

令和7年12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8年2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12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12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、海難審判所(東京)と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 [旅客船A\(1,953トン\) 火災事件](#)

鹿児島県悪石島南西方沖合において、A船は航行中、霧状に噴出した燃料油が発火し、機関室の火災が発生した

② [漁船A\(4.9トン\) 貨物船B\(17,009トン\) 衝突事件](#)

愛媛県由利島東方沖合において、南下中のA船と、東行中のB船とが衝突し、両船が損傷した

海難防止への  
インフォメーション

① 旅客船A(1,953トン) 火災事件

(鹿児島県悪石島南西方沖合において、A船は航行中、霧状に噴出した燃料油が発火し、機関室の火災が発生した)

【海難概要】 A船(1,953トン、18人乗組、旅客11人、乗用車1台及びコンテナ2個積載)は、名瀬港を発し、宝島及び小宝島に寄港したのち、悪石島に向け航行中、左舷主機の燃料噴射ポンプ燃料油入口フランジ継手から霧状に噴出した燃料油が発火して、機関室の火災が発生し、炭酸ガス消火装置による消火を試みたものの鎮火せず、電路系統等に焼損を生じ、両舷主機が運転できず運航不能となったが、来援した海上保安庁の巡視船等によって消火作業が続けられて鎮火した

《原因等》

機関長が、名瀬港を発航する際、機関室の防火措置を十分にとらなかった

機関長は、名瀬港を発航するに先立ち、主機の点検を容易にするために防熱カバーを取り外した状態としていたが、防熱カバーを装着するなど、機関室の防火措置を十分にとるべきであった

《背景》

- ・A船の機関室では、燃料油管装置が破損しても、高温部分など着火源に燃料油が飛散しないように燃料油管装置の上部に防熱カバーが装備されていた
- ・A船の機関室では、令和5年11月の入渠工事後、右舷主機の燃料油系統から漏洩があったことで、前任機関長によって点検を容易にするために防熱カバーが取り外され、そのままの状態での運転されていた
- ・機関長は、名瀬港を発航するに先立ち、主機の点検を容易にするために防熱カバーを取り外した状態としていたが、同カバーを取り外したままでも何ら障害は起きておらず機関の運転に支障ないものと思い、防熱カバーを装着するなど、機関室の防火措置を十分にとらなかった
- ・悪石島に向け航行中、フランジ継手のボルトが緩んで燃料油が噴出した

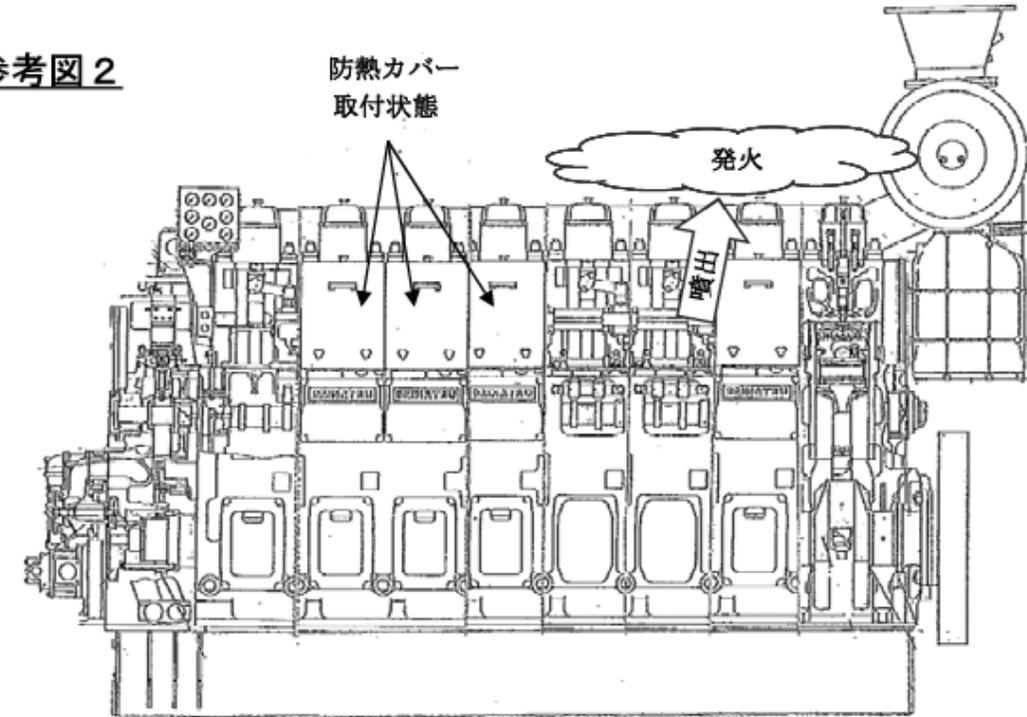
【発生日時】 令和5年12月29日06時35分

【発生場所】 鹿児島県悪石島南西方沖合

【死傷者】 なし

【損傷等】 左舷主機のシリンダヘッド及び過給機消音器等並びに同機の上方天井部に敷設されていた電路系統等に焼損

参考図2



[受審人]

機関長: 三級海技士(機関) → 《懲戒》 戒告

\* 本裁決は、R7.12.2に言い渡されました。  
詳細は海難審判所のHPでご確認ください

海難防止への  
インフォメーション

② 漁船A(4.9トン) 貨物船B(17,009トン) 衝突事件

(愛媛県由利島東方沖合において、南下中のA船と、東行中のB船とが衝突し、両船が損傷した)

