

平成30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。

海難審判法は、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、海難審判所における審判の手続を定め、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規定しています。そして、海難審判所は、海上における安全・安心の一翼を担う行政機関として、この目的の下に海難の調査及び審判を行うことを任務としています。

裁決書には、海難の発生の防止に寄与するという観点に立ち、海難発生に至る経緯とともに、事件によって複数存在する原因の中から海難の防止に最も効果的な懲戒の理由となる原因を特定した上で、海技士等が注意すべき義務の内容とその義務を尽くさなかった事情等も併せて示すようにしています。これらの記載は、当該事件の関係者のみならず、船舶運航に携わる多くの皆さまにも、同様な状況におかれたときの教訓として役立つものと考えております。

今後も、海難の調査及び審判を通じて、海難審判所に対する国民、海事関係者の皆さまからの信頼と期待に応え、海難の発生の防止に寄与できるよう、当所職員一丸となって業務の遂行に努めてまいります。

さて、今般発刊の本誌「平成30年版レポート 海難審判」では、平成29年における海難審判所の活動状況を取りまとめ、海難の種類、船舶の種類、発生水域及び原因等を分類整理した統計資料とともに、裁決の中から海難の発生防止に参考となるような事例を取り上げ、海難の発生に至る状況や教訓となる事項を分かりやすく紹介しています。

海難審判所の理事官が立件した近年の海難件数は、全体として減少傾向にあります。船舶の種類別で見ると、モーターボート、水上オートバイ、ヨット等のプレジャーボートについては、ほぼ横ばいの状況にあります。本誌が、皆さまに広く活用され、海難審判行政に対する理解を深めていただくとともに、船舶の安全運航の一助となれば幸いです。

平成30年11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	18
《裁決事例－船種別》	20
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

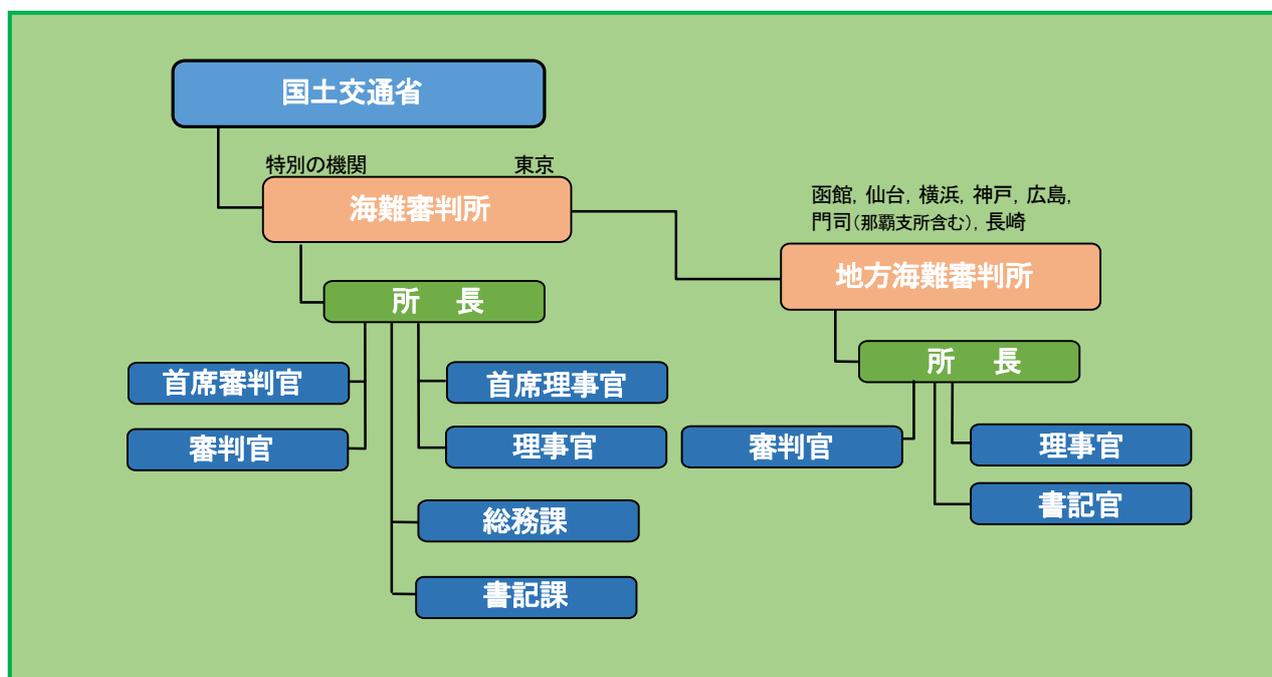
海難審判法は、第1条において「職務上の故意又は過失によって海難を発生させた海技士若しくは小型船舶操縦士又は水先人に対する懲戒を行うため、国土交通省に設置する海難審判所における審判の手續等を定め、もって海難の発生の防止に寄与することを目的とする。」として目的を定め、第8条において「海難審判所は、海技士若しくは小型船舶操縦士又は水先人に対する懲戒を行うための海難の調査及び審判を行うことを任務とする。」として海難審判所の任務を定めています。また、これら任務を達成するために第9条において海難審判所の行う調査や審判などの所掌事務を定めています。

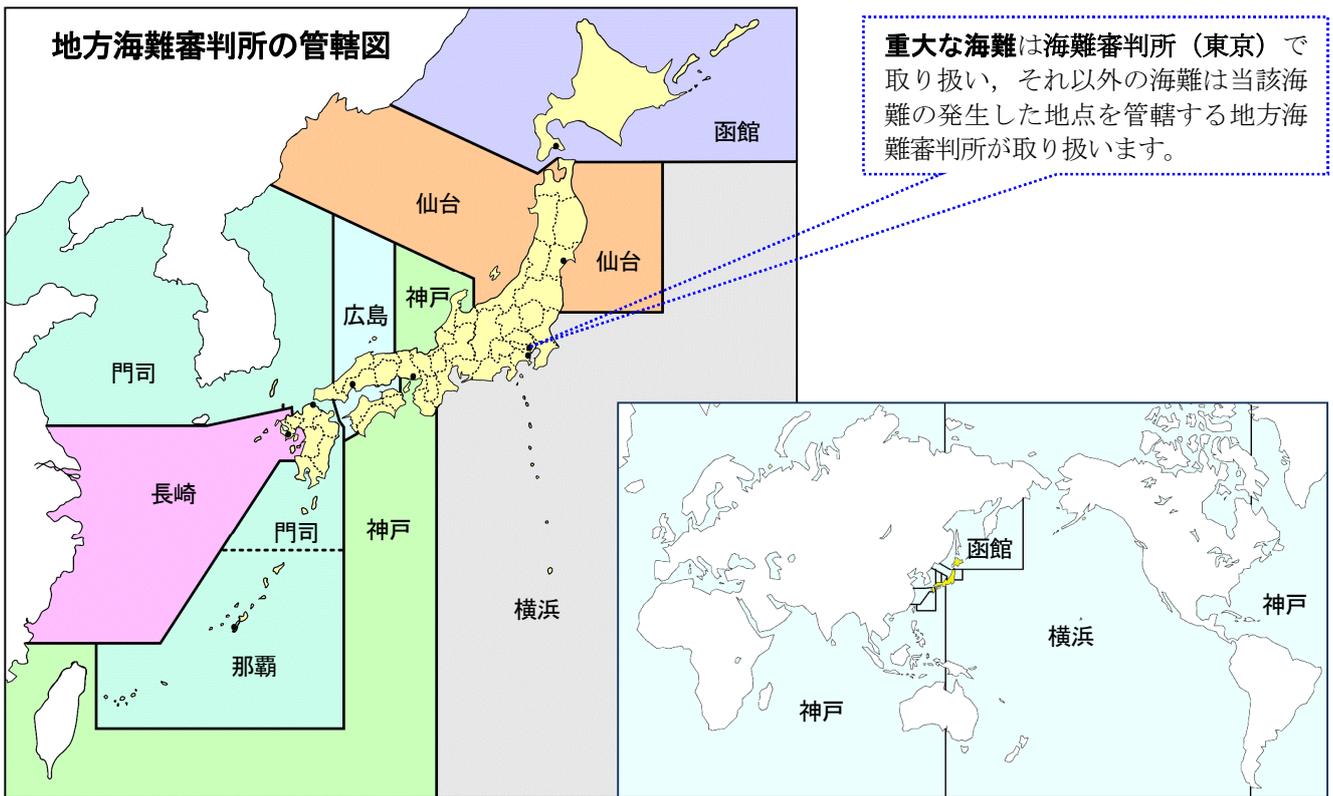
## 2 海難審判所の組織と管轄

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33人からなる81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か所の審判所で、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か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か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、人又は物に乗せて海域、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

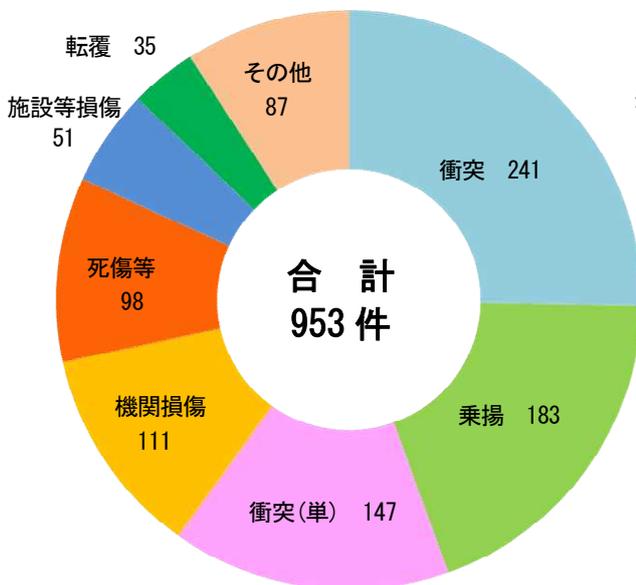
➤ 「三 船舶の安全又は運航の阻害」

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。

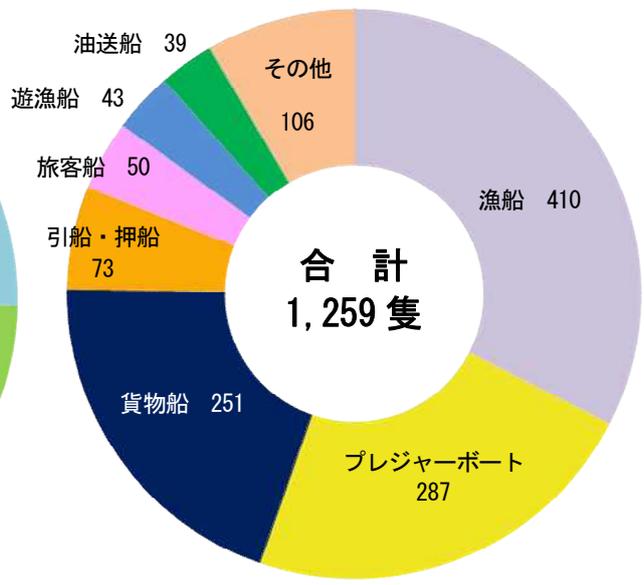
- ・ 荷崩れによる船体の傾斜で転覆、沈没などのおそれが生じた
- ・ 燃料切れで機関が停止して漂流した
- ・ 砂州に乗り揚げ、損傷はなかったが航海を継続できなくなった

平成 29 年に理事官が立件した海難は 953 件 1,259 隻で、海難種類別では衝突が 241 件(25.3%)と最も多く、以下、乗揚が 183 件(19.2%)、衝突(単)が 147 件(15.4%)などとなっており、船種別では漁船が 410 隻と最も多く、全体の 32.6%を占めています。

平成 29 年 海難種類別立件件数



平成 29 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（訴えなければ審判なし）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）

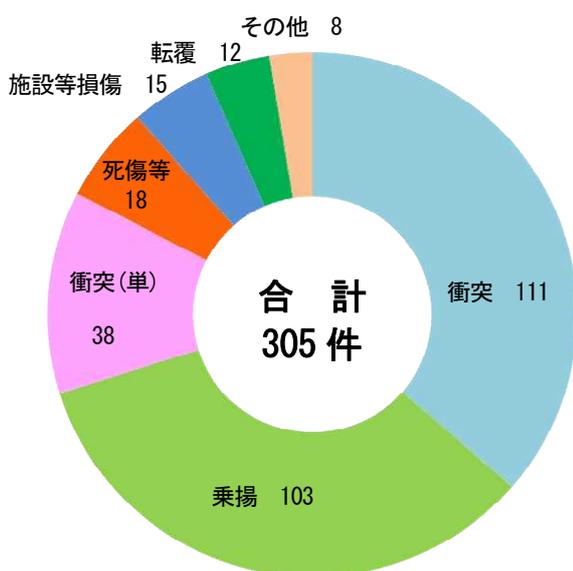
##### （審判開始の申立て）

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 5 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。

