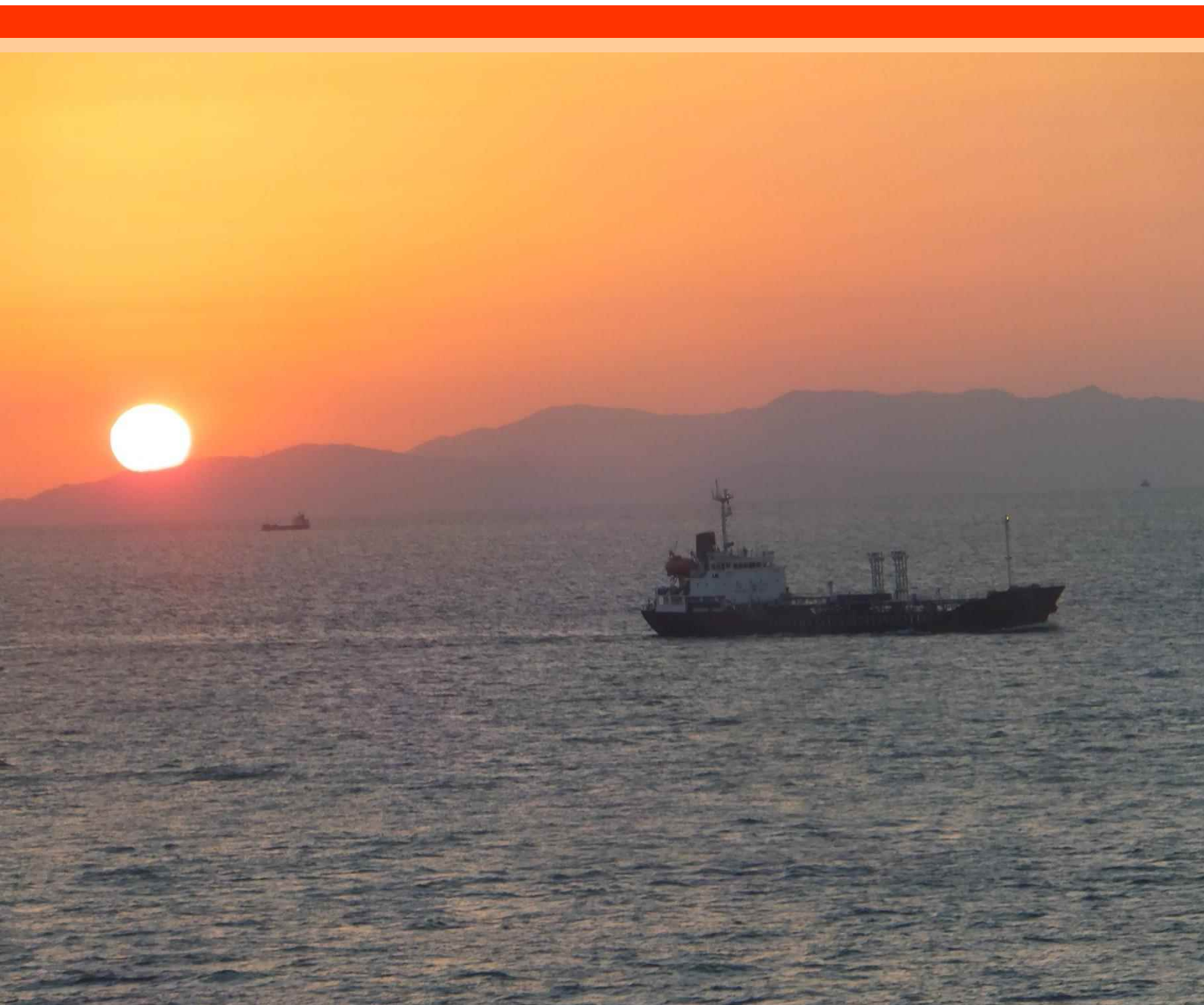


令和 3 年版レポート

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。

海難審判所は、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行政処分を行うための調査と審判を行い、もって海難の発生の防止に寄与することを目的とし、海上における安全・安心の一翼を担う国土交通省の特別の機関として、平成 20 年（2008 年）10 月 1 日に旧海難審判庁より分離・設置され、本年 10 月で丸 13 年となりました。

海難審判所の任務は、裁判類似の厳正な手続を定めた海難審判法に則り、海事に関する豊富な知識・経験を有する理事官及び審判官によって行われる海難調査及び対審方式による海難審判を通じて、海難防止の観点からの確に当事者の故意又は過失を認定することにより、最も効果的な同種海難の再発防止策を裁決書において示すことにあります。

また、海難審判所は、テレビ会議システムなど I T 技術を活用した海難調査と審判の業務改善に取り組むとともに、GPS・AIS・VDR など客観的証拠の集取・分析による海難調査と審判の機能強化を図っております。

海難審判所では、年 1 回、前年 1 月から 12 月までに発生した海難の発生状況、調査状況及び言い渡した裁決書の内容を集約し、「レポート 海難審判」として発行しておりますが、このたび、令和 3 年版を取りまとめました。

裁決書には、個々の海難について、当事者が置かれた状況や海難発生に至った経過を詳細に記載した上で、当事者の行為のどこに問題があったのか（何を改善すれば海難を防ぐことができたのか）を明らかにし、当事者が注意義務を果たさなかった事情なども示しています。これらの事実情報は、海難関係者のみならず、船舶運航に携わる多くの皆様が、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ております。

当所のホームページでは、裁決書の内容を公開し、併せて、裁決書に対するご意見、ご指摘をいただくようにしており、海難防止の一助として活用させていただくとともに、海難審判行政に対する皆様のご理解を一層深めていただければ幸いです。

令和 3 年 12 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

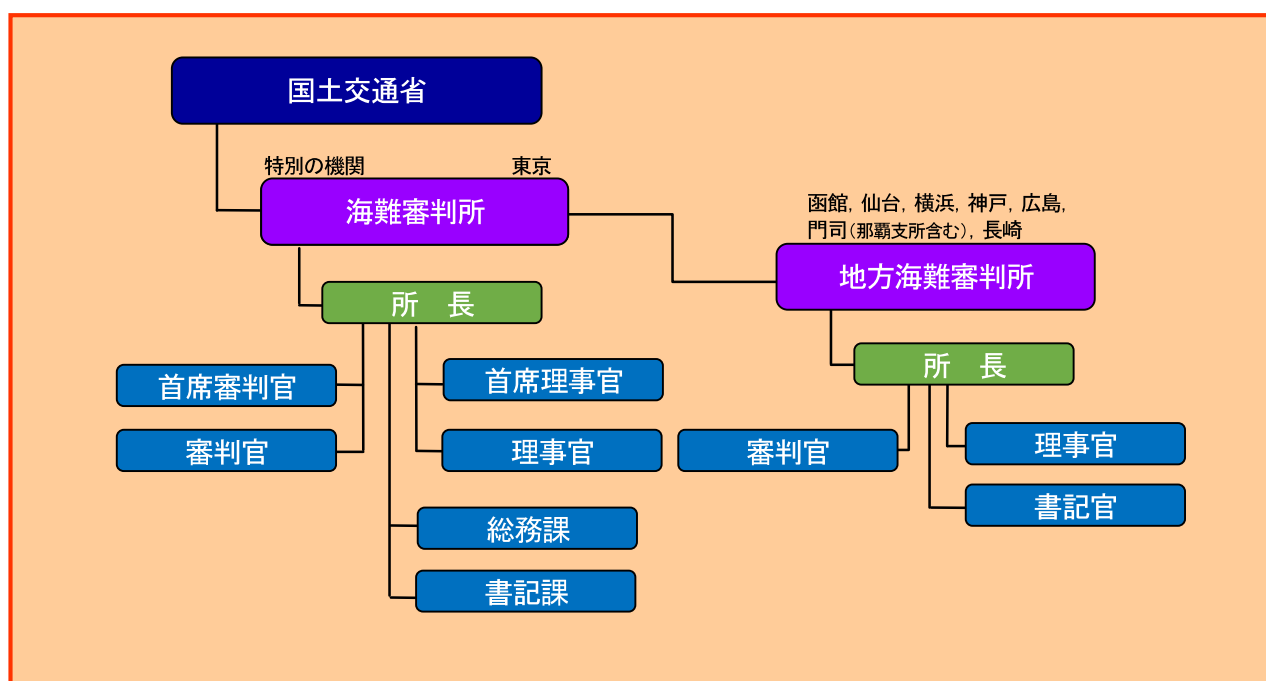
海難審判法は、第1条において「この法律は、職務上の故意又は過失によつて海難を発生させた海技士若しくは小型船舶操縦士又は水先人に対する懲戒を行うため、国土交通省に設置する海難審判所における審判の手續等を定め、もつて海難の発生の防止に寄与することを目的とする。」として同法の目的を定め、第8条において「海難審判所は、海技士若しくは小型船舶操縦士又は水先人に対する懲戒を行うための海難の調査及び審判を行うことを任務とする。」として海難審判所の任務を定めています。そして、同任務を達成するために第9条において海難審判所の行う調査や審判などの所掌事務を定めています。

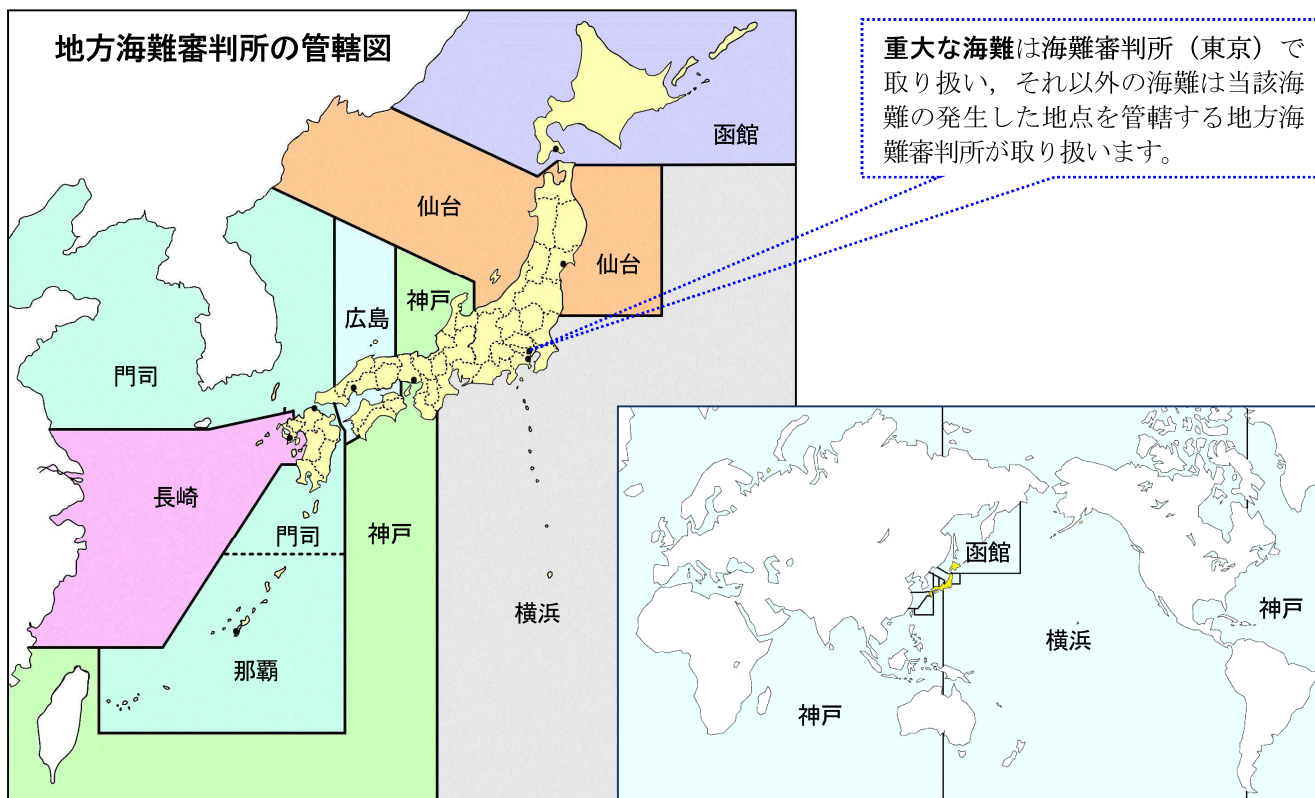
2 海難審判所の組織と管轄

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32人からなる80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舶類をいい、建造中のものであっても、進水後は対象となります。

「船舶の運用」… 航行中、錨泊中又は岸壁係留中に限らず、入渠中であっても、船舶がその目的に従って利用されている全ての場合をいいます。

「船舶の運用に関連した船舶の損傷」… 船舶の運用中に発生した衝突、転覆、火災などにより、船体、機関又は備え付けられた装置や設備の全部又は一部に生じた損傷をいいます。

「船舶の運用に関連した船舶以外の施設の損傷」… 船舶が、定置網や養殖施設等に乗入れたり、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。

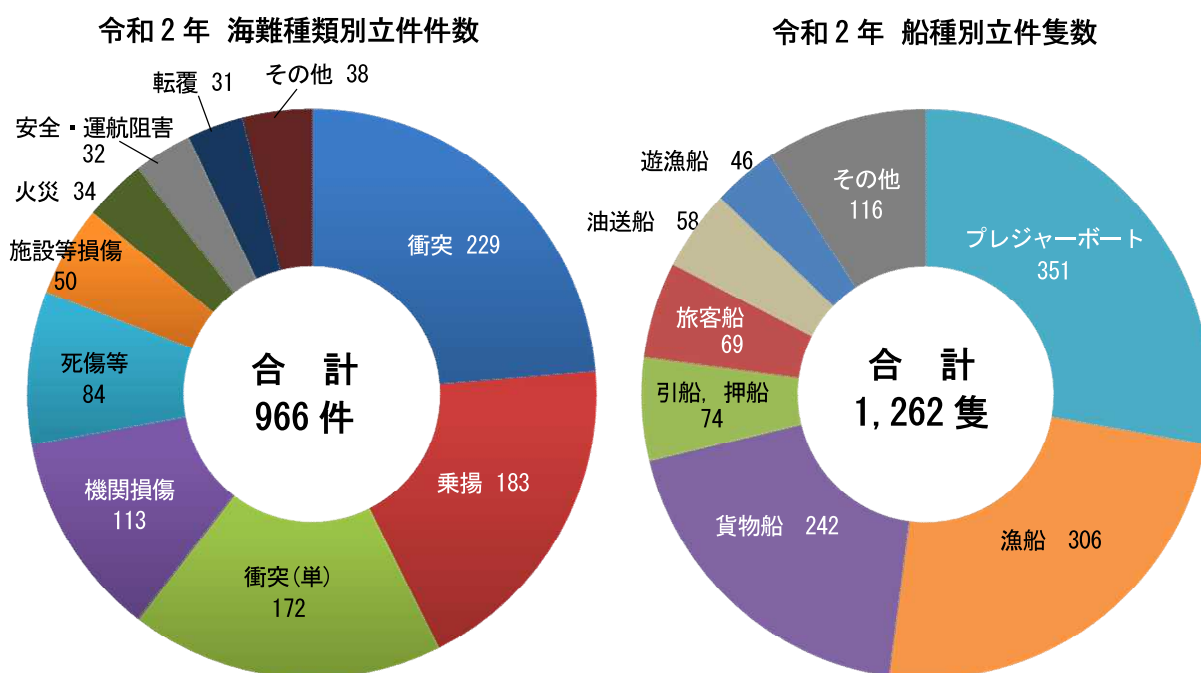
- ・船体の動揺により海中や船倉に転落して死傷した
- ・係留作業中，張力のかかった係船ロープが破断して身体を強打し，死傷した
- ・積荷から発生したガスによる中毒や船倉内において酸欠により死傷した
- ・フェリーの車両甲板で自動車を誘導中，自動車に接触して死傷した
- ・揚網中に漁ろう機械に挟まれて死傷した

