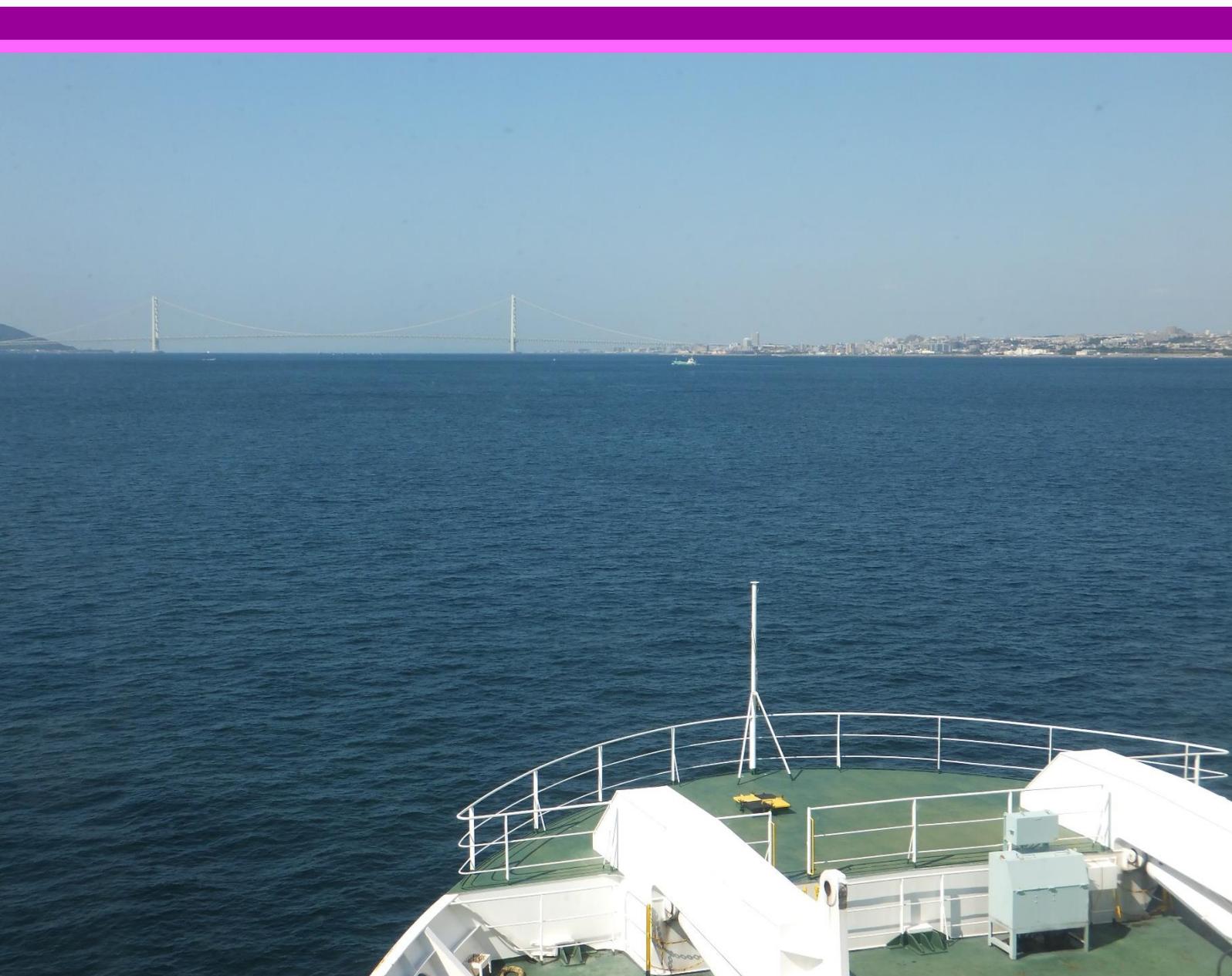


令和2年版レポート

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。

我が国の海難審判制度は、IMO（国際海事機関）の船舶事故調査コードによる「原因究明と責任追及を分離した事故調査」の実施に関するSOLAS条約の一部改正が発効することを見据えて見直しが行われ、平成20年10月「海技免許に対する行政処分を行う」国土交通省の特別の機関として「海難審判所」が設置され、本年10月で丸12年となりました。

「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、海難の調査と審判を行い、海難が海技士、小型船舶操縦士、水先人の故意又は過失によって発生したと認めたとき、「裁決」で懲戒の理由となる「海難の原因」を示し、行政処分を行います。

「裁決」で示す「海難の原因」は、発生した海難と因果関係を有する先行事実（作為・不作為）のうち、「海難の発生の防止」に最も寄与すると審判官が判断したもので、「そのことを排除又は改善していれば海難は発生しなかったであろう」という形で示しており、「海難の発生の防止」のために何が必要であるかを示すものです。

そして、「裁決」には、受審人の「注意義務の前提となる具体的状況」（過失の認定における前提事実）のほか、受審人が注意義務を尽くさなかった理由などが時系列で記載されているので、読者が今後同じような状況に遭遇した際、事故に陥らないための教訓として役立つものと考えます。

このように、「裁決」には、「海難の発生の防止」に役立つ情報が凝縮して記載されており、当所ホームページにおいてもその概要を御覧いただけます。

今般発刊の本誌「令和2年版レポート 海難審判」には、平成31年及び令和元年の海難の統計やその傾向、主な海難の事例とそこから得られる教訓等が掲載されています。また、当所ではテーマに応じて海難事例を分かりやすく図解した「JMAT ニュースレター」（Japan Marine Accident Tribunal）をメールで配信しているので、本誌と併せ社内教育や船内教育に活用していただければ幸いです。

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

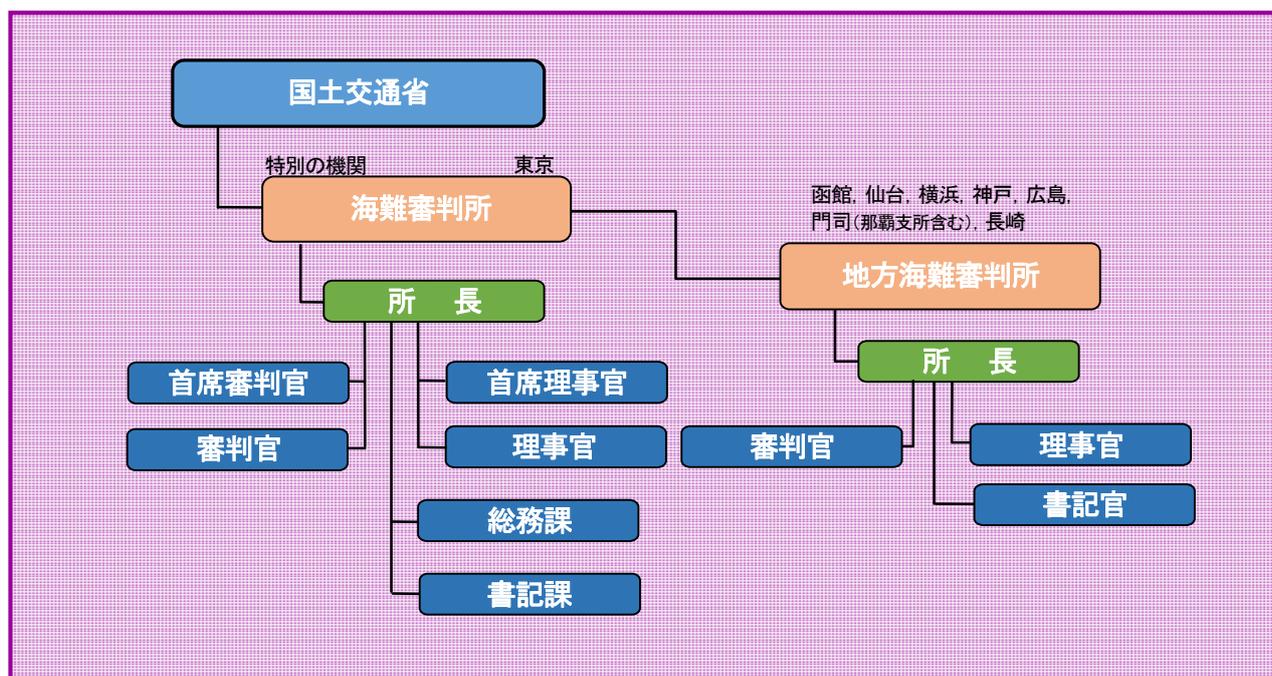
海難審判法は、第1条において「この法律は、職務上の故意又は過失によつて海難を発生させた海技士若しくは小型船舶操縦士又は水先人に対する懲戒を行うため、国土交通省に設置する海難審判所における審判の手續等を定め、もつて海難の発生の防止に寄与することを目的とする。」として同法の目的を定め、第8条において「海難審判所は、海技士若しくは小型船舶操縦士又は水先人に対する懲戒を行うための海難の調査及び審判を行うことを任務とする。」として海難審判所の任務を定めています。そして、同任務を達成するために第9条において海難審判所の行う調査や審判などの所掌事務を定めています。

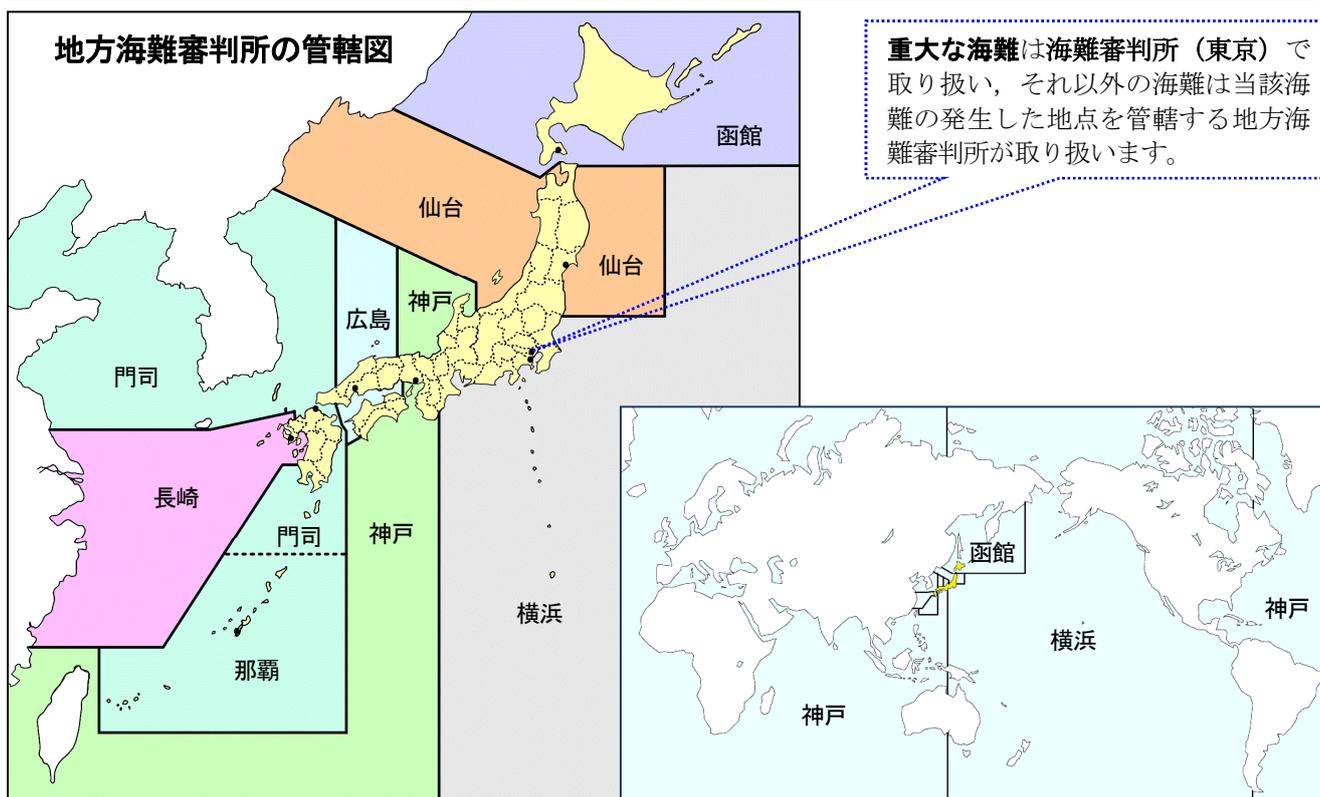
2 海難審判所の組織と管轄

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、その付帯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、理事官による調査及び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及び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乗入れたり、衝突したりして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破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において酸欠により死傷した
- ・フェリーの車両甲板で自動車を誘導中，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

