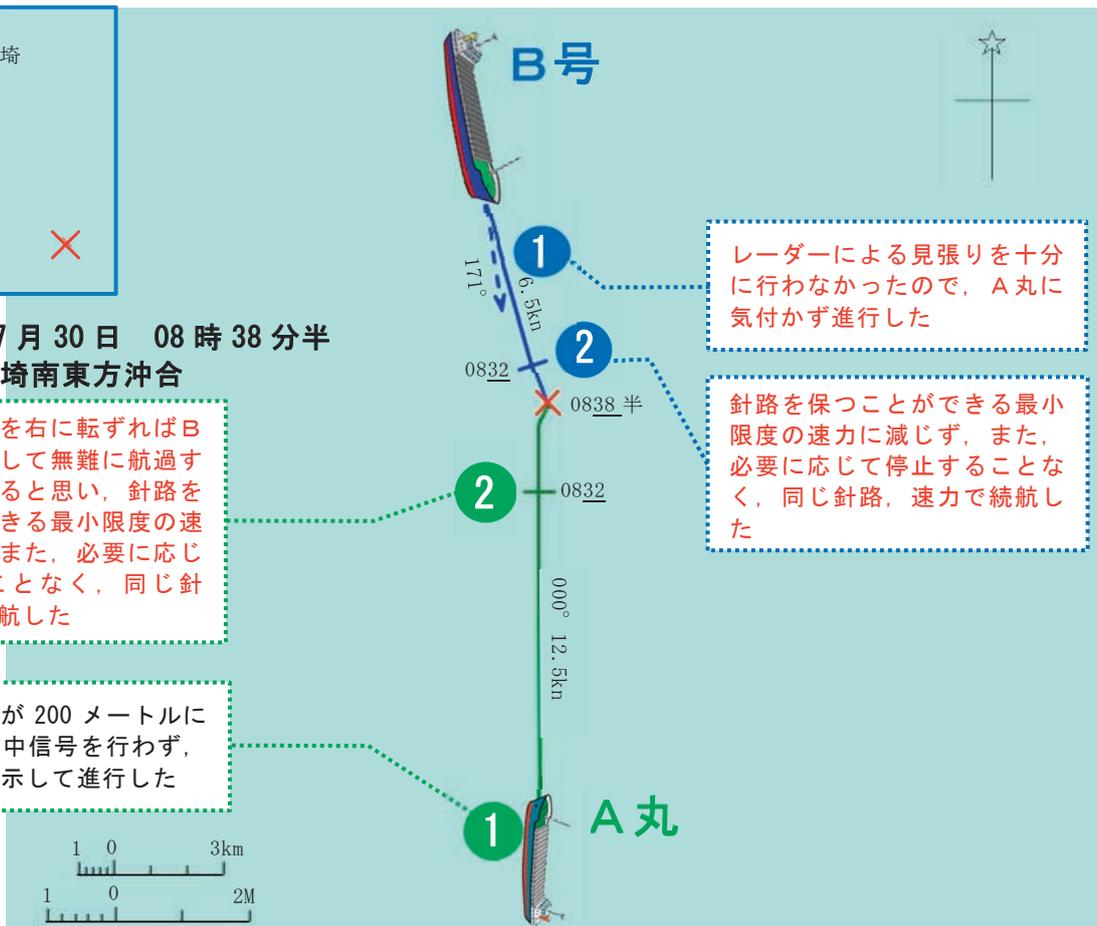
貨物船B号 (カンボジア王国籍船, 12人乗り組み)
 総トン数/1,809トン
 ロシア連邦ホルムスク港→岩手県大船渡港
 船首外板に破口を伴う凹損



平成24年7月30日 08時38分半
 青森県尻屋埼南東方沖合

そのうち針路を右に転ずればB号と左舷を対して無難に航過することができると思い、針路を保つことができる最小限度の速力に減じず、また、必要に応じて停止することなく、同じ針路、速力で続航した

霧により視程が200メートルになったが、霧中信号を行わず、法定灯火を表示して進行した



教訓

視界制限状態において、他船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場合、針路を保つことができる最小限度の速力に減じること、また、必要に応じて停止すること。

本件の裁決書 http://www.mlit.go.jp/jmat/saiketsu/saiketsu_kako/27nen/6mj/mj2707/26mj025.html

(4) 船種別による海難の原因分類

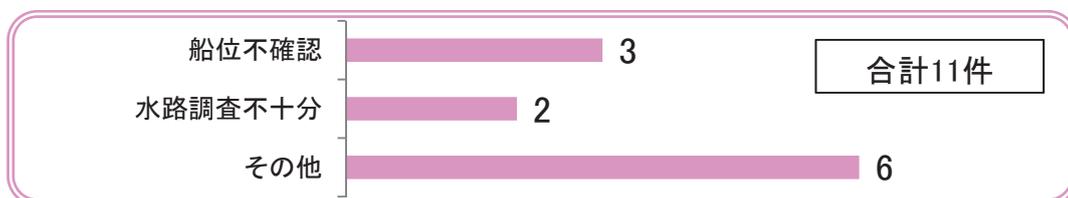
裁決の対象となった船舶のうち、旅客船、貨物船、油送船、漁船、遊漁船、瀬渡船及びプレジャーボートについて、その原因を分類してみると、次のとおりとなります。

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りますので、船舶隻数と原因数が同数にならない場合があります。

① 旅客船

「乗揚」が最も多く、原因分類別では「船位不確認」などが多く挙げられます。

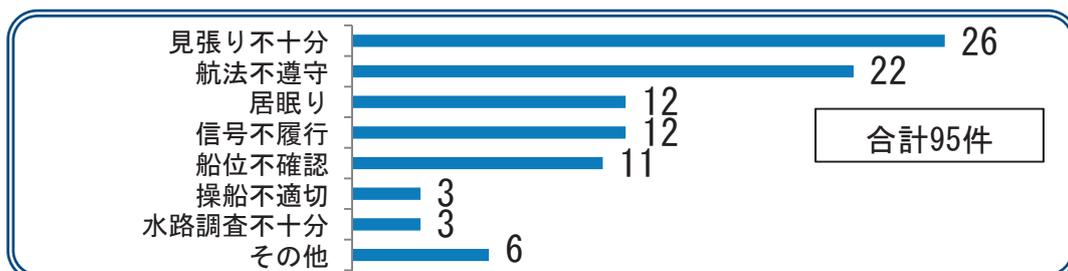
旅客船の海難は12隻（船種別の海難総隻数については、本書8ページの「船種・海難種類別隻数」を参照。以下同じ。）であり、このうち乗揚が6隻と最も多く、原因分類別では、合計11件の原因が示されており、「船位不確認」が3件（27.3%）、「水路調査不十分」が2件（18.2%）などとなっています。



② 貨物船

「衝突」が最も多く、原因分類別では「見張り不十分」などが多く挙げられます。

貨物船の海難は82隻であり、このうち衝突が49隻と最も多く、原因分類別では、合計95件の原因が示されており、「見張り不十分」が最も多く26件（27.4%）、次いで「航法不遵守」が22件（23.2%）、「居眠り」及び「信号不履行」がそれぞれ12件（12.6%）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」などが多く挙げられます。

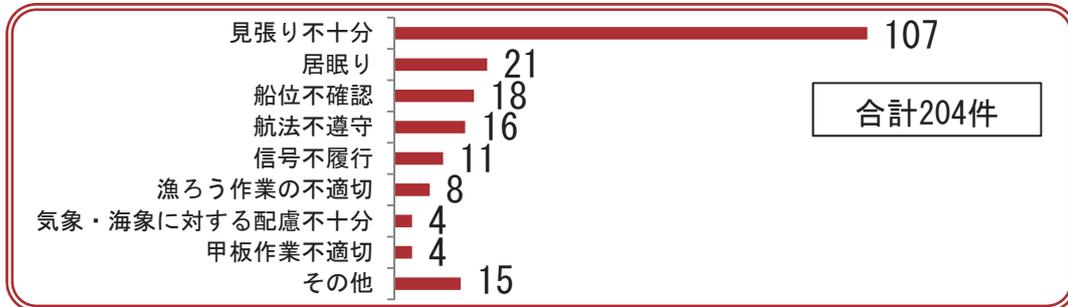
油送船の海難は11隻であり、このうち衝突が8隻と最も多く、原因分類別では、合計9件の原因が示されており、「見張り不十分」が最も多く4件（44.4%）、次いで「航法不遵守」が2件（22.2%）などとなっています。



