

第1表 平成14年 事件種類別海難原因分類

(単位:原因数)

海難原因	衝突	衝突(単)	乗場	沈没	転覆	遭難	行方不明	火災	爆発	機関損傷	属具損傷	施設等損傷	死傷等	安全障害	運航障害	浸水	合計
船舶運航管理の不適切	3	1	1	1	2	1		1		2			7				19
船体・機関・設備の構造・材質・修理不良	1									5			3				9
発航準備不良	1		1												3		5
水路調査不十分	1	4	27			1						2					35
針路の選定・保持不良		4	29									2	2				37
操船不適切	7	14	6		3	2						1	3				36
船位不確認		9	52									3	1				65
見張り不十分	494	8	1									1	5				509
居眠り	29	11	53									1					94
操舵装置・航海計器の整備・取扱不良	1	1													1		3
気象・海象に対する配慮不十分	1	3	8		16							1	2		1		32
錨泊・係留の不適切	1	2	3		3	1							3			5	18
荒天措置不適切			1		4												5
灯火・形象物不表示	18																18
信号不履行	86												1				87
速力の選定不適切	18	5											3				26
航法不遵守	180																180
主機の整備・点検・取扱不良	1							1		65					4	2	73
補機等の整備・点検・取扱不良		2				3		1		10					2	5	23
潤滑油・燃料油の整備・点検・取扱不良			1					4		31					3		39
電気設備の整備・点検・取扱不良						1		6				1	1		5		14
甲板・荷役等作業の不適切					1			1					23				25
漁労作業の不適切					1								7				8
旅客・貨物等積載不良				1	1								1	1			4
服務に関する指揮・監督の不適切	39	6	22		4			5				1	14				91
報告・引継の不適切	16	1	6		1							1					25
火気取扱不良								7									7
不可抗力										1			1				2
その他	1				3	2		4					2				12
合計	898	71	211	2	39	11	0	30	0	114	0	14	79	1	19	12	1,501
裁 決 件 数	364	59	177	2	29	6	0	16	0	99	0	10	46	1	17	8	834
裁 決 の 対 象 と な っ た 船 舶 隻 数	760	63	187	2	32	8	0	17	0	99	0	11	54	1	17	8	1,259
海 難 の 原 因 あ り と さ れ た 船 舶 隻 数	682	59	177	2	30	6	0	16	0	99	0	11	49	1	17	8	1,157

※裁決では、1件の海難事件について複数の原因を示すことがあります。

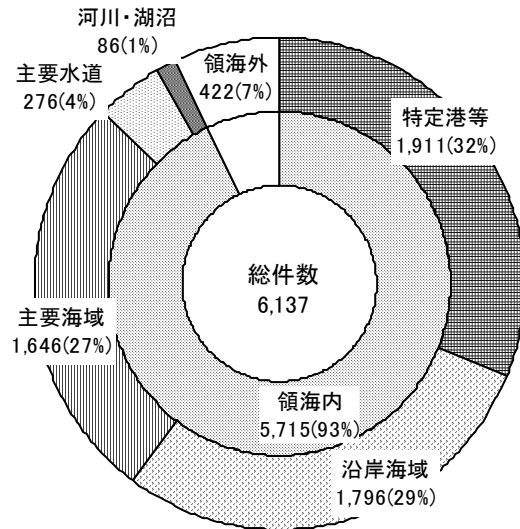
第2表 平成14年 船種別海難原因分類

(単位:原因数)

海難原因	事件種類															合	
	旅 客 船	貨 物 船	油 送 船	漁 船	引 船	押 船	作 業 船	は し け (パ ー ジ)	台 船	交 通 船	水 先 船	公 用 船	遊 漁 船	瀬 渡 船	プ レ ジ ャ ー ボ ー ト		そ の 他
船舶運航管理の不適切	4	4		1	1		1	1							6	1	19
船体・機関・設備の構造・材質・修理不良	3			4							1				1		9
発航準備不良				1	1								1		2		5
水路調査不十分		6	2	4	3	3	1						3		13		35
針路の選定・保持不良	1	3	3	9	1								2		18		37
操船不適切	3	7	5	7	2	2						3	1		6		36
船位不確認	5	17	4	15	5	1	1			1		1	5		9	1	65
見張り不十分	5	101	16	233	8	7	1			4			38	5	91		509
居眠り		30	4	53	1	1							2		3		94
操舵装置・航海計器の整備・取扱不良	1	1													1		3
気象・海象に対する配慮不十分	6	4	1	6	1										14		32
錨泊・係留の不適切		4		5	3		1						1		2	2	18
荒天措置不適切				1	2										2		5
灯火・形象物不表示		1	2	7	1		1		1					1	4		18
信号不履行	2	32	3	27	1	3						1	1	1	15	1	87
速力の選定不適切		11	4	5											6		26
航法不遵守	8	63	8	58	4	9				1			2	1	24	2	180
主機の整備・点検・取扱不良	7	3	3	48	6	1	1			1					3		73
補機等の整備・点検・取扱不良	1	2		18		2											23
潤滑油・燃料油の整備・点検・取扱不良		2	2	31		2									2		39
電気設備の整備・点検・取扱不良	1			10								1	1		1		14
甲板・荷役等作業の不適切		5	1	6	5		1		5				1			1	25
漁労作業の不適切				8													8
旅客・貨物等積載不良				1											3		4
服務に関する指揮・監督の不適切	3	33	10	29	7	2	1								6		91
報告・引継の不適切		14	2	6		2		1									25
火気取扱不良				7													7
不可抗力	1														1		2
その他				8		1							1			2	12
合 計	51	343	70	608	52	36	8	2	7	7	0	7	59	8	233	10	1,501
裁決の対象となった船舶隻数	37	242	50	502	40	28	8	20	23	9	0	8	57	8	212	15	1,259
海難の原因ありとされた船舶隻数	36	237	46	482	38	25	7	2	3	7	0	6	56	6	199	7	1,157

※裁決では、1件の海難事件について複数の原因を示すことがあります。

第3図 平成14年 発生水域別件数（理事官が認知したもの）



第4表 平成14年 特定港等、湖・河川における事件種類別発生件数（理事官が認知したもの）

(単位:件)

事件種類	衝突	衝突(単)	乗揚	沈没	転覆	遭難	浸水	火災	機関損傷	死傷等	属具損傷	施設等損傷	安全・運航阻害	合計
特定港等														
釧路		10	4						6		1			21
花咲		1				1								2
苫小牧	2	7	3			5			2	2			1	22
室蘭		2				1			1		1			5
函館		7				3		1	2	1	1	1		16
小樽		2				1								3
稚内	1		3			2			2					8
青森		2	1			4	1		1		1			10
八戸		5				4	1	2	6					18
釜石	2	1				1							1	5
気仙沼	1	1							2	2				6
仙台塩釜	3	1	4		1	11	1						1	22
秋田船川	1		1			4								6
酒田	1	2	1		2	2			2				1	11
小名浜	1	5				7			3					16
鹿島		7	4			5			1	1		2		20
木更津	1	2	1			7			1			2		14
千葉	5	23	33	1		37		1	6	1	5	4		116
京浜(東京区)	9	8	20		2	35			4		1	4		83
京浜(川崎区)	10	5	13			20			4	2	3	3		60
京浜(横浜区)	7	16	13	1		41		1	3	2	2	3		89
横須賀	1	7	6		1	7		2				1		25
直江津	3					13			1	2				19
新潟潟津	2	2	2			7			2	1		1		17
両津						1								1
伏木富山	3	2	1			3					1			10
七尾									2					2
敦賀		2												2
清水	1	6	5			4			1		2			19
衣浦		6	9			7						2		24
名古屋	4	10	17			36			1		6			74
四日市	1	5	5	1		13			1			1		27
舞鶴		1	2			1				1				5
阪南	2	3	1			10								16
大阪	10	22	31		2	59		2	3	4	3	2		138
神戸	12	17	18		1	33	1		3	2	2	3		92

