

令和6年10月に海難審判所で言い渡された裁決が、ホームページに掲載されました(令和6年12月)



国土交通省  
海難審判所  
Japan Marine Accident Tribunal

裁決の閲覧 審判予定表 全国の海難審判所 サイトマップ リンク集

[ホーム](#) > 裁決の閲覧について

### 裁決の閲覧について

このページでは、海難審判所が言い渡した裁決を閲覧することができます。

#### 更新情報

- 各地方海難審判所の裁決は、令和5年1月から令和6年10月までに言渡しがあったものを閲覧できます。
- 海難審判所(東京)の裁決は、平成30年1月から令和6年10月までに言渡しがあったものを閲覧できます。

#### 裁決の閲覧

海難審判所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。

上記事件のうち、神戸地方海難審判所の裁決2件について、“概要版”を作成しました  
公表された裁決書をもとに当協会の責任で編集しましたので、詳細は海難審判所HPでご確認ください

① [貨物船A\(499トン\) 乗揚事件](#)

夜間、和歌山県潮岬西岸において、航行中のA船が、乗り揚げた

② [油送船A\(748トン\) 漁船B\(8.5トン\) 衝突事件](#)

高知県室戸岬南方沖合において、北上中のA船と、東行中のB船とが、衝突した

海難防止への  
インフォメーション

## ① 貨物船A(499トン) 乗揚事件

(夜間、和歌山県潮岬西岸において、航行中のA船が、乗り揚げた)

【海難概要】 夜間、和歌山県潮岬西方沖合において、A船(499トン、4人乗組、大豆かす350トン積載)は、宮城県石巻港に向け航行中、単独の船橋当直に就いていた一等航海士が、居眠りに陥り、潮岬西岸の浅所に乗り揚げた

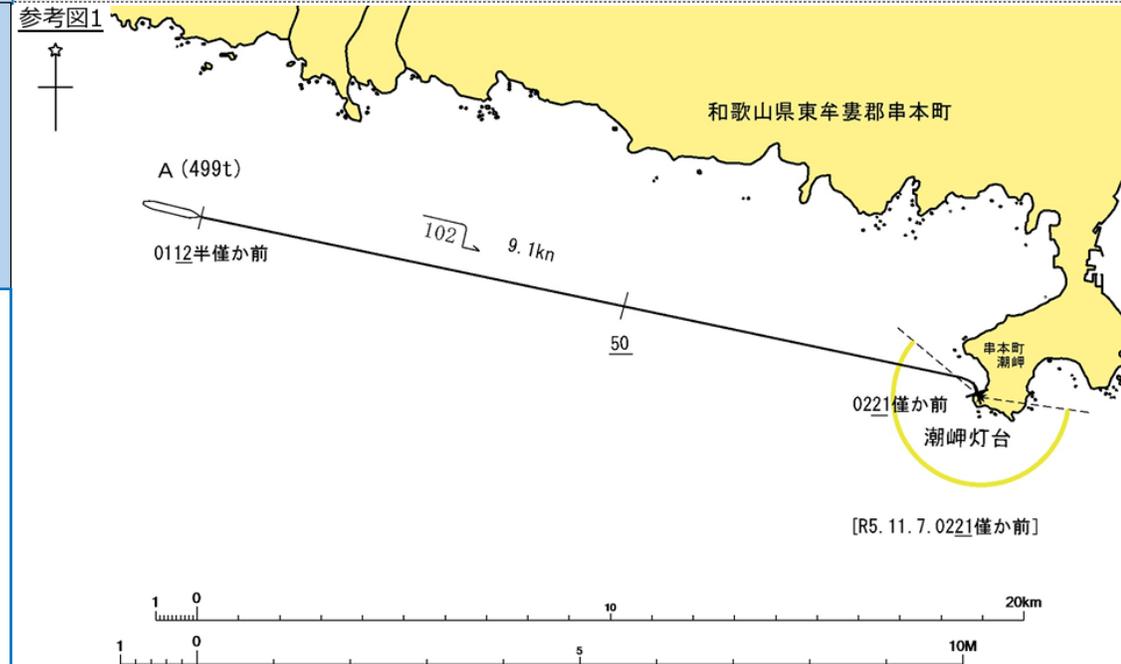
《原因等》 一等航海士が、眠気を催したとき  
居眠り運航の防止措置を十分にとらなかった

