

## 令和7年8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7年10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6年1月から令和7年8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7年8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と門司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) 貨物船B(49,566トン) 衝突事件

夜間、紀伊水道南方沖合において、航行中のA船が漂泊中のB船に衝突し、両船が損傷し、A船の乗組員1人が負傷した

② 貨物船A(734トン) 漁船B(64トン) 衝突事件

夜間、鹿児島県野間岬南西方沖合において、南下するA船と北上するB船とが衝突し、両船が損傷し、B船の乗組員2人が負傷した

海難防止への  
インフォメーション

## ① 貨物船A(499トン) 貨物船B(49,566トン) 衝突事件

(夜間、紀伊水道南方沖合において、航行中のA船が漂泊中のB船に衝突し、両船が損傷し、A船の乗組員1人が負傷した)

**【海難概要】**夜間、紀伊水道南方沖合において、A船(499トン、5人乗組、空倉)が航行中、B船(外国籍船、49,566トン、21人乗組、石炭80,004トン積載)が漂泊中、A船の船首がB船の右舷船尾部に衝突し、両船が損傷し、A船の乗組員1人が負傷した

**【発生日時】**令和6年9月12日23時22分少し過ぎ

**【発生場所】**紀伊水道南方沖合

**【死傷者】**負傷1人(A船乗組員、頭部打撲等)

**【損傷等】**A船：船首部外板に圧壊等／B船：右舷船尾部外板に凹損等

**(航法の適用)**1972年の海上における衝突予防法のための国際規則(以下「国際規則」)第2条(a)及び(b)の船員の常務により律する

・衝突地点は日本の領海外で(B船が外国籍船であることから国際規則が適用される)  
・B船は機関を停止して徐々に速力を減少しながら極低速力で南方向に動いている状態で漂泊していたもので、国際規則第15条の横切り船の航法を適用できず、同規則には、航行中の船舶と漂泊中の船舶に適用する定型的な航法規定がないので、同規則第2条(a)及び(b)の船員の常務により律するのが相当である

**《原因等》**夜間、紀伊水道南方沖合において、A船が航行中、B船が漂泊中、

A船：居眠り運航の防止措置不十分で、漂泊中のB船を避けなかった

[ 次席一等航海士Aは、居眠り運航の防止措置を十分にとるべきであった ]

