

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。

① 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^{きやうどう}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。

② 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。

③ 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。

④ 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。

⑤ 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

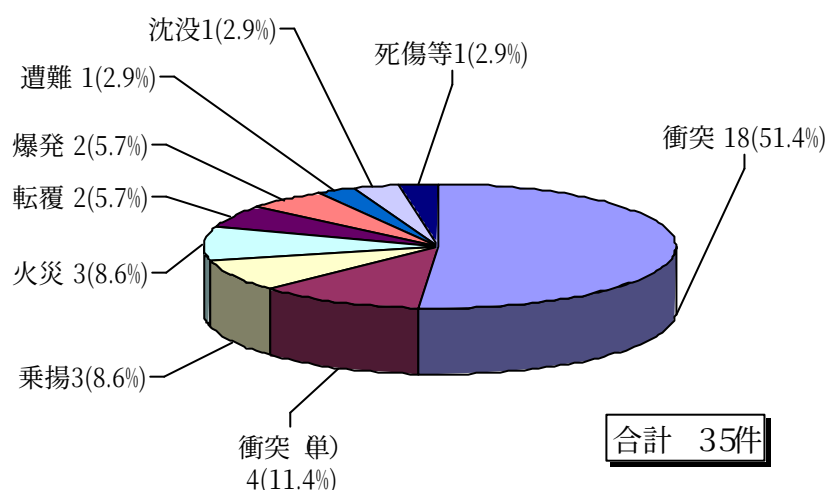
1 主要海難事件の現状

(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。事件種別にみると、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。

第3章 海難の調査と審判開始の申立
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 関 損 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 関 損 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 関傷	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 要 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、次いで乗揚げが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、那覇では乗揚げが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	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	合計
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	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	合計
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、機関長の両者で全体の約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）

職名 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	操機長	機関員	操機手						
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

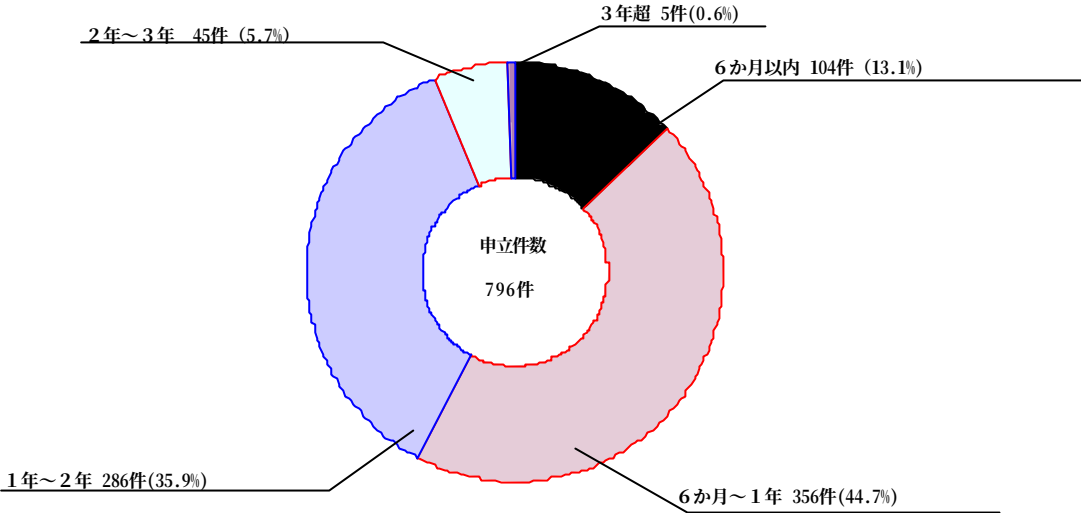
（単位：人）

免状 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