

令和7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年に布告された「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、海員懲戒法を経て、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」が昭和22年公布（翌年施行）され、その後、IMO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た海難審判制度の見直しが行われ、平成20年10月現行の海難審判法に改正されるとともに、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として改組されて海難審判所となり、本年度で17年目を迎えます。

海難審判所は、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、海事に関しての専門的な知識、経験を有する理事官及び審判官により海難の調査及び審判を行い、審理が行われた結果、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、裁決をもって懲戒の理由となる海難の原因とともに当事者が注意義務を果たさなかった事情などを特定して示し、海難の発生の防止に寄与することを目的として行政処分を行い、海上における安全、安心の一翼を担うことを任務とする機関です。

この度、令和6年1月から12月までにおける海難の調査と審判、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7年版レポート海難審判」として発行し、海難の種類、船舶の種類、免許の種類、適用法令、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、海難の発生の防止にとって特に参考となる事例を取上げ、参考図を用いて分かりやすく解説するなどして、事例ごとに得られる教訓を紹介しています。

国土の周囲を取り囲む海は、海上交通、漁業、海洋レジャーなどの活動の場として盛んに利用されており、計り知れない海からの恩恵を受けているところ、認知した海難件数はここ数年減少傾向にあります。漁船、モーターボート、水上オートバイ等の小型船舶については、依然として横ばい状態で、今後も海難防止のためには、継続的かつ効果的な取り組みが必要と考えられます。

本書が、船舶の運航に携わる皆さまをはじめ、海洋レジャーを楽しまれるなど海との関わりを持つ方々にとっても、他山の石として一読していただくことによって海難の発生の防止への一助となることを望みながら、今後とも、国民、海事関係者の皆さまからの信頼と期待に応えるよう、職員一丸となって業務の遂行に努める所存ですので、海難審判行政に対する皆さまのご理解、ご協力のほど賜りますようお願い申し上げます。

目 次

はじめに

本 編

海難審判所の現状	1
1 海難審判制度の目的と任務	1
2 海難審判所の組織と管轄	1
3 海難審判所の現状	2
海難の調査と審判	3
1 海難調査	3
(1) 海難の認知、立件及び調査	3
(2) 海難審判法の対象となる海難	3
(3) 審判開始の申立て	5
2 海難審判	6
(1) 海難審判の開始	6
(2) 海難審判の審理	6
(3) 審理の終結	6
(4) 裁決の取消しの訴え	6
裁決の状況と原因	8
1 裁決の状況	8
(1) 海難種類別裁決件数	8
(2) 船種・海難種類別隻数	8
(3) 免許種類別懲戒等の状況	9
2 裁決における原因と航法	10
(1) 原因総数	10
(2) 原因分類別	10
(3) 衝突海難における「航法」の判断	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	23

海難審判所の現状

1 海難審判制度の目的と任務

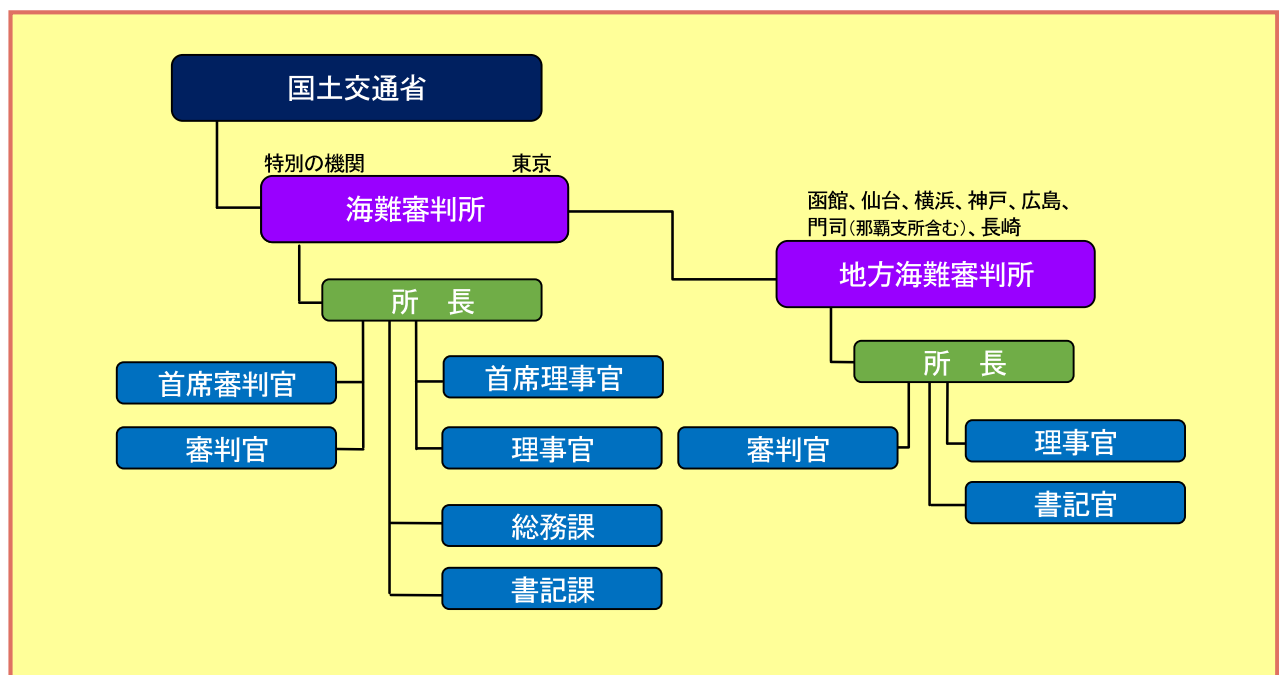
海難審判法は、第1条において「この法律は、職務上の故意又は過失によつて海難を発生させた海技士若しくは小型船舶操縦士又は水先人に対する懲戒を行うため、国土交通省に設置する海難審判所における審判の手續等を定め、もつて海難の発生の防止に寄与することを目的とする。」として同法の目的を定め、第8条において「海難審判所は、海技士若しくは小型船舶操縦士又は水先人に対する懲戒を行うための海難の調査及び審判を行うことを任務とする。」として海難審判所の任務を定めています。そして、同任務を達成するために第9条において海難審判所の行う調査や審判などの所掌事務を定めています。

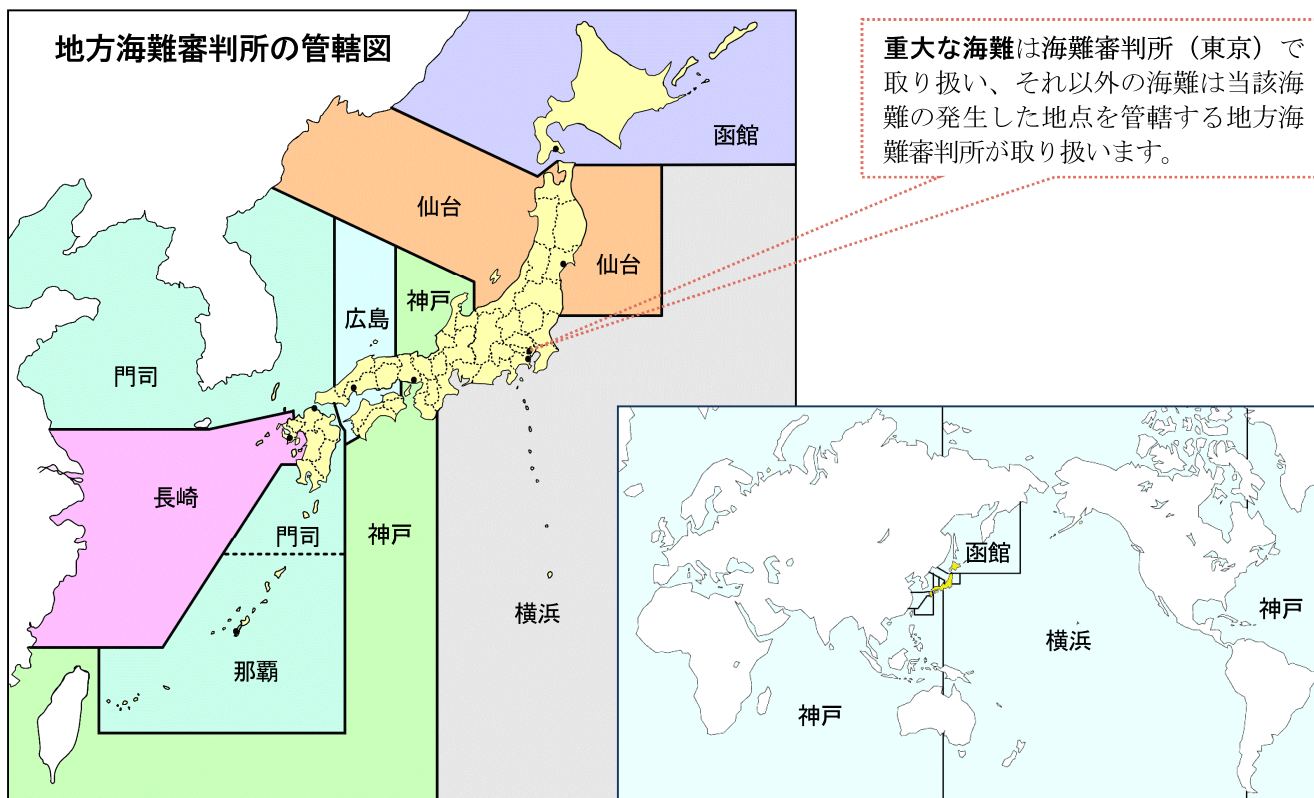
2 海難審判所の組織と管轄

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、懲戒を行っています。

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入り入れたり、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。

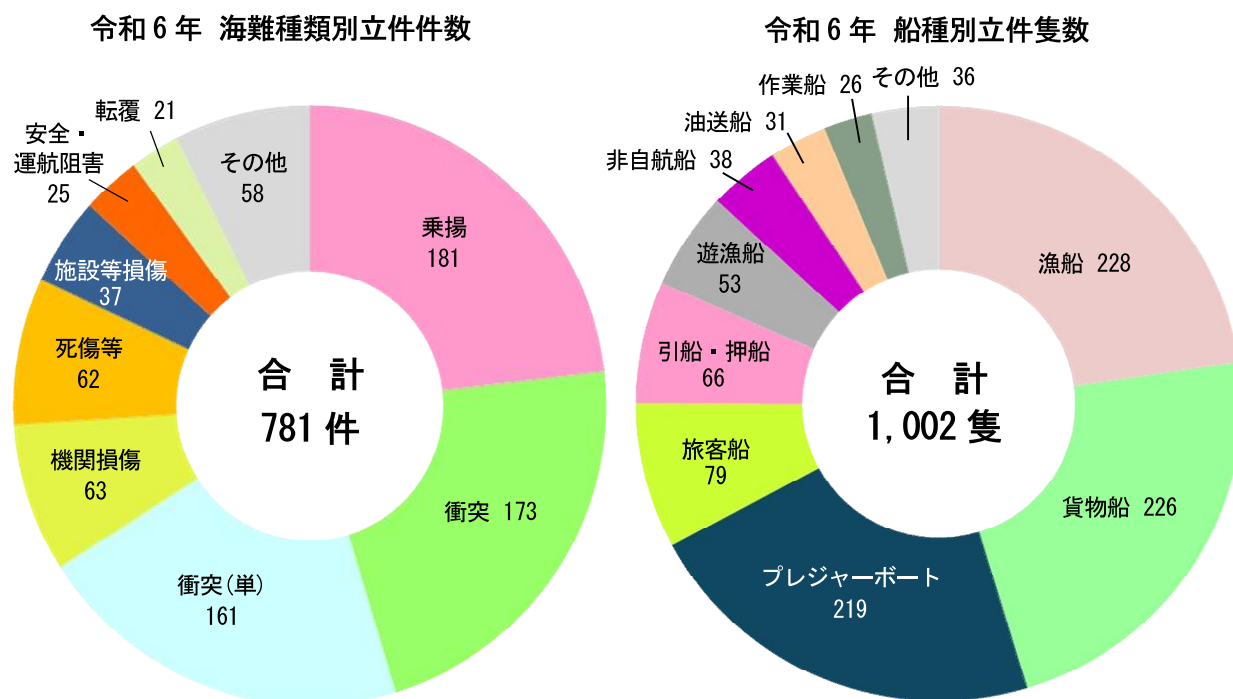
- ・船体の動揺により海中や船倉に転落して死傷した
- ・係留作業中、張力のかかった係船ロープが破断して身体を強打し、死傷した
- ・積荷から発生したガスによる中毒や船倉内において酸素欠乏により死傷した
- ・フェリーの車両甲板上で自動車を誘導中、自動車に接触して死傷した
- ・揚網中に漁ろう機械に挟まれて死傷した