④ 漁船

「衝突」が最も多く、原因分類別では「見張り不十分」などが多く挙げられます。

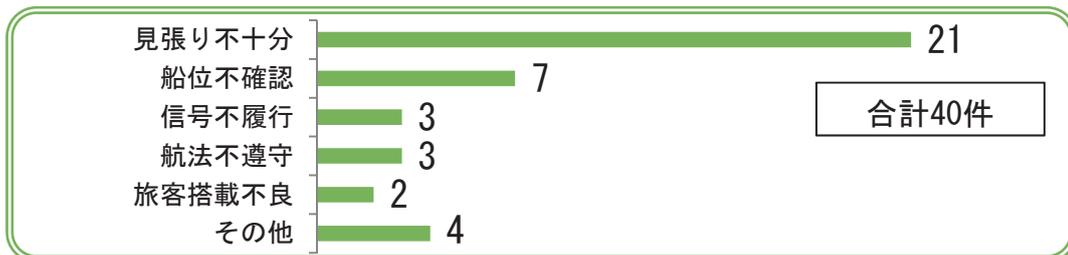
漁船の海難は195隻であり、このうち衝突が131隻と最も多く、原因分類別では、合計204件の原因が示されており、「見張り不十分」が最も多く107件（52.5%）、次いで「居眠り」の21件（10.3%）、「船位不確認」の18件（8.8%）などとなっています。



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」などが多く挙げられます。

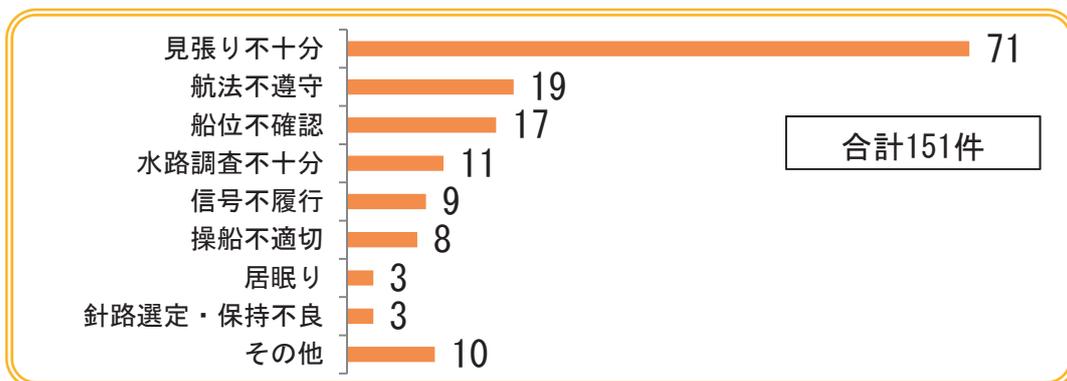
遊漁船・瀬渡船の海難は35隻であり、このうち衝突が24隻と最も多く、原因分類別では、合計40件の原因が示されており、「見張り不十分」が最も多く21件（52.5%）、次いで「船位不確認」の7件（17.5%）などとなっています。



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」などが多く挙げられます。

プレジャーボートの海難は141隻であり、このうち衝突が89隻と最も多く、原因分類別では、合計151件の原因が示されており、「見張り不十分」が最も多く71件（47.0%）、次いで「航法不遵守」の20件（13.2%）、次いで「船位不確認」の17件（11.3%）などとなっています。



旅客船A丸 乗揚事件

【A丸船長：業務停止1箇月】



旅客船が漁船を避けようと転針し、浅瀬に向けて進行して乗り揚げた事例

原因

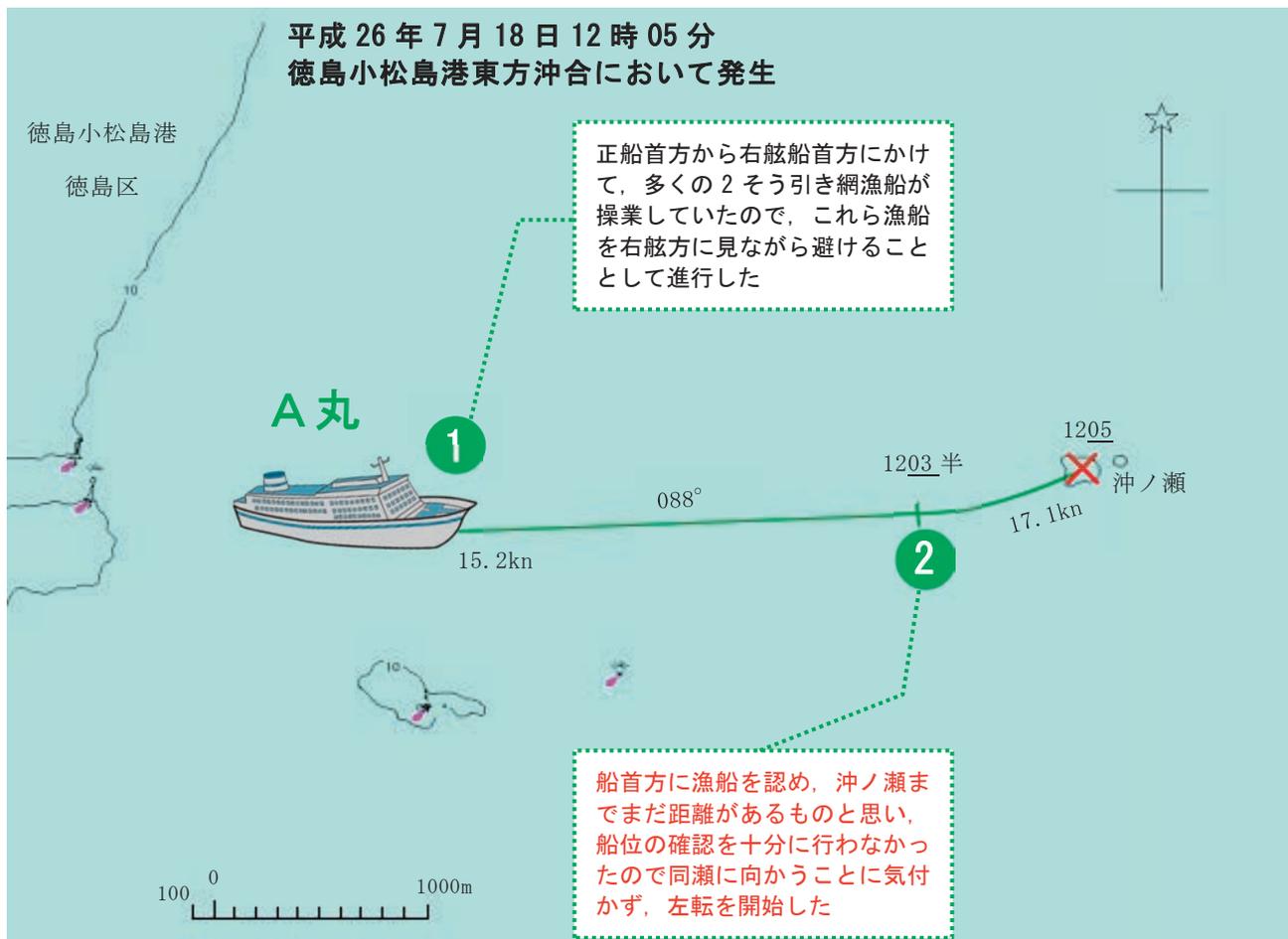
本件乗揚は、徳島小松島港東方沖合において、京浜港に向けて航行中、漁船を避航するため針路を転じる際、船位の確認が不十分で、沖ノ瀬に向首進行したことによって発生したものである。

旅客船A丸 (21人乗り組み、旅客45人、車両188台)

