

令和5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。

わが国の海難審判制度は、明治 9 年（1876 年）に布告された、現在の船員法、船舶職員及び小型船舶操縦者法並びに海難審判法の一部をも併合したような内容の「西洋形商船船長運転手及機関手試験免状規則」において、海員審問制度が設けられたことによって始まりました。

その後、明治 29 年（1896 年）4 月に船舶職員法と共に海員懲戒法が制定されたことに続き、昭和 22 年（1947 年）には、戦後の新憲法のもと海難原因を探究することを目的とした「海難審判法」が公布（翌年施行）され、平成 20 年（2008 年）に海難を発生させた海技士等に対する行政処分を行うための調査と審判の手続きを定め、もって海難の発生の防止に寄与することを目的とした現行の海難審判法に改正され、同年 10 月 1 日に国土交通省の特別の機関として、海難審判所が設置されました。

海難審判所では、海難の多くが見張り不十分や操船不適切といったヒューマンエラーによるところが大きいことから、海難審判の機会を通じて、海難発生に至った原因を解明し、その海難が海技士等の故意又は過失によって発生したものであると認めたとき、当該海技士等に対し、裁決をもって懲戒を行うことによって、海技士等全般の安全意識の向上を図り、海難発生の防止に寄与することができるよう鋭意努力致す所存です。

さて、今般発刊の「令和 5 年版レポート 海難審判」では、今年の令和 4 年における海難審判の現状として、海難の調査と審判について取りまとめを行うことにより、衝突や乗揚などの海難種類別、プレジャーボート、漁船及び貨物船などの船種別、海上衝突予防法などの適用法令別、横切り船の航法など適用された航法別、見張り不十分や船位確認不十分などの原因別に、それぞれ多角的な観点からアプローチし、これまでの海難審判の歴史の中で培われてきた専門的知識、幅広い視野と柔軟な発想をもって海難発生に至るプロセスやメカニズムを解析・解明することによって、さらなる海難発生の防止に寄与することに職員一同邁進して参ります。

本誌では、海難防止の参考となる「裁決事例」において、海難防止に最も効果的な段階における過失を摘示すると共に当該海難防止策を示し、同種海難の再発防止、ひいては海上交通の安全確保のための教訓を示すことによって、船舶運航に関わる皆様に広く活用され、安全運航の一助となれば幸甚です。

今後とも、海難審判行政に対する皆様のご理解、ご協力を賜りますようお願い申し上げます。

令和 5 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

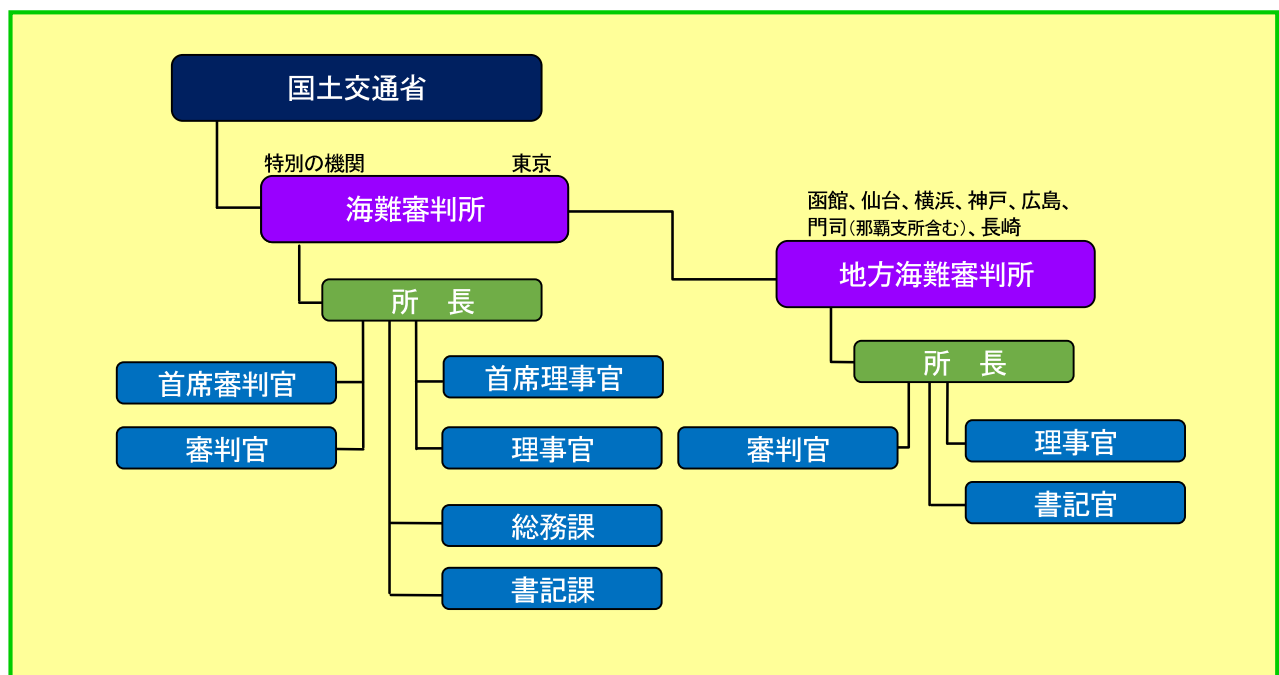
海難審判法は、第1条において「この法律は、職務上の故意又は過失によつて海難を発生させた海技士若しくは小型船舶操縦士又は水先人に対する懲戒を行うため、国土交通省に設置する海難審判所における審判の手續等を定め、もつて海難の発生の防止に寄与することを目的とする。」として同法の目的を定め、第8条において「海難審判所は、海技士若しくは小型船舶操縦士又は水先人に対する懲戒を行うための海難の調査及び審判を行うことを任務とする。」として海難審判所の任務を定めています。そして、同任務を達成するために第9条において海難審判所の行う調査や審判などの所掌事務を定めています。

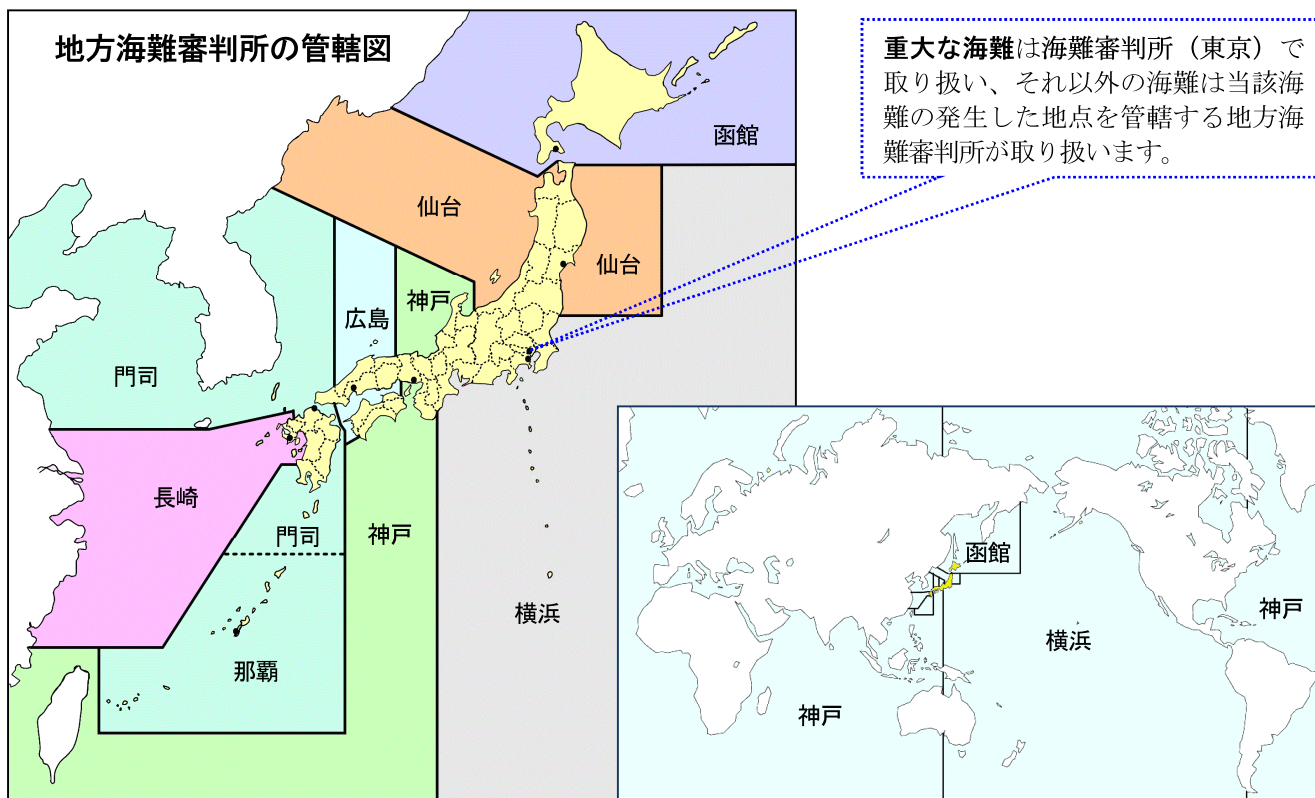
2 海難審判所の組織と管轄

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

海難審判所は、海難の発生の防止に寄与することを目的として、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、懲戒を行っております。

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）、ECDIS（電子海図表示情報システム）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。

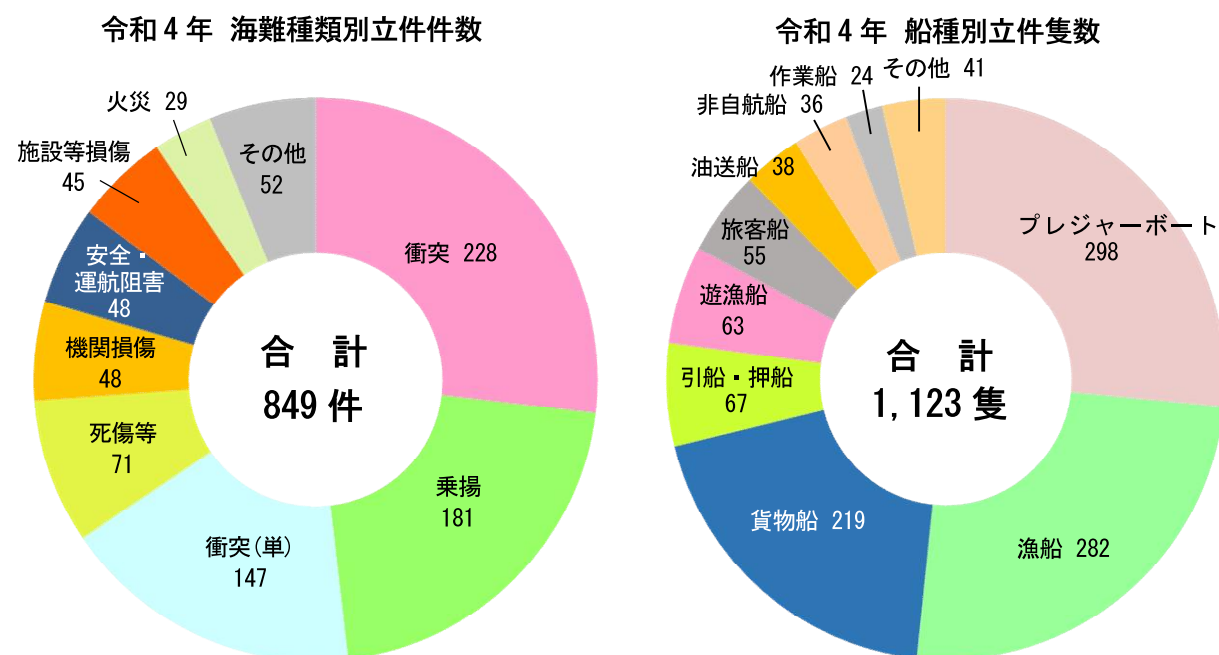
- ・船体の動揺により海中や船倉に転落して死傷した
- ・係留作業中、張力のかかった係船ロープが破断して身体を強打し、死傷した
- ・積荷から発生したガスによる中毒や船倉内において酸欠により死傷した
- ・フェリーの車両甲板で自動車を誘導中、自動車に接触して死傷した
- ・揚網中に漁ろう機械に挟まれて死傷した

➤ 「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4年に理事官が立件した海難は849件1,123隻で、海難種類別では衝突が228件(26.9%)と最も多く、以下、乗揚が181件(21.3%)、衝突(単)が147件(17.3%)などとなっており、船種別ではプレジャーボートが298隻と最も多く、全体の26.5%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、船舶が水面下に存在するものに乗りに揚げた場合は「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。

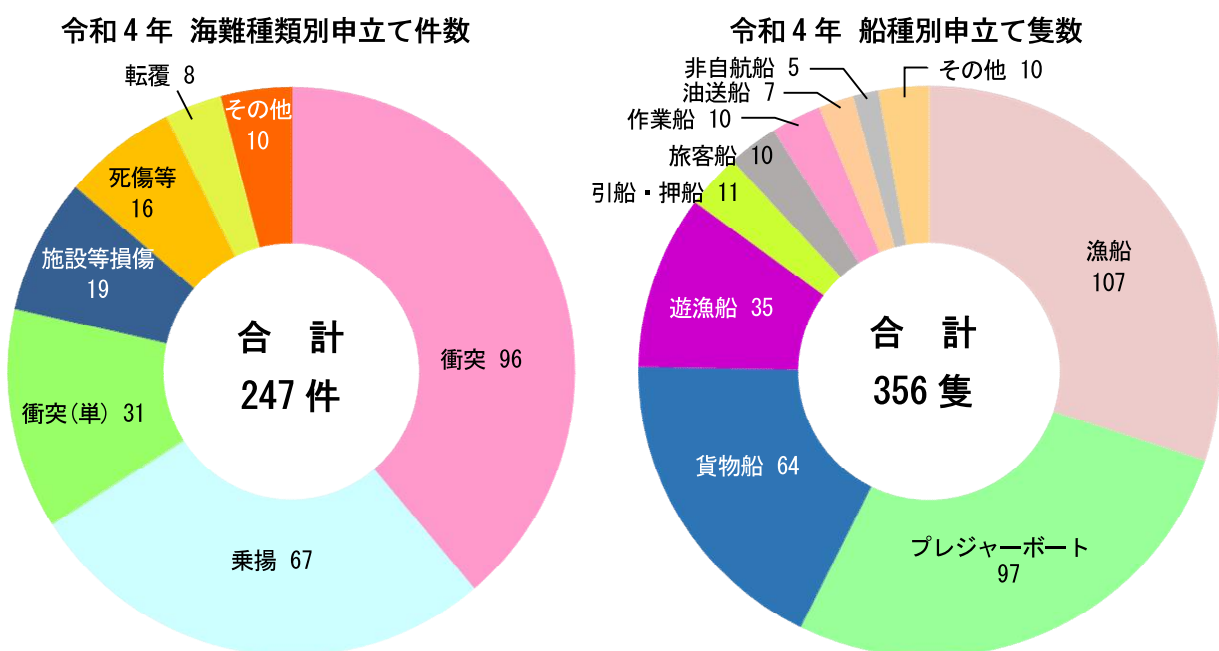
海難審判は、不告不理の原則（訴えなければ裁判なし）に基づき、理事官の審判開始の申立てによって開始されることから、審判開始の申立ては理事官の専権となっており、理事官の名においてのみ行われる手続です。