一等航海士は、椅子から立ち上がって操舵室内を歩くなど  
居眠り運航の防止措置を十分にとるべきであった

《背景》・第二種船橋航海当直警報装置(以下「当直警報装置」)のモーションセンサーが、操舵室の右舷前部天井に設置されていた

- ・一等航海士は、船橋当直に就いたとき、疲労の蓄積はなく、睡眠不足の状態ではなかった
- ・一等航海士は、暖房の効いた操舵室で、操舵スタンド右舷側に置かれた椅子に腰を掛け、自動操舵で当直中、11月7日01時12分半僅か前、南方からの波浪による船体動揺を軽減させるため陸岸寄りを航行することとした
- ・01時50分、一等航海士は、付近に航行の支障となる他船を見掛けなかったことから、気が緩んで眠気を催すようになったが、間もなく転針予定地点に達するので、それまで居眠りに陥ることはないと思った
- ・一等航海士は、いつしか居眠りに陥り、波浪による船体動揺などで身体が動いたためか、当直警報装置の警報が発せられないまま、転針予定地点を通過し、ふと目覚めたところ、船首方に陸岸の影が見えたので、自動操舵の状態ですら右舵15度として右回頭を開始したものの及ばず、乗り揚げた

【発生日時】 令和5年11月7日02時21分僅か前  
【発生場所】 和歌山県潮岬西岸  
【死傷者】 なし  
【損傷等】 球状船首に破口を伴う凹損、船底外板に擦過傷を生じた



【受審人】 一等航海士：三級海技士(航海) → 《懲戒》 業務停止1か月

\* 本裁決は、R6.10.17に言い渡されました。  
詳細は海難審判所のHPでご確認下さい

海難防止への  
インフォメーション

② 油送船A(748トン) 漁船B(8.5トン) 衝突事件

(高知県室戸岬南方沖合において、北上中のA船と、東行中のB船とが、衝突した)

**【海難概要】** 高知県室戸岬南方沖合において、A船(748トン、7人乗組、空倉)が三重県四日市港に向け北上中、B船(8.5トン、2人乗組)が操業開始地点に向け東行中、A船の船首がB船の左舷中央部に衝突し、B船の船体が前後に分断し、B船の乗組員が負傷した

**【発生日時】** 令和5年9月9日07時24分僅か過ぎ

**【発生場所】** 高知県室戸岬南方沖合

**【死傷者】** 1人(B船乗組員:右前胸部打撲傷)

**【損傷等】** A船:球状船首に擦過傷  
B船:中央部で前後に分断し、のち廃船処理された

**【航法の適用】海上衝突予防法(予防法)第38条及び第39条(船員の常務)が適用される**

・A船及びB船は、互いに他の船舶の視野の内にある状況下、東行するB船が、そのままの針路・速力を保持すれば、北上するA船の船首方約630mのところを無難に航過する態勢であったところ、B船が衝突の約2分前に減速を開始したことによって新たな衝突の危険を生じさせたもので、定型的航法の適用はなく、予防法第38条及び第39条(船員の常務)が適用される

**【原因等】** 両船が互いに無難に航過する態勢で接近中、

B船:見張り不十分で、減速を開始し、新たな衝突の危険を生じさせた(主因)

〔船長Bは、見張りを十分に行うべきであった〕

A船: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(一因)

〔一等航海士Aは、動静監視を十分に行うべきであった〕

**【背景】** ・船長Bは、GPSプロッターで操業開始地点を確認することに気をとられた

・一等航海士Aは、B船が自船の船首方を無難に航過していくものと思った

**【受審人】**

(B船) 船長 : 小型船舶操縦士 → 業務停止1か月

(A船) 一等航海士 : 四級海技士(航海) → 戒告

**【懲戒】**

\* 本裁決は、R6.10.2に言い渡されました。詳細は海難審判所のHPでご確認下さい

参考図

