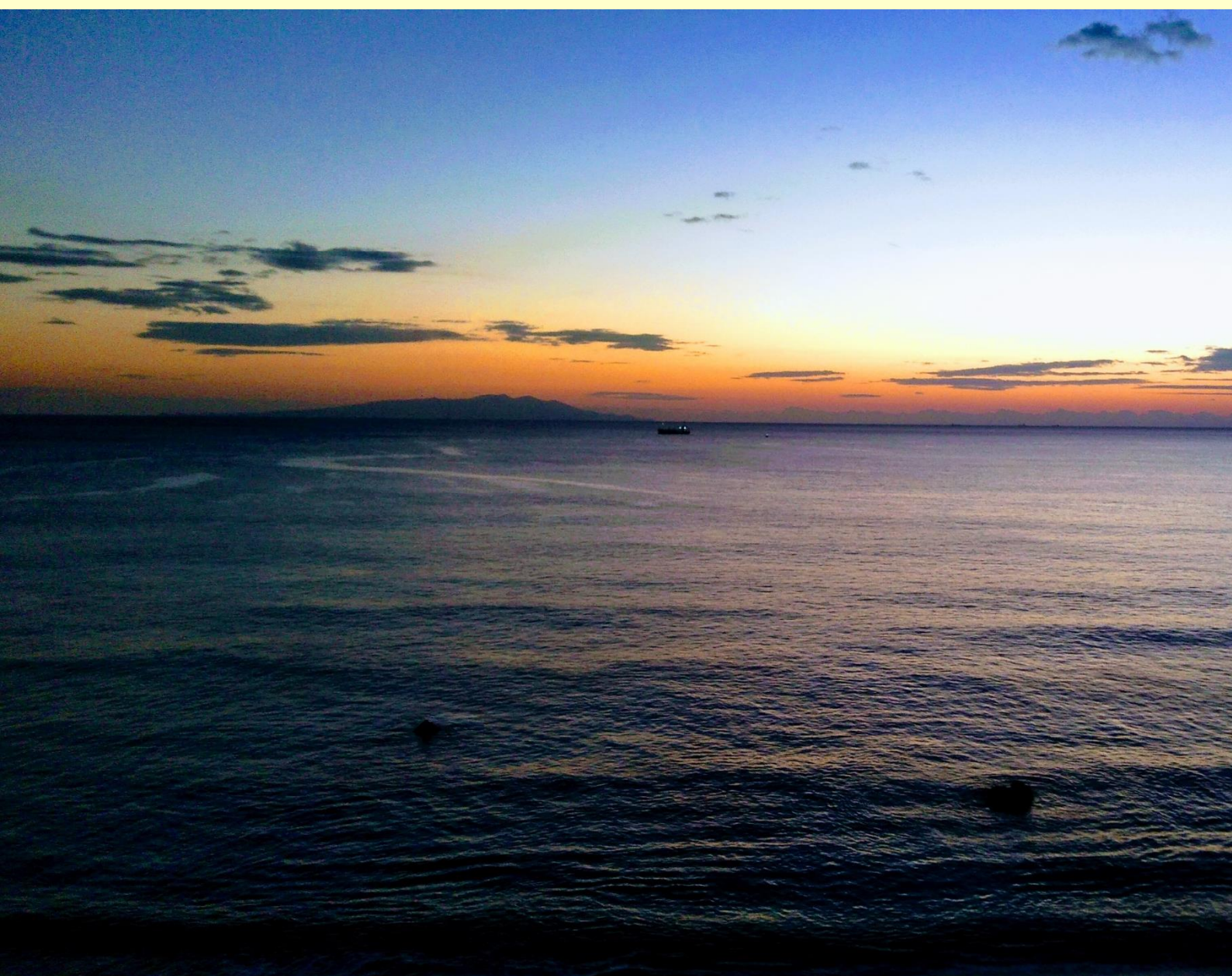


令和 6 年版レポート

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、IMO（国際海事機関）の船舶事故調査コードによる原因究明と責任追及を分離した事故調査の実施に関するSOLAS条約の一部改正が発効されることを見据えて、海難審判制度の見直しが行われ、平成20（2008）年10月旧海難審判庁の懲戒処分業務を引き継ぐかたちで国土交通省の特別の機関に改組され、本年10月で丸16年となります。

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た海難審判法に基づき、海難の発生を認知すると、同法に定められた準司法的な手続に則って、海難の調査及び審判を行い、その結果、海難が海技士若しくは小型船舶操縦士又は水先人の故意又は過失によって発生したものであると認めたとき、裁決で懲戒の理由となる海難の原因を示した上、処分を行う行政機関です。

この度、海難審判所では、令和5年1月から12月までに発生した海難の調査と審判、裁決の状況と原因、海難防止の取り組みなど、海難審判所の活動状況を取りまとめ「令和6年版レポート 海難審判」として、発刊しました。

本書には、海難の種類、船舶の種類、発生水域、海難の原因等を整理した統計資料を収めるとともに、裁決書の中から海難の発生防止に参考となるような事例について参考図を用いて分かりやすく解説するなど、事例ごとに海難から得られた教訓を紹介しています。

本書を一読していただくことにより、船舶運航に携わる皆様をはじめ、海との関わりを持つ方々にも、海難防止の一助となれば幸いです。

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6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) 免許種類別懲戒等の状況	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

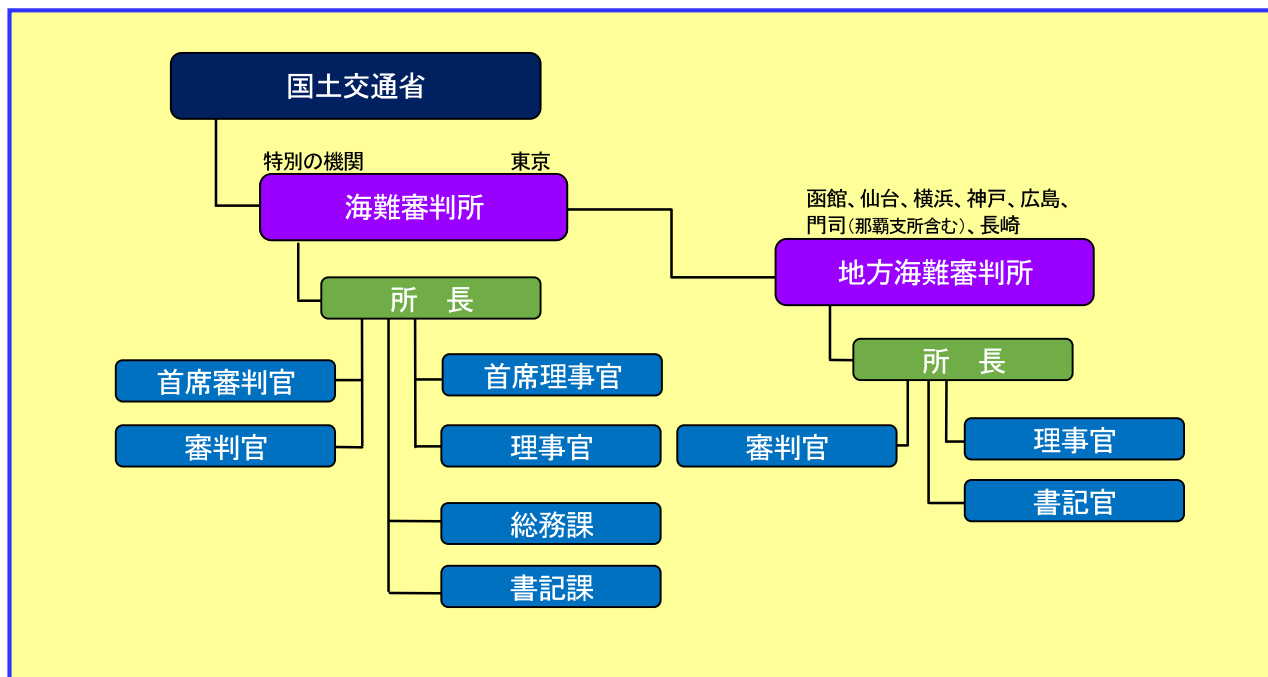
海難審判法は、第 1 条において「この法律は、職務上の故意又は過失によつて海難を発生させた海技士若しくは小型船舶操縦士又は水先人に対する懲戒を行うため、国土交通省に設置する海難審判所における審判の手續等を定め、もつて海難の発生の防止に寄与することを目的とする。」として同法の目的を定め、第 8 条において「海難審判所は、海技士若しくは小型船舶操縦士又は水先人に対する懲戒を行うための海難の調査及び審判を行うことを任務とする。」として海難審判所の任務を定めています。そして、同任務を達成するために第 9 条において海難審判所の行う調査や審判などの所掌事務を定めています。

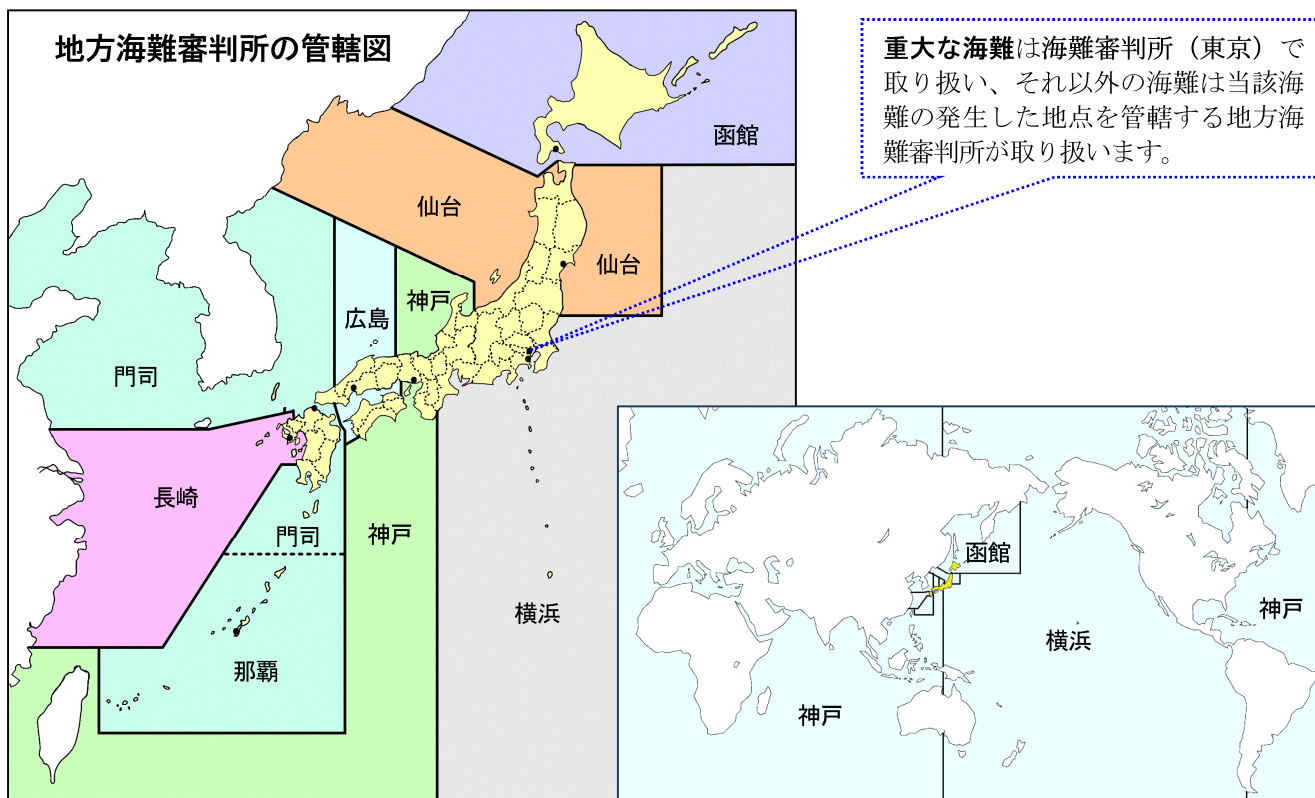
2 海難審判所の組織と管轄

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 30 人からなる 78 人で構成されており、中央の海難審判所（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、映像等の送受信による通話の方法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

中央の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可能性のある海難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。

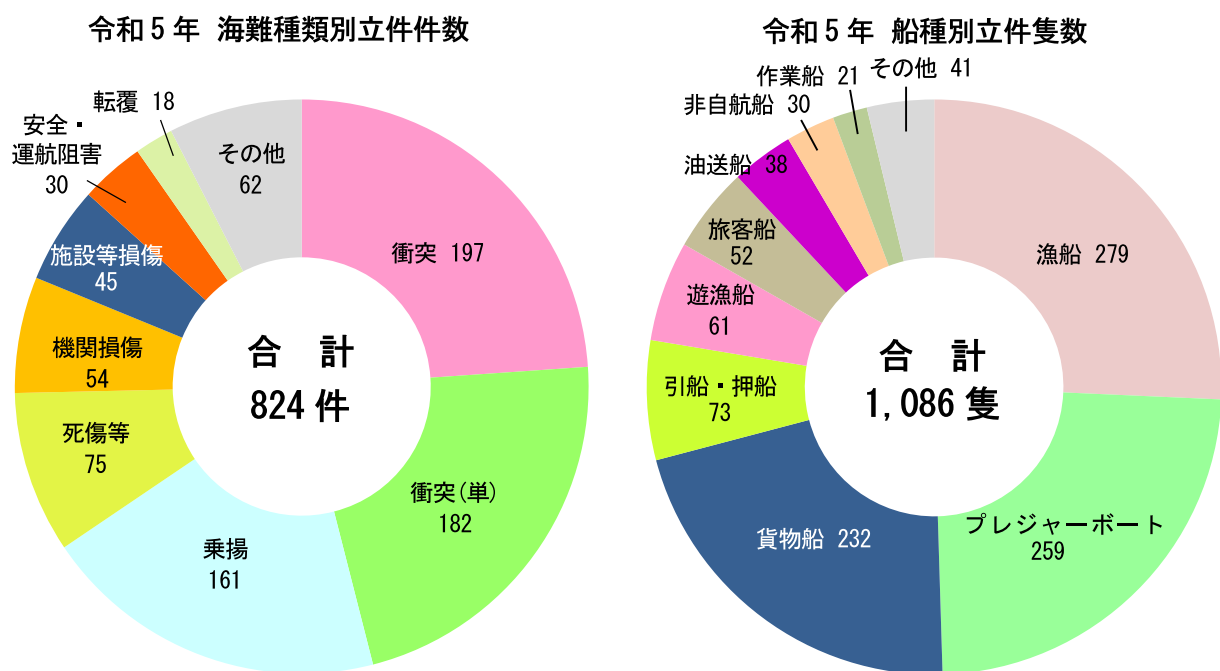
- ・船体の動揺により海中や船倉に転落して死傷した
- ・係留作業中、張力のかかった係船ロープが破断して身体を強打し、死傷した
- ・積荷から発生したガスによる中毒や船倉内において酸素欠乏により死傷した
- ・フェリーの車両甲板で自動車を誘導中、自動車に接触して死傷した
- ・揚網中に漁ろう機械に挟まれて死傷した

