

令和6年横審第32号

裁 決

貨物船A灯標衝突事件

受 審 人 a 1

職 名 A水先人

水先免許 一級水先人

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

主 文

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11月23日13時51分半僅か前
千葉県木更津港北西方沖合

2 船舶の要目

船 種 船 名 貨物船A

総 ト ン 数 43,666トン

全 長 228.94メートル

機関の種類 ディーゼル機関

出 力 9,660キロワット

3 事実の経過

(1) 設備及び性能等

Aは、2019年10月に進水した船尾船橋型の鋼製貨物船で、船橋の操舵室中央に操舵スタンド、その左舷側に機関コンソール、同スタンド右舷側にレーダー及び電子海図情報表示装置各2台をそれぞれ装備していた。

海上試運転成績書によれば、船首4.63メートル船尾7.27メートルの喫水の時、後進力試験で、前進速力15.6ノットの状態から機関を停止し、全速力後進を発令して船体停止までに要した時間及び同航走距離が8分54秒及び2,192メートルであった。

また、旋回試験で、速力16.69ノットの状態から舵角を左35度とした際の最大縦距が684.0メートル、最大横距が650.4メートルで、90度回頭に要する時間が1分53.4秒であり、速力16.98ノットの状態から舵角を右35度とした際の最大縦距が681.3メートル、最大横距が726.2メートルで、90度回頭に要する時間が1分54.0秒であり、速力11.89ノットの状態から舵角を左35度とした際の最大縦距が652.5メートル、最大横距が647.2メートルで、90度回頭に要する時間が2分27.3秒であり、速力11.64ノットの状態から舵角を右35度とした際の最大縦距が652.4メートル、最大横距が687.1メートルで、90度回頭に要する時間が2分31.2秒であった。

(2) a 1 受審人の経歴等

a 1 受審人は、（一部省略）水先人となって業務を始めており、本件時までの令和5年度の木更津港での出航時のきょう導回数が14回であった。

(3) a 1 受審人の操船計画状況等

パイロットインフォメーションカードには、木更津航路北口付近で、針路を325度とし、木更津港沖灯標を左舷に見て航過してから、左変針を繰り返して浦賀水道航路北口へ向かう操船計画が示されていた。

また、a 1 受審人は、平素、きょう導中に木更津航路を西行する際、自船が木更津港第5号灯浮標及び同第6号灯浮標の付近を航行しているときに、中ノ瀬航路第3号灯標及び同第4号灯標の付近に中ノ瀬航路を航行する船舶を認めた場合、その船舶を自船より先に、自船の前方を航過させることを目安としていた。

(4) 木更津港沖灯標等

木更津港沖灯標は、中ノ瀬航路北口と木更津航路とのそれぞれの延長上の交差部付近に設置されている安全水域標識で、海上保安庁刊行の本州南・東岸水路誌には、同灯標付近海域における経路として、木更津航路の延長上にA線及びB線を設定し、両線を横切って西方に航行しようとする船舶は、木更津港沖灯標を左舷に見て航行する旨が示されていた。

(5) 本件発生に至る経緯

Aは、フィリピン共和国籍のa 2 船長ほか同国籍の船員19人が乗り組み、石炭34,916トンを積載し、船首9.6メートル船尾10.1メートルの喫水をもって、令和5年11月23日12時30分木更津港中央岸壁で、a 1 受審人が、乗船してa 2 船長とパイロットカード及びパイロットインフォメーションカードを提示して打ち合わせを行ったのち、きょう導を始め、13時00分木更津港を発し、名古屋港に向かった。