○ 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、書面で行うなければならない。

令和 4 年に理事官が審判開始の申立てを行った海難は 247 件 356 隻で、海難種類別では衝突が 96 件 (38.9%) と最も多く、以下、乗揚が 67 件 (27.1%)、衝突（単）が 31 件 (12.6%) などとなっており、船種別では漁船が 107 隻と最も多く、全体の 30.1% を占めています。



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。

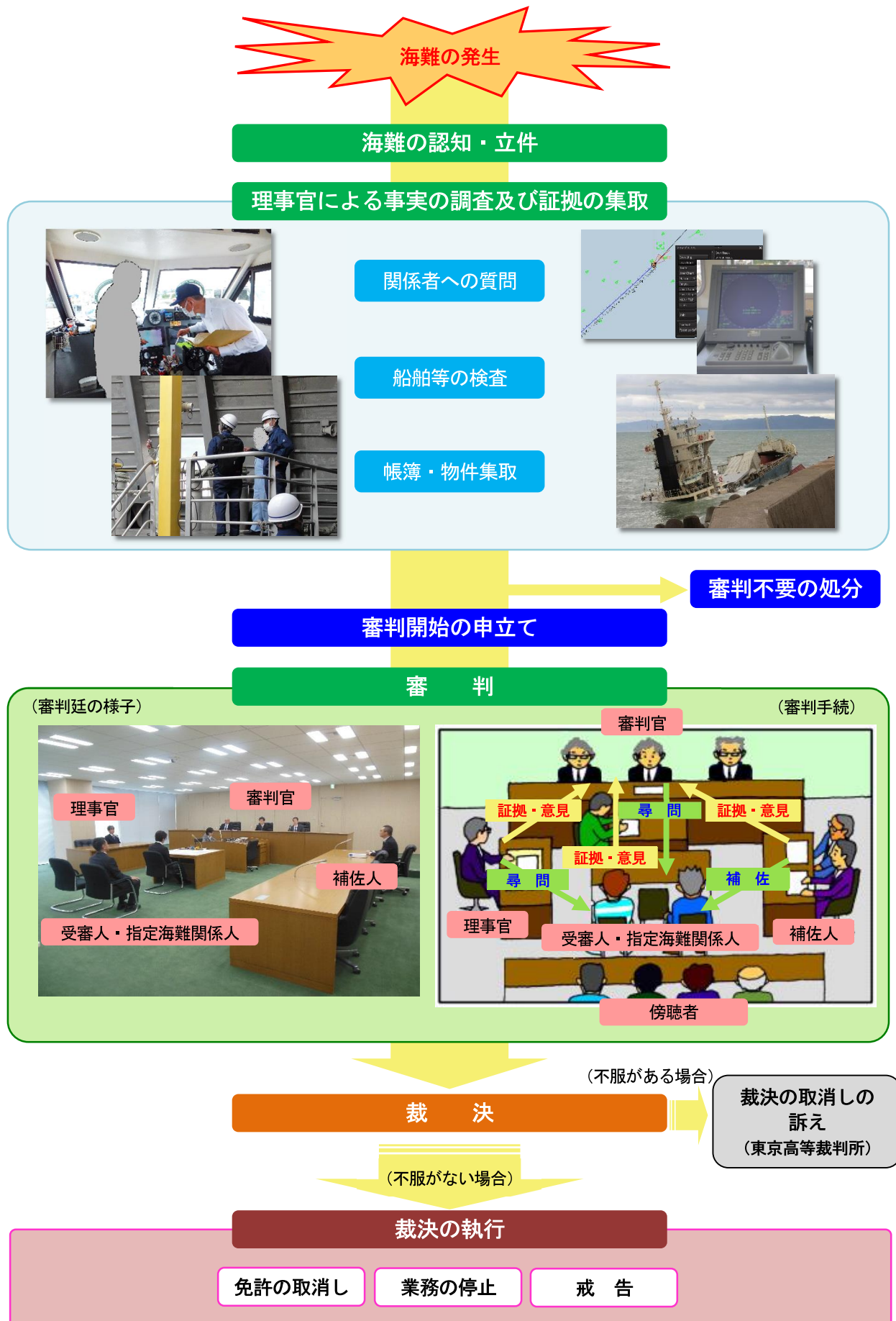
※自由心証主義

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



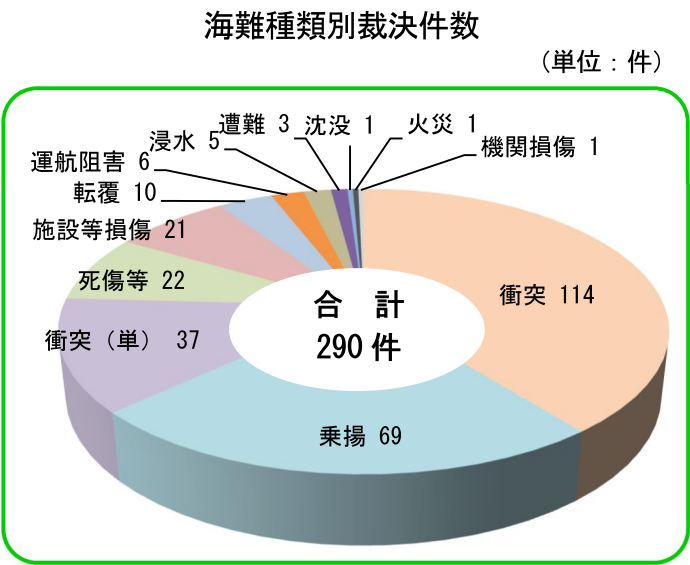
裁決の状況と原因

1 裁決の状況

(1) 海難種類別裁決件数

令和4年には、290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39.3%を占めており、以下、乗揚が69件(23.8%)、衝突(単)が37件(12.8%)、死傷等が22件(7.6%)、施設等損傷が21件(7.2%)、転覆が10件(3.5%)、運航阻害6件(2.1%)、浸水5件(1.7%)などとなっています。



(2) 船種・海難種類別隻数

令和4年の裁決の対象となった船舶は427隻となっており、船種別では、漁船が132隻と最も多く、全体の30.9%を占め、次いでプレジャーボートが112隻(26.2%)となっています。

海難種類別では、衝突が236隻と最も多く、全体の55.3%を占め、次いで乗揚が72隻(16.9%)となっています。

(単位：隻)

船種	衝突	衝突(単)	乗揚	沈没	転覆	遭難	火災	機関損傷	死傷等	施設等損傷	運航阻害	浸水	合計
旅客船	3	2	4				1		2	1		1	14
貨物船	38	13	9							6	1		67
油送船	5	3	1										9
漁船	88	1	26	1	5	1		1	4	2	1	2	132
引船	3	4	2		1	2			1	1			14
押船	2	1	4									1	8
作業船	5		3										8
遊漁船	20	5	2						2	1	2		32
瀬渡船	1		1		1								3
プレジャーボート	62	5	16		3	1			12	10	2	1	112
交通船		1											1
水先船			1										1
公用船	1	1	1						2				5
非自航船	5	6	1		1	1			1	1			16
その他	3	1	1										5
合計	236	43	72	1	11	5	1	1	24	22	6	5	427

※ 「非自航船」とは、はしけ、バージ、台船等をいう。

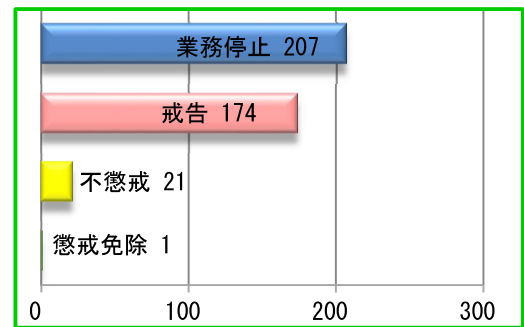
(3) 免許種類別懲戒の状況

① 懲戒の状況

令和4年に言い渡された290件の裁決のうち、受審人は403人で、受審人に対する懲戒等は、業務停止が207人(51.4%)、戒告が174人(43.2%)、不懲戒^(※1)が21人(5.2%)、懲戒免除^(※2)は1人(0.2%)となっています。

懲戒の状況

(単位：人)



② 受審人の免許種類別

受審人の免許種類別では、一級小型船舶操縦士が204人と最も多く、全体の50.6%を占め、次いで二級小型船舶操縦士が70人(17.4%)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		1	4			5
	二級				1		1
	三級		8	13	1		22
	四級		15	18	1	1	35
	五級		17	11	3		31
	六級		6	1			7
海技士(機関)	一級			1	1		2
	二級			1			1
	三級			1			1
	四級			1			1
	五級						0
	六級						0
小型船舶操縦士	一級		117	83	4		204
	二級		35	28	7		70
	特殊		8	5			13
水先人	一級			5	3		8
	二級			1			1
	三級						0
締約国資格受有者				1			1
合計		0	207	174	21	1	403

※ 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4年に言い渡された290件427隻に対する裁決のうち、原因とならなかった船舶43隻を除く384隻の原因総数は、合計508件となっています。

(2) 原因分類別

原因総数508件を原因別に分類すると、「見張り不十分」が162件と最も多く、原因総数の31.9%を占め、次いで「信号不履行」が82件(16.1%)、「船位不確認」が64件(12.6%)、「航法不遵守」が36件(7.1%)、「居眠り」が30件(5.9%)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。)

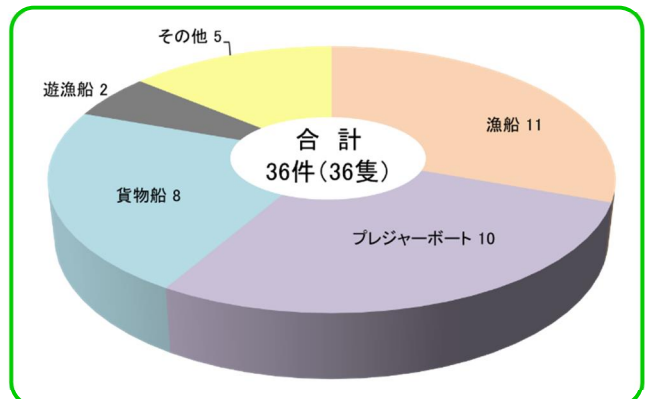
原因総数を海難種類別にみると、「衝突」が311件と最も多いことから、次の項以降では、衝突事件における海難関係船舶に適用される航法を遵守しなかったケースである「航法不遵守」を取り上げ、その船種別、適用法令別にみた海難発生状況と、裁決から導き出される海難発生防止の教訓として航法別に5事例を紹介します。続いて、(4)「船種別による海難の原因分類」において、原因分類別で上位の「見張り不十分」や「船位不確認」などを紹介します。

(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36件(36隻)について、船種別にみると、漁船が11件(30.6%)と最も多く、次いでプレジャーボートが10件(27.8%)などとなっています。

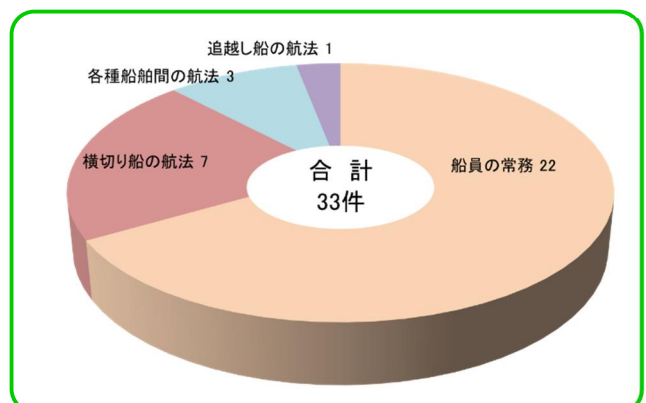
航法不遵守が原因とされた船種別隻数(原因件数)
(単位：件)



② 適用法令別

「航法不遵守」が原因とされた36件のうち、海上衝突予防法が適用されたものが33件、次いで海上交通安全法が2件、港則法が1件となっています。

海上衝突予防法が適用された航法別の原因数
(単位：件)



③ 適用された航法

海上衝突予防法が適用された海難33件では、「船員の常務」が22件(66.7%)で最も多く、次いで「横切り船の航法」が7件(21.2%)、「各種船舶間の航法」がそれぞれ3件(9.1%)、「追越し船の航法」が1件(3.0%)となっています。

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)