➤ 「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6年に理事官が立件した海難は781件1,002隻で、海難種類別では乗揚が181件（23.2%）と最も多く、以下、衝突が173件（22.2%）、衝突（単）が161件（20.6%）などとなっており、船種別では漁船が228隻（22.8%）と最も多く、以下、貨物船が226隻（22.6%）、プレジャーボートが219隻（21.9%）などとなっています。



※ 「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。

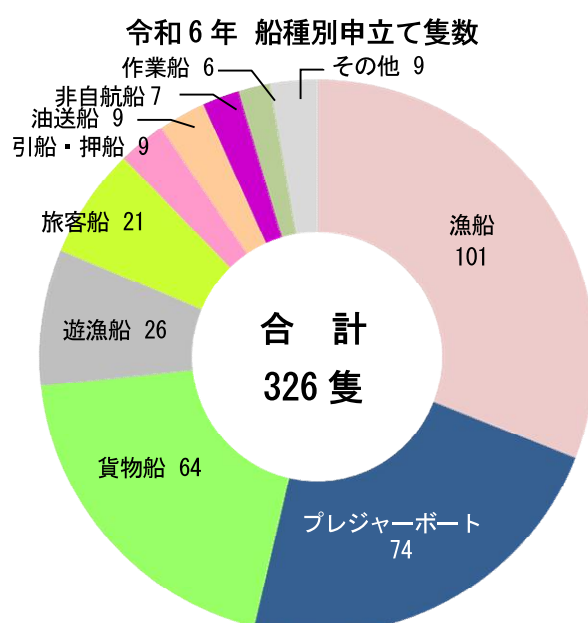
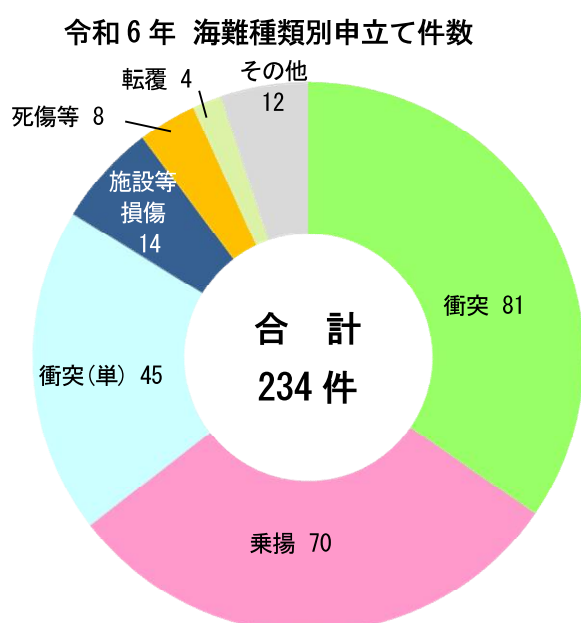
○ 海難審判法（昭和 22 年法律第 135 号）（抄）

（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 6 年に理事官が審判開始の申立てを行った海難は 234 件 326 隻で、海難種類別では衝突が 81 件（34.6%）と最も多く、以下、乗揚が 70 件（29.9%）、衝突（単）が 45 件（19.2%）などとなっており、船種別では漁船が 101 隻（31.0%）と最も多く、以下、プレジャーボートが 74 隻（22.7%）、貨物船が 64 隻（19.6%）などとなっています。



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



マンガで見る海難審判

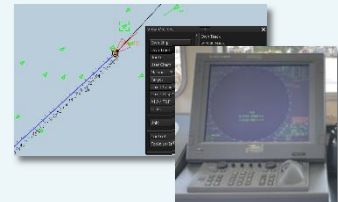
海難の発生

海難の認知・立件

理事官による事実の調査及び証拠の集取



関係者への質問



船舶等の検査

帳簿・物件集取



審判不要の処分

審判開始の申立て

審判

(審判廷の様子)



(審判手続)



(不服がある場合)

裁 決

裁決の取消しの
訴え
(東京高等裁判所)

(不服がない場合)

裁決の執行

免許の取消し

業務の停止

戒 告

裁決の状況と原因

1 裁決の状況

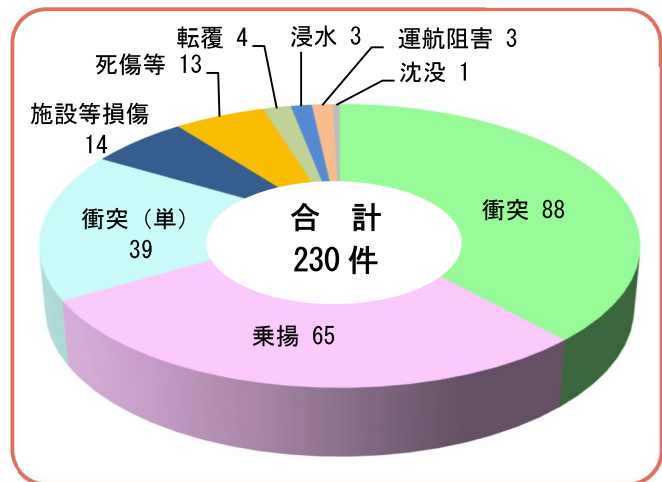
(1) 海難種類別裁決件数

令和6年には、230件の裁決が言い渡されました。

海難種類別では、衝突が88件と最も多く、全件数の38.3%を占めており、以下、乗揚げが65件(28.3%)、衝突(単)が39件(17.0%)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6年の裁決の対象となった船舶は331隻となっており、船種別では、漁船が117隻と最も多く、全体の35.3%を占め、次いでプレジャーボートが75隻(22.7%)となっています。

海難種類別では、衝突が179隻と最も多く、全体の54.1%を占め、次いで乗揚げが69隻(20.8%)となっています。

船種・海難種類別隻数

(単位：隻)

船種	衝突	衝突(単)	乗揚げ	沈没	転覆	浸水	死傷等	施設等損傷	安全・運航阻害	合計
旅客船		6	4			2	1			13
貨物船	21	10	18					2		51
油送船	4							2		6
漁船	79	9	20	1	1	1	4	2		117
引船	2		3				1	2		8
押船	1	3	1							5
作業船	4		1					2		7
遊漁船	20	6	4				2			32
瀬渡船							1			1
プレジャーボート	43	5	12		3		4	5	3	75
交通船			1				1			2
公用船	3	1	2					1		7
非自航船	2	2	3							7
合 計	179	42	69	1	4	3	14	16	3	331

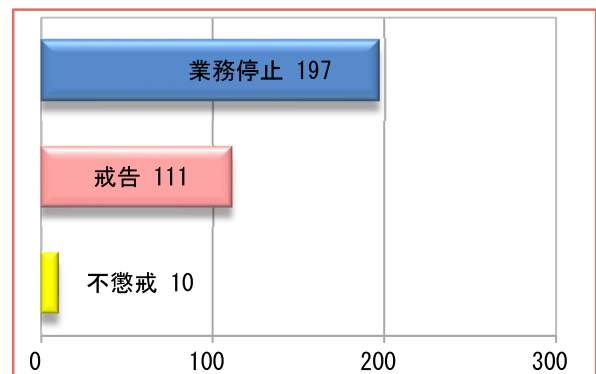
(3) 免許種類別懲戒等の状況

① 懲戒等の状況

令和6年に言い渡された230件の裁決のうち、受審人は318人で、受審人に対する懲戒等は、業務停止が197人(61.9%)、戒告が111人(34.9%)、不懲戒^(※1)が10人(3.1%)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164人と最も多く、全体の51.6%を占め、次いで二級小型船舶操縦士が62人(19.5%)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			2	2			4
	二級			1	1			2
	三級			13	6	2		21
	四級			25	13	5		43
	五級			10	3			13
	六級			5	2			7
海技士(機関)	一級							0
	二級							0
	三級							0
	四級							0
	五級							0
	六級							0
小型船舶操縦士	一級			105	57	2		164
	二級			35	26	1		62
	特殊			1				1
水先人	一級							0
	二級							0
	三級				1			1
締約国資格受有者								0
合計			0	197	111	10	0	318

※ 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 裁決における原因と航法

(1) 原因総数

令和6年に言い渡された230件331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311隻の原因総数は、合計402件となっています。

(2) 原因分類別

原因総数402件を原因別に分類すると、「見張り不十分」が140件と最も多く、原因総数の34.8%を占め、次いで「信号不履行」が77件（19.2%）、「船位不確認」が56件（13.9%）、「居眠り」が29件（7.2%）、「航法不遵守」が25件（6.2%）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。）

(3) 衝突海難における「航法」の判断

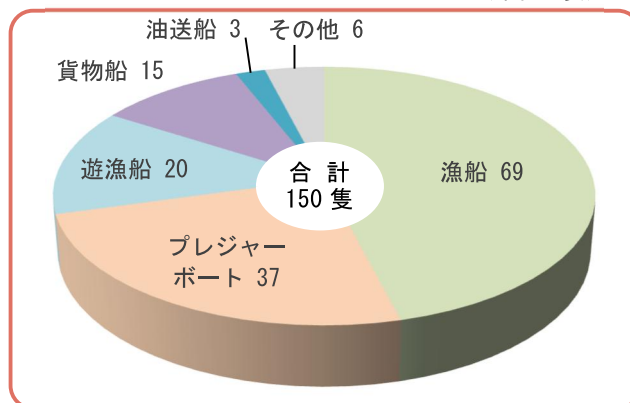
ここでは、裁決件数が多い衝突事件における海難関係船舶に適用された航法を取り上げ、その船種別、適用法令別にみた海難発生状況と、裁決から導き出される海難発生防止の教訓として航法別に5事例を紹介します。続いて、(4)「船種別による海難の原因分類」において、原因分類別で上位の「見張り不十分」や「船位不確認」などを紹介します。

① 船種別

「航法」が判断された裁決は80件あり、船種別では、漁船が69隻（46.0%）と最も多く、次いでプレジャーボートが37隻（24.7%）、遊漁船が20隻（13.3%）、貨物船が15隻（10.0%）などとなっています。

航法が判断された船種別隻数

（単位：隻）



② 適用法令別

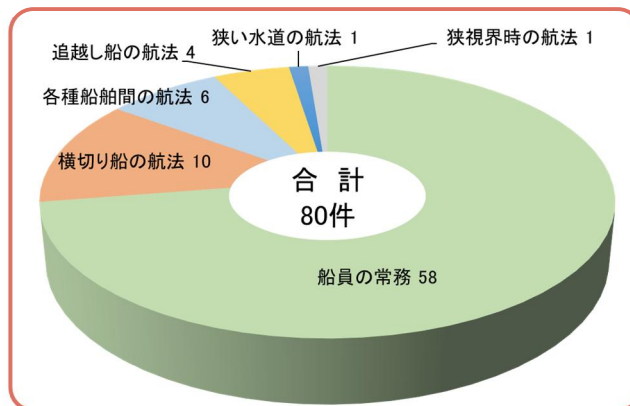
「航法」が判断された裁決80件のうち、海上衝突予防法が適用されたものが79件、港則法が1件となっています。

海上衝突予防法が適用された航法別の状況

（単位：件）

③ 海上衝突予防法の適用

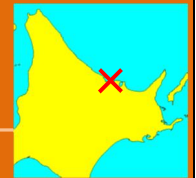
海上衝突予防法が適用された裁決79件のうち1件については2つの航法が示され、適用別にみると、「船員の常務」が58件（72.5%）で最も多く、次いで「横切り船の航法」が10件（12.5%）、「各種船舶間の航法」が6件（7.5%）などとなっています。



事例 1 狭い水道等の航法

(海上衝突予防法第9条)

漁船A丸 漁船B丸 衝突事件



A丸が養殖区画内の通路を右側端に寄らずに航行して衝突した事例

漁船A丸 船長：業務停止1か月 6.2トン（乗組員5人） 北海道栄浦漁港東方の定係地 → 同漁港西方の養殖施設 左舷船首部外板に擦過傷等	漁船B丸 船長：戒告 4.4トン（乗組員2人） 栄浦漁港西方の養殖施設 → 同漁港 左舷船首部外板、操舵室に圧壊等、乗組員1人が負傷
---	---