➤ 「三 船舶の安全又は運航の障害」

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5年に理事官が立件した海難は824件1,086隻で、海難種類別では衝突が197件(23.9%)と最も多く、以下、衝突(単)が182件(22.1%)、乗揚げが161件(19.5%)などとなっており、船種別では漁船が279隻と最も多く、全体の25.7%を占めています。



※ 「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、船舶が水面下に存在するものにも乗り揚げた場合は「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、ヨット等水上でのレジャーに供される船舶をいう。

※ 「非自航船」とは、はしけ、バージ、台船等をいう。

(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、事件を管轄する中央の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。

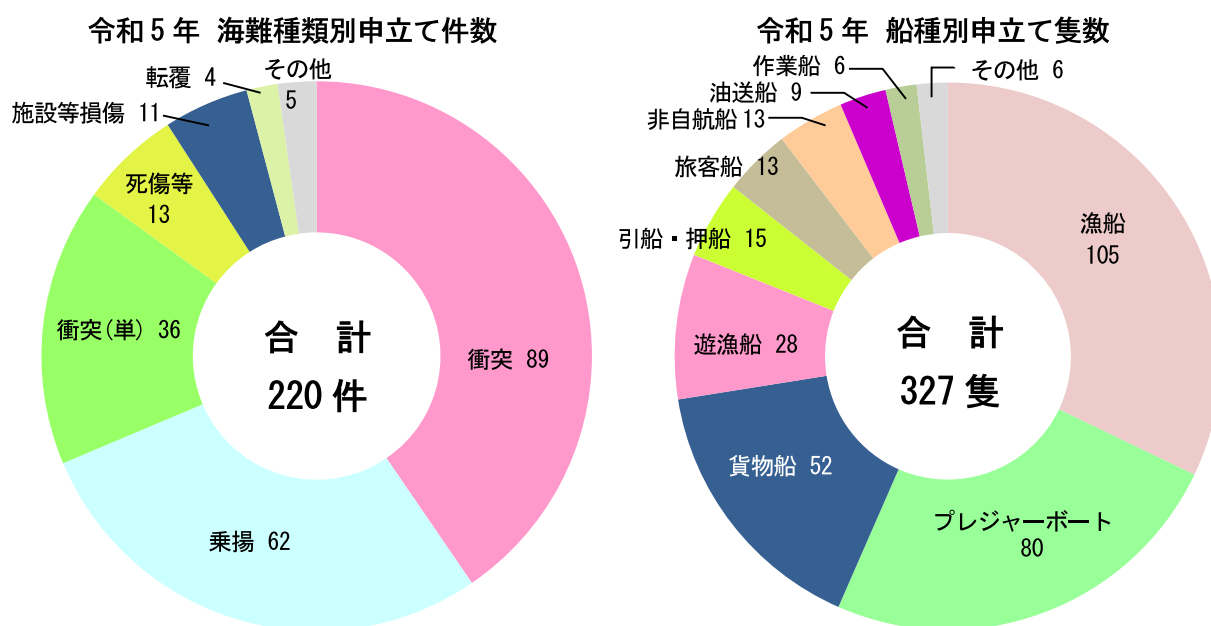
○ 海難審判法（昭和 22 年法律第 135 号）（抄）

（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 5 年に理事官が審判開始の申立てを行った海難は 220 件 327 隻で、海難種類別では衝突が 89 件(40.5%)と最も多く、以下、乗揚が 62 件(28.2%)、衝突（単）が 36 件(16.4%)などとなっており、船種別では漁船が 105 隻と最も多く、全体の 32.1%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、中央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、発生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。

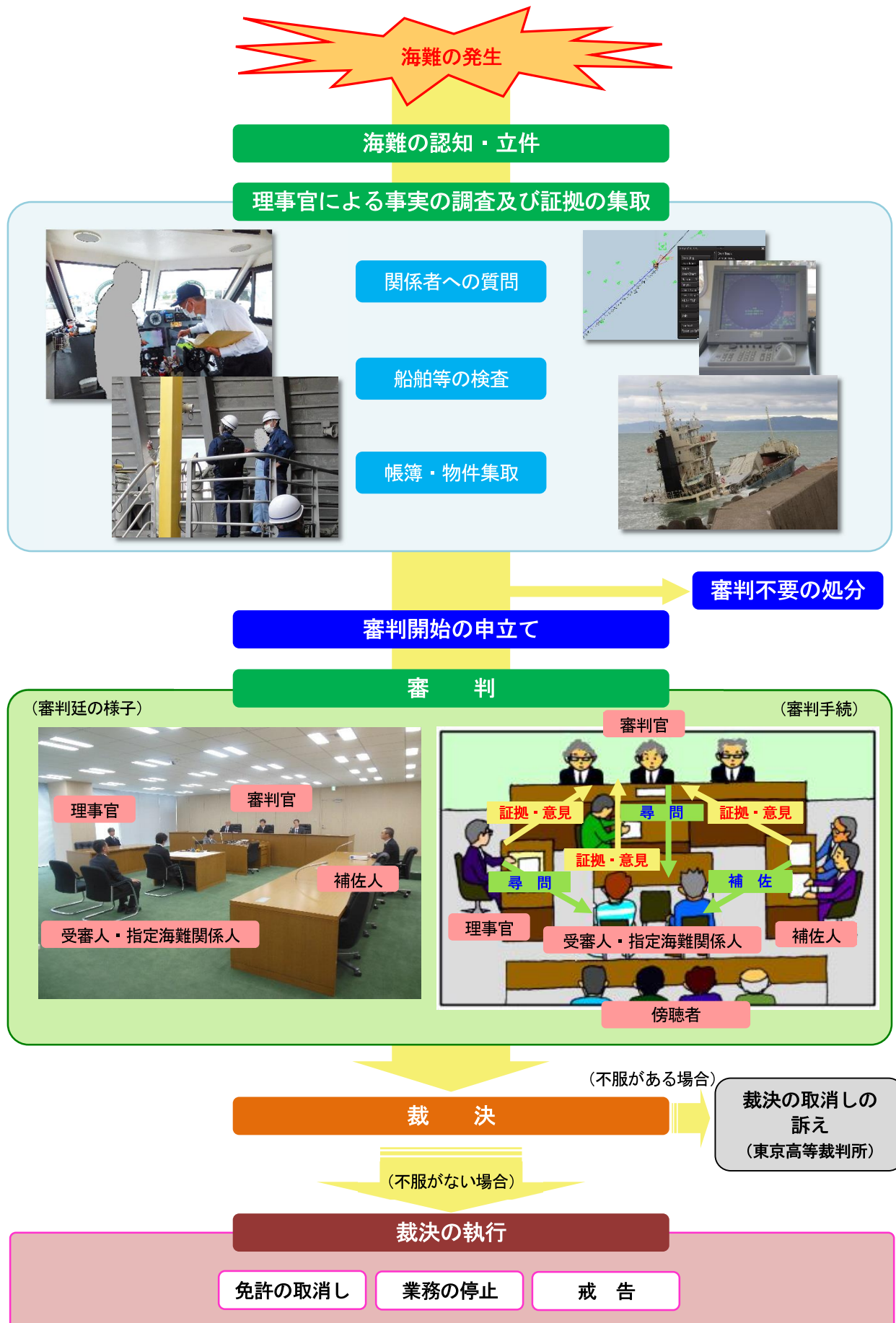
※自由心証主義

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



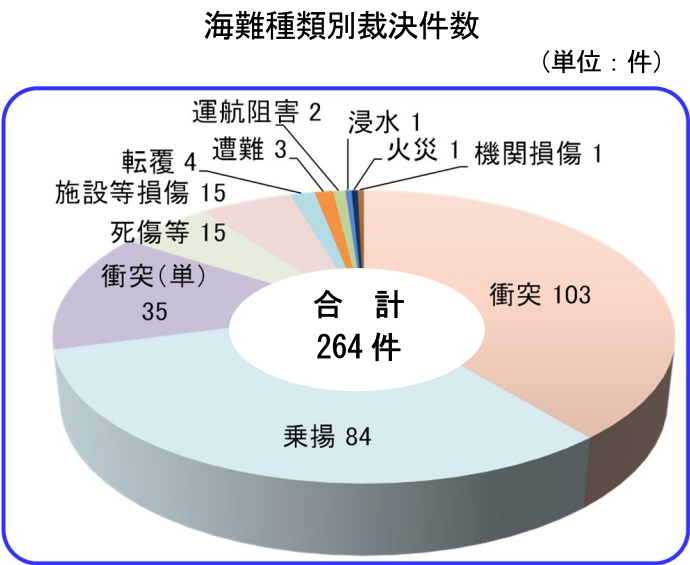
裁決の状況と原因

1 裁決の状況

(1) 海難種類別裁決件数

令和5年には、264件の裁決が言い渡されました。

海難種類別では、衝突が103件と最も多く、全件数の39.0%を占めており、以下、乗揚が84件(31.8%)、衝突(単)が35件(13.3%)、死傷等が15件(5.7%)、施設等損傷が15件(5.7%)、転覆が4件(1.5%)、遭難が3件(1.1%)、運航阻害が2件(0.8%)などとなっています。



(2) 船種・海難種類別隻数

令和5年の裁決の対象となった船舶は387隻となっており、船種別では、漁船が111隻と最も多く、全体の28.7%を占め、次いでプレジャーボートが105隻(27.1%)となっています。

海難種類別では、衝突が216隻と最も多く、全体の55.8%を占め、次いで乗揚が88隻(22.7%)となっています。

(単位：隻)

海難種類別 船 種	衝突	衝突 (単)	乗揚	転覆	遭難	浸水	火災	機関 損傷	死傷等	施設等 損傷	安全・運航 阻害	合計
旅客船	1	6	5						3			15
貨物船	34	14	20		2					5		75
油送船	5	1	1							2		9
漁船	74	2	26	2		1	1	1	2	2		111
引船	2	4	2						1			9
押船	3		1									4
作業船	2		1		2							5
遊漁船	24	2	7						2	1	1	37
瀬渡船			1									1
プレジャーボート	65	5	20	2					7	5	1	105
公用船			1									1
非自航船	3	4	3		1				1			12
その他	3											3
合 計	216	38	88	4	5	1	1	1	16	15	2	387

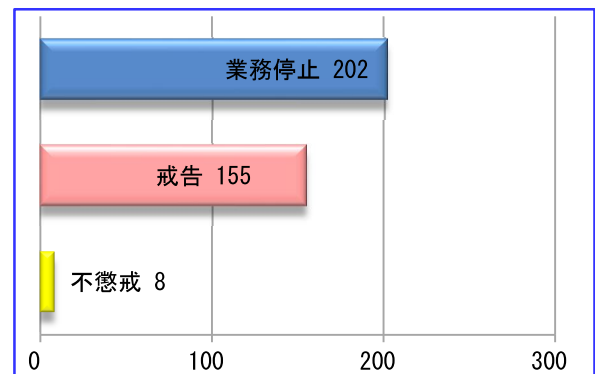
(3) 免許種類別懲戒等の状況

① 懲戒等の状況

令和 5 年に言い渡された 264 件の裁決のうち、受審人は 365 人で、受審人に対する懲戒等は、業務停止が 202 人(55.3%)、戒告が 155 人(42.5%)、不懲戒^(※1)が 8 人(2.2%)となっています。なお免許取消及び懲戒免除^(※2)はありませんでした。

懲戒等の状況

(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 191 人と最も多く、全体の 52.3%を占め、次いで二級小型船舶操縦士が 62 人(17.0%)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。

免許種類別懲戒等の状況

(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			2
	三級		14	19	2		35
	四級		20	10	1		31
	五級		13	3			16
	六級		8	1			9
海技士(機関)	一級						0
	二級						0
	三級						0
	四級		1	2			3
	五級				1		1
	六級						0
小型船舶操縦士	一級		110	78	3		191
	二級		29	32	1		62
	特殊		5	3			8
水先人	一級			2			2
	二級						0
	三級						0
締約国資格受有者							0
合計		0	202	155	8	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証明書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5年に言い渡された264件387隻に対する裁決のうち、原因とならなかった船舶20隻を除く367隻の原因総数は、合計483件となっています。

(2) 原因分類別

原因総数483件を原因別に分類すると、「見張り不十分」が170件と最も多く、原因総数の35.2%を占め、次いで「信号不履行」が94件(19.5%)、「船位不確認」が52件(10.8%)、「航法不遵守」が37件(7.7%)、「居眠り」が35件(7.3%)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。)

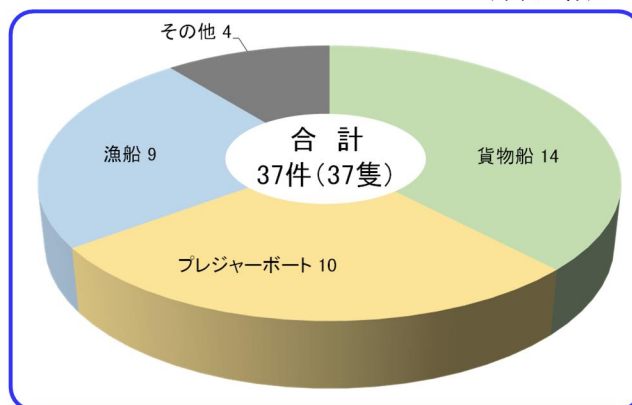
次の項以降では、裁決件数が多い衝突事件における海難関係船舶に適用される航法を遵守しなかったケースである「航法不遵守」を取り上げ、その船種別、適用法令別にみた海難発生状況と、裁決から導き出される海難発生防止の教訓として航法別に5事例を紹介します。続いて、(4)「船種別による海難の原因分類」において、原因分類別で上位の「見張り不十分」や「船位不確認」などを紹介します。

(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37件(37隻)について、船種別にみると、貨物船が14件(37.8%)と最も多く、次いでプレジャーボートが10件(27.0%)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(原因件数)
(単位: 件)