事件種類 特定港等	衝突	衝突 (単)	乗揚	沈没	転覆	遭難	浸水	火災	機関 損傷	死傷 等	属具 損傷	施設等 損傷	安全・運航 阻害	合計
尼崎西宮芦屋	1	5	13			17					1			37
東播磨	6	4	11			7				2		1		31
姫路	2	4	2			6			1					15
田辺			7			1					1			9
和歌山下津		10	4			7			2	1	3			27
境	2	1				2			3					8
浜田		1	1								2			4
宇野	1	2	5			3								11
水島	4	12	33			7			2		1			59
福山	4	8	7			5			2	1	2			29
尾道糸崎	3	3	11			12			2		2			33
呉	6	12	12	1		14			2					47
広島島	1	16	18		3	9			7		4		1	59
岩国		2	2	1		4		1						10
徳山下松	5	6	10			8			2	1	2			34
宇部	5	5	14			1				1	1			27
萩	1													1
関門(若松区)	4	6	14			11				1	3	1		40
関門(若松区外)	6	10	17	1		15	1	1	9	5		1		66
徳島小松島		1	2			4			1	1		1		10
坂出	2	1	3			1				1				8
高松	1	3			1	2					1			8
高松山	3	13	9			3			1		1			30
今治	2	3	4			2			4	1				16
新居浜			9			2					1			12
高知	2	3	6			1			1			1		14
博多	9	7	9			6			4	1			2	38
三池			2			2								4
唐津		1				1			1					3
長崎		2		1		4		1		2				10
佐世保		1		1		7	1		1					11
三角			1									1		2
大分	3	4	6			5	1		2		1	1		23
細島		2	1			1			1			1		6
鹿児島		4	8			2			3			1		18
喜入		1												1
金武中城		7	4			3			1	1				16
那覇	1	3	3		1	3		1						12
むつ小川原										1				1
伊万里	1		2			3			1		1			8
金沢	2	3	1			1			1					8
福井		1				1	1							3
柳井		1												1
三田尻中関			1											1
三島川之江	2	6	5			3								16
石巻		3	5			4								12
日立		3	3			1						1		8
泉州			1										1	2
三河	2	6	11		1	12			4	1		1		38
合計	155	363	442	8	15	557	8	13	117	40	54	39	8	1,911
湖・河川	9	6	21		4	30		1	1	13			1	86

※海難発生件数の統計

理事官が海難を認知するには、船員法第19条の海難報告書によるところが多く、「海難」には該当するが、流木等の浮流物接触や軽度の船底接触などの比較的軽微な事件も含まれています。これらの事件は遭難又は乗揚の事件種類に含めて統計処理をしています。

第5表 平成14年 主要水道における事件種類別発生件数（理事官が認知したもの）

(単位:件)

事件種類 主要水道	衝突	衝突 (単)	乗揚	転覆	遭難	浸水	火災	機関 損傷	死傷等	属具 損傷	施設等 損傷	安全・運 航阻害	合計
浦賀水道	8	4	3		20			1		2	3		41
伊良湖水道	1	1			3					2			7
師崎水道	1		1		4					1			7
明石海峡	6	9	1		31		1	3	2	1			54
友ヶ島水道	1	1	4		10			2					18
鳴門海峡		1	6	1	4			2		2	2		18
直島水道		1	4		2								7
来島海峡	2		9	1	13			1	1		1		28
三原瀬戸	3	1	3		9					1			17
釣島水道	1		3		5								9
音戸瀬戸	1	2	2		2						1		8
大島瀬戸			6		1		1						8
上関海峡			3										3
速吸瀬戸					6								6
関門海峡	6	5	4		4	1		3				1	24
倉良瀬戸			2		3			1					6
平戸瀬戸	2	2	7		3			1					15
合計	32	27	58	2	120	1	2	14	3	9	7	1	276

第6表 平成14年 主要海域における事件種類別発生件数（理事官が認知したもの）

(単位:件)

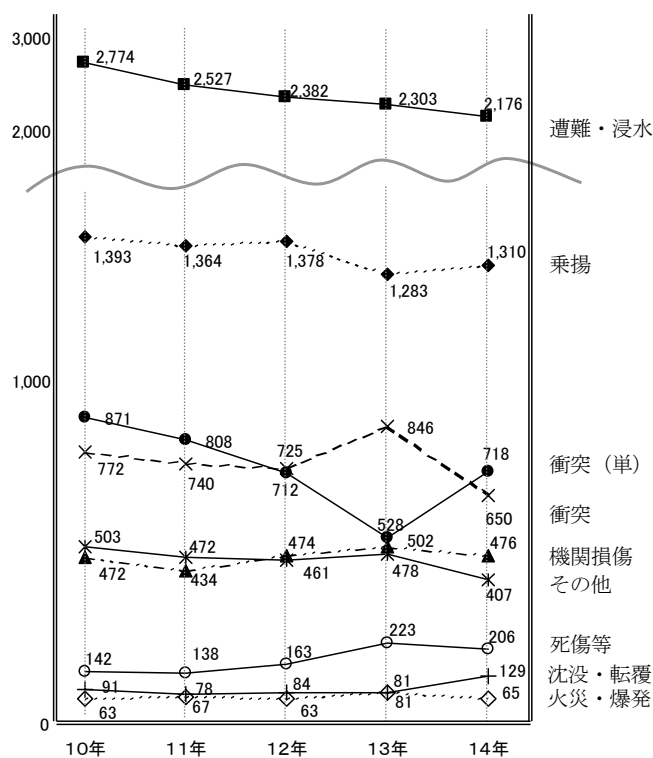
事件種類 主要海域	衝突	衝突 (単)	乗揚	沈没	転覆	行方 不明	遭難	浸水	火災	爆発	機関 損傷	死傷等	属具 損傷	施設等 損傷	安全・運 航阻害	合計
根室海峡	3	1	1		1	1	1	1			1					10
津軽海峡	2	2	9		1		22				4			2	2	44
陸奥湾	2	1	1				3									7
東京湾	4	2	7		1		15			1	3	1	2	1		37
伊勢湾	17	11	45	1	3		88		1		2	6	1	4	1	180
三河湾	4	2	7		1		6									20
紀伊水道	7	6	28				12	1			3	2	5	2		66
大阪湾	8	17	26	1			53	1			2	1	2	5		116
播磨灘	25	9	44	1	1		54	1			4	4	1	13	1	158
備讃海域東部	9	12	61				37				3	4	3	4	1	134
備讃海域西部	19	22	41	1			42	1			4	5	5	1		141
備後・燧灘	11	7	16				15				2	4	1	3	1	60
安芸灘・広島湾	27	53	62	1	4		105	3	1		15	6	8	1	3	289
伊予灘	16	8	16		2		40		1		6	4	3	1		97
周防灘	12	9	40	1			60		1		3	3	2	5		136
豊後水道	7	12	16		2		9	1	1	1	9	6	2	2	1	69
島原湾・八代海	11	6	23	1			23	1	2		7	1	2	3	2	82
合計	184	180	443	7	16	1	585	10	7	2	68	47	37	47	12	1,646

