

## 令和4年1月に海難審判所で言い渡された裁決24件が、ホームページに掲載されました(令和4年3月)

区 分	地方海難審判所(函館1、仙台3、横浜4、神戸5、広島2、門司5、長崎2、那覇2)	24件 37隻
海難種類(件)	衝突9、乗揚5、衝突(単)3、死傷等2、施設等損傷2、運航阻害2、転覆1	計24件
関係船舶(隻)	プレジャーボート9、貨物船8、漁船7、引船4、遊漁船4、非自航船3、作業船1、公用船1 (プレジャーボート:モーターボート5、水上オートバイ3、ヨット1)	計37隻
死 傷 者(人)	死亡1、負傷7	計8人

上記のうち、横浜地方海難審判所及び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 浦賀水道航路で貨物船と引船列とが衝突した事例

浦賀水道航路で、引船列を追い越す態勢の貨物船と引船列とが衝突した

② 関門港で引船が消波ブロックに乗り揚げた事例

関門港響新港区で、引船が、響灘西船だまり2号防波堤北側の消波ブロックに乗り揚げた

海難防止への  
インフォメーション

# ① 貨物船A(499トン) 引船B(122トン)引船列衝突事件

(浦賀水道航路で、引船列を追い越す態勢の貨物船と引船列とが衝突した)

**【海難概要】** 夜間、浦賀水道航路において、貨物船A(499トン、6人乗組、海砂1,360トン積載)は、京浜港東京区に向け北上中、引船B(122トン、6人乗組)は、非自航鋼製台船C(全長60m、無人、昇降装置2基搭載)を引いて引船列を構成し、京浜港横浜区に向け北上中、引船列を追い越す態勢のA船とC船とが衝突した

**【発生日時】** 令和2年2月29日 19時41分少し前  
**【発生場所】** 東京湾浦賀水道航路  
**【死傷者】** なし  
**【損傷等】** A船: 船首部外板に凹損を伴う擦過傷  
C船: 船尾部外板に破口等

(航法の適用) \* 海上衝突予防法第13条が適用される

- ・海上交通安全法の適用海域であるが、同法には本件に適用される航法がない
- ・一般法である海上衝突予防法が適用される
- ・互いに視野の内にあり、A船がB船引船列の左舷正横後22度30分を超える後方の位置から、B船引船列を追い越す態勢で接近して衝突した
- ・海上衝突予防法第13条第1項「追越し船は、この法律の規定にかかわらず、追い越される船舶を確実に追い越し、かつ、その船舶から十分に遠ざかるまでその船舶の進路を避けなければならない」

《原因等》 夜間、浦賀水道航路において、

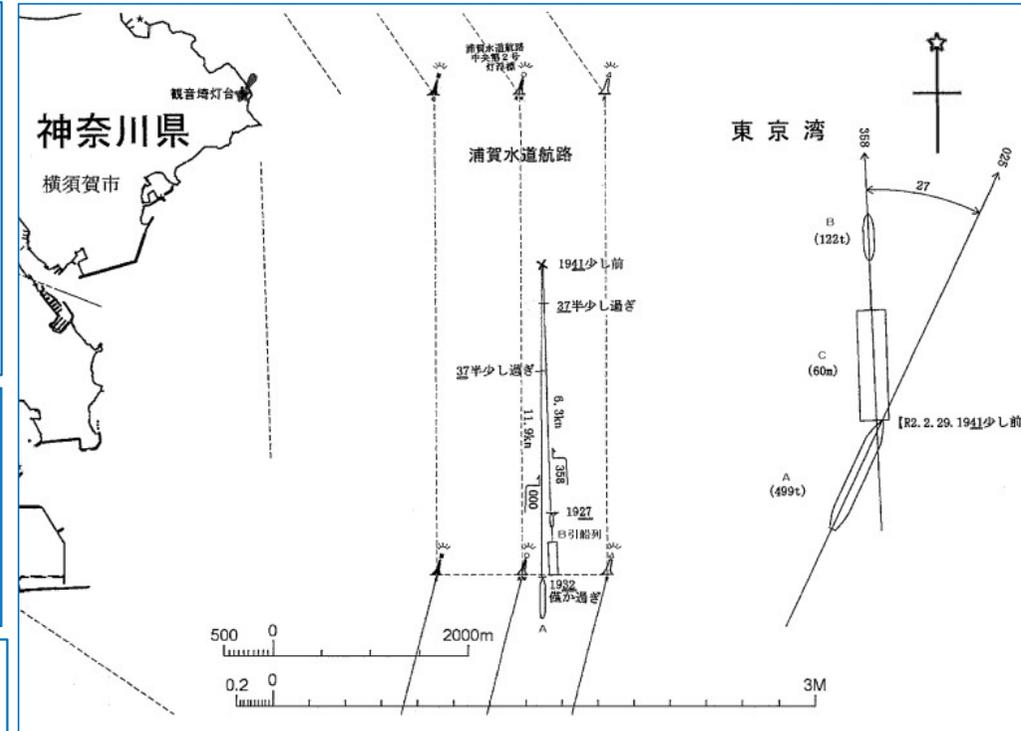
A船: 動静監視不十分で、B船押船列を確実に追い越し、かつ、十分に遠ざかるまでその進路を避けなかった