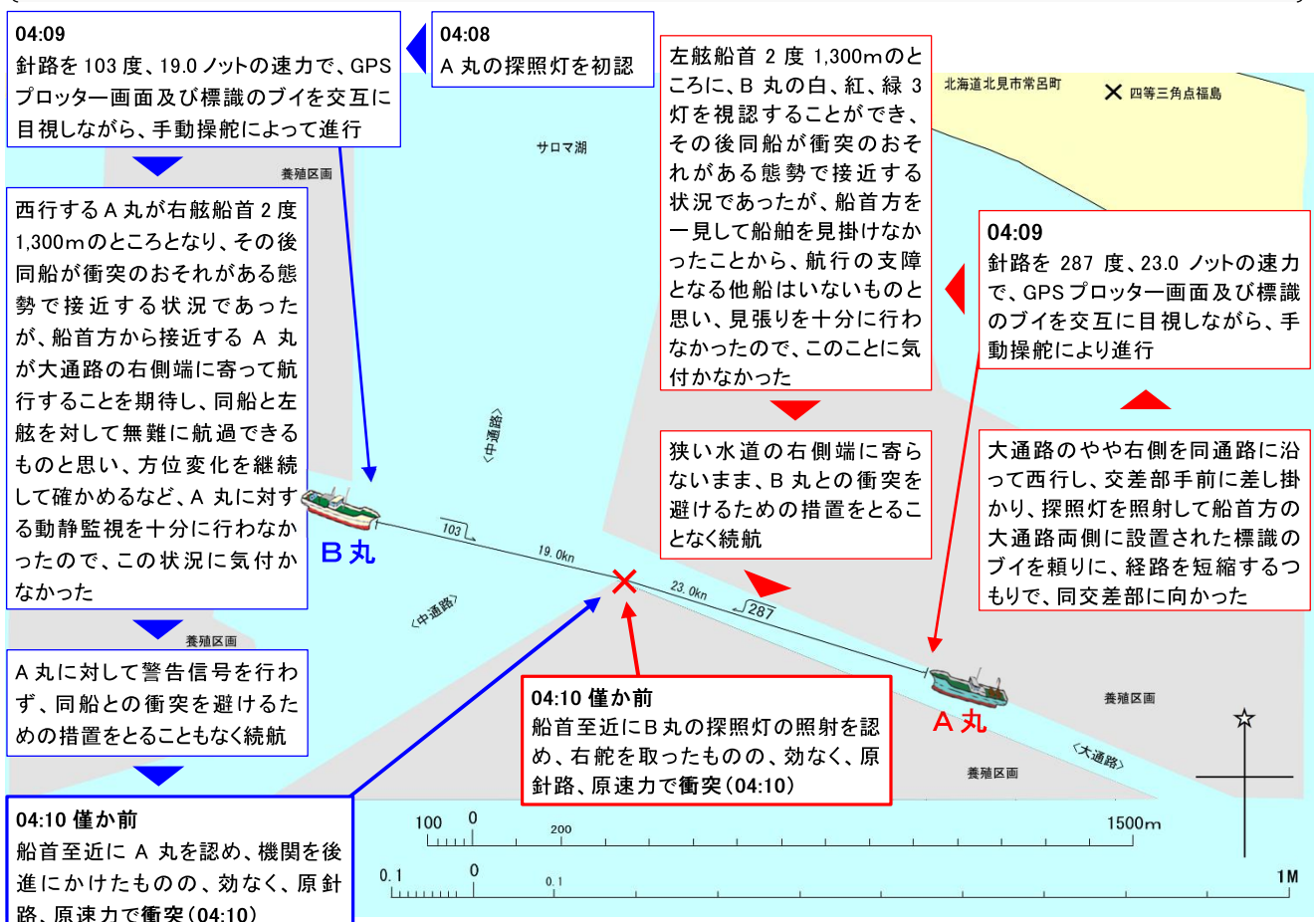
発生年月日時時刻場所：令和5年4月13日 04時10分 北海道サロマ湖

気象海象：晴れ 風力1 南風 上げ潮の末期 視界良好

原因

本件衝突は、夜間、サロマ湖において、大通路を養殖施設に向けて西行するA丸が、同通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、大通路を栄浦漁港に向けて東行する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措置をとらなかったことも一因をなすものである。

サロマ湖は、北海道の北東部に位置し、そのほぼ全域がほたて貝及びかき養殖区域に設定され、同区域は20以上の区画に分割されている
また、各養殖区画間には水路が設けられ、南北に走る「中通路」と呼称される水路との交差部を挟み、同交差部で北方に僅かに屈曲し、ほぼ東西方向長さ約2海里、幅50mないし70mの「大通路」と呼称される水路で、狭い水道等となっていた



教訓

狭い水道等を航行する際は、その右側端に沿って航行し、周囲の見張りを十分に行うこと。

右側端に沿って航行している船舶も、他船が右側端に寄って航行することを期待せず、衝突のおそれの有無を判断できるよう、動静監視を十分に行うこと。

事例 2 追越し船の航法

(海上衝突予防法第 13 条)

漁船 A 丸 漁船 B 丸 衝突事件

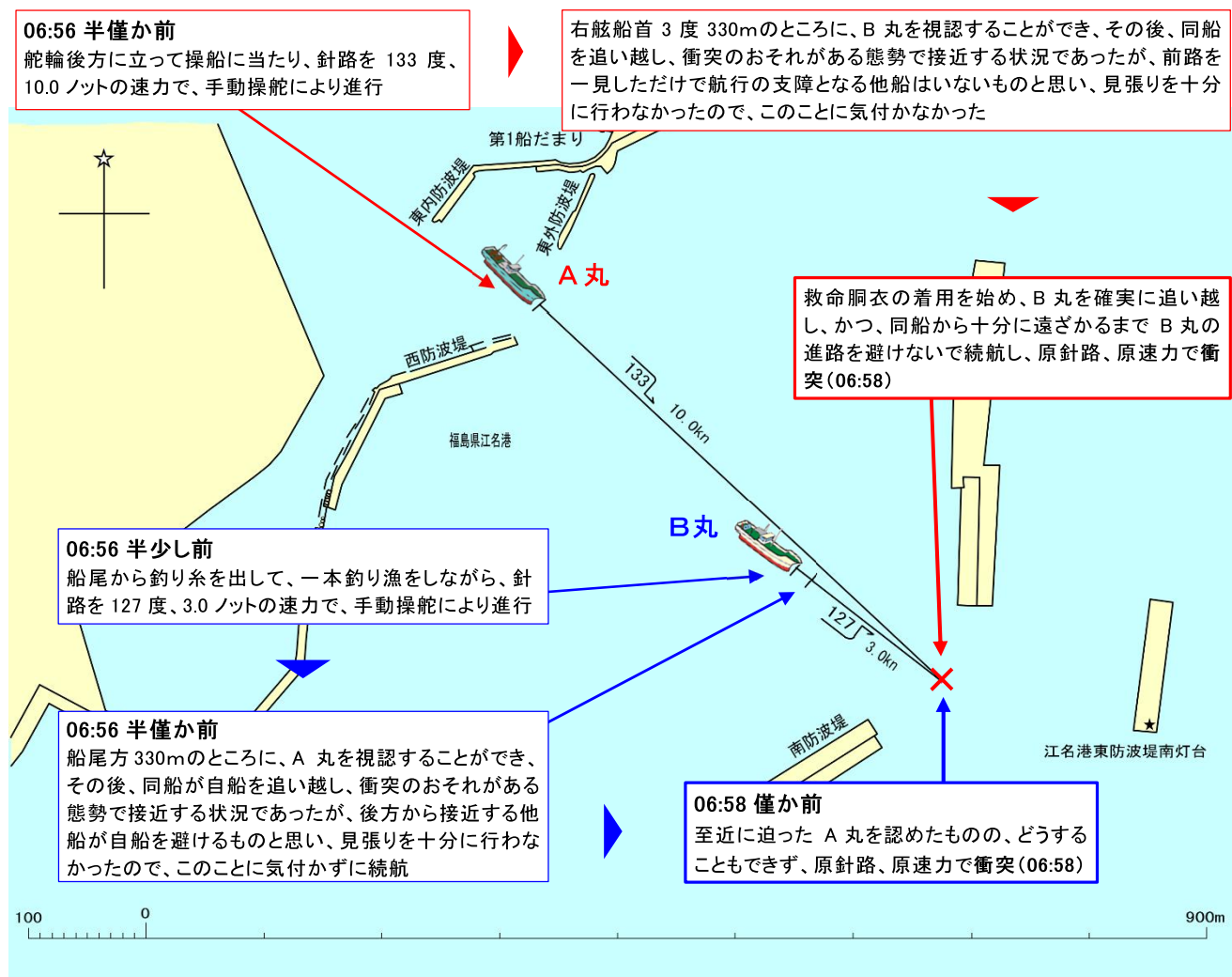
A 丸が B 丸を追い越す際、B 丸から十分に遠ざかるまでその進路を避けずに航行して衝突した事例



漁船 A 丸 船長：業務停止 1 か月 1.1 トン（乗組員 2 人） 福島県江名港の第 1 船だまり → 同県塩屋埼東方沖合の漁場 船首部外板に凹損	漁船 B 丸 船長：戒告 1.1 トン（乗組員 1 人） 江名港の第 1 船だまり → 同港南防波堤周辺の漁場 左舷船首部外板に擦過傷、乗組員 1 人が負傷
発生年月日時刻場所：令和 4 年 12 月 17 日 06 時 58 分 江名港 気象海象：曇り 風力 2 北北東風 上げ潮の中央期 視界良好	

原因

本件衝突は、江名港において、B 丸を追い越す A 丸が、見張り不十分で、B 丸を確実に追い越し、かつ、同船から十分に遠ざかるまでその進路を避けなかったことによって発生したが、B 丸が、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

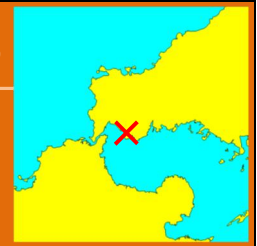
周囲の他船を見落とすことのないよう、見張りを十分に行うこと。
 追い越される側は後方の見張りも十分に行い、衝突のおそれがある態勢のまままで接近する他船があれば、避航を促す音響信号を行い、要すれば衝突を避ける協力動作をとること。

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 貨物船 B 丸 衝突事件

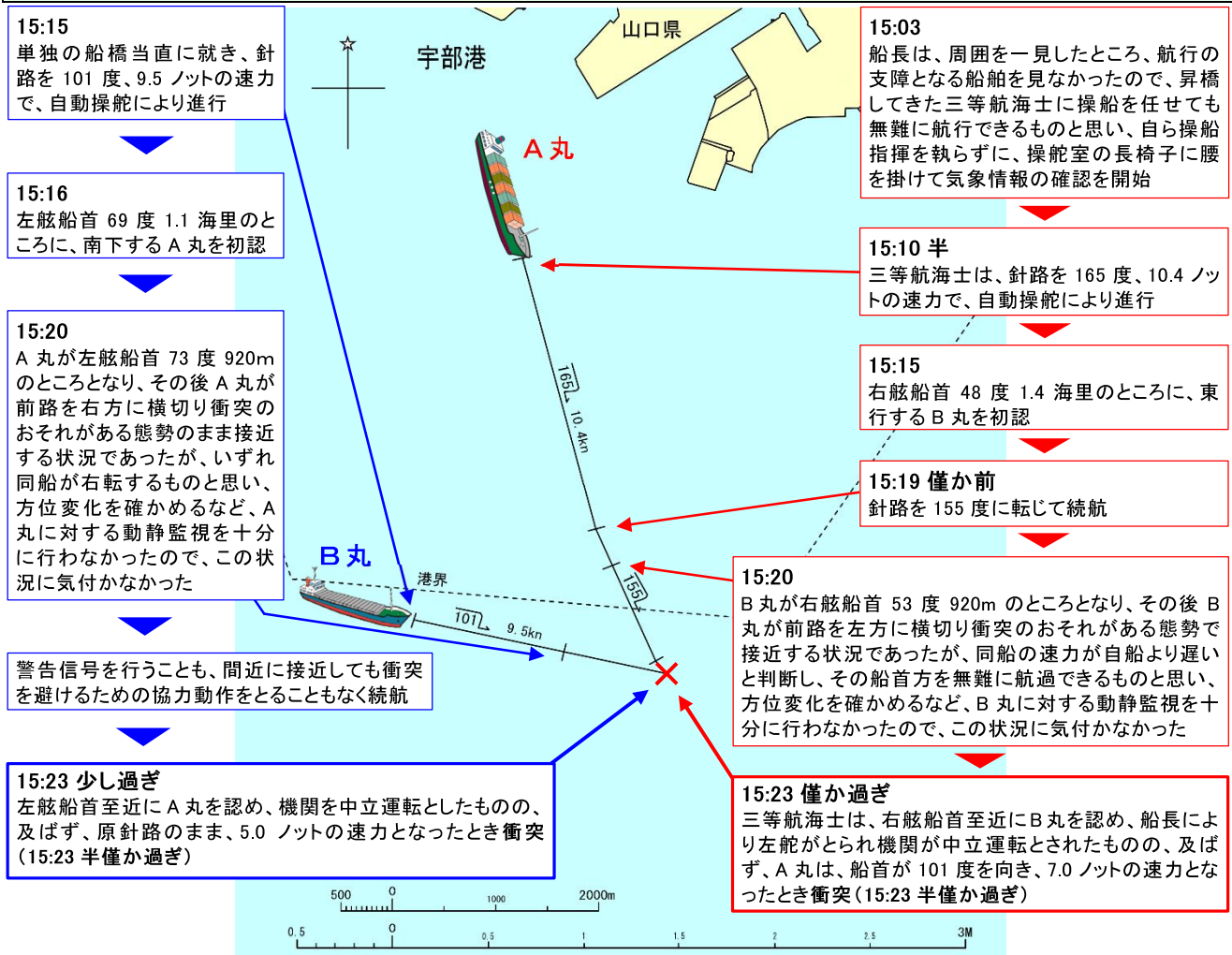
A 丸と B 丸が互いに進路を横切り衝突のおそれがある態勢で接近して衝突した事例