➤ 「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

令和２年に理事官が立件した海難は 966 件 1,262 隻で，海難種類別では衝突が 229 件(23.7%)と最も多く，以下，乗揚が 183 件(19.0%)，衝突(単)が 172 件(17.8%)などとなっており，船種別ではプレジャーボートが 351 隻と最も多く，全体の 27.8%を占めています。



※ 「衝突(単)」とは，船舶が岸壁，栈橋，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たときは、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）

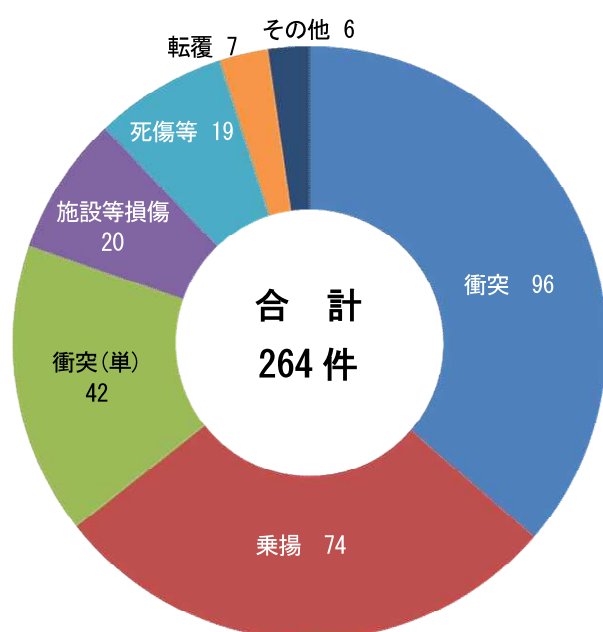
（審判開始の申立て）

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たときは、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。

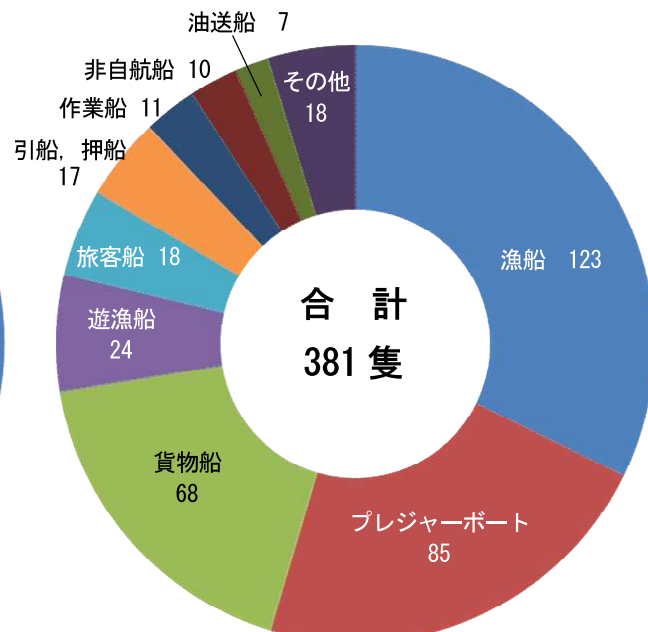
2 前項の申立ては、海難の事実及び受審人に係る職務上の故意又は過失の内容を示して、書面でこれをしなければならない。

令和 2 年に理事官が審判開始の申立てを行った海難は 264 件 381 隻で、海難種類別では衝突が 96 件 (36.4%) と最も多く、以下、乗揚が 74 件 (28.0%)、衝突（単）が 42 件 (15.9%) などとなっており、船種別では漁船が 123 隻と最も多く、全体の 32.3% を占めています。

令和 2 年 海難種類別申立て件数



令和 2 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、他の海難の審判は、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

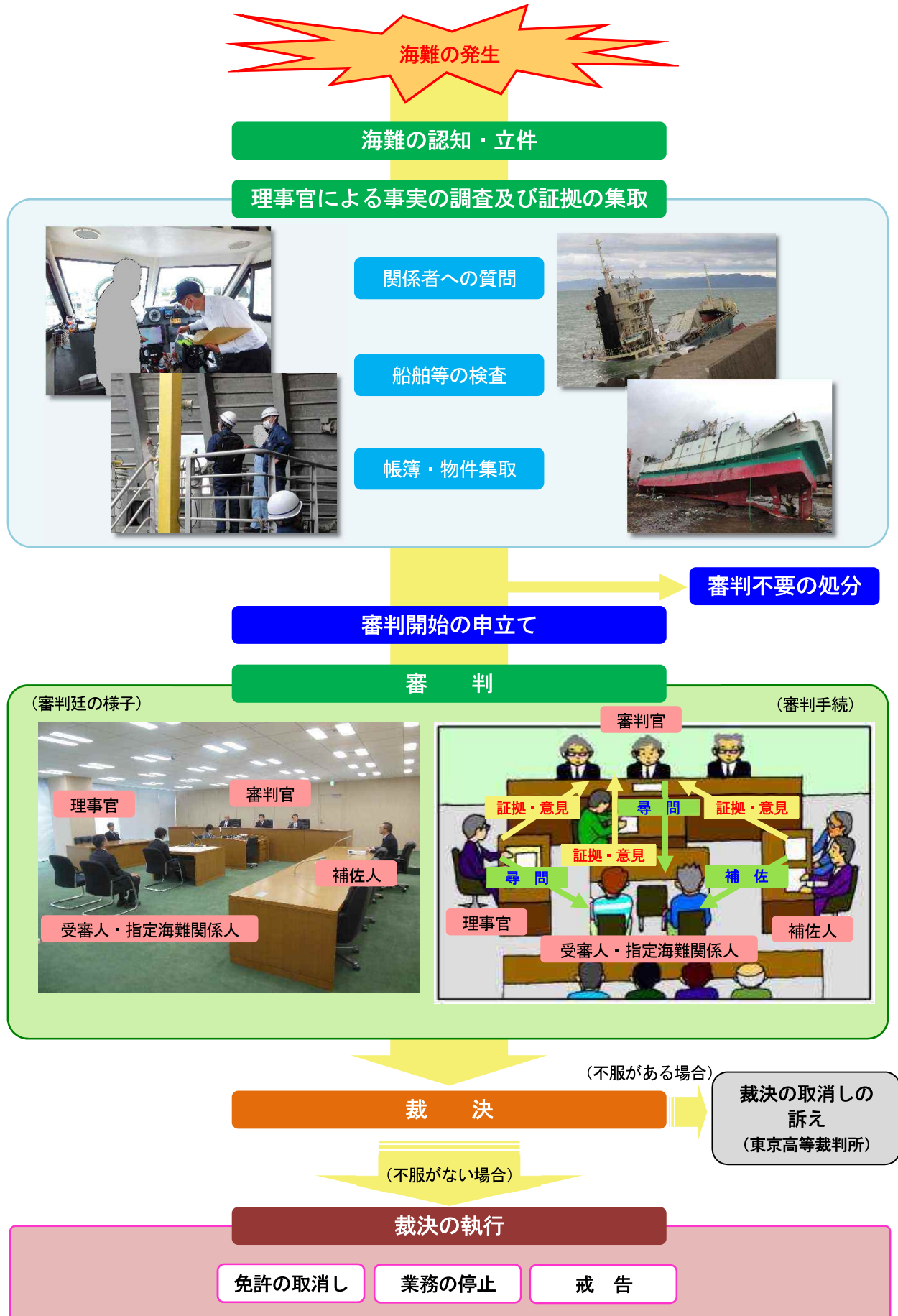
海難審判所の裁決は、海難の事実及び受審人に係る職務上の故意又は過失の内容を明らかにし、かつ、証拠によってその事実を認めた理由を示さなければならないことから、故意又は過失の内容や懲戒の量定を判断する根拠となる海難の事実を認定します。事実の認定にあたっては、公正を確保するため、審判廷で取り調べた証拠によらなければなりません。したがって、事故の現場などで検査を行った場合、また、審判廷以外の場所で事物の検査や証人への尋問などを行った場合は、それらを書面にして審判廷で証拠調べを行います。

※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



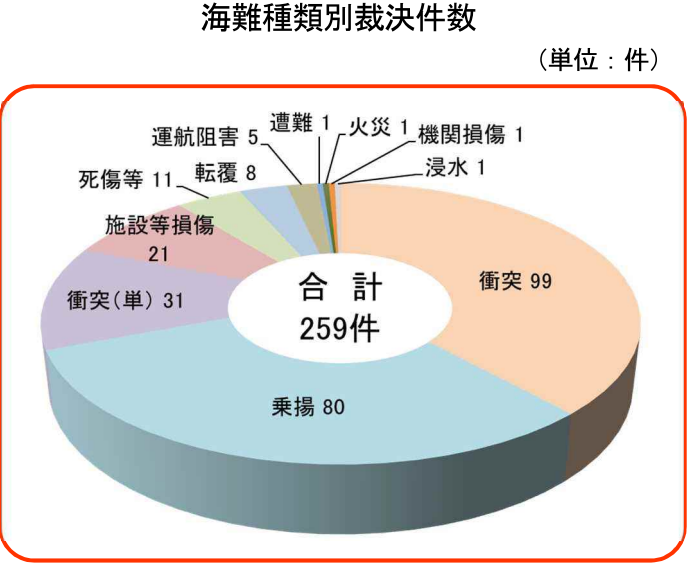
裁決の状況と原因

1 裁決の状況

(1) 海難種類別裁決件数

令和2年には、259件の裁決が言い渡されました。

海難種類別では、衝突が99件と最も多く、全件数の38.2%を占めており、以下、乗揚が80件(30.9%)、衝突(単)が31件(12.0%)、施設等損傷が21件(8.1%)、死傷等が11件(4.2%)、転覆が8件(3.1%)、運航阻害5件(1.9%)などとなっています。



(2) 船種・海難種類別隻数

令和2年の裁決の対象となった船舶は377隻となっており、船種別では、漁船が131隻で最も多く、全隻数の34.8%を占め、次いでプレジャーボートが94隻(24.9%)となっています。

海難種類別では、衝突が206隻と最も多く、全隻数の54.6%を占めており、次いで乗揚が86隻(22.8%)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	衝突	衝突(単)	乗揚	沈没	転覆	遭難	火災	機関損傷	死傷	施設等損傷	運航阻害	浸水	合計
旅客船	5	1	1						6	1			14
貨物船	31	9	14						2	6			62
油送船	5	1	2							1			9
漁船	81	10	28		6	1		1		3	1		131
引船	6		3							2			11
押船	1	2	2							2			7
作業船	3		3										6
遊漁船	13	2	4						1				20
瀬渡船			2						1				3
プレジャーボート	53	6	21		1		1		1	6	4	1	94
交通船	2				1								3
公用船										1			1
非自航船	4	2	6							2			14
その他	2												2
合 計	206	33	86	0	8	1	1	1	11	24	5	1	377

※ 「非自航船」とは、はしけ、バージ、台船等をいう。

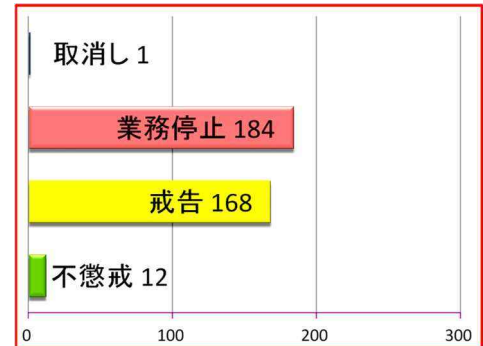
(3) 免許種類別懲戒の状況

懲戒の状況 (単位：人)

① 懲戒の状況

令和2年に言い渡された259件の裁決のうち、受審人は365人で、免許取消しが1人(0.3%)、業務停止が184人(50.4%)、戒告が168人(46.0%)、不懲戒^(※1)が12人(3.3%)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200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59人(16.2%)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				1
	三級			10	6	3		19
	四級			20	22	2		44
	五級			17	7	2		26
	六級			4	2			6
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		1	103	94	2		200
	二級			25	33	1		59
	特殊			2		2		4
水先人	一級							0
	二級				1			1
	三級							0
締約国資格受有者								0
合計			1	184	168	12	0	365

※ 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 25 隻を除く 352 隻の原因総数は、合計 461 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 157 件で最も多く、原因総数の 34.1% を占め、次いで「信号不履行」が 83 件 (18.0%)、「船位不確認」が 64 件 (13.9%)、「航法不遵守」が 37 件 (8.0%)、「居眠り」が 30 件 (6.5%) となっています。（※原因分類の詳細については、本書資料編の「資料 1」及び「資料 2」を参照。）

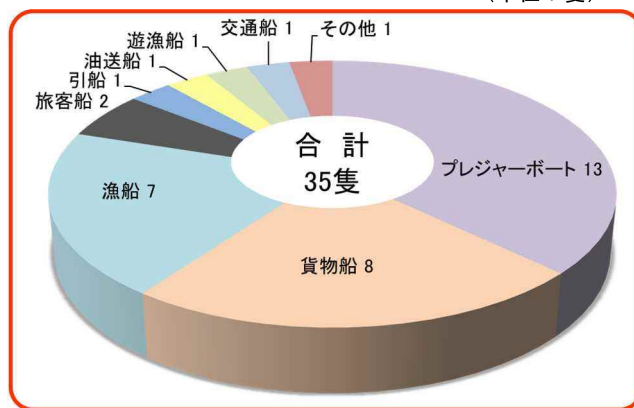
次の項以降では、原因分類別で「航法不遵守」の船種別、適用法令別にみた状況と、裁決から、海難発生防止の教訓となる『主な事例』として航法別に 5 事例を紹介します。

