

令和 5 年門審第 2 7 号

裁 決

油送船 A 貨物船 B 衝突事件

受 審 人 a

職 名 A 船長

海技免許 三級海技士（航海）

補 佐 人 1 人

本件について、当海難審判所は、理事官甲斐繁利出席のうえ審理し、
次のとおり裁決する。

主 文

受審人 a 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 2 月 1 7 日 1 6 時 0 6 分半少し過ぎ

関門港関門航路

2 船舶の要目

船 種 船 名 油送船 A

貨物船 B

総 ト ン 数 9 9 9 トン

国際総トン数

7 1 , 6 7 3 トン

全 長 7 9 . 9 0 メートル

2 3 1 . 6 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	1,618キロワット	18,080キロワット

3 事実の経過

Aは、平成31年3月に進水した船尾船橋型鋼製油送船で、操舵室前部中央に操舵スタンド、その左舷側に1号レーダー、2号レーダー及び電子海図情報表示装置を備え、同室天井左舷前部に船首方向を撮影して録画することのできるカメラが設置され、a受審人ほか9人が乗り組み、軽油等2,000キロリットルを積載し、船首3.9メートル船尾4.7メートルの喫水をもって、令和5年2月17日14時30分山口県宇部港を発し、熊本県八代港に向かった。

ところで、Aの操縦性能は、船舶要目表の海上試運転成績資料によると、機関を全速力前進の機関回転数毎分280にかけ、13.08ノットの速力で航走中、右旋回では、舵角35度をとったときの最大旋回直径が259メートル、左旋回では、同舵角をとったときの同直径が275メートル、同速力で航走中、全速力後進をかけたときの最大停止距離が737メートル、その所要時間が3分8秒であった。

a受審人は、出航操船を終え、船橋当直を二等航海士に任せ、在橋したまま関門航路へ向かい、15時10分頃福岡県部埼東方沖合でBを初めて認めた後、同船を追い越し、15時30分頃同航海士から操船を引き継ぎ、15時32分関門航路に入航した。

a受審人は、船橋当直に備えて昇橋した一等航海士を操舵に、甲板員を見張りにそれぞれ就け、ヘッドアップ表示1.5海里レンジとした1号レーダー、同表示3海里レンジとした2号レーダー及び電子海図情報表示装置をそれぞれ作動させ、関門橋を通過後、16時00分頃後続するB水先人からのVHF無線電話（以下「VHF」という。）による呼び出しに応答し、自船を左舷後方から追い越す旨を承諾し、

後方から接近するBの動静を注視した。

a 受審人は、16時03分半僅か過ぎ彦島導灯（前灯）（以下「彦島導灯」という。）から038.5度（真方位、以下同じ。）1,810メートルの地点で、針路を197度に定め、折からの東流に抗して、10.8ノットの速力（対地速力、以下同じ。）で手動操舵によって進行した。

a 受審人は、16時06分頃B水先人のVHFによる、操舵装置が故障した旨の関門海峡海上交通センター（以下「関門マーチス」という。）への通報を聞き、操舵室から左舷ウイングに出て、Bの動静監視を十分に行い、16時06分僅か過ぎ彦島導灯から054度1,120メートルの地点に達したとき、左舷正横前10度160メートルのところとなったBが右転したことを認めた。

こうして、a 受審人は、16時06分半少し前左舷至近に迫ったBに衝突の危険を感じ、右舵45度を取り、機関を半速力前進としたものの、及ばず、16時06分半少し過ぎ彦島導灯から062度950メートルの地点において、Aは、船首が222度を向き、9.0ノットの速力となったとき、その左舷船尾部にBの右舷船首部が、後方から14度の角度で衝突した。

当時、天候は曇りで風力2の東風が吹き、視界は良好で、潮候は上げ潮の中央期に当たり、付近には東方に向かう強い潮流があった。

また、Bは、平成21年3月に進水した船首船橋型鋼製自動車運搬船で、操舵室前部中央に操舵スタンド、その両舷にレーダー及び電子海図情報表示装置をそれぞれ備え、同スタンド前方上部に舵角指示器が設置され、いずれもフィリピン共和国籍の船長b 1ほか21人が乗り組み、乗用車等5,239トンを載せ、船首8.8メートル船尾9.0メートルの喫水をもって、同月16日06時45分静岡県御前