貨物船 A 丸 船長：戒告 三等航海士：業務停止 1 か月 499 トン（乗組員 5 人） 山口県宇部港芝中西岸壁 → 愛知県豊橋港 右舷中央部外板及びハンドレールに曲損	貨物船 B 丸 一等航海士：戒告 363 トン（乗組員 5 人） 関門港若松第 6 区 → 阪神港大阪第 3 区 左舷船首部外板に凹損を伴う擦過傷
発生年月日時時刻場所：令和 5 年 3 月 17 日 15 時 23 分半僅か過ぎ 宇部港外 気象海象：晴れ 風力 2 南南東風 上げ潮の中央期 視界良好	

原因

本件衝突は、宇部港外において、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、南下する 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、東行する 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

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、方位変化を確かめるなど、動静監視を十分に行うこと。
船長は、港を出入するとき等は、自ら操船指揮をとること。

事例 4 各種船舶間の航法

(海上衝突予防法第 18 条)

貨物船 A 丸 漁船 B 丸 衝突事件

航行中の A 丸と漁ろうに従事中の B 丸が衝突のおそれがある態勢のまま接近して衝突した事例



貨物船 A 丸	一等航海士：業務停止 1 か月	漁船 B 丸	船長：戒告
498 トン（乗組員 5 人） 山口県宇部港 → 阪神港神戸区 球状船首に擦過傷		4.95 トン（乗組員 1 人） 兵庫県郡家港 → 同港北西方沖合の漁場 右舷船尾部外板に破口	

発生年月日時刻場所：令和 4 年 12 月 21 日 07 時 43 分僅か前 播磨灘東部

気象海象：晴れ 風ほとんどなし 上げ潮の中央期 視界良好

原因

本件衝突は、播磨灘東部において、航行中の A 丸が、居眠り運航の防止措置が不十分で、漁ろうに従事している B 丸の進路を避けなかったことによって発生したが、B 丸が、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。

07:40 僅か前

A 丸が右舷船首 85 度 1,020m のところとなり、その後、同船が自船の進路を避けずに衝突のおそれがある態勢で接近する状況を確認したが、トロールにより漁ろうに従事していることを示す形象物を表示して操業する自船を A 丸が避けるものと思い、警告信号を行わず、間近に接近しても、行きあしを止めるなど、衝突を避けるための協力動作をとらずにえい網を続けた

07:38 僅か前

右舷正横 1,700m 付近に東行する A 丸を初認し、その動静を監視しながら続航

07:24 少し前

えい網状態で、針路を 146 度、3.0 ノットの速力で、手動操舵により進行

07:43 少し前

接近する A 丸に衝突の危険を感じ、同船を自船の船尾方に航過させようとして機関回転数を上げたものの、効なく、原針路、原速力のまま衝突(07:43 僅か前)

原針路、原速力のまま
衝突(07:43 僅か前)

07:40 僅か前

同じ姿勢を続けるうち、いつしか居眠りに陥り、B 丸が左舷船首 16 度 1,020m のところとなり、その後漁ろうに従事している同船に衝突のおそれがある態勢で接近する状況であったものの、居眠りに陥っていて、この状況に気付かなかった

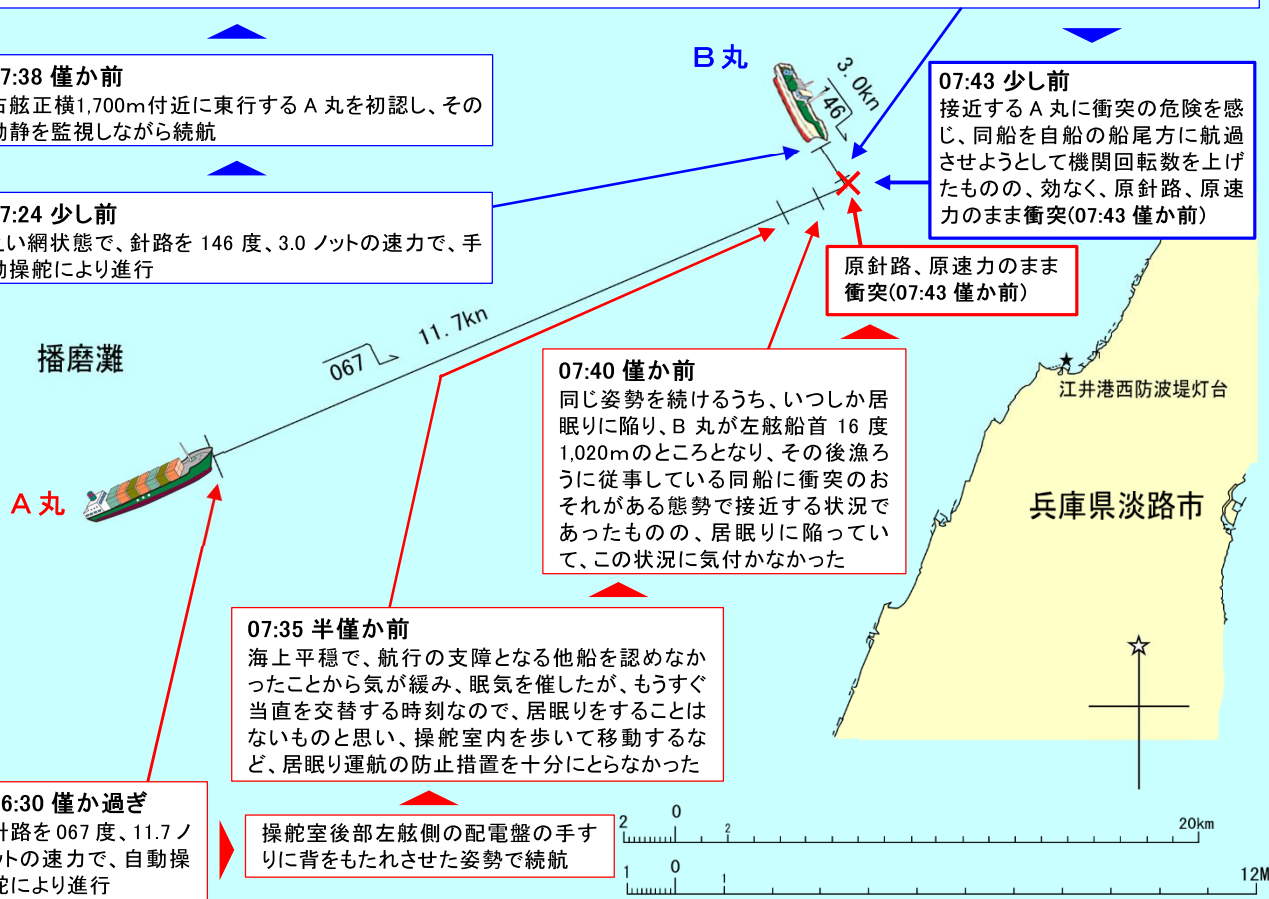
07:35 半僅か前

海上平穏で、航行の支障となる他船を認めなかったことから気が緩み、眠気を催したが、もうすぐ当直を交替する時刻なので、居眠りをするのではないものと思い、操舵室内を歩いて移動するなど、居眠り運航の防止措置を十分にとらなかった

06:30 僅か過ぎ

針路を 067 度、11.7 ノットの速力で、自動操舵により進行

操舵室後部左舷側の配電盤の手すりに背をもたれさせた姿勢で続航



教訓

眠気を催した場合、操舵室内を歩いて移動するなど、居眠り運航を防止するための措置を十分にとること。

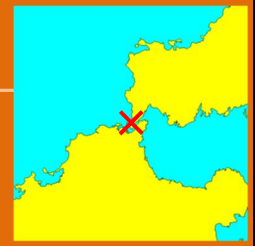
漁ろう中であっても、避航船が衝突を避けるために十分な動作をとっていることについて疑いがあるときは、警告信号を行い、間近に接近した場合は、行きあしを止めるなど、衝突を避けるための協力動作をとること。

事例 5 汽艇等の航法

(港則法第 18 条)

貨物船 A 丸 漁船 B 丸 衝突事件

関門港西山区において、漁船が貨物船の進路を避けずに航行し、衝突した事例



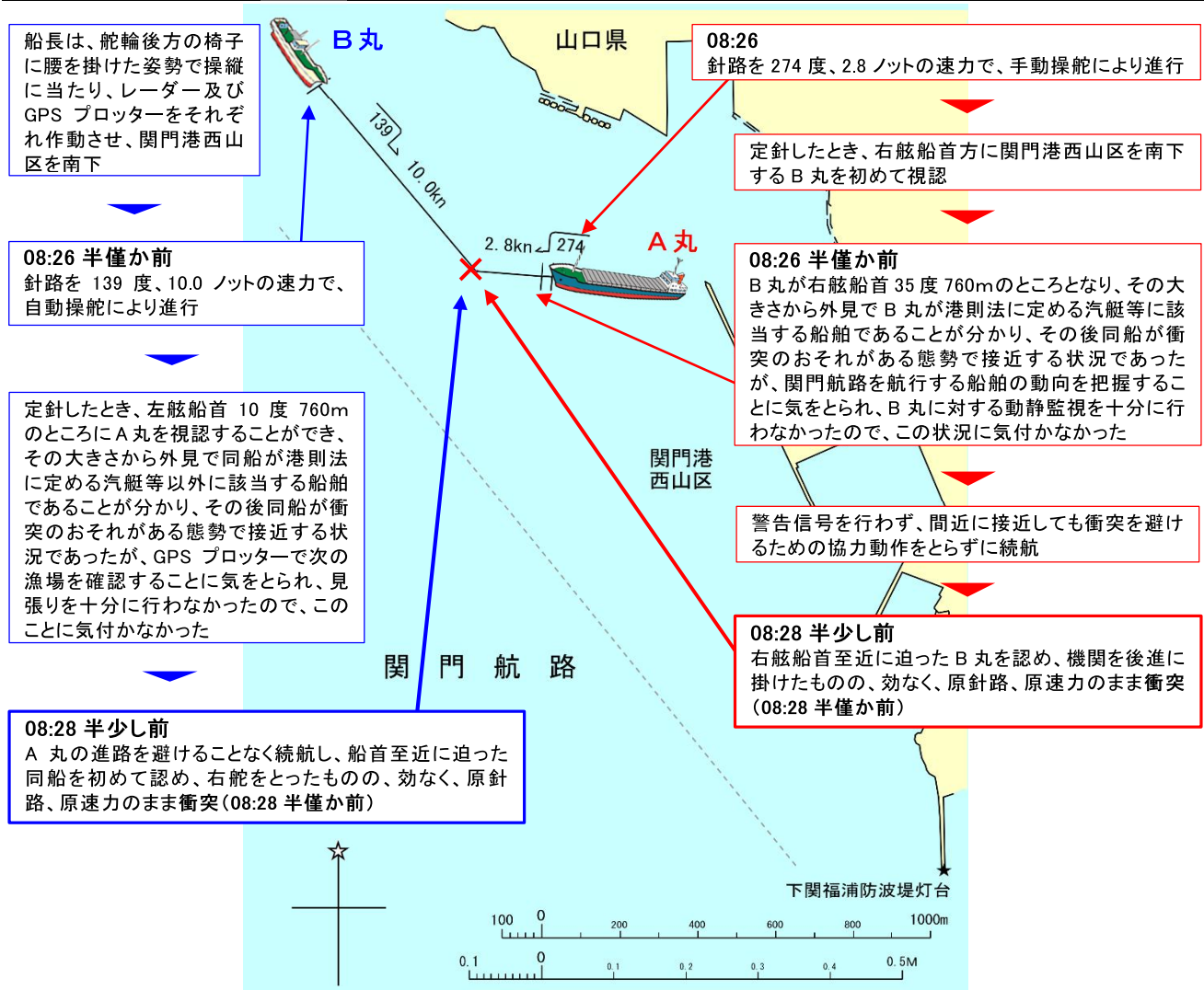
貨物船 A 丸	船長：戒告	漁船 B 丸	船長：業務停止 1 か月
499 トン（乗組員 5 人） 関門港西山区 → 同港若松区 球状船首に凹損		4.0 トン（乗組員 2 人） 関門港小倉区 → 同港門司区の漁場 左舷船首部外板に破口	