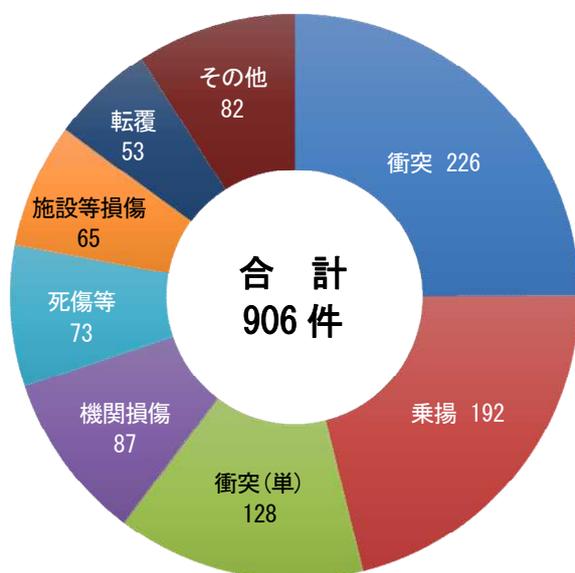
➤ 「三 船舶の安全又は運航の阻害」

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。

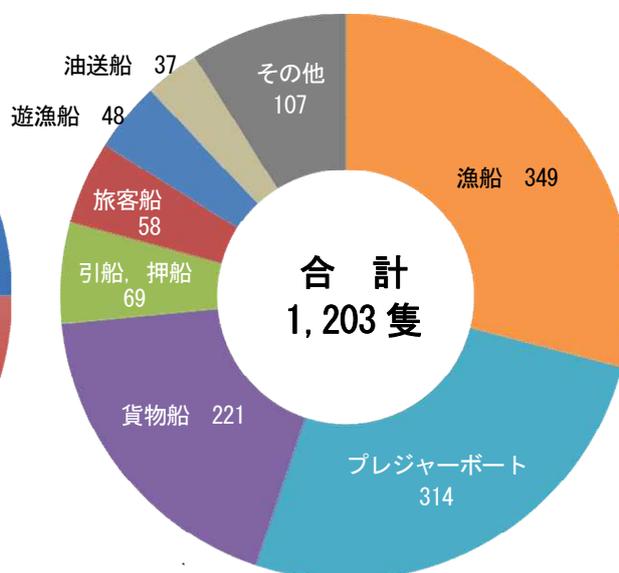
- ・荷崩れによる船体の傾斜で転覆，沈没などのおそれが生じた
- ・燃料切れで機関が停止して漂流した
- ・砂州に乗り揚げ，損傷はなかったが航海を継続できなくなった

平成 31 年及び令和元年（以下「令和元年」という。）に理事官が立件した海難は 906 件 1,203 隻で，海難種類別では衝突が 226 件(24.9%)と最も多く，以下，乗揚が 192 件(21.2%)，衝突(単)が 128 件(14.1%)などとなっており，船種別では漁船が 349 隻と最も多く，全体の 29.0%を占めています。

令和元年 海難種類別立件件数



令和元年 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、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、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。

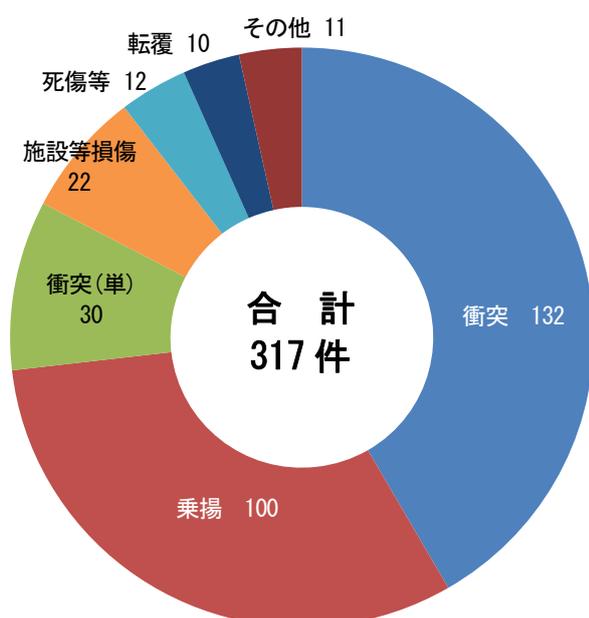
○ 海難審判法（昭和22年法律第135号）（抄）
（審判開始の申立て）

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。

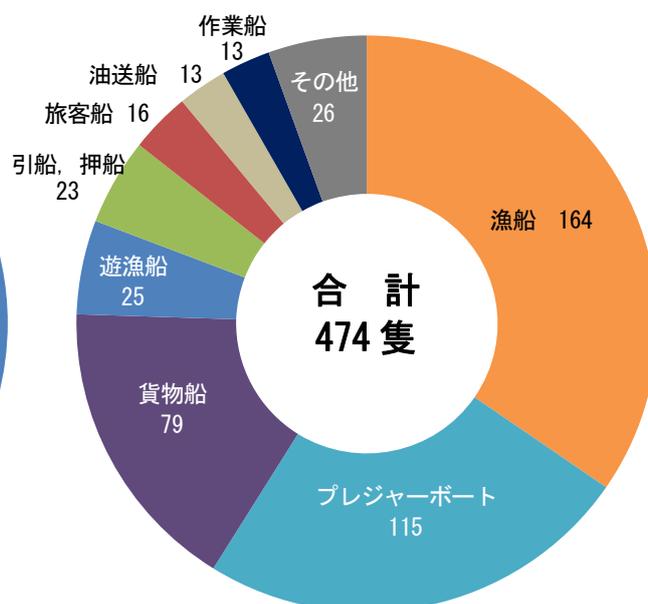
2 前項の申立ては、海難の事実及び受審人に係る職務上の故意又は過失の内容を示して、書面で行うなければならない。

令和元年に理事官が審判開始の申立てを行った海難は317件474隻で、海難種類別では衝突が132件(41.6%)と最も多く、以下、乗揚が100件(31.6%)、衝突（単）が30件(9.5%)などとなっており、船種別では漁船が164隻と最も多く、全体の34.6%を占めています。

令和元年 海難種類別申立て件数



令和元年 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

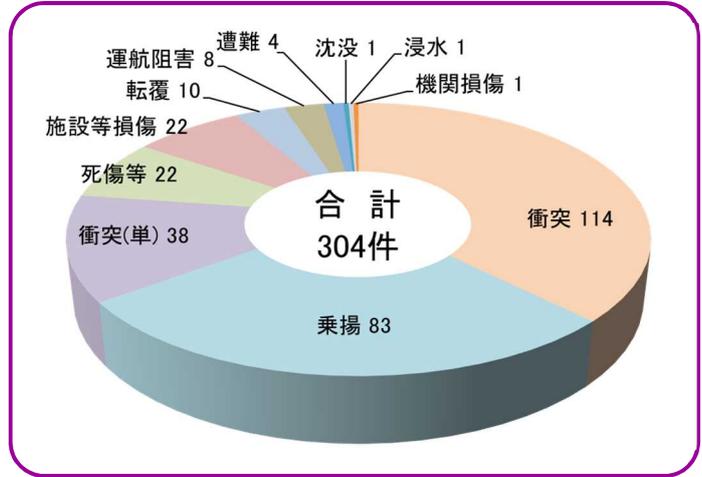
(1) 海難種類別裁決件数

令和元年には、304件の裁決が言い渡されました。

海難種類別では、衝突が114件と最も多く、全件数の37.5%を占めており、以下、乗揚が83件(27.3%)、衝突(単)が38件(12.5%)、死傷等及び施設等損傷がそれぞれ22件(7.3%)、転覆が10件(3.3%)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

令和元年の裁決の対象となった船舶は433隻となっており、船種別では、漁船が149隻で最も多く、全隻数の34.4%を占め、次いでプレジャーボートが105隻(24.2%)となっています。

海難種類別では、衝突が237隻と最も多く、全隻数の54.7%を占めており、次いで乗揚が86隻(19.9%)となっています。

船種・海難種類別隻数

(単位：隻)

船種	海難種類別											合計
	衝突	衝突(単)	乗揚	沈没	転覆	遭難	機関損傷	死傷	施設損傷	運航阻害	浸水	
旅客船	2	9	3					1	2			17
貨物船	36	18	18					1	4	1		78
油送船	10		2									12
漁船	96	4	32		1		1	6	5	3	1	149
引船	7	2	4						1			14
押船	2	1							1			4
作業船	7											7
遊漁船	16	1	1		1			1	1			21
瀬渡船	4											4
プレジャーボート	46	2	19	1	8	4		14	7	4		105
交通船	2											2
公用船			2						1			3
非自航船	6	1	3									10
その他	3	2	2									7
合計	237	40	86	1	10	4	1	23	22	8	1	433

※ 「非自航船」とは、はしけ、バージ、台船等をいう。

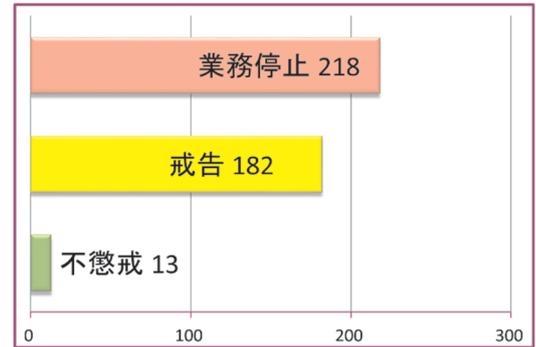
(3) 免許種類別懲戒の状況

懲戒の状況 (単位：人)

① 懲戒の状況

令和元年に言い渡された 304 件の裁決のうち、受審人は 413 人で、業務停止を言い渡された者が 218 人(52.8%)、戒告が 182 人(44.1%)、不懲戒^(※1)が 13 人(3.2%)となっています。

なお、懲戒免除^(※2)はありませんでした。



② 受審人の免許種類別

受審人の免許種類別では、一級小型船舶操縦士が 227 人で最も多く、全体の 55.0%を占め、次いで二級小型船舶操縦士が 58 人(14.0%)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	計
海技士(航海)	一級		2	2			4
	二級		1	3			4
	三級		19	8	3		30
	四級		23	23	2		48
	五級		18	4	1		23
	六級		7	3	1		11
海技士(機関)	一級						0
	二級						0
	三級						0
	四級			1			1
	五級						0
	六級						0
小型船舶操縦士	一級		115	107	5		227
	二級		30	27	1		58
	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			2
合計		0	218	182	13	0	413

※ 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 28 隻を除く 405 隻の原因総数は、合計 441 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 179 件で最も多く、原因総数の 40.6% を占め、次いで「船位不確認」が 58 件 (13.1%)、「居眠り」が 37 件 (8.4%)、「操船不適切」が 32 件 (7.3%)、「航法不遵守」が 31 件 (7.0%) 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。

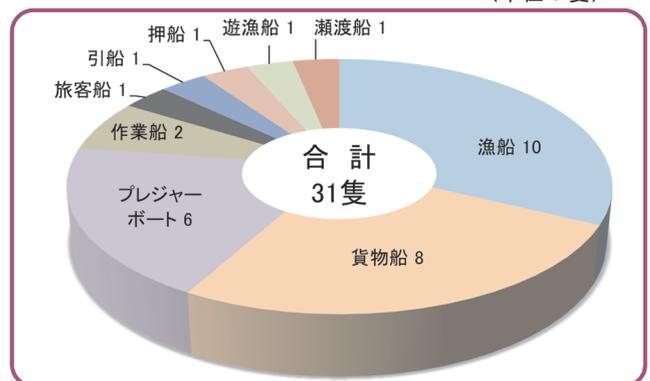
(3) 「航法不遵守」が原因とされた海難

① 船種別

「航法不遵守」が原因とされた 31 件 (31 隻) について、船種別にみると、漁船が 10 隻 (32.3%) と最も多く、次いで貨物船が 8 隻 (25.8%)、プレジャーボートが 6 隻 (19.4%) などとなっています。

航法不遵守が原因とされた船種別隻数

(単位：隻)

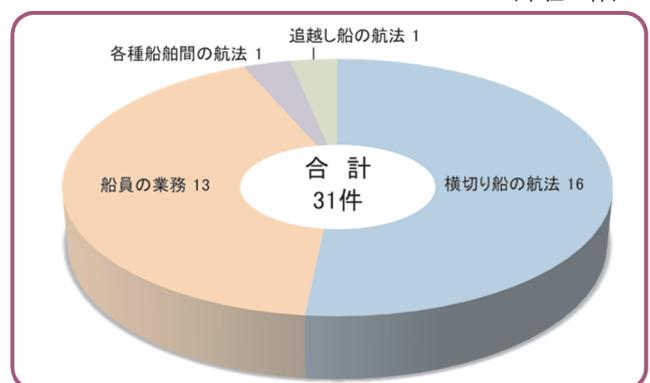


② 適用された航法

上記 31 件を海上衝突予防法が適用される航法別にみると、「横切り船の航法」が 16 件 (51.6%) で最も多く、次いで「船員の常務」が 13 件 (42.0%)、「各種船舶間の航法」及び「追越し船の航法」がそれぞれ 1 件 (3.2%) 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)



事例 1 追越し船の航法 (海上衝突予防法第 13 条)