崎港を発し、大韓民国馬山港に向かった。

b 1 船長は、翌 1 7 日 1 5 時 1 5 分 埼東方沖合で 関門水先区一級水先人 b 2 を乗船させ、同人にきょう導を委ね、一等航海士、二等航海士及び三等航海士をそれぞれ操船補佐に、甲板員 b 3 を操舵に就け、1 5 時 3 3 分 関門航路に入航した。

b 2 水先人は、1 6 時 0 0 分 頃 右舷船首方に先行する A を認めて V H F で呼び出し、同船を左舷後方から追い越す旨を伝え、a 受審人の承諾を得た後、1 6 時 0 3 分 半 少 し 過 ぎ 彦 島 導 灯 から 0 4 4 . 5 度 1 . 2 6 海 里 の 地 点 で、針路を 2 1 7 度 に 定 め、折からの東流に抗して、1 5 . 9 ノットの速力で手動操舵により進行した。

b 2 水先人は、1 6 時 0 4 分 半 僅 か 過 ぎ 彦 島 導 灯 から 0 4 6 . 5 度 1 , 8 2 0 メートルの地点に至り、針路を 2 0 3 度 に 転 じ、1 4 . 1 ノットの速力で、細かく船首方位を指示しながら続航した。

b 3 甲板員は、b 2 水先人から指示された船首方位を保つため、1 0 度 程 度 の 舵 角 で 回 頭 を 止 め て い た が、左回頭が止まらないことから、操舵に不安を感じたものの、その旨を船長及び水先人に報告しなかった。

b 1 船長は、b 3 甲板員に舵を大きく取らないよう指示を与えた後、b 2 水先人とともに船首方を注視していた。

b 2 水先人は、1 6 時 0 5 分 半 少 し 過 ぎ b 3 甲 板 員 か ら 操 舵 不 能 の 報告を受け、1 6 時 0 6 分 頃 V H F で 関 門 マ ー チ ス に 操 舵 装 置 が 故 障 した旨の通報を行った。

b 2 水先人は、A の左舷に接近し、1 6 時 0 6 分 僅 か 過 ぎ 彦 島 導 灯 から 0 6 0 度 1 , 1 9 0 メートルの地点に達したとき、A が 右 舷 正 横 後 4 度 1 6 0 メートルのところとなり、針路及び速力を保てば、約 1 4 0 メートルの船間距離で A の左舷方を無難に追い越す態勢であっ

たが、b 1 船長に要請して、在橋中の航海士に b 3 甲板員の操舵状況を看視させるなど、操船を適切に行わなかったため、針路を保持できず、b 3 甲板員が大舵角で右舵をとり、A の左舷至近のところで右転した。

b 2 水先人は、右舷船首至近に迫った A に衝突の危険を感じ、左舵一杯をとり、機関回転数を減じたものの、及ばず、船首が 236 度を向き、10.2 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 は左舷船尾部外板に凹損等を生じたが、後に修理され、B は右舷船首部外板に擦過傷等を生じた。

本件後、B の操舵装置に故障を生じていなかったことが確認された。

（航法の適用）

本件は、港則法が適用される関門港関門航路において、ともに西行中の A と B とが衝突したもので、同法には両船の関係を律す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、互いに視野の内にあり、B が A の左舷後方から接近していることから、予防法第 13 条の追越し船の航法が考えられるが、B が右転したのが衝突の約 30 秒前であり、B が避航義務を、A が針路及び速力の保持、警告信号及び協力動作履行の各義務を果たすのに十分な時間的、距離的余裕がなかったものと認められることから、本件に同条を適用するのは相当でない。

以上のことから、本件は、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）

本件は、Bが操船を適切に行っていれば、針路が保持され、衝突を回避できたものと認められる。

したがって、Bが操船を適切に行わなかったことは、本件発生の原因となる。

Aの後方から接近するBが、Aの左舷至近のところで右転したのが衝突の約30秒前であり、Aが衝突を回避するのに十分な時間的、距離的余裕がなかったものと認められる。

したがって、a受審人の行為は、本件発生の原因とならない。

（主張に対する判断）

理事官は、Aが関門航路を西行中、左舷後方から追い越しの態勢で接近するBを認めた場合、a受審人が、衝突のおそれの有無を判断できるよう、接近状況を確認するなど、同船に対する動静監視を十分に行わなかった旨を主張するのでこのことについて検討する。

事実の経過で示したとおり、a受審人は、B水先人からのVHFによる呼び出しに応答し、自船を左舷後方から追い越す旨を承諾した後、後方から接近するBの動静を注視し、B水先人の操舵装置が故障した旨の関門マーチスへの通報を聞き、操舵室から左舷ウイングに出て、後方から接近するBの動静を監視していたことから、a受審人は、Bに対する動静監視を十分に行っていたものとするのが相当である。

以上のことから、理事官の主張を採ることはできない。

（原因及び受審人の行為）

本件衝突は、関門港関門航路において、Aが同航路を西行中、後続するBが、Aを追い越す態勢で同船の左舷に接近した際、操船が不適切で、Aの左舷至近のところで右転したことによって発生したものである。

a 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8月8日

門司地方海難審判所

審判長 審判官 山 岸 雅 仁

審判官 管 啓 二

審判官上田容之は、差し支えにつき署名押印することができない。

審判長 審判官 山 岸 雅 仁