発生年月日時刻場所：令和 4 年 9 月 3 日 08 時 28 分半僅か前 関門港西山区

気象海象：曇り 風力 2 東風 ほぼ低潮時 視界良好

原因

本件衝突は、関門港西山区において、汽艇等である B 丸が、見張り不十分で、汽艇等以外の船舶である 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、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

汽艇等に該当する船舶は、汽艇等以外の船舶の進路を避けることができるよう、見張りを十分に行うこと。

接近する船舶が汽艇等であっても、衝突のおそれの有無を判断できるよう、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「船位不確認」が最多。

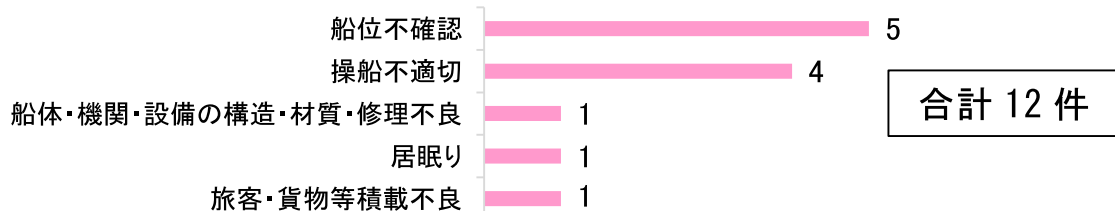
※ 裁決では1隻の船舶について複数の原因を示すことがあるので、船舶隻数と原因数が同数にならない場合があります。

※ 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5事例を紹介します。

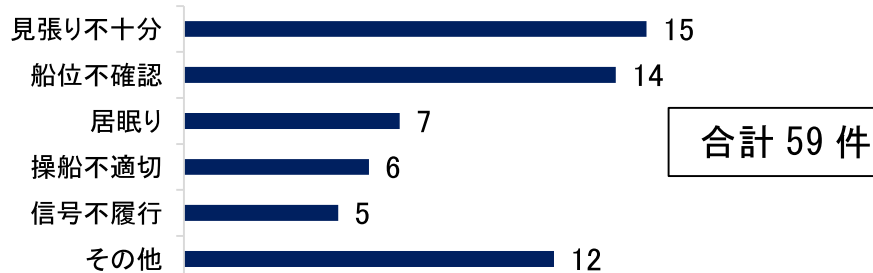
① 旅客船

旅客船の海難は13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4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、「船位不確認」が5件（41.7%）、次いで「操船不適切」が4件（33.3%）、「船体・機関・設備の構造・材質・修理不良」、「居眠り」、「旅客・貨物等積載不良」が各1件（8.3%）となっています。



② 貨物船

貨物船の海難は51隻であり、このうち衝突が21隻と最も多く、次いで乗揚げが18隻となっています。原因分類別では、合計59件の原因が示されており、「見張り不十分」が最も多く15件（25.4%）、次いで「船位不確認」が14件（23.7%）、「居眠り」が7件（11.9%）、「操船不適切」が6件（10.2%）、「信号不履行」が5件（8.5%）などとなっています。



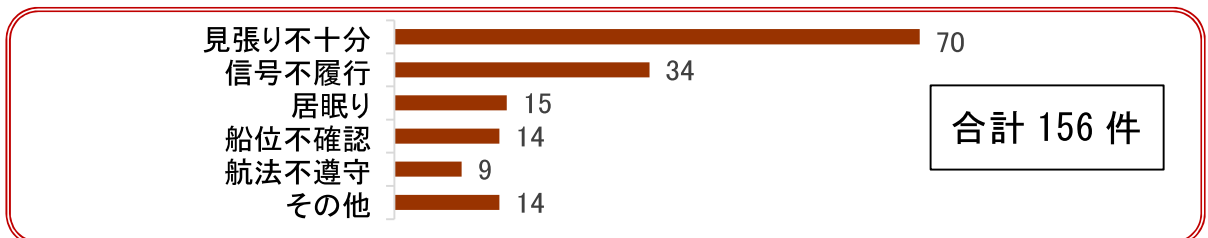
③ 油送船

油送船の海難は6隻であり、このうち衝突が4隻と最も多く、次いで施設等損傷が2隻となっています。原因分類別では、合計8件の原因が示されており、「水路調査不十分」、「見張り不十分」、「信号不履行」が各2件（25.0%）などとなっています。



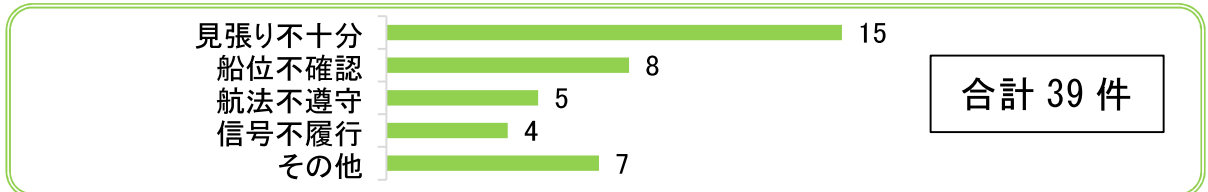
④ 漁船

漁船の海難は117隻であり、このうち衝突が79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156件の原因が示されており、「見張り不十分」が最も多く70件（44.9%）、次いで「信号不履行」が34件（21.8%）、「居眠り」が15件（9.6%）、「船位不確認」が14件（9.0%）、「航法不遵守」が9件（5.8%）などとなっています。



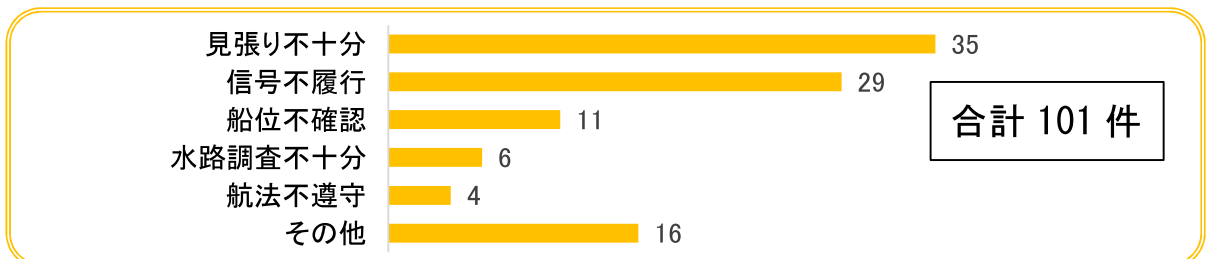
⑤ 遊漁船、瀬渡船

遊漁船、瀬渡船の海難は33隻であり、このうち衝突が20隻と最も多く、次いで衝突（単）が6隻となっています。原因分類別では、合計39件の原因が示されており、「見張り不十分」が最も多く15件（38.5%）、「船位不確認」が8件（20.5%）、「航法不遵守」が5件（12.8%）などとなっています。



⑥ プレジャーボート

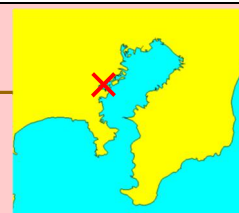
プレジャーボートの海難は75隻であり、このうち衝突が43隻と最も多く、次いで乗揚が12隻となっています。原因分類別では、合計101件の原因が示されており、「見張り不十分」が最も多く35件（34.7%）、次いで「信号不履行」が29件（28.7%）、「船位不確認」が11件（10.9%）などとなっています。



－旅客船－

旅客船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



旅客船A丸 船長：業務停止1か月

18トン（乗組員2人、旅客11人）

京浜運河 → 京浜港横浜第1区

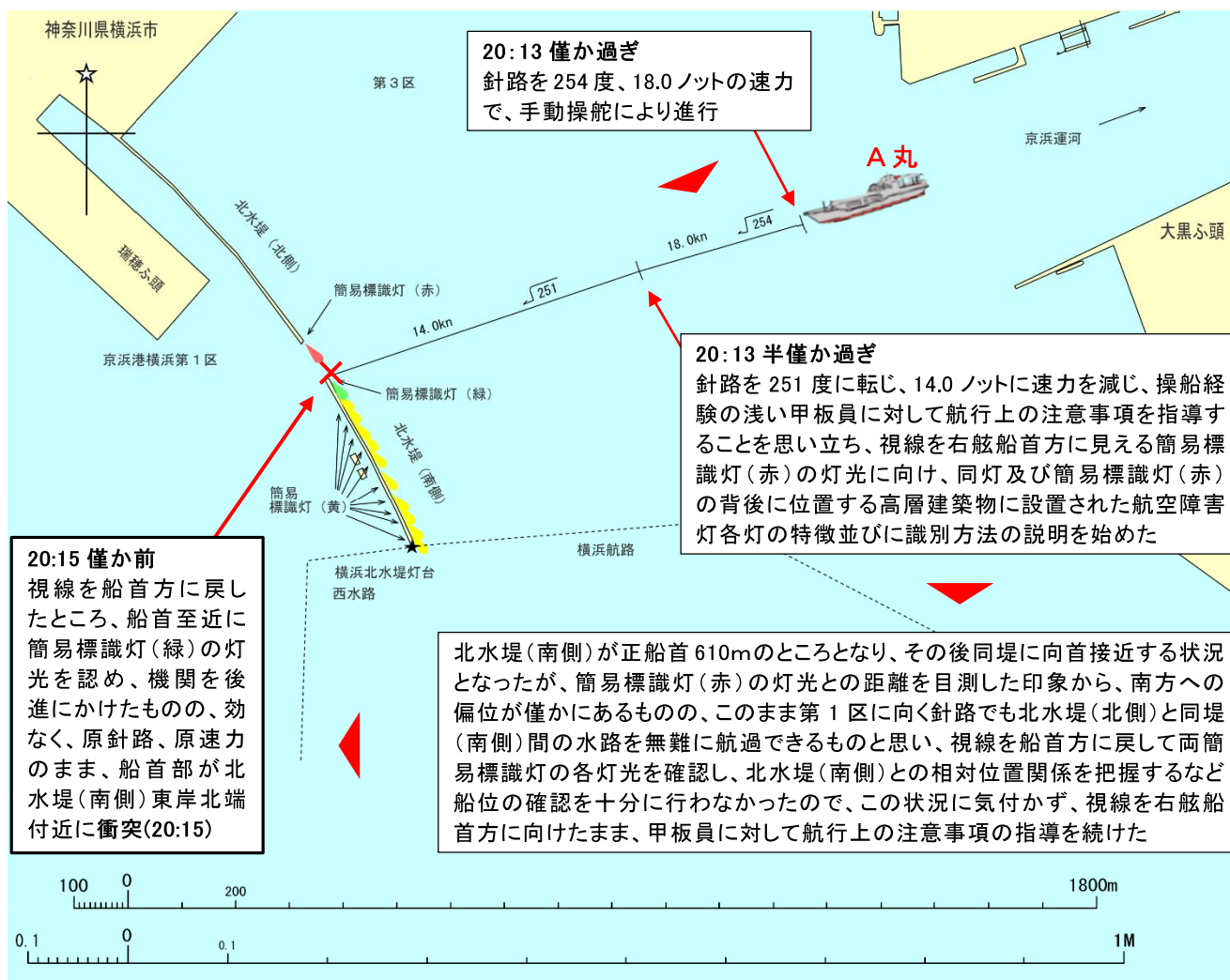
船首部外板に破口を伴う擦過傷等、防波堤（北水堤（南側））東岸北端付近の躯体上部に欠損を伴う擦過傷、乗組員2人、旅客8人が負傷

発生年月日時刻場所：令和6年1月25日 20時15分 京浜港横浜区

気象海象：晴れ 風力3 北北西風 下げ潮の中央期 視界良好

原因

本件防波堤衝突は、夜間、京浜港横浜区において、北水堤（北側）と同堤（南側）間の水路を經由して第1区に向かう際、船位の確認が不十分で、北水堤（南側）に向首進行したことによって発生したものである。



