

令和6年函審第10号

裁 決

貨物船A油送船B衝突事件

受 審 人 b 2

職 名 B二等航海士

海技免許 三級海技士（航海）（履歴限定）

本件について、当海難審判所は、理事官高木省吾出席のうえ審理し、次のとおり裁決する。

主 文

受審人b2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6年2月1日11時27分半僅か過ぎ

北海道函館港西部

2 船舶の要目

船 種	船 名	貨物船A	油送船B
総 ト ン 数	約24,441トン		4,505トン
全 長	約182.94メートル		99.37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	5,050キロワット		2,942キロワット

3 事実の経過

(1) Aの構造及び設備等

Aは、北海道函館市に所在するX社において、令和5年10月19日に進水し、翌6年2月26日にY社に引き渡される予定で、臨時航行許可証の交付を受けた全通一層甲板船尾船橋型鋼製貨物船で、船尾部上甲板上に設けた5層の船橋甲板室の最上層に操舵室、同室前方の上甲板下に貨物倉をそれぞれ配し、操舵室前部中央に操舵スタンド、その左舷側にエンジンテレグラフ、右舷側にレーダー及び電子海図情報表示装置（以下「ECDIS」という。）各2台、後方に海図台をそれぞれ備え、船首端から155メートル後方、右舷舷側から11メートル左方の船橋上方にGPSアンテナが設置されていた。

(2) Bの構造及び設備等

Bは、平成23年3月11日に進水し、バウスラスターを装備した船首尾楼付き凹甲板型鋼製油送船で、船尾楼上に設けた4層の船橋甲板室の最上層に操舵室、同室前方に貨物倉をそれぞれ配し、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台及び海図台、右舷側にECDIS及び機関遠隔操縦装置をそれぞれ備え、船首端から75メートル後方、右舷舷側から1メートル左方の船橋上方にGPSアンテナが設置されていた。

(3) 本件発生に至る経緯

Aは、X社ドックマスターa（一級海技士（航海）免状受有、受審人に指定されていたところ死亡した。）が船長としてほか操船担当のドックマスター1人及び作業員2人が乗り組み、計測担当の作業員等40人を乗せ、バラスト水処理装置作動確認試験等の目的で、船首3.87メートル船尾6.44メートルの喫水をもって、令和6

年2月1日07時00分函館港を発し、港内で救命設備等の試験を行った後、同港南西方沖合の同作動確認試験海域に向かった。

a ドックマスターは、09時00分前示試験海域に到着してバラスト水処理装置作動確認試験を開始し、10時30分同作動確認試験を終えて帰途に就き、いずれもノースアップ表示としたレーダー及びECDIS各2台をそれぞれ作動させ、レーダー監視にドックマスター1人、操舵及びテレグラフ操作に作業員各1人を配置し、自らは操舵室前部中央に立った姿勢で操船指揮に当たり、11時07分半少し過ぎ函館港島防波堤灯台（以下「島防波堤灯台」という。）から212度（真方位、以下同じ。）2.57海里の地点で、針路を函館港の南航路西口に向く020度に定めて、6.9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、11時15分少し過ぎ島防波堤灯台から218度1.73海里の地点に至り、南航路西口南西方沖合に設置されている漁具を避けるつもりで、函館港第6区の東寄りを北上して南航路西口に向かうことを思い立ち、右回頭して針路を同区東部に向く057度に転じ、7.0ノットの速力で続航し、11時22分僅か過ぎ島防波堤灯台から203.5度1.01海里の地点に達したとき、南航路西口に向く針路に戻すこととし、左舵10度を取り、左回頭及び減速を開始した。

左回頭を始めるとき、a ドックマスターは、左舷船首24度860メートルのところにBを視認することができ、そのままの針路で航行すれば、互いに左舷を対して300メートル隔てて無難に航過する態勢であったが、見張りを十分に行わなかったため、このことに気付かず、錨泊中の同船に向けて近距離のところで左回頭を始め、衝突の危険を生じさせて進行した。

