

千葉港「市川水路」における 乗揚海難の分析

水路の各灯浮標から外れると
すぐに乗揚の危険



平成 1 5 年 1 月

横浜地方海難審判庁

は じ め に

横浜地方海難審判理事所において、平成 11 年から同 13 年までの 3 年間に認知した東京湾内の主な港における乗揚海難は 220 件あり、そのうちの約半数にあたる 97 件が千葉港内で発生している。特に、千葉港市川水路周辺での乗揚海難の発生は、千葉港全体の 3 割を占めている。

このような状況のなか、横浜地方海難審判庁においては、市川水路の特殊事情を浮き彫りにし、この種の海難を防止することが重要と受け止め、裁決事例や海難調査で得た証拠資料を総合して分析することとした。

今回の分析により、市川水路周辺における乗揚海難の実態について、関係者の理解が得られれば幸いである。

目 次

第 1	千葉港における乗揚海難の状況・・・・・・・・・・・・・・・・	1
第 2	市川水路周辺における乗揚海難の分析・・・・・・・・・・	2
1	分析調査対象事件数、船舶数等・・・・・・・・・・	2
2	市川水路の状況・・・・・・・・・・	3
3	入出航別の乗揚地点の分布・・・・・・・・・・	4
4	発生時刻別の状況・・・・・・・・・・	5
5	発生月別の状況・・・・・・・・・・	5
6	裁決による海難原因等の分析・・・・・・・・・・	6
第 3	市川水路周辺における乗揚海難の防止策・・・・・・・・	15

用語説明

市川水路

千葉港葛南区で、船橋水路のほぼ中央から分かれ、市川市高谷新町前面に至る長さ約 2.5 海里（4.6 キロメートル）、幅約 200 メートル、水深 6.5 メートルの掘下げ済水路

船橋水路

千葉港外港から船橋市日の出町前面に至る長さ約 5.5 海里（10.2 キロメートル）、幅約 300 メートル、水深 12 メートルの掘下げ済水路

第1 千葉港における乗揚海難の状況

葛南区での発生が6割を占めている

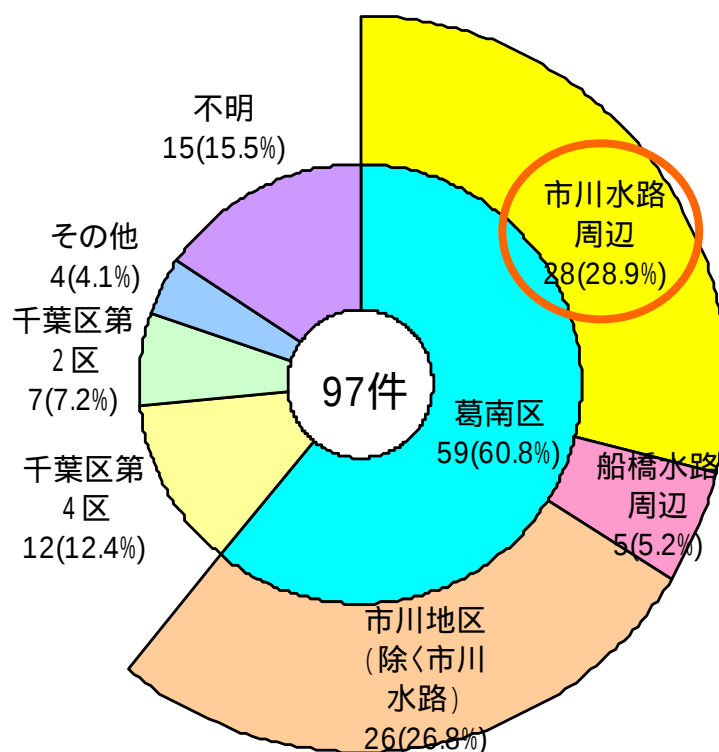
横浜地方海難審判理事所で平成11年から平成13年までの3年間に認知した千葉港における乗揚海難は97件で、各港区別の発生状況を見ると、葛南区が全体の6割を占めており、圧倒的に多くなっている。

葛南区ではその半数が市川水路周辺で発生

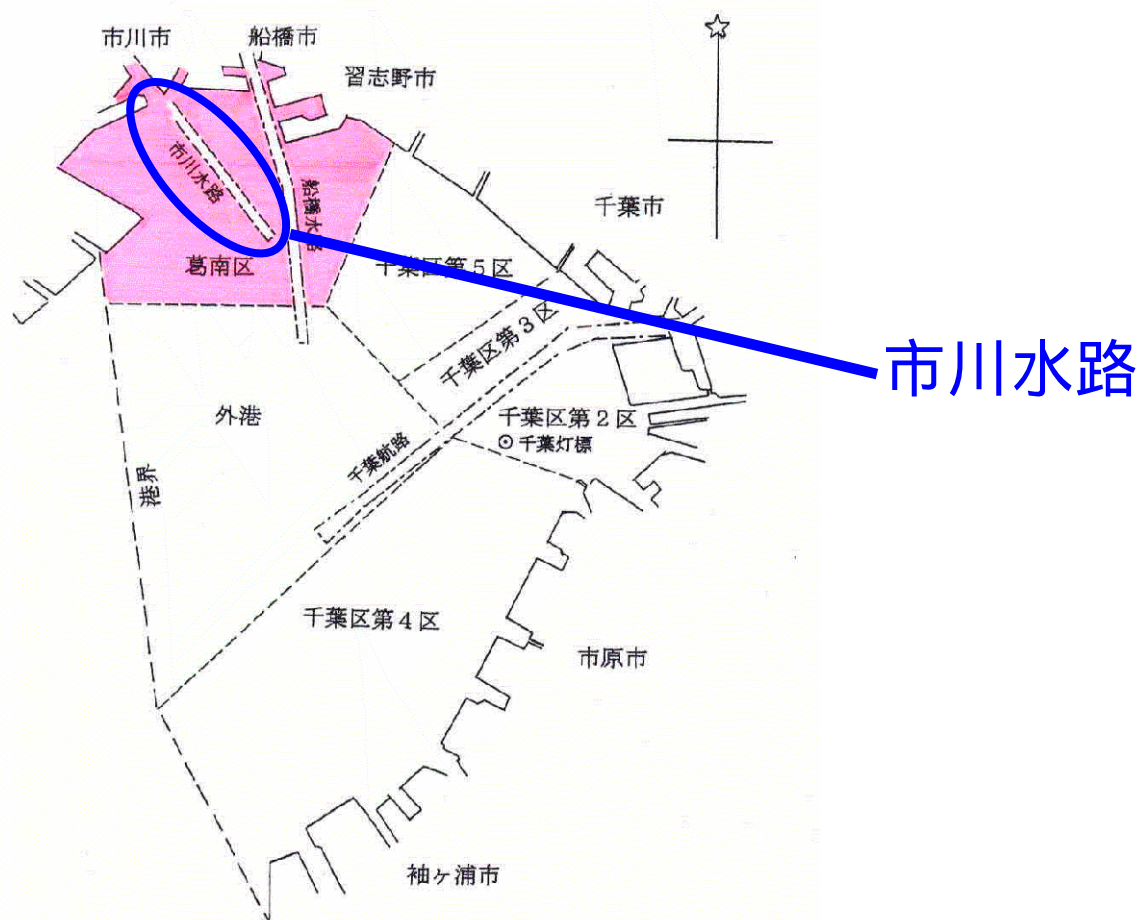
葛南区において発生した59件の海域等は、市川水路周辺が28件と半数を占めて最も多く、次いで係船能力2,000トンを有する市川公共岸壁付近の市川地区(以下、「市川地区」という。)が26件で、船橋水路から係船能力15,000トンを有する船橋中央ふ頭などに至る船橋水路周辺が5件となっている。

