

令和元年版レポート

# 海難審判



海難審判所

Japan Marine Accident Tribunal

国土交通省

## はじめに

我が国の周囲を取り囲む海は、海上交通、漁業、海洋レジャーなどの活動の場として盛んに、しかも重畳的に利用されており、我々はこの海から計り知れない恩恵を受けています。しかしながら、この海で一たび海難が発生すると、尊い人命や貴重な財産が失われる事態を招くおそれがあるだけでなく、環境や経済活動にも深刻な影響を与えかねません。

海難審判所は、海難の発生の防止に寄与することを目的とする海難審判法に基づき、海難の発生を認知すると、同法に定められた準司法的な手続に則って調査及び審判を行い、その結果、海難が海技士若しくは小型船舶操縦士又は水先人の故意又は過失によって発生したものであると認めたとき、当該海技士等に対し、裁決で懲戒の理由となる海難の原因、つまり海難防止のために何を取り除き、何を改善しなければならなかったのかを示した上で、処分を行う行政組織です。

この度、海難審判所では、平成 30 年における活動状況を取りまとめ、これを「令和元年版レポート 海難審判」として発刊しましたが、平成 30 年に理事官が事件として立件した海難は 832 件、審判開始の申立ては 320 件で、303 件の裁決を言い渡しました。

本書では、海難の種類及び発生場所、海難に関与した船舶の隻数、大きさ及び用途並びに人的被害の状況などを整理するとともに、裁決から明らかになった海難原因を分類別に分析しています。また、典型的な海難事例について、参考図を用いて分かりやすく説明した上、その海難から得られた教訓を紹介しています。

船舶の運航に携わる方々をはじめ、海との関わりを持つ方々が、本書を一読していただくことにより、海難防止の一助として活用していただければ幸いです。

今後とも、海難審判所に対するご理解ご協力のほどをお願いいたします。

令和元年 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	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

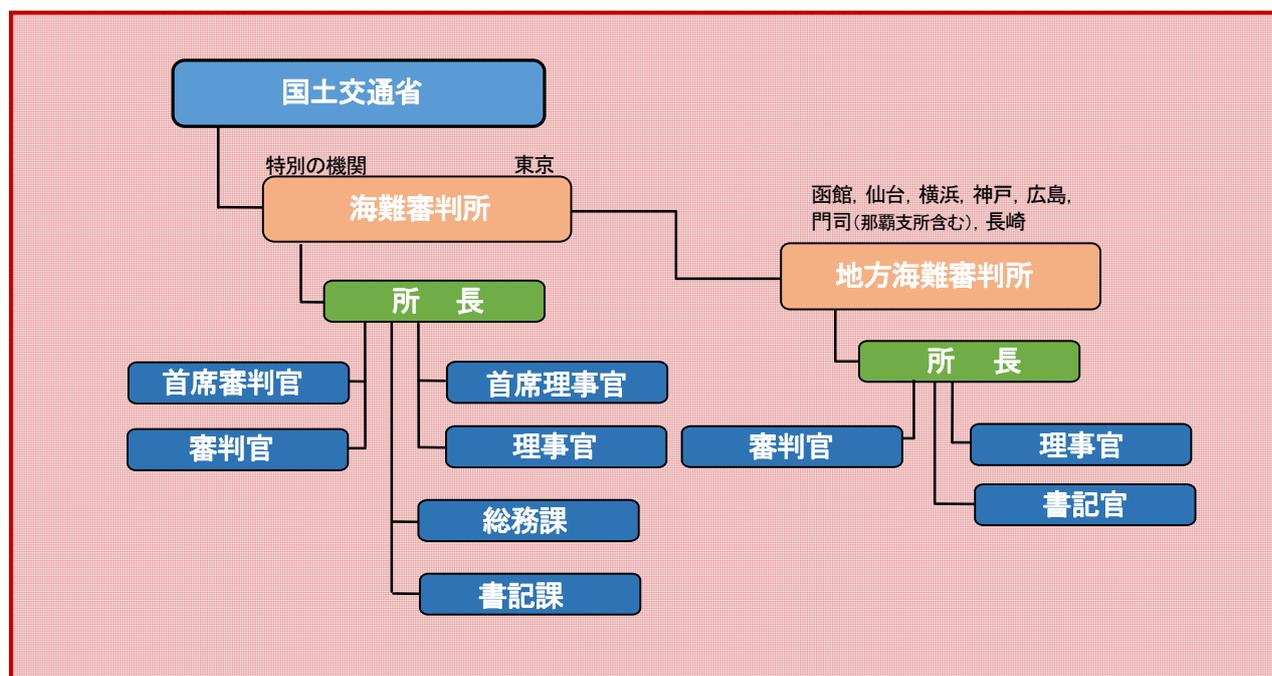
海難審判法は、第1条において「この法律は、職務上の故意又は過失によって海難を発生させた海技士若しくは小型船舶操縦士又は水先人に対する懲戒を行うため、国土交通省に設置する海難審判所における審判の手續等を定め、もつて海難の発生の防止に寄与することを目的とする。」として同法の目的を定め、第8条において「海難審判所は、海技士若しくは小型船舶操縦士又は水先人に対する懲戒を行うための海難の調査及び審判を行うことを任務とする。」として海難審判所の任務を定めています。そして、同任務を達成するために第9条において海難審判所の行う調査や審判などの所掌事務を定めています。

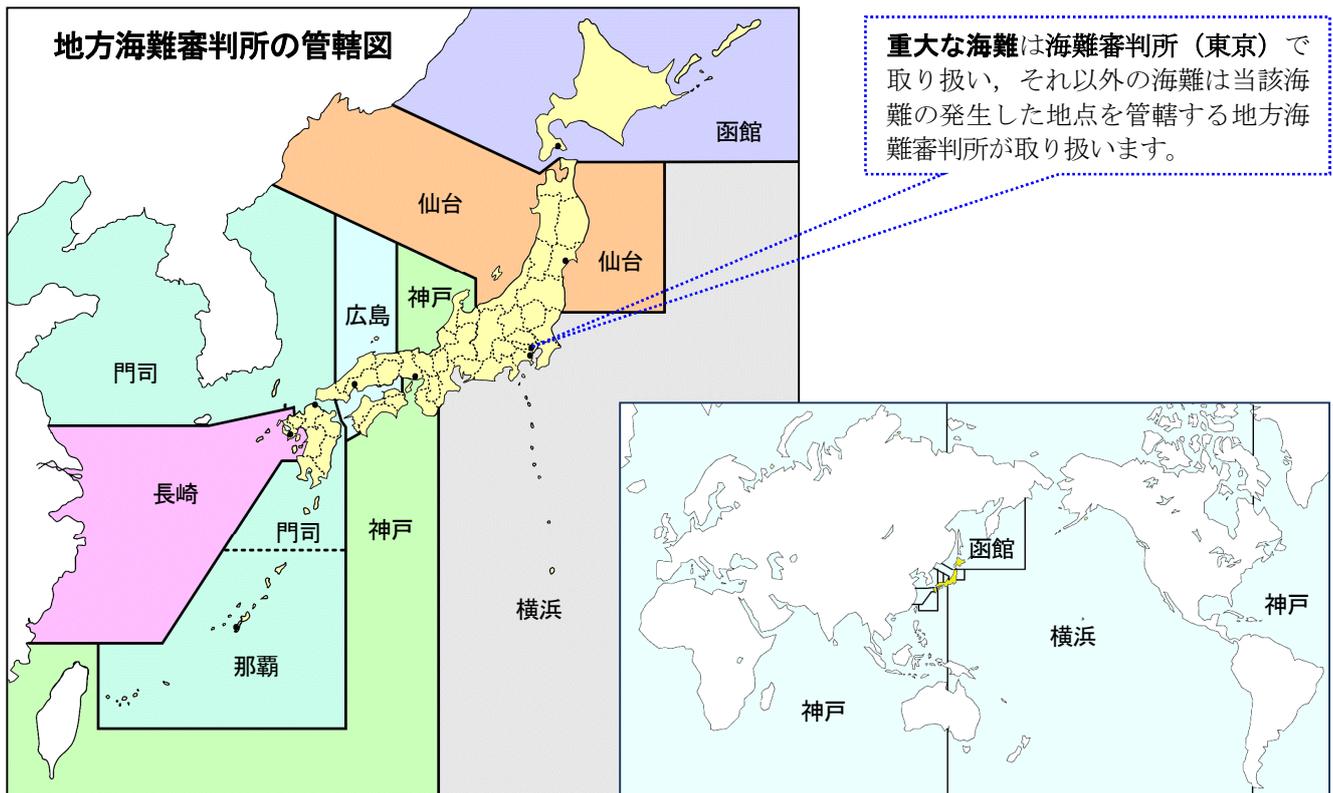
## 2 海難審判所の組織と管轄

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箇所の地方海難審判所（支所を含む）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海難が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集取を行います。

海難は、船舶の構造、設備、性能、管理及び運航の形態、人の行為、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、船舶や発生場所の検査などを行い、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の提出をそれぞれ求めるなどして、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、同法第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

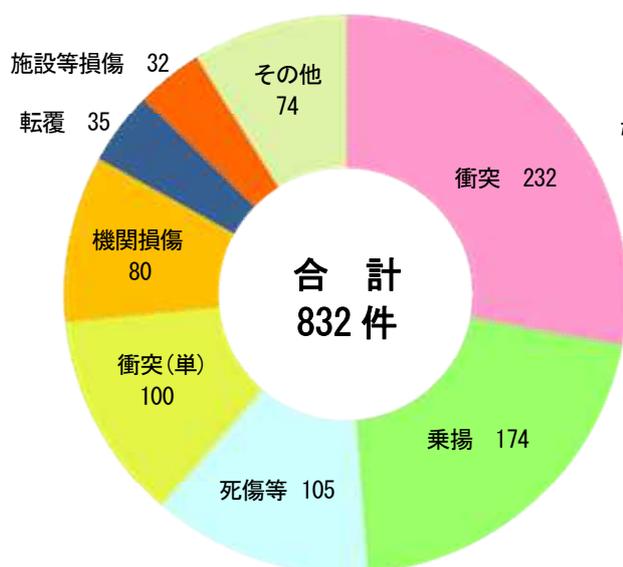
➤ 「三 船舶の安全又は運航の阻害」

前記第一号及び第二号のほか、損傷や死傷が生じないときでも、次のような場合には対象となります。

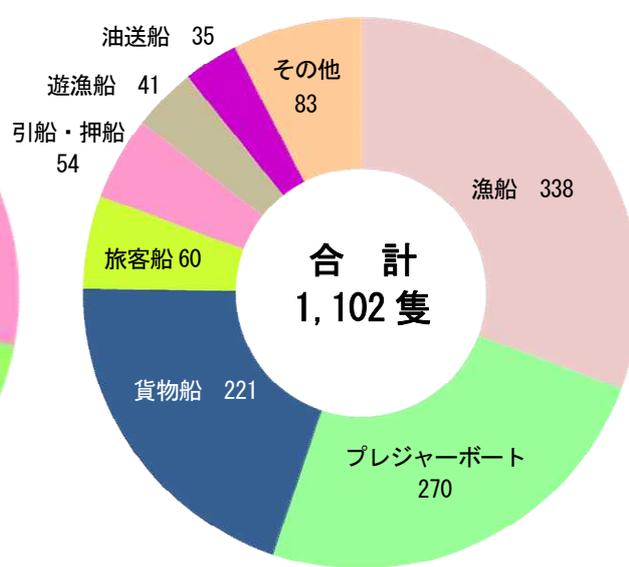
- ・ 荷崩れによる船体の傾斜で転覆、沈没などのおそれが生じた
- ・ 燃料切れで機関が停止して漂流した
- ・ 砂州に乗り揚げ、損傷はなかったが航海を継続できなくなった

平成 30 年に理事官が立件した海難は 832 件 1,102 隻で、海難種類別では衝突が 232 件(27.9%)と最も多く、以下、乗揚が 174 件(20.9%)、死傷等が 105 件(12.6%)などとなっており、船種別では漁船が 338 隻と最も多く、全体の 30.7%を占めています。

平成 30 年 海難種類別立件件数



平成 30 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（支所を含む）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いるときは、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、審判開始の申立ては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）