貨物船 A 丸 貨物船 B 号 衝突事件

A 丸が B 号を追い越す態勢で接近して衝突した事例

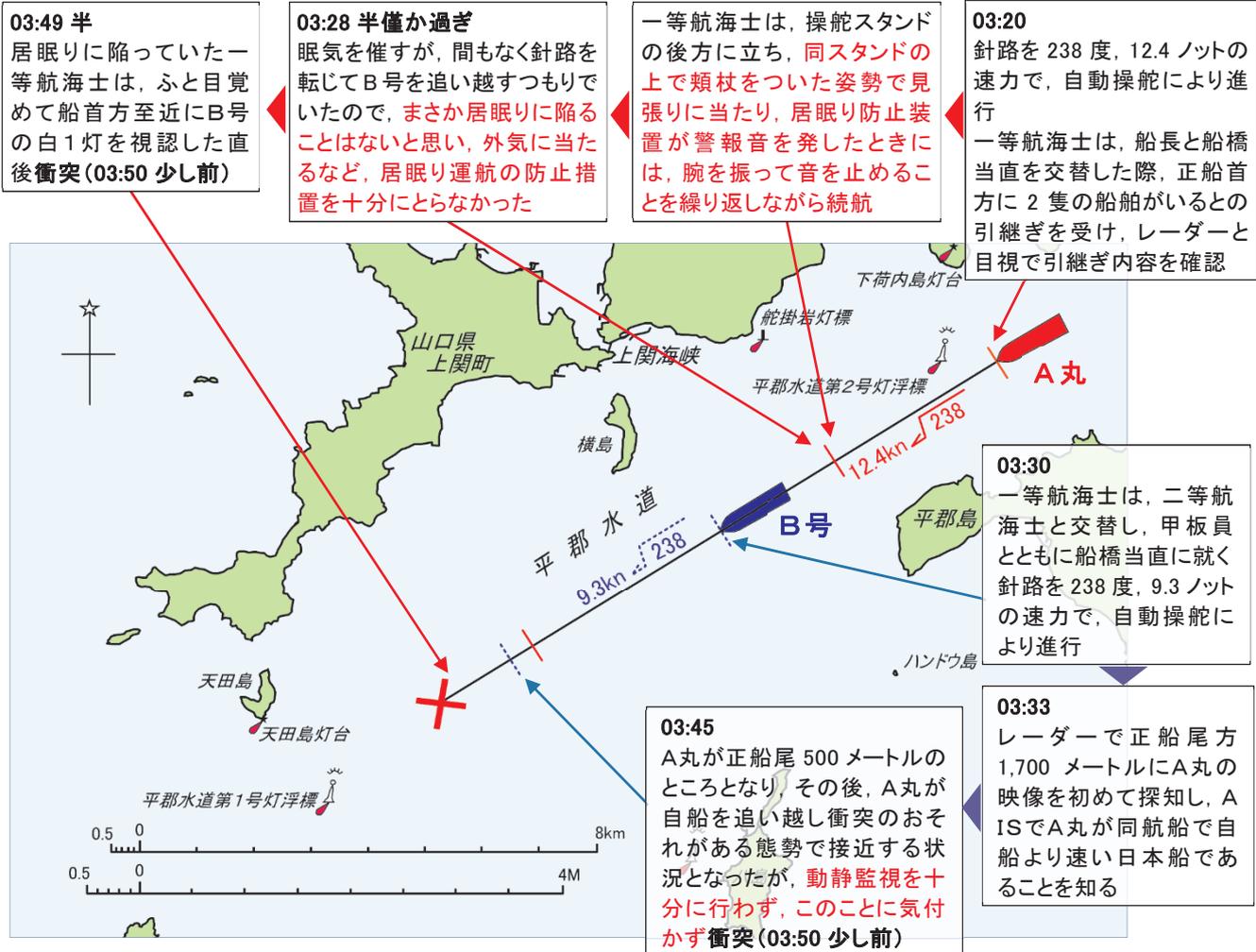


貨物船 A 丸 748 トン (乗組員 5 人) 岡山港 → 関門港小倉区 右舷船首部外板に擦過傷	一等航海士：業務停止 1 箇月	貨物船 B 号 (大韓民国船籍) 498 トン (乗組員 10 人) 岡山県水島港 → 大韓民国釜山港 左舷後部の支柱に折損等
---	-----------------	---

発生年月日場所：平成 30 年 2 月 4 日 03 時 50 分少し前 平郡水道
気象海象：晴れ 風力 2 北西風 下げ潮の末期 視界良好

原因

本件衝突は、夜間、平郡水道において、B 号を追い越す A 丸が、居眠り運航の防止措置が不十分で、B 号を確実に追い越し、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 号が、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、この事例のように、居眠りしてい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、行動に疑問を抱いたら警告信号を行い、変化がなければ、衝突を避けるための協力動作をとること。

事例 2 横切り船の航法 (海上衝突予防法第 15 条)



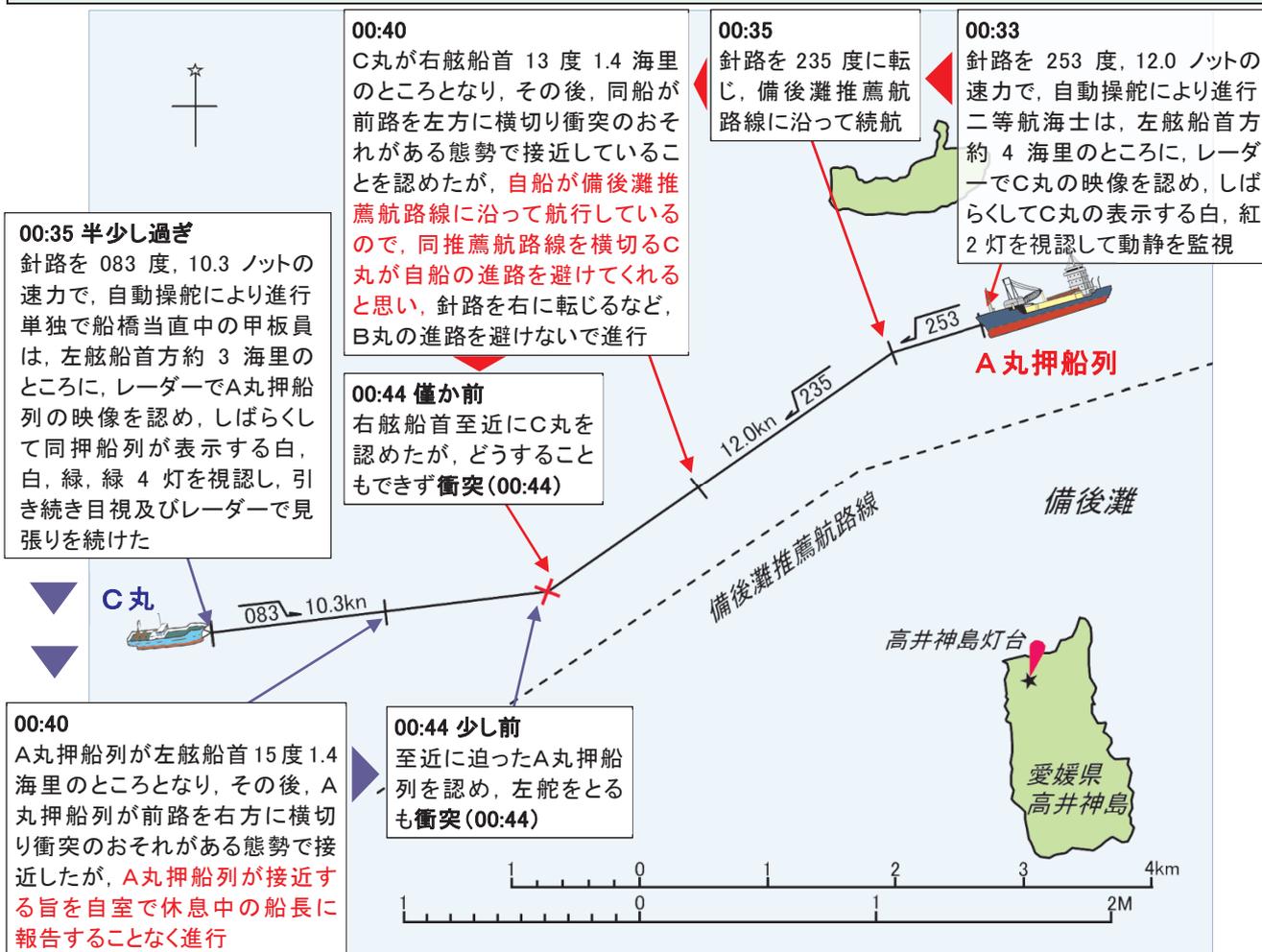
押船 A 丸被押台船 B 丸 漁船 C 丸 衝突事件

A 丸押船列と C 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

<p>押船 A 丸被押台船 B 丸 二等航海士：業務停止 1 箇月</p> <p>A 丸 413 トン (乗組員 7 人) B 丸 107.88 メートル 神奈川県横須賀港 → 愛媛県北条港 B 丸の船首外板に破口等</p>	<p>漁船 C 丸 船長：戒告</p> <p>199 トン (乗組員 5 人) 大分県佐伯湾東部の養殖施設 → 兵庫県垂水漁港 バルバスバウに凹損等</p>
<p>発生年月日場所：平成 30 年 9 月 13 日 00 時 44 分 愛媛県高井神島西方沖合 気象海象：曇り 風力 2 東北東風 ほぼ高潮時 視界良好</p>	

原因

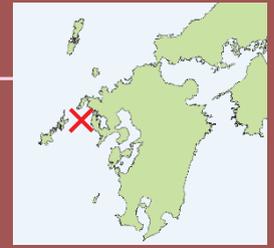
本件衝突は、夜間、高井神島西方沖合において、両船が互いに進路を横切り衝突のおそれがある態勢で接近した際、西行する A 丸押船列が、前路を左方に横切る C 丸の進路を避けなかったことによって発生したが、東行する C 丸が、警告信号を行わず、衝突を避けるための協力動作をとらなかったことも一因をなすものである。



教訓

推薦航路線に沿って航行する船が優先というルールはありません。横切り船の航法に従い、自船が避航船であることを認めたら、確実に相手船の進路を避けること。

事例3 横切り船の航法 (海上衝突予防法第15条)



遊漁船A丸 貨物船B号 衝突事件

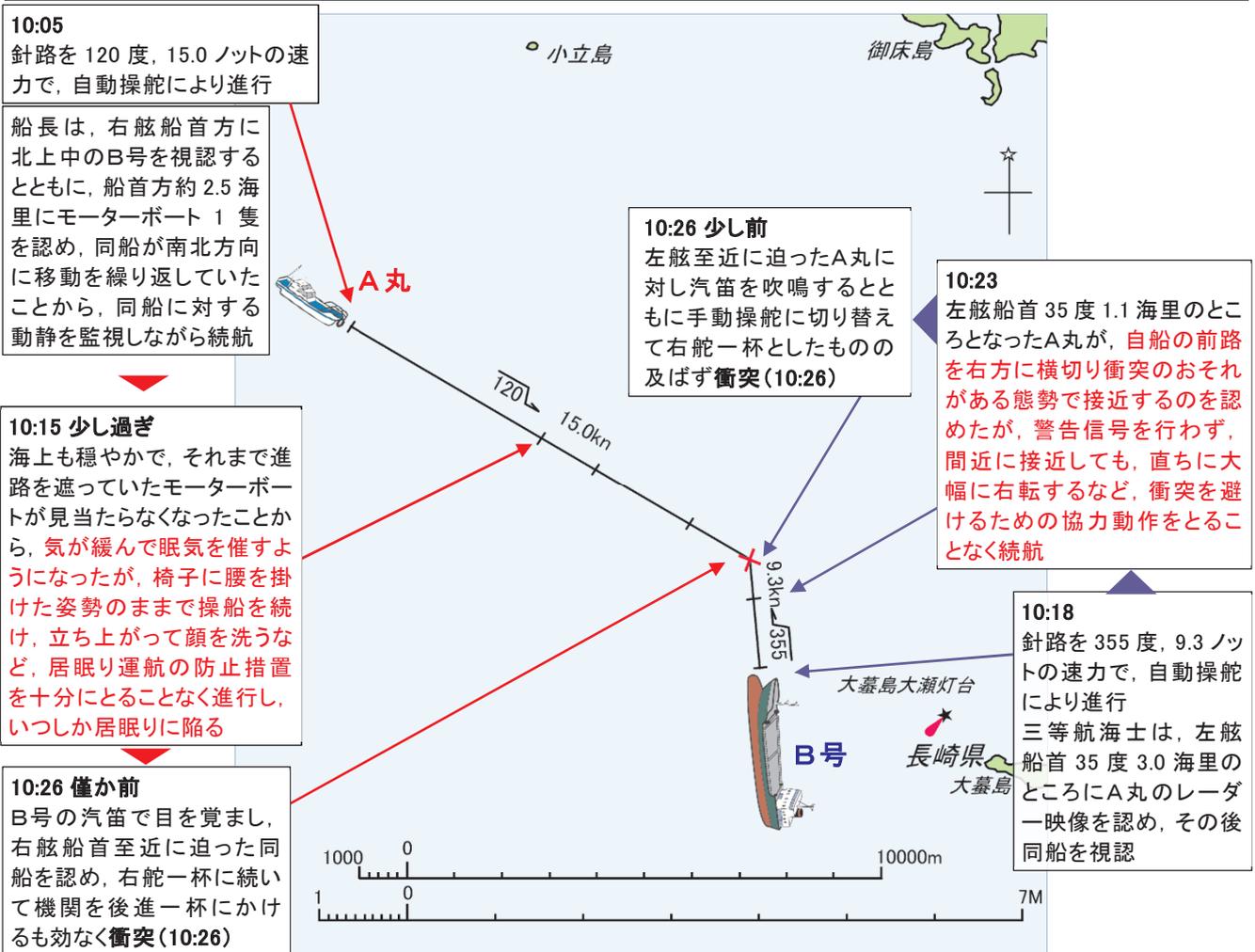
A丸とB号が互いに進路を横切り衝突のおそれがある態勢で接近して衝突した事例

遊漁船A丸	船長：業務停止1箇月	貨物船B号 (パナマ共和国船籍)
5.7トン (乗組員1人, 釣り客3人) 長崎県三重式見港 → 長崎県小値賀島南西方沖合の釣り場 船首部に圧壊		1,972トン (乗組員14人) 長崎港 → 長崎県大島港 左舷船首部外板に擦過傷

発生年月日場所：平成30年8月19日 10時26分 長崎県大墓島北西方沖合
気象海象：晴れ 風力1 西南西風 上げ潮の中央期 視界良好

原因

本件衝突は、長崎県大墓島北西方沖合において、A丸、B号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、東行するA丸が、居眠り運航の防止措置が不十分で、前路を左方に横切るB号の進路を避けなかったことによって発生したが、北上するB号が、警告信号を行わず、衝突を避けるための協力動作をとらなかったことも一因をなすものである。



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、躊躇なく警告信号を行い、その後も避航船が避航しないで接近した場合は、衝突を避けるための協力動作をとること。

事例 4 各種船舶間の航法 (海上衝突予防法第 18 条)