このような状況のなか、多発する市川水路周辺における乗揚海難の防止が喫緊の課題となっている。

千葉港区別発生状況



千葉港平面図



第2 市川水路周辺における乗揚海難の分析

1 分析調査対象事件数、船舶数等

約8割は500総トン未満の内航貨物船が占めている

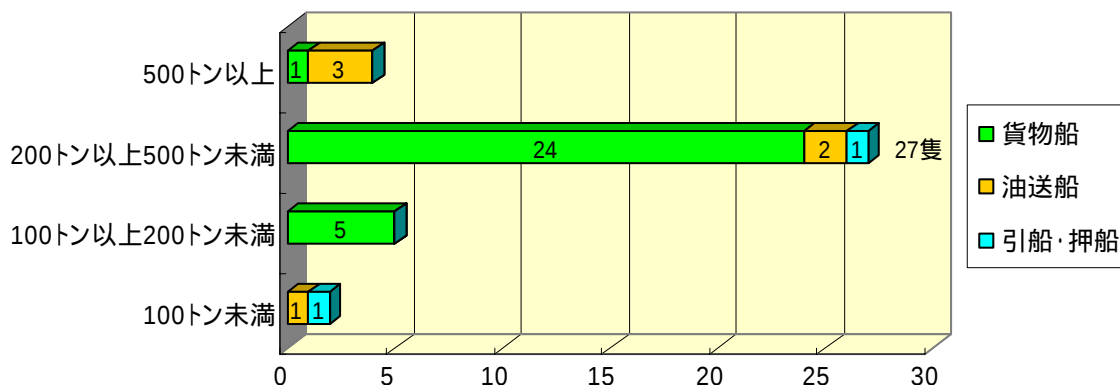
今回の分析調査対象事件・船舶隻数は、平成2年から同14年に裁決が言渡された11件に、平成11年から同13年の3年間に理事官が認知した乗揚海難28件(うち1件は裁決言渡済)を加えた38件(38隻)とした。

これらを船種別にみると、貨物船が8割と圧倒的に多くなっている。

(単位：件)

	H2～14 裁決言渡事件	H11～13 理事官 が認知した事件	合 計
貨物船	9	21	30
油送船	1	5	6
引船・押船	1	1	2
合 計	11	27	38

また、トン数（総トン数、以下同じ。）別に見ると、200 トン以上 500 トン未満が 7 割強を占めている。



2 市川水路の状況

水路外海域は水深が極端に浅く各灯浮標から外れると、すぐに乗揚げの危険

市川水路は、広大な干潟（三番瀬）の中央に江戸川河口に向けて浚渫した水路で、昭和 57 年に開通し、水路両端を灯浮標により示す幅員約 200 メートル、水深約 6.5 メートルの水路となっている。市川水路の両側端には、千葉港市川第 1 号灯浮標（以下、千葉港市川各号灯浮標については、「千葉港市川」を略す。）から第 8 号灯浮標までの灯浮標が一直線に 1,250 メートル間隔で設置されており、水路北口の中央には西第 2 号灯浮標が高浜町方面への水路の右舷標識として設置され、その左側端を示す標識として第 9 号仮設灯浮標、また、高谷新町方面への水路の右側端を示す標識である第 10 号仮設灯浮標が設置されている。

水路側端の灯浮標は、平成 4 年 9 月に現在の配置になったもので、それ以前は水路南口が沖側 300 メートルに位置し、現在の第 7 号、第 8 号灯浮標の位置までに左右計 10 基の灯浮標が設置され、水深 5 メートルの等深線付近に旧第 3 号、旧第 4 号灯浮標が設置されていた。

その後、平成 9 年 1 月第 2 号灯浮標は視認性向上のため LED（発光ダイオード）灯器に変更され、同年 3 月市川水路北口中央付近に右舷標識である西第 2 号灯浮標が設置され、同年 8 月第 1 号灯浮標の塗色・頭標等が緑色の左舷標識から東方位標識へと変更され、同 11 年 3 月第 9 号、第 10 号の各仮設灯浮標の光度・光達距離が落とされた。

