

令和4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。

海難審判制度は、遡ること明治 30 年、海員懲戒法に基づき、海員を懲戒することによって海難防止を図る懲戒主義制度から、昭和 23 年に施行された旧海難審判法に基づき、海難の原因を明らかにすることにより海難防止を図る海難審判制度を経た後、平成 20 年に現海難審判法へと改正が行われて現在の制度に至り、国土交通省の特別の機関として海難審判所が置かれ、本年 10 月で丸 14 年が経過しました。

現在の海難審判所は、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きに則り、海事知識及び経験を豊富に有する理事官及び審判官によって調査及び審判を行い、その結果、海技士等の故意又は過失によって海難が発生したものであると認めるとき、当該海技士等に対し、裁決で懲戒を行うことで、海難の再発防止を図っています。

近年の海難の発生状況については、全体としては減少傾向にありますが、船舶の種類別に見ると、漁船、モーターボート、水上オートバイ、ヨット等の小型船舶については、依然として横ばい状態と言っても過言ではない状況にあるため、今後も海難防止のためには、継続的かつ効果的な取組が必要と考えられます。

海難審判所では、毎年、その活動状況を取りまとめており、令和 3 年については、理事官が事件として立件した海難は 875 件及び審判開始の申立ては 293 件で、また、審判官が言い渡した裁決は 259 件でしたが、この度、同年における活動状況を「令和 4 年版レポート 海難審判」としてまとめ、発行しました。

本誌では、海難審判所の現状や海難審判の概要を紹介するとともに、「裁決の状況と原因」においては、言い渡された裁決を海難の種類別、船種別、免許種類別等に分類して集計し、更に、「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、海難事例については、参考図を用いて分かりやすく解説した上で、その海難から得られる教訓を紹介しています。

本誌が、船舶の運航に携わる方々をはじめ、海との関わりを有する方々にとって、海難防止の一助として活用いただければ幸いに存じます。

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 4 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

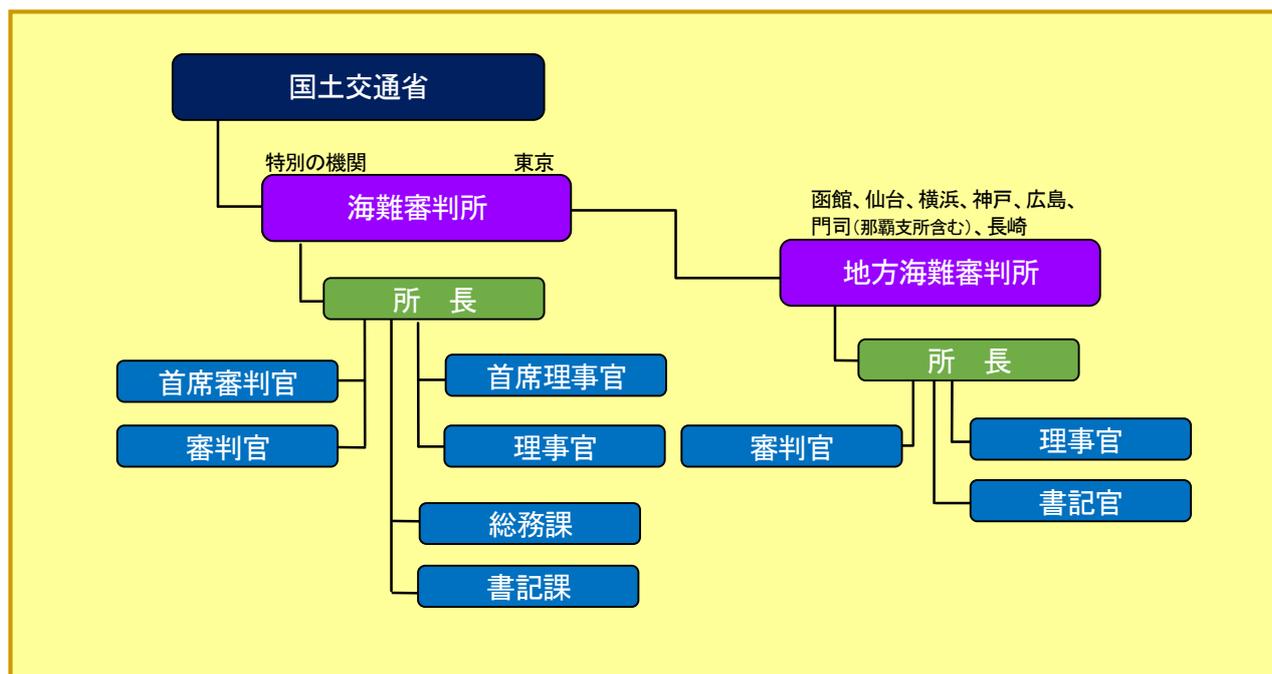
海難審判法は、第1条において「この法律は、職務上の故意又は過失によつて海難を発生させた海技士若しくは小型船舶操縦士又は水先人に対する懲戒を行うため、国土交通省に設置する海難審判所における審判の手續等を定め、もつて海難の発生の防止に寄与することを目的とする。」として同法の目的を定め、第8条において「海難審判所は、海技士若しくは小型船舶操縦士又は水先人に対する懲戒を行うための海難の調査及び審判を行うことを任務とする。」として海難審判所の任務を定めています。そして、同任務を達成するために第9条において海難審判所の行う調査や審判などの所掌事務を定めています。

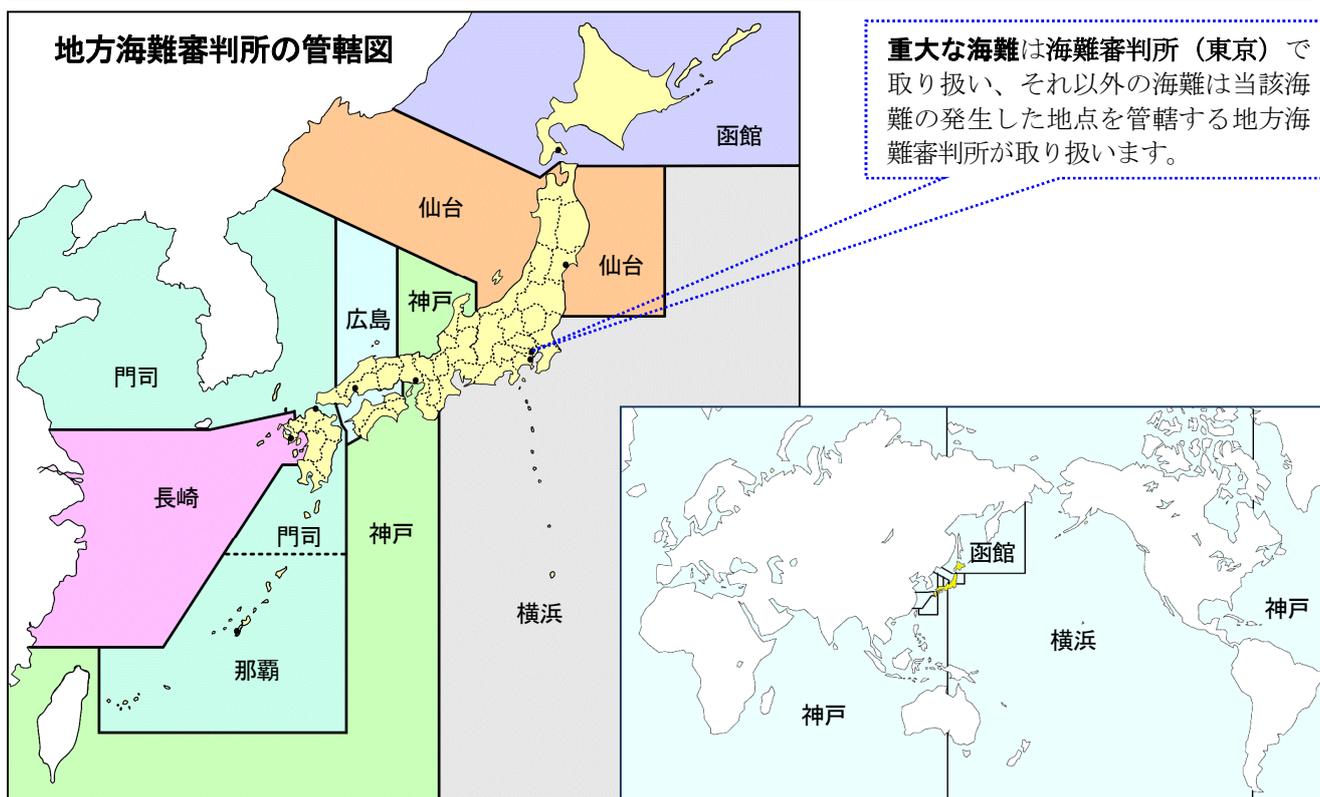
2 海難審判所の組織と管轄

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31人からなる79人で構成されており、海難審判所（東京都）のほか函館、仙台、横浜、神戸、広島、門司（北九州市）及び長崎の各地方海難審判所並びに門司地方海難審判所那覇支所の全9か所の審判所で、海難の調査及び審判を行っています。

組 織 図





重大な海難（海難審判法施行規則第5条）

- 1 旅客のうちに、死亡者若しくは行方不明者又は2人以上の重傷者が発生したもの
- 2 5人以上の死亡者又は行方不明者が発生したもの
- 3 火災又は爆発により運航不能となったもの
- 4 油等の流出により環境に重大な影響を及ぼしたもの
- 5 次に掲げる船舶が全損となったもの
 - イ 人の運送をする事業の用に供する13人以上の旅客定員を有する船舶
 - ロ 物の運送をする事業の用に供する総トン数300トン以上の船舶
 - ハ 総トン数100トン以上の漁船
- 6 前各号に掲げるもののほか、特に重大な社会的影響を及ぼしたものとして海難審判所長が認めたもの

3 海難審判所の現状

海難審判制度は、昭和23年の海難審判法施行以来、海難の原因究明を主たる目的とし、その付随的な行為として準司法的といわれる審判手続を採用し、受審人に対する懲戒などを行っていましたが、平成20年の法改正により、懲戒の手続から海難の原因究明が分離されることとなり、以降、海難審判所は、理事官による調査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、東京のほか全国8か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 か所の地方海難審判所（支所を含む）の理事官は、関係行政機関からの通報や新聞、テレビの報道等により海難審判法によって審判を行わなければならない事実があったことを認知したときは、直ちに事実関係の調査を行い、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

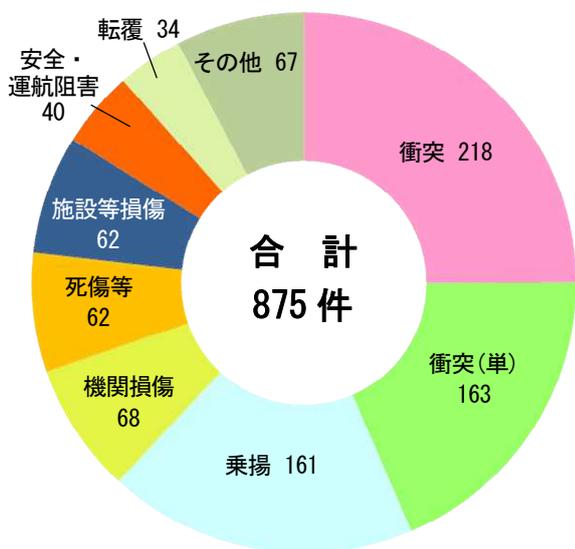
➤ 「三 船舶の安全又は運航の阻害」

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。

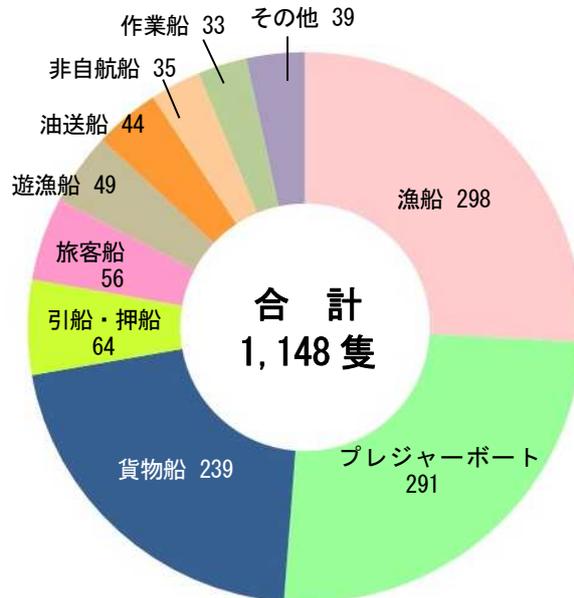
- ・荷崩れによる船体の傾斜で転覆、沈没などのおそれが生じた
- ・燃料切れで機関が停止して漂流した
- ・砂州に乗り揚げ、損傷はなかったが航海を継続できなくなった

令和3年に理事官が立件した海難は875件1,148隻で、海難種類別では衝突が218件(24.9%)と最も多く、以下、衝突(単)が163件(18.6%)、乗揚が161件(18.4%)、などとなっており、船種別では漁船が298隻と最も多く、全体の25.9%を占めています。