漁船A丸 漁船B丸 衝突事件

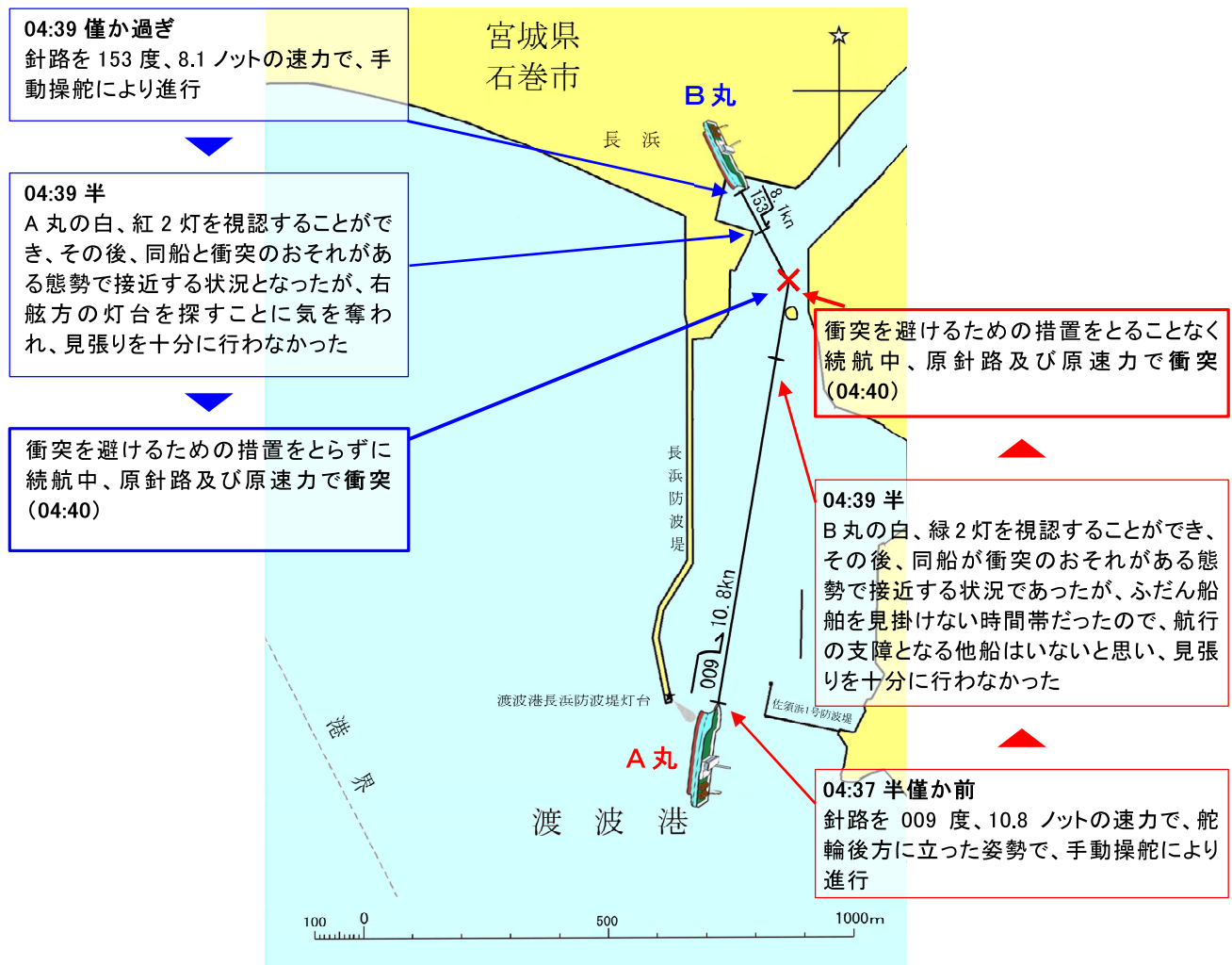
A丸とB丸が狭い水路で行き会う際、B丸が右側端に寄って航行しないまま接近して衝突した事例



漁船A丸 船長：戒告 2.6トン（乗組員1人） 養殖施設 → 宮城県渡波漁港沢田地区 左舷船首部外板に擦過傷	漁船B丸 船長：業務停止1か月 0.4トン（乗組員1人） 渡波漁港祝田地区東部 → 漁場 右舷船首部外板に破口等、船長が右腸骨翼骨折等
発生年月日時刻場所：令和3年11月25日 04時40分 宮城県渡波港 気象海象：雨 風力2 北北西風 上げ潮の中央期 視界良好	

原因

本件衝突は、夜間、渡波港において、渡波水路を漁場に向けて南下するB丸が、渡波水路の右側端に寄って航行しなかったばかりか、見張り不十分で、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、渡波水路を北上するA丸が、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も一因をなすものである。



教訓

狭い水道等を航行する際は、その右側端に寄って航行すること。
ふだん、船舶を見掛けない時間帯であっても、周囲の見張りを十分に行うこと。

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 引船 B 丸引船列 衝突事件

B 丸引船列を追い越す A 丸が進路を避けずに接近して衝突した事例

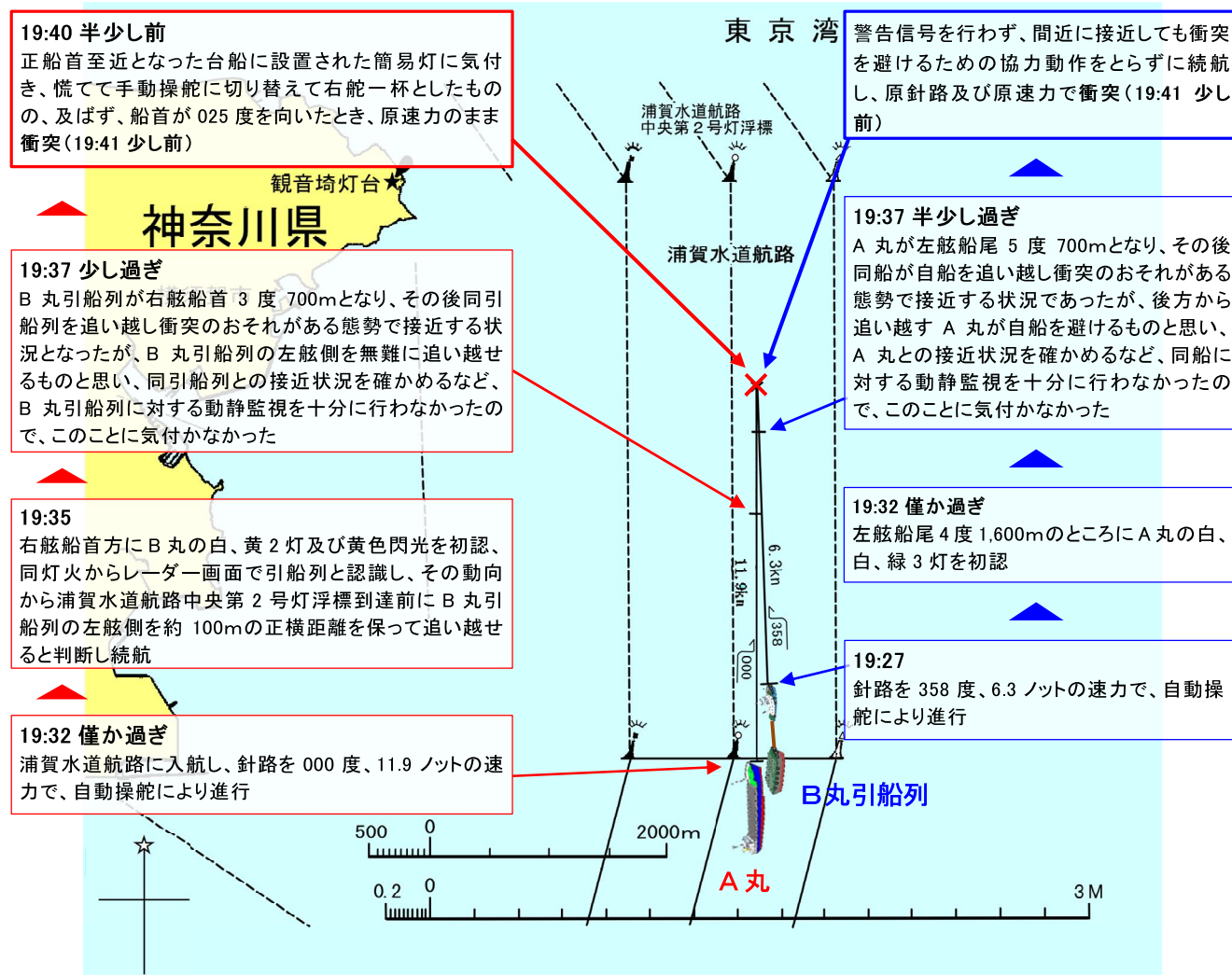


貨物船 A 丸 船長：業務停止 1 か月 499 トン（乗組員 6 人） 東京都三浦漁港 → 京浜港東京第 3 区 船首外板に凹損を伴う擦過傷	引船 B 丸引船列 船長：戒告 B 丸 122 トン（乗組員 6 人） C 号全長 60.0 メートル（無人） 長崎港 → 京浜港横浜第 5 区 C 号の船尾部外板に破口等
--	--

発生年月日時刻場所：令和 2 年 2 月 29 日 19 時 41 分少し前 東京湾浦賀水道航路
 気象海象：曇り 風力 2 東風 ほぼ高潮時 視界良好

原因

本件衝突は、夜間、浦賀水道航路において、B 丸引船列を追い越す A 丸が、動静監視不十分で、B 丸引船列を確実に追い越し、かつ、十分に遠ざかるまでその進路を避けなかったことによって発生したが、B 丸引船列が、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。



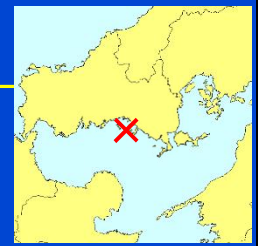
教訓

他船を追い越す場合は、確実に追い越し、かつ、十分に遠ざかるまでその進路を避けること。
 自船を追い越す他船を認めた場合は、自船から十分遠ざかるまで動静監視を行い、衝突のおそれがあれば、警告信号を行い、間近に接近した時には、衝突を避ける協力動作をとること。

事例 3 行会い船の航法 (海上衝突予防法第 14 条)

油送船 A 丸 漁船 B 丸 衝突事件

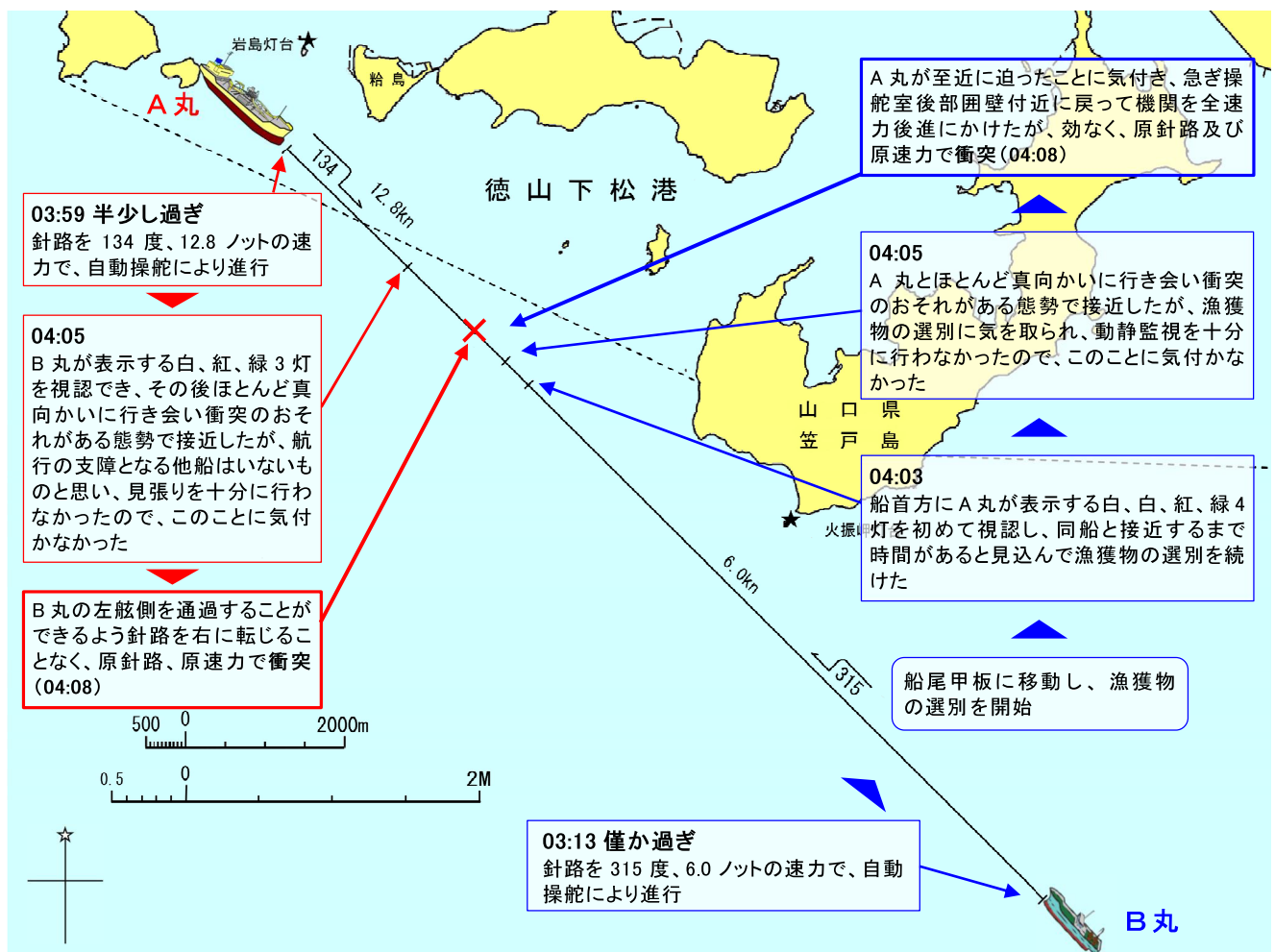
A 丸と B 丸がほとんど真向かいに行き会い衝突のおそれがある態勢で接近して衝突した事例



油送船 A 丸	船長：戒告	漁船 B 丸	船長：戒告
499 トン（乗組員 5 人） 山口県徳山下松港 → 愛媛県松山港 右舷船首部外板に擦過傷		4.81 トン（乗組員 1 人） 山口県松山港 → 同県野島南東方沖合の漁場 右舷船首部舷縁に割損等	
発生年月日時時刻場所：令和 2 年 8 月 5 日 04 時 08 分 山口県笠戸島西方沖合			
気象海象：晴れ 風力 1 北東風 海上静穏 視界良好			

原因

本件衝突は、夜間、笠戸島西方沖合において、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、南下中の A 丸が、見張り不十分で、針路を右に転じなかったことと、北上中の 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って衝突のおそれを判断したら、早期に針路を右に転じること。