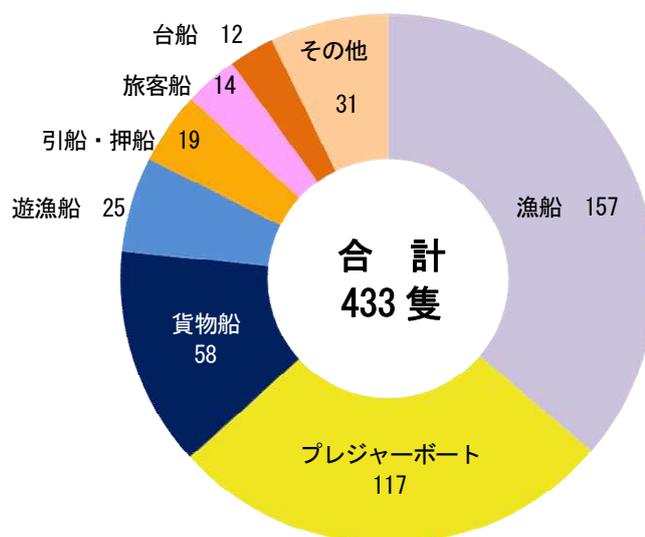
2 前項の申立ては、海難の事実及び受審人に係る職務上の故意又は過失の内容を示して、書面でこれをしなければならない。

平成 29 年に理事官が審判開始の申立てを行った海難は 305 件 433 隻で、海難種類別では衝突が 111 件(36.4%)と最も多く、以下、乗揚が 103 件(33.8%)、衝突（単）が 38 件(12.5%)などとなっており、船種別では漁船が 157 隻と最も多く、全体の 36.3%を占めています。

平成 29 年 海難種類別申立て件数



平成 29 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、又は理事官及び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ゆだねられています。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



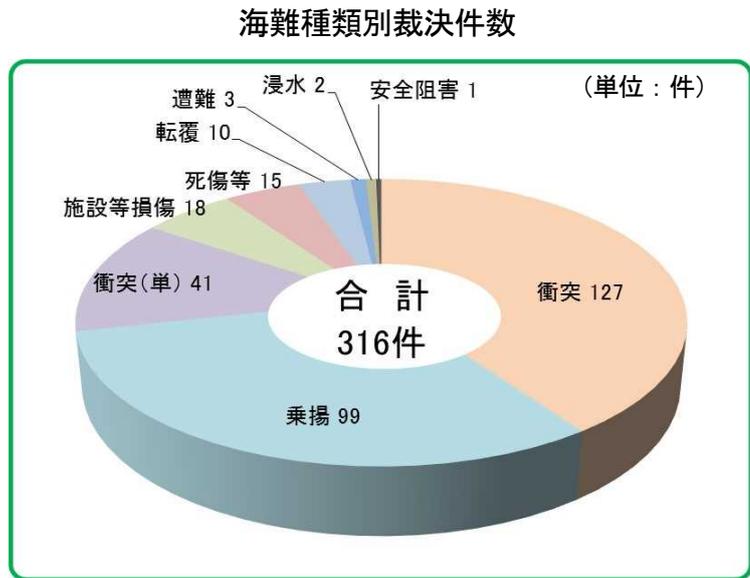
## 裁決の状況と原因

### 1 裁決の状況

#### (1) 海難種類別裁決件数

平成 29 年には、316 件の裁決が言い渡されました。

海難種類別では、衝突が 127 件と最も多く、全件数の 40.2%を占めており、以下、乗揚が 99 件(31.3%)、衝突(単)が 41 件(13.0%)、施設等損傷が 18 件(5.7%)、死傷等が 15 件(4.8%)、転覆が 10 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 466 隻となっており、船種別では、漁船が 185 隻で最も多く、全隻数の 39.7%を占め、次いでプレジャーボートが 106 隻 (22.8%) となっています。

海難種類別では、衝突が 268 隻と最も多く、全隻数の 57.5%を占めており、次いで乗揚が 102 隻 (21.9%) となっています。

船種・海難種類別隻数

(単位：隻)

船種 \ 海難種別	衝突	衝突(単)	乗揚	転覆	遭難	死傷	施設損傷	安全阻害	浸水	合計
旅客船	4	4	4							12
貨物船	45	11	14				3			73
油送船	12		2							14
漁船	121	10	39	5	1	3	3	1	2	185
引船	7	2	4		1		2			16
押船	5						2			7
作業船	1	1	4				1			7
遊漁船	9	4	6			1	1			21
プレジャーボート	50	8	26	5	1	10	6			106
交通船	2		1			1				4
公用船	1	1								2
非自航船	9	2	2				4			17
その他	2									2
<b>合計</b>	<b>268</b>	<b>43</b>	<b>102</b>	<b>10</b>	<b>3</b>	<b>15</b>	<b>22</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>466</b>

※ 「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

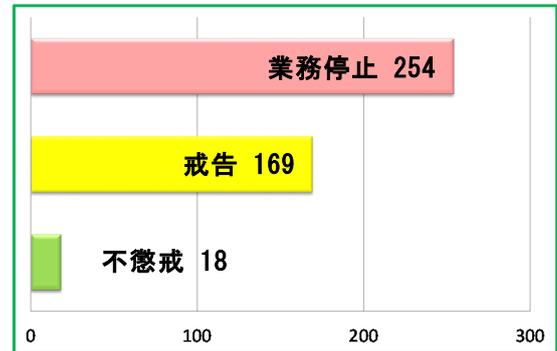
① 懲戒の状況

平成 29 年に言い渡された 316 件の裁決のうち、受審人は 441 人で、業務停止を言い渡された者が 254 人(57.6%)、戒告が 169 人(38.3%)、不懲戒<sup>(※1)</sup>が 18 人(4.1%)となっています。

なお、懲戒免除<sup>(※2)</sup>はありませんでした。

懲戒の状況

(単位：人)



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 244 人と全体の 55.3%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 67 人(15.2%)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						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	1			3
	二級		1	2			3
	三級		16	6	1		23
	四級		28	17	4		49
	五級		17	12			29
	六級		13	5			18
海技士(機関)	一級						0
	二級						0
	三級						0
	四級						0
	五級						0
	六級						0
小型船舶操縦士	一級		143	92	9		244
	二級		30	33	4		67
	特殊		3				3
水先人	一級		1	1			2
	二級						0
	三級						0
合計	0	254	169	18	0	441	

※ 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 30 隻を除く 436 隻の原因総数は、合計 509 件となっています。

### (2) 原因分類別

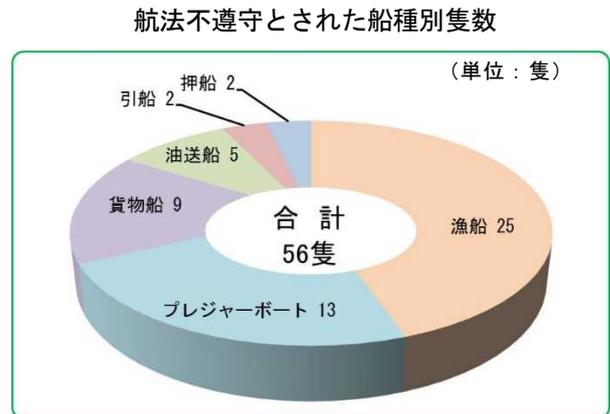
原因分類別にみると、「見張り不十分」が 194 件と最も多く、原因総数の 38.1%を占めており、次いで「船位不確認」及び「航法不遵守」がそれぞれ 58 件(11.4%)、「居眠り」が 46 件(9.0%)、「信号不履行」が 42 件(8.3%)となっています。(※原因分類の詳細については、本書資料編の「資料 1」及び「資料 2」を参照。)

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 7 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 58 件 (56 隻) について、船種別にみると、漁船が 25 隻 (44.6%) と最も多く、次いでプレジャーボートが 13 隻 (23.2%)、貨物船が 9 隻 (16.0%) などとなっています。



#### ② 適用法令別

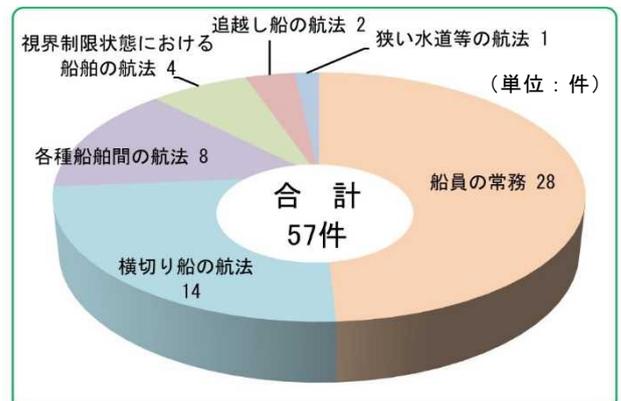
「航法不遵守」が原因とされた 58 件のうち、海上衝突予防法が適用されたものが 57 件、港則法が適用されたものが 1 件となっています。

#### ③ 適用された航法

海上衝突予防法が適用された海難 57 件では、「船員の常務」が 28 件(49.1%)と最も多く、次いで「横切り船の航法」が 14 件(24.5%)、「各種船舶間の航法」が 8 件(14.0%)などとなっています。

また、港則法が適用された海難 1 件は、「航路に関する航法」となっています。

海上衝突予防法が適用された海難の航法別原因数

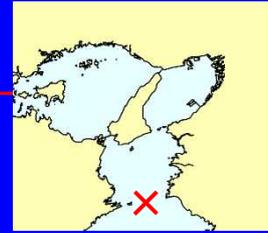


## ① 追越し船の航法

(海上衝突予防法第13条)

漁船A丸 貨物船B丸 衝突事件 【A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



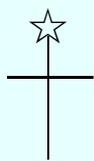
### 原因

本件衝突は、紀伊水道において、北上中のA丸を追い越す北上中のB丸が、見張り不十分で、A丸を確実に追い越し、かつ、同船から十分に遠ざかるまでA丸の進路を避けなかったことによって発生したが、A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** (2人乗組み)  
 総トン数/9.7トン  
 紀伊水道の漁場で操業中  
 右舷船尾に凹損等

**貨物船B丸** (大韓民国籍船, 10人乗組み)  
 総トン数/1,517トン  
 千葉県君津港→大韓民国釜山港  
 船首に擦過傷等

平成29年1月18日 09時11分少し過ぎ  
 紀伊水道において発生

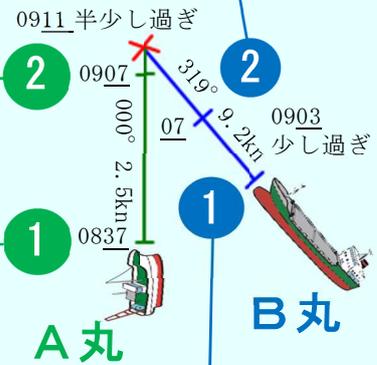


後方から接近する船舶が自船を避けてくれるものと思い、見張りを十分に行わなかったため、B丸に気付かなかった

自動操舵によりえい網を開始した

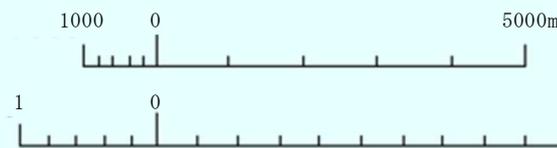
紀伊水道

見張りを十分に行わなかったため、A丸に気付かなかった



自動操舵により進行した

中島港南防波堤灯台



### 教訓

航行中、接近する他船を見落とすことのないよう、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/29nen/4kb/kb2912/29kb032.pdf](http://www.mlit.go.jp/jmat/saiketsu/saiketsu_kako/29nen/4kb/kb2912/29kb032.pdf)

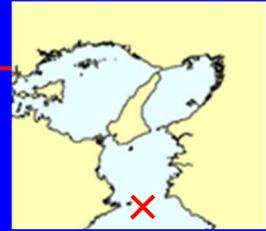
## ② 横切り船の航法

(海上衝突予防法第15条)