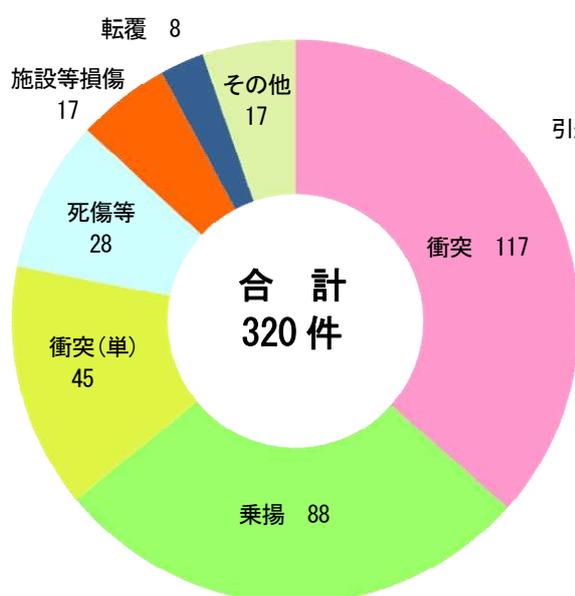
##### （審判開始の申立て）

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。

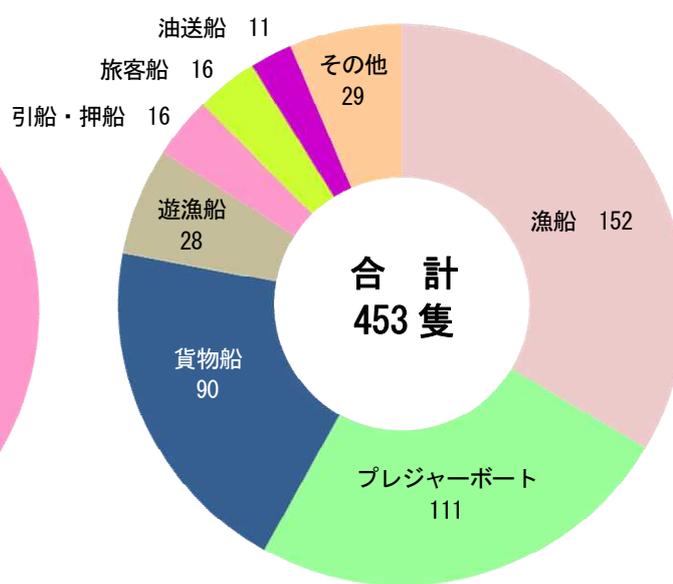
2 前項の申立ては、海難の事実及び受審人に係る職務上の故意又は過失の内容を示して、書面でこれをしなければならない。

平成 30 年に理事官が審判開始の申立てを行った海難は 320 件 453 隻で、海難種類別では衝突が 117 件(36.6%)と最も多く、以下、乗揚が 88 件(27.5%)、衝突（単）が 45 件(14.1%)などとなっており、船種別では漁船が 152 隻と最も多く、全体の 33.6%を占めています。

平成 30 年 海難種類別申立て件数



平成 30 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（支所を含む）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、審判官のほかに書記、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

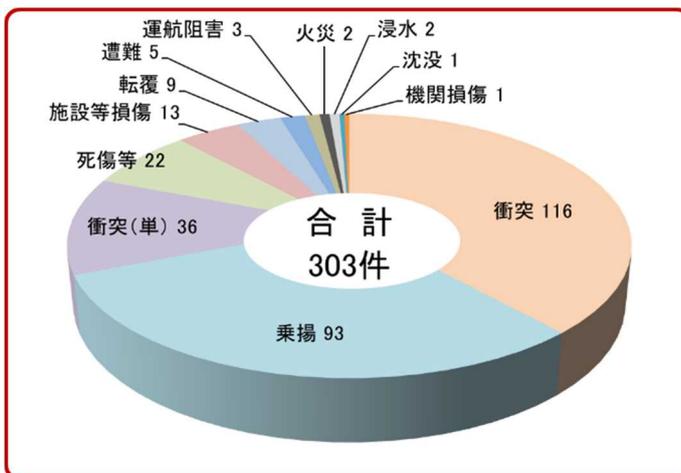
#### (1) 海難種類別裁決件数

平成30年には、303件の裁決が言い渡されました。

海難種類別では、衝突が116件と最も多く、全件数の38.3%を占めており、以下、乗揚が93件(30.7%)、衝突(単)が36件(11.9%)、死傷等が22件(7.3%)、施設等損傷が13件(4.3%)、転覆が9件(3.0%)などとなっています。

海難種類別裁決件数

(単位：件)



#### (2) 船種・海難種類別隻数

裁決の対象となった船舶は442隻となっており、船種別では、漁船が151隻で最も多く、全隻数の34.2%を占め、次いでプレジャーボートが108隻(24.4%)となっています。

海難種類別では、衝突が244隻と最も多く、全隻数の55.2%を占めており、次いで乗揚が99隻(22.4%)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	火災	機関損傷	死傷	施設損傷	運航阻害	浸水	合計
旅客船	3	2	9						1				15
貨物船	36	14	11						1	3			65
油送船	9		1										10
漁船	91	5	32		5	2	2	1	7	2	2	2	151
引船	5	2	4										11
押船	6		2							2			10
作業船	4	1				1				2			8
遊漁船	23	4	2			1			3				33
瀬渡船	3		1						1				5
プレジャーボート	51	8	29	1	4	1			8	5	1		108
交通船		1							2				3
公用船	2		1										3
非自航船	10	1	6										17
その他	1		1							1			3
合計	244	38	99	1	9	5	2	1	23	15	3	2	442

※ 「非自航船」とは、はしけ、バージ、台船等をいう。

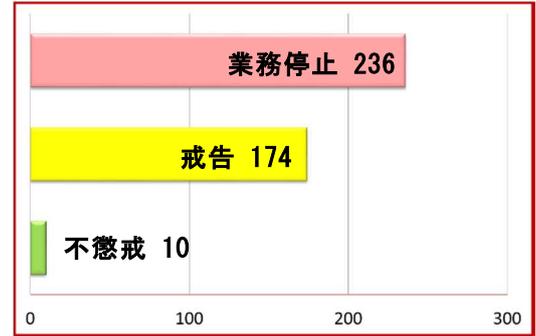
(3) 免許種類別懲戒の状況

懲戒の状況 (単位：人)

① 懲戒の状況

平成30年に言い渡された303件の裁決のうち、受審人は420人で、業務停止を言い渡された者が236人(56.2%)、戒告が174人(41.4%)、不懲戒<sup>(※1)</sup>が10人(2.4%)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。



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230人で最も多く、全体の54.8%を占め、次いで二級小型船舶操縦士が70人(16.7%)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。

免許種類別懲戒の状況

(単位：人)

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		3				3
	二級						0
	三級		14	18	2		34
	四級		23	12	3		38
	五級		16	15			31
	六級		3	2			5
海技士(機関)	一級						0
	二級						0
	三級						0
	四級		1				1
	五級			2			2
	六級						0
小型船舶操縦士	一級		139	87	4		230
	二級		33	36	1		70
	特殊		2	1			3
水先人	一級		2				2
	二級						0
	三級						0
締約国資格受有者				1			1
合計		0	236	174	10	0	420

※ 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。

※ 「締約国資格受有者」とは、外国の海事当局が発給した海技資格に基づき日本籍船に乗船できる資格を与えられた者をいう。

## 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 31 隻を除く 411 隻の原因総数は、合計 466 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 183 件で最も多く、原因総数の 39.3% を占め、次いで「船位不確認」が 67 件 (14.4%)、「航法不遵守」が 45 件 (9.7%)、「居眠り」が 38 件 (8.2%)、「信号不履行」が 29 件 (6.2%) 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。)

次の項以降では、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。

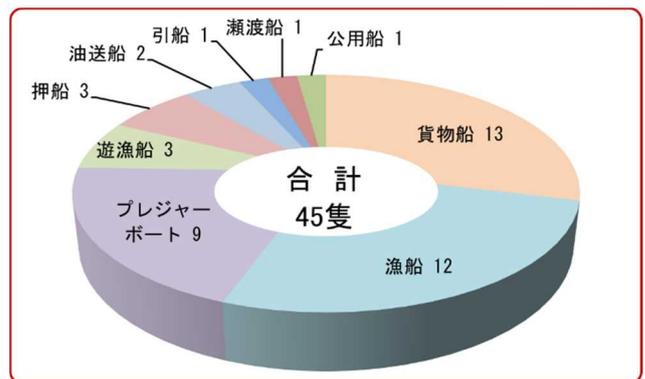
### (3) 「航法不遵守」が原因とされた海難

#### ① 船種別

「航法不遵守」が原因とされた 45 件 (45 隻) について、船種別にみると、貨物船が 13 隻 (28.9%) と最も多く、次いで漁船が 12 隻 (26.7%)、プレジャーボートが 9 隻 (20.0%) などとなっています。

航法不遵守とされた船種別隻数

(単位：隻)



#### ② 適用法令別

「航法不遵守」が原因とされた 45 件のうち、海上衝突予防法が適用されたものが 43 件、港則法が 2 件となっています。

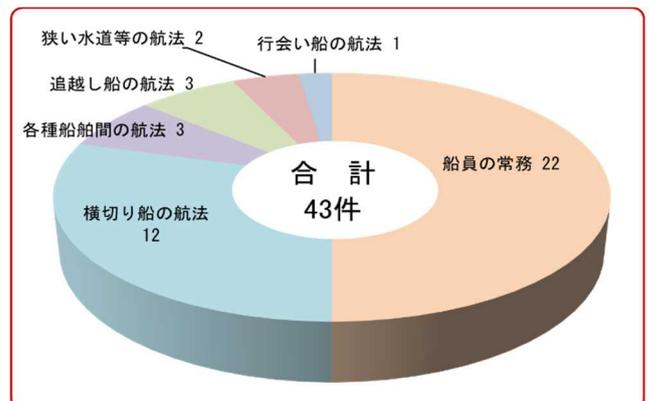
#### ③ 適用された航法

海上衝突予防法が適用された海難 43 件では、「船員の常務」が 22 件 (51.2%) で最も多く、次いで「横切り船の航法」が 12 件 (27.9%)、「各種船舶間の航法」及び「追越し船の航法」がそれぞれ 3 件 (7.0%) などとなっています。

また、港則法が適用された海難 2 件は、「防波堤入口付近の航法」と「汽艇等の航法」となっています。

海上衝突予防法が適用された航法別の原因数

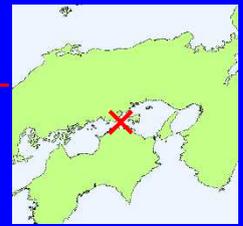
(単位：件)



Case1 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

貨物船B号が貨物船A丸を追い越す態勢で接近して衝突した事例

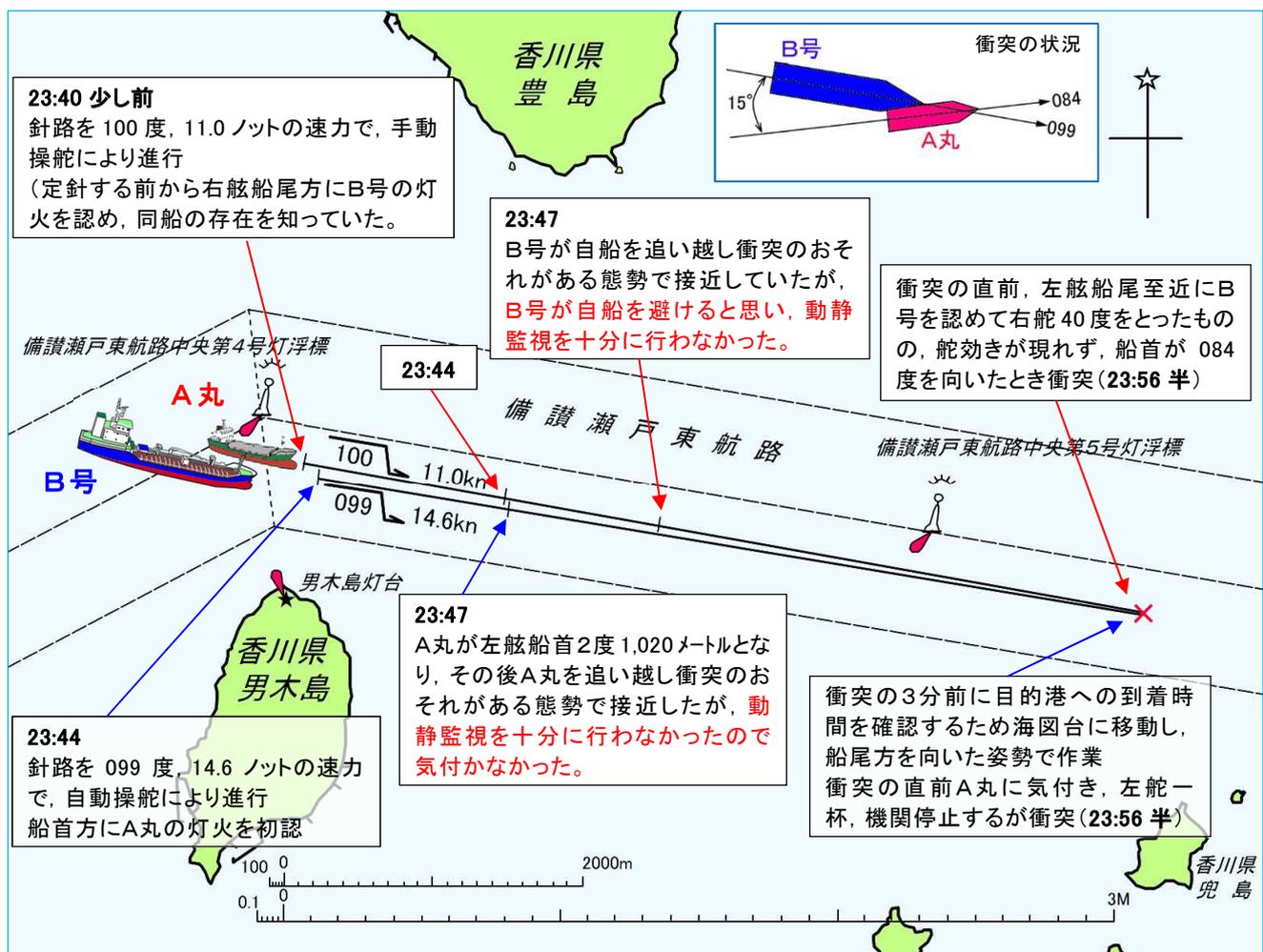


<b>貨物船A丸</b>	一等航海士：戒告	<b>貨物船B号 (パナマ共和国船籍)</b>
299トン (乗組員4人) 愛媛県壬生川港 → 阪神港堺泉北区 左舷中央部外板に破口を伴う凹損		3,520トン (乗組員13人) 中国南京港 → 阪神港神戸区 右舷船首部船側外板に擦過傷