(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 37 件（35 隻）について、船種別にみると、プレジャーボートが 13 隻（37.0%）と最も多く、次いで貨物船が 8 隻（22.8%）、漁船が 7 隻（20.0%）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)



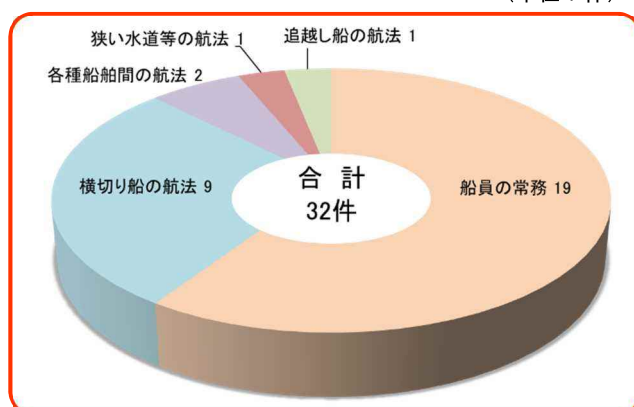
② 適用法令別

「航法不遵守」が原因とされた 37 件のうち、海上衝突予防法が適用されたものが 32 件、港則法が 5 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 32 件では、「船員の常務」が 19 件 (59.4%) で最も多く、次いで「横切り船の航法」が 9 件 (28.1%)、「各種船舶間の航法」が 2 件 (6.3%)、「狭い水道等の航法」及び「追越し船の航法」がそれぞれ 1 件 (3.1%) となっています。

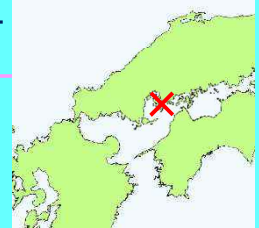
海上衝突予防法が適用された航法別の原因数
(単位：件)



事例 1 狭い水道等の航法(船員の常務) (海上衝突予防法第 9 条 + 第 38 条及び第 39 条)

旅客船 A 丸 貨物船 B 丸 衝突事件

A 丸と B 丸が狭い水道で行き会う際、B 丸が右側端に寄って航行せず A 丸の前路に進出して衝突した事例



旅客船 A 丸 船長：不懲戒 699 トン（乗組員 9 人） 広島県呉港 → 愛媛県松山港 左舷船尾部外板に凹損等	貨物船 B 丸 船長：戒告 三席一等航海士：業務停止 1 箇月 489 トン（乗組員 4 人） 阪神港堺泉北区 → 呉港南方の私設岸壁 船首部外板に破口等
--	---

発生年月日場所：平成 30 年 7 月 26 日 07 時 56 半僅か過ぎ 音戸ノ瀬戸
 気象海象：晴れ 風力 2 西南西風 上げ潮の中央期 視界良好 南方に向かう約 1.0 ノットの潮流

原因

本件衝突は、音戸ノ瀬戸南口付近において、西行中の B 丸が、同瀬戸を見通せる位置に接近した際、速やかに右転して狭い水道の右側端に寄って航行しなかったばかりか、狭い水道の右側端に寄って航行する A 丸の前路に進出したことによって発生したものである。

西行する B 丸が双見ノ鼻を通過したことを知り、自船は既に音戸瀬戸北口灯浮標を通過していたので、B 丸と音戸ノ瀬戸最狭部で行き会うことを回避できると判断し、同瀬戸を通航することとした

07:54
針路を 168 度、13.9 ノットの速力で、手動操舵により進行

07:54 半少し過ぎ
音戸ノ瀬戸最狭部に向けて針路を 194 度に転じて半速力に減じ、潮流に乗じて 12.7 ノットの速力で続航

07:55 半
音戸ノ瀬戸南口のわん曲部に接近
長音 1 回のわん曲部信号を吹鳴し、安全な速力とすることなく、狭い水道の右側端に寄る態勢で進行

07:56 少し前
左舷船首 34 度 370 メートルのところに船首を西方に向けて航行する B 丸を初認し、機関を中立運転とした
B 丸が速やかに右転して狭い水道の右側端に寄せずに直進するのを認める

警告信号を吹鳴し、その後 B 丸が同じ針路及び速力のまま前路に進出したので右舵一杯を令したものの、及ばず衝突(07:56 半僅か過ぎ)



07:55 半
A 丸のわん曲部信号を聞いたが、応答信号を吹鳴することなく、安全な速力とすることなく続航

07:53
三席一等航海士は、単独の船橋当直で、針路を 276 度、11.0 ノットの速力で、手動操舵により進行

07:56 半少し前
機関を後進にかけて右舵一杯をとったものの、及ばず衝突(07:56 半僅か過ぎ)

前路で漂泊していた漁船が動き始めたので、その動静に気をとられ、速やかに右転して狭い水道の右側端に寄って航行せず、A 丸の前路に進出

07:56 少し前
右舷船首 64 度 370 メートルのところにレーダーで A 丸の映像を初めて認め、南下中の同船を視認

教訓

狭い水道を航行する際は、その右側端に寄って航行すること。
 船長は、狭い水道を航行する際は、自ら操船の指揮をとること。

事例 2 追越し船の航法 (海上衝突予防法第 13 条)

貨物船 A 丸 漁船 B 丸 衝突事件

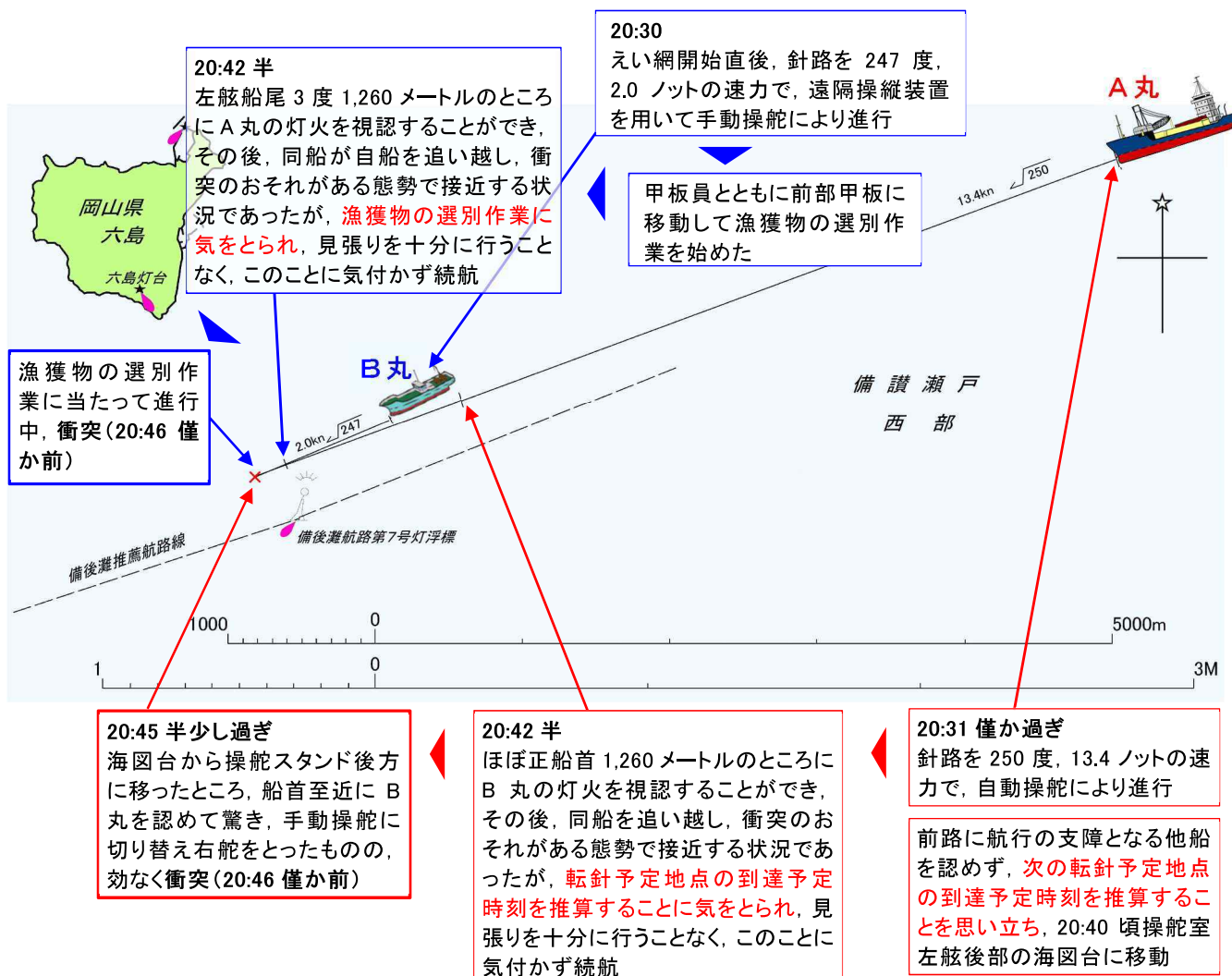
低速でえい網中の B 丸と同船を追い越す態勢の A 丸とが衝突した事例



貨物船 A 丸 一等航海士：業務停止 1 箇月 747 トン（乗組員 6 人） 徳島県橘港 → 福岡県苅田港 船首部外板に擦過傷，一等航海士が負傷	漁船 B 丸 船長：戒告 4.99 トン（乗組員 2 人） 岡山県笠岡港 → 備讃瀬戸西部の漁場 右舷船尾部外板に破口，甲板員が負傷
発生年月日場所：平成 30 年 10 月 10 日 20 時 46 分僅か前 備讃瀬戸西部 気象海象：曇り 風力 1 南南西風 上げ潮の中央期 視界良好	

原因

本件衝突は、夜間、備讃瀬戸西部において、西行中の B 丸を追い越す A 丸が、見張り不十分で、B 丸を確実に追い越し、かつ、十分に遠ざかるまで同船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

前路の他船を見落とさないよう、船橋当直中は他の作業を行うことは控え、見張りを十分に行うこと。
 底びき網をえい網して操業中、操船者が漁獲物の選別などの作業を行うことは控え、見張りを十分に行うこと。

事例3 行き会い船の航法 (海上衝突予防法第14条)

貨物船A丸 引船B丸引船列 衝突事件

A丸とB丸がほとんど真向かいに行き会い衝突のおそれがある態勢で接近して衝突した事例



貨物船A丸	二等航海士：戒告	引船B丸引船列	船長：戒告
682トン（乗組員6人） 千葉港 → 青森県八戸港 ステムに擦過傷，右舷中央部に凹損等		B丸19トン（乗組員1人，作業員1人） C丸9.7トン，D号34.0メートル（作業員2人） 青森県脇野沢港 → 岩手県宮古港 えい航索の切断，B丸の操舵室及び機関室の機器に濡損等	

発生年月日場所：平成31年1月14日 04時15分 岩手県真崎東方沖合

気象海象：曇り 風力2 北風 上げ潮の中央期 視界良好 174度の方向に1.0ノットの海潮流

原因

本件衝突は、夜間、真崎東方沖合において、両船がほとんど真向かいに行き会い衝突のおそれがある態勢で接近する際、北上するA丸が、動静監視不十分で、針路を右に転じなかったことと、南下するB丸引船列が、動静監視不十分で、針路を右に転じなかったことによって発生したものである。

03:11 半僅か前

針路を168度、折からの海潮流により右方に1度圧流されながら、4.0ノットの速力で、自動操舵により進行

03:58 半

正船首僅か左にA丸の白、白、紅3灯を初めて視認し、一見して近距離で左舷を対してかわると思ってレーダーを6海里レンジに切り替えたところ、4海里のところに同船の映像を探知

04:07 少し前

A丸が左舷船首2度2.0海里のところとなり、その後同船とほとんど真向かいに行き会い衝突のおそれがある態勢で接近する状況であったが、左舷を対してかわるものと思い、動静監視を十分に行うことなく、このことに気付かず、針路を右に転じることなく進行

近距離となったA丸に対して探照灯を数回照射しながら続航し、左舷を対して至近を通過した同船が左転したのを認めた直後、えい航索にA丸が衝突(04:15)

B丸引船列

04:15 少し前

B丸と左舷を対して近距離で通過した直後、正船首方にC丸の黄色回転灯の灯火を認めて衝突の危険を感じ、左舵一杯として回頭中、B丸引船列のえい航索に衝突(04:15)

04:07 少し前

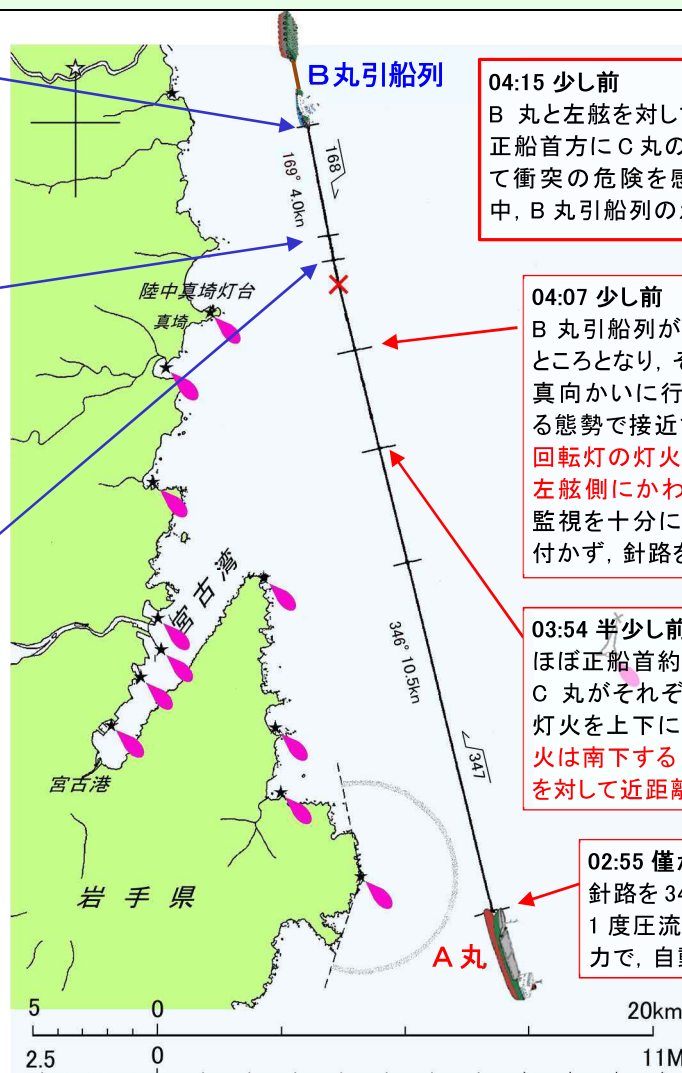
B丸引船列が左舷船首1度2.0海里のところとなり、その後同引船列とほとんど真向かいに行き会い衝突のおそれがある態勢で接近する状況であったが、黄色回転灯の灯火は南下する漁船のもので、左舷側にかわって行くものと思い、動静監視を十分に行うことなく、このことに気付かず、針路を右に転じることなく進行