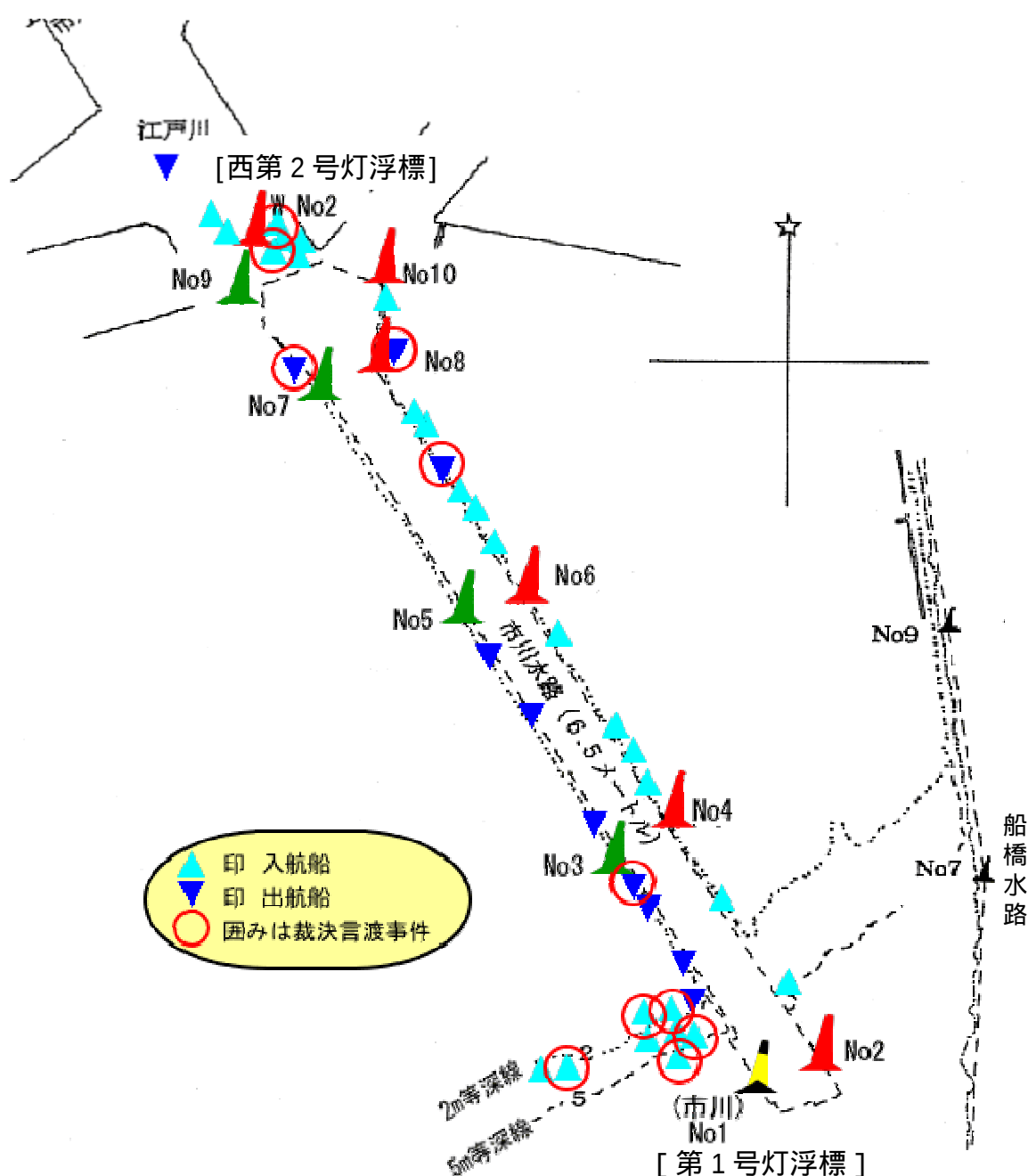
なお、航行に当たっては、水路に沿って設置された灯浮標を結ぶ線から外れて航路外に出ると水深 1 メートル以下の浅瀬に乗り揚げることとなるため、事前の水路調査、航行中の針路、船位の確認などを十分に行うことが必要な水路となっている。

3 入出航別の乗揚げ地点の分布

7 割は入航船による乗揚げで出入口付近に多く発生

市川水路周辺において乗り揚げた船舶を入出航別にみると、入航中が 27 隻で 7 割強を占めており、入航にあたり事前の水路調査が十分に行われていないため、水路の状況を知らず航行していることがうかがわれる。また、その乗揚げ地点の分布は、第 1 号灯浮標付近及び西第 2 号灯浮標付近に集中しているほか、入航船は水路の東側、出航船は西側の浅瀬に乗り揚げている。

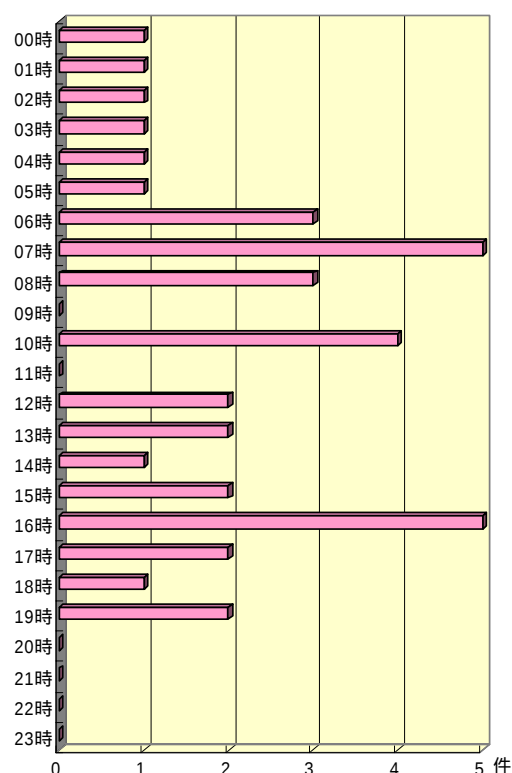
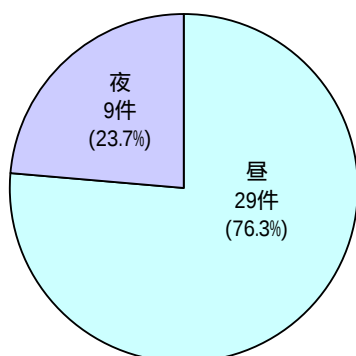
市川水路周辺における乗揚げ地点



4 発生時刻別の状況

約 8 割が昼間の航行で発生

市川水路における乗揚海難 38 件について、その発生時刻を昼夜別（昼：06 時から 17 時台まで、夜：18 時から 05 時台まで）にみると、昼が約 8 割と圧倒的に多くなっている。



