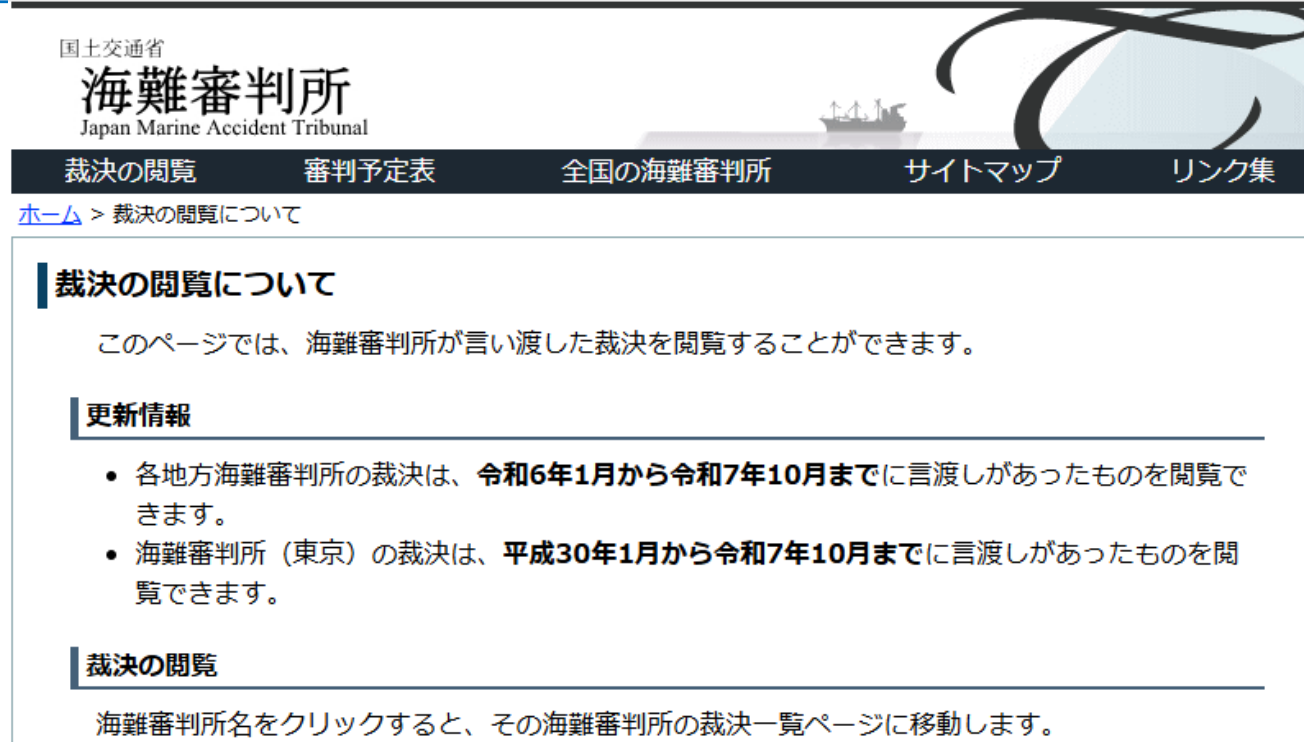


令和7年10月に海難審判所で言い渡された裁決が、ホームページに掲載されました(令和7年12月)



上記事件のうち、横浜地方海難審判所と長崎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(534トン) 引船B(9.7トン)引船列 衝突事件

霧で視界制限状態となった、千葉県金田漁港北方沖合において、東行するA船と、西行するB船引船列とが衝突し、両船が損傷した

② 貨物船A(264トン) 防波堤 衝突事件

夜間、長崎県田平港(平戸瀬戸)において、北上中のA船が、西防波堤に衝突し、A船と防波堤が損傷した

## ① 貨物船A(534トン) 引船B(9.7トン)引船列 衝突事件

【海難概要】霧で視界制限状態となった金田漁港北方沖合において、A船（534トン、6人乗組、アセトアルデヒド126トン積載）が東行中、B船（9.7トン、1人乗組）が台船（全長35.00メートル、作業員1人乗船、空船）をえい航して西行中、両船が衝突した