総トン数/11,523トン 喫水：船首5.75メートル 船尾6.45メートル

徳島小松島港徳島区→京浜港東京区

船底外板に破口を生じて浸水、積載中の車両24台に濡損



教訓

レーダーに表示させた海図情報を活用して浅瀬との相対位置を確かめるなど船位の確認を十分に行うこと。

本件の裁決書 http://www.mlit.go.jp/jmat/saiketsu/saiketsu_kako/27nen/4kb/kb2708/27kb004.html

貨物船A丸 油送船B丸 衝突事件

【A丸船長：戒告 B丸船長：戒告】



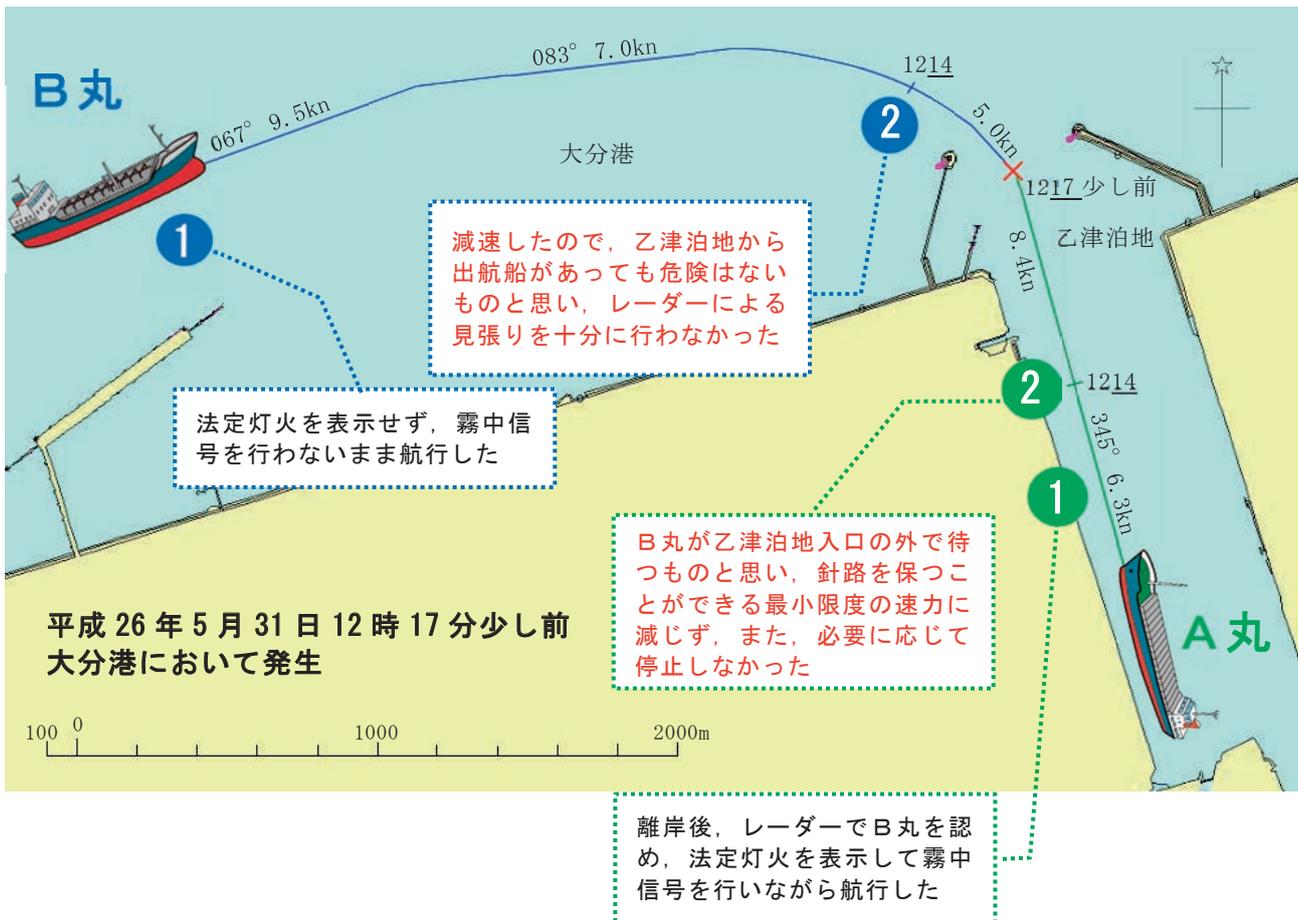
貨物船と油送船が霧のため視界が制限された海域で衝突した事例

原因

本件衝突は、霧のため視界が制限された大分港乙津泊地入口付近において、出航中のA丸が、レーダーにより前路に探知したB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ことを認められた際、針路を保つことができる最小限度の速力に減じず、また、必要に応じて停止しなかったこと、入航中のB丸が、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際、針路を保つことができる最小限度の速力に減じず、また、必要に応じて停止しなかったことによって発生したものである。

貨物船A丸 (7人乗り組み)
 総トン数/699トン
 大分港乙津泊地→千葉港
 左舷船尾部に凹損及び倉口蓋に損傷

油送船B丸 (5人乗り組み)
 総トン数/498トン
 大分港住吉泊地→乙津泊地
 左舷船首部に圧壊



教訓

レーダーによる見張りを十分に行い、他船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場合、針路を保つことができる最小限度の速力に減じること、また、必要に応じて停止すること。

本件の裁決書 http://www.mlit.go.jp/jmat/saiketsu/saiketsu_kako/27nen/6mj/mj2712/26mj043.html

