

令和5年7月に海難審判所で言い渡された裁決21件が、ホームページに掲載されました(令和5年9月)

区分	地方海難審判所(函館2、仙台1、横浜1、神戸6、広島4、門司3、長崎3、那覇1)	21件 33隻
海難種類(件)	衝突11、乗揚6、衝突(単)1、転覆1、運航阻害1、施設等損傷1	計21件
関係船舶(隻)	漁船13、モーターボート6、遊漁船6、貨物船3、水上オートバイ2、旅客船2、その他1	計33隻
死傷者(人)	死亡1、行方不明なし、負傷14	計15人

上記事件のうち、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 漁船A(9.7トン) 遊漁船B(4.92トン) 衝突事件

夜間、関西国際空港南西方沖合において、A船とB船が衝突し、B船の釣り客2人が負傷した

② 漁船A(7.9トン) 漁船B(7.9トン) 乗揚事件

和歌山県地ノ島西岸沖合において、A船とB船が横抱き状態で航行中、浅所に乗揚げ、A船の甲板員が死亡し、船長Aが負傷した

海難防止への  
インフォメーション

# ① 漁船A(9.7トン) 遊漁船B(4.92トン) 衝突事件

(夜間、関西国際空港南西方沖合において、A船とB船が衝突し、B船の釣り客2人が負傷した)

**【海難概要】** 夜間、関西国際空港南西方沖合において、A船(9.7トン、2人乗組)が北上中、B船(4.92トン、1人乗組、釣り客5人乗船)が西行中、A船の船首がB船の船尾に衝突し、B船の釣り客2人が負傷した

**【発生日時】** 令和3年9月5日05時12分  
**【発生場所】** 関西国際空港南西方沖合  
**【死傷者】** B船：負傷2人(釣り客)  
**【損傷等】** A船：左舷船首部外板に破口、擦過傷  
B船：左舷船尾部に圧壊、破口等

## 《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

- ・衝突地点付近は、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ので、一般法である予防法が適用される
- ・見合い関係が生じた際、両船は互いに視野の内にあり、A船からはB船の白、紅2灯を右舷船首方に、B船からはA船の白、緑2灯を左舷船首方にそれぞれ視認でき、互いに進路を横切る態勢で接近して衝突に至ったもので、両船がそれぞれ要求される動作をとる時間的、距離的余裕があったもの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》** 夜間、関西国際空港南西方沖合において、A船とB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する状況となった際、

A船：**見張り不十分**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、接近する他船を見落とすことのないよう、見張りを十分に行うべきであった]

B船：**見張り不十分**で、避航を促す音響信号を行わず、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、接近する他船を見落とすことのないよう、見張りを十分に行うべきであった]

**《背景》** ・船長Aは、左舷前方の東行船の動向に気をとられていた  
・船長Bは、左舷正横近くになった漁船群の動向に気をとられていた

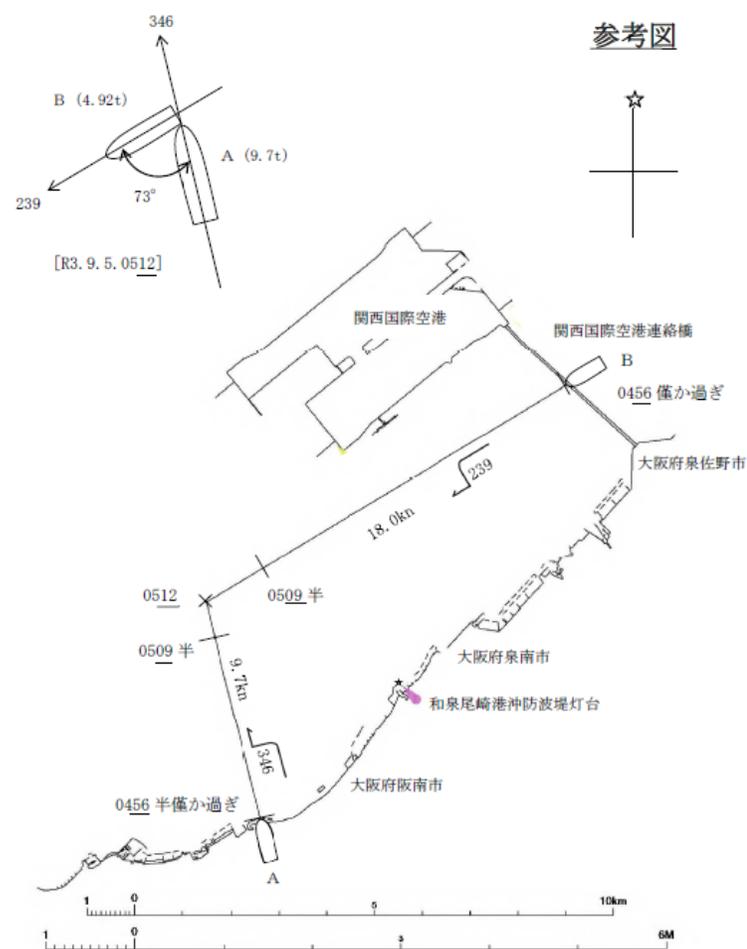
### 【受審人】

(A船) 船長：小型船舶操縦士 → 業務停止1か月

(B船) 船長：小型船舶操縦士 → 戒告

### 《懲戒》

\* 本裁決は、R5.7.25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



海難防止への  
インフォメーション

## ② 漁船A(7.9トン) 漁船B(7.9トン) 乗揚事件

(A船とB船が横抱き状態で航行中、浅所に乗揚げ、A船の甲板員が死亡し、船長Aが負傷した)

**【海難概要】** 和歌山県地ノ島西岸沖合において、A船(7.9トン、2人乗組)とB船(7.9トン、1人乗組)が横抱き状態(以下「AB列」という。)で航行中、地ノ島西岸沖合の浅所に、10.8ノットの速力で乗揚げ、A船の甲板員が死亡し、船長Aが負傷した

**【発生日時】** 令和3年9月20日06時16分

**【発生場所】** 和歌山県地ノ島西岸沖合

**【死傷者】** A船：死亡1人(甲板員:頸髄損傷)、負傷1人(船長:肋骨骨折等)

**【損傷等】** A船：船首船底及びキールに亀裂等  
B船：船体中央部の結索金具に折損

**《原因等》** 地ノ島西岸沖合において、地ノ島北岸に向けて航行する際、

AB列：船位の確認が不十分で、地ノ島西岸沖合の浅所に向首進行した

- 〔船長Bは、作動中のGPSプロッターで浅所との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Aは、地ノ島西岸沖合の浅所に向首接近する状況を認めていたのだから、無線機を使用するなどして、地ノ島西岸沖合の浅所に向首接近する状況を、船長Bに進言するべきであった

### 《背景》

- ・A船とB船は、瀬戸内海機船船びき網漁業に従事する同一船型の網船で、探索船及び運搬船の計4隻で船団を組んでいた。
- ・A船とB船は、操業時以外はAB列を構成し、船団長である船長Bが舵及び機関の操作を行い、船長Aが、船長Bから指示された機関回転数とし、舵中央としていた
- ・船長Bは、探索船の動向を確認することに気をとられ、地ノ島西岸沖合の浅所に向首接近する状況に気付いていなかった
- ・船長Aは、船長Bが地ノ島西岸沖合の浅所に向首接近する状況に気付いており、いずれ左転して浅所から離れていくと思っていた

#### 【受審人】

(B船) 船長：小型船舶操縦士 → 業務停止1か月

(A船) 船長：小型船舶操縦士 → 戒告

#### 《懲戒》

\* 本裁決は、R5.7.11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