03:54 半少し前

ほぼ正船首約5海里のところにB丸及びC丸がそれぞれ点灯する黄色回転灯の灯火を上下に初めて視認し、これらの灯火は南下する2隻の漁船のもので、左舷を対して近距離でかわると判断して続航

02:55 僅か前

針路を347度、海潮流により左方に1度圧流されながら、10.5ノットの速力で、自動操舵により進行



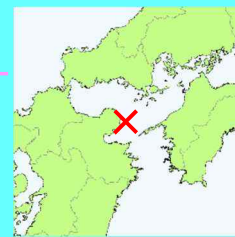
教訓

ほとんど真向かいに行き会う船舶を認めた場合、継続して動静監視を行うとともに、衝突のおそれを感じたら、互いに左舷側を通過できるよう針路を右に転じること。

事例 4 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 丸と 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

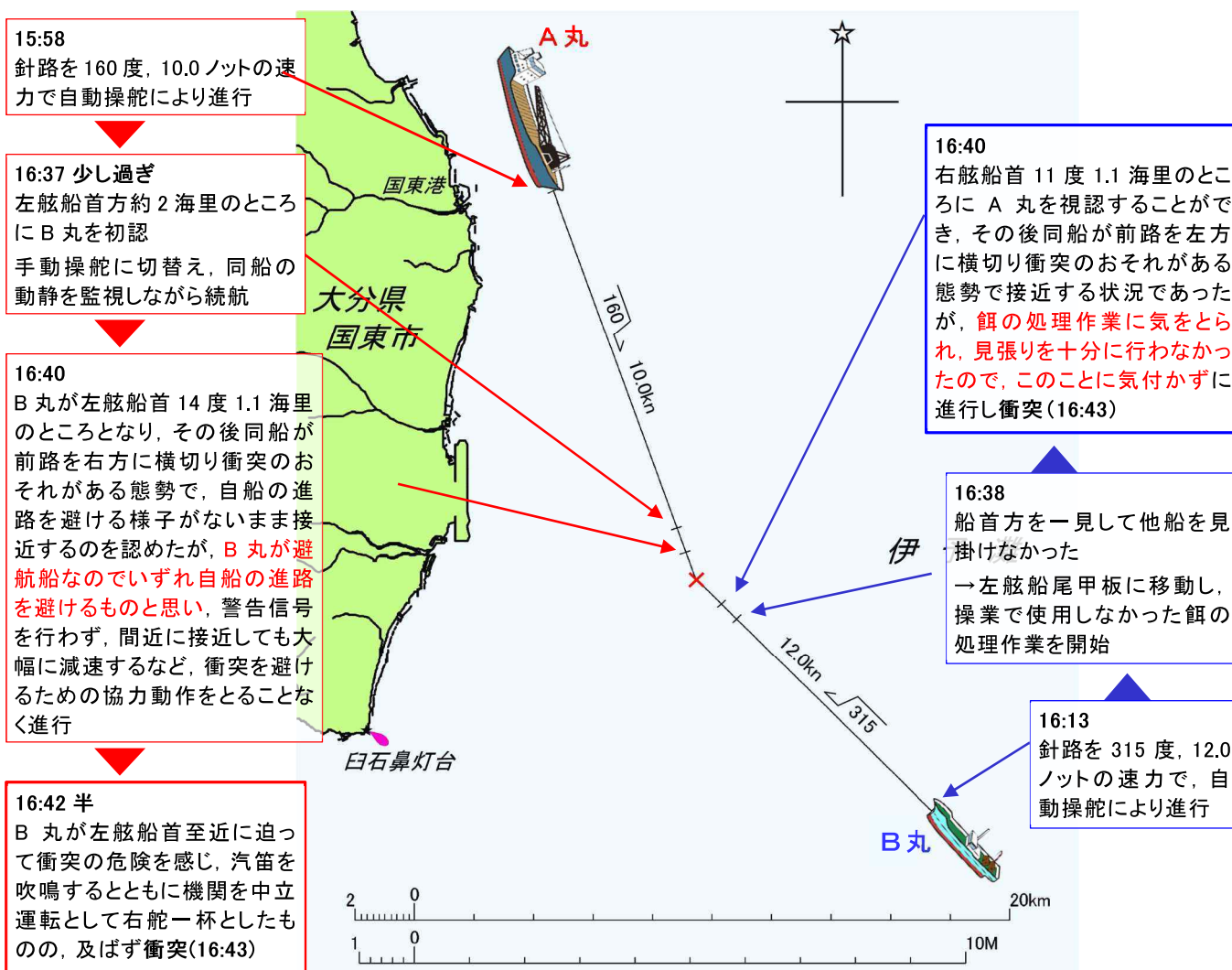


貨物船 A 丸	船長：戒告	漁船 B 丸	船長：業務停止 1 箇月
496 トン（乗組員 5 人） 福岡県苅田港 → 大分県津久見港 左舷船首部外板に擦過傷		4.7 トン（乗組員 1 人） 愛媛県佐田岬西方沖合の漁場 → 大分県国東港 左舷船首部外板に亀裂	

発生年月日場所：平成 31 年 4 月 16 日 16 時 43 分 伊予灘西部
気象海象：晴れ 風力 2 北北東風 上げ潮の中央期 視界良好

原因

本件衝突は、伊予灘西部において、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した際、西行する B 丸が、見張り不十分で、前路を左方に横切る A 丸の進路を避けなかったことによって発生したが、南下する A 丸が、警告信号を行わず、衝突を避けるための協力動作をとらなかったことも一因をなすものである。



教訓

航行中は見張りに専念し、常に見張りを十分に行うこと。

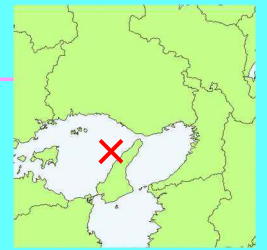
保持船は、避航船が適切な避航動作を行っていないことを認めた場合、躊躇なく警告信号を行い、機関を停止するなど衝突を避けるための協力動作をとること。

事例5 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 衝突事件

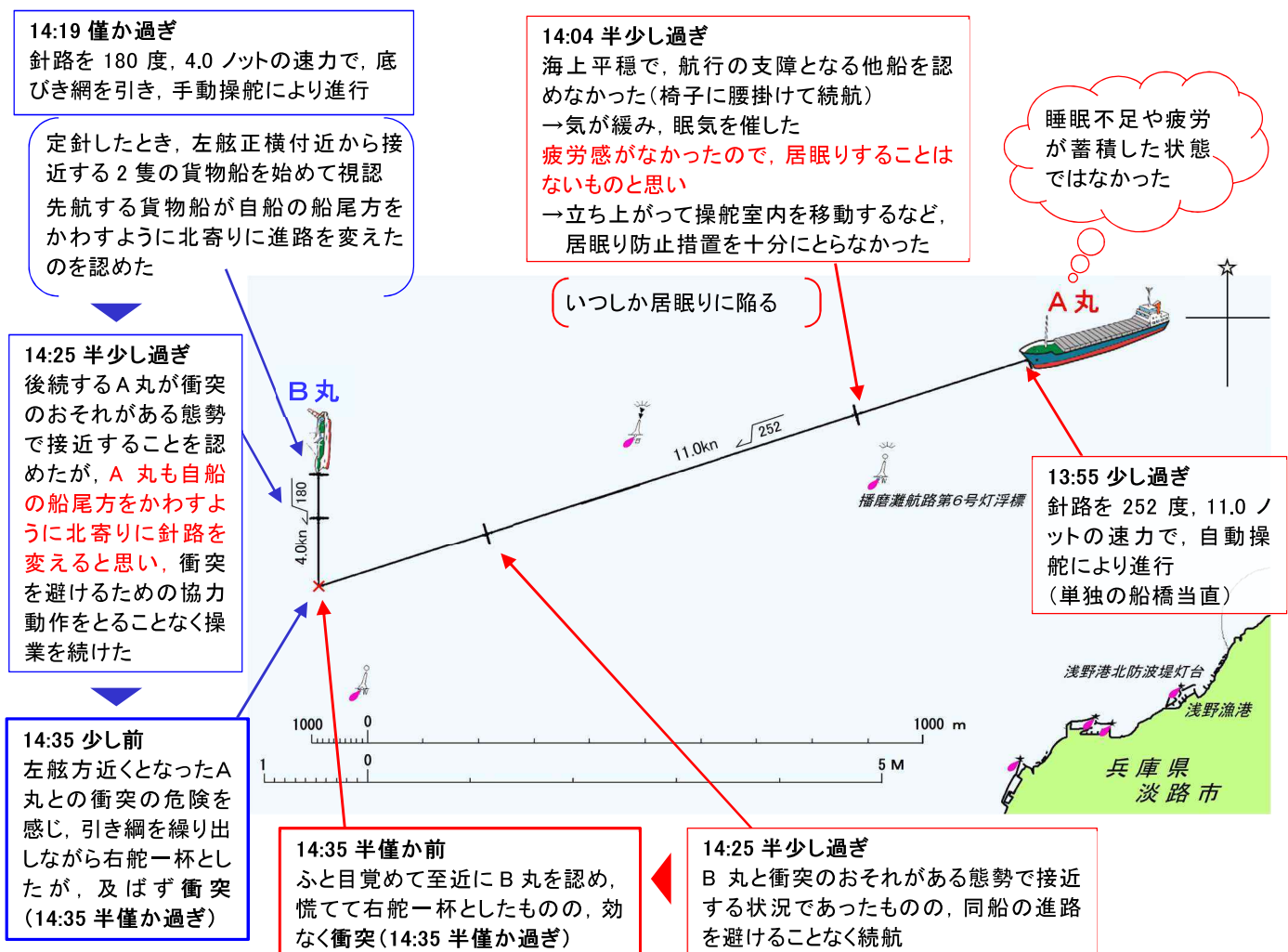
船橋当直者が居眠りに陥って西行中のA丸と底びき網をえい網中のB丸が衝突した事例



貨物船A丸	船長：業務停止1箇月	漁船B丸	船長：戒告
109トン（乗組員2人） 阪神港神戸第3区 → 香川県内海港 ステム、右舷船首船底外板等に擦過傷		4.98トン（乗組員1人） 兵庫県浅野漁港 → 同漁港西方沖合の漁場 左舷船尾部に破口等、船長が負傷	
発生年月日場所：平成31年2月13日 14時35分半僅か過ぎ 兵庫県浅野漁港西方沖合 気象海象：晴れ 風なし 上げ潮の中央期 視界良好			

原因

本件衝突は、浅野漁港西方沖合において、航行中のA丸が、居眠り運航の防止措置が不十分で、漁ろうに従事中的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

船橋当直中に眠気を催した場合は、立ち上がって船橋内を移動するなど眠気を払うこと。
漁ろう中であっても、相手船の操船に期待せず、衝突を避けるための協力動作をとること。

(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。

- * 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「死傷等」が最多、原因分類別では「甲板・荷役等作業の不適切」が最多

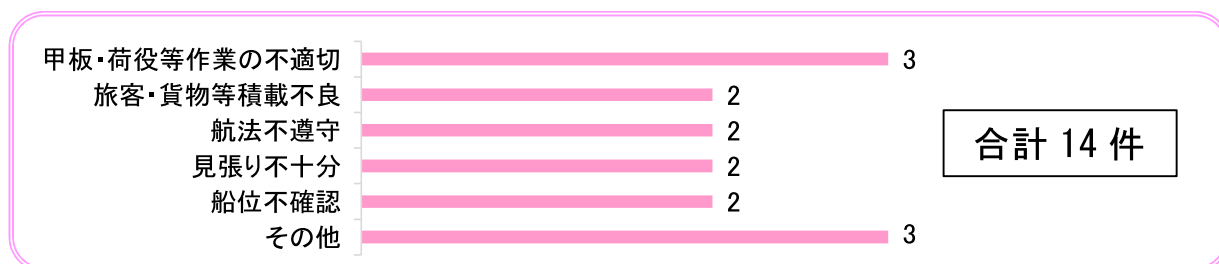
※ 裁決では1隻の船舶について複数の原因を示すことがあるので、船舶隻数と原因数が同数にならない場合があります。

※ 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。

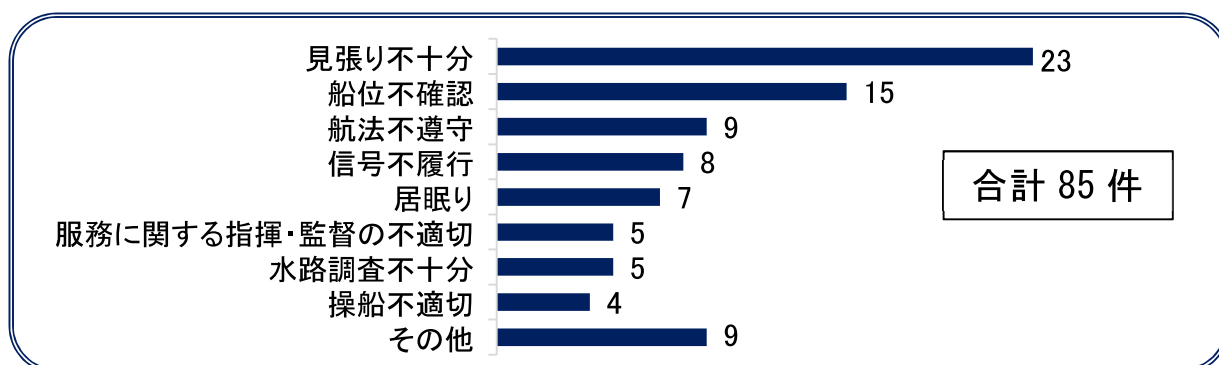
① 旅客船

旅客船の海難は14隻であり、このうち死傷等が6隻と最も多く、次いで衝突が5隻で、原因分類別では、合計14件の原因が示されており、「甲板・荷役等作業の不適切」が3件（21.5%）、次いで「旅客・貨物等積載不良」、「航法不遵守」、「見張り不十分」、「船位不確認」がそれぞれ2件（14.3%）、その他の3件は「水路調査不十分」、「信号不履行」などとなっています。