**《背景[B船]》**・三等航海士Bは、VHF無線電話16チャンネルでA船を呼び出し、さらに同船の船橋に向けて昼間信号灯を点滅させたが、A船からの応答はなかった

・船長Bは、三等航海士Bからの連絡により昇橋し、機関を微速力前進とした

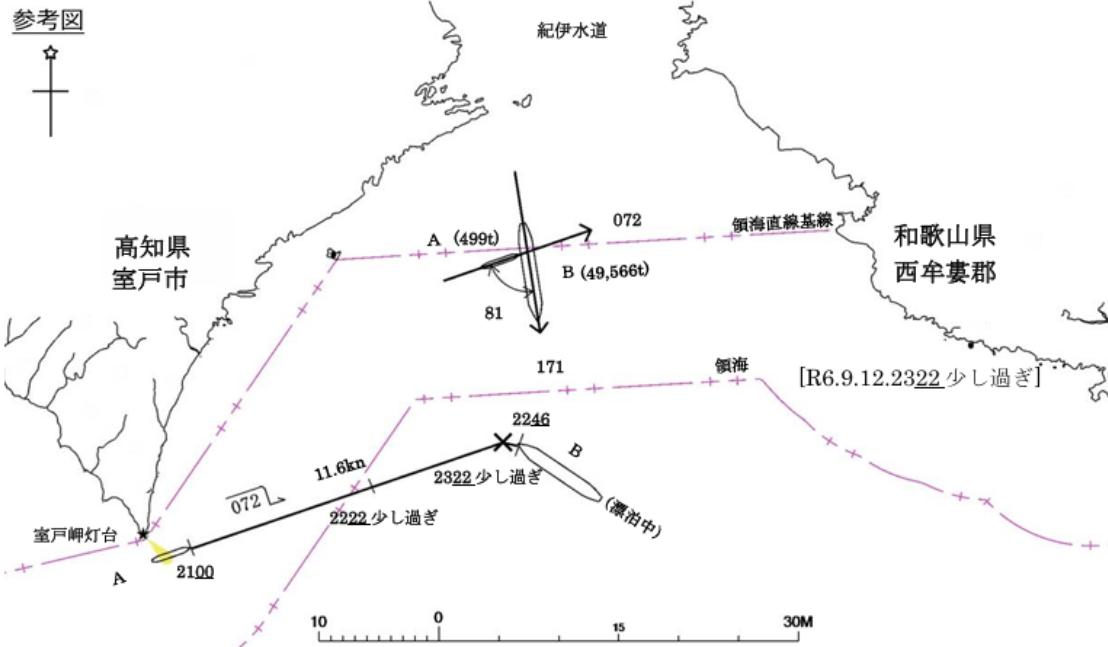
**【受審人】**

(A船) 次席一等航海士：三級海技士(航海) → 業務停止1か月

(B船) 外国籍船は懲戒の対象外(かつ、衝突原因はA船のみにある)

**《懲戒》**

\* 本裁決は、R7.8.6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



**《背景[A船]》**・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、船橋前部右舷側天井に設置されていた  
・22時22分少し過ぎ、次席一等航海士Aは、レーダーに他船の映像がなく、航行の支障となる船舶がいなかった安心感から、気が緩んで眠気を催したが、これまで居眠りをしたことがなかったので、まさか居眠りに陥ることはないと思った  
・次席一等航海士Aは、電子海図情報表示装置後方で操作盤のハンドレールを両手でつかんでしゃがみ込み、いつしか居眠りに陥った  
・当直警報装置のモーションセンサーは、次席一等航海士Aの動きを感じて警報を発しなかった

海難防止への  
インフォメーション

## ② 貨物船A(734トン) 漁船B(64トン) 衝突事件

(夜間、鹿児島県野間岬南西方沖合において、南下するA船と北上するB船とが衝突し、両船が損傷し、B船の乗組員2人が負傷した)

**【海難概要】**夜間、鹿児島県野間岬南西方沖合において、A船(734トン、6人乗組、捨石約1,300立方メートル積載)が南下中、B船(64トン、3人乗組、機関員Bが単独で船橋当直中)が漁場に向け北上中、A船の船首がB船の船首に衝突し、両船が損傷し、B船の乗組員2人が負傷した

**【発生日時】**令和4年9月27日18時41分半少し前

**【発生場所】**鹿児島県野間岬南西方沖合

**【死傷者】**負傷2人(B船乗組員:左母指中手骨骨折等、左第7肋骨骨折等)

**【損傷等】**A船:船首外板に破口を伴う擦過傷 / B船:球状船首に圧壊等

**(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り、B船がA船の前路に向けて右転を開始したのは衝突の約3分前、両船間の距離が1.2海里となったときで、このとき以降、それまで無難に航過する態勢であった両船間に衝突の危険が生じたもので、予防法の航法には両船に適用される規定がないことから、**同法第38条及び第39条(船員の常務)が適用される**

**《原因等》**夜間、両船が互いに無難に航過する態勢で接近中、

B船: **動静監視不十分**で、A船の前路に向けて右転し、新たな衝突の危険を生じさせた(主因)

[船長Bは、接近する他船を認めたときには速やかに報告するよう機関員Bに指示を徹底すべきであった]

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)

[三等航海士Aは、動静監視を十分に行うべきであった]

**《背景》**・船長Bは、機関員B(指定海難関係人、甲板部航海当直部員の資格認定なし)が不安を感じれば報告があるので、報告を受けてから自ら操船すれば必要な対応がとれると思っていた

・機関員Bは、右舷前方のA船と左舷対左舷で航過することにして、右転を開始した

・三等航海士Aは、右舷前方のB船が自船の右舷側を離れていくと思い、書類作業を始めた

## [受審人]

(B船) 船長 : 六級海技士(航海) → 業務停止1か月  
(A船) 三等航海士 : 三級海技士(航海) → 戒告

## 《懲戒》

\* 本裁決は、R7.8.28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