5 発生月別の状況

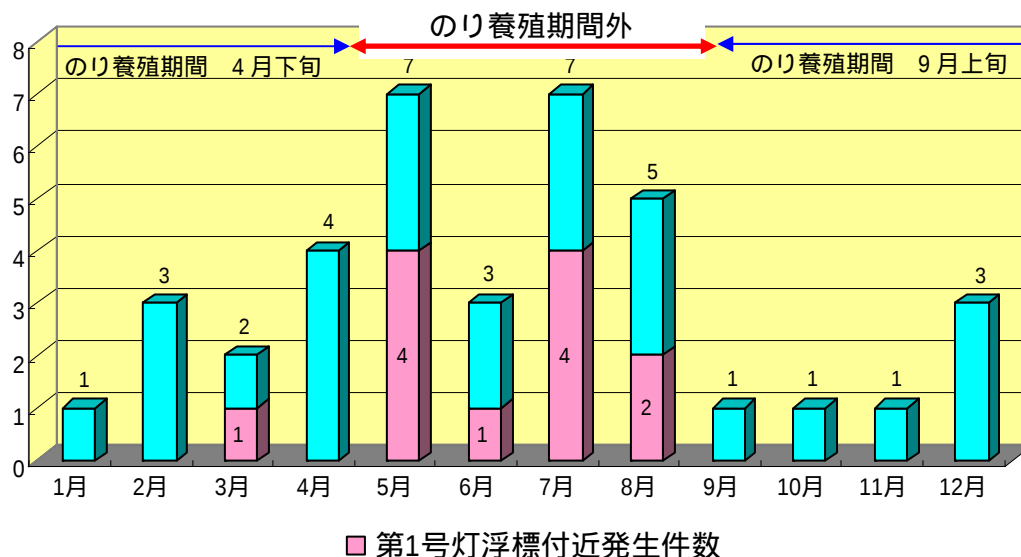
5 月～ 8 月にかけて多く発生

発生月別の状況についてみると、市川水路周辺全体では 5 月、7 月に多く発生している。

更に、このうち、市川水路の第 1 号灯浮標付近で発生した乗揚海難をみると、そのほとんどが 4 月下旬から 9 月上旬ののり養殖期間外に発生している。

これは、のり養殖期間中に灯浮標間に設置される仮設灯浮標等により、第 1 号灯浮標と第 3 号灯浮標との間の危険な航行を抑制する効果があったものと推察される。

市川水路周辺における月別発生件数



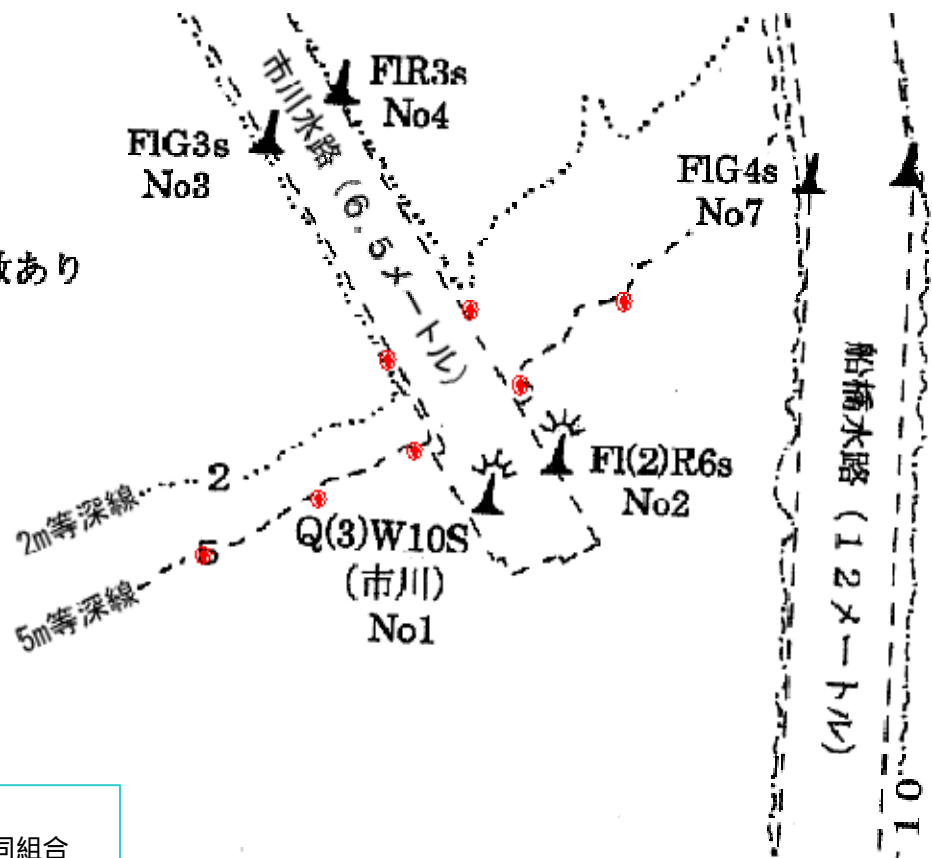
市川水路部分図(のり養殖期間中)

のりひび多数あり

のり養殖期間中の
仮設灯浮標



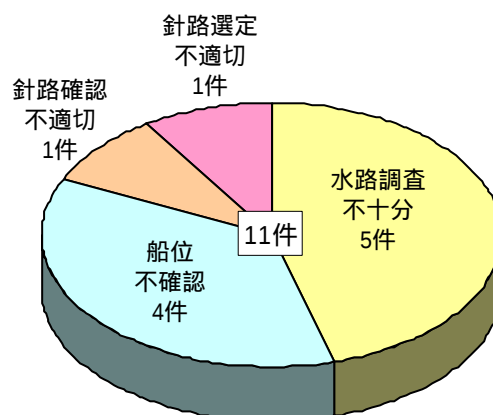
仮設灯浮標設置者：
船橋市漁業協同組合



6 裁決による海難原因等の分析(11件)

以下においては、分析調査対象とした11件の裁決に限定して分析を行うこととする。

これら裁決された11件における直接の海難原因は、水路調査不十分が5件と最も多く、次いで、船位不確認が4件、針路確認不適切及び針路選定不適切が各1件となっている。



(1) 事例分析

裁決された 11 件のうち、3 件について事例分析すると次のとおりである。

裁決事例 1

水路調査が不十分であったことが原因とされた事例

海難の概要

貨物船 F 丸 (497 総トン) は、船長ほか 4 人が乗り組み、バース待ちのため港外で一旦錨泊したのち、7 月 18 日 05 時 15 分抜錨して市川水路に向かった。

船長は、市川水路を航行するのが 11 年ぶりであったうえに、備え付けの海図が古く、その改補もなされていなかったため、平成 4 年に市川水路の灯浮標が移設されたことを知らなかった。

単独当直に立った船長は、手動操舵で 9.5 ノットの速力で進行し、同水路より出航して南下中のガット船を避航した。その後、古い海図を一瞥して第 1 号灯浮標と第 3 号灯浮標との間から同水路に入航するつもりで進行した。