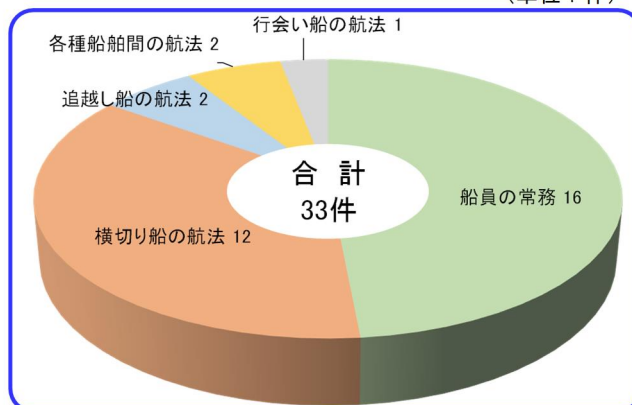
② 適用法令別

「航法不遵守」が原因とされた37件のうち、海上衝突予防法が適用されたものが33件、次いで港則法が4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33件では、「船員の常務」が16件(48.5%)で最も多く、次いで「横切り船の航法」が12件(36.3%)、「追越し船の航法」、「各種船舶間の航法」が共に2件(6.1%)、「行会い船の航法」が1件(3.0%)となっています。

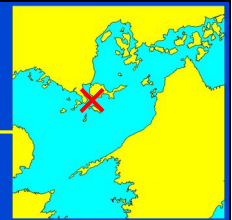
海上衝突予防法が適用された航法別の原因数
(単位: 件)



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 引船 B 丸引船列 衝突事件



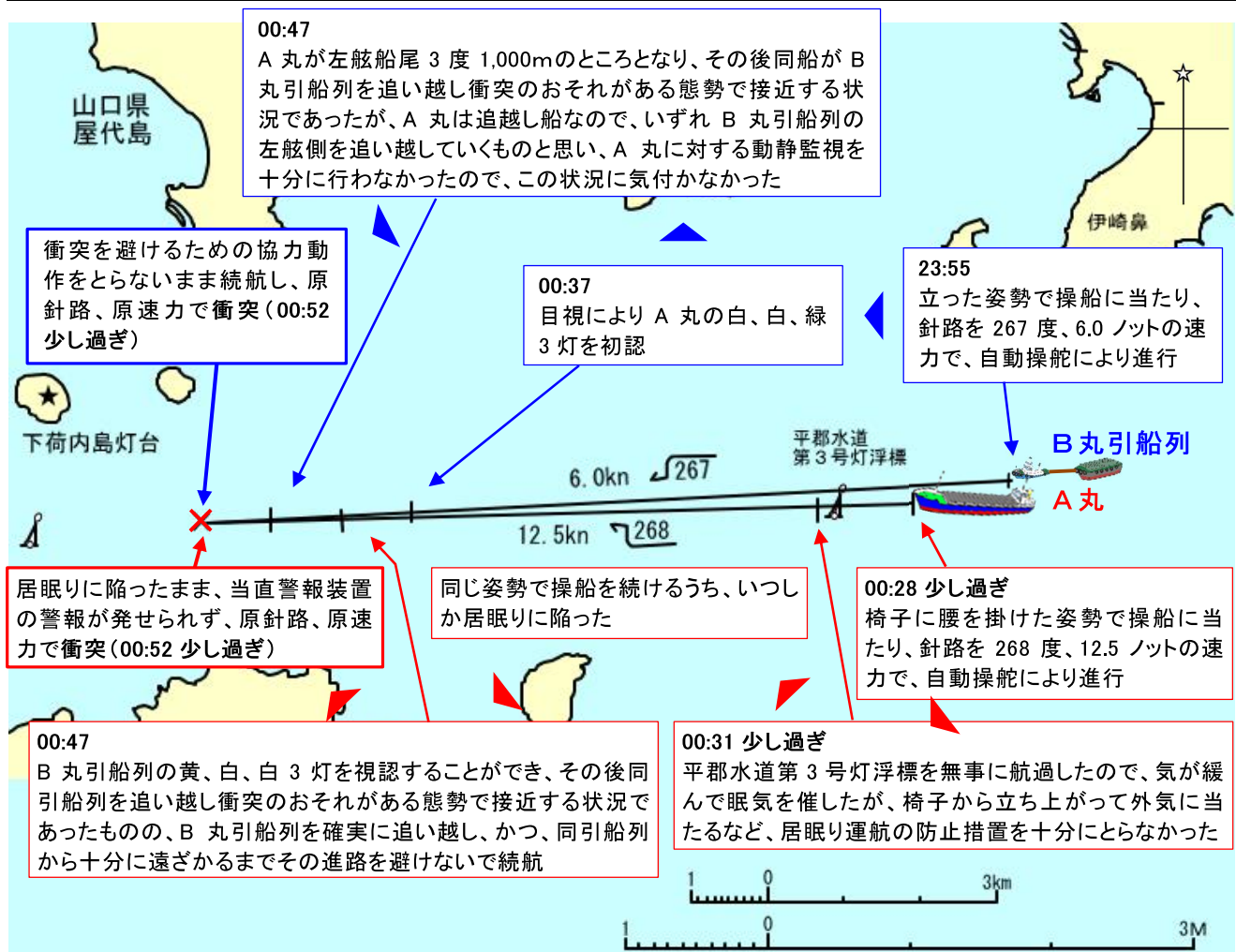
A 丸が B 丸引船列を追い越す際、B 丸引船列から十分に遠ざかるまでその進路を避けずに航行して衝突した事例

貨物船 A 丸 船長：受審人指定取消し（死亡のため） 499 トン（乗組員 5 人） 香川県坂出港 → 関門港小倉区 右舷船首部外板に擦傷傷	引船 B 丸引船列 船長：戒告 B 丸 19 トン（乗組員 3 人、作業員 4 人） C 丸 45.00m（登録長） 香川県多度津港 → 京都府伊根港 船尾左舷側ハンドレール等に曲損
--	--

発生年月日時刻場所：令和 4 年 4 月 5 日 00 時 52 分少し過ぎ 山口県屋代島南方沖合
 気象海象：晴れ 風力 3 北風 下げ潮の初期 視界良好

原因

本件衝突は、夜間、山口県屋代島南方沖合において、西行中の B 丸引船列を追い越す A 丸が、居眠り運航の防止措置が不十分で、B 丸引船列を確実に追い越し、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

眠気を催した場合、椅子から立ち上がって外気に当たるなど、居眠り運航を防止するための措置をとること。

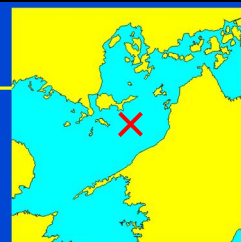
自船を追い越す他船を認めた場合は、自船から十分遠ざかるまで動静監視を行い、衝突のおそれがあれば、警告信号を行い、間近に接近したときには、衝突を避けるための協力動作をとること。

事例 2 行会い船の航法

(海上衝突予防法第 14 条)

漁船 A 丸 貨物船 B 号 衝突事件

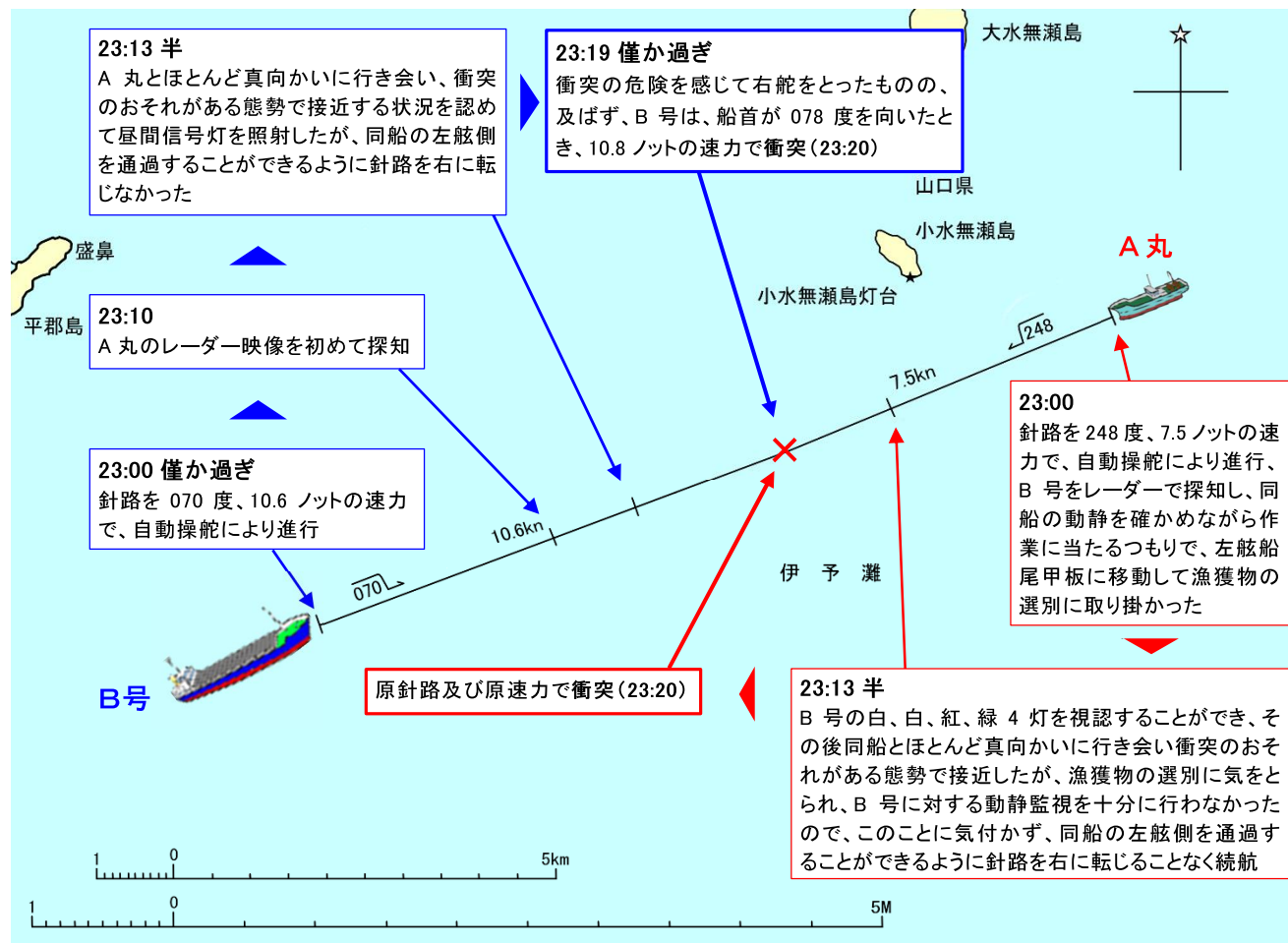
A 丸と B 号がほとんど真向かいに行き会い衝突のおそれがある態勢で接近して衝突した事例



漁船 A 丸 船長：戒告 4.8 トン（乗組員 1 人） 愛媛県郡中港 → 山口県小水無瀬島南西方沖合 船首部外板に凹損	貨物船 B 号（パナマ共和国船籍） 9,413 トン（乗組員 16 人） 大韓民国タンジン港 → 岡山県水島港 左舷船首部外板に擦過傷
発生年月日時刻場所：令和 3 年 8 月 29 日 23 時 20 分 小水無瀬島南西方沖合 気象海象：晴れ 風力 1 北東風 上げ潮の末期 視界良好	

原因

本件衝突は、夜間、小水無瀬島南西方沖合において、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した際、西行中の A 丸が動静監視不十分で、東行中の B 号の左舷側を通過することができるよう針路を右に転じなかったことと、B 号が、A 丸の左舷側を通過することができるよう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、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 3 横切り船の航法

(海上衝突予防法第 15 条)

貨物船 A 丸 遊漁船 B 丸 衝突事件

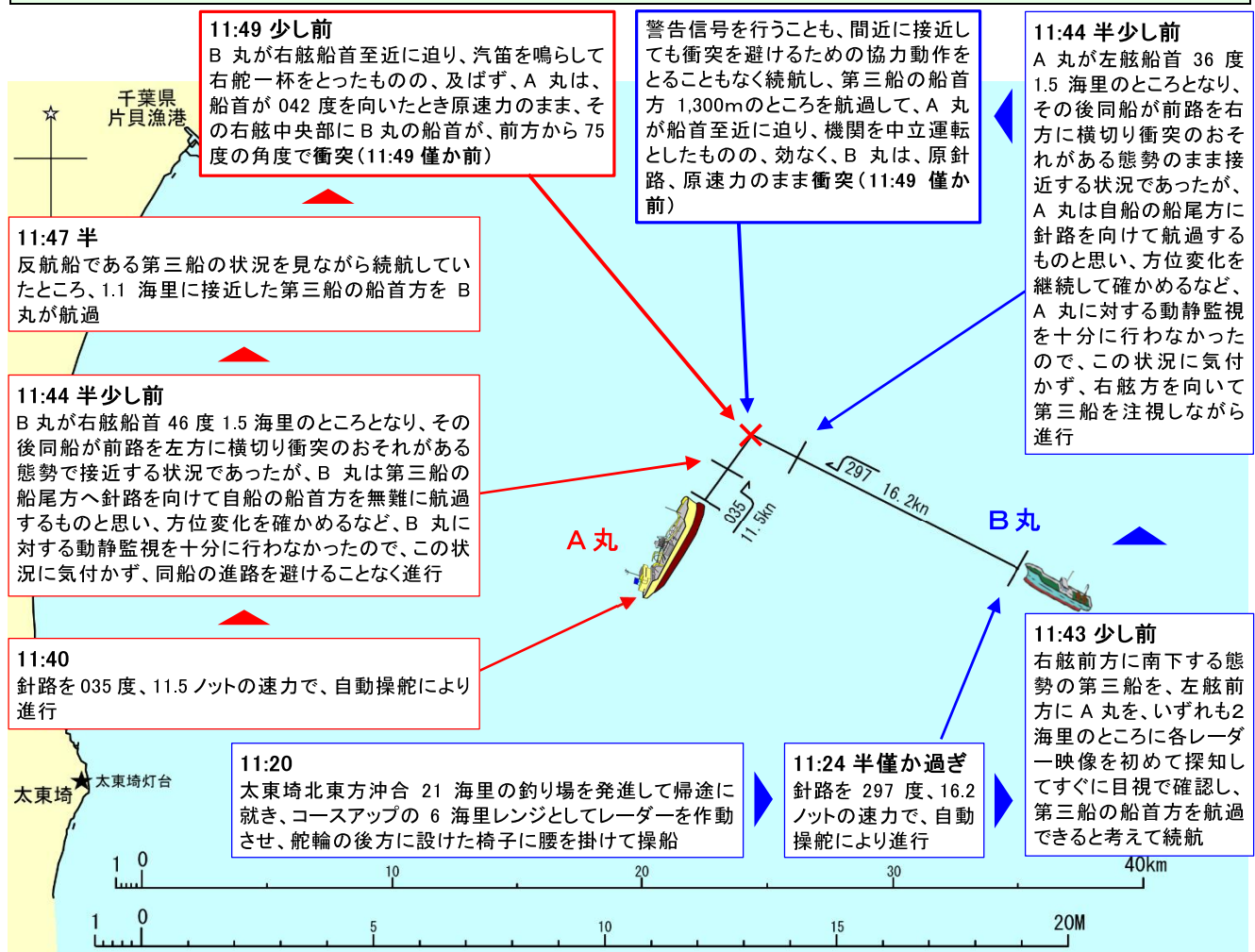
A 丸と B 丸が互いに進路を横切り衝突のおそれがある態勢で接近して衝突した事例