漁船A丸 漁船B丸 衝突事件

【A丸船長：戒告 B丸船長：業務停止1箇月】



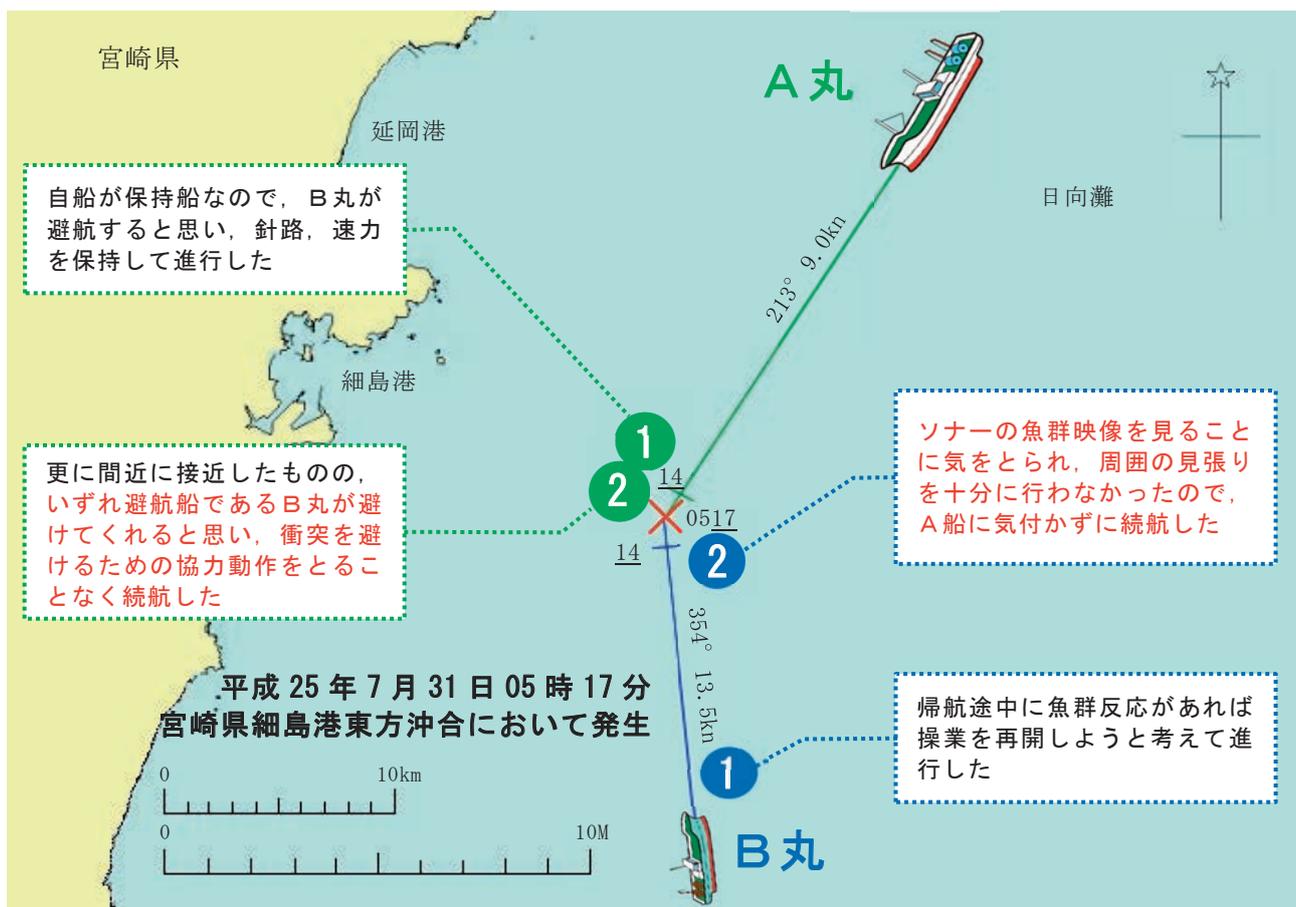
漁船が魚群探索をしながら帰航中、見張り不十分で漁船と衝突した事例

原因

本件衝突は、日出前の薄明時、細島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した際、北上するB丸が、見張り不十分で、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、西行するA丸が、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。

漁船A丸 (5人乗り組み)
 総トン数/324トン
 愛媛県宇和島港→熊本県牛深港沖
 左舷後部外板に凹損

漁船B丸 (1人乗り組み)
 総トン数/8.5トン
 漁場→宮崎県島野浦漁港
 船首部に圧壊 船長が頸椎捻挫等



教訓

魚群探索中も、魚群映像に気をとられることのないよう、見張りを十分に行うこと。
 また、他船が避航動作をとらないまま接近した場合、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/27nen/6mj/mj2701/26mj033.html

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】



船尾甲板上で操船中の漁船が漂流中のモーターボートに衝突した事例

原因

本件衝突は、北海道上ノ国漁港大崎地区西南西方沖において、帰港のため同地区に向け航行するA丸が、見張り不十分で、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、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。

漁船A丸 (1人乗り組み)
総トン数/4.9トン
釣り場→北海道上ノ国漁港大崎地区
左舷船首部外板に亀裂を伴う擦過傷

モーターボートB丸 (1人乗り組み, 家族1人)
全長/9.30メートル
北海道江差港→釣り場
左舷前部ブルワークに曲損, 左舷船側外板に亀裂等

平成26年9月15日08時46分
北海道上ノ国漁港大崎地区西南西方沖
において発生

しばらくは航行に支障となる他船はないものと思い、船首方の死角を補う見張りを十分に行わなかったため、前路で漂流中のB丸に気付かず継続した

天気が良く視界も良かったことから、操舵室から出て、右舷船尾付近の甲板上に立った姿勢で操船に当たった

B丸
(漂流中)

上ノ国漁港大崎地区

0846

41

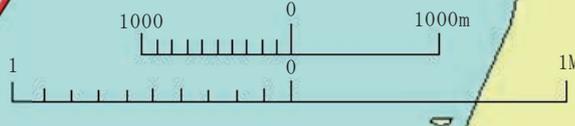
040° 6.5kn

A丸が自船の間近をかわして通過するものと思い、衝突を避けるための措置をとることなく漂流を続けた

シーアンカーを海中に投入し、漂流して釣りを開始した

北海道
桧山郡上ノ国町

A丸



教訓

航行中は、前路の他船を見落とすことがないように、船首方の死角を補う見張りを十分に行うこと。
また、漂流中であっても、機関を使用して移動するなど、衝突を避けるための措置をとること。

本件の裁決書 http://www.mlit.go.jp/jmat/saiketsu/saiketsu_kako/27nen/1hd/hd2711/26hd026.html

遊漁船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】



航行中の遊漁船の船長が釣り客と話をしていて漂泊中の漁船に衝突した事例

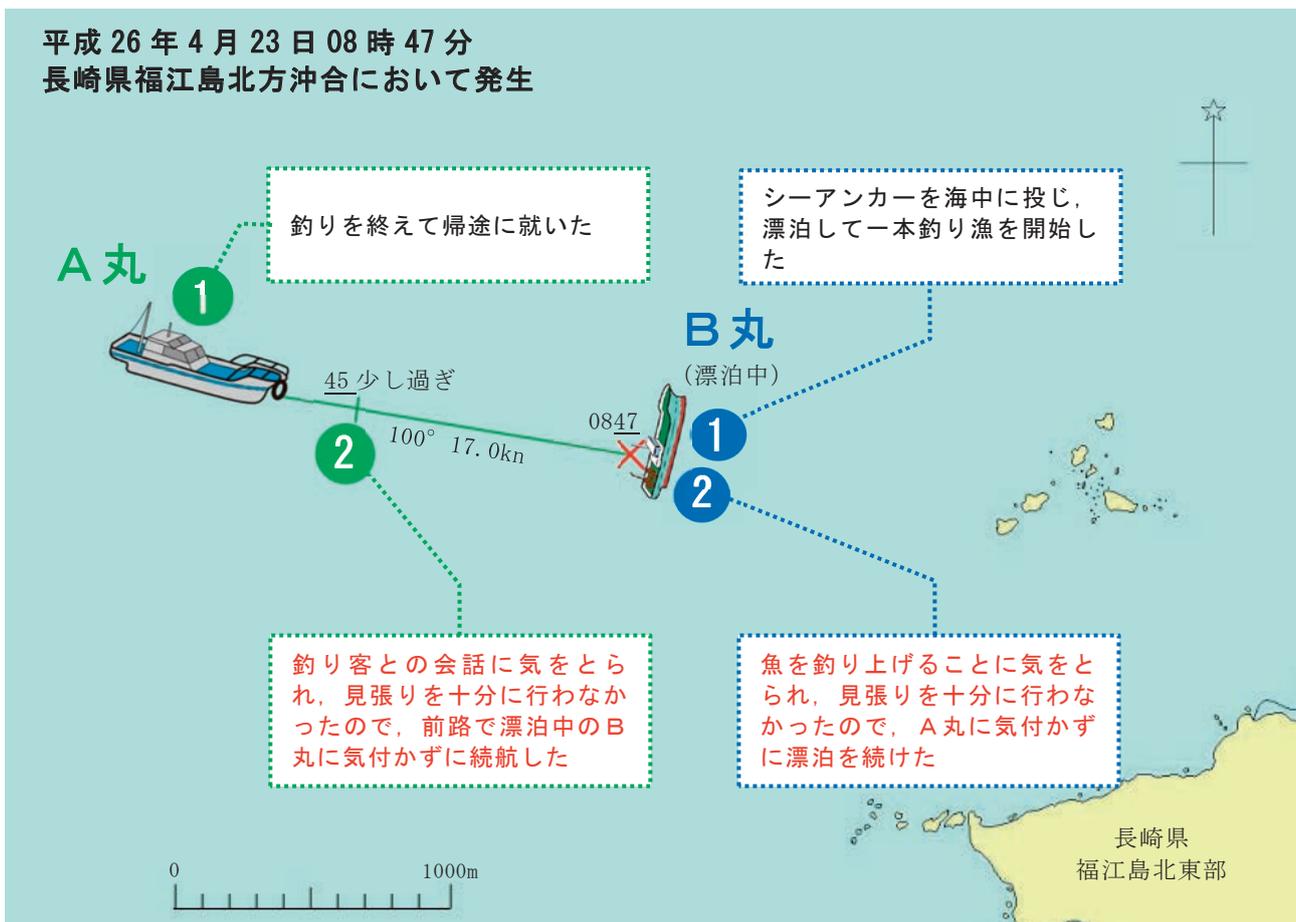
原因

本件衝突は、福江島北方沖合において、糸串鼻に向けて航行中のA丸が、見張り不十分で、前路で漂泊中の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、避航を促す有効な音響による信号を行わず、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4人)
 総トン数/4.9トン
 釣り場→長崎県茂木港
 船首船底外板に擦過傷, 推進器翼に欠損