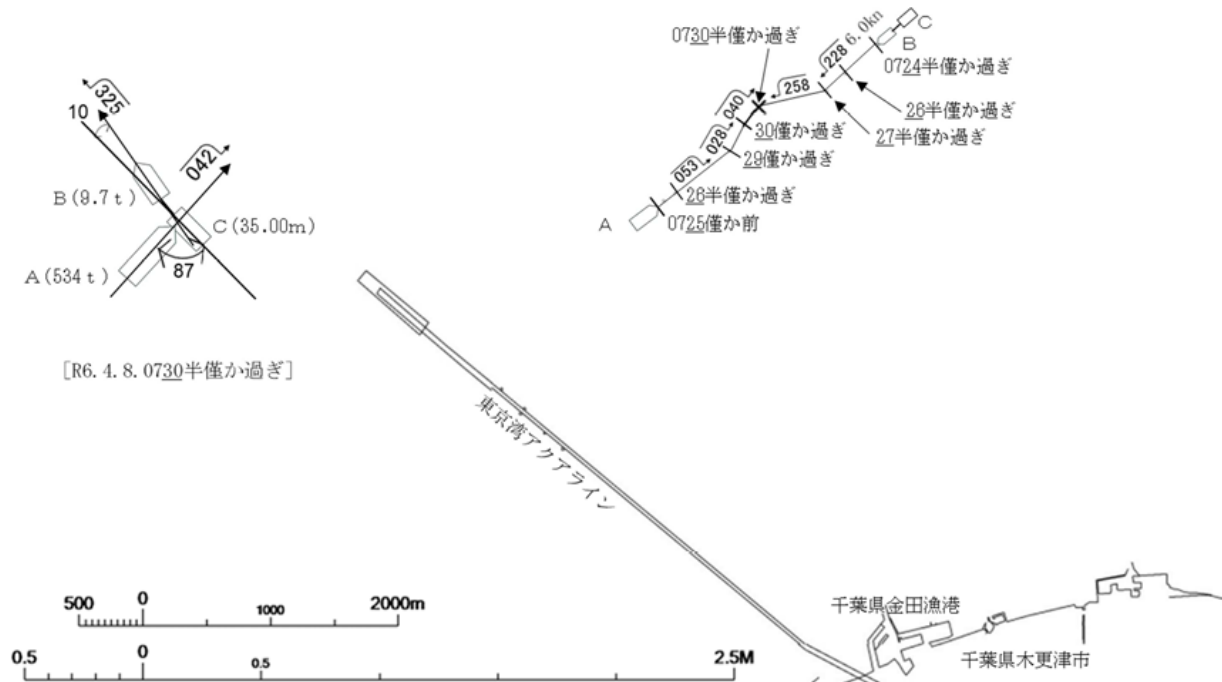
- ・衝突地点は、海上交通安全法が適用される海域であるが、同法には本件に適用される航法規定がないことから、**予防法が適用される**
- ・本件当時、付近海域は、霧のため視程が約100メートルに狭められており、視界制限状態であった(互いに視野の内になかった)と認められることから、**同法第19条**が適用される

《原因等》霧で視界制限状態となった金田漁港北方沖合において、  
A船：B船引船列と著しく接近することを避けることができない状況となった際、  
針路を保つことができる最小限度の速力に減じず、必要に応じて行きあし  
を止めなかった（等因）  
B船：A船と著しく接近することを避けることができない状況となった際、針路を  
保つことができる最小限度の速力に減じず、必要に応じて行きあしを止め  
なかった（等因）

- ・船長Aは、B船引船列のレーダー映像のベクトル表示状況から、B船引船列が自船の右舷側を航過すると思った
- ・船長Bは、A船のレーダー映像の方位変化状況から、まだ距離があるので、右転して船間距離を設ければ無難に航過することができると思った

【損傷等】A船：球状船首に凹損 / B船引船列：台船の左舷船首部外板に凹損

東京湾東水路中央★  
第3号灯標



(A船) 船長：四級海技士(航海) → 業務停止1か月  
一等航海士：四級海技士(航海) → 懲戒しない  
(B船) 船長：小型船舶操縦士 → 業務停止1か月

**\* 本判決は、R7.10.21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 貨物船A(264トン) 防波堤 衝突事件

(夜間、長崎県田平港(平戸瀬戸)において、北上中のA船が、西防波堤に衝突し、A船と防波堤が損傷した)

【海難概要】 夜間、平戸瀬戸において、A船(264トン、4人乗組、タイヤチップ約550トン積載)が、徳山下松港に向けて航行中、田平港西防波堤に衝突し、A船と防波堤が損傷した

【発生日時】 令和6年2月3日00時56分

【発生場所】 長崎県田平港

【死傷者】 なし

【損傷等】 A船：球状船首に破口を伴う凹損等 / 西防波堤：壁面に亀裂等

《原因等》

夜間、平戸瀬戸において、徳山下松港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

〔次席一等航海士は、西防波堤との相対位置関係を把握するなど、船位の確認を十分に行うべきであった〕

〔船長は、平戸瀬戸で操船指揮を執ることができるよう、次席一等航海士に対し、昇橋地点の指示を行うべきであった〕

《背景》

- ・次席一等航海士は、周囲に航行の妨げとなる船舶を見掛けないことに加え、平戸瀬戸の通航経験を数回有していたことから、船長に報告しなくても目視で無難に田平港を通過すると思っていた
- ・船長は、アサマ灯浮標(昇橋地点)の予定到着時刻を把握しているので、次席一等航海士に報告させなくても自ら昇橋して操船指揮を執ることができるといった

【受審人】

次席一等航海士：六級海技士(航海) → 業務停止1か月  
船長：四級海技士(航海) → 戒告

《懲戒》

参考図