**【海難概要】**愛媛県由利島東方沖合において、A船(4.9トン、2人乗組)が南下中、B船(外国籍、17,009トン、22人乗組、水先人Cがきょう導中、石炭27,000トン積載)が東行中、A船の左舷船首部がB船の左舷中央部に衝突した

**【発生日時】** 令和6年6月3日06時16分僅か過ぎ

**【発生場所】** 愛媛県由利島東方沖合

**【死傷者】** なし

**【損傷等】** A船: 船首外板に破口等 / B船: 左舷中央部外板に擦過傷

**(航法の適用) 海上衝突予防法(予防法)第15条(横切り船の航法)が適用される**

・衝突地点は、海上交通安全法の適用海域であるものの、同法には本件に適用される航法規定がないので、**予防法が適用され**、本件時、両船は、互いに視野の内にあり、互いに進路を横切り衝突のおそれがある態勢で接近し、衝突を避けるために必要な動作をとる時間的、距離的余裕があったと認められることから、**予防法第15条(横切り船の航法)が適用される**

**《原因等》** 両船が互いに進路を横切り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、前路を左方に横切るB船の進路を避けなかった(主因)

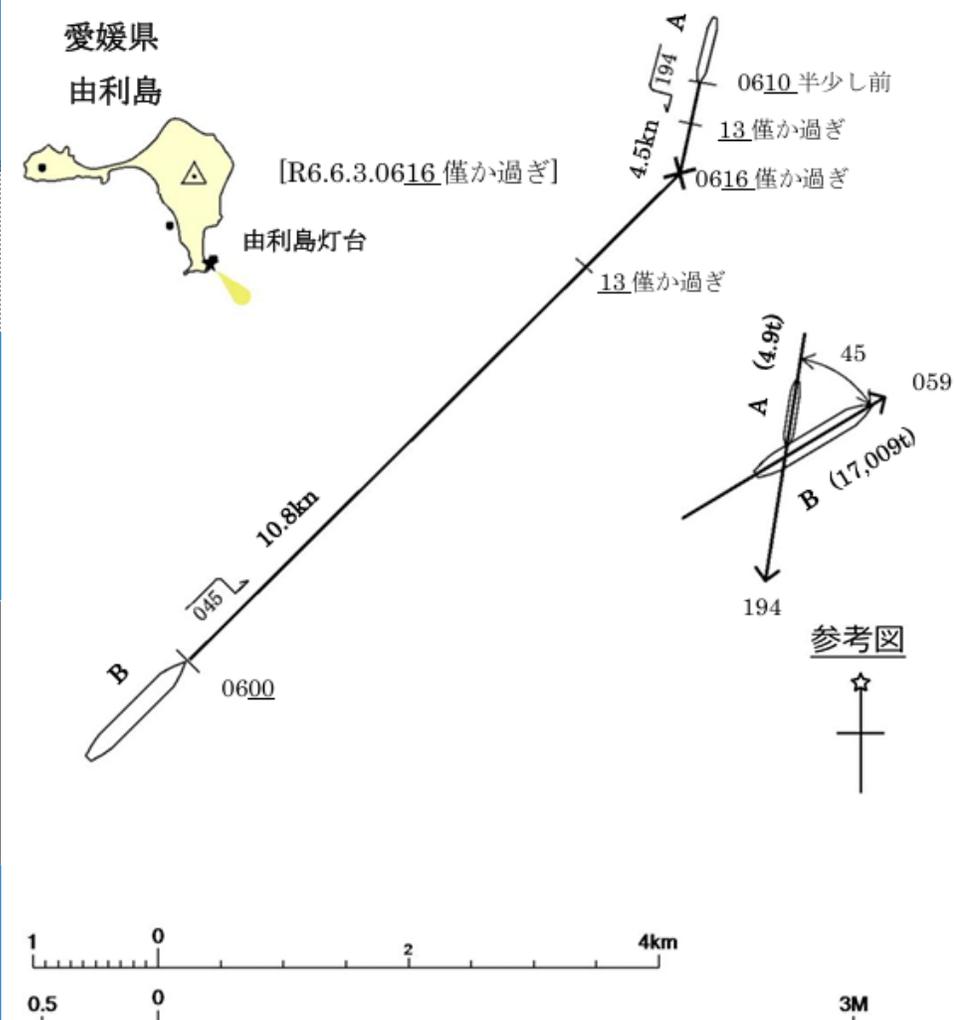
[船長Aは、B船に対する**動静監視を十分に行うべきであった**]

B船:**衝突を避けるための協力動作をとらなかった**(一因)

[水先人Cは、速やかに右転するなど、**衝突を避けるための協力動作をとるべきであった**]

**《背景》**・船長Aは、B船を初認したのち、船尾甲板左舷側に移動し、網の修理を始めた

・水先人Cは、A船が自船の前路を右方に横切り衝突のおそれがある態勢で接近する状況を認めたが、汽笛の故障で警告信号を行うことができず、過去の経験から漁船が船首間で針路を変えて避けていくと思い、速やかに右転するなど、衝突を避けるための協力動作をとらなかった



**【受審人】**  
 (A船) 船長 : 小型船舶操縦士 → **《懲戒》** 業務停止1か月  
 (B船) 水先人: 三級水先人 → 戒告