教訓

防波堤等に接近している状況では、視線を船首方に向けて灯光等を確認し、相対位置を把握するなど、船位の確認を十分に行うこと。

夜間において、目測や目視での見間違いを防ぐため、レーダーやGPSプロッターで防波堤との位置関係を把握すること。

－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、消波ブロックに乗り揚げた事例



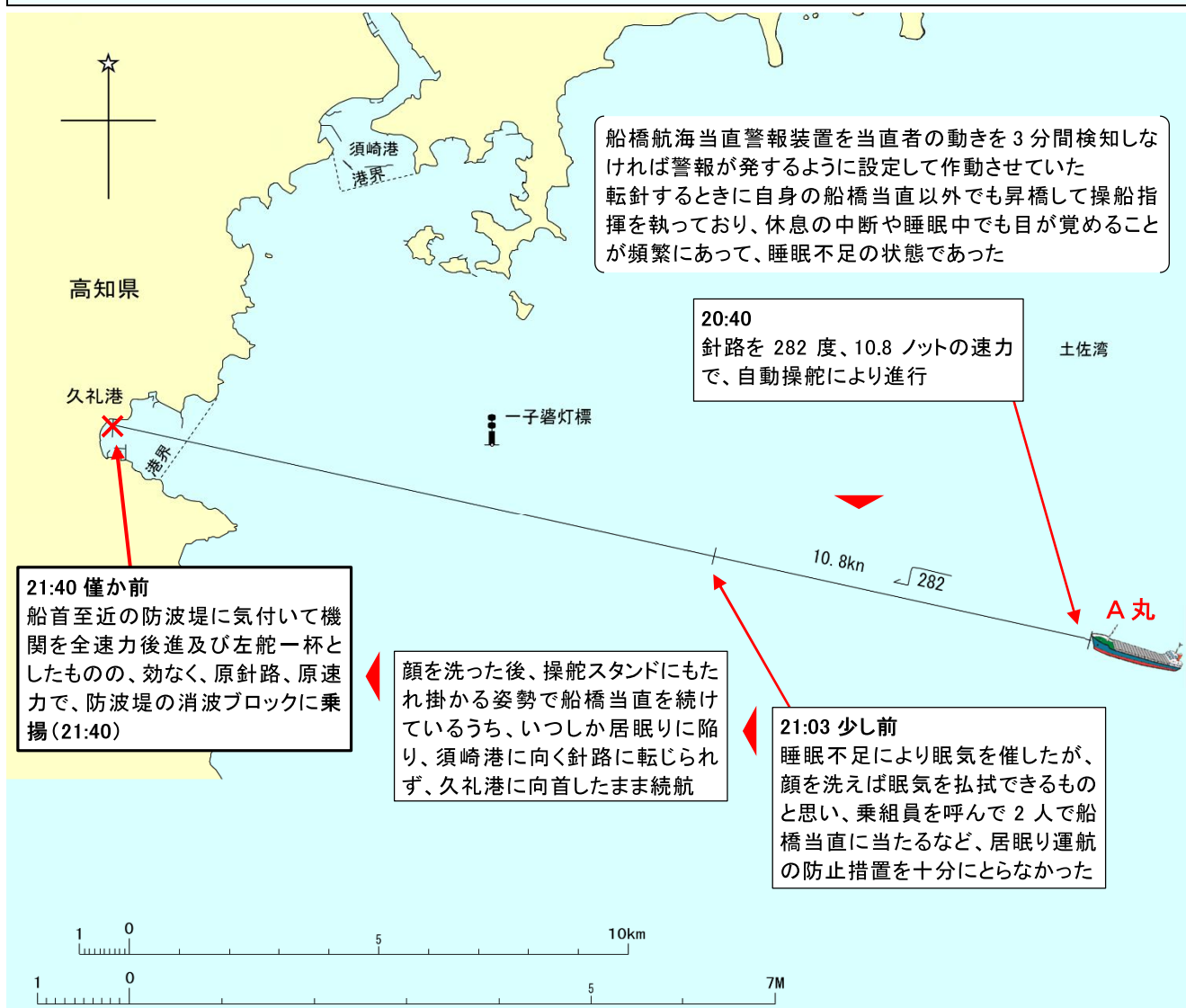
貨物船A丸 船長：業務停止1か月

498トン（乗組員5人）
福島県小名浜港 → 高知県須崎港
球状船首に圧壊、船底に破口を伴う凹損等

発生年月日時刻場所：令和3年3月8日 21時40分 高知県久礼港
気象海象：曇り 風力2 北西風 上げ潮の初期 視界良好

原因

本件乗揚は、夜間、久礼港東方沖合において、須崎港に向け航行中、居眠り運航の防止措置が不十分で、久礼港に向首進行したことによって発生したものである。



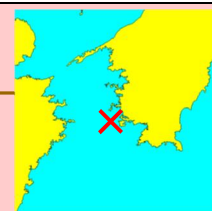
教訓

眠気を催した場合、居眠り運航に陥ることのないよう、十分に対応することが必要であり、状況次第では、他の乗組員を呼ぶなど、居眠り運航の防止措置を十分にとること。

－漁船－

漁船A丸 乗揚事件

水路調査が不十分で、浅所に乗り揚げた事例



漁船A丸 船長：業務停止1か月

199トン（乗組員4人）

宿毛湾の養殖施設 → 内泊養殖施設

右舷船首部船底外板に破口等を生じて沈没

発生年月日時刻場所：令和3年6月9日 10時45分 愛媛県鹿島東方沖合

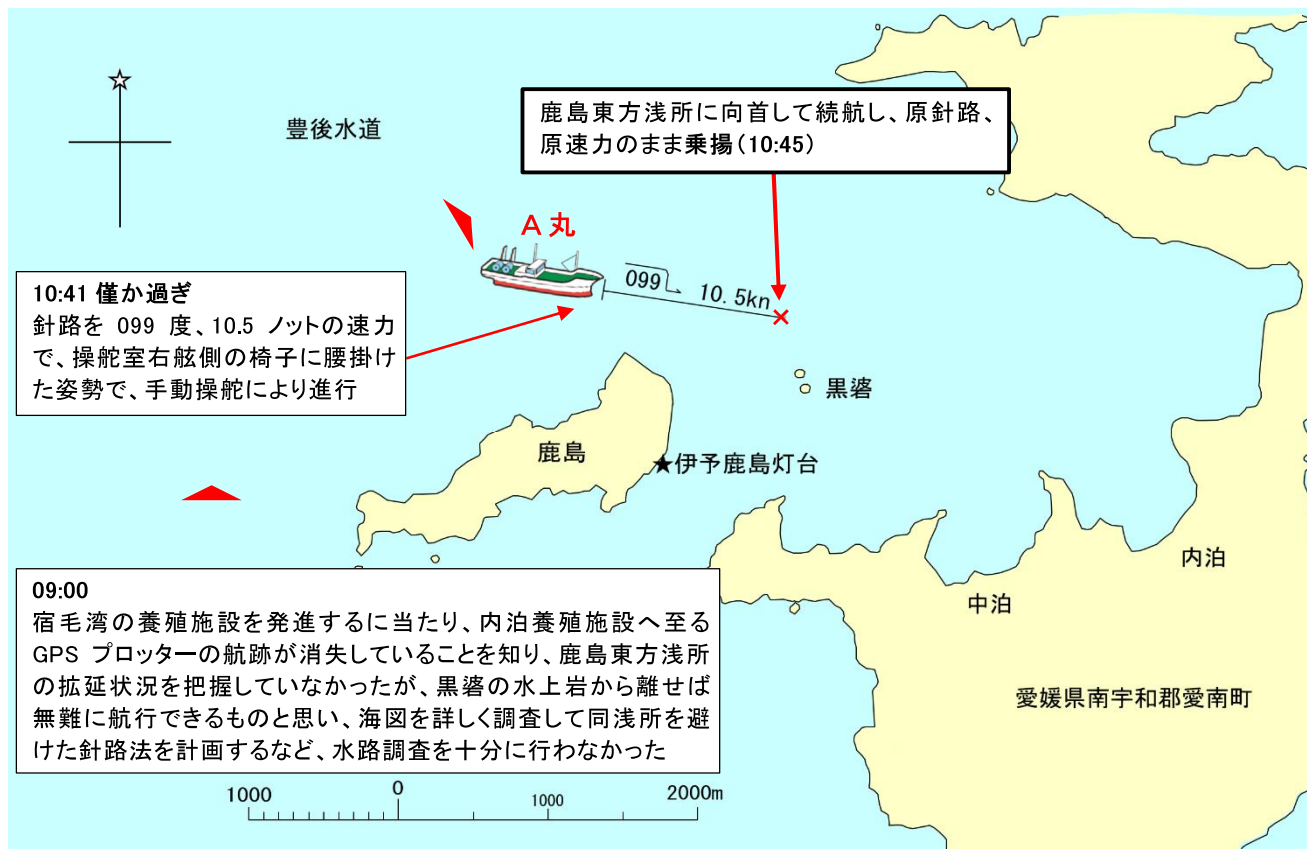
気象海象：晴れ 風力2 西風 下げ潮の末期 視界良好

原因

本件乗揚は、豊後水道において、内泊養殖施設に向けて宿毛湾の養殖施設を発進するに当たり、水路調査が不十分で、鹿島東方浅所に向首進行したことによって発生したものである。

鹿島東方沖合に位置し、愛媛県南宇和郡愛南町内泊沖合の湾内に設けられた養殖施設（以下「内泊養殖施設」という。）で、たびたび養殖魚を積み込んでおり、A丸に備えていた海図を参照し、黒瀬の水上岩付近が浅所であることは認識していたものの、鹿島東方浅所の拡張状況を把握せず、鹿島東方沖合をGPSプロッターに残された航跡を頼りに航行していた

A丸に装備されていたレーダーをGPSプロッターの重量表示に設定すると、レーダー画面には、黒瀬の水上岩とその周囲に赤色の点線が表示されるものの、拡大表示にしても鹿島東方浅所の区域は表示されなかった



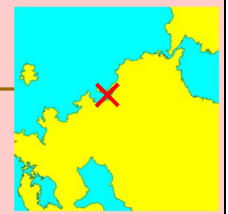
教訓

浅所を避ける針路法として利用していた過去の航跡が消失し、浅所の拡張状況を把握していない場合、海図を詳しく調査して浅所等を避けた針路法を計画するなど、航海前に水路調査を十分に行うこと。