このため、F 丸は、05 時 30 分第 1 号灯浮標から西約 700 メートルの浅瀬に乗り揚げた。

背景要因

- ・ 船長は、千葉港には頻繁に入港していたが、市川水路への入航は 11 年ぶりであった。
- ・ 使用海図第 1088 号は昭和 61 年に購入したもので、その後改補も行っていなかった。
- ・ 古い海図では、旧第 1 号灯浮標と旧第 3 号灯浮標との間から入航できる水深であったが、平成 4 年に市川水路の灯浮標が陸寄りに移設され、第 1 号灯浮標と第 3 号灯浮標との間からは浅瀬のため入航することができないことを知らず、その方向に向けて入航することに不安、危険を感じていなかった。
- ・ 水路に向かって進行中、市川水路から出航して南下するガット船に出会い大きく左転して避航したため、現在の第 1 号灯浮標から遠くなった。

海難原因

11 年ぶりの市川水路航行にもかかわらず、古い海図を見ただけで、十分な水路調査を行わず、第 1 号灯浮標が移設されていたことに気付かないまま、第 1 号灯浮標西方の浅瀬に向首したことによる。

本件から得た教訓

港湾区域では施設や航路標識が変更されることが多く、最新の海図にあたって水路調査を行うことが必要である。また、市川水路南口に接近した時期は、早朝で陸上の物標などを見分ける明るさはあったので、陸上物標を用い、更にレーダーで船位の確認を行っていれば、第 1 号灯浮標が移設されていることも、浅瀬に向けて進行していることにも気付いたものと推測される。従って、船位の確認にも心掛け、必ず第 1 号灯浮標と第 2 号灯浮標の間を航行することが大切なことである。

現在、第 1 号灯浮標は、東方位標識で示されており、市川水路南口の判別が容易となっている。

同標識の意味するところに従ってその東方に向かえば水路の入口に到達する。

裁判事例 2

船位の確認が不十分であったことが原因とされた事例

海難の概要

タンカーY丸（499 総トン）は、船長ほか 5 人が乗り組み、市川公共岸壁で揚荷を終え、7 月 12 日 10 時 10 分市川水路を經由して京浜港に向かった。

船長は、市川水路を頻繁に航行しており同水路の側方には浅瀬が存在していることを知っていた。

単独当直に立った船長は、出港時に霧模様となっていたが、視程は 2 海里程度であったのでレーダーを作動し、手動操舵により 5 ノットの速力で進行した。

10 時 22 分半第 7 号、第 5 号両灯浮標の中間付近で、船首方向に同水路を北上中の反航船の船影を認め、視界が次第に狭まったため、針路を 3 度右転し、3 ノットに減速して続航した。その後、第 5 号、第 3 号両灯浮標の中間付近に達したとき、更に霧が濃くなり第 3 号灯浮標が視認できなくなったので、甲板上で作業をしていた一等航海士を船首見張りに就けたが、船橋内では目視による見張りのみで、レーダーを活用して船位を確認しなかった。

このため、第 3 号灯浮標を視認することができず、同水路外に向首したまま続航中、10 時 40 分少し前同水路の右側端に寄りすぎたのではないかと不安を感じて左舵をとったが効なく、第 3 号灯浮標を通過した直後、浅瀬に乗り揚げた。

背景要因

- ・ 船長は、年間航海の 7 割ばかり市川水路を航行しており側方が浅瀬になっていることを十分知っていた。
- ・ 出港時、霧模様で、通常視程が 1 海里以内であれば出港を中止にしていたが、本件時は 2 海里程度の視程であったために出港の判断をした。
- ・ 市川水路を航行中、南口付近に入航する反航船があり、その動静が気になっていた。
- ・ 単独船橋当直のため、操舵しながら目視による見張りは可能であったが、レーダーによる見張りをする余裕がなかった。
- ・ レーダー見張り員を増員し、レーダーにより船位を確認することに思い及ばなかった。
- ・ 一等航海士に船首見張りを命令し、一度はその状況を聞いたが、何も見えないと返事があったのみで、その後の報告はなかった。
- ・ 本件発生時には、視程が 40 メートル程となり、辺りが全く見えなくなったためパニック状態となり、3 ノットに減速したものの反航船のことばかり気にしていたので、更に右転を続けてしまった。

海難原因

霧のため視界が制限された状態で市川水路を航行するとき、転針目標としていた灯浮標を肉眼で認めることが出来なくなった際、レーダーを活用して船位を確認せずに進行したため、同水路から外れてしまったことによる。

本件から得た教訓

霧のため視界が制限された状態のなか市川水路を航行するとき、反航船の存在を知り、減速して水路の右側を航行したことは、適切な航法であるが、同水路の側方が浅瀬になっていることを知っているのであるから、レーダーを活用して常に自船の船位を確認するとともに、他船の動静を把握することを心掛けなければならない。

裁決事例 3

針路の確認が不適切であったことが原因とされた事例

海難の概要

ケミカルタンカーY丸（470 総トン）は、船長ほか 5 人が乗り組み、一旦港外に出て荷役待機する目的で、10 月 8 日 19 時 15 分二俣新町の岸壁を離れた。

船長は、市川水路の両側に浅瀬が広がっていることを知っていたものの、コンパスを用いて針路を確認したことがなく、通常、肉眼やレーダーにより水路左右で対を成す灯浮標を認め、そのほぼ中間に向首する針路法をとっていた。

単独当直に立った船長は、手動操舵で 5 ノットの半速力で進行し、第 7 号及び第 8 号両灯浮標に並ぶ地点付近で右側に寄り過ぎたことを認め、市川水路に沿う針路とするつもりで左舵一杯とし左転したところ、次の目標の灯浮標である第 5 号及び第 6 号灯浮標の各灯火が陸岸や工事の灯火などに紛れて識別しがたい状況にあったが、適宜南方に向首して進行すれば大丈夫と思い、前もってコンパスで同水路に沿う針路の確認をしていなかった。

このため、Y丸は、19 時 30 分第 8 号灯浮標と第 6 号灯浮標のほぼ中間地点で水路から外れた直後に乗り揚げた。

背景要因

- ・ 船長は、市川水路の航行経験が過去 10 回程度で、水路以外は航行できないことは知っていた。
- ・ 普段からコンパスを使用して針路を確認する習慣はなかった。
- ・ 水路の通航方法は、水路左右の灯浮標を見ながらその中央を進行することとしていた。
- ・ レーダーは 20 年ほど使用したものであることもあり、映りが悪くなっていたので、次の針路目標となる第 5 号及び第 6 号灯浮標をレーダーで確認できなかった。
- ・ 船長は、19 時 28 分第 7 号灯浮標に近づきすぎたことを認識し、これを是正するため、左舵一杯を取り左転を開始し、水路中央に戻そうとした。
- ・ 続いて、肉眼により第 5 号及び第 6 号灯浮標の確認に努めたが、陸岸や工事の灯火と紛れて識別できなかった。
- ・ 左転の開始から乗揚までの 2 分半の間、適宜南方に向首して進行すれば大丈夫と、これまでの経験を頼りに進行した。