漁船 A 丸 漁船 B 丸 衝突事件

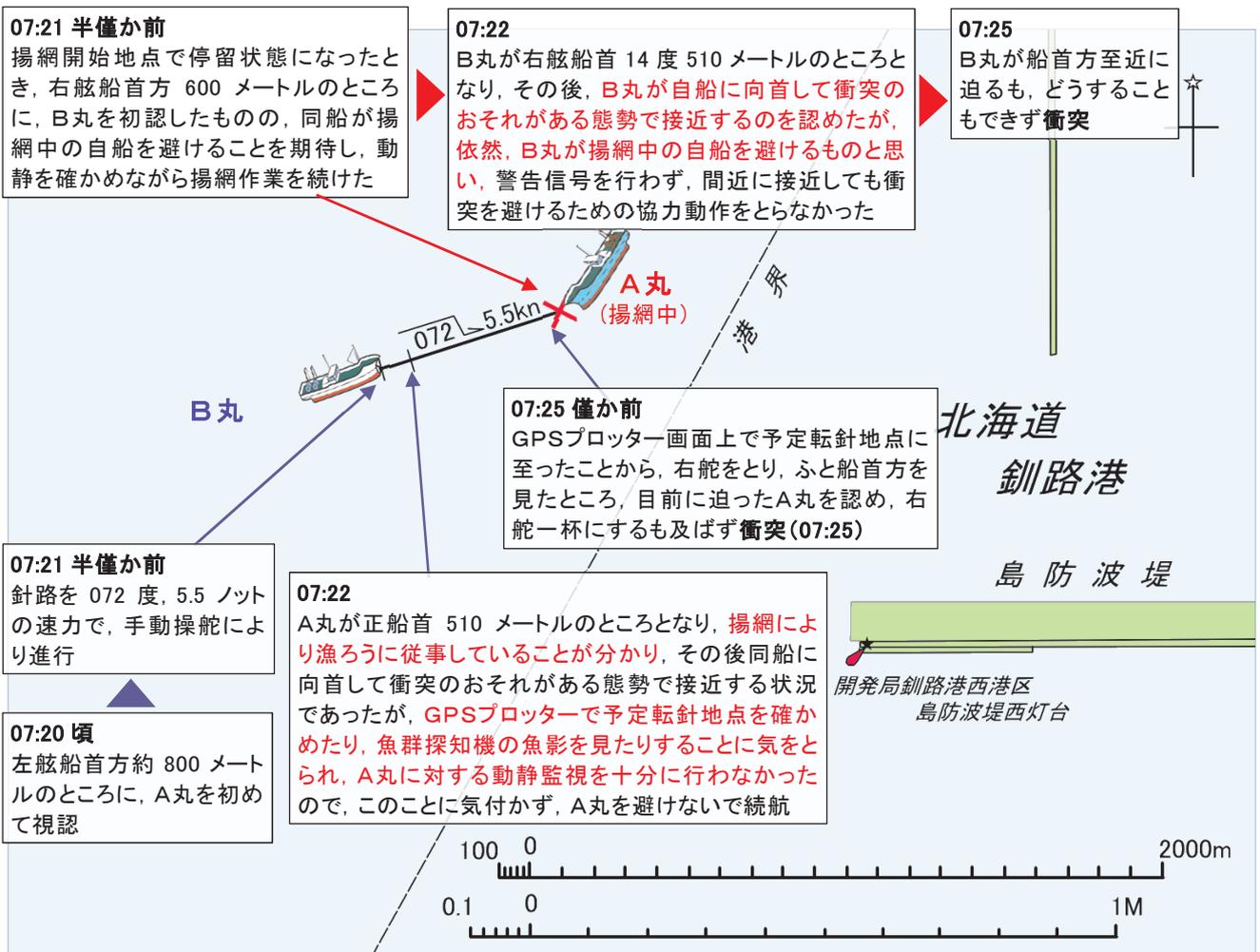
航行中、動静監視不十分の B 丸が、漁ろうに従事している A 丸と衝突した事例



漁船 A 丸	船長：戒告	漁船 B 丸	船長：業務停止 1 箇月
8.5 トン (乗組員 5 人) 北海道釧路港 → 同港西方沖の漁場 右舷船首部外板に破口及び亀裂を伴う擦過傷		7.9 トン (乗組員 5 人) 北海道釧路港 → 同港西方沖の漁場 船首外板に破口を伴う擦過傷	
発生年月日場所：平成 29 年 11 月 8 日 07 時 25 分 北海道釧路港西方沖 気象海象：曇り 風力 3 北北東風 下げ潮の初期 視界良好			

原因

本件衝突は、釧路港西方沖において、航行中の B 丸が、動静監視不十分で、漁ろうに従事している A 丸を避けなかったことによって発生したが、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。

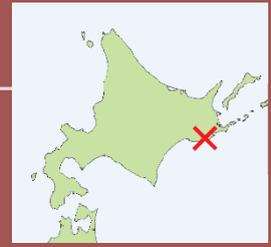


教訓

航行中、船首方に認めた漁船が、漁ろうに従事中かどうか、同船と衝突のおそれがあるかどうか判断できるよう、動静監視を継続的に行うこと。

事例5 船員の常務

(海上衝突予防法第38条及び39条) +
(港則法第17条)



漁船A丸 作業船B丸 衝突事件

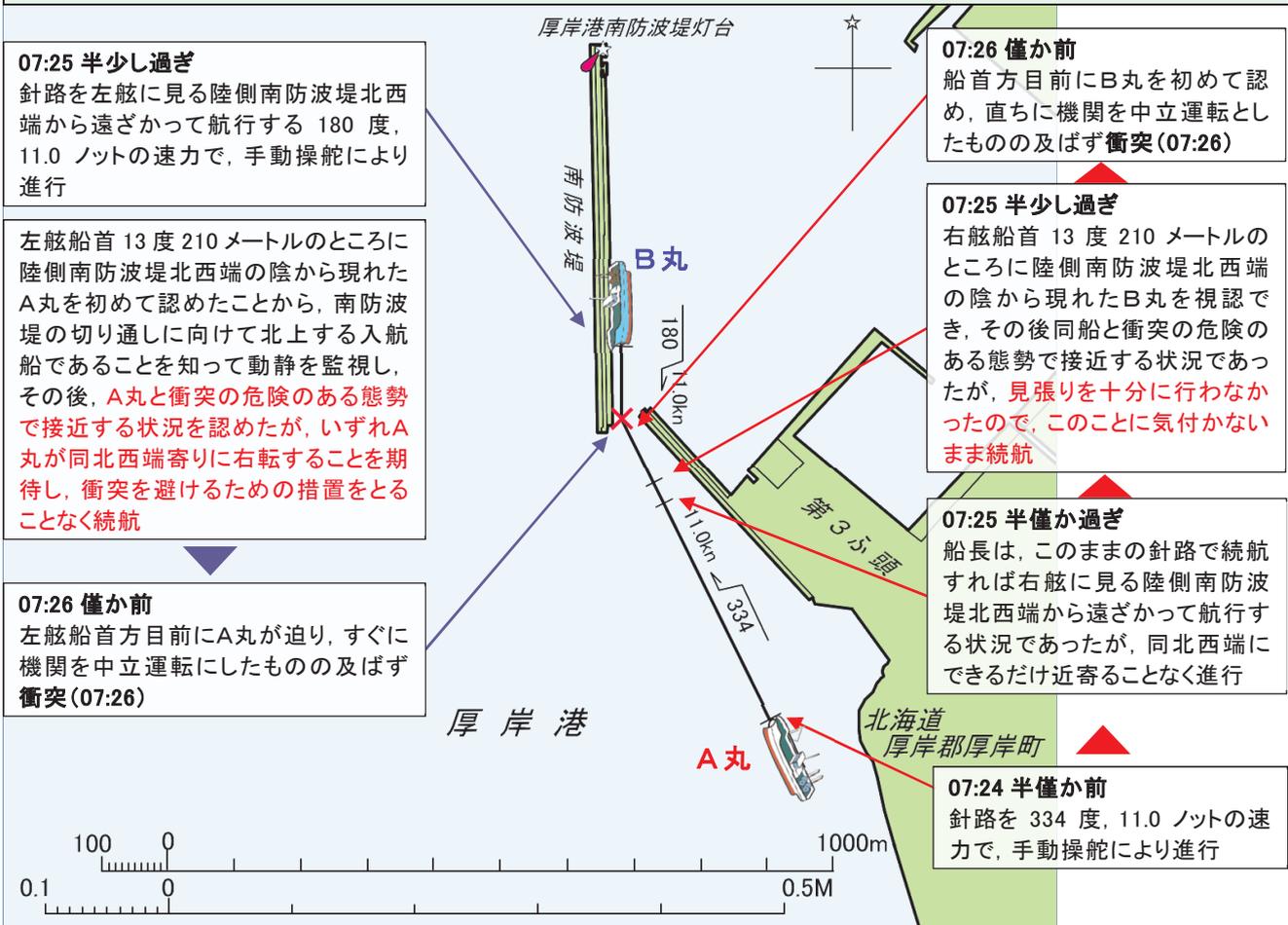
厚岸港東部において、防波堤の切り通しに向けて北上中の漁船と南下中の作業船が衝突した事例

漁船A丸	船長：業務停止1箇月	作業船B丸	船長：戒告
1.7トン（乗組員2人） 北海道厚岸港南東方沖合の漁場 → 厚岸港 船首及び船底外板に擦過傷		1.5トン（乗組員1人，作業員1人） 北海道釧路港 → 同港西方沖合のかき養殖施設 左舷船首部外板に破口，操舵スタンドに損壊	

発生年月日場所：平成30年7月25日 07時26分 北海道厚岸港東部
気象海象：晴れ 風力1 南南東風 ほぼ低潮時 視界良好 潮高23センチメートル（厚岸港）

原因

本件衝突は、厚岸港東部において、南防波堤切り通しに向けて北上中のA丸が、陸側南防波堤北西端にできるだけ近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、同北西端から遠ざかって南下する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。



教訓

防波堤の切り通し付近では、右舷に見る防波堤に近寄って航行し、防波堤の陰から現れる他船を見落とさないよう見張りを十分に行うこと。

(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。

* 旅客船を除き、件数では「衝突」が最多、原因分類別では「見張り不十分」が最多

* 旅客船は、件数では「衝突（単）」が最多、原因分類別では「操船不適切」、「船位不確認」が最多（同数）

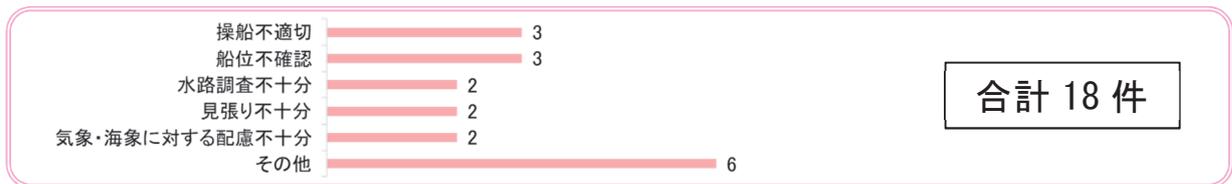
※ 裁決では1隻の船舶について複数の原因を示すことがあるので、船舶隻数と原因数が同数にならない場合があります。

※ 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」を参照してください。

「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。

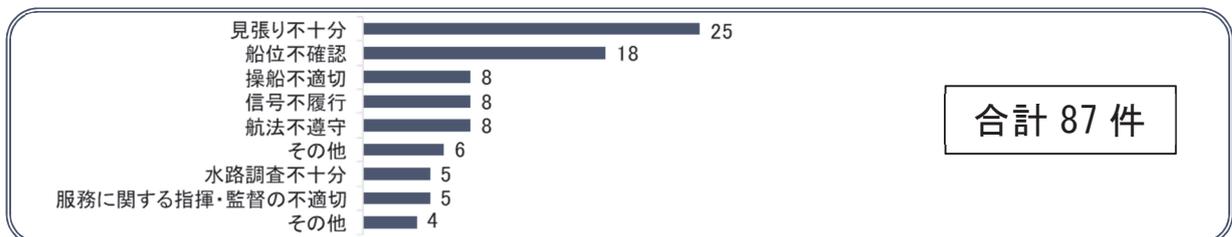
① 旅客船

旅客船の海難は17隻であり、このうち衝突（単）が9隻と最も多く、次いで乗揚が3隻で、原因分類別では、合計18件の原因が示されており、「操船不適切」、「船位不確認」がそれぞれ3件（16.7%）、次いで「水路調査不十分」、「見張り不十分」、「気象・海象に対する配慮不十分」がそれぞれ2件（11.0%）、その他の6件は「航法不遵守」、「針路の選定・保持不良」などとなっています。



② 貨物船

貨物船の海難は78隻であり、このうち衝突が36隻と最も多く、次いで衝突（単）及び乗揚がそれぞれ18隻で、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25件（28.7%）、次いで「船位不確認」が18件（20.7%）、「操船不適切」、「信号不履行」、「航法不遵守」がそれぞれ8件（9.2%）などとなっています。



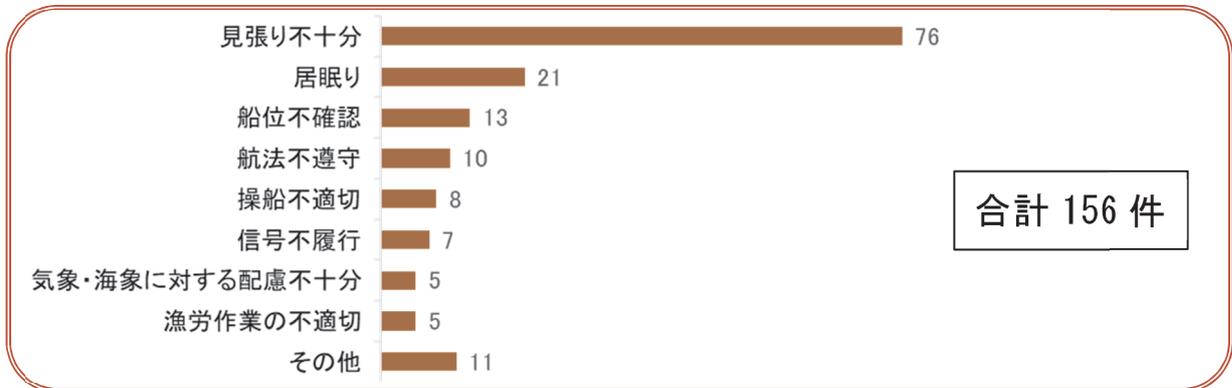
③ 油送船

油送船の海難は12隻であり、このうち衝突が10隻と最も多く、次いで乗揚2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%）、その他の5件には、「操船不適切」、「船位不確認」などがそれぞれ1件となっています。