貨物船 A 丸 船長：業務停止 1 か月 499 トン（乗組員 5 人） 千葉港 → 北海道釧路港 右舷中央部外板に擦過傷	遊漁船 B 丸 船長：戒告 15 トン（乗組員 2 人、釣り客 12 人） 千葉県太東埼北東方沖合の釣り場 → 同県片貝漁港 船首部に圧壊等、乗組員 2 人、釣り客 6 人が負傷
発生年月日時時刻場所：令和 3 年 2 月 23 日 11 時 49 分僅か前 太東埼北東方沖合 気象海象：晴れ 風力 3 北北東風 上げ潮の末期 視界良好	

原因

本件衝突は、太東埼北東方沖合において、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、北上する 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、西行する B 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

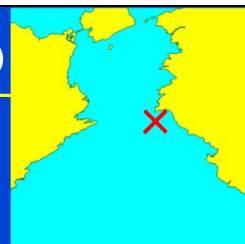
第三船と相手船の方位変化を継続して確かめ、動静監視を十分に行うこと。
 衝突のおそれがある他の動力船を右舷側に見る動力船（避航船）は、できる限り、十分に余裕のある時期に、大幅に当該他の動力船の進路を避けること。
 保持船は、相手船が適切な避航動作をとっていなければ躊躇なく警告信号を行い、その後も接近した場合は、衝突を避けるための協力動作をとること。

事例 4 各種船舶間の航法

(海上衝突予防法第 18 条)

漁船 A 丸 遊漁船 B 丸 衝突事件

漁ろうに従事する A 丸と航行中の 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



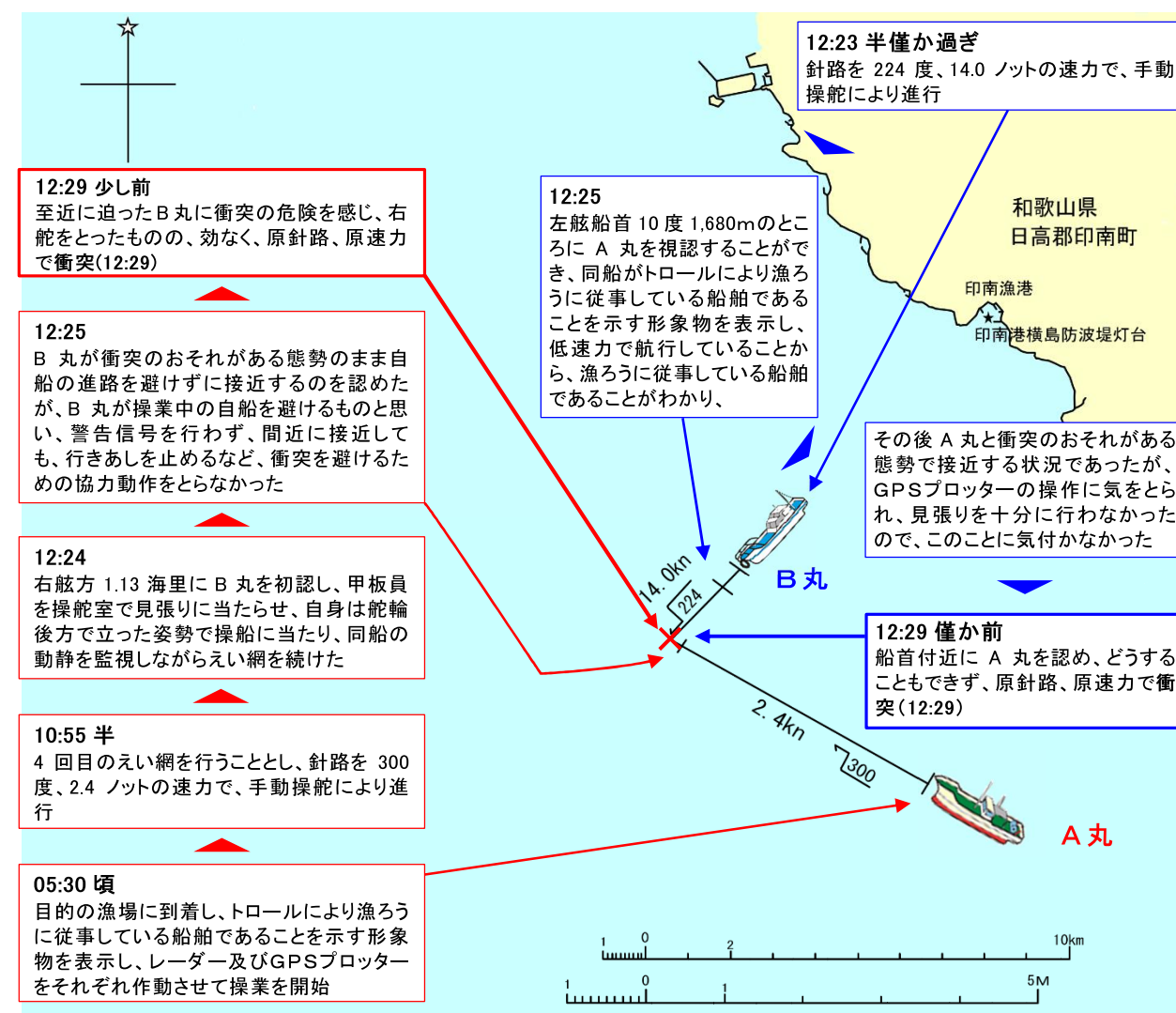
漁船 A 丸 船長：戒告 13 トン（乗組員 2 人） 和歌山県和歌山下津港 同県印南漁港 有田区 → 南西方沖合の漁場 右舷船尾部外板に破口等、乗組員 2 人が負傷	遊漁船 B 丸 船長：業務停止 1 か月 9.7 トン（乗組員 1 人、釣り客 6 人） 印南漁港 → 同漁港南西方沖合の漁場 船首部外板に亀裂を伴う擦過傷
--	--

発生年月日時刻場所：令和 4 年 6 月 19 日 12 時 29 分 印南漁港南西方沖合

気象海象：晴れ 風力 2 南南東風 下げ潮の中央期 視界良好

原因

本件衝突は、印南漁港南西方沖合において、航行中の B 丸が、見張り不十分で、漁ろうに従事している A 丸の進路を避けなかったことによって発生したが、A 丸が、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、航海計器の操作に集中せず、見張りを十分に行うこと。

保持船は、避航船が早期に避航動作をとらない場合、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 航路航行における航法

(港則法第 13 条)

押船 A 丸 押船列 貨物船 C 丸 衝突事件

航路に沿って航行中の A 丸押船列と航路外から航路に入る C 丸が衝突のおそれがある態勢で接近して衝突した事例

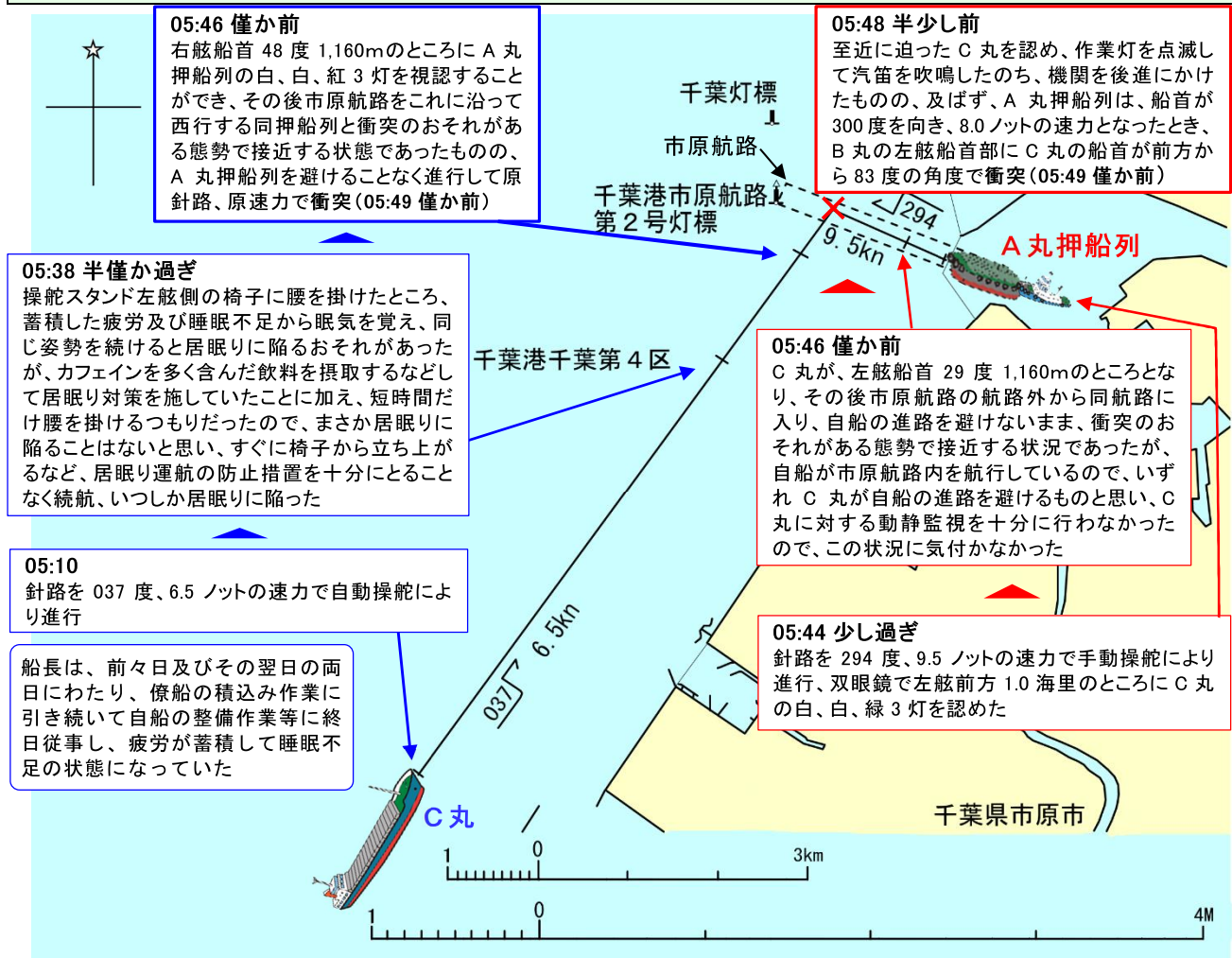


押船 A 丸 押船列 船長：戒告 A 丸 160 トン（乗組員 11 人） B 丸 9,839 トン（無人） 千葉港千葉第 2 区 → 同港葛南区 B 丸の左舷船首部外板に破口等	貨物船 C 丸 船長：業務停止 1 か月 498 トン（乗組員 2 人） 千葉港千葉第 4 区 → 同港第 1 区 船首の圧壊等
---	---

発生年月日時時刻場所：令和 4 年 1 月 16 日 05 時 49 分僅か前 千葉港千葉第 4 区
 気象海象：晴れ 風力 1 北風 下げ潮の初期 視界良好

原因

本件衝突は、夜間、千葉港千葉第 4 区において、市原航路をこれに沿って西行する A 丸押船列と、航路外から同航路に入る態勢の C 丸が、衝突のおそれがある態勢で接近した際、C 丸が、居眠り運航の防止措置が不十分で、A 丸押船列の進路を避けなかったことによって発生したが、A 丸押船列が、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

航海当直中に眠気を催した場合は、椅子から立ち上がるなど眠気を払うこと。
 航路内を航行していて相手船が自船の進路を避けるものと思っても、動静監視を十分に行うこと。

(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。

※ 旅客船、引船、非自航船を除く船種において、海難種類別の件数では「衝突」が最多、原因分類別では、貨物船、漁船、プレジャーボートなどにおいて「見張り不十分」が最多。旅客船は「操船不適切」が最多。

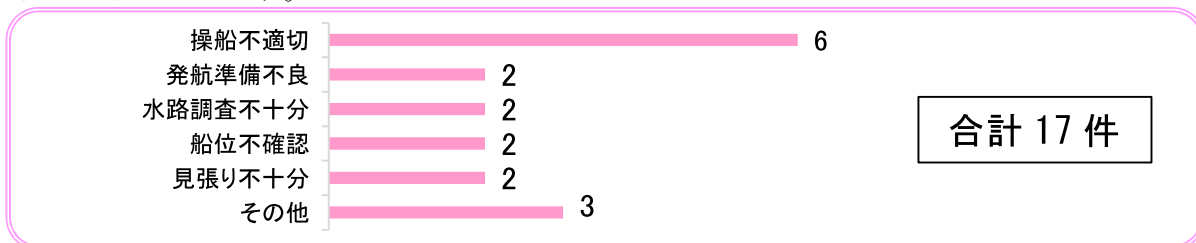
※ 裁決では1隻の船舶について複数の原因を示すことがあるので、船舶隻数と原因数が同数にならない場合があります。

※ 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」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。

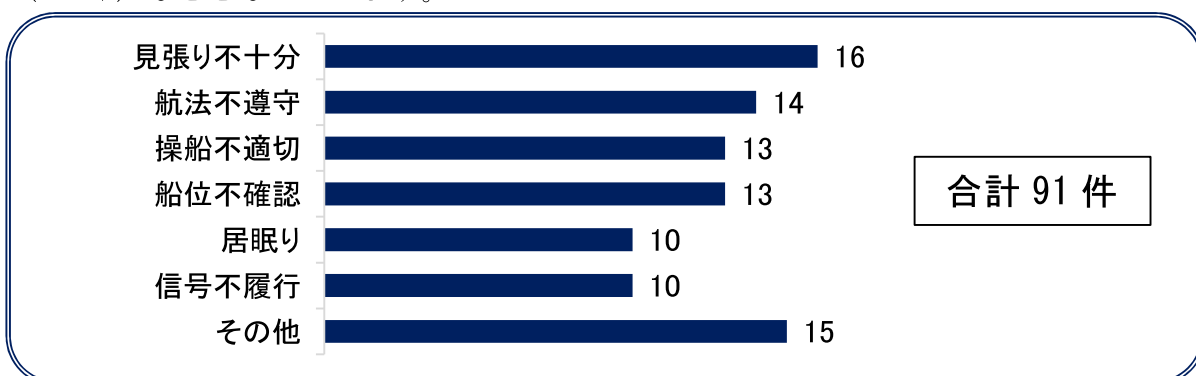
① 旅客船

旅客船の海難は15隻であり、このうち衝突(単)が6隻と最も多く、次いで乗揚げが5隻となっています。原因分類別では、合計17件の原因が示されており、「操船不適切」が6件(35.3%)、次いで「発航準備不良」、「水路調査不十分」、「船位不確認」、「見張り不十分」が共に2件(11.8%)、その他の3件は、「居眠り」、「信号不履行」などとなっています。