貨物船A丸 漁船B丸 衝突事件

【A丸一等航海士：業務停止2箇月 B丸船長：戒告】

航行中の貨物船と航行中の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



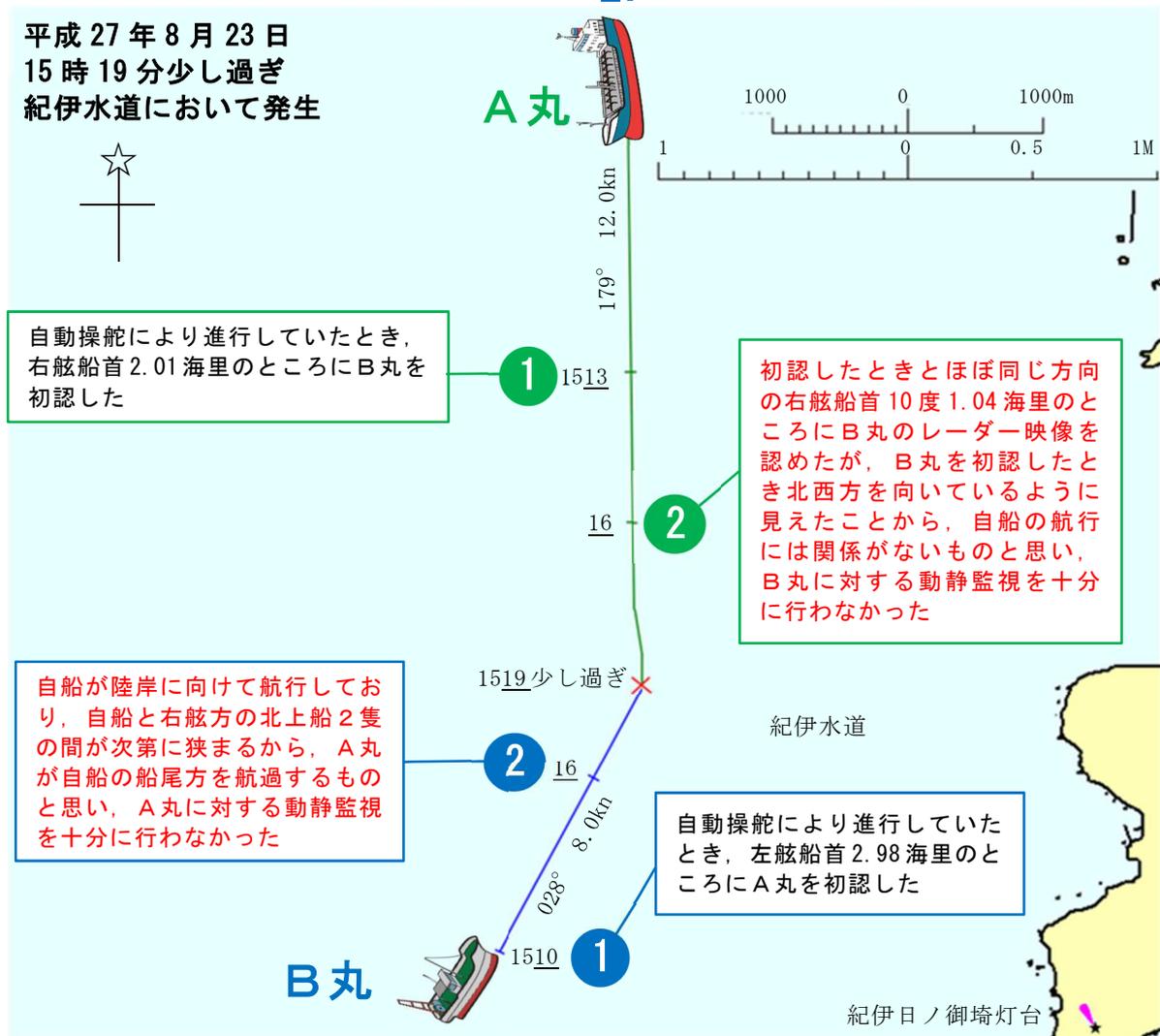
### 原因

本件衝突は、紀伊水道において、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A丸が、動静監視不十分で、北上する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、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人乗組み)  
 総トン数/498トン  
 山口県岩国港→京浜港川崎区  
 船首部に擦過傷

**漁船B丸** (2人乗組み)  
 総トン数/13.47トン  
 漁場→和歌山県箕島漁港  
 左舷中央部に破口等、甲板員が溺死

平成27年8月23日  
 15時19分少し過ぎ  
 紀伊水道において発生



### 教訓

航行中、他船を初認したときと同じ方向に同船のレーダー映像を認めた場合、衝突のおそれの有無を判断できるよう、同船に対する動静監視を十分に行うこと。

本件の裁決書 [http://www.mlit.go.jp/jmat/saiketsu/saiketsu\\_kako/29nen/4kb/kb2902/27kb053.html](http://www.mlit.go.jp/jmat/saiketsu/saiketsu_kako/29nen/4kb/kb2902/27kb053.html)

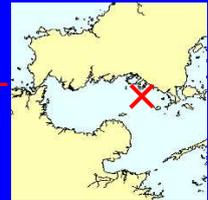
### ③ 各種船舶間の航法

(海上衝突予防法第18条)

#### 貨物船A丸 漁船B丸 漁船C丸 漁具衝突事件

【A丸船長：業務停止1箇月 B丸船長：戒告 B丸及びC丸の警戒船（D丸）船長：戒告】

#### 航行中の貨物船と漁ろうに従事している漁船の漁具が衝突した事例



## 原因

本件漁具衝突は、山口県徳山下松港において、北上中のA丸が、動静監視不十分で、二そう船びき網漁により漁ろうに従事しているB丸及びC丸の進路を避けなかったことよって発生したが、B丸が汽笛不装備で警告信号を行えず、避航を促す措置をとらなかったことも一因をなすものである。D丸が、警告信号を行わなかったことは原因となる。

#### 貨物船A丸 (10人乗組み)

総トン数/999トン

山口県徳山下松港→同港内の棧橋

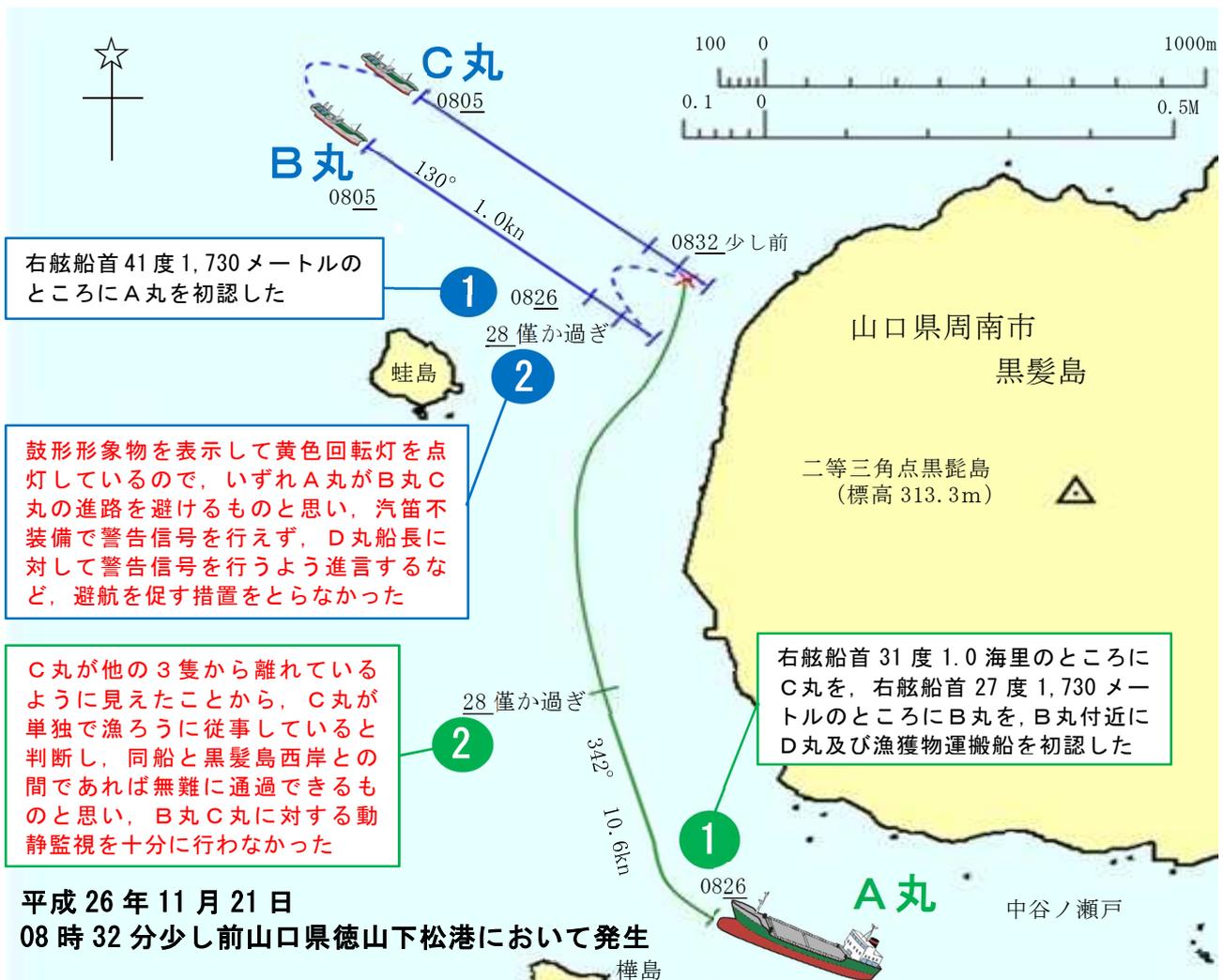
球状船首に擦過傷

#### 漁船B丸・漁船C丸 (2人, 3人乗組み)

総トン数/ (4.8トン, 4.8トン)

黒髪島西方沖合の漁場で操業中

C丸：機関に濡損, 甲板員が頸椎捻挫及び肋骨骨折



## 教訓

漁ろうに従事している漁船を認めた場合、衝突のおそれの有無を判断できるよう、漁船に対する動静監視を十分に行うこと。漁ろうに従事している漁船は、衝突のおそれがある態勢で接近する他船を認めた場合は、警告信号を行うこと。

本件の裁決書 [http://www.mlit.go.jp/jmat/saiketsu/saiketsu\\_kako/29nen/5hs/hs2907/28hs047.html](http://www.mlit.go.jp/jmat/saiketsu/saiketsu_kako/29nen/5hs/hs2907/28hs047.html)

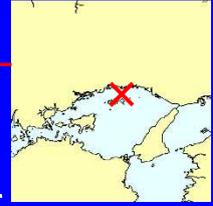
## ④ 視界制限状態における船舶の航法

(海上衝突予防法第19条)

### 貨物船A丸 貨物船B丸 衝突事件

【A丸船長：業務停止1箇月 A丸三等航海士：戒告 B丸船長：不懲戒 B丸甲板長：業務停止1箇月】

### 視界制限状態において、東行する貨物船と西行する貨物船が衝突した事例

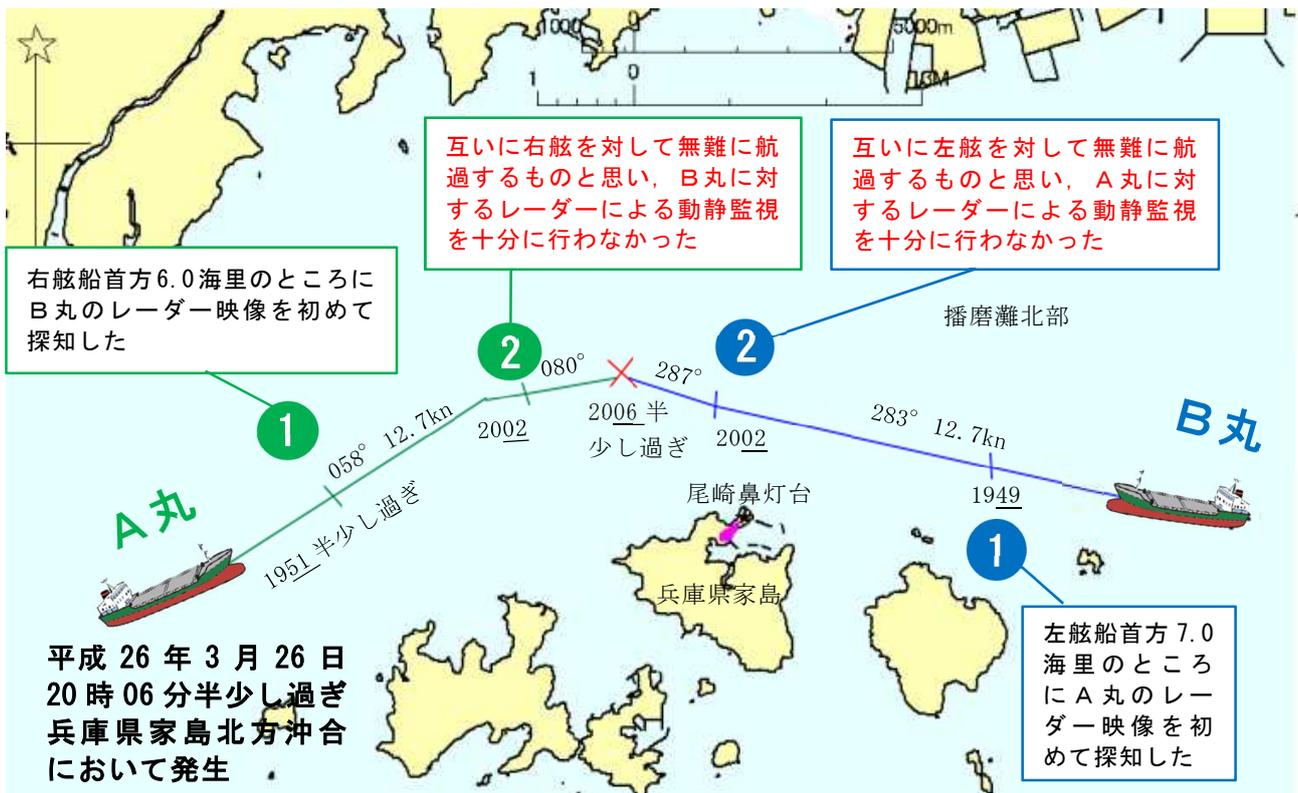


## 原因

本件衝突は、夜間、霧で視界制限状態となった家島北方沖合において、東行するA丸が、霧中信号を行うことも、安全な速力とすることもせず、レーダーで前方に探知したB丸に対する動静監視が不十分で、同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、必要に応じて行きあしを止めなかったことと、西行するB丸が、霧中信号を行うことも、安全な速力とすることもせず、レーダーで前方に探知したA丸に対する動静監視が不十分で、同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。