④ 漁船

漁船の海難は149隻であり、このうち衝突が96隻と最も多く、次いで乗揚が32隻で、原因分類別では、合計156件の原因が示されており、「見張り不十分」が最も多く76件（48.8%）、次いで「居眠り」が21件（13.5%）、「船位不確認」が13件（8.4%）などとなっています。



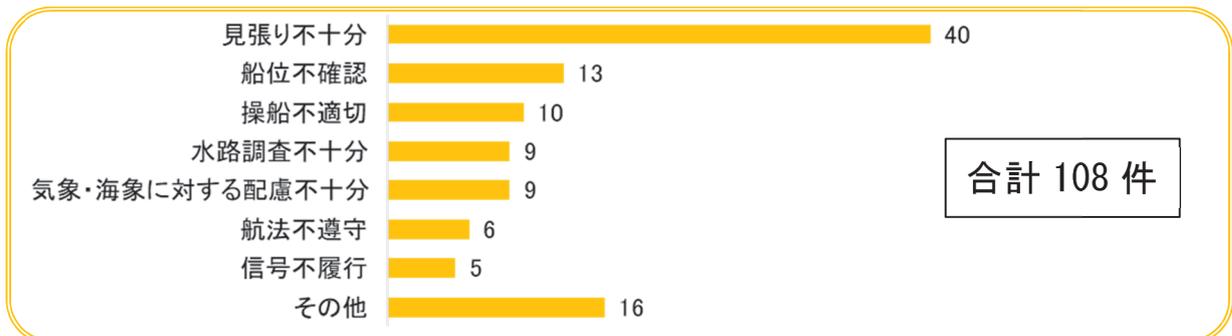
⑤ 遊漁船，瀬渡船

遊漁船，瀬渡船の海難は25隻であり、このうち衝突が20隻と最も多く、その他5隻に衝突（単）、乗揚、死傷などがそれぞれ1隻で、原因分類別では、合計26件の原因が示されており、「見張り不十分」が最も多く18件（69.3%）、「船位不確認」，「気象・海象に対する配慮不十分」，「航法不遵守」がそれぞれ2件（7.7%）などとなっています。



⑥ プレジャーボート

プレジャーボートの海難は105隻であり、このうち衝突が46隻と最も多く、次いで乗揚が19隻で、原因分類別では、合計108件の原因が示されており、「見張り不十分」が最も多く40件（37.0%）、次いで「船位不確認」が13件（12.0%）、次いで「操船不適切」が10件（9.3%）などとなっています。



-旅客船-

旅客船A丸 施設灯衝突事件

夜間、船位の確認が不十分で、空港の施設灯に衝突した事例



旅客船A丸 船長：業務停止2箇月

84トン（乗組員2人、旅客29人）

大阪府泉州港 → 阪神港神戸第5区

左舷船首部に圧壊、E2施設灯の鋼管杭に擦過傷、同杭作業用足場に曲損

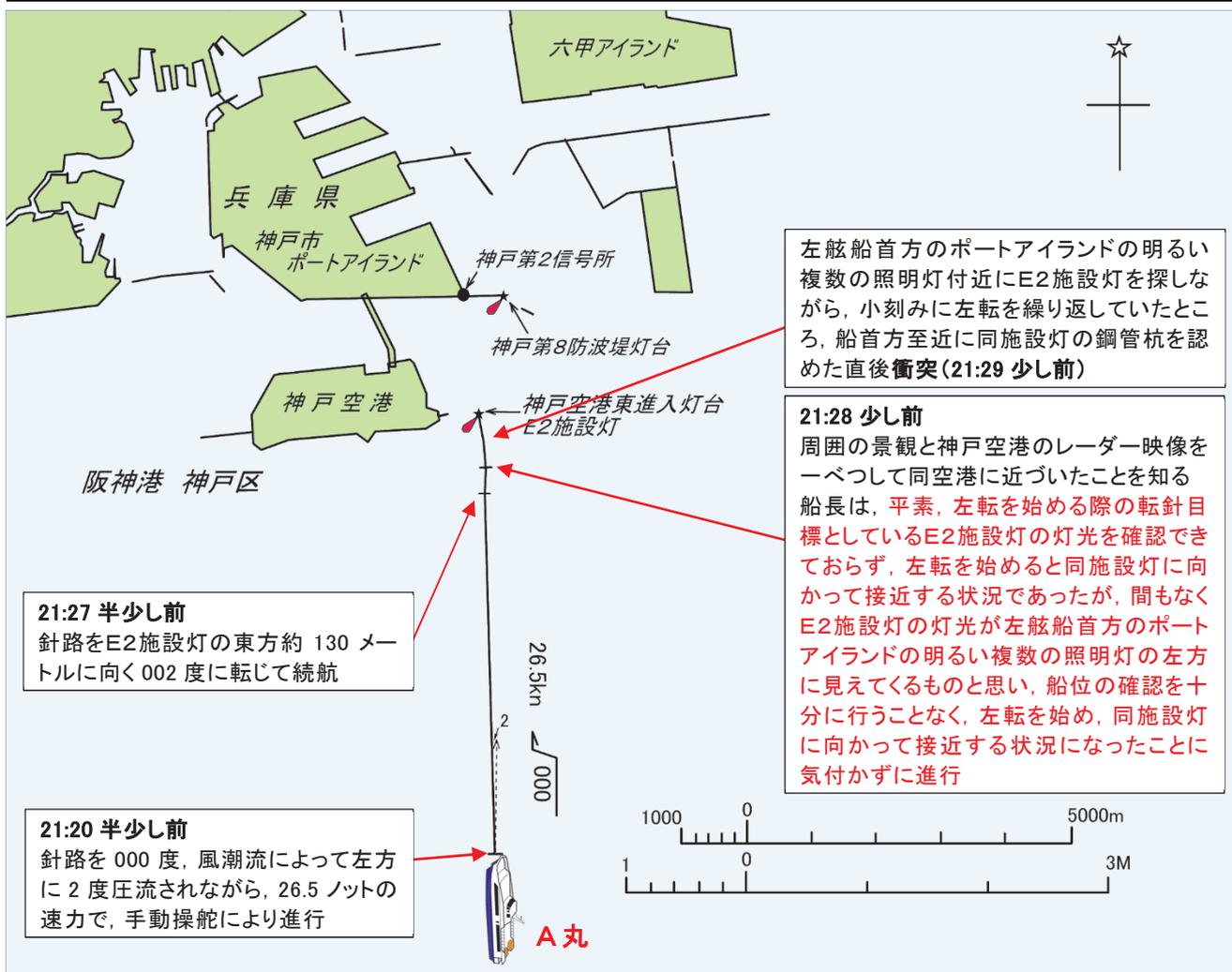
旅客15人負傷

発生年月日場所：平成29年7月26日 21時29分少し前 阪神港神戸区

気象海象：晴れ 風力4 東北東風 高潮時 視界良好 大阪湾中央部に弱い西流

原因

本件施設灯衝突は、夜間、阪神港神戸区において、神戸空港棧橋に向けて北上する際、船位の確認が不十分で、E2施設灯に向かって進行したことによって発生したものである。



教訓

転針目標が目視で確認できないときは、GPSプロッター画面で転針目標との相対位置関係を把握するなど、船位の確認を十分に行うこと。

-貨物船-

貨物船A丸 橋脚衝突事件

橋梁下の可航水域を通過する際、主機回転計を見ることに気をとられ、緩やかに左転しながら橋脚に向かっていくことに気付かず、衝突した事例



貨物船A丸

船長：業務停止1箇月

499トン（乗組員5人）

大分県津久見港 → 阪神港大阪第1区

球状船首に凹損等、P6橋脚の防衝工の梁に折損、西側の防衝杭頂部が倒壊

発生年月日場所：平成30年9月6日 02時50分 阪神港大阪第1区

気象海象：曇り 風力4 南南西風 上げ潮の末期 視界良好

原因

本件橋脚衝突は、夜間、阪神港大阪第1区において、此花大橋橋梁下の可航水域に向けて北上する際、船位の確認が不十分で、P6橋脚に向かって進行したことによって発生したものである。

02:50 少し前

前方を見たところ、船首至近に防衝灯の灯光を視認して驚き、機関を全速力後進としたものの及ばず衝突(02:50)

02:46 半

船首が007度に向けたとき、P6橋脚がほぼ正船首300メートルのところとなるが、**主機回転計を見ることに気をとられ、船位の確認を十分に行わなかったため、この状況に気付かずに続航**

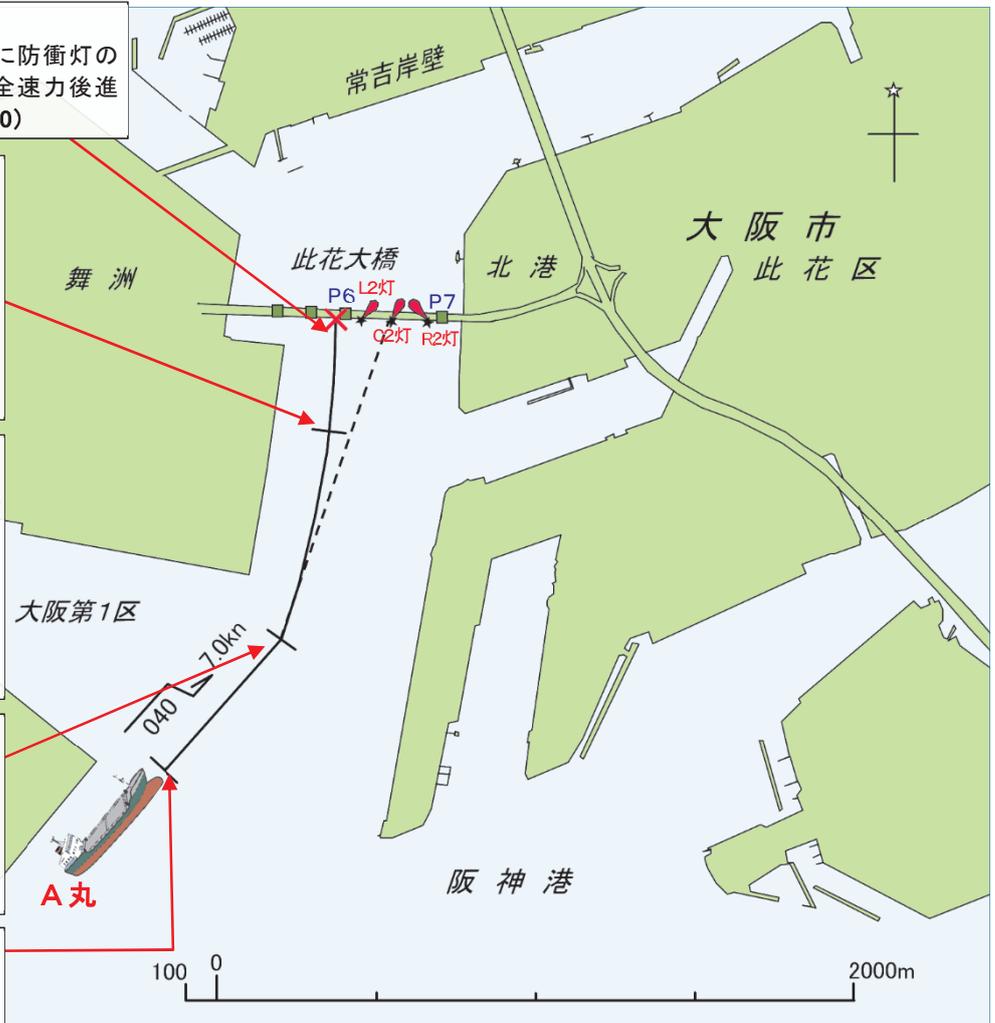
船長は、C2灯がほぼ正船首となる頃、舵を中央にしようとして舵輪を戻し、**機関を中立としたところ、舵が中央の手前となって僅かに左舵が取られた状態となり、その後、緩やかに左転しながら、前進惰力で続航**