漁船B丸 (1人乗り組み)
 総トン数/0.5トン
 長崎県岐宿港→漁場
 船体が分断されて全損 船長が左大腿部打撲傷

平成26年4月23日08時47分
 長崎県福江島北方沖合において発生



教訓

航行中は、釣り客との会話に気をとられることがないように、見張りを十分に行うこと。
 また、漂泊中であっても、釣りに気をとられることがないように、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/27nen/7ns/ns2701/26ns025.html

漁船A丸 防波堤衝突事件

【A丸船長：業務停止1箇月】



漁船の船長が睡眠不足と疲労から居眠りして防波堤に衝突した事例

原因

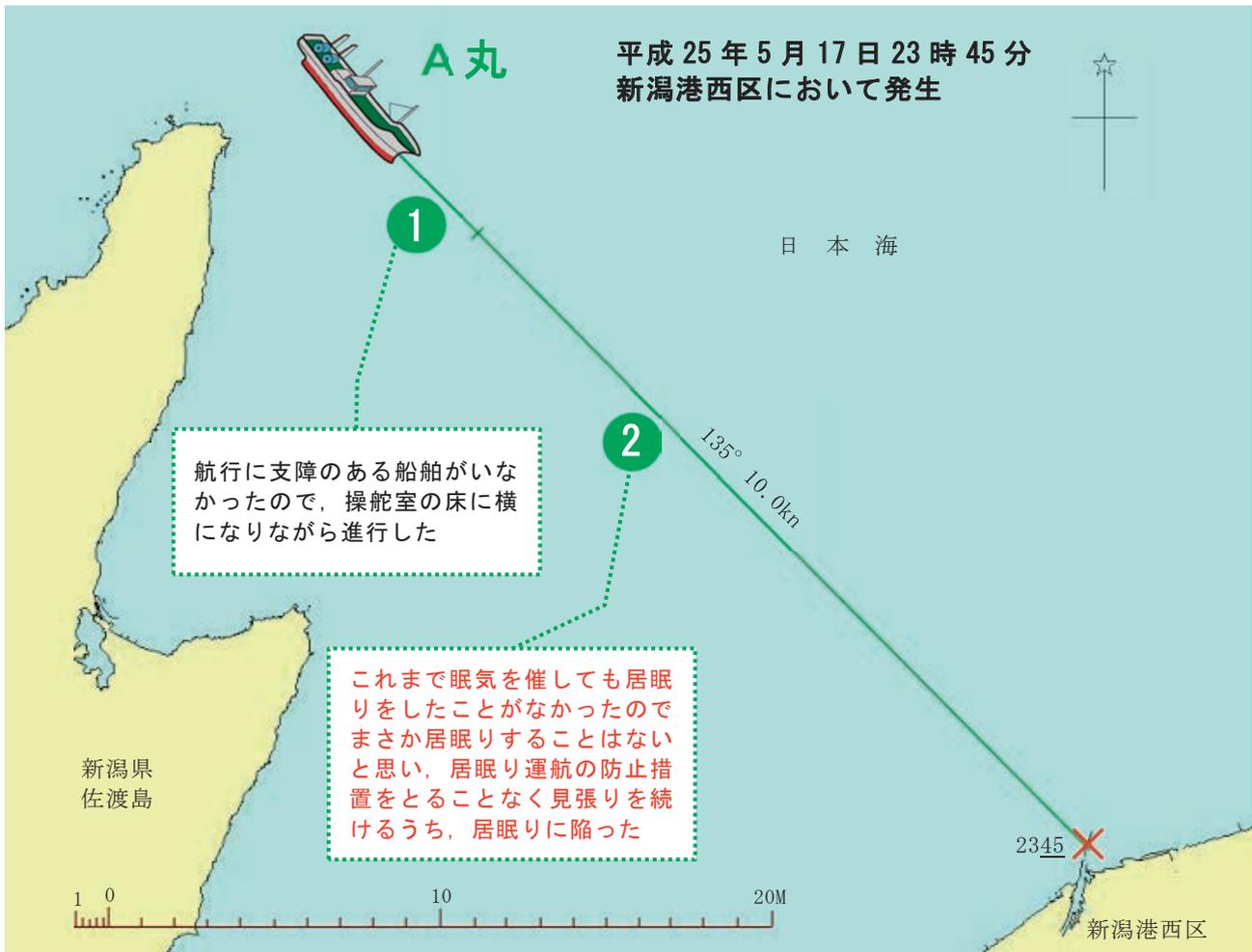
本件防波堤衝突は、夜間、新潟県佐渡島東方沖合を新潟港西区に向けて南東進中、居眠り運航の防止措置が不十分で、防波堤に向首して進行したことによって発生したものである。

漁船A丸 (3人乗り組み)

総トン数/17トン

漁場→新潟港西区

船首部に圧壊等



教訓

航行中、睡眠不足と疲労から眠気を催した場合、休憩中の甲板員を呼んで二人で当直を行うなど、居眠り運航の防止措置を十分にとること。

本件の裁決書 http://www.mlit.go.jp/jmat/saiketsu/saiketsu_kako/27nen/1hd/hd2702/26hd017.html

遊漁船A丸 岩礁衝突事件

【A丸船長：業務停止1箇月】



遊漁船の船長が先着していた遊漁船の集魚灯の明かりに気をとられて岩礁に衝突した事例

原因

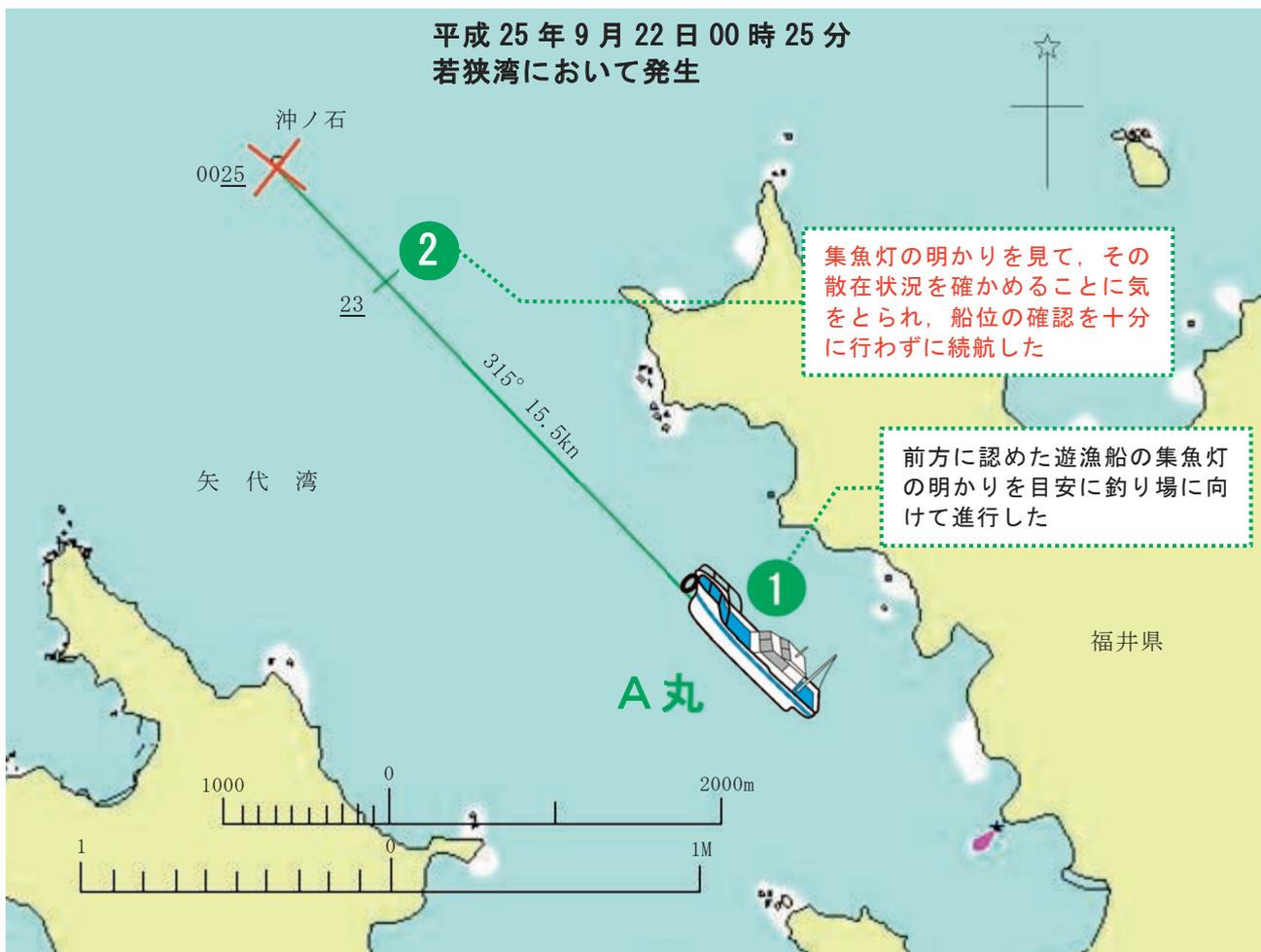
本件岩礁衝突は、夜間、矢代湾湾口付近を釣り場に向けて航行する際、船位の確認が不十分で、沖ノ石に向首進行したことによって発生したものである。

