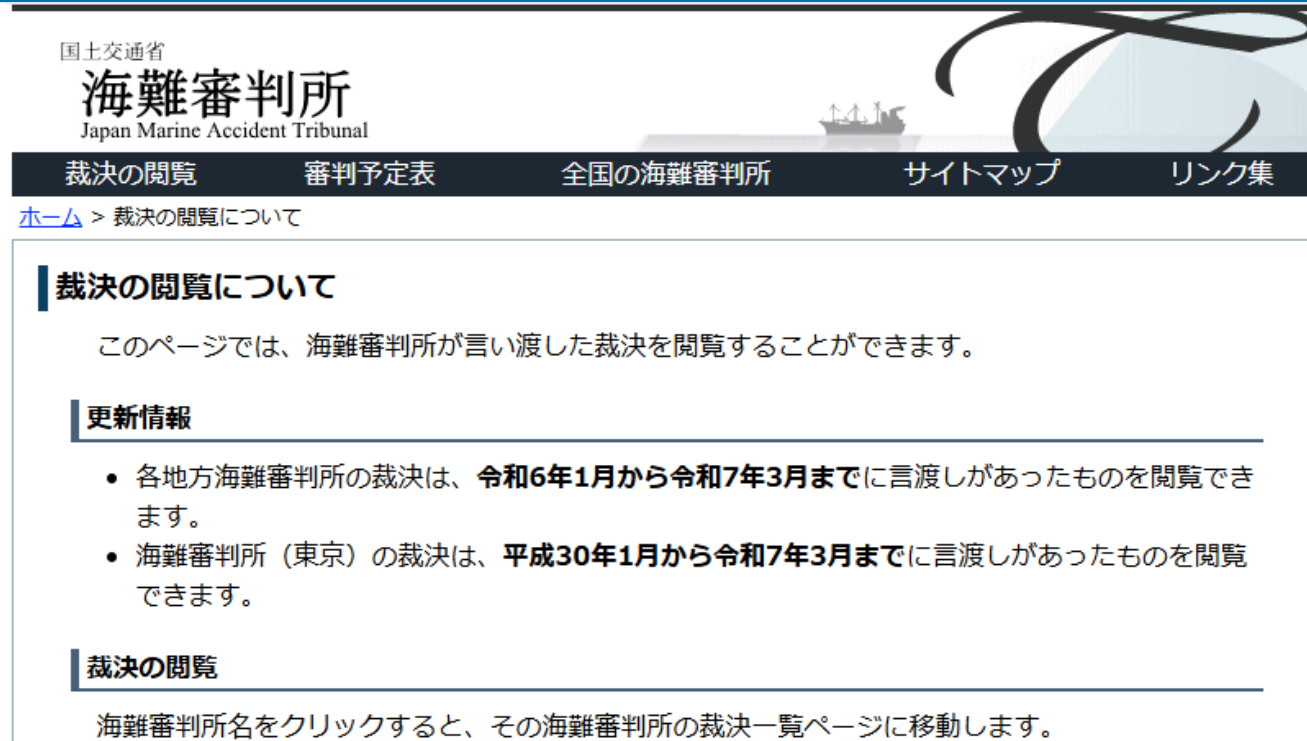


令和7年3月に海難審判所で言い渡された裁決が、ホームページに掲載されました(令和7年5月)



上記事件のうち、横浜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(43,666トン) 灯標衝突事件

千葉県木更津港北西方沖合において、木更津港から名古屋港に向けて航行中のA船が、木更津港沖灯標に衝突した

② 油送船A(3,919トン) 貨物船B(499トン) 衝突事件

夜間、浦賀水道航路において、北上するA船が、北上するB船を追い越す態勢で衝突し、両船が損傷した

海難防止への
インフォメーション

① 貨物船A(43,666トン) 灯標衝突事件

(木更津港北西方沖合において、木更津港から名古屋港に向けて航行中のA船が、木更津港沖灯標に衝突した)

【海難概要】 木更津港北西方沖合において、A船(43,666トン、20人乗組、石炭34,916トン積載)は、水先人がきょう導し、木更津港を発し、名古屋港に向けて航行中、木更津港沖灯標に衝突した