— 遊漁船 —

遊漁船A丸 防波堤衝突事件

雑談に気をとられ、船位の確認が不十分で防波堤に衝突した事例



遊漁船A丸

船長：業務停止1か月

登録長10.12m（乗組員1人、釣り客6人）

福岡県博多港第1区の東浜ふ頭の船だまり → 同県小呂島周辺の釣り場

船首部船底外板に破口を伴う擦過傷、釣り客6人が負傷

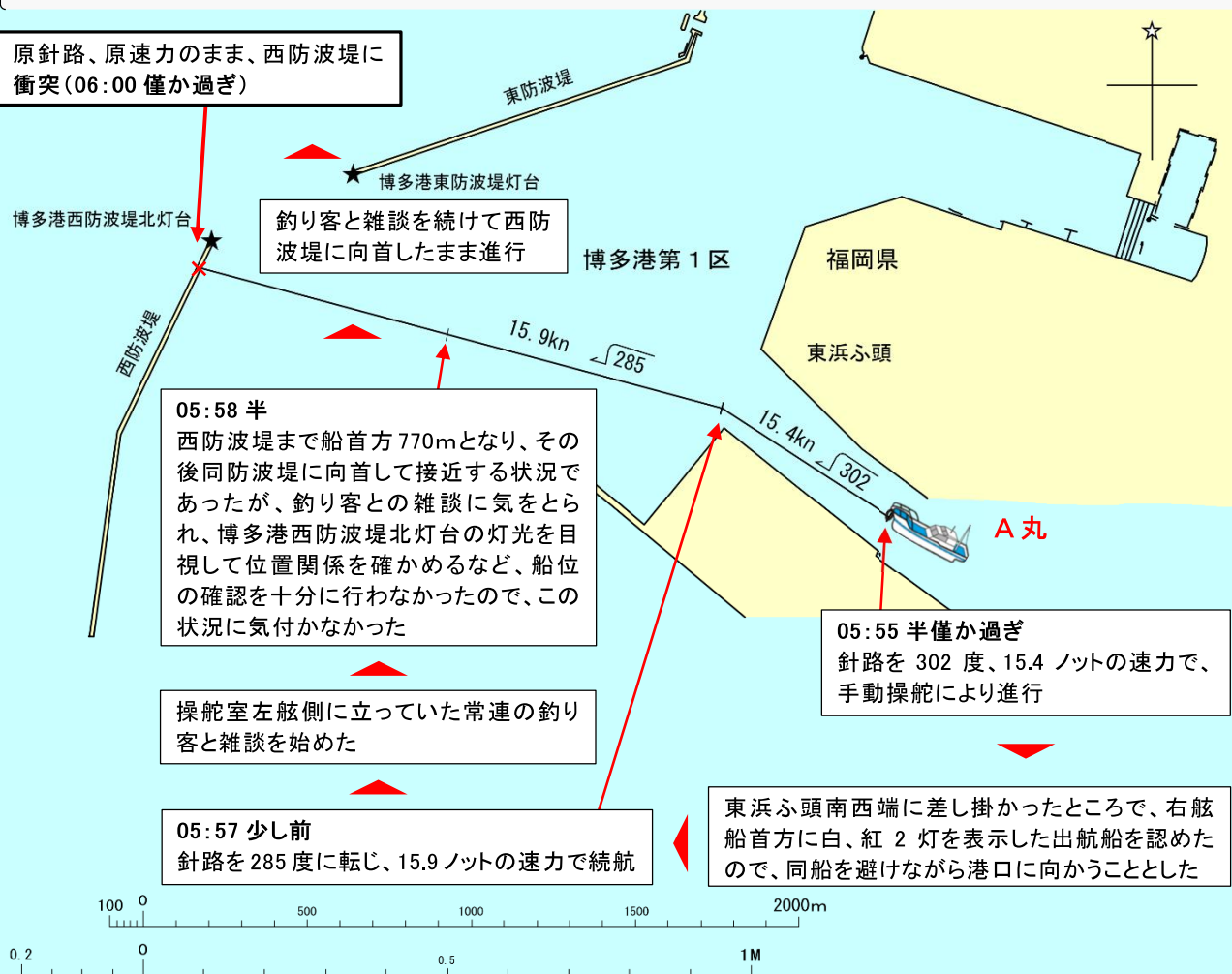
発生年月日時刻場所：令和4年11月20日 06時00分僅か過ぎ 博多港第1区

気象海象：晴れ 風力1 南南西風 上げ潮の末期 視界良好

原因

本件防波堤衝突は、夜間、博多港第1区において、港口に向けて航行する際、船位の確認が不十分で、西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。

博多港第1区は、北西部に築造された東防波堤と西防波堤との間が港口になっており、東防波堤西端部には緑色1閃光を3秒ごとに発する博多港東防波堤灯台が、西防波堤北端部には赤色1閃光を3秒ごとに発する博多港西防波堤北灯台がそれぞれ設置されていた



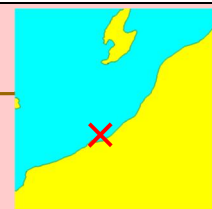
教訓

航行中は、釣り客との雑談に気をとられることなく、灯台の灯光を目視して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 モーターボートB丸 衝突事件

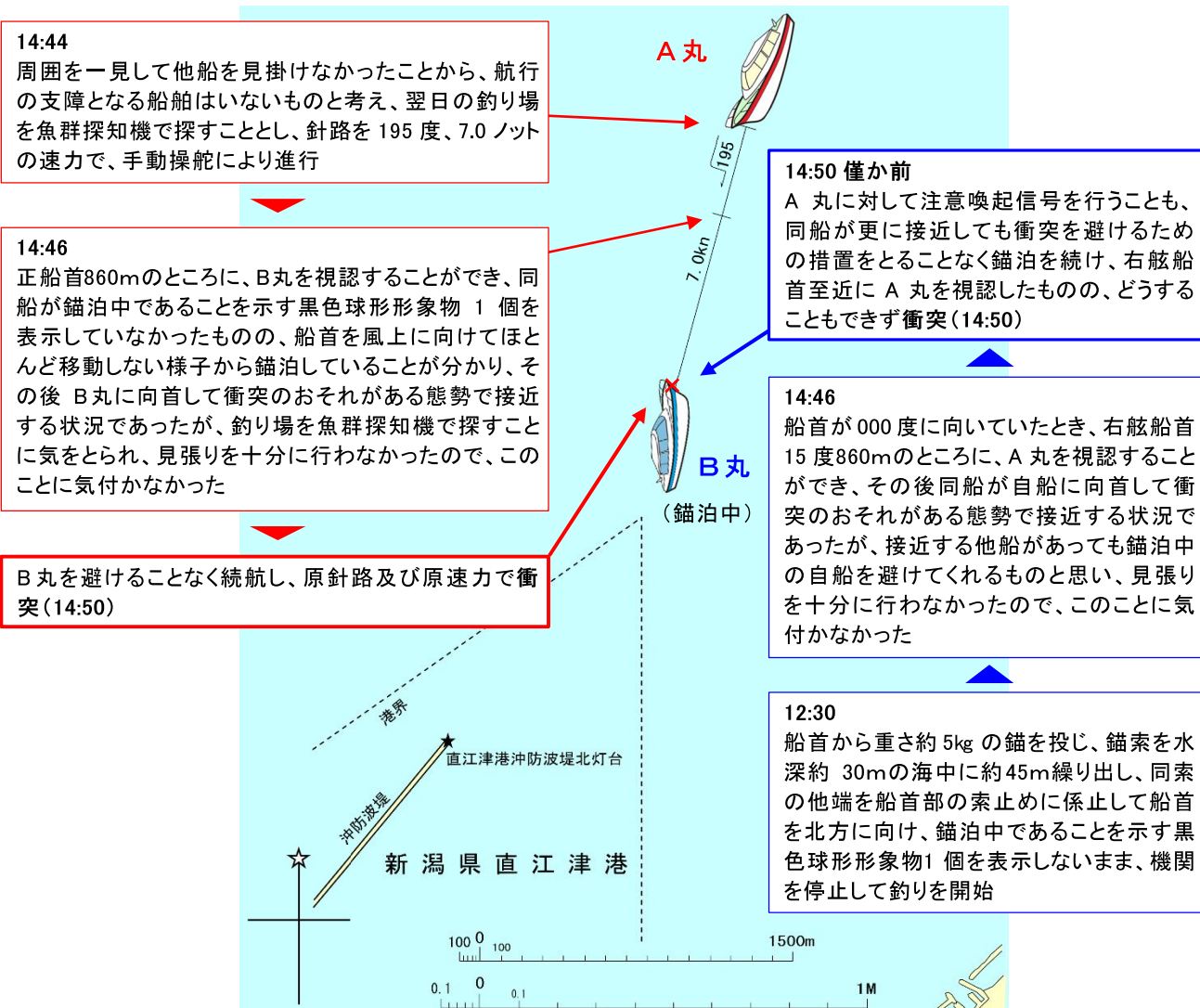
両船の見張りが十分に行われず衝突した事例



モーターボートA丸	船長：業務停止1か月	モーターボートB丸	船長：戒告
登録長5.75m（乗組員1人、友人1人） 新潟県直江津港の係留地 → 同港（帰港中） 船首に擦過傷		登録長3.32m（乗組員1人、友人2人） 直江津港の砂場 → 同港北方沖合の釣り場 右舷船首部外板に亀裂等、友人2人が負傷	
発生年月日時刻場所：令和4年5月24日 14時50分 直江津港北方沖合			
気象海象：晴れ 風力3 北風 下げ潮の末期 視界良好			

原因

本件衝突は、直江津港北方沖合において、航行中のA丸が、見張り不十分で、錨泊中の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、注意喚起信号を行わず、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

魚群探知機画面を見る場合でも、定期的に顔を上げて周囲の状況を確認するなど、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。

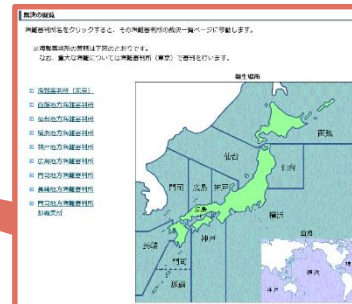
錨泊して釣りをを行っている間も、他船が避けてくれると思わず、周囲の見張りを十分に行うこと。

海難防止の取り組み



海難審判所ホームページ

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います。配信サービスの申込みはホームページをご覧ください。



(第17号 特集「養殖施設等損傷の海難」)

《JMATA ニュースレターの発行状況》

第17号	◇特集「養殖施設等損傷の海難」
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」の発刊にあたって
創刊号	「JMATA ニュースレター」の発刊にあたって ◇特集「霧中海難」



海難審判所ホームページ
<https://www.mlit.go.jp/jmat/index.htm>



JMAT ニュースレター
<https://www.mlit.go.jp/jmat/kankoubutsu/newsletter.htm>



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)



審判官・理事官の募集

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います。



海難審判所お問い合わせ
<https://www.mlit.go.jp/jmat/iken/iken.htm>
 電話 03-6893-2400



審判官・理事官の募集
<https://www.mlit.go.jp/jmat/bosyuu/bosyuu.htm>

資料編

資 料 編

資料 1	海難種類別原因分類	25
資料 2	船種別原因分類	26
資料 3	発生水域別件数	27
資料 4	特定港及び湖・河川における海難種類別発生件数	27
資料 5	主要水道における海難種類別発生件数	29
資料 6	主要海域における海難種類別発生件数	29
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	30
資料 8	船種・海難種類別発生隻数	31
資料 9	海難種類・トン数別発生隻数	32
資料 10	船種・トン数別発生隻数	33
資料 11	海難種類別・死傷者等の状況	34
資料 12	船種別・死傷者等の状況	35
資料 13	船種・海難種類別申立て隻数	36
資料 14	裁決における船種・トン数別隻数	37

資料 1 令和 6 年 海難種類別原因分類

(単位:件)

原 因	海 難 種 類	衝突 (単 突)	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							1							1
発航準備不良	1		1										3	5
水路調査不十分		3	7									8		18
針路の選定・保持不良		3	2		1							1		7
操船不適切	3	8	5								1			17
船位不確認	1	20	31									4		56
見張り不十分	138										1	1		140
居眠り	8	4	17											29
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		1		2									4
錨泊・係留の不適切														0
荒天措置不適切					1		1							2
灯火・形象物不表示	2													2
信号不履行	77													77
速力の選定不適切		1	1											2
航法不遵守	25													25
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														0
電気設備の整備・点検・取扱不良														0
甲板・荷役等作業の不適切											2			2
漁労作業の不適切				1							2			3
旅客・貨物等積載不良											6			6
服務に関する指揮・監督の不適切		1	4									1		6
報告・引継の不適切														0
火気取扱不良														0
不可抗力														0
その他														0
合 計	256	40	69	1	4	0	2	0	0	0	12	15	3	402
裁 決 件 数	88	39	65	1	4	0	3	0	0	0	13	14	3	230
裁 決 の 対 象 と な っ た 船 舶 隻 数	179	42	69	1	4	0	3	0	0	0	14	16	3	331
海 難 の 原 因 あ り と さ れ た 船 舶 隻 数	170	39	66	1	4	0	2	0	0	0	12	14	3	311

※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6年 船種別原因分類

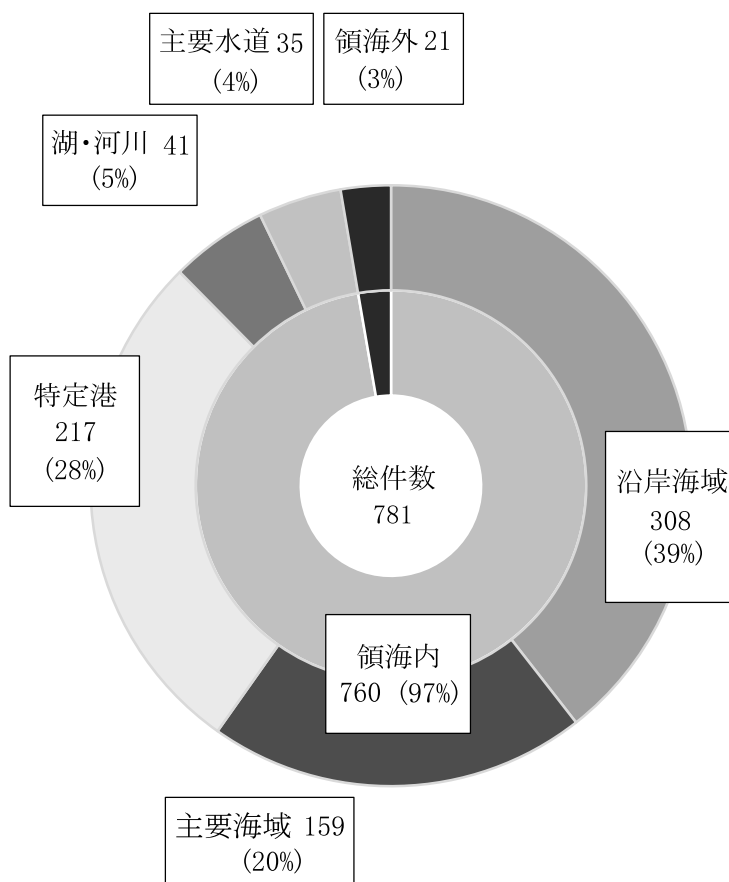
(単位:件)

