

令和4年横審第24号

裁 決

貨物船A貨物船B衝突事件

受 審 人 a 1

職 名 A船長

海技免許 三級海技士（航海）

受 審 人 a 2

職 名 A二等航海士

海技免許 六級海技士（航海）（履歴限定）

補 佐 人 1人

本件について、当海難審判所は、理事官松崎範行及び同官松村徹出席のうえ審理し、次のとおり裁決する。

主 文

受審人 a 2 の六級海技士（航海）の業務を1か月停止する。

受審人 a 1 を戒告する。

理 由

（海難の事実）

1 事件発生の年月日時刻及び場所

令和3年12月9日14時55分半僅か過ぎ

伊勢湾南部

2 船舶の要目

船 種 船 名 貨物船A

貨物船B

総トン数	747トン	
国際総トン数		9,566トン
全長	67.75メートル	141.03メートル
機関の種類	ディーゼル機関	ディーゼル機関
出力	1,471キロワット	8,280キロワット

3 事実の経過

Aは、船尾船橋型の鋼製貨物船で、船橋内前部に左舷側から2号レーダー、GPSプロッター、電子海図システム、1号及び3号レーダー、中央部に操舵装置、右舷側からレピーターコンパス、機関監視盤、機関及びバウスラスタ操作盤をそれぞれ備え、船首端から56メートル後方、左舷端から9メートル右方の船橋上部にGPSアンテナを設置し、a1受審人、a2受審人ほか5人が乗り組み、ブタン690トン積載し、船首3.4メートル船尾4.7メートルの喫水をもって、令和3年12月8日12時20分三重県四日市港の積荷棧橋を発し、同港内で錨泊した後、翌9日12時00分抜錨して千葉港に向かった。

a1受審人は、出航配置が終わって昇橋したa2受審人と共に船橋当直に就き、伊勢湾を南下し、14時15分伊良湖岬灯台から297度（真方位、以下同じ。）6.0海里の地点で、a2受審人に船橋当直を引き継いで降橋した。

ところで、伊良湖水道は、伊勢湾口の愛知県伊良湖岬と三重県神島との間にある水道で、同水道の両側には離険礁があり、水深10メートル以上の水域幅は約1海里と狭く、船舶交通が輻輳することから、海上交通安全法により、幅約1,200メートル、長さ約4,000メートルの航路が設置され、同航路出入口付近海域が船舶に危険のおそれがあることから、船舶の航行の安全を確保するために船舶交通の整理を行う必要がある海域として、海上保安庁長官の告示により、船舶

の航行に適する経路が指定されていた。

a 1 受審人は、14時30分伊良湖岬灯台から285度3.1海里の地点に達したとき、伊良湖水道航路北口まで約1.7海里となったが、a 2 受審人は自身の操船の下で数多く伊良湖水道航路を航行した経験があり、航行に支障のある船舶は少なく、自ら操船指揮を執らなくても無難に航行するものと思い、a 2 受審人に船橋当直を任せて自ら操船指揮を執らなかった。

a 2 受審人は、14時38分僅か過ぎ伊良湖岬灯台から261度1.6海里の地点で、針路を134度に定めて自動操舵とし、折からの潮流に乗じて12.7ノットの速力（対地速力、以下同じ。）で進行し、伊良湖水道航路に入航した。

a 2 受審人は、14時43分伊良湖岬灯台から223度1.3海里の地点に達し、同じ針路で伊良湖水道航路を航行中、右舷船首24度4.9海里のところを北上するBを目視で初めて認め、14時48分少し過ぎ同航路を出航し、14時52分僅か前伊良湖岬灯台から168度2.3海里の地点に達したとき、伊勢湾第2号灯浮標を左舷に見て左舵をとり、針路を108度に転じ、折からの潮流により右方に1度圧流されながら続航した。

a 2 受審人は、14時52分半僅か過ぎ伊良湖岬灯台から166度2.4海里の地点に至ったとき、Bが右舷船首38度1.1海里のところとなり、その後同船が前路を左方に横切り衝突のおそれがある態勢で接近する状況であったが、Bとはまだ距離があり、無難に船首方を航過できるものと思い、同船の方位変化を確認するなど、Bに対する動静監視を十分に行わなかったためこの状況に気付かなかった。

a 2 受審人は、Bの進路を避けずそのまま進行し、BからVHF無線電話の連絡を受けて右舵をとったものの、及ばず、14時55分半僅

か過ぎ伊良湖岬灯台から155度2.8海里の地点において、Aは、船首が115度を向き、11.8ノットの速力になったとき、その船首が、Bの船首に前方から55度の角度で衝突した。