発生年月日場所：平成29年3月8日 23時56分半 瀬戸内海 備讃瀬戸東航路  
 気象海象：晴れ 南風 風力1 下げ潮中央期 付近には東方に向かう弱い潮流

**原因**

本件衝突は、夜間、備讃瀬戸東航路において、A丸を追い越すB号が、動静監視不十分で、A丸を確実に追い越し、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、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協力動作をとらなかったことも一因をなすものである。



**教訓**

追越し船が前方の船に気付いていなかったり、接近状況を見ていなかったりする可能性があります。追い越される側も後方の船の動静を監視し、相手船の行動に疑問を抱いたら警告信号を行うこと

Case2 横切り船の航法 (海上衝突予防法第15条)



貨物船A丸 貨物船B丸 衝突事件

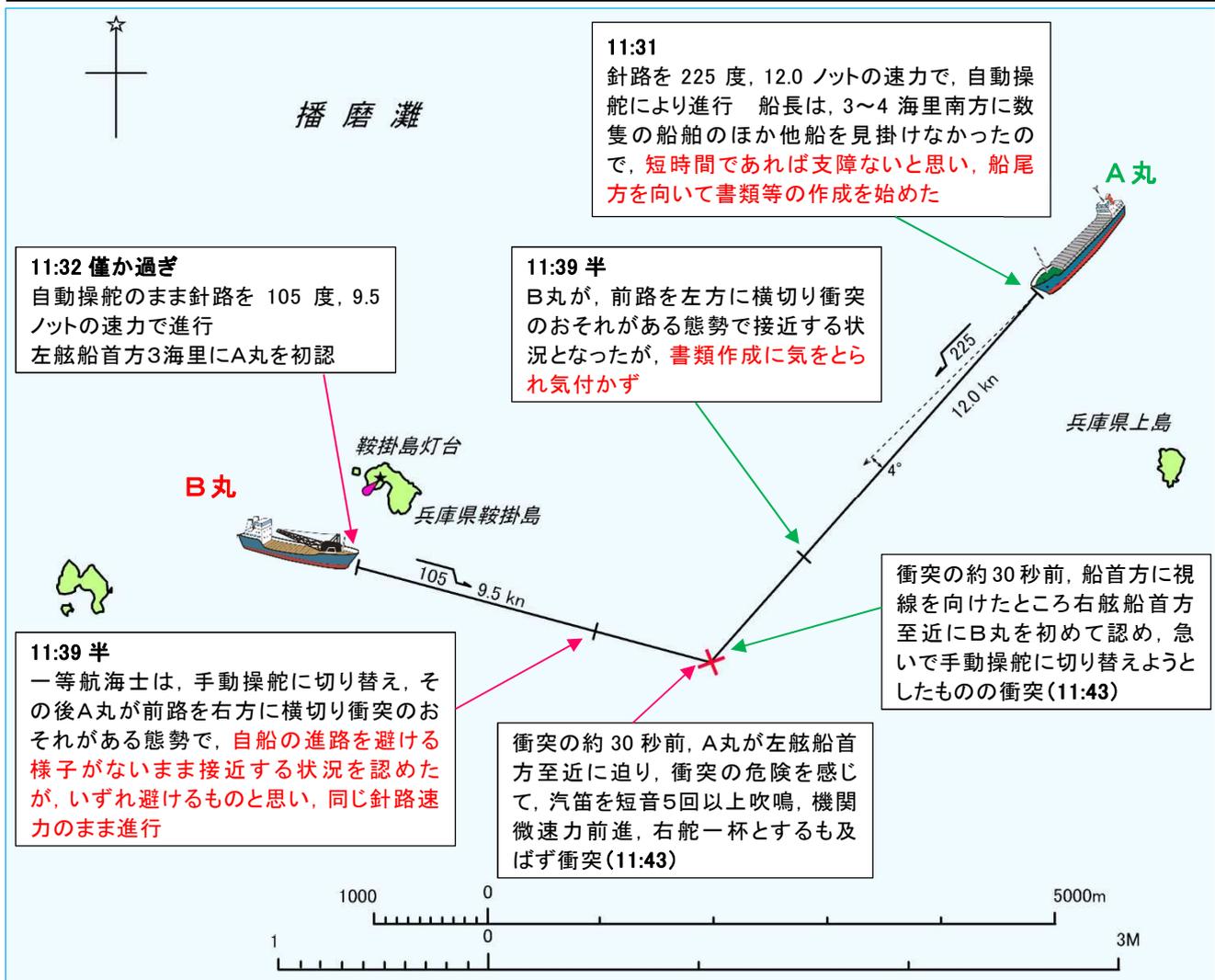
貨物船A丸と貨物船B丸が互いに進路を横切り衝突のおそれがある態勢で接近して衝突した事例

<b>貨物船A丸</b>	船長：業務停止2箇月	<b>貨物船B丸</b>	一等航海士：業務停止1箇月
499トン（乗組員5人） 兵庫県東播磨港 → 愛媛県新居浜港 球状船首圧壊		499トン（乗組員3人） 兵庫県赤穂港 → 阪神港大阪区 左舷後部外板に破口を生じて転覆 2人死亡，1人負傷	

発生年月日場所：平成28年7月15日 11時43分 播磨灘北東部  
気象海象：曇り 西北西風 風力3 下げ潮末期 視界は良好 付近には東南東方に向かう弱い潮流

原因

本件衝突は、播磨灘北東部において、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、南下するA丸が、見張り不十分で、前路を左方に横切るB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。



教訓

保持船は、避航船が適切な避航動作をとっていないことが明らかになれば、警告信号を行い、その後間近に接近しても避航船が避航しない場合は、衝突を避けるための協力動作をとること

## Case3 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)



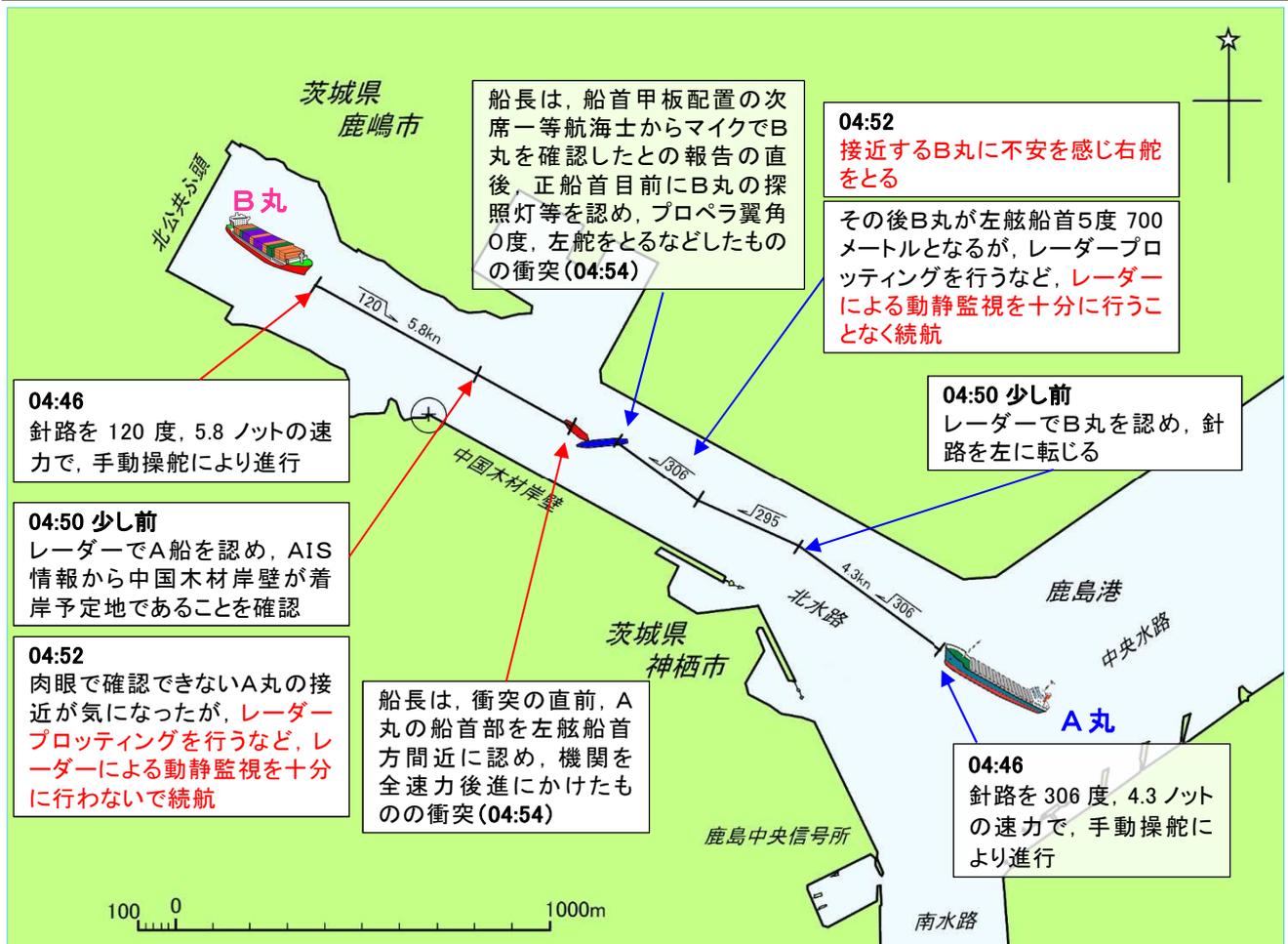
### 貨物船A丸 貨物船B丸 衝突事件

霧により視界制限状態となった鹿島港において貨物船同士が衝突した事例

<b>貨物船A丸</b> (A丸船長は、審判開始申立後に死亡しています。) 744トン (乗組員5人) 静岡県清水港 → 茨城県鹿島港 右舷船首部ブルワークに亀裂及び凹損を伴う擦過傷	<b>貨物船B丸</b> 船長：戒告 499トン (乗組員5人) 茨城県鹿島港 → 茨城県常陸那珂港 船首部ブルワーク及びハンドレールに曲損
発生年月日場所：平成29年3月3日 04時54分 茨城県鹿島港 気象海象：霧 西北西風 風力1 上げ潮末期 視程約60メートル 濃霧注意報発表中	

#### 原因

本件衝突は、夜間、霧で視界制限状態となった鹿島港において、西行するA丸が、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、必要に応じて停止しなかったことと、東行するB丸が、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、必要に応じて停止しなかったこととによって発生したものである。



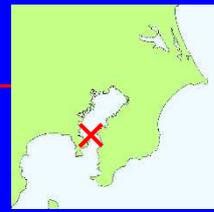
#### 教訓

霧中では、レーダープロットングを行うなど、他船の動静監視を十分行い、相手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は、針路を保つことができる最小限度の速力に減じ、必要に応じて停止すること

Case4 船員の常務 (海上衝突予防法第38条及び39条)