**貨物船A丸** (6人乗組み)  
 総トン数/748トン  
 広島県大崎上島→兵庫県姫路港  
 船首部を圧壊

**貨物船B丸** (5人乗組み)  
 総トン数/699トン  
 阪神港大阪第3区→兵庫県赤穂港  
 左舷中央部に破口を生じて浸水し沈没、船長が右鎖骨骨折、乗組員1人が背部及び胸部打撲



## 教訓

視界制限状態において航行中、他船のレーダー映像を認めた場合、同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らないかどうかを判断できるよう、レーダーによる動静監視を十分に行うこと。

本件の裁決書 [http://www.mlit.go.jp/jmat/saiketsu/saiketsu\\_kako/tokyou/tk29/26006.html](http://www.mlit.go.jp/jmat/saiketsu/saiketsu_kako/tokyou/tk29/26006.html)

## ⑤ 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条及び第19条)

貨物船A丸 引船B丸引船列 衝突事件【A丸船長:戒告 B丸船長:戒告】  
霧で視界制限状態となった狭い水道で貨物船と引船がえい航する台船とのえい航索及び同台船とが衝突した事例

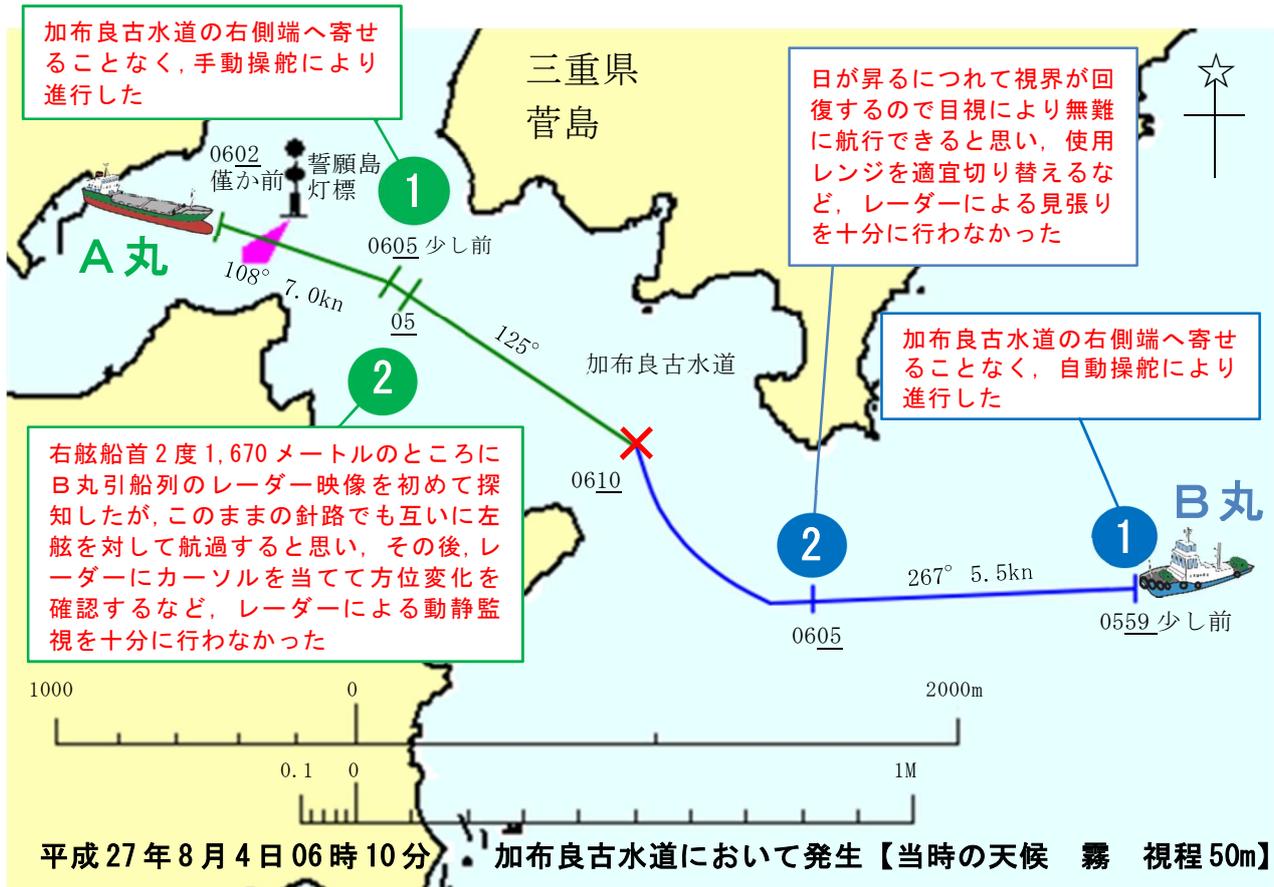


### 原因

本件衝突は、霧で視界制限状態となった加布良古水道において、両船が、同水道の右側端へ寄せることなく、霧中信号を行わず安全な速力としないまま航行中、南下するA丸が、レーダーによる動静監視が不十分で、北上するB丸引船列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、必要に応じて停止しなかったことと、B丸引船列が、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、必要に応じて停止しなかったことによるものである。

**貨物船A丸** (5人乗組み)  
総トン数/492トン  
三重県鳥羽港→茨城県鹿島港  
船首外板に亀裂を伴う凹損

**引船B丸引船列** (B丸3人乗組み、台船無人)  
総トン数/ (B丸 98.95トン)  
広島県常石→三重県津港  
えい航索ワイヤの切断、台船の船首外板に凹損



### 教訓

霧で視界制限状態となった狭い水道を航行中、前路に他船の映像を探知した場合、同船との接近状況を判断できるよう、レーダーによる動静監視を十分に行うこと。また、前路の他船を見落とすことのないよう、使用レンジを適宜切り替えレーダーによる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/29nen/3yh/yh2909/28yh038.html](http://www.mlit.go.jp/jmat/saiketsu/saiketsu_kako/29nen/3yh/yh2909/28yh038.html)

## ⑥ 船員の常務

(海上衝突予防法第38条及び第39条)

### 貨物船A丸 漁船B丸 衝突事件

【A丸船長：戒告 B丸甲板員：業務停止1箇月】

### 航行中の貨物船と増速して航行中の漁船が衝突した事例



## 原因

本件衝突は、夜間、姫島北西方沖合において、次の引き網開始地点に向けて南下中のB丸が見張り不十分で、進路が交差するも無難に航過する態勢で東行中のA丸に対し、増速して新たな衝突の危険を生じさせたことによって発生したが、A丸が、動静監視不十分で、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。

#### 貨物船A丸 (5人乗組み)

総トン数/699トン

関門港若松第2区→和歌山下津港

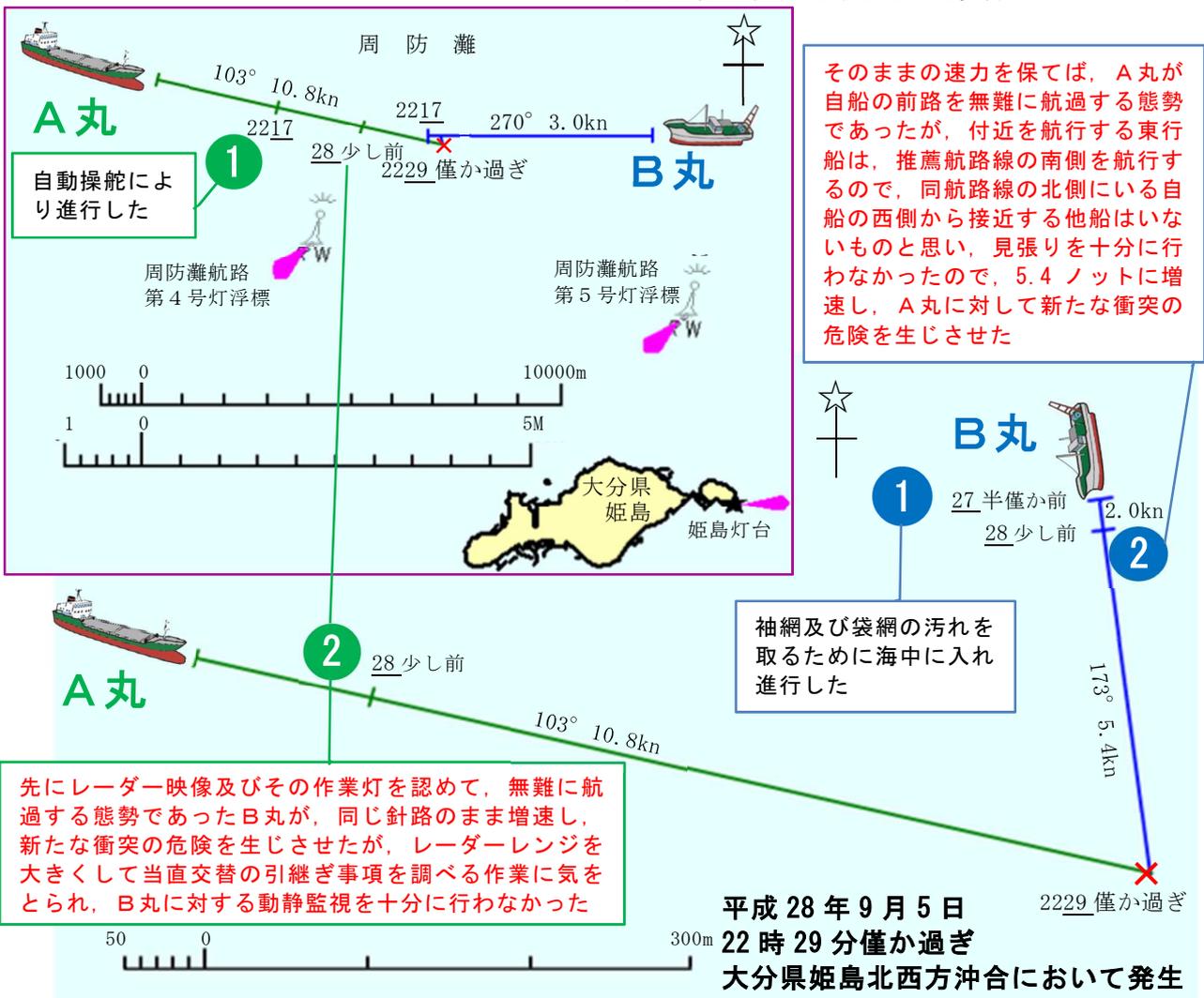
左舷船首部に擦過傷

#### 漁船B丸 (2人乗組み)

総トン数/4.8トン

大分県長洲漁港→大分県姫島北方沖合の漁場

右舷中央部に亀裂及び破口 船長が誤謬性肺炎、甲板員が外傷性頸部症候群及び右足挫創



## 教訓

接近する他船を見落とすことのないよう見張りを十分に行うこと。また、他船の存在を認めた場合、同船との衝突のおそれの有無を判断できるよう、動静監視を十分に行うこと。

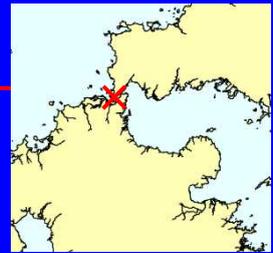
本件の裁決書 [http://www.mlit.go.jp/jmat/saiketsu/saiketsu\\_kako/29nen/6mj/mj2909/29mj002.html](http://www.mlit.go.jp/jmat/saiketsu/saiketsu_kako/29nen/6mj/mj2909/29mj002.html)

## ⑦ 航路航行船優先の航法

(港則法第14条第1項)