航行中に他船を認めた場合、漁獲物の選別作業などの他の作業を行うことを控え、動静監視を十分に行うこと。

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

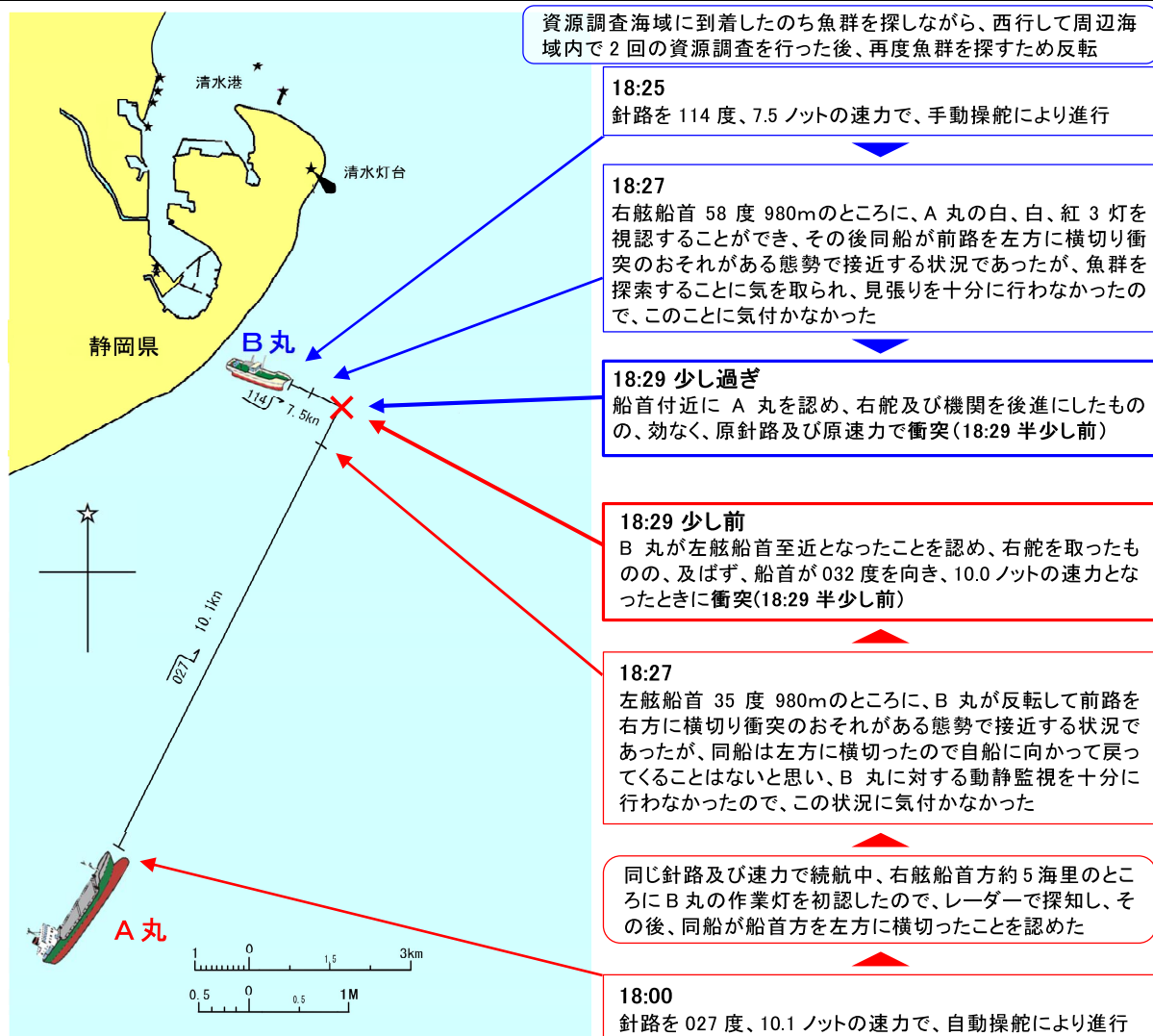
A 丸と B 丸が互いに進路を横切り衝突のおそれがある態勢で接近して衝突した事例



貨物船 A 丸 船長：戒告	漁船 B 丸 船長：業務停止 1 か月
299 トン（乗組員 6 人） 名古屋港 → 静岡県清水港 左舷中央部に凹損を伴う擦過傷	6.6 トン（乗組員 3 人） 静岡県焼津港 → 清水港沖合の漁場 船首部に圧壊等、乗組員 1 人が負傷
発生年月日時刻場所：令和 2 年 9 月 16 日 18 時 29 分半少し前 清水港南東方沖合 気象海象：曇り 風力 1 北西風 下げ潮の初期 視界良好	

原因

本件衝突は、夜間、清水港南東方沖合において、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 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、北上する A 丸が、動静監視不十分で、警告信号を行わず、衝突を避けるための協力動作をとらなかったことも一因をなすものである。



教訓

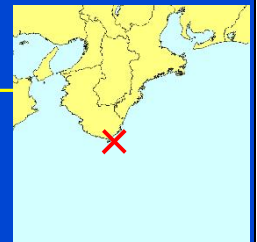
魚群探索中は、同探索ばかりに気を配らずに、見張りも十分に行うこと。
保持船は、避航船が間近に接近しても十分な避航動作をとっていない場合、警告信号を行い、衝突を避けるための協力動作をとること。

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 ヨット B 丸 衝突事件

航行中の動力船の A 丸と帆走中の B 丸が衝突のおそれがある態勢で接近して衝突した事例



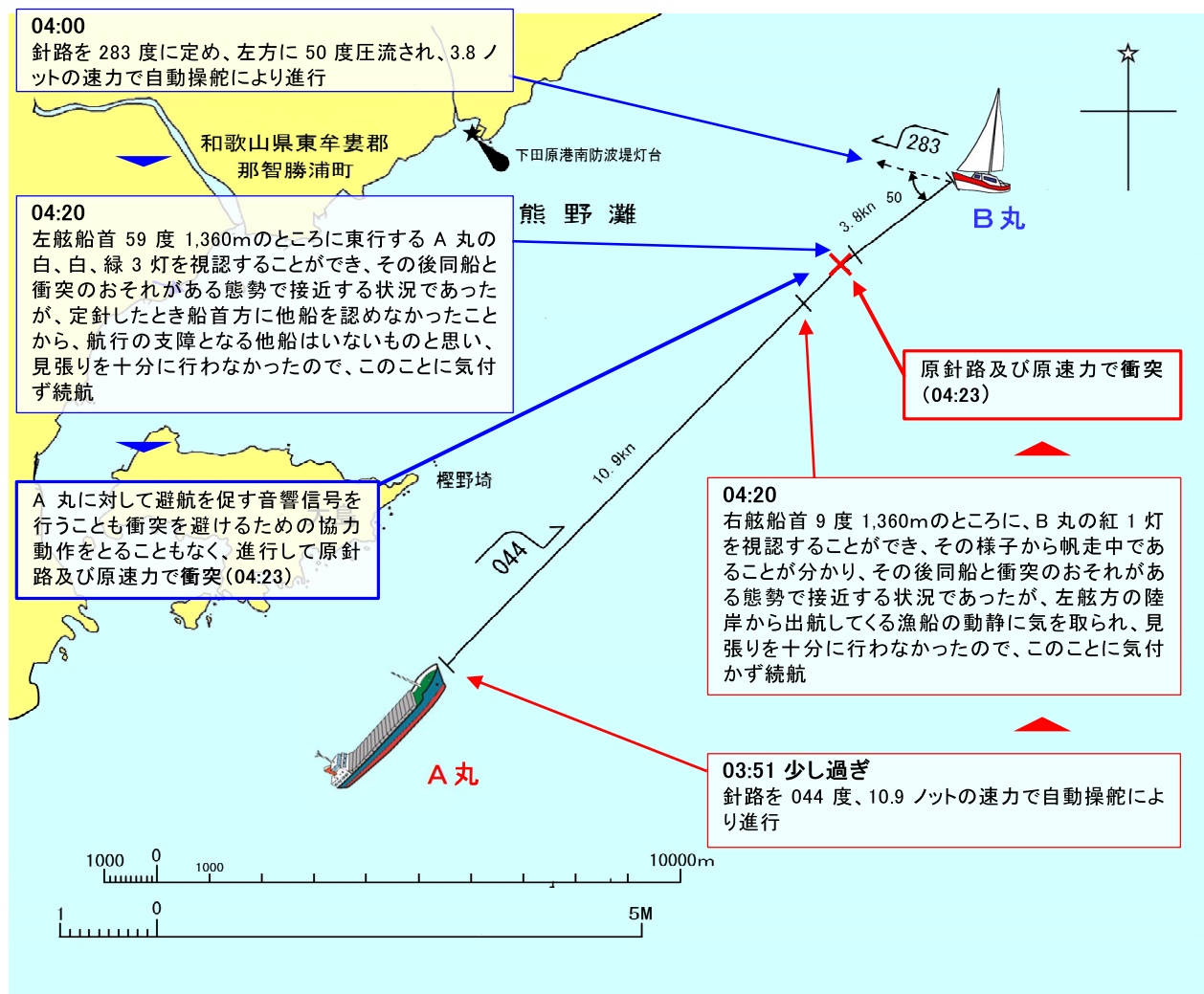
貨物船 A 丸 一等航海士：1 か月停止 499 トン（乗組員 5 人） 愛媛県三島川之江港 → 静岡県清水港 右舷船首部外板に擦傷傷	ヨット B 丸 船長：戒告 登録長 7.93m（乗組員 1 人） 神奈川県三浦市所在の マリーナ → マリーナ 船首部外板に圧損、マストに折損等
--	---

発生年月日時刻場所：令和 2 年 3 月 3 日 04 時 23 分 熊野灘

気象海象：晴れ 風力 3 北西風 ほぼ低潮時 視界良好

原因

本件衝突は、夜間、熊野灘において、航行中の動力船である A 丸が、見張り不十分で、帆走中の帆船である 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、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

航行中は、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。

(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、海難種類別の件数では「衝突」が最多となり、原因分類別では、旅客船を除き「見張り不十分」が最多。旅客船は「船位不確認」が最多

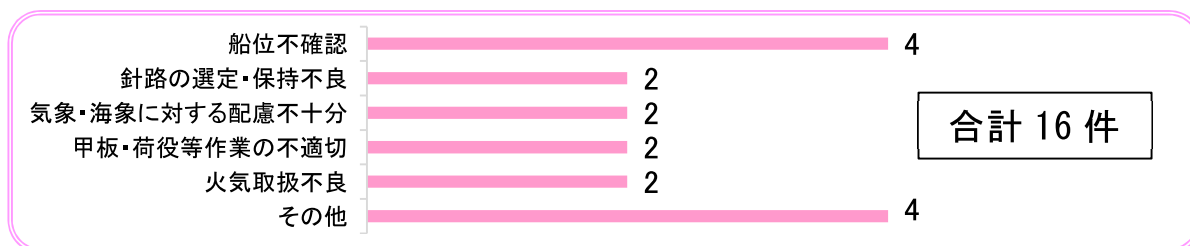
※ 裁決では1隻の船舶について複数の原因を示すことがあるので、船舶隻数と原因数が同数にならない場合があります。

※ 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。

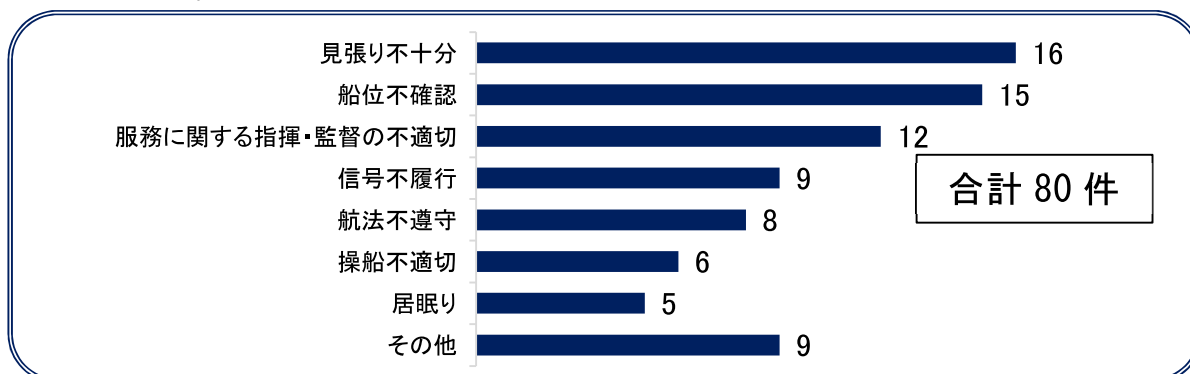
① 旅客船

旅客船の海難は14隻であり、このうち乗揚が4隻と最も多く、次いで衝突が3隻となっています。原因分類別では、合計16件の原因が示されており、「船位不確認」が4件(25.0%)、次いで「針路の選定・保持不良」、「気象・海象に対する配慮不十分」「甲板・荷役等の作業の不適切」、「火気取扱不良」がそれぞれ2件(12.5%)、その他の4件は、「操船不適切」、「錨泊・係留の不適切」などとなっています。



② 貨物船

貨物船の海難は67隻であり、このうち衝突が38隻と最も多く、次いで衝突(単)が13隻となっています。原因分類別では、合計80件の原因が示されており、「見張り不十分」が最も多く16件(20.0%)、次いで「船位不確認」が15件(18.8%)、「服務に関する指揮・監督の不適切」が12件(15.0%)、「信号不履行」が9件(11.3%)などとなっています。



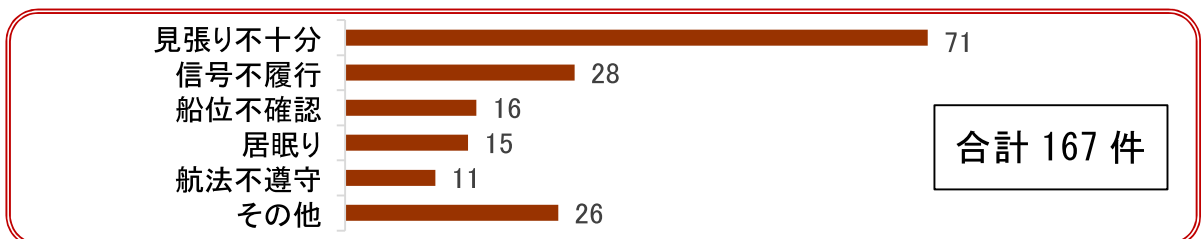
③ 油送船

油送船の海難は9隻であり、衝突が5隻、衝突(単)が3隻となっています。原因分類別では、合計13件の原因が示されており、「服務に関する指揮・監督の不適切」が最も多く3件(23.0%)、「操船不適切」、「船位不確認」、「信号不履行」、「見張り不十分」がそれぞれ2件(15.4%)などとなっています。