海難原因

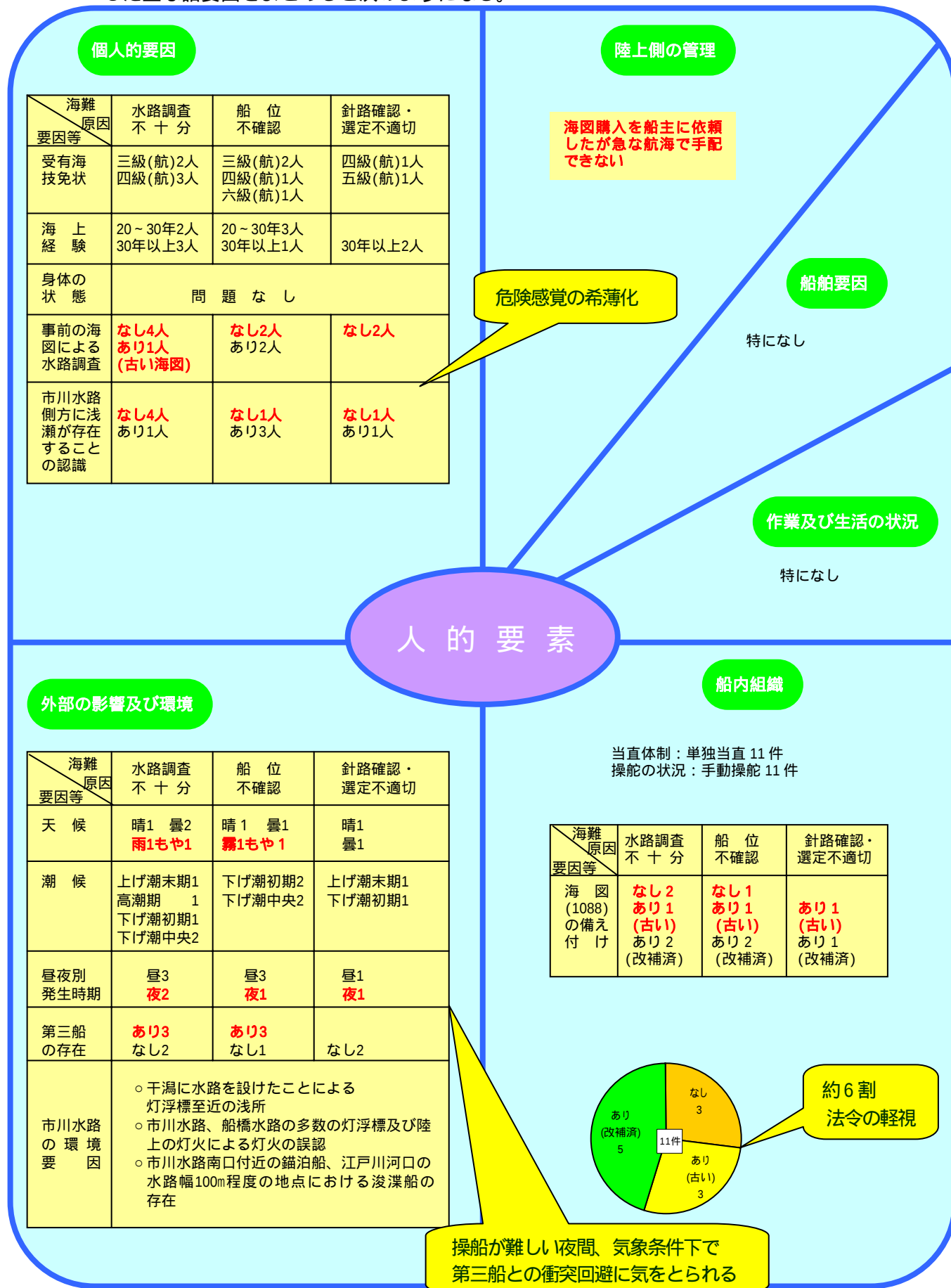
船長は、何回か市川水路を航行した経験があったが、それまで同水路を航行する際にコンパスで針路の確認をしたことがなかったため、水路の側端に沿って設置されている灯浮標を見失ったときに進むべき針路を誤ってしまったものである。

本件から得た教訓

市川水路における進むべき針路をコンパス等で確認し、その針路で進行しながら同水路の側端に沿って設置された灯浮標などを用いて船位の確認を行い、風潮流などによる影響を早めに察知することが同水路を安全に航行する際に大切なことである。

(2) 発生要因等の分析

裁決された 11 件を操船に携わった船長の個人的要因や環境要因など、海難発生に影響した主な諸要因をまとめると次のようになる。



原因別の分析

- 水路調査不十分（５件）

必要な海図の不整備は法令軽視

市川水路を安全に航行するために船長、船舶所有者は、海図W1088（千葉港葛南区）を船内に備え付ける必要があり、また、発航前には航海に必要な図誌が整備されていることを検査しなければならないことが船舶設備規定第146条の10（航海用刊行物）及び船員法施行規則第2条の2（発航前の検査）で規定されている。

裁決された11件中、半数以上の6件が海図の不整備状態となっている。

このような、航海に必要な海図等を備え付けないと言うことは、到底、安全航行を期待することができず「地図なくして山道・樹海に分け入れる」に等しい行為で法令を軽視していると言わざるを得ない。

市川水路に関する知識がなければ状況に応じた操船を期待することはできない

市川水路を安全に航行できるかどうかは、「各灯浮標を境界として結んだ線から少しでも外れると水深が浅く、即、乗揚となるような状況である。」という知識を有しているかどうかが大きく影響する。

一般的な航路においては、航路の左右両端を示す灯浮標のすぐ外側に航行不能な浅瀬が存在する例は少なく、船長等はその経験から、他船との衝突を避けるためなど、状況によっては航路外を航行することも可能と認識（記憶）している場合が少なくないと考えられる。

市川水路を航行するに当たって、その状況に応じた判断をする場合、同水路に関する詳細な知識・経験を記憶していない操船者の多くは、過去において記憶に残っている一般的な経験や知識をそのまま市川水路の航行に適用してしまい、灯浮標から外れても大丈夫との判断に及んで乗揚事故を招いている。

上記５件について、海難発生に至った動機を見ると次のとおりである。

動機：行動を引き起こした原因を指し、その目的や意図を意味する。動機とは行動を引き起こし、方向付け、持続する、これらすべてを言い、欲求、欲望、衝動を一括したものである。