令和3年 海難種類別立件件数



令和3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）

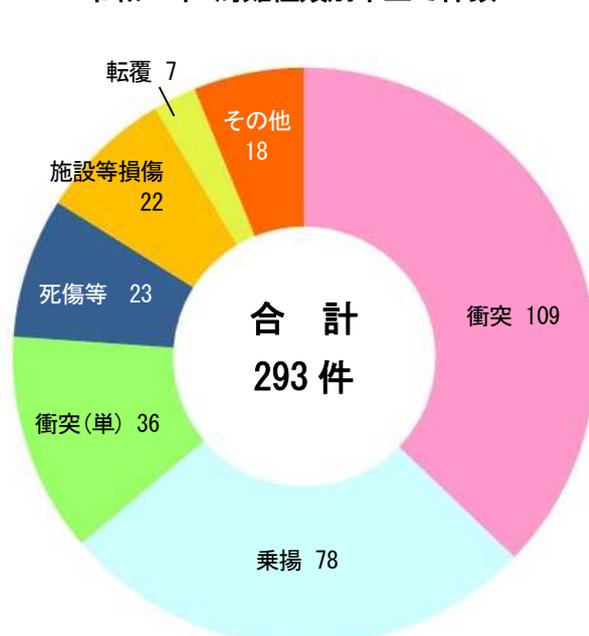
（審判開始の申立て）

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。

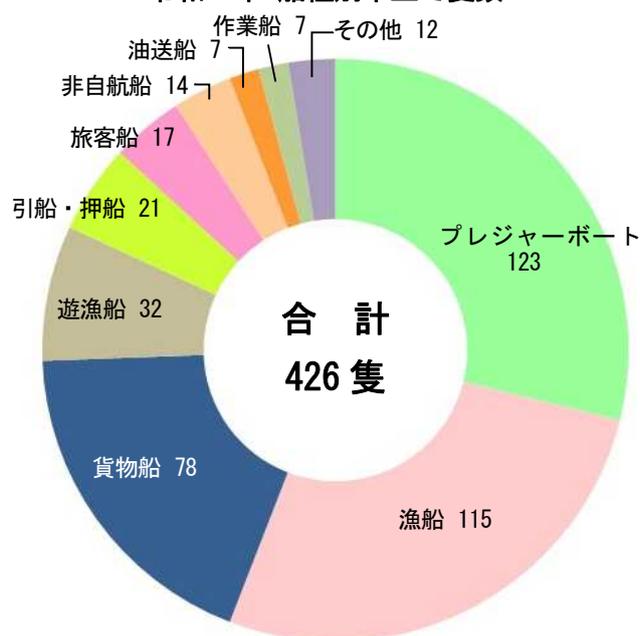
2 前項の申立ては、海難の事実及び受審人に係る職務上の故意又は過失の内容を示し、書面でこれをしなければならない。

令和3年に理事官が審判開始の申立てを行った海難は293件426隻で、海難種類別では衝突が109件(37.2%)と最も多く、以下、乗揚が78件(26.6%)、衝突（単）が36件(12.3%)などとなっており、船種別ではプレジャーボートが123隻と最も多く、全体の28.9%を占めています。

令和3年 海難種類別申立て件数



令和3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。

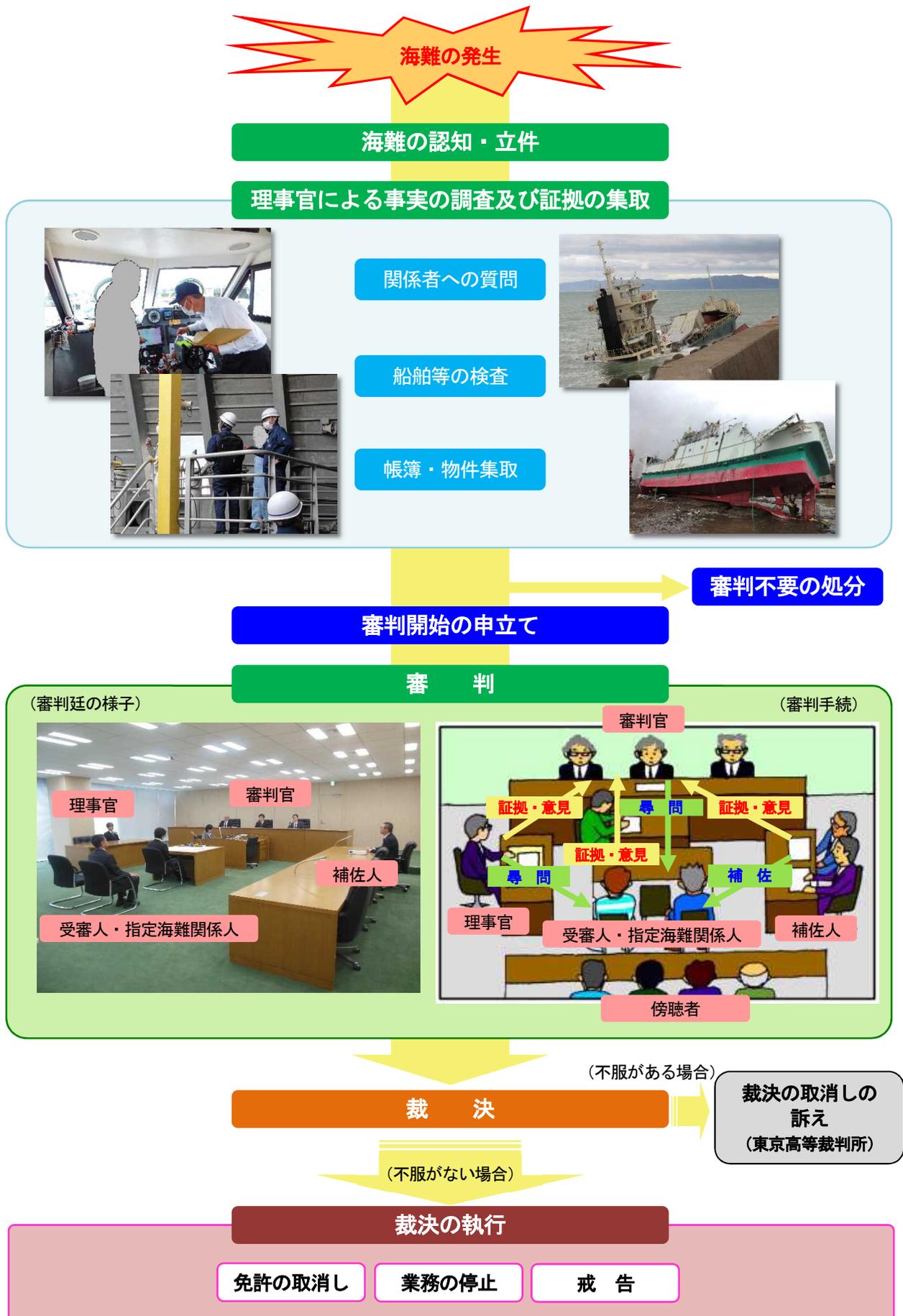
※自由心証主義

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

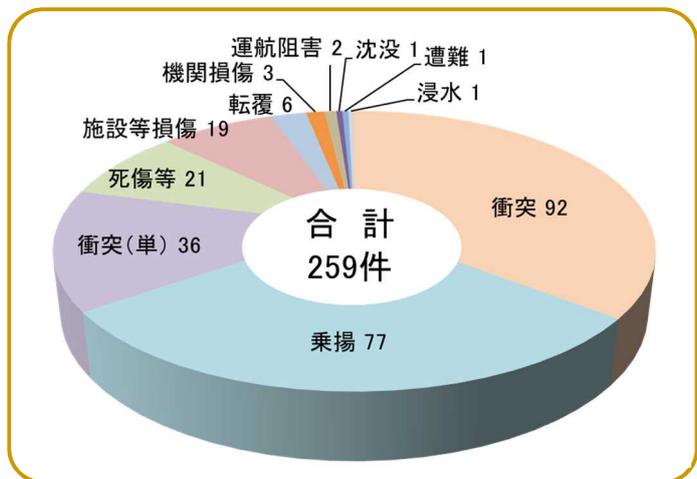
(1) 海難種類別裁決件数

令和3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92件と最も多く、全件数の35.5%を占めており、以下、乗揚が77件(29.7%)、衝突(単)が36件(13.9%)、死傷等が21件(8.1%)、施設等損傷が19件(7.3%)、転覆が6件(2.3%)、機関損傷3件(1.2%)、運航阻害2件(0.8%)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3年の裁決の対象となった船舶は368隻となっており、船種別では、プレジャーボートが106隻と最も多く、全体の28.8%を占め、次いで漁船が95隻(25.8%)となっています。

海難種類別では、衝突が191隻と最も多く、全体の52.0%を占め、次いで乗揚が81隻(22.0%)となっています。

(単位：隻)

船種	海難種類別											
	衝突	衝突(単)	乗揚	沈没	転覆	遭難	機関損傷	死傷等	施設等損傷	運航阻害	浸水	合計
旅客船	6	4	3					2	1			16
貨物船	39	12	14				2		7			74
油送船	5		1									6
漁船	47	7	28		5		1	4	2		1	95
引船	5	1	2					1	1			10
押船	2	1	1		1							5
作業船	3	1	3		2							9
遊漁船	17	1	1					1	1	1		22
瀬渡船	1		1					2	1			5
プレジャーボート	57	9	19	1		1		12	6	1		106
交通船	1		3					1				5
公用船	1	1	2									4
非自航船	5	1	2									8
その他	2		1									3
合計	191	38	81	1	8	1	3	23	19	2	1	368

※ 「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3年に言い渡された259件の裁決のうち、受審人は347人で、業務停止が196人(56.5%)、戒告が139人(40.0%)、不懲戒^(※1)が12人(3.5%)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166人と最も多く、全体の47.8%を占め、次いで二級小型船舶操縦士が66人(19.0%)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		3	4	1		8
	二級		1		2		3
	三級		6	4			10
	四級		33	16	2		51
	五級		13	7			20
	六級		7	2			9
海技士(機関)	一級			1			1
	二級				1		1
	三級						0
	四級		1				1
	五級		1			1	2
	六級						0
小型船舶操縦士	一級		94	69	3		166
	二級		34	30	2		66
	特殊		2	1			3
水先人	一級		1	4			5
	二級						0
	三級						0
締約国資格受有者				1			1
合計		0	196	139	12	0	347

※ 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

令和3年に言い渡された259件368隻に対する裁決のうち、原因とならなかった船舶31隻を除く337隻の原因総数は、合計450件となっています。

(2) 原因分類別

原因総数450件を原因別に分類すると、「見張り不十分」が142件と最も多く、原因総数の31.6%を占め、次いで「信号不履行」が70件(15.6%)、「船位不確認」が52件(11.6%)、「居眠り」が33件(7.3%)、「航法不遵守」が32件(7.1%)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。)

原因総数を海難種類別にみると、「衝突」が267件と最も多いことから、次の項以降では、海難関係船舶に適用される航法を遵守しなかったケースである「航法不遵守」を取り上げ、その船種別、適用法令別にみた海難発生状況と、裁決から導き出される海難発生防止の教訓として航法別に5事例を紹介します。続いて、(4)「船種別による海難の原因分類」において、原因分類別で上位の「見張り不十分」や「船位不確認」などを紹介します。

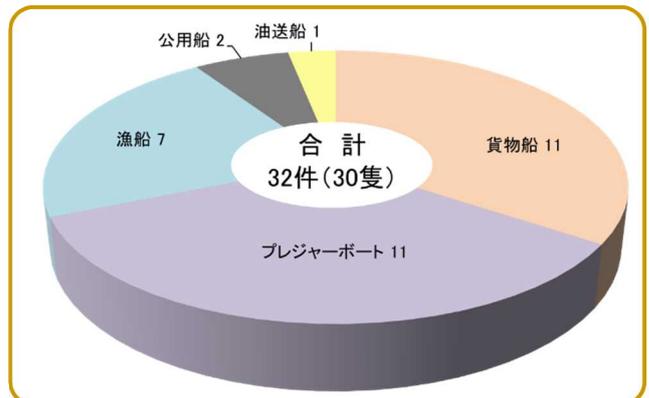
(3) 「航法不遵守」が原因とされた海難

① 船種別

「航法不遵守」が原因とされた32件(30隻)について、船種別にみると、貨物船及びプレジャーボートがそれぞれ11件(37.0%)と最も多く、次いで漁船が7件(6.2%)などとなっています。

※貨物船及び公用船は、それぞれ1隻で2つの原因を挙げています。

航法不遵守が原因とされた船種別隻数(原因件数)
(単位: 件)



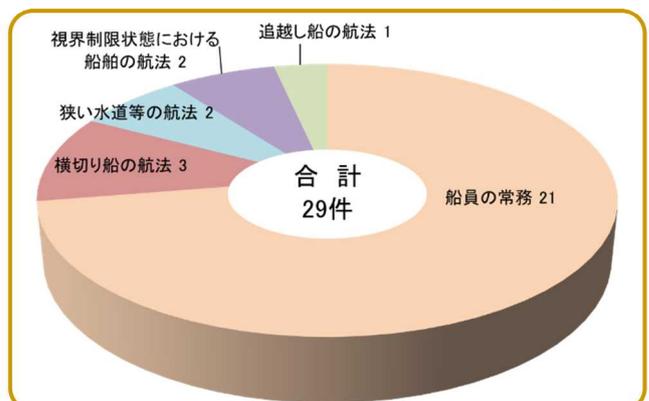
② 適用法令別

「航法不遵守」が原因とされた32件のうち、海上衝突予防法が適用されたものが29件、港則法が3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29件では、「船員の常務」が21件(72.4%)で最も多く、次いで「横切り船の航法」が3件(10.3%)、「狭い水道等の航法」及び「視界制限状態における船舶の航法」がそれぞれ2件(6.9%)、「追越し船の航法」が1件(3.5%)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)



