

令和6年函審第13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 四級海技士（航海）

受 審 人 a 2

職 名 A三席三等航海士

海技免許 五級海技士（航海）

補 佐 人 2人（いずれもa 1及びa 2両受審人選任）

本件について、令和6年10月1日その管轄を門司地方海難審判所から当海難審判所に移転する指定があったので、当海難審判所は、理事官田之上輝美出席のうえ審理し、次のとおり裁決する。

主 文

受審人a 2の五級海技士（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 of 年月日時刻及び場所

令和5年1月14日13時39分半少し過ぎ

姫島水道

2 船舶の要目

船 種	船 名	貨物船A	貨物船B
総 ト ン 数	2,774トン		
国際総トン数			1,469トン
全	長	103.11メートル	76.31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	2,942キロワット	1,103キロワット

3 事実の経過

(1) Aの構造及び設備等

Aは、平成11年12月に進水し、バウスラスターを装備した船首尾楼付二層甲板型鋼製貨物船で、船尾楼上に設けた4層の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、その左舷側にレーダー2台及びGPSプロッター、右舷側に機関及びバウスラスター各遠隔操縦装置、後方に海図台、船舶自動識別装置（以下「AIS」という。）をそれぞれ備え、船首端から85メートル後方、右舷舷側から4.7メートル左方の操舵室上方にGPSアンテナが設置されていた。

操縦性能は、海上公試運転成績表によれば、船首喫水2.100メートル船尾喫水4.580メートルにおける左及び右各旋回試験では、機関回転数毎分191、速力13.89ノットないし14.19ノットの状態から舵角35度をとったとき、最大横距及び最大縦距が、それぞれ334.63メートル及び306.35メートル並びに294.49メートル及び277.07メートルで、90度回頭に要する時間がそれぞれ55秒及び53秒であり、前後進試験では、機関回転数毎分191、速力13.59ノットの状態から全速力後進を発令したとき、船体が停止するまでの所要時間及び最短停止距離が、3分01秒及び789.98メートルであった。

(2) Bの構造及び設備等

Bは、バウスラスターを装備した船首楼付鋼製貨物船で、船尾部甲板上に設けた3層の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、その左舷側にレーダー2台及びGPSプロッター、右舷側に機関及びバウスラスター各遠隔操縦装置、後方に海図台、AISをそれぞれ備え、船首端から61.2メートル後方、右舷舷側から8.5メートル左方の操舵室上方にGPSアンテナが設置されていた。

(3) 姫島水道

姫島水道は、大分県国東半島と姫島間にある長さ約5海里の水道で、西口付近から中間部までは東西方向に直線状に通じ、水深10メートル以上の水路の可航幅が約1.2海里あり、主な交通流が同県住吉埼付近で屈曲して南東方に向い、周防灘と伊予灘とを結ぶ水道として比較的小型の船の常用航路となっていた。

(4) 気象状況

大分地方気象台は、令和5年1月14日10時56分大分県北部に濃霧注意報を発表し、同日昼前から夕方にかけて、視程が海上で500メートル以下に低下する見込みと報じ、15時58分注意期間を翌15日朝までとし、視程が陸上及び海上それぞれで100メートル及び500メートル以下にそれぞれ低下すると対象範囲を拡大し、同注意報を継続した。

(5) 本件発生に至る経緯

Aは、a1及びa2両受審人ほか5人が乗り組み、コークス3,283トンを積載し、船首4.34メートル船尾5.46メートルの喫水をもって、令和5年1月14日09時20分関門港若松区を発し、青森県八戸港に向かった。

a 1 受審人は、船橋当直体制を、2 3 時から 0 3 時及び 1 1 時から 1 5 時までを a 2 受審人及び次席三等航海士、0 3 時から 0 7 時及び 1 5 時から 1 9 時までを一等航海士及び三等航海士、0 7 時から 1 1 時及び 1 9 時から 2 3 時までを自身が入直する 4 時間交替 3 直制と定めていたほか、食事前には次席三等航海士を食事準備に当たらせ、出入港時、狭水道通航時及び視界制限状態となった場合には自ら操船指揮を執ることとしていた。