02:42 半

此花大橋橋梁灯(C2灯)を船首目標として、此花大橋橋梁下の可航水域のほぼ中央を前進惰力で通過することとし、左舵を取り左転を開始

02:40 僅か過ぎ

針路を040度、7.0ノットの速力で、手動操舵により進行



教訓

船橋当直中は、特定のものや作業に集中せず、常に周囲の見張りや船位の確認を行うこと。

-貨物船-

貨物船A丸 漁船B丸 衝突事件

来島海峡航路において、西水道を北上する貨物船と同水道を横断する漁船とが衝突した事例

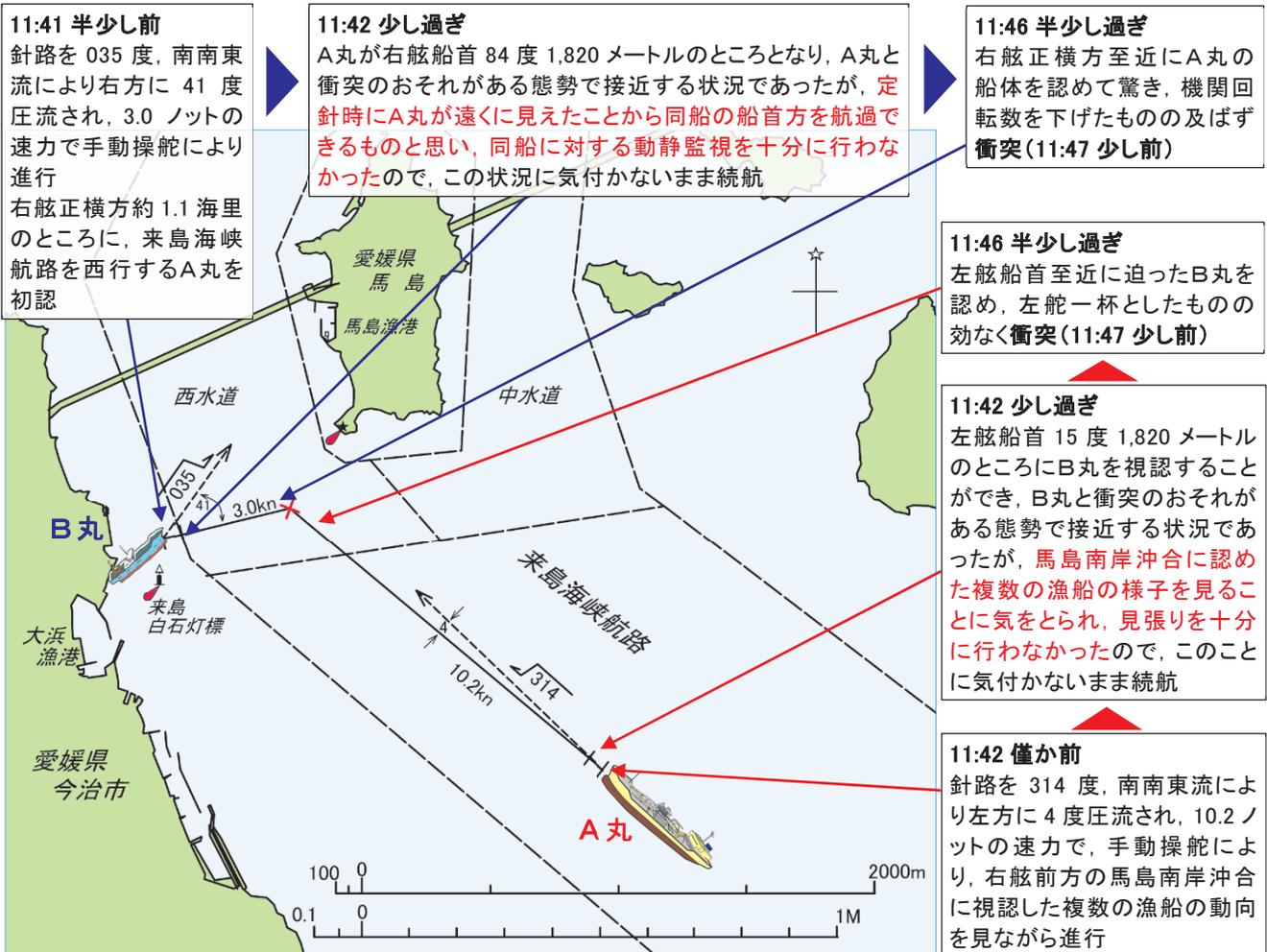


貨物船A丸	船長：戒告	漁船B丸	船長：業務停止1箇月
698トン（乗組員5人） 徳島県橋港 → 福岡県苅田港 左舷船首部外板に擦過傷		1.0トン（乗組員1人） 愛媛県大浜漁港 → 同県馬島漁港 右舷中央部外板に破口等、船長が負傷	

発生年月日場所：平成30年1月4日 11時47分少し前 来島海峡航路
気象海象：晴れ 無風 上げ潮の末期 視界良好 2.5ノットの南南東流

原因

本件衝突は、来島海峡航路において、西水道を横断するB丸が、動静監視不十分で、航路をこれに沿って航行しているA丸と衝突のおそれがある態勢で接近した際、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。



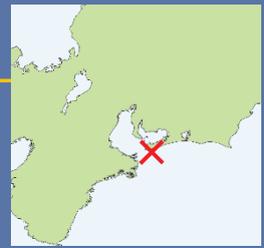
教訓

航路に沿って航行中、自船の前方で航路を横断する船がないとも限りません。見張りを十分に行い、衝突のおそれがある態勢で接近する船舶には警告信号を行い、衝突を避けるための協力動作をとること。

-油送船-

油送船A丸 漁船B丸 衝突事件

航行中の漁船を認めていた油送船が、海図台での書類作成に気をとられ、動静監視が不十分となって衝突した事例

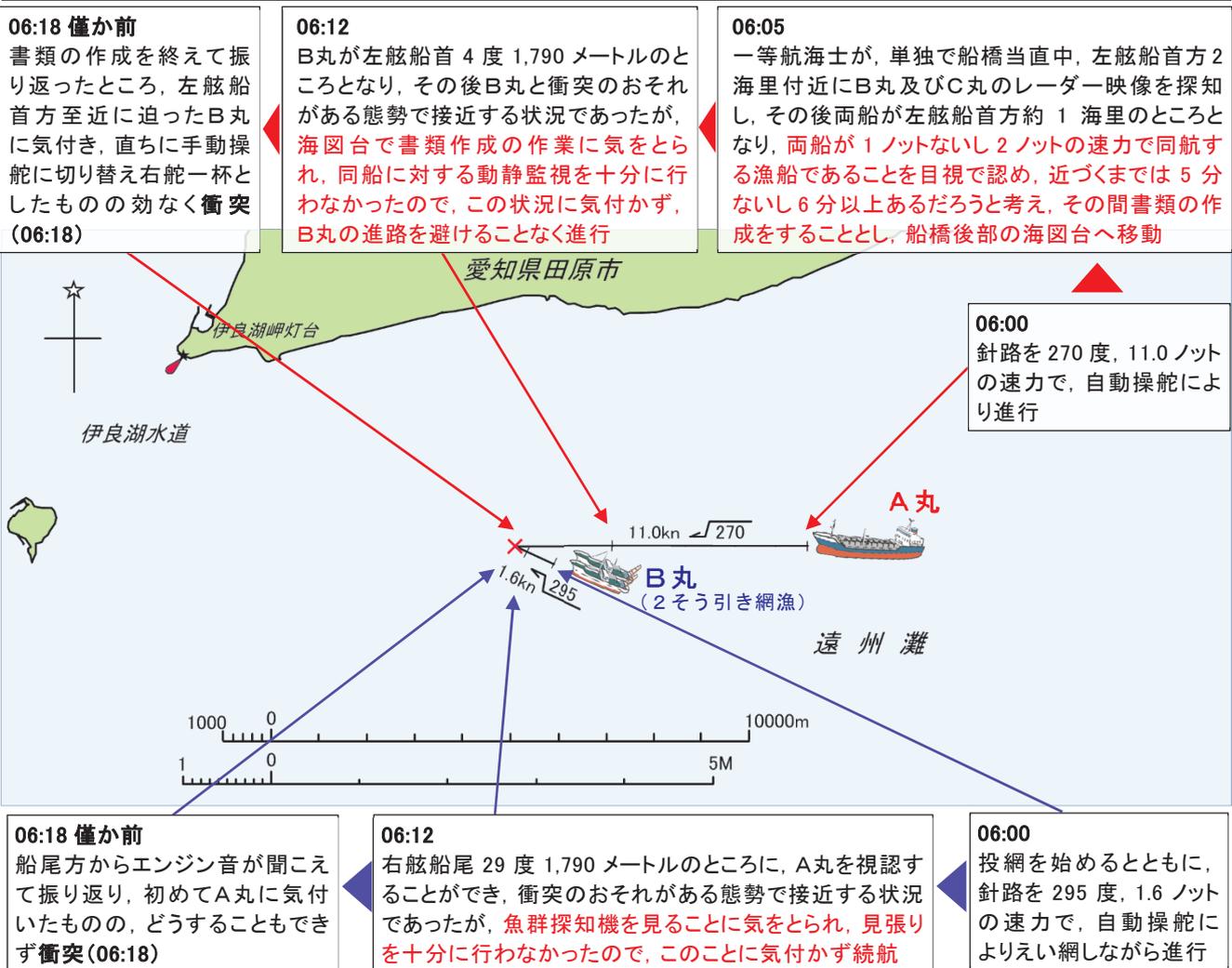


油送船A丸	一等航海士：業務停止1箇月	漁船B丸	船長：戒告
498トン（乗組員6人） 千葉港 → 名古屋港 左舷船首部に擦過傷		14トン（乗組員5人） 愛知県篠島漁港 → 同県伊良湖岬南東方沖合の漁場 操舵室及び右舷中央部外板に損壊	

発生年月日場所：平成27年10月21日 06時18分 愛知県伊良湖岬南東方沖合
気象海象：曇り 風力2 北西風 上げ潮の初期 視界良好 日出時刻06時01分

原因

本件衝突は、伊良湖岬南東方沖合において、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、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。