【発生日時】 令和5年11月23日13時51分半僅か前

【発生場所】 千葉県木更津港北西方沖合

【死傷者】 なし

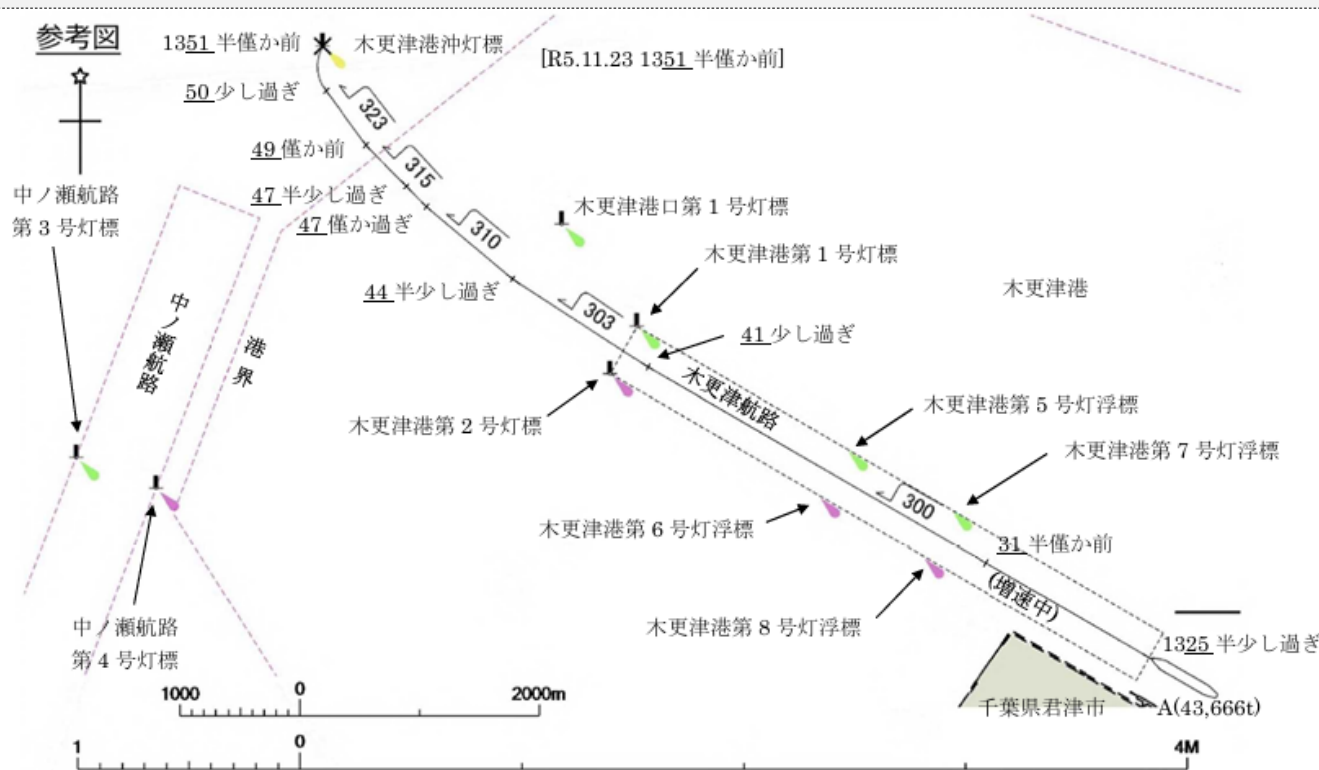
【損傷等】 A船: 左舷船尾部外板に擦過傷 / 木更津港沖灯標: 浮体部分の外板に擦過傷等

《原因等》 水先人が、木更津港北西方沖合において、木更津航路を西行中、中ノ瀬航路に北上船を認めた状況下、木更津港沖灯標を左舷に見て航過してから浦賀水道航路へ向かう際、同灯標との航過距離を確保する措置が不十分で、増速を続けたのちに木更津港沖灯標へ向かって接近した

「水先人は、行きあしを逡巡させて木更津港沖灯標と距離を設ける針路とするなど、同灯標との航過距離を確保する措置を十分にとるべきであった」

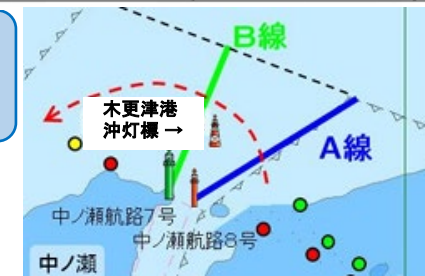
《背景》・木更津港沖灯標は、中ノ瀬航路北口と木更津航路の延長上の交差部付近に設置されている安全水域標識で、海上保安庁刊行の本州南・東岸水路誌には、同灯標付近海域における経路として、木更津航路の延長上にA線及びB線を設定し、両線を横切って西方に航行しようとする船舶は、同灯標を左舷に見て航行する旨が示されていた

- ・水先人は、平素、中ノ瀬航路を北上する船舶を認めた場合、その船舶を、自船の前方を航過させることを目安としていた
- ・水先人は、航海速力に達するまで増速するのに時間を要し、その間に北上船が前方を航過するので、増速を続けても木更津港沖灯標を左舷に見て航過することができるものと思い、同灯標との航過距離を確保する措置を十分にとらなかった



【受審人】 《懲戒》
水先人: 一級水先人→戒告

* 本裁判は、R7.3.12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



左の図は、海上保安庁の「東京湾海上交通センター利用の手引き」から引用しました

海難防止への
インフォメーション

② 油送船A(3,919トン) 貨物船B(499トン) 衝突事件

(夜間、浦賀水道航路において、北上するA船が、北上するB船を追い越す態勢で衝突し、両船が損傷した)