遊漁船A丸（1人乗り組み、釣り客6人）

総トン数／7.3トン

福井県内外海漁港犬熊地区→漁場

船首部を圧壊、船長及び釣り客6人が骨折等



教訓

航行中、前路に岩礁がある場合、レーダーで岩礁の方位及び距離を測定し、同岩礁との位置関係を把握して安全に航過すること。

本件の裁決書 http://www.mlit.go.jp/jmat/saiketsu/saiketsu_kako/tokyou/tk27/26002.html

モーターボートA丸 乗揚事件

【A丸船長：戒告】



モーターボートの船長が水深や潮汐等を調査しないまま航行して浅所に乗り揚げた事例

原因

本件乗揚は、安芸灘での魚釣りを終え、広島港に向け帰航することとした際、水路調査が不十分で、小アジワ島東方沖合の浅所に向首進行したことによって発生したものである。

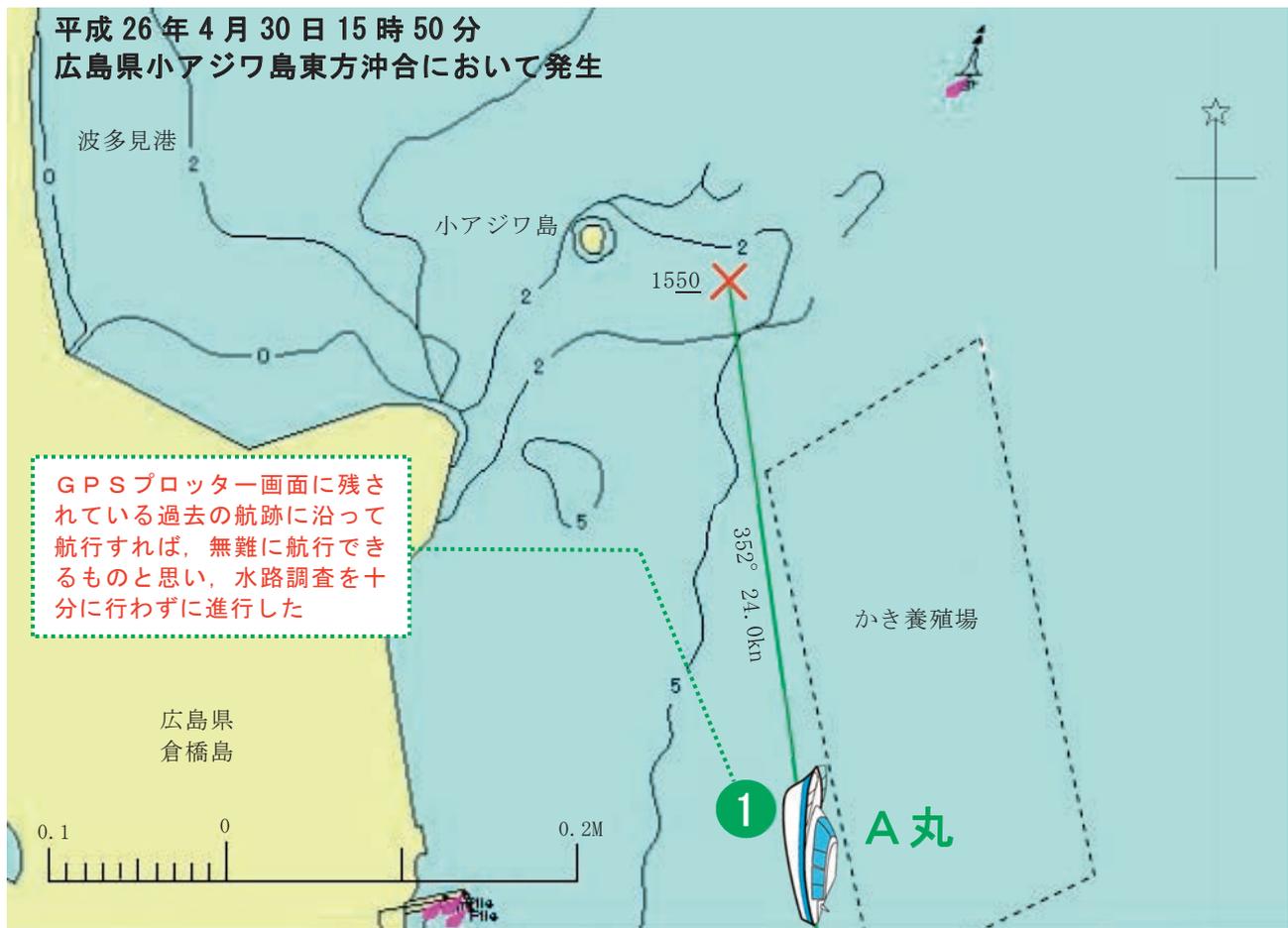
モーターボートA丸 (1人乗り組み, 友人1人乗船)

登録長/12.08メートル 喫水: 船首0.8メートル 船尾1.3メートル

釣り場→広島港第3区のマリーナ

プロペラ翼, プロペラシャフト及び舵に曲損等

GPSプロッターには等深線が表示されるようになっていた



教訓

陸岸に寄せて航行する場合、GPSプロッター画面を拡大して航行経路付近の水深の状況を確認するなど、水路調査を十分に行うこと。

インフォメーション

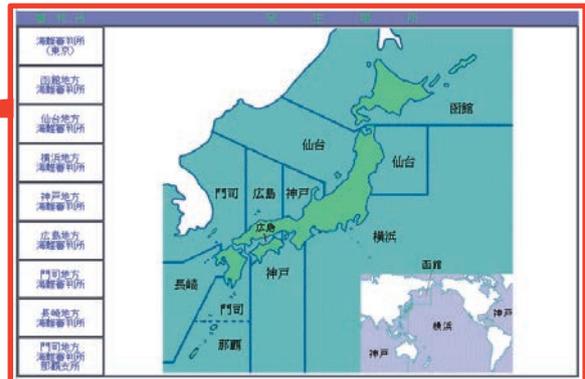


海難審判所ホームページ (アドレス: <http://www.mlit.go.jp/jmat/>)

海難審判制度の紹介や審判手続きの案内を掲載しているほか、過去6年間に言い渡した海難審判の裁決を言渡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。



(第8号 特集「乗揚海難」)

《JMAT ニュースレターの発行状況》

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衝突海難」
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」



