

令和 6 年門審第 3 号

裁 決

貨物船 A 油送船 B 衝突事件

受 審 人 a 1

職 名 A 船長

海技免許 四級海技士（航海）

受 審 人 a 2

職 名 A 次席一等航海士

海技免許 四級海技士（航海）

補 佐 人 1 人

本件について、当海難審判所は、理事官高橋寿則出席のうえ審理し、
次のとおり裁決する。

主 文

受審人 a 1 の四級海技士（航海）の業務を 1 か月停止する。

受審人 a 2 を懲戒しない。

理 由

（海難の事実）

1 事件発生の年月日時刻及び場所

令和 5 年 4 月 2 8 日 2 3 時 1 9 分少し前

大分港北方沖合

2 船舶の要目

船 種	船 名	貨物船 A	油送船 B
総 ト ン 数		4 9 7 トン	
国際総トン数			2, 9 9 7 トン
全	長	7 7. 8 1 メートル	9 6. 0 0 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	7 3 5 キロワット	2, 4 2 7 キロワット

3 事実の経過

A は、令和 5 年 2 月に進水した船尾船橋型鋼製貨物船で、操舵室にレーダー 2 台、電子海図システム及び A I S を備え、同室天井左舷前部に船首方向を、同室天井右舷前部に操舵室内を、それぞれ撮影して録画することのできるカメラを設置し、a 1 受審人及び a 2 受審人ほか 3 人が乗り組み、鋼材 1, 6 3 3 トンを載せ、船首 3. 8 メートル船尾 4. 7 メートルの喫水をもって、令和 5 年 4 月 2 8 日 2 3 時 0 0 分大分港成品岸壁を離岸し、千葉港に向かった。

a 1 受審人は、船橋当直を 4 時間交替 3 直制とし、定時の 1 5 分前に昇橋して交替することを慣例として、2 3 時 3 0 分から 0 3 時 3 0 分及び 1 1 時 3 0 分から 1 5 時 3 0 分を a 2 受審人、0 3 時 3 0 分から 0 7 時 3 0 分及び 1 5 時 3 0 分から 1 9 時 3 0 分を一等航海士、0 7 時 3 0 分から 1 1 時 3 0 分及び 1 9 時 3 0 分から 2 3 時 3 0 分を自らとともに入直する甲板長に割り振り、レーダー 1 台及び電子海図システムをそれぞれ作動させ、航行中の動力船の法定灯火を表示し、離岸操船に続けて乙津泊地を北上した。

a 1 受審人は、2 3 時 0 7 分半少し前大分港鶴崎東防波堤灯台（以下「鶴崎東防波堤灯台」という。）から 2 2 3 度（真方位、以下同じ。）1, 8 5 0 メートルの地点で、船首が 3 4 3 度を向き、4. 9 ノットの速力（対地速力、以下同じ。）から増速を開始し、手動操舵に

よって北上を続けた。

a 1 受審人は、23時11分昇橋した甲板長を操舵に就け、23時14分半僅か前鶴崎東防波堤灯台から287度1.0海里の地点で、右回頭を開始し、船首が041度を向き、11.7ノットの速力となった後、大分港北方沖合を東行し、23時15分頃双眼鏡で前方を一べつして他船を見掛けなかったので操舵室左舷後部の海図台へ向かい、書類作業を始めた。

23時16分少し前 a 1 受審人は、鶴崎東防波堤灯台から308度1,560メートルの地点に達し、船首が053度を向き、12.2ノットの速力となったとき、右舷船首66度1,230メートルのところに、Bの白、白、紅3灯を視認することができ、その後同船が衝突のおそれのある態勢で接近する状況であったが、前方を一べつして他船を見掛けなかったため、自船の航行に支障となる船舶はいないものと思い、見張りを十分に行わなかったため、このことに気付かなかった。

a 2 受審人は、23時17分頃船橋当直に備えて昇橋し、当直交替前に操舵に就き、23時17分半少し過ぎ12.6ノットの速力となったとき、自身の判断で船首を次の通過予定地点に向けた。

a 1 受審人は、衝突を避けるための措置をとらずに東行を続け、23時18分少し過ぎ甲板長の報告により、右舷船首至近にBを認めて衝突の危険を感じ、a 2 受審人に操舵を指示するとともに自身で機関を全速力後進とし、a 2 受審人が左舵をとったものの、及ばず、23時19分少し前鶴崎東防波堤灯台から350度1,450メートルの地点において、Aは、船首が074度を向き、11.6ノットの速力となったとき、その右舷船首部とBの左舷船首部が、後方から79度の角度で衝突した。