第7表 平成14年 沿岸海域及び領海外における事件種類別発生件数（理事官が認知したもの）

(単位:件)

事件種類	衝突	衝突 (単)	乗揚	沈没	転覆	行方 不明	遭難	浸水	火災	爆発	機関 損傷	死傷 等	属具 損傷	施設等 損傷	安全・運 航阻害	合計
沿岸海域																
雄冬岬～紋別	1	4	7				13		1		1	2		1		30
紋別～十勝川口	5	2	4	1	1		9		2		5	1	2			32
十勝川口～白神岬	7	4	5		1		19		3		4					43
白神岬～雄冬岬	4	2	5	1	2		16	1	6		5					42
尻屋埼～鮭ヶ埼	8	3			3		18	1			6	5	1	1	1	47
鮭ヶ埼～阿武隈川口	5	3			8		39	1	1		10	4		1	2	74
阿武隈川口～犬吠埼	7	2	11	1	3		36		1		9	3	9	1		83
犬吠埼～野島埼	8		3				37				2	2	11			63
野島埼～天竜川口	18	13	36		2		101	1	1		17	4	6	5		204
天竜川口～新宮川口	13	1	23	2	7		68	2	1		3	2	10	3		135
新宮川口～日ノ御埼	10		9	1			44				10	1	5		1	81
蒲生田埼～高茂埼	12	3	5				18				4	2	2		2	48
竜飛埼～鼠ヶ関	2		3		1		14				1	1		1	1	24
鼠ヶ関～糸魚川	8	2	2		5		16					3	1			37
糸魚川～経ヶ岬	11	5	5		3		8		2		5	5	1	3	1	49
経ヶ岬～川尻岬	14	3	12	1	7		16		2		7	4	4		2	72
隠岐諸島	1	1			1		1				3	1				8
川尻岬～烏帽子島	23	6	21		1		35	2			11	6	6		4	115
対馬列島	8	2	11		2		2		2		7	3	4			41
烏帽子島～坊ノ岬	32	24	60	2	7		74	3	2	1	28	19	19	7	1	279
坊ノ岬～鶴御埼	11	10	33	1	2		32	1	3		12	4	10	1	1	121
南西諸島	8	24	45	1	5		39		2		14	10	3		2	153
南方列島		4	2		1		5				3					15
合計	216	118	302	11	62	0	660	12	29	1	167	82	94	24	18	1,796
領海外	45	11	11	2	2	1	160	2	8	2	108	19	45	2	4	422

第8図 事件種類別の発生件数の推移（理事官が認知したもの）



第9表 平成14年 船種・事件種別発生隻数（理事官が認知したもの）

(単位:隻)

事件種別 船種	事件種別															計	構成比(%)
	衝突	衝突(単)	乗揚	沈没	転覆	船体 行方不明	遭難	浸水	火災	爆発	機関損傷	死傷等	属具損傷	施設等損傷	安全・ 運航阻害		
旅客船	42	169	26				313	2	3		46	18	2	8	4	633	9
貨物船	370	271	711	2	3		748	7	2	1	105	22	88	73	8	2,411	33
油送船	90	78	135		1		348		1		39	5	26	2	1	726	10
漁船	425	56	111	11	45	2	113	13	39	3	220	91	109	18	8	1,264	17
引船	77	58	95	10	4		338	2	1		17	4	4	7	1	618	9
押船	43	52	106		3		166	1			6	4	8	12	1	402	6
作業船	42	20	56	5	12		59	1	6		3	6	2	4	1	217	3
はしけ	44	40	72				65	1				3	7	7		239	3
台船	35	13	28	4	1		13		1		3	2	2	4	1	107	1
交通船	10	3	9				20		1		1	1				45	1
水先船							6	1						1		8	0
公用船	5	3	3				2		2					1		16	0
遊漁船	34	3	10		3		3		2		5	6	1	1	2	70	1
瀬渡船	3	4	4													11	0
プレジャーボート	モーターボート	64	12	36	2	26	13	5	7	1	27	17		3	13	226	3
	水上オートバイ	39	6			2	3				1	28				79	1
	ヨット	1	1	8		3	1				1			1	3	19	0
	ボート	16		5	1	5	2	1			4	7			2	43	1
	カヌー											1				1	0
小計	120	19	49	3	36		19	6	7	1	33	53		4	18	368	5
その他	11	8	8		3		30		1		2	1	4			68	1
不詳	19						3									22	0
計	1,370	797	1,423	35	111	2	2,246	34	66	5	480	216	253	142	45	7,225	100

第10表 平成14年 トン数・事件種別発生隻数（理事官が認知したもの）

(単位:隻)

事件種別	総トン数											計
	20トン未満	20~100	100~200	200~500	500~1,600	1,600~3,000	3,000~5,000	5,000~10,000	10,000~30,000	30,000以上	不詳	
衝突	438	78	150	199	106	24	38	29	21	16	271	1,370
衝突(単)	89	53	141	193	109	43	46	30	13	6	74	797
乗揚	207	81	359	448	117	19	23	7	4	7	151	1,423
沈没	15	5	3		4						8	35
転覆	60		3	2	1		1				44	111
遭難	261	195	691	533	234	60	59	61	48	2	102	2,246
浸水	15	3	3	3	2	1			1		6	34
火災	39	3	5	6					1		10	66
爆発	1	1		2							1	5
機関損傷	93	46	123	113	43	11	4	8	2	3	34	480
死傷等	83	5	17	24	5	1	1	8	7	2	63	216
その他	81	38	74	133	38	9	8	7	3	1	50	442
合計	1,382	508	1,569	1,656	659	168	180	151	99	39	814	7,225
構成比(%)	19	7	22	23	9	2	3	2	1	1	11	100

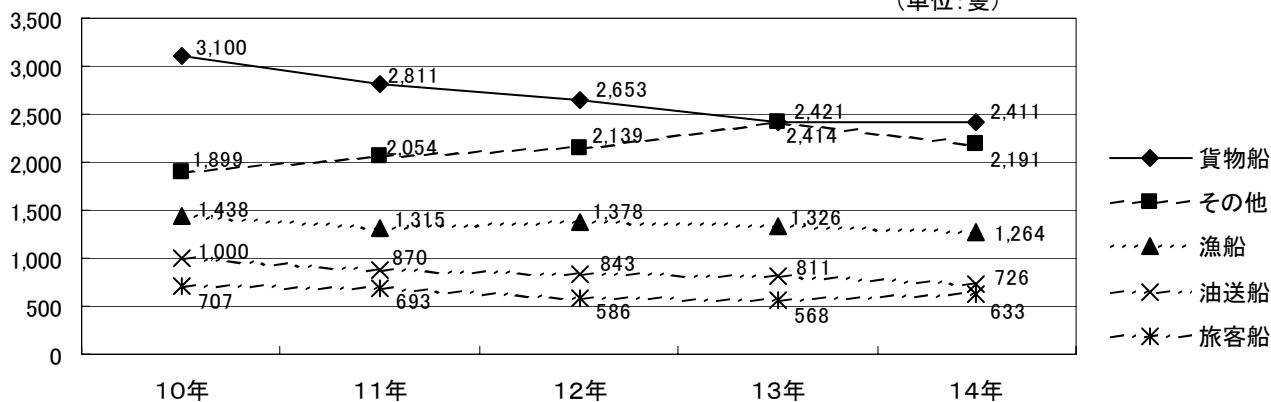
第11表 平成14年 トン数・船種別発生隻数（理事官が認知したもの）

(単位:隻)