初めての航行であったが、たまたま、前日夜間の入航時に問題なく航行したことから、水路の両舷の灯浮標を見ながら航行すれば問題ないと思った。

11年ぶりの市川水路入航に際し、古いものであったが海図を見たので入航できるものと思った。(灯浮標の位置が変更されている。)

同じ葛南区で隣接する船橋水路の航行経験があるため、市川水路も灯浮標に沿って航行すれば安全に行けると思った。

灯浮標の外側が浅いことは知っていたが、同灯浮標の至近であればその外側も航行できるものと思った。

市川水路は何度か航行したことがあったが、これまで何事もなく通過していたので、大丈夫と思った。

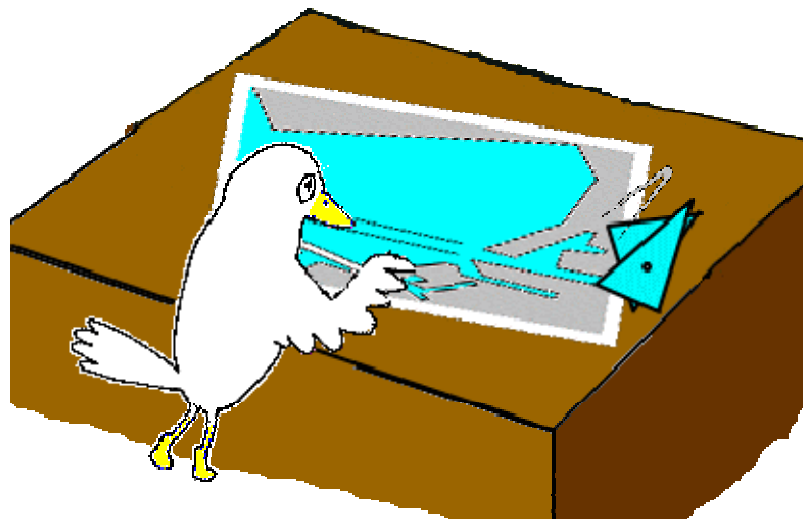
「灯浮標のみを頼りに航行」、「灯浮標から外れても航行できると判断」などと危険性を過小評価している

航路標識は「船舶が安全に、しかも最も経済的に航海できる」ことを目的として設置されているものであるが、航路標識の活用は、元々航海計画を立てる段階で十分な事前の水路調査が行われていることが前提となっており、その重要性に対する理解不足が発生要因の根底にある。

そのため、市川水路の航行を他の海域における航路と同様に、「水路には灯浮標があるから、事前に水路調査を行わなくても大丈夫」、「灯浮標から外れても航行できる」などと考えることは、その危険性を過小評価した結果と言える。

本件乗揚げを防止するには、水路状況について豊かな知識を持つことが大切である。

すなわち、事前に市川水路及び周辺の状況について、海図、水路誌などによって詳細な調査をすることが最も重要となっている。



○ 船位不確認（４件）

船位不確認４件について海難発生に至った動機を見ると、次のとおりで、操船者は航行経験を有しているが、夜間、狭視界などの気象条件の下、第三船に対する避航措置やその存在に気を奪われる等の環境要因が背景となり、自船の位置について安易に判断して浅瀬方向に進行して乗り揚げている。

薄明時、同航船２隻に気をとられながら進行中、一瞥して市川水路の灯浮標を船橋航路の灯浮標と思い込み、結果として第１号灯浮標西方の浅瀬に向かって進行した。

視程１,０００メートルの中、錨泊船を順次避航したのち、予定針路線に戻そうとしてレーダーで灯浮標を確認したとき、大きく偏位していることはないと思いついていたため、入航目標とする灯浮標を誤認した。

霧のため視界が制限された状態の下、反航船を気にしながら進行中、船首見張り員を配置して見張りを強化したので、転針目標の灯浮標を確認できた。

夜間、目標とする灯浮標２個のうち、一方の灯浮標が住宅の明かりで視認できなかったが、おおよその見当で転針すればよいと思った。

「思い込みエラー」が灯浮標の誤認につながる

特に、操船者の「灯浮標の誤認」は２件となっており、その状況は、第三船の避航等に気をとられながら、短時間に進行方向の判断を迫られたとき、とにかくすぐに自分なりに状況を理解し、決めてしまいたいとの思いから、「思い込みエラー」が発生している。

思い込みエラー：判断するにあたり、視覚等から得た短期記憶、経験から得た長期記憶などの情報をもとに、取りあえずモデルを構築して分かっただけで済ませようとするために発生するとされている。また、このモデルを構築するとき、常に価値意識、価値判断を伴うため当事者の感情に強く左右されやすいものとされている。

「思い込みエラー」を自力で発見するのは基本的に難しく、その解消には「第三者からの指摘」が必要とされているが、単独当直という現状から、当直者以外の者から思い込みを指摘されることは時間的に難しいものと考えられる。

この「思い込みエラー」を解消するには「自分に対して気をつける」ということになるが、これらは船舶所有者や海事関係団体等での安全運航に関する教育・訓練・研修などを通じ、「船位確認の重要性」、「自己モニターのための方策」などを知識として習得し、定期的に様々な手段を用いて船位を確認することが習慣として実行されることが、その解消につながるものである。

- 針路確認・選定不適切（２件）

知識不足の状況ではパニック時に適切な対応を期待できない

原因が針路確認不適切とされた海難をみると、過去の航行経験から特殊な水路であると認識していたにもかかわらず、普段からコンパスを使用して針路を確認するという知識（習慣）がなく、危険感覚が希薄化していたものと言わざるを得ない。

このような状況下に、夜間、肉眼及びレーダーでも目標とする灯浮標が発見できないというパニックが発生したため、進路を確認するための種々の方法が思い浮かべられず、漠然と経験を頼りに進行するしかなかったものと考えられる。

手抜き（省略）行為は事故に直結する

原因が針路選定不適切とされた海難をみると「普段は航行できないが、高潮後であるから水深も深いので水路出入口以外から入航しても大丈夫と思った。」というものであり、危険な行為に至った理由は、自船の位置からでは第１号灯浮標と第２号灯浮標の間となる市川水路南口からの入航が多少の迂回コースになるため、手抜き（省略）をして最短コースを選んだ結果と考えられる。この手抜き（省略）行為は、過去にたまたま同様の方法で安全に航行できた経験の積み重ね等による自信過剰から多く、主観的にリスクを過小評価していることに特徴がある。