当時、天候は晴れで風力３の南風が吹き、潮候は上げ潮の初期に当たり、視界は良好であった。

また、Ｂは、平成２０年８月に進水した船尾船橋型鋼製油送船で、操舵室にレーダー２台、電子海図情報表示装置及びＡＩＳを備え、大韓民国籍の船長ｂほか同国籍の船員２人及びインドネシア共和国籍の船員１２人が乗り組み、石油化学製品１，１５４トンを載せ、船首４．０メートル船尾６．０メートルの喫水をもって、令和５年４月２８日２３時０５分大分港４号棧橋を離棧し、台湾台中港に向かった。

ｂ船長は、二等航海士及び三等航海士を補佐に就けて操船に当たり、レーダー２台及び電子海図情報表示装置をそれぞれ作動させ、航行中の動力船の法定灯火を表示し、鶴崎泊地を北上した。

ｂ船長は、２３時１０分僅か前鶴崎東防波堤灯台から１８４度６７０メートルの地点で、船首が３５４度を向き、３．１ノットの速力から増速を開始し、２３時１４分鶴崎東防波堤灯台から２６４度１２０メートルの地点に至り、左舷前方約１海里のところに、Ａの白、白、緑３灯を初認して、６．５ノットの速力で鶴崎東防波堤灯台を通過し、船首が３５４度を向いたまま、手動操舵によって北上を続けた。

ｂ船長は、２３時１６分少し前鶴崎東防波堤灯台から３３９度４００メートルの地点に達し、船首が３５４度を向き、９．１ノットの速力となったとき、Ａが、左舷船首５５度１，２３０メートルのところとなり、その後同船と衝突のおそれがある態勢で接近する状況であったが、Ａ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。

ｂ船長は、衝突を避けるための措置をとらずに北上を続け、２３時１８分半少し過ぎ左舷船首方至近に迫ったＡを認め、右舵をとったものの、及ばず、Ｂは、船首が３５５度を向き、１０．８ノットの速力

となったとき、前示のとおり衝突した。

衝突の結果、Aは右舷船首部外板に凹損等を、Bは左舷船首部外板に破口を生じたが、後にいずれも修理された。

（航法の適用）

本件は、夜間、大分港北方沖合において、互いに視野の内にあるAとBとが横切り態勢で衝突したものであり、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、一般法である海上衝突予防法（以下「予防法」という。）が適用される。

事実の経過で示したとおり、本件時、両船は、衝突の3分前、両船間の距離が1,230メートルとなって以降、衝突のおそれがある態勢で接近したものであり、仮に本件に予防法第15条（横切り船）の航法を適用すると、Aが避航船、Bが保持船となるが、両船とも増速中で、両船がそれぞれ原針路、原速力を保持して進行するとは予想できない状況であったと認められるから、本件に同条を適用するのは相当ではない。

以上のことから、予防法には本件に適用される定型的航法の規定がないので、本件は、海上衝突予防法第38条及び第39条の船員の常務によって律するのが相当である。

（原因の考察）

a2受審人は、昇橋後、当直交替前に操舵に就き、自身の判断で船首を次の通過予定地点に向けたものであるが、本件発生までの過程において、a2受審人が、船首を次の通過予定地点に向けたことが、本件発生の原因となるかどうかについて検討する。

本件は、事実の経過で示したとおり、衝突の3分前、A及びB両船間

の距離が1,230メートルとなって以降、衝突のおそれがある態勢で接近したものであり、両船の衝突のおそれは、a2受審人が昇橋前に発生している。

したがって、a2受審人が、船首を次の通過予定地点に向けたことは、本件発生の原因とならないが、海難防止の観点からは是正されるべき事項である。

（原因及び受審人の行為）

本件衝突は、夜間、大分港北方沖合において、いずれも増速しながら、東行中のAと北上中のBとが衝突のおそれがある態勢で接近した際、Aが、見張り不十分で、衝突を避けるための措置をとらなかったことと、Bが、動静監視不十分で、衝突を避けるための措置をとらなかったこととによって発生したものである。

a1受審人は、夜間、大分港北方沖合において、増速しながら東行する場合、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注意義務があった。しかるに、同人は、前方を一べつして他船を見掛けなかったため、自船の航行に支障となる船舶はいないものと思い、見張りを十分に行わなかった職務上の過失により、衝突のおそれがある態勢で接近するBに気付かず、衝突を避けるための措置をとらずに進行して衝突を招き、A及びBにそれぞれ損傷を生じさせるに至った。

以上のa1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四級海技士（航海）の業務を1か月停止する。

a2受審人の行為は、本件発生の原因とならない。

よって主文のとおり裁決する。

令和6年7月10日

門司地方海難審判所

審判長 審判官 山 岸 雅 仁

審判官 関 昌 芳

審判官 管 啓 二