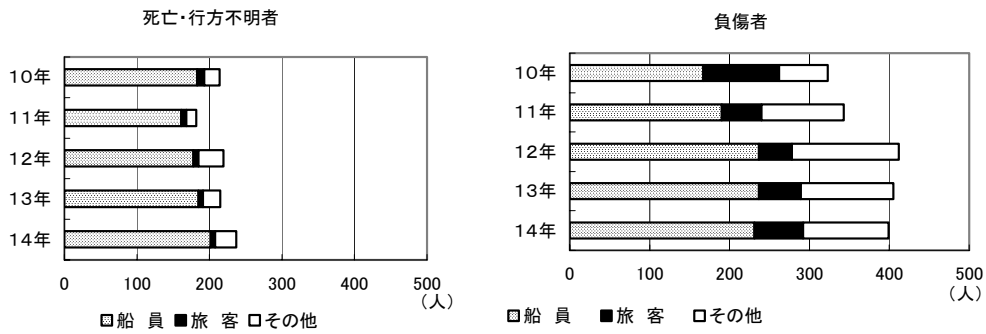
船種	総トン数											計	構成比(%)	
	20トン未満	20～100	100～200	200～500	500～1,600	1,600～3,000	3,000～5,000	5,000～10,000	10,000～30,000	30,000以上	不詳			
旅客船	102	73	82	72	103	56	38	54	51	2		633	9	
貨物船	3	19	641	1,099	289	66	121	83	43	27	20	2,411	33	
油送船	9	97	177	160	208	40	14	1	3	9	8	726	10	
漁船	752	120	190	134	12		2	3			51	1,264	17	
引船	150	100	273	83	8						4	618	9	
押船	128	43	164	64							3	402	6	
作業船	57	26	28	17	19	1	1	2	1		65	217	3	
はしけ		1		7	7	3	3	2			216	239	3	
台船		2		1	7	1		2	1		93	107	1	
交通船	30	1	2								12	45	1	
水先船	5	3										8	0	
公用船		6	4	3				2			1	16	0	
遊漁船	60										10	70	1	
瀬渡船	11											11	0	
プレジャーボート	モーターボート	47	2									177	226	3
	水上オートバイ	3										76	79	1
	ヨット	5										14	19	0
	ボート	7										36	43	1
	カヌー											1	1	0
	小計	62	2	-	-	-	-	-	-	-	-	304	368	5
その他	12	14	8	15	6	1	1	2		1	8	68	1	
不詳	1	1		1							19	22	0	
計	1,382	508	1,569	1,656	659	168	180	151	99	39	814	7,225	100	

第12図 船種別発生隻数の推移（理事官が認知したもの）

(単位:隻)



第13図 死傷者等の推移（理事官が認知したもの）



(単位:人)

	船員	旅客	その他	合計
10年	183	10	21	214
11年	161	7	14	182
12年	178	7	34	219
13年	185	6	24	215
14年	202	6	29	237

(単位:人)

	船員	旅客	その他	合計
10年	167	95	61	323
11年	190	50	103	343
12年	237	41	134	412
13年	237	52	116	405
14年	231	61	107	399

(注)区分「その他」とは、荷役作業員等をいう。(第14表及び第15表においても同じ。)

第14表 平成14年 事件種類別・死傷、行方不明者の状況（理事官が認知したもの）

(単位:人)

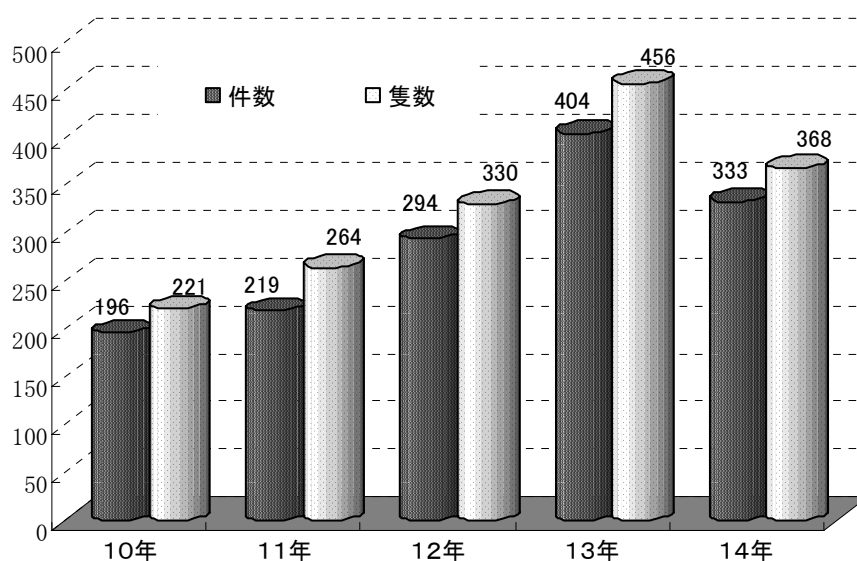
事件種類	船員			旅客			その他			小計			合計	構成比(%)
	死亡	行方不明	負傷	死亡	行方不明	負傷	死亡	行方不明	負傷	死亡	行方不明	負傷		
衝突	21	14	129			22	2	1	47	23	15	198	236	37
衝突(単)	5		14	1		18			5	6	0	37	43	7
乗揚	6	1	14			6	1		4	7	1	24	32	5
沈没	4	2								4	2	0	6	1
転覆	24	9	9				12	1	8	36	10	17	63	10
船体行方不明		8								0	8	0	8	1
遭難	5									5	0	0	5	1
浸水	1									1	0	0	1	0
火災	1		3							1	0	3	4	1
爆発	1		3							1	0	3	4	1
機関損傷										0	0	0	0	0
死傷等	72	28	58	1	4	15	12		43	85	32	116	233	37
施設等損傷			1							0	0	1	1	0
属具損傷										0	0	0	0	0
運航・安全阻害										0	0	0	0	0
小計	140	62	231	2	4	61	27	2	107	169	68	399		
合計	433			67			136			636			636	100
構成比(%)	68			11			21			100				

第15表 平成14年 船種別・死傷、行方不明者の状況（理事官が認知したもの）

(単位:人)