遊漁船A丸 漁船B丸 衝突事件

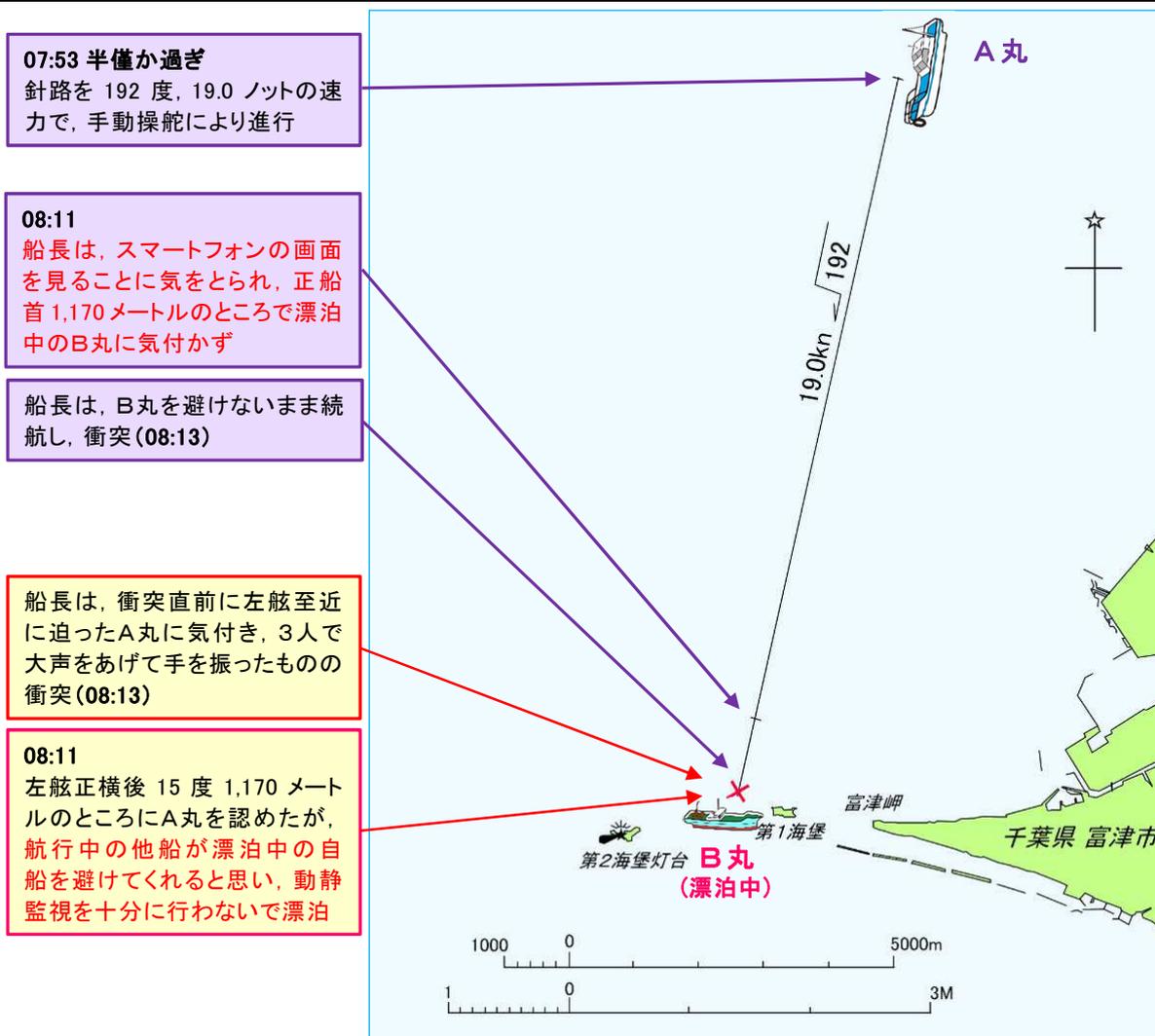
航行中の遊漁船と漂流中の漁船が衝突した事例



遊漁船A丸	船長：業務停止1箇月	漁船B丸	船長：戒告
16トン（乗組員1人、釣り客4人） 東京都大田区の係留地→富津岬南東方沖合の釣り場 船首部外板及び同船底外板に擦過傷		2.5トン（乗組員3人） 千葉県富津漁港 → 第2海堡付近の漁場 左舷中央部外板に亀裂及び操舵室圧壊等 乗組員3人負傷	
発生年月日場所：平成29年6月25日 08時13分 千葉県富津岬西方沖合 気象海象：雨 北風 風力2 下げ潮中央期 視界良好			

原因

本件衝突は、富津岬西方沖合において、航行中のA丸が、見張り不十分で、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、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措置をとらなかったことも一因をなすものである。

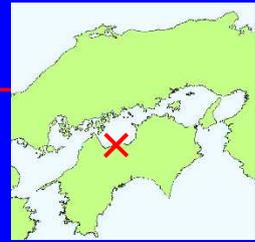


**教訓** 操船中は見張りに専念し、スマートフォンやタブレットの画面を見たり操作したりする際は、しっかりと安全を確認しながら行うこと

## Case5 防波堤入口付近の航法 (港則法第15条)

### 貨物船A丸 貨物船B丸 衝突事件

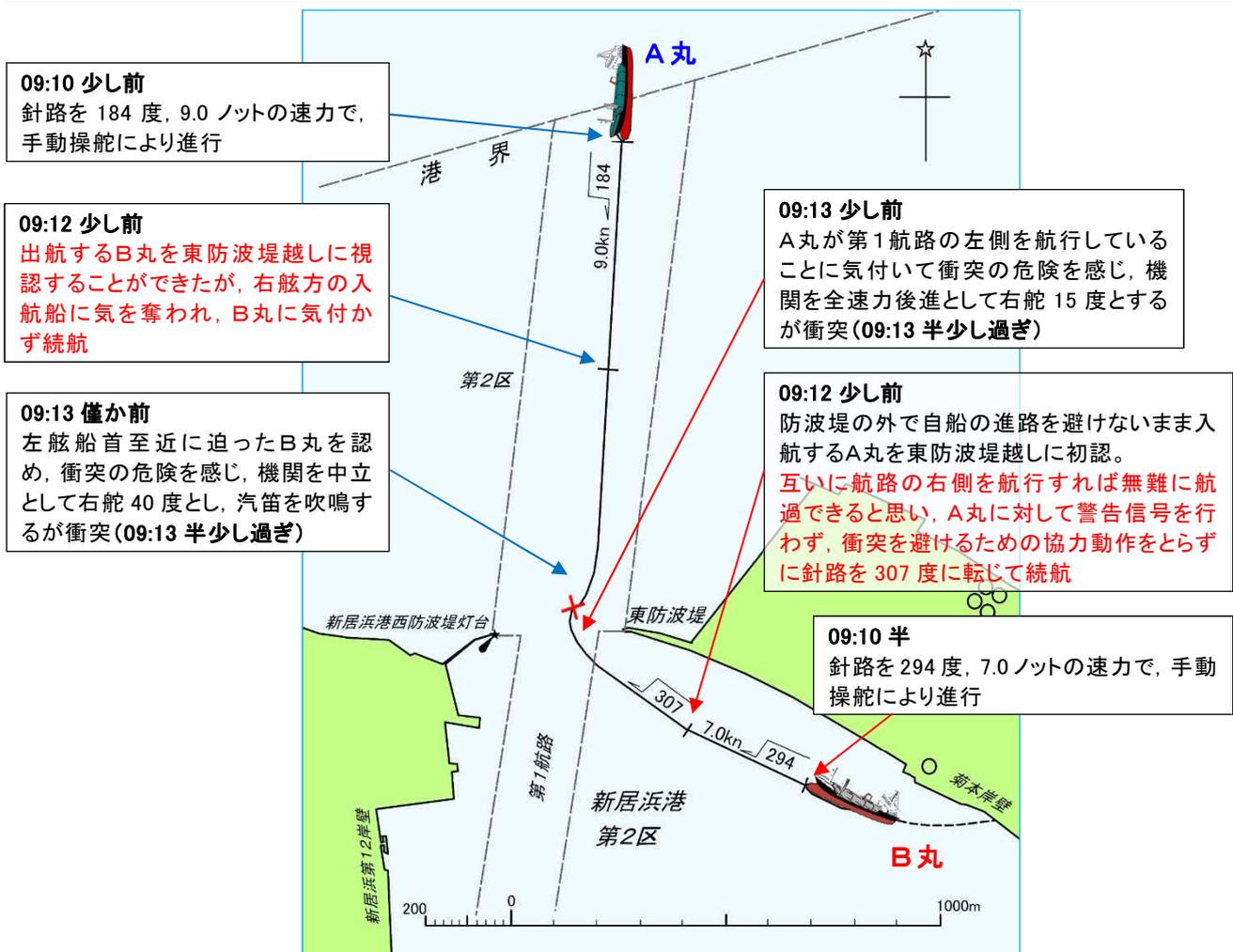
新居浜港において入航する貨物船A丸と出航する貨物船B丸が防波堤の入口付近で衝突した事例



貨物船A丸	船長：業務停止1箇月	貨物船B丸	船長：戒告
499トン (乗組員5人) 千葉港 → 愛媛県新居浜港第1区 左舷後部外板に破口を伴う凹損		332トン (乗組員5人) 愛媛県新居浜港第1区 → 香川県坂出港 右舷船首部外板及び球状船首に凹損	
発生年月日場所：平成29年3月3日 09時13分少し過ぎ 愛媛県新居浜港 気象海象：晴れ 北西風 風力2 視界良好 上げ潮初期 潮高約1.0メートル			

#### 原因

本件衝突は、愛媛県新居浜港において、新居浜第1区に向けて入航するA丸と同区から出航するB丸とが防波堤の入口付近で出会うおそれがあった際、A丸が、見張り不十分で、防波堤の外で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。



#### 教訓

入航船は、出航船の有無をしっかりと確認し、港の防波堤の入口付近で出航船と出会うおそれがある場合、防波堤の外で出航船の進路を避けること

#### (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」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。

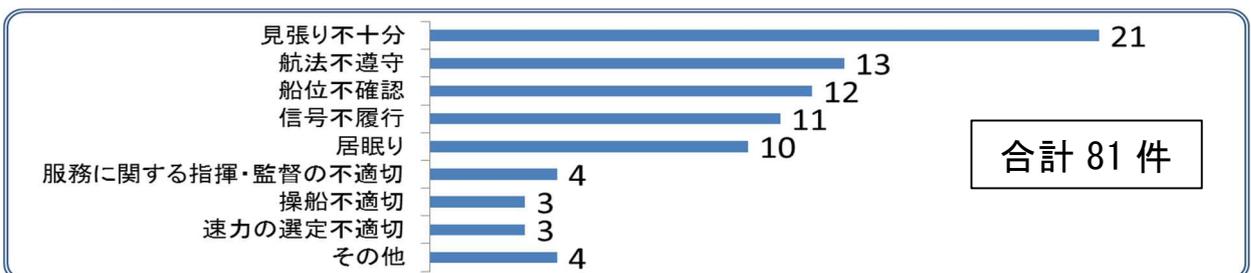
旅客船の海難は15隻（船種別の海難総隻数については、本書8ページの「船種・海難種類別隻数」を参照。以下同じ。）であり、このうち乗揚が9隻と最も多く、次いで衝突が3隻で、原因分類別では、合計16件の原因が示されており、「船位不確認」が最も多く7件（43.8%）、次いで「見張り不十分」が2件（12.4%）、その他の7件には、「信号不履行」、「操船不適切」や「速力の選定不適切」などとなっています。



##### 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65隻であり、このうち衝突が36隻と最も多く、次いで衝突（単）が14隻で、原因分類別では、合計81件の原因が示されており、「見張り不十分」が最も多く21件（25.9%）、次いで「航法不遵守」が13件（16.0%）、「船位不確認」が12件（14.8%）、「信号不履行」が11件（13.6%）、「居眠り」が10件（12.4%）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。

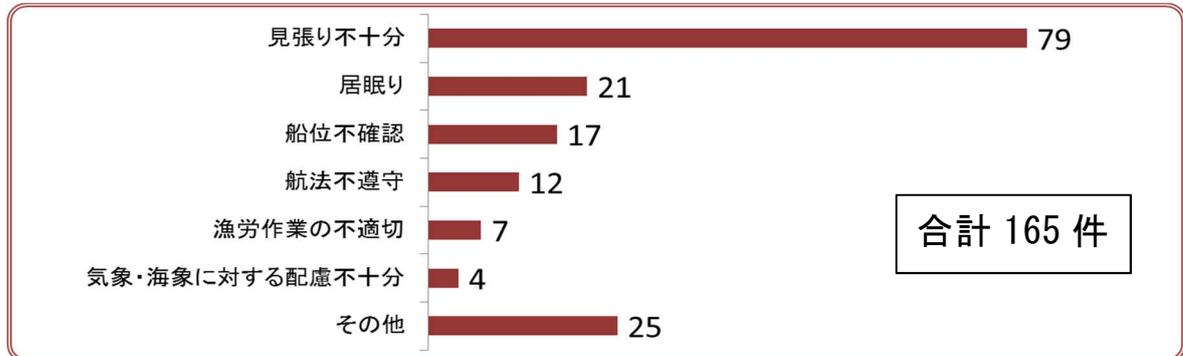
油送船の海難は10隻であり、このうち衝突が9隻と最も多く、次いで乗揚1隻で、原因分類別では、合計11件の原因が示されており、「見張り不十分」が最も多く6件（54.5%）、次いで「航法不遵守」が2件（18.2%）などとなっています。



④ 漁船

「衝突」が最も多く、原因分類別では「見張り不十分」が最も多くなっています。

漁船の海難は 151 隻であり、このうち衝突が 91 隻と最も多く、次いで乗揚が 32 隻で、原因分類別では、合計 165 件の原因が示されており、「見張り不十分」が最も多く 79 件（47.9%）、次いで「居眠り」が 21 件（12.7%）、「船位不確認」が 17 件（10.3%）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。