貨物船A丸 貨物船B丸 衝突事件 【A丸水先人：業務停止1箇月】

関門航路において、航路外から同航路に入ろうとする貨物船と、同航路をこれに沿って航行する貨物船が接近して衝突した事例



### 原因

本件衝突は、関門港関門航路において、航路外から同航路に入ろうとして増速しながら北上するA丸と、同航路をこれに沿って東行するB丸が同航路内で出会い、衝突のおそれがある態勢で接近した際、A丸が、動静監視不十分で、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一因をなすものである。

**貨物船A丸** (21人乗組み)  
 総トン数/17,887トン  
 関門港田野浦区→博多港  
 船首部を圧壊

**貨物船B丸** (大韓民国籍船, 11人乗組み)  
 総トン数/741トン  
 大韓民国麗水港→千葉港  
 左舷船尾外板に破口を伴う凹損等

航路外から関門航路に入ろうと増速するA丸が、同航路をこれに沿って航行中の自船の進路を避ける様子がないまま、同航路で出会い、衝突のおそれがある態勢で接近する状況を認めたが、警告信号を行うことなく続航した

B丸の前路を横切る旨を関門海峡海上交通センターへ伝えていたので、B丸の前路を無難に横切ることができると思い、同船に対する動静監視を十分に行わなかったため、B丸が衝突のおそれがある態勢で接近していることに気付かなかった



### 教訓

航路外から航路に入ろうとして航行中、航路をこれに沿って航行する船舶を認めた場合、衝突のおそれの有無を判断できるよう、同船のコンパス方位の変化やレーダーのARPA機能を活用して最接近距離を確かめるなど、同船に対する動静監視を十分に行うこと。

本件の裁決書 [http://www.mlit.go.jp/jmat/saiketsu/saiketsu\\_kako/29nen/6mj/mj2902/28mj016.html](http://www.mlit.go.jp/jmat/saiketsu/saiketsu_kako/29nen/6mj/mj2902/28mj016.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。

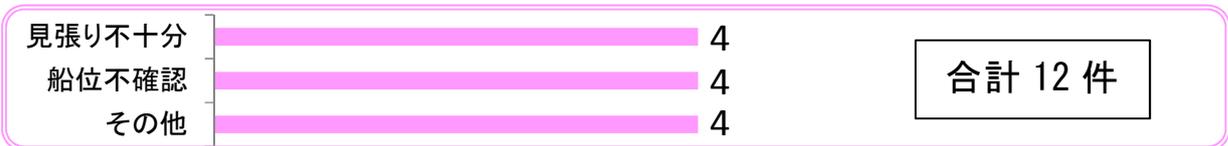
なお、裁決では1隻の船舶について複数の原因を示すことがあるので、船舶隻数と原因数が同数にならない場合があります。

「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5事例を紹介します。

① 旅客船

「衝突、衝突(単)、乗揚」がそれぞれ同数で、原因分類別では「見張り不十分」と「船位不確認」が同数となっています。

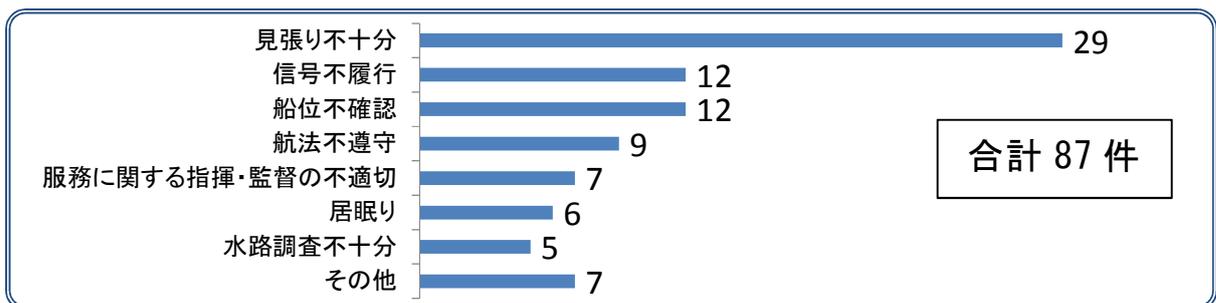
旅客船の海難は12隻（船種別の海難総隻数については、本書8ページの「船種・海難種類別隻数」を参照。以下同じ。）であり、このうち衝突、衝突(単)、乗揚がそれぞれ4隻となっており、原因分類別では、合計12件の原因が示されており、「見張り不十分」と「船位不確認」がそれぞれ4件（33.3%）などとなっています。



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73隻であり、このうち衝突が45隻と最も多く、原因分類別では、合計87件の原因が示されており、「見張り不十分」が最も多く29件（33.3%）、次いで「信号不履行」及び「船位不確認」がそれぞれ12件（13.8%）、「航法不遵守」が9件（10.3%）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。

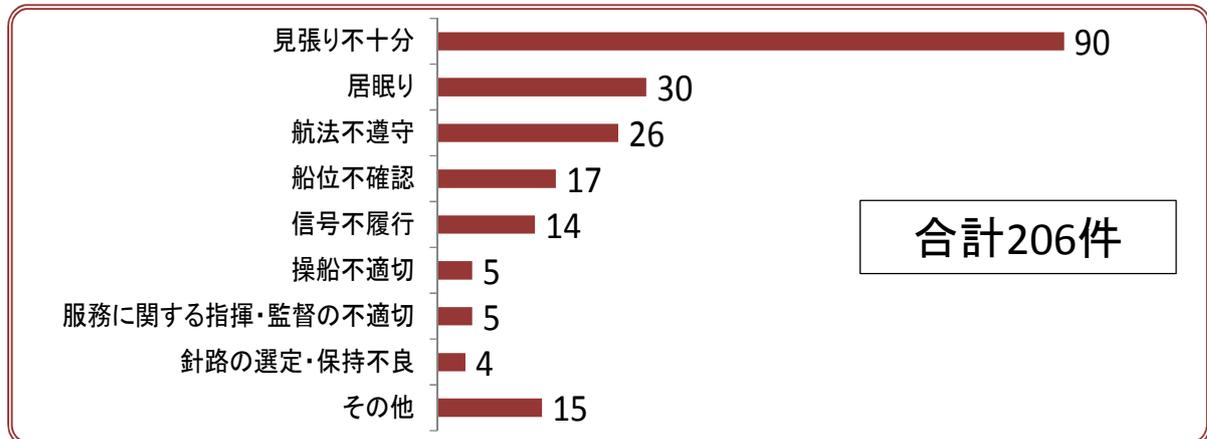
油送船の海難は14隻であり、このうち衝突が12隻と最も多く、原因分類別では、合計19件の原因が示されており、「見張り不十分」が最も多く7件（36.8%）、次いで「航法不遵守」が6件（31.6%）などとなっています。



④ 漁船

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

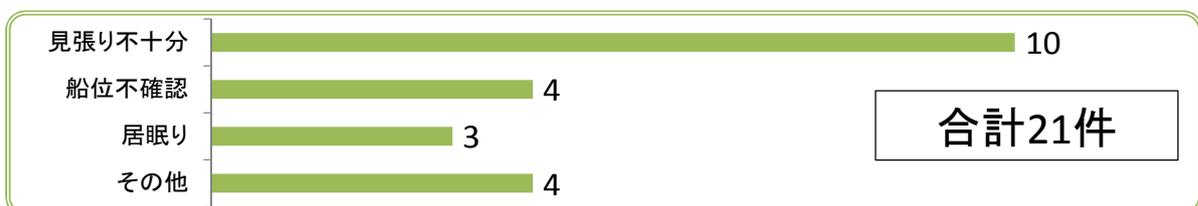
漁船の海難は185隻であり、このうち衝突が121隻と最も多く、原因分類別では、合計206件の原因が示されており、「見張り不十分」が最も多く90件(43.7%)、次いで「居眠り」の30件(14.6%)、「航法不遵守」の26件(12.6%)などとなっています。



⑤ 遊漁船

「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。

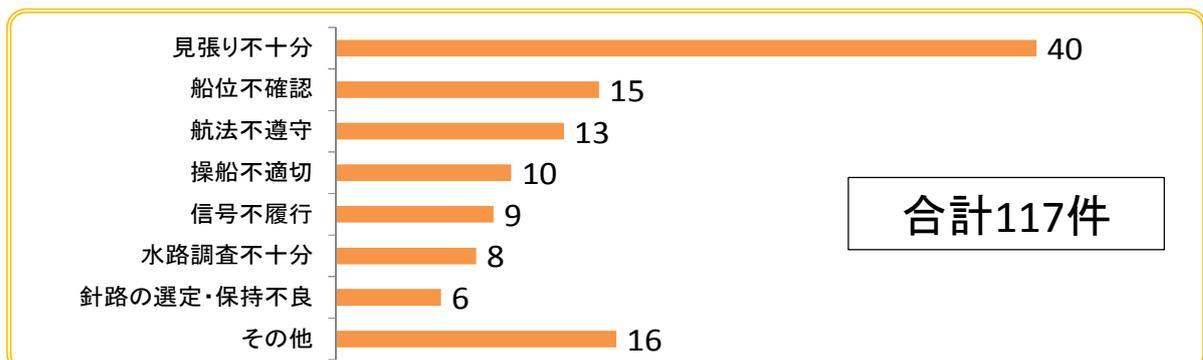
遊漁船の海難は21隻であり、このうち衝突が9隻と最も多く、原因分類別では、合計21件の原因が示されており、「見張り不十分」が最も多く10件(47.6%)、次いで「船位不確認」の4件(19.0%)などとなっています。



⑥ プレジャーボート

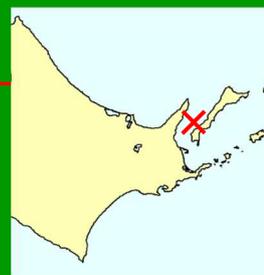
「衝突」が最も多く、原因別分類別では「見張り不十分」が多くなっています。

プレジャーボートの海難は106隻であり、このうち衝突が50隻と最も多く、原因分類別では、合計117件の原因が示されており、「見張り不十分」が最も多く40件(34.2%)、次いで「船位不確認」の15件(12.8%)、次いで「航法不遵守」の13件(11.1%)などとなっています。



## ① 漁船A丸 漁船B丸 衝突事件

(A丸船長：不懲戒 B丸船長：業務停止1箇月)



航行中の漁船が、後続する漁船に衝突した事例

### 原因

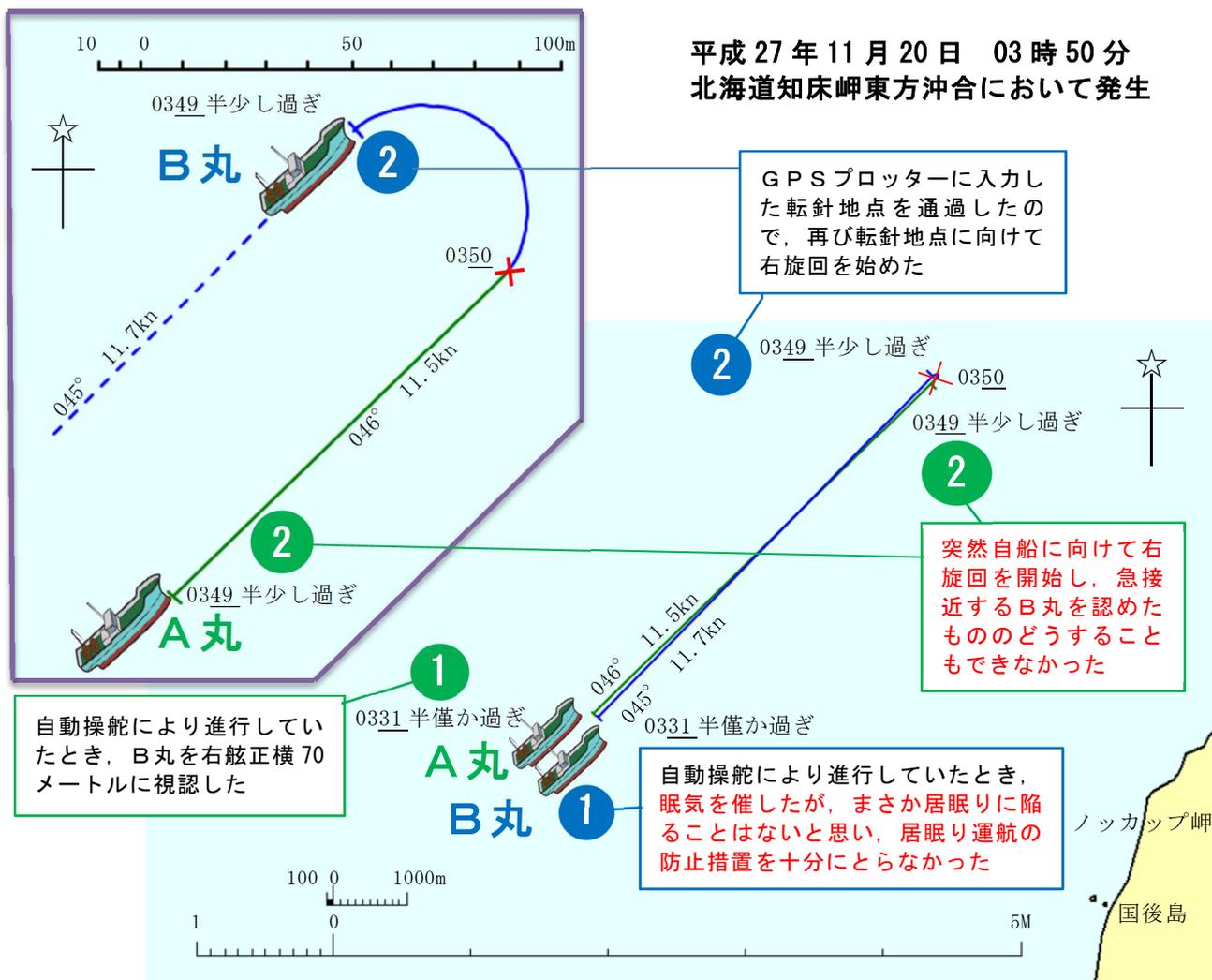
本件衝突は、夜間、北海道知床岬東方沖合において、僚船と併走しながら北上中のB丸が、居眠り運航の防止措置が不十分で、GPSプロッターに入力した目的地を自動操舵のまま通過した後、再び目的地に向かって自動的に舵が取られ、後続するA丸の至近から同船に向けて右旋回したことによって発生したものである。