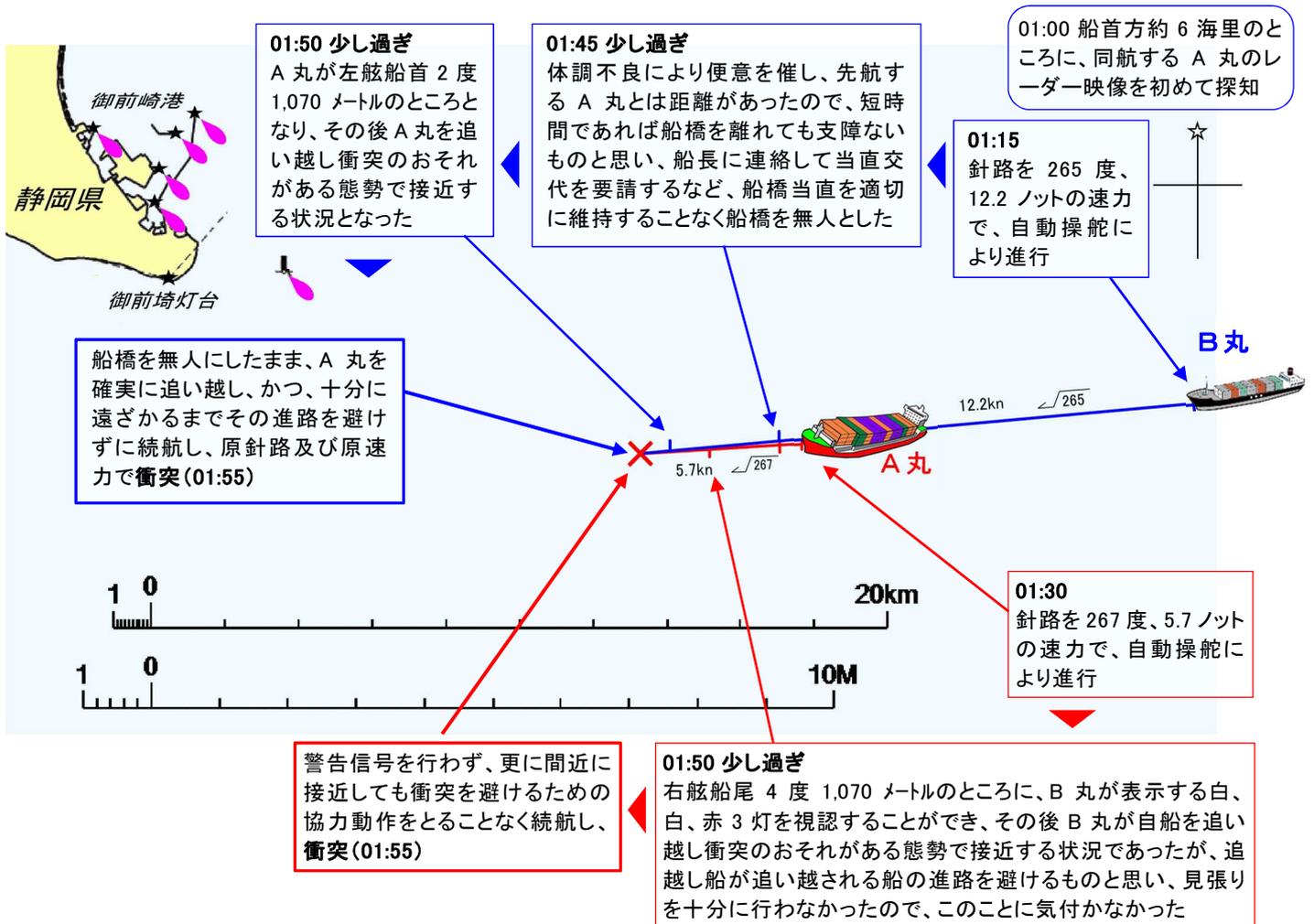
貨物船 A 丸 貨物船 B 丸 衝突事件

船橋を無人としたまま航行中の B 丸が、A 丸を追い越す態勢となったことに気付かずに衝突した事例

<p>貨物船 A 丸 二等航海士：戒告</p> <p>749 トン（乗組員 6 人） 京浜港横浜第 5 区 → 名古屋港 右舷船尾部外板に凹損等</p>	<p>貨物船 B 丸 甲板長：業務停止 1 か月</p> <p>499 トン（乗組員 5 人） 千葉港葛南区 → 岡山県笠岡港 船首部外板に破口等</p>
<p>発生年月日時刻場所：平成 31 年 1 月 31 日 01 時 55 分 静岡県御前崎港東方沖合 気象海象：曇り 風力 3 西北西風 上げ潮の末期 視界良好</p>	

原因

本件衝突は、夜間、御前崎港東方沖合において、西行中の A 丸を追い越す B 丸が、船橋当直の維持が不適切で、A 丸を確実に追い越し、かつ、同船から十分に遠ざかるまで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、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

単独の船橋当直中、体調不良になるなどした場合、船橋を無人とすることのないよう、船長に連絡して当直交代を要請するなど、船橋当直を適切に維持すること。
後方から接近する他船を見落とすことのないよう、見張りを十分に行うこと。

事例 2 行会い船の航法 (海上衝突予防法第 14 条)

漁船 A 丸 モーターボート B 丸 衝突事件

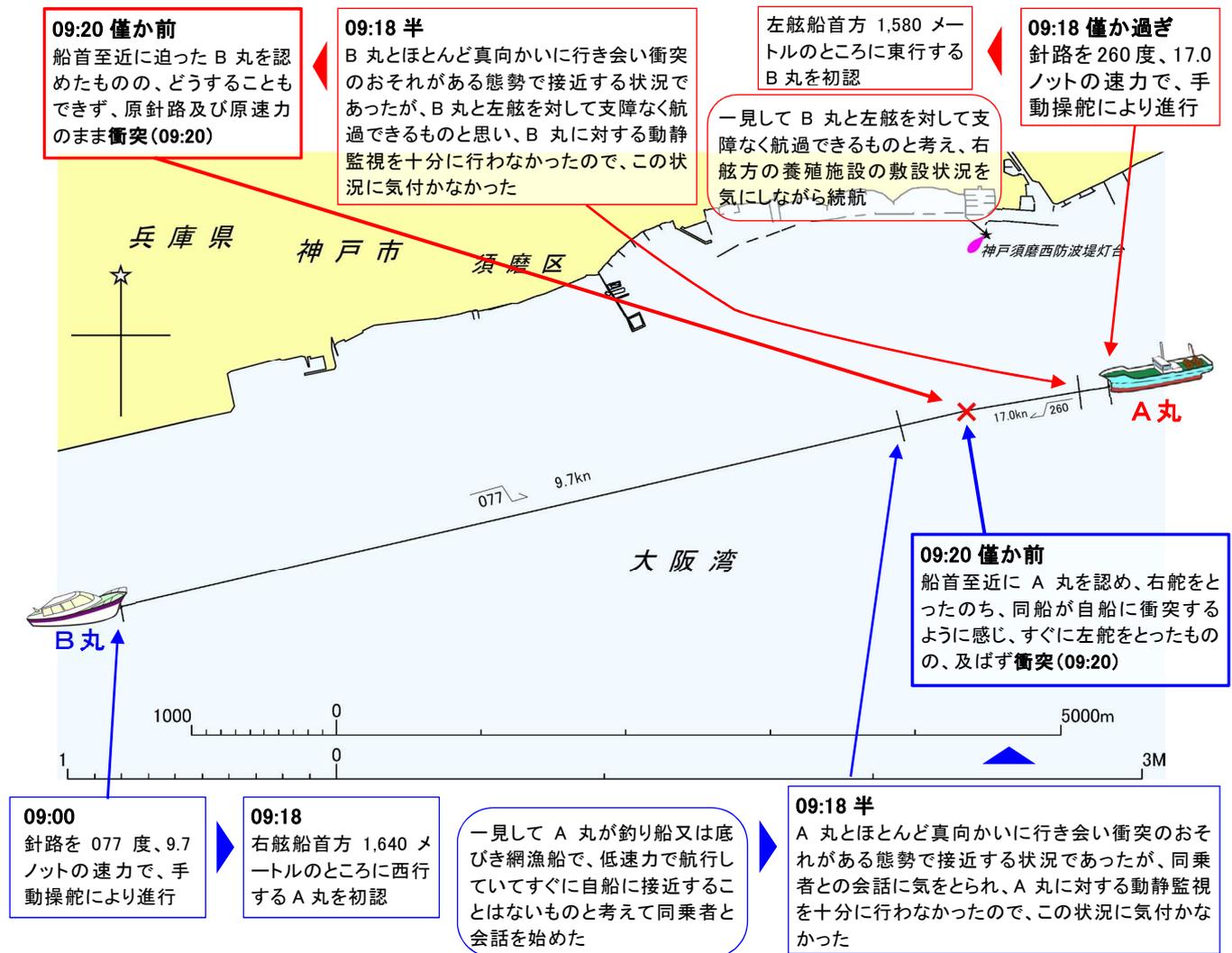
A 丸と B 丸がほとんど真向かいに行き会い衝突のおそれがある態勢で接近して衝突した事例



漁船 A 丸 船長：業務停止 1 か月 9.1 トン (乗組員 2 人) 兵庫県和田岬南方沖合の漁場 → 兵庫県垂水漁港 船首外板に破口等	モーターボート B 丸 船長：業務停止 1 か月 長さ 6.50 メートル (乗組員 1 人、同乗者 1 人) 阪神港神戸第 4 区 → 垂水漁港南東方沖合の釣り場 両舷船首部ガンネルに破損等、船長が負傷
発生年月日時刻場所：令和元年 9 月 19 日 09 時 20 分 大阪湾北部 気象海象：晴れ 風力 4 北東風 上げ潮の末期 視界良好	

原因

本件衝突は、大阪湾北部において、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、西行中の 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、東行中の B 丸が、動静監視不十分で、針路を右に転じなかったこととによって発生したものである。



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、それぞれ針路を右に転じること。

事例 3 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

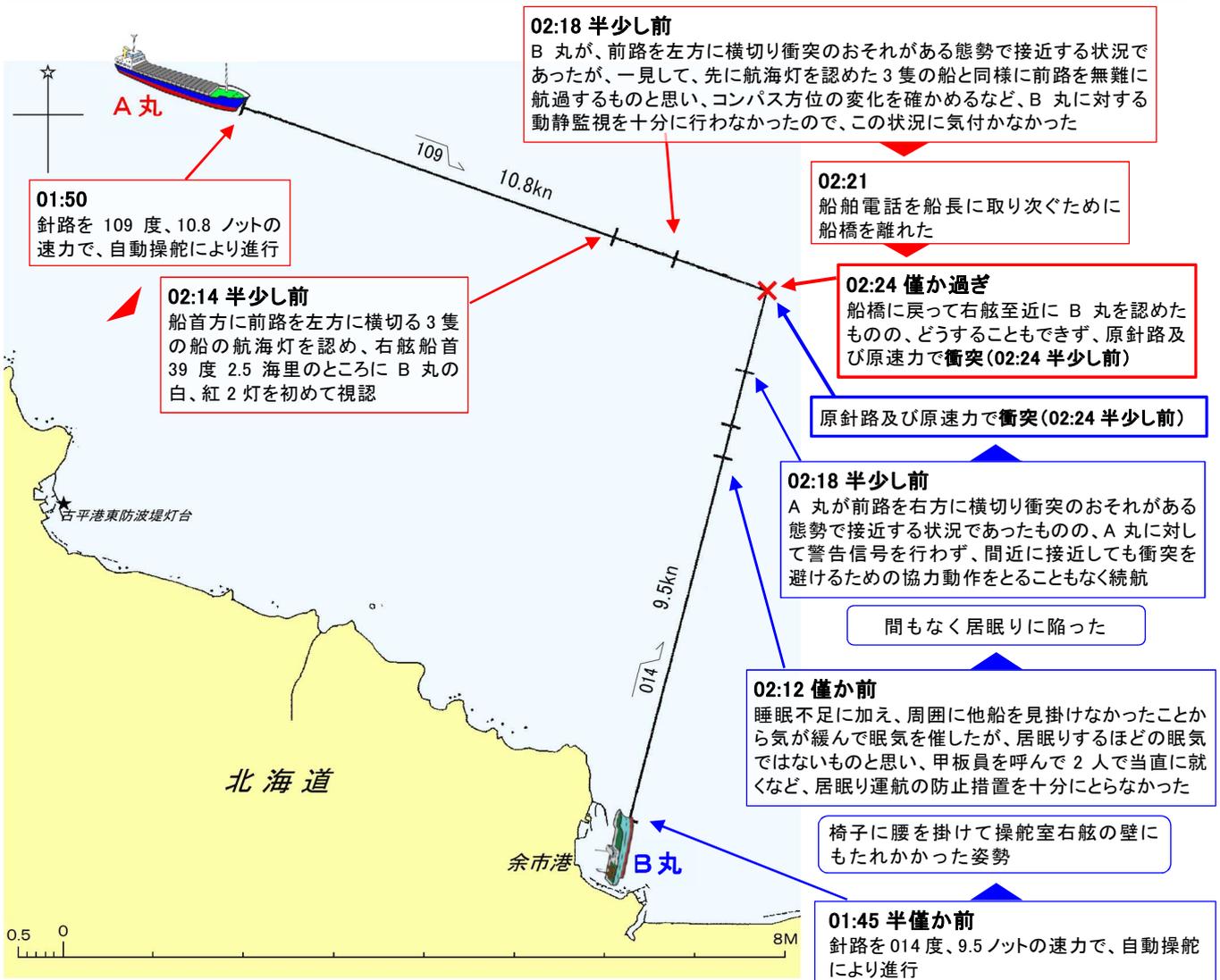
A 丸と B 丸が互いに進路を横切る態勢で接近して衝突した事例

貨物船 A 丸	二等航海士：業務停止 1 か月	漁船 B 丸	船長：戒告
498 トン (乗組員 5 人) 愛媛県新居浜港 → 北海道石狩湾港 右舷中央部外板に凹損等		19.90 トン (乗組員 5 人) 北海道余市港 → 余市港北方沖合の漁場 球状船首に圧壊、船首外板に亀裂等、船長が負傷	

発生年月日時刻場所：令和 2 年 9 月 18 日 02 時 24 分半少し前 余市港北方沖合
気象海象：晴れ 風力 2 南西風 上げ潮の中央期 視界良好

原因

本件衝突は、夜間、余市港北方沖合において、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、東行する A 丸が、動静監視不十分で、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、北上する B 丸が、居眠り運航の防止措置が不十分で、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

船首方に自船の前路を横切る他船を認めた場合、衝突のおそれの有無を判断できるよう、コンパス方位の変化を確かめるなど、動静監視を十分に行うこと。
単独での操船中に眠気を催した場合、他の乗組員と 2 人以上で当直を行うなど、居眠り運航の防止措置を十分にとること。

事例 4 視界制限状態における船舶の航法

(海上衝突予防法 第19条)



貨物船A丸 貨物船B丸 衝突事件

霧で視界制限状態となった海域で、A丸とB丸が、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て衝突した事例