第3 市川水路周辺における乗揚海難の防止策

「豊かな知識」の習得と「思い込みエラー」からの脱出

市川水路周辺における乗揚海難を防止するためには、水路調査を十分に行うことで「水路に関する豊かな知識」を持つこと、自船の船位を確認することで「思い込みエラー」から脱出することが不可欠である。

これらを踏まえ具体的には、次のことに十分留意する必要がある。

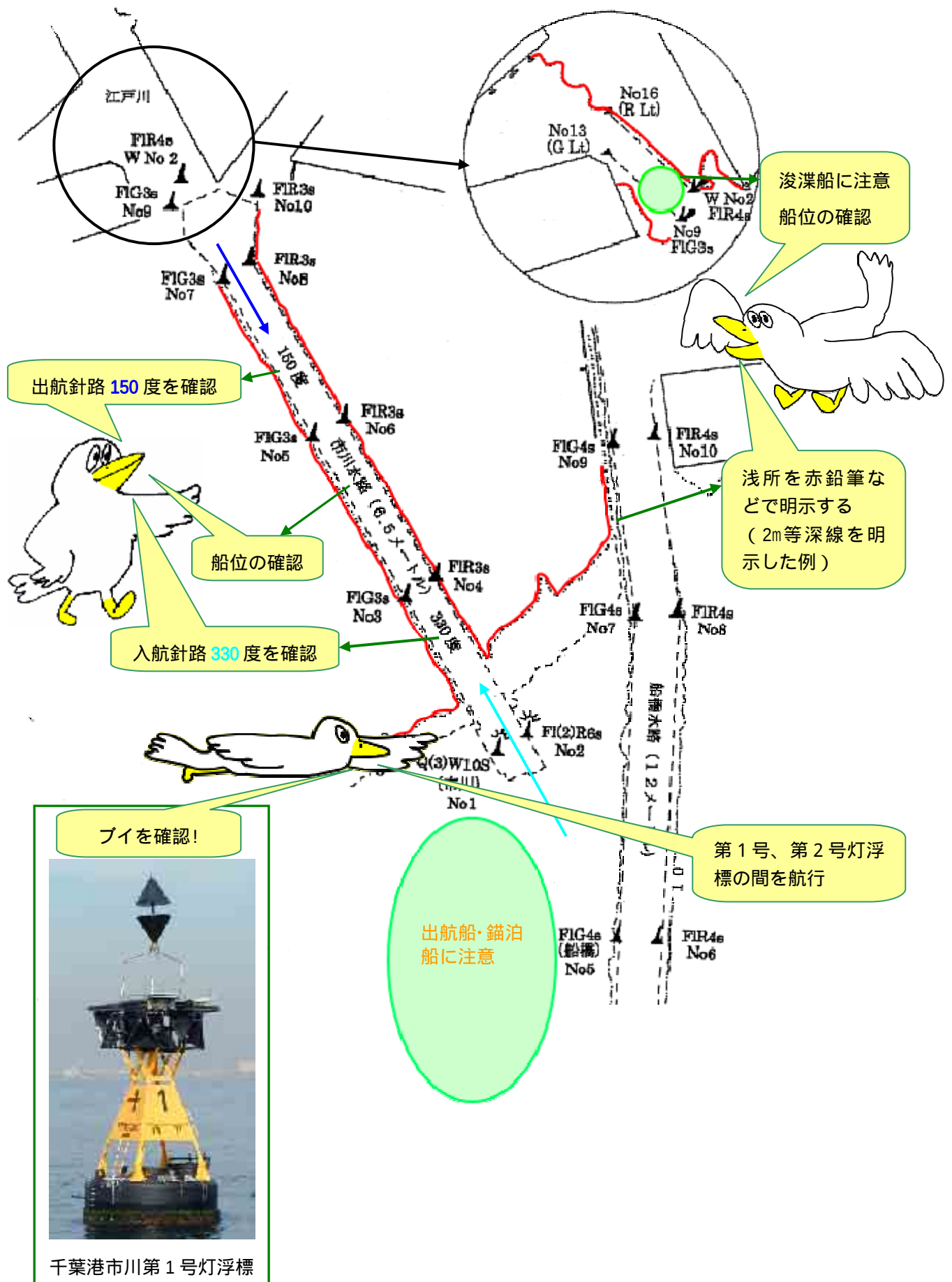
1 水路調査の励行

- ア 最新の海図W1088(千葉港葛南区)を必ず備え、市川水路周辺における浅所の存在を**赤鉛筆**などで明示する
- イ 市川水路を航行する際の針路(入航時は真方位**330**度、出航時は同**150**度)を確認する
- ウ 第1号灯浮標の塗色、頭標の形状及び灯質(レーダー反射器付き東方位標識 群急閃白光 毎10秒に3急閃光)を確認する
- エ 運航者は、江戸川河口での浚渫工事の有無並びに浚渫船及び係船用錨位などを情報として操船者に提供する

2 船位確認の励行

- ア 市川水路に入出航する際、必ず第1号灯浮標と第2号灯浮標の間を航行する
- イ 市川水路内を航行する際、水路の側端に設置された灯浮標により、船位の確認に努め、特に夜間や視界が制限される場合には、レーダーで同灯浮標を探知するなどして、同水路から外れないようにする
- ウ 西第2号灯浮標付近を航行する際は、船位の確認に努め、同灯浮標と16番右舷標識を結ぶ線又は第9号仮設灯浮標と13番左舷標識を結ぶ線から外れないようにする

具体的な防止策



海難審判の目的

海難審判の目的は、海難の原因を審判によって明らかにし、その発生の防止に寄与することです。

審判の結果、海難が海技従事者や水先人の故意又は過失によって発生したものであるときは、その者に対して懲戒の裁決を行い、それ以外の者（海運・造船会社など）が海難の原因に関係した場合には、勧告することがあります。

横浜地方海難審判庁の管轄区域

国内においては、北は茨城県から南は三重県までの13都県を管轄し、太平洋沿岸海域はもちろんのこと、河川、湖沼も含まれます。また、国外においては、三重県と和歌山県の県境にある新宮川口を通過する子午線（東経136度41秒）及び西経70度の子午線で神戸地方海難審判庁とその管轄を二分しています。



横浜地方海難審判庁

〒231-0003 横浜市中区北仲通 5-57

横浜第2合同庁舎19階

TEL 045-201-7501

FAX 045-201-2304

Eメール: yokohama-k55tc@ktt.mlit.go.jp

海難審判庁ホームページ

<http://www.mlit.go.jp/maia/index.htm>