区分 船種	船員			旅客			その他			小計			合計	構成比 (%)	
	死亡	行方不明	負傷	死亡	行方不明	負傷	死亡	行方不明	負傷	死亡	行方不明	負傷			
旅客船	1		10		4	15			1	1	4	26	31	5	
貨物船	18	8	25						3	18	8	28	54	9	
油送船			5						1	0	0	6	6	1	
漁船	80	44	119				3			83	44	119	246	39	
引船	2		6							2	0	6	8	1	
押船	6	1								6	1	0	7	1	
作業船	5	1	7				1		4	6	1	11	18	3	
はしけ										0	0	0	0	0	
台船		1								2	0	2	3	1	
交通船									2	0	0	2	2	0	
水先船										0	0	0	0	0	
公用船			2							0	0	2	2	0	
遊漁船	2	1	4			32			15	2	1	51	54	9	
瀬渡船	1		3	1		8				2	0	11	13	2	
プレジャーボート	モーターボート	13	5	18			6	11	2	35	24	7	59	90	14
	水上オートバイ	7		19				2		31	9	0	50	59	9
	ヨット			3							0	0	3	3	1
	ボート	5	1	10	1			7		5	13	1	15	29	5
	カヌー							1			1	0	0	1	0
	小計	25	6	50	1	0	6	21	2	71	47	8	127	182	29
その他							2		8	2	0	8	10	2	
小計	140	62	231	2	4	61	27	2	107	169	68	399	636	100	
合計	433			67			136			636					

第16図 プレジャーボート海難の発生件数及び隻数の推移（理事官が認知したもの）



第17表 平成14年 プレジャーボート海難の事件種類別発生隻数（理事官が認知したもの）

（単位：隻）

事件種類	船種	モーターボート	水上オートバイ	ヨット	ボート	カヌー	合計	構成比(%)
衝突	突	64	39	1	16		120	33
衝突	突(単)	12	6	1			19	5
乗揚	揚	36		8	5		49	13
転覆	覆	26	2	3	5		36	10
死傷等	等	17	28		7	1	53	14
その他	他	71	4	6	10		91	25
合計	計	226	79	19	43	1	368	100
構成比(%)		61	21	5	12	0	100	

第18表 平成14年 プレジャーボート海難における死傷者等の状況（理事官が認知したもの）

（単位：人）

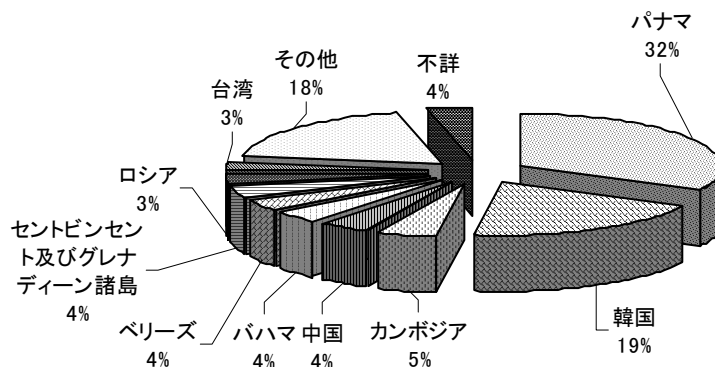
事件種類	船種	モーターボート	水上オートバイ	ヨット	ボート	カヌー	合計	構成比(%)
死亡	亡	24	9		13	1	47	26
行方不明	不明	7			1		8	4
負傷	傷	59	50	3	15		127	70
合計	計	90	59	3	29	1	182	100
構成比(%)		49	32	2	16	1	100	

第19表 平成14年 外国船関連海難の水域別発生件数及び隻数（理事官が認知したもの）

発生水域 区分	領海内					領海外 (注)	計
	特定港等	主要水道	主要海域	沿岸海域	小計		
件数	57	14	31	57	159	20	179
構成比(%)	36	9	20	36	100	11	100
	89						
隻数	60	19	32	59	170	20	190
構成比(%)	35	11	19	35	100	11	100
	90						

(注) 領海外で発生した外国船関連海難は、日本船と衝突したもの

第20図 平成14年 外国船の主な国及び地域別隻数（理事官が認知したもの）



第21表 平成14年 事件種類別・船種別の申立状況

(単位:隻)

事件種類 船種	事件種類													計
	衝突	衝突 (単)	乗揚	遭難	沈没	転覆	火災	爆発	機関 損傷	死傷 等	安全・ 運航 阻害	施設 等 損 傷	浸水	
旅客船	11	4	6	1	1				5	2				30
貨物船	143	7	42			2			8	4		2	1	209
油送船	29	3	10		1				5	3				51
漁 船	272	10	49	2	1	11	11		58	12	5	1	5	437
引・押船	27	4	13		2	4			6	7	2	3	1	69
遊漁船	36	1	6							1	3		1	48
はしけ	7	1	2									1		11
プレジャーボート	130	12	30	1	2	13			1	13	6	2		210
瀬渡船	4	1												5
作業船	10		4			4				4		1		23
交通船	5	1	1							1				8
台船・バージ	11	3	6							4	2	1		27
公用船	3	1	1									2		7
その他	1		1			1			2					5
計	689	48	171	4	7	35	11	0	85	51	18	13	8	1,140

第22表 平成14年 受審人、指定海難関係人の職名別の状況

(単位:人)

職名	甲板部					機関部					漁 労 長	船 船 所 有 者	水 先 人	船 頭	法 人	そ の 他	計
	船 長	航 海 士	甲 板 長	甲 板 員	艇 員	機 関 長	機 関 士	機 関 員	操 機 長	操 機 手							
受審人	857	64	4	18		68	6				2	1	6			4	1,030
指海人	7	2	9	19		10		1			2	7			26	58	141
計	980					85					4	8	6	0	26	62	1,171

第23表 平成14年 受審人の受有海技免許別の状況

(単位:人)

免許	航 海						機 関						通 信	小 型					水 先 人	計
	一 級	二 級	三 級	四 級	五 級	六 級	一 級	二 級	三 級	四 級	五 級	六 級		二 級	一 級	二 級	三 級	四 級		
受審人	15	4	56	92	153	5	6	2	14	17	29	1	1	429	25		172	3	6	1,030
計	325						69						1	629					6	1,030

第24表 平成14年 裁決事件船種・事件種類別隻数

(単位:隻)

事件種類 船種	衝突	衝突 (単)	乗 揚	沈 没	転 覆	遭 難	浸 水	火 災	機 関 損 傷	施 設 等 損 傷	死 傷 等	運 航 阻 害	安 全 阻 害	合 計	構 成 比 (%)
旅客船	15	2	9		1	1			9					37	3
貨物船	162	15	48		3		2	2	4	1	5			242	19
油送船	27	6	10						2	1	2	2		50	4
漁船	312	12	50		10	6	5	12	75	2	12	6		502	40
引船	15	2	9	1	2		1		4		6			40	3
押船	15	2	4					1	3	1	2			28	2
作業船	2		2		1				1		2			8	1
はしけ(バージ)	9	3	3					1		1	3			20	2
台船	14		5								4			23	2
交通船	6	1	1					1						9	1
公用船	3	1	2							1	1			8	1
遊漁船	42	2	8		1						2	2		57	5
瀬渡船	8													8	1
プレジャーボート	125	14	34	1	13				1	3	13	7	1	212	17
その他	5	3	2		1	1				1	2			15	1
合計	760	63	187	2	32	8	8	17	99	11	54	17	1	1,259	100

第25表 平成14年 裁決事件船種別・トン数別内訳

(単位:隻)

トン数 船種	旅客船	貨物船	油送船	漁船	プレジャー ボート	その他	合計
トン数表示なし	1				168	30	199
5トン未満	1		1	220	26	36	284
5トン以上20トン未満	8	1	2	176	18	52	257
20トン以上100トン未満	1	2	3	41		19	66
100トン以上200トン未満	3	49	9	45		29	135
200トン以上500トン未満	4	92	9	20		14	139
500トン以上1,600トン未満	9	36	16			17	78
1,600トン以上3,000トン未満	1	12	3			6	22
3,000トン以上5,000トン未満	3	18	3			11	35
5,000トン以上10,000トン未満	1	9				2	12
10,000トン以上30,000トン未満	5	14	1			0	20
30,000トン以上		9	3			0	12
合計	37	242	50	502	212	216	1,259