ところで、a 1 受審人は、当初、12時50分を出航、14時

30分頃を浦賀水道航路北口への入航の各時刻と計画していたところ、離岸時に船首係留索が絡んで対処に時間を要したため、予定よりも10分遅れてAを出航させたものであった。

a 1 受審人は、離岸して回頭したのちに西行して増速を始め、13時25分半少し過ぎ木更津港口第1号灯標（以下「港口1号灯標」という。）から126度（真方位、以下同じ。）3.3海里的の地点で、木更津航路に入航して針路を300度に定め、7.6ノットの速力（対地速力、以下同じ。）から緩やかに増速しながら、手動操舵によって進行した。

a 1 受審人は、13時31分半僅か前港口1号灯標から128度2.4海里的の地点に至って速力が9.7ノットとなったところで、左舷前方4.1海里的のところに、中ノ瀬航路第4号灯標付近を北上中の船舶（以下「北上船」という。）を視認して動静を観察し、予想される見合い関係から、中ノ瀬航路北口付近で自船の前方を北上船に航過させてから右転して木更津港沖灯標を左舷に見て航過することとし、浦賀水道航路北口の入航計画時刻に間に合わせるために増速を続け、北上船及び同灯標との相対位置関係を考慮しながら続航した。

13時41分少し過ぎ a 1 受審人は、港口1号灯標から149度1,380メートルの地点に達し、速力が12.0ノットとなったとき、木更津港沖灯標が右舷船首11度2.0海里的のところとなり、増速を続けたのちに北上船に自船の前方を航過させると、同灯標に接近し、木更津港沖灯標を左舷に見て航過することができなくなるおそれがあったが、航海速力に達するまで増速するのに時間を要し、その間に北上船が前方を航過するので、増速を続けても同灯標を左舷に見て航過することができるものと思い、行きあしを逡巡させて

木更津港沖灯標と距離を設ける針路とするなど、同灯標との航過距離を確保する措置を十分にとらず、針路を303度に転じ、増速を続けたまま進行した。

こうして、a 1 受審人は、13時44分半少し過ぎ港口1号灯標から222度610メートルの地点に至って針路を310度に、13時47分僅か過ぎ港口1号灯標から277度1,140メートルの地点に至って針路を315度にそれぞれ転じ、13時47分半少し過ぎ港口1号灯標から283度1,330メートルの地点に至って速力が13.3ノットとなったところで増速を終了し、13時49分僅か前港口1号灯標から292度1,760メートルの地点に至って針路を323度に転じたところ、木更津港沖灯標が至近となり、13時50分少し過ぎ港口1号灯標から299度1.2海里の地点で、右舵一杯とし、続いて左舵一杯としたものの、及ばず、13時51分半僅か前港口1号灯標から306度1.3海里の地点において、Aは、船首が027度を向き、9.4ノットの速力となったとき、その左舷船尾部が木更津港沖灯標に衝突した。

当時、天候は曇りで風力5の南西風が吹き、潮候はほぼ高潮期にあたり、視界は良好であった。

衝突の結果、左舷船尾部外板に擦過傷を、木更津港沖灯標は浮体部分の外板に擦過傷等をそれぞれ生じた。

(原因及び受審人の行為)

本件灯標衝突は、木更津港北西方沖合において、木更津航路を西行中、中ノ瀬航路に北上船を認めた状況下、木更津港沖灯標を左舷に見て航過してから浦賀水道航路へ向かう際、同灯標との航過距離を確保する措置が不十分で、増速を続けたのちに木更津港沖灯標へ向かって接近したこ

とによって発生したものである。

a 1 受審人は、木更津港北西方沖合において、木更津航路を西行中、中ノ瀬航路に北上船を認めた状況下、木更津港沖灯標を左舷に見て航過してから浦賀水道航路へ向かう場合、増速を続けたのちに北上船に自船の前方を航過させると、同灯標に接近し、木更津港沖灯標を左舷に見て航過することができなくなるおそれがあったのだから、行きあしを逡巡させて同灯標と距離を設ける針路とするなど、木更津港沖灯標との航過距離を確保する措置を十分にとるべき注意義務があった。ところが、同人は、航海速力に達するまで増速するのに時間を要し、その間に北上船が前方を航過するので、増速を続けても同灯標を左舷に見て航過することができるものと思い、木更津港沖灯標との航過距離を確保する措置を十分にとらなかった職務上の過失により、増速を続けたのちに同灯標へ向かって接近して木更津港沖灯標に衝突する事態を招き、船体及び同灯標に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 3 月 1 2 日

横浜地方海難審判所

審判官 米 倉 毅