#### 漁船A丸 (5人乗組み)

総トン数/19トン  
北海道羅臼港→漁場  
左舷船首部外板に凹損及び同部甲板上のオーニング支柱に曲損等

#### 漁船B丸 (5人乗組み)

総トン数/19トン  
北海道羅臼港→漁場  
船首部を圧壊及び前部マストステイに曲損等



### 教訓

航行中、眠気を催した場合、居眠り運航とならないよう、甲板員を呼んで2人で当直に当たるなど、居眠り運航の防止措置を十分にとること。

## ② 漁船 A 丸 乗揚事件

(A 丸船長：戒告)

漁船の甲板員が睡眠不足に加え疲労が蓄積したことから居眠りして浅所に乗り揚げた事例



### 原因

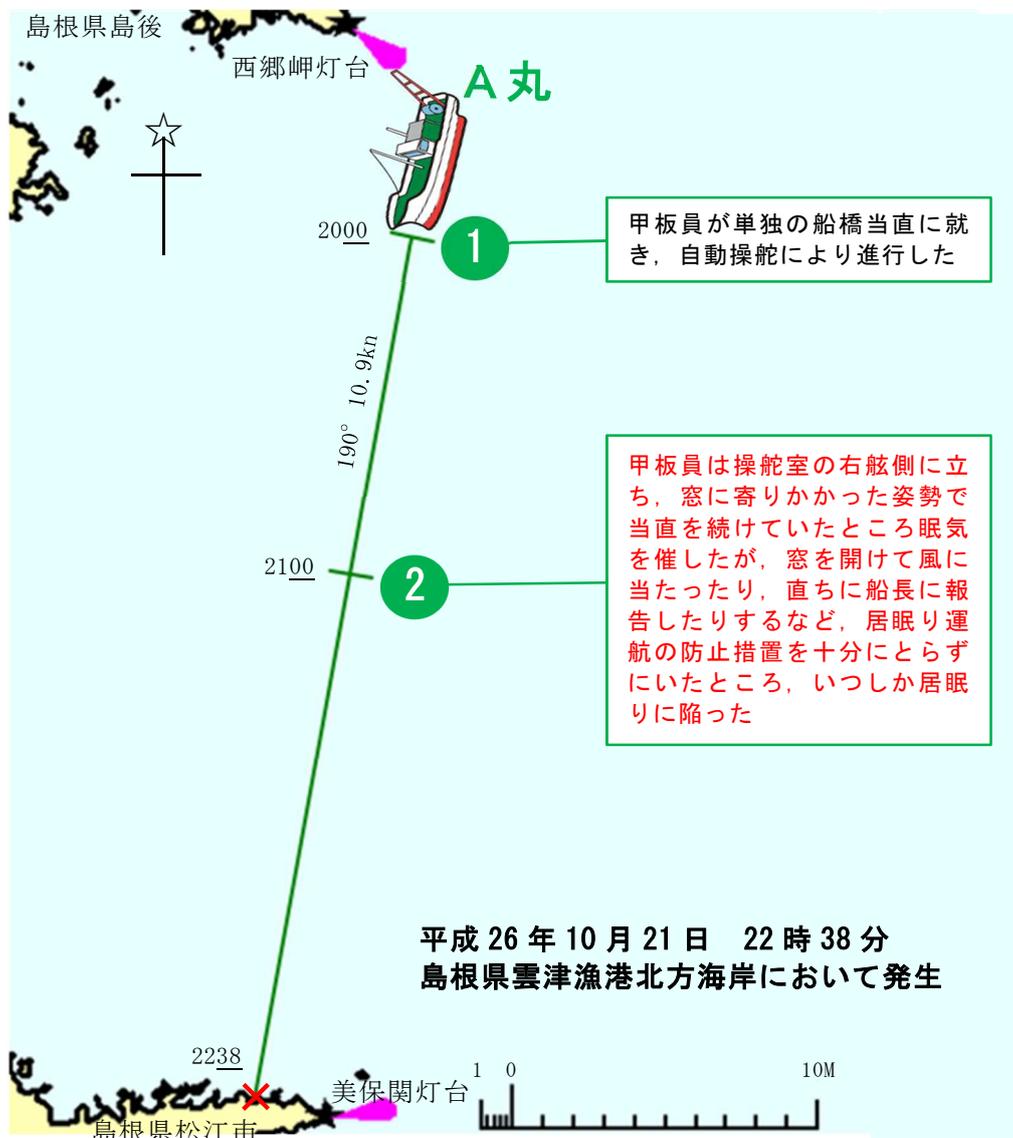
本件乗揚は、夜間、地蔵崎北方沖合において、漁場から境港に向け帰航中、居眠り運航の防止措置が不十分で、雲津漁港北方海岸に向首進行したことによって発生したものである。

**漁船 A 丸** (10 人乗組み)

総トン数 / 114 トン

漁場 → 境港

船底部に凹損及び破口を生じて機関室等に浸水し、後に全損



### 教訓

船長は甲板員を単独の船橋当直に当たらせる場合、同人に対し眠気を催したら直ちに船長に報告するなど、居眠り防止についての指示をすること。

本件の裁決書 [http://www.mlit.go.jp/jmat/saiketsu/saiketsu\\_kako/tokyou/tk29/27006.html](http://www.mlit.go.jp/jmat/saiketsu/saiketsu_kako/tokyou/tk29/27006.html)

### ③ 遊漁船 A 丸 防波堤衝突事件

(A 丸船長：業務停止 1 箇月)



航行中の遊漁船が防波堤に衝突した事例

#### 原因

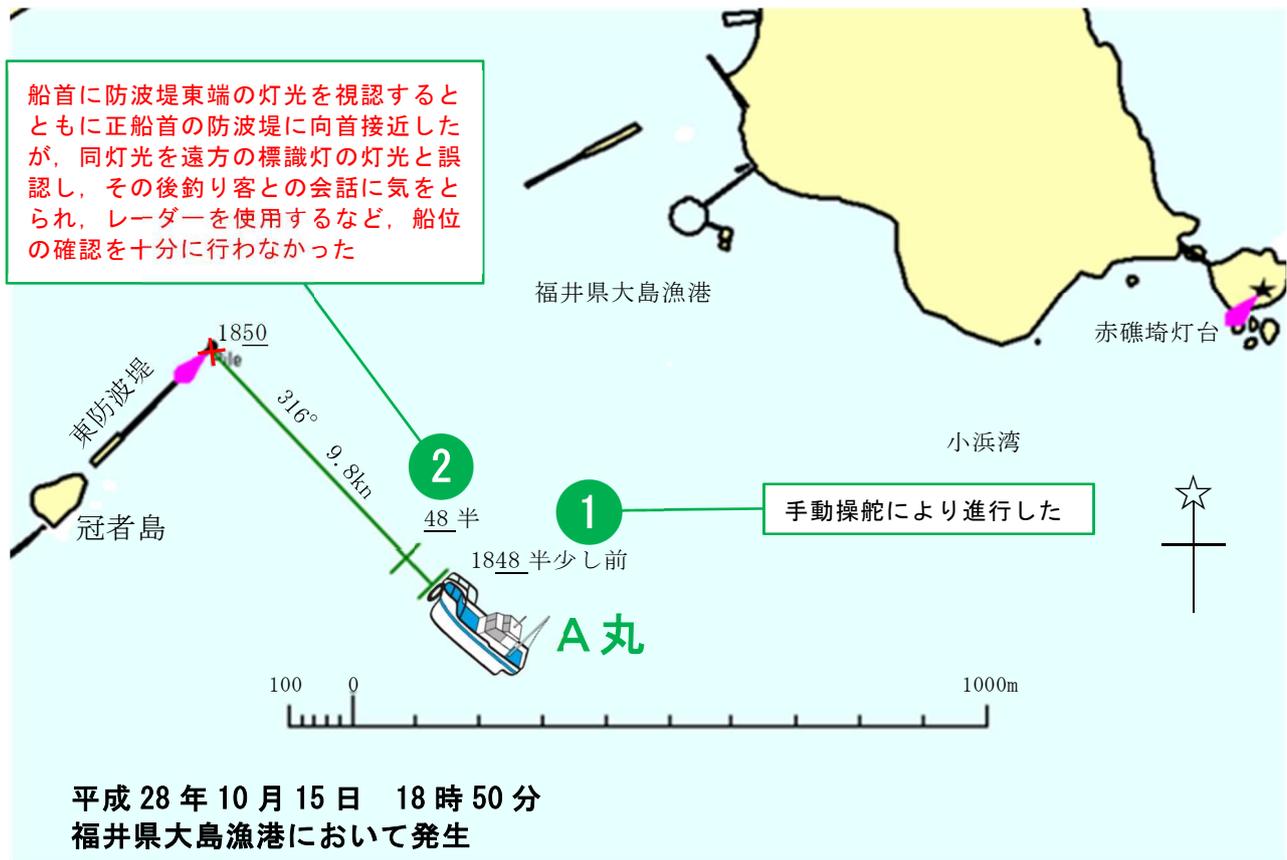
本件防波堤衝突は、夜間、福井県大島漁港において、帰航中、船位の確認が不十分で、東防波堤に向首進行したことによって発生したものである。

**遊漁船 A 丸** (1 人乗組み、釣り客 4 人)

総トン数 / 4.97 トン

釣り場 → 福井県大島漁港

船首部外板に破口、防波堤はコンクリート部に剥離、釣り客 2 人が胸部打撲、頸椎捻挫



#### 教訓

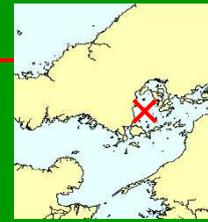
港内を航行中は、レーダーを使用するなど、船位の確認を十分に行うこと。

本件の裁決書 [http://www.mlit.go.jp/jmat/saiketsu/saiketsu\\_kako/29nen/4kb/kb2911/29kb028.pdf](http://www.mlit.go.jp/jmat/saiketsu/saiketsu_kako/29nen/4kb/kb2911/29kb028.pdf)

## ④ モーターボートA丸 乗揚事件

(A丸船長：業務停止1箇月)

釣りを終えて帰航中のモーターボートが消波ブロックに乗り揚げた事例



### 原因

本件乗揚は、夜間、山口県岩国港第2区において、黒磯船だまりに向けて帰航する際、船位の確認が不十分で、青木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。