こうして、a ドックマスターは、Bを避けることなく続航中、

11時23分半僅か過ぎ島防波堤灯台から197度1,600メートルの地点で、Bを初めて視認し、衝突の危険を感じ、左舵一杯を取り、機関を後進にかけたものの、及ばず、11時27分半僅か過ぎ島防波堤灯台から196度1,040メートルの地点において、Aは、船首が295度を向き、3.5ノットの速力となったとき、その右舷中央部がBの左舷船首部に後方から25度の角度で衝突した。

当時、天候は雪で、風力7の西風が吹き、潮候は下げ潮の末期にあたり、視程は約1,000メートルで、津軽海峡に海上強風警報、函館市に風雪注意報が発表されていた。

また、Bは、船長b1及びb2受審人ほか9人が乗り組み、空倉のまま、船首4.0メートル船尾4.7メートルの喫水をもって、同年1月27日09時00分北海道苫小牧港を発し、北海道石狩湾港に向かった。

b1船長は、時間調整のため、函館港で待機することとし、函館港外で一旦仮泊した後、越えて30日09時15分島防波堤灯台から196度1,040メートルの衝突地点付近で、水深約20メートルの海中に左舷錨を投げ、1節の長さ27.5メートルの錨鎖を7節水面まで延出し、錨泊中であることを示す黒色球形形象物並びに危険物船舶運送及び貯蔵規則（昭和32年運輸省令第30号）に定める危険物積載船であることを示す国際信号旗を掲げ、錨泊当直体制を単独4時間交替の6直制として錨泊を再開したものの、2月1日08時00分、00時00分から04時00分まで及び12時00分から16時00分までを次席一等航海士、04時00分から08時00分まで及び16時00分から20時00分までを一等航海士、08時00分から12時00分まで及び20時00分から

00時00分までをb2受審人がそれぞれ入直し、各当直に三等航海士又は甲板員が1人ずつ就く4時間3直制に変更した。

b2受審人は、08時00分ほか1人と共に錨泊当直に就き、いずれもノースアップ表示で6海里ないし1.5海里レンジ設定としたレーダー2台及びECDISをそれぞれ作動させ、11時17分僅か過ぎ船首が西方を向いていたとき、左舷船首方約1,000メートルのところに、ECDISでAの映像を初めて探知するとともに同船の船影を視認し、11時22分僅か過ぎ船首が278度を向いていたとき、Aが、左舷船首65度860メートルのところとなり、それまで左舷側を見せていた同船が、自船に向けて近距離のところで左回頭を始め、衝突の危険を生じさせて接近するのを認め、Aに対して注意喚起信号を行った。

b1船長は、自室で休憩していたところ、11時22分僅か過ぎ注意喚起信号を聞いて直ちに昇橋し、Aが衝突の危険を生じさせて接近するのを知り、b2受審人に錨鎖を延出するよう指示するとともにAに対して注意喚起信号を繰り返し行った。

こうして、b2受審人は、船首甲板に向かっていたところ、b1船長から呼び戻されて船橋に向かい、Bは、船首が270度を向いたとき、前示のとおり衝突した。

衝突の結果、Aは、右舷中央部外板に擦過傷を、Bは、左舷船首部外板に曲損を伴う擦過傷等を生じたが、後にいずれも修理された。

(航法の適用)

本件は、港則法が適用される函館港西部において、航行中のAと錨泊中のBとが衝突したもので、同法には本件に適用する航法規定がないことから、一般法である海上衝突予防法によって律することとなる。

海上衝突予防法には、航行中の船舶と錨泊中の船舶に適用する定型的な航法規定がないので、同法第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。

(原因及び受審人の行為)

本件衝突は、函館港西部において、南航路西口に向けて航行中のAが、見張り不十分で、前路で錨泊中のBを避けなかったことによって発生したものである。

b2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7年3月4日

函館地方海難審判所

審判官 菅 生 貴 繁