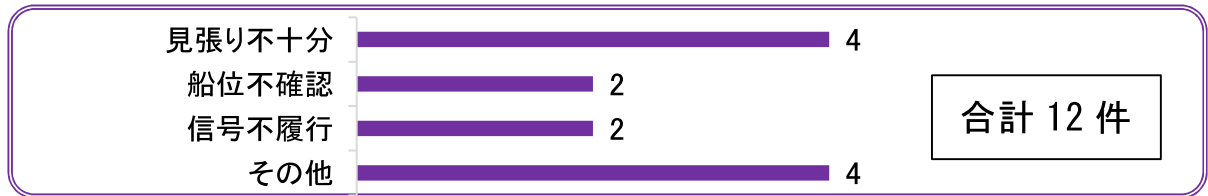
② 貨物船

貨物船の海難は75隻であり、このうち衝突が34隻と最も多く、次いで乗揚げが20隻となっています。原因分類別では、合計91件の原因が示されており、「見張り不十分」が最も多く16件(17.6%)、次いで「航法不遵守」が14件(15.4%)、「操船不適切」、「船位不確認」が共に13件(14.3%)、「居眠り」、「信号不履行」が共に10件(11.0%)などとなっています。



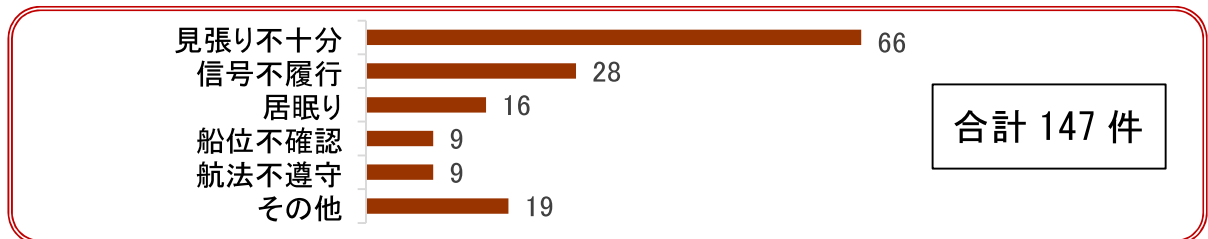
③ 油送船

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、次いで施設等損傷が2隻、衝突(単)、乗揚が共に1隻となっています。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(33.3%)、「船位不確認」、「信号不履行」が共に2件(16.7%)などとなっています。



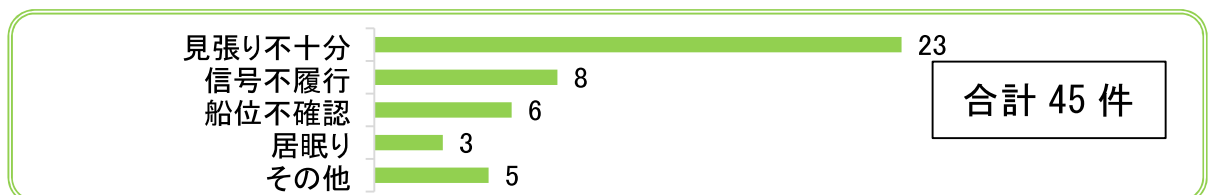
④ 漁船

漁船の海難は111隻であり、このうち衝突が74隻と最も多く、次いで乗揚が26隻となっています。原因分類別では、合計147件の原因が示されており、「見張り不十分」が最も多く66件(44.9%)、次いで「信号不履行」が28件(19.1%)、「居眠り」が16件(10.9%)、「船位不確認」、「航法不遵守」が共に9件(6.1%)などとなっています。



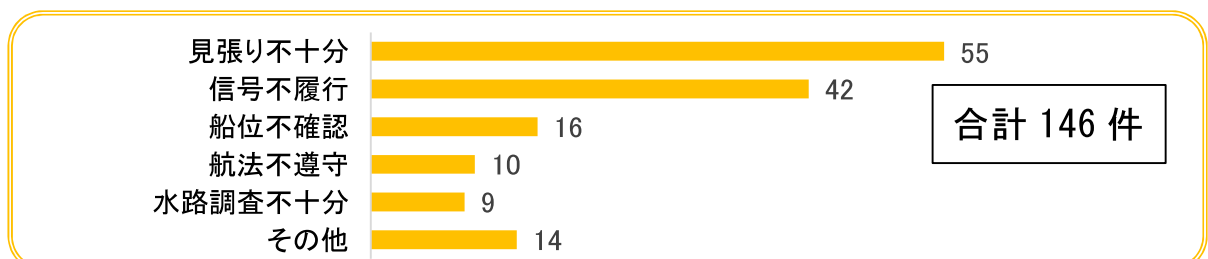
⑤ 遊漁船、瀬渡船

遊漁船、瀬渡船の海難は38隻であり、このうち衝突が24隻と最も多く、次いで乗揚が8隻となっています。原因分類別では、合計45件の原因が示されており、「見張り不十分」が最も多く23件(51.1%)、「信号不履行」が8件(17.8%)、「船位不確認」が6件(13.3%)などとなっています。



⑥ プレジャーボート

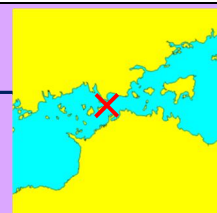
プレジャーボートの海難は105隻であり、このうち衝突が65隻と最も多く、次いで乗揚が20隻となっています。原因分類別では、合計146件の原因が示されており、「見張り不十分」が最も多く55件(37.7%)、次いで「信号不履行」が42件(28.8%)、「船位不確認」が16件(11.0%)などとなっています。



－旅客船－

旅客船A丸 乗揚事件

水路調査が不十分で、浅所の干出岩に乗り揚げた事例



旅客船A丸

船長：業務停止1か月

19トン（乗組員2人、旅客60人）

香川県高松港 → 同県坂出港

船尾部船底外板に亀裂を生じ沈没、旅客3人が負傷

発生年月日時刻場所：令和2年11月19日 16時40分 香川県羽佐島北西方沖合

気象海象：曇り 風力3 南南西風 下げ潮の中央期 東に向かう強い潮流 視界良好

原因

本件乗揚は、羽佐島北西方沖合において、遊覧の目的で航行中、予定経路を変更する際、水路調査が不十分で、オソワイ浅所に向首進行したことによって発生したものである。

16:40 僅か前

船尾が右方に振れたので大きく左舵をとったものの、船首が021度を向き、原速力で、オソワイ浅所の干出岩に乗揚(16:40)

16:39 少し過ぎ

オソワイ浅所の存在を知らないまま、針路をIB4PとIB3P間の水域に向く044度に転じ、影響を受け始めた東に向かう潮流によって右方に6度圧流され、14.5ノットの速力となってオソワイ浅所に向首続航

16:39 僅か過ぎ

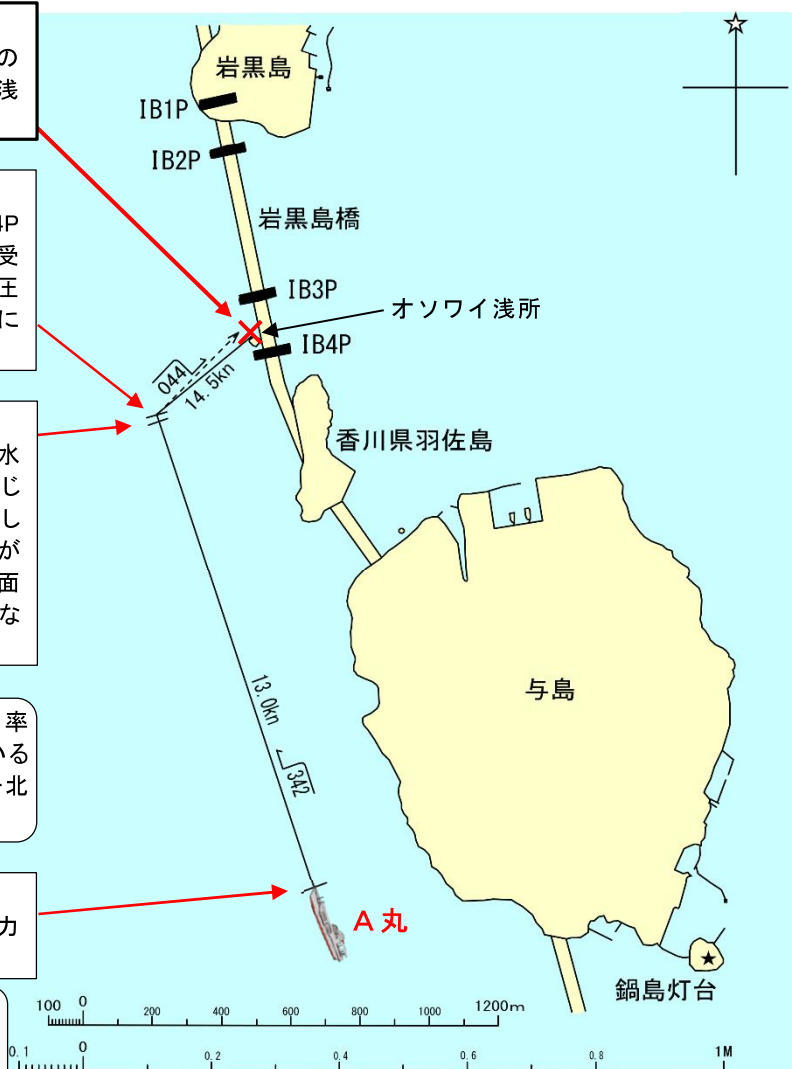
針路を向けることとした橋脚IB4PとIB3P間の水路事情を知らなかったが、過去にA丸とほぼ同じ大きさの漁船がIB4PとIB3P間の水域を航行しているのを見た記憶から、自船も航行することができものと思い、減速してGPSプロッター画面の表示を切り替え同水域の水深を確認するなど、水路調査を十分に行わなかった

船長は、羽佐島西方沖合に差し掛かった頃、引率教員が岩黒島東部の様子を生徒に説明しているの聞き、予定経路を変更して同島東方沖合を北上することを思い立つ

16:35 半少し過ぎ

大瀬戸へ向け針路を342度、13.0ノットの速力で、手動操舵により進行

不定期航路事業に従事する旅客定員74人のFRP製旅客船で、修学旅行中の生徒、引率教員等60人を乗せ遊覧中、与島、羽佐島、岩黒島西方を北上の予定で航行



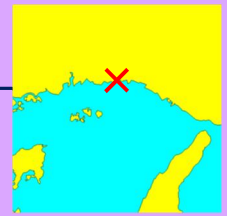
教訓

水路事情を知らない水域へ予定経路を変更する場合、GPSプロッター等を活用して水深を確認するなど水路調査を十分に行うこと。

－貨物船－

貨物船A丸 乗揚事件

船位の確認が不十分で、浅所に乗り揚げた事例



貨物船A丸 船長：業務停止1か月

499トン（乗組員5人）

兵庫県姫路港広畑第1区 → 関門港若松区

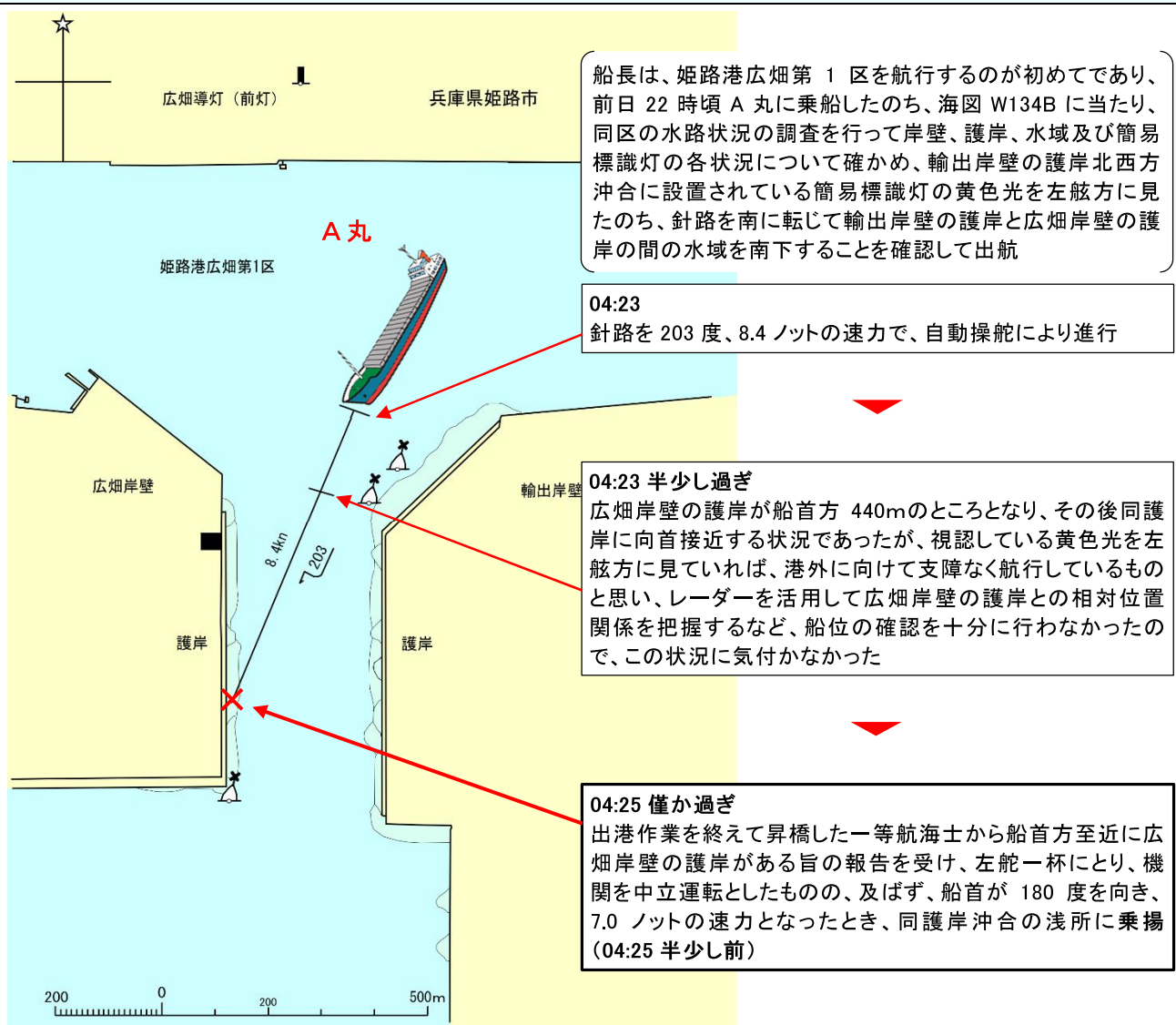
右舷船首部ないし右舷船尾部船底外板に凹損を伴う擦過傷、右舷ビルジキールの欠損、推進器翼に曲損等