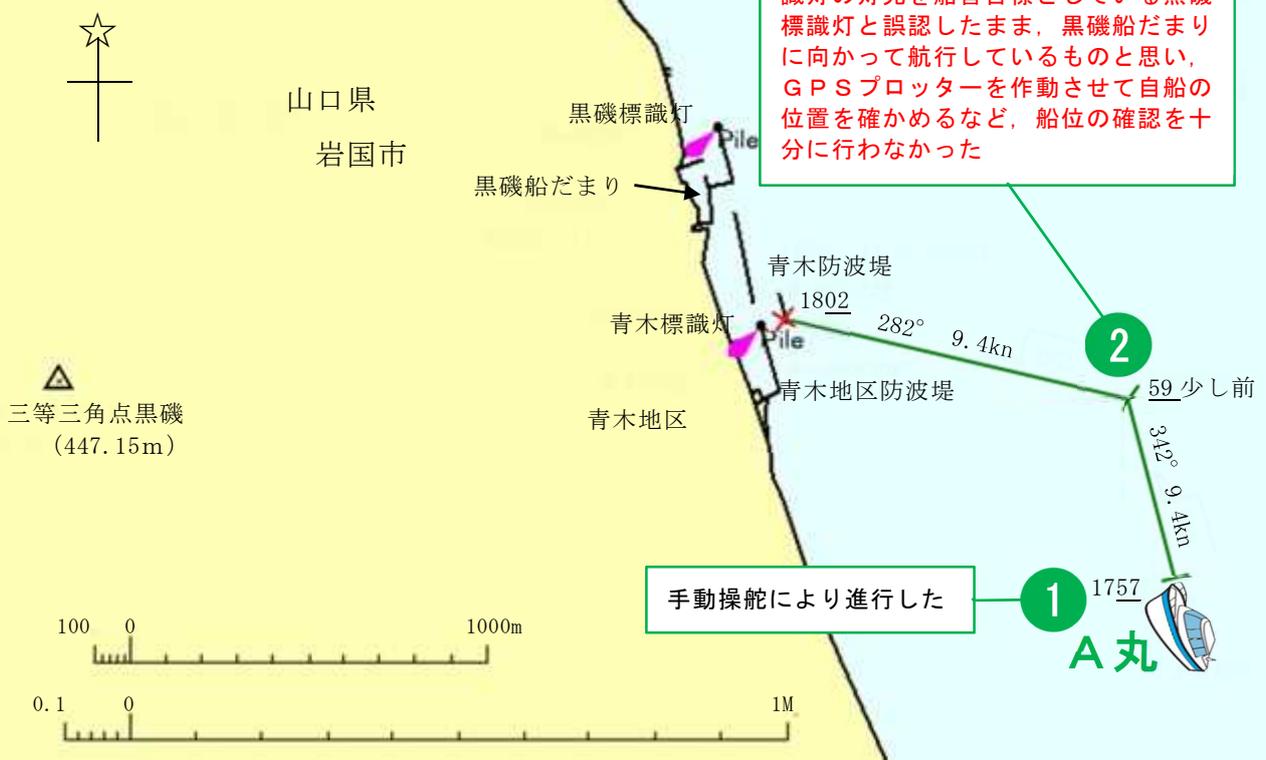
**モーターボートA丸** (1人乗組み、同乗者1人)

総トン数/1.4トン

釣り場→山口県岩国港

左舷外板に破口を伴う凹損 船長が左肩関節脱臼及び左肋骨骨折、同乗者が左眼球損傷、左上顎骨骨折、左頬骨骨折及び左上唇裂創

平成28年11月13日 18時02分  
山口県岩国港第2区において発生



### 教訓

航行中は、GPSプロッターを作動させて自船の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/29nen/5hs/hs2909/29hs014.html](http://www.mlit.go.jp/jmat/saiketsu/saiketsu_kako/29nen/5hs/hs2909/29hs014.html)

## ⑤ 貨物船A丸 貨物船B丸 衝突事件

(A丸船長：業務停止1箇月)



### 入航中の貨物船が、出航中の貨物船と衝突した事例

#### 原因

本件衝突は、夜間、金武中城港において、入航中のA丸が、新港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、互いに左舷を対して無難に航過する態勢で同水路の中央やや右側を出航中のB丸に対し、港奥の着岸予定岸壁に向け左転を開始して新たな衝突の危険を生じさせたことによって発生したが、B丸が、同水路の右側端に寄って航行しなかったばかりか、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。

#### 貨物船A丸 (5人乗組み)

総トン数/960トン

沖縄県前島南南東方沖の錨泊地→金城中城港

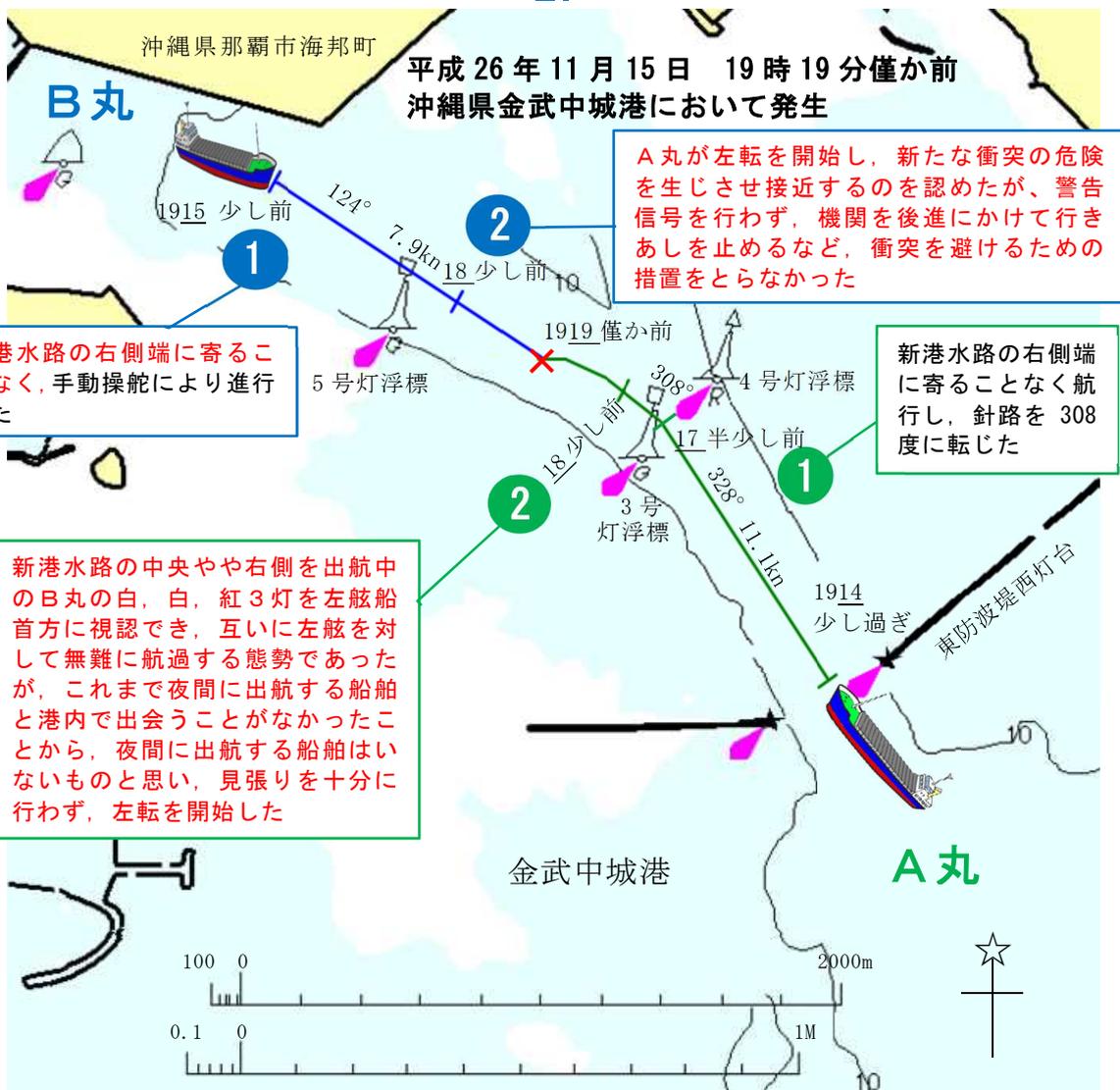
右中央部外板に破口を生じて浸水

#### 貨物船B丸 (大韓民国籍船, 14人乗組み)

総トン数/2,982トン

金武中城港→大韓民国インチョン港

船首部に破口を伴う凹損等



#### 教訓

港に入航する場合、出航する他船を見落とさないよう、見張りを十分に行うこと。また、狭い水道等では右側端に寄って航行すること。

本件の裁決書 [http://www.mlit.go.jp/jmat/saiketsu/saiketsu\\_kako/tokyou/tk29/28tk001.pdf](http://www.mlit.go.jp/jmat/saiketsu/saiketsu_kako/tokyou/tk29/28tk001.pdf)

# 海難防止の取り組み

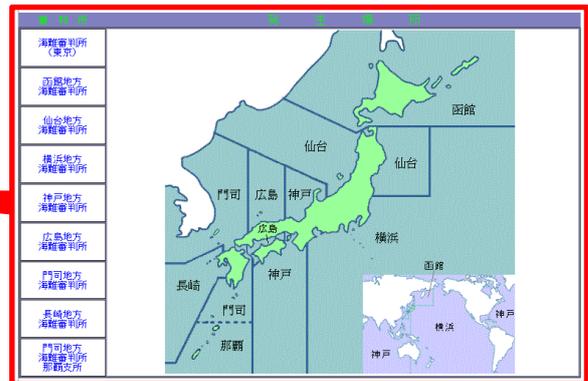


## 海難審判所ホームページ (アドレス: <http://www.mlit.go.jp/jmat/>)

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29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(船名及び個人名等を非公開)しています。



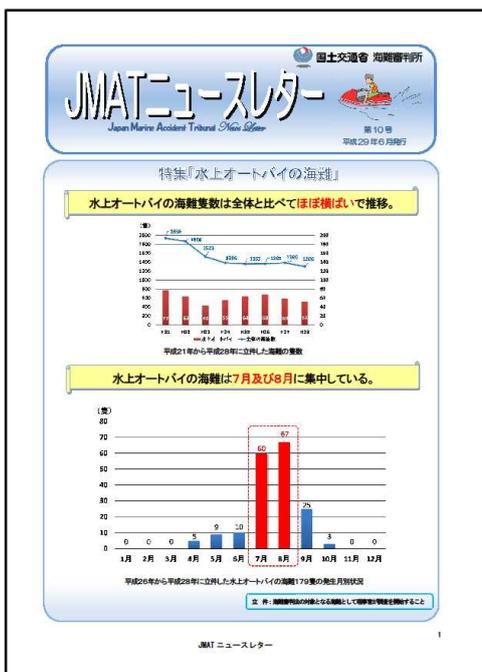
海難審判所名をクリックすると、その海難審判所の裁決一覧ページに移動します。



## 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10号	◇特集「水上オートバイの海難」
第9号	◇特集「内航船が関連する衝突海難」
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」

(第10号 特集「水上オートバイの海難」)



## 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 29 年度は、全国から合計 7 校 74 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。訪問を希望される場合は、『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 29 年度も 8 月 2 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29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	安全障害	浸水	合計
船舶運航管理の不適切															0
船体・機関・設備の構造・材質・修理不良															0
発航準備不良				2		2						1			5
水路調査不十分			1	17								6			24
針路の選定・保持不良			2	8								1			11
操船不適切	4	7	5		1	1					6	1			25
船位不確認	2	12	37		1							6			58
見張り不十分	182	7	2								3				194
居眠り	10	8	25									3			46
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	1					2							1	1	5
錨泊・係留の不適切	1		1				1								3
荒天措置不適切			1			2	1							1	5
灯火・形象物不表示	3														3
信号不履行	42														42
速力の選定不適切			2								1				3
航法不遵守	58														58
主機の整備・点検・取扱不良															0
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															0
電気設備の整備・点検・取扱不良															0
甲板・荷役等作業の不適切															0
漁労作業の不適切						1					1				2
旅客・貨物等積載不良			1			1					3				5
服務に関する指揮・監督の不適切	7	5	5									1			18
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
合計	311	46	102	0	10	3	0	0	0	0	15	19	1	2	509
裁決件数	127	41	99	0	10	3	0	0	0	0	15	18	1	2	316
裁決の対象となった船舶隻数	268	43	102	0	10	3	0	0	0	0	15	22	1	2	466
海難の原因ありとされた船舶隻数	248	41	99	0	10	3	0	0	0	0	14	18	1	2	436

※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 29 年 船種別原因分類

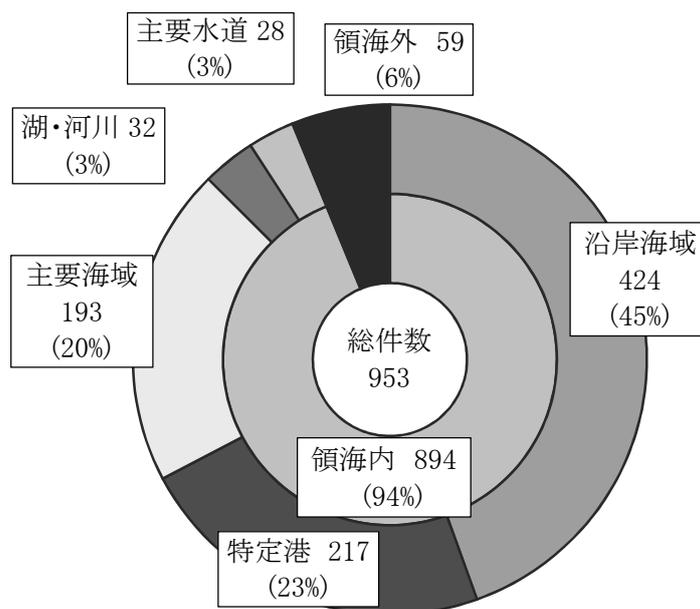
(単位:件)