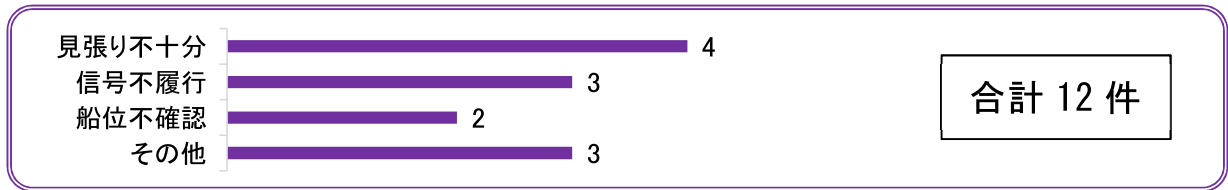
② 貨物船

貨物船の海難は62隻であり、このうち衝突が31隻と最も多く、次いで乗揚が14隻で、原因分類別では、合計85件の原因が示されており、「見張り不十分」が最も多く23件（27.1%）、次いで「船位不確認」が15件（17.6%）、「航法不遵守」が9件（10.6%）、「信号不履行」が8件（9.4%）、「居眠り」が7件（8.2%）などとなっています。



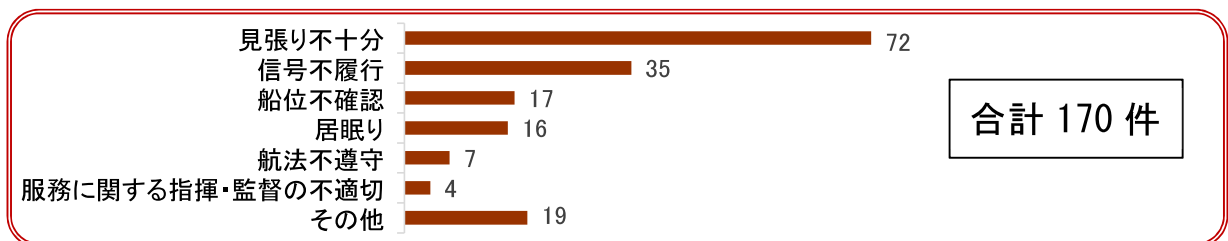
③ 油送船

油送船の海難は9隻であり、このうち衝突が5隻と最も多く、次いで乗揚が2隻で、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」が最も多く4件（33.4%）、次いで「信号不履行」が3件（25.0%）、「船位不確認」2件（16.7%）などとなっています。



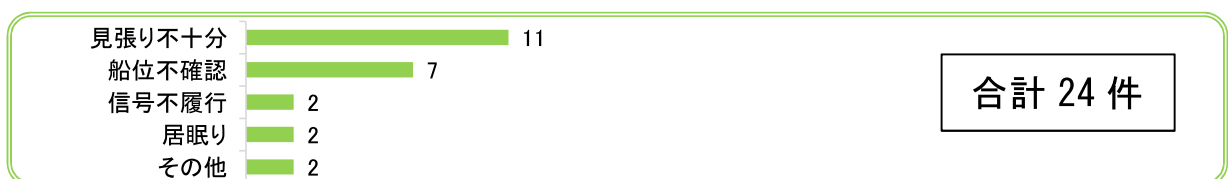
④ 漁船

漁船の海難は131隻であり、このうち衝突が81隻と最も多く、次いで乗揚が28隻で、原因分類別では、合計170件の原因が示されており、「見張り不十分」が最も多く72件（42.4%）、次いで「信号不履行」が35件（20.6%）、「船位不確認」が17件（10.0%）などとなっています。



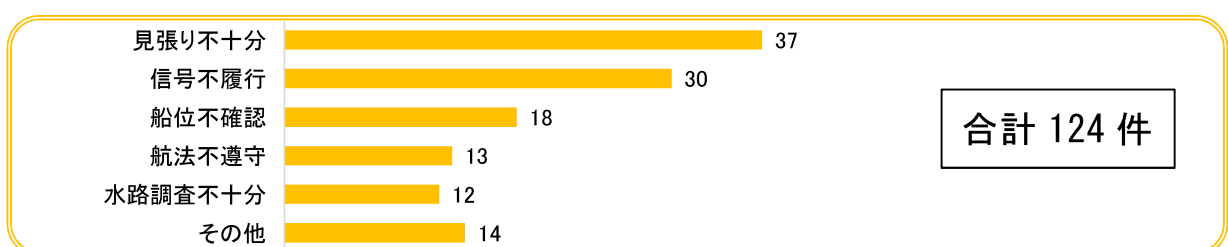
⑤ 遊漁船、瀬渡船

遊漁船、瀬渡船の海難は23隻であり、このうち衝突が13隻と最も多く、次いで乗揚が6隻で、原因分類別では、合計24件の原因が示されており、「見張り不十分」が最も多く11件（45.8%）、「船位不確認」が7件（29.2%）、「信号不履行」、「居眠り」がそれぞれ2件（8.3%）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94隻であり、このうち衝突が53隻と最も多く、次いで乗揚が21隻で、原因分類別では、合計124件の原因が示されており、「見張り不十分」が最も多く37件（29.8%）、次いで「信号不履行」が30件（24.2%）、「船位不確認」が18件（14.5%）、「航法不遵守」が13件（10.5%）などとなっています。



－旅客船－

旅客船A丸 乗組員負傷事件

着岸して係留作業を終えたのち、浸入したうねりなどの影響を受け、船体が動揺して係船索が切断し、乗組員に当たって負傷した事例



旅客船A丸

二等航海士：戒告、甲板員：戒告

4,945 トン（乗組員 23 人、旅客 65 人、車両 26 台ほか）

鹿児島港 → 鹿児島県和泊港（沖永良部島）

甲板員 1 人が負傷

発生年月日場所：令和元年 10 月 24 日 11 時 50 分 鹿児島県和泊港

気象海象：曇り 風力 4 西風 上げ潮の初期 東寄りのうねり

原因

本件乗組員負傷は、和泊港において、うねりが港内に浸入する状況下、着岸作業をする際、安全確保の措置が不十分で、切断した係留索が同索の近くで作業をしていた乗組員に当たったことによって発生したものである。

ランプウェイ操作レバー設置位置から左舷側船尾スプリングラインのフェアリーダー付近はランプウェイポストで死角となっていた

11:45

船首を 125 度に向け、ヘッドライン 1 本、船首スプリングライン 2 本、船尾スプリングライン 1 本及びスターンライン 2 本を使用して左舷付けで係留

係留が終わったとき

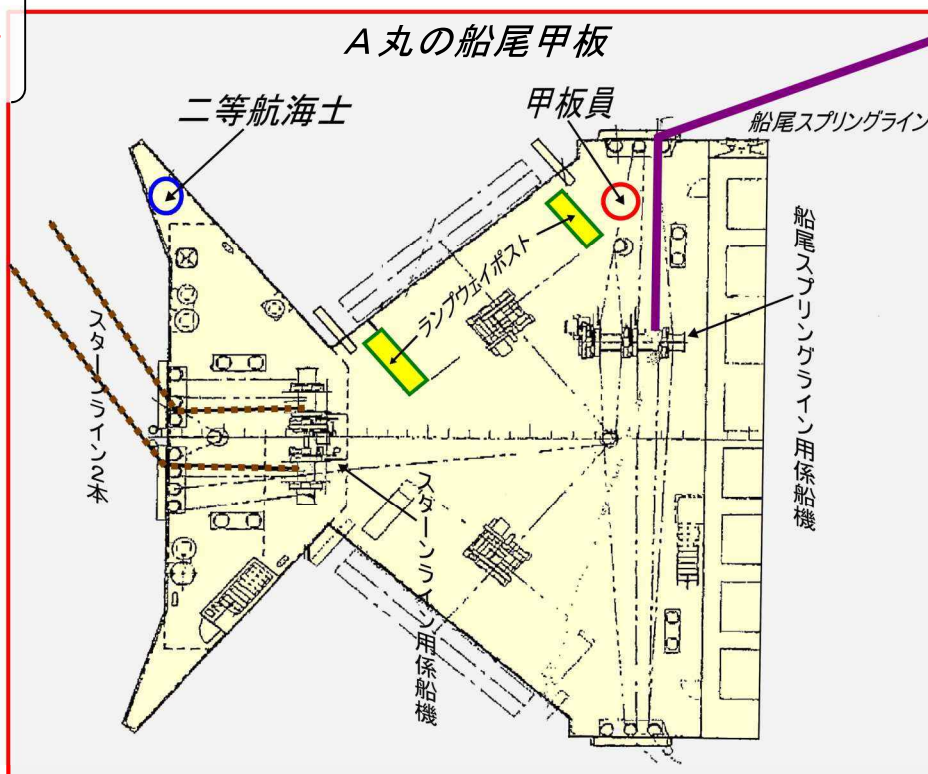
二等航海士

ランプウェイを降下することとし、浸入するうねりやランプウェイ降下の影響により船体が動揺し、係留索が切断するおそれがあったが、ヒービングラインの片付けをする甲板員は経験豊富なので特別な指示はしなくても大丈夫と思い、係留索が切断しても切れ端が当たらない安全な場所で作業を行うよう指示しなかった。

甲板員

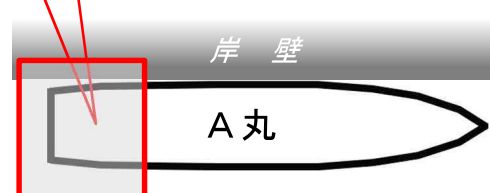
ヒービングラインの片付けをすることとして船尾スプリングライン付近に移動

同ラインが切断すれば、切れ端が飛ぶおそれがあったが、船尾スプリングラインはまだ交換時期ではないので、切断することはないと思い、同ラインから離れた場所に移動するなど、安全な場所で作業を行わなかった。



11:50 少し前

ランプウェイ降下中、港内に浸入したうねりにより船体が大きく揺れ、船尾スプリングラインに過大な力が作用して切断し、同ラインの切れ端が甲板員に当たった(11:50)



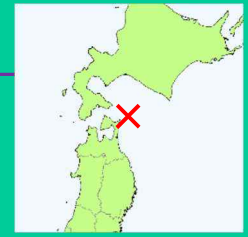
教訓

係留索が切断する事態に備え、作業責任者は、安全な場所で作業を行うよう指示すること。作業員は、安全な場所で作業を行うこと。

－貨物船－

貨物船A丸 乗揚事件

荒天避難の目的で航行中、横揺れを抑えるための操船に気をとられ、暗岩に向かっていくことに気付かず、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）

北海道北斗市所在のセメント会社の栈橋 → 青森県八戸港

船底外板に亀裂や破口を伴う凹損等

発生年月日場所：平成30年7月4日 23時33分少し過ぎ 青森県尻屋崎東北東方沖合の大根

気象海象：雨 風力6 東南東風 下げ潮の中央期 波高約2m 波向南東方 大雨警報、強風・波浪・濃霧注意報発表

原因

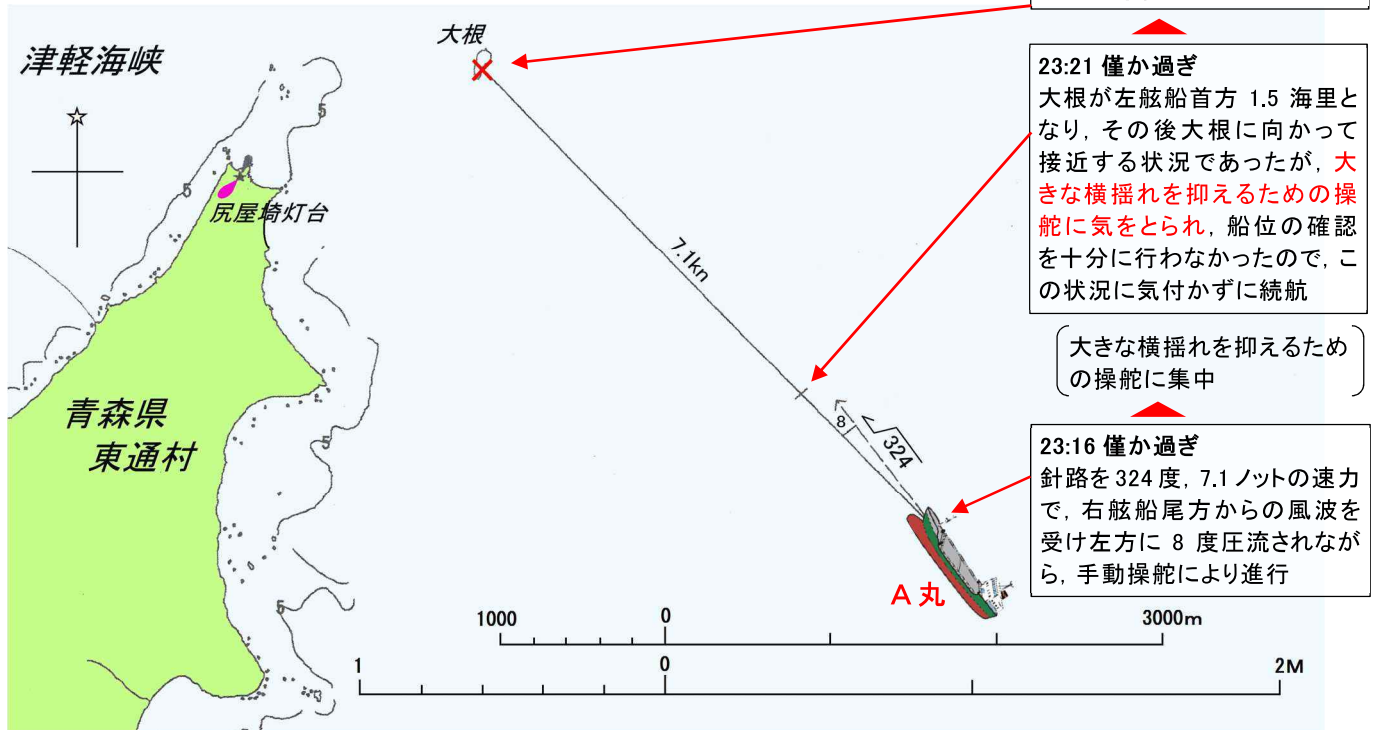
本件乗揚は、夜間、大雨警報並びに強風、波浪、雷及び濃霧の各注意報が発表された尻屋崎の南東方沖合において、東寄りの強風と南東方からの波浪を右舷船尾方から受ける状況下、荒天避難の目的で関根浜港北方沖合に向け北上する際、船位の確認が不十分で、大根に向かって進行したことによって発生したものである。