a 1 受審人は、離岸操船に引き続いて単独の船橋当直に就き、1 0 時 4 5 分山口県宇部港南方沖合で、昇橋した a 2 受審人及び次席三等航海士に船橋当直を委ねて降橋することとしたとき、同受審人及び同航海士の当直中に霧で視界が制限されるおそれがあったが、平素から視界不良時の報告について標語にして船橋に掲示しており、改めて言わなくても視界が悪くなれば報告があるものと思い、a 2 受審人及び次席三等航海士に対し、視界制限状態となったときの報告を指示することなく、また、姫島水道の通航が同受審人及び同航海士の船橋当直時間並びに次席三等航海士の食事準備各時間帯に重なり、a 2 受審人による単独の船橋当直で同水道を通航することとなるものの、海技従事者としての経験年数の長い同受審人に任せておけば無難に姫島水道を航行してくれるものと判断し、a 2 受審人に単独の同当直を任せて自室で休息することを思い立ち、降橋して自室で休息した。

a 2 受審人は、a 1 受審人に引き続き、次席三等航海士が食事準備のため降橋したのち、単独の船橋当直に就いて周防灘を東行し、ノースアップ表示で 6 海里レンジ設定としたレーダー 1 台を作動させ、舵輪後方に立った姿勢で操船に当たり、1 3 時 0 0 分僅か前国東港古町沖防波堤灯台（以下「古町灯台」という。）から

300.5度（真方位、以下同じ。）6.00海里の地点で、針路を姫島水道中央付近に向く110度に定めて自動操舵とし、機関を全速力前進にかけて12.4ノットの速力（対地速力、以下同じ。）で進行した。

定針したとき、a2受審人は、霧のため視程が約300メートルに狭められて視界制限状態となったことを認めたものの、航行中の動力船を示す法定灯火を表示しないまま、霧中信号を行うことも、安全な速力とすることもなく、同状態となったことをa1受審人に報告しなかった。

a2受審人は、見張りを強化するつもりで、使用中のレーダーに加え、ノースアップ表示で16海里レンジ設定としたレーダー1台を新たに起動させ、13時16分少し過ぎ古町灯台から314度2.74海里の地点に差し掛かったとき、右舷船首方約12海里のところに、Bのレーダー映像を初めて探知し、ベクトルの方向から同船が姫島水道の国東半島寄りを航行すると予想し、同水道中央付近に向けたままの針路でも、Bと互いに右舷を対して航過できると判断して続航した。

a2受審人は、13時29分古町灯台から010度1.14海里の地点で、姫島水道西口に至ったとき、レーダーを一見し、同水道内にBのほかに他船を認めなかったことから、針路を変更することなく、姫島水道中央付近を航行することとし、狭い水道の右側端に寄らずに進行した。

一方、a1受審人は、姫島水道に接近する状況であったものの、依然としてa2受審人に任せておけば無難に同水道を航行してくれるものと思い、昇橋して自ら操船の指揮を執らなかった。

a2受審人は、13時34分僅か前古町灯台から056度

1.40海里の地点で、針路を僅かに左方に向く104度に転じて続航した。

13時36分半少し過ぎ a2 受審人は、古町灯台から069度1.82海里の地点に達したとき、Bが右舷船首8度1.06海里のところとなり、その後同船と著しく接近することを避けることができない状況となったが、依然として互いに右舷を対して無難に航過できるものと思い、レーダープロットングを行うなど、Bに対するレーダーによる動静監視を十分に行わなかったため、この状況に気付かず、針路を保つことができる最小限度の速力に減じることも、必要に応じて行きあしを止めることもなく進行した。

こうして、a2 受審人は、13時39分少し前右舷船首至近にBを初めて視認し、衝突の危険を感じて左舵一杯を取ったものの、及ばず、13時39分半少し過ぎ古町灯台から077.5度2.34海里の地点において、Aは、船首が074度を向いたとき、原速力のまま、その右舷中央部にBの船首部が前方から31度の角度で衝突した。

当時、天候は霧で、風力1の東南東風が吹き、潮候はほぼ高潮時にあたり、視程は約300メートルで、大分県北部には濃霧注意報が発表されていた。

a1 受審人は、自室で休息していたところ、右舷中央部付近への衝撃を感じて直ちに昇橋し、衝突した事実を知って事後の措置に当たった。

また、Bは、ベトナム社会主義共和国籍の船長b1及びミャンマー連邦共和国籍の二等航海士b2ほか6人が乗り組み、鋼材約2,000トンを積載し、船首4.70メートル船尾5.10メートルの喫水をもって、同日10時35分大分港を発し、住吉埼北方沖