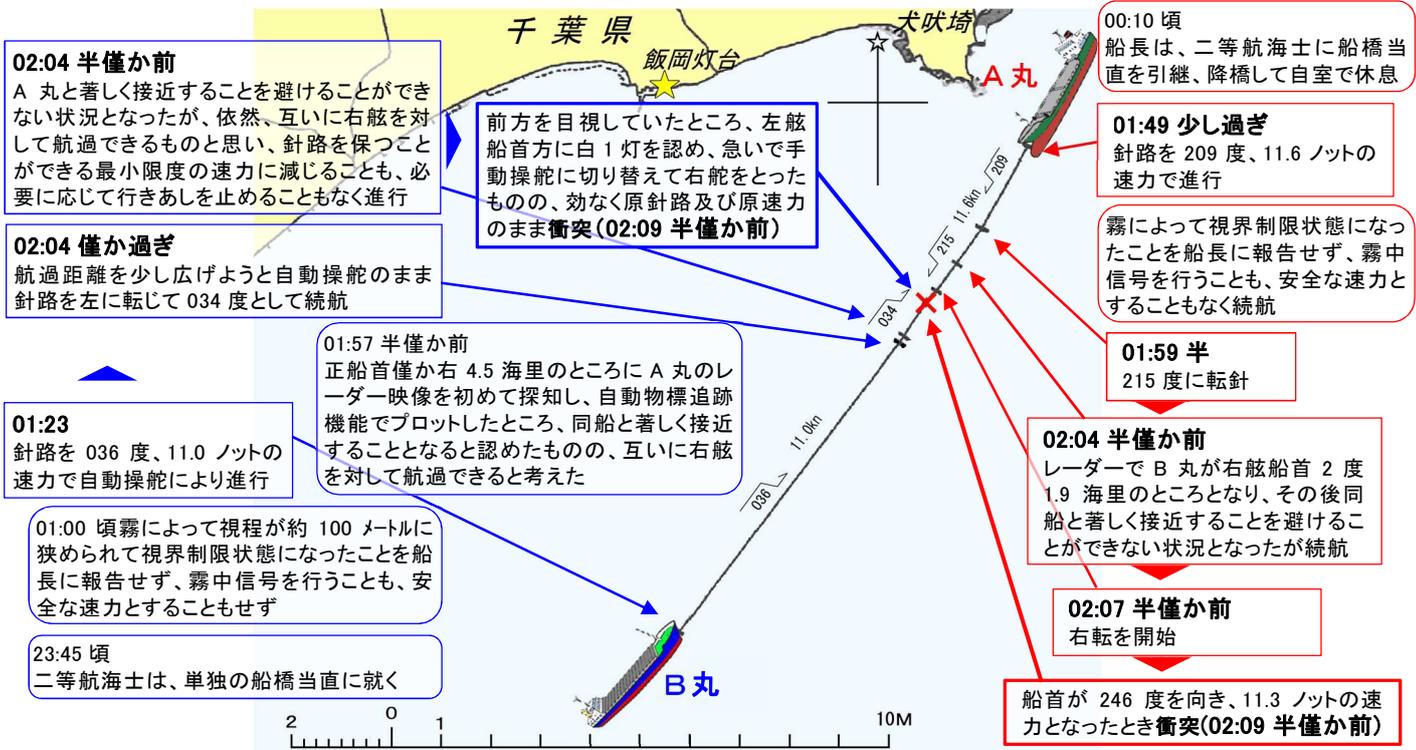
<p>貨物船A丸 船長：戒告</p> <p>499トン（乗組員5人） 茨城県鹿島港 → 阪神港 浸水して沈没（のち、廃船処理）、乗組員4人（一等航海士、二等航海士、機関長、一等機関士）が死亡</p>	<p>貨物船B丸 船長：戒告、一等航海士：業務停止2か月</p> <p>499トン（乗組員4人） 千葉港 → 宮城県仙台塩釜港 球状船首に折損、左舷錨のシャンクに曲損等</p>
<p>発生年月日時刻場所：令和元年5月26日 02時09分半僅か前 千葉県犬吠埼南方沖合 気象海象：霧 風力1 北東風 ほぼ低潮期 視程約50メートル 関東海域に海上濃霧警報発表中</p>	

原因

本件衝突は、夜間、霧で視界制限状態となった犬吠埼南方沖合において、南下するA丸が、霧中信号を行うことも、安全な速力とすることもせず、レーダーで前方に探知したB丸と著しく接近することを避けることができない状況となった際、針路を保つことができる最小限度の速力に減じず、また、必要に応じて行きあしを止めなかったことと、北上するB丸が、霧中信号を行うことも、安全な速力とすることもせず、レーダーで前方に探知したA丸と著しく接近することを避けることができない状況となった際、針路を保つことができる最小限度の速力に減じず、また、必要に応じて行きあしを止めなかったこととによって発生したものである。

船長 発航に先立ち
 ・関東海域に海上濃霧警報が発表されていることを把握していなかったが、時期的に濃霧が発生する海域があることを認識
 ・航行中に霧で視界が制限されるおそれがあったが、瀬戸内海に比べて航行船舶が少ないので各船橋当直者が無難に航行するものと思いい、船橋当直者に対して、視界制限状態になったときには直ちに報告するよう、視界制限時の指示を徹底しなかった

船長 発航に先立ち
 ・関東海域に海上濃霧警報が発表されていることを把握していなかったが、時期的に霧の発生を予測
 ・航行中に霧で視界が制限されるおそれがあったが、出港時の視界が良好だったこともあり、各船橋当直者が無難に航行するものと思いい、船橋当直者に対して、視界制限状態になったときには直ちに報告するよう、視界制限時の指示を徹底しなかった



教訓

航行中、視界制限状態となった場合、霧中信号を開始して安全な速力とし、他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は、針路を保つことができる最小限度の速力に減じ、また、必要に応じて行きあしを止めること。

事例 5 港の防波堤の入口付近の航法 (港則法第 15 条)



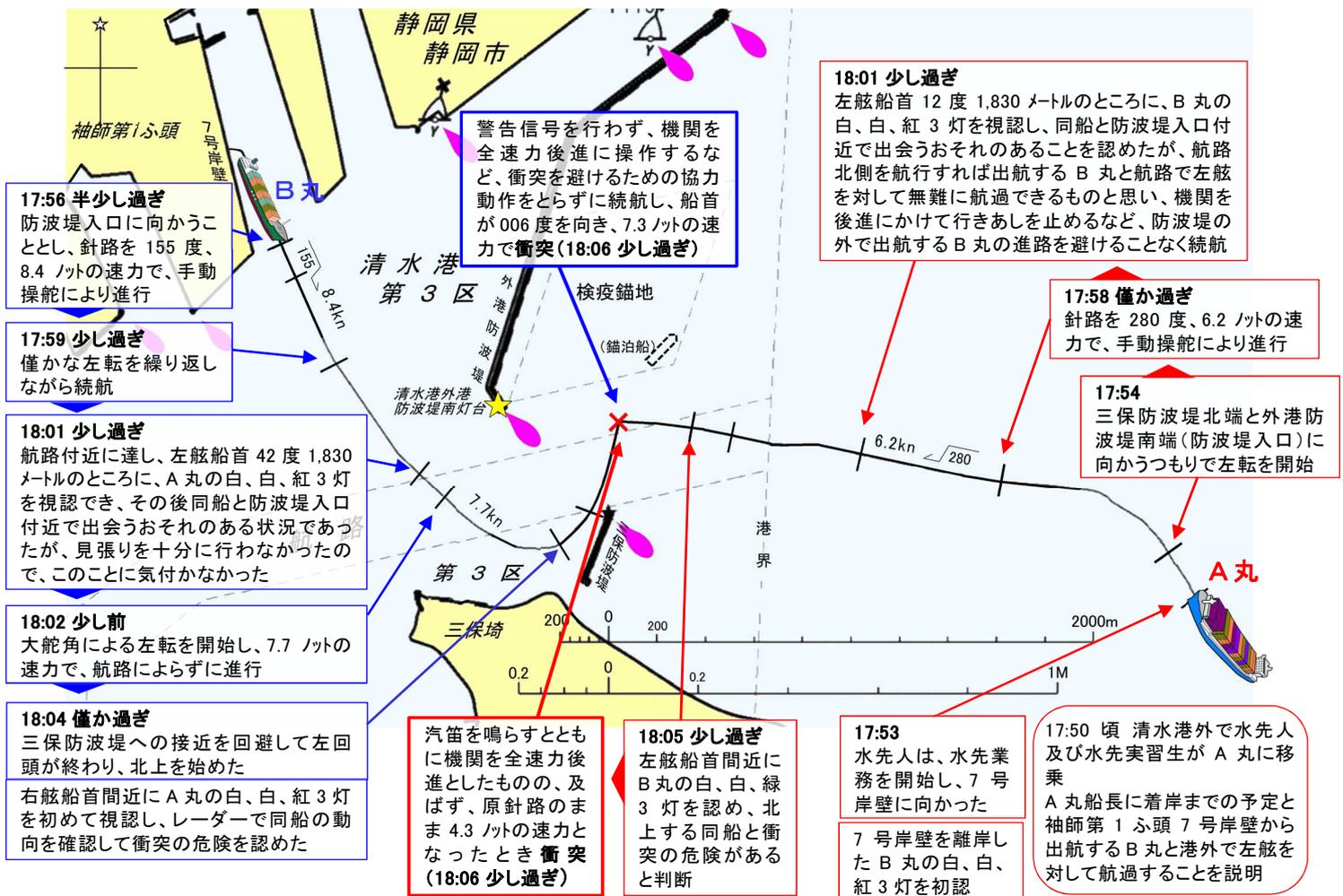
貨物船 A 丸 貨物船 B 丸 衝突事件

清水港において、入航中の A 丸と出航中の B 丸が防波堤の入口付近で出会うおそれがある態勢で接近して衝突した事例

貨物船 A 丸 (外国籍船)	水先人：戒告	貨物船 B 丸 (外国籍船)	関係人指定なし
17,153 トン (乗組員 19 人) 名古屋港 → 静岡県清水港 船首部に亀裂、球状船首部に凹損		9,443 トン (乗組員 17 人) 清水港第 3 区袖師第 1 ふ頭 7 号岸壁 → 大韓民国釜山港 右舷船首部外板に凹損	
発生年月日時刻場所：令和元年 10 月 24 日 18 時 06 分少し過ぎ 清水港			
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、夜間、清水港において、入航する A 丸と出航する B 丸が防波堤の入口付近で出会うおそれのある態勢で接近した際、A 丸が、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、見張り不十分で、航路によって航行せず、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、港の防波堤の入口付近で出航船と出会う虞のあることを認めた場合、防波堤の外で出航船の進路を避けること。
出航船は、見張りを十分に行い、入航船と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、遊漁船及び瀬渡船並びに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した。

- * 全ての船種において、件数では「衝突」が最多
- * 原因分類別では、油送船を除き「見張り不十分」が最多。油送船は「信号不履行」が最多

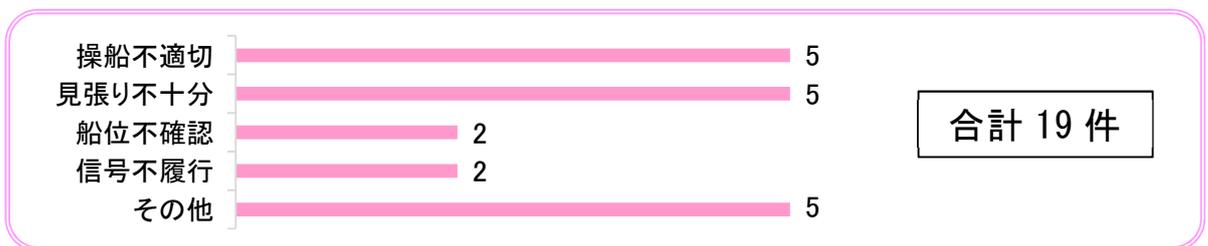
※ 裁決では1隻の船舶について複数の原因を示すことがあるので、船舶隻数と原因数が同数にならない場合があります。

※ 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」別に、原因分類ごとにみた海難発生状況と、裁決から導き出される海難発生防止の教訓として船種別に7事例を紹介します。

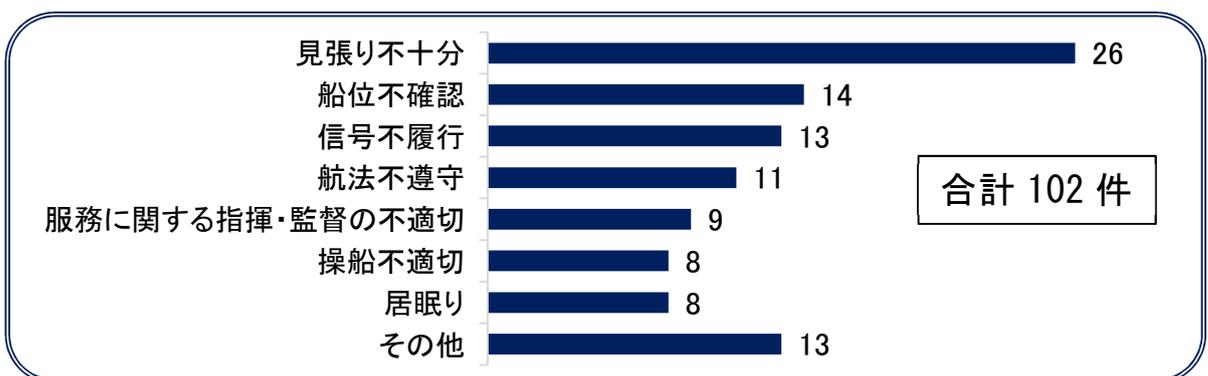
① 旅客船

旅客船の海難は16隻であり、このうち衝突が6隻と最も多く、次いで衝突(単)が4隻となっています。原因分類別では、合計19件の原因が示されており、「操船不適切」、「見張り不十分」が共に5件(26.3%)、次いで「船位不確認」、「信号不履行」が共に2件(10.5%)、その他の5件は「針路の選定・保持不良」、「甲板・荷役等の作業の不適切」、「旅客・貨物等積載不良」などとなっています。



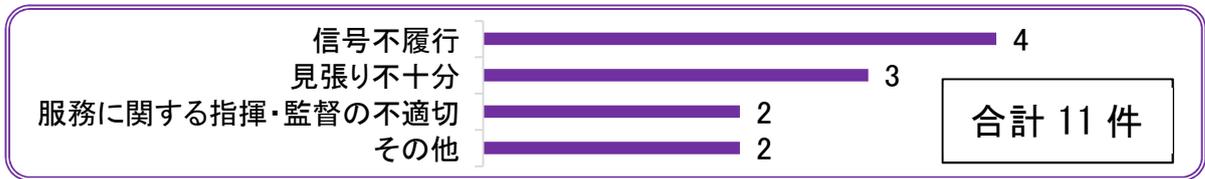
② 貨物船

貨物船の海難は74隻であり、このうち衝突が39隻と最も多く、次いで乗揚が14隻となっています。原因分類別では、合計102件の原因が示されており、「見張り不十分」が最も多く26件(25.5%)、次いで「船位不確認」が14件(13.7%)、「信号不履行」が13件(12.8%)、「航法不遵守」が11件(10.8%)などとなっています。