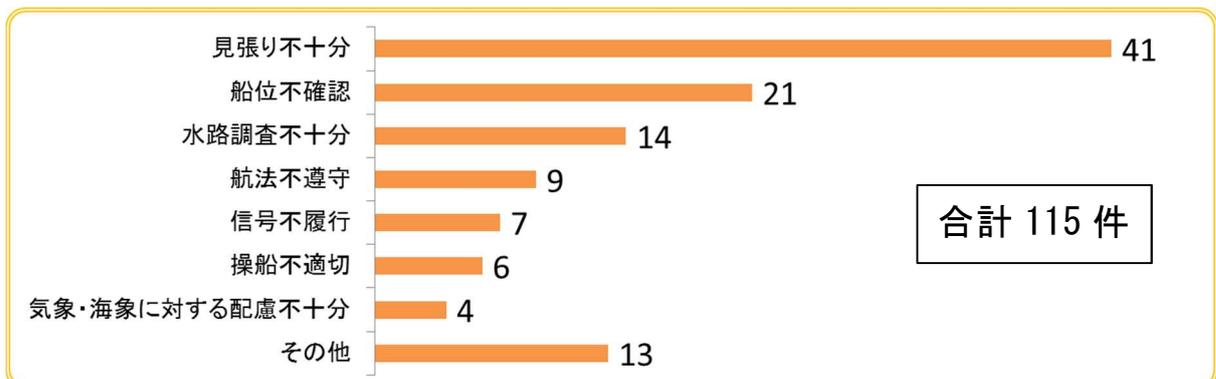
遊漁船・瀬渡船の海難は 38 隻であり、このうち衝突が 26 隻と最も多く、次いで衝突（単）と死傷がそれぞれ 4 隻で、原因分類別では、合計 38 件の原因が示されており、「見張り不十分」が最も多く 22 件（57.9%）、次いで「船位不確認」が 5 件（13.2%）、「航法不遵守」が 4 件（10.5%）などとなっています。



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。

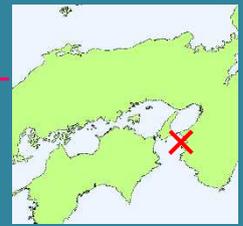
プレジャーボートの海難は 108 隻であり、このうち衝突が 51 隻と最も多く、次いで乗揚が 29 隻で、原因分類別では、合計 115 件の原因が示されており、「見張り不十分」が最も多く 41 件（35.7%）、次いで「船位不確認」が 21 件（18.3%）、次いで「水路調査不十分」が 14 件（12.2%）などとなっています。



① 貨物船

# 貨物船A丸 乗揚事件

錨泊中に増勢した南風と波浪を受けて走錨し、護岸に乗り揚げた事例



**貨物船A丸** 船長：業務停止1箇月

499トン（乗組員5人）

岡山県水島港 → 和歌山県和歌山下津港

船底外板に破口を生じて機関室及び船倉に浸水

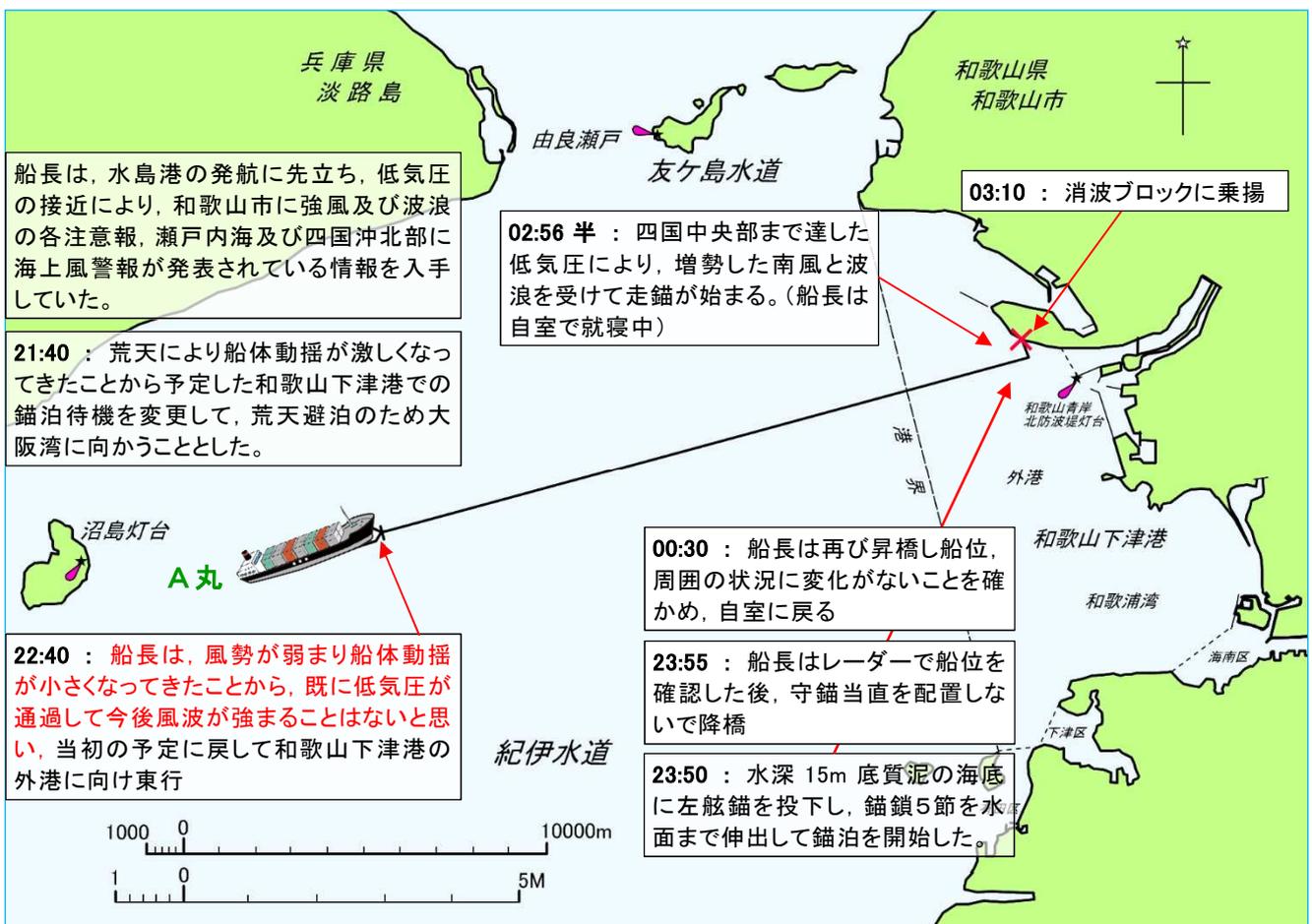
乗組員2人負傷

発生年月日場所：平成27年12月11日 03時10分 和歌山県和歌山下津港

気象海象：雨 南風 風力8（最大瞬間風速24メートル） 上げ潮中央期 波高約4メートルの波浪

## 原因

本件乗揚は、夜間、紀伊水道において、発達中の低気圧の接近により、和歌山市に強風及び波浪の各注意報並びに瀬戸内海及び四国沖北部に海上強風警報が発表された状況下、予定を変更して荒天避泊のため大阪湾に向けて北上中、気象情報の確認が不十分で、当初の予定に戻して和歌山区に隣接する外港に向かい、同外港で錨泊中に増勢した南風と波浪を受け、紀ノ川河口の護岸に向けて走錨したことによって発生したものである。



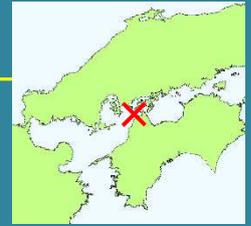
## 教訓

荒天時の行動変更は、気象及び海象に関する最新の情報を入手してから判断すること！

② 貨物船

# 貨物船A丸 乗揚事件

他船を避けるため転針した際、船位の確認が不十分で乗り揚げた事例



**貨物船A丸** 甲板員：業務停止1箇月

388トン（乗組員5人）

阪神港大阪区 → 大分港

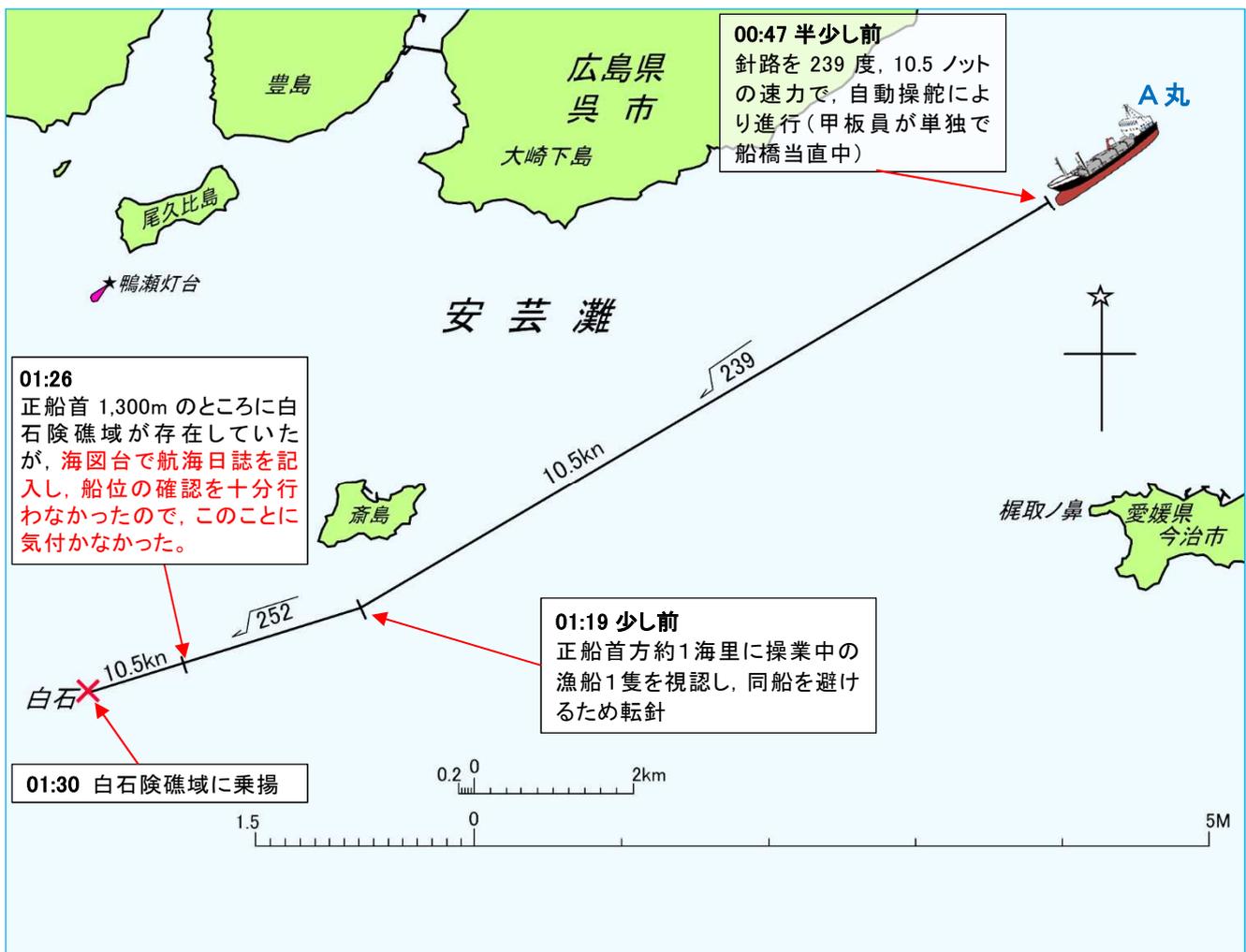
球状船首部に亀裂を伴う凹損

発生年月日場所：平成29年5月18日 01時30分 広島県齋島南西方沖合

気象海象：晴れ 北風 風力1 ほぼ高潮時 視界良好

## 原因

本件乗揚は、夜間、広島県齋島南西方沖合において、大分港に向けて航行中、漁船を避けるために転針した際、船位の確認が不十分で、白石陰礁域に向首進行したことによって発生したものである。