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 船 はしけ・バ ー ジ 等)	そ の 他	合 計
船舶運航管理の不適切																	0
船体・機関・設備の構造・材質・修理不良																	0
発航準備不良			1						1		3						5
水路調査不十分			5	1	3	4	1	1	1		8						24
針路の選定・保持不良			1		4						6						11
操船不適切		1	4	1	5	1	1				10	2					25
船位不確認		4	12	1	17	2		3	4		15						58
見張り不十分		4	29	7	90	5	3	1	10		40	3				2	194
居眠り		1	6		30	2	1		3		3						46
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			1		3						1						5
錨泊・係留の不適切											3						3
荒天措置不適切		1			3						1						5
灯火・形象物不表示					2						1						3
信号不履行			12	1	14	4	2				9						42
速力の選定不適切		1									1				1		3
航法不遵守			9	6	26	2	2				13						58
主機の整備・点検・取扱不良																	0
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																	0
電気設備の整備・点検・取扱不良																	0
甲板・荷役等作業の不適切																	0
漁労作業の不適切					2												2
旅客・貨物等積載不良					1				1		3						5
サービスに関する指揮・監督の不適切			7	1	5	3			1					1			18
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
合 計		12	87	19	206	23	10	5	21	0	117	5	0	2	0	2	509
裁決の対象となった船舶隻数		12	73	14	185	16	7	7	21	0	106	4	0	2	17	2	466
海難の原因ありとされた船舶隻数		12	71	14	179	16	7	5	20	0	105	4	0	1	0	2	436

※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。

※プレジャーボートには、モーターボート、水上オートバイ、ヨットを含む。

資料3 平成29年 発生水域別件数（理事官が立件したもの）



資料4 平成29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	2								1				4
苫小牧		4	1		1						1	1		8
室蘭											1			1
函館											1			1
八戸											2			2
仙台塩釜					1							1		2
秋田船川		1												1
酒田		1												1
小名浜	1	2												3
日立		1	1											2
鹿島	2	2						1			1			6
木更津		3	1								1			5
千葉	2	6	3							4				15
京浜(東京区)	3	4												7
京浜(川崎区)		3	1			1				1		1		7
京浜(横浜区)	4	6	1			1				1		1		14
横須賀												1		1
新潟	1		1											2
福井			1											1
清水	1	5									1			7
衣浦		1												1
名古屋	3	4				1				1				9
四日市		1												1
阪南	1		1									1		3
阪神(大阪区)	5	2	1											8
阪神(神戸区)	2	3								1	1			7
阪神(尼崎西宮芦屋区)		2										1		3
阪神(堺泉北区)	1													1
姫路	3	6	1								3			13

資料

(単位:件)

田辺			1												1
和歌山下津		2			1										3
境			1		1				1						3
浜田			1					1							2
宇野					1										1
水島	1														1
福山	1														1
尾道糸崎	3	1	2					1				2			9
呉			2												2
広島	1	1									1	2			5
岩国			1												1
柳井			1												1
徳山下松		3	1								1				5
三田尻中関			1												1
宇部		1	1												2
関門(若松区)		3	2												5
関門(若松区外)	5	4													9
坂出	1		1												2
高松		1													1
松山		1								1	1				3
今治			1												1
新居浜	3	1													4
博多	1	3													4
三池		1													1
佐世保	1														1
厳原		1													1
三角			1											1	2
大分		1													1
細島	1														1
鹿児島	3		1												4
那覇		2	1												3
合計	51	85	32	0	5	3	1	3	0	10	17	9	1		217
湖・河川	11	1	5		2	2					11				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29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	1													1
明石海峡	2	3	1									1	1	8
友ヶ島水道	2													2
鳴門海峡	1	1	1							1				4
音戸瀬戸												1		1
速吸瀬戸											1			1
関門海峡	1	4						2						7
倉良瀬戸			1											1
平戸瀬戸		2	1											3
合計	7	10	4	0	0	0	0	2	0	1	1	2	1	28

資料6 平成29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	1			1					3	1			7
陸奥湾			1							1	4			6
東京湾	4	3	2									1		10
伊勢湾	1									1		2		4
紀伊水道	5	1	1									2		9
大阪湾	1	2								2	1	1		7
播磨灘	5		5							1	1	1		13
備讃海域東部	7	1	4											12
備讃海域西部	9	4	3		1					2	1	1		21
備後・燧灘	6		1	1										8
安芸灘・広島湾	9	1	12		1	1		1		5	1	4		35
伊予灘	5	2	2		1			1		1	2			14
周防灘	3	4	2							1	1			11
豊後水道	3	2	1		1			2		1	1	2		13
島原湾・八代海	6		4		1					5	1	4	2	23
合計	65	21	38	1	6	1	0	4	0	23	14	18	2	193

資料

資料 7 平成 29 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			2							1	3			6
紋別～十勝川口	4	1	1		1					3	3			13
十勝川口～白神岬	5	2	1				1	2		1				12
白神岬～雄冬岬	1	1	4		1		2					1		10
尻屋埼～トドヶ埼	3	1	1		2		2	1		4	1		1	16
トドヶ埼～阿武隈川口		1	3	1	2					3	4	6	1	21
阿武隈川口～犬吠埼	1		1					1		1	2			6
犬吠埼～野島埼	6				3					3				12
野島埼～天竜川口	16	3	8		2	1				1	3	3		37
天竜川口～新宮川口	8	1	7	1	1	4	2			6	1	6		37
新宮川口～日ノ御埼			3							3	1			7
蒲生田岬～高茂埼	3	2	2									1		8
竜飛岬～鼠ヶ関	2		3		1		1			2	8			17
鼠ヶ関～糸魚川	4									1	1			6
糸魚川～経ヶ岬	7	2	5				1	1		1	4	1	2	24
経ヶ岬～川尻岬	7	2	3				1			3		1		17
隠岐諸島	2		3							2	1			8
川尻岬～烏帽子島	8		7	2	1	1				1	4			24
対馬列島	2	1	4	1				1		2				11
烏帽子島～坊ノ岬	16	5	14	4	2	2	3	2		8	5	1	1	63
坊ノ岬～鶴御埼	2	1	6	2	3	1		1		2		2	3	23
南西諸島	3	5	23		2		3			3	4		1	44
南方諸島		2												2
合計	100	30	101	11	21	9	16	9	0	51	45	22	9	424
領 海 外	7		3		1	3		3	1	26	10		5	59

資料 8 平成 29 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	7	16	12			2	1			4	8			50
貨物船	86	79	36	1		1	1	2	1	23	8	13		251
油送船	21	2	4				1			9	1	1		39
漁船	183	13	53	3	14	5	8	16		56	43	7	9	410
引船	16	8	11	2	2	1		1		1	1	2	1	46
押船	7	4	5	2			1			1	4	3		27
作業船	5	4	6	1	1	2	2			2	4	2		29
はしけ	2	2	2								2			8
台船	13	4	9	2	2		1	1			2			34
交通船	1	2									2			5
水先船	1	1												2
公用船	6		3					1			1	1		12
遊漁船	28	7	3					1			3		1	43
瀬渡船	1	1	1								2			5
プレジャーボート	モーターボート	84	10	41	4	17	6	3		15	13	21	5	219
	水上オートバイ	24	2	1		1					15		1	44
	ヨット	2	1	8	1							2	1	15
	ボート	8				1								9
	小計	118	13	50	5	19	6	3	0	0	15	28	23	7
その他	5	1				1						1		8
不詳	3													3
合計	503	157	195	16	38	18	18	22	1	111	109	53	18	1,259

資料9 平成29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	317	13	34	37	21	12	7	9	6	7	40	503
衝突(単)	41	7	15	45	16	6	2	3	14	1	7	157
乗揚	119	7	17	30	11		2				9	195
沈没	11	1	1	1							2	16
転覆	35	1			1						1	38
遭難	10	2	1	1	1			1			2	18
浸水	13		2	1	2							18
火災	14	1	1	4						1	1	22
爆発										1		1
機関損傷	51	3	19	24	12					1	1	111
死傷等	65	4	12	9	4	1	3	1	1		9	109
施設等損傷	32	1	4	7	2	1	1	1	1		3	53
安全・運航阻害	12	3	3									18
合計	720	43	109	159	70	20	15	15	22	11	75	1,259

資料 10 平成 29 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	18	6	10	3	6	2	1	2	2			50
貨物船			34	107	51	13	4	11	20	10	1	251
油送船		3	8	10	8	2	7			1		39
漁船	324	16	34	27	1						8	410
引船	30	4	7	4							1	46
押船	8	2	13	3							1	27
作業船	13	1	1	1		2	2	1			8	29
はしけ											8	8
台船		1		3	4		1				25	34
交通船	5											5
水先船	2											2
公用船	4	5	1			1		1				12
遊漁船	43											43
瀬渡船	5											5
プレジャーボート	モーターボート	205	3	1							10	219
	水上オートバイ	40									4	44
	ヨット	15										15
	ボート	5									4	9
	小計	265	3	1	0	0	0	0	0	0	18	287
その他	3	2		1							2	8
不詳											3	3
合計	720	43	109	159	70	20	15	15	22	11	75	1,259

資料 11 平成 29 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	5	1	48			27			12	5	1	87	93
衝突(単)	2		31			36			7	2		74	76
乗揚			8			13			3			24	24
沈没	2	2								2	2		4
転覆	1	2	2						2	1	2	4	7
遭難													
浸水			1									1	1
火災			1									1	1
爆発	1		1							1		1	2
機関損傷													
死傷等	13	3	47	3		19		1	30	16	4	96	116
施設等損傷									2			2	2
安全・運航阻害													
小計	24	8	139	3		95		1	56	27	9	290	
合計	171			98			57			326			326

資料 12 平成 29 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	18			25			1		1	44	45
貨物船	4		10							4		10	14
油送船			1									1	1
漁船	11	3	54			1			2	11	3	57	71
引船	1	2	2							1	2	2	5
押船	3	2	1							3	2	1	6
作業船	2		2			1			1	2		4	6
はしけ								1			1		1
台船			1									1	1
交通船						7			1			8	8
水先船													
公用船													
遊漁船			1			27			3			31	31
瀬渡船				2		4				2		4	6
プレジャーボート	モーターボート	3		35	1	29			20	4		84	88
	水上オートバイ			8		1			26			35	35
	ヨット								1			1	1
	ボート			5					1			6	6
	小計	3		48	1	30			48	4		126	130
その他			1									1	1
不詳													
小計	24	8	139	3		95		1	56	27	9	290	326
合計	171			98			57			326			

資料 13 平成 29 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	3	7								1			14
貨物船	32	14	10									2		58
油送船	6		1											7
漁船	92	9	39		5	2	1			1	3	4	1	157
引船	6	2	3									1		12
押船	5	1										1		7
作業船	5		4			1						1		11
はしけ												1		1
台船	7	2	2									1		12
交通船	1													1
水先船														0
公用船	2	1												3
遊漁船	15	2	6								2			25
瀬渡船	3		1								1			5
プレジャー ボート	モーターボート	50	5	32	1	7	1				4	5		105
	水上オートバイ		1								7			8
	ヨット	1	1	1										3
	ボート	1												1
	小計	52	7	33	1	7	1	0	0	0	11	5	0	117
その他	2											1		3
合計	231	41	106	1	12	4	1	0	0	1	18	17	1	433

## 資料 14 平成 29 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	5		3		1	1		1	1				12
貨物船			13	30	20	3	2	1	2	2			73
油送船		1	3	3	4	1	2						14
漁船	168	8	5	4									185
引船	9	2	3	2									16
押船	1	2	4										7
作業船	5	1										1	7
はしけ												2	2
台船					2		1					12	15
交通船	4												4
公用船				2									2
遊漁船	19											2	21
瀬渡船													0
プレジャーボート	モーターボート	53										42	95
	水上オートバイ	8										1	9
	ヨット	1											1
	ボート											1	1
	小計	62	0	0	0	0	0	0	0	0	0	44	106
その他	2												2
合計	275	14	31	41	27	5	5	2	3	2	61	466	

# 庁舎移転のお知らせ

現在，当所は下記場所に移転しております。

## 海難審判所

〒102-0083 東京都千代田区 こうじまち 麹町 2-1 PMO はんぞうもん 半蔵門 4 階

電話 03-6893-2400 FAX 03-6893-2406

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](mailto:hqt-jmat@ml.mlit.go.jp)

※ 国土交通省の内線番号は使用できません。(国土交通省代表からの転送不可)海難審判所の直通電話をご利用下さるようお願いいたします。



## <アクセス>

東京メトロ 半蔵門線 半蔵門駅 6 番出口から徒歩 1 分

有楽町線 麹町駅 1 番出口から徒歩 4 分