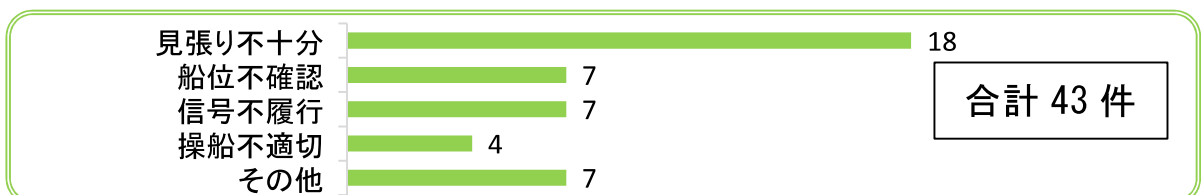
④ 漁船

漁船の海難は132隻であり、このうち衝突が88隻と最も多く、次いで乗揚げが26隻となっています。原因分類別では、合計167件の原因が示されており、「見張り不十分」が最も多く71件(42.5%)、次いで「信号不履行」が28件(16.8%)、「船位不確認」が16件(9.6%)、「居眠り」が15件(9.0%)などとなっています。



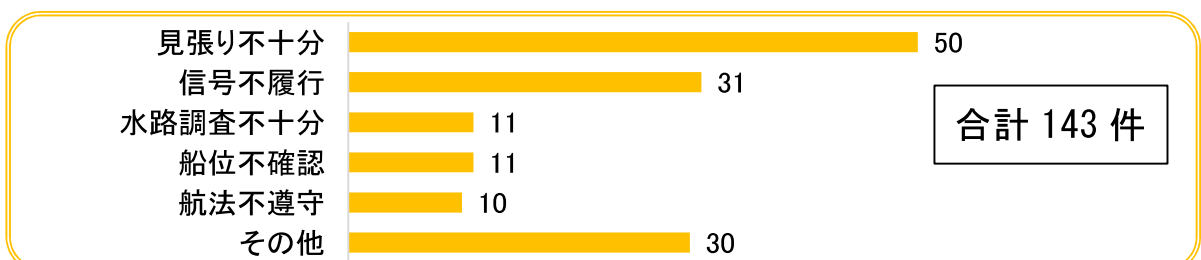
⑤ 遊漁船、瀬渡船

遊漁船、瀬渡船の海難は35隻であり、このうち衝突が21隻と最も多く、次いで衝突(単)が5隻となっています。原因分類別では、合計43件の原因が示されており、「見張り不十分」が最も多く18件(41.9%)、「船位不確認」、「信号不履行」が共に7件(16.3%)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112隻であり、このうち衝突が62隻と最も多く、次いで乗揚げが16隻となっています。原因分類別では、合計143件の原因が示されており、「見張り不十分」が最も多く50件(35.0%)、次いで「信号不履行」が31件(21.7%)、「水路調査不十分」、「船位不確認」が共に11件(7.7%)などとなっています。



－旅客船－

旅客船A丸 乗揚事件

船位の確認が不十分で、洗岩に乗り揚げた事例



旅客船A丸 船長：業務停止1か月

9.7トン（乗組員1人、旅客2人）

長崎県奈留島港 → 同県若松港

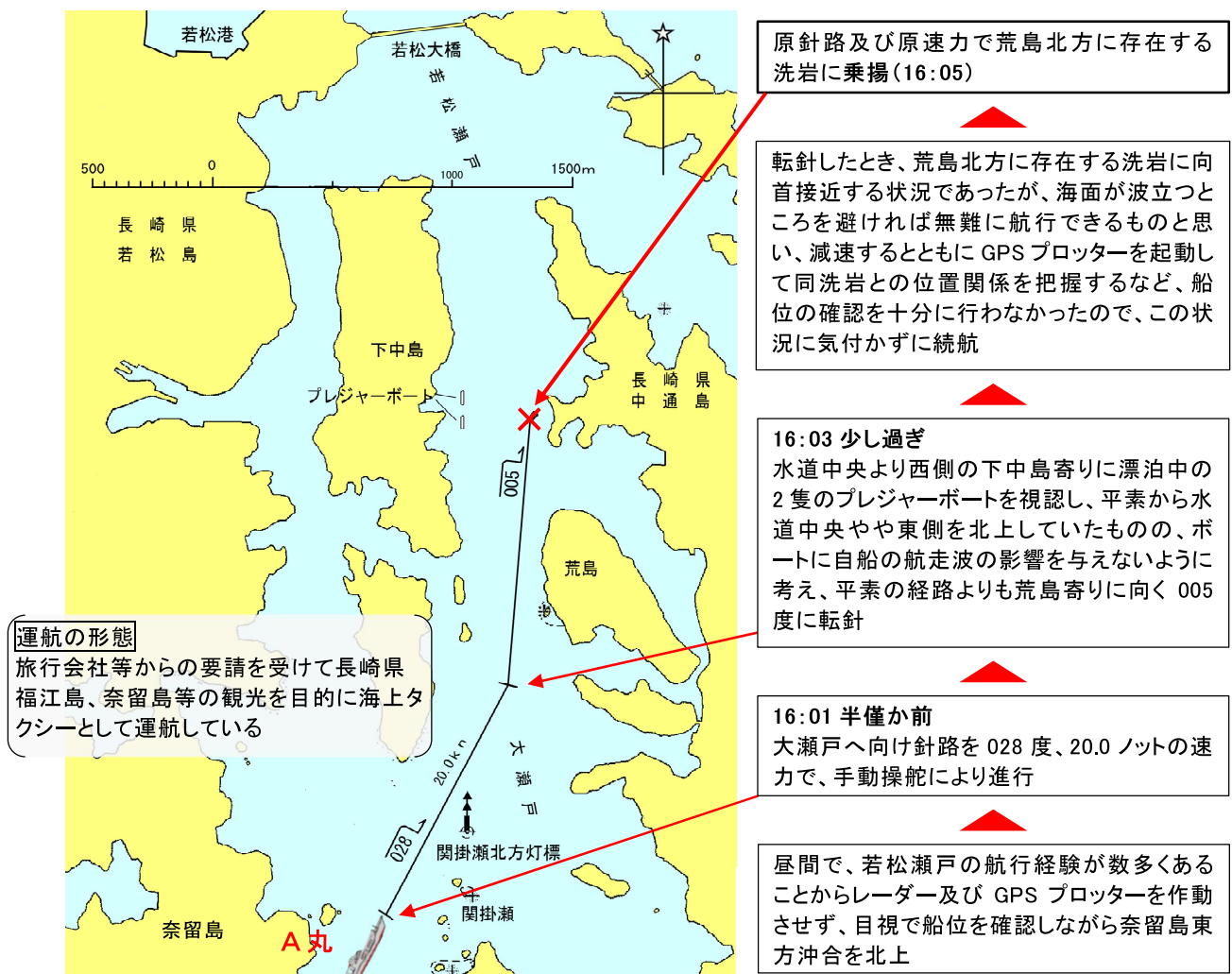
船尾部船底外板に破口、舵軸及び両舷プロペラ翼に曲損並びに機関に濡損等

発生年月日時刻場所：令和2年2月24日 16時05分 長崎県五島列島若松瀬戸

気象海象：晴れ 風ほとんどなし 上げ潮の初期 視界良好

原因

本件乗揚は、若松瀬戸において、若松港に向けて北上中、船位の確認が不十分で、洗岩に向首進行したことによって発生したものである。



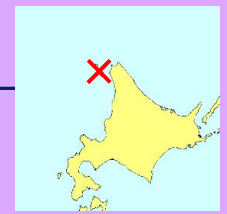
教訓

慣れた海域でも、GPSプロッターを活用し、船位の確認を適切に行うこと。

－貨物船－

貨物船A丸 乗揚事件

居眠り運航の防止措置が不十分で、陸岸に乗り揚げた事例



貨物船A丸 船長：業務停止1か月

199トン（乗組員4人）
北海道沓形港 → 北海道船泊港
船底外板に亀裂を伴う擦過傷及び凹損

発生年月日時刻場所：令和2年10月16日 04時43分 北海道礼文島南東岸
気象海象：曇り 風力3 南西風 下げ潮の初期 視界良好

原因

本件乗揚は、夜間、礼文島南東方沖合において、同島北部の船泊港に向けて航行中、居眠り運航の防止措置が不十分で、同島南東岸に向首進行したことによって発生したものである。

原針路及び原速力で礼文島南東岸に乘揚(04:43)

同じ姿勢を続けるうち、いつしか居眠りに陥ったまま続航

04:23 僅か過ぎ

暖房が効いて心地よくなり、眠気を催したが、睡眠を十分にとっていたことから、居眠りに陥ることはないものと思い、操舵室の扉を開けて外気に当たるなど、居眠り運航の防止措置を十分にとることなく進行

船長は船橋内で電気ストーブ2台をつけ、座椅子に腰を掛けて背もたれにもたれ掛かった姿勢で続航

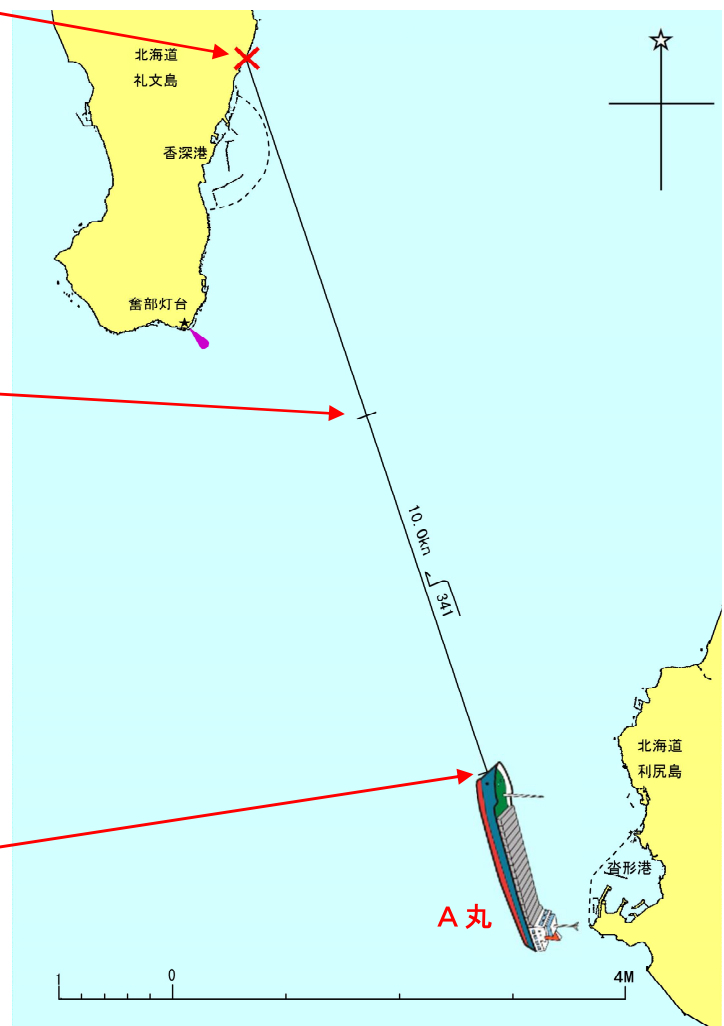
04:03 少し過ぎ

針路を341度、10.0ノットの速力で、自動操舵により進行

03:40

出港した後、船長は出航操船に続いて単独の船橋当直に就いた

船長は荷役を終えて17時頃から休息をとっており、本件当日は睡眠不足や疲労が蓄積している状態ではなかった。



教訓

眠気を催した場合、操舵室の扉を開けて外気に当たるなど、居眠り運航の防止措置を十分にとること。

－油送船－

油送船A丸 防波堤衝突事件

船位の確認が不十分で、防波堤に衝突した事例



油送船A丸

船長：業務停止1か月

195トン（乗組員4人）

千葉港千葉第1区 → 京浜港川崎第2区

船首部外板に凹損を伴う擦過傷、防波堤のコンクリート部に擦過傷

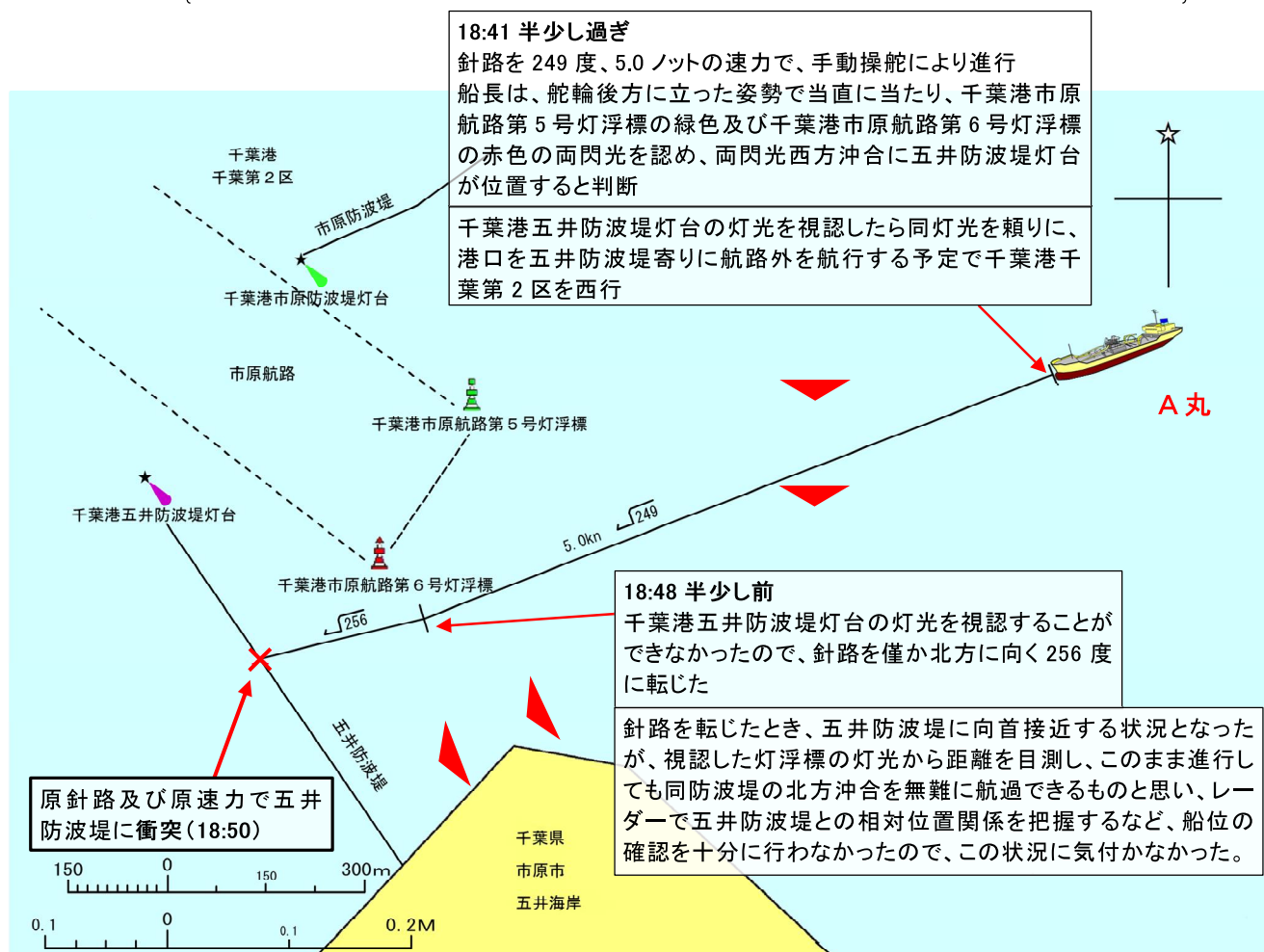
発生年月日時刻場所：令和3年9月27日 18時50分 千葉港千葉第2区

気象海象：晴れ 風力3 北東風 ほぼ高潮時 視界良好

原因

本件防波堤衝突は、夜間、千葉港千葉第2区において、出航する際、船位の確認が不十分で、五井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。