発生年月日時刻場所：令和3年11月11日 04時25分少し前 姫路港広畑第1区

気象海象：曇り 風力2 西北西風 下げ潮の初期 視界良好

原因

本件乗揚は、夜間、姫路港広畑第1区において、出航する際、船位の確認が不十分で、広畑岸壁の護岸に向首進行したことによって発生したものである。



教訓

夜間、出航する場合、レーダーを活用して護岸との相対位置関係を把握するなど、船位の確認を十分に行うこと。

－油送船－

油送船A丸 乗揚事件

操舵システム選択用スイッチの状態の確認が不十分で、浅所に乗り揚げた事例



油送船A丸

船長：戒告

3,829 トン（乗組員 12 人）

三重県四日市港第 1 区 → 北海道苫小牧港

船首部船底外板に擦過傷

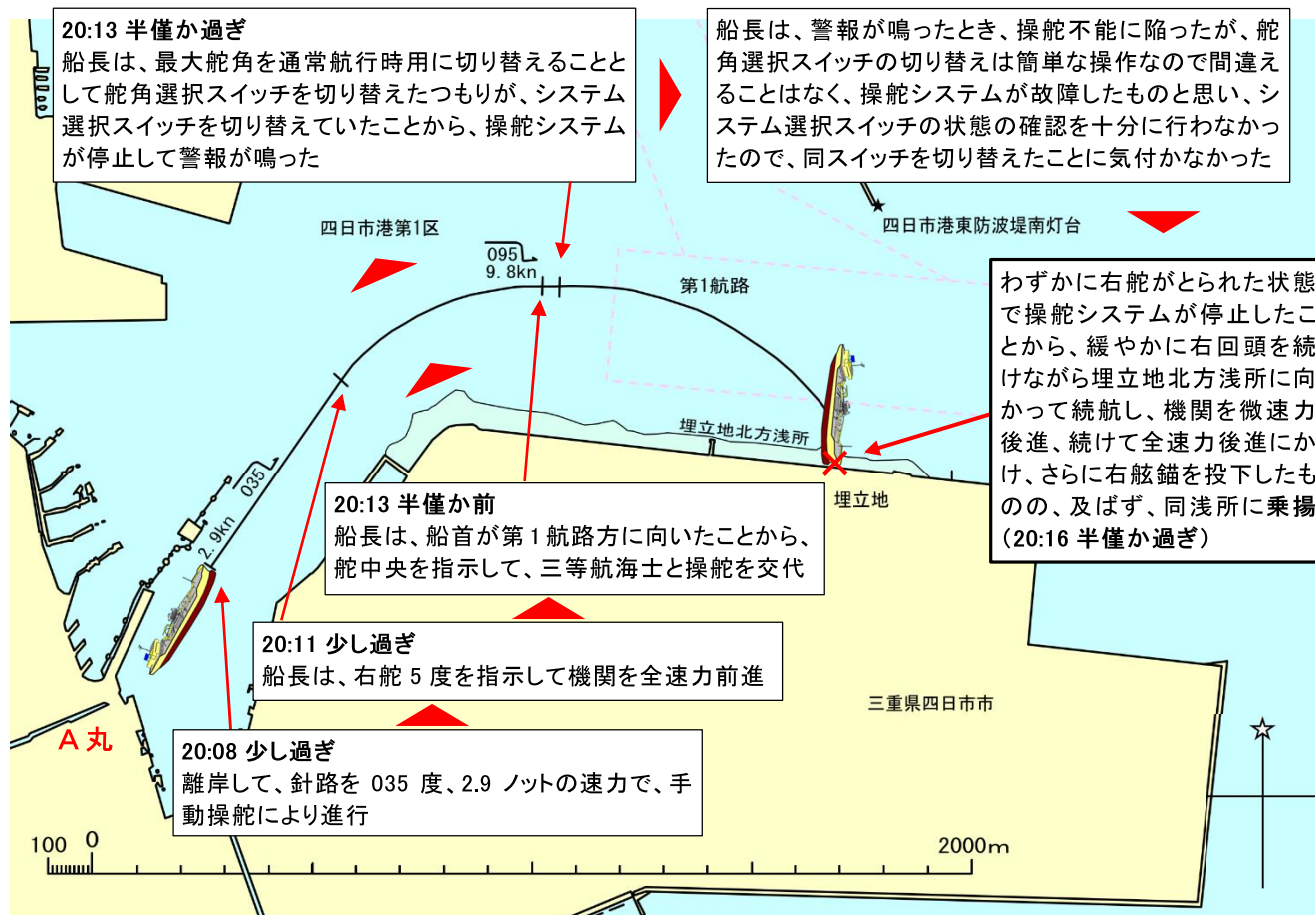
発生年月日時刻場所：令和 5 年 4 月 14 日 20 時 16 分半僅か過ぎ 四日市港第 1 区

気象海象：曇り 風力 1 西風 上げ潮の初期 視界良好

原因

本件乗揚は、夜間、四日市港第 1 区において、出航中、操舵システムの警報が鳴った際、システム選択スイッチの状態の確認が不十分で、操舵システムが停止して操舵不能となり、埋立地北方浅所に向かって緩やかに右転しながら進行したことによって発生したものである。

A 丸の操舵スタンド左側の上下に 2 つの選択スイッチが取り付けられており、各選択スイッチは、上側が最大舵角選択用スイッチ（以下「舵角選択スイッチ」という。）、下側が操舵システム選択用スイッチ（以下「システム選択スイッチ」という。）で、舵角選択スイッチを右側に倒すと最大舵角が離着岸時操船用の 70 度、中央にすると通常航行時用の 50 度となり、システム選択スイッチを右側に倒すと 1 号操舵システム、左側に倒すと 2 号操舵システムがそれぞれ稼働し、中央にすると操舵システムが停止して警報が鳴るようになっていた



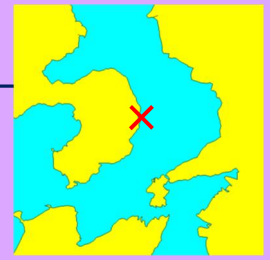
教訓

操舵装置は、確実に操作し、システム選択スイッチの状態の確認を十分に行うこと。

－漁船－

漁船A丸 漁船B丸 衝突事件

魚群探知機の画面を見ることに気を奪われ、前路で漂泊中の漁船に気付かず衝突した事例



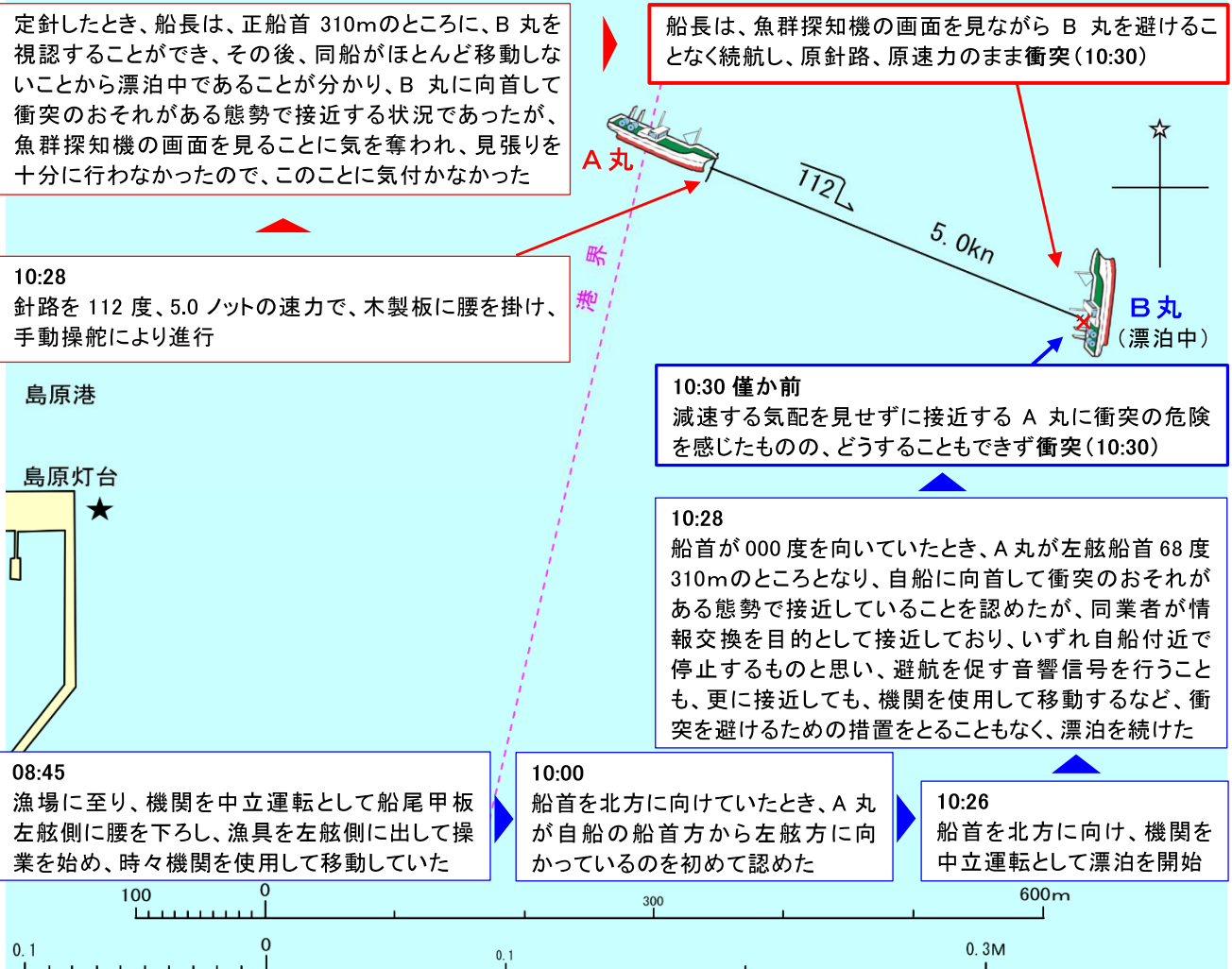
漁船A丸 船長：業務停止1か月 0.8トン（乗組員1人） 長崎県島原港 → 同県島原新港北東方沖合の漁場 船首部に擦過傷	漁船B丸 船長：戒告 0.7トン（乗組員1人） 島原港 → 島原港東方沖合の漁場 左舷船尾部防舷材及びオーニング支柱に曲損等 乗組員1人が負傷
---	---

発生年月日時刻場所：令和3年12月15日 10時30分 島原港東方沖合

気象海象：晴れ 風力2 東北東風 下げ潮の中央期 視界良好

原因

本件衝突は、島原港東方沖合において、航行中のA丸が、見張り不十分で、漂泊中のB丸を避けなかったことによって発生したが、漂泊中のB丸が、避航を促す音響信号を行わず、衝突を避けるための措置をとらなかったことも一因をなすものである。



教訓

魚群探索を行いながら航行する場合、他船を見落とすことのないよう、周囲の見張りを十分に行うこと。
同業者の船舶であっても、その動静に注意し、接近した場合は、衝突を避けるための措置をとること。

－遊漁船－

遊漁船A丸 遊漁船B丸 衝突事件

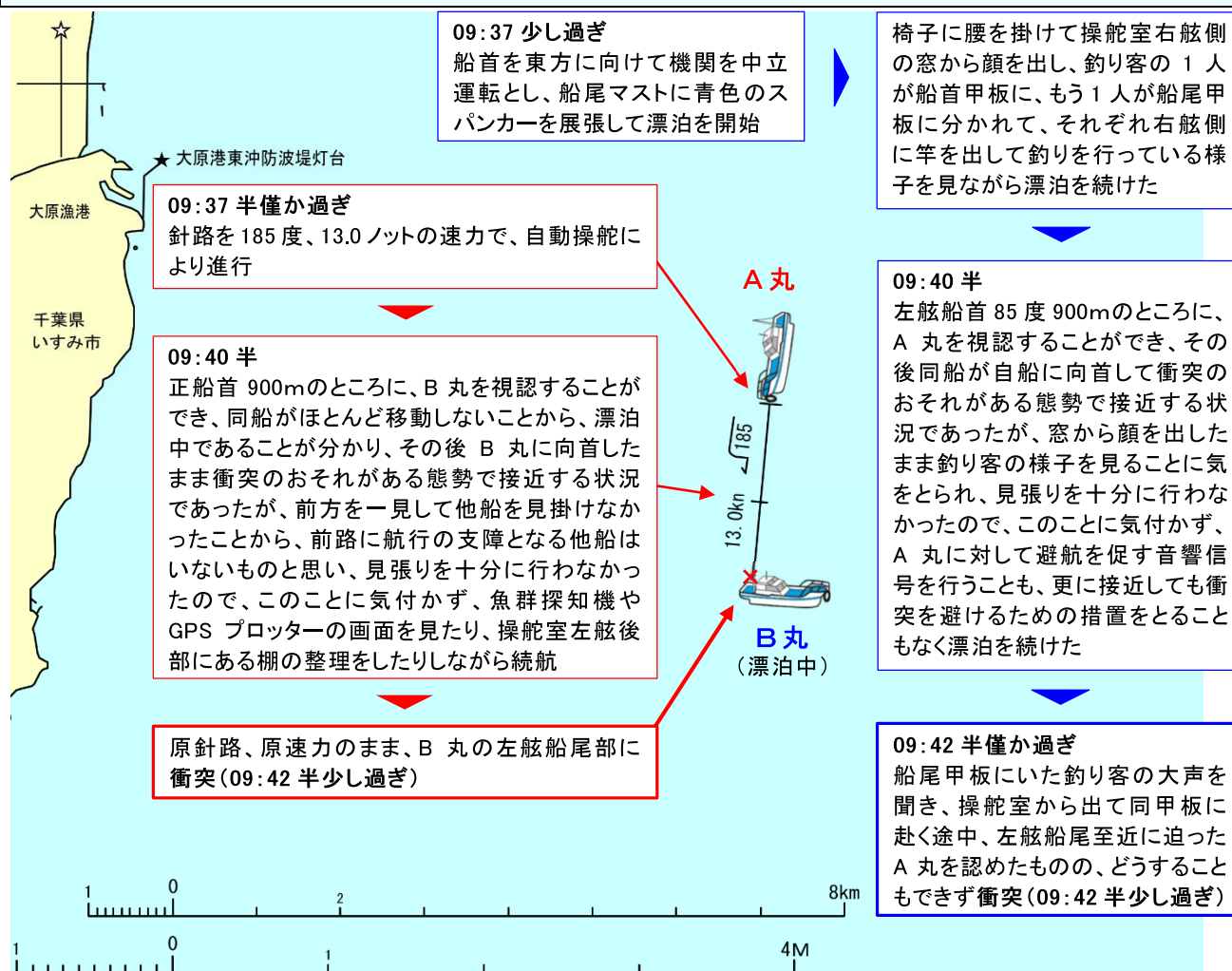
前路で漂泊中の遊漁船に気付かずに衝突した事例



遊漁船A丸	船長：業務停止1か月	遊漁船B丸	船長：戒告
17トン（乗組員1人、釣り客9人） 千葉県大原漁港 → 同漁港北北東方4海里の釣り場 船首部船底外板に破口を伴う擦過傷		4.99トン（乗組員1人、釣り客2人） 大原漁港 → 同漁港南東方沖合の釣り場 船尾部外板の欠損及び船尾マストの折損等 釣り客1人が死亡	
発生年月日時刻場所：令和3年5月20日 09時42分少し過ぎ 大原漁港南東方沖合 気象海象：曇り 風力2 東北東風 下げ潮の初期 視界良好			