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 27 年度は、北は青森県から南は鹿児島県まで、合計 16 校 255 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 27 年度も 7 月 29 日に実施し、約 10 名の小・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	29
資料 2	船種別原因分類	30
資料 3	発生水域別件数	31
資料 4	特定港及び湖・河川における海難種類別発生件数	31
資料 5	主要水道における海難種類別発生件数	33
資料 6	主要海域における海難種類別発生件数	33
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	34
資料 8	船種・海難種類別発生隻数	35
資料 9	海難種類・トン数別発生隻数	36
資料 10	船種・トン数別発生隻数	37
資料 11	海難種類別・死傷者等の状況	38
資料 12	船種別・死傷者等の状況	39
資料 13	船種・海難種類別申立て隻数	40
資料 14	裁決における船種・トン数別隻数	41

資料1 平成27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			1								1				2
船体・機関・設備の構造・材質・修理不良															0
発航準備不良		1		1											2
水路調査不十分				18			1					3			22
針路の選定・保持不良			2	7											9
操船不適切		1	4	3		1					5				14
船位不確認			17	39								7			63
見張り不十分		234	4								3				241
居眠り		7	9	21								4			41
操舵装置・航海計器の整備・取扱不良			1												1
気象・海象に対する配慮不十分		1		4		3					1				9
錨泊・係留の不適切		2				1						1			4
荒天措置不適切					2	1	1							1	5
灯火・形象物不表示															0
信号不履行		37	1												38
速力の選定不適切		3	2									1			6
航法不遵守		64													64
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															0
潤滑油等の管理・点検・取扱不良													1		1
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											6				6
漁労作業の不適切						4	2				2				8
旅客・貨物等積載不良						1					4				5
服務に関する指揮・監督の不適切			1			1									2
報告・引継の不適切		1													1
火気取扱不良															0
不可抗力															0
その他		1									1				2
合計		352	43	93	2	12	4	0	0	0	23	16	1	2	548
裁決件数		158	40	93	2	11	4	0	0	0	20	16	1	2	347
裁決の対象となった船舶隻数		326	47	97	2	13	4	0	0	0	23	18	1	2	533
海難の原因ありとされた船舶隻数		303	45	90	2	11	4	0	0	0	20	16	1	2	494

※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。

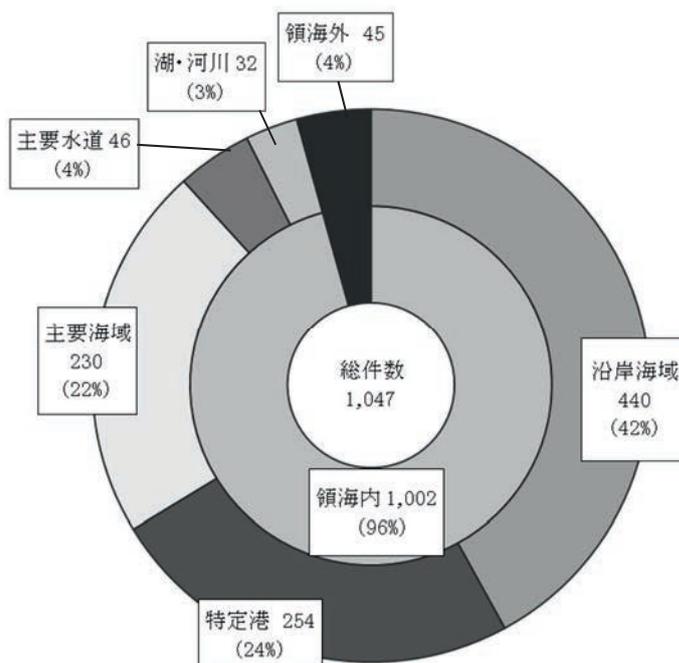
資料2 平成27年 船種別原因分類

(単位:件)

原因	船種	旅客	貨物	油送	漁船	引船	押船	作業	遊漁	瀬渡	プレジャーボート	交通	水先	公用	非自航 (はしけ・バージ等)	その他	合計
	船	船	船	船	船	船	船	船	船	船	船	船	船	船	船	船	計
船舶運航管理の不適切				1							1						2
船体・機関・設備の構造・材質・修理不良																	0
発航準備不良					1			1									2
水路調査不十分		2	3		2	2	1				11			1			22
針路の選定・保持不良		1	1		2	1				1	3						9
操船不適切		1	3		2						8						14
船位不確認		3	11	1	18	1	1	1	7		17	1		1		1	63
見張り不十分		1	26	4	107	3	3	2	20	1	71	1	1			1	241
居眠り			12	1	21	3			1		3						41
操舵装置・航海計器の整備・取扱不良														1			1
気象・海象に対する配慮不十分					4		1	1	1		1					1	9
錨泊・係留の不適切			2								2						4
荒天措置不適切					2	1					2						5
灯火・形象物不表示																	0
信号不履行			12		11	1	2		3		9						38
速力の選定不適切			2		2						2						6
航法不遵守			22	2	16	1	1		3		19						64
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																	0
潤滑油等の管理・点検・取扱不良					1												1
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					4	1		1									6
漁労作業の不適切					8												8
旅客・貨物等積載不良		1			1					2	1						5
サービスに関する指揮・監督の不適切					2												2
報告・引継の不適切			1														1
火気取扱不良																	0
不可抗力																	0
その他										1	1						2
合計		11	95	9	204	14	9	6	35	5	151	2	1	3	0	3	548
裁決の対象となった船舶隻数		12	82	11	195	15	7	11	31	4	141	2	1	3	15	3	533
海難の原因ありとされた船舶隻数		11	82	9	186	13	7	6	31	4	137	2	1	3	0	2	494

※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27年 発生水域別件数（理事官が立件したもの）



資料4 平成27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	発生件数													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	
特定港														
釧路		1	1											2
苫小牧	1	3												4
室蘭		2												2
函館	1	1	1											3
石狩湾	1													1
稚内		1												1
八戸											1			1
秋田船川			2											2
酒田			1										1	2
鹿島	1	4			1	1		1		1				9
木更津	2	3			1	1					1			7
千葉	1	14	1			2				5				23
京浜(東京区)	2		1			1					1	2		7
京浜(川崎区)	2	9								3				14
京浜(横浜区)	4	8	2			1		1		3	2	1		22
横須賀	5									1				6
新潟		1												1
七尾	1													1
清水	2	2	3							2	1			10
三河	4	2									1			7
衣浦			2		1	1								4
名古屋	2	7	1		1	1				4	1	1		18
四日市	1	1										1		3
宮津	1													1
阪南	1		1											2
泉州		1												1
阪神(大阪区)	3	3	1								1			8
阪神(神戸区)	2	2	1							1				6
阪神(尼崎西宮芦屋区)	1	2												3
阪神(堺泉北区)	1	2					1							4
東播磨			1											1
姫路												1		1

(単位:件)

海難種類 特定港	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
和歌山下津			1											1
境	1		1		1									3
浜田		1	2											3
水島	2													2
福山		1												1
尾道糸崎	1	1	1											3
広島	1	2	1									2		6
徳山下松											1			1
関門(若松区)		2	5					1						8
関門(若松区外)	2	3	5										1	11
徳島小松島		1												1
高松		1												1
今治			1											1
高知	2		1											3
博多	3	5				1				1	1			11
三池		1												1
長崎			1							1				2
佐世保		1	1											2
厳原		1												1
八代	1		1											2
大分		3				1					1		1	6
細島											1			1
鹿児島								1						1
金武中城			3			1								4
那覇	1													1
合計	53	92	43	0	4	11	1	4	0	22	13	8	3	254
湖・河川	11		5	2			1			1	1	9		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27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	1								1		1		6
伊良湖水道										1				1
布施田水道												1		1
明石海峡	2						1							3
友ヶ島水道	3		2		1									6
鳴門海峡	2		2			1								5
直島水道			1											1
来島海峡	3		3											6
釣島水道	1													1
大島瀬戸			2								1			3
上関海峡	1													1
関門海峡	4	4	1											9
平戸瀬戸		1	2											3
合計	19	6	13	0	1	1	1	0	0	2	1	2	0	46

