

令和4年神審第4号

裁 決

貨物船A灯標衝突事件

受 審 人 a

職 名 A船長

海技免許 五級海技士（航海）

本件について、当海難審判所は、理事官小嶋正博出席のうえ審理し、次のとおり裁決する。

主 文

受審人 a 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4月28日04時21分半僅か前  
兵庫県東播磨港

2 船舶の要目

船 種 船 名 貨物船A

総 ト ン 数 499トン

全 長 74.20メートル

機 関 の 種 類 ディーゼル機関

出 力 1,471キロワット

### 3 事実の経過

Aは、船尾船橋型鋼製貨物船で、操舵室前部中央に操舵スタンド、その左舷側にレーダー2台、右舷側にGPSプロッター等をそれぞれ備え、a受審人ほか4人が乗り組み、空倉のまま、船首2.0メートル船尾3.2メートルの喫水をもって、令和3年4月27日12時00分関門港田野浦区を発し、東播磨港に向かった。

a受審人は、翌28日04時03分僅か過ぎ東播磨航路第1号灯標（以下「1号灯標」という。）から232.5度（真方位、以下同じ。）3.82海里の地点で、前直の一等航海士から引き継いで単独の船橋当直に就き、東播磨港の航路（以下「東播磨航路」という。）の北口北西方の掘り下げられた水域（以下「掘り下げ水域」という。）で錨泊のため、針路を同航路の南口中央に向く054度に定めて自動操舵とし、12.5ノットの速力（対地速力、以下同じ。）で進行した。

a受審人は、1.5海里レンジでヘッドアップ、船首方が2海里のオフセンターとしたレーダー及び6海里の範囲を表示したGPSプロッターをそれぞれ作動させて操船に当たり、04時07分半僅か過ぎ1号灯標から232度2.86海里の地点に至り、左舷船首方から自船に接近する他船（以下「航行船」という。）を認めたことから、航過距離を確保するため、針路を081度に転じて続航した。

a受審人は、04時09分僅か過ぎ1号灯標から229度2.62海里の地点で、航行船が航過したことから、針路を054度に転じて進行し、04時18分僅か前1号灯標から212度1,070メートルの地点に達したとき、東播磨航路第2号灯標（以下「2号灯標」という。）が正船首1,000メートルのところとなり、その後同灯標に向首接近する状況であったが、掘り下げ水域付近を見ることに気を

とられ、2号灯標への接近状況を把握するなど、船位の確認を十分に行わなかったため、この状況に気付かなかった。

こうして、a受審人は、2号灯標に向首続航し、04時21分半少し前右舷船首至近に同灯標を認め、手動操舵に切り替えて左舵10度をとったものの、及ばず、04時21分半僅か前1号灯標から142度400メートルの地点において、Aは、船首が049度を向き、原速力で、その右舷船首部が2号灯標に衝突した。

当時、天候は晴れで風力2の南南東風が吹き、潮候はほぼ低潮時にあたり、視界は良好であった。

衝突の結果、Aは、右舷船首部外板に擦過傷を生じ、2号灯標は、防護枠に曲損、マーキング装置に破損等を生じたが、のち修理された。

#### (原因及び受審人の行為)

本件灯標衝突は、夜間、東播磨港南方沖合において、同港に入航する際、船位の確認が不十分で、2号灯標に向首進行したことによって発生したものである。

a受審人は、夜間、東播磨港南方沖合において、同港に入航する場合、2号灯標に向首接近することのないよう、同灯標への接近状況を把握するなど、船位の確認を十分に行うべき注意義務があった。しかるに、同人は、掘り下げ水域付近を見ることに気をとられ、船位の確認を十分に行わなかった職務上の過失により、2号灯標に向首接近する状況に気付かないまま進行して衝突を招き、船体及び2号灯標それぞれに損傷を生じさせるに至った。

以上のa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2月28日

神戸地方海難審判所

審判長 審判官 池田博美

審判官 下條正昭

審判官 前田昭広