船長は、発航に先立ち、八戸港までの航海計画を立案した

- ・海図により尻屋崎沖合に大根が存在することを知ったので、同崎沖合を3海里離して航行することとして予定針路線を海図に記入
- ・尻屋崎航過後の気象海象の状況によっては引き返すことを考慮

21:50 尻屋崎を航過後、南下したもの、東寄りの強風と南東方からの波浪を左舷船首方から受ける態勢となり、船体動揺によって機関への負荷が増大したことから、引き返すこととし、青森県関根浜港北方沖合へ避難することとした

大根に向かって進行し、乗揚（23:33 半少し過ぎ）



教訓

荒天航行中は複数人で船橋当直を行い、陰礁物に接近することのないよう、レーダーなどにより船位の確認を行うこと。

－油送船－

油送船A丸 漁船B丸 衝突事件

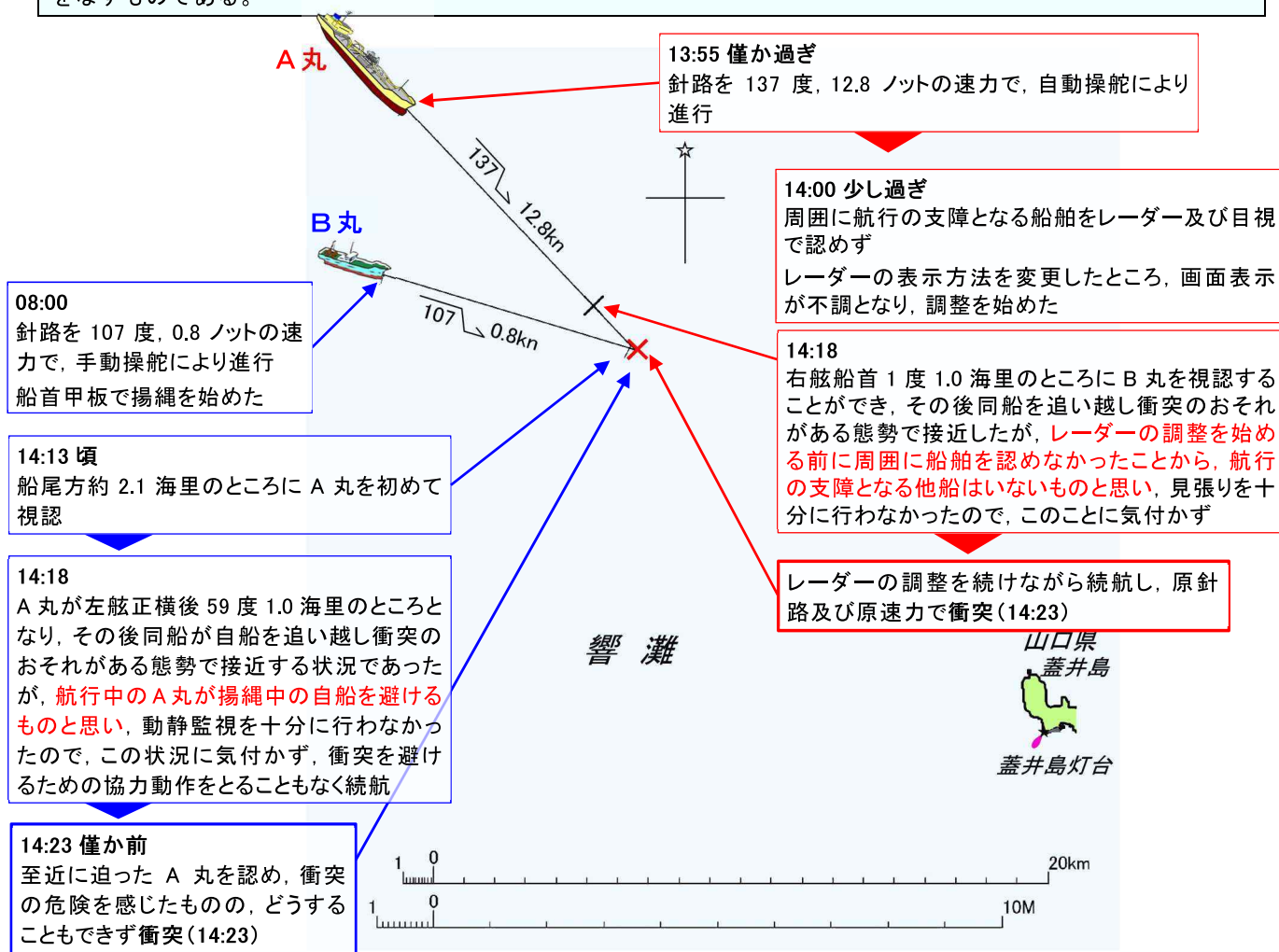
揚網中の漁船と同船を追い越す態勢の油送船とが衝突した事例



油送船A丸 二等航海士：業務停止1箇月 998トン（乗組員10人） 大韓民国ウルサン港 → 和歌山県和歌山下津港 損傷なし	漁船B丸 船長：戒告 3.6トン（乗組員1人） 山口県川棚漁港 → 山口県蓋井島北西方沖合の漁場 左舷船首外板に亀裂等、船長が負傷
発生年月日場所：平成30年10月25日 14時23分 響灘 気象海象：晴れ 風力1 北北西風 下げ潮の末期 視界良好	

原因

本件衝突は、響灘において、A丸及びB丸両船がいずれも東行中、B丸を追い越すA丸が、見張り不十分で、B丸を確実に追い越し、かつ、同船から十分に遠ざかるまでその進路を避けなかったことによって発生したが、B丸が、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

レーダーを調整する場合であっても、継続した見張りを行うこと。

－漁船－

漁船A丸 消波ブロック衝突事件

座った姿勢を続けて居眠りに陥り、予定転針地点を通過して消波ブロックに衝突した事例



漁船A丸 船長：業務停止1箇月

29トン（乗組員3人）

青森県大畑漁港 → 青森県深浦港西方沖合の漁場

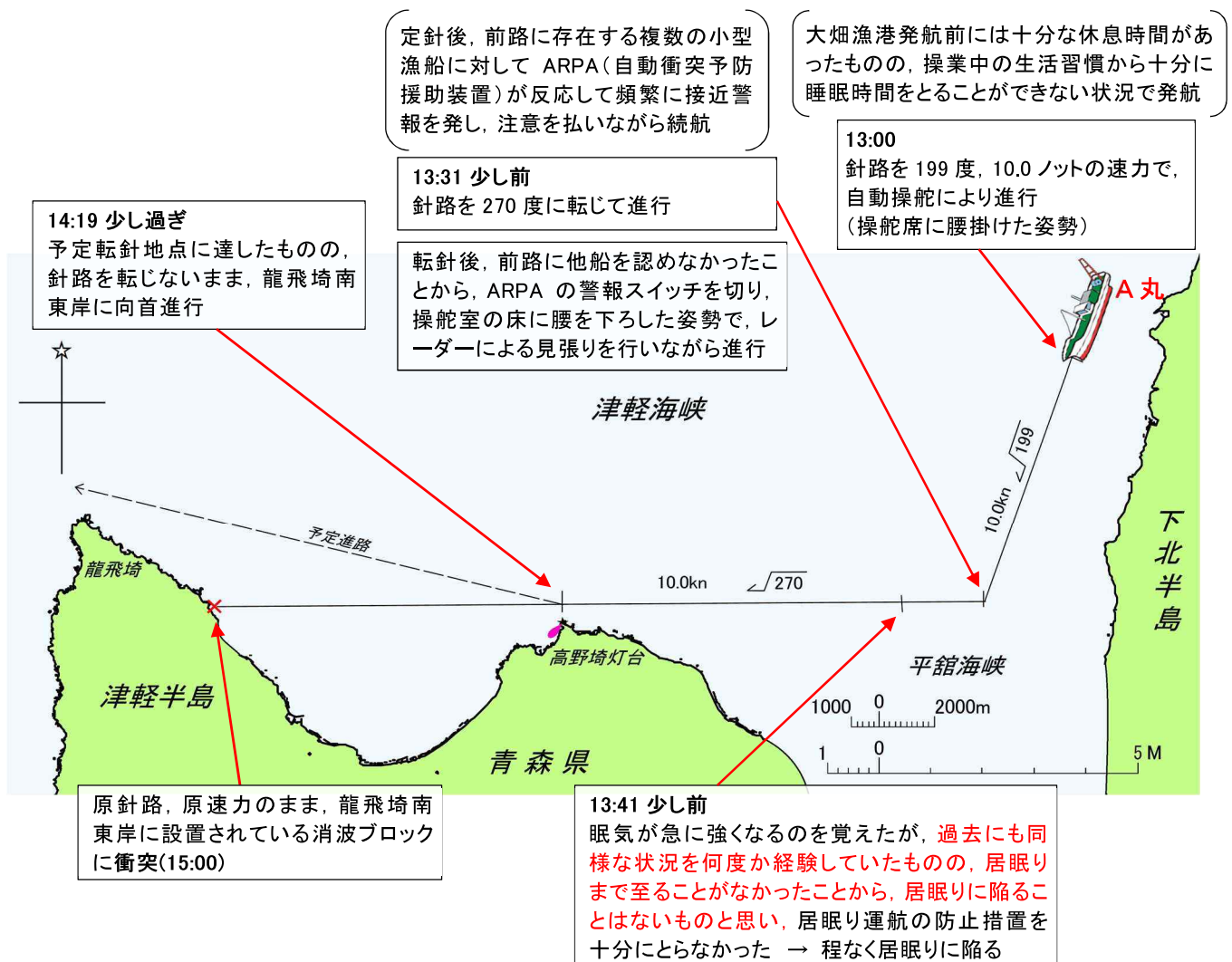
球状船首部に破口を伴う擦過傷

発生年月日場所：平成29年7月13日 15時00分 青森県龍飛埼南東岸

気象海象：晴れ 風力1 南南西風 上げ潮の初期 視界良好

原因

本件消波ブロック衝突は、平館海峡北方において、漁場に向けて西行中、居眠り運航の防止措置が不十分で龍飛埼南東岸に向首したまま進行したことによって発生したものである。



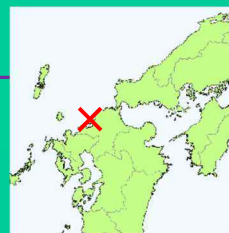
教訓

眠気を覚えた場合、座った姿勢を続けず、立ち上がって身体を動かし、眠気を払う行動をとること。

－遊漁船－

遊漁船A丸 モーターボートB丸 衝突事件

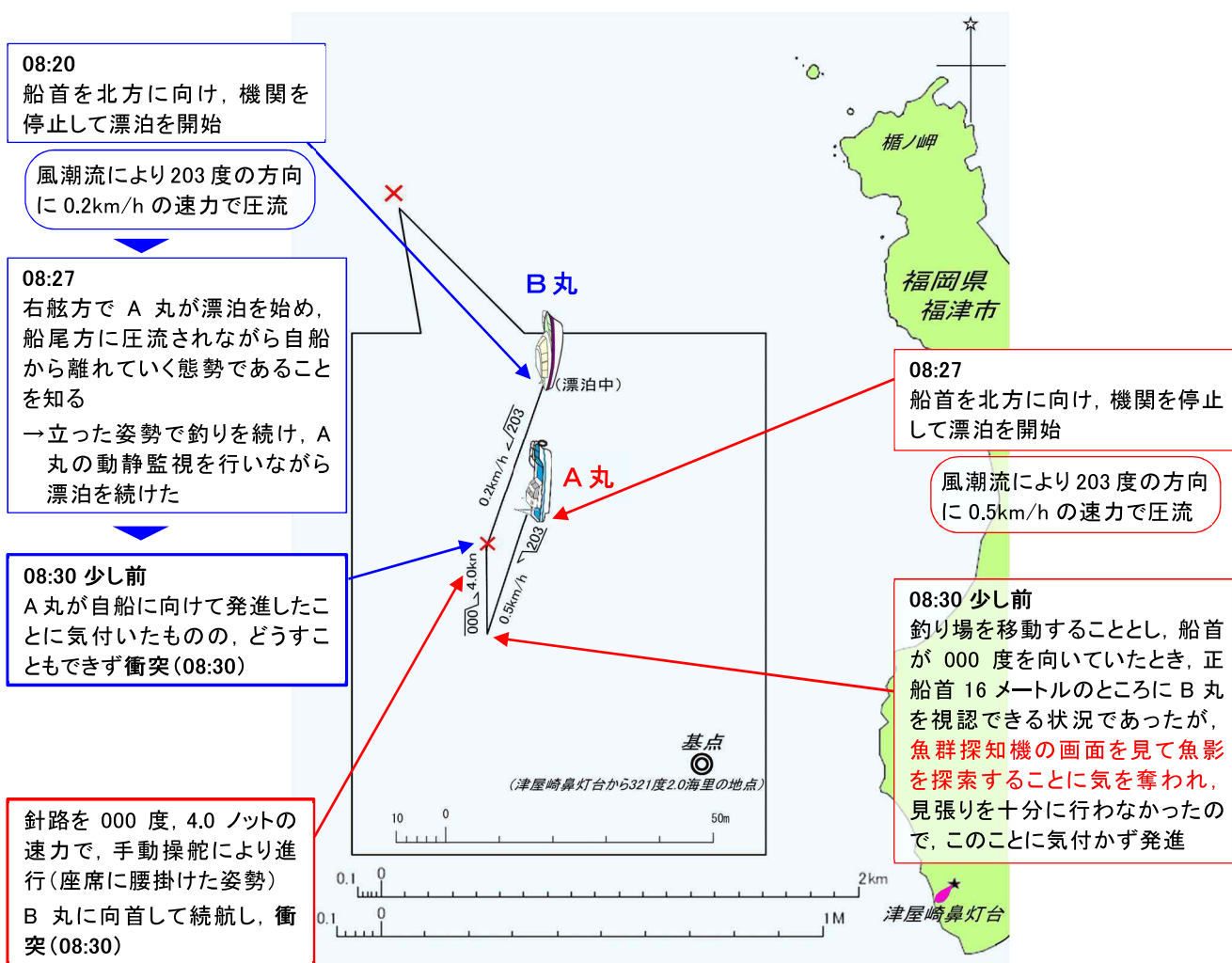
遊漁船が、魚群探知機で魚影を探索することに気を奪われ、前路で漂泊中のモーターボートに気付かずに進んで衝突した事例



遊漁船A丸 船長：業務停止1箇月 4.6トン（乗組員1人、釣り客4人） 福岡県津屋崎漁港 → 同県楯ノ岬西方沖合約1海里の釣り場 船首部外板に擦過傷	モーターボートB丸 船長：不懲戒 6.67メートル（乗組員1人、同乗者1人） 福岡県奈多漁港 → 楯ノ岬西方沖合約1海里の釣り場 右舷船尾外板に亀裂等、船長及び同乗者が負傷
発生年月日場所：平成30年11月10日 08時30分 福岡県楯ノ岬西方沖合 気象海象：晴れ 風力3 北北東風 上げ潮の中央期	