合を經由する予定で、大韓民国マサン港に向かった。

b 2 二等航海士は、1 1 時 1 0 分国東半島南東方沖合で昇橋し、船橋当直を船長から引き継ぎ、コースアップ表示で3海里レンジ設定として前方4.5海里まで映るオフセンターとしたレーダー2台及びA I Sを作動させ、舵輪後方に立った姿勢で操船に当たり、同半島東岸に沿って北上した後、1 3 時 2 7 分僅か過ぎ古町灯台から0 9 9 . 5 度 4 . 0 9 海里の地点で、針路を姫島水道中央付近に向く3 0 7 度に定めて自動操舵とし、機関を全速力前進にかけて9.6ノットの速力で進行した。

b 2 二等航海士は、1 3 時 2 9 分古町灯台から0 9 7 . 5 度 3 . 8 1 海里の地点に差し掛かったとき、霧のため視程が約3 0 0メートルに狭められて視界制限状態となったことを認めたものの、航行中の動力船を示す法定灯火を表示しないまま、霧中信号を行うことも、安全な速力とすることもなく、同状態となったことを船長に報告せず、狭い水道の右側端に寄らずに続航した。

b 2 二等航海士は、1 3 時 3 0 分古町灯台から0 9 6 . 5 度 3 . 6 7 海里の地点で、左舷船首1 3 度約3.6海里のところに、Aのレーダー映像を初めて探知し、A I Sで船名、針路及び速力を確かめ、Aがやがて右転して自船の船尾方へ針路を向けるものと判断し、狭い水道の右側端に寄らないまま進行した。

b 2 二等航海士は、1 3 時 3 2 分少し前古町灯台から0 9 4 度 3 . 4 0 海里の地点で、針路を僅かに左方に向く3 0 4 度に転じて続航した。

1 3 時 3 6 分半少し過ぎb 2 二等航海士は、古町灯台から0 8 5 度 2 . 7 0 海里の地点に達したとき、Aが左舷船首1 2 度1.06海里のところとなり、その後同船と著しく接近することを避けること

ができない状況となったものの、Aに対するレーダーによる動静監視を十分に行わなかったので、この状況に気付かず、針路を保つことができる最小限度の速力に減じること、必要に応じて行きあしを止めることもなく進行した。

こうして、b 2 二等航海士は、1 3 時 3 9 分少し前左舷船首至近にAを初めて視認し、衝突の危険を感じて左舵一杯を取り、機関を最微速力前進に減じたものの、及ばず、Bは、船首が2 8 5 度を向き、8. 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、右舷中央部外板に凹損を伴う擦過傷等を、Bは、船首部外板に塗膜剥離を伴う擦過傷等をそれぞれ生じたが、後に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姫島水道において、東行中のAと西行中のBとが衝突したもので、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、本件当時、付近海域は、霧のため視程が約3 0 0 メートルに狭められており、視界制限状態であったと認められることから、本件は、予防法第1 9 条が適用される。

また、姫島水道は、周防灘と伊予灘とを結ぶ水道として比較的小型の船の常用航路となっており、可航幅が約1. 2 海里であることから、同水道が予防法第9 条に定められた狭い水道等にあたり、両船が右側端に寄って航行することが安全であり、かつ、実行に適する状況であったと認められることから、同条第1 項が適用される。

したがって、本件には、予防法第9 条第1 項と同法第1 9 条を同時に

適用することになるが、その場合、両規定が要求する行動がいずれの船舶に対しても矛盾する行動であってはならないので検討する。

予防法第9条第1項は、狭い水道等をこれに沿って航行する船舶に右側端航行義務を課しているもので、両船がそれぞれ狭い水道等の右側端に寄って航行する限り衝突のおそれはないが、両船が著しく接近することを避けることができない状況となった際には、予防法第19条第6項の規定に従って、両船がそれぞれ針路を保つことができる最小限度の速力に減じ、また、必要に応じて停止すればよいのであるから、両規定を同時に適用しても両船の行動に矛盾を生じることはない。

よって、本件は、予防法第9条第1項及び同法第19条によって律するのが相当である。

(原因の考察)

本件は、霧のため視程が約300メートルの視界制限状態となった姫島水道において、東行中のAと西行中のBとが衝突したものであり、以下、A及びBそれぞれの衝突約5分前及び衝突約7分前の各左転と本件発生との因果関係について考察する。