当時、天候は晴れで風力2の西北西風が吹き、潮候は下げ潮の末期にあたり、伊良湖水道には南東方へ向かう0.8ノットの潮流があり、視界は良好であった。

a 1受審人は、衝撃を感じて昇橋し、衝突の事実を知り、事後の措置に当たった。

また、Bは、船尾船橋型の鋼製貨物船で、船橋内前部窓から約1.2メートル後方の船橋内中央部に操舵スタンドを、同スタンド左舷側にレーダー及び椅子、右舷側に機関操縦盤及びレーダーをそれぞれ備え、船首端から118メートル後方、左舷端から13メートル右方の船橋上部にGPSアンテナを設置し、中華人民共和国籍のb 1船長及びb 2二等航海士ほか同国籍の船員15人が乗り組み、コンテナ4,439トンを積載し、船首6.1メートル船尾6.9メートルの喫水をもって、同月9日01時30分阪神港を発し、四日市港に向かった。

b 2二等航海士は、12時00分三重県大王崎南方沖合で甲板員と共に船橋当直に就き、14時32分半僅か前伊良湖岬灯台から177度8.1海里の地点で、針路を008度に定めて自動操舵とし、折からの潮流により右方に1度圧流され、14.7ノットの速力で進行中、14時43分伊良湖岬灯台から170度5.6海里の地点で、左舷船首30度4.9海里のところに伊良湖水道航路を南下するAを認めた。

b 2二等航海士は、14時49分半僅か過ぎ伊良湖岬灯台から164度4.1海里の地点で、Aに近づくと考え、機関回転数を減じて13.1ノットの速力で続航し、14時52分半僅か過ぎ伊良湖岬

灯台から160度3.4海里の地点に至ったとき、Aが左舷船首42度1.1海里のところとなり、その後同船が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ものの、警告信号を行わず、間近に接近しても、衝突を避けるための協力動作をとらなかった。

b2二等航海士は、同じ針路及び速力で進行中、AにVHF無線電話で連絡をし、船橋に来た船長が至近に接近した同船を認めて左舵をとったものの、及ばず、Bは、船首が350度を向き、12.4ノットの速力になったとき、前示のとおり衝突した。

衝突の結果、Aは、船首部及びバルバスバウに破口及び圧壊等を、Bは、バルバスバウに破口及び凹損等並びに左舷船首外板に擦過傷等をそれぞれ生じたが、後いずれも修理された。

(航法の適用)

本件は、海上交通安全法が適用される伊良湖水道航路南東方沖合において、東行中のAと北上中のBとが衝突したもので、両船とも伊良湖水道航路の外側に位置していることから、海上交通安全法第3条第1項の適用はなく、その他同法には本件に適用すべき航法規定がないことから、本件は海上衝突予防法を適用することとなる。

両船は、ともに航行中の動力船で、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て衝突に至ったもので、衝突の約3分前に衝突のおそれがある見合い関係が生じたのち、付近には航行の支障となる障害物や避航動作及び協力動作をとるのに障害となる船舶が存在せず、両船がそれぞれ要求される動作をとる時間的、距離的余裕が十分にあったものと認められることから、本件は、同法第15条の横切り船の航法によって律するのが相当である。

(原因の考察)

本件は、伊勢湾南部において、東行中のAと北上中のBとが衝突したものであり、以下、原因について検討する。

本件発生海域は、事実の経過で示したとおり、船舶交通が輻輳し、船舶に危険のおそれがある海域にあたることから、a 1 受審人が、伊良湖水道航路及びその接続海域を航行する際、自ら操船指揮を執っていれば、本件発生を回避することができたと認められ、自ら操船指揮を執らなかったことは本件発生の原因となる。

(原因及び受審人の行為)

本件衝突は、伊勢湾南部において、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、東行するAが、動静監視不十分で、前路を左方に横切るBの進路を避けなかったことによって発生したが、北上するBが、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ことも一因をなすものである。

Aの運航が適切でなかったのは、船長が、伊良湖水道航路及び同航路出口付近を航行する際、自ら操船指揮を執らなかったことと、船橋当直中の二等航海士が、Bに対する動静監視を十分に行わなかったことによるものである。

a 2 受審人は、伊勢湾南部において、千葉港に向け東行中、前路を左方に横切る態勢のBを認めた場合、衝突のおそれの有無を判断できるよう、同船の方位変化を確かめるなど、Bに対する動静監視を十分に行うべき注意義務があった。しかるに、同人は、Bとはまだ距離があり、無難に船首方を航過できるものと思い、同船に対する動静監視を十分に行わなかった職務上の過失により、Bが衝突のおそれがある態勢で接近している状況に気付かず、同船の進路を避けないまま進行して衝突を招き、

A及びB両船にそれぞれ損傷を生じさせるに至った。

以上のa 2受審人の行為に対しては、海難審判法第3条の規定により、同法第4条第1項第2号を適用して同人の六級海技士（航海）の業務を1か月停止する。

a 1受審人は、伊勢湾南部において、伊良湖水道航路及び同航路出口付近を航行する場合、狭い水道に該当し船舶交通が輻輳する海域なのだから、自らが操船指揮を執るべき注意義務があった。しかるに、同人は、a 2受審人は自身の操船の下で数多く伊良湖水道航路を航行した経験があり、航行に支障のある船舶は少なく、自ら操船指揮を執らなくても無難に航行するものと思い、自らが操船指揮を執らなかった職務上の過失により、a 2受審人が単独で操船し、AとBの衝突を招き、A及びB両船にそれぞれ損傷を生じさせるに至った。

以上のa 1受審人の行為に対しては、海難審判法第3条の規定により、同法第4条第1項第3号を適用して同人を戒告する。

よって主文のとおり裁決する。

令和5年7月26日

横浜地方海難審判所

審判官 大 北 直 明