原因

本件衝突は、楯ノ岬西方沖合において、漂泊中、釣り場を移動するA丸が、見張り不十分で、至近で漂泊中のB丸に向けて進んだことによって発生したものである。



教訓

進出する際は、前路の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。

－モーターボート－

モーターボートA丸 のり養殖施設損傷事件

平素、航行目標としていた簡易標識灯を他の標識灯と誤認したまま航行してのり養殖施設に乗り入れた事例



モーターボートA丸 船長：業務停止1箇月

6.1トン（乗組員1人、同乗者1人）

愛知県衣浦港 → 同県伊良湖岬西方沖合の釣り場

船底及び推進器翼に擦過傷、のり養殖施設ののり網及び枠網に切損等

発生年月日場所：令和元年12月10日 13時45分 愛知県篠島南西方沖合

気象海象：晴れ 風力3 北西風 上げ潮の中央期 視界良好

原因

本件ののり養殖施設損傷は、篠島南西方沖合において、師崎水道に向けて航行する際、船位の確認が不十分で、126号漁場区域に向首進行したことによって発生したものである。

126号漁場区域に進入し、原針路及び原速力のまま同区域内ののり養殖施設に乗り入（13:45）

視認した簡易標識灯を右舷側に見て航過すれば、同区域の西側に沿って無難に航行できると思い、船位の確認を十分に行わなかったため、この状況に気付くことなく進行

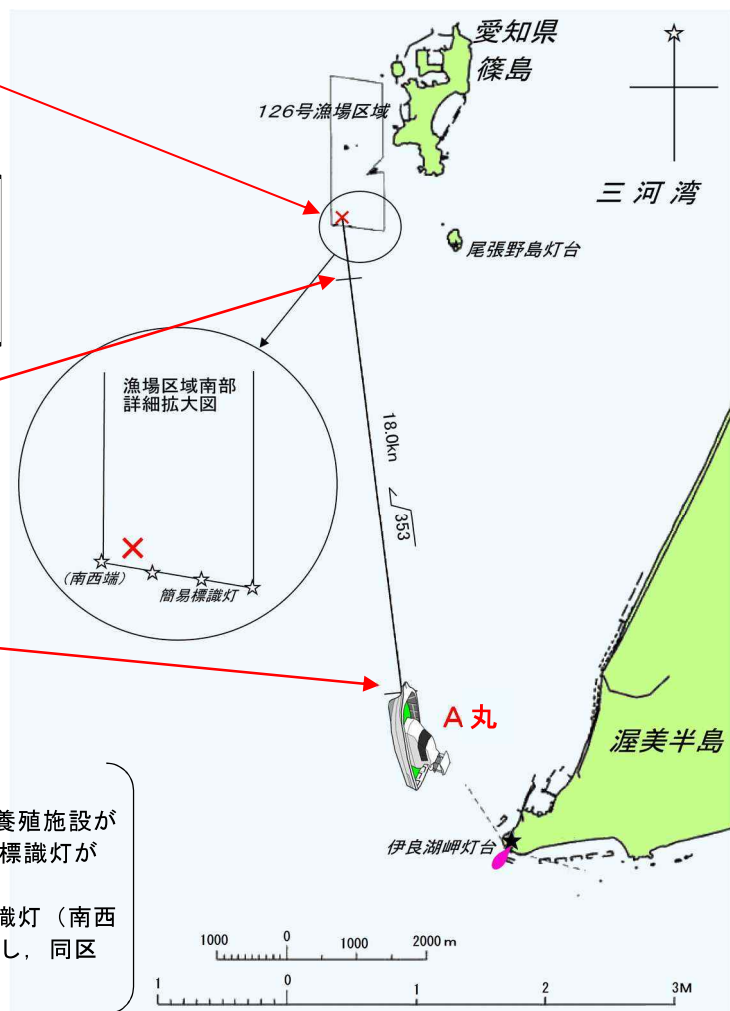
13:43 半
ほぼ正船首方700メートルのところに126号漁場区域の簡易標識灯を視認
同灯が南西端標識灯より一つ東側の簡易標識灯であったものの、平素目標としている南西端標識灯であると誤認したまま続航

13:33 少し前
針路を353度、18.0ノットの速力で、手動操舵により進行

船長

126号漁場区域の存在、同区域内にのり養殖施設が敷設されていること、同区域の周囲に簡易標識灯が設置されていることを承知

平素、126号漁場区域の南西端の簡易標識灯（南西端標識灯）を視認した後は、同灯を目標とし、同区域の西側に沿って航行



教訓

慣れた海域であっても、GPSプロッターを活用して船位の確認を十分に行うこと。

－水上オートバイ－

水上オートバイA丸被引浮体 水上オートバイB丸 衝突事件

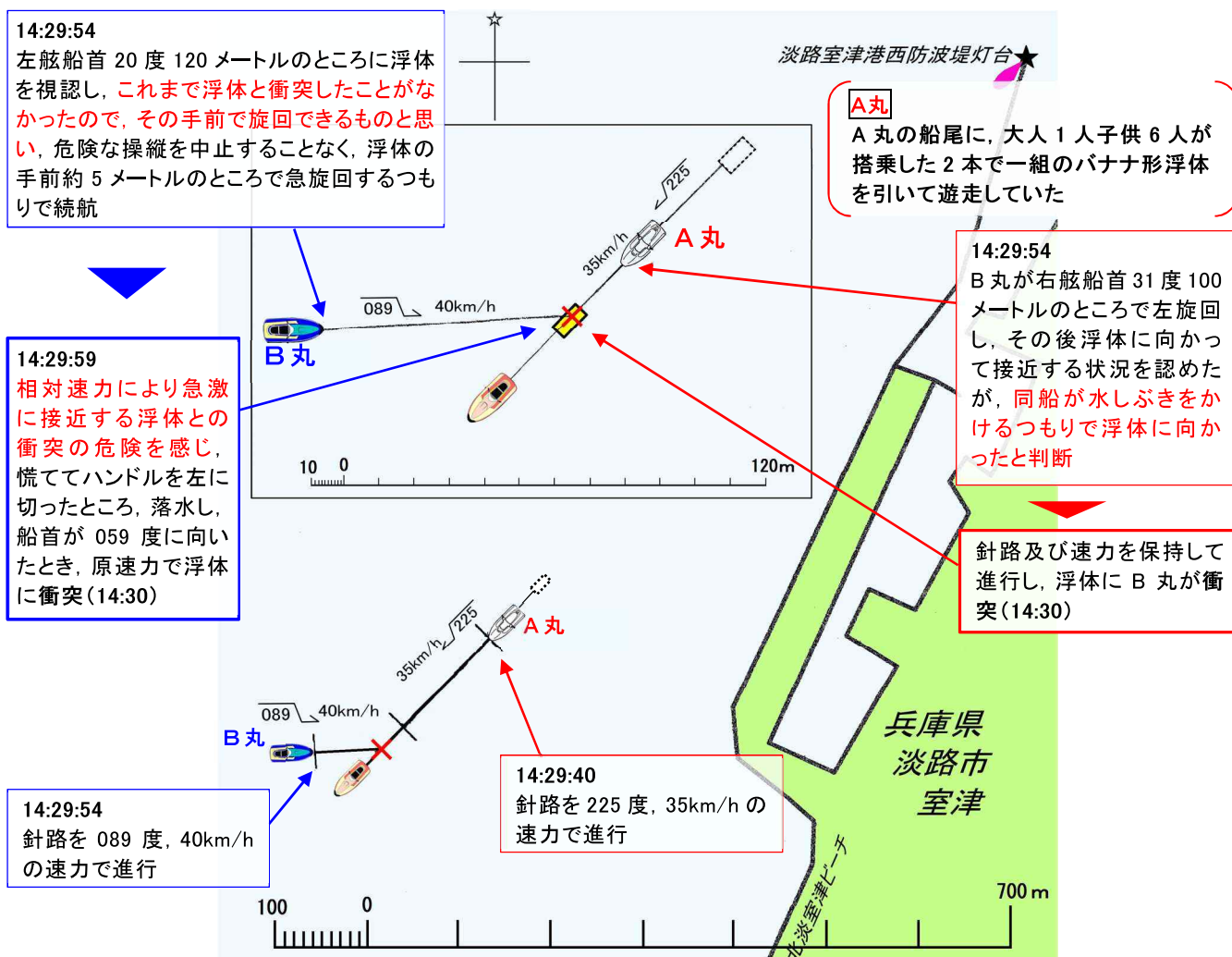
浮体の搭乗者に水をかけるつもりで接近した水上オートバイが、他の水上オートバイが引く浮体に衝突した事例



水上オートバイ A丸被引浮体 船長：不懲戒 A丸 0.2 トン（乗組員 1 人，同乗者 1 人） 浮体（搭乗者大人 1 人，子供 6 人） 兵庫県北淡室津ビーチの砂浜 → 同ビーチ沖合 浮体の右中央部から後部にかけて擦過傷，搭乗者が 1 人死亡，2 人負傷	水上オートバイ B丸 船長：業務停止 2 箇月 0.1 トン（乗組員 1 人） 北淡室津ビーチの砂浜 → 同ビーチ沖合 右舷中央部から後部にかけて亀裂，擦過傷等
発生年月日場所：平成 30 年 8 月 5 日 14 時 30 分 兵庫県淡路市北淡室津ビーチ沖合 気象海象：晴れ 風力 2 西風 上げ潮の中央期 視界良好	

原因

本件衝突は、ビーチ沖合において、遊走中の B 丸が、A 丸が船尾に引く浮体の至近で急旋回する危険な操縦を中止しなかったことによって発生したものである。



教訓

水上オートバイの操縦者は、他船などに接近して水しぶきをかけたり、急旋回したりするなどの危険な操縦を行わないこと。

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、令和2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。



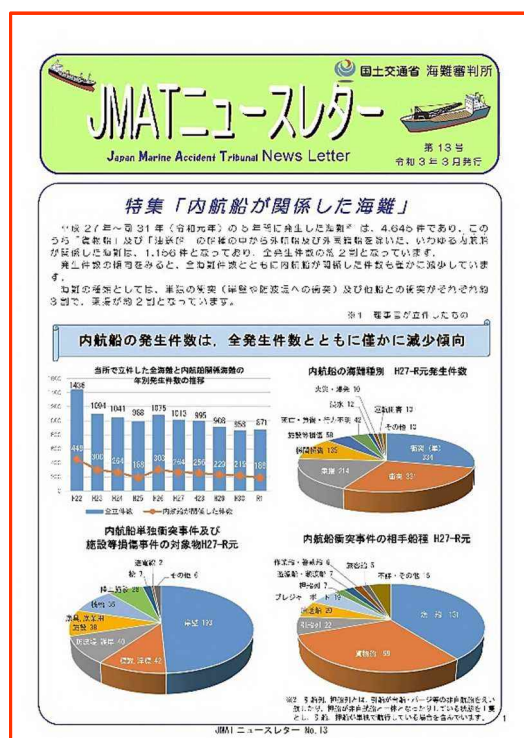
JMATニュースレター

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。

《JMAT ニュースレターの発行状況》

第13号	◇特集「内航船が関係した海難」
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13号 特集「内航船が関係した海難」）



社会学習活動への協力

➤ 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2年度は、学生などに対して3件実施し、海難審判制度や仕組み、海上交通ルールについて、職員を派遣したほか、新型コロナウイルス感染防止の取り組みとしてリモートによる説明も行いました。



➤ 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。内容は、審判廷の見学、模擬審判を行ったり、海難審判の仕組み、日本における船の役割や交通ルール等の説明を、スライドを用いて行ったりしています。

令和2年度は、新型コロナウイルス感染症の感染拡大防止の観点から、審判廷開放の受付を中止しました。

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。ただし、新型コロナウイルス感染症の状況により、中止している場合がありますので、必ず事前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>)



海難審判所の取り組み

海難審判所では、行政手続の利便性の向上及び行政手続の簡素化を図るため、押印が必要な申請・届出等の手続について、原則押印を廃止する方針のもと対応を進め、令和2年度にこれまで押印を求めていた申請・届出書等について押印不要の書式へ変更しました。

押印を廃止・省略することとした申請・届出等の行政手続については下記URLをご覧ください。

※ 申請・届出様式ダウンロード (<https://www.mlit.go.jp/jmat/annai/youshiki/youshiki.htm>)

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 2 年 海難種類別原因分類

(単位:件)

海 難 種 類 原 因	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 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										2		3
水路調査不十分			17								10			27
針路の選定・保持不良		1	2								1			4
操船不適切	4	2	1		1					1				9
船位不確認		21	34								9			64
見張り不十分	156	1												157
居眠り	5	3	22											30
操舵装置・航海計器の整備・取扱不良			1											1
気象・海象に対する配慮不十分			1		5									6
錨泊・係留の不適切														0
荒天措置不適切		1											1	2
灯火・形象物不表示	2													2
信号不履行	83													83
速力の選定不適切	2													2
航法不遵守	37													37
主機の整備・点検・取扱不良								1				1		2
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												1		1
甲板・荷役等作業の不適切					1					5	1			7
漁労作業の不適切					1	1								2
旅客・貨物等積載不良										4		1		5
サービスに関する指揮・監督の不適切	1	2	6							1				10
報告・引継の不適切			2							1				3
火気取扱不良														0
不可抗力														0
その他			1				1			2				4
合 計	290	32	87	0	8	1	1	1	0	14	21	5	1	461
裁 決 件 数	99	31	80	0	8	1	1	1	0	11	21	5	1	259
裁 決 の 対 象 と な っ た 船 舶 隻 数	206	33	86	0	8	1	1	1	0	11	24	5	1	377
海 難 の 原 因 あ り と さ れ た 船 舶 隻 数	192	31	80	0	8	1	1	1	0	11	21	5	1	352