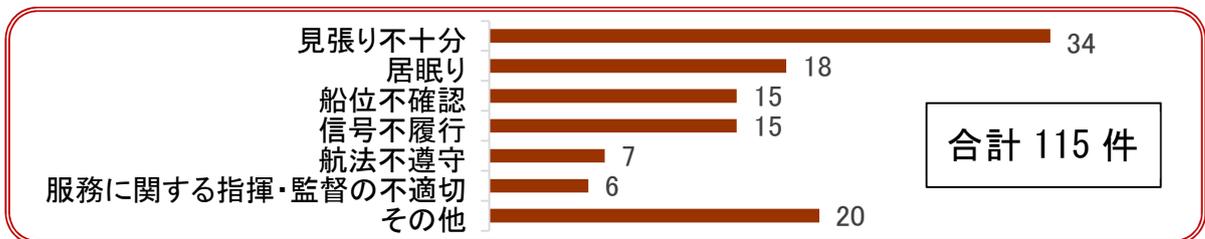
③ 油送船

油送船の海難は6隻であり、衝突が5隻、乗揚が1隻となっています。原因分類別では、合計11件の原因が示されており、「信号不履行」が最も多く4件(36.3%)、次いで「見張り不十分」が3件(27.3%)、「サービスに関する指揮・監督の不適切」2件(18.2%)などとなっています。



④ 漁船

漁船の海難は95隻であり、このうち衝突が47隻と最も多く、次いで乗揚が28隻となっています。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34件(29.6%)、次いで「居眠り」が18件(15.6%)、「船位不確認」、「信号不履行」が共に15件(13.0%)などとなっています。



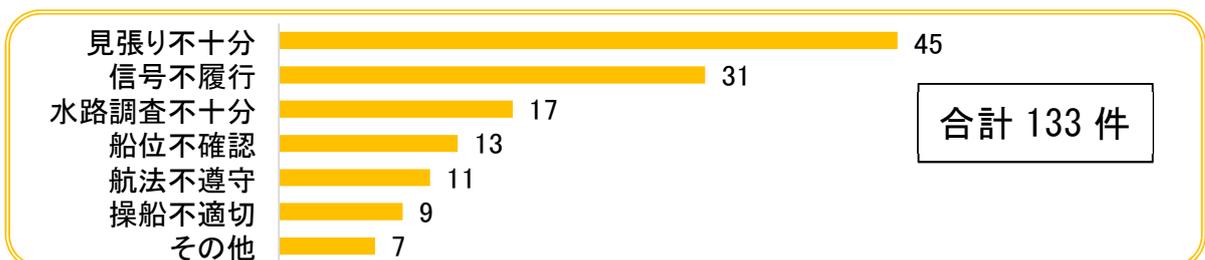
⑤ 遊漁船、瀬渡船

遊漁船、瀬渡船の海難は27隻であり、このうち衝突が18隻と最も多く、次いで死傷等が3隻となっています。原因分類別では、合計31件の原因が示されており、「見張り不十分」が最も多く18件(58.1%)、「針路の選定・保持不良」、「信号不履行」が共に3件(9.7%)などとなっています。



⑥ プレジャーボート

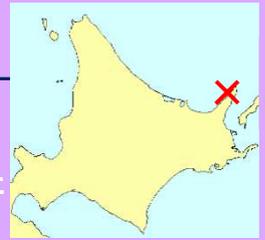
プレジャーボートの海難は106隻であり、このうち衝突が57隻と最も多く、次いで乗揚が19隻となっています。原因分類別では、合計133件の原因が示されており、「見張り不十分」が最も多く45件(33.8%)、次いで「信号不履行」が31件(23.3%)、「水路調査不十分」が17件(12.8%)、「船位不確認」が13件(9.8%)などとなっています。



— 旅客船 —

旅客船A丸 乗揚事件

河口周辺の浅所に向かう状況を認めた際、操船を適切に行わなかったことよって乗り揚げた事例



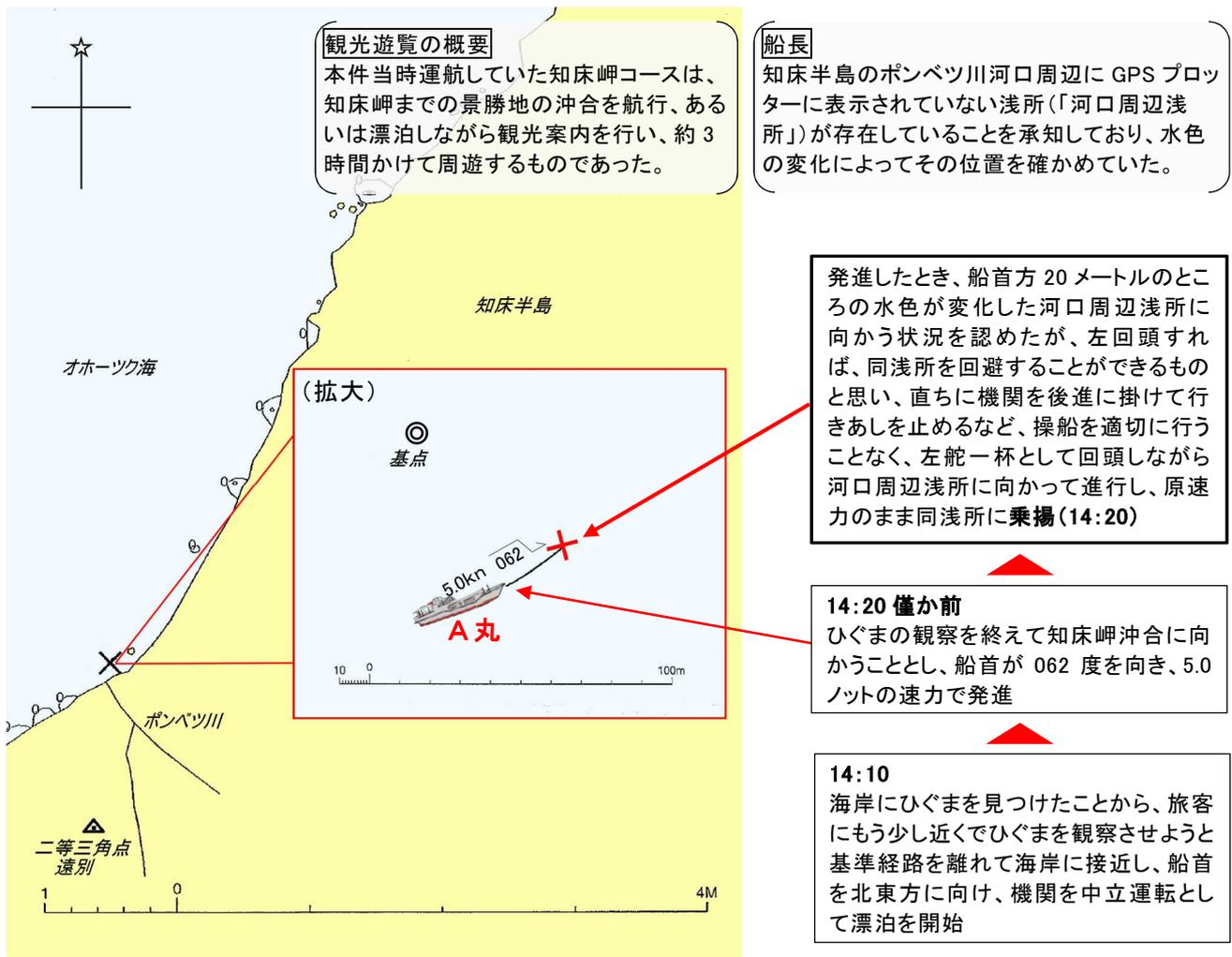
旅客船A丸 船長：業務停止1か月

14トン（乗組員2人、旅客37人）
 北海道ウトロ漁港 → 北海道知床岬沖合
 シューピースに破損、旅客5人が負傷

発生年月日時刻場所：令和元年6月26日 14時20分 北海道ポンベツ川河口北方沖合
 気象海象：晴れ 風ほとんどなし ほぼ低潮時 視界良好

原因

本件乗揚は、ポンベツ川河口北方沖合において、発進して河口周辺浅所に向かう状況を認めた際、操船が不適切で、左回頭しながら同浅所に向かって進行したことよって発生したものである。



教訓

定められた基準航路を逸脱して航行しないこと。
 河口周辺浅所に向かう状況を認めた場合、同浅所に乗り揚げることのないよう、直ちに機関を後進に掛けて行きあしを止めるなど、操船を適切に行うこと。

－貨物船－

貨物船A丸 機関損傷事件

逆転機の潤滑油を交換しないで継続使用し、同油の性状劣化により同機の摺動部の潤滑性が低下して油膜切れを引き起こし、焼付きが生じた事例



貨物船A丸 機関長：業務停止1か月

388トン（乗組員4人）
千葉港葛南区 → 名古屋港第1区
スラストメタルの焼損及び剥離、出力継手の変形等

発生年月日時刻場所：令和元年10月14日 10時10分 東京湾浦賀水道航路

気象海象：晴れ 風力1 北風 下げ潮の末期

原因

本件機関損傷は、主機及び逆転機の運転及び保守管理に当たり、逆転機の潤滑油の性状管理が不適切で、同機の摺動部の潤滑性が低下して、油膜切れを引き起こし、同部の焼付きが生じたことによって発生したものである。

逆転機の潤滑油経路

歯車箱底部の容量約75リットルの油だめにためられた潤滑油が、32メッシュの1次こし器を通して直結歯車式潤滑油ポンプによって吸引、加圧されたのち、一部がクラッチ作動油として前後進切替弁を経て前進用クラッチ又は後進用クラッチのクラッチピストンに作用して各クラッチを嵌合させ、残りが潤滑油として冷却器及び150メッシュの2次こし器を通して軸受、歯車の各摺動部及び各クラッチの摩擦板等に注油されるようになっていた。

逆転機の取扱（取扱説明書の記載内容）

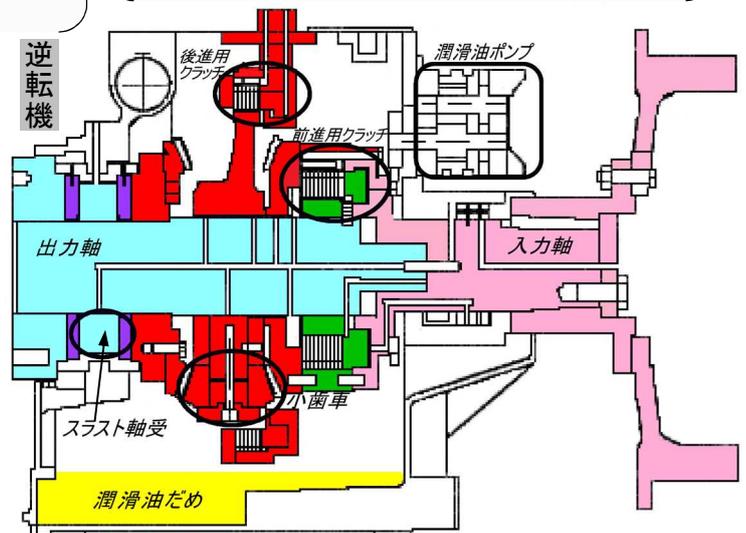
運転については、
潤滑油温度を潤滑油冷却器出口側において、40度（摂氏）ないし55度に保つことを推奨
交換については、
初回は1,000時間使用後に、その後は3,000時間ないし4,000時間使用ごとに行うことを推奨

A丸の運航形態

名古屋港で積荷した特殊鋼材を千葉港で揚荷する航海を繰り返し、主機の年間使用時間が約3,500時間となっていた。

平成27年11月の定期検査時に逆転機の開放整備を行い、潤滑油が交換されたものの、以降、潤滑油の交換がなされないまま運航が続けられた。

潤滑油温度も潤滑油冷却器出口側において徐々に上昇し、令和元年7月には潤滑油温度が60度を超える状況となっていた。



発航に先立ち、機関長は、潤滑油を交換しないまま継続使用すると、同油の性状劣化により逆転機の摺動部の潤滑性が低下して油膜切れを引き起こし、摺動部の焼付きが生じるおそれがあったが、これまで定期検査ごとの潤滑油交換でも同油の極端な性状劣化を認めず、運転に支障がなかった。

次回の定期検査まで交換しなくても無難に運転できるものと思い、取扱説明書で推奨された時間で潤滑油を交換するなど、同油の性状管理を適切に行わなかった。

主機を回転数毎分330にかけて10.0ノットの速力で航行中、逆転機の摺動部の潤滑性が低下して油膜切れを引き起こし同部の焼付きが生じ、逆転機から異臭と白煙を発した(10:10)