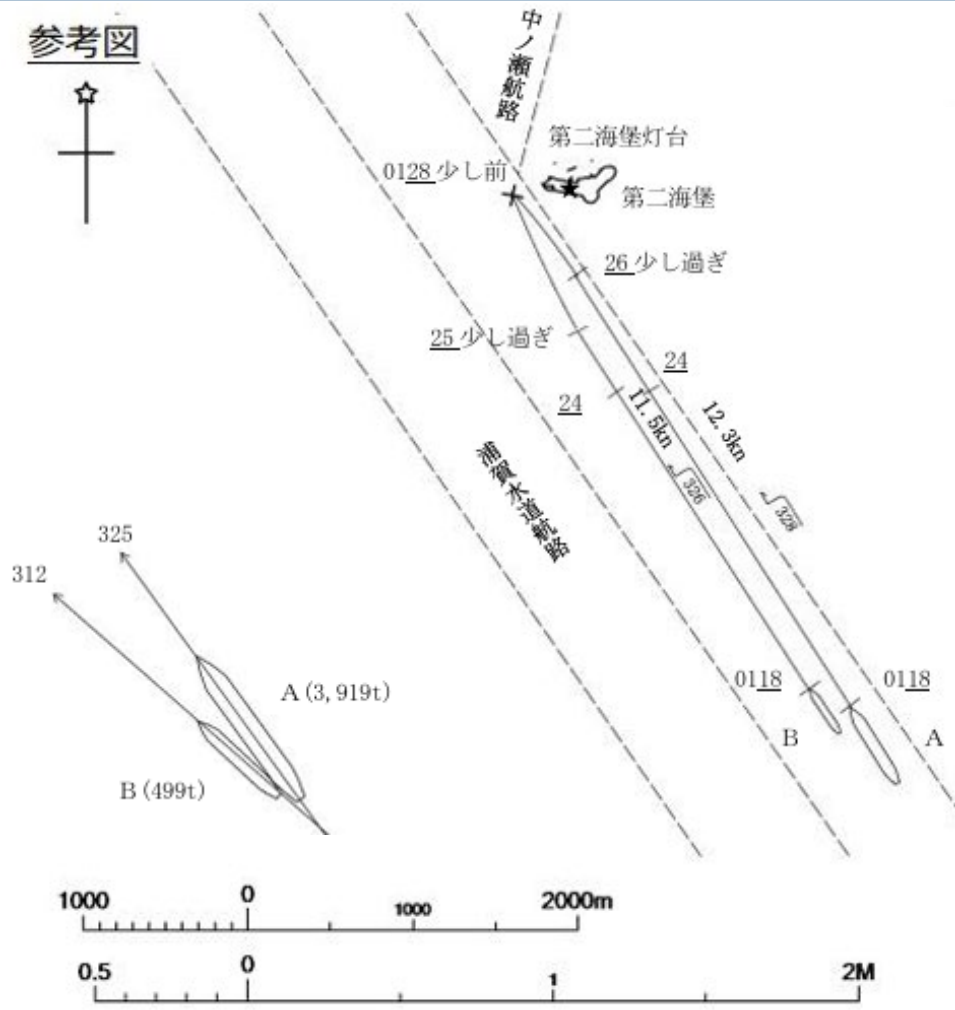
【海難概要】浦賀水道航路において、A船(3,919トン、10人乗組、ナフサ約5,013キロリットル積載)が北上中、B船(499トン、5人乗組、銀・ニッケル製品など約600トン積載)が北上中、A船がB船を追い越す態勢で、A船の左舷船尾部がB船の右舷船尾部に衝突した

【発生日時】令和4年11月4日01時28分少し前
【発生場所】浦賀水道航路
【死傷者】なし
【損傷等】A船: 左舷船尾部フェアリーダ架台に擦過傷及び同架台のハンドレールに曲損
B船: 右舷船尾部上甲板ブルワーク外板に凹損を伴う擦過傷

(航法の適用) 海上衝突予防法(予防法)第13条(追越し船の航法)が適用される
・衝突地点は、海上交通安全法が適用される浦賀水道航路であるが、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**、本件時、両船は、互いに視野の内にあり、A船が、B船の右舷正横後22度30分を超える後方の位置から、B船を追い越す態勢で接近して衝突に至ったことから、**予防法第13条(追越し船の航法)が適用される**

《原因等》 A船がB船を追い越し、衝突のおそれがある態勢で接近した際、
A船: **動静監視不十分**で、B船を確実に追い越し、かつ、十分に遠ざかるまでその進路を避けなかった(主因)
[船長Aは、動静監視を十分に行うべきであった]
B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協力動作をとらなかった(一因)
[船長Bは、自ら操船指揮を執るべきであった
二等航海士Bは、動静監視を十分に行うべきであった]

[受審人]		《 懲戒 》
(A船) 船長	: 四級海技士(航海)	→ 業務停止1か月
(B船) 船長	: 四級海技士(航海)	→ 戒告
二等航海士	: 五級海技士(航海)	→ 戒告



* 本判決は、R7.3.25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