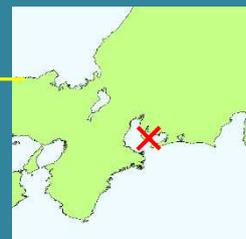
## 教訓

転針して操業中の漁船を避けたからといって安心せず、その後の船位を必ず確認すること

③ 漁船

## 漁船A丸 養殖施設損傷事件

航行中、漁獲物の選別に気をとられ、船位の確認が不十分で養殖施設に乗り入れた事例



### 漁船A丸

船長：戒告

9.7トン（乗組員2人）

愛知県大井漁港 → 愛知県豊浜港西方沖合の漁場

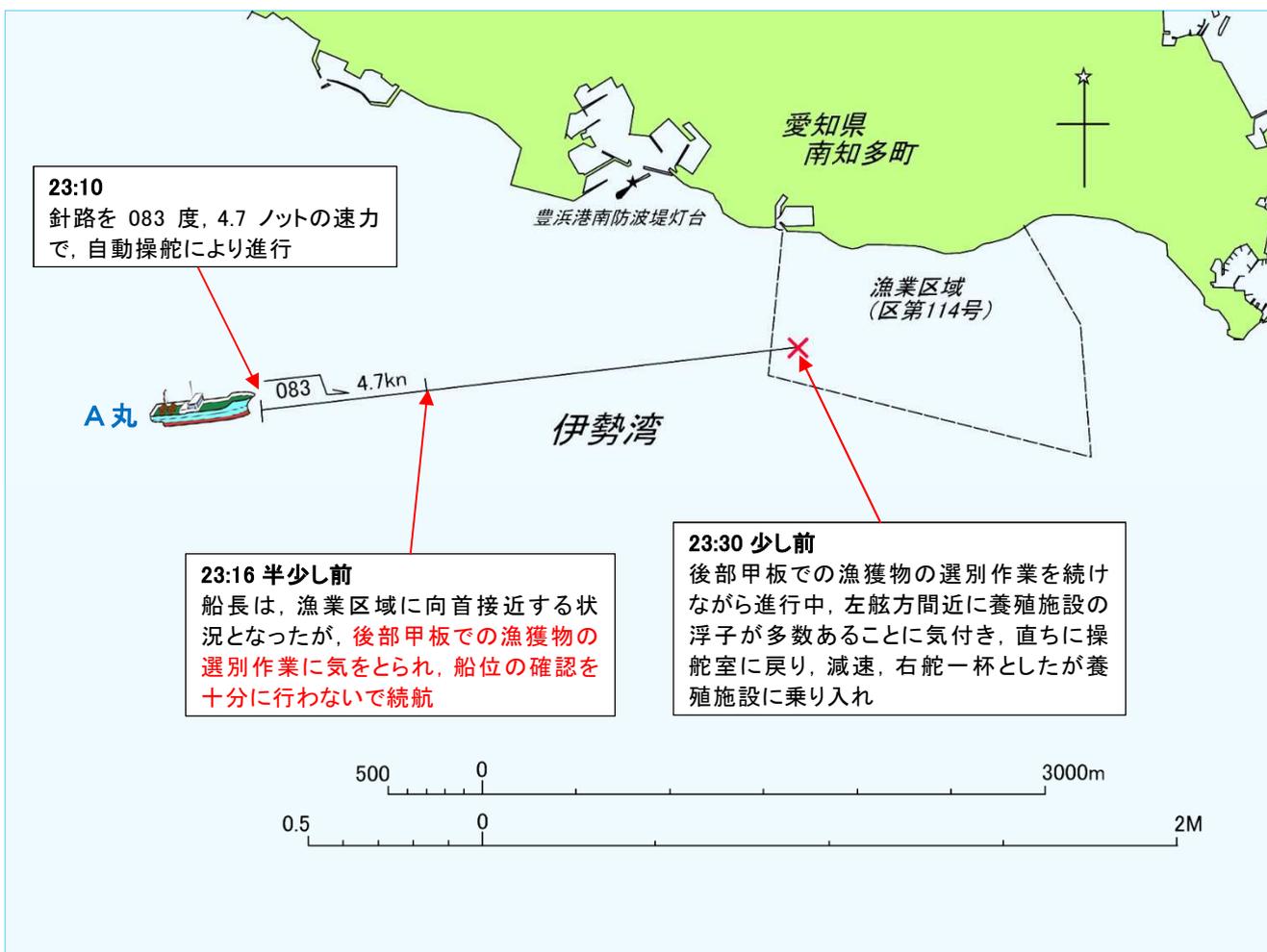
養殖施設の中綱及び錨綱の切断等

発生年月日場所：平成29年4月7日 23時30分 愛知県豊浜港南東方沖合

気象海象：雨 東南東風 風力2 上げ潮初期

### 原因

本件養殖施設損傷は、夜間、豊浜港南東方沖合において、大井漁港に向けて帰航中、船位の確認が不十分で、区第114号漁業区域に向首進行したことによって発生したものである。



### 教訓

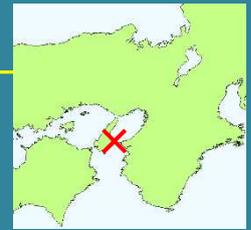
操舵室を離れては船位の確認はできません

漁獲物の選別は乗組員に任せ、航行中は操舵室を離れないこと

④ 遊漁船

## 遊漁船A丸 釣客負傷事件

他船の航走波を乗り越えた際、船首の上下動により釣り客が転倒して負傷した事例



### 遊漁船A丸

船長：業務停止1箇月

10トン（乗組員2人、釣り客23人）

阪神港尼崎西宮芦屋第2区の係留地 → 友ヶ島水道の釣り場

釣り客3人が骨折等の負傷

発生年月日場所：平成28年9月23日 08時32分 友ヶ島水道

気象海象：曇り 北北東風 風力3 上げ潮中央期

### 原因

本件釣客負傷は、友ヶ島水道において、釣り客を船首甲板などに設置された長椅子に腰掛けさせて南下中、前方の他船の航走波と接近する状況下、釣り客の安全を確保する措置が不十分で、船首が同波を乗り越え急激に上下動し、釣り客が転倒して身体を甲板に打ち付けたことによって発生したものである。

#### 08:20

釣り場を移動するため、針路を172度に定め、15.0ノットの速力で、手動操舵により進行

#### 08:27

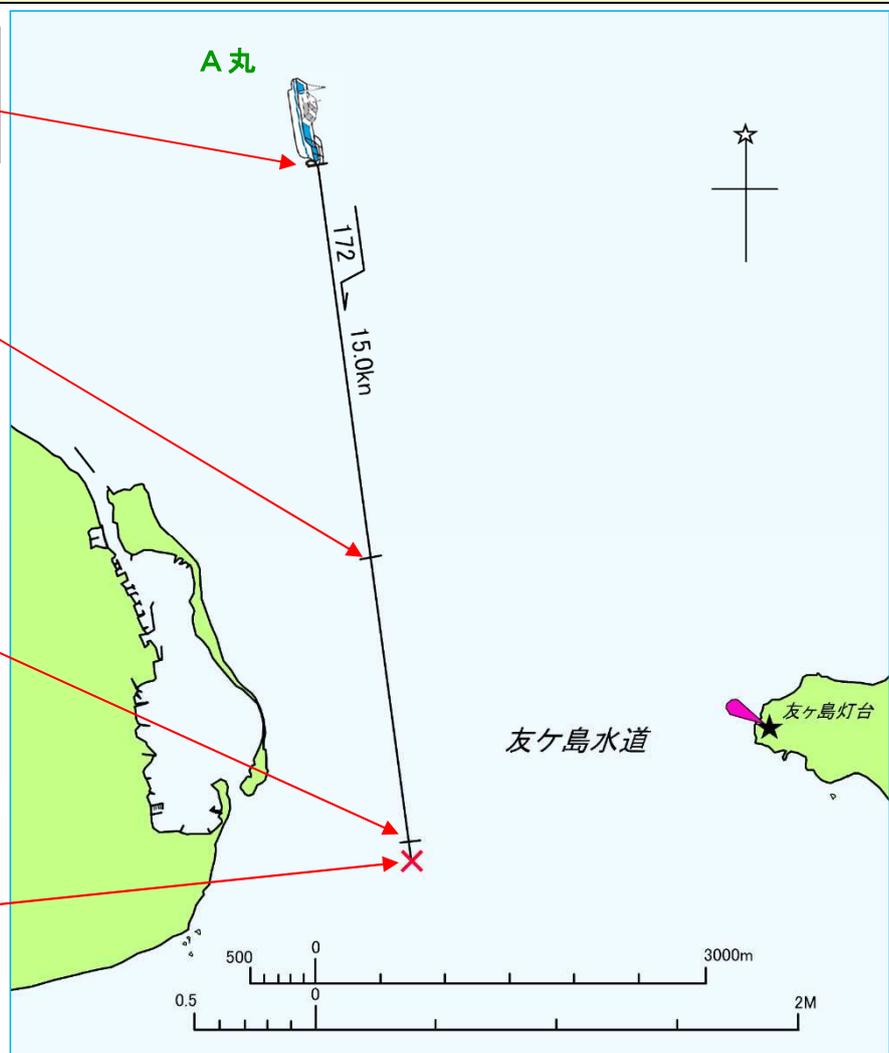
左舷船首16度1.7海里と左舷船首32度1.6海里に北上中の大型船2隻を認め、その後両船の航走波と接近する状況となって続航

#### 08:31 半少し過ぎ

左舷船首20度～30度約160メートルに波高約1.4メートルの航走波を認め、13.0ノットに減速したところ、船首が同波を乗り越え急激に上下動し、釣り客が転倒するおそれのある状況となったが、これまで無難に乗り越えたことから大丈夫と思い続航

#### 08:32

船首が航走波を乗り越え急激に上下動し、船首甲板両舷の長椅子に腰掛けていた釣り客4人のうち3人が転倒し負傷



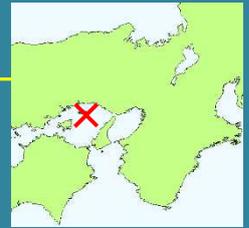
### 教訓

他船の航走波を乗り越える場合、釣り客のいる場所によっては、上下動による衝撃が違います  
航走波を認めたら大幅に減速し、釣り客は後方に移動させること

⑤ モーターボート

## モーターボートA丸 乗揚事件

水路調査が不十分のまま航行し、干出岩に乗り揚げた事例



### モーターボートA丸

船長：業務停止1箇月

10トン（乗組員1人，同乗者4人）

大阪府阪南港のマリーナ → 播磨灘の釣り場

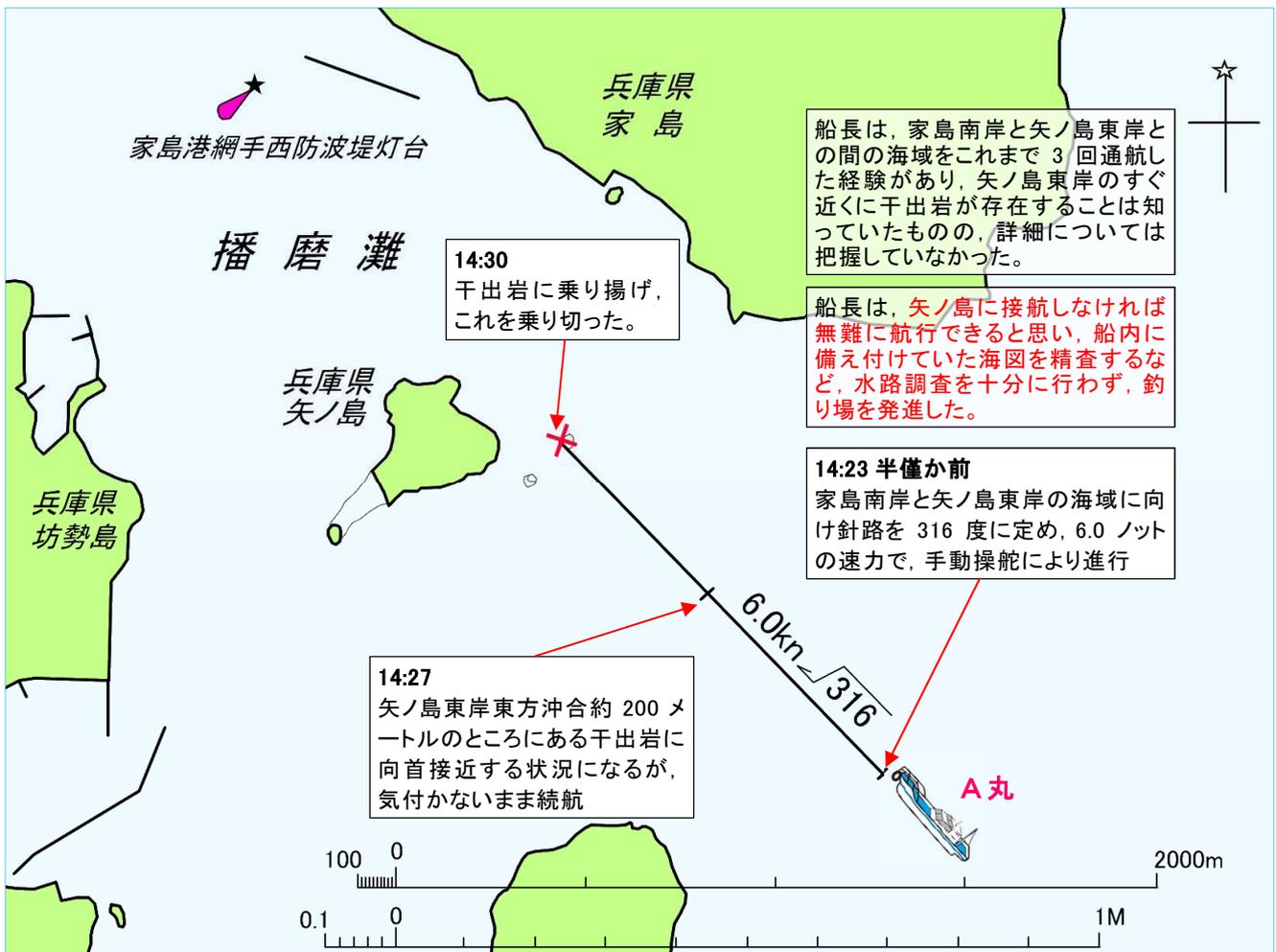
船底外板に破口を生じて浸水

発生年月日場所：平成29年7月16日 14時30分 播磨灘北部

気象海象：晴れ 南南西風 風力2 上げ潮中央期

### 原因

本件乗揚は、家島南岸と矢ノ島東岸との間の海域に向かう予定で東播磨港南方沖合を発進するにあたり、水路調査が不十分で、矢ノ島東岸東方沖合の干出岩に向首進行したことによって発生したものである。