原因

本件衝突は、大原漁港南東方沖合において、航行中のA丸が、見張り不十分で、前路で漂泊中のB丸を避けなかったことによって発生したが、B丸が、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措置をとらなかったことも一因をなすものである。



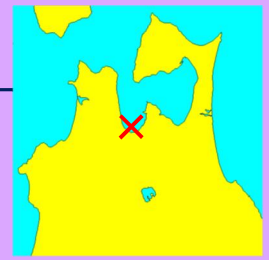
教訓

前方を一見して他船を見掛けなくても、他船を見落とすことのないよう、常時適切な見張りを行うこと。
漂泊して釣りを行っている間も、釣り客の様子などに気をとられることなく、周囲の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 消波ブロック衝突事件

魚群映像に気をとられ、船位の確認が十分に行われず消波ブロックに衝突した事例



モーターボートA丸 船長：業務停止 1 か月

2.8 トン（乗組員 1 人、友人 3 人）
青森港西部の釣り場 → 同港第 2 区（帰港中）
船首部外板に凹損、乗組員 1 人が負傷

発生年月日時刻場所：令和 4 年 4 月 19 日 21 時 15 分 青森港第 2 区
気象海象：晴れ 風力 2 南風 下げ潮の末期 視界良好

原因

本件消波ブロック衝突は、夜間、青森港第 2 区において、帰航する際、船位の確認が不十分で、沖館東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。

船長は、平素、青森港西部の釣り場から帰航するときには消波ブロックから 30m ないし 40m 離して沖館東防波堤に沿って航行していた

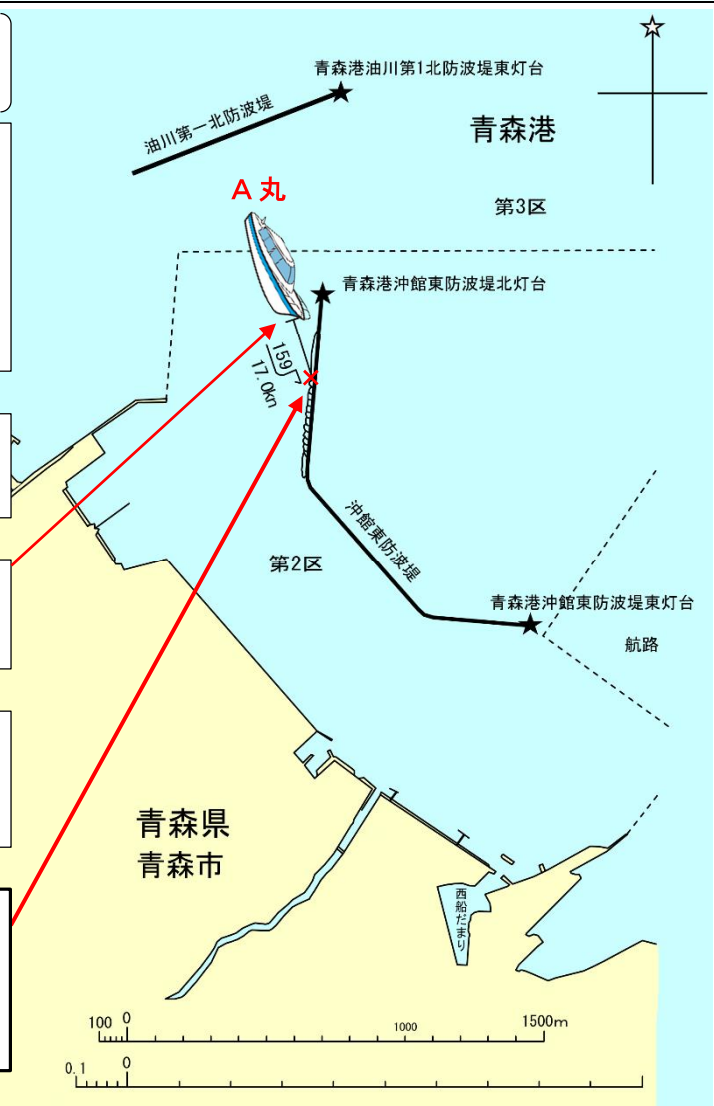
21:10
油川第一北防波堤東端の東方約 100m 沖合の釣り場を発進して帰途に就き、友人 3 人が後部甲板で休息し、GPS プロッターの画面を魚群探知機との 2 分割表示としてそれぞれ作動させ、舵輪後方の操縦席に腰を掛けて操縦に当たり、沖館東防波堤北端の西方約 100m のところで明かりを点灯した釣り船を航走波で揺らさないように、同船の西側を約 30m 離して南下

釣り船を航過したことから、沖館東防波堤に向けて接近したのち右転して平素と同じように同防波堤に沿って帰航することとした

21:14 半少し過ぎ
針路を 159 度、17.0 ノットの速力で、手動操舵により進行

めばるの魚群映像を見ることに気をとられ、GPS プロッターで沖館東防波堤との位置関係を把握するなど、船位の確認を十分に行わなかったため、同防波堤に向首接近する状況に気付かなかった

21:15 僅か前
船首至近に沖館東防波堤西面の消波ブロックを認め、機関を中立運転として右舵をとったものの、及ばず、船首が 166 度を向き、10.0 ノットの速力となったとき、同消波ブロックに衝突(21:15)



教訓

防波堤等に接近している状況では、魚群映像を見ることに気をとられることなく、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

水上オートバイで引いていた浮体が標識灯に衝突して浮体搭乗者が負傷した事例



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、浮体搭乗者 4 人）

三重県四日市市所在のマリーナ → 長良川河口

浮体搭乗者 1 人が負傷

発生年月日時刻場所：令和 4 年 5 月 29 日 15 時 10 分 三重県四日市港

気象海象：晴れ 風力 3 南南東風 上げ潮の中央期 0.5m の北方へ向かう波

原因

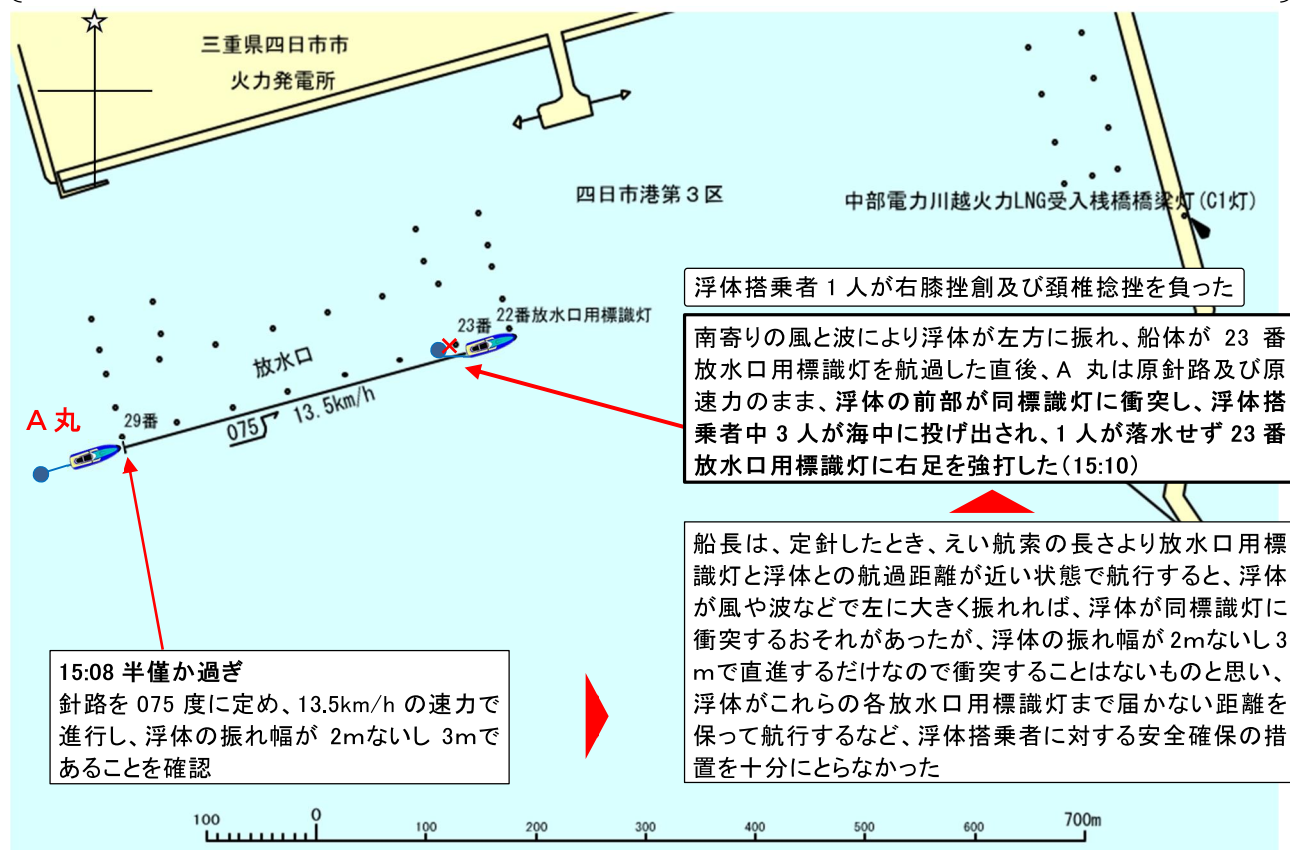
本件浮体搭乗者負傷は、四日市港において、浮体をえい航する際、浮体搭乗者に対する安全確保の措置が不十分で、浮体が放水口用標識灯に衝突し、浮体搭乗者が同標識灯に強打したことによって発生したものである。

【四日市港第 3 区】

四日市港第 3 区の北部には、火力発電所の冷却水等排出用放水口があるため、海面上高さ約 3m 直径 0.6m の海上標識灯（以下「放水口用標識灯」という。）が同放水口を囲むように 26 基設置され、そのうち、南側の同標識灯には西側から、29 番から 22 番までの番号が付され、075 度方向に約 50m 間隔でそれぞれ設置されていた。

【浮体】

4 人乗りの長さ 1.95m 幅 2.20m 座面部高さ 0.30m 背もたれ部高さ 0.57m のソファ型をした充気式合成樹脂製遊具で、直径 20mm 長さ 18.5m の合成繊維製えい航索が取り付けられ、座面部及び背もたれ部などにそれぞれ持ち手があり、各搭乗者が同持ち手を掴み、座った姿勢で乗るようになっていた。



教訓

浮体をえい航する際は、風や波により浮体が振れることを考慮した障害物との航過距離とし、浮体搭乗者に対する安全確保を十分に行うこと。

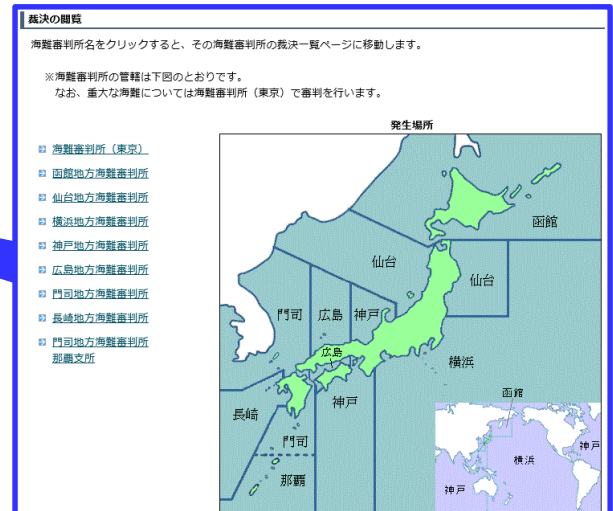
海難防止の取り組み



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、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 16 号	◇特集「安全措置等不十分が指摘された海難」
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 16 号 特集「安全措置等不十分が指摘された海難」）



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

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、映像等の送受信による通話の方法を活用した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 5 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	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
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				3		1	6
水路調査不十分			19									7		26
針路の選定・保持不良		1	2			1						1		5
操船不適切	2	14	4		1	2					4			27
船位不確認		14	32									6		52
見張り不十分	168										2			170
居眠り	8	2	24									1		35
操舵装置・航海計器の整備・取扱不良			2											2
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														0
荒天措置不適切					1									1
灯火・形象物不表示														0
信号不履行	94													94
速力の選定不適切		1												1
航法不遵守	37													37
主機の整備・点検・取扱不良														0
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										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		1	2
漁労作業の不適切											1			1
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	4	1	6					1			1			13
報告・引継の不適切	1	1										1		3
火気取扱不良														0
不可抗力														0
その他					1									1
合 計	314	35	90	0	4	3	1	1	0	1	16	16	2	483
裁 決 件 数	106	32	84	0	4	3	1	1	0	1	15	15	2	264
裁 決 の 対 象 と な っ た 船 舶 隻 数	216	38	88	0	4	5	1	1	0	1	16	15	2	387
海 難 の 原 因 あ り と さ れ た 船 舶 隻 数	206	34	85	0	4	3	1	1	0	1	15	15	2	367