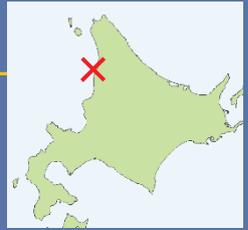
教訓

他船との接近を認めた場合、安全に航過するまでは動静監視を継続すること。

-漁船-

漁船A丸 乗揚事件

航行中、テレビ番組を見ることに気をとられ、船位の確認がおろそかとなり、防波堤の消波ブロックに乗り揚げた事例



漁船A丸

船長：業務停止1箇月

19トン（乗組員3人）

北海道羽幌港西方沖合の漁場 → 羽幌港

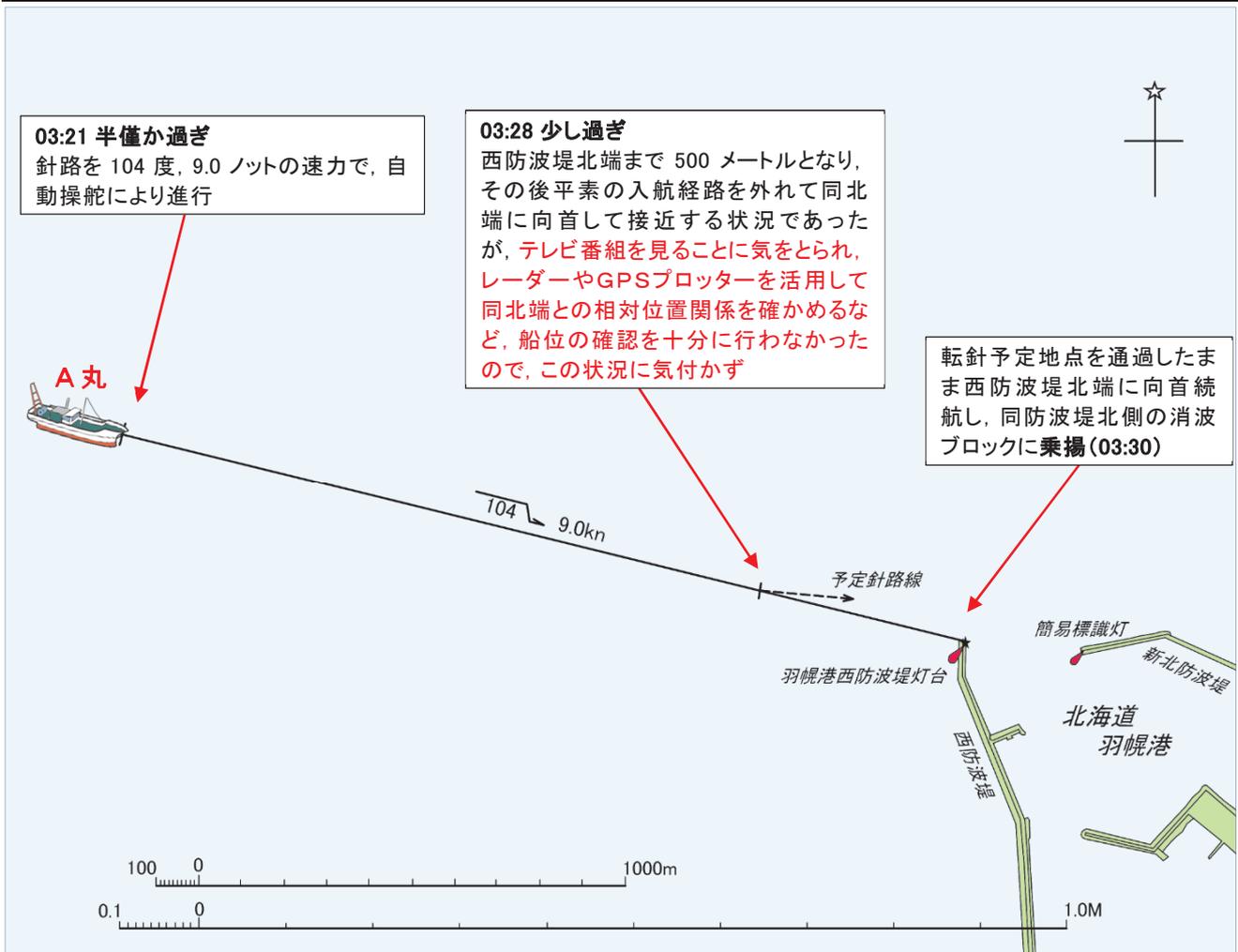
船首船底外板に凹損及び亀裂を伴う擦過傷

発生年月日場所：平成30年9月10日 03時30分 北海道羽幌港

気象海象：曇り 風力2 南東風 上げ潮の末期 視界良好 月出時刻05時10分

原因

本件乗揚は、夜間、羽幌港西方沖合において、同港に向けて航行する際、船位の確認が不十分で、西防波堤北端に向首進行したことによって発生したものである。

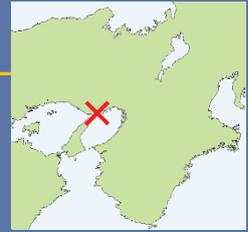


教訓

当直中は、当直業務に専念すること。テレビの視聴は当直以外のときに！

-遊漁船-

遊漁船A丸 防波堤衝突事件



夜間、オーニングが視界の妨げとなり、目標の灯台の灯光を確認できないまま、目視を頼りに航行中、防波堤に衝突した事例

遊漁船A丸

船長：業務停止1箇月

4.9トン（乗組員1人、釣り客9人）

兵庫県淡路島西方沖合の釣り場 → 兵庫県垂水漁港

船首部に破口等

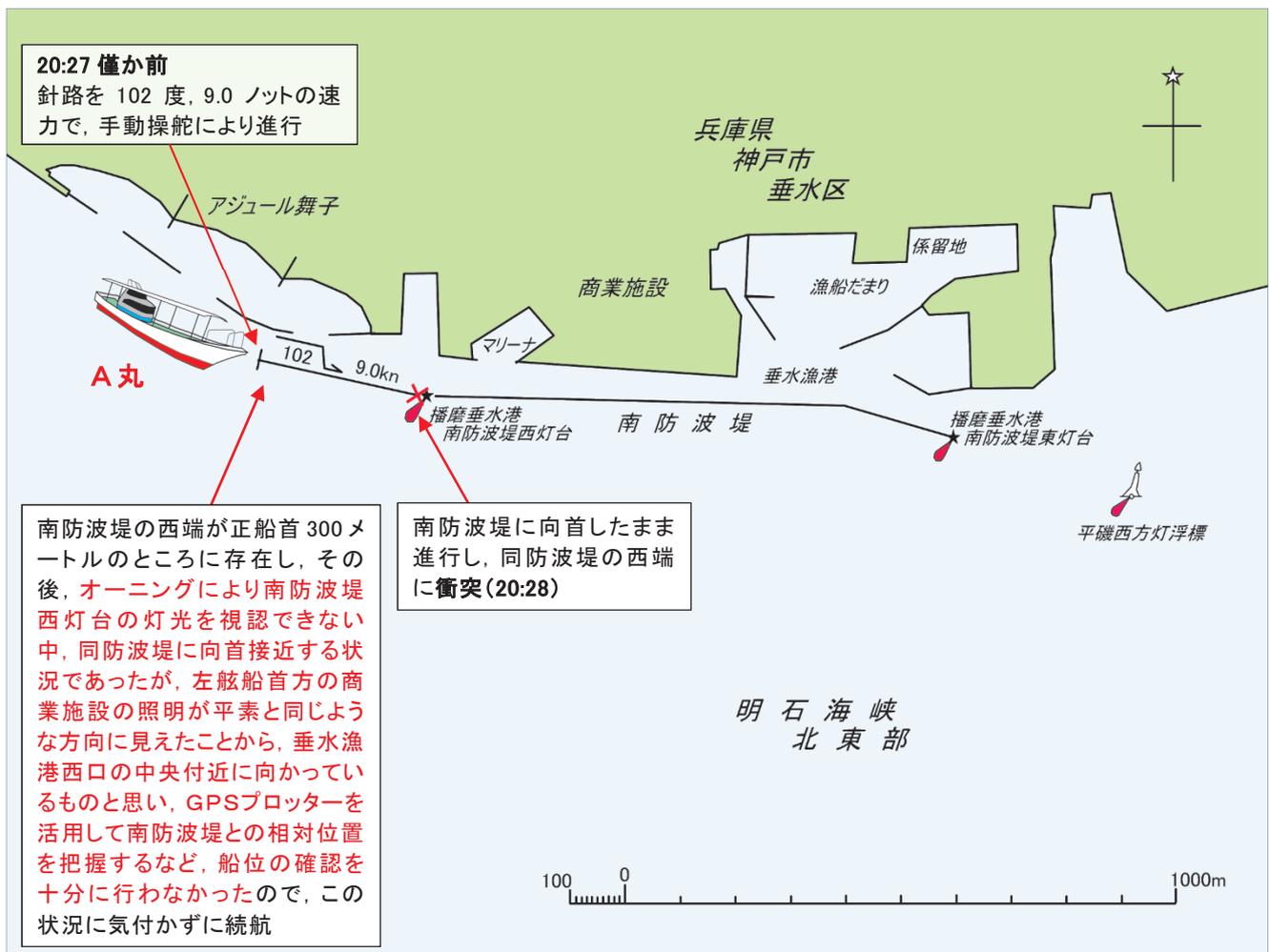
釣り客1人が頭部打撲等

発生年月日場所：平成30年7月15日 20時28分 兵庫県垂水漁港

気象海象：晴れ 風力3 西風 上げ潮の末期

原因

本件防波堤衝突は、夜間、垂水漁港西方沖合において、同漁港西口に向け帰航する際、船位の確認が不十分で、南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

夜間は、慣れた海域であっても目測だけに頼らず、GPSプロッターやレーダーを活用するなど、船位の確認を十分行うこと。

-水上オートバイ-

水上オートバイ A丸 被引浮体搭乗者負傷事件

水上オートバイにえい航された浮体が、遠心力で振り出され、飛び込み台に接触した事例



水上オートバイ A丸

船長：業務停止 1 箇月

0.2 トン（乗組員 1 人）

広島県呉市七浦海岸 → 同海岸南方沖合

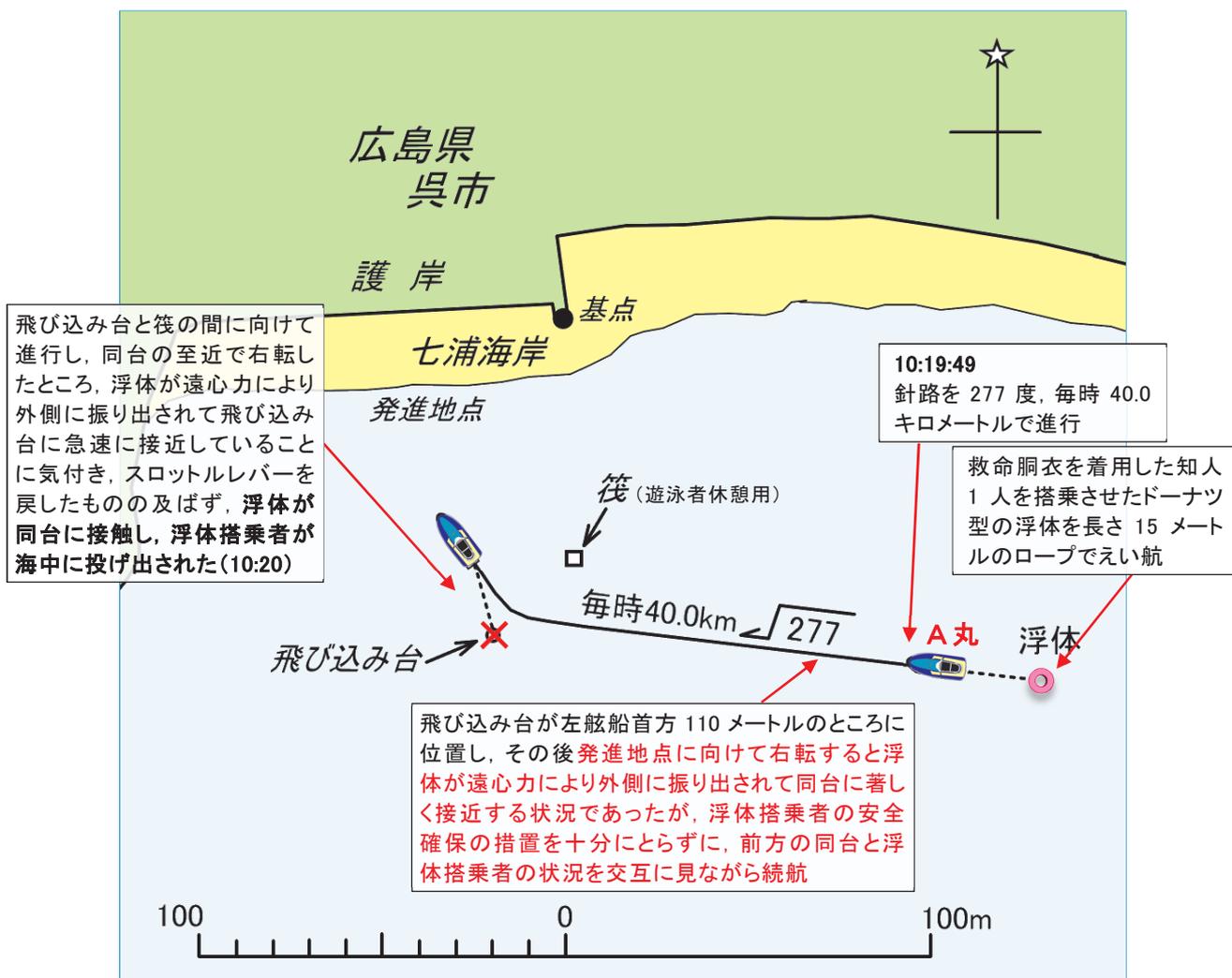
浮体搭乗者が、左腰部打撲傷、第 3 腰椎横突起骨折等

発生年月日場所：平成 30 年 7 月 1 日 10 時 20 分 広島県呉市七浦海岸南方沖合

気象海象：晴れ 風力 1 西南西風 上げ潮の末期 視界良好

原因

本件被引浮体搭乗者負傷は、七浦海岸南方沖合において、浮体をえい航して遊走中、発進地点に戻る際、浮体搭乗者の安全確保の措置が不十分で、飛び込み台の至近で右転し、浮体が遠心力により外側に振り出されて同台に接触したことによって発生したものである。



教訓

浮体をえい航して旋回するときは、えい航索の長さや遠心力により浮体が振り出されることを考慮し、障害物との間に十分安全な距離をとるとともに、急旋回を行わないこと。

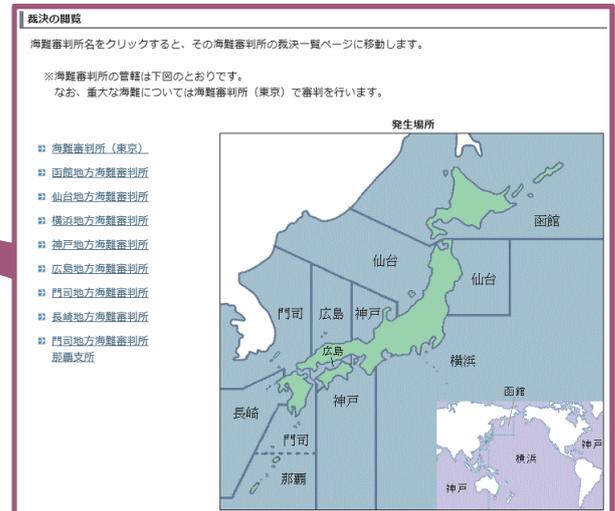
海難防止の取り組み



海難審判所ホームページ (アドレス: <https://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31年1月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、個人名等は非公開)しています。

海難審判所名又は地図上の地方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

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」は、海難審判所の英語表記「Japan Marine Accident Tribunal」の頭文字を表しています。

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。配信サービスの申込みはホームページをご覧ください。

第12号
令和元年11月発行

特集「モーターボートによる海難」

平成28年から平成30年の5年間に発生した海難件数は4,892件であり、そのうちモーターボートによる海難は、934件で、全海難件数の約2割と算定されています。全海難件数が減少している中、モーターボートによる海難件数は、急増傾向が顕著となっています。また、モーターボートによる海難の発生は、7月と8月が多くなっています。

モーターボートによる海難件数は、**ほぼ横ばい状態**となっています。

年	全海難件数	モーターボートによる海難件数
2016	1,026	190
2017	1,027	156
2018	1,028	201
2019	1,029	196
2020	1,030	160

モーターボートによる海難の発生は、**7月と8月が多い**。

月	発生件数
7/16	41
7/17	24
7/18	45
7/19	59
7/20	100
7/21	73
7/22	128
7/23	153
7/24	77
7/25	91
7/26	94
7/27	67

《JMAT ニュースレターの発行状況》

第12号	◇特集「モーターボートによる海難」
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衝突海難」
第2号	◇「平成22年版レポート海難審判」
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12号 特集「モーターボートによる海難」)



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、修学旅行や社会科見学で訪れる児童や生徒に対し、業務説明や審判廷の開放を随時行っています。

令和元年度は、2校25名の中学生等が海難審判所を訪れ、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、海難審判所ホームページや電話で、お気軽にお問い合わせください。

※ 海難審判所お問い合わせ (<https://www.mlit.go.jp/jmat/iken/iken.htm>)



➤ 出前講座

海難審判所では、海難審判制度の説明を行ったり、裁決事例を基にして再発防止策を紹介したりするなど、職員を講師として派遣しています。

令和元年度は、航海士を目指す学生、現在海上業務に携わっている方など3件約180名に対して講演を行いました。



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 令和元年 海難種類別原因分類

(単位:件)

原因	海難種類	衝突	衝突 (単 一)	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 阻 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			2	9			1					7			19
針路の選定・保持不良				5		1						1			7
操船不適切		5	11	3		2	1				7	2	1		32
船位不確認			19	31								8			58
見張り不十分		174	1								2	2			179
居眠り		8	1	27								1			37
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			3	5		5	1				3			1	18
錨泊・係留の不適切					1	1	1					1	1		5
荒天措置不適切															0
灯火・形象物不表示		2													2
信号不履行		22													22
速力の選定不適切															0
航法不遵守		31													31
主機の整備・点検・取扱不良													3		3
補機等の整備・点検・取扱不良									2				1		3
潤滑油等の管理・点検・取扱不良															0
電気設備の整備・点検・取扱不良															0
甲板・荷役等作業の不適切											2				2
漁労作業の不適切											3		2		5
旅客・貨物等積載不良											2				2
服務に関する指揮・監督の不適切		4	1	6							1				12
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		246	40	87	1	10	4	0	2	0	20	22	8	1	441
裁 決 件 数		114	38	83	1	10	4	0	1	0	22	22	8	1	304
裁 決 の 対 象 と な っ た 船 舶 隻 数		237	40	86	1	10	4	0	1	0	23	22	8	1	433
海 難 の 原 因 あ り と さ れ た 船 舶 隻 数		217	38	83	1	10	4	0	1	0	20	22	8	1	405