A丸は、重油を千葉港千葉第1区及び同第2区で他船へ給油を行ったのち、帰途に就いた。



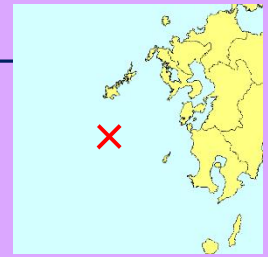
教訓

夜間、航行する際は目視に加え、航海計器（レーダー）を活用して船位の確認を十分に行うこと。

－漁船－

漁船A丸 沈没事件

海上強風警報が発表された状況下、荒天準備が不十分なまま航行中、甲板上に打ち込んだ海水が船内に流入し、浮力を喪失して沈没した事例



漁船A丸 船長：業務停止1か月

340トン（乗組員8人）

東シナ海東部の漁場 → 長崎県浜串漁港

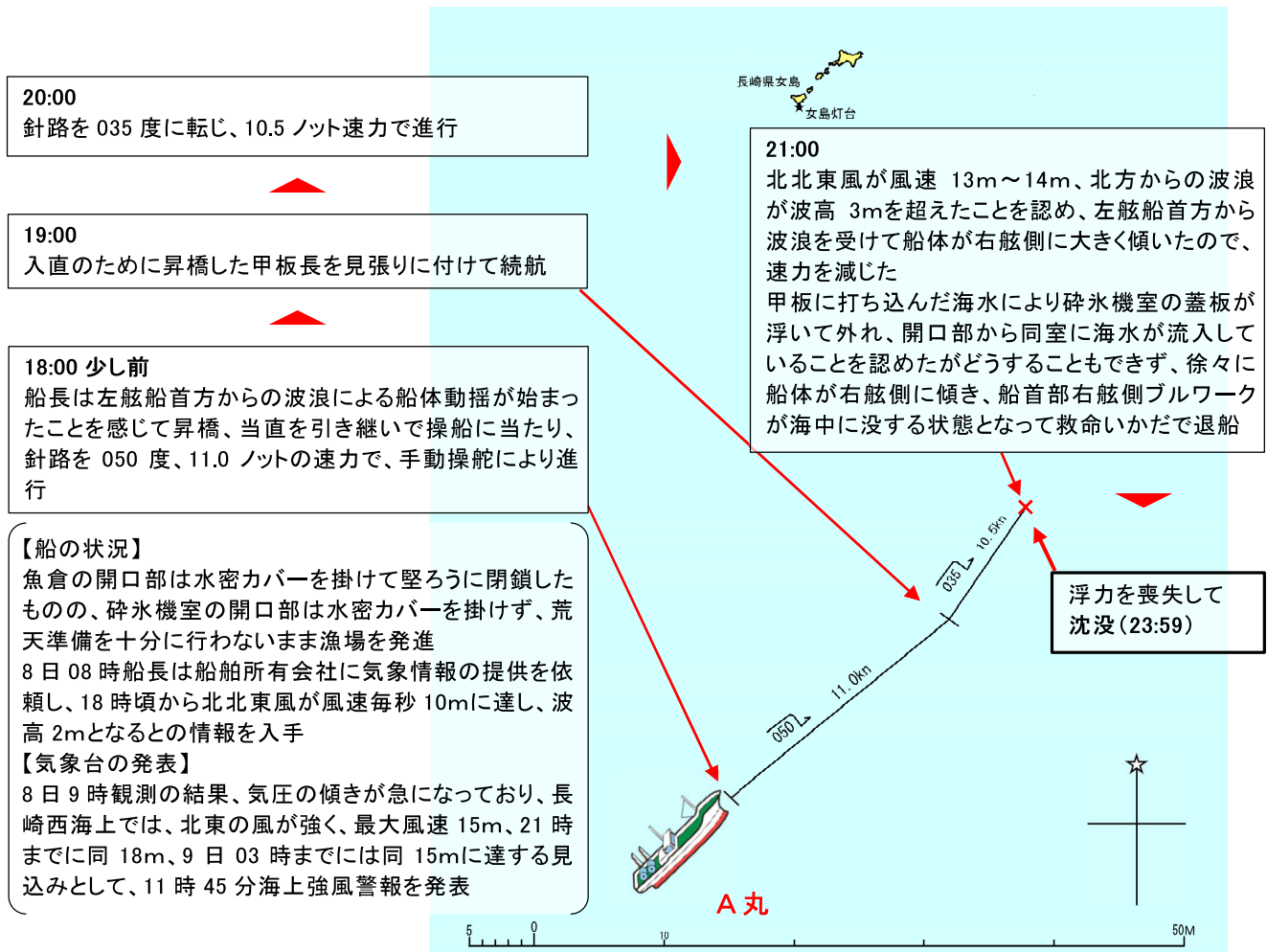
廃船処理、乗組員1人が負傷

発生年月日時刻場所：平成30年5月8日 23時59分 長崎県女島南方沖合

気象海象：曇り 風力6 北北東風 上げ潮の初期 視界良好

原因

本件沈没は、夜間、女島南方沖合において、長崎西海上に海上強風警報が発表された状況下、漁獲物を満載状態で三重式見港に向け航行中、荒天準備が不十分で、甲板上に打ち込んだ海水により砕氷機室の蓋板が浮いて外れ、開口部から同室に海水が流入して船首トリムとなり、甲板上に打ち込んだ海水が船首部上甲板の右舷側に滞留し、浮力を喪失したことによって発生したものである。



教訓 海上強風警報が発表され、風波が増勢している状況下での航行が予想される場合、甲板上に打ち込んだ海水が船内に流入することのないように開口部全てを水密かつ堅ろうに閉鎖するなど、荒天準備を十分に行うこと。

－遊漁船－

遊漁船A丸 釣客死亡事件

船体が横揺れした際に、クーラーボックスに腰掛けていた釣り客が海中転落した事例



遊漁船A丸 船長：業務停止1か月

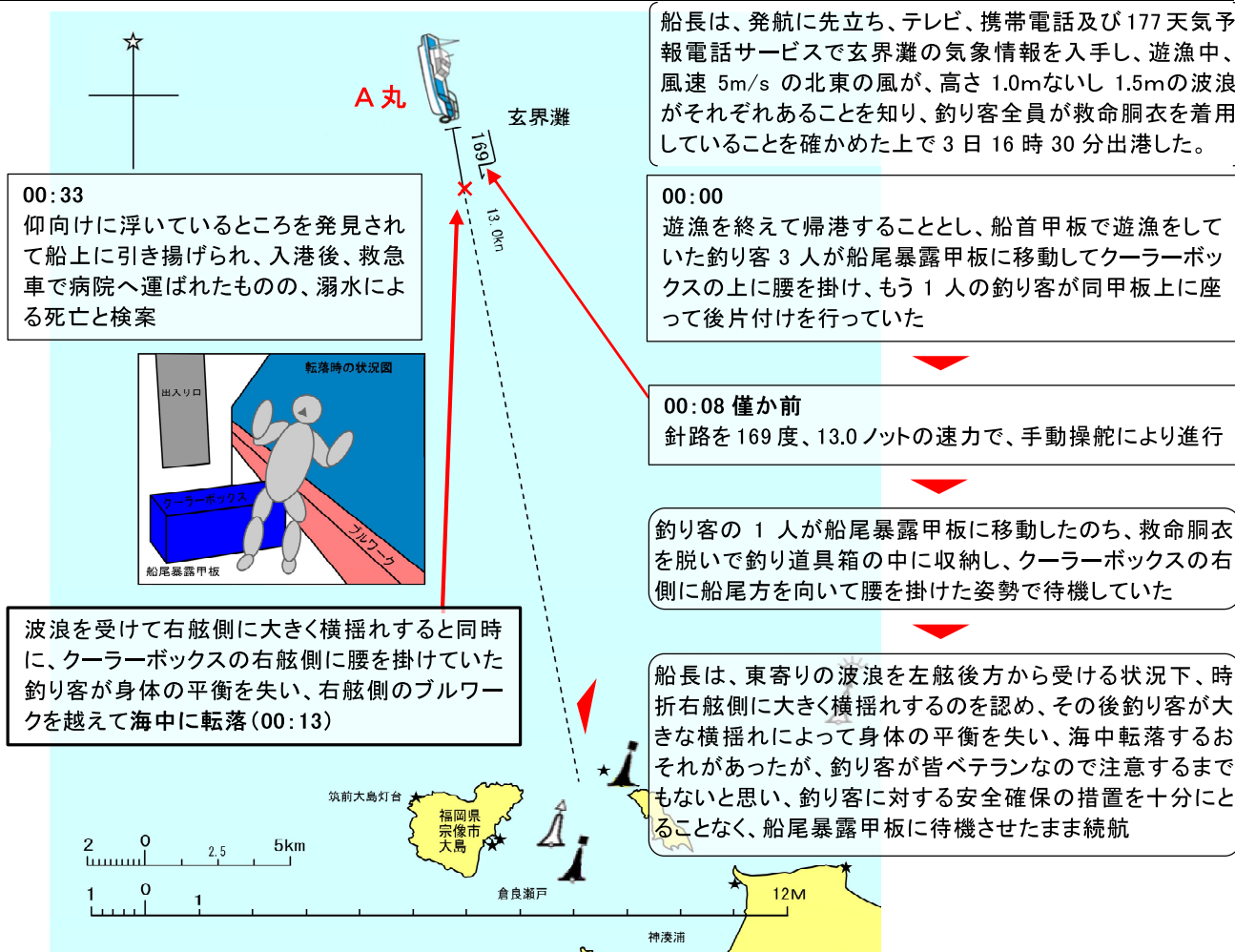
7.3トン（乗組員1人、釣り客4人）
福岡県大島北方約12海里の釣り場から帰航中（同県神湊漁港）
釣り客1人が海中に転落し、溺死による死亡

発生年月日時刻場所：平成30年10月4日 00時13分 同県大島北方沖合

気象海象：晴れ 風力1 北東風 波高約1.5mの東寄りの波浪 視界良好

原因

本件釣客死亡は、夜間、大島北方沖合において、東寄りの波浪を左舷後方から受ける状況下、神湊漁港に向けて帰航する際、釣り客に対する安全確保の措置が不十分で、波浪を受けて右舷側に大きく横揺れすると同時に、クーラーボックスの右舷側に腰を掛けていた釣り客が身体の平衡を失い、海中に転落したことによって発生したものである。



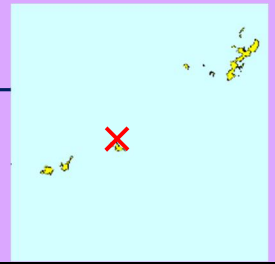
教訓

波浪を受け船体が大きく横揺れするのを認めた場合、釣り客を暴露甲板から船室に移動させるなど、釣り客に対する安全確保の措置を十分にとること。

－モーターボート－

モーターボートA丸 乗揚事件

ふだんから航行している海域で、船位の確認を十分に行わないまま
乗り揚げた事例



モーターボートA丸 船長：業務停止1か月

2.7トン（乗組員1人、同乗者1人）
鹿児島県面縄港 → 沖縄県荷川取漁港
プロペラ翼及び舵板に曲損並びに船底外板に破口を伴う擦過傷

発生年月日時刻場所：令和3年5月23日 20時00分 沖縄県池間島西方沖合
気象海象：曇り 風力3 南風 下げ潮の中央期

原因

本件乗揚は、夜間、池間島西方沖合において、荷川取漁港に向かって航行する際、船位の確認が不十分で、池間島さんご礁に向首進行したことによって発生したものである。

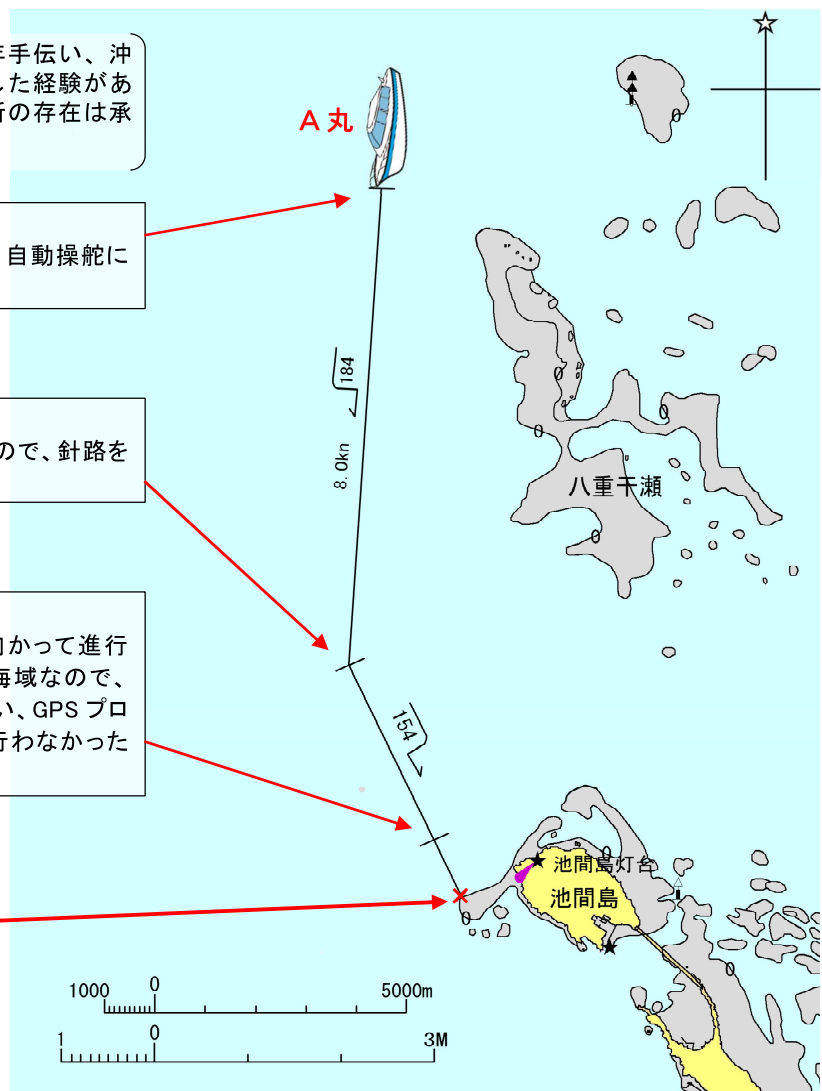
（船長は、家業である一本釣り漁等を長年手伝い、沖縄県宮古島及び池間島周辺海域を航行した経験があり、同海域に拡張するさんご礁等の浅所の存在は承知していた）