第26表 平成14年 第一審における免許種類別の懲戒状況

(単位:人)

免許	懲戒等	業務停止				戒告	不懲戒	懲戒免除	計	構成比(%)	
		2箇月	1箇月 15日	1箇月	小計						
航海	一級			1	1	12	3		16	1	33
	二級			2	2	5			7	1	
	三級			10	10	44	15	1	70	6	
	四級			19	19	78	11		108	9	
	五級		2	26	28	124	14	1	167	14	
	六級		1	1	2	6			8	1	
機関	一級					2	2		4	0	8
	二級					3			3	0	
	三級					12	2		14	1	
	四級			2	2	20	1		23	2	
	五級			1	1	33	7		41	4	
	六級					3			3	0	
小型船舶操縦士	一級	1	2	64	67	388	29		484	42	59
	二級			3	3	22	1		26	2	
	三級								0	0	
	四級		2	17	19	145	9		173	15	
	五級					2			2	0	
通信士					1			1	0		
水先人			1	1	4		2	7	1		
計		1	7	147	155	904	94	4	1,157	100	
構成比(%)				13		78	8	0	100		

第 27 表 平成 14 年に発生した重大海難事件及び主要な海難事件

事件名	発生日月、時刻及び場所	事件の概要	損傷の状況等
A 押船 第八天照丸 (19 トン) B 被押台船 第八天照丸 (52m) 遭難	平成 14 年 1 月 26 日 19:14 愛媛県西宇和郡 三崎町見舞埼沖	A 船(乗組員 3 人)は、石灰石 1,300 トンを積載した B 船を押して、大分県津久見港を発し、岡山県日比港に向け航行中沈没した。 当時の天候 雨 北の風 風力 7	管轄 広島 A 全損 死亡 3 人 B 全損
A 漁船 第三更賜丸 (78 トン) B 貨物船 アイ ガー (2,847 トン) 衝突	平成 14 年 3 月 31 日 02:55 島根県隠岐郡 西郷岬灯台から 真方位 139 度 14.0 海里	A 船(乗組員 8 人)は、操業のため鳥取県境港を発し、島根県隠岐島後沖の漁場へ向け航行中、B 船(ベリーズ籍 乗組員 18 人)は、スクラップ 2,858 トンを積載して秋田県秋田船川港から中国鎮江港向け航行中、衝突した。 当時の天候 曇 南西の風 風力 2	管轄 広島 A 重損 負傷 3 人 B 全損 申立 14. 10. 30 言渡 15. 2. 25
A 遊漁船 第五庄治郎丸 (18 トン) B 遊漁船 第七恒丸 (16 トン) 衝突	平成 14 年 4 月 19 日 08:10 神奈川県大磯港 西防波堤灯台から 真方位 227 度 5,700m	A 船(乗組員 1 人、遊漁客 7 人)は神奈川県平塚漁港を発し、大磯港沖合で漂泊中、B 船(乗組員 1 人、友人 1 人、遊漁客 16 人)は大磯港を発し、魚群探索中、衝突した。 当時の天候 晴 東北東の風 風力 3	管轄 横浜 A 重損 負傷 4 人 B 重損 負傷 9 人 申立 14. 5. 17 言渡 14. 9. 13
A 貨物船 眉山丸 (199 トン) B 貨物船 ローズ リバー (1,573 トン) 衝突	平成 14 年 6 月 5 日 06:35 香川県小豆郡 大角鼻灯台から 真方位 102 度 2.7 海里	A 船(乗組員 3 人)は、亜鉛鉱 500 トンを積載して関門港を発し、兵庫県東播磨港へ向け航行中、B 船(ホンジュラス籍 乗組員 8 人)は、鋼材 1,429 トンを積載して京浜港を発し、韓国平澤港向け航行中、衝突した。 当時の天候 曇 無風	管轄 広島 A 全損 死亡 2 人 B 重損 申立 14. 8. 22 言渡 14. 11. 14
瀬渡船 第 11 さくら丸 (7.9 トン) 浮消波堤衝突	平成 14 年 6 月 8 日 20:42 島根県浦郷港 弁天防波堤灯台から 真方位 184 度 624m	本船(乗組員 2 人、釣り客 7 人)は、島根県浦郷港を発し、同県来居港に向け航行中、浦郷港内に設置された浮消波堤に衝突した。 当時の天候 曇 北の風 風力 5	管轄 広島 重損 死亡 2 人 負傷 7 人 申立 14. 9. 24 言渡 15. 2. 20

事件名	発生年月日、時刻及び場所	事件の概要	損傷の状況等
貨物船 コブ ベンチャー (36,080 トン) 乗揚	平成 14 年 7 月 25 日 21:15 鹿児島県志布志港 南防波堤灯台から 真方位 238 度 1.9 海里	本船(パナマ籍 乗組員インド人 4 人、 フィリピン人 15 人)は、とうもろこしを 積載して、米国ニューオリンズ港を發 し、志布志港で一部揚げ荷した後、志布 志湾内で台風 9 号避難のため錨泊中、波 浪により走錨して乗り揚げ、船体が折損 した。 当時の天候 雨 東の風 風力 11 波高約 10m のうねり 大雨・洪水・暴風・波浪警報発表	管轄 門司 全損 死亡者 4 名 負傷者 4 名 申立 14. 12. 10 言渡 15. 6. 17
A 漁船 豊福丸 (4.9 トン) B 貨物船 クムジュン スピリット (499 トン) 衝突	平成 14 年 8 月 6 日 17:25 福岡県 筑前大島灯台から 真方位 302 度 9.7 海里	A 船(乗組員 1 人)は、博多漁港を發し、 漁場で錨泊待機中、B 船(韓国籍 乗組 員 8 人)は、パラフィン・ワック ス 878.247 トンを積載して、和歌山県下 津港を發して、韓国仁川港へ向け航行 中、衝突した。 当時の天候 晴 南西の風 風力 4	管轄 門司 A 全損 行方不明 1 人 B 軽損 申立 14. 10. 9 言渡 15. 1. 16 第二審係属中
A 貨物船 第二広洋丸 (462 トン) B 貨物船 サン トラスト (2,747 トン) 衝突	平成 14 年 8 月 8 日 21:54 静岡県 御前埼灯台から 真方位 115 度 2.8 海里	A 船(乗組員 3 人)は、石こう 1,151 ト ンを積載し、愛知県衣浦港を發し、千 葉県木更津港に向け航行中、B 船(韓国 籍 乗組員 13 人)は、鉄屑 3,398 トン を積載し、静岡県田子の浦港を發し、 韓国釜山港に向け航行中、衝突した。 当時の天候 晴 視界良好	管轄 横浜 A 重損 B 全損 死亡 6 人 行方不明 2 人 申立 14. 9. 13 言渡 14. 12. 19
A 漁船 生福丸 (4.92 トン) B 貨物船 ヒュンガバンコク (8,273 トン) 衝突	平成 14 年 8 月 23 日 02:00 山口県宇部市 本山灯標から 真方位 252 度 2.6 海里	A 船(乗組員 2 人)は、漁場を發し、宇部 港へ帰港中、B 船(韓国籍 乗組員 韓国 人 11 人 中国人 5 人)は、コンテナ 1,784.3 トンを積載して、高知県高知港 を發して、韓国蔚山港へ向け航行中、衝 突した。 当時の天候 曇 東の風 風力 1	管轄 門司 A 重損 死亡 1 人 B 軽損 申立 14. 11. 19 言渡 15. 3. 26 第二審係属中