教訓

取扱説明書で推奨された時間で潤滑油を交換するなど、同油の性状管理を適切に行うこと。

－油送船－

油送船A丸 乗揚事件



居眠り運航の防止措置が不十分で、陸岸に向首進行して乗り揚げた事例

油送船A丸 船長：業務停止1か月

299トン（乗組員4人）

関門港小倉区 → 広島県呉港広区

球状船首及び船底外板に亀裂及び凹損等

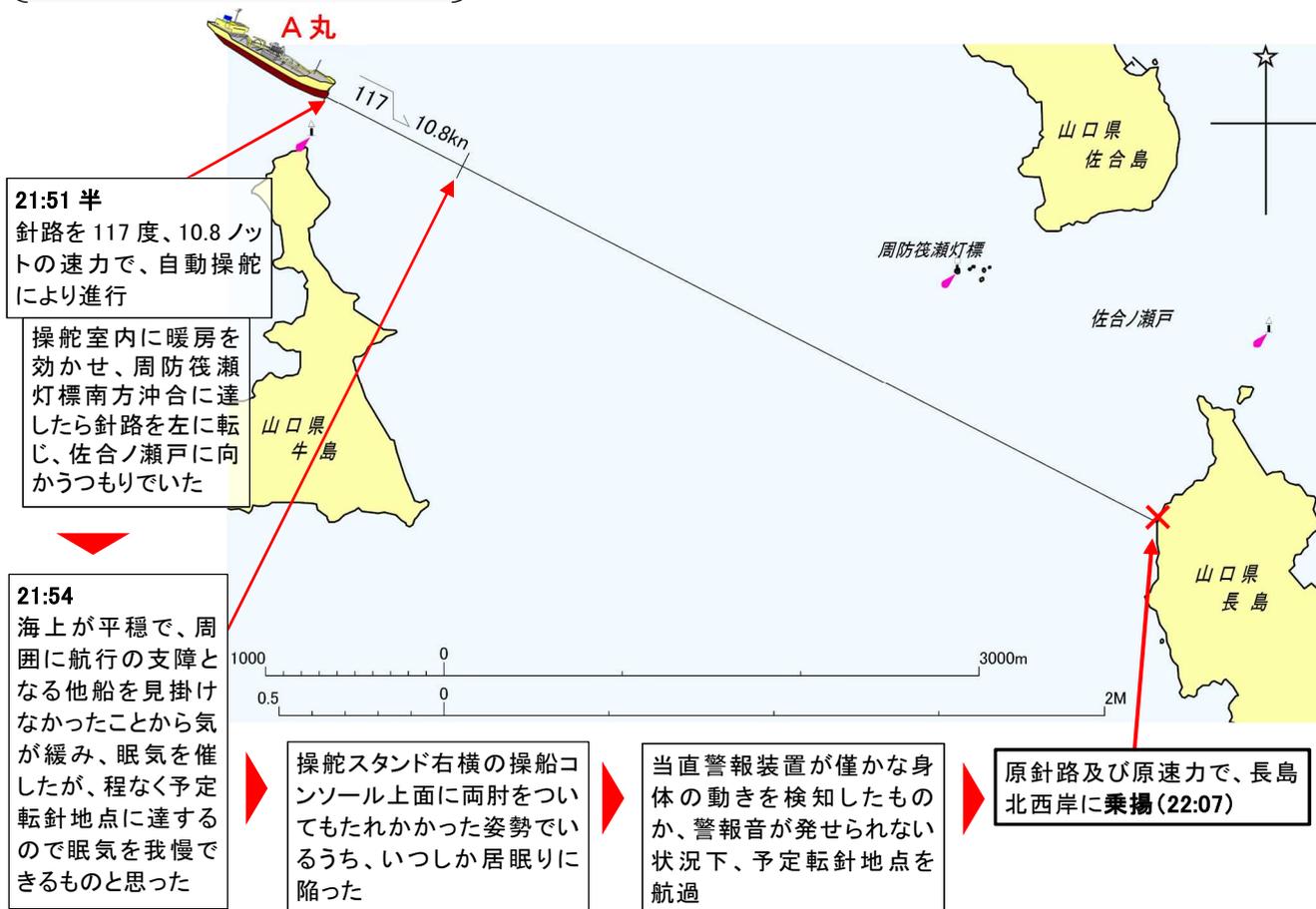
発生年月日時刻場所：令和2年3月23日 22時07分 山口県長島北西岸

気象海象：晴れ 風力2 西北西風 下げ潮の中央期

原因

本件乗揚は、夜間、佐合ノ瀬戸西方沖合において、呉港に向け航行中、居眠り運航の防止措置が不十分で、長島に向首進行したことによって発生したものである。

操舵室右舷前部天井に、船橋航海当直警報装置（当直警報装置）のセンサーが設置され、当直者の動きを3分間検知しなければ警報音を発する設定となっていた。



教訓

眠気を催した場合、外気に当たるなど、居眠り運航の防止措置を十分にとること。

当直警報装置は、居眠りそのものを検知するものではなく、同装置の居眠り防止機能については、あくまでも補助的なものであることを認識すること。

－漁船－

漁船A丸 養殖施設損傷事件

養殖施設の存在を承知していた甲板員が、船長から引き継いだ針路で航行し、見張りを十分に行わず、養殖施設に乗り入れた事例



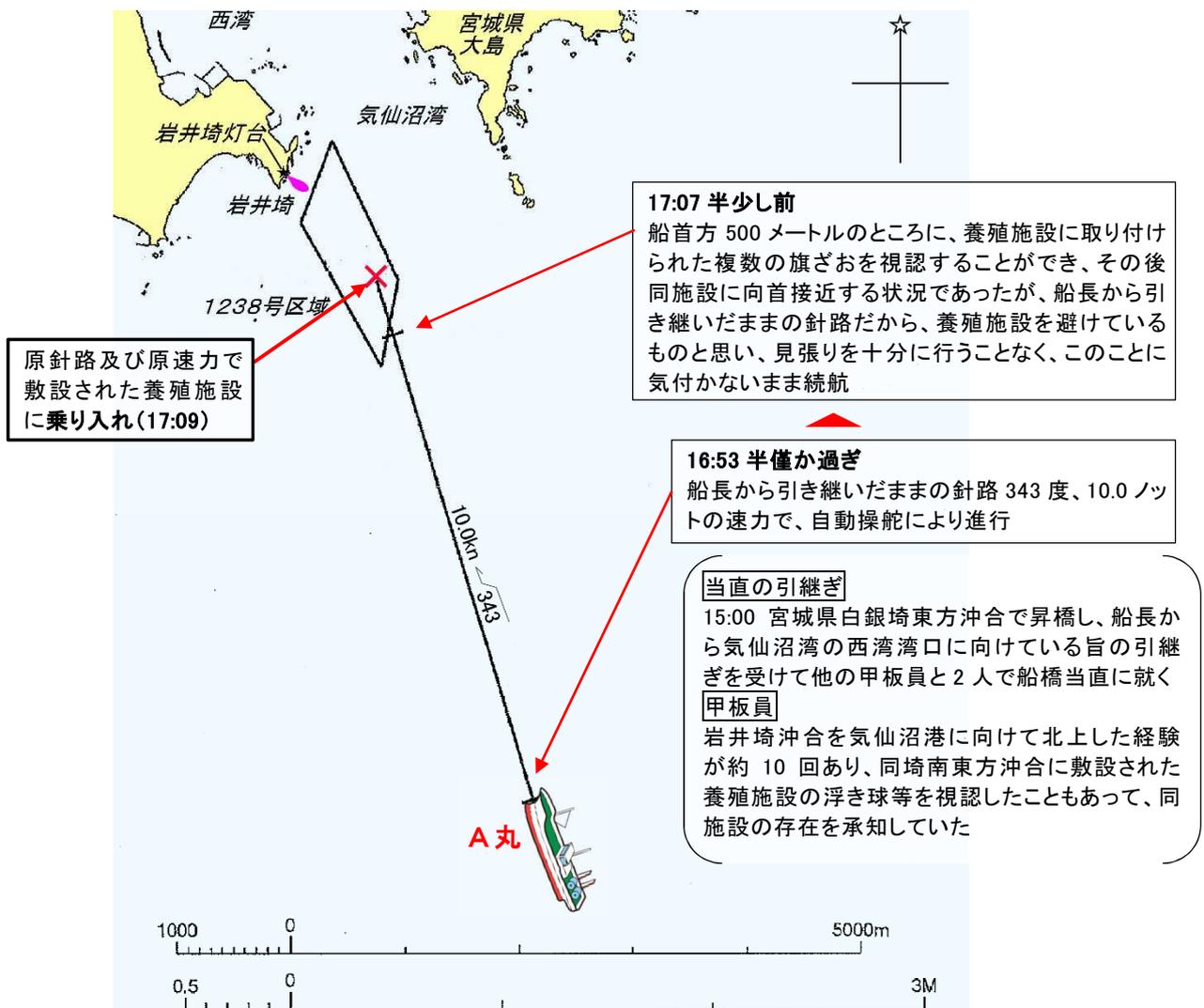
漁船A丸 甲板員：戒告

19トン（乗組員14人）
宮城県金華山東方沖合の漁場 → 同県気仙沼港
養殖施設の桁綱及び錨綱に損傷

発生年月日時刻場所：令和元年9月17日 17時09分 宮城県岩井埼南東方沖合
気象海象：曇り 風力1 東南東風 ほぼ高潮時 視界良好

原因

本件養殖施設損傷は、岩井埼南東方沖合において、気仙沼港に向けて帰航する際、見張り不十分で、1238号区域に敷設された養殖施設に向首進行したことによって発生したものである。



教訓 船長から引き継いだ針路であっても、養殖施設を避けているとは限らないので、見張りを十分に行って航行すること。

－遊漁船－

遊漁船A丸 防波堤衝突事件

防波堤までまだ距離があると思ひ、船位の確認を十分に行わずに航行し、防波堤に衝突した事例



遊漁船A丸 船長：業務停止1か月

14トン（乗組員1人、釣り客7人、知人1人）

京浜港川崎第1区の川崎航路北側の釣り場 → 京浜港川崎第2区の扇島東水路内の釣り場

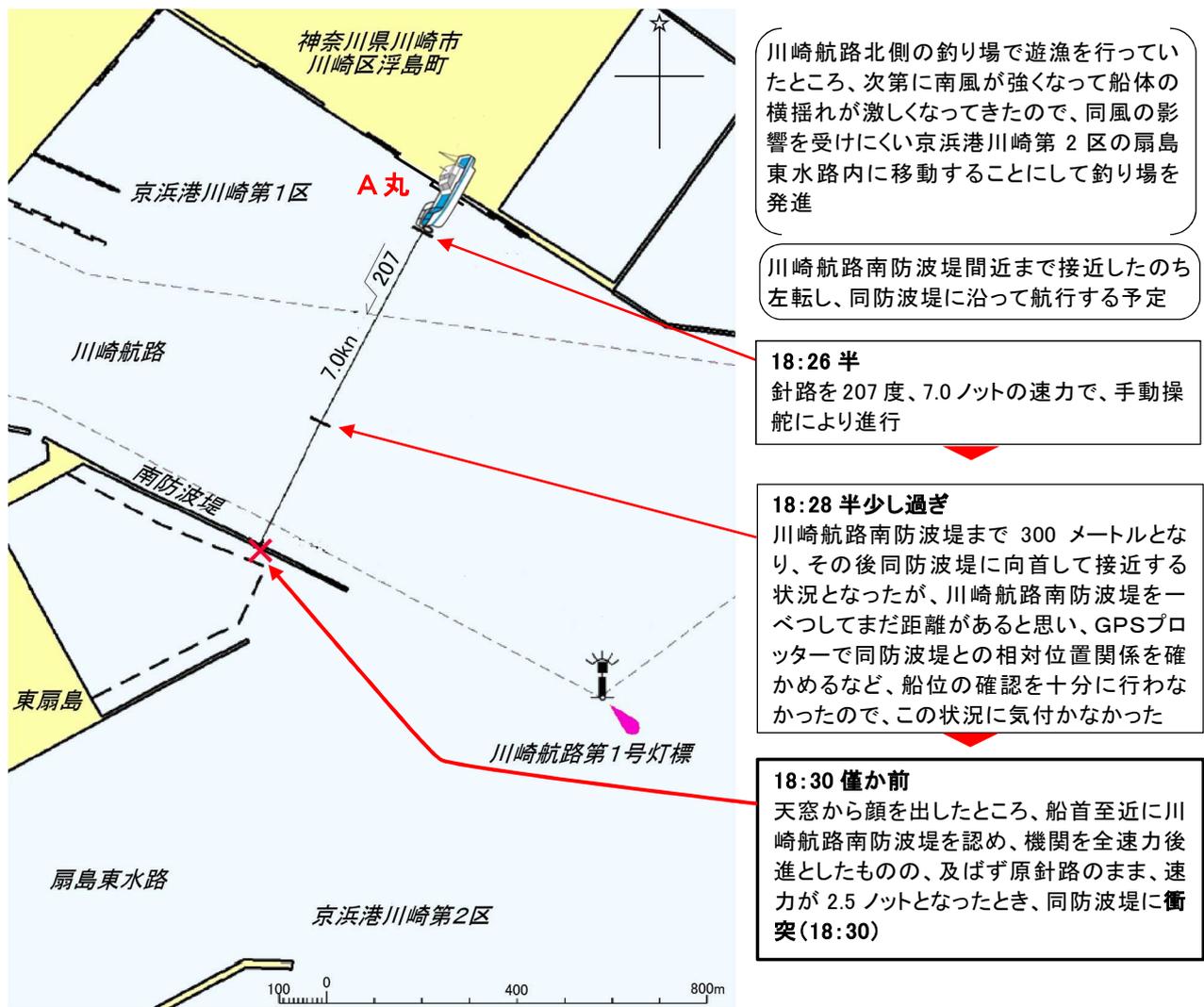
船首部外板に亀裂等、川崎航路南防波堤の上部に擦過傷、船長及び釣り客4人が負傷

発生年月日時刻場所：令和元年10月5日 18時30分 京浜港川崎区

気象海象：晴れ 風力4 南風 上げ潮の中央期

原因

本件防波堤衝突は、夜間、京浜港川崎区において、釣り場に向けて航行する際、船位の確認が不十分で、川崎航路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