19:01
針路を184度に定め、8.0ノットの速力で、自動操舵により進行

19:39 半僅か過ぎ
船首方に停泊灯を表示した船舶を認めたので、針路を154度に転じて続航

19:55
池間島西方沖合に拡張するさんご礁に向かって進行する状況であったが、平素航行している海域なので、GPSプロッターで確認する必要もないと思い、GPSプロッターを見るなど、船位の確認を十分に行わなかったため、この状況に気付かなかった

原針路及び原速力で乗揚(20:00)

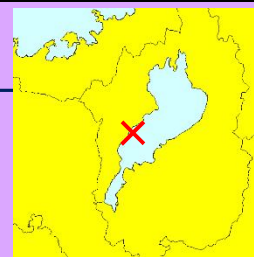


教訓 平素から航行している海域であっても、過信せず、GPSプロッターを見るなど、船位の確認を十分に行うこと。

－水上オートバイ－

水上オートバイ A 丸 被引浮体搭乗者負傷事件

水上オートバイで浮体をえい航中に浮体から搭乗者が落水して負傷した事例



水上オートバイ A 丸

船長：業務停止 1 か月

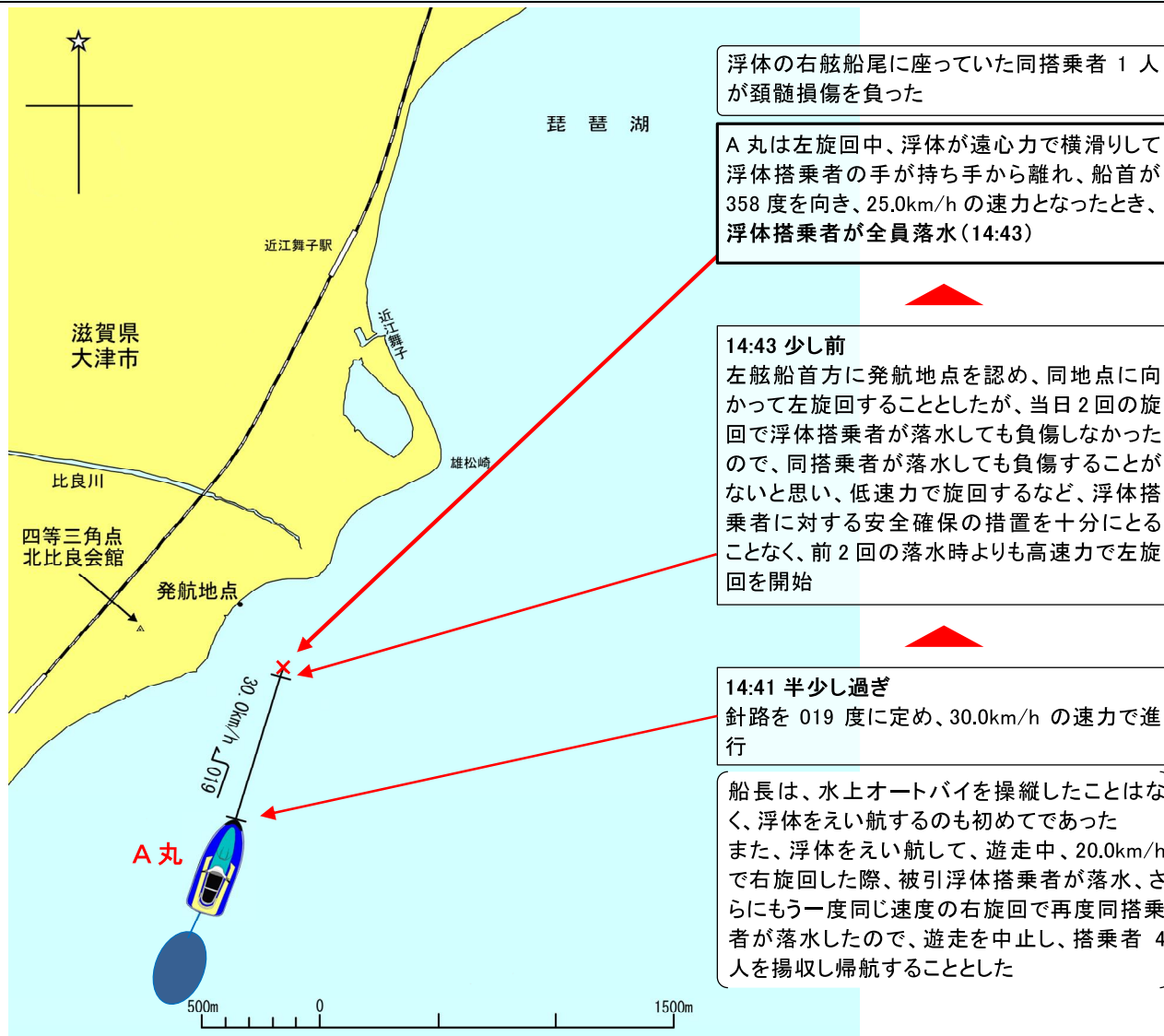
0.1 トン（乗組員 1 人、同乗者 1 人、浮体搭乗者 4 人）
滋賀県大津市比良川河口南方の砂浜 → 比良川河口沖合
浮体搭乗者 1 人が負傷

発生年月日時刻場所：令和 2 年 8 月 19 日 14 時 43 分 滋賀県琵琶湖中西部

気象海象：晴れ 風力 2 東風 視界良好

原因

本件浮体搭乗者負傷は、琵琶湖中西部において、浮体をえい航して航行する際、同搭乗者に対する安全確保の措置が不十分で、左旋回中、浮体搭乗者が落水したことによって発生したものである。



教訓

水上オートバイで浮体をえい航する場合は、過大な速力となって浮体が遠心力で横滑りしないよう、減速するなど同搭乗者に対する安全確保の措置を十分にとること。

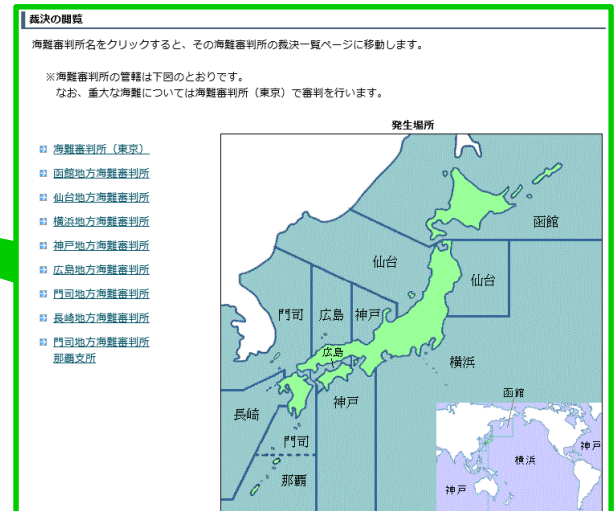
海難防止の取り組み



海難審判所ホームページ（アドレス：<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、約2年分の判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。

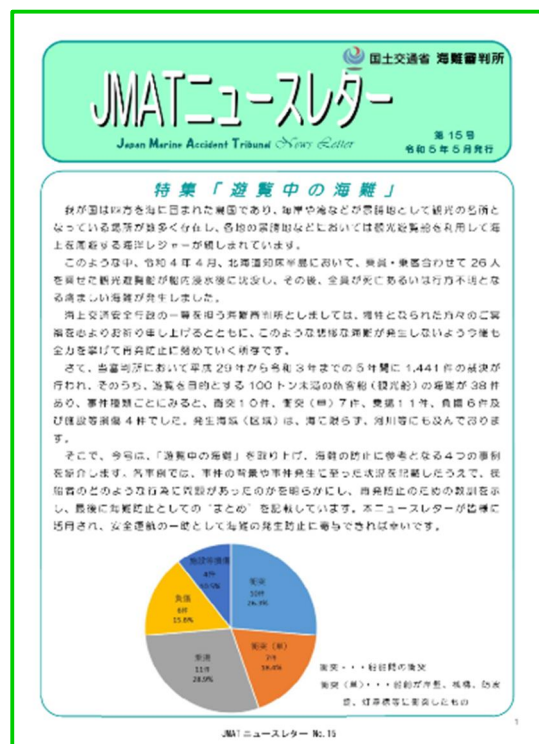
海難審判所名又は地図上の地方名をクリックすると、その海難審判所の判決一覧ページに移動します。



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、上記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15号	◇特集「遊覧中の海難」
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	「JMAT ニュースレター」の発刊にあたって ◇特集「霧中海難」

（第15号 特集「遊覧中の海難」）



社会学習活動への協力

➤ 出前講座

海難審判所では、海難審判制度への理解を深めていただくとともに、裁決事例を基に再発防止策等を紹介することを目的に、職員を講師として派遣する「出前講座」を行っています。

教育機関や企業における安全教育の一環として、ぜひご活用ください。また、リモートによる説明会も可能ですので、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、わかりやすく資料を用いて説明しています。

訪問を希望される場合は、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>)



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の理由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る調査や審判を行っています。



(審判を行う海難審判所の様子)



(最寄りの他の海難審判所の様子)



理事官・審判官の募集

海難審判所では、海難を調査して審判開始の申立てを行い、その後、審判に立ち会って裁決を執行する理事官を、また、海難審判を主宰して裁決を行う審判官を募集しております。

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 4 年 海難種類別原因分類

(単位:件)

海 難 種 類	衝 突	衝 突 （ 単 ）	乗 揚	沈 没	転 覆	遭 難	火 災	爆 発	機 関 損 傷	死 傷 等	施 設 等 損 傷	運 航 阻 害	浸 水	合 計
原 因	突													
船舶運航管理の不適切			1											1
船体・機関・設備の構造・材質・修理不良														0
発航準備不良			1		1					3		2		7
水路調査不十分			10								7	1		18
針路の選定・保持不良		1	2								1			4
操船不適切	2	10	2		1					10		2		27
船位不確認	4	21	30							1	8			64
見張り不十分	160	1	1											162
居眠り	9		18								3			30
操舵装置・航海計器の整備・取扱不良														0
気象・海象に対する配慮不十分	1	6	3		2	1					1			14
錨泊・係留の不適切			1							2				3
荒天措置不適切	1		1	1	2								2	7
灯火・形象物不表示	1													1
信号不履行	82													82
速力の選定不適切	2													2
航法不遵守	36													36
主機の整備・点検・取扱不良														0
補機等の整備・点検・取扱不良									1				1	2
潤滑油等の管理・点検・取扱不良												1		1
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	4	1			5				11
漁労作業の不適切					1	1				2				4
旅客・貨物等積載不良										3				3
服務に関する指揮・監督の不適切	12	3	4							2				21
報告・引継の不適切	1									2				3
火気取扱不良							2							2
不可抗力														0
その他					2								1	3
合 計	311	42	74	1	10	6	3	0	1	30	20	6	4	508
裁 決 件 数	114	37	69	1	10	3	1	0	1	23	20	6	5	290
裁 決 の 対 象 と な っ た 船 舶 隻 数	236	43	72	1	11	5	1	0	1	24	22	6	5	427
海 難 の 原 因 あ り と さ れ た 船 舶 隻 数	209	36	69	1	10	4	1	0	1	22	21	6	4	384

※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 4 年 船種別原因分類

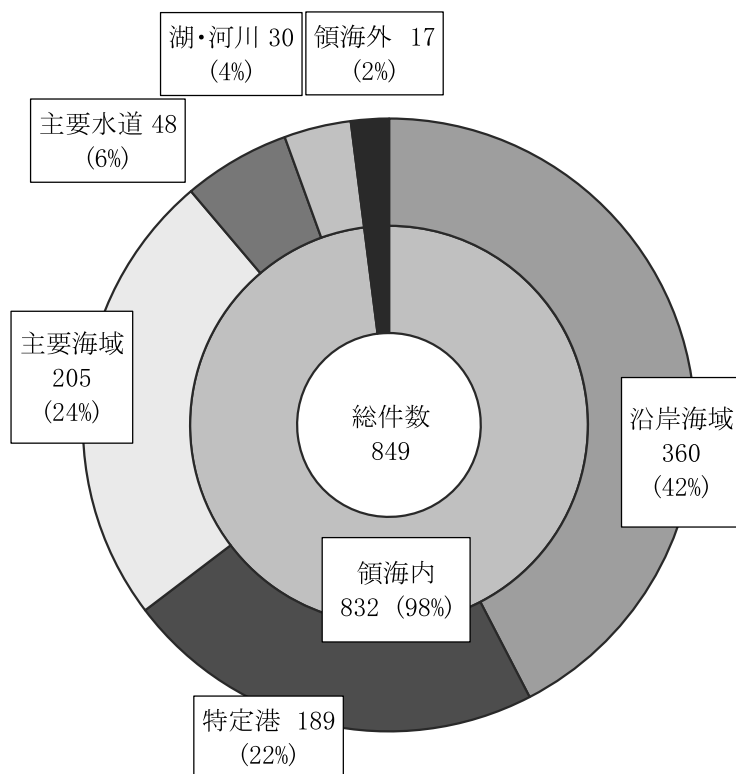
(単位:件)