※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 5 年 船種別原因分類

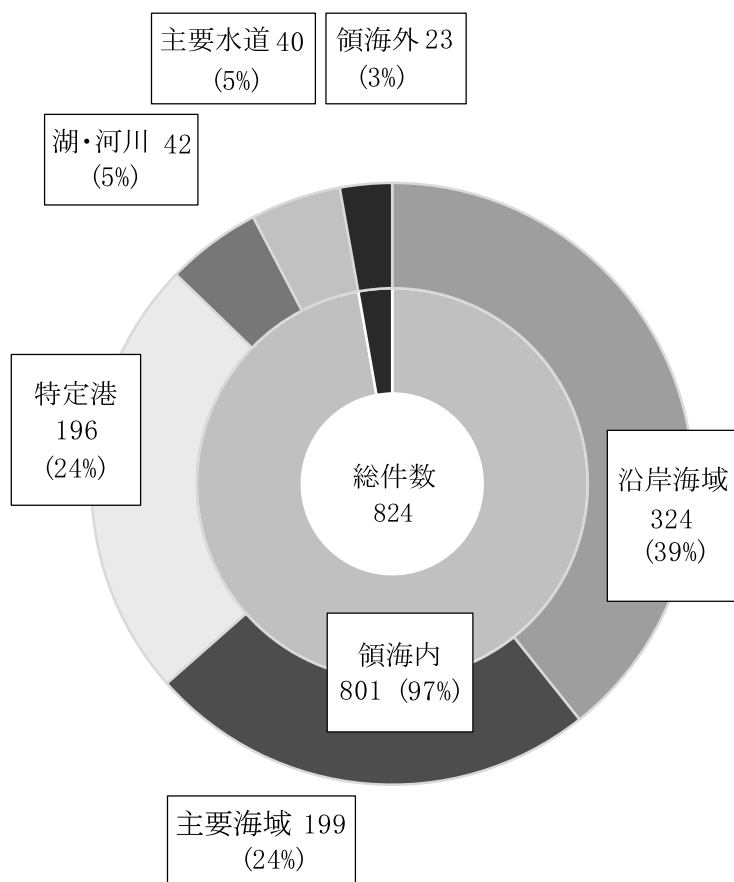
(単位:件)

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	(非 自 航 船 等)	そ の 他	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		2	1		1				1		1						6
水路調査不十分		2	5	1	5	1		1	1		9			1			26
針路の選定・保持不良			1		2					1	1						5
操船不適切		6	13		1		1	1			5						27
船位不確認		2	13	2	9	3	1		6		16						52
見張り不十分		2	16	4	66	1	2		23		55					1	170
居眠り		1	10		16	2			3		3						35
操舵装置・航海計器の整備・取扱不良				1	1												2
気象・海象に対する配慮不十分			1								2						3
錨泊・保留の不適切																	0
荒天措置不適切					1												1
灯火・形象物不表示																	0
信号不履行		1	10	2	28	1	1		8		42					1	94
速力の選定不適切						1											1
航法不遵守		1	14	1	9						10					2	37
主機の整備・点検・取扱不良																	0
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					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					1						2
漁労作業の不適切					1												1
旅客・貨物等積載不良									2		1						3
服務に関する指揮・監督の不適切			5	1	4	3											13
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
合 計		17	91	12	147	13	5	2	44	1	146	0	0	1	0	4	483
裁 決 の 対 象 と な っ た 船 舶 隻 数		15	75	9	111	9	4	5	37	1	105	0	0	1	12	3	387
海 難 の 原 因 あ り と さ れ た 船 舶 隻 数		15	72	9	111	9	4	2	36	1	104	0	0	1	0	3	367

※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5年 発生水域別件数（理事官が立件したもの）



資料4 令和5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 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
釧路			1											1
苫小牧		5	1											6
室蘭		1												1
函館		1	1											2
小樽	1													1
石狩湾			1											1
稚内		1												1
八戸		1								1				2
仙台塩釜												1		1
秋田船川		1												1
酒田		1												1
鹿島	1	1												2
木更津	1	2											1	4
千葉		2	1									1		4
京浜(東京区)	1	7						1			1	1	1	12
京浜(川崎区)	3	4									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
京浜(横浜区)	3	6			2			1			1	1		14
横須賀	3													3
直江津			1											1
新潟		1						1						2
伏木富山		1												1
七尾		1												1
金沢		1												1
三河							1	1		1				3
衣浦							1							1
名古屋	2	6									1	1		10
四日市			2											2
舞鶴	1											1	1	3
阪神(大阪区)	1	2										1		4
阪神(尼崎西宮芦屋区)		1												1
東播磨								1						1
姫路		1	1										1	3
和歌山下津			1											1
境		2						1						3
宇野												1		1
水島		4	1									2		7
福山	1	2	1								1			5
尾道糸崎		1	1	1										3
広島		2										1		3
岩国		1												1
徳山下松		7	1							2		1		11
宇部	1	1	2											4
関門(若松区)		1	3									1		5
関門(若松区外)	5	4									1			10
坂出			1											1
高松					1					1				2
松山	1	2												3
新居浜			1											1
三島川之江		1												1
高知			2											2
博多	4	1	2								1			8
三池		2										2		4
長崎		2											1	3
佐世保	1	1	2								1			5
三角			1											1
大分		1	1											2
鹿児島		1				1					1			3
金武中城	1		2							1	1	1		6
那覇		1												1
合 計	31	84	31	1	3	1	2	6		6	10	16	5	196
湖・河川	10	4	1	3	5	1					16	2		42

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5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		1					1			3			1	6
伊良湖水道	1													1
師崎水道							1							1
明石海峡	3	1										1		5
友ヶ島水道	2													2
鳴門海峡	2		1											3
直島水道	1	1	1							1		1		5
来島海峡	2		1							2				5
三原瀬戸	1		1				1							3
音戸瀬戸		1												1
大島瀬戸	1		2											3
関門海峡			1											1
倉良瀬戸			2											2
平戸瀬戸			2											2
合 計	13	4	11				3			6		2	1	40

資料6 令和5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	4	2	2				1		1	1		2		13
伊勢湾	3	1	1							1		3		9
三河湾		2	1							1	1			5
紀伊水道	3		2								1			6
大阪湾	2	2								1		1	1	7
播磨灘	3	1	5							1		4	1	15
備讃海域東部	4	4	6				1				1	2		18
備讃海域西部	8	12	5	2			2					1		30
備後・燐灘	3	2	1								1	1	1	9
安芸灘・広島湾	12	6	9			1	2			1	1	6	1	39
伊予灘	6	1	2											9
周防灘	3	7	1											11
豊後水道	5	5	4									1		15
島原湾・八代海	6	1	3		1					1	1			13
合 計	62	46	42	2	1	1	6		1	7	6	21	4	199

資料 7 令和 5 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				3	1			7
紋別～十勝川口	2		3				1	1			2			9
十勝川口～白神岬	4	1	2			2				3	3			15
白神岬～雄冬岬			4			4				2			1	11
尻屋埼～鮭ヶ埼		1			1	1				1	1		1	6
鮭ヶ埼～阿武隈川口	4	3	3			1		2		2	2	1	2	20
阿武隈川口～犬吠埼	5	2	1				1			2	1			12
犬吠埼～野島埼	9	4								2	3		1	19
野島埼～天竜川口	3	5	1	1	1		1					1		13
天竜川口～新宮川口	5	1	3				1			3			1	14
新宮川口～日ノ御埼	3	1	2		1	1						1		9
蒲生田岬～高茂埼	2	1	2								1		1	7
竜飛岬～鼠ヶ関	2	2	1			1				1	1			8
鼠ヶ関～糸魚川	1	2						1						4
糸魚川～経ヶ岬	10	5	2		1					1	4		1	24
経ヶ岬～川尻岬	3	2	5		1	2				1	4	1	1	20
隠岐諸島			2		1			1		2				6
川尻岬～烏帽子島	3		6							1	1			11
対馬列島	1		2					2			1		1	7
烏帽子島～坊ノ岬	12	5	22		1			2		2	3		6	53
坊ノ岬～鶴御埼	4	5	3		1	1				4	3			21
南西諸島	1	2	10	1	1		2	1	1		6		2	27
南方諸島		1												1
合 計	74	43	75	2	9	15	6	10	1	30	37	4	18	324
領 海 外	7	1	1					1		5	6		2	23

資料 8 令和 5 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		2	26	8				4	1		3	6		2	52
貨 物 船		90	74	41				4	1		9	4	7	2	232
油 送 船		15	8	4							2	2	7		38
漁 船		145	18	36	1	5	7	4	10	1	20	27	1	4	279
引 船		16	10	9	2		2				1	2	5	1	48
押 船		6	6	8	1		1	1	1		1				25
作 業 船		7	2	5	1	3					1	2			21
遊 漁 船		37	4	7					3		2	6	1	1	61
瀬 渡 船		1													1
プレ ジヤ ー ボ ー ト	モーター ボート	69	11	36	2	6	5	4	1	1	11	10	20	17	193
	水上オート バイ	21	2			4	2				1	18		2	50
	ヨット	2		4	1		1				1		2		11
	ボート	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5
	小 計	97	13	40	3	10	8	4	1	1	13	28	22	19	259
交 通 船		1	4	1									1		7
水 先 船												1			1
公 用 船		2	2	1											5
は し け		3	1	1									1		6
台 船		7	8	7			2								24
そ の 他		1	2	1							1	4			9
不 詳		8		3			3				1	1	1	1	18
合 計		438	178	172	8	18	23	17	17	2	54	83	46	30	1,086

資料 9 令和 5 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	200	73	3	17	70	9	2	8	8	7	41	438
衝突(単)	18	26	9	13	76	3	6	7	8	2	10	178
乗 揚	44	51	10	9	41	2	3	1	1	1	9	172
沈 没	4	4										8
転 覆	17	1										18
遭 難	7	4	2	3	1						6	23
浸 水	8	1	1	1	5				1			17
火 災	3	11	2							1		17
爆 発	1										1	2
機関損傷	17	13	2	9	11			1	1			54
死傷等	33	25	2	2	9		2		1	1	8	83
施設等損傷	17	8	1		13	1	1			1	4	46
安全・運航阻害	16	5	2	4	3							30
合 計	385	222	34	58	229	15	14	17	20	13	79	1,086

資料 10 令和 5 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		3	11	7	9	9	2	3	4	4		52	
貨 物 船			2		6	167	9	3	12	15	12	232	
油 送 船			1	3	4	20	2	7			1	38	
漁 船		110	106	12	21	18			1		11	279	
引 船			20	3	9	12	1				3	48	
押 船			18	3	3	1						25	
作 業 船		6	9	1	2						3	21	
遊 漁 船		40	19								2	61	
瀬 渡 船			1									1	
プ レ ジ ャ ー ボ ー ト	モーターボート	161	25								7	193	
	水上オートバイ	46									4	50	
	ヨット	7	2	1							1	11	
	ボート	2									3	5	
	小 計	216	27	1	0	0	0	0	0	0	15	259	
交 通 船		2	3		2							7	
水 先 船			1									1	
公 用 船				2		1		1			1	5	
は し け											6	6	
台 船						1					23	24	
そ の 他			1	2	1		1				4	9	
不 詳		8	3		1				1		5	18	
合 計		385	222	34	58	229	15	14	17	20	13	1,086	

資料 11 令和 5 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	5	2	49	1		6	2		26	8	2	81	91
衝突(単)			13			13			15	0	0	41	41
乗 揚		1	4			7	1		1	1	1	12	14
沈 没		1								0	1	0	1
転 覆			6				1	1	3	1	1	9	11
遭 難	2									2	0	0	2
浸 水										0	0	0	0
火 災			2							0	0	2	2
爆 発			2						7	0	0	9	9
機関損傷										0	0	0	0
死傷等	4	4	35	1		9	3		23	8	4	67	79
施設等損傷										0	0	0	0
安全・運航阻害			1						4	0	0	5	5
小 計	11	8	112	2	0	35	7	1	79	20	9	226	255
合 計	131			37			87			255			

資料 12 令和 5 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				4	1		12				1	0	16	17
貨 物 船		2	4	7				1			3	4	7	14
油 送 船			1								0	1	0	1
漁 船		5	2	46					1	6	5	3	52	60
引 船		2	1	3							2	1	3	6
押 船											0	0	0	0
作 業 船				4						1	0	0	5	5
遊 漁 船				8	1		23	1			2	0	31	33
瀬 渡 船											0	0	0	0
プレジャーボート	モーターボート	1		22				3		51	4	0	73	77
	水上オートバイ	1		15				1		15	2	0	30	32
	ヨット										0	0	0	0
	ボート										0	0	0	0
	小 計	2	0	37	0	0	0	4	0	66	6	0	103	109
交 通 船											0	0	0	0
水 先 船								1			1	0	0	1
公 用 船				2							0	0	2	2
は し け											0	0	0	0
台 船											0	0	0	0
そ の 他										5	0	0	5	5
不 詳				1						1	0	0	2	2
小 計		11	8	112	2	0	35	7	1	79	20	9	226	255
合 計		131			37			87			255			

資料 13 令和 5 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		1	7	4				1							13
貨 物 船		29	10	13											52
油 送 船		6	1	1									1		9
漁 船		71	5	22		2		1	1		1	1	1		105
引 船		3	2	1								2	1		9
押 船		2	2	2											6
作 業 船		4		1			1								6
遊 漁 船		15	5	5								2	1		28
瀬 渡 船				1								1			2
プ レ ジ ャ ー ボ ー ト	モーターボート	40	4	13		2						3	6		68
	水上オートバイ	6										4			10
	ヨット														0
	ボート	2													2
	小計	48	4	13	0	2	0	0	0	0	0	7	6	0	80
交 通 船												1	1		2
水 先 船															0
公 用 船															0
は し け		2	2												4
台 船		3	2	3								1			9
そ の 他		2													2
合 計		186	40	66	0	4	1	2	1	0	1	15	11	0	327

資料 14 令和 5 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		2	4	2		1	1		1	4		15	
貨 物 船					2	48	5		8	8	4	75	
油 送 船					1	7		1				9	
漁 船		45	56	1	5	4						111	
引 船			6	2	1							9	
押 船			3		1							4	
作 業 船		1	2			1					1	5	
遊 漁 船		23	14									37	
瀬 渡 船			1									1	
プレ ジ ャ ー ボ ー ト	モーターボート	71	12	1							5	89	
	水上オートバイ	15										15	
	ヨット												
	ボート										1	1	
	小 計	86	12	1	0	0	0	0	0	0	6	105	
交 通 船												0	
水 先 船												0	
公 用 船			1									1	
は し け											3	3	
台 船						2	2		1		4	9	
そ の 他		1				2						3	
合 計		158	99	6	10	65	8	1	10	12	4	14	387

令和 6 年版レポート 海難審判

令和 6 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