事実の経過で示したとおり、a2受審人は、13時16分少し過ぎ右舷船首方約12海里のところに、Bのレーダー映像を初めて探知し、ベクトルの方向から同船が姫島水道の国東半島寄りを航行すると予想し、Bと互いに右舷を対して航過できると判断し、衝突の約5分前である13時34分僅か前針路を6度左に転じたもので、予防法第19条第5項第1号の他の船舶が自船の正横より前方にある場合において針路を左に転ずることを禁止する規定に違反している。

しかしながら、Aがこの左転をしても、また、仮に左転をすることなく、そのままの針路で進行していたとしても、両船が著しく接近するこ

とを避けることができない状況となったことに変わりなく、かつ、両船が、著しく接近することを避けることができない状況となったとき、予防法第19条第6項の規定に基づく適切な措置をとっていれば、本件発生は回避できたものと認められる。

したがって、Aの左転は本件発生に至る過程で関与した事実であるが、本件と相当な因果関係があるとは認められない。

事実の経過で示したとおり、b2二等航海士は、13時30分左舷船首13度約3.6海里のところに、Aのレーダー映像を初めて探知し、AISで船名、針路及び速力を確かめ、同船がやがて右転して自船の船尾方へ針路を向けるものと判断し、衝突の約7分前である13時32分少し前針路を3度左に転じたもので、予防法第19条第5項第1号の他の船舶が自船の正横より前方にある場合において針路を左に転ずることを禁止する規定に違反している。

しかしながら、Bがこの左転をしても、また、仮に左転をすることなく、そのままの針路で進行していたとしても、両船が著しく接近することを避けることができない状況となったことに変わりなく、かつ、両船が、著しく接近することを避けることができない状況となったとき、予防法第19条第6項の規定に基づく適切な措置をとっていれば、本件発生は回避できたものと認められる。

したがって、Bの左転は本件発生に至る過程で関与した事実であるが、本件と相当な因果関係があるとは認められない。

（原因及び受審人の行為）

本件衝突は、霧のため視界制限状態となった姫島水道において、東行中のAが、狭い水道の右側端に寄って航行せず、霧中信号を行わず、安全な速力としなかったばかりか、レーダーにより右舷前方に探知したB

に対する動静監視が不十分で、同船と著しく接近することを避けることができない状況となった際、針路を保つことができる最小限度の速力に減じず、必要に応じて行きあしを止めなかったことと、西行中のBが、狭い水道の右側端に寄って航行せず、霧中信号を行わず、安全な速力としなかったばかりか、レーダーにより左舷前方に探知したAに対する動静監視が不十分で、同船と著しく接近することを避けることができない状況となった際、針路を保つことができる最小限度の速力に減じず、必要に応じて行きあしを止めなかったこととによって発生したものである。

Aの運航が適切でなかったのは、船長が、船橋当直者に対し、視界制限状態となったときの報告を指示しなかったばかりか、姫島水道を航行する際、自ら操船の指揮を執らなかったことと、船橋当直者が、同状態となったことを船長に報告せず、レーダーによる動静監視が不十分で、視界制限状態における措置を適切にとらなかったことによるものである。

a 2 受審人は、霧のため視界制限状態となった姫島水道を東行中、レーダーにより右舷前方にBを探知した場合、同船と著しく接近することを避けることができない状況となるかどうか判断できるよう、レーダーによ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、互いに右舷を対して無難に航過できるものと思い、レーダーによ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と著しく接近することを避けることができない状況となったことに気付かず、針路を保つことができる最小限度の速力に減じること、必要に応じて行きあしを止めることもなく進行して同船との衝突を招き、A、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五級海技士（航海）の業務を1か月停止する。

a 1 受審人は、宇部港南方沖合を東行中、a 2 受審人に船橋当直を任せて降橋する場合、同人の当直中に霧で視界が制限されるおそれがあったのだから、視界制限状態となったときに自ら操船指揮を執ることができるよう、a 2 受審人に対し、同状態となったときの報告を指示すべき注意義務があった。しかるに、a 1 受審人は、平素から視界不良時の報告について標語にして船橋に掲示してあり、改めて言わなくても視界が悪くなれば報告があるものと思い、a 2 受審人に対し、視界制限状態となったときの報告を指示しなかった職務上の過失により、同人から同状態となったときの報告を受けられず、自ら操船指揮を執ることができないまま進行してBとの衝突を招き、A、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7年7月29日

函館地方海難審判所

審判官 菅 生 貴 繁