障害物までの距離を一見ただけで判断せず、GPSプロッターで相対位置関係を確認するなど、船位の確認を十分に行うこと。

－モーターボート－

モーターボートA丸 遊泳者負傷事件

操縦レバーが中立の位置に戻っておらず、回転していた推進器翼が遊泳者に接触した事例



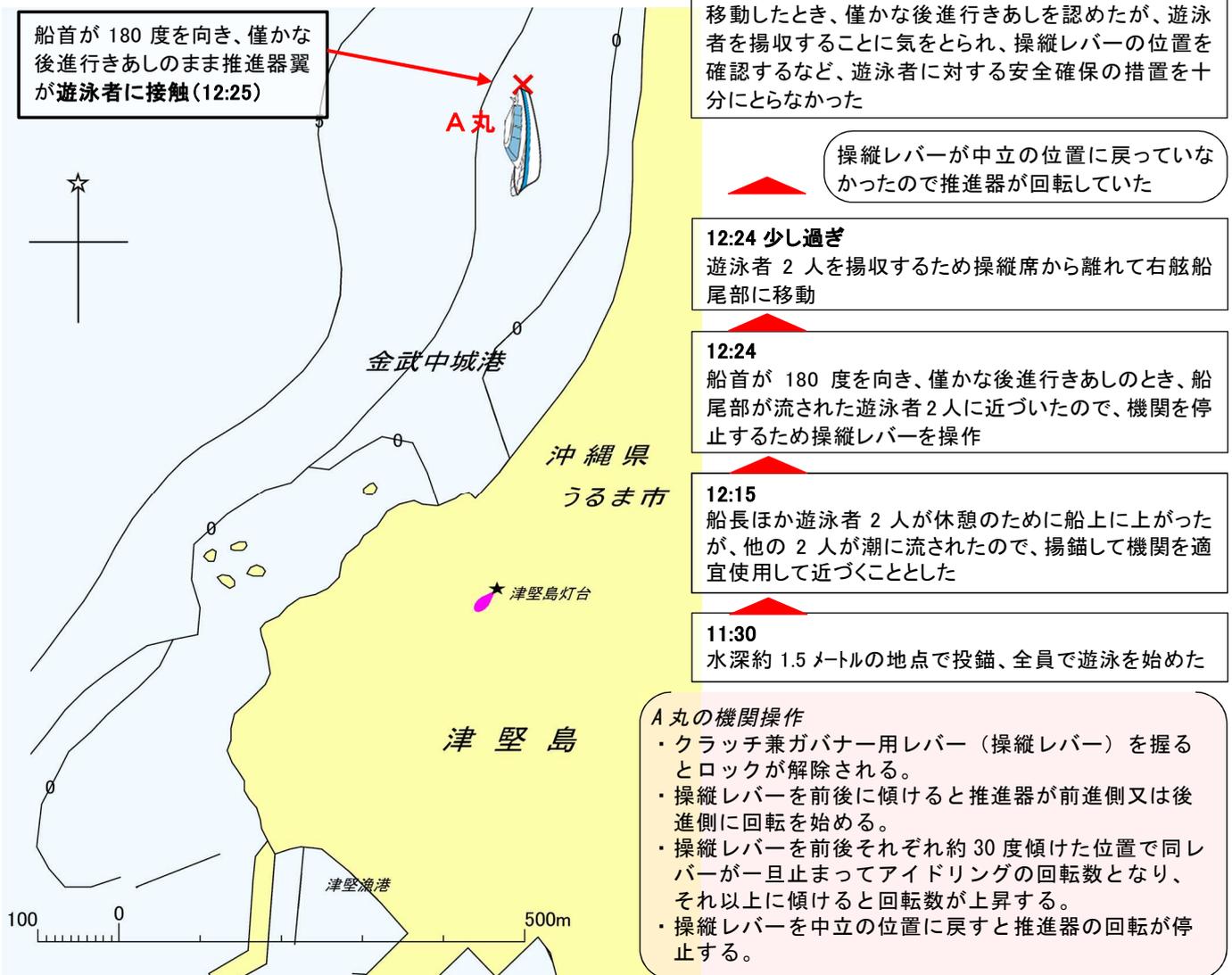
モーターボートA丸 船長：業務停止1か月

1.6トン（乗組員1人、同乗者5人） ※レンタルボート
 沖縄市泡瀬所在のマリーナ → 沖縄県津堅漁港北方沖合
 同乗者（遊泳者）1人が負傷

発生年月日時刻場所：令和元年9月25日 12時25分 沖縄県津堅漁港北方沖合
 気象海象：晴れ 風力2 北東風 上げ潮の初期

原因

本件遊泳者負傷は、津堅漁港北方沖合において、遊泳者を船尾甲板に揚収する際、遊泳者に対する安全確保の措置が不十分で、回転中の推進器翼が遊泳者に接触したことによって発生したものである。

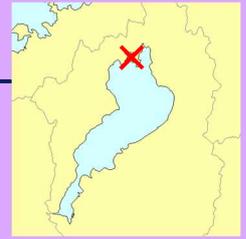


教訓 遊泳者を船上に揚収する際は、行きあしを確実に停止させ、操縦レバーが中立の位置になっているのを確かめてから行うこと。

－水上オートバイ－

水上オートバイ A 丸 同乗者負傷事件

スロットルレバーを強く引いて急激に増速した際、後方に落水した同乗者が噴流を受けた事例



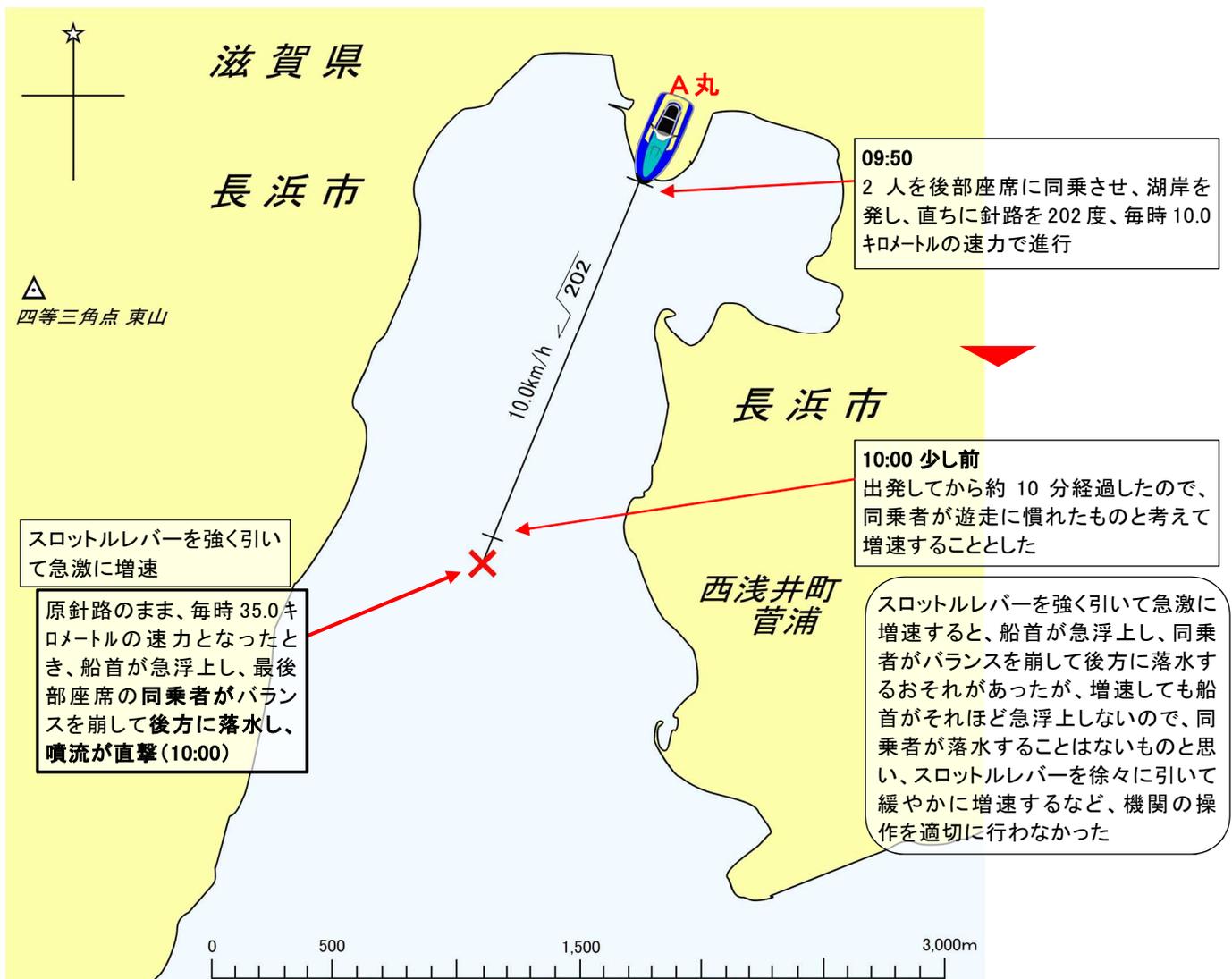
水上オートバイ A 丸 船長：業務停止 1 か月

0.2 トン（乗組員 1 人、同乗者 2 人）
滋賀県長浜市浅井町菅浦北部の湖岸 → 同岸南方沖合
最後部座席の同乗者が負傷

発生年月日時刻場所：令和元年 8 月 25 日 10 時 00 分 滋賀県琵琶湖北部
気象海象：晴れ 風力 2 西風 上げ潮の中央期 視界良好

原因

本件同乗者負傷は、琵琶湖北部において、知人 2 人を後部座席に同乗させて増速する際、機関の操作が不適切で、最後部座席の同乗者が後方に落水し、噴流が同人を直撃したことによって発生したものである。



教訓

水上オートバイでは、後部の同乗者がバランスを崩して落水しないよう、スロットルレバーの急激な操作は行わないこと。

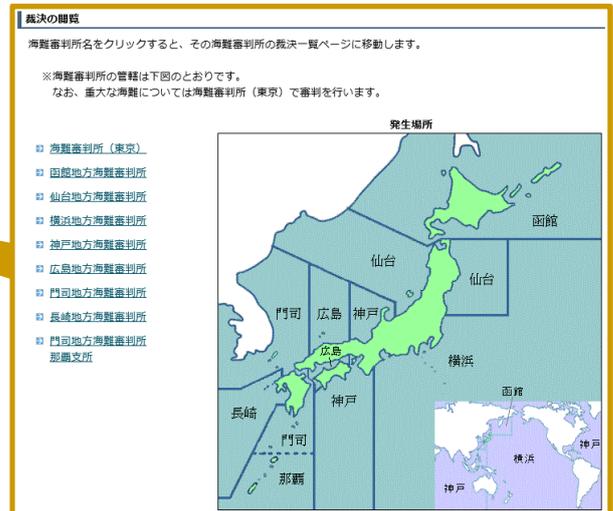
海難防止の取り組み



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3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。

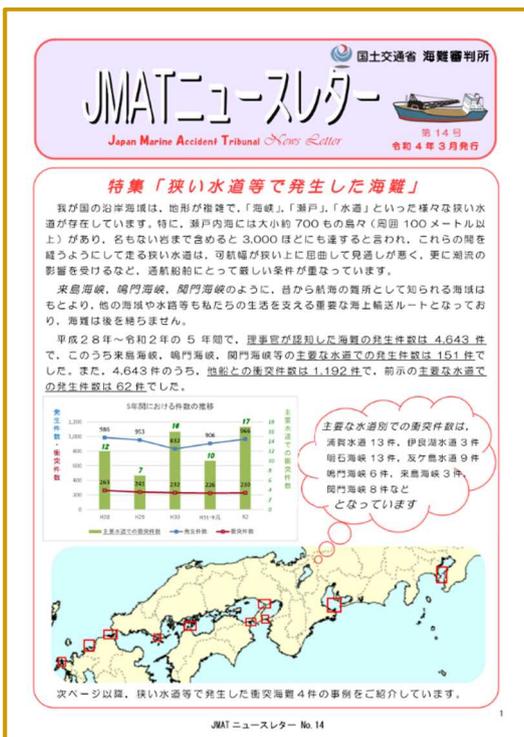
海難審判所名又は地図上の地方名をクリックすると、その海難審判所の裁決一覧ページに移動します。



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。「JMÁT」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。



《JMÁT ニュースレターの発行状況》

第14号	◇特集「狭い水道等で発生した海難」
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	「JMÁT ニュースレター」の発刊にあたって ◇特集「霧中海難」

(第14号 特集「狭い水道等で発生した海難」)



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。

学生の課外活動や会社の研修の一環などで、海難審判制度や仕組み、海上交通ルールについてなど、職員を派遣、また、リモートによる説明会も可能です。お気軽にお問い合わせください。

➤ 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おり、模擬審判の実施のほか、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について、パワーポイントを用いて説明しています。

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

新型コロナウイルス感染症の感染拡大防止を契機に、民間会社や官公庁などにおいて、テレワークやリモート会議が浸透していますが、海難審判所では、理事官の面接調査や海難審判の際、海難関係人又は審判関係人が、遠隔の地に居住しているなどで出頭が困難な場合、最寄りの他の海難審判所に出頭し、テレビ会議の方法により行う取組を、平成 20 年の組織改編以前から行っています。

令和元年（平成 31 年）から令和 3 年までの 3 年間において、テレビ会議システムを活用した審判の実施件数は、東京の審判所において 4 件でした。



(審判を行う海難審判所の様子)



(審判関係人が出頭する海難審判所の様子)

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3年 海難種類別原因分類

(単位:件)

原因	衝突	衝突 (単 一)	乗 揚	沈 没	転 覆	遭 難	火 災	爆 発	機 関 損 傷	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							1	1	4
水路調査不十分		1	20								4			25
針路の選定・保持不良			6								1			7
操船不適切	4	12	2							10		1		29
船位不確認		17	25			1					9			52
見張り不十分	137	1								1	3			142
居眠り	8	3	20								2			33
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		1	1									3
錨泊・係留の不適切			2							1				3
荒天措置不適切														0
灯火・形象物不表示														0
信号不履行	70													70
速力の選定不適切	4													4
航法不遵守	32													32
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									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										5				5
漁労作業の不適切					2					1				3
旅客・貨物等積載不良					1					5				6
サービスに関する指揮・監督の不適切	11	2	4						1	4				22
報告・引継の不適切		2	3											5
火気取扱不良														0
不可抗力														0
その他	1													1
合計	267	40	84	1	5	1	0	0	3	27	19	2	1	450
裁 決 件 数	92	36	77	1	6	1	0	0	3	21	19	2	1	259
裁 決 の 対 象 と な っ た 船 舶 隻 数	191	38	81	1	8	1	0	0	3	23	19	2	1	368
海 難 の 原 因 あ り と さ れ た 船 舶 隻 数	172	36	77	1	5	1	0	0	2	21	19	2	1	337