事件名	発生年月日、時刻及び場所	事件の概要	損傷の状況等
プレジャーボート はやぶさ (8.69m) 転覆	平成14年9月14日 10:00 北海道サロマ湖口灯台から真方位011度 1,070m	本船(乗組員1人、同乗者9人)はサロマ湖沖合の釣り場から釣り場を湖内に変更するため進行中、転覆した。 当時の天候 晴 北東の風 風力2	管轄 函館 重損 死亡 7人 申立 14.12.13 言渡 15.4.21 第二審係属中
油送船 第十幸丸 (19.74トン) 沈没	平成14年9月17日 07:45 大阪港 大阪灯台から真方位011度 1.2海里	本船は、船長が1人で乗り組み、A重油など66キロリットルを積載し、ほぼ満載状態で大阪港大正内港を発し、途中、同港大阪区第3区協鉄輸送岸壁に寄せ、機関長を乗せて乗組員2人とし、尼崎西宮芦屋港今津真砂町に向け航行中、沈没した。 当時の天候 曇 南西の風 風力2	管轄 神戸 全損 死亡 1人 申立 14.12.3
A漁船 第一正徳丸 (43トン) B貨物船 シーローズ (2,742トン) 衝突	平成14年9月27日 00:45 石川県 猿山岬灯台の北西方 約34km	A船は石川県福浦港を漁場に向けて航行中、B船は北海道釧路港を発し、福井県内浦港に向けて航行中、石川県猿山岬灯台の北西方で衝突した。 当時の天候 曇 無風	管轄 神戸 A船 全損 死亡 4人 B船 軽損
自動車運搬船 アルヨーロッパ (56,835トン) 乗揚	平成14年10月1日 19:00 東京都大島町 竜王崎灯台から真方位136度 470m	本船(バハマ籍 乗組員24人)は、自動車3,885台を積載し、台風21号避難のため、京浜港横浜区を発し、駿河湾に向かう航行中、機関が危急停止し、その後復旧したものの、圧流され乗り揚げた。 当時の天候 雨 東南東の風 風力12 波高約9mのうねり	管轄 横浜 〔重大海難〕 全損 申立 14.11.1
旅客船 ダイヤモンドプリンセス (2180番船) (113,000トン) 火災	平成14年10月1日 17:19 長崎港 M造船所本工場岸壁	本船は、岸壁に係留して艀装工事中、第五デッキの客室付近から出火し、約50,000㎡(全体の総床面積の約4割)を延焼した。 当時の天候 晴 西北西の風 風力4	管轄 長崎 重損 申立 15.3.26

事件名	発生年月日、時刻及び場所	事件の概要	損傷の状況等
Aケミカル tanker 栄和丸 (411 トン) B 貨物船 エバー リウォード (53,103 トン) 衝突	平成 14 年 10 月 5 日 03:05 静岡県 石廊崎灯台から 真方位 261 度 10.4 海里	A 船 (乗組員 4 人) は、キシレン 500 トンを積載し、茨城県鹿島港を発し、名古屋港に向け航行中、B 船 (パナマ籍 乗組員 19 人) は、40 フィートコンテナ 2,019 個、20 フィートコンテナ 331 個を積載し、京浜港東京区を発し、静岡県清水港に向け航行中、衝突した。 当時の天候 晴 北西の風 風力 4	管轄 横浜 A 全損 負傷 4 人 B 軽損 申立 14. 11. 29 言渡 15. 3. 28
A 作業船 第二よしだ (6.6 トン) B 漁船 第六十八大林丸 (289 トン) 乗組員死亡	平成 14 年 10 月 23 日 09:50 宮城県気仙沼港内	B 船の上架作業中、乗組員が A 船に移乗し、栈橋に向け移動しようとした際、乗組員が両船の間に挟まれた。 当時の天候 晴 南西の風 風力 2	管轄 仙台 船体損傷なし 死亡 1 人 申立 15. 2. 7
貨物船 チル ソン (3,144 トン) 乗揚	平成 14 年 12 月 4 日 23:45 茨城県日立港東防波堤灯台から真方位 000 度 940m	本船 (北朝鮮籍 乗組員 21 人) は、タイヤチップ 1,224.14 トンを積載し、名古屋港を発し、日立港東防波堤の東側に設けられた検疫錨地で積荷待機のため錨泊中、走錨して同防波堤東側の浅所に乗り揚げた。 当時の天候 曇 南西の風 風力 5	管轄 横浜 全損 申立 15. 1. 28

世界の海難（各国の海難調査機関の海難調査報告書）

海難審判庁では、国際海事機関（IMO）や国際海難調査官会議（MAIIF）等を通じて各国と協力・連携する体制をとっており、当庁が入手した海外の海難調査機関の調査報告書を紹介します。

旅客船 TRUE NORTH II 号 沈没・乗員死亡

カナダ TSB（運輸安全委員会）

海難の概要

2000年6月16日10時12分小型旅客船 TRUE NORTH II 号（5.67トン）は、海上にやや風浪のある状況のもと、船長が1人で乗り組み、中学生17人を含む19人を乗せてオンタリオ州ジョージア湾の Flowerpot Island を発港し、Tobermory へ向けて帰航した。

防波堤を通過後、船体のピッチング、ローリングが激しくなり、船首から連続して打ち込んだ波が、船橋フロントドアを打ち破り、上甲板に上がった海水が船内甲板下に流入し、船体が直立状態になった後、10時30分 Flowerpot Island 沖約200mの地点において、船尾から急速に沈没した。

乗船者20人のうち18人は2個の救命浮器につかまって陸岸に漂着したが、2人の中学生は溺死した。

原因

- ①船長が、小型船に対する風警報及び雷注意報が発表されていたにもかかわらず、Flowerpot Island に向けて出港した。
- ②復航時、連続した波の打ち上げで、船橋フロントドア及び窓が打ち破られ、急速に上甲板に海水が打ち込んだ。
- ③打ち上げた海水が、非水密性のハッチ及び甲板開口部から上甲板下区画へ瞬時に海水が流入し、予備浮力を喪失して船尾から急速に沈没した。
- ④改造したことによって水密性保持の低下を招いた。
- ⑤出港前の船内安全設備の説明がなく、旅客は救命設備の保管場所及びその使用方法を知ることができなかった。
- ⑥本件時、船長を補佐する乗組員がいなかった。
- ⑦膨張式ライフラフトが、利用されないまま、船体とともに沈没した。

勧告

カナダ運輸省に対して、カナダ国内水域で運航されている多くの小型旅客船は、救命設備の検査の結果、重大な欠陥があり、ライフラフトの船体離脱装置が取り付けられていない旨指摘し、船舶安全勧告が出された。