原 因	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	(は し け ・ 自 航 船 等)	そ の 他	合 計
船舶運航管理の不適切					1												1
船体・機関・設備の構造・材質・修理不良																	0
発航準備不良						1			1		4			1			7
水路調査不十分			4			1	1			1	11						18
針路の選定・保持不良		2			1						1						4
操船不適切		1	6	2	1	2			3	1	9	1		1			27
船位不確認		4	15	2	16	3	3		6	1	11		1	1		1	64
見張り不十分			16	2	71	2	1	1	18		50					1	162
居眠り			5		15	1		2	2		5						30
操舵装置・航海計器の整備・取扱不良																	0
気象・海象に対する配慮不十分		2	3	1	1	1	1				4					1	14
錨泊・係留の不適切		1			1						1						3
荒天措置不適切			1		4		1				1						7
灯火・形象物不表示											1						1
信号不履行		1	9	2	28	2	2		7		31						82
速力の選定不適切					1											1	2
航法不遵守		1	8	1	11	1	1	1	2		10						36
主機の整備・点検・取扱不良																	0
補機等の整備・点検・取扱不良					1						1						2
潤滑油等の管理・点検・取扱不良			1														1
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			4	4								1			11
漁労作業の不適切					4												4
旅客・貨物等積載不良									1		2						3
服務に関する指揮・監督の不適切			12	3	2	1	1							1		1	21
報告・引継の不適切					3												3
火気取扱不良		2															2
不可抗力																	0
その他					2						1						3
合 計		16	80	13	167	19	11	4	40	3	143	1	1	5	0	5	508
裁 決 の 対 象 と な っ た 船 舶 隻 数		14	67	9	132	14	8	8	32	3	112	1	1	5	16	5	427
海 難 の 原 因 あ り と さ れ た 船 舶 隻 数		11	60	8	127	14	8	3	32	3	108	1	1	4	0	4	384

※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4年 発生水域別件数（理事官が立件したもの）



資料4 令和4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														
苫小牧	1	4												5
函館	1	3												4
青森		1												1
八戸		1												1
秋田船川					1									1
酒田	1													1
小名浜								1						1
鹿島	1	4												5
木更津		3						1			1			5
千葉		4	1								1			6
京浜(東京区)		3	1											4
京浜(川崎区)		6	1									1		8
京浜(横浜区)	3	4								1				8
横須賀	1	2												3
直江津	1													1

(単位:件)

資料

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	1									1		1		3
衣浦		1												1
名古屋	2	2	1					1						6
四日市	1													1
阪南							1							1
阪神（大阪区）		2	1											3
阪神（神戸区）	3	4	1											8
東播磨		1												1
和歌山下津	1													1
境	1													1
浜田	1													1
宇野		2												2
水島	1	4			1									6
福山	1	2												3
尾道糸崎			2							1	1			4
呉	1		1											2
広島	2											1		3
徳山下松	3	6	1	1							1			12
宇部	3	2	1											6
萩	1	1						1						3
関門（若松区）	2	1										1		4
関門（若松区外）	1	5	4	1		1		1				1		14
坂出		1								1				2
高松	1								1					2
松山		2												2
新居浜		2	2											4
博多	1	1												2
唐津			1										1	2
長崎			2											2
佐世保			2										1	3
三角			1								1			2
大分	2	2	1											5
鹿児島	1	1	1											3
喜入		1												1
金武中城	1	2	4											7
那覇	1	5									1			7
柳井		1												1
石巻											1			1
三河								1						1
阪神（堺泉北区）	1	1												2
合計	42	87	29	2	2	1	1	6	1	4	7	5	2	189
湖・河川	12	3	2		1	1					10	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4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	6		1								1			8
伊良湖水道			1		1									2
明石海峡	10	1								1	1	1		14
友ヶ島水道	1		4								1			6
来島海峡	3	2	2							1				8
三原瀬戸	1		2											3
釣島水道			1											1
大島瀬戸	1		2											3
倉良瀬戸			1											1
平戸瀬戸	1	1												2
合 計	23	4	14	0	1	0	0	0	0	2	3	1	0	48

資料6 令和4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
東京湾	7	1	3								2			13
伊勢湾			2										1	3
三河湾			1			1			1					3
紀伊水道	5	1	3					1			2	1	2	15
大阪湾	2	1	1								1	1		6
播磨灘	12	1	3							1	1	4		22
備讃海域東部	2		5					1		1	1	2	1	13
備讃海域西部	14	7	5									8		34
備後・燐灘	2	2	2							1	1	3		11
安芸灘・広島湾	9	1	15		2		1	3			3	2	1	37
伊予灘	3		4										1	8
周防灘	3	1	5									1		10
豊後水道	1	1	1			1						1		5
島原湾・八代海	4	5	5	1	1			1			1	1	6	25
合 計	64	21	55	1	3	2	1	6	1	3	12	24	12	205

資料 7 令和 4 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		2				1							4
紋別～十勝川口	4	1					1	1		1	5			13
十勝川口～白神岬	3	2	1		3	1				3	3			16
白神岬～雄冬岬	1		2			2				5		1	1	12
尻屋埼～トドヶ埼	2	2	3		1	1				1	3	2		15
トドヶ埼～阿武隈川口	5	3	2		2					3	2	4	1	22
阿武隈川口～犬吠埼	1		1		1					1		1		5
犬吠埼～野島埼	6	1	5		2	1				2	1	1	1	20
野島埼～天竜川口	3	1	3					2		1	1			11
天竜川口～新宮川口	6	3	8			1				2	1	2	5	28
新宮川口～日ノ御埼	4											1		5
蒲生田岬～高茂埼	6	1	4	1				2		1	1		2	18
竜飛岬～鼠ヶ関	1	1	3		1								1	7
鼠ヶ関～糸魚川	2		3		1		1	1			1			9
糸魚川～経ヶ岬	5	3	1		2	1	1			2	5	1	4	25
経ヶ岬～川尻岬	5	1	2	1		1				4	1	1		16
隠岐諸島	1					1				3				5
川尻岬～烏帽子島	7	1	7					1		1				17
対馬列島	1		2					1					1	5
烏帽子島～坊ノ岬	13	5	9		1	1		5		3	9		16	62
坊ノ岬～鶴御埼	1	3	5					2			2			13
南西諸島	7	2	15		2					1	2			29
南方諸島		2	1											3
合 計	85	32	79	2	16	10	4	15	0	34	37	14	32	360
領 海 外	2		2			1	1	2		5	2		2	17

資料 8 令和 4 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		8	20	9					2		6	8	1	1	55
貨 物 船		71	69	48	1				4		7	2	16	1	219
油 送 船		21	7	5							3		2		38
漁 船		146	7	32	1	8	6	5	11		21	30	6	9	282
引 船		17	13	8		2			1			1	3	1	46
押 船		1	5	9	1		1				1	1	2		21
作 業 船		8	5	6		1	1		1			1	1		24
は し け		1		1											2
台 船		9	9	9	1	1	1					1	2	1	34
交 通 船		2	2	3								1			8
水 先 船			1												1
公 用 船		5	2				1						2		10
遊 漁 船		39	4	9			1				2	4		4	63
瀬 渡 船				2					1						3
プ レ ジ ャ ー ボ ー ト	モーター ボート	92	9	44	3	11	4	2	9	2	7	4	14	25	226
	水上オート バイ	24	2	4		1						20		4	55
	ヨット	2		4			1				2			2	11
	ボート	6													6
	小 計	124	11	52	3	12	5	2	9	2	9	24	14	31	298
そ の 他		5	2												7
不 詳		9		1		1								1	12
合 計		466	157	194	7	25	16	7	29	2	49	73	49	49	1,123

資料 9 令和 4 年 海難種類・トン数別発生隻数（理事官が立件したもの）

（単位:隻）

トン数区分 海難種類	20トン 未満	20トン 以上 100トン 未満	100トン 以上 200トン 未満	200トン 以上 500トン 未満	500トン 以上 1,600トン 未満	1,600トン 以上 3,000トン 未満	3,000トン 以上 5,000トン 未満	5,000トン 以上 10,000トン 未満	10,000トン 以上 30,000トン 未満	30,000トン 以上	不詳	合計
衝 突	294	13	28	48	13	7	7	6	5	1	44	466
衝突(単)	38	3	15	58	17	5	2	3	8	1	7	157
乗 揚	108	5	9	46	9		2	1	1	1	12	194
沈 没	5				1	1						7
転 覆	23										2	25
遭 難	9	2	3	1							1	16
浸 水	6		1									7
火 災	23	2	2							1	1	29
爆 発	2											2
機関損傷	20	6	9	7	4					1	2	49
死傷等	63	2		3	1			2			2	73
施設等損傷	25		4	10	6			1			3	49
安全・運航阻害	42	1	2	2					1		1	49
合 計	658	34	73	175	51	13	11	13	15	5	75	1,123

資料10 令和4年 船種・トン数別発生隻数（理事官が立件したもの）

（単位:隻）

トン数区分 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		18	3	6	9	4	2	1	3	7	1	1	55
貨 物 船		2		18	125	35	7	3	9	8	4	8	219
油 送 船			5	8	12	7		4				2	38
漁 船		214	15	22	18	1						12	282
引 船		22	4	10	8							2	46
押 船		13	1	4	3								21
作 業 船		13		1		2						8	24
は し け												2	2
台 船			1			1	3	2	1			26	34
交 通 船		5		2								1	8
水 先 船		1											1
公 用 船		3	2	2			1	1				1	10
遊 漁 船		58										5	63
瀬 渡 船		2										1	3
プレ ジ ャ ー ボ ー ト	モーターボート	224	2										226
	水上オートバイ	55											55
	ヨット	11											11
	ボート	5										1	6
	小 計	295	2	0	0	0	0	0	0	0	0	1	298
そ の 他		4	1			1						1	7
不 詳		8										4	12
合 計		658	34	73	175	51	13	11	13	15	5	75	1,123

資料 11 令和 4 年 海難種類別・死傷者等の状況（理事官が立件したもの）

(単位:人)

区 分 海難種類	船 員			旅 客			その他			小 計			合計
	死亡	行方不明	負傷	死亡	行方不明	負傷	死亡	行方不明	負傷	死亡	行方不明	負傷	
衝 突	1		34			10	1		33	2	0	77	79
衝突(単)	1		7			11	1		9	2	0	27	29
乗 揚	1		3			11			3	1	0	17	18
沈 没										0	0	0	0
転 覆	5	1	1							5	1	1	7
遭 難						1				0	0	1	1
浸 水										0	0	0	0
火 災			1			9				0	0	10	10
爆 発			1						2	0	0	3	3
機関損傷										0	0	0	0
死傷等	6	1	24	1		16		2	27	7	3	67	77
施設等損傷										0	0	0	0
安全・運航阻害										0	0	0	0
小 計	14	2	71	1	0	58	2	2	74	17	4	203	224
合 計	87			59			78			224			

資料 12 令和 4 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				3			16			1	0	0	20	20
貨 物 船		1									1	0	0	1
油 送 船											0	0	0	0
漁 船		11	2	37					1	3	11	3	40	54
引 船				1							0	0	1	1
押 船				1							0	0	1	1
作 業 船				1							0	0	1	1
は し け											0	0	0	0
台 船											0	0	0	0
交 通 船							1				0	0	1	1
水 先 船		1		1				1		2	2	0	3	5
公 用 船											0	0	0	0
遊 漁 船				3	1		27			5	1	0	35	36
瀬 渡 船							12				0	0	12	12
プレジャーボート	モーターボート	1		18			2	1	1	33	2	1	53	56
	水上オートバイ			4						28	0	0	32	32
	ヨット										0	0	0	0
	ボート			1						1	0	0	2	2
	小 計	1	0	23	0	0	2	1	1	62	2	1	87	90
そ の 他		0	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	2	2
不 詳		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
小 計		14	2	71	1	0	58	2	2	74	17	4	203	224
合 計		87			59			78			224			

資料 13 令和 4 年 船種・海難種類別申立て隻数

(単位:隻)

海難種類 船 種		衝突	衝突 (単)	乗揚	沈没	転覆	遭難	浸水	火災	爆発	機関 損傷	死傷等	施設等 損傷	安全・ 運航 阻害	合計
旅 客 船		3		5								1	1		10
貨 物 船		24	19	11			2						8		64
油 送 船		3	2										2		7
漁 船		71		24		3	1	1			1	3	3		107
引 船		1	2	1								1	1		6
押 船		2		3											5
作 業 船		4		3			2						1		10
は し け															0
台 船		1	1	2								1			5
交 通 船															0
水 先 船															0
公 用 船		1		1								1			3
遊 漁 船		22	3	5								3		2	35
瀬 渡 船		1		1		1									3
プ レ ジ ャ ー ボ ー ト	モーターボート	48	3	15		4	1	1				4	3	1	80
	水上オートバイ	10	1									3			14
	ヨット												1		1
	ボート	2													2
	小計	60	4	15	0	4	1	1	0	0	0	7	4	1	97
そ の 他		2	1	1											4
合 計		195	32	72	0	8	6	2	0	0	1	17	20	3	356

資料 14 令和 4 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		7	1	2		1	2				1		14
貨 物 船				6	30	14		4	1	7	5		67
油 送 船				2	3	2	1				1		9
漁 船		119	3	3	5	2							132
引 船		7		5	1							1	14
押 船		2		5	1								8
作 業 船		5				2	1						8
は し け						1						3	4
台 船						1			1			10	12
交 通 船		1											1
水 先 船		1											1
公 用 船		2		1	1	1							5
遊 漁 船		28										4	32
瀬 渡 船		3											3
プレ ジ ャ ー ボ ー ト	モーターボート	58	1									24	83
	水上オートバイ	21										1	22
	ヨット	3										1	4
	ボート	1										2	3
	小 計	83	1									28	112
そ の 他		3						1				1	5
合 計		261	5	24	41	24	4	5	2	7	7	47	427

令和 5 年版レポート 海難審判

令和 5 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