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

## 《 背景 》

A船長: B船の灯火を初認したときのB船引船列の動向から、同引船列の左舷側を無難に追い越せるものと思っていた

B船長: 後方から追い越す船舶が自船を避けるものと思っていた



### 【受審人】

(A船) 船長	: 四級海技士 (航海)	→ 1箇月業務停止
(B船) 船長	: 五級海技士 (航海)	→ 戒告

### 《 懲戒 》

海難防止への  
インフォメーション

## ② 引船A(194ト) 乗揚事件

(関門港響新港区で、引船が、響灘西船だまり2号防波堤北側の消波ブロックに乗り揚げた)

**【海難概要】** 関門港響新港区において、引船A(194ト、5人乗組)は、同区響泊地に向けて航行中、響灘西船だまり2号防波堤北側の消波ブロックに乗り揚げた

### 【関連情報】A船の推進装置、操舵システム等

- \* 2基2軸、全旋回式コルトノズル付き4翼固定ピッチプロペラ(Z型推進装置)を装備していた
- \* 操舵モード切替スイッチにより、自動操舵又は手動操舵を選択できる
- \* 手動操舵において、機敏な操船及び一般的な操船を行う
- \* 手動操舵で、**両舷制御レバーが中立位置の状態では、推進力が側面方向に発生する**
- \* **自動操舵**において、両舷制御レバーを前方に倒すと前進推進力を、後方に倒すと後進推進力をそれぞれ発生させるが、**両舷Z型推進装置の舵角を制御することができず、針路が保持されたままの状態となる**

### 《原因等》 関門港響新港区響泊地に向けて航行中、

A 船 : 操舵モードの確認が不十分で、2号防波堤に向首進行した

船 長 : 関門港響新港区を航行する場合、自ら操船指揮を執るべきであった

一等航海士 : 漂泊するため左回頭する場合、操舵モードの確認を十分に行うべきであった  
(船橋当直者)

### 《背景》

船 長 : 一等航海士に頻繁に操船させていたので、同人に操船を任せても無難に航行できると思っていた

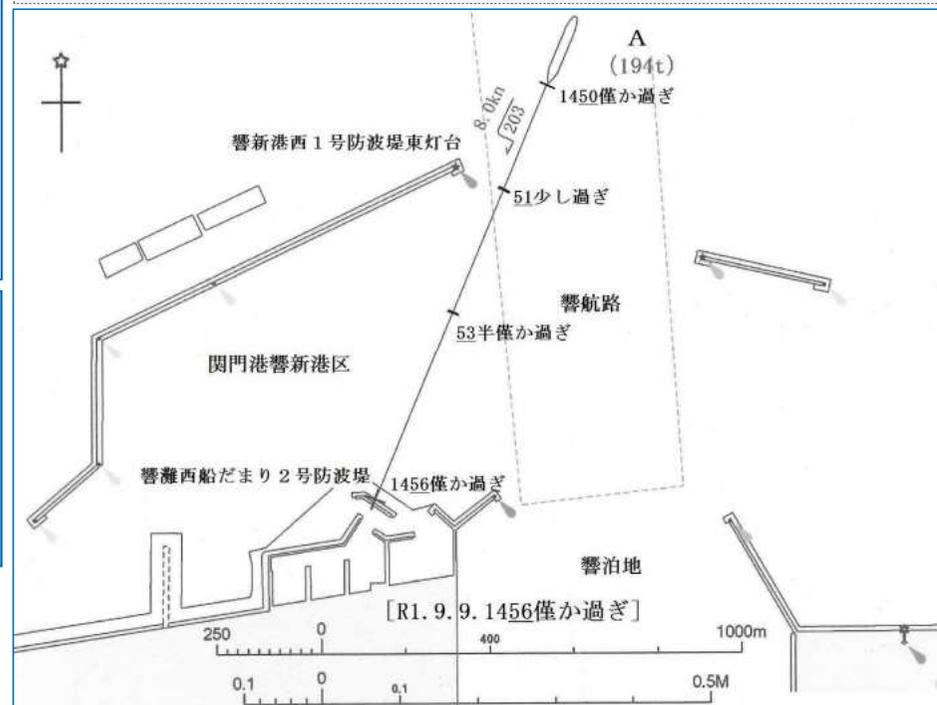
一等航海士 : 航行中に自動操舵とし、手動操舵に戻すことを失念していたので、両舷制御レバーを中立位置とするとともに、左舷スロットルレバーを操作すれば左回頭するものと思い、同レバーを操作し、前進推進力を発生させて増速した

**【発生日時】** 令和元年9月9日 14時56分僅か過ぎ

**【発生場所】** 関門港響新港区

**【死傷者】** なし

**【損傷等】** A 船 : 船首部船底外板に擦過傷を伴う凹損  
防波堤 : 消波ブロックに欠損



### 【受審人】

船 長 :	三級海技士(航海)	→	戒告
一等航海士 :	四級海技士(航海)	→	戒告

### 《懲戒》