それに応じて救命設備規則が改正され、また、カナダ運輸省が旅客船の検査及び検査証書発行手続についての見直しを始めた。

水陸両用客船 Miss Majestic 号 沈没

米国 USCG（沿岸警備隊）及び NTSB（国家運輸安全委員会）

海難の概要

1999年5月1日水陸両用客船 Miss Majestic 号は、定期周遊ツアーのため、船長が1人で乗り組み、旅客20人を乗せ、アーカンサス州ハミルトン湖に入ったところ、その7分後に船体が左舷に傾き、その後急速に船尾から水没し始めた。

旅客1人は沈没前に脱出したが、船長と残りの旅客は船体の天蓋（Canopy Roof）に遮られて船体と共に湖中に引き込まれ、船長と6人の旅客は船体が沈下している間に脱出し、浮上して付近のプレジャーボートに救助されたが、子供3人を含む旅客13人が死亡した。

本船は、第2次世界大戦中、米国陸軍が、兵員と物資を輸送するために開発した水陸両用車で、戦後民間に払い下げられ、周遊旅客船に改装されて再利用されているものである。

本船は、長さ9.5m、幅2.5m、深さ1.2mで、1車軸2車輪の前輪が1本の前輪駆動軸で、2車軸4車輪の後輪が2本の後輪駆動軸でそれぞれ作動されるようになっている六輪駆動車であるが、各駆動軸は、船体を貫通しているので、Cylindrical Steel Housing によって保護されており、また、同 Housing は、Rubber Boot（Shaft Boot Seal）によって水密性が確保されるようになっている。

USCG

根本原因

Miss Majestic 号が水上航行を開始するときに、船尾の Shaft Housing の Shaft Boot Seal と称される防水設備が脱落して浸水したことによる。

寄与原因

- ① Shaft Boot Seal の整備が不良であった。
- ② 船長が観光ガイドを兼ねており、乗組員の配乗が不適切であった。
- ③ ビルジポンプが作動しなかった。
- ④ ハイレベルのビルジ警報機が設置されていなかった。
- ⑤ 耐水性区画や浮揚性材料が採用されていなかった。
- ⑥ 風防ガラスや前方の窓が開かなかったために、旅客が避難できなかった。

勧告

USCG に対して、検査に対する船主責任の明確化、船主及び海事検査担当官の技術マニュアル所有の義務化、水陸両用船修理時の水中検査の励行、検査時の乗組員立会い、ビルジポンプの効力検査の実施、乗組員配乗の再検討、水陸両用船のベストプラクティス

集及び天蓋使用方針の策定の作成などを勧告している。

NTSB

推定原因

船舶所有者による水陸両用自動車の修理及び保守が不適切であった。

寄与原因

- ①客船転用時の設計段階で、浸水しても船が浮いていられるように、適切な予備浮力装置を設けなかった。
- ②Miss Majestic 号が危険な状態にならないように、USCG が監督不十分であった。
- ③天蓋の屋根がそのままになっていて、沈没する船の中に旅客が閉じ込められた。

勧告

USCG 並びにニューヨーク州知事及びウィスコンシン州知事に対して、予備浮力装置の整備及び救命胴衣の着用を義務付けるように勧告している。

ばら積み貨物船 Bright Field 号岸壁衝突

米国 USCG 及び NTSB

海難の概要

1996年12月14日リベリア船籍船 Bright Field 号（36,120 トン）は、船長、機関長ほか 26 人が乗り組み、56,397 トンのとうもろこしを積載し、ルイジアナ州ニューオーリンズ港内のミシシッピ川を下航中、主機関の潤滑油圧力を喪失したため、主機関が自動的にトリップし推進力を喪失して舵効速力を得られず、同川左岸に広がる市街地の岸壁に衝突した。

その結果、本船の左舷船首部を大破し、岸壁及び付近のマンションと車庫、ホテルの客室、商店などに損害を与え、当時係岸していたカジノ船と外輪遊覧船にも軽損を与え、両船の乗組員や旅客の 4 人に重傷、58 人に軽傷を負わせた。

USCG

直接原因

主軸受に通じている主機関潤滑油の圧力が喪失したため、主機関がトリップしたことによる。

寄与原因

- ①主機関の保守、整備が不十分で、潤滑油に大量の微粒子が含まれ、気泡が混入した。
- ②第 2 潤滑油ポンプが待機モードになっていなかった。
- ③潤滑油ポンプの油圧センサーの調整が不適切であった。
- ④規格不適格な潤滑油を使用していた。
- ⑤主機関サンプに潤滑油が少なくなっていた。

勧告

IMO、USCG、リベリア共和国、ノルウェー船級協会、船舶所有者・船舶運航者、各港長、ニューオリンズ海事安全事務所、全米水先人協会、ミシシッピ川各水先人協会、ニューオリンズ港湾委員会、米国陸軍工兵隊及び船用工業会等に対して、総合オートメーション機器の標準仕様手順書及び検査手帳の備え付け、制限水域航行時の船首及び機関室の適切な乗組員配置、本船の免許受有者及び前機関長に対する懲戒の要否、オートメーションシステムに情報を送る温度センサーや圧力センサーの調整確認の義務化、オートメーションシステムの保守と検査プログラムの整備などを勧告している。

NTSB**推定原因**

機関装置の保守を十分に管理、監督しなかったことによる。

寄与原因

船舶の衝突に脆弱な地域に無防備な営利企業を設置することのリスクを適切に評価、管理せず、リスクを低減しなかった。

勧告

USCG、米国陸軍技術部隊、ルイジアナ州政府、ニューオリンズ港湾委員会、国際河川センター、本船所有者、カジノ船及び周遊船所有者、ニューオリンズ・バトンルージュ汽船水先人協会、クレセント・リバー港水先人協会、ルイジアナ州水先人・ドックマスター連盟に対して、海上及び陸上の活動を対象にした総合危機評価、人と財産の安全を確保するための危機管理と危機緩和、本船機関装置の安全と信頼確保のための試験、保守、修理、監督プログラムの設定、BRM (Bridge Resource Management) の訓練実施、非常事態及び防災訓練の実施等を勧告している。

プレジャーヨット Morning Dew 号沈没

米国 NTSB

海難の概要

1997年12月29日補助エンジン付きプレジャーヨット Morning Dew 号 (34 フィート) は、サウスカロライナ州チャールストン港において、捨石で築造された南・北両防波堤間の水路を航行中、北側の防波堤に衝突し、沈没した。

本船は、その後同防波堤の南約 14m、水深約 4m のところに沈んでいるのが見付き、ヨットの所有者兼船長一家 4 人の死亡が確認された。

推定原因

外洋航行時のリスクに対して操船者が正しく判断できなかったことと、外洋航行のた

めの準備が不足しており、それに対応できなかったことにある。

人命が失われた一因は、捜索救助活動を開始するに当たって、USCG の対応が標準を下回っていたことである。

勧告

USCG に対して、司令センターや通信センターの監視官全員の研修や検定資格制度及び行動態勢観察システムの導入等を勧告している。

各州知事に対して、USCG と協力してボートイング(Boating)に関する安全合意を検討、改正し、責任や管轄の正確さを期するように求めている。

全米ボートイング協議会、アメリカ船舶所有者協会等に対して、ボートイングの安全教育を実施するよう勧告している。

海難レポート 2003

平成 15 年 7 月 10 日発行

高等海難審判庁

〒100-8918 東京都千代田区霞が関 2-1-2

電話 03-5253-8821 F A X 03-5253-1680

ホームページ <http://www.mlit.go.jp/maia/index.htm>

メールアドレス maia@mlit.go.jp