※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 2 年 船種別原因分類

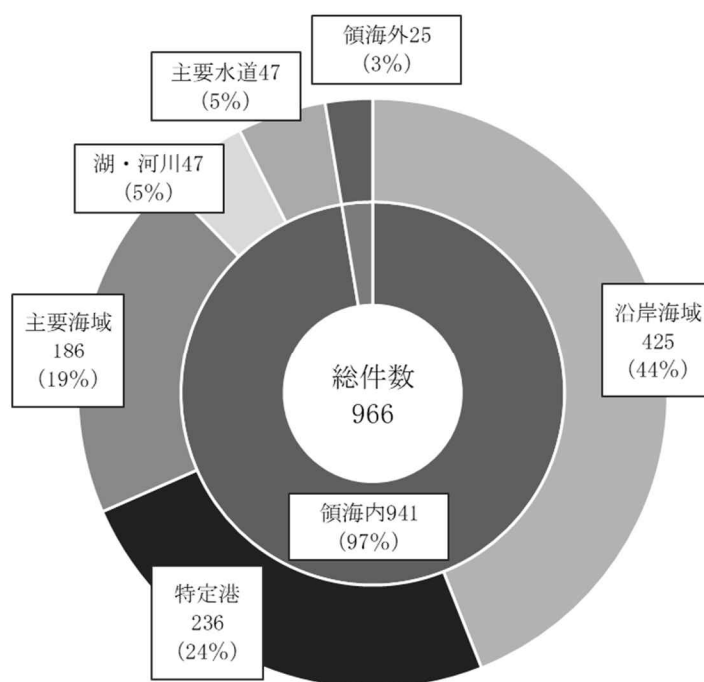
(単位:件)

船 種	旅 客	貨 物	油 送	漁 船	引 船	押 船	作 業	遊 漁	瀬 渡	プ レ ジ ャ ー ボ ー ト	交 通	水 先	公 用	(非 自 航 船 等)	そ の 他	合 計
原 因	船	船	船	船	船	船	船	船	船	ト	船	船	船	船	船	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								2						3
水路調査不十分	1	5	1	3	1	3	1			12						27
針路の選定・保持不良		1		1			1			1						4
操船不適切		4		3						2						9
船位不確認	2	15	2	17	1	1		6	1	18			1			64
見張り不十分	2	23	4	72	4		2	11		37	1				1	157
居眠り		7		16	2	1		1	1	1	1					30
操舵装置・航海計器の整備・取扱不良				1												1
気象・海象に対する配慮不十分		1		2			1			1	1					6
錨泊・係留の不適切																0
荒天措置不適切			1							1						2
灯火・形象物不表示		1								1						2
信号不履行	1	8	3	35	1		1	2		30	1				1	83
速力の選定不適切		1		1												2
航法不遵守	2	9	1	7	2			1		13	1				1	37
主機の整備・点検・取扱不良				1						1						2
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										1						1
甲板・荷役等作業の不適切	3	2		1	1											7
漁労作業の不適切				2												2
旅客・貨物等積載不良	2			3												5
服務に関する指揮・監督の不適切	1	5		4												10
報告・引継の不適切		2		1												3
火気取扱不良																0
不可抗力																0
その他									1	3						4
合 計	14	85	12	170	12	5	6	21	3	124	5	0	1	0	3	461
裁 決 の 対 象 と な っ た 船 舶 隻 数	13	63	9	131	11	7	7	20	3	94	3	0	1	13	2	377
海 難 の 原 因 あ り と さ れ た 船 舶 隻 数	12	63	9	129	10	5	5	19	3	91	3	0	1	0	2	352

※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 2 年 発生水域別件数（理事官が立件したもの）



資料 4 令和 2 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						1				1		3
花咲								1						1
苫小牧		3	2											5
室蘭	1													1
函館	1	1												2
小樽	1													1
稚内			1											1
青森											1			1
八戸	1	6	1					1		1				10
釜石											1			1
気仙沼	1				1									2
仙台塩釜										1		1		2
秋田船川		1	1					1		1				4
酒田		1											1	2
小名浜	1	2									1			4
鹿島	3	1									1			5
千葉	4	10	1			1				3			1	20
京浜（東京区）	3	3								1				7
京浜（川崎区）	5	8		1						3		1		18
京浜（横浜区）	8	7						1		1			1	18
横須賀			1								2			3
伏木富山	1		1											2
清水	1	3						1						5
衣浦		1												1
名古屋	1	3				1				2	1			8
四日市	1	1	1											3
阪神（大阪区／堺泉北区）	1	2	2			1						1	1	8

(単位:件)

海難種類 特定港	衝突	衝突 (単)	乗揚	沈没	転覆	遭難	浸水	火災	爆発	機関 損傷	死傷等	施設等 損傷	安全・ 運航 阻害	合計
阪神（神戸区）		1											1	2
東播磨												2		2
姫路			1											1
田辺		1												1
和歌山下津	1		2											3
境			4											4
浜田			1											1
宇野	2													2
水島		1								1				2
福山		2												2
尾道糸崎	1	4								1				6
呉		4												4
広島	1	2	1							2				6
岩国			1											1
徳山下松		1	2										1	4
宇部	2	1	1							1		2		7
関門（若松区）		2	2											4
関門（若松区以外）	3	8								1				12
徳島小松島		1												1
坂出											1			1
高松		3	1								1			5
今治	1													1
高知	2	1	1				1				1			6
博多	2	2						1						5
佐世保										1				1
大分	2	1												3
細島		1												1
鹿児島	1	1												2
金武中城			2											2
那覇								1						1
田子の浦	1													1
石巻		1									1			2
日立	1													1
三河		1												1
合 計	54	93	30	1	1	3	1	8	0	20	11	8	6	236
湖・河川	17	3	2	1	5	0	0	0	0	0	18	1	0	47

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2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 主要水道	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
浦賀水道	5	2								3				10
伊良湖水道	3		1											4
師崎水道			1											1
明石海峡	3	1	1								1	1	1	8
友ヶ島水道	2		3	1									1	7
鳴門海峡	3									1				4
直島水道		1												1
来島海峡			2											2
三原瀬戸			1											1
音戸瀬戸			1											1
上関海峡			1											1
速吸瀬戸	1												1	2
関門海峡		1	1											2
倉良瀬戸			1											1
平戸瀬戸			2											2
合 計	17	5	15	1	0	0	0	0	0	4	1	1	3	47

資料6 令和2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 主要海域	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
陸奥湾	1				1					1	1			4
東京湾	3	3	4							1		5		16
伊勢湾	2	1	1											4
三河湾	1							1			1		1	4
紀伊水道	3		1							1		1		6
大阪湾	2				1					1	3	5		12
播磨灘	2	1	1								1	2	1	8
備讃海域東部	3		5								2		1	11
備讃海域西部	5	6	8							1	2	3		25
備後・燐灘	4									2		1		7
安芸灘・広島湾	10	15	8					2		5	2	4		46
伊予灘	2	1	5			1								9
周防灘	6	5	1				1				1			14
豊後水道	5	2	4					1			1	1		14
島原湾・八代海	3	1	2											6
合 計	52	35	40	0	2	1	1	4	0	12	14	22	3	186

資料 7 令和 2 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	爆発	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		1			1			6
紋別～十勝川口	2	1	1							1	1	1		7
十勝川口～白神岬	2		1		1	1		1			2	1		9
白神岬～雄冬岬	2	1	2		1			1			1			8
尻屋埼～鮭ヶ埼	1		2			1	1			3				8
鮭ヶ埼～阿武隈川口			1		1			2		3			3	10
阿武隈川口～犬吠埼	3	2								1	1			7
犬吠埼～野島埼	9	5	7	1	1			2		8		1	1	35
野島埼～天竜川口	1		1				1	1		4	3			11
天竜川口～新宮川口	10		7		3	2	1	1		8	1	4	2	39
新宮川口～日ノ御埼	1		2		1					1		1	1	7
蒲生田岬～高茂埼	6						1			1	1			9
竜飛岬～鼠ヶ関	1					1				1	4			7
鼠ヶ関～糸魚川		2			1					4	1	1	1	10
糸魚川～経ヶ岬	6		3	2	1					2	2	2		18
経ヶ岬～川尻岬	6	2	5		2			2		3		3	2	25
隠岐諸島		1	2											3
川尻岬～烏帽子島	4	2	1							4	1	1	1	14
対馬列島	2	1		1				3		3	1	1		12
烏帽子島～坊ノ岬	18	9	37	3	5	3	2	4		12	11	2	2	108
坊ノ岬～鶴御埼	7	6	3		2					3	3		1	25
南西諸島	5		18		3	1		2	1	5	3		4	42
南方諸島	2	1	1								1			5
合 計	88	33	96	7	23	10	6	20	1	67	38	18	18	425
領海外	2	2	0	1	0	4	0	2	0	10	2	0	2	25

資料 8 令和 2 年 船種・海難種類別発生隻数（理事官が立件したもの）

（単位:隻）

海難種類 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		7	31	8			1		3		13	6			69
貨 物 船		92	69	38			2	1	3		18	8	8	3	242
油 送 船		25	16	6	1						8		2		58
漁 船		120	15	51	2	12	8	3	29	1	36	22	3	4	306
引 船		20	12	4	1	1	2		1		1	5	3	3	53
押 船		4	5	8		1		1			2				21
作 業 船		6	4	9	2	5	1					2			29
は し け		3	2	2											7
台 船		9	5	4			1					1	2	1	23
交 通 船			1	4		1			1						7
公 用 船		4	3	1							1				9
水 先 船			1	1											2
遊 漁 船		28	3	3		1		1	1		3	2	3	1	46
瀬 渡 船				1								1	1		3
プレ ジ ャ ー ボ ー ト	モーター ボート	97	8	42	6	11	3	1	4		25	13	20	17	247
	水上オート バイ	34		3		2	2					30		2	73
	ヨット	3	1	8							3		10	2	27
	ボート	3						1							4
	小 計	137	9	53	6	13	5	2	4	0	28	43	30	21	351
そ の 他		9	3	1			1				2	2	1		19
不 詳		16									1				17
合 計		480	179	194	12	34	21	8	42	1	113	92	53	33	1,262

資料 9 令和 2 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	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	295	4	28	61	28	6	3	7	4	11	33	480
衝突(単)	43	7	19	47	26	5	2	8	11	2	9	179
乗揚	122	6	13	30	10	3	2	1		2	5	194
沈没	12											12
転覆	33					1						34
遭難	12		3	2	1			1			2	21
浸水	6		1	1								8
火災	34	1	1	3	1					1	1	42
爆発	1											1
機関損傷	61	4	17	21	7		1	1	1			113
死傷等	66	6	3	9	3		1	2			2	92
施設等損傷	37	1	3	7	2		1				2	53
安全・運航阻害	25		1	3	1					1	2	33
合計	747	29	89	184	79	15	10	20	16	17	56	1,262

資料10 令和2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	21	6	12	7	7	2	1	7	5	1		69
貨物船	2	1	20	130	40	4	4	13	11	15	2	242
油送船	1	3	13	12	19	4	4			1	1	58
漁船	257	9	22	18								306
引船	23		18	10	1						1	53
押船	14	2	4	1								21
作業船	15	1			3	3					7	29
はしけ					1						6	7
台船				1	1	1					20	23
交通船	6			1								7
水先船	2											2
公用船	2	3		1	1		1				1	9
遊漁船	45										1	46
瀬渡船	3											3
プレジャーボート	モーターボート	244	2								1	247
	水上オートバイ	73										73
	ヨット	24									3	27
	ボート	4										4
	小計	345	2	0	0	0	0	0	0	0	4	351
その他	4	2		3	4	1					5	19
不詳	7				2						8	17
合計	747	29	89	184	79	15	10	20	16	17	56	1,262

資料 11 令和 2 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 区 分	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	2		51	3		12			23	5	0	86	91
衝突(単)			11			23			6	0	0	40	40
乗 揚			7						9	0	0	16	16
沈 没							1			1	0	0	1
転 覆	3		2			1			1	3	0	4	7
遭 難										0	0	0	0
浸 水										0	0	0	0
火 災	2	2	3							2	2	3	7
爆 発			2							0	0	2	2
機関損傷										0	0	0	0
死傷等	10	1	35			15	4		36	14	1	86	101
施設等損傷						1				0	0	1	1
安全・運航阻害										0	0	0	0
小 計	17	3	111	3	0	52	5	0	75	25	3	238	266
合 計	131			55			80			266			

資料 12 令和 2 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		1			13			2	1	0	16	17
貨 物 船		3	2	6				1			4	2	6	12
油 送 船											0	0	0	0
漁 船		11	1	33						1	11	1	34	46
引 船				5							0	0	5	5
押 船											0	0	0	0
作 業 船		1		4						1	1	0	5	6
は し け											0	0	0	0
台 船											0	0	0	0
交 通 船				2						7	0	0	9	9
水 先 船											0	0	0	0
公 用 船											0	0	0	0
遊 漁 船				4	3		29			1	3	0	34	37
瀬 渡 船							2				0	0	2	2
ブ レ ジ ャ ー ボ ー ト	モーターボート	1		35			6	3		39	4	0	80	84
	水上オートバイ			16			2	1		24	1	0	42	43
	ヨット										0	0	0	0
	ボート			2							0	0	2	2
	小 計	1	0	53	0	0	8	4	0	63	5	0	124	129
そ の 他				1							0	0	1	1
不 詳				2							0	0	2	2
小 計		17	3	111	3	0	52	5	0	75	25	3	238	266
合 計		131			55			80			266			

資料 13 令和 2 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		4	4	2								6	2		18
貨 物 船		34	13	15							1		5		68
油 送 船		6		1											7
漁 船		69	8	30		7					2	4	3		123
引 船		7	1	3									2		13
押 船		2	2												4
作 業 船		4	2	5											11
は し け		3													3
台 船		3	1	2									1		7
交 通 船		2		1											3
公 用 船		1	1	2											4
遊 漁 船		15	3	3								2	1		24
瀬 渡 船				1								2	1		4
プレ ジ ャ ー ボ ー ト	モーターボート	39	9	13	1							2	5	2	71
	水上オートバイ	6										3			9
	ヨット	2	1	1									1		5
	ボート														0
	小 計	47	10	14	1	0	0	0	0	0	0	5	6	2	85
そ の 他		6										1			7
合 計		203	45	79	1	7	0	0	0	0	3	20	21	2	381

資料 14 令和 2 年 裁決における船種・トン数別隻数

(単位:隻)

トン数区分 船 種		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
旅 客 船		8	2		1	1		2					14
貨 物 船		1		8	31	12		4	2	1	3		62
油 送 船				1		5	1	2					9
漁 船		116	4	6	5								131
引 船		8	1		2								11
押 船		7											7
作 業 船		7	1		1	1	1					3	14
は し け						1						3	4
台 船												2	2
交 通 船		3											3
水 先 船													0
公 用 船			1										1
遊 漁 船		20											20
瀬 渡 船		3											3
プレ ジ ャ ー ボ ー ト	モーターボート	80	3										83
	水上オートバイ	7											7
	ヨット	4											4
	ボート												0
	小 計	91	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	94
そ の 他		2											2
合 計		266	12	15	40	20	2	8	2	1	3	8	377

令和 3 年版レポート 海難審判

令和 3 年 12 月発行

海 難 審 判 所

〒102-0083 東京都千代田区麹町 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