資料6 平成27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														
津軽海峡	1				2			1						4
東京湾	6	3	6							3	2	3		23
伊勢湾	1	1	4											6
三河湾		2	1											3
紀伊水道	7	1	3	1							2			14
大阪湾	3	2					1				1	3		10
播磨灘	3	1	4							1		5		14
備讃海域東部	7	1	3							1		2		14
備讃海域西部	6	1	6					2			1	1		17
備後・燧灘	4										3	1		8
安芸灘・広島湾	13	4	11	2				2		5	5	2	1	45
伊予灘	5		4		2			2		3				16
周防灘	11	8	3			1	1	1						25
豊後水道	5	4	2		2						2			15
島原湾・八代海	4	2	6		2			1				1		16
合計	76	30	53	3	8	1	2	9	0	13	16	18	1	230

資料7 平成27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			1	1		4
紋別～十勝川口	2	1			1					1	4			9
十勝川口～白神岬	6	2			3		1	2			3	1		18
白神岬～雄冬岬			2											2
尻屋埼～鮎ヶ埼	3	1	1								1	1		7
鮎ヶ埼～阿武隈川口	3	1	2	1	3	1		1		1	1	5	1	20
阿武隈川口～犬吠埼		2	2							2	3			9
犬吠埼～野島埼	4									5				9
野島埼～天竜川口	9	9	10		3	2		4		8	6	4		55
天竜川口～新宮川口	11	1	5	1	1			1		6	1	5		32
新宮川口～日ノ御埼	4	1	1		1		1			1	1			10
蒲生田岬～高茂埼	5		3		1						2	1	2	14
竜飛岬～鼠ヶ関	2				3			1			2			8
鼠ヶ関～糸魚川	2	1									1	1		5
糸魚川～経ヶ岬	6	3	2		1					4	3	4	1	24
経ヶ岬～川尻岬	9	2	3					2		1	1	3	3	24
隠岐諸島			3				1							4
川尻岬～烏帽子島	8		7		1					1	2	2	2	23
対馬列島	3		3		2								1	9
烏帽子島～坊ノ岬	13	11	27		3	3	2	2		3	5		2	71
坊ノ岬～鶴御埼	5	7	7		3		2			3	2	2	1	32
南西諸島	8	6	15		2	1		1		4	2		1	40
南方諸島		3	2				1	1		4				11
合計	104	51	95	2	28	7	8	16	0	44	41	30	14	440
領 海 外	5	2	1			2	4	2		23	5		1	45

資料8 平成27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）

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
船種															
旅客船		10	24	2			1		4		5	9	2	2	59
貨物船		98	79	45		1	5	3	4		44	8	18		305
油送船		29	11	6				2			14				62
漁船		186	26	65	1	17	7	9	14		32	18	5	6	386
引船		24	16	15	2	1	5		1		5	1	2	1	73
押船		10	8	15	1	1						1	2		38
作業船		16	4	11		4	1		1		1	3	3	1	45
はしけ		6	2	2											10
台船		20	5	5		1	1				1		1		34
交通船		1		1			1		2			1	2	1	9
公用船		3	2	4		1					1	1	5		17
遊漁船		17	4	3					1			4	3		32
瀬渡船		1		4								3			8
プレジャーボート	モーターボート	95	15	34	2	18	1	2	4	1	2	8	13	8	203
	水上オートバイ	20	3	1		2						32		1	59
	ヨット	2		6		1	1						5		15
	ボート	9													9
	小計	126	18	41	2	21	2	2	4	1	2	40	18	9	286
その他		5	1					1				1			8
不詳		10		2							1		1		14
合計		562	200	221	6	47	23	17	31	1	106	90	62	20	1,386

資料9 平成27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	314	17	33	51	33	14	6	5	9	4	76	562
衝突(単)	51	10	17	57	22	2	4	8	10	4	15	200
乗揚	125	7	20	38	11	1		3	2	1	13	221
沈没	4			1							1	6
転覆	39				1			1			6	47
遭難	9	2	1	6	2						3	23
浸水	8	3	3	3								17
火災	18	2	3	4	2				2			31
爆発											1	1
機関損傷	31	2	12	34	16	2	4	2	1		2	106
死傷等	57	7	6	3	2	1	1	4	2		7	90
施設等損傷	30	2	3	14	1	2	1			1	8	62
安全・運航阻害	18				1				1			20
合計	704	52	98	211	91	22	16	23	27	10	132	1,386

資料 10 平成 27 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	13	5	6	7	8	3	3	3	9			2	59
貨物船		3	25	154	57	10	7	16	17	8		8	305
油送船		7	12	13	15	3	5	2	1	2		2	62
漁船	313	24	21	14								14	386
引船	35	3	17	16								2	73
押船	14	4	15	2	1							2	38
作業船	18	3	1	1	2	2	1					17	45
はしけ					4							6	10
台船				1	4	4						25	34
交通船	8											1	9
公用船	8	3		1				1				4	17
遊漁船	30											2	32
瀬渡船	8												8
プレジャーボート	モーターボート	171										32	203
	水上オートバイ	59											59
	ヨット	10										5	15
	ボート	9											9
	小計	249	0	0	0	0	0	0	0	0	0	37	286
その他	4			1				1				2	8
不詳	4		1	1								8	14
合計	704	52	98	211	91	22	16	23	27	10	132	1,386	

資料 11 平成 27 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	6	1	58			12	1		23	7	1	93	101
衝突(単)			21			12	1		8	1		41	42
乗 揚			5			10			1			16	16
沈 没													0
転 覆	2	1	4						3	2	1	7	10
遭 難						1						1	1
浸 水													0
火 災	1		4			2	1	1		2	1	6	9
爆 発			1						1			2	2
機関損傷													0
死傷等	7	4	31	2		20	4		26	13	4	77	94
施設等損傷													0
安全・運航阻害													0
小 計	16	6	124	2	0	57	7	1	62	25	7	243	275
合 計	146			59			70			275			

資料 12 平成 27 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	1		5			10				1		15	16	
貨物船	3		5						1	3		6	9	
油送船													0	
漁船	6	5	60							6	5	60	71	
引船			1									1	1	
押船	1									1			1	
作業船		1					1		1	1	1	1	3	
はしけ													0	
台船													0	
交通船			2			1	1	1		1	1	3	5	
公用船			1						2			3	3	
遊漁船			2	2		12				2		14	16	
瀬渡船						3			2			5	5	
プレジャーボート	モーターボート	4		26			23	3		30	7		79	86
	水上オートバイ	1		17			8	2		25	3		50	53
	ヨット			1								1	1	
	ボート			1						1		2	2	
	小計	5	0	45	0	0	31	5	0	56	10	0	132	142
その他			3									3	3	
不詳													0	
小計	16	6	124	2	0	57	7	1	62	25	7	243	275	
合計	146			59			70			275				

資料 13 平成 27 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	3	2	4			1	1	2						13
貨物船	44	15	12			1			12					84
油送船	10	1	3						1					15
漁船	100	14	41		10	2	1	6	2	1				177
引船	7	5	5	1					1					19
押船	2	3	1						3					9
作業船	2	2	4						2					10
はしけ		1	1						1					3
台船	7	3	2						1					13
交通船			1											1
公用船	1		2						1					4
遊漁船	17	3	2						2					24
瀬渡船			1		1			1						3
プレジャーボート	モーターボート	62	7	20		6		4	4					103
	水上オートバイ	12		1				8						21
	ヨット			3										3
	ボート	3												3
	小計	77	7	24	0	6	0	0	12	4	0	0	0	130
その他	2				1		1						4	
合計	272	56	103	1	18	4	3	21	30	1	0	0	0	509

資料 14 平成 27 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	8			1				1	2			12
貨物船			11	44	11	4	3	4	1	4		82
油送船	1	1	2	3	4							11
漁船	173	9	10	3								195
引船	8	3	4									15
押船	5		1	1								7
作業船	6				2	2					1	11
はしけ											4	4
台船			1		6	1	1				2	11
交通船	2											2
水先船	1											1
公用船		1		1		1						3
遊漁船	31											31
瀬渡船	4											4
プレジャーボート	モーターボート	113	2									115
	水上オートバイ	17										17
	ヨット	5										5
	ボート	4										4
	小計	139	2	0	0	0	0	0	0	0	0	141
その他	2										1	3
合計	380	16	29	53	23	8	4	5	3	4	8	533

平成 28 年版レポート 海難審判

平成 28 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