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	1																1
発航準備不良			1					1			3						5
水路調査不十分			2	2	3	3	1		1		6						18
針路の選定・保持不良					2			1			3			1			7
操船不適切	4	6		2		1					3			1			17
船位不確認	5	14		14	1	1			8		11			2			56
見張り不十分		15	2	70	1	1	1	15			35						140
居眠り	1	7		15	2				3			1					29
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					1				2						4
錨泊・係留の不適切																	0
荒天措置不適切				1							1						2
灯火・形象物不表示											2						2
信号不履行		5	2	34	1	1	1	4			29						77
速力の選定不適切		2															2
航法不遵守		3	1	9	1		1	5			4			1			25
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																	0
電気設備の整備・点検・取扱不良																	0
甲板・荷役等作業の不適切				2													2
漁労作業の不適切				3													3
旅客・貨物等積載不良	1								2	1	1	1					6
服務に関する指揮・監督の不適切		3	1	1							1						6
報告・引継の不適切																	0
火気取扱不良																	0
不可抗力																	0
その他																	0
合 計	12	59	8	156	9	6	5	38	1	101	2	0	5	0	0	0	402
裁 決 の 対 象 と な っ た 船 舶 隻 数	13	51	6	117	8	5	7	32	1	75	2	0	7	7	0	0	331
海 難 の 原 因 あ り と さ れ た 船 舶 隻 数	12	49	5	117	7	5	4	32	1	72	2	0	5	0	0	0	311

※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 6 年 発生水域別件数（理事官が立件したもの）



資料 4 令和 6 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
苫小牧		2	2					1						5
室蘭		3												3
函館	1													1
小樽		1												1
稚内		1												1
青森		1								1				2
八戸		2								1	1			4
釜石										1				1
石巻	1													1
気仙沼	1													1
仙台塩釜										1				1
秋田船川		2	1											3
小名浜		1												1
木更津	1	1												2
千葉	3	9	2					1		1			1	17
京浜(東京区)		3	1							1			1	6

(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(川崎区)	5	3	1			1		1						11
京浜(横浜区)	3	10								1	1	1		16
横須賀	3	1												4
直江津	1				1					2				4
新潟		2												2
伏木富山		1	1											2
清水		1					1							2
三河			1			1								2
名古屋	1	4												5
阪南	1													1
阪神(大阪区)		1												1
阪神(神戸区)	3	3										1		7
東播磨		2	1											3
姫路		3								1				4
和歌山下津	1		2											3
境		3	1							1				5
浜田		1	1		1									3
水島	2	2												4
福山		1	1								1			3
尾道糸崎			1										1	2
呉	1	1												2
広島		1										4		5
徳山下松	1	1	2							1				5
三田尻中関		1								1				2
宇部	3	2												5
萩			1											1
関門(若松区)	2	4												6
関門(若松区外)	5	6	3							2	1	1		18
徳島小松島			1											1
坂出		1												1
高松			1											1
今治		1			1						1			3
新居浜		1	1											2
高知		1	1											2
博多	2	1		1		1				1	1			7
伊万里			1											1
長崎					1									1
佐世保			1											1
厳原	1													1
三角			1											1
大分		6								1				7
細島			1					1						2
鹿児島	1	2			1						1			5
金武中城			2											2
那覇		1												1
合 計	43	94	32	1	5	3	1	4		17	7	7	3	217
湖・河川	11	6	6	1	2	1				1	11		2	41

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6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	4	2	1									1		8
師崎水道						1								1
明石海峡	1									1				2
友ヶ島水道	1		1											2
鳴門海峡	1	1	1								1			4
直島水道		2												2
三原瀬戸		1	4							1				6
釣島水道			1											1
速吸瀬戸			1											1
関門海峡			1							1		1		3
倉良瀬戸			2								1			3
平戸瀬戸		1	1											2
合 計	7	7	13			1				3	2	2		35

資料6 令和6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	3		3			2		1						9
伊勢湾	3		2			2				2	1	1		11
三河湾	1	1	1								1		2	6
紀伊水道	1	1												2
大阪湾											1	3		4
播磨灘	4	3	2							1		3		13
備讃海域東部	5		5			1	1			1		4		17
備讃海域西部	2		6	1						1	2	1		13
備後・燐灘	1		1									1		3
安芸灘・広島湾	4	6	9		1		1	1			3	1		26
伊予灘	2	5	4							3				14
周防灘	3	8	2	2					1	2	1			19
豊後水道	3	1	2								1			7
島原湾・八代海	8		5									2		15
合 計	40	25	42	3	1	5	2	2	1	10	10	16	2	159

資料 7 令和 6 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				3
紋別～十勝川口	1		1		2			2						6
十勝川口～白神岬	1	2	1	1	2						2			9
白神岬～雄冬岬	1	2	3		3						2		1	12
尻屋埼～鮭ヶ埼		1	1					1		2	1	1		7
鮭ヶ埼～阿武隈川口	4	1	3							5	1	3		17
阿武隈川口～犬吠埼	5	2	1				1	1		1		1		12
犬吠埼～野島埼		2	2									1		5
野島埼～天竜川口	8	6	5	1		1	1			3	2		4	31
天竜川口～新宮川口	4	1	5			1				1	2		3	17
新宮川口～日ノ御埼	3		2							1	1	1	1	9
蒲生田岬～高茂埼	4		4					1		1				10
竜飛岬～鼠ヶ関		2	2				1							5
鼠ヶ関～糸魚川	1	2								2	1			6
糸魚川～経ヶ岬	5		1		1			2			6	1	1	17
経ヶ岬～川尻岬	4	1	7				2				1	1		16
隠岐諸島	1													1
川尻岬～烏帽子島	7		5		1						1	1		15
対馬列島	1		1			1	1			2				6
烏帽子島～坊ノ岬	8	1	11				1	3		5	4	1	1	35
坊ノ岬～鶴御埼	6	6	10			1		1		3	2		4	33
南西諸島	3		20	1	3			1		1	3		2	34
南方諸島			1									1		2
合 計	68	29	86	3	13	4	7	12	0	28	29	12	17	308
領 海 外	4		2			1	3	3		4	3		1	21

資料 8 令和 6 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		10	26	11		1	5	2	1		8	8	4	3	79
貨 物 船		62	88	43			1	2	2	1	14	4	4	5	226
油 送 船		16	6	3			1		1		3			1	31
漁 船		115	11	35	1	8	3	4	10		19	15	3	4	228
引 船		16	9	11	2			2			1	2	1		44
押 船		5	4	10		1	1					1			22
作 業 船		5	2	6	3	6	1	1				2			26
遊 漁 船		21	5	15	1				5		1	5			53
瀬 渡 船		1		2								1			4
プ レ ジ ャ ー ボ ー ト	モーター ボート	48	6	37	2	6	3	3	1		12	7	18	7	150
	水上オート バイ	24	2	1		1					2	19		3	52
	ヨット	5		4									4	2	15
	ボート	2													2
	小 計	79	8	42	2	7	3	3	1	0	14	26	22	12	219
交 通 船		4		1							1		1		7
水 先 船															0
公 用 船		3	1	5				1	1		2		2		15
は し け			2												2
台 船		15	5	12	1	1	1						1		36
そ の 他		1	2	2								2			7
不 詳		3													3
合 計		356	169	198	10	24	16	15	21	1	63	66	38	25	1,002

資料 9 令和 6 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	223	6	19	34	14	4	5	5	6	6	34	356
衝突(単)	32	5	19	59	17	5	8	5	8	4	7	169
乗揚	111	6	12	36	5	2	3	4	2	1	16	198
沈没	9										1	10
転覆	20	2									2	24
遭難	9	2		3		1					1	16
浸水	7		3	3		1					1	15
火災	13	1	2	1	1	1	1			1		21
爆発				1								1
機関損傷	25	3	16	11	4			2	1		1	63
死傷等	45	3	6	8							4	66
施設等損傷	26	3	2	2	1	1			2		1	38
安全・運航阻害	17		1	4	1		1		1			25
合計	537	31	80	162	43	15	18	16	20	12	68	1,002

資料 10 令和 6 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		26	7	19	8	3	4	2	4	3		3	79
貨 物 船		1	1	12	124	29	8	6	12	17	12	4	226
油 送 船		1	1	5	5	8	1	7				3	31
漁 船		168	9	25	16	1						9	228
引 船		26	4	8	5							1	44
押 船		12	1	8	1								22
作 業 船		16		1		1		1				7	26
遊 漁 船		51										2	53
瀬 渡 船		4											4
プ レ ジ ャ ー ボ ー ト	モーターボート	147	2									1	150
	水上オートバイ	52											52
	ヨット	15											15
	ボート	2											2
	小 計	216	2	0	0	0	0	0	0	0	0	1	219
交 通 船		7											7
水 先 船													0
公 用 船		4	5	2	1	1		1				1	15
は し け												2	2
台 船		1					2	1				32	36
そ の 他		2	1		2							2	7
不 詳		2										1	3
合 計		537	31	80	162	43	15	18	16	20	12	68	1,002

資料 11 令和 6 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	1	33			19	2		23	7	1	75	83
衝突(単)	2		5			33			5	2	0	43	45
乗 揚			13			15			4	0	0	32	32
沈 没										0	0	0	0
転 覆	3		3				1		2	4	0	5	9
遭 難										0	0	0	0
浸 水				1						1	0	0	1
火 災		1	1							0	1	1	2
爆 発			3						4	0	0	7	7
機関損傷	1		1							1	0	1	2
死傷等	5	1	19	2		7			32	7	1	58	66
施設等損傷										0	0	0	0
安全・運航阻害										0	0	0	0
小 計	16	3	78	3	0	74	3	0	70	22	3	222	247
合 計	97			77			73			247			

資料 12 令和 6 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				8			26			5	0	0	39	39
貨 物 船		2		4						5	2	0	9	11
油 送 船				1							0	0	1	1
漁 船		8	3	34						2	8	3	36	47
引 船				1							0	0	1	1
押 船		2									2	0	0	2
作 業 船		1		2				1		3	2	0	5	7
遊 漁 船				3	2		43			2	2	0	48	50
瀬 渡 船							1				0	0	1	1
プレジャーボート	モーターボート	2		11	1		4	2		18	5	0	33	38
	水上オートバイ	1		9						31	1	0	40	41
	ヨット										0	0	0	0
	ボート			1						1	0	0	2	2
	小 計	3	0	21	1	0	4	2	0	50	6	0	75	81
交 通 船				4						2	0	0	6	6
水 先 船											0	0	0	0
公 用 船											0	0	0	0
は し け											0	0	0	0
台 船											0	0	0	0
そ の 他										1	0	0	1	1
不 詳											0	0	0	0
小 計		16	3	78	3	0	74	3	0	70	22	3	222	247
合 計		97			77			73			247			

資料 13 令和 6 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		2	6	6	1	1		1	1			2	1		21
貨 物 船		30	15	13		1	1						4		64
油 送 船		4	2	1					1				1		9
漁 船		65	9	19	1		1			1		3	2		101
引 船		2		3											5
押 船		1	3												4
作 業 船		3	1	1				1							6
遊 漁 船		15	4	5								2			26
瀬 渡 船				1											1
プ レ ジ ャ ー ボ ー ト	モーターボート	33	4	17		2							4	3	63
	水上オートバイ	7										1			8
	ヨット	2											1		3
	ボート														0
	小計	42	4	17	0	2	0	0	0	0	0	1	5	3	74
交 通 船				1									1		2
水 先 船															0
公 用 船		2	1	2											5
は し け		2		1											3
台 船			3	1											4
そ の 他				1											1
合 計		168	48	72	2	4	2	2	2	1	0	8	14	3	326

資料 14 令和 6 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		6	2	1		1	1		2				13
貨 物 船		1		2	27	8	2	1	1	6	2	1	51
油 送 船		1				3	1	1					6
漁 船		103	4	4	6								117
引 船		5		1	1		1						8
押 船		2		2	1								5
作 業 船		4	2									1	7
遊 漁 船		32											32
瀬 渡 船		1											1
プ レ ジ ャ ー ボ ー ト	モーターボート	58	10									1	69
	水上オートバイ	4											4
	ヨット			1									1
	ボート	1											1
	小 計	63	10	1	0	0	0	0	0	0	0	1	75
交 通 船		1		1									2
水 先 船													0
公 用 船		2	1	1	1			2					7
は し け												2	2
台 船						2		1				2	5
そ の 他													0
合 計		221	19	13	36	14	5	5	3	6	2	7	331

令和 7 年版レポート 海難審判

令和 7 年 10 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