※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 令和元年 船種別原因分類

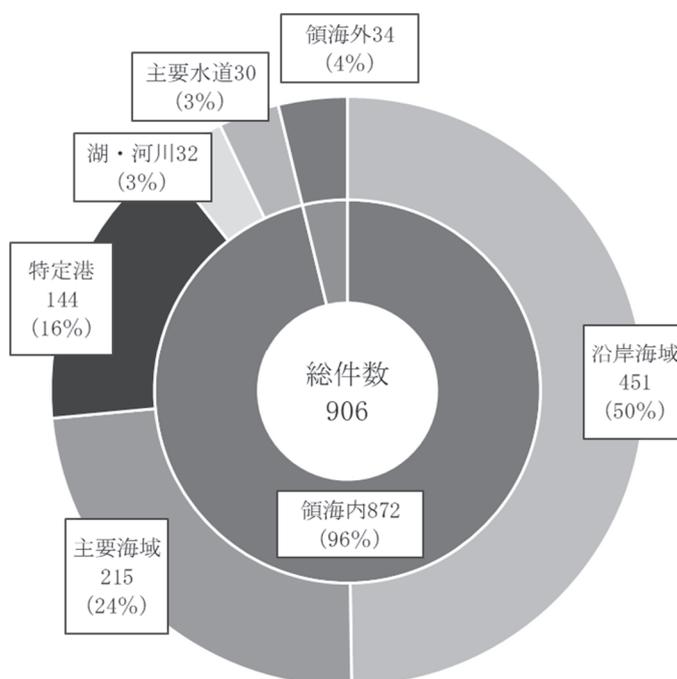
(単位:件)

原因	船種																合計
	客船	貨物船	送油船	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	(はしけ・自航船等)	その他		
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	2	5		1				1		9			1			19	
針路の選定・保持不良	1	2	1	1						2						7	
操船不適切	3	8	1	8	1					10			1			32	
船位不確認	3	18	1	13	3	2	2	2		13		1				58	
見張り不十分	2	25	6	76	2	1	7	15	3	40	2					179	
居眠り	1	6		21	4		1	1		3						37	
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	2			5				2		9						18	
錨泊・係留の不適切		1		1						3						5	
荒天措置不適切																0	
灯火・形象物不表示				1						1						2	
信号不履行		8	1	7			1			5						22	
速力の選定不適切																0	
航法不遵守	1	8		10	1	1	2	1	1	6						31	
主機の整備・点検・取扱不良		1								2						3	
補機等の整備・点検・取扱不良				2						1						3	
潤滑油等の管理・点検・取扱不良																0	
電気設備の整備・点検・取扱不良																0	
甲板・荷役等作業の不適切	1			1												2	
漁労作業の不適切				5												5	
旅客・貨物等積載不良										2						2	
服務に関する指揮・監督の不適切	1	5	1	3	1					1						12	
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	18	87	11	156	12	5	13	22	4	108	2	1	2	0	0	441	
裁決の対象となった船舶隻数	17	78	12	149	14	4	13	21	4	105	2	1	2	10	1	433	
海難の原因ありとされた船舶隻数	17	75	10	143	11	4	12	21	4	103	2	1	2	0	0	405	

※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 令和元年 発生水域別件数（理事官が立件したもの）



資料4 令和元年 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													
根室		1											1
釧路		5											5
苫小牧		4											4
室蘭		1	1										2
函館	1	1	1							1			4
稚内		1	1										2
青森		3											3
八戸			1									1	2
気仙沼		1			1					1	2		5
仙台塩釜		3									1	1	5
酒田	1												1
小名浜		1											1
鹿島	1	3								1			5
木更津		1											1
千葉	4	7	1						1			1	14
京浜（東京区）	2	3									1		6
京浜（川崎区）	1	2											3
京浜（横浜区）	3	1								1			5
横須賀	1	1									1		3
清水	3	1											4
衣浦								1					1
名古屋	1	6	2		1						2		12
四日市		2											2
舞鶴	1										1		2
阪神（神戸区）	3		1							1			5
阪神（尼崎西宮芦屋区）			1										1
東播磨	1												1

資料

(単位:件)

特定港	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
呉									1					1
広島		1		1										2
徳山下松				1										1
宇部		2		1										3
関門 (若松区)			1	1										2
関門 (若松区以外)		1	4	3										8
高知			1											1
博多			3	6		1					1		1	12
三角				1										1
大分				1										1
細島												1		1
鹿児島			2											2
那覇				1										1
金沢						1								1
石巻		1	2								1			4
日立			1											1
泉州			1											1
三河											1			1
合計		28	63	25	0	4	0	0	2	1	8	9	4	144
湖・河川		9	5	2		3			1		11		1	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 令和元年 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
浦賀水道	2	1							1				4
伊良湖水道		2							1				3
明石海峡	5		1								1		7
友ヶ島水道	2		2		1								5
鳴門海峡	1						1				1		3
大島瀬戸			2										2
関門海峡		1										1	2
倉良瀬戸			4										4
合計	10	4	9	0	1	0	1	0	2	0	2	1	30

資料6 令和元年 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
根室海峡		1											1
津軽海峡			1						1		1		3
陸奥湾									1	1			2
東京湾	5	3	2							1	3	1	15
伊勢湾	4												4
三河湾	1												1
紀伊水道	6		1		1								8
大阪湾	7	1							2	1	2		13
播磨灘	6	1	1								7		15
備讃海域東部	9	1	3		1						2		16
備讃海域西部	9	2	7			1			2	2	5	2	30
備後・燧灘	6	1	1										8
安芸灘・広島湾	20	5	23		2			1	6		7	1	65
伊予灘	3		1		1		1			1			7
周防灘	4	1	2						1		1	1	10
豊後水道	2		5					1	1		1		10
島原湾・八代海			2		1				1	2	1		7
合計	82	16	49	0	6	1	1	2	15	8	30	5	215

資料7 令和元年 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 沿岸海域	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
雄冬岬～紋別			2						1	1			4
紋別～十勝川口	3	2	1		2	2			2	3	1		16
十勝川口～白神岬		1	1		3					1	1		7
白神岬～雄冬岬		1					2	2	1	1		3	10
尻屋埼～鮭ヶ埼	2		1		2	1		1	2			3	12
鮭ヶ埼～阿武隈川口	1	3	4		2				2	1	4	4	21
阿武隈川口～犬吠埼	2	1			1			1	3	1		1	10
犬吠埼～野島埼	6	2	2		3	1			2	3	1	1	21
野島埼～天竜川口	9	2	7		1	1			5				25
天竜川口～新宮川口	8	3	4		4	1	1	1	5	2	5	4	38
新宮川口～日ノ御埼	1							1	1				3
蒲生田岬～高茂埼	3		1							2	2		8
竜飛岬～鼠ヶ関	1				1				2	2		1	7
鼠ヶ関～糸魚川	2	1	4		3	1		1	2	1			15
糸魚川～経ヶ岬	4	1	7	1	1			3	1	1	1		20
経ヶ岬～川尻岬	6	3	5		2			1		1	2	3	23
川尻岬～鳥帽子島	4	2	6		2			1		2	2		19
対馬列島	3	1	2		1								7
鳥帽子島～坊ノ岬	25	5	24		4	1	1	4	23	12	3	3	105
坊ノ岬～鶴御埼	5	4	9		1	1		1	1	2	2		26
南西諸島	4	7	25	1	2				3	5		4	51
南方諸島			1		1					1			3
合計	89	39	106	2	36	9	4	17	56	42	24	27	451
領海外	8	1	1		3	2		2	13	4			34

資料 8 令和元年 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	9	20	3					1	1	17	4	3	58	
貨物船	88	57	37			2	1	1	15	2	14	4	221	
油送船	22	4	7						3	1			37	
漁船	153	27	41	1	32	5	2	14	34	24	8	8	349	
引船	14	5	12		2		1		2	2	5		43	
押船	7	3	8					2	3	1	2		26	
作業船	9	2	12		3	1			2	1	3		33	
はしけ	4		3		1			1					9	
台船	8	3	6					1	2	1	1		22	
交通船	2		3		2					4			11	
公用船	2	2	3							1	1		9	
遊漁船	23	3	4	1			1	1	4	3	4	4	48	
瀬渡船			2							1			3	
プレジャーボート	モーターボート	89	12	54		13	3	1	4	23	5	23	15	242
	水上オートバイ	22				3	1				17		1	44
	ヨット	4	1	7		1				1		5	2	21
	ボート	6				1								7
	小計	121	13	61	0	18	4	1	4	24	22	28	18	314
その他	8	1						1					10	
不詳	3		5								1	1	10	
合計	473	140	207	2	58	12	6	26	90	80	71	38	1,203	

資料9 令和元年 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)

海難種類	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		
衝突	311	4	19	57	23	9	9	10	8	7	16	473
衝突(単)	46	5	11	30	21	8	2	2	11	2	2	140
乗揚	128	9	19	21	13	2	3	1	1	1	9	207
沈没	2											2
転覆	55	1		1							1	58
遭難	6	2	2	1	1							12
浸水	4		2									6
火災	18	1	2	1		2					2	26
爆発												0
機関損傷	53	5	7	15	6	3					1	90
死傷等	60	3	4	3	7		1		1		1	80
施設等損傷	48	1	4	10	2	1	1	1		3		71
安全・運航阻害	33			5								38
合計	764	31	70	144	73	25	16	14	21	13	32	1,203

資料 10 令和元年 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	24	7	4	4	6	6	3	1	3			58
貨物船			19	102	44	11	3	11	18	12	1	221
油送船		2	6	9	7	3	8	1		1		37
漁船	298	11	21	17	1						1	349
引船	26	2	9	6								43
押船	16		8	2								26
作業船	14	2	1		6	2	1	1			6	33
はしけ				1	2						6	9
台船		1		2	3	2					14	22
交通船	11											11
水先船												0
公用船	1	3	1	1	3							9
遊漁船	47										1	48
瀬渡船	3											3
プレジャーボート	モーターボート	239	3									242
	水上オートバイ	44										44
	ヨット	21										21
	ボート	7										7
	小計	311	3	0	0	0	0	0	0	0	0	314
その他	7		1		1		1					10
不詳	6					1					3	10
合計	764	31	70	144	73	25	16	14	21	13	32	1,203

資料 11 令和元年 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	7	2	49	1		10			16	8	2	75	85
衝突(単)			16			19	1		4	1	0	39	40
乗揚			6			12			15	0	0	33	33
沈没										0	0	0	0
転覆	5	9	7						2	5	9	9	23
遭難			1							0	0	1	1
浸水										0	0	0	0
火災										0	0	0	0
爆発										0	0	0	0
機関損傷			1							0	0	1	1
死傷等	11	4	26		1	140	2		17	13	5	183	201
施設等損傷			1							0	0	1	1
安全・運航阻害										0	0	0	0
小計	23	15	107	1	1	181	3	0	54	27	16	342	385
合計	145			183			57			385			

資料 12 令和元年 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			7		1	145	1			1	1	152	154
貨物船	4	1	1							4	1	1	6
油送船			1							0	0	1	1
漁船	18	13	45							18	13	45	76
引船			2							0	0	2	2
押船			1							0	0	1	1
作業船			3							0	0	3	3
はしけ		1								0	1	0	1
台船										0	0	0	0
交通船			4			1			2	0	0	7	7
水先船										0	0	0	0
公用船										0	0	0	0
遊漁船			6	1		27			3	1	0	36	37
瀬渡船									1	0	0	1	1
プレジャーボート	モーターボート		27			7	1		31	1	0	65	66
	水上オートバイ		9			1	1		17	1	0	27	28
	ヨット									0	0	0	0
	ボート	1								1	0	0	1
	小計	1	0	36	0	0	8	2	0	48	3	0	92
その他			1							0	0	1	1
不詳										0	0	0	0
小計	23	15	107	1	1	181	3	0	54	27	16	342	385
合計	145			183			57			385			

資料 13 令和元年 船種・海難種類別申立て隻数

(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	4	7	1								2	2		16	
貨物船	46	8	21									4		79	
油送船	7	1	4									1		13	
漁船	106	8	36		4	1					2	5	2	164	
引船	7	1	4									2		14	
押船	2	2	2									3		9	
作業船	7		4									2		13	
はしけ	1	1	2											4	
台船	3	1	2											6	
交通船	4				1									5	
公用船												2		2	
遊漁船	19	1	3								1	1		25	
瀬渡船	3		2											5	
プレジャーボート	モーターボート	62	2	21	1	5	1				2	2	5	101	
	水上オートバイ	5									6			11	
	ヨット			1			1					1		3	
	ボート													0	
	小計	67	2	22	1	5	2	0	0	0	0	8	3	115	
その他	1		3											4	
合計	277	32	106	1	10	3	0	0	0	0	13	25	7	474	

資料 14 令和元年 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	7	1	1		5	1	1	1					17
貨物船			4	40	18	7	1	3	3	2			78
油送船		2		3	1	1	4			1			12
漁船	136	2	6	5									149
引船	3	2	6	3									14
押船	1		2	1									4
作業船	7										2		9
はしけ											3		3
台船		1									4		5
交通船	2												2
水先船	1												1
公用船	2	1											3
遊漁船	21												21
瀬渡船	4												4
プレジャーボート	モーターボート	90											90
	水上オートバイ	10											10
	ヨット	5											5
	ボート												0
小計	105	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	105	
その他	5	1											6
合計	294	10	19	52	24	8	6	4	4	3	9	433	

令和2年版レポート 海難審判

令和2年11月発行

海 難 審 判 所

〒102-0083 東京都千代田区麴町 2-1 P M O 半蔵門 4 階

電話 03-6893-2400 FAX 03-6893-2406

ホームページ <https://www.mlit.go.jp/jmat/>

メールアドレス hqt-jmat@gxb.mlit.go.jp