### 教訓

航行した経験のある海域であっても可航域をしっかりと把握できるよう、海図等で水路調査をしておくこと

⑥ モーターボート

# モーターボートA丸 防波堤衝突事件

夜間、船位の確認を十分に行わずに航行中、防波堤に衝突した事例



## モーターボートA丸

船長：戒告

4.8トン（乗組員1人，同乗者3人）

清水港第3区の船だまり → 御前埼南東方沖合の釣り場

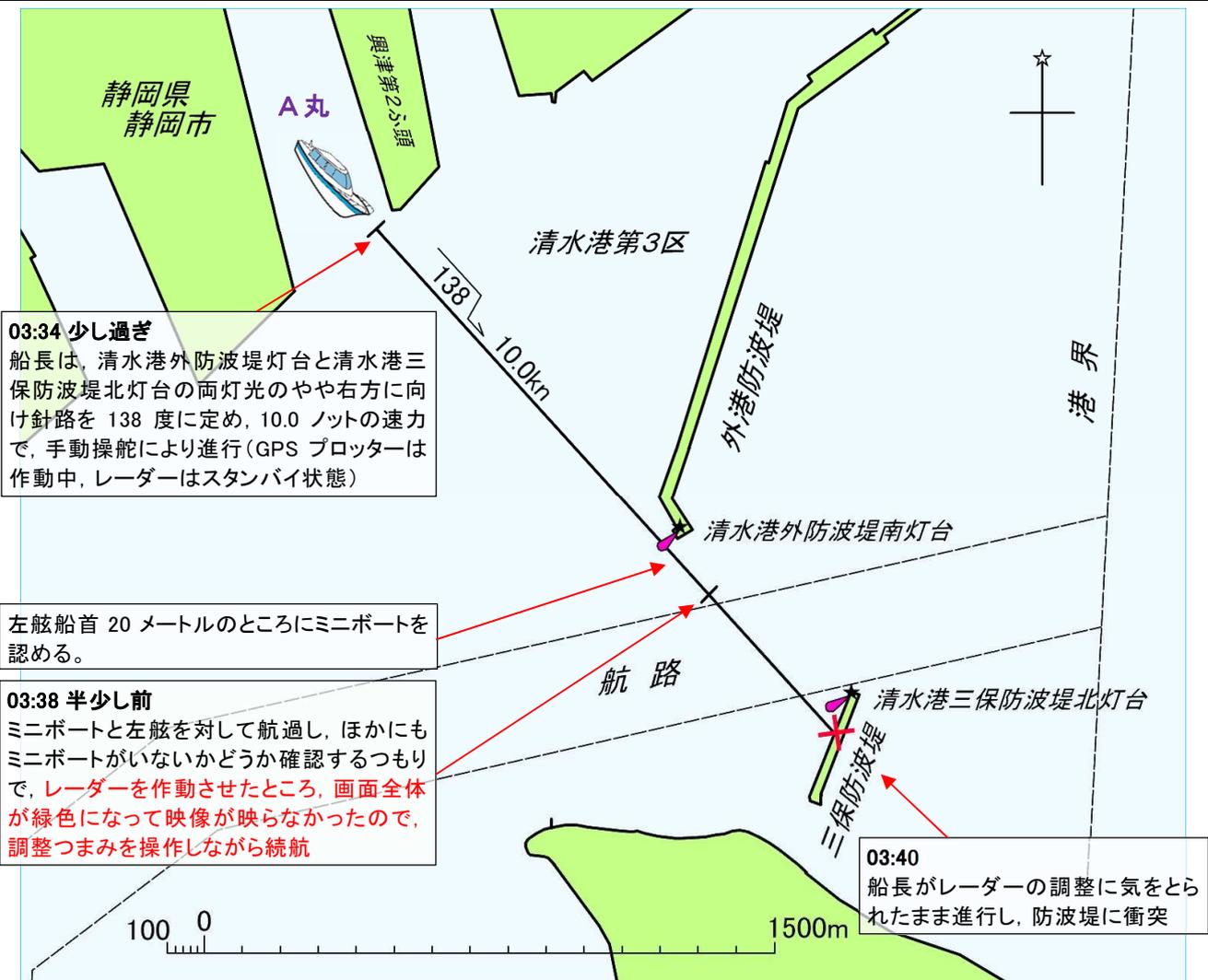
船首部の一部に圧壊，防波堤のケーソンの一部に擦過傷

発生年月日場所：平成29年7月9日 03時40分 静岡県清水港第3区

気象海象：晴れ 北風 風力2 上げ潮末期

## 原因

本件防波堤衝突は、夜間、清水港第3区において、釣り場に向けて南下する際、船位の確認が不十分で、三保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。



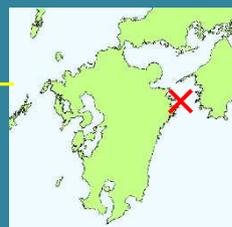
## 教訓

レーダーの画面調整に没頭している間にも船は進みます  
まずは減速し、灯台の灯光を目視するなり、GPSプロッターを活用するなど、船位の確認を十分に行い、安全な海域まで出ること

⑦ 押船

# 押船A丸被押バージB丸 乗揚事件

夜間、船位の確認を十分に行わずに航行中、浅瀬に乗り揚げた事例



## 押船A丸被押バージB丸

三等航海士：業務停止1箇月

押船A丸：418トン（乗組員6人）

被押バージB丸：104.45メートル

佐賀県唐津港北方沖合の海砂採取地 → 宮崎港

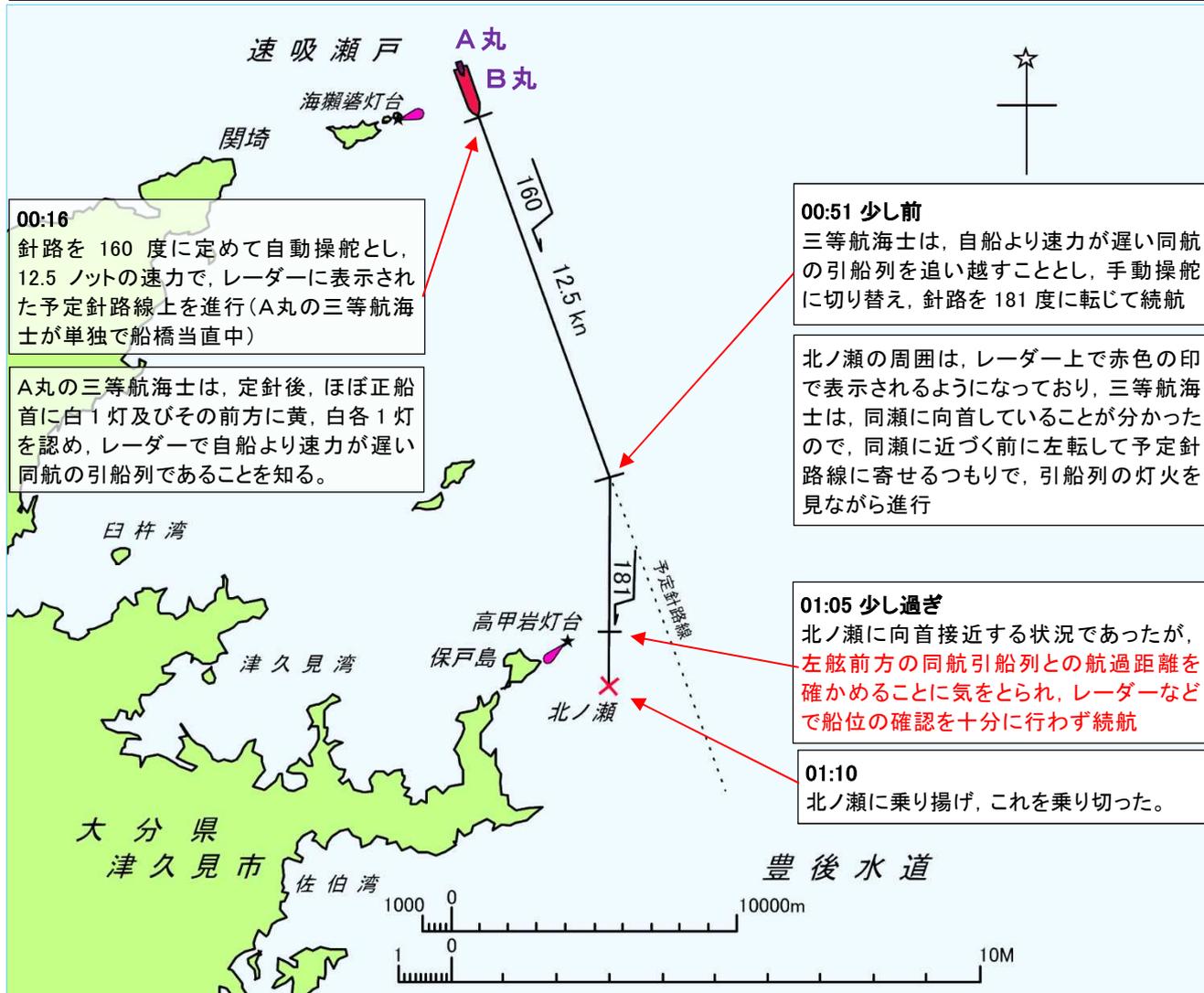
バージの左舷船首部船底外板に破口を生じて浸水、のち転覆

発生年月日場所：平成28年4月7日 01時10分 大分県保戸島東方沖合

気象海象：雨 北西風 風力2 ほぼ低潮時 潮高約20センチメートル 南南東方に向かう強い潮流

## 原因

本件乗揚は、夜間、大分県保戸島東方沖合において、宮崎港に向け航行中、船位の確認が不十分で、北ノ瀬に向首進行したことによって発生したものである。



## 教訓

他船を避航するために予定針路から外れる場合、避航した他船だけでなく、予定針路線付近の浅礁域等との位置関係にも気を配り航行すること

# 海難防止の取り組み

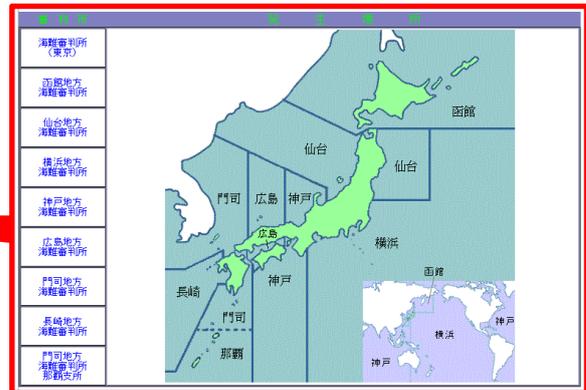


## 海難審判所ホームページ (アドレス: <http://www.mlit.go.jp/jmat/>)

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30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11号	◇特集「遊漁船の海難」
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11号 特集「遊漁船の海難」)



## 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30年度は、全国から合計8校75名の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30年度も8月1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30年 海難種類別原因分類

(単位:件)

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														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
水路調査不十分			20								2			22
針路の選定・保持不良	1		2											3
操船不適切		4	5		1					4	1	1		16
船位不確認		27	33		1	1					5			67
見張り不十分	176	1	3							1	2			183
居眠り	10	1	25								2			38
操舵装置・航海計器の整備・取扱不良			2			1								3
気象・海象に対する配慮不十分			2	1	5	2				2	1			13
錨泊・係留の不適切	1		1							1				3
荒天措置不適切					2								2	4
灯火・形象物不表示	4													4
信号不履行	29													29
速力の選定不適切		3	1							1				5
航法不遵守	45													45
主機の整備・点検・取扱不良			1				1	1				1		4
補機等の整備・点検・取扱不良			1											1
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										1				1
漁労作業の不適切						1				5		1		7
旅客・貨物等積載不良										6				6
服務に関する指揮・監督の不適切	5	2	1				1	1		1				11
報告・引継の不適切														0
火気取扱不良														0
不可抗力														0
その他														0
合計	271	38	97	2	9	5	2	2	0	22	13	3	2	466
裁決件数	116	36	93	1	9	5	2	1	0	22	13	3	2	303
裁決の対象となった船舶隻数	244	38	99	1	9	5	2	1	0	23	15	3	2	442
海難の原因ありとされた船舶隻数	224	36	93	1	9	5	2	1	0	22	13	3	2	411

