

令和7年横審第3号

裁 決

漁船A防波堤衝突事件

受 審 人 a 1

職 名 A船長

海技免許 三級海技士（航海）

受 審 人 a 2

職 名 A二等航海士

海技免許 四級海技士（航海）

補 佐 人 1人（a 1及びa 2両受審人選任）

本件について、当海難審判所は、理事官畑中充出席のうえ審理し、次のとおり裁決する。

主 文

受審人 a 2 の四級海技士（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 事件発生年月日時刻及び場所

令和4年10月26日04時46分僅か前

静岡県焼津港

2 船舶の要目

船種 船名 漁船A
総トン数 599トン
全長 68.75メートル
機関の種類 ディーゼル機関
出力 1,471キロワット

3 事実の経過

Aは、船体ほぼ中央に船橋を配したかつお一本つり漁業に従事する鋼製漁船で、船橋の前部中央に操舵スタンド、その左舷側に魚群探知機及びGPSプロッター、ソナー及びレーダー各3台、同スタンド右舷側に機関コンソールをそれぞれ装備し、a1及びa2両受審人ほか日本国籍8人、キリバス共和国籍15人並びにインドネシア共和国籍5人の各船員が乗り組み、漁獲物水揚げの目的で、船首2.2メートル船尾2.4メートルの喫水をもって、令和4年10月26日04時35分焼津港東方沖合の錨地を抜錨して発し、同港新港地区の新屋西岸壁に向かった。

ところで、Aの操縦性能は、海上公試運転成績書によれば、船首1.17メートル船尾4.69メートルの喫水のと看、後進試験の際、前進速力13.03ノットの状態で、全速力後進を発令してから船体停止までに要する時間及び同縦距が1分51秒及び431.72メートルであり、旋回試験の際、前進速力13.8ノットの状態で、舵角を左35度として90度回頭するのに要する時間が26.8秒、その際の旋回縦距が134.4メートル、同旋回横距が54.2メートル、前進速力13.9ノットの状態で、舵角を右35度として90度回頭するのに要する時間が28.1秒、その際の旋回縦距が141.6メートル、同旋回横距が50.0メートルであった。

また、焼津港は、駿河湾の西部に位置し、同港中央部に南北方向に

延びる焼津南防波堤が築造され、北方及び南方にそれぞれ開口した港で、焼津、新港及び小川各地区から構成され、焼津港北部に焼津南防波堤北端、焼津北防波堤及び第1ふ頭によって港口が形成されており、焼津南防波堤と焼津北防波堤の最狭部間の距離が約180メートルとなっていた。

そして、a1受審人は、a2受審人が、過去に漁船での船長経験があつて焼津港での出入航操船経験を、夜間を含めて豊富に有していることを承知していた。

a1受審人は、抜錨に先立ち、入航用意を令して抜錨時の操船をa2受審人に委ね、船首甲板で抜錨作業及び水揚げ準備の指揮を執り、抜錨を終えて航行を始めてからも船橋に移動しないで前部甲板で水揚げ準備の指揮を続け、同準備のめどが付いてから船橋に戻るつもりでいたところ、04時40分焼津港に入航する状況であったが、a2受審人が同港の出入航操船経験が豊富なので、少しの間であれば操船を委ねても無難に航行すると思い、自ら昇橋して操船の指揮を執らず、操船をa2受審人に委ねたまま、前部甲板で水揚げ準備の指揮を続けた。

一方、a2受審人は、船橋で、1人で入航操船に当たって抜錨を終え、GPSプロッター及びレーダーを1海里レンジでノースアップ表示としてそれぞれ作動させて航行を始め、焼津港に入航したのち、レーダーのレンジを0.5海里レンジに変更して焼津南防波堤北端を航過し、04時43分僅か過ぎ焼津港焼津南防波堤北灯台（以下「焼津南北灯台」という。）から347度（真方位、以下同じ。）240メートルの地点で、針路を184度に定め、6.1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。

a2受審人は、04時44分僅か過ぎ焼津北防波堤の付近に出航す

る小型船を目視及びレーダーで認め、右舷を対して航過することを考えて焼津南防波堤に近寄ってから右回頭することとし、同船と航過したのち、04時45分僅か前焼津南北灯台から220度120メートルの地点に至り、右舵10度として右回頭を始めたところ、甲板員が昇橋して左舷船首部の照明灯の不具合について報告を始めた。

右回頭を始めたとき、a2受審人は、焼津南防波堤まで170メートルとなり、その後同防波堤に向かって接近する状況となったが、焼津南防波堤までまだ距離があり、接近するまでに時間がかかると思い、GPSプロッターで同防波堤との相対位置を継続して把握するなど、船位の確認を十分に行わなかったため、この状況に気付かなかった。

こうして、a2受審人は、緩やかに右回頭しながら焼津南防波堤に向かって接近を続け、04時46分少し前船首至近に同防波堤が迫っていることに気付き、右舵20度としたものの、及ばず、04時46分僅か前焼津南北灯台から209度270メートルの地点において、Aは、船首が236度を向き、4.9ノットの速力となったとき、その左舷船首部が焼津南防波堤に衝突した。

当時、天候は晴れで風力2の西北西風が吹き、潮候は上げ潮の末期にあたり、視界は良好であった。

a1受審人は、前部甲板で水揚げ準備の指揮を続けていたところ、船首至近に焼津南防波堤を認めて船橋へ移動中、衝撃で衝突の事実を知り、事後の措置に当たった。

衝突の結果、球状船首に凹損等を、焼津南防波堤は壁面コンクリートに剥離等をそれぞれ生じたが、のちにいずれも修理された。

(原因及び受審人の行為)

本件防波堤衝突は、夜間、焼津港において、入航する際、船位の確認

が不十分で、緩やかに右回頭しながら焼津南防波堤に向かって接近を続けたことによって発生したものである。

運航が適切でなかったのは、船長が焼津港へ入航する際に昇橋して自ら操船指揮を執らなかつたことと、船橋当直者が船位の確認を十分に行わなかつたこととによるものである。

a 2 受審人は、夜間、焼津港において、入航する場合、出航する小型船と航過するために焼津南防波堤に近寄ってから右回頭を始めた状況であったから、同防波堤に向かって接近を続けることのないよう、GPSプロッターで焼津南防波堤との相対位置を継続して把握するなど、船位の確認を十分に行うべき注意義務があった。ところが、同人は、焼津南防波堤までまだ距離があり、接近するまでに時間がかかると思い、船位の確認を十分に行わなかつた職務上の過失により、同防波堤に向かって接近を続ける状況に気付かないまま右回頭を続けて焼津南防波堤との衝突を招き、船体及び防波堤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四級海技士（航海）の業務を 1 か月停止する。

a 1 受審人は、夜間、焼津港において、入航する場合、昇橋して自ら操船指揮を執るべき注意義務があった。ところが、同人は、a 2 受審人が焼津港の出入航操船経験が豊富なので、少しの間であれば操船を委ねても無難に航行すると思ひ、自ら昇橋して操船指揮を執らなかつた職務上の過失により、焼津南防波堤との衝突を招き、船体及び防波堤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6月17日

横浜地方海難審判所

審判官 米 倉 毅