※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3年 船種別原因分類

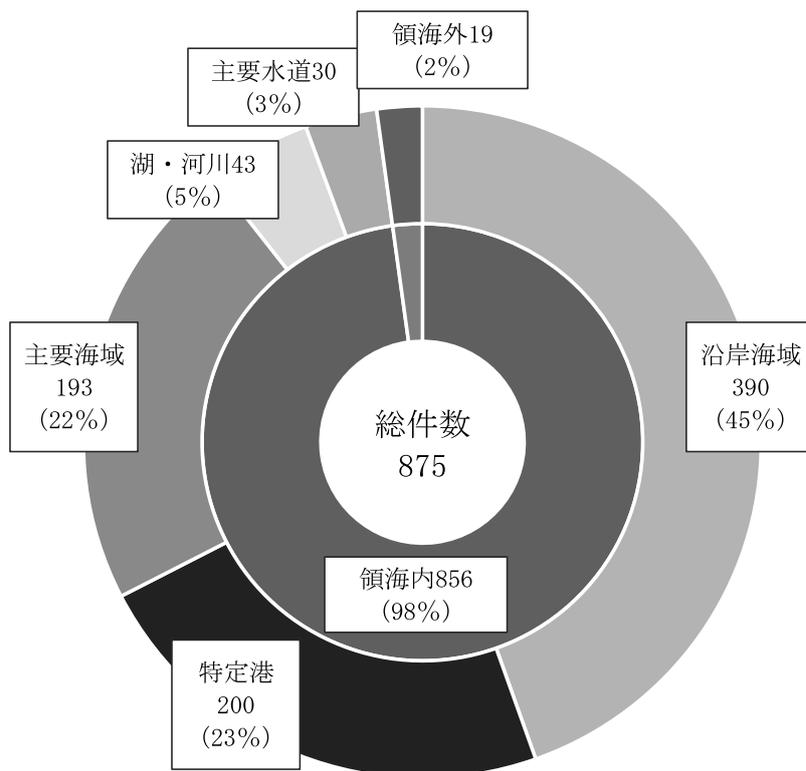
(単位:件)

原因	船種															合 計
	客 船	貨 物 船	送 り 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 は し け 自 航 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		2				1								4
水路調査不十分				3			2			17	1		2			25
針路の選定・保持不良	1			1			1	1	2	1						7
操船不適切	5	8		2		1			2	9	1		1			29
船位不確認	2	14		15	3	1		1		13	2				1	52
見張り不十分	5	26	3	34	5	2	1	17	1	45	1				2	142
居眠り		8	1	18	1			1		3			1			33
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		1						1						3
錨泊・係留の不適切		2						1								3
荒天措置不適切																0
灯火・形象物不表示																0
信号不履行	2	13	4	15	1	1		3		31						70
速力の選定不適切		3		1												4
航法不遵守		11	1	7						11			2			32
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				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			3	1											5
漁労作業の不適切				3												3
旅客・貨物等積載不良	1			1					1	2	1					6
服務に関する指揮・監督の不適切	1	9	2	6	2	2										22
報告・引継の不適切		4		1												5
火気取扱不良																0
不可抗力																0
その他				1												1
合 計	19	102	11	115	13	7	4	25	6	133	6	0	6	0	3	450
裁決の対象となった船舶隻数	16	74	6	95	10	5	9	22	5	106	5	0	4	8	3	368
海難の原因ありとされた船舶隻数	15	69	6	88	10	4	4	22	5	102	5	0	4	0	3	337

※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、ヨット等を含む。

資料3 令和3年 発生水域別件数（理事官が立件したもの）



資料4 令和3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		2								2				4
苫小牧		4												4
室蘭	1	1	1											3
函館		2												2
小樽		1												1
留萌										1				1
稚内		1												1
青森		1												1
八戸		1	1	1						1				4
仙台塩釜	1													1
酒田		1												1
小名浜		1												1
鹿島		7												7
木更津													1	1
千葉	3	7	1									2		13
京浜(東京区)	4	2					1			1		1		9
京浜(川崎区)	1	4												5
京浜(横浜区)	4	4		1						2				11
横須賀	1													1
直江津						1								1
金沢		1												1
田子の浦			1											1

資料

(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
清水	2									1		1		4
名古屋	1	3								1		1		6
四日市		2	1											3
舞鶴							1							1
阪南											1			1
阪神(大阪区)	3		1				1			1				6
阪神(堺泉北区)		1												1
阪神(神戸区)		3												3
東播磨		2	2								1	1		6
姫路		2	1							1		1		5
境	1	2	1				1						1	6
宇野		2												2
水島	1	1												2
福山	1	1								1		1		4
尾道糸崎		4								1				5
広島	1	2								1		1		5
岩国		1												1
柳井		1												1
徳山下松	1	5	1			1								8
宇部		3												3
関門(若松区)			1											1
関門(若松区外)		5	2											7
高松		1							1					2
松山	2	1												3
今治	1	1												2
新居浜		1	3											4
三島川之江		1												1
高知	1													1
博多		2	1											3
三池		1												1
唐津	1												1	2
長崎	1		1					1				1		4
佐世保		1						1						2
厳原	2	1												3
三角			1											1
大分	4	4	1								2			11
鹿児島	1													1
那覇		1								1	2			4
合計	39	95	21	2	0	2	4	2	1	15	6	10	3	200
湖・河川	8	4	5				1			2	9	1		30

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3年 主要水道における海難種類別発生件数（理事官が立件したもの）

(単位:件)

海難種類	衝突	衝突 (単)	乗揚	沈没	転覆	遭難	浸水	火災	爆発	機関 損傷	死傷等	施設等 損傷	安全・ 運航 阻害	合計
主要水道														
浦賀水道	1		1							3		1		6
伊良湖水道										1				1
明石海峡	3	1			1						1	2		8
友ヶ島水道	4													4
鳴門海峡			2		1			1						4
来島海峡		1	1							1				3
三原瀬戸	1										1			2
音戸瀬戸	2	1												3
大島瀬戸							1							1
上関海峡			1											1
平戸瀬戸	1	2	4											7
津軽海峡		1				1				1				3
合計	12	6	9	0	2	1	1	1	0	6	2	3	0	43

資料6 令和3年 主要海域における海難種類別発生件数（理事官が立件したもの）

(単位:件)

海難種類	衝突	衝突 (単)	乗揚	沈没	転覆	遭難	浸水	火災	爆発	機関 損傷	死傷等	施設等 損傷	安全・ 運航 阻害	合計
主要海域														
陸奥湾						1					3			4
東京湾	4	5	7			1				1	2			20
伊勢湾		1								1		1		3
紀伊水道	2	1	3							1				7
大阪湾	5		1	1										7
播磨灘	1	1	1								2	5		10
備讃海域東部	9	2	4									2		17
備讃海域西部	4	3	4		1		1			2	2	10	1	28
備後・燧灘	3	4	1							3		2	1	14
安芸灘・広島湾	7	5	9	1							1	4		27
伊予灘	8	3	2				1			1	1			16
周防灘	6	4	3							1				14
豊後水道	4		2	1	1	1								9
島原湾・八代海	2	1	3							1	2	2	6	17
合計	55	30	40	3	2	3	2	0	0	11	13	26	8	193

資料7 令和3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	1	1	1		1					1	1	2		8
紋別～十勝川口	2		1		1			1			1	1		7
十勝川口～白神岬	3					2	2			1	2			10
白神岬～雄冬岬	2		3	1	1		1			1	2			11
尻屋埼～トドヶ埼	2		2					1		1		1	1	8
トドヶ埼～阿武隈川口	5			1	2			1			1	8	1	19
阿武隈川口～犬吠埼	1				2					1				4
犬吠埼～野島埼	6	1	5					1		6	3			22
野島埼～天竜川口	2		2								1	1		6
天竜川口～新宮川口	7	2	7	1	2	1		2		2	2	2	3	31
新宮川口～日ノ御埼	3		3			1					2	1		10
蒲生田岬～高茂埼	5		5		2						1			13
竜飛岬～鼠ヶ関		2			1			1		1	1			6
鼠ヶ関～糸魚川		1			3			1					1	6
糸魚川～経ヶ岬	10	1	4		4			1		1	4	1	1	27
経ヶ岬～川尻岬	5	1	3		3		3				2	2	1	20
川尻岬～烏帽子島	8	1	4				1	1		2	4	2		23
対馬列島	2		4					1		1			1	9
烏帽子島～坊ノ岬	19	12	18		2		3	2		7	3	1	19	86
坊ノ岬～鶴御埼	7	3	5		3					2				20
南西諸島	7	3	19	1	3	1	3		1	2	2			42
南方諸島	1							1						2
合計	98	28	86	4	30	5	13	14	1	29	32	22	28	390
領 海 外	6					1	2	4		5			1	19

資料 8 令和 3 年 船種・海難種類別発生隻数（理事官が立件したもの）

（単位：隻）

船種	海難種類													合計	
	衝突	衝突 (単)	乗揚	沈没	転覆	遭難	浸水	火災	爆発	機関 損傷	死傷等	施設等 損傷	安全・ 運航 阻害		
旅客船	7	25	8				1		1	5	4	3	2	56	
貨物船	76	82	35	1		2	3			13	5	19	3	239	
油送船	20	8	3							6	1	5	1	44	
漁船	140	8	43	7	13	7	9	16		25	20	3	7	298	
引船	10	15	3	1						2	3	4	1	39	
押船	8	4	11				1					1		25	
作業船	14	6	6		1		1	1			3	1		33	
はしけ	5	4										1		10	
台船	9	6	8								2			25	
交通船	1	2			1					1		1		6	
水先船										1				1	
公用船	1	1	3							1	1	1		8	
遊漁船	29	4	5			1	2	3			2	2	1	49	
瀬渡船	1										1			2	
プレジャー ボート	モーター ボート	84	7	39	1	17	2	6	1		11	11	18	21	218
	水上オート バイ	26	4	1		1				1		12		3	48
	ヨット	2		6							1		5	1	15
	ボート	7				1	2								10
	小計	119	11	46	1	19	4	6	1	1	12	23	23	25	291
その他	5	1	3			1		1		1	1			13	
不詳	8									1				9	
合計	453	177	174	10	34	15	23	22	2	68	66	64	40	1,148	

資料9 令和3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		291	11	14	44	21	6	4	7	5	8	42	453
衝突(単)		36	7	16	62	21	6	8	2	8	2	9	177
乗揚		103	9	7	33	10	1	1		1		9	174
沈没		5	1	2	1							1	10
転覆		34											34
遭難		9		2	2							2	15
浸水		15	1	1	4							2	23
火災		18	2		2								22
爆発		2											2
機関損傷		30	2	9	13	4	1	2	1	1	1	4	68
死傷等		49	3	4	1	3		3			1	2	66
施設等損傷		31	2	10	11	10							64
安全・運航阻害		33	1	2	4								40
合計		656	39	67	177	69	14	18	10	15	12	71	1,148

資料10 令和3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	16	7	11	9	6	3	1	1	2			56
貨物船			20	132	39	6	12	9	13	7	1	239
油送船	1	3	8	7	12	1	4			5	3	44
漁船	247	13	11	19	1						7	298
引船	19	5	8	5							2	39
押船	14	1	6	4								25
作業船	11	5	1	1	5	1					9	33
はしけ					1						9	10
台船	1				4	1	1				18	25
交通船	6											6
水先船	1											1
公用船	4	2	1			1						8
遊漁船	49											49
瀬渡船	2											2
プレジャーボート	モーターボート	212	1								5	218
	水上オートバイ	48										48
	ヨット	13	1								1	15
	ボート	3									7	10
	小計	276	2	0	0	0	0	0	0	0	13	291
その他	6	1	1		1	1					3	13
不詳	3										6	9
合計	656	39	67	177	69	14	18	10	15	12	71	1,148

資料 11 令和 3 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										
衝 突	7	3	37	1		13	2		28	10	3	78	91
衝突(単)			10			3			12	0	0	25	25
乗 揚	1		8			8			6	1	0	22	23
沈 没	1									1	0	0	1
転 覆		2	3							0	2	3	5
遭 難		6							1	0	6	1	7
浸 水										0	0	0	0
火 災		1								0	1	0	1
爆 発									3	0	0	3	3
機関損傷										0	0	0	0
死傷等	10	2	19	1		3	3		29	14	2	51	67
施設等損傷			1							0	0	1	1
安全・運航阻害										0	0	0	0
小 計	19	14	78	2	0	27	5	0	79	26	14	184	224
合 計	111			29			84			224			

資料 12 令和 3 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		4			2	1	0	6	7	
貨物船	2	3	3							2	3	3	8	
油送船	1									1	0	0	1	
漁船	12	11	39							12	11	39	62	
引船			3							0	0	3	3	
押船										0	0	0	0	
作業船			2				2			2	0	2	4	
はしけ										0	0	0	0	
台船										0	0	0	0	
交通船			2							0	0	2	2	
水先船										0	0	0	0	
公用船									1	0	0	1	1	
遊漁船			3	1		18				1	0	21	22	
瀬渡船						2				0	0	2	2	
プレジャーボート	モーターボート	3		19			3	3		46	6	0	68	74
	水上オートバイ	1		5						25	1	0	30	31
	ヨット									0	0	0	0	
	ボート			1						2	0	0	3	3
	小計	4	0	25	0	0	3	3	0	73	7	0	101	108
その他									1	0	0	1	1	
不詳			1							2	0	0	3	3
小計	19	14	78	2	0	27	5	0	79	26	14	184	224	
合計	111			29			84			224				

資料 13 令和 3 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	3	4				1	1			4			17
貨物船	43	13	13							1		7	1	78
油送船	5	1	1											7
漁船	74	4	23	1	4		4	1			2	1	1	115
引船	3	4	3		1	2					1	1		15
押船	2		2		1		1							6
作業船	4		1		2									7
はしけ		2			1							1		4
台船	4	3	2			1								10
交通船		1	2								1			4
水先船														0
公用船	1	1	1								2			5
遊漁船	25	2	1								1	1	2	32
瀬渡船	1													1
プレジャー ボート	モーターボート	49	7	24		1	1				2	11	1	96
	水上オートバイ	6									14		1	21
	ヨット	2		2								1		5
	ボート	1												1
	小計	58	7	26	0	1	1	0	0	0	0	16	12	2
その他	1		1											2
合計	225	41	80	1	10	4	6	2	0	1	27	23	6	426

資料 14 令和3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	9		2		2			1	2				16
貨物船			4	41	11	1	4	6	1	6			74
油送船			2	2		1	1						6
漁船	84		6	4	1								95
引船	7	1	2										10
押船	2		2	1									5
作業船	4				1	1						3	9
はしけ												1	1
台船					2		1					4	7
交通船	3	1										1	5
水先船													0
公用船	1			1	1	1							4
遊漁船	20											2	22
瀬渡船	5												5
プレジャーボート	モーターボート	86	3										89
	水上オートバイ	13											13
	ヨット	4											4
	ボート												0
	小計	103	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	106
その他	3												3
合計	241	5	18	49	18	4	6	7	3	6	11	368	

令和4年版レポート 海難審判

令和4年12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