※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30年 船種別原因分類

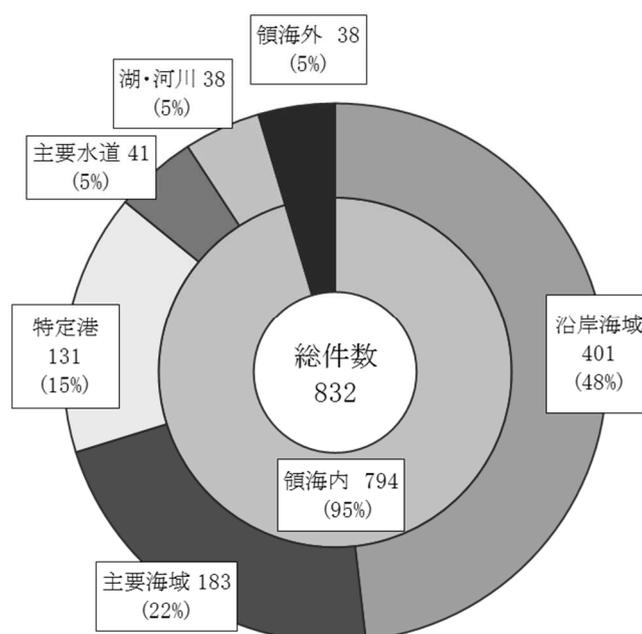
(単位:件)

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																
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			2		3	1					14			1		1	22
針路の選定・保持不良					3												3
操船不適切	1	3		3	2	1					6						16
船位不確認	7	12	1	17	1	2			5		21	1					67
見張り不十分	2	21	6	79	4	2	2	20	2	41	1		1	1	1	1	183
居眠り		10		21	2					1	3					1	38
操舵装置・航海計器の整備・取扱不良		1						1		1							3
気象・海象に対する配慮不十分		1		4		1	1	2		4							13
錨泊・係留の不適切	1			2													3
荒天措置不適切				3						1							4
灯火・形象物不表示				2						2							4
信号不履行	1	11	1	3	2	3		1		7							29
速力の選定不適切	1	3							1								5
航法不遵守		13	2	12	1	3		3	1	9			1				45
主機の整備・点検・取扱不良	1			2						1							4
補機等の整備・点検・取扱不良	1																1
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				1													1
漁労作業の不適切				7													7
旅客・貨物等積載不良	1									1	3	1					6
サービスに関する指揮・監督の不適切		4	1	3	1	1				1							11
報告・引継の不適切																	0
火気取扱不良																	0
不可抗力																	0
その他																	0
合計	16	81	11	165	14	13	3	33	5	115	3	0	3	1	3	466	
裁決の対象となった船舶隻数	15	65	10	151	11	10	8	33	5	108	3	0	3	17	3	442	
海難の原因ありとされた船舶隻数	15	64	9	148	11	9	3	32	5	105	3	0	3	1	3	411	

※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30年 発生水域別件数（理事官が立件したもの）



資料4 平成30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	機関損傷	死傷等	施設等損傷	安全・運航阻害	合計
特定港													
苫小牧		1	1										2
留萌		1											1
八戸	2	1											3
仙台塩釜		1	1						1				3
小名浜	1					1							2
日立		1			1								2
鹿島		1											1
木更津		3										1	4
千葉	3	4							2	3			12
京浜(東京区)	1	2	1						1	1			6
京浜(川崎区)		3								1			4
京浜(横浜区)		1						1					2
横須賀		1											1
直江津	2											1	3
新潟			1					1		1			3
福井			1										1
清水		1							1				2
衣浦	1												1
三河		2											2
名古屋		3											3
四日市		3								1			4
阪神(大阪区)		1	1						1	1			4
阪神(神戸区)	1	1		1									3
阪神(尼崎西宮芦屋区)	1		2					1					4
東播磨						1							1
姫路		1											1
和歌山下津	1		1										2

資料

(単位:件)

境	2		1											3
浜田			1											1
宇野		1												1
水島		1												1
福山	1									1				2
尾道糸崎		2	1											3
徳山下松		1												1
三田尻中関			1											1
宇部	2	1												3
関門(若松区)	2	1	1											4
関門(若松区外)	1	3	1					2		1				8
高松									1					1
松山		1	1											2
今治			1											1
博多	2	2	2											6
唐津		2								1				3
佐世保	1													1
大分	2		1											3
細島	1	1											1	3
鹿児島					1									1
那覇	1	2	2											5
合計	28	50	22	1	2	2	0	5	7	11	0	3	131	

湖・河川	9		2		3				1	21	2		38
------	---	--	---	--	---	--	--	--	---	----	---	--	----

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30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	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	2												2
師崎水道	1												1
明石海峡	2	1	1		1				1			1	7
友ヶ島水道	2		2										4
鳴門海峡			1		1		1			2			5
来島海峡	3		1										4
音戸瀬戸	1		1										2
大島瀬戸			1										1
速吸瀬戸			1										1
関門海峡	5	1	1		1								8
倉良瀬戸			1									1	2
平戸瀬戸		1	3										4
合計	16	3	13	0	3	0	1	0	1	2	0	2	41

資料6 平成30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	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				3
陸奥湾	1							1		4		1	7
東京湾	3	2	3		1		1	1	2	1	2		16
紀伊水道	3						1			1			5
大阪湾	4	2								1			7
播磨灘	8	3									2		13
備讃海域東部	10		4				1	1		3			19
備讃海域西部	10	2	5		1				1	1			20
備後・燧灘	1	1	2										4
安芸灘・広島湾	13	3	8		1					8	4		37
伊予灘	6	1	1							1			9
周防灘	8	1	2			1			3		1		16
豊後水道	3	2	4						1	2			12
島原湾・八代海	3	2	2						4	2	1	1	15
合計	74	19	31	0	3	1	3	3	13	24	10	2	183

## 資料7 平成30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	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			1				1			6
紋別～十勝川口	4		1			1			2	4			12
十勝川口～白神岬	6	5							2	3			16
白神岬～雄冬岬	3	1	3	1				1	3			1	13
尻屋埼～トドヶ埼	1		2		1			2	1			1	8
トドヶ埼～阿武隈川口	2		4		1	2	1		1	1	6	2	20
阿武隈川口～犬吠埼	5		3		2			1	2	2			15
犬吠埼～野島埼	1				1					2			4
野島埼～天竜川口	12	1	3		2	1	1	1	4	5	1		31
天竜川口～新宮川口	10	2	9	1	2	2			7	6	4	1	44
新宮川口～日ノ御埼	3		2										5
蒲生田岬～高茂埼	2		2		2				1		1		8
竜飛岬～鼠ヶ関	1		1		4		1	1		3		1	12
鼠ヶ関～糸魚川	1	1								1			3
糸魚川～経ヶ岬	4	1	2	1		1				1	1	1	12
経ヶ岬～川尻岬	3		6						2	4			15
隠岐諸島			1										1
川尻岬～烏帽子島	11	1	1		1				2	1			17
対馬列島			3								1		4
烏帽子島～坊ノ岬	20	7	24	1	1	1	1	2	10		4	3	74
坊ノ岬～鶴御埼	2	3	6		2	2		2	3	1	2	1	24
南西諸島	4	4	26		4	2	2	2	3	6		1	54
南方諸島		1	1						1				3
合計	96	28	102	4	23	13	6	12	44	41	20	12	401
領 海 外	9		4	1	1	2		1	14	6			38

資料8 平成30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	機関損傷	死傷等	施設等損傷	安全・運航阻害		
旅客船	15	16	13		1	1		1	7	4		2	60	
貨物船	82	62	42			1	2		12	10	7	3	221	
油送船	17	5	4					1	6		2		35	
漁船	171	5	47	3	12	5	4	13	33	32	7	6	338	
引船	10	4	13	1	1				1	4			34	
押船	4	1	6						5	1	3		20	
作業船	10	1	4		3					1	1		20	
はしけ	1		1										2	
台船	9	1	10		1				1				22	
交通船	3		1		1	1		1		1			8	
公用船	5	1	3			1			1	1	1		13	
遊漁船	28	2	4		1			1	1	3	1		41	
瀬渡船	5		2			1							8	
プレジャーボート	モーターボート	81	4	31	2	15	3	3	4	14	16	7	8	188
	水上オートバイ	25		3			1				36			65
	ヨット	2		3			4	1			1	3		14
	ボート	2				1								3
	小計	110	4	37	2	16	8	4	4	14	53	10	8	270
その他	3		2							1	1		7	
不詳	3												3	
合計	476	102	189	6	36	18	10	21	81	111	33	19	1,102	

資料9 平成30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	311	9	19	41	26	15	12	9	3	4	27	476
衝突(単)	16	2	10	32	17	5	6	2	6	4	2	102
乗揚	101	9	15	30	14	2	1		1		16	189
沈没	5		1									6
転覆	31			1							4	36
遭難	13	1	2	1							1	18
浸水	7		3									10
火災	14	1	2	2	2							21
爆発												0
機関損傷	40	4	12	15	3	2	3		2			81
死傷等	84	1	10	7	2	1	1	1	1	1	2	111
施設等損傷	15	1	5	6	3	1					2	33
安全・運航阻害	14		1	2							2	19
合計	651	28	80	137	67	26	23	12	13	9	56	1,102

資料10 平成30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											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	不詳	
旅客船	23	5	10	1	8	2	5	1	5			60
貨物船	1		17	103	45	15	11	9	8	9	3	221
油送船		2	4	5	11	6	6				1	35
漁船	279	12	26	20							1	338
引船	13	5	10	3							3	34
押船	9		9	2								20
作業船	15			1							4	20
はしけ											2	2
台船			1		2	2					17	22
交通船	8											8
水先船												0
公用船	4	3	1	2	1	1	1					13
遊漁船	41											41
瀬渡船	8											8
プレジャーボート	モーターボート	168	1	2							17	188
	水上オートバイ	65										65
	ヨット	11									3	14
	ボート	2									1	3
	小計	246	1	2	0	0	0	0	0	0	21	270
その他	4							2			1	7
不詳											3	3
合計	651	28	80	137	67	26	23	12	13	9	56	1,102

資料 11 平成 30 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)

区分 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	4		56			29	1	0	14	5		99	104
衝突(単)			4			28			6			38	38
乗揚			10			11			2			23	23
沈没													0
転覆	3		2				1		2	4		4	8
遭難						1						1	1
浸水													0
火災			1						1			2	2
爆発													0
機関損傷													0
死傷等	10	4	38	2		25	3		37	15	4	100	119
施設等損傷			2						1			3	3
安全・運航阻害													0
小計	17	4	113	2	0	94	5	0	63	24	4	270	298
合計	134			96			68			298			

資料 12 平成 30 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			6			34						40	40
貨物船	3		5				1		4	4		9	13
油送船			2									2	2
漁船	10	4	50							10	4	50	64
引船			3									3	3
押船													0
作業船	2								2	2		2	4
はしけ													0
台船													0
交通船			1						1			2	2
水先船													0
公用船													0
遊漁船			3	1		14				1		17	18
瀬渡船			2			17						19	19
プレジャーボート	モーターボート		24			11	2		33	2		68	70
	水上オートバイ	1		15	1	18	2		21	4		54	58
	ヨット								1			1	1
	ボート			2								2	2
	小計	1	0	41	1	0	29	4	0	55	6	0	125
その他	1								1	1		1	2
不詳													0
小計	17	4	113	2	0	94	5	0	63	24	4	270	298
合計	134			96			68			298			

資料 13 平成 30 年 船種・海難種類別申立て隻数

(単位:隻)

海難種類 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	3	5	7								1			16
貨物船	42	21	16								4	6	1	90
油送船	10		1											11
漁船	97	3	32		2	1	3			1	8	3	2	152
引船	3	2	4											9
押船	4		1									2		7
作業船	3	1										2		6
はしけ	2		1											3
台船	4		4											8
交通船	1	1									2			4
水先船		1												1
公用船	2		3											5
遊漁船	19	5			1	1					2			28
瀬渡船	1										1			2
プレジャーボート	モーターボート	47	7	22		5	1	1	1		3	6	3	96
	水上オートバイ			1							8			9
	ヨット	2		1			2							5
	ボート	1												1
	小計	50	7	24	0	5	3	1	1	0	0	11	6	3
その他														0
合計	241	46	93	0	8	5	4	1	0	1	29	19	6	453

資料 14 平成 30 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		2		1	2			2				15
貨物船	1		11	34	5	4	3	3	2	2			65
油送船		1	1	2	3	1	1			1			10
漁船	134	6	2	8	1								151
引船	9	1		1									11
押船	3		5	2									10
作業船	2						2					4	8
はしけ												3	3
台船			1	2	4		2					5	14
交通船	2											1	3
公用船	1		1				1						3
遊漁船	32											1	33
瀬渡船	5												5
プレジャーボート	モーターボート	51										45	96
	水上オートバイ	6										1	7
	ヨット	1										3	4
	ボート											1	1
	小計	58	0	0	0	0	0	0	0	0	0	50	108
その他	2											1	3
合計	257	8	23	49	14	8	8	3	4	3	65	442	

# 庁舎所在地

平成30年9月より、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@gxb.mlit.go.jp](mailto:hqt-jmat@gxb.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

